

会 議 記 録				
会議の名称	公共交通対策特別委員会			会議場所 全員協議会室
				担当職員 加藤 太郎
日 時	令和5年10月27日(金曜日)			開 議 午前10時00分
				閉 議 午後 0時02分
出席委員	◎齊藤 ○山本 大西 法貴 大石 土岐 松山 <菱田議長>			
執行機関 出席者	【まちづくり推進部】信部部长、清水事業担当部長 【桂川・道路交通課】石田課長、門下広域事業・交通担当課長、服部主任			
事務局 出席者	井上事務局長、数井次長、加藤副課長兼議事調査係長、駒田主査			
傍 聴	可	市民1名	報道関係者0名	議員3名(小林、梅本、富谷)

## 会 議 の 概 要

10:00

### 1 開議

[齊藤委員長 開議]

[事務局副課長兼議事調査係長 日程説明]

<齊藤委員長>

本日まずは、行政報告として、まちづくり推進部より「亀岡市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査結果の概要」について説明いただき、引き続き、参考人として招致した亀岡市地域公共交通会議土井勉会長より「亀岡市地域公共交通計画策定に関することについて」として、本市における地域公共交通の課題・展望などについて意見を伺うこととしている。まちづくり推進部の説明と土井会長から意見を聴取した後、委員の皆さんから一括で質疑を受けるので、円滑な進行に協力願う。

[土井参考人・まちづくり推進部 入室]

10:03

### 2 案件

<齊藤委員長>

はじめに、亀岡市議会菱田光紀議長より挨拶いただく。

<菱田議長>

土井勉様におかれては、亀岡市議会公共交通対策特別委員会の参考人招致に御快諾いただき、貴重なお時間を頂戴したこと、またこれまでから本市の地域公共交通の維持・発展に御尽力いただいていることに感謝申し上げます。今年度は本市地域公共交通のマスタープランである「亀岡市地域公共交通計画(令和6～10年度までの5か年)」を新たに策定する年度である。昨今の少子高齢化や人口減少、ウィズコロナなど、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しその在り方が広く問われる中で、亀岡市地域公共交通会議においては、より市民に寄り添った地域公共交通計画の策定に向け、現計画の総括、課題認識、将来にわたっての維持・発展について鋭意議論いただいているところである。当委員会においても、新たな計画が交通弱者の救いとなり、地域課題を解決に導くものとなるよう、ひいては市民福祉の一層の

増進に寄与するよう引き続き調査を進めてまいる所存であり、本日の会議で実りある意見交換、意見聴取ができることを期待している。

<齊藤委員長>

続いて、まちづくり推進部長より挨拶と、本日の参考人である亀岡市地域公共交通会議土井勉会長を御紹介願う。

<まちづくり推進部長>

まちづくり推進部では、本市の公共交通のマスタープランである次期5か年の亀岡市地域公共交通計画の策定に取り組んでいるところである。本日は、計画策定に係るアンケート調査結果の概要について、また、亀岡市地域公共交通会議土井勉会長より、亀岡市における地域公共交通の課題や展望などについて説明いただくこととしている。ここで土井会長のプロフィールを紹介させていただく。1950年京都市右京区生まれ、1976年名古屋大学大学院工学研究科修了、同年京都市役所入庁、1991年阪急電鉄、その後、神戸国際大学教授、京都大学大学院特定教授、大阪大学特任教授を経て、現職の一般社団法人グローバル交流推進機構理事長をされている。専門は「総合交通政策とまちづくり」で、著作には「人口減少時代の公共交通」があり、クロスセクター効果に関する研究論文などを多数執筆されている。また公共交通政策やまちづくりに関して、近隣では、長岡京市、城陽市、三田市、枚方市など多くの自治体の行政委員を歴任されており、令和元年度からは近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会の活性化分科会座長を務められ、本市においては平成29年度から学識経験者として地域公共交通会議の会長に就任いただいている。

<土井参考人>

今日は委員の皆さんを前に私からお話しするだけではなく、皆さんが公共交通や人の移動について考えられていることがたくさんあると思っており、ぜひともそういったことを意見交換できればと考えているので、どうぞよろしく願います。

