

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 鈴木 智
日 時	令和2年11月18日(水曜日)		開 議 午後 1 時 30 分 閉 議 午後 2 時 40 分
出席委員	◎石野 ○三宅 田中 山本 赤坂 奥野 福井		
執行機関出席者	【まちづくり推進部】並河部長、関事業担当部長 [まちづくり交通課]伊豆田課長		
事務局出席者	山内事務局長、鈴木議事調査係長		
傍聴者	市民0名	報道関係者0名	議員1名(平本)

会 議 の 概 要

1 3 : 3 0

1 開議

[石野委員長 開議]
[議事調査係長 日程説明]

[まちづくり推進部 入室]

1 3 : 3 2

[まちづくり推進部長 あいさつ]

1 3 : 3 5

2 案件

(1) バス交通の現況について
[まちづくり交通課長 説明]

1 3 : 4 3

[質 疑]

<福井委員>

新型コロナウイルスの影響により、バス離れが起きているのではないかと危惧する。来年の春頃になれば、利用者が100%戻ると考えているのか。

<まちづくり交通課長>

4～5月には、テレワークや在宅会議等の影響によりバスの利用者が減った。自転車や徒歩での通勤が増えたと聞いている。亀岡では、これまでバスを利用していた人が、車を利用するようになったと聞いている。これまでから、エコな乗り物として、バス交通の利用を推奨してきた。バス事業者は消毒を行う等、安心して乗っていただけるような取組を広報しながら、これまでの流れを変えるようなことにならないようにしていきたい。

<福井委員>

3密対策による増便とはどのようなことか。

<まちづくり交通課長>

亀岡駅から京都成章高校に通学する路線を増便されているものである。増便された分は補助対象としている。

13 : 47

(2) デマンドタクシーについて

[まちづくり交通課長 説明]

13 : 52

[質 疑]

<福井委員>

亀岡市としては、地域主体型交通を目指すという方針が出ている。いろいろな地域でその動きが出てくるのはよいことだと思う。試算によると、山間部では割高になるということなのか。

<まちづくり交通課長>

山間部で割高になるということではない。ふるさとバスの中で最も利用者が少ない並河駅コースを、デマンドタクシーに置き換えて事業者に試算してもらった結果、割高になったということである。

<福井委員>

以前、京都タクシー(株)が、バス交通をタクシーを中心としたデマンド型交通に置き換えたらどうなるかという試算をしたことがある。その当時、亀岡市はタクシーを公共交通には含めていなかった。タクシー事業者には、配車のノウハウ等があるので、それをどう使うかを考えていく必要がある。走らせていない車を使うようにして試算すれば、採算は合うのではないか。亀岡市内の周辺部は、ますます人口が減っていく。そこにバスのような大きな投資をすると、いずれ更新しなければならない。それが大きければ大きいほど、将来のリスクは大きくなる。それを小さくしていくという考え方をぜひ持っていただきたい。15年後、20年後に、バスを走らせるべきではなかったということにならないようにしていただきたい。この考え方を共有いただければよいと考える。

<三宅副委員長>

コミュニティバスの運行については、毎年更新されてきた。実績で試算されたが、並河駅コースをデマンドタクシーで実験する考えはないのか。

<まちづくり交通課長>

ふるさとバスは、京都学園大学から交通空白地域である鹿谷に入る路線で試験運行している。篠町のコミュニティバスは収益率が低い中、乗車率を30%にできないかと、変更を加えながらやってきた。並河駅コースの利用実績は、1便当たり2.8人であり、どの便に何人乗られているかを把握している。満足してもらえるように、検討して試算されていると考える。

<三宅副委員長>

スポット的に実施すればどうか。利用者数が減っていく中においても、バスを運行しないことにはならないので、試験的にデマンドタクシーを実施してはどうか。

<まちづくり交通課長>

ふるさとバス5路線14系統の朝夕の便については、通勤や通学の利用が多いので、このような状況になる。昼間の時間帯の経費が課題である。それを補うために取り組んでいるのが、地域主体型交通である。

