

第 2 回

関市公共交通会議

会 議 録

( 平成22年 1 月21日 )



# 関市公共交通会議

日時

平成22年 1月21日（木曜日） 午後 2 時00分 開議

午後 3 時50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
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
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
	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
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	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）

午後 2 時00分 開会

### 事務局（服部企画政策課長）

ただ今から、関市公共交通会議を開催させていただきます。

先週については、積雪によるバスルートの変更や運休等があり、大変な一週間でありましたが、今週に入っては、寒さも和らいで来たように思えます。

本日においては、お忙しい中、関市公共交通会議に出席賜りまして、誠にありがとうございます。

昨年11月の関市公共交通活性化協議会において協議いただきました内容を受け、バス路線の一部改正についてを協議賜りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

初めに、道家会長から挨拶をいたします。

### 会長（道家副市長）

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。

平成22年の第1回目の会議となりますが、本年もよろしく願いいたします。

平成22年につきましては、関市政の60周年であり、合併による新市となって5周年という節目の年であります。また、第30回全国豊かな海づくり大会が6月12日・13日に開催される重要な年であります。皆様のご理解とご協力をよろしく願いいたします。

平成18年に道路運送法が改正され、地域交通については市が担っていくこととなり、また、平成19年10月には地域公共交通活性化再生法が制定されました。

岐阜県内においては、地域公共交通活性化再生法に基づいて計画を策定している市が、岐阜市、本巣市、恵那市、中津川市、関市であります。関市の計画については、幹線都市バスと地域間バスをセットにした、非常に幅広いものであります。現在実証運行を行っており、いろいろなご意見をいただいております。私もいくつかの路線に乗りましたが、

いろいろな課題についてはご指摘のとおりであると思います。

地域間バスについては、各地域における活性化の起爆剤になると考えられていると思いますので、現在は実証運行を行っていますが、見直しをしつつ、よりよいものを目指していきたいと考えております。今現在のところは、十分に利用していただけていない状況であることを受けとめ、よりよいものとなるようにと思います。道路運送法の改正から5年も経過していない状況ですが、全国にある良い事例を求めて、少しでもよい方式となるよう見直ししていきたいと考えております。

今年4月からの一部改正についてをご協議いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

### 事務局（服部企画政策課長）

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、道家会長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

### 会長（道家副市長）

それでは、議事に移ります。

本日配付しております会議次第のとおり、議事の4案件を審議していただきます。

最初に、議案第1号、路線経路変更について（定時定路線）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）

それでは、議案第1号、路線経路変更について（定時定路線）の説明をさせていただきます。

お手元に配付しております資料に向かって左上に路線図と記載してある資料1をご覧くださいと思います。

緑の線が路線であり、オレンジ色がバス停留所になります。これらが定時定路線の路線となり、通常のバスの形態で運行しているものであります。次ページには、新と記載して

おりますが、4月からの新しい路線が色別にして記載しております。3ページ目については、現在運行しております路線であります。4ページ以降については、今回、改正を行います箇所の大図になります。

この度の路線の変更については、まずは、わかかさ・下有知線の経路変更とわかかさ・小瀬線の経路変更の経路変更になります。

わかかさ・下有知線については、地図の青線部分が廃止したい経路であります。現在は、県道から井桁の交差点を曲がって、きくいけ整形の前を通り、さらに長良川鉄道の側道を北上、寺田団地の中に入って、バス停留所で折り返して県道を走行する経路となっております。この経路の中に新たにバス停留所を設置する計画がなく、また、現在運行をしている岐阜バスからの申し出もあり、より一層安全に運行するために、長良川鉄道の踏切を曲がって進入するのではなく、直進で踏切に進入できるように、青色の部分を廃止して緑色の部分の路線を往復運行するように変更するものでございます。

わかかさ・小瀬線についてですが、現在は、栄町1丁目から関栄町郵便局のある交差点を曲がって、川間町交差点を曲がり、中福野緑ヶ丘公園へと運行する路線であり、青線で示した経路で運行しております。これを栄町1丁目から川間町交差点を曲がらず、栄町3丁目の交差点を経由して、ビックマックス関店のある交差点を曲がって中福野緑ヶ丘公園方向へ運行する路線に変更するものであります。この経路については、緑町の道路の幅員が狭く、走行することが危険で、安全に運行するために変更を行いたいと思うものでございます。また、この経路変更に伴うバス停留所の設置や廃止、変更はございません。

次に、マーゴ・千疋線とマーゴ・小金田線の2路線の経路変更についてであります。先ほどの資料では、オレンジ色が小金田線で紫色が千疋線になります。

現在、この2路線については、マーゴ前バス停留所が起終点となっており、市役所、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院方面については、マーゴでの乗継ぎが必要となる状態で実証運行を行っております。

しかし、利用者の意見の中には、マーゴの利用者もいるものの、市役所、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院方面への利用者が大変多く、乗継することなく直接行きたいなどといったものが多くありました。

