

第36回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日時 令和4年5月13日（金）午後3時00分から午後5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	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	林 忠広	井崎 智満	川本 康博	柴山 進
松尾 伸一郎	古田 良明	小池 大介	田辺 茂雄	

■代理出席者

白木 智章	村野 智志
-------	-------

■欠席者

長島 誠	植田 哲史	市田 桂一
------	-------	-------

■事務局

小谷 企財主幹	本田 企財主査
---------	---------

会議の要点

- 新しい会議委員、交代のあった会議委員を紹介、副会長を選出。
- 令和4年2月3日から3月4日まで実施中の乗合タクシー実証実験について実績報告。実証実験を踏まえ、地域に即した持続可能性のある公共交通体系のあり方の一つとして、乗合タクシーの具体的な検討、交通事業者と調整を進めることで方針を決定。
- 与謝野町公共交通計画の策定にあたり課題と現状に対する意見を発言する場として。頂いた意見は計画案に方向性として落とし込み、次回地交会議にて事務局から計画案を提示。
- 経ヶ岬線の再編について、提案のとおり承認。

■会議内容

開会

配付資料の確認、新しい委員、交代のあった委員の紹介、出席状況の報告

1. 会長あいさつ（割愛）

2. 設置目的及び新委員の委嘱

- 資料1について事務局から設置要綱を説明。委員の紹介は開会時に行ったので省略。

3. 議題

(1) 副会長の選任について

- 地域住民代表として、コミュニティバスひまわりの主な運行地域でもある加悦地域の西村良久温江区长に就任いただいた。

(2) 乗合タクシー実証実験の実験について

【概要】

- 資料2について事務局から説明。委員からは今後の与謝野町の公共交通の体系を考えていく際に、今回の実証実験で試みた乗合タクシーの有効性ということについて一定の評価を得られ、今後において、乗合タクシーの導入、また地域ごとに即したその他の公共交通体制のあり方などについても研究を進めていく方向性で確認頂いた。委員からの発言は以下のとおり。

委員：委員の立場で一言、私の感想めいたことになるが、まずモビの実証実験の結果については、今事務局の方から説明があった通り。このモビの実証実験から有償の実証実験を実施されている隣の京丹後市だが、運行エリアを月額5000円、1乗車300円で既にもう実行されている。

私ども与謝野町ではこうやって無料の実証実験を行ったわけだが、先ほどの報告にもあったように、利用者としてはそこそのニーズがあったと思う。あとは、これをどういうふうに組み立てていくかということ、当然事業者の皆様のご協力なくしてできないわけなので、その調整は必要なんですけども、やはり今から求められる移動手段としてはこういったものが機能的に働くべきかなというふうに考えているため、今すぐこういうふうにとりよるような言葉では考えが至っていないが、今の結果を踏まえて、事業者の皆様のご意見だとか、また他のニーズなんかも取り上げながらこういったものが同じ公共投資をしていくとすれば、やはり住民のためになるような公共交通にしていきたいというふうに思えた。

委員：1点お尋ねするが、今回この報告は、予約をしっかりと取られて、実際に実績があがったところだけが数字上がってくるわけだが、予約をするのではなくて、時間的に被るとか、2者が同時に予約されて、1者の方は利用するが、もう1者の方は利用できなかったというところは、あったのかなかったのか、そういう部分は把握されておるのかどうか。また、この事業を仮に進めていったときに、最終的に運行台数は何台なのかということが非常に重要なポイントになってくると思うので、参考のために把握されることがあれば聞かせてほしい。

