

第 1 回

関市公共交通会議

会 議 録

(平成23年 1 月27日)

関市公共交通会議

○日時

平成23年1月27日（木曜日） 午後2時00分 開議

午後3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
事業者代表	加藤 祐三	(社)岐阜県バス協会 専務理事（代理）
	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) 代表取締役社長
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
	藤川 逸美	関商工会議所 副会頭（代理）
	長屋 良和	関市PTA連合会
	久保 俊子	関市女性連絡協議会 副会長
	運輸局	古田 勝
運転手組合代表	三ツ村秀樹	岐阜乗合自動車労働組合 執行委員長
岐阜県公共交通課 道路管理者	成瀬 幸子	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
関警察署	安田 寿之	美濃土木事務所 道路維持課長
	加納 正男	関警察署 交通課長
学識専門者	福本 雅之	名古屋大学大学院 環境学研究科研究員
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）

午後 2 時 00 分 開会

○事務局（服部まちづくり推進課長）

皆様お揃いですので、これより平成22年度第1回関市公共交通会議を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては大変ご多忙のところ、ご出席を賜りましてありがとうございます。

初めに、会長の青山副市長からご挨拶を申し上げます。

○会長（青山副市長）

委員の皆様におかれましては、ご多用の折、関市公共交通会議にご出席をいただき、誠にありがとうございます。

お陰様をもちまして、関市は昨年、市制60周年・合併5周年の記念の年を迎えました。本年は61年に向かって進んでいくわけでございますが、その中で合併6年を経て住民に対する足と言いますか、そういった重要な分野についてを皆様方にご審議を賜り、少しでも市民のために、有効な交通体系を整えていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上で挨拶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）

それでは、関市公共交通会議要綱第7条第2項により、会長が議長を務めることとなっておりますので、青山会長に議事の進行をお願いしたいと思います。

よろしくお願ひいたします。

○会長（青山副市長）

それでは、着席にて進めさせていただきますので、よろしくお願ひします。

関市公共交通会議要綱第7条第2項に基づきまして議事を進行させていただきます。

本日皆様方にお配りしております会議次第の議案案件についてご審議を賜りたいと存じます。

議案第1号、板取線の系統廃止・変更につ

いてを議題といたします。

先の活性化協議会の中でご報告させていただいておりますが、洞戸栗原車庫以北の運行について議論をいただきたいと思ひます。

それでは、事務局から説明をお願いします。

○事務局（篠田賢人）

議案第1号、板取線の系統廃止・変更について、ご説明させていただきます。

議案書の資料で右上に数字で番号が振ってあるものが後ろの方でございますが、1番から10番までがこの板取線に関する資料でございます。1番、2番は、この路線の路線図を地図上に落としたものとなります。7番から10番までが、新旧の時刻表になります。この資料で見させていただきますと、1番、2番がこの路線全体として見ていただくには理解していただきやすいと思ひます。

この板取線につきましては、JRの岐阜駅から板取地区の一番北部に当たります板取門原までを、1つの路線として結んでおる路線でございます。また、この路線につきましては、議案第1号にもございますように、JR岐阜駅から板取門原まで直通で行く系統と、途中の洞戸地区の洞戸栗原車庫という所で止まる系統と2つの系統に分かれて、運行されております。

路線延長が大変長くなっている路線でございますが、この度の改正といたしましては、洞戸栗原車庫から板取門原間を自主運行バスとしては廃止させていただいて、現在の板取地域のバス運営協議会に運行していただくという提案でございます。

地図ですと2番の地図になりますが、洞戸栗原車庫はオレンジ色で丸印の打ってある所になります。ここが今後の板取線の終点になりまして、この地図では青色の線で路線を塗らせていただいておりますが、この青色の区間を廃止させていただきたいというものでございます。

廃止する系統キロといたしましては、概ね28kmくらいに及びます。現在の直通運行は、1日に4往復運行させていただいておりますが、他の洞戸栗原車庫で止まっておる系統と同様に、この4往復をすべて洞戸栗原車庫止まりに変更させていただきたいというものでございます。

この板取門原・洞戸栗原車庫間の利用者数は、非常に路線キロは長く、利用者数が少なくなってきました。現行のように大きなバスで運行するより、費用対効果を上げたいという思いで、地域内運行で賄っていきたいというものでございます。平日4便で概ね20人くらいの利用数があり、土日に関しては10人程度の利用数となっており、この4往復の路線を今現在行っておる板取地域の連絡バスで代替して参りたいというご提案でございます。

板取線の系統廃止・変更については以上でございますが、時刻・運賃については、後の議題で説明をさせていただきたいと思っております。

○会長（青山副市長）

ありがとうございました。

ただ今、事務局から系統廃止・変更につきまして説明がありましたが、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

○委員（加納関警察署交通課長）

地域内運行ということで住民組織による運行ということですが、この中ではっきり聞き取れなかったのものでその確認と、どういう状態で行っているのかなという点になりますが、板取地区のバス運営協議会でいくというのが住民組織ということでよかったですか。具体的にはバスなんかも現在あってやってみえますか。そういうところは何か資料とかありますか。

○事務局（篠田賢人）

本日は、板取地域の具体的な運行内容の方法の資料をご用意させていただいておりますが、使用車両は市の保有するマイクロバス

車両を貸与いたしまして、運行を行っております。運行管理者等基礎講習を受けた者も置いてございますし、ドライバーも二種免許取得者もおります。そして、一種免許取得者に対しては、昨年末に、有償運送に切り替えるための基礎講習も実施しております。安全運転には配慮をしておるということで、講習をやりながら実施させていただいております。

原則的には、洞戸栗原から各方面には向かうバスに接続するために、地域内の組織によって運行をしていただいております。

概ねこの板取線の運行本数が10本くらいでございますので、その便に接続するというような形で栗原と板取門原間の一本道の往復運行を行っていただいております。

○会長（青山副市長）

定数とかバスについては、どのくらいの規模ですか。

○事務局（篠田賢人）

地域内運行のバス車両は、皆さんがよう見かけられますマイクロバスで、29人乗りのトヨタのコースター等といった程度のものを想像していただければと思います。

○会長（青山副市長）

他によろしいでしょうか。

○委員（藤川関商工会議所代表）

各地域には地域審議会がございますが、こちらへの協議や地元への協議というのは、これから行われるのか、それともある程度、既に打合せというか事前に報告等されているのか、そのあたりを教えて下さい。

○会長（青山副市長）

事務局からお願いします。

○事務局（篠田賢人）

申し上げるのを忘れてしまいました。旧郡部の地域は、すべて地域内運行ということで住民組織により実証運行を開始しております。この5地域につきましては、バス交通を話し合うバス運営協議会というものが各地域

に設置されておりまして、この会議の議題にさせていただく前に、関係する地域で協議を何度か重ねていただいております。

この度の案件についても、板取地域、洞戸地域のバス運営協議会で協議をしていただきまして、経路変更への同意、自らの組織によって代替するという事で合意されているものでございます。バス運営協議会では、こういった動きに向けて、対策を練って対応を進めているという現状でございます。

○会長（青山副市長）

その他、ご意見のある方はございますか。

（発言者なし）

他にご意見もないようですので、議案第1号でございますが、ただ今の提案どおり、ご承認いただける方は、挙手をお願いいたします。

（全員挙手）

ありがとうございました。

議案第1号については、提案のとおり承認されました。

続きまして、議案第2号、運賃についてを議題といたします。

事務局から説明をお願いします。

○事務局（篠田賢人）

議案第2号、運賃について説明させていただきます。

この度の運賃改正といいますのは、この板取線についての運賃の区間の確認になります。資料の右上の番号が4番、5番のものがこの板取線の運賃表になります。4番が新しい運賃表で、5番が旧の運賃表になります。

