

第37回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日時 令和4年6月21日（火）午前10時00分から午後0時00分まで

■場所 知遊館2階 研修室1・2・3

■出席者

山添 藤真	稲留 健一郎	村尾 俊道	笹岡 洋一	長島 誠
西村 良久	小塚 敏郎	小西 正芳	河邊 時寛	渋谷 卓司
中田 麻由美	安達 幸三	飯島 徹	林 忠広	井崎 智満
川本 康博	柴山 進	松尾 伸一郎	古田 良明	植田 哲史
小池 大介	田辺 茂雄			

■代理出席者

村野 智志	谷口 貴章
-------	-------

■欠席者

なし

■事務局

小谷 企財主幹	本田 企財主査
---------	---------

会議の要点

- 与謝野町公共交通計画について前回会議の振り返りの後、与謝野町の目指すべき交通体系について議論。方向性（案）のとおり進めることを確認。
- 令和3年度コミュニティバスひまわりの運行実績、令和4年度事業計画について、提案のとおり承認。
- 単会バス路線「峰山四辻線」の事業計画について、京丹後市の地域公共交通会議で既に承認いただいた内容を確認。当町でも提案のとおり承認。
- 社会福祉協議会で実施されている福祉有償運送事業について令和3年度の実績を報告。
- 公共交通利用促進事業について資料のとおり令和3年度実績を報告。

■会議内容

開会

配付資料の確認、出席状況の報告

1. 会長あいさつ（割愛）

2. 議題

（1）与謝野町地域公共交通計画の策定について

○資料1について事務局から前回の会議での議論を踏まえ説明。会長から3つの論点整理を行い、委員から意見を求めた。

①スライド21ページの交通体系について、これまでからの与謝野町地域公共交通会議にて議論を積み上げてきた内容でもあり、委員からも理解を頂いており意見なし。

②スライド22ページの「需要に応じた便利で快適な交通サービスの実現」について、委員からの発言は以下のとおり。

村尾委員：少しだけコメントさせていただく。ここに書いてあることはもう全くその通りであり、結局人の移動は、家を出てから目的地まで、トータルでうまく繋がって初めて使いやすいものになっていく。従って途中でどこか1ヶ所でもそれが破綻してしまうと、結局使えないというふうになってしまうのが現状だと思う。そういう意味でここに書いてある、例えば乗り継ぎ拠点とか今すごく大事になっていて、拠点になっている場所が、道路の脇のバス停1本、標柱が立っているだけのところに10分、20分待ってくださいという辛いものがある。本当に自宅から目的地まで、先ほどもう少し前の方のページで、朝夕、それから昼間、休日、それぞれ使い分けをして書いていただいたが、それぞれの場面に応じて、どういう形で使ったらいいのかっていうのを、地域ごとにつぶさに見ていって、そこで乗り継ぎの拠点にしたらいよいよねっていうのがあり、そこでちゃんと快適に待ってられるような環境を作り、それがずっと繋がって初めて車止めて、公共交通になっていくものだと思う。一般論としてはこの通りですが、本当にこういうふうになっていくように一つ前の体系図もそうですが、そういうふうになっていくためには、地域の皆さんがいろんな知恵をたくさん出し合って、こうすればもっと良くなる。こうすれば、この拠点がもっと使いやすくなるというそういう意見をどんどん出し合うことで初めて、今ここに書いてあることは何も間違っていないですけど、それが実現していく。地域ごとに入っていくってそういう話をしていかないといけないってことだと思う。で、やっぱり今一番大事なのはきっとバス停であるとかバス待ち環境だと思っていて、夏の暑い最中に道路脇で待っているのは辛いし、雨が降ったり雪が降ったりするときも辛い。そういう意味で、バス停って考えた時にバス停の管理者が誰なのかっていうのが非常に日本中で曖昧になっている。バス停の標柱自体はもちろんバス会社が建てられますが、道路の上に置かれたりするわけです。では屋根がかかっているところは、その屋根は誰が管理しているのかと言うと、これまたすごく曖昧になっていて、こういったものをトータルで考えるときは、誰がバス停の環境を維持していく、整理していく、こんなことを合わせてしっかりと考えていくことによって、本当に快適で使いやすいものになっていく。日本中で見ると、バス会社以外がバス停を管理している実情はいくらでもある。バス停の里親制度みたいな形で、いろんなお店の玄関先とか会社の玄関先とかそんなところにちょっとひさしをつくったり、椅子を置いたり、そんな形をしながら、みんなで地域のバス停を守り育てている、そんな実例はいくらでもある。そういった形で、この乗り継ぎ拠点とかバス停とか、そういったところはすごく大事になると思った。

