

第47回与謝野町地域公共交通会議 会議報告書

■日時 令和6年8月26日（月）午後2時00分から午後3時20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	渋谷 卓司
山添 雅男	安達 幸三	川本 康博	川端 克久	辻 圭
柴山 進				

■代理出席者

野内 優	福井 陽平
------	-------

■欠席者

井崎 智満	植田 哲史	市田 桂一
-------	-------	-------

■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

【協議案件】

○よさの乗合交通の本格運行への移行及び運行区域の拡大について承認された。住民への周知方法について委員からの質問があり、これまでと同様、利用の見込まれる方の集まる場所や機会に役場職員が出向き丁寧に説明をすると回答。

【報告案件】

○よさの乗合交通の令和5年度及び令和6年度の実績報告について資料のとおり報告。委員からは利用者の属性を問う質問や、チャイルドシートの装着、公的資金の考え方についての質問が出た。

○丹海バスの再編について峰山四辻線、福知山線について資料のとおり報告。委員からは広報に係る質問や利用者減に伴う幹線落ちに関する意見が出た。

■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

【協議案件】

(1) よさの乗合交通の本格運行への移行及び運行区域の拡大について

○事務局から資料1について説明

- ・昨年10月から実証運行として運行を開始した乗合交通について、令和6年10月より実証運行から自家用有償運送の運行区域を拡大して本格運行へ移行する。今回の自家用有償運送の運行区域拡大にあたり、運輸局への変更登録の申請が必要であり、本日の地域公共交通会議の協議を整えて提出する必要があることから提案するもの。
- ・経緯として、令和5年6月の地交会議で道路運送法第21条および第78条に基づく自家用有償旅客運送での運行について承認され1年を迎える。この間令和6年2月に町営バスの再編方針、すなわち町営バスから乗合交通に置き換えることについて地交会議で承認いただくなど議論を積み上げてきた。
- ・乗合交通の運行主体としては桑飼地区支え合い交通運営協議会を加悦地域全域に広げた組織体制を作るということで、7月12日に加悦地域支え合い交通運営協議会が設立され体制が構築された。
- ・行政の動きとしては、6月定例会において乗合交通への置き換えや運行区域の拡大に関連する補正予算を提案し議会に認められた。

○事業計画の変更点

- ・加悦地域の運行主体を桑飼地区支え合い交通運営協議会から加悦地域支え合い交通運営協議会に変更。
 - ・運行ルート：加悦地域の変更。加悦エリア、与謝エリアは旧小学校区内を運行区域として、市街地エリアAまで移動する。一方で桑飼エリアの中に新たに字加悦、後野地区を追加。旧小学校区で見ると加悦エリア内だが、桑飼エリア内に含めた方が効率的な運行ができるという理由から変更。
 - ・乗降場283ヵ所に増加（新規加悦エリア、与謝エリアで102ヵ所を追加）。新たに追加する乗降場については宮津警察署に指導を仰ぎながら設置する予定。
 - ・加悦地域の車両は軽乗用車の4台（予備車両1台、運行車両3台でいずれも町のリース車両）。各エリア1台ずつ運行し、新規エリアの運行車両2台は箱バン型に変更（現行はハイトール型の軽乗用車）。
- ※事業区分、運行形態、運行ルート（野田川地域）、運行ダイヤ、乗車人数、旅客の範囲、運賃、予約方法、予約可能期間については従来通りで変更なし
- 9月定例会において、よさの乗合交通を運行していくための条例を提案しており、この条例に基づき本格運行を実施していきたいと考えている。

