

第 3 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成23年3月18日)



# 関市公共交通活性化協議会

## ○日時

平成23年3月18日（金曜日） 午後 2 時00分 開議  
午後 4 時06分 閉議

## ○場所

わかくさ・プラザ 3-1 研修室

## ○出席委員

区 分	氏 名	所 属 及 び 職 名
学識経験者	竹内 伝史	岐阜大学 地域科学部教授
	福本 雅之	名古屋大学大学院 環境学研究科都市環境学専攻研究員
事業者代表	山田 芳喜	(社)岐阜県バス協会 専務理事
	富田 尚之	岐阜乗合自動車(株)取締役交通政策室長
市民・利用者代表	伊藤 良平	関市社会福祉協議会 会長（代理）
	長屋 博夫	関市老人クラブ連合会 会長（代理）
	藤川 逸美	関商工会議所 副会頭（代理）
	長屋 良和	関市PTA連合会 会長
	久保 俊子	関市女性連絡協議会 副会長
運輸局	古田 勝	中部運輸局 岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官
運転手組合代表	三ツ村秀樹	岐阜乗合自動車労働組合 執行委員長
道路管理者	堀場 伸祐	岐阜国道事務所 管理第一課長
	安田 寿之	美濃土木事務所 道路維持課長
関警察署	山内 一治	関警察署 交通課長（代理）
関 市	青山 雅紀	関市副市長（会長）
	岡田 誠	関市企画部長（幹事長）
	今峰 順市	関市建設部長
委託業者	菊池 貢司	財団法人地域環境研究所

午後2時00分 開会

### ○事務局（服部まちづくり推進課長）

時間になりましたので、ただ今から平成22年度第3回関市公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

年度末ということで大変慌ただしく、またお忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

会議に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。既に郵送で送らせていただいている資料と合わせまして、本日「関市のバス交通に関する市民アンケート調査結果」というA4判の19ページものと、合わせまして、A3判の横長の「関市地域公共交通総合連携計画事後評価策定業務 バス路線の中間評価」というものと、同じタイトルで「中山間地域の地域内バス路線整備の方向性」というものも本日合わせてお配りさせていただいておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは最初に、青山会長からご挨拶をさせていただきます。よろしくお願ひします。

### ○会長（青山副市長）

皆さん、こんにちは。

本日は、年度末という本当にお忙しい中、関市公共交通活性化協議会に出席していただきまして、誠にありがとうございます。

冒頭に、私の方で現在行われております今回の震災に対する状況を若干お話させていただきます。

各自治体をはじめ、国民の全部を挙げて今回の震災に支援体制を講じておる訳ですが、私ども関市におきましても、消防隊の派遣、そして救援物資の搬送という意味合いで防災バスの出動、給水タンクによる水の給水活動に当たっておるといような状況、また保健師の派遣も行っております。

東北地方を中心とした災害については、国民的な視野と言いますか、国を挙げて協力体

制を講じていくという姿勢で、私ども関市も協力体制に入っております。いつ、何時、この地域にも地震若しくは自然災害が発生するかもわかりません。

そういった中で、住民の足となる公共交通、とりわけバス交通については、地域の皆さんに利用していただける、利便性の高い、そういった路線運用をしていくべきではないかというふうに、もう一度改めて防災のことも含めて、重要であると認識しております。

連携計画を策定していただきまして、計画事業の2年目を終えようとしておるわけですが、本格運行に向けまして検証を進めていただき、この実証運行の中間評価についてご協議を賜りたいと存じております。

委員の皆さまからは、是非とも忌憚のないご意見等いただきながら、本日の会議を有意義なものにしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

簡単ですが、以上で挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

### ○事務局（服部まちづくり推進課長）

議事に入ります前に、本日の議題の1つでありますバス路線の中間評価につきましては、その基準、指標、評価結果などにつきまして業務を委託しておりますコンサルタントから説明させていただきます。本日の会議に出席していただいておりますので、よろしくお願ひいたします。

それではこれ以後につきましては、竹内先生に議長を務めていただきますので、進行の方をよろしくお願ひしたいと思います。

### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、それでは議長は座って務めさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

本日の議案としては、第1号、第2号、第3号と用意されておりますけれども、これを順に1つずつご議論いただいて決めてもらいたいと思います。

それでは議事に入らせていただきます。

議案第1号の中間評価についてを議題といたします。

事務局から、ただ今ご紹介のありましたコンサルタントから、説明をしていただくことにいたします。

それでは菊池さん、よろしく願いいたします。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

地域環境研究所の菊池でございます。よろしく申し上げます。

それでは座って説明させていただきます。

先ほどご説明がありましたように、本日は3つの資料をご用意させていただいております。事前にお手元の方に郵送で「中間評価の結果」と「中山間地域のバスの資料」についてお配りさせていただいております。その中から前回の資料から追加したり、修正したりした資料の抜粋したものをA3で用意させていただいておりますので、こちらのA3判の資料で説明をさせていただきます。

まず、「バス路線の中間評価」というA3判の資料で説明させていただきます。

1ページめくっていただきまして、13ページと記載してあるページを見ていただきたいと思っております。こちらの方に、前回お示ししました中間評価結果を載せております。その中で、前回の審議の中でご指摘のありましたデマンド路線に関しまして、①利用者数、②単位あたり利用者数、③利用者一人あたりの補助額、こちらの方が評価基準を設定しないということで、実績も示しておりませんでしたけれども、こちらの方も実績値の方を載せて、評価としてはしないという形で整理をすることでこちらの数字の方を挙げさせていただきました。

デマンド路線の利用者数について見ていただきますと、こちらの方は日あたりで表示させていただいております。デマンド路線の日というのは実際に運行した日を対象として、運行日で割り算したものが日あたりの利用者

数となっております。

それぞれ富野線4人/日、田原線4人/日、迫間線6人/日、向山線12人/日という形で1日当たりの利用者数となっております。それからその2つ下の利用者一人当たりの補助額を見ていただきますと、富野線2,911円/人、田原線2,543円/人、迫間線3,285円/人、向山線1,620円/人となっております。路線によって、若干一人当たりの補助額というものも変わってございます。

少し特徴的な所を見ていただきまして、1ページめくっていただきまして、各路線の実績値、こちらの方は前回と同じ数字でございまして、昨年4月から9月の半年間の利用者数のデータを載せております。その下の方を見ていただきまして、地域内交通で下の方にデマンドの迫間線と向山線というふうにご覧いただけます。どちらも平均運行本数を見ていただきますと、実際設定している4本に近い本数が運行されているのですが、迫間線の方は、運行本数はたくさん出ているのですが、1便当たりの利用者数が少ないと、相乗りされている回数が少なく、向山線の方は1便当たり結構相乗りされているという状況がございまして、同じくらいの経費をかけながら運行はしている状況でございます。1ページ戻っていただいた13ページの一人当たりの補助額というのも、これだけの差が出てきているという状況でございます。

以上が前回の資料に追加したものでございます。

それから1ページめくっていただいた23ページの所に、「中間評価結果のまとめ」ということで載せております。ここは前回と結果は変わっておりませんが、中間評価結果の概要といたしまして、現在のバス路線を維持することを基本に、減便など利用状況に応じたサービス水準への見直しが必要な路線の検討ということで4路線を、それから利用状況に応じて曜日の限定運行でありますとか

デマンド運行等、コスト縮減を図る運行形態の見直しが必要であるという路線が3路線あるという結果が、この半年間の利用実績から出てきた結果でございます。次年度、3年目の平成23年度に、これら結果、その後のバスの利用実態調査、本年度市民アンケート調査を実施しておりますけれども、それに加えまして、平成23年度の利用者アンケートも実施する予定でございます。これらアンケート調査結果を基にして最終年評価を行いまして、平成24年度から本格運行を検討しておりますけれども、それらに向けて、まちづくりとの連携も考慮した対応策・改善策の検討を行うというふうにまとめております。

それから(2)の中間評価後の利用状況になりますが、前回の中間評価は9月までの実績で、その半期間の実績から評価を行っております。その後の利用実績を整理したものが、23ページの方にグラフで示させていただいております。1番上の青い線が実証運行を開始する前の実績でございます。平成19年10月から平成20年9月までの実績が1番上にある青い線でございます。それからピンク色で1番下にある線、こちらの方が実証運行を開始した1年目です。平成21年10月からの利用実績を示しております。青い所から見ていただきますと、大きく減少しているのが現状でございます。特に、関地域内のバス路線の利用者が大きく減っております。その原因として運賃無料化の廃止でありますとか、中心部にございます高齢福祉施設の有料化も併せて行われたということで、これら料金の影響が出ているのだろうというふうに考えております。

