第6回 綾部市地域公共交通活性化協議会

次 第

日 時 令和5年2月16日(木) 14時~ 場 所 綾部市ものづくり交流館

場 所 綾部市ものづくり交流館 (北部産業創造センター2階)

- 1 開 会
- 2 開会あいさつ
- 3 議事

第1号議案

綾部市地域公共交通計画(案)のパブリックコメントについて

第2号議案

地域公共交通調査事業(国庫)の事業評価について

第3号議案

口上林地域での交通空白地有償運送の取組内容の一部変更について

4 閉 会

第6回 綾部市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(敬称略)

	所属	職名	氏名	(敬称略) (敬称略) 備考
1	綾部市	市長	山 崎 善 也	会長
2	綾部市自治会連合会	会 長	髙 倉 正 明	副会長
3	京都大学大学院工学研究科	准教授	松中亮治	副会長 欠席
4	綾部市老人クラブ連合会	会 長	田中丈夫	
5	綾部市身体障害者協会	会 長	斎 藤 信 吾	
6	綾女ねっと	会 長	泉朝子	
7	日本交通株式会社	取締役兼福知山・綾部営業 所長 京都北部地域担当	川本康博	
8	株式会社関西丸和ロジスティクス	運行システム事業 本部長		代理出席 京都事業部 綾部事業所長 四方昌人
9	日本交通労働組合綾部支部	支部長	寺 澤 正 人	
10	西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社	副支社長		代理出席 京滋支社 地域共生 藤後智久
11	特定非営利活動法人 あやべ福祉フロンティア	理事長	玉 川 弘 信	
12	特定非営利活動法人於与岐みせん	理事長	上 野 司	
13	国土交通省近畿運輸局 京都運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)	稲留健一郎	
14	国土交通省近畿地方整備局 福知山河川国道事務所	所 長		代理出席 道路管理課長 大西孝幸
15	京都府中丹東土木事務所	所 長		代理出席 企画調整課長 羽野晋章
16	京都府綾部警察署	署長		代理出席 交通課長 髙田紘嗣
17	綾部商工会議所	会 頭		代理出席 専務理事 山﨑栄市
18	綾部市社会福祉協議会	会 長	朝倉正道	
19	一般社団法人 京都府北部地域連携都市圏振興社 綾部地域本部	地域本部長	平 野 正 明	
20	あやベボランティア総合センター	運営委員長		代理出席 参与 高本克男
21	京都府中丹広域振興局	局長		代理出席 企画・連携推進課長 田中秀文
22	綾部市	市民環境部長	上原季司	

【事務局】

	綾部市市民環境部市民協働課	課長	立藤聡
6	綾部市市民環境部市民協働課 市民活動推進担当	課長補佐	田中惠美
ć	綾部市市民環境部市民協働課 市民活動推進担当	主事	横山成之

項

目

第2. 3市民等のニーズ(1)住民の公共交通に対する意識(12P)、6具体的な施策1-3駅やバス停の待合環境の向上(39P)

意

令和4年4月、国によって綾部市全域が過疎指定に指定されました。一般市民はもとより学齢期の子供や高校生に与えるショック(影響)も少なくないと思う。アンケート調査によると、中学生の大半は市外への移住を希望している(本文 12P)。交通や買物などの生活の不便さが主因のようであるが、それは公共交通関係国庫補助事業等の過疎地域の指定効果(財政効果)を超える深刻な問題(人口減少や郷土愛の希薄化)をはらみ、公共交通の継続を論じ、施策を考えるうえでも重大な懸念と思料します。

見

そのため、①社会教育の観点から地域や小中学校において、郷土の歴史や魅力について改めて語り合う学習機会をつくる、②バス停に雨露をしのぐささやかな上屋を設け、掲示スペースに地域の年中行事やニュースを自由に展示してもらうなど地域文化に親しみ、いつまでも郷土愛をはぐくむようなふるさと施策"を講じてもらいたい。

(1)について

綾部市では、小・中学生を対象としたふるさと教育や、中学3年生を対象とした「市長のふるさと講座」をはじめ、高齢者学級や公民館事業などにおいて、歴史や地域を理解し愛着を持ってもらう各種施策に取り組んでいます。引き続き、これらの取り組みを推進してまいります。

②について

バスシェルターの構造上、掲示スペースを設けることは困難と考えており、掲示物の管理にも課題があります。公共交通への理解や地域への愛着を持ってもらえるよう、引き続きあらゆる媒体を活用して市政情報の発信に努めるほか、年齢層に合わせたモビリティ・マネジメントを行う中で取り組みを推進してまいります。

