

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 鈴木智
日 時	平成29年8月24日(木曜日)	開 議	午前 10 時 00 分
		閉 議	午前 11 時 50 分
出席委員	◎福井 ○小松 酒井 田中 並河 小島 (欠席:明田)		
執行機関出席者	【まちづくり推進部】竹村部長、並河事業担当部長 [都市計画課]関口課長 [政策交通課]伊豆田課長、川内係長		
事務局出席者	片岡事務局長、鈴木議事調査係長		
傍聴者	市民0名	報道関係者1名	議員0名(一)

## 会 議 の 概 要

1 0 : 0 0

### 1 開議

[福井委員長 開議]

[議事調査係長 日程説明]

[まちづくり推進部 入室]

1 0 : 0 2

[まちづくり推進部長 あいさつ]

### 2 案件

(1) 亀岡市地域公共交通会議(平成29年7月21日開催)の報告について

[政策交通課長 資料に基づき説明]

1 0 : 2 3

(質疑なし)

(2) ふるさとバスのガレリアかめおか延伸について

(3) 篠地区コミュニティバス利用者数推移について

(4) 東別院町地域交通支援事業について

[政策交通課長 資料に基づき一括説明]

1 0 : 4 0

<質疑>

(2) ふるさとバスのガレリアかめおか延伸について

<並河委員>

ガレリアかめおかまで延伸した場合に、運賃はどうなるのか。

<政策交通課長>

同じ運賃でガレリアかめおかまで行ける。金額は乗車場所による。

<福井委員長>

ふるさとバスの運賃は、一律200円ではないのか。

<政策交通課長>

100円の区間と200円の区間がある。今回の料金改定により150円と200円の区間となる。

<福井委員長>

地域公共交通会議が今後も開催されるが、最終的にターミナル化を目指すという見通しが背景にあるのか。

<政策交通課長>

現在の地域公共交通計画では、土休日のガレリアかめおか延伸しか記載されていない。ガレリアかめおかに集中することになると、色々と整理すべき問題がある。ガレリアかめおか延伸は、地域公共交通会議で通っているので、現在のところ調整・検討は終わり、9月16日から試験運行実施という段階に移っていく。その後、利用状況を確認する中で、必要性の検討に入り、最終的には本格運行ということとなる。

<田中委員>

ガレリアかめおかから亀岡駅へは、スムーズに接続するダイヤが組まれるのか。

<政策交通課長>

ガレリアかめおかまで来ると、コミュニティバスに接続しているので、連携していく計画である。

### (3) 篠地区コミュニティバス利用者数推移について

<小松副委員長>

篠地区の乗降者数については予想通りであったのか。

<政策交通課長>

地域公共交通計画には、中心部から市立病院へのアクセスについても記載されている。コミュニティバスについて、病院への利用状況はどうかということがあったので、この集計資料をつけている。全体的に篠町のコミュニティバスの利用者は少ない中で、病院の利用者も少ないという思いはある。馬堀駅から歩く人もいると考える。

<小松副委員長>

少ないと思う。篠地区の試験運行を実施した経緯があると思うが、はっきり言って利用者数は少ない。地域公共交通会議では、利用者の少なさについて意見はあったのか。それに対してどのような方向に持っていくのか。

<政策交通課長>

地域公共交通会議に、篠町の自治会長も委員として入っている。篠町としては利用啓発をされている。現在の利用者は約9%ではあるが、その方たちは必要であるので利用されている。亀岡地区のコミュニティバスについても、最初のうちは利用者が少なかったが、根づいてきた。このため、もう少し様子を見てほしいという話はその委員から会議の中であった。今後の取り組みとしては、市道北古世西川線が今年度末に暫定で開通できる状況になるので、亀岡地区から市立病院へのアクセスが計画通りになる。それも踏まえ、コミュニティバスの路線を変更するのか、京阪京都交通の独自路線として、トロッコ亀岡駅から国道9号を回る路線をうまく利用するのか等、今後の課題として考えていきたい。