この板取線と言いますのは、JR岐阜駅から岐北病院という岐阜市と山県市の境にある病院がございまして、この間が岐阜バスの営業路線の系統で動いております。この三角表でいくと、JR岐阜駅を出て岐北病院に行くまでの間は、運賃が徐々に上がっていく体系となっております。そして、岐北病院から洞戸栗原車庫までが、山県市と関市の共同によ

る広域自主運行系統ということで、運賃は、自主運行バスと言われる区間であるため、岐北病院前から洞戸栗原車庫までが、この三角表でいきますと200円となっております。こういった会議を持ちまして、皆様で運賃を決めさせていただく協議運賃の形を取っておる区間でございます。

5番の資料と比べますと、今までの岐北病院から板取門原までの区間が、岐北病院から洞戸栗原車庫までということで関市の区間が短くなりました。その関係で、運賃設定が自主運行の区間で300円から200円と、洞戸栗原車庫から板取門原間の100円の区間がなくなっております。山県市と関市の協議運賃の区間が減ったこととなります。これは運行キロが減ったということで減額という形になりまして、もう一度この会議の中で、板取線の関市の区間を1乗車いくらにするかというものを改めてお諮りさせていただくものでございます。

基本的には、料金変更は発生してございません。関市の区間の一般運賃は1乗車100円ということで、小学生の方、障がい者の方は半額の50円と設定することを確認させていただくものでございます。

この運賃につきましては、同様に山県市にも影響するため、山県市では昨年12月中に公共交通会議を開催し、この板取線の変更についてご同意を得ておりまして、同意書もいただいております。

運賃につきましては、関市内100円ということで、小学生、障がい者の方は半額というような設定をさせていただくものでございませぬ。

この路線につきましては、1つの路線で岐阜バスの営業路線の所も乗り入れをするということで、ICカード—いわゆる岐阜バスのアユカカード等—の対応は可能な路線となっております。

実施日につきましては、3月27日から実施

するというものでございます。

○会長（青山副市長）

ただいま、議案第2号の運賃につきましてご説明をいただきましたが、何かご意見等ございましたらお伺いしたいと思います。

今までの路線は、板取門原までの路線であったため、関市区間が200円でありました。これが洞戸栗原車庫で止まるため、100円となるということです。

よろしいでしょうか。

（発言者なし）

ご意見もないようですので、採決に移ります。

議案第2号、運賃について、承認することにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議なしと認めます。議案第2号につきましては、提案のとおり承認されました。

次に、議案第3号、路線の経路変更と停車バス停の追加についてを議題といたします。

事務局からご説明をお願いします。

○事務局（篠田賢人）

続きまして、議案第3号の路線の経路変更と停車バス停の追加ということでご審議いただきたいと思っております。資料といたしましては右上の数字が11番から14番になります。

1つ目の「わかくさ・小金田線」の経路変更につきましては、資料14番の図面を参考にさせていただきたいと思っております。わかくさ・小金田線は関市の西部方面から来る路線でございまして、既存の路線は赤色で示させていただいております。商業施設であるベイシアの前を通りまして、小屋名の雇用促進住宅の前を経由して、国道ではなく下倉知地内の道を通りまして、マーゴ方面の関江南線に出るといった経路をカバーしておるところでございます。

変更前の路線は、赤路線から緑路線を経由して運行をしており、農道を通っておったものでございます。この度は、こちらの地域に

おきまして開発される予定となり、その開発協議の中で地元要望により、一部若干の農地が残るといことがございまして、農業用車両等が停車することが見込まれます。また、商業施設の進出に伴い通行車両が増えるということで、一度幹線道路の国道に出て、再度また赤路線に戻ってくるような経路に変更し、青い部分の道路を使用して下倉知の方へ入って行くというような改正でございます。交通量の増加が見込まれるということで、地元からの要望を受け、検討させていただきました。このように経路変更を実施させていただきたいというものでございます。

続きまして2つ目の「わかくさ・迫間線」の停留所の追加でございますが、資料といたしましては11番から13番になります。これまでも同様の経路で、デマンドということで予約があった時に動く乗合タクシーでございませぬ。使用車両は、トヨタのハイエースになり、小型の車両を使用しております。

これまでも基本ルートといたしましては、同様のルートを通っておりますが、関口駅前の既存の停留所は、基本の停留所としては認めずに運行させていただいております。

ところがこの路線の利用者の方から、是非関口駅前でも利用したいという要望がございまして、元々の経路上の使用しておるバス停を、この路線の停留所として追加をさせていただくものでございます。バス停留所の位置等は、既存のものであるため変更は何らないものでございます。時刻につきましても元々この間を走行しておったため、始発・終点等時刻の変更はなく、停留所の追加のみを行うものであります。

ご審議の程よろしく申し上げます。

○会長（青山副市長）

ただいま、第3号議案、路線の経路変更と停車バス停の追加につきましてご説明を受けましたが、何かご意見、ご質問等ござ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）

1番目の「わかくさ・小金田線」の経路変更についてですが、14ページを見ますと、バス路線が国道248号を走行するようになり、西進の場合は、左折、左折となっておりますが、東進の場合は、右折、右折と続いて事故等の若干の心配が予想されます。経路上は、やむを得ないのですが、交通量の多い国道の交差する場合、運転手には十分注意していただきたいと思います。

そして、廃止区間の所にお店ができる予定ですね。

○事務局（篠田賢人）

はい、そうです。

○委員（加納関警察署交通課長）

わかりました。

○会長（青山副市長）

今言われたように、国道へ一旦出ますし、今工事もやっているわけですから、その辺も含めて安全対策をお願いします。ということでもよろしいですか。

○事務局（篠田賢人）

岐阜乗合自動車と調整させていただいて、運行にはどうしても右折、右折になる箇所がございますので、そこには十分注意をさせていただきたいということで、営業所にご協力をお願いしております。

○会長（青山副市長）

他にございませんでしょうか。

（発言者なし）

他にご意見等もないようですので、議案3号につきまして、採決に移りたいと思います。

議案第3号につきまして、提案のとおり承認することにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議なしと認めます。議案第3号は、提案のとおり承認されました。

続きまして、議案第4号、運行時刻の改正についてを議題といたします。

事務局からご説明をお願いします。

○事務局（篠田賢人）

議案第4号の時刻表の改正でございますが、これも「板取線」のダイヤ改正に伴うもので、この度の系統廃止によりまして生ずるものでございます。

資料番号が7番、8番、9番、10番の資料でございますが、7番、8番が現在の時刻表でございます。そして、9番、10番が新しく実施をしたいという時刻表でございます。

系統を廃止するものの、全体の運行本数は維持をしていき、基本的には、現在の洞戸栗原車庫の出発時刻等は変更をさせないようにダイヤの設定をお願いしておるものでございます。運行本数といたしましては、岐阜行きと帰りの運行本数が若干異なっております。通学や病院を中心にダイヤ設定をさせていただいておりますが、JR岐阜駅からの時刻ということで大変長くなっておりまして、非常にわかりにくいものとなっておりますが、こちらにつきましても、洞戸地域のバス運営協議会と板取地域のバス運営協議会で協議させていただいておりまして、他のバスの接続、学校等への登校の時間を考慮させていただいて、岐阜バスにダイヤ設定をお願いしたものでございます。

このダイヤで3月27日から実施をしたいというものでございます。

○会長（青山副市長）

ただ今事務局から、運行時刻の改正につきましてご説明をいたしました。何かご意見、ご質問等ございましたら、承りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（発言者なし）

