

南丹市地域公共交通活性化協議会

議

事

録

南丹市地域公共交通活性化協議会 事務局

(南丹市地域振興部地域振興課)

南丹市地域公共交通活性化協議会
(令和5年10月30日開催) 議事録

1. 招集年月日 令和5年10月12日(木)
2. 開催年月日 令和5年10月30日(月) 14時50分～16時15分
3. 開催場所 南丹市役所 日吉支所 4階市民ホール
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 25名
 - (2) 出席者数 21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

司会	<p>それでは、地域公共交通会議に引き続き、南丹市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。</p> <p>南丹市地域公共交通活性化協議会においては、地域公共交通会議と同じく、委員改選後初めての会議となりますので、「会長・副会長の選出」を行います。</p> <p>南丹市地域公共交通活性化協議会規約第6条第2項により、「会長及び副会長は委員の互選により定める」となっておりますが、南丹市地域公共交通会議から引き続き、会長に松中亮治様、副会長に吉田辰男様にお世話になりたく、事務局から提案させていただきますが、いかがでしょうか。</p>
委員	異議なし
司会	<p>異議なしの声をいただきましたので、松中様を会長に、吉田様を副会長に選出することといたします。大変お世話になりますがどうぞよろしく願いいたします。</p> <p>それでは、会長席・副会長席へご移動をお願いします。</p> <p>次に、監事の指名に入ります。規約第6条第3項より、監事は会長が指名することとなっておりますので、松中会長よろしく願いいたします。</p>
会長	それでは監事に森委員、榎原委員を指名します。
司会	ただいまご指名があった、森委員、榎原委員におかれましては

	<p>大変お世話になります。よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは議事に入ります。規約第 8 条第 1 項により、会長に進行をお願いします。</p>
会長	<p>委員の皆様、地域公共交通会議に引き続きとなりますが、ご審議いただきますよう、よろしくお願いいたします。</p> <p>はじめに、第 1 号報告「南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>失礼いたします。</p> <p>右上に「第 1 号報告」と記載済みの資料をご覧ください。「南丹市地域公共交通計画策定に係るアンケート調査の結果について」です。</p> <p>調査地域は、園部・八木の地域にお住いの 15 才以上の方を対象に、2500 件、無作為に抽出のうえ実施し、回収率は 32%、数で言いますと 814 件の市民の方々から回答をいただいています。</p> <p>調査結果については、今回の実施アンケートに加え、令和 3 年度に別事業にて実施した日吉・美山地域のアンケート調査の結果を準用し、地区別にグラフ表示方式により、作成しています。</p> <p>それでは、詳細な調査内容について、今回の計画策定支援を行うシステム科学研究所より説明をさせていただきます。</p> <p>アンケート集計結果を報告いたします。なお、結果が膨大であるため、配布資料には一部設問の結果のみを掲載しており、時間の都合上、本日はさらに要点のみに絞って説明させていただきます。</p> <p>まず、P.2 の上側のグラフのとおり、回答者の年齢は、「70～74 歳」「75～79 歳」が最も多くなっています。</p> <p>つづいて、P.2～P.5 に、通勤通学、買い物、通院、趣味等の移動目的ごとに、移動先や移動手段を整理しています。移動手段をみると、通勤通学も買い物も通院も、自分で車を運転して移動する割合が高く、公共交通利用は非常に少ないという結果が示されています。</p> <p>つづいて、P.6 の上側に示している通り、家族等の送迎について、全体の 50%程度の方が「かなり」ないしは「やや」負担に感じています。</p> <p>つづいて、P.6 の下側から、JR の利用に関する回答結果を整理しております。P.6 の利用頻度をみると、全体の約 60%は JR をほとんど利用しておらず、週に 1 回以上利用する方は 15%程度で</p>

した。P.7の下側をみると、駅までの移動手段は徒歩や車が多く、バス利用は園部地区でも10%程度と少ない結果でした。P.8にJRの満足度を示しています。園部地区では、「始発、終発時刻」、「運行時刻の分かりやすさ」の満足度が高くなっていますが、「昼間の運行本数」、「バスとの乗継利便性」、「待合空間の快適性」、「運賃」の満足度が低くなっています。一方、八木地区では、「始発、終発時刻」、「通勤通学時の運行本数」の満足度が高くなっていますが、「昼間の運行本数」、「待合環境の快適性」、「運賃」の満足度が低くなっています。P.9の鉄道を利用したくても利用できない理由をみると、園部地区では「駅行きのバス本数の少なさ」、八木地区では「JRの運行本数の少なさ」、「路線や時刻表の分かりにくさ」の回答が多いという特徴があります。

