令和 8 年度 第 1 回 八百津町地域公共交通協議会（会議要旨）

日時	令和 8 年 6 月 25 日（木） 午前 10 時 00 分～午前 11 時 40 分			
場所	八百津町役場 防災センター1 階			
出席委員	■永井 泰孝	■三輪 俊雄	■木村 治史 （代理：中島 喜久夫）	■後藤 一夫
	■野田 潤哉	■永田 勝彦	■今井 幸吾	■石野 栄一
	■稲垣 健児	■上野 尚哉	■加藤 三紀子	■大脇 哲也 （代理：川口 義治）
	■倉内 文孝	■纐纈 秀行	■金子 政則	
内容	１．あいさつ ２．委員委嘱 ３．報告 （報告第 1 号）名鉄広見線の時点報告について （報告第 2 号）みのかも定住自立圏公共交通基本構想について （報告第 3 号）公共交通の利用状況について ４．協議 （協議第 1 号）八百津町地域公共交通計画の骨子について （協議第 2 号）やおまる東部ミーティングポイント設置要望について ５．その他			
主な質疑応答 事務局	３．報告 （報告第 1 号）名鉄広見線の時点報告について ≪ 質疑無し ≫ （報告第 2 号）みのかも定住自立圏公共交通基本構想について			
岐阜県公共交通課 川口委員	みのかも定住自立圏公共交通基本構想は毎年改正するものか。また、この 3 月に初めて策定されたものか。			
事務局	本構想は昨年度に新たに策定された。毎年改定するのではなく、今後 5 年間の構想が定められている。			
	（報告第 3 号）公共交通の利用状況について			
岐阜県公共交通課 川口委員	YAO バスについて、八百津町、可児市、御嵩町の 3 市町の負担割合はどうなっているか。			
事務局	八百津町が 6 割～7 割程度、可児市が 2 割程度、残りが御嵩町となっている。			
岐阜県公共交通課 川口委員	東部やおまるの利用者数の推移をみると、令和 5 年から令和 6 年にかけて利用者が大きく伸びているが、この理由は何か。			

事務局	確認して改めて回答する。
老人クラブ連合会 永田委員	東部やおまるの利用者数は約 6700 人から 1 万人前後で推移しているが、西部やおまるは約 2000 人から約 3700 人となっている。東部と比較して西部の利用者が少ないことについてどのように分析しているか。
事務局	東部やおまるはデマンド型タクシーで、予約に応じて自宅近くのバス停から目的地まで運行でき時間等の制限がない。一方、西部やおまるは定時定路線バスで、運行時間やルートが固定されている。この自由度の違いが利用者数に影響してきていると考えている。
PTA 連合会 今井委員	YAO バスの最も利用者が多い第 14 便（15 時 56 分）が八百津高校を経由していない。第 14 便の八百津高校の最寄りの停留所はどこか。
事務局	新太田タクシー八百津営業所前にある塩口バス停である。
PTA 連合会 今井委員	高校を経由しない便に乗車する生徒は、坂の下まで歩くという理解でよいか。また、第 14 便が高校を経由しない理由は、授業終了時間が変化したことによるダイヤのずれか。
事務局	過去の経緯により、第 15 便と第 17 便の 2 便が八百津高校を経由している。今後ダイヤの見直しをするタイミングで八百津高校とも協議を行い、変更の検討をしたい。
PTA 連合会 今井委員	最近熊の出没情報がニュースになっているため、安全面を考慮して検討していただきたい。
八百津高校 野田議員	近年は生徒数の減少等により部活がなかなかできず、下校時間のピークが第 14 便の時間帯に変わっていると考えられる。ダイヤ変更は可能なため、改めて相談したい。
東濃鉄道 永井委員	ダイヤの変更は可能なため、改めてご相談させていただきたい。
岐阜県公共交通課 川口委員	西部やおまるの利用者数の推移をみると、令和 6 年から令和 7 年にかけて利用者が大きく伸びているが、この理由は何か。
事務局	確認して改めて回答する。
岐阜大学 倉内委員	YAO バスの利用者数が減少している要因は八百津高校の生徒数が減っているからか。その他の理由は考えられるか。
事務局	八百津高校の生徒数は現在減少傾向となっている。
岐阜大学 倉内委員	八百津高校の生徒がメインの利用者ではあるが、現在の運行形態が一般利用者のニーズにマッチしていないことが見落とされている可能性がある。それを踏まえて、YAO バスの運行形態の見直しについては今後議論する必要がある。

