

# 令和4年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会

■日時：令和5年1月25日（水）午後1時30分から

■場所：新潟市役所 本館6階 講堂

■出席者

○委員：唐橋委員、菊野委員、紅露委員、椎谷委員、根岸委員

○新潟市：まちづくり推進課、新潟駅周辺整備事務所、行政経営課

■議事内容

1 開会

2 行政経営課長あいさつ

－行政経営課長あいさつ、事務局より配布資料説明・各委員の紹介－

3 会長選任・あいさつ

－各委員の互選により紅露委員が会長に選任、紅露会長あいさつ－

4 議事

（紅露会長）

それでは、ここから議事に入らせていただきます。

初めに、評価の概要について、事務局よりご説明をお願いいたします。

－事務局より大規模建設事業評価制度について説明－

（紅露会長）

まず各事業の担当課よりご説明を頂いたのち、委員の皆様よりご質問、ご意見などをいただきまして、意見整理をしたうえで、評価、附帯意見をまとめたかと考えています。

それでは、はじめに、事後評価となります「古町周辺地区都市再生整備計画」について、まちづくり推進課のご担当の方、よろしくごお願いいたします。

## 古町周辺地区都市再生整備計画【事後評価】

－まちづくり推進課より説明－

（紅露会長）

それでは、意見交換に移りたいと思います。事後評価の古町周辺地区都市再生整備計画につきまして、事業の進捗状況や効果、今後の同種事業の進め方などについて、ご質問やご意見を頂きたいと思います。ご質問、ご意見のある方、よろしくごお願いしたいと思います。

(椎谷委員)

私は、歩行者・自転車通行量に関して質問を一つさせていただきたいと思いますが、この調査のやり方としては、平日、10時から19時までの調査をしたということでしょうか、にぎわいとか、いろいろな観点から土日の調査ということはされているものでしょうか。というのも、やはりこの27年から令和2年までの間というのは、さまざまなことが起きています。コロナもそうですが、三越が閉店というようなこともあり、だいぶ、変化があったと思いますが、この土日の調査がされているのかどうかと思い、質問させていただいたのですが、新潟市の商店街の方で調査されているので、もしかしたら新潟市の方では分からないかも知れないのですが、いかがでしょうか。

(まちづくり推進課)

これにつきましては、商店街組合の方で調査しており、土日でない、平日であるということと統一してやられているということ聞いています。市の方で土日などで調査を行うということもあるのかもしれませんが、そこまでは至っていないというのが現状です。

(椎谷委員)

ありがとうございます。平日になりますと通勤や、通学の方の数の方がどうしても大きくなるので、にぎわいや、これから人を呼び込むとかといったときに、やはり土日ということも必要かと思いました。ありがとうございました。

(紅露会長)

今の椎谷委員のご質問とも少し関連するのですが、実施事業の成果を直接定量評価する術が、このストーリーに矛盾がないデータを取るためにコストを投入してまでやる意味があるのかという問題も、おそらくあつてのことだと思います。実施された担当課の立場から、やった事業を定量的に測る調査をどのように考えられていて、何か今後の工夫など、何かお考えのものがあれば、ぜひ教えていただきたいと思います。

(まちづくり推進課)

やはり過去の実績、経緯を見る部分もあるかと思いますが、継続的な調査を使うというのが一番比較できるのかなという部分があると思いますし、今、紅露委員から頂いたとおり、なかなか予算的な部分というのは、課題としてあると思うので、可能な範囲での調査ということになるかと思います。

I T系の部分が進んでいるので、例えば人の動きとか、そういったものについて、可能な部分があればビッグデータとか、そういったものも活用できればと考えています。実際、これについても費用がかかるという部分がありますので、今後、こういったところでまとめて調査をしていくのかということは、課題なのかと思っています。

(紅露会長)

できること、できないことがあって、かつ評価をする年度の区切りとか、時間の区切りの制約等もあって、思うようにいかないところはあるかと思います。その一方で、限られた時間の中でやったことの成果を過去の尺度がこうだからという理由で、それをずっと尺度を使い続けて、非常に短期間のスパンの中で、その評価尺度を使って達成度の評価をするということをトータル見ていたときに、違和感を持たざるを得ないところも少しありまして、直接事業の効果がはっきりと分かるものと、事業のもっとその先の話で間接的に数値として出てくるものが混在していますので、ご検討いただければとは思いました。

