

■ 令和4年度 第2回 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和5年2月6日（月） 13時30分から

会場：生涯学習センター5階 交流ホール2

（司 会）

ただいまより令和4年度第2回にいがた都市交通戦略推進会議を開会いたします。

本日はご多忙のところご出席いただきまして、ありがとうございます。

私は、新潟市都市交通政策課の吉田と申します。よろしくお願ひいたします。私からは次第2までを進行させていただき、次第3からは座長にお願ひしたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

はじめに、当会議でのお願ひ事項を3点申し上げます。1点目です。本日の会議は公開とさせていただきます。また、会議の記録は後日市のホームページなどで公開しますので、ご了承くださいませようお願ひします。2点目です。議事録作成のため本会議を録音させていただきます。3点目です。新型コロナウイルス感染症防止のためマスクの着用をお願ひいたします。また、使用するマイクはご発言の都度、職員がアルコール消毒を行ってからお渡ししますので、ご協力をお願ひします。

以上、3点についてよろしくお願ひいたします。

次に配付資料の確認をさせていただきます。配布資料は、事前送付させていただいた次第資料1「にいがた都市交通戦略推進会議 開催要項」、A4、1枚の両面印刷のものです。資料2「新潟市地域公共交通計画（にいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]）の策定に向けて」というA4、1枚のものでございます。少し厚めの資料3「新潟市地域公共通計画及びにいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]の策定について」でございます。本日、机上に出席者名簿と座席図をお配りしております。追加で、カラー刷りのエリアバス×タクというパンフレットを配布させていただきました。以上が本日の配布資料となります。資料の不足等ございませんでしょうか。もし会議の途中で落丁などございましたら、その都度、事務局にお声がけください。配布資料の確認は以上でございます。

はじめに、本会議の座長でございます新潟市都市政策部長の柳田よりごあいさつ申し上げます。

（柳田座長）

本日はお忙しい中、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、日ごろより本市の都市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。

ますことに、心より感謝申し上げます。

令和元年度に策定いたしました「にいがた都市交通戦略プラン」及び「新潟市地域公共交通網形成計画」につきましては、令和2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す。委員の皆様には進行管理、評価にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、にいがた都市交通戦略プランの前期実施計画と新潟市地域公共交通網形成計画の両計画は、本年度末で当初の計画期間が終了いたします。このため、今年度より次期計画の策定に着手しておりますが、計画の方向性や記載すべき事項等につきまして皆様からのご意見をいただきながら策定作業を進めていきたいと考えております。

本市が目指す「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、コロナ禍やアフターコロナの状況に柔軟に対応していくためにも、交通ネットワークの活性化に向けた皆様のご意見、ご助言は重要かつ大切であると考えております。今後とも変わらぬお力添えとご協力をお願い申し上げます。はなはだ簡単ではございますが、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要綱の改正について」です。資料1の開催要綱をご覧ください。このたび改正点がございますので、説明いたします。赤字で表示となっておりますが、新たに地域公共交通計画を本会議で策定するにあたり、第2条の「目的」に、地域公共交通計画の策定に関する事項を追記いたしました。今日の会議をもちまして皆様にご確認いただいたものとして、最下段の補足に、この要綱は令和5年2月6日から施行する旨を追記させていただきました。

続いて、出席者名簿をご覧ください。前回の会議開催時と委員の皆様に変更はございませんので、出席者名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。

右側の摘要欄をご覧ください。本日代理出席の方がいらっしゃいます。志民委員会の肥田野様です。国道交通省北陸地方整備局道路計画課、長谷川様。新潟県交通政策課の石黒様。新潟県警本部交通規制課の大石様。新潟市観光・国際交流部の関川。以上の方が代理出席でございます。

それでは、座長である柳田都市政策部長より、このあとの議事進行をよろしく願いいたします。

(柳田座長)

改めまして、皆様、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、次第3、新潟市公共交通計画及びにいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕の策定について、それでは、資料2によりご説明いたします。事務局、よろしくお願いいたします。

(事務局)

都市交通政策課の岡崎です。

計画を策定するにあたり、会議に諮る内容と進め方について、資料2を用いて説明させていただきます。それでは、資料2「新潟市地域公共交通計画（にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕）の策定に向けて」についてご説明いたします。

