

第 1 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成22年 7 月28日)



# 関市公共交通活性化協議会

## ○日時

平成22年 7月28日（水曜日） 午後 2時00分 開議

午後 4時40分 閉議

## ○場所

関市役所 市民ホール

## ○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
	富田 尚之	岐阜乗合自動車(株) 取締役交通政策室長
	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 副会頭
	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	栗下 慶司	岐阜乗合自動車労働組合 執行委員長（代理）
岐阜県公共交通課 道路管理者	安部 樹	岐阜県 都市建築部 公共交通課長（代理）
	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	加納 正男	関警察署 交通課長
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）

みなさん、こんにちは。

定刻となりましたので、ただ今から、平成22年度第1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、大変ご多忙のところ、連日の猛暑の中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

会議に入る前に、資料の確認をさせていただきます。事前に配付させていただいております「議案書」、資料1の「規約改正新旧対照表」、資料2の「関市公共交通活性化協議会規約」、資料3の「平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業費」、資料4の「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付申請書」、資料5の及び資料6の「関市公共交通活性化・再生総合事業計画と計画変更認定書」、資料7がバス路線評価（案）としまして、「平成22年度関市公共交通連携計画事後評価策定業務」、資料8の「関シティバス利用者集計表」の以上が、事前に配付させていただいた資料となります。

本日、机上に配付させていただいております資料といたしましては、「平成21年度公共交通活性化協議会の決算報告書」、「バスの日利用促進イベントのチラシ原稿」、「議事次第」の以上でございます。配付漏れがございましたら、お申し出いただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

それでは、次第にしたがいまして、会議を進めさせていただきます。

最初に青山会長から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。

先ほど司会の服部からも申し上げましたが、一年間で一番暑いと申しますか、とりわけ岐阜県は多治見市を初めとして、特に猛暑という言葉が正に当てはまるような日々が続いて

おります。

本日は、ご多忙の折、公共交通活性化協議会にご出席いただきましてありがとうございます。関市は今年、市制誕生60周年、そして合併5周年という節目の年です。先般、6月の12、13日においては「第30回全国豊かな海づくり大会」に天皇皇后両陛下をお招きし、無事に終えたわけであります。

そういった中、公共交通の役割と重要性は、今更言うまでもございません。委員の皆様におかれましては、今後ともご指導、ご協力をお願いしたいと考えております。

さて、私事でございますが、4月1日より副市長という重責を拝命させていただきまして、これからも引き続き、ご指導をよろしくお願いいたしますと考えております。

委員の皆様におかれましては、ご尽力をいただきまして連携計画を策定させていただきました。昨年度からは、連携計画に基づく総合事業計画を実施させていただいておるところでございます。本年度は事業計画2年目となりまして、本格運行に向けた検証を進めていく必要があると考えておるところでございます。

特に、本日までにご審議いただきますのは、後ほど議題にもなりますけれども、実証運行を開始しておりますバス路線の評価方法の検討ということでございます。バス路線のチェック事項、手法、基準などの検討でございますのでよろしくご審議をお願いしたいと思います。皆様からの忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

以上でございます。

### ○事務局（服部課長）

それでは議事に入ります前に、本日の議題の一つであります、議案第5号、バス路線評価方法の検討につきまして、その基準、手法、評価結果についての業務を委託しておりますコンサルタントからも説明させていただきます

す。本日の会議にも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。ここからは、規約の第7条第1項に基づき、会長に議長を務めていただきますので、よろしくお願いいたします。

#### ○会長（青山副市長）

それでは、議長を務めさせていただきます。座って進めさせていただきますこととお許しいただきたいと思っております。

議事次第によりまして、進めさせていただきますと思っております。

まず、活性化協議会委員に変更がございましたので、ご報告させていただきます。

お手元に名簿を配付させていただきますが、新たに、社団法人岐阜県バス協会専務理事であります山田芳喜様に加わっていただきます。より専門的な見地から、協議会においてご意見を賜りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。また、これまで学識経験者という立場で、名古屋産業大学教授の伊豆原先生にご出席いただいておりますが、諸事情から、この度より竹内先生お一人の体制で、大変申し訳ございませんが、協議会を運営して参りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。前にも増して、竹内先生には負担が増して参りますが、よろしくご指導をお願いしたいと考えております。

それでは、議事に入らせていただきます。

議案第1号、関市公共交通活性化協議会規約の一部改正についてを議題といたします。

事務局より説明をお願いします。

#### ○事務局（山田和伸）

まちづくり推進課の山田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、議案第1号についてご説明させていただきます。資料1をご覧くださいと思います。規約第7条でございますが、「協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。」となっておりますが、「協議

会は、会長が招集し、その議長は、委員のうちから会長が指名する。」と下線部のように改めるものであります。提案理由といたしましては、これまで会長は議長となって議事を進めておりましたが、今後は公共交通の計画、実証運行だけでなく、現在行っております実証運行の評価や本格運行に向かうにあたり、より専門的な知識のある方に議長になっていただき、円滑に、かつ有意義な法定協議会としての効果を上げるために、座長的な役割をお願いしたいということから、規約の一部改正を行うものであります。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

#### ○会長（青山副市長）

ありがとうございました。ただいま事務局より、活性化協議会規約の一部改正の提案がございました。ご質問、ご意見などがございましたら賜りたいと思っておりますがよろしくお願いいたします。

ご意見がないようでございますので、議案第1号、関市公共交通活性化協議会規約の一部改正について、ご承認いただけますでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

#### ○会長（青山副市長）

異議なしのお言葉がございました。異議がないものと認めます。ただ今、ご承認いただきまして、議長は会長が指名するというように改正されました。早速でございますが、ここで議長を指名させていただきたいと思っておりますが、ご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

ありがとうございます。

それでは、規約第7条第1項によりまして、会長から指名させていただきます。岐阜大学名誉教授であります竹内先生に座長ということで議長をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それでは、順次進めさせていただきます。

この公共交通活性化協議会ができました時から、協議会の運営について相談を受けておりました、初めから学識経験者が会長をやった方がいいのではないかと声があったのですが、これは国の補助金もあり、大変大きな金額を動かすことになります。そういうものの責任は、学識経験者が取れるようなものではないことで、会長は市長か副市長にやっていただかないといけないのではないかと主張してきた訳であります。その結果として、この関市の場合も委員として参加させていただいてきた訳でございますけれども、同じようなことを並行して岐阜市でもやっております。その中で会長の責任の問題は分かった。協議会自体の議長は会長がやらなければいけないというものではないということで、議長だけでもやっていただけませんかという依頼を受けて、岐阜市では昨年からは議長をやっております。そのようなこともございまして、関市でも議長をやったらどうかという声を事務局からいただきまして、今回規約を改正していただき、やらせていただくようになった次第であります。十分な力量を持っているとは申しませんが、この制度自体を育てていくのに関与した人間の一人として、一生懸命やらせていただきたいと思いますので、皆さんどうかよろしくお願いいたします。

