

## 第12回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成26年2月21日（金）午後3時00分から午後4時40分まで

会 場 青梅市福祉センター

出席委員 18名

井上会長、轟座長、岩波委員、松岡委員、眞子委員（代理）、黒田委員、田中正委員、秋山委員、永山委員、古屋委員、泉委員、中村委員、尾澤委員、加藤委員、田中堅委員、佐野委員、渡辺委員、佐々木委員

欠席委員 1名

傍聴者数 2名

配付資料 資料1 基本計画推進状況について

資料2 新たな交通に対する支援活用マニュアル

資料3 地域住民による地域公共交通改善制度の概要

資料4 平成26年度業務計画（案）

### 議 事

#### 1 開会

（会長によるあいさつ）

#### 2 協議事項

##### （1）基本計画推進状況について

###### ○ 事務局

（資料1にて、基本計画推進状況－1・2について説明）

###### ○ 座長

まだ3. がありますが長くなりますので、ここで今までご説明頂きました1. 広報紙への掲載、2. 転入者モビリティマネジメントとアンケートについて、ご質問ご意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

###### ○ 委員

アンケート結果の確認ですが、転入者に500件配布して回収が10件ということで、配布方法は返信用切手を入れてお願いした形ではないのですか。

###### ○ 事務局

返信用封筒を入れて、料金受取人払いで、そのままポストに入れて返していただく様な形でしてありました。

###### ○ 委員

500件出して回収が10件では回収率が低いですが、転入者は単身が多いのかどうかはわからないのですか。

###### ○ 事務局

転入者の世帯の情報については把握しておりません。

###### ○ 委員

これを見ると、どちらかというと高齢者よりも50歳未満の方が回答されている割合が高

いようですが、高齢者というのはバス需要が多いと思うので、若手の人が多いのと回答率が低いのと、関係があるかなと思いました。

○ 事務局

今回のモビリティマネジメントでパンフレットを出すねらいは利用促進ということで、公共交通を利用されていない方に、いろいろな公共交通の効用とか多面的な機能をお伝えをして、より公共交通を利用して行く方向に導いていこうとする意図でございまして、今回初めての試みで行ったところですが、ただ、転入されるときに配布する色々なご案内資料のボリュームが非常に多く、その中に紛れてしまってアンケートに回答してもらえなかったと考えられます。アンケートの回収率は低いです、啓発資料や公共交通情報は、着実に転入者に配布しており、他の資料と共に目に触れて周知啓発は図られていると考えております。アンケートの回収という部分につきましては、もう少しPRする余地があったかと考えております。また利用者の年代層について、逆に50代未満の利用割合が低い方からのご意向をいただいているというのは、一つの効果とか分析に資する内容であると考えております。より広くアンケートを返していただく手法については、ご意見もうかがいながら改善していきたいと考えています。

○ 座長

はい、よろしいでしょうか。

○ 委員

これはこれでいいのですけれど、バス利用か、車利用か把握するアンケートであれば、転入者以外の例えば高齢者クラブとか特定の団体をお願いして、転入者にこだわらずアンケートを取った方が確実かなと思っております。

○ 座長

以前計画づくりの時に市民アンケートをやっておりますので、さらにこのモビリティマネジメントは今おっしゃるようにターゲットを決めてするということもありますので、それは今後検討していくということよろしいですか。

○ 事務局

委員からのご意見を承りまして、そのターゲットをどう絞るかというのは、今後モビリティマネジメント全体を進めて行く中で参考にさせて頂きたいと思っております。今回この結果を踏まえまして、青梅市に初めてお住まいになられる方に、転入のタイミングを一つのきっかけにしたいというところがあるのと、もう一つは地域を特定してその住民の方にこのアンケートをすとか、あるいは今委員がおっしゃったような特定の年齢層に限るとか、そういったところについては今後検討を踏まえて実施して参りたいと思っております。

