

■ 令和2年度 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和2年10月27日（火） 午後4時から

会場：新潟市民プラザ

（司 会）

ただいまより令和2年度にいがた都市交通戦略推進会議を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私、本日の当座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。

私の方では、事務的なお話となる次第2までを進行させていただき、次第3より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。まず、1点目は本日、傍聴の方、マスクの方にお越しいただいておりますけれども、当会議につきましては公開とさせていただきます。本日の会議の記録につきましては本日、市のホームページなどで公開させていただく予定でございますのでご了承くださいませ。

2点目です。今ほどにも関連いたしますが、議事録を作成する関係上、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いたします。

3点目です。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ご発言の際も皆さんマスクを着用したままでお願いいたします。また、皆様の発言の都度、簡単ではございますがマイクを消毒させていただきたいと思っておりますので、マイクがくるまでしばらくお待ちいただければと思います。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。まず、本日の次第、出席者名簿、座席表。大変恐縮ではございますが、この内、次第と出席者名簿につきましては、本日机上に配付させていただいたものと差し替えをお願いいたします。次に、「資料1 にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱」、「資料2 にいがた都市交通戦略プラン概要」、「資料3 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2019年度進行管理総括表」になります。

次に「参考資料1 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2019年度進行管理一覧表」、「参考資料2 にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕進行管理調書」になります。そして、カラー刷りの資料、「その他資料 新潟都心の魅力向上に資するM a a Sデータ関係プロジェクト（エヌシーイー株式会社）」の資料になります。

以上が事前配付させていただいた資料でございます。さらに本日追加で机上に配付した資料がございます。まず一つ目は、「新バス事業にかかる運行事業協定書に関する取組みの経緯」というワンペーパーのもの、次に「新バスシステム・BRT総括本編」、次にカラー刷りの「新潟市タクシー事業者デリバリーサービス補助事業に関するお知らせ」、最後の資料が、「未来に向けたバス、タクシー利用者支援事業」になります。

最後の2枚の情報提供資料につきましては、今回コロナ禍におきまして、公共交通の利用者が減少している中で、新潟市のコロナに関する取組みということで、7月から実施しているタクシーデリバリーサービスの補助事業等と、来月からスタートします、未来に向けたバス、タクシー利用者支援事業ということで、バスですとかタクシーの利用の補助制度、利用者に対する支援制度のチラシとなります。詳細については、本日は特に説明いたしません。あとでお読みになっていただければと思います。

以上が本日の会議資料になります。過不足がございましたらお知らせください。

よろしいでしょうか。

もし、会議の途中でお気づきの点がございましたら、その都度事務局にお声がけいただければ対応させていただきたいと思っております。

それでは、開会にあたりまして、本会議の座長でございます新潟市都市政策部長柳田よりご挨拶申し上げます。

(都市政策部長)

本日はお忙しい中、委員の皆様におかれましてはご出席を賜り、また日ごろより本市の交通政策につきまして、多大なるご尽力とご協力をいただいておりますことに心より感謝とお礼を申し上げます。おかげさまで、平成29年度より計画策定にご協力いただいていた中、にいがた都市交通戦略プランならびに地域公共交通網形成計画を昨年7月に策定、そして公表する運びとなったところでございます。これもひとえに、委員の皆様のおかげでございます。本当にありがとうございます。

このような中、今年度からは会議の体制を改め、戦略プランおよび網形成計画の進行管理を本会議にて実施してまいりたいと考えてございます。

本市が目指す、県都新潟の拠点性と安心して暮らせるまちの実現に向け、皆様から賜るご意見、またご助言は重要かつ不可欠なものであると考えております。皆さまには引き続き変わらぬお力添えとご協力をお願い申し上げます。簡単ではございますが、この会の冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

(司会)

ありがとうございました。続きまして、次第2、にいがた都市交通戦略推進会議開催の体

制についてです。

資料の内、にいがた都市交通戦略推進会議開催要綱を配付させていただいておりますが、昨年7月に委員の皆様のご協力によりまして策定することができた、にいがた都市交通戦略プランについて、今年度より取組みの評価、進行管理を実施していくために、にいがた都市交通戦略推進会議として新たな体制に変更させていただくことになりました。

ここで、委員になられました皆様におかれまして、配付資料の出席者名簿の上から順にご紹介させていただきます。その際、大変恐縮ではございますが、簡単に自己紹介をいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

まずは、画面が大きいのですけれども、本日オンラインのご出席となりますが、横浜国立大学の副学長の中村様でございます。

(中村文彦委員)

中村です。

現地に行けず申し訳ございません。オンラインからの参加です。どうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

ありがとうございます。続きまして、長岡技術科学大学大学院教授佐野様でございます。

(佐野委員)

佐野でございます。

よろしくお願いいたします。

(司 会)

新潟県立大学名誉教授の島崎様です。

(島崎委員)

島崎でございます。

よろしくお願いいたします。

(司 会)

新潟商工会議所事業部長の小沢様です。

(小沢委員)

商工会の小沢です。

今日はよろしくお願いいたします。

(司 会)

失礼いたしました。

一つ戻りまして、志民委員会の世話人代表の木山様。

(木山委員)

志民委員会の木山です。

よろしく申し上げます。

(司 会)

新潟商工会議所事業部長の小沢様です。

(小沢委員)

改めまして、よろしく申し上げます。

(司 会)

次に、新潟市消費者協会会長の会長、山崎様。

(山崎委員)

消費者協会の山崎でございます。

よろしくお願いたします。

(司 会)

続きまして、本日はご都合がつかず欠席となります、一般社団法人日本旅行業協会関東地区新潟県地区委員会の委員長の石田様でございます。

戻りまして、NPO法人まちづくり学校理事の中村様でございます。

(中村美香委員)

まちづくり学校の中村です。

よろしくお願いたします。

(司 会)

