

## 第46回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日 時 令和6年6月7日（金）午後2時00分から午後3時30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	日高 政美	井上 学	糸井 康裕	山崎 哲典
西村 良久	池本 久男	小西 正芳	河邊 時寛	山添 雅男
安達 幸三	川本 康博	川端 克久	柴山 進	辻 圭
市田 桂一				

### ■代理出席者

白木 智章	石田 雅彦	中井 雄作	堀場 理恵子
-------	-------	-------	--------

### ■欠席者

渋谷 卓司	井崎 智満	植田 哲史
-------	-------	-------

### ■事務局

山口 企財課長	田村 企財課長補佐	松本 企財主任	本田 企財主査
---------	-----------	---------	---------

### 会議の要点

#### 【報告案件】

- 各事業の令和5年度運行実績を報告。丹海バスの一部路線について増加した要因について委員から意見が出た。
- 令和7年度地域間幹線系統確保維持計画、丹海バス路線の与謝線、峰山線の再編内容の一部取り下げ、予約型乗合交通再編に係る進捗状況について報告。委員から特段の意見なし。

#### 【協議案件】

- よさの乗合交通（野田川地域）について、令和6年9月から、道路運送法第21条での実証運行から同法第4条の本格運行への切り替えることを承認。
- 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について、事務局提案どおり承認。京都運輸支局から修正等がある場合、対応は事務局に一任することを確認。
- 与謝野町地域公共交通計画の変更について、令和6年10月からのよさの乗合交通の拡大や令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定に関連して一部内容を修正することを承認。
- 丹海バス峰山線の再編について、峰山四辻線が令和7年3月末をもって廃止となるにあたり、峰山線を代替交通とし、町内の起終点を野田川丹海前から宮津天橋高校加悦谷学舎前まで延伸することを承認。

### ■会議内容

- 1 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

### 【報告案件】

#### (1) 令和5年度運行実績報告（R5.4.1～R6.3.31）について

- ・丹海バスの実績報告について（伊根線、蒲入線、与謝線、峰山線、福知山線、峰山四辻線）
- ・よさの乗合交通の運行実績について
- ・福祉有償運送の事業報告について

#### ■丹海バスの実績報告概要

○丹後海陸交通株式会社・石田計画担当課長から資料1について報告。

- ・令和5年以降も伊根線、蒲入線についてはインバウンド客の利用により増加傾向。
- ・一方で与謝線、峰山線などの路線は主に学生利用の割合が大きいことから、今後少子化または人口減少の影響により利用者の減少を懸念。自治体と情報共有しながら取り組みを進めたい。

#### ■よさの乗合交通の運行実績概要

○事務局から資料2について報告。

- ・第45回資料から大きな変更なし。

#### ■福祉有償運送の事業報告概要

○与謝野町社会福祉協議会・山添委員から資料3について報告。

- ・福祉有償運送は身体的な理由等により公共交通機関を利用することが困難な在宅の高齢者や障害者を対象に、医療機関への通院等をの利便を図ることを目的に実施する事業。少子高齢化の進展により対象者が抱える困りごとの中で、移動手段の確保が上位を占める中、年々利用回数等も増加傾向にあり本事業の対象者である要介護要支援者障害を持つ方には欠かすことのできない。
- ・対象者、運送区域については変更なし。使用車両については軽自動車1台を入れ替えたが、装備や車両台数に変更なし。登録会員の状況は、令和5年度の総登録者数は259名（前年度実績261名）で2名減。登録者数、延べ利用者数、運行規模等の実績については、前年度から加悦地域と岩滝地域は増加したが、野田川地域の減少幅が大きくトータルでは減少。利用回数は令和5年度で3,734回（前年度実績3,811回）で77回の減少し、加悦地域と岩滝地域は増加したが、野田川地域の減少幅が大きくトータルでは減少。

#### ■主な意見

○日高専門官

丹海バスの運送収入実績について、伊根線と蒲入線は生活路線でありながら、インバウンド利用客が多いということもあり利用人員が多いことは分かった。他の路線についてインバウンド客というより生活路線の意味合いが大きいと思うが、峰山四辻線の増加要因は何か。学生利用が多いということではよいか。