つづいて、P.9から、バスの利用に関する結果を整理しています。P.9の利用頻度をみると、全体の90%近くがほとんど利用しておらず、週1回以上の利用者は5%未満と非常に少ない結果でした。P.10のバスの満足度をみると、園部地区では「自宅や目的地の最寄りバス停の位置」、「乗り降りのしやすさ」、「運賃」の満足度が高い一方、「運行本数」、「始発、終発時刻」、「待合環境の快適性」の満足度が低くなっています。一方、八木地区では「運行ルート」、「自宅の最寄りのバス停の位置」の満足度が高くなっていますが、「運行本数」、「始発、終発時刻」、「待合環境の快適性」「買い物先までの移動のしやすさ」の満足度が低くなっています。P.12のバスを利用したくても利用できない理由をみると、どの地区も「運行本数の少なさ」を挙げており、それ以外の理由としては、園部地区では「ルートや時刻表の分かりにくさ」、八木地区では「自宅や目的地周辺にバス停がない」、日吉地区や美山地区では「JRとの乗継のしにくさ」の回答が多いという特徴があります。

つづいて、P.13にデマンドバスに関する結果を示しています。「デマンドバスそよかぜ号」の認知状況は、全体の60%近くが名称も運行内容も知らず、運行内容や予約方法を知っている方は5%未満と少ない結果でした。

つづいて、P.14から、JRや園福線でのコロナ禍による減便が及ぼした影響を示しています。いずれも利用頻度が月1回以上の方のみを対象としています。

まず、JRの結果からみていきますと、減便により「とても困っている」ないしは「困っている」方は70%以上で、利用者への影

	<p>響がみられ、八木地区では「とても困っている」利用者が園部地区より多くなっています。その下の、行動への影響の結果をみると、「減便前と異なる、前後の便を利用するようになった」方が30%以上を占めており、利用する便への影響がみられます。P.15の上部に示している、生活への影響をみると、「目的地に早く到着して時間が余るようになった」方が30~40%程度を占めており、利用する便が変わることで、目的地への到着時間に影響がみられます。</p> <p>P.15の下側から、園福線の結果を示しています。減便により「とても困っている」ないしは「困っている」方は約30%であり、一定の影響がみられます。P.16の減便による行動への影響の結果をみると、「減便前と異なる、前後の便を利用するようになった」方が12%と最も多く、利用する便への影響がみられます。その下部に示している生活への影響をみると、「目的地に早く到着して時間が余るようになった」方が15%程度を占めており、利用する便が変わることで、目的地への到着時間に影響がみられます。</p> <p>つづいてP.17に、公共交通の各課題に対する重要度と緊急度を1~5点に得点化して、プロットした図を示しています。いずれの地区も、「JRの運行本数の復便」、「妊娠や子育て家族、小中学生のための公共交通の確保・充実」が、重要度と緊急度が高い課題となっています。園部地区では「通院のしやすい公共交通」、「園部駅を中心とした公共交通」、「乗換のしやすさ」、八木地区では「八木地区を中心とした公共交通」も重要度と緊急度が高い傾向にありました。</p> <p>最後にP.18に公共交通サービス維持が困難となった場合に望まれる対応を示しており、行政負担ないしは利用者負担を増やしてもサービス維持を望む意見が多くなっています。</p> <p>資料説明は以上となります。</p> <p>以上、第1号報告とさせていただきます。</p>
会長	<p>ただ今の説明について、ご質問はございませんか。</p> <p>今回のアンケートは園部地区および八木地区を対象にしたもので、日吉地区および美山地区は、令和3年度に別途実施された調査の結果ですが、いずれも南丹市域の住民が、公共交通に対してどのような考えを持っているか、また利用の実態を回答したものです。公共交通、特に路線バスの利用状況がかなり厳しいことをうかがい知ることができます。</p> <p>引き続き第2号報告「南丹市地域公共交通計画策定に係るワ</p>