東日本旅客鉄道株式会社 新潟支社総務部企画室長の三本様でございます。

(三本委員)

JR新潟支社の三本でございます。

よろしく申し上げます。

(司 会)

続きまして、本日ご都合がつかず欠席となります公益財団法人 新潟県バス協会の専務理事の高橋様です。

続いて、新潟交通株式会社乗合バス部長の和田様でございます。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。

どうぞよろしく申し上げます。

(司 会)

続きまして、新潟県ハイヤー・タクシー協会専務理事の佐々木様でございます。

(佐々木委員)

新潟県ハイヤー・タクシー協会の佐々木です。

よろしくお願いいたします。

(司 会)

続きまして、国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課長の東條様でございます。

(東條委員)

東條です。

よろしくお願いいたします。

(司 会)

続きまして、国土交通省北陸地方整備局道路部、道路計画課長の一木様でございます。

(一木委員)

一木です。

よろしくお願いいたします。

(司 会)

続きまして、国土交通省北陸地方整備局新潟国道工事事務所 計画課長の武田様でございます。

(武田委員)

新潟国道の武田です。

どうぞよろしくお願いいたします。

(司 会)

国土交通省北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課長の佐々木様でございます。

なお、本日は、代理としまして、土橋専門官よりご出席いただいております。

(土橋委員)

北陸信越運輸局の土橋と申します。

本日、課長の佐々木が所要のため欠席になりますので、代理として出席させていただきます。よろしくお願いいたします。

(司 会)

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の大田様でございます。

(大田委員)

新潟運輸支局の大田でございます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

(司 会)

新潟県交通政策局交通政策課長の酒井様でございます。

(酒井委員)

新潟県交通政策課の酒井でございます。

よろしくお願ひいたします。

(司 会)

新潟県警察本部交通部交通規制課長の佐野様です。

(佐野委員)

警察本部交通規制課の佐野でございます。

よろしくお願ひいたします。

(司 会)

新潟市観光国際交流部の笠原国際・広域観光担当部長でございます。

(笠原委員)

新潟市の笠原です。

よろしくお願ひいたします。

(司 会)

新潟市土木部鈴木部長でございます。

(鈴木委員)

鈴木でございます。

よろしくお願ひします。

(司 会)

最後に、新潟市都市政策部長の柳田でございます。

(都市政策部長)

改めまして、柳田です。

よろしくお願ひいたします。

(司 会)

次に、事務局につきまし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ございます。

(事務局：坂井課長)

新潟市都市交通政策課長の坂井でございます。

今日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

(司 会)

同じく、都市交通政策課主幹の坂井でございます。

(事務局：坂井主幹)

都市交通政策課 坂井と申します。

本日はよろしくお願ひいたします。

(司 会)

同じく、都市交通政策課の安達でございます。

(事務局：安達)

安達でございます。

今年度も引き続きよろしくお願ひいたします。

(司 会)

改めまして、私は都市交通政策課課長補佐の吉田です。

先ほど、順番を間違えたりして大変申し訳ございませんでした。

以上でございます。皆様よろしくお願ひいたします。

それでは、以降の進行を座長である柳田部長よりよろしくお願ひいたします。

(柳田座長)

改めまして、皆様どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、次第3に移ってまいります。

にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2019年度の進行管理・評価について、事務局より説明をお願ひいたします。

(事務局)

新潟市都市交通政策課の坂井でございます。よろしくお願ひします。

はじめに本日の会議の流れにつきまして、簡単にご説明させていただきます。

昨年度、皆様からご協力をいただき策定いたしました「にいがた都市交通戦略プラン」の着実な進行と、効果の発現に向け、これまでの施策の進行状況と成果指標に対する達成状況などにつきまして、皆様と協議させていただくため開催させていただいているところでございます。

本日は、資料3、2019年度進行管理総括表を中心にご説明させていただき、皆様からご意見を頂戴したうえで、本会議としての2019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考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、早速説明に入りたいところですが、本日初めてご出席される構成員の方もいらっしゃると思いますので、昨年7月に策定いたしました「にいがた都市交通戦略プラン」についま

して、おさらいも兼ねて、進行管理を行う上で大切なポイントに絞りまして進めさせていただきたいと思えます。

資料2の「にいがた都市交通戦略プラン」概要をご覧ください。

はじめに、2ページをご覧ください。はじめに背景と目的についてでございます。

本市の交通政策の基本方針となります「にいがた交通戦略プラン」は、2005年に策定された第3回新潟都市圏パーソントリップ調査に即す形で、政令市移行後の2008年に策定いたしましたものでございます。その後、10年が経過し、これまでの取組みの振り返りを行うとともに、本市の拠点性の強化、人口減少、少子超高齢化などの課題に対応するため、新たなプランとなる「にいがた都市交通戦略プラン」を昨年7月31日に策定し、公表いたしましたところでございます。

4ページをご覧ください。戦略プランの位置づけについてです。

戦略プランは、赤枠の基本計画と青枠の実施計画の二つの計画から構成され、赤枠の基本計画は今後、概ね10年間で本市が目指す将来の交通像や基本方針、基本的な考え方、方向性などを取りまとめたものとなります。青枠の実施計画は基本計画に掲げた目標を達成するための行動計画となります。

この行動計画ののち、公共交通に関する取組みにつきましては、紫枠の新潟市地域公共交通網形成計画としてまとめているほか、公共交通分野以外につきましては各分野の個別計画を位置づけております。また、青枠の実施計画の計画期間は、本市の総合計画である「にいがた未来ビジョン」の最終年度である2022年度までの4か年としております。