資料右側に記載のある「地域公共交通計画の構成イメージ」は、今回策定する計画で想定している章立てであり、全9章で構成したいと考えています。章のタイトルの後ろにあるかっこ書きは、本計画の策定に関する、法律で定められている記載事項です。例えば、第1章の「はじめに」の部分で、法律で定められた記載事項【区域、計画期間】について記載するというイメージです。

計画の主な内容や方向性について、今回を含め、4つのステップで確認していただきながら、計画の策定を進めることを想定しています。なお、それぞれの会議ステップで、右側の地域公共交通計画の構成イメージにある各章の記載事項について確認していただくことをイメージしています。

次に、各会議ステップで確認・検討する具体的な事項について説明いたします。

まず本日の会議、ステップ1では、計画の位置づけの決定、現状の把握①についての共有と、これまでの評価（手法）の確認を行います。次回の会議、ステップ2では、現在取りまとめ作業中の都市交通特性調査の結果などを基にした詳細な現状把握や市民ニーズなどを踏まえ、現状の問題点や課題の整理を行います。その後、基本方針と目標について検討し、目標の達成状況を定量的、客観的に評価するための成果指標を設定していきます。ステップ3では、ステップ2で設定した目標を達成するための施策と評価手法、進行管理の体制を確認し、計画素案としてまとめていきます。また、ステップ3まで取りまとめた計画素案について、議会報告を経て、パブリックコメントを行います。ステップ4では、パブリックコメントの結果報告と修正内容を説明し、最終的な計画案を提示します。その後、議会で説明を行い、計画の公表となります。

以上、四つのステップで計画策定を進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で、資料2「新潟市地域公共交通計画（にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕）の策定に向けて」についての説明を終わります。

(柳田座長)

ありがとうございました。今ほどの説明についてご質問やご意見などがございましたら賜りたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

本日の会議はステップ1の会議ということで、ご理解いただきました。ありがとうございました。

続きまして資料3の前半、計画の位置づけについての説明を事務局からお願いいたします。

(事務局)

改めまして、都市交通政策課の岡崎です。

資料3「新潟市地域公共通計画及びにいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]の策定について」の、計画の位置づけにかかる12ページまでの内容について、まずご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。はじめに、「本市の交通計画について」これまでの経緯について説明します。

平成17年に、「第3回新潟都市圏パーソントリップ調査」に基づく総合都市交通計画を策定し、平成20年に、前計画である「にいがた交通戦略プラン」を策定しました。現在の「にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]」は、前計画から概ね10年が経過し、これまでの取組みの評価を行うとともに、JR新潟駅の高架化を契機に、本市の拠点性の強化と、急激に進む人口減少、少子高齢化などの課題に対応する計画として、令和元年7月に策定しました。また、この[基本計画]の実実施計画である「にいがた都市交通戦略プラン[前期実施計画]」と、地域公共交通の活性化および再生に関する法律に基づく、「新潟市地域公共交通網形成計画」についても同時期に策定しました。この2つの計画について、今年度、当初の計画期間が終了することから、これらの次期計画を策定することといたします。

2ページをご覧ください。本市のこれまでの交通計画体系図について説明いたします。

「新潟市地域公共交通網形成計画」は、「にいがた都市交通戦略プラン」を上位計画とし、「新潟市立地適正化計画」と連携を図りながら、取り組むべき公共交通施策などを定めたものです。そのほかの上位関連計画は、図にあらわしたとおりです。「新潟市地域公共交通網形成計画」の経過対象期間は、本市の最上位計画である「新潟市総合計画」と整合を図るため、2019年度から2022年度までの4年間としていました。

3ページをご覧ください。本市の最上位計画である「新潟市総合計画」の次期計画で目指す方向性についてです。「新潟市総合計画」は今年度で現計画の期間を満了し、令和5年度から8年間の計画として次期計画が取りまとめられておりますが、この計画に定められる交通部門の施策方針は、「にいがた都市交通戦略プラン[基本計画]」を踏襲した内容となっ

ています。

4 ページをご覧ください。ここで、今回策定する計画の上位計画にあたる「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」について、おさらいを兼ねて説明します。

5 ページをご覧ください。「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」で示す交通の将来像についてです。「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」で示す交通の将来像は、令和元年度当時における、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は至っていない現状や、都心アクセスの強化、生活交通の確保維持強化などの視点から課題を踏まえ、「県新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」としました。