	４．協議 （協議第１号）八百津町地域公共交通計画の骨子について
岐阜運輸支局 石野委員	事業２「YAO バスの運行経路の見直し」に関連して、名鉄広見線の廃止が決定した。運行経路を見直して接続駅を明智駅から可児駅、新可児駅に変更する場合、現在広見線を使って通学している方はカバーできるのか。
事務局	その想定で考えている。現在明智駅から YAO バスに乗り換えて高校に通学する方の代替交通手段として、YAO バスの可児駅への接続を検討している。
岐阜運輸支局 石野委員	これまで広見線を利用して八百津町に来ていた方の足の確保、反対に広見線を利用して可児市方面に出られる住民の方の足の確保等、広見線廃止の影響をどう考えて計画に反映させたのか教えていただきたい。
事務局	現在は YAO バスと名鉄を乗り継いで可児駅へ行く必要があるが、運行経路の見直しによりバス一本で可児駅へ行けるようになれば利便性が高まると考えている。
岐阜運輸支局 石野委員	現在想定できていないような利用者ニーズがあることも踏まえて、様々なニーズをカバーできるように計画に盛り込んでいただきたい。
八百津高校 野田議員	広見線廃止により通学手段の確保に不安があったが、多くの生徒が利用する可児駅・新可児駅から YAO バスを運行する計画は大変ありがたい。バス一本で八百津高校に通学できれば、生徒の負担軽減につながる。 御嵩の奥の方から通学する生徒たちは、路線経路見直し後に設置される御嵩町内のバス停を利用していただくことになると思う。 懸念点としては、バス定期券のコストが、これまでの鉄道とバスを乗り継ぐ場合の定期券よりもどれほど高くなるかということである。
岐阜運輸支局 石野委員	御嵩町の上之郷などから通学する生徒の足の確保も考えなくてはいけないと思う。
八百津高校 野田議員	その点は御嵩町にも検討していただけると考えている。地域によっては自転車通学できるかもしれないが、場合によっては保護者の方の送迎も必要になると考えられる。 御嵩町在住の生徒は現在のところ 10 人以下と多くはないが、町内の中学校へ交通手段に関するアナウンスは必要だと思う。
岐阜県公共交通課 川口委員	広見線廃止後の代替交通のあり方について、県として関係市町である可児市、御嵩町、八百津町に出向いて意見を伺った。現在は各市町で検討を進めている段階だが、今後調整が必要になってくるため、県として協議の場を設定することや、各市町が開催する地域公共交通会議に隣接市町の担当者が参加しあうことなどを考えたい。 事業３において、西部やおまるのデマンド型交通への切り替えを検討するとある。デマンドに切り替えれば利用者数の増加が予想できるが、評価指標の①年間利用者数の目標値は定時定路線のままで運行をした場合の想定か。計画期間中にデマンドに切り替えた場合は目標値も見直すのか。

