

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

◎あいさつ(都竹市長)

第1回目の公共交通会議に、お集まりいただきありがとうございます。この事業は4年目になります。飛騨市のバス運行につきまして、色々な議論を重ねていただいております。いつも申し上げますが、バスの問題というのは大きな問題で、しかも市としてもずいぶん大きな金額を入れており、市の純粋な持ち出し分で1億円をゆうに超える金額を入れていきます。一億円をゆうに超える金額を入れるというのは、市の規模からは大々事業で、私自身としてはこれだけのお金を入れている大事業なので市民の皆様に喜んでもらわないといけない、ありがとうと言ってもらわないといけない、という思いでいます。他方でバスの問題は、空のバスが走っているという話が常に出てきます。いかに柔軟に見直しをしながら先月決めた事を今月変えるくらいの勢いでやってくべきだと思うのですが、他方でバスというのは本当に面倒な仕組みになっており、色々会議にかけたり、調整したり、ものすごく途方もない時間をかける。これが我が国の公共交通制度の大問題であると認識しておりますが、いずれにしても、大きな制度の中においても、より柔軟に、より効率的に、しかも、より喜んでもらえるように議論を重ねていかなければならないと常に思っております。先日、4月に国土交通省と中部運輸局に行っていました。何処に行ったかと申しますと中部運輸局長さんの所、その後には国土交通省の総合政策局長さんの所、自動車局長さんの所、公共交通政策局長さんの所をお願いして回りました。何が議題かと申しますと、神原峠を走るバス、それから古川循環タクシーといまして、古川の町中をぐるぐる走っているバスがありまして、その見直しをさせてほしいというお願いに行ってきました。なぜこのようなお願いに行かなければいけないかと言いますと、今まで見直しをするのはまかりならんということがあり、そんな馬鹿なことはなかろうということで、まずちゃんと議論をさせてくださいという事を言ってきました。大変心よく、大変理解を示してくださいまして、大いに議論していただきたいと、色々な相談に乗らせて頂きたいというお返事をいただいております。気分良く帰ってきたのですが、今回この議題の中で出させていただいております。我々としては市の大きな税金を投入して実施する事業なので、皆様に批判されることなく、また喜んで頂き、何と言っても利便性が向上する形でやっていきたい。その他にも議題はありますが、より良い公共交通になることの一助となる会議になる事をお願いして私の挨拶とさせていただきます。どうかよろしく願いいたします。

◎委員紹介及び委員委嘱について

< P 1 >

議長について、今回より会長又は会長が指名した者とする事に要綱改正

(平成30年飛騨市告示第

◎報告事項

1. 平成29年度第3回公共交通会議の議事要旨等について <資料1 P2~8>

【委員からの意見無し】

2. 飛騨市市営バスの実績について(平成29年10月~平成30年3月)

<資料2 P9~13>

【委員からの意見】

委員A 11ページの資料は大変見やすく分かりやすいが、時期による変動も大きいのか?

事務局 今回の報告は、昨年10月から今年の3月まで半年間のデータですが、1年で見ると夏場の方が多く路線、あまり変わらない路線、冬場の方が多く路線があります。記載の数字は、各路線にその率をかけてこのような数字になるだろうという想定で記載し

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

ています。

委員A 月曜日から金曜日、土日を含めた変動はどうか？

事務局 平日・休日での変動は検証できていません。毎日のデータはあるため、数値を拾い出すことは可能と思います。

委員B 飛騨市のバスの説明はしてあるが、濃飛バスの路線の資料はあるか？

事務局 濃飛バスからの一部データをいただいておりますが、整理できていません。濃飛バスに協力していただき示すことは可能かと思えます。

委員B 傾向が分かれば教えていただきたい。

事務局 傾向は把握しておりません。申し訳ございません。

委員B 吉田線と神岡猪谷線については、再編実施の特例により救われている路線であり注視していただきたいと思う。最近の資料では、芳しくなく以前より落ちていることが数数的に見てとれる。実数として分かれば良いと思う。平均乗車人数等収入ベースの資料しかないため、実際の利用数が目に見えて分かった方が分析できると思う。

市長 お尋ねしますが、例えば、資料で0.1人ということは、10回走って1人しか乗っていないということであり、10回走って9回空、0.3人ということは10回走って7回空ということになります。バスの平均乗車人数について、都市部と山間地では違うとは思いますが、どれくらいあればいいのか。1.0人までは許容で1.0人を切るとまずいとかそういう基準はあるでしょうか。

委員B 補助金の要綱上にある場合もあるが、何人乗っていたら良いという数字はない。ただし、スクールバスを兼ねている場合、この数字の中に学生が含まれているのか分からないのですが、一人しか乗ってないのに朝と夕だけ学生が十数人乗っているというような現状があって、では朝と夕だけ走らせればいいのかということ、その場合バスの運転手の雇用はあるが、遊んでしまうということにもなる。この数字の中に誰が乗っているか本当はわかった方が良く、この平均の数字だけを見て行くのは危ないと思う。見方によっては「この便はいらぬ」というようにも見えますし、この資料で何がわかってくるのか、便を削る為の資料なのか、もっと乗客の属性まで調べてみないといけないのではないかと思います。この資料はスクールの人数は入っていますか。

