

■ 令和4年度 にいがた都市交通戦略推進会議

日時：令和4年9月29日（木） 13時30分から

会場：古町ルフル4階 401会議室

（司 会）

ただいまより、令和4年度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、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吉田と申します。私からは、次第2まで進行させていただき、次第3からは座長にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

はじめに、当会議でのお願い事項を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。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いいたします。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、ご協力をお願いします。

以上、3点についてよろしくお願いたします。

次に配付資料の確認をさせていただきます。まず、次第、出席者名簿と座席図になります。出席者名簿と座席図は変更がございましたので、本日、机上に配付したものを使用していただきたいと思っております。次に資料1、資料2、資料3、資料4、参考資料1、参考資料2、参考資料3。以上が本日の資料となります。

資料の不足等がございましたら、会議の途中でもかまいませんので、その都度、事務局にお声がけください。

はじめに、本会議の座長である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。

（都市政策部長）

本日は何かとお忙しい中、委員の皆様にはご出席を賜り、また、日ごろより本市の交通施策につきまして多大なるご尽力とご協力をいただき感謝申し上げます。

さて、令和元年度に策定した「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。委員の皆様には各施策の推進及び進行管理評価にご協力いただきありがとうございます。本日は、令和3年度の取組みについてご評価いただくとともに、令和5年度から10年度までの次期実施計画の策定に向けた方向性についても本会議にお諮りしながら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、未だに収束しないコロナ禍、及びアフターコロナの状況にも柔軟に対応していくためにも、公共交通ネットワークの活性化に向けた皆様のご意見、ご助言は大変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して、甚だ簡単ではございますが、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「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。このたび改正点がございますので説明させていただきます。裏面の要綱の別表、本会議の構成員について変更がございました。役職を交代された方や所属等の変更があった方がいらっしゃいますので、分かりやすいよう変更箇所を赤で表記しております。資料の表面に戻っていただきまして、本日の会議をもって皆様にご確認いただいたものとして、最下段の補足に令和4年9月29日から施行の旨を書かせていただきました。よろしく願いいたします。

次に、本日配付した出席者名簿をご覧ください。改めて委員の皆様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の佐野様ですが、本日、遅れて出席するとの連絡を先ほどいただいております。

続きまして、新潟県立大学の島崎様、志民委員会の木山様は、本日欠席の連絡をいただいております。

続きまして、新潟商工会議所の小沢様です。

続きまして、新潟市消費者協会の和田様です。

続きまして、有限会社美香ユニバーサルデザインオフィスの中村様です。

続きまして、一般社団法人新潟旅行業協会関東支部新潟県地区委員会の遠藤様です。なお、本日は代理出席として番場様よりご出席いただいております。

続いて、東日本旅客鉄道株式会社新潟支社総務部企画戦略室の吉田様です。

続きまして、新潟交通株式会社乗合バス部の和田様です。なお、本日は代理出席として企画調整課の渡辺様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟県ハイヤー・タクシー協会の佐々木様です。

続きまして、国土交通省北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課の音瀬様です。なお、本日は代理出席として焼田様よりご出席いただいております。

続きまして、同じく道路部道路計画課の田村様です。

続きまして、同じく新潟国道事務所計画課の武田様でございます。

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の玉巻様です。

続きまして、同じく新潟運輸支局の島谷様は本日欠席の連絡をいただいております。

続きまして、新潟県交通政策局交通政策課の齋藤様です。なお、本日は代理出席として岩井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の中川様です。なお、本日は代理出席として大石様よりご出席いただいております。

続きまして、新潟観光国際交流部の上村でございます。

続きまして、新潟市土木部の鈴木でございます。

最後に、新潟市都市政策部の柳田でございます。

構成員の皆様は以上でございます。

次に、事務局を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課長の坂井でございます。

同じく、係長の川又でございます。

同じく、担当の岡崎でございます。

改めまして、私は課長補佐の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

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

(柳田座長)

改めまして、皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、次第3「にいがたと都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2021年度の進行管理・評価について」を事務局より説明をいたします。

(事務局)

改めてまして、都市交通政策課の岡崎です。

2021年度の進行管理評価に入る前段として、昨年度の公共交通の利用状況と本市の交通部門における取り組みについて、資料2を用いてご説明させていただきます。資料2「2021年度公共交通の確保に向けた取り組み」についてご説明いたします。はじめに(1)コロナ禍における公共交通利用者数についてです。3ページをご覧ください。路線バスの利用者のグラフです。これは、令和2年度から令和3年度における月ごとの路線バス利用者数の推移を示したものです。棒グラフがコロナ禍前の令和元年度と比較した月別利用者の減少数であり、折れ線グラフが利用者率を表しています。令和3年度の利用者数は令和2年度と同様な傾向にあり、コロナ禍前の70から80パーセント程度で推移しました。令和3年10月の警報解

