

第 3 回

関市公共交通活性化協議会

会 議 録

(平成22年 3 月16日)

# 関市公共交通活性化協議会

## ○日時

平成22年 3月16日（火曜日） 午前10時00分 開議

午後12時05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         |
|                   | 福本 雅之 | 名古屋大学大学院<br>環境学研究科都市環境学専攻研究員 |
| 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 | 関市自治会連合会長                    |
|                   | 森島 力雄 | 関市社会福祉協議会長                   |
|                   | 石井 和典 | 関市老人クラブ連合会長                  |
|                   | 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<br>道路管理者 | 上谷 直美 | 岐阜県 都市建築部 公共交通課長             |
|                   | 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<br>関市        | 加納 正男 | 関警察署 交通課長                    |
|                   | 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）                 |
| 委託業者              | 菊池 貢司 | 財団法人地域環境研究所                  |

午前10時00分 開会

### ○事務局（服部企画政策課長）

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。

事前いくつかの資料を配付いたしましたが、議案書、資料1のバス路線の評価方法の検討、資料2の関市シティバス利用者集計表、資料3の実証運行変更内容、資料4の公共交通シンポジウム実施計画（案）、資料5の関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定申請書、そして、本日机上に配付いたしております潮流、竹内伝史先生の執筆もの、新聞記事の写し、議事次第、そして本日の出席者名簿と委員名簿でございます。配布漏れがありましたら、申し出いただきますようお願いいたします。

それでは、次第にしたがいまして進めさせていただきます。

初めに、道家会長より挨拶をいたします。

### ○会長（道家副市長）

皆さん、おはようございます。

年度末のお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日の活性化協議会は、前回の11月9日の会議においても協議いたしました。現在実施しております実証運行の評価方法、チェック事項、指標、基準等の検討ということで、大量の資料となっておりますが、それに基づき説明させていただきご検討をいただきます。1月21日に行っております公共交通会議で来年度に向けた路線等について協議賜りましたが、これに対して、再度この活性化協議会においても協議いただきたいと思います。

来年度も継続いたします実証運行や利用促進について、よりよいバス交通となるよう目指していきたいと思っておりますので、委員皆様からの忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

### ○事務局（服部企画政策課長）

議事に入ります前に、紹介をさせていただきます。

きます。

本日の議題でもありますバス路線の評価方法の検討につきまして、基準、指標、評価結果などについての業務を委託しておりますコンサルタント、社団法人地域環境研究所も会議に出席させていただいております。後ほど説明もいたしますので、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。

配付しております議事次第にしたがいまして、進めさせていただきます。

それでは、議案第1号、バス路線の評価方法の検討についてを議題といたします。

事務局からの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、バス路線の評価方法の検討について、説明いたします。

前回の第2回関市公共交通活性化協議会におきまして、評価の基本的な考え方、評価指標、評価基準等について協議いただいたところですが、実証運行開始後、1月末日までの利用状況データなどの分析により、中間評価の試行を行っております。順次説明をさせていただきます。

まず、評価の流れ、指標、基準等につきまして、評価業務を委託しております、財団法人地域環境研究所の菊池氏より説明いたしますので、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）

お手元の資料1、バス路線の評価方法の検討について、順次説明させていただきます。

まず、1ページでございます。先ほど説明がありましたが、左下には評価のフローが示してあります。前回の会議においては、評価基準の検討までを議論いただきました。

そして、今回の会議では、その下にありま

す（３）のバス利用状況データ分析、（４）評価実施、これにつきましては試行として検討を行っており、その結果を報告したいと思います。

前回の会議でも評価基準の検討までを説明いたしましたが、前回以降に若干の修正と検討を深めたところがありますので、これらを含めて説明したいと思います。

２ページの左側には、基本的な評価のチェック事項のイメージと流れのイメージを示しております。

基本的な評価のチェック事項のイメージとして、チェック１、チェック２、対応策・改善策の検討と記載しておりますが、ここについては前回の会議ではチェック３となっておりますが、表現を改めさせていただいております。

チェック１の中では、バスの利用状況データを基にチェックし、路線のサービスと利用の乖離の程度（採算性）が比較的容易に把握でき、公的資金の投入の効率性、妥当性の概略がつかめる定量的指標を選定しております。

チェック２においては、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置かれた状況を考慮するため、その概略が把握できる指標を用いた定量的指標を選定しております。

３番目の対応策・改善策の検討に関しましては、チェック１、チェック２で基準値を設けておりますが、バスの利用状況や地域特性から評価基準を下回った路線に関して、対応策や改善策の検討を行ってはどうかと考えております。ここでは、チェック１、チェック２の利用者や沿線人口に対する基準値等に加えて、利用者や沿線住民のアンケート調査を行って、そこから得られるデータを用いて、次期３年間の運行に向けた対応策・改善策の検討を行う指標と、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ための指標を選定して評価を行って行くよ

うになっております。

その下には、基本的な評価の流れのイメージを記載しております。

２ページの右側にスケジュールが記載しておりますが、平成22年においては、中間評価を行うことになっております。この中間評価は、実態を示して市民へのPRと利用促進を行うことが目的となります。チェック１とチェック２の定量的な評価を行いまして、その結果を地域に開示して、地域への啓発活動に利用していきたいと考えております。

スケジュールで言いますと、平成23年度には、本評価を行いたいと考えております。

左下のフロー図ですが、チェック１の利用状況や採算性から検討された指標でOKであれば、路線サービスを維持していき、チェック１の基準値を下回れば、次のチェック２の評価基準値との適合性を見ていきます。チェック２がOKであれば、対策案・改編案の検討を行うけれども、基本的に路線は維持して利用状況に応じたサービスに変更するなどを検討していきます。

チェック２でも基準値を下回った場合、運行形態の見直しを行い、定時路線であったものをデマンド路線に変更したりなどといったことをこの対策案・改編案の検討の中で行ってはどうかと考えております。

