

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
(南丹市企画政策部地域振興課)

南丹市地域公共交通会議（平成29年8月28日開催）議事録

1. 招集年月日 平成29年8月7日（月）
2. 開催年月日 平成29年8月28日（月）午前10時00分～午前11時30分
3. 開催場所 南丹市役所1号庁舎3階会議室
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 20名
 - (2) 出席者数 20名
 - (3) 出席した委員の氏名 別紙出欠状況のとおり
5. 議事の経過の要領及び議事別の議事事項

	(新たに就任された委員へ委嘱状交付)
会長	(会長あいさつ) 本日は、南丹市地域公共交通会議を開催しましたところ、ご出席いただきありがとうございます。本日議題になっておりますバス交通活性化事業については、今年度は日吉・美山地域の公共交通の見直しを想定しており、後ほど経過報告を行います。市営バス・デマンドバスを構築していくための、具体的な計画を示してほしいと考えております。路線別人口について、年齢層を見てもみると、特に単身居住の高齢者対策が公共交通会議の課題になるかと考えております。今回提案する料金体系にとどまらず、公共交通を根本的に見直すことが、公共交通会議の責務と考えております。市民の目線では、運賃体系よりも、使いやすいという点が必要になるかと考えますが、この点を市長に伺いますと、地域公共交通会議の中でご検討いただきたいと返ってきております。このようなことから、本会議は重要なものになると言えます。今回の事業では、この点についても提案いただき、利用する市民の目線から考える必要もあるかと思えます。南丹市では、貴重な税金を使って自家用有償、デマンドバス、福祉有償などを行っております。少なくとも、デマンドと自家用有償が同じ地域に入っており、大型バスがほとんど乗客を乗せない状態で運行をしております。この件については後ほど、利用者としての立場で委員の皆さまにご意見を賜りたいと思っております。利用者に喜ばれるバス体系を構築していくための自治体の先進事例はたくさんあります。南丹市の中でも限界集落となっている地域の高齢者の生活を守る意味においても、今後のバス体系の見直しにつながることを願って、開

	会のあいさつとします。本日はご苦労様です。
司会	ありがとうございました。それでは、南丹市地域公共交通会議条例第6条第1項に基づき、会長に議事の進行をお願いします。
会長	はじめに、出席委員数の報告をお願いします。
事務局	南丹市地域公共交通会議の現在の委員数20名に対し出席委員数は20名でありますので条例第6条第2項の規定により本会議が成立していることを報告します。
会長	それでは、協議に入ります。「自家用有償旅客運送（南丹市営バス）更新登録について」事務局の説明を求めます。
事務局	（資料に基づき事務局から説明）
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、ご質問や、ご異議等ございませんか。
委員	（異議なし）
会長	異議なしと認めます。よって、「自家用有償旅客運送（南丹市営バス）更新登録について」は、合意されました。 次に、「平成29年度バス交通活性化事業の経過報告について」事務局の報告を求めます。
事務局	（資料に基づき事務局から報告）
会長	ただいま事務局から報告がありましたが、続きまして、京都大学大学院工学研究科から、調査結果について報告を求めます。
京都大学	（資料に基づき京都大学から報告）
会長	ただ今報告がありましたが、これについてご意見、ご質問はございませんか。
委員	運賃体系の検討資料を見たが、現状の収入額を100%とした時、64%になる計算だが、現在南丹市は財政的に非常に厳しい状況であり、バス特別会計についても厳しい状況で、赤字になってしまうと当然一般会計からの持出しになり、市民の負担という事になってくるかと思えます。運賃については市民の方について安くする方向は賛成であるが、観光客が主に使用する路線についても、現行案ではかなり安くなるのではないのでしょうか。自分の考えとしては、市民の方には安く利用してもらい、観光客の方については極端だが、より多くの金額を支払ってもらう考え方でどうかと。その背景としては、南丹市に来る観光客の使用するお金の単価は約1,200円で、宿泊場所が少なかったりする関係で、南丹市にあまりお金を落としてもらっていないのが現状であります。その中でバスについても値段を下げると、余計にお金を落とす金額が下がらないか心配です。も

