

平成 24 年度第 3 回美濃市地域公共交通会議幹事会 議事録

と き 平成 25 年 3 月 1 日（金）午後 9 時 00 分から
ところ 美濃市防災中央コミュニティセンター 2 階大会議室

1. 開会あいさつ

美濃市総合政策課長 島田利克

2. 幹事長（総務部長）あいさつ

美濃市総務部長 梅村健

3. 議第 1 号 美濃市地域公共交通計画策定調査 中間報告について 資料 1 資料 2 【事務局による説明】

【意見】

連合自治会長

乗り合わせタクシーは便利であり、続けていってほしいという声が多い。

運賃について、一律というのをおかしいのではないかと、距離ごとに差をつけたほうがいいのではないかと意見が聞こえる

・社会福祉協議会会長

苦情のような話は聞いていない。課題として出ているのは、高齢化率が数年後には 30% を超えるような状況の中で、今後高齢者の足の確保が大きな課題となっていく。例えば、岐阜市からのネットワークが弱い。私自身が先日 2 時間ほど待った。またバス同様に長良川鉄道についての市町の負担が大きいと、福祉の立場では続けてほしい。福祉としての立場であれば乗り合わせタクシーもありがたいが、今後採算を度外視していくかどうかは課題としてあると思う。市内についての対応はしていただいているが、市外からの交通については「交通僻地」と言えるので、市の負担の大きさと福祉としての対応のバランスを課題としていていただきたい。

・商工会議所 女性会会長

市民が大変ありがたいと思っている。今は自分で運転しているが将来使う時期まで続いてほしい。またやはり、市内はこのシステムでいいが、市外との行き来が難しい。美濃市に来やすいような公共交通手段が必要である。

乗り合わせタクシーは 100 円では安いという意見がある。ニックネームの募集があったが、素晴らしい名前をつけてもらいたい。

・観光協会 副会長

乗り合わせタクシーの導入により、半道地区の方の顔をよく見るようになった。

長良川鉄道の駅から美濃和紙の里会館への移動はあったのか、また、一般料金の利用はどの程度あったのかを教えていただきたい。

・事務局

和紙の里会館への利用は多くなっている。会館の職員が問い合わせの際に長良川鉄道と乗り合わせタクシーを紹介しているのも一因である。

利用者数については、平日の人数が多く、休日は少なめだが、病院への利用が多いと思わ

れる。

- ・美濃タクシー(株)代表取締役

一日の流れとして、朝はまず美濃病院への移動から始まる。8時から10時まではそこが中心。その後スーパーの開店に合わせてそちらへの予約がある。11時30分ごろから病院からの帰りが始まり、14時ごろまで続く。

予約の電話がつながらないという話があるが、病院などの需要が同時になるのが原因である。予約の際に余分な話をされることがあり、電話が長くなっていく。

昼以降は病院からスーパーへ寄っていく方の帰りが少しずつあり、乗り合わせ率が低くなっている。

オペレーターはなるべく乗っていただきたいと思っており、システム上では入力できない状態でも、何とか乗せることができるように工夫をして頑張っている。そのため多少システムの数値とずれが生じることもある。今後も利用者のご理解も得ながら頑張っていきたい。

- ・岐阜乗合自動車(株)取締役乗合事業本部交通政策室長

公共交通というものはネットワークであり、そこに幹線と支線がある。公共交通とは福祉であり基盤整備である。市内だけが充実するだけではいけない。岐阜美濃線等は大きな赤字を抱えているが、市の財政負担が下がるのであれば、長良川鉄道も含めた公共交通の充実への支援をお願いしたい。

- ・公益社団法人岐阜県バス協会専務理事

タクシーの使い方に近いということで、利用者は使いやすくなっている。

公共交通計画ということであるので、市外のネットワークも含めた計画を作っていくことであるので、中間報告には載っていない計画の目的等を提示していただきたい。

事業者が言いづらいと思うので発言するが、一般事業者との競合があり、民間の圧迫をしているのも事実である。

- ・長良川鉄道(株)専務取締役

市町からの多くの負担をいただいている。税投入であるので大きな課題である。この乗り合わせタクシーも含めて、乗っていただくことが重要である。財政負担が減って満足度も上がっているので、政策的によくなっている。広域ネットワークとしては、市と連携し、美濃市はこのような移動手段があるとHP等で周知し、それが長良川鉄道の利用者増につながっていく。

- ・岐阜大学工学部教授

わっちも乗るCarから乗り合わせタクシーに変わり、満足度があがっている。細かく見ると、待ち時間等の不満があがってきているが、これはタクシーではないためであり、バスなら当然待ち時間がある。また、家の近所にバス停がある方は少し不便になっているが、これまでバス路線が来ていなかった地域の方など、全体で見れば便利になっている。エリアを区切って満足度の調査をすれば、そういった地域の方から高い満足度が出てくると思われる。

月別の利用者において、2月の利用者が増えたというなかで、休日利用が増えた点が興味深い。通常は病院の利用者が多いということだが、休日の利用者についてはそれ以外の目的であり、来訪者が利用したのか、普段乗用車を利用していただいていた方が乗り合わせタクシーを利用したと考えられる。

民業圧迫というのはもっともであるが、生活交通を考えるのは市であり、民間事業者が大切なのは当然であるが、どこに補助金を注いだほうが市としてより良くなっていくかという点を考慮していくべきである。

福祉視点は重要であり、場所によっては医療費で公共交通の費用を負担するという考え方もある。セクションを超えた街全体で考えることも重要である。

市内だけでなく外へのネットワークも重要であり、路線バスが等尺した時に乗り合わせタ

クシーが待機しているなど、乗り継ぎ利用について工夫をしていく事も考えなければならない。

- ・ 中部運輸局岐阜運輸支局
公共交通であるため乗車拒否がないようにしていただきたい。ジャンボタクシーが行けない時にセダンを向かわせるなど、配車について考慮していただきたい。
- ・ 幹事長
その他に意見はないか。
- ・ 社会福祉協議会会長
福祉利用についてたくさんの意見をいただき心強い。また、公共交通計画に今後の理念を冒頭に定めていただきたい。

議第2号 停留所の設置について 資料3

【事務局による説明】

- ・ 岐阜大学教授
運行効率が悪くなるという点について、システムを入れれば問題がないと思っていたが、そうではないということなのか。ただし、停留所を増やしすぎるのも問題である。
- ・ 連合自治会長
停留所の利用については、地元が一番詳しい。元の「わっちも乗るCar」の停留所がもたになっているが、実際の利用とあっていない場所については一度無くしてもいいと思う。
- ・ 事務局
実際にシステム上で問題が起こっている。あまり近すぎる点は検討していただく。
今回決めたものが全てではなく、その時々に合わせて変更していくことになる。
「わっちも乗るCar」の停留所を利用したのは、乗り合わせタクシーに移行してもよいかという検証も進めており、今後本格運行までに検証していき、停留所の設置個所を考えていく。

4. その他

【事務局】

愛称募集について、98名の応募があった。今後検討して発表する。
牧谷線についてのダイヤが確定した。またゾーン制の運賃を採用し、状況を見ながら、今後乗り合わせタクシーの参考にしていく。
前回同様利用説明会を大矢田・藍見地区、中有知地区で開催する。

5. 閉会