

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通会議
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	平成28年11月15日（火）午前10時～11時半
開催場所	小金井市役所第二庁舎8階801会議室
出席者	[委員（敬称略）]鈴木文彦、橋岡和子、田村恵子、池内隆司、平野武、二井田春喜（代理出席）、田崎達久、岡村淳、原口一郎、伊藤裕二、門井正則（代理出席）、信山重広、影山真季雄、尾崎行雄（代理出席）、二瓶国利、大柳隆、日野靖久[市事務局]堀池浩二（都市整備部交通対策課長）、府川真之（都市整備部交通対策課交通対策係長）、野島希（都市整備部交通対策課交通対策係主事）
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	0人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<p>1 あいさつ</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 平成27年度コミュニティバス収支決算について</p> <p>(2) CoCoバス・ミニ野川七軒家循環の増便について（報告）</p> <p>(3) CoCoバス車内広告について</p> <p>(4) その他</p> <p style="text-align: center;">〔資料〕</p> <p>(1) コミュニティバス年度別収支決算について</p> <p>(2) CoCoバス・ミニ・野川七軒家循環乗車人員について</p> <p>(3) CoCoバス広告収入の実施について</p> <p>(4) 小金井市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>(5) 小金井市地域公共交通会議委員名簿</p>

発言内容・発言者名(主な発言要旨)

会長

議題1「平成27年度コミュニティバス収支決算について」を事務局から説明をお願いします。

事務局

はい。議題1コミュニティバス年度別収支表についてご説明いたします。

こちらは小金井市のコミュニティバスココバス5路線と武蔵野市と共同運行しているムーバスの平成23年度から昨年度まで収支決算となっております。縦がルート、横が年度、運行収入、運行経費、停留所設置等経費、最後が決算額となっております。昨年度の全ルートの収入は約1億1,496万円、経費が約1億4,255万円、合計の差引き決算額が約2,624万円となっております。こちらの決算額につきましては全ルートを差引きしたもので、一番上の北東部循環は約366万円の黒字収支となっております。収益が出たルートにつきましては京王バスと収入を折半していますので、この半額の約180万円を市の収入としております。よって、市の歳出額、いわゆる運行補助金額は約2,990万円となっております。また、乗車人員としましては平成26年度より約3万人減の1,052,648人となっております。

ルート毎では北東部循環、運行収入約4,612万円、運行経費約4,246万円差引き収支約366万円、乗車人員は昨年度より、約3万人減の496,759人、北東部循環の乗車人員が大幅に減った理由としては、JRが運営しているサイクルという緑の小さな貸出し自転車武蔵小金井駅、東小金井駅、武蔵境駅等に設置され、さらに東大通りにも自転車レーンといった道路上の脇に青のペイントがされているゾーンの設置などといった自転車環境の整備によってバスの利用が徐々に減ってきているのかと考えています。あとは、京王バスの路線バス関野橋循環が小金井街道を北東部循環と同じように武蔵小金井駅から北上しているのですが、この路線が昨年度4月から現金180円IC175円の統一料金になりまして、朝7時台、8時台は10分間隔の運行、さらにココバスより大きい大型車を使用していますので、この路線に通勤通学客が流れたのではないかと認識しています。さらに、前回の会議の最後に話にも上がりましたが、小金井公園前の歩道橋が撤去されたことに伴い、人道橋が設置され、以前では歩道橋のすぐ先が小金井公園であったのが、北東部循環の小金井公園入口で降りると、さらに横断歩道を渡らないと小金井公園まで行けないといった手間が増えてしまったことなどの要因により、乗車人員の減へと繋がったと考えております。

続いて、貫井前原循環は運行収入約2,206万円、運行経費約3,002万円差引き収支約796万円、乗車人員は昨年度より微増の235,440人、東町循環は運行収入約859

