

## 第 20 回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成 28 年 12 月 22 日（木）午前 10 時 00 分から午前 11 時 20 分まで

会 場 青梅市役所議会棟大会議室

出席委員 15 名

高橋会長、轟座長、清水委員、橋本委員（代理）、和田委員（代理）、中村委員、原口委員、秋山委員（代理）、蛭間委員、高水委員、片渕委員、知久委員、尾澤委員、大越委員、増田委員

傍聴者数 5 名

配付資料 資料 1 基本計画推進状況について  
青梅市公共交通ガイド（案）

議 事

1 開会

2 協議事項

○ 座長

「基本計画推進状況について」事務局から説明をお願いいたします。

○ 事務局

（資料 1 にて、基本計画推進状況について説明。）

○ 座長

ありがとうございます。実に細かい説明をいただきました。まとめて説明をいただきましたので、どこからでも結構ですので、御質問あるいは御意見ございましたらいただきたいと思えます。よろしくお願いします。

○ 座長

それでは、ガイドのところで、標語で「乗って守ろう、使って育てよう公共交通」このように表紙の一番頭を書いてあるのですけれど、この意図というか「乗って守ろう」どうして守るのかとか、「使って育てよう」ここのところの説明があるといいなと思いました。そこに少しこのことを書いてあると、使わないとだんだんなくなってしまふ、そんなようなことを書いて、あるいは補助金の事も書いてもいいのかなと思ひながら、スペースの関係もあるのですが、その点についてどうかというのが 1 点。

それから、同じく 1 ページの下ですね、事故が減っているというのが、これはこの通りで構わないのですが、もしデータで高齢者の事故が、高齢者自体が増えていますから高齢者の事故が増えているのではないかと思っているのですが、そういったグラフ等があれば、インパクトを与えるというのが主旨ではないかもしれないですけども、減っているのを示していくとあまり説得力がないかなと思って聞いていたものですから、ここを違うグラフで公共交通を使うことの意義を説明できるデータが無いかなと思いました。この 2 点いかがでしょうか。

○ 事務局

先ず 1 点目の標語の「乗って守る、使って育てる」という事で、目立たない所にあるのですが、裏の地図の下の所に「お願い」という事で、利用していただかないとなくなってしま

いますというようなことが載せてあります。この辺をもうちょっとわかりやすい場所に表示しようと思います。2点目の事故のグラフにつきましては、減っているのだとやはりインパクトが無いと思いますので、もう少しデータを探してみたいと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。中の地図の所をしっかりと見ておりませんでした。ここにあるのですね。これも表にもっていくと文章だけになってしまう可能性もありますが、なにか工夫をして、全体的に表紙の文章が多いかなという感じもしますので、少し簡略化して見やすいものに工夫をしていただければと思います。よろしくお願いします。今このガイドの件で議論をしています、この件についていかがでしょうか。

○ 委員

成木の検討委員会の様子が報告されましたけれども、どうもお聞きしていますと前回前々回から手詰まりのような気がするのです。平成24年度に調査した時は41人が利用していたのが、平成28年度の調査では13人に激減したという事なのですが、あの地区の人口の減少もあるかなと思うのですが。その人口の減少と、住民の年齢構成の関係もあるかなと思うのですが、事務局ではこの現状をどういうふうに分かっているのか。1年や2年じゃとても結論が出そうもないのですけれども。その辺の今後の持って行き方についても、ご説明いただければと思います。

○ 座長

すみません、ガイドの件はもうよろしいでしょうか。ちょっと待っていただいて、ガイドについてお願いします。

○ 会長

前日も言ったのですが、バスの系統番号の甲乙が時代に合わない感じがしまして、少ないバスが走っているのだけれど、そこにそういう文字が入っているものですから、これをとるとするのは難しいものなのではないでしょうか、もう一度確認させてもらいたいと思います。

○ 座長

いかがでしょう。

○ 委員

今ご指摘の、系統番号についてですが、このあたり全体の中で決まってくるものですので、今後検討したいと思います。

○ 会長

是非、このところは少ないバスでもなんとか使いたいと思うのですけれど、この文字が入っているためになんとか足が遠のくような感じが無きにしもあらずという感じがしていますので、どうぞひとつよろしくお願ひしたいと思います。

