

令和8年度 第1回 郡上市地域公共交通会議（要録）

○会議名称 令和8年度第1回郡上市地域公共交通会議

○開催日時 令和8年6月24日（水）午前9時30分～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

議案第1号 令和7年度事業報告及び令和7年度決算報告・監査報告について

議案第2号 令和7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8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8年度事業計画（案）及び令和8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、木村治史、田中秀昭、佐賀亮子、田中康裕
福手 均、小森幸夫、笠野信男、臼田 勲、石野栄一、川口義治（代理）、遠藤智彦（代理）、
勅使川原 政樹（代理）、大野雄紀、倉内文孝、池田喜八郎、恩田邦生、日置保次
計20名

○欠席委員 7名（川崎和樹、池戸祐芳、三島明日美、谷澤周作、加藤亮太、石田 裕、佐々木綱行）

○出席職員 （事務局：総務部防災安全課、各振興課） 計11名

総務部長 村瀬正純、防災安全課長 木嶋靖幸、交通対策係長 曾我篤志、主任 村山尚也
大和交通担当 竹下文也、白鳥交通担当 牧野 平、高鷲交通担当 森 文彦
美並交通担当 水口裕史、明宝交通担当 青木昭博、和良交通担当 川尻憲児

○傍聴者 無

1. 開 会 （司会：防災安全課長）

2. あいさつ 会長 山川弘保郡上市長

おはようございます。本日は大変お忙しい中、公共交通会議にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。市長に就任後2年が経ち、色々なことが見えてまいりました。その中でこの地域公共交通をどうこれから維持していくか。考えてみると、これまでは現場を見て、今に合ったことをその時その時でやってきたと、つまり、もう少し将来を見据えながら手当てをしていかないとこれはもう莫大な予算をこの公共交通にかけることになります。そういったお金を公共交通にかけているとこれからの郡上にとって一番必要な、生まれてくる子供の数が100人もそろそろ切ってくるという、この大きな問題を解決するための予算を割くことができません。今日は皆様の色々な忌憚のない意見を聞いて、そしてそれを生かさなければならぬと思っています。郡上市の公共交通では高校生、中学生、さらに小学生のスクールバスも含め、同じ路線をそれぞれの目的地へバスが走らせています。学校を1箇所固めていくことだけでもこのバスの本数はぐっと減らすことができます。またこれまで郡上市は21年前に合併をし、郡上は1つという合言葉のもと、八幡地域へ全てを集中させるという形をとってまいりました。八幡は旧八幡町時代から都市計画が引いてある唯一の町であります。しかしこの全国で27番目という広い行政区域を持っている郡上市にとって、いわゆる東京都の23区の1.7倍あります。郡上市が郡上八幡1つでやっていく。これを考えますと、防災の面でも、八幡が被災したらもう郡上は終わりになります。今考えてみますとやはり合併の時に色々お話が出ましたが旧白鳥町、ここには県立高校もあります。八幡にも県立高校があります。医療機関はそれぞれの地区に大きなものがあります。商業施設もそして金融機関も南北両側に揃っているということを考え、国土交通省が将来を見越したこの街づくりの大きな形である、コンパクトアンドコミュニケーションという中で、この都市計画の中のあまり制限をかけるわけでない2箇所、八幡と白鳥にその中心点を置いて、この区間を公共交通でしっかりと結び、いわゆる東京と大阪を結ぶ都会の新幹線と同じ形をイメージしてもらいたいと思います。そこへ向かって色々なものを集めていくという、そういう公共交通はできないかを今考えています。バス事業者の方もタクシー事業者の方も働いていただく運転手さんの確保が大変困難な状況になっています。お金さえ出せば公共交通を担っていただけるという状況ではなくなってきました。そういった時に、郡上市もいわゆる地域の住民自治、地域運営組織というものを今後重要視して、そこに運行をお願いしていかなければなりません。国の進めるいわゆる公共ライドシェア。これはもう待ったなしになってくると思います。公共ライドシェアを今の運行事業者の方に安全運行ができるように色々な形で予約そして点検健康管理等を含めてお願いしていくという方法も、これから私たちの取っていく方策の1つだと考えています。今朝、長良川鉄道では事故がありました。郡上市はこれまで長良川鉄道に大変莫大なお金を注ぎ込んでまいりましたが。それは郡上市が、この長良川鉄道の全線延長の51%を占有しているということで、駅の数と線路距離により郡上市が多くを負担しています。様々な媒体、SNS また会議等でも皆さんご発言しておられますが、鉄道の赤字赤字というのは、実は上の部分いわゆる営業損益のことだけをお話をしておられて、1番行政負担の大きい、いわゆる踏切であるとかレールであるとか枕木であるとかそういったもののことは一切話が出ずに俎上に上がっているような気がします。実際に、郡上市から長良川鉄道への補助額は3億数千万円という莫大なお金を使っています。年間に3億円。もしこの予算があれば、国債を活用した

