

■ 令和4年度 第2回新潟市地域公共交通会議

日時：令和4年9月27日（火）午前10時から

会場：古町ルフル 12階

（司 会）

ただいまから「令和4年度第2回新潟市地域公共交通会議」を開催いたします。

本日はお忙しい中、また急な日程にも関わらず、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

議事に入るまでの進行を務めさせていただきます、事務局の新潟市都市交通政策課の吉田です。よろしくお願いいたします。

本日の会議につきましては、公開とさせていただきます。

また、議事録を作成するため、会議を録音させていただくとともに、後日、議事の内容を新潟市ホームページに公表いたしますので、ご了承くださいますようお願いいたします。

また、新型コロナウイルス感染症の対策として、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、ご協力くださいますようお願いいたします。

それでは、最初に、新潟市地域公共交通会議の役割について改めて、確認させていただきます。

新潟市地域公共交通会議は、道路運送法施行規則に基づいて、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の利便の増進を図るために必要な事項を審議する場として、「新潟市付属機関設置条例」に基づいて設置される会議体となっています。

会議の内容につきましては、新潟市の区バスや住民バスなどの地域の生活交通について、ご審議いただく場として進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また前回の会合から本日までにおいて、本会議の委員名簿に変更はありませんことをご報告いたします。

続きまして、本日の委員の出席状況と会議成立の可否についてです。

本日は、公募委員の出口委員が所用のため欠席されています。

また、急遽でございますが、新潟交通株式会社の和田委員が所用のため欠席されています。

もうひとつ、新潟県バス協会の高橋委員がいらっしゃっていませんが、いまのところ欠席の連絡は頂いておりません。

委員総数10名のうち、出席者は8名となり、過半数を超えていることから、新潟市地域

公共交通会議規則第5条第2項の規定により、本会議が成立することを報告します。

また、今年度、会合方式では最初の会議となりますが、昨年度から委員の皆様に変更はありませんので、出席者名簿をもって、委員のみなさまの紹介に代えさせていただきます。

続きまして、配布資料等の確認をさせていただきます。

配布資料は、事前に送付させていただいた、次第、次第に記載のある協議事項の資料一式に加え、卓上に、委員出席者名簿、座席表、新潟市地域公共交通会議規則、新潟市地域公共交通会議委員名簿をお配りしております。

ここで、資料の差し替えについてお知らせします。

事前にお送りしておりました、資料1-1の2ページ、「運行概要（案）」、5ページ「運行ダイヤ」および参考資料3に修正がありましたので、先ほど職員が皆さまの資料の差し替えを行わせていただきました。大変、失礼いたしました。資料の修正については以上です。このほか資料に不足や落丁などがございましたら、説明の途中でも構いませんので、事務局にお声かけください。

本日は協議事項が1件となりますが、説明と質疑対応を行い、概ね1時間程度を予定しております。それでは、議事に入らせていただきます。この後の議事進行を、柳田会長にお願いしたいと思います。

(柳田会長)

都市政策部長の柳田でございます。本日も新潟市地域公共交通会議にご出席いただきましてありがとうございます。よろしくお願いたします。

それでは、さっそくではありますが、議事に入ります。

はじめに、本日の議事内容について、事務局から説明をお願いします。

(都市交通政策課長)

都市交通政策課長の坂井です。よろしくお願いたします。

本日、ご審議いただきたい協議事項の概要について説明します。次第をご覧ください。

北区長浦地区での運行を検討しているエリアバス×タクの運行計画（案）について、ご審議いただくものです。

詳細については、担当から説明させていただきます。

(柳田会長)

それでは、協議事項の詳細について説明をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課樋口です。

次第、協議事項1のエリアバス×タク運行計画(案)について説明いたします。

資料1に沿って説明いたしますが、参考資料2として本事業のパンフレットを添付させていただきましたので、そちらもあわせてご確認ください。

エリアバス×タクは、補助路線バスや区バス、住民バスの収支が低迷し、このままでは路線の維持が困難となってくる地域において、その他の路線バスや、目的バスと呼ばれるスクールバスなども含めたバスの集約と、運行の効率化を図ると同時に、効率化の中にあっても、地域の高齢者の方々などの移動にかかる負担の軽減を図ることで、持続可能な公共交通の確保・維持を実現するため、新たな移動手段として導入するものです。

