

第 2 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成22年11月25日)

関市公共交通活性化協議会

○日時

平成22年11月25日（木曜日） 午後2時00分 開議

午後4時30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	岐阜県バス協会 専務理事
	栗本 敏樹	岐阜乗合自動車(株)取締役交通政策室長（代理）
	山田 善章	(株)ドライビングサービス 業務部長
	武藤 好忠	長良川鉄道株式会社 専務取締役
市民・利用者代表	山中 一義	関市自治会連合会 会長
	森島 力雄	関市社会福祉協議会 会長
	石井 和典	関市老人クラブ連合会 会長
	坂井 勇平	関商工会議所 副会長
	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	堀 範浩	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）

定刻となりましたので、ただ今から平成22年度第2回関市公共交通活性化協議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところお集まりいただきまして誠に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。議案書、「バス路線の中間評価の実施」、「中山間地域の地域内バス路線整備の方向性の検討」、「関市におけるバス交通に関するアンケート（案）」、「関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画」、「運行系統表」、「利用者集計表」、議事次第でございます。配付漏れがございましたら、申し出ていただきますようお願いいたします。

それでは、次第に沿いまして進めさせていただきます。青山会長よりご挨拶を申し上げます。

○会長（青山副市長）

委員の皆さん、こんにちは。今年も残すところひと月余りとなりまして、慌ただしい日々が続いておりますが、本日は関市公共交通活性化協議会に出席いただきまして誠にありがとうございます。

委員の皆様にご尽力いただき連携計画を策定していただき、本年度は中間年の年でございます。本格運行に向けた検証を進めているところでございます。

特に今日ご審議いただきたいのは、後ほど議題にもなりますけれども、実証運行開始後バス路線の検討ということで、評価のチェック事項、指標、基準等の検討を行っております。その中間評価の結果が出てきましたので、ご協議賜りたいと存じます。

是非皆様からの忌憚のないご意見を頂きたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。本日は誠にご苦労様でございます。

○事務局（服部課長）

それでは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の実施」につきまして、基準、指標、評価結果などについて、業務を委託しておりますコンサルタントさんからも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いいたします。

それでは規約の第7条第1項に基づきまして、議長は委員のうちから会長が指名するということで、前回の会議で竹内先生に議長を務めていただくようお願いしておりますので、竹内先生にこの後の議案の進行をよろしくをお願いいたします。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それでは議事は座って進めさせていただきます。では菊池さんからお願いします。

○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と申します。資料について着席して説明させていただきます。

お手元にありますA3版の「バス路線の中間評価の実施」と書いてある資料を見ながら、説明させていただきます。

まず1枚めくっていただいて、1ページ目に総合連携計画の概要ということで、掲載しております。この資料に関しましては、これまで協議会の中で何度かお示ししている資料でございますが、今後はこれを持って各団体や市民の方に開示していくことを踏まえまして、もう一度ここに概要を載せさせていただいているところでございます。

1枚めくっていただきまして、2ページ目に中間評価の実施ということで、前回この協議会の中でご議論いただきまして、評価指標の選定でありますとか評価の流れについてご協議をいただきました。その流れを2ページに載せさせていただいております。今回は中間評価ということで2ページ目の右側上の方を見ていただきたいと思います。中間評価のイメージということで、利用実態・運行実

態から今回設定した評価指標ということで、左側にあります下の表のバス路線評価（定量的指標）のチェック1、チェック2ということで指標を選定しておりますが、これについて今年の4月から9月までの数字が出て参りましたので、それによる評価を行って参りました。

今後は、これら評価結果を地域に開示しまして、来年度最終年評価をするというふうに考えておまして、それに向けた啓発をしながら、少しでも評価が上がっていくようなことを続けていき、来年度の最終評価につなげていきたいと考えております。

1枚めくっていただきまして3ページ目をご覧くださいと思います。こちらの方が先ほど申しましたように、今年の4月に關地域の一部の路線につきまして、路線を延伸したり時刻の見直しをしたりということで、見直しを行いました。利用実態についても、その後の利用実績を見て評価をするということで、今年の4月から9月までの利用実績、それから経理状況を見て今回チェックを行って参りました。

まずチェック1という欄を見ていただきたいと思います。ここでは①利用者数、②単位当たり利用者数ということで1便当たりの利用者数、③利用者一人当たりの補助額ということで、これは路線ごとの欠損額、運行経費から運賃収入を引いたその差額分をここでは補助額として表示しておまして、それを実際の利用者当たりで割り算した数字を評価指標としておまして、グレーで書いてあるのがそれぞれ評価基準で路線ごとに設定したものになっておまして、その基準に対して上回っていれば「OK」、下回っていれば「OUT」という表記で表に整理しております。

チェック1という項目で見ていただきますと、全ての指標をクリアしておりますのが、まず定時定路線の關地域の買い物循環線という路線。この路線に関しましては、今回設定

した①②③の全ての評価基準に対して実績が上回っているということで、全ての評価が「OK」ということになっております。

それから表の右の方のデマンド路線と書いた路線でございます。田原線、迫間線、向山線の3路線については、デマンド路線ということで単位当たり利用者数のみを基準値ということで設けておまして、これをこの3路線はクリアしているということで、この評価から下の方にオレンジ色で示した部分で、サービスを維持しましょうという路線に位置づけられるという結果になっております。

チェック2の基準でもチェックを行っておまして、④ということで沿線人口に対する利用者数という基準を設けております。この基準の考え方はいずれも1日当たり1人以上というふうに整理しておりますが、幹線交通に関しましては、通勤・通学の利用もあるということで、沿線人口100人当たり1日1人以上ということになっております。それ以外の路線につきましては、利用の主体が高齢者になっておりますので、高齢者100人当たりで基準を設けておまして、それに対して基準値をクリアしているかどうかということで、チェック2を行っております。

結果的にチェック2もクリアしていない路線というのは、中段にありますマーゴ・東山線、わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線の3路線となっております。チェック1、2ともクリアしていないということで、現在考えている中では、運行形態の見直し対象になりますよという評価を今回の中間段階でチェックしております。

先ほど申し上げましたように、これからこの結果を市民の方に開示しながら利用促進を図って、来年度その後の利用実績も見て、最終的に同じようなチェックをしまして、1ページ戻って、2ページ目でございますように、バスネットワークの評価で挙げている指標でありますとか、対応策・改善策の検討という

ことで、アンケートの結果等を見て改善する所は改善しながら、これらの路線をどういふうに今後運行したら良いかということで、24年度から考えている本格運行に向けて、検討していくという流れで考えております。

資料を続けて説明させていただきます。4ページ目からこれら評価に使った実績をまとめてあります。4ページの左側に実証運行バスの利用実績・運営実績ということで22年の4月から9月の各指標を整理しております、その中に運行距離、平均運行本数、実車走行キロ、利用状況、収支状況ということで、路線ごとに整理しております、これらの数字を使って評価を行っておるところでございます。

それから4ページ目の右側にグラフを示してございます。こちらの方は、路線再編する前の実績ということで、平成19年度からの1年間の各月別の実績を示しております。それから再編後ということで、オレンジ色で書いてあるのが再編後の利用者数の実績であります。

