

令和7年度 第1回 郡上市地域公共交通会議（要録）

○会議名称 令和7年度 第1回 郡上市地域公共交通会議

○開催日時 令和7年6月26日（木）午前9時30分～午前11時45分

○開催場所 八幡防災センター研修室

○協議事項

報告第1号 郡上市の公共交通の現状について

報告第2号 「美並巡回バス（南ルート）」の一部迂回運行について

報告第3号 ㈱白鳥交通「石徹白線」のダイヤ改正について

議案第1号 令和6年度事業報告及び令和6年度決算報告・監査報告について

議案第2号 令和6年度郡上市地域公共交通計画事業の進捗状況報告並びに
令和7年度事業計画について

議案第3号 郡上市地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統）について

議案第4号 令和7年度事業計画（案）及び令和7年度予算（案）について

○出席委員 山川弘保郡上市長、尾藤安正、平岩憲政、中島喜久夫（代理）、田中秀昭、佐賀亮子、
田中康裕、佐藤宗春、福手 均、小森幸夫、笠野信男、谷澤周作、加藤亮太、下平真一郎、
野田なつみ（代理）、鬼頭由夏（代理）、小椋一平（代理）、加藤拓也、倉内文孝、
池田喜八郎、恩田邦生、野々田光則 計22名

○欠席委員 5名（池戸祐芳、和田望美、松葉寛美、石田 裕、佐々木綱行）

○出席職員 （事務局：市長公室企画課・各振興課） 計11名

市長公室長 河合保隆、企画課長 鷺見一久、交通対策係長 曾我篤志、主任 村山尚也、
大和交通担当 佐々木彩人、白鳥交通担当 瀧下亜由佳、高鷲交通担当 山川 肇
美並振興課長 水口裕史、美並振興課 此島信一、和良交通担当 藤代雄二
学校教育課長 永井伸幸 ※明宝振興課 欠席

○傍聴者 4名

1. 開 会 （司会：市長公室企画課長）

2. 郡上市地域公共交通会議委員の委嘱書交付

代表受領 佐賀 亮子 委員

3. あいさつ 会長 山川弘保 郡上市長

今年度から郡上市では地域公共交通の抜本的な見直しを行う。それは単に予算が無いから行う訳ではない。令和7年度予算の目標は若者へのシフトを掲げた。既に判明している来年2月までに生まれる子供は市内で103人である。この大きな壁に対し皆さんと共に考え、これから先の若者が郡上へ戻ってきてくれる未来へ集中して取り組まない限り、じわじわと蝕まれていく。悪い部分は取り除き、元気な筋肉は一生懸命に育てて、市の原動力、活動の源にしなければならない。

長良川鉄道の今後の在り方については郡上市から莫大な補助金が投入されている。沿線の首長会においても継続的に検討を重ねているところであり、一部廃線あるいは減便により、鉄道車両の削減や社員の削減などについて議論している。

郡上市の公共交通については、子供たちを運ぶ意味でも幹線交通の維持は必要であろう。ただ一方では、昼間の便の利用者が少ない状況を改善する必要もある。そのためには、国の制度の緩和措置に合わせ、住民が主体となった公共ライドシェアの導入も考えていきたい。ただし、地域の運行事業者の存続も目指す必要があるため、地域が一体となった交通体系というものを検討していきたい。

そういった見直しを行う上では地域の声を聴くことが何より重要であるため、本日も集りの市民代表の方、交通事業者の方等々からたくさんの意見を聞く場としたい。

もう待っていることはできない。思っていることをどんどん出していただきたい。

4. 郡上市地域公共交通会議副会長及び監事の指名について

副会長に田中康裕委員、監事に石田裕委員、加藤亮太委員を指名し、承認される

5. 報告事項

報告第1号 郡上市の公共交通の現状について 事務局より説明

委員A 長良川鉄道の利用者数の推移グラフについて聞きたい。郡上市が莫大な補助金を負担している部分に関連して、この利用者数についても郡上市内での利用者数がみえてこない、委員の皆さんにも参考とならないのではないかな。もしその部分（郡上市内の区間における利用者数）の集計が可能ならば、今後、追加していただきたい。