事務局 スクール分は含まれておりません。一般の方のみです。

委員B 誰が乗車して、何の目的で、何の為に走っているかわかるといいと思う。

市長 我々も削ろうと思っではない。今回ふるかわ循環の調査で、実際乗車し、何人乗っているか、何の為に乗車したのか聞き込みをしました。例えば、10回に1人しか乗らないのであれば、タクシー券を配った方がよいですし、はるかに満足度は高くなります。飛騨市のように小さい地域だと誰がどの路線に何回乗るのか、おそらく分かりますし、そういう政策の方がより利便性が高まるのではないかと思います。ただ、目標値があるということは、一便に最低これくらいは乗ってもらいたいというところから出てきているのだと思います。おそらくこの目標値というのはすごくあいまいな目標値でそれにどれだけ縛られるのかということもありますが、目標としてある。そうすると、標準目標値というのはあるのか、そもそも一便あたり何人乗らなければいけないのかという疑問がありお尋ねしました。

委員B 何を目的に走らせるかによって違って、例えば事業者だと、儲かることが良いでしょうが、費用を投じた分が埋まればよい。最低ラインは決まっています、そこに届くように営業等を行うわけですが、そういうことなのかどうか。今の利用状況はこうで

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

すが、網形成計画に書いてあるとおり満足度的なものがあって、満足度をどう測るかの問題はありますが、そこを目指すための人数として出てきているものだとすると、利用者の属性や使っている方の目的などを調べないと、単純に数字だけを追っかけていいのかということがある。ただ、計画である以上年数が決まっているので、5年後に達成していればいいし、達成しそうになれば計画の内容をちゃんと見直していけばいいし、この数字ではないといけないということではないと思います。

委員C 目標がおかしいのは、「ふれあい号」がもともとあって、その時の利用者数を稲越線とか太江線などの目標値へ反映して使ったが、実際の走り方が違うので、全く違う結果になった。以前から気付いていたのですが、1年目は目標と実際の人数が1ケタ違うことは良く有ることで、通常はそこで見直しをしなければいけないのだけど、今でも目標値を変えずに昔のままなのはかなり問題だと思います。

今市長がおっしゃられたことについて、ポイントの一つはタクシーより高いか安いのか、タクシーより高いバスは走らせる意味がなく、タクシーで走ってもらえばいい。ただ、注意しないといけないのが、特に河合とかの遠隔地とかは、わざわざ古川からタクシーでかなりコストを使って行かなくても、利用が少ない場合でもそこにある車両を走らせた方が良いのでは、ということがある。利用が少ない時間帯に走らせるのは無駄ですが、便として必要であればデマンドで必要な時に電話があった分だけ走らせるというのはやるべきだと思います。

乗るか乗らないかで必要不要というのは、もともとこの計画のなかで通院ができるとか通学ができるかということがあるので、それを保障する便があるはずですが。稲越線は非常に課題だと思いますが、通学や通院、高山線への乗り継ぎ等の需要を考えるとこうなっていると思いますが、やはりそれぞれの便の目的がどうだったのか思い起こして、これは通院、これは高山線に乗り換えて欲しい便という目的があったが、誰も乗っていないのであれば思い切って切ってしまう。この資料で便ごとの多い少ないはわかるが、もともと何の目的で走らせているのかを付記するとより分析ができるのではないかと。逆に地域の皆さんにもメッセージを伝える事ができる。我々としてもこの目的でつくりましたが利用されないのですかね、実際乗っていないので便を廃止しても良いですよ。とみなさんに発信していくのはいかがですか。

委員A 10回走って3人、又は1人しか乗っていないというのを、運転手はその人に話を聞くのは可能か。運転手がそういうことをしてはいけないのか。

委員B 運転に集中してもらう必要があるため、それはできません。

委員A 目的とニーズが合っているのかを10人に聞くのは大変ですが、10便走って3人しか乗っていないのであれば、運転手に聞き取りしていただいた方が一番早いのではないかと、思いました。

市長 現実の問題としては非常に良いご指摘だと思います。実は、今再編実施できれいにしてやってはいますが、便ごとの目的はあまり明確に作られていないです。これが何の為のバスなのかというと実はあまり答えられていなくて、逆に実態論としての調査を十分にできておらず、一部に重点的に職員が乗って聞いてはおりますが、全部一斉にはできませんが稲越線のようなところを丁寧に見て行く作業から始めていくことが良いと思います。

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

3. 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果等について <資料3 P4~23>

【委員からの意見】

委員C Bというのは私です。飛騨市の地域公共交通会議の一員としてディフェンスを入れていたと。見て頂ければかわりに答えているのがわかるのですが答えました。ここで出てくる「3」にもこんな風で良いのかという指摘があったので僕が答えました。なぜなら私も飛騨市公共共通会議一員だからです。全体で50団体以上が評価を受けていますが、3日間で一番盛り上がったのは飛騨市です。5件くらいを5分くらいずつやっていくのですが一番盛り上がりました。こんなにたくさんご意見がもらえたところはない。逆にいえば課題もあるけど期待もあるということなので、なかなか答えられないのではなく、びしびし答えてやっていって欲しい。この中の的外れのものはないので、的外れを抜いてこれなので。ここに書いてある解答は即興ですよ。

