

令和6年度 第1回 郡上市地域公共交通会議（要録）

○会議名称 令和6年度 第1回 郡上市地域公共交通会議

○開催日時 令和6年6月26日（水）午前10時～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 郡上市の公共交通の現状について

○協議事項

議案第1号 令和5年度郡上市地域公共交通会議事業報告及び
令和5年度郡上市地域公共交通会議決算報告・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会議事業計画（案）及び
令和6年度郡上市地域公共交通会議予算（案）について

議案第3号 郡上市地域公共交通計画について

議案第4号 令和5年度公共交通計画事業の進捗状況報告並びに令和6年度事業計画に
ついて

議案第5号 げろバス金山東線の路線廃止及びデマンド金山の増便について

○出席委員 山川弘保市長、尾藤安正、平岩憲政、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、武藤里恵、下谷和宏、鈴木将輝（代理）、臼田博明（代理）、
玉木 竣（代理）、豊田剛司、小倉一平（代理）、萩原宗光、倉内文孝、池田喜八郎、
恩田邦生、大江裕之 計22名

○欠席委員 計5名

○出席職員 （事務局：市長公室企画課・各振興課） 計8名

市長公室長 河合保隆、企画課長 鷲見一久、交通対策係長 曾我篤志、主任 村山尚也、
白鳥公共交通担当 瀧下亜由佳、美並公共交通担当 島崎カンナ、
明宝公共交通担当 青木昭博、和良公共交通担当 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 郡上市の公共交通の現況について 事務局より説明

＊各交通事業者からの状況報告

委員A コロナ禍が収束してからのバス利用者数は、少しずつ回復傾向にあるが、全体的には横ばいの状況である。デマンドバスについては高齢者の利用が多いことから、毎年、自然現象的に利用者数は減少している傾向である。一方で、市内の高齢者数が増加しているにもかかわらず利用者数の増加に繋がっていない現状は、一度もデマンドバスを利用したことが無い方は、予約の仕方が分からなかったり、問い合わせ等に抵抗を感じている話を良く聞く。そこがネックとなり、新規の利用者が増えていないのではないかと感じている。これに対応するべく、ひと昔前には実施していた、地元地区での懇談会等を開催し、乗り方の説明や試乗券の配布を、これからは初心に帰って実施する必要があると考えている。また、デマンドバスの高校生の通学利用に向けて、路線バスへの乗り継ぎのためのダイヤ表作成を検討している。なお、一日朝昼晩の3便のみ運行している路線は中高生の通学利用のみとなっており、一般の方の通院や買い物利用には不便なダイヤとなっている。今後は、子供も減る一方であるので、実証実験を経たのちに、ダイヤ改正や増便も検討していくべきと考えている。補足だが、3年ほど前、高校生の父兄からの要望により、ある路線の朝の便を増やしたら、高校生の利用が15人程度増加した。やはり、保護者や地域住民の声を聴くことは重要であり、それを踏まえて実証実験を行っていきたいと考えている。

委員B 弊社運行路線の利用者も高齢者が多い。また、目立って増えてきたのが、車いす利用者がタクシー利用へ移行してきたことである。コロナが5類へ移行はしたが、先日も陽性を訴える方の輸送が2～3人あり、しっかりガイドラインに則って対応したところである。また、生徒の通学利用が大半を占める路線については、やはり子供の減少に伴い利用者数も減少している。対策や今後の方針については、委員Aと同内容である。

タクシー車両については8台保有しており、バス運行にも共通したことであるが、ドライバー不足とドライバーの高齢化が課題である。様々な媒体で募集はかけてはいるが芳しくないし、先日、ハローワーク経由で申し込みがあった方についても60歳を超えていた。やはり従業員の若返りを図りたいのだが、その点が一番頭を悩ませている状況である。

委員C バス等の利用者数が増加しない課題は、前委員と同様に弊社路線にもある。

タクシー利用者についてもコロナ禍で一気に減少し、現在も、地域で催されていた頼母子が一切開催されなくなった煽りを受けて右肩下がりである。路線バスについては利用者

数の増加を目的にデマンド運行への移行を検討してみたが、利用者の大半が高齢であることから、スムーズに予約等を行えるのが懸念材料としてあり、それならば、定時運行の現状の方が、高齢者にとっては利用しやすいと考え現在の運行形態となっている。今後の地域公共交通のあり方について、この会議の場で、皆さんからの意見を伺いたい。

