

<b>協議概要</b>	
報告 (1) 亀岡市地域公共交通会議委員の交代について (2) 亀岡市議会公共交通対策特別委員会からの提言について 協議 亀岡市地域公共交通計画(案)について	
<b>報告 (1) 亀岡市地域公共交通会議委員の交代について</b>	
委員 (全員)	特になし。
<b>報告 (2) 亀岡市議会公共交通対策特別委員会からの提言について</b>	
会長	この提言は、10月に実施した特別委員会での意見交換を踏まえたものである。計画案に記載の取組内容と大きな違いはないが、提言は市が行うことをより強く訴えている。
<b>協議 亀岡市地域公共交通計画(案)について</b>	
副会長	川東地区では、地域主体型交通の導入を検討しているが、アンケート調査の実施等が必要で、運行開始に至るには時間を要する。導入までの間、ふるさとバスについて、週1回でもスーパーマーケットに行先を変更するなど、住民の声を反映した運行に一時的に変更してもらえるとありがたいが、このようなサポートをいただくことは可能か。
事務局	計画案のP.49～50に、施策として路線の充実による利便性の向上を挙げている。この一環として、住民の声を反映した運行への改善を検討していきたい。
会長	道路運送法第21条に基づく地域主体型交通導入までの暫定的な運行とすることが考えられる。運行費用については、地域主体型交通導入の予算に含めることもできるのではないかと。買い物等のニーズがある時間帯に限定する、人数が少なければタクシーの借り上げを行う等も含め、地域主体型交通へスムーズに移行できるよう運行方法を検討いただきたい。 地域主体型交通へのニーズは今後増加することが想定されるため、導入に対する市の考え方をまとめておくことも検討してはどうか。来年度予算に反映できるかも検討いただくと良い。運輸支局とも相談しながら、地域にとって良い移動手段の導入を進めていただきたい。
委員 (地域住民の代表)	周辺部には、少数ながら若い方でも障害者等移動に困難を抱える方がいる。こうした方も含めて支えるのが、公共交通の役割である。
会長	誰しも体調不良やケガなどで、障害を持った状況になる時がある。地域全体の安心をサポートすることに繋がるものとして、ご検討いただきたい。
委員 (利用者の代表)	西別院町では、自治会が地域主体型交通を運営している。はじめはクリニックへの輸送を主としていたが、利用者の声を受け病院の後にスーパーマーケットにも寄るようになったと聞いている。 9月にアンケートを実施したとのことだが、このアンケートはバスでも配布したのか。実際に利用している人の意見を捉えられているものなのか。普段から利用している人は、運行本数は少ないが、その便に合わせて生活していると話していた。利用しやすい時間帯にピンポイントに便があれば、増便する必要性は高くないと思われる。
事務局	住民アンケートとともに、バス車内で調査票を配布する利用者アンケートを実施した。アンケート結果は概ね同じ傾向だったが、不満度は利用者の方が高い結果となっていた。
委員 (利用者の代表)	別院地区など利用者が限られている路線では、乗務員等からアンケートへの回答を直接依頼することもできたのではないだろうか。利用頻度の高い知人が利用者アンケート調査の実施を知らなかったと言っていたので、残念に思う。
事務局	アンケートへの協力依頼の掲示はしていたが、周知が不十分だったかもしれない。