- 事務局 今後は長良川鉄道からの提供のもと、提示させていただく。
- 委員B 公共交通空白地については、資料に記述のあるとおり、令和7年度からは新たにこの空白地対策に取り組むことと理解してよろしいか。
- 事務局 そのとおりである。国の方針としても交通空白地の解消を挙げており、郡上市としては現存する空白地3箇所と、それ以外のエリアについても今後、新たな空白地とならないよう、持続可能な交通体系を目指すという意味で、新たに記述（赤囲い部分）を追記したものである。
- 委員B 高鷲地域をみると、一人当たり運行経費にあるとおり、突出して経費がかかっている路線がある状況である。その現在ある課題解決のために我々も活動しているところだが、それに加えて、交通空白地3箇所に対しても、新たな予算を投入する（運行範囲を拡大する）ような取り組みを行うということか。
- 会長 それについては私からお答えする。
郡上市ではこれまで「交通空白地域はすべて解消する」という方針で取り組んできた。そのためには新たな予算を投入する必要がある。現在の高鷲地域協議会での話し合いは承知しているが、一つにはライドシェアの導入のような手法も検討しつつ、地域の方が協力して地域の公共交通を支えていく形を構築していく必要がある。
- 委員B 現在の高鷲地域の交通体系を見直している中であって、新たに空白地の解消という新たな宿題が提示された認識だが、そうすると当然、予算、費用の増額に対してはどのように理解しておけば良いのか。（増額ありきで空白地解消対策を検討して良いものか。）
我々の目標として、空白地は何とか解消を目指していかなければならないし、加えて現在の交通体系も見直していく必要があるという理解で良いか。要するに、空白地の解消に向けては投入費用を抑えつつ、住民が知恵を出して取り組むという事で良いか。税金をこれ以上投入できるとは考えていないので。
- 事務局 究極の形はそのような手法によることになると思う。ただし、空白地の定義については市内全域を画一的にみて指定しているため、本当に現在の空白地とされているところに需要があるのか、住民が現在も住んでいるのかといった検証も含めて、見直しを行いたいと考えている。
- 委員C バスの乗車人数の推移について、コロナ禍を過ぎてから徐々に回復傾向にある議論をしてきたが、今回から横ばい、もしくは少しの減少に転じている。この要因には、バスの運行距離が2019年と比較して、現在は減少、減便していることはおきていないか。

事務局 手元に詳細な資料が無いので明確なお答えはできないが、2019 年以降においては大きな減便、縮小となった路線は無いと記憶している。

委員 C 利用人数の推移だけを見るのではなく、その背景にある交通サービスの変化も視点に入れることが必要だろう。逆に、サービスに大きな変更が無い中で 2 割近く減少しているならば、対策が必要ではないかと考える。

会長 事務局は今後の資料の作成時に、今のご意見を反映すること。

報告第 2 号 「美並巡回バス（南ルート）」の一部迂回運行について 事務局より説明

質疑無し

報告第 3 号 （株）白鳥交通「石徹白線」のダイヤ改正について 事務局より説明

質疑無し

6. 協議事項

議案第 1 号

令和 6 年度事業報告及び令和 6 年度決算報告・監査報告について 事務局より説明

質疑無し

※原案のとおり承認

議案第 2 号 令和 6 年度郡上市地域公共交通計画事業の進捗状況並びに令和 7 年度事業計画について
事務局より説明

委員 C 3 点聞きたい。1 点目は事業番号 111-1 において、市ホームページへ令和 4 年度アンケート結果を掲載したとあるが、今サイト内を探したが見つからなかったの確認願いたい。加えて、同事業においては、令和 7 年度計画に記載のとおり利用者の意識調査、アンケートを実施するという理解で良いか。

事務局 令和7年度においては実態調査を行う予定であり、アンケート形式での実施か、乗降調査となるかは今後検討したい。

アンケート結果のウェブ上の公開については、分かりにくい場所で申し訳ありませんが、郡上市ホームページ内の「計画・構想」のカテゴリ内の「郡上市地域公共交通計画」内にて閲覧可能である。