もう1つよろしいでしょうか。ここには時刻表が載っていませんけれど、私は駒木町の方に住んでおります。青梅駅に出るバスは、内回りとか外回りとかそれから東青梅の方から来るバスがあります。

今日私も持ってきているのですけれど、パソコンから印刷できる3つの時刻表があるので、それでこれをもう少しまとめたものにしていただければ、非常に見やすくなるのかなという感じがするのですが。バス停の時刻表はもう少し分かりやすいのかもしれない。

パソコンでいざ印刷しようとするすると3枚くらい印刷しないと駅に行く時刻表が見つからないというような状況になっていまして。今行けばバスがあるのかないのか、バス停まで行って時刻表をみればわかりますが、パソコン上でもうまくできないものかという感じがするのですけれども。よろしくをお願いします。

○ 座長

よろしいですか。ご指摘の点はまさしく時刻表別になっているのが分かりづらいので、最近ソフトではこういった系統だとか、あるいは会社によって違うというのを合わせてくるようになっていますから、そういったような作りならないかという事です。

こういうような工夫をしていただきたいということで、この時刻表の方には「私の時刻表」と自分で作ることができる欄がこの開いたところの右側の中段にあります。そこに空欄の時刻表が「私の時刻表」とあるのですが、ここは自分なりの時刻表を組み合わせることでできるようになっています。

そのような仕掛けも一応作ってはありますが、例えば青梅駅だとか河辺駅だとか集中するようなところは、もしかしたらそういう作りの物を事前に作ってあげるというのも一つの方策かなと思いついて聞いていました。また事務局の方でも検討いただきたいと思つています。

その他このガイドについてはいかがですか。よろしければ先ほど御質問頂きました成木の状況について、私も心配をしていてここは議論をしたいと思つておりましたので、成木のまづは現状ですね、それから今後どうしていくか、こここのところについて事務局よりお願いします。

○ 事務局

成木地区の地域公共交通検討委員会での検討の状況でございますが、先ほど御質問いただいた通りの部分で、検討委員会の方でも最大の原因は人口が減ってきている、それに伴って少子高齢化といいますか、生産年齢人口といいますか、通勤通学者が減っているというところが原因であるというふうには認識しているところでございます。

その中で地域公共交通の制度といいますのが、地域の皆さんも努力する要するに利用促進に取り組む、その中で市と利用者さんの一定の40%という負担割合の中で、新たな公共交通として運行していこうということが前提となっているお話でございます。

その中では今都営バスさんが走っている、そのこととあと新しく始めた場合、先ほどもご説明した通りなのですが、かなり的人数を利用促進という形で皆さんに増やしてもらう、地域の皆さんも要するに通勤通学等で例えば自動車通勤されている方をバスに切り替えてもらうとか、そういった取り組みを進める中でその収支率を満たしていこう、というようなことについて今、それは実際可能なのかどうなのかというところが一番の協議の中心となっているところでございます。

ちょっとハードルが高いのかなというような印象を持っていると事務局としては受け止めているところでございますが、今現在運行されている都営バスさんと新たに導入する新規公共交通、その比較について検討するなかで、今年度中には結論を出していきたいというふうな目途で進めているところでございます。

○ 座長

はい、よろしいでしょうか。どうぞ。

○ 委員

今後の方針というところを見ますと、次回の検討委員会で今後の方針を協議すると。今の御答弁ですと今年度中にはというお話なのですがよろしいですか。それから検討委員会というのは成木地区のお住まいの方々に構成されているのですね。その中で出された主な意見に、住民に危機感が無いという反省があったという事なのですが。危機感が無いというのは不便を感じていない、他の移動手段を持っていると、皆さんが。それで不便を感じていないとすればこの検討委員会は何なのかという事にもなりかねない。その辺はどうなのですかね。

○ 事務局

この危機感が無いという御意見につきましては、現状運転できるだとか、同居されている運転できる方が運転されて乗っているだとか、なるべく公共交通乗って守ろうと先ほど言っていた部分なのですが、都バスを乗っていかないとなくなってしまうのだよというところの危機感が無いという部分であって、将来的にこれがなくなった時に初めて気が付くのではないかとかそういったような意見でございます。

困っていないということではなくて、気が付いていないというようなところで、利用促進・維持というところからは皆さんにもっと周知して協力して乗ってもらうというところが必要なのではないかと捉えております。