次に、7ページをご覧ください。新たな交通の将来像についてです。

前プランの事後評価を「バスの利用者数の下げ止まりなど一定の効果は認められたが、乗り換えに対する不満やまちなかの衰退、拠点性の低迷など、過度に自家用車に依存しなくても、だれもが移動しやすい交通環境の実現までには至らず未だ道半ばである」と評価いたしまして、今後10年間で取り組む必要のある課題や関連上位計画で描く都市像、都市の将来像などを整理いたしまして、新たなプランにおける交通将来像を「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」とし、「県都新潟の拠点化を支える交通」と「安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通」の二つの目標を設定いたしました。次の8ページが交通の将来像を達成するための五つの視点と五つの基本方針となります。

9ページをご覧ください。五つの基本方針について、ご説明させていただきます。

一つ目の基本方針「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」は、誰もがスムーズにまちなかや隣接する区にも行きやすくなるよう、放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシーなどの役割分担を図り、それぞれのつながりを強化していきます。

10 ページをご覧ください。

二つ目の基本方針「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」は、新潟駅・港・空港などの広域交通拠点施設間の交通ネットワークが使いやすくなるよう、それぞれをバスやタクシーなどで、より円滑化に連携させるとともに、まちなかとのつながりを強化していきます。

11 ページをご覧ください。

三つ目の基本方針「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」は、まちなかの通過交通を抑制し、歩行者、自転車、公共交通などの多様な交通手段を選択して対応できるような環境をつくり上げていきます。

12 ページをご覧ください。

四つ目の基本方針「暮らしを支えるコミュニティを地域で育む交通戦略」は、過度に自家用車に頼らなくても安心して暮らせるよう、徒歩や自転車で安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、区バスや住民バスの利便性向上などをカバーしていきます。

13 ページをご覧ください。

最後となります五つ目の基本方針「みんなで築き上げる交通戦略」は、みんなで育てられる公共交通となるよう、市民の皆さまや関係者と協働で取組みを進めていきます。

14 ページをご覧ください。

こちらが、ただいまご説明させていただきました新たなプランの基本計画と実施計画を合わせた体系図となっております。

資料の左半分が、交通の将来像と二つの目標、五つの基本方針と 16 の取組みの方向性からなる基本計画となる部分でございます。

資料の右半分が、基本計画を実現するための実施計画となりまして、主な施策と成果指標を記載してございます。

本日は、この実施計画のうち、昨年度に実施いたしました施策の進行状況、並びに成果指標の達成状況などにつきまして、引き続き事務局の安達からご説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

(事務局)

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] 2019 年度進行管理総括表について説明させていただきます。

資料 3、こちらの A 3 の資料をご覧ください。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 2019 年度の進行管理総括表となります。

2019 年度の進行管理対象期間は、2019 年 7 月 31 日から 2020 年 3 月 31 日までとし、対象となる施策数は 123 となっております。また、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、(i)の成果指標に掲げる2019年度の目標値の達成が確認されたものには1点、目標値を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ゼロ点とさせていただきました。

(ii)の施策の評価基準については参考資料2の進行管理調書の年度別評価の丸の割合に応じて点数を配分しています。なお、年度別評価とは、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△、取組みを実施できたものを×とさせていただきました。

施策を基本方針ごとに集計した結果、○の割合が90パーセントとなった場合には3点、80パーセント台が2点、70パーセント台が1点、70パーセント未満をゼロ点といたしました。そして、(i)と(ii)の合計点が3点以上の場合を○として、1から2点の場合を△、ゼロ点の場合には×として評価することといたしました。

事務局としては、目標を達成するため、不足している部分を確実に洗い出し、施策の改善につなげやすくするため、厳しめの点数配分とさせていただいたところでございます。

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についてからご説明させていただきます。

成果指標は、鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率を6.2パーセントから2020年度に6.6パーセントに増加することです。

基本方針に位置づけている施策総数は37施策であります。時間の都合上取組みの方針ごとの主な評価についてだけをご説明させていただきます。また、スクリーンに施策の実施結果などを併せて表示させていただきたいと思っておりますので、説明と併せてご覧いただければと思います。

まず、①の都心方針を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス評価については、万代メディアシップにおける運行情報案内板の整備など、バス待ち環境に取組み、都心アクセス向上に資する取組みが計画的に実施されました。

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、一部廃止の可能性があったバス路線について、関係者と協議を重ね、新たな事業者に移行することで5路線を維持することができました。

③の災害に強く、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、感染道路の整備を促進され、国道403号小須戸田上バイパスが全線供用となりました。

④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導については、新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅については、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

地誘導を促進させることができました。

四つの取組みの方向性のまとめとして、都心アクセス強化に資する幹線道路の供用開始やバス待ち環境の改善、交通事業者による利用促進サービスが継続実施されたほか、居住誘導区域への立地誘導を促進させることができました。このほか、交通手段間の役割分担として、廃線の可能性があった路線バス事業者を変更し路線を維持するなど、鉄道、バス、タクシーの交通手段分担率の増加に寄与する取組みが推進されたと評価させていただきました。

また、評価の点数としては、2019年度の実績値を算出できないため、(i)は0点となります。なお、実績値は概ね5年に1度実施しているミニパーソントリップ調査から算出される数字であるため、左側の成果指標の下の表も2021年度の備考に記載しているとおり、次年度に調査を予定しています。(ii)個別施策評価は○が36で97パーセントとなり、3点となります。

この結果、二つと評価点を合わせた点数は3点となることから、基本方針多核連携型のまちづくりを支える交通戦略の2019年度評価は○とさせていただきました。

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ことです。

取組みの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、昨年6月にバス利用者アンケートを実施したうえで、新バスシステム・BRTの総括を行い、今後の改善の方向性を示しました。本日は、参考までに情報提供資料として、1枚目の資料、新バスシステム事業にかかる運行事業協定書に関する取組みの経緯、およびホチキス止め資料の新バスシステム・BRTの総括について、机上配付をさせていただきました。こちらは、昨年6月に実施したアンケートから、令和2年9月8日に取り交わした新バスシステム事業にかかる運行事業協定書に関する、区間の延長および確認書の締結に至るまでの、新潟市および新潟交通株式会社の取組みの経緯となります。

