

■ 令和2年度 第4回新潟市地域公共交通会議

日時：令和3年2月16日（火） 午後1時から

会場：新潟市役所本館6階 講堂

（司 会）

定刻となりましたので、ただいまから「令和2年度第4回新潟市地域公共交通会議」を開催させていただきます。本日はお忙しい中、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、公開で運営させていただきます。また、議事録を作成する関係から会議を録音させていただき、後日、議事内容をホームページで公表させていただきますことを予めご了承ください。ご理解とご協力をお願いいたします。

あわせて会議の進行における注意点をご連絡いたします。本会議では、新型コロナウイルス感染症への予防対策として、会議室の窓を一部開けて換気を行っております。また、会議の進行において、皆様よりご発言いただく際に使用いただくマイクは、担当職員がアルコール消毒を、その都度行った上で直接お渡ししますので、ご発言の後、担当職員への返却にご協力ください。よろしくお願いいたします。

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、ご確認させていただきます。

地域公共交通会議は、道路運送法施行規則に基づき、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、「新潟市附属機関設置条例」に基づいて設置される附属機関です。

会議の内容につきましては、区役所で運行する区バスですとか住民組織団体が市の補助金を活用しながら運行する住民バスなどの、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。

続きまして、今年度、人事異動および公募による委員の交代がございましたので、改めてご報告いたします。事前に送付させていただいた新潟市地域公共交通会議委員名簿をご確認ください。

昨年の令和2年4月1日から、新潟県ハイヤー・タクシー協会 会長 佐藤友紀（さとうともりの）委員、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 佐久間敏之（さくま としゆき）委員、にご就任いただき、また、令和2年6月1日から、公募委員 出口卓哉（でぐち たくや）委員にご就任いただいております。

本日は 10 名の全ての委員の皆様からご出席いただきましたので、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、本会議が成立していることを報告します。

続きまして、今年度、第4回目の地域公共交通会議ではありますが、コロナ禍の影響に3回分につきましては書面で開催を致してしております。本日が、ようやく対面での最初の会議となりますので、マイクを事務局よりお渡ししますので順に自己紹介をお願いします。最初に、本会議の会長であります、新潟市 柳田都市政策部長よりお願いします。

（柳田部長）

本年度も残りわずかになってきたところでございますが、こういった形、会合での開催は初めてということでございます。

改めまして新潟市政策部長でこの回の会長を務めさせていただきます、柳田と申します。よろしくお願ひいたします。

（司 会）

続きましてお願ひ致します。

（新潟県ハイヤー・タクシー協会 佐藤委員）

新潟県ハイヤー・タクシー協会 佐藤と申します。今年度から新組させていただきました。タクシー事業者での立場から公共交通というところに対して協力させて頂いて、より良い公共交通が新潟市で運行できる様にいろいろ検討できればと思っています。よろしくお願ひいたします。

（新潟県バス協会 高橋委員）

新潟県バス協会の高橋と申します。引き続いての会の委員でございます。どうぞよろしくお願ひ致します。

(新潟市消費者協会 山崎委員)

新潟市消費者協会の山崎とでございます。去年度から引き続き委員をさせていただいております。よろしくお願いいたします。

(新潟交通 和田委員)

新潟交通の和田と申します。平成 30 年の途中からこういった委員をさせて頂いております。引き続きよろしくお願いいたします。

(新潟運輸支局 佐久間 様)

今年度より公募委員として参加させていただいております

続きまして、配付資料等の確認をさせていただきます。

配布資料は、次第、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、次第に記載のある各協議事項、報告事項の資料一式です。

委員の皆様には事前に送付させていただきましたが、はじめに一部資料の差し替え及び訂正をお願いいたします。

卓上に配布してあります、「次第」の差し替えをお願いいたします。次第内容につきましては、報告事項 2 の「陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）について」を協議事項 3 に変更しております。資料番号の変更はございません。

次に、資料記載の訂正をお願いいたします。資料 2 の「2. 運行計画変更（協議事項）」のダイヤ変更欄の右上に「関連資料：資料 1-16 頁」の記載がございますが、「資料 2-1」に訂正をお願いいたします。

また、資料 9 のタイトル名につきまして、「（報告）」と記載されている箇所を「（案）」に訂正いただきますようお願いいたします。

資料の差し替え及び訂正については以上となります。不足や落丁がございましたら、会議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、報告事項ともに案件ごとに説明と質疑対応を行います。なお、本日の会議は 2 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、会長の柳田都市政策部長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(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、次第2の議事に入ります。

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。

(事務局)

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と、報告事項の概要について説明します。次第をご覧ください。

まず、協議事項としまして、1. 佐渡汽船～新潟空港直行ミニライナー（変更）（案）については、佐渡市地域公共交通活性化協議会に諮られ、現在、新潟市内で運行している、佐渡汽船ターミナルと新潟空港を結ぶ「直行ミニライナー」についての運行計画を変更するものです。これまで、新潟市へは意見照会のみとなっておりましたが、今年度から新潟運輸支局と調整を図り、今回の運行計画を変更するタイミングで新潟市地域公共交通会議の協議事項として諮らせていただくこととなりました。なお、本日は佐渡市よりご担当者が出席されています。

続いて、協議事項の2～8については、各区の区バスや住民バス、協議路線として運行している郊外路線バスの運行計画を変更するものです。

協議事項5. 茅野山・早通地区住民バス運行計画（変更）（案）については、

既に運行計画の変更について、新潟運輸支局へ申請し、許可を受けている案件となりますが、地域公共交通会議の協議を経ての見直しが望ましいことから、事後とはなりますが、協議事項として会議に諮らせていただきます。

また、協議事項8. 路線バス（巻～浦浜線）運行計画（変更）（案）については、

第2回地域公共交通会議の書面会議にて報告事項とさせていただいた案件となりますが、本来であれば、協議事項とする必要があり、新潟運輸支局と調整を図り、本会議にて協議事項として改めて説明させていただきます。

続いて、報告事項としまして、1. 田上町の新たな公共交通導入については、田上町で新たに導入を行うデマンド型乗合タクシーについて報告するものです。本日は、田上町よりご担当者が出席されています。

