

第2回 白川・東白川地域公共交通活性化協議会会議録

1. 開催日時

平成29年1月19日（木）午後3時から午後5時まで

2. 開催場所

白川町町民会館 1階大研修室

3. 委員数等

(1) 委員の現在数

31人

(2) 出席委員数等

所 属 等	氏 名
白川町長	横 家 敏 昭
東白川村長	今 井 俊 郎
白川町議会議員	服 部 圭 子
東白川村議会議員	服 田 順 次
公益社団法人岐阜県バス協会専務理事	山 田 芳 喜
濃飛乗合自動車(株)取締役運輸事業本部長	坂 上 博 幸
白川タクシー(株)社長	土 井 寿 敏
濃飛乗合自動車労働組合執行委員長	長 瀬 秀 樹
住民代表	加 藤 大 二
	古 田 文 英
	鈴 村 雄 二
	渡 邊 恒 雄
	松 浦 秀 子
	渡 邊 ひろみ
	安 江 知加子
	桂 川 祇 紀
安 江 作 郎	
国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局主席運輸企画専門官	二 輪 昭 宏
岐阜県加茂警察署交通課長代理（白川駐在所長）	水 野 恒 雄
岐阜県都市公園整備局公共交通課長代理（地域交通係長）	柴 田 裕 子

名古屋大学大学院環境学研究科准教授	加藤博和
白川町副町長	佐藤滋
東白川村参事兼総務課長	安江良浩
白川町役場企画課長	佐伯正貴
白川町役場建設環境課長	今井俊
東白川村役場建設環境課長	今井義尚
計	26名

(3) 欠席委員 5人

所属等	氏名
住民代表	藤井志穂
	安江康助
	今井英史
国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所管理第一課長	野田純大
岐阜県可茂土木事務所施設管理課長	桂川隆弘

(4) オブザーバー

所属等	氏名
白川北地区地域部会長	長尾隆
佐見地区地域部会長	田口一成
OKB総研 主任研究員	渡邊剛
名古屋大学大学院 環境学研究科	永田臨

(5) 傍聴者 14人

4. 会議次第

(1) 開会

(2) 会長あいさつ

(3) 副会長あいさつ

(3) 報告事項

①公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査について

②地域部会等の設置状況について

③実証運行の実施状況について

(4) 協議事項

①白川・東白川地域公共交通活性化協議会の分科会及び地域部会に関する規程の改正について

②新しい公共交通システムの構想について

③公共交通の担い手確保対策について

(5) 閉会

5. 議事内容

(佐伯正貴委員)

こんにちは。ご苦勞様でございます。大変寒い中でありますけれども、皆さんご参集いただきましてありがとうございます。お二方が少し遅れてお見えになるとご連絡いただいておりますので、本日ご参加の方で名簿に加えております。

ただいまから第2回白川東白川地域公共交通活性化協議会の方を始めていきますのでよろしく願いいたします。では、開会に先立ちまして挨拶を白川町長からお願いいたします。

(横家敏昭会長)

あけましておめでとうございます。第2回の公共交通会議を開催致しましたところ、本当に遠方から委員の皆さんに多数御出席をいただいておりますことをまずもって御礼を申し上げます。

前回もごあいさつ申し上げましたとおりでございますけれども、今回、前回もいろんな御意見を賜りまして、私どもの町で宇津尾という所で「にこにこバス」というのを走らせていただいて12月末で1か月くらいになるわけですが、本当に地元の役員の皆さん方の御協力がありまして、バスは順調に運行をさせていただくわけでございますけれども、それで考えましたところが、バスは順調に運行しておりますけれども、そのお客さんを受け入れる体制がまだまだ不十分だなという思いに至ったわけでございます。というのはバスの利用者のニーズになかなか現場がやっていけないという部分もあって、これは一つの私どもの課題でございますけれども、これからの運行に当たって本当に利用する人たちが行きたい場所と私どもが来てもらいたい場所というも随分違うなという思いもしたわけでして、こんな実験を通じてまた新しい試みもしていきたいなというふうに思っております。皆さん方のいろんな御意見を賜りながら新しい方向をつくっていきたいと思っておりますのでよろしくお願いを申し上げまして、あいさつにかえさせていただきます。

(佐伯正貴委員)

ありがとうございました。では副会長お二方からもご挨拶願いますが、初めに東白川の今井村長さんよろしく願いいたします。

(今井俊郎副会長)

明けましておめでとうございます。年始早々と言うことで、と申しましても明日20日と言うことでございますので、全く時間が経つのが早いと言うのと、午後3時からお集まりいただきましてありがとうございます。

今、横家町長さんの方からお話が合った通りでございますが、東白川の状況と申しますか、この事業に対する若干の思いをお話しますと、ちょうど今、村も予算をやっております、来年度も今年と同じような状況で、事業実施していくということで、かなりの予算額を割いておるなという感覚はあります。それと同時にやはり、今日もアンケートの中に出てくるかもしれませんが、運転者の確保というのは非常に大変になってきているなというところ

ろが課題として、来年度の事業の中で検討が行われております。

もう一点、濃飛さんの運休に伴う代替の空白地有償運送、土日の朝 1 便、夕方 1 便、高校生の部活対応等ということで、ワゴンを走らせておりますが、状況を見ますと、一般の村民の皆さんも買い物に出かけられるのか、朝乗って行って帰りまた時間に合わせて帰ってくると、こういう利用の仕方が結構出てまして何回もないんですけどワゴンに乗り切れなかったという状況が出てきたので来年は空いている限りはマイクロバスを運行しようかというような計画を、担当がしております。

そんなことでやはり交通の便の確保というのは非常に重要な案件であります。透析あるいは、病院への通院等の支援も引き続きやっておりますが、できる限り行政としては、効率的にコストを下げながらサービスが落ちない、この方向について、今回の協議会の中でいろんな形が見えてきたときに、事業としてどういう組み立てができるか、私も真剣に検討してまいりたいと思っております。今日はアンケートの結果の報告をいただけるということで大変楽しみにしてきております。どうかよろしく願いをいたします。

(佐伯正貴委員)

ありがとうございました。では続きまして名古屋大学大学院加藤先生から一言お願いいたします。

(加藤博和副会長)

どうもこんにちは。名古屋大学の加藤ですが、そうですね 1 月 19 日ですけど 1 月の 5 日から、この種の会議ずっと毎日のように出てまして、もう 10 個目になります。どこも同じですが、本当に必要なんだけど、確保するのが大変で、実際走らせてもなかなか乗らないというそういうところがありまして、結局、利用される方のニーズと、それから運ぶ方のどういうふうな段取りで運び、たくさん運べるかっていうこととの関係がうまくできてないということなんです、特に白川町東白川村の場合は運転手さんが足りないということになってますので、世間では自動運転の話が結構出てまして、元日の中日新聞の朝刊とかにも自動運転が一面トップにありましたが、やはりすぐにはできないということで、私は 46 歳なんで私が 70 代ぐらい。二十数年後は一般化してるんじゃないかと思うんですが、それまで待つてられないことなので、あと 20 年ぐらいのところ、どういうふうに人を持ってきて、運転手さんに来ていただいて走らせるかということをやらなきゃいけないということで、今日ちょっと後の方でどうやってやったらいいのかって事私自身の考えもありますが、いずれにしても、公共交通がきちんとないところは減びるということは本当にこれまでの今年入っての 9 個の会議でもずっとそういう話をしてきました。ここできちんとやるかやらないかで大きな差が出ると思っておりますので、私も心してかかりますが、ぜひ委員の皆様にもよく考えていただいて、何ができるか、後の傍聴の方もおられますが、その方々も含めて、自分たちが何ができるか考えて、やっていただけるといいなと思っておりますので、今日もよろしく願いいたします。

(佐伯正貴委員)

ありがとうございました。では議事の方に入ってまいりますけれども議事の進行の方は座長であります白川町副町長でお願いいたします。よろしく申し上げます。

(佐藤滋座長)

はい。では議事の方の進行させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

では座って進行させていただきます。

最初に会議の成立の確認をさせていただきたいと思いますが、会議の方、委員の過半数以上が出席を必要としているところがございますので、本日の出席は過半数を超えておりますので、会議は成立をしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは最初に3の報告事項の方ですが、(1)の公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査の結果について、の説明を求めます。

(名古屋大学永田氏)

アンケートの取りまとめをいたしました。名古屋大学の永田と申します。よろしくお願いいたします。

それではアンケートの説明をいたしますが、説明に入らせていただく場合に一つお詫びをしなければいけない点がありまして、先日白川町役場の方に提出をさせていただいたアンケート結果集計の内容に誤りがありまして、提出したものと、途中から大幅に結果が変わっている箇所がありますので、その点については今回修正したものを提出してこの場に報告させていただくということになります。誤りがありましたのでお詫びをいたします。申し訳ありませんでした。

それでは、内容の説明をさせていただきます。まず、対象世帯構成ということで2人暮らしの方が一番多い状況に各地区ともなっています。第2章、外出について、外出目的では通勤が一番多く見られまして、次に買い物目的で買いされる方が多いとなっています。各地区とも外出目的は大体同じような傾向が見られます。

その次の外出する時間について、図2-2は行きですが、おおむね朝の時間に集中しているとわかります。帰りの時間につきましては夕方5時から午後5時から6時というのが一番多いのですが、少し前の午前11時から12時頃にも、買い物の方が多く見られる時間帯があり、夕方の方は大体通学とか通勤の方の帰宅だと思われるんですけど、このお昼の少し前の時間帯については、買物や通院という方の帰りが集中する時間帯になっているのかなと考えられます。

移動手段は、各地区とも自家用車が圧倒的に多いんですが、その中には自分で運転するだけではなくて、送迎もしくは同乗と言った方も見られ、こういったところに今後の公共交通を整備していった際の潜在的な利用者になるのではないかと考えられます。

次に、自家用車の利用をやめられるかという問い、およびやめられない方のやめられない理由について聞きましたところ、多くの方がやめることはできないとの回答で、各地区ともその理由としてはバス鉄道だけでは目的地に行けない、バス鉄道の時間が間に合わないという、この2つの回答が過半数以上を占めています。また、地区によってバス停駅が近くにないという回答もあり、駅やバス停のアクセスのし易さといった点もまだ改善が必要になってくるのではないかと思います。