委員C 2点目、事業番号 126-1 においては「おでかけモデルコース等を掲載した周知啓発チラシの配布」とあり、中部運輸局からの評価も得ている事業であるが、この取り組みの結果として、どのようなフォローアップがあったかを聞きたい。

3点目は事業番号 351-2 における「インバウンド対応やバス路線のオープンデータ化」とあり、他市においても、訪日外国人などがG T F S化したデータ検索を活用することにより、今まで分からなかったコミュニティバスの利用が増加する事例があるなど、非常に良い取り組みだと思う。しかし、私も海外で経験があるが、ウェブ上では情報があるが、その現場へ着いた瞬間に全然分からなくなってしまう状況がある。例えば、バス停にQRコードを掲示して、すぐにサイトへジャンプできるというような工夫はされているのか聞きたい。

事務局 3点目の質問に関しては、現状ではサイト上での検索可能である状態までが対応済みである。委員ご指摘の、現場でのQRコードの掲示などは今後の検討課題とさせていただきたい。

事務局(地域担当) 2点目のモデルコースの周知については、秋祭りに合わせてチラシを配付したり、バスへの無料乗車体験を実施し、高齢者や小中学生への啓発を行った。実際に利用された方は20名程度であった。

委員C 周知啓発の結果については、成果を数字として把握することが重要である。また、バス停等へのQRコードの掲示についてもそれほど困難な事ではないと思うのでぜひ実施願いたい。

委員D 事業番号 133-1 では富山県朝日町への先進地視察を行ったとのことだが、公共ライドシェアの導入について市はどの程度を検討されているか聞きたい。また、高齢福祉課との連携についてもどのように行っていくのか聞きたい。

事務局 公共ライドシェアという言葉に関していうと、既に郡上市としては、自主運行バスを運行しているところ。しかし、ここで示すのは住民が主体となった自家用有償旅客運送であり、これについては地域の交通サービスの一つの手段として取り入れていきたいと考えている。

また、高齢者への対応については、今後も高齢福祉課と社会福祉協議会と連携して導

入可能な新しい交通サービスの検討を行っているところである。具体的には、社会福祉協議会も関わっているボランティア輸送、この維持継続についての課題を共有しているところであり、これを持続可能とするべく、一つは市民ドライバーの確保といった対策を検討している。

委員D 私は現在ボランティア輸送を実施しており、ボランティアのドライバーが4名、昨年度は延べ108回の利用があった。それも白鳥交通の毎日の定期運行があるおかげで、若者の通学支援と高齢者の通院手段が確保できている状況である。運行を継続していくため、運転手への賃金や、車両の保険代、減価償却費等の負担面の課題を社会福祉協議会と共有しており、また地元のNPO法人からの支援も受けて実施している状況である。その中であって、住民主体の公共ライドシェアの導入は是非検討いただきたいと思っている。

事務局 ボランティア輸送に取り組まれていることに関し、感謝申し上げます。
ご指摘のあった公共ライドシェアの導入に際しての最大の課題は、持続可能性であることが挙げられる。市として何もしない訳ではなく、主体は地域住民の中で検討いただき、それに対し、市がどのような支援を行うと良いかを、持続可能性を担保することを念頭に検討していきたい。

※原案のとおり承認

議案第3号 郡上市地域公共交通計画別紙（フィーダー系統）について 事務局より説明

質疑なし

※原案のとおり承認

議案第4号 令和7年度事業計画（案）及び令和7年度予算（案）について 事務局より説明

質疑なし

※原案のとおり承認

7. 情報交換

(前段として、事務局より、令和7年度に取り組む地域公共交通の抜本的見直しと、長良川鉄道の今後の在り方に関する現在の対応状況を説明)

委員E 私は後期高齢者だが、まめバスを良く利用している。また私は社会福祉協議会の関係でサロンを立ち上げており、1週間に2回はまめバスを利用している。1日に最高4回も利用したこともある。そこで感じていることは、1日乗車券は降車の時に運転手に購入申し込みをするわけだが、複数の知人と同乗していた場合は社内に行列を作ってしまう。「今日は一日券です」と伝えることでパッと切符を受け取れるとありがたいと思っている。

