宇部市地球温暖化対策ネットワーク　低炭素地域づくり協議会　第２回　議事録

１　日　　時　　2009 年 10 月 20 日（火）13 時 30 分～15 時 30 分

２　場　　所　　宇部市総合福祉会館　ボランティア交流ホール

３　出 席 者（敬称略）

委員	会長	山口大学大学院理工学研究科准教授	榊原　弘之
		宇部興産㈱環境安全部	西田（代理）
		セントラル硝子㈱宇部工場環境安全部	田籠（代理）
		協和発酵バイオ㈱山口事業所宇部環境安全室長	高嶋　則之
		㈱宇部日報社編集局課長	古重　周三
		㈱エフエムきらら取締役コーディネーター	田村　知里
		西日本旅客鉄道㈱山口地域鉄道部企画課長	青木　豊太
		船木鉄道㈱	中原（代理）
		サンデン交通㈱自動車部業務担当課長	福本　芳博
		ＮＰＯ法人うべネットワーク理事	作本　季理
		宇部商工会議所総務部長	佐々木　克彦
		NPO 法人環境共生機構理事長	臼井　恵次
		山口県地域振興部宇部県民局次長	山本　政夫
		宇部市交通局交通課長補佐	伊藤　修
		宇部市環境部環境共生課長	笹尾　洋二
		環境省中国四国地方環境事務所広島事務所長※	原田　幸也
		国土交通省中国運輸局山口運輸支局首席運輸企画専門官※	山田　雅之
		山口県環境生活部環境政策課調整監※	鳴瀬　嘉史
			※オブザーバー
			以上　１８名
欠席委員		山口県地域振興部交通運輸対策室次長	田中　勉
		宇部興産㈱環境安全部長	藤川　修三
		セントラル硝子㈱宇部工場環境安全部次長	森下　真孝
		船木鉄道㈱常務取締役	田中　敬一
			以上　４名
事務局		宇部市地球温暖化対策ネットワーク　代表	中西　弘
		〃　事務局長	仰木　則康
		〃	兼久　威矩
		〃	三隅　穀憲
		〃	名越　久美
		〃	今井　貴絵
		株式会社バイタルリード	宮地　岳志
		〃	赤穴　真理
			以上　８名

４　議　事

（１）事業の進捗状況等について

（２）今後の進め方（スケジュール）について

５　議事要旨

■事業の進捗状況等について

榊原会長　事務局において、これまで短期間でアンケートを実施。それを基に、今後の実施具体案を作成している。事務局からの紹介もあったように、モビリティマネジメントは今、全国で実施されている。このようなコミュニケーションを密にすることにより、皆の行動の変化にある程度の効果があるということは、様々な所で示されており、ある程度確立された手法といえる。ただし、実際どのような形でコミュニケーションするかということによっても効果が変わってくることは当然考えられので、その辺りで色々工夫をしたい。宇部の現状も踏まえたうえで、検討したい。自転車についても、UNCCA においてのこれまでの積み重ねや経験、蓄積された知識を基にして今年度の取り組みの提案になってくると思う。一通り事務局からの説明があったので、ここからは意見、個別項目についての質問を委員の皆さまからお願いできればと思う。

榊原会長　スケジュール項目の中で、確認したいことがある。通勤カルテという話があったが、スケジュールだと検討となっているが、これは実際にある程度実用に供することを考えているのか？

事務局　通勤カルテシステムについては、他の自治体や色々なところで作られている物を参考に、宇部市に適した物を考えている。今年度はシステム設計を考えるのと、エクセル・アクセス等を使用し、簡単にできる仕組みを作ろうと思っている。今回は特にモニターの方を対象に考えており、若干経験的な利用方法になると思う。そういった物を検討したいと考えている。

榊原会長　試作するということか？

事務局　試作品になる。

臼井委員　通勤カルテシステムは未完成ということと、それに伴い CO2 の排出量の把握を行うということだが、対何でとるのか？自動車なのか？それとも他の物に対する削減排出量なのか？それとも人間がスピードで走ることによって出る物を削減するのか？

事務局　基本的に今回は特にマイカー通勤者に限っており、例えば 1 日で考えると、自宅から会社まで行って会社から自宅へ帰る。その間、自動車を利用することによって CO2 を排出する。それと、スマート通勤ということ

