

南丹市地域公共交通会議
意見交換会
議事録

南丹市地域公共交通会議事務局
(南丹市企画政策部地域振興課)

南丹市地域公共交通会議意見交換会（平成30年11月22日開催）議事録

1. 招集年月日 平成30年11月5日（月）
2. 開催年月日 平成30年11月22日（木）午後2時00分～午後3時30分
3. 開催場所 日吉支所3階第1会議室
4. 委員の総数及び出席者数並びにその氏名
 - (1) 委員の総数 17名
 - (2) 出席者数 13名
 - (3) 出席した委員の氏名 別紙出欠状況のとおり
5. 議事の経過の要領及び議事別の議事事項

司会	<p>お待たせいたしました。本日、委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。定刻になりましたので、只今より、南丹市地域公共交通会議意見交換会を開催します。私、本日の司会進行をさせていただきます企画政策部長の堀江と申します。どうぞよろしく申し上げます。本日の会議の趣旨をご説明させていただきます。本日は全体の会議ではなく、利用者側を主体とした色々な意見を交換させていただく主旨で開催をさせていただきました。土木事務所や警察などの行政機関については本日ご案内はしておりません。なお、谷委員、小林委員、福西委員から欠席のご連絡をいただいております。それでは、松尾会長よりご挨拶をいただきます。</p>
会長	<p>（開会あいさつ）</p> <p>本日地域公共交通会議意見交換会を開催したところご出席賜りましてありがとうございます。集落の人口減少に伴う交通対策には色々な立場でご協力を賜り感謝とお礼を申し上げます。本日までの公共交通は民間事業者にゆだねておりましたけれども、行政がつききりで行うようになり、福祉有償、公共空白地有償運送などで対応してまいりましたけれども、南丹市としても市民の皆さま方の利便性の確保という観点からデマンドバスの導入を進めてまいりました。市民の皆さまからは色々なご意見をいただいておりますけれども、十分に活かしきれていないというのが現状であると考えています。民間にゆだねております路線、直営路線、スクール混乗などで実施しておりますが、幹線路線につきましてはアウトソーシングの視点から民間委託など効率よく、利用者に喜んでもらえる改革も必</p>

	<p>要だと考えております。枝葉の路線につきましてはデマンドバス、スクールバス路線、福祉有償を含めた総合的な改善策を考える必要があるかなという風に考えております。本日は短い時間ではありますがけれども忌憚なくご意見を賜りたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。皆さまから頂きますご意見を公共交通の改善に活かしていきたいと考えておりますので、最後までよろしくお願いいたします。本日はご苦労様です。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。それでは、意見交換会の進行につきまして、会長、よろしくお願い致します。</p>
会長	<p>それでは、昨年度の公共交通会議の席で、運輸局の京都運輸支局の方からできるだけ委員会を開き、実際に利用してもらっているみなさんの声を聞くようにとのご指摘もいただきましたので、全体の会議の中ではなかなか出しにくいという事もありますので、このような会議を開かせていただきました。常に皆さんがお聞きいただいていることなど、難しく考えないところで楽にお話しただけならと考えておりますので、皆さんのご意見をお願いいたします。</p> <p>特に福祉有償の関係と公共交通が一部、業務が重なるような部分も見られますので、社会福祉協議会の山内さんから、何かそういったお話も頂けたらと考えますが。</p>
委員	<p>南丹市内においては、園部八木が福祉有償、日吉美山が過疎地の輸送という事で二種類あるのですが、本来美山日吉は空白地なので、本来は法律では幅広くできるのですがけれども南丹市においては基本的に自宅から病院への送迎、途中で、薬局が病院から離れましたので、薬局経由で、利用をいただいております。実際に声があるのが、買い物もしたいという声は常々聞きます。そういった部分では、やはり利用者のニーズとして病院のみではなく、買い物や「こんなところに行きたい」という声は聞きますけれども、私も委員をさせてもらってここにきているのですが、この交通対策というのはものすごく難しいな、と思っております。南丹社協は29年度に千人強の方から、園部の管内ですね、アンケートを取らせていただきました。園部町在住の高齢者を対象に1044件を回収させていただきました。女性676名、367名、未記入が31です。65歳未満の方、75歳未満の方、80歳以上の方を対象と聞いておりますが、やはり65歳以上から80歳の方からの回答が大半です。それと、頻度ですね、どれくらい使われているかという事ですが、週に数回使うというのが50%以上で、その中でどこに行かれますかという設問でスーパーが40%、ドラッグストアが16%、ホームセンターが20%。いつごろ買い物に行きますかという質問は、これは幅広いです。午前中が半分、午後5時ごろまでが半分ほど。買い物される日にちは決まっているかという設問は、決まっていないが92%、平均どれくらいの時間買い物するかという設問で、1時間ほどが</p>

