第６回　大山崎町地域公共交通会議　会議要旨

日　時：平成２５年２月１３日（水）　午後２時００分　～　午後４時００分
会　場：大山崎ふるさとセンター　３階　ホール
出席者：
（委　員）江下　傳明 会長、有賀　正晃 副会長、平野　剛、庄　健介（代理出席：中島　智彦）、
西山　哲、笠松　俊夫、筒井　基好（代理出席：澤井　貫二）、近藤　智彦、本多　幸雄、
蔦谷　重直、木村　彰夫、大東　五郎、國枝　滋樹、松本　好雄、長谷川　央、山口　允己、
吉田　友美、川合　宏和、越智　啓伸、中川　大、辻村　徳夫、村上　清、北村　吉史、
加賀野　伸一、安田　久美子、小国　俊之、山田　繁雄　各委員
（事務局）企画財政課：斉藤　秀孝、本部　智子、中村　茂樹、江畑　博史
建設課：田村　聡
京都大学大学院：松原　光也
（傍　聴）　０人

会議次第

１．開　会

２．会長挨拶

３．議　題

○ 路線バスについて

・資料１『大山崎町地域公共交通会議から大山崎町への提案（素案）』について事務局から説明し、その後、議論を行った。

【主な意見は以下のとおり】

（会　長）　提案が素案という形のたたき台として事務局から示しているので、それぞれ５つの利用促進施策について皆様からのご意見をお願いしたい。

（委　員）　コミュニティバスの議論を凍結したことについて、水害対策も、公共交通も両方やるというのが行政の姿勢であり、また、凍結というのは、本来この会議で決めるものであると感じている。コミュニティバスを走らせることについて、この会議の中で賛成もあれば反対もあったが、そういうことも含めて、この場で議論するのがこの公共交通会議の役割だと思っている。

路線バスの議論に限ってこの会議で結論を得ても、例えば、事業者がノーと言えばそれまでであり、この会議で論議したことが実るのかどうかということに疑問が残り、このままの形態で議論をしても意義が見い出せない。そこで、３つ提案がある。

この３０人ぐらいの規模で議論するのは発言がしにくいと思ので、事業者、団体、地

域からの代表の方々、公募の方々、この４つぐらいに分けて一度議論して、それをこの全体会議の中で発表し、集約をしていくということ。

２つ目は、●●委員にお願いしたいが、大山崎町をどう位置付けるかという問題があると思うが、都市地域、例えば、東京の国分寺市では『ぶんバス』という１００円でコミバスを運行しているが、首都圏の人々は細やかなサービスを受けている。この格差というか、差が大き過ぎるのではないかと思う。この点について、●●委員のご意見をお伺いしたい。

３つ目は、コミュニティバス、乗り合いタクシー、路線バス、地域の実情に応じた運送サービスを成功させるために、役場の職員の皆さん方に、今の財政状況も踏まえながら、何としても実現させるという方策を一層研究していただきたいと思う。

（会　長）　平成２４年度については、路線バスについてまとめていく方向でお願いをさせていただいた。また、町の地域公共交通の本来のあり方については、平成２５年度から議論していくということで以前に提案させていただき、皆さんに理解をしていただいたものと考えている。

この会議のあり方等について、これはひとつの提案だと受けとめ、また皆さんにご意見をお伺いできればと思っているが、私としては、今はこの形態で進めさせていただければと思っている。

それから、町の財源のあり方、どのようにすれば実現できるのか、こういうことをもっと研究して、実施に向けて前向きに取り組んでいただきたいということだが、これについては、私ども財政の健全化に向けて常に努力をさせていただいており、これについては要望事項として取り扱わせていただく。

（委　員）　今の会長の答えだが、平成２５年度からコミュニティバス、タクシー、路線バスも含めてもう一度議論し直すということか。

（会　長）　平成２５年度については、地域の公共交通のあり方について議論していくということである。その中には、今までこの会議で出てきた意見もあるので、そういうことも含めて、議論を深めていければと思っている。

