

## 第40回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日 時 令和5年3月27日（月）午後1時30分から午後3時20分まで

■場 所 加悦保健センター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 | 長島 誠  |
| 西村 良久 | 小塚 敏郎  | 小西 正芳 | 河邊 時寛 | 渋谷 卓司 |
| 林 忠広  | 井崎 智満  | 川本 康博 | 西村 之宏 | 柴山 進  |
| 大庭 拓  | 古田 良明  | 植田 哲史 | 小池 大介 | 田辺 茂雄 |
| 市田 桂一 |        |       |       |       |

### ■代理出席者

|        |       |
|--------|-------|
| 佐々木 貴昭 | 白木 智章 |
|--------|-------|

### ■欠席者

|        |
|--------|
| 中田 麻由美 |
|--------|

### ■事務局

|         |         |
|---------|---------|
| 小谷 企財主幹 | 本田 企財主査 |
|---------|---------|

### 会議の要点

- 3月13日付で異動された委員があり新任委員の委嘱。（大庭委員）
- 乗合タクシー事業の実証実験について前回会議の振り返りの後、協議中の内容を共有し意見出しを行った。詳細は今後の調整で決めていくこととし、令和5年10月1日に開始すること、野田川地域を日本交通株式会社、加悦地域は先行して桑飼地域にて地域住民で組織する団体が運行主体となることを承認。
- 与謝野町地域公共交通計画の骨子について、委員から様々な視点からの意見をいただき事務局で整理することを踏まえ、事務局提案のとおり承認。

### ■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) 予約型乗合タクシーの実証運行について

- 資料1について事務局から前回の会議での承認事項から説明し、現在協議中の内容について委員から意見を求め、①令和5年10月1日から開始すること②野田川地域は日本交通株式会社、加悦地域は先行して桑飼地域で地域住民が組織する団体が運行主体となること、③運行方法や運賃、制度内容などの詳細については今後関係団体と調整を進めることを承認。委員からの発言は以下のとおり。

委員：意見というよりも確認だが、まず実証実験という位置づけをどう捉えるかだと思うが、実証実験としての期間というのは10月1日から期間をどれぐらいと定めているのか。

事務局：実証実験ということで期間はどれぐらいを想定しているのかという質問であったかと思う。今日この時点で明確にここまでということは定めていないが、実証実験をやる意味というのは、やはりその期間のデータを捉えて、把握をして、それを分析して次に活かすという期間がどうしても必要になるので、なかなか半年では難しいのだろうと予測している。少なくとも半年ぐらいのデータを取得し、分析をして、しっかり次に活かすということが必要だと思うので、現時点では明確には持っていないが、少なくともそれ以上の期間は必要であろうという予測をしている。

委員：実証実験の中で結局基本的な乗り物として町営バスからの置き換えを前提に、例えば実証実験の中で不都合なことがあったとしてもとか、やることは前提でそのやり方を実証実験として、例えばバス停をどうするかとか運賃をどうするかとか、やることを前提にその実証実験で何かを確認していくのか。そもそものこの町営バスからの置き換えのフィーダー系統、これ自身を検証するのかといえば、どちらかというと前者で、もうやることは前提で、その細かいところを実証実験していくというイメージでよいか。

事務局：事務局の立場での発言と、役場としての発言が混在して紛らわしいかもしれないが、今まで説明してきた中身からいくと、今委員がご指摘いただいた通り。町営バスから置き換えをするということを、行政としても考えているが、もちろん議会を通して予算を通してということになるのでそこが正式決定にはなるが、思いとしては委員がおっしゃったような、もうその続きをフィーダーの乗合による予約型でやっていくというつもりで続けようとしているという考え方でいる。

村尾委員：少しだけ話させていただきたい。実験をやるという以上、何かを試していくということが必要。まず実験を通じて、何を確かめようとしているのかということもある程度具体的に考えておかないといけないと思う。それからやる以上、お金がかかる。新しいことをするにはいろんな仕組みを作ったり、準備をしたりお金がかかる。ということは、できるだけ補助金を取りたいわけです。令和4年度の補正事業とか運輸局であったり、観光庁であったり補助金が実はこれからどんどん出てくるのが聞こえてきます。ですから積極的にそういうモデル事業のようなものを取りに行くということを真剣に検討してください。そのときにモデルと言うからには、何か少し先の時代を見通したような、そういうものでないとモデルとはいわない。新しいことに挑戦する、これから世の中が変わっていくことに対してある程度備える、そういった要素を必ず入れていかないといけない。そういう意味で言うと、まず今回この事業で何を確かめたいのかということの一つが、おそらく料金であったり料金収受であったり、あるいは買い物との連携であったりですね、他の事業との連携をどういうふうにしていくのか。こんなところが一つ確かめないといけないところで、その時にきっとその料金収受の方法っていうのが結構大きなポイントになってくると思う。相変わらず現金なの？という話なのですが、現金でやり取りをしている世界においては、お買い物券みたいなものを出さない限りは、帰りがちょっと安くなりますよという話ができない。この間、この地域には交通系のICカードはまだ入ってないですよ。南の方では京都府内でも結構バスのICカードって普通に入ってきているのですが、やはりランニングコストがすごく高くてなかなか地方のローカル線であったり、バス会社がそれを維持するだけの投資に見合うだけのことがないから、どうしても地方部へ行くと、ICカードが普及しない。でも南の方でも現金収受で進めていた中、バスの中でお客さんが転倒したことがあった。そういったことがあって南の方ではなぜICカードやるのかっていったら安全対策のためという理由もある。ところが今、世界的にはキャッシュレスすごく進んでいて、日本はかなり遅れているのですが、クレジットカードのタッチ決済っていうのはもう世界中ですごく今普及しています。この間ちょっと神戸大学の先生と喋ったら今ロンドンなんかはICカードをやめて、いよいよタッチ式のクレジットカードとかだけでも決済方法が変わっている。世界中で見ると、タッチ式のクレジットカードがものすごく進んできている。クレジットカードは普通の交通系ICカードの何分の1の費用で仕組みが出来上がってしまう、そんな世の中になってきている。また、実は後払いにするとですね、自動的に料金が安くなる。それから何回も何回も繰り返し使用している人は回数券の扱いができる、そういうサービスが普通に出て続けていく。そういう

意味で、このタッチ式の IC カード決済システムみたいなものを、今やっておくと世界中からお客様が来たときに普通に使えるようになる。そうじゃないとすぐに外国人なんかやってきたらきっと決済できない。それに現金を払うのはすごい抵抗感があるので、そういう意味でこういう地方部であればあるほど、こういった新しいものに少し挑戦をしていくっていうことがきっと一つの可能性としてあるかなっていうふうに思う。