	<p>6割です。買い物的手段ですが、自家用車が6割です。公共交通が9%。タクシー6%、自転車13%、徒歩が10%。自家用車の運転はだれかという設問ですが、本人が500人、家族が323人という事で、大半が本人または家族です。もし、ご自身が免許を返納されたらどんな方法で外出されるかという設問は、やはり家族がおられる場合は家族の送迎、あるいはタクシー、公共交通、地域の助け合いというのが少しあって、分からないという答えもありました。1年間で公共交通、バスに乗られたことがあるかという設問は、4割の方がいる、6割は無いという回答でした。意見というのは、住民の方は要望はするが乗らないという事もあったりするのですけれども、やはりバスは通っているけれども回数が少ない、使いやすい時間にバスが通っていないという事がご意見としてあります。色々な意見は出ておりますけれども、ただ、本当に住民の願いを叶えていこうとすれば、費用対効果は一概には言えませんが、市の財源が足りない。これからは、鶴ヶ岡振興会で下田さんがしておられるような、地域の助け合い、こういったことをやはり取り組んでいただきたいという事で、去年は園部のある地域で試してみたりしています。いろいろあるのですけれども、プロの市さんの方でしっかりと考えて提案いただきたいと思ったりしています。</p>
会長	<p>ありがとうございます。非常に貴重なご意見をいただきましたが、よろしければアンケート結果の写しを委員のみなさんにいただければと思うのですが。</p>
委員	<p>いいですよ。「皆さんのアンケートは地域福祉系統づくりに活かす」と書いてありますので、やはり知っていただいた方が良く考えます。</p>
会長	<p>貴重な話を地域のみなさんの話を聞きながら、最終的には費用対効果という部分があるのですけれども、そこは、過疎をかかえた町という事で行政も乗り越えてより利便性の高い物にしてもらう。そしてたくさん利用してもらう事によってコストを下げていくという考え方も大切かなと思います。今の事に対する質問も含めて委員の皆様が発言いただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。</p>
委員	<p>費用対効果を先に注視してしまうと、なかなか良いアイデアも浮かびにくくなって、一つそれが壁になるかと思えます。もちろん大切な考え方ではありますが。美山の方はユニークな小型の車両を運行されているとテレビで見て、非常にいいなと思いました。今山内さんのご発言の中で、園部でアンケートを取られたとありましたが、園部と日吉、美山はまた違いますので、そういうアンケートを、潜在顧客の声を拾っていくという事で丁寧に聞いていくことも大事ではないかと。住民ニーズやウォンツにこたえていくのが一番大きなポイントになるかと思うので、費用対効果の面もありますが、こういったこともある、こういった取り組みで成功したとい</p>

	<p>ったいろんなものを出し、整理して、これは日吉に合うな、これは美山に合うな、これを拡充したらよいのではないかとといった色々なものを収集して、その中からデザインして言ったらどうかと。私は美山の事は詳しくないですけども日吉にいますので、日吉の中世木にバスが入ってきますが1、2人しか乗っていない、空のバスが走っているが、あんな大きいバスが中世木に入ってくるのはどうかと。途中でいっぱい乗るのなら良いのですが、多分満車にはならないだろうと私は思います。園部とか日吉の駅で一番最初に乗られる時は美山行きなどは結構な人が乗っていらっしやいますが。一つのロスを軽減するためには私は前にも言わせてもらいましたが9人乗り、いや9人乗りでも多いのではないかと思ひ、4～5人乗りで十分で、これだけのシルバー社会ですので、お家の前まで迎えに来るような、杖で歩くのがやっとな方などおられるのです。でも、買い物には行きたい。そういった方のニーズにこたえようと思つたら、そういう小回りの利くサービスのものを踏まえてできないか。そんなことをすれば費用対効果の面から話にならない、赤字になるというご意見が出るのは分かるのですが、それも意見として精査して、考えてみたら意外と住民の満足度も高くなって最終的には役に立つのではないかと思ひます。私はまだまだ勉強不足ですみませんけれども、色々なものを出してもらう中で、アンケートなどで住民の声に合う提案をした方が、将来的な発想では早道だなど、近道だなど考えております。以上です。</p>
委員	<p>今年の春、八木のJAの女性部が神吉の朝市風の市へウォーキングに行ったんです。その時にバスを利用して20人くらい行かれたと思うんですけど、往復でも利用できて、大変良かったなと思ひました。それと私今、南丹市の女性会をさせてもらっているんですが、かやぶきの里へ見学に行くのもバスで行けないかという話もしたんですけども、なかなかうまくいかないんです。なので、そういったこともできたら、女性会としてはうれしいです。</p>
会長	<p>かやぶきの里については日吉駅から非常に利便性の高い運行に、少しやり方を変えたのです。日吉駅から直通で行ってもらえるような運行です。ただ、JRの利用促進もありますので、本来園部駅からという話もありますけれども、その分を減便して、日吉駅からのご利用を進めておりますので、ぜひご利用いただきますよう、お願いします。</p>
委員	<p>費用対効果という話ですが、事業としては、かけた費用によって効果を上げることが必要となりますが、地域公共交通は生活するために必要となるもので、不可欠なものでありますが、ただ行政が、地域公共交通に対して出せる範囲、予算的にですか、やはりそこまでは出してですね、地域の高齢化や交通弱者に対して、買い物</p>