	<p>ークショップの実施について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>失礼いたします。</p> <p>右上に「第2号報告」と記載済みの資料をご覧ください。「南丹市地域公共交通計画策定に係るワークショップの実施について」です。市民の方から参加の募集を募り、地域毎に開催し、対面方式にて意見を徴取しています。</p> <p>手法についてはワークショップ方式とインタビュー方式により実施しており、園部・八木地域はワークショップ形式にて実施し、日吉・美山地域はインタビュー形式で実施しています。</p> <p>各会場で意見徴収した結果については、右肩に【第2号報告 別紙】と記載のA3資料に取りまとめて記載させていただいています。</p> <p>それでは詳細な内容について、システム科学研究所より説明させていただきます。</p> <p>実施日や参加者については、1. 実施概要の表のとおりです。</p> <p>園部地区では主にPTA関係者に集まっていただきました。八木地区ではまちづくり協働員とPTA関係者、日吉地区ではまちづくり協働員や地域の有志の方、美山地区ではまちづくり協働員や地域振興会の方に集まっていただきました。ただ、残念ながら、普段から公共交通を使っている方は少なく、大半の方が、以前使っていた、子どもが使っている、という状況でした。</p> <p>実施結果は、別紙に整理しています。A3資料で「南丹市地域公共交通計画策定に係るワークショップの実施内容について」というタイトルの資料をご覧ください。</p> <p>ワークショップで出てきた意見を、左から「公共交通の利用状況や課題」と「公共交通サービスの改善案」で整理しました。一番右側の「地域公共交通計画への反映の案」は、出てきた意見の中から、実現可能性の高い事業を、事務局にて抽出したものです。この事業案の説明は、第2号議案で説明しますので、この報告では、地域から出てきた意見を中心にご報告します。</p> <p>園部地区の欄をご覧ください。</p> <p>利用状況や課題としては、バスのことがよくわからない、JRの運行本数が少ない、ぐるりんバスは遠回り、園部駅での送迎車両による混雑、等が出てきました。</p> <p>改善案として、利用しやすいバスにするための取り組みとして、</p>

スーパーマツモトや園部病院へぐるりんバスでアクセスできるルートをつくる、ぐるりんバスの逆回りルートをつくる、などが出てきました。

バス以外の移動手段導入として、デマンドバス、小型モビリティ、電動キックボード、電動自転車、カーシェアリングなどのレンタル・シェアリングの導入の意見が出てきました。

他には、園部駅の駅前整備の取り組みとして、園部駅の構内・周辺に学生が時間をつぶせる・楽しめるような場所の整備、の意見が出てきました。

次に八木地区の欄をご覧ください。

利用状況や課題としては、デマンドバスが知られていない、行きたい場所は亀岡市にしかない、八木駅に駐車場がない、JRの運行本数が少ない、神吉地域のバスダイヤが施設の滞在時間とあっていないため、帰りのバスが利用できないことがある、などが出てきました。

改善案として、公共交通の認知度を上げるための取り組みとして、ターゲットにあわせた広報の実施、地区別のわかりやすいバス案内チラシの作成、利用お試し券の配布、乗り方教室、などの意見が出てきました。

デマンドバスを利用しやすくするための取り組みとして、バス停位置の見直しやWEB予約、交通系ICカードへの対応、などの意見が出てきました。

八木駅の駅前整備の取り組みとして、駐車場整備、バスを待つことができる施設・上屋・ベンチの整備、などの意見が出てきました。

神吉地域の移動を確保するための取り組みについては、路線バスが運行していない時間帯でのデマンドバスの運行、スーパーへの買物バスの運行などの意見が出てきました。

次に日吉地区の欄をご覧ください。

利用状況や課題としては、JRが雪などで止まりやすい、バスやデマンドを利用したことがない人が多い、配布している市営バス時刻表が使いにくい、遅延時のJRやバスの運行情報がわかりにくい、等が出てきました。

改善案として、公共交通の認知度を上げるための取り組みとして、市営バスに乗ろう会などの地域主体の取り組みへの支援、配布している時刻表をわかりやすく、などが出てきました。

	<p>利便性向上の取り組みとして、新たなルートの検討、バス停をスーパーの近くに持っていく、などの意見が出てきました。</p> <p>次に美山地区の欄をご覧ください。</p> <p>利用状況や課題としては、免許返納した高齢者の移動手段の確保、バスに乗る習慣がない、市営バス時刻表がわかりにくい、美山園部線ではスーパーマツモトに行きにくい、診療所の診察後に薬局方面行きのバスが終了している、外国人観光客で日吉からのバスが混雑している、等が出てきました。</p> <p>改善案として、公共交通の認知度を上げるための取り組みとして、乗り方教室や買い物ツアーの開催、ケーブルテレビで利用方法などを周知、地区別のわかりやすい時刻表の作成、などが出てきました。</p> <p>利便性向上の取り組みとして、地区内の主な目的地・拠点までの直通運転化、美山園部線のスーパー経由ルート、などの意見が出てきました。</p> <p>観光対策、バス車内の取り組みとして、日吉駅や駅周辺でスーツケースを預けることができる設備の整備、などの意見が出てきました。</p> <p>説明は以上となります。</p> <p>以上、第2号報告とさせていただきます。</p>
<p>会長</p>	<p>先ほどの第1号報告は、市民の皆さんの切実な状況が伝わる調査結果だったと思います。先ほどの地域公共交通会議での市長挨拶にもあった通り、JR山陰本線の減便の影響によって、市民が非常に困っている、行動を変えざるを得なくなっている状況がうかがえます。JRを使った外出をやめるなど大きな影響が出ています。こういった状況をJRに発信していく必要があると考えます。</p> <p>一方で、路線バスがほとんど使われていない状況、デマンドバスについては八木地区においても半数の方が名前すら知らない状況があります。デマンドバスは、かなり前に導入されたものなので、近年PRや周知ができていなかったかもしれませんが、市民に市内の公共交通の状況を知ってもらえるよう、事業者とともに努力する必要があると思います。第2号報告でも、八木地区の出席者からデマンドバスを知らないという意見が出ていました。</p> <p>地区ごとに状況が異なっていることが、今回のアンケート調査やワークショップから、より明らかになっています。またワークショップでは、公共交通サービスの改善案を、「スーパーマツモトへ</p>