二つ目。今回、土日は運行しないっていう計画になっていますが、最初スモールスタートでもいいが、土日っていうのはやっぱり念頭に置いておいていただきたいと思う。といいまずのはこの先その人口が、間違いなく数年は人口が間違いなく減っていく。そうすると増やそうとするにはよそ者が使ってくれるとか、外国人が来て使ってくれるとか、そういう外の人に土日も合わせて来てもらって、それも何日か泊まってもらってその間に使ってもらおうというようなことをしていかないと、需要自体が右肩下がりではない。ということはいずれは土日を含めたような、そういう仕組みにしていけないといけない。今の交通システム自体がもう成り立たなくなってしまう。京都大学で京都駅から南の京セラに向けていくレックスっていう新しいバスを走らせました。その時、通勤用のバスだからということで京都駅と京セラの間は平日、土日、休日、全部走らせていた。ところが京セラから南の方はお客さんが減る。そこからの区間は平日のみで運行した。その結果どういうことになったかっていうと、京セラの本社前までの間はものすごく利用が増えて、なおかつ沿線の人口まで増えた。人が住みだして、公共交通機関を新しく作ることによって土日も走った。ところが土日に走っていないという理由で人口が減った。伏見区の端っこの方ですけど、そんなことがあって公共交通機関っていうのは、平日だけ使えればいいわけではなくて、やっぱり土日も含めて使えて初めて、その地域に行ってみようとか住んでみようとかいう気になってくる。ですから、平日だけ、今の需要だけ見る。そうなのかもしれないけれども、でもいずれは土日も含めていつでも使えるっていうのがやっぱりインフラとしての公共交通だと思うので、ここはちょっと頭に置いておいていただきたいと思います。それから各ご家庭に今既に2台、3台の車がある。それもいい車に結構乗られています。その車をやめてこれに乗ろうって思う以上、乗りたいって思うような車両であるということはずごく大事になってくると思う。ちょうど10年前にあかまつ、あおまつっていう北近畿タンゴ鉄道の車両を作りました。そのときに当時の太田町長がいみじくもおっしゃったのが「ようやく私の乗りたい車両ができた」とおっしゃった。あの方はどこへ行くにもいつも KTR を乗っていらっしゃったのですが、ボロボロの KTR を見て思います。あの列車に乗ってもいいよっていうものでない。普段使っている快適な自動車をやめて、それに乗り換えようという気にならないと思う。だから今回自家用有償をやる場所は、それぞれのお家のお車を活用されるのかもしれないけれども、もし可能だったらなんか本当にいい、かっこいい車をぜひ町の方で用意をして、そういったものを運転していただくような、そういうサービスができると、やっぱり乗りたいって思わせるようなそういう車両じゃないとなかなかやっぱり転換が難しい。ぜひあの車だったら運転したいとか、あの車だったら乗りたい、このようなかっこいい車両を用意していくっていうのが一つポイントになると思う。そういう意味でそういう乗りたいっていうふうにしていくようなものを用意できれば、需要がどんどん広がっていくと思う。日常の生活交通っていうものの範囲がどんどん広がって病院へ行く、買い物に行くだけでなく子どもが塾に行くのを、あの車に乗って行っというふうな、そういう雰囲気になったり、普段車を使ってる人が今日ちょっと乗っていかうかというのはそういうことになって需要が拡大していくだろうと思うので、そんなことも考えてもらえると嬉しいなと思います。たくさんしゃべってしまいました。以上です。

会 長：ただいま村尾委員の方から実証実験をするということは、何かしらの検証を行っていくということでもあり。それを10月1日からの実証実験の間で、実証実験でどのように考えているのかという点、そしてその際には料金収受、土日運行、あるいは車両ということでいくつかキーワードをいただきました。事務局から現時点でお答えできる範囲で結構ですので、お答えください。

事務局：ご意見ありがとうございます。この交通会議の当面の目的として設定しているのが、ここ3年ぐらいずっとこの人口減少が進んでいく、それから高齢化率がどんどん上がっていく中で、どういった乗り物、交通体系っていうものが我が町に必要なのだろうかということ

をずっと皆さんにご議論いただいた経過というものがある。ここ近年はそれに加えて、さらに新しい需要の取り込みだとか、今村尾委員がおっしゃっていただいたような新しい仕掛け、仕組みみたいなことを入れていくことで、未来系を目指すというのでもいいのではないかとずっとおっしゃっていただいております。まさにそれをどうしていくのかということを考えるご意見をいただく場が、この場でありますけれども、これまでの経過を考えますと、まずはしっかりと高齢化社会にも対応したものが必要だというふうに思っております。それは何かというと、今、午前行って帰って、午後行って帰ってのバスよりもっと気軽に乗れる乗り物を町民の皆さんにたくさん使っていただく、ここは外せないのかなと思います。したがって何を確かめようとするかのうちの一つにつきましては、今の町営バスではなくって、新しい乗り物としてフィーダーの地域に住んでいらっしゃる方にたくさんご利用いただける乗り物になるのか、なり得るのかどうかということはいくら確認をしていかなければならないものだと思っております。加えまして未来系のお話がありましたが、世の中に今予約型のシステムというものすごくたくさん出回っていて、その全てを我々事務局が把握しているわけではないんですけれども、やはり今村尾委員さんがおっしゃっていただいたように、キャッシュレスで決済ができるだとかシステム上で予約ができるだとか、今車がどこを動いているみたいなこういう未来系のシステムというのは私達も導入すべきなのだろうと私は思っております。皆さんもぜひそうするようにしようということをございましたら、そちらの方向に向けて調整もしていきたいと思っております。あと土日の運行は今提案からは外させていただいております。こちらはこれも村尾さん触れていただきまして、スモールスタートですかねということでしたので私達もまずはスモールスタートから入っていき、費用も掛かることですので、スモールスタートでしっかりとこれが使っているいただける乗り物になるんだということが見えてきて、広げていくようなイメージを持っているということをございます。あとこの後の議題にも少し関係があるのですが、交通事業者だけですごく頑張っただけを達成するというのはまあまあ厳しいものがあると思いき、そこに地域住民の皆様も入り一緒に地域をカバーしていこうというスタイルになっていて、それに加えてこれにももちろん行政も一緒になってやっていきたいと思います。この後の議題の方でもそれに商業施設の関係者だとか例えば病院の関係者だったり、一緒になって乗る仕掛け作りだとか乗っていただけるための情報発信だとか、みんなが総ぐるみになって地域の交通に乗っていただけるそんな町にしたい。というようなことが打ち出せるといいのではないかなというふうに思っています。これもあくまでも我々事務局が言っているだけなので、ぜひ本日この場で皆様からたくさんのご意見をいただきたいと思っております。

委員：確認だが、指定の乗降地というのが野田川の場合、黒丸で示されているが、乗るのは指定の場所でいいかもしれないが、降りるところもこの黒丸のところへ行くということで降りる場所も決められる。例えば友達の家に行きたいとかで、あそこの家に行くのに使うとかそういうことはできないのか。