意見に対する協議会の考え方

項 全編、施策3-2モビリティ・マネジメントの実施(45P)、7数値目標(54P) 目 綾部市地域公共交通計画案を通読して要領よくまとめられ、視覚に訴える写真や図画を用い分かり 易く記述されまた、公共交通の課題分析(第4)も的確である。 しかし、課題に対する施策(第5)や数値目標(第6)をみると、市内の公共交通の利用者数(綾 部市と JR 西日本が保有する乗車データ) は、73.1 万人/年(R2 年) →72.9 万人/年(R9 年) とされ、2,000 人減少する一方、あやバスへの公的資金投入額は 16,100 万円/年(R3 年) →19.900 万円/年(R9 年)、同収支率は 14.6%(R3 年) →13.0%(R9 年) と悪化し、公的 資金投入額は3,800万円の増加となっている(54P)。 意 このように、あやバスの運賃収入は計画最終年で運行管理費全体の 13%にとどまり、税金の負 担額は2億円(大半は綾部市民の税金)に迫っており、市民の税負担は限界に迫るものと推され、 あやバスの徹底した増収対策が必要と考えます。 見. 本市は全国屈指の広大な市域(森林)があり、天文館も所在する自然に恵まれた"環境都市"で す。しかし近年、一部地域に工業団地が立地し、従業員約 2,000 人の過半は近隣他都市に住み、 自動車通勤をする者が多い。市職員によるノー・マイカー・ディなどの率先垂範は高く評価できる が波及していないのが現実と思う。(11P、45P等)。 市民はもとより、企業の社会的貢献(責任)の一つとして全社員を対象にしてマイカー通勤の自 粛、公共交通の利用促進に協力してもらえるよう要請し、実行してもらうなどネックの根源を絶つ 施策を講じてもらいたい。 市内企業や事業所等にマイカー通勤の自粛や公共交通での通勤を働きかけていくためには、 通勤に使っていただけるルートやダイヤ設定などの環境整備に加え、意識改革を求めることも 意見に対する協議会の考え方 必要であることから、綾部市地域公共交通活性化協議会で意見を聞きながら総合的に検討して まいります。

項

目

全編、2. 2公共交通の状況、(2)公共交通ーバス(8P)、6. 1地域内交通の維持と利便性の向上1-1あやバスのダイヤやルートの見直し、1-3まちなか環境ルートの導入

1 公共交通の課題や施策の検討に当たっては、公共交通の利用実態や潜在需要等の的確な把握が重要と考えるが、2 で示す通り適切とは思われない記述がある。まず、本計画案は市職員によって書かれたものか否か伺います。

意

見

2「●あやバスの運行本数は、1時間に1本程度の路線や、1日に4往復の路線があるなど、路線によって運行本数に差が生じています。(8P5~6行)」の記述について、前者と後者(下線部分)を比較すると、前者が後者より不便と市民はうけとります。真意はわからないが記述法のトリック(比較の単位を違える)を用いており遺憾。「あやバスの運行本数は、1日に10往復以上の路線や、1日に4往復の路線があるなど、路線によって運行本数に差があります。」と適切化してもらいたい。

3 綾部市には桜が丘団地や紫水ヶ丘団地など規模の大きな団地が散在します。

それら団地におけるあやバスの運行本数はいずれも 4 往復。ア 各団地における運行本数、運行時間帯等について、市(事業主体)と団地住民と意見交換をされたことはありますか、イ 上記アに対する要望はどのようなものですか、ウ 桜が丘団地のような巨大団地については既存路線から分離し、今次計画案中のまちなか循環ルートにのせ運行する旨、計画案に計上するべきと思う、見解をうかがいます。

1について

計画については、綾部市地域公共交通活性化協議会(事務局:綾部市市民協働課)が担っており、国・府などの関係機関や公共交通政策の専門家からアドバイスを受けながら、活性化協議会で協議の上、策定しています。

2について

比較単位を統一し、わかりやすい表記に改めます。

3について

- ア 紫水ヶ丘団地をはじめ、地域住民の代表や福祉団体、高校生モニターなど幅広い分野の 方々と意見交換を行っています。
- イ 主には、増便の要望が多くなっています。
- ウ 運行ルートは、需要とのバランスで適切に設定する必要があります。また、運行経費や 乗車人数等も勘案する必要があり、十分な調整や検討が必要であると考えています。

