

第2回各務原市地域公共交通会議 議事録

日 時	平成26年2月4日(月) 15:00~16:00
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><b>【出席】</b></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>桐山 茂男 (株式会社岐阜バスコミュニティ) (代理:森淳三)</p> <p>山下 善則 (東海旅客鉄道株式会社)</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>原 重雄 (各務原市自治会連合会会長)</p> <p>加藤 克彦 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>杉山 禎一 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>川瀬 兼彦 (各務原市自治会連合会副会長)</p> <p>木村 治史 (中部運輸局岐阜運輸支局)</p> <p>白兼 章 (岐阜バスコミュニティ労働組合)</p> <p>春日井 元 (岐阜国道事務所)</p> <p>今瀬 千秋 (岐阜土木事務所)</p> <p>渡辺 清 (各務原警察署)</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>杉山 元則 (各務原市議会)</p> <p>柘植 藤和 (各務原商工会議所)</p> <p>倉内 文孝 (岐阜大学)</p> <p>磯谷 均 (各務原市副市長)</p> <p><b>【欠席】</b></p> <p>服部 総明 (名古屋鉄道株式会社)</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>各務原市 産業文化部商工振興課</p>

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>〈2. 報告〉ふれあいバスを考える会について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバスを考える会に参加して、ふれあいバスの利用者が参加していないように感じた。利用者はどれくらい参加したのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>参加者アンケートより、参加者のうち、約 32%がふれあいバス利用者だった。利用者の意見は来年度、乗り込み調査で把握していく。</li> </ul>
<p>〈3. 議事〉</p> <p>①地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針及び目標（案）について</p> <p>②目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項（案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通ネットワークイメージ図（資料 3、F6）は駅名がわからない。また、乗り継ぎ拠点の駅を決めた理由を教えてください。</li> <li>連携計画の内容としては問題ないと思う。出来た段階でふれあいバスを市外の方にも利用してもらえよう、観光の視点も含め、情報発信にも力を入れてほしい。また、ふれあいバスの利用者は女性が多いので、女性の意見も取り入れてほしい。</li> <li>計画期間は平成 36 年まででいいか。</li> <li>なぜ川島のみデマンド交通なのか。稲羽地区も自宅からバス停が遠い方が多いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>あくまでイメージ図なので、具体的な駅名の記入は避けた。乗り継ぎ拠点は急行が止まる駅と JR の駅を基本に選定し、ふれあいバスを考える会でよく行く駅を確認した。（具体的な駅名を紹介）</li> <li>ふれあいバスの利用者の主な目的は通院、買物、公共交通施設の利用となっており、ふれあいバスは住民を対象とした交通弱者対策とする。なお、利用促進の中で観光の視点を取り入れるものとする。また、笠松町と岐阜市のコミュニティバスとの連携を視野に入れており、近隣市町にお住まいの方も利用してもらえれば良いと考える。</li> <li>平成 36 年までに修正させてほしい。</li> <li>団地を通る路線は利用者が多いため、定時定路線型で対応し、住宅が分散している地区で利用者が少ない場合は、デマンド型交通で対応したほうが、効率的ではないかと考えている。また、川島地区は生活圏が一宮市や笠松町方面であり、通学利用がある朝一便のみは定時定路線型とし、各務原市内の駅利用の需要が少ないその他の時間帯は、目的地が分散しているためデマンド交通が適している。詳細な利用状況は、来年度に乗り込み調査を実施し、確認する。</li> </ul>

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>〈3. 議事〉 続き</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6路線になり、バス車両台数が増加すると運行経費が増えるとは思いますが、今回示されたネットワークイメージ図はとて面白いと思う。しかし、他の交通手段や他のコースに乗り継ぎが増えると、利用者の負担が増えてしまう。乗り継ぎするときに割引になるような仕組みも考えてほしい。乗り継ぎが多いときに損しないようにしてほしい。</li> <li>高齢者がふれあいバスのターゲットだということだが、運転免許証の自主返納を促すような政策を同時に行っていくべきではないか。高齢者の事故が増えている。高齢者の安全を守るためにも実施してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アユカ導入時に割引制度も検討する。尾崎地区から東海中央病院に行くときに乗り継ぎが発生するが、地域を1時間に1本の間隔で運行することを優先してほしいという意見がふれあいバスを考える会では多かった。また、尾崎地区からは路線バスを岐阜県病院等乗り入れてもらった経緯があり、東海中央病院へも路線バスが乗り入れてもらうことを考えた案となっている。</li> <li>公共交通を充実させることで、高齢者の自主返納を促進したい。</li> </ul>
<p>倉内教授 総括</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバスを考える会の意見を地図上に整理してほしい。傾向がつかめるかもしれない。また、ふれあいバスを考える会の結果は参加者にもフォードバックしてほしい。</li> <li>相互連携は空間の連携、時間の連携、料金の連携の3つの連携が考えられる。空間の連携としては、バスが転回できるか、快適に乗り換えができるか、待合環境は整っているか等がある。時間の連携は、乗り継ぎの時間が適正かということ、料金の連携は乗り継ぎ割引や高齢者割引等がある。協力金という形で資金を集め、定期券を発行している事例もある。それぞれ、検討を進めてほしい。</li> <li>それぞれの交通モードの役割や位置づけの整理をしてほしい。</li> <li>前回の議事録を配布すると、より建設的な意見交換ができる。</li> <li>計画全体の流れがわかるといい。どういう議論をしたいのかが分かった方が、より建設的な議論ができる。</li> <li>女性の委員がないのが気になる。今後、検討してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>指摘を踏まえ、意見を図面に整理し、2回日の懇談会で示す。</li> <li>主な乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ環境の整備及び乗り継ぎ時間の配慮について計画に盛り込み、来年度以降の施策実施の段階で具体的な検討を行う。</li> <li>また、乗り継ぎ割引については、アユカ導入時に検討していく。</li> <li>交通モードの役割については、「バス路線の機能分類と路線維持の考え方」(資料3、P2)の中で整理する。</li> <li>次回以降、議事概要、調査フローを資料として配布する。</li> </ul>