

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11月16日(木曜日)			開 議 午後1時30分
				閉 議 午後2時15分
出席委員	◎齊藤 ○山本 大西 法貴 大石 土岐 松山			
執行機関 出席者				
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			
傍 聴	可	市民0名	報道関係者0名	議員3名(林、梅本、富谷)

## 会 議 の 概 要

13:30

### 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]

### 2 案件

(1) 亀岡市地域公共交通計画策定に対する提言について

<齊藤委員長>

亀岡市地域公共交通計画策定に対する提言について、これまでに当委員会で実施した地域主体型交通の現地調査、先日の委員会で執行部から報告を受けたアンケート調査結果、また、参考人として招致した亀岡市地域公共交通会議の土井会長からいただいた意見などを踏まえた上で、各委員から意見をいただきたい。

<土岐委員>

17期の提言にあるように地域主体型交通やデマンド交通も非常に大事であると思うが、亀岡市民や本市を訪れる方々が移動に困ることなく、将来にわたって安心して利用できる公共交通網を目指すには、まずはバス交通の利便性向上が最重要であると考えている。これまでも十分に検討いただいていると承知しているが、そのことをしっかりと踏まえていただく中で、既存バスの運行ダイヤや路線等について、より利便性が高まるように見直されたいと提言したい。特に高齢者で移動に困られている方が多くおられ、先日広聴部会で街頭インタビューを行った際にも、南つつじヶ丘にお住いの高齢者の方から、ガレリアかめおかでイベントがあってもバスの乗り換えや待ち時間を思うと行くのをやめてしまうので、主な公共施設などへはできるだけ乗り換えや待ち時間なしで行けるようになってほしいと伺った。現亀岡市地域公共交通網形成計画でも、ダイヤに関する不満が多く利用目的に対応したダイヤ編成など利便性の向上が必要とされているが、なかなか進んでいないように見受けられるので、そのようなことに対し提言することで、市民に寄り添った計画を立てていただきたいと思っている。

<齊藤委員長>

地域主体型交通やデマンド交通も当然大事であるが、市内公共交通の基本となる既

存バスの利便性を向上していきたいとの意見であると思う。

<法貴委員>

前回の会議でも言わせてもらったが、今土岐委員からあったバスのダイヤ改正など様々な利便性向上の取組を行うにしても、まずはドライバー確保が一番大きな課題になってくると思う。デマンド交通を提案するにしてもドライバーが必要不可欠であるが、どこの事業者も人手不足でドライバーの取り合いになっている状況がある。私は過去にMKタクシーの自動車部にいたときがあるが、当時のMKタクシーでは料金の値下げとともに、自己紹介・ドア開けサービス・大卒採用などタクシー業務に付加価値をつけることで業績を上げ、全国的にも大きな話題になっていた。市内のタクシー事業者も常時20数台の車両を有しており、人さえいれば夜でも車を動かせると思うので、まずは人員確保が急務であると考え。交通事業者には常に利用者に寄り添った工夫をしていただきながら、行政としてもしっかりと支援できればと考えており、9月議会の一般質問でも言ったが、2種免許取得の補助などができると思う。交通事業者の運転手確保に向けた支援について提言していきたい。

<齊藤委員長>

MKタクシーは非常に斬新的で、今までになかったサービスを次々に取り入れるなど、業界に革命を起こした企業であり、今でも全国から多くの事業者が視察に行かれていると聞く。特にドライバーを大卒採用したのは、非常に画期的であったと思っている。何をしてもまずはドライバーの確保が必要との意見である。