	<p>や色々なところに行ける足の確保をするのが原則かと思います。旧四町がやはり地域的にも地形的にも違うから、右に倣えで同じようなメニュー、同じようなプランでは厳しいものがあります。やはり各町ごとに、そういう路線の形態やダイヤを組むことが大事ではないかと思います。地域公共交通会議で議論することも大切ですが、やはり地域の区長さんたちに一度、地域ごとに寄って、今走っている路線の状況はどうなっているかを説明し、区の代表ですから、色々な事を聞いたり見たりしておられますので、そういう区の生の声を聞いていただいて、そういう所で一つの問題提起みたいにしていただいて、いかに現実的に必要であるという事でしたら実施していくようなことで良いのではないかと、そういう風に私は思っております。</p>
<p>委員</p>	<p>地域公共交通については、わたしも議員をさせていただいており、何度も一般質問もさせていただいていますが、特に私の視点というのが、旧四町は地域性がありそれぞれ交通体系も異なるところでございますが、その、今までの路線というのが通勤であったり通学であったりという利用がございますし、特に園部においてはぐるりんバスが走っておりますが、通勤・通学が主体で走っております。先ほど山内委員からもございましたように、色々な方のご意見を毎日聞かせていただいている所です。その中で、特に周辺部につきましての買物であったり、市役所に行ったり、あるいは公民館行事に行ったりそういう事の時間・路線をどう確保していくかという事を常に議会の中で質問させていただいている所ですが、なかなかしかし、デマンドバスを走らせるという事は経費的には非常に負担が大きいですし、今回の八木・園部の見直しが一つのポイントになっておるのですが、そのなかで、自主運行というのですか、地域であったり NPO であったり、いわゆる地域の方々が組織だっってこうしていくという事を、利用者が支援していく必要があるんじゃないかなと言ってきております。先行して美山でも一度取り組まれておりますし、今そういった動きが近くの三和町の方でも先行されてそういった動きが出てきております。そこは他の事業者が入っていないところという事ですが、やはり既存の事業者との協定は非常に課題となる部分で、そこをどう乗り越えていくかという事、ここは行政がそこをやはりはっきり姿勢を示して、今後、地域でも今は運転できるができなくなる事がどんどん増えていくなかでそれをどう守っていくなかで、守れるのは行政しかいないと私は考えておりますので、しっかりと青写真を描いていただいてやっていかなければならないのではないかと、そういう風に思っております。宍粟市では、市内の全エリアで空白地帯を解消する、路線整備をされ、行政の自主運行もやめてしまって、民間業者に委託してくまなく路線を走らせておられます。路線の設定にあたっては、地域の方から、下から押し上げる形で声を上げてもらい、バス停もく</p>

	<p>まなく設置されております。行政から、たくさんお金も出しておられます。しかしその反面「こうするので乗ってください」「乗られなければ走りません」という気持ちで行政が指導されて再編に臨まれた事例も聞いております。今回、ダイヤ・路線の変更もあろうかと思いますが、そういうことではなしに、もっと基本的なところをしっかりと作っていく必要があるのではないかなと私は考えている次第であります。</p>
<p>副会長</p>	<p>私は美山町の鶴ヶ岡なんですけれども、先ほども話に出ましたが、無償運行を行っているのは鶴ヶ岡だけで、どういった形で始めたかと言いますと、全住民にアンケートを取りまして、80%の回収率で、一番困っていることは何かというと、自分のところの家から鶴ヶ岡の中心、振興会があるところに住民出資の店があるのですが、そこまでの交通面が不便であると答えた方が25%でありました。店に行くために誰かに手助けしてもらっていくという人が30%いたのですが、それはやはり女性が多いんです。日常的に鶴ヶ岡の地域内のいわゆる輸送を進めようじゃないかと。その時に有償にするか無償にするかという部分ですけれども、実はこれは有償にすると、おじいさんおばあさんも自治会費ですね、月400円、年間で一軒につき4800円を払ってもらっているわけですが、実際にスポーツ大会であるなどの行事ごとを開催しても、なかなか80のおじいさんおばあさんが来ることは無いんです。だから実際に自治会費を払っていただいてもその方達は本当に恩恵を受けておられるのかという部分もあったりしてですね、それであれば自治会費を運賃という形で無償運送をしようじゃないかと、地域の高齢者は地域で見守ろうではないかという話になって、始めました。公共交通も鶴ヶ岡の地域は走っております。これも同じ時間帯は避けて、市営バス・デマンドバスが走っていない時間帯のみ予約を受け入れて無償運送し、家まで行っております。登録をしていただき、条件として、事故時の保険は1000万円としております。事故時の保険は利用者にはご理解いただいておりますが、何かあった時に外に出ておられる家族の方から声は出てくるかと。この事故が起こった時のことを一番心配しております。また、運行は鶴ヶ岡地域に限るとしてしております。京都市まで行ってほしい、園部まで行ってほしいという声もあります。鶴ヶ岡の店で120円で売っているジュースが園部まで行けば100円という事がありますが、それでは地元の店がすぐつぶれてしまいます。地域内に限り、デマンドバスが走っていない時間帯に運行することとしております。デマンドバスも走っているのですが、デマンドバスは予約するとき、事業所が大野にあるのですが、田舎のおばあちゃんがどここのだれだれだという事を言っても、鶴ヶ岡の人間は電話を聞いても分かりますが、大野の人がだれかを聞いて</p>

