

第 2 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成21年11月9日)

関市公共交通活性化協議会

日時

平成21年11月9日（月曜日） 午後2時00分 開議

午後4時15分 閉議

場所

関市役所 大会議室

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教授
	伊豆原浩二	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授
事業者代表	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
	三輪雅之	関タクシー株式会社代表取締役社長
	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	福田泰尚	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	中島喜久夫	岐阜乗合自動車労働組合 執行委員長
岐阜県公共交通課	上谷直美	岐阜県都市建築部公共交通課長
道路管理者	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	道家年郎	関市副市長（会長）
	青山雅紀	関市市長公室長（幹事長）
	小沢 中	関市建設部長

午後2時00分 開会

事務局（服部企画政策課長）

皆さん、こんにちは。

会議に入ります前に、配付資料の確認をさせていただきますと思います。

お手元にいくつかの資料が配付してあると思いますが、議案書、そして、その議案書の最後に交付決定書の写しを添付しております。

そして、実証運行に関する資料として、A3サイズ横長の「関市地域公共交通総合連携計画事業評価」という名の中段に印で「関市地域公共交通総合連携計画の概要」、「バス路線再編後の利用状況」と記載してある資料、A4サイズの「マーゴ・向山線（デマンド）運行開始のお知らせ」と記載してある4枚物の資料、関シティバスの時刻表、最後に、事業評価計画書の案として、先ほどと同じようなA3サイズ横長の「関市地域公共交通総合連携計画事業評価」という名の中段に印で「バス路線の評価方法の検討」と記載してある資料でございます。

以上が配付させていただいておりますので、ご確認願いたいと思います。不足している資料がございましたら、申し出ていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、次第に沿いまして進めさせていただきますと思います。

まず、道家会長から挨拶を申し上げます。本日はご多忙の折、活性化協議会ならびに公共交通会議に出席いただきましてありがとうございます。前任の森副市長に変わって、4月より会長を務めさせていただきます道家でございます。よろしく願いいたします。

会長（道家副市長）

皆さん、こんにちは。

本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

公共交通につきましては、皆さまご存じのように、関市民が最も関心が高く、ニーズが高い事業でありまして、市内外からの重要な

方々による会議でございますので、効果的な会議となるようご協力をお願いいたします。

昨年度には地域公共交通連携計画を策定していただいたわけですが、この計画の認定を受けて、後ほど報告させていただきますが、順次、路線を変更して進めております。

4月からは、地域間基幹幹線の交通、そして、10月からは旧関市地区の実証運行ということですすめさせていただき、市民のみなさんから数多くのご意見をいただいているという状況であります。

この計画は平成23年度までの3年間の実証運行となっておりますので、市民の皆様のご意見を伺いながら、適宜修正をしてよりよい形で進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

議案にありますように、評価検証業務ということで、地域の公共交通の在り方について、よりよいものが追及できるのではないかと考えておりますので、よろしく願いいたします。

そして、活性化協議会の本来の対応ではないですが、関市の公共交通拠点の在り方について、以前にご意見をお伺いしたことがありましたが、若干の途中経過を報告させていただきたいと思っております。

長良川鉄道関駅前公共交通拠点に加えまして、市役所と中濃厚生病院との間の農地も重要な場所であることから、交通拠点につきましては、2カ所とも拠点として進めていく考えであります。9月の議会においては、市役所と中濃厚生病院との間の農地の計画について、市長から方針を打ち出したところであります。これにつきましては、まだ計画段階でありますので、市民の皆様のご意見を聞きながら内容を固めていきたいと考えております。

以上が中間報告となりますが、冒頭に申し上げましたが、公共交通事業は、市民の関心、ニーズが非常に高いものでありますので、ソ

フト事業である路線体系に加えて、公共交通拠点についても考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

本日、路線についてご協議いただくわけですが、皆様からご意見をいただきながらよりよいものとしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいいたします。

事務局（服部企画政策課長）

続きまして、3番の報告事項に入ります。

ここからは、規約の第7条第1項に基づきまして、道家会長が議長を行うこととなりますので、よろしくお願いいいたします。

会長（道家副市長）

それでは、議長を務めさせていただきます。

次第にしたがいまして進めさせていただきます。

3の報告事項、報告第1号、平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業補助金交付決定について、事務局から説明をお願いします。

事務局（篠田賢人）

それでは、報告第1号について、報告させていただきます。

お手元の議案書の2ページになりますが、平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業補助金についての交付決定を受けたことの報告でございます。

議案書の最後のページに写しを添付させていただいております。

前回の活性化協議会においてご審議を賜った時は、申請をした後の内示の段階でありまして、確定したものではありませんでしたので、ここで改めてご報告させていただくものでございます。

金額につきましては、42,647,000円ということで、前回の活性化協議会でご審議賜った予算案の金額と同額でございますが、当協議会の予算に変動はございませんが、この金額で交付決定をいただきましたので、ご承知おき願いたいと思っております。

会長（道家副市長）

ご苦労さまでした。

中部運輸局の福田様、日頃お世話になっております。今後ともよろしくお願いいいたします。

以上、補助金の交付決定ということでよろしくお願いいいたします。

次に、報告第2号、実証運行の状況について、事務局から説明をお願いします。

事務局（篠田賢人）

続きまして、報告第2号の実証運行の状況について報告させていただきます。

資料といたしましては、関市地域公共交通総合連携計画の概要及びバス路線再編後の利用状況というものと、関シティバスの時刻表、デマンド運行開始のお知らせが報告事項となります。