委員：バス停の話が先ほどありましたので補足ですけれど、先日、低気圧が来たときに間人の方のバス停がだいぶ老朽化していて壊れてしまったという事例が当社のバス停であった。ただ、そのバス停も昔、バス停留所の屋根が飛んでしまったみたいな話になっても危ないのでそこで撤去せざるを得ないということで付け替えたことがある。同じようにするのかどうかというところで、費用の面もあるが、利用されている方がもう本当にいないに近いぐらいのところ。そのために数十万円ぐらいの金額をかけるのかどうか。そこは結局、地域の方々と合意形成とかがあろうし、必要なのかどうかということも含めて、やはり限られたお金ですからどう使うかっていうのは本当に出てくるのかなというふうな話になっています。そのあたり、先ほど委員から発言がありましたけれども、バス待ち環境というのはやっぱり上げていかないと。全てのバス停に待機所を作るのはできないですし、今あるものでもですね、かなり老朽化しているのも事実ですので、そのあたりをどうしていくかというのが今後の課題なのかなというふうに改めて思うところでございます。以上です。

委員：お世話になります。21ページの体系図ですけれども、私の方から少し言いにくいですが、タクシーの位置づけっていうのは、どこになるのかというのをふと思いました。併せて、こないだからのmobiの実験も併せてこのデマンド交通とかなり重なる部分があるので、少しその辺の整理をしていただきたいと思います。

事務局：事務局です。タクシーの記述がないということで、タクシーの役割ということを知りたいと思います。こちらのタクシーは乗合交通ではないということだと思います。個人で特別なスペシャルな移動モードだということですので、それは事業として、タクシーと運行で乗っていただくサービスだという位置づけになると思います。一方で、ここには乗合タクシーとか、この前実施いただいたmobiは記載されていませんけれども、小型の車両を利用してタクシー的に乗合のサービスを提供するというのを実施させていただきましたので、その有用性も説明会にご発言がありましたので、今後あれは有効だと、ここにやっていくんだということでありましたら、乗合タクシーもここに位置づけ、交通サービスとしてここで実現していくということはまた新しく方向性として示せるのではないかなというふうに思っております。

す。今の段階では案というふうに書いておりますけれども、乗合タクシーまでここに落とし込まずに、案にしております。皆さんご意見を伺いながら乗合タクシー、タクシーを位置づけながら全体でネットワークを作っていこうというお話になれば、そういう形で今後議論を進めていきたいなというふうに思っております。

稲留委員：すいません、ご指名がございましたのでコメントさせていただきます。今資料を見て、国土交通省の資料にもタクシーが入っていないじゃないかと少し驚いていたのですが、16ページは恐らく乗合をイメージしたものであり、古い資料だからタクシーが入っていないのだと思います。乗合タクシーでない場合のタクシーというのは、いわゆる貸し切って1人1回の運行で一つの契約で走ります。この地域においては乗合タクシーも一般のタクシーについても基本的には同じような車両でやるようなことが想定されるんですけども、同じ車両を使っても中身は全然別で、限りある台数、運転手の中で乗合タクシーと一般のタクシーをどういうふうに分担とか棲み分けていかっていうところも議論としては大事というふうに思います。今後の議論の中でそういう観点からも協議をいただきたいと思います。

村尾委員：これがまさに使い分けの議論だと思っていて、例えば19ページの菰野町の乗合タクシーですけれど、これはゾーンごとに分かれていて、端末を乗合タクシーがカバーしていて、接続はコミュニティバスに接続している。そのため南北方向の移動は基本的にコミュニティバス、そこへのアクセスを乗合タクシーがカバーをするというやり方をしている。ですから、普通のタクシーって1人が占有して家から目的地までずっと行けますが、その次のレベルとして、この乗合タクシーみたいな形でコミュニティバスと、バス停へのアクセスを担う乗合タクシーみたいな、この町ではそういう組み合わせをしたと思います。同じように、豊岡の事例で言うと15ページのところにありますように、イナカーって言う市町村有償運送のコミュニティバスみたいなもの。それから先のチクタクって言うのは車両を市役所が貸し出して、地域の方々が運転をするような形の、公共交通空白地有償運送みたいなやり方でやっている。これはタクシー会社さんがどれだけ車両をお持ちだとか、地域の事情に応じて、こういったものを選択しながら、この先ほどの21ページのところの緑の線の全部が同じやり方ではなくて、それぞれ地域ごとに一番適切なやり方を選びながら、与謝野町全体としてサービスをどう作っていくのかという問題だと思いますので、せっかく社会実験をして皆さんから好評だった乗合タクシーというものを入れながら、ただ一方でやっぱりフルサービスのタクシーというものも、きっとニーズは少なからずあるわけなので、その部分と、仮に乗合タクシーを入れるのであればそれをどういうふうに組み合わせっていくのかってところを、皆さんしっかりと議論しながら自分たちの問題として考えていただくっていうことだと思う。

