

会 議 記 録			
会 議 の 名 称		公共交通対策特別委員会 ・ 協議会(意見交換会)	会議場所 全員協議会室
			担当職員 山内 慎太郎
日 時	令和3年8月25日(水曜日)	開 議	午後 1時 30 分
		閉 議	午後 3時 00 分
出席委員		◎三宅 ○奥野 田中 山本 赤坂 齊藤 石野	
出席者		【京都タクシー(株)】 川本社長、宗口営業部次長	
執行機関 出席者		【まちづくり推進部】 関部長、伊豆田事業担当部長 [桂川・道路交通課] 信部課長	
事務局 出席者		山内事務局長、加藤副課長、山内主事	
傍聴	可	市民0名	報道関係者0名
		議員0名(一)	

会 議 の 概 要

【公共交通対策特別委員会】

1 3 : 3 0

1 開議

[三宅委員長 開議]
[事務局副課長 日程説明]
＜三宅委員長＞

それでは、委員会協議会における意見交換会を行うこととする。

【公共交通対策特別委員会協議会（意見交換会）】

[京都タクシー（株）川本社長、宗口営業部次長 入室]
[まちづくり推進部 入室]

1 3 : 3 6

2 案件

（１）地域の交通について

[三宅委員長 あいさつ]
[京都タクシー（株）川本社長 あいさつ]
[まちづくり推進部事業担当部長 あいさつ]

[京都タクシー（株）川本社長、宗口営業部次長 説明]

[意見交換]

<赤坂委員>

デマンドタクシーの提案では金額が少し下がり、いろいろとやり方が変わっている。私も議会でデマンドタクシーは必要であると言っている。見積額が高い云々で、一度見積りが出されたときに、どのような交渉をして、その後どのような話になったのか。

<京都タクシー（株）社長>

細かいすり合わせは、これまでなかなかされていなかった。詳細は宗口より説明する。

<京都タクシー（株）営業部次長>

ざっくりとお話させていただくと、去年提案させていただいた金額が減ったのは、一日10便設定のものを、5便に設定させていただいたからである。実証実験でも結構なので、まずは5便でも実際に導入していただき、その実証実験の中で、もっと本数を増やしたほうがよいとか、もっとこうしたほうがよいという、いろいろな考えが出てくると思う。今回の提案は、運行回数を減らして、それで金額が減ったということで御理解いただきたい。

<まちづくり推進部事業担当部長>

少し質問と答えの内容が違うので、修正させていただく。赤坂委員が質問されたことは、ふるさとバスの並河駅線をデマンドタクシーに置き換えたときに、亀岡市が見積りを取ったが、それ以降亀岡市が何も言ってこなかったという質問ではないかと思う。今の回答は、デマンドタクシーの区域の関係なので、並河駅線について亀岡市から見積りを出してほしいと依頼したときのことをお話いただけないかと思う。

<京都タクシー（株）営業部次長>

並河駅線をデマンドタクシーにできないかということで、見積りの依頼があった。そのときには、バスの運行データが存在しており、いわゆる乗降、どのぐらい人数が乗られたかという詳細なデータがあった。それをデマンドタクシーに置き換えると、稼働率は非常に上がってくる。空気を運んでいるという話があったが、大きなバスに1人でも乗っているの、そうなってくると、デマンドタクシーを1台稼働したという計算になる。並河駅線の乗降人員であれば、そのときのバスの金額よりも、デマンドタクシーで試算したほうが高かったという結果が出たと記憶している。

<赤坂委員>

どちらにしても交渉は決裂したということで、その部分を聞きたかった。西別院町でもデマンドタクシーにしようとして動かれている話を聞いている。各地域でやれることももちろんやっており、実際に動いている。しかし、市民の方から聞くと、例えば畑野町や、東・西別院町でもそうだが、乗り換えて帰らないといけないとか、駅で2時間待っている方もいる。年配の方からも帰ることができないと聞いている。地域住民のために地域型でつくっていただくのもよいが、その間の区間が結局ないことになる。そこで、デマンドもつくったほうがよいのではないかとずっと言ってきた。これから高齢化に必ずなってくる。今は1人2人でJR亀岡駅のバス停で待っておられるが、これが4人5人6人となってくる。テストは、どこからでもやってほしい。もちろん重要なことをやっているわけだが、この限られた時間で提案いただき、200万円かかったり300万円かかったり、その間の京阪京都交通の路