続いて鉄道の利用状況は、鉄道を利用する方というのはやはり非常に少ない状況になっています。その理由としては、自家用車が使えるという方が圧倒的に多いですが、ほかに鉄道の本数が少ない、あるいは鉄道では目的地に行けないっていう回答も多く見られます。特にその地区内に鉄道の駅が存在しない黒川であったり蘇原佐見東白川といったところで

はやはり白川や白川北に比べて駅が遠いという回答がかなり多く見られました。続いて鉄道の利用頻度ですが、年に数回程度です。つまりほとんど利用されないという方が圧倒的に多い状況となっています。普段利用する駅につきましては地区ごとに差がありまして、白川、黒川、蘇原、東白川であれば、白川口駅が多いんですけども、佐見あるいは白川北地区では最寄り駅を利用するという方も多く見られました。またその他にも、白川、白川北以外のところでは、JRの中央線方面に出るという方もある程度見られました。名古屋方面に出る場合は中央線の方が便利なので、ある程度そういう需要も見られるのかなと考えられます。

駅までの移動手段は、駅まですぐ移動できる白川地区以外では自家用車で移動される方が非常に多い状況です。白川地区に関してはそれ以外でも自転車であったり徒歩であったりという回答も多く見られます。

続いて濃飛バスについては、濃飛バスが走っていることはほとんどの方が知っているという状況ですが、土日祝日運休になったかどうかという点に関しましては、知らないという方も各地区で3、4割程度は見られるという状況で、地区によってバスが出発していないという所もありますので、どうしても地区ごとに認知度に差が出ているということになります。

ちょっと第5章以降で、以前提出したものと結果が変わってる所があるのですが、順次説明していきます。

バス停の利用について、路線バスについて知っていることに関しては、自宅の最寄りバス停とその名前という方が圧倒的に多く、それ以外では、路線や運行本数をしているという方が多く、それ以外の運賃等については、実際に利用してみないとなかなかわからない部分なので知っている方が少ない状況でした。

路線バスの利用状況につきましては、全体としてはどこでも利用されている方が少ない状況になります。

路線バスを利用しない理由としては、鉄道と同様に自家用車が使えるという回答が最も多く、次いで本数が少ないバス停が遠い、目的地に行けないという回答が多くおおむね鉄道を利用しない理由と同じような状況です。

路線バスの利用頻度につきましては、これも年に数回程度、つまりほとんど利用されないという方が多いんですけども、その他で月に数回程度利用されるといった方あるいは月数回程度利用されるという方も見られます。一方で平日はほぼ毎日利用するという回答は非常に少なく、その回答者はほとんど高校生というような状況でした。

続いてバス停までの移動手段については、徒歩が圧倒的に多い状況です。

路線バスの利用目的については、通勤の方はほとんど見られないのですが、それ以外で、通院、買い物、あるいは高校生の通学などといった利用が見られます。

どうすれば路線バスをもっと利用するかという問いにつきましては地区ごとに白川地区とそれ以外で傾向が異なるんですけども、白川地区以外では本数が増える利用したい時間帯の場末ができるという回答がかなり多く見られました。白川地区ではバス停が近くにいるという回答が多く見られまして、地区ごとにそういったニーズが違いますので、別々の対応が必要になってくるのではないかなと考えられます。

病院バスの利用状況については、知っているという方は非常に多い状況で、その中でもどの程度知っているかということでは、病院バスが走っていることしか知らないという回答が最も多く、それを除くと自宅の最寄りバス停あるいは路線を知っているという方が多く見られました。それで実際に病院バスを利用したことがあるか否かでは、利用したことがあるという方はかなり少ない状況になっています。

公共交通への満足度についてで、現在の白川町東白川村のバス交通体系に満足しているかいないかという問いにつきましては、どちらでもないという回答が非常に状況で、それ以外では不満であるとても不満であるという回答が多く見られました。どちらでもないが多かった理由として、不満であるとても不満であるという回答しますと、このあとアンケートの設計上、回答する量が増えますので、それを嫌がってどちらでもないという回答をした人もいるのではないかと考えられます。

次に公共交通への利用しやすさに関する回答ですけれども、白川町東白川村のバス交通体系を利用しやすいかしくいかという問いに関しては、利用しにくいと思うという方が各地区とも非常に多く見られました。

その利用しづらいと思う理由として、どの地区でも非常に多く見られたのが利用したい時間帯にバスや鉄道がない、行きたい場所にバスや鉄道がいかないという回答で、これはやはり鉄道やバスを利用しない理由と概ね一致をしています。また、路線や時刻表を知らないという回答も多く見られますので、利用促進のためには、こういった情報の提供も必要になってくるのではないかと考えられます。

それと公共交通が利用しづらいことによって日常生活にどのような影響があるかの質問では、どの地区でも自家用車で移動しなければならない、好きな時間に移動できないという回答が多く見られました。その他に自家用車を持たなければならない、行きたいところへ移動できないなど、この自動車を持つことに関する回答が続いています。またそのほかに誰かを送迎しないといけない、あるいは誰かに送迎してもらわないといけないといった回答が多く、外出が困難である、外出頻度が減ったという回答と合わせますと、その潜在的な公共交通へのニーズはあるのではないかと考えられます。

バスと鉄道乗り継ぎで不自由だと思うことに関しては、待ち時間が短い、待ち時間が短くなるというのが圧倒的に多い状況です。またその他に乗り換えの歩行距離が短いという回答も続いており、全体としては乗り継ぎに伴う負担を軽減することが必要なのではないかと考えられます。

続いて、こちらは白川町の回答のみになりますが、この白川町の助成制度を知っていますかという回答につきましては、おおむねどの地区も知っている方が 30%程度で、通学支援策、これはバス運賃を 100 円に割引している助成制度、通学支援策については知っている方が各地区ともに 20%程度ということになりました。

第 9 章の公共交通への行政支援で、現在の両町村の支援額の妥当性につきましては、どの地区でも支援額は妥当であるという回答が最も多く見られました。一方で、それについて各地区とも高すぎるという回答も見られます。この問いにつきましては、他の市町村の公共交通への支出額を示さずに支出額が妥当かどうかということを知っていますので、適正かどうかを判断していただくのは少し難しかった側面もあったのかなと考えています。

また今後の追加支出をどうすればいいかにつきましては、わからないという回答が多かったんですけども、それに次いで現状を維持すべきであるという回答が多く見られました。ただ経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである、あるいは不便になってでも経費を抑制すべきであるという回答も拮抗しており、回答者によって公共交通に対する考え方に大きな違いがあるということがわかります。

最後に回答者の属性についてで、すべての地区で回答者の4分の3以上の方が運転免許を保有している状況です。また、その中でも一定程度運転免許返納していらっしゃる方も存在することがわかります。この運転免許返納者と免許を取ったことがない人は将来にわたって運転免許が非保有となりますので、現在および将来の移動の足をより考えていく必要が出てきます。

また保有する免許の種類というのは普通自動車運転免許が圧倒的に多いのですが、普通自動車二種免許、大型自動車二種免許の保有者も、一定程度は地域内に存在するということがわかります。

公共交通の運転手として働きたいかという問いで、これも提出したものと大幅に変わってしまったものになるんですけども、どの地区でも働きたいというふうに考えている方はあまり多くはない状況で、一応地域全体で白川町東白川村あわせたところで働きたいという方が279人は見られるという状況です。

図10の7で正規職員、パートタイム、ボランティアなどどのような形態で働きたいかということを示しています。それほど多くないんですけども、それぞれに希望者が見られますので、新たに運転手となるような人材を要請できる可能性はあるのではないかとこのように考えられます。

家族以外の送迎にかかわっているかどうかという問いにつきましては、こちらも地区によって傾向が異なるんですけども、白川地区は、親戚の送迎を手伝っているということが最も多く、次いで近所の方を送迎しているが続きます。白川北地区は福祉施設の送迎を手伝っているという方が多く、また黒川蘇原佐見については親戚を送迎している、近所の方を送迎しているが多い状況です。また東白川については、送迎に関わっていないという方が圧倒的に多いんですけど、これを除きますと親戚を送迎しているという方が多く見られます。

こういった地域によって差がありますので、この現状を考えつつ、公共交通各地区で導入していく際には現状の負担とかいった点も考えながら、必要なものを提供していくことが必要になってくると考えられます。

最後に、自由に使える自家用車があるか否かという点では、自家用車はすべての地区で4分の3以上が自由に利用できるという回答でした。一方で、自家用車がないという回答も一定数ありまして、こういった方は日常の移動なしに現在でも困っている可能性がありますので、対策が早急に必要になってくると考えられます。また、どの地区でも自家用車があり家族にらせてもらえるという回答が一定程度見られるんですけども、こちらも送迎ということが家族の負担になっていることも考えられますので、公共交通の利便性が向上すれば、こういった家族の送迎で車を利用している方も公共交通を利用しただけの潜在的な利用者になるのではないかと考えています。アンケートの報告は以上になります。

(佐藤滋座長)

先生、補足はあるでしょうか。 —補足なし—

では今の説明の中で御質問があれば承ります。はい。では、質問はないようですので、次の方へ進めさせていただきます。後程もしあれば、質問をしていただければと思いますが、では(2)の地域部会等の設置状況についての説明をお願いいたします。

(事務局：高木大輔)

はい。それでは私、白川町役場企画係の高木と申します。お願いいたします。私の方から、(2)の地域部会等の設置状況について説明をさせていただきます。

当白川東白川地域公共交通活性化協議会ですが、御承知のとおり、白川町と東白川村の合同で組織をしております。組織図の方で協議会のすぐ下に白川町分科会、東白川村分科会をそれぞれの町村において協議する場ということで設けております。

白川町の分科会の下には町内の5地区で地域特有の事項について協議する場ということで地域部会を設置することにしております。現在、白川町の中で、白川北地区と佐見地区がこの地域部会を設立済みとなっており、蘇原地区に関しては、現在検討中であります。ただし蘇原地区ですが、図にありますように蘇原地区の中で3つの自治協議会がございまして、それぞれ特徴が大きく異なりますので、蘇原に関しては協議会ごとに分会等をつくる方向で調整をしております。