座ったままでごあいさつを申し上げ大変失礼でございますけれども、早速、議事の方を進めさせていただきたいと思っております。

よろしくお願いいたします。

今日の議事の進め方について事務局と十分に打ち合わせしておりませんので、議案を一つずつ取り上げていくことにします。

議案第1号についてはもう終わらせていただきましたので、次に、議案第2号に参ります。

議案第2号、平成21年度関市公共交通活性化協議会決算についてを議題といたします。

事務局からご説明をいただきます。

## ○事務局（山田和伸）

議案第2号、平成21年度関市公共交通活性化協議会決算について、説明させていただきます。その前に1点、訂正をよろしくお願いいたします。3ページの下から2行目ですが、繰越金として平成21年度予算からの繰越となっておりますが、これが平成20年度の間違いですのでよろしくお願いいたします。お詫びして訂正させていただきます。

議案書の3ページ、4ページをご覧くださいと思います。

平成21年度関市公共交通活性化協議会決算について、ご説明させていただきます。3月に開催させていただきました協議会において、見込みとして提示させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

歳入でございます。

1 負担金ですが、負担金といたしましては、関市からの負担金でございます。505万7,000円でございます。活性化協議会事務経費として37万4,000円、事業評価業務委託費として、468万3,000円でございます。

2 補助金といたしまして、4,214万5,200円でございます。地域公共交通活性化・再生総合事業補助金で国庫補助金になります。

3 繰越金でございます。平成20年度からの繰越金、71万3,624円でございます。

4 諸収入といたしまして、1,286円でございます。これは預金利息でございます。

以上、歳入合計が4,791万7,110円でございます。

続きまして、4ページの歳出の部でございます。

1 運営費といたしまして、37万8,400円でございます。会議費としては、委員報酬費が22万1,000円、事務費が15万7,400円、会議資料作成のためのコピー代でございます。

2 事業費といたしまして、4,681万8,540円でございます。連携計画に基づく総合事業の初年度といたしまして、実証運行事業費、交

通マップ・時刻表の作成に係る事業費が4,214万5,200円、事業評価検証業務が467万3,340円でございます。

以上、歳出合計といたしまして、4,719万6,940円でございます。

以上、決算いたしまして、72万170円を平成22年度へ繰越させていただきます。

続きまして、資料3をご覧いただきたいと思っております。

再生総合事業費の全体を表したものでございます。下段には、再生総合事業の対象になっていない自主運行バス事業費を掲載させていただいております。運行経費等の合計額が、1億5,221万1,750円でございます。運賃収入を差し引きました事業費が1億2,844万950円で、このうちの補助対象経費が8,429万440円となり、その2分の1が国庫補助金でございます。関市の支出額といたしましては、8,629万5,000円程となっております。

その他、総合事業計画以外のバス運行に係る経費でございますが、広域自主運行バス路線である3路線と、合併地域で運行している地域内運行（無償福祉バス）の運行費用として、8,199万4,000円程度を支出しております。このうち、市町村自主運行バス運行費補助金として、岐阜県より1,790万7,000円の補助金を受けて運行いたしております。

資料3については、参考資料でございます。関市全体の経費をご理解いただきたいというものでございます。

ご審議の程、よろしくお願いたします。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

それでは、ただ今説明のありました、議案第2号、平成21年度関市公共交通活性化協議会決算について、ご意見、ご質問等ございましたらお願いたします。

（発言者なし）

それでは、平成21年度決算について、ご承認いただけますでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議ないものと認めます。

それでは、議案第2号、平成21年度決算については、了承いただいたものといたします。

次に、議案第3号、平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業について（2年目）、事務局から説明をお願いいたします。

#### ○事務局（篠田賢人）

議案第3号、平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業について（2年目）ご説明をさせていただきます。

資料5と資料6になります。

3月に開催させていただきました協議会の中で、事業計画の変更点などをご承認いただき、国土交通省の方に申請させていただきましたところでございます。資料5についてですが、本年度の事業計画を変更し、提出させていただいております。

前回の会議において、詳細な説明はさせていただいておりますので、概要のみをご説明させていただきます。

本年度の事業といたしましては、平成21年度より開始いたしております各路線の実証運行を継続する計画でございます。ただし、昨年度との変更点といたしましては、3月にも上程しご協議を賜りましたところでございますが、乗継回数の減少を図り、実施をしていくものであります。すでにご協議を賜りまして、4月より一部路線延長とダイヤ改正を実施して行っております。

新たに、平成22年度事業として加わって参りますのが、待合環境・乗継拠点施設整備としまして、待合施設・バス停留所整備を実施する計画でございます。

平成21年度には、乗継地点の一つである大型商業施設マーゴのマーゴ前バス停を、商店のご協力にもよりまして、雨風が凌げるような上屋とベンチを設置させていただきました。関市といたしましては、バス待避所を整備させていただきました。

本年度につきましては、乗継地点でございますが、関中央病院前や、幹線と支線の乗継拠点であります上之保川合などの主要な乗継箇所には、バスの待合所を整備していきたいというものが本年度の事業でございます。

新たに、利用促進イベント、広報・PRとしまして、公共交通シンポジウム並びにイベントを開催したいというものでございます。お手元に、本日配付させていただいております、「公共交通シンポジウムとバスの日記念イベント」を企画しております。チラシの原稿でございますように、バスや鉄道に親んでもらえる企画を実施する予定で、様々な乗り物の展示や、警察のご協力を賜りまして、安全運転に関する啓発やパトカーや白バイの展示をして、いろいろな方々にお越しいただきたいと考えております。

また、長良川鉄道のご協力によりまして、企画列車などもイベントの中に取り込んで参りたいと考えております。

後に議論していただきますが、大きなものとしたしまして、本格運行に向けましたバス路線評価を進めていきたいということで、実証運行のデータ分析でありますとか、それに基づく評価、改正後の市民の皆様のご意見を賜るためのアンケート等を実施し、本格運行に向けた取組を行っていきたいというものでございます。

かいつまんでのご説明となりましたが、平成22年度の事業計画といたしましては、主な所はそういった所を加えて、実証運行を継続して行っていきたいというものでございます。

よろしく願いいたします。

#### ○議長(竹内岐阜大学名誉教授)

今のご説明にもありましたが、前回の協議会で計画の概要は、皆さんにご審議いただいたところでありまして、4月1日から動いているところでもありますので、改めて確認していただきたいと思っております。