	<p>のアクセス改善」など非常に具体的に提案いただいています。</p> <p>委員からも新たな改善策のご提案、改善策へのご意見などをいただきたいと思います。</p>
委員	<p>殿田中学校の生徒は部活動後の帰宅に JR を利用していますが、JR のダイヤ改正によって活動時間を短縮せざるを得なくなっています。JR をはじめとする公共交通事業者には、ダイヤ改正等の際、中学校などニーズの高いところに対して、なるべく事前に説明を頂けるとありがたいです。地域公共交通会議のような場では、中学生の意見はなかなか反映しづらいと思います。</p>
会長	<p>地域の皆さんのニーズをうまく汲み取る仕組みづくりは、非常に重要なので、地域公共交通計画の中にも、このような観点の施策を盛り込んでいけたらと思います。</p>
副会長	<p>第 2 号報告では、実施方法がワークショップ形式とグループインタビュー形式の 2 種類あったと記載されていますが、どのような違いがあるのか教えていただけますか。</p>
事務局	<p>ワークショップ形式は、参加者が数人単位で 1 つのテーブルに集まり、「利用状況」「公共交通の課題」「サービス改善案」などのテーマで参加者の皆さんで話し合いながら考えてもらうのに対し、グループインタビュー形式は、司会者が参加者の皆さんに質問してご意見を頂戴する、という違いがあります。</p>
委員	<p>アンケート結果では、JR を利用しない方が 6 割もいる、バスを利用しない方も相当数いることが明らかになっていました。行政サイドとして、PR、利用促進のための広報活動の有効な手段はないものかと考えています。不便になるほど、ますます利用が減少する悪循環に陥っている中で、どうやって広報を行い、実際に乗ってもらったらいいのか、頭を悩ませています。「おためし暮らし」のように、まず試してもらう活動も行われているなかで、JR グループが南丹市街で住宅開発したら利用者も増えるのではないかとともに思います。</p>
会長	<p>公共交通が不便になったことで、利用が減少し、ますます不便になるという悪循環は、日本の各地で起こっています。これを食い止めるためにできることは、利用促進、皆さんに公共交通の状況を知ってもらって少しでも利用してもらうことと、利便性の低下を食い止めることがあります。不便なものに乗ってもらうことは難しいので、日常利用するのに必要な利便性を確保することが、最低限必要だと思います。</p>

	<p>続きまして、議事に移ります。「第1号議案 南丹市地域公共交通計画素案について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>失礼いたします。</p> <p>本議案については、計画を第1章から第6章として策定するなか、今回、第1章から第3章に対して、委員の皆さまの意見をいただきたく議案とさせていただいています。次回において、第4章から第6章も含めた、全てにおける計画策定の審議を賜りたく存じますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、右上に第1号議案と記載済みの「南丹市地域公共交通計画 本編素案」をご覧ください。</p> <p>第1章「はじめに」として、趣旨・計画の位置づけを記載させていただいています。</p> <p>計画策定にあたっては、南丹市を取り巻く公共交通の現状、並びに社会情勢の変化を鑑み、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、「人や環境にやさしい公共交通体系の充実」「誰もが外出しやすい街の実現を目指す」南丹市地域公共交通計画を策定することとしています。</p> <p>P.2 「計画の位置づけ」では、「第2次南丹市総合振興計画」との整合、他の関連計画との整合・連携をとり、策定することとしております。</p> <p>また計画の区域については、南丹市全域、計画の期間としては、令和6年度～令和10年度の5年間としています。</p> <p>第2章 現状と課題 P.3 になります。報告させていただいた、住民アンケート調査やワークショップ等の結果も加味したうえで、作成しております。</p> <p>それでは順に、1「地域や社会等の課題の整理」について、(1)人口の状況は、国勢調査の結果を基に、数値化しています。</p> <p>下段になりますが、現状の問題や10年後の見通しとしての、人口推移を記載しています。</p> <p>続いてP.4 (2) 施設等の立地状況について、南丹市内の医療施設や商業施設、学校関連の立地状況を、記載しており、下段に現状の問題や10年後の見通しを記載しています。</p> <p>続いてP.5 (3) 人の移動について、P.5 からP.6 にわたって、市民の移動手段を記載しています。京都市への移動は鉄道利用が一定の割合を占めていますが、その他の地域間の移動はほとんどが自家用車の状況です。P.6 の下段には同様に、現状の問題や10</p>

