

### 第33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

令和7年2月21日（金）午前9時30分から午前11時30分まで

#### 2. 開催場所

白川町役場分館 3階大会議室

#### 3. 委員（32名中24名出席）

所属等	氏名	備考
白川町長	佐伯正貴	会長
東白川村長	今井俊郎	副会長
名古屋大学大学院環境学研究科教授	加藤博和	副会長
白川町副町長	安江章	座長
白川町議会議長	藤井宏之	代理 三戸 勝徳
東白川村議会議長	今井美和	
公益社団法人岐阜県バス協会専務理事	木村治史	
濃飛乗合自動車株式会社経営企画部	有路秀彦	代理 坂上 博幸
岐阜県交通運輸産業労働組合協議会	高橋直之	
大新東株式会社	佐藤久仁	
東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部	豊田智隆	
医療法人白水会白川病院	松本 茂	
白川町自治協議会会長	今井清美	
白川町商工会長	長尾達美	
白川町観光協会長	細江辰男	欠席
白川町シニアクラブ連合会長	鈴村逸策	
白川町公共交通利用者代表	笹本恵子	欠席
白川町中学校PTA役員	清水一生	
白川町校長会会長	村上欣子	
白川町バス通学高校生保護者代表	塩月洋生	欠席
白川町社会福祉協議会	松山良悟	欠席
東白川村区会長	安江和広	欠席
東白川村シニアクラブ連合会代表	安江 浩	欠席
東白川村高校生保護者会代表	伊藤桂介	欠席
中部運輸局岐阜運輸支局首席運輸企画専門官	山田慎児	
中部地方整備局岐阜国道事務所管理第一課長	服部 敦	欠席
可茂土木事務所施設管理課長	若園賢一	
加茂警察署交通課長	山口雅司	

岐阜県都市建築部都市園・交通局公共交通課長	城戸協研一	代理 二村光太郎
東白川村副村長	桂川 憲生	
白川町役場建設環境課長	中 村 豊	
東白川村役場建設環境課長	有田尚樹	

#### 4. オブザーバー

所 属 等	氏 名	備考
白川地区地域部会長	今井和秀	
白川北地区地域部会長	長尾 隆	
蘇原地区地域部会長	有田恒文	
黒川地区地域部会長	藤井秀男	欠席
佐見地区地域部会長	熊崎吉夫	

#### 5. 会議次第

- 1 会長あいさつ
- 2 副会長あいさつ
- 3 報告事項
  - (1) 令和6年度事業実施状況及び収支決算見込みについて
  - (2) おでかけしらかわ・ひがししらかわ利用実績について
- 4 協議事項
  - (1) 地域公共交通計画事業の実施状況及び見直しについて
  - (2) 令和7年度事業計画及び収支予算案について
  - (3) 東白川村の移動支援の充実について
- 5 その他

#### 6. 会議内容

##### 協議事項

- (1) 令和6年度事業実施状況及び収支決算見込みについて
- (2) おでかけしらかわ・ひがししらかわ利用実績について 事務局より説明

##### (委 員)

前回、増減の原因についてしっかりと説明し、分析・調査を行っていただいたことを指摘しましたが、今回しっかりと分析していただき感謝しています。

現在、問題になっているのは、これまで乗っていた方々が減ってきたことですが、特に乗っていなかった方々にどうやって利用してもらうかが非常に重要です。既存の利用者が減るのは予測できることですが、これから乗ってもらうための施策を考えることが大事です。現時点では、そ

の部分ができていないと感じています。

これからは皆さんで知恵を出し合い、どうすれば新たな利用者を獲得できるかを考えていく必要があると思います。

## 協議事項

- (1) 地域公共交通計画事業の実施状況及び見直しについて
- (2) 令和7年度事業計画及び収支予算案について 事務局より説明

### (委員)

より柔軟なサービスの研究について、隙間エリアの利用者に関する解決策が説明されていたかと思いますが、具体的に隙間エリアの利用者とはどのような方々を指すのかが少し不明確でした。

イメージとしては、公共交通の最寄りのバス停や乗り場にアクセスできない、山間部や僻地に住んでいる方々を指すのか、それとも中間地点であっても、何らかの理由で公共交通にアクセスできない方々を指しているのか、少し想像がつかみませんでした。そこで、どのような方々を対象としているのか、具体的なイメージをご説明いただけるとありがたいです。