月別で見ていただきますと、右側上の方が関シティバス全体の利用者数を、1日あたりで整理したものになります。特に最初のスタート時点の10月を見ていただきますと、利用者が大きく減少しております。主な原因の一つとしては、21年の10月から無料運賃を廃止した影響が出ているのかなというのが、今見ている状況です。その後4月に関地域の一部バス路線の見直しを行いまして、その後の状況としては、利用者は全体として伸びている状況となっております、この9月の利用実績を見ていただきますと、再編前とそれほど変わらない所まで伸びてきていると、このグラフから読めるのではないかと考えております。利用者が減った大きな原因といたしまして、下のグラフが関地域だけで見た利用者数のグラフとなっております。特に4月から3月にかけては水色の再編前に比べまして、大

きく減少しております。それを4月に見直しをしたのですが、関地域も利用者数が徐々に伸びておりまして、この9月には再編前とほぼ同じだけの利用者に伸びておりまして、このあたりから全体としても再編前と同じだけの利用者に伸びてきております。今後も継続して、観測しながら見ていきたいというふうに考えております。

1ページめくっていただきまして、5ページ目以降は路線ごとに利用者数等を整理しております。このあたりは各地域の中で、利用状況を見ていただきまして、再編前との比較も行っておりますので、こういった形で増えているのかといった所を住民の方からの意見も伺いながら、来年度の最終評価に繋げていきたいと考えております。

ちょっと特徴的な所だけ説明させていただきますと、まず5ページの関板取線の利用実績になっております。左下の方にグラフを付けておるのですが、この路線は21年4月から路線を見直して運行を開始しております。1番左側にある水色の棒グラフが再編前です。それから真ん中にありますオレンジ色の棒グラフが21年の4月から再編後の実績になっておりまして、さらに黄色の棒グラフが今年の4月からの実績になっております。

これを見ていただきますと、昨年度は再編前とそれほど変わらなかったのですが、今年度に入って利用者が大きく伸びておりまして、再編前と比べても利用者が増えているのを見ていただけたと思います。

6ページの方が関上之保線になっております。関上之保線につきましては、色づけは先ほどと同じですが、再編前から昨年度は利用者が大きく伸びておりました。今年度から昨年度より利用者が少し減っておりまして、再編前とほぼ同じくらいになっております。

続きまして、関地域の各路線を7ページ以降に載せております。

8ページを見ていただきたいと思います。先ほど、評価の中で今の実績から見て運行形態の見直しが必要であると位置づけました、マーゴ・東山線が左の方に利用者数が載っております。3月までと比べまして、4月から利用者が大きく減っております。その要因としては、関地域の他の路線を見直したことによって、この路線から他の路線に転換したりなどということで、利用者数が大きく減っているというふうに考えております。

それとは逆に9ページ以降に、延伸した路線についても載せております。例えば9ページ、わかくさ・小金田線につきましては、それまでマーゴの所で路線を切っておりまして、そこで乗り換えていただいて、関市の中心部に来ていただくような路線になっておったのですが、中心部まで路線を延伸したことによりまして、3月から4月にかけて利用者が大きく増えているというのが、グラフから読めると思います。

同じように10ページ、わかくさ・千疋線も増えておりまして、今回延伸した路線に関しましては、全体的に延伸前に比べまして、利用者が増えているということで、11ページ、12ページに載っております路線につきましても、同じような状況が見て取れます。

それと後ろの方に参考資料として、13ページに14ページにバスの利用圏域と住宅の張付き具合をどうなっているかということで、図を載せております。来年度、路線の見直しをしなければならない状況にあった場合に、このような図を使います。例えば、13ページの真ん中の方にあります、わかくさ・下有知線という路線がございます。緑色が今走っているバスのルートになっておりまして小さい○で示しておるのが、バス停ごとの利用圏域ということで、半径300mの円を描いたものでございます。それから少し大きい○が重なっているのですが、こちらの方は長良川鉄道の利用圏域を半径1kmで描いたものになってお

りまして、こういった所を見ながら再編する場合にどういった所を通してあげて、新しく公共交通の不便な地域が発生しない形で路線をどのように変えていくかを、こういった資料を見ながら検討していく必要があるということで、今回参考として載せております。

14ページは関市全体で同じような形で見たと図になっております。後でまた説明させていただきますが、図の中で、板取や洞戸、それから上之保地域のピンク色で路線が出ておりますが、今ここは無料で実験運行を行っております、それを含めた利用圏域ということで、図の方で示させていただいております。

中間評価の資料の説明としては、以上でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

説明していただきましたが、お分かりにくい点もあったかと思いますが、今日は何を決めていただくというものではございません。ということで中間報告をまとめていただいたということでございますが。

○事務局（篠田賢人）

補足的に利用者の形態としてヒアリングを行った所がございまして、先ほどの資料の5ページ、6ページの幹線交通の利用実績についてですが、まず関板取線で本年度の黄色のグラフが伸びてきておるという所ですが、こちらの路線の設定によりまして、市内の高校へ直接行けるようになりまして、こちらの利用者の増加といたしましては、武芸川方面から関高校へ通ってみえる生徒さんがよくこのバスを利用していただいているということを聞いております。

6ページの関上之保線の方ですが、こちらの利用者につきましては、21年度の再編時に今まで送迎をしていた方がこのバスによって、車での送迎がなくなったというお声を電話でもいただいております。今年度に入って若干利用者が減ってきているところで、東

山の岐阜バスさんの関営業所の運転手さんの感想はいただいております。

地域のバス運営協議会等に行きますと、それほど進学先が変わったり、通学する子どもが減ったりという声は今回の調査ではつかめてはおりませんが、地域間の幹線交通ではこのような話があるということをご報告させていただきます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、幹線バスに関連して何かご質問等あればどうぞ。今説明いただいた5ページについてはいかがですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

考えられることとしては、月別に見ると関板取線は8月に落ち込むのですが、人口としては減っております。ですから、利用者全体としては減る可能性があるのですが、先ほど学生が増えているということで、学生が増えた分、8月の減り方が大きくなったというふうに見えますので、全体として増えているのは学生さんが増えているのですが、学生さん以外で大きく減らしております、8月は減少しているのが、このグラフから読めるのではないかと考えております。

○事務局（篠田賢人）

定期がございませんので、現金払いということで、遠距離通学の方がこのバスを利用しているということもございまして、8月は相対的に減少する可能性は考えられます。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

僕の想像の範疇ではありますが、中心市街地の利便性が上がっている分の影響があるのではないかと考えられます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。

今の福本委員の指摘はそのとおりですね。

それで関連路線を合計したもので比較すると、マーゴ・東山線と並行していて、中心部に乗り入れるように4月から変更したのは3路線ですね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

10ページの千疋線あとは12ページの向山線、これらが少し変更して、マーゴで止まっていたのを中心部まで延伸しています。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ルートを変更して、利用状況はどうですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

小金田線と千疋線でだいたい15、16人増えておりました、他の路線で若干2人くらい増えている状況ですので、17、18人増えているだろうと想定できます。

もう一つ、東山線に乗り換えていたお客さんも恐らくいると思いますので、乗り換え利用者が今まで2人とカウントされていたのが、1人としかカウントされなくなることもありますので、その辺がどう全体的にどう影響しているのか読みにくい点もあります。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、全体としてはつかみづらい点はあると思います。

評価を確定するのは来年度ですね。わかかさ・下有知線やわかかさ・小瀬線はこれ以上乗れないのでしょうかという呼びかけ、キャンペーンをどうやっていくかですね。

○事務局（篠田賢人）

岐阜バスさんの営業バスも含めて、利用者対策は必要と考えております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