4. 協議事項

議案第1号 令和5年度郡上市地域公共交通会議事業報告及び
令和5年度郡上市地域公共交通会議決算報告・監査報告について 事務局より説明
*質疑応答なく、原案通り承認。

議案第2号 令和6年度郡上市地域公共交通会議事業計画（案）及び
令和6年度郡上市地域公共交通会議予算（案）について 事務局より説明
*質疑応答なく、原案通り承認。

議題第3号 郡上市地域公共交通計画について 事務局より説明
*質疑応答なく、原案通り承認。

議題第4号 令和5年度公共交通計画事業の進捗状況並びに令和6年度事業計画について
事務局より説明

*質疑応答

委員D 事業番号474-2「自主運行バスとスクールバス等の運転業務の効率化」についてだが、令和6年度から令和8年度を期間とするプロポーザルの実施、とある。この制度について詳細な説明をお願いしたい。

事務局 市が運行する自主運行バスについては、市から事業者に対し運行委託を行うことで実施している。その契約は毎年度行うものだが、委託先事業者が毎年替わってしまえば安定したバス運行の見込みが立たなくなることが懸念される。そこで3年を一区切りとして、運行する事業者を選定させていただき、契約金額や運行ルート等は市から示したうえで、運行事業者を決定している。

委員E 事業番号133-1「公共交通を補完する地域団体等の育成」に関連し、交通空白地への対策として、昨年より国においては自家用車を活用した運送制度の見直し等、対応施策が幅広く拡大されてきている。これらの施策の活用を含め、郡上市においてはどのように検討しているか伺いたい。

事務局 令和5年度の実績報告で少し触れているが、国の制度見直しを踏まえ、昨年、市内タクシー事業者4社に対し聞き取りを行った。2社については運転手不足を訴えてみえたが、他2社については、地域住民の外出の機会が減ったことによるタクシーの利用頻度の低下

という両極端な内容であった。また本年4月には、自家用車活用事業についての聞き取りを再度行った。この場でも様々なご意見をいただいたが、現時点において、自家用車活用事業について導入の意向を示すタクシー会社はいなかった。本件に関しては、本日、委員として参加されている事業者からの意見を伺ってみたい。

委員B 日本版ライドシェアの導入に関する情報は県協会から得ており注視している状況だが、本制度の活用に必要な配車アプリの導入が一番ネックになっている。このアプリについて、郡上市へ訪れる観光客が扱うことは問題ないと思うが、現在の市内利用者が高齢であることが、アプリを使いこなせるのか疑問である。そういった状況下にある中で、私としては日本版ライドシェアの導入に賛成、反対という立場でなく、岐阜県内での導入は困難ではないかと考える。ただし、いざ導入となったら即時対応できるよう、社内では準備を進めている状況である。

委員C 委員Bと同じ意見である。弊社は朝7時10分から夜12時まで営業しており、大体のことは対応できている認識である。唯一対応できない案件として、営業所から遠方での乗車であり、且つ近距離の運送の依頼については経費の面から対応できていない状況である。

委員E ありがとうございます。日本版ライドシェアに限らず、既存の郡上市が運行するコミュニティバスによる補完もされているようなので、引き続き、国の動向を見つつ市民のニーズも捉えながら、活用できる施策は活用するよう努められたい。

委員F 情報共有を行いたい。日本版ライドシェアとは海外のライドシェアは異なり、市民だれもがドライバーになれる訳ではなく、日本のタクシー事業者が管理のもと、個別に雇用契約する市民ドライバーが輸送するものである。現在、本制度は都市部の一部で導入されており、県内では岐阜市を中心に5社からの導入希望があった。導入要件も複数あり、先ほどのアプリ導入や、運賃設定を事前に行っておくことなどが挙げられる。こういった点からも現時点では県内では5社のみの導入が見込まれている状況である。

会 長 日本版ライドシェアについては、現在、県内でも5社の導入となっており、先ほどの委員からの意見にあったとおり、郡上市内においての即時導入は困難ということです。

事務局 本議案中の4ページ、交通事業者へのPR活動助成と事業者路線バスデータの作成について補足させていただきたい。この助成事業については先般の6月議会において補正予算を認めていただいたところである。この事業では、地域公共交通を担う重要な立場である市内の交通事業者に対し、事業者自ら行うPR活動等の利用者増進の取組みを行う際の費用の一部を助成するものである。対象事業の具体例として、バス路線のオープンデータ化がある。これを事業者が整備することにより、観光客等がグーグルマップによる移動経路を検索する際、移動手段の一つである幹線路線等を運行するバスが表示されるようにな

