

| 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11月15日(金曜日)  | 開 議         | 午後 1 時 00 分    |
|           |                   | 閉 議         | 午後 2 時 20 分    |
| 出席委員      | 石野 ○立花 井上 福井 堤 中澤 |             |                |
| 執行機関出席者   | —                 |             |                |
| 傍聴者       | 市民0名              | 報道関係者 0名    | 議員3名(日高、藤本、山本) |

## 会 議 の 概 要

13:00

### 1 開議

〔石野委員長 開議〕

### 2 議題

(1) 公共交通に関する議会提言について

<石野委員長>

あらかじめ出された個人意見を各々議論していき、提言をまとめていきたい。

バス路線の基本

<福井委員>

バスである以上、山間地等の周辺部から中心に向かう直線的な路線を基本路線に据え、それを補完する路線を考えなければならない。

<中澤委員>

提言をすると決めたのなら、全員が意見を出すべきだと思う。

自治会などの山間地の拠点と中心部を結ぶべきだと思う。そうすることで効率の良い運行になると思う。

<福井委員>

基本路線は一元をまわるのではなく中心に向かうもので、定時定路線で運行するものである。中心部がどこかは別にして、山間地からも直接中心部に向かう路線でないと利用者は増えない。

<中澤委員>

中心部になりうるものは結構ある、中心部は周回するなどの補完をとる形でよい。

<立花副委員長>

アンケート結果を見ると、利用は地域ごとに異なる。便利なところは良く利用され、不便なところはあまり利用されていない。全体的には60歳代がよく利用しバスへの要望も持っておられる。平日と休日で利用の仕方が違う。買い物の利用が多い。それらを基に亀岡駅、JR4駅など中心部を考えるべきである。既成路線からではなくゼロから考えることも必要である。

<井上委員>

4駅を中心にする場合、民間事業者の圧迫にならないか。

<福井委員>

4 駅はバス停設置など考えるとあり得ない。可能かではなくどこが必要かである。

< 立花副委員長 >

並河駅は工業団地の通勤者が多い。学園大学通学用には 5 分おきに亀岡駅から運行されている時間帯がある。観光やイベント利用などまちづくりと整合する路線もないといけない。休日だけ運行するバスがあってもよいのではないかと思う。4 駅の乗降客数に応じた運行も必要かと思う。基本路線をどうするかはよく検討しないといけない。

< 中澤委員 >

ここで、拠点を決めることはできない。山間地から中心部に基本路線をおき、補完として買い物、病院など行きたいところをつなぐバスを考えれば効率的だと思う。

< 福井委員 >

執行部は提案しないと考えない。柔軟な発想を議会から発信するべきである。

< 石野委員長 >

基本路線の設定とその補完する路線という体系を提言することでよい。( 全員 )

< 事務局 >

周辺部から中心部をつなぐ基本路線を設定したうえで、それを補完する運行を考えるべきで、中心部の拠点となるところはまちづくりと整合する効率的な運行につながるものと、まとめることになる。

< 井上委員 >

学園大学での乗り継ぎを不要にしないといけない。民間事業者とも協議が必要なこともあり実現が出来るかということも考えて提言はしないといけない。

ふるさとバス

< 立花副委員長 >

ふるさとバス利用の目的を調査し、それに見合う運行を考え、利用なければ新たな方策を検討するべきである。大型バスで運行するのは効率的だとは言えない。休日運行は平日と差別化するべき。

< 事務局 >

休日は便数を減らし運行されている。以前執行部の説明では、最大利用者数に合わせてバス車両の大きさは設定され、便により車両を入れ替える方が非効率であるとのことであった。

< 中澤委員 >

利便性が低いので利用が少ない。利便性をよくすれば利用が増えるのかは分からない。自治会の意見をもっと聞くべきで利用見込みまでも調査するべき。

< 立花委員 >

利用者の目的に応じて利用は変わる。ニーズ調査をもっとしておくべき。

< 福井委員 >

提言にすればよい。ニーズに合えば利用者は増えるのか、日高議員、山本議員に聞きたい。

< 石野委員長 >

日高議員、山本議員に発言を求める。( 全員 了 )

