

## 平成29年度第3回公共交通会議の議事録

【開催日時】平成30年1月17日（水） 13:00～14:15

【開催場所】飛騨市役所 西庁舎 大会議室

【出席委員】委員25名中 21名出席（内代理出席6名） 委任状1名  
飛騨市公共交通会議設置要綱第6条第4号により会議は成立

【議事及び結果】

◎司会【飛騨市総務部総務課 岡田課長】

◎あいさつ【都竹市長】

お忙しい中、第3回の飛騨市公共交通会議にお集まりを賜りまして誠にありがとうございます。報告事項、協議事項それぞれありますが、報告事項の中で、神岡の福祉有償運送の廃止、北飛騨商工会の公共交通空白地有償運送の廃止の話が出ています。両方とも赤字もありますが、人手不足という部分が背景にあります。飛騨市内でも色々と話が出ていますが、とにかく、人手不足の大合唱でありまして、ありとあらゆる分野で人が足りない状況です。全国的な傾向であるのは間違いありませんが、人口減少先進地、現役世代人口の少ない地域においては色々な意味での人手不足というのが顕著になってきている。おそらくこれは今後、よくなることはない。年が進めば進むほど人で不足が厳しくなっていくというのが、おそらく向う50年以上は続いていくだろうという状況でございます。公共交通の検討にあたっては運転手、バスそのものの運行という面で、どうやってそれを維持していくのかということをお互いに考えていかなければならないという時代が、いよいよ本格的な中に突入してきているということを痛感するわけでございます。いずれにしても、そうした中で如何に効率的に市民の皆さんのご期待に添えるような公共交通が実現できるかが私達の大きなテーマでございます。色々な公共交通会議で御議論いただいておりますが、毎回申し上げますが、市民が喜んでくださるのが一番であります。理屈理念はさておき、如何に市民に喜んでいただけるかの一点で検討していきたいというのが思いでございます。そうした中で、今日協議事項も含めて、諸々ご議論いただきますけれども、毎回そうした意思を伝えさせていただいてはおりますけれども、改めましてそうした思いを伝えさせていただき私からのご挨拶にしたいと思っております。本日はどうかよろしくお願いいたします。

## 報告事項

1. 平成29年度飛騨市公共交通会議の意見と対応について <資料1 P2>
2. 平成29年度第2回飛騨市公共交通会議議事録について <資料2 P3～11>

【事務局説明】【委員からの意見】なし

3. 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の廃止報告について<資料3 P12>

名称：特定非営利活動法人 縁がわ

住所：岐阜県飛騨市神岡町吉田2985番地

代表者：代表理事 小枝 正

【事務局説明】

【委員からの意見】

（委員）今の福祉有償運送が3月いっぱいではなくなった場合の対応ですが現在、神岡町内の社会福祉法人の方に何とか運行していただけないかということで依頼をかけておりま

す。神岡に宝タクシーさんと名鉄タクシーさんが事業をやっているのですが、宝タクシーさんが運行を辞める時の後継として、縁がわさんが繋いでいただいたという経緯があり、宝タクシーさんの方は公共交通の運行をやっているということで対応は恐らく無理だろうという判断をさせていただきました。名鉄タクシーさんも宝タクシーさんをお願いするときに、うちの方では出来ないということでお話をいただいております、それ以降、神岡町の状況としては悪くなるばかりで、なかなか運行難しいという判断をさせていただき、社会福祉法人の方に打診ということになります。今月29日に理事会があり、そちらの方でやっていただけるという方向でお話を進めていただくようになっております。次回の公共交通会議に福祉有償運送の申請をし、認めていただければ事業を行う。4月福祉有償運送として事業を認めていただけるまでの間は、市が社会福祉法人に委託して、窓口をとらない形で暫くの間、利用者の方に迷惑のかからないような対応をしたいと考えています。以上です。

4. 公共交通空白地有償運送の廃止報告について <資料4 P13>  
 名称：北飛驒商工会  
 住所：飛驒市河合町角川223番地1  
 代表者：会長 泉 正樹  
 【事務局説明】【委員からの意見】なし
5. 各種団体からの要望に対する回答について <資料5 P14～30>  
 【事務局説明】【委員からの意見】なし
6. 民間路線に対する定期券料金の公的補助額の変更について <資料6 P31～33>  
 【事務局説明】【委員からの意見】なし

