

第2回交野市地域公共交通検討委員会

議 事 録

[日時] 平成30年6月1日(金) 14:00～

[場所] 交野市役所別館 3階 中会議室

1. 開 会
2. 路線バス・外出支援バス(ゆうゆうバス)に関するアンケート調査結果について
3. 外出支援バス(ゆうゆうバス)の利用実態について
4. 地域公共交通のあり方について
5. 交野市における地域公共交通の課題と改善について
 - 1) 南部地域の地域公共交通に関する課題整理について
 - 2) 地域公共交通の改善方向について(案)
6. そ の 他
7. 閉 会

(出席委員)

熊谷委員長、猪井副委員長、後藤委員、塩崎委員、埜邊委員、橘委員、青山委員、乾委員、中西委員、市岡委員、渡邊委員、辻委員、道上委員、古賀委員、長野委員、一ノ瀬委員、平松委員、玉井委員、黒山委員

合計19名

[議事内容]

1. 開 会

2. 路線バス・外出支援バス(ゆうゆうバス)に関するアンケート調査結果について

(資料説明) 資料1に基づき、事務局より説明

(委員長) この件については、会議次第5「交野市における地域公共交通の課題と改善について」と非常に関連性が深いので、次第5が終わったときにまとめて、このアンケート調査結果の内容とともに議論いただきたいと考えております。

3. 外出支援バス(ゆうゆうバス)の利用実態について

(「ゆうゆうバスの運行状況」について、京都京阪バス株式会社より説明)

ゆうゆうバスには、「倉治・郡津コース」と「星田コース」の2コースがあり、朝の8時半から最終16時半まで、1時間に1本ずつ計8便を運行しております。倉治コースから星田コースに乗り継ぎされる方もおられるので、ゆうゆうセンターを軸に乗り換えができるように運行しております。

乗務員については8名ほどで運行しており、乗車される方は障がい者・高齢者となっているため、車椅子の設置の仕方、高齢者は着座されるのに時間がかかるので、ちゃんと着座してから運行する等、教習の場で事故が起こらないように指導しております。

(「ゆうゆうバスの利用状況」について、京都京阪バス株式会社より説明)

京都京阪バスの乗務員として勤務しております。今回、私が知っていることをお話ししたいと思います。現在、ゆうゆうバスを利用されている対象者の状況としては、65歳以上の高齢者の方、障がい者の方は年齢を問わず乗れる、ほかには、妊婦の方や3歳以下のお子さんでも乗れる資格があることになっています。それ以外で、パスカードのない方は乗れません。

利用されている方の年齢層について、資料1にもあったように、65歳以上の方に限っているため、当然、お年寄りが多いわけです。どんな高齢者が比較的多いかと申し上げますと、70・80歳代の方が多いかと思えます。高齢者の中で、障がいがある方もたくさんおられます。しかしながら、80歳以上の方でも、意外と元気な方が比較的多いように思います。

高齢化の進展に伴って、乗車状況が変化して、年々、利用者数が減ってきています。ゆうゆうバスの車両が2台しかないため、満員で乗れない等の状況が続いている中で運行しています。1日、計8便ですが、特に朝の1便と2便が満員になるような状況です。昼間は、ひと休みという感じになりますが、午後3時くらいから乗降客数が増えてきて、朝に出かけた方々が夕方の方の7便と8便になって帰ってこられます。

昼間帯はほとんどお年寄りで、ショッピングカートを持った方や障がい者の方、元気な方もたくさんおられます。ほとんどの方はスーパーマーケットに買い物に行ったり、1日ゆうゆうバスを利用して、交野市内を行き来したりしている方が多いです。そういう状態です。

(京都京阪バス株式会社) お聞き苦しくて、ちゃんと説明できていたか、わかりませんが、取りあえず以上が、利用状況の概要です。もし何かお聞きになりたいことがあれば、担当ドライバーも来ているので、答えられる範囲内でお答えするので、質疑応答させていただけたらと思います。

(委員長) せっかく事業者の方にお越しいただいているので、ゆうゆうバスの利用実態について、ご意見・ご質問等があれば、ぜひ、この場でお聞かせいただけたらと思います。

(委員) バスは何人乗りですか？また、障がい者が利用されるということですが、どれくらい利用されているのでしょうか？

(京都京阪バス株式会社) ゆうゆうバスの定員は、真ん中の通路席も含めて、20名です。

(委員) そのうち、障がい者の方がけっこう乗られるということですが、どんな感じなのでしょう？

(京都京阪バス株式会社) 1便と2便で、障がい者の方の利用が多いのですが、おそらく作業所に行かれる方だと思います。ほとんど毎日、同じようなメンバーが利用されています。