その他、2. 【南区】における区バスの運行計画の変更について、3. 区バスキャッシュレス決済実証実験についての計3案件についてご報告いたします。

各項目の説明については、運行を担当する所管課から説明させていただきます。以上です。

(柳田会長)

それでは、各協議事項の詳細について説明をお願いします。

はじめに、1. 佐渡汽船～新潟空港直行ミニライナー（変更）（案）についての説明をお願いします。

(佐渡市 藤井室長)

佐渡市交通政策課空港整備対策室 室長の藤井と申します。もう一人は同じ空港整備対策室の佐藤です。

まずは、お配りしました資料NO.1に基づいて説明させていただきます。

今回の運行の変更案については、佐渡汽船と新潟空港を直行便で結ぶミニライナーの運賃値上げについてご説明させていただきます。現在、大人600円を700円へ子供300円を350円に値上げする案です。尚、未就学児は無料に変更はございません。

現在の佐渡汽船と新潟空港のアクセス状況をご説明させていただきます。

新潟と佐渡を結ぶ飛行機の定期便は平成25年4月から飛んでいない状況となっております。このミニライナー以外の新潟空港から佐渡汽船へのアクセスについてはタクシーかバスの乗り継ぎになります。タクシーについては自由な時間で乗車できますが、料金が3000円程度かかるので非常に負担になっております。バスについては乗換が必要で佐渡汽船から新潟駅万代口迄210円、徒歩で新潟駅南口へ移動しリムジンバスで新潟空港まで420円で合計630円です。料金的な設定は良いと思いますがミニライナーで25分、乗車乗換で1時間程掛かることとミニライナーの便数が少ないことを問題であると考えております。

運行の目的は、現在、航空便が飛んでない中でアクセス改善として取り組んでいます。運行することで佐渡市民や佐渡を訪れる方々の負担軽減をしていきたいと思い運行しています。運行の根拠は平成 29 年 7 月から道路運送法 21 条の許可によって運行していましたが、今年度から 4 条の許可によって運行をしています。運行便数は 8 便です。

これまでの経過ですけれど順調に平成 30 年 5194 人、令和元年 5998 人と順調に伸びてきて参りました。昨年 3 月のコロナが無ければ 6200 人程度に推移したと思われ平成 30 年と比較して 1000 人増であったと推測されます。今回の運賃変更理由はこれからコロナウイルスの回復を願うこと、近々では今年 7 月に世界遺産推薦が期待される場所でもありますし順調にいけば 2023 年 6 月に登録というスケジュールとなっております。これによって観光客が増えることによりミニライナーも増勢になると思われま。

ただ問題がありまして今の運行については県と佐渡市の補助金で成り立っております。これについては後ほど説明させていただきます。

今回の大人 100 円、子供 50 円の値上げについては急に上げる訳にはいかないので、この料金設定させていただきました。佐渡市の活性化協会では異議なしということで先週、意見を伝えてあります。

続きまして資料 1 の 1 の 1 ページ目は今ほど説明致しましたので省略させていただきました。2 ページ目の現行・運行ルートで赤い印がついてございます。これは片道 25 分で運行しております。下の方は運行の車両ということで定員 13 名、運転手を入れて 14 名の車両です。続いて 3 ページ目はバス停の地図です。上の方が新潟空港の乗り場で下の方が佐渡汽船の乗り場となっております。続いて 4 ページ目は新しい運行計画です。変更点は赤字で示されております。大人運賃が 700 円で子供運賃が 350 円に変更をお願いしたいです。下の方に

変更の必要の事由ということで先ほど県と市の補助金の話をしてきましたが下の方に参考ということで昨年度の補助金の額となります。実際の運行経費が 7,678,345 円がかかっています。ここから運賃収入を引いた運行負担額が 4,372,345 円と広告費 457,844 円を足した額を新潟県と佐渡市で二分の一ずつ負担しております。端数処理の関係で佐渡市の方が若干多いですけども二分の一負担をしております。県の補助については令和 3 年度で終了する予定と聞いております。

続きまして 5 ページ目になります。こちらは月毎の利用者数となります。先程も言いましたが令和元年度までは順調に伸びてきていましたが今年度についてはコロナの影響で乗車が減っておる状況です。

最後に 6 ページ目です。こちらは参考になりますが、運賃を値上げした場合です。こちらは令和元年度の実績 5,998 人を基に算定いたしまして改善額が 573,900 円ということで改善率が 117%で弾き出しております。下の方が年間の乗客数に対する運賃収入額ということで実際に令和元年度は運行経費に 760 万、広告費 45 万で約 800 万かかっています。この表を見ますと 800 万ということは利用者が 12,000 人必要ということになっております。ほぼ倍の数字ということで非常に厳しい数字になっております。こちらも参考ですが平成 15 年から 19 年にかけて新潟・佐渡間の 9 人乗りの小型飛行機が飛んでいた時は 1 万人前後の利用客がありました。そのままの数字がすべてミニライナーに行くとは限りませんが本日は目標数字として掲げているところでございます。以上で資料の説明を終了いたします。

(柳田会長)

ご説明、ありがとうございます。

委員の皆様から意見、ご質問はございますでしょうか。

(新潟交通 和田委員)

新潟交通の和田でございます。

今ほどの議案について取り扱いを今年から変えるというような説明が事務局からございました。この議案に反対するつもりではないのですが、その辺の経緯を確認させていただきます。確か昨年の1月ぐらいに第4回公共交通会議がある前に新潟運輸支局のご担当者の方からこの議案は新潟市公共交通会議にかけるべきだろうかというようなご指導が確かあったと記憶しております。何故ならばこのような運行計画や運賃に関わるというよりも本当に大事なことは道路運送法第21条から4条に移行するという事で、第21条というのは社会実験的な運行から本格運行にしますというような、私共にとってはっきり言って運賃を変えることよりもはるかに重大な案件だと思っていました。それが何故か、この会議にかからなかったということです。