次に、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、2021年度のJR新潟駅全線高架化に向けて、連続立体交差事業が予定どおり進捗したほか、空港リムジンバスの運行継続や新潟港万代島地区へのアクセス改善に向けた検討が推進されました。

まとめとして、新バスシステム・BRTの総括を実施し今後の改善の方向性を示したほか、新潟駅周辺整備事業について、計画どおり事業が進捗されました。また、広域交通拠点との

連携については、空港リムジンバスの運行継続や新潟港万代島地区へのアクセス改善に向けた検討が推進されました。

評価の点数としては、目標値に対する、2019年度の来訪者の路線バス利用者数の実績値が422万人となり、目標を達成したことから（i）は1点となります。（ii）個別施策評価は○が13分の12で92パーセントとなり3点となります。

その結果、二つの評価点を合わせた点数が4点となることから、基本方針、都市の活力と拠点性を強化する交通戦略の2019年度評価は○とさせていただきます。

資料の裏面をご覧ください。

基本方針、まちなかの賑わいを創出する交通戦略についてです。

成果指標は、まちなかの総トリップ数を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ことです。

取組みの方針ごとの評価になります。

⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化については、新潟駅・万代島地区をつなぐ公共空間利用活用社会実験が公民連携で実施されるなど、歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取組みが推進されました。

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、新潟鳥屋野線が供用開始されたことにより、都心部への通過交通抑制に寄与することができました。

⑨の道路空間の再構築・利活用については、旧電鉄跡地を歩行者自転車専用道路へ再構築する整備など、道路空間の利活用が推進されました。

まとめとして、都心部への通過交通抑制に資する新潟鳥屋野線が利用されたほか、道路空間の利活用に資する社会実験の実施など、多様な手段による移動円滑化に資する取組みが実施され、賑わい創出が促進されました。

評価の点数としては、まちなかへの総トリップ数の増加は、交通手段分担率同様、ミニパーソントリップ調査から算出されるため、2019年度の実績値は算出できないため、（i）はゼロ点としています。（ii）個別施策評価は、○が23分の21で91パーセントになる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点となることから、基本方針、まちなかの賑わいを創出する交通戦略の2019年度評価は○とさせていただきます。

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2020年度に年間56.5万人に増加させることです。

取組みの方針ごとの評価に移ります。

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、住民バスについて、地域ごとの実情に応じてダイヤやルートを変更し、利用促進を図りました。

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、こどもりゅーと50円やワンコインバス、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・継続することができました。

⑫地域主導による計画づくりや運営の支援については13の住民バス運営団体への支援を継続したほか、特に、社会実験実施中である3団体に対し、持続可能な制度設計となるよう、地域住民との意見交換を通じて助言を行いました。

まとめとして、まちづくりと連携した地域公共交通網形成計画の策定と、区内の公共交通網形成に向けた実施計画である各区の生活交通改善プランを改定し、生活交通の確保の維持・強化に向けた取組みが推進されたほか、多様なニーズや需要に応じ、区バスのダイヤ改正や運行ルートの見直しを行いました。新型コロナウイルス感染症の影響により、2019年度の目標値を達成することはできませんでした。

評価の点数としては、2019年度の目標値を達成できなかったため、(i)はゼロ点となります。(ii)の個別施策評価は、○が22分の19で86パーセントとなり、2点となります。

その結果、二つの評価点を合わせた点数は2点となることから、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2019年度評価は△とさせていただきました。

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パーセントより減少させることです。

取組みの方針ごとの評価に移ります。

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、エコモビリティライフの推進や、交通事業者による観光・周遊モデルコースが企画されるなど、公共交通の利用促進を推進することができました。

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入については、区バス、住民バスへの小型ノンステップバスを新たに2台導入したほか、ユニバーサルタクシーの導入も図られました。このほか、2022年度供用を目指すJR新潟駅直下バスターミナルをはじめとする道路施設にバリ

アレス縁石を本格導入するための協議会を発足し、バリアフリー化の動きが推進されました。

⑮地域主導による計画づくりや運営の支援については、先ほどの⑫の再掲となりますので、説明は割愛いたします。

⑯民間活力による新技術等の導入については、民間事業者が主体となり、M a 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。

まとめとして、区バス、住民バスにノンステップバスを導入したほか、ユニバーサルデザインタクシーを導入し、車両に関するバリアフリー化が推進されました。このほか、バリアフリー縁石を本格導入するための協議会を発足させ、道路施設などのインフラ整備に関するバリアフリー化に向けた活動を開始させることができました。

さらには、民間活力による新技術の導入として、I C T技術を活用したM a a Sなど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が、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、有効なデータ取得までには至りませんでした。コロナ禍における公共交通の利用促進に向けた情報の提供方法や、意識啓発の強化に向けたあり方を再検討する必要があると評価いたしました。

評価の点数としては、次年度に予定している市政世論調査結果から算出されることから、(i) はゼロ点となります。(ii) の個別施策評価は、○が 28 分の 24 で 86 パーセントとなり、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 点となることから、基本方針、みんなで築き上げる交通戦略の 2019 年度評価は△とさせていただきます。

現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、人の移動目的や手段が大きく変容したことを受け、実施計画の施策や成果指標の見直しが必要ではないかと事務局で議論をさせていただきました。その結果、現時点では、新型コロナウイルス感染症の収束の目途が立っていないほか、今後どのように社会情勢が変化していくかが見極められない状況であるため、当面の間は今後の状況を注視しつつ、移動に関するデータを取得するとともに分析を行い、その結果を皆様と共有し、議論を重ねながらよりよい方策を生み出していきたいと考えています。

以上で、2019 年度の進行管理評価についてのご説明を終わり、構成員の皆さまから評価について、あるいは新型コロナウイルスの影響を踏まえた進むべき方向性などについて、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。