エリアバス×タクは、予約に応じたデマンド型の中型車両、いわゆるジャンボタクシーで「バス軸」を運行し、「バス軸」のバス停から離れた地域との間は、こちらも予約式となりますが、タクシー車両でバス軸のバス停まで「エリアタクシー」を運行します。

それぞれの需要にあわせた大きさの車両を組み合わせることで、運行の効率化を図り、バス軸のバス停から離れた自宅との間はエリアタクシーを利用することができるため、ご負担なく移動することができ、地域の高齢者の方々にもご利用しやすい仕組みとしています。

冒頭、ご説明した、補助路線バスや区バス、住民バスにおいて収支が低迷し路線の確保・維持が困難な地域において、その他の路線バスやスクールバス等との集約とあわせて、「エリアバス×タク」の全市的に必要な地域への展開に向け、その効果や課題の検証を行うために、今年度は北区長浦地区において運行社会実験を行います。

つづいて、社会実験を行う北区長浦地区の背景をご説明いたします。

長浦地区は平成24年10月から、これまでタクシー車両を用いたデマンド型交通の社会実験を継続して実施してきましたが、利用者の広がりが見られないことや、一人乗車が多いことなど課題がありました。

そこに、冬期間において地元中学生の通学手段を担っていた地域のコミュニティバスが令和3年度末で廃止されたことも加わり、その需要にも対応する手法として、エリアバス×タクに置き換えることとしたものです。

この冬期間における中学生の通学需要に対応するため、12月から3月は、ダイヤを追加してスクールライナーをマイクロバス車両で運行することで、地元中学生の通学手段の確保を目指します。

これから、ご審議いただきます、エリアバス×タクの北区長浦地区での運行は来月 10 月 4 日を予定しております。

運行計画の協議に入る前に補足説明させていただきます。

これまで社会実験は、道路運送法第 21 条の許可により期間を限定して試験的に運行することで、その結果をもって運行継続の判断を行ってきました。

今後、導入していく「エリアバス×タク」の運行は、他地区への展開も見据え、バス軸とエリアタクシーを組み合わせた新しいシステムであることや、学生の通学に対応したスクールライナーを設定したことなどの効果や課題を検証するため社会実験としているものの、既存のバス路線などを集約し、置き換える形で「エリアバス×タク」を地域に導入することから、道路運送法第 4 条の許可により、運行を継続していきます。

それでは、資料 1-1 に沿って運行計画を説明いたしますが、参考資料 3 として運行ガイドを添付しておりますので、そちらもあわせてご覧ください。

2 ページをご確認ください。

運行種別「バス軸」と「バス軸(スクールライナー)」、「エリアタクシー」で運行内容が異なりますので、それぞれ説明いたします。

はじめに表左側記載のバス軸、通年運行の運行概要について説明させていただきます。

運行期間としては、事前予約のあった火曜・木曜・金曜を通年で運行します。曜日については、地域と相談をしながら豊栄病院の送迎バスなどが運行されていない曜日としました。

運行便数については、通院や買い物需要に対応させるため、9 時に豊栄病院に到着する第 3 便と、12 時半に豊栄病院を出発する第 4 便の計 2 便となります。

運行ルートは、3 ページ赤い実線のとおり上堀田を起点に、豊栄病院を終点として運行します。

豊栄病院の周辺には、大型ショッピングセンターも隣接されていることから、豊栄病院と調整し、バス停を病院の敷地内に設置しました。

運行手段は、運転士を除く 13 人乗りのジャンボタクシーとなります。通常、ジャンボタクシー車両では、多くが 10 人乗りで運行されていますが、大きい車両で少しでも多くの方にご乗車いただけるよう、14 人乗りとしました。