万円、運行経費約1,600万円差引き収支約740万円、乗車人員は昨年度とほぼ横ばいの93,092人 中町循環は運行収入約1,233万円、運行経費1,744万円、差引き収支約511万円、乗車人員はこちらもほぼ横ばいの137,311人、ココバス・ミニ野川・七軒家循環は運行収入約834万円、運行経費約1,687万円、差引き収支約863万円、乗車人員は約1千人減の90,046人、ムーバス境・東小金井線につきましては、運行収入1,753万円、運行経費1,977万円、こちらの路線につきましては武蔵野市と補助金の負担額を6対4の割合で4割を小金井市が負担しておりますので、総決算額約224万円の4割、約90万円、乗車人員は約1千人減の193,294人となっております。

現状、北東部循環の人員が下がっており、収入自体も減っておりますが、近年の燃料費の低価格化により経費がその分、下がっているため、経費においても減りつつある傾向となっております。

事務局からは以上です。

会長

ありがとうございます。これにつきまして何かご意見等ございますでしょうか。先ほどご説明頂いたサイクルはシェアサイクルですか。どこが運営しているのですか。

事務局

JRです。市内にサイクルポートが東小金井駅と今年、武蔵小金井駅で開設いたしました。市外では武蔵境駅でも営業していきまして、最近では国立駅でも開始いたしました。先ほど説明いたしましたが、都道の東小金井駅の西側を南北に通っている東大通りの歩道に自転車通行部分として整備を行っております。さらに東小金井地区では法政大学や小金井公園などもございますので、利用客も多く、年々サイクルの利用状況につきましては増加していると聞いております。法政大学の学内ではサイクルが停まっているような印象ですので、認知はされているのかと考えております。

会長

レンタルサイクルなのかシェアサイクルのような形なのか。

事務局

レンタルサイクルです。なので、所有権はあくまでもJRで、それを借りて乗るという利用です。

平野委員

東小金井駅周辺の方々は最近歩いていると聞いています。こ

ういった経済情勢なので徒歩の方が増えているのかと考えています。緑町では、住民の方が武蔵小金井駅まで歩いていくという方が最近では多くいらっしゃいます。健康保持のためでもあるので、雨が降ればバスを利用するが、晴れていけば歩いていく方が多くなっているのではないのでしょうか。レンタルサイクルの説明もございましたが、徒歩の方も増えてきていると思います。また、法政大学の学生は歩くことが普通なのでシルバーなどで通学路の交通整理をしています。

こういったことなので、北東部循環は収益を上げていたが、年々落ちてきているというのは納得できます。今後もどんどん人員が減るのではないかと危惧しています。

また、ムーバスについても境・東小金井線に収入が結構入っていて、梶野町の方が買い物などに武蔵境駅の店舗を利用しているのではないかと考えます。従来から住む方が多い地区なのでムーバスを利用し、武蔵境まで行く傾向なのではと感じております。ただ、東小金井駅も開発等が進んできているので、今後はどうなるかわかりませんが、現状ではそういった傾向であると感じております。

事務局

ご意見伺いまして、的確なご指摘であると思っております。健康志向の方は多くいらっしゃると感じています。また、東小金井地区ではムーバスを利用して武蔵境周辺への利用の方もたくさんいらっしゃると思います。ただ、東小金井地区では区画整理事業で様々に変わっていく予定ですので、今後は、かなり変化があるのではないかと感じております。

池内委員

この金額は許容範囲ですか。市民サービスの一環なので問題なければ良いのですが。

事務局

コミュニティバスなので、負担が生じることは仕方が無いと思っております。どこまでが許容範囲であるのかは、現時点では設定していませんが、補助金が発生したから、際限なくという認識はございません。今後は収支率を踏まえて全体的に見直してまいりたいと思っております。

池内委員

ココバスの利用促進も考えても良いですね。ごみ問題ではごみの削減についてかなり訴えて進んでいましたよね。市民の税金が使われているので。乗れば採算が取れるかといったら違いかもしいないが、促すことはしてもよいですね。分岐点のようなものを考慮して、どこまで乗れば採算が取れるかを考えるのもよいかもしれないですね。

