

平成25年総務企画委員会会議録

1. 招集年月日 平成25年7月24日
2. 招集の場所 可児市役所5階第1委員会室
3. 開 会 平成25年7月24日 午前11時29分 委員長宣告

4. 審査事項

報告事項

1. 地方防災計画について
2. 公共交通ネットワークについて
3. 名鉄広見線活性化協議会会議報告について
4. その他

5. 出席委員 (7名)

委員長	川上 文 浩	副委員長	天羽 良 明
委員	林 則 夫	委員	伊藤 健 二
委員	山田 喜 弘	委員	伊藤 英 生
委員	伊藤 壽		

6. 欠席委員 なし

7. 欠員 (1名)

8. 説明のため出席した者の職氏名

企画経済部長	加納 正 佳	総務部長	古山 隆 行
議会事務局長	高木 伸 二	総合政策課長	牛江 宏
防災安全課長	細野 雅 央	議会総務課長	松倉 良 典

9. 職務のため出席した者の職氏名

議会事務局 書 記	村田 陽 子	議会事務局 書 記	熊澤 秀 彦
--------------	--------	--------------	--------

開会 午前11時29分

委員長（川上文浩君） それでは時間になりましたので、始めさせていただきますと思います。

今日は3つの報告事項、その他を含めましてありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

まずは地域防災計画に入りますけれども、報告事項2番以降は午後1時からの委員会の開催となりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは報告事項の1番、地域防災計画についてということで、総務部長よろしくお願ひします。

総務部長（古山隆行君） よろしくお願ひいたします。

地域防災計画の改定につきましては、御案内のとおり可児市では平成22年、7・15豪雨災害でとうとい人命の犠牲を出しました。また、日本全体では平成23年の東日本大震災、それに伴ひまして、さらに福島第一原子力発電所事故ということ、こういった大災害を受けまして、国全体で被害想定の見直しですとか、原子力災害への強化などが必要になって改定作業をしているということでございます。

ただ、地域防災計画というのは、非常に複雑多岐な部分がありまして、これまでのものはわかりづらいというところがありました。したがひまして、我々としては防災に関する組織や団体の意見を細かに聞いて、共助の部分を強くしていきたいと。実効性の高い計画にしていきたいということから、当初計画しておりましたスケジュールを大幅に変更いたしまして、手づくりに近い形で改定作業を行ってまいりました。

そして6月18日のさきの総務企画委員会でその中間報告をさせていただきますひまして、その後、必要な修正を加えまして、7月18日に可児市防災会議を開催いたしまして原案の承認をいただきました。この後、8月1日から20日までパブリックコメントを実施して、10月には公表をしていきたいというふうを考えております。したがひまして、きょうはパブリックコメントにかける案について、議会のほうに御説明、御報告をして御意見をいただきたいということでございます。どうぞよろしくお願ひをいたします。

防災安全課長（細野雅央君） それでは、地域防災計画の修正案について説明のほうをさせていただきますひしたいと思います。

今、部長が申しましたように、前回6月18日の総務企画委員会におきまして、地域防災計画の見直し作業にかかる基本的な取り組みでありますとか、考え方などはその際に説明をさせていただきますひたいところでございます。

そのときには3月に開催をいたしました防災会議の資料をもとに、簡単ではございますが、構成とか各編ごとの説明をさせていただきますひたいところでございます。3月の防災会議以後に、特に共助を担っていただきます自治連合会と民生児童委員連絡協議会とか、そういった団体との意見交換でありますとか、公助を担う市の関係部署、そういったところに対するヒアリングなどを行ひまして、修正すべき事項を修正した後、先週の7月18日ですけれども、可児

市防災会議を開催いたしましたして、おおむねこの案を了承していただいたところでございます。

本日は、この7月18日の防災会議における修正案、3月からの変更点について、特にこの点をお示しするものでございます。今回は、前回にはありませんでしたけど、資料編につきましても用意ができましたので、提出をさせていただいたところでございます。

今回の委員会におきましては、6月18日の総務企画委員会でお示した内容と変更したところ、修正した部分を説明したいと思いますけれども、語句の言い回しであるとか表現方法、そういった細かな点につきましては割愛をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

なお、今回お示した資料は、基本的には前回の委員会においても同様なんですけれども、いわゆる防災会議に提出した資料をベースにお示しをしたところでございます。3月の防災会議の後に、いろいろヒアリングであるとか意見交換などで、その都度その都度たたき台を変更・修正、あるいは加筆したというところがございますして、7月18日の防災会議におきましても、若干指摘事項がございました。そういったところを修正したものでございますが、その修正した部分にはアンダーラインを記してございます。

ただ、ちょっとお断りというか、おわびがございまして、担当課におきましては、3月の防災会議でお示したデータに随時上書きをしておるものですから、6月18日の委員会においては、3月の防災会議のときの状況を御説明しておったんですけれども、6月18日にお示した資料の一部には、もう既に加筆訂正といったものが反映されておまして、3月の防災会議の原案というものは、その時点で消えちゃっていったものですから、今回お示した案の中にアンダーラインが引いてあるところがあるんですが、実は6月の委員会のときに、もう既に反映されている部分がございます。今回アンダーラインを引いてあるのは、あくまで3月と、この前の7月の防災会議の2つをベースといたしまして、3月の防災会議以降に変更したところを線を引いたというところがございますので、後で説明しますけれども、線は引いてあるんですけれども、6月の委員会でお示したときには、もう既にその部分が入っておるところでございますので、大変申しわけありませんが、ちょっとその点だけおわび申し上げさせていただきたいと思っております。

それでは、各資料に沿って説明をさせていただきます。

まず総則でございます。資料ナンバーの1 - 1をごらんください。

まず1ページ目でございます。1ページの下の方の第3節対象とする災害のところでございますけれども、ここの にアンダーラインが引いてございますが、以前は事故災害の中に原子力災害、航空災害、鉄道災害などが含まれておったということでございますけれども、本来は、原子力災害というものを別建てで起こしたということもございまして、この辺は原子力災害と、それ以外の事故災害というものを分けて記述すべきであろうという御指摘がございましたので、以前は事故災害（原子力災害）とかいろいろ書いておりましたが、ここは原子力災害と事故災害、事故災害には航空災害とか鉄道災害、もろもろございまして、これを並列で表記をしたところでございます。

続きまして、2ページをごらんください。

2ページの第4節の実施責任でございますが、ここの表の囲みの中で、一番上と2番目に「市と県」というのがございますが、前は、肝心のこの「市と県」が抜けておりましたので、ここに市・県を加えたというところでございます。

総則についての主な変更点は以上でございます。先ほども言いましたように、表現方法云々というのは、説明のほうを割愛させていただきます。

次、資料ナンバーの1 - 2の風水害対策編をごらんください。

まず3ページでございます。3ページの第1節の防災思想・防災知識の普及の項目に係る自助の部分でございますが、ここに子供に対する風水害時における注意喚起というのを、やはり日ごろから各家庭において行うべきであるということをつけ加えたものでございます。

これはおととしに多治見市内で、大雨のときにおもしろ半分水路に足を流されてしまったという悲惨な事故がございましたし、それからついこの間ですか、下呂市のほうで幼い兄弟が川に流された。弟が流されたものをお姉ちゃんが助けに行ったということで、2人とも、弟さんはまだ発見されていないんでしょうか、お姉ちゃんだけが発見されたという痛ましい事故がございました。やはりふだんから水害の恐ろしさというものを家庭でも注意喚起をお願いしたいということで、この部分を加えさせていただきました。

それから、5ページをごらんください。

5ページの第4節の避難対策のところでございます。

ここの避難対策の自助の部分と公助の部分において、昨今、ペットを飼われてみえる方が非常に多いということで、東日本大震災のときもあったんですけども、避難所にペットを連れてみえる避難者もあるということで、やはりこういったことに対して、ペット同伴で避難する場合における市民の役割。それから避難所における運営マニュアルを整備するというものを加えることによって、ペット同伴で避難された方に対する取り組みを、主にこのマニュアル編で示したいというふうに考えております。

それから6ページでございます。

ここの5節災害時要援護者対策、公助の部分ですが、災害時要援護者の把握につきましては、市においても実施することを明記したものでございます。前回、市が把握をするという表現がちょっと曖昧でしたので、ここは市において災害時要援護者の把握を行うということを明記したものでございます。

それから7ページです。7ページの6節の部分が、先ほど申しました全てアンダーラインが引いてございますが、前回の資料においても6月18日の委員会には既にこれは書いてございましたので、ここのアンダーラインは3月の防災会議のときにはなかったんですけども、今回加えたということでございます。

これは防災会議の中で、特に学校関係者のほうから、学校に対する事前の対策、あるいは災害時における対応というのが何も書いていないという指摘がございましたので、この部分を加えたというところでございます。

それから8ページに移ります。

第9節のボランティア活動の支援というところの公助の部分でございますが、ボランティア意識の啓発でありますとか、活動しやすい環境づくりにつきましては、可児市社会福祉協議会が主体的に行うというふうにしました。これ、前は市の役割の中に入れておきましたが、市内でのいろんなヒアリングの中で、これは社会福祉協議会が担うものであるということで、社会福祉協議会のほうに移動させたということでございます。

それから11ページに移ります。

ここからが災害が起きた、あるいは災害がこれから起きようというところでございますけれども、第1節の災害対策の活動体制における公助の部分において、市の災害対策本部の組織編成、あるいは体制、任務分担を資料編に明示をいたしました。これについては後ほど資料編をごらんいただければよろしいかと思っております。以前は別表1のとおりとか、別表2のとおりというふうで、その別表をどうするのかという位置づけが曖昧でしたので、これを資料編に明記をしたというところでございます。

それから13ページに移ります。

避難対策の自助のところですが、先ほど言いましたように、避難所におけるペットの取り扱いをマニュアルで明記することをつけ加えたものでございます。

それから、この13ページの中段以降、公助の市に係る部分で、避難所に関する記述にアンダーラインがたくさん引いてございますが、一部表現を改めました部分以外は、これも6月18日の資料でお示した内容でございます。

それから14ページをごらんください。

第4節の災害時要援護者対策におけます共助に係る部分です。

可児市国際交流協会の部分で、外国人の支援を行う災害時多言語支援センターを設置する旨を明記したものでございます。これは国際交流協会との意見交換の中で、当初は今のフレビアを避難所にするのかしないのかというようなことが非常にまだ曖昧でした。この点については、災害が起きた後の外国人の言葉がなかなか通じないということがあろうかと思っておりますので、ここに災害時多言語支援センターを設置して、いろんな外国語が話すことができる方を、例えば避難所に派遣をすることにしようがよいんじゃないかという指摘がございましたので、そういうふうに表示を改めたものでございます。

それから16ページをごらんください。

16ページの8節医療救護活動の内容ですが、全部これは線が引いてありますが、内容がそれほど大きく変わっているわけではございません。表現をより適切にしたものでございますが、やはり災害時におけます医療器具というのは非常に重要なものでございます。この辺も医師会とか、特に薬剤師会の役員の方といろいろお話をさせていただいたところでございます。市とそれぞれの三師会との協定もございまして、県と県の三師会との協定もございまして、そういった協定の内容、あるいは県の防災計画との整合性も含めて、可児医師会、それから可児歯科医師会、可児薬剤師会、それぞれの役割がわかるように、より適切な表現にしたと

