

◎あいさつ（都竹会長）

本日の協議事項は、かねてより検討している事項に加え、濃飛バスの運行変更、網形成計画の見直しにかかる今後のスケジュールの変更を予定している。国の制度改正も予定されており、法改正に併せる形で上手に活用したいと思っている。

今回の濃飛バスの見直しにも関係しているが、人手不足・運転手不足の問題が非常に顕著になっており、あらゆるところに影響を及ぼすという認識を持っている。そのような中で、少し考えを変える必要があると思っており、本日の中心的テーマではないが、自家用有償運送に注目しながらやっていく必要があるのではないかと問題意識をもっている。

このように急激に、時代の制約、認識というものを真に迫って考えて行かなければならないという問題意識をぜひ共有していただきながら議論を進めてまいりたい。

【議長指名】飛騨市総務部長 泉原 利匡

報告事項

1. 令和元年度第 2 回公共交通会議の議事要旨等について

【委員意見】なし

2. 飛騨市市営バス実績報告について（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）

【委員意見】

- ・全体的に増えて来ているという分析だが、H28 から H29 は大きく増えているがその後は横ばい若しくは減じている。決して増えて来ているということではない。中身を見ると神岡循環が 1 / 3 と大きく占めている。出入りとしては、桃源郷線が増えると稲越線は減るといった関係がある。全体的には減少している。その辺りの理由が分からないと分析できない。学生が減っているというようなデータがあると良い。以前乗らなかった高校生が乗るようになった、高齢者が利用するようになった等の分析がわかるのであれば教えて欲しい。

河合宮川乗合タクシーの利用が増えて来ているが回れなくなっているということで、今の回し方をどのようになっているか教えて欲しい。

【事務局】

1 点目について、例えば、河合町稲越線の朝の便については、学生が通学に利用する場合は、定期的に毎日利用があり、学生が一人いなくなるとそれで利用がなくなってしまうような状況にある。事業者と小部会という形で話をすると、例えば今年の 4 月からは高校生がいらないため利用が無いということが判る。同じく河合町月ヶ瀬線でも同じような状況にあり、定期券が購入されていれば朝夕の利用があると分かるが、学生の利用がないと常にカラで運行することになってしまう。運行の見直しにあたっては、予約制を取り入れるなど、効率的に運行できるように考えたい。

2 点目、河合宮川乗合タクシーの回し方については、現在、河合町宮川町を 1 台で運行しており、広域なエリアを 1 台での運行しているため、例えば河合町の端を運行している時に宮川町の端で利用したいという電話があった場合は、予約を入れられないという状況となり断らざるを得ない場合がある。

- ・ 高校生が定期券を買ったらデマンドでも毎日予約を入れて常に走るという方法で、つまりは定期便にするということもできる。一方で乗合タクシーが広い地域で 1 台しかなく予約できない状況にある。最近では A I 配車で効率的に配車するということがあるが、距離的に無理なら A I 配車でも配車できないとなると台数を結局は増やさないといけないことになる。バスがほとんど利用の無いまま走っている部分を、乗合タクシーに振り替えていくということも検討していかなければならないと思う。今後の見直しはそういうことを考えているということの良いか。

【事務局】

昨年 10 月から河合町でワークショップを開催し、今後の見直しにあたって地域に必要な移動は何か、必要な移動を担保するには今の飛騨市の公共交通でどんなことができるのかということを地域の皆さんも一緒に考えていただくということで開催した。この中で地域ではどのようなものが望まれているのか、ある程度の意見をいただいたことから、見直しにあたって、デマンドか定時定路線かセミデマンドかということ、時間帯や曜日などを考慮して考えて行きたい。

- ・ 神岡猪谷線が非常に気になる。奥飛騨富山線の実績も見せて欲しい。富山駅を見たときに神岡や奥飛騨に行けるという存在感がない。もっと飛騨方面を派手に宣伝しても良いと思う。東京方面から来る場合は、これが最速ということなのでその辺りをしっかりとできると良い。富山でアピールするか、東京でアピールするかなど難しいが、地元の利用だけだと増えないので外からどうやって利用者を増やすかどのように考えているか。

