

第44回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日時 令和6年2月28日(水) 午前10時30分から午後0時10分まで

■場所 岩滝保健センター2階 会議室1・2

■出席者

山添 藤真	稲留 健一郎	村尾 俊道	山崎 哲典	西村 良久
杉本 弘治	小西 正芳	渋谷 卓司	山添 雅男	林 忠弘
井崎 智満	川本 康博	古田 良明	植田 哲史	

■代理出席者

中野 和文	村野 智志	岡本 重幸	和田 直也	西原 誠
-------	-------	-------	-------	------

■欠席者

笹岡 洋一	市田 桂一
-------	-------

■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

- 与謝野町地域公共交通計画の最終案について、会議内で発言のあった意見を反映することで承認。
- 国の補助制度と地域公共交通計画の連動化に係る対応及び連動化に伴う与謝野町地域公共交通会議設置要綱等の改正案について提案のとおり承認。
- 山田エリア、石川エリアの再編案について、提案のとおりエリア拡充を進めていくこと、その際には案①で進めることを承認。
- 町営バスの再編案について既存の町営バス路線、奥滝線と加悦奥線を予約型乗合交通(よさの乗合交通)に置き換えていく方向性を承認。地域との調整にもよるが最短で令和6年10月での路線再編を目指す内容で承認。
- 丹後海陸交通株式会社から2月27日(火)に福知山線・峰山四辻線の減便・廃止の計画についてニュースリリースされたことを受け、運転手不足、2024年問題など同社が置かれている厳しい状況について改めて報告があった。
➢山添町長から、与謝野町の見解として「丹後海陸交通(株)が非常に厳しい経営環境にあることは十分に理解しているが、今回示された減便・廃止は、住民生活に多大なる影響を与えるものであるため、峰山四辻線・福知山線の存続についての再考をお願いしたい」と要望。

■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) 与謝野町地域公共交通計画の最終案について

○資料1について事務局から説明。パブリックコメントで頂いた意見を基に修正し、回答案を作成したものを参考資料として提出した。最終案について委員からの発言内容を追加し修正することで承認された。主な意見は下記のとおり。

村尾委員：昨今の状況を鑑みると、地方の交通事業者がこれまで頑張ってきたが、限界に来ているのは明らか。これからの時代、特に国土交通省は地域公共交通のリ・デザインをうたっているが、これまで交通事業者の方々だけに任せることに限界がある中で、地域公共交通というものは社会インフラであると考え方を見直さないといけない時代が来た。限られた地域のリソースを最大限みんなで共有化し、協働し、そうすることで初めて地域の公共交通というものが生き残っていく。社会インフラという以上、なくてはならないものと再度認識した上で、ある程度の公共投資というものが必要になってきた。それがリ・デザインという話。

本計画中の42ページ辺りに地域住民と交通事業者と記載があるが、ここに地元の企業の方々も記載いただきたい。地域住民の方々の理解というレベルではもう間に合わない。地域の方々に協力いただかないとおそらく社会インフラとしても成り立たない時代がやってきた。地域の人たちの暮らしそのものだけでなく、地域内の産業や商業活動など、この町内を移動する様々な活動というものを見つめ直し、社会インフラとしてどう動かしていくのか考えなければならぬ。住民の方々の中には当然企業の方々も含まれる。そういった昼間の社会活動全体を見た上でやっていかないといけない。商業者あるいは病院の方々に片道分の利用代を負担いただくことも必要。学校への通学でこのアンケートにもあるように、ご家庭の送迎、保護者の方々が送迎しているという実態がある。学校、商業者、開業医の人たちの協力を得て、初めて成り立っていく。計画の中にも自分ごとと記載されている。自分たちのものだからという意識があれば、任せることができる地域が出てくるかもしれない。今回のアンケートを見ても公共交通を使うためには、鉄道だけ、バスだけの移動では駄目。公共交通機関が全て組み合わせり初めて使われるもので、移動というものの満足度が高まる。満足度は、運転手のサービスも含むが、例えばバス停の待合環境、あるいは商業施設の中にバス停をどのようにするのかという部分も地域にも協力いただけたらと思う。社会インフラという認識のもと、あらゆる人たちが一緒に協力して残していくということを、この計画だけでなく皆さんの共通認識として持たないと、これまでのようにバス会社がやる仕事だというのは成り立たなくなるところまで来ている。公共交通をどう残していくのか、そのような瀬戸際にいるとご認識いただきたい。