もどこだという話になって、それで時間を取りますし、耳が遠いので自分の言いたいことをガーンと言って、それで電話を切ってしまうと向こうもどこかわからない。地元であればどこのおばあさんが何時かという事がすぐわかります。言われた時間にすぐに行けることもありますし、10分15分待つてもらいますが、「デマンドバスもあるのでデマンドバスを予約してや。」と言って、デマンドバスに連絡をすることもあります。しかしおばあさんたちは安心して予約しておられるという所です。鶴ヶ岡振興会は隣にあるタナセンさんに業務委託しております。業務委託して、運転手さんも安全講習を必ず受けてくださいと、そして、車の点検も必ず受けてくださいというような形で進めています。利用率なんですけれども、だいたい1日に0.5人です。遠慮があるんですね、おじいさんおばあさんに。遠慮があって、タダなので使いにくい、という意見もあります。あと、アンケートを取った時期は平成25年です。運行は10年後を見据えて、35年には、鶴ヶ岡の高齢化率は60%にいきます。このままいけば。そして今運転をしている我々でも、だんだんそのうち運転できなくなってきました。そこで10年、20年を見据えて無償運行を始めようじゃないかという事で、始めました。車は、軽のライトバンです。ワンボックスカーで、電気自動車です。地域は環境にやさしい、人にやさしい電気自動車だと言っていますが、実際は燃費がほとんどいらぬという所で、電気充電して50km走りますので、鶴ヶ岡地域のみを走るのであれば充分です。夜の間は充電をして、朝になったら走るという運行です。燃費はかなり安く、地域の人も運転してもらった時間帯によって報酬も払っており、そういった運行になっております。一番心配しているのは先ほども言いました事故ことです。もちろん事業主体さんにもやはり、直接の責任は無いかもしれないですけど、社会的な責任が出てくるのではないかと。やはりなんとか、南丹市が補完を、バックアップをしてくれるという事になれば、ありがたいなという事は鶴ヶ岡振興会としては思っております。何もかも要望を聞くという事もあれですけども、先ほど吉田委員が言っていましたようにやはり公共交通は住民のニーズに合って、有効的に活用をされるにはどうすればいいのか。やはり買い物も、もう一つの地域は曜日を決めて園部まで買い物に行ったりしておられます。私どもはそうではなしに、自分のところの地域内だけという事で、使われるのは病院や郵便局や地元の買い物です。タナセンさんも、輸送便でなく、サポート便といって、モノを運ぶためだけの便も持っておられます。それで運んだり、野菜を取りに行ったりしています。そういった、地域で交通ニーズを確保したり、また地域住民がより住みよいような街づくりをみんなですていこうと、そういう形で進んでいるところです。公共交通も先ほどおっしゃいましたように、かやぶきの里の方は、日吉駅の方からたくさん回数、本数が増えている所で、

	<p>外国人の方を中心にたくさん本数が出ており、もうちょっとこうしたらいいんじゃないかとか、もっとこっちへ運んでこれないのかという意見もありますが、鶴ヶ岡地域はそういった形で、地域内の交通についてはこういった形で確保しております。以上でございます。</p>
会長	<p>色々なご意見をいただきましたが、専門的な見解から、運輸局さんからコメントを頂けますでしょうか。</p>
専門官	<p>まず、アンケートなんですけれど、美山町においては回収率が8割となっております。回収枚数は1000枚強であります。何枚配り何枚回収できたのか、という事も示していただければと思います。例えば、1万枚を配って回収が1000枚では、10人に一人しか、問題意識を持っていないという事になります。美山町の回収率8割という事は、実に80%以上の方が移動に関して問題意識を持っておられる、という事になります。まず、母数の方を出していただいた方が良いと考えます。私は京都府下、色々な地域を見ておりますが、都市部といわれるような地域、福知山や舞鶴、もっと北部の地域へもいきます。色々行かせていただいて、交通の問題はすごく難しい、と感じます。アンケートを取られると、「使いますよ」という声は出てきます。これは都市部も同様です。じゃあ実際使われるかということ、使わない。なぜ使わないのかということ、自分の使いたい時間に無いからというご意見になります。まずそのスタンスは、本来はどこかに行くために使う。普通は電車の時間であったり病院、そこが使いやすい、開く時間や電車が走る時間に接続して走っているはずなので、そこに合せた生活リズムを本人さんに作っていただくしか本当は無いです。デマンドにしてしまうと、予約が面倒という事もあります。自分の都合の良い時間に来てくれなければもう使わなくなってしまう。という事があるのと、これはまた別の考え方で、家の前まで行くのが本当に福祉政策上良いのか、というを少し、頭の中に入れておいていただきたい。歩くという事はすごく大事な事です。バス停までの距離がどれくらいあるかという所ですが、100m歩きますよということ、家の前まで必ず来てもらうのでは、健康促進の観点からも非常に効果的であります。ゴミだしの際、週に1回か2回はゴミ集積所まで持っていかれると思うのですが、その距離は普段歩かれる距離であり、せめてそれくらいの距離までは歩いていただけるようなバス停の設置の仕方、という形をとっていただきたい。健康な状態で長く元気でいてもらう施策と、そこと公共交通をうまく組み合わせた形を考える。費用対効果、お金がすごくかかると思いますが、デマンドタクシー、都市部、都市部というか南部地域では、安い便利なタクシー代わりになっています。我々の事業としては乗合いしてやってもらっていますので、ただ、1人では</p>

