

■ 令和3年度 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和3年7月30日（金）午後3時30分から

会場：古町ルフル 12階 集会室2

（司 会）

定刻となりましたので、ただいまより令和3年度にいがた都市交通戦略推進会議を開催いたします。委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ、また本日は大変暑い中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は本日の司会を務めさせていただきます、新潟市都市交通政策課の吉田と申します。私からは事務的なお話となる次第2まで進行させていただきます、次第3につきましては座長にお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

まず、当会議でのお願い事項を3点申し上げます。1点目です。当会議は広く市民の皆様にご公開させていただきます。本日の会議の記録につきましては、後日、市のホームページなどで公開させていただく予定ですので、ご了承のほどお願いたします。

続きまして、2点目です。今ほどの件にも関連いたしますが、議事録を作成するために録音させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

次に、3点目です。新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、ご発言の際も含めまして、会議中はマスクを着用くださいますようお願いいたします。また、使用するマイクは皆様の発言の都度消毒させていただきますので、マイクが来るまでお待ちになっていただければと思います。以上3点について、よろしくお願いたします。

次に、皆様に事前配付いたしました会議資料の確認をさせていただきます。まず、次第がありまして、次に出席者名簿と座席表、ともにA4資料となっております。出席者名簿と座席表につきましては出席者に変更がありましたので、差し替え資料を本日、机上に配付させていただきました。こちらを使用させていただきたいと思っております。次に、「資料1 にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱」。続いて、カラー刷りの「資料2 2020年度コロナ禍における公共交通の確保維持に向けた取り組み」。次に、A3カラーの資料で「資料3 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度進行管理総括表」。次に、同じくA3カラーの資料で「参考資料1 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度進行管理一覧表」。次に、A4の資料で「参考資料2 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画（2019～2022年）〕進行管理調書」。ここまでが事前に配付した資料です。

本日、追加の資料といたしまして机上に配付しました資料が2点あります。まず、1点目

がA4カラー刷りのホッチキス止め資料「資料3 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度進行管理調書」の補足資料となります。もう一つがA4カラー刷りの「新潟都心のまちづくり にいがた2km」になります。以上が本日の会議資料になります。資料の不足等はありませんか。

よろしいでしょうか。もし会議の途中で落丁等お気づきの点がありましたら、その都度事務局にお声がけいただきたいと思います。

それでは、はじめに、本会議の座長である新潟市都市政策部長柳田よりごあいさつ申し上げます。

(座長(柳田都市政策部長))

本日はお忙しい中、またお暑い中、委員の皆様にはご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、日ごろより本市の交通関連施策につきまして多大なるご尽力とご協力をいただいておりますことに、重ねて感謝とお礼を申し上げます。

さて、令和元年度に策定、公表いたしました、にいがた都市交通戦略プラン並びに地域公共交通計画につきまして、昨年度より現在の会議体制に改め進行管理を実施しており、また、委員の皆様には各施策の推進及び進行管理、評価にご協力いただき、誠にありがとうございます。いまだ収束しないコロナ禍の中、交通事業者の皆様におかれましては引き続き厳しい状況で推移していると認識しておりますが、本市が目指します「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」の実現に向けまして、また、アフターコロナの状況に柔軟に対応していくためにも、皆様のご意見、ご助言を賜りながら、この会を進めてまいりたいと考えております。ぜひ、忌憚のないご発言をお願い申し上げます。はなはだ簡単ではありますが、この会の冒頭のごあいさつとさせていただきます。本日は、よろしくお願いいたします。

(司会)

続きまして、次第の2、にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱の改正についてに入らせていただきます。

「資料1 にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱」をご覧ください。このたび、2点の改正点がありますので、説明させていただきます。まず、1点目です。昨年、令和2年11月27日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されたことに伴いまして、開催要項第2条の6行目となりますが、以前の「地域公共交通網形成計画」という名称を、ここに表記されております「地域公共交通計画」に改訂しております。この会議の場をもちまして構成員の皆様にご確認いただいたものとさせていただきます。この要綱は令和3年7月30日より施行する旨を最下段、附則の施行期日に附記させていただきます。

2点目は、裏面をご覧くださいと思いますが、本会議の構成員についてです。まず、

昨年度までご参加いただいております中村文彦先生についてですが、先生は令和3年4月末づけで横浜国立大学を退職され、現在の所属先では兼業が制限されておりますので、本会議の委員を辞任したい旨の申し出がありました。これを受けまして、構成員を1名減とさせていただきます。合計で21名となります。このほか、役職を交替された方や所属等に変更のあった方がいらっしゃいますので、最新のものに反映しております。

続いて、本日差し替えさせていただいた出席者名簿をご覧ください。ここで、改めまして委員の皆さんを私からご紹介させていただきます。

はじめに、長岡技術科学大学大学院教授、佐野様です。

続きまして、新潟県立大学名誉教授、島崎様は本日、欠席の連絡をいただいております。

続きまして、志民委員会世話人代表の木山様。なお、本日は代理として、事務局長の肥田野様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟商工会議所事業部長、小沢様です。

続きまして、新潟市消費者協会会長、和田様です。

続きまして、有限会社ミカユニバーサルデザインオフィス代表、中村様ですが、まだ到着しておりませんので、紹介に代えさせていただきます。

続きまして、一般社団法人日本旅行業協会関東支部新潟県地区委員会委員長、石田様です。

続きまして、東日本旅客鉄道株式会社新潟支社総務部企画戦略室長、三本様です。

続きまして、公益財団法人新潟県バス協会専務理事、高橋様です。

続きまして、新潟交通株式会社乗合バス部長、和田様です。

続きまして、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会専務理事、佐々木様です。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課課長、音瀬様です。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局道路部道路計画課課長、一木様です。なお、本日は代理として、課長補佐の太田様よりご出席いただいております。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所計画課課長、武田様です。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課課長、玉巻様です。

続きまして、国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官、島谷様です。

続きまして、新潟県交通政策局交通政策課課長、藤井様です。なお、本日は代理として参事の神山様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟県警察本部交通部交通規制課課長、久須美様です。

続きまして、新潟市観光・国際交流部、笠原国際・広域観光担当部長です。

続きまして、新潟市土木部、鈴木部長です。

最後に、新潟市都市政策部長、柳田です。

以上です。皆様、よろしくお願いいたします。

事務局についてもご紹介させていただきます。新潟市都市政策部都市交通政策課長の坂井です。

同じく、都市交通政策課係長の川又です。

担当の小山です。

担当の安達です。

最後に、改めまして、私は課長補佐の吉田です。よろしくお願いいたします。

それでは、座長であります柳田都市政策部長より、以降の議事進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(座 長)