6 ページをご覧ください。「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」で示す5つの基本方針についてです。「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」では、前計画で取り組んできた「都心アクセスの強化」「都心部での移動円滑化」「生活交通の確保維持・強化」の3つの視点を継承し、新たに「広域交通との連携強化」「市民や関係者による協働」を加えた5つの視点と、新たな将来像を踏まえ、「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」「みんなで築き上げる交通戦略」の5つの基本方針を定めました。

7 ページをご覧ください。次に、現計画である「新潟市地域公共交通網形成計画」について説明します。

8 ページをご覧ください。「にいがた都市交通戦略プラン」と「網形成計画」の関係について説明します。資料右側が「新潟市地域公共交通網形成計画」の目標や基本方針等をまとめたものです。「新潟市地域公共交通網形成計画」は、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」の公共交通分野について、概ね10年間で本市が目指す姿の実現に向けた取組みのうち、持続可能な公共交通ネットワークを形成するための4年間の基本的な方針と目標を示すものであり、持続可能な公共交通ネットワークの形成を計画の目標としています。資料中央部の実施計画（施策）は、にいがた都市交通戦略プランの施策を示しており、そのうち、紫枠の部分が網形成計画にも記載されている施策です。

9 ページをご覧ください。「地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画へ」変わった経緯について説明します。令和2年度の地域公共交通活性化再生法の改定に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として、「地域公共交通計画」の策定が義務化されました。

10 ページをご覧ください。地域公共交通計画について、国道交通省の資料を用いて説明

させていただきます。「地域公共交通計画」は、「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープラン」とすることが求められています。計画のポイントとして、「まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」や、「地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」などがあげられています。

11 ページをご覧ください。本市における改定のポイントです。現計画である「網形成計画」で取り扱っていなかったまちづくり施策や観光施策等の連携についてを次期計画では盛り込むこととし、具体的には、既に盛り込んでいる「にいがた都市交通戦略プラン〔実施計画〕」を包含した、概ね5か年における、本市にとって望ましい「公共交通ネットワーク」を示す計画とする予定です。

「運行を確保・維持する路線（補助路線）の位置づけ、役割の明確化」「スクールバスや運送サービスなどの目的バスを最大限に活用」については、地域の輸送資源を総動員した公共交通ネットワークを示す計画とする予定です。なお、法改正に伴い、令和7年度以降は本計画に示されないバス路線は、原則、国による運航補助の対象外となることから、必要なバス路線を計画に位置づけていきます。

なお、「協議会を通じ、地域自らが考え行動する計画へ」については、今回の計画については基礎自治体の計画ではなく、本協議会の計画として策定する予定です。

12 ページをご覧ください。今後の交通計画の体系についてです。今ほどのポイントやこれまでの位置づけを踏まえ、今回策定する「新潟市地域公共交通計画」は、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」を上位計画とするところは変わりませんが、まちづくりや観光施策と連携した交通施策等を新たに加えることとし、「にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕」と統合した形で定めたいと考えております。また、計画区域は新潟市域とし、計画対象期間は、「にいがた都市交通戦略プラン〔基本計画〕」と整合を図り、令和5年度から令和10年度までの6年間にしたいと考えております。

以上で、資料3「新潟市地域公共交通計画及びにいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕の策定について」の「計画の位置づけ」についての説明を終わります。

（柳田座長）

ありがとうございます。ここまで、12 ページまで、計画の位置づけ等について改めて確認していただいたところでございます。今ほどの12 ページまでの説明で、ご意見、ご質問等がございましたらよろしく申し上げます。

（佐野委員）

佐野でございます。10 ページの国道交通省のホームページを見ると、右側が地域旅客運送サービスで、タクシーを使ったり、自家用有償とか、割と少人数で柔軟にということがあ

って、改定のポイントを見ると、若干、バスとかその辺がメインにきているような感じがするので、新潟市のへき地はどのくらい需要があるのか把握していないのですけれども、もし空白地域とかそういうものがあるとすると、バスよりも、もう少し需要が少ないものに対応できる交通機関の導入というようなことも改定のポイントに入れていただいてもいいかと思いました。

(事務局)

ありがとうございました。改定のポイントとしまして、11 ページに書かせていただいております。資料の丸の三つ目ですが、スクールバスや福祉送迎バスなどの目的バスを最大限活用といったところがまずあるかと思えます。これに加えて、新潟市でバスとタクシーを組み合わせたと、地域において、本当に地域密着型の交通といったものを昨年10月から開始しております。こういったものを含めて、先生がおっしゃるとおり、地域に密着したような、もっと細かい交通網というようなものを形成していきたいと思っておりますので、そのようなことを盛り込んだ計画としていきたいと思っております。

