

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25年5月10日(金曜日)	開 議	午前 10 時 00 分
		閉 議	午前 11 時 33 分
出席委員	石野 ○立花 井上 福井 中澤 堤		
執行機関出席者	< 政策推進室 > 山内室長、桂担当室長 < 政策推進課 > 竹村課長、柏尾担当課長、大石主幹		
傍聴者	市民 - 名	報道関係者 - 名	議員 - 名()

会 議 の 概 要

10 : 00

1 開議

〔石野委員長 開議〕

〔事務局 日程説明〕

〔政策推進室 入室〕

2 議題

○平成24年度事業報告及び平成25年度事業計画について

10 : 04

< 政策推進室長 >

- 一昨年度まではまちづくり推進部が所管していたが、高齢化が進み市民の移動手段を総合的に考える必要から昨年度組織再編によりＪＲと合わせ交通政策として本室が所管している。
- （ＪＲについて）関西アーバンネットワークで利便性、快適性の改善が順次講じられている。本市の課題は千代川駅バリアフリー化、馬堀駅の快速電車停車であり、引き続き要望をしていく。
- （バス交通について）コンパクトなまちづくりを選択せざるを得ない考えるが、住民の移動確保が課題と考えている。
- ふるさとバス、コミュニティバスの運行における改善、充実の声が多く、毎年地域こん談会でも要望を聞いている。
- 議会でワークショップを開催され、実態調査実施、利便性の向上、負担のバランスに関して意見をもらっている。
- 本年度は市民の行動や利用意識を含む実態調査を行う。

〔出席職員紹介〕

10 : 08

〔政策推進課 説明〕

10 : 37

〔質 疑〕

< 中澤委員 >

今年度の調査実施などは、議会からの意見と整合するのか。

< 政策推進課担当課長 >

意見も参考に全体の計画をまとめていきたい。

< 中澤委員 >

実効性あるものにするために地元要望だけでなく、地元ができること、負担の考えなど踏み込んで調査すればよい。

アンケート調査の内容はこれから考えるのか。国からのひな型はあるのか。

< 政策推進課担当課長 >

ひな型はない。例えば自治会へのアンケートや利用者への聞き取り調査なども検討したい。地域公共交通協議会には自治会のブロックごとに6人の委員が参画してもらっており、意見を聞いていく。

< 中澤委員 >

収支も説明されたい。地元の意見を聞くことでより効果が上がる。

利用促進のため、イベントや観光等と連携した取り組みを推進するべきだと思う。

< 政策推進室長 >

工夫はしている。市民プールやコスモス園開設時には臨時便が出ている。

バス運行は費用負担が伴うので必要性和公費負担をどう考えるかである。

公共交通としてどうあるべきかの道筋をこれから考えていきたい。限界も明らかにしないといけないと思っている。

< 中澤委員 >

イベントと切り離して考えるのではなく連携した工夫をしてもらいたい。

< 福井委員 >

公共交通を政策として捉え政策推進室に移管されたのは意義あることと思う。市長のマニフェストでは1台増車があげられていたが、バスは減らさないといけないと思っている。増車するのか、バス交通をコンパクトにしてデマンド交通を含め総合的に考えるのか、今後の将来像をどう考えているのか。

< 政策推進室長 >

公共交通の使命は何かを職員間でよく協議している。アンケート調査では利便性は高く、負担は軽くの要望が多くあると思うが、それらに全て答えていけば負担が伴う。どこかで線を引くことになる。自助で移動できていたが高齢になり移動できなくなった。そしたら公助でというのでよいのか。高齢化のなかでは福祉も含め考える必要がある。全ての移動の保証には悩んでいる。

コンパクトシティを目指し地域のなかで完結し移動しなくてすむようなことができないかと思う。例えば訪問販売などの手法も含め総合的に政策としてみていかなければいけないと思う。

< 井上委員 >

市民にふるさとバス、コミュニティバスの区別が理解されていない。総合的に考え、情報も知らせないと要望ばかりが増える。折に触れ経営状況の説明も必要だと思う。

< 立花副委員長 >

南丹市のデマンド交通は運行当初赤字であったが、利用が増えてきたと新聞に掲載されていた。本市も山間部を考えればデマンド交通の検討は必要だと思うが、考えは。コンパクトシティというまちづくりの問題よりも、当面の課題解