	<p> ちろんより多くの観光客に南丹市にお越しいただきたいという思いはありますが、反面お金のことを考えると、観光客に向けては最低でも現状維持の運賃体系で、より多くお金を落としてもらえるようなシステムづくりをしてもらえないかと感じました。市民に向けては、何らかの証明書をもって半額とし、資料を見れば、休日に多くの観光客が来られているので、休日のみ運賃を上げるなど。自分の考えとしては、観光客に向けては現状維持又は値上げをするような料金体系づくりをしていただけたらと考えています。観光客、特に美山に来られる方は年々増えているので、初めて来られる方が多いという数字も出ており、運賃1200円が1500円になったからと言って行くのを中止する判断にはならないと考えるので、もし可能であれば、そういった料金体系にってもらう方が良いのかなと考えます。 </p>
事務局	<p> 当初の案であったゾーン料金を採用すると、日吉駅⇄かやぶきの里が現行610円から200円になり、園部駅⇄かやぶきの里が現行920円から500円になってしまい、あまりにも運賃が安くなりすぎるので、案1により、日吉駅⇄かやぶき間が10円引き、園部駅⇄かやぶき間が20円引きにしています。その中で市民の方へのメリットとして、全国的に珍しい市民半額という案を作成しました。 </p>
委員	<p> 運賃を下げる方向で考えておられるが、自分としては、観光客向けでは運賃を上げて、少しでも負担してもらう方向の方が良いと考えております。かやぶきの里の維持費もかなり大きいので。 </p>
会長	<p> ゾーン制で、市民の方が150円というのは園部のぐるりんバスの料金を考えたら妥当な金額ではないかと考えていますが、やはり今委員がおっしゃられたように、市民以外の方が利用する交通で赤字を出して税金で補てんするというのは考え方としては少し違うのではないかと思います。部長の方から何かありませんか。 </p>
事務局	<p> 市としては今回の見直し、特に料金体系の見直しについては、今まで距離制の料金であり、10円単位の料金が非常に細かくなり、同じ区間を乗車しても、乗継ぎの有無によって運賃が異なる場合もあるなど、かなり複雑な料金体系となっており、運転手がワンマンで行っているので負担も大きいです。できるだけ運転手の負担を減らし、シンプルな料金にしていこうという中で、距離制からゾーン制という案が出てきて、これによって、一定料金は下がるという事も出てくるが、それ以外のメリットも大きいと考えております。それから、より乗りやすい、分かり易い料金体系を組むことで、乗ってもらいやすい状況にして乗車人数を増やすことを目指しております。現状のバスの会計については、黒字にはなっておらず、若干の赤字があり、一般会計からの補てんをしております。しかし、市民の足として、また観光客の増加に向けた取り組み、通学の確保に対応しているので、一定の公費での負担も持つべきではないかと。会長あいさつにもありました通り、高齢化がどんどん </p>