(委員) 車椅子を利用する方、歩くのに不都合がある方とか、障がい者と言っても、いろいろな方がおられると思いますが、どちらかと言うと、作業所に行かれる方が多いということですか？

(京都京阪バス株式会社) 特に1便はおおた作業所に行かれる方と、それ以外では、電車に乗り継がれるのか、郡津駅と交野市駅で降りる方が多いです。

(委員) 車椅子の方は、どれくらいおられますか？

(京都京阪バス株式会社) 車椅子の方は、朝1便に乗ってこられる方は少ないです。2便から昼間帯にかけて、車椅子の方がおひとりで、あるいは、ヘルパーさんとともに買い物に行ったりする方がおられ、作業所に行かれる方など、いろいろです。倉治地区には、車椅子の方が特に多いです。人数は曜日にもよるかと思いますが、月・水・金は特に多いように思います。

(委員長) そのほか、いかがでしょうか？かなり細かいお話も聞けるみたいですので。

(委員) 季節や天候によって、利用状況は多少、増減するのでしょうか？

(京都京阪バス株式会社) それはあります。

(委員) 季節だといつ頃が多くて、いつ頃が少ないですか？

(京都京阪バス株式会社) 季節で言うと、春のサクラの時期とか、暖かい時期が特に多いです。ゆうゆうセンターで催し物があるときも多く、春秋の行楽シーズンが特に多いです。

朝から一日中雨予報のときは、意外と少ないです。雨が止むと、一斉に出てこられます。一日中雨のときは、朝から比較的少ないです。ただ、雨が多い時期には、いつもどおり乗ってこられます。

(委員) 運転されていて、乗客が同じ時間帯で乗ってこられるとか、固定化されていると思

いますか？たまには、初めて利用されるような人もいるのでしょうか？

(京都京阪バス株式会社) 初めて利用する人は、比較的少ないです。現在では、だいたい、ゆうゆうバスに馴染んだ方が多いように思います。

(委員長) そのほか、いかがでしょうか？

(委員) 満員になった場合、どのように運行されるのですか？

(京都京阪バス株式会社) 過去を振り返っても、満員で乗れなかったことはなかったのですが、ここ1、2年くらいから、特に朝1便・2便のバスで満員になるケースが多く、倉治方面では、郡津駅より前のバス停で乗れなくなって、郡津駅でたくさん降りられて、また入れ替わって、次は交野市駅くらいで乗れなくなるケースはよくあります。

(委員) 満員になったら、その人たちはもう利用できないということですね？

(京都京阪バス株式会社) そうです。20名の定員があるためです。路線バスであれば、吊り革があるので、立ったままでたくさん乗れますが、ゆうゆうバスは席に座るしかなく、座席の定員が決まっているため、それ以上は乗れないので、丁重にお断りするしかありません。

(委員) わかりました。

(委員) 利用対象に妊娠中の方と0～3歳児の保護者の方と書かれていますが、利用状況はいかがでしょう？

(京都京阪バス株式会社) やはり乗ってこられます。ゆうゆうセンターで検診があったりするので、お母さんが赤ちゃんを抱いて乗ってこられることがあります。

(委員) ぽつぽつという感じですか？

(京都京阪バス株式会社) そんなに多くなくて、ぽつぽつです。

(委員) 利用はあるわけですね？

(京都京阪バス株式会社) はい、利用はなくはないですが、多くはありません。

(委員) 路線バスのダイヤ改正で、ルートも変更されましたが、それをきっかけとして、ゆうゆうバスの乗客に変化はありましたか？

(京都京阪バス株式会社) 路線バスとの兼ね合いでは、倉治地区には変化はないです。主に星田地区では、路線バスの関連があるのか、最近になって、私市で降りられる人が増えました。

