

■ 令和5年度 第2回 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和6年2月8日（木）午後2時から

会場：新潟市生涯学習センター 4階 403・404 講座室

（司 会）

皆様お集まりですので、ただいまより「令和5年度第2回にいがた都市交通戦略推進会議」を開催いたします。

本日はご多忙のところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、新潟市都市交通政策課の中澤と申します。私からは、次第の1を進行させていただきまして、次第の2から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。

はじめに、本会議でのお願い事項を2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、本市のホームページなどで公開いたしますので、ご了承くださいますようお願いいたします。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。以上、2点につきまして、よろしくお願いたします。

続きまして、配付資料の確認についてです。委員の皆様事前に郵送しております資料から、差し替えが3点あります。差し替え資料につきましては、皆様のお手元にあります出席者名簿、座席図、資料2の1、2ページとなりますので、お手数ですが、事前に郵送した資料との差し替えをお願いいたします。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。はじめに、本日の次第。続いて、出席者名簿、座席図。資料1「新潟市地域公共交通計画の策定手順」。資料2「新潟市地域公共交通計画（素案）」。参考資料1「当会議におけるこれまでの意見と対応等について」。以上が本日の会議資料となります。資料の不足等はありませんか。

よろしいでしょうか。会議の途中でも、落丁などにお気づきの場合は、事務局までお声かけをお願いいたします。

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 武石よりごあいさつ申し上げます。

（都市政策部長）

皆様、大変お疲れさまです。都市政策部の武石と申します。本日は日常の業務のほか、震災で大変お忙しいところ、本推進会議にご出席いただきまして、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対しまして、多大なるご尽力とご協力をいただい

おりますこと、心より感謝申し上げます。

昨年度より本推進会議におきまして作成を進めております「新潟市地域公共交通計画」につきまして、これまで委員の皆様から、貴重なご意見やご助言を頂きまして、大変ありがとうございました。本日は、皆様から頂きましたご意見などを踏まえまして、取りまとめを行った本計画の素案につきまして説明させていただきます。皆様から活発なご意見など頂けると幸いです。

近年、本市はもとより、全国的に公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増す中、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、大変恐縮ではありますが、引き続き、本市の地域公共交通に対する皆様からのお力添え、ご協力をお願い申し上げます。簡単ではありますが、開会のあいさつとさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いたします。

(司 会)

ありがとうございました。

次に、本日の出席者についてですが、前回の開催時から委員の皆様に変更等はありませんので、本日はお手元の出席者名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。

続きまして、事務局の紹介をいたします。

新潟市都市政策部都市交通政策課長 野坂です。

同じく、係長の川又です。

同じく、担当の栗原です。

最後に、改めまして、課長補佐の中澤です。皆様、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、この後の議事進行につきましては、座長の武石都市政策部長よりお願いたします。

(武石座長)

大変恐縮ですが、座長を務めさせていただきます。よろしくお願いたします。

それでは、次第2の「新潟市地域公共交通計画の策定手順について」、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

都市交通政策課の栗原です。はじめに、資料1を用いて、本日の会議に諮る内容についてご説明いたします。資料1は、前回の会議でも同様のものをお配りいたしました。資料の右側が現在作成している地域公共交通計画の章立てを表しており、左側に全4回の会議に諮る内容を示しております。

本日は、右側の計画第8章と第10章に該当する部分として、左側のSTEP3の「目標を達

成するための施策」及び「評価手法、進行管理体制」について、事務局より説明させていただいた後、委員の皆様よりご意見を頂きたいと考えております。

また、前回ご説明した内容から、第6章と第7章の一部を変更いたしましたので、この変更点についてもご説明いたします。

次に、今後の予定についてですが、市議会2月定例会にて計画素案を報告した後、4月にパブリックコメントを実施いたします。そして、パブリックコメントの結果と、これを踏まえた修正点について、5月に当会議に諮った上で計画案の取りまとめを行います。その後、6月定例会にて計画案を報告し、6月中の計画策定及び公表を予定しております。

資料1の説明は以上です。

(武石座長)

それでは、今ほどの説明につきまして、ご質問、ご意見などはありますか。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。また後ほど、もしありましたら、ご意見を頂ければと思います。

以上で、次第2を終了させていただきたいと思います。

続きまして、次第3の「新潟市地域公共交通計画（素案）について」、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

改めまして、都市交通政策課の栗原です。新潟市地域公共交通計画の素案について、資料2を用いてご説明いたします。ここでは、第8章と第10章に加え、前回からの主な変更箇所等について、15分程度でご説明いたします。

はじめに、23ページをご覧ください。「地域公共交通に関する国の動向」についてです。近年、地域公共交通に関する法令や制度が頻繁に改正されていることから、これを整理するために追加いたしました。内容としては、乗合バス運行費の補助について本計画への位置づけが要件となったこと、法の改正に伴い「エリア一括協定運行事業」や「交通DX・GXによる経営改善支援事業」が新設されたこと、令和6年4月からバス運転士などの労働時間等の改善基準告示が適用されることなどを記載しております。

次に、45ページをご覧ください。第6章「基本的な方針」について、前回までは5つの基本方針とその概要のみを記載していましたが、各基本方針で取り組む内容をより分かりやすくするため、基本方針ごとに「取り組みの方向性と考え方」を整理することといたしました。

基本方針1「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」では、①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、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、続いて 46 ページの、③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備、④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携、以上 4 つの取り組みについて、各交通モードにおける都心アクセスや交通ネットワークの強化などに向けた考え方を整理いたしました。

48 ページをご覧ください。基本方針 2 「都市の活力と拠点性を強化する交通戦略」では、⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成、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、以上 2 つの取り組みについて、都心軸沿線のまちづくりと連動した公共交通の強化や、広域交通拠点へのアクセス・案内等の強化などに向けた考え方を整理いたしました。

50 ページをご覧ください。基本方針 3 「まちなかの賑わいを創出する交通戦略」では、⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化、⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備、⑨公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用、以上 3 つの取り組みについて、都心部での回遊性向上や道路空間の整備などに向けた考え方を整理いたしました。