### (事務局)

隙間エリアの利用者についてですが、場所やアクセスの問題ではなく、福祉有償運送の対象となる要介護者ではない要支援などお体の不自由な方のことになります。1人で歩くのが不自由で現在は予約制バスを利用していますが、運転手が付き添って手伝うことが多く、そのため他の乗客に時間的な負担がかかることがあります。現状では、これらの方々はどちらの対象にも明確に分類されておらず、そのため「隙間エリア」という表現をしております。

### (委員)

隙間エリアの方は実際にどのくらい見えるのか把握しておりますでしょうか。

### (事務局)

現在、町内で要支援1や要支援2の方々の移動ニーズについて、具体的な相談をいただいている事例がありますが、これらの方々は福祉有償運送の対象には該当しません。そのため、現在、包括支援センターと連携して、実際のニーズとデータを調査しています。

町内では、要支援1および要支援2の認定を受けている方が約200人います。その中から、実際の移動ニーズを調査している段階です。

### (委員)

バスを運行している中で、実際に乗車困難な方は見えるのか教えていただきたいです。

### (委員)

現在、例えば堀通りでは濃飛バスに乗れない方がいらっしゃいます。その方にはデマンドバス

を利用していただき、家の前までお迎えに行っていますが、最初のおでかけ白川の利用規約においては「自力で乗れるかどうか」が基準となっており、この線引きが難しい問題です。例えば、先月までは普通にバスに乗っていた方が、今月になって少し手助けが必要になったケースもあります。

以前は敷地内や玄関先までお迎えしていたのですが、今は道沿いまで出ていただける方のみがおでかけしらかわを利用できる形にしています。また、認知症の方が増えており、路線バスの場合、お客様の乗車状況を把握するのが難しいため、乗り遅れた際にデマンドバスで迎えに行くケースが増えています。このような状況では、福祉向けと一般向けの利用線引きが難しくなっていると感じています。

#### (委員)

福祉有償運送について、要支援も対象にできるという点があり、なぜ実際に要支援を対象にしないのかという問題があります。また、要支援ではないが公共交通を利用できない方については、チェックリストを使って対象者を特定することができます。ケアマネージャーが判断を行い、その場合、福祉有償運送を利用できるように指定することが可能です。ただし、この基準には曖昧な部分もあり、個別のケースに応じた対応が求められます。例えば、どこからが福祉有償運送を使うべきかの境界は、町や地域ごとの状況によって異なります。そのため、どの程度までが通常の公共交通で対応可能かを整理し、それ以上の支援が必要な場合は、専用の交通手段を提供することが考えられます。また、要介護者や障がい者に対する交通機関での付き添い無料などの対応もあるかと思いますが、そのような措置が実際にどう適用されているかも考慮する必要があります。

要支援者が対象外となっている現在、その部分に隙間が生じているため、データをしっかりと把握し、どう対応するかを考えていく必要があります。窓口を一本化し、適切な提案を行える体制を整えることが重要です。こうした取り組みを進めることが、全国的にもモデルケースとなる可能性があるため、地域の高齢化を踏まえて、皆さんと一緒に考えていくことが求められています。

#### (委員)

白川町のホームページがわかりづらいと、恵那市のホームページはわかりやすいという話がありました。その違いについて、白川町がわかりづらい理由や、恵那市がわかりやすい理由を教えてくださいたいです。恵那市の良い点を白川町に取り入れるのは良いことだと思います。しかし、その取り入れが白川町に実際に効果があるのかについては疑問が残ります。

#### (事務局)

現在のウェブサイトについてですが、予約方法や車両の到着、目的地への移動手順がわかりにくいという認識があります。今後は、これらのルートや手順がわかりやすく伝わるよう、ウェブサイトをリニューアルしたいと考えています。また、若い方や町外の方に向けて、動画コンテンツの活用が効果的だと感じています。新年度には、ショート動画を制作し、ウェブサイトや白川口駅の掲示板などで情報発信を行いたいと思います。SNSやウェブサイトのリニューアルも進め、

