

第42回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日時 令和5年6月28日（水）午後2時00分から午後4時05分まで

■場所 元気館2階 農事研修室

■出席者

山添 藤真	稲留 健一郎	村尾 俊道	笹岡 洋一	山崎 哲典
西村 良久	杉本 弘治	小西 正芳	河邊 時寛	渋谷 卓司
山添 雅男	安達 幸三	飯島 徹	林 忠広	井崎 智満
川本 康博	西村 之宏	市田 桂一		

■代理出席者

植野 江梨奈	西原 誠
--------	------

■欠席者

柴山 進	大庭 拓	植田 哲史
------	------	-------

■事務局

山口 企財課長	松本 企財主任	本田 企財主査
---------	---------	---------

会議の要点

- 予約型乗合交通の詳細内容について確認。
- 地域内支線（フィーダー）系統の再編について予約型乗合交通における運行方式、運行ダイヤ、運賃等について資料のとおり承認。乗降地は7月から地域と調整予定。また、本事業について国の共創モデル実証プロジェクトに申請し、7月10日に採択結果の通知があることを報告。
- 令和4年度コミュニティバスひまわりの運行実績、令和5年度事業計画について、提案のとおり承認。
- 丹海バス路線「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された内容を確認。当町でも提案のとおり承認。
- 与謝野町地域公共交通計画の策定状況について、中間案の内容、今後のスケジュールと進め方について確認。

■会議内容

開会
配付資料の確認、出席状況の報告

2. 会長あいさつ（割愛）

3. 議題

【協議案件】

(1)地域内支線（フィーダー）系統の再編について

(a)予約型乗合交通実証運行について

- 資料1-1について事務局から説明、および地域運営協議会の現在の調整状況について西村委員から報告。加悦地域（桑飼エリア）における自家用有償旅客運送の必要性、野田川地域、加悦地域の運行方法、運賃等、それぞれの運行内容について議論し、本内容にて承認。主な意見は下記のとおり。

西村委員：それでは私の方から現在桑飼地区で協議会の立ち上げに向けていろいろと調整をしていますので、現状報告をさせていただきたいと思います。現在役員体制、組織体制等につきましては、ほぼ固まってきていますので、本日の会議を受けまして、7月の早々には協議会を立ち上げたいという思いで現在3地区内で調整をしています。

7月の中頃には、地区の説明会に3地区に入って、皆様の利用を促進していくための活動を行っていきたいと思っています。それと運賃についてですが、先ほど提案がありましたが、これまでの説明の中では、200円から500円というような説明でありました。その中でどのようになるのがいいのかなと私なりに考えていましたけども、やはり運転手を地域住民が担っていくということになりますので、運転手の負担を少なくするためにも定額制で、運賃の受け取りを簡易な方法に選択すべきであろうということを常々思っていて、それからいきますと200円でできればよいのですが、200円ではひまわりバスとも同じでひまわりバスより遥かに利便性は高まると思っていますので、そういった観点から考えますと300円が妥当であると思っています。また、400円、500円というようなことになると、往復で1000円程度の身出しというようなことになると、負担感が大きく増しますので、それは受け入れられないだろうと。促進が逆効果になる可能性も考えられますので、そういったことを考えますと運賃設定の300円の定額というのは、非常に良い内容の提案だということを思っていますので申し上げます。以上です。

委員：確認ですが、私は下山田在住なので山田のことで言いますと別紙3の岩屋・市場エリア、山田エリアの運行ダイヤがあります。山田の方が例えば与謝野駅付近で乗車予約した場合は、例えば第1便に間に合えば、9時35分から9時50分の間、9時35分以降に予約した場所に向かうというような形になるわけですか。

また、電話して迎えに来てほしいというとき、例えばにしがきにいてと言って電話の時間によって、帰りは3便5便6便7便とありますから、これの近いところでの予約でその時間まで待っててくださいというようなことになるわけですね。