今回のこの内容があたかも既成事実のように、既に認められたものの運行計画の変更という形で突然、この会議に持ち出されてくること自体に非常に違和感があります。

そもそも新潟市の市民の方が使う路線では全くないです。新潟空港に来られる新潟市外や県外の方が新潟空港に来られて、そのまま佐渡ヶ島に渡ることで、新潟市民は使うことがない。逆に佐渡市の方々が新潟市を経由することなく、そのまま新潟空港まで行ってしまふという形ですから、新潟市の公共交通にそんなに影響があるのか非常に疑問です。なぜ去年の段階で会議にかけなかったのかということと、この議案は他の市町村までこの会議にかけるのかということの基準がはっきりしていない。その事を具体的に教えて頂きたいと思っております。

(新潟運輸支局 佐久間 様)

新運輸支局の佐久間でございます。

和田委員様からのご質問に対して回答させていただきます。

まずは事の始まりの中で佐渡市の社会実験として新潟市内の交通事業者によってミニライナーの運行が社会実験として始まりまして、その開始から3年弱が経過した中で制度上、社会実験による運行から本格運行に切り替わる際に路線を開設して運行を始めたものとなります。

当時は相談があった際に、先ほど佐渡市様よりも説明がありましたが、空港と佐渡汽船ターミナルの2点間のみを条項で定めまして、又、区間内の停留所はなしで、ドアクローズで空港アクセスの運行ということでこの計画がされております。

また、利用者のほとんどが佐渡市民や佐渡に訪れる観光客であるというところもありましたので、私どもとしてはこの運行自体がそもそも一般乗合旅客運送事業の路線不定期運行ということで、運行が開始や申請がされておったというところがございます、佐渡市の協議会の協議が整うことをもって運輸局の許認可は可能であるという判断に至ったものです。

当初、私共の方から主導がなされておったというところについては、ちょっと方向転換がされてしまい大変申し訳なく思っておりますが、そのため運行する地域であります新潟市の地域公共交通会議に図ることがなかったというものでございます。

また、地域が必要とする住民の生活交通とは性質が異なるものというふうに判断されたところでございまして、当時、予約制の路線不定期運行という位置づけであったため、近接する他の運行事業者の運行系統には影響を与えない、又、旅客の利便を損なう恐れには繋がらないという判断に基づきまして、運輸局でも佐渡市の協議会での協議が整うことをもちまし

て協議が可能となったところでございます。

しかしながら今回はご指摘の通り、なぜ佐渡市の協議会のみであったのかというご指摘はごもっともでございますが、実際に運行する新潟市内の交通事業者との調整は当然必要です。

また今後も新潟市様の協力は不可欠であると考えておりますので、今回は新潟市様からの申し出がございまして、新潟市側の交通会議でも協議をお願いしたところでございます。

新潟市の地域交通会議で議論することによって利用実態に応じた継続的な見直しを図れますし、又、地域や新潟市全体の交通網の連続性や整合性がより多く図れるものと考えております。

今後その様なお相談があった場合のつきましては、当然のことながら利用者の利便を低下させないように留意すると共に、運行する地域のある地域交通公共会議においても、協議を行うことを考えております。

以上でございます。

(新潟交通 和田委員 様)

只今のご説明であればそうだと思いますが、私どもといたしましては第 21 条から 4 条への移行がどうしても大きなターニングポイントだと思います。加えて、当時、来られた佐渡市のタクシー運行事業者の方に、今回のことはタクシー事業者に影響があるのではないでしようかと申しあげたのですが、タクシー事業者には影響はないという当時のお話でしたので、余計な事は言わなくてよいと思ったのですが、私どもの多少なりとも影響がある可能性があると思っています。

当時、私どもの担当者から佐渡市の担当者の方に申し上げたのは、半年程度のスパンで利

用実績を教えて貰いたいとお願いをさせて頂いたと思うのですが、結果的にはここについている資料のとおり 1 月頃まで、何ら報告がなかったということを知っています。その辺は私どももどのように連絡を取られたかは分かりませんが、半年ペースぐらいで報告をお願いしたい。私どもも今回のコロナがなければ影響が若干無きにしても非ずでございまして、検討しながらやっていきたいと思っています。

今回の原案に対して反対している訳ではありませんが去年までの経緯と突然の雰囲気が変わってきて違和感がありましたので意見として申し上げました。

(新潟県ハイヤー・タクシー協会 佐藤 様)

今回の運賃値上げに、私としては問題ないと思いますが先程、佐渡市様からの説明の中で県の補助が来年度で終了という見込みだ、ということですが、それはもう分かっていることなんでしょうか。

契約の見込みがないのであれば令和 4 年度以降は佐渡市が全国負担になるか、又、見直しがおこなわれるのか。もう令和 3 年度になりますので検討が凄く必要になってくると思いますし、このような定期便というか利用者利便ということで利用されている方にとっては非常に便利なものですが、それが突然無くなるとか他の路線もそうですが、そういったところに振り回されると市民の生活が混乱するので、分かっているところは先手先手で協議していった方がいいかなと思います。令和 4 年度以降の見込みをお聞かせいただきたいと思います。

(佐渡市 藤井室長)

県の補助は来年の令和3年度で終わるということで、市の考えは空路の飛行機便が再開するまではミニライナーは続けたいと考えております。となると必然的に新潟市の補助のみになるのかなと現時点では考えております。

止めるということは今のところ考えておりません。空路が再開すれば止める予定でおりますが、再開するまでは続けたいと考えております。

(柳田会長)

ありがとうございました。

基本的には今後も継続の方向性であり、もう一点の運賃の関係ですけれども当面は700円で進めていくということで間違えないでしょうか。

(佐渡市 藤井室長)

はい、当面700円でいきたいと思っております。

今後、下がることはないと思っています。上がる事はあっても下がることはないかなと現時点ではそのように考えております。

(柳田会長)

他にございますでしょうか。

(新潟市消費者協会 山崎 様)

運賃については個々に支障はないと思いますが、佐渡ヶ島の観光地としての魅力ということ今まで関東の方が多かったかも知れませんが、今後は関西の方が随分と多くなると思います

