

平成23年度

第2回

関市公共交通会議

会議録

(平成23年8月23日)

関市公共交通会議

○日時

平成23年 8月23日（火曜日） 午後 2時00分 開議

午後 3時08分 閉議

○場所

関市役所 6階 6-2会議室

○出席委員

区 分	氏 名	所 属 及 び 職 名
事業者代表	山田 芳喜	(社)岐阜県バス協会 専務理事
	富田 尚之	岐阜乗合自動車(株) 取締役管理部長
	山田 善章	(株)ドライビングサービス 業務部長
	三輪 雅之	関タクシー(株) 代表取締役社長
市民・利用者代表	加藤喜美治	関市社会福祉協議会 会長
	長屋 博夫	関市老人クラブ連合会 会長（代理）
	三輪 博文	関市PTA連合会
	池村 洋子	関市女性連絡協議会 副会長
運輸局	水野 雄一	中部運輸局岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官（代理）
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）
	杉本 達彦	岐阜国道事務所 管理第一課長（代理）
関警察署	国枝 清量	美濃土木事務所 道路維持課長
	小路 和公	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 都市環境学専攻 技術補佐員
関 市	青山 雅紀	関市副市長（会長）
	大野 隆幸	関市企画部長（幹事長）

午後1時55分 開会

○事務局（山下まちづくり推進課長）

皆さん、こんにちは。本日は、お忙しいところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

ご案内の時間になりましたので、ただ今から、平成23年度第2回関市公共交通会議を開催させていただきます。

それでは最初に、本会議の会長であります青山副市長からご挨拶をいたします。

○会長（青山副市長）

改めまして、皆さん、こんにちは。

非常に蒸し暑い中、お盆を過ぎたら急に最高気温が下がるようですが、本日はご出席いただきまして、ありがとうございます。

何はともあれ関市は、去年は海づくり大会、今年はこの地域の関市立関商工高校が、予期せぬことで、甲子園の出場いたしました。そして、来年は国体ということで、非常に良い意味での活性化というか、そういう話題がありました。

全国的に見ても「3. 1 1」、北日本を襲いました未曾有の震災につきましては、政府を中心に復旧・復興に向けて取り組んでみえるわけでございます。

関市もいろいろな意味合いで地域の課題と申しますとやはり公共交通という住民の足になります。これをどうしていくかというのが極めて、合併以降の大きな課題となっております。

そういった中で、今日お集りいただいたわけですが、議事の中では、10月1日からの変更予定であります停留所の統合、名称変更等、また前回からの話題となっておりますICカードの導入等を含めて協議を行うこととなっております。

忌憚のない各委員のご意見を賜りながら、関市としては、住民福祉と一緒に公共交通としての住民の足を確保していきたいと

考えておりますので、お願いしたいと思います。

以上でございます。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

ありがとうございました。

会議に入らせていただく前に、資料の確認をさせていただきます。事前に送付しておりますのが、本会議の議案書でございます。そして、本日、お席に配付させていただいております関シティバスの利用者集計表、もう1つは、出席者名簿ということになっておりますが、漏れがございましたら事務局までお声かけいただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

（発言者なし）

それでは会議の議長につきましては、本会議要綱に基づきまして、議長は会長をもって当てることになっておりますので、青山副市長に会議の進行をお願いいたします。

○会長（青山副市長）

それでは、私の方で進行させていただきたいと思っております。議事でございますが、これより、議案第1号、バス停留所の統合につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局（山田和伸）

まちづくり推進課の山田と申します。本日は、よろしく願いいたします。

議案の説明に入る前に、2点、資料の追加でご記入をさせていただきたいと思っております。議案第1号ですが、改正日の記載の漏れがございまして、改正につきましては先ほどの会長の挨拶でもありましたとおり、平成23年10月1日ということをお願いいたします。そして、議案第2号につきましても、同日の改正日となりますので、お願いいたします。

それでは、議案第1号、バス停留所の統合についてからご説明いたします。

資料といたしましては、議案所の1ページと3ページです。議案第1号につきましては、関市内の洞戸地域を運行しております関シテ

ィバスは、国道256号を中心に運行しております。路線といたしましては、JR岐阜とを繋いでおります「岐阜板取線」、美濃市とを繋いでおります「牧谷線」、そして関の市街地と繋いでおります「関板取線」、洞戸地域内を運行しております洞戸地域内バスの4路線がございます。3ページに地図が記載してございますが、国道256号沿いに洞戸事務所がございまして、その以北をこの4路線が常に運行している状況でございます。地図をご覧くださいますと中段の右側に「レストラン幸駐車場」という所がございますが、その左に「洞戸」というバス停留所がございます。実は、この国道256号の道路改良が行われまして、その位置から下の方をご覧くださいと「司法書士 武藤則之」と書いてある所があるのですが、これがなくなりまして、道路改良によりバス停留所の位置が変わりました。その下の方をご覧くださいとわかるのですが、「洞戸通元寺」というバス停留所がございます。この道路改良によって、もともと近かった2つのバス停留所がさらに近くなりまして、敷地内に2つのバス停留所があるというような状況にまでなりました。

10月1日でもってこれらのバス停留所を統廃合し、また、これをきっかけに地元の方々、洞戸地域内や関市内外の方にわかりやすいバス停留所名にしようではないかということになりまして、「洞戸診療所前」に名称を変更させていただきたいというものであります。