事務局：その通りです。

委員：分かりました。それからもう一つお聞きしますが、子供は6歳未満の方が無料ということですが、何人でも乗れますか。2人でも3人でもみんな無料ですか？

事務局：乗車定員の中であれば無料ということですよ。

委員：非常によく練られた案であるので内容に関しては異論はないですが、実証実験ということで、今後本運行を視野に入れた形になってくるかと思えますけれども、その際にこの実証実験でどういうところだったり、どういう指標みたいなところを留意して本運行に繋がっていくのかとか。この点、例えば収支率なんかもありますけれども、想定 of 収支率にかなりいかなかったとか、みたいところでどう判断するかっていうのは今現時点で何か考えられているものがあれば教えていただければと思います。

事務局：ありがとうございます。今回の実証運行につきましてはいろいろと利用促進という形で地域の民間施設等と連携する中で利用増を目指していくのですが、あくまでも既存のコミュニティバスの置き換えというところがございますので、基本的には維持をしていくというところがまずは目標の中でやってまいりたいというところで考えております。

委員：なので、今後継続運行を前提として何か問題があるようなことがあればそこで改善して本運行に繋げていくというイメージでよいのか。

事務局：その通りです。

村尾委員：そういたしましたら、私の方からまず運賃の話なんですけれども300円というのが妥当だった、その通りだというふうに思っています。確かに桑飼の地域っていうのは、普通のこれまでプロのドライバーでない方が運転をされるということになってまいりますので、当然のことな

がいろいろな講習を受けていただいたり、それから例えばドライブレコーダーつけていただくとか、当然ご利用の方が安心して乗っていただけるような環境を整備していかないと本当の意味の公共交通安全を確保した交通サービスの提供ということになっていかないと。ぜひそんなところで日本交通さんのご協力、あるいは丹海さんのご協力をいただきながら安全管理というものを、まずは環境を整えていくということが非常に重要になってまいりますので、その経費っていうのは当然必要なんだろうなと思います。ただ申し上げたいのは、このサービスが今の単なるそのバスの置き換えだけでは需要は、沿線の人口が減っていく以上ジリ貧にしかなくなっていかないわけですね。ですからいかに需要を新規の需要をどうやって作り出すんだ、どんなお客さんをこれからこのサービスによって捕まえていくんだっていうところをしっかりと実験の中で試してみるっていうのが本来のあり方だと思います。ただそのあたりがまだ見えてきてないのでこれから10月までの間にしっかりと地域とコミュニケーションをしていただく中で、どういうシーンでこれが本当に使えるんだっていうことを地域の人たちがご納得いただかないと、乗り換えていただけません。これまでのバスと同じ。単に100円高くなりましたっていうことだけでは、どんどん需要はやっぱり右肩下がりになっていくしかないわけなので、少しでも地域のご家庭にいらっしゃる若いお母さん方、それこそ車に乗っておられる方々がこっちに乗り換えようと思うような、ちゃんとこれ使えるんだって思わせるようなそういうサービスでないと、この先事業拡大には繋がっていかないとということになりますので、本当にこれからが正念場だと思います。これから地域に入って行って、自分たちどんな使い方なら使えるって思わせるのかっていうのをしっかりと拾い集めることが大事だと思います。そういう意味で乗降車地の問題っていうのは結構大きいと。本当に今のこのエリアだけがこの地域の人たちの目的地になっているのかっていうことをしっかりと押さえていかないと、単に既存の商業地域っていうだけの概念が本当にいいの？と。これ鉄道の駅には行ってないわけですよ。あるいは丹海の高速バスに乗ろうと思ってもそこまで行けてないわけですよ。だったらその間どうやって高速バスあるいは鉄道の駅まで行くのっていう答えが今この絵の中にはないわけなので、そういったことを地域に入り込んで、地域の方々とこれから使えるっていうところまで案を練り上げていくっていうことがきっと必要になってくると思います。今ご家庭にはおそらく2台、3台の車があると思います。一般的に車1台の維持費っていうのは、1年間に70万円強だと言われてるんですね。1台普通自動車の小型のコンパクトカーを持って70万円。これは車検費用とかローンとかそういったことを頭割りにすると1日2,000円です。2,000円だからこれが本当に生活の中で使えるって思えるようなサービスになるのであれば、毎日2,000円払ってもお釣りが来るんです。そこまでのサービスを目指していかないと、なかなか新規需要開拓にならないわけですね。ですから、本当に車1台もやめて、一家に3台を2台もしくは1台にしとこうっていうような人が増えてきて、減らしても乗合交通があるし、何とかそれできるよねっていう環境を目指していくっていうようなことをやっぱり目指すべきところとして持っていた上でこういう計画をしていただくと、決して片道1000円は高くないということになるわけですので、そういうところを目指しながら、これについては進めていただきたいと思います。そういう意味で、新しいサービスっていうことでいうと、簡単にできるかどうかはともかくとして、やっぱり商業施設での割引が今回から出てきますとか、何か新しいサービスとプラスアルファで交通プラスアルファ、要は交通だけでは成り立たないのは、もう毎回申し上げてる話で。プラスの中でどういうふうに位置づけていくのかっていうことがすごく大事になってくるわけです。事業者の方々、あるいは医療機関の方々、そういった方々と連携をとって、少しでもそういった方々から費用負担をいただくことを通じて、こういったものがより持続可能なものになっていくということをお考えいただくのがいいんだろうなと思います。今日の案についてはこれでスタートとしてはいいと思いますけれども、10月までの間にしっかりと地域のいろんな方々とお話をさせていただくことが一番重要かというふうに思います。以上です。

