

第2回 バスシステム検討委員会 議事録

日 時：平成20年10月9日(木)

14:00～16:20

場 所：栃木県産業会館 2階会議室

出席者：委員10名 ほか

開 会

永井委員長

- ・ 4月7日の第1回目委員会のあと、バスシステムの施策についてワーキングで議論いただいたことについて、できるだけ統一した意見にしたいと考えているので、ご協力ねがいたい。

事務局

【資料1「ワーキング等の経過について」説明】

永井委員長

- ・ 経過報告について、何か御質問等あれば伺います。よろしいでしょうか。
- ・ なければ、必要によって戻るということで、次の議題にうつります。

事務局

【資料2「バス利便化策の施策項目について」説明】

【資料2-1「委員会で検討する施策項目の提案内容について」説明】

永井委員長

- ・ 御質問、御意見がありましたらおねがいします。

斉藤委員

- ・ 資料で関係部署の欄に書いてある内容、アンダーラインが引いてある部分などもあるがどのような意味があるのか。

事務局

- ・ 関係部署等は、この利便化施策等を進めていく際に、今後関係してくると考えられるところについて、関係部署ということで記載した。
- ・ アンダーラインにつきましては、ここが主になって進めていくべきではないかということで、記載した。

斉藤委員

- ・ 連節バスやバスロケなど非常に費用がかかる事業について、バス事業者だけの記載になって

いる。行政からの全面的なバックアップ、財政的支援がなければ、実施は無理だと思うので、必ずしもバス事業者だけに限るものではないと思うがいかがか。

事務局

- ・ 現在もノンステップバス等について行政が補助をしており支援は必要と考えている。

斉藤委員

- ・ ニーズの把握について、現在2ヶ所実施しており更に1ヶ所実施しようと考えており、自分たちとしてははじめての試みだが、きめ細かいアンケートをやっていると思っているが、これを全市的にやっていただきたいと考えている。
- ・ 市政に関する世論調査の中とかにちょっと盛り込むとかのレベルではなくて、せめて私どものアンケートに近いレベルでやっていただきたい。これは時間も、お金もかかるかもしれませんが、そういったものからニーズを是非取り込んで欲しいと思うがいかがか。

事務局

- ・ 世論調査では、世論の方向性がわかるところがあり、MMの実施路線では、ある程度のニーズは把握しています。また、公共交通不便地域においても、それぞれの地域で、どのようなニーズと交通行動があるのかを併せて把握しようとしている。
- ・ このような中で、アンケートなどにどのような内容を盛り込んでいくのかについても、バス事業者と、今後協力しながら進めていきたいと考えている。
- ・ 全地域をやると相当なお金がかかるといったことではなく、ある程度、調査内容を絞り込んで効率的に進めていきたいと思っているので、今後、その項目内容についてもバス事業者と協議したいと考えている。

斉藤委員

- ・ 確かに言っていることはわからないこともないが、やはり宇都宮の市内だけでも、いろいろな条件、さまざまなケースがあると思うので、それなりに広く見なければならぬのではないかなと思うので、是非お願いしたいと言っている。その中からつかみたいと考えている。

永井委員長

- ・ 調査をする場合には、まず、目的により方法はいろいろ変わってくるので、今年度はまだどういう調査をやるという話には、スケジュールの中に入らないのだと考えている。

事務局

- ・ 今現在やっているものでどういったデータが不足しているのか、そういったものを詰めて、実施していきたい。世論調査は終わっている。

永井委員長

- ・ 市政に関する世論調査は終わっているのですね。

事務局

- ・ はい。それから、今後、不便地域における交通行動等実態調査については、調査項目も地域の皆さんと詰めていくので、その辺を併せてバス事業者さん等から必要だという項目があれば盛り込むことができます。

