

第 1 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成23年6月23日)

関市公共交通活性化協議会

○日時

平成23年6月23日（木曜日） 午後2時00分 開議
午後4時10分 閉議

○場所

関市役所 6階 6-2会議室

○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 地域科学部名誉教授 | |
| | 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 技術補佐員 | |
| 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)取締役管理部長 | |
| | 山田 善章 | (株)ドライビングサービス 業務部長 | |
| | 三輪 雅之 | 関タクシー(株) 代表取締役社長 | |
| | 佐々木綱行 | 長良川鉄道株式会社 取締役運輸部長 | |
| 市民・利用者代表 | 山中 一義 | 関市自治会連合会 会長 | |
| | 加藤喜美治 | 関市社会福祉協議会 会長 | |
| | 三輪 博文 | 関市PTA連合会 会長 | |
| | 池村 洋子 | 関市女性連絡協議会 副会長 | |
| | 運輸局 | 水野 雄一 | 中部運輸局 岐阜運輸支局 主席運輸企画専門官（代理） |
| 運転手組合代表 | | 児山 弘吉 | 岐阜乗合自動車労働組合 執行委員長（代理） |
| | | 成瀬 幸子 | 岐阜県都市建築部公共交通課長（代理） |
| 岐阜県公共交通課 道路管理者 | 堀場 伸祐 | 岐阜国道事務所 管理第一課長 | |
| | 国枝 清量 | 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） | |
| | 大野 隆幸 | 関市企画部長（幹事長） | |
| | 酒向 成直 | 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（山下まちづくり推進課長）

只今から平成23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。それでは会議次第に従いまして、最初に会長の青山副市長がご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

○会長（青山副市長）

改めまして皆さん、こんにちは。非常に蒸し暑く梅雨も末期に近づいたという気持ちでおります。本日はご多忙の中、関市公共交通活性化協議会にご出席願いまして、誠にありがとうございます。

今年3月11日には戦後と言いますか、日本史上初めての大きな災害が発生いたしました。それ以降東日本の皆様におかれましては、復興・復旧に向けて一生懸命頑張っておられるような状況でございます。私たち被災していない地域であっても、元気な声援を送る意味で皆様のご意見をいただきながら、この地域の活性化に向けて努力していきたいと思っております。

この会議につきましても、実証運行につきましては最終年ということで、その検証等々含めまして報告をさせていただくわけでございます。そしてまた今年度はいろいろな意味合いで、実証運行の他にバスの通過情報表示器の設置、そしてまたICカードの導入等々、ソフト事業を含めながら利用者の利便性を高める意味で事業を展開していくことを計画しております。それとご審議していただく議題の中にも、後ほど国の制度が変わったことによります新しい制度について当協議会名でもって申請をし、継続事業として取り組んでいかなければならないような事業もございますので、その辺も含めまして事務局並びに担当の方から説明をさせていただきながら、各委員の皆様方におかれましては忌憚のないご意見を賜りたいと思っておりますので、よろし

くお願いしたいと思います。

以上で挨拶と言いますか、お願いも含めまして、今年新しく委員になられた方、2年間でございますけれども新たな気持ちで皆様のご意見を賜って少しでも住民の足の確保、公共交通の活性化に向けて頑張る所存でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

どうもありがとうございました。この協議会の委員の皆様は、規約によりますと先ほど委嘱状をお渡しいたしました公共交通会議の委員の皆様、そして公共交通事業者ということで今日の会議は長良川鉄道の運輸部長さんにお入りいただいております。そしてその他市長が必要と認める方ということで、学識経験者と言いまして岐阜大学名誉教授の竹内伝史先生にもこの活性化協議会には参加をいただいておりますので、ご報告をさせていただきます。

皆様方のお名前を本来は紹介すべきですが、お手元に置いてございます協議会委員名簿、出席者名簿によって代えさせていただきますと思います。大変申し訳ありませんが、協議会の出席者名簿の事業者代表で関タクシー(株)の三輪社長様のお名前が漏れております。大変失礼いたしました。三輪社長様にはご出席いただいておりますので、追加をしていただきたいと思います。

また今日のこの会議には議題の1つであります事業評価につきまして説明をするために、業務を委託しておりますコンサルタントの職員の方も出席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。

大変資料が多くございまして恐縮でございますが、事前にお送りさせていただきました資料は、この次第が入っております「第1回関市公共交通活性化協議会 議案書」、それから「資料1」から「資料12」でございますが「資料5」は本日お手元の机に置かせていただいております。今日、事前にお配りした

以外で机の上にご用意させていただきましたのは、「資料5」ということで「アユカ利用案内」、「関シティバスの評価について」、規約、委員の名簿、こちらは公共交通会議と活性化協議会といくつかございます。それから「わかくさ・千疋線」の時刻表の改正前・改正後と手書きしてあるもの、「千疋大平台タウン線」の時刻表、そして路線図も置かせていただいておりますが、事前にお配りしました資料と今申し上げました本日配布させていただいた資料についてご用意いただけましたでしょうか。もし漏れがございましたら、お申し付けください。よろしいでしょうか。

それでは会議の方に移らせていただきますが、会議の進行につきましては議長を選出させていただくこととなりますが、会長の指名ということとなります。会長さん、いかがいたしましょう。

○会長（青山副市長）

会長指名ということでございますので、私の方から指名させていただきます。竹内先生に議長を務めていただきながらよろしく願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

ありがとうございます。それでは竹内先生には、これまでに引き続きまして議長をよろしく願いしたいと思っております。

それでは竹内先生に進行をお願いします。ご挨拶をいただきまして、進行の方をよろしくをお願いします。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

只今議長を仰せつかりました竹内でございます。昨年から引き続いておりますのでご存じいただいていると思っておりますけれども、私は一昨年まで岐阜大学に勤めておりまして、そういう所で専ら都市の公共交通政策に関する研究をしておりまして、そういう関係で協議会の取り回しをさせていただいていると思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速今日の議事に入って参りたいと思いますが、お手元に第1回協議会の議案書というのがありますが、その中を見ていただきますと次第というのがございまして、次第で今日の議事は議案第1号から議案第5号まで用意されております。これを順次進めて参りたいと思います。

最初に議案第1号 平成22年度関市公共交通活性化協議会決算について、議題とさせていただきます。それでは事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（山田和伸）

関市まちづくり推進課の山田と申します。今年1年間よろしく申し上げます。着席にて説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは議案書の1ページ、2ページをご覧いただきたいと思っております。平成22年度決算についてということになりますのでよろしくお願いいたします。3月の協議会において、見込みということで示させていただいておりますので、簡単に説明させていただきます。決算額のみで報告させていただきますのでよろしくお願いいたします。

1ページの歳入の部からになりますが、1の負担金として関市からの負担金といたしまして5,430,000円でございます。内訳といたしましては協議会の事務経費として430,000円、事業評価業務委託費として5,000,000円でございます。2の補助金といたしましては53,460,000円でございます。地域公共交通活性化・再生補助金といたしまして国庫補助金でございます。3の繰越金といたしましては平成21年度からの繰越金で720,170円でございます。4の諸収入といたしましては預金利息が863円で、雑入が333,400円になります。この雑入につきましては岐阜県バス協会さん、岐阜県自動車会議所さんからの公共交通フェスティバルの景品代、バスの借上げ代相当分を収入としております。以上歳入合計いたし

まして59,944,433円でございます。

2ページの歳出の部に移らせていただきます。1の運営費といたしましては211,150円です。会議費は委員報酬が20,800円、事務費が3,150円でございます。2の事業費といたしましては58,723,053円でございます。連携計画に基づく総合事業の2年目といたしまして実証運行事業費の国庫補助金相当分が50,243,469円、評価検証業務が7,297,500円、中間評価の広告折込料が13,500円、先ほどご説明しました公共交通フェスティバルの国庫補助対象で835,184円、先ほどの景品等とバス借上げ料が333,400円でございます。以上、歳出の合計といたしまして58,934,203円が決算額となります。

以上の歳入歳出の差引であります1,010,230円を平成23年度に繰り越させていただきますと思います。

3ページをお願いいたします。3ページは会計監査報告になりますが、これにつきましては平成23年5月10日に監事ですらいますお二人に監査をしていただいております。本日、関市老人クラブ連合会の石井さんは欠席ですし、関市女性連絡協議会の久保さんは役員変更となっておりますので、ご覧のとおり私から報告させていただきます。よろしくお願ひします。