新潟市は、これまで古町の方を中心市街地と位置づけて、さまざまな取組み、再開発も含めてさまざまなことをやられてきているとは思いますが、投入する費用に対して、ときの流れとまちの変化、それから市の対応というものの一つタイミングがずれてくると、人間がアキレス腱を切ってしまうように大けがになってしまうというリスクもあるので、その辺のところは新潟市の立場として、にぎわいや活性化ということをどのように中長期的に考えていったらいいのかということは、ぜひ折に触れてご検討いただき、市民の皆さんにもその意義などをきちんとご説明いただくのがいいかなと思っています。

ほかの委員の皆さんから何かご発言あれば承りたいと思いますがいかがでしょうか。

(唐橋委員)

目標設定に旧百貨店跡地の再開発、それから新バスシステムの導入ということでのにぎわいを創出しようという中で、百貨店跡地の再開発については、ルフルの効果というものがおそらくいろいろ出てきているとは思いますが、新バスシステムの導入の影響などについては何か分析というか、とらえているものというのがありますか。

(まちづくり推進課)

今回の事業評価の中では、バスシステムのところまで細かく把握したところはない状況です。

(紅露会長)

ほかにご意見、ご発言あれば承りたいと思いますが、いかがでしょう。この事業自体はこれで終わりではなく、いろいろな行政の取組みと、それから地域の皆さんの取組みと努力が最終的にどう実を結ぶのかというところで、結論は出るのかなという気がしています。評価指標の設定や、さまざまなコストをかけないような形での定量評価の工夫など、できるだけ取り組まれたことの定量評価の尺度としてふさわしいものに近づけるように、ぜひできることを改善していただきたい。新潟市の古町地区の活性化につながるものが最終的には一番の目標だと思いますので、その最終かつ最大目標が実現できるように、引き続き事業の計画

をご検討いただき、立てた計画に沿って事業を展開していただければと思っています。

続きまして、事前評価となります「新潟都心地区都市再生整備計画」につきまして、担当課よりご説明をよろしく願いいたします。

## 新潟都心地区都市再生整備計画【事前評価】

### —まちづくり推進課より説明—

(紅露会長)

それでは、評価に移りたいと思います。事前評価の新潟都心地区都市再生整備計画について、事業の成果指標の妥当性や計画の実現可能性などについて、ご質問やご意見を頂きたいと思います。

(根岸委員)

この目標を定量化する指標のことについて、一つは公示価格を今回は指標として取り上げられているのですが、先ほど見た事後評価の方では、固定資産税の税収ということの評価の指標にされていました。公示価格というものに変更した理由というのは、どういうものがあるのかなということ。かなり似たものではあるけれども、やはり中身がやや違うところもあり、何か意味があるのかということの一つ教えていただきたい。また、この公示価格に関連して、地価を上昇させるということですが、すべての平均値を上げるということか、全部が上がらなくてもいいということか、分からないところがあったので、少し補足説明をお願いします。

(まちづくり推進課)

今回、公示価格にした理由としては、エリアもかなり広いというところがあり、いろいろな意味で公示価格というのは注目される部分になるのかなということで、公示価格とさせていただきます。指標としても一般に公表されている部分もあるので、一般の方も非常に理解しやすいのかなというところで公示価格とさせていただきます。

平均値については、すべてが上がるということではなくて、全体の平均値ということで考えており、これについては、総合計画でも同じ指標で今、進めていきたいと考えています。

(根岸委員)

分かりました。ありがとうございます。

(椎谷委員)

まちなかウォークアブル推進事業についてですが、先ほど、イメージ図を見せていただいたときに、すごく広い空間で、特にベビーカーを押していける空間と、それから車いすも安心して乗っていけるというような空間。新潟の場合、紫外線が強かったりだとか、雨が降った

りとかということもありますが、それをしのげるようなものもあったので、こういった空間づくりというのは、とても大事であり、求められていることなので、ぜひとも1か所だけではなく、2か所などを考えていただければと思いました。

こういった空間に、例えば、みんなが行きたいとか、またはこのウォークアブル区域が整備されていく中で、みんながそこを歩いてみたいと思っていても、やはり区外の方々は、そこを歩くとなると、車で来られた場合、車をどうするのかといったことも必ず出てくるかと思えます。より多くの人に歩いていただく、そしてにぎわいをというようなことであれば、車をどこかに置いて、レンタサイクルでというような計画が今後あるのかどうかなど、考えがありましたら、教えていただきたい。

(まちづくり推進課)