	<p>進み免許を返納するなど車に乗れなくなる人への対応も、福祉だけでなく検討していかないとはいけません。財務的な部分も含めて十分検討するように指示もあり、財務部局との調整をしたところ、減収となるのは確かに厳しいが、政策的に交通の確保、市民の高齢化に対する支援を含めた政策として、どこまでを許容できるかという事については、充分協議をしたいと回答があり、その中で先ほどの案にありました、平均して65%の減になりますが、より市民にやさしく、ほぼ現状の金額で観光客に来ていただく本案の策定を進めている所であります。今の減収見込みの数字は、かなり概算的な計算方法であります。先ほど大学からもあったように、乗客が乗降車されるバス停は実際は限られており、ここを出している数字はすべてのバス停で乗降があると仮定し、トータルで出している数字であります。これについては、更に乗車状況等を詳しく調査し、料金体系の変更が与える影響をより詳しく調査していきます。減収があったとしても、市民の利便性の確保を行なったうえで、観光利用としては一定の負担をしていただく方向で市としては進めたいと考えております。</p>
委員	<p>利便性の向上という事での運賃の値下げは賛成だが、こだわるようだが観光利用については減らすのではなく、負担いただけるような仕組みが良いのではと考えます。資料から、美山園部線の休日は明らかに観光利用が多い。そういった方面からより多くお金を落としてもらえるようにするべきでと考えますが、あくまで意見の一つとして伝えさせていただきます。</p>
委員	<p>距離制からゾーン制に変えるメリットを明確にしておくべきではありませんか。先ほどの説明だと、負担軽減や分かり易い料金体系ということだが、他の委員からご指摘のあるように、減収につながるということなので、それ以上のメリットが無ければいけないかなと考えます。例えば、これを実施することによって公共交通の利用者が大幅に増えるなど、そういったことが無ければなかなか難しいのではないかと思います。大半の方が自動車利用であるかと思うので、そういった人をどうしたら公共交通の利用につながられるのかという事を進めていかないといけないのでは。この改正によってそれが可能ならば良いことですが、このあたりのご意見をいただきたい。なぜ乗らないのか、どうしたら乗ってもらえるのかという所の議論がもう少し必要ではと考えます。</p>
会長	<p>現状では、ゾーン別料金体系だけを出しておりますので、そういったご意見があるのかと。どうしたら利用率向上という面での案を出しておれば、一定のご理解をいただけるかと考える。これについて、構想があれば事務局から報告をお願いする。</p>
事務局	<p>何故料金体系を変える必要があるかという所だが、行きと帰りで同じ経路を行くのに料金が変わるケースや、乗り継ぐ場所によって料金が変わるケースがあるといったことが、合併以来の課題としてあり、この先改善していかなければならないと</p>

	<p>いう中で検討し、分かり易いゾーン制への変更が案として出てきて、今回提案したものにつながりました。また、スケジュール的などところに触れておりませんでした。料金の改正については条例改正が必要であり、議会にかける関係でかなり早い段階から進める必要がありました。並行してダイヤ・路線の協議を進めておりますが、条例を改正する必要が無いので、より時間をかけて入念に進めている所です。その中で、分かり易さという部分が乗客を増やすためには必要だと考えており、パターンダイヤの導入等を検討していますが、限られた車両・運転手の条件のもと進めているので、非常に難航しているのが実情であります。本日もこの後京都大学の先生方と打合せ協議を行う予定だが、できるだけ早くお出しできる形にできればと思っています。</p> <p>もう1点、料金が下がることによって利用者を増やす必要がありますが、利用者の増加は当然目指しますが、運賃を下げることによって収入が確保できるほど利用者が増えるかという点と決してそうではないと考えています。しかし、これらの改正の中で、乗客の利便性、分かり易さが確保されれば、利便性が向上する中で利用者数の増加や運賃収入の回復につながっていくと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>改正の意義が隔々までわかることが大切であると考え、運賃の値下げが利用者数の増加に直結するわけではないので、先進事例を見て、事務局でももう少し検討するようにはしていただきたい。大学の先生に任せるだけでなく、自らが先進事例を学びながら主として示し、市民にも伝えていかないといけないと考えます。その他で聞こうと思いましたが、委員の皆様のご意見、課題と思っていることも少し述べていただけたらと思います。</p>
<p>副会長</p>	<p>私は鶴ヶ岡地域に住んでいるが、先ほど事務局からあったように、行きと帰りや、乗り継いだ場所の違いなどで、非常に料金が分かりづらくなっている。改善を求める声は出ている。また、今公共交通が走っている以外の時間帯は、地域で無償運送を行っています。これは住民から頂いている自治会費で賄って運行しているので、住民、特に地域の高齢者に還元できるようにしています。また、外国の人からはどこでバスを乗り継いでどのように行ったらいいのかが分かりにくいとの声をいただいております。例えば、園部駅で降りて東口か西口のどちらに行けば、かやぶきの里行きのバスがあるかが分からない。バスのダイヤも複雑で、分かりにくいとも聞きます。非常に多くの外国人が来ていて、すべての国の言葉を羅列はできないと思うが、駅舎等での案内の充実をお願いしたいです。分かり易い公共交通となればと考えております。</p>
<p>委員</p>	<p>自分の住んでいる所は、民間の路線バスが走っている地域であり、この会議のような市営バスが走る事への実感は伴っていないが、やはり、高齢化が進む中では足</p>