で、自転車で行くとほぼゼロ。バス通勤だと人数割りになるため少し低い排出量となる。そのマイカー通勤との差と日々の積み重ねが今回の削減効果となる。

臼井委員　原単位的なものは入手しているのか？

事務局　環境省で色々な原単位データーを発表しており、今回はそれを使用したいと考えている。使用する車により違いはあるが、今回はそこまでの精度は求めず、全体的な総量がどうなるか、それを積み重ねてどうなるかを調べる。精度を良くする方がいいことには違いないが、まずは全体的にマイカーから環境に優しい交通手段にいかに転換していくかの目安になるものが出せたらいいと思う。

榊原会長　CO2 排出量の今回の推定目的だが、事業をする以上、低炭素地域という意味でも当然効果がでなければならない。もう一つは、個々人のレベルで苦労をしてもらうため、例えば車から自転車へ転換することで、実際どの位の CO2 が削減されたかということを個人に分かってもらうという啓発的な意味も含めているということですよね。

事務局　実際に自分で行動したことが目に見えてどのように社会に影響しているのか、社会とのつながり、CO2、地球温暖化と自分の行動とのつながりを明瞭化するという意味合いもある。

作本委員　原単位は一般市民には分かりづらい。モニターをお願いするのであれば、もう少し簡単にわかる様な仕組みがあればと思う。

事務局　通勤カルテシステムを少し話したが、今はイメージではあるが目標として、家と通勤先、通勤頻度を入力すると、公共交通機関・自転車を使うとどの位削減できるのか、マイカーで通勤した場合とどの位違うのかをすぐに計算できるような物にしたいと考えている。そういったことが判るとモチベーションも上がるのではないかと考えている。

榊原会長　原単位×距離×日数のような掛け算的な物を考えているのか？遠距離の人がバス等に乗るとより効果が大きくなるが、比較的近距離の人だともともと少ないので削減量も少なくなるというようなものは出せるのではないか。

作本委員　車はそうそう買い替えることは出来ない。燃費が悪い車は税金も高い。お金がなければいい車は買えない。どうすればいいのか日々考えている。

榊原会長　選択肢は自転車等いくつかある。毎日は無理でも週２、３回乗り換えるだけでも違いがあると分かれば励みにもなる。

作本委員　男性はいいが、女性は大変困る。買い物に行かなければならない。東京なら便利でいいし、いくらでも出来ると思う。試みはいいと思うが、市民に知られていない。よく見ていない。

榊原会長　共通時刻表の認知度の話があったが、昨年までは宇部市で走っている交通局、船鉄、サンデンで３社共通の宇部市内の時刻表を作成した。今年

は山陽小野田も加わり、小野田・宇部の地域全体の物となっている。取組みとしては充実してきているが、一般市民の方が知らないのも現実である。今回３００人アンケートを実施した際、同時に時刻表も配布している。このように色々な機会をとらえて波及していく努力も必要。ただアンケートだけ行うのではなく、そういった効果も期待したい。

作本委員　全路線が載っているものはないのか？バスが使いづらい。

榊原会長　交通局さんが携帯のシステムを今年導入している。

作本委員　目でみえないと分かりづらい。

伊藤委員　共通時刻表は、同時期で昨年に比べ配布枚数は 1.2 倍。アンケート結果で半数近くが存在を知らなかったのはショック。

榊原会長　公共交通のくくりで、紙の媒体は時刻表、電子媒体は交通局さん監督の携帯で時刻を検索するサイト。両方あるというのも大事。

伊藤委員　10 月からは携帯時刻表案内で運賃も検索できる。地図は載っていない。

青木委員　バス停からバス停ではなく、家から目的地までどのような公共交通があるのかが分かればいい。そういった物が HP に載っていればいいと思う。

榊原会長　今すぐに指摘した互換性を求めるのは難しいと思う。その辺りは事務局でも認識していると思うが、考えていかなければならない。

中西　活動の柱であるスマート通勤。もう一つは宇部Ｅサイクルクラブの活動。通勤についてはスマート通勤になるかと思うが、宇部サイクルクラブの活動は通勤に限らない。オーバーラップして通勤データーをしている方が宇部 E サイクルクラブにも入っている。これはどう評価したらいいのか？２重評価になるのか？スマート通勤の方で実績評価されるのか？宇部サイクルクラブで評価されることになるのか？どちらかにしてもらうのか？

事務局　基本的に、今回の事業の目的はマイカー通勤からの転換のため、通勤で判断する。宇部サイクルクラブの取り組みは通勤に限らず、他の目的も入っているが、事業の効果計測という意味で直接的な効果は通勤の効果を計り、他の目的での自転車利用等は他のニーズ的な波及効果で計測することを考えている。