では、それぞれの地域部会の取り組みについて、資料の下の方で説明をいたします。まず白川北地区ですが、最初に地域部会を立ち上げて9月に設立会議を行っております。その後10月に役員会で部会の取り組み内容を検討していただき、このときに実証運行に取り組むことに決めております。同じく10月には第2回目の地域部会で、その実証運行の内容を検討いただいております。11月に入り役員会で実証運行の詳細の検討、また11月13日の日曜日ですけれども、宇津尾の自治会の集会場において実証運行の地元での説明会懇談会を行って意見をいただく場を設けました。その後12月8日から宇津尾自治会でニコニコふれあいバスという名称で実証運行を開始しております。こちら毎週木曜日に運行で本日も運行しており12月から5回目の運行となっております。こちら3月まで、日数でいきますと15日の予定としております。次に佐見地区ですが、佐見地区も11月の9日に立ち上げについて打ち合わせを協議会の役員さんに行っていただき、11月22日の設立準備会でメンバーにどういった方に入っていただくか検討を行って、12月12日に第1回の地域部会となっております。蘇原地区につきましては12月6日に3つの自治協議会の役員さんにお集まりをいただき蘇原に合った部会のあり方ということで協議いただいて、先ほどの分会という形で調整となっております。地域部会の設置状況等については以上であります。

(佐藤滋座長)

関連ありますので(3)の実証運行の実施状況についても一緒に説明をお願いします。

(事務局：高木大輔)

はい。それでは実証運行についても説明をさせていただきます。資料資料3になります。左側のページが実証運行の詳細、右側の方が実証運行の経路図となっております。

まず左側の方で説明をいたします。この実証運行の運行運営主体としましては、白川町と白川北地区地域部会、運行主体として白川町シルバー人材センターとなっておりますが、

町から運転手さんに関し委託しております。

この事象の目的としまして、路線バスの路線から大きく離れた宇津尾自治会を白川北地区のモデル地区として、地区内の高齢者の方のお出かけの機会をつくり、新しい公共交通の仕組みを取り入れるにあたって、その必要性和どういった手段が地域にとって必要かを検証するために行っております。

実証運行の内容ですが、運行期間は12月から3月までの4か月間、毎週木曜日で、運行の回数は1日に午前と午後の2便を運行しております。運行経路ですが、経路図の方をごらんいただきまして、経路図の上の方の中央に二重丸で宇津尾自治会の集会場があります。午前の便に関しては黒の実線で左の方に進んで道の駅ピアチェーレで降りられる方、またそのままずっと乗っていかれて下の方にいきますと、白川町役場のあたりに赤で印がしてありますが、ここまでの運行になっております。午後の便に関しては同じく宇津尾の集会場から今度は点線の方の経路をたどりまして、下の方にあります赤い地域が三川地区で、ここでの買い物等に御利用いただいております。こちらの運行ですが、宇津尾の集会場を出発としておりますが、事前に公民館の方で予約を受け付けており、連絡をいただいた場合は、集会場から離れて来ることを難しいという方のご自宅近くまでお迎えに行っております。また、経路図から離れた施設に関しても利用者の要望があれば、そこまでは動くということを行っております。左側の資料に戻りまして、使用車両が10人乗りのワゴン車を使って運転手の方はシルバー人材センターの会員の方、これは大型二種免許を持っている方をお願いしております。これは実証運行で有償運送の登録を行っておりませんので、利用者の方からは運賃をいただかないことになっております。

次に下の方に利用状況を載せておりますが12月8日、これが初日なんです、このとき午前中13人午後から14人となっておりますが、初日ということで事前に利用したいという申し込みがありましたので、2台用意してこの人数の利用となっております。その後15日22日とも多くの方に利用いただき、先日1月12日は午前午後とも満車の状態になっております。行き先に関しましては午前中ピアチェーレに喫茶店がありますので、そこでコーヒーを飲んでいただくような利用方法やそのまま白川口まで行かれて買い物をされるという利用が多いです。午後は、三川地区に行きましてコメリとマツオカというスーパーがありますので、そこでの買い物の利用がほとんどとなっております。実証運行の状態についても、以上で説明を終わらせていただきます。

(佐藤滋座長)

ありがとうございました。ここで、それぞれ地域部会が立ち上がっておるところの白北地区の会長さん長尾さんと佐見地区の田口さんに来ていただいておりますので、今の説明の中で補足があればお願いしたいと思いますのですがどうでしょうか。

(白北地域部会長長尾隆)

はい。失礼いたします。白北地区の長尾でございます。

今白北地区の運行につきましては事務局の方から説明がございましたけれども、実際に運転する人も乗る人もですね、やっぱり何かあるとというのが一番の心配事じゃないかなと思っておるんですが、一応白北の方につきましては今レンタカーを借りておるんですが、対物対人は無制限。それから乗ってくださる方についても無制限という保険をかけて運行

しております。これは先ほど事務局からお話ありましたように、この運行に至るまでにですね、地域の住民とひざを交えてこういった形でやろうとしてるけど、どうかいなという説明をする中でですね、事故はないように努めてはおるんですけども、万が一あったときはこういう保障しかできないよとお話しした上で、今実際に実証運行に入っております。いろいろ考え方があってしょうけども、まずは白北の方ではですね、とにかく机上で考えるよりもまずやってみよかと、まずやってみて、やれば良いにつけ悪いにつけ結果が出ますから、その結果をまた次の回にフィードバックしてですね。跳ね返りさせてさらに検討して重ねていきたいと思いますということで進めております。参考までにですが、12月は8日と15日と20日、3日間走らせたわけですが、全部トータルで10万3000円ほどのお金が費やしました。この3日間ですね。そんなふうになっています。ガソリン代は本当に知れてるんですけど、約6000円ほどで済んだんですけど、車のレンタカーは7万4000円程かかっておりまして、運転手の人件費なんかも含めまして、10万3000円ほどになっております。以上でございます。

(佐見地域部会長田口一成)

佐見部会は補足するほどのことは何もありませんが、一応佐見の地域部会の会長をやっております田口一成と申します。よろしく願いいたします。

白川で宇津尾さん、白北さんに先を越されてしまいまして、佐見も早うやらなあかんということで年末に取り組みまして、まだ第1回の設立会議をやっただけでございますので、これからが一番大変かなと思っております。今一番心配しておるのは、白北の場合はこう言ったらなんですが、宇津尾という一つの集落を対象にして実証運行をされておるんですけども、佐見の場合は集落が濃飛バスさんの経路に沿ってですね、大小合わせて9つの集落が連なっておりますので、どこだけをやるかと、どの地域をやるとかなかなかまだ選別もできておりません。それじゃあ全体でやってみたらどうかというような考えもありますけど、全体とやると、ひょっとすると小さな10人乗りでは足らんとときもあるかもしれないし、かといって全乗人が乗らない時もあるかなというような、そんな心配ばかりしております。まだまだこれから。方法につきましても、毎週運行するのか、デマンドにして予約を取ってそれに合った状況で運行するかも考えなければならぬと思っております。仮にデマンドにした場合、効率的に運行ができるかもしれませんが、どこで予約をとるか、申し込みして調整をするのかについても考えていかなきゃならないかなということで、第2回を今月25日にやるようにしておりますので、ぼちぼちと運行に向けてやっていきたいなと思っております。そんな状況です。よろしく願いします。

(佐藤滋座長)

はい。ありがとうございました。説明の方をいただきましたので何かご質問があればここで承ります。

(佐見地域部会会長田口一成)

それからもう1点一番心配しておるのはですね。設立会のときも出ましたけども佐見の経済圏は、ここに町長さん以下見えますけども申し訳ないですが、飛騨金山が多いんですね。どうしても飛騨金山の方へお客さんが希望した場合に、病院は白川病院のバスが運行されておりますけれども、多分、阿部医院さん、金山病院さんへということでありまして、お

店は金山のマツオカであり、ゲンキーであり、金山方面がいいと。かといって有本とか吉田のように上佐見の奥の方ですと、どちらかという下呂の方へ行きたいというような話が出てくるんだろうと思います。そのニーズを取り込むときに、町の税金を国の税金がわかりませんが、使って無料で実証運行をやる場合に、白川に行ってもらわな困るよと言われてますと、なかなか乗っていただく人は少ないというようなジレンマに陥っていくんじゃないかなということで危惧しております。つけ加えまして、それだけです。

(佐藤滋座長)

はい。どうでしょうか何かご意見ご質問があれば、

(服部圭子委員)

議会の方から委員の服部です。お願いします。今佐見地区の方の心配というか施行運転の考え方というか、その辺についての考え方を先生の方からご助言とかをいただけたらありがたいと思うんですけど。

(佐藤滋座長)

先生よろしいですか。

(加藤博和副会長)

ちょっと後でまとめてしゃべろうと思ってましたけど。金山とかの話が出ましたが別に構わないんじゃないかなと個人的に思ってます。行きたくないところに無理に行かせようとしたって行かないんで。行きたいところに行けるようにするということがとても大事で、そうでなければ、全く出て来れないということなんで、そしたら人が出ていっちゃうということですね。出て来られるようになったら、じゃあ今度は出て来るんだったら、こちらの方がいいよとかっていう競争があるわけで、それをしないで、行きたくないところに持ってきてもなかなか難しい。

ただ、逆もありましてですね。こういう話を聞かれたら、来てもらいたい方はうちに来てもらえるんだったらこういう協力ができるとか、来てもらった時間帯にこういうサービスができるとかっていう事を出していただくと、じゃあうちはそっちへ持っていってもいいかなって話も出るでしょう。最初からそこを決めない、そこを考えないでそれ白川町だからこうだと決まってるとかってなっちゃうと、ちょっとやっぱりおかしな方へ行くんじゃないかと思います。なんで、自由に考えたほうがいいと思います、そこは。はい。ちょっとこちらの方は怒ってるかもしれません。

(佐藤滋座長)