○ 座長

ご意見いただいた点を踏まえて、今後もモビリティマネジメントを続けて頂ければと思います。その他いかがでしょうか。今回サンプルが少なくご指摘の通りだと思うのですが、確かに転入時はバタバタします、なかなかじっくりとこういう事はできないかもしれません。ただ先ほどの年齢層のところは、我々が交通のアンケートをやると若い人から取れなくて高齢者の比率が高いのですが、今回は逆だということで、ちょっと違うなと思って見ていたものですから、意外と回答を貰っているのかなと思っております。引き続き、もしでき

ば続けてこういった調査をしていただければと思います。では続いて3. 河辺下地区における公共交通空白地域解消の取組についての説明をお願いします。

○ 事務局

(資料1にて、基本計画推進状況-3について説明)

○ 座長

この件でなにかご質問ご意見ございますでしょうか。

○ 委員

この前も黒沢地区の事についてお話しさせてもらいましたが、河辺下の事ですけれど、利用はどのくらいあるのですか。

○ 事務局

以前に交通調査を実施した経緯がございまして、その時に出した数値では200人程度の需要があると推計しております。

○ 委員

一日延べですか。

○事務局

はいそうです。

○ 委員

バスは何回くらい回っているのですか。そうすると1回の乗車人数がわかると思いますが。

○ 事務局

1日15～16本程度を今想定しています。

○ 委員

そうすると10人強ぐらいですか。それで事業採算はどうなのですか。私がこの前お話しさせてもらった部分がありましたよね。市長は市議会の中で、マルフジさんのバスを利用したらよいと話したみたいですが、その辺の所とすごく矛盾しているのです。皆さんご存じないかもしれないけれど、私は黒沢の方にバスを走らせてほしいと話したことがありました。その時に、マルフジさんが自分のスーパーに呼ぶためにバスを走らせているのですが、1回に9人とか10人とか乗っていて、それは非常にいいことだと言われたわけで、あきれている部分があるわけです。なぜ一企業のバスを推奨しているか、河辺下があれだけの人口を抱えていて、これしか頻度がないとすればそれがベターなのかどうか、その評価を教えてくださいませんか。

○ 座長

これは、私の理解ですと西東京バスさんの運行になるということで、民間の事業者さんのご努力もあってということかと理解しております。採算の問題は、西東京バスさんの方で判断を頂くことかと思っております。ただ我々としては、この空白地域をどうにかしなければいけないということで、事業者さんのご協力を得ながら進めておりますので、人口があるということがありましたので、ぜひここは皆さんで乗っていただいて、たくさん乗っていただければさらに頻度を上げることもご検討いただけるのかなと思っておりますが、なにか西東京バスさんからありますでしょうか。

○ 委員

こちらの河辺下通りの路線につきましては、以前交通調査の中で検討され、小型バスを導入する機会もございました、青梅市さんと協議をしながら進めさせていただいているところです。今ご説明がありましたように、青梅市さんの方で道路の整備に力を入れていただいているところで、その前段から地域の方にも住民の説明会など青梅市さんと共同で開催する中で、地域の方にも非常に関心が高く、望まれているバス路線かと考えています。つきましては、道路整備がこのルートでできればいいのですけれど、順次環境整備が整ったところから、早期に開始していきたいと考えております。

○ 座長

ありがとうございます。事務局から何かありますでしょうか。

○ 事務局

交通空白地域につきましては、この基本計画を作る際にも、それより10年ほど前に調査をした結果を踏まえて11か所程度の交通空白地域があり、点在をしております。それぞれの空白地域の対応のあり方は、この協議会の中でも協議をして、一つ一つ対応していく必要があると考えております。今回そういった調査結果も踏まえて、一番需要が高い部分で千ヶ瀬・河辺下通りの所をピックアップし、市としても事業者さんへの要望を重ねてきた結果、今回西東京バスさんの方で運行についてお話があった、そういった経緯がある中で進めてまいりました。ただ交通空白地域はそれ以外にもございますので、今回やろうとしている取り組みも基本計画の中にあるように、何年かいわゆる実証運行として回を重ねながら検証して、補正すべきものは補正していくというようなことで、この協議会の中でもご報告をして、最適化に向けていくという様な取り組みをしていきたいと思っております。また、その他の地域についてもありますので、このあと出てくる地域の実情に合った空白地域の対応のあり方については、順次ご意見等を踏まえて協議をしていくと、そのような位置づけで考えてございます。