事務局 はい

委員C 即興ではだめだと申しあげましたよね。ここをしっかりと答えていくことも改善になります。稲越線とふるかわ循環は、利用が低く、傍から見るとどちらも絶対に見直さないといけない路線に見える。でも、どうして稲越線は見直さないとされたときにここでの回答では、稲越線は必要性が高いとなっている。ほとんど利用されていないのに必要性が高いとは思えないし、そういう答えではおかしい。どうしてここで答えられないかというと、日頃からしっかり稲越線、ふるかわ巡回タクシーの分析ができていないからです。23ページには偉い方々4名の個人的意見が書いてありますが、妥当だと思います。これらを改善するには、事務局お願いしますではなく、協議会全員で考えていかなければならない。今後の日程は今日ですか。1年間の事業の進め方はどうしていくのか。特に再編推進事業のことはどうしていきますか。

事務局 再編推進事業については、資料にスケジュールを記載していますが、第三者評価で各委員から頂いた個別の案件につきましては、いつまでにどのくらいやるのか十分に検討できていない状況です。

委員C 先回りしてしまいました資料の6です。395万円を使う事業ですが、395万円があったら何本バスを走らせられるかということなので、言い換えれば395万円使っても利用を多くできなければ、その分で便数を増やした方がよほど良いということになります。これに使うことで、利用者数だけではなく、効果を出さなければなりません。今までの議論を聞くと、こういうデータはないとか調べないといけないとか、本来この事業でやっていなければならないことができていない。二次評価の結果も、再編推進事業の結果がちゃんとしていないのではないかといい言っています。前回の幹事会でも申しあげましたことです。期待してもよろしいでしょうか。

執行管理をしっかりしていただかないと来年も同じ議論になってしまう。本当にもつたいないのではないかと。今すぐにでもしなければいけないのではないのでしょうか。

市長 私が市長になって2年4カ月くらい経ちますが、このバスの問題ほど私の市政で思った様にできないことはなくてはっきり言って最悪です。なぜ最悪かと言いますと、最初スタートした時点の職員の意識がどうだったかというと、これは再編実施計画という国の認可を得てやっているものなので容易に変えられない、変える議論自体はばかれるというものでした。それで、私は、そんなおかしいことはないだろう、お金を出しているのはどこか、市のお金を使っている、地方自治だろうと言っていました。私は、できれば、全てガラガラポンしたいんです。調査員の予算をつけて調査してでもやりたい。

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

ところが、どこまで許されるかの範囲が未だにはっきりしないのです。ここまで至って、半分くらい経っているのに。というのが、実際私の中での市役所の感覚です。なので、結局少しずつ少しずつ暫時前進している感じです。実際の現場というのは、例えばこの二次評価の意見の中に、要望したのは誰ですか、その人はちゃんと使っているのかチェックする必要があると言われていた。正論なのですが、実際現場に来て話せば分かりますが、誰かが言って、あなたの責任だろうということ世の中動いてはいません。もっといろんな方が参発的に話をしたものを、全体での判断としてどうすくいあげるか。そういうことで市政は進んでいるのであって、誰々が言ったからどうということではない。もしこの場にいたらその方におかしくはないですかと申します。それと並行して担保されないといけないのが、見直していいですよという担保されるのはどこまでか。調査をしてもいいですが、その調査の結果で見直してもいいのか。そういうところがあいまいなので、4月に東京へ行ったり、名古屋へ行ったりしてきて、確認してきました。そこでやっと柔軟に見直していいですよということだったので意を強くして、ある意味今再スタートしたところです。なので、この制度自体の制約についてはっきりとしてなかったことはあります。いずれにしても、ある程度は見直して良いとのことでしたので、逆にそうであれば調査員を雇い、又は職員に乗りこませて、誰が何をどう使っているのか全部明らかにしたいというのが私の思いです。再編実施計画が終わるのが早いのか、まとまるのが早いのか、それでも後の計画には間違いなく役に立つので、そういう風に進めて行きたい。そういう問題をはらみながら進んでいるという認識でありますので、ぜひ共有いただきたい。

委員B 4月に市長がこられて、局長と私が同席しました。市長の前で局長直々に親身に相談を受けなさいとの指示を受けておまして、当然そのつもりであります。その時に局長から再編実施計画は再編実施計画で、網形成計画の一事業であると。協議会でもって網形成計画は決まっている。それを順守する義務もあるので、網形成計画を大事にしてくださいと。その中の事業で何か問題が生じたり、目標そのものに齟齬があったり、いろんな要因や時勢によって違ってくるので、協議会でもって決めた以上は覆えるかどうか、計画を誰かがいい加減に決めたものではなく調査等を踏まえたうえでできていることを鑑みると、そこに立ち返って見直すことでできるのではないかとということをおっしゃっています。ガラガラポンということがどの程度かは分かりませんが、計画期間が31年度で、残り来年度という事になります。今の段階で何か齟齬があれば変えていただければ良いと思います。法的にも網形成計画は認定という行為は全くなく、協議会があれば協議会で諮ることができるという規定、そこで諮ったものを委員で遵守して進めましょうということ。国に関しては送付していただくだけで認定という行為は、網形成計画に関してはない。地方で決めていただいた事を運輸局も一緒になってバックアップして、支えて行きたいと思っております。