その下においては、アンケート調査や都市間幹線の交通の利用状態等を見ながら、対策案・改編案の検討に用いる指標での判断や、路線の必要性と持続可能性を評価するための指標で判断して、改善が見込まれるか見込まれないか、最終的には存続か廃止かを議論してはどうかと考えております。

３ページになりますが、基本的には３年を１サイクルと考えておりまして、評価に関しては、本格運行の平成24年度以降も３年１サイクルで見直しを行っていきたくと考えております。評価の手法に関しては、本評価後、目標の達成状況や社会情勢の変化等を考慮し

て、必要に応じて基準値等の見直しは行いますが、基本的には2年目に中間評価、3年目に本評価を行って、対応策・改善策を行っていくという流れは、この3年間と同じような流れを考えております。

第3章の評価指標と評価基準の検討についてですが、こちらは前回との変更はありません。評価の視点として、昨年度連携計画の目標を定めており、公共交通の利用者の増大ということで、目標値として再編前の8%増という数字を挙げておりますが、このあたりを基に基準値を検討しております。

次に、4ページの評価指標の選定になりますが、チェック1段階の評価指標としましては、バスの利用状況や採算性のデータを基にチェックを行いたいと考えております。路線については、幹線交通と地域内交通ともに同一指標で評価し、路線特性に応じて基準値を設定します。また、市民の方にも分かりやすい指標を選定しております。採算性を表す指標としては、路線の効率性を把握でき、適正な財政投入がされているかを確認するため、利用者一人あたりの補助額を評価指標として挙げております。

チェック2の評価指標といたしましては、地域特性に応じた利用状況をチェックし、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、沿線人口に対する利用者数を指標としております。

対応策・改善策の検討の評価指標といたしましては、平成20年度に連携計画の策定時に行いました市民アンケートの内容を踏まえて、実証運行前後での市民の行動や意識の変化が把握できる指標を用いようと思っておりますし、地域ネットワークの評価を行う指標として、岐阜バスや長良川鉄道との結節性をチェックする指標を設定いたします。最後に、路線の必要性と持続可能性を評価するための指標は、沿線住民の行動や仮に路線を廃止した場合の影響や市の財政負担によるサービスが確保で

きるか否かをチェックする指標にして、総合的に判断していくようにと考えております。

5ページのチェック段階別の評価指標についてですが、チェック1段階においては、まず利用者数を挙げておりますし、次に、単位当たり利用者数を挙げ、1便当たりの利用者数を評価基準としております。次に、利用者一人当たりの補助額を評価指標に挙げております。

チェック2段階については、沿線人口に対する利用者数を挙げ、地域特性に応じた利用状況をチェックするため、容易に把握できる指標を挙げております。

対応策・改善策の検討段階については、まずバス路線に対する満足度を挙げております。これに関しましては、平成20年度のアンケートでは、その当時の市民の満足度を聞いておりました、それが各地域でどのように移り変わっているかをチェックします。そして、バス路線のサービスに対する改善要望の度合いを指標にいたしまして、今回のように改善したことによって、どのように変化しているのかを見ていきたいと考えております。

次のネットワーク形成については、岐阜バスや長良川鉄道の利用者数や乗継拠点のバス停別利用者数を指標として、どのように変化しているのかを見ていきたいと思っております。

路線の必要性と持続可能性を評価するための指標として、沿線住民の行動変化と公共交通空白地域の人口、市域全体の欠損補助額を指標に挙げております。

5ページ右側の第2節、評価基準の設定についてですが、表3-4は、平成20年度の実績を掲載しております。この実績を見ながら評価基準を設定しております。

6ページからは、具体的にどのような基準を設けたのかを記載しております。

チェック1の評価基準についてですが、評価指標は幹線交通と地域内交通に区分して、再編前の利用状況を基に基準を設定しており

ます。基準値に関しては、連携計画の目標を基に設定し、設定した基準値をすべてクリアしているか否かにより評価を行うことを基本といたします。

具体的な基準値としては、1の利用者数ですが、利用者数の基準値は、連携計画の目標値である再編前の8%増を考慮して設定いたします。幹線交通については、東西ウイングの平成20年度の実績値から西が1日平均158人、東が163人となります。地域内交通（中山間地域）については、平成23年度からの実証運行を進めているところですが、再編前との比較ができないことから、基準値を設けません。地域内交通（関地域）についてですが、運行ルートは再編前から変更し、郊外部ではデマンド運行とするなど運行形態の見直しも行っております。路線単位で評価基準を設定することが困難であることから再編前の地域全体の利用者実績の8%増を目標にしております。再編前の関地域全体の1日平均が240人でしたので、その8%増が260人になります。260人を路線ごとの沿線人口で割り振っております。33ページの図面のように、バス停から半径300メートル圏域の人口を集計して得た数字を利用しております。

2の単位当たり利用者数についてですが、利用者数と同様に連携計画の目標値である再編前の8%増を考慮して目標値を設定しております。幹線交通については、利用の8%増が1便当たり利用者数が10人以上になり、地域内交通（中山間地域）については、3人以上が基準値になります。地域内交通（関地域）については、定時定路線とデマンド路線に区分して基準値を設定し、定時定路線は再編後の運行本数が2倍となったため、実績の2分の1の8%増を目標にして、1便当たり4人以上が基準値になります。デマンド路線については、2回の運行の内1回は乗合で利用していただきたいため、1便当たり1.5人以上を基準値に設定しております。3の利用

者一人当たりの補助額については、再編前の実績値から設定しております。幹線交通については、平成20年の実績が992円でしたので、利用者一人当たりの1,000円以下の基準値を設定いたしました。地域内交通についてですが、関地域内の定時定路線は、平成20年度実績が431円、バス車両走行キロ当たりの運行経費が、平成20年度が160円、実証運行開始後の平成21年10月からが280円となっていることから、基準値は幹線交通と同額の設定にしております。7ページになりますが、中山間地域は、実績値が1,300円程度となっておりますが、定時定路線で運行する場合の基準として、利用者一人当たり1,000円以下を基準値に設定しております。

