

討議概要	
議事	篠地区コミュニティバスの再編について
協議	亀岡市地域公共交通網形成計画（案）について
議事 篠地区コミュニティバスの再編について	
オブザーバー	バスの運賃に関するアンケートは実施したのか。
事務局	自治会に向けてのアンケートでは質問していない。しかし亀岡市地域公共交通網形成計画（案）のアンケートでは質問しており、現状の費用負担で運行してよいという回答を得ている。
会長	現在の運賃はいくらか。
事務局	150円である。H29.9に運賃を100円から150円に値上げした。
オブザーバー	運賃を値上げしたにもかかわらず、現状の費用負担で運行してよいという状況で理解した。
会長	豪雨や台風のときは運休していたのか。
事務局	運休はしたが、数日間連続では運休していない。
会長	運休した日も、1日平均人数の計算の中に含まれているのか。
事務局	運休した日は、除いて計算をしている。しかし運行本数を減らした日は含まれている。
会長	P.6の市立病院利用者交通手段アンケート結果は、例えばJR→バス→病院の場合どうなるのか。
事務局	交通手段である為、JRとバス両方にカウントしている。
会長	専門的になるがパーソントリップ調査の場合は、利用交通機関が複数の際、優先順位から代表交通機関を決めたうえでそこにカウントされる。今回のアンケートはどのような形式で行われたのか。
事務局	今回特に2つ以上の交通手段の場合の定義はせず、聞き取り調査で実施し、複数の交通手段の場合は複数でカウントしている。ただし複数の交通手段を利用しているのかという質問はしていない。
会長	タクシーの利用区間が多い区間はどこか。
委員 (一般旅客自動車運送事業者)	市内全般多い。
協議 亀岡市地域公共交通網形成計画(案)について	
委員 (一般旅客自動車運送事業者)	P.29 タクシーの役割に記載されている予約が必要とはどういう意味か。
事務局	駅などの施設にはタクシーがいるが、亀岡市内においては道路上で手を挙げてタクシーを利用することは少ないため、電話予約が必要という意味である。
委員 (一般旅客自動車運送事業者)	基本的にタクシーは、空車の場合に手を挙げれば乗れるし、P.29の表記だとタクシーは予約しないと乗ることができないと誤解を招く恐れがあるため検討してほしい。

委員 (一般旅客自動車運送事業者)	P. 34 多様な輸送手段の組合せによる地域の足の確保に「デマンド交通」が見当たらないのはなぜか。
事務局	まず P. 34 の地域課題 1 と 2 を入れ替えている。主な内容は変更していないが一部重複している内容は整理している。前回の指摘を踏まえて、「デマンド交通」は他の表現で整理している。
委員 (利用者の代表)	以前から提案している貨客混載はふるさとバスの他輸送手段による運行への転換を検討の中に含まれているのか。
事務局	貨客混載は直接的に記載をしていないが、ふるさとバスの利用促進の施策の 1 つであると捉えている。
委員 (京都府南丹土木事務所)	計画の目標は、バスだけではなく鉄道(JR)も必要ではないのか。
事務局	今回の目標はバスを中心としているが、鉄道についても検討していきたい。
委員 (京都府南丹土木事務所)	収支率 30%の根拠は何か。
事務局	現行の交通計画においても目標値を 30%としており、現行の計画では現況値よりも約 10%の向上を目指すということで設定している。
委員 (京都府南丹土木事務所)	スタジアムが完成すると、鉄道が柱になると思う。数字で示さなくても良いので何か鉄道の利用促進方法も考えてほしい。
会長	スタジアムが完成すると実は京阪京都交通に期待するところが大きくなるはずである。バス利用者数の目標値設定は良いと思うので、京阪京都交通と協力してやっていけたらよいと思う。 また収支率 30%の根拠の説明としては、地域の代表者や事業者が参加するこの会議で決めた数値を目標として設定する方法がある。全員の努力目標にしていくことによりその数値に具体的な意味が加わる。 ただ P. 34 で鉄道に関することがあるにも拘わらず、鉄道の目標値がないが、具体的な数値目標設定は難しいので、バスとの乗り継ぎや連携強化やアクセス強化という部分で考えていった方がいい。
委員 (一般旅客自動車運送事業者)	目標値の 30%をいつまでも達成できないと市民が不安になる可能性もあると思う。
事務局	これまで経費削減等頑張ってきたが達成できなかった。今回再度目標値を 30%とし、何とか達成できるように頑張っていきたい。
会長	収支率は利用客が増加すれば改善するが、変動する燃料費等の不安定な要素も多い。目標値に近づかない場合は、原因を共有し対策を考える必要がある。
事務局	モーダルシフトによって JR の利用促進も図りたい。
会長	亀岡市内には 4 カ所の鉄道駅があるため、鉄道駅の果たす役割を把握し上手く活用してほしい。
副会長	目標値の 30%は賛成であるが、30%にするための手段が書かれていない。 利用者を増やすためには、利用者を育てる必要があると思う。例えばコース等、公共交通について市民は熟知していないと思うので情報を提供する必要があるし、また篠地区のコミュニティバスについては篠地区の自治会長を会議に招いて意見を聞くことが必要であると思う。
事務局	P. 34 多面的なモビリティマネジメントの実施の項目に記載しているが、自家用車から公共交通への転換を図りたいと思っている。また路線変更や地域主体型交通等で利便性を図りたいと思っている。
委員 (利用者の代表)	アンケート結果では、増便やダイヤ等についての意見があり工夫が必要である。またダイヤ情報を提供してくれる道具も必要だと思う。