いうところでございます。

それから17ページの9節、ここの学校等応急対策については、同じようにアンダーラインが引いてありますが、6月18日の資料と同じでございます。

同じく17ページの10節の交通・輸送対策の公助の部分の一番最後にヘリコプター云々とありますが、救援物資の空輸での確保に関する事項を加えたものでございます。

それから19ページの11節水・食料・物資供給活動におけます公助に係る部分ですけれども、救援物資の受け入れ場所を物流拠点として1次と2次に分けたというところでございます。

1次は東海環状自動車道が生きておれば、そこに多分道路輸送、陸上輸送で可児ッテのほうに来るといいますので、可児ッテのほうから今度帷子、桜ヶ丘、福祉センターのほうに分けて、それぞれまたそこから避難所に支給するというようなこととなりますので、この1次・2次というのを分けたところでございます。

それから次、21ページです。

15節の遺体の搜索、収容及び埋葬というものでございますが、ここに係る記述を明確にしたところでございます。以前の記述は行方不明者の救助と、同じく行方不明者の遺体搜索が混在したような表現でございましたので、ここの項目については、あくまで亡くなった方の遺体の搜索に限定をして、救助活動は救助活動で別に項立てがしてありますので、それを明確にしたというところでございます。

それから27ページ、一番最後のところですが、24節の被災産業の復興という項目がございますが、以前は被災産業の振興、この「振興」という表現がありましたので、これはちょっと適切ではないということで復興というふうに改めたということでございます。

これが風水害対策編でございますが、同じく地震対策編についても、アンダーラインを記したところはほぼ同じでございますので、地震対策編については説明を省略させていただきます。

次に、原子力災害・事故災害対策編でございます。資料ナンバー1 - 4でございます。

先ほど総則のところでお話をしましたように、編の名称を原子力災害・事故災害対策編というふうに改めまして、原子力災害と事故災害を明確に区別をしたというところでございます。

こちらのほう、まず6ページをごらんください。

6ページに5節避難指示というものがございます。ここの避難指示は、市内、あるいは隣接する自治体において、核燃料等の運搬事故が発生した場合の避難について明示をしたものでございます。これは前はございませんでした。やはり原子力災害におきましては、ただ単に原子力発電所の事故だけでなく、こういった核燃料等の輸送事故というのも原子力災害のほうに含まれておりますので、輸送中の事故に対する行動、避難指示をここに加えたというところでございます。ですから、ここでの避難指示というのは、原子力発電所での事故が起きたから避難するというものではございませんので、この辺、御理解いただきたいと思っております。

それから7ページの7節に緊急時モニタリングの継続と公表というのがございますが、一たび原子力発電所のほうで事故があれば、当然モニタリングというのは常に継続をしていかなければなりませんので、ここの部分についても前回ありませんでしたので、これを加えたというところがございます。

原子力災害と事故災害対策編については、おおむね以上が変更となったところがございます。

次に、本日追加でお示しをした資料で、資料ナンバー1-6という一枚物のA4の縦書きのものがあるかと思いますが、そちらのほうをごらんいただきたいと思います。

既にお気づきのように、風水害対策編、地震対策編、原子力災害・事故災害対策編におきましては、ページをずうっとめくっていきますと、A4の縦形式の記述、それと途中からA4横形式の記述が混在しておるといことは気づかれたかと思いますが、これはA4横書きで書いてありますそれぞれのシートというのは、実は当初A3でつくったものでございます。しかしながら、A3サイズというのは、実際の事務の取り扱いであるとか、保管というものについて、ちょっといろいろ課題もあるのかなということで、やはり取り扱いについてはA4サイズとするのが一番いいだろうということで、前回6月18日の委員会のときもA3のものをA4に縮小して提示をさせていただいたというところがございますけれども、やはり縦様式と横様式が混在しておるといのはちょっとどうなのかなということで、やはり横なら横、縦なら縦というふうに統一すべきであろうということで、最終的には縦書きに統一したいというふうに考えております。そのサンプルとしてお示ししたのが、本日の資料ナンバー1-6でございます。

この1-6のサンプルは、風水害対策編の3ページにございます防災思想・防災知識の普及という項目を、今これはA4の横サイズで書いてありますが、これを縦書きにするとどういふふうになるのかというサンプルでございます。裏面は、同じく3ページの第2節の自主防災活動の推進というものを書くとなつたのかなということでございます。

大体おおむねこんなような様式でございますけれども、今、まだここには修正が反映されておりませんが、例えば資料ナンバー1-2の3ページのほうをごらんいただきまして、例えば1節の防災思想・防災知識の普及の自助、市民の役割の中に付随して、例えば個別計画・マニュアルというのが家のハザードマップであるとか、洪水ハザードマップというふうにありますし、それから公助についての個別計画・マニュアルについては、例えば住民向けガイドブックとか外国人向けガイドブックというふうに書いてありますので、これは一番終わりのほうに全部ずらずらっと書いてありますけれども、実際自助・共助それぞれの資料、個別計画やマニュアルを見ていいのかわからないというようなこともございますので、ちょっとこの自助なら自助の行動内容の一番最後に参考とするマニュアルというふうに変えてみたいというふうにも考えております。これは現在、事務局のほうで鋭意検討しておるところでございます。そういったことで、これを検討してこういった感じで印刷物として完成をさせたいと考えております。

先ほど部長が言いましたように、8月1日から20日までパブリックコメントを実施する予定でございます。このパブリックコメントを実施した後、このパブリックコメントで、どのくらいの件数があるのかわかりませんが、件数が少なければ8月下旬にパブリックコメントに対する防災会議としての方針、方向性をそこで議論して、最終的にこの地域防災計画を完成させていきたいというふうに考えております。

もし、パブリックコメントの件数が余りにもたくさんあるということであれば、この防災会議の日程も後のほうにずれるかもしれませんが、そういったスケジュールで今後作業を進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

私のほうの説明は以上でございます。

委員長（川上文浩君） それでは、報告事項の1番、地域防災計画について御質問、御意見等がございます方は、挙手をもってお願いいたします。

委員（山田喜弘君） 済みません。資料1-1の人口特性で、人口は平成17年をピークに減少に転じているという平成17年という意味をちょっと説明してもらえますか。

防災安全課長（細野雅央君） 国勢調査をベースとしておりますものですから、いわゆる5年ごとのスパンでの減少ということで、多分実際の減少はその後、平成18年でしたか、平成20年でしたか、ごめんなさい。ということでしたので、ちょっとこれは国勢調査がベースというふうで書かせていただきました。

委員（山田喜弘君） それはわかります。一応そういう意味の平成17年ですけど、午後から説明していただく生活交通ネットワークのところは平成20年と書いてあるので、もうちょっと市民にわかりやすい表現のほうがいいんじゃないですかね。

防災安全課長（細野雅央君） 今、御指摘の点は修正させていただきます。

委員長（川上文浩君） そのほか。

委員（伊藤 壽君） 一番最初、総則の2ページの上のほう、市のほうは市教育委員会、市から入っていますけど、県は県で一つの表記なんですけど、これは意味が……。

防災安全課長（細野雅央君） 教育委員会と市議会が入っていないということだと思んですけど、基本的には市と県だけでも、市の中に教育委員会や市議会も入っているというような感じだったんですけど、やはりベースが市ということですので、行政委員会としての教育委員会、特に子供の安心・安全、それから市議会の皆様方にも、やはり災害時においてはいろいろそれぞれの立場で対応していただきたいということで、それをあえて強調する形でこのような表記にさせていただいたところでございます。

委員長（川上文浩君） そのほか。

委員（伊藤健二君） 原子力災害・事故災害対策編のほうで、6ページです。第3章応急対策の6ページの5、避難指示の中にアンダーラインのある細論の中で、国の主体的な指導のもとという文言があります。この国の主体的な指導の「主体的な」という言葉を、ここに書いてある意味について教えてください。

防災安全課長（細野雅央君） これはいわゆる県の地域防災計画にも同じようなことが書いて

てあるんですけど、実際に事故が起きたときには、国、特に原子力規制庁なんかの指示というものがあるそうです。どういうふうに対応しなければならないのかというような国からの指導というか、そういったものに対して関係機関と連携して対応するということですので、こういった運搬事故が起きた場合は、もちろんそれぞれの地方公共団体としての対応も必要ですけれども、まず国からいろんな指示というか、指導があるということでこういう表現に変えさせていただいた、いわゆるそういう仕組みになっているということでございます。以上です。

委員（伊藤健二君） 国の指導というふうには書いては意味が変わるわけですか。主体的なという言葉の意味がまだ説明されていないんだけど、もう一度。

防災安全課長（細野雅央君） いわゆる国が中心となってまずは指示をするということでございます。

総務部長（古山隆行君） 理解の仕方としては、実施主体はそもそも国であるという、そういう主体という使い方であろうというふうに思いますが。

委員（伊藤健二君） はい、わかりました。

国が、「実施主体が」の「主体」という言葉と重なって国の主体的なということなんですね。はい、わかりました。

次に別の質問ですけど、その次のページの応急対策の災害応急期の6節の中で、原子力発電所という表現があります。ここだけが原子力発電所で、あとは原子力事業所というふうに前後関係には書いてあるようにざっと見て見受けましたけど、原子力事業所という表現が基本形態で書いてあって、ここだけ原子力発電所というふうに書いてある。何か意味があるんですか。

防災安全課長（細野雅央君） 失礼しました。基本的には原子力事業所というのがベースですので、ちょっとここは直し忘れというか、ここも本当は原子力事業所というふうに直すべきところだと思います。御指摘ありがとうございます。修正をいたします。

委員（伊藤健二君） じゃあ、そういうことを前提にして、前のページの5ページに近隣の原子力事業所というのが書いてありまして、この点線の枠の中です。敦賀発電所、ふげんともんじゅだけは発電所という表現がないんだけど、通常ふげん、もんじゅというと俗に言う高速増殖炉という実験炉及び発電所なんですよね。だから、発電実績は大してないということもあって事故ばかり起こっているわけですが、この表現はわからんことはないんだけど、何かやっぱり増殖炉なら増殖炉、高速増殖炉というような規定が一番単純明快で正確なんじゃないでしょうか。そこの考え方だけ、何か見解があれば教えてください。なければ検討してもらってということでもいいですが、お願いします。

防災安全課長（細野雅央君） 実はこの表現は県の地域防災計画と合わせたというか、そういうところがございまして、例えば県でも敦賀発電所、ふげんとかもんじゅとかというようなことがございますけれども、今伊藤健二委員がおっしゃったような、もう少し正確性をということであれば、この辺の表現も再度検討させていただきたいと思います。

委員長（川上文浩君） そのほか。

ほか、よろしいでしょうか。

〔挙手する者なし〕

ないようですので、報告事項の1番、地域防災計画についてはこれにて終了させていただきます。

それでは午後1時まで休憩とさせていただきます。午後1時から報告事項の2に入りますので、集合のほうをよろしく願いいたします。以上です。

休憩 午後0時02分

再開 午後1時00分

委員長（川上文浩君） それでは、委員会を再開いたします。

報告事項の2番、公共交通ネットワークについて、企画経済部長、お願いいたします。

企画経済部長（加納正佳君） こんにちは。

報告事項といたしまして、今紹介のございました公共交通ネットワーク計画の策定についてを報告させていただきたいと思っております。

まずもって、この公共交通ネットワーク計画でございますけれども、御承知のとおり市のほうではこの秋に向かいます、今までコミュニティバスを運行しておったわけでございますが、かねてから課題、そしてニーズ、そうしたものに対応するべき再編という形で作業を進めてきております。公共交通全体での位置づけが、コミュニティバスにつきましてはなかったというのが現状でございます、これを明確に位置づけた中でどうあるべきかということとを本来示す計画というものをつくりたいということでございまして、昨年度から実施してまいりました可児市の公共交通計画策定調査、これは国土交通省の補助事業100%でございますけれども、地域の公共交通についての計画をつくる際には補助メニューがございまして、これをもとに可児市の市全域にかかる公共交通計画を策定したらどうかということで作業を進めてまいりました。