なお、事前予約となりますので、1 便あたり運転士を除く 14 人以上の予約がされた場合は、小型のタクシー車両を追加して対応します。

運賃は大人 300 円、こども 150 円となります。

なお、決済方法として、現金はもちろんですが、試験的にキャッシュレス決済「PayPay」も導入します。

つづいて、表中央のバス軸「スクールライナー」の運行概要についてご説明します。

運行期間としては、地元の光晴中学の自転車通学が禁止となる 12 月から 3 月において、学休日を除く平日を予約不要で毎日運行します。

なお、「スクールライナー」及び次に説明する「エリアタクシー」についても道路運送法第 4 条で運行するため、本日の協議事項としていますが、効果や課題を検証し、速やかな改善が図れるよう、翌年の 3 月末までは道路運送法第 21 条により運行します。

運行便数については、高校生の通学に対応させるための第 1 便、光晴中学と小学生も利用できる第 2 便、第 5 便、第 6 便の計 4 便となります。

運行ルートは、4 ページ青色の実線のとおり、通年運行と同様、上堀田を起点に、こちらは豊栄駅南口を終点として運行します。

なお、スクールライナーは、主に中学生の通学に対応させるため、途中、オレンジ色のバス停、13 番浦木内沼から、多くの中学生が住んでいる集落を通り、光晴中学校を經由するルートとなります。

このルートは、地域の方がスクールライナーを利用する学生の住所を確認し、設定したものです。

運行手段は、第 1 便が運転士を除く 13 人乗りのジャンボタクシー、第 2・5・6 便が多くの中学生在利用することから運転士を除く 27 人乗りのマイクロバスとしています。

運賃は通年運行と同じく大人 300 円、小人 150 円となります。

なお、スクールライナーは、小学生、中学生、高校生の専用定期券を販売しますが、このうち、中学生については、昨年度まで地域のコミュニティバスを利用していたことも加味し、保護者負担の軽減を図るため、教育委員会と調整させていただき、定期券の半額を補助する制度を教育委員会で創設しました。

つづいて、表右側のエリアタクシーの運行概要について説明させていただきます。

エリアタクシーは予約があった際に、バス軸にあわせて運行するため、運行期間及び便数はバス軸に準ずる形となります。

エリアタクシーについてもスクールライナーと同様に、翌年の 3 月末までは道路運送法第 21 条により運行します。

運行エリアは、赤色実線の通年運行に対しては、ルート図右側の黄色で網掛けしました内沼地区、青色実線のスクールライナーに対しては、ルート図左側の浦木長戸地区をそれぞれ、エリアで運行します。

これは、バス軸が必要に応じて通年運行とスクールライナーで異なり、途中から別のルートを行なうことから、バス軸が運行されなくなるエリアをカバーすることとなります。

運行手段は運転士を除く 4 人乗りのタクシー車両となります。

運賃は、バス軸の運賃とは別に、一律 100 円となります。

なお、エリアタクシーのみの利用はできません。また、エリアタクシーを利用しないことも

でき、往路と復路のどちらか一方のみの利用もできます。

バス軸とエリアタクシーの乗り継ぎは、通年運行とスクールライナー共に、13番の浦木内沼バス停留所とし、エリアタクシーからバス軸に乗り継ぐ場合は、タクシーの車内で待機することもできます。

反対に、バス軸からエリアタクシーに乗り継ぐ場合も、原則、事前にタクシーが待機していますので、ご負担なく乗り継ぐことができます。

「エリアバス×タク」の運行主体は、新潟市となります。

最後に、運行事業者についてです。

「エリアバス×タク」は、「バス軸」と「エリアタクシー」をそれぞれ最適な大きさの車両で、より運行地域に近いタクシー事業者が地域の実情やニーズに則して運行できるよう、複数のタクシー事業者が協働で運営することが必要となります。これにより、営業所からの回送に係る経費や、車両の維持費が抑えられます。

これを実現するために、新潟市ハイヤータクシー協会を事務局とし、市内で運行しているタクシー事業者で構成される「新潟市エリアバス×タク連盟」を設立していただきました。