(小沢委員)

11 ページ、一番下のところですが、この計画、基礎的自治体の計画ではない、新潟市の計画ではなくてこの協議会の計画として策定するとありますけれども、おそらく事務局から作っていただくものを承認するような形になるかと思えますが、責任が相当重いような気がするのですけれども、その辺はどのような形になるのでしょうか。

(事務局)

事務局の川又です。よろしくお願いいたします。

責任の所在といいますか、何か、特に罰則がどうのというわけではないので、何か、責任を取らなければいけないというようなことでもないのかなと理解しております。ただ、こういう地域の中で、持続可能な公共交通というものをどう考えていくのかということについて、自治体だけではなくて地域の皆様、いわゆるこういう協議会で策定することというものが法の中で義務づけられておりますので、そのように、地域みんなで考えて計画を作っていくということをご理解いただければと思います。

(柳田座長)

ありがとうございます。小沢委員、よろしいでしょうか。そのほかございますでしょうか。

(和田委員)

11 ページの2番目に運行を確保・維持する路線（補助路線）の位置づけ、役割の明確化とありますが、この補助路線があるということは、そうではない主要な路線があるということだと思っておりますが、市民にとっては、自分の乗っているバス路線が主要路線なのか補助路

線なのか、それによって便数もすごく違って来るし、ベンチを付けたりとかそういうことも、いろいろ、非常に、補助路線の方というのは、維持する路線とありますけれども、今でも次々と減便されて困っているのは多分補助路線ではないかと思うのですが、その基準はあるのでしょうか。

(事務局)

補助路線になるというところは、明確な基準がございます。乗っている人数の具合とかそういうことになるかと思えますけれども。あとは、例えば合併前の新潟市で、市、地域をまたぐような路線を設定していたところが、合併によって引き継いだもので、非常に乗りが悪いくところといったようなものがまず補助路線になっている。あとは、合併前から新潟市が単独で運行していたところがありますけれども、そういったところでも、非常に乗りが少ないといったところがございますので、そこは新潟市で補助を出して維持をしているといった形になります。

(柳田座長)

和田委員、よろしいでしょうか。ありがとうございます。そのほかございますか。

よろしければ、資料3の後半に移らせていただければと思います。現状の把握、これまでの評価(手法)の確認について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

資料3「新潟市地域公共通計画及びにいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]の策定について」の「現状の把握」「これまでの評価(手法)の確認」に係る内容についてご説明いたします。

13 ページをご覧ください。はじめに、「地域公共交通にかかる現状把握」のうち、「公共交通ネットワークの現状」についてです。本市は、鉄道の上越新幹線、越後線、信越本線、白新線、磐越西線、羽越本線の6路線と、路線バスをはじめ、区バスや住民バスにより、市内の公共交通網を形成しています。青色で網掛けした都市機能誘導区域をその周辺の居住誘導区域が鉄道やバス路線で結ばれ、立地適正化計画との整合が図られています。

14 ページをご覧ください。赤丸で囲む郊外部については、既存バス事業者から他のバス事業者やタクシー事業者への運行移管を行うことで、バス路線を維持しています。

15 ページをご覧ください。「公共交通ネットワークと人口分布」についてです。公共交通ネットワークの地図に人口のメッシュデータを重ねたものです。資料右側のオレンジの丸で囲む北区長浦地区では、人口密度が低く、定時定路線型のバス路線が成り立たない地域として、新たな移動手段、エリアバス×タクのサービスを開始しています。なお、エリアバス×タクは、マイクロバスやジャンボタクシーなどの中型車両をバス軸とし、バス軸の停留所

から離れている集落の自宅付近まではタクシーを運行するサービスであり、令和4年10月から開始しています。参考に、机の上にパンフレットを置かせていただいておりますので、後ほどご確認いただけると幸いです。また、赤丸で囲む地域では、デマンド型乗り合いタクシーの社会実験を実施しています。

