

# 平成 29 年度 第 1 回郡上市地域公共交通会議(会議要録)

○会議名称 平成 29 年度第 1 回郡上市地域公共交通会議

○開催日時 平成 29 年 6 月 27 日 (火) 午後 3 時 00 分～午後 4 時 50 分

○開催場所 郡上市役所 4 階 大会議室

○協議事項 議題第 1 号 生活交通確保維持改善計画の策定について

○報告事項 報告第 1 号 郡上市地域公共交通網形成計画の策定について

○出席委員 青木修 (副市長)、尾藤安正、平岩憲政、山田芳喜、武藤尚樹、大西春子、畑中知昭、馬淵公子、古田米弘、西脇洋恵、佐野みゆき、長尾実、廣中健太、和田美好、下里武司、伊豆原浩二、池田喜八郎、古川昭文  
宇佐美有紗 (代理)、一柳秀樹 (代理)、伊藤 勝 (代理)、林克彦 (代理) 計 22 名  
※畑中知昭委員は途中退席。

○欠席委員 出井建雄、高田太豊、朝倉和仁 3 名

○出席者 (事務局：市長公室企画課)  
室長 三島哲也、企画課長 河合保隆、交通対策担当係長 和田隆男、主査 酒井義文

1. 開会 (司会進行：企画課長)

2. 郡上市地域公共交通会議委員の委嘱状交付

3. あいさつ

・副市長

・宇佐美委員 (国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局 運輸企画専門官)

◆議長(副市長) 議事進行

4. 地域公共交通会議副会長の指名について

要綱第 5 条第 1 項の規定により、副会長は委員のうちから会長が指名することとされている。

副会長には、委員経験豊富な白鳥地域の出井建雄委員を指名したい。出井委員は本日欠席であるが、ご承諾をいただいている。

5. 協議事項

議題第 1 号 生活交通確保維持改善計画の策定について

(説明者：企画課 酒井主査) 資料 1

\*質疑応答

(委員)

以前に、美濃市が運行している「のり愛くん」のような事業を市で検討したいと話されていたが、現在どのようになっているのか。

(事務局)

美濃市の場合は、デマンド型の乗合タクシーという形で運行している。昨年和良地域で公共交通のワークショップを行った際、市民からデマンド交通に対する要望があり、市内でもそういったニーズへの声がある。今年策定する地域公共交通網形成計画の中で、そういった交通形態の導入について検討したい。

**(委員)**

タクシー事業者としてお客さんの声を聞いている中で、「足が悪くてバス停までいけない」、「バスは細かな場所へ回ってくれない」等の意見を頂いており、そういった方がタクシーの需要となっている。美濃市はバス停を増設し、朝一斉に運行を開始するなど新聞にも取り上げられ、うまくタクシーを活用できている。市としてこういった仕組みを早く取り入れていく方針は無いのか。空でバスを運行するより、デマンド型に切り替えた方が市としても経費削減になるのではないか。例えば和良線なら、バスで全ダイヤを運行しなくても、お客からの予約に応じてデマンド運行すれば、西和良までの運行で済むこともある。人口が減少していく中で、デマンドタクシーが公共交通として最善の方法であると思う。タクシーも市内からどんどん無くなっている状況の中で、早く取り組まないとタクシーを公共交通として計画できなくなる。