意見に対する協議会の考え

項目	7数値目標(54P)
意見	本計画において、公共交通施策の達成目標を数値化したことは高く評価できます。そこで、 ① 市内の公共交通の利用者数の現況値(73.1 万人/年)と目標値(72.9 万人/年)について、綾部市と JR 西日本の割合はどのようなっていますか。計画案に内訳を示してもらいたい。 ②あやバスへの公的資金投入額の数値目標について、ア国・京都府・綾部市別のそれぞれの割合(想定)を示してもらいたい。また、イ期中の施策効果による運賃収入の増分や国・府費の増分を勘案しても現行値より市税投入額が増加した場合、あやバスの運行委託の見直し(一般競争入札等の実施)、専門家による運行路線や運行管理の見直し等、あやバス運行に係る諸施策の見直しを行ってもらいたい。 ③市内の公共交通利用者数達成目標に係る数値目標の設定値は非常に生ぬるく感じます。今次計画案においては、目標値の算出に当たって施策改善分を勘案せず過去の利用者数や人口推移をもとに単純に算出し、設定されたと推します。施策効果分を含む目標値を示してもらいたい。
意見に対する協議会の考え方	①について あやバスと JR の現況値と目標値について内訳を記載します。 ②について ア 公的資金投入額の目標値について、国・府とは協議中であり負担割合を記載できない状況ですのでご理解ください。令和3年度実績では、府は約37%、市は約63%を負担しています。 イ あやバス運行については、毎年、公共交通政策の専門家等から指導や助言を受けながら取り組んでおり、引き続き、事業の見直しや利用促進策等の各種取組を推進していきます。 ③について 近年は、人口減少率以上の公共交通離れが進行している現状から、コロナ禍前を起点に減少幅を人口減少率内に収めることを目標とした数値設定としています。 各種施策を実行することにより、計画期間中、年間約6万人の利用者増加を見込んでいます。(各種施策を実行しなかった場合の将来の利用者から、年間6万人程度の利用増加を見込んでいます。)

項 2綾部市の公共交通等の現状2. 1地域や社会等の状況(1)人口動態(3P) 目 1 本文中、「少子高齢化の進展により、生産年齢人口は約5 割まで低下しました。生産年齢人口1人 で子どもや高齢者を 1 人支えるため、生産年齢人口の負担が増しています。(図 2-2)」の記述に ついて、文章の意味が不明。 生産年齢人口 1 人で支える子どもや高齢者の数を記述しようとしたも のですか。常識的に考えて、1対1にはなりません。削除を含め書き直してもらいたい。 2 上記本文の文末に参照先(図 2-2) が示されているが、本文の内容とマッチしていない。参照先 意 を見直してもらいたい。 3 生産年齢の取り方(年齢幅)について様々の見解があり、綾部市の公式見解をうかがいます。併 せ、生産年齢を注書きしてもらいたい。 見 4 生産年齢人口が支えるこどもや高齢者の数について、年金・保険などでは使われることがありま した。しかし、高齢者は所得税や市民税、介護保険料等々を納め、働いて給与所得等を得ている者 もいます。前提条件を欠くと世代間のいがみ合いや高齢者差別の温床になりかねないと思います。 削除を含め見直していただきたい。また、文章は制度の変遷や世論の動向等にも十分配慮して丁寧 に扱い、綴ってもらいたい。 1と4について 綾部市の生産年齢人口割合が 50%に低下している状況から、単純に1:1をイメージした 記載としていましたが、誤解を招く可能性があるため、ご指摘の部分を削除し、生産年齢人口 割合が5割まで減少した現状のみを記載することとします。 意見に対する協議会の考え方 2について 図 2-2 は、生産年齢人口割合の推移を表現した図であり、ご理解をお願いします。 3について 生産年齢人口については、国勢調査での取り扱いに準じ、15歳~64歳人口としています。 文中に15歳~64歳人口であることを記載します。

項	第2. 3市民等のニーズ(1)住民の公共交通に対する意識(12P)、6具体的な施策1-3駅やバス停の待合環境の向上(39P)
	ハストの行口は現の向上(39F)
意見	令和4年4月、国によって綾部市全域が過疎指定に指定されました。一般市民はもとより学齢期の子供や高校生に与えるショック(影響)も少なくないと思う。アンケート調査によると、中学生の大半は市外への移住を希望している(本文 12P)。交通や買物などの生活の不便さが主因のようであるが、それは公共交通関係国庫補助事業等の過疎地域の指定効果(財政効果)を超える深刻な問題(人口減少や郷土愛の希薄化)をはらみ、公共交通の継続を論じ、施策を考えるうえでも重大な懸念と思料します。 そのため、①社会教育の観点から地域や小中学校において、郷土の歴史や魅力について改めて語り合う学習機会をつくる、②バス停に雨露をしのぐささやかな上屋を設け、掲示スペースに地域の年中行事やニュースを自由に展示してもらうなど地域文化に親しみ、いつまでも郷土愛をはぐくむようなふるさと施策"を講じてもらいたい。
意見に対する協議会の考え方	①について 綾部市では、小・中学生を対象としたふるさと教育や、中学3年生を対象とした「市長のふるさと講座」をはじめ、高齢者学級や公民館事業などにおいて、歴史や地域を理解し愛着を持ってもらう各種施策に取り組んでいます。引き続き、これらの取り組みを推進してまいります。 ②について バスシェルターの構造上、掲示スペースを設けることは困難と考えており、掲示物の管理にも課題があります。公共交通への理解や地域への愛着を持ってもらえるよう、引き続きあらゆる媒体を活用して市政情報の発信に努めるほか、年齢層に合わせたモビリティ・マネシメントを行う中で取り組みを推進してまいります。

