

南丹市地域公共交通会議 議 事 録

南丹市地域公共交通会議事務局
(南丹市企画政策部交通対策室)

南丹市地域公共交通会議（平成23年6月23日開催）議事録

1. 招集年月日 平成23年5月27日（金）
2. 開催年月日 平成23年6月23日（木）午後2時～午後3時30分
3. 開催場所 南丹市役所2号庁舎 301会議室
4. 委員の総数及び出席者数並びにその氏名
 - （1）委員の総数 19名
 - （2）出席者数 14名
 - （3）出席した委員の氏名 別紙出欠状況のとおり
 - （4）傍聴者 0名
5. 議事の経過の要領及び議事別の議事事項

事務局 お待たせいたしました。本日、委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。定刻になりましたので、只今より、南丹市地域公共交通会議を開催させていただきます。

本日の司会進行をさせていただきます、交通対策室の犬石圭一です。どうぞよろしくお願いいたします。

始めに、今回、異動により新たに委員となりました皆様の紹介をさせていただきます。

南丹市美山町地域選出 草木太久實委員です。

南丹市PTA連絡協議会会長 吉田 哲委員です。

京都府南丹警察署交通課長 中川正史委員です。

京都府南丹広域振興局建設部南丹土木事務所管理室長 駒路勝男委員です。

以上の方を代表して、草木委員に委嘱状の交付をさせていただきますので、前へお進みください。松田副市長より交付願います。

（委嘱状交付）

他の三人の委員様には、失礼ですが、机の上に委嘱状を置かせていただいておりますので、ご了承ください。

次に、4月1日付けで市の機構改革により企画管理部を企画政策部として、また企画推進課の交通対策係が交通対策室として新設となりました。その関係によ

り事務局の異動がありましたので紹介させていただきます。

交通対策室長の犬石圭一です。

前原正明交通対策室交通対策係長です。

下田真徳交通対策室主査です。

以上でございます。

なお、企画政策部長の伊藤泰行は、本日所用のため欠席しておりますが、どうかよろしくをお願いします。

事務局　それでは、設置要綱の第6条第1項に基づきまして、松尾会長に議事進行をお願いいたします。

会長　ご苦勞様です。本日は南丹市地域公共交通会議を開催しましたところ、お繰り合わせご出席いただき、ありがとうございます。

この4月からデマンドバスを実験運行しました。2ヶ月になりますが、地域の皆様から色んなご意見があったことかと思ひます。そういったものをこの会議で反映させていただきまして、よりよいシステムが構築できますように皆様のご協力をお願い申し上げたいと思ひます。

本日はご苦勞様でございます。

会長　出席者の報告を事務局よりお願いします。

事務局　南丹市地域公共交通会議の委員数19名に対して、出席委員数は14名ですので、設置要綱第6条第2項により本会議が成立していることを報告します。

なお、校長会の殿田中学校　中藤校長の代理として美山中学校　上羽校長、京阪京都交通(株)　祢宜社長の代理として、村上課長、市教委　森教育長の代理として大野教育次長にご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。

会長　それでは、副会長の選出に移らせていただきます。

副会長につきましては、美山町地域選出の名古友弘さんにお世話になっていたところですが、今回、退任となられましたので、後任の方の選出が生じてきたところです。

南丹市地域公共交通会議設置要綱　第5条に基づき、副会長は会長が指名することとなっておりますので、副会長の指名をさせていただきます。

副会長には、草木委員にお世話になりたいと存じます。

副会長席へ移動をお願いします。

副会長　草木でございます。前回までは振興会代表として名古知井振興会長が出ておら

れましたが、この会議も第8回目になるということで、諸先輩がたくさんおられる中、私が副会長を受けるということで、皆様のご支援・ご協力をよろしくお願い申し上げます。

会長 それでは、「デマンドバスについて」を協議します。
事務局より説明を求めます。

事務局 まずお手元の資料をご確認願います。次第、委員名簿、資料①デマンドバス利用状況4月分、資料②同じく5月分、資料③市域バス路線図、資料④園部・八木バス時刻表、資料⑤原神吉線現行・新計画路線図、デマンドバス日吉・美山版パンフレットですが、漏れ落ち等ございませんか。