事務局：一つは相乗り率のところ、同時に予約が入りましたら相乗りになるので、その部分は6ページの報告のとおり。相乗り比率0%だとか低いところは1人で結局相乗りにならずに、1人で行ったというパターンなので予約は被っていないと見てもらえたらと思っている。それから趣旨と違うかもしれないが、もう一つ受付センターへ電話をしたが、オペレーターの方の対応途中で「やっぱりいいです。」と断られるパターンがあったっていうのは聞いている。最後の質問、後で、補足があったらもう一度確認してほしいのですが、車両1台で野田川エリアを回ったが、ものすごく忙しくて全然回れなかったのかっていうとそうではない。比較的十分時間があり、1台で野田川エリアを回っていただけだと思っている。これを加悦へどんどん広げていったときに1台で足りるのかという話になると思うが、これは人口密度の話だとか、どういった需要がどれだけあるかっていうのを見ないと、正確にはお答えできない。1台では苦しいのかなと今のところは予想でしかお答えができない。距離が伸びれば伸びるほど行き帰りに時間がかかるいうのもあるので、そのあたりも、本当に今後も継続していくという方向性になるようでしたら、その辺を探りながらやっていく必要があるのだろうと思っています。

委員：私も担当課長なので実際利用した。アプリで見ると、配車車両は今どこに位置しているのかっていうのが、リアルタイムで分かる。従って私がこの付近の場所から、あの場所へ行きたいと思っても、今はタクシーがだいぶ離れたところにあると、すぐには帰って来れないだろうということで、そのタイミングを逸したことがあった。先ほどの質問であれば、そういう方も多分いらっしゃるんだろうなと思う。アプリのいいところは、その場所が、今自分がどこに寄って、それからこのタクシーが今どこを走っておるのか。どちら側に向かっているのかも含めて、会社から向こう側に今動き出したところだというのが分かるので、そういうのを見ていただいたら、割とリアルに状況が把握できるということには繋がっていたと思う。

委員：ということは、利用したくてもその辺を考えて利用を控えたという方もいるということになると思うし、その相乗りができる程度、方向は同じ方向であるとかということもあると思うが、そこで利用を控えるというようなことになるのがどうかと思う。私は温江地区に住んでいて、その地区での状況を考え合わせていくと、今回の結果からマイカーがあるけども相乗りタクシーを利用されたという方が結構あります。それでバス路線。丹海バスさんのバス路線沿線で利用されている方もいると思うのですが、温江の場合は幹線となる丹海バスに乗ろうと思うと、そこまで行くのに公共交通がない。そこを何とかしなければならぬという観点で考えると、地域にマッチしたということが難しいことはよく分かるので、そこを何とかできるのであればと

非常に強く思っているということを述べさせていただきます。

委員：先ほども担当課長が自分も利用されたということで発言があったが、自分も一度どういうものかを知るため利用した。運転手さんからもいろんな話を伺った中で、利用したときからの状況を言うと、本当に早い段階で迎えに来てもらえる。待ち時間何分ぐらいということをお知らせして送ってもらえるので、それに合わせて乗る場所へ向かえばいいということですのでごく便利だと思った。一つ伺いたいのが、この年齢層の中で、40代から50代の方、この方たちの利用頻度が33%とかなり高い。7ページだが、40代から50代の方、20代から30代も同様にマイカーを所持されていると思うが、どういう目的によって年齢層の方たちが利用されたのか一度伺いたい。まず一つ質問をさせていただきます。

事務局：私が把握している限りだが、一件、40代から50代の方の中で大体毎日に近くから利用されている方がいらっちゃって、石川地区の方から与謝野駅の方に向かって利用されていた。この方の利用については、丹海バスさんの路線が峰山四辻線の再編前である病院線が運行されていた時、石川を通過して北部医療センターの方に行く路線があったが、その路線に乗り与謝野駅まで行ったが再編によりもう今はなくなってしまった。そのような事情で、乗合タクシーを利用して駅の近くまで利用されて、駅まで歩くということでその人自身の利用が多かったということは把握している。特定の方が何回か乗られているのかなという認識です。