（委　員）　平成２５年度からはコミバス凍結を解くということか。

（会　長）　大きな予算、費用がかかるものについては、それは現時点ではできないが、将来的にどのような地域公共交通が必要だということについての議論は制約を解いて、平成２５年度から議論はさせていただきたい。

（委　員）　コミバス凍結の制約は、平成２５年度からはなしということで理解してよろしいか。

（会　長）　コミバスのあり方についての議論は結構だが、ただ、実施については、今の財政状況の中では難しいということも踏まえて議論をしていく。

その中で、実現可能なことでどのような議論をしていくかということは、平成２５年度の中で進めさせていただければと考えている。

（委　員）　今までの会議の過程で私が理解しているのは、コミュニティバスそのものが全く無駄な金だと。他の実績を見ると、年間バス１台で２，０００万円以上掛かかり、内、収入が十四、五％しかないというような空で走らすバスを、何で私たちがお金を持たないといけないのかということで反対したつもりである。

もう１つ大事なのが、今の路線バスが本当に不便なのかどうか。地図でバス停までの距離を測ると、直線距離で５００メートル以内に町内の家が全部建っている。熊本市や松本市でもこのような会議をやっているが、直線距離で５００メートル以内は便利地域、直線距離で５００メートルを越えたところは不便地域だという議論をしている。

（委　員）　コミュニティバスは私もやはり必要だと考えている。

どのような町をつくっていくかということと、お年寄りや小さな子供を抱えたお母さんたちが利用しやすい、お出掛けしやすいという利点がある。しかし、それには儲けがついてくる訳ではないという前提のもとでのバスの導入だということは、会長も町長として議会でもおっしゃっていた。そういう福祉面やいろんな形で、そういう人たちに援助をしていくためのバスの運行だと考えているので、それはぜひ実現させていただきたいと思っている。

会長にお聞きしたいが、提案の利用促進の中で、例えば、割引券をみんなに渡しましょうということでこの会議の総意事項の１つと決まれば、実現させていただけるのか。

また、平成２５年度からは地域公共交通全体を含めて議論をしていくと先ほども言われたが、こういう議論を今後も進める中で、こういう助成についても同じ方向で進めていくという立場をとっておられるのか。

（会　長）　路線バスの利用促進のそれぞれの案を、この会議の中での総意としてまとめて町にご提案いただければ、財政も含めて、その中でできるところから進めさせていただく。

それから、平成２５年度以降からの議論だが、平成２４年度については路線バスの利用促進や路線についての議論に絞っていただき、平成２５年度からは、路線バスを除いた中で議論をしていただくことで整理をさせていただいている。

（委　員）　③の『高齢者おでかけ助成事業』だが、高齢者のアンケート結果を見ると、地区によって違いはあるが、バス以外にも鉄道やその他の公共交通機関を使われている方が結構おられると思う。この辺のことを、路線バスの利用促進を図りながら、路線バス以外の公共交通機関でも使える助成事業という形はできないものか。

（会　長）　高齢者福祉の観点から、例えば、タクシーや電車への割引についての議論は、平成２５年度の地域公共交通の取り組みの中で議論をさせていただければ思う。

（委　員）　障害者の方とか高齢者の方はタクシーを利用されている。タクシーへの補助というのは今回の中では全然考えられていないのかということをお聞きしたかったのだが。なぜ、バスだけがこんな特化されているのか。議論がすごく狭くなる。

また、この会議の総意というのをどういう形でこのメンバーで取っていくのかというのも、非常に難しい。どういう形でこの会議の総意を取っていかれようとしているのか。

タクシーのことについて、もう少し詳しくお聞きしたい。

（委　員）　先ほどの委員、また今の委員からのご質問等ですが、町の方からコミュニティバス導入凍結を打ち出した中で、論点整理もしていただいたと思います。

そのときに、路線バスについての論点を優先させる理由として、地域の路線バスは地域で守っていくという考えのもと、既存路線バスの利用促進や路線の再編などについて議論し、まとめていただき、事業者等に提案をさせていただくということを一定整理さ