事務局：資料にあるイメージ図をご覧くださいご質問いただいたかと思っております。行き先、目的地が指定されるのか、そうではなく誰々の家に行くという使い方ができないのかという質問であったかと思っております。答えを先に言いますと、ある程度指定をさせていただく乗り物にしてはどうかという提案にしております。何故かといいますと、約1年前に違うシステムで30日間だけ実証実験を実施しましたが、あの乗り物は今おっしゃっていただいたような、いつでも、どこでも目的地を設定していただけますよという仕組みにさせていただいたのですが、あまりにも乗合率が悪くて、端的に言いますとほぼタクシーになってしまったということをございます。ご存知のようにこのエリアにつきましては日本交通様がタクシーとして事業をされておられますので、それとは別にもう一つ、よく似たような乗り物を入れる意味というのはあまりないものですから、本日案として示させていただいておりますものは、ある程度目的地を絞って、乗り合いによってそこまで行ける乗り物というものにしてはどうかというものです。それはバスとタクシーの中間的な乗り物という言葉で説明しております。

委員：説明された通りだと思うのですが、目的地まで行くのは、いかに細かく場所を指定してい

ってそれが実際に管理できるのかどうか。例えばわずか100m、200mぐらいの距離で転々とするもそういう箇所を指定して行って、それで利用できるのかどうかそれが大まかなものだ。今のバス停とそう変わらないということになっていきますので、今説明された通りだ。だから、利用価値としてあるものとするならば、タクシーとバスの中間とはいえず、できるだけそこはきめ細かな動きをできる移動手段にしなければならないと思う。先ほど村尾委員からあったようなキャッシュレスの話ですけれども、サブスクですね。一つ手段としてはどうか。この時代マイカーは確かに必要ですけれども、車を1台持つことによるコストがあまりにも大きすぎて、二言目にはもう年金生活なので車が云々ということで、もう車を持たなくてもこの交通機関が利用できるというものを設定していかないと持続可能にならないと思う。そうでないと自家用車にいつまでも乗りますからね。だから自家用車がなくても、この交通機関はずっと使えるという物を作っていくか、実証実験の段階で無理でしたなんてことを言うのではだめ。もっともっと練っていただきたい。また、岩屋地区で、無償のボランティア運送をされていらっしゃる。そんな話がありましたけれども、最初のうちは便利だと利用者から言って頂いたけど、ボランティアなのにもっとこうしてほしいと言われて、いや、それはボランティアなのでできませんとか言わなければならないと聞いている。出来ることとできないことをしっかり分けて、あくまでも今後の持続可能、これだったらずっとやっていけるというものをお願いしたい。交通事業者には確かにデメリットなど多々あると思うけれども、そこは理解していただいて、地域としてはこの交通機関ならいいなというものをこのたたき台といいながらも、もっともっと細かく叩いていただいて、いいものにしていただきたいというふうに思うが、いかがか。

事務局：ありがとうございます。いつも委員には区長会でも今のご発言もお聞きしております。何かと言うと、自家用車を持っていなくても便利な町、そういう姿を目指していくべきだというふうにお聞きしまして、まさに今日も同じご発言をいただきました。先ほど村尾委員との発言とも重複するかもしれませんが、よりよい公共交通がある地域が、人が増えたり住んでくれたりということに繋がるような素敵な目指すべきまちの姿なのだろうというふうに思っております。今のたたき台よりもきめ細かく乗れるような、そういった乗り物を目指すべきだのご意見いただきました。私達ももちろんそういうふうになりたいと思います。ただ様々な方々の関係者が様々なことをされていますので、もちろんそこでの調整をさせていただいた上で、できる限り便利な乗り物をつかっ持続的になるものというものを目指すべきなのだろうと思います。ご意見としてしっかり承って、その後の調整に反映できるところはさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

委員：前回のところで私からもバス停の整備のことについて、若干触れさせてもらった件があると思います。まさに今事務局が発言されたように、持続可能なものにしていくという観点からすれば、やはり列車は列車の役割、バスはバスの根幹の役割、そこをカバーしきれないところのタクシーへのシフトというような考えがある中で、やはり乗車地についてはそれぞれの意向があると思う。ただ降車地だとか、そういうところに関するところについては、多少分布は細かくなっても、ある種、列車、バス、タクシーがきちり機能するような形をお願いしたい。それぞれに仕事をついておられる方もありますし、地域性のことも考えると、そのバス停の整備だとか、接続、乗り換え、そこでの休息に対する考え方とか、先ほどもあったキーワードの中にあつたように、キャッシュレスだとか、そういったところが今すぐに整うものかどうかはわかりませんが、利便性の向上というのはきちり考えていくべき問題だと思う。それはバスも列車もタクシーも全てが整っての流れだというようなことを少し、事務局の説明はそのようなことだと思っているので、今後ともよろしくお願ひしたいと思つている。

事務局：ありがとうございます。今発言いただいたことを事務局から申し上げたつもりでした。それぞれの役割の中で補完をし合いながら組み立てていくというのは前回までの会議からでも皆様の方で承認をいただいておりますので、その姿勢というのは崩さずに、より便利な乗り物を、そしてそれぞれのモードが持続可能にということの説明させていただいたつもりでした。ご意見ありがとうございます。

委員：これまでモデル事業的なことで以前、マルチ交通という形で乗合タクシーをされたときの結果としまして、野田川地域だけだったので一般的な形は見えてなかったかもしれませんが、いろいろと意見を聞かせていただいたようなことがありました。今回も乗り合わせという形になっていくシステム。どうしても1時間前までっていうことの予約制ということで、それを予約して行かれる方を順次その時間に合わせて、何名かを乗り合わせで移動ということになると思うのですが、おそらく目的地が一緒ならいいですけど、方向が違ったりまた難しい問題もありますし、年代的な問題がありますけども、昨年のWILLER mobiの実証実験。その時の利用状況といいますか、結構高校生の方が利用されたということで、結果として出ていました。民生委員としての立場で言いますと、高齢者に過去にアンケートをとらせてもらったことがあります。買い物に対してということで、今は車があるから、自家用で自分が運転していけるからいいけども、これからの不安として、やっぱり買い物に出る足がどういうふうになっていくのかっていう、これがかなりの多数意見としてあったわけです。買い物困難者、とそうように呼んでもよいのかどうか分かりませんが、高齢者の方が生きていくための一番は食。要するに食べることであり、そういう所に食料を買いに行きたいけども行く手段がない。バスはあるのだけれどもなかなか時間的なことがあって利用するのが難しいということも意見として聞かせてもらったことがあります。ですから今回こういうシステムで実際運用されていくことになれば、小回りが効いてきていいんじゃないかなと思いますし、細かな部分でもう少し検討していくためには実証運用っていうことが必要になってくるわけですから、そういうことを踏まえた上で、今後高齢者にも優しい形で次の運用が取っていただけたらと思います。利用目的が現在買い物だけっていうことではありますし、後ほど出てくる問題だとは思いますが、この幹線、路線バスとの連携みたいなことをうたっている部分があって、そういう利用の仕方がメインになるわけなのかどうか分からないですけども、先ほど友達の家に行きたいというような、こういう身近な形での利用の仕方っていうのも含めて考えていただけたらと思いますけども、このあたりをお答えいただけたらと思います。