線を邪魔しないとかではなく、実際に困っている人がたくさんいる。例えば東・西別院町で午後4時から1本出すなど、細かい設定を出していただいて、実際にもっと細かい金額を出さないといけない。やはり行政も資金繰りが大変な部分もあり、なかなか出せない現状だと聞いている。本当に困っているところの意見を取り入れて、そこから適用していかないといけない。例えばアンケートを取るなどして動いてもらえると、こちらとしても話を持っていきやすい。この特別委員会で今までもずっと同じようなやりとりをしており、全然前に進まない。京都タクシーも確かに苦しいことは重々分かっているが、実際困っている人もたくさんおられるので、そういうところにもう少し視点を向けていただきたい。どこが必要なのかというところから実証実験していただきたい。Ma a Sにしてもお金がかかるし、地域型交通も高齢化になってくる。地域型交通でもアドバイザーとして入ってもらうなど、もっと分かりやすいシステムであったり、アットホームな入りやすいやり方が必要であり、つくってほしい。そうしないと今日意見交換しているが、多分そのまま終わってしまうと思う。そういうところも少し考えてもらいたいし、もちろん私たちも必要だと思っている。その点はどう思っているのか。

<京都タクシー（株）社長>

当社の運営経営については、もちろん大変厳しい現状である。ただ、厳しいから何もしないということはないつもりである。逆に事業者自らが、いろいろなことをしていきたい。タクシーや自家用有償運送もやり、アッシーについても実際取り組んでおり、意欲を持って亀岡市の皆さんの移動のために、全力を尽くしたいという思いでやっている。先ほどおっしゃった、例えばアンケートやそういった地域のニーズを拾い上げていただくことについては、亀岡市で御尽力をいただいて、それに基づいて私どもがどう対応できるかというような形で、積極的にさせていただきたいと考えている。各社事業所においては、今日明日、来月のことを考えるととてもではないができないという考えの方もたくさんおられる。ただ、交通不便地域において、デマンドタクシーと自家用有償運送を何とか軌道に乗せていきたい。本来のタクシー業務のほかに、このようなメニューもあるということを言っていきたい。タクシーというのは、毎日の買い物、あるいは毎日の通院に、1回ずつお金を使っているというのは、利用者には大変負担になると考えている。したがって、いくつかメニューをそろえることにより、そういう負担を少しでも軽減させていただきたいというのが、強い思いなのでよろしくお願いしたい。アンケート等によっては、もちろん協力させていただく。一緒になって取り組んでいきたいし、亀岡市がこの問題についてどこまで本気になって本腰を入れるのか。京阪京都交通に対するいろいろな思いがあるのは、私も理解している。その上で、私たちができることを何としてもさせていただきたいというのが、現在の思いである。

<赤坂委員>

やはり予算のこともあるが、何かしらのテストをしていかないといけない。地域型交通も高齢化になると、事故の確率も高くなり非常に危ない。プロに任せて責任をしっかりと持ってもらおうという形のほうがよいと思うし、その点も踏まえてどうしていけばよいのかをお聞きしたい。

<まちづくり推進部事業担当部長>

亀岡市地域公共交通網形成計画の実現に向けて取り組んでいるところである。ここでも説明させていただいているが、計画の策定にあたって、市民にアンケートを取り、公共交通対策特別委員会委員、京都タクシーの川本社長といろいろと意見交換

する中で、このようなことにこの5カ年は取り組んでいこうということになっている。そのため公共交通網形成計画の実施項目、例えば、ふるさとバスのフリー乗降や市民ノーマイカーデーなど、計画でうたっている部分を実現しているところである。京都タクシーや京阪京都交通など公共交通事業者の方もおられるので、いろいろ意見調整する中でやっていかなければならないと思っている。本日については、京都タクシーの思いを伝えていただいているが、全体的・総合的に話をしていく必要があり、亀岡市地域公共交通網形成計画の実現に向けて取り組んでいく必要があると考えている。

<赤坂委員>

亀岡市地域公共交通網形成計画のこともそうだが、何か手を打っていかないといけない。きっかけづくりが必要だと思っており、会議をされているのは分かっている。私たちが年を重ねていくわけで、手が回らなくなってからでは遅い。テストというか、そういうきっかけを職員とこの委員会できちんとタッグを組んでつくっていかないといけない時期にきている。5カ年のこともあるが、何か前に進む方法はないか、相談に乗っていただきたい。意見を聞いてあれこれと話をしてもらちが明かない。山手側は結束して取り組んでいるし、距離があるのでそれなりに頑張ろうということだと思うが、近郊のつつじヶ丘などはバスを使えばよいという感覚になっている。自分のことで精一杯なのは分かっているが、そういうところに何か手を打っていくべきではないか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