**(企画課)**

美濃市のようなデマンド交通については、本年度に地域公共交通網形成計画を策定する中で検討していく。

**(委員)**

美濃市は以前、「わっちも乗ろカー」という大きくてピンク色のバスを走らせていたが、うまくいかず、タクシーに切り替えて、現在それが成功している。それはずいぶん前から運行しており、お客さんの評判も良いが、郡上市では未だに話題にすらされていない状況である。近い市でやっていて、美濃市へも巡回バスを走らせている郡上市なのに、なぜこのような状況なのか知りたかった。今朝も東安久田のお客さんを運んだが、「バスには遠くて乗れない」と言っていた。そういったケースが多い。元気な人はバスでいいが、体が不自由な人はタクシーしか乗れない。人口も減り、バスでは経費も掛かるため、手遅れかもしれないが、美濃市のような仕組みを早めに考えてほしい。郡上市は美濃市の状況を見て、市内でも検討すると言っていたが、もう何年も経っているのに何も行っていないのは対応が遅すぎるのではないか。岐阜県中で、タクシーを使ったあらゆる取り組みが検討されている。国土交通省の方もご存じのはず。郡上市はタクシーに対する補助は1円も出していない。そのため、郡上からタクシーが消えようとしている現状である。市民の皆さんにもタクシーが無くなった状態を考えていただきたい。

**(議長)**

この意見については、今年度交通網形成計画の中でタクシーの位置づけを盛り込んでいくということでもよろしいか。

**(委員)**

生活交通確保維持計画の取り組み事業のところ、ほとんどの事業が「済」となっているが、地域公共交通網形成計画の策定以外に新たな取り組みは、平成30年度まで行わず、現状維持ということか。これで申請が通るのか。

**(事務局)**

すべての事業が完了しているわけではなく、交通空白地の解消や、高校生の利用促進に関する部分、また長良川鉄道の観光列車の活用といった部分が残っていますので、その事業を引き続き、取り組んでいく。

**(委員)**

個人的な意見として、もっと様々な事業を取り入れてもいいのではないか。また「済」となっている事業について、やった効果を調べるということも大事なのではないか。やったから「済」というのはどうか。大事な事業なら事業の継承も考える必要があるのではないか。

**(委員)**

途中から退席するため意見だけ述べる。昨年タクシーを使った事業はどうかと、この会議で意見した。大和の小間見地区では一人輸送するのに三千円ほどかかっているが、それならタクシーの方が安いのではないかという意見であった。そういった既存と違う意見は順番に出てくるので、短期間の計画ではなく、ロングスパンで計画を作成するべきである。将来構想を見据えて、根本的に計画を見直すべきである。補助金をもらうだけの計画でいいのか。また、補助金をもらうためだけに会議を行っているようにも見える。

本当はそうではなく、乗る人があつての公共交通会議であるし、その辺りの意識の違いが以前からあるように感じる。根本論から煮詰めていき、先ほどの意見のように「済」、「済」で事業が済んでいくやり方では、利用者が増える要素が無いと思うし、利便性も上がらない。補助金の話と、実質に即した話を分けて検討することはできないか。

**(議 長)**

事務局からこの「生活交通確保維持改善計画」と「郡上市公共交通網形成計画」との関係性を整理して説明していただくとよいのでないか。それぞれの計画の中でどう事業が棲み分けられているのか。

**(事務局)**

計画が色々あり、混乱させていることは大変申し訳ありません。平成23年度に作成した「郡上市地域公共交通総合連携計画」というものは、他の分野をあまり含まない狭い範囲での「公共交通」をテーマにして作成されているし、今年作成する「郡上市公共交通網形成計画」は観光、福祉など他の分野も含んだ広い意味での「公共交通」として作成されるものである。この点については岐阜運輸支局の方より補足をお願いしたい。

**(委員)**

今協議いただいている、「生活交通確保維持改善計画」については、補助金をもらうための計画として割り切っていただいても結構です。また計画の内容も補助対象路線の部分だけでも大丈夫な程です。

この計画には市内の全路線が入っているわけでもないで、すべてをこの中で計画する必要は無いが、向こう3年の計画となっているので、その辺りが混乱を生じている理由ではないか。ただ今決まっている事業しか計画に記載できないので、新たに取り組むタクシー事業は取り入れることはできない。

先ほどの事業の「済」の話ですが、事業によっては「済」になっていても、そのまま事業を継続しているものもあるのではないか。「済」という表記では、終わったから今後やらないようにとられてしまうので、事務局で分かるように表記を工夫してもらいたい。