事務局：ありがとうございます。まず一点目の需要拡大についてです。こちらにつきましては国交省さんの方にもお世話になりまして、共創プロジェクト事業の活用をさせていただく予定です。その中で、例えばですけれども、商工会とか加悦のショッピングセンターのウィルさんそれから株式会社にしがきさん、それから株式会社さとうさんと一緒に申請団体として参画の方をいただいています。当然事業の申請ということになってますので、先ほど先生の方から言っていたようなところも実施ができるように調整を現在進めておりますので、引き続きそのよ

うに、やはり一番は買い物需要というふうに考えています。そういったところでの利用特典が増やしていけるようにという点については、先ほど私維持と申し上げましたが、そういった観点でも拡大をしていけるように努めてまいりたいと思っています。それから、駅につきましてはこちら幹線の方が通過していきまして、我が町におきましては平成30年からここで議論の方をしておりまして、その中でもしっかりと幹線を残す、その幹線に繋いでいくためのフィーダー路線をしっかりと維持していくという大きな方針があります。その中でやはりフィーダーで駅までということになりますと、今の幹線を維持できなくなる可能性もありますので、まずしっかりと幹線を残していく、当然幹線の先には北部医療センターがございまして、やはり町内のところにつきましては、そういった北部医療センターにしっかりと繋いでいく、そういった幹線を維持する中で、今回、実証運行させていただきましてフィーダーを実施していくという大きな考え方で、こちらの方については取り組みを進めてまいりたいと思います。ただ一方で駅につきましては、やはり通学、通勤、それから観光という観点があります。こういった駅利用につきましてはことは別の話になってしまいますが、関係人口増加というところで、サイクリングとかそういったところで観光協会さんにも本日ご出席をいただいておりますが、そういったところの駅利用の促進については別途違うところにはなりますが、産業観光課とも連携しながらしっかりと努めてまいりたいというふうに考えています。以上です。

村尾委員：幹線の問題ってのは少し話が違って、やはりユーザーオリエンテッドで物事をきつと考えていかないといけないと思います。要はご利用の方が本当にそれ使えるって思っただけかどうかが大事で、それが幹線であるかどうかというのは利用者にとって重要なところではないです、はっきり言うと。ですから、いかに利用者にとってそれが使いやすいサービスかどうか、それをどう作り上げていくのかっていうことが最初にあって、そのための手法の一つとして幹線の補助事業という制度がある。だからその順番は間違えては駄目だと思います。この間この周辺でこの手の実証実験が行われてきたわけで、その経験を持っているお二方がいらっしゃるの、実際どんな事情があったのかって言われたらぜひ聞いていただきたいと思います。それこそ丹鉄さんも mobi をやっておられたし、丹海さんは EV のタクシーをやっておられたし、そういったそれぞれこの間社会実験をおやりになってるわけじゃないですか。要は今までは全然思っただことのないような需要が、実はあったよみたいなどころをしっかりと先発して失敗してるかどうか知りませんが、今お辞めになってるから見てなかったこともきつとあると思うので、そういう経験をぜひこういったところで共有いただいたら同じような轍を踏まなくて済むっていう話もあると思います。それこそ1年前にこの地域でやった社会実験ではそれこそ夕方時間帯塾通いの子供たちが結構使ったりする、そういうサービスとして、かなり使われた時期もあったわけですね。ですから、本当にこれまでのお買い物っていうことだけにとらわれていてよいのかっていうところを、もう1回まっさらの状態から実験するときを考えていただきたいなというふうに思います。以上です。

