

第2回各務原市地域公共交通会議 議事録

日 時	平成26年11月25日(月) 10:00~11:30
場 所	各務原市役所 産業文化センター 8階第1特別会議室
委 員 (敬称略)	<p>【出席】</p> <p>武藤 行儀 (岐阜乗合自動車株式会社)</p> <p>山田 勝美 (株式会社岐阜バスコミュニティ取締役社長)</p> <p>加藤 直紀 (名鉄バス株式会社運輸部長兼運輸計画課長)</p> <p>福田 英司 (東海旅客鉄道株式会社鉄道事業本部総務課課長代理)</p> <p>夫馬 康昌 (名古屋鉄道株式会社西部支配人室営業総務課長)</p> <p>澤井 利之 (岐阜県タクシー協会)(代理:福永吉一)</p> <p>山田 芳喜 (社団法人岐阜県バス協会)</p> <p>小島 秀俊 (各務原市自治会連合会会長)</p> <p>山本 直 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>川島 勝弘 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>市原 宗一 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>堀井 ちのゑ (市シニアクラブ連合会理事兼女性部会部長)</p> <p>足立 千春 (子ども子育て会議委員)</p> <p>山本 博康 (中部運輸局岐阜運輸支局首席運輸企画専門官)(代理:下平)</p> <p>古田 茂 (岐阜バスコミュニティ労働組合)</p> <p>中村 澄之 (岐阜国道事務所管理第一課長)</p> <p>早崎 辰仁 (岐阜土木事務所)(代理:川上正治)</p> <p>加藤 仁彦 (各務原警察署交通課長)</p> <p>松田 勲 (岐阜県都市建築部公共交通課長)</p> <p>川嶋 一生 (各務原市議会経済教育常任委員長)</p> <p>柘植 藤和 (各務原商工会議所専務理事)</p> <p>倉内 文孝 (岐阜大学)</p> <p>浅野 健司 (各務原市長)</p> <p>磯谷 均 (各務原市副市長)</p> <p>【事務局】 各務原市 産業活力部商工振興課</p>

・協議事項

- ①再編案ルート
- ②ふれあいバス見直し案のダイヤ設定の基準
- ③デマンド交通システムの計画案の策定

・報告事項

- ①今後のスケジュール
- ②各務原市地域公共交通フォーラム
- ③キャラクター(愛着、親しみやすさの演出)

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 先日の幹事会も意見述べたが、こういう意見というのはいろいろご検討いただけるのか、聞き置くということになるのかお聞きしたい。 ● 議案の中の再編ルート図の中だが、現在の非常に長い路線を拠点ごとに来るだけ便数を増やし、使いやすくしているご努力は良く分かる ● 具体的に川島線について先般もお願いしたが、今は北部川島線として、北の方と川島の方を回っている。しかし、一番西の旧中山道の新加納の4つの停留所を含めた路線が今回カットされている。現在の路線図と比べると、路線がカットされているのはここだけである。鵜沼東町とJR鵜沼駅との間のふれあいバスもカットされたが、これは公共交通が高頻度で運行している状況なので、差支えない。この新那加駅からイオンへのルートについては、ほとんどの路線がカットされている。途中では、西の立体交差の降りた所の停留所、新加納の中心地、新加納駅をすぐ南へ出た所の停留所、坂を下りて日の入り橋線へ出る手前の交差点、日の入り橋線のイオンの方へ回り込んだ田んぼの中にある。この新加納・殿町の地区の方のための停留所の4つ全部がカットされている。中山道地内の新加納地区の路線についても、環境楽園、木曾川の公園、くすり博物館等、色んなところへ子供達や年寄りばかりでなく、一般の方も使われるような路線だから、路線カットというのはもう少し地元のことも考えて頂きたい。 ● 時間的には、この中山道は一つも信号がないので、渋滞する旧国道と運行速度は変わらない。中山道を降りて右のところからイオン方向へ曲がって、もう一度逆に旧国道を東へ折ればイオンモール線と合体するから、そういう形ででも残してほしい。どうして路線カットになったのか説明してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今回の見直しの中で、ふれあいバスの路線の見直しだけでなく、各務原市全体の公共交通のネットワークをどうするのかという視点で話を進めている。 ● 特に新加納地区については、名鉄新加納駅から徒歩圏内ということがある。今回の見直しの中で、乗り継ぎなしでどこまでも行くというよりは、一回の乗り継ぎをお願いする中でどこに行きたいかという需要を満たせるかという話をした。一回電車と乗り継ぐことによって、色んな方面へアクセスが可能になる地区ではないかと考えている。 ● 原則1時間に1本という中で、見直し路線を考えている。現在利用実態があるかないかという点、全体の路線の時間もある程度1時間に1本を目指さないといけないという中で選択をした。 ● 意見は単に聞き置くだけでなく、可能な限り取り入れようと思っている。今の話の中で途中のルートはこれで示した部分を我々としてはご理解して頂こうと思っている。 ● バス停が無いという部分は、ここで示していない新たなバス停は、可能な限り設置したいと思っている。 ● そういったスタンスで臨んでいるので、単に聞き置くだけでなく、皆様のご意見を反映したいと思っている。