**(委員)**

平成19年の地域公共交通活性化再生法が制定され、平成21～22年に調査・研究を行い、平成23年度に郡上市の総合連携計画を5か年計画で策定した。平成27年度までの計画であり、その時点で公共交通網形成計画に切り替える話があったが、事務局の対応が遅れて、総合連携計画を2年延長することとなった。その間、地域公共交通活性化再生法が改正され、公共交通網形成計画を作成し、観光、福祉などの分野を織り交ぜて、広域の視点で総合的に公共交通網計画を策定することが必要となった。郡上市では平成27年、28年と公共交通網形成計画を作るチャンスがあったのだが、残念ながら作れず、既存の連携計画を2年間延長することとした。そして連携計画でやり残したことをやるということで、この会議でも承認もらった経緯がある。今年度から地域公共交通網形成計画を策定して、来年度から実施しようというのが、本会議の次の報告のところである。次の計画に向けて、今までの事業がこれだけでよかったのか整理していかなければならない。デマンドの話は昔から話題にはなっても、なかなか事業化には結びつかなかった。これは言い方が悪いが、利用者の視点に立った考えや、まちづくりの考え方で議論をこれまでしてこなかった経緯がある。行政の担当者に言っただけで終わっていた。こういったテーマを出さなかった経緯については、私たちも反省をしていかなければならない。

先ほどの美濃市のデマンド型は、多くの改善を重ねて、現在はうまくやっている。美濃市のやり方が郡上にとっていいかどうかは私では分からない。地域、地域によって実情が違うため。郡上は郡上でどういうやり方がいいのか、デマンド型なのか、既存の定時定路線に加えていく方法なのかしっかり議論していくことが大切ではないか。また公共交通網形成計画は何年の計画にするのかはこの会議で検討していけばいい。最低5年程度の計画は必要なのではないかと思う。

今回の生活交通確保維持改善計画は、本来なら既にできているであろう地域公共交通網形成計画の計画がそのまま記載されてくるが、まだ策定されていないので、既存の総合連携計画の内容がこのような形で掲載されてきている状況となっている。

事業の欄の記載で「済」と記載されているが、これは「済」ではなく、「実施」である。もう終わった

わけではない。これは「もう始めました」という意味なので、事務局で表現を修正するとよい。

(議長)

その他に質問がないようなので、第1号議案については、記載内容の文言の修正を付け加える形で承認いただけるか。

(委員)

異議なし

(議案第1号については、原案を一部修正という形で承認。)

## 6. 報告事項

報告第1号 郡上市地域公共交通網形成計画の策定について

(説明者：企画課 酒井主査) 資料2

(追加説明：市長公室長)

・今回の計画の中で、5つの基本方針の中にある「②地域実情に適した支線公共交通の充実」の部分で、武藤委員が言われたが、今のままの運行体形でいいのかという点について検討をしていきたい。また、「⑤最少費用で効率的な交通体系」のところでは、タクシーという文言は入っていないが、タクシー事業者の活用について、課題として検討していきたい。

(委員)

調査の中で行われるOD調査について、市民アンケートの対象者だけでなく、バスの利用者に対しても意向調査を行うとよい。乗降などの現状調査だけでなく、バス利用者の意向も大切である。地区住民アンケートについては、おそらく回収率が50%程度となると思われるが、小さい地区の意見もしっかり反映できるサンプルの取り方をお願いしたい。15歳以上ということで、家族に高校生などがいれば、その方の意見を反映できるアンケート様式を考え、通学に対する意見も拾えるようにするとよい。

既存の5つの基本方針は良い内容なので、それを次の計画に引き継ぐ形でよいと思うし、それを継承して、既に基本方針を出しても良いのではないかと思う。これまで行ってきた連携計画の事業を総括した段階で、次の計画の基本方針はおのずと決まってくると思う。

先ほど言われたことに関連して、今はバス業界もタクシー業界も運転手不足で大変である。今からデマンドをタクシーにやれと言われても、乗務員もいないし、車も無いので、できない状況である。乗務員の確保という事業も行っていないと公共交通を維持していくのは大変かと思う。それも踏まえて計画策定をお願いしたい。