事務局：当町においても、予約型乗合交通実証運行の実施主体となる「お出かけ環境」共創プラットフォームの中には、商工者として商工会、くすぐるカード会、加悦谷ショッピングセンター、にしがき、さとうにも参加いただいている。運行主体として桑飼地区支え合い交通運営協議会、日本交通、丹海バスにも引き続き参画いただき、総がかりで取り組む必要がある。また社会インフラというご意見については委員ご指摘の通り。この細部の部分を31ページに書き込んでいたが、ご指摘の42ページのところにも書き込みをさせていただく。

会長：ただいまのご指摘について、最終案の段階ではあるが、今後修正、あるいは追加ということで対応しなければならないと思う。一方で委員からあった公共交通事業者の方にだけ頼るというような状況ではなくなっているということは我々が基本的な認識として、持たなければならないといけない。この点については、公共交通会議のメンバーとしてご参加をいただいている皆様方にも、同じように認識を共有させていただくことができればと思う。

その他いかがでしょうか？特段その他のご意見はないようなので先ほどの文言追加をさせていただき、本議題については、提案のとおり確認いただくことができたということで、承認いただきたいと思う。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。議事の(1)与謝野町地域公共交通計画の最終案について承認いただいたものとする。

(2)国の補助制度と地域公共交通計画の連動化に係る対応及び連動化に伴う与謝野町地域公共交通会議設置要綱等の改正案について

○資料 2-1～資料 2-5)について事務局から説明。令和 6 年度における国への補助金申請にあたり地域公共交通計画との連動化を求められており、計画申請の主体が変更となり交通会議で申請する必要があること、また変更に伴い与謝野町地域公共交通会議設置要綱等にも改正が必要となることから、資料のとおり説明し、提案のとおり承認。主な意見は下記のとおり。

稲留専門官：事務局の説明について補足説明をする。これまで補助金と地域公共交通計画との連動が出来ていなかった。国の予算も逼迫している状況もあり限られた予算を頑張っている地域に配分するという趣旨から地域公共交通計画を策定し、毎年その計画に基づき、地域でご議論いただき活性化の取り組みに努めていく。こういった地域に対してしっかり支援をしていくべきだという考え方から、補助金と地域公共交通計画を連動化させる形で制度の改正がなされたところ。それに伴い、この地域公共交通会議に対して補助金を出すというような諸制度になったことに関連して、この会議で会計や印鑑を持つとかそういう手続きが必要となることから今回事務局から提案があった。我々もこの地域公共交通会議に参加し一緒に議論しているが、できる限りの支援を続けていきたいと思っているので承認をお願いしたい。

会長：ありがとうございます。この他、ご発言を求められる方いらっしゃいましたら、挙手にて願います。意見もないようなので、協議案件(2)につきましては、皆様の理解をいただいたものとさせていただきます。

(3) 令和 6 年度地域内公共交通の再編について

① 予約型乗合交通（よさの乗合交通）の路線再編について

② 町営バスの再編方針について

○資料 3-1～資料 3-5)について事務局から説明。山田・石川エリアの路線再編について案①から案③を説明し、委員からも案①の内容を進めることを確認。最短での令和 6 年 9 月末で廃止する町営バス路線を予約型乗合交通（よさの乗合交通）へ置き換えること、桑飼地区支え合い交通運営協議会を母体とする組織が運行主体となりエリア拡大を目指す方向性で進めていくことを確認。

山崎委員：下山田区長の立場として山田エリアの住民の方から話を聞き、石川診療所に行けないという声が上がっていたことから、前回の会議でもお願いしたところ、このように再編案を検討いただき感謝申し上げる。事務局から案①から案③ということで説明があったが、案①がベターだと思う。今まで市街地エリア B に加えて新たに 6 つの乗降場ができたので、ここにも行けるようになったと説明しやすいので、案①がよいと思う。