委員F 大和地域も洞ぼらに渡って地区が存在し独居高齢者も多いことで、どうしても自家用車が手放せない状況である。90歳近い方が自分で運転して買い物などに出かけているので、大きな事故が起きる前に、免許返納などを呼び掛けるよう検討いただければと思っている。

 長良川鉄道の今後に関しても、住民による市民会議等において様々な議論がなされているようで、私としてもそういった意見を聴き取っていきたいと思っている。

委員G 白鳥地域においては白鳥交通のおかげで利便性の高い公共交通が成り立っているところだが、その反面、90歳過ぎた方でもまだ自分で運転して移動されている現状もある。

 先般、白鳥交通から「白鳥町デマンドバス」の利用者数が減ってきたという意見を伺ったので、白鳥支部の自治会長会でPRを行った。また地域協議会の作業部会にて、SNS上の「白鳥広報」を活用し、デマンドバスの利用方法等の周知啓発を行うため、後日、白鳥交通の方へ取材に伺うと思うので、対応方をお願いしたい。こういった利用促進を図っているところである。

 また、長良川鉄道の今後については、やはり通学・通勤による利用増加が見込めないようでは困難であろう。例えば美濃白鳥駅以北を廃線にしたところで、それほど金銭面での削減は無いと聞いている。そういった点において、検討結果のような情報については随時提供いただきたいと思います。

 なお、沿線市町の負担割合について事務局に伺いたい。郡上市は52%ほどの負担率と聞いているが、これは路線延長が基礎になっているのか。列車の走行キロや人口などは考慮されているのか伺いたい。

事務局 沿線市町の負担割合については、1つは国勢調査結果における人口、これは郡上市内でも線路が走っている地域のみ人口である。2つ目は市内の駅数。あとはご指摘のとおり、線路の延長となっている。つまり、委員ご指摘の列車の便数、走行キロが加味されていないのが現状である。これは、沿線市町の副市長等で構成される経営安定対策委員会での協議を経て算定されたものである。

委員 B 本日の資料の中の高鷲地域内における路線の一人当たり運行経費を見て、改めて課題を痛感している。高鷲地域協議会では今年3月に住民アンケートを実施し、7月からはその回答内容について分析・勉強していくところである。また、昨年12月には白川村へ視察に行き、福祉バスの運行状況等を勉強してきた。地域協議会としても知恵を出し合って、何とか良い方策を検討しようとしている。

委員 H 郡上市が厳しい財政状況にあることは重々承知している。また、少子高齢化や人口減少も歯止めが効かない状況である。

美並地域の巡回バスについては、普段の運行をみると、利用者が1人ないしは0の状況をよく見ているので、これは何か考えなければと思っている。市として、今後、将来を見据えた交通の在り方について、自分も含めて検討していくようお願いしたい。

委員 I 15年前に「ふる里めいほう」による福祉有償運送を開始した当時は、何とか透析患者の移送を担うよう、市の要請もありながらスタートした。現在は西和良にも1団体、福祉有償運送を行っているが、その他の地域でも同様の悩みを抱えている利用希望者は存在している。美並や高鷲の方から、私の所へ福祉有償運送の立ち上げについて聞きにみえる方もいる。しかし、実際に設立までには至っていないようである。郡上は洞ばかりが点在しており、移送に関しては効率が悪い面がある。地域福祉積立金の範囲内で自動車を購入いただいていることから、明宝以外の地域からの依頼にも対応している状況である。こういった、福祉有償運送を行う団体の設立支援に関して、行政が関わっていただき、他の地域にも同様の団体が設立されれば、もう少し効率の良い移送が可能となるのではないかな。

長良川鉄道に関しては、明宝地域内を運行してはいないものの、自動車社会となった現在においては、観光1本に特化した運行に決断すべき時期にきているのではないかな。

委員 J 先般の、青山での郡上踊りの際には「郡上は遠い」という印象を持たれた参加者がみえたので「思っているよりも近いんですよ」という返事をしている。八幡地内でも、高速バスを降車した外国人旅行客が大きな荷物を持って国道を横断しているのを見ると辛いと感じる。よって、先ほどの外国人向けのQRコードによる情報提供については非常に有難いと思っている。私は白鳥へ飲食に向かう際は長良川鉄道をよく使っているし、美並の祭へも長良川鉄道で行っている。