会 長	過疎地では2時間に1本でもありがたいという声は多い。これは委員がおっしゃったようにバスのダイヤに合わせて活動しているためである。午前中であれば病院の診察開始時間や買い物先の営業時間に合った便と、例えばその2時間後に帰れる便があればよい。午後であれば、バスの時間に合わせて友達と会ったりサークル活動に参加したりしている方は結構多い。これからバスを使い始める方に対しては、路線やダイヤの案内をするとともに、こういう使い方をすると便利だというアドバイスも重要である。
委 員 (地域住民の代表)	マイカーの普及に伴いバス路線網は衰退してきたが、その後高齢化が進むと昔の路線バスが必要だとなり、市によるコミュニティバスやふるさとバスが導入された。最近ではさらに地域が主体となった移動支援が行われるようになってきている。様々な移動手段の中で、どれがベースとなる重要なもので、どれが補足的なものなのか、役割分担を決めなければ、ふるさとバスが駆逐されてしまう事態になりかねない。京阪京都交通の八田線沿線の宮前町からだ、亀岡駅まで680円、市役所まで580円かかるが、ふるさとバス沿線ではさらに遠い地域からでも1乗車200円である。この違いによっても路線バスが駆逐される可能性がある。アンケート結果について、通勤・通学での利用者は、クラブ活動や残業、飲み会で遅くなることもあるので、帰りの時間帯への要望が高いのだと思う。一方で生活や趣味での利用者は、一定時間的な制約があっても利用が可能である。
会 長	料金は安い方が良いに違いないが、運行には一定のコストがかかる。ふるさとバスやコミュニティバスは、これまでの経緯もあり安価な運賃設定となっているが、予算には限りがある。
委 員 (地域住民の代表)	バスの運行はお金がかかるもので、民間バス路線では費用に見合った運賃設定が必要であることは理解できる。しかしながら移動距離で比較したときに、ふるさとバスと大きな格差がある点は、検討が必要ではないか。住民からも同様の意見を聞く。
会 長	民間バス路線は、かつてはビジネスとして成立していたが、これが厳しくなっている現状がある。
委 員 (地域住民の代表)	民間バス路線を止めてふるさとバスを走らせてほしいという話になりかねないので、バランスを取って進めていただきたい。
会 長	それぞれの地域で考えていくしかない問題である。ふるさとバスの拡大は市の負担増に繋がる。滋賀県では、公共側が公共交通を支えていくための財源として追加の税負担となる交通税を導入することが検討されている。このような議論をどう広げていくかもセットだと思う。市議会でも議論いただけると良い。
委 員 (利用者の代表)	来春からライドシェアが始まるというニュースをよく耳にする。当初タクシー業界が反対していたが、来春からの実施ではタクシー事業者が中心となり、また利用料金もタクシー料金の8割程度になるとのことである。一方で、宮前町神前での住民ハイヤー（地域主体型交通）は、利用者負担はガソリン代のみと非常に安い設定となっている。ライドシェアと地域主体型交通との関係についても、計画に盛り込んでいただけると良い。
事 務 局	諸外国で行われているようなライドシェアが日本に導入されれば、公共交通の在り方が大きく変わる事となる。全面解禁は議論を続け来年6月までに方針を定めると報道されているので、状況を注視していきたい。
会 長	乗用車を使うサービスなので、通常のバスとは輸送力が大きく異なる。バスの利用者をライドシェアで運ぼうとすると、5台、10台の車が必要となり、例えば亀岡駅前で渋滞が発生する等の新たな交通問題が生じる。ライドシェアがふさわしい場所とそうでない場所があると思うので、方向性は地域で決めていけばよい。既に運用されている自家用有償旅客運送も、ライドシェアに近いものだと思う。公共交通があまり充実していない地域で、地域の皆さんがサポートするような範囲であれば、うまく機能する。

<p>委員 (近畿運輸局京都運輸支局)</p>	<p>アンケートについて、利用者の声をもっと聞いた方がいいというご意見には同感である。公共交通に関するアンケートは、利用者、非利用者双方から意見を聞くこととなるが、利用していない方はあまりイメージができず意見も限られる。飲食店で利用しない人に聞いても、量を増やしてほしいか安くしてほしいという意見しか出てこないだろう。やはり利用者への意見を聞くことが重要で、今回もこのような趣旨で利用者アンケートを実施されたと理解している。</p> <p>今回の利用者アンケートでは、利用に当たって重要なサービスと、重視しなくてもよいサービスを尋ねているのが興味深い。計画に必ずしも掲載する必要はないが、利用頻度や利用目的による傾向の違いも確認いただきたい。</p> <p>地域主体型交通に関して、綾部市では「あやバス」のバス停や地域の商店までに限った運行が行われている。自治会では運行を継続することを重視して、ドライバーが無理をしないこと、また最低限の賃金を確保できることを目指したとのことである。また将来的に世話になるかもしれないという意識から、利用するかを問わず地域全体が会費として費用を負担している。行政や利用者だけが運行費用を負担することは難しいと思うので、様々な方法を検討いただけると良い。</p> <p>今回の計画では、収支率や公的資金投入額を指標として定めており、現状維持を目標としているが、計画でも言及されているとおり、現状と同じ費用では運行が維持できない。とりわけ運転士の確保については、情報発信だけでは限界があり、待遇を上げる必要がある。費用が増加する中で、収支率や財政負担を維持することは難しいと思う。費用の増加見込みとともに、その増加がもたらす効果（ドライバーを確保できる）等を記載いただけるとよい。</p> <p>また計画本編と資料編の対応を分かりやすくすると良い。</p>
<p>会長</p>	<p>計画の方向性については、ご承認いただいた。ご意見を踏まえた修正は、事務局と会長で行い、計画を取りまとめたい。</p>

以上