以上でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

どうもありがとうございました。

それでは今ご説明いただいた議案第1号であります、平成22年度決算及び会計監査報告について、何かご質問・ご意見はございませんでしょうか。

（発言者なし）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

昨年度の最後の協議会で、見込みで説明していただきましたことと大筋では違っていないということですので、よろしいでしょうか。それでは確認させていただきます。議案第

1号 平成22年度決算及び会計監査報告について承認いただくことにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。それではご承認いただいたということにさせていただきます。

それでは続きまして議案第2号でございますが、「平成23年度地域公共交通確保維持改善事業について」を議題といたします。それでは事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（山田和伸）

議案書の4ページをお願いいたします。添付資料としては、資料1からになります。

平成21年度から実施しております関市地域公共交通・活性化再生総合事業計画の平成23年の事業といたしまして、4月1日付けで国土交通大臣に申請書を提出しております。それが資料1でございます。今年度については4月から国の制度の事業名も変更がありまして、地域公共交通確保維持改善事業という名前に変わっております。私どもの活性化・再生総合事業は3年目を迎えておりますので、3年目の所は経過措置がいただいております。今回の申請書はもう一度ご覧いただくとわかると思いますけれども、事業名の方がこのように変更されているものでございます。

中身の方に入りまして、予定の実証運行は関板取線、関上之保線、旧関地域の買い物循環線、市街地病院循環線、マーゴ東山線、支線路線といたしましては、わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線ということになります。簡易デマンド路線といたしましては、富野線、田原線、迫間線、向山線になります。昨年度と異なる点といたしましては、事業期間が今年度につきましては9月30日までとなっております。資料1の1枚めくっていただいた「様式6-1 別紙」と書いてある路線でございます。その他の事業といたしましては、

バス停留所通過表示器整備、実証運行評価策定業務、路線図の作成、ICカードの導入を予定して申請させていただいております。

資料の2と3につきましては参考資料となるのですが、現在認定をいただいております事業計画と認定書になります。

続きまして資料4についてご説明させていただきます。今年度の計画事業でありますバス停留所の通過表示器整備ですが、資料のようにバスが通過したかどうかを表示できるように、通過した後に「あしあとランプ」が点灯することから「あしあとランプ」という名前になっております。簡易的なバスロケーションシステムになりますが、予定しております設置場所といたしましてはバスを乗り過ごしますと1時間や2時間待たなければならぬようなバス停に設置してはどうかと考えておまして、今予定しておりますのは武芸川温泉バス停留所に1機、武儀事務所バス停留所に2機を設置する予定でおります。その他にバスの停留所を通過する際に、車両にも発信機を設置する必要がありますので、関係する車両にも設置する予定でございます。

続きまして本日お配りさせていただきました資料5といたしまして、アユカカードの説明になります。現在岐阜バスさんの営業路線や岐阜市が導入しておりますICカード「アユカ」の導入を本年度事業として考えております。このカードは普通カードの他に、通学カード、こどもカード、障害者カードなどの種類がありまして、お金の積み増し（チャージ）をするものです。その他に乗車ポイントの付加、そのポイント還元、乗継割引などができるカードです。

今回関市が導入を予定しているものは岐阜市と同じシステムの導入を考えておまして、岐阜市のシステムは積み増し（チャージ）と乗継割引のみとなっておりますので、こちらの方を付加しているシステムを導入してはどうかというふうに考えております。その他の

乗車ポイントの付加やポイント還元は導入しないという予定で考えております。

利用される際に料金箱の横に設置してある読取機にカードをかざすだけで、乗り降りができるということになります。45分以内に乗り継いでいただく場合は40円の割引がされるということで利用促進に繋がればと考えております。実際に議案の場ではこのような形で国の方に申請させていただいたということでございます。以上でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。資料もたくさん関連資料がある上に制度がちょっと変わってきて、おわかりいただきにくい点があったかと思っておりますけれども、どうぞ何でもご質問いただければ幸いですので、説明できる限り説明していただくつもりでございます。どうぞご質問なさってください。

補助制度の名称が変わっただけではございませんので、9月末までなどもう少しそのあたりの説明を加えられたらどうですか。従来の活性化・再生総合連携事業の3年度目の事業は9月で切れるのですか。

○事務局（山田和伸）

事業そのものは3月31日までなのですが、関市の方が当初の計画の予定から実証運行に関しましては9月30日という予定で申請をしておりましたので、今回そのまま9月30日のままで申請をさせていただいて、それ以降は議案第5号に影響しますが、そちらの事業で活用していけないかなという考えでございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そうですか。そうすると3年度目の事業期間としてはそのまま年度末までで良いですね。現実の問題として事業は9月の末までで一区切りを入れるということですね。その後半については新しい制度の方で、また後の議案で披露させていただきますけれども、申請し

ていきたいということですね。

他にご質問はよろしいでしょうか。新しいシステムの話もありましたけれどもおわかりいただけますでしょうか。

○委員（国枝美濃土木事務所道路維持課長）

ちょっと私が委員を変わったばかりでわかりませんが、バスロケーションを武芸川温泉と2カ所抽出されていますけれども、そこに抽出した理由はあるのですか。

○事務局（山田和伸）

先ほど若干説明をさせていただきましたが、実証運行をやっておりますので、最初は旧関市内を考えておったのですけれども、やはり先ほど説明したようにバスが行ってしまったかどうかわからない状況もあります。旧関市内のように何本も路線があれば少し待っていただければ次のバスがあると思うのですけれども、やはり市街地から外れた所になりますと次がいつ来るかわからない状況ですので、行ったかどうか表示ができたらいいなという所で、しかもできる限りご利用が多いような所が良いのではないかなというところからこの2カ所を選定させていただきました。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

○委員（山中自治会連合会長）

このアユカカードというのは23年度から導入されるわけですね。

これはどういうものですか。要するに昔の定期券のようなものですか。

3年ほど前にこれと同じカードを1枚もらったことがあります。これを見ると有効期限と書いてあって、恐らくもう切れてしまっているだろうと思います。東京行きのバスの出発式の時に岐阜バスさんの方からこれはいただいたものなのです。それは持っているのだけれども、期限切れかなと思っているのですが、今年からこういう形で導入されるわけ

ですね。

○事務局（山田和伸）

市内のバスに導入してこういったカードによってお金の積み増しできますので、事前にカードにお金を積み増し（チャージ）していただければ、そのカードで乗り降りができるというシステムでございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

これについて岐阜バスさんからちょっとご説明していただけますか。ちょっと誤解しておられるかもしれないので。

○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

カードに仕組みはご説明があったような、あらかじめお金を財布と一緒に中に入れておくと、乗る度にお乗りいただいた運賃相当額が順番に引き落とされるというやり方ですね。

最初に有効期限というお話をおっしゃったのは通学用のカードや子どもさんのカードというのは当然資格がなくなりますと使えなくなりますので、そういうカードには有効期限が入っております。一般の大人の方が使われる我々は普通カードと呼んでおりますけれども、そういうものには有効期限は入っていないはずですので大丈夫です。たまたま冊子に載っていますのが有効期限が入っている通学カードが出ているので、そうおっしゃるのだと思います。普通カードは有効期限がございませんので。

○委員（山中自治会連合会長）

昔のように定期券を買うのに面倒な手続きなのですか。

○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

その場で発行させていただきますし、金額が減ってればバスの車内でも次の1,000円や2,000円をそのカードの中に入れることができます。

○委員（山中自治会連合会長）

そうですね。わかりました。

○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。

それから今の23年度というのは走り出しているのですね。いつから導入するのですか。

○事務局（山田和伸）

今、岐阜バスさんと話は詰めておりますけれども、なんとか夏休み明けまでには導入できないかなと考えて調整させていただいております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございました。

他にご質問ございませんでしょうか。

○事務局（山田和伸）

それとあしあとランプについても夏休み明けにはなんとか入れられないかなという思いで、進めさせていただいております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

私もあしあとランプ方式は初めて聞くのですけれども、これはどのくらいの時間についているのですか。

○事務局（山田和伸）

バスが通貨した後10分程度と聞いております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

10分程度ですか。だから接近情報ではないわけですね。あとのまつり情報ですね。

このあしあとというのは人間の足ではないですね。

他に何かご質問はございませんでしょうか。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

あしあとランプというのはシステムを導入すれば、新たにバス停を増やすという時には1機あたりだいたいどのくらいの費用がかかるのかなということと、あともう1つアユカを導入されるということと今の関市を走っているバスにはアユカ対応の料金箱になっていないと思うのですけれどもそういった費用というのはどちらの方で見られるのでしょうか。