運行事業者は、新潟市エリアバス×タク連盟となり、実際の運行を担うタクシー事業者は、同連盟に加盟している記載の事業者となります。

冒頭、ご説明したとおり、長浦地区での社会実験を通して、「エリアバス×タク」の効果や課題を検証したうえで、長浦地区では改善を行っていくとともに、補助路線バスや区バス、住民バスにおいて収支が低迷し路線の確保・維持が困難な地域において、その他の路線バスやスクールバス等との集約とあわせ、「エリアバス×タク」の市内の必要な地域への展開を検討していきます。

なお、本日、ご承認いただいたのち、今回の北区長浦地区での運行開始を記念し、10月4日の運行開始日にはセレモニーを開催する予定です。

説明は以上となります。

(柳田会長)

ありがとうございました。

委員の皆様からご意見、ご質問はありますでしょうか。

(和田委員)

まず、運行ルートの通年スクールライナーとエリアタクシーのある地域が別となっているのですけれども、スクールライナーの浦木長戸エリアが通年ではない理由が何かあるのでしょうか。

エリアバス×タク連盟というものを作られてタクシー会社が選定されたということなのですが、タクシー会社は固定で担っていかれるのか、あるいは何年かで変わるのか。その辺はどうなっているのかということと、単純なのですが、運賃は1回ということですか、往復ということでもよろしいのでしょうか。

(柳田会長)

3点のご質問でしたけれども、事務局から回答をお願いします。

(事務局)

都市交通政策課の島田と申します。よろしくお願いいたします。

まず、通年運行のバス軸のルートとして浦木長戸を運行しないという話なのですけれども、運行計画の3ページ目になりますが、赤い線で記載しておりますバス軸、こちらが通年ルートのルートとなりますので、こちらですと、浦木長戸エリアバス停留場は⑭と⑯となりますけれども、こちらを運行させていただくものとなっております、ご質問になかったのですが補足させていただきますが、逆にスクールライナー便、資料の4ページになりますけれども、青い線でバス軸を示したものについては、中学生の通学手段の一つというところで、㉔の光晴中学校を通るようなルートを選定させていただいたものになっております。そのときに、今まで⑭、⑮、⑯と浦木長戸エリアをバスが走らないことにはなるのですが、こちらは学生の需要がないといえますか、地域の方にお聞きし需要がないと確認できましたので、このようなルート設定をさせていただきました。

運行事業者の見直しに関しては、もちろん毎年、運行経費だったり、回送距離であったり、事業者によって経費の算出方法が違ったりということもございますので、そこは毎年、見直しを図っていきたいと考えております。

運賃の話です。あくまで1回乗車ごとに乗車運賃がかかってくるとご理解いただきたいと思います。往復でご利用いただくのであれば、行きで300円、帰りで300円で合計600円、それにプラスエリアタクシーをご利用されるのであればプラス100円かかってくる形になります。よろしくお願いいたします。

(和田委員)

今のルートの説明は分かりました。ありがとうございます。ただ、ここの地域は実際どういう地域かよく分からないのですが、この地域の方はスクールライナーがないとエリアタクシーもできるということは、バスを利用するにも不便な方が多い地域なのかなと思ったので

すが、それでしたら、バスの停留場は確かにあるのですけれども、そういう方々に対して通年でエリアタクシーというものもどうなのかなと思ったのです。

(事務局)

5 ページの運行概要(案)をご確認いただきたいと思いますが、通年の利用に関しましては、冬場を含めて灰色付けをした3便と4便になりますが、こちらは通年で運行させていただくものになりますので、そちらの心配はないというところでご理解いただければと思います。

(和田委員)

ありがとうございます。そういうことでしたら、この取組み自体は非常にいい取組みだと思しますので、ぜひ進めていきたいと思います。

(佐久間委員)

新潟運輸支局の佐久間でございます。

3点ほど教えていただきたいのですが、

まず1点目は、非常によい取組みを行おうとしているのかなと評価させていただいているところなのですが、利用する人にしっかり情報が伝わらないと需要が伸びないかと思うのですが、今後、どのように周知をされていくのかという1点。