何かご意見、ご質問のある方は、ございま

せんか。

#### ○委員(福本名古屋大学大学院研究員)

本年度の事業としては、実証運行も2年目となり、本格運行を視野に入れていく必要があります。

この事業が終了した時には、関市が継続してバスを運行していただけるかどうか、一番の問題になりますので、中間評価が重要になりますし、また、見直しも重要になります。路線の運行形態かもしれないし、運賃の見直しかもしれません。全体を洗い出す必要がありますので、皆さんで協議をしていただきながら、平成22年度は力を入れて行く必要があると思います。

イベントについてですが、こういった行事によって、住民に興味を持っていただくことは重要なことですし、このような一過的な花火を打ち上げることも必要で、広報などで周知、徹底していくことが重要であると思えます。

#### ○議長(竹内岐阜大学名誉教授)

ただいまご指摘いただいた点は、大変重要でございます。この公共交通活性化・再生総合事業の進み具合をご紹介いたしますと、例の事業仕訳などもございまして、事業制度自体というのは、全面的に白紙に戻して見直しということになっております。

しかし、もちろん来年度に向けて見直した結果として、本省の意図としては、さらに事業規模を拡張した形で新しい事業資金を今度の概算要求では要求していきたいというところらしいのです。そういう中で、事業制度自体が進められていく過程の中で変更されていく可能性がございます。その中で一番大事なのは、昨年度策定いたしました総合連携計画になります。この総合連携計画については、本省の委員会の中では、議論が盛んに行われております。

予算規模で見ますと、この総合連携計画は、今までの実証運行の方が大きいために目立ち



ませんが、総合連携計画の見直しが中間評価と合わせて、協議会が関心を持たなければならない、議論をしなければならない重要な柱になっていっていることを私からも付け加えさせていただきます。

私から確認させていただきますが、議案第5号で事業評価についてが議題となっております。この事業評価に係る経費については、平成22年度の事業計画の中には明示されておりますか。

#### ○事務局（篠田賢人）

平成22年度の事業計画には、「利用促進イベント」の下に、「事業評価、運行状況調査」と掲載しており、本計画には当初から掲げております。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

金額的には目立ちませんが、非常に重要であると確認させていただきます。

それでは、その他にご質問、ご意見のある方はございませんか。

（発言者なし）

それでは、議案第3号についての採決に入る前に、議案第4号については、本年度の予算になり、関連しておりますので、先に説明をいただき、その後に議案第3号と議案第4号を合わせて採決したいと思います。

議案第4号、平成22年度関市公共交通活性化協議会予算についての事務局からの説明をお願いいたします。

#### ○事務局（山田和伸）

議案第4号、平成22年度予算（案）について、説明させていただきます。

議案書の6ページ、7ページをご覧くださいと思います。

平成22年度活性化協議会予算になりますが、こちらについても3月に開催させていただきました協議会において、見込みとして提出させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

歳入の部でございます。

1 負担金でございます。関市からの負担金として543万円でございます。これは、活性化協議会会議費、事務費、そして評価検証業務を関市より負担するものでございます。

2 補助金でございます。地域公共交通活性化・再生総合事業補助金として5,346万円でございます。これは、国庫補助金でございます。

3 繰越金でございます。前年度の平成21年度からの繰越金72万170円でございます。以上、歳入合計といたしまして、5,961万170円でございます。

次に、7ページの歳出の部でございます。

1 運営費といたしまして43万円で、会議費40万3,000円、事務費2万7,000円ということで、委員報酬、会議資料作成費等でございます。

2 事業費でございます。事業費としては、5,918万170円でございます。総合連携計画に基づく実証運行事業費といたしまして、4,867万2,670円でございます。昨年度より、継続して行う運行事業の2年目になります。評価検証業務委託費として792万7,500円、バス停留所整備事業として150万円、公共交通利用促進PR事業費に108万円を事業費として計上しております。

以上、歳出合計が5,961万170円でございます。

ご審議の程、よろしくお願いいたします。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

それでは、説明のありました議案第4号について、ご質問・ご意見のある方はございませんか。

それと合わせまして、先ほどの議案第3号についてもご意見がありましたらお願いいたします。

#### ○委員（加納関警察署交通課長）

運営費のうち、会議費では、平成21年度決算額が22万1,000円となっております、平成22年

度予算額が40万3,000円となっているが、この金額の違いについては、どのような理由からでしょうか。

#### ○事務局（篠田賢人）

申し訳ございません。会議費として計上した内容については、何ら変化ありませんが、平成22年度予算では、コピー代を会議費として計上している関係で、委員報酬プラス会議資料作成費となっております。増額した形となっております。計上した科目の違いで、このような数字となっておりますが、会議費と事務費の運営費といたしましては、平成21年度と大きく変わるものではございません。平成21年度決算では、2の事務費に会議資料作成費が計上しております。1の会議費といたしましては委員報酬のみでありました。平成22年度予算としては、1の会議費に委員報酬と会議資料作成費のコピー代を含めて計上いたしており、それ以外の事務費を見込んで、2の事務費として計上しております。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

1会議費と2事務費を合わせた運営費としては、多額の違いはないということです。

その他に何かございませんか。

（発言者なし）

それでは、議案第3号、平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業についてと、議案第4号、平成22年度関市公共交通活性化協議会予算（案）について、一括して採決いたしますが、これら2件について、ご承認いただけますでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議なしと認めます。

これら2件は、承認いただいたことにさせていただきます。

どうもありがとうございました。

それでは、本日の中心議題でございますけれども、議案第5号、事業評価についてを議題といたします。

事務局から説明をお願いいたします。

#### ○事務局（篠田賢人）

議案第5号、評価業務につきまして、説明させていただきます。

バス路線の評価方法の検討については、平成21年度より実証運行の評価を行い、本格運行に向けて取り組むために、評価方法の検討を進めてまいりました。

平成22年度は、昨年度に引き続きまして、評価方法の検討を行い、中間評価を実施し、検証したいと考えております。その検討の中で、評価方法や評価の手法について、協議会でご検証賜りたいと考えておりますし、市民アンケートの実施を含めて、課題も整理していきたいと考えております。

そこで、この事業評価については、この総合連携計画策定業務の受託事業者である一般財団法人地域環境研究所に、本年度も評価業務を委託しております。

評価方法の検討については、コンサルタントより説明していただきますので、よろしくお願いいたします。

#### ○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と申します。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。

資料7というA3判の大きい資料を見ながら進めさせていただきます。

まず、1ページということで表紙をめくっていただきまして、調査の概要を示してございます。

調査の目的といたしまして、平成21年度バス路線評価方法及び評価基準について検討を行いました。本年度は、この結果を受けまして、中間評価としてバスの路線評価を実施いたします。合わせまして、バス路線、公共交通活動に対する市民意識を把握するために、市民アンケート調査を実施いたします。