○事務局（山田和伸）

あしあとランプの費用ですが、バス停の設置が3機、バス車両が11台という計画をして

おりまして、全部合わせまして1,700,000円弱です。

そしてアユカカードの方は関市の予算で出しております、4,500,000円程度となっております。

次の予算の所で説明する予定でございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

これにも国庫補助は付くのですか。

○事務局（山田和伸）

はい、同じように申請しております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

他にご質問はございませんでしょうか。

あしあとランプは車両の方には何を付けるのですか。

○事務局（山田和伸）

車載器として発信機を設置します。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そうですか。

よろしいでしょうか。今年の事業も盛りだくさんになっておりますけれども。

それではご質問もないようでございましたら、これよりお諮りさせていただきたいのですが、それでは議案第2号 平成23年度地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通活性化・再生総合事業補助金に係る経過措置）について、関市としてはこのプロジェクトの3年目になりますけれども、この案件についてご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ありがとうございます。皆さんご異議ないようでございますので、議案第2号は承認されました。

では続いて議案第3号に参ります。平成23年度関市公共交通活性化協議会予算（案）について議題といたします。それでは事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（山田和伸）

議案書の5ページ、6ページをお願いいたします。歳入の部から説明させていただきます

す。1負担金といたしましては関市からの負担金が7,950,000円になります。内訳といたしましては会議費が422,000円、事務費が28,000円になります。評価検証業務といたしまして7,500,000円であります。2の補助金ですが、歳入説明が古い「地域公共交通活性化・再生総合事業補助金」となっておりますがこちらの補助金名が先ほどの「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」というふうにご訂正をよろしくお願いいたします。改めまして2の補助金になりますが、これは国庫補助金でございます。32,580,000円になります。昨年度と大きく異なっておりますが、先ほどの説明の中でも若干触れさせていただきましたが、実証運行期間が半年分ということになっておりますのでそれが大きな要因となっております。3の繰越金でございますが、平成22年度からの繰越金でありまして繰越額を千円止めで計上してありますのでよろしくお願いいたします。以上、歳入合計が41,540,000円となります。

次に6ページの歳出の部に移らせていただきます。歳出においても訂正を1カ所お願いしたいと思いますが、歳出説明の1番下の方で「公共交通シンポジウム」と書いてありますが、こちらの方を「公共交通フェスティバル」というふうにご訂正をお願いいたします。それでは歳出の1の運営費は予算額450,000円であります。会議費が422,000円、事務費が28,000円となりまして、委員報酬及び会議資料の作成費であります。2の事業費といたしまして40,090,000円になりまして、実証運行事業費の補助金相当額が約32,100,000円です。評価検証業務委託が7,980,000円になります。それと公共交通フェスティバルが1,010,000円ということになります。昨年度は国庫補助金をいただいて公共交通フェスティバルを開催いたしました。今年度につきましては長良川鉄道の開業25周年を迎えるということで、引き続いてこの協議会において

もイベントを一緒に行って、バスの利用促進に努めてはどうかと考えておりますのでよろしくお願いいたします。以上、歳出合計が41,540,000円となります。

参考として下の方に記載させていただきましたが、先ほどの補助申請書の方には入っておるのですけれども、この協議会ではなく市の予算で計上してある部分の所がバスの停留所、路線図の作成、ICカードの導入等の経費は市の予算で措置をしてありますのでよろしくお願いいたします。

以上です。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

どうもありがとうございました。先ほどご審議いただきました議案第2号の事業、これを進めていくための予算案でございますけれども、この点について何かご質問はございませんでしょうか。

今説明いただいた最後の所で「関市予算において計上済み」と書いてある7,503,000円については、これは上の予算書の内数ではなくて別のものですね。

○事務局（山田和伸）

そうです。

○委員（山中自治会連合会長）

よろしいでしょうか。

22年度の予算と23年度の予算を比べて見ると、非常に23年度予算が少ないのですが、増減額を見ると18,070,170円減っているのですが、これの根拠というのは、これは公共交通フェスティバルがなくなったということなのですか。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

では説明をお願いいたします。

○事務局（山田和伸）

先ほど若干触れさせていただきましたが、実証運行が昨年度までは1年間分を見込んでおったのですが、今年度につきましては9月30日までの半年分ということになっておりますので、それが大きな要因です。

公共交通フェスティバルに関しましては、昨年度国庫補助金をいただいて開催したわけなのですが、今回は事業対象ではなく今ある予算で何とか一緒にできないものかと考えておまして、予算計上させていただきました。

○委員（山中自治会連合会長）

はい、ありがとうございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それではどうぞ。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

22年度の決算の方にも評価検証業務とあって、23年度の予算の方にも評価検証業務とあるのですが、この金額が増加しているのは何か違うことをされるということでしょうか。ひょっとすると議題4号に絡んでくる話かもしれないのですが。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

それではご説明ください。

○事務局（山田和伸）

実際には今年度は最終評価というのが大きな課題になっておりますので、その部分を見込んで方向性等を出していけないかという思いから増額になっております。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

ありがとうございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

他に何かご質問はございませんでしょうか。
(発言者なし)

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そうしましたらこれは先ほども言いましたように、議案2号の関連する予算でございますのでこの辺りで採決をしたいと思います。

議案第3号 平成23年度関市公共交通活性化協議会予算（案）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)

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

皆さん、異議ないようでございますので議案第3号は承認されたことといたします。どうもありがとうございます。

それではその次に議案第4号 事業評価についてを議題とさせていただきます。それではまず事務局から説明いただきます。

○事務局（山田和伸）

議案書の7ページをお願いいたします。バス路線評価につきましては、平成21年度より行っている実証運行の評価を行いまして本格運行に向けて取り組むために評価方法等を検討して進めて参りました。平成22年度につきましては本日お配りいたしました資料になりますが、評価方法等々の検討を行いまして中間評価というのを実施させていただきました。その結果を市の広報誌にも市内全域に折り込み、公表させていただいておりますのでよろしくをお願いいたします。

平成23年度につきましても、引き続き実証運行期間がございますので、利用状況・運行状況等を確認しながら再度評価方法、手法等を検討していただいて最終年評価を行っていきたくて考えております。今年度につきましては後ほどご説明をいただくのですが、利用者アンケートも実施する予定でおります。これは本格運行に繋げるための課題を整理して検討していきたくて思っております。

この評価事業につきましては総合連携計画策定業務受託事業者であります、一般財団法人 地域環境研究所さんに委託をしておりますので、詳細な説明につきましてはそちらの方からご説明させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

○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です。よろしくお願い申し上げます。それでは座って説明させていただきます。

議案の中にあります資料の順番に中身を説明させていただきたいと思っております。まずお手元の「資料6」と右上に書いてあるものから見ていただきたいと思います。23年度の関市地域公共交通総合連携計画事後評価策定業務ということで、その調査概要を

こちらに示しております。今年度の調査の目的といたしまして、中段から書いてございますように、本調査で策定しました関市地域公共交通総合連携計画に基づきまして21年度から実証運行を行っております。この実証運行を行っている各路線バスの本格運行に向けまして実証運行に基づく最終評価を本年度実施いたします。その結果を基に、より良いバス交通体系への改善を図るための見直し方法について、本年度検討するということで目的としております。具体的な内容につきましてはその下の調査内容に示しておりますので、そちらの方で説明させていただきます。

2の調査内容でございますが、まず最初に今年度実施いたしますのは、先ほどご説明がありましたように（1）バス利用者に対するアンケート調査を実施いたします。このアンケート調査に関しましては今年度最終年評価を行いますけれども、バス利用者の視点からいろいろなお意見をいただき、今運行しているバスに対して改善すべき点等の有無を確認していくということで予定しております。このバス利用者アンケートにつきましては7月6日に実施をする予定をしております。後でその実際のアンケート票について説明をさせていただきますと思います。

それから（2）の市民アンケート調査の分析・解析でございます。この市民アンケートにつきましては昨年度市民の方にアンケートを行いまして昨年度の業務の中でまず単純集計という作業を行っております。その集計結果を基に今年は少し分析を加えましてクロス集計をして、最終的には最終年評価の検討に使っていきたいということで、その内容も現状として後で報告させていただきます。