○ 座長

この地区に関しては協議を進めておりますので、これはぜひここで検討して、事務局と事業者さんの間で進めて行きますので、皆さんも関心を持って利用して頂ければと思っております。その他の地区に関しては、今事務局からも説明がありましたけれど、積極的にどうやって解消していったらいいか、検討を進めていきたいと思っております。そのほかいかがでしょうか。

○ 委員

今年の1月14日の新聞に、政府がインフラの総点検やるという、道路の総点検をやる内容だと思うのですが、その関係で黒沢地区でもバスを走らせてほしいと言ってはみたものの、道路事情が確かに大きなバスを走らせてもらうほど道路環境が良くないのです。私もここをずっと道路を歩いてみたのですが、道路のふたになっている部分、例えば車が乗りますとガタガタしますし、ひどい所は側溝のふたが10cmぐらい空いています。合わせて、よくタバコを捨ててはいけないと言いますが、その間によく捨てられている例もあり、それだけ危険でもあるし、女性方がヒールで歩くような事が出来ないような道路状況で、私もバスを走らせるようにいったことが無理だとわかりました。今、河辺下にカラー舗装の話がでましたが、バスを走らせるところだけでなく、市街化区域の中でも道路状況の良くない所を総点検するとか、これは考えられないものか、その辺の所を教えてください。

○ 座長

今の件は、道路の維持管理の話なので、ちょっと違う議論になるのですが、もし簡単にお答えいただけるようでしたらお願いします。

○ 委員

まず1点、河辺下地区でカラー舗装している件は、通学路で小学生等の交通事故があった関係で、全国的に交通安全対策ということで、路側帯の方の白線の外にグリーンの色を塗って、通学路の安全対策という事業で、それはそちらでやっております。もう一つは、黒沢地区のどの場所か分らないのですが、側溝のふたがバタバタするというのは市内を見ても少し残っている所があるのですけれど、車が直接通る所でなくて歩行者が通る所ではあるかもしれませんが、基本的に都道は大型車が通りますので、大きい所は補修をすとか改良が進んでおりますし、もしそういうところが残っていれば建設部の計画調整担当という所がありますので、言って頂ければ補修等の相談は東京都の方に要望して参ります。バスの運行ということになりますと、道路の幅員等の根本的な話になります。バスを通すとなると道路の幅員等の問題もありまして、河辺下では狭隘部分の拡幅整備が終わったところがあります。

○ 座長

具体的な話は個別にお願いできればと思います。ただ、ご指摘の通り公共交通にとって道路は非常に重要なインフラですので、インフラの整備状況というか維持管理も含めて合わせて見ていかないとイケませんので、さらに道路は公共交通に乗るまでには当然使いますので、合わせて整備がきちっとされるように、また関連のご意見等も頂ければと思います。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ではこの3. は終わりました、あと参考がついておりますが、これについてご説明をお願いします。

○ 事務局

(資料1にて、基本計画推進状況－参考について説明)

○ 座長

減便の少し厳しいお話もありましたが、皆さんからご意見を頂く前に事業者さんから補足説明があればお願いします。よろしいですか。では皆さんからご意見ご質問を頂きたいと思っております。

○ 委員

西東京バスの明星線の減便についてですが、現在1日何便走っているのか、それと減便10%ということですけど、時間帯は早朝とか昼間とか午後とか具体的にわかるものでしょうか。

○ 委員

回数については今資料を持ち合わせていないのですが、明星大学線につきましては現在早朝から21時台まで1時間に2本から3本出ているのですが、こちらにつきましては減回させて頂くということで、主に日中から夕方時間帯で、減便になりました後は1時間に1本から2本という形での運行となります。