せていただいたと思います。

これまでの議論の中から、乗り合いタクシーや、長寿苑バスの利用など、いろんな意見が出ましたが、一定、期間限定もありましたので、平成２４年度については路線バスの利用促進についてご議論をいただき、平成２５年度から、さらに地域の公共交通のあり方を議論していくということで一定整理をしていただいたと理解しておりますのでよろしくお願いします。

（委　員）　『住民の車社会の生活から公共交通利用への転換の意識改革』という項目の中のワークショップについて、『町内の公共交通についての問題意識の共有』という漠然とした書き方であり、来られる方がバスについて意見交換をするのか、もしくは、もっと広くタクシーとか自分たちの利便性の話だけを行う場になってしまうのも承知の上でするのか、それとも、この利用促進案について意見を聞く場とするのか、その辺の位置付けを教えていただきたい。

（委　員）　『住民の車中心の生活から公共交通利用への転換の意識改革』ということで、いずれ公共交通に頼る時代が来るということで、現に車社会からやや変わってきていると実感しているところもありますので、利用促進をするためには、まず、公共交通を利用しようという意識、これを高めていただくということが一番の目的であり、路線バスの利用促進に繋がるという意味で、ワークショップでお話をしていただけたらと考えております。

（事務局）　ワークショップの件ですが、参考事例をもう少し詳しく説明させていただこうと思います。

ワークショップを開催するにあたり、バスそのものを議題にするというのが１つの方法で、もう１つは、バスも含めた公共交通全般を議題にするという２つのパターンがあると思います。

実際に、公共交通もしくは生活の利便性についてワークショップをしている事例で、福知山市の三和地区では、公共交通に関心のある住民の方に集まっていただき、いろんなアイデアを出していただく。出た中で、では実際にどういうことができるのかというのを絞り、次の施策に繋げていくというのを住民の中で集まってやっていただく。これは、住民からの意見を集約するために開催したものです。

そういった中で、結局、住民の中で出てきた意見というのは自分たちがやっぱり利用促進していかないとバスの利用も増えないと。

バス会社は利用が増えないことにはダイヤを減らす。そうすると、また利用が減り、ダイヤも減っていくという、悪循環の事態が各地で起こっていると思いますが、先に住民から使いますと宣言していくことによって、バスの本数を増やしてもらうということに繋げていこうと。住民が先に動くことによって、バス会社も協力してもらえるのではないかという信頼関係をつくっていくためにワークショップを開催していくというのが１つの提案です。

もう一つ、実際にうまくいった例として、高岡市のコミュニティバスの事例。路線バスでも同じだと思うが、当初、利用者は少なく、１便当たり３．４人になってしまったので、もう維持ができないという話になったのですが、沿線の方たちがサポーター組織を立ち上げられ、いろんなワークショップであるとか、住民同士で一緒にバスに乗るこ

とをされて、実際に６．２人、ほぼ倍増に近いぐらいの利用促進を果たし、利便性も上げようということで、１時間に１本だったものが３０分に１本走るようになったわけです。つまり、利用されないから便数を減らされるということではなく、その発想を転換して、利用を増やすことによって便数も増やすということに持っていくと。利用者を増やすことを意識付けるために、こういったワークショップであるとかサポーターの会を立ち上げるというのはどうですかという提案です。

（委　員）　今の説明を受けて、路線バスだけの議論だけでは収まらないという結論なのか。

（事務局）　住民の方に路線バスと限定するのは無理だとは思います。

ただ、先に優先順位を付けるとしたときに、路線バスが廃止されてから全体の公共交通を考えても遅い。今、危機に瀕しているバスを助けない限り、全体の公共交通をよくするというのはまず無理ですよというのをここの場では危機意識を持っていただいたということなので、先に路線バスに限ったということです。

（委　員）　住民同士のワークショップを開催するということは、何も提案内容がなくて意見をくださいという中身では成功しないと思う。ある程度の素案があって、それに基づいて公共交通全般についての問題意識の共有をするとか、あるいは、公共交通への利用転換をお願いするとか。また、私たちはそういう責任もあるので、積極的に入っていくということが必要だろうと思う。

現在の議論の内容は、団体であるとか、大山崎や円明寺、下植野、それぞれ地域の代表の方々が来られているが個人の意見に留まっているわけである。必ずしもそれが地域全体の意見を反映しているかといえば、そうではないだろうと。