委員：失礼いたします。私の地区の紹介を少しさせていただきたい。21ページをご覧いただきたいのですが、この路線バスの幹線の部分で、「加悦」という表記がありますが、そこから右下に長く伸びている路線、このエリアが私の居住しているエリアになりまして、この幹線のバス路線を利用しようと思えば、何らかの手段でそこまで行かなければならないが、それが無い。今現状で私の周辺でも、もう90歳にもなろうという方がそのせいで車を手放すことができないと仰っておられるような方がたくさんいらっしゃる。これを何とか運転免許証を返納していただくと思えば、最低バス路線まで接続できる乗合タクシー等があれば、バス路線まで行ってそこでバスに乗り継いで、目的地に向かっていくというようなことができるかなと思う。ただちょっと効率が悪いなと思いますのは、例えば加悦庁舎にバス停がありますので、そこまで繋がると、一つ、二つの停留場だけバスに乗って目的地に行くというのではあまりにも効率が悪い。そのときに使えるなと思いましたが、乗合タクシー。このバスのルートではなくタクシーのように直接、目的地に行く。町にも前回説明がありました乗合タクシーで行きますと、この与謝野町内にはそういう拠点を設けて、それを利用すると。ただ、与謝野町外に足を運ぶ場合については、バスで町外に向かっていくというような選択になるのかなと思ひ、まさに21ページのイメージ図はその通りだと思っております。この幹線となるバス路線は絶対必要な路線になりますので、これとの共存を図りながら何とかそこに繋げていくような交通網ができれば非常にありがたいかなと思っております。このバス路線の沿線沿いに居住されておられる方と、我々の地区ではおのずと需要が異なってきます。先日の報告にもあった乗合タクシーの実証実験結果からも、バス路線沿線の方々も利用されたと思います。その方々はたまたま無料だったので利用されたと思うので、仮に乗合タクシーを実際に運行するときに、沿線沿いに住む方々の需要が高まってくると、幹線から離れた地域にその供給が追いつかないというような

ことも懸念されるなとも思っております。とりとめもない話になりましたけども、幹線から離れた地域ではいろんな条件が異なってきますので、先ほど来出ております地域に応じた交通体系をというようなことを私は望みたいと思っております。以上です。

委員：老人クラブ連合会や障害者福祉会、地域福祉の要である社会福祉協議会から来られている中で、22 ページにあります需要に応じたということ、新たな需要の開拓というところで一言、コメントさせてもらいたいと思います。先ほど委員からありましたように、個々の需要というところだけではなくて、それぞれの地域の組織の老人クラブだとか、障害者福祉会でありますとか、そういうところが活動する中で新たな需要の開拓を、組織的なものが、試験的にやってみるということも必要かと思えます。それが個人のニーズを引き上げるようなことにもなってくるのではないかと思います。学生なんかは割と新しいツールを使われてすぐに適用されますが、なかなか高齢の方だとか障害をお持ちの方というのが、そういうものに取り組みにくいところでは、そういうものを試験的に乗合タクシーなんかやっていたのですが、団体の活動に利用するというような思考も今後必要と感じました。

会長：ありがとうございました。3 点目の論点として、この 21 ページの下段にあります新たな需要の開拓という点について、皆様方からのご意見、あるいは想定されるシーンなども含めて、承ることができればと思っております。前回ですと、例えばお子さん方の塾の送迎であったりとか、駅から自宅への送迎であったりとか、そういう移動についてご家族、ご両親が担っておられる、ここを公共的な取り組みによって支えていくということもあるのではないかといったお話があったかなと思えますが、こういった新たな需要の開拓の可能性というものはどこにあるのだろうかということも含めて皆様方からご意見をいただくことができればと思っております。また先ほど委員の発言では、障害のある方あるいは高齢者の方、一定の傾向が似通るといふ方々の需要を束ねるといふ観点から各事業者の皆様方にご協力いただけることでもあるのではないかと。そういったこともその一つなのかなと思っておりますので、幅広いご意見をいただくことができればと思えます。いかがでしょうか？

委員：老人クラブから参加させていただいておりますので、今委員からの発言の内容は、なるほどと思えました。というのも私ところの老人クラブは小さな老人クラブで、地域に密着してる活動しかしていませんが、例えば最近ですと、グランドゴルフなんか盛んです。近くの広場まで行かないかん。学校まで行きたい。あるいは滝区のグランドゴルフ場に行きたい。そういうところで、老人クラブとしても、そこを借りて行事をしたいということがあります。私たちが行けません。あるいは役員の中でも高齢化してきて、高齢者が高齢者を積んで運んであげることがもうできない。そんなことをしたら笑われる、事故が起きたらどうするつもりだと、そういうことが実際の問題として起きている。もし解決策があれば、本当にどんな人も気軽にそこに参加できるというような状況であればありがたいと率直に思っております。

会長：ありがとうございました。ただいまのご意見からは、地域の中で人と人が出会い活動していくその活動を支えるための移動手段として、公共的な交通体系に組み入れていくということも重要なのではないかとご指摘であったと思えます。確かに町内においては様々なコミュニティ、あるいは人と人との交流というものがあるわけで、そこに対して交通移動手段がどうかということも含めて、現状整理を行っていく必要があるのかなというふうに思いました。その他、皆様いかがでしょうか？