この可児市の公共交通で、実質的にはきょう提示させていただきました可児市生活交通ネットワーク計画というものでございますけれども、これにつきましては、地域公共交通協議会というのが設置してございます。この協議会が策定するものということになっておりますので、その協議会に昨年度から国庫補助を入れましての調査を踏まえまして、このたび一応の計画を策定させていただいたということでございまして、承認を得ましたので、今回議会のほうにも報告をさせていただくというものでございます。

この計画全体につきましては、地域の生活交通ですが、ここの実情のニーズを的確に把握いたしまして、地域の特性、そして実情に応じた最適な移動手段の提供への取り組みに係る計画を策定するものということでございまして、計画期間につきましては、平成25年から平成29年の5年間というものでございます。

この協議会が受けて策定するというものでございまして、昨年から2回、3回と協議会で

調査の報告をしながら、策定に向けてずうっと進めてきたわけですが、この6月27日に開催されました可児市地域公共交通協議会におきまして、最終案の決定をいただけたということでございます。

また、後ほど詳細につきましては課長のほうから説明いたしますけれども、この中に地域内のフィーダー系統の確保維持計画、といいますのはちょっと聞きなれない言葉でございますが、路線バスで都市間を結ぶ路線バスにアクセスするといいますか、支線としてつながる路線を設けること。こういう計画を織り込むことによりまして、私どもが今走らせておりますさつきバスの2路線、そして電話で予約バスの4路線が国庫補助の対象にもなるということでしたので、こういったものを取り入れながら計画を策定してまいりました。

この提示させていただきましたネットワーク計画の内容でございますけれども、平成24年度に、先ほど言いましたように、現状把握として住民アンケートやバス利用者へのアンケート調査を行いました。それをもとに可児市の公共交通にかかわる目標指針や具体的な計画などを示したものでございまして、大まかに言いますと計画の目標でございますが、誰もが安心して移動できる公共交通ネットワークの構築。そして基本方針でございますが、3つございます。人の暮らしとまちの活性化を支援・誘導する公共交通体系、2番目といたしまして、誰もが利用しやすい公共交通体系、3番目が持続可能な公共交通体系ということでございまして、これらの方針のもとに、基本としては広域幹線路線、バス網でございますが、そういったもの。それから基幹路線、地域アクセス路線などの路線のサービス確保の考え方を示しております。

今般のコミュニティバスの再編の基本となるものでありまして、また公共交通利用促進策、評価及び推進体制を構築いたしまして、PDCAサイクルを明確にすることで、誰もが安心して移動できる公共交通ネットワークを目指していくということでございますので、こういったものを全て網羅して、一応可児市の生活交通ネットワーク計画というものをつくり上げましたので、内容につきまして、課長のほうから詳細を発表させていただきます。よろしくお願いいたします。

総合政策課長（牛江 宏君） それではお手元の資料に基づきまして、説明をさせていただきます。

今、部長のほうから御説明申し上げましたように、全体としましては、究極の目標が10月に向けたさつきバス及び電話で予約バスの再編というところでございます。その前段として可児市生活交通ネットワーク計画のお手元の資料2-1がございまして、それに基づきましたさつきバスの再編計画が資料として1枚、そしてその詳しいルート図及びダイヤの案が資料として別紙で1枚、そして電話で予約バスの変更分としてもう1枚ということで、全体の資料が多くなっておりますので、申しわけございませんがよろしくお願いいたします。

それでは最初に、可児市生活交通ネットワーク計画というものでございます。これは今申し上げましたとおり、可児市が今後、公共交通の方向性をどのような方向で行くのかということの全体をまとめさせていただいているものでございます。

このもととなりましたのが、これも今説明させていただきましたように、平成24年度におきまして国庫補助を受けまして、可児市地域公共交通計画というものを地域公共交通協議会のほうで検討いただきまして、その調査報告書というものを受けまして、その中から少し当面の市の方向性として一番いいという形に改良したものが、この可児市生活交通ネットワーク計画というものでございますので、よろしく申し上げます。

目次を飛ばして2枚めくっていただきますと1ページ目でございますが、目的が書いてございます。目的につきましては、今申し上げたようなものでございますが、可児市の公共交通につきましては、御存じのとおり名鉄広見線とJR太多線の東西と南北の鉄道網を中心としまして、路線バスでカバーしてまいりました。

その路線バスについては、昭和40年代の住宅団地の造成によりまして、それらの路線バスも充実させたところでございますが、その後、マイカーの利用に伴って路線バスが減少し、公共交通の空白を埋めるというようなことから、平成12年度からコミュニティバスの運行を開始したというものでございます。

そのコミュニティバスにつきましても、やはり現状の中でなかなか十分な機能を発揮できないというようなことから、電話で予約バスというような形態も変えながら公共交通というのをずっと確保してきたというところでございますが、今後これらの公共交通を確保、維持、改善をしていくためにどのような方向性を持ったらいいかというようなことで、今回の生活交通ネットワーク計画としてまとめたというものでございます。期間については、先ほど申し上げましたように5年間ということでございます。

1ページめくっていただきまして、可児市の公共交通の現状でございます。

これは御存じのところもあろうかと思いますが、鉄道網を中心としまして、現在は都市間的高速バス、東濃鉄道によります路線バス、1市2町によりますYAOバス、それから市の独自のコミュニティバスということでさつきバス及び電話で予約バスというのを走らせておるという現状でございます。

これらの現状から4ページ以降で、公共交通、特にバス網を中心とした問題点の整理をさせていただきます。この中では、運行実態から見たサービス圏域の問題ということで上げさせていただきます。最初にそれを上げさせていただきますと、コミュニティバスや電話で予約バスの実態はどうかということで、緑に白抜きで書いたのが大項目でございます。後でまとめてございますので、そのときに説明させていただきます。

それから7ページでは、アンケート調査及びヒアリング結果から見た問題ということで、これは公共交通に関する住民アンケート、バス利用者アンケート、地区別アンケートを行いましたので、その結果をまとめさせていただいたものが電話で予約バス、さつきバス、東鉄バスの問題点ということで7ページから8ページにかけて書いてあるものでございます。

それをまとめたのが9ページでございます。9ページには、3章として可児市地域公共交通の問題点と課題の整理というようなことで、今、実態面から調べた問題点を課題として整理させていただいているというものでございます。

9ページのほうが問題点でございます、運行実態及びサービス圏域から見た問題として1から4までございます。利用者数が少ない大森、帷子地区、これは電話で予約バスのごとでございます。これは実態調査からいって少なかったという現状でございます。

それから として、提供されるバスサービスやエリアにより異なる運賃ということで、これは御存じのとおり電話で予約バス、さつきバスについては運賃割引適用が異なっているというところでございます。

それから3つ目が利用者が少ないバス停の存在ということで、さつきバスについては、1週間で1人も乗らないようなバス停が存在することがございます。

4つ目として、公共交通利用不便地区があるということで、下恵土、ほかに広見地区もございしますが、その地区において公共交通を利用するのに何も無い、歩いて半径300メートル程度のところがないというような地区が存在するという問題点がありました。

それからアンケート及びヒアリングの結果から見た問題ということで、電話で予約バスについての問題点として5から10にございます。運行日及び乗り継ぎ環境に関する不満ということで、運行日が日曜日がないというようなことから不満があるというようなこともアンケートからわかっております。

それから電話で予約バスと他交通手段との整合というようなことで、鉄道との整合がなかなか一体性がないと。一応鉄道駅には接続しておりますが、アンケートの結果からそんなようなお答えをいただいたというところでございます。

それから往復利用が少ない電話で予約バスというようなことで、往復利用者が58%にとどまっておるというようなことで、このあたりは理由としては明確ではございませんが、なかなか往復での利用がされていないということがございました。

それから、これは結果だけでございますが、男性の利用が少ないということでございます。

それから、現行サービスの圏域外へのアクセス需要が存在するというところで、帷子地区が特に大きな声としてありましたが、帷子地区の電話で予約バスが帷子地区内だけというようなこともございまして、他地区への利用が要望としてあったということでございます。

それからバスに関する情報を知らないということで、そもそも利用方法、どこを走っているのかを知らないといったような回答も、地区別アンケートの中ではあったということでございます。

それからさつきバス及び東鉄バスの問題点でございます。これが11から15でございまして、利用者が少ない運行便が存在するということ。1便当たりの利用者が8人以下ということが一つの基準で上げさせていただきました。

それから公共交通相互の乗り継ぎ利用が存在する一方で、乗り継ぎに関する不満が高いというようなことで、乗り継ぎをしたいんだけど、待ち時間やどこで乗り継いだらいいかわからないというようなことがあったということでございます。

それからこれは東鉄バスでございますが、13番で、東鉄バス緑ヶ丘線についての往復利用が少ないということでございます。

それからバス利用機会の増進につながるバスサービス水準が検討されるべきであるということで、バスサービスの項目として、運行本数や運行経路、運行時間帯が改善された場合、利用機会がふえるということをお答えいただいているということで、現在の水準に満足されていないというようなことが結果からわかっております。

それから、常態化している運行ダイヤのおくれということで、特に西回りにおいて10分程度のおくれがあるというようなことが常態化しているというのが、アンケートからも出ております。

以上のような問題点を踏まえまして、10ページでございます。可児市のバス交通の課題というようなことで、問題点から課題を設定させていただきました。前段の9ページの問題点1から15までございますが、それに適応するような形で課題として設定させていただきました。

大きな項目としては3つです。公共交通のネットワーク全体から見た課題ということで、AからDまで4つ上げております。1つ目として、路線バス、さつきバス、電話で予約バスの適切な役割分担が必要であるというようなことで上げさせていただきました。

それから2つ目に、公共交通空白地への対応ということで、これは不便地帯があれば、そういうものに対してサービスを提供すべきであるということでございます。

3つ目に、公共交通機関相互の乗り継ぎの利便性の向上ということで、これも問題点のところでお出でございました。

それから4つ目に、バス利用の潜在ニーズを掘り起こす利用促進策の展開ということで、便利になれば乗るといような回答から、そんなようなことを進めるべきであるということでございます。

それから電話で予約バスの課題でございます。これは3つございまして、役割分担においては適切な運行日、運行方式の検討でございます。特に日曜日、祝日、年末等の希望に対してどうするかというようなことが検討課題であるというふうに出しております。

それから需要課題に応じたサービス圏域の検討ということで、住民ニーズを把握し、ニーズに応じた適切なサービス圏域の検討が必要であるということにしております。

それから、誰もが利用しやすい電話で予約バスの検討ということで、これもなかなか電話がしにくいとかという現状を踏まえて、今後検討すべき課題であると上げさせていただきました。