(委員) 今まで路線バスに乗っておられた人が、新たに利用されて増えているということはありませんか？

(京都京阪バス株式会社) そうですね。おそらく、星田・妙見坂・南星台に多いだろうと思います。今まで乗っておられなかった方を見かけるようになりました。

(委員長) そのほか、いかがでしょうか？よろしいですか？では、この議題は終わります。どうも、京都京阪バスのお二方、ありがとうございました。

(京都京阪バス株式会社) お役に立てたかどうか、わかりませんが、ありがとうございました。

(委員長) とんでもありません。詳細なお話、どうもありがとうございました。

地域公共交通のあり方について

(資料説明) 資料2に基づき、近畿運輸局の後藤委員より説明

(委員長) 地域公共交通のあり方について、何かご意見・ご質問等があれば、お願いします。

(委員) コミュニティバスも路線バスも、バス停間の距離があまりにも長すぎます。先ほど話があったように、高齢者が非常に増えてきています。遠すぎてバス停まで行けないので、もっと簡単にバスを止められるよう、道路交通法上等、いろいろなことを考えてもらいたいのです。路線はそのまま変わらなくても、どこかで手を挙げたら、止められるとか、あるいは、降りるときにも、ちょっと先で降りることができるかすれば、もっとバスの利用も増えるのではないかと思います。それは可能か、不可能なのか、教えてください。

(後藤委員) 公道上を運行しているので、道路管理者・警察の方との調整が必要になると思います。手を挙げて停めるというのは、どこで手を挙げているのか、わからないため、非常に危険が伴います。突然に手を挙げられると、急ブレーキを踏む場合もあり、交通量の多い少ない、坂のあるなしにも関係してくるので、普通の市街地では、警察もなかなか許可してくれないだろうと思います。

(委員) それなら、今あるバス停の間に、もう1つ設けるとか、今の長いバス停間を短く三等分くらいにして止めれば、もっと利用客が増えるのではないかと思います。

(委員長) では、警察の立場から、コメントをお願いします。

(委員) 星田交通の方がおられるので、タクシーの話はあまりしづらいのですが、大阪市内とかを見ていると、横断歩道上でお客さんが手を挙げて止めるとか、交差点内で止まるとか、巻き込み事故や出会い頭事故等の危険性があるため、路線バスの申請をされるときには、同じような観点でバス停の設置を指導しております。

バス停間の距離については、警察が意見する部分ではなく、バスの運行会社で判断する話になると思います。ただ、バス停があるのに、手を挙げて止められる方は、たぶんおられないと思うので、あとはバス会社との調整になると思います。

(後藤委員) バス停間が狭いほうが利用しやすいというのはあるかもしれませんが。ただ、あまり増やし過ぎると、逆に、目的地まで行くのに時間がかかって、利便性が損なわれることも考えられます。その兼ね合いは、どれくらい利用者の方がその周辺におられるのか、安全にバス停が設置できる環境が整っているか等にも関わってくるので、あとは交通事業者との兼ね合いだろうと思います。

(委員) 今、橋本市の例を話されましたが、交野市では、ゆうゆうバスと京阪バスの路線が同じような所を走っていて、競合しています。ただ、交野市のゆうゆうバスの場合は、65歳以上の全員が無料ですが、橋本市の場合は当初75歳以上が無料であったのを、廃止して運賃を取るようになったわけですね。

そのため、南海りんかい交通のバス利用者が増えたということですが、運輸局の方にお聞きします。今、ゆうゆうバスは無料で走っていますが、有料化する場合には、どんな手続きが要るのでしょうか？

(後藤委員) ゆうゆうバスの無料化については、手続きは要らないのですが、どういう位置づけにするかということはあると思います。ゆうゆうバスのルートは変えるにしても、有料にしてコミュニティバス化して、誰でも乗れるようにするという前提でのご質問でよろしいですね？

(委員) 手続きが難しいのか、簡単なのかという質問です。

(後藤委員) 今は、緑ナンバーで京都京阪バスに委託されているのでしょうか？

(委員) いや、白ナンバーのバスですね。

(後藤委員) その場合は、緑ナンバーで走っていただく必要があります。例えば、委託者が変わらないのであれば、京都京阪バスが交野市の委託を受けて、公共交通の緑ナンバーのバス事業者として、運行事業者になります。そのときには、走る路線は決まっているわけで、路線延長する場合は、どこを走るかという認可申請をしていただく必要があります。

例えば、運賃についても、本来はバス会社ごとに1キロメートル1人載せて走ったら何円になるという数値を持っていて、それに基づいて認可をしています。もしくは、この検討委員会のメンバーだけでは足りないので、必要なメンバーを充足して、道路運送法上の地域公共交通会議を立ち上げて、その会議の場でコミュニティバスについて議論をする必要があります。どこを走らせて、何便走らせて、何時から何時まで走らせる、そして、運賃についても、協議が整えば、その金額で運行できることになります。