<大西委員>

市内で取り組まれている地域主体型交通を実際に見に行かせていただいたが、バス交通が不便な山間部や周辺地域において、これでは生活がやっていけないとの高齢者の声に応えた取組であって、これは地域の方の支えで成り立っているものであった。本市の地形や人口分布などを考えれば、このような地域主体型交通はとても大切であり、勉強不足ではあるがデマンドタクシーのような形態を望まれる声も多くある。先ほど土岐委員が言われたように、地域公共交通の中心はバスであると認識しており、通勤や通学にはかなり対応しているところもあるが、課題として乗り換えなしに駅や公共施設へ行けること、高齢者が安心して病院や買物に行けることなど、そういった点がまだまだ不自由である。これは市街地の人も抱えている問題だと捉えており、今のコミュニティバスや京阪京都交通バスでなるべく不自由なく利用できるような運行ダイヤや路線の見直しが必要であると考え。そのような中で、本市の地形に見合った移動手段の確保として、専門家の意見や先進事例を取り入れる中で、大きなバスを走らせるということではない方法で、行政がしっかりと地域の取組や交通事業者を支援し、ふるさとバスを含む周辺地域の交通手段を守っていくことが必要であると考え。

<齊藤委員長>

本来は京阪京都交通が市域全体をカバーできればよいが、今はそれができないところを市がふるさとバスを走らせたり、地域主体型交通に取り組まれて頑張っている地域もある。それぞれがすみ分けや乗り継ぎなどでうまく連携できればと思うが、なかなか難しい状況にある。先日の土井参考人からもあったように、地域公共交通をインフラとして位置づけ、市がしっかりとリーダーシップを取って取り組む必要がある。

<松山委員>

これまでの公共交通対策特別委員会では、資料にもあるように15、16、17期

と様々な提言が出され、今期においても齋藤委員長のもとでしっかりと調査を進めているが、その中でも地域主体型交通に取り組まれている4地域で直接声を聞いたことや亀岡市地域公共交通会議の土井会長から参考人として意見を聞いたことは非常によかったと思っている。また、亀岡市地域公共交通計画策定にあたり実施された市民や利用者へのアンケート調査からは、自家用車を持っている世代などバスを利用していないとされる方は、あまりバス交通に関心がないということが見られたと思っている。そういった中で地域交通の利便性向上を考えれば、大きく3つの視点があると思う。まずはそれぞれの地域から駅・市役所・ガレリアかめおか・病院へのバス移動について、できるだけ乗り継ぎの不便さがないように、効果的なバス路線の編成に見直されたいと思っている。2点目として、公共交通につながる部分でもある地域主体型交通の取組について、これを持続可能な取組とするために、例えば組合のような持ちつ持たれつ環境を整える中で、自分たちのまちでしっかりと見守っていくことが大切であると思っている。それをバスなどの公共交通とどのように絡めていくのか、公共交通とバッティングしないようにと考えたときに、それぞれの地域から集まる場所としてターミナル的な位置づけの拠点が必要になってくるのではないかと。イメージとしては、例えばガレリアかめおかにふるさとバスや地域主体型交通の拠点を置き、山間部や周辺部から高齢者をはじめとする交通弱者の方々にそこへ来ていただき、乗り換え時間をスムーズに調整する必要があるが、そこからはバス交通を利用していただくといったことができないか。このようなことで持続可能な公共交通を構築できればと思う。もう1点が、先ほどから意見が出ている市内のタクシー事情についてである。現在1事業者のみに頼っている状況であるが、昨今の人材不足で十分に対応できないのであれば、厳しい規制や多くの課題があると思うが、市外タクシー事業者にも担っていただく方式が考えられないか。法貴委員からあったように、タクシー事業者には十分車両はあるが人が足りていないということである。市内交通の利便性向上とドライバーの人材確保という大きな課題に対して、既存の公共交通や地域主体型交通とどのように絡めていくのかは、正直難しい部分であるかもしれないが、そこを市が主導する中でみんなが一緒になって何かできないかと思う。また、国で議論されているライドシェアの導入についてしっかりと注視していき、今回策定する計画にもそのような観点を入れるべきであると考えている。今後においてもタクシー事業者をはじめとする交通事業者等と意見を交換しながら、地域公共交通の在り方をより柔軟に考えていかなければならないと思っている。