これらの意見を受けまして、市役所、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院まで直接乗り入れることができるように路線を延長して実証運行を行うものでございます。名称についても「わかかさ・小金田線」、「わかかさ・千疋線」と改めるものでございます。

この2路線は、倉知地区を走行しており、赤土坂、新田、福野のバス停留所がある国道248号については、岐阜バスの営業路線と競合していたために前回の改正で路線からはずしておりました。しかし、岐阜バスと路線に対するネットワークの協議を進めた結果、岐阜バスの岐阜関線を市役所、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院まで直接乗り入れることは難しいという回答であったため、関市のシティバスにおける空白地域を解消するために、2路線の内、千疋線のみを国道248号を走行し、岐阜バスの停留所を利用して運行させるものでございます。これに関して、新たに路線として新設になる箇所がありまして、拡大図（ベイシア周辺）に記載しております赤線部分が新設路線となります。現在は、緑線で運行しておりますが、わかかさ・小金田線は緑線、わかかさ・千疋線は、赤線を走行して市役所、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院方面へと延伸するように変更するものでございます。バス停留所に関しましては、既存の停留所を経由するため、この延伸による新たなバス停留所の設置はありません。

以上となります。

**会長（道家副市長）**

ご苦労さまでした。

それでは、これらにつきまして、ご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。

**委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

今回の改正によって、マーゴ・千疋線はマーゴを経由しなくなりますが、過去のバス利用者の中で、マーゴ利用者数がどのくらいあるのか、バックデータがあれば教えていただきたいと思います。

**事務局（篠田賢人）**

乗降調査を行っておりますが、現在の体系では、マーゴ前で乗継のために一度下車をしていただいているため、数字的には把握できていません。

過去にマーゴ前停留所にてヒアリングを行ったところ、その時点では、マーゴへの利用者はおらず、すべの方が市役所、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院方面への利用者ばかりでした。また、小金田、千疋方面の方からの電話でもマーゴへの利用者の声は聞いてはな

いず。商業施設をまったく経由しない路線も問題があると考えておまして、近くにはベイシアが商業施設としてあり、そこも経由しているため、ベイシアに行くことができるので、大変ありがたい、といった声は承っております。今回の改正によって、マーゴに行くことができなくなったという声は発生する可能性はあります。

赤土坂、新田、福野の地区からは、岐阜バスの路線が運行されているが、シティバスの路線も運行してほしいという要望が多かったため、今回の改正では、千疋線を走行させてように実証運行を行うものであります。

**委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

マーゴではなく、他の施設に行くことができるようになったということならば、いいと思います。

もう一点、岐阜バスとの競合部分について

ですが、岐阜関線と全く同じ経路で行くと運賃が二重運賃になってきます。この先には、岐阜バスの運賃を引き下げていくのか、シティバスの運賃を引き上げていくのか、どうしていくのか、ということは今すぐではないですが、今後において検討しなくてはいけないと思います。

**委員（富田岐阜乗合自動車株代表）**

この件に関して、当初に関市からお話をいただいたときに、社内で検討いたしました。

この部分に関しては、路線が重なっておりますので、マイナス要素となります。しかし、岐阜バス路線への乗継や、名古屋方面の高速バスへの乗継ができるようになるため、この地域や西部地区の住民に新たなアクセス経路が提供できるのではないかとプラス要素もあります。その結果、今回のような形で行ってみようと当社で決定いたしました。

二重運賃に関しては、現在検討をしております。

**委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

この区間に関しては、運賃体系がどうあるべきなのか、運賃を統一することができるのかどうか、やるべきなのかどうかを検討していくべきであると考えます。ただ、その検討を今すぐ行うべきと申し上げているのではなく、検討そのものが必要であると思います。

**会長（道家副市長）**

今後の検討課題として認識させていただきますので、よろしくお願いいたします。

その他にご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

それでは、岐阜運輸支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）**

今回の路線の見直しの部分に関しましては、地域公共交通連携計画の実証運行の中で行っているものですが、この連携計画の中では、乗継場所の位置付けが残ったままであります。マーゴ、病院、市役所等ありますが、これら

を整理することが必要になると思います。この点につきましては、協議会において検討を重ね、修正等を行っていくものと考えております。

先ほどの話にも出てきました運賃に関しては、二重運賃が発生する点については、この公共交通会議の議決でもってどこまで整理ができるのかを勉強させていただきたいと思っております。

#### **会長（道家副市長）**

その他に、岐阜県の公共交通課の上谷さん、何かございませんでしょうか。

#### **委員（上谷岐阜県公共交通課）**

岐阜バスとの競合部分についてですが、利用者にとって、区別しやすい車両となるでしょうか。利用者がこのバスに乗る際には、料金の差異が車両を見て明らかに分かるようなものとなるのでしょうか。