除により回復傾向が見られましたが、オミクロン株の影響により再び大幅な減少が見られ、いまだコロナ禍前の水準には戻っていない状況です。また、令和3年度の利用者数の合計は約1,800万人であり、コロナ前後比で77パーセントでした。

4ページをご覧ください。区バスの利用者数です。各区役所が運行する区バスにおいても、路線バスと同様の傾向が見られますが、最終的に令和3年度の利用者数は約29万人、コロナ前後比89パーセントとなり、路線バスと比較すると回復割合が大きい状況が確認されました。

5ページをご覧ください。住民バスの利用者数です。各地域における住民団体が運行する住民バスにおいては、令和3年度の利用者数の合計は約10万4,000人、コロナ前後比90パーセントとなり、令和4年1月にはコロナ禍前の利用者数まで回復が確認されました。

6ページをご覧ください。空港リムジンバスの利用者数です。空港リムジンバスについては、旅行需要の減少や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、令和3年度の利用者数は約13万2,000人、コロナ前後比53パーセントとなりました。

7ページをご覧ください。タクシー利用者数です。こちらは、新潟市ハイヤー・タクシー協会に所属する22社の利用者数となります。タクシー利用者についてもバス利用者と同様の傾向が見られますが、その落ち込みはバス利用者数より大きく、令和3年度の利用者数は約360万人、前年度比62パーセントとなりました。

8ページをご覧ください。公共交通利用者数のまとめです。前述のとおり、令和3年度の公共交通利用者数は令和2年度と同様に大幅な減少が続いています。路線バスにおいては令和2年度と比較して傾向に大きな変化はなく、いまだコロナ前の水準まで回復する見通しが立たない状況です。一方、区バス、住民バスにおいては路線バスと比較すると回復割合が大きく、コロナ前後比で9割程度まで回復しております。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く、代替の交通手段がないことが要因であると推測されます。空港リムジンバスにおいては、コロナ前後比5割程度となっており、依然として低調な国内外の航空機の運航回復状況と相関が見られます。タクシー事業者についてはバス利用者と同様の傾向が見られましたが、落ち込み度合いはさらに深刻であり、コロナ前後比で6割程度でした。その要因として、深夜帯の利用者とビジネス出張者を中心とした新潟駅から乗車する利用者の回復が低調であることが要因と聞いております。

続いて9ページです。令和3年度の主な取組みについてご説明いたします。にいがた都市交通戦略プランの5つの方針ごとに、本市で行った主な取組みを紹介いたします。10ページをご覧ください。都心アクセスの強化の取組みである上所駅整備事業です。令和3年度は地

元と意見交換を実施したほか、駅舎の概略設計を完了しました。令和4年度については駅舎の詳細設計、駅周辺施設の基本設計を進めております。

11 ページをご覧ください。パークアンドライドの取組みとして、JR巻駅、新津駅で社会実験を継続実施いたしました。

12 ページをご覧ください。広域交通との連携強化の取組みとして、空港リムジンバスの運行を継続しました。航空機の運航状況にあわせダイヤ改正を継続的に行いながら、空港アクセス路線の確保維持に努めました。

13 ページをご覧ください。都心部での移動円滑化の取組みとして、バス待ち環境の整備を行いました。令和2年度から3か年で集中改善事業に取り組んでおり、令和3年度は新潟日報メディアシップ前でバス上屋の増設を行ったほか、青山交通結節点における上屋の背面パネル増設やバス待合室の新設を行いました。また、情報案内版の整備や交通バリアフリー化に向けたバス乗り換え案内サイト機能拡充なども実施しました。

14 ページをご覧ください。シェアサイクルの導入検討です。まちなかの移動利便性や回遊性を高めるため、スマートフォンを活用した無人管理型のシェアサイクル導入の検討を令和3年度に行い、令和4年度9月1日より事業開始しました。電動アシスト付き自転車を150台、ポートは28か所整備し、9月20日時点でアプリ登録者数は2,470人となっております。

15 ページをご覧ください。生活交通の確保維持・強化の取組みとして実施した区バスの運行・住民バスの運行支援です。区バスについては地域の実情に応じたダイヤ、ルートの変更を行い、住民バスについては地元負担額の一部補助や住民組織への助言、支援を継続して行いました。