16 ページをご覧ください。「公共交通網が整備されている中での利用者数」についてです。まず、「路線バス利用者数」です。表は、新バスシステムの2015年9月開業を踏まえ、2016年を利用者数のデータの初年度として整理しています。また、2017年が新バスシステム開業後、路線バス利用者がピークを迎えた年であり、推移の比較年としました。2017年以降、利用者数がゆるやかに減少し、2020年は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。区バス・住民バス利用者数です。2017年以降、利用者は横ばいでした。2020年は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しましたが、2021年は若干の回復傾向となっています。

17 ページをご覧ください。「鉄道利用者数」「タクシー利用者数」についても、路線バス、区バス・住民バスと同様な傾向を示しています。

18 ページをご覧ください。市外との流動です。左の図が15歳以上の就業者、右の図が15歳以上の通学者の流入をあらわしています。就業者、通学者とも、日々、本市への流入があることから、市内外を結ぶ公共交通にも一定の需要があると想定されます。

19 ページをご覧ください。「運転士の数の推移」です。新潟交通のバスの運転士は、2017年から2022年の5年間で約20%減少し、タクシーの運転士も同様に25%減少していることから、公共交通を維持するための運転士の確保が求められています。

20 ページをご覧ください。「公共交通の運行を維持するための補助路線」です。図に示すバス路線は、国庫補助および本市単独補助を実施している箇所です。本市では、学生や高齢者など、自動車を運転できない方の移動手段を確保するため、図に示す、バス事業者だけでは運行が困難な不採算路線に対し、運行経費の補助を行っています。

21 ページをご覧ください。「公共交通への転換」の視点として、「高齢者数」と「高齢者が加害者となる事故の割合」のデータを示します。交通事故全体の件数は減少傾向にありますが、高齢者の進展などに伴い、高齢者が加害者となる事故は増加傾向にあります。これらを背景に、免許返納後における交通手段の確保が必要ではないかと考えています。

22 ページをご覧ください。新潟駅、万代、古町周辺の歩行者通行量の変化をあらわしたものです。折れ線は、各地区の合計値をあらわしています。中心市街地（新潟駅周辺、万代周辺、古町周辺）の歩行者通行量は減少傾向にあり、2021年度では約9万人となっています。「にいがた2km」に取り組む本市としては、まちなかの活性化に向けて、公共交通の

充実が期待されます。

23 ページをご覧ください。環境への影響の視点として、「運輸部門における一人当たりのCO₂排出量」を示します。運輸部門における一人当たりCO₂排出量は、政令指定都市の中で最も高く、自動車の交通手段分担率が高いことが要因の一つとして考えられます。

24 ページをご覧ください。「来訪者の推移」の視点として、「観光入込客数」を示します。「観光入込客数」は2019年までは横ばいでしたが、2020年は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。

25 ページをご覧ください。「移動に関する市民ニーズ」についてです。市政世論調査では、質問項目の結果として、「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだ」と思わない割合の推移をあらわしたグラフです。「自動車に頼らなくても移動しやすいまちだ」と思わない割合は増加傾向で、2022年の調査でも約80%となっています。

26 ページをご覧ください。2022年の市政世論調査で、「移動しやすいまち」であると実感できること、また、「移動しやすいまち」を実感するために必要だと思うことの質問に対して、「鉄道やバスなどで都心部へ気軽に行き来できる利便性」や「生活バス路線の充実や乗り合いタクシーの運行」などの回答が多く、公共交通のニーズが高いことが分かります。

27 ページをご覧ください。これまで説明した現状についてまとめたものを左に、現状を踏まえ、想定される今後の方向性を右に示します。想定される今後の方向性は、現状把握により確認された課題を解決するために実施すべき方策としてまとめたものであり、右に示す五つの方策により、現況の課題が解決できるのではないかと想定しています。

28 ページをご覧ください。都市交通特性調査を踏まえた課題の整理についてです。現在、都市交通特性調査を実施中であり、それにより、市民の移動情報、移動量や移動経路情報などが分かります。今回の「公共交通に関する現状把握」に加え、都市交通特性調査の結果や、にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画の事後評価を加味し、次回の会議で課題の整理を行う予定です。

29 ページをご覧ください。「にいがた都市交通戦略プラン前期実施計画および新潟市地域公共交通網形成計画の評価」についてです。それぞれの施策数は、戦略プラン前期実施計画では130施策、網形成計画ではそのうち77施策を位置づけており、成果指標については③以外は同一の指標を用いています。