○丹海・石田課長

峰山四辻線は学生利用が多い。与謝野町内から京丹後市内の高校へ通われる学生や京丹後市内から与謝野町内の学校へ通われる学生が少し増えた。市内域の移動としてもメインへの利用客が多少増えたことも増加要因と思われる。

○日高専門官

他の路線も学生利用が多いと言われていると聞いているが、この路線だけなぜ3,000人ぐらい増加しているのか。要因は掴んでいないのか？

○丹海・石田課長：特には掴んでいないが、やはり学生利用が一番の増加要因ということ。

#### (2) 令和7年度地域間幹線系統確保維持計画の策定について（R6.10.1～R7.9.30）

○事務局から資料4の説明。

- ・ 6月5日に京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会の総会が開催され、計画案が承認されたことに伴い、与謝野町に関連する内容を報告。

### (3) 丹海バス路線の再編について

○丹後海陸交通株式会社・石田計画担当課長より資料5について説明。

- ・ 第45回の地域公共交通会議において、令和6年10月からの幹線の再編案について報告したが、会議後に社内で再編内容について再度検討した結果、再編内容の一部を取り下げる判断となった。

### (4) 予約型乗合交通再編に係る進捗状況について

○事務局から資料6について報告の後、地域の動きを西村委員から報告。

- ・ 行政としては6月定例会で町営バス運行条例の廃止について上程し、予約型乗合交通の運行エリアの拡大に伴う関連経費の予算を6月補正予算に計上している。

## ■主な意見

○西村委員

私からは10月以降の協議会の組織体制と、我々の立場として現在の進捗状況を報告をする。事務局からあったように第44回の地域公共交通会議の場で承認いただき、地域への働きかけ等を行ってきた。元々の予定としては3月中にそれぞれの地区ごとの運行管理責任者を定め、4月から5月にかけて運転手の確保をしていくという予定だった。若干遅れてはいるものの、加悦エリア、与謝エリア、桑飼エリアの3エリアそれぞれに運行管理責任者が4月中に決定したところ。運行管理責任者を中心に運転手の確保に尽力してきたが、本日、運転手の確保が希望通りできたとの報告を受けた。今後は協議会の方の組織体制を立ち上げ、運転手の講習と運行に向けてのトレーニング等を行い、10月の運行開始に繋げていきたい。

○事務局

1点補足させていただく。今回の加悦エリアの拡大するエリアの各地区には西村会長にも同席いただき、説明に回っている。運行エリアに関しての詳細については6月中に乗降場所を選定し、警察協議も進めていく。次回の地域公共交通会議で詳細をお示ししたい。

## 【協議案件】

### (1) よさの乗合交通（野田川地域）の道路運送法第4条運行への移行について

○事務局から資料7について説明。

- ・ 日本交通株式会社が運行を担う野田川エリア（岩屋・市場エリア、山田エリア、石川エリア）について、令和6年9月から、道路運送法第21条での実証運行から同法第4条の本格運行へ移行することについて承認を求めるもの。
- ・ 第4条の運行への移行に伴い、現在運行中の令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画の内容変更も併せて行う。なお、届出変更の手続きのみで、運行エリアや運行体制に変更なし。

## ■議事概要

○会長

ただいま事務局から日本交通株式会社が運行する野田川地域での予約型乗合交通の運行エリアについて、令和6年9月から実証運行を本格運行に切り替えていくにあたり道路運送法上の第21条の許可から同法における第4条の許可路線へ切り替える手続きを踏むという説明だった。ここまでの内容について、皆様方から意見をお願いします。

○日高専門官

少し分かりにくいのが国土交通省で所管する道路運送法があり、第4条はいわゆる一般的な路線バスとご認識いただきたい。フィーダー補助金の説明で事務局から話があったが、21条運行許可、いわゆる実証運行の状況だとフィーダー補助金を受けられない。3月から4条路線に変更する予定だったが、8月末まで実証運行という状況にすることになった。9月からの1ヶ月間に前年度のフィーダー補助申請を変更する届出を提出するという趣旨なので各委員の皆様方ご理解のほどお願いしたい。