52 ページをご覧ください。基本方針 4 「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」では、⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成、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、⑫地域主導による計画づくりや運営支援、以上 3 つの取り組みについて、郊外部での公共交通網の形成や交通手段の確保などに向けた考え方を整理いたしました。

54 ページをご覧ください。基本方針 5 「みんなで築き上げる交通戦略」では、⑬公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化、⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入、⑮民間活力による新技術等の導入、以上 3 つの取り組みについて、ユニバーサルデザインや新技術の導入による公共交通の利用促進などに向けた考え方を整理いたしました。

55 ページをご覧ください。これは、昨年 12 月 22 日に本市と新潟交通株式会社が締結した「バス交通に関する連携協定」の概要ですが、本計画との関連が大きいことから、ここに記載しております。この協定を基に、本市と新潟交通が路線バスのネットワークを最大限機能させるよう連携して取り組むこととなっております。

56 ページをご覧ください。前回、上段の成果指標「鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率」の目標値は 6.5%としていましたが、過去の調査結果の傾向を再度精査し、6.6%に変更いたしました。

57 ページをご覧ください。前回、下段の成果指標「区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数」の目標値は保留としていましたが、これまでの実績を踏まえて再度検討し、

2026年度の目標値を年間52万1千人といたしました。

58 ページをご覧ください。下段の成果指標については、今ほどと同様に目標値を設定しております。

59 ページをご覧ください。第8章「目標を達成するために行う施策」についてです。本計画に記載する施策別の実施計画は、関係機関と連携しながら毎年見直すこととし、追加・修正等を行ってまいります。

60 ページをご覧ください。この表は、施策別の実施計画であり、事業概要や実施主体、6年間のスケジュール、2028年度末の実施目標を記載しております。No.①-9、10のように、施策名の欄に「※連携協定関連」と記載したものは、先ほどご説明しました「バス交通に関する連携協定」に関連する施策を示しております。また、スケジュールのバーチャートが破線になっているものは、現時点でその先のスケジュールが確定していないものであり、検討や調整の後に見直しを行います。

このほか、実施主体から実施目標までの欄に「予算化に向けて調整中」と表示した施策は、現在、編成段階の令和6年度予算の新規事業に関わるものであり、予算が確定した後に記載いたします。

続きまして、各施策の概要について順にご説明いたします。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」では、10個の施策に取り組みます。新駅設置や羽越本線高速化など鉄道に関する取り組みのほか、「バス運転士不足の対策」や「関係者によるバス交通の協議の枠組みの設立・運営」など、路線バスに関する取り組みを実施いたします。

61 ページをご覧ください。②の「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」では、6個の施策に取り組みます。今後、本推進会議で本市の公共交通の役割分担について議論していきたいと考えており、②-1としてそれを記載したほか、パークアンドライドの推進や自転車走行空間整備などを実施いたします。

62 ページをご覧ください。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道路の整備」では、5個の施策に取り組みます。新潟中央環状道路など幹線道路の整備や、緊急輸送道路の機能確保に向けた取り組みを進めてまいります。

次に、④の「地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携」では、5個の施策に取り組みます。居住誘導区域における緩やかな居住の誘導を行うほか、再掲となりますが、上所駅やパークアンドライド駐車場などに取り組みんでいきます。

63 ページをご覧ください。⑤の「土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成」では、4個の施策に取り組みます。基幹公共交通軸の形成に向け、新潟駅南北の一体化に資するバス交通の実現に向けた取り組みを進めるほか、都市機能誘導区域における都市機能誘導施設の

緩やかな誘導を行い、市街地再開発事業などを促進します。

次に、⑥の「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」では、9個の施策に取り組みます。新潟駅周辺整備事業や新潟駅交通ターミナル整備事業を推進するとともに、新潟駅から新潟空港のアクセス改善の取り組みなどを実施いたします。

64 ページをご覧ください。⑦の「多様な手段による回遊性向上と結節強化」では、9個の施策に取り組みます。新潟駅南北の一体化に資するバス交通の実現に向けた取り組みや、「にいがた2kmシェアサイクル」などにより回遊性向上を図ります。

次に、⑧の「都心部への通過交通抑制に資する道路の整備」では、2個の施策に取り組みます。万代島ルート線や新潟駅周辺の幹線道路の整備を推進し、都心部への通過交通の抑制を図ります。

65 ページをご覧ください。⑨の「公共交通や歩行者自転車空間創出に資する道路空間の再構築・利活用」では、6個の施策に取り組みます。歩行者空間のバリアフリー化や自転車走行空間整備などを実施するほか、再掲となりますが、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路の整備を推進いたします。

66 ページをご覧ください。⑩の「地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成」では、6個の施策に取り組みます。郊外路線バスや住民バスの運行を支援するほか、区バスの利便性向上に向けた取り組みなどを実施いたします。

67 ページをご覧ください。⑪の「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」では、8個の施策に取り組みます。デマンド交通や乗合タクシーなどについて、課題整理や方針検討を行うほか、高齢者おでかけ促進事業「シニア半わり」などを実施いたします。

次に、⑫の「地域主導による計画づくりや運営の支援」では、1個の施策に取り組みます。住民組織が主体となって運行する住民バスについて、助言や支援などを行います。

68 ページをご覧ください。⑬の「公共交通等の利用促進に向けた情報提供や意識啓発の強化」では、8個の施策に取り組みます。市内の中学生と高校生世代に対する新たなバスの利用喚起の取り組みや、運賃を気にせずにバスを利用できる機会の創出、スマートウェルネスシティの推進に向けた取り組みなどを実施いたします。

次に、⑭の「ユニバーサルデザインの積極的な導入」では、6個の施策に取り組みます。歩行者空間や鉄道駅、バス車両などのバリアフリー化を進めるとともに、にいがたバス乗換案内サイトの運用と改善に取り組んでいきます。