はい。その他何か、ご意見、質問があれば承りますけど。

あの、行政の方としては今先生が言われたみたいいろいろなしがらみの中でやっているのでありますが、やっぱり住民の皆さんが一番使いやすいというところへ、そこまで考えを広める時期が来ておるんじゃないかとは思いますが。それに向けてお店の方は努力していただくということになると思うんですけども。そういう発想でやっぱりこの公共交通は考えていくことが必要かなというふうには思っております。では報告事項の方については報告ということで、ここで閉じさせていただいて協議事項の方へ入っていきたいと思います。では最初に(1)の白川東白川地域公共交通活性化協議会の分科会及び地域部会に関する規程の改正についての説明をお願いいたします。

(事務局：藤井)

はい。白川町役場企画課の藤井と申します。白川東白川地域公共交通活性化協議会の分科会及び地域部会に関する規程の改正についてであります。資料 4 をご覧ください。改正しますのは、第 5 条の地域部会役員の規定になります。地域の実情に応じて副地域部会長を複数置くことができるように改正しようとするものであります。現行では副地域部会長は 1 名となっておりますが、改正案ではこれを 3 名以内としております。改正の施行日は本日ということにしております。補足説明になりますけれども、先ほど報告事項の中で地域部会の取り組み状況の説明がございましたが、先月開催された蘇原地区の 3 自治協議会長によります合同会議では蘇原地区はそれぞれの自治協議会ごとに取り組むという考え方で 3 自治協議会が一致しております。事務局としましてもその地域がその方が取り込みやすいような方法であれば差し支えないと考えておりますが、この規定の中で例えば切井分会、赤河分会というような言葉を明記するような改正は考えておりません。しかし、地域部会がさらに自治協議会単位で活動される形になりますと、各協議会においてそれぞれ、長を選出されて活動することが予想されますので、そういうことであれば、自治協議会単位ごとに選出された長の方には地域部会の方で役員として位置づけた方が良いのではないかと考えております。そういったわけで副地域部会長の数を複数設けるように改正しようとするものであります。蘇原地区につきましては協議会が 3 つですので、それぞれから役員選出となりますと会長 1 名、副会長 2 名となりますが、改正案では 2 名以内とせず 3 名以内としております。

これはこの後また黒川地区の方でいろいろ会議が進むと思うんですが自治協議会が 4 つございますので、もし黒川地区において蘇原地区と同様の考えが出てきた場合にも各協議会から役員に入っただけの形に対応できるようにしておこうというものになっております。説明は以上となります。審議のほどよろしく願いいたします。

(佐藤滋座長)

はい、説明が終わりました。質疑を許します。

質疑はないようですがでは執行を事務局の提案どおり、このように改正することに異議はございませんでしょうか。異議なしということで決定をさせていただきます。

それでは続きまして次の協議事項の方へ入ってまいりたいと思います。(2)の新しい公共交通システムの構想についてということで、加藤先生の方から説明をお願いいたします。

(加藤博和副会長)

すいませんいつも自転車操業で仕事してるもんですから、今日も列車中で作ってきまして配布ができないんですが、どうぞ後ろの方も見やすいところへイスをもって動いていただけるといいんですが。さっき大森神社でちゃんと参拝をして白川町東白川村がいつまでも安泰でありますようにお参りして考えておりますけど。

先ほどのアンケートの結果についてちょっと述べておきますと、現状では高校生の自主的な行動が白川口駅の周辺を除き困難ということです。先日飛騨市に行ったんですが、飛騨市は一昨年 10 月からバス路線を大きく見直しをやりました。それに当たって飛騨市は 2 町 2 村の合併ですが、旧町村内だと 200 円で、旧町村をまたぐと 300 円という運賃に変えた。以前だと古川から神岡まで 5000 円を超えるという運賃だったのをそういうふうに変

えましたと。さらに、高校生の定期券に対して助成するというのもやりました。そうしますと飛騨市は古城高校と飛騨神岡高校と2校ありますが、飛騨神岡高校が特に苦しいわけですね、端の方であって人口少ないので。ところがこの間、教育長に聞きましたところ、一昨年までは古川から神岡高校に通う子は4人だったと。それが昨年になると25人になったと。これが30人ぐらいなりそうだと。ということで、もしその4が25になるというこの20人がないとすると、飛騨神岡高校自体の存廃に繋がると、廃止になるかもしれないと。廃校になると高校生がもうそこで乗らなくなるので、バスも危なくなる。バスが危なくなると高校がなくなると、高校生が住めなくなる、高校生が住めなくなると、そこにおられる御家族が最初からそういうところに住んでも高校に通えないところではと、15歳になったら出ていってしまうので、そういうところは進めないと。そういうことがどんどん進んでいくと、小学校も誰も入ってこないとか子供も産まないとかとになってきちゃうということで、人口が減るのがものすごく速い、高齢化とかがものすごく速くなるということになりますと。逆に言うとそれを止めるために、公共交通を見直すのが効果的だったという例として出てきたということですね。

そうやって考えると、白川東白川は親御さんとかに頼ればいいんですが、頼らないで自分で動くとする、ほとんどの高校生が1人で動いたりするのは不可能という状況に陥っている、赤信号に近い状態になってるということ。なんですけど、アンケートを見ると、総じてそのぐらい危機的な状況だという意識が弱いということなので、これは住民運動をしていかないといけないんだろうなと思います。

とっても危機的ですが、皆さんが頑張れば絶対に未来は変えられるということをきちんと運動していかなくちゃいけないと思ってます。

ただ、現状の濃飛バスであるとかタクシーの状況であると、いつどこに行きたいかというニーズと公共交通の実態とは全くかけ離れている。合ってるのは多分白川病院のバスだけかなと。あれは病院行きたい人が乗って往復してくるということなんで合ってるということですが、それしか使えないので、もちろん買い物とかして帰る人もいるかもしれませんが。いわゆる皆さんに開かれた公共交通ではないと。

それから、便利にしようとするとしてもお金を必要とする時があるんで、皆さんに払っていただけるかが大事なんですけど、ほとんどの方が今のままでいいんじゃないのっていうことで、これは理解してないからってのもありますね。よくあるパターンですけど、現状の内容だったらこれ以上金払うのは嫌で、だけどもっと便利にするならもうちょっと払ってもいいよという御意見が、ややですけど多いというふうになってます。

あと一番気になったのは運転手さんがいるかということですけど、思ったよりいそうかなということですが、実際にやるとなると、これも他の地域でたくさん手を上げられるんだけど、実際ボランティアでやろうとすると、今日は用事があるとか、やっぱり面倒くさいとかっていう方が出てくるんです。ここで300人ぐらい出てますが、多分10分の1ぐらいが実働できる人かなというふうに考えます。ただ、でもないよりはいいということ。どういう方向にしたらいかっていうことを話す前にちょっと参考になる例をいくつか簡単に説明します。ひとつは市川っていうところの路線バスです。この市川っていう所は東京のすぐ隣なのでとても人口が多いところで、白川と全然違うところだっていうふう

に思われると思いますけど、似たようなところがありまして、この千葉県というのは、飛騨とかこの辺りだったらバスは濃飛バスって決まってるように、この辺だとバスは京成バスと決まっていると、他はもうないという独占のところなんです。だから、名古屋で言うと名鉄みたいな会社ですけど、それしかないというところなので、その会社がやってくれてるんで、我々は何も考えなくてもいいっていうのが今でも強くあります。

ところがこの柏井という所については JR の駅から北の方へずっとバスが走っているんですけど、利用が減ってきたので本数を減らしたということですね。このときに何が起こったかっていうと、この柏井の皆さんが怒ってですね。京成はもうやめろ、出て行って言う運動を始めたそうです。その追い出すための NPO をつくって、自分たちでバスを走らせる会というのを作って、運転手を集めたり車を買おうとしたりし出したそうです。

ところが、途中から、いややっぱりさっきの安全の話とかいろいろあるんで、法令上の問題とかもあるんで、やっぱり京成さんと話し合っただけじゃなくて、利用者も減って、うちとしては赤字になるのが嫌なんで減らしただけなのに、どうして皆そんな怒ると、あなた方が乗らないからそうするだけで、乗りもしないのに勝手にその文句付けるのじゃ困るということで、もう何かけんか腰になっちゃって、市川東部バス検討会というのを作ったんですけど、検討会って言っても喧嘩ばかりしてたという。2年ぐらいずっと喧嘩してたらしいです。ですが喧嘩も最初のうちはいろいろしゃべる言葉があるんですけど段々と罵倒するのも言葉がだんだん無くなってきましてマンネリ化してくる。

そうすると、やっぱりそう言えば何したかったかというところのバスをどうしたらよくなるかということだねってことで、住民の皆さん、こういうのやりませんかと調べてくださいと、利用状況調べてください。それから利用を増やす運動してくださいと。それから新聞折り込みとかで PR やってくださいということをお願いして、そのかわり市がお金を出して京成バスに増便をしてもらおうと。増便を 1 年間やる、ただし、利用が増便した分だけ増えなければ元に戻って、もうこういう変な運動はやめてくれっていうふうをお願いしたと。そして、ちょっとここは何かというと、ちょうどまい具合にそのときに国からお金をもらえる法律が出来たんで、それでお金を貰えるにしましたと。そしたら、結果的にどうなったかっていうと、増便して利用者が利用しやすいとか、この地域の皆さんがこういうのをやってくださいというものを全部やりました。そしたら利用がすごく増えて、結局市の補助は要らなかったということです。

現状どうなってるかっていうと、これが起こったのが平成 21 年です。平成 21 年は平成元年に比べて利用が 3 割以上減っていたんですが、今は平成 5 年ぐらいまで戻ったそうです。平成元年に比べて 5% 減ぐらいになった。で、今の目標が昭和に戻すこと。昭和時代の利用者に戻すって事で、住民の皆さんと京成さんと市川市さんが、その目標でどうしたらそれが出来るかっていうことを頑張ってるってことです。