まず、本年4月より開始しました連携計画に基づきます実証運行について、これまでの利用状況等の基本方針としましては、「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」するために、6つの基本方針を設定して取り組んでおります。理想的な公共交通を目指すということで、実証運行を開始しております。

4月から開始しておりますのは、地域間であって、合併した旧町村間を繋ぐ幹線交通としての東西ウイングの実証運行でございます。お手元の資料の3ページに関市の地図に路線が掲載されておりますが、左側が再編前で右側が再編後となり、対比できるように記載させております。関市の両ウイングを結ぶ部分の実証運行が、この4月より行ってきております。

資料の5ページですが、これは実証運行の利用状況等の概要を示させていただいております。まず、西ウイングであります洞戸、板取、武芸川地域への地域間を結ぶ幹線交通についての利用状況等を報告いたします。

西ウイングの改正点といたしましては、以

前は、高野線、わかさ号という各地域を限なく回っていた2路線を統合して、山県高校を經由するルートと従来からの寺尾の峠を越えるルートの2系統で再編しております。運行本数については、再編前の2路線合わせた5往復から7.5往復と増便いたしまして、利便性を図り実証運行を開始しております。旧来は、板取の門原地区から関まで、運行距離で言いますと72kmと鉄道で結んでいるような距離をバス路線で運行してはりましたが、幹線交通としては、洞戸栗原車庫までの約35kmの運行距離の路線といたしまして、効率的に運行させようと思い実証運行しております。そして、この先の栗原車庫から板取地域におきましては、スクールバスや福祉バスが行きかい、同じ路線を運行しているものがあるため、市の無料バスに代替して運行しており、これらと連絡できるように再編しております。利用者数においては、5ページの右側になりますが、棒グラフで月平均の使用者数が表してあります。現在のところ利用者数については、再編前と比較して現在のところ大差はない状況であります。1便あたりと車両走行キロあたりの利用者数では、微増となっており、今のところ大きな変化は表れていない状況であります。

次のページになりまして、東ウイングであります上之保、武儀地域への地域間を結ぶ幹線交通についてでございます。

東ウイングは、関上之保線、旧岐阜上之保線で、国県補助金をいただいていたものであります。

こちらは、長良川鉄道関駅西口を經由するルートにして、栄町1丁目、せき東山等の岐阜関線、岐阜方面への幹線交通との総合乗り入れの利便を図ったものであります。こちらを經由する関係で、いままではせき東山で乗継をしておりましたが、乗継を解消いたしまして中濃厚生病院まで直接乗り入れることが可能となっております。

サービスレベルにつきましては、平日10.5往復と概ね変更はございませんが、土日の利用者数が著しく少なかったことから、4往復に減便しております。

再編後の利用者数につきましては、増加しております。右側のグラフにも表れていると思いますが、こちらについては、昨年10月から少しずつ改正をしており、昨年10月からの1年間の統計で申し上げますと前年度対比で、18,000人増となっております。

上之保、武儀地域の方については、通学や生活圏等がこちらの関地域に向いていることがバスの利用者数においても表れており、バス運転手のヒアリングからも、バスの利用者が非常に増えてきている、という声をいただいております。

次の7ページでございますが、これはバスの停留所別に1日平均の乗降人員を記載しております。

乗降人員の数が、色と円の大きさによって分かりやすく表してありますが、左側の美谷学園前というバス停留所については、美谷学園への通所によって乗降人員が多くなっており、また、この寺尾地区については、武芸川中学校へのバス通学利用者もいるため、他と比べて著しく円が大きくなっております。

次に大きくなっているのが武芸川温泉というバス停留所ですが、ここは、武芸川中学校の生徒が乗り降りするところでありまして、乗降人員が大きくなっている停留所でございます。

関地域におきましては、広見唐橋、広見北山という停留所がありますが、ここは、瀬尻小学校へのバス通学される児童の利用者がおりまして、瀬尻小学校前停留所までの利用であって、バス通学者の利用によって乗降人員数が大きくなっております。

関地域においては、他の路線に乗継をするための栄町1丁目、福祉施設でありますわかさ・プラザ、中濃厚生病院等の乗降人員数

が大きくなっております。関高校前につきましては、武芸川地区からのバス通学にも利用されていると聞いております。

7ページの右側については、関上之保線の乗降人員を表しております。

せき東山停留所の乗降人員が圧倒的に多くなっておりますが、上之保、武儀地区の学生が関高校や関商工への通学に利用しており、ここで降りて自転車で通学している学生が非常に多くなっております。一般の利用者においても、ここで岐阜方面への幹線交通に乗継もできますし、名古屋方面への高速バスに乗継ができますので、これらの要因によって乗降人員が多くなっております。栄町1丁目についても、同様の理由が考えられます。

再編によりまして、中濃厚生病院、わかかさプラザを経由することになったことから、これらのバス停留所の乗降人員も多くなっております。

武儀、上之保地域においては、武儀事務所前停留所の乗降人員数が多くなっておりますが、こちらは西ウイングと異なりまして、地域性が特殊で洞々が深く、幹線まで出てくるのに距離があります。現在、地域内を運行しているバスがあるため、それとの乗継をするため、武儀事務所において幹線バスと連絡をしております。