委員：お1人の方だけですか。目的としては通勤それとも病院ですか。

事務局：その方の話で申し訳ないが、その方は用事ということだったが、通院や買い物、趣味とかもあったかと思えます。

委員：その方だけで33%ぐらいを占めたと。

事務局：ではないです。私が把握しているところで、中にはそういった方もいらっちゃったという紹介のつもりで申し上げた。

委員：分かりました。利用頻度で見ると5時台の学生が、特に峰高生が多い。運転手から聞いた話だが、丹海バス本社前から自宅へ向かわれる峰高の学生が多かったということも確かに伺った。学生が利用されるというのは今後の課題として、それこそ今回は無料の中での、試験的に運行されたところだが、学生とまた他の方もそうだが、高齢の方たちが買い物に利用される頻度が高くなると思う。実際に運行されるようになれば、言い方が適切か分からないが、社会的に弱者と呼ばれる高齢者の方につきましては、やっぱり弱者的な部分があったりするわけで、何度も利用していくとなると、料金的な、経済的な問題が発生すると思う。運行に関して取り込まれるのであれば、この部分が課題となるだろう。町財政の方からまた出動されることになるとは思うが、こんな話をしているかわからないが今後の運行について、懸念する部分としては、料金設定して有償で実験する際に、利用する回数が少ないということになったときに、これが果たして意味があるのかということにも繋がってくると思いますので、そのあたりをどういうふうにお考えになっているのか、もし考えられていることがあれば尋ねたい。

事務局：今後どのようにするかというのは決定していないが、ご指摘いただいたように今回無料でしたけれども、今後も無料でやるということはないと考えている。そうしたときにいくらで、どういうサービスを提供するかということになると思うが、一つの参考事例としては先ほど委員からあった京丹後市の実績が参考情報にはなると思う。ちなみに京丹後市では定期的ようにされていて、月額5000円で乗り放題、家族会員という制度を作られている。家族会員であれば通常より割引かれて安くなるという設定もされていて、複数回も乗らない方は1乗車300円で運行されている。プラス法人会員というのを設定されていて、例えばボウリング場を運営されている会社が法人会員と聞いているが、ボウリング利用客は法人が払っているので、無料で利用できるのか、自動車学校では自動車学校に通われる生徒は無料で利用できるみたいな仕組みで事業者に入ってくるよう上手に考えられている例もある。この例を与謝野町でそのまま導入したらいいのかということになると、恐らくそうはならないだろうと考えていて、どういうサービス、どういった料金体系がいいのかというのは本当にやるということになればしっかり制度設計をしないといけないと思ったのが今の状況だということ。

委員：ありがとうございます。最後に一点だけ、日交の方に尋ねたい。運転手に伺ったところ、今の状態と先ほど話もあったが、利用回数の点でそれほど頻繁に走ることもないということで、何とか運行できていると伺ったが、今回実験的に野田川地域だけであったから。岩滝地域・加悦地域で、買い物困難者について民生委員でアンケート調査したことがある。加悦奥であったり滝の方であったり、また野田川地域だと岩屋の方で、買い物に行くのがなかなか不自由な部分があるということをお伺いしている。乗合タクシーを運行していただければ良い形になるんじゃない

ないかと思う。先ほど言ったように実際、1台だけでは加悦・岩滝地域を含めていくと運行は到底できないだろう。その辺りも懸念される部分としてあると思うので、その地域に1台ずつ配備ができるのかどうかというのを、日交の方でもお考えできるのか、していただけるのかどうか、よろしくをお願いします。

委員：今の問いは最終的に今日この会議の中で皆さんのご意見を、町の方で取りまとめられて、どのような要請が出て、我々の会社でどう判断するかという話になる。今回の地域であれば、1台で対応ができたと思う。それとあわせて我々タクシーとの需要がどうバッティングするところがあるので、その辺のすみ分けの問題も非常に重要なことになってくる。あと今回の乗降場所の設定、約260ヶ所。基本的にはタクシーとバスとの乗り物と言われているが、今回はどちらかというタクシーの需要に近い乗り物にもなっていて、その辺の話も協議させていただきながら、今回の実験の中では1台でいければと思いますし、これをさらに広げようと思うと、物理的にちょっと1台では難しい。ただ事前予約制をとってませんので、即時予約ということで予約があった時間帯に配車されるという状況です。事前予約制となると、さらに車を増やさないといけないということになるので、その辺もご理解いただきたい。