■主な意見

○日高専門官：

野田川地域については運行主体等は変わらず、形態が変わるだけだということ認識している。加悦地域については区域の拡大等があるが、地元住民への周知方法はどうか？

○事務局：

地元住民への周知方法について、昨年度と同様それぞれ沿線地域の自治会にお世話になり、それぞれの自治会の求めに応じる形で、職員が出向いて説明することを基本に考えている。既に役員へ説明してほしいという案件もあり、また高齢者サロンだとかそういったところにも来てもらえるのかという声もあるので、昨年度と同様そういった機会に積極的に説明していきたいと考えている。一方で町の広報媒体を使った広報に関してもこれまでと同様進めていく。大事にしたいと思うことは、利用を見込まれる方が集まるところに、少人数であっても出向き丁寧な説明に努めていきたい。

○会長：

ただ今は住民の皆様方への周知をどのようにしていくのかという観点からの質疑応答であった。その他委員の皆様から意見はあるか？

特によろしいか。これまで皆様方とともに議論を重ねてきた案件ということで、皆様方にもご理解を賜っているものではないかと推察する。先ほど事務局から具体的な事業計画の内容について説明があった。皆様方と共通の理解に至った上で、今後の対応をしていく確認をしたいと思う。

それでは議事(1)よさの乗合交通の本格運行への移行及び運行区域の拡大について、ご承認をいただくということによろしいか？

異議なし

ありがとうございました。以上をもちまして議事(1)よさの乗合交通の本格運行への移行及び運行区域の拡大について、承認をいただいたこととする。

【報告案件】

(1) よさの乗合交通の運行実績について

- ・令和5年度運行実績報告（R5.10.1-R6.3.31）
 - ・令和6年度運行実績報告（R6.4.1-R6.7.31）
- 事務局から資料2、資料3の説明。
- ・令和5年度の運行実績については最終版として報告。令和5年度の6ヶ月間の成果として、1つ目は利便性の向上。町営バスより1日当たりの運行便数と乗降場所が増加したため。利便性の向上により、利用者の3分の2が2回以上の利用（リピーター）があった。2つ目は無事故の達成。やはり公共交通は一番は安心安全な運行が重要。日本交通、地域協議会のご尽力により安全確保に努めていただいた。現在も継続をされていて感謝申し上げる。3つ目は共創。行政、交通事業者だけでなく、新たに商業施設との連携によりキャンペーンを実施することで、新たな分野との共創ということも企画し、外出機会の創出ができた。
 - ・課題は二つ。予約型乗合交通の予約に対する心理的なハードルがあるということが大きな課題。特に始まった当初、また地域に出向いて説明した際に予約が面倒、利用方法が分かりづらいという事を非常に多くいただいたが、一度利用されるとリピートされる方が多いというのが一つ大きな特徴なので、このハードルをいかに下げることができるのかというところが更なる成果を上げていく大きなポイントと認識。
 - ・先ほどの委員からのご指摘でもあったように、広報の強化を丁寧にやっていきたいと考えている。また住民ニーズへの対応。山田エリアについては当初から要望のあった石川エリアへ乗り入れ、石川診療所商業施設への実現。これについては令和6年4月から実施。運行実績概要については運行日あたり利用者数が、これまでの報告した数字等を精査する中で実際に運行した日数による割戻しをした数値に変更があったことから修正している。
 - ・資料3について、4月から7月までの経過報告。特に運行便当たりの利用者数が令和5年度実績では6.9人だったのが6.2人ということで、少し減少傾向にある。これは月別推移を見ると特に直近の7月は145人で、1月、2月の利用者数に近い数字となった。8月においても把握している速報値では減少傾向にあるということで、メインの利用者となる高齢者利用が減少傾向にあると考えており、天候の影響を受けていると推察をしている。その他の数字では、リピーター率が68.7%で令和5年度に比べて増加。また、乗合率も30%を超え、運行の効率化が進んでいる。その他は資料記載してある通り。
 - ・変更点について、山田から石川エリアへの移動、特に石川診療所へ12人の利用があり一定の成果として現れていると言える。コールセンターの電話予約の受付日、時間の延長について、新たに設定した土曜日が16件、8時30分から9時までの利用は7件といずれも実績としては少ない。次期改正以降の対応について今後の交通会議において提案し、議論をお願いしたい。