次に、チェック2の評価基準についてですが、チェック1で評価基準を満たさない路線の評価を行うことから、基準値は、再編前の実態を考慮して基準値を設定しております。表3-5は、再編前のバス路線別の沿線人口と利用者数を掲載しております。これは、再編前の路線のデータになります。幹線交通については、朝・夕の通勤、通学利用者や昼間時の買い物や通院時の利用を想定し、運行サービスを設定していることから、沿線の夜間人口に対する基準値を設定しております。基準値については、沿線人口100人当たり1日平均1人以上を設定しております。地域内交通（中山間地域）については、高齢化率が著しく高い地域であり、地域内交通の利用主体は高齢者となることから沿線の高齢者人口に対する基準値を設定します。基準値については、沿線高齢者人口100人当たり1日平均1人以上を設定しております。地域内交通（関地域）については、主に昼間時の買い物や通院時の利用を想定して運行サービスを設定していることから沿線高齢者人口に対する基準値を設定しております。基準値については、定時定路線が沿線高齢者人口100人当たり1日平均1人以上とし、デマンド路線は毎日運

行する訳ではないので、沿線高齢者人口100人当たり運行日1日平均1人以上を設定しております。

次に、対応策・改善策の検討段階の評価基準についてですが、各指標を総合的に判断していきますので、チェック1やチェック2のように個別の評価基準は設けないものとします。

これらの評価基準などをまとめたものが、8ページの表3-6になります。

評価指標の説明といたしましては、以上となります。

#### ○事務局（篠田賢人）

評価基準、指標、基準値につきまして、ご意見を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。

#### ○会長（道家副市長）

それでは、説明が終わりましたので、ご質問、ご意見がある方はございませんか。

#### ○委員（伊豆原名古屋大学教授）

評価についてですが、中間評価と本評価を行います。本評価は3年目に行く予定となっております。平成22年度には、評価手法の確立と中間評価の実施することになっておりますが、この中間評価の結果を市民にどのような形でメッセージを出して何をしようとしているのかが分かりにくいと思っております。チェックすることはいいですが、これをどのように使うのかを示すことが必要だと思います。3年に1回、アンケート調査や利用者データなどを使って評価をすることは分かりますが、中間評価については、指標や基準値を設けて次のステップで何をやるのかが見えにくいと思っております。

必要に応じて基準値等の見直しを行うと記載してありますが、どういった時に見直しをするのかを議論しておく必要があると思っております。

チェック1段階では、目標値を意識した設定がしてあります。

8ページの表で言いますと、利用者一人当たりの補助額が設定してありますが、これはかなり低い目標値が設定してありますので、どのような意味があるのでしょうか。

利用者数や単位当たり利用者数については、大変細かい数値で基準値が設定してあり、年間の平均値となっているため、1年間続けないと分からないものとなっております。チェック1の利用者数や単位当たり利用者数が路線ごとに細かく基準値が設定してある訳ですが、もう少し大雑把な数字にしてもよいのではないかと思います。

バスの利用者はネットワークがどのように組まれているかを相対的に見ていく必要があります。そのような指標も必要であると思っております。特に、対応策改善策の検討段階では、指標は設けないけれどもチェックを行っていくように記載してありますが、見直しの方向や改善策の方向性は大切だと思いますので、最終的な方法性を示しておく必要があると思っております。

バス路線に対する満足度で判断するとなっておりますが、平成20年度の満足度がいくつで、それより満足度が高くなればよいのかといった発想でしょうか。

以上です。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

最初に、中間評価を行った後、どうするかについてですが、具体的には各地域に入って利用状況の説明を行い、路線に対する要望や意見を聞きとることができると同時にPRもできると思っております。その他に、広報やHPによる公表を行うことによって、路線ごとの利用状況を確認することができるようになります。これによって、他地域の利用状況や他地域との比較ができるため、住民も自分の地域がどのような状況に置かれているのかを把握することができ、今後のバス交通についてを考えていただけるのかと思っております。

基準値の見直しについてですが、今年度の状況を例にしますと、関地域のバス路線に対

しては、温浴施設の有料化によって利用者が減少したことからバス利用者にも影響していると予想され、路線の再編以外の要因も考えられることから、外的要因があった場合には基準値の見直しが必要になると思います。また、評価サイクルは3年になりますので、3年ごとの見直しも必要ですし、対策案・改編案の検討によって基準値を見直す必要が出てくると考えております。

一人当たりの補助額についてですが、現状としては、運行経費が上がる方向で、路線の延伸や運行本数の増加などを行って再編よりサービスを上げております。そのため、現状の補助額より下回る基準値は設定できないと考え、現状における基準を設定いたしました。

チェック1の利用者数や単位当たり利用者数が路線ごとに細かく基準値が設定してあることについてですが、前回までの資料では、関連地域全体における利用者状況で基準値を設定する予定でしたが、再編後の利用状況を見ておりますと、平成20年度の利用者数より下回っている状況ですので、路線ごとに評価してはどうかと思い、人口比率によって案分して基準値を設定しております。基準値が細かい点については、検討していきたいと思っております。

以上です。

#### ○委員（伊豆原名古屋大学教授）

路線ごとの補助額をチェックすることは必要であるが、この経費の部分だけにとらわれてしまうと安い経費で運行している路線がいい路線であると思われてしまいます。チェックの段階で補助額の目標値を利用していくことが必要で、補助額を少なくしていく努力は必要であります。利用者数に関しても、この部分だけにとらわれると利用者が少ない路線は、駄目な路線、廃止する路線であるとなってしまいますので、補助額の基準値と利用者数の基準値については取扱いが難しく、慎重な検

討が必要であると思います。

路線ごとの補助額や利用者数の公表や資料、検討材料にすることは、重要であると考えます。

#### ○会長（道家副市長）

今の意見は、参考にさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

バス路線の満足度に対する質問もありますが、これに対してはどうか。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