ので、新潟・伊丹便など便利な様に、少し便数を増やして頂いて、利用者にとって乗り継ぎがいいということをインプットできる様な形にして頂きたい。

陸続きで来られ方よりも海沿いから来られた方は遠いな不便だなと思われるので今後、乗り継ぎの良さを考えて頂きたいと思います。宜しくお願い致します。

(柳田会長)

何かコメントがあればお願い致します。

(佐渡市 藤井室長)

貴重なご意見ありがとうございました。現在、関西につきましては関西便が飛んでおります。今後も利用される方が多いですので時間帯についても考えたいと思います。
ありがとうございます。

(柳田会長)

他にご意見ございませんでしょうか。無ければ、佐渡汽船、新潟空港直行ミニライナー(変更)案について、本会議の同意が得られたことと致します。

それでは引き続きまして北区バス運行計画変更(案)について、説明をお願いします。

(北区地域総務課 長谷川)

北区地域総務課の長谷川と申します。よろしく願いいたします。

こちらは担当業務を所管しております、高野です。

座って説明させていただきます。お手元の資料 2 をご覧ください。

北区の区バスは島見町・太郎代と葛塚地区を結ぶ公共交通としまして、現在、8 系統で運行しております。

現在の利用実績を踏まえまして、運行の効率化を図るとともに、日中の通院や買い物の時間帯を充実させ、利便性向上を図るべく、運行計画の変更を行うものです。

項目 2 の運行計画の変更、協議事項についてになります。資料 2-1 の 6 ページ目をご覧ください。

往路の変更についてです。一つ目が、往路 2 便の新富町入口発になります。

現在、同便は新富町入口を発車したあと、豊栄駅北口を終点とし、運行しております。これを南浜連絡所までの運行に変更するものです。南浜連絡所から豊栄駅北口までは、現行は 2 台を同時刻に運行しておりましたが、これを緑枠で囲っております南浜連絡所での乗り換えをお願いすることによって、1 台の運行とするものになります。

なお、この便は現在、8 月に運休しておりますが、新年度以降は 8 月も運行することといたします。その一方で、12 月から 3 月中旬の冬季臨時便が運行する期間においては、同時刻に同経路を冬季臨時便往路①が運行するため、運休することといたします。

次に、二つ目、往路 6 便についてです。こちらは現在、太郎代浜を発射したあと、北区役所・文化会館前を終点とし、運行しております。これを豊栄駅北口を終点とした運行に変更するものになります。

次に、三つ目は、復路の増便についてになります。現行の運行においては、復路 3 便の 12 時台の便を運行のあと、午後 5 時台まで便がありません。この 5 時間の間である 14 時台に 1 便を新設することで利便性を向上させ、新規利用者を獲得したいと考えております。

なお、今回増便する便は令和元年度に社会実験として運行しておりまして、年間収支率が13パーセントと一定程度の利用が見込めることが分かっております。社会実験時の収支状況の資料を別紙3として添付しておりますので、参考としてご覧ください。

次に、ダイヤ変更の四つ目と五つ目については、復路5便と6便です。

どちらも現在、北区役所・文化会館前を発車したあと、全停留所を通り、太郎代浜まで運行しております。この内、復路5便については太郎代観音から太郎代間を、復路6便については北区役所・文化会館前から豊栄駅南口、島見上通から新富町入口、それから太郎代観音から太郎代の各間の運行をそれぞれ廃止するものです。

別紙の1と2をご覧ください。こちらは今年度11月までの各便の利用者数を停留所ごとに集計したものになります。ご覧いただくと分かる通り、廃止する箇所の利用者数はほかの停留所と比べて低くなっております。この運行の効率化が図られることから、これらの区間の運行を廃止したいと考えております。それによって生じた余力を復路4便を増便ということで、利便性を向上させたいと考えております。

次に、資料2へお戻りいただきまして、変更に伴う周知についてになります。廃止する停留所には案内を掲示するほか、区役所だより、北区の公式フェイスブックなどでの広報を予定しております。

また、区バス路線の沿線に住んでおられる方には、自治会回覧を通じて新年度の時刻表を配布いたします。

なお、復路5便の豊栄駅南口については、現状として一定数の利用者がございます。こちらについては特定の方が定期的に豊栄駅南口を乗車地として利用していることが分かっております。この方については、3月以降、ご利用いただいた際に運行事業者である東港タクシー

の運転手から声をかけていただきまして、4月からは豊栄駅北口に回って乗車していただけるようにご案内したいと考えております。

以上が協議事項、運行計画の変更についてになります。

次に、3の報告事項になります。今年の2月1日に実施した停留所の名称変更についてになります。2月1日に北区役所が新庁舎へ移転したことに伴いまして、停留所名を変更した場所が2箇所あります。別紙4をご覧ください。巻末になります。北区役所旧庁舎前の停留所は2月1日付で北区役所から青木整形外科医院前という名称に変更しております。同じく、北区文化会館前の停留所は北区文化会館前から北区役所・文化会館前という名称に変更しております。この変更に係る周知として、令和2年4月、およそ1年前に発行した今年度の時刻表や、12月に発行しました乗り方案内チラシにすでに掲載したほか、名称を変更した停留所に案内を掲示いたしました。また、北区役所だよりや北区公式フェイスブックなどでも広報を行いました。移転から2週間ほど経過しましたがけれども、今のところ混乱などは報告されておられません。

北区区バス協議事項、報告事項については以上になります。なお、1月に開催しました北区地域公共交通に関する意見交換会においては、委員の皆様から当該協議事項、報告事項について、意見なしとの回答をいただいている旨、ご報告させていただきます。

説明は以上となります。よろしく願いいたします。

(柳田会長)

ただいまの北区バスに関する部分につきまして、委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしければ、2、北区区バス運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

続きまして、3、陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）について、ご説明をお願いいたします。

（北区地域総務課 長谷川）

引き続きお願いいたします。資料 9、北区陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）の概要についてをご覧ください。