村尾委員：少し3点ほど気のついたところをコメントさせていただく。まず一つ目、今回無償化ということでこの時期に行われたが、今ご意見が出ていた通り、有料化をするにあたり、今ある他の公共交通とどういうふうに役割分担をしていくのかというのが非常に重要になると思う。そのときにその値段という問題が、そのまま出てくる問題だと思う。そうは言いながらも、やはりコミュニティバスにしても1日2便ぐらいしか走っていない地域に比べてみたら、本当に行きたいときに行けないという問題は、大きな問題としてある。そんな中で、この乗合タクシー、そしてコミュニティバス、それから路線バス、それだけに限らないで、もう少しいろんなパターン、市町村有償あるいは公共交通空白地有償運送、いろんな形態の運送の形がある。地域ごとに入り込み、地域の方々と、誰が本当に担うんだということを含めて、ご議論いただきながら、地域ごとにもう少しきめ細やかに、次の計画の段階になる問題だと思うが、その中でこの体系化というものをどうしていくのかというのを考えていかないといけないと思う。今回の実験一つで、何かすぐに答えが出るというものではないと思う。

ただそんな中でも、これ良かったなと思う点が二つほどあり、一つはスマートフォンのアプリという、こういったものが使えるということが少し見えてきたということだと思う。今はほとんど我々の60歳という年代、それぐらいの年齢よりも下の人間っていうのは普通にスマートフォンを使っている。今の時代にとってみると、もうほとんどインフラ。いろんな用事を済ませるのにこのスマートフォンというものが、今の我々の生活の便利さのベースになってきているという時代。だからこういう時代にアプリケーションを使ったような形の交通サービスっていう手を考えていくっていうのは、すごく意味があって大事。少し前に深山町、名前の通り山の奥ですが、この地域でも有線放送タブレットで配信をするようなサービスをしている。そこに送迎のサービスを盛り込むような形にし、日常的に使うサービスとして、こういうスマートフォンとかタブレットそういうものを置いて、その中にこの交通サービスもその一つだっていう形で位置づけている地域もある。これから本当に私達の生活を少しでも便利にしていこうと考えたときには、こういうアプリっていうものを、地域全体の共有財産として位置づけ、そういったものの中にうまく盛り込んでやっていくということが非常に大事になってくるし、そういう意味では、今回のアプリが使われたから半分以上だということは、僕らの年齢がこれから70歳、80歳になるということを考えると、もちろん京丹後市でもスマートフォンが使えない人たちは地域の方々が代わりに入力をされているような地域もある。そんな中で、やはり今の時代、こういうアプリを使うっていうことを積極的に考えていくっていう意味では、少し光が見えたんじゃないかというのが二つ目。

それからもう一つ、やっぱり今の時代、人口がどんどん減って行って、バス路線のデータもきっと出てくると思うが、みんな右肩下がりで、コロナでますます人が減ってるっていうことになっていて、やっぱり公共交通を維持しようと思ったら、需要の開拓というものがすごく大事になってくる。そのときに今回、塾の送迎とか、それから学校の送迎とか、こういったものっていうのはほとんど家庭のお母さんが子供の送迎をしていた。僕がたまたま富山で呼ばれて話をしたときに、その地域の方がおっしゃったのが、子供の塾の送迎とかが、そういうのが時間を食って大変なんだという話を散々された。これ、この地域ではほとんどマイカーで済ましていたと思う。それがもし乗合タクシーに置き換わると、その時間、おうちの時間はすごく有効に使えるということになるのではないかな。そういう意味で、今回のこのサービスっていうの