事務局　41 名のモニターの内、通勤対象者は 30 名。通勤を主体としたモニターの動向意識をアンケート調査しようとしている。11・12 月のキャンペーン中に間に合うように実施する。

榊原会長　本事業はまず、通勤に重点を置かなければならない。通勤に自転車を利用する人は他の事でも自転車を利用すると思う。波及効果として自転車の利用はいいこと。通勤でバスの利用は週 1 回しか出来ないかもしれないが、バスを利用することによりバスの良さに気付いてもらいたい。そうすることで、週末の買い物にバスを利用することがあるかもしれない。波及効果はある程度あると思うし、期待したいところである。この事業

の形状としては、まず通勤からスタートし、周辺への波及も実現したい。

中西　キャンペーン期間の記録は取ると思う。キャンペーンの後はどうなっているのか？何か企画はあるのか？今のところ考えているのか？

榊原会長　持続性ということか？スケジュールとして事後のことはどうなっているのか？

事務局　事業の内容としてキャンペーンは 11～12 月。ただし、取組みをしている地域 SNS 等は、事業が終わっても継続されるような仕組みを構築したいと考えている。事業は終わるが、取組み自体は膨らむような形で残していきたい。

榊原会長　11、12 月だけバスに乗り、その後は車に戻るのでは意味がない。事業としてのフォローアップは、はっきりとはないかもしれないが、一研究者として私もフォローしないといけないと思うし、うべっちゃ等を活用するのも一つの意識としてある。キャンペーン終了後も、人とのつながりが残れば期間中は 100 の努力をして、その後 100 を維持するのは難しいかもしれないが、80、70 くらいは出来るかもしれない。長持ちさせるという意味でコミュニケーションの手段を色々作っておくのはどうか。

臼井委員　前に戻るが、最後の 7 ページ。E サイクルモニター。3.6tCO2 削減とあるが、この計算の原点は何か？

事務局　環境省が出している原単位。自動車だとガソリン。車はリッター10ｋｍの原単位で計算してある。

臼井委員　3.6tCO2 削減といわれてもわからない。どの位の効果があるのか？3.6ｔとは、例えばガソリン代だといくらになるのか？電気代は？このような観点がないと訴えるものがない。補足でガソリン代だといくらになるというような事を説明した方が訴えやすいのではないか。

榊原会長　物差しは色々あった方がいい。

事務局　杉の木だと何本とかの方が一般の人には分かりやすいかもしれない。やり方を考えさせてほしい。

臼井委員　サイクルだけでなく、全てのあらゆる面でコスト削減だといわれても分からない。先程述べたように、何かの表示方法で考えた方がいいと思う。

榊原会長　表示方法は複数あった方がいい。

事務局　ピンとこないなら、付け加えたい。

榊原会長　その他は？全体的に質問、意見をもらっているが、前半のアンケート内容でも、具体的な取り組みに関することでも構わないが。

笹尾委員　キャンペーンの参加企業を募集している。いつ頃まで募集しているのか。

榊原会長　いつ頃までオープンでということか？

事務局　このキャンペーンが終わるまでは随時募集している。

笹尾委員　途中から参加しても？

事務局　途中から参加していただいても。

笹尾委員　気軽に？
事務局　気軽に入っていただきたい。
榊原会長　今回参加していただく方に別途特典があるというわけではない。対象者が増えるのは予算上問題あるということではない。むしろ多く参加してもらいたい。
笹尾委員　モニターも？
事務局　100 名という枠はあるが、モニターも基本的には随時。
事務局　事務局からのお願いだが、委員の方でまだ募集に参加されていない方。通勤モニターに該当される委員の方に参加してもらいたい。
榊原会長　その辺りに関連し、私も工学部で少し頼んだ。基本的にはマイカーから他の手段に転換ということで、現在マイカーを使用している方を対象としなければいけないが、実際たまには自転車を使用している人も結構いる。そういう方にも、もう少し自転車を利用してもらう等、ゼロからの人だけでなくてもいい気はしている。その辺はどうなのか？実際に私が頼んだモニターの中にも、すでにある程度やっているがもう少しやってもらいたいという人もいる。事務局ではそれは問題ないのか？
事務局　今指摘があったように、すでに通学、通勤を一部している方についても、もっと環境に優しい通勤を頻度高くするということも、このキャンペーンの目的に含まれると思う。そういった方にもモニターになってもらいたい。
榊原会長　もう少し参加してもらうという意味でいうと、100%マイカーという方だけでなく、すでに少し試みている方も含めると声をかけやすいと思う。
作本委員　自分がやっていないと声をかけづらい。
榊原会長　何もやっていない方ですか？
田村委員　協議会の人がモニターを募集するのか？
榊原会長　すでに各企業で募集していて、それが 70 名という数字だと思う。今の話は知り合いや本人が少しやってみようか、個人として誘って欲しいという意味だと思う。
田村委員　その人にメリットがあれば誘うことが出来るが、なければ誘わない。自発的にはあまり誘わないのではないかと思う。
榊原会長　言っていることは理解できるが、今の話は一人でも出来れば声をかけて欲しいという意味。各委員が 3 人獲得しなければいけない等という意味ではない。職場の総務的な部署から単にアンケートに協力して欲しいと配る場合と、職場の同僚からお願いするのとでは、多少協力してもらえる人もいるのではないか。それに入ったから、必ず車に乗ってはいけないという活動ではない。私が職場の同僚に話したのは、とりあえず時刻表と MAP をみて出来そうかどうかを考えてもらいたいと話した。その人が実際するかどうかは分からない。モビリティマネジメント自体が直接

