

京都府生活交通対策地域協議会「京都交通対策部会」(第2回)開催結果

- 1 日時等 平成16年12月27日(月) 15時30分~16時45分
- 2 場所 平安会館「白河の間」
- 3 出席者 国土交通省 近畿運輸局自動車交通部長、京都運輸支局長
関係市町 京都交通関係13市町長、助役等
事業者 京都交通(株)管財人等
京 都 府 佐村副知事、企画環境部長、企画環境部次長、府関係部長、交通対策課長
各広域振興局 等

4 あいさつ(要旨)

京都府 佐村副知事

- ・本年9月、京都交通(株)から再編提案がされて以降、関係市町と協議し、積極的に詰めてきた。
- ・管財人におかれては、11月に舞鶴市を中心に綾部市以北地域の営業を大阪市に本社を置く日本交通の子会社に、来年の3月1日をもって譲渡を行う基本契約を締結されるなど、精力的に会社更生手続きを進められてきた。
- ・本日、具体的な路線再編の申し出がされ、北部の再編協議が始まることとなったが、委員の皆様と忌憚なく意見交換していきたい。府としては、あくまでも住民の足の確保という観点で協議を進めてまいりたい。

京都府 企画環境部長

- ・今回の部会の趣旨は、京都交通から日本交通の子会社へ平成17年3月1日をもって営業譲渡される予定の北部地域(舞鶴市を中心とする概ね綾部市以北の地域)の路線及び舞鶴~京都間の広域長大路線について、再編の申し出を受けて、協議をするものである。

京都交通(株) 田原管財人

- ・本年1月31日の更生手続き開始以来、当社の運営に関与してきたが、当社の路線問題については、全面的に見直さざるを得ない判断となった。当社は、約20年間にわたり、まともな交通量調査を行っていなかったことから、5月の段階で改めて、交通量調査を実施したところ、過去のデータと大きく食い違うものであり、大変厳しい状況であることが判明した。更生手続き開始後、各自治体、老人会、各団体から路線維持について大量の陳情書をいただいております、公共交通の重大さについては当然理解した上で、更生手続きを進める立場であるが、他方、過去の多大な債務をどのように返済し、その上で事業として成り立つ計画を作らなければならないと、住民の方々に一番負担の少ない形態で路線の再編がならないかと、5月の交通量調査の結果がでた夏頃から、内部で検討をしてきた。
- ・当社としては、北部・南部一体の会社として再建を目指してきたが、20年間設備投資が行われておらず、バス会社として存続していくためには、安全確保のため、最低限の設備投資が必要であり、新たな資本の投入は不可欠である。
- ・それとともに、通常の更生事件であれば、法律家による法律管財人の他に、経営を担う事業管財人がいるのが一般的な形態であるが、当社の場合は、事業の経営を担う管財人が存在しない。事業を存続するために、そういう人材が必要であり、9月には、関係自治体、関係金融機関、商工会議所、商工会にご紹介をお願いしたが、残念ながら見つからない状況であった。そういう中で、十数年来の知己であった、日本交通に声をかけさせていただいたところ、なんとか、基本合意に至った。
- ・日本交通には、当社全体をお願いしたかったが、それは難しいということであり、また、京都交通で検討していた路線再編についても、行政に理解を得るべく最大限の努力を払われたいとのことであり、秋口から水面下で各自治体に相当ご無理なお願いをしていたところである。南部は、現在も協議中であるが、北部路線については、内部的にはほぼ固まったため、本日、厳しい日程の中、申し出となった。
- ・北部地域については、来年3月1日付けで営業譲渡を行うということで、対労働組合関係では、営業譲渡に伴い、北部地域で働いている従業員を全員いったん解雇し、その上で、新会社で面談した上で、必要なメンバーを採用いただくことになる。当然、厳しい雇用情勢であるが、従業員にも何とか、理解をいただかなければならない。なお、本件とは関係ないが、南部は、観光事業については12月末をもって撤退することから、バスガイドの雇用の問題も出てくる。これらの問題を時間をかけてゆっくり処理するだけの余裕は、当社にはない。そのような状況で、府をはじめ、関係の皆様にご無理を申し上げ開催いただいた。
- ・管財人としては、当社の実情、地域の足を守らなければならないこと、従業員の雇用の問題など、それらをご配慮いただきご検討願いたい。

5 協議内容

(1) 北部路線再編申し出

京都交通(株) 長岡管財人補佐(資料1-1に基づき説明、以下補足説明)

- ・番号1~5の国道本線は、スーパー特急に1本化
- ・番号14~16の高浜白鳥線は、現状維持
- ・番号16~24の和田材木線は、大幅なダイヤ見直しを実施
- ・与保呂小学校前~堂ノ奥の間の側道が整備されたため、その間を繋げ、新たな循環線を設ける。
- ・番号25~28の柘尾線・野原線は、乗車効率が悪いので、1本化
- ・番号30~31の三浜線は、ダイヤ見直し
- ・番号33~34長浜線は、利用低迷のため、保安学校前~高倉神社間を廃止、舞鶴飛行場までのルートを新設
- ・番号40~43の舞綾線は、走行キロ・時間が長く、経費が高くなっており、JRと競合していることもあり、廃止する。ただし、通学だけは自主運行確保。また、綾部市~綾部大橋間のバス停を廃止、他のバス停は別系統で残る。
- ・番号44~45の福知山線は、大幅減便
- ・綾部市内の生活路線は全て廃止。ただし、国道27号、福知山線に関わるバス停は残す。
- ・番号66~67の小牧線は、ダイヤ変更し、存続
- ・室循環線、堀循環線に加えて、市内の循環の新システムを検討する。利便性を高めたい。

(質疑)