<小松副委員長>

自治会も啓発に取り組んでいるというが、自治会だけの問題ではない。地域公共交

通会議の中で、利用者を増やすための努力をどのようにしていくのか、市も増やす努力をしていくべきという意見は出たのか。

<政策交通課長>

スタート時点で利用者が少なかったので、住民ニーズと違うことをやっていたのはミスマッチになるので、アンケート調査を実施しながら修正した。アンケート調査については、委員会でも意見をいただいたが、利用者だけでなく、利用していない方にも意見を聞くということであったので、自治会に協力いただき全戸配布したり、病院やバス内にアンケート用紙を設置した。色々と意見を集める中で、8月3日にダイヤ改正を実施した。市道北古世西川線も含め、今後の取り組みを考えることが必要となる。亀岡市としても、多く乗っていただけるような働きかけは必要だと思っている。

<並河委員>

アンケートの内容はどんなものであったのか。住民が要望しているのに、できていない項目があったのか。

<政策交通課長>

アンケート結果については、時間が合わないというものがあつた。仕事に行く時間に運行していないことや、帰ってくる遅い時間に合わないということがあつたので、幅をもたせる中で修正を加えた。便数を増やしてほしいとの内容や、バスの運行を継続してほしいという要望もあつた。市役所やガレリアかめおかにルートを伸ばしてほしいという内容もあつたが、乗り換えでお願いしたいと考えている。また、手を上げて停車するフリー乗車や、バス停を増やしてほしいという意見もあつたが、それらには対応できていない。

<並河委員>

継続して運行ができて、また、住民要望に沿って運行できるようにお願いしたい。

<福井委員長>

コミュニティバスは難しい。うちも回ってほしいと言われるが、たくさん回ると1周の距離が長くなるので乗らなくなってしまう。亀岡地区の乗車人数が多いのは、距離が短いからである。1周するのに30分、40分もかかると乗らなくなる。その辺りのせめぎ合いとなる。短い時間で直接ガレリアかめおかに行けるのがよいと思うが、専門家に任せるしかないと思っている。市道北古世西川線ができれば、そこに運行するのは確定ではなく、京阪京都交通との関係も含めて、検討を加えていくということでは理解すればよいのか。

<政策交通課長>

コミュニティバスか京阪京都交通の独自路線かということは、今後考えていきたい。

<田中委員>

地域公共交通会議の中で、運賃収入は10年後まで増収とされているが、単純計算で積み重ねているようである。10年間で経常経費が増加することや人数が増減する等、シミュレーションは難しいかもしれないが、こういったことも必要ではないかと思う。これは、最低10年間はやれるという数字であるのか。

<政策交通課長>

あくまでも料金を上げた時の想定であり、木津川市が行ったものを引用して、亀岡市はどうなるかというひとつの計算である。1年間では556万4,000円上がる。住民は色々なことを望まれており、それにも対応していかないと公共交通自体が維持していけない思いである。今のままいけば10年経てば、こうなるであろうということであり、必ずそうなるというものではない。利用者が減らない努力をす

ることが大事である。11%減ってもこれだけ収入があるというのではなく、今まで利用いただいている人に、色々な施策で利用いただきたいという思いを表現しているものである。

<田中委員>

7月10日の蕨田野町の地域こん談会で、鹿谷の空白地域をどうするかという議題があった。その後、具体的な方策が検討されているなら教えていただきたい。

<政策交通課長>

自治会へ新たに打ち合わせに行っており、東別院町のような自主的な運行はできないので、並河線をうまく再編する中でお願いしたいということであった。旋回場はどうか等について、自治会長や鹿谷区長とも話しているところである。並河線の再編で対応するという話はしているが、具体的な話はしていない。