## 協議事項

1. 事業計画・運行計画の変更について <資料7 P34～36>  
 ・奥飛驒富山線 ※当日配布資料あり  
 ・神岡猪谷線  
 ・古川神岡線

### 【事務局説明】

### 【委員からの意見】

(委員) 36ページの8時発の便は高山バスセンター止めとすると、今は何処へ行きなのか。こちらのガイドブックを見ても書いてないので。ちなみに、今日平日運行になる11時40分発に乗ってきましたが、8人か9人くらいの方がいました。この辺というのは利用が少ないからという解釈でいいのでしょうか。その代わり、今日は宇津江で降りる人も多かったのですが、飛驒市でないからいいかもしれませんが、どうしてこうされるのか伺いたいのですが。

(委員) お答えさせていただく前に、杉崎の地内で追突事故を起こしてしまい、センター試験に行かれる生徒さんが乗っていらっしやって、毎年のことなのですが念のためということで古川に予備車を入れておりましたが、それが変な形で活躍をしてしまった。生徒さんにはご迷惑はおかけしていませんが精神的な部分もありますので。特にお

怪我などはございませんでしたが、大変なご心配を皆さんにおかけしてしまいました。本当に申し訳ございませんでした。この場をお借りいたしましてお断り申し上げます。本当に申し訳ございませんでした。先程の富山線、古川神岡線につきましても、協議会の協議事項として挙げるべきかどうかということがありましたが、公共交通会議があることと、こういう事態もご承知置きいただきたいということもあり挙げさせていただきました。富山線につきましては、3年程前に進めていただきましたが、実際これを作成した時は、確かに飛騨市の距離の中で、東京大学の先生方のこと等も考慮した中で作らせていただきました。実際運行してみたらやはり、観光のお客様には全く使えないというダイヤでした。その結果、先程、富山地铁さんからあったような提案にも繋がったのかということでもあります。その中で私共としても、本来の路線の目的というのは確かに高山と神岡と富山を結ぶ大事な役割もありますが、やはり観光のお客様を如何に飛騨市ないし奥飛騨へ呼び込むかということが本来の目的ではないかということで、出来る限り観光のお客様に利用やすくすると見直しさせていただいたところです。特に北陸新幹線が開通以降、富山で降りられるお客さまもおられますが、どうしても金沢に取られている、前からおっしやっていたことだと思えます。そのお客様に関して富山で降ろして富山から神岡へ来ていただく、神岡については神岡の観光もありますし、ガッタンゴーが結構、高山からのお客様も増えまして、私共もツアーを組まさせていただいているのですが、今日は実数を持って来なかったので申し訳ありませんが、28年度と比べて29年度は倍くらいには伸びています。全体の数からすると大したことがないですが、ツアーとしては成功の類なのかと。非常に人気の高い商品になってきている。そういったものを富山方面からのお客様も取り込めるようにしたい。逆に平湯の方からですと、今迄は朝7時に平湯を出るバスがあったのですが、いくらなんでも早すぎるのではないかと。その次の7時50分の富山行きも早すぎると。平湯で泊まりのお客様だと6時過ぎからご飯を食べて準備して7時にはホテルを出てバスターミナルで待っていないと誰が乗るのかと。少しでも遅らせて、9時過ぎから10時くらいの間が妥当かというところに落ち着いた形で見直しを全てさせていただきました。これにより神岡上宝線、平湯から神岡で停まる便は一切かまってはおりませんので、地域のお客様には多分、ご迷惑はかからないかと考えております。こちらについてもご理解をいただきたいと思えます。猪谷線については、事務局からご説明があった通りで、東京大学の先生方のなくなってしまうこと、JRとの接続のことも考えて、時間の設定をさせていただきました。古川神岡線については、調査をする中で、この辺りの便が乗車効率が悪いと伸びてこないということで、やめてしまおうかという話もあったのですが、ゼロということは当然ないわけですから、一番効率の悪い土日祝日に運休にさせていただくことから始めさせていただくということです。8時のバスセンター止め、バスセンターに着いたら日赤病院へ行くことになっています。ほとんどお客様はありません。名田町で降りられて歩かれるのがほとんどです。アピタ・宇津江経由の41名については、当初からわかっていて始めたことですが、古川高山間を車で20分から30分で来れるのが1時間かかってしまう路線になっています。観光のお客様にも使っていただける路線でもあるので、今までも疑問にありました。中途半端な時間なので、遅れていけばいくほど、例えば病院に間に合わないといったこともあったりして、少しでも効率化をしたほうがいいのではないかと。この話から乗車率の面からも効率化を図らせていただきたい。久美愛病院については古川方面からのお客様のご利用があり、ここまでは削れないと、なんとか残す形をとら