(柳田座長)

ありがとうございました。

今ほどの説明の中で、交通事業者による取組みが複数ございましたけれども、取組みのご

紹介ですとか補足みたいなものはございますでしょうか。

特にはよろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、事務局からの説明につきまして、少し長くなりましたが、ご質問やご意見、またご助言等ありましたらお願いしたいと思います。

(中村文彦委員)

簡単な質問ですけれども、2年に1回やっていたら独自のパーソンというのは、平日の様子を調べていらっしゃるのですか。休日はやってらっしゃらないのでしょうか。

(事務局)

ミニパーソントリップ調査は5年に1回実施していますが、前回、平成28年に実施した調査は平日に実施したものとなります。

(中村文彦委員)

ここから先が意見ですが、きちんとデータを取ることは、まして今コロナの状況の中でとても大事ですので、平日、休日での市民の方々の行動をどうやったらうまく取れるのか、それはスマートフォン等の機器を活用することとかも含めた形で、MaaSの話がちょこちょこ出てきましたけれども、私は、MaaSに関しては少なくとも、自家用車を使っている人も含めて見てもらうというところが一つ。

あと、やはりそこに触ってもらうことで移動のデータが取れるということの良さというものを、あまり世の中でそういうことを言う人はまだ多くないのですけれども、本来的にはそのところが大事だと思うのです。特に今後、評価指標の見直しや、世論調査の話もありましたけれども、人々がどこで困っているのかというデータをどうやって取れるのかということは、より具体的に工夫をしていただきたいと思います。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。

私どもも有効なデータを取れて、それによって今後どういうふうな方策が取れるかということを中心に考えていきたいと思いますので、今のご意見等々参考にさせていただき、また、先生とも今後また相談させていただきながら、どのような方向で行うかということを検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

(柳田座長)

ほかにもございますでしょうか。

佐野委員、お願いします。

(佐野委員)

長岡技科大の佐野でございます。

コロナなどで数値的なものもかなり難しくなると思うので、評価の方もとりあえず、取り組みの有無とか、そういったものに重点的に評価して、数字はとりあえずいいのかという感じはしました。

(柳田座長)

事務局でコメントあればお願いします。

(事務局)

ありがとうございます。

そうは言ってもというところがありますので、どのような数値目標がいいのか、あるいは向いている、向いていないというような取り組みというものもあると思います。その辺も、皆さまとまた相談させていただきながら、必要な設定、あるいは変更といったものを考えていきたいと思います。

(柳田座長)

そのほか、ございますでしょうか。

(島崎委員)

島崎です。総括表の裏面の紫のところです。

みんなで築き上げる交通戦略の2019年度評価のコメントの一番下のところに、コロナ禍における公共交通の利用促進に向けた情報の提供方法や啓発の強化といったあり方を再検討する必要があるということで、先ほどのご説明の中でも、コロナ禍でこういったニーズがあって、どんなサービスを提供していくか、現状維持の中で見ていくというようなお話がありましたけれども、具体的にその間、行政として、情報の提供方法とか意識啓発の強化に向けた何か具体的な取り組み、そういうものがあつたら少しお聞かせいただければと思いました。

(柳田座長)

ありがとうございます。事務局、お願いできますか。

(事務局)

ありがとうございます。

今後、公共交通の利用方法や利用促進に関しましては、なかなか積極的に公共交通に乗ってくださいということがまだまだ言えないところがございます。

そういったところも踏まえた形で、それでもやはりいろいろな課題と、公共交通の維持、確保ということが大変難しい状況になるかと思えます。ですので、この辺のバランスをどういうふうにするかといったところを、これから考えさせていただきたいと考えております。

(柳田座長)

ほかにございますでしょうか。

(中村文彦委員)

もし、どなたもいらっしゃらなければ発言したいのですが、いいでしょうか。

(柳田座長)

お願いします。

(中村文彦委員)

今回の評価のところの数字については佐野先生のお考えと同じで、あまりここでガチガチに教えなくていいのではないかと思います。

ただ、一方で、この先々を考えて思うことが、例えば区バスに何人乗るといふ話のときにその意味ですけれども、確かに少しでもお金をつくらなければいけないというような時は利用者数ですが、ほかの自治体等であるのが、すごくヘビーユーザーの方々がたくさんいて、大半の方々は見向きもしないという状態なのか。もしくはある程度地域の方にも浸透していて、少しずつ機会があれば乗るといふ形になっていくのか。どこら辺を目指すのか。ただ、人数さえ増えればいいというのではないかということ最近思うようになりました。

この先の指標の取り方をどう取るかを考えてもらいたい。先々、地域にとって区バスなり、ほかのサービスなりをどういうふうに使ってもらいたいのか。

例えば、地域の方々が年に2回でも3回でも、使ったことないなんて人はいないという方向を目指すのか。あるいは、外出が億劫になっている人が外出の頻度が上がることを目指しそれが上がるというふうになるのか。何かそのあたりの議論を多分、一度はされたと思うのですが、もう指標化しているとシンプルになっていく反面、そこが原因となっているということが気になりました。

それから、先ほどの議論で言うと、例えば、今はどうか分かりませんが、海外では例えば、定員60人のバスに対して20人までであれば安全であるというふうになど決めたりして、空いているバスにはまだ乗れる、乗るといふことをするとか。あるいは、もっとほかの例でいけば、そんなことない、もう少し大丈夫だよという。どういうアピールを、ある程度エビデンスに基づくとしても言うていくのかというところの議論は、少し具体的なところがもし進んでいけばご紹介いただきたいし、もしまだであればこれからやっていただきたいと思いました。

(柳田座長)

ありがとうございます。コメントはいいですか。

(事務局)

先生、すみません、研究といったところでは取り組んでいないところがございます。これ

から、しっかりとやらせていただきたいと思います。

(柳田座長)

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

小沢委員。

(小沢委員)