河邊委員：民生委員の立場から話をする。今回の拡充案に関連して石川エリア内の移動について、先日、石川地内で独居老人の方がお金を引き出すため石川郵便局へ行きたいから車に乗せてほしいということがあった。民生委員は個人を乗せての移動支援は行っておらず、バスやタクシー、乗合交通など公共交通機関を利用されるか、ご近所で送迎を依頼できる方がいればお願いしてほしいと回答している。しかし今回の方は料金未納のため水道が止められたり電気が止められたりしたということで、緊急性が高いという事情もあり特別に対応した。今回の石川エリア内の移動が認められるというのはありがたい話。今まで移動についての難しさはあり、今後このような事例が出てくるだろうし、一人暮らしの方も増えている。民生委員の立場から見て、石川に限らず、町内の一人暮らしの方を対象にするなど、今後もエリア拡充を検討いただければ大変ありがたいと思うので、よろしく願いたい。

川本委員：日本交通です。前回の会議でも話をさせてもらったが、本件については事務局と協議をし、内容について特に異論はない。手法について、案①の対応がなるべく分かりやすく良いという話もあったが、私どもも現場と確認しており、ドライバーにもなるべくわかりやすい方がいい。本日の案①がよいという発言も出たことは承りたい。

西村委員：桑飼地区支え合い交通運営協議会の会長として発言する。町営バスの廃止という方針が示され、今後旧加悦町エリア内の住民の移手段の確保はどうなるのかを考えたときに、桑飼地区で今年度運行に結びつけてきた経験を生かして加悦地域に広げていくことが一番スムーズに移行できるだろうと考えている。本協議会を母体とした組織を作り上げ、その中で運転手の確保を進

めることで、10月開始の目標に向けて頑張っていきたいと思う。そのためにも本協議会や地域
区長会を始め、地域住民の方々の協力をいただきながら進め、住民の移動手段の確保ができる
よう力を注ぎたいと思う。委員の皆さんにもご指導いただきますようよろしくお願いいたします。

会 長：それではご意見など出尽くしたようなので、まとめに入る。予約型乗合交通について運行エ
リアの変更は、利便性を認めていただいたということで、詳細についてはご議論を経て決定を
していくが、概ね案①の再編案を視野に入れた協議ということになろうかと思う。その点ご了
承いただいた上でこれから進めさせていただく。また、町営バスの再編方針ということで、提
案の通りご理解をいただいたものとさせていただく。協議案件(3)につきましては、皆様方のご
理解をいただいたものとして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。議事の(3)令和6年度地域内公共交通の再編について承認いただいた
ものとする。今後、地域との調整を図っていくということであるので、この結果は次回以降の
地域公共交通会議でも共有するのでよろしくお願いいたします。

【その他】

(1)丹海バス路線「福知山線」「峰山四辻線」の再編について

○丹後海陸交通株式会社の現状について林委員から説明。2月27日(火)に福知山線・峰山四辻線の
減便・廃止の計画についてニュースリリースなどを通じて示されたことを受け、運転手不足、2024
年問題など丹後海陸交通が置かれている厳しい状況について改めて報告があった。

山添町長から、与謝野町の見解として「丹後海陸交通(株)が非常に厳しい経営環境にあること
は十分に理解しているが、今回示された減便・廃止は、住民生活に多大なる影響を与えるものであ
るため、峰山四辻線・福知山線の存続についての再考をお願いしたい」と要望。主な意見は下記
のとおり。

林 委 員：資料4について、昨日、当社がニュースリリースまたホームページに掲載した今後の路線バス
の運行についてという形で資料をつけている。この会議の中でも当社の運転手の稼働状況が非
常に厳しいということはお伝えした通り。前回の会議報告から状況は変わっていない。何より
応募がないというところに非常に危機感を持っており、応募があり辞める人があればよいが、
辞められる方ばかりで、応募もなく採用も少ないという状況。テレビや新聞報道により各地で
バスの運転手不足による運休となっている状況を皆さまもご存知かと思うが、全国的にも運転
手の不足が深刻化していて丹海にも来ているというのが現状。資料4の前段に趣旨を記載して
いるが、運転手不足に加えて2024年問題、運転士を稼働させる上において運転手を労働上守
るものであり、同じ路線を守るにあたってこれまで以上に人がたくさん必要ということになり
、現在の運行体制を維持するというのが難しい状況にある。