会長：ただいま村尾委員からも、この与謝野町にとって需要がどこにあるのかという点について、改めてご発言があったということでありました。この点については昨年度からの議論の中でもご指摘になっておられる点であったということでもあります。また昨年度行いました実証実験の中でも、こういう使い方があるんだなということを改めて感じるシーンもあったということでもございますので、今後地域の中での説明を尽くしていく段階において私達が気付く点、そして住民視点に立った上で我々が改善しなければならない点と、様々あるかと思っております。そうした中でこの計画をより実行力のあるものにしていく。その努力を求められたものと認識しておりますので、委員の皆様方においてもこういう視点を重要視したらいいんじゃないかとか、そういった点があったら、またいつでも結構でございますので、私どもに情報提供いただくことができればと思っております。その他、いかがでしょうか？

稲留専門官：少しコメントをさせていただきたいというふうに思います。まず今回の計画、非常に丁寧に練っていただいて、運賃含めダイヤ含めて今回実験始めに当たっては非常に妥当といたしますか、いい案が出てきたのかなど。もちろんこれは完成ではないですけども。現段階ではできることを限られた車両だったり運転手さんだったりという中でですね、しっかりと練られた形で取られてまして300円という運賃につきましても、サービスとのバランスを考えると特に不正な点はないかなというふうには思っております。村尾委員がおっしゃった通り確かに幹線、フィーダ

一みたいなところはお客さんにとっては関係ない。これはもうその通りではあるんですけども、今までこれまで積み上げてきた議論も含めて、今のところはこういったネットワークであるというところで、ここは他市町とのバランス等々もございます。みんなで守っていったるものですので、そこも踏まえながらネットワークのあり方っていうのを検討いただけたらというふうに思っております。あとは住民さんに使ってもらうためにはいかに説明をするかっていうのが重要です。特に運賃につきましても先ほど説明がありましたように便数であったり、停留ポイントが増えたりあるいは速達性も上がってると思うんですけども、そういったサービスが向上してるんですよっていうのはしっかり説明をする必要があるんだろうというふうに思いますし、色々な需要に対応するという意味では先ほど例えば高速バスへ直接行けない話もありましたけども、多分行き方を全く使ったことがない人が調べるのってすごく大変なことです。こういうふうに乗継げばちゃんと行けるんですよとこれぐらいの時間できるんですよというのをそれぞれの地域でカスタマイズしたような形で、しっかりお示しをすれば十分ご利用いただけるんじゃないかなというふうに思っております。知らなくて使っていないみたいなのところもすごく多いと思いますので、そういったところを少しこの機会に丁寧にしていただいて、しっかりと情報発信していただけたらというふうに思っております。以上です。

会長：ありがとうございました。その他ございますでしょうか？よろしいですか。それではご意見も出尽くしたようでございますので、本議題についてはご承認をいただくこととし、10月の運行開始に向けた事務を進めさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか？

<異議なし>

会長：ありがとうございます。先ほど来ご指摘がございましたように今後地域の皆さん方からのご協力もいただきながら、より実効力のある計画に練り上げていきたいと思っておりますので、引き続きのご協力をよろしくお願い申し上げます。それでは議事(1) 予約型乗合交通実証運行についてご承認をいただいたこととさせていただきます。

(b) コミュニティバスひまわりの再編について

○資料1-2について事務局から説明。令和5年10月1日再編予定のコミュニティバスひまわりについて改めて再編内容を確認するもの。質疑なしで承認。

【協議案件】

(2) 地域内フィーダー系統確保維持計画について

(a) 令和4年度コミュニティバスひまわり運行実績について

(b) 令和6年度コミュニティバスひまわり事業計画について

(c) 丹海バス路線「峰山四辻線」の事業計画について

○資料2-1、資料2-2、資料2-3について事務局から説明。(a) コミュニティバスひまわりの令和4年度実績について、(b) コミュニティバスひまわりの令和6年度事業計画について説明し、質疑なしで提案のとおり承認。(c) 丹後海陸交通が運行する路線バス「峰山四辻線」の事業計画について、6月27日に京丹後市地域公共交通会議にて承認された資料を配布して説明し、本会議でも承認された。質疑なし。