この件につきましては、地元の確認を取っており、同意されているものであります。

変更日は、先ほど申し上げましたとおり、平成23年10月1日でございます。

以上でございます。

○会長（青山副市長）

ただ今、事務局からバス停留所の統合について説明をしていただきました。何かこの件について、ご質疑がございましたらどうぞ。

よろしいでしょうか。

（発言者なし）

質疑もないようですので、議案第1号について採決をしたいと思います。

提案説明のとおりに決することにご異議ございませんか。

（「異議なし」との声あり）

ありがとうございました。

ご異議なしと認めます。そうしましたら議案第1号のバス停留所の統合については事務局の説明どおり決したことを報告させていただきます。

続いて、議案第2号、バス停留所の名称変更につきまして事務局からお願いします。

○事務局（山田和伸）

議案第2号ですが、資料といたしましては2ページと4ページになります。

関市内の武芸川地域になりますが、その地域に「スーパーマルキ」という店舗がございました。この度、この店舗が「バロー武芸川店」という店舗名に変わりました。これに伴いまして、この地域を運行しております関シティバスの「関板取線」ですが、4ページの地図に○印で記載をしてありますとおり「マルキ北」バス停留所となっております。この武芸川地域の方々、または、それ以外の地域の方々など多くの方に利用されております。この地域にも武芸川の地域内バスも運行されており、地域内バスでの店舗利用者もおります。

この度の店舗の名称変更に伴いまして、「マルキ北」バス停留所を店舗名と同様に、「バロー武芸川店北バス停留所」と名称変更をさせていただきたいというものでございます。

変更日につきましては、平成23年10月1日からということで、改正させていただきたいというものでございます。

お願いいたします。

○会長（青山副市長）

議案第2号、バス停留所の名称変更につい

て、事務局より説明させていただきました。何かご質疑ございましたら、お伺いしたいと思います。

今までは、マルキ武芸川店があつて「マルキ北」になっています。今度は、バロー武芸川店になって「バロー武芸川店北」と長い名前になるがこの辺はいいですか。地元は、その方がわかりやすいのではと思います。

○事務局（山田和伸）

関市内にはバローが何店かございまして、今日のご提示させていただいてはいないですけれども、旧関地域ない内にはバロー関緑ヶ丘店とバロー東関店というのがバス停留所名で使用されておりますので、それに合わせた形で今回も「バロー武芸川店」とさせていただかないかなというものであります。

○会長（青山副市長）

少し補足をさせていただきましたが、バス停留所の名称変更について、質疑はございませんか。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

マルキ北のバス停留所は、運賃の境の停留所になっていたと思うのですが、乗客の方や住民の方にその周知は、徹底された方がよろしいかと思えます。

ご意見として述べさせていただきます。

○会長（青山副市長）

はい、徹底をお願いします。他にございませんか。

（発言者なし）

質疑もないようですので、議案第2号につきまして、承認いただけますでしょうか。

（「異議なし」との声あり）

ありがとうございます。ご異議なしと認めます。よって、議案第2号につきましては、事務局の提案どおりに承認とすることに決しました。

続いて、その他でございますが、（1）のICカードの導入について、事務局から説明をお願いします。

○事務局（山田和伸）

資料といたしましては、議案書の5ページになります。

ICカード「アユカ」についてですが、6月23日の関市公共交通会議においてご承認をいただいております、バス事業者であります岐阜乗合自動車株式会社と調整がつき、導入時期を9月1日と決定いたしましたので、本日、改めてご報告をさせていただきます。

5ページのような資料を作成いたしまして、8月15日の広報せきにおきまして、自治会の班回覧というのものでもって市民の皆さんに周知をさせていただいているところでございます。

これに付け加えまして、10月1日から高速名古屋線においてもICカード「アユカ」が利用できるようになるため、10月1日号の広報せきにおいて、今一度、市民の皆さんに周知をさせていただき、そして、バスの利用促進に努めていきたいと考えております。

関シティバスについてのICカード使用開始日は、9月1日でございます。

以上です。

○会長（青山副市長）

9月1日から導入を予定しておりますICカードについて、何かご質問等がございましたらお願いします。

○委員（水野岐阜運輸支局代表）

岐阜運輸支局の水野です。

8月15日号の広報で告知をされたようですが、そういったものに対する反響というものは、関市あるいは岐阜バスの方に何かあるのでしょうか。

○事務局（山田和伸）

広報をご覧になられた住民の反応といたしましては、私ども市の情報提供不足ということもございまして、カードがどこで購入できるのか、積み増しはどういう形で、どこでできるのか、というご質問をいただいております。それらに対するお答えもさせていただきます。

ておりますが、その辺りについても次回の10月1日号に取り入れて、一緒に告知するよう考えております。

○委員（水野岐阜運輸支局代表）

ありがとうございます。

○会長（青山副市長）

その他にございませんでしょうか。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

本当に細かいことなのですが、「45分以内にバスを乗り継いだ場合に乗り継いだバスの運賃が40円割引されます。（関シティバス・営業バス共通）」と書いてあるのですが、営業バスという言い方は住民の方にとってはわからないと思います。そこで、「どのバスでも同じですよ」というような書き方をするとよいのではないかなと思います。

関シティバスと営業バスのどちらでも使えるようになるということなのですが、そもそも、何がシティバスで何が岐阜バスかという認識がないのかなという感じがしています。これは追い追いになりますが、要するに、市内の全部のバスで使えるようになりますといった告知が必要です。そういう案内の仕方が住民にはわかりやすいと思いますので、その表現について、気をつけていただけるとよいと思います。

○事務局（山田和伸）

ありがとうございます。

10月1日号に予定しておる広報内容ですが、使用できる路線名をすべて掲げようかと考えております。

事務局の思いといたしまして、地域内バスとデマンド路線は関係ないですよというのを謡いたかったというところがございますので、今言われましたとおり、その旨をできる限りわかりやすく努めたいと思います。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

高速名古屋線についても、名鉄バスは使用できないので、お願いいたします。

○会長（青山副市長）

今、福本先生の発言内容について、営業バスというのは、岐阜バスも名鉄バスも全てということか。

○事務局（山田和伸）

高速名古屋線につきましては、今現在、アユカはご利用になることができない状況でございます。それで、名鉄バス車両につきましては、また違うカードがございまして、そちらの方のカードで今も利用可能です。