決のためにデマンド交通を考えていくべきである。

アンケート調査に関する国からの予算配分が少なくなる見込みとのことであるが、京阪京都交通の運行に関するものもアンケートを取るのか。

< 政策推進課担当課長 >

市域の小さいところは有効だと思う。広域となると導入し難い側面もある。検討は必要であり、検討課題にしていく。

京阪京都交通運行路線に関わらず全市対象を考えている。

< 立花副委員長 >

別院線は市負担が大きい。地域限定でデマンド交通を導入すればよい。

< 政策推進室長 >

そのようなことも検討したい。デマンド交通は定時定路線の場合バスの運行体制、運転手待機の面から経費削減は図れない。手法を含め検討する。

< 立花副委員長 >

タクシーを利用したデマンド交通もある。大型バスの運行は経費の無駄である。運行に関する市民の理解も必要で、分かりやすい広報に努めなければならない。イベント等臨時便の利用状況はどうか。

< 政策推進課長 >

臨時便は京阪京都交通が営業路線を運行されており、結果は赤字と聞いている。それ以上の詳細は聞いていない。受益者負担の問題もある。特別委員会の意見も聞き検討をしていく。

< 堤委員 >

経費は主に何か。

料金設定の根拠は。

< 政策推進課担当課長 >

人件費が約半分を占め、バスの修繕費や減価償却相当分が主である。

今は詳しい資料を持っていない。

< 堤委員 >

料金据え置きのまま要望に応えていけば負担は増える。利用者を増やせるよう見直しをするべきである。

< 福井委員 >

地域公共交通協議会の構成は。

< 政策推進課担当課長 >

16 名で、京阪京都交通、商工会、自治会連合会（6 名）利用者として老人クラブ、身体障害者協会、女性人材登録団体、関係機関として京阪京都交通労働組合、南丹土木、警察、亀岡市である。

< 福井委員 >

タクシーはもっと使い方があってと思っている。すでに走っているものを考え、タクシー事業者もメンバーに入ってもらえばよいと思う。

< 政策推進課担当課長 >

タクシー事業者や鉄道との役割分担も必要である。協議会は分科会をおき、そのような検討もできる組織にしている。

< 井上委員 >

並河地区運行の経緯は。

利用者を増やす検討は。

NPO 参入を応援する制度は考えているのか。

< 政策推進課長 >

並河線は地域の要望や亀岡駅中心の網状の路線を補完するもの。

地域も巻き込んでやらないといけないと思う。

福祉が担当しており、タクシー事業者の入る協議会で承認されれば受けられる制度もある。

< 政策推進課長 >

ふるさとバスは廃止路線を引き継ぎ、運賃を下げて運行しており、赤字は必須である。要望に応えていけば京阪京都交通は公設の会社のようにもなる。例えば亀岡駅から市民病院まで運行すればＪＲや駐輪場の利用が減る。バス運行はいろいろなことに影響する。総合的に満足できる点を考えていかなければならない。

< 井上委員 >

そのことが市民には理解されていない。広報をしっかりとしてほしい。

< 石野委員長 >

アンケート調査の原案作成の用途は。

< 政策推進課担当課長 >

夏ごろには始めたいと考えているが、内示前にすると交付前着工になるので国の内示待ちの状況である。

〔政策推進室 退室〕

11 : 24

3 その他

< 石野委員長 >

先の説明質疑を受け自由討議を行う。

< 福井委員 >

いままでの特別委員会の取組みは。

〔事務局 説明〕

< 立花副委員長 >

タクシー事業者、バス事業者から参考人として説明も受けた。京都府交通政策担当から補助事業の説明を受け、京丹後市視察も行った。

< 中澤委員 >

特別委員会の提言、ワークショップの意見集約の資料を委員に配付されたい。

〔事務局から後日配付〕

< 立花委員 >

次回は南丹市のデマンド交通を視察してはどうか。

〔全員了、日程は正副委員長一任、執行部同行〕

散会 ~ 11 : 33