公共事業ということを考えますと 3 億あると 7 億円は国が払ってくれるという、いわゆる 10 億の事業ができるんです。私たちは 3 億払うだけで国は毎年毎年ちょっとずつ地方交付税に 7 億を入れてくれますので、10 億円の仕事をして 7 億円の支援をいただけるようなものではありません。今、岐阜県も入っていただいて長良川鉄道の再生を目指すための議論が始まりました。これをうまく前へ進めると、沿線市町の街づくりと共に負担は減ることに繋がります。しかしその中でも本当に長良川鉄道はどこまで必要なのか、もし残すのであれば何をするのかということも考えなければいけません。仮に今どこかで長良川鉄道を廃線にした場合、その廃線部分を処理する、つまりレールをめくっていくと、そういったことにも何十億円とかかります。ただ止めればいいという問題でもありません。このまま長良川鉄道を、人が乗らないのに維持をし続けるのか、また利用するのか、そういったことを含めてやらなければならない問題です。本日お集まりいただき、先ほどお話した公共のライドシェア、そういったところでハブとなる点で言いますと、各振興事務所までは地域の方が運転をして、その運行には、安全を担保するために交通事業者の方をお願いをするというような形で集め、そこからこの 2 つの拠点である白鳥、八幡といったその 2 つへ繋ぐという形をこれからうまく考えていかなければいけないと思っています。私もこの会議に 2 回出席、本日 3 回目ですけれども、いわゆるシャンシャン会議になっていなかったかと反省してるところがあります。そろそろ、それぞれのお立場で、本音を語っていただき、それをしっかりとまとめていく時が来たような気がします。それは決して意見の衝突ではなく、この郡上市をどう作っていくか、それぞれの地域によって考え方は全く違ってくると思います。その中で、岐阜県また国土交通省運輸局といった高い立場から見ていただく。そして岐阜大学の倉内先生もおられますのでまとめていくことができればと思います。交通事業者をしっかりと守っていくことも必要です。そこへは現在の運転手不足問題をどう解決していくのか、また交通事業者の責任として郡上全体の交通をどのように支えていただくか、皆さんの考えをしっかりと聞かせていただいて、新しい形でのこの地域公共交通のあり方、郡上市が 3 万人切った時の交通体系を、いつまでも今のままで維持することはできない。これだけは間違いありません。今の形に見合った、さらには 10 年 20 年先まで持ちこたえることができるような公共交通を考えていきたいと思っています。20 年先はまた知恵のある人が集まって考えるでしょう。それまでの間をしっかりと支えられるように、是非本日は、色々なお話をお願いいたします。事務局には、資料説明はできるだけ簡単に済ませるようにお願いはしています。後から皆さんの意見をたくさん聞けるように用意しておりますのでよろしくお願いいたします。

3. 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

K 委員：小中学校長会です。4 ページのことで確認させてください。ここに定期での利用者が、例えば 2025 年ですと 40 人という風に私は読んだんですけども、とてもこんなにいるとは思えないので、おそらく延べ人数ではないかなということと、郡上市内だけではないのではないかなということをおもいました。では実際に、郡上市の小中高生が主に定期になるのではないかなと思うんですが、実際に定期を購入している人数は何人なのでしょう。これは昨日の郡上市長良川鉄道協力会総会でも出された質問でしたが分からなかったもので、もし分かれば教えていただきたいです。

事務局：お答えさせていただきます。まず1点目の人数につきましては延べ人数であることはその通りでございます。次に、大半を占めていると予想される高校生の利用人数についてですが、こちらはあくまで定期券を購入し、かつ市の購入補助を受けた人数ということでご認識いただきたいんですけども、令和7年度におきましては、郡上高校では3学年単位で167人、郡上北高校では63人で両校合計では230人です。これは実人数となります。この方々が毎回、1ヶ月分定期を買うの3ヶ月定期を買うのかによって、延べ人数は変わってくるというところでございます。またこれに加えまして、長良川鉄道を利用して市外の高校へ通っていらっしゃる生徒は約70名であります。

4. 協議事項

議案第1号 令和7年度事業報告及び令和7年度決算報告・監査報告について 事務局より説明

C委員：資料の3ページの中段ほどの353-1について、令和7年度の取り組みとしてデマンドバスの新規運行によって、ひるがのサービスエリアでの接続が可能、となっておりますけれども、この具体的な中身について言うと、書いてある通り、今まではバス停しか止まらなかったのが運行日に合わせて、明日ここへ来てちょうだいよって言うと、転回可能な場所であれば自宅まで迎えに行くという風に変わった、と我々地元ですけど思っておりますけれども、これをサービスエリアへ運行するとなると、お客さんが明日サービスエリアに着くからこのくらいの時間にサービスエリアに来てよって言えば、デマンドバスがそこへ迎えに行くことができるという風に理解してよろしいですか。

事務局：はい。乗り場につきましては限定をしていないので、そのサービスエリアにつきましても、ひるがの地区内ということでございましたら、対象となり得るということです。運行事業者とも、詳細まで詰めた上で掲載してはおりませんが、利用は可能であります。

C委員：はい、よろしいですか。大変ありがたい情報でありまして、じゃあお客さんに月水金は、どういう風に周知するかですね、情報発信の方向を別にして、いわゆるお客さんがそのくらいの時間にサービスエリアに着くから、あらかじめバスの運行時間に近ければ来てよと言えば乗れるという風に理解していきたいと。

※原案のとおり承認

議案第2号 令和7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8年度事業計画について 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 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8年度事業計画（案）及び令和8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

5. 情報交換

A 委員：私は大体1月に5、6回はまめバスに乗るのですが、利用者の方からバス停について質問がありましたのでお話しします。バローは小野2丁目で、それからエーコープは小野6丁目のバス停で降りると便利なのですが、そのバス停名を丁名と呼ばれると、降りる時にバローに行きたくて降りたいけれど、あれ？過ぎたのかな？とか、小野6丁目がエーコープになります。そうすると降りる際の判断がしづらいという意見がありました。そのお店の名前をバス停にしていただけないでしょうか。

事務局：お答えさせていただきます。確かに利用される方からすると、そのバス停が分かりやすいという点ではそうかと思います。市としての検討はさせていただきたいと思いますが、それをやり始めますと、どこまでやるべきか、その店がじゃあなくなった後はどうなるのか、そもそもそういったこともございますので、他の路線バスでも自主運行バスでもという全体的に検討したいと考えます。バスの利用促進に少しでも繋がるようなものであれば採用していきたいと考えております。現在のところは検討させていただきたいと思います。