が、新しい需要を少し生み出した、生み出す可能性がある、そんなところが少し見えてきたのではないかなと思う。

稲留委員：先ほどの委員の発言の中でも特に一つ目、一つ実証実験をやっただけで、色んなサービスが考えられる。ということでこれからどのような選択肢があるかということも含めて、検討が進むだろうと思うが、一つお願いしたいのが、続けられる形、持続可能な形を考えていただきたい。無理して大きいサービスをして、いつ無くなるか分からないというものであれば、生活の中に組み込んでいくというのがすごく難しくなると思うので、続けられる形というのをまず最初に考えていただきたい。より具体的に言うと例えば交通事業者、バスにしてもタクシーにしてもそうだが、運転手や、車両というのは非常に限られた資源を使ってやるという形もあるし、また与謝野町においても、一定の財政負担、これについても一定の限界があると理解しているので、どこかで無理が生じると、どうしてもサービスが続かなくて、結局当てにしていた住民が困ってしまうことにもなりかねない。サービスを始めるにあたって無理をせず、小さく始めて徐々に大きく育てていくというようなことも考えられると思うので、その点考慮いただき検討いただけたらと思う。

会長：それでは本議案、議題につきましては、皆様方からのご意見、承ることができたと思うので、質疑応答多く意見につきましては、この程度でとどめさせていただく。先ほど来、皆様方からのご発言をお伺いしておりますと、今後の与謝野町の公共交通の体系を考えていく際に、今回の実証実験で試みた乗合タクシーの有効性ということについては評価いただけたと思う。今後におきまして、この乗合タクシーの導入さらには地域ごとに即したその他の公共交通体制のあり方などについても今後研究を進めていくということだと思っている。そのような方向性の中で、今後公共交通を担っていただいている事業者の皆様方と御議論を重ねていくという方向性で、この公共交通会議で決定したいと思うが、よろしいか？

—異議なし。

特段ご異論はないように見受けられるので、今回の乗合タクシーの実証実験を踏まえて、地域に即した持続可能性のある公共交通体系のあり方の一つとして、乗合タクシーの具体的な検討、事業者の皆様方と開始するということとさせていただく。

(3) 与謝野町地域公共交通計画の策定について

【概要】

○まず京都運輸支局稲留委員からこれから地域公共交通計画を策定するにあたり押さえておくべきポイントを説明された後、続いて事務局から資料3-1、資料3-2、資料3-3について説明。委員から出た意見を踏まえながら与謝野町の公共交通計画の更新、方向性について案を作成することを確認した。委員からの発言は以下のとおり。

村尾委員：何点か申し上げたいと思います。まず皆さんもご案内の通り、交通って何だろうという話。交通ってというのは、人や物がどこかからどこかへ移動して初めて交通っていうものは発生します。一般的に、本源的需要に対してこれを派生需要といいます。交通ってというのは、物に乗るのが目的で、あかまつに乗るとか、丹後の海に乗るといのは本源的需要ですが、そもそも交通というのは誰かがどこかに用事があり移動して初めて交通というのが発生します。従って交通を考えるというのは結局のところ、この地域の日々の暮らしをどうしていくとか、あるいはどういう地域にどういう産業があるとかそういったことが基本にあって、それを支えるためにどういうバス、あるいは鉄道というものがあつたらいいんだろうということを考えていくことが基本になる。ですから、最初にまち作りの与謝野町の計画があつて、それを実現するために、このバスや鉄道サービスというのはどうあればいいのかというふうに考えていかないといけない。それがまず基本中の基本。ただしご案内の通り、先ほど宮津市からの流入人口、流出人口があつたと思いますが、実は宮津市にお勤めの方って、結構若い人たちが与謝野町に家を買って住んでいて、毎日宮津市に通われている方が結構います。そういったことがあるように、人々の生活というのは、残念ながらこの与謝野町の管内図の中に収まっていない。福知山市にも皆さん行かれるし、宮津市にも行くし、場合によると、京丹後市にも行かれるし、そういったことを考えたときには、この交通の計画を考えるときというのは、目的ごとに、きっと地図が違う。だから京都に行くような場面だったらそれ用の地図がいるし、それから日々の買い物というのがあつたら、町内に住んでるかもしれないし、あるいは宮津市まで行ってるかもしれないけれども、それぞれの目的ごとに用意をするべき地図ってというのは実は違います。だからこの