商工会議所の小沢です。裏面の紫のところ、M a a Sの実証実験をしたけれども、コロナウイルスの影響を受けて、有効なデータ取得にできなかったとございますけれども、これは、改めて新年度にやるような予定があるのでしょうか。

(柳田座長)

ありがとうございます。事務局お願いします。

(事務局)

昨年度、新潟交通株式会社が中心となってM a a Sの実証実験を3月の1か月間限定で実施されましたが、ちょうど新潟でコロナ感染者が増え始めた頃と重なり、有効なデータがなかなか取れなかったという結果となりました。

今年度も、M a a Sに関連した新たなモビリティサービスを含む実証実験というものを行う予定と聞いてございますので、またそれがはっきり決定次第、皆さまに周知させていただくような流れになるかと思えます。

(和田委員)

新潟交通の和田でございます。

M a a Sですが、昨年度の場合はちょうど、当初2月に実施をする予定であったわけですが、新潟の2月というと非常に天候もよくないということもあって、コロナ云々の前に外出する方がまだ少しいるのではないかということで、結果的に3月に後ろ倒しをしたところで、コロナが来たという状態です。

実際には、走ったバスに一部常連的な方が何人か乗られておりましたけれども、ほとんど数名の方々ということで、実験というところまでには、数値的なものとしてはいかなかったというところでは。

特に取り組んだ場所が、いわゆる「しも町」というところを中心に走った部分で、やはり人口が密集していたりとか、高齢化が進んだところで取組をしましたので、全国的に珍しい事例ということで、改めてもう一度検証したいと感じております。

(柳田座長)

ありがとうございます。そのほか、ございますでしょうか。

(佐野委員)

佐野でございます。

基本的には2019年度を評価したということでしたけれども、今はもう10月ですよ。今年度はコロナでいろいろあったのかもしれませんが、PDCAとかやはりすぐ、今回はあまり問題はなかったのですけれども、問題をすぐ直したほうがいいと思うので、もう少し早めにやったほうがと思います。

(柳田座長)

ありがとうございます。事務局、あればお願いします。

(事務局)

ありがとうございます。

佐野先生がおっしゃられたように、当初、我々も今年度は7月くらいに開催の予定をしていたところですが、コロナの影響というところでなかなか開催できなく、大変申し訳ないと思っております。

来年度につきましては、なるべく早い時期の実施を検討してまいりますので、引き続きよろしく願いいたします。

(柳田座長)

ありがとうございます。

そこはお約束させていただきたいと思います。よろしくお願いします。

ほかにありますでしょうか。よろしいでしょうか。

(木山委員)

一つだけ。意見になると思うのですが、基本方針の都市の活力と拠点性を強化する交通戦略というところの⑤に、新バスシステム・BRTの総括を行い、今後の改善の方向性を示したというところがございます。

参考資料の新バスシステム総括という内容を確認してみたのですが、新バスシステム・BRTは拠点性を強化する交通戦略に留まって評価されているのですが、本来であればもう少しまちなかの公共交通のあり方などに共通の方向も本来はあってもいいのかと思ったのです。

例えば、暮らしを支えるモビリティや、まちなかの賑わいを創出するという部分にも本来は関わってくるのではなかろうかと思いました。このアンケート調査を見ていると、拠点性を高めるということは、先ほどの⑤の項目でいうと、基本的には多分JRや飛行機で来られた方に対する評価だと思うのですが、まちなかの普段使っている人たちの満足度みたいなもので見ると、高齢者が医者に行ったり、そういうところに行く人たちの不満とかがあって、比較的若い人たちは普段の生活の中にBRTがなじむと。総合的には大体、半々くらいの方

向でという部分だと思うので、前回はこの基本方針を作る段階で私も参加させていただいて、今頃という感じですがけれども、もしかしたら来年、BRTの評価というものを、もう少し多核的に評価対象にしているのではなかろうかということ、次回以降ご検討いただくのもいいかかなと思います。意見です。

(柳田座長)

ご意見ありがとうございます。

(事務局)

ありがとうございました。

今回こういった状態の中で、戦略プランそのものの中身、方向性といったところが適正かどうかといったところがあると思います。今、木山委員からのご指摘につきましても、併せて見直しが必要かどうかということを改めて考えさせていただきたいと思います。

また、ご相談をさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

(柳田座長)

ほかにございますでしょうか。

ないようであれば、この会議において今、A3の資料2、資料3といったところが中心になりますけれども、前期の計画の進捗状況について、委員の皆様からご確認いただいたということにさせていただきたいと思います。

そうした中で、様々、いただいた意見につきましては、これからの展開に反映してまいりたいと考えてございます。

それでは、最後になります。次第4、その他に進めさせていただきます。

本日は、今年度のスマートモビリティチャレンジにおける、経済産業省の支援メニューに採択されました「新潟都心の魅力向上に資するMaaSデータ連携プロジェクト」について、代表申請者であるエヌシーイー株式会社より情報提供をいただくことで、お越しいただいております。

それでは、エヌシーイー株式会社地域マネジメント部課長高橋様、よろしく願いいたします。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

エヌシーイーの高橋と申します。

夕方の貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。私から、プロジェクトの説明をさせていただきます。

それでは、お手元にごございますその他資料について説明させていただきます。

タイトルは、「新潟都心の魅力向上に資するMaaSデータ連携プロジェクト」です。

1枚めくっていただきまして、スライド2のところでございます。

新潟市の概況ということで提示をしております。左の図のところに、新潟市の位置ということで、全国に16か所丸がございます。こちらが、経済産業省のスマートモビリティチャレンジに採択された都市になりますが、新潟市においても選ばれたというところです。