○ 座長

よろしいですか。その他何かございますか。

○ 委員

成木の方に行くバスについて、うかがいたいのとお願いがあります。これはこれでやむを得ないのかもしれませんが、学童がバス通学しています。以前から指摘されたりお話が現実にはまだあるのですけれども、今でも子供さんが通学する時に、例えば七小から黒沢二丁目の方に行くバスが通るときに、すぐ目の前にいるバスを追い越して、その先でまた追い越したりする感じで、競合しているのが今でもまだあるのです。減便はやむを得ないのですけれども、その辺のところを考慮していただくことは難しいのでしょうか。都バスさんと西武さんで調整はあるのでしょうか。

○ 座長

今検討されているところだと思いますが、もしお答えできる部分があれば。ぜひ今のようなご意見を参考に、減便やむなしの中でも影響のないような事をぜひ考えていただきたいと、われわれからも要望させて頂きたいと思いますが。

○ 委員

本数が少ない中で、都営バスさんと協力しながら間隔を調整するという事かと思いますが、そちらの部分につきましては、都営バスさんとも相談しながら今後進めていきたいと思っております。

○ 座長

是非よろしくお願い致します。私の方から事務局へ確認ですが、この公共交通ガイドは今後改訂をしていくということによろしいでしょうか。では改訂をしていただいて、その時先ほどアンケートにあったような意見も踏まえて、是非より良いものにして頂ければと思います。減便は、利用者が少ないとどうしても減便へと、そして減便するとまたサービスレベルが下がりますので利用者が減る、という悪循環になってしまいますので、ぜひこれはどうにか断ち切りたいというのがここでの思いでもあります。皆さんには是非普段から使って頂くことと、それと地域の中での活動でもいろいろな働きかけを、皆さんが中心になってやっていただければなと思っております。そういうことで、是非この負のループに陥らないように、むしろプラスになっていくような、そういった方へもっていければと願っております。ご協力をお願いしたいと思います。

(2) 新たな交通に対する支援活用マニュアルについて

○ 座長

ではこの協議を終了させて頂いて、次の(2)新たな交通に対する支援活用マニュアルについて、説明をお願いします。

○ 事務局

(資料2・3にて、新たな交通に対する支援活用マニュアルについて説明)

○ 座長

ただいま説明頂きました、資料2については前回見ていただいて議論を頂いており、これについてももし意見があれば構いませんが、特に資料3についてこれは概要版ということで内容は同じなわけですが、簡潔にまとめていただいたので全体像がむしろわかりやすくなったのかもしれない。皆さんからご意見ご質問頂ければと思います。

○ 委員

乗合タクシーということで具体的な提案をしていただいていますけれども、資料2の方の3

ページを見ると、乗合タクシーですとワンボックスであれば10人以下、セダンであれば5人以下という記載がありますが、例えば朝晩は10人位利用者があるけれど日中はなかなか、というところがアンケートの中で出ていたかと思うのですが、そうすると朝晩の通勤・通学時間帯に、10人を超える利用者がある時には、これはどうなるのか、例えば一方では競合の回避ということもうたってございますから、朝晩の利用者の多い時間帯はそういう公共交通を利用することができて、日中の比較的用户者が少ない時間帯だけそういうものを利用すると、採算ベースが合うのではということが少し気になりました。

○ 座長

大変重要というか、細かい先の話に入ってきてはいるのですが、そういうこともこの中で協議をして実際に可能性のあるものを排除せずに、交通事業者さんとも協議をしながらやっていくのかなと思っておりますが、何かありますか。

○ 事務局

時間帯によってどういう交通を使うかというのは地域の中で協議していただいて、地域の中で最適化するといえますか、例えば昼間の時間帯だけ高齢者の交通が確保できれば良いということであれば、それなりにまた経費も小さくなってできるということもございますので、それは地域の中で協議していただければと思います。

○ 座長

非常に難しい点ではありますので、本当にこのところはしっかりと議論をして調査をし、今の高齢者の話もあれば、先ほどご指摘のあった通学の話であればこれはスクールバスという形態もありえますし、いろんな形態がありますので、そこは地域の実情にあった交通手段を選択していくということで、地域の中で議論していけばいい事かなと思っております。