○会長（青山副市長）

先生が言われる、営業バス共通ということだが、どういうバスがどうだとか、市民の人はわかるのですか。

○事務局（三輪裕章）

マナカとアユカの違いです。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

高速バスの名鉄バス車両と地域内バス以外は使えるということですね。あとデマンドも使えないですね。

○事務局（三輪裕章）

そうです。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

デマンドの車両と高速名古屋線の名鉄車両、地域内バスの車両については、アユカは使えませんよということです。それ以外の岐阜バスで運行している所は、全部使えるということです。

だから、わかりやすく言うとしたら、わかき色のバスと岐阜バスのバスは、全部使えますよということですね。それが1番わかりやすいと思います。

こういう詳しく書く内容は、小さく書いても良いと思うので、ざっくり説明する時には「市のバスと岐阜バスの車両で運行する分に使えますよ」と案内した方が、住民の人にはわかりやすいのかなと思います。

○会長（青山副市長）

では、事務局でその辺を市民にわかりやすいように周知に努め、市民から見てわからないのではいけないので、ここだけはしっかり

とお願いします。

他に質疑等はございませんか。

(発言者なし)

I Cカードに関する件は、以上で終了させていただきます。

次に、(2)と(3)は関連性があるので、一括で説明をお願いします。

○事務局(山田和伸)

その他の(2)、(3)をまとめて説明いたします。

まず、「わかくさ・向山線」についてですが、議案集の6、7ページになります。

この「わかくさ・向山線」につきましては、通常の定時定路線とは異なりまして、電話をしていただいでご利用いただくデマンド路線でございます。また、国の公共交通活性化再生総合事業ということで実施している路線でもあります。

この路線の地域には、向山団地というものがございますが、こちらの団地からは、以前からダイヤの改正をして欲しいという強い要望がございます。また、利用状況を本日配付しておりますが、朝の1便目につきまして、市が用意しておりますハイエースという車両なのですが、これで運行を行っております。この車両に乗りきることができなくなる日が時々あると運行事業者から聞いております。

そういった場合は、事業者所有のマイクロバスなどで対応いただいでおるなど、大変利用者の多い状況であります。

今回の改正に伴って、住民の方の要望を受け入れさせていただき、マイクロバスではないと運行できないという状況を回避させ、私ども市所有の車両で運行できるようにならないかという思いから、本数を1便増やさせていただき、時刻変更を行おうというものです。

この変更につきましては、確認をさせていただいたところ、この会議の承認が特に必要というのではなく、利用者にとって便利になるものであり、ダイヤの改正についても簡

易な改正であるということから、本日の会議においては報告ということにさせていただきたいと思っております。

改正日につきましては、10月1日からこのダイヤで運行させていただきたいと思っております。

利用者や住民への周知につきましても、10月1日の広報せきに掲載して、周知に努めていきたいと考えております。

続きまして、「わかくさ・千疋線」になります。

資料は、8、9ページをお願いいたします。

この「わかくさ・千疋線」につきましては、6月23日の第1回関市公共交通会議においてご承認をいただいでおりますので、こちらの方も報告というふうにさせていただきたいと思っております。

第1回関市公共交通会議後に事業者と調整をいたしましたところ、8ページの改正前という時刻表ですが、4便目のダイヤをご覧いただきたいと思うのですが、このダイヤを次ページの5番のように、少し時刻を変更させていただきたいというものです。

変更日につきましても、10月1日ということでございます。

こちらの方も10月1日号の広報せきにおいて、周知をさせていただき予定しております。

以上でございます。

○会長(青山副市長)

ダイヤ改正について、わかくさ・向山線、わかくさ・千疋線の説明がありました。

単純に1本増えたということですか。

○事務局(山田和伸)

そうですね。向山線につきましては、1本増便をして、時分調整を多少させていただきました。

○会長(青山副市長)

ただ今、事務局の説明申し上げました内容について、何かご質問等ございましたらお伺いしたいと思います。

この要望というのは、市長のわいわい談義とか、出前講座とか、いろいろな場面で、地域からいつもの話題としてバスの関係が出てくるのですが、これはアンケートか何かを取ってこういう増便にしたのですか。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

向山線と千疋線とは、少し経過においては違うのですけれども、向山線についてはそれなりに住民の方からの声が聞こえてはおりましたところ、複数の方がまとまって市役所にご要望にいらしたということを受けて、再度、バス利用者の状況を調査してこういう形になりました。

千疋線につきましては、岐阜バスの事情があり、これを受けて岐阜バスにご協力いただき、住民への説明会を2回ほど開催してきました。説明会の中では、こういう形でとりあえずお願いをしており、地元にとっては大変お困りのところはあるのですけれども、営業バスが撤退するのを補完する意味で、シティバスで最大限穴埋めできるのがこういう範囲であるということで、本日、ご報告をさせていただいている所であります。

○会長（青山副市長）

利用される方の代表の方からの強い要望、そして、営業バスの計画変更に伴うシティバスのダイヤ変更というものです。企画部長もここにおられますけれども、今までの市長と住民の方との語る会やわいわい談義でいつも出てくるような利用者の声をもっと聞いて欲しいというような声も出ておりますので、そういった中での1つの取り上げた変更ではないかと思っております。

何かこの2路線について、質問はございませんか。

○委員（加藤社会福祉協議会会長）

誠に幼稚な質問で申し訳ないのですが、「わかくさ・向山線」は、1時間前に予約を受けた場合に運行しますということで、極端なことを申しますと16番の向山団地の方が8

時17分に乗りたいという予約をされた場合は、中濃厚生病院の7時45分発で直接行ってしまおうのか、順番に行くのかどうですか。

○事務局（山田和伸）

その他の予約がなければそのようになると思います。7時45分に出て、どれだけかかるかわかりかねますが、着いた時刻で待ってみえなければ、この出発の時刻まで待ってその方を乗せて目的地まで運んでいただくということになります。