会長

どこのバス路線でもいえるが、最初はPRをしますよね。運行してしばらく経つと利用促進みたいなことはしなくなりますね。

また、路線図でも市が補助金を出しているのでココバスの路線図にムーバスを入れても良いですよね。

事務局

ありがとうございます。ご意見参考にいたします。

橋岡委員

こういう補助金額というのは小金井だけですか。他の自治体ではどのくらい出ているのですか。

事務局

自治体毎で車両の台数や市域、運行距離も違うので一概に比較は出来ませんが、どこの自治体においても補助金を出しています。ただ、路線毎で見れば黒字収支の路線もありますが、合算して黒字収支の自治体は現在ではございません。

会長

単純に金額で比較は難しいが、北東部循環のように黒字路線というのは全国的に見ても珍しい事例ですよね。そしてその黒字路線も多摩近辺に集中しています。

武蔵野市も運行開始当初の路線は黒字であったが今は全体ではそうではないですよね。どこの自治体もそのような感じですか。

池内委員

そうですね、路線が増えれば全てが良いわけではないですよね。

会長

動向を注視しながら、例えば補助金額が上がり続けるのであれば何か改善策を進めなければなりません。運賃改定とか。運賃改定については路線バス利用者との運賃の不公平感を無くす意味合いもありますが。

他にはいかがですか。よろしければ、これについては以上として来年度以降もご報告を頂き、注視していきたいと思っております。

続いて議題2「CoCoバス・ミニ野川七軒家循環の増便について（報告）」を事務局から説明をお願いします。

事務局

議題2 ココバス・ミニ野川・七軒家循環の増便についてご報告いたします。

こちらの議題については前回の会議において、乗り残しを解消するために朝の便を導入するという形でご報告しておりました。3月頃から市報等で周知を開始し、4月から8時35分便を導入しているところですが、4月以降のココバス・ミニの乗り残し状況についてご説明いたします。

まず、今年度のココバス・ミニの乗車人員の状況としましては8月末時点では昨年度より約4%減の39,349人から37,983人。そして、資料2をご覧ください。こちらは4月から8月末時点の乗り残しが集中して発生している朝の10時台までの二時間の乗車人員となっております。こちらの図のとおり朝の二時間においては、昨年度よりも約20%乗車人員は上がっておりまして、今年度の朝8時35分便にも219名の方がご乗車頂いております。ちょうど朝一の乗車人員の分だけ増えたという結果で、ある程度の認識はされているのかと思っております。そして二枚目では乗り残し人員をグラフ化しておりますが、朝の二時間だけでみると27年度よりも今年度は71人乗り残しが減っており、約23%減少しているという結果となっております。ここだけの数値でみますと、朝8時35分便はある一定の人数は乗っていることがわかり、乗り残し人数も減少していることから、まずは、分散乗車については少しずつ促されているのかと認識しております。

続いて3ページ目、4ページ目をご覧ください。4月から8月までを分析している中で、朝だけでは23%減少しているという結果でしたが、全体の時間帯を見ますと乗り残し人員としては4月から8月では平成27年が655人、28年が602人と53人の減で、昨年度と比較すると約1%しか減少していないことがわかりました。4ページ目のデータは27年度と28年度の全時間帯の乗り残しの推移となっております。朝二時間では格段に28年度は下がっているのですが、夕方15時から17時の時間帯においては28年度が27年度を大幅に上回る数字で乗り残す状況となっており、この状況については事務局でも想定しておらず、今まで朝乗れなかった方が行き時間帯に乗れたことで、帰りも利用しようと考えられたのかという認識しております。これについては予想していなかったことですので、今後、事務局でも事業者にご協力頂きながら、引き続き注視してまいりたいと思っております。

また、朝の時間帯についても乗り残し自体は発生しておりますので、これまでどおりの周知活動を行い、乗り残し解消に努めてまいりたいです。事務局からは以上です。

会長

ありがとうございます。何かご意見等ございますか。

池内委員

基本的な質問ですが、こういう状況ということはバス停で置いていかれるということですよ。それは仕方が無いということでは

皆さんご理解頂いているのですか。

事務局

ココバス・ミニはお客様自体10名しかご乗車出来ないので、次の便をお待ち頂くか、違う停留所に先回りして頂くという形です。あとは歩ける方は他の路線に回って頂いたりもしています。増便等の要望についてはかなり頂いています。