○会長

その他特段のご意見もないようなので、議事(1)よさの乗合交通野田川地域の道路運送法第4条運行への移行について承認することとしてよろしいですか？

<異議なし>

議事(1)よさの乗合交通野田川地域の道路運送法第4条運行への移行について提案のとおり承認いただいたこととする。

## (2) 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について (R6.10.1~R7.9.30)

○事務局から資料8を説明。

- ・令和6年10月1日から来年の9月30日までの1年間の計画を申請する。対象路線は、丹海バス路線の峰山四辻線、予約型乗合交通の岩屋・市場エリア、山田エリア、石川エリア、桑飼エリア。さらに加悦エリア、与謝エリアを追加する。
- ・計画の策定は本公共交通会議で承認が必要。協議のポイントは、「地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果(1)事業の目標」にある目標の立て方、路線バス峰山四辻線と予約型乗合交通の目標値について。
- ・その他計画の詳細な内容については事務的なものであり、国からの指摘事項等への修正対応についても事務局に一任願いたい。

### ■議事概要

○会長

ただいま事務局から令和7年度における地域内フィーダー系統確保維持計画案について説明があった。これは路線バスの峰山四辻線、予約型乗合交通の運行エリアを申請対象とし、別紙地域内フィーダー系統確保維持計画の目標効果の立て方などについて、ご説明の通りで皆様と協議をさせていただきたいというのが議論の趣旨である。その他の内容については、提出先である京都運輸支局と調整することについて事務局に一任をいただきたい。ここまでの内容について皆様から意見、質問があれば発言をお願いします。

○日高専門官

幹線系統もフィーダー系統も同じような申請のかたちになり、国の申請基準で分かりにくく申し訳ないが、補助対象年度というのは通常の会計年度と違い、半年ずれている。令和7年度事業の申請に関して令和6年10月から来年の9月までの計画となり認定の申請を受ける。会計年度とバス年度で認識が難しい面もあると思うが、あくまでも1年間を運行する計画ということでご判断いただきたい。

事務局から報告のとおり、実際の申請手続きについてはこの内容で申請は大幅に変わることはないと思うが、審査側から申請者側に多少の追記など微修正を求められることもある。

○会長

その他ご意見ないようなので、議事(2)令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について承認することとしてよろしいですか？

<異議なし>

議事(2)令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について提案のとおり承認いただいたこととする。

## (3) 与謝野町地域公共交通計画の変更について

○事務局から資料9を説明。

- ・令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地域公共交通計画における国庫補助系統等の位置づけが補助要件化された。
- ・令和6年10月から予約型乗合交通の運行エリア拡大するにあたり、与謝野町地域公共交通計画において、当該路線を地域内フィーダー系統として位置づけ、国庫補助事業活用の必要性や目標値等を追記・変更することについて承認を求めるもの。修正点等は資料のとおり。

## ■議事概要

### ○会長

ただいま事務局から与謝野町地域公共交通計画の変更案について説明があった。令和6年10月から予約型乗合交通の運行エリア拡大にあたり、先ほどの議事(2)で承認をいただいた。地域内フィーダー系統確保維持計画と連動させ、計画変更を行うというもの。変更点などについては、先ほどの説明の通りとなる。ここまでの内容について皆様からの意見、質問をお願いします。