買い物循環線ですが、「OK」が出ていて大変けっこうなのですが、この路線もお客さん1人あたり948円補助がかかっているのですね。

○事務局（篠田賢人）

「OK」が唯一出ております、買い物循環線について、先日本町商店街の中心市街地でございますが、本町商店街からは「OK」でありながらも、ご意見を頂いているところもありますので、そういう所も含めて検討させていただきたいなと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

評価の仕方が説明してありまして、これはなかなかわかりにくいですね。3ページを見ていただくと、具体的にチェックによる評価がされていますね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

再編にあたって21年10月から一部路線をデマンドに切り替えておりまして、前の実績とは単純には比較できないだろうというのが1つございます。

またデマンドにした時に相乗りしていただくこととなります。相乗りしていなければデマンドにして、定期的に運行する必要がないのだらうということで、ある程度満足させたいというものです。1人あたりの補助金の実績もないので、まずは単位あたりの利用者数だけでチェックをしていこうということで、デマンド路線についてはそのようなチェックをしております。

再編で大きく変わっておりますので、関地域そのものは全体としてしか把握できておりませんので、他の路線をどのように設定したかと言いますと、全体で8%くらい伸ばしたいと目標にございますので、関市全体で利用者数をこのくらいにしたいというものを決めまして、路線の沿線人口で割り振るという形で設定しております。同じようにデマンド路線に振り分けるのは乱暴かと思ひまして、デマンド路線には設定しておりません。4ページに、デマンドで運行しております4路線についても、輸送人員でありますとか、単位あたりの利用者数、そして収支状況につきましても全て整理しております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ではデータはあるということですね。

○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）

ということは、利用者1人当たりの数字もデータとしては計算できるわけですね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

はい、データとしては出ておりまして、4ページの所で、利用者1人当たりの欠損額ということで表示しておりますが、これが補助額です。デマンドにしておりますが、経費は結構かかっておりまして、先ほどご指摘のあった、わかき・下有知線とそれほど変わらないだけの補助をしておるとというのが実態でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、わかりました。どうもありがとうございました。

○事務局（篠田賢人）

やっぱりいらないのではないかという感触を持っておりますが、旧関地区のバス利用者の方々としてはいけるのではないかという感触を担当としては持っております。旧関地区の人口が、今日はこちら、わかき・プラザでやっておりますが、福祉施設の無料制度を廃止して再編した後に利用者の方が少し減っております。過去も利用者の方の9割が高齢者の方と障害者の方という利用形態ですと、やはりその辺りは運賃の値上げによって減ってはくると思います。

○委員（栗本岐阜乗合自動車㈱代表）

その減り方が半分になるのか、75%なのかということになるのではないかということですね。

○事務局（篠田賢人）

アンケートの方の説明をさせていただきまして、もう1点が3番の方にあります、報告になりますが、中山間地域であります合併地域の運行についてもアンケートの後に説明させていただきたいと思ひます。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

お話のありました関市のバス交通に関するアンケートということで、今年度の予定としましては、12月の中旬ぐらいに配付いたしまして、今年度中に集計を行うというスケジュールで考えております。このアンケート自体

が、来年度最終評価にこのアンケート結果を反映していきたいものです。あとこちらは、市民アンケートということで、市民の方に無作為抽出してアンケートをする内容になっております。もう1つ、今現在バスを使っている方にも来年度アンケートをしようと思っております。市民アンケートと利用者アンケートの2つを実施する予定になっております。今年度はまず市民アンケートの方を実施する予定でございます。

この市民アンケートの中で聞きたい大まかな内容として、A3版資料の2ページの所を見ていただきたいと思っております。左の方で、対応策・改善策の検討段階ということで、その指標の中で地域住民の外出支援への貢献度でありますとか、沿線住民の行動変化というものの評価の中に入れておまして、それらを中心にこの市民アンケートの調査の中で探っていきたいというものでございます。

今現在できている内容として、今日お配りしているアンケート票でこの辺りを聞いていきたいということで、作っております。

アンケートの方に戻っていただきまして、問1から順番に聞いていきたいのですが、問1から問3につきましては、今回連携計画を策定して、それが市民の方に対してどれだけ情報が伝わっているかということを探りたいということで、この計画そのものをご存じであったかどうかという所を、問1で聞いていきたいです。それによって、バスを再編したことで、利用が増えたということ、減ったということ、3番目に若干減っているという状況もございましたので、それが減った理由としてどういうものがあるかということで、ルートが変わったからとか、運賃が有料になったからとか、少し原因を探っていくということで、問1から3を聞いていきたいと思っております。

問4から、路線そのものをご存じかどうかということで、路線の認知度でありますとか、

実際利用されているかということで、中山間で運行されている無料バスを含めて、ここで聞いていきたいと考えております。

1枚めくっていただきまして、問5に関しましては、現在のバス路線の利用状況を聞いて参りまして、(5)の所で、1回の乗車でどれくらい運賃を支払っても良いかということで、(4)の所でどういう改善要望があるかということで、これは20年度に実施したアンケートと同じ内容をもう一度聞きまして、改善要望がどのように変化したかということをお願いした上で、それを改善した場合にどこまで支払って良いかということで、今の100円という運賃に対して、さらに下げて欲しいのか、もうちょっと払ってもいいのかという所を聞きたいということで、(5)を設定しております。最終的に外出が増えたかどうかということ(6)で聞いていくという内容になっております。

それから1枚めくっていただきまして、先ほどの公的支援に対して、これも平成20年のアンケートでお聞きしているのですが、先ほど半期で1億円くらいバスに対して補助をしているということで、年間で2億円ですね。それ以外にも路線で運行しているバスにも補助をしております。バス全体では年間3億円くらいトータルで補助をしております。1世帯あたり8,500円くらいの補助をしているという状況でございます。これも改めてこの金額を提示した上で、公的負担に対しての市民の方のご意見を含めて聞いていきたいということで、問8、問9を設定しております。

以上のような流れで実施したいと考えておまして、これにつきましては、この場でご意見を伺うか、実際に来月実施しようと思っておりますので、後ほど事務局にご意見をいただければ、それを反映していきたいと考えております。

以上です。

○委員（堀関警察署交通課代表）

金額などとは別に、例えば、買い物だったらどこに行きますかとか、通院だったらどこに行きますかということですが。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

今お話のあったのは利用目的ということですね。

○委員（堀関警察署交通課代表）

板取の人が関市内の路線に来ているかもわかりませんし、その辺なども含めて地域ごとのものをある程度集めていった上で、全体を考えるとというふうにしていただきたいです。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、十分なサンプルを取れるようにということでもよろしいですね。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

アンケートの中で21年度とありますが、21年10月とした方が特定しやすいと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。修正点やお気づきの点がありましたら、事務局まで申し出ていただくようにお願いします。

○事務局（篠田賢人）

時間も押してございますので、今中山間地域でどのような形で実証運行を行っているかについてご説明をさせていただきまして、また資料の方に目を通していただけたらと考えております。

資料としては、A3版の真ん中に中山間地域の地域内バス路線整備の方向性（中間報告）ということを出させていただいております。こちらは平成17年2月に合併した町村の中で幹線交通に繋ぐバスの運行を行っているものですが、こちらの地域の実証運行につきましては、平成19年度から地域住民の方々と懇談会を重ねまして、過去においては各々の町村ごとに自主運行バスやスクールバスといったものが色々運行されておりましたが、非常に利用者数が少ないことなどの問題がございましたので、全てのバス路線について乗降調査を実施し、懇談会等を重ねまして地域の

