

第4回各務原市地域公共交通会議 議事録

日 時	平成26年9月1日(月) 15:15~17:00
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) (代理:宮部敬輔)</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:下平真一郎)</p> <p>吉田 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) (代理:谷口哲一)</p> <p>川島 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 (岐阜大学工学部教授)</p> <p>磯谷 均 (各務原市副市長)</p> <p>【欠席者】</p> <p>なし</p> <p>【事務局】</p> <p>各務原市 産業活力部商工振興課</p>

■議事について

議事	可決・否決
①各務原市地域公共交通会議の役員選任について	可決
②各務原市地域公共交通会議事務局規程の一部改正について	可決
③平成25年度決算について	可決

■報告事項における委員からの主な指摘事項と対応について

(1/1)

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p><報告></p> <p>①ふれあいバスの利用者ヒアリング結果について</p> <p>②ふれあいバスの利用者アンケート結果について</p> <p>③地域公共交通ネットワークイメージ図の修正案について</p> <ul style="list-style-type: none"> 各務原市は市民が分散して住んでいるため、ある程度エリアを分けJRや名鉄につなぐ運行にすることで、所要時間を短くする工夫がみられ、改善になると思う。 しかし、東西線がどの程度必要性が出てくるのかは未知数。 一般には短く所要時間を切ることで、定時運行を維持できるので、資料の11の運行本数と定時性の満足度が低いことについてはかなり改善されると感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 尾崎団地、北部の団地は利用者が多く高齢化率も非常に高い。この地域の方のご要望のある目的地として駅と東海中央病院があげられる。これらを一つにつなぐと長大路線になってしまい非常に悩ましい。 尾崎団地は駅へのアクセスとして那加線で1時間に1本運行することで駅へのアクセスを可能とし、イオンタウンへの買い物や東海中央病院への需要は東西線で確保する。各務野高校とアピタへのアクセスも東西線でカバーしている。鵜沼についても同様の考え。OD図を参考にしながら、考え方の一つとして東西線を入れた。
<ul style="list-style-type: none"> シニアクラブでは、車が乗れなくなったら家族の送迎や近所の人による送迎、タクシー、バスを使うという意見があった。 行きたいところは東海中央病院、市民会館、駅があり、自宅から最寄りバス停まで歩いて5分くらいの方はバスを使うが、それ以外の方は家族の送迎やタクシーで目的地に行くという意見があった。 岐阜までなら車で行き、名古屋までだと名鉄、名古屋から先はJRや名鉄を使うという意見が出ていた。 バスの本数は最低でも1時間に1本は欲しいという意見が出ていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 意見を踏まえ、今後ダイヤを組む際は本数についても増便の方向で考え、意見に応えられるようなダイヤや時間帯を決めていきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバスに乗ったことはないが、現在の利用者の意見はくみ取られていると感じた。 車が運転できない方が多く乗られているので、今困っていることに即決に対応しないといけないと感じた。 親の立場では子供には安い運賃で使ってもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 来年10月の運行開始を目指している。その後の細かい路線の見直しやダイヤ調整は毎年1年単位で実施したいと考えている。大きな路線の改変が必要になるかの判断は4～5年のスパンで考えていきたい。