(委員) そうすると、今日、明日にもというように、簡単にはできないということですね。先ほどの説明の中で、いろいろなことをされてきたとお話ししていただきましたが、そういう話が前回の委員会でも出ていました。ゆうゆうバスが邪魔ということではなく、交野市内からなくすのは、なかなか難しい面があります。

ただ、京阪バスが平成9年から運賃の値上げをされていないという話でしたが、今までに値上げの申請は一度でもあったのでしょうか？

(後藤委員) たぶん、ないと思います。

(委員) ということは、京阪バスがルート変更したり、廃止になったり、一方的なやり方に近い感じがしますが、ただ、民営なので、自由な運営ができるため、赤字路線を廃止するのもわからなくもありません。バス事業者が運輸局に、路線廃止や変更する場合、不備がないかどうか等は、調べられるのでしょうか？

(後藤委員) 基本的に廃止する場合には、6ヶ月前までに届け出をしなければなりません。それに先じて、大阪府が立ち上げている地域協議会に廃止を申し入れる手続きが必要になります。なぜ先に申し出るのかと言うと、代替手段を検討する猶予が必要だからで

す。その6カ月前の届け出があれば、自動的に廃止されることとなります。

その手続きの中には、支障があるかどうか、地域の意見を聞く場も法的に要求されています。ただ、もし支障があるという意見があったとしても、その手続きがあれば、廃止できるシステムになっています。

しかし、その6カ月前に先んじて、地域協議会に申し出られると、地域で代替手段をどうするのかについて、廃止までの6カ月間で協議をすることにはなりません。

(委員) ありがとうございます。

(委員長) そのほか、よろしいでしょうか？では、時間が過ぎているので、次に移ります。

4. 交野市における地域公共交通の課題と改善について

1) 南部地域の地域公共交通に関する課題整理について

2) 地域公共交通の改善方向について(案)

(資料説明) 資料3・4に基づき、事務局より説明

(委員長) この案では、2月に実施したアンケート結果や、第1回の検討委員会のご意見を踏まえて、課題・問題点の整理、それから、改善の方向案が示されていました。本日の検討会では、冒頭にアンケートの内容に触れ、外出支援バス(ゆうゆうバス)の利用実態についても説明がありました。それから、後藤委員からも、地域公共交通のあり方についても説明がありました。これらを含めて、各委員からいろいろとコメントをいただきたいと思っております。何かございませんか？

(委員) 公募委員として参加しております。方向性としては、賛同できることはたくさんありますが、事務局には、次回の会議までに資料を郵送かメール添付で事前に送っていただくようお願いしたいと思っております。

1点目は、ゆうゆうバスはいつから運行されていたのか？2点目は、現状のルートを決めた経過が、資料として残っていれば出していただきたいということです。3点目は、単にデータのなことですが、路線バスとゆうゆうバスのルートを重ねた正確な図面として、模式図ではなく、地形・地域がわかるようなルートを出していただきたいと思えます。4点目は、今、南部地域のことを議論していることが多いのですが、ゆうゆうバスとしては、交野市全域のことを考えなければいけないので、地域ごとの登録者数を出していただければと思っております。以上です。

(委員長) 事務局に対するご要望ですが、回答できる準備はされていますか？

(事務局) 今、ご質問いただいた内容については、すべて出せると思うので、次の検討委員会までには準備させていただきたいと思えます。

(委員長) それで、また委員の中でお考えが進めばいいと思えます。

(委員) 先ほど、事務局がされた説明の中で、1つ引っかかることがあるので、嚴重に取り消しをしていただきたいと思えます。バスの無料化は、障がい者の生きがいであると

言われましたが、バスに無料で乗れることを障がい者は生きがいになど、まったくしていないので、改めてください。嚴重に抗議します。

(委員長) 今のコメントについて、個所は特定できますか？表現そのものは、修正すべきだと思いますが、どこでしょうか？資料 4 の 3 ページ、「ゆうゆうバスは、“高齢者や障がい者の自立、生きがいづくりのため、福祉施策としての交通”である」の個所よろしいでしょうか？

おそらく、バスが生きがいという意味ではないだろうと思います。福祉施策としての交通という意味かと思いますが、何か表現的に問題はございますか？

おそらく、今、ご指摘いただいたような解釈ではないだろうと思います。貴重なご意見、ありがとうございました。

(委員) 商工会議所です。先ほど運輸支局の説明を聞いていて、個人的には納得が行く話がいくつかありました。最終的に考えると、資料 4「改善方法について」の(3)には、問題点がわかりやすく書かれていて、「ルートが重複」と「双方に問題点あり」と明記されています。

