

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12月18日(水曜日)	開 議	午前 10 時 00 分
		閉 議	午前 11 時 18 分
出席委員	石野 ○立花 井上 福井 堤 中澤		
執行機関出席者	山内政策推進室長、竹村政策推進課長、柏尾政策推進課担当課長、大石政策推進課主幹		
傍聴者	市民1名	報道関係者 0名	議員0名

会 議 の 概 要

10:00

1 開議

〔石野委員長 開議〕

<石野委員長>

先日まとめた提言は議長、副委員長とともに市長に提出した。

2 議題

(1) 地域公共交通計画について

10:03

〔政策推進室 入室〕

<政策推進室長>

地域公共交通計画案をまとめたので報告する。より実効性の高い計画にしたい。

〔政策推進課担当課長 計画案説明〕

(説明要旨)

○地域ごと取り組みの方向性(P60～)

- ・東別院地区、鹿谷地区等でデマンド方式の運行を検討
- ・ガレリアを新ターミナルとして乗り入れ検討
- ・亀岡駅までの直通運行(一部の時間帯)の検討
- ・南丹方面への交通の利便性向上(京阪京都交通の協力・連携が必要)
- ・篠町・市立病院等バス路線新設の検討
- ・コンビニにバス停など商業施設との連携を検討
- ・コミュニティバスの運賃(京阪京都交通、ふるさとバスとのバランス)見直しの検討
- ・並河駅コース、駅中心のコミュニティバスの運行の検討
- ・川東コース、道路整備に伴う運行路線の検討(ただし亀岡園部線の整備完成に際しては、地域から離れるので変更しないでもらいたいとの地元要望を受けている)
- ・サポート制度、交通学習等の実施など多様な意識付けの検討

○計画期間は平成26年度から30年度まで

○本格実施にあたっては、試験運行後評価を行い判断

○12月19日計画案を地域公共交通協議会で検討

○12月25日～1月24日パブリックコメント募集

○消費税 8%について

- ・コミュニティバス、ふるさとバスは運賃に転嫁しない方向
- ・京阪京都交通は 160 円初乗り運賃を据え置き、100 円以上の運賃は 3%分上乗せ、JR 西日本は転嫁する旨聞いている。

10 : 30

〔質 疑〕

<井上委員>

ガレリアの新ターミナル化について具体的な考えは。

<政策推進課担当課長>

現ターミナルの学園大学、運動公園は雨、風よけがあり接続もスムーズではあるが、市役所や亀岡駅まで行かないと次の方向に行きづらい。ガレリアは施設も充実しており、ガレリアを目的地にされることもある。並河線との接続も将来は考えられる。コミュニティバスや京阪の八田線とも接続する。課題はあるがメリットが大きい。

<井上委員>

是非進めてもらいたい。デマンド交通導入の場合、今のバス路線は継続するのか。

<政策推進課担当課長>

基本は中心部に向かう幹線運行とし、現路線のバス停までをデマンドでと考えている。

<井上委員>

運賃に消費税の転嫁をせず、目標値（収益率 23%→30%）の達成は難しいのでは。

<政策推進課担当課長>

計画実施による利便性向上で 1 日 200 人の利用者増を目標にしている。

<井上委員>

目標に向けスケジュールを具体化され PDCA サイクルによる実施を望む。

<中澤委員>

本委員会の提言を全体的に盛り込み整理された計画案である。地元ニーズに応えることは必要だが地元の意識、取組みも大事である。地元が取り組む場合には市の支援が必要だと思う。考えは。

<政策推進室長>

難しい課題である。実施の際には地元と利用につながる詰めた話をしなければならない。地元にも利用の気運を高める協力を願わないといけない。将来が不安という理由で要望に応えるのは行政として限界がある。そのことも含め協議したいと思う。

<中澤委員>

持続できる取り組みを願う。

<福井委員>

一定期間運行後の評価により、本格運行ができないかもしれないという周知を担保する方法を考えたいと思った。デマンド交通は地元自治会、NPO で運行するのか。それができないならタクシー会社なども考えることになる。ならばバスではなくワゴン車でとなるが、そのような考えを今持っているのか。