16 ページをご覧ください。区バス車両感染対策です。新型コロナウイルス感染拡大防止対策として、既存の区バス車両に社内換気システムの装備を架装したほか、今後、入れ替え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を入れ替えることで、安心して区バスを利用できる環境の整備を行いました。令和3年度は計3台の小型ノンステップ車両を導入したほか、計6台の区バスにおいて車内換気システムを整備しました。これにより、区バスにおけるすべての小型バス車両のノンステップ化が完了しました。

17 ページをご覧ください。高齢者お出かけ促進支援「シニア半わり」です。令和3年度も65歳以上の方を対象とした事業を継続し、約3万8,000人の方から参加していただきました。

18 ページをご覧ください。新型コロナウイルス対策として実施したバス・タクシー事業者緊急支援事業です。令和2年度に引き続き、緊急事態宣言下など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10万円の支援。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4万円。個人タクシー1事業者当たり車両1台につき4万円を補助いたしました。令和3年度は全体で約1億1,900万円の支援を実施しました。

19 ページをご覧ください。市民や関係者における協働の取組みでは、新型コロナウイルス対策として、未来に向けたバス、タクシー利用者支援を行いました。未来に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、令和2年度に引き続き実施したもので、バス・タクシー利用者に対する三つの支援を実施しました。具体的には、1つ目として、令和4年度の新中学1、2年生を対象にりゅうとカードまたは区バス、住民バスの共通回数券、いずれも3,000分の引換券を配布いたしました。2つ目として、新潟交通様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。3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。利用者数や引換率の実績は、表のとおりとなっております。

20 ページをご覧ください。新たな取組みとして実施した近距離モビリティWHILLの社会実験です。まちなかのラストワンマイルの移動手段として、電動小型イスの需要確認を目的に、体験乗車型の社会実験を実施したものであり、利用者アンケートではエリア拡大を望む声や、6割の利用者が有料で運用された場合でも利用したいとの回答がありました。令和4年度については古町エリア、万代エリアのエリア間での移動と、異なるポートでの機体の返却を可能とした体験乗車実験を10月に実施予定です。ここで修正ですが、資料上段の令和4年度の実験期間について、10月3日から開始となっているところ、正しくは10月6日となります。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ものに差し替えさせていただきます。

以上で、資料2「2021年度公共交通の確保維持に向けた取り組み」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。いったん、資料2で切らせていただきまして、今ほどの説明につきましてご質問やご意見などがございましたらお願いしたいと思います。

(小沢委員)

商工会議所の小沢と申します。

13 ページのところ、説明がなかったのですけれども、交通バリアフリーのところ、一番下に、令和3年1月、10月、令和4年3月と書いてあるのですが、これは実証実験という感じで、通年やっているわけではなくて、その時期だけやったことですか。

(事務局)

これは、乗り換え案内サイトといいまして、スマートフォン上でバスの運行状況を見られるサイトでございますけれども、これまで多言語対応であるとか、視覚障がい者の方にとって使いづらいという面がございました。これを修正したということで、実験ではなく実装したという形になります。

(小沢委員)

この時期にアップデートしたということですね。

(事務局)

そうでございます。

(佐々木委員)

タクシーの利用人員のことで補足だけさせていただきたいのですけれども、7ページになりますけれども、この説明文書を見ていきますと、新幹線利用者とか夜間の利用者が減ったという説明があったと思うのですけれども、やはり一番大きいのは、警戒警報発令とかその他警報が発令されたということあって、まちの人出が少なくなったことが一番大きな影響でありますので、当然、夜間とか県外からの移動者といったことにも影響されていますけれども、例えば2割減とか収入減が大きく結びついてきているのですけれども、利用者減の一番大きいのは地元の人ですので、地元の人が減少したことが一番大きい要因だと。県外等の移動はそれに付加される形での移動減につながったと理解していますので、その辺を書いていただければと思います。

(柳田座長)

貴重な情報をありがとうございます。

(和田(澄)委員)

17 ページの「シニア半わり」のところですが、参加人数というのが非常に高齢者の人口が多いわりには少ないと思うのですが、この原因を分析されていらっしゃるのでしょうか。もし、原因が分かっているのであれば、その対応みたいなものをお考えなのでしょうか。

(事務局)

事務局の川又です。

「シニア半わり」の参加者数の現状なのですけれども、だいたい16パーセント強の方々から参加していただいているところです。具体的にどのくらいの数値目標みたいなところを

持っていないくて、利用促進に向けた取組みは行っているのですけれども、どこまでの人に参加してもらいたいかみたいところは今のところ、目標値みたいなものは持っていないところ
です。今後も高齢者の方にも公共交通を使っていただきたいと考えていますので、引き続き
利用促進については努めていきたいと考えております。