これらの結果を受けまして（3）のバス路線評価と見直しの方向性の検討を行って

参ります。①でバス運行利用データの収集、分析ということで昨年度の中間評価では22年度9月までの実績を基に中間評価という形で行いまして、先ほどご説明のありました広報誌でその結果を市民の方に配布しております。その後の利用状況や運行状況も踏まえまして今年度の最終年評価を行っていくということで、そのあたりのデータ収集を①で行って参ります。それからそれらアンケート結果と利用状況から、②で最終年評価を行います。1枚めくっていただきまして、その評価結果に基づきまして、③バス路線の見直しの方向性の検討ということで本格運行に向けて検討を行っていきたいということでございます。④で最終年評価結果を広報する資料を作成いたしまして、一般市民の方にも広く広報する資料を作って参ります。

それから（4）中山間地域の地域内バス路線整備の方向性の検討でございます。この検討につきましても昨年度検討を進めて参りました。その中で①に地域住民の意見集約と書いてございますけれども、この中山間地域に関しましては無料バスが平成21年度から運行されておりました。毎年少しずつ見直しをされながら運行しているのが実態でございます。この無料バスを今後どうしていくかということをご検討していくということで、その中で地域住民の方に今地域懇談会という形で意見を聞いていただいておりますので、それらも踏まえましてこの検討の中で、そのバスをどういふふうに運行していったら良いのかということをご検討して参ります。その検討結果を基に最終的には方向性を決めて、それに基づきまして地域住民説明資料を作成して広報を行っていくという形で考えております。

（5）利用促進活動の検討ということで実証運行を行っておりますバス路線の本格運行、さらにはその持続的な運行に向けて、

市民意識の高揚を図るとか、バスと鉄道の連携強化とか、関市におけます公共交通の利用促進を図ります施策について検討して参ります。

それから（6）協議会資料作成ということで、この法定協議会の資料作成でありますとか、この総合連携事業の事後評価の作成、それと後でご説明のあります生活交通ネットワークということで、今年度の調査になっております。

続いて進めて参ります。先ほど申しましたバス利用者アンケートに関しまして、アンケート票を資料7、資料8と2つのアンケート票をお配りしております。まず資料7に関しまして、こちらの方は今実証運行を行っております関板取線でありますとか、関上之保線、それから関地域内で運行しております買い物循環等のバス利用者の方にアンケートを実施するものとして今作成をしているものでございます。

1枚めくっていただきまして、昨年度は一般市民の方にアンケートを行っております、実態としてはバスを利用されている方の意見というのは少ない状況でございました。利用者が少ないということですね。今回はバスの路線の見直し等を今後行っていく上で、バス利用者の方から広く意見を聞きたいということで、このアンケートを実施して参ります。1ページ目はこのアンケート票を配付した時のバス路線の利用状況ということで、路線の利用状況を聞きます。

2ページ目では利用されているバスの満足度、それに対して改善の要望について2ページの中で聞いていきたいということでございます。

それから3ページ目ですけれども、今回バス同士、あるいはバスと鉄道のネットワークといったところの評価を今後の検討の中でしていきたいということで、利用され

ているバスとそれ以外のこういった乗り継ぎを利用されているかというところを、お聞きして参りたいのと、それに対して乗継についての改善要望をアンケートしていきたいという構成になっております。

それから4ページからに関しましては、昨年度市民の方にお聞きしたアンケートと同じ内容で、今年度利用者の方にも意見を伺っていくということで、4ページから6ページまでの構成になっております。

それからもう1つご用意しております資料8でございます。こちらの方は先ほど中山間地域のバス路線の方向性についてということで検討を進めて参りますけれども、その中で中山間地域で実際にバスを利用されている方にアンケートを行う内容になっております。「ご協力をお願い」という四角囲みのところを見ていただきたいと思えます。関市では平成21年度から市内各地域で運行してきました地域内バス、今は無料でご利用できるバスとなっております。このバス路線に関しまして、例えば路線バスタイプの運行でありますとか自家用車を用いた運行、もしくは関地域で行っておりますようなデマンド型の運行など今後のあり方というのを検討して参ります。

それに向けていくつかアンケートをしていきたいということで、その下の方に問1から書いてございますけれども、今の利用状況がどうかということ、それと先ほども申しました今は無料で運行しているのですけれども、今後このバスを維持していく上でやはり利用者の方に費用負担を求めていくようなことも検討の中に入ってくると思えますので、その辺りの意識を聞くということで問2からの内容になっております。その上で改善要望等に関してもヒアリングを行っていくということで、アンケートの構成になっております。

以上がアンケート票の内容になっており

ます。

先ほど市民アンケートの分析ということで、昨年度行いました単純集計に加えまして、資料9に若干個人属性との関連でありますとかというところをまだ検討中ではありますが、本日中間報告ということで資料をご用意させていただいております。若干特徴的な所だけ説明させていただきたいと思っております。

資料をご覧いただきたいと思っております。まず1ページ目ですが、こちらは設問と個人属性のクロス集計を行った結果になっておりまして、例えば地域によっての回答の違いとか、年齢層といったところからの違いとかの視点から整理しているものでございます。例えば図1を見ていただきたいと思っております。ここで設問しておりますのは、先ほどの地域公共交通総合連携計画そのものをご存じかどうかといったことですか、21年10月にバスの再編を行っておりますけれども、そういった状況をご存じですかといったことを聞いているものでございます。居住地域別で見ていただきますと、東西ウィングの所がバス路線の見直しをしたことを知っていた方が多くなっておりまして、その下の年齢別で見ても高齢者層の方がバスに関心が高いということで、高齢層の多い東西ウィングの認知度が高いといった結果が、地域によって差が出ているというものでございます。

それと1ページめくっていただきまして、2ページになります。バスの必要性を聞いたものが図4になっておりまして、これを年齢別に集計したのになっております。図4を見ていただきますと、若年層の方や中堅層の方がバスの必要性という点ではほとんどの方が必要だという認識を持たれているといった傾向が出ている結果になっております。

それからその下の(3)問8でございま

すが、こちらの方は公的資金の投入に関してアンケートを行ったものでございます。関市で今公的資金を投入してバスを維持している状況でありますけれども、その公的資金の投入が必要かどうかというところを聞いておりまして、それを地域別に整理したものでございます。こちらの方を見ていただきますと、やはり東西ウィングの所が公的資金を投入しても必要だという意見が多くなっている傾向が出ております。

それから3ページにいただいていただきまして、こちらの方も個人属性等の集計になっております。こちらの方も先ほどのバス路線再編の認知度を聞いているものでございまして、普段使っている利用交通手段とのクロス集計を行ったものでございます。やはりバス・タクシーを日常的に使われている方というのが、この路線の見直しでありますとか策定した計画というのを広く認知されておりまして、特にバス・タクシーを利用されている方で6割の方がこの計画そのものを知っているということで、非常に高い認知度になっているという結果になっております。

それからその下の問6と書いてある所です。バスの必要性に関しまして、居住地と鉄道駅との距離の関係で集計したものが図8で示したのになっております。最寄りの鉄道駅との関係でバス路線の必要性について聞きますと、500~1,000mといったところが不必要という方が多かったのでありますが、5km以上離れると当然バスが必要だという結果で、全ての方が必要だという回答になっております。

それと4ページ目になりますが、公的資金の投入による費用負担に関しまして、同じように鉄道駅までの距離で集計したものが図9になっております。公的資金の投入による費用負担はやめるべきという意識は、最寄り鉄道駅と自宅の距離が比較的近

い方が多いという結果になっております。

それから図10に関しましては、環境意識ということで環境問題に関心がありますかというところで、「非常に関心がある」、「全く関心がない」、「どちらともいえない」といたところですが、環境問題に関心があるという方は、公的資金の投入に対して、「必要」、「やむを得ない」といた方が多くなっておりまして、少しこの環境に対する意識で、公的資金に対する必要性のところも傾向の違いが見られた結果になっております。

それから5ページが設問同士のクロス集計となっております、バスの必要性と公的資金の負担の必要性の有無を集計したのになっております。図11を見ていただきますと、公的資金の投入はやめるべきという方は、バス路線は必要ないという方が多かったという結果になっております。