ご意見、ご質問等がないようですので、これより採決いたします。

議案第4号、運行時刻の改正について、提案のとおり承認することにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

ご異議なしと認めます。議案第4号は提案

のとおり承認されました。

以上で本日の議題はすべて終わりました。

今後は、いろいろと手続きがございますが、協議路線の申請は事業者から行っていただきます。岐阜運輸支局をはじめ関係各位の皆様方におかれましては、よろしく願い申し上げます。

次に、その他でございますが、事務局から協議いただきたい案件がありますので、説明をお願いしたいと思います。

○事務局（篠田賢人）

その他ということで3点ほどご報告、ご協議を賜りたいことがございまして、議題とさせていただきます。

まず1点目でございますが、昨年度も願いをさせていただきましたが、関市公共交通会議とは別に「関市公共交通活性化協議会」も設置しておりまして、その協議会にも本日の委員の皆様には参画をいただいております。

この関シティバスの実証運行は2年目に入っております。その事後評価ということで、本日の会議の事前に配付をさせていただいておりますが、まだ事業の途中ではございますけれども、2年度目である今年度の事後評価を国に提出させていただくものでございます。

昨年度と比べて、主に変更しているところは、基本的な項目となる利用者等を記載させていただいておりますけれども、他には、平成22年度の実施項目として新たに行いましたのが、公共交通シンポジウム等の開催を行いまして、PR・利用促進等を図らせていただいたことを、記載させていただいております。

そして具体的な成果というところでは、前回の公共交通活性化協議会でも中間評価ということでご議論いただきましたが、運賃の有料化等に伴いまして改正前と比較しますと若干人数が減っているところがありますとか、路線によっては非常に利用者が少ない、芳しくないというところもございまして、評価と

しては「サービスを維持する」ところ、「運行形態の見直し」をしなければならないところ、そういった評価をご報告させていただいているところでございます。そういったところを具体的成果のところに記載をさせていただいております。

そして、関市の独自の取組といたしまして、各合併地域において各々住民組織による運行についても記載しております。利用者の少ない所や過疎部において、どういった運行が確立できるか取り組んでいただいております。そういった所への支援・強化策ということで、バスを運行する上で安全面から必要であると思われる運行を管理する者の研修や、ドライバーの安全運転に資するための研修を実施しました。こういったことを継続して行い、各地域運行に関係する者の人材育成に努めていきたいと思っております。

平成22年度から始めたものですが、市が所有車両するポンチョ型車両である7mのバスがございまして、これらの車両については広告掲載をスタートしております。今現在は、1者から広告の依頼がございまして、これは医療機関になりますが、啓発をさせていただいております。継続して運賃収入以外の収入についても努めていきたいと考えております。

こういった形で事後評価を提出させていただきたいと思っておりますが、ご一読していただきまして、こういった所を加えた方がいいとかご意見等がございましたら寄せていただきまして、それらを踏まえまして提出をさせていただきたいと考えております。

1点目は以上でございます。

○会長（青山副市長）

お手元に様式2ということで、2年度目の「関市地域公共交通活性化協議会事後評価」ということで記載しております。

ご意見等ございましたら、お伺いしたいと思います。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

これは公共交通活性化協議会で議決しなければいけないものですが、これは前回の活性化協議会には提出していませんでしたか。

○事務局（篠田賢人）

前回の関市公共交通活性化協議会が11月に開催しており、この資料ができ上がっていない状態でしたので、本日の公共交通会議の委員が同じメンバーですので、ここでお諮りをさせていただきたいと思えます。

本日お見えにならない委員については、送付させていただいて、個別に意見を聴取させていただくような形になり、その件についてもご承認いただいております。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

それなら良いのですが、関市の場合は活性化協議会と公共交通会議を分けてみえます。この件については、公共交通会議で議決することはできないものですので、念のための確認でした。

それでしたら、大丈夫です。

○会長（青山副市長）

その他に、ご意見等ある方はございませんか。

○委員（藤川関商工会議所代表）

私は、この会議に初めて出席しますので、大変初歩的な質問となり恐縮ですが、Ⅲの具体的な成果の中で、①の本文の1行目に「平成23年度中旬」とありますが、この「中旬」というのはいつ頃なのかということと、その文章の下の方ですが、②のすぐ上の2行目、「利用が可能となったことにより、今春」という言葉がありますが、「今春」とは平成何年の春なのか、確認したいと思えます。

○会長（青山副市長）

Ⅲの具体的成果①の本文の「平成23年度中旬」というのはいつ頃の時期なのかということと、②の前段の2行目、「今春」という記述の時期について確認をお願いしたいということです。

○事務局（篠田賢人）

1つ目の「平成23年度の中旬」とありますのは、実証運行の期間としては当初の計画から平成23年9月末ということで、そこまでが実証運行の計画期間ということで定めております。

もう1点は、平成21年の実証運行当初から、高校生の通学者が増えてきております。この記載については訂正させていただきたいと思えます。

○会長（青山副市長）

この「今春」という言葉は適切でないので訂正をさせていただくということでよろしいですね。

その他にございませんでしょうか。

（発言者なし）

先ほど福本先生からご指摘がございましたように、事後評価につきましては本日の会議とは別に、いわゆる活性化協議会の委員もおりますので、その方々ともご意見を束ねながら確認させていただき、運輸局に提出させていただきたいと思えますので、よろしく願いいたしたいと思えます。

それではその他2点ほどございますので、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、その他といたしまして他の2点でございますが、関シティバスの現状について、市民の方に周知させていただきたいという思いから、バス懇談会を開催していきたいというものでございます。

右上の数字が15番、16番の最後の資料になりますが、A3の資料になります。このような資料でもって、市民の方に広報していきたいというものでございます。広報の配布予定といたしましては、3月1日号とともにいき、バス懇談会については、紙面上にお知らせを利用し、関シティバスの評価結果については、折り込む形で配布していきたいと考えております。

路線別の評価がどういった状態なのかとい

うことを記載しておりますが、資料のボリュームが大変多くなっておりまして、これだけでは理解していただくのが非常に苦しいのではないかと考えております。

そこで、各地域においてこの資料を基に、もう少し噛み砕いた形で、現状と今後について説明してはどうかと思い、本当に今の実証運行の形態のまま継続していくべきか、もっと他の方法がいいのか、運賃も今のままやっつけていけるのか、といったことを議論し、要望や意見などを交わしていきたいと考えております。本日、自治連の役員会が開催予定でございますが、そちらでもご提案をさせていただいております。自治会単位においても説明会の開催の案内をさせていただきます。

そして、本日お見えになります石井会長をはじめとする老人クラブの皆様方の支部単位でもご説明をさせていただいて、1番の利用者であられます高齢者の方や障がい者の方に対してもバス懇談会を開催していき、詳しく説明しながら利用者の方の生の声を聞いて、平成23年度の実証運行、また平成24年度の本格運行に繋げていきたいと考えております。

このような形で市民の方に情報を提供し、ご意見を賜っていきたいと考えております。

また、委員の皆様方にも地域の説明会に参加いただくこともあろうかと思っております。忌憚のないご意見をいただければと考えております。

○会長（青山副市長）

ただ今説明のありました2点についてですが、今まですべての案件を含めまして、何かご質問等がございましたら、承りたいと思っております。

（発言者なし）

ご質問等のないようですので、私の方からご指名させていただき、各委員におかれましては、今日の全般を通じて、若しくはいろいろなご意見やご提言等あればお伺いをしたいと思っておりますが、よろしく申し上げます。