(和田(澄)委員)

ちなみに私は使っているのですが、ほとんどの移動が実は車なので、駐車場のないところ
へ行くときなどはこれを使わせてもらって、非常に助かってはいるのですけれども、利用者
の立場からいうと、例えば1年ごとに更新しなければいけない、それも手続に行かないとで
きない。それも誕生月の1か月間しかできないということで、例えば免許証と比べると利用
勝手は悪いということも一つあるのではないかと思います。実は私も1年に1回行かなけれ
ばいけないのは少し負担なのです。そのときにたまたまそこへ行く用事でもあればいいけれ
ども、しかも期間が1か月しかないということだと、うっかりしていると忘れてしまうとい
うことで、また新しくすると新たに費用がかかるということで、利用者目線ではないかなと
いう気がします。

(柳田座長)

ご意見ありがとうございます。事務局のほうで参考にしていただき検討いただければと思
います。

そのほかにもございますでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、資料3になります。進行管理の総括表の説明を事務局からお願いします。

(事務局)

都市交通政策課の川又です。よろしくお願いします。

はじめに、2021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ます。具体的には資料3の「2021年度進行管理総括表」に基づき、成
果指標の達成状況、取組みの方針ごとの進捗評価、2021年度の評価をそれぞれの基本方針
ごとにご説明させていただき、皆様からのご意見をいただいた上で、2021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っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、にいがた都市交通戦略プランの進行管理評価と併せて、新潟市地域公共交通計画の
評価も行っ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。

まず、資料3の上側をご覧ください。2021年度の進行管理の対象期間ですけれども、
2021年4月1日から2022年3月31日までであり、進行管理の対象施策数は、122でした。

次に、評価の方法についてです。過年度と同様ですが、評価は点数で行うこととし、各項目の達成状況に応じて表に示す点数配分を行います。1つ目、iは評価指標の達成確認状況による項目であり、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実績値を確認できないものについては0点とします。2つ目、iiは個別施策評価の達成度による項目です。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きます。施策ごとに「目標を概ね達成できたもの」は○、「取組みは実施できたが、目標を達成できなかったもの」については△、「取組みを実施できなかったもの」を×としており、集計の結果、○の割合が90パーセント以上の場合は3点、80パーセント台は2点、70パーセント台は1点、70パーセント未満を0点としています。年度評価として、iとiiの合計点が3点以上の場合を○、1から2点の場合を△、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の成果指標についてですが、昨年度も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、目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、このような状況を踏まえ、2020年度に引き続き、5つの基本方針ごとの年度評価をすべて参考扱いとしたいと考えております。

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、タクシーの交通分担率を6.2パーセントから6.6パーセントに増加させる目標に対して、2021年度は実績値の確認ができませんでした。この実績値は都市交通特性調査によって得られる数値ですが、この調査を今年の11月に実施するよう現在準備を進めているところです。

次に、取組みの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、参考資料3の補足資料の部分に、取組みに関する写真や図表を掲載しておりますので、説明と合わせてこちらをご覧ください。まず、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」については、（仮称）上所駅の設置に向けて概略設計を実施したほか、新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応などを行いました。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」では、廃止が検討された郊外のバス路線について、新たな運行事業者による路線の存続を図りました。一方で、パークアンドライド駐車場整備事業は、JR巻駅と新津駅で社会実験を継続しましたが、コロナ禍で落ち込んだ利用者の回復が図られず、目標であった2022年度からの本格運用を延期することとなりました。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などを推進し、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、サービス付き高齢者住宅の固定資産税の減税措置などにより、居住誘導区域への

立地誘導を進めました。

右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 0 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 86 パーセントで 2 点となります。この結果、合計点数は 2 点となり、年度評価は△といたしました。

次の水色の「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であり、2024 年度に利用者数を年間 422 万人に増加させる目標です。2021 年度は目標値である年間 328 万人に対して実績値は 344 万人であり、目標を達成しました。ただし、この実績値については昨年 11 月 20 日より終了した「りゅーと」基本ポイントの影響を考慮する必要があると考えており、今後検証を行って行きたいと考えております。

次に、真ん中の欄の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、バス停上屋や待合室、公共交通情報案内機器などの整備を行い、バス待ち環境の改善に取り組んだほか、古町 7 番町地区第一種市街地再開発事業を完了させました。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や関連する幹線道路事業を進捗させました。また、アクセス強化の部分については、空港リムジンバスの運行を継続したほか、万代島地区へのアクセス向上を目的に、既存バス路線みなと循環線を延伸する社会実験が開始されました。

