

## 令和6年度 第2回 郡上市地域公共交通会議（要録）

○会議名称 令和6年度 第2回 郡上市地域公共交通会議

○開催日時 令和6年12月17日（火）午前10時30分～午前12時

○開催場所 郡上市産業プラザ4階交流ホール

○報告事項

報告第1号 郡上市地域公共交通計画（別紙）の一部変更について

報告第2号 八幡バス「和良線」の運行ダイヤの一部改正について

報告第3号 岐阜バス「高速岐阜八幡線」の一部廃止について

○協議事項

議案第1号 亀尾島・有坂乗合タクシーの運行について

○出席委員 山川弘保市長、尾藤安正、平岩憲政、木村治史、田中秀昭、大西春子、田中康裕、佐藤宗春、福手 均、古川浩二、笠野信男、池戸祐芳、武藤里恵、下谷和宏、谷澤周作、黒田博昭（代理）、臼田博明（代理）、二村光太郎（代理）、瀧 大活（代理）、小椋一平（代理）、萩原宗光、倉内文孝、佐々木綱行、池田喜八郎、恩田邦生、大江裕之 計26名

○欠席委員 1名

○出席職員 （事務局：市長公室企画課・各振興課） 計10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 畑中義史、白鳥交通担当 瀧下亜由佳、高鷺交通担当 長谷川優美、美並交通担当 山本康征、明宝交通担当 青木昭博、和良交通担当 藤代雄二

## 1. 開 会 （司会）

2. あいさつ 会長 山川弘保 郡上市長

## 3. 報告事項

**報告第1号** 郡上市地域公共交通計画（別紙）の一部変更について 事務局より説明

委員A 変更部分については、今後細かな修正をお願いすることもあるかもしれないのでご了解いただきたい。具体的には、今回は車両購入費に係る追加記載となるが、当該路線については運行費としても国庫補助を受けていると思うので、その点も追記いただくことが今後あるかもしれない。

事務局 運行費補助に係る記載についても適宜対応させていただく。

**報告第2号** 八幡バス「和良線」の運行ダイヤの一部改正について 事務局より説明

※質問、意見無し

**報告第3号** 岐阜バス「高速岐阜八幡線」の一部廃止について 事務局より説明

※質問、意見無し

## 4. 協議事項

**議案第1号** 亀尾島・有坂乗合タクシーの運行について 事務局より説明

※質問、意見無し

原案通り承認

## 5. 情報交換

委員A 弊社が受託運行している自主バスについては、年々、高齢者の利用が減少している。現在15人乗りのバスを運行しているが、次回のバス更新時には定員数を下げても良いかと考えている。

委員B 弊社が運行している路線の利用者数は、昨年と比較し9月末時点で2,600人の増加とな

っている。これは高校生の利用が増加したものと捉えており、通学定期券の助成制度の周知が広がった結果とも考えている。現在の課題としては、利用者も運転手も高齢化をしていることである。弊社の路線バス乗務員は14人いるが、30歳代が2人、40歳代が2人、50歳代が2人、60歳代が8人となっている。平均年齢は54、55歳となる。10年後、20年後を考えると、新しい人材の確保について模索している現状である。

また、本年10月の最低賃金の増額に合わせた運転手の賃金増額も人件費の確保の点で課題がある。それに加えて物価高も修繕費や燃料費に影響を受けており、特に車検費用は昨年より2割、3割増しとなっている。

今後の見直しについては、少しでも経費を抑えるために、ここ10年上がっていない運賃について増額できないか検討している。特に一部地域内では、自主バス運賃に揃える形で運賃110円となっている。岐阜県内でも大手会社の運賃は増額している状況であるので、郡上市においても運賃増額による利用者負担について、ご理解いただけないかと考えている。

また、路線バスの運行便数についても、現在のダイヤでは1日の内に回送状態で走っている状態が少なくないので、そこを回送から実車運行へ切り替えることができないか検討している。実際に現行ダイヤの第1便から第2便の運行の間の時間は4時間程空いており、観光客が増えている現状を考慮すると、回送状態で走っているのならば、その運行を実車運行へ切り替えて便数を増やすことも必要と考えている。長良川鉄道やまめバスと同様に、毎時1本、運行できれば最高かと考えている。