事務局	その想定で考えている。
岐阜県公共交通課 川口委員	同じく評価指標の設定について、⑤利用促進の機会の実施件数の現況値は年に 1 回となっているが、具体的にはどのような機会を創出されているか。
事務局	運行会社にご協力いただき、町で開催するイベントに合わせて運賃を無料にしている。
八百津町長 金子委員	西部やおまるについて、過去にある地域で実験的にデマンド型交通を導入したところ、年間通して 1 人の利用しかなかったというケースがあった。また、停留所の設置の許可をなかなかしていただけないということもあり、見直しが難しい状況がある。
老人クラブ連合会 永田委員	評価指標の設定について、⑤観光シャトルタクシーの利用者一人あたり財政負担額が 1 万 7799 円となっている。これは利用者が極端に少なく、採算が合っていない状況だと思う。事業 9 で示されている通り、観光シャトルタクシーのわかりやすく利用しやすい運行方法への見直しを実施してもらいたい。
八百津町長 金子委員	費用対効果が低いという評価だとしても、観光行政として必ずやっていきたい事業である。職員の知恵を出して見直しを実施し、時間をかけて取り組んでいくべき事業であるため、町民の方には見守っていただきたいというのが町としての考えである。
老人クラブ連合会 永田委員	もう少し PR にも取り組んでいただきたい。
八百津町長 金子委員	町民のアイディアをキャッチしていきたいと考えているので、PR 方法があればぜひ教えていただきたい。
老人クラブ連合会 永田委員	観光シャトルタクシーは年間 240 人、月に 20 人程度の利用があると聞いている。無料なので、上手につかっていただきたい。
新太田タクシー 三輪委員	たしかに利用者数は少ない状況である。観光シャトルタクシーそのものの利用促進も必要だが、八百津町への観光客誘致から検討を行う必要があると考えている。町の観光全体について検討したうえで、観光シャトルタクシーの利用促進を検討していただきたい。
岐阜大学 倉内委員	観光シャトルタクシーについては位置付けが難しく、公共交通というよりは観光戦略というような側面も大きい。そういった点で考えると、財政負担額よりも利用者数という指標が重要になる。目標 3 では、観光モデルルートの構築や観光シャトルタクシーに関する事業が挙がっているが、観光客の方がやおまる等を使用して町内を巡る仕組みも考えていただきたい。 また、目標 4「みんなでともに支え合う公共交通」について、運行を担っている任意団体や法人等の基盤を固めるといった施策や、公共交通に関する住民の方の理解を高めるような施策も必要だと思う。

	最後に評価指標について、毎年自動的にアウトプットが出てきて達成状況を確認できる指標と、調査しないと達成状況がわからない指標がある。調査が必要な指標については、いつ確認するかのタイムスケジュールも計画に明記していただきたい。
八百津町長 金子委員	観光シャトルタクシーの運行を担う新太田タクシーの運転手は、黙って運転するのではなく、利用者に向けて町の観光 PR もしてくださり大変ありがたい。それによる経済効果にも目を向けていただきたい。
可茂土木事務所 上野委員	観光シャトルタクシーの利用者数は減少傾向にあると示されているが、過去は今よりも利用者数が多かったのか。
事務局	コロナ前の平成 29 年には、900 人から 1,000 人ほどの利用者があった。その後コロナ禍の影響もあり減少傾向となっている。
可茂土木事務所 上野委員	900 人の利用者があったときはどのような PR をしていたか。利用者数が多かった時の PR をもう一度やれば利用者数が増えるかもしれないので検討いただきたい。
岐阜県公共交通課 川口委員	無料で観光地を巡れるというのは観光客にとって大きなメリットである。SNS などを活用し、若者目線で無料であることを PR するのはどうか。
八百津町長 金子委員	八百津町の旅館に宿泊し、観光を発信した人に対して助成をするという取り組みも行っている。また、バンジージャンプはオープンして 3 年経つが、いまだに月に 650 人～700 人ほどの来訪がある。現地では、遠方の県外ナンバーの自動車を見かける。 ≪　協議第 1 号については原案のとおり承認された　≫
	（協議第 2 号）やおまる東部ミーティングポイント設置要望について
岐阜県公共交通課 川口委員	地区内、地区外というのは何の地区を表しているのか。
事務局	東部やおまるは久田見、福地、潮南地区を地区内として運行している。地区外のミーティングポイントとして、八百津ファミリーセンター、西友等が存在する。地区内と地区外でミーティングポイントの設置基準が異なっている。
岐阜大学 倉内委員	説明の内容は、これまでに決めたルールに従っての判断であり、手続き上問題ないと思う。しかし、「200 メートル以内」という設置基準が適切かどうかは検討が必要である。高低差も考慮にいれる必要もある。 また、現在の東部やおまるの車両台数で需要を十分に賄えているかどうかという視点も重要である。余裕があり、予約を断ることがない状況なのであれば、ある程度柔軟に判断をしてもいいと思う。 また、現在は観光シャトルタクシー等の公共交通を利用しても観光地であるバンジージャンプまではアクセスできないという状況だが、東部やおまるを活用して観光客をバンジージャンプまで運ぶという選択肢もなくはない。東部やおまるの観光利用も可能性も視野に入れて設置基準を検討し直してもいいと思う。