○会長（青山副市長）

実際に運行していただいている方から、少し説明をお願いします。

○委員（山田榊ドライビングサービス代表）

ちょっと違いますね。16番の8時17分の予約がいただければ、この方1件であれば、直接8時17分までに行きます。8時17分になったら出発して目的地に行きます。こういうことです。

○委員（加藤社会福祉協議会会長）

それならわかりました。

○会長（青山副市長）

いわゆるデマンドの形になります。

○委員（池村関市女性連絡協議会副会長）

では、3件申込みがあったとします。3つの停留所です。そうすると、そこを早い時間の順から回って、皆さんと一緒にということになるのですか。

○会長（青山副市長）

ということは、中濃厚生病院の1番の7時45分に限らないということですね。7時50分頃スタートするかもしれないということです。利便性があるのかどうかわかりませんが、デマンドシステムではこういう形を取っているということです。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

これは、時刻表でバスの時刻表と思うよりも、例えば、貸切バスでどこか旅行に行く時に集合時刻があります。その場合をイメージしていただければよいかと思います。この時

間までここにきて下さいねというものです。

○会長（青山副市長）

他にご質問等ございませんか。

（発言者なし）

特に質疑等もないようですので、（２）と（３）についてはこれで終了したいと思います。

せっかくの会議でございます。いろいろな意味合いの意見を出し合ってください、今後活かしていきたいと思っておりますし、どんなご意見でも結構です。忌憚のないご意見をいただけないかと思っております。どうでしょうか。

実は、今関市が計画しておりますが、西の地区には西部支所があり、ここにふれあいセンターの建設を計画しております。千疋線も関連するかもわかりませんが、その中にバスの乗継所を計画しております。そしてまた、今は春日神社の前で止まっておりますけれども、これが３年半後を目標に平面で国道248号に道路を繋げます。ということになると、路線的にいろいろな意味合いの高速バスも含めたバス路線の計画変更をせざるを得ないでしょう。現在、そういった計画を関市として持っておりますし、ご存じのように市役所の東側にはバス乗継所、いわゆる計画の中ではシティバスの乗継所として構想があり、わかりやすい乗継ができるバス停留所にしていけないかと考えております。そういう計画を持っておくことだけご承知おきを願いながら、また皆さんのいろいろなご意見等をいただきながら、市民にとってわかりやすいものにしていけないかと思っております。

どんな意見でも結構でございます。せっかくご出席願ったわけですから。

何かございませんでしょうか。意見交換で結構でございます。

大変失礼でございますが、加藤会長から順番に一言ずつ、どんな意見でも結構でございますので、お願いいたします。

○委員（加藤社会福祉協議会会長）

先ほど質問したことに触れますが、利用者の表の１番下の「わかくさ・向山線」を見ますと相当人数も運行回数も多いようですが、これは全部このような予約をされて運行された数字でございますか。

○事務局（三輪裕章）

はい、すべて予約された方です。

○会長（青山副市長）

運行回数で言うと、「わかくさ・迫間線」というのが、１番運行回数が多いのですか。

○事務局（三輪裕章）

迫間線につきましては、上りと下りを設けておりますので、その分の運行の時刻表自体の設定が１日８便という形になっています。その他の田原線と向山線は巡回する運行となっています。１日４便ですので、数自体は半分になるとお考えいただきたいと思っております。

「わかくさ・迫間線」については、比較的に予約が多い路線です。

○会長（青山副市長）

では、老人クラブからはいかがですか。

○委員（長屋関市老人クラブ連合会代表）

私の住まいは、板取地域なのですが、板取ふれあいバスがあり大変便利に使わせていただいております。しかし、そのバスの色がまちまちなので、できましたら似通った色にしてもらえるとういのではないかと思います。

○事務局（三輪裕章）

バス車両につきましては、順次新しいものを買っております。今年度も板取地域に１台入れる予定でおります。市街地で走っているシティバスと統一したわかくさ色のバスで更新していく考えを持っております。

順次更新し、車両に統一性を持たせていく予定でおります。

○会長（青山副市長）

P T Aからはいかがですか。

○委員（三輪関市P T A連合会代表）

私は、P T Aの代表として参加させていた

だいておりますけれども、例えば、小学校や中学校などで土日に運動会などが開催されております。学校の参観日などは、敷地内で駐車ができるのですけれども、グラウンドを使用する運動会などの大きな催事ものにつきましては、学校周辺の方々にご迷惑をかけることがないように、参観者と言いますか、運動会を楽しみに来られる親御さんやおじいさん、おばあさんになるべく徒歩で来られるのです。その時に、やはり足の悪い方とかいろいろな方が来られます。ご来賓の方は駐車スペースを取るのですけれども、どの学校においても学校敷地内には駐車スペースが多分に不足をしているというところでございます。

やはり、今のデマンド対応ができることとか、土曜日や日曜日で便のこともあるのでしょうけれども、小学校の運動会などは朝始まって3時くらいに終わります。この路線バスの時刻に合う形でやっておるのですけれども、そうすると1度に100名から200名くらいの利用者を呼びかけることができるのですが、その時に市の方で増便体制を対応できるとよいと考えます。PTAは、子どもたちのことを思って一生懸命働きかけもいたしますし、子どもたちも昨今豪雨などで家に帰る時、ゲリラ豪雨などで足元がすごく危ない時がありますので、そんな時に通常だと徒歩で帰るような時にもバスを使って安全に帰宅できるような手段というのを、学校を含めて案内ができるということであれば、親としても多分に安心できる交通機関です。