【報告案件】

(1) 共創モデル実証プロジェクトの申請について

○資料3について事務局から説明。今回の実証運行について国の「共創モデル実証プロジェクト」制度へ補助申請（上限1億円の補助対象経費の3分の2補助）するため、制度活用の申請を行ったことを報告。プロジェクトの採択結果が7月10日予定となっており、採択後は国の補助金申請事務を進めていくことを確認。質疑なし。

(2) 与謝野町地域公共交通計画の中間案について

○資料4について事務局から説明。本会議での委員からの指摘も踏まえ、事務局で内容を精査して案を練り上げる。スケジュール感についても資料のとおり進めることを確認。委員からの主な意見は下記のとおり。

会長：ただいま皆様方のお手元には与謝野町地域公共交通計画の中間案について報告案件資料4というものがございます。これ1ページお開きをいただきますと与謝野町地域公共交通計画の中間案未定稿が記載されております。そしてもう一つおめくりをいただきますと目次といたしまして、大きく5つの章に分けられてございます。この第1章におきましては、計画策定の背景と趣旨というものを記載をさせていただいているということでございますが、これは地域の公共交通を持続的な形にしていくためには、中期的なビジョンを持って施策展開を行う与謝野町の地域公共交通計画を策定をしていくということとなっており、本会議におきましてはその関係の方々の合意形成の場ということでもございますので、皆様方にもご確認をさせていただきながらこの案をまとめていきたいということからご説明をさせていただいたということになるということでございますので、それを含みをいただきながらこれからの中間案以降の策定プロセスにもご関心させていただくことができればと思っております。

ただいま中間案について報告させていただきました。皆様方からのご意見などいただくことができればと思います。ご発言を希望される方は挙手にてご発言よろしく願いいたします。

村尾委員：この中間案に関して3点ほど申し上げておきたいと思っております。大体いつも言ってることは一緒ですけども、いかに持続可能なものを、持続可能な公共交通にしていくのかっていう視点で多分我々が今一番取り込めていない需要というものは、業務利用の部分だと思うんです。そういう意味で今回のこの計画の中の人口のところですけども、これどこにお住まいになっただけというデータはあるんですけども、どこで働いておられるのかっていうデータがないんです。要はこれ夜間人口ベースの計画になっているんです。どこにお住まいの方がどう動いておられるかっていう話あるんですけども、昼間に働いておられる方がどこにいらっやってその人たちはどうやって動いておられるんだってそういうデータが、実はここにはないんです。だから、結果として計画の中に昼間人口の人たちのサービスっていうのはなかなか取り残されてしまうところがあるんです。ですから、昼間にどんなお仕事をなさってその人たちはおそらく全く公共交通なんてご利用になってないと思うんです。この人たちを取り込めてないからいつまでたってもこんな状況になってるわけで、何とかこれを今回の共創プロジェクトもあって事業者の人たちと手を組むわけじゃないですか。だったらその人たちのデータだってもらえる可能性はあるわけでそういうのも含めて、ぜひこの昼間人口というものをもう少しフォーカスして、昼間の需要っていうものを取り込むことによって、より持続可能なものになっていく可能性があるわけなので、少なくともそういう昼間人口っていうデータを入れていただく必要がきつとあるんじゃないかと思ってるのが一点目です。

それから公共交通っていうものはある意味でいうと階層性を持っています。距離の長い移動は鉄道であったり、高速バスであったり、それから、その端末交通、町内の移動は2層制になってるわけです。ですからそう考えたときに地図を用意するときには、いきなりの交通の絵は今の管内のものでいいと思うんですけども、やはりその域外へ出ていく、京都へ出ていく福知山へ出ていく、そういったときのっていうのはもう1枚、もう一つ用意をしていく必要があって、そのためにどこでどう乗り継いでいくんだってという話とセットにしていかないと地域の交通機関の利用者の移動っていうものが見えてこないわけです。ですからそういう意味でこの与謝野町の管内図っていうものの他に、もう一つ広域の図面、そういったものをご用意いただく方がよりわかりやすくなっていくというのが二つ目です。