 それでは、まずデマンドバスについて、今回初めて委員になられた方もおられますので、若干の経過も含めて今までの利用状況をご説明させていただきます。

 南丹市も中山間地域であり、過疎化・高齢化が進んでいるということで、高齢者等で自動車が運転できない方の移動手段の確保が問題になっていることから、生活交通を確保するデマンドバスの導入を図るために、実証実験という形で、今年4月からは日吉・美山地域で、来年度からは園部・八木地域で運行するというところでございます。

 既に運行している日吉・美山地域ですが、パンフレットをご覧ください。

 日吉地域は、中世木、生畑・海老谷、志和賀、胡麻線ということで、バス停から距離があったり、バスが走っていなかったりするところをメインにエリア設定して、運行を開始させていただきました。

 中世木、生畑・海老谷線が火・木曜日、志和賀、胡麻線が月・水・金曜日で、それぞれ1日に4便運行しております。

 美山地域は、大野・長谷、鶴ヶ岡、知見、河内谷、芦生・佐々里線で、大野・長谷、鶴ヶ岡線は月・水・金曜日、その他の路線は火・木曜日で、同じくそれぞれ1日に4便運行しています。

 その利用状況は資料①②をご覧くださいと思います。

 まず、資料①が4月の利用状況ですが、日吉地域で152便を確保していたところが、3名の利用にとどまったというところでございます。美山地域では368便のうち42名の利用があったというところでございます。同様に市営バスも運行している併用的なものでもありますので、数字としては出てきていないというところでございます。

 資料②は5月ですが、連休等もあったので、運行日数は4月に比べて若干少ないということになりますけれども、日吉地域は3名、美山地域は少し減って29

名という利用状況です。

資料①②のそれぞれ2枚目以降は、日ごと・路線ごとの利用状況を落とし込んでいます。

この間、利用者のご意見等をお伺いする中で、美山地域では、鶴ヶ岡から出てこられて和泉で終点となるため、京都銀行はバス停付近にあります。農協や支所がその先にあり、そこまで行ってほしいというご意見や、大野からも和泉が終点となるため、その先の宮島診療所まで行ってほしいというご意見をいただいております。

予約に馴れてこられた方については、2度・3度とご利用いただいている状況ですが、住民の方に対して利用促進を図るために、お知らせ版であったり、予約センターの連絡先であったり、市交通対策室の連絡先であったり、集落集会所における説明であったりということは、もう少しさせていただく必要があると思っております。

1年間の実証実験ということで、今後、この利用状況を見ながら、市営バスとデマンドバスの利用の住み分けも検証する必要があるのかなと考えております。

なお、デマンドバスについても、予約制のバスではありますが、バス停とダイヤを持って運行していますので、ご利用いただく方がご高齢の方ということもあるため、バス停を多くするのは色んな課題はありますが、フリー乗降等も含めた利便性の向上も検討しながら、1年間の実証実験で検証していきたいと考えております。

日吉地域では、利用者が少ないということですが、これまで牧山地域は上谷バス停まで狭隘な山道を降りて来られていたのが、デマンドバスの運行によって、今のところ2名ですが、ご利用いただいているということもご報告させていただきます。

以上でございます。

会長 ただいま事務局から説明がありましたが、これについてご意見、ご質問はございませんか。

委員 牧山で2名利用があったということですが、上谷からは3km近い距離がありますし、70歳以上の高齢者ばかりが住んでおられます。現在はご主人が車を運転されていますが、数年先に運転ができなくなれば外出できなくなるということになります。今の実績を見る限りでは利用が少ないということですが、将来的には利用者が増えてくるかと思えます。