69 ページをご覧ください。⑮の「民間活力による新技術等の導入」では、6個の施策に

取り組みます。EVバス等の次世代自動車の導入などを進めるとともに、本市にふさわしいMa a Sを議論する会議の設置に向け、各方面との調整を行います。

次に、74ページをご覧ください。第10章「達成状況の評価」についてです。評価の実施体制は、本推進会議において影響・効果の検証や評価を行い、必要に応じて施策内容を見直しながら計画を修正し、実施・運用を行うPDCAサイクルを用いて進めていきます。

達成状況の確認方法は、5つの基本方針の成果指標と、各施策の実施状況により確認していきます。

評価方法はこれまでと同様ですが、毎年、事業の実施状況や評価指標の数値に基づき評価していきます。また、計画期間の最終年度、2028年度に最終評価を行います。

資料2の説明は以上です。

次に、参考資料1をご覧ください。「当会議におけるこれまでの意見と対応等について」です。頂いたご意見のうち、5番や7番などのように、特に成果指標に関しては反映することが難しいものもありましたが、2番や13番、18番などのように、記載や修正等が可能なものについては本計画に反映させております。

以上で、計画素案の説明を終わります。

(武石座長)

今ほどの事務局の説明、少し長い内容、大きな内容になりますけれども、ご意見、ご質問などがありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

(佐野委員)

62ページで、災害に強いというところで、今回、新潟市は住宅でかなり被害があったのですけれども、もし道路にも被害があったならばそれも加えてもいいのでは。ここに書いてあるのが国道7号とか幹線道路ですよね。県道とか市道とかでそういうことがあるのだったら、その辺をしっかりと、大事かと思しますので、加えてもいいのかなと思います。

(武石座長)

では、私から。今回の震災につきましては、市道も液状化とかでかなり被害が出ている状況です。この辺の盛り込み方につきましては、少し事務局の方で検討させていただきたいと思います。まずは、いわゆる主要幹線、緊急輸送道路を中心に通す必要があるだろうということ踏まえて、国道を挙げているという状況です。

何か、事務局から補足があれば。

(事務局)

大丈夫です。

(佐野委員)

もう1点。67 ページで「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」の最初の住民バス。ここで、バス路線の話ということで住民バスの話となっていると思うのですが、需要がどんどん減っているし、バスではなかなか、大型の運転免許も要りますし、もう少し一般とかも含めてやってもいいのかなという気もしますし、あと、年末にライドシェアの話がかなり急激に進みましたので、どうなるかも分からないし、まだ現時点だとタクシーの足りないところみたいな感じで、それほど影響はないのかもしれませんが、これから、今考えているよりは進むこともありますので、それを計画に入れるというよりは、それに対応できるような文言を入れておいていただければいいかなと思います。

(事務局)

ありがとうございます。今ほどの1つ目の住民バスの部分ですが、ここで書いてありますのは、過去に行われましたバス路線の廃止を契機として、新潟市では平成15年度に住民バス制度というものを立ち上げて行ってきたということです。そういった部分を少し書いているということでありまして、今ほどご指摘のありましたとおり、路線バスというような形ではなかなか維持ができなかったり、それから、いわゆる業者をダウンサイジングといえますか、タクシー業者の皆様を含めて業者の引き継ぎを行いながら維持を図っていくといったことも、当然、今後出てくると考えております。そういった議論なども踏まえながら進めていきたいと思っております。冒頭に申し上げたとおり、こちらにつきましては、事業のすべてをここに載せているというよりも、今後、取り組みを進めていながら、深めていく部分については適宜加えていくという形で考えておりますので、そういった中では、現時点の方向性を記載させていただいたというのが1点目です。

2点目、ライドシェアにつきましては、先ほど国の動きという中で、令和6年4月からの動きにつきまして若干記載させていただいたところです。まず、4月からスタートしますライドシェアの、試験的といえますか、一部導入といった中での取り組みといったものを、やはり我々はまず注視する必要があるのかなと考えておりまして、そういった動きを踏まえながら、新潟市民の移動確保のための課題解決の手段としてそういったものを取り入れる必要があるかどうかということも含めて、慎重に検討していく必要があるのかなと考えております。

(佐々木委員)

ハイヤー・タクシー協会の佐々木と申します。よろしくお願いします。

私からは、今、佐野委員からご指摘があったのと同じような話ですが、23 ページです。ここにライドシェアという言葉が使われていますけれども、確かに巷でライドシェアという言葉が飛び交っていますけれども、人によってライドシェアという言葉はいろいろな



定義で使われています。法的な位置づけがライドシェアとしてあるわけではありません。それで、法的な位置づけで言うと、自家用有償旅客運送制度の活用という言葉になってくると思います。ライドシェアと表記すると特定の色合いを付けて見られる可能性も出てきますので、できればこの部分を自家用有償旅客運送制度の活用とかそういう言葉に置き換えた方が色付けされないとしますので、変えていただければと思います。

それと、ライドシェアの活用の書きぶりの話がありましたけれども、これは新潟県全体としてどう取り組むかということをお新潟県とともに検討しているところでありまして、まだ国土交通省の自家用有償旅客運送制度の第78条第3号の規定ぶりが決まっておきませんので、それが決まりしだい、また当市に提供できるかどうか、いろいろなことがご相談できると思いますので、そういうものも場合によってはこれからの話として入ってくる可能性もあります。

(事務局)

今ほどの表記の部分につきましては、私どもも分かりやすくということで書いた部分もありますので、その部分の言葉の整理につきましては、頂いた意見も踏まえて検討してまいりたいと考えております。

(佐々木委員)

あとでまた教えてあげられればと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

(和田委員)

まず全体的に、このままの大きさで出るということでしたら、地図のところなどは特に文字が大変小さくて、私は高齢者のわりには目がいいと言われているのですが、それでもほとんど見えない、読めないところが多数ありました。量の関係もあるのかもしれませんが、高齢者には読めないような文字の大きさは何とかしていただきたいと思います。見やすく分かりやすいということをお心がけていただければありがたいと思います。他のページもあるので、3ページとか4ページ辺りの地図ですとか、たくさんありましたので1つ1つは言いませんが、そういうところに配慮いただければありがたいと思います。

また、これは14ページでしょうか。14ページの鉄道のところ、黒山駅というのは白山駅のことでしょうか。黒山という駅があるのですか。

(事務局)