永井委員長

- ・ 使い方をまずきちんと整理して、来年度以降も調査は継続的にやっていくということの合意で、それでいかがでしょうか。

斉藤委員

- ・ とにかく時間がかかるだろうと思うので、是非、来年度以降もお願いしたい。世論調査となると結果がぼやけてしまうのでそのあたりも考えながらお願いしたい。

事務局

- ・ 17年度の世論調査は、バスについてかなり広い項目で実施しており、それを補足するような形で20年度に実施しており、その調査項目の結果についてもお示しできると思いますので、不足している部分は、できるだけ協議しながら今後進めていきたいと考えている。

永井委員長

- ・ わかりました。ありがとうございます。
- ・ 先ほどの関係部署については、実施部署と関係部署とを整理して、動かないということがチェックできるようにしておいた方がいい。
- ・ 資料2の利便化策の施策項目に○×がついているのは、皆さん御了解いただいているとしてよいのか。

事務局

- ・ ワーキング等の中で、振り分けについて協議している。

永井委員長

- ・ これに関して何かありませんか。

千葉代理委員

- ・ バス委員会で議論されることを、戦略会議で○がついていない部分もあり、この辺はすべてフィードバックする形にすべきではないか、この○のついていない部分についても、つけていく必要があるのではないかと思う。

事務局

- ・ 戦略協議会の方で実際に協議したものは、バス委員会の方にもフィードバックして内容は示すというようなこと。
- ・ 戦略協議会では、将来のまちづくりをしていく上での総合的な交通体系の確立、円滑な交通の確立、利便化策という部分で○をつけている。
- ・ バス委員会では、現行バスの高度化を図る際の、走行側の快速性や専用走行区間などの利便策で○をつけている。

鈴木委員

- ・ バス活性化施策に、意外とバス委員会の○が少ない。本来、バス活性化施策というのは、最もバス委員会側からスタートすべきところではないかと考えているがいかがか。

永井委員長

- ・ これは何か議論があったか。

事務局

- ・ バス委員会につきましては、その基幹となるバスを導入するときの利便化策を取り上げ、それ以外を戦略協議会で取り上げることで協議した。

永井委員長

- ・ バス委員会で先に議論して、それをオーソライズする形で戦略協議会の方でという方が自然かもしれない。

斎藤委員

- ・ 委員長の意見のとおりで進めてもらえたほうが自然と考えている。

永井委員長

- ・ 役割分担については、どちらかが先に議論してそれをもう一方がチェックすることでどうか。
- ・ 項目について何か意見はないか。

鈴木委員

- ・ 宇都宮ぐらいの都市規模であれば、バスは十分活用できる交通機関だということを前提とすれば、資料2-1で提案されている施策をうまく取り入れていくことで、かなりバスのイメージを変えたり、あるいは実際に利用促進につながる可能性があるものだろうと思う。
- ・ ただし、それぞれの施策は、やはり宇都宮は宇都宮に合った形で導入していかないと効果が現れないと思うので、その辺をワーキングでは是非議論してもらいたい。
- ・ それと同時に、本当に使えるバスにしていくためにはニーズの検討が不可欠なので、どういう形で効率的にやるかということはあるにしても、かなり綿密なニーズ調査が必要と思う。
- ・ 「BRT（接続バス）」という表現があるが、必ずしもBRT＝連節バスではないため、「連節バスを含む」という表現にしたほうが適切である。また、接続バスではなく連節バスが正しい表記である
- ・ 情報提供に関する施策（バスロケ・車内情報システム等）についてはもちろん大切だが、基礎的なインフォメーションについても是非検討をお願いしたい。

事務局

- ・ BRTの表現は訂正させていただく。

永井委員長

- ・ BRTについて、関東自動車さんの出された案を含んで、それを中心に、ほかのことも一応考えますというスタンスという理解でよろしいか。

事務局

- ・ BRTイコール連節バスということを書くのではなくて、タイトルは「BRT（連節バスを含む）」という形か、「BRTの導入」という大きなタイトルにするかというようなことで考えます。