離職者が相次ぐと記載しているが、2023年度の離職者は予定の方を含めて8名の方がいて、
応募に関しては1名採用しており、トータルでは7名の方が離職となる。来年度もその状況が
続く可能性もある。今65歳の運転手の方が6名いて、引き留めてはいるもののいつ辞められ
てもおかしくはない。定年延長の話もしているが、辞める予定の方が非常に多く、それに対
して採用がほとんどないという状況。対応として貸切バスの受注制限をしている。当社のバス運
転手、限られた人数を路線バスと高速バス、貸切バスの運行を1日の出勤する人数を決めて回
しているが、路線バスを優先するにあたり、好調な貸切バスの受注制限をしてでも運転手を確
保している。人が足りない場合は乗務員の方々に休日出勤をお願いし、時間外労働で対応。

あとは安全教育の時間。当社では安心安全を大切にしている特に教育に関して時間をかけて
いて、他社と比べても力をいれている。この教育は勤務時間外に、例えばドライブレコーダー
の映像などを乗務員に見てもらい、安全運転に役立てるということをしていたが、勤務を外し
て教育を取る時間というのが出来なくなってきた。代わりに紙を渡して目を通すだけとなっ
ている。すぐに安全が損なわれるわけではないと思うが、必要な安全教育というのはこれから
も続けていきたいと思っているので、そういったところでマイナス面も出ている。定年延長以
外にも賃金などの待遇改善もこれから進めていきたいと思っているが、冒頭申し上げた通り運
転手のマイナスになる要因は数ある中で、逆に増えるというところはなかなか見込めない。そ

ういった中で人数は少なくなっているの、コミュニティバスと一般路線バスの再編と減便と
いうことを決断させていただくことを発表した。

与謝野町に關係する点に關して、奥滝線と加悦奥線は先ほどの乗合交通への轉換という話も
あった。町営バスは町から運行を弊社へ委託する、受託するといった關係性での運営だったが、
そちらに關しては今年の10月1日に廃止する方向が確認された。併せて与謝野町に關係する
ところでは峰山四辻線と福知山線を大きくは来年4月1日に廃止とさせていただきたい。その
前段で1年間の期間はあるが、今年の6月1日に減便や休日便の運休をする。私どもも幹線は
何とかして守りたいが、逆に言うと、枝線に關しては今の運転手の状況では守れないという
ところまで逼迫している。幹線は貸切バスの受注とかを制限してでも進めていきたいと思っ
ているが、ずっと貸切バスを受注制限するというのも、民間企業としてはやりきれないところ
があり、今回のような判断となった。利用されてる方々にとってご迷惑をおかけするが、こ
のような事情があるということをご理解いただき、よろしくお願ひしたい。

会 長：ただいま(4)丹海バス路線の福知山線、峰山四辻線の再編ということで、林委員からご発言
があった。これに對して、与謝野町としての対応、見解を含めて私から申し上げる。

丹後海陸交通の置かれている経営環境が非常に厳しい状況にあるという話で、これは前回の
交通会議におきましても、同様のご事情をお話いただいた。昨日、公式ホームページなどにお
いて発表された本町に關連する路線バスとして、峰山四辻線そして福知山線の両路線につつま
しては複数の市町をまたがる路線であり、住民の皆様方に与える影響というもの大きいもの
と認識している。そうした状況の中で、厳しい状況ではあるとは十分理解はできるが、改めて
この路線のあり方については、丹後海陸交通として改めて再考ということがお願ひできないも
のかと思っている。そして先ほど公共交通会議の協議案件としても、承認をいただいた町営バ
ス路線エリアにつきましては、西村会長のご協力などもいただきながら、何とか地域の力を結
集する形で、路線維持を図ってまいりたい。この度の丹後海陸交通の状況について十分理解は
するが、住民の皆様方の生活に欠かすことのできない基盤路線であるということ鑑み、改めて
社内での再考を頂きたい。これが与謝野町としての現時点における見解。本件については私か
らは以上だが、何か意見があれば、よろしくお願ひしたい。