(事務局)

アンケートの調査方法については、バス利用者の意向も汲み取れるよう工夫するよう検討する。また、基本方針については、総合連携計画の方針から大きく外れることは無いと思うが、まだ検討するには資料等が揃っていないので、今後の交通会議で検討していく。総合連携計画については今年の会議でも進捗状況を審議しておりますが、次回以降の会議の中で今一度総括するという意味で議題にしたい。

(委員)

タクシーの問題は収入である。今のタクシー乗務員の収入では食べていけない。年金受給者がタクシー乗務を行って収入を補い、生活が成り立っている現状である。昔、行政がバスを直営で運行しているときは500万円近い給料で運転手を雇っており、生活が安定して誰も辞める人はいなかった。今は請負の金額が半分、給料が半分で、それだけでは生活していけない。それが運転手不足の原因である。若い人が運転手になって、生活を支えていくことはできない。若い人がバスやタクシーの免許を取らなければ、いずれ公共交通も無くなってしまう。行政もお金が無いからと、どんどん入札のお金を減らしていくのは問題である。昔の委託料と今では随分委託料が下がっており、従業員がどんどん辞めていくことの繰り返しである。基本は給料である。請負の金額イコール給料であり、行政にも記録があるのでわかると思う。とてもじゃない金額であり、そこに入札の札を入れる方も入れる方である。それに耐えきれなければ撤退するしかない。適切な委託料を行政でしっかり掴んで運行してほしい。以前まめバスの運行時間は10時間半あったが、今は10時間である。まめバスの清掃時間などメンテナンスの時間を今は経費に入れてくれない。総務課ともそのことを議論したことがある。業務の実情を理解してくれていない。まめバスの運行料金は当初から恐ろしいほど下がっている。当社は既に撤退する予定であるが、委託料のあり方についてしっかり考えないと、いずれ運転手が郡上からいなくなってしまう。運転手対策の基本は給料であるから、議論するに値しない。運転手の給与のことを考えて入札を出すようにしてもらいたい。今は給料が以前の

2 / 3から半分になっている。

**(委員)**

地域検討会について、地域協議会が検討主体ということであるが、懇話会などの呼びかけは幅広く行っていただき、高校生などの意見も取り入れられるようにしてほしい。今年は、寮に入れず、高鷲から郡上高校へ通う生徒が30人ぐらいで多く、1限目が体育の日だとぎりぎりの状態と聞いている。帰る時間も白鳥までで、高鷲へ連結していないバスもある。地域で、高校生からお年寄りまで幅広く意見が収集できるように会議などを開催してください。

**(事務局)**

幅広い人に地域での協議に参加できるよう検討していきたい。

**(委員)**

石徹白地区でNPO法人として、週に1回、お年寄りを対象として、運送許可の要らない形での送迎活動を行っている。鉄道やバスだけでなく、こういった市民団体も地域の公共交通の担い手として、公共交通網形成計画の中に入れていただきたい。

**(委員)**

住民の意見調査で、先ほど言われたが、計画の内容を見ていると連携計画と同じようなことをやろうとしている感じがする。それでは話にならないので、鉄道やバスだけでなく、先ほどのNPO団体や、タクシーについて、しっかり実態を把握していかないといけない。長良川鉄道の事業性も今後問題となってくるが、コンサルタントに「事業者と会話しろ」と言ってもできないので、その部分は行政がしっかり行うべきである。

市民アンケートを7地域でしっかり行うのであれば、ちゃんとした誤差計算を行えば、きっちり2,000人という数字にはならないと思う。サンプルについてももっとしっかり計算するべきである。単純集計では大丈夫でも、クロス集計に耐えられなければいけないのでその点も要検討である。それで、地区住民アンケートの結果を持って、地域の検討に入るわけであるので、その点気を付けて、スケジュールをもう一度検討する必要がある。地域の検討会のメンバーも地元の方と相談して決めていってほしい。半年ちょっとで非常にタイトなスケジュールであるが、後戻りはできないので着実な計画作成をお願いしたい。

