

公共交通対策特別委員会

日時 平成25年11月15日(金) 午後1時～
場所 第3委員会室

1 開議

2 議題

(1) 公共交通に関する議会提言について

バス路線の基本

ふるさとバス

コミュニティバス

デマンド交通(タクシー)

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

3 その他

今後の日程

11月18日	議会運営委員会	提言検討の報告
11月	公共交通対策特別委員会	(委員会) 提言案検討、決定
		提言案配付
12月4日	議会運営委員会	(議会) 提言決定

地域公共交通計画策定に関する意見(個人意見)

【委員名: 立花】

【記入例】

意見	広告収入等新たな収入の確保
説明	収入確保を図るため、バスラッピング広告、車内放送、車内広告、バス停広告など運賃以外の収入を検討する。

① ふるさとバスの乗降を調査の上、曜日の特送、小型車の検討

意見	② 周辺部へのテーマ交通の検討と実施
説明	人口が減少し、バス交通の非効率の解消、買い物、病院、JR駅へのアクセス、役所への利便、散歩道を設けて、目的別のタクシーを走りせる、通勤、通学に現在何人が通っているかなど調査の上、学校へもテーマで利便をはかる。料金は、一定必要料金を合意で算出する。

意見	③ 人口密集地、北古世 ↔ 西川線、南通後のゴミバス
説明	ゴミバスは、公共施設へのアクセス、買い物、病院をつなぐ足となる。朝夕は通勤用として駅へ通ふ。

【提言をまとめるうえでの確認事項】

- 1 委員合意を基本にまとめる。
- 2 個別具体的なものは対象としない。

スケジュール案

個人意見提出	10月31日(木)
委員会討議	11月上旬～中旬
正副委員長案	11月中旬
委員会討議	11月下旬
提言まとめ	11月末

地域公共交通計画策定に関する意見(個人意見)

【委員名: 福井】

【記入例】

意見	広告収入等新たな収入の確保
説明	収入確保を図るため、バスラッピング広告、車内放送、車内広告、バス停広告など運賃以外の収入を検討する。

意見	① バス交通の基本路線を策定し、その補完となる形で、デマンドタクシーを採択すべき。
説明	公共交通の目的を達するためには、全市域を網らなければならぬが、バスでこれを行うのは無理がある。従って、基本路線を決めて、それでは埋められないところは、デマンドタクシーを採択する。タクシーの場合の料金は、当然、差別化する。

意見	② バス路線は、あくまで基本路線(山間地～中心地)を直線的に結ぶ。
説明	各地～中心地を直線的に結ぶことで、増便に耐えられる。その分、タクシーでの輸送と、デマンドで行ったほうがいいか？ また、基本路線のないところは、デマンドタクシーで行なう。

【提言をまとめるうえでの確認事項】

- 1 委員合意を基本にまとめる。
- 2 個別具体的なものは対象としない。

スケジュール案

個人意見提出	10月31日(木)
委員会討議	11月上旬～中旬
正副委員長案	11月中旬
委員会討議	11月下旬
提言まとめ	11月末

地域公共交通計画策定に関する意見（個人意見）

委員名：中澤基行

「意見1」 運行サービス事業に対する検証システムの構築

「説明」 市民ニーズに積極的に応える柔軟な運行サービスの提供を基本とするが、持続可能な公共交通ネットワーク体制の確立に向けて、当該運行サービスの有効性、効率性等の検証システムを構築し、当該運行サービスの継続の是非（廃止・改善継続・充実継続等）を、公正・公平な視点で検討評価が出来るシステムが不可欠。

※ 市民ニーズに柔軟に応え事業化した運行サービスに対して、要望サイドにも持続可能な運行サービスに向けた責任の共有を求め、・・・運行サービスに対する柔軟なスクラップ&ビルドを容易にする検証システムの構築。

「意見2」 住民要望に応えた持続可能な運行サービスの確保のためには、当該住民への応分の負担が不可欠。

「説明」 急速な少子高齢化社会（とりわけ高齢・過疎化がすすむ中山間地）における持続可能なまちづくりの第一要件は、公共交通運行サービス（安全安心な移手段）の確保である。

ただし、利用者となる対象人数に限りがあることから、持続可能な運行サービスの確保のためには、かなりの行政負担が必要となるが、そのためにも、要望する住民サイドにおいても、持続可能な地域づくりに向けた投資活動であるとの認識に基づいて、応分の先行負担（①経費負担、②都市住民等との交流活動）を求める。・・・「行政支援への誘導策・市民理解に向けた大義名分づくり」

例えば、①の経費負担については、定期券の全戸強制購入等②については、「意見3」に基づき対応する。

「意見3」 高齢者等の利用を促し、持続可能な公共交通の運行サービス確立に向けた取り組みが不可欠。

「説明」 限られた周辺部住民（主に高齢者・学生）を、都市部にある病院への通院、スーパー等での買い物、最寄の駅等に輸送する運行サービスのみを視野に入れていたのでは、持続可能な公共交通システムの構築は困難。

むしろ、都市住民（特に団塊の世代を中心とした、時間と金のある高齢者）を、中山間地域の観光、農園・農作業体験、地域の伝統行事・文化活動等に気軽に参加できる、都市住民（観光客も含む）の居場所づくりを通して、都市住民等と農山村住民との積極的な交流活動の展開を目指す。

このことに伴い、双方向の利用者確保による、持続可能な運行システムの構築が期待出来る。

- ※ 都市住民、特に亀岡に移り住んできた団塊の世代の住民にとって、農山村地域での居場所が確保されることは、亀岡を終の棲家として移り住んできて良かったという思いを持ってもらえることになる。・・・亀岡に移り住む人の呼び水となる。
- ※ 農山村住民にとっても、都市住民あるいは観光客を受け入れることにより、利用者が確保でき、持続可能でより充実した運行サービスが確保できると共に、地域の活性化を図ることが期待できる。
- ※ この「意見3」の取り組みが、「意見2」における、住民サイドの応分の負担の②の具体例である。

「その他の意見」・・・「ネットワーク計画イメージ」に対する感想としては、本計画に示されている「各項目の具体的状況」、「取り組みの方向性」をもって、正直、利用者が飛躍的に増加し、持続可能な公共交通体系の確立につながる抜本的改善でとなるのか、極めて疑問。部分的な改善策に過ぎず、結果として、限りなき住民要望となってしまうことが懸念される。

これを防止するためには、住民要望内容に応えた事業化に対する事業効果への責任の共有化は不可欠。

このためには、事業の見直し、充実、廃止等の判断活動が公正・公平・的確に行える、実施事業に対する検証・評価システムの確立が必要不可欠。