<ul style="list-style-type: none"> ● バス停を増やせとか、そういう話ではない。なぜルートを変更してしまったのか。 ● 利用実態から新加納西のバス停などはカットしても良いが、路線をまるっきり切ったというのは、市内の全路線をチェックしたがここしかない。それほどまでにして、この区間を切らなければならぬ運行上の意義があるのか。 ● 南の環境楽園へ行くのに公共交通機関はない。私鉄を使うのは、市役所とか病院とか、産業文化センターなどがあるが、南へ行く手段が無い。今まで有ったものが無くなるのがここだけである。他の地区は、もっと充実した路線設定がされたり、デマンドに置き換えたり、地区のことを大分配慮されている。だから、このような案では、川島線についてはのめない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 前回はそこご指摘を頂いた時には“ご理解を”という話をしたが、事務局としては再度持ち帰りたい ● 現在はバス事業者と実車の運行距離を測りつつ、ダイヤを固めている ● 可能であれば、ご指摘いただいたルートについて、今後、地元説明会もあるので、反映できればと思っている。 ● 今ここでは即答出来ないが、なるべく前向きに取り組もうかと思っている。 ● 新加納のルートについては、イオンと新那加とのピストン輸送のイオンモール線との共通部分もあるので、需要・要望等々についてもう一回調べてから検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ● 路線図の鵜沼地区だが、JR 鵜沼駅、山崎から宝積寺の間、実はここに桜木町という新興の住宅地が出来ている。300 件ほどで現在 110 件ほどできている。ここは何もない時は材木置き場になっていて、路線でいうと上の国道を走って行く非常に道路も広がっているから、ここを何とか通していただけないか 	<ul style="list-style-type: none"> ● 桜木町については、我々も今回路線の見直しの中でどうするのか議論した上で、今回のルート案を作成した。 ● 今回桜木町はルートに入れなかったが、1 点はまだ比較的世代が若いということが挙げられる。今回の見直しには入っていないが、状況を見ながら次の見直しの時には検討したいと考えている。 ● 補足だが、踏切を渡ってから、桜木町に入るところに規制がかかっていることもある。 ● 今はまだ団地開発したばかりでニーズとして受けていないということもある。
<ul style="list-style-type: none"> ● このルートで行くと、学校や中学校が入ってきている。出来るだけ父兄が活用できるようにして頂きたい。 	

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 東海病院への利用が多いが、ここには3路線しか入っていない。あと3路線は必ず乗り継ぎということになると思う。モデルコースみたいなのを作ってもらって、この地区の方は、ここで乗り換えて、こういう風に着きますよ、この時間で着きますよとか、そういう具体的な広報をしていただきたい。 ● デマンドだが、デマンドの方式というのをよく広報して頂きたい。この乗り継ぎ地点までしか行かないということを必ず言ってほしい。ここで乗り継いで東海病院や駅に行ってくださいと、間違わないような広報を必ずして頂きたい。 ● 運賃の検討案だが、今の運賃の割引とか回数券とかあると思うが、乗り継ぎが多くなれば割引もあるということも検討してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 今回ふれあいバスの路線に加え、新しいデマンドという交通形態も導入したいということで、12月から1月に各地域の住民懇談会を計画している。さらに来年度10月までの期間を利用して、広報物であるとか、住民との対話、様々な企画にて丁寧な説明をしていきたい。 ● さまざまな理解活動をすることが、ふれあいバスやその他の公共交通機関への理解・親しみが深まり、利用も上がって来るものと考えている ● 頂いたご意見を参考にしながら出来る限りのことを取り組みたいと思っている。 ● 料金については、去年の懇談会の中でも様々なご意見を頂いた。一部にはもっと値下げをしてほしいというご意見もあった。一方で、主に非利用者の方々の意見であったが、“もっと料金を上げるべきだ”というご意見もいただいた。その中でふれあいバスについては現行の料金設定を考えている。ふれあいタクシーについては、料金が若干上がる。しかし、交通弱者の方については配慮を考えている。 ● バス会社だが、今までは岐阜バスコミュニティさんをお願いしていたが、今後はプロポーザルで業者決定をして行く。例えば、現行の岐阜バスコミュニティであると、アユカカードによって乗り継ぎをすると、割引の制度があると聞いているので、料金について、特に乗り継ぎの方の負担軽減の配慮をしていきたいと考えている。 |
|---|---|