事務局 今後、高齢者の免許の返納であったり、高齢独居世帯の増加が予想されますので、今回の手法とは別の方法も視野に入れながら、検証していきたいと考えてお

ります。当然ながら今回の取り組みでないと延伸できなかった地域もありますので、そうしたことも考慮しながら検討していきたいと考えております。

会長 別の方法と言われましたが、そういうものがあつたら説明してください。

事務局 別の方法と言いましたが、現状の曜日指定やフリー乗降とかそういったことも含めて検討するという意味でございます。

委員 比較的利用の多い大野・長谷線について、どのバス停が多い等の傾向はありますか。

事務局 ばらつきはありますので一概には言えませんが、今までは府道沿いにしかバス停がございませんでしたが、デマンドバスは集落内まで入っておりますので、そういったところをご利用いただいているのかなと思っております。

委員 知井方面は利用者が少ないということですが、色々と理由があると思います。

市営バスと同じ路線しか走っていないのに、バス代は市営バスより高いという状況で、このままではこの路線は、今後も利用者があまり出てこないのではと思います。もう少し路線を延伸させるとか、今までと同じように乗り換えをしないといけない状況では、住民感情に合っていないので、実証実験中でも一定メスを入れる必要があると思います。

日吉でも、志和賀は利用者0ということですが、対象者がいないのか、それとも乗りたいけど乗れるような状況になっていないのか、もう少ししっかりと検証しておかないと、いつまでやっても同じような結果になると思います。

今後、どういうやり方で住民ニーズを把握するのか、その辺の考えを聞かせてください。

会長 思ったより利用が少なかったという感じはありますが、利用したいという思いの住民の方がたくさんいるにも関わらず、利用が伸びなかった原因が何にあるかという検証はしたのかということと、将来的な課題も含めた改善の方向性を一定まとめているなら、そのことも聞かせてください。

事務局 利用のない路線等が見られますが、PRが足りなかった部分もあるかと思えます。それとご高齢の方にとっては、電話での予約が大変おっくうな面もあるかと思われます。その辺は関係機関・団体にもお願いする中で、地域に深く入っていくようなPRの方法も考えていかなくてはならないと思っております。

また、市営バスと同じ路線なので利用が少ないのではないかとありますが、現在運行している路線も含めて、例えばほとんど空で走っているバスをデマンド化する等、最小経費で最大効果が上がり、利用者にとって使いやすいバス体系になるよう、今回の実証実験を通して色んな面から考えていきたいと思っております。

会長 住民の方からは、ターミナルで降ろすのではなく、もう一歩先へ行くことで便利になると、つまり、市民が何を目的に利用するかということに対してのニーズに沿ってないのではないかという意見も聞いておられると思いますが、その辺の対策について、もう1度説明してください。

事務局 もう少し先の金融機関や医療機関まで行ってほしいというご要望もあることは把握しています。現状は道路運送法の許可を得て運行している路線ですので、すぐ変更というわけにはいきませんが、少し延伸させたりフリー乗降であったり、そういう部分を検証しながら、市営バスとの兼ね合いも十分検討して、よりよい公共交通網を構築していきたいと考えております。

副会長 鶴ヶ岡地域は、18集落中13集落が高齢化比率40%以上、そのうち5集落は50%以上という状況で、高齢者の足を確保することが最大の課題です。

利用者が少ないのは、今の手法に何か問題があるのではないかと思います。実験中でも改善すべきことは改善する姿勢が必要です。

以前にデマンドバスは公共交通の補完機能であって、福祉バスではないと聞きました。最大の問題は病院の通院ですが、利用が少ないのは、病院の通院に利便性が図れていないからです。車に乗れない方は福祉サービスを使いなさいとのことですが、このサービスも手一杯の状況で運転手が足りていません。やはり自宅から病院までの直行便が必要です。高齢者にとっては市営バスの乗り継ぎが大変で、帰りの時間も合わない状況です。例えば、月曜日は病院専用として各医療機関を巡回し、水曜日は買い物専用、金曜日はその他目的といった臨機応変な対応をしてほしいと思います。

事務局 今回のデマンドバスは、公共交通の一環ではあるが、福祉的な色合いが非常に濃い政策と認識しています。市としては、福祉サイドとも連携しながら、福祉有償輸送と公共交通のすり合わせをしながら検討していきたいと考えています。