村尾委員：町の考えだけで計画を作るっていうことは限界があり、本当に交通を考えるということはその人の用事が、きちんと達成できるようなそういうエリアで地図を用意して、その上で物を考えていくということが必要。そういう意味で一つ上位計画を出していただいているので、それと見比べながらその中で、町の方でできることは何だろうと考えていかなきゃいけないというのがまず一つ目です。

私は京都府で交通需要管理をやっていましたが、要は公共交通に自動車から転換してくださいという話をしようとしたときに、今の車はどんどん新しくなってサービスが良くなってますよね。それに対してバスが20世紀のままであれば、誰も乗りませんよね。本当に公共交通に乗ってくださいと言おうと思うと、今の時代の人があれば使える、これなかなか快適だと思えるような、そういうサービスを提供していかないと、自動車から公共交通への転換というのは簡単ではないということなんです。ですから、僕は北近畿タンゴ鉄道の地域公共交通網形成計画を作ったとき、京都府で交通政策課長をしてました。北近畿タンゴ鉄道を再生するときが一番最初に掲げたのは、地域の人たちが誇りに思えるような鉄道に再生しようということだったと思うんです。だから、あかまつ、あおまつ、くろまつ、丹後の海の車両を綺麗にして、あの列車やったら乗りたいなって思うようなものを作って、それで再生を進めてきた。それと同じように、この地域で自動車から公共交通に転換してもらおうというときには、それなりのサービスであるっていうことを私たち自身が、今日バスに乗ってこの会場に来ておられる方は多くないと思いますが、ぜひバスに乗って、次回この会議に来ていただいて、あそここうやったらもっと使えるのになんていうことを語らないといけないと思うんですね。北近畿タンゴ鉄道の最初のときもそうだったんです。沿線の職員の皆さんも、ほとんどKTRに乗ってない。あの当時、会議は公用車で来てましたが、朝から晩までみんなで乗降調査しました。乗って初めてこういうものなのかというのを理解して初めて計画作りができる。だから、皆さんもこの地域のコミュニティバスに乗っていただいて、あれがよかったあれが悪かった、こうしたら自分だって使えるっていうのを、考えていただくということがきっと大事だと思う。今幸せなことに、京都府内の路線バスの中で、丹海バスが一番綺麗な形をしています。本当に幸せなこと。南の方と比べてもこの地域は補助路線もたくさんあるおかげで、いいバスが走っています。そういう意味で本当にバスでどうぞと言いやすい。あと足りないのは、バス待ち環境。バスを待っているとときに吹きさらしの中で待つのが私はつらいです。そういった意味で乗り継ぎの拠点、こういったところが快適になっていくっていうことが、結果としてトータルのサービスを良くしていくことにも繋がっていくので、ぜひお願いしたいと思います。

それからもう一つ、北近畿タンゴ鉄道ですが、丹鉄で京都に行かれる方と同じぐらい高速バスをご利用になる方々も多いと思う。それが実態だと思います。料金が遥かに安いから。そういう意味で計画の中に今、高速バスのネットワークが入っていませんが、入れざるを得ないというのが正直なところ。京都へ出るとき、大阪に出るときに高速バスのサービスっていうことも含めて、どうやって公共交通を乗り継いでいくのかということを考えて行かないといけない。この計画の中にも、高速バスというのをしっかり記載することが大事です。