■主な意見

○河邊委員

実績報告があったが、もし利用者の年代や、全体的にどのような方たちが利用されているのか、分かることがあればお聞きしたい。

○事務局

利用者の年代、性別は現在確実な資料はないが、予約状況を見ると女性の方が圧倒的に多い。年代で言うと高齢の方が多い。パーセンテージで今示すことができないが大多数が高齢の女性、一部は子どもがいる若い年代の方も利用されているということを確認している。実人数に対する大多数は、高齢の女性の方が占めている。

○林委員

2点あり、1点目は先ほど小さい子供の利用があるということだったが、午前中に宮津市の地域公共交通会議に出席した中で、他府県でも大きな事故もあり、小さい子供のチャイルドシートの取扱いについて質問があった。タクシーではつけなくてもいいと法律で決まっていますが（※）、装着義務はないだろうと思う一方で、私も意識してなかった視点で委員から意見が出て、確かに安全というところを考えたときに、そのような視点もあるのだろうと。ほとんどの利用者が高齢者ということではあると思うが、これから需要が伸びて小さい子供が乗られることが多くなったとき、意識する必要があると思ったのでこの場でも共有する。

2点目は井上先生に質問だが、資料3の中で利用者1人当たりの公的資金投入額という金額がある。この数字については丁寧に話をしていく必要があると思う。この運行経費を利用者数で割ったという理解が進めるが、これを評価すべきか、すべきでないか。できれば公的資金は少ない方がいいという話になると思うので、ある意味経費が同じであれば利用者数を増やした方がよいというところで、この数字をどう捉えるか、どう評価すべきかを事務局でも先生方でも他の考えがあれば教えていただきたい。

※参考（道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)）

(座席ベルト及び幼児用補助装置に係る義務の免除)

第二十六条の三の二 法第七十一条の三第一項ただし書の政令で定めるやむを得ない理由があるときは、次に掲げるとおりとする。

3 法第七十一条の三第三項ただし書の政令で定めるやむを得ない理由があるときは、次に掲げるとおりとする。

六 道路運送法第三条第一号に掲げる一般旅客自動車運送事業（タクシー）の用に供される自動車の運転者が当該事業に係る旅客である幼児を乗車させるとき。

七 道路運送法第七十八条第二号又は第三号（自家用有償旅客運送）に掲げる場合に該当して人の運送の用に供される自動車(特定の者の需要に応じて運送の用に供されるものを除く。)の運転者が当該運送のため幼児を乗車させるとき。

○事務局

ただ今林委員からチャイルドシートなどの点に対する見解、運賃収入と費用の評価について分析も話があった。まず事務局から回答ができる範囲で回答した後に、井上先生から御意見をいただきたい。

1つ目の宮津市地域公共交通会議でもあったご意見は、非常に重要だと思う。現在の運行ではジュニアシート、チャイルドシートをつけていないが、日本交通、地域協議会、関係者の皆さんとともにこの問題、課題について、安心安全をどう確保するのか検討し、運輸支局、警察からご指導いただいたりしながら協議してまいりたい。まだ何か方向性があるということではないが非常に貴重なご意見をいただいたと思う。

2つ目の公的資金の投入額について、運行経費を利用者数で割ると、どうしてもこのような形で出てくる。これは地域公共交通計画にも記載していて全国的にもこのような数値を見ながら一つ評価をしていく基本軸として表示すべきと国土交通省のガイドライン等でも示されている。金額についても当然圧縮出来ればよいと思うが、地域公共交通に関しては、生活路線を守っていくものであり金額の大小というのは当然あるが、税金投入により持続可能な交通体系を維持していくということは姿勢としては変わらない。金額の見方についてはご見識のある井上先生からご意見を頂戴したい。