委員 デマンドバスのパンフレットは全戸に配布されているのですか。

事務局 日吉地域と美山地域にそれぞれ全戸配布しています。

委員 運行してから2ヶ月が過ぎましたが、アンケートをとってはどうか。色々な考え方の中で、取り入れられるものは取り入れ、よりよい総括をすることで、地域のニーズに対応していくべきと思います。

事務局 今のご意見も含めて、利用者個々への聞き取り調査等も検討していきたいと考えています。

委員 検討とかではなくて、実施すると判断した方がよいと思います。

委員 実験する中で次の段階にどのようなものとするのか、最良の方法を選択することになるので、利用者や地域の代表者の意見も聞きながら、総合的な交通

体系を将来的にどうするのか、委員会として検討する責任があると思います。

会長 2ヶ月に1回の経過報告をもとに協議をしていくという前提で、デマンドバスを開始したと記憶しています。認可の問題があるのですぐに変更できないといった答弁ばかりですが、そういうことではなく、利用者がいないと何もならないのだから、どうしたら利便性が高まるシステムが作れるのかということは、皆さんの意見を聞けば事務局もわかると思うので、ただ単に検討ということではなく、もう少し踏み込んだ回答をしてください。

事務局 アンケートは早急に取り組ませていただきます。もちろんできる範囲のことはしますが、道路運送法上の許可を得ている路線ですので、すぐには変更できないこともあることはご認識願います。

委員 この会議の中で、利用者が使いやすいようにする具体的な手法を、手続きのことは気にしないで検討すればよいと思います。

会長 何が問題になっていて、この部分をこう改善すればよいというような、あまり抽象的ではなくて踏み込んだ提起をした方が、事務局もやりやすいと思いますので、積極的にご指摘いただきますようお願いします。

委員 車に乗れる人へのアンケートは必要ないので、車に乗れない、バスを利用したいけどできないという人の意見をどうくみ上げるのかということですから、限られた人を対象にすればよいと思います。事務局だけで大変なら、美山であれば振興会もあるし、区長さんもおられるので、そういうところと連携して、こんなバスであれば乗れるということを引き出せるような内容のアンケートを作らないと解決策は出てこないし、検討の仕様がなと思います。

事務局 デマンドバスを運行するにあたりまして、22年1月に市内の高齢者への聞き取り調査を実施しましたが、2ヶ月が経過しましたので、前回聞き取り調査した世帯に再度調査をするとともに、その機会を利用して、デマンドバスをPRしたり要望を伺ったりしていきたいと考えます。

委員 電話予約とか利用しにくい状況があるのかなと思います。それと、高齢者にはまだまだ情報が行き渡っていないのではないかと思います。高齢化の進んだ集落に啓発して、利用が少しでも増えるようにし、このままで終わってしまわないようにしてほしいです。

委員 市営バス路線を踏襲していますが、デマンドバスのひとつのメリットは、既存のバス停より奥に交通を提供できることです。全部すると市としても大変でしょうし、ここであれば利用者が多いだろうなというところをピックアップして、残りの半期で実験運行し、その結果を踏まえて、市営バス全体も見直すというような手法をとればどうでしょうか。

事務局 電話で予約するのは少し抵抗があるのかなということは認識しています。しかし、予約をとることによって、空で走らさせるのをなくそうという部分もありますので、電話予約はせざるを得ないと思います。1度予約された方は2度・3度ということで、馴れも出てくるという実態もあります。

ただし、PRの仕方については、十分工夫をさせていただきますので、ご理解いただきますようよろしくお願いします。

それと、牧山や音海などといったバスが入っていない地域に入れていくということも、デマンドバスの狙いでありました。市としては、日吉・美山地域については、既存のバス停より更に先といった箇所はピックアップしたつもりですが、ここはどうかというような地域がありましたら、委員の方からもご指摘をお願いしたいと思います。

会長 聞き取り調査をしたとのことですが、行政として、市民のための事業となるような検証が少なかったと思います。市民はドア to ドアを求めておられますけれども、それは事業者との関係もあって難しいと思いますし、そこまで行かなくても、もう少しきめ細かい駐車場とか、フリー乗降も狭隘な道もあるので難しい面がありますが、集落内で離合できる場所もありますので、そういったことも調査していく必要があると思います。