右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 1 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 92 パーセントで 3 点となります。この結果、合計点数は 4 点となり、年度評価は○といたしました。

続いて、資料の 2 枚目をご覧ください。上段の基本方針「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 万 4,000 トリップを維持または増加させるというものですが、2021 年度の実績値は確認できませんでした。この実績値も都市交通特性調査で得られるものであり、現在、その準備を進めているところです。

続いて、表中紫色の新潟市地域公共交通計画の成果指標の確認に移ります。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 87.8 パーセントを向上させるというものです。2021 年度は定時性率が 91.6 パーセントであり、目標を達成しました。

次に、取組みの方針ごとの評価です。⑦の「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、自転車走行空間ネットワークの整備を前進させました。一方、コロナ禍による観光需要減少の影響を受け、毎年、ハイヤー・タクシー

協会が主催している観光タクシー研修会の開催が見送られました。⑧の「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の整備を促進し、⑨の「道路空間の再構築・利活用」については、旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」を公民連携で実施し、効果の検証などを行いました。

右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 0 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 87 パーセントで 2 点となります。この結果、合計点数は 2 点となり、年度評価は△といたしました。

続いて、ピンク色の「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であり、2021 年度は当初の目標である年間 55.4 万人に対して、実績値は 46.3 万人と目標値を下回りました。

次に、取組みの方針ごとの評価です。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」については、路線バスの維持に向けた運行支援として、計 27 路線に対して補助を行ったほか、区バスについて地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更などを行いました。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」については、交通事業者の取組みである「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」、市の事業である「シニア半わり」などを継続しました。また、新型コロナウイルス感染症の対応として、バス・タクシー事業者への緊急支援を実施しました。⑫の「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などを実施しました。

右側の評価ですが、点数は i の成果指標の項目が 0 点、ii の個別施策の評価は○の割合が 100 パーセントで 3 点となります。この結果、合計点数は 3 点となり、年度評価は○といたしました。

資料の 3 枚目をご覧ください。紫色の「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ものですが、2021 年度は実績値の確認ができませんでした。この指標は、市政世論調査により得られる数値であり、今年度、その調査を実施していることから、2022 年度の評価の際にはご報告できるかと思えます。

次に取組みの方針ごとの評価です。⑬の「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、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により広報活動を行いました。これらの取組みにより、新潟市役所の本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所が交通エコロジー・モビリティ財団らのエコ通勤優良事業所の認定・登録を受けま

した。⑭の「ユニバーサルデザインの積極的な導入」については、白山駅前バス停1番線にバリアレス縁石を整備したほか、区バスに小型ノンステップバス車両3台を導入し、区バスの全小型バス車両のノンステップ化を図りました。⑮の「地域主導による計画づくりや運営の支援」については、施策が⑫とすべて重複しているため説明は割愛いたします。⑯の「民間活力による新技術の導入」については、シェアサイクルの導入に関する検討を実施し、今年9月1日のサービス開始に結びつけたほか、古町、万代島の2エリアで電動小型車いす「WHILL」の導入社会実験を行いました。

右側の評価ですが、点数はiの成果指標の項目が0点、iiの個別施策の評価は○の割合が94パーセントで3点となります。この結果、合計点数は3点となり、年度評価は○といたしました。

以上で、資料3の説明を終わります。2021年度の進行管理と評価やコロナ禍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、ご助言を頂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。

(柳田座長)

今ほど、資料3進行管理総括表について、事務局から説明がございましたが、ご意見またご質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

(佐々木委員)

基本方針のまちなかの賑わいを創出する交通戦略の中で、観光タクシーに関連する研修会を開催することができなかつたと書かれております。2022年度から再開しております、その際、一つお願いがありまして、今まで観光研修をやっておりまして、市の観光部門の補助金を利用してやっていたのです。過去2018年、2017年ごろにやったときはあったのですけれども、やろうと思っていたらなくなっていたのですよ。ということで、やらなかったのも悪かった分けですけれども、実績がなかったのですけれども、来年度以降も継続してやろうとする意向がありますので、こういう観光研修に対する補助メニューをぜひ観光部門の中で作っていただければ、やっていけるようになると思いますので、ぜひご検討をお願いしたいと思います。

(柳田座長)

ご意見、ご要望ということでたまわらせていただいた中で、内部で検討を進めるような形でよろしいでしょうか。内部で検討を進めるということでもよろしいですか。

(佐々木委員)

はい。

(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。

(和田(澄)委員)

最後のページのところで、⑬の公共交通等の利用促進に向けたところの最後、質問というかお聞きしたいのですが、エコ通勤優良事業所というのは、公共交通を使って通勤されている方が多い事業所ということで認定されたのでしょうか。