<ul style="list-style-type: none"> ● 子供が将来、塾などに行くときにふれあいバスを使うかもしれないという意見が周りであった。 ● 今後の見直しのめどはどれくらいで考えているのか。それにより子供に対する路線の見方や現在の課題の解決が考えられると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在の各務原市は高齢化率25%を超え年々進行しているが、5年も経つと状況も変わるので、そうなると需要も変わってくる。 ● 細かな見直しは1年単位で実施し、大きな路線改変についてはしっかりとした調査を踏まえてやっていきたいと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ● ヒアリング結果では高齢者が60%、アンケートは高齢者75%で高齢者がふれあいバスに関心が高いため、対応して欲しい。 ● ヒアリングでは40%が65歳以下、で通勤通学に使っているからその声も路線編成には活かして欲しい。 ● OD図では長く乗っている人が1~2人いるが、その人たちを見捨てるのではなく対応して欲しい。 ● 前の会議でも言ったが、各務原市は15%という乗車結果が出ており、これは非常に高く、各務原市全体では非常に利用してもらっていると思う。 ● ヒアリング調査でも1便当たり10人以上乗っているから、市民の足になっていると思う。 ● 今の2時間近いダイヤを1時間とか今の目標はどのくらいでやっているのか。 ● 運行時間とダイヤの本数により乗務員の拘束時間に影響があるから、安全という中で関係事業者とちゃんとやってもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 各務原市は旧5町の生活圏があり、その生活圏に戻そうという路線にしたいと考えている。日ごろの皆さんの生活パターンを意識して、長大な路線を短くしようという考えを持っている。 ● 今乗られていない方、車に乗っている方のハードルは高い。 ● 来年の秋、免許返納される方に対して、AYUCA、TOICA、MANACAを支給するなど返納に対する優遇をしつつ、今乗っていない方をバスだけでなく鉄道等を含めて、現行のシステムを例えばICカードやバスロケーションシステムなど現行のものを盛り込み、利用者増を目指したい。 ● 例えば通勤通学の方だと何時に学校に行かないと意味がない、何時に駅に行かないと意味がないという話も個別に伺っているので、通勤通学の方へはそういった時間帯も配慮したい。 ● ODの細い線については、乗り継いでいただくという前提のもと、そういった移動も確保できているのかODでチェックし、説明できるようにしたい ● 利用者が多いことについては、利用者に話を聞くと病院に行っても帰りの便がないという意見もあり、便数を増やすことで帰りの利用も対応し、利用者増につなげたい。 ● 運行頻度については昨年資料に掲載した通り、原則として1時間に1本を目指していきたい。 ● 乗務員の拘束時間やバス会社との協議は、現在運行委託している岐阜バスコミュニ

	<p>ティさんと毎年情報交換会を開催し、定期的な意見交換会を開催している。そういった中で増便に対する乗務員の勤務時間等についても相談に乗ってもらっている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 1時間に一本にするとしているが、現行のバス台数とこの路線図とダイヤを組むことによって何台増やそうとしているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在は3路線それぞれ右回り左回りの計6台で運行し、予備車1台の計7台で運行している。 ● 何台になるかは6台では補いきれないので何台かは買わないといけない。路線が固まった際に具体的に何台になるのか詰めないといけない。今のイメージはプラス3台にしたいが、路線が固まり、どれくらいの時間で走れるのか、どのくらいのサービスを提供するのか、何台で対応するのかを検討しないといけない
<ul style="list-style-type: none"> ● OD調査の結果、最大人員が何人で想定しているのか、15か20人か、中型か小型にするかわからないが、どういう効率を持ってバスを選ぼうとしているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの形態は各務原市の道路事情もあり、朝は利用者が多く、夕方は少なくなっていくのが現状であり、今使っているポンチョという車両を買い増しすることを考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ● ポンチョは定員何名ですか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの座席数は11名、さらに車イスが乗れるようになっている。定員は立ち席を入れて35名。朝2便は瞬間的に15人以上という数になり、高齢の方がお互い席を譲りあうのが現状。しかし大型にすると走る地域が難しくなり、夕方の便は利用者が少なくなる。そのバランスをどう考えるかだが、今使っているポンチョを買い増したいと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ● バス停については運輸局との調整もあるがこの会議で議決されればいいと聞いているので、打ち合わせをさせていただくということでもいいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停の設置は警察、運行事業者と一緒に事前協議を行いたい。その中で安全が確保できるものについてはバス停が設置できるように柔軟に対応していきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の鉄道、路線バス及び近隣市町のコミュニティバスとの結節点も十分配慮されたコースではないかと思う。 ● ICカードやバスロケーションシステムや乗り継ぎ割引を検討されているが、特にバスの位置確認がなかなか利用者はわからないので、こういうシステムが導入されればサービスの向上に結び付くと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● こういったアイデアは昨年の住民懇談会で住民の方がICカードを導入して欲しい、バスの位置がわかるバスロケーションシステムを導入して欲しい、乗り放題の券が欲しい、免許返納者の優遇をして欲しいと様々な意見を反映したもの。 ● ふれあいバス見直しのポイントは市民の声を最大限に反映すること、市民の対話、