項目	全編、施策3-2モビリティ・マネジメントの実施(45P)、7数値目標(54P)
意見	綾部市地域公共交通計画案を通読して要領よくまとめられ、視覚に訴える写真や図画を用い分かり 易く記述されまた、公共交通の課題分析(第4)も的確である。 しかし、課題に対する施策(第5)や数値目標(第6)をみると、市内の公共交通の利用者数(綾部市と JR 西日本が保有する乗車データ)は、73.1万人/年(R2年)→72.9万人/年(R9年)とされ、2,000人減少する一方、あやバスへの公的資金投入額は 16,100万円/年(R3年)→19,900万円/年(R9年)、同収支率は 14.6%(R3年)→13.0%(R9年)と悪化し、公的資金投入額は3,800万円の増加となっている(54P)。 このように、あやバスの運賃収入は計画最終年で運行管理費全体の13%にとどまり、税金の負担額は2億円(大半は綾部市民の税金)に迫っており、市民の税負担は限界に迫るものと推され、あやバスの徹底した増収対策が必要と考えます。 本市は全国屈指の広大な市域(森林)があり、天文館も所在する自然に恵まれた"環境都市"です。しかし近年、一部地域に工業団地が立地し、従業員約2,000人の過半は近隣他都市に住み、自動車通勤をする者が多い。市職員によるノー・マイカー・ディなどの率先垂範は高く評価できるが波及していないのが現実と思う。(11P、45P等)。 市民はもとより、企業の社会的貢献(責任)の一つとして全社員を対象にしてマイカー通勤の自粛、公共交通の利用促進に協力してもらえるよう要請し、実行してもらうなどネックの根源を絶つ施策を講じてもらいたい。
意見に対する協議会の考え方	市内企業や事業所等にマイカー通勤の自粛や公共交通での通勤を働きかけていくためには、 通勤に使っていただけるルートやダイヤ設定などの環境整備に加え、意識改革を求めることも 必要であることから、綾部市地域公共交通活性化協議会で意見を聞きながら総合的に検討して まいります。

項

目

全編、2. 2公共交通の状況、(2)公共交通ーバス(8P)、6. 1地域内交通の維持と利便性の 向上1-1あやバスのダイヤやルートの見直し、1-3まちなか環境ルートの導入

1 公共交通の課題や施策の検討に当たっては、公共交通の利用実態や潜在需要等の的確な把握が重要と考えるが、2 で示す通り適切とは思われない記述がある。まず、本計画案は市職員によって書かれたものか否か伺います。

意

見

2「●あやバスの運行本数は、1時間に1本程度の路線や、1日に4往復の路線があるなど、路線によって運行本数に差が生じています。(8P5~6行)」の記述について、前者と後者(下線部分)を比較すると、前者が後者より不便と市民はうけとります。真意はわからないが記述法のトリック(比較の単位を違える)を用いており遺憾。「あやバスの運行本数は、1日に10往復以上の路線や、1日に4往復の路線があるなど、路線によって運行本数に差があります。」と適切化してもらいたい。

3 綾部市には桜が丘団地や紫水ヶ丘団地など規模の大きな団地が散在します。

それら団地におけるあやバスの運行本数はいずれも 4 往復。ア 各団地における運行本数、運行時間帯等について、市(事業主体)と団地住民と意見交換をされたことはありますか、イ 上記アに対する要望はどのようなものですか、ウ 桜が丘団地のような巨大団地については既存路線から分離し、今次計画案中のまちなか循環ルートにのせ運行する旨、計画案に計上するべきと思う、見解をうかがいます。

1について

計画については、綾部市地域公共交通活性化協議会(事務局:綾部市市民協働課)が担っており、国・府などの関係機関や公共交通政策の専門家からアドバイスを受けながら、活性化協議会で協議の上、策定しています。

2について

比較単位を統一し、わかりやすい表記に改めます。

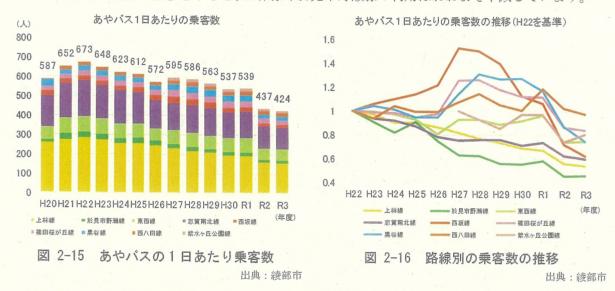
3について

意見に対する協議会の考え方

- ア 紫水ヶ丘団地をはじめ、地域住民の代表や福祉団体、高校生モニターなど幅広い分野の 方々と意見交換を行っています。
- イ 主には、増便の要望が多くなっています。
- ウ 運行ルートは、需要とのバランスで適切に設定する必要があります。また、運行経費や 乗車人数等も勘案する必要があり、十分な調整や検討が必要であると考えています。