永井委員長

- ・ また後で戻ることも含めまして、次に進みたいと思います。
- ・ (2)の「東西交通軸について」は、関東自動車さんから提案があるので、斎藤委員の方が

ら御説明願います。

斉藤委員

【資料 「東西交通軸について」説明】

永井委員長

- ・ 質問、意見をお願いしたいと思います。
- ・ 1つは、12ページの前提条件のところ、一番最初の「我々が提案する」と書いてあるこの主張は、バス事業者である関東自動車の立場として理解できる項目だと思う。
- ・ その次の段階の「東西交通にこだわる必要はない」という部分についてですが、パーソントリップ調査は、池澤委員平成何年でしたか。

池澤委員

- ・ 平成4～7年です。

永井委員長

- ・ この中で、宇都宮の土地利用等、あるいは宇都宮の将来の都市構造というものを勘案したときに、何にするかという議論は別として軸が要るのではないかという議論が出てきていた。
- ・ バス事業者さんの立場から、それは必要ないんだということなのか、あるいは行政の方で、一番最初に書いた条件を踏まえらるのであれば、そういう軸の必要性についてはどう考えているかということ。
- ・ 例えば今、関東自動車さんの方は基本的には幹線のルートとフィーダーという2段階という話しだが、東西軸を含めた3段階に分けることもあり得るのかという話を伺えればと思う。

斉藤委員

- ・ 関東自動車にとって、西口の大通りは、道路としても幹線であるし、バス路線としても幹線、大動脈なので、そこを更に利便化していきたい。
- ・ このため、幹線としてこだわらずに外しても良いのではないかという意見を持っていたが、行政としては必ず入れたいということだった。
- ・ 今行政がやろうとしている別な公共交通を検討しているのは結構だが、あくまでもバスだけにこだわって純粋にやっていきたいという考えを、バスシステムの中へ持ち込みたいということで、あえて言わせていただいた。

永井委員長

- ・ 3段階に分ける可能性はあるということか

斉藤委員

- ・ はい。

永井委員長

- ・ 東西交通だけという議論ではなく、一番最初にやらなければいけないのは、宇都宮の公共交通のサービス水準から見たとき、宇都宮市全体の公共交通のネットワークをどういう段階構

成にするのかというところだと思う。

- ・ そういう意味では、関東自動車の提案も、3段階としてサービス水準の高い連節バスが東西の中では必要とされているので、それを生かして、段階構成を一回宇都宮の中で議論して、戦略協議会の中でよく段階構成をきちんと議論していただきたい。
- ・ 今までずっと行政側でパーソントリップから検討してきたところと、バス事業者さんとがどこで折り合わないかというのを明確にする意味でも、きちんと分けて議論していただきたい。
- ・ もう一度言いますが、東西軸を強化すること自体について特に反対ではないという理解でよろしいか。勿論それは、ネットワークですから、宇都宮の公共交通のネットワーク全体の向上のためにそれが寄与するのであれば、当然やっていっていい話ではないかと理解させていただいてよろしいか。
- ・ もう一点「橋梁架設等を踏まえ、JR宇都宮駅～芳賀工業団地間に路線バスが必要か否かの検証が必要」についてはどのような意味か。

斉藤委員

- ・ 今の交通渋滞解消のために橋りょうが別な方では考えられているが、その橋りょうも必要なのかということ。さらに、現行の東口の道路状況の中で路線バスを走らせるだけお客さんが乗るかどうかという検証ということ。
- ・ 例えば、現在走っている企業バスが路線バスに乗り換えてもらえるか、ということを検証し、考え方をまとめていくことが必要と思う。