こういった空間づくり、人中心の空間づくりというものを進めていく中で、まず中心部の方から始めさせていただいているところです。委員から頂いたご意見として、いわゆる自動車じゃないと来られない方もいらっしゃるのではという中で、駐車場の在り方については、担当する課の方で検討を進めており、例えば若干離れた場所に停めていただく、来ていただく仕組みの整理や、駐車場規模などを含めて検討を進めていくような考えとなっています。今、シェアサイクルという形で、新潟市も取組みを進めており、いわゆる自転車を停めていくポートなどの数も増やして、自転車を活用して移動しやすいようなまちづくりをしていければということで、交通関係者も含めて、連携しながら検討を進めているところです。

(椎谷委員)

このウォークアブルということは、今まで知らなかったのですが、居心地よく歩きたくなる空間なんてとてもすてきだと思いますので、ぜひともよろしくお願ひしたいと思ひます。

(菊野委員)

定量指標が3点挙げられているのですが、そのことについて質問させてください。整備計画の目標の中に「緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリアを創造」ということですが、指標の中に緑などに関する情報が無いように感じたのですが、その点についてはいかがでしょうか。

(まちづくり推進課)

新潟市としても緑を進めていきたいと、いろいろな場面で入れていきたいというところで、例えば、緑化率なども指標になるのかなという部分はあるかと思ひますが、今回のところは、盛り込んでいないような状況です。

(菊野委員)

これだけ大規模な事業ですので、指標が三つだけというのはどうなのかなということも感

じましたので、ご質問させていただきました。

(唐橋委員)

私どもの職場がまさに駅前にありますので、非常にこの開発がどうなるのだろうという興味がありますし、わくわくしているところですが、そこで一点、目標を定量化する指標の件ですが、3件ということで、確かにもう少しあればいいかなと思います。その中の1番目と3番目は、確かに最終年度の目標でいいかなという気はしますが、真ん中の優良な開発事業を進めるといふ部分では、駅も完成し、新しいまちを見越して、いろいろな開発案件が出てくると思われる中、最終年度の評価に限ると若干ばらついてしまう可能性もありますので、例えば、令和5年度から令和9年度までの平均など、そういった考えでもいいのかなと思いました。

(まちづくり推進課)

検討させていただきたいと思います。

(根岸委員)

私も最終年度だけでなく平均など、その期間の中でどうなったのかという全体を見るような見方がいいと思いました。

もう一つですが、この新規着工件数の中で、対象とする事業が区域の中の中高層建築物の建築に関する指導要綱に届け出で500平米を超えるものとか、こういう制限があるのですが、ここの範囲にすることの意味を少し補足説明していただけると助かります。

(まちづくり推進課)

市の要綱の中で中高層というものは、いわゆる商業地域と言われるエリアですが、そこだと15メートル以上の建物ということで、いわゆる一般住宅的なものとか、小規模のものについては除いて、大きな開発で集約しながら都市の安全を目指すため、ある程度の規模のものを検討させていただいているところです。いわゆる小さいものがいっぱい建ってきたのでは集約化がされないということで、やはりそういったところを集約化していただくところが都市の安全のためにも非常に有効と考えています。

(根岸委員)

分かりました。この規模というのが、そうした機能の集約ということと同時に含んでいるのだということですね。

(まちづくり推進課)

そうですね。

その集約もありますし、当然、古い建物を建て替えるということで、耐震機能、耐火機能も向上するという点からも、そういった安全性も確保されるという部分はあるかと思っています。

ます。

(根岸委員)

よく分かりました。

(紅露会長)

何となくウォーカブルという言葉も出てくるのですけれども、歩くとか、自転車で来るということの意味はどのように説明しているのでしょうか。突き詰めて考えると、歩かなければならない理由とか、自転車で行かなければならない理由は何だろうと感ずるところもあります。市民の皆さん、この辺に住んでいる方とか、オフィスと持っている方で、直接この事業にかかわる人に対しては、ご説明されると思うのですけれども、実際にはでき上がった後は、そこにいる人たちだけではなくて、他からそこに来てもらうわけですよ。そういった人たちに対して、この事業の意義、車などを使わないでここへ来ることの意義、意味をどのように市民の皆さんに伝えているのか教えてほしいと思います。

(まちづくり推進課)