それから、昨年4月に一部路線の運行の見直しを行っております。こちらの方は利用者の方から、関地域で乗継をするような路線を幾つか設定しておりましたけれども、それが非常に不便であったということ、また、実際の便別の利用状況を見て運行時間帯の見直

しなどを昨年4月に行っております。それが緑の線のような実績となっております。こちらの方を見ていただきますと、ちょうど10月から前年度との比較ができるような形で実績が出ております。月々でほしい1,000人程度利用者が増加している結果になっておまして、昨年4月の見直しによって、1年目のピンク色の線よりも利用者としては増えているという結果になっております。ただ再編前の実績までには至っていない状況で、今後もこれら推移を見ながら、さらなる利用促進が必要であると考えております。

以上が中間評価後の利用状況を見た結果でございます。

それから1ページめくっていただきまして、中間評価結果に関しましては、その内容を市民の方々に広報資料という形で公表しております。今年の3月に広報誌とともに市民の方に配布させていただいております。その資料をここに載せておまして、A3判両面のもので評価結果をまとめたものとなっております。

中間評価の資料としては以上でございます。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、どうもありがとうございました。

ただ今の説明について、何かご意見、ご質問はございませんか。

中間評価ではございますけれども、来年の今頃最終評価というのが出て参ります。そこでご議論いただく時間がどのくらいあるのか、それからどれだけ議論をしている余裕があるのか問題でございます。今、この中間評価で予測されるような問題点などは、ご指摘・ご議論いただいた方が良いかと思っておりますが、いかがでしょうか。

#### ○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

全体的な中間評価を見せていただきますと、デマンド路線の経費や利用の人数が少ないのは当然なのですが、むしろ関地域の郊外部、例えば下有知、小瀬、小金田、千疋に関して、

特に下有知は3,000円くらいの経費が一人あたりでかかっているというような数字が出ておまして、これはデマンドの数字とあまり変わらない状況です。この辺りについて見直していく必要があるのかなと思います。

ところが、これは名城大学の松本教授の研究グループが研究で発表されたのですが、あまりにも変えると利用者がついて行けなくて減るといようなことを研究されていると聞きました。それを考えると、今は実証実験の期間なので当然いろいろ試してみるのわかるのですが、実際このグラフに関しても増えはいるのですが、あまり頻繁に変えすぎるといようなのかなという気もします。その辺りをどう考えるのかなと思っております。

ただ、これはこの間の中部運輸局での総合事業の評価の時にも評価委員の方からご意見が出ていましたが、このままのお金の出し方で持続的にいけるのか、今はいいけれども、国費がなくなった段階で市の負担のみで維持していけるのかと言うと、ちょっと難しいのかなという点もありますので、その辺で選択と集中が要ると思います。

ですから、西ウイングと東ウイング、それから中心市街地の路線に関しては比較利用も多いですし、このサービスレベルについては可能な範囲で上げていくような方向なのかなと思います。それ以外の路線について、何を削るのかというのは、例えば定時定路線の所をデマンドにするという方法もあるでしょうし、定時定路線でやるにしても曜日を限定する運行のあり方というのもいいのかなと思われるくらいの利用実績しかない所もありますので、その辺りの方針を平成23年度の前半辺りに決める必要があるのかなと個人的には思っております。

以上です。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

今のご意見ですが、事務局の方で何かお答えというよりも追加してお聞きになりたいこ

とはないですか。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

平成23年度に利用者アンケートもやりますので、その中でODとか、そういう所も調査しようと思っております。その中で、例えば中心部の巡回路線について、利用者の多いのが買い物循環線からマーゴ・東山線までであるのですけれども、今のところマーゴ・東山線というのは、利用が比較的中心部の路線としては少ないですので、例えばODでどういふふう利用されているとか、その辺り代替路線で利用可能なものがあるのであれば、そこも見直しをしていくとか、先ほど下有知線に関しては今すごく経費がかかっている状況ですので、こちらの方もどういふ形か、ほとんど利用者がいない、つまり限定された人が利用されているかと思っておりますので、その辺りの利用者の方々がどういふ形であれば、ある程度その方の移動が保障できるのかという所も含めて、少し検討していく必要があると考えております。

#### ○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

マーゴ・東山線の利用が少ないのですけれども、郊外部の中での小金田線や千疋線の利用者が多いのは当たり前で、並行の岐阜バスの路線の岐阜関線よりも運賃が安いからという利用もあります。高齢者の方や時間に余裕のある方は、そちらを使わずにわざわざこちらを使う方がおられるからだと思うのですが、マーゴ・東山線は中心部を走っている割には利用が比較的少ないです。ですから、ODの時に単純にODを取るだけでなく、目的や属性も当然取られると思うので、その辺の質問を工夫した上で、どういふ人がどのように利用しているかを尋ねることが必要だと思います。

あとはテクニカルな面ではなくて、政策的な面になると思うのですけれども、関市でどういふ方針でバスを維持するのかという、大きい目的意識の部分だと思います。以前の打合

せの際にお話したのですが、連携計画での目的というのは、少し大きめに書いてあるのかなという印象を僕は受けています。なぜバスを市がやらないといけないのかという所をもっとクリアにする上での評価が要るかなと。今でも例えば一人当たりの補助額とか経費とか利用者数で評価するのであれば、バス会社に近いような評価であると思っていて、市としてここまではいくらお金がかかってもやらなければ仕方ないというような部分であるとかいうのと、非常に利用が多いとか、需要が多いとか、政策的に必要だという所は、集中的に運行を増やすとかいうような、豊田市とかはそういうことをやっていますけれども、そういう考え方で再編が必要なのかなというふうに思っています。

ですから、これは中心部のバスの話ですけども、郡部の方では地域運行というのを入れています。中心部の郊外地域という所にもそういう仕掛けが入れられるのかということも含めての検討になるのかなと思っております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

今、路線をあまりいじるのもという話がありましたけれども、この実証運行段階で今すぐどういふふうにいじるということを予定しているわけではないですか。

**○事務局（篠田賢人）**

はい。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

まだ、今から追加調査もやりながら、要するにこの実証運行終了に向けてどういう修正の方法がありうるかということを検討していく。そういうことですね。

**○事務局（篠田賢人）**

関市の郊外部についてこういった評価が出ており、中間評価で前回の協議会あたりからこういった数値が出てきて、明らかになってきております。年が明けました1月ぐらいから自治会連合会の単位ですとか、老人クラ

ブのクラブ単位にご案内を出させていただいて、3月上旬から順次、懇談会を開催しております。今ご指摘されております、旧関地区の郊外部について、実際のアンケート等に表れない利用者の方の声とか、そういった方向性を出していくための話し合いの場を開催する予約がありますので、行っていきたく思います。そういった中で声を拾って、平成23年の4月に拙速な改善を行うのではなくて、もう少し利用者の方と対話をして、平成24年の4月や10月に向けて、方向性をしっかりと出していくため、地道な作業をしていきたいと考えております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

その他に、何かご発言はございませんか。

23ページの右上の所に出ておりますグラフですが、これで緑色が赤の線よりもだいぶ上に平行して上がってきております。1月は重なってしまいましたけれども、上がってきております。つまり、利用者は最初の年よりもかなり増えてきて、この実証運行をやる前の合理化、改良を加える前の状態に近付きつつあります。この点に関して、市民の委員の方々、なんと申しますか違和感と言いますか、こんなグラフには出ているけど、感触はそんなもんじゃないよというような、ご意見でもあると伺っておくといいいのですけれど、いかがでしょうか。

やはり、この程度にサービスは良くなってきているというのが、市民の感覚としてはあるのでしょうか。何かその辺りのところで、ご発言のある方いらっしゃいませんか。

こういうのは、調査してデータを整理している立場といたしましては、利用者や市民の方からこんなの全然感じが違うよと言われるのが1番怖いのです。

だいたいこんなものだろうということで、よろしいですか。

それともう1つ、こういう具体的にかなり細かい評価の説明をしていただきましたけれ



ども、デマンドバスというのは総合的にどんなもんかな。なかなか良い運行形態だというふうに思っておられるのか、それとももう少しなんとかならないのかということで、これは改良の余地があると見ておられるのか。その辺りですね。

### ○事務局（篠田賢人）

私どもの方に届いております利用者の声をお聞きますと、地域によって若干の差がございます。

デマンド路線の中でも富野や田原、迫間の地区については、従来実施しておりました定時定路線の運行では道路が狭いという事情もございまして、すごく遠回りをして目的地に行くことになるとか、同じ道を行ったり来たりして次の地区へ入るといった運行をしておりました。定時定路線のバスでの運行ですと1時間20分程度で病院に到着するといった運行となっておった地区でございます。