**(委員)**

今回、私どもの補助金の交付決定が1カ月ほど遅れてしまい、今日諮れる議題もあったかもしれませんが、報告のみで終わってしまっていることをお詫びいたします。アンケート調査についてはこちらにみえる委員も呼びかけを行っていただき、少しでもアンケートの回収率が上がるようお願いしたい。鉄道、バスなどを結ぶネットワークの構築を行う訳ですが、それに必要な材料を少しでも多く集めていただきますようよろしくお願いいたします。

## 7. 情報交換

**(委員)**

別の会議でも意見が出ていたが、郡上のような田舎では、「フォーマル」なサービスでは立ち行かないことが多い。是非公共交通においても先ほどのNPOのような「インフォーマル」なサービスを検討していく必要があるのではないかと。公共交通はそれぞれが連携しないと成立しないこともありますが、そういったことも乗り越えて議論をしていただければよい。

**(委員)**

デマンドの話ですが、利用者にとってはなかなか使いにくいという声が多い。家で、予約するときは固定電話などで、行えるので問題ないが、町へ出たから、帰るときに携帯電話を持っていないお年寄りも多いので、帰る手段が無いことが考えられる。そういった部分をお年寄りに代わって予約してくれるサービスを提供するなど、デマンドの欠点部分をソフトサービスで補い、継続性のあるものにしていく必要がある。バス停まで行けないからデマンドへ、でも今度は帰りの足をどうするかが問題となる。病院などは何時に終わるかわからないので、せつかくのデマンド交通も使えない公共交通となる可能性がある。バスやデマンドは、使い方まで考えて、安心して利用できる仕組み作りを提案していかなければならない。全体の枠組みの中で、みんなが支え合う仕組みづくりをしなければ使えないため、計画策定の中で、どこまでそういった議論ができるか、別の言い方をするとコミュニティを作るような話になるのかもしれない。逆に住民はもっと発言しなければいけない。本音が出てくるように地域での検討会を行わなければならない。本音が出ないような地域検討会はやってはいけない。その点をこの会議の地域の代表委員をお願いしたい。デマンドも事例はたくさんあり、成功しているところはサポートもしっかりしている。事務局はスケジュー

ールにこだわって、急ぐより、着実に行ってほしい。今回6回も会議があるので、すべてを有効に活用してほしい。次回は何を検討するのか明確にして議論してほしい。

**(委員)**

私はこれまでバスの利用は1回だけで、バスの利用調査で乗っただけである。バスは本来バスの利用者の意見で運行されるべきである。一番の利用者であるシニアクラブなどの団体を頼るしか方法はない。地域協議会の中にシニアクラブは入っているのか。地域協議会はバス利用者と関係のない人ばかりである。シニアから意見を徴収する方法を工夫して、利用者の意見として取り入れる努力を美並でも行っていきたい。美並の巡回バスの運転手に聞くと、休みたくても代わりがないから休めないという。また、今のバスは大きすぎる。かつてほど利用者がいないから。病院へいける人はマイカーで行くのでバスを使用しない。

**(委員)**

郡上タクシーとして、小那比ジャンボタクシーを運行していたが、昔は利用者が多く、ジャンボタクシーで運行を行っていたが、最近利用者が減ってしまい、普通車で運行を行っている。このように利用人数が変わっても継続していける運行形態というものを考えてもらいたい。そういった点でもタクシーというのは継続性がある運行形態と言える。大きい入れ物だけ作って、そのまましておくのではなく、利用人数が減ったら、それなりに経費が抑えられるようなシステムがいいのではないか。また小那比は自治会が運営しているので、週3便を2便に変えたり、ジャンボから普通車に変えたりなど、利用状況に応じて柔軟に変えられるシステムである。今のままの運行形態を維持していくのは難しい。

## 8. 閉会

(市長公室長あいさつ)