事務局：ご意見ありがとうございます。前半の方は買い物の事例をいただきながら高齢者の方にも優しい乗り物になるようにというご意見であったかと思えます。ぜひそういう視点も忘れずに、そういった調整がしていけたらと思います。後半の幹線との連携の話があったかと思えますけど、丹海バスの乗り継ぎであったり鉄道への接続、それから高速バスへの接続のような話だと思います。もちろんそれもこの会議でもそういった外への接続みたいなこともたくさん意見をいただいておりますので、その接続を重視した交通体系にすべきだろうなと思っております。特に委員の中で与謝野町に住んでいらっしゃる方は、与謝野町の地形だとか、どこに何があるかなんとかイメージしていただけたらと思うのですが、本日の資料にあるイメージ図を見比べていただいたらおわかりいただけるかもしれませんが、大体、スーパー、郵便局、役場、金融機関など旧町の中心地域に固まっているという傾向があります。この中間的な乗り物というのものも、フィーダーの地域からそこに向かっていくような、そういうイメージの乗り物になっていると見ていただけたのではないかなと思います。それを1人ではなくて2人以上の方を順番に乗っていただきながら、順番に降ろしていくというようなイメージをしており、それを1時間単位ぐらいで予約を受け付けて運行してはどうでしょうかというのがこのたたき台でございます。したがって幹線への接続というものはまさにこの通りでして、鉄道に乗り換える、それから北部医療センターまでは行きませんので、そこで乗り換えていただくとか、そんな使い方がイメージしていただけたのではないかなと思います。

委員：もう一点だけお願いします。利用範囲ですけども、この与謝野町の中だけに限った利用という形でしょうか？

事務局：ご意見ありがとうございます。与謝野町の中だけ、かつ、このマップで言いますこの囲ってあるところからその丸がしてある目的地までと制限させていただいて、その後乗り継いでいただくというスタイルを考えております。これはどこまでもサービスを広げていきますと、先ほど委員がおっしゃっていた役割分担がもうめちゃくちゃになってしまいますの

で、ある程度得意な部分を得意な方に担っていただいて、それをみんなで接続したりカバーし合いながら、担い手不足の中での交通体系をしっかりと持続可能なものにしていきましょう。こういう考え方で提案させていただいてるということでございます。よその町まではいけないという仕組みでたたき台を示させてもらっています。

委員：私が申し上げると事務局側に立ったご意見というふうになるかもわかりませんが、少し意見を述べさせていただきたいと思います。先ほど来、いろんなご意見をいただいております。何が一番こういった事業をしていく上で大切な視点かなというふうに考えておりました。やはり乗っていただいてナンボなのだろうなというのが答えになるかと思っています。当然住民のニーズといいますと公共交通に限ったことではなくて、様々な方が様々な行政へのニーズをお持ちだと思います。そういった中で一定の税というものを、こういった事業に投資をさせていただく、これにはやはりルールが必要だろうと思っています。今まで取り組んできた公共交通の投資、それに加えて先ほど村尾委員からもありましたように、例えば引き続きフィーダー系統の補助金を活用していったり、新たに例えば官公庁なんかを用意するのかわかりませんが、そういった補助を一つの財源として確保していったり、これは行政として努力していく必要があると思います。もう一方では、やはり青天井のように、こういった公共ニーズに応え、交通のニーズに応じていくためだけに税を投入していく。これはひょっとしたら違うのかなと。スモールスタートという形にはしておりますけれども、乗っていただいてさらにそのニーズに応じていくことができるとするならば、簡単に言えば今からの社会を変えていくようなことがこの公共交通からできるとするならば、一定の投資も認められるのではないかなというふうに思っております。これはこの交通会議でいただいたご意見やら、それから行政が判断して方向性を決めていく中で、当然議会にも予算という形でお認めをいただかないと成立しないわけですから、そういったものを総合的に判断しながら、最終行き着くところが乗っていただいてナンボと。それには当然、土日の利用にも拡充していくような、とか乗りやすさだとか、そういった全てのものが環境整備も含めて言えることだろうと思いますけれども、まずそこまでのスタートがなかなか切れないからスモールスタートになるのだろうなと思っています。やはりその仕掛けっていうものを常に念頭に置きながらやっていくのが実証実験で出ていく、何を求めるかということになってくるのだろうと思いますので、皆さんがそういうことを納得した上で公共交通のあり方を考えていく必要があるのではないかなというふうに思いました。

稲留委員：非常に活発な議論だなと思って感心して聞いておりました。前回の会議で一応デマンド運行という、一応選択肢をとということで皆さん合意されまして、今後デマンド運行の具体的なところはこれから調整に入っていくところですが、デマンド運行というのは先ほど町長の挨拶だったり事務局からあったように、バスとタクシーの中間的な乗り物、つまりタクシーのように個別に輸送するのではなくて、ある程度需要が分散してるところで、乗り合って効率よく運行していくというようなことを目指しているというのが今の状態でございます。何でこういう効率的なことをしなければいけないのかっていうところですけども、先ほど委員から言及がありました財政的な面。もちろん青天井ではできないよと言及もございましたし、もう一方では供給ですね。運転手、車両、こういったものが実はかなり厳しい状態で、バスもタクシーも今非常に厳しい状態の中で、なかなか大きくスタートするっていうのが物理的にも難しいというところで先ほどからスモールスタートというようなお話をいただいております。だからこのいろいろ分散している需要をいかに高効率よく結ぶかということがまず一つの続けられるかというポイントだと思いますので、今後事業者と具体的な調整をしているわけです。けども調整に当たってはですね、例えばこれまでのコミバスの利用状況であったり、あるいは住民の住んでいる状況であったりこういったデータを関係者間で共有いただきまして、それはどういう運行に実際上なりそうかなっていうのを具体的にイメージしながら協議を進めていただけたらなというふうに思っております。具体的にデータをとるのは実証が始まってからということになりますけれども、実証する前に今どのような運行になりそうとか、どういうことを目指そうとか、あと何を検証するかということをしつかり関係者間で共有いただいた上でスタートいただけたらなというふうに思っておりますのでお願いいたします。確認です

けれども、本日はこれ協議事項ということで一定の合意を得て協議をするということなんですけれども、合意をするのは、多分事業者とか地域の方々と具体的にはまだ協議中ということなので、こういう運行開始であったり、運行地域であったり、事前予約制にします。みたいなこういう方向性に向かって調整を進めていく、調整を進めていくことについて問題ないかということまで合意するという理解でよろしいですか。