そのような地区にこういった需要に応じた格好で、少し簡易的なデマンドではありますけれども、予約の入った方だけを乗車する形で現在は行っております。非常に通院の利用者が多いというのもございまして、これらの地域の方については、以前よりも病院まで早く行くことができるとか、他に乗り合っているお客さんがいない場合、非常にスムーズに自分の停留所まで行くことができるというようなことで、こちらの方が自分たちには合っているなどということ、富野地区については、非常に感触が良いような声をお聞きした場面もございました。

ただ、わかくさ・向山線という向山団地の方面へ運行している路線につきましては、先ほど菊池さんからの説明ございましたように、1便当たりの利用者でも3.9人ということで、非常に乗り合っているケースが多く、比較的用户者が多い地区でありますから、これらの地区の利用者の方からは、やはり定時定路線のバスの方が私たちはありがたいねといった

声もございます。

その他にも、今開催しております懇談会は、婦人部の方、それから老人クラブを対象に行いました。

現在の実証デマンド運行は、時間と停留所は決まっており、需要があった時だけその便が走りますので、本来のタクシーに近いようなものではないやり方でやっております。路線と外れた所には行くことはできなく、バスと同じような運行形態となっており、あまり行きたい所に行けないねというような意見も一部の方からございました。

ご高齢の方からは、電話で行き先を説明することが無理だよ、聞き取れないしというようなご意見もいただきました。

いろいろな方法があるとは思いますが、そういったご意見が懇談会等では寄せられておりますので、デマンドの方法についても改良の余地があると考えております。

### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございます。

この頃、あちこちの町でデマンドバスを運行しているものですから、デマンドバスがどうだ、どうだという声があるのですけれども、今ご説明がありましたように、デマンドバスもいろいろとやり方はあるようでございます。しかもデマンドバスの特色として、たくさんの方が乗るのならデマンドでなくても良いのか、あるいはデマンドでなければたくさん乗って来ないのかを見極めるのがなかなか難しいものですから、ただ今ご説明いただいたような評価を行っているということになります。

この辺りについても、ご意見があればお聞きしておきたいと思えます。

### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

先ほどデマンドバスの中で富野線の話が少しありましたが、この路線は枝葉のように路線が運行されておまして、仮にこれを1日4本という形で毎日運行した場合の経費に対して、どれくらい削減されているかを試算し

てみますと、だいたい8割くらいがデマンドにしたことによって削減されておりますので、そういう意味では経費の削減にも繋がっているという状況が見えております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ありがとうございます。

デマンドバスってものの大きな目標の1つは、定時定路線ではなかなか経費がかかって大変であるため、そういった経費節約の目的もあるものです。その辺りの所も実は、はっきり明示して最終評価には入れておいていただくと良いと思います。

その他によろしいでしょうか。

**○委員（藤川関商工会議所代表）**

ちょっとよろしいですか。少し戻るような話で大変恐縮ですが、事務局の方から利用者のご意見というような話もございましたので、あえて私事的なことをご報告させていただきます。実は、母は大正生まれでして、隣の中濃厚生病院に週3回かかっております。行きは市内巡回バスを利用しているのですが、もう行き始めて10年近くになりましてかなり長期間使っているわけです。住んでいるのは栄町5丁目に住んでいまして、最初は栄町3丁目から乗りまして、そして久郷から乗りまして、今は新田から乗っているようです。それは、ダイヤの関係でやはり1番近い所と言いますか、そういうのでやっているようです。先ほど先生から23ページの折れ線の話の説明がございましたが、私の感触としては、最初の実証前の数字からいわゆる実証に移行した時に、母の意見は、「少しは金を払うべきだよね。」というような言い方をしておりました。100円ですからそれほど高くもないというところで、再編前と再編後でも変化なしということで利用させていただいておるわけです。その時に同乗する方で風呂に来られる方が2、3人、ぱたっと止まったねと、そういうことも言うておりました。

それから、実証1年目と2年目の私個人的

な思いといたしましては、消費税にしても、物価が上がるにしても、一旦アレルギーでびたっと消費が終わって、その思いがある程度薄れた時点で盛り返すというデータがよくあります。その範囲で赤から緑に増えているのかなと、私があくまでも個人的に、有料になったアレルギーが人間の心の中である程度薄れていく中で、数字として上がったのではないかなという気持ちを持ちながら聞いておりました。

以上です。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ありがとうございました。そうですね。よく新しい路線を改良したりする時は、最初にどんとたくさん乗ってきたのが、ずっと段々落ちて来る。その逆のパターンのことがある。こういうことですね。ありがとうございました。

他にどなたかご意見のある方は、いらっしやいませんか。

（発言者なし）

評価する時に、今もご指摘ありましたけれども、先ほどのデマンドバスもそうですけれども、経費面で1つずつの路線の問題とは別に、このプロジェクト全体として経費がどういうふうに変ってきているのか。特に、実証運行前の状況と比べて、市が持ち出す経費というのはどういうふうに変ってきているのかというのをいつも大枠として押さえておいていただいて、これは1年目と2年目とで経費はだいぶ変わってきているのですか。赤い線の所では。経費は1年全部まとめて計算していますか。月別とか、それはわかりませんか。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

今1年毎に経費自体は上がってきますので、10月から9月という形の経費しか上がって来ないです。一応半期ごとには切っていただいているので、半期単位ではわかるようになっています。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

これは2年目の方が増えてはいないですか。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

路線を延伸している関係で、若干、経費としては上がっております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

そうすると、この利用者が増えたこととだいたい平行しているということですね。

それでは、この資料の方は、ここで説明されるのではないのですか。

**○事務局（篠田賢人）**

続きまして、中山間とアンケートの結果の方を説明させていただきます。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

それではもう1つA3判でお配りしております中山間地域のバス路線の資料を説明させていただきます。

こちらの方には今年度実施いたしました、市民の方にアンケート調査を行っておりまして、そのアンケート調査を少し地域別に見て、中山間地域と関地域を比べてみたり、そういったことの検討を加えまして、まとめさせていただいております。その辺りを含めて説明させていただきます。

今回こちらの方で抜粋したA3判の資料も、先ほどの資料から抜粋しておりますので、こちらで説明させていただきます。

まず、2ページめくっていただきまして、11ページの所に、（3）地域住民の意見ということで挙げております。今年度、バスを再編して2年目になるのですけれども、そこで一旦市民の方に対して、従前の平成20年にアンケートをしているのですけれども、そこからの変化とかも見るということで市民アンケートを実施しております。表1の所にお配りした票数とか、地域別にお配りした票数を整理しております。今回は全体で1,540票を配布しております。そのうちの683票の回収となり、約4割の回収があったアンケートでございます。

1ページめくっていただきまして、そのアンケートの中からはまず12ページの所、①で平成19年度に策定しました連携計画をご存じかどうかということ、それから平成21年度に実施したバス路線の見直しについてはご存じかどうかということで、アンケートをさせていただいております。

こちらの方は、地域間で少し開きが出ておりますので、その辺りが少し特徴として見えております。下の方のグラフを見ていただきますと、板取地域と上之保地域に関しましては、この連携計画そのものを知っているという方が6割くらいです。バス路線の再編も含めた認知度という形で見ていきますと、8割に達しているということで、例えば関地域や武芸川地域と比べますと、随分高い状況となっております。この中山間地域では、地域懇談会等を開催されておまして、その中でご議論をいただきながら検討が進められていることから、十分周知されているという状況がございます。

逆に関地域の場合ですと、認知度が低くて、先ほどの郊外部で利用が少ないといった所では、恐らく路線とかこの計画自体が認知されていない状況にあったと考えております。

それから2つ目に、バス路線見直し後の利用回数ということで、アンケートを取っておりまして、こちらの方も先ほどの認知度とリンクしているような形で、板取や上之保の地域については利用回数が増えているという方が多いというのが、アンケートの中でわかってきていることでございます。

それから12ページの右側に移りまして、こちらは中山間地域で運行されております無料バスについてもアンケートをしておりまして、それらが地域内運行の利用状況、認知度について聞いております。上の方のグラフは無料バスが走っていることをご存じですかということを聞いております。先ほどと同じように板取地域や上之保地域、それから洞戸地域に

についてもその認知度が高い状況でございます。

それから、その下の図の④というふうに書いておりますが、そのバスを利用したことがありますかという質問をしておりまして、こちらの方では板取地域が突出して4割近くの方に利用されております。特にこの板取地域は、高齢化が進んでいる地域でございまして、約4割が65歳以上の方というのが現状でございます。そういったことも含めて、このバス交通というのが生活に欠かせないというところも背景としてあるのかなと見ております。