また、報告事項の高速岐阜八幡線の一部廃止については、一部廃止に伴い高速バス車両がコンビニ駐車場にて待機していると認識している。その高速バスが新たな発着場所である「郡上八幡駅前」に乗車時刻より早めに到着されるため、弊社が運行する路線バスと鉢合わせとなり、駅ロータリーに入れなかった状況があった。可能であれば、郡上八幡駅のロータリーまたは隣接駐車場の拡張を実施いただけると助かる。拡張できれば、高速バスの回送車両が待機することも可能になると考える。

委員C      弊社の運行路線では、少子高齢化による生徒数の減少に伴い、利用者数は減少している。先ほどの委員と同様、郡上八幡駅ロータリーに関する状況は、弊社も同じ考えである。

弊社が路線運行することに至った経緯は、古くは岐阜バスの撤退によるものであり、当時は運行車両も岐阜バスから引き継ぐ形で運行してきた。そのため老朽化による更新を弊社で随時行ってきた。それも昨年の更新車両をもって、引き継いだ車両はすべて更新できた。よって今年度、来年度以降はバス車両に係る修繕費用は抑えられると期待している。

また、タクシー事業については、2019年度と比較してみると、特に著しく減少しているのが夜間利用者の数である。コロナの影響により夜の飲食の機会が減ったことが原因だろうと考えている。なお、土日の観光客の利用については、城下町プラザの利用客や八幡城、鍾乳洞への利用客数からみると、コロナ禍前までは回復しきっていない印象である。

委員D      鉄道については、通勤・通学利用の定期券利用人数については、前年対比で100%を少

し下回る程度となっている。定期外利用については、前年対比で10%増となっている。本年は夏季の天候が良かったこともあり、郡上踊りや関市の花火観覧の利用で増加したと考えている。前年対比ではこのようであったが、コロナ禍前の令和元年度との比較となると、定期外利用の運賃で97.4%となっており、まだまだ厳しい状況が続いていると考えている。通勤通学利用の定期券収入においては令和元年比較で78.3%となっており、こちらの利用者数は相当落ち込んでいる状況である。

そういった状況下でも定期外運賃収入を増やしていくべきと考えており、企画列車や食品サンプル列車を引き続き運行し、集客を図っているところである。台湾を含めた海外にもこういった企画等は発信していきたいと考えており、現時点では来春の予約分で台湾、香港からの申し込みがある状況である。

支出としては、線路等への維持修繕費用が大きな負担となっているが、一つ例を挙げると、千葉県のいすみ鉄道では今年10月初旬の脱線事故により未だに営業再開できていない状況である。本社においても脱線事故は過去に2度あったが、以後は沿線自治体のご理解のもと、設備投資・維持修繕により安全に運行できている。

委員E 先ほど交通事業者から意見があった運賃の値上げについてお話したい。県内の大手3社では昨年からの順次値上げを行っている状況である。その中で各地域のコミュニティバスの運賃についても同様に上がっている状況でもある。

バス運賃を上げることは運転ドライバーの待遇改善や物価高騰に伴う諸経費等への補填につながるものだが、近年は運転ドライバーの高齢化が課題としてある。今の運転ドライバーの維持と並行して、新たなドライバーの確保が重要と考えている。そこで、来月1月には、東京にて開催される「暮らし移住フェア」へ岐阜県が中心となり郡上市政策推進課も同行、出店すると聞いている。地元住民だけでなく、こういった移住者も対象とした岐阜県内での運転手の確保対策が必要でないかと考える。

委員F 地域での取り組みについて紹介する。前回会議の資料において、特定の地域内のバス路線2路線に関し、一人当たり運行経費が突出して高かったことに鑑み、同地域協議会でも話題とし、今後の課題として考えているところである。協議会内の福祉部会において、あらためて現状把握することを目的に公共交通に関する勉強会を開催し、市職員にも参加いただいた。コロナ禍の影響により激減した昨年度の地域内2路線の利用者数は310人であった。コロナ禍前は1,000人を超えていたにも関わらず、である。運行経費は800万円以上であった。1路線に関しては利用者がほぼ固定されておりその人数は5人であること、もう1路線に関しても同様に固定の利用者が4人であるとのことで、バス運転手も利用者がどこにお住いのどなたであるのかを把握されてみえた。

簡単に言うと9の方がバス利用され、延べの利用が310回となり、その運行経費は800万円かかっているということであった。当然、公共サービスであるので、誰でも利用できる状態である必要があり、この数字はその一つの結果であることは認識している。その改善に向けた取組みとして、高齢者の移送サービスが充実している白川村へ、地域協議会の視