事務局：ご意見ありがとうございます。今、京都運輸支局の稲留専門官様から言及いただきました通り、今日のゴールは今、調整中でございますけれども、ご説明させていただいたような大きな方向性で、調整を進めていっていいですかということをご了解いただきたいということでございますので、先ほど専門官がおっしゃっていただいたところが今日の議論の中心だということでございます。

会長：ただいま委員の皆様方から活発なご意見をいただくことができたと思っております。それぞれの視点、ご意見というものについて十分精査をさせていただきながら今後の議論に繋げさせていただきたいと思っております。それでは議題の1、予約型乗合タクシーの実証運行につきましては、第1に開始時期を令和5年10月1日とすること、第2の野田川地域は、日本交通株式会社様が運行主体になること、加悦地域においては、先行して桑飼地域を先行するというものとし、地域住民で組織する団体が運行主体となることを第3に、予約型乗合タクシーのサービス内容については、先ほど言いましたように概ね事務局から説明をいたしました。詳細は今後詰めていくということで、以上3点について公共交通会議として承認するというところでよろしいでしょうか？

<異議なし>

会長：特段のご異議がないとお見受けをいたしました。それでは議事括弧1 予約型乗合タクシーの実証運行に向けて、につきましては承認をいただいたものとし、詳細につきましては、次回の議題とさせていただきますと思います。

## (2) 与謝野町地域公共交通計画の骨子について

### 【概要】

○資料2について事務局から説明。与謝野町の現状、今後の方向性、方針、施策目標などについて、上位計画となる京都府北部地域連携地域公共交通計画の建付けに準拠し、与謝野町の事業内容について記載した内容を協議いただいた。委員からの主な意見は下記のとおり。

委員：骨子に追記してくださいとは申し上げませんが、一応知っておいていただきたいという内容が、最後のページの方策3-2の公共事業者の人材不足の解消という点でございます。先ほど稲留専門官からも触れていただきましたけれども、非常に今この部分でも厳しい状況にあります。その中で交通事業者として企業説明会等への参加、情報発信と記載がありますけれども、正直これをやったからといって、今増えるかという難しいだろうというのが現状でございます。例えばその中で労働条件、賃金だとかその他の部分を上げていただければ新聞紙上等でもですね、様々なところが賃上げを行っているということがあります。運転士さんが他の職種に負けないような賃金ということを整備していかなければ、若い子だとか他の業種の方から流入というのもないということもありますので、ある程度我々としても、一定程度の労働条件というのを確保していかなければいけないのかなと思っております。逆に言うと、我々の事業というのは補助金などの形で市町からの補助金で成り立っている部分もございますので、そちらの負担も増えてきてしまうということもご理解いただかなければいけないのかなというところがありますので、この情報発信ももちろんやっていますし、これからも続けますけれども、これだけではいけないって現実の話もあるということをご理解いただければと思います。

村尾委員：この計画策定についてフワッとした意見と、それからよそ者の視点でいくつか申し上げたいと思います。まず公共交通計画ですけれども、そもそも交通ってというのは所詮道具です。やっぱりこういうまちにしたいと、こういうことを実現したい、だからこういう交通



体系っていうものを作っていかなきゃいけない、そういう立て付けにしないといけないですね。いきなりここに入る前に、目的をきちっと最初に書いておいた方がきっといいと思います。そういう意味で公共交通計画の作成は何のためにこういうことを実現するためにこういうサービスを作っていきます、そういう立て付けになっていかなきゃいけないのと合わせて、計画なので少し先を見ていかなきゃいけない。5年後に地域が、10年後にどうなるか。そういうちょっと先を見て、何か物を話していくのが計画。そういう意味で言うと2点ぐらいありまして、一つはですね。私も最近、近畿運輸局から呼ばれて大阪・関西万博の関西全体の観光アクションプラン、こういった会議に出さしていただくことがあって、皆さんは大阪関西万博をご存知ですか。丸2年後にやってきます。逆に言うとあと2年間あります。あと2年間ありますが、ここに半年間で2800万人の方が内外からお越しいただく。近畿運輸局ではそれを関西全域にもう一足伸ばしてもらおう。こういうプロジェクトを今から動かそうとしています。ですからこの地域にもぜひ大阪関西万博に来た観光客が一足伸ばしていただく、こういうことを考えていくちょうどいいタイミングだと思います。実は結構官公庁からお金を持ってきてですね、言うたらいかんけども。官公庁予算のこの補正予算を今年度の補正予算としてどうも出てきそうです。こういうものを積極的に取りに行かないといけないのでは。ということです。まずその情報発信についてはそういう意味で言うとそういう枠組みに乗っかっていくと、ほっといても世界中の人たちにPRしてくれるかもしれませんね。だからこういう機会っていうものをうまく捉えて、それに乗っかっていくっていうことがきっと大事だと思います。2800万人、全然見当つかないかと思いますが、京都市が令和3年度で2000万人しか来てないです。コロナでへこんだ影響があって。でもそれよりもたくさんの方がたった半年間でやってくる。これはすごい大きな機会だと思います。今インバウンドってものすごい勢いで復活してきています。私今日も伏見稲荷前のJRの駅から乗ってきたんですけど、ちょうどあの向かいが奈良線のホームに1両入ってきたんですけど、降りた人をざっと見ただけで、3~400人ほど降りてきました。一つの列車の中で。毎日稲荷の法から僕通勤してるんですが、もう外国人でひっくり返ってます。それぐらい今、中国以外の外国の方がどんどん入ってきてる。もうこういう状況になってきているので、こういう人たちにこの地域に来てもらうっていう、そういう視点を持って、その人たちが来てくれることによって、この地域の交通が守られるっていうそういうことも言ったらいいのではないかと思います。今、観光地作りっていうのは、住んでる所を訪れてよしみみたいな言い方をみんなされているんです。ですから今までのこの地域の天橋立、車で日帰り観光っていうお客さんではなくて、ここに来てゆっくり泊まってもらうこの地域の人たちと交流をしているいろんな体験をして、次のところ行ってもらったり、あるいは長期滞在してもらって、ここで関係人口、関係を作って、また何か物を買ってもらうとか、そういう観光ということがこれからの参考になってきています。ですから、本当によその人たちにここに住んでもらうように楽しんでもらう。それによって普段の公共交通をどんどん使ってもらって、結果として地域の交通が守られていく、そういう道が一つ可能性としてあるんじゃないかなと思っ少しお話ししました。もう一つは、今のその高齢化社会というものは、まだまだ進んでいきそうな感じがしていて、110歳まであって100歳超えてる方っていうのが1950年で日本では97人しかいませんでした。ところが70年後の2022年には9万人超えているんです。100歳を超えている方が今日本全国で9万人超えてると、要はこの70年間で1000倍になった。それだけ医療の発達もさることながら、やっぱり100歳超えて頑張っていける環境が日本のそこら中に増えてきているんですね。この地域はもちろん、京丹後市なんか結構有名ですけども、いい食べ物そして毎日元気に外で動いておられる方々がたくさんいらっしやって、どんどんやっぱり長寿になっていくってその人たちがこの地域で元気に生活し続けられる自立した生活ができる、こういったことをきって考えていかなきゃいけない。そのときに交通というものがすごく大事になってくると思って、でも交通だけでその方々の生活が成り立つわけではなくて、結局地域コミュニティみたいな、地域のソーシャルキャピタルというような言い方もしますけど、人と人との繋がり、こういったものがあって初めてその人たちの暮らしがずっと続いていくということだと思っるので、そういう意味で地域でお互いのその足を支えるとか言う意味っていうのはすごく大事だと思うんです。地域コミュニティをきっちり残していくという意味でも今日の前半の社会実験をしようっていうお話なんかすごく意味のある話と思っっています。そういう意味でこういう交通計画を作るときによそ者、それ