ここからは私個人だけでなく色々な方と議論した結果として意見を述べる。八幡地域においては学校の傍までバスが来ている。そして高校へは親が送迎している。かつての私たちは街の中にバス停があって、長良川鉄道では自転車に乗って駅から高校まで通学していた。そういったことで街が賑わう、それは結果として、中学、高校から街に対して愛着を持つようになる。つまり、学校と家とがドアツードアの状況では、全く街に対する思いが芽生えず、市外へ行った方が便利で楽しいという印象になってしまうのではないかな。市長がおっしゃる若者のリターンに資するものと思っている。交通施策に対しては失礼な意見かもしれない

いが、こういった視点も含めた見直しを行っていただければと思う。若者が郡上へかえってくる要因の一つに、公共交通サービスの内容も関わっていると感じている。もう一つは、前回もお伝えしたが、名古屋から富山までの高速バスでは八幡に停まらない点も残念に感じている。

委員D 石徹白では、美濃白鳥駅から白鳥交通のバスが出ているので、夕方5時半の便の後に石徹白へ行くことが可能な唯一の交通手段である。車を持たない観光客が石徹白に行きたい場合は一緒に乗っていくことがある。その観光客は長良川鉄道で白鳥まで来ており、その際の鉄道車両の座席が、一部手直しされて再利用している点にすごく感動してみえた。

今年も石徹白への移住者は10名ほどみえるが、うち1名は車を持っていないので、元々いた場所から石徹白への移動は長良川鉄道を利用されており、その旅路における景色や風景に非常に感動されている。そういった点からも、長良川鉄道の観光財産としての価値を感じており、残していくべきものだろうと思っている。私としても、減便の話があったが、一度ゼロにしてしまうともうプラスへは転じないと思っていて、今後、存続していく方向で議論に参加していければと思っている。

委員K 私は6年前から本委員に就いている。郡上は交通の便が悪いという中で、現在の訪日外国人はレンタカーでの移動が多い。長良川鉄道を利用しても行き止まりという状況である。

昨夜は長良川鉄道協力会郡上支部の総会が開かれ、その場で意見書という形で、長良川鉄道の社長と郡上市長あてで発出することとなった。こういった問題意識を持った方が一堂に考えて見つめ直さないといけない時期と感じている。今後は市民の声を聞きつつ、ある程度の結論を出さなければ、これからの人口減少の中では観光の面からも大変であるだろう。今後は、委員それぞれの立場において、少子高齢化の中での公共交通についてよろしくお願ひしたい。

委員L 昨年度の郡上市と合同で視察した公共ライドシェアの導入については、やはり運転手が事故を起こした際の補償に関して課題があり、この点からも地域住民が乗合で自動車を運転することの困難さを感じている。昨日、白鳥町の長滝、前谷地区に対する懇談会を開催し、その場の声として交通の便の悪さが挙がっていた。また、移動販売をしている方からは、高鷲地域内にはまだ、買い物のための外出ができない方が内在している話も聞いている。移動する権利とはズレるかもしれないが、住民のニーズに合った一つの形として、移動販売による支援も必要と考える。当協議会としても、地元住民から様々な意見をお聞きして、みんなでできることを模索していきたい。

委員M 本日の会議で2つのことを思った。一つは、今は一人ひとりが痛みを分け合うということを考えなければいけないということ。現在の出生数が少ない中で、その子供たちが将来、どのような思いを抱くのか、「今までの大人は何をやっていたのか」ということを思わせないような取り組みを今から考える必要がある。学校としても保護者からは「学校の近くま

でバスを運行してほしい」という要望を聞く。今は痛みを伴う決断であっても、それを先送りすれば激痛に変わることも予想されるので、そういった点から理解を得ていくことも必要であろう。もう一つが、私は地元で自治会長も担っているが、自治会として公共交通に対してできることは無いかと考えていること。こういった地元住民で考えていくことが将来の子供たちの為にもなるだろう。