山川会長：私もコメントさせていただきます。すごく大事なことだと思います。そういうのはできるだけ早く実施できるように、届け出は必要と思いますが、それともう1つはバスの路線で高校生がいつも乗ってくれるバス停があります。その子が卒業したらそのバス停誰も乗らなくなる。そうすると

違う高校生はもっと 150m 離れたところで利用すると。雨の日にそこまで行くのが面倒くさいから、バスに乗らずに親族にらせてもらうことになる。これではもったいないので、どれくらいの方がそのバス停を利用するのか、もうそこを利用しなくなったら、そのバス停自体を移動させるくらいの前向きのことをしていかないと、皆さんにご利用していただけないのではないかと思います。状況を知らない人は、あそこにあったバス停がこっち行ったとかありますけれども、できるだけくさんの人に乗ってもらうのであれば、そういった手間はですね、市としても、もちろん交通事業者とも要相談ですけれども、臨機応変に変えながら、どうやったら乗ってもらえるかという、前向きなことを考えたいと思います。

B委員：私も昔は八幡に住んでいまして、八幡から相生小学校の方まで、下校時は越美南線を使って帰りましたし、郡上北高にも定期券を購入して越美南線で通いました。そういった部分で言うと、鉄道への愛着は少しあるものの、やはり長良川鉄道が大変状況が厳しいということは、ずっと前から言っておりますので、それを維持するためには、ある程度の縮小なりは仕方ないかなと思っております。また、長良川鉄道になった時点で駅が増えていると思うんですけども、ある程度の、この先の乗降率とかそういったものを見ていただいて、停車する駅を少し縮小するなり廃止なりして、例えば関方面へ少しでも早く着けるようにするとかされたら、少しは乗車率も上がるのではないかと思います。大和地域は公共交通は大変充実していると思いますけれども、やはり高齢者の方々にとってみれば、少し不便さを感じる部分もありますので、その点を少し改善できればと思います。

C委員：まず高鷲地域の現状ですが、報告資料1の5ページにグラフが載ってまして、1人当たり運行経費のグラフでは、鷲見線の昨年度は1人当たり5万円かかっている状況でした。加えて鮎立線は、昨年度は利用がなかったので0人だったので、運行経費は1人当たり換算としては算定できないという、これもかなりショッキングな話です。しかしこうなることがある程度予測できておりましたので、昨年度は、地域協議会で色々検討を重ねて、市に対するお願いや調整も行い、今年の4月からは鷲見線と鮎立線を1本の路線にして、かつ1週間に3日間のデマンド型にして走らせるという風にやっていただいた。あとは私自身びっくりしたのは、すごく使い勝手を良くしていただいた、ここはお礼の部分ですけども今まではバス停まで徒歩で行って乗ったのが、事前にうちの家の前まで来てよと伝えれば、バスが来てくれるということです。実は我々の予想以上の柔軟性で正直言ってびっくりしたんです。「それできたの」というのが非常に予想外の便利さでありがたかったと思って、これはお礼の部分です。ただ気になるのは、じゃあ4月から利用は増えたのかという部分ですが、あまり増えてないという状況は聞いており、それは我々の地域の方のいわゆるPR不足だという努力不足もあるかもしれないし、1番怖い予測は、もう元気に出歩ける高齢の方がいなくなってしまったという事を考え、一番怖いんですが、まずは地域の方では自治会長会でとか福祉の会であったり、あるいはシルバーの役員であったりでいろんな機会を捉えて、バスが今こんなに便利になったよという所は一生懸命PRしております。これが現状の報告とお礼であります。

もう1つはさっき少し話がありましたが、ノッカルというものがありました。今日配られた素量の裏面にライドシェアの紹介があり、いくつか事例が紹介されていて、右側のノッカルへは、さきほど地域協議会が視察に行ったという話もありました。昨年11月に我々は、富山県高岡市へ行っ

てきました。博報堂という広告代理店、非常に大きいところですが、ここがもう商品化していて、それぞれの地域にカスタマイズして我々のノウハウを持って、そこに合ったシステムを提供してくれますよ、ということをはっきり言われました。ただお金は当然かかりますけども、その時に確か言われたのが、いろんな補助金を組み合わせれば地域の負担は相当減りますよってことを言われましたけども、それは良いなってことで我々帰ってきましたが、なかなかそれから具体的な議論を進めずにおります。ここからは質問になりますけども、このいわゆるノックアルに代表される、ライドシェアについて、市の地域全体の方針として、積極的に各地域で導入していきたいという方針なのか、今情報収集中であるとか色々な段階があると思いますが、今の段階と今後の見通しについてお聞きをしたいです。お願いします。

事務局：現時点での考えとしましては、率直な思いでございますが、やはり市民ドライバーの確保、こちらが明確にもうビジョンとしてお持ちである地域であれば、すぐにでも動き出したい。市民ドライバーを活用し、かつその地域にタクシー会社のようなプロの交通業者さんがいるような地域ですとなお良しで、市としては進めていきたいという風に考えてます。そのために必要な、費用に対する市の予算対応についても、山川市長からはすぐにでも上げたら対応する、というお言葉は頂いておりますので、気持ちは前向きではないかなという風に思います。やはり地域のそういった意気込みにも市民ドライバーがいるんだということが明確になったタイミングで、私どもが地域に介入させていただいて、事前の勉強会からでも結構ですけども、そういったところからでも関わらず、推進していきたいと考えております。