それからもう一つ、中山間地域におきまして、平成23年度から実証運行を予定しておりますが、この地域における地域内バス路線整

備の方向性について検討するという事で、大きくは、3つの検討項目になっております。

第2節の調査内容を見ていただきたいと思っております。

バス路線の中間評価ということで、昨年度の第3回の協議会でのご指摘事項を踏まえまして、改めて評価手法・評価基準について検討していくということになります。その上で、評価基準の事例調査ということで、これにつきましては、昨年度関市でも評価手法の検討を行っておりますけれども、他の都市でも同様に、連携計画の中でバス路線評価の手法を検討されておりますので、そのような事例調査を、他の都市ではどのようにやっているかも含めまして、調査しております。

それらを受けまして、本年度、評価手法・評価基準につきましては、来年度の最終評価をにらみながら、評価手法、評価基準について、精査・確定するというように考えております。

本日にご検討いただきたいのが、資料の②までになっております。

その後、平成22年度のバスの運行・利用データの収集・分析を行いまして、④に挙げておりますような中間評価を実施いたします。その評価結果をこの協議会の中でご議論いただきまして、その協議結果をもって、市民の方に広報していくという形で考えております。

(2) 市民アンケート調査とありますが、こちらについては、来年度に最終評価を行うにあたりまして、評価の基礎データとしての市民アンケートと位置付けております。これに関しては、市民居住者を対象といたしまして、平成20年度にも市民アンケート調査を実施いたしました。それと比較しまして、市民の意識変化や公共交通サービスの向上というところを評価していきたいと考えております。

(3) 中山間地域の地域内バス路線整備の方向性の検討につきましては、平成23年度か

らの実証運行に向けて、平成21年度から試験走行をされております状況等を把握いたしまして、2番目に書いておりますように、地域住民の方の意見などを伺いながら、3番目で地域内バス路線整備の方向性を見出したいと思っております。

それをもって、住民の方々に説明をしながら、平成23年度の実証運行に繋げていきたいと考えております。

1ページめくっていただきまして、2ページ目に本年度の調査スケジュールを示しております。

予定といたしましては、この法定協議会は3回と考えております。本日の第1回目の法定協議会は、評価手法・評価基準をご議論いただきまして、第2回目の法定協議会を11月頃に開催して、中間評価の実施結果や中山間地域のバス路線の整備の方向性について、ご議論いただきたいと考えております。最終の第3回法定協議会においては、アンケート調査も実施いたしますので、全体的にご議論いただきたいとスケジュールを考えております。

第4節の計画事業、バス路線評価のスケジュールについては、バス路線評価スケジュールを見ていただきますと、平成22年度では、中間評価の実施、市民の方への報告・PR、といったスケジュールになっております。

3ページになりますが、第2章のバス路線評価に関しましては、先ほど説明いたしましたように、最初に評価手法・評価基準の事例調査を行っております。これに関しましては、中部地区を中心とした各自治体のホームページから収集可能であったデータを基に、他の地域での評価手法や評価指標にどういったものを使っているか、それを基にどういった評価をしているか、大きく3つの内容で整理させていただいております。下の方にグラフでも示しておりますが、評価指標の数を1つの基準で評価されているのか、複数の場合は利用者や費用に関するものを利用しているのか、

また、評価の対象を路線単体でやっているのか、地域全体で評価しているのか、あるいは路線単体ではなくネットワークとして評価している事例があるのかどうかを調査しております。赤い字で関市と書いてありますが、関市の昨年度策定した評価手法は、そのグラフの中にありますように、複数の評価手法を使い、路線単体で機能別に評価をしていくということになっておりまして、そうした傾向は、他の地域でも多く用いられている手法を用いているという形で整理をしております。それから、右にあります評価指標に関しましては、下の方にグラフで示しておりますが、特に評価指標として多く利用されているのが、利用状況や費用効率面といった指標が使われている事例が多くなっております。これに関しましては、データが取得しやすい、定量化で分かりやすいというところから選定されていると考えられます。

それ以外には、中段にあります満足度といった評価指標を選定されている地域も多くなっております。実際には、市民の方もしくは利用者の方へのアンケートを実施して、それを基に評価をしようとしています。

先ほどの左側のグラフにもございましたが、ネットワーク評価をされている事例としましては、岡崎市の事例がございます。岡崎市では、ネットワークで評価するという事もされておまして、それに関する評価指標としましては、乗継に関する評価でありますとか、全体としてサービスの提供がどうなっているのかといったところを評価して、ネットワーク全体としての評価をしているようであります。

4ページになりますが、その評価結果をどのように判断されているかということについて、左下のグラフで示しております。

大きく3つに分かれておまして、原則廃止とされている地域でありますとか、改善策・対応策を検討された上で、存廃を判断さ

れるという地域、存廃というところまでは表記されておらず、改善策・対応策を検討される地域に分かれております。

関市に関しましては、昨年度に議論いただきましたように、対応策・改善策を検討した上で、最終的には存廃まで判断するという評価方法を示させていただいております。これも多くの地域で取られているものになっております。

こういった形で事例調査を行いました、4ページの右側にバス評価マニュアル等の評価指標の例示ということで挙げさせていただいております。昨年度の第3回の協議会の中で、検討中ということで報告させていただきましたが、中部運輸局の方からバスネットワークについて岡崎市が検討されている旨のことを説明させていただきました。その評価指標が昨年度末に取りまとめられております。

ここに書いてございますように「より良い公共交通ネットワークを形成するための提言書」が出されておりますので、本年度に評価をするにあたって、これを見ながら評価指標の見直しをしております。バス路線単体の評価指標としては、コミュニティバスの事業評価の手引きというものを平成21年3月にまとめられておりますので、昨年度同様に、見ていきたいと思っております。バスネットワーク評価の指標ということで①に書いてございますように、提言書の中で利用圏域の拡大、経路選択の多様性、ニーズを踏まえた利用者目線からの評価の実施が重要である、ということが示されておまして、5ページになりますが、その中では、評価の視点を挙げております。サービス評価、事業評価、政策評価といったような大きな枠で示されておまして、例えば、サービス評価のところで見てくださいと、2つ目にネットワークとしての機能が発揮できる円滑な移動環境に関する評価ということで、乗継に対する抵抗などが評価指標として提示されております。それ以外には、

事業評価といたしまして、昨年度の評価指標に出ているバス利用者数でありますとか、運営の状況、政策評価として住民の方の満足度に関する評価ということで、わかりやすい情報の提供や総合的な満足度といったところを評価指標として例示されているところです。

それから、5ページ目の右側に関しましては、昨年度も示させていただいております「コミュニティバスの事業評価の手引き」ということで本年度も提示しているところでございます。

6ページになりますが、バス路線の評価に関しては、今、示した2つのマニュアルが出ておりますけれども、それ以外に、第3回の協議会の中で竹内先生から資料をご提供いただいております。前回の協議会の中でも、ご指摘いただいた事項になっておりますが、もう一度、説明させていただきます。