改めまして、皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次第3に入ります。にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度の進行管理・評価について、事務局よりご説明いたします。事務局からよろしくお願いいたします。

(事務局)

改めまして、都市交通政策課の安達と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

2020年度の進行管理・評価についてですが、評価に入る前に、昨年度、コロナ禍において公共交通の利用状況がどうであったか、そして本市としてどのような取組みを実施してきたか、こちらの資料を用いて、先に説明させていただきたいと思えます。

資料2、2020年度コロナ禍における公共交通の確保維持に向けた取組みについてご説明いたします。ページをめくっていただき、(1)コロナ禍における公共交通利用者数について、はじめにご説明いたします。3ページをご覧ください。コロナ禍における路線バスの利用者数についてです。記載のグラフは、本市において多くの路線バスの運行を担っていただいている新潟交通グループの2020年度における月ごとの路線バス利用者数の推移となります。

ここで早速の修正となり大変恐縮なのですが、表中の2019年度7月における利用者数が216.6万人となっておりますが、正しくは211.6万人となります。併せて、2019年度利用者数の合計が2,301万人となっておりますところを2,296万人に修正をお願いいたします。後日、ホームページ等に掲載する公表資料においては、修正した正しいものに差し替えさせていただきます。大変申し訳ございません。

グラフの説明に戻りまして、オレンジ色が2020年度の利用者数、水色が前年との比較として2019年度の利用者数、灰色の折れ線グラフが前年比となります。

2020年2月末に本市において初めての新型コロナウイルス感染症感染者が確認されて以降、路線バス利用者数は前年と比較して大きく減少し、落ち込みが最も大きい5月は対前年比で54%となりました。夏以降は緩やかな利用回復傾向となっておりましたが、秋から冬季にかけて頭打ちの傾向が見られ、最終的に2020年度の利用者数は約1,770万人となり、対前年比77%となりました。なお、2021年3月においてはコロナ禍での前年比較となることから、コロナ禍以前との純粋な比較となると、さらに低い数値となっております。

次に、4ページをご覧ください。コロナ禍における区バスの利用者数についてです。各区役所が運行する区バスにおいても路線バス同様、5月に最も落ち込んだ後に利用回復傾向が見られましたが、こちらは冬季においても回復傾向が継続し、最終的に2020年度の利用者数は約27万人となり、対前年比83%となりました。

続きまして、5ページをご覧ください。コロナ禍における住民バスの利用者数についてです。各地域における住民団体が運行する住民バスにおいても区バスと同様の推移となっており、2020年度の利用者数は約9.5万人、対前年比82%となりました。

6ページをご覧ください。コロナ禍における空港リムジンバスの利用者数についてです。新潟駅と新潟空港を結ぶ空港リムジンバスについては、旅行需要の減少はテレワークの普及などに伴い、利用者数の落ち込みは路線バスや区バス、住民バスより大きく、2020年度の利用者数は約10万人となり、対前年比41%となりました。

次に、7ページをご覧ください。コロナ禍におけるタクシー利用者数についてです。こちらは新潟市ハイヤー・タクシー協会に所属する22社の利用者数になります。タクシー利用者数についてもバス利用者と同様の傾向が見られる中、路線バス、区バス、住民バス利用者より落ち込みは大きく、2020年度の利用者数は約340万人となり、対前年比59%となりました。

8ページをご覧ください。本市におけるコロナ禍の公共交通利用者数に関するまとめです。前述のとおり、2020年2月末に本市で初めて新型コロナウイルス感染症感染が確認されて以降、緊急事態宣言に伴う外出自粛等により公共交通利用者数が大幅に減少いたしました。

路線バスにおいては夏以降緩やかな利用回復基調にありましたが、秋から冬季にかけて頭打ちの傾向が見られ、2020年度は前年比で8割に満たない回復状況となりました。一方、区バス、住民バスにおいては秋以降も回復を続け、2021年3月においては前年同月比で9割を超えるまでに回復いたしました。

その理由として、区バス、住民バスは路線バスと比べ通学者や通院利用者などの利用割合が多いことが推測され、より大きな回復傾向が見られましたが、その分、一斉休校の際の落ち込みは大きいものでありました。

空港リムジンバスにおいては、Go To トラベルキャンペーンなどに伴い、夏から秋にかけて若干の回復傾向が見られたものの、依然として低調な国内外の移動の影響により、前年比で4割程度に落ち込む形となりました。

市内タクシー事業者においては、バス利用者と同様の傾向が見られましたが、飲食店の営業自粛等による影響に伴い、その落ち込み度合いはさらに深刻であり、前年比で6割程度となりました。

続いて9ページ、コロナ禍における取り組みについてです。10ページをご覧ください。今ほど申し上げたように、公共交通利用者数は大幅に減少している中、公共交通ネットワークを確保維持するために、各種支援や実証実験、広報など、表に記載のとおり、計七つの事業を実施いたしました。

11ページをご覧ください。各種支援や実証実験などの取り組みは、大きく三つのステップに基づき実施いたしました。まずは、緊急事態宣言などの移動自粛要請に伴い、公共交通利用者が最も落ち込んだタイミングにおいて、何とか公共交通ネットワークを維持していただくため、事業者の経営維持を目的に緊急的に支援を行ったものを第1ステップ、直接的支援として支援させていただきました。

次に、第2ステップ、コロナ対策環境整備支援として、緊急事態宣言が解除され、人の移動量が回復傾向に向かうことを見越し、利用者が安心して利用できる環境整備に対して支援を行いました。

最後に、第3ステップ、利用促進支援として、将来にわたり公共交通を確保維持していくために、新規利用者の掘り起こしや利用促進に関する広報などを行いました。

次ページより、事業ごとに説明させていただきます。12ページをご覧ください。バス・タクシー事業者緊急支援事業です。緊急事態宣言下の厳しい状況においても市民の交通手段を守るべく公共交通網の確保維持に努めていただいた交通事業者に対し、運行支援を行いました。具体的には、乗合バス及び貸切バス事業者に対して、1事業者当たり50万円の基本額に加え、車両1台につき5万円の支援。タクシー事業者に対しては、法人タクシー1事業者当たり25万円の基本額に加え、車両1台につき2万円、個人タクシー1事業者当たり車両1台につき2万円を支援いたしました。

支援実績として、乗合バス事業者10社、貸切バス事業者16社、法人タクシー事業者30社、個人タクシー事業者350社に対し支援を行いました。

13ページをご覧ください。県内高速バス運行支援事業です。県内高速バスの利用者減少に伴い、路線の減便や廃止が懸念される状況にあったことから、新潟県と沿線13市が共同で県内高速バスの運行継続に資する支援を行いました。具体的には、県内高速バス5路線に