運行をどうしていったらいいのかということをや地元の方々と協議をしました。

この公共交通連携計画の策定と同時に、各地域にバス運営協議会を立ち上げまして、地域の運行をどうしていったらいいのかということをや、協議していただいております。実際には、地域の運行については無償運行という形でやらせていただいておりますが、スクールバスを統合したり、老人福祉センターへ送迎していたものを統合したりして、その地域に見合ったものを製作しております。

実施主体としては、NPO法人ですとか、あるいは住民組織を作ってくださいまして、自分たちで、二種免許取得者でありますとか、整備士の資格のある方とかを探していただいて、実際に運行をしていただいております。

現在は無償運行を行っておりますが、先ほども運賃の話が出ておりましたが、今後は運賃で負担していくのか、世帯ごとの負担をしていただくのか、そういうことも含めて、バス運営協議会では議論しております。

今のところは無償運行ですが、各地域の運営団体の方に運行管理者等基礎講習を受講していただいておりますし、12月にはドライバーさんの方を一手に集めまして、有償運送に資するための講習会を計画しております、12月の4日、5日に予定しております。

各々の地域をご説明させていただくと多少時間がないのかもしれませんが、それでは中に入っていきたいと思っております。

4ページ目で、絵の色で網かけがしてあるのが、合併地域ですが、まず板取地域ですが、板取は図で1番左上の方になります。幹線バスの終点になります洞戸栗原車庫という所がございます、ここから地域内を結ぶ幹線バスの役割を果たしておりますが、ここの往復を運行していただいております。こちらについては、岐阜バスさんをお願いしております。自主運行系統の板取線という、JR岐阜駅から走行しているものがございます。こちら

が1日4往復ということで、非常に少ない運行しかできていない所を、時間の隙間を地域の運行によってカバーしていくということで、幹線交通に乗り換えるのが主な役割でございます。地域の中には診療所等ございますので、そこへの通院にも利用していただいておりますが、こちらの板取地域につきましては4ページに利用人数が出ておりますが、21年度1年間の実績としまして、17,871人ということで、幹線的なバスという意味合いも強いのですが、利用をしていただいております。

洞戸地域の運行につきましては、こちらは幹線路線の中を経由しておるというところですが、一部交通空白になる洞が深い地域がございます、そういった所がバス路線として入っていないということになりまして、高賀地区という所になるのですが、そういった所へのカバーでありますとか、幹線バスとの乗継、支線的な役割を果たしておるもの、かねてから福祉的に運行しておりました老人福祉センターへの送迎バスというような所で利用者からの需要があるということで老人福祉センターへの巡回コースを基本として設定しまして、その他もう1台についてこちらは今年度からデマンドとして運転を行っております。1台は基本コースを定めて老人福祉センターから需要の高い所へ輸送し、もう1台は臨機応変に対応していくということで、試験運行をしています。

武芸川地域については、地域性によりますが、町の真ん中に武儀川という川が流れておりまして、その川の北地域については幹線バスが通っております。その沿線の方については、非常に公共交通が利用しやすいという状況になるのでございますが、川の南の地域については、バス路線が1つも張り付いていない現状がございます、なかなか利用しにくい実態がございます。21年から幹線バスに乗り継ぐルート地域住民の方に見直していただいて、路線を設定していくというようなこ

とですが、一部こちらについてもご意見等がございます、地域内で買い物がなかなかできないということで、皆さんで話し合われて、武芸川町内の買い物に行けるように試験運行を行っていただいているということでございます。

それから上之保地域と隣接しております武儀地域は、幹線ルートに出るまでに幾重にも集落が洞に分かれておるということで、巡回系統にしてぐるぐると回りますとものすごい所要時間と費用がかかるということで、過去に上之保地域は自主運行でメロディバスというものを運行されておったのですが、非常に利用者は少なかったという実態を踏まえて、こちらはスクール混乗というような格好で、なんとか効果的に回すことができないかということをご皆さんで議論していただきました。現在、22年の4月よりスクールバスを統合しまして、必要車両台数を確保しまして、各洞で毎日運行ができるように改定を重ねております。しかしながら、上之保地域につきましては毎日運行に切り替えたのですが、劇的な利用者増という所には繋がっていないというような状況でございます。

同じような地理的状況を配する武儀地域につきましては、巡回方式では苦しいというような所もございまして、曜日指定をいたしまして、1日運行したら次の日は運行しないというような設定を行いまして、利用する時にはサービスレベルを上げていくような形で、運行を行っております。中心部を関・上之保線が運行しているということで、現在の運行が良好であるという形で、試験運行を引き続き行っている所でございます。

右側に利用者数が出ておりますが、昨年21年度の実績で板取地域は17千人、洞戸地域は5千人、武芸川地域は9千人、上之保地域については16千人ということで、こちらは完全にスクールが混乗しているということで小中学生の通学が入っております。武儀地域は3

千人程の利用ということでございます。

西側の板取・洞戸・武芸川については、利用者数は伸びてきておるとい所でございますが、上之保・武儀地域については利用者が若干減ってきているというのが、21年度と22年度の比較でございます。この辺りの要因も地域のバス運営協議会を開催しておりますので、逐次この辺りも検討して、修正を加えていきたいということでございます。現在は無償期間ということで実験しておりますが、将来的にどういった方向性で、地域内運行を維持していくのかという所も運営協議会等で協議して参りたいというふうに考えております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい。これも来年に向けてということでございますが。

何か今のご報告について。これはただ単純に机上の計画を立てるだけではなくて、私達の学会の中で出た話もこの辺り関連してどうですか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

おじいちゃん、おばあちゃんが乗継拠点でカフェと言いますか、井戸端会議ができるようなものがあると良いというのがありました。

こういうことを考えると、やはり乗継拠点に拠点性を持たせて、そこで降りて入ってという考え方じゃないでしょうか。なぜバスに乗るのかと言ったら、楽しいからというふうに思っております。各旧町村でそれぞれ集まってしゃべったりできる場があって、バスでも車でも歩いてでも自転車でもいいのですが、集まって来られるような所があるといいなと思います。地区単位や自治会でいいのですが、そういう地域が楽しくて素敵なのだろうなと思っております。

地域の運営協議会もそれぞれ頑張っておられるのですが、先般のバスの日イベントということで、パネルディスカッションで各地域の団体の方とお話させていただいて思ったのですが、やはり手探りでやっておられて、悩

みも持っておられると、法定協議会の幹事会がその役割だと思うのですが、地域の運営協議会の人たちで、ドライバーなどの実際にやってみえる方の連絡会みたいな、それぞれ悩みとか、アイデアとか、お互いの所はどういうふうに行っているのかとか、お互いにこんなことがいいのではないかとということをお願い合う場があればいいと思います。

実際、京都府の舞鶴市が自主運行バス連絡協議会というものを作っていて、7地区ぐらいあるのを年2回程度集まって総会もやって、それぞれに情報交換するというようなことをやってみたり、それも真似してみてもいいですし、みんなで話していると先ほどのコミュニティバスの地域の活性化のアイデアの話が出たりと、そういう感じに誘導していくという手もありますし。

また、過疎地の有償運送というのは、近隣にも例がありますので、そういう所に行って刺激を受けるというのもいいのではないかとと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

それでは、この件はよろしいでしょうか。何かご質問・ご意見はありませんか。

（発言者なし）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それでは、これを持ちまして議案第1号は終わりにさせていただきます。

それでは次に進めさせていただきます。議案第2号でございますが、平成23年度関市地域公共交通活性化・再生総合事業について、3年目になりますが、これを事務局から説明をお願いします。