以上が現在取りまとめている状況でございまして、こういったところを利用促進として市民の方に広く広報していくことが必要になってくるかと思っておりますので、今後同じように集計を加えていきたいのと、今回利用者アンケートも実施いたしますので、こういった分析を加えながらバス路線の見直しに関しても検討を進めていきたいというふうに考えております。

資料の説明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。非常に幅広い説明でございまして、ご質問が出てから私の方で仕切らせていただきますので、どこからでもけっこうです。今の説明について何かご質問のある方、どなたでもけっこうです。いかがでしょうか。

資料7、8の利用者アンケート調査はだいたい今の予定ではいつ頃やるのですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

7月6日に予定しております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

7月6日ですか。そうするとこのアンケート用紙が確定されるのはいつですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

今日ご意見をいただいて、その中で修正事項があれば修正しまして、その時間は見込んで今日お出ししている状況です。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

アンケートの仕方について注文があれば今日言って欲しいということですね。いかがでしょうか。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

アンケートは概ねこれで良いと思うのですが、地域内バスの方で気になったのが、量の問題とかページの問題もあるかもしれませんが、資料7の利用者アンケートでは全体の利用目的と行先と乗継とあるのですが、地域内バスについてはその説明がないので、特に利用目的とか乗継については知りたいのではないかと思うので、なんとか場所をやりくりできないかなと思います。

この配布方法は車内に乗り込みで配布されるのですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

中山間地域のバス自体は、車両は小さいマイクロバスですので車内に乗り込むのは難しいですので、配布箱を置いてそこから運転手の方に「取ってください」ということで、言っていて利用者の方にそこから取っていただくという形で考えております。そういうやり方ですので1週間車両の中に置いて、その中で利用される方も変わってくると思いますので、このような形でアンケートの配布を考えております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

どうやって回収するのですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

回収は郵送回収です。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

ハガキか何かの形にするのですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

これは回収用の封筒を一緒に入れて行きます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

今のご意見ですがちょっとどう考えているかお答えいただけますか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

細かい利用目的でありますとかに関しましては今、地域懇談会の中でも幾つか意見を聞いておりますので、その中で十分探れる所かと思ひまして、それ以外に実証運行から本格運行に移行していく中で有料化すべきかどうかとか、その辺りの状況を把握したいということで、その点に特化したアンケートの内容にしております。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

広報はどういった形でされているのですか。

○事務局（山田和伸）

3月15日号の広報で地域の方々におかれて、今私どもで考えているバス運行について説明をさせていただいて、また皆さんにご意見があれば伺いたいという意図でバス懇談会を開催しますので、何か皆さんがお集りの時には私ども職員が伺いますので呼んでいただければということで周知させていただきました。

実際出向いて説明をさせていただきましたのはまだ少ないのですが、地域については上之保地域には行かせていただきましたし、老人クラブ単位でお呼びいただいた所もございますし、その他には3つの団地で開催しております。主に出席者はバスの利用者がほとんどでした。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

バスの利用者が出てきておられるのは良いのですが、だいたいこういう懇談会をやるとバスを利用されない方しか出てこないと思うので、それでは意見を聞くのも意味がないのですが、バスの利用者が出てくるのであれば良いと思います。

アンケートは有償化に向けてというのであればこれで良いのかなと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

他に何かご意見がある方はいらっしゃいますか。

○委員（国枝美濃土木事務所道路維持課長）

今の続きになりますが、これの落とし所は有料化の意識を見たいというのが落とし所に位置付けているのですか。アンケートの流れが有償化の流れになっているので。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

すぐ有料化に持って行くかは別なのですが、今後の検討ということです。

○委員（国枝美濃土木事務所道路維持課長）

関市はどうかわからないのですが、65歳以上とか70歳以上には無料券を渡して、ある程度のところ有料化という所もあるのですがその辺りはいかがですか。

○事務局（山田和伸）

関市は以前この実証運行を行う前までは、今言われましたように高齢者と障がい者には無料券がありました。ただ実証運行を行う上で切り替えまして、1回100円で障がい者と子どもは半額ということで料金改定をさせていただいております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

他にございませんでしょうか。

今アンケートの関係に意見が集中しておりますが、従ってこのアンケートの問題を最初に片付けていきたいと思いますが、他にこの2つのアンケートについてご意見はないでしょうか。

アンケートをされる方の立場に立つと、わかりやすくできるだけ短いアンケートにして欲しいということなのですけれども、しかし役に立たないことを聞くのが1番くだらないことですから、何かお気づきの点がありましたらどうぞ。

私は先ほど福本さんの意見に便乗しますが、この地域内バスの関係はやっぱり費

用を負担するかしないかというのは、どういう目的で使っているかということと非常に関係が出てくるというのが一般に学会なんかでも言われておりますので、そういう意味ではここでクロスできる方が良いですね。なんとか簡単にどういう目的か、例えば通院で使っているとか、買い物で使っているとか、まさか通勤はないでしようが通勤ですとか、あるいは学校に通っているだとかいう目的だけどこか丸を付けるという所を入れていただくと良いのではないかと思いますけれども。

それとこのバスを降りた後、それで目的地まで行っているのか、それとも別の関市のシティバスあるいは路線バスに乗り継いでいるのかですね。

何とかやりくりしていただいて、その辺りは入れていただくと良いのではないかと、私も思います。

他にございませんでしょうか。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

よろしいですか。これは利用者の方にだけアンケートをするということで、バスを利用されない他の関市の方には特にアンケートはされないということによろしいでしょうか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

昨年度市民アンケートを行ってございまして、その中で主にはバスを実際に利用されていない方に対するアンケートを実施しておりますので、それに加えて今回は利用されている方に向けてということでアンケートを実施いたします。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

満足しているかというところが利用者アンケートにあるのですけれども、満足しているから利用している、満足していない人は利用していないのかと思ったので利用者だけに聞くのですかということを確認したかったので。

あとどれくらいの数の回答が来ると予測されているのかと思っております。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

昨年度の市民アンケートでだいたい4割くらい返ってきておりますので、今回利用者アンケートも同じくらいの数は返ってくるというふうに見てはおります。全員に配布するとして、取る・取らないは別にして想定しておりますので、利用者のうちの取っていただければ2割の方の意見というのは十分に聞けるというふうに見ております。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

ありがとうございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

去年の住民への市民アンケートとこの利用者アンケートと、当然重なって聞かれる人も出てくるわけですね。

去年の住民アンケートで利用者というのは非常に少なかったですから、そういう意味でいけば重なる人というのは本当に少なくなるのではないかと思います。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

ものすごく簡単なことというか、資料7の間1（2）の目的なのですが、通勤・通学・買い物・通院・その他は良いのですが業務というのは普通の人はわかりにくいと思いますから仕事にしておくが良いと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。他にございませんか。

それではアンケートについては今の意見を踏まえて修正して進めていただくことにいたしまして、もう1つ皆さんお聞きになりたいことがあるかもしれません。これは資料9で、去年の市民アンケートの中間報告でございまして、この説明をお聞きになって、聞きたい所、わかりにくい所はなかったでしょうか。

それと合わせまして、今日配布されました資料の中に関シティバスの評価についてという資料がございます。これについて何かご質問があれば、今この事務局とコンサルタントの方で答えてくれると思いますので。こちら

も去年やったことの報告になっておりますから、この辺り何かご質問はありませんか。

1 番簡単に聞けるところからいきますと資料 9 の 5 ページですが、支援金支払許容額というのが最後に出てきますけれども、この金額は 1 年での話ですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

月単位です。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そうですか。年額にしては少な過ぎるし、1 回だととてつもなく大きいです。月額ですね。

それから 3、4 ページに出てくる鉄道駅までの距離というのは、これは本当に鉄道のことですね。バス停は入れてないですね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

はい、入れていないです。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

だからこれは長良川鉄道の駅までの距離だと考えたら良いですね。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

鉄道駅までの距離というのは、居住地を書いてもらうのですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

書いてもらいます。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

そうすると鉄道駅までの距離というのは長良川鉄道の駅は人によっては違う、どこどこ駅までは何 m と書くのですね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

具体的な駅名までは書かないですね。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

では最寄りの駅まで何 m ということですね。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

同じように最寄りのバス停までの距離と鉄道駅までの距離という聞き方しかしていませんので、対象が JR になっている方も地域によってはあると思います。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