対し、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収分の2分の1を補助し、一時的ではありますが、運行支援を行うことで運行継続に寄与することができました。

14 ページをご覧ください。区バス車両感染対策事業です。新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策として、既存の区バス車両に車内換気システムの装備を架装したほか、今後入荷予定の区バス車両について、換気システムを整備した小型ノンステップバス車両へ入れ替えることで、安心して区バスを利用できる環境の整備を行いました。実績として、計6台の区バスにおいて車内換気システムを整備したほか、今後、プラス3台の入れ替えを予定しています。

15 ページをご覧ください。タクシー事業者デリバリーサービス補助事業です。旅客需要の減少に伴うタクシー事業者の新たなビジネスモデルの検討を目的に、道路運送法の特例措置及び貨物自動車運送事業法の改正による飲食店のデリバリーサービスを実施するタクシー事業者に対し、経費の補助を行いました。具体的には、デリバリータクシー事業を開始するに当たっての準備経費として、1台当たり1万円の補助に加え、配達1回当たり250円の補助を行いました。補助の実績として、市内9事業者に対し補助を行いました。

16 ページをご覧ください。非接触型キャッシュレス決済導入実証実験事業です。感染拡大の要因の一つである接触機会を減らし、感染抑制に向けた衛生環境を構築するとともに、利用者の利便性向上を目的に、りゅーとカードが未導入の区バス及び観光循環バスにキャッシュレス決済システムを導入する実証実験を実施しました。具体的には、秋葉区バス、南区バスと南区バスのまちなか循環ルート、そして観光循環バスに「新潟市らくらくチケレス」としてスマートフォンにより決済を行えるNFCタグを設置したほか、北区バス、西蒲区バスにおいてはPayPayの支払いシステムを導入いたしました。現在も実証実験中であり、今後も利用定着に向けて検討を進めてまいります。

17 ページをご覧ください。未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業です。未来へ向けて公共交通を残していくため、利用促進を図ることを目的にバス・タクシー利用者に対する三つの支援を実施いたしました。具体的には、一つ目として、市内在住もしくは市内に通学する中高生、大学専門学生約8.2万人に対し、りゅーとカードまたは区バス、住民バス用の共通回数券、いずれも3,000円分の引換券を配布いたしました。二つ目として、新潟交通が従来より販売を行っている市内バス路線の1日乗車券「ぶらばすチケット」について、購入料金の半額を補助いたしました。三つ目として、市内を運行するタクシーを利用すると次回利用時に使用できるタクシーチケット300円分を配布いたしました。

以上三つの取組みを実施し、その実績としては、一つ目の学生を対象としたりゅーとポイントチャージ等については対象者8.2万人の内、約30%の2.5万人に引き換えを行っていた

できました。二つ目のぶらばすチケット購入の半額購入補助については、計 2.3 万枚の販売となりました。三つ目のタクシーチケットの配布については、約 21.6 万回利用される結果となりました。

18 ページをご覧ください。今ほどの未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業における学生を対象としたリゅうとポイントチャージ等の引換券を送付する際に、モビリティ・マネジメントの広報物を同封し、利用促進を図りました。資料上では少し画質が粗くなっていますが、コロナ禍において公共交通利用者がどれだけ減少しているかの現状を伝えるとともに、公共交通は利用され続けることで確保維持されているという旨のメッセージを伝えた広報物となっております。

19 ページをご覧ください。未来につなげる公共交通キャンペーン事業です。公共交通を未来に残していくために、各種広報を実施いたしました。資料右下の画像キャプチャーですが、ビジネスパーソンをターゲットに、仕事術を介して行動変容を促すオウンドメディア「できるヒトから、はじめよう。」通称「デキはじ」を開設いたしました。また、資料右上の画像となりますが、コロナ禍においても継続して公共交通を利用いただいている利用者の皆様に対し、感謝をテーマとした広報を各公共交通機関やテレビCM等で広報いたしました。最後に、資料左の画像ですが、可能な範囲で通勤などの移動手段において公共交通などを活用するなど、未来に向けて公共交通を確保維持することへ賛同いただく企業等のサポーターを募る、「新潟市未来につなげる公共交通サポーター企業制度」を創設いたしました。

実績といたしまして、オウンドメディア「デキはじ」は7月9日時点でユニークユーザー数が約 7 千人、ページプレビュー数は約 1.6 万件となっております。感謝を伝える広報については、JR東日本新潟支社の管内駅舎でありましたり、新潟交通のバス路線内及び市内タクシーの車両内にポスター等を設置いただいております。サポーター企業については、7月9日時点で 25 社より申請をいただき、サポーター企業となっていただいております。本会議構成員の皆様におかれましても、ぜひ、検索エンジンにて「デキはじ」と検索し、ご覧になっていただき、可能であれば、「デキはじ」を育てていただくために拡散いただきたいほか、サポーター企業の登録についても、ぜひ、ご検討いただければと思います。

20 ページをご覧ください。最後に、まとめとなります。新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通利用者数が大幅に減少したことを受け、2020 年度は緊急的な措置として公共交通事業者、利用者に向けた支援を行うとともに、公共交通の利用促進に向けた広報等を実施いたしました。新型コロナウイルス感染症の影響は今なお収束しない状況にあり、今後も必要に応じた支援や利用促進策が求められる中、新たな生活様式に基づく移動の実態を確実に把握しながら、ネットワークの確保維持を図っていく必要があると考えております。

以上で、「資料2 2020年度コロナ禍における公共交通の確保維持に向けた取り組み」について説明を終わります。

(座長)

ここで一旦切らせていただいて、ただいまの「資料2 2020年度コロナ禍における公共交通の確保維持に向けた取り組み」の説明について、ご質問、ご意見等があればお願いいたします。

(佐野委員)

長岡技術科学大学の佐野です。

質問というか意見というか、これは2021年度も何かやられる予定なのですよ。だとしたときに、2020年度は緊急的でどれにお金を使うかということはあまり考えなくてもよかったですけれども、2021年度は2020年度の経験があるわけですから、それぞれ細かく施策を評価するのは難しくても、効果が大きそうなものに重点的に配分するようなことも必要かなと思います。

(事務局)

今年度の経験も踏まえて、しっかりと制度を作り上げて支援してまいりたいと思っております。

(和田(澄)委員)

新潟市消費者協会の和田です。

この会は初めてなのでまだよく分かっていないのですが、17ページに利用者支援事業が載ってまして、私がかたまたま知らないだけかもしれないのですが、タクシーチケットの配布とかこういうものを、私の知っている範囲ではあまり知っている人がいないのです。どういところで広報されているのかをお聞きしたいと思います。