#### **事務局（篠田賢人）**

岐阜関線については、岐阜バスの車両で運行しており、車両も大型になります。関シティバスについては、小型の車両でラインカラーもクリーム色とわかくさ色であり、識別は容易にできると考えております。

#### **会長（道家副市長）**

その他、何かございませんでしょうか。

#### **委員（福田岐阜運輸支局専門官）**

その件に関してですが、関シティバスと岐阜関線が色でも識別できるため、分かりやすいという見方もありますが、全く異なるバスであると見られてしまうことがまずいのではという見方もあります。

関市に限らず、どの市町村でも同じですが、公共交通会議になるとコミュニティバスだけに焦点が向かってしまいます。やはり、それは本来おかしいと思いますし、路線バスの協議をやらなければ、公共交通会議の意味がないと言っても過言ではないと思います。

ところが、どの市町村もコミュニティバスばかりを協議して、路線バスについては、国

庫補助があるから大丈夫、採算がとれているから大丈夫、市が補助をしているからいいでしょうなどは、本来あるべき姿ではないと思います。路線バスとコミュニティバスを鉄道も含めて、どのように公共交通のシステムとして行っていく、利用者や市民にとって使いやすいものにして行くかが本来ある話であって、バスによって料金が異なりそれを識別しやすいからそれでいいなどという議論は、あってはならないと思います。

よって、運賃に関しては、今すぐできるかどうかは別として、検討していくべきだと申し上げたのは、このような意味ですので、大変な苦勞が伴う事は理解できますが、どこかのタイミングでは見直しが必要で、あるいは、見直しができるのかできないのかを検討して行くことが必要であると思います。

#### **事務局（篠田賢人）**

現在の実証運行を行う際には、路線バスの経路はシティバスが走行せずにネットワークを構築したいと考えておりましたし、将来的に運賃体系についても活性化協議会等で検討、実証、研究していきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

#### **会長（道家副市長）**

その他、何かございませんでしょうか。

（発言者なし）

特にご意見もないようですので、ただいまの提案につきまして、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1号、路線経路変更について（定時定路線）につきましては、承認することといたします。

次に、議案第2号、運行区域の延長について（デマンド路線）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）**

議案第2号、運行区域の延長について（デマンド路線）の説明をいたします。

議案第2号につきましては、デマンド部分、いわゆる予約による運行を行っている地域の変更についてとなります。

こちらについても活性化協議会において、乗継地点の見直しが必要であると議論がありましたし、利用者の意見やデマンド運行を行っている委託業者の意見等から、関中央病院での乗継があるために利用しにくい、小金田線や千疋線と同じように、市役所、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院などの中心部に直接乗り入れる路線に延長してほしいという強い要望がありました。

これらの地域の過去の路線については、所要時間が大変長く、路線本数を増加することができず、利用することができないといった要望を受けて、実証運行においてデマンド運行を採用しました。この運行の採用によって、所要時間の短縮と運行本数を増加して、4月から実証運行を行っております。関中央病院には行きやすくなっておりますが、中心部にある市役所、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院までは乗継が必要となり、岐阜バスの幹線路線との乗継を行うことが不便である、乗継地点である栄町1丁目やせき東山、中心部にあるわかくさ・プラザ、中濃厚生病院まで、路線を延長してほしいといった要望を受けまして、今回の改正で路線を延長するものでございます。

また、富野線につきましては、デマンド運行の乗降場所を新たに設置してほしいといった要望がありまして、新規乗降場所を設置するものでございます。

一つ目といたしましては、「D1わかくさ・富野線」についてですが、新設の乗降場所と基本走行ルートとの延長についてでございます。

資料2の3枚目ですが、わかくさ・富野線の新たな乗降場所と基本走行ルートを記載しており、4ページ目が現行のものとなります。

この路線図の中で、地図上段中央部に「八

神バス停留所」がございます。このバス停留所から北部に八神の集落があり、集落から八神バス停留所まではかなりの距離があります。以前あった定時定路線の形態で往復運行することは、大変効率が悪く利用者も少なかったことから、デマンド運行に変更した際に路線から外しておりました。しかし、この地区に関しては、デマンド運行となっているため、予約がなければ八神集落を運行する必要がないため、他の利用者に迷惑を掛けないのでは、この集落にも乗降場所を設置してほしいといった要望が出まして、今回新たに「八神集落センター」という乗降場所を加えるものでございます。

別紙3が、八神集落センターの周辺地図と写真になります。県道から北上し、奥にはゴルフ場があり、道路環境としてはよいところで、この八神集落センターまで延伸するものでございます。センター内の敷地で停車し、この土地は市有地となります。