一方で再編の事業、個別の事業者がやられる事業計画等の事業など色々あると思いますが、道路運送法だとか他の法律に縛られる事が多分にある。認可なり、再編実施計画についても予算的な特例、又は法律的特例等もあり、それに関しては全国一律の規定であるので認定は付きまといまいます。では、変えられないかということ、変えられます。そもそも、網形成計画の一事業であり、網形成計画を遵守した形じゃないとおかしいですし、網形成計画を変えたのであればそれに見合った形に事業が進んでいくと思います。その手順の考え方としては、再編実施計画の一部ということではなく、ネットワーク全体と

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

してどうなるのかが基に書いてあるので、その部分の整合性がとれば良いと思う。市長のおっしゃられた通り、その辺りの説明がしっかりできてなかったと思います。この会議の中で支局の職員がしっかり話し合いが出来ていたかという点も忘れていた部分もありますし、本省でも基準を作ってくれず一向に事務連絡すら出してもらえない。実は間に挟まれて四苦八苦しなからやっていた状態でした。とはいえ、やはり地域のことを考えながら公共交通のことを進めるべきだとは思っておりますので、今後はそのように努めていきたいと思っております。

市長 ありがとうございます。これは、国土交通省でも中部運輸局でも申し上げてきたことですが、再編実施計画できちんとやり直したことでメリットの方が実は大きくて、好き勝手に走っていたに近い状態だったバスがきちんと整備されたことは非常に大きいことで、それは率直に申し上げております。もう一つ言ったのが、田舎の役所ならではの、ある意味付度をしすぎて、こういうことを言うてはいけないのではないか、申し上げてはいけないのではないかということで、しかも、認めてもらえないだろうという発言は市長になってから随分ありました。その意味ではコミュニケーションが十分取れてなかったのではないかとということもあるので、意思疎通をさせていただきながら進めたい。ただ、再編実施計画は実質1年ちょっとで終わりですので、ここから見直すのではなく、これをその後どう活かすか。網形成計画そのものは今後も残っていくわけですので、その部分にどう残せるのかといった形で取り組んでいきたいと思っております。

委員C 結論からいうと網形成計画はずっと続けていかなければいけないことですし、一方で飛騨市として何がしたいのか、国がどうかは関係なく、好きな事をやれば良いです。他の自治体もおそらくそういう思いでやっている。ただし、飛騨市の場合は網形成計画というふわっとした計画の上に再編実施計画という固い計画を作りました。それは、岐阜市について全国で二番目でした。ですが、国というのは往々にして走りながら考えるところで、岐阜市と飛騨市が計画を認定されたときには具体的にどう運用するかというのは決まっておらずやっていました。その時の事務局の頭が固いとか、国がどうか、支局がどうか、コミュニケーションが取れないとか、その中に巻き込まれて飛騨市はしなくてもいい御苦労をされたかもしれないです。計画をどのように運用していこうという基準作りにはまったかもしれませんが、一方で、市長のご尽力もあって、今は飛騨市が苦労したものとは違う運用でやっていこうということが確立されつつあります。初期不良で飛騨市はかなり御苦労されたということでご理解いただきたいと思います。

いいことだったら変えるべきだし納得もできる。もし、もともとの網形成計画が違うのであれば、そこに立ち返って変更しなければならないし、目的があっても、方法が違っていることもある。どこが違うかをきちっと説明してもらえれば、変えられると思います。いずれにしても、一貫していることは大事で国に対して計画を策定して出すということは法的な効力が色々あるので、それゆえに飛騨市として何がしたいのか、そのなかで、公共交通にどういう役割を持たせたいのか、具体的な路線を作り、どういう風に連携させたいということが綺麗に整合の取れた形で外に出して、それに見合う形で再編していただきたいと思っております。後一年半で計画は終わってしまうので、次の策定を進めながら、何をやっていくのかという、そのスケジュールが今示されるととてもよいと思っております。元々の理念として何がよくないのか、あるいは理念は良いがやり方として別の方法があるのではないか、実際分かっていることもあると思うので、次回までに整理して示していただくと良いかなと思います。

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

今日ここへ来る途中に高山市からメールが来て、高山市も31年で終わり、次の計画の策定をするので、これから1年半どうやっていくのかという事を議論する為に、まずみなさんがどういう疑問をもっていたり、希望をもっているのかということ委員にアンケートをとるためのフォーマットをどうするかという内容の連絡がきました。そう考えると遅れています。これをまずやっていけば良いのではないかと。

事務局 ありがとうございます。今32年からの計画等についてまだ動き出せていない状態ですので、スピード感をもって取り組みたいと思います。

◎協議事項

1. 平成29年度決算報告について <資料4 P24>
【委員意見なし】
2. 平成30年度監査員の指名について <資料5 P25>
【委員意見なし】
3. 平成30年度飛騨市公共交通会議予算案及び地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）について <資料6 P26～30>
【委員からの意見】

委員C わかりやすいバス停の案内表示の作成については、どうやってわかりやすい案内表示を作るのかそのプロセスを教えてください。

事務局 そもそも今のバス停には、時刻表等を印刷したものをラミネートしただけのものが貼ってあります。それだけでは分かりにくいので交通の結節点、そのバス停の時刻表、経路のマップを示したものを考えています。