山川会長：地域協議会に直接お金をお支払いするというのも1つ考えています。自分たちの地域は自分たちでしっかり守るんだという、そういう思いのあるところはその交付金を使っていただいて色々事業が実施できると。市に対し、全て一律にお願いをしていくということは、これからはなかなか難しくなると考えています。住民自治を進める観点からも、私たちの地域は自分たちで考えて守っていくんだという、そういうことが郡上市にはこれから必要になるでしょう。そうしない限り全体を大きなお金を使って市で守っていくのは困難になると思います。ですから、その地域でのドライバーを確保できること。そして今日、来てくださっております八幡観光バス、また白鳥交通といった交通事業者の協力も必要なので、そういったことで安全を担保した上でやっていくというような形であれば、まだまだこれから先に進めるんじゃないかと思っております。今まではなかなかそちらへ舵を切ることはありませんでしたけど、これからの大きな1つの試金石になると思いますので、全部が一斉にスタートはないと思いますが、やれそうなところから手を挙げていただいて、うちの担当としてしっかり話をした上でできないかという、この生き残りをかけた1つになってくると思います。

C委員：今のご回答を聞いて思ったことを少し言いますと、私は地域協議会に関与してますけども、これまでも主体的に考えてきましたが、最後の決断として、政策をやるという決定については、それを地域協議会にぶつけられると正直荷が重いと思っています。今でも思います。やはりそれは行政が公共交通の政策として決めて、我々はいわゆる相談役として歴史を知っている、人を知っている、地理が分かるっていうところで、聞かれたら答えるっていう形で良いと思っていましたが、今の答えを

聞いて、今からの新しい自治というのに対して非常にイメージが湧きました。いわゆる自分たちでやり遂げないとダメなのだな、というのを思いました。大変よくわかりました。

山川会長：地域協議会も含めて地域の運営組織を担っていた方をある程度専門家として働いていただけるように、現在、総務省からのいわゆる地域支援のためのお金が出ますので、そういった形で雇用することを考えています。今までは無報酬でやっていただいた仕事に対しては、しっかりと払った上で、今年もそういった形で地域にも何十名かは採用したところです。これをさらに広げていくことを考えています。最後は私が責任を取ります。私は市長ですので、責任は全て私に来ますので、それは、責任取るまではこの席を離れません。そこは私が責任を取ります。しかし地域では、その覚悟を決めてやっていただきたいという風に考えております。

D委員：市長からのお話に、郡上の抱える問題で1番大変なのは、やはり長良川鉄道が1番大きな問題だと思いました。やはり何の負担が1番大きいかというと、鉄道施設の保全管理ですね。線路とか枕木とかみるんですが、本当にお金がかかるなとつくづく感じるんです。そこでお尋ねなのですが、長良川鉄道に対する、250万円ですかね、塗装とか修理に必要な経費をクラウドファンディングで募集してところ、そこそこのお金は集まったんですが、その募集した会社がどうも未だにそのお金を振り込んでいないと、どうなっておるんだということで、ちょっと聞かれたこともあるんですが、そこはまず1点お尋ねしたいですね。

山川会長：クラウドファンディングを行う会社に対しての、いわゆる身元調査をしっかりとしていなかった点については、これは大きな責任はあると思います。長良川鉄道だけでなく全国の他のいくつかの鉄道会社も同じように、寄付を集めても鉄道会社へ入ってこないという、報道がなされています。鉄道会社では、様々な交渉を、クラウドファンディング会社と行っているということですが、身元調査が甘かったと。信じられるという人、会社に対してお金を集めていただくということをしなかったのか、ちゃんと手続きしていたのかは、これから取締役会等で話していきますけれど、おっしゃる通り、こういったことが続きますと、非常に悪い噂が立ちますので、やはり私たちも、これから気をつけて特にお金を扱うようなものに関してはしっかりとやらなきゃいけないなと思っており、今回の件に関しては取締役の1人として、申し訳ございません。

D委員：この厳しい財政状況にあって、けしからんと非常に思っておるんですが、いや、悪いというんじゃない、やった人は本当に何を考えとるかという、本当に腹が立ち、事件になると思うんですね。郡上市は本当に広いんですよ。そこで公共交通を維持するということは、やはり色々なお金もかかりますし、その財源の確保に大変苦勞すると。この少ない財政の中にあって、やっぱり自分としては、これは身を削らなだめだということは感じております。それから美並巡回バスについてですが、相変わらず利用者が少ないということで、その声を聞きますとやはり乗り場はですね、どうしても国道沿いにあるということで中へ入ってもらわないと、やっぱり高齢の方はそこまで出てく足がないということでなかなか利用ができないということで、そういう意見も聞くんです。1つ明るい材料としては、この9月3日ですか、ドラッグストアがオープンするということ。それにやはり巡回バスを使い

たっていう方も、ちらほらと声を聞きますので、できるだけ利用して、巡回バスをね、有効にフル活用できるというなということは思うんです。またその巡回の時間でも定期的ですね、やはり曜日を設けるとか、地区を変えてやるとか、そういう対策もこれからは必要じゃないかなと思うのですが、せっかくできるんで、なんとか、知恵を持ち寄ってですね、市民の助けになるといいなってことを思います。

山川会長：公共交通は、いわゆる交通政策としての1面と福祉政策としての1面があると思います。この両面をうまく使いながらですが、人口は減っていき、予算がないとか、下火のことばかりを言わなきゃいけないこともありますけども、こういった場で皆さんの忌憚のない意見を言っていただけてそれをまとめていけば、交通事業者もみえるし、県、国の方もおられます。今日最後には倉内先生にまとめていただけたと思いますが、街づくりということを、公共交通を使って活気を出してやれば、まだまだ捨てたもんじゃないと思います。そして皆さんも、兄弟や子供たち1週間に1回で良いので郡上へ帰ってきてくれと、遊びに来いってことになると思います。やはり私達もどこかで真剣に郡上を立て直すには公共交通を使うんだ、ということをやっていけば、暗い話題ばかりではなく、胸張って郡上へ来いと言えるようになると思います。