○ 座長

よろしいでしょうか。今の件はどこでも問題になっているのですが、今回答のあったように現状困っていない部分が多い方が多いのです。ところがあと5年10年したらたぶん車を運転しなくなって困るだろうと考えている人がいるという事が、そこへ気づかないという人がいる事、それからもう一つは今ありましたように、乗らないと減便だとか廃止という事になってしまうよという事に気づかない。

大きくはその二つだと思ってもらえれば構わないのですが、そういう危機感というものをどうやって持ってもらって、自動車の方が便利に決まっているのですけれど、不便だけどバスを使ってもらおうという、ここが非常に難しい需要喚起、今後利用促進を進めるという、ここが非常に難しいかなと思って聞いておりました。

いかかでしょうか、この成木の件は非常に難しい問題ではあるのですが。何か御意見ございますでしょうか。

○ 委員

確かに試算からすると利用者さんを大幅に増やすか、あるいは料金を上げるかというふうなことで具体的に御提案がなされて、それに対してその地区の委員さんが検討会ではなかなか厳しい、もともと上成木に住んでいる方そのものが少ないわけですから、それをいきなり増やしていくというのは難しいよというのは確かにそうだと思うのですが、そういう中で厳しいしなかなかそういう危機感もないからといってやめていくのか、それともそれに代わる別の例えば補助制度みたいな、補助金みたいなものを考えていくのかというのが大きな展開になるのかなと思ってみますけれど。

そこらへんはその成木地区の、例えば委員会で話は全く出なかったのでしょうか。

○ 事務局

成木地区の地域公共交通検討委員会では、今現在青梅市全域というか青梅市がそういった

形で取り組んでいるのですが、青梅市公共交通基本計画の中で補助の対象として先ほど言った基準40%というのが全体の運行経費に対して40%の収支率、要するに6割が補助というような形の一定の基準のもとで市としては補助していきますよというような考え方の前提に立った制度で検討されております。

また、成木地区につきましては、もう一点の要素として現行の都営バスが運行されていると、9往復が5往復に減便されたというところが出発点にはなっているのですが、今現状では5往復は運行されているというところがありまして、そことの比較、また新たな交通を導入した場合に今後利用料金なり利用者数というところで収支、先ほど申し上げた40%を維持していけるかどうかというところが、その判断が今検討の中心になっているところでございます。

○ 委員

すみません。私の言い方が悪かったのですが、現実的には委員会の中でも、そういう形で開拓しても40%確保するのはとても難しいよ、だから新しい交通の導入も難しいというふうなことがいろいろ書いてあるので、そうであればそういう都バスだとか新たな交通を取り止めて、別の例えばタクシーを利用するとかという時に一律に補助金を出すことは可能なのかというふうなことは、話題としては出なかったでしょうかという事です。

○ 座長

まず、私もちょっと確認しようと思ったのですが、今回試算で仮定した新しい交通システムはどんなものかという事を確認したかったのが1点。そして、それでは駄目なのですけれど他にもいろんな、今ここであったタクシーの乗り合いであるとか、こういったものの検討がされているかどうか、とこういうことだと思います。

○ 事務局

新たな交通として、検討してみましたのが8ページにございます表の内容でございまして、上の表の都営バスさんのサービス内容と、その右側に新たな交通のサービス内容という事で、運行本数を9往復、それから運行時間帯は7時から19時か都バスさんと同じように6時から8時というような内容で検討しております。

○ 座長

わかりにくいのですけれど、新たな交通と言っているのはバスなのですか。タクシーの乗り合いみたいな感じなのでしょうか。

○ 事務局

車両としては14人乗りのワゴン車を想定しています。

○ 座長

14人乗りのワゴン車で、その運行はつまり都営バスの大きなバスよりは費用は安いということですか。

○ 事務局

運行経費の安い事業者さんに見積をお願いしています。

○ 座長

という事ですね。ただ形態としてはバスの形態ですね。

○ 事務局

定時路線です。

○ 座長

そういうことですね。わかりました。それ以外のものについては、資料に載ってないのですけれど、検討されているのですか。

○ 事務局

これまでの検討の中で、アンケートをとる中で検討委員会の中で、定時定路線型のワゴンの運行にしていこうという事が決められてきました。当初はどんな形がいいかというところから協議は始まっております。

