

第2回 瑞穂市地域公共交通会議・会議録

日 時 平成22年11月25日(月) 午前10時から正午
場 所 瑞穂市役所穂積庁舎 3階大会議室
出席委員 会長 倉内 文孝 副会長 迫田 義一
栗本 敏樹(富田 尚之代理) 山田 芳喜
野田 寧宏 西村 盛夫
大橋 憲二(古田 勝代理) 伊藤 靖
三ツ村 秀樹(中島喜久夫後任) 福富 保文
豊田 正利 澤原 鹿人

欠席委員 森嶋 和美 棚橋 和子 東海 龍毅

事務局 総務部長 早瀬 俊一 総務課長 広瀬 充利
総括課長補佐 伊藤 巧 課長補佐 小森 順子
主 査 野田 秀樹

傍聴人 1人

1. 開 会

(事務局) 只今から第2回瑞穂市地域公共交通会議を開催いたします。

2. 会長あいさつ

本日は、JR穂積駅南ロータリーでの全バスの乗降実施について議論を進めていきます。今回は、何らかの結論をだすものではなく、委員のみなさんから幅広いご意見、ご提案等をいただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

3. 議 事

(会長[議長]) みなさん、よろしくお願いします。

本日は、傍聴されるかたがいらっしゃいますので、入室していただきます。傍聴人は、「瑞穂市審議会等の会議の公開に関する要綱」第3条を遵守していただきますようお願いいたします。

〈会議に関する確認事項〉

- ・会議録の要点筆記
- ・発言委員の氏名公表
- ・会議録の確認は会長・副会長で行う

それでは、議事に入りたいと思います。事務局より説明願います。

(事務局) **資料1**をご覧ください。

「JR穂積駅のバス乗り入れ状況(航空写真・地図)」を説明。

- ・みずほバス3線はJR穂積駅南ロータリーで乗降。
- ・穂積・リオワールド線・大野・穂積線はみずほターミナルで乗車し、JR穂積駅南ロータリー西側で降車。
- ・朝日大学スクールバスはJR穂積駅南ロータリー南側で乗降。

つづきまして、**資料2**をご覧ください。

「広報みずほ『みずほターミナル新設』記事」を説明。

- ・みずほターミナル設置の経緯について

資料3をご覧ください。

「みずほバス等運行状況の推移」を説明。

- ・平成17年4月1日の「みずほターミナル」設置前と現在の総運行便数を比べるとかなり減便になっている。

「JR穂積駅南ロータリーへのバス乗り入れ時間の状況(平日・土祝祭日)」

- ・現在、みずほターミナルで乗車しているものを仮にJR穂積駅南ロータリーへ乗り入れた場合のシミュレーションであり、各時間帯における運行本数を示している。

次に**資料4**をご覧ください。

「JR穂積駅南ロータリー混雑状況」を説明。

- ・朝は送りの一般車両をはじめ、みずほバス、路線バス、朝日大学スクールバスの他、トラック等も乗り入れる。夜は、電車が到着するまで、ロータリー内で待機している一般車が多く、さらに上記のバスが乗り入れることから非常に混雑する。

「岐阜バス 穂積・リオワールド線・大野・穂積線のJR穂積駅乗り入れ実証実験」を説明。

- ・実際にシミュレーションした時間に運行した場合、JR穂積駅南ロータリーの状況を検証し、問題点を探ってみた。

岐阜バスに依頼し大型バスを準備。平成22年11月18日、朝は午前7時前から午前9時、夕方・夜は午後4時から午後7時前に実際に運行し、その際、運転手より意見・要望を聴取した。