る。この整備に係る専門家等への委託料を支援させていただくので、今後、各交通事業者におかれては、活用を検討いただきたい。

会 長 本日出席の交通事業者の皆様も、本事業の活用についてご検討いただきたい。

議題第5号 げろバス金山東線の路線廃止及びデマンド金山の増便について

事務局より説明

***質疑応答**

委員G 現在はげろバス金山が3便でデマンド金山が1便、合計4便であったものが今後は、デマンド金山が3便となって、トータルで1便減るという理解で良いと思う。つまり、方須上バス停の昼の1便が無くなる訳だが、そうすると、この減便となる時間帯では買い物利用客がメインと考えられるが、実態としてそういった利用客はいなかったのか、また、いるのであれば、そういった利用客からの理解は得ているのか。

事務局 下呂市からの報告によると、廃線となるげろバス金山東線の利用者は高校生の通学利用となっており、廃線に伴う代替案としてデマンド金山の増便で対応できると考える。ただし、げろバス利用者や和良地域住民への周知は今後実施して理解を得ていくこととしている。

委員G やはり、減便となる時間帯の利用者に対するフォローについてはしっかり行っていただきたい。

会 長 今事務局から説明のあった、下呂地域への住民説明は今後実施するという点について、これから住民周知を行うが、現時点で本会議に承認を求めていることはそれで良いのか。

事務局 下呂市における公共交通会議は7月初旬を予定しており、現在、関係地域住民への周知は実施していると伺っている。

会 長 では本会議においては本議案を承認するが、住民への周知は今後行っていくということで良いか。下呂市においても同様の手順であるということで良いか。

事務局 本廃止路線については両市へ乗り入れている関係上、双方の交通会議それぞれにおいて承認が必要となる。会議の日程上、先に開催する本会議において承認いただくものである。なお、一点、補足させていただきたい。先ほどの廃線に伴う利用者への影響において高校生の利用状況を回答したが、高校生については廃止されるげろバス金山の利用ではなく、すでにデマンド金山の利用により通学されている。

会 長 最後に念のため確認するが、地元住民の意向を確認する前に、この会議の場において承

認してから理解を得る手順は、今後もこのように進めていくこととなるが、それでよろしいか。

事務局 これまでの本件のような議案についても、今回と同様の流れで実施している。あくまで、郡上市内に影響が及ぶ点において本会議で協議いただき承認を得ることとしている

原案通り承認。

5. 情報交換

委員H 5、6年前に明宝地域で行った、自動運転バスの実証実験について、当時の結果や現状、また今後の方針について分かっているとがあれば伺いたい。

事務局 当時の検証結果として、コストの問題と安全面の問題が挙げた。コストについては高額であること、安全面については、明宝地域に限らず積雪時には固まった雪が運行を妨げる課題が残った。技術革新は日進月歩で進んでおり、こう言った課題を解消できる自動運行となる際は、再度検討を行っていきたいと考えている。

委員I 美並巡回バスについて年間利用者数と目標値の提示があったが、実際の巡回バスを外から見ると乗客がいない状況と認識している。私自身もどうやって利用者数を増やしていけるのか考えているが良い案が見つからない。そのため、収入を上げる対策の一つとして、広告収入が伸ばせないかと考えている。長良川鉄道のように車体外部への広告掲載により収入を増やすことは検討されているか。

事務局 一部の自主バスにおいては既に掲載しており、大きな金額ではないが年間契約を民間事業者と行い実施している。実際に掲載を希望する民間事業者がどれほどあるのかという課題があるが、市が運行しているバスについては、今以上に広く広告掲載募集のPRを各地域振興課と連携し行っていきたい。

会 長 本日は中部運輸局と岐阜県からも出席いただいているので伺いたい。郡上市は広大な面積であり、大小多くの集落が点在している。こういった地域において、洞の隅々まで公共交通を維持していくことについて、国・県として活用できる支援策は何があるか、また、こういった課題を抱える自治体へ提示できる方針や、今後、国全体で予想、想定している情勢があれば伺いたい。

委員J 郡上市としては会議資料の報告資料に記載される将来像と交通空白地というものが挙げられると思うが、公共交通のネットワークの作り方としては、鉄道や幹線道路への接続というのが重要と考える。その上で、各地域内の移動という点でコミュニティバス等が担っていく構図がネットワークとしての在り方と考える。これらに対しては国・県ともに運行