○事務局（篠田賢人）

お手元にA4版でございますが、右上に資料と載せておまして、真ん中に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）ということでお配りさせていただいております。過去からの計画、22年度

の事業計画が前半に載っておりまして、終りの2枚に23年度事業計画ということで、まだこれは案の段階でございますが、皆さんにご議論を賜りたいということで載せております。

当初の計画では概ね3年度目ということで実証運行の継続分ということと、本格運行に向けましたバスマップの作成、当初ではこの3年目において乗継地点的な整備で運行情報案内板でありますとか、乗継案内板、バスロケーションシステム——バスの接近をお伝える装置ですね、そういったものを拠点に配置するというような計画でございました。ICカードの導入というのが当初の計画で挙げさせていただいているところでございます。

関市の現在の健康福祉交流施設等の整備計画の進捗状況がございまして、当初予定しておりました運行情報案内板等の大きなものではなく、私どもの整備状況を鑑みますと、来年度には実施ができないという現状もございます。今の実証運行の中で利用促進に資するような情報案内板、ICカードの回数券とは異なる利用促進的なものの導入を検討してはどうかというところで、ご提案をさせていただいております。

一部お配りをさせていただいておりますが、あしあとランプというコピーを付けさせていただいております。こちらはバス停における通過情報表示機ということで豊田市さんやこの近くでは美濃加茂市さんの方で実施されたということで聞いております。私も拝見をさせていただいておりますが、バス停に表示機が付きまして、バスが通過しますと足跡が点滅するというので、あしあとランプという名前が付いているようでございます。これは路線の本数が少ないと申しますか、運行本数の少ないような地域でバスを一本やり過ぎてしまいますと、行ったかどうかわからなくてずっとそこで待っていなければいけないような所で、私どもで言いますと地域間幹線交通であります関・上之保線でありますとか

関・板取線の主要な停留所に設置すると、効果が上がるのではないかと考えられるものでございますが、こういったものを試験的に、状況をうかがう上で実施を2カ所してはというところの、費用を掲載させていただいております。

ICカードにつきましては、岐阜バスさんの方ではアユカカードというカードによる清算ができるものが導入されております。こういったシステムを入れますと非常に大きな金額がかかる訳でございますが、これらも現在の関市内の利用者の方は、岐阜バスさんに乗り継がれる方が非常に多くございますので、そういった利用者の状況を鑑みますと、岐阜バスさんが現在使ってみえるアユカカードの方に、関市のシステムを組み込んでいただくことで、利用者の利便性が高まるのではないかとということと、費用的にはかなり金額が少なく抑えられるというような所がございまして、調整を進めさせていただいております。こちらにつきましては、また先生方にもご意見を伺いたいと思っております。

カード等の導入の前に先ほどから出ております、市内のバス運行の運賃の調整というのが前提になってくるかなというのがございますので、この辺りも議論をしていただいた上での導入になろうかということでございます。

3年度目といたしましては、従来から計画しております実証運行の継続というものと、新たに利用促進といたしまして時刻表等の作成、バス停の通過表示機等設置、ICカードの導入を事業として計画したいということで、1度皆さんにご議論を賜って、改めて第3回目以降の協議会もございまして、計画を出していきたいというふうに考えております。よろしく申し上げます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ちょっと聞いておきたいのですが、最後のページの所の、赤い字と黒い字があるのは、これは赤い字の方が今回の修正提案というこ

とですか。

○事務局（篠田賢人）

はい、そうです。黒い字の方が当初の計画での概算の数字でございまして、赤い字で記載させていただいておりますのが、今回修正を加えて計画として出ささせていただきたいというものでございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ということでございます。来年度の事業計画はまだ確定した案ではなく、次回の協議会でこれを承認するのが次第になりますね。

○事務局（篠田賢人）

そうです。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ですからこんなことを考えているという報告でございます。

これを皆さんにご議論いただく前に、国の方が事業仕分け等ございまして、色々と制度が変わったものがどうなるか、まだ結論が出ていないのですね。この辺りの状況がどうなっているか、中部運輸局の方でご説明いただけますか。

○委員（古田運輸企画専門官）

経過的な所でお話しますが、事業仕分けで再生計画等の制度が廃止になりました。その後、地域公共交通全般に対するどういう支援をするか、その予算を出すということで、11月12日に政策コンテストというものがございまして、その中で地域公共交通に関する取り組みについては、代議員の先生方から賛成の意見、反対の意見、中間の意見が出た訳です。今後のスケジュールでいきますと、12月の初旬に総理が目安を確定して、12月の終わりくらいには出せるのではないかという見込です。

新年度予算の要求については、事業仕分けの判定もございまして、いずれにしろ削減は避けられないということで、今回「元気な日本復活特別枠」というものがございまして、現行の予算の倍の額を要求しております。今のところはそのような状況でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。私も色々説明は聞いているのですが、どうなるのか全く分からないですね。いわゆる政策コンテストの配当予算に行った方が有利だということで、そちらの方に走ったようでございます。その結論は、今おっしゃられたような過程を踏むということで、それから予算審議が始まるということですね。

ということですが、一応今の議論は経過措置のことでございまして、今までの計画どおり3年目を進めていくということですね。

今日ここで決めるわけではありません。何かこれに関連してご質問のある方はどうぞ。

○委員（森島関市社会福祉協議会長）

1つよろしいですか。

できれば入れて欲しいというお願いでございまして、今までのものはあくまで健常者に対する計画でございまして、私どもは視覚に障がいを持った方々にお会いするときに、そこで聞く言葉が、なんとかバスの停留所に点字の表示ができないものか、簡単な表示で良いのですが、数字的には圧倒的に少ないものだとは思いますが。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

その辺りの所、特にバス停の改善はこういう項目がありますので、ちょっと検討してみてください。特に先ほど運輸局の方からご説明いただきました政策コンテストに諮っているような事業の中の柱に、バリアフリーの対策というのが3つの柱の1つに上がっております。過疎地の交通対策というのがありますが、そちらの柱ばかりにこだわっていないで、新しい事業スキームからいくと、バリアフリーの方にも口を出していくのが、予算獲得上も良いと思います。今の点は是非検討してみてください。

他にございませんでしょうか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

他の自治体さんだと点字ではないのですが、パーソナル時刻表というのを配っている所がありまして、最寄りのバス停の時刻表を作っておばあちゃんにあげましょうということで、乗るバスが大きな字で書いてあり、小さくて見えないということがないのですね。最寄りのバス停でこれに乗ればどこに何があるというのがわかればいいと思うのですね。そういった対策も考えられますし、特にまだパーソナル時刻表というのはまだだと思いますが、点字というのは私の知る限り他の所にはないと思うのですね。やるとすれば、関市として良いアピールになると思いますので、主要な停留所に点字を設置するのが良いのではないのでしょうか。

○委員（森島関市社会福祉協議会長）

停留所に設置ということで、初めはそれくらいからやってもいいのではないのでしょうか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

そういうのもやってもいいんじゃないかと思えます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

可能性としては、色々なやり方があると思いますので、どこまで入っていくか検討して下さい。

バスロケーションシステムで音声案内を入れている所はないのでしょうか。

このあしあとランプですね。「何時のバスはもう出ました」とか。だいたい屋外ですからそんなに短くないので、バスが通った後、あるいは来る前の10分とか、音声案内があるといいですね。まず、ご検討下さい。

それから前にも言ったと思うのですが、乗継拠点整備という事業の名称があるのですが、この乗継拠点というのが何を表すのか。一般的に、道路事情の中に出てくる言葉は交通拠点。交通拠点施設ではなく、乗継拠点施設。第一印象ですと、最初に私はコミュニティカフェの話をしましたけれども、コミュニティバスと幹線バスとの乗継の停留所をもうちょ