満足度に関しては、今回の再編の中では、この満足度を上げていきたいと考えております。アンケートの結果の中でも、運行本数に対する改善要望が多くありましたので、再編後の評価を行っていく上でも、数字的にもどのように変わっていくのかを地域別に見ていきたいと思っております。

今回の再編で乗換回数が増加したことによって、不満を感じている地域もありますので、満足度が高ければいいという訳ではないですが、全体を見て、どこに、どのようにメスを入れていく必要があるのかを見ていきたいと考えております。

#### ○会長（道家副市長）

その他に、ご質問、ご意見が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）

数値の設定については、伊豆原先生のおっしゃったことに関連しますが、このような質問がでる原因は、目標とそれに対する評価が、ぼんやりしていることだと思います。チェック1とチェック2で基準をもって評価を行っていきませんが、なぜこの基準で評価しなきゃいけないのかが見えない状態です。チェック1で基準をクリアすればサービスを維持することを基本であると記載されておりますが、それでいいのかどうかは、目的がないと分からないと思います。チェック2をクリアしたら、路線は維持するとなっておりますが、これでいいのかも分かりません。



何を目的で市がバスを行っていて、それに見合う評価になっているかが判断できず、分かりにくいと思います。この部分を明文化して、記載した方がよいと思います。

#### ○事務局（篠田賢人）

補助額の指標についてですが、幹線交通を例にすれば、なぜこの路線を維持しないといけないのか、通学に必要なであるとか、各地域を結ぶのに必要であるなどの市の考え方として、評価の際には重要であると考えております。路線の目的や役割、地域の事情など加味して、市の考え方をはっきりさせることが必要で、採算性がない路線でも地域のインフラとして必要だという意味表示を、この評価の中に入れることが必要なのかなと今のご意見を聞いて感じております。

数字では表れない市に寄せられている意見もありますので、定量的な指標だけでないよう到来年度以降も整理していきたいと思えます。

#### ○会長（道家副市長）

その他に、ご質問、ご意見がある方はございませんか。

#### ○委員（竹内岐阜大学教授）

2ページのフローにも出てきますが、「中間評価」と「本評価」という言葉で記載してあります。この「本評価」については、「最終年評価」だったと思いますが、この辺りの用語に注意していただきたいと思えます。

評価スケジュール表を見ますと最終評価が平成22年度になっております。これは平成23年度であると思えます。

このスケジュールですと最終年度の事業を行った後の評価をすることにならないと思えます。この年度中に最終評価を行い、その評価結果を基に改善策までを策定して年度末を迎えなければいけません。しかも、事後報告書を運輸局は12月に提出を求めてくると思えます。

よって、スケジュール的に早く事後評価を

行わないといけないのは理解できますが、4月のはじめに最終評価を行うことはあり得ないと思えますので、最終年評価のスケジュールを再度検討していただきたいと思えます。

平成23年度は最終年度で、最終年予算でもって実証運行の完成版を行う訳ですから、4月から数カ月の様子を見ないと評価できないと思えます。

本日の会議においては、平成21年度に中間評価の施行を行い、その結果が報告されております。これでいいのかどうかは議題となっております。実証運行の結果、いろいろな問題点が出てきておりますので、このような評価でいいと思えます。

今後のスケジュールとして、平成22年に中間評価を行って、平成23年の最終年評価に生かしていただくことが大切だと思えます。

今後の計画については、一言申し上げたいことがあります。本日の配付していただきました資料ですが、雑誌「運輸と経済」の2月号に巻頭の論文に掲載されたものですが、「公共交通事業見直しの潮流に抗う」となっております。この内容の主旨は、公共交通政策に関して世の中は、公共交通事業、運輸事業の採算が取ればよい、赤字が累積するのだめ、などと独立採算性の事業が成り立つかどうか議論が集中しすぎではないか、あくまでもそれは手段ではないかと私は考えております。市民の足を守るということで、すべての市民に利用できるような公共交通を提供していくかが、市の政策としては重要であります。それを実行していくために、いかに安く公共交通サービスを提供し、民間のバス会社やタクシー会社に活躍していただくかが必要になります。その事業者が赤字が出るようならば、その部分に公的資金を投入する訳ですから、公的資金ができる限り少なくて当初の目的が達成されれば、よいこととなります。

今お話しました内容が記載されており、右

側部分を読んでいただければ分かると思います。

地域公共交通活性化事業を我々関市公共交通活性化協議会が管理しておりますが、この事業評価についても、この収支の議論だけになっているのではないかと思います。

チェック1で基準値をクリアすればOKとなっておりますが、この中にも公的資金を投入している路線もある訳ですから、採算性がとれていればよいという考え方はおかしいのではないかと思います。場合によっては、余分な補助金かもしれない、補助金を入れなくても独立採算が成り立つものもあるかもしれない。補助金を入れている体制で、採算がとれているからOKですとするのは早いのではないかと思います。不必要な補助金を入れないかもチェックの視点の中に入れることも必要であると思います。

伊豆原先生も言われましたが、利用者一人当たりの補助額についてですが、これは何の指標になるのでしょうか。過疎地については、この額が非常に高くなるのは当たり前ですし、市街地部については、この額が低くなると思います。この指標は、効率性を図るものだけのものだと思います。

それよりも、市民の観点として、この協議会が議論すべきは、市民一人当たりの補助額がいくらであるかだと思います。公共財源がひっ迫している今日ですから、いくらでも公的資金を投入できる訳ではないです。市としては、どのくらいまで公的資金を投入できるのか模索中だと思いますが、どこかで上限を打ち出す必要があると思います。

市民一人当たり1,000円ぐらいを出している自治体もあります。そこからこの1,000円がきていると思いますが、これを調べることが大事であると思います。

市民一人当たりの補助額をどこまで投入するかを最終的に決定するのは予算案を審議する市議会ですが、その原案をつくるのがこの

法定協議会であります。この法定協議会の役割はこれが重要であり、公共財源をどのくらい投入し、公共交通サービスをどこまで提供していくのが重要になります。

33ページの図面になりますが、バス停留所から半径300メートルの円が描かれております。円の外側の黄色の部分が、公共交通を利用するには300メートル以上歩かないといけない市民になります。この市民がバスを利用できるようにするには、路線を増やさないとはいけません。どんどんバス路線を増やすと莫大な予算となります。バスではなくタクシーでの利用に変えて、タクシー利用に応じた助成にする方が予算を抑えられる可能性があります。