せていただくと。そう言ったことでの変更をご理解いただきたいと思います。以上でございます。

(委員) 11時40分に乗りました時に、お姉さんが30分くらいかかりますと言われるので、30分ではなく60分だと思えますと教えてあげました。ですが、おっしゃる通りで、久美愛・アピタ・宇津江経由ですからフルで回り道をするのと、直通でくると全然時間が違うので、それは高山バスセンターで見ても分からないのは問題なのではと。時間的には病院を回ったりするのにはいい時間かと思う。その辺はきちんと案内してもらうことが大事なのかと思います。今日、名古屋から高山までバスで来ましたが、その乗り継ぎというのが割引切符も出されております。しかし名古屋では全然わからないので考えてしまうのかと思います。名古屋からの入り込みも古川神岡線をどのように使えるかと考えなければいけない。ガッタンゴーに乗る為には何時の名古屋からのバスに乗ればいいのか、あるいは飛驒に乗ればいいのか、これは簡単には調べられないことですね。こういうところをきちんとやらないと有効にはならないと思います。34ページの富山からの便の見直しはとてもいい変更ではないかと思いました。以前から北陸新幹線の接続、特に東京はよく見ておかなければならないと申し上げておりますが、例えばはくたか〇号に接続するには、このバスも奥飛驒〇号と同じ名前にしたらどうか。そうすればはくたか〇号と奥飛驒〇号と繋がっていることがわかるので、そうしたらどうかと思っております。調べることはしないので、バスと鉄道の乗り換えも検索できるのもありますが、できない場合もあるのでそのように表示したら分かるかなと。猪谷からバスに乗り換えるのと、富山からバスに乗ると、神岡は両方ありますから、統一で見られるようなものがあれば、富山神岡は行ききはしやすいと、バスですずっと行ってしまう場合もありますし、猪谷から乗り換える場合もある。先ほどの東大の件でも、色々な方に聞かれまして、とても不便でなんとかならないのかと言われることもあります。その時に色々な時刻表を見せなければならぬのと、見せても結局使えないと言われると非常に辛いので、東大とも話しをしたほうがよい。もう少しわかりやすく統一的に見られるような物が必要かと思えます。神岡までがそれなので古川であればさらに。ガッタンゴーの話も出ましたが、神岡営業所なので、そこから奥飛驒温泉口駅まで行くのがあるわけですが、この辺というのはどのように、古川からもそうですが利用が多くなってきているのであれば、どうやって乗り継ぐか、場合によっては土日祝だと直通便にしてしまうというのもありえると思うのですがどのようにお考えですか。飛驒市役所と濃飛バスとどちらがやるのか。

(委員) ガッタンゴーについては、高山から出る便についても、ガッタンゴーもどちらも予約が必要ですから旅行商品という形でさせていただいています。往復バスとガッタンゴーは神岡営業所からは弊社タクシーをやっておりますのでそれで繋ぎにし、セットで予約販売させていただいております。

(会長) その他意見はありませんか？それではお諮り致します。承認される方は拍手をお願いします。

**拍手多数により承認**

## 2. 飛驒市公共交通網形成計画の変更について

<資料8 P37～42>

【事務局説明】【委員からの意見】なし

**拍手多数により承認**

## 3. 平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の報告及び評価について

- ・地域公共交通ガイドブックの作成 <資料9 P43～57>
- ・フィーダー補助路線

## 【事務局説明】

## 【委員からの意見】

(委員) 52ページの目標達成状況についての調査方法で、利用者が幹線へ流れたことによる未達成とあるのですが、幹線へ流れるということは悪いことなのですか。困ったという評価なのか、目標通り狙い通りだから想定範囲なのかわからない。