<政策推進課担当課長>

具体には何も決めていない。曜日による運行変更やタクシー会社参入、車両の小型化も必要により考えることになる。

<福井委員>

試験運行を前提に、検証により運行するかの答えを出していくしかない。試験運行

すれば継続になると思ってはいけけない。

< 堤委員 >

コミュニティバスは補助事業か。

< 政策推進課担当課長 >

ふるさとバスの府補助は2分の1で京都交通廃止路線が基本である。並河線とコミュニティバスは単費事業。国補助は改正により、今後亀岡駅につながる路線なら受けられる場合がある。研究したい。

< 堤委員 >

利用が少なくても地元要望により運行する場合、運賃改定の検討が必要である。計画案にうたわれているのか。協議会で採算性の議論はされたのか。

< 政策推進課担当課長 >

特に議論はなかった。ふるさとバス、コミュニティバスは基準を持って運賃設定をしている。運行は採算面ではなく、試験運行評価のなかで考えていきたい。

< 政策推進室長 >

公共交通で採算性を求めることは不可能である。移動手段確保を施策としてやるものである。採算を度外視すればサービスは向上するが公費が膨らむ。公費を考えるとニーズに応えられない。どの辺で調整するのが難しい。ケースバイケースで考えないといけない。小集落だからよいのではなく移動手段確保で考え、福祉施策や民間の送迎などよい方法をトータルで考えないといけない。市施策として公共交通だけでなく市民の移動確保の視点でプロジェクトの立ち上げも考えなければならぬのかもしれない。

< 中澤委員 >

P76、取組みスケジュールで、「評価」は「調整、試験運行」に含まれているが切り離すのがよいのではないか。自治会で公共交通組織の立ち上げを協議されればよい。

< 政策推進室長 >

具体的な検討はまだである。地元協力の体制づくりは必要なことと思う。地元と共に運行している気運づくりをしていきたい。

< 立花副委員長 >

本委員会提言が全体的に網羅されている。バス増車、車両の小型化、曜日による運行変更は考えているのか。観光振興を促す運行も必要だと思う。

< 政策推進課担当課長 >

計画を実施すると現行のバス車両では足りない。今ふるさとバスは5台で余裕がない。篠町を運行する場合は増車をしないと無理である。経費は人件費が主で、購入すればあとの維持管理費は車両の大小に影響しない。路線の最大利用者数を基準に車両の大小を考える。耐用走行距離70万キロを目安にしている。畑野町のふるさとバスは京阪のバスを借りている、大型にしてほしいと要望を受けている。整理する時期がくると思う。

春には七谷川まで桜シャトルバスを京阪運行路線のなかで運行されている。市は生活交通を基本にしており、今考えるところには至っていない。週3日だけの運行も方法かと思う。

< 立花副委員長 >

万一事故の場合の保険面でもタクシーがよい。曜日による運行も地元と協議し運行されればと思う。実施目標は5年後の設定だが、やれるところからの実施を基本にされたい。

< 政策推進室長 >

経費を伴うものは別としてできるところから実施しサービスの向上につなげたい。

< 中澤委員 >

バス車両の増車は難しい。スクールバスを活用できないか。

< 政策推進室長 >

今のふるさとバスはリースでリース料が高い。入れ替え時には年度を分け購入で考えたい。川東のスクールバスは混乗化している。東別院は学園大までにすると次の運行が難しい。昼間は時間が空く。

< 石野委員長 >

運行継続のための基準を設け検証をしっかりとやってもらいたい。収入確保にも努められたい。

< 福井委員 >

定期券の検討を願う。

< 井上委員 >

バス台数増で経費は増える。収益率の目標値はバス購入経費を考慮しているのか。

< 政策推進室長 >

現計画のままで 200 人増である。

< 井上委員 >

バスの台数を増やさず利用者増は難しい。

< 政策推進課担当課長 >

コミュニティバスの利用が増え定着化してきた。期待している。

〔 政策推進室 退室 〕

11 : 16

3 その他

なし

散会 ~ 11 : 18