次に、一柳停留所でも乗降人員数が多くなっておりますが、この一柳の集落は、他の集落と比べて人口が多いということではなく、高校生がこの停留所から通学しており、この路線においては、料金がこのバス停を基準に差が生じるため、上之保地区の学生は、この停留所まで親の車で来て、その後バス通学しているため、乗降人員数が多くなっております。

上之保地域においては、川合車庫、上之保川合の人数が多くなっておりますが、これは、先ほど同様の地域内運行バスと幹線バスとの連絡場所になっているため、乗降人員数が多

くなっております。

以上が、4月から実証運行しております地域間の幹線交通の利用者の状況でございます。

西ウイングについては、あまり変化は見られませんが、東ウイングについては、着実に利用者が増加している状況でございます。

次に、お手元に配付させていただきました関シティバス利用者集計表についてでございますが、これにつきましては、今年10月から実証運行しております関地域内の利用状況でございます。また、運行を開始して1カ月でございますので、データ分析をできる状況ではございませんが、1カ月分のデータを記載しております。

下から数えての4路線につきましては、デマンド路線の運行を行っているものでございます。

それより上の、最上段から洞戸・関線までの路線につきましては、定時定路線でいわゆる路線バスの形で運行しております。

特に、デマンド路線のマーゴ・向山線につきましては、利用人数が600人となっており、総便数が124のうち、98回の予約があったという状況であります。

全体を見まして、栄町1丁目、せき東山、中濃厚生病院、わかかさ・プラザといった施設へのバス利用者が多く、また、幹線バスへの乗継による利用が多くなっていると考えております。

最後の9ページですが、実証運行開始後の利用者の反応についてでございます。箇条書きでございますが、市役所まで寄せられた市民からの声を記載いたしました。

同じような意見が多くありましたが、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院、乗継ポイントである栄町1丁目などに地域から入る場合、乗継が必要となるため、乗継を解消できないものかという意見が複数ございました。

9月までは福祉施策による運賃の無料制度を行っていたが、これを廃止し有料としたこ

とによって、高齢者の利用に対する優遇措置を検討してほしいといった要望も多くいただきました。

そして、岐阜バス路線と並行している路線、いわゆる競合している路線と言われている路線を少なくしたわけですが、路線変更した趣旨は分かるがこれによって停留所までの距離が遠くなって利用するのが大変になったという声や、岐阜バス路線との運賃体系について何か改良の余地はないのか、などのご意見をいただいております。

小さいバスで運行しており、幹線ではない道路で運行しておりますが、通勤時において裏道として利用している道路も路線として利用しているため、自治会から危険であるから将来的に停留所が設置できないのなら経路変更ができないものかというご意見もいただきました。

乗継はやむを得ないが、目的地へ行くのに乗継する方と乗継しない方とでは、料金が異なるため、同じ料金設定にすることができないものかというご意見もございました。

岐阜バスに乗り継ぐ場合、合計で乗継が2回になるため、関地域においては耐えられなく、主要施設と岐阜バス乗継ポイントまでは、乗継なしにできないものかというものでございます。

良い方の意見といたしましては、バスの本数が増えてありがたい、今まで行くことができなかつたショッピングセンターに行くことができるようになり、便利になってありがたいといった声もありました。

今回新たに、予約乗合であるデマンド方法といった新しい方法を取り入れて実証運行している地域もございますが、この件については、後ほど事業者からもご意見を賜りたいと思いますが、電話が大変不便なので従来の定時路線にしてほしいという声もございました。

これは、事業者からの伺ったことですが、毎日予約があるのに1日だけしか乗車がない

状況もございまして、システムの浸透には時間が必要だろうというご意見もいただきました。

デマンド運行のお知らせについては、配付しておりますデマンド運行開始のお知らせを該当地区の全戸に配付するとともに、敬老会に出向いて利用者が多い年齢層に対して説明も行っております。しかし、今までのように停留所に行くという概念を覆すことができず、電話することが非常に面倒だというご意見をいただいております。利用する側にとっては、大変便利だよというご意見もいただいております。

本日出席していただいております、老人クラブ連合会の石井さんにもお諮りいたしまして、老人クラブの支部単位でバス交通に対する意見募集を行っております。現在、アンケートを行っておるところですが、老人クラブの支部単位でのアンケート回収が徐々にできつつある状況で、こういったことも今後のマイナーチェンジ等に反映させていきたいと考えております。

以上、まだ半年であつたり、1カ月であつたりと非常に少ないデータであります、実証運行の報告とさせていただきます。

よろしく願いいたします。

会長（道家副市長）

ご苦労さまでした。

実証運行の報告について、ご質問、ご意見のある場合は、お伺いしたいと思います。

先ほどの話にもございましたが、事業者の岐阜バス、デマンドのドライビングサービスの代表者にも本日出席していただいておりますので、利用者からのご意見等伺っているものがあれば、発表していただきたいと思っております。

委員（富田 岐阜乗合自動車協代表）

岐阜バスでございますが、大変お世話になっております。

4月と10月からの路線改変につきまして、

私どもが担当しておる部分についてですが、お客様からは、大変便利になったという声と変更となった地域については、不便になったという声が出ております。乗務員からの聞き取り調査でありまして、直接伺っている訳ではないですが、概ね便利になったという声を聞いていると乗務員から報告をいただいております。10月分の1カ月分でございますが、回数券を取扱った数については、1,251冊を買い求めていただいております、金額しますと104万円程度の売上げがございました。大変好評で、市民の方に受入れられているのではないかと考えております。