委員：今委員からもご紹介がございましたように、新たな需要の開拓という中ではいろんなケースが想定されると思っておりますけども、潜在的に今までは利用をしようと思っていたが、ニーズは確かに本来あるのだけれども、たまたま使い方がわからなかったり、そういうサービスがなかったりとかで使われてこなかった。けれどもこういうサービスがあるのであれば、それを知ったらやっぱり 1 回利用してみようとか子供や孫にいつも送り迎えしていただいているけども、それが別の手法で、こういうサービスが使えるなら使ってみようかというふうに変わってくるのが、新たな需要に繋がってくるんだと思っております。前回の実証実験の報告をさせていただいたと思うんですけども、それをさしていただく、これを 1 ヶ月のわずかな期間でありましたので、取り組み方としても限定的であったんですけども、その一つの中には、下山田区という区がございますので、与謝野駅の前にある区なんですけども、そこで町の職員を派遣さ

せていただき公民館で高齢者の方を集まっていただきまして、こういうサービスを、今から実験的にしようと思っっているというような説明をしました。そういったことを丁寧にしていくことによって、新たな需要が生まれてくる可能性は計り知れなくあると思っっています。ですから、新たな取り組みをしていくことも、そのことのきっちりした説明みたいなのが行き届いてくれば、潜在的に利用したいと思っられる方が、新たな需要に移り変わっていくことを、今後求めていく必要があると思っっています。これは高齢者の方に限ったことではなくて、先ほど来、塾の送り迎えですとか、そういったものも実証実験でわかってきた成果だと思っっていますので、そういうことも今後どういう展開が図れるかは別にして、やっていく上では、やはり情報提供というものが一番重要になってくるのかなというふうに思っっています。

委員：今回委員に委嘱されてから初めて参加させていただきました。鉄道の立場からいくと、あまりこの地域といっても、与謝野駅だけです。鉄道全体で今取り組んでいるところでいくと、この3月12日のダイヤ改正でおまつを宮津線、西舞鶴、豊岡を走らせています。宮福線は特急を含め様々な車両がありますが、こっちはあまり観光列車もありません。そういう綺麗な車両が走ったらやっぱり乗車される。運賃も普通運賃で乗車できますから。特段、差額運賃もない中で、走らせたら利用頻度があることを受けてこれから下期に向けて、基本的な利用促進として、京都府の支援をあおぎながら、色んなタイプの車両を導入しようと改造しようとしていっる中で、サイクルトレインっていう自転車を乗せる専用車両をどんどん作るべく改造して、少しラッピングも施すことも行っっています。この宮津線を走らせたら最初のうちはいろんな安全上の問題もあるので、駅については限られるところを最初は選定しますけど、その後状況を見ながら拡大させて欲しいと思っっています。この地域を自転車で行くような新たな移動ニーズっていうのは、以前、前社長の寒竹のときに和の源流というような事業を1回させていただきましたけど、そういうものを定着化しようと思っっています。鉄道に関してはそういったところと、あとキャッシュレスで取り組んでいるようなQRコードを使った乗車、Visaタッチというのを使った乗車とかは引き続きやっっていますけど、この地域っていうところでは、もう別会社になったので私が直接やっっているわけではないのですが、mobi。元々2年前にここに来たときに、まさに私が担当として京丹後の実証実験の実現までやっったので、ずいぶん地元の企業さんだとか病院だとか話をさせてもらいました。何らかの感想っていうところていくと、新たな移動ニーズっていうと、技能実習生。与謝野町はそんなに多くないんですかね。京丹後市は日清製作所さんっていう大手の会社さんがあって、技能実習生は車を持ってないので、そういう移動サービスを必要とされていって、法人契約みたいなのもいいなって話を私が担当の頃からしてました。それと、峰山福祉会さんも職員を考へていますけど、あそこはIターンで人を採っっていて、大阪とか神戸とか京都に居るような大学生は車を持っていない。丹後に来てても自転車とか使わなきゃいけない。会社で通勤補助している一方で、そういう人には何も補助がないので、mobiを利用されている方に会社から通勤補助するようなイメージもあるのかなという話。またこれまでの話に関連して親御さんが、娘さんと高校生の息子さんの娘さんなんかで土日の両親だとか、そういう方が乗せてくれないとボーリング場だとか行けないっていう話があった。そういう方はもう大体アプリとか慣れているので、mobiみたいなアプリを使った移動ニーズというのは結構需要がありまして、今回も出ている学習塾なんてのはまさに移動のニーズを顕在化していますし、結構1個1個掘り下げていくといろんなニーズっていうのもあります。例えば買い物でも近くの買い物だと周りの人に購入したのを見られちゃうから、離れた所にあるスーパー、離れたところのにしがきとかさとうに行きたいって話もありますし、逆にスーパーと連携して乗合タクシーでもバスでも何でもいいんですけど、そういうものを利用して来られたときは、割引が利くというチラシを作成するだとか。車を持っている人を利用させるとか、免許返納の課題を解決するっていうのがあるので、結構この町に当ててみている細かく見ると、結構な数が集まってくるのかなと思っっています。そういうニーズに即して、グループ会社の方なのであんまり無責任なことは言えませんが、雑多な感想を述べさせていただきました。