過疎地有償運送も含めて黄色の部分がなくなるように努めなければなりません。しかし限度もあって、この谷のあたりに関しては、あきらめていただくかなどの議論も必要になります。

バス停留所から半径300メートルの範囲で円が描かれておりますが、名古屋市では500メートルで考えられております。最近では、車社会となって若い方は歩きませんが、ひと昔前は、電車の駅まで1キロメートル、2キロメートル程度は歩いていたと思います。バス停留所についても500メートルぐらいは歩けると思います。300メートルではなく、500メートルにするとか、800メートルにするとかの議論が必要であります。これは、市からバス運行に対して支出する補助額、税金に影響してくると思います。

東西ウイングの地域については、谷間に道路が走っていて、道路からは高台の山裾に家が建てられているところが多いと思いますので、バスが走る道路までは300メートル以上あり、500メートルぐらいは歩いていただかないといけないのではないのでしょうか。

こういった意味でも、500メートル半径を検討すべきであると考えております。

次の活性化協議会は、中間評価を行う前に開催していただき、二人の先生方の意見や私の意見などを踏まえて、市民の方や市民代表の委員に理解していただき、納得していただけるような評価方法となるように提案したいと思います。

#### ○会長（道家副市長）

貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

根本的なところのご意見でありますので、参考にしていきたいと思います。

それでは、次の利用状況、試行結果について、事務局より説明をお願いします。

#### ○事務局（篠田賢人）

現在の基準でもって評価したその結果を含めて、財団法人地域環境研究所の菊池氏より説明いたします。

利用状況についてですが、前回の協議会でも触れておりますが、関板取線から順次、説明いたします。

9ページになりますが、洞戸地域から関地域までの運行するバスですが、再編前は5回であったものを7.5回に増発して、2ルートで運行しておりますが、関板取線のルートとバス停留所別の乗降人員を掲載しております。主な利用目的は通院、通学になり、赤色で大きい円のバス停留所は利用者が多いところになります。遠距離通学及び授産施設への利用者によって、美谷学園前と武芸川温泉のバス停留所の乗降者が多くなっております。

次の関上之保線についてですが、15ページの路線図をご覧くださいと思います。主な利用目的は、通学と中濃厚生病院への通院になりまして、関地域の乗継拠点でありますせき東山バス停留所の乗降者が非常に多くなっております。関高等学校やその他の高校への通学者は、このバス停留所で下車し、その後は自転車等で通学しているため、利用者が多くなっております。前回の会議でも説明いたしましたが、一柳バス停留所はオレンジ

色になっているのは、このバス停留所で運賃が変わるために、このバス停留所まで送ってもらいバスを利用されております。

関地域についてですが、17ページの幹線系バスの買い物循環線についてになります。福祉施設のわかくさ・プラザや中濃厚生病院、大型商業施設のマーゴ前の乗降者が多くなっております。マーゴ前バス停留所は、関地域郊外部との乗継地点になっているために、利用者が多い結果となっております。

18ページになりまして、同じく関地域の幹線系バスの市街地病院循環線についてですが、福祉施設のわかくさ・プラザや中濃厚生病院、関中央病院の乗降者が多くなっております。梅ヶ枝バス停留所は、授産施設への通所者によって多くなっております。

19ページのマーゴ・東山線についてですが、関地域の支線系路線との乗継的な機能を果たしている路線となっております。その関係から、マーゴ前バス停留所の乗降者が多くなっております。

20ページの関地域の支線系路線でありますわかくさ・下有知線とわかくさ・小瀬線についてですが、これらの路線は、以前の路線が非常に長距離・長時間であった路線を実証運行によって変更したのになります。これらの路線は、大変に少ない利用結果となっておりますことから、定時定路線で運行していける路線であるのかどうかが今後のポイントになると思います。ただ、12月までの利用状況は少なかったのですが、1月の利用者が多くなりましたので、今後なぜ利用者が増加したのかを調査していく必要があると思っております。

21ページの関地域の支線系路線でありますマーゴ・小金田線とマーゴ・千疋線についてですが、マーゴ前バス停留所は、幹線系バスの乗継拠点となっておりますので、乗降者数が多くなっております。乗継回数の関係と市内中心部との乗継が必要になることから、乗継することへの抵抗があるとのことのご意見をいた

だいております。

22ページのデマンド路線についてですが、マーゴ・向山線の利用者が非常に多くなっておりますので、現在のデマンド路線から定時定路線への変更が必要であるのかどうか、今後のポイントになってくると考えております。わかくさ・富野線の利用は少なかったですが、1月になって利用者が増加いたしました。

以上が利用状況の説明になります。

これらの結果を受けて、今現在の中間評価の基準値でもって、中間評価の試行を行いましたので、その結果について、財団法人地域環境研究所の菊池氏より説明いたしますので、よろしく願いいたします。

#### ○財団法人地域環境研究所（菊池貢司）

中間評価の試行結果については、23ページ、24ページにまとめておりますが、24ページには、一覧表にしてまとめてありますので、ごらんいただきたいと思っております。

左側の欄には、利用状況と収支状況が記載されております。収支状況については、見込みとなっておりますが、最終的には9月末の決算でもって数字が確定してきますので、ここでは見込みとさせていただきます。

幹線交通、東西ウイングについてですが、利用者数は運賃改正後減ってきておりますので、基準値を下回り、OUTと表記しております。ただ、この12月と1月については、雪の影響による利用者数の減が原因にありますので、今後の推移を見ていく必要があると思っております。