永井委員長

- ・ わかりました。他の委員からは何かありますか。

鈴木委員

- ・ ネットワークの考え方は、委員長の言うとおりで、宇都宮市全体の中でネットワークをどのように構築するか、体系づくりをどうしていくかという議論があった上で、東西軸が特に大きな幹線軸になるということが出てくるべきだと思う。
- ・ トータルで見たときに、いわゆる幹線軸と、フィーダーなり地域のコミュニティ系などでメリハリをつけていく場合、幹線軸というのは、必ずしも東西軸だけではないという議論があった結果として、ここの東西軸はかなり需要も多くてきちんとした輸送サービスを行わなければならないところだという形になってくるんだろうと思う。
- ・ そういう中で、特急バスなり急行バスを併用した体系で整備していくことは、実態とか将来的なことを考えても、非常に当を得た提案だと思う。
- ・ 説明の中で余り一般的でない「テラス型バス停」という言葉出ていますが、これは通常の歩道側を奥に引っ込ませるバスベイとは逆の発送で、歩道を車道側に少し張出す形のバス停です。
- ・ 日本国内でも大阪とか神戸で実際にやっている例があり、これの非常にいいところは、引っ込んだところにバスを入れるのに比べると発着が非常にしやすいことや、これから増えるバリアフリーの車両を歩道に正着させるのが容易であるといったようなメリットがあるのと、

歩道の空間を犠牲にしないというメリットもあります。

- ・ 今回の提案で、急行停留所と通常のバス停の使い分けの提案は非常に面白いと考える。

永井委員長

- ・ ありがとうございます。他の委員からは何かありますか。

斉藤委員

- ・ テラス型のバス停は18年度の検討委員会の中でも検討されており、更に、平成14年3月に出されました報告書の中にも出ているため、今回テラス型を提案した。

永井委員長

- ・ 私からもう一点、15ページの「平日の朝」と書いてあるところについては、トランジットセンターというのは、乗り継ぎの抵抗値が、どのぐらいまく減らしたトランジットができるかどうかという議論と理解してよろしいか。

斉藤委員

- ・ いろいろな方面から例えば桜通りに来るバスに5人や6人という少数であり、すべて同じぐらいのタイミングで来るのであれば、桜通りで乗り換えてもらってもいいでしょうという考えを当然持ちます。
- ・ しかし、朝の通勤・通学の時間帯、桜通りを通過していくバスには相当の利用客が乗っており、あえてそこで降りてもらふ必要はないのではないかと。そのまま真っ直ぐまちの中、あるいは駅の方へ行っていただいているのではないかと考えている。
- ・ ラッシュが過ぎてから昼間になると当然お客さんが少なくなりますので、桜通りで乗り換えていただくというような考え方である。

永井委員長

- ・ 斉藤委員のイメージとして、桜通りではどこか具体的に、トランジットセンターができれば良いというのは何かありませんか。

斉藤委員

- ・ 候補地とすれば、例えば行政のお使いになっている土地で、ちょうど角に合同庁舎とかはいかがかと考えている。

永井委員長

- ・ あそこであつたら一番いいのではないかとということか。

斉藤委員

- ・ あそこが一番いいのではないかと。
- ・ あるいは別な形で、足利銀行本店をぐるっと一回りして、また大谷街道の方へ戻ってくるとか、足利銀行の北側の県美術館の公園を少し待避所にさせてもらって大谷街道の方へ出てこられたらいいのではないかと、イメージとしてはそんな感じです。そこにどんな施設をつくろうとかというのは、また膨らんでくると思います。

永井委員長

- ・ このトランジットセンターと言っているのも何種類かある。そこも戦略協議会で議論してい

ただけが良いが、ここはもう明らかにメインのバスと、さっきの連節バスという、BRTと普通のバスの乗り換えというところが大きいと思う。そうすると、このぐらいのサービス水準で乗り換えが便利になればという何か目標値みたいなものは考えているのか。

齊藤委員

- ・ トランジットセンターというのは、バスターミナルと通常言われるものに比べると規模は小さい。
- ・ BRTと支線バスなり循環線的なバスと乗り換えをするということが一つのメインの機能だとすると、なるべくコンパクトで、最低限の距離で乗り換えができることと、それから、ある程度待てる状況として、屋根つき、できればエアコンつきの風防がついたような部分が少し確保されていてインフォメーションがきちんとできる設備があることあたりが最低条件と考える。
- ・ 今現在、日本で実施されているケースで一番参考になるのは盛岡市のミニバスターミナルが、いわゆる基幹路線と地域路線の結節ターミナルになっているターミナルが2カ所ほどつづらられている。