コミュニケーションで働きかけることで行動を変えてもらいたいという動き。そのことで何でも問題が解決できるということではないが、可能な範囲で協力して欲しいというのが、事務局からの話だと思う。メリットでいうと、先日のアンケート配布の際の付属資料で、環境や健康の話があったと思う。それがメリットといえばメリットだが、個人レベルでメリットが感じられないという事も理解できる。このような情報を伝えていくことで、中には行動を変えてくれる人もいるだろう。そこで変えてもらえると、場合によっては意外と自転車は楽しいとか、バスは絶対無理だと思っていたが、ある程度宇部のバスは使える等がある。そのような事を期待したいのがこの取組みだと思う。

田村委員　ロコミで広げていくということか？

榊原会長　ある程度。

青木委員　12 月は寒いので、自転車の利用率は絶対下がると思う。頑張って自転車通勤している人を応援するとか、事務局から呼びかけをするような工夫もいいかと思う。12 月は忘年会等でお酒を飲む機会が増えるので、強制的に車から公共交通へ移りやすく、ある意味やりやすい。そういう働きもした方がいい。

榊原会長　後の方の話はかなりある。飲んだ時は当然車、自転車には乗れないので、バスや電車を利用する。そのあたりのメッセージの発信はしていきたい。あとは、防寒とかそういったことか？

青木委員　自動車に乗るというのは楽だからという事があると思う。冬場は寒いので車は快適。そこをあえて自転車に転換させようとするのだから、相当励ましがないと。夏ならいいが。冬は相当厳しい。

榊原会長　その辺はかなりあると思う。夏から継続的に乗っている人だといいが、これからあえて始めようという人が寒かったというのは大きい。

佐々木委員　ロコミで広げるという話があったが、一番初めに感じた素朴な質問をする。ロコミで広げるのに、スマート通勤の「スマート」という言葉は馴染むのか？私は一度も聞いたことがない。どちらかというと、エコ通勤とした方がシンプルではないか？私はそういうイメージがある。あえて何故「スマート通勤」としたのか？

榊原会長　事務局の考えもあるかもしれないが、一つはエコ通勤なのだが、エコとだけ銘打つと、委員からの話にもあったようにエコのためだけに自転車に乗れるのかということがある。事務局の説明からして、地球環境のためだけでなく、健康にいい、バス・自転車を利用することで街について新たな発見がある等、単にエコだけでなくプラスの何かがあるのではないか。という意味合いを入れたかったのではないかと思うが、事務局はいかがですか？

事務局　今、榊原先生のおっしゃった通りです。「エコ通勤」の方が「スマート通

勤」より知名度が高い。できたら、「スマート通勤」という言葉をこの運動を通じて宇部でメジャーとしてもらえるとありがたいという思いがある。ただ、「エコ通勤」の方が他の方々の理解を得られやすいようであれば、両方を同時に進めてもらうような形でもいい。口コミのやりやすさの点でいうと、知名度があり、ある程度のグラウンドがある方がやりやすいということは十分理解できる。事務局としては、意味合いというところで、思いが強くなりすぎているのかもしれない。