委員C 誰が考えるのですか。

事務局 内容については、事務局で考える想定としております。

委員C この121万円というのは何に使いますか。

事務局 掲示物の作成費です。

委員C 作成費よりもデザインということなら良かったのですが、自分たちで考えてもあまりいい物にはできないと思います。玄人のやる仕事で、素人でやってもいい物にはできないと思います。逆に、どこの自治体のものもいいのでそのイメージがあるといったようなものが今ないと、本当に3月までにいいものを作って出せるのか疑問です。

そういうことに詳しい人も知っているので、一度そういった方たちに集まっていたら議論していただいて、デザインに落とし込んで、実際どういう風にデータをはき出すのか。データをはき出すことも大事で、国交省が時刻表の標準データのフォーマットを提案していて、ダイヤ改正があればそこからデータをはき出すとか、アプリもある。アプリから出てくるものにさらにフィルタをかけることで、自動的に作成することも可能ということもあります。そういうことを何も知らないのにやろうとすると、すごく人と時間をかけることになる。今の段階でその体制がないことは問題で、事務局だけでやろうとしてもいい物ができるとは思えないので、体制作りを考えていただきたい。

参考までに、鳥羽市では委員会を作って年2～3回やっている。結果として、バスターミナルやフェリーの船着き場などの案内表示が一新されて分かりやすくなった。近鉄の鳥羽駅の駅長や土産物売り場の方が入って、実際に現場で何が聞かれるのかを出してもらっている。そういう人たちも巻き込んでやっついていかないと、停留所単体で考えても難しいと思う。そういうことに120万円を使うのであれば、生きてくると思う。

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

H31. 4月からは再編しますよね。その時からやっていけばいいと思う。サンプルでやってみて、H31. 10から全部変えるとか、そういう戦略でやっていくのはどうでしょうか。

事務局 事務局でこうすればわかりやすいのではという案はありましたが、デザインのことや他市のものを踏まえてということまで考えておりませんでした。ご助言をいただいでいい物が作れたらと思います。

委員C 極端な話では、デジタルサイネージでも良いと思います。瞬時に情報が代わる、色んなものが見られるとかそういうものを主要なところだけでもやってみることもありえる。今時分かりやすい案内表示というのはそういうもので、手書きをどうするという話ではない。試験的にやりたい業者もあると思うので、そういうところに声をかけてやってみる手もある。再編推進のモニタリングもそうですが、わかりやすい案内表示もここでもう少し議論した方が良いと思います。国にはこれで通りますか。

委員B デジタルサイネージではありませんが、電子ペーパーで街灯も要らずそれ自体が発光して、電気代も要らないといったものもあります。色々考えてみては。

委員C それ自体が4カ国後でしゃべるというものもある。

委員B QRコードを載せておけば、色々情報を取れる。紙では無理ですが時間によって表示が変わるというものもある。世に出る前にやってみることもいいかも知れません。

この再編推進事業については、申請書の一部を切り取って出していただいでおり、交付決定が未だのためあまり多くは語れませんが、金額は内定している状態です。書き方としては、要綱に沿って書いてあればそれで結構です。このスケジュールで7月くらいからやりますとなっているところ、中身がないため、すでにスケジュール通りに進まないのではないかとということが気になります。それと、申請者はあくまで協議会となっており、網計画でこれをやりますと書かれているので、交通会議で出していただかなければいけないとなっています。交通会議で出していただくので、揉んでいただくということもありますが、意見が出過ぎててもどうにもならないため、まずは共有していただきたいということがあります。それと、2月には第3者評価委員会がありますので、事業の途中であっても評価書を出していただくことになるため、そこでも説明ができるようにスケジュールを組んでいただきたい。実は網形成計画の中では、中間の評価をするのは29年度となっています。昨年度それ自体をやられていないと思いますが、今回この事業を使って行うということであれば、国としても応援していけるとと思います。

4. 平成31年度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）生活交通確保維持改善計画」について <資料7 P31~42>

【委員意見】

委員B フィーダーの計画も出していただいで認定する側なのであまり多くは語れませんが、事務的なものについては、本日の資料差し替えで直していただいたのかなと思います。ただ、目標値のところ、最初に報告いただいたA3の表の桃源郷線の数値とこちらの目標値が倍くらい数字が違うのでどう見たらよいか。

網計画に目標値があって、それとの整合性のある程度とってくださいということが前年度文書で出ています。昨年度通達が出たのが7月でしたので、本年後からしっかりこの中に含めて書きましようとなっていて、網計画から抜粋したということ併記いただくことになると思います。書きぶりについては、修正していただきたいと思います。た

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

だ、補助要件が2.0人以上なので2.0を乗じましたと書いてしまうと補助金をもらうことが目標みたいになってしまうので、単に2.0を乗じたと書いていただければと思います。あくまで、2.0というのは結果の話なので、ここの文言は外していただきたいと思います。

事務局 A3資料 桃源郷線の5,048人については、現在の半年間の利用者数がこのままだけいば年間でこの数字となるという数になります。また、フィーダー計画の目標値については、桃源郷線の中にも対象となる路線とならない路線があり、その部分で一致しないということになります。