【事務局】

神岡猪谷線で J R と接続することで神岡から富山、富山から神岡の移動ができるものとして神岡猪谷線の維持を考えている。奥飛騨富山線も富山から神岡を通して奥飛騨まで行ける幹線路線、長距離路線として重要ではあるが、現在のところ市として改善策を考える、濃飛バスと一緒に利用促進を実施するということはできていない。

- ・ 飛騨市ホームページの中に神岡への行き方を工夫する等考えていかなければならない。
- ・ 吉田線、神岡猪谷線の利用者数について、収入ベースで見たときの数字なのか実数に近い数字なのか。

【濃飛バス】

どちらとも国庫補助路線であり、毎年 の O D 調査を行っている。収入ベースではなく、利用者数での数字をあげている。

- ・ 減り方が大きいのはなぜか。策は何かあるか。このまま進んでいくと統合等になってしまうので調べておいて欲しい。

【濃飛バス】

吉田線についての多い方の数値は、飛騨神岡高校に通学する生徒の数が入っており、高山ー神岡高校行きのバスに一時期乗り切れないことがあった。流葉スキー場で十何名か吉田線に乗り換えてもらっていたため多くなっている。その後は、2 号車を走らせ乗換不要となったことから減っている。今が正しい利用者数となっている。

- ・ 高山神岡線は全体の数か？古川から高山へ の利用者数等細かく分かれると良い。

【濃飛バス】

その通り。データから出すことは可能と思われる。

3. 福祉有償運送事業における車両台数の増加について

【委員意見】 なし

協議事項

1. 高山神岡線及び奥飛騨富山線の運行の変更について

【委員意見】

- ・ 上宝線の主な利用方法何か教えて欲しい。また、高山神岡線の変更については、1 時間 30 分あいてしまうのは大きく空くことになってしまう。なるべくなら 1 時間に 1 本の方が良いのでは。最終の神岡行きが 30 分繰り上がることは致命的なのか、それでもあった方が良いのか、どのような意見があるか。

【濃飛バス】

上宝線の利用については、通学利用と通院利用がある。かつては通型バスで乗り切れないほどの通学利用があったが現在は 7～8 名程度の利用となっている。昼の利用は買い物帰り等の利用少しある程度と上宝方面は温泉利用がある。

古川高山間の 1 時間 30 分は確かに空きすぎという感覚はあるので、間を埋めるような形で調整したい。

- ・ (会長) 神岡と古川の夜の便については、以前より議論になっており飲んで帰る以外の需要はそれほど大きくないと思っている。議会でも何度も質問が出ているが乗る人が少なくて難しいという話をしてきた。自家用有償運送の形でやるとするとタクシーを圧迫してしまうという問題がありなかなか結論が出ない。バス事業者から見て、タクシー事業者から見て実際どうなのか意見を聞きたい。

【濃飛バス】

古川で飲んで神岡へ帰るという需要はあまりないと思われる。高山ー古川間の深夜バスは利用が多いが、神岡の元々の人口が多くないという事もあり、バス 1 台分の需要にはならないと思う。

【古川タクシー】

酔っぱらいタクシーについては議論をさせていただいたが、需要がないのではないのかという話だった。ただ、全くそのような移動がないわけではないため、タクシーがある中で自家用有償ということはやっていただきたくない。

タクシー事業者で受託しデマンド運行ということもあるが、タクシー事業が一番忙しい時間帯に人を割くことになるため難しい。

- ・ (会長) 率直なご意見をありがとうございます。市内に古川町と神岡町の両地区に事業所を持っているということは市役所以外にはほとんどないので、交流するという需要があまりない。稀に夜間に全市的な市の行事を行う場合にある程度という気がしている。ただ、議会でも質問が多く、わずかな需要をいかに効率的に、事業者負担をかけずに満たせるのかということを引き続き検討したい。またご意見を聞かせていただきたい。
- ・ 地域公共交通活性化再生法改正案の骨子では事業者協力型の仕組みがあって自家用有償運送をタクシー事業者が運行管理するというものがある。10 月施行を目指して法案を検討しているということなので、新しい仕組みを検討してみてもどうか。議会でたくさん