からちょっと先の、さらにもうちょっとお年を召した人たちでも地域のコミュニティがしっかり支えていく、こういう環境それからこの地域って、さっきお話ししましたが、日本遺産の中で指定されてるわけです。日本遺産の一つとしてこのちりめんの特に、加悦地域のこの辺からどのぐらいにかけてのこのエリアっていうのはいろんなものが残ってるっていう形の位置づけもされているわけなので、そういった地域がより魅力的なものになっていくためには、やっぱりその地域にいろんな人がやっぱり住み続けてですね、元気に活動しているっていう状況を作っていないと本当に魅力的な地域になり続けることって難しいですね。そういう意味で本当に加悦のこの街中にずっと人が住み続けられるような環境をしっかりと作っていくということが結果として、よそ者が来て楽しかった面白い、素晴らしいって思ってくれるようなその地域になるということでもあるので、そんな意味も含めてこの計画の前に、よそ者をどういうふうはこの地域に入れてくるのか、この地域の街中をどう元気にしていくのか、そういったことをしっかり考えてもらった上で、このそれぞれの施策ができてくるっていうそういう立てつけだっているように思います。ありがとうございます。

会長：ただいま村尾委員から公共交通があるその意味というのはどういうところにあるのかという観点からお話をいただいたのかなと思っております。住民の皆様方が幸せで暮らし続けることができる町、あるいは来訪をされた方に対しても強い印象を与えていく、そういう街であるためにどう地域振興を行っていくのか、それに対して公共交通がどうあるべきなのかというロジックで議論を重ねた方がより充実していくのではないかとといったご指摘であったのかなと思いますし、その視点としていくつかご提言をいただいたのではないかなと思いますので、それにつきましては、今後も事務局の方で精査をしていくということにさせていただきたいと思います。それではその他の委員の皆様いかがでしょうか？

委員：代理出席で過去に具体的にどのような議論がなされてきたのかというのを存じ上げなくて、重複する質問になってしまうのかもしれませんが、敢えてお聞きしたいと思います。今回の議題に関しての今後の方針について、まず需要の把握をされるのかされてきたのか分からないですけども、本当にニーズがどこにあるのっていうのをどのようにして把握されるのかなと。たまたま私、観光協会の役員として今回出席していますけど、個人的には加悦エリアに住んでいて、子供が3人います。高校生が唯一1人残ってはいらるんですけども、高校生の公共交通の利便性ってのは今正直全くない。宮津天橋高校に通っているんですが、基本的には朝バスの時間帯が微妙で、朝7時前に乗らなくちゃいけない。部活終わったら夜7時に与謝野駅に迎えになるので、当然のように公共交通は使えないので、100パー送り迎えをしなくちゃいけない。送り迎えができなかったら高校に通うことができないのかっていうような議論は結構親御さんの中にあたりします。そうなったら極端な話、与謝野エリアには住めないよねと。新しくもし引越してくるのであればもうちょっと公共交通があるエリアで、この加悦エリアよりももう少し野田川エリアの方がいいよな、宮津の方がいいよなみたいな議論は結構なされていたりするんで、例えばニーズを把握するといった点でも、もしかしたら知らないところで住民アンケートとか取られてたりしたり、学校とか老人ホームとかそういう施設に詳しくアンケートを取ってはったのかもしれないですけど、あえてその辺のニーズを把握というところは注力していただけたらなと思います。あとは観光協会の役員として、先ほどおっしゃられたこととかなり重複するんですけども、外から今回の公共交通の充実っていうのが本当に住民の住環境だけ、生活文化だけを対象に意識してのものなのか、インバウンドとか外からの観光客向けのサービスも考えなあかんのかっていうのはちょっとわからないんですけども、先ほど話を聞いていると、ある程度インバウンド対応するとしたならばその辺の需要っていうのを考えていただきたい。また、皆さんと職業柄とか地域柄が微妙に違うと思うんですけども、昨日たまたま出張で東京に行っているいろんなお客さんが今度丹後に遊びに行くよとよく言っていただけなんですけど、どのようにしていったらいいのって言ったときにやはり公共交通網が弱いので京都駅から電車で行ったとしてもさらにそこから車で何分ですと、バスも乗り継ぎが悪いよっていうのを丹後の織物関係者で行った方全員同じことを言うんですよ。だからこの辺でやっぱり丹後は遠

いよねというふうに思われていますので、もしかしたら交通観光業に携わっている人たちもインバウンドに関しても、やっぱり行きにくいところには提案しにくいわけですよ。ですから2025年大阪万博があるところに関して、やはり提案にそういう観光事業者の人たちがどこを今後インバウンド、海外者に向けて提案していくかという、多分選択肢から外れてしまうというか、なかなか土俵に乗らない可能性があるんで、様々な考え方があってもいいですけどもぜひ早急に検討いただければと思います。過去の議論がわからないままで発言させていただきましたけども、提言といたします。