意見はないようなので、議事(3)与謝野町地域公共交通計画の変更について承認いただいたということによろしいですか？

<異議なし>

議事(3)与謝野町地域公共交通計画の変更について提案のとおり承認いただいたこととする。

## (4) 丹海バス峰山線の再編について

### ○事務局から資料10について説明。

- ・前回までの経過として、丹海バスの路線再編について丹海バスから2月末に再編計画が発表され、そのうち峰山四辻線が6月から減便、来年の3月末をもって廃止という説明を受けた。一方、沿線市町、与謝野町からは再考を要望したが、人材確保の改善の見通しが立たない中、丹海からは要望に応えられないという回答だった。町長からは生活に大きな影響を及ぼすことになるので、最小限に止められるよう、丹海や沿線市町と力を合わせながら協議を進めていきたい、と発言してきた経過がある。
- ・そういった中で、与謝野町としては、峰山四辻線の再編に伴う代替交通の確保に向けて、京丹後市とともに丹海に対し峰山線の延伸を求めているところ提案をいただき、この間協議を行ってきた。京丹後市、与謝野町、丹海の三者での合意内容について本交通会議でご承認いただきたい。
- ・峰山四辻線の廃止に伴う代替交通を確保するため、現在、峰山駅と野田川丹海前を起終点とする峰山線について、令和7年4月1日から、与謝野町内の起終点を宮津天橋高校加悦谷学舎前までに延伸することについて承認を求める。
- ・なお、与謝野町としては、峰山四辻線では幾地口、幾地という停留所があり、利用者もあることから、これらを回るルートも検討した。しかしながら、運行管理上の事故リスクや、運行効率性の観点から本町の提案は通らなかった。幾地口等から利用されている方には、今後予定している利用者説明会等で理解を求めていく。一方で加悦谷学舎前までの延伸に関しては、学生にとっては利便性が高まるというメリットがある。6月中旬から合同説明会等が始まると聞いているので、本日承認された内容を高校に説明していきたいと考えている。
- ・今回の協議内容は町内の起終点が野田川丹海前から宮津天橋高校加悦谷学舎前までに変更になるということであり。運賃等については今後継続で協議していかないといけない案件であり、協議が整い次第、公共交通会議に報告させていただく。

## ■議事概要

### ○会長

ただいま事務局から峰山四辻線が令和7年3月末をもって廃止となるにあたり、代替交通として幹線である峰山線を4月1日から現行の野田川本社前までのところを、宮津天橋高校等学校加悦谷学舎前まで延伸するという説明があった。別紙を見ていただくとそのイメージがよくわかると思う。この間、丹海、京丹後市そして本町で調整を行ってきた結果を提案した。この案で皆様方のご理解をいただければと思う。ここまでの内容について皆様からご意見ををお願いします。

### ○日高専門官

峰山四辻線の廃止に対する代替交通としての案との説明だったが、幾地、幾地口の利用客数は事務局で把握されているか？

### ○事務局

3月に町独自でアンケート調査を実施し、通学利用者と通勤利用者を合わせて5名未満だったかと思うが、あるということは把握している。丹海で詳細が分かれば説明をお願いします。

○丹海 白敷課長代理

四辻、幾地、幾地口における乗降場の情報の状況を説明する。幾地口は通勤利用者が1名。学生についても2～3名ほど清新高校または峰山高校へ通学利用者がいる。幾地のバス停においても2～3名の学生が峰山高校、もしくは清新高校へ通学されているという状況。

○日高専門官

現行の峰山四辻線の利用者は幾地、幾地口から乗ることはできないのか？

○事務局

代替の交通手段というのが野田川丹海前まで、送迎や自転車で行くほか、今回延伸する四辻が最寄りとなるので、そこまでは家族の送迎や自転車等で行っていただくことになる。そういったことを利用者説明会において丹海と一緒に説明させていただき理解を求めていきたい。

また、自転車利用という話をしたが、四辻に自転車を停めるところがないので、周辺地域に駐輪場の確保できるのかということも説明会までに検討しておく。

○会長

その他いかがでしょうか？できる限り利用者の立場に立って議論しているということで、一定ご協力をいただきながらこの延伸する路線を活用いただくことができるように働きかけていくということになる。