○ 委員

子供のバス通学の実状なのですが、私が住んでいる小曾木街道沿いの所は、一番埼玉寄りには子供さんたちがバスが回転できるところから、ずっと七小のあたりまで行けるのです。ところがこの前もお話しさせてもらいましたが、子供さんの事故が非常に多いです。通称柳川と言っているところに黒沢2丁目の信号があって、そこで多くの子供がバスを降りて通学しているのですが、一番奥の方まで行くと黒沢2丁目の信号から1km位子供さんたちが歩いているのです。当然ながら子供さんは一番最後までいくとどんどん少なくなってきて、大人はあまり歩いていないので、監視カメラがあるわけでもありませんし、どこでどう不幸なことがあってもまったくわからないような状況で通学している、例えば冬の時間などそうなのです。中学生も含めてクラブ活動などやっていると、真っ暗になってから帰っていくのです。誰が歩いてくるのかなと思うと小さい子供さんで、夜道をトコトコ歩いている。それがなにかかわいそうというか危険がいっぱい過ぎて、その辺の車をどう手配したらいいか。学校でもそうですが、危険度が高いから迎えに来た人の車に乗ってはいけないとかそんないい方していますので、その辺が一番危険度が高いのです。とにかく子供さんをどうやって安全に送り届けてやるのかというようなことも、交通事故とかではなくて、そういう悪い方の部分が、市街地に近い部分ですから、青梅坂トンネルを越えるとすぐ街中ですから、その辺で何かあってもまったくわからないのです。黒沢の一番奥の方では、事件が起きたりもしています。そのような所もあるのです。その時にどうやって子供さんを安全に輸送してあげるかという

のは、私は年寄り以上に心配なのです。その辺のことはどのように考えてもらったらいいかと思うのですが。

○ 座長

今の件は、少し協議の内容から、この資料3からはずれてしまうので、これはバス停の新設の話なのかどうか。

○ 委員

2番の事に含まれるのではないのでしょうか。

○ 座長

地域の中でそういうことを議論していく、というご提案であれば当然それは含まれますので、そういうことも議論していただいて、地域の中で子供の安全も含めた交通とはどんなものかと、こういうことを議論していただく分には、この枠組みの中でいけるのかなと思っております。そういうことでよろしいですか。それともバスから降りてという話になると、それも当然議論を地域の中でしていただければいいかと思っておりますが、あくまで地域の中で議論をしながら、行政と交通事業者さんと今のような事を議論をしていただいて、より良い改善をしていければという、ここではまず仕組みの話について議論したいのですが。

○ 委員

その仕組みはわかるのですが、例えば成木の方はスクールバスが走っている一番奥まで、小曾木以上に距離があるには違いないのですが、上成木とか北小曾木とか、そのへんの所と似たような問題があるのではないかと感じるのですが。

○ 座長

先ほども申し上げましたけれど、スクールバスも含めていろいろな交通手段が地域の中で考えられますので、それも含めて地域でどういう交通の体系を選んでいくか、交通手段を選択していくか、そしてご指摘いただいたような課題があればそれをどう解決していくかと、こういったことは非常に重要なここでのテーマだと思っております。個別のテーマについて、ここではなかなか議論ができないものですから、この仕組みについて、こういう仕組みを作っていくということに関して、ここでは議論を限らせていただきたいと思います。何がございませうでしょうか。

○ 委員

ステップ4で実証運行とありますが、これがどういう意味なのか教えていただきたい。

○ 事務局

本格的に走らせる前に、実験的にそれを走らせてみて、お客さんが乗るかどうか試してみようという意味合いです。

○ 委員

そうしますと、3か月間実際にやったということですか。それを年間に伸ばしてこのデータ出したということですか。

○ 事務局

そうです。

○ 委員

そうしますと、次の段階で収支率が40%とありますが、その意味がよく分らないのと、

30%が赤字ということで、それは協賛金と市の補助金でまかなっているとなつていますが、市の補助金がどの位この中に入っているものなのか、協賛金でもいいですけど、そこが分りましたら教えてください。