本日の白鳥交通による石徹白線のダイヤ改定のように、学生に寄り添った対応をいただけることは有難いと思っている。

委員A

本日の報告事項で石徹白線のダイヤ改正を行った。説明では石徹白へ帰宅する中学生に合わせ、待機時間を少しでも短くなるように1時間繰り上げたが、それ以外の石徹白からの利用者が昼の便により白鳥市街地での買い物をした後の帰宅にも、今回の改正は寄与されることとなる。また、現在検討していることとして、石徹白地内でのフリー乗降や区域運行を検討している。これは買い物利用の際の帰路にあっては、手荷物が多くてバス停から自宅までの徒歩移動が困難となるため検討しているところである。

白鳥中学生の大中方面への路線バス利用については白鳥中の先生方とも協議しており、中津屋地内における国道沿いバス停への歩行上の安全面が確保されれば、保護者からの理解も得られやすいということであった。早ければ来年4月から転換したいと思っており、実現すれば、スクールバス1台がカットできることとなる。そうすると当社の運転手も1人確保できるので大変有難い。

白鳥町デマンドバスについては、ずいぶん前から私からは提案をしていた件だが、牛道地域内でスクールバスとデマンドバスが4台、同時時間帯に運行している現状は改善できるのではないかと考えている。例えば、朝と夕方の学校通学は定時で一般の方は乗せない。学校へ送り届けたらデマンドバスとして利用できないか。さらに、デマンドバスの利用増加の障害となっているのは、電話予約をする手間がかかる点があるので、定時路線として再構築できないかと考えている。これらが確立できれば、相当効率化が図られ、また運転手の確保も可能となる。

最後に長良川鉄道については、現在検討されている、郡上八幡駅以北を廃線した場合の郡上八幡白鳥線への影響ということで、代替交通分の試算、ダイヤ計画を行っている。ただし、現在の長良川鉄道のダイヤに合わせ、朝5時台、夜10時台に合わせる形の代替交通では、運転手確保に苦勞することが予想される。必要ならば、実際の利用者数を考慮し、代替便としてはカットすることも必要であろう。全体的な代替交通として増便対応とする場合には、現行より車両2台もしくは3台、増便させれば対応可能ではないかと試算している。その他に、長良川鉄道は北濃駅まで運行している点についても、ひるがの線の増便を視野に入れて対応可能か検討している。

委員N

当社では明宝線・和良線をはじめ、明宝地域内の自主バス、スクールバスを運行しており、利用者の大半が学生、お子さんであることから、安全面には十分注意して運行している。また、乗務員の高齢化が顕著であり、朝夕の点呼時における健康確認は、目視では把握

しきれない部分もあるが、血圧計などでチェックしている。

また、乗合タクシーで3路線運行しているが、この利用者はほぼ高齢者であり、利用目的も通院利用によるものである。

委員O 私たちは小さい会社だが、市からやまとふれあいバスの運行委託を受けている。曜日を決めて大和地内を巡回しているが、当社は運行管理者と整備管理者を配置しており、日々の運行業務を、無事故・無違反と時間厳守を徹底し取り組んでいる。バス利用者がいかに気持ちよく利用いただけるかということにも留意している。

委員P このバス業界での一番の問題点は乗務員不足である。昔は岐阜バスも八幡に営業所を構えて、かなりの本数が運行していたと思うが、その理由としては、当時は乗車人員が確保できていたからである。そのため、乗車人員の減少に伴い、本数も減り営業所も撤退した。ただし、現在行われている減便等の原因は運転士不足によるものである。2024年問題により、前夜から翌朝にかけての休憩時間、インターバルが8時間から9時間になったことや拘束時間の問題も影響し、運転士不足に拍車をかけている状況である。

そういった状況下でも各バス会社も様々な手法で乗務員確保に努めている。バス会社同士が協働し名古屋にて運転士募集の説明会を開催した。今年1月には岐阜県の支援のもと、東京での移住者フェアに参加し募集を呼び掛け、そこでは4名の方から移住希望の相談を受けた。また、日本バス協会では退任自衛官に対して運転士募集を呼び掛けているし、同協会で実施している大型二種免許の取得費用に対する支援金、これは事業者に対して5万円だったものを今年度から10万円に増額して実施している。それ以外にも、移住者への転職支援金や住宅費補助なども実施している。