っとまともなセンターのある、あるいはカフェのようなもののある設備。そういうものを乗継拠点として捉えると、誤解が出るといけませんので、その用語はもう今まで2年やっていますが、これは何を指すつもりで言ったのですか。

○事務局（篠田賢人）

ここは先生のおっしゃる交通拠点という捉え方ではなくて、先ほどありました中山間地域との乗継でありますとか。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そういうことですか。そういうふうに整理されているのであればけっこうです。

そうしますと、例の長良川鉄道の関駅前に作ろうと言っているような、あの議論はこの計画書の中には出て来ないのですか。

○事務局（篠田賢人）

そういうことになります。土地の選定と言いますか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

関連事業という位置付けにして、連携計画の中に入れていますが、この事業そのものには入れていません。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

総合事業でそういうことはしていないんですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

はい、そういうことです。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、わかりました。ありがとうございます。

それでは、これについてはよろしいでしょうか。

○委員（古田運輸企画専門官）

ちょっとよろしいでしょうか。

今日の資料を読んでいきますと、来年に実証運行を終えて本格運行になるということで、このあたりに向けた利用促進の方法や本格運行になるにあたって運行形態の変更等について、そのあたりいかがですか。

○事務局（篠田賢人）

基本的には現在行っている実証運行路線と言いますのは、本格運行にしたいという考え方の下で、市として全面的な支援の下に行っていきたいというふうに、生活交通として必要だということで、実証運行を現在しておりますので、国庫補助金が受けられないというような事態を想定した上で、市として支援をしていくという形で運行をしております。そのサービスレベル・運行形態については、この実証運行を基にしていきたいということで、どういった指標で捉えていくのか、どの程度のレベルで維持していくのかということについて、皆さんでご議論をいただいた上で方向性を出していきたいというのが、この活性化協議会ではないかなというふうに捉えております。どのくらいの数字をカバーしていくのかはご議論いただければと思うのですが、関市としてはやはり住民の足の確保ということで、関市が維持していくのだということで捉えてやっております。

過疎部については現在既に住民の皆さんが立ち上がってやっているとございますので、利用促進についても議論がなされて、自分たちで頑張ろうという意識が醸成されておりますが、旧関地区につきましては路線自体が自主運行系統ということで、欠損補助ないし委託をしておる路線でございますので住民組織による運営主体を組織している訳ではございませんので、そういった所の違いがございまして、危機的な要素から利用が増えるという可能性が少ないのは否めないところでございます。

市としては、運賃についても課題を解決していくことが重要な問題だと捉えておまして、運賃を議論していただく上では、もう一度再編時のように地元の住民の皆さんに下ろしていくことが必要かと感じております。そういった説明会等を通しまして、もう一度利用者を掘り起こしていくという作業も必要と

考えております。

この協議会でもご指摘を受けておりますけれども、PRが非常に下手だということで、そういった利用促進と言いますか、啓発活動には今後十分に力を入れる必要があると思っております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、今ご質問があったのですが、そういうことを事後評価報告書に十分盛り込むのは大丈夫ですねということです。特に来年度の最終の報告書には、実証運行の結果、本格運行として定着する見込が立ったかどうかということが、1番実証運行をしていく成果になりますので、その評価が重要なのだと思います。

今年の中間報告にもそういうことは必要になるのですかね。運輸局さん、今年の中間報告にはいらないですかね。

○委員（古田運輸企画専門官）

政策としての総括評価は最終年度で良いと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ちょっとそれは調べましょう。確か2年目はいらないのではないかと、私は評価マニュアルを見て改めたのですが。それにしても今回の中間評価のような資料について次の協議会では、関市の場合はやっているのがたくさんありますので。それが本格運行に全部移行していくのか。それとも姿を変えて持っていくのか、最終年の事業評価は重要なところですから。それだけ忘れないように、そういうご指摘だと思います。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

年に1回、中部運輸局で評価会議がありますので、この段階では委員の先生方からはその後の状況はどうなっているかという話は当然入って来るものと思われるので、やはり持続可能じゃないものだともずいということ、その辺りも含めて作戦というか議論を深めたものがが必要です。

それから国庫について先ほどからお話が出ておりますが、PRですね。PRがこの予算の中にはないですね。ラッピング車がどうだとかチラシを配ったからどうだということではないと思うのですが、アンケートでバスをわかっていますか、やっていますよという項目を入れているくらいですから、やはり岐阜バスだけだと思われている感が何となくありますので、その辺りを見ていただけたらと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

○委員（山中自治会連合会長）

資料の3ページにあります、マーゴ・東山、わかき・下有知と載っておりますが、どうなのでしょう。やはりこの定時定路線がいいのか、それともデマンド化した方が効率的にはいいのか、僕が思うには効率化した方が良いような感じを思うのです。

長野県の安曇野のデマンドについて勉強させていただいたのですが、こうした例えば下有知線になりますと、利用者1人あたりの補助額が3,000円ということで、非常に高額な補助になっております。これだけ負担をかけているのをデマンド化していった方が良いようなことを思うのですが、これは見直しされていくのですか。

○事務局（篠田賢人）

先ほどの4ページの表がわかりやすく整理されているのではないかと思います。運行形態につきましてはこの指標に基づきまして、先ほど若干説明させていただいておりますが、既にマーゴ・東山線、下有知線、小瀬線については、この段階で運行形態見直しの印が付いてございます。この印が付いている所につきましては来年度の事後評価を踏まえて、どういった方向でやっていくのがいいのかということをも掘り下げまして、個々の路線ごとに再構築が必要かと考えております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

この資料の一番重要な結論になるところですね。

では、よろしいでしょうか。

（発言者なし）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それでは議案第2号についても、これで終わらせていただきます。

あと、その他というのがありますが、こちらはいかがですか。

○事務局（篠田賢人）

本日、「その他」といたしまして、2つ議題を用意させていただいております。

議案書の4ページ目の「その他」ということで、2点ほど挙げさせていただいております。「板取線の系統変更について」ということと、関市内における「営業バス路線の現状について」ご説明させていただきたいというものでございます。

まず、1点目の「板取線の系統変更について」でございますが、板取線と言いますのはJR岐阜駅の方から関市の西側に当たりますが板取門原間ということで、先ほど中山間地域の中で見ていただいた板取地域の一番奥の方まで行っている路線でございます。この板取線という路線につきましては、JR岐阜駅から板取門原間の系統とJR岐阜駅から洞戸栗原車庫間という途中の乗継地点になっておる所の2系統に現在分かれて運行しております。

平日でいきますと今現在は、岐阜方面へ板取門原から出て直行便で行きますのが4便、洞戸栗原から出ますのが6便ということで、合わせて10便。岐阜方面から帰って来る便といたしましては、板取の門原まで直接行っておるのが4便、栗原で止まっておるのが3便ということで、合計7便というような格好で運行されております。これはJR岐阜駅から岐北病院という高富にある病院でございますが、そちらまでは岐阜バスさんの営業路線