より多くの人々に情報が届くよう取り組んでいきます。

(委員)

シニアクラブは65歳以上で加入でき、最近の新聞でも報じられていた通り、後期高齢者の就業人数が10年前と比較して大幅に増加しています。このため、シニアクラブとして免許返納に関する対応を求められることもあります。すぐに返納を促すのは難しい状況です。私個人の例で申し訳ありませんが、昨年末に免許を更新し、まだ2回ほど更新を予定しています。私たちの地域では、特に中山間地で車の利用が欠かせない方が多く、畑や山仕事、夏場の川遊びなどで車が必要です。そのため、シニアクラブとしては、総会后や地域のお祭り、飲み会の後などに、お出かけバスを利用して足の確保を図る取り組みを検討しています。このような方法で、シニアの方々に便利な交通手段を提供できればと思います。

(委員)

貨客混載事業についてですが、例えば東濃鉄道では、高速バスを使って生産地から消費地まで運ぶ実証実験が行われている事例があります。それに対して、白川町で行われるこの貨客混載は、地域内で生産者の生産物を運ぶ取り組みだと思われそうですが、具体的にはどのようなイメージで進められているのでしょうか。また、公共交通で対応可能な時間帯についても確認されていますが、現在どのような進捗があるのか、参考になる情報があれば教えていただけますか。

(事務局)

現在、貨客混載について事務局で進めている内容は、白川町の市場へ向けた出荷を対象とし、町内の野菜生産者が出荷している野菜を運ぶことを考えています。

バスの運行時間帯については、黒川や佐見地区から白川病院への通院時間帯と、野菜の出荷タイミングが重なることがわかりました。そこで、新たに便を作るのではなく、既存のバスをうまく活用して、出荷される野菜を同じ便で運ぶ方法を検討しているところです。

(委員)

おでかけツアーの企画と開催についてですが、高山線の白川口駅から郡上へのツアーにJRをご利用いただきありがとうございました。また、ツアーでは高山線から長良川鉄道に乗り換える形になるかと思えます。お客様からのご意見があれば、ぜひお知らせいただけると幸いです。次に、2-8のレンタサイクルを利用した利用促進についてですが、駅前広場はJR東海の土地となっておりますが、イベントやサイクリングスタート地点としてぜひ利用していただければと思いますので、連絡いただけると助かります。よろしくお願いいたします。

(事務局)

私たちとしては、JRの駅があることが大きな強みだと日々感じています。特に、町内の高校生たちはJRを上手に使って通学しており、通学以外にも自分の余暇をうまく活用してJRを利用しております。このような利便性を、すべての世代に広げていければと思っています。JRの存

在が大きいので、これからはこのツアーを含めた取り組みを積極的に進めていきたいと考えています。その際には、皆様にご協力いただけると幸いです。よろしくお願いいたします。

(委員)

白川東白川線や白川中央線は、JRのダイヤを意識して接続を取るように運行しています。しかし、地域住民がそのことを十分に理解していない可能性があると感じています。例えば、東白川からバスに乗って白川口駅に行けば、すぐに列車が来ることが多いという点について、住民にはもっと理解してもらう必要があります。公共交通を利用する際、時刻表を見なくても基本的に接続が取れることを、住民に認識してもらうことが大切です。これに関して、町内外の住民に情報を提供する方法を改善し、例えばホームページの交通情報に記載するなど、分かりやすく伝えることが重要です。さらに、公共交通の利用促進のために、住民が気軽に情報を得られる窓口を設けている自治体もあります。恵那市の事例では、コンシェルジュのような仕組みがあり、電話で問い合わせれば必要な情報を得られるようになっています。こうしたシステムを参考にし、白川町でも同様の対応を進めることが必要です。また、公共交通を使ったことがない住民には、恥ずかしさを感じずに積極的に質問してもらえよう環境づくりが求められています。特に高齢者にとっては、聞きやすい環境が大切です。愛知県東栄町の世話人制度など、住民同士で情報をシェアできる仕組みも効果的だと考えられます。

他の自治体での取り組みも参考にしながら、地域にあった方法で公共交通の利用促進を進めていくべきだと思います。

(委員)