二つ目といたしましては、「D2わかくさ・田原線」、「D3わかくさ・迫間線」、「D4わかくさ・向山線」の経路変更及び路線延長になります。

「D2わかくさ・田原線」と「D3わかくさ・迫間線」については、現在、関中央病院を起終点に支線路線として実証運行を行っております。この関中央病院での乗継が不便だから路線を延長してほしいという要望を受けて、栄町1丁目、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院まで延長するものでございます。関中央病院から先の部分に関しては、定時定路線のバスを運行しており、すべてのバス停留所を経由するようではデマンド路線を導入して実証運行している効果も薄れ、免許上での問題も懸念されるため、利用者からの要望が強かった栄町1丁目、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院等のみの乗降場所を追加し、変更を行うものでございます。

「D4わかくさ・向山線」については、現

在、マーゴという商業施設を起終点に支線路線として実証運行を行っております。

これも先ほどと同じように、栄町1丁目、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院までは、マーゴでの乗継が必要となり、不便だから岐阜方面への乗継拠点である栄町1丁目や中濃厚生病院方向まで路線を延長してほしいという利用者の声を踏まえて、また、活性化協議会でも議論しました乗継拠点をどうするのかを含めて、今回の改正で栄町1丁目、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院まで、デマンド路線を延長するものでございます。

以上となります。

#### **会長（道家副市長）**

ご苦労さまでございました。

D1のわかくさ・富野線についてですが、今回の改正によって、黒屋地区の集落内を運行するように変更しますか。

#### **事務局（篠田賢人）**

4ページの現行のものにつきましては、西黒屋、黒屋公民館前、東黒屋のバス停留所の位置と経路が間違っております。3ページのとおり集落内を運行しておりますので、4ページのバス停留所の位置及び経路については訂正願います。

現在の経路も3ページのように基本路線として運行しておりますので、よろしく願いいたします。

#### **会長（道家副市長）**

現在においても、3ページのような経路で運行しておりますので、今回の改正で変更するものではないので、4ページの資料の訂正をお願いいたします。

それでは、議案第2号につきまして、ご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

D2のわかくさ・田原線についてですが、この路線は肥田瀬口とバロー関ひがし店前のバス停留所を経由しておりますが、これらのバス停留所を経由していく必要があるのかと

と思いますが、どのような考えがあるのでしょうか。

#### **事務局（篠田賢人）**

昨年の10月には、デマンド運行の乗降場所として設置しておりませんでした。地域住民の要望が強く、こちらの地域は市街地病院循環線の経路ありますが、買い物を行うにはスムーズには行えないため、予約があるときのみでいいからこの経路で運行してほしいという声を反映して、どのくらいの利用者があるかは分かりませんが、地域住民の強い要望を受けて、このような基本走行ルートに変更するものでございます。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

それでは、田原線だけでなく、迫間線についても同様の経路としてもよいのではないかと思います。

#### **事務局（篠田賢人）**

迫間地区の利用者からの声はなかったため、田原線のみ改正といたしました。また、田原地区の利用者から強い要望があったのではなく、肥田瀬口周辺の利用者の意見を受け、短い区間ではありますが、買い物に利用したいという意見を受けて経路を考えたものであります。

迫間地区、桜台地区の方が関中央病院を経由して延伸するのであれば、田原地区と同様の経路も考えられますので、今後、迫間地区や桜台地区の住民や自治会長等の意見を聞いて要望があれば考えたいと思います。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

D4のわかくさ・向山線については、本日もいただいた利用者数の集計表を見ますと、下有知線や小瀬線よりはるかに利用者が多いと思います。栄町1丁目、わかくさ・プラザ、中濃厚生病院まで延伸することは問題ないと思いますが、これぐらいの利用者があると、定時定路線に変更することが視野に入りますので、今後、この会議において検討していくべきであると思います。

## 事務局（篠田賢人）

「マーゴ・向山線」については、デマンド運行の中でも、突出して利用者が多い路線であります。

向山団地は、市内においても古い団地であり、団地が造成された時に入居された方が、高齢者となりつつあり、夫婦の内、ご主人様は運転免許を持ってみえますが、奥様は免許を持っていないためバスに頼ってみえます。そのために、定時定路線に切り替えて実証運行を行いたいという考えを持っております。しかし、こちらの地域には岐阜バスの倉知線が運行しており、この路線は、せき東山から栄町1丁目を経由し、江南関線を南下して、向山団地と桐谷団地を經由して各務原へ南下するものであります。この路線は、国・県の補助の生活交通維持費路線でもって維持されておりましたが、利用者数が減少しているため、国・県の補助対象外となりました。現在は、岐阜バスにおいてなんとか維持されておりますが、この路線と向山線とは重なる部分が多くあります。そして、まだ正式には提出されておきませんが、岐阜バスからは倉知線の退出の申し出が出ております。この倉知線の廃止については、関市のみではなく、各務原市にも影響するため、両市でどのように残していくのかを協議していくこととなります。