舞鶴市

- ・柘尾線・野原線は、田井・野原が同時に発進するのか、それとも田井が起点となって、一旦、野原に向かってから市内を運行するのか。
後者である。(京都交通)

(2) 路線の利用状況等

事務局より資料2-1~4に基づいて説明

<資料2-1説明内容>

- ・この内容については、京都府と関係13市町が協議をしてきたものを記載している。
- ・「広域長大路線」とは、特急等の直通路線であり、生活交通とは考えにくく、鉄道線と並行していることから、会社で判断いただく路線と位置付け
- ・「平均乗車人員別路線数」は、本日再編提案のあった路線を平均乗車人員別に分布状況を表したものの
- ・「平均乗車人員」の計は、昨年5月に京都交通実施の交通量調査結果に基づくもので、調査日が1日限りのものであり、参考数値

<資料2-2説明内容>

- ・代替交通については、既存のもの、今後の見直しを含めてまとめたもの。
- ・広域長大路線は、JR線と全て並行している。近距離でみた場合の代替交通もある。
- ・綾部市域の廃止区間については、綾部市で独自に交通確保の方策を検討されている。
- ・利用状況については、平均乗車人員を見ると、各路線とも少ない。

<資料2-3説明内容>

- ・京都交通の現在の国道本線とJR線の特急のみを比較したもの。
- ・JR特急は、概ね1時間に1本運行し、15往復運行しており、ダイヤも並行している。

<資料2-4説明内容>

- ・北部路線のうち、廃止区間が生じる関係12路線のバス停間ごとの乗車人員の状況である。
- ・綾部市分は割愛
- ・廃止区間は存続区間に比べ、利用が少ない状況である。

(3) 意見交換

綾部市

- ・市内路線については、独自運行を実施するべく準備を進めている。
- ・国、府にも支援、指導をいただきたい。

福知山市

- ・色々な選択肢を検討したが、新京都交通として残ることは良かったと考えている。
- ・今後とも、市民の利便性、生活路線の確保とともに、財政負担の問題も含めて、よろしくお願ひしたい。

- ・課題としては、市内の生活路線と都市間を結ぶ路線について、十分見えていないところがある。京都府に対しては、振興局を中心に公共交通ネットワークについて協議の場を設けて欲しい。
- ・市でも、来年度に公共交通のあり方を考える懇話会を立ち上げ、住民の声を聞いていきたい。

舞鶴市

- ・これまで、路線バス問題懇談会を持ち、住民の意見も聞いてきた。市民の足を守るという観点から、議会と市が一体となって管財人に対し、要望をしてきた。
- ・府においては、地域協議会、ワーキンググループ等で色々な方法論について議論し、勉強させていただいてきた。
- ・管財人におかれては、これまでの協議を踏まえて、申し出を出されたと認識している。
- ・今後は、廃止、減便区間の地域に入って、足の確保について協議を進めていく。
- ・市民の足を確保し、雇用の維持も図っていただき感謝している。
- ・地方財政が厳しいところであるが、府民の足を確保するという大きな観念に立って、国、府におかれては、補助制度の改正を検討願いたい。

宮津市

- ・栗田線は、エネルギー研究所に魚っ知館もあり、観光者の利用もあり、残念である。
- ・エネルギー研究所が長期計画閉鎖ということになり、職員利用が減り、利用人員も激減し、採算がとれない状況になっている。現在、既存路線の再編も含めて、地元住民と検討
- ・宮津線は舞鶴市とつながる重要な路線であり、利用は少ないが、地域の高齢の方々が病院通いに利用しており、要望も来ている。違う方法や既存路線の再編で何とかならないかと協議している。
- ・京都府においては、代替の足の確保という面で幅広い支援をお願いしたい。

夜久野町

- ・福知山市境～下夜久野駅間の路線維持をしていただき感謝している。
- ・12月議会で議員より、福知山市から小牧を通り、下夜久野駅、9号線を通っての循環バス路線はできないかと提案があった。機会があれば、お願いをしていくと町長も答弁をしている。

大江町

- ・舞鶴市、福知山市と相談しながら進めているが、今回廃止提案路線はKTR宮津線と並行しており、利用者も少ないことから、残念であるが、廃止という方向になっている。
- ・鉄道も町営バスも利用を促進し、新たな再編も考えながら対応せざるを得ないと考えている。

近畿運輸局 自動車交通部長

- ・本年9月に管財人から提案をいただき、府、関係市町とも精力的に協議いただき感謝している。
- ・北部、南部で説明会を開催後、いくつかの市町とキャッチボールをしている。
- ・昨年11月30日、管財人から北部路線を譲渡される発表をされたが、運輸局としては、将来的に安定してサービスが提供できる体制が整ったと考え、管財人、日本交通を高く評価する。
- ・部会において、関係する地域の生活の足が安定して供給できる体制が整備されることを願う。
- ・一方では、3月1日の路線譲渡に向けての手続き、廃止、代替運行など非常に短期間に確定させなければならない厳しい日程であり、意見もあるだろうが、関係の皆様にはご理解賜りたい。
- ・近畿運輸局としては、公共交通活性化プログラムなどのメニューを用意しており、手続きについても皆様の相談には、前向きに、積極的に対応するつもりであり、是非ご相談いただきたい。

和知町

- ・民間で儲からないところをするのが行政の役割と考え、町独自で運行していかなければならないとの思いを持っている。
- ・少子化の中で、子供たちへのサービスが重要と考えており、丹波町の府立須知高校に通学する生徒の足の確保をよろしく願いたい。

(4)その他

京都府 企画環境部長

- ・今回は、提案の申し入れを受けたということであり、今回は、1月中旬に次回の部会を予定しており、北部の意見調整と南部路線の申し出を考えている。
- ・また、利用者代表も交えての開催を考えており、各市町におかれてもご協力願いたい。

(以上)