として走っております。そこから繋ぎまして先は山県市さんと私ども関市の広域自主運行路線ということで、維持をしておるといような路線でございます。

走行距離が非常に長くなっておりまして、運行には非常に多く補助をさせていただいておる関係がございます。21年度から2年間地域で自分たちの足を確保するような取り組みをなされて参りまして、概ねそういったことが軌道に乗ってきているような状態でございます。こちらの洞戸栗原車庫から先については、現在地域で運行している時間帯と岐阜バスさんで運行している時間帯とになるのですが、かねてから洞戸・板取地域の方で、こういったバスをどうするかという話し合いを進めて参りまして、洞戸・板取地域の方から洞戸栗原車庫までの幹線をやっていただいて、その先は地域の方で盛りたてていこうということで話し合いがなされまして、この度栗原車庫から板取門原間の運行を全て洞戸栗原車庫止めということで、JR岐阜駅から洞戸栗原車庫止めという系統1本にします。そこから先は地域内運行でカバーをしていくという方向で、地域の方々と話し合いができたということで、公共交通会議にかけてこういった変更を実施したいということでございます。

路線の本数といたしましては、現状どおりの洞戸栗原車庫発が10便、洞戸栗原車庫着が7便ということで、運行本数自体は削減がないという形でできないかということで、改正をしたいと思っております。

2点目につきましては、「営業路線バスの現状について」のご説明でございますけれども、岐阜バスさんの単独営業路線ということで関市内を經由しておるものがございますが、これらの利用が非常に落ち込んでおると言いますか、減少しておるといように聞いております。かねても千疋太平台線あたりは利用者が非常に少ないということで、公共交通の利用促進の啓発をさせていただいたとこ

ろでございますけれども、この辺りも含めて現在どういった状態であるかということ、ここで事業者の方からも説明をいただきたいということでございます。よろしくお願いいたします。

○委員（栗本岐阜乗合自動車㈱代表）

失礼いたします。岐阜バスの管理部の栗本でございます。日頃はいつも岐阜バスをご利用いただきまして、ありがとうございます。

少し現状ということをお話をさせていただきます。かけさせていただきます。

ご案内のように私どもは、今こうやってお話を進めていただいております。いわゆる自主運行バス、もしくはデマンドというものを縦糸とするならば、横糸として実は申しますと乗合バス事業でございます。現状は岐阜関線、高美線、岐阜美濃線、千疋太平台線、そして各務原市へ向かう倉知線がございます。

収支状況について、先ほども自主運行バスの中での収支のお話はありましたが、私どもは実は営利を目的に運営をさせていただいております。是非、縦路線だけでなく横路線を皆様方のご尽力で1人でも2人でも利用者の方を増やしていただきたいと、そのような状況でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ということでご報告をいただきました。

何かご質問はございますか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

あくまでもメインルートということで、1番重要なものは何かと言いますと、今までと同じなのですが、岐阜に行く路線、それと名

古屋に行く路線、この2つの路線があってこそそのコミュニティバスだと私自身は考えておりまして、そこはできる限り事業者さんに頑張ってもらって、コミュニティバスがそれ以外の所に走ることでお客さんを岐阜行きなり名古屋行きに乗れるように運んで来て、それによって岐阜にも行ける、名古屋にも行ける便利な交通網ができあがるということだと思います。

営業路線に関して当然岐阜バスさんにやっていただいている所ではあるのですが、公共交通会議や法定協議会の場で利用者のことを考える作業であるとか、PRをするであるかというようなことを当然やっていくべきだと思います。それをやらなければどの方向で動いたらいいかわからなくなりますし、逆に岐阜バスさんにはアイデアを出していただくとか、PRに関してもその辺りでご協力をいただきたいです。お互いにウィン・ウィンの関係になれるような、今のところはお互いにまだ距離があるかなという感じがいたしますので、こうした方向に考えていくのが本当かなと思っております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。利用者のダイヤというか時刻表を作らないといけないですね。他にございませんでしょうか。

○委員（長屋PTA連合会長）

今の1番の方の表についてわからないのですが、洞戸栗原というのと栗原車庫というのは違うのですか。

○事務局（篠田賢人）

申し訳ございません。同一でございます。洞戸栗原と洞戸栗原車庫は同じでございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

同じなのですね。変更後なのですが、10便7便というのは、上り下りで本数が違うのですか。

○事務局（篠田賢人）

違うという設定です。従来から上りと下り

が違うという本数になっております。元々、栗原車庫で止まっておるものと板取門原まで来ているものがあります。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

門原で止まっているのですね。これは回送しているのですか。これではアンバランスですね。

○委員（栗本岐阜乗合自動車㈱代表）

これは実を申しますと、門原で折り返しております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

門原はいいですよ。門原は、変更前は4便、4便ですが、栗原の方がおかしいですよ。

○事務局（篠田賢人）

栗原発のものは、恐らく高富営業所から回送していただいております。

朝の始発2便は板取の1番奥で乗務員の方に泊まっていたおる宿直勤務です。その後の便は回送しております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

回送しているのですね、ありがとうございました。書き分けてあるのでそこがわからなかったのです。

他に何かご質問はございませんでしょうか。

これは最終的に決定するのは、この協議会の責任ではございませんので、公共交通会議の方で事業者さんとお話になることでございますけれども、私どもはこれをお聞きして何か意見があればここで言うていただくのですが、いかがですか。

私どもとしては、こういう形にさせていただいた方が地域内のバス運行がやりやすいですね。洞戸栗原での乗継の協定と、先ほど言いましたような乗継施設、乗継の抵抗感のないものというのが大事ですね。

板取門原と洞戸栗原の間の距離はどれほどですか。

○事務局（篠田賢人）

およそ28kmです。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

28kmですか。ありがとうございます。

その他にいかがでしょうか。

(発言者なし)

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、それでは特にご意見・ご質問ないようでございますから、これで今日の議題は終了でございますが、この際議題に関係なく何かご発言のある方はいらっしゃいますか。

○事務局（服部まちづくり推進課長）

大変時間が押している中で申し訳ございませんが、この協議会でご審議いただくことではないと思っておりますけれども、以前この協議会で公共交通拠点施設ということで、候補を挙げて、それに対する評価をしていただいたことがございます。

現在、それにつきまして、市役所の東側に健康福祉交流施設とそれに合わせて長良川鉄道の関駅西口にバスと鉄道の乗継拠点ということで、整備をするという計画を立てまして、色々なところで説明をさせていただきながら、合わせて9月1日からパブリックコメントをいうことで、2ヶ月間市民の方からご意見をいただいたところでございます。その中で、健康福祉交流施設につきましてはバスとバスの乗継拠点、今申しあげました関駅西口につきましてはバスと鉄道の乗継拠点ということで、整備を進めたいというご説明をしておりますが、多かった意見といたしまして、何故2カ所の拠点を整備するのかという話と、1カ所で良いのではないかとというようなご意見がございました。

そういった中でせっかくの機会でございますので、委員の皆様方からこの件につきましてご意見があればいただければということで、お時間をいただければと思います。よろしくお願いたします。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

時間の押しているところ、申し訳ありませんが大事なことで、私どもも今ご説明がありましたように公共交通拠点につきまし

ては、どこがいいかという意見は皆さんに述べていただいたところでございます。しかし、それをどこにするかという決定に関しましては、市の方にお預けした訳でありますけれども、市の方で進めておられるのは健康福祉交流施設の所に1つと、関駅に鉄道との乗継もできる形の交通拠点ということで、パブリックコメントをやったら大分批判が出たようでございますが、これに関連して協議会の委員の皆さんの感想あるいはご意見をお聞きしたいということでございます。いかがでしょうか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