その際には、デマンド運行している向山線と岐阜バス路線の倉知線の在り方を協議しつつ、地域住民の足をどのように確保していくかを協議していきたいと考えております。

倉知線の廃止については、待ったなしですので、地域住民への倉知線の状況報告と協議を行っていくことが必要であると考えております。

向山線については、定時定路線に切り替えていきたいと考えておりますが、車両にも限界があります。岐阜バスの倉知線沿いには県の特別支援学校がありまして、ここへの通学者の50人程度が一度に乗車されます。市の所

有するバスではカバーすることができません。また、岐阜バスの車両にて行いますと団地内の運行経路の見直しと、バス停留所の位置の見直しも必要になります。

来年度につきましては、四季ノ台や桐谷、向山の地域住民と協議して、定時定路線なのか、デマンド路線なのかを協議して、最終年度の実証運行に繋げていきたいと考えております。

今回の改正では、路線延長で対応したいというものでございます。

## 委員（福本名古屋大学大学院研究員）

路線バスとコミュニティバスとを別々に考えていても、こういった問題を解決することはできないので、廃止されることが問題になっていくことは悲しいことですが、これをチャンスと捉えて全体的な見直しが必要であると思います。

もう1点は確認ですが、この地域の方については、マーゴでの買い物は目的ではなく、わかくさ・プラザや市役所方面に行きたいから、今回、この方面への延長を行うということによろしいですか。

## 事務局（篠田賢人）

この路線については、非常に多くの利用者がありまして、その分、利用者の声も直接、多く届きます。

マーゴが独自にこの地域に対しては送迎バスをやっており、向山地域からのマーゴ行きの買い物バスが出ております。利用者によっては異なりますが、栄町1丁目での高速バスの乗継や岐阜行きのバスへの乗継、中濃厚生病院への利用者が多いと思っております。

## 会長（道家副市長）

その他に、ご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。

中部運輸局岐阜運輸支局の福田さん、どうでしょうか。

## 委員（福田中部運輸局岐阜運輸支局）

デマンド運行に関しては、タクシーの運行

に近いものでありまして、ドア トゥ ドアに近い運行であったり、必要な時に対応できるものであります。また、運賃に関しても、比較的抑えた料金で導入されております。

今までは乗継に不便さがあるが利用者も多く見える状態で、まちの中心部に直接乗り入れるようになった時に、地域公共交通としてタクシーという競合事業があるが、このタクシー事業とは何か協議をしてみえますか。

#### **事務局（篠田賢人）**

現在行っている実証運行の中では、市が所有するバスだけではなく、道路環境からもバスだけでは対応が難しく、小型車両であるタクシーを含めて地域ネットワークを構築しようと考えております。

昨年10月からの実証運行に関しても、2年ほど前から市内のタクシー会社を集めて、法律の説明や市が計画している事業内容の説明を行いました。市の行う事業に参画してもらう条件や入札の条件などを説明し、タクシー会社からの意見も伺えるように意見交換会を開催しております。市が行う事業の中で手の届かないところをタクシー業界の方に請け負っていただこうと思って進めてきました。

タクシー会社の中には、乗合の運行資格の免許を取得しているところもありますが、入札には参加されませんでした。ただ、今までも一緒になって検討しておりますし、入札参加意欲もありますので、今後は、タクシー業界とともに考えていけるものと思っております。

#### **会長（道家副市長）**

その他に、ご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。

岐阜県公共交通課の上谷さん、どうでしょうか。

#### **委員（上谷岐阜県公共交通課）**

中濃厚生病院やわかくさ・プラザ、市役所については、いくつかの路線が重複してきますが、協議会の中で交通拠点について、検討

していくという話がありました。

もう一度、交通拠点についての説明をお願いしたいと思います。

#### **事務局（篠田賢人）**

今までは、少ない車両で運行を行っていたために、一つの路線がいくつもの地域を巡回して1時間半ぐらいの所要時間で、非常に利用しにくいという意見を多くいただいておりました。所要時間の短縮と運行本数を確保するために、今の体系にいたしました。実証運行を行って期間が短いけれども、利用者の方には高齢者が多く、乗継場所の環境整備が難しいため、直接中心部まで乗り入れができるように改正するものでございます。

市が考えている交通拠点については、現在2カ所の選定がありますが、長良川鉄道関駅、市役所の付近との連絡関係を整理していく必要があります。その中で、ネットワーク上の乗継地点をどこにしていくのかを検討していくことが必要であると考えております。

#### **会長（道家副市長）**

その他に、ご質問、ご意見等ある方はお願いいたします。

（発言者なし）

特にご意見もないようですので、ただいまの提案につきまして、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2号、行区域の延長について（デマンド路線）につきましては、承認することといたします。

次に、議案第3号、運賃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、議案第3号について説明いたします。