10:10

#### (1) 行政報告（まちづくり推進部）

・亀岡市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査結果の概要について

<齊藤委員長>

まちづくり推進部より「亀岡市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査結果の概要」について説明願う。

[桂川・道路交通課広域事業・交通担当課長 説明]

<土井参考人>

アンケート調査結果を見ていると、亀岡市民の人たちの意識がとても高いと思える内容が幾つかあった。資料の最後ページに亀岡市内の公共交通についての意見が記載されているが、例えば京都交通が倒産しそれを引き継いだ京阪京都交通が頑張っておられること、将来のためにバスが維持できるような施策をしてほしいこと、運転手の給料もしっかりと上げてほしいことなどが書かれている。これまでにバスやタクシーの事業者は、社会的に見てできるだけ安価でサービスを充実してほしいという強い声がある中で、何とか業務を維持するためにコストを削減されてきた経過があるが、コストの半分程度を人件費が占めていることから、人件費に対してできるだけ抑えようとしてきた状況がある。そうすることで運転手の待遇がすごく悪く

なってしまう、今皆さんが御承知のようなドライバー不足に陥っている。資料には金剛バスのことが書かれているが、金剛バスに限らずいろいろな事業者が利用者が少ないことを理由に減便あるいは廃線されることが多くあったが、今はむしろドライバー不足のために人のやりくりがつかずに減便や廃線をしている状況になっている。金剛バスのようにならないためにも、地元のインフラとして自治体にしっかりとバックアップしてほしいという思いである。これは公共交通がビジネスなのかインフラなのかの話にすごく関わるものである。これまでの公共交通は結構もうかる事業であって、特に大都市部において阪急や阪神などの事業者は多くの利用者を背景にサービスをどんどん上げていくことでさらに利用者が増えていくという時代があった。ところが人口減少期となり、加えてコロナ禍になったせいもあって、これまでどおりビジネスだけで交通事業を維持していくことが難しくなってきたことから、国の政策もむしろインフラとしての制度設計をされつつある。例えば道路は使っていない人も含めてインフラとして全体の税金を使って整備がされ、結果として使いやすい道路ができて多くの人々が安心して生活できるものである。公共交通においても利用していない人も含めてみんなで一緒に支え合うというインフラの基本的な考え方になると思うので、そうしたことをどのように考えていくのかが京都府も含めて亀岡市の大事なテーマであり、国土交通省や財務省など国の政策としても大きな転換点となる時代に私たちは今立っているということを認識いただければありがたい。

10:40

## (2) 亀岡市地域公共交通計画策定に関すること

(亀岡市における地域公共交通の課題・展望など)

<齊藤委員長>

引き続き、土井会長より「亀岡市地域公共交通計画策定に関することについて」として、亀岡市における地域公共交通の課題・展望などについて、説明いただき御意見を伺うこととする。

[土井参考人 説明]

11:19

<齊藤委員長>

それでは委員の皆さんから質疑を受けることとする。

[質疑]

<松山委員>

ただいまの説明やアンケート調査結果から考えれば、周辺部の地域に関しては、通院、通学、買物・趣味、の大きく3つにセパレートして考えていく必要があると思うが、あくまでも交通弱者である高齢者に主軸を置くことで、これから先の持続可能な地域公共交通について整理しやすいのではないかと思うがどうか。

<土井参考人>

これはよく論争になる点であるが、今言われたように高齢者の要素はとても大事であり、高齢者が安心して生活できなければ誰かに負担がかかってしまう。その負担をできるだけ高齢者自身で解決できるように、送迎なしで病院や買物に行けること