まず言いたいのは、こういう事業者と住民の皆さんと町あるいは村で話し合う機会をそれぞれの路線で作っていかなくちゃいけないということですね。

それからこれは、福井の殿下っていう所ですけど、ここ何やってるかっていうと、バスが

ずっとなくなって過疎のところなんで、自分たちでこのかじかポッポーっていうバスを、タクシーさんに頼んでやってもらってるというのがあります。だけどこれだけだと福井駅とか行きたい所へ行けないんで、福井駅に行くのはこっちの路線バスに乗り継げる、ということで、カジカポッポーはこの地域の中で動くから、外へ行きたい、赤十字病院とか図書館とか行きたいときは、このバスに乗り換えるということで分担をしてるところですね。それが二つ目。だからあんまり欲張るとお金もかかるし、遠くまで行ったら、そっちの方の交通機関がおかしくなることがあるので、あるところで上手く手を結ぶということをやると、お互い良いことがある。だけど手を結ぶっていうのは乗り継いだりとかしなきゃいけないんで、ちゃんとわかりやすくしておかなきゃいけないとか、乗り継いだらお金が倍かかるとかだと大変なんで、そういうところも工夫しなきゃいけないとこですね。

あと、これは兵庫県の過疎地の例なんですけどこれ見てください。運賃表なんですけど、壊れてるわけじゃなくて、200、200、200、200 と、ずっと 200 で最後が 195 となっていて、これは何かというと、本当はココは 650 なんです。ところがあまりにも利用が少なかったんで、ここの路線は市役所がもう 200 円でいいと。その代わり 3 年間やって利用が増えなかったら廃止っていうふうに地元で最終通告して、地元はこれは大変だからっていうので 200 円だったら乗れるだろうっていうので、乗車運動をやって高校生もお年寄りもたくさん乗るようになって、最終的には 200 円にしたのに補助金が少なくなったという。そういう場所です。

これは今、白川町のバスの料金はものすごく高いので、こういうことをやらなきゃいけないかなって思ってます。

ただ、これは最後通告であって、その値段を低くしたのに何年経っても利用が少ないんであれば、いよいよやめざるを得ないということになると思います。

あとこれは恵那の飯地でやってる里山バスというものなんですけど、飯地もとても危機感が強くって、昨年度赤ちゃんの出生がゼロになりましたと。史上初だそうです。それまでは 1 人以上必ず生まれていたが、ついにゼロになりました。つまり 6 年後の小学一年生はゼロということ。なぜかっていったら不便だからということで、この辺と同じでして、バスは主要道路を走っているんだけど、1日に5本しかなく、停留所から遠い所のおばあさんとかは乗れないと。高校生も朝は出られるんだけど夕方は帰ってこれないとかということで、結局送ってもらうとか、下手すると下宿となっちゃうということです。なので、どうしたかっていいますと、あの河合ってところ御存じでしょうかね。恵那北中学のある河合で、そこで飯地へ行くのと中野方へ行くのと笠置へ行くのとバスが分かれるんですが、飯地については朝の便と夕方の便、朝下ってくるのと夜の上るのと、その1往復だけ残して、つまり直通で高校生が乗る便だけ残して、あとはみんな市が買った白ナンバーの自家用車に置き換えると。運転手は住民がやりますと。河合のバス停に中之方行きバスが来ると、自家用車が待っていて、飯地へ行きたい人はその車9人乗りですけど、その車に行っただこどこへ連れてってくださってってと連れてってくれるってことです。地区内、飯地中の利用ですね。飯地のどっかからどっかまでが100円。河合から飯地のどっかに行くのが300円、それからバスと乗り継ぐと500円。ってことで1、3、5ですね。で、恵那駅から河合までバスに乗って、河合からこの里山バスに乗り換えると500円で、飯地のドア to ドア

なんでどこの家でも行ってくれるというものです。それをやり出したと。

これは昔の法律だと会員制になっていて、会員でないと乗れなかったんですが今の法律は変わってまして、我々が行っても乗れます。誰でも利用できます。ということで、バスが主要なところだけ走っているときよりも便利になったということですね。これは自治会の皆さんが運転手を出して、日替わりとかで今日は俺、明日お前みたいなこと毎日やっておられると、これをやってるんで利用が出てきたと。高校生も非常に助かっていると聞いてます。帰りが自由になったということですね。

だから以前だと高校生の帰りが遅くなると2人とか3人とか誰かお母さんとかが迎えに行っていたということですが、そのかわりこれでやれば、これは運輸局さんのいろんな持っている制度の中で、講習会を受けた人しか運転手ができないとか、いろんな安全を担保する仕組みがあるので、それ使ってもらえれば安全安心は向上すると、だけど住民のできますと言うものですね。こんなのが山の向こうでやってることです。

あともう一つ紹介しておきたいのが京丹後市でやってることですけど、これバスなんですかこれ。どう見てもリーフ、電気自動車なんですけどバスなんです。どうバスかっていうと、チラシなんですけどこんなことが書いてあります。バスなのにタクシーって言うのが不思議ですが、丹タクという愛称なんです。どういうものかっていうと、京丹後市というのは6町の合併で、その中の2つの網野町、久美浜町っていうそれぞれに1台リーフがあります。さっきの飯地と同じで、ここは網野町の中、久美浜町の中を乗ると500円均一で乗れます。タクシーと同じなんで電話すると来てくれて、タクシーのように移動して500円均一です。午前8時半から午後5時半まで使える。じゃあ外へ行けるかっていうと、外へも行けまして、網野町や久美浜町から京丹後の他のところとか、隣が兵庫県の豊岡市になるんですけど、そこにも行けることができ、その時の料金は境をまたぐと250円ずつ上がるというものです。久美浜町や網野町内だけにいると500円だけど、そこから隣の町へ行くと750円、もう一つ隣へ行くと1000円になる。わかりやすいですね。普通のタクシーだと幾らになるかわからない。ですけどこれはもう最初からわかっているんです。極端に言うと、この網野町内をちょっとドライブして回っていても500円になるという。ですけどリーフなんであんまり回っていると電池が切れますのでそんなに回ってられないと思いますけど。これも誰でも乗れます。地域住民、観光客などって書いてあるんですけど結局誰でも乗れるということなんです。

これだけだったらまだ全国に似たようなものはあるんですが、変わってるのはこちらで、リーフが、ここにもこう書いてあるように買い物代行、見守り代行、図書館代行、病院予約代行、小荷物輸送サービスというのができるということです。買い物を代わりに行ってくれる。一人暮らしの方の見守りを、つまり例えば毎日その家に行って、おばあさん元気？ってやってくれるとか、図書館に本を返しに行くのが面倒なんで返しに行ってくださいっていうのをやってくれるとか、病院の診察券を持っててくださいっていうのをやってくれるとか、あとちょっとしたこれを誰々さんに届けてもらえませんか？ってのをやってもらえるっていうこういうサービスがこれでやってもらえます。

こういったことは、実はこれタクシーと言っているんですがタクシー会社のタクシーの法律ではできないんです。なので今までこういうのやれたらいいなと思ってたのに誰もできな

かったんですけど、実はこれはさっき言ったようにバスなんですね、法律上。実際に運行しているのも丹後海陸交通株式会社というところで、これは濃飛さんと同じようなバス会社なんです。タクシーは 30 年前までやってたけど 30 年前に儲からなくなったんでやめたんだけど、京丹後市さんがこれをやるっていうんで、じゃあうちがやりますって言うようにしたということで、わざわざそのために予約専用ダイヤルも作ったと。

何が言いたいかって言うと、タクシーみたいなもので均一料金だとか、タクシーが均一料金というのは普通の法律だとできないんですけど、ここでできている。それからほかのいろんなこともできるって事で、タクシーだからお客さんを乗せるだけっていう時代は終わりました。

今こうやって聞いていただいて、こういうのを踏まえて、この白川東白川で何ができると考えてみたんですけど。まず、これは私の私案であって、町村の皆さんにも何もしゃべってないんで今始めてしゃべるんで、もうナンセンスと言うならそう言うてもらえばいいです。まず運賃ですけど、今白川町の制度で見ると高校生のみ 100 円という仕組みになっていると。これがすごく安くしてしまったので、高くすることができないと思うんですね。ちょっと困ってるんですけど。高校生と年寄りが大半なので、高校生のみ軽減するわけではなく誰でも軽減してもいいんじゃないか、ただし安すぎるということで、全体として軽減する。だけど今の 100 円は高くした方がいいんじゃないかと考えた。安すぎると。

それから、わかりやすいというのは、例えば佐見地区は 200 円とか、佐見地区から白北へ出たら 400 円とか、そういうふうなゾーン制にした方がいいんじゃないかっていうのを考えてます。

あと、高校生とか高齢者の方でよく乗る方に乗っていただくときには 1 回の運賃を下げるよりも、全線定期券を作って何回乗っても同じ値段だよっていう方が、よく乗っていただけるということが全国のいろんな取り組みでわかってます。だから、高校生になるときに、白川町東白川村のたくさんの高校生の方にこの全線定期券を買ってもらえるようにしたいなど。できれば買ってないのもぐりという。全国にはですね今 IC カードありますよね。今私も持ってますし、皆さん持ってますかね、白川町だとあれ使えないから持っていないかな。昨日、私米子にいましたが、鳥取島根でも使えるようになりました。普通に名古屋の地下鉄のマナカで乗ることができましたけど。多分その内、JR 東海さんもやってくれるんですけどと思いますが、あれですね。IC カードで今だとこれと学生証と一緒にしているというところがあります。学生証の中にこの IC チップを入れてマナカとかトイカのようにチャージして使うことができるというのが結構出てきてる。でもそのくらいでもいいんじゃないかと思ってますけど。何が言いたいかというと学生証は必ず持つてるわけですけど、それと同じぐらい、白川東白川の高校生はこの域内全線定期券を持つてほしいなど。そうしたときに、どのくらい安くすると買ってくれるか考えなきゃいけないっていうのがこれからの課題。つまり、それやる时候にも既に 1 人 1 回 100 円になってしまったので、とても安くなっちゃったんであまり値上げと感ぜないようにするにはどうしたらいいかを考えなきゃいけません。

それからバス路線もっとサービスをとってますけど、とにかく高校通学、高齢者通院買い物ができないといけない。ただし、どこへ通学したいかとどこへ通院買い物したいか

ってというのは、さきの佐見の話もありますが、それぞれ違うので、それぞれが行きたいって言うところに必ず行っていただけるってお約束をした上でやっていくと。行きたいというだけで乗らないのはダメです、うそはついちゃいけないと。行きたいって言うなら行ってもらうという、そういうお約束をさせていただいた上で確保する。