それと電話予約が難しいとの話もありましたが、パンフレットを配布するだけではなくて、高齢者に直接関わっていただいている社協さん等を通じて、これは簡単にできる便利なシステムだということをPRするといった努力がもっと必要で、利用が増えることによって事業者にも一定の利益が出ますし、利用者にも市民サービスとして還元できますので、事務局の中で、皆さんの声を聞いた上で改善して、次回には方向性を示せるようにしてください。

事務局 する以上は市民サービスの向上が目的なので、十分に利用者の方のご意見を聞きながら、よりよいものにしていきたいと思います。

事務局 枝線に入っていく部分で新たなバス停も設けていますけれども、地理状況やここなら安全に乗降できるといったことも、集落の方がよく知っておられると思いますので、相談もしながら検討していきたいと思います。

また、電話予約の関係も、福祉関係の方のお力をお借りしたり、こちらから出向いて予約方法を説明するなど、より深く地域に入ってPRしていく必要があると思っています。

委員 予約方法や実際に運行される事業者への連絡体制とか、これまでに問題はありませんでしたか。

委員（京阪京都交通） 当初は、玄関まで来てもらえと思っていた人もおられ、これは

路線バスですよと説明したこともありましたが、何度か利用されているうちに馴れてこられますし、便利になったという声も聞いています。

利用実績がこういう状況ですので、これではいけないのかなという気がしますけれども、地元タクシー事業者も、特段問題なく運行できています。

ただ、地元の方に対するPRがもっと必要かなという気はしております。

会長 他に何かございませんか。それでは、次回に向けてご検討いただくということですが、お気づきの点は事務局にご連絡いただければと思います。

会長 次に、その他につきまして事務局から何かあればお願いします。

事務局 資料③をお目通し願います。次年度に計画しております園部・八木地域の現状の路線について、今後ご協議いただくために若干ご説明させていただきます。

現行計11路線が走っていますが、バス路線が入っていない地域が園部・八木にもございます。園部では曾我谷や大戸・熊原・佐切、八木では屋賀・北屋賀・観音寺や柴山・池ノ内といったところがそういう地域でございます。

こういったところを含めて、次年度に向けた作業として、デマンドバスに向けての協議であったり、こういった手法をとっていくかというところのご協議をお願いしたいと思っております。

事務局 続いて、神吉線と原・神吉線についての報告ですが、6月20日に京都府地域交通協議会において承認された路線がございます。

資料⑤でございますが、現状は八木駅から西田・青戸・亀岡の旭を經由して国道477号の狭隘な山間の道を通るルートですが、氷所を經由して森林研究所が造成した新道を通るルートに秋以降変更されるということになります。

距離も減少し、安全面も向上することになりますが、補助金路線ですので、南丹市域を走る距離が伸びる関係で、若干市の補助金負担が増えるということになります。

委員 バス料金はどうなりますか。

委員（京阪京都交通） まだ未確定ですが、距離が短くなる関係で、若干低料金となる見込みです。

委員 下校の時間に合わせるようなダイヤ設定をお願いします。

委員（京阪京都交通） 神吉線は通学者がメインのお客様ですので、それに合わせるようなダイヤ設定をしていきたいと考えています。

会長 他にございませんか。

事務局 この会議の委員任期はこの８月３１日で終了することになっています。次期委員就任時に声かけさせていただいた際には、ご協力をお願いします。

会長 以上をもちまして、本日の協議はすべて終了いたしました。皆様のご協力によりまして、無事会議を終了することができました。ありがとうございました。
それでは、閉会にあたり副会長よりご挨拶をお願いいたします。

副会長 本日は、昼間の出にくい時間帯のご出席、誠にありがとうございました。
私自身、高齢者の足の確保が最大の課題と認識しておりますし、より市民の方が利用しやすいデマンドバスにしていけないと考えております。
そのために、今後ともご検討いただきますようお願い申し上げまして、閉会のあいさつとさせていただきます。
本日はご苦勞様でした。

会長 これにて、第８回南丹市地域公共交通会議を閉会いたします。長時間、ご協力ありがとうございました。