それからもう1ページめくっていただきまして、バス路線の見直し後の外出頻度の変化というのを聞いておりますのが、左上のグラフでございます。こちらの方を見ていただきますと、やはり利用の多いところが板取と上之保地域になります。こちらの方にお住まいの方は、外出機会そのものが増えているという方が4割近くみえまして、そういったところに地域間の違いというのが出ております。

それから⑤番では、市内のバス路線の必要性ということで、バス路線は必要ですかという質問をさせていただいております。この結果、必要性だけを聞きますと、どの地域も必要性はあるのだということで、8割以上の方がバス路線は必要なのだという回答を得ております。

では、その必要な理由は何ですかということで、13ページの右上の表で項目を示しながらアンケートをしております。この中で、「ア」で示している「高齢者の外出のために必要」であるとか、「子供の通学のために必要」、それからあと「車を運転しない・できない時のために必要」という所が高くなっておりまして、赤く塗ってあるところでございます。こちらの方は、地域間に大きな差がなくどの地域も高くなっており、特に交通弱者の足として必要なのだといったところが、認識されているところですので。少し中身を見ていきますと、「カ」の所にあります「まちの活

性化のために必要」であるとか、「キ」の「都市資産・まちづくりの基盤として必要」というところを見ていただきますと、こちらの方も板取地域と上之保地域が1を超えるような数字になっておりまして、まちづくりとしてもバスが必要なのだといったところが、地域特徴として表れているアンケート結果となっております。

それから⑥番の市内のバス路線に対する公的資金の投入の是非についてを質問しております。こちらの方は、平成21年度の実績といたしまして、1世帯あたりバスを運営するために8,500円くらい税を投入しているというものが出ております。その数字を示した上で、その必要性の是非を聞いております。

こちらの方も、やはり板取地域と上之保地域という所は、「必要である」、もしくは「やむを得ない」といった回答が高くなっております。逆に閑地域と武芸川地域は、5割は超えているのですが、他の地域と比べると、税の投入に対しては若干否定的な意見も多いのが、少し地域間で出ているところでございます。

それから⑦番では、市内のバス交通確保・維持に向けて重要と考える政策について質問しております。1ページめくっていただきまして14ページ左の表3で示しております。この設問に対して「ア」から「ケ」までの選択肢を設けまして、その中で必要性を5段階に分けてアンケートをしております。その中で特に全体的に高いのが、「住民、交通事業者、行政等の連携・協力体制を強化する」といったところが、皆さんが重要であると考えられているところでございます。それからあとは「ウ」の「バスサービスの見直し・改善を弾力的に行う」ということ、それから「カ」の「PRを十分していく」といったところが政策として重要なところであると各地域では高くなっているところでございます。それと「イ」の「バスは、自分たちのバスで

あり、自分たちで守るという意識を醸成させる」といった所が高くなっているのが、先ほどの板取地域と上之保地域でございまして、この2地域は若干そういうところも特徴が出ております。

以上がアンケートを少し地域別に見てみた結果でございまして。そちらの方をまとめましたのが15ページの⑨のまとめのところで、少し整理させていただいております。

少し読ませていただきます。

「まとめ」ということで、中山間地域で現在進めている連携計画の認知、さらには試験走行している無料バスの認知状況は概ね高い傾向にあり、市内バス路線に対する地域住民の理解は進んでいると考えられます。一方、地域差はあるものの、市内バス路線、試験走行バスの利用も中山間地域では増加傾向にあります。こちらの方は、利用実績の結果からわかっていることとございまして。さらにその結果として、外出頻度が増えたという方も複数見られまして、これらの傾向は特に板取、上之保地域で顕著に現れている状況でございまして。

一方、市内バス路線の必要性については、必要性そのものの、さらにその理由については地域差があまり見られず、先ほど申しました高齢者や子ども、児童のため、さらには自らが車を使えなくなった時のために必要だという声が多いというのが、このアンケートから見えてきたこととございまして。

また、市内バス路線に対する公的資金の投入の是非に関しては、概ね中山間地域では、やむを得ないだろうという意見が多い中で、武芸川地域が他地域と比べて必要性を疑問視する声も多いということで、この武芸川地域はバスの利用者そのものは、大きく4割くらい平成21年度から平成22年度にかけて増えているという路線ではあるのですが、このような結果が見られている点についても、今後、詳細な分析が必要であると考えており

ます。

最後に、市内バス路線の確保・維持に向けて、住民が考える重要な政策というのは、先ほど言いました協働でやっていくような動きや、弾力的に見直しましょうといったことで、この場で議論していることを市民の方も重要であると認識しているところでございまして。

以上がアンケートからまとめた内容となっております。

それから1ページめくっていただきまして、18ページの所に今中山間地域で取り組んでおります組織づくりについてまとめておりますので、そこを説明させていただきます。

関市では市内の各路線間を結ぶ幹線交通に関しては、市が主体となって維持していき、そこに接続します地域内交通の運行に関しては、住民組織により運営することを基本として、特にこの合併地域に関しましては、住民と実現に向けた協議を開始しております。

そして、この地域内交通の組織づくりに向けて、各地域において地域の足をどのように確保し運行を維持していくかを議論していくため、バス運営協議会というのが立ち上げられております。この中で運行路線や方法を検討して、使用車両の確保や運転手の選考、それから時刻表の作成においても、市民が主体となって作成されているというのが現状でございまして。さらに、運転手や整備士などは、住民自ら有資格者を中心にリストアップしまして、交渉し確保されております。現在、バスの運行主体としては、NPO等が行っておりまして、その下に参考で書いてございまして、けれども、有償運行化をするにあたって、運転手や運行管理者が各地域に必要になって参りますので、そういった方たちを育てていくために、平成22年度にこういった形で運転手や運行管理者が講習を受講されているということで、地域で運行できるような組織づくりというものも積極的に行われております。

最後の20ページの所に、「地域の足は地域

で守るための支援体制の強化」というタイトルを付けてまとめております。

本格運行に向けて、無料試験走行の結果を踏まえまして、ある程度利用者、地域で適正なサービスへの対価というものを想定して、地域によって過疎地有償運送でありますとか、市町村有償運送ということで、有料化をしながら運行をしていくということが望ましいと考えております。その際、住民自ら利用する、または支援するなど、地域の足として積極的に地域内バス路線を守るという意識を醸成していくことが求められます。そのためには、既成の組織を最大限に活用して、定期的に今もやられているのですけれども、住民が率先して地域内バスに関心を持てる、さらにはその維持に責任を持てるようなバス運行、利用状況のフィードバックとともに、まちづくりとの連携も重要になってくると思いますので、それらも含めての仕組みづくり、体制づくりが必要になると考えております。

それから一方で、有償運送の担い手となる有資格者の確保が重要となって参りまして、そのため、現在関市が進めている運転手の講習及び運行管理者の講習、受講支援などを基本に、さらなる組織強化と必要な有資格者の確保を目指して、行政、地域住民、NPO等により一層の連携を図って、本格運行に向けて国の支援も含めて、運行体制、システムづくりというのが必要になるだろうとまとめさせていただきます。

以上です。

引き続き、このアンケートの結果も説明させていただきます。

先ほど中山間地域の中でアンケート結果を報告させていただきましたけれども、このアンケート自体は、本格運行に向けた検討をする中で、平成23年度に行う利用者アンケートを含めて検討を加えていきますけれども、現在、単純集計でまとまっている状況までで説明させていただきます。

12ページを見ていただきたいと思います。

最も利用するバス路線というのを前で聞いておりまして、その利用頻度や利用目的について聞いております。利用頻度を見ていただきますと、月に1、2回や数カ月に1回が多くなっておりまして、この利用頻度を上げることも利用者を増加させるためには重要であろうと、この結果から見えて参ります。

それから13ページの方に、利用の満足度を聞いております。こちらの方は、平成20年度の調査でも同じ設問をしております。グラフの上の方にあるのが本年度聞いた利用満足度、下の方にあるのが平成20年の再編をする前に聞いた満足度でございます。見ていただきますと大きく変わっているのが「わからない」という所が大きく減少しておりまして、こちらの方は、先ほどの連携計画の認知、再編の認知、そういったPRが少しされてきて、路線を評価できるような形になってきて、「わからない」という所が減ってきているのだろうと見えて参ります。あと「満足」、「だいたい満足」と大幅に増えておりまして満足度としては上がってきている状況であると、この結果からは見えてきます。