その下、スライドの3ページに進ませていただきます。プロジェクトの目的になります。

①としましては、この取組みは、先ほどにもお話ありましたが、令和元年度に構築した仕組みでございます。それを活かしまして、新潟市が現在、注力されている都心部の魅力向上を狙いとしたまちづくりに資するデータの取得・分析・連携に取り組みたいというものです。これは、下図参照ということでその下、まちづくりの図でまとめてございます。

①から⑤までございますけれども、新潟都心部の都市デザイン、都心軸のデザインをしているというものもあれば、その図の上、国道7号万代島ルート整備、バイパス整備になりますけれども、車を転換する。③と④が、駅周辺の連続立体交差事業やバスタ新潟、あるいは規制緩和を含むミズベリングやすらぎ堤などのこのようなまちづくりに資するデータ分析を行っていきたいと考えております。目的の②といたしまして、交通事業者の採算性向上およびデータ提供を促すようなデータ利活用のビジネスモデルを構築したいと考えております。

次のページをお願いいたします。スライド4になります。

字が小さくて恐縮ですが、このプロジェクトをやるにあたり、現状の問題と地域の課題、解決策の方向性を審議いたしました。詳細は割愛させていただきますが、視点が三つございまして、地域の視点、まちづくりの視点、交通事業者の視点。令和元年度、昨年度の取組みは地域の視点から発生したりゆーとなび、しも町オンデマンドバスです。今年度はこれらは引き続き行うのですが、これから取得したデータを活用して、まちづくりへの視点のデータ利活用、あるいは交通事業者の視点のビジネスモデルの構築に取り組みたいと考えております。

実施内容に進ませていただきまして、(1)りゆーとなびです。

りゆーとなびというのが、MaaSアプリを目指している今回のアプリになります。

こちらについては、実施内容のところになりますが、バスの乗り継ぎ案内が可能となっております。

二つ目として、クーポン配信を行いまして、まちなかへのお出かけを促進したいと考えています。そのほか、資料で赤字にしておりますが、データ取得をしたいと考えていて、先ほどのクーポンの利用履歴、使用履歴、あるいは起動している間のGPSの移動軌跡を取得したり、また地域ICカードであるりゆーとの連携を行いたいと思っております。このアプリで移動の軌跡を得たものと地域ICカードにより1日の動きを追えるというものになります。

す。

想定利用者と潜在的利用者を設定しておりまして、下図の右のところを見ていただければと思いますが、想定利用者がりゅーとの保有者、20万人を超えています、そのイノベーター層というところに出ている2.5パーセント程度で考えております。

アプリですので、インストールのインセンティブが必要になりますが、乗り継ぎ案内ができるということと、先ほど申し上げたクーポン配信になります。潜在的利用者というものも重要で、新潟の場合は、まちなかに来られる方は現在、自家用車が大半を占めておりますので、彼らを潜在的利用者と設定しています。そのインセンティブとしては駐車場の満車・空車情報をご提供いただくので、その情報を統計的に整理して提供するというものと、クーポン配信も自家用車の方からも使えたらいいというものになります。

スライドの次のページに行ってくださいまして、6ページ。

まちづくりのデータ利活用ということで、ユースケースを代表で出しております。ユースケース①で、まちづくりの効果計測でございます。こちらはデータが取得できますので、まちなかの滞在時間や周遊距離などを計測して、施策検討にフィードバックできればと思っております。こういったことはアンケート調査でももちろん把握できると思うのですが、これらはビッグデータになりますので、長期的や継続的にモニタリングできることにメリットがあります。まちづくりは、短期的なものもありますが、長期計画で実施されるものもございますので、その効果をアップし、継続的にPDCAサイクルを回すことが可能となります。

ユースケース②、7ページです。

まちなか周遊行動分析による連続性の高い歩行空間の検討をしてみたいと思っております。

こちらは、Ma a Sアプリ、りゅーとなびにより、まちなかの移動データが取得できますので、それを細やかに分析して、周遊行動を解析して、連続性の高い歩行空間を検討してみたい。場合によっては、新モビリティの提案もできればと考えております。具体的には下のイメージになりますが、人の移動をこのような線で表して、新モビリティのほうがいいのではないかと、歩行動線が途切れているようなところにはサイン計画などを入れていきたいと思っております。

スライドの8ページを見ていただきまして、データの種類が変わりまして、マルチモーダルのデータを見たほうがいいということで、具体的には自動車とタクシーのデータも扱いたいと思っております。

一つは、一般自動車のプローブデータで、先ほど、駐車場の満車、空車の話がございましたが、万代シティにおいても、駐車場が満車の時間帯がございますので、その時間帯を把握して、その時間帯にどういった経路でたくさんの方が来ているか、満車の駐車場に来てしま

った人のOD・経路を分析して、移動が多いような動線にパークアンドバスライドのような効率的な都心部アクセスの施策検討してみたいと思っております。

タクシーのプロブデータに関しましては、ICカードのデータがバスの移動需要、タクシーのプロブデータがタクシーの需要に使えますので、これらを重ねて分析することで、例えばオンデマンドバスのエリア拡大など、タクシー棲み分けの具体的な施策検討をしていきたいと思っております。以上①から③が、まちづくりの活用ということで、これをやるにあたりましては、新潟市と十分に意見交換を行って、よりよい施策にしていきたいと考えています。

続きまして、3、ビジネスモデルの構築ということで、これは交通事業者等の採算性向上につながり、データ提供を促すというものです。

今のところ、このようなイメージで示しておりますが、フィージビリティスタディということで、データをこういうふうに活かしたらいいのではないかという意見を出し合って、データ提供を促すような知見を得たいと思っております。こちらにはまちづくりの視点もできれば入れたいと考えております。

最後のページになりますが、ロードマップということで、新潟では社会実装に向けて、今年度の実験になりますが、このように進めていきたいと考えております。

(柳田座長)

高橋様、ありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたらお願いします。

中村先生お願いします。

(中村文彦委員)