関市地域に関しては、定時定路線が7路線ありますが、買い物循環線、市街地病院循環線、マーゴ・東山線については、幹線系路線として位置付けている路線であります。

この3路線を見ますと、買い物循環線と市街地病院循環線については、利用者数と単位当たり利用者数は基準値をクリアしている状況であります。チェック2を見ていただいで

も基準値をクリアしている状況であります。

マーゴ・東山線については、他の2路線と比較しても利用者が少なく、チェック1の項目は、すべて基準値を下回っている状況でございます。

わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線、マーゴ・小金田線、マーゴ・千疋線の4路線についてですが、いずれの路線もチェック1の項目の基準値を下回っている状況でございます。特に、わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線の2路線については、チェック2の基準値であります高齢者人口100人当たりの1人も下回っている状況ですので、多少の見直しとメスを入れる必要が出てくる路線となります。

次の、デマンド路線についてですが、関中央病院・迫間線とマーゴ・向山線は、チェック1の基準値をクリアしており、わかくさ・富野線と関中央病院・田原線は、基準値を若干、下回っている状況ですので、今後の推移を見ていく必要があると思っております。

定時定路線でありますわかくさ・下有知線とわかくさ・小瀬線の2路線は、利用者が非常に少なく、見直しが必要になってくる路線であることが、この評価結果によって読みとることができると思っております。

23ページに戻りまして、右側の第5章、平成22年度の中間評価と実証運行の見直しについてになります。

平成22年度に中間評価行いますが、本調査は、平成21年度より実証運行を実施しているバス路線の評価手法を策定して、実証運行開始から平成22年1月までの利用状況を基に中間評価の試行を行っております。現在、中部運輸局で、「平成21年度バス路線網改善プログラム策定調査」が進められており、地域公共交通ネットワークの検証に向けた評価のあり方が検討されております。

今年度の評価としては、路線ごとの基準値を挙げておりますとおり、個々の路線の評価

をすることになっておりまして、プログラムの評価と中間評価の結果を受け、評価手法の見直しも次年度に必要になってくると思います。

実証運行の見直しについてですが、関地域内交通は、中心市街地を走行する幹線系バスと郊外部を走行する支線系バスに区分して再編を行っており、支線系バスは、幹線系バスへの乗継をすることで中心市街地までのバス交通を確保するように再編いたしました。

実証運行開始後、関中央病院で接続する田原線と迫間線、マージで接続する小金田線、千疋線、向山線の利用者から乗継に対する改善の意見が多数ありました。市においても実態調査を行っておりますが、岐阜バスに乗り継ぐためには関地域内で2回の乗継が必要になります。当初は、関中心部を目的地として路線を再編いたしました。が、実態としては岐阜方面への利用者も多いです。平成22年4月より、岐阜バスを利用する際の乗換回数が1回となるように路線を延伸して実証運行を行い、乗換による影響を把握した上で利用者数の動向を見て、中間評価を行っていきたいと考えております。

以上となります。

#### ○会長（道家副市長）

ただ今の説明に対しまして、ご質問、ご意見がある方はございませんか。

#### ○委員（竹内岐阜大学教授）

ただ今の説明では、実証運行の見直しを行い、運行を行うようですが、見直した実証運行はいつから行いますか。4月1日は間近ですが、体制は整っておりますか。

#### ○事務局（篠田賢人）

前回の活性化協議会では、問題点を紹介しておりまして、問題点を改善して実証運行を行いたいと提案させていただきましたところ、その方向でよいとご意見をいただいております。乗換回数の減少や中心部への延伸、利用者が少ない時間帯などの改正を含めて、1月

の公共交通会議では4月の実施に向けて協議を賜り、手続きは終了しております。

#### ○会長（道家副市長）

その他に、ご意見、ご質問がある方は、ございませんか。

中部運輸局の福田さん、いかがでしょうか。

#### ○委員（福田岐阜運輸支局専門官）

先ほどの説明にもありましたが、運輸局では、23ページに記載してあります「バス路線網改善プログラム策定調査」を行っております。近々には、成案を得る予定となっておりますので、それをご活用いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ○会長（道家副市長）

その他に、いかがでしょうか。

#### ○委員（竹内岐阜大学教授）

24ページの試行結果表についてですが、このチェック1の3、利用者一人当たりの補助額の指標について、先ほどは批判しましたが、この指標を使用することはいいです。この数字を出すことは、非常に参考になります。効率性を図るためにこの指標が大事です。大事ですが、基準値に設定することは矛盾が生じ、補助額の上限を設定して一人歩きしますと、利用者が増加すると市からの補助金も増加していくと思います。基準値として設定することを批判した訳でして、分析指標として使用することはいいことですので、確認の意味で発言させていただきました。

#### ○会長（道家副市長）

その他にも議題がいくつかありますので、議案第1号、バス路線の評価方法の検討についての議論は、これにて打ち切りしたいと思います。

議案第1号、バス路線の評価方法の検討については、このような方法で進めていきたいと思いますが、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。今後は、先生

方からもアドバイスをいただきながら、進めて行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。

次に、議案第2号、平成22年度計画事業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）

それでは、議案第2号、平成22年度計画事業について説明いたします。

資料は、資料3、資料4、資料5になりますので、よろしくお願いいたします。

資料5の総合事業計画認定申請書の3枚目をお開き願います。昨年度に総合計画事業として申請し認定を受けており、全体事業計画のスケジュールが記載してございます。平成22年度の事業計画としまして、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あり、実線で記載しております。その他に、利用促進イベント、広報・PRが実線で記載しておりますが、これらが、当初の計画では、平成22年度の事業予定となっております。

そして、資料3になりますが、平成22年度4月から行う実証運行の変更内容をまとめております。現行と変更後に分けて記載しており、朱書きが変更部分になります。

各路線における変更内容の説明になりますが、西ウイング地域の関板取線では、利用者がほとんどなかった最終の20時39分発を減便して行い、乗継時間の微調整による時分調整を行って運行したいと思っております。