黒山駅があります。

(和田委員)

すみません、見えなくて。分かりました。見えました。

それと、57 ページです。「都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加」というものが数字で出ているのですけれども、2021 年度から 2026 年度目標を見ますと、約 8 千人でしょうか。増えているのですが、この内訳は、これからも新潟市は人口減が進むであろうということを見ると、これは観光客や市外から来た方を想定しているのかなとは思いますが、この内訳を聞かせていただきたいと思います。

あと、51 ページは「暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略」ということで、また素晴らしいタイトルでいいなとは思いますが、そもそも市民というか私たちが、交通に関して不便だと感じているのは、要するに自動車のない方にとっては買物とか医者に行くのが非常に不便なのです。医者に行っても、この間の新潟交通のバスの値上げのときにも市民の意見としてありましたが、病院へ行けても帰るバスの便がなくて歩いて帰ったという方がいらっしゃる。これが政令指定都市の新潟市かと思うと少し情けないのですけれども、そういうことも踏まえて、本当に市民が何を求めているのかという声を丁寧に拾っていただけたらなと思います。その対策として、もちろんバスとか公共交通の整備は大事だと思うのですけれども、あるいはそれはここの場での議論ではないかもしれませんが、移動販売車の設定、そういうものを増やすとか、あるいは医者でしたら、高齢者には難しいのですけれども、オンライン診療を整備していただくとか、そういったことで、できるだけ皆さんが自動車に乗らなくても新潟市は住みやすい、住み続けたいと思っていただけるようなことを考えてやっていただきたいと思います。

少し私事なのですが、昨年の暮れに長崎を旅行しまして、長崎は非常に公共交通網が整備されていて、バスなども本当に便利でした。私のように初めて行った観光客も本当に便利に回ることができて、また長崎に行きたいとか、あるいは、新潟は寒くて嫌ですから住んでもいいなと思うくらい、本当にバスとか、あと電車もありました。そういったものが非常に便利でしたし、住民の方も非常に親切で助かりました。ということを、ご参考までにお話ししておきたいと思います。

(事務局)

ありがとうございました。

まず、1 つ目の 57 ページの部分ですけれども、「都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加」ということで掲げているものです。こちらにつきましては、内訳として、例えば来街者の方がどれくらいとかという形の数字ということではなくて、実際に主要ポイントで計った数字を基にして、2026 年度までに伸ばしていこうということを入れているものです。これは総合計画の方でも策定をする中で目標として立てているものですので、今ほどご指摘

のとおり、来街者の方、新潟市以外の方もこの中にはもちろん含まれておりますし、それから新潟市民の皆様にもこの都心軸と言われるまちなかの方に公共交通といったものを使っていただいて、来ていただきたいということを踏まえて、ここで掲げさせていただいているものです。

それと、和田委員からお話がありました、例えば買物の関係につきまして、移動販売車ですとか、それから遠隔診療といったような取り組みも、買い物難民ですとか医療の関係の部分などをどのようにケアしていくのかという観点の中では、当然考えていくべき話なのかなと思っております。和田委員からもお話がありましたけれども、公共交通の計画ということの中での位置づけということですので、そういった部分につきましては交通といった観点というよりも、移動の確保といった観点の中で考えたときの市民の移動をどう考えていくかという中では、公共交通の計画ということだけではなくて、その枠組みを超えた、福祉ですとかそういうことも含めた大きな枠組みの中で考えていく必要があるのかなと思っておりますので、まずは、我々としては公共交通の計画のところでの位置づけとして整理させていただいたという点です。

(武石座長)

事務局、最初の文字が小さくて見にくいということへの対応はどうされますか。

(事務局)

失礼いたしました。文字が小さいというご指摘につきましては、既存の図を使っている関係があつて小さい部分につきましては、どこまで拡大できるかということもありますので、どういった図を貼るのかということも含めて、見やすくなるようにもう一度検討したいと思います。それから、ポイント数を上げて対応できる場所に関しましては、ポイント数を上げるなどして、できるだけ見やすく、伝えたい情報が伝わるような配慮をしてみたいと考えております。ありがとうございます。

(中村委員)

中村です。

私は、60 ページの「バス停環境の改善」のところ、上屋の設置のスケジュールが非常に遅い感じがしています。異常気象が急速に進んでいる中で、1か所、2か所というような数で果たしていいのだろうかということや、現在ある上屋でも人がたくさん溢れて上屋には入れないような状況がありますので、そうしたことも踏まえてきちんと見直しつつ、確実にできるだけスピードを上げて改善を図っていただきたいと思います。

それと、住民バスに関して、やはり大きな期待をかけているところもあるかとは思いますが、住民を育てていくということに関しても、非常に難しいことが多々あり、各区役所の

方々もご苦労があるだろうとも想像されますので、そうしたことにしても幅広く、若い世代にも入っていただきながら、交通に関しての情報を共有しながら人材を育成していくようなところがあってもよいかなと思います。

私が一番感じたのは、この計画の最大の売りというかポイントは、どこなのだろうということで、6年後とかに一番大きく変えておきたいところはここであるというものが、なかなか読みづらい。並列的に書かれているところがあるので、なおのことそうですし、また、新しい駅や新潟駅も変わり、人流が変わっていくというところも踏まえて考えますと、まだ読み切れないところも多々あるのですけれども、特にここだけは本当に大きく前進したいのだというところを今一度ご説明いただけるとありがたいです。

(事務局)

ご質問、ありがとうございます。

まず、上屋の整備につきましては、過去に上屋について必要性などを各バス停で評価して、優先度の高いものから設置してきた経緯があります。その中でも、なかなか地下の埋設物の状況とか、そういった設置する箇所の状況によっては、必要性が高いところも設置できないという状況もありまして、なかなか進んでいないところもあります。

それで、ご指摘のように、年間多くても1か所ですとか2か所ですとかというところで、数的には少ないところもあるのですけれども、上屋の設置につきましては、市が設置する以外にも民間の方、例えば広告等を活用して、そこで併せて上屋を設置していただくことに対して補助していくような取り組みも、昨年度からさせていただいておりまして、委員のおっしゃるように、できるだけ整備のスピード感を持って進めていきたいとは思っているのですが、またその辺は民間のお力もお借りしながら着実に進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