や、そういった中で友達と交流することで生きがいを持ってもらうことがとても大事である。そしてもう一つ大事な要素が通学であると考えており、当然ながら高校生は運転免許証を持たない人たちなので、駅やバス停、あるいは通学先まで自ら徒歩や自転車で行くか、もしくは誰かが車で送っていくことになる。高校生の皆さんが地元亀岡の高校を含めていろいろな学校を選択しやすいように、例えばスポーツがやりたいとか、医者を目指したいとか、そういう人たちの通学を支えるためにも広域的な移動が必要になってくる。亀岡市の場合は結構恵まれていると思うが、徐々に公共交通が衰退しているところでは子どもの通学が難しくなり、子どもを育てるためにわざわざ市街地に引っ越すこともある。地元で仕事をしている方は、逆に元いた地域へ車で通勤するといったことにもなってしまうが、これはとてもゆゆしきことであると思う。子どもの通学のために家族みんなで市街地へ転居し、そこで子どもを育てることでなかなか元の地域の人口は戻らなくなるので、高校生の移動を支えることは長い目で見れば人口の定着を促すことになる。地域からの移動手段があれば都市部にも通学することができ、そこに住み続けることで、例えば家業を継いだり地元で就業するなどの選択肢も生まれてくるのではないかな。まちのインフラとしてそういう人たちが育ってくるような地域にしていくためにも、先ほど申し上げたような高校生の要素が結構大事であると思っている。

<松山委員>

高齢者の観点になるが、公共交通がインフラであるという考え方として、亀岡市において地域主体型交通の取組を進めている一方で、既存の京阪京都交通、ふるさとバス、コミュニティバスを含めた公共交通という大きな枠組みがある。地域主体型交通の導入が進めば地域の利便性が高まり非常によいと思うが、そうなれば既存路線を食い潰してしまわないかと危惧している。本市にとっていかに既存の公共交通とバッティングせずにすみ分けし、各交通事業者と連携を取ってやっていくべきなのか、土井会長がこれまでに見てこられた中での考えやアドバイスをいただきたい。

<土井参考人>

うまく役割分担していくことがとても大事である。地域主体型交通で長い距離の移動や市街地の中を動くことが危ないとなれば、自宅や地域から目的地までを送るのではなく、バスの拠点までを送迎しそこでバスに乗り換えて目的地まで行っていただくことも考えられる。乗り換えは少し面倒になるかもしれないが、何もないよりは地域の人たちにとってはるかに望ましいと思う。このような移動により全体のバランスを取ることができればよいのではないかな。路線バスが抱えるサービスの穴を埋めながら、地域主体型交通と路線バスが競合する区間をできるだけ減らしていくことや、時間帯をずらすといった工夫も考えられる。そういったことをしっかりと議論しながら、地域の人たちと一緒に進めていければよいと思う。

<大石委員>

亀岡市では地域のボランティアでエンド・ツー・エンドの地域主体型交通に取り組んでいるが、移動距離や運転時間が長いこと、ましてや慣れていない道を運転しなければならないことなど、地域の人に大きな負担がかかっている状況がある。今おっしゃられたように、どこかにアクセスポイントのような場所を決めて、そこまでは地域の人々が主体となって送迎し、そこから先の鉄道駅や病院などへは公共バスを使うといったすみ分けが大事であって、先ほどの説明にあった幹と枝と葉というのはそのような意味であると思う。そういったことのネットワークや拠点づくりについて、アクセスポイントでの待ち時間も含めて配慮すべきことがあれば御教示願

たい。

<土井参考人>

基本的には乗り換えがしやすいように、安全で集まりやすく車が待ちやすいところを拠点にすることが大事である。そういったことに注意することと、ある程度束ねておくことも必要であると思う。

<法貴委員>

全国的にバスやタクシーのドライバー確保が問題となっている。数週間前の新聞にも載っていたが、京阪京都交通でもドライバー不足で京都市内の路線を縮小したり、ダイヤを改正して応急対応している状況である。アンケート調査の要望にあるように、利便性を求めてバスのダイヤを増やしたり路線を拡充していくことになれば、どうしても人が必要になってくると思うが、そういった人材の確保について先進的な取組や成功している事例があれば教えていただきたい。