#### (4) 東別院町地域交通支援事業について

<小島委員>

利用者へのアンケート調査は行っているのか。

<政策交通課長>

状況については、運営いただいている地元役員からよく報告いただいている。アンケートについては実施していないが、見立やローズタウンは高低差がある所であり、バス停まで1キロメートル以上ある所を高齢者が歩いて行ける訳がない。これまでは、スーパーの広告が入るが行けないので見なかったが、今はそういう楽しみもでてきたので大変喜んでおられると聞いている。これにより外出する機会にもなり、声をかける機会にもなるので、東別院町にとっては助かっていると聞いている。

<小島委員>

交通空白地対策としては画期的であるが、他の地域でも実施したいという声があれば、そのように進めていくのか。

<政策交通課長>

交通空白地対策としては、自主的に実施したいという思いがあれば、それに対応できるよう協力したいと思っている。東別院町自治会で実施されているように、運転手を常時10名登録して交代で取り組まれているようにするのは大変なことである。他の地区の人も、新聞に載っているのを見て、取り組みたいという声もあるが、自分たちでやるのは難しいので、二の足を踏まれているところはある。

<酒井委員>

この事業は、亀岡市交通空白地等地域生活交通事業補助金交付要綱に基づき実施されているが、補助対象となるのは一定の受益者負担を求めること、その他の運行を継続するための項目を定めた収支計画が策定されている事業となっている。第3条第3項では、補助金額の10分の3は、協力金等で確保できる事業でなければならぬと規定されているが、今回は試験運行であるのでよいとのことであった。いつになれば、試験運行をやめて本格運行とされるのか。

<政策交通課長>

指摘の通りである。1日1回、週3回、生活を維持するための、シビルミニマムの考えの中で実施されている。地域にとっては大変重要な交通であって、地域を維持していくためにも必要であり、交通以外の部分までフォローしている施策であるので、置いておきたいと考えている。要綱上、試験運行をいつまで続けるのかということだが、実施している形での運行が要綱通りになるような修正も考える必要がある。

<酒井委員>

運行を要綱に合わせるのか、要綱を週3回、負担なしで実施されている事業に合わせるのかどちらか。

<政策交通課長>

試験運行ではなく、シビルミニマムの範囲内はやむを得ないのではないかという思いがある。1日1度の運行を維持する分については、コミュニティを維持する観点からもやむを得ないと考える。

<酒井委員>

要綱に合っていないという話をしている。要綱ではシビルミニマムの定義もされていて、1日1度であり、週3回ではない。他の所が実施したいと言われた場合、定義がよくわからないのではないか。東別院町では週3回無料で実施していて、他の地域からすれば厳しい条件となる。要綱と違う試験運行をいつまでもやるのではなく、1年実施した効果をもて合理的に要綱を修正していくのであればわかる。今までの成果をきちんと説明していただきたい。

<政策交通課長>

試験運行を維持しているのが好ましくないので、それをどのように修正するかという思いがある。成果をあらためて精査しながら、修正を加えていけたらと考える。

<酒井委員>

シビルミニマムというのは、1日1往復であり、それにも該当していない。1日1往復しなければいけないということであり、要綱を変えていけばよい。変えるにあたり、1年間実施した内容や計画と照らし合わせてどうかということを委員会に報告いただきたい。今、まとまったものはあるのか。