本住民バスは、おらつてのバスという愛称で地域に親しまれているバスであり、地域交通団体のはまなす「地域交通」研究会が運営主体となって運行しております。

おらつてのバスは、これまで、地域の重要な公共交通として利用者や地元住民のニーズを考慮し、運行計画の見直しに努め、実績を重ねてきております。このたびは、利便性を高め、さらなる利用促進を図るために、運行計画を変更するものです。

中ほどの 2、変更点をご覧ください。変更点は 2 点あります。

まず、1 点目につきましては、先ほどの北区区バスと同じく、2 月 1 日に北区役所が新庁舎へ移転したことに伴いまして、停留所の名称変更及び廃止についてです。こちらは事後報告となりましたが、庁舎の移転日に合わせまして、令和 3 年 2 月 1 日より変更しました。別紙の停留所位置図を併せてご覧ください。

一つ目は、移転前の北区役所旧庁舎周辺にありました停留所、北区役所前の廃止についてです。こちらは協議事項になります。別紙の位置図のとおり、往路、復路ともに前後の停留所である豊栄駅南口及び名称変更をいたしました北区役所・文化会館前までの距離は約 500

メートルとなっております、今後はどちらかのバス停まで歩いていただくこととなりますが、令和2年4月から11月までの利用者は1便当たり0.4人と非常に少なくなっております、移転前からこのような状態の停留所であったため、運営団体の意向によりまして、廃止とさせていただきます。

二つ目は、北区文化会館の名称変更についてになります。こちらは報告事項となります。先ほどご説明しました区バスと同様に、名称を北区役所・文化会館前に変更いたしました。また、変更に伴う周知につきましても区バスと同様に行っておりますので、説明は省略させていただきます。

なお、バス停廃止、名称変更ともに2週間ほど経過いたしましたけれども、区バスと同様に混乱などは報告されておられません。

次に、(2) 高齢者運転免許証返納サポート事業導入についてです。こちらも報告事項となります。市内在住の65歳以上で運転免許を返納された方がご利用の際に、運転経歴証明書を提示することで通常の半額の運賃、100円をご利用いただける制度になります。当該制度を導入することで利便性を高めて、利用者の増加を図るものです。

こちらについては、令和3年4月1日からの導入を予定しております。また、参考にあるとおり、ほかの区バス及び住民バスでもすでに導入しているものです。

最後に、意見交換会の結果ということで、1月の北区地域公共交通に関する意見交換会におきましては、委員の皆様から協議事項、報告事項について、意見なしと回答いただいている旨、報告させていただきます。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

(柳田会長)

委員の皆様から、ご意見、ご質問はありませんか。よろしいでしょうか。よろしければ、

3、陽光・松浜・濁川地区住民バス運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

続きまして、4 番になります。横越地区住民バス運行計画（変更）（案）について、説明をお願いいたします。

(江南区地域総務課 石崎課長)

江南区地域総務課長の石崎と申します。

(江南区地域総務課 市村)

江南区の市村と申します。

(江南区地域総務課 石崎課長)

はじめに、協議事項の 4 です。恐れ入りますが、資料 3 をご覧いただきたいと思います。

横越地区住民バス運行計画の概要について、ご説明いたします。

まず、1 番の経緯についてです。

横越地区住民バス、通称横バスと申しておりますが、これにつきましては、横越地区を何本ものルートに分けまして、平成 22 年 11 月から道路運送法第 21 条の許可で運行を開始いたしまして、その翌年から、道路運送法第 4 条の許可により運行している住民バスとなります。平成 26 年には地域住民からの要望もありまして、それまでの平日のみの運行に加えまして、土曜日の試験運行を開始したところです。

しかしながら、3 か年の社会実験で北ルート及び南ルートの内、南ルートにつきましては

目標の収支率に届かなかったため、平成30年度から、加えまして、令和元年度の2か年間、運行事業者であるフィールド観光株式会社様による自主運行を続けたところです。

しかしながら、その間、ダイヤやルートの見直し、さらに利用啓発を行いながら昨年4月からは社会実験を再開したところですが、利用者は伸び悩み、今後の運行継続が困難なことから、横バス南ルートの土曜日運行を廃止するものです。

重複となりますが、2番、変更内容についてです。今ほど説明させていただいたとおり、南ルートの土曜日運行を廃止するものです。北ルートは引き続き平日及び土曜日の運行、南ルートは平日のみの運行となります。

資料には、これまでの南ルートの土曜運行の実績を記載させていただいております。

平成26年11月から平成29年10月末まで、社会実験として運行したところです。

平成30年度、令和元年度は運行事業者による自主運行として運行しました。これは先ほど申し上げたとおりです。

令和2年度に再度社会実験として運行したところでしたが、先ほど申し上げたとおり利用者が伸び悩んで、今後の運行継続は困難なことから、終了とするものです。

3、変更日につきましては、今年の4月1日からです。

利用者へ向けての周知ですが、運転手からの口頭での周知に加えて、バス車内及び各バス停での文書掲示、区役所だより、ホームページなどで周知を行うこととしております。

次に、資料3-1をご説明いたします。ご覧ください。

まず、現在の運行概要です。運行区間は記載のとおりです。

右側2ページにルートが記載されておりますが、北ルートは亀田駅東口を出発いたしまして、横越地区の北側を循環するルート、南ルートは荻川駅前を出発いたしまして、横越地区

の南側を循環するルートとしております。横越出張所におきましては、北ルートと南ルート
の間の乗り換えを追加の運賃なしで行っているところです。

運行距離から運行事業者までは記載のとおりです。ご覧いただきたいと思います。

昨年度の収支率につきましては、北ルートが 19 パーセント、南ルートが 14 パーセントで
す。

続きまして、3 ページ、4 ページには現在の時刻表を掲載させていただいております。

5 ページの新運行計画につきましては、変更箇所のみご説明いたします。先ほどご確認い
ただきましたが、現行の運行計画から南ルートの運行便数、運行日が平日のみとなります。