<土井参考人>

現状のドライバー不足の大きな要因は人件費の問題である。それ以外にも拘束時間が長いという課題もあるが、給料の面においてドライバーの待遇を上げることで、少なくとも一つの大きなハードルは超えることになる。ところが多くの人はそうすることがなかなか難しいと思っている状況がある。適切な事例かは分からないが、私は西宮市でも公共交通の会議に携わっており、そこでは阪急バスに業務委託してコミュニティバス「さくらやまなみバス」を運行されている。昨今のドライバー不足により阪急バスから委託費を年間3,400万円増やしてほしいと要望があったが、これでバスの便数が増えるなど利便性がよくなることはなく、安心して継続運行できるということであった。人件費の改善のために委託費を上げるべきか市長や財政部局の人は判断に悩むところであるが、クロスセクター効果として、さくらやまなみバスが人件費を増やすことができなくなれば廃線となり、廃線になった場合に西宮市はどれぐらいのお金をかけて通学の人たちをはじめとする市民の移動を支えなければならないのかを積み上げれば、むしろバスの運行委託費として3,400万円を追加で支出したほうが市としては得だとの結論に至り、バス事業者の人件費が改善できた例がある。全国的にはこのようなことがあまりできていないようであるが、これからはどんどんこういった事例が出てくる可能性があると思っている。もう一つドライバー不足をなくす決め手として、地域の人々の移動を支える大事な仕事であることから、事業者には将来の希望を持って働いてもらえるような職場環境づくりをしてほしいと思う。そして地域の皆さんもバスやタクシーがあることのありがたさを再認識すべきであると思う。働いて値打ちのある仕事とならなければ、なかなか一朝一夕でドライバー不足は解消しないと思う。また、将来の自動運転に期待する話もあるが、バスの自動運転はとても難しい技術ですぐには取り入れられないと考えている。自動運転はもともと交通安全や事故防止の観点で技術進歩してきたものであるが、バスの運行には運転に加えて車掌としての役割もしなければならない。例えば子どもや高齢者の方への気配りや、障がい者の方にはスロープを出すなどの補助をする場合もある。また、車内で1日乗車券を販売したりもするが、こういったことが自動運転やロボットでできるようになるにはまだまだ時間がかかると思われる。限られた空間の短い路線であれば近い将来に自動運転が導入されることがあるかもしれないが、一般路線への導入にはかなりハードルが高く、おそらくここ20~30年の間は自動運転で何とかできるという時代ではないと思う。

<法貴委員>

確かに賃金アップが運転手の人材確保につながる一手であるが、ほかにも2種免許取得の補助など行政としてできることもあると思うので、私からもどんどん提案していった多くの人材が集まるような仕組みをつくっていききたい。

<土井参考人>

女性ドライバーに対しても期待したいところである。

<大西委員>

亀岡市は車社会で車を持っている人が多くいるが、将来的に市民の生活を支えるためには公共交通を充実させることがとても大事であり、松山委員からもあったように高齢者の方の移動手段を確保する意味でも、市としてしっかりと取り組む必要があると思う。高齢者の方からはバス停に行くのもしんどいといった話も聞くが、そういったことの受け皿や仕組みをつくることは福祉の分野とかぶる部分もある。福祉のことも含めていろいろなことを市が行うべきであり、実際にドア・ツー・ドアのサービスが必要となる方が増えてくると考えるがどうか。

<土井参考人>

今の御指摘は一般論で語りにくいところがあるが、個別ケースであれば結構工夫があったりすると思う。例えば最寄りのバス停まで一緒に行く友達がいて互いに支え合えば、歩く距離が少し長くても意外と時間が早く過ぎるものである。そしてそこにベンチを置くなどの配慮があれば大分と助かるのではないか。どちらかと言えば仕組みをつくるというより、地域の皆さんが支え合って取り組まれるほうがよいのかもしれない。仕組みづくりで言えば、今取り組まれている地域主体型交通のように利用者を集めてドア・ツー・ドアで対応することもとてもよい取組であるが、それをすべての地域でやっていくのは大変なことであり、例えばドア・ツー・バス停のように、ハブになる中心のバス停までを地域主体型交通で対応することも考えられるのではないか。今できることとして、地域のコミュニティ力で福祉や互いの健康管理などと組み合わせて考えていくほうが道は近いのではないかと思う。