どこの駅を利用しているかというのはわか

らないですね。

そうすると最寄りというか 1 番使う駅を多分答える人が多いようなことになるかと思えます。

鉄道駅までバスで行くのかどうか、それでは何とも言えないですね。鉄道駅までの距離とバスの必要性というのが、直接関係するかどうかは何とも言えないところがあるのかなというふうに思いますが。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そうですね。ちょっと怪しげなところも、集計してみると出てきますね。その関係でどう読み取って良いかわからないというのが、4 ページの中間領域の 1 km から 2 km の辺りが、1 番「減らすべき」だというのが多くなっていますから、解釈がなかなか難しいですね。

他にございませんでしょうか。

○委員（国枝美濃土木事務所道路維持課長）

今の 4 ページの所で良いのですが鉄道駅までの距離で、鉄道駅というのは交通結節拠点として考えて良いと思うのですけれども、これは鉄道駅に近い所はバスはいらないよと、もったいないねというふうに読めてしまいますのですけれども、そういう落とし所になっても良いのですか。

逆にお年寄りなんかは 1 km でも駅まで遠かったらバスがあるに越したことはないし、どうやって使われるか、健常者は近ければもったいないよねというふうに考えますけれども、バスを欲しい人はある程度の距離があれば必要じゃないかと思うのです。高齢化社会に向けて必要なのは公共交通という解釈からいくと。そういう切り口でもクロス集計できるような切り口があれば、これは健常者に対して良いのか悪いのかと聞いているのと一緒ですから。これからの高齢化社会に向けての切り口とはちょっと違うかなと思ったものですから。何か良い集計方法があればまた良いかなと思います。逆に足りない項目があれば今回のアンケートの方に入れるとか、3 点セット

で良い検討結果が得られればと思います。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。今のご意見は、この後の分析に参考にしてください。

特に体の悪い人ということではなくて、高齢者が随分サンプルとして多くなってきておりますから、やはり高齢者の反応と健常者とか若い人たちの反応と分離してみると、その辺りのところの意味がすぐ出てくると思いますので。よろしく願いいたします。

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技術補佐員）

公的資金の投入については居住地域別の集計が出ているのですが、支援金についての地域別というのは出なかったということですか。

○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

現在まだ集計途中ですので、そこはまた確認します。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

普通に考えると遠い所の方がお金を払ってでもバスに残って欲しいと思うけれども、中心街の方はあまりお金を払って欲しくないというふうに思うので、それが路線別のアンケートの内容とも併せて検討ができると思いますので。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。割に今のところ細かい点を皆さんご議論いただきましたけれども、この議題は今日これで決定というふうに採決して議決するという性格のものではないと思います。「今年の作業計画はこうなっております。これで良いですか。」というのが趣旨でございまして、1番初めに説明がありましたように資料6ですが、その中でアンケートの辺りの所が大きな項目になっておりますから目立つのですが、実は私が大切だと思いたすのが、その裏を見ていただくと上の③でバス路線の見直しの方向性の検討というのがありますね。この辺りが今年度にとっては実は先ほどの説明の中でも本格運行、

本格運行という言葉が出てきましたけれども、いわゆる実証運行、しかも国の補助金をもらって実証運行をやっているのは今年が最後なのです。ですからその結果を踏まえて、来年以後永久的に本格運行をやっていくのはこういう形でやりましょうというのを最終的にはこの協議会というのは今年度の終りくらいに協議会で、それが妥当であるかどうかということをご議論いただかなければならないですね。それは国の補助金がちょっとわからないのですが、来年度以降、国庫補助はなくなります。ですから市費で、単独でバス事業者を支援しながら市民の足を守る政策をやっていくのですよということを今年度の最後には方針を打ち出さないといけないのですね。その点はこの協議会でご議論いただかないといけない。この協議会はその辺りの所が1番大事な議論が出てくると思われま。そういうことを考えていただいた上で、何かこの際この議案についてお聞きになること、あるいは言うておくことがありますか。

なかなかこの協議会というのは楽しいバラ色のビジョンを決めて、さあやるぞということではいかないのですよね。お金のかかる話ですから、これだけのお金をなんとか公共財源を使ってやっていきたいと思いますというぎりぎりの落とし所を決めるという、言ってみるとかなり苦しい結論を出さないといけない。私は今までこういうのをやってきておりますので、経験者としてまた議長として皆さんに少しお覚悟をいただきたいというつもりで今発言しております。

国庫補助がもっと出るようになれば良いのですが。そういう方向に動きつつあるのですが、うまくいくかどうかというのは国政の状況を見ているとどうなるかわからないですね。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

これは連携計画の最初の方になると思いま

すが、バス路線の見直しの方向性の検討という、今ここに現状の評価とかが出ているのですが市民の人がこれをぱっと見てよくわからないというのが現状だと思うのですね。バス路線の改善の方向性をもうちょっと簡単に、ものすごく簡単で良いのでクリアに1枚になっていると良いというふうに思います。上之保とか板取に行く路線については幹線的なものとして維持しましょう。中心市街地についてはどうします。中山間地域、旧郡部についてはどうしますということで、すごく簡単に1行ずつで良いので整理されていて、イメージのイラストみたいになっていると、住民の方にとって市はそういうふうにバスを整理するのだとわかります。枝葉末節に捉われて評価の数字がどれだけになったかというのは、事務局の中やこういう会議の場では当然評価しないといけないですが、住民の方に対しては、ここは目標を達成したので良かったですとか、ここはもう少し頑張らないといけないねというレベルでの、簡単に議論できるような資料とか方針というのを外向けに作るのが必要だと思っています。

やはり住民の人たちから見てわかりにくいものというのは、我々から見てわかりにくい事務局の中でもわかりにくいし、使う人もとてもわかりにくい。簡単なものは使いやすしいし、便利だしわかりやすいものです。そういうふうに方向性というものであれば、わかりやすく簡単にというようなもので整理されたらというふうに個人的には思っております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

これは今お答えいただくというよりも、今のお話をぜひ事務局も作業を担当していただく作業班も十分理解しておいてください。

その意味で私の方からも一言この問題に言っておきたいことがあるのですが、バス路線の見直しの方向性を検討する時に、今まで実証運行でやってきたことの総括だけで実証

運行に当たるものの本格運行はこのように切り替えますという結論を出すだけではなく、実はいわゆる路線バスの昔は過疎バス補助といったものですが、今国と県の補助の入っている路線があるのですが、そういうものの制度が今動きつつあるものですから、今年昨年までのものと変わったのですけれども、これがまた続くかもわからないような状態です。こういう変わっているようなところなので、いわゆる路線バスというものも安定しているわけではないのですね。今の路線バスがそのまま走り続けることができるというわけではございませんので、今回のバス路線の見直しの検討作業の中にはそのあたりをひとつ、この中では事業者は岐阜バスさんなのですが、岐阜バスさんと話し合いというか岐阜バスさんから情報をもらって、これは大丈夫だ。これはしっかりしている。しかしこれはという話がありますので、そういうことも整理してぜひ見直しの方向性の中にそういう動向も取り込んでいただかないといけない。大変な作業ですけれども、しかしそれをやらないと来年からの本格運行というのは基礎が揺らいでしまうといけませんので、そういうこともお願いしておきたいと思います。

よろしいでしょうか。それではこの議案第4号につきましては、議案第3号で予算をご承認いただいたということで、予算案はもう決まっているわけですから、その中で今説明のありましたような作業を続けていくということはこの協議会としては承認するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

では今日の議論を踏まえて作業班の方は鋭意作業を進めてください。

それでは次が最後の議題になりますが、議案第5号 地域公共交通確保維持改善事業について、これを議題といたします。まず事務局から説明をお願いします。

○事務局（山田和伸）

議案書の8ページになりますが、議案第5号でございます。

先ほどから国の制度が変わりましたというお話が出ておりますけれども、最初にお伝えしますが大変わかりづらいものです。本日これまで説明させていただきましたけれども、あくまでも今年度の地域公共交通確保維持改善事業の1つというようなイメージをしていただいて、ただし活性化・再生事業を行っている団体なり市町村につきましましては経過措置として3年目をそのまま実証運行をやってくださいという位置付けであります。

先ほど議案第2号、第3号で説明させていただきましたが今年の実証運行の事業年度というのは、9月30日までとなっております。先ほど先生の方からもお話があったとおり、10月からは市単独で払っていくのかという問題になりますので、市といたしましても大変高額になりますので、10月からは国の新しい制度になんとか乗って行けないものか、最大限に活用していけないかというのが意図であります。