なく3人4人でいっぺんに乗ってもらってそれでなんとか収益性を確保しましょうよ、という考えなんです、実際は1人しか乗っていない。200円しか払いません。じゃあ、赤字分全部、市であったり町が全部払っているという実態があります。緑ナンバーでデマンドタクシーをやっているところは、ほぼほぼ市の持ち出しがすごく大きいです。本当は、タクシーの初乗りに近い、チケットを配った方がもしかしたらよいかも。チケットならば乗り合わせて「今日は私が出す」「今日は僕が出す」というような形で意図せず乗合が発生して、地域の助け合いの一つになる。このような地域も出てきております。集落ごとで助け合いというお考えがあるのであれば、もしかしたらそれも一つなのかもしれません。誰かが「～に行くので、～さん、行きませんか?」「では、乗り合わせていきませんか」という形の方が最終的には安く変わるのかもしれない。我々も発信するときは、成功事例を紹介しております。成功事例は收拾しやすい面がありますが、その裏には失敗事例がすごくあるんです。それは我々も知らないところで失敗事例というのはたくさんあるのですけれども、これはみなさん、絶対言わないです。ウチの市は失敗しました、ウチの交通政策は失敗しましたという事はみなさん絶対言わないです。先行事例を、この日吉に持ってきたら必ず成功するかといわれると、そうではないですよ。例えば同じような地域で何か他の事をやっているところで、成功した施策は何が良かったのか、失敗した施策は何がいけなかったのか、という所をしっかりと見ながら、地域に合せていかなければなりません。隣の美山で今乗合をされていますよね。思ったより、それほど、利用は少ないというように我々は聞いております。やはり始めるときは地域の助け合いで頑張りましょうよ、我々も利用して行きます、という声が出るのですが、ふたを開けるといつも同じ人が使っている、という事があります。また、三和町ですか、買い物するところがつぶれてしまった、これではいけないということで JR バスの沿線であったのを伸ばして乗入れるようになったのですが、やはり自家用車で皆さん行かれてしまう。地域で、この地域にこれが必要だからみんなで助け合いましょうよという地域からの声がいかにでないとかなかなかうまくいかない。バスを走らせてくれ、と一部の方からの声で走らせても乗っていない、という事も多々聞きます。まず地域が自分たちで区長さんなり、自分たちで問題意識を持って誰がどうしていくか話し合っていかなければなりません。あと10年くらいは何とか運行させられるが、そこから持続させていけるかが重要です。行政の運行から地域の自主運行に移行した場合、実施時は60才で地域の運行運転手に手を挙げた方も、10年後には70才を超えて今度は乗せてもらう世代になった時に、その人を助けてくれる人が残っておらず、やっぱり市のバスを運行させてよ、という事になるかもしれません。我々がいつも言うのは、走ったからには持続でき

るかどうかという事がすごく重要だという事です。持続できるかは、地域の熱が無いとできません。八木の方では神吉地域に京阪京都交通が入っていますが、事業者さん、運転手不足や高齢化にすごく注意をされています。園部から福知山を走るJRバス、京丹波町の営業所では、運転手の平均年齢は60歳近いです。公営交通の、緑ナンバーのJRバスでもそのような状態です。10年後はしんどい、といわれている所です。緑ナンバーで、お金をもらってやっている所でも、運転手が不足しているという事で、地域で支え合うとしても、本当にそれがずっと続けられるのかという点がすごく大事で、続けるためのポイントは、乗る、という事になります、「私は必ず乗ります」「私は水曜から金曜は必ず乗ります」ぐらいの方が集まっていくと、続いていくのではないのでしょうか。そうすれば逆に、市バスの方が良いじゃないかという話になるのかもしれませんが。地域の熱をどんどん上げてください。地域の熱があればあるほど、行政としても走りやすい、やりやすいでしょうし、助けることもできます。その部分がこのアンケート、すごく裏にもいろんな意見をいただいております、見ていると結構外でも聞くな、という意見がありますが、そのうち何割の方が乗るのかな、というのを注視しています。他人事ではない意見をいただいている所ですが、直近の問題意識を問題として、考えていかないといけない。南丹市さんは京大に学術支援を依頼し研究の中でやられているかと思いますが、それとは別に、地域の中の声をどこまで反映させるかが重要だと思いますし、実際に使われる時に合わないこともあります。そのあたりは、地公会議の場でも、しゃべりにくい状況なのかもしれませんが、忌憚のないご意見をお話しいただくと、事務局さんには大変申し訳ないですけれど地域の方の声を事務局が拾いにいくなり、という事をしていただいて京大さんが何と言おうとここはこうでないダメだよ、という事を地公会議の場で言える、というのがすごく大事だと思います。地域の声が反映できている、地域にちゃんと入って話をしているという事が裏付けになりますので、せっかく委員のみなさんが来られておりますので、それぞれの立場で代表してきていただいておりますから、しっかり意見を聴いてきていただいて、その場でこれどうですかと聞いても多分わからないと思うんですね、できれば事前に案が皆さんの手許にあって、地域のために聞けるだけの力を持ってもらってですね、その上で会議に臨んでいく、という運営方法が一番良いと思いますので、地公会議の運営方法についてもまた一つ検討をいただけたら、という風に考えております。雑多な意見で申し訳ありませんが、色々なところで地公会議等行かせていただく中でいつも思うのが、委員間の温度差をどう埋めていくのか、一部の方の意見だけが反映されているとか、という事ではないようにだけしていただきたい。それと、健康寿命という所も併せて考えて、家の前まで行くのは便利ですが、そうじゃないということ

