

令和3年度 第2回 関市公共交通活性化協議会 議事要旨

日 時 令和3年11月16日(火) 14:00～15:45
場 所 関市役所 6階 6-5・6・7会議室
出席者 委員20名(うち代理出席1名)、事務局5名、テイコク(関市地域公共交通計画策定業務受託事業者)3名、傍聴者1名

■開会

■議事(進行 議長)

議案第1号 関市地域公共交通計画(案)について

- ・議案第1号について説明(事務局)

【質疑・意見等】

○学識経験者

- ・資料2 P6 倉知線のグラフについて、「平日下り」のバス停留所の並びが逆になっているので修正していただきたい。
- ・資料1(計画(案)) P17にある高校生アンケートにより改善の要望があった点については、市だけでなく、交通事業者についても出来る範囲でなるべく対応してほしい。利用者の確保に繋がる。

○岐阜運輸支局

- ・資料1(計画(案)) P22にある「3-2」が関市地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という)の時のままになっているので修正していただきたい。
- ・資料1(計画(案)) P12における計画内で目標を達成するために行う事業及びその実施主体について、網形成計画では、「基本的な方針」内で、将来像と3つの「方針」を示し、「目標」、「事業内容」、「事業主体」で括られていたが、計画(案)では、「基本方針」内で、将来像と3つの「目標」を示し、「施策群」、「事業内容」、「事業主体」で括っている。この変更の意図するところを聞きたい。

→網形成計画での「方針」と「目標」が似通った表現で分類が難しいという意見があったため、網形成計画では「方針」としていたものを「目標」に変更した。また、具体的にどんなことを実施するのかイメージしやすいように、網形成計画では「目標」としていたものを「施策群」に変更したが、構成自体は変更していない。(事務局)

- ・資料1(計画(案)) P23について、新たに立てられた【目標1】は、ひねった目標値だと思う。通常であれば、高校生の利用がどのくらい増えたと設定すると、施策の効果が分かりやすい。乗り継ぎやいくらバス路線が使いやすくなっても、それによって、送迎している高校生の割合が減るのか分かりにくいと感じる。

→評価指標に関しては、毎年、調査及び評価を実施しなければならないが、複雑なデータ収集は、事務的な問題がある。岐阜運輸支局様からいただいた意見のように、高校生の利用率を算出するには、乗車時点で高校生かどうかを識別してデータを積み上げなければならない。今回の計画策定のために実施したような乗降調査を毎年行うのは難しい。(事務局)

→分かりました。送迎から公共交通への転換をするために、高校にPRするなどの施策を実施すると良いと思う。(岐阜運輸支局)

→(岐阜運輸支局様からの意見で)公共交通の割合を増やすのを目標にするのは、素直だと思うが、(市内の高校に送迎で通学している高校生の割合を減らすのと)公共交通の割合を増やす方法は、変わらないと思う。自転車で通学できている高校生に無理やり公共交通を利用させるのは、良くないと思うので、「市内の高校に送迎で通学している高校生の割合を減らす」という表現のほうが良いと思う。

送迎を減らすためのアクションとして、他の自治体だと、中学校3年生が進学先を決める段階で情報提供(バスや鉄道を使って通える高校を一覧にして配布する、バスや鉄道の乗り継ぎ等による通学方法や定期券の価格を伝える)や入学説明会で定期券販売を行う。保護者が進学を考える時に公共交通とセットで考えてもらうのは、各地でやっていて、成果も出ると思う。(学識経験者)

○学識経験者

- ・資料1(計画(案))P6について、「2.」の未実施の理由を明確に書いたほうが良いと思う。
- ・資料1(計画(案))P7について、「3.」の考察を書いたほうが良いと思う。「3.」及び「4.」、P9「公共交通の課題の整理」の繋がりが希薄になっている。前計画の目標未達成の理由(課題)と、今回の計画策定で実施した調査やアンケートによって洗い出された課題が、この計画で克服すべき課題として、P9で整理されるという流れになるように配置を整理してほしい。
- ・資料1(計画(案))P6「1-2」の事業内容について、連携計画時に商業施設(マーゴ)を核に路線再編したが不評だった。利用者から「乗り継ぎなしで、わかき・プラザまで行きたい」という意見があり、路線を戻した経緯があるので、無理に行う必要はないと思う。
- ・資料1(計画(案))P7「4.」の「利用促進に関する課題」について、関市に限っては、リモートワーク浸透の影響が大きいとは思えない。関市の公共交通のほとんどが通学利用であり、昼間の買い物や通院利用が多いが、通勤利用は多くないと思う。通勤利用の需要が大きい路線なら分かるが、高校生のリモート授業の実施はまだ少ないので、公共交通への影響は少ない。

今落ち込んでいる利用者数を何でカバーするのかを書くべきである。それは、自由目的の外出であり、ワクチン接種が終わった市民には、なるべく公共交通を利用し

ていただく。また、完全にストップした観光目的のバス利用に力を入れる。板取ふれあいバスの利用者数が落ち込んでいるのは、「モネの池」バス停の需要が落ち込んでいる影響を受けている。観光需要が戻ってきた時には、モネの池に観光に訪れる際には、板取ふれあいバス等を利用していただきたいし、長良川鉄道の観光列車に乗っていただきたいので、それに向けた施策を書いたほうが良いと思う。