こういった支援を実施しても運転士不足が解消されない要因に、やはり運転士の待遇改善があるだろう。休日が土日では無いことや定時勤務でないこと、その割に年収はどうかという、日本の産業全体平均から見るとそれよりも低い状態である。これを改善するために昨今の運賃の値上げが行われている。

ただし安全確保は徹底する必要がある、各会社での適性診断や一般診断、点呼の徹底を行っており、点呼についてはその場面を録画するなど、新たな費用を要している状況である。

このようにバス事業者では安全確保と運転士確保に奔走している中だが、郡上市におかれても移住者の呼び込みや、こういった交通会議でのバス会社の現状把握を行っていただき、少しでも、特に若者の方が交通事業に関わっていただけるよう尽力願いたい。

委員Q 緑ナンバーの事業についてはこれまで長い歴史をかけて規制が続いてきたが、実態と合わない状況となってきたこともあり、一部緩和され、ライドシェアの話が出てきているところ。このライドシェアは、地域に合わせた形での公共交通を確立させるための緩和策としての面もあり、一部の有識者が指摘するとおり、外国で行われる一般ドライバーが誰でも乗れる形は日本にはそぐわない点から、現行制度の中でやれる範囲で実行可能とした面の2

つの面がある。それは、この交通会議で協議を重ねて決定することにより、公共ライドシェアの導入が実現できるものである。先ほどの委員の意見からは、現状の交通体系に対する危機感を聞き取れたので、それぞれの地域に合った方法により地域公共交通を目指していただきたい。それに対し、運輸局としても協力させていただく。

委員C

会議前半の報告、協議を通じて感じたところは、「公共交通の計画は計画」、「サービスはサービス」という分離された状態となっていないか。しかも、公共交通のサービス（市HPへの掲載情報）の方では、郡上市の閲覧可能な部分と、そこから先へジャンプしてから事業者路線の情報がみえるという構成になっているため、閲覧する市民のストレスになっているように感じる。可能であれば、協議会自身でHPを制作し、そのトップ画面から交通計画へ飛ぶような、利用者目線による、利用者が使いやすくなるようなサービスを検討した方がよい。岐阜運輸支局からも、「この交通会議において決定することのできること」、の発言があったとおり、この会議が非常に大きな役割を担っているので、この場において取りまとめた結果について、市民へ広く分かりやすく情報発信することも必要であろう。

市長からは冒頭、公共交通の現状について詳細に説明いただき、非常に大事な情報ばかりであろうと思うが、市民に対しては十分に伝わっていない点もあるのではないかと。そういった情報、現状を単にHPに掲載すれば十分という訳ではないが、せめてどこかに載っているという状態は重要であろう。つまり、公共交通の現状があって、計画があって、課題があって、それに対してどのように取り組んでいる、だから市民のみなさんも考えてみましょう、というストーリーでみせることを検討いただきたい。

また、委員からは公共交通が不便である意見が多く聞かれたが、現在、名古屋大学と岐阜大学で一緒に取り組んでいる事業があり、それは公共交通を自分事としてどのように考えてもらうか、である。名古屋大学の教授は「マイモビリティ」という言葉を使用している。みなさんは「マイカー」ならばすぐ認識されると思うが、公共交通においてはそうではなくて、行政や事業者が運行するバス等に対し、自分事として、自分達の身近にある公共交通をいかにして残していくか、これが無いと困るよね、ということをマイモビリティとしてどう思ってもらえるかに関する研究を開始したところである。まだまだ試行錯誤の段階であるが、今後は、長良川鉄道を含めた公共交通については、いかに自分事として捉えてもらえるかということが重要になってくると思うので、行政もそういった観点を持って取り組んでいただきたい。

6. 閉 会 副会長

地域の公共交通に関しては地域のみなさんからの意見が重要となるので、委員におかれては、何かの折に住民からの意見等を吸い上げていただいて、この交通会議で提案などいただきたいのでよろしくお願いします。