	<p>も含めて考えていただきたい。これは交通政策部局だけじゃなく福祉部局も併せて考えていただきたい。また、観光部局や移住・定住部局なども併せていくべきです。交通政策部局だけで考えることはもう、今は無理です。いろんな部署と横断的に話し合っていただくことをというのを事務局側ではしていただきたい。そういう意見を、日頃からいろいろな部署が話をして、他人事じゃないと、いう事を認識していただけるように声を上げていただいたら良いのかなとかんがえます。事務局へはハードルを上げてすみませんけれども、前からいろいろな部局と、という事はお話しさせていただいておりますので、やはり皆さんの方からいろいろな部局にお話しをしていただいた方がより局としても話しやすくなる。そこは、皆さんのお力を逆に使っていただいた方が良いのかなと思います。コメントを終わります。</p>
会長	<p>ありがとうございました</p>
委員	<p>今のコメントで一つ、質問よろしいでしょうか。他所で、空白地の有償運送をされていて、地域公共交通の会議と、福祉有償の会議、これのがっちゃんこ、合体させて実施している所はありますでしょうか。</p>
専門官	<p>合せてやっている所もありますし、空白地有償は地公会議、福祉有償についても同じような形で、福知山市さんはたしか、福祉有償運送協議会のあとに、地公会議の場で報告は必ずしていると聞いています。福祉有償の位置づけを公共交通と同じ位置づけにされるのであれば、せめて地公会議の場には話し合いをしていただくと。福祉有償会議の際にも地域の事業者さん来られています。なかなか、福祉というワードが入ってしまうと事業者さんも困られるのですね。なかなか、高齢者の方をバスに乗ってもらうようにしていただくというのはなかなかしんどいし、路線バスとかぶってしまってもそこへ運べるなら良いじゃないかとして、運行しているが、本来なら路線バスに乗ってもらう機会を奪ってしまうとその地域のバス、緑ナンバーや幹線を走るバスが維持できなくなってしまう。そこのバランスを見ると、地公会議と福祉協議会でお話をしていくことは必要だと考えます。ここで言うてよいのかは分かりませんが、神吉を走るバスについて、国からの補助金が入っていますが、非常に厳しいんです。事務局の方に一生懸命頑張ってもらって、京都市さんや亀岡市さんと併せて、何とかしようという事で施策を考えており、今週も支局にお越しいただき、幹線を維持するための補助金をどうしようかという話をさせていただいている所ですが、でもやはり、この地域の住民の方というのは減っているの、なかなか維持するのはしんどいよね、でもやはり地域の足としてなんとか乗ってもらえる施策を考えているところで、どうしようかと話している所ですが、詳しくは事務局さんの方でも持っておられるかと思えます。事務局さんは利用促進策の展開等</p>

	進めていただけてますが、利用促進策をどんどん実施すると地域の目も公共交通に向いてきます。舞鶴の話になりますが、舞鶴の市長さんは公共交通の在る便利な田舎、という事を言っておられるんです。なので、公共交通を維持して指示することがその地域にとって必ず大事になることで、なくなると困りますよという事を、地公会議の場で必ずおっしゃります。最初のあいさつで必ず。首長さんに直接話をお受けいただいて、維持のためにはどうすべきか、事業者が困っているがどうしていけばよいか、という風な話をしておられると思います。
委員	行政の下支えありきではいけないと思いますが、やはり地域でやっていこうとしたら、車両とか、いくばくかの地域への支援があって、行けるのかなと思ったりするのですが、そのあたりはどのようにお考えでしょうか。
専門官	難しいところですが、有償性が問われる部分なのです。有償で人を運ぶとなれば道路運送法に該当することになります。無償運送、無償でやれる範囲というのはある程度線引きをしっかりとされるべきです。ガソリン代であれば出しても良いですよ。そこまで、それ以上のことは言えないので、車両購入に対して交付してしまっただけ、その車両をその財産にしてしまうと、もしかしたら有償性があると言われるかもしれません。これを無償で貸し出していますよという事であれば、道路運送法に該当しない。その整理は難しいところ。財産になってしまうと、運ぶための財産を得たゆえに有償性があるという考えが出る可能性はあります。そのあたりはどうされるのか、例えばタクシーチケットを交付して、利用者が直接お金を払わずとも、行政から補填されていく場合は、何かの行為に対してお金が動いているという事なので、有償になるかと。なので、直接的な支援、お金での支援というのは、少し心配です。いかなる名目であろうと、という所になるかと思えます。
委員	地域でやりたいなという話があって、確認をしました。貸与するという形ではいけないでしょうか。
専門官	無償で貸与するのならば、問題はありません。ただ、市で買った車を貸し出して誰かの名義にしてしまうと、財産の贈与という扱いになるかと。そこは難しいかもしれないですね。ガソリン代として掛かったものを支払うというくらいならば、可能ですが。
会長	車内に協力金という名目で箱を置く方法はいけませんか。
専門官	それは、払うことを前提に設置していると捉えられますので、厳しいです。「お茶でも飲んでおいて」と言って渡すお金は謝礼になり、それはよいのですが、「運ぶので、お茶代くらいだしてや」と持っていくことはダメです。
委員	ガソリン代という部分で厳しいお話をされておられますが、車を動かそうとしたら、もちろんタイヤは消耗し、オイル交換も必要となりますが、そういった経費も