連携計画に則った形ではないと思いますが、公共交通の連携と言いますか総合交通体系を考える上で、バスはバス、バスは鉄道に分けるというやり方は良くないと思います。長良川鉄道の関駅の所でバスターミナルを作って、乗換ができるようなものができれば、大した施設はいらないと思うのですが、利用者の方にもそれで良いと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、他にご意見がある方はいらっしゃいますか。

実は今日ここで議論をやった方がいいのではないかというふうに思いましたのは、私がかつてこの協議会で総合交通拠点を、今回の所と駅前の所の2つ作ったらいいのではないかというふうに言われたと思っておりますけれども、私の意見も言わせていただかないといけません。

私は同じような計画で、バス・バスの乗継と鉄道・バスの乗継の2つに分けてというようなことを言った覚えはない訳であります。

ただ、バス運営に関してはバスの回転場が非常に重要でございまして、バスを運行する時にバスの終点の所でバスを回転させる施設が要ります。実は回転場と言っていますが、回転させるだけでなく、そこにバスを待機させることができるスペースがあることが大

事なことになります。

それが駅前型のバスターミナルとか鉄道との乗換ができる総合交通拠点というのは、非常に地価の高い所に作られるのが普通であります。そういう所に回転場とか待機スペースというのは取れないのですね。ですから、そういうことからいくと、総合交通拠点のすぐ近くでスペースのある所にバスの始発・終点を持っているのです。ターミナルというのは、元々は端末という意味ですから、終点を持っている所に回転場と待機スペースを用意して、始発はここから出ます。

しかし、ほとんど全ての路線が駅前の総合交通拠点を經由します。特に座りたい時、総合交通拠点で待っていると、後ろの方に並んでいたりするとバスで座れない。今から1時間も乗って行かないといけない。是非、自分は座りたいのだという人は、始発の所までちょっと距離はあるのですが歩いて行かれて、始発から乗ると座れるということで、そういう意味では都合が良い、便利なものですね。

現に岐阜大学線という路線があるのですが、この始発が大学病院です。大学病院から出て2つ目の停留所が大学前になります。私は座りたいときには、わざわざ歩いて大学病院まで行っています。この頃、若い学生もぞろぞろと暇に任せて、始発に乗るために歩いて来ておりまして迷惑しています。でも、こういう使い方ができるのは悪くないです。

そういう意味で、始点・終点を健康福祉交流施設の所に持って来て、そこに健康福祉交流、これは健康福祉に交流がくっついているだけでなく、交流が大事だということで、先ほど申し上げましたような施設ができるのであれば、ここに来る必要がある路線については、そこを始発・終点にさせていただいて、そしてそれが全部長良川鉄道の駅前を通過して他の路線との乗り換えをできるようにする、そういう路線方式を取ったらどうかということを申し上げた訳であります。

誤解が生じていたようですので、その点だけご説明しました。そういうやり方をしたらどうですかということですね。

他に何かこの件に関してご発言がある方はいらっしゃいませんか。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

竹内先生に刃向かう訳ではないのですが、現状関市さんには拠点が3カ所あると思うのですが、栄町1、市役所、東山ですね。わかくさ・プラザと健康福祉交流拠点と言うのですか。この組み合わせはどうしても理由がよくわからないのと、先ほど竹内先生が回転場とおっしゃられたのですが、岐阜バスさんは実質的にせき東山を回転場として使う事態になるという懸念がございまして、そうであればせき東山が良いというのがあります。当然駅前に回転場を作れという訳ではなく、駅前是通过型の乗継拠点です。それとは別に、ターミナルというものを視野に入れたものになると思うのですが、それが健康福祉交流施設であるのか否かというのは、少し議論が必要かなと思います。

○事務局（服部まちづくり推進課長）

今ご指摘がありました、わかくさ・プラザ、市役所の待合でございますね。それと健康福祉交流施設の関係でございますが、基本的に健康福祉交流施設の方には、いわゆる高速バスの名古屋線、京都線、新宿線ですね。こういった路線と、また岐阜バスさんと協議させていただかなければいけません、岐阜関線この辺りをどうするかという問題もございまして、この辺りを通すということで、市内の巡回バス、自主運行バスにつきましては、健康福祉交流施設も通しますし、市役所、わかくさ・プラザといった所へ来る目的の方もみえますので、そういった所は残そうかなという考え方です。健康福祉交流施設は全部通しますし、高速バスについては市役所、わかくさ・プラザは通らない。健康福祉交流施設だけという考え方で整備しようかというもので

す。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

名古屋から来るのが不便になりますね。歩かなきゃいけなくなりますし。だから拠点がばらばらとあることが、良いのかどうかですね。市役所で十分良いのではないかと思うのです。今ここで説明している訳ですから。岐阜関線は入っていませんけど、他の路線は来ています。長良川鉄道との接続が弱いというのが公共交通ネットワーク上でも大きな問題だと思うのです。

ここにまた新しいターミナルを建設するというのであれば、その分市役所前をバスターミナルらしく改築することで役割は果たせるのではないかと思います。あるいは関駅前の整備をきちんとすれば良いと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

私は、わかくさ・プラザと健康福祉交流施設のことは、分けていたら拠点にならない。ばらばらになるから。なんとかそこを1つに統合していくことを考えなければならないです。ただ、二眼レフと言いますか、2つの目玉を持って、ここは通過の拠点で乗継をやりますよという所と、それと本当の端末でここが起終点になりますよという所の2つは分離することができますよと、私は申し上げた訳です。

ハブと言って、全部集まって来る乗継拠点ですが、ハブの分割は難しいです。ハブは1つにまとめます。ただし、面積がたくさん要ります。この面積がたくさん要るのは何かと言うと、実は乗継のバス停ではなくて、回転場と待機バススペースが必要だということで、この部分だけ外に放り出すという手はあります。

そして、外に放り出すその場所が、実は関市の場合は東山という拠点をもう岐阜バスさんが持っているのだということですね。だからそんなものは要らないですね。要するに東山と今度できる総合交通拠点の2つでやれば

いいのだろうことかもしれないのですが、それについては今言ったように、始発から乗れば座れるから始発まで歩いて行くのは不可能ですかね、東山の場合は。だからこういうことからいくと、今の健康福祉交流施設に端末ターミナルができるというのは、それなりの利用者に対するサービス改善になるのではということでございます。

ただ、岐阜バスさん、何か見解はありますか。

○委員（栗本岐阜乗合自動車㈱代表）

私どもとしましたら、やはり利用実態を少し拝見させていただきながら、今先生がおっしゃいますように、私どものせき東山からいわゆる栄町までの移動される実態をよく見ながら、皆様方と現実的には少しはお話させていただいたのですが、これから一歩先を見ながら話を進めさせていただきたいと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

他にいかがでしょうか。

ものすごく大変な大事な問題だと思います。下手なことをやりますと、公共交通に対する市民の信頼を失ってしまいます。

そう気楽にこちらが目立つからとか、新しいものを作りたいからやるのだというものに、使われたらたまらないというのがあるので、是非これからも慎重にじっくりご議論をいただきたいと思います。

ただ、パブリックコメントで市民から色々疑問が出て来ているのは当然だと思いますので、それについては十分検討の上で結論をお答えいただければ良いと思います。

それでは他に発言はよろしいでしょうか。

（発言者なし）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

特に発言がなければ、大変時間が押しまして申し訳ございませんが、これで私に与えられた議案は終わりにさせていただきます。それではお返しします。

○事務局（服部まちづくり推進課長）

大変時間が長くなりまして、申し訳ございません。本日皆様からいただいたご意見を基にしまして、今後の交通政策に生かしたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、平成22年度第2回関市公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

午後4時30分 閉会