1ページめくっていただきまして、もう1つ改善要望というものを運行本数や運賃等をアンケートで聞いております。14ページで、同様に、前回と今回ということでグラフを下の方に示しております。このグラフを見ていただきますと、運行本数に関しては、依然改善要望が強いという状況ではあるのですけれども、それ以外の所に関しましては、終発時刻や運賃、ルートといったところが前回と比べますと改善要望が下がっており、ある程度改善されているという認識が、市民の方にされているのかなと考えられます。

その中で、バスと鉄道の乗継ぎといった所は、前回よりもさらに改善要望が強くなっておりまして、再編当初にバス路線の乗継ぎで利用するような形での再編もして参りました

ので、その辺りがあるのですけれども、効率化のためにはある程度そういうことも必要となって参りまして、その辺りの乗継ぎにしても、そこの乗継ぎの利便性を上げることが今後必要になってくるだろうと考えております。

19ページに支援金の支払意思額を聞いております。

こちらの方は、運賃の負担以外に世帯あたりで月額このバス路線を維持するために支援していただく運行支援金を支払うとした場合に、どのくらいまでなら負担していただけますかといった設問をしております。この設問の回答といたしましては、世帯あたり月額500円から1,000円未満といった方が4割くらいみられまして、0円という方は、8%に止まっているという状況でございます。

これを全体的な平均で言いますと、一世帯あたり1,000円程度というのが今回のアンケートの中で、周囲の方からの回答で出ております。

以上がアンケートの説明でございます。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

このアンケート調査の結果について、何かご質問、ご意見等ある方はございませんか。

アンケートの全体像は、後の方の資料で説明いただきました。主として、中山間地域のバス路線に関して、住民の方々がどういった認識を示しておられるかということでございますが、いかがでしょうか。

こちらの市民アンケート調査結果という資料ですが、この1ページ目のところに居住地別の配布数という表が下にあります。この右に15歳人口というのを付け加えてもらったのですけれども、人口と票数と書いてあるのですが、これは票数と書いてあることで、何のことだかわからなくなっていますけれども、これは人口でいいですか。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

はい。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

これは人口分布と比べて、どのくらいこのアンケートの回答が偏っているか、地域の偏りがあるかどうかを見ていただくための資料でございます。これを見ていただくとわかりますように、関市が人口では82%ですが、アンケートの回答は58%でございます。あとの地域は人口より構成比は増えております。

つまり、関市の市街部の方の声が相対的に小さくなっていて、周辺部の方の声が大きく現れる結果になっているということですが、いかがでしょうか。

アンケートの結果、これも感触でけっこうですから、こんなもんかという感触でもけっこうでございます。そういうご意見でもけっこうですが、何かございませんか。

それと、先ほど少し力を入れて説明をしていただきましたけれども、関市は今後と言うか、現在2年目ですけれども、この3年間のプロジェクトとして、全国的にもユニークな努力として、この18ページのところで説明がありましたけれども、有償運送を住民の力で、組織でやるということを実現するために、今から有資格運転手を養成しようとやっております。それは全国的に見ても先進的な事例なものですから、わざわざご説明をいただきました。改めて私の方からもご紹介しておきます。

#### ○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

中山間地域のアンケートの結果を見ますと、板取と上之保は非常に認知度が高いということなのですが、それは当たり前と言えば当たり前です。それよりもむしろ心配なのは、武芸川の意識が旧関市並みに低いということです。これも想像するに、武芸川の位置からして住んでおられる方々が、岐阜のベッドタウン的な要素があるのかなと思います。ですから、車で岐阜に通っているから関係ないよということなのかなと思います。一方で、地域運行に関わっておられる方は、元々その辺

に住んでおられて、高齢者の方に向けて買い物便などを走らせているということなので、その辺で実際の取組とアンケートの結果と意識の差が出ているのかなと感触を持ちました。

しかし、中山間地域の13ページの「表2」で、必要と考える武芸川の原因を見ますと、送迎の負担の軽減という理由があります。これは、誰をどこに送迎しているのかはわからないのですが、病院に行く高齢者を送迎されているのか、通学の学生を送迎しているのかはわからないのですけれども、ある程度、鉄道駅やバス路線の拠点になるような所や、あるいは買い物の送迎も含めてだと思のですが、これに対して家族で負担しているという部分があるのではないかと思います。これが現れているという意味では、ここに関しては少しやり方を見直すと言いますか、今あるバスでは不満があるのではないかと思います。だから、バスに対する要望は高いけれども、利用としては出てきていないということだと思います。ですから、武芸川地域というのは、そういう意味では一番やりにくい、どちらかと言うと、関市の郊外部と同じような性格を持っているのかなという感触を持って聞いておりました。

それから、18、19ページのところで、それではどうするのだということで、事例なんかを挙げていただいております。これは「表3」で他市の事例を挙げていただいております。竜ヶ崎市が中段で上がっていますが、この市は、路線バスが走っている中心市街地にコミュニティバスを導入しているのですが、中心市街地のコミュニティバスが走っているエリアに入ると路線バスの運賃もコミュニティバスと同じ運賃に切り替わります。そしてそこを通過して、コミュニティバスの走っているエリアの外に出してしまうと、また運賃が元の路線バスの運賃に変わるとい、結局路線バスであろうがコミュニティバスであろうが中心市街地の所は全部同じ運賃となってお

ります。同じ区間を走っているのだから、コミュニティバスも路線バスも関係ないでしょうというやり方をしているの、関市なんかでもこれが導入できるのかなと思、これをたまたま見てぱっと目に入ったのでお話をさせていただきました。

それから、アンケート全体の結果なのですが、13ページのところで満足度が非常に上がっているところは良かったのですが、先ほどの資料の11ページに1番使う路線はどこだという設問があります。関板取線、関上之保線と中山間の無料バスが突出して高く、あと市街地病院循環線、わかくさ・小金田線が高くなっておりますけれども、あとの所はそうでもない結果となっております。やはり中山間地域の方に関しては、非常に今回の再編は効果が目に見えてあったのかなと思、その結果、利用頻度や満足度というところに大きく跳ね返ってきているのかなという印象を持ちます。逆に言うと恐らくこの「わからない」とか「不満」という答えは、旧関市の郊外部であるや武芸川地域の人たちが答えているのではないかと思います。その辺は、これだけでは判断がつかないとも思、す。「使わない」という人もそうですし、利用頻度も満足してはおるのだけれども、そんなに多くはないわけです。数カ月に1回、1カ月に1回という人が60%を超えているわけですから…。

結局、通院が多いからそういうことになるのでしょけれども、そうであれば、特に関市郊外部とかに関しては、それに合わせたような運行というものが考えられます。ですから、ある程度利用の少ない所に関しては、日にちを限るとかいうような形で需要を集約してもらって乗ってもらい、カバーエリアを広げるといような考え方もあります。その時に、いつ使っているかっていう詳しいデータも必要になると思、す。

もう1つ、中山間で思っていたのが、「ま



ちの活性化のために必要」だという意見が板取や上之保では多いのですけれども、他のところでは少ないという印象だったのですが、これはやはり板取や上之保の地域は、多分、バスに関わっている方や使っている方と、まちづくりとか地域活性化とかに関わっている方が非常に重なっているというか、むしろ、そういう人たちしかいないということなのかもしれません。そういう意味で、地域にあの人がやっていると、あの人はまちづくりをやっているからという意識が高いのかなと思っております。逆に言えば、他の地域でそこをどう意識づけてもらうかというのが、今回の地震の災害とかの話を開いていても、地域の力がしっかりしていないとまちづくりも防災も公共交通も全部つながって来る話であると思っております。ですから、このあたりの意識をどう醸成していくかというのは、現在、地域における懇談会をされているということなのですが、こういった場で意見を吸い上げて市としてフィードバックしていくということも必要であります。けれども、同時に市の方からあまり堅苦しくやらなくてもいいと思いますが、勉強会というか放談会のような感じで、普段関わっておられる以外の方にもなるべくオープンな形で、バスに限らず地域活性化についても含めた懇談会のようなものを作って、好き勝手言ってもらい、それに対してとか、あるいは逆に勉強してもらう場を設けてもいくこともいいのではないかと思います。

これは、先日の運輸局での地域公共交通コーディネーター会議というところで出ていた意見ですけれども、職員のレベルと住民のレベルとがかけ離れておりまして、このような公共交通を担当すると、あるいはこういう会議に住民の委員も入っておられますけれども、1週間前にこの分厚い資料を送って来られて、読んで来て会議に出て下さいと言われても、わからないだろうという意見があります。そ