続きまして、今回の計画の中で、特に新潟市として力を入れていく点です。今ほどご指摘のとおり、新潟市が直面している課題といったものに対して、6年間の中でそれぞれ広範にわたりますけれども対応していく必要があるということで、少し幅広といいますか、すべてに取り組んでいくというような形の記載になっているという点はあるのかなと考えております。

そういった中で、例えば1番目の「多核連携型のまちづくりを支える交通戦略」といった中では、44 ページをご覧くださいまして、矢印で言いますと3つ目の矢印になります。バス等の利用者の少ない地域では、移動手段の確保に向けて、バスやタクシーだけではなくスクールバス等の目的バスの輸送資源の活用も検討する。こういったところにつきましては、1つ目、2つ目の矢印は今までも取り組みをしてきて引き続き強化をしなければいけないと

ころではありますけれども、3つ目の矢印の部分につきましては、国も目指しておりますけれども、さまざまな資源をすべてフル活用して取り組んでいく課題なのだということを、新潟市としてもしっかり受け止め、それを考えながら進める必要があるということで、関係者の皆様と協議を進めてまいりたいと考えております。

それから、2番目の部分につきましては基幹公共交通軸の形成ということで、47ページの3つ目の矢印のところに書かせていただいております。書きぶりにつきましては、基幹公共交通軸の形成という形になっておりますけれども、駅のバスターミナルができ上がって南北が大きくつながる、大きなまちづくりの転換期です。駅の南北をつなぐ新たな移動といったものが、当然出てくるということです、そこを市民の皆様の利用を促進しながら、しっかりと軸を作っていくということが、この6年間で特に取り組むべきものなのかなと考えております。

また、3番目につきましては2つ目の矢印ですけれども、ここにつきましては、引き続きの部分もありますけれども、にいがた2kmの取り組みといったものも進めております。ウォーカブルなまちなか空間の創出をしっかりと高めていく必要があるという認識でおります。

4番目です。51ページをご覧くださいまして、51ページにつきましては、やはり暮らしを支えるモビリティを地域で育むということが重要だと考えております。新たな住民バスの検討といったものも進んでいる部分があります。市民の移動の確保という観点の中で、市民の皆様、市民の皆様が我がこととして自分の移動をどうしたらいいということをお考えいただき、行動していただくことにつながるように、行政もしっかりと取り組みを進めていく必要があるという認識でおります。

最後、53ページ。5番目につきましては1つ目の矢印ですけれども、今ほどの部分と若干かぶりますけれども、公共交通の利用促進のためには、市民、行政、交通事業者の皆様が連携、協働しながら取り組むことが重要だと考えております。交通事業者と連携を図りながら、市民や利用者を対象としたサービス等に関する情報提供、意識啓発といったものに我々としてもしっかり取り組みを強化していきたいという思いで、ここは少し強調して書かせていただいております。そのような観点でおります。

(木山委員)

昨年の会議でも言ったかもしれませんが、佐渡の世界遺産登録が今年は目前に迫っているような雰囲気があります。今、いろいろ事務局から説明がありましたけれども、47ページ、それから61ページ、63ページ、69ページのすべてに関わってくるのかなと思って、総合的な考え方と目標設定のあり方がどうなのかということで、少し質問したいと思います。

今ほど事務局からご説明あったとおり、駅が新しくなるということの中で、あと、今ほど申し上げたとおり佐渡の金銀山が世界遺産登録になると、瞬間的にいろいろな来訪者が外から来るのだらうといったときに、やはり、ICTの活用、それから各交通事業者との連携プレーといったものがないと、非常に不便なまちだと輪をかけて思われるのではないかと考えています。今申し上げたとおり、47 ページからが交通戦略、そして 61 ページにある利便性向上、それから 63 ページにあります新潟駅、新潟西港、新潟空港へのアクセス改善、それをうまく達成するのがICTの技術なのかなと考えています。特に問題視するのは、63 ページの⑥-4 とか⑥-5 なのですが、アクセス改善というか、ずっと調査・検討になっているのです。これは少しおかしくないですか。できれば、もうそういうターゲットが1つあるのであれば、新潟駅が新しくなりますというタイミングでもいいでしょうし、今回の佐渡金銀山の世界遺産登録というタイミングでもいいでしょうし、何かそういうタイミングに向けてこういうものが具体化していくというのが普通なのではないかと考えていまして、今からやるのですかということに関して、少しおかしいのではないかという感じがしています。なので、この目標設定については要検討というか、もう少し具体性を帯びたような検討課題もしくはそういった課題設定自体を変えるとか、そういうことも含めて検討が必要なのではないかと思えます。

それから、ICTに関して、今、ニトリとやっているのですけれども、私もそちらのアプリの改善の方で関わっている立場からすると少し違う目的もあって、単純にそのアプリをダウンロードすれば新潟のまちなかを歩く人たちに利便性の高いアプリかというとなかなかそうではないのですが、その中でも少し申し上げているのですけれども、まさにそういうアプリと交通戦略みたいなものがもう少し一体的に把握できるような仕組み、そこにeコマースも含めてなのでしょうけれども、課金システムみたいなものがどんどん加わっていくということで、スマホ1つでかなり利便性が向上しますみたいなことも、本来はこういう交通戦略の一翼を担う1つの側面かなと思うので、そういうものを本当は入れていってもいいのかなと少し思ったところです。

なので、ICTの導入に関しても、「普及」「普及」とありますが何を普及させるのかというのがよく分かっていなくて、もう少し具体性があるといいのではなかろうかと。例えば、言いたいことは分かると思うのですが、「普及促進します」と、これを見ていると何を普及促進するのか少しよく分からないのです。その辺をもう少し具体化してもいいのではないかと。電子マネー決済に頼り切るタクシーの車両が増加するとか、それだけではなくて、新潟の交通の移動の一番の問題点は、交通事業者が同じ目線で物事を語られていないのです。たぶんJRはJRで新幹線とか自分たちの在来線を動かす時間軸をなかなか動かさないです