5. 運行の変更について

<資料8 P43~46>

・神岡猪谷線(バス停の設置にかかる協議運賃の変更)

委員D 国道41号から西漆山へ入り西漆山の集落でUターンして再度国道41号に入るところで、途中の旧神岡鉄道の線路と交差するところががたんごーの駅が来てここにバス停を設置して欲しいという要望があったため、新設させていただきたいというものです。神岡猪谷線は、この(資料)ような運賃が本来設定されておりまして、実際に負担いただく運賃は200円が上限になっております。上限を超えた部分については、飛騨市に負担をいただいております。新旧の違いについては、がたんごー漆山駅がございまして、漆山と同じ運賃ということになります。

委員C 飛騨市内は200円と300円の運賃で、どうしてこの表のような570円といった運賃が出るのか。資料8の運賃というのは、精算の運賃であって協議運賃ではないのではないかと。

委員D 届出している運賃が表のような運賃になっています。輸送量の計算に使用する際の運賃表と思います。

委員C でも実際にいただくのは200円上限ということですか。これだと運賃が上がるように誤解されると思います。

事務局 実際にいただくのは200円ですので、どこかにそのように明記します。

委員C 要は、実際お客さんからは200円しかもらっていないが、国からの補助をもらうときに200円で計算してしまうとその運賃の人数になってしまう。収入の計算は運賃箱に入ったお金で計算するため、国の補助基準を算出する際にそのままでは基準を下まわってしまう。だから補填の一部を運賃補助としてあとは欠損補助をしているということですね。

今日やりたいのは新しい停留所は西漆山と同じ運賃にする。ただし、西漆山とガッタングーの間は乗る人はいないと思いますが、運賃を定めておかないといけない。だからいわゆる指定停留所といって同じ運賃とする。そして停留所間が160円とするということですね。それが濃飛バスの運賃なので、飛騨市としてそれを適用する。それを協議するということですね。

事務局 はい。

委員C これに関連して言いたいことがあります。がたんごーのHPを見ていますが、ここには、開催地周辺は公共交通の利便性が低いからお車でお越しいただくことをお勧めいたします。公共交通でお越しいただく方は、JR高山駅からの便利な路線バスツアーをご利用くださいと書いてある。それで、この西漆山という言うのはそこにいられてもらえるのでしょうか。

委員D 時間が合えばそのようにしたいと思います。まずはバス停を作ってそのようにし

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

ていきたい。

委員C このようなことを書かれるとすごくがっかりする。ガッタンゴーは東京でもすごく有名で、神岡といえばガッタンゴーに乗りたいという人もたくさん居る。どうやって行ったらいいか聞かれるが、不便なので行けないという状況が続いている。HPにもこのように書いてあり、今回停留所を作るが行けない、となると何のために協議をしているのかということになる。せっかく走っていて、補助金ぎりぎりの路線であるところに、ガッタンゴーのためにバスに乗ってくれる人がいたらありがたいので、停留所を作ってからどうするかという対策もないとしたらもったいない。これをやるからダイヤを修正したら乗りやすいとかをやっていかないといけない。そういうのをを出してガッタンゴーのホームページにも載せてもらわないといけない。

市長 課題の一つですが、飛騨古川に来た人がガッタンゴーに乗りたいという需要があるが、私を含めて公共交通はお勧めしていない。なぜかというと、まずは予約制であり行けば乗れるというものではない。それからガッタンゴーが毎時出発ですが、それに合わせてバスも毎時出発すればよいですが、合わせて走らせるほど人が乗らない。結局何をとるかということになると、市民利便性を優先しなければならない。歯がゆいですがそうせざるを得ないということになる。結局、降りられますということになる。現実問題としてはそのように理解するしかないかなと思っています。

委員C 理解しますが、そうであればこの協議は何なのかということになりますし、停留所があれば使いたい人もいるはず。合う時間をひとつでも作って、それをお勧めするというような作業をするべきでしょう。パックスツアーに組み込むことを考えてみては。

委員D 考えていきます。パックスツアーは、神岡まではバスでそこからタクシーで行っていますので、神岡からバスで行けるようになればパックスツアーの金額も安くできます。

委員C ガッタンゴーの予約もパックスツアーに含まれるのか。

委員D パックスツアーの予約をいただいたときに、ガッタンゴーの予約が取れるかを確認してからなので、予約を取るまでがセットになっています。

6. 福祉有償運送の新規登録の申請について

<資料 当日配布>

申請者

名称：社会福祉法人 神東会

住所：岐阜県飛騨市神岡町東町690番地1

代表：理事長 古宿 稔

【委員からの意見】

委員B 縁がわさんがやっていた事業を承継するということですが、その時の会員は皆さんこちらに引き継がれたということで良いのでしょうか。

事務局 オブザーバーとして事業者と市担当者が来ているため、説明を求めたいと思います。

オブザーバーA 必要な方は引き継がれています。

委員B 何名ですか。

委員E 縁がわさんの時に利用されていた方で引き継ぐ方は6名です。かなり亡くなられた方もみえるため。それと、新規の方が若干いらっしゃいます。4月から有償運送の許可をいただけるまでの間は、無償運送ということで市からタンポポ苑に依頼して実施していただいています。そこから、有償運送の許可が得られたら、無償を有償に切り替え