運転免許を持つ高齢者の公共交通利用促進について話がありました。現在、免許返納者には半年間の無料定期が配布されていますが、75歳になった時点で、免許を持っている高齢者にも1ヶ月分の定期を配布するのはどうでしょうか。これにより、高齢者がおでかけしらかわを使ってみて、便利だと感じれば免許返納を促進することができるのではないかと思います。

思い付きなのでまだまだ検討は必要ですが、さらに高齢者が使いたくなるようなアイデアを、ツアーや費用などを含めて検討していく必要があると思います提案させていただきました。

(委員)

おっしゃる通りだと思います。名古屋の敬老パスは65歳からですから、65歳になったら、所得に応じて年間で払えば、全部年間ただで乗車できるというものがあります。元々おでかけしらかわですと1日乗車券は400円で乗れるので、かつ白川病院からであれば白川病院さんのお支払いでやっていただければということで、それも皆さんにより周知しなければなりません。しらかわの活用も始まりますが、本当はこのカードに1日乗車券機能が載せられるなどの機能があるよりいいです。健康ポイントや地球にやさしい活動をしたら環境ポイントのように付与されている自治体もありますが、公共交通はどちらにも該当するのでダブルポイントという形で付与する自治体もあります。現状は200円で1ポイントですが、公共交通利用の場合は10ポイントのように増額してもよいかと思います。地域通貨というよい取り組みをするのであれば、公共交通も結び付けて利用促進に繋げていただきたいと思います。

### (3) 東白川村の移動支援の充実について 事務局より説明

#### (委 員)

前回の会議から内容を調整いただきありがとうございました。現状、まだスタートしていないため、金額面で既存の路線バスとの違いが大きいことが懸念されています。このサービスは普段の利用ではなく、特に突発的な利用や特定の時間帯、特定のルートでの移動ニーズに対応することが主な目的です。そのため、町村内よりも町外の施設に行く際の利用が予想されます。今後は、行き先となる施設のリストを作成し、それに基づいて距離や所要時間に応じた金額の早見表を作成することが重要です。これにより、利用者が金額を事前に理解できるようになり、乗車時にスムーズな運営が可能になります。また、ドライバーが運行後に請求書を渡す際、金額をその場で提示できるよう、早見表を活用するなど、運用上の工夫が必要です。これらの点を踏まえ、実際の運用に向けて調整をお願いします。

#### (事務局)

ドライバーは主に、小さなお子様を育児中のお母さんや、空き時間を活用した副業として募集しています。そのため、計算方法や講習の維持は難しいと考えています。

運行時は、開始・終了時間と車のメーターを記録します。乗車前にお客様とメーターを確認し、「この数字で問題ありませんか」と確認したうえで乗車していただきます。料金は後日、請求書を送付する形を検討しています。

#### (委 員)

お話を伺い、興味深い点がいくつかありました。最後の事例に白川病院を利用するケースがありましたが、Vドラッグからカモシカ団で対応することは可能でしょうか。具体的には、濃飛バスで白川病院まで無料でバスを利用して来院していただき、診察後は各地区バスを利用してVドラッグまで移動。その後はカモシカ団で東白川まで行くということも考えられます。特に東白川地域の方は白川病院のバスを頻繁に利用されているので、この方法を参考事例として提示すれば、利用しやすくなるのではないかと思います。

#### (事務局)

そのような形でパンフレットを作成できればと考えております。また、ご提案いただいたように、「Vドラッグまで迎えに来てほしい」というご要望であれば、初乗り料金に近い形での運行が可能ですので、お客様のニーズに沿った公共交通を提供できるかと思います。ありがとうございます。

#### (委 員)

1点気になったのはキャンセルポリシーについてです。運行しない場合は燃料代がかからないため、初乗り料金をキャンセル料として請求するのは難しいのではと感じました。初乗り料金は事前払いでしたでしょうか。利用していないのにキャンセル料を請求するのは利用者にとって負

担が大きいかもしれません。この点について、どのように運用される予定でしょうか。

(事務局)