運行につきましては、今のところ問題点は出ていないように思いますので、引き続きご利用いただけるよう、事故のないようにしっかりとやっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長（道家副市長）

（株）ドライビングサービスさん、よろしくお願いたします。

委員（山田 ドライビングサービス代表）

いつもお世話になっております。（株）ドライビングサービスでございます。

私どもは、以前は巡回バスの運行をやっておりましたけれども、今回のデマンド運行は初めてでございます、乗務員の方も大変苦慮している状況でございます。

先ほどの話にもございましたけれども、お客様からの要望が非常に強いのが、田原地区、迫間地区の方がわかさ・プラザ、市役所、中濃厚生病院に行きたいというものです。中間のバス停留所はなしでもいいから、直接行きたいというご意見をいただいております。

また、田原線では、まだ利用者は少ないですが、最終便の時刻が早くて帰ることでできず利用できないなどといったご意見をいただいております。

利用者のご意見の中で一番多いものは、予約状況の勘違いによるもので、最初のバス停

の発車時刻の1時間前までに予約をお願いしておるものが、利用者が利用するバス停の発車時刻の1時間前に予約の連絡が来たといったことが、皆さまの理解となっております。連絡が入った時にその話をいたしますと、利用者からは、私たちが乗る1時間前でしょうと非常に強い口調でお叱りの意見をいただいております。また、予約をされてから乗られるまでに時間が空きますので、予約した時間を忘れてしまわれることが非常に多くございます。1日に3本、4本のご連絡をいただいております。また、少し前のことですが、こういった連絡をいただきまして、その時刻に行ったのですが、そのバス停には誰もいなかったという状況もございました。以上が、悪い場合の状況となります。

良い場合については、1人の予約が入っておりまして、運行しましたが、そのバス停においてその方だけではなく、2、3名の方が乗車された場合もありました。私どもといたしましては、乗られる方が多くなるわけですから、連絡がなくてもバス停にお見えになれば乗車していただくと思い、皆さまからお名前を伺いながら、実際に乗車された方の確認をしております。

我々が注意すべきところは、バス停の場所を間違えて聞かないように再度確認するなど、デマンド運行というものは、事業者、利用者の両者が理解をしないといけない、ご利用していただくことができないという状況が発生いたします。

私どもも一生懸命頑張っておりますので、市役所の方にこういった苦情がありましたら、ご理解をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上が、現状報告となります。

会長（道家副市長）

ありがとうございました。

電話による予約によって運行するといった新しいシステムですので、よろしく願

たします。

今、事業者からのご発言をいただきましたが、これらの現況等にご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

委員（伊豆原名古屋大学教授）

先ほどの岐阜バス、ドライビングサービスさんからのご意見については、ごもっともだと思いますし、徐々に利用者のご理解も得られると思います。

私が少し気になったこととお話いたしますと、先ほどの説明の中に、岐阜バスとの競合についての話がございましたが、本数が少ない中での競合について、岐阜バスさんにも伺いたと思います。洞戸、板取方面についての利用者の増加が見られない点についてでございます。

基本的に運行本数が少なかった段階で、競合路線を分けたことによって、以前は行きがコミバスで帰りが岐阜バスといった補完関係があったかと思いますが、今回の変更の前後では、利用者数の変化はあったのか、どうなったのか伺いたと思います。

委員（富田 岐阜乗合自動車㈱）

私どもの路線である板取方面、上之保方面については、もともと利用者数が大変少なかった路線で、国や県からの補助金でもって運行していたものでございます。

バス利用者数は、年々減少してきているのが現状ですので、どの程度シティバスの影響を受け、路線バスがどの程度シティバスに影響を及ぼしているかなどは、検証が難しいと思います。

事業者の感覚といたしましては、重複してお客様がどちらでも選択できるというエリアについては、競合より共存という言葉の方がいいのではないかと思います。

お客様にとって選択肢が増えていることについては、バス事業にとっては有効なことであると考えております。

会長（道家副市長）

先ほど、事務局からの説明にもありましたが、老人クラブ連合会の石井様、現在行っているアンケート調査について、何かありましたらお願いいたします。

委員（石井老人クラブ連合会会長）

老人クラブの支部単位で調査を行い、意見を伺っている段階で、11月末が期限となっております。集計結果については、出ておりませんので、よろしく申し上げます。

会長（道家副市長）

結果が出ましたら、ご報告をお願いいたします。

その他に何かございませんか。

委員（竹内岐阜大学教授）

詳細な説明をいただきたい点があります。

利用者の反応として挙げられております、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院、栄町1丁目までは乗継なしで行きたいという意見を私は重視しておりまして、できる限り希望者どおりにすることがよいと考えております

この意見は、デマンド運行地区だけなのか、それともその他の路線においても出ているのか、もう少し詳しくお伺いしたいと思います。

事務局（篠田賢人）

関シティバス時刻表の裏面をご覧くださいと思います。関シティバスの路線図を記載しておりますが、こういったご意見の多くは、地図で言いますとD2、D3、D4のデマンド路線の利用者からであります。

この地区の利用者につきまして、以前のコミュニティバスにおける乗降調査においては、中濃厚生病院、わかかさ・プラザへの利用形態が多くありまして、以前は1日2本であったものを、このたびの実証運行によって本数を増やすためにデマンド運行に変更いたしました。しかし、これらの地区の方の利用形態は、中濃厚生病院やわかかさ・プラザ等だけでなく、以前の路線がせき東山、栄町1丁目を経由していたため、名古屋方面への高速バスや岐阜方面への岐阜関線に乗り継いでいた