最初に市民・利用者を代表するような形で、

森島社会福祉協議会会長、お願いします。

○委員（森島社会福祉協議会会長）

意見や提言というわけではないのですが、ちょっとお伺いしようと考えておりましたことを発言いたします。

私ども社会福祉協議会としましては、各地域を回っておりますと、いつも話に出てくるのは足の確保についてです。これが絶えず出てくるわけですから。そして、合併して良かったか悪かったかという話になると、合併しても何も良いことはなかったという、非常に手厳しい意見をいただくわけですね。

そのようなことをお伺いしようと思っておりましたが、今の説明の中にも地域住民の意見を尊重しながら、また今後の計画を立てるという話を聞きましたので、私があえて聞くことはございません。

よろしく申し上げます。

○会長（青山副市長）

続きまして、先ほど個別の説明会をとということで、交通弱者の立場から石井老人クラブ会長、何かございましたらお願いします。

○委員（石井老人クラブ連合会会長）

私の方からは特にございません。

現在、自動車運転免許証の更新で、痴呆の問題など免許の廃止に追い込まれておられる方がかなりございます。そういう方々が何を頼りに移動するのかと言ったら、やはり公共交通しかございません。

私どもは、いろいろ大会をやっておりますけれども、それに板取の奥の50km先や上之保の奥の40km先から集まれと言ってもなかなか集まれません。公共交通を利用するにしても本数に限りがございます。来るには来ても帰りの時間がございません。これらを理由に利用がなかなかできず、別個のシステムで私どもの足をどうしていくか検討をしております。今のところ意見として一番多いのは、「お金を出してもいいので本数を増やして欲しい」というのがほとんどの声であります。1本で

も2本でも増えて、それで料金が上がったっていいんだというのが皆さんの声であります。できることなら本数を増やして、少しでも移動の足を確保していただくと非常にありがたいと考えております。

また2月23日には、私どもに説明をいただけるようです。その時にはいろいろな意見が出ると思いますので、その節には、いろいろとお考えをいただきたいなと思います。

よろしく申し上げます。

○会長（青山副市長）

続いて、事業者の代表という形で、岐阜県バス協会の加藤さん、お願いいたします。

○委員（加藤岐阜県バス協会代表）

本日は、専務の代わりに出席させていただきました。

区間の廃止ということで何回も申し上げますが、なるべくなら廃止をしなくて、地域の方がスムーズにバスに乗れるような体制をこれから進めていっていただきたいと思っております。廃止することは簡単でございますが、復活させることは大変でございますので、できるだけご利用していただきながら、関市にとってよりよい公共交通体系を維持していただきたいと考えております。

○会長（青山副市長）

続きましても、同じく事業者を代表して、岐阜乗合自動車の富田さん、お願いいたします。

○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

岐阜乗合自動車の富田でございます。

いつもお世話になりましてありがとうございます。

この度の議案の中で、「板取線」の廃止という議題をいただきましてご議論いただいたわけですが、元々私どもは、当時の板取村の時代から運行させていただいております。現在は関市のご支援の基で、自主運行バスということで運行を続けてきた訳であります。

実は去年の9月に、郡上八幡と荘川を結んでおります路線が廃止になりましてからは、私どもが運行しております路線の中で一番長い距離を走る路線でございました。今回は洞戸栗原から板取門原の間が廃止になるということで、距離が3分の1くらいになってしまうのでございますけれども、今までいろいろなところで、住民の皆様方や関市の関係の皆様方には大変なご尽力とお世話をいただきました。長い間お世話になりましてありがとうございました。

まだ栗原まではバスを運行させていただきましますし、それから関シティバスの方も私どもに委託をしていただいております。これからも皆様のご意見等を伺いながら、また、私どもにアドバイスできることがあればさせていただきますながら、この関市の交通体系に貢献できたらと考えておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

どうもありがとうございました。

○会長（青山副市長）

続きまして、(株)ドライビングサービスの山田さん、お願いいたします。

○委員（山田(株)ドライビングサービス代表）

本日は、バス停留所の案件で一カ所増やさせていただきました。ありがとうございます。

私どもも、徐々にお客様が増えているという状況は見て取れておりますので、今後とも、お客様に対して声かけをして、皆さんの行きたい所を掘り出して運行していこうと考えております。そして、関市の皆様のご協力をいただいて、デマンド運行を成功させていきたいと思っております。これからもよろしくお願いいたします。

○会長（青山副市長）

続いて、関タクシー(株)の三輪さん、お願いいたします。

○委員（三輪関タクシー(株)代表取締役）

関タクシーの三輪でございます。

私どものタクシー事業も、ここ最近ようやく、公共交通機関として認知をされてきたような状態でございまして、それを受けまして一昨年頃から、運賃ブロックごとに事業者並びに各階層の代表者の方を交えまして、タクシー事業をいかに活性化するかということで、活性化協議会を数度にわたって開催いたしました。運輸当局のご指導を受けながら、その地域の適性車両数でありますとか、どういったタクシーサービスが住民の皆さんに受け入れられるか、そういったことにつきまして、事業者ごとに細かく検討いたしまして、事業者ごとにその計画書を運輸主管当局へ出したわけでございます。それを受けまして、現在事業者ごとにどういったタクシーサービスが良いか、どんな姿が良いかということを実践しているところでございます。

それで現在は、バス事業者とか、デマンドバスとかこういったことを試行的にされておるわけでございますけれども、やはりタクシー事業と言いますと1台について1人の乗務員ということで、どうしても相当の額の運賃をご負担いただかないといけないというようなことでございます。やはり交通機関としては、それぞれバス事業者とか今のデマンドタクシーとかそういったところで住み分けをしながら、どういった良質なタクシーサービスを提供していけるか、こういったことを真剣に各事業者が取り組んでいかないといけないと思っております。

その点で、皆さんに満足いただけるようなタクシーサービスをこれからも行っていききたいと思っております。今進めておられますバス路線の見直しやデマンド路線の運賃の設定については、またその経過の中で意見がありましたら申し上げたいと思っております。

以上でございます。

○会長（青山副市長）

続きまして運転手の代表という立場で、岐阜乗合の労働組合の三ツ村さん、お願いいた

したいと思います。

○委員（三ツ村岐阜乗合労働組合代表）

皆さんどうもご苦労様でございます。

本日の皆さんのご意見の中で、何がどうこうということではなく、ただ寂しいなということを感じたわけでございます。

先ほど、岐阜県バス協会の加藤さんも言われましたけれども、廃止になったものが復活するのは大変難しいことでございます。これは、致しかたないということでして、地域の方などで頑張っていて、まだまだ地域の皆さんの足となるために頑張っていたきたいなと思っております。

まだ洞戸栗原までは今までどおり運行しておりますので、また岐阜乗合のバス等をご利用していただければと思っております。

ほとんど皆さんからご意見がありましたので、これと言って意見はございません。これからは皆さんと共にいろいろな問題点を抱えると思いますが、それらを1つ1つ取り上げて、地域の皆様のために頑張れるようにやるのがこの公共交通会議かなと思っております。

そのような中で我々も頑張っていきたいと思っておりますので、皆さんとともにこれからも一緒に頑張ってやっていきましょう。

○会長（青山副市長）

また戻らせていただきますけれども、利用者・市民の代表ということで、関商工会議所の藤川専務、お願いいたします。

○委員（藤川関商工会議所代表）

意見、提言としては何も用意して来てはおりませんが、私の方にはこの交通関係についてのご意見は一切頂戴しておりません。

ただ少し話が逸れますけれども、1件、年末にご意見と言いますか、そういう話を耳にしました。と言いますのは、うちのお袋が中濃厚生病院に週3回、火・木・土とお世話になっておる関係で、12月30日とその曜日に当たったわけです。私はたまたま市のホームページを見ておりまして、12月30日はバスが動