○ 座長

はい、わかりました。前回か前々回かそういうような検討があって、やはり定時定路線がいいよねというのがあったのですが、この状況がでてきて定時定路線では無理だという事がここで明らかになりましたので、そういう事も踏まえて、たぶん長期的、私の意見ですけれど、長期的には少し違ったタクシー、先ほどもタクシーの補助券だとかあるいは私も言っているのですが、これは乗り合いを、あまり事業者さんには評判よくないのですけれど、一般の乗り合いをNPOだとかそういった方々が運行したり、あるいは世界では個人の乗用車に乗り合うとこういう事まで出てきておりますから、あるいは貨客混載などこういうものを検討していかないともう無理だという事が明らかになっていきますので、長期的に検討していくのかな、いかに得ないのではないかと、私は思っております。

その理由はたぶんこの今回の状況を見ますと、今の路線バスを維持していくのが方針だと思いますが、その条件としては需要喚起、需要喚起には前回は議論しましたけれど、来訪者も含めて住民だけでなく来訪者にもバスに乗ってもらうという事も含めて需要喚起をしていくのだと思っております。

そして、また費用の、なるべく費用を抑えることもできないか、それから利便性も向上できないかと、費用を抑えながら利便性を向上することができないかと、こういったことが中期的に行われていくのかなと思っております。

とは言いながらも、先ほども言いましたようになかなか需要喚起、それから費用を抑えるのは難しい、サービス向上も難しいという状況の中では新しいものという事で、先ほど言ったような長期的な施策というのが必要なのではないかとというのが私の感想です。まずは今年度で一つの区切りとしますが、区切りだからと言ってこれで終わるわけではないので、引き続き検討いただきたいということです。

○ 委員

検討委員会で当初はワゴン車を選定したという事なのですけれど、現実に前回提案したことに対して、いや、これではなかなか導入は厳しいなというようなお話が出ているわけですから、そうであれば、ではどうすれば足を確保することができるのかというような踏み込んだ検討を是非なさらないと、これはなんとなくこのままだやむやになってしまうのかなという、長期的に考えていくんだというはあるのかもしれませんが、実際通勤で利用なさっている方もいるわけですし、通学はたぶん少ないのだろうと思っておりますけれども、そうであったとしても何か足の確保を考えないといけないわけで、ではそれを一律に800円だの1400

円としたところで利用が難しいという事があるとすれば、そこらへんも実際にそこで生活しておられて利用する人たちの検討委員会で、ではどうしたものだろうねという事で少し考えていただく、そういう例えば一時の補助金制度でとか、あるいはその一番利用する時間帯だけに絞るとか、そこらへんは何かどうしたものだろうというようなところで考えて行かないと厳しくないのかなという気がします。

○ 座長

はい、ありがとうございます。御指摘の通りでありまして、もっともっといろんな工夫をしているのかなことをやっていかないと、なかなか難しいと思っております。

○ 事務局

まず、前提条件としていま都営バスが運行されております。これの代わりに新たな交通を導入するかという議論でございます。今言った新たな交通を導入するに当たっては、先ほどから説明してきたような内容でかなり厳しいところがあるという中では、シルバーパスの利用とかも含めまして都営バスの現状の5本をそのまま維持していく、利用人数も含めまして、そういう形で取り組んでいくという事が妥当であると。また地元としても13人という今回の結果を受けまして、都営バスを維持していくについてももっと増やしていかなければ、この維持すら将来的な都営バス維持すらも難しくなってくるのではないかと、というような議論になっているという状況でございます。

○ 座長

はい、現状都営バスがありますので、これをまずはどうにかしようというのが今年度の結論ではないかと私は理解しております。そういった意味で長期的にはその先の事は今後しっかりと検討していただきたいというお願いです。その他、この成木についていかがでしょうか。

○ 委員

新たな交通ということで、ルートが上成木から東青梅駅北口になっているのですけれども、たとえば成木市民センターまでは都営交通さんを使って、上成木、白岩地区をループにするというような検討はされたのでしょうか。結構梅74は本数があるので、ワゴン車だったら市民センターの駐車場の所で待機できるのかなと思っておりますのですが、どうでしょうか。

○ 事務局

当初できるだけ経費を安くしようということで、柳川で都営バスに乗り換えるという案の検討はしていたのですが、やはり住民の方からすると、途中でまた乗り換えて東青梅まで行くのは不便だという事で、最低限東青梅まで直通で行けるようなものが望ましいということでこのような形態になりました。