年後の見通しを記載しています。今後においては公共交通の利用が減少し、自家用車の利用が増加する見解となっています。

次に、P.7～P.15 となります。2「公共交通の課題の整理」について、市内における公共交通について、種別・事業者ごとに現況や利用者数の推移、抱える課題点等を記載しております。

P.7 (1) では、市内の公共交通全般について記載しており、P.9 以降に種別・事業者ごとにまとめています。

P.9 (2) では鉄道、JR 嵯峨野線について、P.10 (3) では次年度より代替運行することとなった「園福線」、P.11 (4) では京阪京都交通が運行する路線、P.12 (5) では南丹市営バス、P.13 (6) ではぐるりんバス、P.14 (7) ではデマンドバス、P.15 (8) ではタクシーと、市内におけるすべての公共交通毎に分け、またそれぞれにおける「現状の問題や10年後の見通し」を記載しています。

そして、これらの中で、抜粋した形となりますが、P.9 (2) 鉄道、園部駅以北において、運行本数が少ない点もありますが、利用者が少ない現状、また比較的用户が多い、園部駅・八木駅に関しては、駅周辺の交流機能・にぎわい機能が乏しく、利用者の増加には至っていない形となっています。

また P.12 (5) 南丹市営バスにおいては、少子高齢化が進む中、ニーズに沿った運行手法の変更が求められる見解です。

P.14 (7) デマンドバスにおいては、認知度の低さ、バス停から自宅までを運行可能とするラストワンマイルへの変更が求められる見解となっています。

各公共交通において、様々な見解となっていますが、すべてにおいて言えることは、利用者の減少に伴う収入減と、運転手不足によるサービスレベルの維持存続が今後最大の課題にあげられる点と考えられます。

続いて、P.16 3「市民等のニーズからの課題の整理」について、現状の公共交通に対して、利用する市民がどのような思い、考えを抱いているかを各地域で実施したワークショップ、インタビューを加味したうえで、まとめています。

(1) ではバスに対する満足度を、各地域別に分けて作成しています。園部地域では運行ルート、バス停の位置についての評価は高く、逆に運行本数、始発・終発時刻、JR との乗継に関しては評価が低くなっています。また八木地区は、運行本数、バス待ち環境に

対して評価が低くなっています。日吉・美山地域については運賃、運行ルート、バス停の位置、JR との乗り継ぎの利便性などは評価が高く、終発時刻の評価が低くなっています。

続いて (2) 公共交通に関する課題への対応として、園部・八木地域においては、やはり JR 減便に対する運行本数の復便に対する関心が一番高く、ひとえに以前より利用しづらくなったという形にも受け取れる結果となっています。また、日吉・美山地域においては、数値項目にはありませんが、各地域で実施したワークショップでは、日吉駅から園部駅間のバスの運行をしてほしいとの要望が出ています。

続いて、P.18 4「上位・関連計画からの方向性の整理」について (1) から (4) にて、各上位・関連計画に準じ、公共交通としての方向性をまとめ、作成しています。

続いて、P.19 5「南丹市の地域公共交通の課題のまとめ」について、「地域の概況」「地域公共交通の現状」「市民のニーズ」「事業者のニーズ」そして「上位関連計画との整合性」以上 5 項目、それぞれの観点から方向性を見出し、取りまとめた課題ポイントを「南丹市の公共交通に関する課題のポイント」として P.20 下部に、「①都市拠点を中心とした公共交通サービスの充実」「②交通結節点での乗り換え機能の確保、案内の充実、待合環境、交流施設の充実」「③観光交通と生活交通の共存、観光の利便性向上」「④公共交通の認知度、理解度の向上」「⑤日常のお出かけのための公共交通サービスの確保」「⑥通勤通学の利便性確保、若い世代が利用したくなる公共交通づくり」「⑦交通行動の意識改革（公共交通を使った移動への行動変容）」以上、7 項目掲げさせていただいています。第 2 章としては以上となります。