きませんよというのをホームページに載っておりました。それで、うちのお袋にちょっと話をしましたら、バス停留所に張り紙してないから来るんじゃないのと言っておりました。いや、違うよ、こうだよという会話の中で、私は年末ですので当然休みでしたから、病院まで送って行きました。それを気づかれずにバス停留所で待っていらっしゃった方がいて、藤川さん良かったね、そういうのを知っていて良かったねという意見を賜ったということがございました。その方については別に怒って言うていらっしゃるというわけではなくて、このような事例もあったということだけご報告をさせていただきます。

皆さんの前で申し上げることは本意ではないかもしれませんが、意見を求められましたので、申し訳ないですがよろしく願いしたいと思います。

○会長（青山副市長）

続きまして、女性連絡協議会の久保さん、お願いいたします。

○委員（久保女性連絡協議会副会長）

私は、いつも関シティバスを利用させてもらっている利用者の1人です。昨日の話ですが、関市山田から市街地方面へ帰ろうと思い、時刻表を見てバス停留所に行ったのですが、バスが時間になって来ませんでした。寒くなってきました、どうしてこんなにバスが遅れているのかなと思って待っていましたら、たまたまシティバスが来ました。ああ助かった、これに乗れば早く家に帰れるかなと思って乗りました。そうしたら、本日も説明がありました14ページのベイシアに回るバスがありますね。先ほど路線を右と左と替えるというのがございましたが、これに乗ったらお客様は1人しかいらっしゃいませんでした。この方はどこで降りられるのかなと思いつつ、とにかく2人だけで大きなバスに乗って関市山田からどこへ行くのかなと思ったら、津保川台の団地の中へ入って行きました。こんな

所は来たことがない、珍しくバスでいろいろなものが見ることができると思って、ぐるりと回ったらまた元の所に戻って来まして、ここを1周している間には他に誰も乗るお客さんはありませんでした。それで、国道へ出てからベイシアという新しい施設や、あそこを通過して雇用促進、下倉知などいろいろな所で停車しました。私は東山の方へ帰りたいのですがと申し上げたら、これは東山には行かないと言われてどうしようか思っていましたら、栄町なら停まると言われて、栄町で降りました。いつも20分程度で家に帰れるところが、延々と1時間程のバス旅行となりました。栄町に着いて今度は乗合バスに乗ろうと思ったら全然時間が合わなくて、またそこでバスが来るまでしばらく待ちましたけれども、栄町には待合所がありますので、そこで待っていました。そこでも時刻にはバスが来ず、かなり遅れて来ました。昨日は1日中、乗合バスの時間帯が狂っていたのか、朝から運行がおかしかったのかなと思ったのですが、30分で帰れるところに1時間以上かけてやっと家に着くことができました。その間お客さんは誰も乗り降りされずに、ただ1人で乗っておりまして、もったいないなと思いましたが、普段の利用もそんな状態なのでしょうか。通勤や通学の時は、大勢利用されるとは聞いたのですが、昼間はそんな状態でした。現状の報告です。

○会長（青山副市長）

貴重なご意見ありがとうございました。

続きまして、PTA代表の長屋さん、よろしくお願いいたします。

○委員（長屋PTA連合会代表）

お疲れ様です。

私からは、意見、提言としては特にございませんし、関市の小中学校のPTA連合会でも、特に公共交通機関に関しては議題等に上がっては来ておりません。

中学生を持つ親ですと、今後には高校進学す

るということで、今回の「板取線」が廃止ということで、関市内もしくは岐阜市内の方へ通学をする学生が現在もあるのですけれども、こういった方々、もしくは武芸川や洞戸の児童や生徒、学生がスムーズに学校に通学できるよう、ご協力やご努力をしていただきたいと思います。

○会長（青山副市長）

続きまして、官公庁の方になると思いますが、道路管理者という立場で、岐阜国道事務所さん、お願いいたします。

○委員（堀場岐阜国道事務所管理第一課長）

岐阜国道事務所でございます。

本日の議案について特に意見はございませんが、当然道路管理者でございますので、先ほど言いましたように、バス路線の改正ですとか、安全な運行管理のために道路を整備しております。管理をしておりますいろいろな諸事情がございます、常に道路の異常につきまして見回るといのはなかなかできない状況でございます。ですので、道路利用者の方も、運行事業者の方も道路に異常を見つけた際には、是非とも道路管理者にご一報いただくと迅速に措置ができますので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。

○会長（青山副市長）

続きまして、美濃土木事務所さん、お願いします。

○委員（安田美濃土木事務所道路維持課長）

美濃土木事務所です。

美濃土木事務所の管内には、県道が300kmくらいございまして、全線舗装をきれいに直すとなると相当の時間とお金が必要になってなかなか対応できません。特に、バス等に乗られた方でここがひどいとか穴が空いていると場所を発見した時には、美濃土木事務所か事務局、または公共交通会議としてどこが直して欲しいとかお申し出いただければ、できるだけ対応していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

○会長（青山副市長）

続きまして、許認可の関係で中部運輸局岐阜運輸支局の古田さん、お願いいたします。

○委員（古田岐阜運輸支局専門官）

許認可ということではなくて、その他で活性化の総合事業の関係の報告がありましたので、一言発言させていただきます。

予算規模というのははっきりわかっておるわけですが、実際の運用の方はまだ決まっていないということでご迷惑をおかけしておると思っております。それで、もう既に通知させていただいていると思っておりますけれども、2月9日に新しい予算の概要の説明会がございますので、是非参加していただきたいと思います。

それで、関市が今行っております総合事業につきましては、2年目ということですから、経過措置を受けることができます、あと1年実施できます。予算規模につきましては、昨年度が40億円程度でしたが、本年度につきましてもそれ相当の金額が確保してございます。昨年度ですと、連携計画を作成するための調査事業を行っている自治体が計画事業に移るということで、金額が決まっています参加する自治体が多かったため、査定をさせていただきました。来年度につきましては、調査事業を実施する自治体につきましては、新たな制度でやっていただくこととなりますので、今回予算措置しています39億円の中に入りませんし、3年で卒業される自治体もありますので、予算的には本年度より少し良いのかなと感觸的には思っているところです。

それで、査定時に重要視された部分は、やはり地域の連携において意見を吸い上げて地域で守っていこうという取組部分が中心に行われております。関市の場合は、バス運営協議会を設立しておりますので、そういう会議でもって利用者の声を是非聞いていこうという内容を会の場でもご紹介いただきたいと思います。

あと1点、バスの懇談会を開催するというお話ですが、これについてちょっと質問させていただきますが、どのような規模でどういう地区でやられるのか参考までにお聞きかせ願えればと思います。

○会長（青山副市長）

それでは、事務局お願いいたします。

○事務局（篠田賢人）

今回のバス懇談会の規模でございますが、自治会を対象しておりますのは、学区区と言いますか支部単位という組織を対象にまとめていただきたいと考えております。今晚もそういった形でご説明をさせていただこうと思っておるわけですが、これは正式にそれしかやらないということではありません。ある程度、地域でまとまった3つ、4つの自治会が集まった単位でも、お声を聞いて行こうという考えでございます。1地域だけの意見ですと、ここにバス停留所が欲しいとか、こういった路線がいいといった要望ばかりが強くなってしまいますので、お互いの地域が路線ごとにこういった意見もあるよということを利用者の方にも聞いていただきたいという思いもございますので、ある程度まとまった規模でやっていきたいと考えております。