それからさつきバス及び東鉄バスの課題として2つ上げております。1つとして、運行の効率化のためのルートやバス停の見直しの検討ということで、利用者の少ないバス停や地域などについては、ルートの見直し等も必要であるかというようなことでございます。

それから需要に応じたダイヤ見直しの検討ということで、利用者がどうしたら使いやすいかというのをダイヤの面から見直すべきではないかということで、課題として上げさせていただきました。

それを踏まえまして、11ページ、可児市地域公共交通の方向ということで整理させていた

できました。この項目については、先ほど部長から説明させていただきましたとおりです。前段について省略をさせていただきます。中段以降、それを踏まえて基本方針として上げさせていただきますが、それも先ほど説明はさせていただきます。ただ、それにぶら下がる幾つか具体的なものについて、少し説明をさせていただきます。

4)の公共交通の基本方針でございます。基本方針の1として、人の暮らしとまちの活性化を支援・誘導する公共交通体系とするということで、まず4つの項目があります。

1つ目としては、市民の生活行動に応じて、気軽に外出ができる公共交通体系を構築すること。それから、公共交通をそれぞれ機能別、この場合でいきますと広域基幹路線、基幹路線、それから地域アクセス路線等の機能ごとに役割分担をしてサービスを設定していくということを考えております。

それからもう1つ、公共交通のネットワークについては、放射状の公共交通ネットワークを基本として考えたいということでございます。それからバス需要が少ない地域などについては、さつきバスや電話で予約バスを適切に組み合わせた効率的・効果的な運行を行うというものとしております。

それから次のページへ行きまして、基本方針の2、誰もが利用しやすい公共交通体系としまして、3つございます。1つ目に、鉄道及び各種バス交通の充実と利用促進を行う。それから2つ目として、交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上を図るとのこと。それから3つ目として、利用者がわかりやすく、利用しやすい交通環境の整備を行うというようなことを計画として上げさせていただきました。

それから基本方針の3つ目として、持続可能な公共交通体系として3つ上げさせていただきます。1つ目に、広域基幹路線及び基幹路線のうち、交通事業者が運行する路線は交通事業者が主体となって既存を維持していくということ。それから地域アクセス路線、これはコミュニティバス等が中心でございますが、地域住民、交通事業者、そして行政が協働して、地域住民の交流や地域の活性化を促進する交通手段として確保していくということ。それから3つ目について、運行水準や運賃体系については、利用実態や利用者ニーズなどを通じて検証して、必要に応じて見直しをするというようなことの3つの計画の中で進めていくということにしております。

その下に可児市の公共交通の将来像イメージというのを上げてございます。

これは鉄道網、それから路線バス網、都市間のバス網等を含めて可児市の公共交通のイメージとして上げさせていただきます。先ほど申し上げましたように、各地区からは中心部に向かって放射状で集まってくるようにしております。

今回、後で御説明しますが、中心部においては円が書いてございますように、中心において循環路線というようなものを、新しくさつきバスとして設定をするということで計画をしたところでございます。

次、13ページ以降が各路線の役割分担とサービス確保の考え方ということでございます。

先ほど少し触れさせていただきましたように、機能としては広域基幹路線、基幹路線、地

域アクセス路線というようなそれぞれ役割を持たせまして、それぞれが今後どのような形でサービスを確保していくか。それぞれの役割が何なのかというのを整理したものでございます。これは鉄道から電話で予約バスまでを含めた形で一覧表にさせていただいたものでございます。

1ページめくっていただきまして、それらの考え方から、今回、公共交通の再編という形を提案させていただくというものでございます。

今回、特に鉄道網とか交通事業者が行うものについては大きく変えるという方向は出しにくいだらうということで、それについては現状維持というような中で、コミュニティ交通としたさつきバス、電話で予約バス等を中心とした再編を行ってきたというものでございます。それらについては、下の表にそれぞれの運行頻度や目安等が書いてございますので、少し説明させていただきます。

基幹路線の地域生活軸といたしますと、前ページでいきますと、地域生活軸のほうはY A Oバス、それからさつきバスの西部線、東部線等がそれに該当するわけでございます。

済みません。これは後ほど出てきますので、そちらのほうを見ていただいたほうがいいと思いますので、私のほうの説明が悪くて申しわけございません。ちょっとこれ飛ばさせていただきます。後ほどしっかり説明をさせていただきます。

15ページが再編方針の具体的な内容ということで、さつきバスの西部線、東部線、それから桜ヶ丘線、兼山線がございまして、それぞれに対してどのような方向で進めていくかというのを具体的に今回示したものでございます。

それぞれの路線については、特に西部線と東部線については、八の字方で市内を、東を中心、西を中心で巡回しておりましたが、非常にルートが長くなる、わかりづらいというようなお話もいただいておりますので、西部線については西可児駅から可児駅方面に直線的に走るルート、それからさつきバスについては、花フェスタ記念公園から可児駅方面に直線に向かい、市内の南部を走るルート、それからさつきバスの桜ヶ丘線については、緑ヶ丘を経由しながら可児市の中心部に直線的に走るルート、それから兼山線についてはルートの変更は特にございませんが、途中にショッピングセンターを経由しまして、可児市の駅まで来るルートで、なおかつ週3便から週6便への変更というようなことを整理させていただいたところでございます。

16ページに参りまして、電話で予約バスについてでございます。

電話で予約バスについては、既存の部分、帷子の電話で予約バスでございますが、先ほどの問題点でもありましたように、帷子地区内の電話で予約バスについては、駅までの基本的なルートというようなこともございましたが、利用者としては岐阜社会保険病院、可児川苑もぜひルートとしては設定してほしいというような要望もございましたので、今回の変更の中で、それらの2カ所には行けるような形で変更を考えたところでございます。

それからその他の地区でございますが、ここにもありますように、鉄道駅から半径1キロ、バス停から半径300メートル以内が基本的な考え方でございますが、それらの区域に一部入

りにくい地域がございましたので、下恵土地区や広見地区の一部で、それらの地区の公共交通の不便地区を解消するというようなことでエリア拡大をしたいということで、今回新たに下恵土、広見地区の電話で予約バスを設定させていただきました。

それからお手元の資料にはついておりますが、広見東、中恵土地区の電話で予約バスにつきましては、今もずっと試験運行という形をとらせていただいておりますので、10月から本格運行にしたいということで資料もつけさせていただきます。

済みませんでした。17ページに公共交通再編の内容を上げさせていただきました。

基幹路線としては、東鉄バスの桜ヶ丘ハイツ線、緑ヶ丘線、Y A Oバスというのが地域生活軸というものでございまして、これは現状のサービスを維持していくということで整理しております。

それから基幹路線として、さつきバスでございますが、東部線、西部線、それから新規の中心部循環線というものを地域活性化軸として位置づけまして、時間帯を拡張する、それから本数を拡大するなどして対応をしていくということで提案をしております。

それから地域アクセス路線として東鉄バスの帷子線。これは西可児駅を中心として各団地を回っておる路線でございますが、これも現状を維持するという。それからさつきバスの桜ヶ丘線、兼山線でございますが、これは先ほど少し説明しましたように、さつきバスの桜ヶ丘線については1便増便し、直線的に中心部へ向かうという路線。それから兼山線につきましては、週3便から週6便に変えまして、行き先を可児市役所どまりから可児駅へ乗り入れるルートにし、途中のショッピングセンターにも寄るというようなことで変更を考慮しております。

裏へ参りまして、地域アクセス路線の電話で予約バスでございます。これらにつきましては、基本、現在のところを中心としてサービスを行っていくものでございますが、一部今渡地区については、さつきバスの西部線が路線変更することから、公共交通の空白地帯となる部分がございますので、そこについては電話で予約バスでカバーをするということを考えております。

それからほかの地区につきましては、先ほど申し上げました広見、下恵土については新規地区、それ以外のところについては、帷子で目的地をふやす等の変更を考慮しております。

それから地域アクセス路線、その他の路線というものについては、東鉄バスの花フェスタ公園線については、現在土・日の運行のみでございますが、現状のサービス維持、それから久々利線も現状のサービス維持、八百津線についても現状のサービス維持をしていくというように、今回計画として整理をさせていただきました。

19ページがそれらの計画を図面としてまとめさせていただいたものでございます。これについては、後ほどバスのルート図と一緒に御説明申し上げますので、よろしくお願いいたします。

ただし、電話で予約バスの新規・変更の部分で一部出てこない部分がございますので、説

明だけさせていただきますと、電話で予約バスの今渡、川合、土田地区、黄緑色のところがございますが、ハッチで囲ったちょうど鳴子付近につきましては、現在の西部線がルート変更によりまして走らなくなりますので、そこを電話で予約バスでカバーをすること。それから帷子地区については、行き先に岐阜社会保険病院と可児川苑をふやしたことがございます。それから黄色のところについては、先ほど申し上げました下恵土、広見地区のエリア拡大の部分ということでございますので、よろしく願いいたします。

続きまして、20ページでございます。

今回のバスの再編に合わせまして、1つ大きなものとして、さつきバスについては運賃体系を整理させていただきました。

今回、全体の運賃体系を見る中で、いろんな考え方があるかとは思いますが、基本は今までどおり均一料金の200円を維持していくということでございます。その中で、今までは高齢者の方が65歳以上半額というものがございましたが、それについては廃止をさせていただきまして、小学生と一定の障がい者に該当する方を半額ということで変えさせていただきたいというふうに思っております。

それから、電話で予約バスについては従来どおり300円を維持すること。ただし、帷子地区については運行エリアが狭いこと。それから下恵土、広見地区についても同様であるために200円ということで設定を考えております。

それからここには具体的には数字まで書いてございませんが、さつきバスの路線については、現行の回数券のほかに定期券の導入を進めるということで、これは後ほど説明をさせていただきますが、正式に導入を進めていきたいというところでございます。それから乗り継ぎ運賃も今後も従来どおり進めていきたいということで整理をさせていただきました。

それから21ページが利用促進策でございます。利用促進策につきましては、実施主体がそれぞれありますけれども、実施主体を選択する中でしっかりやっていくというようなことで整理をさせていただきました。分類としては大きく3つに分けまして、利用者目線によるわかりやすい情報提供、利用促進を誘導する施策、それから地域づくりと一体となったバスへの愛着を高める方策などということで整理をさせていただきました。

具体的には、まだ現段階でどこまで実現できるかということにはございますが、特にさつきバス、電話で予約バス等については地域への小まめな説明や、さつきバス等については体験乗車等も、地域の方へ御提案していくのも手ではないかというふうに思っております。

それから22ページに行きまして、評価でございます。この評価ということでございますが、今回の計画に基づいて具体的な計画を進めていくわけでございますが、それぞれが実際効果をあらわしているかどうかというのをしっかり見きわめなければいけないということで、評価、検証、改善というような一つのサイクルを提案しております。

細かくは下のほうの図で説明させていただきますが、今回、可児市生活交通ネットワーク計画の策定ということで、これはプランの部分でございます。その後、平成25年度以降でこ

ざいますが、個別運行計画を作成し、運行を実施する中で路線単位での評価、改善点の検討をするということでございますが、これは具体的に何をやるかといいますと、利用者へのアンケート、それから利用実態ということでこれはODといいまして、どこで乗ってどこでありたかというようなことを調査しまして、それらがしっかり今回の再編に適した対応になっているかどうかというのを見きわめまして、それから改善点を検討して修正をしていくというようなことで、通常でいくPDCAサイクルというのをしっかりつくっていきたいというものでございます。