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

て運行していただくというものです。

委員C いつから運行を開始しますか。

委員E 許可が得られ次第切り替えを想定しています。

7. 飛騨市公共交通網形成計画及び飛騨市地域公共交通再編実施計画にかかる一部事業の見直しについて

・神原線の開設【事務局説明】

<資料9 P47~57>

【委員からの意見】

委員C 落胆しました。5月23日の幹事会で私が発言したことは、今の路線でも接続で古川へ行ける。ただし、神岡は行けない便が多い。そういうことを踏まえて、住民へ周知して検討してきてくださいと。それで不可能だったら一体いつ、どこに行きたいのか、それを突き詰めてきてくださいと。それが今日の会議に出てくると思っていました。それが出てきて、どうするという話になるかと思っていたら、このような簡単にできる資料しか出てこない。それで8月までに調査を行うという。このペースで良いのかということです。

それと、資料57ページについては単なる言い訳です。このようなことを言っているから国にいいように言われるわけです。地元でこれだけ利用したい人がいるといったような名簿を持って行くくらいの勢いでやらないと変えられるわけがない。そういうことをやらないから最初のようなことになる。

市長 意義があります。これについては国に話に行ってきたもので、話に行ったときに、そういうことをやるのであれば、まずは協議会で議論してくれと言われた。そう言われたから、まずは今日この場に出しているわけです。そうでなければ既にやっています。

それから57ページの資料は今までの経過を書いています。こんなに八方塞がりだったということです。そのため、頭に来て先に動かなかったのです。お金はどこが出しているのか、誰がこれに乗るのか、そういうところから来ている話です。ですから、もし調査から何から始めてそれでよいということであればいいが、全く動くことができなかった。議論すらさせてもらえなかった。議論することから始めよとのことで、今日の議論に上げている。本当なら再編実施計画が終わるまで我慢していればいい話ですが、ただ、あえて再編実施計画の中で挑戦して、これを認めてくれないのであれば最低だということ世の中に発信したい。それ位の勢いがある。

委員C 良く分かりますが、本当に必要であれば至急やらなければならない。そのような理由だとしても調査を裏でやっていなければいけない。表面上は今日から始めるとしても裏ではやってないといけない。あなた方がやらせてくれなかったから私たちは何もやってないという格好を見せることが必要だということは分からなくもないが、本当に必要だったら急いでやらなければいけないと思います。

市長 もちろん急ぐには急ぎますが、急いでいるという期間は3年くらい過ぎてしまっていて、ここまで来てしまっているのなら言われる手続きをきっちりやろうという話です。ちゃんと議論をして話を進めることになりました、というステップを経てやっていく。その位、象徴的に動かない話になっていて、政治問題になるくらいの話になっていました。

委員C 私はやれるところからやって行けばいいという性格なので、政治的なことは分かりませんが、一方で本省で何を言われていたかという、そういうことがないから変え

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

られないと言われていました。変えさせて欲しいは分かるけど、変えるとどういう良いことが起こるかを持ってきてもらわないと困るということと言われていました。なので、やらなきゃいけないと思っていました。

市長 そこは齟齬がありました。本省は一方でそう言っている、でも運輸局は議論しなければ駄目だと言っている。この齟齬がずっと続いてきました。

委員C 私もつなぎなどをやっているの、市長のお気持ちは良くわかります。制度はわけのわからないことがたくさんありますが、この会議での仕事は飛騨市の皆さんにより良い公共交通を提供するということを一刻も早くやりたいので、そうしたときに監事会で話をしているため、名目上ケリをつけるため議論のテーブルに挙げるが、裏ではちゃんとやっていますということが必要だと思いました。市長の考えは良くわかりましたが、8月とはいつてみえますができる限り早くやっていただきたいと思います。

市長 ひとつ申し上げますと、仮にニーズが低かったとしてもこれは走らせたいと思います。つまり、実際走らせてみて結果を出したいということです。

割石温泉あたりから飛騨古川駅まで走らせるということになるかと思いますが、山田、柏原地区以外の方の利用を喚起できるのではないかと、それを見てみたいという観点もあります。また、これを走らせてみて利用が無いのであれば、決定的な証拠となりますので今後は走らせないということにもなるかと思えます。国交省では実験はやってはいけないといわれたが、限りなく実験に近い形です。再編実施計画が終われば当然見直しになりますが、それまでは実験に近い形でやりたいということです。

委員B 水面下で金額的な試算をもらったことがありました。ふるかわ循環を止めて、柏原のダイヤ改正等にまわせるというような、これだけ削減することでこれができるのではないかという話がありました。結局、本省が言っていたのは、利便性と効率性を両立させなさいということで、効率性は結局経費ということだったため出していただきました。それで帳尻は合うはずですが、具体的な内容は決まっていなかったの、考えて行ってくださいということでした。理屈については、内容を決めて考えればよいので。という話を3月くらいでやりとりをさせていただいていました。