そして、自治会だけでは年齢層が違ってきておりまして、普段バスを利用されない方が参加される可能性があり、参加者の数にも不安もあるものですから、より利用者に近い方の意見を聞きたいと思っております。これは、連携計画を作る際にも実施させていただきましたが、老人クラブという利用者となりうる方々の単位で、別の角度でやっていきたいと思っております。これについては、まとめることはせずに、より生の声を聞くために、そういった単位は設けておりません。できるだけ集まってやっていただけるとこちらとしてもやり易いのですけれども、地域柄から距離のあるクラブ単位もございますし、元々足のない方、移動手段を持たれない方でございますので、

どこかに集まれと言ってもなかなか集まるのが不可能でございます。クラブ単位でもご説明させていただきたいと思っております。

以前開催させていただいた時には、クラブ単位で行いましたし、マイクロバスで集めて開催した地域もございますので、そういったことで臨機応変に対応していきたいと考えております。

○会長（青山副市長）

続きまして、岐阜県公共交通課の成瀬さん、お願いいたします。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課代表）

岐阜県として一言お願い申し上げたいと思います。公共交通というのは、皆様に利用していただいてこそ公共交通であります。公共交通に県や国から様々な支援として税金を投入しているわけですので、税金を投入しても誰も利用されないと、それは税金の無駄遣いじゃないかという批判にもなってきます。

ですので、利用をたくさんしていただく、それから使い勝手が悪いとか使いづらいとか、そういうことについては、こういった会議の場で意見を多く上げていただいて、より皆様に利用しやすいものにして、公共交通が継続できるような形でやっていただきたいと思っております。

今後ともよろしく申し上げます。

○会長（青山副市長）

続きまして、公安委員会という立場、警察の立場で関警察署交通課長の加納さん、お願いいたします。

○委員（加納関警察署交通課長）

ご紹介いただきました関署交通課長の加納です。

皆さん、ご存じのように交通死亡事故の中で、高齢者の占める割合は半数以上になります。これは全国的にもそうですし、岐阜県レベルでも関署管内においても同じであります。やはり、高齢者の方が事故に遭わないような方法の1つとして、この公共交通が大変重要

なことであります。皆さんのご意見で、安心安全で使い勝手が良いものとなっていくようお願いしております。

○会長（青山副市長）

続きまして、市民・利用者を代表されまして、山中自治会連合会長、お願いしたいと思います。

○委員（山中関市自治会連合会会長）

市民の立場で申しますと、地域の住民としては、バスの本数を多くしてより便利になるということが、1番ベターで良いことだと思いますが、そう勝手なことも言えません。これは限度もありますので、やはり実証運行をされまして、そしていろいろ検討を重ねてより良い運行、ダイヤを編成して運行していただくということが1番良いのだと思います。いくら検討しても公共交通は自家用車のようなわけにはいきませんので、とにかく多少の我慢はしなければならない、完璧なものはないということだと思います。

3番では具体的な成果が出ている資料を見まして感じたわけですが、これが試行運行を始められた頃、ちょうど運賃の補助の無料を廃止されて有料化になったということと、わかき湯が有料化になったということで、一時乗客が減少しているということが挙げられると思います。それが実証運行の2年目にかけては、少しずつ増加しているというような結果になっているという報告がここに載っております。こういうふうに試行を繰り返して新しい計画を作り、実施を進めていただいているということも1つの原因だと思います。そういうことで、今後さらに利用が増えるような傾向があるという結果が報告されております。やはり、こういった実証運行を繰り返しながら、試行を繰り返して、市民の皆さんにより喜ばれるような運行をしていただくということが、1番ありがたいことだなと思っておるわけでございます。

運行の見直しによって市民の皆さんによっ

て歓迎される。そして、今1人しか乗っていないバスが、3人なり5人になっていくような、そういう方向で運行していただくということが1番良いことではないかなと思っております。

○会長（青山副市長）

最後になりますが、各委員からご意見等々いただきまして、それらを含めながら福本先生からご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員（福本名古屋大学大学院研究員）

まず広報についてですが、15番、16番の資料になります。変な言い方になりますが、これは、市民の方と言いますか納税者の方に向けての資料としては、これで非常に良いと思います。わかりにくいというのはありますけれども。これは内容が内容だけに、仕方ない部分もあります。要するに、株主総会における株主への説明資料みたいなものになります。お金を払っていただいている方に、こういう状態でやっております、我々はこれをこうしていくつもりです、という内容なので、こういうようなものだと考えております。

一方で、先ほどご意見のありました藤川さん、久保さん、森島さんの話を聞いていて思ったのは、お客さん向けの広報はどの程度の部分です。ここに集約されると思います。例えば、いつの日が運休するのかがというのがバス停留所で書いてないことはないと思うますので、多分、小さな字で下の方の備考欄に書いてあって、休日はいつからいつですみたいな「※」で書いてあり、気づかれないということだと思います。せき東山行きなのか何なのか、バスの行き先がわかりにくいとか、そういうことの見方なのかなと思います。

地域の方のいろいろな意見も大事だと思います。合併した地域というのは、バスは合併前より充実しつつあると思うのですが、それが住民の方に浸透していないと言うか、以前

のとおり岐阜バスが走っているとしか思われていない部分があります。以前から使っていて今も使っている方の中には、便利になったなど実感されている方もおられると思うのですが、今まで使ったことがなくて、今もないという人にとってはそのまま変わらないのではないかと、使ってみようという気にならないと言うか、使ったことがないからわからないというような部分があるのではないかと思います。

JRのダイヤ改正とかをする時には、JRの場合はプロの鉄道事業者と言うか交通事業者なのですが、岐阜バスもそうだと思うのですが、ダイヤ改正の時にはチラシを使います。例えば、名鉄のグループ会社の前でこんなことを言っているのかとは思いますが、新快速が朝増発しますとか、何分ごとに新快速を動かしますとか、名古屋まで何分とかいうことを、他の交通機関のダイヤよりもうちの方が便利なんだということを全面的に押し出したような広告を出されます。実際には、ダイヤ改正してもそんなに変わってなくても、朝1本だけ増発しただけでもそんな感じで、ものすごいことになったような書き方をされて、それは嘘とは言わないのですけれど、実際そうなのですが、いかにも便利になったように見せます。それは商売だから当然なのですが、バスもやはりそういう観点、普通の商売で言えばマーケティングというものが、今までちょっとないがしろとは言わないのですけれど、欠落していた部分があるのではなからうかと思っております。

ですので、これは民営か公営かの問題ではなくて、バスというものがこう走っていて、皆さんにお金をいただいて税金を投入しているということで、それがこんなに便利なのだということを十分にわかってもらえるような広報を、このような納税者向けの広報を出す一方で、利用者向けの広報としても必要なのではないと考えます。

先ほどのような住民との意見交換会をされるというのは格好の場所で、ザラ版紙でも何でも良いので、例えば、この地区には何本のバスがあって、高校とか病院に何時に行つて何時に帰ってくるができますとか、何時間病院にいきますとか、岐阜までどれくらいで行けますというような、そういう簡単な広告みたいなものがあれば、カッコいいものではなくてもいいので、わかりやすいのかなと思いつながら聞いておりました。

それから、これは評価調書の方の運行の期間が平成23年度中旬の9月末ということなので、ちょうどいいかなと思うのですが、先ほど支局からの説明もありましたが、来年度から国の制度が大幅に変わるということで、国と県から補助金を出して事業者が運行している路線についての補助制度も全面改正になります。要するに、現行の制度も変更されて、新しくなり違う制度になります。ということで、関市でやっている活性化・再生総合事業も経過措置は1年間あるけれども、基本的に来年には廃止になります。そして、新規は受け付けません。