6 ページの運行ルートを含めまして、そのほかの変更はありません。

実施予定日はこの 4 月 1 日を予定しております。

最後に、7 ページ、8 ページに時刻表を掲載しておりますが、これは参考として後ほどご
覧いただければ幸いです。

以上で、横越地区住民バスの変更内容について説明を終わらせていただきます。協議事項
4 については以上です。よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、4、横越地区住民バス運行計画（変更）

(案) について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

続きまして、5、茅野山・早通地区住民バス運行計画（変更）（案）について、説明をお
願いします。

(江南区地域総務課 石崎課長)

協議事項 5 番に移りたいと思います。江南区茅野山・早通地区住民バス運行計画の概要についてご説明させていただきます。

資料 4 をご覧ください。

1 の経緯につきましては、茅野山・早通地区住民バス、通称カナリア号と申し上げておりますが、利便性、収支率向上のため、これまで適宜ルートの変更またはダイヤを見直し運行しておりましたが、平日朝一番の 7 時台の便と夕方 6 時台の便は利用者が少なく、課題となっていたところです。

また、昨年から続きます新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、全体的に利用者が減少しており、収支率の悪化による地元負担の発生も懸念されることから、より利用の見込める運行内容に、このたび、見直すものです。

変更内容は、課題となっておりました、先ほど申し上げた平日 7 時台の便、夕方 6 時台の便の運行ルートの変更と運行時間帯の変更という内容です。運行ルートをご確認ください。

こちらは変更前、変更後の運行ルートになります。変更前のカナリア号は、亀田駅西口を起点に区役所やアスパーク亀田、茅野山、イオンモール、アピタを経由いたしまして、亀田駅まで戻ってくるアスパーク亀田先回りルートと称しておりますが、それとその逆回りのイオンモール新潟南先回りルートの 2 ルートです。変更後につきましては、亀田駅西口を出発したあと、朝日 3 丁目、五月町、アピア亀田店、イオンモール新潟南のみに停車いたしまして、直行便として運行いたします。

資料の裏面には、変更前の運行ダイヤと変更後の運行ダイヤを記載させていただいております。アスパーク亀田先回りの 7 時 10 分発亀田駅発の 1 便につきましては、イオンモール

新潟南先回りの16時10分の便に時間変更しております。18時亀田駅発の便は、出発時刻はそのまま運行ルートのみの変更とさせていただきたいということです。

今回の変更で、運行距離が1日当たり約8キロ短くなったことによりまして、運行経費の縮減が図られ、収支率の改善が期待されるところです。

加えまして、速報値ですが、1月の収支率は23.98パーセントで、昨年12月の20.65パーセントから3.33ポイント上昇したという結果が出ております。変更日につきましては、運輸支局への届け出のみで変更可能とのことでしたので、昨年12月21日から変更させていただいております。

資料の最後には、参考としまして、直近3年間の便ごとの利用者数をグラフにしたものです。赤枠で囲んである部分が、今回変更した時間帯の便になります。いずれの時間帯も500人前後で推移しておりますが、そのほかの便と比較しても明らかに少ない状況であったところではあります。

続きまして、資料4-1をご覧ください。先ほど同様、こちらには現在の運行概要を示しております。

運行区間は右ページの地図にありますとおり、亀田駅西口を起点に区役所、アスパーク亀田、イオン、アピタなどを経由して運行しております。運行距離から運行事業者までは記載のとおりです。

昨年度の収支率は23.1パーセントとなっております。

続きまして、3ページ、変更後の運行計画につきましては、相違点は今ほど説明した内容と重複いたしますので、省略させていただきます。今回の変更によりまして、最短運行距離が10キロメートルだったものが8.8キロメートルに変更となっております。

4 ページの運行ルート、5 ページ、6 ページの運行ダイヤについては、先ほど説明させていただきます。

7 ページには運行車両の詳細を載せておりますので、ご確認いただきますようお願いいたします。

以上で、茅野山・早通地区住民バス運行計画の変更内容について、説明を終わります。協議事項5については以上です。よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、5、茅野山・早通地区住民バス運行計画(変更) (案) について、本会議の同意が得られたものといたします。

続きまして、6、南区バス運行計画(変更) (案) について、説明をお願いします。

(南区地域総務課 水野課長)

南区地域総務課長をしております、水野と申します。隣は担当主幹の岡村です。

それでは、協議事項6の南区バス運行計画変更案についてご説明いたします。資料5をご覧ください。南区では、現在、1日7ルート、24便の区バスを運行しております。この内、東部ルートの運行計画変更につきまして、今回、皆様にお諮りするものです。

経緯と具体的な内容ですが、本ルートは学生が主な利用者であり、近年、学生数が減少傾向にあることから、利用者の減少により収支率が低下し、路線の維持が難しい状況にあるため、現在の1日3便から2便へ減便を行い、収支率の改善を図るものです。

資料5-1の1ページ下段の表、運行実績をご覧ください。

この路線の収支率は8.6パーセント。また、第3便1日当たりの利用者数は12月時点で1.2人となっております。

このたびの変更にあたり、利用者の聞き取り調査を行いました。通学通勤で朝の第1便のみ区バスを利用し、帰りは利用しない方が大半でした。

また、これまでの利用実績、利用者調査などにより、このたびの運行計画の変更を行いたいと考えております。

なお、先般、1月29日に開催されました南区地域公共交通に関する意見交換会において、このたびの変更案件について、意見といたしましては、子どもの減少を考えると、収支率の改善のためには減便もやむをえないという意見をいただいているところですが、利用する高校生に向けて、南区の白南中学校の卒業生が主に利用しておりますので、白南中学校を卒業する生徒向けに減便の周知をしてほしいという意見があったところです。

以上で、南区バス運行計画変更案の説明を終わります。よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、6、南区区バス運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

続きまして、7になります。路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について、ご説明をお願いいたします。

(西蒲区地域総務課 小野課長補佐)

西蒲区地域総務課課長補佐の小野です。隣はバス担当の齋藤です。よろしくお願いいたします
ます。

説明させていただきます。資料6をご覧ください。

最初に、1、経緯についてご説明いたします。路線バス、巻・栄町線は、平成31年4月1
日に運行会社をウエスト観光バス株式会社に移行し、当初は道路運送法第21条で運行を継
続した後に、令和2年4月1日から道路運送法第4条の許可を得て運行しております。今
回、巻駅前の便を1便増便し、既存の栄町行きの1便と合わせて1日1往復、原信巻店に延
伸することで利用者の増加を図ります。