委員C 例えば3か月くらいの実験をやるのであれば、21条で再編実施計画の中でなくてもできます。調査をしなくても10月からでも実施できます。

市長 昨年の2月くらいには、実験はできないといわれた。これは明確に言われました。

事務局 国交省と中部運輸局と市とで話をしても噛み合わず動きようがありません。

市長 しかも全部言うことがバラバラで違う。なので、地方自治なのかと言っています。これについては、地方自治なので市の実施することに口を出していただきたくない。それくらい一生懸命だいぶ前から言っています。

委員B 実証実験はできます。そのような制度になっています。ただし、再編実施計画に書かないということになります。

委員C 国で言われたのは、4条で再編実施計画の中ではできないということだと思います。

市長 今に始まったことじゃなく、2年くらいやっていて、誰も一言ってくれない。ずっとできないと言われてきて本当はできるなんて、そんなことはあるでしょうか。

それならば、割石から柏原までの便を減便し、飛騨古川まで伸ばすということではできませんでしょうか。

委員C できます。

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

委員B 減便についてもできます。利便性と効率性が上がればよいので、減便して経費がさがることできます。その分の利便性は、別のところで保ちますということできます。ただし、別のところを再編実施計画に載せて実施するという形ではない形であるということになります。

市長 濃飛バスと話をさせていただいてそれでやりましょう。

委員B もともと気にしているのは網計画なので、減便等で網計画に手を加えるのであればそこは協議会の中で協議してやっていくことになります。実験そのものは、計画とは別でできます。

市長 3年までできますか。

委員C 基本は1年です。そこで追加的なデータが必要ということであれば、3年までできます。

市長 さっそく1年間やってみましょう。やる準備をします。

委員C 注意点としては、同じところを走る路線が補助落ちになるということがあるので、そこは覚悟してください。濃飛バスの路線にも影響があるかもしれません。

委員D 幹線で補助を全額いただいているところなので、それが落ちることになると考えなければならない。それと、全く別の路線でバス1台運転手1人が必要ということになると、やはりそれなりの費用が発生します。

市長 本当は柏原線等の整備をしたうえで対応した方がよいということでしょう。それが王道ですね。

委員C それをやろうとすると先ほどの話で、協議などが必要になる等の話になります。

市長 それしか無いと思っていたので、正面突破を図ろうとしていたということです。

委員C 理論上は、柏原線は今のまま残し、そこから先を貸切にするということは可能です。

委員D ダイヤを調整する必要があります。

委員C 柏原Pまでは再編実施計画上の柏原線で、そこから先は貸切運行で計画とは別の路線ということできます。

市長 その辺りを相談させていただきながらやっていきたいと思います。

委員C 再編実施計画を変えてというところが簡単ではないですが、これならできます。

議長 結論的にはそのとおりに進めるということですのでよろしくお願いします。

委員C 乗らないからやらないのではなく、実験してそれから1~2往復になると思うので、それじゃない場合には乗り換えで行けるということを考えてもらいたい。それによって地元でも考えてもらう機会になる。ニーズ調査というのは、むしろ相談というか懇談をして一緒に考えてもらいたい。続けていけるようにそのようにやっていただきたい。

・ふるかわ循環乗合タクシーの見直し【事務局説明】

【委員からの意見】

市長 補足させていただきます。この話も国土交通省と中部運輸局でさせていただきましたが、はじめにこの路線は廃止させていただきたいと申し上げました。要するに支持を得られていないことが明らかであり、数字だけではなく、声として無駄な公共交通の象徴のように言われて、市の持ち出しが360万円あり、360万円かけて皆さんから無駄だと、要らないと言われています。

そもそも古川の町の中でバスに乗るという習慣がないところで、乗るのだろうと、

平成30年度第1回飛騨市公共交通会議

平成30年6月22日(金) 13:15
西庁舎3階 大会議室

さらに観光客まで乗るのだらうと、どのような議論でそうなったのかわかりませんが、歩いて観光する人たちの滞在時間をいかに伸ばすかという政策を行っているのに、そこでバスに乗ってもらうという、誰が考えたのかと思うような計画で始まっているので、ご破算にしたいという話をしてみました。

しかし、すべて無くしてしまうことはいかななものかという議論があった中で、ほとんど通院に乗ることがわかっているのなら、通院支援バスとかクリニック便とかにしてみてもどうかということをやってみたいということです。

委員B 効率的な運行にするということであり、進めていただいた方が良いと思う。前回の幹事会の意見も踏まえていることも良いと思う。ルートにはこだわるかどうかですが、ルート運行でなければ、ポイントだけ決めて区域で運行ということもできます。また、フリー乗降区間はよく警察と協議していただくことになる。4月にスタートということであれば、スケジュールや具体的にどう変えるのかということを示していただきたい。

事務局 今回、ふるかわ循環を変えるかどうかを協議していただきたいということで出しています。もともとはデマンド式でエリア内に多数のバス停を置いて、バス停からバス停ということも考えましたが、調査結果に基づいて、明確に、病院に行くということがわかりやすく、かつ、シンプルなものを想定してこのイメージを作りました。現状では定時定路線を考えています。

スケジュールにつきましては、そもそも見直しをした方が良いのか、このままで良いのかということがありましたので、目標の終点である4月に変更するという事になると年明けの1月に協議にかけて、その後手続きに入ることは想定しています。個別具体的なスケジュールは現在のところありません。

議長 それでは、ふるかわ循環についても見直していくということでお願いします。

【閉会】