○ 座長

よろしいでしょうか。先ほどからの議論で少しやはり気になっている点がありまして、住民の要望は当然出てくるのですが、それだけ聞いているとどうしても費用が掛かってくるし、システムとして成り立たない部分も出てきますので、もうあきらめてもらうところはあきらめてもらう、そういう事も重要なのではないかと思っているところです。先ほどの定時定路線もそうだし、今の乗り換えの件もどうやったらサービスを向上できるか、ただしそれは完璧なものにはならないという事を理解していただいたうえで、地域の中での同意を得ていく、

それが重要なのではないかという感じがしました。その他いかがでしょうか。

○ 委員

いま成木地区のこういうお話が出たのですけれど、市の方のお話で、検討委員会の中で出された主な意見、実際これだけだと住民の方の本当の声というのが分からない。どの程度どういうことを要望しているのか、そういったことが分からないので、是非今後、例えばこの成木地区の話が出る時には、成木地区の検討委員会の方が一人ぐらい出て、生の声を言っていただいた方がいいのではないかと思います。そうでないと、これだけだとどのように足りないのか、どういう要望があるのかよく分からない。実際市の方が説明しているだけだと今一つ実感がわからないので、今後こういう成木地区の話が出た時、またほかの地区が出た時にはその時にちょっとでも、この検討委員会の方に一人参加していただいて、ちょっと言っていただいた方がいいのかもしれない。

○ 座長

はい、ありがとうございます。確かに見えにくいところがあるので。

○ 委員

この意見を見るだけだと必要ないのではないかというふうに捉えないこともないので、是非後はそういうふうに進め方していけたらいいのではないかと。

○ 事務局

今回の検討の進め方につきましては、地域のアンケート等はこれまで全員の方から意見を集約して進めてきたところでございます。御指摘のように、我々がここで御説明しただけでは地元の生の声が伝わりづらいという事ですので、その点については検討していきたいと思っております。

○ 座長

はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか、成木の件。よろしければまた戻っても構いませんが、別の件もまだありますのでいかがでしょうか。事務局からの説明で少しあったのが、河辺下の件でありましたので、河辺下の西東京バスさんから提案をしているバス路線、ここ、事業者さんからの積極的な提案なのでぜひ今後実現したいと思っているわけですが、その理由は先ほどからありますけど、この会議で議論をしてきているのが、ちょっとスピード感が落ちてきていてなかなか先へ進まないというのがありますので、何か一つでも進めたいと思っているところではあります。先ほど事務局から、八王子で事例があるというような説明があったのですが、どんな状況なのか御報告いただければと思います。

○ 委員

現在、八王子市の方では、成木のような地域、小津町という地域が八王子の西インターの近くにございまして、こちらの方の事例で申し上げますと、小さな15人乗りのワンボックスカーで、1日5往復ぐらい運行する形で、もともとは10何年前に八王子駅から小津町行という路線バスが運行していましたが、路線の見直しによって廃線となり、その時に地域の方が中心となって小津町の住民の方がバスを運行、小津町から西インターまでちょっと距離はありますけれども、上成木から成木市民センターくらいの区間ですが、小さなワンボックスで、貸切バスの形態で運行を始めました。

現在は貸切バスから路線バスに変更しまして、この小さなバスですので、病院やスーパー



などかなり狭い所にも入って行けます。八王子市にも青梅市公共交通会議と同様な会議がございまして、路線バスにはいくつかのルールが定められていてこれが整わないと本来路線バスにはならないのですけれども、こういった範囲の中で除外認定をとりながら、貸切の時からもうすでに10年くらい、地域住民や八王子市さんの協力を得ながら行っています。

○ 座長

はい、ありがとうございました。その除外認定をとるのに、何か工夫というか、どんなことをされたのか、されているのかというのがもしあれば、教えていただきたいのですが。

○ 委員

まずお客様一人ひとりから運賃を頂戴する乗合バスですので、本来ですとバスについている運賃表ですとか、バス停に時刻表をきちんと表示しないといけないとか、そういった部分のワンマンで運行するようなところの除外、あとはその狭い道を通る所で安全対策をして、除外をいただいています。