方も数々おみえになることが分かりました。この利用者たちは、今回の改正でどのようになったかと申しますと、関中央病院でも他の路線に乗り継ぎ、せき東山あるいは栄町1丁目においても、高速バスや岐阜関線の幹線バスに乗り継ぐといった形になりました。D2、D3、D4の路線利用者については、高速バスや岐阜バスを利用する場合、2回の乗継が必要になる状況となっております。乗降調査をしていたときには、こういった方々をつかむことができず、実証運行を行った以後にこのようなご意見を多くいただきました。これらの地区は、関地域の南部地区で名古屋方面、岐阜方面との交流が多い方が居住していると考えます。名古屋、岐阜方面の幹線交通に乗るのに、同じ関市内で2回の乗継は大変不便であるのご意見をいただいております。

このあたりは、改正すべき点と考えております。

委員（竹内岐阜大学教授）

マーゴ・小金田線、マーゴ・千疋線については、同じ様な声は上がっていませんか。

事務局（篠田賢人）

マーゴ・千疋線の千疋地区については、岐阜バス路線で千疋大平台タウン線があるため、この路線にて岐阜方面へ移動されていると思いますし、マーゴ・小金田線については、この地区の岐阜関線があるため、両線とも乗継に関する苦情はいただいております。

委員（竹内岐阜大学教授）

詳しく説明していただきありがとうございます。

しかし、デマンド路線におけるこういった不便さが出ることは問題であると思います。今後、路線が栄町1丁目またはせき東山まで延長することを検討すべきであり、今使用している車両についても合理的であるのかも検討すべきであります。現在の体系で乗継をさせることによって不満がでてきて、新しい施策を行ったときに矛盾点ばかりが目立

ってくるため、実証運行というものは手直して行っていくことに良さがあるわけですから、改善の検討をすべきと考えます。

私は、この原因としては、乗継拠点の配置が多すぎるものが挙げられると思います。現在6カ所ありますが、岐阜市でも8カ所程度で考えられておるため、関市では数が多すぎるで、拠点の数を少なくすべきと考えます。

東ウイング、西ウイングについてですが、以前として長距離を運行しており、乗降の分布を見ておりますと、関地域内と同様に乗継拠点を設置して、その先はデマンドサービスや小型車両によるサービスに切り替えてもよいのではと思います。

特に先ほどの話にもありましたが、料金の差によってそのバス停まで親が送迎するなどという一柳バス停については、こういった現象が起きてくること自体が、その先まで幹線バスを運行する必要がないこと、運行することと利用実態と合っていないことを示していると思います。

西ウイング、東ウイングともに長距離運行しているわけですから、これらの合理化を図るべきと考えますが、岐阜バスさんはどのように考えていますか。

委員（富田 岐阜乗合自動車協代表）

利用実態を見ておりますと、必要ないと感じる区間もあります。乗り換え増やすことによって問題も生じると思います。その他には、運賃体系の見直しも手段の一つであると思います。もともと利用者が少ない路線を運行しているわけですから、それを中止することは難しいと考えます。

運行実態に即して判断をするならば、合理化を図ることは必要であると思います。

会長（道家副市長）

利用者の反応については、原因を分析し、修正等を加え、行って行きたいと思います。

事務局（篠田賢人）

委員の皆様からいただいたご意見を本年度

の事後評価に含めまして、来年度行う実証運行に反映していきたいと思えます。バス事業者や関係機関と協議しながら、マイナーチェンジを少しずつ図っていききたいと思えます。

西ウイングの洞戸・板取方面については、今回のルート改正が、山県市を經由しております。山県市の担当者とは、岐阜方面への運行については協力して一緒に考えて行きましようという話をしております。両市のバス運行がうまくいくように話し合いをし始めた状況でございます。皆様からいただいたご意見を参考にし、実現できるように取り組んでいきますので、よろしく願ひいたします。

会長（道家副市長）

坂井委員、どうですか。

委員（坂井商工会議所副会頭）

現在のシティバスが空気だけを乗せて、二酸化炭素である排気ガスを出して走っているだけという市民の意見もあります。

このバスが本当に必要なのかどうかをみんなで検討していく必要があると思えます。また、タクシー会社、岐阜バス、高齢者への補助等も視野に入れて、検討していく時期であると思えます。今後、少子高齢化が進み、高齢者が増加するため、むやみにやめるだけでなく、高齢者の意見を取り入れてバス事業を推進していただきたいと思えます。

会長（道家副市長）

まさにそういった問題点がありますので、知恵を出しながら、解決していきたいと思えます。

その他に、ご意見もないようですので、次の議案第1号、評価検証業務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（篠田賢人）

議案第1号、評価検証業務について説明いたします。

連携計画によって実施中の実証運行について、各バス路線や岐阜バス等が運行している

幹線バスとのネットワークの評価を行い、本格運行に向けて各種調査を実施して最善策の検討提案を行うものであります。市域全体のネットワーク形成を図るため、対象路線の影響を考慮して評価方法を検討・策定していきます。改善を図り、よりよい交通体系としていくため、この実証運行の評価検証業務を行っていききたいと考えております。