現在の運賃は、一つの路線が100円となっております。今回において路線延長となりました支線系路線とデマンド路線についてにな

ります。

現在運行しております路線形態は、市役所、わかさ・プラザ、中濃厚生病院まで向かうと乗継が必要であり、違う路線に乗り換えるため、同じ旧関地域においても200円となっております。市街地の方については100円で済むところもあります。

今回、お願いいたしました路線変更によって、中心部に乗継することなく、中心部までおくことができるため、改めて1乗車100円とすることを確認させていただきたいと思えます。

運賃といたしましては、1乗車100円で、小人の小学生以下とが50円、障がい者が50円であります。

その他の地区については、今までと同様の100円と変更はありません。

以上となります、

#### **会長（道家副市長）**

ありがとうございました。

それでは、運賃につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

女性連絡協議会の久保さん、いかがでしょうか。

#### **委員（久保女性連絡協議会副会長）**

ある方に、カード方式の導入についてで聞かれましたが、岐阜行きのバスについては、導入されており、5,000円、3,000円、1,000円とありますが、どのような考えを持ってみえますか。

#### **事務局（篠田賢人）**

ICカードの導入についてですが、地域公共交通総合連携計画の2年目に導入に向けて、検討を行うこととなっております。平成22年度の活性化協議会において議論していくことになっております。

事前に事業者とは調整を行っておりますが、自前でシステムを開発いたしますと、莫大な予算が伴いますので、事業者のものを利用させていただくことが大きなポイントとなりま

す。

岐阜市ですと、岐阜バスとコミュニティバスとが連携してICカードが利用できる場所もあります。乗継を行った際のポイントや割引等も検討しているようですが、関市の場合は、運賃を100円にしておりますので、割引を行いますと、さらに収入が減ってきます。ただ、割引を行わずにカードについての支払いのみを行うシステムもありますので、今後の検討課題になってくると考えております。

#### **会長（道家副市長）**

平成22年度における検討課題になりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、その他にご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

名古屋大学の福本さん、どうぞ。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

カードか回数券か、という問題については、どれだけ使いやすいか、になると思います。

私は、以前から思っていますが、関市のバスの運賃は安すぎると思います。

岐阜バスの運賃を調べていましたが、関市山田から栄町1丁目までが340円です。これをコミュニティバスですと100円になります。倉知線の藤谷から栄町1丁目までが290円で、コミュニティバスになると100円になります。せき東山から栄町1丁目までも160円になります。

二重運賃も問題がありますが、コミュニティバスの運賃が安すぎるという議論もあると思います。

私の個人的意見としては、もっと値上げをしてもよいと思いますが、この会議において議論していただくこととなります。

初乗り100円がいいのか、200円がいいのか、距離によって運賃が異なる体系や区域運賃等考えられますが、どのくらいの運賃だと利用していただけるのかを含めて、将来的に検討していく必要があると思います。

### 会長（道家副市長）

その他にご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

### 委員（福田中部運輸局岐阜運輸支局）

今回の改正で民営路線との競合になり、二重運賃が発生します。定時定路線の4条における二重運賃については、危険性を含んでおります。基本として、この運賃で行うことは問題ないと思いますが、手法として法律にのっかる場合に、どのような制約が生じるかが明確ではないので、ここの中で含みを持たせていただきたいと思います。

### 会長（道家副市長）

その他にご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

（発言者なし）

特にご意見もないようですので、ただいまの提案につきまして、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3号、運賃につきましては、承認することいたします。

次に、議案第4号、運行時刻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、議案第4号について説明いたします。

資料5と資料6をご覧いただきたいと思えます。資料5が現在運行しております時刻表になりますし、資料6が4月より運行予定の時刻表になります。

まず、買い物循環線につきましては、乗降調査や運行を行っている岐阜バスからのご意見を反映させたものですが、全体的に出発時刻や到着時刻を早めた方が、中濃厚生病院への利用者にとって便利になるのではないかと思います、ダイヤ改正を考えました。路線の中でも比較的用户の多いものですが、街中を巡

回しているため、病院の診察開始時間に間に合うようにダイヤを改正し、それに伴って買い物循環線を全体に改正したものでございます。

次に、市街地病院循環線についてですが、これについても、乗降調査やバス会社、利用者の意見もありまして、最終便については利用者が少なかったため、全体的に時刻を早めたものに改正するものでございます。

次に、マーゴ・東山線につきましては、今回のダイヤ改正に伴って1日11便から1日8便へと減便となっております。この路線は、中濃厚生病院と関中央病院を經由してマーゴとせき東山を繋ぐ路線でありまして、支線路線がマーゴでの乗継や関中央病院での乗継を行うためのものでしたので、今回の改正によって中心部に乗り入れを行うことにより、連絡線としては減便しても影響ないだろうと考え、乗降調査から比較的用户の多いものを残しました。そして、関上之保線との乗継や他の路線が走行しない時間帯を運行させ、利用者の利便性を損なわないように配慮して改正いたしました。