30 ページをご覧ください。それぞれの成果指標の現時点の実績値と評価をまとめたものです。①③については、新潟市都市交通特性調査により判明する値であり、現在実施している取りまとめ作業後に報告させていただきます。また、③の「[まちなかにおける路線バスの定時制の増加率]」、④の「[区バス・住民バスの利用者数増加]」については達成の見込みで

あり、⑤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]については未達成となりました。

31 ページをご覧ください。進行管理を行う上での指標設定の課題です。課題は、大きく二つあると考えています。まず、①③⑤の指標ですが、これらは4年から5年ごとの調査、計測で得られる数値です。成果指標としては有効ですが、進捗管理を行う上では、毎年評価できる指標の設定が望ましいと考えています。次に、来訪者のバス利用者数の推移、指標です。これまで市民等のバス利用は、主としてICカード「りゅーと」を使用すると想定し、来訪者の路線バスの利用者数をSuicaに代表される全国相互ICカード利用者数で評価していました。しかし、コロナ禍以降、バス利用者数や観光入込客数が減少するなか、全国相互利用ICカード利用者数は増加傾向が見られるなど、実態と評価数値が伴わない状況が確認されたことから、より実態を把握できる指標が望ましいと考えています。

32 ページをご覧ください。次期計画の成果指標のポイントについてです。国土交通省発行の「地域公共交通計画の作成と運用の手引き」では、基本的にすべての計画において設定することが望ましいとされている「標準指標」として、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の三つの指標が示されています。これらの指標について、本市の状況や考え方を整理した上で、適用可能か、検討したいと考えています。

また、先ほど31 ページで説明したように、「進行管理上の課題」を解消する指標として、毎年収集できるデータの活用を検討したいと考えています。

次回の会議では、問題点、課題を整理した上で、設定した目標に合わせた成果指標について、事務局案を提示する予定です。

以上で、資料3「新潟市地域公共通計画及びにいがた都市交通戦略プラン[後期実施計画]の策定について」の「現状の把握」「これまでの評価（手法）の確認」についての説明を終わります。

(柳田座長)

ありがとうございます。13 ページ以降、地域公共交通の現状等から入りまして、本当盛りだくさん、さまざまな内容がありましたけれども、そうした中で、ご質問ですとかご意見、ご助言等がありましたらお願いしたいと思います。

(小沢委員)

質問です。区バスとかいうのは利用したことはありませんけれども、エリアバス×タクとか、料金体系はどうなっているのでしょうか。距離の設定とか、そういうところの状況を教えてほしいのです。

(事務局)

エリアバス×タクのバス軸です。まず、デマンドで走るバスなのですが、これについては、一律 300 円という形になっています。そのバスを降りる、あるいはバスに乗るためにタクシーを使って、エリアタクシーです、こちらの部分は、1 乗車 100 円という形になっています。小学生については半額という形でやらせていただきます。

(小沢委員)

利用状況もたくさん出ていますけれども、区によって濃淡はあるのでしょうか。

(事務局)

エリアバス×タクというのが、昨年 10 月に北区の一部の地域で始まったばかりでございますので、そこが 1 か所目ということになりますので、ほかにというところはないのです。ただ、定期的に乗っていただいているというところがありますし、これをなぜ始めたかといいますと、冬の間の中学生の通学手段として始めたところがございます。中学生の方については、定期券を買っていただいてご利用いただいているということがありますので、12 月から冬に間に入ったのですけれども、相当な数、生徒の数を含めて乗っていただいているという形になっています。

(和田委員)

31 ページの②で㊦に？マークがついているのですけれども、コロナ禍においても全国相互利用の I C カード利用者数が増ということは、これは、市民の利用は減ったけれども、市外から来ているこういう I C カードを利用している方の使用が増えたということではないのでしょうか。

(事務局)

事務局の川又です。

先ほど申しましたように、例えばですけれども、16 ページに路線バスの利用者数とか区バス住民バスの利用者数などがありますように、バスの全体の利用者数としては、新型コロナウイルス感染症を境にずっと下がっているような状況が見られます。一方で、S u i c a に代表される全国相互利用の I C カードについては、数字は伸びているような状況なのです。それが、いわゆる、来訪者といいますか県外からのお客さんが増えていると、直接、結びつかなくて、実際は、りゅーとカードから S u i c a のカードに移行されている方とかもいらっしゃるのではないかとこのところ、より実態を把握できるような指標の設定を、今後の計画では定めていきたいというような、問題提起をここではさせていただきました。

(佐野委員)