井崎委員：丹海バスの運行管理の話は先ほど林委員から話があった通り。労働組合としてもバス会社の考
え方に賛同しつつ、バス会社も厳しい状況の中、労働環境の改善に向けて整理を進めている。
例えば運転手の安全を確保するための運転者教育という面で、お客様対応や現場対応などを丁
寧に進めている一方で、運転手の安全は教育だけで守られるわけではない。安全衛生委員会
のような別団体で残業時間の把握をしたり、65歳までの定年延長ということで働きやすさとい
うところで認定を受けてきた。それから70歳まで働くという国の政策に付随する形で、運転
手が自分の体の状態を把握することができるようになり、定年前や64歳で今後仕事が続け
ていけるかどうか踏まえ、最近はいち早くの取組が進められているところ。当然だが体調不良
についても、悪くなる前から産業医から指導を受けながら、第三者からの見地で心身の状態に
も対応している。働きやすい環境作りを労働組合としても整理を進めている。

運転手を育てるのは相当の時間を要する。運行管理者による指導時間、現場に出すまでの指
導教育、お客様対応など。他にも路線バス、貸切バス、高速バスなど車や制度改正にも付随し
て様々なものに対応しないとイケない。運転手というのは大変という思いもある一方で、4月
からの制度改正により運転手の魅力発信につながればと思う。

村尾委員：先ほど丹海バスからの発言があったが、丹海バスが申し上げたい内容と違うメッセージとして
受け取られかねないという危惧がある。全国でも需要が下がり会社の経営が厳しくなり、減便
にしていくことが多い。今回の丹海バスが話されているように、運転手さえいれば続けられる。
運転手がないから、本当は儲かる貸切の路線をやめてでも、幹線バスを守ろうと言ってくれ
た。運転手さえ確保できたら、バス会社は今まで通りの運転をしてくれる。ところが減便や廃
止だけがニュースとして出てしまうと、運転手が欲しいのに斜陽産業のように受け取られると
逆効果となる。本来は今回の法改正で働いてる人たちの労働環境が良くなる。今までよりも働
きやすくなる環境が4月以降実現する。働きやすい職場となるから運転手に本当は来てほしい
にも関わらず、このメッセージが斜陽産業のような行っってはダメだというメッセージで伝わ
てしまうと本末転倒となる。

丹海バスは府内でも数少ない高校生を採用されていて、高校生はバス運転手にはすぐになれる中、丹海バスは対応されていた。また府内の中でも補助事業を活用されて綺麗なバスを走らせている。働く環境も安全教育にすごく力を入れていて、本当にいい会社だと思う。それだけにこの発表が違うメッセージで取られてしまうことに非常に心配している。私達に何ができるのかと言うと要望するだけではなく、これだけ魅力的な会社、本当に役に立ってる会社だからこそ誰か手伝ってあげられる環境がないかということ、地域を挙げて考えていくように持っていけないといけない。それが一番簡単に地域の移動手段を守るやり方ではないだろうか。何か新しい会社が増えてきたり新しい仕組みを作る以前に、会社の運転手の数が揃えば、これまで通りの運行ができるわけで、地域はどのように応えていけるのかということは今考えなければいけない、と受け取っていただいた方がいい。

会長：ありがとうございます。この間丹後海陸交通においては地域の公共交通の中核として、重要な存在として、路線の維持にご協力をいただいていた。一方で運転手の確保は非常に難しい状況が続いている。そのような中であつたとしても、何とか地域のためにご尽力をいただいているということは間違いのない話だと思っている。そのような観点から我々として丹海バスをはじめとする公共交通事業者の方々に対してできること、これは行政だけではなく地域住民の皆様方の観点からもあるというようなことだと思つるので、その点については、委員の皆様方と共有をさせていただきながら、何とか皆様方のご協力をいただくことができれば私としても嬉しいと思っている。その他皆様方からのご意見はいかがでしょうか？よろしいでしょうか。

それでは4番その他として、(1)丹海バス路線「福知山線」「峰山四辻線」の再編について、林委員、井崎委員からご報告、現状を共有するというところで、ご確認を賜ったものとする。