2点目は、エリアタクシーの地域なのですけれども、地図を拝見すると、2キロくらいと非常に広域なのかなと思うのですが、これは単独でも利用できるのか、それともこのバス路線と組み合わせた場合のみ運行ができるのか。その点について教えていただければと思います。

3点目ですが、当該地域の実証実験として、これまでデマンドタクシーを実施していたとご説明いただいたところですが、デマンドタクシーにおいて利用者はどのような評価をされていたのか。もし把握されているようであれば教えていただければと思います。

(柳田会長)

質問を3点いただきましたけれども、事務局からお願いします。

(事務局)

まず、今後、利用者に向けてどのような周知を行って行くかというところなのですけれど

も、お手元にも配付させていただいた参考資料 3、運行ガイドになりますけれども、本会議の承認を受け次第、地域の方に全戸配布させていただくような段取りで進めております。また、市報ですとか、地域の長浦地区というところなのですけれども、コミュニティだよりといいまして、毎月、地域の回覧がありまして、そちらで併せて周知させていただくように地域の方にもご協力いただいているところです。

今回、予約に応じたというところでぜひ浸透していただきたいというところでは、1 か月間の無料のお試し期間を設けまして、利用する方にぜひ実際に触れてみていただいて、体験していただきたいと考えておりますので、そういったところを併せまして、利用者様に周知していきたいと考えております。

続いてエリアタクシーの利用方法として、単独でも使用することができるのかということですが、こちらはあくまでもバス軸を利用する際に、プラスアルファでエリアタクシーも利用できるというものになっておりますので、エリアタクシー単独での利用というのはいない形になっております。

最後に、デマンド交通の利用者様の評価ということなのですが、こちらに関しては、地域の声も入った中で、先ほどお伝えした利用者が固定してしまっているとか、乗り合い率がなかなか上がらないというのは地域の共通の認識でありましたので、そこは地域の利用者を含めた共通の課題かと考えております。

(小日山委員)

2 点ほど伺いたいのですけれども、スクールライナーの高校生、中学生、小学生の定期券販売というところで、中学生は半額補助ということでございますが、小学生と高校生はそういう話ではないのかなというところと、そもそも高校生の 21,960 円というのがなぜ中学生より安いのかなというところが 1 点と、スクールライナーとエリアタクシーに関しては、令和 5 年 4 月 1 日から運行するという考え方でよろしいのでしょうか。

(柳田会長)

2 点ご質問いただきました。事務局から回答をお願いします。

(事務局)

まず、スクールライナーの定期券についてです。こちらの金額の算定、考え方なのですが、けれども、基準として中学生の金額があります。これが実際通学される日数と運賃の 300 円から算定しておりますが、小学生は子ども運賃のほうが適用されますので、そもそも半額にな

るところで考えておりますし、豊栄駅から例えば新潟方面ですとか新発田方面に行く高校生を想定させていただいておりますので、少し早い時間を想定させていただいておりますけれども、そういう方たちが帰りに部活動を行って帰ってくるときに、今、ご用意させていただいている5便、6便がどうしても中学校の部活動を設定させていただいたものになりますので、高校生はこれより帰りが遅くなってしまうということで、もちろん利用できる高校生も中にはいるかと思うのですけれども、すべて帰りの便に乗れるわけではないというところでは、少し中学生の金額よりも安く設定させていただいたというのが現状でございます。

最後の4条運行の開始日なのでございますけれども、お話しいただいたとおりの日にちになりまして、今年度いっぱい3月31日までは21条運行で2・5・6便とエリアタクシーを運行させていただいて、4月1日から通常の運行に切り替えたいと考えております。

(事務局)