次の23ページが推進体制でございますが、これはそれぞれ行政、交通事業者等が分担しながらやっていくという表とさせていただいたものでございます。

それから24ページ、25ページでございますが、これはちょっとなじみのない部分で申しわけございません。地域公共交通確保維持事業に係る計画ということでございます。

これはここに書いてある路線につきましては、最初に書いてございます東濃鉄道の路線バス緑ヶ丘線に接する路線ということで、国庫補助がいただけるというような対象路線となっております。これは10月1日から変更することで補助対象となる路線もございまして、今まで2路線もらっていたものが、今回この路線に拡張できるということもございまして、この計画として提出することで、国庫補助の可能性があるということで上げさせていただいております。この説明は24ページ、25ページになりますので、よろしく申し上げます。その中では、将来利用者数などを入れておくというようなことが規定してありますので、それが記載してあるものでございます。

26ページは、公共交通協議会のメンバーの構成を記載させていただきました。

以上が、可児市公共交通ネットワーク計画の詳細でございます。

済みません、長くなりますが、それをもとにしまして市の自主運行バス再編を行ったところでございます。資料の2-2を見ていただきたいと思います。

資料の2-2では、自主運行バス再編の案、それからもう1つのほうの資料で、さつきバスの運行ルートやダイヤが書いてございます。詳細の一つ一つを説明するにはちょっと時間がございませんので、見ていただくというところもございまして、概要だけ説明をさせていただきます。

さつきバスにつきましては、先ほど申し上げましたように、西部線、東部線をどうしても長くなりがちであったルートを直線化しまして、西部線については西可児駅から、それから東部線については花フェスタ記念公園から羽生ヶ丘、広眺ヶ丘を通過して可児駅方面にというような直線的なルートに変更をさせていただくということで計画しました。それから桜ヶ丘線については1便増便し、緑ヶ丘団地を走るルート、それから兼山線についても可児駅に乗り入れるルートに変更、そして新しく中心部に循環線を入れるというものでございます。

電話で予約バスについては、これも先ほどお話ししましたように、一部交通空白地帯については新規に区域拡大するというようなこと。それから、細かく停留所を設置する部分を入れさせていただいた地区もございまして、それから中恵土、広見東地区については10月から本

格運行に移行するというごさいまして、それに合わせて一部停留所等もふやしてあるというものでございませう。それ以外の地区についても、先ほど御説明しましたように幾つか変更点がございませうので、それをまとめてあるというものでございませう。

ダイヤ及び運行日でございませう。

これは問題点の中にもございませう日曜日に運行してほしいというふうなお話があったが、現時点ではタクシー車両を利用した電話で予約バスについては、日曜日運行については交通事業者、今の委託業者との調整はできませうでした。日曜日については特に難しいというふうなお話から、従来どおり月曜日から土曜日の運行を基本とするというふうなことでございませう、さつきバスについてもそれに合わせるというふうなことから、月曜日から土曜日の運行を主体として考えていきたいというふうでございませう。

ただし、さつきバスにつきましても、誰もが使いやすいというふうな一番大きなお話の中で、今回、朝の時間帯及び夕方時間帯については拡張しまして、それぞれ西部線、東部線については、朝は8時少し前ぐらいから運行を開始しまして、夜は6時半ぐらいまでを運行拡大の時間として整理をしたところございませう。

それから桜ヶ丘線につきましてもは1便増便でございませうが、そもそもこの地区には緑ヶ丘線が朝の7時台から夕方は6時台まで走っておりますので、その間を縫って相互に補完し合うというふうなダイヤを組んで提案をさせていただいたところございませう。

それから兼山線については週3便から6便にふやし、1日4往復をそのまま維持してあるというものでございませう。

それから中心循環線につきましてもは、これは中心部の公共施設、病院、商業施設等をそれぞれの時間に合わせながら走らせるというふうなことで、朝の8時台から夕方の5時台まで、1日8便でございませうが、右回りと左回りで1時間おきに走らせるというふうな基本ダイヤで運行を予定させていただいたところございませう。

それから運賃でございませう。次のページでございませう。

運賃については、先ほど申し上げましたように、さつきバスについては、料金の見直しをしたいというふうなことで提案をさせていただきました。65歳以上及び中学生の100円割引を廃止しまして、乗車料金を一般料金と同額の200円ということございませうが、それぞれ小学生及び障がい者等の方については、割引は受けられるということ従来どおりとさせていただきます。

一方、利用実態を見ますと、全体の45%が週3日以上利用というふうなことから、かなり使われる方については頻度を高く御利用いただけるというふうなことを踏まえまして、定期券の発行をさせていただきました。これは65歳以上の割引廃止というのに引っかけるといふことではありませうが、利用促進するという意味合いでつくらせていただきました。1カ月券で3,000円、3カ月券で8,000円、6カ月券で1万5,000円ということございませう、この辺、今までと比べて得になるか損になるかというのは議論がございませうので、その辺については後のページで書かせていただきました。

済みません。ページについてはもう1つのほうの資料、各地区のルートとダイヤが書いてある冊子の一番最後のページでございます。そちらのほうに、さつきバスの現行料金と定期券の料金との比較という形で上げさせていただきました。

1カ月定期で考えた場合に、どこからお得になるかというようなことを書いてございます。200円往復とした場合には、週2日で1カ月3,200円ほどになりますので、2回乗っていただければお得感が出ます。それから100円往復については、週4日間で3,200円になりますのでお得感が出るということから、おおむね3日以上というような方の御利用が多いということで、そこらあたりの設定が、私どもとして適切ではないかということで、今回この金額とさせていただいたものでございます。

なお、定期券につきましては区間設定はいたしませんので、1日どこからどこまで乗っていただいても定期券ならその金額内ということで、追加は一切要らないということでございます。

それから回数券については従来どおりで、11枚つづりを発行させていただくということ。それから乗り継ぎが必要な場合については、市役所、ヨシツヤ、村木で発行するというものでございます。

それから5ページの真ん中あたり、運行補助金の見込みでございます。これはさつきバス、電話で予約バスとも平成24年度実績が書いてございます。

平成24年度実績でさつきバスが3,800万円ほどの補助金、それから電話で予約バスが1,200万円ちょっとの運行補助金でございまして、今回の変更に伴いまして、さつきバスについては250万円ほどアップ、それから電話で予約バスは270万円ほどのアップということを見ております。このあたりは利用者の運賃との差し引きになりますので、実態はまだ今のところ確定できませんが、また必要に応じて皆様方にも状況説明をさせていただきたいというふうに思っております。

全体としては、さつきバスにつきましては、1キロ当たり今298円の運行単価になっておりますので、それが長くなれば長くなるほど運行経費がかかるということから、従来よりも走る距離は極端に長くないように設定し、運賃については従来どおりの見込み程度で計算したという結果でございますので、よろしく願いいたします。

それから再編に向けての今後の啓発につきましては、先ほど申し上げましたように、地区への細かい説明等もちろん行いますし、今回ダイヤも少し見ていただければわかりますように、朝一番のバスについては病院に行けるような時間帯。それから次のバスについては、それぞれ大型ショッピングセンターの開店時間に合わせたバスということから、それぞれ目的を明確にして走らせるということをしておりますので、そういうところについて、皆さんに周知をしていきたいというふうに思っております。それから再編後につきましては、気軽に御利用いただけるような体験乗車なども踏まえてやっていきたいというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

具体的なバス路線については、もう1つの資料でございます。

これは先ほど申し上げましたように、一つ一つ説明しますと長くなりますので、ざっとだけ説明させていただきます。

めくっていただきますとA4の横長の資料がございますので、そちらの西部線から説明させていただきます。

西部線については、先ほど言いましたように西可児駅を出発としまして、岐阜社会保険病院、可児川苑を通りまして、坂戸の真ん中の道路から広見の南部に入りまして市役所に来るルートでございます。こちらにつきましては、西可児方面から岐阜社会保険病院、可児川苑及びヨシツヤ等への利用が多いということで、このルートを設定したところでございます。

それから次のページへ行きまして東部線でございます。東部線につきましては、花フェスタ記念公園から羽生ヶ丘、広眺ヶ丘を通して市役所方面へ来まして、その後、利用客の皆さんはパロー等への利用も多いということで、南部へそのまま乗っていけるというルートを設定したというところでございます。

それから桜ヶ丘線につきましては、東部線の一部が緑ヶ丘に入らなくなりましたので、緑ヶ丘のお客さんを拾うということで、もともと福寿苑へ行っておりましたのでルート変更しまして、緑ヶ丘の一部を通して中心部へ来るというルートでございます。そこにつきましては、桜ヶ丘の方については、東可児病院、パロー、ヨシツヤが多いということで、そのルートを設定したというところでございます。

これ、もう1枚が桜ヶ丘の復路でございますが、行きと帰りがどうしても乗っている時間が長くなるとつらいというようなお話もありましたので、帰りについては直線的なルートで市役所のほうから帰るというルートを設定したところでございます。

それから兼山につきましては、基本的には変わっておりませんが、終点を可児駅まで、そして途中ラスパに寄ること、そしてピアゴに寄ることをつけ足したところでございます。

それから中心循環線でございます。中心循環線につきましては、先ほど申し上げましたように、公共施設、それから病院、大型商業施設等を循環するルートということで設定をさせていただいたところでございまして、このルートが先ほど申し上げました1時間に1本ずつ右回りと左回りで走るというところでございます。

次が電話で予約バスの今渡、川合、土田地区でございまして、交通空白地帯が西部線の見直しで発生する鳴子付近、それからもともと対応ができていなかった地区について、停留所を設けて電話で予約バスのルートとしたというところでございます。

次の春里、姫治地区についても、これは前から御希望のありました停留所をふやしてほしいということの対応でございます。

それから次のページが広見東、中恵土地区でございまして、こちらについては停留所をふやすということで、ラスパやピアゴをふやすということでございます。

次の11ページ以降がそれぞれのダイヤでございまして、これは細かくなっておりますが、乗り継ぎ等も極力できるようにということをご想定して組ませていただきました。

例えば西部線ですと、朝の7時45分に西可児駅をスタートいたしまして、可児市役所に8

時21分に着くルートがございます。それから東部線については、朝7時45分に羽生ヶ丘を出発して可児市役所に朝8時に着くルート、朝の拡大が行われたり、逆に夕方等も6時台にそれぞれ逆方向に走るといようなルートも設定をさせていただいておるところでございます。細かいダイヤについては省略させていただきます。

最後の資料でございますが、そちらのほうについても説明の中で触れさせていただいているものでございます。少し補足だけさせていただきますと、広見、下恵土地区の新規分でございます。この地区につきましては、一部もともとが各地区の電話で予約バスのコアの停留所が幾つかあった地区でございます。例えば市役所やパロー近くの中中央通り、それからヨシヅヤのところなどは今までもどこの地区からも来られたわけでございます。今回それを含んだ形でこの地区に導入という形になりましたので、それ以外で交通空白地帯の例えば下恵土ですと、今渡南小学校の付近、それから禅台寺付近、それから広見でいきますと鳥屋場、伊川等にそういう地帯がありましたので、そこを含めて電話で予約バスの運行地区ということで設定したというところでございます。停留所等については、次のページに書いてあるとおりでございますので、よろしくお願いたします。