村尾委員：先ほど委員からお話がありましたが、私も感じていたこと、新しい需要の開拓という意味ではこれまでのコミュニティバスとか、地域の交通を守るっていう、そういう視点はどちらかというと、福祉的な要素が強かったと思っいます。ですから、交通弱者と言われる方々の移動手段をどういうふうに確保するか。そのときの視点っていうのは、一体感ですからナショナルミニ

ママ、最低限これぐらいはしておかないと、地域の人たちの暮らしが守れない最低限の線を追っかけていくのはこれまでの福祉の交通サービスの現状だった。でもそれは普通に生活をしている人たちにとってみたらやっぱり少し使いにくいとか、企業の人たちにとってみたら、全く使えないとか、そういうサービスになってしまっているという現状があると思います。結果として今お話にあったような企業の需要であるとか、ご家庭の主婦の方の持論であるとか子供たちの需要であるとかそういったものには、痒いところに手が届かない状態になってしまっているのが、実際のところだと思います。この間から実験をしていただいたような乗合タクシーであるとか、そういうもう少し便利で使いやすく、アプリを使ったらそんなことまでできるんだみたいなサービスがあったら、初めてそういう需要を拾えるようになってくると思います。先ほど企業と契約をして、そういう交通サービスをしますっていうお話がありましたけど、今回の資料に、企業がどれぐらいそこで働いておられるっていう資料を出していただいています。恐らくその方々は自分たちの車で移動される方ばかり。これは仕方なくて、そういうサービスがないからですけども、もしそういう乗合タクシーの便利で使いやすいサービスが出てきたら、そういう需要が初めて取り込めるようになってくると思います。先ほど mobi のご紹介もありましたけど、大阪あたりだと月額 5000 円乗り放題みたいなエリア限定のそういうサービスができてきているわけですね。月額 5000 円ということは年間 6 万円ですよ。皆さん車 1 台所有するのに年間いくらかかっていますか。大体 100 万円の車買って、10 年間乗ったとしても、車の車両本体が 10 万円かかります。それに保険料ガソリン代、修理代そんなものを入れていったら、月額 20 万円ぐらいかかったりしちゃうわけじゃないですか。それを考えると、年間 6 万円で乗り放題のサービスがあったら車手放してそっちにしようかなっていう人も出てきますよね。だから今のアプリの話もありましたけど、そういう画期的なマッチングのサービスみたいなものができている時代なので、もしかするとそういうものが実現するかもしれない。タクシー会社さんもいらっしゃるわけですから、そういうサービスがうまく組み合わせができることによって初めて、これまで相手にしてなかった企業さんの需要であるとかご家庭のお母さんお父さんの需要であるとか、そういったところまで取り込んだサービスが実現をしていく可能性があるだろうというふうに思います。一方で行政も決してお金が豊かなわけではないので、いろんな需要を束ねていかないといけません。そのときに例えば福祉は福祉有償運送、この後きつと話をしていくんですけど、福祉のサービスがあります、スクールバスのサービスがあります。こういったものもみんなまとめてですね、そういったものを効率化していくっていうことと併せて、本当に便利で、みんなが使えるって思うようなサービスを作っていくっていうことができたなら、もっともっと広がっていくんだろうなと思います。

稲留委員：今いろいろ議論を聞いていまして、本当にいろんな可能性が実はあるんだなというふうに思っております。主に今回の議題上、サービスの向上、サービスはどうあるかというところが今回議論の中心になっているんですけども、先ほどからの話からも出ていますけども、いわゆる情報発信とか、いかに使ってもらおうかということです。いかにこの協議会で、サービスをいくら良くしましょうとかいろんなことをしていても、やっぱり知らないと乗らないですし、もっと言うと、習慣がないといいますか、さあ出かけようと思ったら、知らない間に車の鍵に手が伸びるといってこれが現状。自分の出かける＝車というところが現状だと思います。多分ここに別の選択肢があるんだというところを皆さんにこう浸透していくというところが一つ大きなポイントなのかなと。それをしないといくらサービスをよくしていても、車の鍵を持つ、ここを直すといいますか、そういう別の選択肢というところがあるというところを浸透させるのが一つのポイントだろうと思っております。それについては情報でしっかり支えるということも大事ですけども、さらに踏み込んで先ほどイベントみたいな話もありましたけども、やっぱり実際に体験していただくというか、そういうきっかけ作りみたいなところも今後議論の中でしていかなきゃいけないだろうというふうに思っております。例えばグラウンドゴルフの話もございましたけれども、1 回ぐらいちょっとみんなでどこかバスに乗って行ってみようとか、あるいは年に 1 回、忘年会でも何でもありますけども、町内でみんなで飲みに行くと、帰りはタクシーで帰ろうとか、あるいはお買い物でも先ほどちょっと別のお店でも買い物したいなと毎回同じお店も飽きてきたなとなると、ちょっと違うお店に行ってみて荷物も増えたので楽しんで帰るとかいろいろあると思います。そういったきっかけ作りは多分各地域でやろうと思えばできるんじゃないかなと思っております。この協議会の名簿を見させていただきましたが、地域のおそらくキーとなる方々であったり、老人クラブの方であったりいろいろ町のキーマン