そのことについては大変よく分かっている。我々も手をこまねいて見ているわけではない。今、亀岡市地域公共交通網形成計画においては、地域に根差した持続可能な公共交通を基本方針として取り組んでいるところである。その中にある地域に根差したというところは、地域主体型交通という文言があるので、そちらの動きを活性化させていきたいと考えている。前回の特別委員会でも説明させていただいたとおり、各地区で現在動いており、そちらの方をスムーズに進めていけるように働きかけていきたい。

<三宅委員長>

今日の意見交換の話については、昨日、まちづくり推進部は京都タクシーから1時間半のレクチャーを受けておられる。同じ話を聞かれていると思うが、それを受けて意見がないわけではないと思うが、今後の取組についてはどうか。

<まちづくり推進部事業担当部長>

こちらについては、タクシー事業者として、こうすればよいのではないかと提案をいただいた大事な意見と捉えて、参酌しながら、我々の事業に反映できたらと思っている。ただし内容については、事業者が単独で考えられているところもあるので少し偏った部分がある。南丹市を例に挙げておられるが、南丹市と亀岡市では状況が異なるところがあるので、南丹市のシステムをそのまま亀岡市に持ってくるのは違うと思っているが、これは提案いただいた貴重な意見として、今後の交通政策の参考にしていきたいと考えている。

<齊藤委員>

川本社長の思いは十分にお伺いした。やはりバスの本数も限られてきている。最近、コロナ禍になってからは、特にバスが貸し切り状態になり、そのような状態では無駄ではないかと思っている。ただ一方で、地域の方と話をしていると、デマンドタクシーなどいろいろな形を導入されると、さらにバスが減るのではないかというこ

とで危機感を持っている。バスというのは、概念を変えていくとよいのかもしれないが、やはりこの時間にこのバスは来るということで、少ないながらも待っておられる方が地域によってはおられる。東別院町では、車に乗っている方が多く、地域の方も自分たちの交通手段としていろいろと考えている。やはり地域が地域でいろいろなことを考えていかないと、こちらが乗ってほしいと思ってもなかなか乗ってもらえない。結局やっても利用してくれないとなると意味がない。今日に答えが出るものではないが、やはり各地域と行政、京都タクシーや京阪京都交通と協議しながら、よい形をつくっていくとよいのではと思う。京都タクシーの経営状況を伺ったが、バスも大変だと思う。バスとタクシーの運転免許証を統一するなど、空いた時間を活用して、相互関係や労務関係をよくし、一人一人の運転手の給与も上げ、従業員も高齢化から若い人が入ってくるように、魅力のある交通機関をつくっていくとよいのではと思う。

<京都タクシー（株）社長>

免許については2種免許が必要になってくる。大型2種を持っていればタクシーも当然乗れるが、いわゆる運行形態が違ってくる。最近はキャッシュレス機器やデジタル無線等、大変複雑な機器が3台、4台とついている状況である。そのため、京阪京都交通が一般乗用旅客自動車運送事業の許可をとって、空いている時間にタクシーに乗るといのは、現実的には難しいことだと思う。いわゆる地域ごとの事情で、なかなか話がまとまらないこともよく理解している。私どもタクシー事業者が、例えばこの自家用有償運送について、マッチングアプリを主体にして安全管理し、補えない部分はコールセンターで対応するというやり方もある。ただし、そのマッチングアプリのシステム構築をするのに、大なり小なり費用がかかってくる。そこで、費用について自治体と協議させていただいて、何とか御支援をいただけないかと考えている。その上で自家用有償運送については、ある程度自分たちの足を自分で食うというような、タクシー需要が少なくなったとしても、自家用有償運送に比重を移して、利用者の皆さんが移動するために動いてきたい。デマンドにしようか、自家用有償運送にしようか、タクシーにしようかという形にしていきたい。少し余談になるが、昨年2月1日に運賃改定させていただき、初乗り640円から1.3キロメートル570円になった。やはり、市内の方、亀岡地区の方など、使いやすくなったということで、近距離の利用がすごく増えている。やはり安くないとタクシーは利用しにくいということを感じている。ただし、それを現在の運賃を半分にしたらどうなのかという議論が起きたとすれば、それはそれで経営は不可能なことだと思うので、こういう幾つかのメニューの中で、利用者を選択していただきたい。私もはっきり申し上げているが、これから乗務員の数が増えていくということはない。京阪京都交通も運転士の確保に大変難渋をされており、新しいことには手を付けられそうにないと承っている。全国には路線バスがなくなったり、タクシーが一部を走行し地域住民が細々と利用してきたが、タクシー会社が運営できなくなり、廃業・倒産・撤退している。全国にタクシー空白地帯が、現実にはたくさんの箇所が出てきている。そのようなことにならないように、そして今8万3,000人ほどの亀岡市の人口を増やすために、やはり地域の移動や利便性が亀岡にはあるというような形で、亀岡市に住んでいただくということも含めて考えていきたいし、交通問題というものを根本的な課題として正面から皆さんとともに考えていきたい。自家用有償運送、アッシー、デマンドタクシーなどはもちろん、それ以外のことでも、このようなこともできるのではということがあれば、私は承った上で、できるもの

