

綾部市公共交通計画（案）に対する意見の内容と協議会の考え方

No.	項目	提出意見	意見に対する協議会の考え方
1	2.3（1） 住民の公共交通に対する意識、6.1-3 駅やバス停の待合環境の向上	<p>令和4年4月、綾部市全域が過疎地域に指定された。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。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）を是らみ、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する。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
2	6.3-2 モビリティ・マネジメントの実施、7数値目標	<p>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る。</p> <p>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・デイ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。</p> <p>市民はもとより、企業の社会的貢献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。</p>	<p>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。</p>
3	2.2（2） 公共交通ーバス、6.1-1 あやバスのダイヤやルートの見直し	<p>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確か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同う。</p> <p>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。」の記述について、前者と後者を比較すると、前者が後者より不便と市民は受け</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>3について ア 紫水ヶ丘団地をはじめ、地域住民の代</p>

		<p>取る。「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。</p> <p>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点在する。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、市と団地住民が意見交換をされたことはあるか。イ 上記アに対する要望はどのようなものか。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。見解を伺う。</p>	<p>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。</p> <p>イ 主には、増便の要望が多くなっています。</p> <p>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ます。十分な調整や検討が必要であると考えています。</p>
4	7数値目標	<p>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、あやバスとJR西日本の割合はどのようになっていますか。計画案に内訳を示してもらいたい。</p> <p>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。</p> <p>③市内の公共交通利用者数の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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。）</p>
5	2.2.1(1)人口動態	<p>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えています。（図2-2）」の記述について、常識的に考えて、1対1にはならない。削除を含め書き直してもらいたい。</p> <p>2 上記本文の文末に参照先（図2-2）が示さ</p>	<p>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、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。</p> <p>2について 図2-2は、生産年齢人口割合の推移を表</p>

	<p>れているが、本文の内容とマッチしていない。参照先を見直してもらいたい。</p> <p>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伺う。併せ、生産年齢を注書きしてもらいたい。</p> <p>4 生産年齢人口が支えること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った。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る。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う。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。</p>	<p>現した図であり、ご理解をお願いします。</p> <p>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。</p>
--	--	---