

第1回可児市地域公共交通協議会 議事要点録

日時 平成23年11月25日(金)

午後1時30分～午後3時30分

場所：可児市役所5階第1委員会室

出席者：(委員) ※50音順：敬称略

岩田 健司 桑下 和弘 佐々木 透 佐橋 雅喜 澤田 幸博 杉山 強一

林 隆 林 美由樹 古山 隆行

(代理)

成瀬 幸子 水野 雄一 門間 實

(欠席)

安藤 美喜子 近藤 博之 品川 湜彦 林 則夫 前田 久恵 宮田 博文

若林 拓史

(事務局)

総合政策課長 佐藤 誠 総合政策係長 肥田 光久

総合政策係主事 瀧花 英志

1. あいさつ

会長より、あいさつを兼ねて市の公共交通の現状や課題等を述べた。

総合政策課長より下記新委員へ委嘱状が交付された。

東濃鉄道株式会社 取締役営業部長 栗本 敏樹

可児警察署 交通課長 宮田 博文

2. 議事録署名者指名

会長から本日の会議録署名者として杉山強一委員と林美由樹委員の指名があった。

3. 「電話で予約バス」の運行状況について

資料2に基づき、平成22年4月から本格運行をしている今渡・川合・土田地区「電話で予約バス」の実績、平成23年4月から本格運行を開始している春里・姫治地区及び羽崎・二野・久々利地区「電話で予約バス」の実績について事務局が報告した。今渡・川合・土田地区の平成22年度利用実績は、さつきバス対前年度比193.2%となっており、運行補助金は対さつきバス前年度比-62.2%となっている。また、今渡・川合・土田地区及び春里・姫治地区並びに羽崎・二野・久々利地区の平成23年度上半期利用実績は、今渡・川合・土田地区で対電話で予約バス前年比140.8%となっており、運行補

助金は-59.0%となっている。春里・姫治地区は対さつきバス前年比 100.29%となっており、運行補助金は-67.3%となっている。羽崎・二野・久々利地区は対さつきバス前年比 123.8%となっており、運行補助金は-60.3%となっている。順調な滑り出しができていない認識であるとの説明があった。

【質疑なし】

4. 大森地区及び帷子地区における「電話で予約バス」の試行運行について

(大森地区及び帷子地区コミュニティバス運行協議会について)

資料3に基づき、大森地区・帷子地区において開催した地区コミュニティバス運行協議会において出された主な意見について事務局が報告した。

【質疑なし】

(大森地区及び帷子地区における「電話で予約バス」試行運行について)

資料4に基づき、大森地区及び帷子地区における試行運行案について事務局が説明した。また、それに伴うさつきバス虹ヶ丘・坂戸線の運休について事務局が説明した。

(試行運行スケジュールについて)

資料5に基づき、「電話で予約バス」試行運行スケジュールについて事務局が説明した。

○委員 資料2で「電話で予約バス」の利用実績が示されているが、数字は美しいが、乗客の人数が倍になり、運行補助金の削減率が多くなることは普通に考えるとあり得ないことである。裏を返せばタクシー事業者がこの分全て負担しているということである。以前古山委員から課長の折に「事業者も儲けてもらわなければならない」という言葉ももらった。しかし、実際一所懸命やってきたら赤字が出てしまい、タクシー事業者に負担が来てしまった場合はどのようにその負担分を担保してもらえるのか。

○委員 資料2はさつきバスとの対前年度比が示されているのであり、これはさつきバスがいかに非効率な運行をしていたかということである。「電話で予約バス」は地域ごとに一便あたりの補助単価が異なり、定期的に見直しも行っている。

○事務局 運行補助金は毎年見直すことになっている。現在もタクシー事業者から毎日運行記録をもらっているが、これらを基に見直しを行っていききたい。

○委員 一社も「電話で予約バス」運業者として、手を挙げなかったらどうするのか。

○事務局 補助単価等を十分協議し、タクシー業者の負担も十分考慮したい。

○委員 「電話で予約バス」は本格運行の前に実験の意味を込めて試行運行を実施する。これは、バス停の利便性の検証やタクシーの実車運行距離がどのくらいいくのか実験する意味もある。これに基づき1便当たりの補助単価を決定するわけで、既に導入している3地域においても1便あたりの補助単価は違う。事務局に3地域の補助単価を紹介してもらいたい。

○事務局 今渡・川合・土田地区の1便あたりの補助単価は795円、春里・姫治地区は、950円、羽崎・二野・久々利地区は865円である。

○委員 いずれにしても今後十分議論していきたい。

○事務局 市とタクシー運行業者の双方納得のうで決めていきたいと思う。

○委員 「電話で予約バス」を導入するというということは、さつきバスの路線が減ることである。さつきバスの将来像を聞かせてほしい。

○事務局 東部線、西部線は市のにぎわい路線として見直しをかけながら継続運行していく予定である。大森・桜ヶ丘線は、東鉄路線バス緑ヶ丘線を補完する形で運行するよう検討中である。その他「電話で予約バス」未導入地域については、今後「電話で予約バス」を導入していく予定である。

○委員 帷子地区で乗継券発行による割引運賃を適用するとあるが、乗継券はどのような形を想定しているか。

○事務局 当日に限って運賃を割引するもので、利用者の申し出に基づき運転手から交付してもらう形を考えている。事業者と十分な協議を行い実施していきたい。

○委員 試行運行から本格運行まで2ヵ月間しかない。スケジュールでは、3月中旬に地域公共交通協議会を開催し、本格運行に移行することになっているが、厳しいと考える。もう少し余裕を持って本格運行に切り替えることは考えていないのか。

○事務局 試行運行から本格運行への移行については、バス停の位置等若干の修正はある可能性があるが、区域や運賃の大きな見直しはないと考えている。3月中旬に再度この協議会を開かせていただき、4月からの本格運行開始は可能だと確認しているので進めたい。

○会長 そのことについては、運輸局としっかり調整をしてほしいと思う。

【大森地区・帷子地区における電話予約バス試行運行案・さつきバス虹ヶ丘・坂戸線の運休について了承された】

5. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の活性化について

（名鉄広見線活性化の取り組み）

資料6に基づき、名鉄広見線活性化協議会の取り組みを説明した。名鉄広見線活性化計画に基づき、学校関係の組織を主体とする利用促進等の利用促進事業を平成22年度実施し、63,840人利用者を増加させる目標に対し、76,081人の利用があった。しかし、最大の利用者である通学利用者が23千人減少し、平成22年度輸送人員実績は、目標利用者数1,082千人に対し、995千人にとどまり、21年度実績から14千人の減少であった。平成23年度も通勤・通学利用の拡大等取り組みがなされることが説明された。

○委員 資料6を見ると、通勤、定期外利用者が増えているのに、通学がかなり減っている。通学の利用が減っている理由は分析しているか。それによって対策を講じなくてはならない。

○事務局 通学の利用者が減っている事象についてはしっかり分析をしている。各学校の利用状況をみても、この方面から東濃高校や東濃実業高校へ通学する生徒が多い。東濃高校に限っては、入学希望者が定員割れしていること、退学者が多いこと、また特に東濃高校に限ったことではないが、昨今の経済

状況が悪化しているということで、これまで電車通学していた生徒が自転車通学になったということもかなり見られる。

6. 閉会

会長から、本日の協議結果について非公開にする部分はないことの確認があり閉会した。