そして、今の話に関連してですが交通の結節点というものの重要性です。いかにスムーズに乗り継いでいけるのかを考えたときに、バスからバスの接続っていうのがなぜ難しいのかっていうとバス待ち環境というものが極端にひどいからですよ。ある意味で言うとその道路の脇でずっと本当に立っているのかとか雨が降る中、雪が降る中、本当に待ってられるのかみたいな環境があったので、乗り継ぎってなかなかうまくいかないわけです。女性でも本当に夜でも安心して待ってられる環境っていうものをどうやって作っていくのかっていうことがあって始めて、乗り継ぎ、お互いの交通モードっていうものを接続していくことが可能になっていくわけですので、そういう意味で交通結節点をどこに設定をする、いくつか設定いただいていますけれども、それが本当に使える交通結節点にしていくっていうことをすることによって始めて、鉄道とバスと、そういったものが一体のものとして人の移動というものが完結していくっていうことになっていくわけですので、この計画の中でもそういうことをしっかりと書いていただきたいというふうに思います。以上です。

会長：ありがとうございました。ただいま村尾委員からは昼間人口をどう取り込んでいくのか、域外との関係性をどういうふうに位置づけていくのか、それに伴って結節点を充実をしていくためにどうすればいいのか、といった主に3点ご意見があったかと思っております。それにつきましては事務局でも精査をいただきながら、これからの中間案の精査の段階で計画の中でも反映をしていくことができるように努力をしていくということになるかと思っております。その他、いかがでしょうか？よろしいですか。

<異議なしの声>

会長：ありがとうございます。それでは本計画案の中間案については、先ほどご指摘があった視点も含めて今後練り上げていくことにさせていただきつつ、先ほど事務局から説明がありましたスケジュール感もしっかりと持ちながら、皆様方にも共有させていただいてまいりたいと思っております。それでは議事(2)本計画案の中間案について説明の通り、ご理解をいただいたものとさせていただきますと存じます。

4. その他

委員：先ほど実際に自家用車の必要経費が70万かかると言われましたが、これ具体的にどういうものが含まれるのでしょうか。自分も老人会の会長として、これは老人会の皆さんに説明するにあたって、自分の思いとしてはそれだけ必要なのかなと思っております。具体的に出してもらえたらありがたいのですがどうでしょうか。

村尾委員：これはホームページで、「自動車の保有コスト」で検索していただくと結構出てまいります。その例を見ますと、コンパクトカーの場合で、普通に維持管理するだけ月当たり1万1,000円ぐらい、それに税金とか自動車の最初の取得コストを例えば5年間で返却したらいくらなるっていうような金額、それから車検代が2年に1回やってくる。そういった経費を順番に積み上げていくと、年間先ほど申し上げた73万円という金額になるということになっています。ですから、コンパクトカー1台100何十万ぐらいの車なんですけれども、それにしたところでそれぐらいの金額がかかっているっていうのが、これホームページに出てますので、一度ご確認いただければと思います。73万を365日で割ると、1日2,000円という話なんです。ですから車1台ちょっとやめとこうかかっていうことになると、もう少しその金額が毎日浮いてくるんですけれども、もちろん5年償却のところ15年ぐらい乗ったりすると、当初のイニシャルコストはどんどん安くなっていきますけれども、それにしたところで保険代とか税金とか車検代とかガソリン代とかそれから部品の修理代とかそういったものは必ずかかってきますので、そのあたりを足すと、今申し上げたような数字が普通に出てくるということです。