そして JR の接続はどうしても接続しないと太田とか下呂とか行けないので、これはきちんとやると。ただ夜は1時間ごとに白川口に来ますけど、全部に繋げていくのは難しいので、オンデマンドがありかなと。さきのこれも網野駅の前ですけど、網野駅の前に列車が着く時に待ってます。で乗りたい人が乗ってどこ行きたいと言うと乗せていくんですけど、乗り合いなので2人3人と乗って行き先が違っていると、まずあなたを下ろして行くから後の2人はちょっと回り道するけどごめんねって言って回って下ろしていくというふうにすると、みんなから500円、500円受け取る、そういうやり方です。だからそういうふうには夜はしていく必要があるんじゃないかなと。全然違うところへ行くとすると大変なんで、ちょっと考えなきゃいけないんですけど。

さっきも私佐見行きのバスを見ましたけど、2時30分発の、佐見行きのバス1人だけ乗っていったと。1人だけ乗って行くんだったら、タクシーで受けてその人の行きたい所まで行って戻ってくるのがずっと効率的ですよ。そういうふうにした方がいいんじゃないかということです。

後、土曜日は東白川の話だと結構多いという話が出ましたが、多分白川線黒川線は多いと思うんですが、佐見と蘇原は多くないということなんで、そのことも含めて、タクシー的な9人とか4人乗りの車が走ってた方が良くすることが多くなって来るかなと思ってます。あととにかく4方向に同じ時間に、白川口に着いたら4つの方向にみんなバスを走らせるというのが運転手の関係とか利用が少ないので出来ない、金もかかるって事なんで、ちょっと皆様をお願いしたいのは、例えばこの商工会館であるとか隣の楽集館さんで、1時間ぐらいいちちょっと待っていただいて、ここで何かお茶でも飲めるとして、1時間後に別の方向へ行くっていうふうにするってことで、ちょっとその1時間は待ってもらっていても、そこでスマホやってもいいし、お茶飲んでしゃべっててもいいしっていうふうなところでここをできないかと。まずここまで来るのは、白川行くのも黒川行くのもここを通るんで、どれかに乗ればここまで来れますよね。白川口の駅に本当はいて欲しいんですけど、白川口の駅は御承知のように狭いので、どうやってもあそこに待合の良い所を作るのはできない。もちろんそれ待っててもらってもいいですけど。それよりこっちで待って次の便で違う方へ行くんで、そこで行ってもらってというふうにはできないかを考えてます。

あとタクシーですけど、さっき見たように、やはりタクシーは皆さんの中で贅沢品という考えもあると思うんですね。そうではなく、あえてこのリーフみたいな、とてもタクシーに見えないような車を持ってきて、タクシーというけどどうしてもクラウンとかが名古屋でも一般的ですけど、そうすると何かお祝い事でもあったんかという方が多いと思いますので、これだったらあんまりお祝い事って感じじゃないと思うんで、こういうので乗り合っただけで安く行っていただけるように、そういうものにした方がいいんじゃないのかなというふうには考えてます。

それから、そのことによって貨物も載せられるので先のお買い物代行、要するに貨物を載

せるということなんですよ。買い物したものを荷物として乗せて運ぶということで貨物事業なんですよ。それができるということで、収入は増やしてサービスも増やす、それからできれば、最近はやマトさんが特に頑張ってますけど客貨混載をやると、そのことによって自分ところの配送を減らすというのをやろうとしてるんで、そういうとことと話をし郵便であるとか、宅配であるとか、特に今アマゾンとの関係でもものすごく利用が多くなっているんで、昨年のクリスマスも佐川さんがパンクしたというニュースがありましたけど、トラックも運転手が全く足りない状態なんで、この白川でうまくまとめていくことで、たくさん運転手はいるけど、あんまり積んでないものが走ってるんで足りないという状況ですから、もっとまとめていくということをやります。

あと地域内交通、これは今やってる白川北みたいなものを奨励するということですが、基本的には有償で考えていただけるといいなと。無償だとどうしても安全の問題とか安定性の問題があるので、安全確保のために有償でやっていただく。ただし、きちんと補助も出しながら、例えばさっきの域内全線定期。それに 100 円足したら乗れるとかっていうそういうふうにしていったらどうかと考えてます。

これはもうちょっと先の話ですけど、結局、濃飛さんでも白川タクシーさんでも事業として続けていけないということが問題で、それから運転手も集まらないということなんで、やはり白川町東白川村がこの移動サービスというのは町村にとって非常に必要なものなので、これから断固として守るってことを宣言していただいた上で、守ることをやっていただける人、ぜひ入ってきてくださいという、そういう事業体を作らざるを得ないんじゃないかなと思ってます。

今結構私自身もいろんなところで今までは民間に委託してたけど、直接事業体をつくっていかなきゃいけないという話が出てきてます。今そうでないと来てくれないと。それから営業所が老朽化しているんで、数年で間に合うのかどうかかわからないですけど、建物とか設備も更新していかざるを得ない。多分今の場所ではだめなので、人が集まるような公共施設の所に併設するとか、そこを例えば雪管基地のように除雪の基地とか、ああいうところと一緒に作るかっていうことで、公共の予算をうまく使いながら、この車庫とか事務所も整備していけるような仕組みがいろんな補助を使うとできると思いますので、これ全国でいろんな工夫があります。ヘリポートと一緒にしたとか。備蓄倉庫と一緒にしてるとか、そうやって補助をうまくとってきてっていうのやってきているんで、それを勉強すると、それからスクールバスの管理も含めてやると。ということで何とかあまり金をかけずに集約できないかということを考えなきゃいけないと思ってます。

あと最後に、人をどうやって集めるかというのがこの次の話題で出てくると思うんで、それは事務局に説明していただいてから補足をしたいというふうに思います。一応そんな事を私の方で考えていて、具体的にどういうふうに走らせるかとか何時にどこかかっていうのは、また私自身も皆さんのところへ懇談会とかに伺って、いろいろお話ししながら。私がやる仕事というのは、それは意味ないよとかそれめちゃくちゃいいよねとかっていう、皆さんが地域で住んでおられてどういうふうにお考えかということについて、それだったら行けるとか、もっとこの聞き出したりとか、それはできるできないっていうふうに判断するのが仕事だと思ってるんで、今これは抽象的にしか言ってなくて、それぞれ地域でもっ

と具体的にこんなことができたらいって言うのをお願いしたら、膨らませられるようにしたいなと思ってますんで、まず私の考えてる方向性というのはこういうことだっという御理解いただきたいと思います。

すいません長くなりました。以上です。

(佐藤滋座長)

はい。ありがとうございました。

今の先生の方のお話の中で御質問御意見があれば承ります。

(赤河自治協議会長：鈴木)

先ほどの先生のお話の中で京丹後市のライドシェアだと思うんですけども、その車ってあれ緑ナンバーで業者ですね。それを例えば白ナンバーでやった場合、いろいろクリアしなきゃいけない問題があると思うんですけども、この辺はある程度容易にできるようなものでしょうか。

(加藤博和副会長)

ライドシェアの話が出たんですけど、ちょっと待ってくださいとあれライドシェアじゃないんです。ライドシェアの写真も見せます。これは国交省の本省の検討会でしゃべったプレゼンです。だから偉い人たちがいっぱいいるところと言いたい放題言ったというプレゼンです。ライドシェアで京丹後が有名ですけど、私は全然注目してないということです。別に飛騨市とかでもやっているし、いろんなどこでやってることなんで別に新しいことはない。先週金曜と今週月曜日に飛騨市で会議をやりましたけど。運転手さんが一番年齢の高い所が87歳ということで、本当にそんなんでもいいのかっていうそういう不安を感じました。どうですかみなさん87歳の運転手さんです。ご本人は矍鑠としていてとてもやる気満々だそうなんですけど。であればあるほど怖いって言う気がしてしまっただけなんですけど、要は事業者でなくてボランティアでやると10年ぐらいしかもたないということです。やはり、そのときにやれる人が集まるんですけど、新しい人を育てる方法がないということです。これ、右下にNPO法人気張るふるさと丹後町と書いてます。ナンバー見せてませんけど白です。これは普通の車を使ってお金を取って走らせるというもので、ここは決済はスマホでクレジット決済をしてる。ということです。で、予約も、運転さんがいつだったらできるよって言うのは、スマホのアプリを立ち上げるとスタンバイ準備OKってなると。で予約入るとあなたできますかっていう、出きますというマッチングして使えるというものです。だけどそんなのは全国で電話とかでやってることなんで、それがウーバーの難しいシステムに変わったというだけで、だけど注文する人がほとんどスマホ使えないんで、こないだ新聞報道で、なんと現金決済も始めましたという、現金決済も始めたって現金が普通やると。現金が出来なかったからつう。現金はやっぱり扱いたくないとわかるんですけど、おばあさんとか現金じゃないと、クレジット決済とかわかんないでしょうとそういうことなんで、ですがこういうのは飛騨市とかの例でもあるし、飯地も同じやり方ですね。たくさんありますけど、結論としては10年ぐらいはそのときに盛り上がり、俺が運転するっていう人が例えば10人出てきたらその10人の皆さんができるときに運んでいくというのできるんですけど、飛騨市は10年経ってきて、その人たちが高齢化して何と困ったことに新しい人が入ってきてくれないって言うことになってます。

だから、10年もたせるためには、そういう10人とか20の方がボランティアで出てきてくれればいいんですけど、ボランティアでやっていると、新しい人を育てる仕組みが全くないんで、10年経って自分たちが10歳年を取った時に次の人がいないなって言って、その時にはもう遅いっていうことなっちゃうと。

だからこの教訓を見ると、ボランティアでやるとしてもどんどん若い人を勧誘して後継者をつくっていくっていうのをやらなきゃいけない。できればやはり会社とか事業体にしてきちんと補助をもらいながら収益出すという仕組みにしてかないといけないんじゃないかっていうのが僕の意見です。