E委員：福祉有償運送を中心にやらせていただいています。最初に、高齢福祉の事業を実施している団体に対し、補助金30万円、大変予算の厳しい中支援をいただきました。ありがとうございました。おかげ様で去年の福祉有償運送事業は黒字で終わることができました。まず1つお礼を申し上げておきます。意見ということではないんですが、実は地元の方から聞いた話がありまして、ちょうどこの会議があったのでお願いをしたいと思うんですが、事務局から説明がありましたように、この4月からスクールバスが自主運行バスへ転換をされまして、地域の事情にあった方針転換でありがたかったと思ってるんですけども、実は小学校のPTAの方からですね、スクールバス基準というものがあるために、学校に近いところの人は乗れないんですね。子供さんが。近年では特に熊の問題がありまして、去年から今年にかけては明宝でもやっぱり出たというようなことがあって、非常にPTAも心配してると。ところが学校に近い子供はバスに乗れない。遠くの子は乗れる。では、近いお子さんは熊に会うことはないのかというと、そんなことは絶対ないわけでした。スクールバスじゃないので自主運行バスになったのだから、誰でも乗れるのではないのかと。学校に近い子供さんたちもバスに乗せてあげてくださいということで、小学校と振興事務所にも話はされたようです。ところがなかなかいい返事がもらえないということで今回お聞きしたい。教育委員会の話かもしれませんが、その辺はやっぱりさっきもありましたように、住民自治ということで地域のことは地域が決めるというようなことで、一律に適用するんじゃなく、その地域の実情に応じた判断を地域にらせていただけるようなお願いをしたいなというところでございます。

山川会長：ありがとうございます。そういったお声は把握しております。確かスクールバスについては、小学校は2km、中学校は4kmという一定の基準が決められていて、それより距離が短い児童は、バスは使ってはいけない、通学利用対象ではないということが文科省の方から示されていると思います。それで熊の件ですね。一度そこについては教育委員会とも相談をさせてください。即答はこの

場ではできませんので、よろしくお願いします。

F 委員：郡上高校 PTA の会長代理で出席させていただきました。私は大和在住で子供が路線バスで、大和から郡上高校へ通わせているのですが、運賃についてです。私個人的には、こんなものなのかなと思って通わせてるんですけど、白鳥地域での知り合いの話なんです。路線バスで通わせると半年で、定期券購入費用で 10 万円以上とかっていう金額で、家計を圧迫されてみえるそうです。親が通勤の自家用車で一緒に乗って、通学と兼ねて八幡町へ通勤される方はちょうどいいと思うんですが、そうじゃない方は 2、3 人で乗り合わせて、子供の送迎のために、今はじまった話じゃないと思うんですけど、そうされてる親御さんが見えるみたいです。親の労力もそうですし、ガソリン代も高く、大変だなと思って聞いていたのですが、もし定期券代で、その送っていくよりはバスに乗せた方がいいっていう金額がちょっと、アンケートなのかどうという調査で判明するのか分からないのですが、そういうギリギリのラインを攻めていただいて、乗った方が得だよっていう金額がもし出してもらえれば、もう少し利用者数が増えるのかなっていうのは感じました。郡上高校に関しては 430 人くらい生徒が見えて、徒歩から自転車、あと公共交通からその自宅の送迎にはどのくらいの割合なのかなちょっと分からないですけど、少しでも、公共交通機関を利用されれば、自動車の動く台数が減って環境への配慮になるなど、他にも色々ついてくるものはあるのかなと思います。ご検討いただければと思います。自分のことを話すとあれなんですけど、もう 30 年以上前ですが、私は家が大和だったんで、自宅から鉄道駅まで自転車で行って、長良川鉄道で八幡駅まで行って、そこからは当時自転車で貸し倉庫があったので、そこで預けて学校まで通っていたんですけど、その時の思い出が部活帰りに八幡の街中で色々買い食い、立ち食いして帰ったり、当時付き合ってた彼女と一緒にバスまで送り合ったりして楽しい思い出も結構あって、現在送迎されている方はそういう時間がないのかなっていうと、寄り道の時間がないのかと思ったこともあったので、そういう自分で帰ってくるっていうのは別の思い出もできたりしていいのかなと思っています。ちょっととりとめのない話になってしまったんで申し訳ございません。

山川会長：私が聞いた方の話では、西和良から郡上高校まで歩いて通ったらしいです。堀越峠は、あのグネグネ道ではなくて直線で降りて来ることができる昔の峠道があったので、そこを何度も歩いて帰ったという、現在 80 代の方でそういう猛者もいます。やっぱりそういうこともあるんですね。現在はスクールバスになって大変便利になりました。では今のようにお金をどう出していくか、これを考えなければいけません。現時点では可能か分かりませんが、中高一貫校、進学校ではない中高一貫校を、例えば北高へいくつかの中学を集めるまたは郡上高校へ集める。それによって今スクールバスを出しているところに高校生も乗ることができるようになります。これは県の教育委員会とも話が要ります。普通はこういった政策は進学校の中高一貫が多いようですけども、そういった通学を考えると、子供たちがいる中で団体生活をしている、あとはクラブ活動も高校生と中学校が一緒にやる。今までと同じようなことを考えていたのでは、この郡上市ではもうできないことがいっぱいあるんです。だから思い切ったことも考えなきゃいけません。高校生に対する医療費も、郡上市は無償化としました。高校生は自分で風邪引かないように気をつけることはできるんでしょう。小学生はできません。ではその高校生の医療費の無償化を廃止して、小学生へ回すということもあります。何かを