が今こちらに集まっていたらと思います。そういった観点からも今後のご議論いただけたら、ありがたいなというふうに思っております。以上です。

会 長：はい皆様ありがとうございました。ただいま議題1、公共交通計画について議論を進めてまいりましたが、皆様方からの様々な視点でご意見を賜りました。少し整理をさせていただきますと、先ほど来、議論していましたスライドの21番で幹線から離れた地域の小さな需要をカバーし、幹線に接続する公共交通体系を目指していくということについては、皆様方との合意形成ができたんじゃないかと思っております。その上で、地域別、そして集団別でのニーズをいかに束ねていくのか、その公共交通の担い手をどこに求めていくのかといった、議論ということが必要になってくるものと認識をいたしました。そうしたいくつかの視点を持ちつつ、今日いただきました全てのご意見を踏まえ、町公共交通計画の方向性案について改めて事務局で作成をしていくことにさせていただければと思います。そのように取り計らいさせていただいてもよろしいでしょうか？

委 員：異議なし。

会 長：ありがとうございます。それでは議題1について、そのようにさせていただきたいと存じます。

- (2) 令和3年度コミュニティバスひまわり運行実績について
- (3) 令和4年度コミュニティバスひまわり事業計画について

【概要】

- 資料2-1、資料2-2について事務局から説明。(1)の議題でも今後について議論をしていましたが、今年度の10月以降の運行計画を国に提出する必要があるため内容をお諮りし承認いただいた。委員からの発言は以下のとおり。

稲留委員：京都運輸支局です。先ほど事務局からご説明があった通りですけれども、生活交通確保維持改善計画というのは端的に言うと、このひまわりバスに国が一定の運行費の補助をしていてそのお金をもらうために、毎年計画をちゃんと作ってくださいということを国の方からお願いしております。毎年この時期に、計画を作っていただいているということでございます。それで今はこういう形で補助金のための計画っていうのと別で、先ほどからご議論いただいている、町全体の地域公共交通計画とも、別で議論をしてるんですけども、実はこの補助金の計画っていう制度が補助金だけの計画という制度が、来年度まででございまして、それ以降はちゃんと町全体市町村全体の計画の中にこういった内容を盛り込んでください。そしてこのバスだけのこの単体の路線の計画だけでなく、全体市町村なり、区域全体の中でこういった路線なのかをしっかりと位置づけていただいて、計画的に利用促進なり必要性を整理したいということをしていただきたいというところで、実は制度が変わる過渡期でございましてそういうことも含めてこういった形で町全体の与謝野町の計画を作ろうと。というふうにしているという状況でございまして、この計画を作成後、あと1回ぐらいということで今後はそういったあの町全体の計画にこういったことを盛り込んでいくこととなりますので、そういった意味では国の支援をもらうためにも実は重要な計画だったりしますので、積極的にご議論をいただけたらなというふうに思います。あとは本日こういった資料をいただいておりますけれども微修正等あるかもしれませんが、そういったときは事務局と運輸支局で調整した上で、修正等に対してご了解いただけたらというふうに思っております。

- (4) 丹海バス路線「峰山四辻線」の事業計画について

【概要】

- 資料2-3について事務局から説明。既に京丹後市の地域公共交通会議でも承認を得られている内容であり、委員からは特段の意見もなく承認された。

報告事項

- (5) 福知山線の今後について

【概要】

- 追加資料について事務局から説明。福知山線の運行については、10月以降も引き続きを行うという

こととし、福知山市、丹後海陸交通株式会社との協議を継続した上で、早期の方向性を示すということを確認した。委員からの発言は以下の通り。

稲留委員：すいません確認だけですが、この表で言う年度の考え方なんですけども、括弧3の利用者数の数にR2,R3,R4というのは、これは10月からの理解でよろしいんですか。

事務局：10月から9月までという理解で間違いありません。

稲留委員：定期購入数も10月からでよろしいですか。

事務局：定期購入は会計年度で計算しておりますので、4月から3月までとなります。分かりにくく申し訳ございませんでした。定期収入も4月から3月で、括弧4も4月から3月、定期収入と、運行経費の部分については同じくバス年度で、定期券の購入数の部分は、会計年度の計算です。