そういうような活用法を関市流にアレンジいただいて、まずは子どもたちの安全ために、活用ができるような取り組みを考案していただけたら嬉しく思います。

○会長（青山副市長）

貴重なご意見をありがとうございました。続いて女性連絡協議会からお願いします。

○委員（池村関市女性連絡協議会副会長）

私は、高速バスをよく利用させていただく

のですけれども、関シティバスについては、本当に1度乗りたいと思ってもなかなか乗る機会がございません。でもやっぱり、私たちが10年後運転できるかということも考えますと、これは高齢者にとってはとても必要なものであると思います。いくら利用者が少なくても、1人の高齢者でも、どこの地域でも来られるような状況がずっと続くように、10年後は私も利用しなきゃいけないと思った時に、なるべく使いやすくして便利なバスを存続させていただきたいと思っています。

○会長（青山副市長）

ありがとうございます。

岐阜国道事務所からお願いします。

○委員（杉本岐阜国道事務所代表）

私は、岐阜の方で加納めぐりバスを使わせてもらっているのですが、その関係で2、3の確認を願います。岐阜の場合、アユカの入手場所は、多分名鉄の駅前くらいしかないのご不便かなと思います。市役所でできればよいと思います。

それと、岐阜の加納めぐりバスだと回数券も昔ながらであるのですが、この辺はどういう考えなのか、使い分けるのかなと思っています。これが第2点です。

それと乗継の40円についてですが、これはシティバスと路線バスで使えるようになります。確か1回目は使えるのですが、例えばAからBは利用でき、BからCは駄目だと思います。この辺の条件としてAからBに乗った時は40円引くのですけれども、もう1回乗った時の2回目から3回目は引かず、3回目から4回目はまた引くと思います。その辺だけは勘違いしないようにと思いますし、シティバスからシティバスに乗り換えた時も40円の割引があるのかなと思い、100円から60円になってしまうので、そこまで引くのかなということで、その辺、混乱されそうかなと外部の人間で思います。

岐阜の方も岐阜バスのアユカによって便利

なので、ぜひ有効に利用してもらえればよいと考えます。

○会長（青山副市長）

回答をお願いします。

○事務局（三輪裕章）

回数券につきましては、現在も販売しておりますが、市役所での販売はなく、岐阜バスの関営業所で販売をしていただいております。また、車内でもご購入をいただけておるという状況でございます。アユカ導入後についてですが、回数券を現在も利用されている方がみえますので、すぐに回数券の販売をやめるのではなく、当面は併用を考えておまして、回数券とアユカを併せて販売する予定です。市役所の窓口でアユカを売るというわけにはいかないのですが、営業所でご購入していただきたいと思っております。

乗継割引につきましては、シティバスの運賃は、現在100円でございます。これが乗継をした場合には40円の割引が適用されて60円になるということになります。

○会長（青山副市長）

美濃土木事務所からお願いします。

○委員（国枝美濃土木事務所道路維持課長）

私は、土地の人間ではないものですからなかなか使う機会がないのですが、田舎の方で名鉄とかめくられた地域に住んでおったものですから、先ほども言われましたように、高齢化になってきますとバスがどうしても重要になるものですから、費用を覚悟する意味ではいろいろな地域を把握しながら、形態は変えながらで良いのですけれども、できるだけ多くの方に使っていただくような形や仕組みがあるとよいかと思います。

○会長（青山副市長）

続いて、関警察署の小路さん、お願いします。

○委員（小路関警察署交通課長）

先ほど議長からも今後新たな路線があるという話があったけれども、当然新たに

バス停留所を設ける時ですか、これから先も見直して行ってバス停留所を動かす時とかそういう話が出てくると思います。なるべく早めに、やろうとする側と道路管理者と交えてこういう形状にしたいというものを擦り合わせていきたいと思っております。と申しますのも、先ごろ新たにバス停留所を動かしたいという話を美濃市からありまして、かなり切羽詰まった状態で持ってこられまして、市側も設置したいばかりなので、そうするとどうなるかと言うと、用地も買収できない、今ある現状のものをいじめてという安全と相反する形でなんとかバス停留所だけ作りたいという悪い方向に進んで行ってしまいます。そうならないためにも、そういう計画があれば、早い段階でお話をいただいて安全な形で作っていききたいと思っております。そういうのがあれば早め早めで手を打っていただき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）

続いて岐阜県の公共交通課からお願いします。

○委員（成瀬岐阜県公共交通課長代理）

今もご意見で出ているのですけれども、利用される方がいないと関シティバスもそうですが、こういうコミュニティバスは行政が多額の税金を投入して使われるものなので、より皆様の身近で利用しやすいものになるようお願いしております。先ほどもデマンドのことでいろいろご質問があったように、やはり周知とか、路線がどこを走っているとか、そういったことがわかりやすいように皆さんに広報していただいて、皆さんにとってより身近に利用されて、これだけ税金投入しても皆が使っているから必要だというものにしていたらと思います。

先ほどの割引についてですが、アユカを使って乗り継いだ場合には、関市に入ってくる収入が少なくなるのか、それとも岐阜バスの

サービスで関市には1人100円の収入が入ってくるのかどちらなのでしょう。

○事務局（三輪裕章）

割引される分につきましては、岐阜バスに入ってくる運賃収入、すなわち実際に利用者から受け取る金額が少なくなり、経費に対する欠損分は、市がお支払していくという形になります。市に運賃収入として実際に現金が入ってくるというわけではないので、割引を含めた欠損分を市がお支払いするという形になります。

○会長（青山副市長）

次に、中部運輸局岐阜運輸支局からお願いします。

○委員（水野岐阜運輸支局代表）

今日、こういうリストの形でシティバスの集計表を見せていただきまして、話の中でもありましたけれども、デマンドの迫間線ですとか富野線については、デマンド稼働している、ちゃんとした乗合の形になっているのだという印象を持ちました。デマンドと言いながら、ただの安いタクシーになり下がっているというのは言葉が悪いですけどもそういうのが多い中で、デマンドに乗る人が活用されておって、今回の改正になったわけです。要望等を聞きながら、ますます公共交通の維持や発展に努めていただければ支局としてもありがたいなという印象を持ちました。