(2) 公共交通ーバス

- 綾部市内には、京都交通と福知山市営バス、あやバスが運行しています。京都交通と福知山市営バスは、綾部と福知山を結ぶ広域的な運行をしており、あやバスは市内の各地区と綾部駅周辺を結ぶ運行をしています。
- あやバスは、1日に10往復以上の路線と4往復程度の路線があり、路線によって運行本数に差が生じています。
- 幹線道路を走行する路線では、朝・夕の交通渋滞等により、遅延することもあります。
- あやバスは"乗って育てる がんばれあやバス"をキャッチフレーズに利用促進等を行い、 平成 17 年の運行開始以降増加傾向にありましたが、平成 22 年をピークに減少していま す。路線別の特徴としては、運行本数の多い上林線や志賀南北線では利用が多く、1 日 4 往復の紫水ヶ丘公園線や西坂線は利用が少ない傾向にあります。また、ピークの平成 22 年からの利用の推移をみると、上林線や於見市野瀬線の利用はおおよそ半減しています。



● 新型コロナウイルス感染症拡大による乗客数の減少等の影響もあり、綾部市の運賃収入は約2,800万円(令和3年度)まで減少しています。また、あやバスの年間運行管理費(運行委託料、回数券・定期券印刷等含む)は、約18,900万円必要であり(令和3年度)、運賃収入の不足分は京都府からの補助金(約5,900万円)や綾部市の一般財源(約10,200万円)を充当しています。

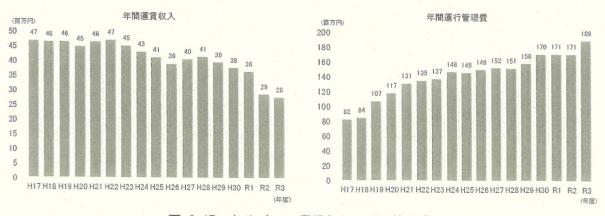


図 2-17 あやバスの運賃収入と運行管理費

出典:綾部市

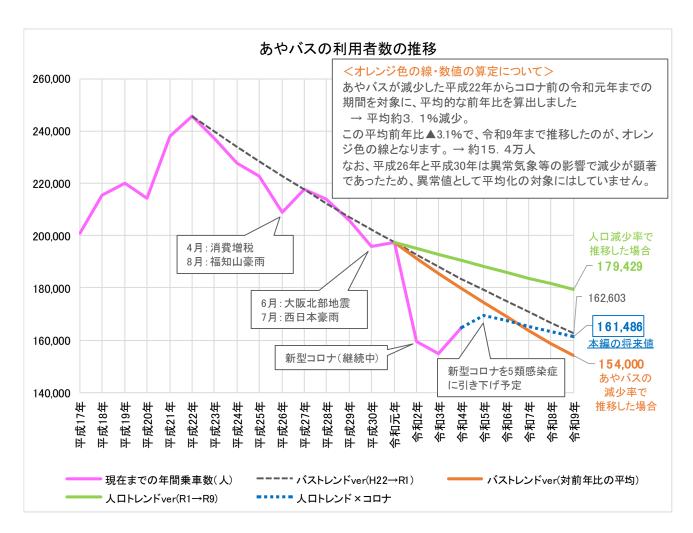
項目	7数值目標(54P)
意見	本計画において、公共交通施策の達成目標を数値化したことは高く評価できます。そこで、 ① 市内の公共交通の利用者数の現況値(73.1 万人/年)と目標値(72.9 万人/年)について、綾部市と JR 西日本の割合はどのようなっていますか。計画案に内訳を示してもらいたい。 ②あやバスへの公的資金投入額の数値目標について、ア国・京都府・綾部市別のそれぞれの割合(想定)を示してもらいたい。また、イ期中の施策効果による運賃収入の増分や国・府費の増分を勘案しても現行値より市税投入額が増加した場合、あやバスの運行委託の見直し(一般競争入札等の実施)、専門家による運行路線や運行管理の見直し等、あやバス運行に係る諸施策の見直しを行ってもらいたい。 ③市内の公共交通利用者数達成目標に係る数値目標の設定値は非常に生ぬるく感じます。今次計画案においては、目標値の算出に当たって施策改善分を勘案せず過去の利用者数や人口推移をもとに単純に算出し、設定されたと推します。施策効果分を含む目標値を示してもらいたい。
意見に対する協議会の考え方	①について あやバスと JR の現況値と目標値について内訳を記載します。 ②について ア 公的資金投入額の目標値について、国・府とは協議中であり負担割合を記載できない状況ですのでご理解ください。令和3年度実績では、府は約37%、市は約63%を負担しています。 イ あやバス運行については、毎年、公共交通政策の専門家等から指導や助言を受けながら取り組んでおり、引き続き、事業の見直しや利用促進策等の各種取組を推進していきます。 ③について 近年は、人口減少率以上の公共交通離れが進行している現状から、コロナ禍前を起点に減少幅を人口減少率内に収めることを目標とした数値設定としています。 各種施策を実行することにより、計画期間中、年間約6万人の利用者増加を見込んでいます。(各種施策を実行しなかった場合の将来の利用者から、年間6万人程度の利用増加を見込んでいます。)