出てくるような案件は何とかしたいと思う。

2. 令和元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

- ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助

【委員意見】

- ・神原峠線の実証実験について記載がないが、柏原線と一体的な運行のためどのような影響があるのか記載すること。補助云々は関係なく、神原峠線と柏原線をどう活かしていくか書いた方が良い。

桃源郷線についても、稲越線との関係性や稲越線と一部統合することで古川への方向性が強くなるなど考えられる。その辺りのことも書いた方が良い。

【事務局】

桃源郷線と稲越線については、河合町ワークショップでも稲越線から桃源郷線への接続が悪いく利用しにくい等の意見が出されており、運行経路やダイヤの見直しを検討したいと思っている。

- ・地域からも意見が出ていれば尚更検討した方が良い。どこかのバス停からはデマンド運行など考えられる。

3. ふるかわ循環乗合タクシーの廃止について

【委員意見】

- ・（会長）廃止ということで総括したい。やめたいのにやめられないということで国交省まで行って話をしてくて思い出がある。なぜこの路線を作ったのかと常に思ってきて、古川では街中でバスに乗るという文化がない。高齢化であればバスに乗るであろう、観光客はバスに乗るであろうということで始まったのではないかと思う。

今後、見直しにあたっては『こうであろう』というということを当てはめて進めないということの教訓としたいと思う。通院支援タクシーについては経費が 1 / 3、利用者は 3 倍、4 倍ということであり、教訓ということで申し上げたい。

4. 飛騨市営バス路線への回数券の導入について

- ・回数券はどのように清算されるのか？券種を増やすというよりは、濃飛バスの回数券が使えるということになると思う。

【事務局】

利用者が回数券を購入し、券を利用し、月締めで運行事業者が利用枚数を濃飛バスに請求し、その請求額は運賃収入として扱う。1 枚あたりの回数券の単価（額面を割り込む）で請求する。

- ・どこで販売するのか？古川駅だけではそこまで行かないといけないので、振興事務所や車内で販売する等検討してはどうか。

【事務局】

現状では古川と神岡の販売所を予定しているが、河合・宮川は決まっていない。地域路線と乗合タクシーでも利用できるため、河合・宮川でも販売できるように検討したい。

5. 実証実験神原峠線の期間延長について

- ・今後運行内容を検討することがあるのであれば、1 年の期間延長ではなく、3 ヶ月、半年などに切って出すことで見直しのタイミングを設けられるようにしてはどうか。
- ・10 月に見直しするかもしれないのであれば半年としてはどうか。色々変えたいという意見があるがダイヤに合わせて生活するということもある。数か月で変えてしまうと併せられないということもある。
- ・駅に行ってから病院等に行くというのは、もともと太江線等でそのようにできればという話があった。それが最終的にふるかわ循環乗合タクシーになったが、路線バスの着後にデマンドというのは以前から話が出ていたことでやりたいと思う。

【事務局】

10 月の見直しについては、朝古川駅等に着いた後にデマンドで直接病院に行けるなどを考えている。

6. 飛騨市地域公共交通網形成計画の計画期間の変更について

【委員意見】

- ・法改正については 10 月、11 月ということである。市の網計画についても 4 月に見直して改めて法改正時に変更するのではなく 10 月まで延長した方が良いと思う。
- ・現状で法改正によって補助がどうなるかは分からないが、硬直的なものでなく、市で活用できる柔軟なものであれば検討してみては。
- ・（会長）いくら補助金がいただけるのかではなく、自由度がどうなのかで活用するかどうかを決めたいという方針で進めたい。