(事務局) 記載の仕方が誤っていると思われませんが、目標値を立てたときに飛騨市の巡回バスでふれあい号というのが以前走っており、古川から神岡も走っていたのですが、今回の再編によりふれあい号が無くなりまして、古川神岡間は、幹線であります古川神岡線に移行したということがありました。15人以上の市民100人あたりの利用者数という目標値の中ではふれあい号の人数も含まれた人数になっており、目標値がそもそもどうだったのかという問題もありますが、幹線に流れたことによって目標値よりも下がっているのではないかという事で記載した内容でございます。

(委員) 先ほどの調査事業時刻表の作成と運行費の一部補助をいただいている関係で、バスの事業年度28年10月から29年9月までの1年間を振り返っていただいて、バスは単独で成り立つものではありませんので、ネットワーク全体として飛騨市の公共交通としてこのように役立ちましたということで評価いただきたい。補助の申請もこの公共交通会議からしていただいていますので、この会議の場で皆さんにも知っていただき評価していただきたい趣旨で願っています。特に運行費の補助については実際運行した結果、乗った人は1便あたり何人以上かで国の補助が出ない場合があり、柏原線の一部の系統について割ってしまっただけで出なかった、全体としてはB評価になっていますが実際出ている路線があります。今は1便あたり1人だったのですが、29年10月から今運行しているところからは2人以上に基準が上がっています。昨年だめだったものが今年かなり厳しいのではないかという印象ももっていますので、共有していただきたいと思い発言させていただきます。以上です。

(事務局) おっしゃる通りで、補助要件に満たさず挙げていても補助をいただけなかった路線もありましたので、皆さんと情報共有していただきながら今後、乗っていただけるような路線になっていければと思いますので宜しくお願いいたします。

(委員) 毎年やっているものですが、本書様式は今まで通りのエクセルですが、中部様式はパワーポイント形式になりまして、広く皆さんに飛騨市の公共交通がどのような状況で、この協議会としてはどういうところが良かったか、どういうところが悪かったか自分達で評価して、さらに第三者評価委員会や他の方に見ていただくことで、どのようにこれから見直していったらいいのか明らかにするある種の総決算の資料です。皆さんがこれを読まれて特に違和感なく、これからはこれをふまえるとかこういうことを考えておかななくてはならないことを考える資料となっていかどうかがとても大事。それを考えると例えば、ポニーカーの話がでましたが、全くここには書いてないということですが、それでいいのかどうか。とても重大なことだと思います。それも含めて市長からの最初の挨拶にもあったように、人が足りない、お金もさることながら担い手がない。特に過疎地域では極まっているわけですが、それに対して混載であるとか混乗であるとかを

もっとやりましょうと。マッチングの話であるとか色々なことが出てきています。明日の夕方、衆議院議員会館でライドシェアに関する、どちらかというライドシェアに反対する立場のシンポジウムに出て講演しますが、その時にポニーカーの話の冒頭でさせていただこうと思っています。意図は単純にあいている人ができるとかというレベルで考えていたら、これからの人手不足の社会でとてもそんな能天気なことではできないと、もっと組織立ってそれから色々なものがある中でとても重複していたりとか、無駄に動いていたりするものをきちんとまとめてやっていかないとやってる本人もやる気が出ないし、当然垂れ流しということになるので、非常にまずいのではないかと。今年辺りでも色々なところでそのような取り組みをしようというのが出てきているので、中部様式でもそうことをやっていこうということが出てきているわけです。それを見たときに、この資料だとそういった冒頭の市長の話、ポニーカーの話、私自身の危機意識というのは全く読み取れない。今まで通りの補助が多くなるので少なくしていかなければならない、利用者の皆さんのご要望にお応えして直していかなければならない。それは書いてありますが、もっと構造的な問題があるわけでそこをきちんとアピールしなければならないかと思う。明日が資料の運輸局へ提出の締め切りで、その為にこの2週間、9個の会議に出て、あとの8個は会議で修正を言ってそれがメールで帰ってきて、返して18日に出せるのですが、飛騨市の場合は明日なのでほとんど不可能だと思います。せめて最後の自己評価から得られた課題と言われると自己評価の中に書いてあることになるわけですが、人が少なくなっていく、その中で効率的にやることが飛騨市にとって大きな課題だということは書いておいた方がいいのではないかと。これを書かないでこれから会議をやっていく中で何を検討するかというクラシカルな検討しかできない。クラシカルな検討では対応できないのでその1行くらいでも付け加えて欲しいのが私の願いです。その文脈でいうと幹線に流れたので市営バスの方が収支率が下がったというのは2つ解釈ができて、幹線に人が乗るようになったのであれば、今迄は巡回バスがあり安かったのに幹線があるのに巡回バスに利用がいつてしまい、補助が大きな額になってしまったことを改善することができたのは良かった。市営バスの中身を見ると51ページにあるように住民の皆さんのご意見の中でも、効率化をどのようにやるか、その中で実際に一番利用されている方がどう利用できるかという観点からの見直しをやっていかなければならない。30年度に向けてこのほかにふるかわ循環乗合タクシー以外にここは重点的に見直しをいかなければならないのを挙げられないのか。河合宮川は市営バスでも対応できないことがあるので乗合タクシーを使うという提案もあったがもう少しそちらにシフトしていくなど、その辺りも変えていかないと。特に53ページにもありましたが市長はどのように考えてみえるか。