	<p>となる市営バスが必要になってくると考えています。私も公共交通会議の委員をしておりますので、できるだけバスを使って行こうとは思っているが、やはり車での移動が便利であり、自分の車に乗って、民間の駐車場に止めて JR で出かけるというのが日々の交通手段となっています。今年度は日吉と美山で、園部については来年度という事で、自分もできるだけ公共交通に乗るような形で行けたらと考えていますので、よろしくをお願いします。</p>
委員	<p>高齢者の免許返納の声が大きくなる中だが、一日に一度も車を運転しなかった日がないような状況であります。公共交通は市民が主体だと思うので、市民が150円という金額になるのは妥当かなと考えます。観光客の料金を上げるという意見は個人としてはどうかと思いますが。高齢化が進む中で市民が如何に生活をしていくかが、公共交通に係っていると思うので、検討をよろしくをお願いします。</p>
委員	<p>私の住んでいる地域は市営バスが走っているがほとんど乗客が無く、又は朝晩の通学の時間だけ利用者が多いような状況を見るので、時間帯によっては大きさの違うバスを走らせるような調整もできるのではないかと考えます。また、最近はバスよりタクシーの利用が増えてきているように思います。地域の中によくタクシーが入ってきているのを目にします。家の前まで来ているので、利用者のメリット感が大きいのではないかと思います。</p>
委員	<p>私は八木地域に住んでいるが、自転車移動ばかりなので、園部駅まではデマンドバスを利用しており、非常にありがたいです。八木地域はデマンドバスの導入で路線が増え、利用しやすくなっていると感じています。</p>
委員	<p>子どもが利用しやすい時間にどうしてもバスが走っていないことが多いです。ダイヤ改正では、そういった子どもたちのことも考慮してもらえたらと思っています。</p>
委員	<p>社会福祉協議会は、市から委託を受けて福祉有償や過疎地有償を実施していますが、これは公共交通に乗れない身体的に不自由な方を病院まで送迎するなどの事業であります。公共交通と福祉有償の目的が違うので一概には言えないが、少し気になるのは、2年ほど前、福祉有償は往復500円から800円に値上げしてきた経過があるので、一方では値上げを行ったという経過を把握しておいていただきたい。福祉有償では、往復20kmまでが800円で、それ以上距離を伸ばすごとに加算があるので、整合性も確認だけでもしていただけたらありがたい。</p>
委員	<p>お聞きしたいが、南丹市高齢者自主返納支援事業の自主返納数はどれくらいあるのか教えていただきたい。また、高齢者はバス停まで行くのが困難なので、そういった部分も検討いただきたい。</p>
委員	<p>京都市では、70歳以上になれば市営バス全て無料で乗れる優待券がもらえると聞いたことがあります。こういった市民の方を対象にした仕組みづくりもあるとお伝えするの</p>

	で、ご検討いただく際の材料にさせていただけたらと思います。
委員	不都合な料金体系は見直す必要があります。また、先ほど大学が分析しておられたが、片道が家族の自動車送迎が多いというようなことだったと思うが、これは学校に間に合わないダイヤを家族が送迎しているケースなのだと考えます。そういった部分も、調査させていただけたらと思います。
会長	大学の先生方からもご意見を頂戴できたらと思う。
京都大学	<p>本日は貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。いただいた意見は、適時検討させていただきます。本日の議論であります運賃の話ですが、市民半額という値下げがどうしても目立っておりますが、基本はまずは不都合な運賃体系、わかりにくい運賃体系を改善するためにゾーン料金制の導入を提案しています。ゾーン料金制を提案する中で、最初非常に細かく見ていったものが参考資料1です。ゾーン制の基本的な考え方に基づいて運賃を見ていくと、エリアが広くどうしても値上げになってしまう箇所が出てきます。これでは、市民のモビリティを確保する観点からも問題があるというところで、修正をかけて検討していったのが参考資料1であります。参考資料1の案ではどうしても格安の運賃になってしまう場合があり、例えば観光利用の610円区間が200円になってしまうケースがあります。これらの部分を修正していったのが、大胆なアイデアであるが、案1です。なぜこの案1を進めるかという、現状の運賃から市民の負担をこれ以上増やさないために、現行から値上げにはならないことをベースに構築していったからです。ですので、運賃収入が下がるのは困るということであれば、市民の方の同意が得られるならば運賃の水準を上げることは可能かと考えます。ゾーン制の考え方でわかりやすい運賃体系にするというのが1番の目的ですので、運賃水準が低すぎるということであれば、水準を上げることは皆様の意思決定で可能になるかと。ただ、我々の提案としては、観光客、市民以外の方々に対しては従来の水準での負担をお願いする形でなんとか減収幅を抑えられないかというところでもあります。先ほど観光客に対しては運賃を上げてもよいのではというご意見をいただきました。確かに1つの考え方ではございますが、我々が注意しているのは、最近かなり SNS が発達してきており、特にたくさん来られている台湾の方は SNS で口コミが広がりブームに火がついているところであるので、値上げした時の情報が広がり、観光客を狙い撃ちにしていると判断されれば、好ましくない、悪い情報の広がり方になります。そういったことも懸念する中で、現行の案を提案しているところでもあります。他にも、運賃を値下げして利用者を増やすという発想ではなく、あくまでも一つの施策であり、トータルで利用者を増やすためにはもっと別の、これ以外のことにも取り組む必要があるとは十分認識しています。バスという交通サービスの一番のポイントは、運賃とダイヤになるので、ダイヤについても並行して検討しています。こちらのほうは案はできてきて</p>