前述の数値指標に対する目標値を、次のように設定します。また、目標値の設定方法・考え方と路線別の目標値は、参考資料編に掲載します。

■数値指標の現況値と目標値

目標	数値指標	データ取得方法	現況値	目標值 (R9 年)
市内の公共交通 の利用者数の維	市内の公共交通 の利用者数	綾部市とJR西 日本が保有する	73.1 万人/年 (R2 年)	72.9 万人/年
持・確保		乗車データによ り毎年計測	<内訳> あやバス)15.9万人 JR西日本)57.2万人	<内訳> あやバス)16.1万人 JR 西日本)56.8万人
市が公的資金を 投入しているバ ス交通の運行の 維持・確保(事業	市の公的資金投入額(あやバスへの公的資金投入額)	綾部市が保有するデータにより 毎年計測	16,100 万円/年 (R3 年) <内訳> 府負担割合)約4割	19, 900 万円/年
効率の改善)	市が公的資金を 投入しているバ ス交通の収支率 (あやバスの収支 率)	綾部市が保有するデータにより 毎年計測	市負担割合)約 6割 14.6% (R3 年)	13.0%
ラストワンマイルの確保	公共交通カバー率	綾部市が保有するデータにより 毎年計測	89.0% (R4 年)	90.0%
市民の公共交通に対する意識の改善	市民の公共交通 に対する満足度 (点数化)	市民意識調査に より計画最終年 度に計測	44.2点 (R1年)	50.0点以上
既存サービスの 改善(情報化)	情報のオープン 化(GTFS)に 対応した路線数	取組状況を毎年 確認	0 路線 (R4 年)	9 路線

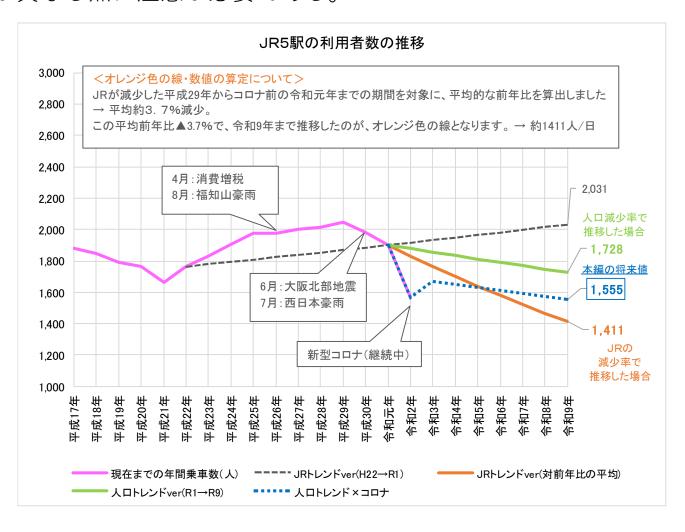
利用促進の取組をしなかったら、15.4万人/年まで減少する可能性がある。 それを、計画を推進することで、16.1万人/年までの減少にとどめる。 したがって、何もしない場合よりも、0.7万人/年の増加効果を見込んでいる。



- ※令和4年度の利用者数は、R5.2時点での見込みの数字である
- ※令和5年5月に、新型コロナウイルスの類型を5類感染症に引き下げる方針が発表されたため、 令和5年の利用者数を将来利用者数のピークとして設定した。その後は、人口減少率と同じ 傾向で変化するものとした。

利用促進の取組をしなかったら、1411人/日(51.5万人/年)まで減少する可能性がある。 それを、計画を推進することで、1555人/日(56.8万人/年)までの減少にとどめる。 したがって、何もしない場合よりも、144人/日 \rightarrow 5.3万人/年の増加効果を見込んでいる。

※前ページのあやバスの利用トレンドと異なり、H29年度から減少している。そのため、減少率はH30とR1の変化状況から作成している。あやバスと比較して、変化率を算定している年度が異なる点に注意が必要である。