(会長) 前日も言いましたが、見直すにも見直せないところが沢山あり、ふるかわ循環タクシーは実はやめたいと、ところがやめさせてくれない。決まっているからという話なのです。試算してみるとタクシーで動かした方が実際安いのです。タクシー全部市が払ったほうが安い。我々もしっかり書き込んで、制度がおかしいのではないかとという評価もあっていいのではないかと。抜本的にガラガラポンできれば劇的に改善できれば多分ある。5年間に決まっているという話は私自身も言いたいですが、加藤先生もおっしゃっていたように構造論をしっかりと書いておかなければならないと思います。そのような問題が明らかになっていく中で、次の見直しの課題があることは記述として今から入れてやるべきではないかと思っています。十分でないところもありますが、ひとまず出

させていただく、補助がもらえなければなんとかするということでしょうし。ご指摘の点もふまえて修正できるところは修正させていただく。

(委員) 再編実施計画かかっているとなかなか変えられないことに関して、24日に東京でシンポジウムがありまして、50分間話す時間をいただける。そのような制度を作った人が沢山来るので、他の制度も含めて国の制度について言いたいことがある。都市計画学会というシンポジウムなのですが、現場は困るとははっきり言わせていただく。

(会長) その他意見はありませんか？それではお諮り致します。先ほどの修正を施すと前提の上で、承認される方は拍手をお願いします。

#### 拍手多数により承認

#### 4. その他

(会長) 公共交通の問題は多岐にわたっての要望が多く、いくつかその中で非常にそれ一点で、市長と市民の意見交換会で大論点になるようなケースがある。具体的には神原峠を通ってくる路線があり、これを廃止したのは何故なのか、復活できないのかという話が再三再四起っており、誰がどう言ったのか全てあきらかにしてほしいと。紙を配ってなんとか理解してもらいましたが、理屈がわかっただけで何も改善されてないので非常に不満を残したままになっている。市政としては市民の皆さんに喜んでいただけるように柔軟に最短で見直しをしていくことを理想にしているのですが、他方で制度上の問題でなかなか自由が効かないところがあります。計画立てたあなたたちが悪いと言われればそのとおりなのです。ならばどうすればいいのですか。という話です。これではだめだと、私共として国のこういった制度についての評価を地方自治体としてしっかりしていくべきではないかということも思っておりますし、しかるべきところでしっかり要望なり直接申し上げるなりやっていかなければならないと市長として思っている。担当の職員は個々の事情について一生懸命やっているのですが、そうした市民との意見と制度の擦り合わせの中で、なんともならないところがありますと歯がゆい状態があるのでご理解いただきながら。とは言え先程のような状況ですからこの期間の中でベストを尽くしていくこととなります。どこまでできるか模索をしながらやっていく。再編実施計画は31年度で終わります。したがって31年度から後、どのように自由にやって且つ、財政的負担を軽減しつつ、喜んでもらえるものを作るか、その中に今よりもより厳しい運転手の確保等が入ってくる中で、どうやって地元の運転していただける方との調整していただくかということ来年度からそろそろ検討していかなければならないことは申し上げておきます。公共交通会議とは別にそうした場を設けながら次を見据えた飛騨市の理想形を作れるように、今回の反省点を活かして取り組んでいきたいと思っております。