市としては、やはりある程度、通過地点であったりとかする中で、歩いて楽しいとか、そこにいったん、滞在していただいて何らか休んでいただく、あるいは飲食していただくという、そういった空間があることで、人が滞在しやすくなるというところを進めていきたいと考えており、現段階では社会実験という形で、市はこういった取組みを地域の方と一緒にやっていますというところでPRさせていただいていますが、ここにこんなイベントをやるとか、あるいはこういった取組みをやりますとか、お店が出ますとか、今後、地域の方と一緒にPRしていくということになるのかと思っています。なので、そこに集まっていたくというところもあるのですが、通過地点の中で、ここいいねと感じていただくなり、歩いていても楽しくて、例えば何もないうちなかのビルの中を歩くと、すごく長く感じるのですが、やはりお店があったりすると、同じ距離でも非常に楽しく通れる。そういったまちづくりができればいいのかなと考えています。なので、最終的には地域の方、いわゆる商店街とか、そういった事業をやる方からマネジメントしていただきながら、にぎやかを進めていただくような形まで取り組めればと考えているところでございます。

(紅露会長)

なぜこんな質問をさせていただいたかという、先ほど、椎谷委員のほうからもご発言あったのですが、わが家はからさすがに歩いては行けないので、当然、車で行くか、電車で行くか、バスで行くかということになります。その反面で、大きな車に1台、家族全員を積んだ人が、どこに向かうかという、新潟のまちの真ん中ではない方向に皆さん行きがちだと思います。やはり計画というのは、何か足りないものを埋めるとか、補うとかというより、

やはり将来に対する投資という色合いが非常に強いものなのだと思います。今回のこの整備についても、実りがあるのはもっと先の話で、そうしたときに20年、30年先に新潟市の中心市街地をどういうデザインというか、ランドデザインのもとに、こういう人が歩くということ位置づけて、どのようにほかの施策と連動させて、やりたいことを実現させていくのかということも考えていかないといけないのかと思います。小さなお子さんを持っている家庭とか、小さなお子さんとか、なかなか体の自由が利かないような皆さんに対して、どのようにまちの真ん中を歩くことを考えてもらって、どのようにそれを実現していただくのかということは、やはり非常に大きな問題ですし、これから先の我が国の社会のありようを考えると、やはり行政なり、新潟市の皆さんなりがイメージや意図を持って展開していくことは大事なことなのかなと感じています。思うようにいかないところもあるのかと思うのですが、やはり将来を考えるのは夢を語ることでもあるので、ぜひ皆さん、職員の皆さんのためでもそうですし、市民の皆さんのためにもこういった事業でこのようにしたいということを広い視野を持って、市民の皆さんに意義をお伝えいただきたいと感じました。

評価指標等については、今回の計画されている事業をピンポイントに評価するものをそろえるということが難しい中で、経済状況や社会情勢の変化等でかなり左右されるものも混じっているかなという気もしますが、最終的な達成度の評価ができるようにこれらの事業を単独で推進していくことは当然ですが、この事業をやったからといって、最後の指標は突然よくなるようなものでもないと思いますので、ぜひ関係部署の皆さんとも協力したり、地域の皆さんのご協力を頂きながら実現する方向でご努力いただければと思いました。

それでは、次の評価案件に移ります。事後評価である「新潟駅の拠点性向上（拠点駅アクセスの向上）」、事前評価である「（仮称）新潟駅の拠点性向上（助点駅アクセスの向上）（第2期）」につきましては、こちらは同一計画内の事業となりますため、担当課より事後評価と事前評価を一括してご説明いただきまして、その後、それぞれの事業について、質疑やご意見などを頂きたいと思っています。それでは、ご担当の新潟駅周辺整備事務所の方よりご説明をよろしくお願いたします。

### **新潟駅の拠点性の向上【事後評価】**

#### **（仮称）新潟駅の拠点性向上（拠点駅アクセスの向上）（第2期）【事前評価】**

##### **—新潟駅周辺整備事務所—**

（紅露会長）

それでは、評価に移ります。まずは事後評価のほうから先に進めていきたいと思っています。新潟駅の拠点性向上（拠点駅アクセスの向上）について、事業の進捗状況や効果、今後の同

種事業の進め方などについて、ご質問やご意見を頂きたいと思います。ご質問、ご意見のある方、ご発言よろしくお願ひしたいと思います。

ちょっと口火を切って、社会情勢の大きな変化ということもあるので、事後評価の指標は思うように出てこなかった。特に利用客の大幅減というのが、明らかにコロナ禍の影響もあり、評価するのが難しいかなという気もしていますが、2年間にわたって大幅に減っていて、これというのはどこが減っているのでしょうか。外から来る人が減っているのが一番大きいのか、それとも市内で利用される方が減っているということも大きいのか、いかがでしょう。