7. 第二次飛騨市地域公共交通網形成計画の骨子について

- ・系統番号、路線番号を付けるということをインバウンド対応や暮らしの利用でやるようになっている。高山市の会議で発言したが、飛騨市も同じ地域なので濃飛バスも含めて合わせて実施できると良い。

【事務局】

番号を付けることは未だ検討していないが、観光客も利用できるようにオープンデータは検討したい。

8. 飛騨市地域公共交通網形成計画の変更について

【委員意見】 なし

その他

報告事項2. 飛騨市市営バスの実績報告について(令和元年10月～令和2年3月)

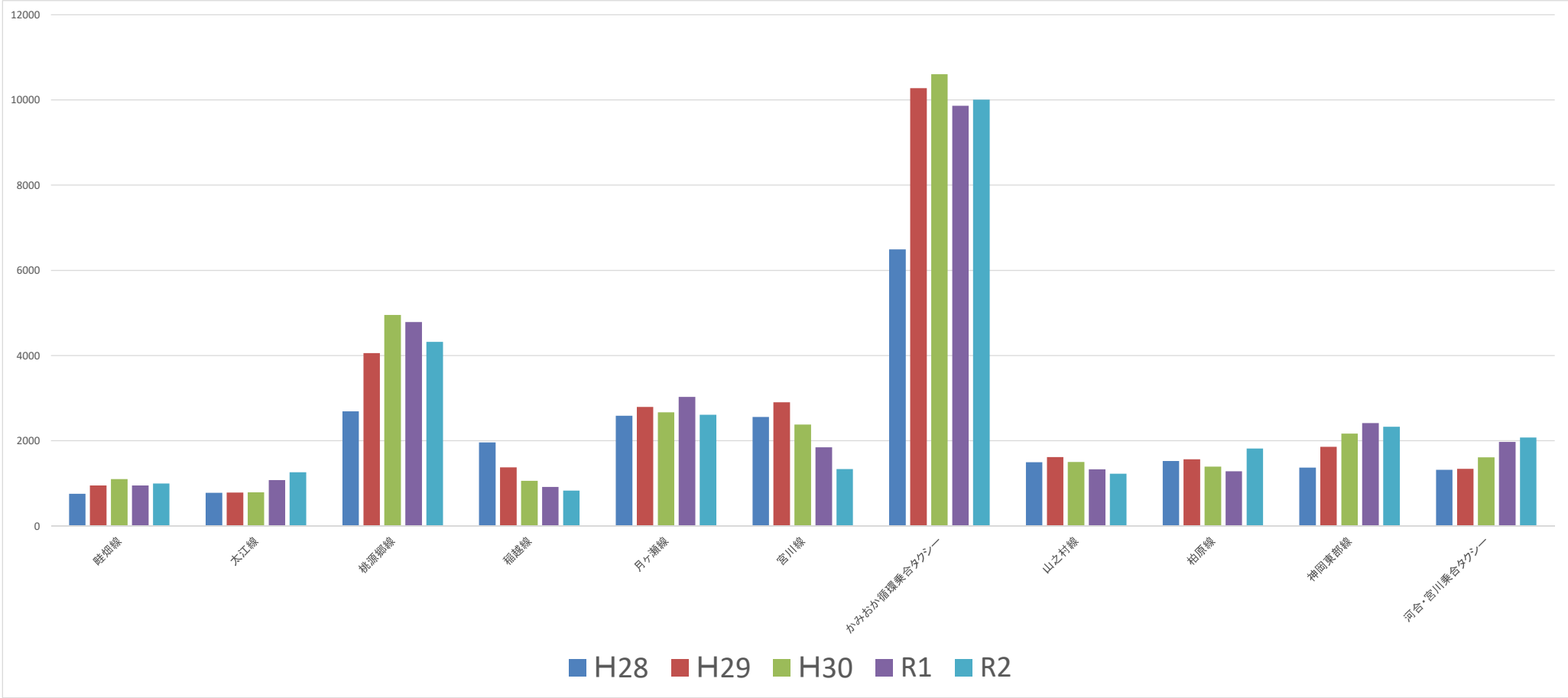
(単位:千円、人)