はやっていきたいと考えている。

<齊藤委員>

タクシーを使っていくという提案であるが、やはり運転手の高齢化が否めないところがある。この自家用有償運送で説明のあったMa a Sを導入する際には、初期投資がいると思うが、国から何か補助金が出ないのか。補助金が出るのなら、Ma a Sも導入しやすいのではないかし、今後我々も勉強していきたい。

<三宅委員長>

今日は京都タクシーからいろいろな提案をいただいた。先ほど担当部長からも説明があったが、やはり数字的なものがあるが、地域からの要望をベースに考えていけないといけなことも確かである。提案いただいた中の数字について、100円、200円という話があったが、タクシーであれば500円でもよいのではないかし、と思うところもあるし、本数を減らせば可能ではないかし、と思う。それなら予算も下がるので、いろいろ検討の仕方はあると思う。今日の段階ではそこまでいっていないが、今回の資料とまちづくり推進部で前回作成いただいた資料も含め、大分データが集まってきたので次回以降もいろいろと検討して進めていきたい。

<赤坂委員>

検討していると言っているが、前に進んでいない。本当に何か一つでも動いていけないといけな。持続可能な地域に向けて地域内で取り組むのも分かっているが、新興住宅だと団結することがなかなか難しい。高齢者の一人暮らしが増えていき、タクシーも高くてなかなか乗れない。新しいところだとなかなか固まらない。そういうところから考えると、何か一つでもよいので市のほうから京都タクシーにこのようなことはできないかし、と提案していかないといけな。市内にタクシー事業者は京都タクシーしかない。日中に利用されていない車両をうまく活用できないかし、と思っている。JR亀岡駅周辺のお年寄りの方も帰ることができずに困っている。部長はどのように考えているのか。

<まちづくり推進部長>

今の内容も含めて、総合的に一度検討していきたいと考えている。

<三宅委員長>

今日は意見交換であるので、このような機会を今後もつくっていきたい。各自治会に行って状況も聞くべきであり、かつその状況と京都タクシーができることがマッチングしないといけな。それをもって、執行部でできるのかを考えなければならな。予算がなければ全くできないという話になる。その辺りの整合性がとれていないと思うので、今年度に見通しは立てていきたい。最終的には委員会として、提言書を出したいと思っている。

<赤坂委員>

地域主体型交通はやはり必要であり、地域主体型でできることはしていくべきである。ただし、どのようなことがあるか分からないので、何か動いてもらえるとそこから広がっていくと思っている。いざ必要になってから言ってもすぐにはできない。タクシーの運転手も高齢化になってきている現実がある。そういうことを踏まえると、何か動いていかないといけな。これは要望である。

<京都タクシー（株）社長>

齊藤委員からあった話であるが、南丹市日吉町で、地域住民の自家用有償運送を利用する際に、富士通のシステムを使うということで1,300万円ほどの初期費用が必要であったが、国のどの部分の補助金が出たのかは分からないが、南丹市は一

切出していないと回答いただいた記憶がある。こういう状況の中で、国からも地域の移動手段における利便性向上については、何らかの補助があり得ると思っている。京丹後市のささえあい交通をはじめ、近隣の自治体でもそのような取組をされている。亀岡市においても問題意識を持っていただき、現状を変えていく、あるいはよいほうに進めていけるよう、協力していければと思っている。

<三宅委員長>

これで意見交換会を終了する。

<奥野副委員長（閉会あいさつ）>

コロナ禍で大変な中、少しでも市民のためにと、デマンドタクシーにおける詳細な提案をいただいた。提案については、行政としてもまちづくり推進部で検討いただき、我々議会も協力して、できるだけ市民に便利な交通手段を目指していきたい。今後も行政とともに、一歩でも前に進んでいきたいと思う。もちづくり推進部にもよろしく願いたい。

[京都タクシー（株）川本社長、宗口営業部次長 退室]

[まちづくり推進部 退室]