公共事業の評価の風潮の中で、現在の公共事業は、効率一辺倒で評価されるという流れになっている。そういった中で、地域公共交通活性化・再生総合事業の評価についても効率重視の評価の流れになっている。あるべき評価の流れとしては、緑枠の中で書いてございますように、1つ目は、サービスの空白地域をいかに減少させ、公共交通の新たな利用可能者が増えたかということ、2つ目に、その利用可能者のうち、どれだけが利用者として姿を現したかということ、3つ目に、当該公共交通サービスがいかに効率的に供給できているかといった3つの視点を、この流れで評価することが重要である。これらを受けて、関市においても評価指標の見直しをさせていただいております。6ページ右側を見ていただきたいのですが、第2節、評価手法・基準の精査・確定になります。

(1) 連携計画の基本方針とバス再編の考え方になります。

こちらは、連携計画に挙げている内容を再

掲しているものです。改めて説明させていただきますと、連携計画の基本方針ということで、3つの基本方針を挙げております。その中では、2つ目に地域の特性に応じ、都市間交通、市内の地域間幹線交通、地域内交通に区分し、需要に応じたサービスを展開します。その下にありますように、各路線区分を乗継拠点で結節させて、利便性の高い公共交通ネットワークを構築しようといったところを基本方針として挙げております。

それを受けまして、連携計画の中で行ったバス再編の考え方といたしましては、長大で効率の悪いバス路線になっていること、市内全域にバス路線が網羅されているものの、サービス水準が低く利用者が少ないことが問題でありましたので、先ほどの基本方針に則って、一番下の四角の中に書いてございますように、幹線的バスと支線バスの区別を明確にして、車両の効率的な運行によって運行頻度を上げてサービスの向上を図り、そして、複数の路線が重複している区間については、路線を統合して単純でわかりやすい路線にする、といった再検討を行い、実証運行をしている状況でございます。

7ページの評価手法になります。

昨年度から大きく変えた点としましては、1番目にバスネットワークの評価という項目がございます。平成22年度の評価にあたり、追加した項目でございます。このネットワーク評価といたしましては、連携計画の基本方針の中で「行きかい、ふれあい、つながりの生まれる公共交通ネットワークを構築」することとしておりまして、路線がネットワークとして機能することの重要性を、代替機能の有無を含めて地域カバー面から評価していくというのが1つの視点でございます。もう1つ、再編したバスネットワークが利用者や住民から一定の評価が得られているかを評価する指標として、サービス面からの評価をしようと考えております。

次のバス路線別評価のチェック1、チェック2と分けておりますが、この内容としては昨年度と同じ内容になっております。

一番下の対応策・改善策の検討といたしましては、バスネットワークの評価の結果、バス路線別評価の結果に加えまして、バス路線の必要性を評価するための指標ということで挙げております。昨年度は、この中でネットワークの評価を挙げておりましたが、一番上に出す形に変えております。

これらの流れを図で示したものが、8ページのイメージ図になります。

左側の図になりますが、平成22年度の間評価といたしましては、市民の方へのPR・利用促進を主に考えておりますので、チェック1の利用者データといった評価指標、チェック2の評価指標・評価結果を市民の方に開示して、最終年度評価に向けた地域の啓発活動を行っていきこうというものになっております。このフローは、昨年度のものに変えてございません。

最終年度評価としては、先ほど説明しましたように、バスネットワークの評価、路線・地域の評価、対応策・改善策の検討ということで大きく3つ挙げております。バス路線評価の流れからいきますと、運行調査の結果を受けまして、評価指標をチェックして、ネットワークを評価します。ネットワークに問題があるものは、改善するという事でピンクの矢印で示しておりますように、路線の評価のチェック1で大丈夫だったとしてもネットワークとして問題があれば改編するという流れに変更しております。

評価指標の選定の視点といたしましては、昨年度と同じ内容を再掲させていただいております。

9ページになります。

最終的にどのような指標で評価をするかの案を示しております。

評価指標の見直しの視点ということで、バ

スネットワーク評価、バス路線評価の見直した内容を挙げております。まず、バスネットワーク評価といたしましては、ネットワークとしての重要性を評価するため、地域カバー面を評価する指標として、公共交通空白地域の人口を挙げております。チェックの方法といたしましては、路線評価で見直しが必要と判断された路線について、仮に廃止した場合には、空白地域の人口をチェックして、モビリティ確保の観点から代替機能があるのかどうかということから、その必要性を判断していきたいと考えております。それから、再編したバスネットワークの都市間交通、地域間交通、地域内交通が一体となって機能しているかを評価するために、乗継面や運行本数、運賃に関する指標を新たに抽出しております。

また、バス路線評価としましては、平成21年度に設定した評価指標を基本としておりますが、平成21年度の間評価の試行結果では、関地域の地域内交通にしましては、利用者が全体的に減少しているという傾向が出ております。その要因といたしましては、市の政策総点検によって、バス運賃の補助制度の無料を廃止したということ、それと同時に公共施設の有料化も行われております。これらによる影響が大きいと考えておまして、対応策・改善策の検討に反映するため、サービス対象面の評価指標として、高齢者等の外出回数が増えた人の割合を評価指標に追加しております。

9ページ右の表で一覧にまとめております。ネットワーク評価といたしましては、先ほどご説明しましたように、公共交通空白地域の人口を評価指標として挙げております。サービス面の評価として、乗継や都心部までの乗継回数を評価指標として挙げております。満足度の評価指標として、利用者満足度、サービス提供に対する満足度、利用しやすい運賃体系となっているかどうか、バス停留所の位置、間隔の妥当性、乗継待合い環境は適切か、

分かりやすい情報の提供・行き先表示になっているかといった点を満足度の評価にしていきたいと考えております。

次のバス路線評価、その下の対応策・改善策については、昨年度と同じ内容の指標となっております。それに対して、総合事業の評価視点との対応、ネットワーク評価の視点との対応ということで整理させていただいております。

最後に、10ページの表になります。

先ほどの事例調査を含めて、どういった指標で評価されているかを例示しております。

チェック指標として昨年度から選定しているものを黒丸で示しております、赤丸で示しておる所が、新たに評価指標として追加している項目でございます。

評価の指標に関しては以上となります。

11ページ、12ページには、参考資料を添付しております。

12ページの左側には、事例調査の中で参考にした地域の概要を掲載しております。

12ページの右側には、関地域のバスネットワーク見直し後の利用状況ということで、先ほどの説明にもございましたが、関地域では乗継の点で再編した後に、地域あるいは利用者の方から、乗継が不便だということで、その点は昨年度に見直しをしております。その見直し後の4月から6月までの実証運行の利用状況を整理しております。黒く塗った部分の5路線が見直した路線でありまして、利用者数を見ていただきますと、どの路線も1.2倍から2.5倍と増えている状況となっております。関地域全体で見ますと、一番下にグラフで示しておりますように、月別に1日平均で見た利用者数でございますが、4月から6月については、その前の1月から3月とほぼ同様の推移となっております。この辺りは、バス停別の利用者数を9月末までの数字で見て、中間評価において分析したいと考えています。