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・千疋線につきましては、この度の路線延長によるダイヤ改正になります。路線の走行距離が延びますので、それに伴う改正になりますが、減便することなく、1日4便のままで実証運行を継続していきたいと思えます。

次に、関板取線になりますが、現在は関から洞戸方面へは1日8便で、洞戸から関方面に1日7便となっており、実証運行を行っております。乗降調査を行っておりますが、関中央病院前が8時39分発の最終便については、1月に3人程度と利用者が大変少ないことから、これを減便し、1日7.5往復から1日7往復の運行に変更するものでございます。

その他の便については、若干の変更もありますが、大きくは最終便の廃止になります。

これに関しては、洞戸のバス運営協議会、武芸川のバス運営協議会、板取のバス運営協議会とも事前に協議をしております、減便とダイヤ改正については了解を得ております。

次に、板取線についてですが、この路線は岐阜駅と板取地区を繋ぐものですが、岐阜駅から高富の岐北病院までが岐阜バスの単独営業路線で、岐北病院から山県市内と関市内については、両市の協定による自主運行バスとなります。

高富を21時31分発、洞戸車庫に22時着のダイヤがありますが、これは、地元の要望によって行った便ではありますが、1月に1人程度の利用しかないために、地元のバス運営協議会に諮りましたし、山県市への協議も行っております、同意をいただいております。

以上が、運行時刻についての説明になりますので、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。

それでは、案件につきまして、ご質問、ご意見等ある方はお願ひいたします。

#### **委員（加納関警察署交通課長）**

最後の板取線については、どのような路線なのか、詳しい説明をお願ひいたします。

#### **事務局（篠田賢人）**

板取線につきましては、従来岐阜バスの路線でありましたが、岐北病院から以北については、廃止の申し出が出て、山県市と関市で協力し、残すために運行している自主運行バスになります。活性化協議会における実証運行には含まれておりません。路線といたしましては、関市と山県市で赤字補てんをして維持し、生活交通として存続させているものとなります。

#### **委員（加納関警察署交通課長）**

この会議において協議を必要とする路線なのでしょうか。

#### **事務局（篠田賢人）**

協議路線として、この関市公共交通会議の

対象になります。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

関板取線の減便する路線についてですが、その便については、利用者も少なく、地元の了解が得ているようなので問題ないと思いますが、どこのバス停留所を利用しているかによって、致命的になる場合がありますので、詳しいことが分かれば報告していただきたいと思ひます。

#### **事務局（篠田賢人）**

これにつきましては、1日3人ではなくて、月に3人となります。利用状況としては、お酒を飲まれた後の利用者であると聞いております。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

この場をお借りいたしまして、豊田市の例を紹介したいと思ひます。

豊田市については、今回の減便とは逆のことを行っておりまして、ナイトバスを増便して、24時ぐらいに各支所に着くような時間帯を運行して実験を行っております。

12月に行ったためか、忘年会シーズンで乗られた方が多かったように聞いております。バスは夜遅くなると利用することができなくなり、朝も利用しにくいというイメージがります。実数として夜乗られる方は少なくなる状態になりますが、こういった取組を行っているところもあります。

おもしろい取組などが、バスの再編やコミュニティバスの再編が終ってきた段階の中で、取り入れることができたらよいと思ひます。

公共交通会議については、コミュニティバスだろうが、路線バスだろうが、あらゆる乗合バスを議題にすることが可能となります。地域の皆さんが合意をすることによって、運賃や路線の改正の手続きをやりやすくすることになりますので、市内を走行しているバス全部がこの会議において議論されるべきですので、よろしくお願ひいたします。

#### **委員（加納関警察署交通課長）**

洞戸、板取地域の方の意見は、聞いているのでしょうか。地元の方の意見を反映させる必要があると思います。

#### **事務局（篠田賢人）**

各地域においては、バス運営協議会を設置しておりますので、関板取線と板取線については減便が伴っておりますので、この公共交通会議を行う前に、これらの協議会を開催してこの減便についても議論し、承認はいただいております。

そのバス運営協議会とは、地元の方々が委員となって構成された協議会となります。

#### **委員（加納関警察署交通課長）**

そういったバス運営協議会で承認を得ておればいいと思いますが、我々この会議の委員は、直接住民の方の意見を聞いている訳ではないですし、地元の方々にこの会議に入っていただくことも必要ではないかと思えます。

#### **会長（道家副市長）**

ただ今のご意見といたしましては、地元の方々に住民の方々に、この公共交通会議に参加していただけたらどうか、ということですが、これにつきましては、参考意見として今後の検討課題にしたいと思えます。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

この公共交通会議には、住民の代表として自治会の代表に出席いただいております。

この会議の他に、幹事会が設置してありまして、この幹事会には各自治会の会長に出席していただいていると思えます。

関係者全てにお集りいただいて会議を行うことが理想ですが、分科会において実質的な協議を行っていただくことは、運用上のことだと思います。

この会議が報告だけを行っているように思われがちですが、幹事会においても自治会の方々は積極的に発言されているようですので、信頼していただいよと思えますし、事務局の提案事項について、議論していただければと思えます。