- ① JR穂積駅南ロータリーは、みずほバスのような中型バスなら、一般車が停車している状態でも問題なく運行できるが、穂積・リオワールド線、大野・穂積線のような大型バスはカーブの際、角度的に曲がるのが困難なときがある。
- ② JR穂積駅南ロータリー バス停留所前の道路が湾曲しているためにバスを並行につけることができない。そのため、若干離してバスを停めることになることから段差を生じさせる。結果、バス利用者は一段余分に乗降しなければならないためスムーズな乗降ができていない現状である。
- ③ バスレーンに待機する一般車について、バスが近づいてきても一向に移動しようとしめない。運転手のマナーの問題かもしれないが。
- ④ JR穂積駅南ロータリー東側にあるコインパーキングについて、もっと有効活用できないか。
- ⑤ 高校生を送迎する一般車が多く見られる。昔はみんな自転車で通ったものだが・・・。雨の日等はやむを得ないが。
- ⑥ JR穂積駅南ロータリーの入り口には一般車が列で停車するが、ロータリー内がいっぱいになると反対側にも停車するようになる。つまり、道路の両側に停車することになり、その間を交互に通行するような状況になるため、大型バス等が通行する場合は非常に困難になる。

この中で市として改善できる部分につきましては、関係機関と調整

し早期に手がけていきたいと考えております。

以上、J R穂積駅南ロータリー、みずほターミナルにおけるこれまでの経緯と現在の状況について説明させていただきました。

市としましては、駅前の混雑等の問題はありますが、穂積・リオワールド線、大野・穂積線もJ R穂積駅南ロータリーで乗車ができるようにすることで、全てのバスが駅前で乗降が可能なるようにしたい。これにより、初めてバスを利用する人でもわかりやすい、利用しやすい状況を実現していきたいと考えております。

委員の皆さんには専門的な見地から、乗り入れる際の問題や課題について、ご意見等をいただければと思います。

(迫田委員) 交通規制について、J R穂積駅南ロータリーへ入っていく道路を夕方だけでも一方通行にしたらどうか。つまり、ロータリーを回らず、東側へ抜けるようにできないか。また、コインパーキングを撤去して送迎用の一般車待機場にできないか。結局、迎えの一般車が多い時間は、バス等も多く乗り入れる時間であるので、慢性的に混雑する状況になります。私は駅北側を多く利用しているが、こちらも同様に混雑する状況が見られます。

(事務局・部長) 副会長が言われるとおり、駅北側も大変混雑する状況であり、混雑具合は、駅南側よりもひどいです。駅周辺の用地で適切な場所であれば、積極的に購入していきたいと考えています。ロータリーに入る前のところに駐車場を整備し、ロータリーにはバスのみが乗り込むようにしていきたい。

(迫田委員) みずほターミナルまで400m歩くというのは、ちょっと遠い。

(野田委員) J R穂積駅南ロータリーの南にある駅南公民館について、ずっと閉鎖されたままですが、有効な活用方法はないのでしょうか。

(豊田委員) 現在、境界が確定しておらず、まだ手がつけられない状況です。それが済めば、すぐにでも有効な活用方法を検討したい。

(西村委員) コインパーキングの利用状況はどうでしょうか。

(福富委員) かなり利用者がいます。また、30分は無料なので、それを明示して迎えの一般車にも利用してもらえようお知らせをしています。コインパーキングは少しの時間、停めておく際に必要になるので、しばらくはこのままになります。しかし、駅南公民館が有料駐車場等で活用できるようになれば状況は変わりますが。