それと、先ほど言った、●●委員に聞いた内容についてのお答えをいただければと思う。

（委　員）　公共交通というのは、地域にとって大変重要なものや貴重なものであると。それを支えて守っていく、さらに育てていく、こういうことは地域全体でやっていかなければいけないことだと思っている。

さらにそれは、単に交通が便利かどうかということだけではなく、町の活力や魅力、あるいは高齢者の方々の活動の支援や環境問題など色々とあるので、そのようなことも含めて、公共交通の議論をしていく必要があると思っている。

公共交通が少しでも便利になった方がいいと思っているが、行政全体としては他にも重要なものはあり、その中での重要性、どこにウエートを置くかについては、これは町民、行政、議会のそれぞれの意思決定の方法に基づいてまとめていかれることだと思う。

今日の議論は、現在の路線バスをいかに活性化していくかということなので、例えば、ワークショップなどは、実際本当に利用促進にとって効果がある。丹念にこういうことをやっていくことによって、今まで利用されていなかった方が利用されたりするようになっていく。

こういうことをやるときに重要なのは、公共交通の問題は他人事ではなく、自分たちの話であると。自分たちが動くということが一番重要だということである。そういうことを多くの人が理解してくれるようになることが利用促進に繋がっていく。

新幹線の乗客の需要を５％、１０％上げようとしても、これは住民が幾ら努力しても

無理な部分がかなりあるが、市内を走るバスの利用者を２割、３割、あるいは５割にするということは住民の努力で十分可能なものであると認識をしている。

バスマップなども、バスがどこを走っているのか、いつ走っているのかわからないということで、バスマップを作成し、改めて理解をしていただくということである。

現在ある路線を活性化して、それを守り、いかに育てていくかという具体的な議論については、ぜひこの場でも、他の場でもやっていくのはいいと思っている。

（会　長）　先ほど、意思決定をどのようにまとめていくのかというご質問があったが、本日は皆さんからご意見をお伺いし、それを事務局でまとめさせていただいて、次回、それを提案させてもらい、まとめいくというやり方でさせていただければと思っている。

（委　員）　６ページから８ページまでの利用促進で、少しお話しさせていただきたい。

まず、１つ目のワークショップについては、テーマを絞り込んでいくのか、全般的な話かというのは、事務局中心にまたこの会議でも、もうちょっとテーマを絞り込めばいいのではと思うが、これは非常にいい提案かと思う。

７ページの②の『路線バスの利用情報の充実』で、バスマップの作成や、前回会議で、阪急バスの高齢者パスや学生の安い定期券がどこで売っているのかわからない、購入するのに不便というお話から、（２）をご提案いただいていると思うが、事業者としては、非常にありがたい提案だと思う。

あと⑤の乗車体験教室やアート展というところで、年１回、９月半ば頃に、『スルッとＫＡＮＳＡＩバスまつり』を大々的にやっており、私どもも、毎年５月に阪急バスグループのお客様感謝デーということで、茨木市でやっている。私どもとしては、そういう町の産業祭りでのイベント展示というようなノウハウを十分持っており、小学校や幼稚園へバス車両持っていき、バスの乗り方などの乗車体験教室、これも各地でやらせていただいているので、またご案内いただいたら一緒にできるのかなと思っている。

（委　員）　『路線バスの利用情報の充実』の（２）の公共施設での販売だが、前回会議のときに、「以前は郵便局受付で行っていたが、利用が伸びなくて止めた」とお聞きしたが、なぜそれが取り止めになったのか、なぜ利用に結び付かなかったのかという反省というか、分析みたいなことはされたのか。それがなぜ利用促進に結び付かなかったのかという分析がなければ、公共施設で販売しても、また同じことになるような気がするので。