	一切のせられないという事でしょうか。
専門官	のせられません。あくまで運行しようという、ボランティアをするということで、対価を得るというのは本来ボランティアではないのです。直接的な経費ということで、ガソリン代、駐車場代、高速道路を使ったなら高速代、といったような、直接的な経費しかないのです。
会長	ありがとうございました。幅広い分野でご発言をいただいたので、参考にさせていただけたらと考えております。
委員	健康長寿の話で、ある地域なんですけれど。そこは坂道の多い団地なんです。当然下側に住んでいる人がおられれば、上側に住んでいる人もおられると。もちろん、家の前まで行けばそれは便利なのでしょうけれども、なかなかそれはできないという事でもありますので、下のところに停留所を置いて、そこまでは運動がてら来てくださいねという事をやっていると聞いたことがあります。足のどうしても悪い人は仕方がない部分ではあると思うのですけれど、地域の方に使ってもらって、健康増進という部分にもつなげていけたらよいのかな、という事が一つと、今後高齢化するの当たり前のごさいますし、担い手というか、運転手さんもフェードアウトしていき、不足してくると思います。そういった中で取り組みを継続していくかなという部分であると思います。
委員	<p>基本の路線をどう維持していくかという事があって、地域の方々がそれを利用していくということ、それは充分わかるのですが、しかし南丹市においては、先ほど山内委員からもありましたように、福祉有償運送、バス支援の対象の方は、いわゆる元気老人の方が多いですが、今後、外出支援サービスまで行かないが、外になかなか出られないという人が増えてくるかと思えます。既存の路線は通学や通勤に必要となっています。それ以降の昼間に買い物などをされる方達、そういった方体の行動パターンに合わせて整備していくのは、既存の路線もある中でなかなか難しいと思います。宍粟市は思い切ってそこもやったわけですけども、走らせる代わりに乗ってや！という強い意思でやっておられますが。</p> <p>路線を守っていかなければならないのと同時に、そういった利用をしたいが利用しづらい一人一人の人たちの声にも合うような便も考えていかないと、公共交通を回していくのにも手厳しいと思います。幅広い視点で、いろんなことで考えないと、路線を守って、力を合わせてというだけでは... 決して、戸口から戸口へという事は私はやるべきではないと思っていますが、宍粟市は公民館から半径300mの中での解消をしましょうよという事、そこまでは歩いて行こうという案内で、そういう視点も大事かと思えます。やはり、路線も守っていくと同時に、今元気だが、今後乗れなくなった時を心配されているお年寄りの交通問題の解消をしていく、とい</p>

	う事も、考えていかないといけないのかなと考えます。
会長	<p>私、この会議を持つにあたって京丹後市の方から資料をもらいまして、面白いことが書いてありました。700円×2人の補助金ではなくて、7人×200円の補助金。同じ補助金額ですが、たくさんの方が利用するものを考えなければいけないという事を書いているのかなと思って読んでおりました。いろんな、今社協さんから出していただいたアンケートなど、そういったことを含めて京丹後市さんは取り組んでおられるのかなという風に見させてもらいました。私が公共交通の会長をさせていただいて、ずいぶん長いのですけれども、空のバスを走らせるのはどうかという意見もあれば、スクール混乗なので仕方がない、しかしスクール専用便を走らせる地域もあるなど、南丹市の中でも多様な形があります。何とか、地域のみなさんに喜んでもらえる交通体系ができないかなという事でちょっとずつ指示をしていたんですが、学術支援の見直しを初めて2年目になりますが、結局、大学の先生には悪いんですけども、やっぱり、この春にダイヤ改正をしましたが、なかなか住民のみなさんのニーズを吸い上げていない、事業者主体の調査で終わってしまったという事になりますので、皆さんの声を、一回目、このように実施させていただいたので、この意見交換の結果をまた地域に持ち帰ってもらって、更に地域の声を吸い上げてもらって、もう一度開催させてもらって、それが行政としていい答えにつながるような対応をさせていただきたいと考えております。本日は、神山専門官に貴重な内容を紹介してもらいまして、何とか南丹市の公共交通を利便性の高いものにしていきたいと思いますので、よろしくお願いします。それから、先ほどからありました福祉有償の関係について、公共交通と福祉有償で合同的に会議をして、ドアトゥドアで障がいのある人たちを病院に運んでもらうといった場合は福祉有償、そうでない人はやはり公共交通を利用するというような、合同会議のような形がとれるように、南丹市もする必要があるかなという風に思います。客の取り合いになっても行けないので、事務局の方で合同でできる体制作りを推進してもらいたいなと思っています。皆さんの方から、他にありませんか。</p>
委員	<p>社協としては、決して利用者を増やしてやろう、という考えはございません。認定された方を、社協で支援させていただいているという所です。それと、なかなか利用者の声を聞く、というのは、我々はやはり一部の人の声を聞く、という事になってしまいがちになるので、例えば、市全域でこういったアンケート調査を刷るという事は無理なんではなかろうか？先ほどおっしゃられた通り、便数を増やしてほしいなどへの対応や、実際に便数を増やしたところで乗らない、という事は分かっているのですけれども。</p>
専門官	<p>実施してもらったらよいとは思いますが、回答率をすごく重視してください。アンケート実施時の回答率は通常すごく低いです。5割～6割の回収率があれば、す</p>