路線名	運行経費 ①	運賃収入 ②	委託料 ①-②=③	定期券収入	シルバーフ リー定期券 等	国県補助金 (想定)	市負担 想定額 (R1.10～ R2.3)	便数	運行日	R1.10～R2.3の実績					H30.10～ R1.9の実 績 H31	H29.10～ H30.9の実 績 H30	H28.10～ H29.9の実 績 H29	H27.10～ H28.9の実 績 H28	スクール バス混乗	R2 見込み	年間利用者														
										合計	月平均	日平均 ※合計は 1便あたり の平均	R1	H30							H29	H28													
				⑤	④-⑤																														
畦畑線	1,258	73	1,185			273	912	1	平日	196	33	1.6	1.8	1.4	0.9	1.1	○	997	951	1,097	948	753													
								2	平日	73	12	0.6	0.8	1.3	1.3	1.0																			
								3	平日	118	20	1.0	0.8	1.0	0.8	0.5	○																		
								4	平日	66	11	0.6	0.6	0.8	0.8	0.4	○																		
								小計	453	76	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8																				
太江線	2,433	94	2,339			527	1,812	1	平日	188	31	1.6	1.4	1.0	1.1	0.9		1,260	1,079	788	782	780													
								2	平日	86	14	0.7	0.6	0.5	0.6	1.0																			
								3	平日	94	16	0.8	0.6	0.4	0.3	0.6																			
								4	平日	147	25	1.2	1.6	1.1	0.8	0.3																			
								5	平日	21	4	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1																			
								6	平日	59	10	0.5	0.2	0.2	0.2	0.1																			
								7	平日	5	1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0																			
								小計	600	100	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4																				
桃源郷線 (国・県)	8,602	325	8,277	112		2,623	5,542	3	通年	761	127	6.3	8.0	7.1	4.3	2.6	○	4,320	4,788	4,955	4,055	2,688													
								7	平日	374	62	3.1	2.5	2.8	2.4	新設																			
								8	通年	300	50	2.5	2.9	3.5	3.8	2.3																			
								13	通年	135	23	1.1	1.3	1.8	2.3	1.1																			
								14	平日	94	16	0.8	0.8	1.2	0.9	新設																			
								18	通年	244	41	2.0	2.3	2.2	1.8	1.0																			
								20	平日	128	21	1.1	1.5	1.2	0.7	0.3																			
								21	通年	21	4	0.2	0.4	0.4	0.4	0.2																			
								小計	2,057	343	2.1	2.5	2.5	2.1	0.9																				
稲越線	4,606	77	4,529			998	3,531	1	平日	2	0	0.0	0.3	0.7	1.4	2.3		830	918	1,060	1,376	1,962													
								2	通年	72	12	0.6	0.7	0.4	0.2	0.2	○																		
								4	平日	24	4	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2																			
								5	通年	31	5	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	○																		
								6	通年	46	8	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4																			
								9	平日	114	19	1.0	0.5	0.5	0.4	0.7	○																		
								10	通年	67	11	0.6	0.5	0.7	0.8	0.7	○																		
								11	通年	71	12	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	○																		
								12	平日	13	2	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	○																		
								15	通年	7	1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1																			
								16	平日	8	1	0.1	0.1	0.2	0.5	0.6																			
								17	平日	3	1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2																			