<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドの運行方式の検討の中に、“予約方式の乗り合いタクシー”とあるが、具体的に予約はどういう方法を取られるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシー会社やタクシー協会さんを通じて、市内に営業所がある 5 つのタクシー会社さんと話をしている。 ● 仮想のダイヤというのをお示しして、それに乗りたいたいとなれば、例えば、タクシー会社によるが、1時間前までに、そのタクシー会社の電話番号に電話をする。例えば仮想ダイヤとして 9 時にバス停にバスが来るというダイヤがあったとすると、1時間前までにタクシー会社に“9時に乗りたい”とタクシー会社に電話をして頂く。あとは 9 時になるとそのバス停にタクシー車両が来て目的地まで行くという仕組みである。予約はせずにバス停で待っていても、バスもタクシー車両も来ない。事前に乗りたい便にこの車両に乗りたいたいとタクシー会社に電話をしないとバスが来ないというものである。
<ul style="list-style-type: none"> ● 電話の予約方式か。それ以外は検討していないのか。例えばインターネットとかはないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電話の予約方式のみを考えている。 ● 普通のタクシーの無線を使って配車手続きをする関係で、電話の予約が原則である。 ● プロポーザルでどの会社になるか分からないが、中には付加価値として、インターネットでのサービスが出来る会社があるかも知れないが、基本的には電話での予約を考えている。 ● 5 社の中の提案であれば提案協議の優位な点だが、基本条件としては最初から狙っていない。 ● 先程、インターネットの話があったが、携帯で出来る分は、5 社の内 4 社ほどされているので、これは出来るかなと思っている。 ● まだ決めている訳ではないが、1時間前の予約をたった 30 分で可能かとか、これも指定業者との間で決めることだと思うので、その辺ご理解いただきたい。

<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバスに乗ったら延々と何十分も乗るといふ足の長いふれあいバスから、ある程度地域を限定した短い足のバスに今回されていると思う。その中で、1時間に1本走らせることが、地域の利用者にとって、利用しやすい形態に見直されつつあるのかなと思っている。 ● 特に、鵜沼地区からわざわざ那加地区まで買い物に行くことは少ないと思う。地域ごとの中心地があるので、そこへより便利にアクセス出来るような今回のシステムというのは評価できると思う。 ● 1つ要望だが、乗り継ぎ拠点の場所として、雨の当たらないバス停だとか、夏の暑い日に日除けがあるバス停だとか、高齢者とか交通弱者の人が使われるわけだから、乗り継ぎ場所の拠点整備についてもご配慮いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ場所の待合環境の配慮は、現在でも幾つか雨除けやベンチは設置されている。それに加え、今回新たに拠点と設ける場所においては、そういった雨風をしのぐようなものが無い拠点については10月までに整備をしたいと思っている。 ● 具体的には蘇原線の市民球場前を待合の拠点と考えたいが、現在何もないところなので、市に予算を要求しているところである。 ● 今回JR那加駅、名鉄新那加駅については、鉄道、イオンモール線、ふれあいバス等かなり多く集まっている、一つの拠点になっている。こちらについては、バス停の待合い環境だけでなく、例えば自転車の駐輪場、トイレ等、ハード整備も含めて、拠点整備として、市の方で取り組んでいる。 ● 整備については、物理的に出来ない場所もあるが、出来るところについては、順番に随時、整備していきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ● 先日担当者の方と、現地を見て回って、法的なことも踏まえて検討させて頂いた。今のところ、問題はないと考えている。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 特にはないが、各議員から、各地域の方々を代表し、ご意見があつて伝えており、その中で、このようなルートができたと解釈している。 ● 各機関の方々から、ご意見があつたので、そちらの方も併せてご考慮願えたらと思っている。 ● ルートも時間短縮も非常に組み込まれていると思うが、先ほどご意見があつた廃線、ふれあいバスという“ふれあい”という観点からすると、各務原市の宣伝ということもあるから、そのような意見が出たのかなと解釈した。それも併せてご一考頂ければと思う。 	