#### **事務局（篠田賢人）**

幹事会の構成員は、すべて地域の代表ですし、各地域におけるバス運営協議会については、この会議の分科会として位置付けしておりますし、この協議会で合意形成できなかったものについては、本日のような公共交通会議の議題となることはありません。この公共交通会議は、関市のバス交通についての最終決定機関として位置付けしておりますので、よろしく願いいたします。

#### **会長（道家副市長）**

その他にご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

（発言者なし）

特にご意見もないようですので、ただいまの提案につきまして、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、運賃については、承認することといたします。

以上で、本日の議題についてはすべて終了いたしました。

これらの協議路線の申請につきましては、事業者から行いますので、中部運輸局岐阜運輸支局をはじめ、関係各位の皆様のご協力をお願いいたします。

次に、その他になりますが、事務局からありますので、よろしく願いいたします。

#### **事務局（篠田賢人）**

その他といたしまして、2点報告させていただきます。

1点目ですが、本日配付いたしました資料のうち、別紙1の関シティバスの路線別乗降調査のデータについてです。

ご覧のとおり10月から12月までの利用者数を記載しておりますが、だんだん減少している状況です。12月については、学校も休みに入りましたし、一部は雪による運休も影響していると考えておりますが、数字的に減少し

ていることは残念に思います。

次に、本日配付しました資料の別紙2についてですが、これは、10月に開催しました活性化協議会において協議していただいた地域公共交通総合連携計画の事後評価として国に提出するものとなります。

本日の会議は、関市活性化協議会とは異なりますが、委員皆様には同じメンバーで委員をお願いしておりますので、本日、配付させていただきました。定められた様式によって、このように報告内容をまとめましたので、一読いただきまして、訂正箇所や意見がありましたら、連絡いただきたいと思います。

実証運行を行った後の乗降調査結果を反映させて、利用者人数や運行回数等を記載しておりますし、具体的成果には、利用者からの声を反映させて一部改正を行って実証運行を行って行く旨の内容を記載いたしました。

本格実施に向けての準備における問題点については、運賃の有料化や施設の有料化によって利用者の減少に繋がっているなどを記載しております。

この場でご覧いただいて、すぐにご意見を頂戴することは難しいと思いますので、お帰りになってから一読いただいて、何かあればお教え願いたいと思います。皆様からいただいた意見を参考にまとめて、運輸局に提出したいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

利用者の集計表を見ましたが、冬の利用者は減少するものですし、雪の影響もあると思いますので、3カ月のデータではなく、もう少し長い期間での統計が必要であると思います。

計画事業に係る事後評価記載様式については、連携計画を策定している市町村は、運輸局に提出しないといけないものです。

提出後の3月には、運輸局のヒアリングが行われ、事業内容が評価されるものですので、

内容を確認していただいて、修正点や意見をだしていただければよいと思います。

#### **会長（道家副市長）**

ありがとうございました。

大変分かりづらい資料ではありますが、補助制度に従った資料でありますので、よろしく願いいたします。

その他に、何かご意見がある方は、ございませんか。

#### **委員（福本名古屋大学大学院研究員）**

私は、いろいろな市町村の連携計画や公共交通の再編について関わっておりますが、関市については、最初に声をかけていただいた市であります。

関市が市町村合併を行った後のバス交通と比べると劇的によくなっております。国においても、よくない事例として挙げられていたくらいで、市の方については、大変苦労されただろうと思います。

運賃もバラバラで、コミュニティバスと路線バスが同じところを走行していて、本数も少なく利用しにくい状態が続いておりました。それを一つのシステムとして整備して、運賃も統一しようと努力されて、やっと形となって利用者にも喜ばれているようになっていいると思います。

利用者数に関してですが、特に関上之保線については、以前より利用者が増加していると聞いておりますし、下宿して通学していた学生が減って、家からの通学者が増えたこと、親による送迎の学生も減った、などという話を聞いております。数としては大したことなくとも、一人一人で見えていくと大きな問題であります。

公共交通というものは、生活を支えるものであって、人がそこに住み続けることができる要の一つであると思います。

関市において残念だと思ふ事は、PRが地味であることです。

行っていることはすばらしいことですので、

外への発信、住民への発信を行うべきで、広報に力を注ぐいで取り組むべきだと思います。

**会長（道家副市長）**

ありがとうございました。

その他に、何かございませんか。

（発言者なし）

ただ今、福本先生よりお褒めの言葉と激励の言葉をいただきましたが、肝に銘じてよりよい関市の公共交通を目指し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。

以上をもちまして、本日の関市公共交通会議を終了したいと思います。

ありがとうございました。

午後 3 時50分 閉会