永井委員長

- ・ 齊藤委員、今度そこをチェックしていただいて、乗り換えの可否について情報をいただきたい。
- ・ この後他のバス事業者にも伺おうと思っていたが、合意の得られるところから詰めていくという意味では、パーク・アンド・ライドも含めてですが、ターミナルの位置をまず決めていくというのは、割合と合意の得られやすい意思決定の仕方ではないかと思うので、少しその辺を検討いただきたい。
- ・ もう一つ齊藤委員に伺いたいのが、最後の東西交通の駅のところで、「JR宇都宮駅西口と東口を經由するバスは……ロスが大きくメリットがない」という状態は、西口からぐるっと回って東口に今の路線を使っていったときには、メリットがないということを言っている。もう片方は、軌道系だがあそこを乗り越えることになるわけですが、そのところは齊藤委員はどうお考えになりますか。手法的にはいろいろある部分は後で議論すればいいので、取りあえずは必要なか必要でないのかといったことはどうですか。

齊藤委員

- ・ JRをまたぐのか、またがないのか、あるいは下をくぐればというようなことを言っている方もいるが、そこまでお金を使わなくても、動く歩道あるいはエスカレーター、エレベーターを充実させれば高齢者や体の不自由な方も乗り換え十分可能で時間も変わらない。
- ・ また、私どもの持っている路線といったものの系統の再編で言えば、昼間、例えば東から西まで真っ直ぐ迂回して来るようなものを駅東で止めるとか、先々いろいろ考えが出てくるという意味でも、お金を使わないで、なおかつ時間をかけないで来られる方法があるだろうということ考えている。

永井委員長

- ・ 市役所のお金の方を心配されて言っているということですね。
- ・ そういうことがあり得るかどうかは別として、バス専用で直行ならば、市役所が先ほどの四方幹線に東西軸強化をしないとまちの活性化ができないと言った場合は、それに対してあえて異を唱えることはないですね。

斉藤委員

- ・ どうしてもそれをやると言えば。

永井委員長

- ・ 東西交通の軸の重み、役割の大きさをどのぐらいに考えているのかの市の見解をみんなにわかるように議論してくれれば、あえてそのつなぎについては、斉藤委員としては反対することはないというお話だそうですから。そう御理解いただいてということではないかなと。
- ・ ほかの委員の方、何か議論の糸口を出していただけますか。池澤委員いかがですか。

池澤委員

- ・ 斉藤委員からの提言、大変すばらしい案だと思って承りました。では、行政としてどういうまちを目指しているのかというのをもう少し申し上げたいと思います。
- ・ 宇都宮市の土地利用の実態を見たときに、産業の立地、あるいは交通の流れ、そして人口の配置、そういったことを総合的に考えて土地利用の規制と誘導が示されているわけですが適正に純化されている状態ではない。
- ・ 今までの歴史の中で、モータリゼーションに背中を押されて、外へ外へとまちが肥大化していった。
- ・ これからの行政でどのようなまちなら維持できるかを考えると、もう一度まちの中を再興しようということになる。
- ・ そのときの、人の流れを誰がどのように確保するかとなったとき、まちの中に人を集めるためにはマイカーではなく既存のバスをもう一度再興しバス路線を充実することとなるが、どうしても2,000台余りのバスが入ってくるまちになってしまう。
- ・ もう少し安心して歩いて楽しいまちをつくるためには、やはり車は一定の制限をすべきではないかという中で、東西交通というよりは、軸線をどうしようかという中で軌道系という話があったのだらうと思う。ステップ的には、将来的には軌道系なのでしょう。
- ・ ただ、鉄道で分断されているまちをもう一つつないでいくべきだろうという中で、東西軸の完結型が求められてきた。その中で、先ほど委員長が言われたように、本県でも、平成の初期においてパーソントリップを実施した中で基幹バスという提案を受けたのも事実です。
- ・ 行政が目指すものは、もう少し安心して歩いて楽しいまちなので、今のようにマイカーに依存したまちづくりは限界がある中で、今回、斉藤委員は基幹バスといいますか、そういった連節バスの御提案があったことを行政はきちんと受け止めていきたいと思います。
- ・ あえて斉藤委員へお願いしておきたいのは、どうしてもバス事業は需要と供給が前提、ビジネスとして成り立っていますので、そこを行政がどこまでお手伝いできるかという大きなテーマがあります。しかし、行政はお手伝いするという感覚ではなく、自らがどういうまちを