あとはアユカの話なのですが、バスの車内で無記名のものを買った記憶があるのですが、関市のバスではそこまでの対応は考えてみえないのですか。

○事務局（三輪裕章）

アユカにつきましては、岐阜バスの車内で無記名のものは販売してみえると思うのですが、使えるカードとしては全くちがうカードになるわけではなく、関市の自主運行バスでも使えるようになるというだけで、カードが違うものではありませんのでお願いいたします。

○会長（青山副市長）

続いて、岐阜乗合自動車の労働組合からお願いします。

○委員（三ツ村岐阜乗合労働組合代表）

皆さん、どうもお疲れ様でございます。

先ほどからアユカ、ICカードのご質問がございましたけれども、初めて利用される方は不安に思うかもしれませんが、決して難しいものではなく、逆にこれに慣れていただければ、こんなに便利なものはないかなと思っただけのものではないかなと考えております。

資料にも掲載してありますけれども、45分以内で乗り継いでいただければ割引ということもありますし、ポイント制度もあるかと思うのですが、そのように皆さんがわかっていたいただければ、もっと早く導入していただければ良かったなといった声が出てくるくらいにならないかなと思っております。

また、10月1日から高速線の名鉄車両ではなく、私どもの岐阜バス車両につきましても利用できますので、どんどん利用していただいて、ぜひお客さんもこのアユカカードに対してご理解いただき、使用していただければよろしいかと思います。

また、車内販売もしております。無記名になっておりますけれども、同じアユカカードでございますので支障はございません。安心して使っていただけます。高齢者でも簡単に利用でき、機械にタッチするだけで自動清算できるという点をご理解していただければと思います。

○会長（青山副市長）

バスに乗る時、アユカカードを機械にタッチして、降りる時にもタッチしてということですか。

○委員（三ツ村岐阜乗合労働組合代表）

財布から現金を取りださずに済みます。積み増しの場合は乗務員に言っていただければ、積み増ししていただけます。1,000円なら

1,000円と言えば、乗務員が機械を操作してカードをタッチしていただければ、それで自動に積み増しができます。かなり便利で使いやすいと思います。

○会長（青山副市長）

はい、ありがとうございます。続きまして、関タクシーからお願いします。

○委員（三輪関タクシー㈱代表取締役社長）

ちょうど私どもの本社営業所の前なのですが、ご承知のように、以前の新関駅にバスが入り込まないといけません。道路状況としては非常に狭隘で、バスの運転手もかなり難儀をしてみえるのではないかと思います。本町から栄町の通りが比較的交通量も多いものですから、出入りが難しい状況です。

それで、文化会館の東側の市有地にバスセンター的な機能を持った施設を作る構想があるように聞いておるのですが、もしお答えいただけるようでしたら、どの程度具体化しておるのか、どんな構想をお持ちか、お聞かせいただけないかなと思います。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

長良川鉄道の西側ですね。

○委員（三輪関タクシー㈱代表取締役社長）

はい、文化会館の道路を隔てた東側です。

○会長（青山副市長）

ご存じのように、文化会館の東、長良川鉄道の西の所には、当初の計画ではバスターミナルの機能を含めた話がございました。今言われるように栄町の状況が将来どうなるのかわかりませんが、その機能を兼ねたということになって参りますと、栄町からの出入する県道の問題がありますけれども、また文化会館の方も併せて西木戸交差点の機能も含めて総合的な見地に立って計画を進めていかなければならないと、岐阜バスと協議はしておる状況であります。ですから、どういう規模のターミナルなどという言葉ではなく、乗継の機能としての計画は持っておりますが、どの程度の規模というのはまだこれから詰め

させていただきたいなと思っておる状況でございます。

ただ、今言えるのは、鉄道とバスとの連携を唯一できるという点では、重点施設であると捉えてはおります。まだ具体的にどんなバスがどういうふうに戻るかと、どう入り込むとかの基本的なところは、協議が必要ではないかと思っております。予算的にもそういう計画は持っておりますので、ぜひとも市民の皆さんの利便性を損なわないような形でいけませんか、そしてまた、営業バスの方々の営利的な問題、安全性の問題、そういうものも含めて計画していかなければいけないと思っております。

具体的にどんな規模でどういうものかというのは、この場では控えさせていただけないかと思っております。

続いて、ドライビングサービスからお願いします。

○委員（山田㈱ドライビングサービス代表）

いつも市民の皆様の足として頑張っておるのですが、この2、3ヶ月の推移を見ておられますと、800人から900人というのが、今のだいたいの状況です。今後、向山線と迫間線が中心となって増えていくような気配です。

「友達とも話をしておいたからね」と大きな声で話していただけるということで、デマンド運行の中で楽しくドライバーとやっているというところも伺っております。

ですから、減少することはないと思っておりますけれども、これ以上に私たちがサービスをどのようにしていくかということだけが課題であると思っております。

これからも頑張っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長（青山副市長）

次に、岐阜乗合自動車からお願いします。

○委員（富田岐阜乗合自動車㈱代表）

岐阜乗合でございます。いつもシティバス

及び私どもの路線バスで非常にお世話になっております。

ICカード「アユカ」の件につきましては、先ほど組合の委員長から申しあげましたので、特にございませぬ。やっとなら九月一日からシティバスで使っていただけるということで、本当に便利なカードですので皆様にご利用いただきたいと思ひます。