委員 (一般旅客自動車運送事業者)	京阪京都交通ではダイヤのオープン化としてバスロケーションシステムを導入し情報を提供している。時刻表やバスのリアルタイム位置を提供している。
会長	これからの利便性については京阪京都交通バスとふるさとバス等については、連携をしていってほしい。また3年後5年後は今と状況が変わる可能性があるため、日々の技術的進歩をしっかりとフォローすることも必要だろう。
会長	P. 31 「モーダルシフト」の説明を空いている余白に追加して欲しい。また平成 35 年は恐らく来ないため西暦に変更させた方が良いだろう。
オブザーバー	P. 29 京阪京都交通バスの役割、鉄道の役割に記載されている「高いサービス」という言葉は凄くプレッシャーを感じるため、表記変更を検討してほしい。
オブザーバー	市内の交通が中心である地域公共交通の視点から見たときに、都市間交通の目標値を設定する価値があるのかどうか。また地域が元気になるには、地域に魅力的なコンテンツを作りお金を落としてもらわないといけない。スタジアムの完成は1つのチャンスだと思うが、どこまでを地域公共交通と見るかという問題もあり、地域公共交通と都市間交通の視点は違うと思う。
事務局	「モーダルシフト」によって地域公共交通の利用者が増加すれば、必然的に亀岡駅から都市間交通(JR)の利用者も増加すると思う。
会長	駅は地域公共交通と都市間交通の結節点であり、地域公共交通にとっては非常に大事な場所である。そのため駅を利用する人は地域公共交通にとっては大事な人であるため、乗換えをしやすい空間やサービスの向上が重要になるだろう。
委員 (一般旅客自動車運送事業者)	P. 29 (3)の「保てるように」のあとに「より利便性の」を加えたらどうか
オブザーバー	利便性をどう解釈されるか。サービスの向上を利便性として解釈されれば頑張れるがフリークエンシー（頻度）と解釈されると困る。スタジアムについては、利用者が集中する時間に臨時列車を運行させることを視野に入れている。
会長	P. 35 に記載されている「随時実施」「検討・調整」がよくわからない。どういう時に「検討・調整」を行い、何を「随時実施」するのかがわからない。
事務局	内容が多岐にわたっており、「検討・調整」ができ次第「随時実施」を行う内容もあれば、「検討・調整」に時間が掛かる内容もある。
会長	できないものが後回しになる可能性があると思うが。
事務局	計画作成後に、優先順位も含め今後具体的にどのように取り組んでいくかについてを会議で決定できれば良いと思う。
委員 (地域の代表)	P. 45 に記載されている JR 亀岡駅への乗り入れは、朝夕だけでも実施して欲しい。またふるさとバスと京阪京都交通バスが競争するようなことがないようにして欲しい。
事務局	要望の一つとして検討したい。
委員 (利用者の代表)	P. 38 に記載されている利用者が少ない時間帯は他の輸送手段での代替運行とは、ふるさとバス以外の何か違うものを検討しているのか。
事務局	行政が負担できるのは、アンケートでもあったように一定額であり、新しいことをするためにはどこかで費用の捻出が必要。そのうえで利用者が少ない時間帯や路線には、新しく乗り合いタクシーや地域主体型交通等に転換可能かどうかを検討したい。
委員 (利用者の代表)	ふるさとバスの維持する方法と利用者が少ない場合は他の手段を代替する方法のどちらが優先されるのか。
事務局	事業としては効率化とニーズの両方に応えていくことが必要である。事業を縮小するわけではなく、両方のバランスを考えながら検討したい。

委員 (地域の代表)	資料1に記載されているように昼間の時間帯は、利用者が少ない。昼間の利用者に関するデータが欲しい。
事務局	データは所持しているため、必要に応じてデータ共有したい。
会長	P. 38 や P. 40 に記載されている内容を普通に読むと難しい。先ほど質問に出ているとおり優先順位などが、あまり記載されていない。もう少し表現を工夫した方が良いと思う。
事務局	ふるさとバスの現行路線は維持しながら、その運行の中で効率化を目指していくというもの。わかりにくい表現もあるため整理したい。

以上