

会 議 記 録				
会 議 の 名 称	公共交通対策特別委員会			会議場所 第3委員会室
				担当職員 阿久根由美子
日 時	平成24年7月24日(火曜日)			開 議 午後 1 時 30 分
				閉 議 午後 2 時 58 分
出席委員	小島 立花 山本 田中 西村 堤 吉田			
参考人	京都府交通政策課 粟津参事、仲尾副課長			
事務局	阿久根			
傍聴者	市民 2 名	報道関係者 - 名	執行機関 3 名	議員 - 名 ()

会 議 の 概 要

1 3 : 3 0

1 開議

【小島委員長 開議】

【事務局 日程説明】

【京都府 入室】

1 3 : 3 8

2 議題

(1) 交通施策について 【京都府交通政策課 説明・質疑、意見交換】

【京都府 説明】

1 4 : 1 2

【質 疑】

< 小島委員長 >

デマンド交通でのオペレーションはどのようにされているのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

オペレータの雇用形態はタクシー業務兼務、自治体職員の兼務、専属のパターンがある。

< 小島委員長 >

東京大学と連携されている事例があったが、他の大学との連携事例はないのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

バス運行に関してスキルを持つ方はたくさんおられる。京都大学が福知山市に参画されアドバイスをされているケースもある。

< 京都府交通政策課参事 >

オペレータについては予約のしやすさが重要で、電話、パソコンなど地域事情に応じてオペレーションの形態が決まる。

< 山本委員 >

府内デマンドの事例では、アンケート調査等事前に調査をされ実証実験が行われたのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

事前調査をされたのは南丹市だけで、調査せず実施されたのがほとんどである。宮津市、京丹後市、伊根町は利用が見込めるところを丹後海陸交通の運行路線とし、少し利用の少ないところを市営、町営の定時定路線で運行されている。需要は少ないが残したい路線を申し込みによって走らせている。木津川市も事前調査ははされていない、けれども導入後の検証をされている。ほとんどの自治体で料金は採算がとれなくても定額を前提に設定されている。

< 山本委員 >

実施に至らなかった例はあるのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

南丹市は利用が少ないので今検討されていると思う。事前に調査をしても実際乗られないこともある。事前調査は難しい。

< 立花副委員長 >

デマンド交通に対する府の補助金はあるのか。自治体の負担はどの程度か。

< 京都府交通政策課副課長 >

デマンド交通だからではなく過疎地域、中山間地域で運行する場合の府支援制度はある。国の制度もある。費用は低くても数百万円で、車両購入等も含めると1千万円の単位になってくるのではないかと思う。

< 立花副委員長 >

デマンド交通は過疎地域で有効だと思う。幹線道路までのアクセスのためにデマンド交通を導入されている例があるように思うがどうか。

< 京都府交通政策課副課長 >

宮津市世屋地区でNPOがされているのを見られたのではないかと思う。基本幹線道路までデマンド交通を導入されている。和束町木津川間、舞鶴市などでも幹線バスへの接続がほとんどである。タクシー、路線バスなどと競合する部分は難しい。玉城町(三重県)はドアツードアで、利用率も高い。視察先の候補にどうかと思う。

< 立花副委員長 >

滋賀県内の自治体にも事例が多くあると聞くがどうか。

< 京都府交通政策課副課長 >

今思いつくところはない。

< 吉田委員 >

デマンドの運行主体が事業者ではなくNPO法人等の場合、安全面で問題が起きた

ことはないのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

府域の事故は聞いていない。免許を持つ事業者はいろいろな訓練を受けている。だからといって府域で事例はない。

< 吉田委員 >

NPO法人が事業実施する際に規制、指導はされているのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

道路運送法に係るので、国交省近畿運輸支局の所管である。

< 堤委員 >

車両サイズの検討も今後必要だと考えている。利用者の少ない路線のバス車両はサイズを小さくする方が経済的である。他の自治体で課題になってはいないか。

< 京都府交通政策課参事 >

その解決策の一つにデマンド交通がある。さらに利用が進まない場合にはタクシー券を交付されているケースもある。地域の実情に合ったものを考えないといけない。

< 堤委員 >

府からの補助制度は具体的にどうなっているのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

市運行部分は過疎地域である場合に市と協調して1/2(市が1/2)の補助を行う。国の補助制度で欠損部の1/2(府が1/2)の補助もある。いずれも要件がある。

< 堤委員 >

民間事業者運行分も市運行分も赤字部分は補助されるのか。

< 京都府交通政策課副課長 >

園部駅～西本梅～亀岡駅、八木駅～神吉の路線は補助している、別院の一部を府と亀岡市が協調補助をしている。

[京都府交通政策課 退室]

14 : 42

< 小島委員長 >

感想があれば発言を。

< 吉田委員 >

バス停は自治会のそばが多い。自治会事務所を中心にそこまでデマンド交通を運行すれば利用も増える。バス停まで歩く不便さの解消にもなり特に東別院で効果があると思う。自治会、NPOが運行されることもよいと思う。

3 その他 次回委員会日程について

< 小島委員長 >

前回委員会の意見でもある先進地の視察を行いたいと思うがどうか。

< 吉田委員 >

予算はあるのか。

< 事務局 >

予算はないが、公用車を利用し経費がかからない方法でなら考えられる。

< 立花副委員長 >

玉城町もよいかと思う。

< 吉田委員 >

利用者が会費を負担し運行するのもよい。利用増進につながる。

< 立花副委員長 >

それは亀岡アッシーでされていると思う。

< 小島委員長 >

亀岡アッシーと連携してデマンド交通はできないものか。

< 立花副委員長 >

専任の運転手が必要なのでいつでも走らせるのはできないだろう。

< 堤委員 >

5 , 6 人の利用なら車両の小型化をすればよい。

< 小島委員長 >

既存路線との整合が必要、市の負担も考えないといけない。

< 堤委員 >

利便性を求めるなら利用者の負担も検討する必要がある。

< 田中委員 >

視察先には佐用町もよいのではないか。

< 事務局 >

別紙配付（滋賀県自治体の事例）

ドアツードアのデマンド交通の先進地を選定すればよいのか。

< 吉田委員 >

利用の多いところ、既存路線に接続しているところを視察したい。

< 小島委員長 >

場所は、正副委員長と事務局に一任する。日程は11月ごろを考えている。

政策推進室もできれば参加願う。

14 : 58