(事務局)

広報に関しましては、市報にいがたには当然、載せましたが、あとは本市のホームページ、さらには報道で新聞にも取り上げていただいたという形でやっております。

(和田(澄)委員)

分かりました。多分、目にしなかつただけだと思います。

それと、これに関連してなのですが、ここにいらっしゃる方は大半の方がまだお若くて高齢者ではない方々ばかりなので、多分、お分かりにならないかなと思いますので、少し老婆心ながら言わせていただきます。バスに乗れとか公共交通を利用しろということをしきりに言われるのですが、高齢者はバスに乗らないというか、自家用車でないと移動できない方がたくさんいらっしゃるのです。それは自分が高齢者になってよく分かるのですけれども、要

するに、今までバスに乗っていたのです。だけれども、年を取って体が思うように動かなくなってくると、要するにバス停まで行くのが辛いとか、バス停で待っているのが辛い。今までは買い物に歩いて行った、自転車で行った、バスで行ったけれども、買って、その買った物も重くて持って帰れないのです。そうすると、自家用車があればやはり、行くときは手ぶらで行けても帰りに重たいものを持つことを考えると、やはり自家用車なのです。これは年を取ってみて、私も前期高齢者になりましたので、本当にこれはよく分かります。そういった年寄りの視点で考えると、例えば、バス料金半額のりゅーととかそういうものは本当にありがたいのですが、それはあくまでも使える方、バス停に行ける方はそれでいいと思います。だけれども、そうではない方に対しては、タクシーチケットの300円とかこういうものは本当にありがたいと思うのですが、例えば、こういうものをもっと金額をもう少し上げていただくとか、それこそ年齢で区切っていただいてもいいのですが、後期高齢者には全額。たしか銭湯の何かそういうものがあつたと思うのです。湯快券だったか何か、そういったようなものを出していただいたほうがありがたいと思います。

(座 長)

ご意見、ありがとうございます。市で進める今後の施策展開の中で、今後、参考にさせていただいて、また次年度以降の施策の組み立てに反映、また、参考にさせていただいて、取り組んで行ければと考えております。

そのほか、ありませんか。

よろしいでしょうか。続きまして、資料3について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

都市交通政策課の小山です。

説明させていただきます。はじめに、2020年度進行管理評価の進め方についてご説明いたします。ここでは、にいがた都市交通戦略プランの着実な進行と効果の発現を図ることを目的として、これまでに実施してきた各種施策の進行状況と成果指標の達成状況等を確認したうえで、五つの基本方針ごとに評価を行っていきたいと思います。具体的には「資料3 2020年度進行管理総括表」に基づき、成果指標の達成状況、取組方針ごとの進捗評価、2020年度の評価をそれぞれ基本方針ごとにご説明させていただき、皆様からのご意見を頂戴したうえで2020年度の進行管理評価を取りまとめさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは「資料3 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度進行管理総括表」を用いてご説明いたします。なお、にいがた都市交通戦略プランの進行管理の評価に加えて、新潟市地域公共交通計画の評価についても行わせていただきます。

資料3をご覧ください。こちらが基本方針ごとに事務局にて取りまとめさせていただいた2020年度の進行管理総括表です。2020年度の進行管理の対象期間は2020年4月1日から2021年3月31日までです。2020年度の進行管理評価は2019年度末時点で供用を開始するなどし、事業完了した6件、また、2020年度に新たに施策化したもの6件を加えた123施策を対象としています。

次に、評価方法についてご説明いたします。昨年度と同様ですが、評価を客観的なものとするため、点数での絶対評価とし、基準を記載の表のとおり二つ設けております。一つ目、(i)は成果指標の達成確認状況による項目であり、2020年度の目標値を達成したのものには1点、目標値が未達成または目標値が設定されていないものあるいは実績値を確認できないものについては0点としています。(ii)は個別施策評価の達成度による項目です。この達成度の評価は参考資料2の進行管理調書の年度別評価の○の割合に応じて点数を配分しています。施策ごとに目標を概ね達成することができたものを○、取組みは実施できたが目標を達成することができなかったものを△、取組みを実施できなかったものを×としており、基本方針ごとに集計した結果、○の割合が90%以上になった場合には3点、80%台は2点、70%台は1点、70%未満を0点としています。そして、2020年度の評価として(i)と(ii)の合計点が3点以上の場合を○とし、1から2点の場合は△、0点の場合に×として評価することといたしました。

ここで、(i)成果指標についてですが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、目標を達成できなかったものや、成果指標の達成状況を判断するための調査ができなかったものが多くありました。事務局としては、このような2020年度の様子は新型コロナウイルス感染症の影響による特異なものであるととらえ、進行管理の総括としましては、五つの基本方針ごとの2020年度評価をすべて「参考」扱いの評価としたいと考えております。

それでは、緑色の「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」からご説明させていただきます。まず、成果指標についてですが、鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率を6.2%から2022年度に6.6%に増加させる目標に対して、2020年度は実績値の確認ができておりません。成果指標の実績値は都市交通特性調査によって得られる数値ではありますが、今回の調査時期は新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況の変容を考慮し、2022年度に実施するよう調整を行っているところです。

次に、真ん中の欄の取り組み方針ごとの評価についてご説明させていただきます。また、資料3の補足資料を本日追加でお配りしておりますので、取り組み方針ごとに説明の補足となる写真や図表を掲載しておりますので、説明と併せてご覧ください。

①の都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化については、（仮称）上所駅の設置に向けた計画・設計を進捗させたほか、新規施策として新型コロナウイルス感染症の影響を著しく受けて利用者が減少した県内高速バスの運行継続支援を実施し、都心アクセス機能の強化や維持に取り組みました。一方、感染症の影響により、利用状況を踏まえて深夜バスを減便せざるをえないなど、サービスを縮小した施策もありました。

②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化については、廃止が検討された一部のバス路線について、関係者と運行継続に向けた協議を重ね、新たな事業者に運行を移行することで路線を維持できました。一方、交通結節点の駐輪場整備事業は、実態調査の検討のみにとどまるなど、進捗に遅れが生じました。

③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要な道路の整備については、万代島ルート線や新潟中央環状道路の整備を推進したほか、緊急輸送道路の無電柱化・橋梁の耐震補強工事を実施しました。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携については、昨年度に引き続き、新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅の固定資産税の減税措置を図ることで居住誘導区域への立地誘導を促進させております。