続いて、第 3 章「基本方針」について P.21 になります。「基本理念」「基本方針」を項目としてまとめる形としています。

1 基本理念について、南丹市が目指すべき姿として、「人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちを目指す」ことを基本理念としています。

また、公共交通計画においては、南丹市内を①園部地区、②八木地区、③日吉・美山地区の 3 ゾーンに分けて、地域公共交通を検討することとしております。

P.22 1 の 2「地域公共交通のあり方」について、持続可能な公共交通サービスであり「誰もが外出しやすいまち」を目指すために

	<p>求められていることとして、「①都市拠点・交通拠点・目的地となる施設と周辺の居住エリアをつなぐ」「②広大な市域に点在している集落での外出を支える」「③高齢者の安全安心な外出をささえる」「④若年層の外出意欲をつくる」「⑤増加している観光客への対策を講じる」の5点を挙げています。</p> <p>この5点の求められていることや、上位計画である第2次南丹市総合振興計画のまちづくりの基本方針に沿って、南丹市の地域公共交通の在り方を、8点設定しています。</p> <p>①地域のつながりの維持・活性化を支える公共交通 ②健やかで生き生きとした暮らしを支える公共交通 ③ふるさとで学び続けることができる公共交通 ④豊かな自然と調和する公共交通 ⑤活力とにぎわいを促進する公共交通 ⑥安心して住み続けられる、安心して利用できる公共交通 ⑦いつでも快適に暮らすことができるための公共交通 ⑧効率的・効果的な運行を行う公共交通</p> <p>以上8点を、南丹市地域公共交通計画の基本理念に掲げる公共交通のあり方としています。</p> <p>P.23 2. 基本方針として、3つの方針を定めています。</p> <p>方針1「園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる」、方針2「安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる」、方針3「みんなで支え愛着をはぐくみ持続可能な地域公共交通をつくる」</p> <p>これら3点を計画の基本方針としています。</p> <p>第1号議案、南丹市地域公共交通計画素案について、以上でございます。先にお伝えしましたとおり、説明した事項については現在案段階であり、委員の皆さまのご意見を頂戴したうえで内容を固めることとしております。今回の会議においては、現時点での素案、方向性について内容のご審議・ご意見をいただき、承認をいただきたく存じます。よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>ただいまの第1号議案について、ご意見、ご質問はございませんか。</p>
委員	<p>JRの乗降客数は、園部駅が突出しているという整理になっていますが、これは園部地区の方がJRを多く利用しているというわけではなく、園部以北が不便なために日吉地区や美山地区の方も多くが園部駅を使っているという実態があるのではないでしょう</p>

	か。このような実態を数値として捉えられる調査が必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。
会長	園部駅の利用が突出していますが、園部地区の住民のみの利用ではないのではないかとのご指摘をいただきました。日吉地区や美山地区の方で、車で園部駅に来てJRに乗る人はいると思いますが、何か調査や資料がありましたら示していただけませんか。
事務局	第1号報告のアンケート調査結果のP.7に、JRを利用する際にどの駅を使っているかを整理しています。委員のご指摘のとおり、日吉地区や美山地区の居住者も園部駅の利用が多いという結果になっていますので、この結果を計画本編に掲載するようにいたします。
委員	アンケート結果は、回答者における割合を示しているのみで、実態の数が捉えられていないと思います。JRは乗降客数だけを見て、園部以北の利用が少ないので増便はできないという単純な判断をしているのではないかと思います。難しいとは思いますが、利用実態の把握を検討いただきたいです。
会長	乗降客数は、居住地域まで把握していないデータだとは思いますが、今後機会があればこのような観点から調査いただけたらと思います。園部駅を利用しているのは、必ずしも園部地区住民だけではなく、他の地域からも最寄りの駅が不便なためにわざわざ園部駅へ車で来ているというのは、ご指摘の通りだと思います。 本日提示いただいた計画素案には、調査結果に基づいて課題を整理し、「園部駅や八木駅周辺を中心としたコンパクトプラスネットワークをつくる」「安心して快適に外出できる地域公共交通をつくる」「みんなで支え愛着をはぐくみ持続可能な地域公共交通をつくる」という3つの基本方針が示されています。市民の皆さんとともに地域公共交通を支え、より良いネットワークを構築していこうという方針だと思いますが、このような文言を加えたほうが良い等のご意見、あるいはご質問などありますでしょうか。
委員	ライドシェアの議論が進んでいるとの報道がありますが、国ではどの程度規制緩和等の議論が進んでいるのか、また今後の見通しなど説明いただけたらと思います。山間地域では、この議論は避けて通れないのではないかと考えています。
委員	ライドシェアは、ここ数か月、新聞でも記事になることが多いですが、政治家からの提案を受けて国において検討を進めている状況と聞いています。ライドシェアの定義自体が定かではありません