次に、資料6-1の7ページをご覧ください。こちらが変更後の時刻表となります。赤字
が変更点です。

行きが栄町発巻駅前行きの増便箇所、原信巻店前着が13時58分です。帰りが巻駅前発
栄町行きで原信巻店前発が14時56分となっており、利用者は約1時間、原信巻店とその周
辺の店舗で買い物ができることになっております。原信巻店につきましては、同じくウエス
ト観光バス株式会社が運行する路線バスの巻・和納・間瀬線を令和2年4月1日から延伸し
ており、今回の巻・栄町線の延伸はそれと同じ経路と同じバス停を使用いたします。

変更予定日は令和3年4月1日です。

路線バス（巻～栄町線）の運行計画についての説明は以上となります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、7、路線バス（巻～栄町線）運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたものといたします。

続きまして、8、路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）運行計画（変更）（案）について、ご説明をお願いいたします。

(西蒲区地域総務課 小野課長補佐)

資料7をご覧ください。

最初に、1、経緯についてご説明いたします。

路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）は、令和2年4月1日に運行会社を新潟交通観光バス株式会社からウエスト観光バス株式会社に変更し、巻駅前から巻東中学校までの延伸や、利用が少ない便を廃止するなど、運行内容の見直しを行いました。

今回、昨年度から引き続き利用状況を調査した中で、利用が少ない土休日の便、1日5便について、令和2年10月1日付で廃止したものです。

また、これと同時に、利便性を向上させるため、利用ニーズが見込める峰岡公民館前に停留所を新設いたしました。

次に、2、運行概要です。(2) 運行日について、土休日便の廃止により、変更後欄のとおりとなります。

なお、峰岡公民館前のバス停につきましては、運行経路上に存在する峰岡公民館が従来のバス停から距離があったことにより、利用を見込んで設置したものです。このバス停の利用

状況ですが、昨年 10 月 1 日からの設置より 1 月末までの利用者が延べ 159 人、1 日当たり 2.0 人となっております。直近の今年 1 月のみの実績では、1 日当たり 3.1 人に増加しており、利用が定着しつつあることから、利便性の向上に寄与できたものと考えております。

路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）運行計画についての説明は以上となります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

（柳田会長）

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、8、路線バス（巻～じょんのび館～浦浜線）運行計画（変更）（案）について、本会議の同意が得られたものとさせていただきます。

以上で、協議事項の説明は終了となります。

続きまして、報告事項に移りたいと思います。はじめに、報告事項 1、田上町の新たな公共交通導入について、説明をお願いいたします。

（田上町 近藤補佐）

こんにちは。私は田上町役場産業振興課課長補佐の近藤と申します。隣におりますのはバス担当の、同じ名字になりますけれども、近藤です。よろしく願いいたします。

田上町として、今回、初めての新しい公共交通の導入をこの 4 月から予定しております。本日、ご説明の機会をいただくことができまして、大変ありがとうございます。

説明させていただきます。

田上町の新たな公共交通導入について、資料 8 の 1 ページをご覧ください。

田上町では、田上町総合計画の中で、依然として町民の公共交通に対する評価が低いことから、田上町地域公共交通会議を平成 31 年度から開催してきました。住民のアンケート調査を踏まえて、高齢者の通院や買い物の移動手段の確保を目的として、新たな公共交通の仕組みを検討しています。

田上町地域公共交通会議や町議会での協議も踏まえて、町内全域、新潟市秋葉区や加茂市の一部を運行範囲とするデマンド型乗合タクシーの導入を目指しています。

現状では、支局へ道路運送法第 21 条の実証運行の許可申請も済んでおりまして、実際の運行に向けて準備を進めているところです。

2 番の田上町版「デマンド型乗合タクシー」をご覧ください。運行事業者が町内及び近隣タクシー事業者 3 社で、運行日は平日、運行時間は 8 時から 5 時、1 時間に 1 便運行です。

利用方法は、利用したい便の 1 時間前までに電話予約します。運賃は一人 600 円、複数乗車は 400 円、小学生以下は 300 円、未就学児は無料となっています。

運行方法は、ご自宅から町が指定した乗降場所で、こちらは後ほど説明させていただきます。

そして、運行開始の時期ですが、令和 3 年 4 月から運転が開始するということです。

愛称も決まりまして、ゴマンド号ということで、右側にキャラクターと絵がありますけれども、こちらを使って宣伝していく予定です。

2 ページ目をご覧ください。これまでの検討経過です。

平成 31 年 4 月 15 日に第 1 回地域公共交通会議を開催いたしまして、その後、当初は巡回バスでの導入を目指していたのですが、住民のアンケート、そして町議会との協議、いろいろと踏まえた結果、デマンド型乗合タクシーを導入することになっております。先進地の視

察も行いまして、その中でよい形ということで、今回、ご説明させていただく形態で導入を目指しているところです。

資料 8-1 をご覧ください。先ほどご説明した部分と若干かぶりますが、ご容赦ください。

名称を田上町デマンド型乗合タクシー、愛称はゴマンド号です。

運行開始日は令和 3 年 4 月 1 日です。

運行範囲は田上町全域と新潟市秋葉区の矢代田駅、そして加茂市の加茂病院と加茂駅になります。

運行方法は自宅から町が指定した乗降場所もしくは乗降場所から乗降場所の発着ということです。

運行手段は 5 人乗りのセダン型乗用車を 3 社 1 台ずつ使います。

運行日と運行時間は平日、1 日 10 便の運行です。8 時から 5 時まで、1 時間ごとの運行です。

運行事業者はご覧のとおりで、運行形態は道路運送法第 21 条、利用者は事前登録不要でだれでも利用可能となっています。

予約申込受付時間が平日午前 7 時から午後 5 時まで。利用の開始日は予約したい日の 1 週間前から、締め切りは予約したい便の 1 時間前までにお電話いただきます。キャンセル料は、予約した便が発車する 30 分前まで無料としております。