○ 座長

はい、ありがとうございます。

○ 会長

そのバスは、料金はどのくらいですか。

○ 委員

運賃は100円です。地域の方には回数券みたいなものが配られておりまして、一般の方も100円で利用できます。

○ 会長

車両の大きさはどうですか。

○ 委員

小さなワンボックスカーで、小津町の場合はこれで十分かなと思いますが、河辺下のケースはポンチョというそれより少し大きなバスですので、そのところは小津町とはちょっと違うかなとは思いますが。

○ 座長

今想定されているのはポンチョというバスで、12~13 ページに絵が載っていますけれど、これはやはり需要から考えると、ワゴン車では難しいということでしょうか。

○ 委員

これに加えて、市民斎場の方にもバス路線を走らせておりまして、その路線とこの河辺下の路線をセットで始める予定だったものですから、斎場に行かれるお客様を考えますと、ポンチョくらいの大きさが必要と想定しました。

○ 座長

はい、わかりました。そういう色々な事情があって、この車両で走らせたいということですが、今、八王子の事例を御紹介いただいたのですが、できるだけそのようにうまくできるように工夫をお願いします。

○ 事務局

ただ今西東京バスさんから御説明をいただきましたが、法令のクリアにつきましては今後

青梅市と西東京バスさんと連携しながら、警察とも協議させていただいて進めていきたいと考えております。

○ 座長

警察署の方では、この件で何か良い対策というか、改善案はございませんでしょうか。

○ 委員

この地区は確かに坂の下にあって、歩くのが大変、自転車で行くのが大変という事で、私も前任の課長にも確認したのですが、当時から見るとかなり良くなってきているのですが、ただ見ての通りこの赤い所だけは道路の幅が狭くなっている、なおかつ崖がある、見通しがよくないという事で、ここが広くなれば問題解決なのですが、でもこの現行のままで通すために、ではどうしようかという事で、例えば先ほど高齢者の事故の話もあったのですが、青梅市内で高齢者の事故の割合というのは38~39%、40%に近づいているという事で、ここは下り坂で上から来るときに、例えば高齢者の方がすれ違えなくて困ってしまうというようなことは回避しないとイケませんので、考えられることをすべてクリアしていきたいと考えておまして、一つの案として看板設置しよう、路面工事しよういろんなことを考えております。子どもたちも通るから緑の路側帯を作ろうとか、そのように考えておりますので色々な案があればアイデアが出てくると思います、これ以外にも。どんどん言っていただければ、その都度その都度検討させていただきますのでよろしくお願いします。

○ 座長

ありがとうございます。ぜひいろんなアイデアを皆さんからも、コンサルタントの方も得意だと思しますので、色々な全国の事例あると思しますので、よろしくお願いします。西東京バスさんが考えているのは、片方の方向しかバスは運行しない、片循環でよろしいでしょうか。

○ 委員

片方向で考えています。

○ 座長

片方向だという事で、バス同士のすれ違いはないという事ですね、ただ他の大型車もありますから。そういう事で言えば、例えば大型車を通行禁止にしてしまうとかというのも、他の車両ですけれどもありますし、全体のネットワークも見ないといけませんけれども、全体でこの部分を一方通行化してしまうというのも考えられない事もない、一般車両ですね。私、高知県にいたことがあるのですが、高知ではもっと狭い所があるのですけれども、そこは一般車両も含めて片側通行の信号制御的なものをやっている、ですからバスが通る時には信号制御みたいにするとか、信号制御までしなくてもバスが来ますよという事を、ICT を活用してそういったものでお知らせしてあげるとかですね、いろんなことができる可能性はありますので、ぜひいろいろな工夫を、もちろん今私が言ったような ICT 技術というのも技術はあるのですが当然費用が掛かりますから、そういったものが可能かどうかというのも含めて検討して、是非実現をしていただきたいと思います。

○ 会長

そういう小さいバスにした場合、運行経費というのは大体何割くらい変わるものですか。

○ 委員

車両の購入の経費が、単価差が出る場所です。あとは維持経費で多少変わりますが、そこだけです。つまり運転する人件費が主ですが、経費に関して大きな差というのは車両の単価差という場所です。