で、ウーバーのシステムを使ってるのは京丹後市丹後町というところですよ。さっきの京丹後市網野町、久美浜町とは違うとこなんです。京丹後市の担当者に言わせると、本当は網野も久美浜もNPOでやってほしいと地域に何回もお願いしたんだけど、組織ができなかったんで、そこに地方創生の予算がついたんで、バス会社に委託しましたということで、本当はこっちの方がやっぱり身近な皆さんが運転とかやってるんで、利用者って多いんですね。あの人がやってるから協力してあげなきゃいかんと思いますよね。こちらだと、市役所がどっかから補助金取ってきてやってるやつなんで、そういう気持ちが、ありがたさがないっていうか、ああまた何かやってるよねみたいな。京丹後は派手好きなんで、新しい事をどんどんやるんで、また新しいことやってるねっていうぐらいにしか認識されてなくて、利用が決して多くないです。

だからそういう意味で大事なものは、もし、白川東白川でこういうのやるとしても、こういうことをやるのに住民の皆さんがいっぱい協力してほしいなということですね。役場が勝手に段取りしてやるんじゃないで、うちの地域でこういうのタクシー会社がやるけど、どうやったら利用がたくさんになるかとかどうしたら利用しやすいかっていうのは俺たちがどんどん言ってかなきゃいけないと。ただ言った以上はちゃんと使うこともやらなきゃいけないよっていう。それさっきのあれですよ。市川のアレと同じですよ。言った以上は、使わないと。ずっと使わなければなくしますよってなるという。そういうことですね。あと法的なことは、法的なことについて難しいんじゃないかということですけど。僕は必要な手続きだと思ってるので、難しくてもやらなきゃいけないということだと思し、飛騨市がそうであるように、これは町村がきちんと支援して、NPOとか地域の皆さんに任せるんじゃないで、町村がちゃんとバックアップして、書類書くとかそういうことをやってあげなきゃいかんということで。飯地もそうやってやっているということなんで、そこはきちんとバックアップしてほしいなと思います。自治会が運営しても、これ自治会が運営というのは法人じゃなくても運営できる、それから誰でも利用できるっていうのは、一昨年4月に法改正したことですけど、私が国交省でお願いしてやってもらったことなのでまだ例が少ないものですけど、生みの親みたいなもんなんで、白川でもどんどんやってほしいなってのがあります。なので私もそこは支援することができますもちろん。なかなか具体的な相談があれば言っていただければ、答えます。

(赤河自治協議会長)

ありがとうございました。

(佐藤滋座長)

では何かご質問おありでしょうか。服部さん。

(服部圭子委員)

福祉タクシーというのは長野であると聞いてるんですけども、今の白川町の場合は個人タクシーさんが1人だけいらっしゃるんですけども、先ほど除雪車と一緒にような拠点のような施設を作るっていう話で、やはり個人でそういった車庫ですとかそういうのが難しい。こういう山間地なので許可が下りる車庫の場所っていうのが限られてるっていうなことをお聞きしたんですけども、その辺何かこう、今タクシーさんが一軒だけあるんですけどそこは守っていくことって大事なんじゃないかと思うんですが。

(加藤博和副会長)

要はバス会社とかタクシー会社が車庫だとか事業所の建物だとかを作るというのは、お金を借りて投資して、後で回収しなきゃいけないということなんで、白川町みたいなところだと、それで貸してくれる銀行があるかっていう。話をほとんど考えられない状態ですね。回収できないんじゃないかと。となるともうほとんど道はただ一つで、やっぱり行政がそういうものは整備して、指定管理であるとか貸与であるとかという形でやってくれる事業者へ貸していく。そうでないととてもできないじゃないかと、実際そういうふうになかなか過疎地ではなっていて、こういうふうにもうやれる場所は用意するんで、あとはやりたい人手あげてって。という感じになってきた。

あと白川タクシーさん、今個人タクシーと言われましたが法人なんです実は。個人タクシーってのは名古屋とかだと結構あるわけですけど、大都市しか認められてないです。法律上これもとても困ったことで、本当は田舎にこそ必要じゃないかと思うんですが、田舎では全然今のとこと、支局さんにそれ言ってもね、変えられないものなんで。

でも、実はむしろ今やれるのはこちらの方がやれるんじゃないかなと。タクシーだと個人タクシーはできないですけど、バスであったら会社組織になっていればできると。

この仕組みを見ていただいてわかるけど、ほとんどタクシーでしょう。ほとんどタクシーですけど運賃は定額にできるとか、それから貨客混載もできるっていうメリットの他に個人じゃなく企業であれば1台でもできる。法人は一番最初5台以上でないと認められないと。白川タクシーさんも5台以上あったのがどんどんできなくなって1台になってしまってるということで、個人みたいになっちゃったということですが、体裁は法人なんです。

だから逆に、今タクシー会社をここで作ろうとするとそれだけの設備と車両と人が必要なんでとてもできないですよ。だけどバスの場合は1両から出来ます。バスも5両からなんですけど、1両から出来る方法があって、それがこの会議で議決することなんです実は。この会議にその権限が与えられています。例えば仮の言い方ですけど白川タクシーがこういう事業をやると、いうのであればここで承認すればできるんです。それしないとできないです。だから皆さんにサイ投げられている。白川タクシーさんがやりたいかどうかと聞いてませんけど。

あと、例えば洗車機とかそんなのは補助で作れるわけないんでね。これをやるためにこういって整備してその中にそれもあるとあって、そういういろんな補助の考え方をうまく使って、あと地方創生だと自由度が高いと思うんでね。そういうのも出せるかもしれない。だからここは知恵の出し所です。

(佐藤滋座長)

はい。その他ご質問をご意見あれば伺いますが。では少し時間が押しておりますのでもうひとつ協議事項というか、説明が残っておりますので、そちらの方の説明をしていただいてから、また皆さんから御意見をいただきたいと思いますが、(3)の公共交通の担い手確保対策について説明を求めます。

(事務局：高木)

はい。それでは資料の一番最後のページをご覧ください。資料 5 公共交通の担い手確保対策ということで載せております。

先ほどから話になっております運転手担い手、こういった方がいなければ、現在路線バスもそうですし、休日の運行平日の減便ということになっております。

新しい仕組みに皆さん、良いものがあつたとしても、運転する方がいなければそれができないという状況で、運転確保プロジェクトの案ということで色の付いた部分で載せておりますが、こちらの案は事務局でたたき台として作ったものでありまして、これをやるということで決定してるものではございません。

この中身なんですが、まず上の横長四角の中で、既存の住宅取得支援制度、これは白川町の場合でございますが、現在、新築住宅の補助金というのが左側の丸の内容でございます。中古住宅に関しましても、購入や賃貸、回収を行った者への助成というのが、今現在あるものになっております。町外からの移住を希望される方のワンストップ窓口として移住交流サポートセンターというのがございます。

下に2つ点線の四角がございまして、こちらが一つの案として事務局で載せたものです。左側の点線の中で、新たに運転手となる担い手の育成として、○が3つほどありますが2種免許の取得費用の助成、また、白ナンバーで有償運送を行うためには運輸局さんの定める講習を受ける必要がありまして、講習を受けて資格を持った人を育てるという、その講習費用の助成。最後3つ目では地域おこし協力隊の制度の活用でして、任期は3年間ありまして、この間に移住サポートセンターで地域貢献活動をしたり、地域内の交通事業者さんの方で研修をさせていただきながら、二種免許を取得し、その後は地域内の事業所営業所での運転手で働いていただくという案でございます。

右側の点線の中で、二種免許所有者の確保としまして、現在バスの運転手として町外で活躍してみえる方を地域の外から呼び込むための手段として、住宅支援制度の拡充や、新しい働き方の提案とありますが、都会のような生活環境で酷使されている運転手さん、例えば白川町東白川村の中で自然豊かな環境の中での何か生業となるものや自分のやりたいことと運転手を組み合わせて、そういった、働き方というのができないかといった考えで載せました。

いずれにしても、さまざまな手段を使って運転手を確保するためにこういった取り組みができるのかを考えるためのたたき台としてこの資料を本日提出をさせていただきました。以上であります。

(佐藤滋座長)

はい。先生は何か補足があればお願いします。

(加藤博和副会長)

地域おこし協力隊とかの話が出てますけど、一時的に手伝いに来てくれるってわけじゃなくて、地域おこし協力隊も3年間でそこで何か出来ることを見つけて定着していただくということが本来の趣旨ですが、全国で見るとほとんどそうになっていません。

そのときに私なんかが見たら一番やってほしいことの一つは運転ですよ。ところが運転というのは白ナンバーの公共交通空白地帯であってもいろんな講習とかを受けてもらわなきゃいけない。これだとお金自分で払わなきゃいけないとか岐阜まで行かなきゃいけないとか面倒だと。そんなこと誰がやるんだとなります。ましてや二種を取るって言ったら何十万とかのお金がかかる。それやっても大してお金もらえないのにやるわけないだろうと思ってしまう。ここでずっと住みたい間住んでいけるというふうにちゃんとしていかなきゃいけない。となると、ここで運転手として地域を支えることをやっていただけるっていう確約をしていただけるんなら、その為の資格はちゃんと取ってもらうように支援しますよとか、住みやすいように環境も整えますよっていうことをやらなきゃいけないと思ってます。免許取得費用の助成については全国でも自治体でやってるところあるようです。すでに。ただそれと住みやすいということと組み合わせるっていうのはまだないし、免許を取ってそれでこの民間事業者で働くっていうそういう流れもなくって、普通は職員採用とかそっちの方になっていくということなんで、ここは民間の事業者で民間が先、最終的には三セクとかになるかもしれないですけど、そうであっても事業者で働いていただくというふうに持っていく。

あとは、そうだけど畑仕事もやりたいとか、もっといろんなことやりたいっていうんだったら半バス半なんかみたいな、そういうのもいいと。色んな暮らし方が選べるようにすることで、現金収入がある仕事としてバスとかタクシーの運転手ができるので、すぐ住んでいただくための基盤づくりには役に立つんじゃないかなということを考えてるということになります。もうちょっと何かこれやった方が都会の人が住んでくれそうだなればもっといいですよ。