利用料金は、一人片道 1 回 600 円、小学生以下は 300 円、二人以上の乗車は 400 円、未就学児は無料になります。

その他はご覧のとおりです。

一番下になりますが、新潟市秋葉区、加茂市、公安委員会との意見照会はずでに行ってお

りまして、承諾する旨を内々で確認させていただいております。

2 ページ目と 3 ページ目は町内及び町外で設定した乗降場所になります。全部で 53 か所ありまして、乗降場所の考え方としては、ご高齢の方の通院や買い物の移動手段の確保を目的としておりますので、病院、医院、そして買い物の機関、そして金融機関ですとか公的な機関といったものを設定させていただいております。

スケジュールについては、裏面になりますが、2 月以降のスケジュールということで、このあと乗降場所の表示ですとか周知を進めていくことになっていきます。4 月 1 日には運行開始に併せまして運行式を計画、予定しております。4 月以降の予定については、半年、1 年 2 回程度の見直しを行って、よりよい形で公共交通の形を定めていきたいと考えています。

説明は以上です。よろしく申し上げます。

(柳田会長)

委員の皆様からご質問、ご意見等はありませんか。

よろしいでしょうか。

貴重なお話を聞かせていただきまして、誠にありがとうございました。

それでは、本事項の二つ目になります。南区区バス（北部ルート）運行計画（変更）（報告）について、説明をお願いいたします。

(南区地域総務課 水野課長)

南区です。南区区バス運行計画の概要について、ご報告いたします。

資料 10 をご覧ください。

北部ルートは令和2年11月2日から、中塩俵公民館バス停から大通南間の運行ルート上の道路工事に伴い、図で示しております迂回ルートで運行しております。なお、道路工事につきましては、今月の26日に終了予定になりまして、3月1日をもって通常の運行ルートに戻す予定となっております。

以上で、資料10の報告説明を終わります。よろしくお願いいたします。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

続きまして、3、区バス等キャッシュレス決済導入実証実験について、説明をお願いします。

(都市交通政策課)

都市交通政策課から、区バス等キャッシュレス決済導入実証実験について、ご説明いたします。

資料11をご覧ください。

まず、1の目的です。

本事業は、新型コロナウイルス感染拡大の要因の一つとなる運賃精算時の接触機会を減らすことで感染抑制に向けた衛生環境を構築するとともに、利用者の利便性向上を図るため、ICカード「りゅーと」などの交通系ICカードが利用できない区バスにおきまして、キャッシュレス決済システムの導入社会実験を行うものです。一部路線では、バスを利用した方

にクーポンを発行することも予定しておりまして、商店や観光施設などと連携することで、区バスの利用促進を図るとともに、地域経済の活性化に寄与することも期待しております。

2の概要です。

実施内容といたしましては、秋葉区バス、南区バス、新潟市観光循環バスでは、I Cチップを埋め込んだシール、いわゆるN F Cタグというものですが、こちらを活用いたしまして、スマートフォンで区バスの運賃を支払える新たなキャッシュレス決済システムの導入及びN F Cタグを活用した商店や観光施設などとの連携を行う予定です。

また、西蒲区バスにおきましては、PayPay 株式会社の PayPay アプリによる決済を活用しまして、二次元コードをスマートフォンで読み込んで支払うユーザーズキャンの導入を行います。

3のスケジュールです。

現在、キャッシュレス決済の導入に向け、関係者との調整を進めており、実証実験の開始時期は令和3年3月ごろを予定しております。3年間の社会実験での実績を検証いたしまして、令和6年度以降の本格導入を目指しております。

次に、資料11の裏面をご覧ください。

今回、秋葉区バス、南区バス、観光循環バスで新たに導入するキャッシュレス決済システムにつきまして、現時点でのイメージをご説明申し上げます。決済方法はI Cチップが埋め込まれたプレート、先ほど申し上げたとおり、N F Cタグといたします。こちらに利用者の皆様がお持ちのスマートフォンをかざすことで、決済情報を選択する画面に移ります。路線名や乗車人数など、運賃に必要な捜査を行いまして、スマートフォン上で運賃を決済することで、スマートフォンの画面に購入したチケットが表示されます。真ん中の段の一番右の図に

なります。こちらを降車時に画面を運転しに提示しまして、降車していただくということになります。

利用できる決済につきましては、各種クレジットカードのほか、スマートフォンを契約されているドコモやau、ソフトバンクといった通信事業者のキャリア決済、PayPayが利用できます。

引き続き、関係者との調整を進めまして、キャッシュレス決済導入に向け、取り組んでまいります。

以上で、区バス等キャッシュレス決済導入実証実験についてのご説明を終わります。

(柳田会長)

委員の皆様からご意見、ご質問等はありませんか。

よろしいでしょうか。

3月になると始まるのですか。

(都市交通政策課)

そのとおりです。今のところはそういう予定にしております。

(柳田会長)

ほかに何かありませんか。

よろしいでしょうか。よろしいようであれば、以上をもちまして、報告事項についても終了とさせていただきます。

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いたします。

(司 会)

円滑な議事の進行にご協力いただきまして、大変ありがとうございました。

本日の会議議事録につきましては、後日、委員の皆様あてに送付させていただきますので、発言内容の確認をさせていただいて、その後、ホームページに公表させていただきたいと思っております。

なお、次回の地域公共交通会議は、令和3年6月ごろを予定しておりますが、新型コロナウイルス感染症の状況によりましてはまた書面開催となる場合もありますので、ご了承いただきたいと思っております。

以上をもちまして、令和2年度第4回新潟市地域公共交通会議を終了させていただきます。

本日お配りしたペットボトルとプラスチックのコップにつきましては、ペットボトルは持ち帰っていただいて、コップにつきましては事務局で処分いたしますので、新型コロナウイルス感染症対策ということで、基本的には持ち帰っていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

長時間にわたりまして、皆さん、大変ありがとうございました。以上で終了させていただきます。

以上