この基本方針のまとめですが、2020年度は郊外のバス路線について、廃止検討路線の調整と運行事業者の選定等を行い、路線の維持に努めたほか、公共交通の利用促進に向けた取り組みについては、新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したことを踏まえ、運行継続に向けた支援を行いました。一方で、利用状況を踏まえた深夜バスの減便など、サービスを縮小せざるをえない取り組みもありました。評価の点数としては、2020年度の実績値が確認できなかったため、（i）が0点、（ii）個別施策評価は○の割合が89%で2点となります。この結果、二つの評価点を合わせた点数は2点であり、基本方針「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」の2020年度評価は△といたしました。

次に、水色のボックス、基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」についてです。成果指標は、来訪者の路線バス利用者数について、2017年度の年間324万人を2020年度に年間386万人に増加させるものに対して、2020年度の実績値は296万人であり、目標を達成できませんでした。また、2021年度以降の年度別目標値については、第2期「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の日本人延べ宿泊者数の回復水準目標に準じ、2021年から2024年までの4年間で新型コロナウイルス感染症拡大前の水準、422万人に回復させる目標として、表中の目標値を設定しました。

次に、取り組み方針ごとの評価です。⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成については、新バスシステム・BRTの総括に基づき、公共交通情報案内機器の整備やバス停上屋

及び待合室の設計を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組みました。また、古町7番町地区第一種市街地再開発事業を計画どおりに進捗させました。

⑥駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化については、JR新潟駅連続立体交差事業が計画どおりに進捗しているほか、関連する幹線道路事業も予定どおり進捗しています。広域交通拠点と都市内交通の連携については、コロナ禍においても新潟駅と新潟空港を結ぶリムジンバスの運行を継続したほか、新潟港万代島地区へのアクセス向上を目的とした低速電動バスの実証実験を行い、ニーズの把握を行いました。

この基本方針のまとめですが、新型コロナウイルス感染症の影響による来訪者数の減少に伴い、2020年度の成果指標の目標値は未達成となりました。一方で、個別の施策については新バスシステム・BRTの総括に基づく公共交通情報案内機器の整備など利便性向上に資する取組みが推進されたほか、新潟港万代島地区へのアクセス向上に向けては低速電動バスの実証実験が実施されるなど、着実に推進されております。評価の点数としては、成果指標の目標を達成できなかったことから（i）は0点、（ii）の個別評価は○の割合が92%で3点となります。この結果、二つの評価点を合わせた点数は3点であり、基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」の2020年度評価は○といたしました。

続いて、裏面をご覧ください。基本方針「まちなかのにぎわいを創出する交通戦略」についてです。成果指標は、こちらが総トリップ数を2016年度の15.4万トリップから2020年度まで減少させず維持または増加させるものに対して、2020年度の実績値は確認ができておりません。この実績値も一つ目の緑色の基本方針と同様に、都市交通特性調査を実施して得られるものであり、2022年度の調査で確認できるよう調整を行っているところです。

続いて、紫色の新潟市地域公共交通計画の成果指標の確認をさせていただきます。地域公共交通計画の成果指標は、まちなかにおける路線バスの定時性率の増加であり、2017年度の定時性率87.7%を2022年度において向上させるというものです。2020年度の実績値ですが、定時性率は91.6%であり、昨年度はこの目標値を上回る結果でした。

次に、取り組み方針ごとの評価です。⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化については、新潟市自転車利用環境計画に基づき、まちなかにおける自転車走行空間ネットワークの整備を前進させたほか、関係者間で利便性向上に向けた意見交換を行いながらレンタサイクル事業を継続しました。

⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備については、万代島ルート線や出来島上木戸線など、都心部への通過交通の抑制に資する幹線道路の整備を促進しました。

⑨道路空間の再構築・利活用については、歩いて楽しいにぎわいのある空間整備に向けた

取組みとして、万代ガルベストーンテラス社会実験などの公民連携による公共空間利用の社会実験を実施し、効果の検証を行いました。

この基本方針のまとめについては、2020 年度は自転車走行空間ネットワークの整備やレンタサイクルの事業運営など、回遊性向上に資する取組みが推進されたほか、万代地区において賑わい創出を目的とした公民連携の社会実験などが実施され、まちなかの賑わい創出に向けた取組みが推進されました。評価の点数としては、成果指標の実績値は確認できなかったため、(i) は0点、(ii) 個別施策評価は○の割合が 91%で3点となります。この結果、二つの評価点を合わせた点数が3点であり、基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」の2020 年度評価は○といたしました。

続いて、ピンク色のボックス、基本方針「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」についてです。成果指標は、区バス・住民バスの利用者数について、2017 年度の年間 51.3 万人を 2022 年度に年間 56.5 万人に増加させるものに対して、2020 年度の実績値は 42.2 万人であり、目標を達成できませんでした。ここで、2021 年度以降の目標値についてですが、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえて策定した第2期「新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の重要業績評価指標に併せて目標値の見直しを行っております。この数値目標は2020 年度前期である4月から9月までの実績に基づいた年間推計値 38 万人をベースに毎年約 1%に相当する 3 千人ずつ増加させるという目標値であり、表中の値に見直したいと考えております。

次に、取り組みの方針ごとの評価です。⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成については、区バスの利便性向上に資する取組みとして、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両の導入、キャッシュレス決済導入実証実験の実施などを行いました。

⑪多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用については、児童を対象とした「こどもりゅーと 50 円」や、新潟駅から万代シテイ間及び大学・高校周辺でのワンコインバス、高齢者を対象とした高齢者お出かけ促進事業「シニア半わり」など、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開・継続しました。加えて、新型コロナウイルス感染症の対策として、バス・タクシーの事業継続に向けた事業者緊急支援も実施しました。

⑫地域主導による計画づくりや運営の支援については、住民バスを運営している 10 団体に対して運営支援を実施したほか、社会実験として運行を実施している 3 団体に対して、持続可能な制度設計に向けて意見交換を行うなどの支援を行いました。

この基本方針のまとめですが、新型コロナウイルス感染症の影響による移動需要の減少に伴い、2020 年度の成果指標の目標値を達成できませんでした。個別施策については、2019

年度に引き続き、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両の導入を継続して行ったほか、新型コロナウイルス感染対策としてキャッシュレス決済導入実証実験などを行い、生活交通の確保維持・強化に向けた取組みが推進されました。評価の点数としては、成果指標の目標値を達成できなかったため、(i)は0点、(ii)の個別施策評価は、○の割合が95%で3点となります。この結果、二つの評価点を合わせた点数は3点であり、基本方針「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」の2020年度評価は○といたしました。

最後の紫色のボックス、基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」についてです。成果指標は、自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民の割合について、2017年度の78%より減少させるものに対して、2020年度の実績値は確認ができておりません。こちらの指標は、市政世論調査により得られる数値であり、都市交通特性調査同様、2022年度の調査で確認ができるよう調整を行っているところです。

