

飛騨市バス山之村線における貨客混載と路線見直し

松原 光也（名古屋大学環境学研究科 研究員）、堀辺 洸介（飛騨市総務部総務課 職員）

DZL00013@nifty.com、horibe-kousuke@city.hida.lg.jp、

<https://www.city.hida.gifu.jp/soshiki/3/koukyoukoutsuu.html>

はじめに

2022 年 1 月に飛騨市と名古屋大学大学院環境学研究科との間で「公共交通の改善に関する連携協定」が締結され、4 月より研究員（著者の松原）が毎月飛騨市に 1 週間ほど滞在し、市の公共交通担当者（著者の堀辺）の業務を支援している。飛騨市は古川町・神岡町・河合村・宮川村が 2004 年に合併して誕生した。岐阜県最北部に位置し、南は高山市、北は富山県富山市と接している。人口は 2022 年 4 月で 22,790 人、平成 30 年度比で 6.9%減少している。市バスの利用者は 24,852 人（2022 年度）で、人口 1 人あたり年間 1.1 回の利用に過ぎない。本稿では飛騨市バスの山之村線で実施した貨客混載事業と、利便性向上のための路線見直しの成果について述べる。

1. 山之村線の概要

山之村地区は飛騨市神岡地区にあり、標高約 1000m にある森茂など 7 つの地区の総称で、人口約 130 人、高齢化率が約 49%（2022 年度末）で、過疎化が進んでいる。山之村牧場の乳製品や食肉類、農業としてはハウレンソウや寒干し大根が特産品である。市バス山之村線は神岡営業所と重機センター間 29.3km を約 1 時間余りで結び、朝と夕方の 2 往復運行している（図 1）。運賃は 1 回 200 円で、山間部に入ってからはどこでも乗降でき、主要ルートからはずれる停留所は予約制の運行である。

2. 運行路線や時刻の見直し

利用が低迷している山之村線の見直しを重点施策として、2022 年 5 月に名古屋大学の学生も参加して、バスの利用状況や地域の課題について意見交換を行った。そこで、①診療後は復路便までに薬の受取や買物の時間が無い、②神岡高校に通学できない、③金融機関やホームセンターに行けない、④牧場に来てもらえる時間に運行する便がない等の意見をいただいた。

そこで、①往路の 1 便を早くし、復路の 2 便を遅くすることで、飛騨市民病院での滞在時間を 2 時間 12 分から 3 時間 35 分に延ばした。②殿村バス停にて、往路復路とも神岡高校からの便と接続させることで、山之村地区からの通学を可能にした。③運行路線をホームセンターのある殿村、金融機関のある殿のバス停を追加し、循環線と同じバス停をすることで、病院の後に用事を済ませることができるようにした。④平日と土休日で運行時間を変更し、山之村牧場のバス停を



図 1. 山之村線路線図

追加のうえ、土休日は 2 時間 24 分滞在可能とした（表 1）。2023 年 4 月 1 日にダイヤ改正を実施したところ、9 月までで計 625 人の利用があり、前年同期間比で 9.8%利用者が増加した。

3. 貨客混載事業

山之村地区は商店も移動販売もなくなり、コープ岐阜では 1 週間に 1 回注文のあった食料品などを神岡の集配所まで運び、そこから山之村地区に住むサポーターとよばれる契約者が注文者のお宅まで配っていた。サポーターも高齢となり配達が苦になってきたため、2022 年の 10 月から、飛騨市とコープ岐阜、濃飛バスの 3 者で貨客混載の実証実験を開始した。コープ岐阜は濃飛バスの神岡営業所まで商品運び、山之村線の車両に積み替え、終点で車両の待機所がある重機センターバス停まで運び、サポーターは山之村地区内のみの配達で済むこととなった。

実験開始後はコープの契約者も注文数も増えていき、2023 年 4 月からは本格運行に移行した。9 月までで述べ 442 人の利用があり、契約では車両後方 4 人分の座席に荷物を積むことになっていたが、座席の追加や運搬回数を増やすなどの見直しを検討中である。累計積載重量は 7600 kg となり、全国通運連盟 HP CO₂ 排出量計算ページ (<https://www.t-renmei.or.jp/co2/calc.php>)

によると、1 回で 2.5kg-CO₂ の排出量となり、累計では 65 kg-CO₂ の排出量削減効果があった。

おわりに

飛騨市と名古屋大学の連携協定により公共交通の改善事業に取り組んでいるが、山之村線の見直しについて住民や運行事業者の意見を調整し、平日は山之村地区の住民が便利に、土休日は他地区から山之村を訪問しやすい運行時刻とした。さらに高校への通学や買い回りに便利な運行体系にして利用者を増やすことができた。また、貨客混載事業により食料品を安定的に購入することができ、高齢者の多い地区において生活の利便性を向上させた。買物にバスで行く機会が少なくなるかと心配もしたが、通院帰りに重い食料品を買う必要がなくなり、他の物を購入できる利点があったようである。トラック運搬による二酸化炭素削減効果もあり、地域と交通の持続可能性を考えるうえで有効な施策であるといえる。

表 1. 山之村線の運行見直し

改正前	1便(往路)	2便(復路)	3便(往路)	4便(復路)
重機センター	7:58	12:12	12:40	17:07
山之村牧場	(森茂から徒歩約10分)			
森茂	8:08	12:02	13:03	16:57
殿村	—	—	—	—
飛騨市民病院	8:59	11:11	13:54	16:06
神岡営業所	9:03	11:07	13:58	16:02
↓				
改正後(平日)	1便(往路)	2便(復路)	3便(往路)	4便(復路)
重機センター	7:05	12:52	13:33	17:52
山之村牧場	—	12:41	13:56	17:41
森茂	7:15	12:39	13:58	17:39
殿村	7:58	11:54	14:41	16:54
飛騨市民病院	8:10	11:45	14:50	16:45
神岡営業所	8:18	11:39	14:58	16:39
↓				
改正後(土休日)	1便(往路)	2便(復路)	3便(往路)	4便(復路)
重機センター	8:10	12:22	14:12	17:52
山之村牧場	8:20	12:11	14:35	17:41
森茂	8:22	12:09	14:37	17:39
殿村	9:05	11:24	15:20	16:54
飛騨市民病院	9:15	11:15	15:30	16:45
神岡営業所	9:23	11:09	15:38	16:39



写真 山之村線の貨客混載車両