(新潟駅周辺整備事務所)

市内、市外というよりも、バス利用者また鉄道利用者双方の利用が減っています。JRの新幹線につきましても、利用者は大幅に減っているということですので、外から来られる方についても、かなりの減少が見られたと理解しています。

(紅露会長)

ちなみに目標値というのは設定されており、この駅の整備を進めることで公共交通利用者数が1日当たり増えるという目算だったのですが、増えるという目算はどこから作ったのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

増えるというのは、利便性の向上によりまして、皆さんがこれからもどんどん公共交通を利用することによって駅周辺のにぎわいにより、利用者が増加していくものと考えています。

(紅露会長)

例えば、新潟駅から中心市街地や商業地区までは少し距離があるので、その辺の公共の乗り物から乗り物のお客さんの乗り換えとか、そういうものをある程度、見込んでということなのでしょう。

(新潟駅周辺整備事務所)

そうなります。

(紅露会長)

分かりました。

(椎谷委員)

この公共交通利用者数の目標値について、私はバスをよく利用するのですが、最近、バスは減便されています。今後、このバスの減便が引き続き行われることがあると、それを含んでの人数の目標値となっているのかどうなのかと思いました。新たにできる駅、上所でしたでしょうか。

そこでまた利用者が増えるだろうとか、この数字はいろいろなことを予想されての数字と

ということになるということでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

減便というのは、なかなか先が読めない状況です。新駅についても、その乗降客数まで数字を把握していないので、新潟駅の今の現状をそのまま考えているところです。

(椎谷委員)

分かりました。ありがとうございます。

(紅露会長)

なかなか事業者の意図もあったり、人繰りの問題も昨今あるのだらうとは思いますが、乗り物の利便性が上がるということが、純粹に新潟の中心街に入ってくる人を増やしているかと言われると、なかなか即答できないところも、住んでいる立場からはあると思います。3,000人増やすとなると、今まで電車・徒歩だった人を電車・バスにすとか、バス・バスにすとか、そういうことを想定していかないとなかなか難しいのかなど。そう考えると、バスと電車の乗り換えとか、バス同士の乗り換えの利便性の向上が、駅下のバスターミナルの開業に合わせて大幅に改善されたときにどうなってくるのかということは、やはりきちんと注視していったほうが良いという気がします。

延べの金額で考えたときに、新潟駅の改築に投入してきた金額を考えると、先ほど説明いただいた事業もそれなりの金額になっていますが、やはり事業規模が相当のお金を長い間投入してきたという経緯もあるので、事業全体を眺め直すという意味で、どこかできちんと利用される方の意見を聴取すとか、定量的な評価というものをそれなりのコストとエネルギーを使って検証されたほうが良いのかとは思いましたし、仮にそういったことを行っても、市民の皆さんにご理解いただけるのではないかと感じます。事業を進めてきた年数が非常に長く、先ほどの中心市街地の話もそうなのですが、構想段階とできあがったときに社会が変化してしまい、でき上がったときにはもう使う人が違うものを望んでいたということも公共事業ではありがちなことですが、そのようになってしまうと不幸な部分があると思います。ハードの整備だけではなかなか効果は出ないのかもしれませんが、しかるべき段階で事業全体を総括するような評価や意見の聴取などはされたほうが良いとは思いました。

(新潟駅周辺整備事務所)

ありがとうございます。

(紅露会長)

ほかに何かご発言ありますか。よろしいでしょうか。

続いて事前評価、仮称新潟駅の拠点性向上（第2期）ということで、事業の成果指標の妥当性や計画の実現可能性などについて、ご質問やご意見をよろしくお願ひしたいと思ひます。

(菊野委員)

指標②のほうですが、これは整備が済んでしまうと達成するという指標と考えてよろしいでしょうか。というのは、例えば、これが遅れていた事業で、これが早期に整うと、令和9年度、要は5年間待たずして指標が達成される。逆に達成された後に3年後なのか4年後、令和9年で事業を事後評価する際に、その数値が維持されないでマイナスになるということはあるのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

こちらの数字につきましては、駅直下のバスターミナル、高架下の交通広場の部分が整備されれば達成される数字だと考えています。マイナスになるということは、今のところ想定していません。

(菊野委員)

そうなりますと、指標の一つとして設定するのはいいと思うのですが、やはり二つだけの指標でいいのかなということを感じました。

(紅露会長)