次に、取り組み方針ごとの評価です。⑬公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化については、モビリティ・マネジメントの推進として、ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、公共交通の利用促進を目的としたビジネスパーソン向けオウンドメディアを開設し、広報活動を行いました。加えて、未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業として、学生を対象としたりゅーとカードのポイント付与やタクシー乗車時の割引チケットの配布等を行いました。

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入については、道路施設のバリアフリー化施策として、新潟駅万代口のバス停留所でバリアレス縁石の整備によるバス正着効果を検証する実証実験を行いました。また、公共交通施設のバリアフリー化として、区バスに小型ノンステップバス車両を1台導入したほか、新型コロナウイルス感染症対策として区バス車両に換気システムの架装などを行いました。

⑮地域主導による計画づくりや運営の支援については、個別施策が⑫とすべて重複しているものであるため、説明は割愛させていただきます。

⑯民間活力による新技術等の導入については、2019年度に引き続き民間事業者が主体となり、Ma a Sを含む新たなモビリティサービスに関する実証実験が実施されました。また、新型コロナウイルス感染症の対応として、デリバリータクシー事業のスタートアップ支援を新たに実施しましたが、本格的なビジネスモデルの確立までには至りませんでした。

この基本方針のまとめですが、2020年度は公共交通の利用促進に資するビジネスパーソン向けの広報活動や、学生を対象としたりゅーとポイントの付与など、さまざまなターゲットに対し、各種モビリティ・マネジメント施策を実施しました。加えて、小型ノンステップ

バスを増台したほか、新潟駅万代口においてバリアレス縁石の実証実験が実施されるなど、バリアフリー化の取り組みも推進されました。このほか、新型コロナウイルス感染症対策として、旅客需要が大幅に減少するタクシー事業者に対し、新たなビジネスモデルを構築するため、デリバリータクシー事業のスタートアップ支援を実施しましたが、本格的なビジネスモデルの構築には至らなかったという取り組みもありました。評価の点数としては、成果指標の実績値が確認できなかったため、(i)は0点、(ii)の個別施策評価は○の割合が84%で2点となります。この結果、二つの評価点を合わせた点数は2点であり、基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」の2020年度評価は△とさせていただきます。

2020年度の進行管理とその評価や新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後の進むべき方向性などについて、構成員の皆様より忌憚のないご意見、ご助言をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(座長)

ただいまありましたように、「資料3 進行管理総括表」に関しまして、ご意見等がありましたらお願いいたします。

(小沢委員)

商工会議所の小沢です。

いくつかお聞きしたいのですが、はじめに、資料3の1ページ目の二つ目の「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」ですが、成果指標で全国相互利用ICカード利用者数というのはSuicaのことですか。

(事務局)

事務局の川又です。

Suicaのことです。

(小沢委員)

ということは、二つに分けて、りゅーとカードかSuicaかというだけの区別ですか。

(事務局)

現在はそのような形で集計・評価しているところです。

(小沢委員)

純粹に外から来た人というのは分からないということですね。

(事務局)

そのとおりです。

(小沢委員)

もう1点です。最後の紫色のところ、デリバリータクシー事業のスタートアップ支援を

したとありますけれども、これは資料2の15ページのものでしょうか。であれば、どのような実績でどのような評価なのか、続けていくメリットがあるのかどうかを教えてください。

(事務局)

資料2にありますとおり、補助実績としては9事業者になりましたが、予算の執行率は4%ほどになりました。

(小沢委員)

4%ですか。

(事務局)

はい。非常に少なかったということがありますけれども、原因としましては、私どもがやったのが去年の夏くらいでしたが、この時期に業界最大手のデリバリー事業者が新潟に進出してきたということがありまして、その影響も多大にあったのかなというところは予想されると思います。ただ、その後もタクシーを利用されたデリバリーサービスが民間ベースで新しく出てきているということもあります。そのきっかけの一端を集めたのかなとは考えておりますが、実績としては非常に少なかったということも事実です。

(小沢委員)

これは今年度はやらないということによろしいでしょうか。

(事務局)

今年の予定はありません。

(佐野委員)

長岡技術科学大学の佐野です。

2点ありまして、最後の「みんなで築き上げる交通戦略」の成果指標で、自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民の割合減少ということですが、先ほど、消費者協会の和田（澄）委員もおっしゃっていましたが、加齢とともに使いにくくなるということがあります。恐らく、新潟市も高齢化していると思うので、同じ平均年齢だとするとどうか、同じ世代で何か企画してあげないとどうしてもよくなるかというか。あと、こういうことをやると高齢者の方は使いにくいと思っているとかそういうことも分かると思うので、年齢別くらいにやるといいのかなと思います。

あともう1点は、まちなかのにぎわいを創出する交通戦略で定時性率の向上ということで。定時性はよくなったのですが、これが単に新型コロナウイルス感染症で需要が減ってよくなったのか個別の取組みの通過交通の抑制でよくなったのかというのは、少し丁寧にやればというか、定時性が阻害されるのは停留所で人の乗り降り延びると走行中に混雑で延びるといったことがあるので、GPSのデータを使っているとそれぞれどのくらい延びている

かというのが分かるような気もするので、少し細かく見ていただくと、本当に交通の抑制効果が出ているとか、交通自体も新型コロナウイルス感染症で減っているのもまた難しいと思いますが、細かくすると新型コロナウイルス感染症で減ったから減っているのだろうと言われたいほうがでいいのかなと思います。

(事務局)

まず、1点目の自家用車に頼らなければ移動しにくいと感じる市民の割合減少につきましては、委員ご指摘のとおりだと思っております。年齢別にしっかりと分析していくといったことが必要になってくると思いますし、それに応じた指標が望まれると考えておりますので、この点については見直していきたいと考えております。

あと、定時性についてはどうでしょうか。

(和田(徹)委員)

新潟交通の和田です。

ここで言う定時性率の向上というのは、私どもで見ている定時性率の中で、鉄道と違いまして公道を走っているということもありますので、バス停でお待ちのお客様が、大変申し訳ないのですが、3分未満にバスが発車できるというもので定時性が保たれているという形でカウントしています。2020年に向上した点は、今おっしゃったようにコロナ禍で道路の環境が変わって、自家用車が増えたか減ったかは時間帯であるとか感覚によって随分変わってくるのですけれども、道路環境がよくなって定時性率が向上したという部分もありますし、あと、ダイヤ改正のたびにいろいろな路線において遅延が多く発生するという部分の改正も行いながらということを繰り返してきているということで、できるだけ定時性の向上に努めていこうということを出てきた成果の部分も、ひよっとしたらあるのかなと感じております。