<ul style="list-style-type: none"> ● 免許証を返上したら何かないかとか、何歳以上だったら少しは割引されないかというような意見はでていた。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 免許証返納に対する施策として、新年度予算を我々は提案している。ただ、最終的に財政当局、そして最後は3月の議会を経ないと決まらない。 ● 事務局案としては、交通系のICカード、名鉄でいうとマナカ、JRでいうとトイカ、岐阜バスコミュニティでいうとアユカというのがあるが、それぞれの中から選んで頂くことを考えている。実際には1回だけの2500円分の利用しかできないが、それを免許返納されたという証明書と一緒に1回だけお渡しして、利用促進につなげればと考え、予算要求を行っている。今のところ、まだやるとは言えないが、案として、他のことも可能であれば利用促進につなげたいと思っている。 ● 高齢者の事故も多くなっているから、ご家族の安心感、1時間に1本あるから公共交通、ふれあいバスだけでなく、鉄道や路線バスも使ってくださいということを、事務局としては出来ればいいと思っている。
---	--

<ul style="list-style-type: none"> ● まずこれを拝見して、すごくよく考えていらっしやると伝わってきた。これだけ考えるのは大変ご苦労されたと思うので、まずお礼を申し上げたい。 ● 名前について伺いたい。那加線とか川島線、尾崎だと那加線になるが、尾崎は尾崎地区という形で、那加尾崎線とか、川島線だったら唯一イオンまで行く路線なので、イオン川島線だとか、名前の表現でもう少し子供にもお年寄りにも分かり易い表現が出来るのではないかと思う。 ● 名前のことに関して、バスに乗っていることでPRにもなるし、それを聞いて普段利用しない方がもしかしたら乗ってみようとなるかもしれない。その点を教えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ルートについては、決定ではなく、一つの案として示しているので、ご意見を参考にしながらもう一度考えたい。 ● 名称については、現在は西部鵜沼線とか東部南部線とか、北部川島線という名称がついている。よくある意見としては、行きたい目的地にどれに乗って良いのか分からない。例えば東海中央病院に行くのに、市民会館で全車両が集まってそこで乗り換えをするが、鵜沼のどこに行きたいが、東部線なのか、鵜沼線なのか分からない。両方とも市の東部だし、鵜沼だしということで、間違えて乗られるという方も多いと聞いている。もう一つ例を挙げると北部川島線。北部のおがせ1丁目に行きたいので、バスに乗ったところ、実は川島地区をぐるっと回って同じ場所に戻ってきた。 ● 今は分かりにくい名称になっている。これは、過去の路線を合わせた名称にした。こちらについても市民の皆様からご意見をたくさんいただいているところである。 ● 今回の見直しにあたって、各地区を回るような、昔の名称を付けている。例えば“那加線”というのと、どこに行くのか描きやすいかと思っていた。 ● 今のご意見もあったので、それも含めて考えさせて頂きたい。
<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街の活性化の観点でいうと、現在の北部川島線の六軒のあたりが廃止になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● まず蘇原の商店街の関係だが、今回は六軒通りに新たに“柿沢の郵便局前”を新設した。六軒の駅周辺については、部素手の移動というよりは、新加納と同じ考え方だが、電車での利用ということで、バスだけですべてを考えるのではなく、全体の公共交通ネットワークの中で今このような案を示させていただいた。