し、それに合わせた佐渡汽船までのアクセスをどうしましょうかといったときに、空港も一緒なのですけれども、その時間軸設定が非常に分かりづらいまちだと思っています。ですので、移動の一元化をもう少し分かりやすくするための交通事業者同士のプラットフォームとか協議会みたいなものを作っていただくようなことを、先ほどの 63 ページのところに、ぜひ加えていただくなり何なりしていただいた方がいいのではないかという意見です。

(事務局)

ありがとうございます。

私どもも今ほどの I C T 技術の活用の部分につきましては、ご指摘のアプリの活用という部分もなかなか進んでいないところもあるということだと思っております。69 ページの⑮-4 ですけれども、新潟市にふさわしい M a a S を議論する会議の設置ということで、前期の計画の中では、そういったところで議論していきましょうというような括りだったのですが、改めてそういった関係者の皆さんがコロナ禍後、集まってしっかりとお話をする、そういったキックオフをする必要があるという課題認識がありますので、ここに、新潟市にふさわしい M a a S を議論する会議の設置ということで入れさせていただいております。

今ほどのご指摘の部分につきましても、そういったところの中で、各交通事業者の皆様、そして私ども行政も入りながら、どういったものが考えられるのかということをしかりと議論するということが必要なのかなと考えております。そういった議論といいますか意見交換というところからスタートできるような仕組みをしかり作っていきたいと考えておりますので、そういったものを例えば 63 ページにも位置づけるといったようなことも含めて検討してまいりたいと考えております。

(木山委員)

ありがとうございます。

方向性の検討をこれから 3 年間やるのですかということも含めて、検討をどれくらいの期間やって、何か結論を出してそれを実行しますというところまで 3 年かかってやるのですかというように見えるのです、見え方としては。それは少しおかしくないですかということです。今年は検討しますでもいいと思うのですけれども、では来年何をやって、再来年何をやりますかということまでも、本当は記載しないとおかしいのではないのでしょうかということ。なので、63 ページについても同様に、調査・検討をずっとやるのですかという話なのです。その辺の記載がないので、もう少し具体化してもらった方がいいのではないかという話でご理解ください。

(武石座長)

ありがとうございます。

先ほど事務局からもお話しさせていただいたとおり、これについては時点修正なりも考えている中で、そういった会議に出席した中で、実際にどこまで実施可能なのか、そういったものは交通事業者と調整した中で、また修正等かけさせていただくということで、よろしかったでしょうか。

(渡辺委員)

新潟交通の渡辺と申します。よろしくお願いたします。

冒頭のごあいさつにもありましたとおり、交通産業の取り巻く環境という部分の中で、労働力不足というところは非常に大きな問題になっておりまして、手前どもバス事業者におきましても、全国的にドライバー不足という部分が非常に深刻な問題になっているところです。他都市の事例も含めまして、新潟も含めてですけれども、大幅な運行本数の減便という部分があったり、事業の廃業というものが発生したり、また、一部の曜日の運行を全面的に運休するといったようなところが生じてきているということがあります。その中で、業界団体も通じて、バス事業者やドライバーの処遇改善という中で、いわゆる賃金水準を全産業平均に近づけていくといったような動きも出ているということになっております。

その中で今回、施策としていろいろなものを盛り込んでいただいたのですが、これをこの計画の期間中にいかに労働力をきちんと確保していけるかという部分は非常に大きな問題かと思っております。例えば、区バス、住民バスというところにつきましては、弊社の子会社も運行しておりますが、そのほか地域ごとでさまざまなバス事業者が運行しておりますが、もともとは例えば貸切事業を営んでいらっしゃる会社もあつたりしております。先ほど、佐渡金山のお話がありましたけれども、現在インバウンドを含めた観光需要という部分を見たときに、貸切バスを走らせた方が補助路線や委託路線を走らせるよりも、事業採算性という観点からは採算性が高いということが言えるかと思えます。区バス、住民バスのような委託路線ということであれば、基本的には運行して欠損が生じた部分を補填していただくという形になりますので、当然ながら企業としての採算という部分の見立てで言うと、収支がプラスマイナスゼロに近い形になるということから、それを原資に運転士の賃金や処遇の改善という部分はなかなか難しいということもあろうかと思えます。その中では、同じ1名のドライバーという部分については、貸切事業で運行させた方が利益が上がるといったようなところも、今、全国の中では出てきておりまして、補助金制度の考え方という部分も、見直しという方向にあるのかなと思っております。

少し長くなりましたけれども、このたくさんある施策をいかに労働力を確保して回していくかという部分の視点もこの計画の中に入れていただくということが、持続可能な計画になるかなと思っておりますのでお願いたします。



(事務局)

ありがとうございます。

今ほど頂いたご意見も踏まえまして、私どもも書きぶりについては再度検討してまいりたいと考えておりますし、国のリ・デザインということで、制度を大きく変えてきていただいております。そういった中ですけれども、これはやはり全国的に直面している大きな課題ということですので、私どもも機会を通じまして、しっかりと国にもご要望・ご提案といった行動を継続してまいりたいと考えております。ありがとうございます。

(佐々木委員)

今の話を含めて、ハイヤー・タクシー協会からも1点お願い申し上げます。この中でドライバー不足、バスの話が出ておりましたけれども、タクシーも同じように不足しております、国と県の力を借りながらやっております。ぜひ、市からも何か支援をいただければありがたいと思います。それが1点です。

それから、2点目として、今、バス協会もそうだと思うのですが、ドライバーさん来てくださいという話をしていて、最近少しずつ入ってきていただいている。いい状況になりつつあるのですが、一方で見えてきたのが、それを育成する場所、教習所など二種免許を取得する環境がだんだん薄れつつある。指導教官がいなくなっているという話があったりして、どうやってそれを確保していくのか。新潟市だけではなくて隣県まで含めた広い話になってくるのですけれども、新潟県最大都市の新潟市でも、遠方に行かなければ取れないというのは、せっかく入っても逃げられてしまうという話も出たりしますので、ドライバー不足とそれを育成するための機関に、バスも多分同じだと思うのですが、目を注いでいただいて、全体としての育成に向けた取り組みをやっていただければと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