(2/18 和歌山県紀の川市公共交通シンポジウムへの事例発表について (報告))

事務局：前回の交通会議でも稲留専門官から2月18日に和歌山県紀の川市で公共交通のシンポジウムに与謝野町の事例発表を依頼いただいたということで、この場をお借りして簡単に報告する。2月18日の日曜日に、与謝野町からは西村会長と事務局の私と2人で参加した。当日は大阪の河内長野市の南花台の取組や、兵庫県の西宮市の名塩での取組、京都府の与謝野町の乗合交通の事例発表をした。日曜日の皆さんがお出かけしやすい時間帯にも関わらず、80人を超える方々が参加され大変反響が良かったと聞いている。今回の与謝野町の取組は国土交通省の共創モデル実証プロジェクト補助金を活用させていただいているが、全国的に見ても、交通事業者と地域が共通のシステムを使い、地域の移動手段を確保していくという点で先進的な事例として紹介ができた。今回の実証実験においても、今のところの利用率も1.5人、たくさんの方々にご利用いただいている。今後本格運行を目指していく中で、さらに良い取り組みになれば、全国と同じような地域の課題を抱えている地域、特に今回紀の川市の現状の話をお聞きすると、与謝野町が辿ってきた検討経過の部分と同じだと思ひ、どこの地域も似たような交通課題を持っているのだと再認識した。その中で我々が出したこの答えというのが一つの正解となればよいなと改めて感じた。今後も紀の川市のようにいろんなところからお声掛けをいただければと思うので、運輸支局の方にも引き続きお世話になりたい。また交通会議の委員の皆様、西村会長をはじめとする地域の皆様にも引き続きご協力の方をお願いしたい。

会長：ただいま事務局よりシンポジウムの報告ということで紹介させていただいた。本日の議題は終了となるが、ここで京都運輸支局の稲留専門官からご意見をお願いしたい。

稲留専門官：本日議題にある地域公共交通計画の策定についてまもなく完成となる。令和8年度までの4年間、この計画に基づいて取り組みを進めていくということで、改めて計画を確認いただき、知恵を絞り今後の取り組みを進めていただきたいと思います。計画は1回作れば終わりということではなく、時点修正により毎年よりよい計画に見直しもできる。

また、最後の議題でもあつたように公共交通の維持、非常に厳しい状況といった中で丹海バスから昨日一定の方向性、今考えている方向性という形で示された。運転手不足で厳しいという中で、何とか幹線バスは守っていく、幹の部分については、従前からこの会議で議論している方向性、幹線バスを守りつつ、そして枝葉の部分で地域の皆様とも協力しながらこのネットワークを維持していくことで今後も検討を進めていくのだろうと思う。特に運転手不足というのは抜本的な解決策がなく難しいが、村尾委員からすごく良いヒントをいただいた。運転手が

魅力的な職業でないと人は来てくれないということで、待遇の改善などやるべきこともある一方で運転手の職業ってそれほど悪い状況ではないと私は考えている。決められた時間に走るとするのは休息も含めて仕事であり、そういった意味で労働環境、労働時間をしっかり管理される職場でもある。決して悪い職場ではないということで、我々もそういったところをPRしていきたいと思う。先月に京都運輸支局でイベントを開催した。その中で運転手の座談会を開いた。座談会の内容は、YouTube にアップしたので、もしよければバズドラフェス、京都ということで検索していただきたい。このようなものも参考にさせていただき、この地域でもバス運転手が職業の選択肢になる、あるいはPR といった取り組みっていうのを進めていただきたい。一方で紀の川市のシンポジウムの報告もありましたが、非常に関心を持って皆さん聞かれていた。事業者と地域の皆さんが手を取り合い、維持確保しているというこの事例では本当に自信を持っていいと思う。今後事業拡大という話もあり、調整も大変だと思うが、間違ったことはやってないので自信を持って前に進めていただけたらと思う。

会 長：ただいま稲留専門官から専門的な見地からご意見を賜った。本日本予定をしていた議事を全て終了したので、これをもって第 44 回与謝野町地域公共交通会議については、閉会とさせていただきます。長時間ご議論いただきましてありがとうございます。

以上