○井上先生

この金額をどう見るかというのがありますが、一つは町営バスを運行していたときのコストに比べて全体的なコストがどれだけ上がったのか、それとも横ばいなのかというところで、同じお金をかけていて、多くの人に乘ってもらえていれば幸せになる人が増えているという説明で判断されることもある。隣の伊根町では町営バスに比べて今のいねタクの値段で支出は同じぐらいで、利用者は倍に増え、収入も倍に増えているから町営バスよりいいから評価しようという考え。もう一つは先ほどの資料でも示されているようにすべての便で必ず3人乗ってくれたとしても、収支率は30%が限界であり、そういう乗り物だというのは分かった上でやられていると思う。デマンド交通は経費が一番かからない方法は誰も使わないこと。従ってこれは元々コストがかかるものであり、そういう意味でこの9000円という金額は、今後1万円になったときでも、そのような理解をいただくというもの。更に別の考え方として、この利用者に対して同じ1万円のタクシー券を配ったとすると、その1万円でその方が一体何回外出できるだろうと、その外出できる回数よりも乗合交通を使われている回数の方が増えていけば、お出かけ回数が増えたということで適正な税金の使い方だという判断ができるので、ご参考まで。市町によってどう評価するか、行政によって判断が異なってくるところだと思う。

もう一つよく使われる方法として、今後アンケートを取ったときに、地域住民に「運賃を下げしてほしい」、「300円は高い、往復で600円は死活問題だ」と言われる方が絶対にいる。そのときにこの数字を見せてほしい。むしろもっと運賃を増やさないとまずいんだという説明に使えるので、あまりいい方法

とは思わないかもしれないが、皆さん運賃を下げればいいのかという、それは幸せではない。これだけの税金を使った上で、皆さんの生活の質が上がっていると説明ができるのでこれが今後、極限まで減らしたらいいかと言えばそのあたりは判断いただきたいと思う。もはや公共交通というのは黒字でやってくるのは非常に難しい。上下水道とか福祉のように行政がやらなければならないサービスになっている。つまり一定の支出が必要だという説明をしながらこの数字にご理解をいただくというのが必要。これをぜひ議会にもご説明いただき、町としては良い支出をしてるという方向に私は思っていただけだと思う。蛇足にはなるが、毎回しっかり数字や見やすいグラフを作られている自治体はなかなかなく、見える化が出来ていて大変素晴らしいことをやっていると思うので共有いただければと思う。

○会長

ありがとうございます。ただいまの井上先生のご指摘につきましては今後行政内部でも、そして地域公共交通会議でも考えていかなければならない視点であろうと認識した。その他いかがですか？

特にないようなので、以上をもって議事(1)よさの乗合交通の運行実績についてはご理解いただいたものとする。

(2) 丹海バス路線の再編について

・ 峰山四辻線について

○事務局より資料4、資料5について説明。

- ・ 資料4 丹海バス峰山四辻線の再編については峰山線を延伸する話で進めることを前回会議にて承認された。この延伸案について沿線である京丹後市の地域公共交通会議においても、運行計画が承認された。
- ・ 運賃について昨年度の道路運送法の改正により、これまでは地域公共交通会議での協議案件だったが、別の協議会をもって協議をするように変更となったことから、令和6年8月20日に、丹海バス峰山線に係る運賃協議会において、運賃案の決定をされた。
- ・ 運賃等の改定予定日については来年4月1日から。運行区間についても改正されたところ。これは委員の方には既にお示ししているが、野田川丹海までのところを四辻を通り、加悦谷学舎前まで延伸する。路線系統図は資料4-1のとおり。
- ・ 運行日、運行本数については平日6.5往復、土日祝は6往復。
- ・ 運賃設定は現行のエリア制の上限200円の運賃を適用する。当地域に導入されている200円バスの運賃制度、そして他路線との整合性というのを保った運賃としている。延伸区間である野田川丹海から宮津天橋高校加悦谷学舎前までが新たなエリアとなり、二つのエリアをまたがる区間ということになるため上限400円になる。定期券回数券に関しては資料4-4だが、こちらも従来の割引率を適用していて、利用者の皆様の新たな負担がないような運賃を決定した。
- ・ 資料5の丹海バス四辻バス停利用者の駐輪場の設置について、前回の会議において、峰山線の延伸だけでは幾地、幾地口の利用者の方々が大変不便になることから、対策として四辻バス停付近に自転車で通学される方を対象に、自転車置き場を確保していく必要があるという話が出た。会議後、日本交通から四辻待機所の一角を駐輪所として使用していただければ、という申し出があったことから、ご厚意に預かり駐輪場を設置したいと考えている。駐輪場に関して四辻バス停から約50m付近の一角を借りて自転車を停められる場所を令和7年4月1日に設置予定。