事務局：ご意見ありがとうございます。観光協会ということで観光の視点で主にご意見をいただいたというふうに思っております。二ついただいたと思いますけれども、その後半の方の観光視点なのか、住民、住んでいる方の住民向けの視点なのかという二つの見方がありますよねということでご意見をいただきました。本当にその通りだと思っております。この与謝野町の公共交通計画というものをどういった視点で組み立てるのかということに大きく関わってくることをご示唆いただいたものだと思います。あの今日出さしていただいているこの骨子とさせていただいておりますけれども、先ほど村尾委員がおっしゃったような、どういうまちを目指していくかということにも今繋がるお話ですが、どちらかという住民向けの組み立てになっております。ここにさらに外からの来訪者向けの視点も加えて、目指すべきまちの姿みたいなものが前半にあって、それに対していくつかある施策の中の一つにそういった視pointsの施策を組み込んでいくことは十分成り立つのではないかなと思います。ただし一点気をつけなければいけないことは、どちらの方にもニーズをばっちり満たすというのが悲しいかな難しい地域でございまして、これは丹後海陸交通さんがいつもご心配なさってるところであったり、私達もどちらを合わせたらいいのかみたいな、もうそういう論になってしまっていて、具体的に言いますとこちらを合わせると反対側が合わないということがよくあります。それはもう便数が少ないからという一言に言ってしまうと終わってしまいますけれども、ここをどう組み立てるのかということ、よく気をつけて組み立てないといけないかなと思います。計画に書くことは簡単だけれども実際はしっかり考えないといけないということが言いたいというのが一点目です。それから需要の把握方法ですね。これが私も長いことやっていますから難しいんですが、どういった需要を把握したいのかってことをはっきりして把握をしないとアンケートを取っても何回もやっていますけど、結構いつも一緒なんですよね。公共交通は必要なので乗ります、9割、9割5部が皆さんそう回答されるんですけども。今佐々木さんがおっしゃったように、学生をターゲットにしてどういった乗り物がどこにどう必要なのかということを取る需要の取り方もあれば、先ほどの高齢者の買い物を人がどこにどういった事情があるかで全然取り方が変わってきますので、そこはすごく考えて取らないといけないというふうに思っていて、今どうしてるのかといいますと、やっぱりこういう会議でこういったご意見をお伺いしたり、地域の区長さんの集まりの中でお聞かせをいただいたり、実際にバスに乗っていただいている方々から直接お聞きをするといったようなことに留まっております。広く皆さんに何千人ってばらまいて取るっていう手法は今取っていないということですので、繰り返しになりますけど、なかなか難しい側面もありながら、とても大事な視点のご意見じゃないかなというふうに思っています。また引き続き皆さん地域の声だとかお聞かせいただければ丹後海陸交通さんだとかに伝え、しっかり対応できる場所は対応していきたいというふうに思います。

事務局：1点だけ先ほど委員の発言にあったニーズの把握の部分で補足です。これまでの経過の部分でもありますが、令和3年度に京都府北部で広域の計画を策定する際にアンケートを、最近ではしないということだったのですが、3つほど取りました。一つは5市2町に住んでいらっしゃる住民の方々を無作為抽出で選んだ方々の住宅に送付させていただいて、移動の仕方がどういふふうになっているのか公共交通に対するその思いだとか。そういったものをとらせていただいております。もう一つは実際に利用されている高校生の方々と、与謝野町ですと宮津天橋高校の加悦谷学舎の当時2年生の生徒、今年3年生で卒業される生徒さん方だったと思いますけど、その方々に対してのアンケート調査。実際使われているのかどういったことをすれば使っていただけるのかそういったことの

アンケートをさせていただきました。もう一つが与謝野駅で実際に使われている方々、駅利用者へのアンケートということで、もっとどういうふうにしすれば使っていただけるか、そういったところのお話を職員が直接聞き取りをさせていただくというふうなこともしてデータを集めまして、広域の計画を作成いたしました。あとは外注になります。が与謝野町の方がどういう移動をしているのかとか、どういったことをしたいのかみたいなものを検証してデータとして取りまとめたものっていったものがございまして、今回の交通計画のデータの一つとしても反映させていくということも考えております。あとは先ほど事務局からも会議の場ということもありましたけれども、実際に町営バスも年に一度、職員が1週間程度乗らしていただいて、利用されている方々の人数の把握でありましたり、利用者のかたへ聞き取り調査といったことも行っており、それらによるニーズ把握みたいなことは現在もさせてもらっております。補足は以上です。

会長：ただいま委員から二つの視点でご意見をいただいたのかなと思っております。我々といたしましても地域住民、特にどういう立場であるのかということによって求める公共交通が変わってくるということだと思いますし、そういう意味で言うと両立させるバランス感覚。これは非常に難しいところですが、できる限り反映できるように努力をしていきたいということだと思っております。また観光客の皆様方に対するということはまさにそうだと思います。特に与謝野町の観光を考えたときに、ある程度特定の目的を持ってこられる方も多ということだと思っておりますので、そういった中でどういう公共交通を体制としてとるのかということについても、考えていく必要があるなと思いました。それではその他いかがでしょうか？

委員：警察から2点申し上げたいと思います。1点目は本作の2-2記載していただけるように、運転免許証の自主返納の関係です。数字的な話をまず申し上げますと、令和4年中の自主返納免許証を自主的に返納された件数についてですけれども、与謝野町内の方で年間121件の自主返納がございました。これは京都府下全体の中でのわずか1.24%。亀岡以北の北部地域全体でも全体の18.6%に留まっております。これに対して京都市内で50%以上の方全体で9700件ほどの自主返納がありましたが、これの50%以上が京都市内の方の自主返納だったということです。これは想像されるとよく分かると思いますが、当然運転に不安がある等の理由で免許を返納しようとしたときに、返納後に自動車を運転しなくても生活がしやすいという発想は、そういう環境が整っているところでないとなかなか自主返納に踏み切れない。このような発想から正直申し上げまして北部地域で自主返納を尻込みされるという方が多いという現状があると思います。警察の立場として、是が非でもこの運転免許証を自主返納していただきたいということを強く主張しているわけではありませんが、ただ運転に不安がある中で無理に運転を続けられて、痛ましい事故が起きてしまって、関係者ご自身、ご家族含めて悲しい思いをすることがあるのであれば自主返納を決断していただいて、車のない生活ということを選んでいただきたいというのが警察の立場であります。その中で引き続き自動車を運転する必要がある、したいという方に関しましては、運転免許制度も変わりましたがサポートカーを利用したような、より安全性が高められる自動車を運転していただく形で警察としては促していく活動しております。その中で、この自主返納の利用促進という部分で警察署の交通課窓口で感じることは、やはりここにも書いてあるように、自主返納したことに対して回数券の交付であるとか情報発信であるとか、こういうところに警察窓口で自主返納に来られる方がすごく大変興味を持っておられるということです。実際に与謝野町ではどういう回数券がもらえますかとか、宮津市でどういうサービスが得られますかというご質問をいただいており、警察でも窓口の方でも可能な限り把握している情報をご提供させていただいておりますが、こういった部分についてはより強く発信していく必要があると感じています。自主返納にしてもそうですし、公共交通の利用に関してやはり先ほどから意見が出ていますように、楽しいであるとか美味しい、面白みがあるってところがないとなかなか人の動きってというのは得られないのかなと。皆さんご存知かと思いますが、コンパクトシティで成功者とされている富山の市長が言っていたと思うんですけど、人が動くためには楽しいか美味しいか、オシャレってところが原動力になるんですよとおっしゃっていたので、例えばこの自主返納としてもそういう部分がアピールできれば、自家用車を手放して公共交通に移行するとき