○ 事務局

まず1点目の収支率につきましては、この表の中に書いてあります式で計算したもので、それが40%以上というのは、上のステップ3のところの収支率が80%になっていますが、40%以上だと実証運行を行うという目安を昨年決めましたので、それ以上だったということでございます。あと協賛金と市の補助金の内容につきましては、現段階でまだ制度がはっきり決まっているものではありませんので、この中の内訳についてはまだ詳しく記述ができないということです。

○ 座長

あくまでもここに書いているのはイメージですので、これで議論をどうこうということではありません。この数字自体にそんなに大きな意味がある訳ではなく、イメージを持ってもらうための数字ということです。

○ 委員

わかりました。

○ 委員

この示されているものは、あくまでも交通空白地域等において、地域の住民たちがどういう交通手段を作っていこうか、というふうなものを、こういう形で進めて検討していきましようといったものを、今回概要として大まかにまとめていただいたということでございます。私としては非常によく分るなと思ひまして、この事務局案の形で私としては賛成でございます。

○ 座長

はい、ありがとうございます。確かに、おっしゃる通り分りやすくなったなという感じはしておりますが、もっと分りやすくなるかなという感じもします。あと魅力的にならないかなと。特に表紙は文字ばかり並んでおりまして、もう少し魅力的にならないかなという感じもします。なにか標語みたいなものがあってもいいかなという気もしますし、地域の方に訴えかけるものがあつた方がいいと思ひますし。それから最後の5の内容は、3の流れの部分と並べるとわかりやすい気もしております。これは私のひとつの意見ですけど、ぜひ魅力的に分りやすくなるような工夫は続けていただければと思ひます。よろしくお願ひします。その他何かありますか、もちろん中身についても。

○ 委員

2点ほどございます。まず1点は先ほど指摘いただいた件と全く同じなのですが、最後のページでご質問があつた「収支率が40%以上であることから」というのは、知っていないと意味が分からないので、「規定の」とか何か文言を加えていただいた方が分りやすいかなと。これは基準ですね、これより上だったら実証運行しますという基準になりますので。あともう1点でございますが、似たような事例で以前やったことがあるのですが、その時に一番問題になるのが、既存の公共交通の見直しになかなか行けないことです。先に何か新しい事をやろうとすごく考えてしまうので、このパンフレットをどうするかという話ではないの

ですけれど。検討を行って可能ならばそちらで行くというのはひとつの前提なのかなと。それは既存の公共交通と競合しないということも含めて、このふたつがものすごく難しいこともありまして、そのへんをもう少し分りやすくということです。その意味でステップ2のところをどうするかというのは、役割分担のところでも少し分りにくいので。既存の公共交通の見直しによる可能性を地域で検討してできるのだったらというのは、冊子の方を見ていただくということですか。そのへんちょっとわかりやすくして頂けるとありがたいかなということでございます。新しい地域の公共交通改善のための動きをする場合には、多分これで充分かなと思うのですが、その地域の既存の公共交通を改善する場合にはどうしたらよいかというのが、なにかご示唆があるとありがたいなと思います。

○ 事務局

いただいたご意見を踏まえて、更に見直していきたいと思います。

○ 座長

先ほどもたくさんご意見いただいておりますが、既存の交通との関連だったり、既存の交通をどう見直すかということは、事業者さんとの調整の話もありますし、先ほども参考のところでも減便とかいろいろな調整の話がありましたけれど、これは事業採算性の話もあれば、目に見えないいろいろな制約が、先ほどの道路の事情だったり、いろいろありますのでなかなか難しいですが、ただそこらへんを皆さんで理解をしながら協議をしていこうと、いうことかなと思っておりますので、ご指摘の通りここは他の地域でも苦勞しておりますので、この仕組みが機能してくるとお互いに良くなるのかなと思っておりますので、検討いただければと思います。

○ 委員

最終的にはこのままでもいいのかなと思いますけれど。

○ 座長

ご経験からアイデアがあればぜひ頂ければと思います。その他いかがでしょうか。よろしいですか。では今ご意見いただいた内容等を踏まえて、もう少しこれを見直して頂いて、最終的に配布できるような形に修正していただき、さらにこれを作っただけでは意味がありませんので、実施に向けてどうするかというのも、ぜひモデルケースのようなものが一つできてくるといいのかなと思っておりますので、そこもご検討いただければと思います。よろしくをお願いします。