	<p>せんが、現在の法律でも、地域公共交通会議で十分な議論を行えば住民が主体となった自家用車での輸送は可能な制度となっています。これをどこまで自由にするのかが今後の議論だと思います。</p> <p>地域公共交通計画を策定してどのように交通を支えていこうか、利用を増やそうかと考えている中で、ライドシェアがもし行政が関与できない制度設計になった場合コントロールが難しくなるため、この辺りのバランスを検討しているのだと認識しています。担い手不足は確かに深刻な問題であり、供給力を一定程度増やす施策は必要ですが、一方で地域の皆様での議論を踏まえて計画的に交通の確保を進める必要もあります。また地域によっても状況は大きく異なります。こうした点を踏まえながら検討を進めている段階で、具体的な内容は決まっていないのが現状です。</p>
会長	<p>外国では Uber 等ライドシェアサービスが既にあります。スマホで決済までできるなど利用者にも便利な設計である一方、民間の会社に登録すればだれでも輸送を担うことができる仕組みであることから、安全性をどう担保するかという問題があり、このような点を国で議論されているということかと思えます。日本の特に地方部にどのような形で導入するのが望ましいか議論している段階だと認識しています。計画策定時に何らか決定事項があれば、盛り込んでいく必要があるかと思えます。</p>
副会長	<p>私は、日吉町の中世木という人口 100 人足らずの村で、福祉有償輸送としておでかけ支援という企画をしています。地域の人口も減少する中で、利用者数の減少による JR の減便が進み、負のスパイラルに陥っています。この村を維持するため、外出の足を確保しようとする企画を行っていますが、利用は想定の半分ほどにとどまっています。寒い季節は外出が減りますし、コロナ禍の影響もあるとは思いますが、買い物等の外出がどんどん減ってきている状況です。高齢化がさらに進む中で、自分の村でお世話になった先輩を安全な位置づけのもとで送迎することは、相互扶助的な精神が育まれ、村が一つになる意義はあると感じます。</p>
会長	<p>地域の実情をお話しいただきました。高齢者を含めて外出機会が減っていることは、憂慮すべきだと思います。外出機会を増やす取組は必要だと考えています。</p>
委員	<p>今後について、お話しさせていただきます。今回は素案として、大きな方向性を議論いただきました。課題の整理や方向性については、まとめていただいた通りで問題ないと思います。次の協議会</p>

	<p>に向け、事業を書いていくことになると思いますが、今回の計画は5年間となっています。5年を計画期間の目安としているのには、ある程度具体的なことを書いてもらいたいという思いがあります。計画をまとめるにあたっては、いつ誰が何をどのようにするのかを、なるべく具体的に書いていただきたいと思っています。特に1年目である来年度にまず何かから手をつけるのか等、優先順位をつけて書いていただけたらと思います。</p> <p>また本日の説明では、公共交通を知らない方が多いことが残念、もったいないと感じました。公共交通が選択肢に入っていない方が多い状況だと思います。出かけるときに公共交通のことを一瞬でも考える人を少しでも増やしたいと思いますので、情報発信に力を入れていただきたいです。公共交通を使わない人は、鉄道・バスの時刻表を複数並べて調べてはくれないので、各地域から主な目的地への乗り換えが一目でわかるような、カスタマイズしたものを提供する必要があると思います。このような取組は、労力はかかるが費用はあまりかからず、できないことではないだろうと思うので、情報発信に力を入れていただきたいです。</p>
会長	<p>それでは第1号議案の表決を行います。賛成の方は、挙手をお願いします。</p>
	<p>挙手</p>
会長	<p>ありがとうございました。委員全員の賛成をいただきましたので、「南丹市地域公共交通計画素案について」は可決されました。次に、第2号議案「南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>失礼いたします。第2号議案について、説明いたします。</p> <p>右上に第2号議案と書かれた資料、「南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）」をご覧ください。</p> <p>南丹市地域公共交通計画の3つの基本方針に基づき、計画の基本理念である「人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすい街をめざす」ための実施施策の案を掲載しております。時間の関係上、資料の中から抜粋し、施策案をご紹介します。</p> <p>方針1に基づく施策は、「園部駅や八木駅のアクセス交通の充実」、「公共交通のわかりやすさの向上」、「園部駅や八木駅の待合環境の向上」です。</p> <p>具体的事業は、ぐるりんバスやデマンドバスの運行内容の見直し、分かりやすいバス停の整備等としております。</p>