< 日高議員 >

朝の 8 時台のバスがなく不便、アンケート調査や利用者調査で意見が聞いてもらえなかった、南丹高校生は畑野から千代川駅まで 200 円で利用し、亀岡高校生は千代川駅でバスから J R に乗り換えた場合 380 円、運動公園でバスを乗り継いだ場合

500 円もかかる、という意見を聞いている。

< 山本議員 >

東別院は自宅からバス停までが遠く利用できない状況で、デマンド交通の要望がある。ＪＲとの乗り継ぎがうまくできないとの声も聞く。今の運行はニーズに合っていない。

< 石野委員長 >

提言することとする。 （全員了）

< 福井委員長 >

潜在調査をしないといけない。効率的になると運行しても利用しなかったら意味がない。利用につながるのかの調査も含めて提言にすればよい。

< 事務局 >

利用目的に合う運行の要望調査、潜在調査を行い、曜日による便数の差別化や車両の小型化も検討しつつ運行を検討する、という提言になる。

< 井上議員 >

デマンド交通もよく説明しないと知らない方がおられる。

### コミュニティバス

< 立花副委員長 >

北古世西川線開通後コミュニティバス運行を検討すると市長は述べた。東部地域、南つつじ、馬堀から亀岡駅へ運行すればよい。東部地域の住民は京都市内に向かう方が多い。直通で亀岡駅に向かうバスが必要である。ガレリア、アミティにつなげたら収益も上がると思う。

< 中澤委員 >

市民全体が利用できる、増車含めたコミュニティバスの運行充実を要望すればよい。

< 事務局 >

道路名までは提言に含めず、増車等含めた充実の検討とまとめるのか。  
（全員 了）

### デマンド交通（タクシー）

< 事務局 >

南丹市視察では、1 便 2090 円～8000 円の経費がかかると説明を受けた。相当の財政負担が伴うので採算性も含めて検討願う。

< 福井委員 >

南丹市方式では利用するほど損である。八女市では予約センターを別会社が運営し、便数は少なくなっても満車で運行している、ドアツードアで考えれば好循環が生まれる。

< 立花副委員長 >

例えば東別院は、基本路線とは別に市街地までデマンド交通で毎日でなくても運行すればよい。バスは通学用に運行すればよい。

< 中澤委員 >

別院中、育親中の通学バスと組み合わせて考えればよい。そうでないと採算が合わない。

< 立花副委員長 >

高齢者が多い、駅までは運行しないといけない。

< 福井委員 >

東別院小学校をターミナルにして集落から小学校までをドアツードアにするのが理想であるが、それにはタクシー会社の採算合わず成立しない。

<事務局>

提言は、地域性を踏まえデマンド交通(タクシー)運行の検討を行い実施されたい、とするのか。(全員 了)

運行サービス検証システム

住民要望による運行の利用者負担

持続可能な運行サービス確立のための取組み

<中澤委員>

ニーズが高まれば運行サービスを検討しないといけない。ただ、運行すればよいのではなく、地元利用の増える取組みを促すことも出来る。運行の継続にあたっては、一定期間運行後、採算性や利用状況など基準をもって検証する必要がある。運賃は受益者負担の立場からも、利用者、地元負担なども検討をする必要がある。また、都市部と周辺部との交流を考えたまちづくり施策を立て、バス利用につながるような取組みもしていく必要があると思う。

<立花副委員長>

公共交通の基本的な考え方だと思う。提言に記述していけばよいと思う。

(全員 了)

<井上委員>

個人意見(シート)の例で収入確保が記載されている。これも提言にするべき。

(全員 了)

### 3 その他

○今後の日程

〔事務局 説明〕

<石野委員長>

次回委員会の日程は決定後連絡する。

散会 ～ 14 : 20