最後に、先ほど来、ICTだとかいろんな話が出てますが、本当に人が移動しなくても、いろんな用事が済ませられる時代になってきた。モノは買い物に行かなくても物を届けてもらえる時代になってきて、ほっておくと、わざわざ今までやったら買い物に出かけてたものが、もうアマゾンで届いてしまう時代になっているので、どんどん人の移動の需要自体が小さくなってきている。そういう意味で、需要をもう1回掘り起こしをしていくということがすごく大事で、いろんな楽しいイベントがこんなところにあるよって積極的に地域にPRして、それもコミュニティバスに乗るとこんなふうにして使えますよっていうのとセットで、積極的に取り合うようなことをしながら需要の掘り起こしをしていかないと、今のまま何もしなかったら、公共交通は立ち行かなくなります。間違いなく。公共交通っていうものは、需要を束ねることで初めてバスが成り立っている。タクシーというのは1人の人だけをお届けするだけでいいんですけど、バスというのは、例えば街の真ん中に病院に通われる人も、買い物にかかる人も、お友達に会う人もいろんな人が乗るから大きなバスで行く。これが目的地かバラバラやったら、1人ずつつかないとしょうがない。バスの特性というものと、先ほどの乗合タクシーあるいはタクシー、こういったものをどう使い分けていくのかっていうのは、やっぱりこの地域の町の状況を考えながら、地域ごとにやっぱり選ばないといけないと思います。たくさん喋りましたが、これから計画を作る上で大事なポイントになると思います。

委員：今色々と皆さんが、交通の面で町が良くなるように、住みやすくなるように一生懸命こうもされてるということがよく分かりよかった。その中で私を感じましたのは一つ、この資料の中にも書いてありますが、いわゆる観光客等の対策というか、私は丹後というのは、非常に観光面でも大事な綺麗なところがたくさんあるし、遺跡、古墳など観光資源というのが非常に多いところだと思う。立派なものがありますし、天橋立もあるし、そんなことで、いわゆる今はコロナでインバウンドの客も、非常に少ないということで大変な時期ですけれども、これはいずれ収まります。そのときに、やっぱり丹後というのを観光面でも輝きがあるような、そういうところにしなければならぬ。そのためにも一つは交通の面で、例えば今度は丹後半島を一周するバスがなくなるようなことになってるみたいで、とても残念に思う。

丹後というのは、一つずつの市町村だけで考えるべきものではないというのは私の前からの考えなんですけど、やっぱり丹後、丹後半島を一つの交通ルールの中で考えられるような、そういうことがしてほしいと私は思っている。

会長：ただ今の発言は、丹後という2市2町の範囲の中で、観光を起点にした地域作りがより積極的になされるという観点から、公共交通についても充実をさせるべきではないかといったご指摘があったと思っております。前回につきましては、府県を越えた連携ということについても言及をいただいていたと思います。県域そして府県を越えた公共交通のあり方についてこれは大きな視点で議論していくべき案件であると思いますので、その視点につきましても、ぜひとも取り入れていきたいと思っております。

これらのご意見も踏まえながらその町公共交通計画の更新そして方向性について事務局で案を作成をさせていただきたいと存じます。よろしいでしょうか？

異議もないと、お見受けいたしました。それでは説明の通りおよびご理解をいただいたものと変えさせていただきまして、次回の会議におきまして事務局で作成した案を提示をさせていただきたいと存じます。