幸い関市の場合は、来年度が3年度目で経過措置に入れるのですが、一方で9月末までの実証運行期間というのは、3年間で卒業してという形になります。けれども、繰り上げと言うか、飛び級で新しい補助制度に手を挙げてチャレンジすることもできます。お金のにはどちらが得かという問題はあるのですが、そういうことも十分考えられるのかなと思います。もう既に連携計画はあるので、今までは3年間しかもらえない期限付きの補助でしたが、今度の国の補助制度というのは恒久的と言うか年数制限がないので、一応恒久的補助ということになっているので、そちらに移行していくことも十分考えられるかなと思います。それが9月のタイミングなのか、4月のタイミングなのか、来年度に入るのか、3年間卒業してからになるのかは別として、そ

のように、是非今度の新しい計画に入れていただきたいと思います。

また先ほど関タクシーのお話がありました。タクシーや社協もみえますから福祉有償関係の話というのが、この連携計画では穴があるかなと思います。

私は、最近こういうのに関わっている中で、よくニュース等で買い物難民という言葉が出てきます。これはちょっと前の話になるのですが、こんな話があります。要するに、買い物に行くための足がなく、高齢者たちが買い物をしている地方の商店街が空洞化しているということが問題になっております。先週に、高松でシンポジウムに出させてもらった時に、参加されているNPOの方が言われていたのは、買い物はむしろ充足していても、通院難民がいるのではないかとおっしゃられていました。私は、買い物難民とか通院難民とかということではないのではないですかということを感じまして、お出かけ難民ではないですかねという話をさせてもらいました。

最近「お出かけ」という言葉が大切ではないですかねということ、あちこちでよく言わせていただいているのですが、お出かけというのは、住民の方にもわかりやすいと思いますし、親しみのある言葉だと思います。お出かけといっても、ただの移動だけではないのです。行って用を足して、行って楽しいことをして、帰って来るというのを含めてお出かけという言葉でくくれると思います。街に出かけるとか、名古屋までお出かけするという言い方をします。公共交通機関とか行政がこういった公共交通政策をやる時に、その視点というのは今までであったようではなかったような気がします。要するに、病院に行ければいい、福祉施設に行ければいい、買い物に行ければいいという、それだけ最低限できればいいでしょうという観点があったのではないかと思います。

そうでなくて、いかにその地域に住んでい

て、その市の中でも近隣の大きな街まで、いかに楽しく出かけることができるか、それは公共交通だけでできるかどうか、ほとんどは車で行ってしまうのですが、車が使えなくなった瞬間に家の前のバス停留所から病院に行くしかない。これは楽しくないです。やはり、車が使えなくても買い物は楽しみたいし、たまには盛り場にも行きたいし、お酒も飲みたいし、パチンコに行ってもいいじゃないですか。でもそんなことが埋もれてしまっていて、ただ単に、最低限の移動を確保することだけがメインとなっていて、子どもの通学と高齢者の通院、あとちょっとの買い物と通勤というようなことに、少し偏重していたのではないかと思います。

その時に、それが全部バスでできるかと言うと、そうではなくて、バスとかデマンドという形とか、関市でもやっていますけれども、それ以外にも、それではあまりにもお金がかかり過ぎるといふ所であれば、タクシーを使うとか、タクシーチケットを配るとか、高齢者とか障がい者の方で介助が必要な方には福祉型のタクシーとか、福祉有償をやるとか、そういうことも必要になると思います。総合的にどうやって住民の方の「お出かけ」をサポートしていくかということが、すごく重要な視点ではないかなと個人的に最近思っています。

その辺りを考えたものにして、3年度目の成果を踏まえて、次の新しい政策の設計をしていけば、より良いものになるのではないかと思います。

それから、警察の話にもありましたが、高齢者の事故についてです。これもさっきの話に繋がりますが、あとは老人クラブの方の話の免許証の返納という話もありましたけれども、返納しても安心して暮らせる交通機関があれば安心して返納すると思うし、危ない運転をすることもないと思うのですが、実際問題、それができないから、さっきの言い方を

すると、高齢者で免許を返納してしまったら「お出かけ」ができないから、免許が返せないから、無理やり運転して事故を起こしてしまうということです。加害者と被害者が共に高齢者という、まさしく悲劇的な話もあるのですが、そんなことにならないようにきちんと交通機関を確保していくべきであります。その時に、バスでできない領域が出てきているという事実があって、それならばバスにこだわるということではなく、タクシーとかいろんなものも活用して、守れる所のメインのラインは死守するというので、公共交通を確保していく必要があるのかなと思っています。

もう1つ最後に、遅くなって申し訳ないのですが、最近よその町で公共交通の話をしている時に、中学生の子どもたちがバスについてお話を聞く機会があって、中学生は基本的には自転車で動くという話をしておるのですが、「バスって乗り方がわかるか」を聞いたら、みんな「わからない」と答えます。要するに「外出する時は親の車で出かけるし、家の周りは自転車で動くし」、「バスに乗る時に乗り方がわからなくて、怖くて乗らない」とか「乗り場がわからない」とか言うお子さんがいました。

これはちょっと由々しき問題だなと思っていて、乗り方がわからない子どもがそのまま大きくなったらバスに乗る訳がないのです。車に乗るのが当然という文化というか、マインドがあるまま大きくなっていく可能性があります。当然、バスは使ってくれないということです。

ですから、先ほどの懇談会をやるという時に、また懇談会ではなくて別の場でもいいのですが、去年のイベントみたいなものに絡めて、バスの乗り方教室みたいなものやっている自治体もあります。そういうのを事業者と一緒にやるとか、出前講座ということで、バスを持って行って、警察にもご協力いただき、交通安全も含めて、学校の校庭に行っ

バスはこうやって乗るんですよという講座をやるとかして、公共交通がどういう使い方をするものかという意識を持ってもらえたらと思います。

それから、中学生で高校へ進学する段階の前当たりの子たちに、板取とか洞戸とかそういう所に住んでいて公共交通で高校に通えまよというようなPRも必要です。このことを働きかけて、公共交通を使って通学とか移動をするっていうことが、選択肢の中に入って来ます。当然、車を買ったり免許も取ったりすると思うのです。それは仕方ないことですが、でも、だからと言って、公共交通というのが選択肢から100%外れてしまうということは避けて、いざという時は公共交通もあるんだと思っていただくことが必要です。

今年は寒くて雪が多いのですけれども、雪が降るとバス利用者が激増するというような、名古屋なんかですとノーマルタイヤでみんな雪の中を運転したくないのです。だからバスに乗ります。バスもタイヤが乱れているのですけれども、それでも乗ります。バス停留所まで来て乗ります。そんなふうに公共交通も使えるんだよということを、意識として持ってもらうということが重要であると考えております。

大変長くなり恐縮ですが、以上です。

○会長（青山副市長）

ありがとうございました。ただ今、各委員からご意見、ご提言等を含めてご発言をいただきました。福本先生からそれらを踏まえてご提言等いただいております。

その他に、ご意見等ある方はございませんか。

○委員（森島社会福祉協議会会長）

一つ、お願いいたします。

今時刻表を見ていましたら、プロの方がみえるので問題ないと思うのですけれども、JRの岐阜から洞戸栗原車庫まで1時間程度で来るわけです。停留所は58カ所あって、30秒

ずつ停まっても30分かかるのですが、果たしてそれで現実の時間なのですか。

○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

確かにおっしゃるとおりでございます、バスを利用していただいている方にも言われることですが、まず、ご理解いただきたいのは、鉄道とは根本的に違うということです。鉄道は、その電車だけが走っていますけれども、私どもの路線バスは、一般の道路を一般の車両と一緒に通行しております。ですから、信号機があります。このダイヤを作る時には、バスの時速、実際にバスを走らすこともありますし、その区間、つまりAという停留所とBという停留所がある時に、その間を制限速度で走って行くと何分かかるかというのがその区間の基本の時間になります。