作本委員　ダイエットの「スマート」？どのような意味合い？

事務局　「賢い」という意味。

作本委員　かけているのかと思った。

事務局　特にそういうことはない。

佐々木委員　エコはエコロジー、エコノミーという意味もある。私は反対意見を言っているのではない。目的を達成するためにはどのような事をしたらいいか考える時に、広がり効果として皆が知っている言葉、イメージしている言葉を使用した方がいいと思うし、シンプルな方がいいのではないか。スマート通勤の「スマート」という言葉を運動を通じ宇部で広めてもらいたいと言うが、「何で？」と思う。

作本委員　メリットを言っているのかと思う。ダイエットとか、意味的には「賢い」でしょ。すぐそれがメリットとしてわかるような感じで「スマート」かなと、勝手に解釈してしまった。

榊原会長　モビリティマネジメントの時によく使われるキャッチフレーズとして、「賢い車の使い方」とかそこからきているのか？モビリティマネジメントが「流行っている」とか。その時の一つのスローガンが「賢い車の使い方」という言い方。「賢い車の使い方」に込められているのが、一方的に車を悪者にするわけではなく、車を使用しなければならない現実がある中で、よりうまく本当に必要な時にだけ使用し、そうでない時は使用しないようにしようという意味合いだったと思う。多分それが「賢い」という言葉に込められていて、そこからさらに転じて「スマート」という言葉になっている。私自身はこの言葉はこれでいいのではないかと思う。元々はもっと長い名前を短くするために使用しているのであり、正式には「低炭素地域作り」であり、私自身はそれはそれでいいと思う。

佐々木委員　それに関連して、私は商工会議なので事業者の人と色々話すのだが、HPをたちあげられましたよね。そのトップが何故「スマート通勤宇部市民会議」としたのか。トップはベタじゃなくてもいい。「賢い車の使い方　どうするの？」等のキャッチコピーにするとか。HPは目的がはっきりと分からないといけないのに、「スマート通勤宇部市民会議」だと誰もみない。それともう一つがここの真ん中の見せ方。メニュー、コンテンツ、そしてまたリストがある。要は一番左側のメニューの下の事業の内容、スマ

ート、自転車の利用というのは、写真の下に横長にナビゲートみたいな形にした方がみやすいかもしれない。真ん中だと字を小さくせざるを得ない。横のメニューのアンケートを写真の下にナビゲートみたいにしたほうが下の方が見やすいかもしれない。画面で見ると字が相当小さいと思う。要は目的と見やすさ。

事務局　分かりました。ありがとうございます。

榊原会長　HP は先週作成されたので、内容自体少ないと思う。レイアウトの変更が可能であればお願いしたい。先程から、委員の方からの要望として自主的な波及、口コミ的なものに頼るだけでいいのかという意見もあるが、もちろんこれだけで全て解決しようということではいけない。その辺りで宇部市においても公共交通の改善の取組みをしている。時刻表もその一環。実際の公共交通も東京のようにはいかないが、それなりに便利にしていくという事。それだけでもなかなかハードルは高いので、心理的にハードルを低くするような取組みというのも必要である。他に意見はあるか？

青木委員　宇部市の関わりは？市長がリーダーシップをとる方法はあるのか。

榊原会長　この会の事務局は UNCCA とバイタルリードとなっている。宇部市は重要な構成員として入っているが、主体は UNCCA 及びバイタルリード。形態としては民間主導。宇部市は事業所としても大きく、参加いただく必要がある。HP にも市長の写真が載っているのも協力の一環。この取り組みに関して基本的には民間ベースの物である。

青木委員　そうであれば、もう少し社会に訴えかけなければならない。HP が立ち上がったことも含めて、何らかの形で知らせなければならない。

榊原会長　HP 自体、先週できたばかりなのでこれからだと思う。

青木委員　プレス発表してはどうか？

榊原会長　そうですね。

佐々木委員　楽しくないとダメ。子供の頃、夏休みのラジオ体操で印鑑をもらい、全部もらうと記念品をもらえてすごくうれしかったんじゃないか。参加する人はモニターカードみたいな物をもらっておいて、例えば自転車で行ったら認定１だとか、電車・バスに乗ったら何かつく等、全部集まったら何かありますというような、形になる様な物。「私参加してます。はたから見たらそれ何なの？」と思わせるような物が必要。お金がかかる事なのですぐに実現出来るとは思わないが、参加した人、それを見た人が自覚できるような仕掛けがないか。より面白い物。

榊原会長　高価な物の必要はない。参加した本人にとって記念に残る様な物があるといい。楽しくないといけないというのはおっしゃる通りで、ある程度意識している。個人にとってそれが楽しいかどうかは別として、モビリティマネジメントはこれまでは、環境の為に車に乗ってはいけないとい