以上、長くなりましたが、不明な点についてはまだまだ説明不足だと思いますので、質疑等でお受けしたいと思ます。よろしくお願いたします。

委員長（川上文浩君） はい、ありがとうございました。

ちょっと長い説明でしたけど、もうちょっと説明のときに、これは市民に対してもやる予定にしているので、パワーポイントとかそういうのを駆使して、わかりやすい説明に終始してもらって、出してもらった資料をだあっと順番に読むのではなくて、そういったもう少しわかりやすいのにまとめてもらおうと非常にいいのかなあというところもあるので、もうちょっと工夫してもらおうとありがたいかなあというふうに思ますので、お願いたします。

それでは質疑に入ります。

今までの説明の中で御質問のございます方、挙手をもってお願いたします。

〔挙手する者なし〕

これ、流れていくと、この後、地元説明会へ入って、よければそれでいくという話になりますよね。本当にいいですか。

委員長としては個人的にいろいろあるんで、それは別の機会にということで委員会ですのでも言いませんけれども、地元も含まれているんで、それはそれとして、一応報告を受けて質疑はなしということによろしいですね。

総合政策課長（牛江 宏君） 今、地元説明のお話をいただきましたので、少し触れさせていただきます。

大きく変わる地区につきましては、自治連合会を通じまして会合の席等でお話しする、もしくは単独で会議を持っていただいて進めるようにしております。それ以外の地区につきましては、ほとんど変わらない地区についてはそのままいきたいと思ますが、とりあえず自治連合会の役員会、それから自治連合会の会長の会議のときには説明をさせていただきます。

いと思いますし、それで終わりだと思っておりますので、逆にスタートさせているんならぶぐあいがあれば、お話をいただきまして、順次改良できるところは改良すべきだというふうな認識で進めていきますので、よろしく願いいたします。

委員長（川上文浩君）　ということは、10月から本格運用に移行するということですがけれども、その辺のところは地元の意見を聞いて臨機応変に対応していくというところで、部分部分で改正していくという可能性もあり得るということだと思いますね。

ただ、バスの場合は、全体に東部線、西部線、中心市街地を回る中心循環線を含めた中で、同時スタートをしていかなないとなかなか難しいようなところもあると思うんですけれども、電話で予約バスは別として、その辺のところはどうですか。今の説明でいくと部分部分にそれをやっちゃって、途中でアクセスさせるところもありますよね、ほかの線と。そういう部分のやつは別にばらばらでスタートしていったいいのかどうかだけ。

総合政策課長（牛江 宏君）　改良というのをどこまでやるかという話があるんですけど、例えばさつきバスの運行ルートが大きく変えるというのは難しいお話だと思っております。あとはバス停の使い勝手の話ですとか、電話で予約バスでいきますと、もちろん停留所をどこにするのかというのを、それはうちの提案だけじゃなしに、地域のほうから逆に御提案できれば、その時点での修正は可能だというふうに理解しておりますので、必ずしもこの地区はもうこれでいかなきゃいけないという確定をさせるというつもりではおりません。ただ、できる範囲内では当然、まずは改良できるところはさせていただくと、そんなスタンスであります。

委員（伊藤 壽君）　さつきバスのほうですけど、もうこれ、最終、全体形になってくるわけですね。それでさつきバスの運行本数とか何かの充実とか、そういった面は、どうこれは反映されておるのでしょうか。

総合政策課長（牛江 宏君）　基本的にルートが直線化しているということで、東部線と西部線につきましては、一回の走行ルートの距離は短くなっていると思います。ただし、先ほど料金の話の中でさせていただきましたように、大体1割から2割ぐらい全体で走行距離が延びておりますので、その分は時間帯の朝とか夕方への拡大等でフォローしたということで理解しておるところでございます。

委員長（川上文浩君）　そのほかよろしいですか。

〔挙手する者なし〕

なければこの話題は終了とさせていただきます。個人的にはまたいろいろありますので、よろしく願いいたします。

それでは報告事項の3．名鉄広見線活性化協議会会議報告について、よろしく願いいたします。これから資料を配付させていただきます。

〔資料配付〕

新しく名鉄広見線に関しましては、議会のほうの名鉄広見線対策特別委員会が廃止になりまして、我々の総務企画委員会のほうに所管がえになりましたので、この資料は今までの流

れを含めた資料ですので、名鉄広見線活性化計画というのを今お配りしましたけれども、頭に入れておいていただければと思います。

それじゃあ名鉄広見線活性化協議会の報告については、私が出ておりますので、私のほうから説明させていただきます。資料をごらんください。

資料3 - 1、平成25年7月24日の資料として提出させていただいております。7月17日水曜日午後2時40分から、御嵩町中公民館の3階ホールのほうで名鉄広見線活性化協議会が開催され、参加してまいりました。

平成24年度の名鉄広見線活性化協議会の事業報告が出ております。資料3 - 2でございますけれども、今までの経緯が3 - 2、資料の3 - 3を見てください。名鉄広見線活性化協議会ということで事業報告、そして決算の報告が出ております。いずれも全て承認可決されておりますので、御報告申し上げます。

続きまして、今後の取り組みとして、資料3 - 4、ワーキンググループをつくってもう既に動いておりますけれども、通勤・通学に関するワーキンググループ、そして広域観光に関するワーキンググループ、周知広報に関するワーキンググループということで、現在動いております。これをお話しする前に、じゃあ今までどうだったんですかというようなことが大変重要になってくると思いますけれども、資料の3 - 5、3 - 6、3 - 7の辺にその辺のところがついておりますので、ちょっと見てください。

3年間、名鉄広見線活性化協議会ということで活動をしてまいりましたけれども、資料3 - 6にございますように、輸送人員の推移には歯どめが効いておりません。現状、平成24年度で年間94万9,000人、やってもやってもこの利用者数、輸送人員が下がっていくと。名鉄広見線活性化協議会で3年間やった、いろんな手を打っていますが、効果なしということであります。

また、資料3 - 7を見ていただけますか。通勤を含めた利用者数ですけれども、通勤定期利用状況、非常に悪い状況になっておりまして、平成24年、今年度もまた下がってきているというような状況であります。

そういった中で、じゃあ今後どう進めていくのかというと、これ以上輸送人員を減らさない努力をしていこうというような流れになっておりますけれども、いろんな事業を行っております、単発的なイベント等では、なかなか下げどめはとまらないであろうという話ですけれども、久しぶりに名鉄広見線活性化協議会に出ましたけれども、打つ手なしの諦め状態、他人事というのが今の現状かなあというふうに、率直に久々に出て実感をしてきたところです。

私の感想を述べさせてもらいますけれども、今100%ボールは名古屋鉄道にありまして、名古屋鉄道に対して文句を言うだけでは何も変わってこないというのが率直な意見でありまして、特に問題なのは御嵩町の利用者が極端に減っています。

ここで見ていただくと3 - 6の資料の裏面ですかね。駅別1日平均乗降人員の推移というところを見ていただくと、御嵩、御嵩口、顔戸というのが非常に極端に数字が悪くなってき

ています。可児市のほうはまだ新可児のほう伸びてきていますので、そういったところでいくと、御嵩町の数字というのが、非常にこれが大丈夫なのかなというようなところで、首長を初め死活問題だということでやってみえますけれども、数字にはなかなかあらわれていないということ、これが現実なので報告させていただきたいというふうに思います。

今までやってきた名鉄広見線活性化協議会のやり方を別に批判・否定するものではありません。非常にいいことをやってきているんですけども、輸送人員に歯どめをかけるということには至っていないというのが現状なのかなあというのを実感いたしております。

7.4キロの名鉄広見線の新可児駅 御嵩駅間ですが、これをどう存続していくかという、やはりほかの第三セクターに移行したようなところで見ると、運行距離が非常に短過ぎるということで、僕も久々に歩いて御嵩まで行きましたけれども、40分かかりますね、自宅から。車で行くと5分で行くんですけども、40分ほどかけて御嵩の中公民館まで行くとなると、非常に厳しい問題があるのかなあというふうに思いましたが、これからはこの委員会で名鉄広見線に対して、じゃあ何をしていくのかと。乗って残そう、旗振ろうというのは、もう多分過ぎてきているんだらうなあということと、もう一度自覚していただきたいのは、名古屋鉄道がもうやめますと。3年間これは約束をしたので、平成25年、平成26年、平成27年の運行は確定的だと思いますけれども、次の平成28年度の運行の約束はまだできていない状況ですので、今後どうなるかということも踏まえて考えていかなくちゃいけないんだらうというふうに思います。

行政側も、やはり3年前、4年前にできたときと、首長さん方の意見も、ほとんど話も変わってなくて、何とか歯どめをかけたいけれどもどうかなというような話と、中にワーキンググループの報告があったんですけども、各学校のPTA組織とか、小・中学校の中のワーキンググループの中にあっただのは、ことしはもう計画を立ててしまったので、来年度からそういった学校行事にも利用したいというふうなことが書いてありまして、これはちょっと愕然として、何を3年間やってきたのかなというのが、えっと、3年もやってきてことしもだめで、来年に生かしていきたいなどということで、非常に形骸化した協議会になってきたんじゃないかというふうに感じました。私は一言も発言しませんでしたけれども、そういったことを言って石を投げてもし方ないもんですから、今後は名古屋鉄道の状況を踏まえながら、行政が具体的に可能なもので手を打っていけるのかということだと思っておりますよ。

例を挙げて言うと、例えば広見東部にイオンの話がある。19万平米が例えばできたとする、これは残っていくだらうなあというふうにあります、例えば名古屋鉄道がもう1個団地を御嵩のほうに開発すれば、これは残っていくだらうなあと思うんだけど、それもなかなか非常に難しい状況ですけど、可能性はあると思うんですね。

中には、誰かは言いませんけれども、土岐まで引っ張れと。リニア中央新幹線が来るからと言われた方も、それもすごくいい話なんですけれども、自前で線路を敷くならできますが、名古屋鉄道がそれをやるわけがないので、本当にその辺のところの現実味があることとないこと、いまだにそういうことを言われていても非常に困ってしまうということで、3年間の

うちで、あと3カ月ほど過ぎていきますけれども、じゃああと2年9カ月、8カ月のうちで何をしていくのかと。やはり旗を振って、乗って残そう広見線とやっている状況じゃないということだけは、もう一度自覚したほうがいいのかと思いますし、今回も強く事務局にお願いしたのは、名古屋鉄道との長期契約。

例えば5年、7年、8年、3年以上でやってもらって、そこできちとした方向性を出せるようにしてほしいと言ったけど、やはり名古屋鉄道は3年以上は絶対ノーと言われたそうなので、それは長期の契約には一切乗らないということを公言されているということですので、それも自分たちで自覚していかなきゃいけないということだけは、この委員会でも思っておかなくちゃいけないだろうなというふうに思っています。

ですから、今後名鉄広見線に対してはどういう方向でいくかということ、本当に残す気持ちであるのであれば、じゃあ何をどう打って、どうやっていくんだということだというふうに思っているの、維持管理にしても、安全に関する維持管理は名古屋鉄道はやると言っていますが、災害対応はやるとははっきり言っていませんので、大きい落橋とか、例えば鉄軌道の中で落盤が起きたみたいなことになった場合に、じゃあどうなるのかということも非常に疑問というか、大きな不安が残っているという状況の中での名鉄広見線というふうに思っておりますので、そういった意味でも、公共交通全体を含めて皆さん方から御意見をいただければというふうに思っております。