	<p>方針 2 に基づく施策は、「住民ニーズに合わせたバスルートやバスダイヤの見直し」、「若者や子育て世代向けの利用環境の整備」、「公共交通での観光のしやすさ向上」です。</p> <p>具体的事業は、南丹市営バスの起終点の見直しや、デジタル化の導入等による利便性向上、子育て世代の利用促進に向けた環境整備等としています。</p> <p>方針 3 に基づく施策は、「モビリティマネジメントなどの利用促進活動」、「地域住民が主体となった利用促進活動の支援」、「地域との連携の推進」、「公共交通に対する意見を収集する体制づくり」、「ドライバー確保に向けた支援」です。</p> <p>具体的事業は、地区別の総合時刻表の作成、公共交通の初心者講習会・体験会、園部駅周辺の学生や地域住民とのワークショップ、交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会の実施等としています。</p> <p>事業内容の詳細は、資料の概要欄に記載しております。第 2 号議案の説明は以上となります。</p> <p>先の議案事項と同じく、本実施事業はあくまで案となります。委員の皆さまからのご意見をいただき、事業案に反映させつつ、次回の会議にて内容を固めることとしておりますので、方向性についての承認という形でご審議いただければと思っております。よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>先ほどの計画素案で提示いただいた 3 つの方針に対して、具体的な事業の案を作成いただきました。このような事業案も追加すべきというご提案や、提案されている事業の進め方についてご意見などをいただけますでしょうか。</p> <p>今後、優先順位や実施時期、また誰が主体となって進めていくのかの整理も進めていただければと思います。事業の全てを南丹市が進めるわけではなく、交通事業者との連携もあるかと思えます。</p> <p>また利用者のご意見、特に学校の先生等、様々な方からご意見を定期的に得られる制度を設けることも、事業を進める上では必要ではないかと思えます。いわゆる PDCA サイクルで進めていくと思いますが、その中で主要な利用主体や地域の方から意見を聞くことは重要です。</p> <p>ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございませんか。</p>
委員	<p>南丹市は、学生のまちとして売り出しており、自治体の規模の割に多くの大学を抱えています。利便性向上については、市民だけ</p>

	<p>ではなく市外から通学する学生のことも考える必要があります。鉄道が不便な園部以北区間の沿線に立地する明治国際医療大学にも、市外から多くの学生に来ていただいています。このような方の意見も取り入れる環境を検討いただきたいです。</p>
会長	<p>南丹市の公共交通を使っている方の意見を、うまく聞ける機会を設けていただきたいと思います。</p>
委員	<p>地域との連携推進に関して申し上げます。園部高校は駅から距離があってアクセスが不便で、駅から高校まで歩く時間で、京都市内の高校に通えてしまう状況にあります。アクセスが不便のために地元の高校を選ぶ生徒が減ってしまうようなことは大きな問題だと思います。このような視点も必要ではないでしょうか。</p>
会長	<p>学校の先生の意見を事務局でまとめていただいているとのことですので、併せて計画に反映いただけたらと思います。</p> <p>それでは第2号議案の表決を行います。賛成の方は、挙手をお願いします。</p>
	<p>挙手</p>
	<p>ありがとうございました。委員全員の賛成をいただきましたので、第2号議案「南丹市地域公共交通計画の実施事業（案）」は可決されました。</p> <p>本日の議案は以上です。</p> <p>次に、次第の6 その他について、委員の皆様からご意見などございましたらお願いしたいと思います。</p>
委員	<p>失礼な質問をさせていただこうと思います。今日の公共交通会議は公共交通利用を推奨する案内がありましたが、どれぐらいの方が公共交通で来場したのでしょうか。挙手をお願いします。</p>
会長	<p>市外からの方が多くようでした。これが実情なのかもしれませんが、そこから意識を変えていただく必要があろうかと思います。実際公共交通に久しぶりに乗ってみると、新たな発見や驚きがあるかもしれません。これも重要なことなので、ご協力いただける方は、選択肢の一つとしていただくなど、公共交通利用を考えていただけるとありがたいです。</p> <p>以上をもって、議事を終了させていただきます。</p> <p>皆様のご協力により、円滑に議事を進行することができました。ありがとうございました。</p>
司会	<p>松中会長、会議の円滑な議事進行、ありがとうございました。</p> <p>追加のご意見などありましたら、11月10日までに事務局まで</p>

	<p>お願いできればと思います。</p> <p>次回会議は、12月21日15時10分～の開催を予定しております。</p> <p>それでは、閉会にあたりまして、吉田副会長よりごあいさつをお願いいたします。</p>
副会長	<p>本日はお忙しいところご出席いただき、また慎重審議をたまわりありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。</p>
司会	<p>以上をもって、南丹市地域公共交通活性化協議会を閉会します。長時間のご審議、誠にありがとうございました。</p>