今アユカについては、全線て18万枚流通してありまして、単純に言うて18万人の方が持つてみえるということになります。そのうち、岐阜市では独自の高齢者カードがあり、それを入れての18万人になるのですが、岐阜エリアを中心にご利用いただひてありまして。現在の私どものご乗車されている人員のおよそ半分の方はICカードということで、導入してから5年ですけれども、こうやって関市でもお使ひをいただひけるということで、またお客様を増やしていただひけるのではないかなという期待をしてありまして。

記名式と無記名式があるのですが、記名式で作っていただひますとデータが残りますので、もし紛失された場合でも再発行ができます。もし、カードを作りたいという場合には、記名式で作っていただひければよろしいのではないかなと思ひます。

それから栄町1丁目の停留所の件ですが、いろいろとご心配をいただひてありまして。確かに非常に狭くて、バスの出入りの際や周辺の交通にもご迷惑をかけてありまして。関市内でも非常にご利用者の多い停留所ですので、例えば停留所の移設等によりまして、路線にどのような影響を与えるのか、お客様の流れがどのような変わるのかといったことなども、いろいろと調査や研究をしながら、市とご協力をさせていただひて、進めていきたいと思ひますのでお願いいたします。

○会長（青山副市長）

次に、岐阜県バス協会からお願いいたします。

○委員（山田（社）岐阜県バス協会代表）

先ほどからお話に出てきていますのでけれども、こういうバスネットワークというものは、いろいろと地域の人の話を聞きながら常に変えて行き、利用しやすいようにしていくということをお願いしたいです。そういうことをしないといけないと思ひますけれども、ただ、今後高齢化社会になってどう変わっていくかわかりませんが、ネットワークがどんどん増えて行きますといくら利用者人員が増えても運賃が100円ということであれば、必ず財政負担が増えてくるということが目に見えているわけですね。

ネットワークの構築及び合理化も含めて、いろいろと見直していかないと、財政的にも非常に問題が出てくることを念頭に置きながら、地域住民の足の確保をしていただひきたいと思ひます。

○会長（青山副市長）

最後になりましたが、福本先生、お願いいたします。

○委員（福本名古屋大学大学院技術補佐員）

今皆さんの話を聞いていて、アユカの導入については、この時期にすごくインパクトがあると思ひました。それで、このチラシとかさっきの話を伺って思ひたのですが、このチラシの出し方が岐阜の人から見たときの言い方ですね。むしろ、関の人から見たら、「岐阜の方で使えていたアユカが関でも使えるようになります」ではなくて、「関にアユカが入ります、岐阜でも使えます」なのです。岐阜まで行っても1枚のカードで行けますよ、岐阜市内でも乗れるよ、高速名古屋線も名鉄バスの便を除いて使える、名古屋も行けるよ、そういう言い方だと思ひます。だから、そういうことが何かアピールできればと感じました。

それからいろいろのご意見が出ていて、例えば、バスの色がまちまちでちょっとわからないとか、アユカについてもどうなっておるのかよくわからんという話が出ていたのです

が、やはり公共交通を使ってもらおうということは、便利にすることが第一だと思います。

便利にするのは何かと言うと、アユカもそうですし、バスの色を統一するというのもそうですし、そういうものが使えるようになるという告知をすることもそうですが、要はわかりやすくして使いやすいものだということを皆さんにわかってもらうことです。

そうすると便利だねということで使ってもらえます。しかもそれが安いとはあえて言いませんけれども、値打ちがある金額で使えます。だから「安い＝便利」ではなくて、「このサービスだったらここまで出してもいいか」と思ってもらえるくらいのをやる方がポイントになります。安くないと買わないというものではなくて、高くても買ってもらえるものというのを、本当は商品を作る時に目指さないといけないです。

今のバスネットワークがどうかというと、それがどうであるとは僕はここで簡単には言えませんけれども、今財政負担の話も出しましたが、長くバスをこれから先も関市内で続けていくためには、財政負担のことも考えないといけない。利用者の人にも使ってもらわなければいけないという時には、便利でわかりやすくして値打ちがある、お値打ちなものであるというものを作らないといけないと思います。

そういうことをやるとどういうことが起きるかと言うと、1番良いのは、市民の中に応援団がどんどん増えていくことだと思います。バスの方が便利ならバスを使うとか、車の方が便利だけどバスの方に市がお金を入れていても仕方ないよね。仕方ないというよりはそれは積極的にやってもらった方が自分もいつかは使うかもしれないから、やっぱりバスは大切だねという意識を持ってもらう。そのときに使ってみると、「便利じゃないか」、「わかりやすいじゃない」というものになっているかどうかということだと思います。

地域内運行バスを旧町村の所でやられているわけですが、市内についても同じような状況になってくると思います。市が一方的にやるとか、岐阜バスと市で考えてバスが維持できるという時代は、残念ながらもう終わってしまったと思います。住民の人たちに参加してもらって、どういう形の予算かはいろいろ形があると思います。お金を出してもらうとか、使ってもらうとか、例えば何かバスでイベントを企画するとか何でもよいのですけれども、そうやって市民の人たちにバスというものが大切なものであると思ってもらって、それを支えてもらおうという意識を醸成していくのが、非常に重要ではないかと思います。そのために便利でわかりやすくして値打ちのあるものにするというのが、非常に重要です。

それから、子どもの話も出ていましたけれども、以前に話したかもしれませんが、別の所でバス会社と市の人たちが一緒に幼稚園や小学校に行ってバスの乗り方の出前講座をやったりしています。段ボールで運賃箱みたいなものを作って、こうやって運賃を入れるんだよということをしているのです。今の子どもはバスに乗らないですね。なぜなら、子どもの頃からお父さんやお母さんの車で移動しているからだだと思います。そうすると、いざ自分がバスに乗るといときに、乗り方がわからないから使わない。バスという頭がそもそもないというまま大人になってしまうというのであれば、高校くらいのときにバスを使うかもしれませんけれども、そういうときはだいたいバスの運転手と高校生って敵同士みたいなもので、あいつはまた余計なことをしているという運転手もいるし、逆に高校生からは運転手の対応が悪いと思っているところがあって、やはり高校を出て社会に出るにはすぐに免許を取ってしまうとか、あるいは高校によっては原付通学が認められるというのがありますよね。