(事務局)

事務局の川又です。

おおむね和田委員のおっしゃったとおりです。実際に公共交通を使っている従業員が多いということと、公共交通の利用促進に向けた取組みが評価されたような形と認識しております。

(和田(澄)委員)

ちなみにノーマイカーデーの呼びかけに応じたときだけなののでしょうか。それとも普段からということなののでしょうか。ちなみに参考までに新潟市役所で通勤に公共交通を使っている方の割合とか、そういうものはあるのでしょうか。

(事務局)

今ほどの質問に対してお答えいたします。まず、ノーマイカーデーについては、呼びかけが月2回ということではあるのですが、継続してやっていってほしいなという呼びかけを行っております。続いて、新潟市役所の公共交通を使った職員の割合についてなのですが、ここで認定された本庁舎、古町庁舎、中央区役所については、大体、70パーセントを超える方が公共交通を使って通勤しているというような実績であります。

(和田(澄)委員)

ありがとうございました。

(中村委員)

中村美香です。

私も最後のページの⑭のユニバーサルデザインの積極的な導入についてなのですが、1ページ目でありました、新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応などというものも、こちらのほうに含めて評価できるのかなという印象を持ちました。同時に在新潟市の外国人で漢字が読めない方が音声で聞くことができるようになると、さらにいいのだろうという印象を持ちました。一步一步着実に積み重ねてきて、使いやすさが向上していることがとてもうれしく思って、評価できるのではないかと思います。

それと非常にどの事業も補助金に非常に大きく、市にとってはとても大きなお金を使って行っていますけれども、これからの時代に合わせてこうした運営をまかなうに当たって、私

たち市民が恩恵を受けるだけではなくて、寄附みたいな形で少し心づけみたいなものができるような、寄附みたいなことができるような仕組みを新しく作ってみるのはどうかなという印象があります。

それと私自身が非常に興味を持っていたのは、みんなで築き上げる交通戦略の若者向けの意識啓発なのですけれども、こちらはどの程度の進展があったのか、どのような反応があったのか、もしよければ教えて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。事務局のほう、データ部分と加えてコメント等あればお願いします。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。今、おっしゃったところ、「デキはじ」というところのサイトでございますけれども、これがビジネスパーソンといたしますか、働いている方メインということになりますけれども、公共交通を活用してください、便利なものですよというような呼びかけをするサイトになっております。今、データで言うと昨年度は1万ビューくらいが実績として出ているということです。これが多いか、少ないかについては、また今後の動きなどを見ながら、どんどん記事を充実させていくような形、あるいは今、ツイッターと連動しているような形でやっておりますので、そういったところからまた誘導ができれば、また広がっていくのかなと考えておりますので、引き続き、この取組みは続けていきたいと思っています。

(柳田座長)

あとは寄附みたいな。

(事務局)

いろいろなやり方があると思います。やはり公共交通維持確保していくためには、それなりにお金がかかるということが従来のやり方だったかと思いますがけれども、例えば今、南区のほうの一部の地域では、ちょっとした買い物などを地域の力で、ボランティアみたいな形で、お互いの助け合いみたいな形でやっていくといったような取組みも始まっております。そういった形がまた寄附とは違いますけれども、自分の力を寄附するというような形で、それぞれの地域でいろいろ広がっていったらいいかなと考えているのですけれども、なかなかこの辺は福祉との関係がございまして、そういった部門とも連携、協力しながら、いろいろなところの動き、移動が便利になっていけばいいかなと考えています。

(柳田座長)

最後に若者向けの利用促進といたしますか、今後の展望みたいな部分。

(事務局)

若者向けということで、コロナ禍での対策ということで、ご説明させていただいた、未来に向けたバス・タクシー利用者支援事業というものがございました。この中で、中学1年生、要は小学生から中学生に上がって、非常に行動範囲が広がるであろうというタイミングにおきまして、このりゅーとポイント、バスのポイントをプレゼントするというのを令和2年度、3年度と行い、令和4年度も実際に実施したところでございます。そういった3か年にわたって続けてきましたけれども、そういうことがきっかけで公共交通に乗る、あるいは便利だなと思っていただくようなことというのが非常に大切だなと思っておりまして、できればこういった取組みを継続していきたいというところでございまして、今後も財務当局のほうと交渉してまいりたいと考えています。

あと学校に伺って、出前授業などをやったりもしております。ご存じのところ、こんな希望があるというようなところがあれば、どんどん情報をお寄せいただければ、私たち出かけていきまして、授業してまいりますので、情報がありましたら、ぜひお寄せくださいますようお願いいたします。