確かに、ルートが重複していることによって、お客さまの取り扱いになってしまうので、今後、走っている所と走っていない所の見極めをして、ゆうゆうバスが走るのに適正な場所と、民間のバスが走るのが適正な場所を見極めていけばいいかと思います。

資料 3 の 14 頁で見たように、年間で約 2,000 万円という福祉費用で、ゆうゆうバスは実施されています。さりとて、委員長が言われたように、財政難になっていくと、この 2,000 万円をいつまで続けていけるのか、また、人件費やガソリン代が上がっていくと、どんどん経費が膨らむ可能性もあります。そうすると、その 2,000 万円の費用も確約できないとなると、ゆうゆうバスも永続的に運営できるかどうか、かなりグレーになってくるので、さらなる費用負担も必要になってくるかもしれません。

したがって、ルートの見直しをしながら、料金の見直しもして、走らなくなった所に対しては、民間のバスを使うことも 1 つの方法で、そのときに福祉の方に対しては助成をする等、どういう方法がいちばんいいのか、みなさまで検討していかなければいけないと思います。いろんな側面から検討していく必要があるように感じました。

ルートもそうですが、たまたま今回、廃止になった路線は、経常収支率が 35.5% ということで、極めて悪い状況です。ちなみに、経常収支率は 100% で、やっと収支がトントンで経営している比率になります。星田線も約 59% ですが、利用者がどんどん減っていくと、同じ状況に近づいて、路線がなくなる可能性もあります。

ということになりますと、既存ルートの利用者も増やして、経常収支率を上げていく必要があります。

そのためには、多面的な問題解決が必要になってくると思います。

(委員長) 貴重なご意見、ありがとうございました。「多面的な」というキーワードが出まし

たが、タクシー事業者として、コメントはありますか？

(委員)

いろいろと頭の中に浮かんでいますが、昨日の晩、資料を見ながら予習をしていました。他地域のいろんな HP を見て、どんな運営をされているか、見てみました。近隣で言うと、豊能町もコミュニティバスを走らせています。あるバス会社に事業自体委託して、運賃も取って運営されています。今、ゆうゆうバスが無料なのが、そもそもの問題ではなく、同じ路線を違うバスが走っているがゆえに、どちらを使ったらいいか、わからないのではないのでしょうか。

健常者の方は問題ないでしょうが、身障者の方が、乗りづらいバスにわざわざ時間をかけて乗るかと言うと、実際には、タクシーを利用されているというコメントも出ているように、難しいと思います。

どの時間帯に、どのような移動手段が欲しいのか、もう少し考えていかなければならないと思います。具体的には、ゆうゆうバスは 8 時半から 16 時半まで走っているうち、朝 1 便目が忙しいという説明がありましたが、そのほかの時間帯では、何人くらい利用されているのか、実際、具体的な資料がありません。

実際に、京阪バスに業務委託をするにしても、朝と晩だけは、バスが必要だが、そのほかの時間帯が 1、2 人しか乗らないのであれば、バスを運行させる必要はないと思います。

利用客の多い時間帯は、通常バスを改良した低床バスをコミュニティバスとして走らせて、それ以外は、弊社はタクシー会社なので、デマンドタクシーを走らせる等の改善策もあると思います。そのためには、もう少し細かい資料が必要だと思います。

(委員長)

ありがとうございました。福祉交通のあり方について、もう少し調査が必要ではないかというご指摘でした。そのほか、何かございますか？

(委員)

妙見東は、特に路線バスが今年の 2 月に大幅減便されたことによって、実際、大きなダメージを受けています。商業施設も医療施設もない、ほかの地区とは違う住宅事情があるものの、2 月に大幅減便されたバスを使って生活していかなければならない現状があります。

去年の 8 月に、この問題に関する請願書等を送って以来、住民活動が非常に盛り上がり、我々も今まであまり利用していなかった路線バスを利用していこうと、自治会自身の問題として活動してきました。今年もその問題に関しては、もう少し具体的に話を進めていかなければいけないのではないかということで、それはそれとして進めています。

住民感情としては、フェアではないと感じています。朝 6 時台に 1 本だけ、星田行きのバスがあるだけで、あとはすべて交野市駅行きに乗る便しかないこともあるため、いまだに会議を開くと、不満が出てきます。ぜひ、地域公共交通問題に関しては、経済的効果による理由だけでは、住民生活は測れないと思います。やはり、どの地域で