- ・資料1（計画（案））P8の第4章について、第2章の節にしてみてもどうかと思う。また、第3章「4. 前計画における課題」と、第5章「地域公共交通の課題の整理」を一つにまとめるほうが良いと思う。
- ・資料1（計画（案））P9の第5章の課題1について、「関シティバスによる通勤・通学の運賃負担が大きい」とあるが、関シティバスの運賃は、これ以上安く出来ない。ここで述べられている「運賃」とは、もしかしたら、岐阜バス路線のものではないか。
 - 日常で関シティバスを利用していないため、運賃等が分からなかったが、1人1乗車100円であれば、高くないと思う。（市民・利用者代表A）
 - 一般的なバス運賃のイメージで高校生から運賃が「高い」と思われていたり、自転車での移動と比較されたりしたのかもしれない。（学識経験者）
- ・資料1（計画（案））P19の「3-5」について、鉄道利用促進イベントを入れるのは、大切なことだと思うが、バスやタクシーのイベントも入れるべきだと思う。
- ・資料1（計画（案））P23の【目標2及び3】数値について、コロナで落ち込んだ時よりは悪くならないようにするための数値が計画（案）で示されているが、この部分について他の委員から意見をいただきたい。
 - この会議では、決められないかもしれない。市が公共交通にこれだけのお金をかけるという表明でもあるし、コロナや原油の高騰や人件費の上昇などの外的要因もあると思う。数値も大切だが、市民としては、関市の公共交通を具体的にどのようなやり方をしていくかを議論したいと思っている。（学識経験者）
 - 目標を立てても計画途中に完全に到達して目標値の意味が無くなってしまった自治体もあるうえ、今後、コロナがどうなるか分からないので、年間利用者数が元に戻ってれば、計画途中で目標値を見直していけば良いかと思う。（岐阜運輸支局）
 - 中間年で目標値を変更するのも良いかと思う。

資料1（計画（案））P23の【目標2及び3】について、例えば、「市民全員が年間5回かけて自宅から街中に公共交通で往復すれば達成できる」「市民全員が公共交通に5,253円支払っている、他の公共施設（わかくさ・プラザなど）の維持には、いくら支払っている」など、何をすれば達成できるかや費用負担について比較できる事例を用いた議論があったうえでの積み上げによって、本来なら合意形成できると思うので、その情報なしで、この場で決めるのは難しいと思う。（学識

経験者)

→計画(案)の数値を採用し、計画の中間で見直しをかける。(事務局)

○岐阜運輸支局

・資料1(計画(案))P15の「2-1」について、(運賃体系を)具体的にこうしたいという話(運賃体系の統一)を聞きたい。

→旧関地区(例えば、「せき東山」バス停留所から「わかくさ・プラザ」バス停留所までの関シティバスと岐阜関線の運賃の違いなど)における関シティバスと岐阜バス営業路線の運賃の統一について、今後、検討したいと思う。(事務局)

→関シティバスと岐阜関線の運賃が異なることは、大きな問題だと思っており、関市の公共交通の利用が伸びない原因だと認識している。資料2P4を見ても、岐阜関線は、関市でバスに乗った利用者のほとんどが岐阜駅(名鉄及びJR)で降車しており、市内での乗降はほとんどいない。市内の区間を値引きする価値はあると思う。以前路線再編して商業施設(マーゴ)経由にしたことがあったが、乗り継ぎが増えたことでバス利用者には不評だったが、岐阜関線は、30分に1本の便数があるので、わかくさ・小金田線などの便数を高頻度にすれば、乗り継ぎがあってもやるだけの価値があると思う。1~2年の期間を区切って、赤字が続くようなら岐阜関線の市内区間での値引きをやめるとやり方もあるので検討に値する。

運賃設定は、①市内区間を全てゾーン制運賃にする、②初乗りのみを下げる、あるいは、③一般の運賃は変えないで定期券を利用する学生や買い物利用者のみをゾーン型の値引きの対象にするなどが考えられる。(学識経験者)

→1日フリーパスを発行してみてもどうか。

例えば、月1回病院に行きたいバス利用者は、病院へ行ったついでに買い物や食事をするとなると、運賃が1人1乗車100円といえども、乗り継ぎする度に運賃を支払うので、300円、400円になってしまう。(市民・利用者代表B)

→(市民・利用者代表Bが)言われたように定期券もあるかと思う。他市の事例としては、一宮市では、市内で運行する名鉄バスとコミュニティバスを1日500円で利用できる「お出かけ手形」を発行している。また、小牧市では、1日200円の運賃で利用できる。(学識経験者)

関シティバスの運賃は上げてもいいと思っていて、その代わりに、定期的に利用する者に運賃が安くなる切符を販売すればよいと思う。たまに利用する者(市外からのバス利用者や観光目的の利用者)には運賃が高くても良いと思う。同じ税金を使うならその使い方が良いと思う。(学識経験者)

【採決】承認

■報告(進行 議長)

報告第1号 デマンドバス運行事業者の変更について

・報告第1号について説明（事務局）

報告第2号 関シティバス停留所の移設について

・報告第2号について説明（事務局）

報告第3号 デマンド乗合タクシー乗降所の移設について

・報告第3号について説明（事務局）

■議事終了

■閉会