本来をいえば、J R さんとか新潟交通さんと協力していただいて、立ち位置もしっかり押

さえていく感じでできればいいと思います。難しいと思いますけれども。

お願いというか、指標、31 ページで指標をいろいろ設定しているのですが、今回、新たにまちづくりとか観光タクシーとの連携とかおっしゃっていますので、そういうものが把握できるように指標をもう少し考えていただくと。例えば来訪者数ということでもいいでしょうけれども、その時間なり、数は少ないけれども長く滞在しているとか、消費が多くなったとか少なくなったとか、その辺も含めて、可能な限り入れていただければと思います。

(事務局)

さまざまな指標があると思います。実態を適切に把握できるような指標というものを、委員の皆様からお知恵をいただきながら考えていきたいと考えております。

(肥田野委員)

先生からお話があったことと重複するかもしれないのですが、どこかに平日と休日という形のデータということも、何かほかにもあるのでしょうか。休日はこれだけで、平日はこれだけの利用者数があるというのは。

というのは、その背景には、これからいっぱい出てくるウォークブルとかいうのはどの辺を指すのか。通学とか通勤というよりも、どちらかというとも休日とか来訪のところを指すのではないかと考えていて、そこに紐づいてくるものではないかと思ったので、そういうデータがあるほうがいいのかなど。どちらの方向に向けるかということで質問しました。

(事務局)

今、バス事業者あるいはタクシー協会からいただいているデータというのが、月ごとの利用者数ということで定期的には頂戴しております。そういったご意見を踏まえて、例えば土日分けてというような形でお出しただけかどうかということも、それぞれの事業者さん、協会さんと相談していきたいと思います。

(肥田野委員)

個人的には、ウォークブルというのは、どの辺のウォークブルを推進していきたいというイメージなのですか。

(事務局)

ウォークブルということであれば、「にいがた2 km」の範囲内というものを中心にという形になるかと思います。

(肥田野委員)

それは、私も勉強不足なのですが、ウォークブルというのは、通学とか通勤とか、平日の人数よりも、来訪とか休日の過ごし方という人たちをもっとウォークブルにするというイメージなのではないでしょうか。どちらかというとも休日のほうなのか。計画としてはどちらな

のかなと思って、やはりそこに、この交通も紐づいてくると思うので。またその辺、詳細とかが分かったら教えていただければと思います。

(事務局)

分かりました。

(柳田座長)

歩いて暮らせるまちづくりというのは今後の検討事項に明記していくとか、全て重要なファクターであると考えています。そうした中で、今、肥田野委員がおっしゃられたように、休日だけをターゲットとしてやっていくのかということ、私はそうではなくて、日々の生活の中に歩く場面が少しでも多く市民の方に取り入れていただきたいというまちづくりと連動してくると思いますので。ただ、測りやすいのは、委員おっしゃられたように、土日を中心に、例えばイベントがある、ないというときに増えていくことは確実にあるかと思うのですが、そういったことに限らず、そういう生活様式を広めていきたいという思いがこの中にはございますので、そこをどう表現していくかということ、これから事務局と相談させていただきたいと思います。

(肥田野委員)

平日とかはけっこう頭打ちな感じがするのです。バス利用とか、休日とか来訪のところはけっこうターゲットになってくるのかなと思って。感想でした。

(柳田座長)

いずれにしても、現状把握に苦戦している感じなので、もう少し頭をひねりながらやっていきたいと思います。

(中村委員)

指標まではいかないかもしれませんが、バス停の環境が変わってきている、まちが変わってきている。私が使っていたバス停は、統廃合でなくなってしまったということで、そうなったあとのバス停の環境はどうなるのかということは、あまり、実は住民にはよく分からない。誰がやることなのかがよく分からないのですけれども、そういったころも含めて、利用環境がよくなったのか、かなり厳しいのかというようなところも少しあるのかなと。利用者数に影響することとしてはそれと、やはり料金のことについてはかなり話題になってくることで、やはり乗り換えという部分でのことがあってどうしようかなと思うというような話も耳にすることなので、この辺が収支にも関連してくることであろうと思います。もう一つが、32 ページの地域交通デザインのこの絵を見てふと思ったのですが、観光国際交流部長がいらっしゃっているのですが、佐渡汽船等の内容に関して、観光という部分で説明するような、そういう部分に関しては、やはり、どのようになっているのかという