（委　員）　６５歳以上の方の高齢者定期券を、郵便局で郵送というシステムをやったというお話、前回ご紹介させていただいた。やり方としては、郵便局の窓口に私どもの高齢者パスの申込用紙を展示していただいて、それを買いたい高齢者の方が郵便局まで行かれて、申込書を取って、必要事項を書いて、それを折り畳んだら封筒になり、それをポストにポスティングするという方法であった。私どもは、郵便局を介して郵送された方が、高齢の方とか、特にお体の不自由な方とか足元の悪い方はその方が良いと思ったが、結局は、郵便局まで行って、ポストまでポスティングというのは手間だと言う方が多かったようである。

ただ、今回、こちらでご提案いただいているのは、特定のスペースをお貸しいただけると読んでいるので、行く手間はあるが、今は大山崎営業所でしか販売していないので、

何カ所かに設置していただければ、もう少し距離的にも手間的にも軽減できるのではということで期待はしている。

（委　員）　細かい質問が続いて申し訳ないが、あのパス、確か顔写真が付いていたと思うが、あの顔写真というのは申し込み者が事前に用意して持っていく物なのか。

（委　員）　お客様を疑って申し訳ないが、外見上では６５歳以上かというのがわからないので、最初にお買い求めいただくときに、免許証や保険証などで、きっちり年齢を確認させていただき、間違いなく本人が使われているかどうかの確認をさせていただくために、事前に縦何センチ、横何センチと指定した小さい写真をお持ちいただいている。

現行は、定期券とそれにパスケースを付けている。パスケースに写真が入るような仕組みにしているので、そこへ写真を差し込んでいただき、パスケースごと降りるときに提示していただいて、お顔と定期券を拝見させていただいて、ご利用いただいているという仕組みになっている。

（委　員）　７ページの『高齢者おでかけ助成事業』についてだが、これ大変結構だと思う。よろしくお願いしたいと思うが、現在、障害者等についてはどうなっているのか。あるいは、もう１つ提案だが、乳児、それから幼児まで含めて、一緒に乗ってきた親御さんへ支援ができないかどうか、一つ伺いたいと思う。

（委　員）　私どもの６５歳以上の定期券は、普通の運賃額や定期券の計算から非常に格安にしている。

本来の定期券や乗車券については半額や３割引という、全国共通的な普通割引としているが、これはそれ以上にディスカウントさせていただいているので、もうそれ以上の身体障害者の割引は適応しないとさせていただいている。

あと、この定期をお持ちの方が連れられている乳児や幼児の方のお取り扱いのお尋ねでよいか。

（委　員）　はい、そうである。

（委　員）　幼児は２人までは無賃でご利用いただける。

（委　員）　事務局にお聞きしたいが、ここにあるいくつかの提案の中で、町が独断でというか、今すぐに、何かの手続きを踏まずにやろうと思えばすぐにできる項目というのはどれになるのか。

（事務局）　①から⑤までそれぞれ、町とそれに関係するのは住民もしくは交通事業者ということになっておりますので、町単独で即決めることができるというものはございません。

（委　員）　④の事業内容についてだが、背景を先に申し上げると、実は商工会で、いわゆる地域プレミアム振興券のような物を、昨年の１１月初旬に発売をしている。これは１万円の現金で１，０００円券が１１枚。すなわち１，０００円分お得のある、地域内だけで使える商品券。

これは、京都府の介護保険の未利用の高齢者に還元をするという事業と相まって実施されたもので、このプレミアム分、１万円に対して１，０００円の３分の１は京都府、３分の１は大山崎町、３分の１は商工会がそれぞれ負担することによってプレミアムを

付けようという商品で、この３％を商工会の商店が負担して利用促進を図るわけだが、会の中では、非常に好意的にそれに対応したいという者と、３％が非常に苦しくて対応が困難だという者、さまざまな議論がある中で、発売当初から１カ月で１，０００万円分を売ることができ、今月の８日までが利用期限である。この月末までが券の換金期限となっているので、これが済むと一体どれだけお金として使われたかという評価ができるが、現在、ちょうどその狭間にあって、そこの評価までは至っていない。

ここで④の目的で、『また、町内の商店の活性化に繋げる。』この点については、今まだプレミアム商品券の評価が終わっていないのではっきり申し上げることはできないが、非常に難しいところがあるということは前もってお伝えできると思う。