やめて何かを始めないとこれはやっぱり難しいですね。倉内先生おられますけども、あつというようなこともこれから私たちは挑戦をしていかなきゃいけない世の中になってきたんじゃないかと思います。もちろん子供たちは大事にしなくてははいけませんので、そのあたり、今の運賃代どうしたらいいのかちょっと実態も含めて考えていきたいと思います。

G委員：郡上八幡白鳥線ですが、スクールバスから路線バス通学としました。白鳥中学校への路線バス通学に32名の生徒が利用されております。結果、スクールバス1台が不要となりました。加えて、路線バスの乗車率が上がりました。そこで、中学生への定期券購入費助成は教育委員会の支出になりますが、これは何年も前から、うちの方もスクールバスの運転手が1人削減できれば、その人件費と人手不足も助かるということで考えておったという件です。また、石徹白デマンドバスですね。これが今年4月から1日3便から、全部デマンドバスになりました。中高生はもちろん一般利用者も今まで通りありますし、新たなデマンドバス・区域運行ということで、バス停ではなく、自宅まで迎えに行けるということになって、先日は車両に乗れないくらい予約が重なることもありました。利用者が増えてきました。この月曜日でも観光客の方ですけど、6人の予約がありました。ただ反対に中高生の通学生徒用の先約がありますので、今回はギリギリ乗れましたけど、そういうありがたい状況になってきました。もちろんこれまで中型車両マイクロバスを使っていたのですが、ハイエースの14人乗りですね、コミューターのバスに変更しましたので、車両の維持管理経費等は3割程度減少しました。白鳥町デマンドバス、こちらは牛道方面については、今まではハイエース2台で運行していたのですが、これは干田野方面も一緒に運行していました。これを今年4月から、1台で運行することにしました。この1台でどうやってカバーできるかと言うと、牛道は六ノ里と2方向で結構重なるのですが、利用者数が減った関係上、10分くらいかかるんですが1台で十分いけるということで、それで利用は減っていないですし1台にしたことで、経費は半分になりました。ひるがの線では今まで通りの時間帯で走ってますが、朝のひるがのへ向かう便と夕方7時ぐらいにひるがのから白鳥へ帰ってくる便を回送にして、そこで運行経費の削減に努めました。これにより運転手も、30分程度早く帰って来れるので、その分、売り上げは減りますけども、経費は削減できました。あと、先ほど高校のPTAの方から話がありましたが、高校生の定期券ですけれども、これは郡上市さんの判断によって助成金額が下がったりするため、当社では対応しかねますが、はっきり言って去年からちょっと増えてます利用者が。対してマイカーによる負担がどうかと言われると、1人でマイカーを利用するのは高いですけど3人乗れば安いってことはあるんですけど、ずっと前になりますが、やはり事故があって、その乗ってみえた生徒さんの補償をどうするだという問題があります。そういうことを考えると、公共交通を利用いただいた方が安心感は、大丈夫かと思います。路線バスを利用される方からの意見は、一応投書箱っていうのはあるのですが、ほとんど書いていただけていない。子供たちからも、少しでもご意見があれば、親御さんから書いて出すように言っていただけるとありがたいです。最後に、全体的なこととして、ドライバーの確保が結構厳しい状態にあり、従業員の高齢化と今年は2人入りますけど、高齢で退職される感じで、なかなか30代40代の人が入ってこないもので、そこが一番難しく苦しいところです。あと燃料代ですね。燃料軽油の方は大体150円台で止まっているんですけど今後は分かりませんし、ただオイルなんかは注文しても断られて入ってこない状況であるとか、タイヤ代もこの8月から2割アップとか、あと車検代も10月から20%値上げさせて

くださいと整備会社から連絡がありましたので、そこら辺は心配しております。

H委員：会社での問題点は、白鳥交通と同様に、1番はやはり乗務員の高齢化が進み、安全運行が少し心配かなという点。気をつけているところですが、対面点呼により乗務員の状況を必ず、機器を使ってチェックするようにしております。あとはやはり燃料費や修繕費はかなり高騰しています。先ほどからの話で、バス停名称の件ですけれども、名称を変えるのは運賃表示器を変えるのも大変です。今までのバローやエーコープ、八幡病院、これらが停まりやすいところではあり、ちょっと分かりづらいというような話があります。乗務員の方に、車内マイクを使用して、「このバス停はどこどこに行くのでしたら便利です」という案内をしてると思いますので、特にバローやエーコープの近辺については、乗務員の方から声掛けなどをなるべく行うようにします。八幡市街地は、そういうような分かりづらいところは車内マイクでするように。あとタクシーの方ですが、一般利用は夜の運行が本当に減ってます。八幡の街中を飲みに行かれないと、それも家飲みというのが習慣になっていて、高い金払って飲みに行くよって感じが、白鳥もそうですけど結構減ったと思います。自社としては日曜日と月曜日は24時まで運行していたところを20時でやめさせていただいた。