【公共交通対策特別委員会】

14:46

3 その他

<三宅委員長>

今後についてどうするかを議論したい。できれば10月末に提言書を出し、予算に反映させたいと考えている。それを踏まえて、今後どうするか、方向性を決めていきたい。

<赤坂委員>

提言書の文言のことか。

<三宅委員長>

10月以降に委員会を開いて、まとめる形になると思う。それまでにまちづくり推進部から話もあったが、各自治会から意見を聞くのがよいと思う。京都タクシーの提案の中で、場所や本数を絞り、単価を考えたら、予算をつけることができないことはないと思う。それも含めてどのような形で提言するかということになる。

<赤坂委員>

まちづくり推進部と話をする機会をつくってはどうか。地域主体型交通がメインであると考えていることは分かっているが、困っている人は現実に大勢いる。どのようなことだったらできるのか、切り口をこちらから聞いていくために意見交換するのはどうか。

<石野委員>

デマンドタクシー導入に伴う費用が年間200万円ほどで、軌道に乗ればそのぐらい毎年かかってくるわけである。その辺りも市として考えなければならないので、二の足を踏む。篠地区のコミュニティバスでも朝の6時30分から8時にかけてJR馬堀駅に向けたバスが数本走っているが、提案された走行時間と外れており、その辺りが気になっている。

<三宅委員長>

コミュニティバスとデマンドタクシーが、同じ区間を平行で運行することはない。バス以外の範囲で運行をしていかないといけない。

<赤坂委員>

バスの運行ルートもそうだが、バスが走っていない時間がある。そのときに皆さん困っており、乗り換えも大変である。そういうところに一度テストをしてもらいたい。例えば、保津町も坂がきつく大変だと思う。提案そのままでもよい。時間帯を区切ってテストをするなど、その辺りも含めてまちづくり推進部にお願いしたいし、うまくいかなければ、やり方を変えたらよいと思う。何かきっかけづくりを委員会ですていきたいと思います。

<山本委員>

市が進めている地域主体型交通が動いているところや動こうとしているところがあると思うが、動いているところにしても、やはり抜け落ちているところがある。また、ボランティアでやっていただいております、その方たちの思いもあると思うが、その中でやっていただいている以外の地域で、テストということでデマンドタクシーを導入していただければ、地域の方も嫌な思いをされることもないと思う。逆に導入したことで、もっとやってほしい部分も出てくると思う。先ほど齊藤委員もおっしゃったように、地域の方の考えも尊重しながら、抜け落ちている部分をデマンドタクシーで試しにやっていただければ、一番ありがたいことだと思っている。

<三宅委員長>

私もそう思う。このぐらいの金額ならできるのではないかという折衝もできるので、提言書を10月中に出したい。去年は12月に提言書を出したが、それだと次年度の予算に反映できない。まちづくり推進部の方針として納得してもらうためには、地域の事情をもっと収集しないといけないと思う。

<奥野副委員長>

これは地域交通の商業圏に関わらない路線でないといけない。そのところを吟味しながら京都タクシーが提案されていると思うが、その辺のところからやっていかないと難しいと思う。

<三宅委員長>

まちづくり推進部にも再度事情を聞きに行って、10月以降の委員会でもう少し前向きな話ができるとよい。こちらからもいろいろと動いていきたい。

<赤坂委員>

まちづくり推進部とある程度やりとりができています中で、はじめて市長に提言できる。しっかりとコミュニケーションを取り意見交換しながら、地域の事情等を聞いた上で、各委員から意見として出していただきたい。

<石野委員>

先ほど齊藤委員もおっしゃっていたが、国の補助金が出るかどうか調べる必要がある。現在、亀岡地区を運行しているコミュニティバスも最初の2年間は国から補助金が出ていたと思う。タクシー事業者にやってもらっても国から補助金がおりるかどうかも含めて調べることが大事だと思う。そのほうが進みやすいのではないかな。

<齊藤委員>

Ma a Sの導入でいくのがよいと思っている。それに対して補助金をMa a Sの導入というより、いろいろなメニューを国土交通省や総務省の中から探していくのが大事だと思う。これを導入に充てて、地域の活性化に寄与するような補助金を探し

ていくとよいと思う。

<三宅委員長>

舞鶴市がオムロンのソフトを導入しようとしており、費用も6,000万円ほどかかるらしい。いずれにしても大きな額の補助金があれば進められないようである。そういった点も含めて勉強していきたい。

<奥野副委員長>

ふるさとバスや京阪京都交通も赤字であり、国からの補助金が出ているので、それをやりながらほかの交通手段をやる際の補助金も出してくれるのが問題である。国から全て補助金が出るのか、調べていかなければならない。

散会 15:00