も、フェアに平等に活用できるあり方も検討していただきたいのです。

この資料にも出ている、妙見東地区のバス利用が少ないというのは、まだ 65 歳、70 歳過ぎても、自分たちで何とか運転できているからです。

いろいろな地域があり、妙見東の住民は、この地区で一生を終えたいという人ばかりなので、住んでいてよかったと思えるよう、もう一度、検討のあり方を模索してほしいと思っております。

(委員長) ありがとうございます。ある意味、危機的な状況にあることが地域内で共有されているのは、結果として素晴らしいと思います。ただ、それを生かしていかなければならないと感じました。

では、最後に、副委員長からコメントをお願いします。

(副委員長) みなさまから、さまざまなご意見を伺わせていただきました。資料には、改善の方向については出ていますが、私どもの経験から話をさせていただきます。実は、通勤については、どのバスを運行したら乗るかというのは、わかります。しかし、今回、議論をしているような病院・買い物利用については、どうしたらいいのか、わかりません。

改善の方向性と書かれていますが、施策的にどうしたいというのと、想いとしてどうしてきたいという方向が少し混ざっています。例えば、福祉交通は維持したいという大方針は納得いただいても、ただ、福祉交通の維持の仕方が、ゆうゆうバスの運用改善ではない可能性もあるということです。

検討方針として、今後 10 年間程度で地域公共交通の再編を目指すと書かれているので、みなさまと大方針について議論させていただいて、その達成方法として、これから、何らかの施策を考えていかなければなりません。そして、それを実施してみたものの、方針が達成できないというのであれば、また違う方針を立てなければならないと思います。

ただ、この委員会の場で、どこまで検討するのか、例えば、市民が何らかの地域公共交通で出かけられる福祉交通として考えていくのか、あるいは、地域交通として網羅していこうとするのか、これらが基本方針として書かれ、その実態的な方向として、ゆうゆうバスの改善が出てくるという別の方向があるかもしれません。

10 年間の時間をかけながら、戦略的に進めていくというのはあるとは思いますが、その前段階として、この場でみなさまと議論して、合意ができるかと言うと、なかなか難しいと思います。

私の経験から申し上げますと、将来を素晴らしいものにしていこうといっても、さまざまな方法が出てきて、なかなか合意には至りません。ただ、この地区から引っ越しせざるを得ない状況になるのだけは避けるという合意は結べると信じています。

みなさまで方向性を決めながら、そこに至る登り方にはいろいろとあります。その方法は、少なくとも資料に書かれている、目の前に見えている方法や、先ほどデマン

ドタクシーという方法も出てきたように、それらをこの10年間で試していく戦略を踏んでいくということかと思えます。

学識経験者も入って、事務局と整理をしないといけないのは、方向性の中に、方向的なことと大方針としての戦略とが混在しています。例えば、ゆうゆうバスを改善して、もしも駄目だったからといって、地域のみなさまが福祉交通の維持を求めていないとなれば、10年間で方向性も検討していかなければならないと思っております。

(委員長) ありがとうございます。もう少し整理の仕方があるかもしれないという問題提起をしていただきました。基本的に、今の段階で地域公共交通の改善の方向として、福祉交通としての見直しと、もう一度、再整理するかもしれませんが、地域公共交通自体の見直しという2つの改善の方向で、今後、進めていくということです。

先ほどご指摘いただいた、データに基づいた考え方をもう一度、改めるということもあるかもしれませんが、まずはこの方向で進めていくことについて、ご異議はございませんか。

(一同、「異議なし」の声あり)

(委員長) よろしいでしょうか？はい、ありがとうございます。それでは、次回第3回の検討委員会から、この改善方向の2案について、またさらに勉強して、検討を進めていきたいと思えます。

続いて、先ほどから、もう少しデータが必要になるのではないかというご意見がかなりありました。では、会議次第の「6.その他」について、事務局から説明をお願いします。

5. その他

(資料説明) 資料5に基づき、事務局より説明

(委員長) アンケートの実施について、説明がありました。この点、よろしく願いいたします。以上で本日の議事については終了しました。最後に、事務局から何かあれば、お願いします。

(事務局) 次の第3回地域公共交通検討委員会は未確定ですが、10月頃を予定しております。今日頂いた内容やアンケート結果をまとめた資料をご提示して、またご検討していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

6. 閉 会

(委員長) それでは、また次回に向けて、いろいろとデータ等も出てくるようなので、皆さまでいろいろと議論しながら進めていきたいと思えます。これで、第3回の検討委員会を終わらせていただきます。本日は、長い時間、慎重なご議論を賜り、誠にありがとうございました

以上