続いて、事業内容の（１）に、商店との取り組みとして、路線バス内の引き換え券で、割引券１００円分がもらえる制度。これを恒常的に実施すると、２，０００円に対して１００円になるので、これは５％に値する金額である。これを先の例から見ても、さらに困難な会員店が増えてくるだろうと予測されるので、恒常的な制度として取り組むのは非常に課題が多い。

ただ、一時的な事業や売り出しなど、そういったものについての可能性は十分あるのではなかろうかと考えている。

（委　員）　１０ページの『既存の路線の再編等』の（１）に書いている町内商業施設へのアクセスについて、事業者に伺いたいが、例えば、今の路線を円明寺団地の真ん中の大きな通りも走るようにするとか、あるいは、大国屋の方は少し遠いが、あっちの方を経由して行く路線とか、そういうことは可能なのか。

（委　員）　既存路線でラブリー円明寺や大国屋に乗り入れや、その周辺等へ乗り入れるというのは、今の便数の上積みという形では不可能である。ここで便数の増便というご要望も書いているが、今でさえ一日に数便しか走っていない路線なので、それの上積みでまた別の路線をという話は、もう採算ベースからも無理だと思う。

（委　員）　事務局が利用促進ということで考えられているので、できるものからやっていけばいいのではと思う。バス１台当たりの乗車人数が増えたということの測定ができ、何が効果あったか後で分析もできるので、私としてはやっぱり利用促進をやれるものからやってみたらどうかと思う。

（会　長）　それでは、利用促進についての議論は一旦ここで締めさせていただいて、次に、路線バスの再編について、皆様からご意見をお伺いしたいと思う。

（委　員）　阪急新駅だが、いつ開業するという発表はあったが、駅周辺がどのような形で駅前づくりが行われるのかという辺が、まだ何か色んなうわさが飛び交っているだけで、住民は何も知らないと思う。その時点で、路線の再編ということを考えることができるのかと思う。

例えば、パークアンドドライドができるような大きな駐車場ができるという話や、大きなスーパーが来るという話など色々と聞く。その駅に何ができるかということによって、また人の流れが変わってくると思うので、人の流れに沿って、このほうが路線バスは便

利ではないか、という議論をしたいなと思う。

（事務局）　新駅の詳細な部分につきましては、長岡京市域でやっておられ、私どもの方でも、情報としては皆さん方とほぼ同じレベルでの認識でございます。

ただ、同じような行政の立場から申し上げますと、今日的にはパークアンドライドに向けたような駐車スペースであるとか、それから、通勤・通学者用の自転車の駐輪スペースであるとか、駅ということになりますので、当然、路線バスも入ってくるというのは想定できる範囲でございます。円明寺の近くにできる新駅ですので、円明寺団地の皆さん方にとって、非常に生活のための便利な施設になりますので、その辺も含めて、今回、新駅に合わせた路線の再編ということで、その辺はやはり一定協議をしていただけたらと思いまして、こういう形で載せさせていただきました。

（委　員）　私どもが居住しているのは、新駅から徒歩三、四分のところである。新駅が開業されると、阪急バスを使うことはまず１００％ない。阪急大山崎駅へ行くよりも新駅の方が、逆にバスを利用するよりも早いという状況になる。ということは、必然的に今ある西国街道を走っている路線の利用客は非常に減るということになるので、今の路線がどういう形で存続をされるのかという議論がこの中では必要になってくると理解している。

それとあわせて、京阪淀駅から新駅への乗り入れだが、京阪シティバスは、現在、阪急大山崎駅とＪＲ山崎駅まで乗り入れをされているが、今後、この路線もどういう形になるのかわからないという状況である。今後、そこら辺りがはっきり決まらないと、この議論は成立しないと思う。今わかっているだけの情報でもいただけたらありがたいと思う。

（委　員）　ごもっともなご意見だと思う。先読みして申し訳ないが、１１ページに、『実施主体が交通事業者の部分については、交通事業者において検討段階で参考としてもらうよう町から交通事業者へ提案されたい』と書かれており、この会議イコール町として、事業者に提案したいとここでは締めていただいている。いや、これはおかしいという話になればまた切り口は変わるが。