(6) 福祉有償運送事業の実績について

【概要】

- 資料3について中田委員から説明。前年度から利用実績が伸びているということを確認し、委員から特段の意見はありませんでした。

(7) 公共交通利用促進事業の実績について

【概要】

- 資料4について事務局から説明。委員からは200円レール事業について、制度と需要がどのように結びついているのかを把握するための利用者アンケートを取るべきとのご指摘をいただいた。委員からの発言は下記の通り。

委員：よろしいですか。この利用促進という観点で、例えばこれアンケートなんかでこういう制度があったから利用されたのか、なくても鉄道を利用したんだとか把握されていますか。要するに割引制度がどこまでその需要に影響を与えるかっていうのを非常に知りたいところでもありますし、金額が安くなれば利用につながるという考えにもなると思うんですけども、そういったところ何か統計のようなものは取られているのであれば教えてください。

事務局：統計といったところまで詳細にとっておりません。ただ、いろんなところでご意見とかお聞きすることがよくありまして、この金額でいけるっていうことはものすごくメリットに感じていらっしゃるようでして、例えば歩こう会でみんなで乗っていきみたいという使い方でもよく聞きます。これを活用して豊岡までいっても200円ですし、西舞鶴まで、福知山市まで行っても200円往復で400円ですけど、やっぱりこれがあることによって利用促進に繋がっているんだというふうに町の方では認識しています。具体的なその詳細なデータまでは取ってないですけども、皆様からの意見を聞く限りではそういう考えで利用促進になっているというふうに考えております。

委員：一方で政策的にこれがどうなるかっていうところを考えれば、利用促進に繋がるといえば繋がるとは思いますが、費用は行政が負担しているわけなので、もう少しちゃんとした方がいいのかなと個人的には思いましたのでお聞きしました。以上です。

村尾委員：今更ながらですが平成24年からこの事業はスタートしていますが、私がちょうど交通政策課長している時代からスタートしたんです。元々これ、京丹後市が北近畿タンゴ鉄道の利用促進ということで始めました。地域の方々、その当時まで十分にKTRを使っていなかった時代だった。そのときにこの200円レール事業っていうものを宣伝して、ぜひこれでお出かけくださいっていうことをすると、京丹後市の方で利用が増えた。この実績を見て2市2町に広がっていった政策なんですね。今はこの時刻表の方にあまりきちっと書いてない感じがしたんですけど、間違いなく高齢の方々に浸透してきたからもう書いてないと思ってたんですけど、当時はそういう意味で、本当に意味があるかどうかをそろそろ検証してもいいタイミングなのかもしれませんし、委員がおっしゃったように毎年利用者のご意見を聞いて、少しでもそれが丹鉄のサービス改善に繋がるように、使っていくべきものだと思いますので委員のご指摘はその通りだと思います。

4. その他

【全体を通じて】

委員からの発言は以下のとおり。

委員：1点、思ってることを述べさせていただきたいと思います。前回の乗合タクシーの報告がありまして、そのときに私はちょっと不安に思いましたのは、この前予約制ではありませんので、利用したい方が時間的に限られた場合に、利用したくても利用できない。ということが、その頻度的には少なくとも出るだろう。ということから考えますと、私はいいシステムと思っておるんですが、それを何かカバーできる、利用が重なった場合にカバーできることがないのかなど。というようなことを言われましたときに、地区で何かしら白ナンバーみたいなものを準備して、そこをカバーするとかいうようなことが法的にできるのかできないのか。制度的にどうなのかということを、分かる範囲でお聞かせいただけたらなというふうに思います。

稲留委員：法令上の観点からのご質問でしたのでお答えさせていただきます。白ナンバー、いわゆる自家用車でお金を取って運送するというのは原則、法律では禁止されていて基本的には緑ナンバーが、いわゆる事業、事業の許可を取って、きちっと安全を担保した上で、お客様を運んでくださいというようなことが法律上決められております。ただし、例外的な措置がございまして、要は事業者では、地域のサービスの旅客運送サービスを維持できない。どう考えても車両も運転手もないし、事業者としてももう運ぶことができない。タクシーの地域にないこういった特殊そういった場合に、この地域公共交通会議で交通事業者や地域の方々や自治体も含めてみんなで協議をして、そこで合意を得られた場合には、例外的にボランティア輸送、自家用車で運ぶことができる。こういう法律の趣旨になっておりますので、そういったそもそもボランティアじゃないと、輸送が確保できないのかといったところも含めてですね、この協議会でご検討いただけたらと思っております。

委員：白ナンバーの話ですけど、本日の資料の中で豊岡市のチクタク、旧但東町で地域指定をしまして地元組織が地域住民から料金を取って運行しているようなことがあります。これが先ほどおっしゃった会議で協議をして行っている事業だと思っておりますが、こういったこととタイアップして何かできれば事業者さんの負担も減ると思うし、事業者さんと共存ができると思います。これが何か地区の方でも大きな課題でありますので、地区でも何かできればと思っています。感じたことを述べさせていただきました。ありがとうございます。