(柳田座長)

ありがとうございます。中村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。

(佐野委員)

佐野でございます。遅れてきて、申し訳ございません。

遅れてきた、細かいことを言うのは非常に恐縮なのですが、参考資料でそれぞれ個別の項目を評価されていますけれども、これは○、△、×の3段階なのですよね。少し気になったのは、会議を実施するというのが施策になっていて、一回も会議をしていないのに△というのはちょっとおかしいかなと思ったので、その辺検討して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。コメントがあればお願いします。

(事務局)

今後の評価の際には参考にさせていただきたいと思っております。

(柳田座長)

そのほか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、事務局のほうで皆様から頂きましたご意見やご助言を受けまして、再度、内容を点検、強化、見直させていただいたうえで、取りまとめさせていただきたいと考えてございます。

以上で、次第3にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕2021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、最後に次第4にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕と地域公共交通計画の策定について、事務局よりお願いいたします。

(事務局)

改めまして、都市交通政策課の岡崎です。

にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕と地域公共交通計画の策定について、資料4を用いてご説明させていただきたいと思います。

1、「次期計画の策定について」ですが、「にいがた都市交通戦略プラン〔前期実施計画〕」及び「新潟市地域公共交通網形成計画」の両計画は、当初の計画対象期間が今年度で終了します。このため、今年度よりこれらの次期計画の策定に着手したいと考えており、本会議に諮りながら策定作業を進めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

続いて、2、「計画策定にあたり主に会議で審議するもの」についてです。現在のところ、(1)前期実施計画、地域公共交通網形成計画の総括、(2)本市地域公共交通のニーズ、問題点・課題、(3)運行を確保・維持するための運行系統、(4)基本方針の達成状況を評価するための成果指標及び数値目標、(5)目標実現のための具体的な施策案、(6)計画素案などについて審議をお願いしたいと考えております。審議を行っていただく会議に合わせて事務局案を作成していきますので、よろしくをお願いいたします。

最後にスケジュールについてです。まずは10月下旬をめどに策定支援業務委託を発注する予定です。その後の会議の予定や計画策定に当たっての詳細なスケジュールについては、業務委託契約後に改めてお伝えさせていただきます。

以上で、資料4「にいがた都市交通戦略プラン〔後期実施計画〕と地域公共交通計画の策定について」の説明を終わります。

(柳田座長)

ありがとうございます。ただいまの資料4の説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

(佐野委員)

お願いというか、注文なのですけれども、2050年のカーボンニュートラルとか、SDGsとか、いろいろ言われて、以前よりももう少し環境のこととか、あとは少子高齢化で人口が少なくなっているとか、最近のそういった情勢も踏まえて、大胆な計画をお願いできればと思います。

(柳田座長)

事務局、何かコメントあればお願いします。

(事務局)

さまざまな状況を踏まえることは当然かと思っております。大胆な計画になるかどうかですが、その辺を含めてきちんと考えていきたいと思えます。

(柳田座長)

時代の背景も見ながら検討を進めさせていただければと思います。そのほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。よろしいようでありましたら、このほか皆様のほうから本日の会議にかかわること以外でもよろしいですが、何かございますでしょうか。

(小沢委員)

今日、説明はなかったのですけれども、今日の評価に当たって、バックデータがついていましたので、それについて質問したいのですけれども、参考資料2の事業 No. 39 で、基幹公共交通軸の形成ということの評価でありまして、今日はあくまでも 2021 年度の評価ということで承っておりますが、2022 年度の今年度について、新潟駅南北を直通する運行の実施と書いてあります。駅の高架化が進んで実施されて、駅の直下のバスターミナルがまだできていませんけれども、この運行の見込みについて、運行の開始の時期、それからいわゆる直行する路線について、いろいろ要望も出ているようだけれども、その見通しについてお聞かせください。

(事務局)

新潟駅高架化に伴いまして、新潟駅の直下にバスターミナルができると。そういった物理的な南北市街地がつながるということに合わせまして、新潟市としてはやはり南北を貫くようなバス路線が設置されるべきであると考えておりまして、その点、今、交通事業者のほうと協議を進めている段階でございます。まだ確定はしておりませんので、今後の協議の状況をまた適宜ご報告していきたいと考えています。

(小沢委員)

実施の時期というのはいつごろなのですか。

(事務局)

上がる時期に合わせて、バスターミナル供用に合わせてということを考えています。

(小沢委員)

それは、2022 年度中ではないということですか。

(事務局)