以上で、説明を終わります。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

平成22年度はこのような調査体制を組んで評価していきたいということですが、これについて、アドバイスやご質問、ご意見がありましたらお願いします。

市民アンケート調査というのが中にあります。これは、前から申し上げているように、バスを利用している方を対象にアンケートを行って、成功したかどうか分析しようとする姿勢が、従来から強いものとなっております。それでは、私は意味がないと思います。バスを利用した人もしていない人も、特に利用できない人が、なぜ利用できないのか、という観点から調査するということが大事であるということ、私は従来から強調しております。そういう意味では、この市民アンケート調査についても、その点に留意して、利用者以外の市民の意見を吸い上げることができるよう、工夫してやっていただきたいと思います。

この辺りのことについて、利用者の立場、市民の立場から、こういうことを調査した方が良い、ご意見をお聞きした方が良いと思うのですが、いかがでしょうか。

それでは、この評価手法全般について、福本さん、何かございますか。

#### ○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

竹内先生がおっしゃるように、利用者の方は使われている以上、逃げられないようにと考えるのは当然かと思えます。竹内先生は、使うことができない方を、と言い方をされましたが、私は、使えるのに使わない人がいることも重要だと思っております。

評価の内容そのものは、練り上がっていて非常に良いと思うのですが、問題は、評価した後、それをどう使うかということが重要になるわけあります。この評価で、どういうデータが出たからこれを変えろとか、あれを変えろとかは、かえって良くないのではないかと

と考えております。木を見て森を見ていない状況になると思います。

公共交通のブランディングというものが非常に重要であると私は考えておりました、中でも、分かりやすいバスであることや、分かりやすい行き先表示であるなどが重要だと思います。関市が運営しているバスが、関市のバスであると分かりにくくなっていると思います。私は、何回も申し上げておりましたが、非常に分かりにくいと思っております。岐阜バスがやっていると思われております。岐阜バスの車両と関市の車両が混在して運行しているが、岐阜バスの車両で来るけど運賃は同じであったり、同じ岐阜バスで来るけど関市の車両とでは運賃が違ったりと、利用者にとって非常に不親切な状態になっています。

過渡期は、それでいいのですが、一定の時期が来た段階で、これが関市のバスだということを住民の方に認識してもらえるような、要するに、インパクトを与えることができるのは、停留所と車両だと思います。違う色のバスにするだとか、あるいはバス停も岐阜バスと違うものにする方法もあると思いますし、バスというのは走る広告塔で、ラッピングバスなどもできると思います。バスに限らず、性能のいい物が売れるとは限りませんよね。性能がよくてもデザインが歩ければ売れないし、性能が悪くてもデザインがよければ売れる場合もあります。

関市のバスは、性能としては、いいところまで行っていると思うのですが、デザイン力が弱いと思います。この部分が唯一にして、最大の弱点かなと思います。他にも細かな部分はありますが、その部分をなんとかできないかなと思ひまして、そのあたりがアンケートを行った時に、評価として関市のバスをどう思っているのかといった結果が表れると気になってきます。

それが、どれだけお金を投資されているかといった注目をされたいし、バスは岐阜バス

が走らせているから自分たちは関係ない、という意識を持たれたら、せつかく税金を投入して運営しているのに意味がないということになってしまいます。市としても、岐阜バスとしても、市民としても不幸だと思います。その部分を評価の内容で分かるような調査をしていただきたいです。

なぜ、市民の方がバスの方を向いてくれないのか、少しでもバスの方を向いてくれて、バスを意識してもらうためには何をしなくてはいけないのかを念頭に、来年度以降の戦略を考えていくべきであると思っております。

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。丁寧にご説明いただいたのですが、委員の皆さん、何が重要か分かりましたか。

関市のバスという表現がございましたが、関市が税金をつぎ込んでやっている施策としてのバスは、これがバスの車両を見たときに分かりづらい状況にあります。なぜ分からないといけぬのか。それは、やはり市民が自分たちの税金をつぎ込んで、一生懸命維持しているバスであるということ認識してくれているかどうかということです。度々申し上げますが、これら問題の最終的で、最高の解決の姿は何かというと、皆で乗らなければいけない、自動車の乗り過ぎに気をつけて皆でバスに乗っていけば、お互いに税金で負担し合わなければいけない部分が減ってくるのだということに気がついていただいて、市民が行動に移るとというのが目標になります。

このように考えると、市民の方々が走っているバスを見て、あれは自分たちの税金で走っているバスだけど、今日もあまり乗っていないなというふうに見ていただくことが大事になります。

この調査に結びつけるとすれば、市民アンケート調査をやるときに、市の行政が自分たちのお金を使って走らせているのだと、どれ



くらい認識されているのかを探っていただきたいと思います。

それと同時に、認識度が低いということであれば、なぜ低いのか分かるような調査にすることが、次の計画の見直し・再構築に繋がっていくことになると思います。

今話を聞いて、関連して何かご発言がある方はございませんか。

#### ○委員（石井老人クラブ連合会長）

実際に、関市を運行しているバスについては、バス停留所で待っている方にとって、分かりづらくなっていると思います。

東京や大阪あるいは外国でも、タクシーは赤いもの青いもの様々な色がありますが、タクシーだとすぐに分かります。ところがバスの色は分かりにくくなっております。やはり、バス車両の塗装をやってもらうと市のバスだと分かりやすくなると思います。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございます。

貴重なご意見だと思います。このような意見がたくさん出てくるようなアンケート調査がうまい調査であると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

では、よろしいでしょうか。

その他にもご意見、ご質問を伺いたしたいと思います。

それを引き出すためにも、この関市の公共交通の利用形態というのは、特色がございます。それは、関市の市外への交通と関市から岐阜や名古屋に出ていく都市圏への交通があります。

ここでは3段階に分かれておりまして、都市間交通と地域内幹線交通と地域内交通です。地域内交通というのは需要があまり多くないと思います。関市街地への地域内幹線交通に吸収されているのではないかと思います、それはともかく、市内や地域内で交通が収まっていないところが、関市の難しいところになります。都市間幹線交通に結びつくところ