<齋藤委員長>

地域公共交通のターミナル化については、参考人として意見聴取した亀岡市地域公共交通会議土井会長がおっしゃっていたことと合致している。ふるさとバスから京阪京都交通へ乗り換えていくシステムを再構築し、それに地域主体型交通やデマンド交通も入れていくことはよい方法であると思う。ライドシェアについては、現在国が真剣に考えていっており、本市もしっかりと調査・研究する中で十分な効果が期待できるものであれば、速やかに手を挙げていただければと思う。また、市内のタクシー事業については、現事業者の経営母体が地方の中山間地域のノウハウを持っていると聞き及んでおり、そういったことも生かしていただく中でドライバー確保や深夜営業の対策ができればよいと思う。

<大石委員>

現在市内4地域で取り組まれている地域主体型交通については、それぞれ地域の方

がボランティアで支えられている状況であるが、ドライバーの高齢化や担い手確保の課題があることから、持続的に取り組むには厳しい状況にあると思っている。ましてやそれぞれの地域内であれば日頃からよく知った道を運転できるが、市街地などへの遠距離送迎となれば無理が出るのではないかと危惧しており、今の発想の延長線上ではどうしても限界があると思う。そういう意味では亀岡市地域公共交通会議土井会長が言われたようなネットワークの見直しとして、幹・枝・葉の部分の接続について拠点化と相互連携によりしっかりとつなぐべきである。そうすることで路線や費用のバッティングもある程度まで整理できるのではないかと。利用者には乗り換えが生じるのでネックになる部分があるが、接続する時間を十分工夫するなど待ち時間が少なくなれば利便性も上がるので、そのようなネットワークを再構築することが大事であると思う。移動をつなぐ拠点として、例えばガレリアかめおかまでという話もあったが、持続的に地域に支えていただくことを考えれば、まずは各自治会までとして、そこから先はバス交通を使ってもよいのではないかという思いがある。もう一点はライドシェアについてであるが、現在国においてタクシー等の運転手不足の対応策として検討が進められており、本市においても国の状況を注視しながら議論していく時期に来ているのではないかと。これまでの白タクという観点ではなく、既存の交通事業者としっかりと連携を取りながら進めていくべきものである。これら2点について提言したい。

<齊藤委員長>

大石委員がおっしゃったネットワークづくりについては、先ほど意見としてあった組合組織と同じような意味もあると捉えている。そういったことの再構築や地域を含めた関係者みんなで協力していくことが非常に大事であると思う。バス事業者が採算が合わない周辺地域から撤退している現実がある中、その部分を市のふるさとバス、地域主体型交通、あるいはデマンド交通への支援を通して補っていかねなければならないと思う。

<山本副委員長>

公共交通の利便性向上を図っていければとの意見として、以前からふるさとバスの亀岡運動公園や京都先端科学大学での乗り換えについて何とか直通にしてほしいという多くの声があり、市としても前向きに考えていくと一般質問で答弁いただいているが、いまだ実現していない。そこをしっかりと提言に入れていきたいと思っている。2点目は、現在4地域が地域主体型交通に取り組みされており、交通弱者の足としてこれを維持していくことがすごく大事であるが、当委員会の現地調査では運転手の高齢化を含めていろいろな課題も聞かせていただいた。今のドア・ツー・ドアの形態を継続できるように、今後もしっかりと行政に支援いただきたいと考えている。また、このような地域主体型交通の取組が他の地域に広がればよいと思うが、ドア・ツー・ドアの形態がなかなか難しいのであれば、先日土井会長から話が出ていたドア・ツー・バス停のような形態として、地域のバス停までの送迎も一つであると思う。自分の地域内であれば移動距離が短く運転の安全性も担保できるので、そういったことも地域主体型交通の充実として提言できればと思う。もう1点は、新たな交通施策についてであるが、デマンド交通は地域や利用する方の特性によって熟慮して決めていくことが大事であると土井会長が言われていたが、そういった視点はしっかりと持ちながらも、デマンド交通や先ほどから話が出ているライドシェアなど新たな交通手段について引き続き検討されたいと提言できればと思っている。