察研修として訪問した。端的にお伝えすると、白川村では3種類の交通サービスを展開しており、北部と南部を巡回するバス、あとは南北を横断するデマンド型のバスがあった。なお、運賃はすべて無料であるとのことであった。それに加えた3つ目として「いかまいカー」を運行し、富山県や石川県への県域を越えて医療機関へ行く際の対応をしている。予約制・運賃無料であり、朝8時から夕方4時半までに往復できる範囲での運行とのことである。ただし利用条件があり、75歳以上であることや運転免許証不所持であること、障害を持っている方などに限定している。白川村長が就任される際に、高齢者の移送サービスの充実を図ること、ドアツードアを目指すことを訴えていたようで、半年かけて準備し、こういった交通サービスを実施されており、その事業費は年間総額で1,400万円であるとのことであった。利用者数は1,860人に上っている。

先ほど述べた地域の状況と比較すると効率的であることが分かる視察であった。我々も勉強を始めた段階だが、これからどうしていくと良いのかについて、地域協議会でも検討を進めているところであることを報告させていただく。

委員G      少し違う観点から申し上げる。インバウンドや観光面での利用についてである。今年、岐阜県が、インバウンドによる来県者数が全国で一番多かったとのことである。そういった状況下でも難しいとは思いますが、やはり観光客への交通サービスの充実である。今回の亀尾島・有坂乗合タクシーは高速バスとの連結を考慮していない点や、運行便数の少ない点、また予約制であると観光客は理解しにくい点が課題としてあると考える。インバウンドで岐阜県に多く観光客が来ているならば、収入の面において、郡上市にもお金が落ちるような仕組みが重要と考える。

また、以前にお願いしたことがあって無理であったが、名古屋から富山へ行くバスについて、どうにか八幡町内、郡上市内で停車されないかと思っている。

事務局      今ほど、各委員から様々なご意見ご提案をいただいた。公共交通施策で対応できる部分とそれ以外で検討すべき部分があると考え。先ほど委員が述べられた点については、まちづくり全体で検討を要するものと考え。冒頭で会長が申したとおり、来年度は、公共交通に関しては見直しを行うこととされている。地域住民が主体となって、公共交通の在り方を検討いただいている地域もある。行政だけでは解決が困難な公共交通について、地域住民や民間事業者と一体となって推進していきたいと考える。

委員H      来年度以降において公共交通の再編を検討されるにあたっては、まずは市として、誰を重要視して、どこをどうしていきたいかということを念頭において検討すべきと考える。そのうえで、地域住民からの声を聴きつつ、運行経費との兼ね合いも考慮しながら進めるべきと考える。先ほど話題のあった白川村の無料バスについては、確かに住民負担が無く理想的ではあるが、郡上市のような広大な面積を抱える自治体にはそのまま採用できるかは疑問である。郡上市には郡上市の最適な方策があると思うので、特定の地域のみを先行してライドシェアの導入を検討してみるのも一つの方策であろう。

委員 I      冒頭に会長が言われた、今後 20 年を見据えた公共交通の持続可能な在り方が重要と考えており、そのためには継続的な議論が非常に重要である。郡上市の現状では昔の市町であった交通体系をそのまま維持している部分が残っている印象がある。もしかしたら、過去から続くしがらみのようなものを取っ払う必要もどこかで必要で無いかとも考える。

個々の議題に関しては、報告第 2 号で鉄道との接続の改善があったが、今回は 1 つの路線の対応であり、もしかすると他の路線でも同様に改善が必要な路線があるのではないかなと思う。高速バスの一部廃止も報告事項であったが、少しの工夫で大きな利便性の向上が図れる場合もあるので、再度の点検が必要と考える。

市外の利用者をどのように呼び込むかという視点を持つことも重要だが、市が考える公共交通はいかに住民の移送サービスを確保していくかが大きな視点であるので、そこを満たしつつ、市外の方をうまく取り込めるかを検討し、全体を通して持続可能な交通体系になっていくことを、今後皆さんと考えていきたい。

先ほど発言のあった地域のように、住民自らが課題と捉えて取り組んでいくことは大変ありがたいことと考える。行政もそこに参加し当事者として一緒に検討していき、他の地域へも波及していくことが理想だろうと考える。

## 6. 閉 会      副会長

公共交通については時代の流れに沿って、常々検討しなければならないものと考えている。市内の小学校も合併していく流れがある。その中ではスクールバスと公共交通の連携も重要と考える。また、中学生のクラブ活動の地域への移行の話を聞いている。これに対する公共交通の在り方も必要なので、今後とも議論が必要であると考えている。