令和5年度中ということになります。

(小沢委員)

2023 年度中ということですか。

(事務局)

2023 年度ですね。

(小沢委員)

分かりました。ありがとうございました。

(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。

(和田（澄）委員)

ここで直接具体的なお答えをしていただけるかどうか分からないのですが、今、コロナ禍の影響もあって、新潟交通が減便をされているのですけれども、私もたまたま少し前に夜間のバスに乗る必要があったのですが、10 時以降はなくなってしまったのです。それで夜行バスに乗るために、随分、早いものに乗らないと間に合わないというか、ちょうどいい時間帯のものはなくなっていたという経験をしたのですが、多額の市のお金もつぎ込んでいるのに、市民が不便を感じるようなことでは困ると思いますし、また高速バス自体が、県内は新潟交通が走っているようですが、県外は、私は関西のほうへ行ったのですか、他県の事業者のものしかないというような状況なのです。これは新潟のバスで走っていただきたいと思うのですが、その辺のことも市民の声というか、消費者の声としてお伝えしておきたいと思います。

(柳田座長)

ありがとうございます。コメントとか。

(和田（徹）委員代理：渡辺氏)

新潟交通乗合バスの渡辺と申します。今日は、和田の代理で出席をさせていただいております。

ご意見ありがとうございました。まずもって、コロナ禍というところの中で、乗合バス事業の運行ダイヤという部分を需給調整という形で減便をさせていただいております。ご利用の市民の皆様にご迷惑をおかけしておりますことをまずはお詫び申し上げます。コロナ禍が進行していく中で、弊社といたしましては段階的にお客様のご利用状況に合わせた形で需給調整という形で運行ダイヤを削減させていただいている状況でございます。加えまして、足もと、従前から課題となっております乗務員不足というところも相まって、現在の状況となっております。ご指摘の夜間の運行ダイヤという部分につきましては、感染下というところの中で、やはり皆様の移動重要という部分が夜間において非常に減少したと。回復が鈍化していたというところに合わせて、需給調整という形で対応をさせていただきました。我々が提供させていただいております路線バスという部分は、乗合バスということで、文字どおりお客様に乗り合ってください、初めて事業効率というところが取れるわけでござい

ますが、夜間の移動需要という部分の減退に合わせて対応させていただいたというところになりますので、現在、ご不便をおかけしておりますが、ご理解いただけたらと思います。

また県外都市をまたいでの輸送というところは、県外高速バスという形で運行させていただいておりますが、こちらにつきましては、あわせて同様になります。移動需要の需給調整という形で新潟側の運行便という形で運休させていただいている、減便をさせていただいているという路線がございます。こちらは共同運行ということで、県をまたいで移動しておりますので、片側を運休すると非常に使い勝手が悪かったりというところで、お客様にまたご不便をおかけしておりますが、この部分につきましては、これから県をまたいだ移動需要という部分が行政、政府からの促進という形でもこれから出てくると思いますので、その需要に合わせて、元に戻していけるような調整という部分に努めさせていただきたいと思えます。

(柳田座長)

ご丁寧な説明、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

そのほかございますでしょうか。

(佐々木委員)

今ほど、資料 No. 39 の件で、新潟駅高架化の話が出ておりましたので、タクシー協会として今、中で要望として出されているという話をご紹介だけさせていただきます。

高架化が進んで、ちょうど駅に向かって万代口から左側のほう、バス専用のターミナルができるわけですけれども、前からタクシー業界として、バスの運行途中で、もし入っていければやったほしいという話を申し上げたのですけれども、これはだんだん盛り上がっていく中で、バスの運行の中でやっても、入っていける状況ではないということが分かってきて、その辺については差し控えたのですけれども、バスの運行が終わった後、道路がどうなっているのだろうかという話になりまして、新潟の万代口と南口を結ぶ形でタクシーに実車だけでも通らせてほしいという要望がタクシー事業者側から寄せられております。当然、お客様も、ここを迂回していくよりも安価に南口、万代口を行き来できるわけですし、これから令和5年来年にかけて、ご検討されていくという話でしょうけれども、その話についてもぜひ検討の対象にさせていただいて、できる形でやっていただければ、市民の皆様も利便性が向上すると思いますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

(柳田座長)

タクシーの高架下の運行についてということで、参考のご意見としてたまわらせていただいた中で、今後、駅下の運用について、検討を進めていく中で、対応等を検討検証してまいりたいと考えてございます。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。特にないようでございますれば、議事は終わらせていただければと思います。

それでは、進行を事務局にお戻しします。

(司 会)

皆様、ありがとうございました。

以上をもちまして、令和4年度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。