会長

要は朝乗れた分、帰りも乗ろうという方が増えてしまったということですかね。

池内委員

会社員ですかね、8時35分という。帰りはどうでしょうか。

事務局

朝については出勤中の方もご乗車頂いています。帰りの乗り残しについては午後3時台から5時台の時間に集中していますので、この時間帯の乗り残しは会社員の方ではなく、買い物帰りや、病院帰りの方が、帰りについてもご乗車頂いたことによって、新たな乗り残しが積み重なってきているのかと認識しております。

田村委員

少し改善したかと思ったけど、難しいですね。朝の便が増えたから病院に通う方は便利になったとは聞いています。

池内委員

そうですね。増やしたのは正解だと思いますよ。

事務局

田村委員、朝乗られたことはございますか。その際、乗車状況はいかがですか。

田村委員

混雑はしていなかったです。車内に半分乗るかどうかというところでは。

事務局

それについて、昨年度よりか乗り残しは改善されておりますが、一便目としてはまだまだ余裕があるのかと思っておりまして、ただ二便目、三便目以降となると乗り残しが未だに発生していますので、各々予定はあるとは思いますが、一便目により多く、ご乗車頂ければ更なる分散に繋がるのかと考えております。

橋岡委員

停留所に行かないと自分が乗れるか分からないですよ。

会長

帰りについては武蔵小金井駅から乗ると考えると潜在的な乗り残しというか、バス停を見て並ばないという方は結構いると思いますけどね。実質的な乗り残しはさらにいると思いますよ。

池内委員

定員は書いてあるのですか。

橋岡委員

乗る方は皆さん知っていますけどね。

池内委員

普段利用する方はわかるけど、初めて利用する方はわかりませんよ。掲示した方がまだ気持ち的に残された時には良いかもしれない。

会長

定員については必要でしょうね。こういう車両で運行しているというような。普通のバスとは違い、立ち乗り出来ない分はつきりと定員は決まっていますから。

車両の外側には表記していますか。

信山委員

していません。バスが停まれば乗れるかどうかは分かりますし、運転手もアナウンスします。あとは駅の停留所ではそういった表記はあっても良いかもしれないです。

会長

需要がこのようにある中で輸送力を増やすにはバスを大きくするか、便数を増やすしかない中で、当然コストもかかる。議題の1にもあったようにこの路線は他の路線よりもかなりの財政負担が高いということで、この結果は当然で、定員が10人という中で非常に小さな輸送力のバスというのは難しいですね。

間違いなく役に立っているのは事実であるし、まずは状況を引き続き注視していくということですね。

大柳委員

高齢者の運転免許の自主返納が最近謳われていますが、そうすると返納者の受け皿というのが必要になってくる。こういった現状では公共交通等を充実させていかないと、高齢者の足がなくなってくるので、安心して返納できる環境を整えて頂けると警察側

からしても助かります。

池内委員

かなり現実的ではありませんが、年齢制限をかけるとか。60歳以下は乗れないとか。そういった制限でもかけないと根本的には変わらないかもしれないですね。

会長

実質的には譲り合いでこのバスは多少成り立っている部分はありますよね。

田村委員

そうですね。例えば次のバス停で降りようと思っけていても、人が待っているから前のバス停で降りる方は見かけます。

池内委員

確かに行政が規制をするとそういった譲り合いの雰囲気はなくなりますね。

平野委員

地理的に坂が多い地区なので、車が使えなくなると自転車では坂を上がることは厳しいので、そうなるココバスでしか行動が出来なくなりますね。6番目の七軒家通りから11番目のはけの森美術館の停留所を利用する方は高齢者が多く、利用としては病院や買い物などのパターンが多くて、そういった方は10時台が多いですよね。帰りは小さな車両ですし、混んでいたら歩いて帰るとい方が多いように感じます。

会長

他にはいかがですか。先ほども、申し上げましたがこの問題はこのようにすれば解決するというような簡単な話ではなく、今回は何らかの結論を出すということではないので、引き続き状況を見ながら解決をしていくという形にしたいと思います。