今回の評価検証業務といたしましては、関市地域公共交通総合連携計画の事業評価策定業務として行いたいと思えます。そして、業務の受託者としては、見積り合わせをした結果、財団法人地域環境研究所となりました。契約額は、467万2,500円で議案書に記載してあります。業務内容といたしましては、バス路線の評価方法の検討、評価基準の検討、バス利用状況データ分析、評価実施でございまして、本年度の評価検証業務の策定を行っていただきたいと思えます。

連携計画の基本方針では、継続的にPDCAサイクルによって効率的なネットワークを構築するために改善していくとなっております。サイクルの中では、評価を公表し、サービス改善しつつ利用促進に繋げていきたいと考えて、評価の考え方、基準、指標などを整理していきたいと思えます。

3カ年の評価・見直しを行うための評価手法の検討を行い、本格運行に向けてよりよいバス交通体系への改善を図ることを目的に実施していきたいと思えます。

評価の基本的な考え方ですが、目的としては、各バス路線及びネットワークの評価を行い、本格運行に向けてよりよいバス交通体系の改善を図っていくことと、評価を公表していくことによって、バス利用の促進を市民に提案していくこととあります。

評価の対象としては、連携計画の対象事業である関市内の幹線交通と地域内交通として、市域内のネットワーク形成を図るため、都市間交通である岐阜関線や長良川鉄道との連携

も考慮して評価方法を検討していきたいと考えております。

評価の基本方針としましては、連携計画の事業期間の最終年度である平成23年度に、本評価を実施するものとし、中間年度は、策定する評価手法の適用性を検証することを目的に試験的に実施していきたいと思っております。

評価の基本的な流れとしては、評価を3カ年を1サイクルとして中間評価と本評価の2段階で行います。

2ページには、基本的な評価のチェック事項のイメージとして記載しており、チェック項目を整理しております。チェック1としては、バスの利用状況データを基にチェックし、路線サービスと利用者がどの程度なのかを比較して数字でもって判断する。バス事業者には、欠損補助として公的資金を投入しておりますが、これの効率性、妥当性の概略がつかめる定量的指標を選定することになっております。チェック2としては、地域特性に応じた利用状況をチェックし、採算性だけでは判断しきれない地域の状況を加味してチェックを行ってまいります。チェック3については、チェック1、チェック2で基準値を下回るものに関して、対策案・改善策の検討を行うことを基本としておりますが、データから導き出されるものだけでなく、「沿線住民」、「利用者」、「行政」のそれぞれの立場からバスの必要性を評価する指標と、次の3年間に向けた改編案の検討の基礎資料となる指標を選定していきたいと考えております。

下の図では、サービスを維持するもの、路線は維持することを前提にサービスを見直すもの、運行形態を直すもの等をチェックして、存続するのか、または改善が見込まれないものは中止・廃止するといった評価を行っていくものであります。

評価のスケジュールですが、事業期間としては平成21年度から平成23年度まででありまして、平成21年度については、バス路線の評

価手法の検討を行うものであります。実証運行開始後の運行期間が短く、利用者の定着が十分ではないですが、平成21年10月には、福祉施策である無料運賃制度の廃止を実施しているため、東西幹線バスのデータや運賃改定のデータも含めて評価手法の検討を行ってまいります。

平成22年度については、実証運行のデータを利用して、中間評価の実施、評価結果の公表を行って、平成23年度に行う本評価に繋がって行きたいと思っております。

平成23年度については、事業評価期間の最終年度となり、実証運行のデータを基に本評価を行い、平成24年度以降の本格運行開始に向けた対策案、改善案の検討を行って行きたいと考えております。

3ページになりますが、評価指標と評価基準の検討であります。

どのような視点で指標を選定して評価を行い、検討していくかが大変重要であります。連携計画の目標においては、公共交通利用者の増大、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の確保の4つを掲げております。

この評価検証業務の中では、連携計画の目標を一つの指標として捉えていきたいと考えております。公共交通利用者の増大を例にしますと、再編前の市内路線利用者数の8%増とする、といったものを目標値としてはどうか、持続可能な公共交通サービスの確保では、バス交通に対する支援額を平成19年度レベルで維持するという事で、こういった目標値を設定してどうかという案でございます。

この計画の中では、市民に分かりやすく、利用促進に繋がるような指標とすることによって、市民の方に理解していただけたらと思いますし、継続的な評価・改善ができる指標としていきたいと考えておりますので、皆さまのご意見を伺いたいと思っております。

4 ページの評価指標の選定についてであります。

評価指標選定の視点をどのような考え方で選定したのかを記載したものであります。

チェック1では、バスの利用状況や採算性のデータを基にチェックするものですが、関市の路線は、利用者少ないところもカバーしており、キロ数によって料金が上がっていく体系ではなく、1区間100円といった区間制運賃となっており、平均乗車密度というものとは採用せず、こういった指標が市民に分かりやすく、判断しやすいのかを協議していただきたいと思っております。

チェック2では、地域特性に応じた利用状況をチェックするもので、地域特性を容易に把握できる指標として、バス路線の沿線人口を用いて、沿線人口に対してバス利用がどのくらいかを指標として、分かりやすいものとしていきたいと思っております。これについては、利用者数が少ない路線ですので、評価指標を設定するには難しいですが、ご協議願ってつくりあげていきたいと思っております。