○ 会長

大きなバスを小さくしても、運行経費はあまり変わらないですか。

○ 委員

運行経費はほとんど変わらないです。車両の購入経費が変わるだけです。

○ 座長

車両自体もそんなには変わらないですね。ポンチョは需要が少ないので。その他、河辺下について、よろしいですか。

○ 委員

河辺下の件では、平成22年から運行を目指していて、色々なハードルがあってまだ運行にこぎつけていないという事でございます。先ほど少し御紹介しましたが、市民斎場線とセットで運行する、現在そういったことで車両を購入していますが、その効果が半分というところでございます。今後、河辺下地区の運行に向けて、来年度中には社として一定の結論を出したいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

○ 座長

はい、ありがとうございます。一定の結論というのは、良い方の結論となるようによろしくお願ひします。その他いかがでしょうか。

○ 委員

前回のこの会議で質問しましたが、近場に商店がだんだんなくなっていきまして、高齢者にとってはつらいところなのですが、いわゆる買物難民といひますか、そういうような視点からこの会議で検討の部分があるのかどうかというお話をしましたところ、それはこの会議では馴染まない、商工振興というところから、足の問題だけではなくて、買物に不便をきたしている全体的なプランを考えているというようなお話があったのです。時期にも触れられまして、今年度中にはプランを作るといひことでしたが、その後どうなっているか教えていただきたいと思ひます。

○ 座長

ちょっと議題から離れますけれど、よろしくお願ひします。

○ 委員

現在、商工業振興プラン、実際に策定してございまして、商業審と工業審へ諮問することになっております。このプランによって、その諮問を行った後に、今度は具体的に3年間の実施計画というものを策定致しますので、今年度中に実施計画を策定していくと、そういう中で買物難民が、足の問題も当然絡むことは絡むのですが、買物がしやすい環境をどう作るかという事が商業の振興にもつながるものなので、そういう部分で、今プランの答申をまさに議論しているところで、その答申をいただいた後に具体的な3年間の実施計画を年度内に策定する。そういう段取りになっているところでございます。

○ 座長

よろしいですか。それでは今議題以外の件も出ましたので、議題以外でも皆様から何か御

要望、御意見、御質問があればあわせていただきたいのですが。もちろん議題についても。議題では、まだ出ていないのがサイクル&バスライドと市広報ですが、市広報についてはよろしいかと思っておりますので、ぜひ積極的にもっともっといろいろな広報をしていただければと思います。サイクル&バスライドに関して10ページいかがでしょうか。平成29年度中に実施する予定という事ですが、これは目途がついているという事でよろしいでしょうか。

○ 事務局

先ほども説明いたしました。現在、いくつか候補地を選定いたしまして、地権者の意向というような形で、お話をさせていただいている状況でございます。ただ、まだ正式に地権者の方から、概ねの回答はいただいているのですが、これで決まりですというところまではいっていませんので、平成29年度中には実施したいというような形で申し上げたところがございます。

○ 座長

はい、わかりました。どの程度の日途がわかりませんが、ある程度は動きがあるという事だと思っております。これも是非、スピード感を持って実現していただきたいと思っております。

いかがでしょうか、その他この件も含め、公共交通全体に関してよろしいですか。

それでは議題についても活発に議論をいただきました。どうもありがとうございました。何度も繰り返して恐縮なのですが、やはり計画を立てたからには実施をしないと、実現をしなければと思っておりますので、是非事務局も含め、あるいは地域の皆さん、事業者の皆さんも御協力をいただいて、一つでも二つでも実現に向けて御努力頂きたいと思っております。それでは議題は以上ですので、熱心な御協議どうもありがとうございました。会長にマイクをお返しします。

○ 会長

座長、ありがとうございました。簡単に総括していただけますでしょうか。

○ 座長

すでに総括的なことを言いましたが、少し細かい事を言えば成木については本当に非常に難しい、需要が非常に少ない所で、いわゆる過疎地の中山間地域であって、先の河辺下とか都市部とは違うという事で、ちょっと感想的なことも言えば、基準が一律の基準で大丈夫なのかなというところは少しやはり思ったところです。基準を作ったのは我々ではあるのですが、やはり現実を見れば、少し基準が一律の基準では少し難しいかなというところもあって、そういったところも今後見直していかないといけない部分かなと思っております。そういったダブルスタンダードもあるのだらうと思っております。そういう事も含めて、ぜひ成木地区も動かしたいですし、先ほどの河辺下、それからサイクル&バスライドこういったところも是非実現していきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

5 閉会