特に皆さん他にご意見ないようでしたら、続きまして、議題3「ココバスの車内広告について」ご説明お願いします。

事務局

それでは「ココバス広告収入の実施について」まずは資料3をご覧ください。

前回の会議にてココバス車内の広告収入の実施について概要をお伝えしたところですが、今回の会議にて、細かな運用方法や、導入時期をお示ししたいと思います。

まずは、2広告媒体及び導入時期についてです。前回の会議においてもご報告したとおり、車内ポスターと車内アナウンスを実施してまいります。実施にあたり、ポスターは来年度4月

の予定としておりますが、車内放送につきましては京王エージェンシーの運用上、受付から録音まで約2ヶ月間かかり、かつ録音のタイミングが年に4月、8月、11月、2月と設定されているのですが、放送期間としては一年間単位でしか設定することが出来ないということで、準備期間を鑑みますとより多くの需要が見込める4月の放送開始にあわせ、30年度1月の募集開始とさせて頂く予定です。

その際に次の3の審査基準でお示ししますが、今後、広告を掲示するにあたり、市のバスの広告ということで、かなり審査については厳しい基準を以って行いたいと思っております。従いまして、京王バスの車内基準及び小金井市全体の広告掲載要綱これは小金井市が持つ様々な媒体の広告の基準となるもの、これとココバス独自の車内掲載基準を作成し、これを以って審査を行う予定です。この独自基準につきましては、この審査基準の記載のとおり、信用性、信憑性についてはかなり厳格に審査をし、民間の路線バスでは掲載できるようなものでも市が運行するバスとしてはふさわしくない表現につきましては、掲載を行いません。こういった基準というのは他の自治体では車体広告（ラッピング）などで基準を設定している自治体もございますので、参考にして、現在作成している段階でございます。

続いて、4運用についてですが、資料3-2をご覧ください。これは運用の流れを図示したもので、まずは下からご覧頂きます。エージェンシー及び協力代理店において、お客様から広告を受付け、そのデザインに対して修正・加筆などを行い、審査を行います。ここに先に述べましたココバス広告審査基準を用いて審査をし、市交通対策課に報告を頂きます。アナウンスにおいては放送内容を紙面にあげて頂く予定です。交通対策課においても表現、デザイン等を確認し、問題がなければ、印刷、録音をし、掲示、放送開始といたします。資料3-2の下記にも記載がありますが、概ねポスターの受付から掲示までは約3週間を要しますので、募集については掲示予定の3週間前までに募集を締め切る予定でございます。

次に5収入の取り扱いについてですが、前回の会議においてもご報告させて頂きましたが、市に収入の6割、京王エージェンシーに4割を振り分けます。そして、ココバス運行補助金の中に当て込み、補助金の歳出抑制を図ります。各媒体の単価表については資料3-3、4をご覧ください。

ポスターについては、まずは1カ月間の掲示とし、バス車両7台ともに同じポスターを掲示いたします。収入としては、1ヶ月5枠と運転席背面7台分が埋まった場合には、245,000円が収入金額で、市に納金される金額は147,000円（※）となります。アナウンス放送につきましては、利用の多い停留所、一覧表でいうと駅や、市役所、小金井公園などはAやBなどの料金設定とし、その他はCランクといたします。また、塗りつぶしされている停留所については相互通行区間です

ので、行き帰りに2回流して、料金も2倍とします。

そして6の事業効果は大きな効果としては、まずは補助金の削減となります。まだ、始まっていないので、どの程度の収入が見込まれるかはわかりませんが、これが今回の広告実施の目的のひとつでもあります。次に商工振興が図れるとしていますが、ココバスに掲示を希望する企業としては、多くが小金井にある病院や商店、学習塾などと想定しておりますので、そういった面でも役立てるのではないかと考えております。

最後に7の今後のスケジュールとしましては、ご覧のような形で進めていきたいと考えております。

運用方法については以上ですが、ココバス審査基準につきましては関係機関と調整をとっている段階でして、次回の会議にてご報告いたしますので、今回につきましては、実施の方向性についてご審議頂き、ご承認賜りますようお願いいたします。