■ 主な意見

○日高専門官

この峰山四辻線の関係に伴い前回の地域公共交通会議で駐輪所の話が気になっていたが、調整されたということでありありがとうございます。前回の地域公共交通会議でも、幾地口、幾地からは3、4名ほどは利用者があるということで、4月から廃止となるが、利用者向けに個別でも駐輪所があるので、バスを利用してくださいという形でアピールをしていく方がいいと思う。周知についてはこれからなのか、それとも既に始めているのか。

○事務局

広報については、全体の丹海バス路線の再編に関わるところで利用者向けに説明会を開催したいと考えていて、その中でしっかりと伝えたいと考えている。また各学校を通じて説明会を開催するといった話であるとか、改正点について知らせるべきと考えている。それによって個別に届いていく可能性が高まるので、広報についてはこれから丁寧にしていきたいと思っている。

○日高専門官

せっかく日本交通のご厚意をいただけたことから実現できた施策と思うので、ぜひ利用できるということを知っていただけたらと思う。

○会長

ただいま説明があり、議論をしてきた峰山四辻線については皆様のご理解をいただいたものとする。また駐輪場の設置については、日本交通株式会社様にもご尽力いただき、感謝申し上げます。続いて同議事の福知山線について事務局から説明をお願いします。

・福知山線について

○事務局から資料6について説明。

- ・丹海バス路線の一つである福知山線は、与謝から共栄高校前まで向かうバス路線。令和6年2月に福知山線の再編が丹海バスから発表され、6月には朝昼夕方の3往復の運行が朝と夕方の2往復に減便となり、令和7年3月末に廃線となる。町としても代替手段の検討を続けており、与謝野駅から福知山駅まで鉄道利用での通学を想定し、関係機関とも調整を続けているところ。
- ・与謝野町から福知山市へ向かう場合の現行ダイヤについて、始業時間が各中学、高校と分かれているがどちらも間に合うような現行のダイヤ設定となっている。既に鉄道を利用して通学されている生徒もいて、一定配慮されている。
- ・福知山市から与謝野町に帰る場合は鉄道は各高校、中学の下校時間に対応しているが、与謝方面に向かう路線バスの最終便は17時44分発となっており、それ以降の便は接続できていない。各ご家庭の送迎または自転車などでの別の移動手段が必要。
- ・運賃について、バスは与謝野駅から与謝までの区間で200円、与謝から共栄高校前の区間が930円で合計が1130円。鉄道は与謝野駅から福知山駅区間が950円。現行運賃での比較で全体的にバスよりも鉄道利用の方がやや安価となる見込み。
- ・町としても代替交通手段については、現行のバス利用者が別の代替交通を利用する際にも、なるべく影響を抑えたものにしたい考え。今後も調整を進め、交通会議でも報告する。
- ・成美高校が表にない理由について、現在鉄道で通学されている方もいるが、スクールバスが丹後地域から成美高校までの便があり、峰山、与謝野町内にも1ヶ所ないし2ヶ所停車すると聞いている。成美高校は学校のサービスの中で展開されていることから資料には記載していない。