<三宅副委員長>

朝夕はバスを運行し、昼間はデマンドタクシーを運行することも考えられる。運行

実験をしなければ進まないのではないか。

<まちづくり交通課長>

バス交通については、京阪京都交通(株)がシフトを調整している。昼間の時間帯も人件費が発生する。1つの路線を2つの事業者に任せることにより、人件費が二重になるので、難しい問題である。

<三宅副委員長>

デマンドタクシーをやってみてはどうかという話をしている。交通空白地域にデマンドタクシーを試験運行する考えはないのか。試算したものと、実際に運行したものとでは差異が生じる。多少赤字が出てても試験運行できないのか。

<赤坂委員>

京阪京都交通(株)との契約もある。地域主体型交通を確立するためには、プロを入れて手配や運行管理の方法を教えてもらうことも必要である。プラスアルファで経費を出してほしいということを書いてきた。それがだめであれば、委員会で提言書を出したいと思っている。坂が急な箇所もあるので、地区を分けてテスト的に実施してはどうか。バス利用が減っていく中で、新型コロナウイルスともうまく付き合っていかなければならない。高齢化がピークになった時に、お金を使っても高くついてしまうので、前もってやっていくのがよい。その方が市としてよいと考える。

<まちづくり交通課長>

今言われたことはよく分かっている。地元で考えていただいていることもある。保津町の地区社協では、送り迎えを行うシステムをつくられている。そのようなシステムをできるだけ広げ、細かいところまで目配りできるような地域主体型交通に力を入れている。

<赤坂委員>

地域と連携していくのがよい。始める時はお金がかかるが、方向性を考えてもらえればよいと思う。要望としておく。

<まちづくり交通課長>

京都タクシー(株)に、地域主体型交通に入ってもらえるように話をしている。いただいた意見を踏まえながら、検討していきたい。

<奥野委員>

ふるさとバスの畑野千代川コースの中にある大内地区について、どのように考えているのか。

<まちづくり交通課長>

できるだけ大内地区の方の声も聞いている。時間的に入ることができない便があるということで、調整させていただきたい。元々公共交通機関がなかった所に路線を広げたものである。

<奥野委員>

いつまでも車を運転できないので、畑野町等、路線全体のバランスも考えながら将来的なことも考えていただきたい。

<まちづくり交通課長>

往復4便あるうちの1往復分が抜けることになる。それにどのくらいの時間を要し、クリアできるのかを検討させていただきたい。東本梅町には、地域主体型交通でも入らせていただいているので、フォローしていきたいと考える。

<奥野委員>

よろしく願います。

<福井委員>

亀岡地区コミュニティバスの、西つつじヶ丘の2つのバス停と鹿谷の状況は、新型コロナウイルスでよりひどくなっているのではないか。

<まちづくり交通課長>

今年は新型コロナウイルスの影響で利用客が減っており、これまでのような試算ができない状況である。試験運行についても、これまでと比較できない状況である。鹿谷については、とこなげ山からきれいな景色を見ることができるので、ハイキング客が増えており、バス利用も少し増えている。

<山本委員>

地域主体型交通を運営できない地域もある。そのような地域に、デマンドタクシーを試験的に運行する考えはあるのか。

<まちづくり交通課長>

ふるさとバスが走る地域については、朝夕の利用は多いが、昼間の利用が少ない。地元の方が運行する地域主体型交通がふさわしいと思う。タクシー事業者とうまく連携しながら、地域主体型交通をやっていくことを考えていかなければならない。

<山本委員>

並河駅コースでは割高になると説明されたが、具体的にどのくらい高くなるのか。

<まちづくり交通課長>

ふるさとバスの並河駅コースの経費は820万6,000円であり、運賃収入は130万円である。同じ路線を乗合タクシーで運行すると、1,203万2,000円である。乗車されない時間帯はやめて、デマンド型で乗られる時だけで試算されたら、993万8,000円であった。乗合タクシー方式であれば、約1.2倍になったので少し高いと思う。南丹市ではデマンドタクシーを実施されており、亀岡市のふるさとバスでは、最も少ない路線で、年間1万人の利用があるが、日吉地区では年間400人、美山地区では500人、八木地区では3,800人である。例えば、日吉地区では400人しか利用がないのに、そこにバスを運行することはできないので、デマンドタクシーを運行されていると考える。