できる限りキャンセルは避けていただきたいのが本音であり、キャンセルポリシーを制定しています。ただし、キャンセル料金をお支払いいただけない可能性も考慮し、わかりやすさを重視して初乗り料金の3,500円を記載しました。この点については、後日相談させていただければと思います。なお、案としては、待機による人件費が発生しないため、キャンセル料金をゼロにしても問題はありません。ただ、キャンセルを減らすための措置として設定しているものです。また、ホテルのように初乗り料金をデポジットとして事前にお支払いいただき、最終的に合算金額を請求する方法も考えられますが、その場合はクレジットカード限定になるなど利用者様にとって制約が生じるため、今後検討させていただきます。

(委員)

キャンセル料が高すぎると利用をためらう要因になりますが、一方で無料にすると無断キャンセルや直前の取り消しが増える懸念があります。例えば、居酒屋の予約でも多数のキャンセルや無断キャンセルが問題になっています。ある程度の金額を設定することで、予約の確実性を担保できるため、適正な額を検討する必要があります。キャンセル料については、有償運送では設定できるものの、初乗り料金が高額であることを考慮し、妥当な額を検討する必要があります。なお、ホテルは認可料金ではなく、料金が常に変動するため柔軟な対応が可能ですが、公共交通の場合は利用者間で不公平感が生じないようにする必要があります。そのため、単に抑止力として設定するのではなく、妥当な金額を検討いただければと思います。また、利用方法については、有志の皆さんが事例を示していただけると参考になると思います。例えば、通常のバスやおでかけしらかわが運行している時間帯であれば、そちらを利用する方も多いでしょう。東白川の場合、直通で移動したい方もいるかもしれませんが、距離に応じて料金を確認すれば良いかと思います。深夜運行が可能であれば、新しいサービスとして魅力的ですので、PRの際にその点を強調すると良いでしょう。

最後に、このサービスは白川町でも同様に利用できるとのことですが、白川町内での宣伝については、利用が集中して対応しきれなくなる可能性も考慮する必要があります。積極的に広報しても問題ないか、運営体制を確認したうえで検討してください。

(事務局)

最初の告知については、まず東白川村内でドライバーを育成し、徐々にエリアを拡大していきたいと考えています。ご理解いただき、ありがとうございます。

(委員)

先ほどの大臣表彰についてですが、選出理由の一つは、公共ライドシェアとして多様な取り組みを行っている点だと考えています。カモシカ団の取り組みも全国的に見ても驚かれるような事例になると思います。そのため、この地域の住民向けのサービスではありますが、「公共ライドシェアではこういうことができる」という見本として、積極的にアピールしていくのが良いと考え

ています。ただ、公共ライドシェアは利用者が限られ、固定の数名しか利用せず、利用者が減少してフェードアウトするケースも見受けられます。例えば、ほかの自治体でも同様の取り組みがりましたが、最終的には利用者減少によりサービスが終了しました。また、タクシー会社によるデマンド乗合タクシーが導入され、30分前予約や即時対応が可能な利便性から、利用者がそちらに移行した例もあります。したがって、利用方法の周知を徹底し、特に町村外への移動については今後交渉を進めていく必要があります。行き先については、順次対応し、利用者のニーズを把握しながらサービスを拡充していければと思います。サービスが崩壊しないよう、今後も尽力いただければと思います。よろしくお願いいたします。

20日に恵那でシンポジウムが開催されましたが、参加いただけると良かったと思います。28日にはじゅうろくプラザで「路線バスの今後のあり方」をテーマにしたシンポジウムがあります。どなたでも参加可能です。他の地域でも運転手不足により、この1年で3回の減便が行われており、お客さんはいるものの運行できない状況が続いているといったこともあります。これは東京でも同様の課題です。こうした状況下で、どのような対応が必要であるかが今回のテーマです。具体的には、効率化を図り、多くの方に乗車してもらう工夫や、地域ごとの利用状況に応じた交通機関への乗り継ぎが重要だと考えています。当日は私が基調講演を行います。内容としては、中核市レベルの大きな地方都市を念頭に置いています。運転手不足は全国共通の課題であり、この点についても議論する予定です。興味があればぜひご参加ください。

(事務局)

本日も活発な議論をいただきましてご相談申し上げた、全ての案件についてご承認をいただきましてありがとうございました。引き続き満足度の高い地域公共交通のためにご協力をお願いしたいと思います。

それでは第33回白川・東白川地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

会議終了 午前11時30分