今ほど二種免許の取得のための育成の場所というお話がありました。ありがとうございます。そういった二種免許を取得する場所すらもなかなか厳しくなっているという状況についてご意見を頂きましたので、新潟県も含めて、全県の問題でもあると思いますので、そういった課題意識を持った上で、次の施策の検討といったこともしっかりと考えていきたいと考えております。ありがとうございます。

(橋本委員)

バス協会です。

今ほど新潟交通とハイヤー・タクシー協会から話がありましたので、私からもお願いといひますか、ハイヤー・タクシー協会はまだドライバーが少し入ってきているというお話があ

りましたけれども、正直バス業界は減っているだけです。それも特に新規採用者や高校新卒者とか、そういった方が来ないような状況で、いろいろなことをやっているのですけれども、なかなかそういったところに響いてこないのか難しい状況にあります。今は外国人運転手とかそういうものを考えながらやっていますが、なかなか効果的な策がないというのが現状です。新潟市からもいろいろ支援いただいているところですが、引き続き運転者不足の解消に向けて一緒に支援していただければと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

運転士不足の状況は、新潟市も厳しい状況だという認識はあります。そのため、我々行政としても、その取り組みはしていかなければならないといったところに来ているという認識の基に、私どもとしても、こちらに予算化に向けて調整中という形になっておりますけれども、施策を検討し、そして取り入れていくということで考えておりますので、今後、地域公共交通計画を策定した後、しっかりそれを実現していくためには、関係の皆様それぞれのお力がなければ進みませんので、そういったことも含めて、今後ともよろしくお願ひしたいと考えております。ありがとうございます。

(中村委員)

中村です。

68 ページの「ユニバーサルデザインの積極的な導入」の⑭-3「バリアフリーに対応したバス車両の導入」について、現在は車椅子の方が乗れるスペースの確保というものもあると思うのですが、現実、東京の都バスに乗った際には、座席を全部外してフリースペースのような形にしてあるようなバスも運行していましたし、さらに車椅子の方がいろいろな姿勢でおられるということで、バスのボタンの位置も床面すれすれの位置に付いていたり、多様な形でのバリアフリー車両の導入が進んでおります。これは日本福祉のまちづくり学会でも話が出ているのですけれども、首都圏と言われている部分と地方の格差がだんだんと顕著に現れてきているのではないかとと言われておりますので、こうした車両導入に関しては、当事者のご意見や実際の使い勝手についても検証するなどしながら、順次導入を進めていただけると非常にありがたいですし、また、多様な方々の使い方、ベビーカーであったりスーツケースを持った方々とかも併せて乗れるような形にしておく、インバウンド対応にもなっていくのではないかと思いますので、そうした広い視野での1段階上のユニバーサルデザインを目指していただけるようお願いしたいと思います。

(武石座長)

ご意見ということでよろしかったでしょうか。

(中村委員)

はい。

(武石座長)

ありがとうございました。

(和田委員)

同じく 68 ページの「モビリティ・マネジメントの実施」ということで、⑬-7「運賃を気にせずにバスを利用できる機会の創出」とあるのですけれども、予算化に向けて調整中となっております。運賃を気にせずバスを利用できる機会と言われても少しよく分からないのですが、具体的にどういうものを言うのか、ここに記載などしていただけるとありがたいと思います。

それと要望で、高齢者には分かりにくい横文字のM a a Sですとかフィーダー交通ですとか、そういうものはほかのところで括弧して注釈がついているものもありますが、そういうところをお願いします。

(事務局)

ありがとうございます。今ほどご指摘いただきました、⑬-7「運賃を気にせずにバスを利用できる機会の創出」ということです。他都市では例えば 100 円で 1 日乗れますというバスの日を設けたり、全く無料デーをやったりというケースがあります。そういったことも視野に入れながら、どういった形が実施できるのかということ、予算化と併せて今、調整をしているという段階です。予算化ができた段階では、ここの書きぶりにつきましては、表現は施策名を含めて入れ替えといいますか、その内容に書き換えたいと思っております。現時点ではこのような形で表記されておりますが、最終的には、ここは具体的に分かりやすく書きたいと考えております。

それと、使用しております言葉につきましては、ご指摘を踏まえまして、できるだけ一般的な言葉などに置き換えられるものについては置き換えてまいりたいと考えております。ありがとうございます。

(武石座長)

和田委員、確認なのですけれども、例えばそういったものをどこかに注釈とか入れる形でもよろしいでしょうか。

(和田委員)

それでもいいですし、これを見ると一部、括弧書きしています。

(武石座長)

そうですね。分かりにくいところですね。

(和田委員)

はい。誰にでも分かるように。

(武石座長)

分かりました。ありがとうございます。

それでは、事務局には形も含めてご確認いただければと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

(山田委員)

新潟運輸支局の山田と申します。お世話になっております。

せっかくの機会なので少し教えていただきたいのですけれども、9ページ、A3の用紙になるのですが、こちらにエリアバス×タクという個別の具体的な交通で申し訳ないのですけれども、これはバス路線の確保・維持が困難なところでバス軸とタクシーのいいところを組み合わせた交通網に見受けられます。これが現在、北区で行われている。地図上でもエリアをお示ししておりますけれども、この期待感がとてもある交通手段なのですけれども、これは他の西区だとか西蒲区だとか、同じような状況のところもあろうかと思えます。現状のエリアバス×タクの事業実績だとか、うまくいっている様子などがあれば、他の地域でも横展開・活用できるのかなという意味で、エリアバス×タクのことをお聞かせいただければと思います。

あと次に、市民のニーズが載っているページがありました。33ページです。これはこの計画の関連ではなくて、市政世論調査の結果に見受けられます。1番に自動車に頼らない移動のしやすさとあります。察しが悪くて申し訳ないのですが、この自動車というのは自家用車に読み替えてよろしいのでしょうか。