	<p>ごく発展的なものであります。特に、みなさん自家用車での移動が多いと思うんです。となると、公共交通に対する理解というか、意識があまりないという事になります。例えば、「バスに乗ったことがありますか、無いですか」という設問だけでも良いです。「無いです」という回答のみでも、回答してくれた人ば、実際乗ってもらえるかもしれません。でも、回答してくれなかった人は、乗らないです。十年先に車に乗れなくなって、初めて気づく、といった具合です。全戸で実施するならば、住民に意識を向けてもらう方法としては有効であります。また、アンケートを取っていただいて、出た意見だけではなく出なかった意見が重要であります。</p>
会長	<p>課長、アンケートをするのであれば、ある程度地区を絞った形で集計をとれるようなものなら値打ちがあるけれども、ただ、南丹市の中でこうですよという答えになってしまったら逆にマイナスになるので、例えば地域別のやつにするとか、周辺の過疎地域、交通の不便な地域に限定して、園部町のようなぐるりんバスが走って便利な地域ではない地域に限定して調査をするなどそういったことは可能かなと考えますが。</p>
事務局	<p>一点確認をしたいのですが、アンケートを取るにしたら、全戸にしても各戸にしても、回答される方を世帯主の1名のみにした場合、先ほどのお話でもありましたが、乗ったことがあるか、無いかという設問の回答は、ほとんど無しになるかと思えます。回答は、世帯の中の回答者にもよると思うのです。そのあたりも考えていかないと。全員となりますと、それもまた大変なことになりますので、アンケートの取り方と、回答者が誰になるかという事だけでも、アンケートの質が変わってくるかと思えます。そのあたりも相談しながら、やり方も考えていかないといいなと思えます。また、地区を限定してのやり方についても、それなら細かく入れますので、限定した形の方が回答は取りやすいのかな、というような気もいたします。</p>
会長	<p>たとえば、70歳以上の高齢者に限定してアンケートを取るといったようなこともできるのでしょうか。</p>
委員	<p>今課長もおっしゃられた通り、世帯主の人にアンケートをとっても、利用しないで終わってしまうと思うが、70歳以上の方に限定すれば、回答ももらえるのでは、と思えます。あとは、分析に力を入れればよいと思えます。地域に限定したアンケートにするのか、南丹市全域を対象としてアンケートをするのか。限定にした方が、分析はしやすいと思えます。地域間での温度差はあるかと思えますが。</p>
会長	<p>公共交通の在り方も、南丹市のように中心市街地がありながらも、人が点在でしか住んでいないような地域もあるので、同じ見方で全部を語るという事は不可能だと思いますので、事務局の方で少し、工夫をしてもらえればと思います。</p>

委員	免許返納について、返納がしたくてもできないという状況が地域にあると思います。
会長	返納について、警察署まで行くのが大変だから、駐在所ではどうかという話も出ている。
委員	私自身の親も高齢のため、運転は危ないのではという思いもあるが、逆に言うと運転していることが元気につながることもあるのではと思います。外に出ていくことにもつながりますし。良いかな、と思いながらもたまに見ると危ない運転をしているな、と感じることもあります。立場上、公共交通に乗ってくださいねという誘導を進めていますが、自分の親等の事を考えると難しいな、という思いもあります。
委員	過疎地域にとって車は大切な足です。軽トラに乗れなくなると、農業もできなくなるので。
会長	他に何かご意見はございますでしょうか。
委員	アンケートを取る場合は、出す方が何を知りたいかという事を明確にしておくべきです。ポイントを絞って行った方が良いです。それと、地域差があるので、地域差に合わせたアンケート設問の作成が大事かなと思います。
会長	ありがとうございました。他にございますか。意見が出尽くしたようですので、本日の意見交換会を終了いたします。皆様のご協力によりまして、無事意見交換会を終了することができました。ありがとうございました。それでは、閉会にあたり副会長よりご挨拶をお願いいたします。
副会長	(閉会あいさつ) 皆さま本日はお疲れ様でした。たくさんのご意見をありがとうございました。公共交通が地域住民のニーズに合って、適切な運行ができるようにするにはどうしたら良いのか今後とも皆様方の声、地域住民からの声を聞いていただきながら、進めていただけたらと思います。今後とも、皆さまの御協力をお願い申し上げまして、閉会とさせていただきます。ありがとうございました。
	(閉会)