								19	平日	3	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1																			
								22	平日	0	0	0.0	0.1	0.4	0.4	0.5																			
								23	平日	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0																			
								小計	461	77	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4																				
								月ヶ瀬線	5,589	140	5,449	32	24	1,211	4,182	1	平日						28	5	0.2	0.3	0.2	1.4	2.5		2,610	3,030	2,669	2,795	2,587
2	平日	135	23	1.1	1.4	1.3	1.1									1.1																			
3	通年	198	33	1.7	2.4	2.2	1.2									0.1	○																		
4	平日	8	1	0.1	0.2	0.2	0.2									新設																			
5	平日	20	3	0.2	0.2	0.2	0.3									0.3	○																		
6	通年	74	12	0.6	0.6	0.5	0.4									0.3																			
7	平日	61	10	0.5	0.6	0.6	0.4									0.5	○																		
8	通年	97	16	0.8	1.0	0.9	1.1									0.6	○																		
9	平日	208	35	1.7	1.5	1.4	1.7									新設																			
10	平日	11	2	0.1	0.1	0.1	0.1									0.2	○																		
11	通年	87	15	0.7	0.9	1.0	0.9									0.8	○																		
12	平日	87	15	0.7	0.7	0.6	0.6									0.4																			
13	通年	121	20	1.0	1.1	0.8	0.9									0.7																			
14	平日	99	17	0.8	1.0	0.5	0.7									1.0																			
15	平日	25	4	0.2	0.1	0.3	0.3									0.2																			
17	平日	37	6	0.3	0.3	0.2	0.2									0.2																			
19	平日	9	2	0.1	0.0	0.1	0.1									0.1																			
小計	1,305	218	0.6	0.7	0.6	0.7	0.5																												
宮川線	8,466	118	8,348	12		1,834	6,502									1	通年	20	3	0.2	1.1	2.6	3.1	0.2	○	1,336	1,847	2,382	2,904	2,556					
								2	平日	81	14	0.7	0.9	1.0	1.2	0.9																			
								3	平日	146	24	1.2	1.2	1.0	1.1	0.2																			
								4	通年	130	22	1.1	1.6	1.7	1.7	0.9	○																		
								5	通年	49	8	0.4	0.5	0.5	0.6	0.3	○																		
								6	平日	17	3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	○																		
								7	通年	18	3	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2																			
								8	平日	52	9	0.4	0.2	0.3	0.6	新設																			
								9	平日	83	14	0.7	1.0	1.3	1.3	0.9																			
								10	平日	28	5	0.2	0.7	1.0	1.7	1.9																			
								11	平日	12	2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1																			
								小計	636	106	0.5	0.7	0.9	1.1	0.7																				
								ふるかわ循環乗合タ クシー								1	平日	0	0	0.0	0.7	1.0	1.0	0.7							運休	運休	874	835	758
																2	平日	0	0	0.0	0.4	0.5	0.5	0.3											
3	平日	0	0	0.0	0.9	0.8	0.7									0.9																			
4	平日	0	0	0.0	0.5	0.4	0.4									0.5																			
5	平日	0	0	0.0	0.4	0.3	0.4									0.2																			
6	平日	0	0	0.0	0.3	0.3	0.2									0.2																			
7	平日	0	0	0.0	0.2	0.1	0.1									0.1																			
8	平日	0	0	0.0	0.1	0.1	0.1									0.0																			
小計	0	0	0.0	0.4	0.4	0.4	0.3																												