この数値自体は、1人当たりの時間短縮とあわせて利用客でも増減するものでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

利用客の数字は一定としています。

(紅露会長)

分かりました。そうすると利用客は変わらないということなので、実質1人当たりで決まってしまうということなのではないでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

時間で決まる形になります。

(紅露会長)

延べの金額を計算する際は、延べ人数を使う形でしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

延べ人数が入る形になります。

(紅露会長)

となると、1人当たりの短縮が大きいほど、それから利用客数が大きいほど、金額ベースにしたときに削減効果が大きくなるということではよろしいでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

おっしゃるとおりです。

(紅露会長)

ほかに何かご質問やご意見はございますか。

(根岸委員)

私も指標について伺いたいのですが、港、空港、新潟駅、高速道路などの交通インフラの利便性が以前と比べて向上していると思う市民の割合を引き上げるということを目指しているということなのですが、今回の計画というのは、利便性を高めるというふわっとしていることよりも、拠点性を向上するということが、計画の目標になっているのだと思うと、利便性ということと、拠点性というものをどのように整理するかということが大事になってくるのかなと思います。アンケートはこれから取ることになると思うので、その辺の聞き方をもう少し拠点性という意味をきちんと確認できるような、それについて市民がどう考えているかを確認できるような問い方など、アンケートを工夫されてもいいのかなと思います。便利になったというのは、人によっていろいろ捉え方があるし、そこは少し気をつけたほうがよいのかなと思います。

もう一つは、利便性が向上しているという人の割合ということで、今現在、まだ工事が完了していない段階で向上していると思う市民の割合が 25.9 パーセントだったと。工事が完了したら、これは先ほどの話とも関連しますが、恐らくみんなよくなったと言ってくれると思うのです。なので、その辺の工事期間中に向上したと思っている人の割合と完了した後の思っている人の割合ということと比較することの意味というのは、少し慎重になったほうがよいのかなと思います。工事をする前と、全部終わった後ということならば、何か意味があるような気がするのですけれども、そこはお話を聞いていて、少し不思議な感じがしました。その辺について、もし何かお考えがあれば、お聞かせください。

(新潟駅周辺整備事務所)

この部分については、総合計画策定のアンケート調査を利用していますので、工事前の数字というものを持ち合わせていませんでした。そのために工事中という形での数値を用いているところです。委員おっしゃるように、慎重な取り扱いが必要だということになります。引き続き、アンケートの取り方を工夫させていただきたいと考えています。

(根岸委員)

分かりました。ありがとうございます。

(紅露会長)

今のご質問に関連してですが、私もあれだけ大がかりな工事をやると、エスカレーターがついたとか、いろいろ便利になった感じはあるのだと思うのです。ただ、ご指摘がありましたように、エレベーターがホームについたとか、エスカレーターの大きいものがついたなどということの利便性を別に聞いているわけではないのだらうと思います。特に今回の整備で

一番大きなインパクトがあるのは、鉄道とバスの接続、それからバスの乗降の場所の集約化。それが短距離、中距離、長距離を1か所に集められそう、駅周辺に集められそうというところで、例えば、発着点の変化や主にお客さんが乗ってくる場所の変化などが十分想定されてくると思うので、ぜひバスタもそうですが、そういった効果がきちんと事後評価の数値指標の中で確認できるような形での調査、アンケートを計画された方がいいのかと思いました。

(新潟駅周辺整備事務所)

ありがとうございます。そういった形で、今後もアンケートの取り方を工夫したいと考えています。

(紅露会長)

なかなか日本の場合は海外と違い、交通の事業者などがそれぞれ採算を考えて経営しているということもあって、すみ分けがうまくいかないことや、役割分担がうまくいかないことなど、なかなか有機的に接続するシステムを全体で設計して動かすことが日本の交通の環境では難しい状況です。その中で家族が車で仕事へ行ってしまったら、自由に使える車が無いとか、高齢で安全のことから自分で運転することを遠慮する方も増えていると思いますので、今すぐという話ではないですが、機能をきちんと固め、必要に応じて拡充できるような施策をご検討いただければと思います。

以上で審議を予定していた案件がすべて終了いたしました。皆様方のご協力により、貴重なご意見を多数頂きまして、議事も順調に進みました。ありがとうございました。それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

(事務局)

長時間大変ありがとうございました。以上をもちまして、令和4年度新潟市大規模建設事業評価監視委員会を終了いたします。ありがとうございました。