補足させていただきますが、小学生、高校生の料金の補助がない部分についてでございますが、光晴中学校の中学生につきましては、今まで地域のコミュニティバスを無料で利用することで通学しておりました。それが、車両の経年劣化等で更新できずに廃止されることにつきましては、スクールバスを走らせて乗っていただける基準を満たし距離の生徒もいますし、距離が近くてスクールバスに乗ることができない生徒もいて、そこが大きな議論のポイントとなりました。当然、教育委員会ではスクールバスを制度の中で走らせることも可能なのですけれども、それについてはやはり経費もかかるということと、今まで乗っていた子が制度上乗れなくなってしまう可能性もあることで、そこで地元の方が自分たちでコミュニティバスの車両を貸し切るという話も出ておりました。私どもとしては当然、地域の学生の方にたくさん乗っていただければ、当然、その分収入も入りますし、そこで高齢者の方々の移動手段を確保できるといったところからも、違うバスを同時に走らせるのではなくて、まとめた形でできないかということで、教育委員会とも相談しながらやってきたところでございます。なるべく今まで乗っていただいた中学生の方々の保護者の負担を軽減するというので、スクールバスは出せないにしても、何とかその半分を補助して負担を軽減させられないかということで、今回、補助制度を創設していただいたところです。

高校生につきましては、スクールバスとかそういった制度がございませんので、今、説明させていただきました定期券21,960円をご負担いただくことになるのですけれども、そこについても、地元の自治会が、何とか自治会費の中で、お子さんたちの補助ができないかということで、教育委員会の制度とは別に地域の補助制度みたいなものを検討しているという

ことを聞いております。小学生、高校生につきましても、市からの補助ではないのですけれども、地域の方々が何かしらの負担軽減といったところから、そういった補助を検討しているということで、このような形にさせていただいたところでございます。今、中学生の利用が 36,600 円/4 か月となっておりますが、これに教育委員会の補助が適用されることで、この半額を地域の方々でご負担する金額となります。小学生、高校生につきましても、まだ自治会のほうでどれくらい負担するかという話がまだ私どもには入っていないのですけれども、半額くらいまでは補助できるように検討していますということは聞いておりますので、そこが自治会、地域のほうでまとまれば、高校生、小学生につきましても半額の負担で済むのかと認識しております。

(柳田会長)

ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、エリアバス×タク運行計画（案）についての議事を終わらせていただきます。

以上で、協議事項については終わらせていただきます。

続きまして、報告事項に移ります。次第にはございませんが、事務局より 1 件、情報提供がございます。事務局からお願いします。

(事務局)

今回、情報提供ということで 1 点報告させていただきます。お手元にパンフレットを置かせていただきました。「にいがた 2 k m シェアサイクル」といまして、9 月 1 日から運用を開始したサービスでございます。公共交通を補完する役割としてある移動手段という形で、時間貸しの自転車を導入させていただきました。150 台の電動アシスト自転車でポートと呼ばれる 28 か所の駐輪場を設け、いわゆる「にいがた 2 k m」の都心部の範囲内で運用させていただいております。この 1 か月ほどで 1,100 人を超える方々から新たに登録をしていただいたということと、4,000 件弱のご利用があったということで、イベントの多寡であるとか天候といったところで左右される手段ではありませんけれども、こういった形で公共交通を補完しつつ、共存共栄という形でまちなかの回遊性向上、あるいはまちなかの賑わいといったところを生み出していければ、今後、公共交通のほうのご利用が伸びていくのではないかとといったところで、私たちは今後もこのサービスを充実させていきたいと考えております。

30 分で 165 円となります。例えばもう少しどこかへ行きたいといったときには、改めて

そのお金がかかるバスとかというよりも、そういったところがシェアサイクルの得意な分野かと思っておりますので、いろいろと使い分けをしながら、賢く利用者の方々に使っていただければいいのではないかと考えております。10月8日から16日は新潟市内でイベントが多くある期間になりますけれども、30分無料という形でサービスをさせていただき、登録者の伸びであるとか利用者の伸びといったところを期待していきたいと思っておりますので、皆様におかれましてもご利用いただければと思っております。

以上、情報提供でございました。

(柳田会長)

ありがとうございました。

今の報告にご質問などはございますでしょうか。

(和田委員)