<福井委員>

伊豆田課長が担当されてから大変よくなったと思っている。並河駅コースの試算にバス購入経費は入っていないが、それでは話にならない。タクシー運行については、車の管理はタクシー会社が行う。もう一度試算し直さなければならないのではないか。

<三宅副委員長>

東別院町の地域主体型交通について、今後増やしていくことは考えていないのか。

<まちづくり交通課長>

自宅から最寄りのバス停まで4~5キロもある所に住む方もおられるので、地域主体型交通を実施した経過がある。令和2年度の現在までの状況としては、286人が利用されている。昨年1年間では669人が利用されている。その経費は138万円であり、安価だと考えている。旭町では、福祉施設の車が昼間は使用されていないので、それを活用することを考えられている。その場合、車の経費も不要となる。地域で運転する人を確保できない時に、タクシー事業者に入っていただく等、連携しながら実施することも考えている。

<三宅副委員長>

前向きに実施していただきたい。

<まちづくり交通課長>

このような場でいろいろな角度から意見をいただきたい。私自身の頭を柔軟にしな

らが進めていきたいと考える。
〔まちづくり推進部 退室〕

14 : 27

3 その他

＜石野委員長＞

その他として意見はないか。

＜赤坂委員＞

委員会として、提言書を出すことを考えていきたい。

＜議事調査係長＞

特別委員会として提言書を出すということであるが、各委員の意見を具体的に合意形成できるように検討いただきたい。

＜山本委員＞

提言書の内容について説明いただきたい。

＜赤坂委員＞

バスに加えてお金がかかるため、実施できないということであった。高齢化社会を目前に、地域主体型交通を確立するためにも、予算を投入してタクシー事業者を入れてやってほしいと考える。

＜山本委員＞

実際に地域主体型交通を実施されている所でも、年々高齢化しており、運転もままならない状況になってきている。プロの運転手であれば心強いので、デマンドタクシーの予算を計上することは前向きに考えればよい。

＜三宅副委員長＞

どの地域でも、最初はどのように運行していくかということから考えていくことになる。それを京都タクシー㈱に任せて進めていただき、その後地域に移譲していくようにすればよいと考える。

＜福井委員＞

以前、公共交通対策特別委員会で提言書を出したので、その内容を事務局に確認していただきたい。今回の提言書も、そこからピックアップして作成すればよいのではないか。東別院町の地域主体型交通は、10年以上先も続けることができるのか。地域で運営できないのに、預けてしまうと崩壊してしまうのではないか。

＜山本委員＞

地域の熱い思いにより、地域主体型交通を導入されたが年々高齢化していく。このため、最初はプロに支援してもらい、地元がノウハウを分かればそのまま運営していくようにする。今後は、上手に継続してやっていける形を考えていかなければならない。

＜福井委員＞

旭町では、福祉事業所の車を活用した地域主体型交通を目指されている。しかし、事業所がなくなった時にどうするのか。地域によっていろいろな事情があるが、持続性を考えていかなければならない。

＜石野委員長＞

提言書が作成され次第、委員会を開催したい。コロナ禍でもあり、早急に提言書を提出しなければならない。

＜三宅副委員長＞

行政視察についてどうするか、意見を聞いておきたい。以前は丹波市等に行くこと

を検討していた。

<赤坂委員>

タイミングを見て、状況が落ち着いた時に行けばよい。

<議事調査係長>

提言書について確認させていただく。委員会では提言書を提出することを決定いただいた。ベースになるのは、過去の提言書という意見であった。本日、具体的に意見をいただいたのは「地域主体型交通にタクシー事業者を入れ、その後は地域に移管していく」という内容でよいか。

<福井委員>

タクシー事業者を入れて、地域に移管していくという考え方については、異議がある。プロを資源として活用することとすればよいのではないか。

<石野委員長>

そのように整理し、後日特別委員会を開き確認する。

散会 14:40