2020年度ということですので、まさにコロナ禍の中になりますと、特に4月、5月辺りは道路に車が全く走っていないような状態の時期もありましたので、そういったときは非常に定時性率が向上しました。ただ、結果論で言うと、会社に行く方が、新潟の場合はバスの利用が減っているという状態ですので、本当に通勤しない方が出てきたのか、積み上げてきた公共交通への利用という部分が外れてバスあるいは鉄道から自家用車に戻ってしまったのかということは正直、まだ測れていないところもあります。この辺は逆に、同じ政令指定都市の中でも新潟は非常に厳しいといわれていますので、東京とか大都会の場合は簡単に車通勤に切り替えることはできないと思うのですけれども、同じような地方の政令指定都市がまた車に戻りつつあるのか、もし新潟市で調べることができるのであれば、ぜひ、参考までに私どもにも教えてもらえるとありがたいと思います。

定時性率はいろいろな要素があるので何とも申し上げられませんが、実際には、コ

ロナ禍で交通量が減ったのが大きいのかなと思います。

(音瀬委員)

北陸地方整備局の音瀬です。

私からは、提案に近いものなのですが、2点ほどあります。まず、資料3の内の都心アクセスの強化の中の②にあります交通結節点の駐輪場整備事業は、今後「にいがた2km」と打ち出して都市再生緊急整備地域にも指定されていく中で、玄関口となる駅前の駐輪場とか、特に見栄え的にもよろしくない状況があります。当然、あれについては何かしら手を打っていくのが非常にいいかなと私も思っている次第です。これを推進していくに当たって、どういう、効果もそうですけれども、進めていくことに支障を来しているものがあれば改善しながらここを重点に、評価が△になってしまっているのも、ここはけっこう大事かなと私も思っているところです。

あと、戻ってしまうのですけれども、資料2にもありましたとおり、佐野委員からも同様のご指摘があった高齢者の話です。利用実態を年齢別に分けるというのは非常に分かりやすくなると思うので、私もそれがいいと思っています。

そのうえで1点、割引チケットなどの中にアンケートみたいなものを沿えて意見などを聴取できればもう少し有益な議論のためのベースになるのかなと思ったりするので、単純にぱっとあげるよりは何か、一手間ですけれども、少し簡単な、どのくらい使いますかとか、年齢はどのくらいですかとか、そういうアンケートがあってもいいのではないかと思います。

(事務局)

駐輪場の関係に関しては、申し訳ありません、土木部関連の事業でありまして、私からコメントするのもどうかなという感じなのですが、(鈴木)部長、どうですか。

(鈴木委員)

土木部長の鈴木です。

「多核連携型のまちづくり」の中の都心アクセスの強化というのは、変わりゆく新潟駅の辺りでこれから公共交通の便がよくなるときの二次交通としての自転車ということも当然ありますし、また、まちなかはけっこう平たく走りやすいというお話もありますので、観光サイドのレンタサイクルみたいな部分も併せて取り組んでいくということではありますが、今現在、シティサイクルというところで民間、市民団体を中心にやっておりますけれども、それをもう少し発展的に広げるような行動なりアクションがあるのであれば、土木部としても駐輪場については確保していくようにしていきたいという立場です。

(事務局)

あと、アンケート等につきましては、資料2にあった「ぶらばすチケット」というものが

あります。新潟交通が発行されている1日乗り放題の券ということで、通常1,000円のところを市で500円負担させていただいて、半額で販売したということがありました。これは非常に人気で、2.3万枚売れたということですが、増刷するときにアンケートを追加しました。こういった手法は、ほかの事業あるいはチケットを何か出すとか、そういったときに同じような形で少し工夫をしていきたいと思っております。

(小沢委員)

オレンジ色のところの⑨道路空間の再構築・利活用ですけれども、万代ガルベストーンテラス社会実験が実施されたことは知っておりますけれども、実施して、その効果の検証を行っているということで、こういった効果があって、今後どのように生かしていかれるのかについて教えていただきたいと思えます。

(事務局)

こちらの実験は2年続けての実験だったと思えますけれども、市のホームページにも実施したアンケートの結果を公表させていただいております。今日は添付しておらず申し訳ありません。利用いただいた方は、ほぼすべからく概ね満足であったり、またやってほしいとか、そういった意見にあふれていました。一方でどうしても、一つ二つくらいだったと思えますけれども否定的といえますか、少し邪魔だとか、歩くときの支障になるといったご意見もあったようですので、そういったご意見も参考にしながら今年度、次年度に向けて引き続き検討していければと考えています。

(木山委員代理：肥田野氏)

志民委員会の肥田野です。

今ほどの質問と通じてなのですけれども、万代ガルベストーンテラス社会実験のソフトの部分と「にいがた2km」の目的、新潟の歴史や文化といったものをつなぐというコンセプトと万代ガルベストーンテラス社会実験のにぎわいとコンセプトという部分は一緒に実施されたのでしょうか。

(座長)

その部分につきましては、私から。

後ほど、その他のところでご紹介させていただきますが、「にいがた2km」のパンフレットがありますけれども、新潟駅から万代、古町の間が概ね2キロだという中で、今般、官民連携してそのエリア、2キロの間を盛り上げていきたいということで、取組みを始めるところです。今、ご指摘ありましたように、万代ガルベストーンテラス社会実験についてもその一体の中の一つということとらまえておまして、駅周辺から万代、古町に至る中でこういった仕掛けづくりを、できるところから始めてまいりたいと思っております。

(中村委員)

ミカユニバーサルデザインオフィスの中村です。よろしくお願ひします。遅れてまいりまして、大変申し訳ありませんでした。

私からは「みんなで築き上げる交通戦略」のユニバーサルデザインの積極的な導入にかかわることですけれども、バリアレス縁石の導入ということで、この縁石を入れることによってどのような効果があったのか。また、今後、この縁石をどのようにして広げていかれるのか、どうされるのかという辺りをお聞かせいただければと思います。

(事務局)

都市交通政策課の樋口です。よろしくお願ひいたします。

バリアレス縁石ですけれども、平成 28 年度から社会実験を行っておりまして、昨年度、新潟駅前のBRT0番線において、今後、新潟駅の高架下に導入を目指しまして、最終的な実験を行いました。

バスがバス停に着いたときに、バス停から約 50 センチ離れてバスが止まるような状況が市内で見られているところです。バスが 50 センチ離れることによって、高齢者の方が 1 回道路上に降りてバスに乗る風景が多くありましたので、その部分を改善するために、バスがより歩道に寄れる縁石を設置しているところです。効果としましては、導入前に約 50 センチ離れてバスが止まっていた状況が、平均約 13 センチまでバスが近寄ることができまして、その改善の効果が見られているところです。引き続き実験しておりますが、バスの運転手の慣れもありますので、引き続き、さらに正着性が向上するように今、新潟交通と一緒に努めているところです。