【運輸支局から】

稲留委員：会議の途中で大体喋ることを喋ってしまったというのが正直なところなんですけども、まさしく最後のご質問にもありました自家用車も含めてですけど、いろいろ法律上は選択肢があるというところで可能性を探っていくというのはまさしくこの協議会だと思っておりますので、ご議論いただけたらというふうに思っています。ただ毎回繰り返しになりますけどもやはり元々バスの便数も減ってきて、タクシーの車両も少なくなってきた、そういう厳しい現状があってここを守っていくというのが、一番大事なことなのかなと思っています。いろいろな地域を見てもあの時、タクシーがなくなった地域であったりだとか、地図上からバス停がなくなった地域も現にあります。そういったところになると協議しようにも、検討しようにも何も打つ手がないというような状況にもなりかねませんので、ここは今一度、今あるものを大事にするというところを踏まえた上でご議論を進めていただけたらと考えています。以上です。

村尾委員：昔交通政策課長していたときのことを思い出していたんですが、200円バスが丹後全体に広がったときに僕は課長をしていました。その当時、京丹後市の方の200円バスが非常にうまくいって、税投入の金額が減って、なおかつ利用が倍に増えた。そういうお話があったことを受けて、丹後の2市2町の皆さんがぜひ自分の地域でも200円バスにしたいというお話をされてきました。僕がその時に一番最初に申し上げたのは、絶対反対って言いました。なぜかという、京丹後市がうまくいった理由が、徹底して地域に入り込んだから。地域に入り込んで、学生や老人クラブの皆さんとすごく議論を重ねました。その結果として、そこに路線バスが走っているということを十分地域の人たちが認識をして、そしてダイヤの改善が進んで使いやすいものになったから、だからすごく利用が伸びたんですよ。それをしないでいきなり値段だけ下げたのでは、同じようなことにはなりませんよっていうことを当時申し上げたんです。それを思い出しながら、

今新しい事業をこれから作り出していくっていうときには、これまでの学生であるとか、それから老人会の皆さんであるとかそれ以外の人たちに対して同じようにきつと働きかけをこれからしていかないと、そういう新しいニーズの掘り起こしができないんだろうなというふうに思います。ですから本当に役場の皆さんには大変なんでしょうけれども、それこそもう少し若い世代の人たちとどういうふうにコミュニケーションをとるのか、あるいは事業所の皆さんとどういうふうにコミュニケーションしていったらいいのか、こんなところをですね、これから知恵を絞って汗をかいていただかないと、新しい需要っていうのはなかなか生み出せないということ。ですので、これ一つお願いをしたいというふうに思います。また本日はですね非常に多くの交通事業者の皆さんにご参加をいただいています先ほど WILLER mobi、サブスクリプションっていうのは使い放題みたいなもので、簡単に言うと東京ディズニーランドに入ると、どれもみんな乗り放題みたいな形になっていますよね。ああいうサービスというのが今いろんなところに広がっていて、交通の分野でもそういうものが今広がりを見せていて MaaS っていうような考え方、Mobility as a Service といいますけれども、そういうものが広がってきているんです。そこでやってることっていうのはまさに需要創出のセットなんですね。だから、こんな昼間にこんな割引券が出てます、美味しいお店ありますっていう情報提供しながら、そのサイトからそこへの行き方も案内してくれるし、その予約もできるみたいな。要は暮らしそのもののベースにそういうものがあったとしたら、非常に使いやすくして今まで行ったことないような店に行ってみようかっていうような需要が喚起されて、みたいなところで今、MaaS っていうものが広がっている。ただ、それは日本で必ずしも上手くいってるばかりではないので、まずこの地域で目指すべきは先ほどの環境定期券みたいなものがもし実現したらそれは本当に素晴らしいなと思う。どういうものかという、もう 20 年ぐらい前からドイツあたりでは普通にあるんですけども、月額 6000 円ぐらいで地域の公共交通全部使い放題ですよというそういうサービスを実現したりしている。ただ日本とドイツの一番の違いは税投入の金額比率が全然違う。向こうはもうほとんど採算性の合わないのが公共交通になっていますので、税金が半分以上とされています。これまで日本っていうのは特に採算が当たり前だったので税投入が非常に少なかったのもそういう制度になってこなかったんですけども、この時代になってきてですね、改めて本当に地域環境定期券みたいなものが実現してって、月額 7000 円で、その場合地域の皆さんがみんなそれだけお金を払って車を置いてでも使いやすい、そういうサービスが広がっているようなそんな地域になったら本当に素晴らしいなと思いました。以上です。

4. 閉会

次の開催は日程調整後に案内することを事務局から伝えて閉会。