<大西委員>

周辺部ではそのような声を聞くこともあり、地域づくりを含めて考えていく必要があることがよく分かった。また、大変な仕事で運転手のなり手がいない状況であるが、やりがいのある仕事としてアピールできるような環境を整えること、そして市民がバスやタクシーを利用しようとなる働きかけも必要であると感じた。

<土岐委員>

バスに視点を絞ってアンケート調査の結果を見れば、市民からは増便など利便性を高めてほしいとの意見を多くいただいております、そういった面で我々公共交通対策特別委員会が取り組んでいくべきことがあれば意見を聞きたい。

<土井参考人>

議員の皆さんにぜひということを考えれば、一つは公共交通がインフラであるということをお理解いただいた上で、限られた行政の予算で公共交通に関する予算の枠組みをどのようにくみ上げて変えていくのかがとても大事になると思う。そういったことを議会と執行部が力を合わせて一緒に考えていただきたい。そして大所高所から意見をいただければありがたいと思う。

<土岐委員>

もちろんそこを踏まえて私たちも議論しながら考えていきたくと思う。

<山本副委員長>

亀岡市内の4か所で地域主体型交通により地域の足を確保いただいているが、運営されている自治会などの意見の中には、支えている方自身が高齢化していることから、できれば専門事業者であるタクシー会社などに任せてデマンド交通という形でお願したいという声もあった。今の人材不足の状況でタクシー事業者がデマンド交通として地域の足を担うことは困難かもしれないが、他の自治体では実際にデマンド交通を実施しているところもあるので、亀岡市としてデマンド交通を検討するにあたっての意見を聞かせていただきたい。

<土井参考人>

デマンド交通の導入については、地域や利用する方の特性によって熟慮し決めていくことが大事である。地域公共交通会議で意見交換したときにも、事前に予約しなければならないことや帰りの時間が不確定では予約しにくいこともあるので、全部をデマンド交通とするのは難しいかもしれないとの意見が出ていた。基本的にはタクシーと同じような扱いになると思うので、そうであればタクシーでできることはタクシーで対応いただくべきであり、デマンド交通の狙いが、例えばドア・ツー・ドアのサービスなのか、時間帯を選ばずに予約をすれば目的地まで行けることなのか、あるいはタクシーよりも料金が安くなるのか、そういった幾つかの要素を組み合わせることでデマンド交通を導入すべきか決めていくことが必要になってくる。昔のコミュニティバスもそうであったが、デマンド交通がうまく機能しているといったマスコミ情報をよく聞くが、デマンドという言葉に踊らされて一面しか見ていないことがほとんどである。デマンド交通の導入でコストを下げることはなかなか難しいことであって、利用者からのリクエストがあるまでドライバーに待機してもらうことが必要となることから、車が動いている時間だけでなく待機時間も人件費として費用がかかってしまい、そのような時間帯をどう対処していくのかが結構難しい問題である。そうなれば、多くの人は行きはデマンド交通を利用し、帰りは予約しても時間に間に合わないかもしれないことを考えてタクシーか時間が合えばバスに乗るといった使い方になるのではないか。まずはしっかりと地域の特性を把握した中で、ラストワンマイルの対応とするのか、ドア・ツー・ドアが必要なのかなど、その地域にとって何が望ましい交通手段であるのかを見極めていくほうがよいのかもしれない。少し前までデマンド交通をタクシー事業者に任せることは、タクシー事業者にとっても非常にありがたい話であったが、最近は急速にタクシードライバーが少なくなっている状況であり、そういった中でもタクシー事業者が地域交通のピンチヒッターを担っていただけるのであればよいと思うが、それを引き受けてくれないところでは地域主体型交通として、できるだけ地域で老々介護にならないように若手の担い手を育てていくこともありではないかと思う。また、それぞれの地域で地域主体型交通を始められるときには、熱い気持ちで引っ張っていく行動力がある方々が中心となり取り組まれることが多く、それは本当に尊いことであると思うが、次の世代にもそういった思いがしっかりと引き継がれていくように、若い人たちを迎え入れる仕組みを地域で考えていただくことが大事である。