今後につきましては、まずは新潟駅が上がった後に、その下のバスターミナルへの導入に向けて、最終的に検証、検討しているところです。その後、できれば万代、古町、市役所の、やはり新潟のいわゆる基幹軸に順次拡大していきたいと考えております。

(座 長)

そのほか、ありませんか。

よろしいでしょうか。よろしければ、そろそろお時間も迫ってまいりましたので、事務局で皆様から頂戴したご意見、ご助言に絡めて修正させていただいたうえで評価を取りまとめさせていただきたいと思ひます。

以上で、次第3のにいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2020年度の進行管理・評価についての議事を終わらせていただきます。

それでは、会議の進行を一旦事務局へお返しします。よろしくお願ひします。

(司 会)

最後に、次第4、その他があります。令和2年度に新潟市の今後のまちづくりの方向性とビジョンを示した「選ばれる都市 新潟市」を発表させていただきました。先ほども話題が出ましたが、コロナ禍での都心エリアのまちづくりにつきまして、「にいがた2km」とネーミングし、取組みを推進していくこととしております。本日は、この時間をいただきまして「にいがた2km」について、柳田都市政策部長よりご紹介させていただきたいと思っております。

(座長(柳田都市政策部長))

よろしく申し上げます。今ほど肥田野様よりお話しいただいたところですが、最後に、その他として、「にいがた2km」のチラシと缶バッジの配付をさせていただいているところです。「にいがた2km」につきましては、新潟駅周辺、万代、古町をつなぐ都心軸周辺のエリアで、新潟駅の周辺整備による南北市街地の一体化、また、先ほど話も出ていましたけれども、都市再生緊急整備地域の指定、さらには民間による再開発などさまざまな動きが進んでいるまちづくりを、多くの方からわくわく感ですとか期待感を持っていただき、官と民の連携で盛り上げていきたいという機運醸成に向けて取り組んでいきたいという取組みになっております。「にいがた2km」を、緑があふれ、また人、物、情報が行き交う活力あるエリアとして、都心の成長エネルギーを得て、それをまた市全域に波及させることで、本市のさらなる拠点性の向上を目指していきたいと考えているところです。

つきましては、お配りした缶バッジは多くの方に「にいがた2km」を知っていただくために作ったものですが、ぜひ、皆様からもお付けいただきまして、これからの新潟のまちづくりと一緒に発信していただければと考えておりますので、ご理解、ご協力をお願いしたいと思います。併せまして、チラシやポスター等も別途準備しておりますので、ポスターの掲出ですとかそういったことにご協力いただけるような機関ですとか企業ですとかお店などがありましたら、ぜひ、私どもあてにご紹介いただくと幸いに存じます。

雑ばくな説明で恐縮ですが、以上、チラシに関する説明を終わらせていただきます。

(司会)

ただいまの説明について、ご質問などがありましたらお願いいたします。

(佐野委員)

長岡技術科学大学の佐野です。

私がこれからしゃべることは少し文句に聞こえるかもしれませんが、実はエールですので、その辺をご理解いただければと思います。

「にいがた2km」のバッジを見たときに、非常にシンプルでいいデザインだと思うのですが、万代橋の上を歩かせるのかと、2キロを歩かせるのかということも少し感じまし

た。それで、やはり2キロというのはかなり長いので、その辺をどう交通で処理するか。自転車もあるしバスもあるし、以前は新潟市でLRTを導入しようという話がありました。富山市の人口が40万人で新潟市の人口は80万人だから、いろいろな諸条件はあるのでしょうけれども、できないことはないのかなという話です。エールなので、そう聞いていただければと思います。

今度、新潟市で新潟都心地域都市再生緊急整備地域、この辺りが認定されて、容積率が増加するのです。皆さん、都市計画の専門の方はご存じだと思うのですが、区画整備で減歩というものがあります。道路とか公共施設の費用を皆さんに少しずつ出してもらおう。土地区画整理をするので、そこ自体の価値が上がるので、負担する地主の方もマイナスにならないという制度があります。少し違いますけれども、立体的に考えれば、余分に造れる分を少し、どれくらいかよく分かりませんが、そういった交通整備に使うということも十分ありますし、その辺は少し難しい問題が多いとは思いますが、いい機会だと思いますので、いろいろな困難にチャレンジして、この2キロを歩いてもいいし自転車でもいいし、年を取っている方、私もそうですけれども、2キロは長いと思いますので、そういった方々も楽しめるような2キロにしてもらいたいと思います。

(和田(澄)委員)

希望というか、できるかどうか分からないのですが、暮らしやすいまちというところに豊かな自然とか美味しい農水産物と書いてありますが、新潟は田園型政令都市ということで、農業が盛んな都市だと思いますし、私も農業サポーターなどをやって、農家の大変な現状ですとかそういうことも見聞きしております。ほかの町も自然とかおいしいものということは売っているのですが、私は新潟らしさというか、その中でも新潟市らしさを出せるとしたら、やはり、こういう都心の中で農業関連の何かイベント、例えば、定期市というのは各地で、いろいろなところで豊栄の定期市とかあって、それは地域の方に非常に親しまれて利用されていますが、例えば、そういった都心、「にいがた2km」の中で、昔というか、つい二、三年前まで環境フェアなどを大々的にやっていましたが、あのようなところで、例えば、ファーマーズマーケットをやったら、多分、本当に市民もとてもうれしいし、観光客も食べるのではないかと考えました。

(事務局)

「にいがた2km」につきましては、繰り返しになりますけれども、これから民間とも協力いただきながらまちづくり、これから進めていきたいというところです。さまざまなご意見やご要望、現在、関係する機関ですとか団体等にヒアリングさせていただいたり、また、お尋ねしてご意見をいただいたりといった動きも併せて進めているところです。その中で、

今いただいた食ですとか農ですとかさまざまな面を含めまして、よりよいまちづくりを進めていけますように取り組んでまいりますので、引き続き、何かあれば逆にお伝えいただきたいと思ひますし、また、意見交換もいつでもやらせていただければと思ひます。別途何かありましたら都市政策部あてにご連絡いただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

(司 会)

そのほか、全体を通じて何かありましたらご質問等をいただけたらと思ひます。

よろしいでしょうか。特にないようでしたら、本日の議事を終了したいと思ひます。

以上をもちまして、令和3年度にいがた都市交通戦略推進会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。