ういう人たちには、委員になったら、「この会議はどういう意味があります。」、「何が決められるのです。」、「そのために最低限このようなことを知識としてもって下さい。」というようなことを本来はやるべきだろうと思います。

あるいは、自治体の担当者もそうだと思います。最初に担当になったときに、「あなたの仕事はこういうことなのですよ。」、「どういう意味があつて、どういう意義があつて、この上に何を実現するためにやらなければいけません。」などと、「それがお宅の市の政策の中でどういった位置づけになるかをしっかりと考えて下さい。」などという教育をどこかがやらなければいけないだろうけれども、それが今ないといった話が出ました。市の担当者はどこでも優秀な方ばかりなので、自分で勉強されるのですけれども、住民の人たちにはそういう機会がそのものもないから、勉強しようにも勉強できないという実態はあると思います。

ただし、先ほど申し上げた場で、非常に失礼な言い方ですが、素人的な意見というか、純粹に「なぜこうできないの」とか、「ここをこうして欲しい」という意見が出てくる場というのは必要で、その時にある程度「それはこういう理由でできないのです」という、あるいは「それはこういうふうにやりましょう」などと言えるように、勉強会や放談会のような場を、酒を持ち込みながらやるといけないという話が出ていましたけれども、茶話会でもいいのですから、フランクな懇親会があればいいという意見が出ています。関市の懇談会がどういう形でやっておられるかわからないのですが、フラットな会議であるといいなと思っております。

長くなりましたけれども、以上です。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、いろいろとお話いただきましたが、事務局は記録いただいておりますか。

(「はい」との声あり)

今お話しいただいた中で、実証運行をやっておりますと路線バスとコミュニティバスとの運賃の競合がよく出てきます。そういった場合は、お客が流れてしまって、路線バスにも迷惑なことであるし、我々実証運行をやっている方としても、いわゆるデータの乱れにつながりますので、あまり望ましくないのです。こういった運賃の調整というのは、岐阜バスとやっておられるのですか。

#### ○事務局（篠田賢人）

関シティバスと岐阜バスの営業路線との路線の競合については、当初の実証運行の際に役割を分けようということで、並行する路線を極力外して、コミュニティ系統の実証運行を実施させていただきました。ところが、岐阜関線という太い幹線の本数は、非常にサービスレベルが高くて、1日に60往復といった国道156号から関の方に伸びる国道248号を走行しております。実証運行からは、この区間を外しましたが、私どもの実証運行の路線というのは、概ね前回までは1日2往復ということで、朝行ったら夕方まで帰ることができないというようなところのバスだったわけでございます。この会でも説明をさせていただいていますが、朝は市のコミュニティバスに乗って行って、帰りは岐阜バスの営業路線に乗って帰ってくるというような補完する関係にあったと考えております。

それでも平成21年度から実証運行を開始した折には、1度路線を外させてもらったのですが、その再編の後に、乗継が発生して不便になったというようなご意見もいただきました。これは岐阜バスとも調整をさせていただいて、幹線である岐阜関線と並行する路線については、一部の区間で1日4便だけが並行してございます。ここについては、岐阜バスとも調整させていただいて、この区間の二重運賃と言いますか、関市の実証運行の運賃は100円でありますし、営業路線の方は対キロ

になる対キロ運賃と言いますか、距離によって運賃が上がっていく岐阜バスの運賃になっております。これについて問題であろうなということでご協議をさせていただきました。

1日の本数が4本ということで、すべての利用者が実証運行のバスに切り替わるということも考えにくく、かえって路線から外すと、サービスが落ちて乗りにくくなるといった声を利用者の方からはいただいております。今現在は、一部の区間の4便ですが、路線名ですと「わかくさ・千疋線」になり、こちらの路線だけが少し競合をしておる状況がございます。

実証運行の中でも市内の中心部においても、市街地の本町通りについては、実証運行の中心部の路線と競合する区間がございます。関市としては、岐阜関線は大変大事な路線であると考えております。関市の区間である岐阜バス岐阜関線との運賃調整と申しますか、統一化というのは、今後の課題として認識しており、こういった活性化協議会等で来年度以降もぜひ協議をし、共に成長していきたいと考えております。ご指摘のありました運賃の調整については、非常に私どもも力を入れていきたいと考えております。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、どうもありがとうございます。

岐阜バスとしても今の説明でよろしいですか。

#### ○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

はい、けっこうです。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

運賃調整は、行える可能性がありますか。ほんの一部の区間だけ普通の基準と違う運賃を適用することになるのですが…。

#### ○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

そうですね。いろいろな方法があると思いますが…。岐阜関線は、非常に長い路線ですので、全体の運賃にどのような影響が出るかと

いうのも調べてみないとわからないというのがありますから、時間がかかるかもしれません。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

実証運行の時にやるという性格のものではないと思いますが、今後、永久に続けるとすれば、やはり何らかの調整は必要かもしれません。よろしくをお願いします。

それからもう1つ、どうも実証運行の商品は、関市の市街地向けのものがないのではないか。だから今回のアンケートなんかは市街地の人はちょっと抽出率が低くしてありますから、それだけ調整がかかっていると言えはかかっています。全体として、あまり評判が良かったということにならないことにならないかと思うのですが、これについてはいかがでしょうか。

**○事務局（篠田賢人）**

確かに今回の実証運行は、旧市内巡回バスを再編する格好でやっておりますので、郊外部の方に変化が乏しいと言われるとご指摘のとおりかなと思っております。再編前のアンケートや懇談会等でいただいたご意見では、1日2本では少し厳しいため、せめて2本のところを4本にすることはできないだろうかという意見が非常に多かったわけがございます。そこで、なんとか路線をもう少し細かくして、朝行って夕方しか帰ってくるのができないようなことではなく、朝行ってお昼くらいにも帰ってくるができるように、1日4本となるような形で実証運行はさせていただきました。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

郊外部のことではなく、関市の市街地に住んでいる住民に何も訴える商品がないのではないかということです。

**○事務局（篠田賢人）**

市街地ですか。市街地の中心部は本数を多めにしようということで、サービスレベルをかなり上げています。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

だから、そのアピール力がないのではないかと、そういうことを申し上げている話なのです。何か新しいかわいらしいバスがくる走り回っているとか、そういう話はないのですか。それはなくてもいいですかね。

**○事務局（篠田賢人）**

確かにそういうことは言われております。本数は増えているのだけれども、地味にしか伝わってこないねというお話はあります。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

私はそういうのが大事だと、それで良いのだと思っています。市民の方にかわいらしいバスが走っているね、嬉しいと言わせるというのは、市民の拍手は大きいかもしれないけれど、私は公共交通としては邪道じゃないかと思っています。でも、少しその気配があるねというのがご指摘ですよ。

**○委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

僕自身は竹内先生がおっしゃるように、かわいらしいバスを走らせるだけで、サービスレベルの低いかわいらしいバスだけで、目立つねというふうに言うのは邪道だと思います。

関市の場合はむしろ逆で、バスは岐阜バスのバスが走っていて、ちゃんと足元も固めてあります。ただ、車両は岐阜バスのバスなので、何のことだかわからないという気が強すぎると思うのです。このあたりで多少、幼稚園バスみたいにする必要はないと思うのですけれども、統一感を持ったデザインとかはあってもいいのではないかなと思っていて、これは前々から申し上げているとおりです。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

少しとんでもないことを市民委員の方にお伺いしたいのですけれども、皆さんお住まいの地域はどちらですか。

すみませんが、こちらからお願いします。

**○委員（伊藤社会福祉協議会代表）**

市外ですが、美濃市です。

**○委員（長屋老人クラブ連合会代表）**

板取です。

**○委員（藤川関商工会議所代表）**

先ほども申し上げましたが栄町5丁目です。

**○委員（久保女性連絡協議会副会長）**

市平賀です。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

市平賀というのはどのあたりですか。

**○委員（久保女性連絡協議会副会長）**

せき東山の方です。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

わかりました。

**○委員（長屋PTA連合会代表）**

板取です。

**○委員（堀場岐阜国道事務所代表）**

私は揖斐川町です。

**○委員（安田美濃土木事務所代表）**

私は各務原市です。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

そういうことからいくと、偏ってはいませんね。だいたいもちろん地域的な偏りはありますけれども、地域の特性としての偏りはなくて結構だろうと思います。

ここで、先ほどのもう1つのご指摘で需要を集中して、サービスを良くするという方法もあるぞという話がありましたが、これは難しいと思っております。

何を言っているのかというと、毎日バスを運行するのではなくて、1日おきで1週間のうちの月水金に走ります。その代わり月水金には1日4往復くらいバスが走りますよというやり方と、それから毎日1日1往復あるいは2往復しかありませんよというやり方があります。