Γ				
項				
B	2綾部市の公共交通等の現状2. 1地域や社会等の状況(1)人口動態(3P)			
<u> </u>				
	1 本文中、「少子高齢化の進展により、生産年齢人口は約5割まで低下しました。生産年齢人口1人			
	で子どもや高齢者を 1 人支えるため、生産年齢人口の負担が増しています。(図 2-2)」の記述に			
	ついて、文章の意味が不明。生産年齢人口 1 人で支える子どもや高齢者の数を記述しようとしたも			
	のですか。常識的に考えて、1 対 1 にはなりません。削除を含め書き直してもらいたい。			
意	2 上記本文の文末に参照先(図 2-2)が示されているが、本文の内容とマッチしていない。参照先			
尽	を見直してもらいたい。			
	3 生産年齢の取り方(年齢幅)について様々の見解があり、綾部市の公式見解をうかがいます。併			
見	せ、生産年齢を注書きしてもらいたい。			
元	4 生産年齢人口が支えるこどもや高齢者の数について、年金・保険などでは使われることがありま			
	した。しかし、高齢者は所得税や市民税、介護保険料等々を納め、働いて給与所得等を得ている者			
-	もいます。前提条件を欠くと世代間のいがみ合いや高齢者差別の温床になりかねないと思います。			
i	削除を含め見直していただきたい。また、文章は制度の変遷や世論の動向等にも十分配慮して丁寧			
	に扱い、綴ってもらいたい。			
	1と4について			
	綾部市の生産年齢人口割合が 50%に低下している状況から、単純に1:1をイメージした			
	記載としていましたが、誤解を招く可能性があるため、ご指摘の部分を削除し、生産年齢人口			
	制合が5割まで減少した現状のみを記載することとします。			
,	1000000000000000000000000000000000000			
意見	 2について			
見				
に 対	図 2-2 は、生産年齢人口割合の推移を表現した図であり、ご理解をお願いします。			
す	35017			
する協				
議	生産年齢人口については、国勢調査での取り扱いに準じ、15歳~64歳人口としています。			
議会の考え方	文中に15歳~64歳人口であることを記載します。			
の多				
え				
方				
,				

2. 綾部市の公共交通等の現状

2.1 地域や社会等の状況

(1) 人口動態等

- 綾部市の人口は毎年減少しており、令和2年の人口は約3.2万人となりました。平成2 年からの30年間で約22%減少しました。今後も人口減少が懸念されます。(図2-1)
- 少子高齢化の進展により、<mark>綾部市の</mark>生産年齢人口<mark>割合(15~64 歳人口の割合)</mark>は約 5 割ま で低下しました<mark>。(図 2-2)</mark>
- 綾部市の高齢化率は39%に達しました。特に、東部地域や東八田地区、志賀郷地区など は50%を超過しており、コミュニティの衰退などが懸念されます。(表 2-1)
- 地区別人口は、平成2年から比べると吉美地区や中筋地区では増加しましたが、その他 の地区では減少しています。奥上林地区や中上林地区では、平成2年の半分以下になり ました。一方、近年になって西八田地区では増加がみられるようになり、綾部駅を中心 とした高津駅~淵垣駅の沿線などで、人口増加が期待されます。(表 2-1)
- 転入・転出状況は、15~24歳で転出超過となっています。進学、就職、結婚等の移動を 伴うライフイベントが要因と考えられます。(図 2-3)

100%

20.8%

24.9%

28.2%

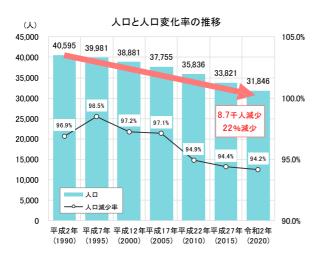


図 2-1 綾部市の人口の推移

33.2% 80% 84.4 90 36.9% 60% 77.3 72.5 60.3% 40% 54.2% 56.4% 51.5% 62.2% 65.7 50.0% 70 60.9 58.0% 20% 60 17.0% 14.8% 13.8% 13.1% 12.6% 50 平成2年 平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 平成27年 佘和2 (1990)(1995)(2000) (2005) (2010) (2015)(2020)年少人口(0~14歳) ■生産年齢人口(15~64歳) 老年人口(65歳以上) ── 従属人口指数

年齢3区分別人口割合と従属人口指数の推移

30.5%

従属人口指数:年少人口と老年人口の合計を生産年齢人口で割ったもの。働き手である生産年齢人口が、働 でない年少者・高齢者を何人で支えているかを示す比率

図 2-2 綾部市の年齢3区分人口の推移

出典:国勢調査

(従属人口指数)