<政策交通課長>

イメージできていない部分もあり、委員長にも相談させていただき、説明できるようにしたい。1日1往復運行しているが、これはシビルミニマムである。

<福井委員長>

週3回というのはシビルミニマム以下であり、その最低限は守りたいということを説明されている。

<酒井委員>

前回、料金をとることはできないと説明されたが、要綱に合ったように負担金をいただいて運行するようにできないのか。

<政策交通課長>

道路運送法の関係があり、料金をとる場合は資格等、様々な調整をしなければならない。地域でそこまでできるのかという問題もある。

<酒井委員>

ではなぜ、最初の段階で料金をとる要綱としたのか。補助金を自治会から事業に対して出す形であれば、道路運送法にも引っかからないのではないか。

<政策交通課長>

その辺りは、勉強させていただかないといけない。地域公共交通計画では、経費の3割を運行収入とするのが目標到達点であり、要綱に規定したものである。

<酒井委員>

車両に約200万円の補助をされているが、現地を見ているのか。また、日報は確認しているのか。

<政策交通課長>

日報は運営委員会で管理いただいている。バスの利用については、支援事業だけの

ためではなく、自治会がたまに利用されることもある。地元としても負担いただいている分もあるので、自治会事業としても使っていただいている。

<酒井委員>

自分たちでやってみようとする場合、補助を受けていてもコミュニティのために利用できるかと考えてよいのか。

<政策交通課長>

自治会として応分の負担をいただいているので、自治会が認めるのであればということである。現段階では、自治会事業ということで利用いただいている。自治会の中の、別のコミュニティに貸すということは、自治会としても考えられていない。自治会で判断されることだと思っている。

<酒井委員>

他に使っていい場合を決めておくべきだと思う。補助割合はどうかということにもなり、半分の負担はこの事業に対してのものである。ルールを決めておき、他からみてどうかと思われぬようにしなければならない。

<政策交通課長>

記録を確認させていただく。実際は、この事業以外にたくさん走っている状況ではない。概ね置いてあるが、例えば、自治会の運動会の際に、運搬や足の不自由な人を乗せるために使用するものとして考えられている。

<酒井委員>

使うのがけしからんということでは言うのではなく、ルールが明確でないといけないということである。1地区だけの限定事業ではなく、他でやれる所があれば、実施していける補助金事業としてのルールを持っていただきたい。

<並河委員>

運転手が10名いるということだが、どういう構成であるのか。有償なのか無償なのかどうか。

<政策交通課長>

お昼に運行しているので、退職された方にお世話になっている。区長さんにも入っただけではない。運転手については報酬がある。拘束時間もあるので1回5千円である。

<並河委員>

例えば、万が一車の事故があった場合、自治会で責任を持つのか、市が持つのか。

<政策交通課長>

自治会で運営されているので自治会となる。保険にも入っただけであり、運転手に負担がないようにされている。

<福井委員長>

地域で運営して無償で乗れるというのはすごいことである。法律的なことで、有償の関係や免許のことがあっても、実施できたというのは快挙である。それだけに色々な問題点がある。亀岡市には多くの谷があるので、他の地域もやれないかという思いがある。東別院町の運営は、他の自治会は真似できないと思う。今後、2、3年の話ではないかもしれないが、高齢化は待ったなしであるので、交通空白地をどうしていくのかについて、体系的に考えなければならない時期だと考える。

それでは、ここで全体を通して意見はないか。

<小松副委員長>

元大阪市交通局長の藤本氏の話聞く機会があった。亀岡の地域公共交通会議の話をしたところ、専門家を絶対に入れるべきだとアドバイスいただいた。過去に私が

自治会長だった時に、委員として参加していたが、バス停の位置を変えるという細かいことについての賛否をとっていた。亀岡全体をどうしていくかについて、会議として取り組むことが大事ではないかと考える。今回は、土井先生が委員長をされることとなったり、タクシー業者も会議に入ることとなり、より充実してきている。前回の会議では、亀岡市の交通体系について、土井委員長の考え方は出されたのか。

<政策交通課長>

土井先生は交通の専門家でもあり「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値：クロスセクターベネフィットの視点から」という論文を出されている。地方自治体の運営が厳しくなっている中で、バス交通を維持していくことも大変厳しい状況にあり、また、財源が抑制される傾向にあるということを言われている。財源が抑制されて、バスが走らなくなることによって、これまでの営みが失われていくのではないかと、という観点で研究されている。バスが走っている時は何も感じなかったが、バスが走らなくなることで、例えば福祉施策を用いなければならなくなることや、固定資産税が下がってしまう等の影響が出る。このように、バス運行をやめることによって、様々な他の支出が必要になるという研究をされている。亀岡市もこのような観点で考えなければならないという意見をいただいた。地元の利益誘導のために大きな声をあげて、バス路線を修正されることがあるが、実際利用されているかという点、そうではない。大きな体系に基づき、何も言わない人たちも利用できる全体の形態を確立する必要があるという意見をいただいている。