<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいタクシーの回数券というのは期限を設けるのか。半永久的に使って良いのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 前回、タクシー協会の方々とお話をさせて頂いた中で、金券の取り扱いとか色々ご意見があって、軌道に乗ってから導入したらどうかという意見もあった。まだ具体的なところまでいっていないのが現状である。 ● 例えば、65歳以上を半額にして、ほとんどの方が半額であるならば、軌道に乗るまではそれでどうかという意見もある。 ● 期限を設けるべきだという意見もあったが、扱いについて今は検討中である。 ● 負担軽減の観点から、半額の制度については今度10月から進めて参りたい。
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者という面では私は分からないところがあるが、さわやかウォーキングとか、タイアップさせて頂いている。色々制約があったかと思うが協力していきたい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● お客様の獲得という点で、23日の航空祭に輸送をどのようにするのかといったことも各自治体の方々と検討させて頂いた。こういう観点で、以下にお客様に利用しやすい公共交通機関かということ、今後引き続き、模索しながら、当然自治体の方々ともご協力、検討しながらやっていきたいのでよろしくお願いします。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 過去の経緯において、1路線の運行が2時間かかり長いので、使いやすくしたという事で方向性はよいのではないかと思う。公共交通の利用促進を図って頂くために活性化再生法という法律を国土交通省が改正した。この改正に伴い、まちづくりの観点、特に各務原市内の幾つか観光地あるので、観光客の誘致などそういった面も配慮しながら進めて頂ければと思います。 	

- 1点目は、那加の廃止区間についてご指摘頂いた。また、六軒の駅前にも同じような所があるという事であった。今回の成り立ちの経緯を考えると要望を聞いたうえでどんどん伸びて長くなった。だから、シンプルに短くしたいという概念で進めているが、それはおそらく皆さん賛成して頂けると思う。一方で地元は、自分の場所になってしまうため、本当に必要なのかということについて、きちんと地元への説明と地元のご理解が必要になってくる。今後進んでいく住民懇談会の中では、ここの路線が無くなる予定になっていて、その理由はこういう事だからご理解いただきたいといった説明が必要になる。もしかすると利用者がある或いは地元の方々にとって必要だから、もし現在使われていないなら、これから頑張って使うから残してほしいといった議論も出てくるかもしれない。そこは柔軟に対応して頂く必要があると思う。
- 二点目は、乗り継ぎ拠点の話は今回も出てきたが、ここは十分検討頂きたい。安全に乗り継げる場所でもまくダイヤとしても乗り継げるように工夫をして頂きたい。
- 委員の方からモデルの動き方というのも考えるべきじゃないかという話があった。例えば9時までに朝礼に行きたいとすれば、こういう風に乗り継げは行けるといったものや、買物で何時にパローに行きたい時はこうすればいいといったものを1つ1つ積み上げて行って頂きたい。
- 後は料金だが、非常に難しい。当然、相応の負担をお願いしないといけないところは私も否定しない。しかし今まで乗り継がずに済んでいたところが、乗り継ぎが必要になると時間的なところや或いは乗り継ぐ手間ということも増える一方で、お金まで増えてしまうのは本当にいいのか。効率的に回したいから短く切らせてもらうということであれば、料金の方は出来るだけ負担が少ないようにする工夫が必要だと思いつながりながら聞いていた。例えば、400円で乗り放題という案が出て来ていたが、400円だと1回乗り継ぎで行って帰ってくる以上の利用となる。しかし今の利用を考えると、三角に動くとかいろんなどころに行って回るという事が多くないと考えれば、それほど400円というのはメリットがある訳でもない。例えば300円に思い切ってしまうという議論も今後出て来てもいいと思うので、ご検討も是非お願いしたい。
- モデルの動き方というところにも関連するが、やはり地域ごとの住民の方々に、こういう風に使いませんか、こういう風に使うと便利ですよというパンフレットかチラシのようなものも是非準備頂きたい。
- 今後の話に成ると思うが、市長からも観光の話出てきていたので、観光を視点に作ったようなパンフレットがあってもいい。例えば名鉄やJRの方にご協力を頂くことも可能であれば検討してほしいと思う。
- 最後は、先程、ご提案頂いたが、どうしても通り過ぎた後の名前が路線名称に入っている。またこれはこれで難しいということもある。そうするとバス停やらバスの車体に、バスが来た時に自分が行きたいところに行くバスか一目でわかるような工夫についても考えて頂ければいいかなと思う。
- 私のコメントもかなり具体的なところに入りつつあるが、1つは一番初めのそもそものところももちろん大事なので、そこを忘れずに個別のところについて、皆さんからご意見いただきながら、皆さんに納得して使って頂く或いはご理解頂くということが大事なところである。それを忘れずにやって頂きたいと思う。私自身は今の方向性をもってやって頂ければ問題ないと思っている。