うのが他地域の取組みであり、前面に出ている物が多い。車に乗るのを止めないと地球環境が悪くなるというのはその通りだが、それだけだと暗い話になる。バスに乗ったら他の人の顔が見える等、少しずつでもポジティブで楽しそうな情報が生まれてこなければならない。事務局もその辺りは考えている。委員の指摘はよくわかる。何が楽しいのかというあたりになると、事務局と私のアイディアだけでは足りなので、今日の意見をなるべく取り入れていきたい。

西田代理　宇部興産でノーカー運動を５年くらい続けており、だんだん浸透してきているが、車通勤を止める人が増えてくると、だんだん意識が低下する。スマート通勤に関して問い合わせがあったが、車を持っていない人、免許を持っていない人は断った。すでに頑張っている人には気の毒。どうしても協力出来ない人、キャンペーン対象外の人もいるわけだが、公共交通機関の浸透という意味では協力できる。中には奥さんに送り迎えをしてもらっている人もいて、確証はないがノーカー運動に協力しているというのは、本当はおかしい。帰りだけ迎えに来てもらっている人は全然協力になっていないので断った。それ以外にもタクシーで帰るだとか飲み会の時に自転車で帰すわけにはいかないので、タクシーで帰るのは半分認めるとしている。公共機関をもう少し充実させるとターゲットが増える。一杯一杯まで頑張っている人はスマート通勤には協力できない。４、５人しか現れない。車を持っていない人、免許を持っていない人を登録することは出来ない。

榊原会長　さすがに車を持っていない人はどうかと思う。時々自転車に乗る、晴れた日にだけ自転車に乗る、前は自転車に乗っていたが、年をとり車に乗り換えた等、色んなタイプの人がいる。私も対象者を探したので、難しいのは理解できる。多少であれば、少しゆるい形でもいいのではないかと思う。

西田代理　終バスが五時半の人がバスに乗り遅れると奥さんが迎えに来る。その日は協力していない。乗れると帰りはバスで帰ると、その日は協力しているとなる。

榊原会長　市内でも方向によっては遅くまでバス路線がある。22、23 時位まで。そういう路線沿線に住んでいる方となるとかなり限定にはなるが、岐波・厚南方面はそれなりに人が住んでいる地域なので、今回はそういった地域の方を中心としてお願いしたい。

西田代理　あすとぴあ、浜、ひらき台は特に難しいでしょうね。

榊原会長　あすとぴあは確かに難しい。

榊原会長　その他いかがでしょうか？

田村委員　アンケート調査で配布した時刻表はないのか？

中西　各家庭には配らないのか。

伊藤委員　各家庭には配っていない。作成したのは約４万位。今、２万４千位配った。

中西　どこに取りに行ったらもらえるのか？

伊藤委員　一番便利なのは新川営業所、宇部市役所。フジグラン、ゆめタウン。

中西　そういう情報が入ってこない。バスの時刻表が出来たという事は新聞に載っていたが、それ以外の情報は入ってこない。

伊藤委員　これもあまり知られていないかもしれないが、9/20 がバスの日。その前後、朝の時間帯に時刻表を配っている。

中西　PR されてない。

榊原会長　市民の大多数の方にとって、公共交通機関が便利かどうか依然に選択肢に入っていないのが現状。単に便利になったというだけでは皆が知らない。まず皆の視野に入れるところから始めないといけない。交通局、船鉄、サンデンさんが努力しているのは知っているが、ことあるごとに PR は必要。公共交通に関していえば、宇部市の色々な市営の交通事業、船木鉄道・サンデンさんのバス事案にしても現状だとバス路線の維持に関して、それなりの予算が宇部市から投じられている。税金の投入で公共交通が維持されているので、皆に利用してもらわないと負担が増える。その辺りも含めて通勤に限らず、公共交通を利用してもらいたい。

榊原会長　その他はよろしいですか？

榊原会長　多数意見をいただきありがとうございました。取組みに関してはこれだけでは不十分ではないか、手ぬるいである等、色んな意見はあると思うが、これのみで解決しようとしているわけではない。一方で公共交通の改善。より元をたどるのであれば、都市計画から考えなければならないが、そのようなより大きな取組みも必要ではある。それを待っているだけでもダメ。可能な部分からやっていくということで、今回の取組みがある。色々な形で意見はあると思うが、あくまでも可能な範囲でご協力をお願いしたい。本日出た意見は、可能なところから事務局で改善されていくと思う。その辺りの事はよろしくお願いします。

以上。