路線名	運行経費 ①	運賃収入 ②	委託料 ①-②=③	定期券収入	シルバーフ リー定期券 等	国県補助金 (想定)	市負担 想定額 (R1.10～ R2.3)	便数	運行日	R1.10～R2.3の実績				H30.10～ R1.9の実 績	H29.10～ H30.9の実 績	H28.10～ H29.9の実 績	H27.10～ H28.9の実 績	スクール バス混乗	R2 見込み	年間利用者			
				⑤	④-⑤	合計	月平均			日平均 ※合計は 1便あたり の平均	H31	H30	H29	H28	R1	H30	H29			H28			
かみおか循環乗合タ クシー (国・県)	4,241	771	3,470		76	1,632	1,762	1	平日	211	35	1.8	1.3	1.5	1.1	0.6	10,009	9,864	10,607	10,277	6,494		
								2	平日	717	120	6.0	6.3	6.7	6.5	4.1							
								3	平日	1,007	168	8.4	9.1	10.2	10.4	7.7							
								4	平日	1,047	175	8.7	8.1	8.6	8.3	2.8							
								5	平日	735	123	6.1	5.9	5.4	4.8	3.6							
								6	平日	720	120	6.0	6.7	6.9	6.9	4.4							
								7	平日	329	55	2.7	3.5	4.0	3.8	2.9							
								小計	4,766	794	5.7	5.8	6.2	6.0	3.3								
山之村線	7,224	111	7,113			1,541	5,572	1	通年	177	30	1.5	1.8	1.9	2.5	1.6	1,225	1,329	1,501	1,615	1,497		
								2	通年	169	28	1.4	1.7	2.0	2.1	1.2							
								3	通年	76	13	0.6	0.7	0.8	0.8	0.5							
								4	通年	135	23	1.1	1.2	1.4	1.2	0.9							
								小計	557	93	1.5	1.5	1.5	1.6	1.0								
柏原線 (国・県)	4,668	146	4,522		2	1,477	3,043	1	平日	353	59	2.9	2.8	2.9	3.0	3.0	1,817	1,284	1,393	1,566	1,527		
								2	平日	47	8	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2							
								3	平日	112	19	0.9	0.3	0.3	0.4	0.3							
								4	平日	322	54	2.7	1.8	1.8	1.9	2.1							
								5	平日	2	0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1							
								6	平日	29	5	0.2	0.3	0.4	0.5	0.3							
								7	平日	0	0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2							
								8	平日	0	0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1							
								小計	865	144	0.9	0.7	0.7	0.8	0.6								
神岡東部線 (国・県)	5,344	213	5,131		4	1,508	3,619	1	平日	39	7	0.3	0.5	0.3	0.3	0.5	2,329	2,417	2,167	1,857	1,368		
								2	平日	368	61	3.1	3.0	3.0	2.5	1.6							
								3	平日	387	65	3.2	3.5	2.9	2.5	1.4							
								4	平日	190	32	1.6	2.1	1.5	1.3	1.2							
								5	平日	104	17	0.9	0.8	1.0	0.8	0.7							
								6	平日	21	4	0.2	0.2	0.1	0.1	0.3							
								小計	1,109	185	1.5	1.7	1.5	1.3	0.9								
河合・宮川乗合タ クシー	2,183	162	2,021			473	1,548	合計	987	165	0.8	0.8	0.6	0.5	0.7	2,073	1,972	1,610	1,338	1,317			
								7:30～9:00	163	27	※時間あたりの乗車人数												
								9:00～10:00	121	20													
								10:00～11:00	105	18													
								11:00～12:00	99	17													
								12:00～14:00	183	31													
								14:00～16:00	213	36													
								16:00～16:30	24	4													
合計	54,614	2,230	52,384	156	106	14,097	38,025			13,796	2,299							28,804	29,479	31,103	30,348	24,287	

※以下事業者路線はR1バス年度実績

神岡猪谷線	28,300	1,677			その他 1,643	18,639	6,341	4 6	平日 通年		4,227	352	2.1	3.3	3.3	3.1			4,227	6,437	6,668	5,704
吉田線	19,170	2,756			1,113	14,305	996	4 6	平日 通年		11,775	981	4.2	4.6	6.7	8.1			11,775	16,738	14,904	19,559
高山神岡線	102,698	60,228			5,963	27,760	※	2 19	平日 通年		163,337	15,772	51.1	58.8	51.1	49.2			163,337	189,268	178,075	169,106



(別紙)中部運輸局二次評価結果 令和2年2月28日付け中運交企第92号通知

自治体・協議会名	飛騨市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・通学補助が浸透し利用者が増加している点を評価します。

期待する取組

- ・利用状況等の把握が行われ、利用が少ない便等の把握が明確にされていると推察されますので、今後効果的な施策が行われることを期待します。