この青い枠の中に、分析結果をお示しいただいています。1つ目は、自動車がないと移動しやすいまちだとは思わない。逆に言うと、自動車がないと移動がしにくいというのが約78パーセントありまして、2つ目の矢印のところ、公共交通の利便性や自動車でも移動できることを知ってもらう工夫が必要であるとありますので、現状を変えずに皆さんに公共交通を知っていただければ十二分に移動しやすいということが認識できるという解釈でよろしかったでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。

30ページをご覧いただきたいと思えます。人の動きということで、代表交通手段の分担率ということで、令和4年度に行った調査の結果です。新潟市の欄を見ていただきまして、

2022年で自動車は72パーセント、鉄道とバスを足しますと約6パーセントということです。現在、新潟市の公共交通につきましては、電車、そして路線バスということであるわけですが、やはり自動車のウェイトが非常に高いという状況になっております。私どもとしては、2016年の取り組みと比較しますと、微増しているという状況です。ここはもっと、我々が取り組みをすることによって増やしていけるという伸びしろがあると考えておりますので、表現としては今ほどご指摘がありましたとおり周知をし、モビリティ・マネジメントを進めていながら、さまざまな世代に訴えかけていって、公共交通が乗ってみると意外と使いやすいねと思っていただき、これはいいねと変わっていただき、どんどん使われていくといったような好循環に持っていけないかなと考えているということです。

2つ目のエリアバス×タクについては、中澤からお話しします。

(事務局)

エリアバス×タクにつきましては、北区の長浦地区というところで、これはもともとデマンド型のタクシーを運行していたエリアです。こちらの地区に光晴中学校がありまして、スクールバスが廃止になるといった背景も踏まえまして、デマンドタクシーを中型車両のデマンド型のバス軸と、それにつながる少し離れたエリアについてはタクシーを使用してエリアタクシーということで、タクシーも利用してバス軸につなげるような形、タクシーとバスを組み合わせる形で運行しているものです。

これは令和4年11月から運行しているもので、運行後の収支といたしましては、冬期間の中学生の利用が非常に大きいということで、目標としましては収支率30パーセントとしておりますけれども、冬期利用が多いということで、通年でならずと、現在30パーセント以上の収支が出ているところです。概ね1つの交通手段としては一定の成果が見られているものです。ただ、やはり中学生の利用以外、日中の通行便といわれるものですか、エリアタクシーの利用率につきましては、必ずしも多くの方が利用されているかということ、特にエリアタクシーについては利用数自体が少ないという実態があります。そういった点につきましては、今までもダイヤの改正ですとか、またルートの変更ですとか、あとエリアタクシーの範囲の変更といったような改善も予定しておりまして、その改善を踏まえながら、もっとよりよい形で運行できればと考えているところです。

このエリアバス×タクの手法につきましては、他の西蒲区ですとか、南区、秋葉区ですとか、どちらかというところ郊外部の方で、例えば少し収支率が悪いような路線等の集約とか、その辺の検討をする上で、このエリアバス×タクにつきましても有効な手段として考えられるのではないかとということで、こういった形がいいのかということ、地元の皆様と今後、より深く検討していきたいと考えているところです。

(和田委員)

16 ページに路線バスの定時性率ということで、これはかなり改善されたということで、40 ページの評価のところでも達成となっておりますが、よくよくこの内容を読んだりすると、運行距離が短い路線では 90 パーセントを超えているというのですが、実は定時性が必要なのはむしろ郊外路線ですとかそういうところで、非常に時間が合わないというか、定時性が確保されていないようなところもあるのです。そういうところで、実はお年寄りが医者や買い物に行くために、今日のような日には寒いところで5分も 10 分も遅れたバスを待たなければいけないということで、本来この定時性率を達成していただきたいのは、まちなかの便のいいところよりも不便なところだと思うのです。そういう視点も少し入れていただけたらと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

路線バスの定時性率の部分です。こちらの考察のところでも書かせていただきましたけれども、どうしても長い路線になりますと、他の公共交通機関以外の自動車とかそういったものの渋滞などもありまして、なかなか定時性が担保できないところもある状況です。そういった部分もありますけれども、やはり我々としては全体として定時性率は高めていければとは考えているところですので、そういった郊外部につきまして、どういったことができるのかということとは、交通事業者だけではなく道路の関係ですとか、規制の関係ですとか、さまざまな皆様と意見交換や議論、協議をしながら改善を図っていくことなのかなとも考えております。

そういったことで、私どもとしては定時性率が高い部分もあるというような考察になっておりますけれども、低いところについてそのままいいという認識ではなく、そこをどうしていったらいいのかというものは、また不断に考えていく必要があるのかなとは認識しております。

(武石座長)

他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

事務局に確認ですが、今日かなりいろいろな意見が出たと思います。それで、この3月に議会報告する予定になっていますが、委員の皆様にも今回の修正部分など、再度照会するような機会を設けられる感じで考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

事務局です。

4月にパブリックコメントを予定しております。その前の段階で、今日頂いたご意見を踏まえて修正を加え、パブリックコメントに諮る状態の計画素案を再度皆様に郵送させていただきますので、ご確認をお願いしたいと思います。

(武石座長)

ありがとうございます。

そのほかに、全体的に委員の皆さんからご意見、ご質問などはいかがでしょう。

では、特にないということですので、以上をもちまして、議事を終了させていただきます。進行を事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

(司 会)

ありがとうございました。

最後に、事務局からの連絡があります。

(事務局)

事務局より、2つご連絡をさせていただきます。

1つ目は、次回の会議開催についてです。次回の会議は5月の開催を予定しておりまして、パブリックコメントの意見を踏まえた最終案をご説明いたします。日程と会場が決まりしだいご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

2つ目は、本日お車で来られた方の駐車料金についてです。本日の開催案内文書にも記載しましたとおり、当会場の駐車場は有料となっております。無料処理はできませんが、1階の受付窓口にて30分の割引が受けられますので、どうぞご利用ください。

連絡事項は以上です。

(司 会)

それでは、以上をもちまして、「令和5年度第2回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。

本日は、大変ありがとうございました。