<齊藤委員長>

地域主体型交通の件であるが、市長はこれに力を入れていきたいとおっしゃっており、その中で近接地域とも連携できればとのことであるが、高齢者の方の実情や詳しい道路状況などはその地域でしか分からないことが多いことから、広域的に運用するのは難しいのではとの声もある。今後、各地域で十分に慣れてきて安定した運営がされるようになれば、市の支援のもとでノウハウの共有や相互協力も視野に検討できるのではないかと考えている。それぞれから意見を聞いた上で感じたことなどはあるか。

<松山委員>

周辺地域からはバス等乗り継がなければ駅や主な公共施設などに行けない現状について、運行ダイヤや乗り継ぎのないような路線の見直しなど、より利便性が高まるように改善していただくことを第一に提言していきたい。もう一つはいろいろと議論があるかもしれないが、先ほど申し上げたように、例えばガレリアかめおかやさくら公園などに広域的なターミナルを設けて一定集約できれば、そこまでは地域主体型交通で送迎いただくこともできるのではないかと考えている。川東地域は細い道が続き軽自動車しか入っていけない集落が多い現状があり、そういったところは地域主体型交通でお世話にならないといけないと思う。地域のことは地域でと言われることは重々承知の上であるが、しっかりと持続可能なものにしていくために、引き続き委員の皆さんや関係する方々と意見を交わしていかなければならないと思う。ライドシェアについてもしっかりと国の状況を注視していきたい。周辺地域における交通については、通勤・通学の路線と高齢者等の交通弱者の生活維持路線とをきっちり切り分けて議論するべきであると思う。

<齊藤委員長>

そもそもの原点に戻れば、バス交通で収支が合わないことから便数が減り不便になっていっている。私が子どもの頃もバスは走っており、田舎でそんなに頻繁ではなかったと記憶するが、このような問題は全く出ていなかった。家の前までバスが来るわけでもなく、当然バス停まで歩いて行っていたわけである。それがバスの便数が減って不便になったことで、地域主体型交通のような対策をしなければならなくなっている。そういったことを基本に置けば、果たしてドア・ツー・ドアで家の前まで迎えに行くのが本当によいのかとも思うが、今はそれが高齢者への一助として基本になっている。そういったことの軽減として、どこかに周辺地域からの移動拠点を設けてそこで乗り継ぐといったターミナル化も考えられるのではないかと考えている。また、山本副委員長がおっしゃったように、京都先端科学大学や亀岡運動公園でバスを乗り継ぐことが不便で、直接市街地に行きたいという思いもあるが、そもそもそこまでの間はバス運行の経営が成り立たない状況から市が周辺地域にふるさとバスを走らせているので、法的なことも含めて交通インフラとしてどこまでできるかである。また、交通ネットワークの一つとして、東別院町などでは通学でスクールバスを走らせており、逆に言えば通学でしか使っていない状況がある。基本的には朝夕にしか使われておらず、真ん中の時間帯がほとんど空いていることから、当然車両も運転手も空いており、それを何か利活用できるようなことを考えていただきたい。そうありきではなく提言として言えないかと考えている。

<土岐委員>

空いているバスや人をうまく活用することは非常に大事なことであり、齊藤委員長がおっしゃった意見に賛成である。ほかの市町であれば病院や介護施設の送迎車を

活用しているところもあると聞くので、そういったことはとても重要になってくると思う。

<松山委員>

朝夕の通学送迎を除いた時間帯にドライバーや車両が空いているのであれば、正直もったいないと思う。それを活用できるのであればやっていくべきである。できない理由を並べても仕方がなくて、できることを委員会として提言していくことが大切である。