つくるかということを示し、その移動手段をどう担保するかという中でバスがどうするかというのが出てくると思います。ですから、先ほどの斎藤委員のレポートで、すべてバス事業者だけでは無理だから、行政の支援が必要だということについて、現実的にはそれを考えていかなければいけないと思っている。

- ・ いずれにしても、東西軸を何とかしようという形でバス事業者さんから提案があったことはきちんと受け止めていきたいし、戦略の方でも、魚の骨と言っておりますけれども、軸とその周辺はバスでお互いが役割分担することについて、これからまた議論を深めていくと思うので、そういった意味では大変貴重なレポートだと思っている。

永井委員長

- ・ ありがとうございます。小矢島代理委員いかがですか。

小矢島代理委員

- ・ 近い将来、少子高齢化というのが必ず来るわけで、今の西口のバスの状況が、必ずしも現状それでいいのかということもあり、関東自動車でも、そのところは理解しつつ、それにかわる連節バスの導入等も考えているわけです。
- ・ その交通について、今後、先ほど池澤委員が言われたとおり、今後何がいいのかという部分も検討しつつ、バス会社も繁栄していくような形の交通体系を取ればと思う。

永井委員長

- ・ 新井委員いかがですか。

新井委員

- ・ 交通の安全と円滑という面で交通公共機関の活性化というのは大変重要だろうと思っており、議論を深めていって、公共交通機関を活性化していきたい。

永井委員長

- ・ 千葉委員いかがですか。

千葉委員

- ・ 池澤委員も言われたように、宇都宮市の都市交通を改善するには、今回はバスの視点ということだが、歩く人、自転車、あと公共交通で移動する人、自家用車で移動する人、いろいろな人のまちの視点というのがあり、その辺の視点を検討すれば、もっと都市全体の都市サービスが向上するのではないかと思う。

永井委員長

- ・ 阿久津委員いかがですか。

阿久津委員

- ・ 課題が非常にたくさんあるあるが、すべての条件がクリアすれば、非常にいいバスシステムというか、東西の交通ができるのではないかと思う。
- ・ 大通りのバスに乗って一番感じているのは、大通りに入るまでが結構渋滞しているが、大通りに入ってからはそれほど渋滞していない。渋滞している箇所というのは、バス停のところでの前のバスが止まってしまうと、1台、2台、3台目ぐらいのバスだと、その前のバスが走

らないと先に行けないため、待っている間が非常につらいので急行とか特急とかそういったものが走れば、非常にその辺も解消できるのではないか。

- ・ 専用レーンとかP T P Sとかバスロケが更にあれば良いと思うが、交通関係者、それから道路関係者などとの調整が非常に難しいのではないかと感じております。

永井委員長

- ・ ありがとうございます。各委員からこの案についての御議論を伺いましたが、ジェイアールさんと東野さんがどこまで合意いただけるかどうかというのがありますので根岸委員いかがですか。

根岸委員

- ・ 説明聞いた中では、課題とか問題点も多くあると思うので、今後、ワーキング等で掘り下げて行きたい。また、これは関東さんの提案なので、大通りは東野もジェイアールも競合しているため、結論までは難しいと思うが、バス事業3社でどれが一番望ましいのかという検討を掘り下げて、公共交通ネットワークの基軸として、バス事業者がどのように寄与するのかというところまで行ければいいかなと思っている。