買い物循環線は、遅い時間帯の利用者がわずかであることと、早朝便では経路上にある中濃厚生病院への利用者が多く見られることから、ダイヤ改正をさせていただいております。

市街地病院循環線も東回り最終便の18時台の利用者がわずかであるため、全体的にダイヤを早める改正をいたしております。

マーゴ・東山線は、支線との乗継便の役割も担ってございましたが、支線系のバスが中心

部へ延伸させることより、接続便の機能を果たさなくてもよい便を減便して、ダイヤ調整させていただいた結果、全体で3便の減となっております。

わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線についてですが、こちらも時間帯の見直しを行い、ダイヤ調整をしております。

わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線については、マーゴで乗継を行い、市内中心部においても乗継が必要となっております。これらの乗継の問題を解消するために路線を延伸し、それに伴うダイヤ調整を行っております。

また、わかくさ・千疋線については、実証運行以前の経路に戻しておりますが、岐阜バスの営業路線と重なっております。行きはコミュニティバスを利用し、帰りは岐阜バスを利用するなどの互いに補完し合っているような関係もあったかと思っておりますので、岐阜バスとの協議を踏まえて延伸とともに、経路も変更して利便性を高めようとするものでございます。

次のページに移りまして、支線系のデマンド路線になります。関中央病院前、マーゴ前が起終点でありましたが、乗継回数を考慮して延伸させ、ダイヤを調整しております。これにより市内中心部の乗継地点や目的地までの移動利便が良くなると思っております。

運賃、運行形態、運行車両の変更はなく、計画事業として実証運行を継続して実施するものでございます。

そして、利用促進イベント、広報・PRについてですが、本年度の事業計画に加えたもので、公共交通シンポジウムを実施したいというものでございます。バス利用の促進を目的に活性化協議会の事業として開催したいと思います。資料4になりますが、実施計画案として記載してございます。9月20日の「バスの日」にちなんだイベントとして、基調講演等のシンポジウムを行い、バスや鉄道

に親んでもらえるような企画を考えております。具体的な内容では煮詰まっておりますが、バス、白バイ、パトカー、消防車、防災バスなどの様々な乗り物の展示や、長良川鉄道車両、ミニSLなども活用できればと考えております。バスで行くミニツアーや乗り放題のような企画も検討したいと考えております。これについては、平成22年度になりますから、内容を検討して具体的なものを提案したいと考えております。

次に、待合環境整備・乗継拠点施設整備といたしましては、実線で記載されております。計画当初の考えとしては、長良川鉄道関駅西側の鉄道とバスとの結節点として整備の一部を想定し、多額の予算で計画しておりましたが、市の健康福祉交流施設と関駅西側の建設検討委員会にて現在協議中であり、平成22年度には基本計画が固まると思います。そのため、この連携計画の乗継拠点の施設整備としては、関地域内のコミュニティバスの乗継地点であるマーゴ前バス停留所や関中央病院前バス停留所などの上屋やベンチなどのバス待ちのための施設整備をできる限り行っていきたいと考えております。

平成22年度の計画としては、このような事業と同時に、先ほど説明いたしました事業の実証運行のデータ分析、中間評価、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きたいと考えております。

よろしくお願いたします。

#### ○会長（道家副市長）

それでは、説明が終わりましたので、ご質問、ご意見がある方はございませんか。

#### ○委員（山中自治連会長）

市民の方からの意見として、乗継の回数が増えて利用しにくいといった内容が多く、特にマーゴ前バス停留所での乗継をなくしてほしいという意見を聞きますが、4月からの実証運行では、乗継がなくなる予定ですか。

#### ○事務局（篠田賢人）

運行本数の増加と所要時間の短縮を目的に、連携計画における実証運行は、現在の体系を取り入れましたが、バス停留所におけるヒアリングやバス事業者のヒアリング、利用者からのご意見などから、中心部のわかきさ・プラザや中濃厚生病院までは乗継することなく利用できるように平成22年4月からは行う予定となっております。

#### ○委員（山中自治連会長）

乗継に関する利用者の声を聞いておりましたので、こういった会議で話させていただきましたが、この4月からそれが解消されるようですので、一步前進であると思います。

#### ○会長（道家副市長）

その他にご質問、ご意見がある方はございませんか。

（発言者なし）

それでは、他にご意見もないようですので、議案第2号について、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。それでは、議案第2号、平成22年度計画事業については、このように進めます。

次に、議案第3号、関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画の変更についてを議題といたします。

事務局より説明をお願いいたします。

#### ○事務局（篠田賢人）

議案第3号、関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画の変更についてご説明させていただきます。

資料5になります。

議案第2号でご協議いただいたところですが、平成22年度計画事業として、新たに利用促進、PR事業に公共交通シンポジウムを加え、乗継地点の整備としまして、平成21年度申請では関駅西側を想定しておりましたが、現在検討し、計画中の段階でありますので、関地域のそれ以外の待合環境の整備

を進めていきたいと思い、所要額を変更して申請したいというものでございます。また、事業評価調査についても所要額の変更をされており、朱書き箇所が当初計画との変更点でございます。

3月3日より平成22年度事業の公募が開始されており、計画事業を変更いたしまして計画認定申請書を提出したいというものでございます。

よろしくお願ひいたします。

#### ○会長（道家副市長）

それでは、説明が終わりましたので、ご質問、ご意見がある方はございませんか。

（発言者なし）

それでは、特にご意見もないようですので、議案第3号について、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。それでは、関市地域公共交通活性化・再生総合事業計画の変更については承認されましたので、中部運輸局様におかれましては、よろしくお願ひいたします。

ここで、大変申し訳ございませんが、他に急用が入りましたので、議案第4号以降につきましては、副会長の山中様に議長をお願いいたしまして、私は退席させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