100

943

			高齢化率				
地域	地区	平成2年 (1990)	平成17年 (2005)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)	R2/H2	令和2年 (2020)
	山家	2,249	1,736	1,422	1,271	56.5%	50.1%
東部	口上林	1,037	955	811	691	66.6%	57.0%
地域	中上林	1,917	1,375	1,032	899	46.9%	58.6%
	奥上林	923	679	478	382	41.4%	64.4%
	綾部	13,826	13,031	11,513	11,116	80.4%	34.2%
	中筋	5,526	6,018	6,018	5,921	107.1%	35.4%
中部地域	吉美	1,549	2,145	2,453	2,236	144.4%	25.0%
164%	西八田	1,908	1,811	1,610	1,708	89.5%	36.0%
	東八田	2,894	2,237	1,828	1,575	54.4%	50.0%
莊 幼 7	豊里	4,735	4,466	3,868	3,585	75.7%	43.1%
西部地域	物部	2,213	1,847	1,525	1,363	61.6%	47.9%
2023	志賀郷	1,818	1,455	1,263	1,099	60.5%	50.3%
合計	-	40,595	37,755	33,821	31,846	78.4%	39.0%

表 2-1 地区別の人口推移と高齢化率

出典:国勢調査

出典:国勢調査

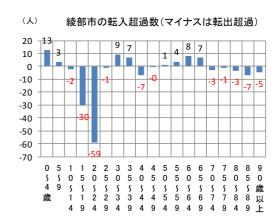


図 2-3 綾部市の転入転出の状況

出典:住民基本台帳人口移動報告(2017~2019年)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和5年2月 日

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の 計画策定等に向けた方針
【事業内容】 ・地域における交通の現況と課題整理 ・住民の移動手段や意識調査 ・高校生モニターや関係団体との意見交換 ・上位、関係計画との整合 ・具体的な施策の検討・調整 【結果概要】 地域の各団体やモニターとの意見交換等を行いながら実態を把握し、課題整理や計画の方向性を検討することができた。また、交通事業者等との協議を通して具体的な取り組み内容を検討し計画を取りまとめることができた。		地域の交通課題を明確にし、上位計画との整合を図りながら具体的な施策に取り組んでいく。また、数値目標に対する進捗を協議会で共有し、PDCAサイクルを回しながら目標の達成を目指す。

口上林地域での交通空白地有償運送の取組内容の一部変更について

■変更の趣旨

利用者が少数で限定されている現状から、運行日を増やし利便性を高めることで利用者を増加させたい。また、JAのキャッシュコーナーがJA上林支店に統合されたため、暮らしの利便性を確保するため移動の目的地を追加する。

■利用の現状

11月:延べ4人 12月:1人 1月:延べ2人 計 延べ7人(実質3人)

※公民館での事業の際等にも乗り合わせで移動されるケースが多い。

■変更点

- 1 運行日の変更 週2日(火曜日と木曜日)を週5日(祝日を除く)に変更
- 2 運行エリアの拡大 ロ上林地区内の運行に加え、JA上林支店(中上林地区)まで運行 利用料金は据え置きで、運転手報酬は、500円アップ

■変更時期

令和5年4月1日から

■参考(取組の概要)

◎取組概要

ロ上林地域のラストワンマイルを解消するため、自宅付近とあやバス上 林線十倉バス停間をデマンド方式のドア to ドアで輸送する。

◎実施主体 □上林地区の交通と暮らしを守る会(任意団体)

代表者 会長 井上信治

所在地 綾部市武吉町中井根35番地

(綾部市健康ファミリーセンター内)

◎対象世帯 約260世帯(□上林地区)

◎取組概要

運 行 日 毎週火曜日と木曜日(祝日は運休)

区域・路線 利用者自宅付近とあやバス十倉バス停間(口上林地域内)

時 間 帯 あやバスダイヤの8時台から17時台まで

旅客の範囲地域住民及び関係者(一般旅客は対象外)

予 約 口上林地区自治会連合会事務所

※利用予定日の2日前までに電話予約

※予約受付時間 8時30分~17時

車 両 2台(車両は持ち込み)

運 転 手 2人 (第一種運転免許保有+自家用有償旅客運送の種類

に応じた大臣認定講習の受講者)

料 金 片道100円(往復200円)/一人

運行管理 責任者 井上信治

整備管理 責任者 井上信治

事 故 対 応 責任者 井上信治

苦情処理 責任者 井上信治

◎事業費 年間事業費 260,000 円

内訳

収入 運賃 48,000円(100円×往復×20人)×12月

補助金 182,000 円 (260,000 円×0.7)

負担金 30,000円(自治会連合会負担金等)

計 260,000円

支 出 運行費 240,000 円 (1 往復 1,000 円×20 回)×12 月

事務所 20,000円(事務所の電話代、印刷経費等)

計 260,000円

※片道利用の場合の運転手報酬は、500円

※夫婦2人での乗車や乗り合わせの場合でも、運転手報酬は人数で積算