そういうふうだと、ずっとバスというのが頭にない。あるいはバスだけではなくて、鉄道とか公共交通が移動行動の中にないというのが多くなってしまふ。そういう人たちが高齢者になったときに免許を離さないです。今、高齢者が利用されるとか高齢者の足として必要だという話が出ていたのですけれども、今の高齢者は車を使うんですよ。

だからやはり、高齢者の人たちにもバスに乗ってもらうためには、バスだけでも生きていけるよという、車を使わなくても生活できるんだよということが言えるようなバスネットワークがないと、やはりどれだけ使えと言っても不便であればバスは使えないです。それによって、自分の生活が非常に制約されるのだったら使わないということになってしまいます。

そうではなくて、バスというものがあってそれに合わせて生活すれば、ある程度車がなくても生きていけるのだ、自分は運転に不安があるからバスを使いましょう、車はもうやめようと思うような意識を醸成していく。そのときに、自分が普通に生活する中では何も起こらないので、やはりバスがあるのだねということをもってもらう。知ってもらって、その上で便利だねと思ってもらう。1度使ってみようかと思ってもらえるようなものにするというのが必要です。わかりやすい周知もそうですし、わかりやすい周知をしたものがわかりにくいバスだったら余計使わないのですね。小難しいものをよくわかるように周知したら、やっぱり難しいんだねということで使わないのですね。

そうではなくて、システムとしてわかりやすいものであって、かつそれがわかりやすくこういうふうに使えばいいねということが周知されるという2つのわかりやすさでいくということだと思います。そのところを目指していく段階に関市の公共交通はなったのかなと思います。

そういう意味では、ここでデマンドって何かとか、あるいはアユカはどうやって使ったらいいのという話が出てきているということは、この会議に出ておられる人がそうだったら住民の人はもっとよくわからないということになるでしょうね、はっきり言ってしまえば。ですから、その部分を広報とか、関市のバスは広報下手だというのは、僕は前から思っているのですけれども、そのところについて広報をするといっても興味がないと読んでくれないので、難しいのですけれども、地道に老人クラブとか町内の会合とかに出て行って、バスというものの話をちょっとするとか、市の人もそうですし、住民の人の中にそういう人が出てこれば、そこから口コミで広がってきます。口コミが1番強いので、そうやって広がっていくように仕向けると言うと言葉は悪いですけれども、そうしてもらえる人をたくさん作っていくように、システムもそうですし、全体をそうしていくことが必要ではないかと思います。

○会長（青山副市長）

ありがとうございました。

事務局から何かありますか。部長や課長を含めて、皆さんから意見がありましたか。

○委員（大野企画部長）

事務局である企画部の大野でございます。よろしく申し上げます。

今日は路線の変更の話ですけれども、今関市では、この市役所の東側にバスの結節点を作るという考え方で、これからどう組み上げていくか悩んでいる状態であります。この市役所の東側を通る西本郷一ツ山線が完成しておるように見えるのですけれども、先ほども副市長が申しあげましたように、長良川鉄道を越えた向こう側の国道248号が長良川鉄道とすごく近い距離にあるということで、工事自体はそれほど費用のかかるものではないのですが、バスの退避や一般自動車の退避ができないということで、なかなか安全の確保の

面で遅れている状況であります。信号の組み合わせ等を上手くやりながら、むしろ鉄道と国道248号を近付け、一体処理するという考え方でなんとか上手く抜けられないかということで、建設部の方で協議を進めさせていただいている状況でございます。

なんとか3年半後には南北を抜きたい。そうすると、関の本当の背骨というか、中心の1番大事な道路になると思ひまして、そこを上手く活かして、その結節点と名古屋を高速バスで結ぶことによって、1時間以内で通えます。そうすれば、通勤・通学の可能性も十分出てくるということで、そのあたりを大事なバス交通の施策のスタートにして、あとはいろいろなバス、市内循環とか地域間とか路線バスとかも繋いで、どこへでも移動しやすい、わかりやすい、あるいは関へ訪ねてこの結節点に来てから次の目的地に行けばすぐ行けるという、そういう体系を作りたいということで進めているということでございます。

その考え方に対しまして、いろいろお気づきの点とか、こういう点に配慮が要るとか、そんなことがございましたらご指導を頂戴したいなと思います。

一方で、先ほども出ておりましたように、地域の方々が地域で暮らすための足ということでも、今後しっかり皆さんの意見を伺って作っていききたいという思いでございますので、ご指導いただきたいと思っております。

○会長（青山副市長）

今日、委員の皆様から一言ずつご意見を頂戴いたしました。やはり、関市としては、大事な地域の足という位置づけと思っております。鉄道は鉄道で利便性がございますが、関はバス交通が重点的な交通の足だろうと思っております。今後も皆様方の忌憚のないご意見をいただきながら、少しでも安全性や利便性に努めていききたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で今日の議題は終わりましたので、事

務局の課長へお返しします。

○事務局（山下まちづくり推進課長）

青山副市長、進行をありがとうございます。今回の公共交通会議は、住民の皆様にも不利益なことがあってはいけないということで、お諮りした内容は大変軽微な内容でありましたが、大変有意義なご意見をいただきました。

私ども職人のまちなのかもしれませんが、作り上手の売り下手ではないですが、制度を一生懸命工夫するのですが、PR下手というところをご指摘いただいたような気がいたします。できるだけそういった点も配慮していきたいと思ひますので、いろいろなご指導をいただきたいと思ひます。

それではこれもちまして、平成23年度第2回関市公共交通会議を閉会させていただきます。

どうもありがとうございました。

午後3時08分 閉議