なお、現在、事務局では広告についての審査基準を作成している途中でして、当初は京王バスの運行基準と市の全体の広告要綱を照らし合わせて審査を行うこととしていましたが、その中でパチンコ店などは京王バスの基準では掲示可能でありませんが、ただ市としてはその類に関しては慎重に精査していかなければならないと認識しております。そういった民業と行政との温度差をこの基準によって整理する必要があると考えております。

また、広告については前回からお示しし、その後、京王エージェンシーとも調整を重ね、導入時期や媒体などの一定の運用は準備できたと思っておりますので、本日はご意見等を伺いつつも、広告開始についてのご承諾はこの会議にて頂きたいと思っております。

池内委員

1台分でこの金額ですか。その程度しか収入は見込めないのですね。この金額でなければ、企業は支払わないということですよ。

田崎委員

あくまでも7台1セットという運用です。

池内委員

どの車両も同じで、全て同じ広告が掲載されるということですね。これは埋まるものなのですか。基本的には京王エージェンシーが営業をかけてくれるということですか。

事務局

協力代理店と一緒に営業をかけて頂きます。営業方法としては、多摩のこの地域ではこういった広告媒体があり、その中の一つにココバスもといったアナウンスの仕方となります。

池内委員

その分の委託費用が4割という認識ですかね。デザインも含めてですか。

事務局

デザイン作成については依頼者側から別途費用を頂きます。

池内委員

埋まらなかった場合の保証は特にないですか。

田崎委員

路線バスについても同様に委託して募集していますが、正直、車内吊りポスターは大変厳しい状況です。乗って頂くと随分と広告枠が空いていると思われると思います。入っていても自社とかですね。どちらかというとも車内の音声放送の方が路線バスは需要があります。ただ、ココバスのような地域密着型であれば、車内吊りポスターの見込みは路線バスよりあるかもしれないです。

池内委員

一ヶ月高くはないですよ。企業としては。

田崎委員

ただ地域密着な分、とても限定的なので、そういった意味ではこれ以上高くして依頼が来るかというところですね。

事務局

他市の状況としては、駅前の某大手デパートが固定客として一年間入っているそうです。

平野委員

この広告依頼主というのは小金井市の企業でなければいけないのですか。市外でも可能ですか。

事務局

市外も可能です。

平野委員

では、先ほどの他市のデパートなどの広告も可能ですね。そういったことが、社会的に信用度の高い情報ということで、どの程度のものかですよ。

事務局

そういったことも含めて他市の基準等を参考に検討してまいります。

現段階の考えは各々のデパート等の広告では問題ないと思っております。ただ、この商品は特売セールといった標記については、購買意欲等を煽ってしまうので、行政として掲出するのはいかがなものかと懸念するところではあります。

平野委員

もう一点ですが、業種についてですが、スーパーや進学塾、病院、介護施設は新聞折込みにもよく見られますよね。そういった業種は問題ないですよ。

あとは市役所の受付にも某大学の演奏会がいつ何時に開演であるとか。そういったものはいかがでしょうか。

このように地域密着した広告でなければ、みなさん注目しないし、逆に言えば、広告の効果はかなりあるのではないかと思いますね。どちらかというところではココバスは通勤客よりは高齢者向けのバスであると思うので大きな文字やわかりやすい内容である必要があると思います。

事務局

どこまでの範囲の業種かというご指摘でしたが、基本的には先ほどの業種からの依頼が多いと考えており、業種については問題ないと思っております。ただ、標記については基準の整理の必要があると思います。

会長

今から10年ほど前に私が携わった自治体では、車体広告を行っていて、利用の多くが高齢者にも関わらず、葬儀社の広告が入り、大問題になったことがございました。利用者や沿線の目線からのイメージも考慮する必要がありますね。参考にお話しました。