#### ○会長代理（山中自治連会長）

それでは、規約第5条第3項の規定により、会長が事故あるときは、副会長がその職務を行うことになっておりますので、私が議事の進行を行います。

議案第4号、平成21年度決算見込みについてと議案第5号、平成22年度予算（案）についてを議題とさせていただきます。

予算関連ということで一括議題とさせていただきますのでお願ひいたします。

事務局から説明をお願いします。

#### ○事務局（篠田賢人）

議案第4号、平成21年度決算見込みについてと、議案第5号、平成22年度予算案についてを一括して説明させていただきます。

議案書の5ページをお願いいたします。

現時点においては、最終的な平成22年度の実証運行事業費の確定に至っておらず、また、国庫補助金の額も確定していない状況でございますので、あくまでも見込みということでご報告させていただきます。

歳入になります。1款負担金、1目負担金、1目負担金は、505万7,000円で、関市からの負担金になり、協議会への負担金と事業評価業務の負担金になります。2款補助金、1項補助金、1目補助金は、4,264万7,400円で、平成21年度事業として交付決定をいただいている金額であります。3款繰越金、1項繰越金、1目繰越金は、71万3,624円で、平成20年度からの繰越金になります。4項諸収入、1項諸収入、1目雑入は、390円で、預金利息になります。そして、歳入合計が4,841万8,414円になります。

6ページの歳出になります。1款運営費の1項会議費、1目会議費と2項事務費、1目事務費は、第2回目までの会議費と事務費になります。2款事業費、1項事業費、1目事業費は、実証運行事業と交通マップ・時刻表の作成で、補助金の交付決定額である4,264万7,400円になります。また、評価検証業務が467万2,500円あります。3款予備費、1項予備費、1目予備費は、71万3,624円になります。そして、歳出合計が4,760万3,200円になります。

歳入歳出の差引額が81万5,214円で、平成22年度予算への繰越金になります。

歳入歳出ともに現在の見込額であり、3月末日でもって実証運行の事業費が決定しますので、次回の活性化協議会では、改めて確定しました決算額を記載して提出したいと考えております。

次に、7ページの平成22年度予算（案）に



ついてになります。

歳入になりますが、1款負担金、1目負担金、1目負担金は、443万円で、関市からの負担金になり、会議費、事務費、事業費としての負担金を計上しております。2款補助金、1項補助金、1目補助金は、6,996万4,500円で、平成22年度の実証運行などの対象事業費の2分の1の金額を計上しております。これに関しては、運輸局と調整し、次回の協議会までには補助金の申請が終わっていると思いますので、改めて予算として確定したものを示すことができると思います。関市からの負担金については、平成22年関市議会第1回定例会に上程しており、議会の議決日は3月19日となっております。

8ページの歳出になりますが、会議費が40万3,000円、事務費が2万7,000円、事業費が7,450万4,500円、予備費が27万5,214円で、合計金額が7,520万9,714円になります。事業費については、平成22年の新規事業として、乗継停留所の整備と公共交通シンポジウムを計上しております。

平成22年度予算(案)についても、現在の見込額でありますので、次回の活性化協議会には、改めて確定しました予算額を記載して提出したいと考えております。

本日の会議で議決していただくまでには至りませんが、これらのように進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

#### ○会長代理(山中自治連会長)

それでは、説明が終わりましたので、これより、議案第4号、議案第5号についてご意見・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、特にご意見もないようですので、議案第4号について、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。

次に、議案第5号について、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。

よって、議案第4号、議案第5号については、承認することに決しました。

次に、その他になりますが、事務局から何かございますか。

#### ○事務局(服部企画政策課長)

その他といたしまして、事務局より報告いたします。

平成21年度に実施しました計画事業について、自己評価を行い、運輸局にその評価結果を提出させていただきました。自己評価については、第2次評価を実施するための評価検討委員会が、既に3月2日に開催され、その評価結果が通知されることになっております。その通知が届きましたら、委員の皆様にお伝えさせていただきますので、よろしくお願いたします。

また、本日、新聞記事のコピーを配付させていただきましたが、中日新聞の社会面にバスについての記事が出ておりましたので、ご紹介させていただきます。普段は、運行に対する苦情が多くございますが、運転手への感謝の気持ちが記載されておりましたので、時間がある時にでも、ご一読いただきたいと思います。

事前に案内しておりますが、広域自主運行路線であります牧谷線の改正につきまして、関市公共交通会議を開催し、協議いただく予定でしたが、改正内容の調整に時間がかかっておりますので、会議を延期させていただきますと思います。

事務局からは以上でございます。

#### ○会長代理(山中自治連会長)

その他に、何かございますか。

#### ○委員(加納関警察署交通課長)

先ほどの予算案と認定申請書の関係についてですが、予算額と認定申請書に記載されて

いる金額とが一致していませんが、どういったものなのかを説明していただきたいと思います。

また、警察署の交通安全の立場からになりますが、高齢化社会になりつつあり、高齢者の交通事故による死亡者や被害者が増加しつつありますので、リーフレットやバスの車内において、交通安全に係る啓発事項を入れていただけると大変ありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ○事務局（篠田賢人）

認定申請書と協議会の予算案の関係についてですが、認定申請書に記載しております金額については、当初の計画が平成19年度に作成し、事業開始が平成20年度になりますので、当初においては見込の部分が多く、概ねの金額にて計上しております。それに比べて、協議会の予算案については、実証運行を行うために単年度単位で予算を精査し、運輸局と補助対象経費を精査して、全体事業費を計上しております。以上のことから、認定申請書と協議会の予算案では、差異が生じてくるものであります。

今後においては、運輸支局に相談し、補助金申請の金額と認定申請書の金額との整合性を確認し、報告したいと思います。

交通安全に対する啓発についてですが、バス車内にも掲示できるスペースもありますので、啓発物や啓発内容などをいただければ、そのスペースを利用して啓発し、協力していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ○会長代理（山中自治連会長）

その他に、ご発言がございましたら、お願いいたします。

（発言者なし）

特にないようですので、これにて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。

全体を通しまして何かご意見がある方は、ございませんか。

（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、平成21年度第3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。

本日は、大変お疲れさまでございました。

午後12時05分 閉会