我々の所管になりましたので、あと任期は少ないですけども、きょうここで皆さん方の意見をいただいた分を次の委員会のほうにもまとめて御報告申し上げたいなあとというふうに思いますので、伊藤健二委員にかわりまして、久々に行ってきたのは、やはり非常にどうよというところがありますし、ひな壇にお座りの3首長、それから県議会議員お二方は、全て車で来られるというような状況の中で、非常にがっかりしたのが、県議会議員2人が、呼んでいただいてありがとうございますというような御挨拶をされましたけれども、他人事ではないぞというふうに、本当に自覚を持ってやっていただきたいなあとというふうに思いました。

やはり県・国への要望も含めて、そのところも非常に大きいと思うんですね。私鉄だから応援できないというような、第三セクターなら県はお金を出すけれども、民間事業者にはお金を出不さいというのが、岐阜県のスタンスですよ。だけれども、公共交通全体と考えた場合には、そんなことじゃないだろうというふうに私は思っていますので、そういったところも含めて我々で議論できたらなあとというふうに思いますので、それでは、参加されておりました企画経済部長、そして総合政策課長から補足等ありましたら、よろしく申し上げます。企画経済部長（加納正佳君） 補足の前に、きょうお配りしましたこの名鉄広見線の活性化計画、これは昨年度末の3月に承認された計画でございまして、この活性化計画に基づき名鉄広見線活性化協議会を動かしていくと、対応していくということでございまして、先ほど紹介されました今年度の計画も承認されたわけですが、ワーキンググループをつかって、より具体的に事業を動かしていく、活用を考えていくというところで議論されてお

まして、今までやはりトップの方が話を聞いていて、こういう話があったぞというようなところでございましたけれども、より身近なところで対策を講じる人が集まって仕事をしています。決まったことについてはすぐ実施をしていくというようなことで決まっておりますので、新しく当委員会所管ということになりましたので、皆さん方にはこの活性化計画を後で十分熟読していただきたいというふうに思っております。

それからこの間ありました名鉄広見線活性化協議会、確かに形骸化しておるといようなイメージではございますが、事務局としては一生懸命やっております。うちの首長の主張といたしましては、やはり犬山駅までが名鉄広見線なんだと。将来の新可児駅からが廃線問題に上るやもしれないという自覚のもとに、やはり今できること、これからやれることについては、本当に身を切ってもやっていくというのがスタンスでございます。

利用実態を見ますと、やはり学生の定期的利用が多いわけでございますが、当可児方面から御嵩、東濃実業と東濃高校、ここへ行く大半が、543人の中の400人以上が可児方面から御嵩へお世話になっておるといことでございまして、普通の定期的通勤者の方もとありますが、可児市からの利用も多いということでございますので、それだけ名鉄広見線を利用しておる、利用する立場の市民のほうから見ますと、やはり存続というのは必要だろうと。ほかの手段をいろいろ検討してみましたが、なかなかいいアイデアがないということと、実務的な方法論が今浮かばないということで、3年間の延長をお願いしてきたというところにありますので、そういった実態も踏まえながら、何ができるのか、そして何をやるのかということを見きわめながら進めていきたいというふうに考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。以上でございます。

総合政策課長（牛江 宏君） 今、部長から申し上げたとおりでございますが、具体的に今やっている行動だけ御報告申し上げますと、ワーキンググループは、今その中で報告させていただきましてとおりでございます。

可児市が広域観光部会を担当しまして、第1回を行ったところでございますが、何せ委員長からのお話のとおり、意識はまだまだどうしても広がらないというところがございまして。こういうこともありましたので、せんだって以来、東部、特に広見東の自治連合会のほうへ入りまして、その中でまずは御希望いただいた自治会のほうにお話伺いまして、まずは現状だけでも知っていただくということで、それぞれの自治会の集まりのときにお邪魔して現状をまずお話しする。それ以上のことは、まずは第一歩を踏み出さないと次がないということで、そこからスタートをしておるといことも御報告だけさせていただきます。

委員長（川上文浩君） それでは、この件に関しまして御質問、御意見等ございます方、よろしくお願ひしたいと思います。

委員（伊藤健二君） 3月まで私の責任もございましたので、質問というよりちょっと状況の確認をいただきたいんですが、取扱注意の資料3-6の裏側の1日平均乗降人員の推移、問題は通学定期なんです。それで新可児駅の通学定期の平成24年度が、平成23年度と比べて余り大差がないんですね。御嵩駅も同様に見ておると、通学のほうはどすっと800人が平成23

年度から750人へ落ちて、平成24年度はいよいよ690人へ落ちて、御嵩の出入りが下がってきておるんですけど、新可児駅で行くほうは余り変わらないんだけど、これはごめんなさい。変わらないんじゃないじゃなくて御嵩方面を見ないといかんですね。御嵩方面を見ると平成23年度622人が平成24年度580人で、600人台のキープができずに580人に落ちましたよね。1日当たりの平均乗降人員が42名落ちているんです。同じように御嵩も落ちているので、ここだけを見ていると平成23年度から平成24年度に歯どめがかかっていないということになりますよね。

それを見た上で、資料の3 - 7の通学定期の平成25年度の4月、5月、6月を見ると、一旦は春先は持ち直すんだけど、この傾向をそんなに減らずに平成25年度は行くというふうに踏んで平成25年度計画が進められているんですよ、考え方としては。極端な減り方はしないと。歯どめがかかったとは言いきらんけど、徐々に横いざり状態になるという感覚なんだけど、この予測って正しいですかね。ちょっとまだ判断するには期間が短過ぎるんだけど、その辺どうなんでしょうか。

委員長（川上文浩君） 私のほうからですけれども、平成25年度はというと、やはり東濃高校なんですよ、一番は。どうしても御嵩町も子供が減ってきていますから、なかなか御嵩から可児高校へ、可児工業高校へ、それからほかの地区から高校へというとなかなか難しい問題があるんですけども、東濃高校自体は退学者も減ってきているし、今1クラス減ったんですよ。それによって大幅ダウンということになってはいますが、何とか今のままでいくと維持できるんじゃないかという校長先生の話もありましたが、どうかということろはわかりませんが、退学者も非常に減ってきているので、その辺のところはキープできるだろうというような学校側からの説明がありました。

じゃあそのほか、いかがでしょうか。

僕も最初からこれをずうっと見ているわけですけど、最初は111万人を割らないためにやるので、割ったときにはもう廃線覚悟ですという勢いでスタートしているんですよ。最初は本当にこれ、そうなんです。だから、絶対に伸びるんだという予定でやっていったのが、振れども振れども右肩下がりということで非常に悪い状況になってきて、やっぱり危機感の問題で、みんなそういうところで危機感、危機感と言うけど、実際それが御嵩町全体には、可児市はちょっと厳しいと思うんですよ。走っておる場所と利用者が高校生の足を確保するみたいのところなんで、非常に限定的な部分しか走っていないもんですから、だから、御嵩町のそういったところも踏まえて、危機感という部分でいくと、非常に何か全体の意識が上がり切っていないんじゃないかなというふうに思うところは多々ありまして、だから、一部の方は頑張ってみてやってみるんですが、結局御嵩町全体に広がっていないんじゃないかなあということを感じてます。だから、本当にこのままいくと危機的な状況からさらに悪化するんで、やっぱりより具体的に、どのようにそういった部分で応援していくのかということを考えていく。

だから、全体に御嵩町と可児のまちづくりというものと、あとはこれはやはり補助を県・国からいただくと、このままではどんどん負担金がふえていくだけの話になっていってし

まうので、高校生なんかは、やっぱり、名鉄広見線を使わせてくれてありがとうございますからね、要は。なくなったら困っちゃいますので。そこを、協議会に行くと、名古屋鉄道に対して苦言を呈する話ばかりになってきて、全然建設的じゃないもんですから、そこをパートナーとしてより一層強くしながら路線を守るということが大切なんだろうと思いますし、僕、これ本当に一回正式に調べてもらいたいのは、前も調べたと思うんですよね。

単独で例えば第三セクターで運行した場合に、切り離して。どれだけかかるんだという。多分そのときでもう10億円ぐらいというふうに報告があったような気がするんですけども、三、四年前に。自主運行をした場合です。上下分離とか、いろいろ方法がありましたよね。そういった場合に、その可能性がないということを前提にしていけないと、7.4キロを例えば上下分離してやっていくとか、全部自前で第三セクターでやっていくとか、運行費を全部負担してやっていくとか、いろいろな方法があると思うんですけども、上下分離というのは、基本的に下の施設は全部市町でやって、上の運行を名古屋鉄道でやってもらうというだけのこと、上下分離するということはそういうことなんですけれども、それはもうあり得ないということを自覚したほうがいいかもしれないときに来ているんだろうなあと。

7.4キロ維持するのに相当な金額がかかったはずなんですよね。可児市と御嵩町で負担できるような金額じゃなかったというふうに思うんですが、それはいいです。新たにまた便益なんかも試算してもらって、そういったことを広報しながら次の一手を考えるというのも、1つ必要なかなあというふうに思ったわけです。今のように数字が御嵩町の中で上がってこない。御嵩町の一部の人に聞くと、これはアンケートをとったわけじゃありませんけれども、半分ぐらいの人は、名古屋へ行くのにJRを使っています、基本的に。これは当たり前のように使っておりますので、そういった状況の中で、本当に残していくのかどうかということをやはり考えてもらわなくちゃいけないなあというところが非常に差し迫った問題があるので、そのところはもう少し議論していかなきゃいけないだろうなと。

ぜひ私も、もし今度行くことがあればお願いしたいのは、御嵩町に真剣になってアンケートをとってくださいと。名鉄広見線に対するアンケートが欲しいと。可児市はやっておりますので、だから市長は残す方向で、何が何でも残すべきだということであれだけの指示があったわけですから、残す方向に。それはデータをもとに行動をされているんですけど、御嵩町はやっていないんですよね。

だから、御嵩町の真意というものをここで確認して、もう一歩前に進むような行動ができるといいなあというふうには思っておりますので、ぜひ事務局からも一度そういったところをお願いして、本当に全体の問題として考えていけるような状況にさせていただけるとありがたいなあというふうに僕は思います。

そのほか、いかがでしょうか。

本当にこれは桜ヶ丘の人たちとか東部の人たちには全然関係ない話になっちゃって、帷子の方々は全体の問題として御議論はできるとは思うんですけども、よろしいですか。

〔挙手する者なし〕

なければこれにて、この問題を終了させていただきたいと思います。

それでは、その他とありますけれども、その他何かございます方。

企画経済部長（加納正佳君） 急ではございましたが、ちょうどの機会ということで、1つ、これも報告になります。

といいますのは、お配りしました可児市の人口推計、これがやっときのうででき上がりまして、これからこの人口推計で行くということでございますが、前は平成22年1月に出しました第四次総合計画の中の人口推計を基本として使っておりましてけれども、その数字の基本となるべきものが平成17年の国勢調査に基づくもの。それから最近の住民基本台帳ネットワークとの整合がなかなかとれていない状況にあったということ、それから可児市の人口が平成20年10月から減少傾向にあるという実態がある。こちら辺を加味いたしまして、総合政策課のほうでそういった条件をもとに人口推計をやり直しましたので、これを正式に今後も使っていきたいということでまとまりましたので、概略だけ説明をさせていただきます。よろしくお願ひします。