I委員：岐阜県バス協会です。日頃から本事業に対するご理解とご支援、ありがとうございます。先ほど来より話が出ていますドライバー不足はバス業界として本当に大きな課題です。本日お手元に「バス業界就職支援パンフレット」を配布させていただきました。これも一重に、今のドライバー不足への対策として、皆さんに広く知っていただくという意味を込めて作成しているものでございます。本日の協議資料議案第2号「令和7年度計画事業の進捗状況報告及び8年度事業計画」の事業一覧の4ページにですね、乗務員対策ということで、移住と移住定住政策所管と連携し、移住と就労とが一体となった取り組みを実施するというような、こういった計画の中で、こういったような機会を捉えてですね、県が東京の方で前に確かやってると思うんですけども、そういったところからの、人をちょっと集めてくるとか、あと先ほどこの人材資源の確保という意味で、この地域での、卒業したら次の人はどこになるっていうような、要は地域の事情っていうのは皆さん多分ご存知だと思います。例えば市内で大型免許を持っている方のそういった情報について、吸い上げて、ドライバーバンクじゃないんですけども、そういった情報を集めて、そこに特化して声をかけるとか、そういったいろんな事柄を総動員で確保ということをしていただけると、本当にありがたいなと思ってます。事業者としても運転手の待遇改善ということで、昨年、貸切の運賃を上げさせてもらうことや、路線バスでも若干の運賃改定を行い、労働者の条件、待遇改善しております。求人も当然そうなんですけども、そういった努力の中でもなかなか対応できない部分がございますので、是非ご支援をお願いしたいということがまず1点ございます。それと資料の中で先ほど、ノッカルという資料がございました。業界でちょっと心配するのはやっぱりこの部分でもうあらゆる手を使っていかないと地域の公共交通の確保は難しいというのは当然なことだと思います。そんな中で業界が少し心配するのは、やはり事故の部分です。その部分がやはり、我々事業者はですね、本当に車両から教育から法令のこととかも様々な安全対策を図った上で、今の安全を確保しているという状況でございます。先日も高齢者の方が事故をしたというような事例もございます。そういった中でこういった新たなツールによるということに対し一番懸念するのは、やはり事故がありますので、今回、地域運営組織が主体となって行って

く中でもやはりこの事故という部分を踏まえ、事故防止を踏まえた対策が必要かなという風に思います。

J 委員：弊社は郡上市より、やまとふれあいバスを月曜日から金曜日まで巡回運行を受託しております。

先ほどの八幡観光バスや白鳥交通のように利用者は増加しておらず、そもそも高齢者の方がいなくなっているようなことで、なかなか利用者が伸びるっていうとこまで行けません。乗務員の確保にも苦勞しておりますが、大和の場合は、まだ商業施設があるので、あそこへ買い物に出てくる方が結構みえますので何とか維持をしています。これからはとにかく安全を第1に考えて運行していきたいと思いますのでよろしくお願いします。

岐阜県公共交通課：まずもって、本日委員の皆さんからの貴重なご意見を拝聴できまして、嬉しく思います。ありがとうございます。何度も話が出ていますが、人口減少ですね。人口減少と財政、の話がありまして、これから人口減少や財政難が進んでいくと、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しいわけです。人口減少と言ってもスピードは増えていますし、岐阜県全体で今後 50 年を見据えると、1 年間で 2 万人弱が減っていくという状況なんですね。その中で、人が減るということは乗る人も減るということは、収入的な部分は減るのだけれども、それを支える人も減るというわけで、そういう意味でも非常に厳しい状況です。そうすると、限りある人や資源や財源を、有効に効率的に活用しなければいけないということでして、私も各市町村での交通会議に参加し、面白いアイデアがいくつかあるので参考にご紹介します。郡上市長もおっしゃっていますが、輸送資源のフル活用ということではスクールバスの転用利用です。スクールバスは大体、朝と夕方の通学・下校の時間しか使わないので、では使っていない昼間の時間帯をコミュニティバスとして活用するというアイデアが出ています。あるいは、運転手確保対策で言えば、先ほど委員がおっしゃったように、ドライバーズバンクについては飛騨市が、これに取り組もうという話が出てます。これは 1 日満遍なく働いてる人ばかりじゃないので、それこそスクールバスだけの運転手いるのであれば、その人は通学の時間帯以外にコミバスを運転してもらおうというような、そういった登録制度によって、人を有効に効率的に働いてもらおう、活躍してもらおうということです。また財源の確保という点では、例えば国にある企業版ふるさと納税という制度があります。こちらで、郡上市の公共交通を支えようということで、郡上市外に本社を置く企業が、寄付税という制度を活用して税制的な優遇が受けられますので、企業にとってもメリットがある。我々市町村は寄付をいただいているというメリットがあります。委員がおっしゃったのは、コミバスに企業広告のようなステッカーを貼ることにより、広告収入を得ることもあります。あるいは、その企業や団体の隣接地にバス停を置くということ。これによりお金をいただく、そうすると、そこに止まることで従業員の通勤手段の確保にもなるということで、これもウィンウィンです。また、クラウドファンディング。これは会社の身元をしっかりと調査した上で取り組んでいただくことも良いと思います。そういった様々な人とお金の確保について、知恵を出して、進めていけたら良いと思います。本日の協議資料では、バスも鉄道も非常に公的負担額が増えているという話があります。資料中にもありましたが、鮎立線では年間の利用者は 0 人だけれども、運行経費に 200 万円程度かかっているということ。郡上市長からは福祉政策でもあるんだというお話がありましたが、やはりそこにお金をかけても空気しか運んでないのであれば、そこはやはり無駄なのかなと思うので、一

線、何らかの考え方で線を引いて、その代わりにタクシー、デマンドバスで代替していくという、そういった挑戦をしなければならないと。岐阜県としても県内のバス運行に対しての補助金を出していますが、どこを幹線として県として守らなくてはならないか、あとは市町村ではどこを担っていただくことが効率的なのか、ということも、現在検討に着手しておりますので、県として納得感のある、しかも効率性を重視するような仕組みにしていきたいと思っています。長良川鉄道の話があります。長良川鉄道も先ほどからあります通り年間3億円ほどの負担があるということで、地方鉄道をどう再構築していくべきかという話し合いも進んでいると聞いております。よく岐阜県知事が申しておりますのが、鉄道そのものの魅力をまず上げていこうじゃないか。そして鉄道なり駅を機軸とした街づくりを進めていこうじゃないかと。そうすることで、地域の皆さんが日常使う限定的な話とは別に、本当に長良川鉄道に魅力があれば、そして郡上に魅力があれば、外から人や金や物が入ってくるんだと。そういうことで、長良川鉄道が活気溢れる、魅力溢れるものになるんだということを申していますから、郡上市単体ではなく、鉄道は市町をつなぐことに意味がありますから、沿線の市町が一体的に街づくりをしてこうということを、現在、郡上市長のリーダーシップのもとで進んでいますので、県としてもその動きは非常に心強く思い、支援していきたいと思っています。