にも動きの原動力になるのではないかと、というところが警察の窓口を扱っていて感じるところです。大きな2点目としては、骨子の頭に書いていただいている現状の部分で公共交通を支えるための公的財政負担の増加というところを書いておられると思います。これは私事で大変申し訳ないのですが、宮津署の交通課に来る前に警察の予算を扱う部署にありました。具体的に言えば、警察に必要な予算を京都府の財政当局に認めてもらうための交渉する部署にいました。地方自治体、市町村も当然のことながら、京都府もお金がなかなか足りないという状況があると思います。先ほど委員もおっしゃっていたように、何でも青天井に使えないっていうのは私も散々言われてきました。その中で考える発想としては先ほどから出ていましたように国等からの補助金、交付金をどうしているかというところだと思います。本日は国交省や京都府の方も来られていると伺っていますが、そういう特に国の交付金、補助金が得られるような計画であるとか施策を考えてやっついていかないと、なかなかしんどいというのが私の経験上からもあると思います。そのためには計画の中にもこういう財政の部門についても何か検討を加えて入れ込んでいくっていうところは必要ではないかなというのを感じており、その中では先行事例をよく調べて検討して真似するではないですけども、そういうことができればいいのではないのかなと感じました。観光庁の予算というご発言もありましたが、その他にも当然国交省であるとか総務省とか、デジタルを活用するのであれば、デジタル田園都市の交付金とかもありますので、そういうところにはこの公共交通を活用した施策でも既に取り組みされているところもあるので、そういうところを参考にすると、財政的にも美味しい思いができるところが出てくるのではないかなと感じております。以上です。

会長：ありがとうございました。ただいま委員からは自主返納の関連そして財政負担の関連でご意見をいただきました。よく理解できるご発言だったなと思いますので、それも含めて今後の計画の策定に生かしていくことができればと思っております。ありがとうございました。それでは本件につきましても様々なご意見をいただきました。一旦事務局で整理をさせていただきたいと思っております。それを踏まえて、与謝野町地域公共交通計画の骨子につきましてはご承認をいただくということで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。それでは議事の括弧2 与謝野町地公共交通計画の策定につきましてはご承認をいただいたことといたします。それでは本日の議題につきましては終了とさせていただきます。時間も一定経過をしているということでございますので、まず本日ご出席をいただいている稲留専門官からご意見をいただくことができたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 4. その他

稲留委員：非常に今日は活発といいですか、結構前向きな話もいっぱいあり非常に楽しいといいですか、いい会議だったなというふうに思っており、来年度与謝野町にとっては一つ交通にとって大きな転換期になると思います。一つが先ほど1個目の議題でありました乗合タクシーの交通体系をどう変えていくかっていう部分と、それと並行して概ね今後5年間、どういうふうにと謝野町の公共交通施策を進めていくという、この議論をして計画を作るという非常に重要な局面に入っていくんだらうなと思っております。計画策定にあたってはまずスモールスタートみたいな話もありましたけど、目の前のことをまずどうやって維持していくか、そして困っている人がどこにいて、どう助けることができるのかという目の前の議論と、あと今日いろいろ話がありました、将来的にどういうまちを目指していこうかという明るい話と、これ実は両方大事なんだらうなと思っております。どっちな片方だけだと絵に描いた餅のように将来のことだけをフワフワ考えるのも、これは何も前に進まないと思いますし、一方で目の前のことだけとにかく維持するみたいな考え方となると硬くなってしまふとあまりいいアイデアで出てこないと思います。そういう意味では両局面で短期の政策については着々とやっついていく。そして将来的な究極の目的は多分まちを元気にして、住民が明るく楽しく暮らせるまちを、というのが最終の目的だと思いますので、

そこに向けて一つ一つ何ができるかなっていうのをちょっとずつ進めていく、この両方が大事だと思いますので、事務局も大変だと思いますけどもぜひしっかりと議論して、いい計画を作っていただけたらなというふうに思っております。私からは以上でございます。

村尾委員：今日は本当にいろいろお話をお伺いしたなと思うところもありますが、二つほどコメントしたいと思います。一つは先ほど来財政の話が出ていたんですけども、生きた使い方をしていくってことはきっと大事だと思う。要は投資をしないと利用っていうのは進みません。ですから鉄道線の整備なんかを本当にお金を入れていったらそれだけ利用が増えていきます。それを最低限のところ嫌々やっているような状況が見えてしまうと、ほとんど誰にも使われないようなもので終わってしまう。ですから使ってほしい、使いたいって思うぐらいのところまでどんと投資をしてあげたら、結果としてそれが本当に生きた投資になるということがあるので、特にデザインとか言う問題っていうのは実は贅沢っていうふうに財政当局はすぐに言うんですけど、実はデザインに投資をしたら何倍にも返ってくるってことはもう普通に今言われている話なんですよね。いかに使いやすいデザインにするか、仕組みのさらに面白そうですが見た目のデザインも含めて、やっぱりデザインを良くするっていうそういう投資をしていく、それってある意味知恵に対する投資でもあるんですね。だからそういうところに投資をするっていうことが、物に対する投資だけじゃなくて知恵に対する投資。これをしっかりしていくことで必ず生きた投資になって何倍にもなるという期待があります。それが一つ目で、もう一つは、今日はずっと人の移動の交通の話に終始していたと思いますが、やはり交通というのは人だけじゃない、モノと両方あります。人が動かなくてもモノがやってきてくれたらそういうことだけで人が耐えることだってあるわけで、人だけじゃなくてやはり物の動きというものもそろそろ一緒に考えていかざるを得ない状況になってきていると思う。要は運転手っていうのは人を運んでいる人も、物を運んでいる人も同じようになくってはならない。ですから、みんな相乗りをしていかざるをえないので、こういった計画にも、もう一步進んで、人だけじゃなくて物も含めてみんな相乗りしていく。今は公共交通という枠組みでやっていますが、企業の送迎バスであったり学校のスクールバスであったり、福祉のバスであったり医療のバスであったり、いろんな人や物の動きがこの町内で動いていると思います。もう待たなしで、そろそろそういったものをみんな一緒にしないといけない状況が近づいている。こういう計画を策定するときにはそういったところまで少しウイングを広げた上で、どういうふうにしていこうということを考えていかないといけない、そんなタイミングだ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。ただいまは稲留専門官、村尾委員からご発言をいただきました。それぞれのご発言はよく理解できるご意見だったなと思っておりますので、皆様方におかれましても、こうした発言を念頭に今後議論を活発なものにしていただくことができればと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。それでは本日につきましては、二つの議題についてご承認をいただきました。先ほどお話がございましたように、皆様方のご判断によって、来年の与謝野町の公共交通のあり方が大きく変わっていくということでございますので、よりよい変化というものを皆さん方と一緒に作ってまいりたいと思いますので、引き続きご協力のほどをよろしくお願い申し上げます。

#### 4. 閉会

事務局：長時間にわたりましてありがとうございました。冒頭申し上げましたが、今日は年度末ということで、次回の会議につきましては年度明けてからご案内をさせていただきたいと思っております。委員の皆様の中にはもしかしたら今日をもってという方もいらっしゃるかもしれませんが、年度明けまして先ほど会長からありましたように町にとっての新しい計画作りだとか、新しいモビリティの導入と大きな年度になると思います。どうぞ引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。また次回のご案内を改めさせていただきます。本日はありがとうございました。お疲れ様でした。