○会長

ただいま事務局から福知山線についての現状報告だった。これまでの内容について、皆様方から意見、質問があれば、挙手にて発言をよろしく願います。

ただいま議題となっていた議事(2)福知山線については、意見がないものと理解した。今後においても状況報告をさせていただきながら来年に向けての調整ということになるかと思うので、引き続き皆様方のご意見をよろしく願いたい。

4. その他

■主な意見

○林委員

地域公共交通会議の中で今回我々の運転手不足に伴う路線の再編について、各市町が様々な知恵を出して、各地域の方々のご協力のもと代替手段を考えて伝えようとしているところに関して非常に感謝申し上げたい。我々としてもできる限りのことはやらせていただきたいと思います。一方で利用されないと幹線として維持ができないという話で、幹線落ちと言って利用者が少ないと国からの補助金がもらえないという状況になるが、峰山線がそのような危機にあった。今回の峰山四辻線を廃止することにより峰山四辻線の利用者が峰山線に振り替わるだろうという前提で、その利用者の分だけ利用が増えるため幹線落ちは一旦は避けられるのではないかと見ているが、これも将来的にはどんどん利用者が減ってしまうと幹線落ちが見えてくる。これを残そうと思うと市や町の負担が大きくなってきて財政を圧迫するという状況になり、路線を存続するか否かという話になると思う。何が言いたいかというと、乗らないと幹線を財政的な面でも残せない、残らないような形になるので、様々な機会に出てくるが、乗らないと公共交通を残すことができない。ここにいる方々も様々なところで地域の方々とお話をさせていただきたいということを知っていただけたらと思うので、よろしく願いたい。

○会長

ありがとうございました。皆さん方と一緒に公共交通を利用するというのと併せて、やはり周知を行いながら、移動手段というのは、公共の中にあるということをやはり広めていく必要があると改めて思った。その他いかがでしょうか。

○事務局

先ほどもあった通り、本町でいうと一般会計約 100 億円に対して鉄道や与謝野駅関連予算も含めて 1 億円程度ということになるが、これは国の補助金も含めた総額という数字になる。一般財源も抑えているけれども、このぐらいの公共投資をかけているというところ。ただ、先ほどもあった通り生活路線というのは町長からもあった通り、持続可能なものとするということが必要。ここからは PR になるが、与謝野町として「自分ごと化会議」という無作為抽出で選ばれた方々に参加いただき、そこで地域公共交通をテーマに、将来公共交通をどうしていくかという議論をする内容で予算化されて令和 6 年度事業で実施しようとしている。無作為抽出で選ばれた 600 人の方にご案内が届くので、案内が届いた住民の方についてはよろしくお願ひしたい。

○井上先生

今回提出されたよさの乗合交通の今後の分析データで、例えば予約の受付期間がかなり早いという特徴があるので、大体何歳代ぐらいの方がどこに行くのに早い予約をされているか。おそらく病院だと思うが、そういうのが出てきたら今度は病院でアプリ予約がおすすめだとか、病院に來られて、診察を待っている間に少し手間はかかるが、「アプリ入れてますか？アプリ入れてなかったら入れましょ。う。」と声を掛ける。こうすれば利用できる、というような進め方をされるとアプリの予約率は上がると思う。それと皆さんデマンドを使わない理由はどこ地域でも、「面倒くさい、良く分からない」と答えが返ってくる。なぜかという、バスは何も考えずに待っていたら来る。デマンドはひと手間考えなければいけないので、スイッチング・コストがかかり面倒くさいということになる。今まで出来てたことを、手間が増えると本気にならない限り、皆さん頭を使う気はない。そういう方に対して例えば地区の健康教室に出前講座に行き、その後で皆さんアプリ入れませんかと言ってアプリを入れてもらうやり方をする。というのをやっていると、お話を聞くこと自体は嫌いではない。ですのでご高齢の方はそういったやり方が効果的だと思う。また、アプリの予約率が 4 割という数字は結構高い方。他の地域に比べて始まってすぐここまでの数字が出てるのはすごいこと。実際アプリで予約されている方がどんな方なのか、何歳代でどんな利用目的で使っていたかというのを見てからですが、もしご高齢の方が多くいようでしたら、今後の予約率が上がるチャンスになるので、ぜひやっていただければと思う。一定のところまで伸びた後、その次にアプリを使うとお得になるキャンペーンをやる。現金や電話予約だったら高いが、アプリになるとお得になるみたいな見せ方をしていけば、アプリのニーズは上がるため、人手は必要となるが参考になればと思う。