	<p>いるが、まだ微調整が必要で、ダイヤだと運転手と車両のローテーションをすべて考えていかなければいけないので、実現可能なダイヤの完成に向けて取り組んでいるところです。そのほかにも NAVITIME などの民間のアプリケーション会社にダイヤを登録するなど、地道な活動ではあるが観光客への案内の充実を図っています。最近は多くの観光客が自分のスマートホンでこういった乗換検索を活用するようになってきており、多言語化も進められているので、ある程度の言語は検索可能になっております。駅舎での案内も重要であるが、こういった方面の取り組みも利便性の向上のためには必要であると考えています。もう 1 点、乗降客数や乗降場所等のデータ確認という点で、沿線別の人口についてデータ収集し、バス路線の見直しのためには路線ごとの乗降客数の変化を追わないといけません。日常記録の資料がその条件を満たせるものではありませんでした。そこで、8月1日から様式を変えて運転手に記録を取っていただき、路線ごとのデータの推移がきちんとわかるようになっております。やはり記録をつけると手間ですが、これからのバスのあり方を考えていく上で、データ収集は重要なポイントであると考えているので、そういった協力もいただいています。そういった形で鋭意、運賃体系だけではなくその他の利用促進等についても、引き続き検討させていただきたく予定です。今後とも、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。当委員会ではかねてから、提案しておりますが、南丹市では福祉有償も含め、多様な交通体系の維持をしております。同じ路線で同じような交通手段があるという部分を整理しておく必要があるかなと考えており、それを含めた検討がなされるものと思っております。特に観光客は美山園部線を主として利用されており、駅舎から乗り換えせずにかやぶきの里まで行けるよう改善をしてもらいました。料金をもらう以上は、それに見合ったサービスを提供して観光客に来てもらいやすくする事が必要ではないかと。高齢者の多い地域のことも考えると、私はゾーン制の料金を作っていくことが必要だと考えています。そういったことも含めて、検討していただくという事をお願いしたいと思います。他に、ご意見等はございませんか？</p>
<p>事務局</p>	<p>さきほど委員からご質問のありました高齢者の自主返納支援事業の件数について、平成26年度が107件、平成27年度が73件、平成28年度が58件という事になっておりますので、ご報告します。また、京北線の観光利用の数ですが、正確な数字は持ち合わせていませんが、近年美山園部線が充実してきており、観光利用がそちらにシフトしており、担当の所感では、京北線はほとんど観光利用が無いような状況でございます。前段で若干触れさせていただきましたが、京都市と協働し、常照皇寺等の京北地域の観光施設と美山町を、京北ふるさとバスと南丹市営バスで乗り継いでいくような観光ルートの開発も進めている所であります。</p>

会長	他には、ございませんか？
事務局	(資料に基づき、事務局から説明)※トピックスについて
会長	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>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。</p>
副会長	(副会長あいさつ)
	閉会