ちなみに12月、川崎で臨港バスという会社がありますが、そこそこの会社ですけど、ストライキがあったと。ストライキっていうのがここ10年20年聞いたことないことだと思いますが、昔は国鉄とかも結構やってたと思いますが、もうここ20年とか全然やっていない。が最近起こるようになってきた。理由がすごく、給料が安いからじゃないんです。昔は給料もっと上げろとかっていうやつだったんですけど、今は休みがないとか残業が多すぎて体が疲れてしょうがないんで、なんとかしてほしいという、それが理由と言うことでした。つまり都会のほうが給料高いんですけど、物価も高いし住居費も高いんで、結局実質賃金は変わらないみたいなことになって、都会の方が交通量とか乗客も多いので疲れますよね。そういったところで運転して、くたくたになって明日休みだと思ったら明日人が足りないから明日もやってくれという言われてっていうのをやって、本当にどうしようもなく辞める人も多いで、これで何とかしてくれてストライキした町です。そのときに思ったのは、そんなところで働いてないで白川町で働いたらいいのにと思いました、よっぽど白川町で働いてほしいよと。

ただ、今いきなり来いっていても来れないですよ、またそこから取ったらますますそちらの環境が酷くなるんでいけませんけど、これは取り合いなので、こうやってこの地

域に魅力があるんであれば来ていただけると。逆に都会から呼ぼうとするときにどうやったら来てくれるかっていうのを知恵絞っていかないということをお願いしておるということです。

(佐藤滋座長)

今の担い手の確保についてとそれから、施設の構想について、あわせて御意見御質問があればここで承ります。5時ぐらいをめぐりには終わりたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

先ほどの資料というかパワーポイントのものはまた、紙ベースでいただきますので、また皆さんにはお渡しして、また先生の構想の中でいろいろ勉強して来ていただいて、次回とかその次ぐらいの時には、また皆さんからいろんな意見をいただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いをいたします。

はい。服部さん

(服部圭子委員)

すみません何度も発言して。バスの賃金の提案が出ましたが、以前のこの会議でも、小中学生にも安く乗れるように、それと濃飛バスがこれだけ乗る人がいないっていう状況になってるので、やっぱり乗ろうよっていう、まず変える前に乗ろうよっていう様な動きをしたいですね。こういう公共交通会議でもっと住民の人にも言うていくということも大事ですけど。先ほどの定期券ですね。全線乗れるっていうものを作るにはここで決定しないとできないことだと聞いてます。もし今日の会議で決定できないと、またこれ次の会議で決定するということになるので、一体いつ小中学生が今度の夏休みとか春休みにもバスに乗れるようにしていくかの話をここでやっていかないといけないんじゃないかと思うんですけど。今日の提案と検討だけする会議をこのようにしていいんでしょうか。ていうのがちょっと疑問に思っこのまま会議終わるのは嫌です。

(加藤博和副会長)

運輸局さん。これもし運賃を協議するんだったらどのくらい前に、4月1日だといつまでですか？

(二輪委員)

1か月前までだったと思いますが、確認します。

(加藤博和副会長)

要は何かっていうと、今こうやって、全体として軽減しとか書いてあるんですけど、これをこの会議なくやろうとすると、とても大変なことなんです。

どうしてかという公共料金だからバスは。タクシーもそうですが。ですがこの会議はそういう関係の人が皆集まっている会議ということなので、ここで協議したことはちゃんとみんな納得してやっていますということですからごく短縮されます。

本当は今日、案を出して決定するととてもスムーズなんですけど。そういう話もありましたが予算的に詰めていないとか、本当にいくらにしたらいいかわからないっていうのもあります。本当だったら書きたいんですけど。というのは一番引っかけたのはやっぱ高校生100円なんです。これが余りにも安すぎて、今これがなければもっと自由に考えられたんですけど、これをやってしまってるんで多分値上げを考えなきゃいけないと思っ

して、そうするとどうしたらいいのかなっていうのが結論つかなかったということなんです。もし、予算的な担保ができて、例えば4月1日とかから可能なのであれば、もう1回やっていただきたいな、この会議。あるいは分科会でやるとかしていただきたいと。そうすると今1か月ということなんで2月末までにやるという事ですが、必要な会議はやらなきゃいけないんで。支局さんには手続きを迅速にやっていただくという。お前らがちゃんとやらないのに何で俺らが迅速になんたと言われそうですが、やっていただくということでもお願いしたいということです。

(二輪委員)

路線の変更だとそうなんです (以下録音不明瞭のため発言記録とれず)

(佐藤滋座長)

今、先生のお話とそれから服部さんからのお話もありまして、実は事務局側の方は、今回料金のこともかけたいという思いもあったんですけども、先ほどの話、いろんな調整の部分、それとやっぱり高校生の料金を下げすぎたというお話もいただいております中で、調整がまだできてなかった部分があって今回出してないと。できるだけ早い時間早い機会に出すように、事務局としてはもう1回ぐらいやる予定があるかな? どうですか。

(事務局:高木)

はい。3月末までに開催とは思っておりましたが、運賃の関係でひと月前にということであれば2月末までには行わないといけないということですか。

(二輪委員)

経路とかだと一月前なんですけれど、運賃なので後で確認させていただきます。ただ、住民への周知ということもありますので、うちの認可が下りたらすぐに変えていいというものでもないと思います。

(佐藤滋座長)

ちょっと事務局の方は準備できていませんので、今日の会議ではそこまでは。ちょっと次に送らせていただいて、年度内に何とか会議ができるような方向のスケジュール調整をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。この会議はひょっとすると書面による決議というのでも可能な部分がありますので、そういう事務的な手続きも得ながら、ちょっと前向きに考えていきたいと思いますので、よろしくお願ひをいたします。

両方の町村にまたがることなので、その辺のすり合わせをさせていただく時間をいただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

(加藤博和副会長)

要は、先のアンケート結果を見てもそういう助成を知らない人が多い状態でしょ。だからここ大事なところで、例えば白川町の場合だと3割ぐらいしかこの助成制度を知らないということで3割だと高校生が身近にいるかいらないかですかね。そうでなく、ここでやらなきゃいけないのは一番大事なのは安くすることじゃなくて、本腰入れたということ。本腰入れて変えようとしてるっていうの100%の皆さんに知ってもらいたい。

それから僕の希望としては、それは白川東白川一体でやると、このエリアは繋がってるんで全体としてそうなると、覚悟決めてやっていきましょうっていうメッセージを出せるといいと思ってますんで。そのため調整が必要でもんね。次回はそれができた段階で出す

と。

(佐藤滋座長)

はい。ものはやっぱり下げたとしても、ちゃんと利用してもらわんと継続はできないので、必ず利用していただくということが前提になると思いますので、よろしくをお願いします。もう時間がございませんが一つだけ、資料は提供いただいておりますので、これは濃飛バスさんから利用実績比較表というのをいただいております。これだけ簡単に説明をいただけますでしょうか。

(坂上委員)

はい濃飛バスでございます。時間がないので簡単に。一応4月から大幅に減便をさせていただいて土日祝を全面運休で運行させていただいてまいりました。9か月経ちましたのでどうなってるかということで取りまとめをしたところです。見ていただければその内容の通りなんですけども、白川線、佐見線、黒川線については土日運休をしておるんですけども、そんなに大幅に減ってないというような状況です。黒川線については91%から逆に増えるような状況でございます。細かい分析ができておりませんが、蘇原線については大きく減便してますので、1900人減の29.9人の9%というような状況です。トータルすると、蘇原線だけちょっと別にして、白川佐見黒川線全体で960名くらい減ってまして、パーセンテージだと前年に比べ96.7%というような状況になっております。運行日数は3分の2で65%になっておりますけども、利用者数はそこまで減ってないという実態でございます。あとその他の件ですけども。これからこの地域の公共交通をどうやって残したいのかってのも、私なりに色々ぼんやりとは考えておるんですけども、先ほど加藤先生からお話あった内容も、ものすごくヒントになる部分が大きくたくさんあると思いますので、あのあたりを頭に入れながら、具体的に進めていくことが必要かなと思われましたので、ありがとうございました。

(佐藤滋座長)

ちょっともう時間が押してますか。最後にしてもし何かご意見ご質問があれば1人の方だけ全体を通じてあれば伺いますがどうでしょうか。

(委員)

バス協会ですけども、白川町東白川村は南北にも東西にも長うございます。ですから、各地区によって移動に差があるもんですから、先生がおっしゃったようにミックスしながらやっていかないかなと思います。幸いにもここにはタクシー会社もありますし、無線もたぶんありますよね。ですからもしやる気があれば、すごく有効に使えるかなと。乗合ですと2人以上乗車定員があれば乗合になりますもんですから、これは1両でもできるということですので、それを考えてやっていただければいいかなと思います。それと隣の下呂市なんかですと金山町にはバスが走っておりますから、そのターニングポイントに接続するとか、時間に合わせるとか、そういうことも可能ですし、東白川村だと国道の方へ出れば中津川の方へ行くというのも可能なもんですから、それをデマンドとかでやれば、その地域の何かがあれば可能かなとはそういうふうに思っております。

それとニアができますと、おそらく中津川と下呂間は高規格道路になりますもんですから、そのときも含めてやっぱり今後考えていく必要もあるのかなと思っております。以上です。

(佐藤滋座長)

はい。ありがとうございました。では大変長時間にわたり、協議をいただきましたが、このあたりでこちらの方の報告事項、協議事項の方は閉じさせていただきたいと思います。では事務局の方へ進行をお渡しします。

(佐伯正貴委員)

では長時間に渡ってありがとうございましたお疲れさまでございました。では以上で閉会とさせていただきたいと思いますけれども、閉会の方のお言葉を東白川村の参事さんをお願いしたいと思います。

(安江良浩委員)

本日は当協議会に大変お忙しい中、また、お寒い中お集まりいただきましてありがとうございました。高齢者による運転の痛ましい事故が連日のようにニュースで紹介されております。しかし、町村で行いましたアンケート調査では高齢者の免許の返納は全く無理ってというのはどの地区でも高い割合を占めております。そういったギャップや、先程白川町さんから実証運行の報告がございましたけど、サービスの提供する側、そして事業者側のギャップや、また地域間の温度差があるような気もしております。その後、加藤先生から市町村が進むべき方向を示させていただきました。何となく我々が行く方向が少し見えてきたかなというような、本日の協議会ではなかったかと思います。これからもますます、協議会が発展していきますよう祈念しまして閉会とさせていただきます。

本日は本当にありがとうございました。