があります。

このようになりますと、今回協議いただいた乗継が重要なことになります。別のプロジェクトではございますが、関市においては、バスの結節拠点の事業が動いているわけでございます。それを上手く利用して、都市間幹線級の路線とどう結びつけていくか、ネットワークを完成させていくかを今回評価しなければなりません。場合によっては、都市間幹線の路線を含めて、路線網の見直し、編成のし直しといったところまで議論が発展するかもしれないと思います。この調査計画は、このように読み取ることができますが、岐阜バスさん、関連してご見解はございますか。乗継の拠点のこともあるので、それが整備されるのに合わせて、全体の路線網を見直すことに発展するかもしれないと思いますが、それでよろしいですか。

#### ○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

関市の場合は、乗継の拠点が旧関市内と地域内にありますが、名古屋方面への乗継する拠点は、地理的にも旧関市内にあるべきだと思いますし、便利でもあると思います。

各地域における乗継拠点の変化によっては、もう少し議論が必要になりますし、それによっては、旧関市内の路線網も検討する必要も出てくると思います。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

評価作業を行う作業グループだけではどうにもなりませんので、岐阜バスにもご協力いただいで、議論を尽くさなければいけません。そのあたりは、よろしくお願ひします。

本日は、交通事業者の方にもご出席いただいておりますが、何かございませんか。

私が思っている疑問ですが、地域内交通ということで、ここで言う地域内とは東ウイング、西ウイングの中で着終点が完結している路線というのはたくさんあるのですか。

#### ○事務局（篠田賢人）

私どもの路線で言いますと、東ウイング、

西ウイングということで、西側の幹線交通は旧関地区の中心部に乗り入れております。この利用者の方は非常に多く、純粋に自分の地域内のみでバスを利用している形態は少ないです。バスの利用目的は、大きな病院への通院手段として使われることが非常に多いです。いわゆる地域間の幹線交通に乗られています。実証運行の開始当時は、関市内の地域内交通も乗り継ぐ形でスタートしておりますが、乗継があったこともあり、西の地域あるいは南の地域では、利用者が伸びなかったわけでございます。この4月から、そうした反省を踏まえて協議をいたしまして、延伸しましたところ、先ほどもご報告させていただきましたが、利用が伸びております。旧関地区の中心部の岐阜バスとの乗継であります栄町1丁目バス停留所や長良川鉄道の関駅周辺、中濃病院の周辺までの延伸によりまして、地域間の幹線交通というのが利用者の中心ではないかと推察しております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

本年の中心となる実証運行は、地域内のサービスをどのように上げていくかということですから、要するに、その評価をすることと実証運行の評価をすることと、地域全体の総合連携計画で提案してきたバスネットワーク全体の評価ということで、違うことを並行してやっていかなければなりません。その点は大丈夫ですか。先ほど、ご説明いただいた中で、2つのものがかなり違う性質のものだが、2つとも行う準備が整っていると見てよろしいでしょうか。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

先ほど、バスネットワークの路線評価ということでお話いたしました。ネットワーク全体の話、そしてバス路線評価の中でも路線によっては、幹線系のもので地域内、特に中山間の地域の路線もありますので、個別に評価手法を設定して評価するというので、路線ごとに指標を作ってやっていきたいと考え

ております。

本年度は、中山間地域の地域内バス路線の方向性を検討していくわけですが、今ご指摘いただいたように、地域から出ていっているのか、中だけで動いているかの方向性を出す必要がありますので、その辺りを含めて、市民の方の意見を聞きながら検討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）**

他に何か、ご意見、ご質問等がございますか。

このような形で事後評価をしていきたいという計画書ですが、運輸局の方、何かご意見はありませんか。

**○委員（古田運輸企画専門官）**

従前から、コミバスの評価とか、ネットワークの評価とか、検討協議会を設けて作って来ておりますので、このような視点でものを見ていただくことは非常に良いことだと思っておりますから、このまま続けていただいて、本格運行に向けた取組を期待しております。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

他にご意見のある方ございませんか。

この事後評価策定業務という資料を見てみますと、評価の結果が良くない、やめる、この運行は本格運行時に行う必要がないから、やめてしまえというフローが、ないわけではありません。しかし、ネットワークの上からは大事ですとか、ネットワーク的な改良を加えればとか、あるいは乗継拠点の乗継抵抗をもっと少なくすればなんとかかなりそうだ、そこを改良して続行するという、続行する流れがあります。

こういうのは、今流行の事業仕訳の発想からすると、非常に評判が悪いと思います。なんとか残すようにとみんな言うが、はじめからこの予定でやって上手くいかなかったら、きれいさっぱりやめれば良いではないか、というような批判が出ることを私は恐れています。本日は、そういう批判が出たら、それに

抗弁しないといけないと思って予定しておりましたが、誰も言われなから一息ついています。とはいうものの、これはやってみなければわからないこともあって、実際に事後評価をするということの意義は、悪い所が分かったら、徐々に直しながら本格運行をより良いものにしていくというものであります。

実は、前回や前々回の協議会で、事務局ないし作業班から提出された評価の進め方というのは、もう少し、ばつさりと駄目なものはやめると書いてありました。なんだかんだと言って、できるだけ改良してやっていきたいと変更したのは、私の主張であります。それは、今申し上げたような趣旨があるということでございます。

国の制度がどうなるか分かりませんが、実証運行は3年間限りの国庫補助でございまして、本格運行後は自力でやりなさいと建前としてはなっております。ですから、結果として補助が交付されるのは、3分の1程度になっていると思います。だから、本格運行をするには、市はもう少し多くて、1.5倍くらいの費用負担を強いられるか、あるいはどこか新しい財源を探してくる努力をしなければならぬのです。そういった点を含んだ上での評価になります。

他に、ご意見のある方はございませんか。

#### ○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

先ほどの話にもありましたが、お金の話があると思います。

要するに、それだけの税金を投入して残すに値するかどうかということを、市民の皆さんに判断していただかなければいけない、その財源を示さなければならないということが、評価の中に盛り込まれています。その上で、適切な負担の在り方、誰がどれだけ負担するかということを念頭において、評価しなければいけないと思っています。

やはり、関市のバスは安いと思います。運賃の設定の仕方が大盤振る舞いと言いますか、

元々無料となっていた方もおりますので、激変緩和措置なのかもしれませんが、長い距離を乗っても、上之保川合から関の中心部まで乗っても、運賃は300円になっております。

その運賃のままでいいのでしょうか。それ相応の運賃というものの、あまり高くするのはどうかとも思いますが、ある程度の負担を利用者からいただくことも必要ではないか、という結論が出るかもしれません。また、全然バスを使っていない人からも、ものすごいお金が、税金から出ているという言葉も出て来るかもしれません。そのような部分がもっと議論になってくると思っています。

それと同時に、幹線である岐阜関線になりますが、この協議会では議題としていません。本当は、一番重要な路線なので、この協議会で議論すべきだと私は思っています。諸事情によって市がかかわることができず、対象にならないのも理解できるのですが、そうしているとじり貧になっていくと思います。