お客さんが乗り降りされるのが30秒くらいかかるだろうというのがあるのですが、正直申し上げて、こんなことを申し上げるのは本当に失礼だとは思いますが、すべての停留所でお乗りいただけるわけではありません。それをもし今おっしゃったように、30秒ずつ全部の停留所で止めますと、変な話ですが、お客さんがいないにも係わらず停まって、暫く待ってなければいけないという現象が起こります。バスのダイヤの取り方というのは、普段何も道路障害もない、渋滞もない、信号もほとんど青で行けるだろうというようなことを基本にして作られていまして、平たく言いますと、若干遅れ気味になってしまうのがバスのダイヤになります。私がこんなことを申し上げるのは非常に失礼なのですが。

ですから、確かに板取の終点まで50km近い路線でも1時間弱ということで短い時間で走っているということになります。その辺りは、その時の道路状況とか、先ほどお話が出ましたような雨が降ったり雪が降ったりとか、また信号の関係とか、例えば途中の停留所でものすごくたくさんお客さんが待ってみえたり、そういったいろんな条件があります。鉄道と

いうのは、ある程度その辺りが計算できまして、ご承知のように新幹線なんかでも、あれだけ博多まで何百kmも走っていても、ほとんど何秒くらいかのずれで到着できるようなシステムになっておりますが、悲しいかな、バスというのはそういう意味では、一般の通行車両の1つのものになります。

ただ、当然お客さんにご利用いただくためには、時刻を表示しなければならないです。何時に来ますからということですので、こういった形でダイヤを作るわけですが、非常にそのあたりは、適正に作るにはどうしたらいいかといいますと、非常に難しい問題がございます。例えば道路が良くなりまして、車線が増えて通行がスムーズになったとか、あるいは隣にバイパスができてバスが走っている道路の交通量が減ったとか、という場合はその都度運転時間を見直しまして、ここはもう1分早くできるんじゃないか、ここはもう2分早くできるんじゃないか、例えば信号機が増えたからもう少し2、3分はダイヤを遅らせた方がお客様にご迷惑がかからないんじゃないかとか、半年に1回くらいは行っているわけでございます。

その辺り、私どもは当然おっしゃるとおり、お客様の指名をいただいて営業をしている以上は、バスがこの時間に走りますよと言っている以上は、この時間になるべく沿って、この時間に走るのが本来なのですが、非常にその辺りは私どもも苦労しているところでございます。ただ、この時間より早く通過しちゃいますとこれはもう大きな問題になってしまいますので、それだけはないようには運行しておりますけれども、道路状況も先ほどのように刻々と変わりますので、その辺りは恐らく、バスが使いにくい1つの要因であると十分私たちは認識しております。

今のところ、精一杯の努力はさせていただいているとしか申し上げようはないということで、ご理解いただきたいと思っております。

○会長（青山副市長）

その他にご意見等ないようですので、ただ今、ご提言、ご意見等いただきました点を十分に参考にさせていただきながら、今後とも進めて参りたいと思います。

以上で、本日の議案・案件につきまして終了いたします。

進行につきましては、事務局にお返しします。よろしく願いいたします。

○事務局（篠田賢人）

いろいろとご意見を賜りまして、ありがとうございました。

その他の中でご意見が出ました中で、ご回答ができる所について回答をさせていただきます。

まず年末年始の運行につきましては、既に時刻表に関シティバスについての運休のお知らせが掲示してございます。やはり、ご指摘のとおりが表示が小さいということで見にくいような状態で、多分ご認識いただけなかったということだと思います。岐阜乗合自動車の単独のバス停留所については、年末年始の祝日運行の張り紙がなされておるかと思いますが、関シティバスの運行と一緒にいるバス停留所についても、年末年始の関シティバスの運休についての表示をしておりますが、恐らくそれが小さいために、見ていただけなかったのかなということが考えられます。告示については、また岐阜バスと検討させていただきたいと思います。

先ほど久保様からございました関市山田から市街地までの件でございますが、1番早く来るのは岐阜バスの岐阜関線になります。その時には、関シティバスに乗っていただいたと思いますが、関シティバスは岐阜バスと一緒に路線ではなくて、交通空白と言いますか、住宅街の中に入って回って行きますので、どうしても長時間かかってしまいます。大変申し訳ございません。失礼いたしました。今現在、関市山田からは、通常、団地をぐるりと

回って来るのですが、橋の付け替えを行っておりまして、ああいった形で盲腸と言いますか、同じ所から入って同じ所から出るということで、大変乗っていただいたバスに非常に支障を来しております、大変申し訳ありませんでした。お乗りいただいた「わかくさ・小金田線」は、実証運行を行っております支線の中ではまだ利用者が多い方でございます、それでも少ないというご感想を持たれるかと思えます。その他路線の「わかくさ・小瀬線」や「わかくさ・下有知線」は、支線の中でも、久保様にお乗りいただいた「わかくさ・小金田線」よりもかなり利用者が少なく、大変お恥ずかしい話ではございますが、そういう系統でございます。大変申し訳ないというような利用実態でございますが、この辺りを懇談会等でご説明しながら、どういったものだったら利用していただけるのかという話もしていきたいと考えております。

また石井会長からは、お金を出してでも本数を増やして欲しいという、大変力強いご意見をいただきました。懇談会の際には、どの辺まででしたら負担ができるのか、という話も具体的にさせていただきたいと思っております。

今、実証運行をやりながらこれはと思いませんのは、やはり先ほども出ておりましたが、バスで救えないと言いますか、カバーできないような利用実態について、タクシーや福祉有償の手段を加味していかないといけないというような事例が、こちら側へのご意見としては上がっております。路線を組んだ先にどうしても行きたい所がその路線から少し離れると、もう利用していただけない、そういった所は、やはりバスでカバーしきれないということで、この地域は元々バスに乗る文化が非常に弱い地域でございますので、そういった次のモードも必要になって来るのかなと思っております。その辺りも具体的に聞いて行きたいと考えております。

そして今、バス停留所の環境にもよりますけれども、危険な所がございまして、非常にクレーム等もいただいております。順次、岐阜国道事務所、美濃土木事務所、関警察署のご協力をいただきまして、私どもの幹線道路になっております「岐阜関線」の道路改良が進められつつあります。その停留所付近のお客様からは、バス停留所が大変きれいになり、自動車と電車線路に挟まれておった所が解消されつつあります。その辺りにつきましては、大変感謝の言葉をいただいておりますので、この場で改めてお礼を申し上げます。

ありがとうございます。

そういったことで、今後ますます発展的になんとか改善を重ねていきたいと存じますので、今後ともよろしく願いいたします。

○事務局（服部まちづくり推進課長）

それでは、以上をもちまして、終了させていただきたいと思っております。議事につきましては、大変皆様方のご理解をいただき、スムーズに議決いただきまして、ありがとうございました。

その他のところでは、様々な所で皆様方からいろいろなご意見をいただきました。そして最後に福本先生にまとめていただきながら、今後の公共交通のあり方についてのご示唆をいただき、ありがたく思っております。

説明をさせていただきましたように、今後の公共交通の懇談会等でもいろいろご意見を伺いながら、皆様方にご利用していただきやすい、乗っていただけるバス運行を我々も目指して努力させていただきたいと思っております。また、今後とも委員の皆様方のご協力、ご指導をいただきながら進めて参りたいと思っておりますので、その点をお願いしながら、本日の公共交通会議を終了いたしたいと思っております。

どうもありがとうございました。

午後3時40分 閉会