資料12の生活交通ネットワークですね。その補助金を活用していくには、生活交通ネットワーク計画を策定していく必要がありますので、今回ご承認をいただきたいというものでございます。

ただこの生活交通ネットワーク計画につきましましては、市のみではなく県にもご協力をいただきまして、決めなければいけないものでございます。この制度は大きく2つに分かれておりまして、地域間を運行する地域間幹線系統というものと地域内を運行いたしますフィーダー系統という2つに分かれております。地域間幹線に位置付けられる系統は、関市の実証運行を行っている路線では関上之保線ということになるのですけれども、こちらにつきましましては6月15日の岐阜県の地域公共交通協議会というところで計画を策定していただ

いて、ご承認をいただいているということになっております。残るは、今回議案に記載させていただきました8路線が関市の地域内を運行するフィーダー系統ということで策定をしまして、何とか国の補助金を活用していけないものかというのが意図でございます。今回協議会においてご承認をいただいて、内容を詰めていただいて、計画書の提出日が6月末ということになっておりますので、今日の会議の後に申請を出していきたいというものでございます。

それでは中身の方を若干説明させていただきたいと思いますが、資料12をよろしく願います。資料12の0となっておりますが生活交通ワーク計画の名称といたしましては「関市地域内フィーダー系統確保維持計画」ということになります。

そして、1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性になりますが、目的といたしましては公共交通サービスを確保・維持するためにはより多くの市民の方に公共交通を利用していただく必要があります。またそれがまちづくりと一体となって公共交通の利用促進が求められておりますので、そのためにも利用しやすい公共交通形態の構築が必要で、市民ニーズに応じた公共交通サービスを確保することを目的として取り組んでいきたいというふうに考えております。

また必要性等もこちらの方に記載しておりますけれども、こちらの方は関板取線というものと買い物循環線、市街地病院循環線、マージ・東山線をまとめてくくって記載しております。わかくさ・下有知線等の旧関市内の支線4路線という、大きく3つにくくり必要性を訴えさせていただくものでございます。最後の方に書いてございますが、公共交通相互の接続の向上も図る必要がありますので各路線の乗継等も考えたネットワークを構築する必要がありますということになります。

次のページをよろしく願います。2

地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果をいうことなのですが、こちらの方も平成20年3月に策定いたしました連携計画の中から抜粋ということになるのですけれども、大きな目標といたしましてはこの4つです。

「公共交通利用者の増大」を目指します。そして「公共交通利用者及び市民の満足度を向上」、「中心市街地の交流人口の増加」、「持続可能な公共交通サービスを確保」するということを目指して掲げさせていただいております。

事業の効果といたしましては、大きく3つになるのですが、「市民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される」、「外出機会の増大による社会参加促進や地域活性化への寄与が期待される」、「定量的な評価項目の導入により、安易な公的支援を行わず効率的な都市運営への寄与という観点を重視させていただきながら、支援をしていくこととあります。そして収支採算面から不足する費用については財産等の公的支援を積極的に行っていきます。

添付資料といたしまして次のページになるのですが、協議会の開催状況とかメンバー構成を記載する箇所がございますので、今までの協議会を開催してきた経緯でありますとか、本日お集りの皆様を構成員としてこちらに記載させていただいております。

次に地図が出てくると思いますが、大変見づらいものとなっておりますけれども、今回計画に取り入れております路線の全路線をこちらに記載しております。

次に大変見づらい数字が並んでおりますが、こちらの方は添付資料ということになっておるのですが、各路線の経費が現在どれくらいかかっていて、どのくらいの収入の見込みがあって、また系統キロも路線別に記載させていただいております。実際にご覧いただくと非常にわかりにくいのですが、全体を合計させていただきますと補助額が32百万円という

金額が出ておりますが、国の方におかれましてはまだ補助額の基準等が正式に決まっていないため、こういった計算式上で行きますと補助対象額というのは2百万円程度になるのですけれども、まだ実際にいくらなのだったところはわからないという回答をいただいております。

最後のページになりますが、運行していただく事業者の方から正式にはどうするのかという部分が詰まっておりますので、今の段階では協議中ということで大丈夫だということで支局さんからいただいておりますので、今日の段階では協議中ということでお諮りいただいて、正式に協議が整い次第こちらに金額を入れて申請をさせていただくという意図であります。

そして最後のページですがこちらの方も添付資料になるのですが、平22年度に国勢調査を行ったのですが、まだ数値が出ておりませんので平成17年を基準とした人口集中地区の人口、交通不便地域の人口がどれだけいるのかといった数字を用いて、地域の概要を説明させていただいております。

大変わかりづらい説明になってしまったのですけれども、意図としましては繰り返しになりますが、実証運行は9月30日までなのですが10月1日からの運行分につきましては補助対象外ということになっていきますので、なんとか新しい新制度に乗っていきたいという思いでこの申請書を今回ご承認いただけたらというものであります。以上であります。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。大変慌ただしい話でありますけれども、とにかく9月末までに国の裁定が決まるのですか。申請が6月末ですよ。6月末までにこういう申請書を作って出さないといけないということで、実は今日はぎりぎりの合議でございます。これでよろしいかどうか。よろしいも何もこの形で国に申請を出してからどうなるかわから

ないということであります。今こんなデータまでここに出していただく必要はないかなと思うくらい東海全域でいくと申請額が140百万円くらいになるが、予算額が32百万円しかないのだと。

○事務局（山田和伸）

関市の路線を全部積み上げるとですね。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

関市に来るのは32百万円くらいだろうということですか。

○事務局（山田和伸）

様式に当てはめていきますと補助対象額というのは32百万円程度になるのですけれども、経費から経常収益を引いた赤字額になります。市が負担する分です。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

そこまで計算をしてみたということなのでですね。今年実証運行が最終年度でありますから、それが出た後で本当はこういう書類を作ることができると思うのですけれども、今の国の制度が変わってきて来年度のことを考えて今出したらどうだということでありますので、今中間評価までを取りまとめて急きょこういう書類を作っていたということですね。

もう1つ私から聞きますけれども、今度の補助金の申請の趣旨は実証運行ではないですよ。そうではなくて定常的な運行の最初の申請ということですね。

○事務局（山田和伸）

国としては本格運行が始まったという位置づけにして申請してはどうかということですが。確認は口頭でさせていただいたのですけれども、途中で路線の多少の変更があってもそれは良いということは聞いております。まず窓口として申請だけさせていただいて、アピールという形を取れないかというものであります。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、そういうことなのですね。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

これは地図のページでちょっと気になったのですが、関地域のデマンドの4路線は補助対象として申請しないということですか。

○事務局（山田和伸）

はい、デマンドに関しましても申請をしたいなという思いはあって確認をさせていただきましたが、実は実証運行は9月30日までということになっておるのですけれども、市と事業者との契約期間が来年の3月31日までとなっております。そうしますと実際に10月から入れようと思いますと契約方法にも影響がありまして、契約方法が全く新規でもう一度やり直しということが発生してきます。今ご出席いただいておりますのですけれども、その契約方法が変えざるを得なくなってきます。そこまで変更して制度に乗せるというのはできかねるかという思いから今回デマンド路線は乗せていないという状況です。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

そうすると単費で一度やってしまうともう次は国の制度に出せないということになりますから、来年以降も単費でやらないといけないうことにはなりますが、その点はコンセンサスが取れているのですか。

中山間地域の無償でやっているものは、法律上は何も運行していないことになっているので、もし有料化してやる時にこの補助金にエントリーすると言っても新規運行なのでもらえると思うのですけれども、デマンドだと実証運行を連携計画でやっているものを一度単費で引き取ると、それは国の補助金がいらなくて自費でできるのだという判断がされます。他の市町村でそれをやった所が実際にあるのですが、昨年実証運行の途中で査定が少なかったのが自費でやった方が良く自費でやったら、来年度からの本格運行はもうそれは自費でやっているの、対象になりませんと言われている所があるので、そういうことになるかとわかっていて単費というなら良いの