この頃、私たちが研究していると、だいたい1日1往復などというのは、使い物にならないです。したがって、1日おきでいいから1日4往復、5往復を確保してもらわなければだめだということが言われております。そういうやり方が良いのか、それともここで、この関市がやろうとしている過疎地有償運送

と言いまして、ボランティアで地域の人たちが車を運転しながら乗せてあげる。バスではなく、乗用車かバンを使った形のそういう有償運送サービスというものと、これは毎日いつでも必要な時にというか、皆さんの予定を合わせながらやっていきたいと思いますという考え方です。そういう毎日サービスがある。しかし、あまり良いサービスではないというのと、それから1日おきでもいいからサービスを良くするという、これはもちろん毎日4、5往復走れば1番良いのですけれども、そうも言われていられませんので、どっちがいいのか。

このあたりは、こういう会議で市民のいろんな立場のご意見が1番大事であります。どちらがいいか。このあたりのところは、どう思われるでしょうか。皆さんにどちらでしようかと、一人ずつ多数決で決める性格のものではありませんので、何かそのあたりで私はこう思うというご意見がありましたら、お聞きしたいと思います。

**○委員（藤川関商工会議所代表）**

利用される目的によって意見が違ってくるかと思えます。例えば、買い物なんかですと今おっしゃられたように、1日おきに1日4本という、いわゆるある程度の時間の自由が利いて、行き帰りができますよということでしょう。逆に、先ほどの母の話になりまして恐縮ですけれども、曜日が限られていますと、そこが外れた場合には全く利用できないということになります。

だからどちらかと言われると、目的によって非常に辛い部分があるのではないかと私は思えます。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

もちろん1日おきにするときには、そういうスケジュールに合わせていただきます。病院とか、そういう施設のスケジュールなどは、逆に施設の方のスケジュールも調整していただくのです。全部それに合わせてやるので。

**○委員（藤川関商工会議所代表）**

それが可能であるなら、1日に多くの本数がある方が私は良いと思います。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ほかに違った意見をお持ちの方はいらっしゃいませんか。

こういった話について、福本先生がフラットな話ができる場とおっしゃいましたが、地域の懇談会は、どのように行っているのかを少しお願いします。

#### ○事務局（篠田賢人）

旧関地区内のバス懇談会の開催が少ない状況ですが、お話をいただければ出席できるように行っております。

つい直近ですと、火曜日に市街地部の老人クラブに対して行いました。最初に全体の説明を事務局から図示しながら行いまして、その後はテーブルについて、グループワークのような格好でどんどん発言をしていただいて、聞いていったというような方法で行いました。一通り、デマンド方式や曜日の隔日運行なども説明した上で、こういったものもありますよと情報を伝え、示しながら意見をいただいております。

その際には、今ご指摘のあったとおり、1日4往復で実証運行しておるのですが、ご婦人の方でしたが、1日4本では少しもの足りない、でも毎日はいらないということで、その方は1日6便から7便くらいは設定して欲しい、それを週に1回か2回ぐらゐの設定が良いのではないかというご意見もありました。その方とは、別にデマンドなんかのいろんな方法もあるということを説明しておりましたので、別の方はまるっきりタクシーのように使えたら、それも良いのではないかというご意見もありました。このような意見は出ております。

旧合併地域でもこのあたりでも、最初に地域のみinnでやろうという話し合いをしたときにはそういうこともやっております、その中で上之保と武儀につきましては、平成21

年の実験当初は、隔日または曜日運行をしておりました。武儀地域については、現在も曜日運行で行っておりますが、洞々にたくさん分かれておりますので、運行する曜日にはサービスレベルを上げてやっております。概ね良好な意見をいただいております。上之保地域については、スクールバスを統合して2年目の実験を開始しました。その段階で登下校がありますので、毎日運行することになりました。基本的に毎日運行となつてことになりまして、毎日運行するよりは曜日運行にして1日の本数を増やした方が良いのではないかとといった元に戻そうかという声も出ました。小中学校の遠距離の登下校だけは毎日運行して、それ以外は曜日運行にして徹底的に増やしたらどうだという声もいただいております。このようにいろいろな意見が出やすいような形で、懇談会等を開催しております。そんな声も聞ける機会でございます。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そのあたりのところ、先ほどのご指摘の点も記録を読み返していただいて、これからのこういう会議運営の参考にして下さい。

それでは他にいかがでしょうか。何かこれについてご質問・ご意見はございませんか。

時間も経過してきておりますので、一部の委員だけでしゃべっておりますけれども…。

それでは、これで議案第1号は終わらせていただきたいと思つています。この議題に関しましては、本日は特に何を決めなければいけないということでもございませんので、ご意見を承つて、いただいたご意見を参考にしながら、次年度の実証運行、最終年度に向けていきたいということでもよろしいでしょうか。

（発言者なし）

それではそうさせていただきます。

次に、議案第2号、平成23年度総合事業計画についてを議題といたします。

事務局から説明をお願いします。

#### ○事務局（篠田賢人）

議案第2号についてご説明させていただきます。

資料は、「関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年度事業計画検討用）」というA4版のものになります。

前回の協議会においても一部こういったことを検討中ということで、提案をさせていただいております。

1枚めくっていただきますと全体のスケジュールというものが掲載しております。平成21年度から実証運行を開始しておりますが、平成23年度に行いたいものにつきましては、平成22年度に引き続き実証運行を継続していきたいと考えております。9月末日までの実証運行を考えておりますが、主に、実証運行の変更点というのはそんなに平成21年から平成22年にかけてのようなものはございません。利用者のご意見等を聞きまして、停留所を少し増やさせていただいたようなところがある程度で、あと半年間、9月30日までの実証データを取りたいと考えております。

続きまして、中山間地域の実証運行についてですが、全体のスケジュールをもう1枚めくっていただいたところに、3年度事業計画と挙げたものの上から2番目になります。

平成21年から平成22年の2年、地域で行っていただいております。それらで概ね方向性と言いますか、運行内容も徐々に固まりつつあります。これを引き続き関市としてはサポートして、有償運送に向けた運行を行っていただきたいと考えております。

次に、乗継拠点整備と出ておりますけれども、幹線と支線の役割を分担したりといった形で実証運行としてやっておりますので、そういったネットワークを結ぶ拠点の整備ということで、現在は長良川鉄道関駅前計画を検討しております。待合施設やバス停留所の整備ということで、計画を進めているところでございます。

その整備の進捗に合わせまして、乗継等の

案内板の検討や、また今回は、簡易なバスロケーションシステムとして、前回写真を出させていただいておりますが、「あしあとランプ」ということで、バス停留所を通過したかどうかを表示する機器を試験的に2カ所設置する予定であります。設置場所といたしましては、利用者の多かった関上之保線の乗継地点となっております武儀事務所前、それから西ウイングでは関板取線の武芸川温泉に設置する予定で、そういった情報機器を入れて、利用者の反応を見させていただきたいと考えております。

次に、ICカードの導入についてですが、支線バスから岐阜バスの岐阜関線のようなものに乗継をされる方が多いということと、実証運行の間、回数券と現金でバスを利用させていただいておりますけれども、利用者の方から定期の導入はどうだとか、アユカを入れて欲しいというような声もございます。そういったことで幹線バスとの乗継を考慮して、アユカというものの導入を考えております。

また、利用促進イベントやPRといたしまして、平成22年度は「バスの日」にちなみまして、イベント、シンポジウムを開催いたしました。平成23年度についても、長良川鉄道が開業25周年を迎えるため、それを記念しまして、バスや鉄道に親しんでいただけるようなイベントを行っていききたいと考えております。

そして、この実証運行の成果を判断していただきまして、平成24年度の本格運行に切り替えていくこととなりますので、ある程度固まった段階で、時刻表やバスマップの作成が実施できたらと思っております。

平成23年度については、非常に重要な年でございますが、この3年間の事業についての評価ということで、引き続き評価検証を行っていききたいと考えております。平成23年度には、こういった事業を実施予定でございます。

これらの事業計画に基づきます国の支援を

いただく補助金になりますけれども、このレジュメの終りの方に資料を付けさせていただいております。国の補助メニューとして対象になってくるようなものをピックアップして、補助申請を提出させていただきたいと考えております。

現在の積算ですと、補助交付申請額としては、41,066,000円となっております。実証運行と評価検証、そしてPR用の時刻表やICカードの導入、あしあとランプの設置を補助対象メニューに乗って来るのではないかと思います。記載させていただいております。これらを交付申請させていただきたいと考えております。