	<p>説明の場における情報交換と共有するということであり、市民からいただいた意見はできる限り取り入れていきたい。ただ、取り入れたいと思ってもバス会社の協力なしにはすべて成り立たないので、事務レベルではあるが、岐阜バスコミュニティさんにはご提案をさせていただいて前向きに検討していただいている。路線だけでなく利用促進も踏まえ、ある程度パッケージ化して来年の見直しでインパクトを持った発信ができると思う。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 各務原市は町の形態としてバスの運行には工夫が必要である。先般の会議でも言ったが、ふれあいバス見直しのポイントに配慮しながら、見直しを進めることについてはよく努力したと思う。 ● 5年ごとの見直しの際には道路事情も変わるので、このことも踏まえ、より利便性の高い運行を目指して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりの形態の中には公共施設もあり、東西線の計画には鶯沼のサービスセンター建て替えの計画もある。例えばそこをミニハブ的な扱いで駐車場の中に最低1台運行するようなことも今なら間に合う。そういったことも市としての長期的な計画事情が変われば対応していく。 ● 各務原市の場合、基本は2つの鉄道軸がすごく大事だと思う。今までは名鉄とJRのダイヤ改正に合わせた対応ができていなかった。すべての駅は難しいが主要な駅のダイヤに合わせ、30分以上の待ちがないような状況を次回のダイヤ設定の際に配慮した見直しを考えていきたい。
<ul style="list-style-type: none"> ● ふれあいバス見直しのポイントに利用促進があり、ICカードの導入とあるが、投資金額が非常に大きい。導入はバス会社の協力が必要不可欠で、市独自では難しい。恐らく岐阜バスさんの延長線上のような形で導入されるのであれば、金額的には抑えられると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岐阜バスコミュニティはAYUCAで進めているので、まずはこの導入を考える。 ● 免許返納者についてはTOICA、MANACAも用意したが、鉄道駅に近い方にとってはその選択肢が適切だと考える。 ● 全国系のカードとの整合性がないことは理解した上で、各務原市のふれあいバスの運行負担金は1億2千万円ほどであり、それを今回2時間に1本から1時間に1本にすることで、倍くらいの予算を考えているが、現行のシステムの中で岐阜バスコミュニティさんとどう連携をとるか。その先は今後検討が必要だと思う。
<p><倉内教授・総括></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 修正案一つずつは短くなったが、路線数が増えてしまい、わかりづらくなることはある。シンプルにすれば 	

良いものではないが、使われている方のニーズに合わせた形で今回提案に至っていると思う。その点は問題ないが、如何にわかりやすく伝えるかだと思う。

- 現在はマップもあるが、皆さんがお住いの所を見てもそんなに簡単ではないと思う。今後のことだが、各地域でどんな路線がどんな地域に出ているかという視点でマップを作れば、その地域に住んでいる方は非常にわかりやすくなると思うので、ダイヤが具体化したら、ぜひ検討して欲しい。
- 川島線と稲羽線だが、途中で乗り継いで高校に行けるようにという話があったが、乗り継ぎの場所と安全に乗り継ぎができるのか、時間的にロスがないのかということが大事だと思うので、今回の目標の中にきちんと書き込むと良い。
- 例えば朝の通勤通学の時間帯と昼の病院に行きたい時間帯では利用者のニーズが変わってくるので、それぞれのニーズに対応できているかが大事だと思う。
- 今回、ODは路線別に整理されているが、時間帯別に整理したうえで大きな流れを書いたとき、それが満たされているか確認することが必要だと思う。
- 少ないながらも移動もちゃんと満たしているのかということも、乗り継ぎ1回できているのかのチェックもあると思うので、今後は検討いただきたい。
- バスロケーションシステムは悪くないと思うが、今あるシステムがお年寄りにわかりやすいかといえばそうでないと感じている。ふれあいバスのメインの客はお年寄りなので、もしバスロケーションシステムを検討するならば、お年寄りが使いやすいデザインをぜひ検討して欲しい。ワンボタンで、殺風景なバス停の羅列ではなく地図のようなものがあれば良いのではないかと感じている。こういったことも思考に入れながら検討して欲しい。
- ネットワークの形成計画で大事なところはまちづくりと連動していくこと。今回はバスの路線の大まかな方向性が中心でその議論があまりなかったが、最終的にまとめ上げるときには今のまちがどうか、町の機能を集約させるだとか、そういったことも考えつつ作りこむ必要があると思う。そんな中で東海中央病院へのニーズが非常に高いということであれば、そこをハブにしながら一つのネットワークを見ていくことも

<p>出てくると思う。あるいは路線を見ると、市役所を中心に集中させているので、バスの1つの乗り換え拠点を作っていけると思う。この辺りは今ある施設も絡めながら、まちづくりの観点と整合し、ネットワークを検討して欲しい。</p>	
---	--