八百津町長 金子委員	要望箇所としては、医療機関や金融機関等が挙がってきている。高齢化が進んでいることを踏まえ、引き続き検討を行っていく。 ≪　協議第 2 号については原案のとおり承認された　≫ ５．その他
バス協会 中島委員	バス協会が作成したバス業界就職支援パンフレットを配布した。全国的な運転士不足を背景に、運転士募集の広報ツールとして、バス事業の役割や職種、教育制度、安全性などを紹介している。 8 月 29 日(土)には、岐阜運輸支局、ハローワーク岐阜の協力のもと、岐阜運輸支局の敷地内でバスの運転体験イベントと合同就職説明会を実施する。 各バス会社は、大型免許取得時の補助の実施や処遇改善、子育て支援等も実施している。女性運転士も募集している。ぜひご協力をお願いしたい。
八百津町長 金子委員	先日東京でタクシーに乗った際、濃飛乗合自動車で 19 歳女性がバス運転士として採用されたことが話題にあがり、バスの運転士不足が注目されていることを実感した。 また、中京学院大学が多治見市笠原町に移転するにあたって、東濃鉄道さんから多治見市内で学生を乗せるバスを増発する計画があると聞いた。運転士もそちらの便に駆り出されることになるため、八百津町内を走る路線の運転士が不足してしまう可能性を心配している。運転士不足は深刻な問題である。
岐阜県公共交通課 川口委員	飛騨市において、ドライバーズバンクという構想があった。市の職員が兼業で運転士を担うという構想だったが、不都合が生じて現在は実現していない。スクールバスの運転士であれば日中が比較的空いているため、有効活用できないかという視点もあった。 また、町が行政機関としてできる対策としては、UIJ ターン支援や地元の企業とのマッチング、移住定住の促進等の事業とバス運転士募集を絡める方法がある。移住定住支援では、働き場所の有無が大きなポイントである。選択肢の一つとして、働き場所としてバス運転士の情報を提供してもらえると良いと思う。公共交通という視点だけで捉えるとすごくニッチな業界ではあるが、少し視座を高めて町全体のまちづくりとして考えていただきたい。部局横断で公共交通のあり方を考えていただくと良い知恵が出ると思う。
八百津町長 金子委員	少子高齢化が本当に進んでいるため、交通・医療・福祉・教育などが連携したまちづくりというのが、これから進むべき行政課題であると認識している。
岐阜大学 倉内委員	報告第 3 号の公共交通の利用状況において、利用者数が変化した要因は分析できていないように感じた。ぜひもう少し突っ込んで検討いただきたい。 名鉄広見線の廃止が決まり、今後の方向性が大きく変わるタイミングである。御嵩町、可児市も八百津町と同じく地域公共交通計画の改定の時期であることを踏まえ、地域公共交通計画も連携して検討していただきたい。 広見線廃止の関係で、町民の方々も公共交通に対する関心が高まっているタイミングでもあるため、公共交通の大切さや新計画の策定について積極的に情報発信していた

	だきたい。公共交通の課題を住民の皆さんに知ってもらうことはとても重要である。計画策定後に公表するだけでなく、計画の策定期間中に町民にアイディアを聞いたりすることもぜひご検討いただきたい。
岐阜県公共交通課 川口委員	岐阜県内全体では今後 10 年間は毎年 2 万人弱人口が減少する試算となっている。そんな中、公共交通を取り巻く環境を見ると、利用者が減り、収益が減って経営状況が圧迫される上、公共交通を支える人も少なくなっている。業界全部で支えていく必要がある。 行政に目を向けると、人口が減れば納税者が減り、財源が減る。これは各地共通の課題であるため、他市町村においても税収以外で公共交通を支える財源を獲得しようという様々な取り組みがなされている。例えば企業版ふるさと納税で「公共交通を支える」というメニューを作ることや、クラウドファンディングでバンジージャンプを誰もが気軽にアクセスしやすくなることに対する応援メニューを作るのはどうだろうか。また、各務原市では、運行エリア内に事業所や店舗を持つ企業は市に協賛金を支払うことで敷地内にバス停を設置することができる。海津市では、コミバス車両に企業の広告マグネットを貼り広告収入を得ている。事業 16「有料広告掲載企業等の募集」が掲げられているが、有料広告掲載企業だけでなく幅広にアイディアを検討していただきたい。 また、事業 17「スクールバスの有効活用」について、最近法律が改正されスクールバスなどを地域輸送に活用することが国の方針として示されているので参考にしていただきたい。 以上