部分で、市民もよく分かっていませんので、ぜひその辺りも、実際のプランの中で反映というようなどころではないかもしれませんが、教えていただければありがたいと思います。

(事務局)

今回、見直しと言うことであげさせていただきました、自家用車に頼らないと移動しやすいとか、しにくいとかという市民の割合というのが市政世論調査であるわけなのですが、委員おっしゃられるようなバス待ち環境であるとか、料金体系というようなどころというのは、そういうところに直結してくると思っています。そこを掘り下げるような指標が少ないかどうかはまた少し検討かと思っていますけれども、そこも含めて考えたいと思います。

あと、観光の関係ですけれども、同じフロアに観光部長がおりますので、その辺、どのような表現とか、どのような目標を設定していくべきなのかといったところ、今回、ひざ詰め観光部門と話をしながら、皆様にお示ししていければと思います。

(和田委員)

32 ページの標準指標のところの3番目、公共交通への公的資金投入額とあるのですが、これについては、例えばどういう分野にいくら投入したのかということ、市民としては知りたいと思います。本当に市民のために投入した資金が使われているのかどうかというところで、それを具体的に示してほしいと思います。

最近では紙の時刻表がなくなっただけなのだと思いますけれども、本当に、スマホもパソコンを持っていない一人暮らしのお年寄りなどは、しかも辺鄙路線に暮らしているような方、時間が分からなくてというように本当に困っている方もいらっしゃいます。こういうのが本当に、それこそSDGsの「誰一人取り残さない」に逆行するようなことだと思うのです。そういうことがないように、この公的資金投入額、どこへどれだけ使われたのかということ、ぜひ入れていただきたいと思っています。

(事務局)

今ほどのご意見、参考にさせていただきます、資料の案を作成していきたいと思っています。

(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。よろしいでしょうか。

今の議題の関係以外でも、なにか情報提供ですとか、お話したいこととかありましたらお願いしたいのですが、どうでしょうか。よろしいでしょうか。中村委員。

(中村委員)

バスから降りてからの交通、移動、二次交通の部分になるかと思いますが、私事で大変恐縮ですが、去年は2か月半くらいWHILLという電動車椅子のお世話になっていた

のですけれども、WHILLがあることによって、かなり広範囲、朱鷺メッセまで古町から行けるなどがありまして、非常に快適に過ごすことができました。最近では、たくさんの改良型の交通手段がたくさん出始めてきておりますし、電動化されたものも出てくるという中で、交通の在り方というか手段が多様化してくることもあるかと考えております。これも自転車の委員会であったり、そのほかのものもありましたけれども、そういうような部分大きく変わっていく可能性があるということで、そういう部分を含みおいた中で、少し指標のことも考えておいた方がいいなと思います。

また、自動車販売店や二次交通のものを貸し出す又は販売するというようなことも起こってきていて、私が乗っていたWHILLも、ホンダさんが売って、販売すると。免許返納したあとのお客様ケアという形で、自動車販売店もそういうものを売ってきているということなので、そういう方々との連絡というか協力体制みたいなことも地域の中での戦略としてあってもいいかなと思いました。

(事務局)

今ご紹介いただきましたWHILLという電動車椅子でございますが、今年度、昨年度と2回、実証実験をさせていただきました。なかなかマイナーな乗り物といえますか移動手段ではありますので、そんなに多くの方からたくさん乗っていただいたというわけではございませんけれども、ご利用いただいた方からは、非常に移動しやすいとか、操作しやすいといったところで、まちなかの移動手段として非常に有効だというようなお声もいただいております。私ども、多様な移動手段、それぞれの方にあつた移動手段をいろいろ組み合わせてやっていきたいと思っております。その中の一つとして、今回、昨年秋から始めた電動シェアサイクルといったものもございます。さまざまなものを組み合わせて行く中で交通政策に取り組んでまいりたいと思っておりますので、そういったところを指標にもどのように盛り込んでいけるか、あるいは文字として計画にどのように反映させていけるのかといったところ、またお知恵をいただきながら考えたいと思っております。

(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。特にないようであれば、以上をもちまして、議事は終わらせていただければと思います。進行を事務局にお戻しします。

(司 会)

ありがとうございました。次回の会議につきましては3月中旬頃を予定しております。また皆様に予定調整等をさせていただければと思います。

以上をもちまして、令和4年度第2回にいがた都市交通戦略推進会議を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。