チェック3については、チェック1、チェック2によって基準値を下回る路線に対して、対策案、改善案の検討を行っていきたくと考えております。

利用者やアンケート調査によってバスの必要性までを評価していきます。自主運行バス、シティバスだけでなく、幹線バスや長良川鉄道との結節性をチェックする視点も必要であると考えております。

5 ページ、6 ページについてですが、評価基準の設定についてでございます。

先ほどの指標を基に、どのような基準でもって評価していくのか、ということでございます。

チェック1としては、利用者数を基準といたしますが、幹線交通については、前年度と対比できるものがありますので、再編前の利用者実績を基準値に設定していきたくと思

ます。地域内運行については、今回の連携計画にはあげておらず、旧武儀郡地域内においてスクールバスや福祉バスを利用して運行しているものですので、今回の基準値は設けないものとします。関地域内の地域内交通については、運行ルートが再編前後では変更点がありますし、予約による方法も採用し、運賃形態も変更となっておりますので、路線単位での基準値を設定することは困難でありますので、地域全体の利用者実績を上回ることを目標に基準値を設定していきたくと考えております。

次に、単位当たり利用者数についてですが、再編前はすべて定時定路線でいわゆる通常のバス路線でありましたが、再編後には予約による運行を始めておりますので、定時定路線とデマンド路線とを区分して基準を設定していきたくと考えております。

利用者一人当たりの補助額については、バスを運行するにあたりまして、市からの欠損補助を行っておりますが、財政からの支出部分からもチェックしていこうと考えております。

チェック2の評価基準についてですが、沿線人口に対する利用者数ということで、市域全体の実績値を上回ることを目標に基準値を設定していき、関市の人口、沿線人口と利用者数でもって検討し、基準値を設定していきたくと思っております。

チェック3の評価基準についてですが、再編前の平成20年度に実施した生活道路交通に関するアンケート調査や評価検証業務で行うアンケート調査によって、基準値を設定していきたくと思っております。

評価基準の案を記載しておりますが、西ウイングにおいては、1日に191人以上と記載されております。このような基準を評価検証業務の中で設定しまして、路線の改善に繋がっていきたくというたたく台でございます。

大変走って説明しておりますが、今後行う

評価検証業務を本年度中に策定いたしまして、中間評価の試行、本評価を行って、平成24年度の本格運行に繋げて行きたいと思います。

以上となりますので、よろしくお願ひいたします。

会長（道家副市長）

ご苦労さまでした。

ただ今説明がありました。評価といっても難しく、学術的、科学的な側面もありますので、大変難しいですが、何かご意見、ご質問がある方はございますか。

まずは、竹内先生、伊豆原先生にご意見をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

委員（竹内岐阜大学教授）

この評価方法は、運輸局が期待している事後評価の方法としては、大変よくできていると思います。

私は、この評価方法でいいのだろうかと思います。実証運行を行い、最終的に路線の廃止に持ち込むための検証業務に見えてしょうがないです。実証運行を始めたけれども、お金がないから廃止にしようとなってしまうのではないかと思います。2ページの左側に記載してありますが、存続と廃止となっておりますが、廃止がどんどん出てくるのが予想されますので、これでいいのかと思っております。

3ページには、評価指標と評価基準の検討に記載されている、持続可能な公共交通サービスの確保とありますが、今回の活性化総合整備事業の一番の目標は、ここにあると思います。国庫補助は3年間であるが、3年後は補助なしで市が事業を維持できるようにすることです。それだけではなく、民間からの資金調達や利用者による負担増など、あらゆるものをもって、持続可能な交通体系が維持できるかをチェックして、可能であるならば、国庫補助なくても維持していくことが本来の目的であると思います。

3ページには、目標値として1.5億円と出ておりますが、これ以上お金を出せないなどはじめからラインを引きますと補助事業の意味がなくなると思います。持続可能性をチェックすることは、これで収まるかどうかではなく、他からお金を発掘できるかどうかだと思います。場合によっては、アイデアを示さなくてはいけないし、最終的には、議会や市長の決断をもって、もっとお金が出せれば、持続可能であると思います。

私は、目標値の設定方法はおかしいのではないかと考えております。

運輸事業者の立場で、事業としてP A Yできるかどうかをチェックして、駄目ならやめましょうといったチェックプロセスとなっているように思えます。

私は、チェック1の前に重要な問題があると思います。公共交通の利用増大が目的であると記載されておりますが、利用者が増えなければ、これをやる意味はないです。

意味はないですが、公共交通利用者がどんどん増えればいいのかといたら、そういう問題でもないだろうと思います。

このままの考えでは、利用が多い場所ばかりサービスが充実して、利用者が少ない場所は、サービスはやめましょうという結論になることが目に見えております。

今回の交通政策を展開する意義は何かと申しますと、人数の総数として少ないけれども、公共交通サービスがないために外出することもできない、家族や近所の方の車でしか出かけることもできなくて、家に閉じこもっている老人や子どもたちが活動できるように、活動機会を与えることができるように、公的資金を投入して運行しようというものが、本来の地域公共交通活性化事業の狙いだと思えます。

公共交通利用者がどれだけ増加したかをチェックする前に、公共交通を利用できなかった人がどれくらい減ったかをチェックするこ

とが、この計画の一番大切なことであると思います。今まで公共交通を利用できなかった人が、今回の施策によって利用できるようになり、毎日利用する訳ではなく、病院や買い物をするために、週1回、2回、3回の利用になるかもしれないが、特に東西ウイングの方については、病院や買い物などが目的であると思いますので、利用者が目に見えて増えないと思います。それでも公共交通施策としては、非常に意味のあることであるので、税金を投入することに意義があるかどうかをまずチェックすることが第1だと思います。