会長：その他の皆さんいかがですか。

委員：本日の資料の中に、公的資金収支率の話であったりとか、公的資金の導入額といった話がありましたけれども、この議論の中にやっぱり収入と支出の話がやはり切っては切れないところがあって、支出に関して当社の状況でいいますとやはり車両とか、皆さんご案内の通り燃料費とか人件費ですね。人件費も今バスの運転手のなり手が非常に少ないので給料を一定程度上げていかないと集まらないという状況になってます。この傾向というのは、多分もうずっと続くんだらうなというふうに思っています、支出面の削減の余地っていうのはほとんどないような状況になってます。そういった中で、収支率っていうのを改善または維持していくためには、収入を上げていかなければいけないということで、その中では先ほど村尾先生おっしゃられたように、今いらっしゃらないお客様を取り入れていくであったりとか利便性を良くして、今1回の方が2回と3回使っていただくという部分もあると思います。一方で学生さんがこの少子高齢化の中に少なくなっている状況で、うちの当初の利用者は学生がかなり占めているところもありますので、こちらに関しては確実に減っていくんだらうという中で収入が非常に少なくなると。収入というのは、運賃×乗っていただいている乗降人員というところになります。何が言いたいかというと、運賃が今200円バスで何年か前に導入され、これでいい形で進んでいる。これ日本中でも誇れるような制度であるとは思いますが、そのときと支出

の構造が違っているというところをご理解いただいて、うちに関しても、もちろんこれをすぐ来年からとかいう話ではないですけれども、聖域化して200円バスで今の運賃がずっとというところではない状況になっていることを皆さん理解していただきたいと思っています。公的支出というのが、どこまで補助できるかというところの問題もありますし、必要な原価というのが確実に上がっている状況もあります。もちろん与謝野町だけの話ではなくて各市町と連携しながらこの地域のネットワークを守るために、運賃というのがどれぐらいがいいのかというところは議論していく必要が今後あるのかなということを申し述べさせていただきたい。これは他の地交会議でもやらせていただいている内容なので与謝野町だけではなくて、この辺りについてのは今後の課題になってくるかなと思っていますのでよろしくお願いいたします。

会長：ありがとうございます。ただいま委員から路線バスを維持していくための収支の構造について、どういうふうに考えていくのかといったご指摘があったと思います。少し確認をさせていただきたいんですけれども、今委員がおっしゃったのは、200円バスに関連する費用のことと、全体のお話、両方あったのかなと思うんですけれども、そのように理解したらよろしいですか。

委員：まずは200円バス。もちろん200円バスも昔のように800円とか1000円とかそれぐらいの値段ではないと思うんですけれども、今、実際消費税増税で運賃改定したときに、他の地域でいうと200円のところを220円とかにしているところが結構あるんですけれども今回も200円というのは切りがいいところに据え置きして、その分に関しては正直、もう公共の公的資金に入って補助していただいているという状況なんでどンドン公的資金の投入率っていうのは上がっていくということは理解していかなければいけないのかなというふうに思っていますので、その辺りはと思います。

会長：それでは先ほどもお話もありましたけれども、この200円バスの取り組みについては広域で取り組んでいるということですので、今後議論を深めていくということになりますと、関係する市町を巻き込んだ議論ということになってまいりますし、また公共交通会議の中でも一定お諮りをしていくような案件になっていくということについてご認識を持っていただくことができると思っております。その他、いかがでしょうか？よろしいですか。

それでは本日予定をしておりました議題につきましては以上となります。本日は運輸局の稲留専門官にもご出席をいただいております。先ほどからご意見を賜っておりますけれども、本会議の総括としてのご意見をいただきまして、締めさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

稲留委員：最後に少しお時間をいただきたいと思っております。本日の協議会、いろんな議論がありましたけれども、何回も出てきたキーワードに持続可能。要は続けられるかというところが一番のポイントでありまして、今回の計画案でも基本方針として、持続可能な公共交通をというキーワードがありました。一番避けたいのは公共交通を生活のリズムの中に取り入れて、それを当てにして生活されてる方が不意にサービスがなくなって、お困りになり途方に暮れる。こういったことは絶対に避けたいといけないということで、まずは続けられるかというところが最大の、まずは最低限のところなんだろうと思います。そういう意味では今回10月から乗合交通という新たなチャレンジをするわけでありまして、これは乗る方にとっても新しいことですし、今回日本交通さんであったり桑飼地区の住民の方であったりサービスを供給する方にとっても、本当に新たなチャレンジということで、そこも続けられるかというところで今回10月から模索をいただくということになります。ぜひ桑飼地区の方と日本交通さん、やはり与謝野町としっかり情報を共有いただきながら、続けられそうだなというところを、無理をすると続かないのでしっかり続けられるかというところをしっかりと検証いただいたらと思っています。そしてもちろん今回、新たな需要を取り込むべきだという議論がありました。続けるだけではもちろん意味がなくて、最終的には皆さんが気軽に移動できて、そして町が元気になってみんなが幸せになるっていうところが最終の目標なんだろうというふうに思っています。そういう意味で新たな需要の開拓ということで今回第1弾だと思うんですけど、10月からまずは買い物に重点を置いたお出かけ環境の整備ということでスタートを切るということになります。今後、これはお出かけだけじゃなくっておそらくいろんな視点があって、過去にいろんな実証もされてますので、そういった方々の知見もお借りしながらですね、お出かけだけじゃなくて、いろんな需要を取り込んでいく工夫というものをこれから来