○会長

その他いかがでしょうか？それでは議事（4）での発言も終結したということと理解いただきたい。改めて本日につきましては日高専門官そして井上先生にもご来場いただいているということですので、この際ということでは何かあれば改めて発言をよろしくお願ひしたい。

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。

○日高専門官

先ほど林委員からも国庫補助落ちの話があった。午前中に宮津市の地交会議でも幹線を守っていくことは大事であり、枝線が年度末で全てなくなってしまうという話があった。幹線を残すためには国庫補助という方法もあるが、当然のことながら規定を満たさなければならない。先ほど林委員からもあった通り、峰山線についても国庫補助落ちする可能性もあったということで、幸いにもという言い方は変だが峰山四辻線が廃止され、利用者が峰山線に移行することで国庫補助落ちすることはないだろうという推測のもと、今回も申請されている状況。

本日の会議について、よさの乗合交通等の情報共有をいただきありがとうございます。当然、行政、交通事業者、地域住民、それぞれが連携しながら、こういった取り組みをしていただくということについて、改めてこの場をお借りして敬意を表したい。

宮津市もだが、与謝野町においても、いわゆる自家用有償運送、公共ライドシェアとお伝えしているが、活発的に活動しており、公共交通空白地を無くしていこうという取組を、本当に高い意識を持ってされていると思う。こういった取り組みについては、様々な課題はあると思うが、課題解決に直接繋がると思っているので、引き続き関係業者、関係機関等、いろいろな協議や知恵を出し合いながら運営、運行をしていただきたい。

交通空白の話として、宮津市の会議でも伝えたが担い手不足や交通空白が全国的な課題になっている。京都府でも大変な状況というのを把握していて、7月に国交省においても課題解決に向けて、交通空白解消本部というのを立ち上げた。これは大臣をヘッドとした本部だが、京都運輸支局においても、既に個別で数ヶ所、自治体の方に訪問していわゆる公共ライドシェア等の説明をしていて、先週、丹後地域でも開催したところ。来月以降も南部地域の振興局単位で説明等を行う予定で、いわゆる路線が少なくなるということに関して、いかにフォローしていくかということは、やはり公共ライドシェア、大きく言えば日本版ライドシェアというものもあるが、自治体主導の公共ライドシェアという制度になると思う。与謝野町においては官民共創を元に連携を行うという観点で様々な制度政策を展開していると思うし、そういった課題等や困り事があれば、事業者も含めて相談してほしい。運輸支局としても何か役に立てればと思うので、引き続き皆様のご協力をよろしくお願いしたい。

○井上先生

地域の皆さんがされている自家用有償運送だが、無理のない範囲でやっていただきたい。利用者から様々な要望が出てくると思うが、やはり運転手が限界を感じるとそこで終わるので、上手く落としどころをつけて無理のない範囲で頑張っただければと思う。実際に他の地域では運転手がおらず減便というのが鉄道でも起こっている。それは何故かと言うとみんなが乗らなくてなかなか待遇改善できない。だから運転手がいなくなるという時代。ここにいる皆さんは例えばみんな温泉行って日帰りのツアーをやってみる、騙されたと思ってバスや鉄道を1回でも使ってみるとか、協力できそうなことをすればと思う。

○事務局

次回の公共交通会議は、フィーダー路線の事業評価の関係等があり、冬ごろの開催を予定。正式な案内については日程が分かり次第、事務局から連絡する。

以上