補助申請でございますが、国の活性化・再生総合事業が廃止ということで、新たに平成23年度から新しいメニューに変更されます。3年目の平成23年度は、経過措置としてご認定がいただけるのではないかとということで、こういった形で補助金の申請を提出させていただきたいと考えております。

平成23年度の事業計画としては、基本的に実証運行の半年分の継続と、利用促進施策で実施していきたいと考えております。

よろしく願いいたします。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ただ今、ご説明のありました議案第2号について、何かご質問等のある方はございますか。

**○委員（藤川関商工会議所代表）**

1つだけいいですか。

計画の中で、モビリティマネジメントがありますが、これは実施する予定ですか。それとも、どうですか。

**○事務局（篠田賢人）**

こちらについては、3年度目の評価検証業務の中で一緒に検討していきたいと考えております。しかし、実際はどのくらいの規模のもので実証して良いか具体的に詰まっていない状況であります。今の実証運行の路線とし

てモビリティマネジメントが検証できるのは、関上之保線や関板取線といった通勤や通院のあらゆるところに対応可能な路線を設定し、ご協力を呼びかけて実施していければと考えております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ほかにご質問はございませんか。

なかなかこういう事業計画、予算書の組み方としてはわかりにくいのですけれども、ご質問は何でもどうぞ。

例えば、私でもわからないのがあるのですけれども、乗継拠点整備という事業が今年から来年度にかけてとあるのですが、事業費等というところを見ますと3,000,000円。それで国費見込額が1,500,000円と書いてありますが、この国費はどういうものを狙っているのですか。

**○事務局（篠田賢人）**

この乗継拠点整備は、名称が非常に大きくなっておりませんが、いわゆるバス停留所の整備でございます。上屋とか簡易的な整備を考えており、その建設費でございます。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

それで国費というのは、何を狙っているのですか。

**○事務局（篠田賢人）**

この待合施設の3,000,000円については、活性化・再生総合事業の補助事業です。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

そうすると最後のページに入っていますか。

**○事務局（篠田賢人）**

平成23年度には計上が漏れております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

それでちょっと、あれと思ったのです。

忘れても気づかないくらい微々たる額ですが、この3,000,000円というのは、上屋1カ所ですか。

**○事務局（篠田賢人）**

これは、上屋1カ所の当初の計画でございます。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

それもやれるかどうかわからないくらいの状況だから、こういう事態が起こっているのですか。

**○事務局（篠田賢人）**

ここにつきましては、少し場所を検討させていただきたいというものと、関市全体の関駅前とか、そういったもので違うものに変更する可能性もございます。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

そうですね。

これに関連して、とんでもないことを言いますけれども、私自身の主張としてはバス停留所の上屋整備とかは、道路財源でやるように徐々に切り替えていった方がよいのではという主張を持っております。このバスロケというものは、この活性化・再生事業の目玉ですから、これについてそういうことを言うと国土交通省を挙げての大騒ぎになってしまうといけませんから言いませんけれども、こういうどこか消えてしまったりしているところから、こういうチャンスを利用して、道路財源の方に具申していただいてやるというようなことができれば、よいと思っています。まさかバス事業者が嫌だとは言わないと思うのですが…。

ほかに、何かご質問はございませんでしょうか。

これは次の議案と関係があるのですが、これは総合事業計画というものをこの会議で決定しなければいけないのですか。

**○事務局（篠田賢人）**

当初の計画の段階で概ね了解を得ておまして、具体的に現実的なものを再度提示させていただいたということで、この事業と次の予算と合わせてご承認をいただけたらということでございます。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

だから予算を承認・決定すれば良いのですね。ただし今のところはどうしますか。この

ままでいきますか。

**○事務局（篠田賢人）**

予算についてはこのままです。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

項目の頭出しができていないということですね。ではよろしいですね。

これで特にご異論がなければ、次の議題へ進もうと思いますが、よろしいでしょうか。

（発言者なし）

では、これでお認めいただいたということで、議案第3号に進ませていただきます。

それでは、議案第3号、平成22年度決算と平成23年度予算（案）について、説明は一括してお願いします。

**○事務局（山田和伸）**

議案集の4ページをお願いいたします。

平成22年度の決算と平成23年度の予算（案）ということで、よろしく申し上げます。

平成22年度の決算につきましては、現在もまだ事業期間中になります。事業期間は、3月31日までとなっております。

実証運行も3月末までの実績によって経費や補助額等が決定しますので、現在段階での見込みになりますので、よろしくをお願いいたします。また、事業が確定した後、再度決算いたしまして、監査を経て、改めてこの協議会にご報告させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

それでは歳入からになります。

決算額のみで説明させていただきます。

1の負担金になりますが、負担金といたしましては、関市からの負担金が5,430,000円でございます。活性化協議会事務経費として430,000円、事業評価業務委託として5,000,000円でございます。

2の補助金ですが、53,460,000円になります。地域公共交通活性化・再生事業補助金で、国庫補助金になります。

3の繰越金ですが、平成21年度からの繰越金が720,170円になります。諸収入といたし



まして334,263円。預金利息が863円、雑入といたしまして333,400円です。これは、9月に開催しましたバスの日の記念イベントの際のバス協会様、自動車会議所様からご協力をいただいたものでございます。

以上、歳入合計が59,944,433円の見込みになります。

続きまして、5ページをお願いいたします。

歳出の部になりますが、1の運営費として229,810円になります。1の会議費の委員報酬が227,500円、そして事務費が2,310円になります。こちらは振込手数料になります。

2の事業費ですが、事業費は59,253,084円になります。連携計画に基づく総合事業の2年目ということで、実証運行の事業費、PRの折込料、事業評価検証業務になりまして58,084,500円。先ほど申しあげましたバスの日のイベント費用といたしまして1,168,584円になります。

以上、歳出合計いたしまして、59,482,894円になります。

歳入歳出を差し引きしまして、461,539円を平成23年度に繰越す見込みになります。

続きまして、次の6ページの平成23年度の予算（案）になります。

歳入の部です。

1の負担金でございます。こちら先ほどと同じように、関市からの負担金となっております。8,600,000円の予定であります。これは活性化協議会の会議費、事務費、評価検証業務等の関市からの負担金であります。

2の補助金といたしましては、地域公共交通活性化・再生総合事業補助金といたしまして41,066,000円の見込みでございます。

3の繰越金でございますが、先ほどの決算の方で説明いたしました見込みであります、461,539円になります。

4の諸収入は、預金利子の1,000円になります。

以上、歳入合計が50,128,539円になります。

次の7ページをお願いします。

歳出でございます。

1の事業費といたしましては、49,678,539円になります。総合連携計画に基づく実証運行事業費の最終年度分になりまして、44,836,000円。バス停留所通過表示器、先ほどのあしあとランプになりますが、こちらが850,000円。公共交通利用促進事業といたしましてシンポジウム、時刻表を合わせて1,743,539円です。そして、ICカードの導入を考えておりますので、その設備負担金といたしまして、2,250,000円を計上しております。

以上、歳出合計が50,128,539円ということになります。

事業補助金申請前ということで、見込みでの予算になっております。また、関市の負担金及び事業費につきましても、平成23年関市議会第1回定例会で、現在審議中になっておりますので、よろしくをお願いいたします。

以上です。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それでは、ただ今ご説明いただきました平成22年度の決算と平成23年度の予算について、ご議論いただくのは一緒でよいと思います。

何か、ご質問、ご意見等のある方はございませんか。

（発言者なし）

よろしいでしょうか。

それでは、特にご質問もご異論もないようでございますので、これはどうしたら良いのでしょうか。決算としてもこれで確定したわけではないということですし、それはまた平成23年度の第1回目のときということになりますね。

本日は、こういう決算を組みたい、あるいは予算を組んで交付申請に繋いで参りたい、ということでご承認いただくということにしたいと思います。

皆さんご承認いただくことにご異議ありま

せんか。

(「異議なし」との声あり)

ありがとうございます。それではご承認いただいたことにいたします。

以上で私の方でお預かりいたしました議案は、すべて終了いたしました。進行を事務局にお返しいたします。

#### **○事務局（服部まちづくり推進課長）**

ありがとうございました。

本日、お配りしております資料で、関シテイバス利用者集計表というカラー刷りのものがございます。平成22年10月から平成23年2月にかけての5カ月間の各路線の利用状況でございます。一度、目を通していただきますようお願い申し上げます。

以上をもちまして、活性化協議会を閉会させていただきます。

長い時間に渡り、いろいろとご意見をいただきました。今後の参考にさせていただきます。

誠にありがとうございました。

午後4時06分 閉会