年度以降も続けていった上で、持続可能な公共交通ネットワークを築いていくというところだというふうに思っています。最後に財政負担の話も出ましたけども、一定程度利用いただけないと行政としても予算をつぎ込むのはなかなか難しいというところが正直なところだと思います。今回、新たな乗合交通ですけども、1便当たり1.5人乗っていただいたら、大体収支率が20%になるだろうというような試算がありました。これ1便当たり1.5人が1便当たり2人になると、これずいぶんと収支が改善をされるということで、バスも一緒でして、1台の車両にたくさん乗っていただくと収支率が上がるという仕組みになっています。いかに1便あたりにたくさん乗っていただくかっていうところがポイントですので、ぜひ新しいサービスも始まりますので、利用促進という観点で、与謝野町だけではなくなかなか難しいと思います。今回の会議の中でも各事業者であったりあるいは区長の皆様、老人クラブの方、民生委員の方など、本当に地域のキーマンがたくさん参加されていますので、それぞれの立場からぜひ公共交通のご理解、こういったものをPRいただけたら大変ありがたいなと思っています。以上です。

会長：ありがとうございました。それでは本日の地域公共交通会議につきましては、この程度で閉会とさせていただきます。今回ご議論いただきました予約型乗合交通実証運行について、我々としても地域の皆様方に説明をしながら、より良いやり方を模索をしていきたいと思っております。その他、様々な公共交通を巡る課題というものもございますし、改めて皆様方のお力をいただきながら、この与謝野町における公共交通のあり方の中で持続可能性を担保できるように取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほどよろしくお願い申し上げます。それでは本日の議事については終了させていただきます。進行を事務局にお返しをいたします。

5. 閉会

事務局：長時間にわたりご協議いただきまして誠にありがとうございました。それでは今後のスケジュールにつきまして、再度ご連絡の方をさせていただきます。本日ご承認いただきました協議案件議事1、予約型乗合交通の実証運行、それから報告案件1で報告させていただきました共創モデル実証プロジェクト事業につきまして、こちら共創モデル実証プロジェクトの採択結果が先ほどご案内いたしました通り、7月10日に予定ということをお聞きしております。無事採択の方をいただけましたら、国の方にしっかり交付申請事務の方を進めてまいりたいと思っておりますし、10月2日の運行に向けまして先ほどお話いただきました通り、お出かけ環境をしっかりと整備することとしていまして、行政交通事業者、地域住民の方々と連携による新たな実証運行、それから商業施設と連携した、利用特典の付与、こういったところの事務をしっかりと地域住民の方、交通事業者の商業施設の皆様としっかりと調整の方を進めてまいりたいと考えています。それから協議案件議事2の地域リーダー系統確保維持計画につきまして、こちらはコミュニティバスひまわり、それから峰山四辻線が10月1日以降もしっかりと連携できるよう、国への申請事務を進めてまいりたいと思っております。それから最後に、報告案件、議事2の与謝野町地域公共交通計画につきましては、町議会へもしっかり報告させていただき、プラス秋にパブコメの方も実施しまして、12月の最終案を事務局で作成したものを公共交通会議でお諮りいただけるよう事務を進めてまいりたいと思っております。

次回の第43回の交通会議におきましては、8月上旬を予定していますが、こちらにつきましては乗降場所についての確認ということでありますので、現時点では書面協議という形で開催の方を予定しています。集合形式では、11月から12月に第44回の公共交通会議、こちらの方は集合形式で、調整については11月から12月で調整させていただきたいと考えています。いずれにしても、事務局からしっかり後日のご連絡させていただき、採択の状況等も併せてしっかりと情報共有させていただきながら進めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、第42回与謝野町地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。