(4) 丹海バス経ヶ岬線の再編について

【概要】

○資料4について事務局から説明し、丹後海陸交通の林委員から補足いただいた。再編案について提案のとおり承認された。

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：時間も押してますので恐縮ですが、京都新聞などで一部紹介されたのでご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、お客様と共に荷物も積んで、いわゆる貨客混載と呼ばれる事業をこの4月から開始しました。そもそもの趣旨といたしまして、CO2削減ということで、余分な車の運行というのは減らしていこうということで、例えばそのトラックで走らせている、今回はヤマトさんと事業を行うんですけども、ヤマトさんの荷物を丹海バスの昼間空いている座席に置いて走らせるということで扱っています。僅かですけどもCO2削減に寄与すると言っているところでもありますとか、また荷物を運ぶことによって料金が運賃として加算されるということでこれもわずかではありますが、何とか輸送量を上げて路線を守りたいというような趣旨がありまして、今回貨客混載を実施いたしました。皆さんがもし乗られる機会がありましたら、例えば、伊根線で14時にヤマトのセンターの方から走っている便が、ヤマトの荷物を丹海バスに乗せて走っていますので、ご覧になられたらと思います。いろんなことをしながら、先ほど申し上げた路線を守っていきたくて思っておりますので、皆様方のご協力とご理解いただきたいと思います。

【運輸支局から】

本日私自身は初めて参加させていただきまして、非常に活発なご議論をいただきこれから面白くなりそうだなというような感想を率直に持ちました。国土交通省としてといたしますが、今一番世間を賑わしてると思いますか、北海道の方で大きな事故がございまして、船なんですけども、報道の中では安全対策が出来ていないみたいなことも言われているところがございます。こちらの地域のバス事業者さんタクシー事業者さん、大きな事故を起こすこともなく、安全にご運行をいただいているということで、引き続きお願いしたいと思います。一定の安全を担保するためには、運転者への教育でもそうですし、いろいろコストなり労力をか

けて、安全を担保いただいているということも、皆様ご理解をいただけたら大変ありがたいなと思っております。

関連ですけども、この mobi のアンケートを見て思ったのが、ドライバーさんの評判がすごくいいなというところは思っております、実は他の地域でもそうなんです、サービスを一生懸命議論するんですけど、実はホームページは変わっただけで、利用者に伸びたとか、逆のパターンがあるんですけども、結構そういう世界でなかなか議論しにくいテーマではあるんですけども、実はものすごく重要なところでございます。これからいろんなサービスを考えていく上で、やっぱり運転手さんもそうですし、お客さんもそうですけども、みんなが気持ちよく使えるサービスっていうのがやっぱりすごく大事になってくるかと思えます。そういう意味でも、無理のないと申し上げましたけども、そういう観点からも、ご議論ご検討いただきたい。

村尾委員：私 KTR の上限分離を担当していましたが、やっぱり何が一番良かったって思うかというと、WILLER になってからすごく若い人たちをたくさん雇ってくれたんです。すごくもう何十人と雇用していただき、若い人たちが新規の雇用に繋がったっていうのは素晴らしいことだなと思っています。地域の雇用っていうのはものすごく大事で、その地域で若い人たちが働く場所があるのはすごく大事なことだと思うんです。丹海さんも高校生を結構雇っていただいている会社の一つで、今度から運転免許が 19 歳から大型を運転できるようになりますので、そういう意味でも、地域の若い人たちがその地域の交通機関に就職するっていうのは、それなりに良いサービスをして初めて親御さんにしてもあの会社に行ってもらおうかなというふうにするのではないかな。そういう意味で、本当に地域の交通が元気になったら、若い人たちがその地域に残れるようになるし何よりもですね、今地域住民っていうと、ついつい住んでいる人だけを住民っていうふうにしてしまうとかあるんですけど、この地域にはそれなりにいっぱい企業さんがいらっしゃいます。企業の人たちも住民さん。こういう計画を作っていくときには、企業の需要っていうものもしっかり押さえていかないといけない。昼間にいっぱいその辺に人がいる。だからこれから本当に潜在需要っていうの掘り起こしをするんやったら企業の需要、企業の人たちが使えるようなサービスといったものを、掘り起こすことができればバスに乗る人の需要がもっともっと広がっていくと思えますので、そういう意味で働いてる人あるいは地域の企業、こういったところにも目を向けることで、地域全体の公共交通の地域の元気につながる、そんなところがきっと大事なかなと思います。

4. 閉会

次回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。