(西村委員) ロータリーに営業車が停まっている状況がありますが、市では取締りをして停めさせないようにする対策を考えていますか。

(福富委員) タクシー業者へ申し入れをして、ロータリー内には停めないように伝えます。取締りは、放置自転車等は実施しているが、一般車、営業車は、特にしていません。

- (山田委員) このような駅前にあるロータリーは、一般車と営業車が混合するのはしょうがないことです。これを前提として、当会議では営業車を優先して通していくべきかを議論していくことが重要になります。
- (会長[議長]) まず、一般送迎車については別途改善の方向を探るという前提のもとで、バスを優先してJR穂積駅南ロータリーに入れていくという方向性で議論を進めていきたいと思いますが。
では、少し議論を戻して、資料2にある朝日大学スクールバスは、当時はみずほターミナルでの乗降だったのですか。
- (事務局) 当初はそのような計画だったのですが、朝日大学スクールバスは学生の他に朝日大学病院へ行かれるかたも利用されます。このようなかたにみずほターミナルまで歩いてもらうのは困難ではないかとなり、駅前での乗降に落ち着いたようです。
- (会長[議長]) 何が言いたかったかという点、資料3にあるように平成17年から運行し始めた大野・穂積線の便数を差し引いても、現在の運行便数は少ない状況ですが、みずほターミナルができる前のJR穂積駅南の状況はどの程度の混雑具合だったのかが分かればと思ったのですが。そのときの状況が分かれば一つの判断材料になると思います。その他、何かご意見があればお願いします。
- (澤原委員) 運行ダイヤを調整して、自家用車とバスの乗り入れ時間を区別できればと思ったのですが、電車の上下線も過密であることから、なかなか困難ではないかとも考えます。
- (会長[議長]) 電車が遅れたりすると、さらに混乱する危険もあります。
- (迫田委員) 資料1の上下矢印の部分の道路ですが、時間帯で駐停車禁止にすることはできませんか。この道路の両側に停められることが一番問題であるから。
- (澤原委員) おそらく駐車禁止は可能であると思うが、駐車禁止とはいっても前が詰まって進めない状況では停車をするつもりはなくても停まってしまう状況になってしまう。
- (事務局・課長) この道路は、ひどいときは資料2にあるガソリンスタンドまで車が連なります。最近では写真店ぐらいまでであるが、どちらにしても、この時間帯にはとてもロータリー内へ入ることは不可能であると思います。
- (野田委員) 本当に送迎の車が多くなってきています。そうすると高校生や通勤者等の自転車駐輪場の利用状況はかなり減ってきているのではないですか。
- (事務局・部長) 先ほど車の台数、駐輪場の利用状況の件についてお話がありましたが、駐輪場の利用状況は言われるとおりに減っております。やはり送迎車の増加も一因であると考えます。それには、自転車で駅まで走り駐輪場に有料で

止めるよりも、自家用車で駅まで送迎したほうがよい、とする傾向が見受けられます。したがって、駐輪場の利用金額についても考えていかなければならないでしょう。

(会長〔議長〕) JR穂積駅南ロータリーへの乗り入れについて、実際にバスを運行する岐阜バスさんのご意見をいただければと思います。

(栗本委員) 11月18日に実証実験を行いまして、運転手より聞いたところによりますと、やはり、朝夕は大変混み合うが、特に夕は迎えの車が多く苦勞しているとのことでした。昔は、駅前は大変長時間お迎えの車で混み合っていたが、携帯電話の普及により、少しは空いてくるかと思えば、余計に混み合うようになったという話も聞いております。

やはり、どこかの時点で駅前のインフラ整備をしていただかなければ非常に厳しいと考えています。ただし現状でも、大野・穂積線、穂積・リオワールド線も降車のため乗り込んでおり、事故なく運行していますので問題はないかとも思います。また、当会議において、バスを利用されるお客様の利便性の向上を目指すという意味で議論を進めることについては非常に意義があると考えます。

(三ツ村委員) 私もハンドルを握っていたことがあるが、このあたりの状況は、みずほターミナル新設時から現在に至るまで変わっていない。ロータリーや道路幅等は早々に何とかなるようなものではない。問題は、駅を利用する皆さんが、現在の駅前の状況をどのように感じているかではないでしょうか。送迎する一般車のかたなどに実際の生の意見を伺ってみるのも一つではないかと考えます。

(会長〔議長〕) 駅前や道路の状況が大きく変わらない以上、バスを通すことについて優先度を高くして考えていくしかないと思います。問題はその場合にどのように通していくのかであり、これを議論していかなければなりません。

(伊藤委員) 道路管理者としては、市道も県道も同じですが、駅利用者の送迎のための道路拡幅というのはできません。

例えば、帰りだけでも、駅前駐車場の整備がされるまで、電車の到着時間に合わせて無料のバスを運行し、市役所駐車場まで送迎するということを市や鉄道会社のかたで考えてもらえれば、支障なく道路を通行できるようになるかなと思います。

(会長〔議長〕) 同様の意見として、みずほバスターミナルに一般送迎車の駐車スペースが確保できれば、バスは駅前で降車した後にみずほターミナルへ戻るわけですから、その間を無料で乗車してもらって、ターミナルまで送ることができるかなと思います。