今回の実証運行では、公共交通空白区域をデータ化して提出していただくことをお願いしたいと思います。

委員（伊豆原名古屋大学教授）

私は、評価基準に対してになります。いくつかのチェック項目が挙げられておりますが、チェック項目に対して評価をして存続か廃止かを決定していくわけですが、それぞれのチェック項目は、英語で申しますとANDなのかORなのかということになります。こういった点をはっきりしておかないと最終的に存続するか廃止するかの判断に迷いが生じると思います。片方ではOKだけれども、もう一方では、NGとなった場合、これをどうしようかという問題になるので、ANDなのかORなのかを設定する必要があると思います。

委員（石井老人クラブ連合会長）

現在、アンケート調査を行っていますが、回収も集まりつつあると思います。

しかし、利用者の声を聞くには、実際に路線バスに乗っていただくことが一番であると思います。実際に乗れば、乗継が不便な所やバス停が分かりづらい所などが出てきて、改善点がはっきりしてくると思いますので、まずは、現場や現況を調査していただきたいと思います。

そして、以前は無料であったものが有料となり、100円ではあるが料金が必要になった

ことに対して、年金生活の者にとっては、大変つらいことであるご意見をいただいております。

また、パンフレットや地図などをいただいておりますが、お年寄りには読んでもわかりづらく、理解もできないことが多いため、寄り合い等の会合においても、出席していただいて説明していただきたいと思います。

事務局（篠田賢人）

以前の話ですが、デマンド運行を取り入れた地区に対しては、9月に行われた敬老会において出席し、説明させていただいた例もあります。そういった機会には、声をかけていただければ、説明に伺いたいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員（久保女性連絡協議会副会長）

私が聞いている意見としては、バスの停留所に関するものであります。道路の両側にバス停があるため、どちらへ向かうバスなのかが分かりづらいといった声であります。また、場所によっては、バス停が目立つ所もありますが、どこで待っていればいいのか分からないバス停もありますので、なんとかならないものかという意見があります。また、先ほどの話にもありましたが、有料化となったことに対してのご意見も多く聞いております。

委員（坂井商工会議所副会頭）

先ほどから、いろいろな話を聞いておりますが、今回、どうして有料化したのでしょうか。素人感覚で単純ですが、無料にした方が、利用者の増加が見込めるのではないかと思います。

委員（竹内岐阜大学教授）

これに関しては、ある都市の例でございますが、有料から無料化したところ、実際に利用者が増加をいたしました。ところが、増加をしたけど、必要ないのに利用する人までが乗車するようになってしまって、本来利用すべき人、利用したい人が路線バスに乗れなくなってしまったという状況が生まれてしま

った例がありました。こういった例からも、ある程度の利用者負担は必要であると考えておりますので、よろしく願いいたします。

委員（山中自治連会長）

私が聞いている意見としては、1日の本数が増えて非常にうれしいといったことが挙げられます。以前は、1日2本であったものが、1日4本になったことによって、乗継は面倒だけど便利になったからありがたい、などの声を聞きました。また、バス停に関して、以前より近くとなったため、歩く距離が減ってたいへんうれしい、そういった意見を伺っております。

会長（道家副市長）

委員の皆様、大変貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。その他にも、いろいろなご意見を伺っており、これから耳にする意見等もあろうかと思っておりますが、時間の都合もありますので、このあたりで本件については、終わりたいと思っております。

ご意見をいただいた箇所については、再度事務局、受託者で精査し策定していただくこととさせていただきます。

議案第1号 評価検証業務について、ご承認いただけますでしょうか。

（異議なし）

ご異議ないものと認めます。議案第2号は承認されたものといたします。

本年度中には、評価手法である指標や評価基準をまとめることになり、本格運行をよりものとするため、皆様のお協議を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上で議題の審議を終了いたしました。委員の皆様、他に何かご発言がございましたら、お願いいたします。

（発言者なし）

特にないようでありますので、議長の任を解かせていただきます。ご協力をありがとうございました。

事務局（服部企画政策課長）

慎重にご審議いただきまして、ありがとうございました。続きまして、5のその他でございますが、事務局から一点ございます。

今後のスケジュールでございますが、現在、国の補助事業であります地域公共交通活性化再生総合事業の計画事業として取り組んでおりますが、昨年度も調査事業において事後評価を行いました。この計画事業においても事後評価を行い、法定協議会にも図って意思を反映させることとなっております。

実証運行が開始され、評価検証の討議が始まったばかりという段階での事後評価ということで、分かりづらい点もあろうかと存じますが、先ほどの実証運行の状況についてご協議いただいた中で、利用者の方、事業者の方からいただいたご意見を精査いたしまして、事後評価を行い、委員の皆さんにお諮りして、提出させていただきたいと思っております。若干のマイナーチェンジを施しまして、来年度の実証運行に繋がりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

本日、ご協議いただきました検証業務の内容を基に、事後評価を作成させていただき、書面にて委員の皆様に意見を賜りまして、運輸局に提出させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

委員の皆様から、事後評価を含め何かございましたらお願いいたします。

（発言者なし）

特にないようでございますので、以上をもちまして活性化協議会を閉会させていただきます。

本日は、大変お疲れさまでございました。

午後4時15分 閉会