総合政策課長（牛江 宏君） それでは、済みません。きょうのきょうでお配りして申しわけありませんが、お手元にお配りしました可児市の人口推計配付用で御説明を申し上げます。

まず配付用とさせていただきましたのは、これはどこにでも公表するという前提でつくらせていただいています。これのほかに何かあるんだということになります。保存用ということで、これは後ほど御説明いたしますが、平成52年まで、1年ごとに推計した数字とかが実際はあるんですが、それを皆さんにお見せしても余り意味がありませんので、公表は5年ごと、ちゃんと裏資料は1年ごとにあるよというようなことで、うちのほうでそういうような裏資料があるということで配付用・保存用という仕分けをただけでございますので、特段何か深い意味があるわけではございませんが、これを基本としておるとということで配付用という形にさせていただきました。

1枚めくっていただきますと、可児市の人口推移と推計見直しの必要性というところでございます。

これは、今、部長から申し上げましたとおり、人口については御存じのとおり、爆発的に可児市では伸びてきてまして、一時期には年間4,000人を超えるような大きな増加時代も経てきました。それがずうっと続いてきたわけでございますが、平成20年10月をピークに減少に変わりまして、それが今もそのまま続いておるというようなことから、先ほど申し上げました平成22年1月の第四次総合計画に先立って推計しました人口推計については、過去の推移も踏まえて推計しておりますので、それぞれの数値に整合性がとれない部分が出てきたということで、今回、見直しをさせていただいたということでございます。

なお、加えまして、1ページの一番下、3行に書いてございますように、平成25年3月に国立社会保障・人口問題研究所、これは国の機関でございますが、そちらのほうから日本の人口推計をずうっと市町村別にダウンサイズしまして、その公表がされたので、それをもとに今回の資料については裏づけ根拠として活用したというものでございます。

2 ページへ行きますと、可児市の過去の人口の推移でございます。これは今申し上げましたように、国勢調査人口におきましても、昭和30年代から平成の時代まで、こんなような急激な増加をしてきたということでございます。

ただし、ここ10年ほどを見ますと、下の外国人を含む住民基本台帳人口でございますが、平成20年をピークにしまして、全く傾向が変わってきているというような中で、ちゃんとした将来人口を把握するべきではないかというのが大きな要因でございます。

今回人口について、出てくる数字については実在人口という原点に戻りまして、国勢調査の人口がもとになっておるといことで御了解いただきたいと思っております。

2 ページの下のグラフなどは住民基本台帳人口でございますので、ピーク時には10万3,500人ほど、現在でも10万1,000人ほど住民基本台帳人口はございますが、実在人口は大体97%ぐらい、外国人の方の登録でいくと、7割ぐらいしか実在人口は国勢調査ベースでいくとないというような調査もありますので、私どもとしては実在人口をもとにきたいというふうに考えたところでございます。

それで3 ページへ行きますと、推計結果でございますが、これについては先ほどから申し上げましたように、平成22年の国勢調査人口をもとにしまして、平成52年、30年後の2040年までを5年ごとに公表させていただきました。その内訳としては、年齢別、男女別、日本人・外国人別に出させていただきますと、細かい数字についてはこの文章で書いてございますが、次の4 ページに表とグラフであらわさせていただきました。

4 ページを見ていただきますと、市全体の人口として、平成22年9万7,436人が、平成27年に微減の9万7,096人、平成32年ももう少し減りまして9万6,048人、平成52年には平成22年の84%ほどの8万2,023人というようなことで予測をさせていただきました。この中で高齢化率も出させていただきますと、現在22%ぐらいだと思われませんが、それが33%まで上がるというような予測でございます。

5 ページが人口ピラミッド、平成22年と平成52年の比較でございます。

単純に30年移動をしたというわけではございませんので、その中に全体で減少した割合が入っておりますので、全体の傾向はある程度加味されてはおるものの、数字としては異なっております。ただし、例えば平成22年のピラミッドでいきますと、35歳から39歳という団塊ジュニアであり、また住宅団地等に入られた子供さんの時代がちょうどここに当たるわけですが、ここがちょうど30年後の平成52年に、65歳から69歳ということで一番高い人口割合になるというようなことも、まさにこの人口ピラミッドから読み取れるところでございます。

次へ行きますと、6 ページは日本人・外国人の別でございますので、省略させていただきますが、外国人につきましては、現在も減少傾向でございますが、年齢層などを加味しまして、今後はふえるであろうという計算結果が出ております。将来的には今より1,000人ほどふえるという予測をしておるところでございます。

7 ページに行きますと、参考推計という形で地区別、学校区別の推計結果を掲載させてい

ただきました。今回地区別、学校区別については、非常に推計が困難であるというような状況はございましたが、何とか参考程度なら出したほうがいいのではないかとということで推計結果を出させていただきました。

参考とさせていただきますのは、全体については人口問題研究所の参考数値にもありましたので、それを加味しながら8万2,000人ほどという数字は出せましたが、地区別につきましては、それぞれ個々の地区の状況に応じて、過去のトレンドをもとにした今後の方向性を出させていただきましたが、やはり少ない基礎データで30年先を読み込むというのはかなり難しい面がありましたので、地区別については参考とさせていただきます。

また、学校につきましても、実際の住民登録されてみえる方とか、外国人登録されている方が、必ずしも小学校に入学していないという実態がございます。これは小・中学校の児童・生徒につきましては、毎月学校のほうで実数を調査しておりますが、その数字と地域に住んでみえる住民登録人口と比較しますと、多い学校ですと1学年15人程度違うということがありました、実態は入学者数が少ないということなのですが、非常に実態と合わないところがありましたので、余り長期推計することには意味がないであろうということで、直近の平成32年まで推計をさせていただいたものを参考としてつけさせていただきました。

8、9、10ページがそれぞれ地区ごとの人口、11ページから13ページが地区ごとの人口のグラフと高齢化率の割合を上げたものでございます。どの地区もほぼ減少傾向でございますが、川合、今渡、土田地区については大きく減少を予測しておりません。これはやはり全体の年齢構成が若いというようなことから高齢化率も低いですし、将来人口も減少はしにくいであろうというようなことから出てきた結果でございます。

逆に桜ヶ丘とか帷子等の大型団地、もしくは大型団地が多くある地区については、急激に高齢化率も伸びるし、また人口も減るといったような結果が出てきております。特に帷子地区などにおきましては、平成52年には高齢化率が50%を超えるのではないかとというような計算結果となっております。ただし、こちら辺については、先ほど言いましたように30年先ということで微妙な数値だというふうには思っておりますが、平成27年、平成32年等につきましては、見ていただいてもわかりますように、平成22年が25.5%、それから平成27年プラス10%、それからまた5年後にはプラス6%という結果ですが、これは決して計算が間違っても、予測がちょっとオーバーでもなくて、今の年齢構成からしますと、ほぼこの数字に近い結果が出るであろうということも証明されるのではないかとということで、遠い将来については、先ほど言いましたように数字の根拠は難しいところがあるかと思いますが、平成27年、平成32年ぐらいまでは、この数字がかなり高い確率で地域にも及ぼす結果であろうというふうに理解しておるところでございます。

それから14ページから各学校区別の推計を上げさせていただきました。学校区別推計については、今申し上げましたようになかなか登録人口と実際の生徒・児童数が異なるということもありまして、推計が難しいところがございますが、その辺を考慮して平成32年まで上げさせていただきましたところでございます。

学校につきましては、特に大きく影響することとして、学校規模の適正化のための検討。要は学級数、学校規模が非常に大きく影響するというので、これらを参考として使っただけならばということで、今回出させていただいたものでございます。その結果を16ページに上げさせていただきました。中学校区別と小学校区別のそれぞれのグラフでございます。

特に小学校につきましては、今渡北小学校が今後もふえるであろうというような予測がありまして、この辺が学校規模の検討にも影響するであろうというふうに考えるところでございます。

それから17ページが参考資料としまして、今回の推計データと人口問題研究所が出しました推計データ、それから平成22年の可児市が推計した人口データをグラフで比較したものでございます。今回ここで見ていただいておりますように、平成52年にはほぼ人口問題研究所の数値と同じというところでございます。

この中で少しつけ足してございますが、人口問題研究所は今後の出生率、それから生残率、要はどれだけ長生きするかという話、それから転入・転出を考慮した数字を全国レベルで調整しながら可児市に配分したわけでございますが、人口問題研究所からは、もし可児市でこのまま転入・転出がなくて、出生と、要は生き残りの生残だけを繰り返した場合何人になるかという計算もしております、その場合ですと8万7,000人という結果が出ております。これは全部ホームページで公表されておりますが、プラス5,000人という結果が出ておりますので、人口問題研究所も可児市もですけども、将来的には5,000人の通常でいくと転出超過が考えられるということになっておりますので、その辺が、今後私どもが可児市の施策を考える上での一つのキーワードになるのではないかとこのように思っております。

最後の18ページがその推計方法でございます。

推計については過去のトレンドが基本となっておりますが、トレンドといいましても総数でトレンドだけ見るわけにはいきませんので、1年ごとに、例えばゼロ歳の人が1年後に1歳になるので、その人がどれだけ割合で可児市に居住することになるのかというのをずうっと繰り返して計算したものが今回の方法ということでございますので、これはやり方を説明したという資料でございます。

なお、今回、申しわけございません。このように人口推計という結果だけをあらわしまして、結果を解析したわけでもございませぬし、それをどう活用するのかというところまではまだ出せておりませぬので、とりあえず数字の公表というところにとどめさせていただきたいと思っておりますが、これで今回、市のほうとして正式に出させていただきますので、全ての議員にもお配りいたしたいと思っておりますし、来週の記者会見で一般にも流していくという予定でございますので、よろしく願いいたします。以上です。

委員長（川上文浩君） この件につきまして、何か御質問、御意見のある方。

よろしいですか。

委員（伊藤健二君） 内容じゃなくて、ちょっと表現上のことで、元号の取り扱いですけど、今の7ページを見ておってもつくづくそう思うんだけど、平成52年には云々と、平成52年と

というのは2050年ですよ。その前後に今度は昭和40年代から50年代と書いてあるんだけど、これって何年くらい前なんだろうねといって頭で計算できる人は、多分どちらも経験した僕ら、今60歳ぐらいの人はすすっと計算するけど、今後はなかなかうまくいかんと思うんです。可児市単独で決めるということはなかなか難しいでしょうけれども、一度西暦なら西暦にベースを置く。どこかで置きかえないと、いつまでも今上天皇がずうっとあと50年間在位するかどうか知らんけど、天皇がかわらん限りはこの元号は今のところは変わる歴史的気配はないので、要するに計算がしにくい。

特に統計問題を扱うときはこれこれしかじかの理由でこうでああでということになるので、時間の流れと、それがどういう予測になっていくかという議論をするときは、できれば統一した時間の長さの基準である西暦なら西暦で、どこか表記を統一してほしいんですけど、一度機会があったら検討してください。以上。

委員長（川上文浩君） よろしく申し上げます。

そのほかよろしいですか。

ないようでしたら、これで総務企画委員会を閉会します。

閉会 午後2時35分

前記のとおり会議の次第を記載し、その相違ないことを証するため、ここに署名する。

平成25年 7月24日

可児市総務企画委員会委員長