(大野委員) JR岐阜駅等のように送迎用の駐車スペースがあり、あまり長く通路で停まっている車に対しては、そのスペースへ移動してもらおうようになっており、その呼びかけを行う係がいます。一つの考え方であると思います。

また、一般送迎車が多いということは、反面バスを利用できない地域の

住民がほとんどなのではないでしょうか。それを調べて、バスの運行エリアにしていくことも考える余地があります。

(会長[議長]) 実態として、何時ごろに何台の送迎車が来て停めたがっているかのデータが必要になります。今回は方向性の確認なのでよいですが、今後はそのようなデータを基にして議論を進めていかなければ、どのように駅前ロータリーを整理していくかの議論にはならないと思います。

では、補足で配布された資料についてですが、説明をお願いします。

(事務局・部長) 市の駐輪場における自転車や原動機付自転車の台数の推移の資料になります。やはり、台数は年々減少しております。単純には言えませんが、駐輪場利用者の減少は送迎車の増加になっているとも言えるのではないのでしょうか。しかしながら、バスの乗り入れについては現在の状況であれば問題はないと考えます。

(迫田委員) 駐輪場の利用者を増やすために、利用料は無料にならないか。

(福富委員) 逆に放置自転車の増加につながり、ますます撤去作業等に費用を要することになりかねません。

(事務局・部長) データを揃えて当会議において決定するのみでよいのか、それとも一度アンケート等を実施して広くご意見を求めた方がよいのか。そのあたりの手順について、中部運輸局さんではパブリックコメント等を実施してみえるがどのように考えられますか。

(大野委員) バス利用者は市外のかたもみえると思いますが、住民のかたのご意見を聞くことは必要ではないでしょうか。

(山田委員) 当会議は、市で位置づけられている機関であるし、これまでも当会議内において決議してきています。委員には住民代表のかたもおられるわけですから、当会議において決定をすればよいと思います。

(会長[議長]) どの程度までを決めるのかにもよるとも思います。今の時代ですと、多くのかたに知っていただくこと、理解していただくことが重要になってきますし、それにはデータで示したうえで、科学的に論理的な観点をもって決定をしていくことが必要であると考えます。

他にご意見はいかがでしょうか

それでは、議事1についてはこれで終わらせていただきます。議事2のその他について事務局からお願いします。

(事務局) その他についてですが、現在、瑞穂市内を運行している路線バスは3線あります。そのどの線につきましても、運行状況は非常に厳しいと聞いております。今後、減便あるいは廃線などということになれば、そのエリアをどのようにカバーしていくかを当会議において協議していかなければなりません。委員の皆様は現在の状況をご認識いただくため、岐阜バスさん

より説明をいただきたいと思います。

(栗本委員) 岐阜バス全体の中でも、穂積・リオワールド線、大野・穂積線、美江寺・穂積線の3線はさらに非常に厳しい状況で運行を続けています。利用者もやはり年々減少の一途を辿っています。負のスパイラルに陥っています。バスというものは、やはり乗っていただかないとその路線を維持することができません。ぜひとも、バスに乗って育てていただくという気持ちで、多くの皆様に呼びかけをお願いしたいと思います。

(会長[議長]) 当会議においても、バスの利用促進の議論を積極的にしていかなければなりません。また、先に当会議で協議しました路線図について、病院やスーパーの位置が図に入っているということで、関係者より高い評価を得ています。こういったものをもっと利用して、市民の皆様に積極的にバスに乗っていただけるよう呼びかけていただければと思います。

それでは、今日の議事につきましては、全て終了しましたので事務局にお返しします。

(事務局・課長) 本日は熱心に議論をいただきまして、ありがとうございました。

現在、瑞穂市においても、環境にやさしいまちづくりを積極的に推進しております。公共交通の分野では、バスや樽見鉄道などの公共交通機関を積極的に利用することで貢献していけるよう、市民の皆様にさらなる呼びかけを実施していきます。

それでは、これで第2回瑞穂市地域公共交通会議を閉会いたします。