この他ご意見がありませんでしたら、議事(4)丹海バス峰山線の再編について承認とさせていただくことでよろしいでしょうか？

<異議なし>

議事(4)丹海バス峰山線の再編について提案のとおり承認いただいたこととする。

#### 4 その他

○学識経験者の井上先生と日高専門官から感想や意見をいただく。

○井上先生

専門は公共交通で、京都市内で中山間地域から市内まで公共交通、特にバス交通を専門としている。本日の感想として共有したいことがいくつかある。

まず1点目、丹海バスから丁寧な利用状況が報告された。本日の報告で伊根線と蒲入線は利用者や収入が増えて大丈夫と受け止めているかもしれないが、利用者が伸びている割にはあまり収入が伸びていない。一方で利用者が減少したところは結構収入が減少している。どういう意味かということ、利用者の単価が低い。利用客が増えてもなかなか収入が上がらないのは運賃が安すぎるのではないかと、いうところが今課題として浮き彫りになっている。さらに今回、資料4の細かな数字で分かりにくいと思うが、ここで重要なことは丹海バスはかなりの赤字の中で頑張っていて、1運行あたりのコストも近畿地域の標準より80円ほど安価で頑張っている。これを頑張っているという点とみんないい話に受け取るが、運転手からすれば相当しんどい中で働いている。つまり、もう少し運賃を見直して、運転手の皆さんがもう少しゆとりのある良い生活をしていかないと、今度は今走っている幹線系統路線も今後しんどくなる。その他の貸切バス事業なども行わないとなかなか収益が上がらない。つまり、今赤字の中で地域の交通を支えるということはいいい話に見えるが、これは会社並びに現場の方々からするとかなりしんどい状況だということをお皆さんにも危機感として共有いただかないと大変だと思う。

一方で与謝野町の画期的なところは、地域のタクシー会社と地域住民が今回かなり頑張っている。とてもいい取り組みだが、頑張りすぎるとしんどくなる。できる範囲で全然構わないので、運転手も利用者からの要求に対して折り合いをつけていくことで10年、20年続いていくものだと理解してほしい。いきなりすごい事業ができて現場はかなり大変で、耐えられず3年ほどで終わる地域もあり、そうするとますます大変になる。細く長く安全な運行を心がけ、ぜひこの丹後の特徴の一つとしてアピールできる支え合い交通になっていただきたいと期待している。

そして丹後地域全体の特徴からいくと、今高校生の進学先が毎年変わる。これまでであればどの高校に通うのかある程度予測できたが、今は自由に学校を選択できるようになった。毎年流動が変わるということは、バスのネットワークからすると、来年の計画が立てづらい。その中で、できる限り保護者には、バスを利用して通学した方が保護者が楽になるということを知ってほしい。朝の15分がなくなると私も娘の送迎をしているので大変だということはおよく分かる。そのときにバスを使える

方々はぜひバスを使って登校していただきたい。でも、バス停から遠いというのが先ほどの四辻のバス停の話だと思う。そういうところは、できる限り自転車を安心して停められる場所を提供するので、自転車で来てバスで通学してくださいということを今後検討された方がいい。バスの本数を増やすよりバスの待合環境を直した方が、少額でかつ効果的なことができる。次年度以降検討いただきたい。

また、バス運転手志望者が減少している理由の一つは仕事内容がイメージ出来ないことも関係していると思う。先ほど配布したチラシは亀岡市を舞台とした主人公がバス運転手になるために奮闘する映画であり、7月末に公開される。そのような取組も今されていて、今バスの世界も変わってきているということを実際に見たりして最後は共有いただければと思う。

最後に、できる限り会議には対面で参加させていただくが、講義で来れないときはWEB参加になるかもしれないが今後ともどうぞよろしくお願いします。

#### ○日高専門官

先ほど来、丹海から運転手の確保というのが厳しいとあるが、これは全国的な問題であり、そのような中での再編となるがこれは仕方がないと思う。先ほど井上先生からも発言があったとおり、運賃、いわゆる受益者負担を考えるべき。国の立場から値上げをしなさいと指示はできないので、委員皆さんで共有し、また与謝野町に限らず丹海バス沿線の関係市町も関わる話なので、ここですぐに議論というわけにはいかないと思うが、本腰を入れて検討していく時期にも来ている。国の立場からはこのような言い方しかできないが、ぜひ検討をいただきたい。

議題にも挙がっているが、幹線系統補助やフィーダー系統補助など運行に関する補助を国で行っている。国で出来ることとしてこのような補助以外にも、運転手不足の課題等に対して地方交通の計画再構築、いわゆるリ・デザイン、そういった内容に関する予算を国交省としても確保している。共創・MaaSの関係や、事業者に対する運転士確保の補助の他、地域の実態に応じた補助というものもある。新たな補助制度についても来年度も含めて継続していくような補助もあり、国からも情報発信をするので、地域に見合った補助等が必要であれば手を挙げていただきたい。

#### ○事務局

次回の公共交通会議は、8月中の開催を目処としている。正式なご案内については、日程がわかり次第事務局から連絡する。

以上