事務局

葬儀についてですが、確かに業種自体は問題ないかとは思いますが、内容については高齢者の方に配慮したものであるべきだとは考えております。

池内委員

積極的に営業した方が良いでしょう。埋まってないと閑散としてもったいないですよ。市のおしらせだけで。

警察の白バイを模したバスも走っていますよね。

会長

パトカーバスとして親しまれていますよね。白黒の。

平野委員

もう一点質問ですが、資料3-4のランクの基準とはどのようなことですか。

事務局

こちらはココバスに代理店の方に乗って頂き、バス停毎にアナウンス放送のランク付けをして頂いたものになります。考え方としては、乗降利用の多い駅や小金井公園前などが高いランク付けとなっております。

会長

田崎さん、コミュニティバスは停留所の間隔が短いですが、間に合わないということはありませんか。

田崎委員

全ての停留所のランクはお示ししていますが、文言や距離によっては依頼内容を校正する作業はございます。

平野委員

降車する方がいない場合もアナウンスは流しますか。

田崎委員

流します。一点ですが、アナウンス放送については、導入時期をもう少し柔軟に対応できれば利用者の需要も高まるのではないのでしょうか。

事務局

こちらでも、京王エージェンシーと調整させて頂いた際、当初は1月くらいから始めたいと考えておりましたが、一年契約という運用上、他市の録音との日程の関係や、さらには今後の収入の見込みの面において、4月1日導入が最善な時期であるという判断といたしました。事務局でも初年度は、数ヶ月の契約で、次年度4月から一年間契約という、ご提案もしましたが、先方と協議が整わなかったという形で、平成30年度4月1日導入開始とさせて頂きたいと存じます。

池内委員

そのお話だと年度途中で依頼が来ても対応できないということですよ。

会長

音声の場合は、その都度、切り替えるというのは受託者側からしてもなかなか難しいかもしれないですね。一定の基点を設けるのは当然でしょうね。

みなさん、この件につきましては、特に異議はございませんか。

なければ、このまま承認という形で終わらせたいと思います。

委員全員

異議なし。

会長

ありがとうございました。それではこのように進めて頂いて、次回の会議にてご報告頂くこととし、議題は以上といたします。それでは、その他何かございますか。

大柳委員

よろしいですか。先日、痛ましい死亡事故が起きましたが、場所は新小金井街道と東八道路が交わる南中西交差点で、警察署から多磨霊園方向に左折する交差点で逆から自転車で来た60代の女性が転倒し、その拍子に頭を打って死亡に至ったというものです。また、前日にも立川で高齢者ドライバーが起因する事故があり、高齢者の事故が頻発しているという事態でございます。この事故についても高齢者の方が認知症ということでもなく、単に対向してくる自転車を見ずに曲がってしまったという事故でございます。

本日は、小金井警察署管内では自転車が関与する事故が大変多く、小金井市内はとても坂が多く、都心部のように2、300mおきに駅があるというわけでもございませんので、やはり、自転車はみなさんお使いになられるということで、ぜひ、警察としてこういった事故を未然に防ぐためにも、ヘルメットの使用を普及させていきたいと考えております。会社通勤の方は朝からヘルメットを被って自転車に乗るということは結構、酷であるとは思いますが、さきほどの事故の女性もヘルメットさえ被っていれば、間違いなく助かったと思います。また、10月に小金井警察署管内における別の事故でも自転車に乗車中、ただ電柱にぶつかって転倒し、未だに意識が戻っていないケースもございます。このように様々な事故において、ヘルメットさえ被っていれば失われる命も助かったと思われれます。また、5月にも赤ちゃんが亡くなった事故もございます。やはり自分の身はまず自分で守らなくてはいけないですので、警察においてもスーパーなどに安くヘルメットを売って頂きたいとお願いもしています。

ぜひとも、お近くの方々にヘルメットを被って自転車に乗るようにお話して頂いて、まずは小さなお子様には必ずお願いいたします。

会長

このように普及啓発というのは大切ですね。知られていない事故や事件というのはこれから増えそうですね。免許返納や、自転車事故などアピールは必要ですね。ぜひ続けて頂きたいです。他になければ、本日の会議はこれで終了いたします。ありがと

	うございました。
--	----------

(※) 会議中の内容は誤りで、正しくは合計額161,000円、市納金額96,600円