アプリを開いてとかとあるのですが、実は私はスマホを持っていなくて、古い携帯しか使っていないくて、私の周りにはけっこうそういった高齢者が多いのですが、そういった方はどうやって使ったらいいのかということと、これに限らず何でもQRコードを読み取るとかということですが、スマホがない人は市民ではないみたいに言われるかもしれないのですが、こういう場合はどうしたらいいのでしょうか。

(事務局)

今回導入したシステムにつきましては、時代の流れといったところもありますし、キャッシュレスという形で進めさせていただいております。スマホをお持ちでない方につきましては、従来の型のレンタサイクルといたしまして、民間事業者がやっておられるサービスがございます。そこですと有人で対応します。また、現金の支払いも可能でございますので、もしできれば、そういった形で使い分けいただけるといいのではないかと考えております。にいがたレンタサイクルのほうは電動アシストではない自転車になりますけれども、利用状況に応じて、どちらを使おうかという形で選んでいただければと思います。

(和田委員)

選べといわれても、スマホを持っていない人しか使えないということですよ。古い携帯しか持っていない人は使えないと。

(事務局)

にいがた2kmシェアサイクルにつきましては、そういったシステムになります。どうしても有人であるとか現金を使うことになると、他都市も調べてみましたけれども、非常に経費がかさむといったところで、この料金で提供ができなくなるといったことがございます。こういった形でやるところもありつつも、現金でやるところもありつつという形で混在した形をとらせていただきたいと思います。

(和田委員)

なんでもスマホのアプリという時代なので、ある意味でしょうがないとは思いますが、私の周りにはまだスマホを持っていない人がけっこういらっしゃいます。そういった高齢者のことも忘れないでいただきたいと思います。スマホを持っていない人はシェアサイクルできないみたいな感じなのですが、そういう情報もどんどん発信していただけたらと思います。

(鈴木委員)

行政のほうになるのですが、今、ポートという場所がありますが、これを開始してから一番一番人気のある稼働率が高いポートとか、借りているとか借りていないというのがあるのかもしれませんが……。

(事務局)

利用状況でございますけれども、やはり新潟駅前の万代広場のところが一番多いです。続いて、石宮公園です。新潟駅を出てすぐ左側にある公園。新潟駅の周辺ということになりますけれども、その辺が多いと。あとは、万代シティ、ラブラ万代のところはかなり多いです。加えて、ピアB a n d a i、大かまが非常に使われています。古町のほうはなかなか伸びていない状況がございますけれども、白山駅のあたりもポートを置いたことで、電車から自転車に乗り換えて市街中心部に移動するようなこともできるのではないかと思います。シェアサイクルにつきましてはGPSを積んでおりますので、実際の動きがどのようになっているかといったことも今後分析していく形になりますので、何かいろいろな情報をこの場でもご提供できると思います。

(佐藤委員)

ハイヤー・タクシー協会の佐藤です。

料金負担が30分165円ということで、30分ごとに165円が追加ということなのですけれ

ども、30分ごとというのとは……最初の30分は165円ですけれども、以降、30分ごとと書いてあるのですけれども、29分だといくらなのでしょう。なぜ30分までとなっているのですか。

(事務局)

31分から59分までは165円×2で330円となっております。

(佐藤委員)

30分ごとではないということですね。

(事務局)

30分が区切りという形にはなります。

(佐藤委員)

30分を超えたら追加ということですか。

(事務局)

そういうことです。

(柳田会長)

そのほかございますでしょうか。

よろしいようであれば、報告事項につきましては終了させていただきたいと思います。

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了となります。進行を事務局へお返しします。

(事務局)

活発なご議論、円滑な議事の進行にご協力をいただきまして、大変ありがとうございました。

なお、新潟県バス協会の高橋委員でございますが、最後までお見えになりませんでしたので、出席人数を8名から7名に変更させていただきます。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆さま宛に送付させていただきますので、発言内容のご確認をお願いいたします。

なお、次回の地域公共交通会議は、令和5年1月頃の開催を予定しております。

以上を持ちまして、令和4年度第2回新潟市地域公共交通会議を終了いたします。
ありがとうございました。