<小松副委員長>

大きな目でみることは非常に大事である。バス運賃を100円から150円に改定することについて、会議の中での意見はどうであったのか。全員賛成であったのか。

<政策交通課長>

市民生活に影響があるということで、1月と5月に説明しながら進めていった。7月21日に採決をとり、全員に理解いただき、料金改定することとなった。

<小松副委員長>

運賃格差を緩和するために値上げするという理由であるが、コミュニティバスは100円で乗る時間は短い、ふるさとバスは乗る時間が長い。このような差があっても当たり前ではないか。民間の京阪京都交通バスと差があっても当然であるのに、その差を少なくするという理由はわからない。経営が厳しい中であるので、例えば、150円でなく200円でもいいのではないかと意見もあると思うが、どう考えているのか。

<政策交通課長>

地域公共交通会議の資料P2に、「運賃の差があり不満も挙がっている」と記載している。これは、市民アンケートの表現を引用したものである。実際、公共交通を運営していくためには、それなりの負担がかかるということである。コミュニティバスでも、色々な地元要望を受ける中で修正し、サービス向上に取り組んでいる。経費がふくらむ分については、応分の負担を求めていきたい。他の地域の状況をみたと、亀岡市は平成14年に試験運行を開始した時から、料金を据え置き、ずっと100円で続けてきた。ワンコインで利用しやすかったが、もうワンコインにこだわっている場合ではないということである。しかし、便利さは残さなければならないので、ICOCAカードのワンタッチという形でも移行していきたい。

<小松副委員長>

それはよくわかるが、運賃格差を緩和するという改正理由を考えてほしい。単刀直入な値上げ理由でよいと思う。改正理由を公にする場合は、運賃格差を緩和すると

なるのか。

<政策交通課長>

地域公共交通計画に基づくものであり、この形となる。

<小松副委員長>

高頻度利用者の負担軽減として、定期券を導入することによる収益の増減予測は出しているのか。

<政策交通課長>

1カ月30日として計算しており、30日の7掛けになるので21日となる。普段仕事で利用されている人はあまり変わらないが、土・日にも使え、篠町へも行けるということになる。収益としては、普段使わない方が使っていただけると思っており、普段の利用は通常のまま収益はあると考える。

<小松副委員長>

西つつじヶ丘のコミュニティバスの試験運行の実施時期を、今秋から来年3月に延ばした理由は。

<まちづくり推進部長>

地元との最終調整の中で、開始時期を遅らせるということである。議会答弁では、その予定で調整することとしていたが、最終調整を行い地元の考えとすり合わせる中で、時期を3月に遅らせていただくということである。

<並河委員>

土井先生からは、10年以上前に話を聞いたことがある。愛知県日進市では、市役所をターミナルとして市内を回っている。亀岡市もそうすればよいと思う。コミュニティバスの運行を、篠町や西つつじヶ丘に拡大しているが、千代川町や大井町から、市役所やガレリアかめおか、病院まで運行してほしいという要望がたくさんある。今後の亀岡市の公共交通を考えた場合、コミュニティバスの運行を増やす考えはあるのか。

<まちづくり推進部長>

市内全てに走らせたいという思いはあるが、現実問題として、篠町で運行したものの、実際の結果はこの通りであった。千代川町や大井町で運行して、本当に多くの乗車が見込めるのかということがある。一度運行するとやめることは難しくなる。千代川町や大井町には、国道でバスが運行しており、交通空白地域ではない。また、JRもあり、現在のところ運行する考えはない。

<政策交通課長>

亀岡駅、グンゼ亀岡工場辺りから、大井工業団地に入るバス路線を京阪京都交通が運行されることとなる。工業団地内の企業に勤める人がたくさんおられ、日清医療食品でも大規模に雇用される中で、京阪京都交通の独自路線として開始されるものである。