ですけれども、もしそうでなければ国の補助金にエントリーしておく方が良いのかなというふうに思ったのですが、これはただ単に確認です。

ただそれと矛盾するようなことを言うのですが、さっきの議題とも関連するのですが、国の予算に振り回されて路線を敷くようなことはやめて欲しいなということは僕の気持ちでありまして、例えば他のところで地域間幹線に無理やり結び付けるような路線を作ってフィーダーというような所があったり、あるいは今までやってきた連携計画があってもそれはお金がもらえないからもういらぬ。後は国の補助がもらえるように路線を無理やり変えていくとか、連携計画でやったことは反故にして次のステップに行くというような市町村も聞いているので、そういうことがあってはいけないので、連携計画も3年間きちんとやったので、総括をやって必要であると僕は思うのですけれども、次の連携計画のようなものを公共交通の全体の大きな計画ですね。ここで言うネットワーク計画はあくまでも国に申請する様式でしかないので、全体として関市がどのようにやっていくかという計画を策定して、その中で補助金がもらえるものはもらってやりましょう。そうでないものは市として単費でも維持しましょうという仕分けをきちんとしておかないと、そこが整理されていないままだと、補助金がもらえないからここはやりません、できませんという話になってしまうとそれはまずいと思います。

ただ一方でもらえる所についてはもらっておいたら良いのかなとも思っているのですが、今このような意見を言わせてもらいました。

○事務局（山田和伸）

デマンドに関しましては、私ども市といたしましても、何か良い方法はないのかなというのは実際に探ったのですけれども、やはり契約形態が変わるところがなかなか難しいのかなというところから、今回は無理だ

という選択をさせていただいた経緯であります。

そして今後につきましても、やはり支局さんにも確認はさせていただいたのですけれども、関市としましては今実証期間中ということですので、1番私どもが気になったのは大幅に変わっても大丈夫なのかという点を聞いても先は見えていない状況でしたので、今このまま申請させていただくととりあえずはこの路線に関しては今のまま本格運行という位置づけになるだけで、多少の変更や本数を減らしたりというのはやっても良いと伺っております。今回そのまま位置付けだけは本格運行ですけれども、この10月からなんとか計画に組み入れて申請していけないものかと考えた結果であります。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。お聞きのように非常に複雑というか訳のわからない国の手続きでございまして、私なんかも今のお話を聞いてなぜ実証運行からそのまま本格運行の補助に繋がらないとあとは全然だめなのかというのはわからないですね、理由が。どうしてそんなことになっているのか。そういうところの辺りはやはり手続きのおかしなことというのは徐々に変わっていくこともあるでしょうから、そういうのはおかしな手続きに振り回されて今福本さんも言っていたけれども、振り回されて当面のところ何が有利だということで、本来の計画の趣旨を見誤ってしまわないことの方が大事ではないかと思えます。

ということで今一応そのデマンドバスに関しては運行を休んでいたらどうなのですか。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

1年とか1日とか休んでいたら新規で出せるのではないですか。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

運輸支局さん、その辺りはどうですか。

○委員（水野運輸企画専門官）

その点については支局の方で確認させていただきます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

本当に今は大変な状況ですから。ですからともかく時間が迫っておりますので、こういう書類を出しておきたいということでありませぬ。

何かこの辺り会長からいかがですか。

○会長（青山副市長）

非常に重たい課題だと思っております。合併して7年目を迎え、基本的な考え方としては普通の合併地域と違った「V」の字の地形で、住民の足はバス路線が一本ということで今後合併地域を含めながら、市の方針としては住民の足を確保していくという基本スタンスだけは持っていこうと思っております。

ただその中で当然「B by C」、いわゆる費用対効果ということもある程度考えながらということがございますけれども、これについては福祉・教育と同じような形でどうしても必要であれば一般会計等の税金の投入、公共費用の投入もやむを得ない。ただ国の制度、そういったものも非常に不安定要素というかわかりづらいというのがございますので、そういった中で活用できる分野には、それを最大限活用して持っていけないかなということがございますので、これからのバス運行の内容にご意見を賜りながら基本スタンスとしては住民の足を確保していく前提で今後も続けて行きたいと思っております。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

会長から大変現状を踏まえた上でかなり積極的な意思表示をいただいております。従って我々は時間のない中で、特にこの議案第5号のこの書類を提出していきたいということを、市当局の姿勢はわかると思えます。

時間もだいぶ経っておりますので、この点について皆さんのご承認を得られればと思えますけれども。もう1度確認しておきたいのですが、これから承認いただきます国の補助

事業期間というのは10月からになります。現在行っている実証運行期間というのは9月30日までとなっております。10からは国の新制度を活用していきたいという考え方で活用していくには、いわゆる生活交通ネットワーク計画を策定してそれを提出して、補助の申請手続きを進めていかなければならない。この生活交通ネットワーク計画を国から承認してもらわなければいけないのだろうと思えます。従ってその提出する計画が議案第5号でございますが、この計画を皆さんにご承認いただいて、この協議会が承認することが第一要件でございますので、承認してその後直ちに国に申請してということでございます。

この協議会として計画を承認していただくということによろしいでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

はい、ここが大事でございます。全員一致でご承認いただきました。ということで議案第5号は承認されたものとさせていただきます。

ただこの書式が気に入らないですね。フィーダー系統なんていう言葉は気に入らないですよ。地域交通にとってみれば決してフィーダーではないですよ。地域間幹線に対してフィーダーなんていう言葉を使っているのでは、地域公共交通活性化・再生計画を作ったときの思想に反することですね。まあ、そういうことを言っても始まりませぬ。

それでは以上で本日の議題は全て終了でございます。ちょっと時間が過ぎてしまいました。申し訳ございませんでした。

本来ですと委員の皆様にも、何かこの際ご発言はございますかとお聞きするのですが、時間が押ししておりますけれども特に何かご発言がある方がいらっしゃれば1人、2人できるかと思えますが、いかがでしょうか。

○事務局（山田和伸）

1つよろしいですか。お手元に配布させて

いただいております千疋大平台タウン線というのですが、その時刻表の改正前・改正後というものです。正式にはこの後に行く公共交通会議でのご承認ということになって参りますけれども、実際に今岐阜バスさんからいただいておりますお話を、この千疋大平台タウン線を廃止したいということが出てきております。その中で時刻表をご覧くださいとおわかりいただけると思うのですが、大平台から朝早い便が出ております。これが9月30日をもって廃止されるということですので、現行の改正前という時刻表をご覧くださいと今のダイヤはこのようになっております。わかくさ・千疋線の1番最後の4便目です。大平台タウンから中濃厚生病院までの便、中濃厚生病院に16時1分までの部分を前にもってきて、この対応をさせていただけないかという思いで、このような状況であるということをお話させていただきたいということでございます。

○議長（竹内岐阜大学名誉教授）

議案の後に「その他」というのがありましたね。「その他」について今ご説明のようなことでございますが、何かご発言のある方はいらっしゃいますか。

皆さん、今のご説明はおわかりいただけますか。改正後と書いてあるわかくさ・千疋線でカバーしていきたいということです。

この後公共交通会議をやられるということですね。そうすると、こういうことが出ておりますというご報告を、この協議会としてお聞きするということですね。公共交通会議と違うところは私とあと数名の方ですね。ご説明いただいたことをこの後の公共交通会議で確認いただければ良いのですが、ご報告でございませぬ。

この点について、この場でご質問があればお聞きいたします。議論していただければ結構です。決定だけ後の会議でやっていただければ。

こういう話が出てくるのですよね。この協

議会自体は、臨機応変に毎日起こってくるような問題について対策を協議するような趣旨ではございませんので、長期的な計画を作っていくのがこの協議会の性格でございます。日々の状況に対する対応は公共交通会議の方でやっていただくということになるかと思っております。しかしせっかく今ご説明いただきましたので、この案件について何かご質問はありませんか。

（発言者なし）

よろしいですか。それでは後の話は公共交通会議にお譲りすることになると思います。これでこの報告はお聞きしたということにさせていただきます。

それではこれで協議会としては終わりでございますが、この際ご発言のある方はいらっしゃいませんね。時間が過ぎてしまいましたけれども、これで協議会は終わらせていただきます。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

議長を務めていただきました竹内先生、丁寧な進行をありがとうございました。皆様には熱心にご議論をいただきありがとうございました。

それでは先ほど議長を務めていただいた竹内先生からもありましたが、この後公共交通会議に移らせていただいてご審議いただく内容がございませぬ。竹内先生と長良川鉄道の佐々木部長と市の建設部長はご退席ということになります。その他の方につきましては引き続きということになります。大変恐縮でございませぬ。よろしくお願いたします。

若干会場のセットと先生方のご退席ということで、5分程度を目安にお時間を取らせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。それではこの協議会についてはこれで閉じさせていただきます。ありがとうございました。

午後4時10分 閉会