中部運輸局岐阜運輸支局：たくさんのご意見ありがとうございました。大変参考になりました。郡上市では、多数の地域の方々が本会議に参加していただいていますし、学校関係者や福祉関係者、それから観光関係者の方もみえて、他市に比べても、1歩先を進んでいると思っております。私はここに配属される前は3月まで三重県で勤務しており、同じように交通会議に参加しましたがけれど、郡上市は地域の方々が主体的に参加している地域と感じています。逆に、これが行政からの押し付けの交通施策であると、なかなか地域住民の方が公共交通を利用されないのかなと、感じているところです。国の施策の説明をさせていただきますと、先ほど郡上市長からお話がありましたけれども、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正されました。年内にも施行と予想されますが、その改正内容の1つとして、先ほど人的資源の活用がありました。ドライバー不足に対応するため、スクールバスや企業バスについて、朝夕だけ運行して日中は空いてる、そういったものを自治体を中心となり、学校や福祉施設で従事する運転手を活用し、地域の足を確保していくというものです。国もそれに対して支援を行います。郡上市では非常に様々な立場の方々に参加していただいているので、この制度をうまく使っていただくよう期待をしているところです。法改正のもう1つの点では、運行データの利活用です。これは自治体が色々な事業計画を作る際に、交通事業者に対して運行に係る情報データの提供について要請し、交通事業者側に何も正当な拒否理由がなければ応じなければならないとされました。そういったデータも有効活用していただいて、バスやタクシーの利用をしっかりと見極めていただいて、より利便性を高めていっていただきたい。

倉内アドバイザー：本日の会議全体を通じて感じたことをお話しさせていただきます。冒頭山川会長からは、この会議がかなり形式的になっているのではないかと問題意識を提示いただきました。これは、先ほど岐阜運輸支局がおっしゃった通りで、これだけ市民の方々が参加され、発言の機会もしっかりと取られ、公共交通の現状について各種様々な意見をもらっている点では、非常に意味があるものだと思います。ただし当然ながら、意見が出るから良いというわけではなくて、それらの意見が

どれだけ政策に繋がるのか、または予算に繋がるのかという点が、もしかすると山川会長からすればまだまだ不十分ではないかと感じられているのかと思います。その辺りは、ポテンシャルがあるので、これだけの発言、ご意見を、どれだけ市役所の方が取り上げて、また意見交換を行いより良い政策を作っていけるのかがすごい大事だと思っており、そこについては非常に期待しているところになります。そこで、皆さんのご意見が政策に繋がりにくくなっている点で思ったことは、実は本日の会議の協議事項をお聞きしている中では、実は予算、決算のところでは補助金がこの会議に入るように考えたという形になってます。その部分の趣旨、目的というのは、このままこの交通会議が意思決定機関になってほしいということなんです。つまり、理想的な究極の形とすれば、実は郡上市から、あるいはもしかすると交通事業者等々からお金をいくら出してもらったものがこの会議に入り、そのお金をどういった施策に支出していくのかということはこの会議で聞いて、それが全体として今年はどうだった、来年はどうだっという形で議論をしていくというのが理想の姿と思っています。本日の会議の流れを見ても、どちらかというと、この会議の決算報告はこの会議を行うということに直結した予算決算報告であって、その他の面で、郡上市が色々汗をかいて頑張っておられる取組みについては、事業としては関係しているのですが、あくまでお金の部分のみを本会議で報告するという形になっています。これをより実のあるものにするのであれば、今申し上げた通りで、ここが意思決定の機関に変わるというところが次のステップとしてできれば、山川会長がおっしゃる点での、もっと主体的な会議に繋がるものだと思います。ただしこれは簡単な事ではないので、我々も当然ながら、先ほどは地域運営組織が主体という話もあったと思いますし、すぐにはやりにくいのかもしれませんが、そういった形が、やはりこの会議に期待する国の考えであります。この形に変わってほしいということ、少し考えていただくのが良いのかなと思っています。次に情報交換の中ですね、今少しお話をしましたが、要は住民自治を進めていくべきではないかという点で、私もそこについては非常に強く思っています。やはり自分ごとになってほしい、ということですね。公共交通が与えられるものではなく、地域住民みんなで作っていくものである。それがより究極の姿としては、市の方から各地域に対し一定のお金、あるいは国や県のお金を工夫して使えるこういうリソースがあるよというものに対して、それをどのように使っていくのかというのは地域でそれぞれ考えていただくというのが、今後おそらくこの郡上の中では重要な、あるいは非常に期待ができるようなことではないでしょうか。特に、それぞれの地域がおそらく血縁と言いましょ、皆さんお互いの顔を知った仲で、人間関係もまだまだ残っているものと思いますので、それが今ならできるんじゃないか、ということに期待したいと思っています。最後もう1点、これは非常にフラットな意見として、報告資料1であった収支状況を見ていると、正直なところ運賃収入が占める割合は非常に低いんです。それは残念ながら他の地域と比較しても非常に低いなと思いました。ただ一方で、乗っておられる方は乗っておられる現状を考えると、もしかすると運賃額の問題なのかもしれませんし、全体の位置づけの問題かもしれない。そういったところはもしかすると改善の余地はあるのかなという風に思いました。そういったテクニカルなところの改善と、もう1つは住民の方との意見交換を頻繁に行いながら、郡上市の地域公共交通を作っていくという部分で進めていただければ、もっと良いものになるかと思っています。

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今後ともよろしくお願いします。