やはり、公共交通の観点から、高速名古屋線と岐阜関線は命綱だと思いますので、その部分をどうやって活性化していくか、あるいは、市がある程度税金投入して運賃値下げをするとか、増便するとかが考えられると思いますが、そういうやり方をして、幹線を今が良いから考えないのではなくて、より便利に使ってもらえるように、という考えもあると思いますので、次の手を打つための基礎的なデータをこの調査で明らかにすることが重要だと思います。

#### ○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

大変重要なことを指摘していただきました。今ご指摘いただいたように、そのようなことも考えて調査を行っていただきたいということですが、この先の議論は、調査結果が出てからの結果の読み方、そして次への計画見直しへの生かし方という所に入っていくものでございますので、本日の議案としての調査計画ということでは、このような形で

よろしいでしょうか。

**○委員（山中自治会連合会長）**

市民アンケート調査についてですが、どう  
いう人たちを対象として行うものでしょうか。

全くバスに関心のない方もいれば、逆に、  
バス路線がどのようになるのか興味ある人も  
いると思います。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

今のご質問は、市民アンケート調査の調査  
対象者についてになりますが、お答をお願い  
いたします。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

市民アンケート調査に関しましては、無作  
為抽出で考えております。

関心がある方、ない方を含めて無作為に意  
見を聞くという形で考えております。

それ以外にも各地域に入って、利用者や住  
民の方から個別の聞き取りや協議会の場で意  
見を伺う場が設けられておりますので、その  
辺りを合せて、意見を集約していくというこ  
とがアンケートだけでなく、重要であると考  
えております。

**○委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

アンケートの無作為抽出というのは、何人  
くらいを予定していますか。

**○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）**

1,500人です。

平成21年度は4,500人を対象としておりま  
したが、平成22年度は3分の1の規模で行い  
たいと考えております。

**○委員（山中自治会連合会長）**

市民アンケート調査の内容は、どのような  
内容を予定していますか。

内容にもよるが、関心のない方を対象に行  
うより、関心のある方を対象に行った方が、  
より良いと思います。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

これは、何を調査するのかということにな  
りますが、どのくらいの人に関心を持って、  
どれくらいの人を持っていないのかというの

が1つの結論になります。

そこまでは良いのですが、それでは有効な  
情報があまり入ってこないのではないかと思  
います。調査の仕方は、なかなか難しいもの  
があると思いますが、ご説明があったように、  
情報の中身については、別個の調査で補てん  
することも可能であると思います。

むしろ、ここで私が言いたいのは、アンケ  
ート調査というのは、ある意味では広報活動  
であり、宣伝になります。関心がない人にも  
関心を持ってもらえるような調査の仕方とい  
うのがあるはずですが、難しいですが、研究し  
ていただきたいと思います。

他に、ご意見はございませんでしょうか。

**○委員（山田ドライビングサービス代表）**

デマンドについての要望事項なのですが、  
利用するには電話予約することが必要になり  
ます。その電話代について、利用者にお金がか  
からないようにしてほしいといった要望を  
聞いております。そうすれば、気軽にもっと  
たくさん利用してもらえないかと思  
います。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ありがとうございます。それはひとつ記録  
しておいて下さい。

それでは他にいかがでしょうか。

**○委員（中村国道事務所管理第一課長 代理）**

今日のバス路線の評価方法については、こ  
れで良いと思うのですが、地域の中で乗りた  
くなるようなバスというのはどういうバスな  
のかを並行して考える必要があると思います。  
バスの機能について、こんな機能があるから、  
乗客サービスとしてお年寄りや子供に対しこ  
んな良いことがあるといったバスの特色を出  
していただきたい。今日は、路線的な評価の  
内容の話でしたが、バス停留所看板の形も関  
市に合った特色のあるものや、分かりやすい  
看板など、方法論を並行して考えた方が、集  
客ができるのではないかと思います。

今回は路線の検討でしたので、看板などの

話もしていくと良いと思います。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

路線の評価というのではなく、バスシステム全体、公共交通政策全体の評価をしなければいけないという主張でございますが、今ご指摘いただいたことは非常に重要だと思います。

市民アンケート調査では、関心のない人に関心を持ってもらえるようにするための手段のひとつになると思います。「バスのことは知らないよ」という関心がないような人には、設問は終わりですというようにしないで、関心がないと言った人についてはもっと絡んで、なぜ関心がないのですか、こんなにあなたの税金を使っていることを知っていますか、バスを使うとしたらどういうバスならもう少し関心を持って乗る気になったりしますかというように聞いていくという流れを作るのは、どうでしょうか。

今、良い意見を出していただきましたので、検討していただきたいと思います。ただし、あまり設問を長くしますとかえって関心がなくなる場合もあります。

それでは、議案第5号、事後評価のやり方については、本日、ご説明いただいた資料に沿ってやっていくことに、この協議会として、了承してよろしいでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議なしと認めます。

それでは、議案第5号については、原案のとおりやっておくようにいたします。

すべての議事が終わりましたところで、公共交通活性化・再生総合事業について、何でも結構ですから、委員の皆さんからもう一言という方がいらっしゃいましたら、お願いいたします。

**○委員（加納関警察署交通課長）**

終わりがけに申し訳ありません。

公共交通ということで警察も皆様も一緒の願いだと思うのですが、交通課長として交通

事故をなくすようにという命題があります。

やはり、高齢化社会になってきてまして、高齢者のかかわる事故が多くなってきております。運転者、特に75歳以上の方については、色々と制限が出てくるものと思います。

そういった中で、公共交通ということで、皆さん特に高齢者の方が利用しやすい環境を作っていただくということは、交通事故の防止の観点からも大変重要なことだと考えております。引き続き、今後の会議でご議論いただきたいと思います。

そこで他市では、無料の回数券を配布されるという話も出てきておりますので、免許を持ってみえる方が自主返納されて、公共交通を利用される際に、利用しやすいような環境作りについても、ご検討いただけるとありがたいと思います。

よろしくをお願いします。

**○議長（竹内岐阜大学名誉教授）**

ありがとうございました。それは、今後の議論の中で触れることができれば良いと思います。

他にございませんか。

それでは、本日の議題はこれですべて終了しました。その他となりますが、こちらについては、事務局にお返しします。

私は、これで議長の任を終わらせていただきます。

**○事務局（服部まちづくり推進課長）**

竹内先生におかれましては、議長といたしまして、議事進行をしていただきまして、誠にありがとうございました。また、委員の皆さんにおかれましては、いろいろなご意見をいただき、ご審議賜りまして誠にありがとうございます。

竹内先生からもお話がありましたように、次第の4、その他でございます。

全般について、何かご意見・ご質問・ご要望等ございましたら、お受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(発言者なし)

ないようでございますので、以上をもちまして、平成22年度第1回関市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

ありがとうございました。

午後4時40分 閉会