私は、経済産業省のスマートチャレンジの委員をやっている立場は置いておいて、今の説明に対して、この会の委員として質問をさせていただきます。

説明ありがとうございました。特に、まちづくりに対して頑張っているということを改めて理解したところでございます。

細かいところと細くないところになるのですが、細かいところは、タクシープロブデータをどれくらいのサンプリングで、どれくらいできそうなのかということと、本当にタクシープロブのデータ解析からオンデマンドバスの議論ができるのかというところが分かりにくかったので、これが質問です。

それともう一つは言いにくいのですが、まちなかに自動車で来る方にもクーポンを出すということは、まちなかにバスでなくても自動車でも来ていいということでもいいのかなと、私自身このところ、新潟の様子を見ていて、立場としては車の利用を控えてと言うべきとこ

ろですけれども、まずはとにかく、古町にもっと行こうよ、という意味では、車でも何でも来てくださってお金を落として回るのも、そこら辺の戦略性との関係について聞きたい。私の言っているようなイメージなのか、あるいは違うのか教えてほしいということです。

あと1点だけ。経済産業省の委員をやっている手前上、いろいろな地域のことも調べるのですけれども、いくつかの場所で聞くのが、やはり高齢の方がそもそもアプリになかなか行き着きにくいという課題。これは新潟ではあるのかないのか。あるいは、何かもう対策を考えていらっしゃるのかの3点です。お願いします。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

スマートモビリティチャレンジの委員の先生からのご質問で恐縮でございます。

まず、一つ目のタクシードロブに関しましては、データの処理をしているところでして、1社もしくは複数社からデータをいただけそうということで、そのボリュームについては検討中でございます。もし、分析をしていて、本当にできるかと言われると、無理な場合もあるかもしれませんが、スライドの8ページの右の方に細かな字で恐縮ですけれども、図の右上のところにオンデマンドバスエリアに対して、タクシーの動線が入り乱れたような図があると思います。公共交通のバスでの移動がどうしても不便になれば、タクシーがいろいろな方法に使われると思っております。そのような場合に、タクシーの移動からオンデマンドバスに切り替えることで効率化を図れるのではないかと、今のところ考えております。

二つ目は、車の利用者に対してクーポンを与えるということですが、詳細の説明を中略し、恐縮でした。このりゅーとなびを使うためには、りゅーとのICカードを持っている必要があります。そのICカードの刻印番号を入力することで使えるようになるという仕様になっているのですが、車の利用者でありながらりゅーとを持っているということで、潜在的には公共交通にも使うときがあって、一旦はすぐにアプリを入れていただいて、車で出掛けてもいいですから、雨が降ったときや雪が多いときにそのアプリを利用することでバスにも乗ってもらえるかというふうに考えております。

あと、高齢者のアプリの利用に関しては、多分、新潟市だけ特別アプリが得意ということはないと思いますので、概ね70歳以上の方々が皆簡単に使えるかといわれると難しいとは思っています。万代シテイを中心としたターゲット層を考えますと、今のところ若者を中心としたイノベーター層というふうに申しあげましたけれども、もともと20万人という多くのICカード利用者がおりますのでそういう方も、特に興味を持ってアプリを入れるような方にまずは入れてもらいたいというものでございます。

(中村文彦委員)

ありがとうございました。

オンデマンドバスは今、世の中が過大評価していると私は思っていて、実際にデータを見るとほとんど1人しか乗っていないオンデマンドバスがあってタクシーと何が違うのだということもあって、慎重にかつ、タクシーがどう使われているかというところから、タクシーの工夫も含めて、どのような新しいサービスが全体として効率になるのかという形で議論をしてもらいたいと思います。ありがとうございました。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

ありがとうございました。

(柳田座長)

ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。

(佐野委員)

タクシーのGPSのデータを一、二社からもらえそうと思うのですが、その一、二社でシェアはどれくらいなのでしょう。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

このやり取りをさせていただけるのが、かなり大きな会社ということなので、具体的なシェアは聞いていないですが、それなりかと思います。

(佐野委員)

新潟市の主なタクシー会社は何社あるのですか。

(佐々木委員)

新潟交通圏という括りでは22社です。

今ほどの質問の主旨の回答の仕方が、場所によって変わってきます。

新潟中心部という言い方をしたときは、多分20社か21社。

新潟交通圏という言い方をすると22社。

新潟市全体という言い方をすると、多分30社近く。

新潟市のタクシー数が、参考資料（参考資料：未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業）にも出ているのですが、個人タクシーを入れて約1,400台、これは新潟市全体の数になります。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

ご回答ありがとうございます。

1,400台のうち、何台まで確認することができるかを協議しており、1台でも増やしていければと感じています。

(佐々木委員)

タクシー会社によって、GPS機能が付いているものもあれば、ないものもあつたりして、

提携できる会社がどれくらいあるかということも、もし調べてくれと言われれば調べますけれども、タクシー協会に言っていただければ。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

ありがとうございます。そうさせていただければと思います。

(佐野委員)

私の質問としては、デマンドバスを考える場合、ある程+度数がないとなかなか議論もできないので、ぜひ市や協会と協力して、なるべく多くのサンプルをいただければと思います。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

承知いたしました。

(柳田座長)

今後の参考にしていただければと思います。ありがとうございます。

(小沢委員)

質問ですけれども、実際にこれはいつからいつまでなのですか。

(エヌシーイー株式会社 高橋課長)

今、関係機関と協議等をしており、確定ではないのですが、12月頃に開始し、2月くらいまでを考えております。

(柳田座長)

ありがとうございます。

ほかにもございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしいようであれば、高橋様ありがとうございました。

この他、全体を通して委員の皆様から何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

若干、時間も押してきましたけれども、特にないようであれば、以上をもちまして議事を終わらせていただきたいと思います。

本日は、スムーズな議事進行にご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

それでは、事務局にお返しいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

以上をもちまして、令和2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。

皆様、ありがとうございました。