<法貴委員>

スクールバスのドライバーの方は、昼間の時間が空いておられて、対応いただけるものなのか。

<齊藤委員長>

スクールバスのドライバーからそのように聞いた。

<法貴委員>

スクールバスの車両だけが昼間に空いていると思っていたが、齊藤委員長が言われたようなことであればそれを活用しない手はないと思う。前回の会議で大石委員からあった湯の花温泉の送迎バスについても、ドライバーは送迎時間以外にほかの業務をされているが、空いている車両をうまく活用できればと思う。地域主体型交通の余談となるが、先日東別院町に住んでおられる女性の方から相談を受けたことを紹介したい。御夫婦とお子さんの3人暮らしの方で、御本人は視力があまりよくなく運転免許証を既に返納されており、お子さんは少し障がいを持たれているとのことであったが、これまで支えてこられた旦那さんが病気で入院されたことで、買物などの生活の足がなくなり非常に困って私に相談された。本来は高齢者を対象として東別院町自治会が地域主体型交通に取り組まれているが、齊藤委員長から自治会に相談してもらって、そのような事情を自治会に配慮いただき特別に利用できることになって、自治会には大変感謝をされていた。地域主体型交通を必要とされる多くの交通弱者の方がおられると思うので、ドライバー確保を含めて課題もたくさんあるが、様々な地域で持続可能な取組となるように委員会からしっかり提言したいと思っている。

<大石委員>

先ほどあったスクールバスのほか、湯の花温泉など民間の送迎車の空き時間をうまく活用して、地域交通に貢献していただくことは一つの方法であり、そのようなことで少しでもカバーできればよいと思っている。また、通学者と高齢者との利用形態であるが、通学者はおそらく駅がターミナルになると思うが、高齢者は目的が買物や病院等となりターミナルが違ってくるので、その辺を配慮しながらネットワークを構築すべきである。

<齊藤委員長>

スクールバスは市が運行しており、本当に必要となれば調整いただくことができるかと思う。また、民間に協力していただければと思うこととして、新しい工業団地にいろいろな企業が入って来ており、中には朝夕に従業員を送迎しているところもあるので、そういった送迎時間以外の隙間に地域の足として協力していただけないかと思う。そのようなことも含めて提言に入れていきたい。要するに総がかりで互いに助け合いながら地域公共交通をやっていくことが大事である。

<松山委員>

そのとおりである。また、先ほど法貴委員がおっしゃったことも見逃してはいけな

いと思う。亀岡市地域福祉計画策定委員会においても、障がいのある方に寄り添った公共交通の在り方が大切であるという話があった。現状の公共交通でカバーできていないところを、地域主体型交通が担うことは十分考えられるが、これをどんどん拡充すれば運営主体の方に無理が生じてくるのではないか。そういったこともしっかりと制度設計に入れていくべきであると思う。そして大石委員がおっしゃった官民連携も当然の話であり、市が積極的にイニシアチブを取って進めていかなければならないことである。そのようなことに具体性を持って進めるよう提言していくことが大切である。

<齊藤委員長>

意見が大体出そろった。地域公共交通を交通インフラとして捉える中で、具体的に掘り下げて提言できるのではないかと思う。委員の皆さんからいただいた意見を正副委員長で提言としてまとめさせていただくことでよいか。

—全員了—

<齊藤委員長>

12月議会中に次回の委員会を開催して提言案をお示ししたいので、よろしく願います。

### 3 その他

<齊藤委員長>

今後の日程について事務局から説明願う。

<事務局副課長兼議事調査係長>

執行部からは12月議会後に3回目となる亀岡市地域公共交通会議を開催されると聞いている。そこではアンケート調査結果が報告され、現計画の検証や本市公共交通の課題等を踏まえた次期亀岡市地域公共交通計画の素案が示される予定であり、計画内容の詳細について具体的に協議される。その後、会議での意見等を反映した計画案についてパブリックコメントを実施し、最終3月末に計画策定されるスケジュールとなっている。このような執行部の策定スケジュールを勘案いただき、ただいま委員長からあったように12月議会中に本委員会としての提言を取りまとめ、速やかに市長へ提言書を提出されてはどうかと考える。提言内容の整理に必要な時間を考慮して、次回の会議日程を決めていただければと思う。

<齊藤委員長>

次回の会議は12月13日（水）の産業建設常任委員会後として、午後1時30分から開催することとする。産業建設常任委員会の会議時間が延びることもあるので承知願う。また、12月議会最終日あたりで市長に提言したいと思うので、日程が決まれば報告させていただく。

散会 14:15