<酒井委員>

デマンド交通は効果があったのか。広げていく価値があるかどうかは、わかっていないので、まずはそこを明らかにしていただき、実施したい地域ができるようにしなければならない。そのためにもルールが重要だと思う。試験運行といわず、来年度から本格実施として説明できる形でお願いしたい。

<まちづくり推進部長>

新たなバス路線を設けるのは難しいので、要綱を設置し実施したものである。有償運送については、許可の関係から、地域では実施しにくいいため、無償で運送されている。それに対して、市として応援する形としている。今後も、空白地域において、

この形で実施されるのであれば、増やしていきたいと思っている。前回の委員会から指摘を受けているので、また相談させていただきたい。今の形に合うように、有償運送に変えて3割いただくよう整理することについては、なかなかできないのが現実である。この形が維持できるよう、要綱を整理したいと考えている。

<福井委員長>

これまでの亀岡市の公共交通は、京阪京都交通に気を使いすぎている。タクシー会社はノウハウを持っている。京都タクシーは、南丹市八木でデマンドを運営して、利用者を増やしている。そういうノウハウを取り入れて実施しないといけない。例えば、西つつじヶ丘にコミュニティバスを運行した場合、東コースの距離が延びる。そうすると利用者が減ってしまう。鹿谷には、タクシーを1日1回入れて、行って帰ってくるようにすればよいのではないか。そこにコミュニティバスを入れるとなると、経費が上がるだけとなる。このことをもっと研究していただきたいということが言いたい。この部分が欠けていると思っていた。今回、学者を入れ条例化したので、非常に進んだと思っている。

11 : 41

[まちづくり推進部 退室]

<福井委員長>

委員の中で意見交換したい。意見はないか。

<酒井委員>

要綱にはどうしても合わない運行だと思う。出資して自治会から負担いただくことについても、勉強しないとわからないとのことであった。本当にこの事業をきちんとみていく考えがあるのかと思う。今後、決算審査で事務事業評価を選定されるが、これを選定していただきたいと思う。今後も広げていく事業とされているが、日報もしっかりと見なければならぬのではないか。前回の説明では、1便あたり1万円以上の運営費がかかっていたのではないか。

<並河委員>

色々な問題が出た時にどう対応するのかという問題がある。それを防ぐためにも、南丹市でやっているようなデマンド方式にして、広げていくのがよい。自治会や町内の結びつきの点ではよいが、責任問題が発生すると大変だと思うので、専門の地域密着型の運送会社と連携しながら、広げていくのも一つの手法だと考える。

<小島委員>

デマンド的な位置づけとなっているが、最寄りのバス停までの足とする方が、地元の負担にはならないのではないか。本来はバス停までの距離が500メートル以上ある家の方が、ドアトゥードアで最寄りのバス停まで行けるのが、デマンドの本来の形ではないかと思う。無料については、既存路線への影響に関してもどうかと思う。

<小松副委員長>

他の地域では取り組みが難しいだろうという話があったが、やろうと思えばやれるのではないか。無料でできるのであれば、手を上げる所もあると思う。認可の問題は、きちんとすべきではないか。それをクリアせずに、試験運行で続けるのはどうかと思う。

<福井委員長>

できれば産業建設分科会で取り上げてもらえたらと思う。無償でやっていること自体をはねつけようとは思わないが、本来なら、専門家の許可を得て事業を進めるべ

きだったと思う。当初は、谷から出て自治会に集まるということであったのに、市内まで出てきている。これには喜んでもらっており、よいことである。そういうものを見ていくとブラックボックスがあるのではないか。それがあつ限り、他には広がらない。公共交通対策特別委員会として、やり方を考えていかなければならない。東別院町や篠町での取り組みをはじめ、ガレリアかめおか延伸や運賃値上げも実施されるので、年度末に向けて、特別委員会としての方向性を示せるよう、まとめができればと思っているので、よろしくお願ひしたい。

### 3 その他

(なし)

散会 11:50