<山本副委員長>

地域主体型交通はどうしても高齢者の方が対象になって、利用時間も午前中を中心とした限られた時間帯だけの運営となっている。利用されている方でも、病院など行った先で時間がかかってしまえば、帰りは家族が迎えに行くかもしくは自分で帰る手段を考えなければならない。また、公共交通という意味からすれば、日々の通学や通勤で利用したい方もいると思う。先ほどおっしゃられたように、地元からハ

ブとなるバス停などの地点まで行き帰りの送迎をすることも一つの考えであると思う。そうすれば慣れたところを運転されるので安心して送迎していただけて、さらに午前中だけではなく昼からも運行ができれば、高齢者の方以外にももう少し幅広い形で使っていただけるのではないかなと思うがどうか。

<土井参考人>

高齢者同士が支え合うだけではなく、地域の若い人にも将来の自分や家族のためにも関わっていただければ大変ありがたい。そういったことはみんなが分かっていると思うが、はじめの一步が踏み出しにくいのかもしれないので、議員の皆さんからも地域のコミュニティ活動の場に若い人たちを引っ張ってきていただき、そういった交流の一環の中で地域の足を支えることの大切さをお話いただければと思う。

<齊藤委員長>

全ての委員から質疑があり、土井会長より御意見をいただくことができて、充実した意見交換になったのではないかなと思う。これをもって参考人土井会長からの意見聴取とまちづくり推進部の行政報告を終了させていただく。土井会長におかれては大変丁寧な説明と貴重な御意見をいただいたことに感謝申し上げます。本市における地域公共交通の維持・継続、発展に向けて引き続き御尽力をいただき、次期地域公共交通計画が市民にとってより良い計画となるよう御指導をよろしく願います。まちづくり推進部の皆さんにも、新計画の策定に向けて当委員会としっかりと連携していただくようお願いする。

[土井参考人・まちづくり推進部 退室]

11:53

### 3 その他

(1) 今後の委員会調査について

<齊藤委員長>

今後の委員会調査や活動について、何か意見はあるか。

<松山委員>

今回のアンケート調査結果や土井会長から意見聴取したことを受けて、いろいろと地域公共交通に対する考えや課題解決へのヒントもあったのではないかなと思う。そういったことを委員間で意見交換し、認識を共有できる場があればよい。

<齊藤委員長>

おそらく委員の皆さんもそうだと思う。アンケート調査では数字ではっきりした結果が出ている。また、松山委員からあったように、土井会長から貴重な意見と課題に対するヒントをいただけたと思っている。それらについて委員おのおのが自分の中で考えをもんでいただき、次回の会議で意見交換し取りまとめていきたいと思うがどうか。

—全員了—

<齊藤委員長>

次回の会議は11月16日(木)午後1時30分からとする。アンケート調査結果や意見聴取の中で、デマンドや地域主体型の交通についてそれぞれ地域から一定の拠点までの移動とし、そこからバスなど公共交通に切り替えていくとの考えがあった。周辺地域から個々に市街地に出向けば、かえって市街地の混雑や事故にもつながるのではないかな。そうであれば拠点を設けて切り換えていくことが一つのアイデ



アであると思う。また、バスやタクシーの運転手確保や人件費の問題については、もちろん給料が高ければ人手不足にはならないと思われるが、そこをどうするのが大変難しいとおっしゃっていた。周辺地域を走るバスの充実や地域主体型交通の安定・継続的な運営、そしてデマンド交通の導入といったことは、当然運転手が必要となるわけであり、人手不足を解消することとは相反するものとなる。そうであれば運賃や利用料を高くして人件費に充てなければならなくなるが、運賃等を安くして運転手も増やしたいとなれば、市民負担を抑制するために市の財政支出をしなければならなくなる。そういった税の負担をしていく必要があるのかということも考えていかなければならない。非常に難しい判断となるが、地域公共交通の維持や発展のためにどういった方策を取ればよいのかをそれぞれ御自身の中で整理いただければありがたい。しっかりと委員会の考えを取りまとめて提案していきたいと思っているのでよろしく願います。

散会 12:02