永井委員長

- ・ 大井委員おねがいします。

大井委員

- ・ 根岸委員と同様、関東さんの提案そのものについては、これだけのものをしていただければすごくいいシステムになると思っている。それから、ワーキングで検討してきた施策項目、これもすべて網羅できれば、こんなにいいシステムはないということで、余り東西軸にこだわらなくてもいいのではないかという気はする。
- ・ 中身として、すぐにもできるものもありますので、それをやるのが将来的な交通システムにつながっていくと思う。行政とのタイアップというのは絶対不可欠だと思うが、企業だけでできる、バス事業者だけでできるものもあるので、可能であれば、スピーディーに具現化していくことが必要かと思っています。更に検討させていただきたい。

永井委員長

- ・ 斉藤委員、連節バスは3社の共同事業ということは絶対考えられないですか。

斉藤委員

- ・ まず、連節バスの提案は、私どもの全体像の中の一部であり、その条件が整ったときに連節バスが入ってくるということで、連節バスありきではないことについて認識をお願いしたい。
- ・ 3社共同については、取りあえず関東自動車が初めてこれを提案したので、これから協議・検討となると思う。

永井委員長

- ・ これは、そういう事例があるかどうかちょっと私はあれなんですけど、要するに今、横に走っているのね、
- ・ 事例があるかは分からないが、鉄道は相乗りをやっているのだから、メインの路線を共同で

やれば、僕は支線の方もある程度共同できると思う。

- ・ そうすると、競争関係のところは難しいですが、3社の方々の協調関係というのがあると、宇都宮公共交通の議論の中でいろいろな可能性が出てくると思う。
- ・ その際には、恐らく行政が前提条件としてのルールを宇都宮市は宇都宮市で考えていかなければいけない。一歩前に出るときの一つの試みとして、是非3社で議論するようなことも試みていただきたい。

事務局

- ・ 今後、東西交通軸について進めていくわけですが、先ほどお話があった将来のネットワークにつきましては戦略の方で議論されていますので、それらを次回以降、御報告させていただきます。ネットワークの中で東西軸をどうするかというものをお示ししながら、議論を重ねてお願いしたいと考えております。

永井委員長

- ・ わかりました。
- ・ 次の4のその他ですが、「関東自動車で実施したバスモニター制度について」を斉藤委員からおねがいます。

斉藤委員

【資料 「東西交通軸について」説明】

斉藤委員

- ・ 配布資料をそれぞれさらにこれをまとめたものを、事務局の方へ出しておりますので、後で事務局の方からは是非コピーをもらっていただきたい、また、事務局の方は、ほかの委員の方にそれを送っていただければと思います。
- ・ その中の私どもの責任でやるものは除いて、行政と一緒にやっていきたいというものだけをまとめてありますので、それを是非ほかの委員の方に回覧あるいは配付をお願いしたい。それを見れば、バスモニター提言の中の行政にかかわるものをこういうふうにまとめてありますというのがすぐわかると思いますので、是非、後でお願いしたい。

事務局

- ・ 関東自動車からいただいた詳細検討の中の10ページに入っているものでよろしいですか。

斉藤委員

- ・ はい。ここには、私どもがやったアンケートのまとめ2カ所とモニターをやったもののまとめ、そういったものが入っておりますので、アンケートも含めてお渡しできればと思います。

永井委員長

- ・ どうもありがとうございました。何か質問等ありましたらどうぞ。
- ・ モニターからの提言の概要をいただいて、正直一つの印象は、バスに対する理解者が結構多いんだと、こういった直接利用されている方の生の声をきちんと反映できるような仕組み

を当然バス会社でつくり、真摯に応えていく努力がこれから必要だと感じた。

- ・ このモニター制度は非常にいいことだと思うので、せっかくやったこれを生かせるような形で今後進めていただければありがたいと思う。

永井委員長

- ・ その他事務局からなにかあるか。

事務局

- ・ 特になし

永井委員長

- ・ それでは、長い間、御熱心な御協議ありがとうございました。

司会

- ・ 委員長、ありがとうございました。委員の皆様には、長時間にわたり御議論いただきありがとうございます。
- ・ それでは、これをもちまして第2回のバス検討委員会を閉会いたします。