(3) 平成26年度業務計画について

○ 座長

では(2)を終わりました、(3)平成26年度業務計画についてに移ります。事務局より説明をお願いします。

○ 事務局

(資料4にて、平成26年度業務計画(案)について説明)

○ 座長

今年度に引き続き、来年度も事業を進めていきたいというご説明がありましたが、なにかご意見ご質問ございますでしょうか。来年度に向けて、今回も沢山のご意見いただいておりますので、モビリティマネジメントだとかいろいろな見直しをしていく中で、今年度の反省

事項とかそういうものも踏まえて改善をして、より良く効率的にできるように検討いただければと思います。あるいは来年度の事業としての要望とかあればお出しただければと思います。

○ 委員

資料1のアンケートで字の大きさについて、半分の人が字が小さいといっていますが、この紙面を見ると字の大きさは限界かと思いますが、このサイズはA3なのでこれより大きくできるのかということと、色についてですがグレーっぽい色が強くて、文字の写りが悪くて老人には見にくいのは事実です。そういう改善ができるものかどうか。紙の大きさは変えないと難しいかなと思います。

○ 座長

ぜひ改良できることは改善してもらいたいなと思います。今いただいたご意見を踏まえて、改善に努めてもらえればと思います。そのほか今のようなご意見をここでいただいても結構ですが、もし何かあれば事務局へ早めにお申し出頂ければ、デザインする時の参考になるかと思しますので、個別にでも気づいた時にご意見いただければと思います。来年度の事業内容に関して、何かございますでしょうか。

○ 委員

例えばの話ですが、公共交通利用者に対してエコポイントのようなものを与えて、ポイントがたまるとゴミ袋と取り換えられるような、なにか面白い仕組みでも作った方がよろしいのではないかと思います。それと同時にやはりバスに乗っていただかないといけないので、例えば上成木の方に市の体験の山を作るとか、いろいろなことを考えていかないとバスに乗って行かないということだと思しますので、そういうものも少し考えつつ、バスに乗ればあそこに行けるよ、という素晴らしい目標も作っていくことだと思します。

○ 座長

貴重なご意見いただきました。まさしくバスは手段ですので、地域が活性化して更にイベント等も含めてですけれど、そういったことと連携して行くことで利用者が増えるのかなと思っておりますので、そういったことも是非、モビリティマネジメントもそういったところで行うということもあると思しますので、来年度出来るかどうかわかりませんが、ご検討いただければなと思います。そのほか何かございますか。よろしいでしょうか。今回の業務計画自体は大まかに書いてあるものですので、今後詰めていただいて、また来年度の協議会の中で細かく皆さんに、ご意見を頂きながら進めていきたいと思します。よろしくお願ひ致します。それでは協議事項は(3)まで終わりました。事務局から何かございますか。

○ 事務局

それでは事務局から1点。本協議会は、本日をもって今年度は最後と考えてございます。本来でしたら、来年度予算案などにつきまして、ご承認を得る必要がございます。しかしながら、これから始まります議会での審議もございますことから、本日はご提案ができません。このため、後日書面協議として、書類を送付させていただきますのでご検討いただきたいと存じます。よろしくお願ひ致します。

○ 委員

ひとついいですか。

○ 座長  
どうぞ。

○ 委員

市と警察の方にお願ひがあります。新町の小・中学校の真ん中の道路についてですが、あそここの道は規制速度が40km/hになっています。学校の周りは、ほとんどが30km/hに制限してある中で、あそこだけ40km/hなのですが、その辺のことは何とか考えられないでしょうか。

○ 座長

個別の件につきましては、また別途ご検討いただければと思います。先ほど事務局からご説明があった書面審議の件は、後日資料が送られてくることですので、ご審議のほどよろしくお願ひいたします。では協議はすべて終わりましたので、熱心なご協議ありがとうございました。

3 閉会

(会長によるあいさつ)