形態ごとに対応した財政的支援を実施している。郡上市の現状では、定期運行とデマンド運行を効果的に運行し対応していることが伺えるので、住民ニーズや目的地となる施設等の環境は変化するものだが、現在の運行形態を軸としつつ、今後も対応していただきたい。

委員K どの地域も抱えている課題は運転手不足が挙げられる。タクシーだけでなく路線バスも同様であり、県内では岐阜バス等から今年10月からの減便を聞いている状況である。人口減少が進む中、交通空白地も同様に増えていくと想定している。対応策として、現在のフィーダー系国庫補助金の対象路線範囲の拡大を検討していると聞いているが、すぐに実施されるものではない。

委員G 本会議において冒頭、郡上市の公共交通の現状を報告されたが、長良川鉄道においてはコロナ禍前の使用者数近くまで回復されていることが見て取れた。対して、バス利用者数については、コロナ禍前の数値に対し80%くらいまで回復しており、両交通機関の間に差があることが分かる。また、デマンド交通の利用者に新規の方が増えていない状況は郡上市に限らず他の地域でも抱える課題である。やはり、新たに運行開始を始める際は地域住民の利用意識も高いのだが、今まで自動車利用だった方が元々運行していたデマンド交通を利用する際には利用方法が分からないことがある。この解決策としては、委員からもあったとおり、地道に地域住民の理解を深めることしかないと考える。

また、郡上市の公共交通の現状と今後の事業内容としては、特に観光対策を目的とした事業が多いと認識している。それについては良いことだが、冒頭に会長からの話にあったとおり、重要視すべき高校生、あるいは地域住民の移動手段の確保の観点から考えると、観光客としての利用と地域住民としての利用がそれぞれどの程度であるのか、その部分を把握しておかないと地域公共交通、地域生活交通の第一義として機能しているかが見えづらくなる可能性があることに注意が必要である。

次に、協議事項についてだが、本日は議案第2号として今年度予算案と事業計画案の協議を最初に行ったが、本会議の本来の目的である「郡上市民の生活のための公共交通をどのように守っていくのか協議する」場として考えれば、議案第4号を始めに協議すべきと考える。その第4号の協議を経て、その事業を実施していくための計画案として本日の議案第2号を協議するべきと考える。なお、今年度の予算案では出入金がほぼ無い計画であったが、それは、私自身、本会議というのは市が実施する事業に対して承認する機関という位置づけの認識でいるが、次年度予算以降は、国からの補助金が本会計に入ってくるということである。これが意味することは、本会議がただの承認機関に留まらず、意思決定の機関であり、または何らかの事業を実施する機関として成り得ることも予想される。道路運送法の建付けにおいても、本会議での承認を受けた事項は大きな権限を持つこととなっている。そういったことから、本会議自体が主体となっていくことを認識して事業を実施することが重要と考える。よって、第3号議案、フィーダー系統国庫補助金に係る計画別紙にあっても、議案第4号で協議した全体計画のうちの一部を計画別紙として協議するべきなので、順序が逆の方が、会議の進行上良いと考える。一度、会議全体の流れを整理されて

はどうか。

最後に、先ほど会長が提示した交通空白地への今後の対応と、広大な面積を持つ自治体の課題に向けた対策については、その地域ごとに選択し対応すべき事項と考える。国からはコンパクトプラスネットワークの構築であった。例えば郡上市については、八幡町にすべてを集約することは不可能であるので、それぞれの地域ごとに小さな拠点という名の核を作りつつ、地域ではその核へ集約し、そこから中心地へ動いていくという概念は示されたわけだが、すべての自治体にとってそれが正解とは限らないと考える。郡上市には郡上市なりの回答、あるいは方針があると思う。それに対し公共交通、生活交通をどのように結びつけていくかという点において、本会議の場で、各委員との協議を行っていくことが重要と考える。

委員K 国から運転手不足への対応についてお知らせしたい。昨年度から国においても2種免許の取得助成を実施している。また、人材確保のための広報経費に係る補助や人材育成のための研修費の補助の実施を始めたところである。現状、申し込みが多く、すべての希望者に十分な補助ができていない状況である。この補助制度は来年度以降も予定されているので積極的な活用をお願いしたい。

6. 閉 会 副会長

委員からの意見を多くいただき、また慎重に協議いただき感謝申し上げます。

今年度の事業計画も詳細に示されているので、これらを一つ一つ進めていき、郡上市におけるより良い公共交通を目指していけると考えている。今後ともよろしく願います。