新駅が開業となると、この円明寺が丘団地という地域が徒歩圏に入り、駐輪場も整備されるようなので、電動自転車となると、もう徒歩圏以上の範囲が、新駅の沿線圏に入ってしまうので、今、お話があったように、通勤、通学のお客様というのは、もうバスよりも徒歩なり自転車で新駅のほうへ行かれると思う。

実際うちの担当でも何回かシミュレーションをして、ここまでやったらどのぐらいのお客様が減るであるとか、何パターンか今、社内で検討している。

これはまだ未来の話なので確定はしていないが、ある程度もう月日が迫ってきているので、いい影響、悪い影響をある程度判断させていただいて、増やすことはないと思うが、既存の路線バスをどう経路を変えたり、減らすべきということを前に出していかなければならないと思っている。正直な話、それを現在はちょっとまだ決め切れていない。

なので、この特に９ページから１０ページのご提案は、ここまではできません、できますというのはちょっと控えた方がいいと思っている。もし、この会議の総意イコール町さんの思いとして、私どもの方にお伝えいただけるのであれば、ある程度その辺も頭の片隅というか、頭に置きながら、計画していかなければならないと思っている。

ただ、これは私の意見だが、冒頭、委員からもお話があったように、これがどれだけ

の総意であって熱意があるものかにもよると思う。ここで多数決して、２対２８だと。だからこれは総意だという、そこだけで事業者に持ってこられても、それは難しいという話になるが、この１０ページの後段にも書いていただいているように、もしかしたら幾ばくかの公的補助があると。町としてそれぐらいの熱意や思いを持っているというのであれば、私どもも検討させていただく余地というか、幅も増えてくると思う。だから、この議論だけではなく、この１０ページに書いていただいていることも含めて、総意として、この会議でどれだけこのご提案をまとめていただけるかによるのではと私は思っている。

（委　員）　もっともなお話だと思う。当然、民間なので、幾ばくかの利益がないとこの事業は成り立たないということはもう１００％理解しているので、その辺はうまくやっていただけたらいいかなと思う。

そこでちょっと議論がそもそも論に変わるが、今回、コミュニティバス導入のためのこの地域公共交通会議ということであった。

今の議論が、今ある既存バス、既存の路線、そういうものを守っていくんだという議論に成り変わっているのであれば、本来の目的からは変わってきている部分がある。そこらあたり、会長はいかがお考えなのか。一旦この会議をリセットしては。ここで議論されてきた話で、非常に有効な話もいっぱいある。だから、会議の形態も変えるべきではないかと理解しているが、いかがか。

（会　長）　地域公共交通会議というものを立ち上げており、大きな枠の中では、この路線バスの議論というのはその中に含まれているということで理解をしているので、その点、ご理解をお願いしたいと思っている。

（委　員）　前に一度、この会議がどういう目的かという話をした中に、コミュニティバスだけでないという回答をしていただいた。大山崎町としていわゆる地域公共交通がうまくいくために、コミュニティバスだけでなく、タクシーや、路線バスなど、そういうものをいろいろ考えた上で、住民として、交通弱者として何がいいかということをやってもらうような話になっていたと思う。コミュニティバスをやめたら会議の趣旨が変わるとは理解してない。

（会　長）　新駅ができるということを見通して、バスの路線再編も含めて、早くバス会社に提案しないと、ダイヤ等が決定した後ではなかなか町の思いが伝わらないということで、この地域公共交通会議の中での総意という形で提案をさせていただきたいという、そういう思いで、まずバスに特化させていただき、議論をさせていただいている。

（委　員）　最初に、分科会、分散会のような形で議論するという提案をさせていただいたが、これに対してはいかがか。

（会　長）　これについては、私としては、今の路線バスに特化した議論については、現在の方式でやらせていただきたいということを述べさせていただいた。他に委員さんからもご意見が多数あれば、また検討させていただくが、現在は、今の会議のあり方で進行させていただきたい。

（委　員）　今の意見で、平成２４年度はこのままでいくが、平成２５年度については、皆さんもどう思っておられるのかというのがよくわからないので、形はいろいろあるかもしれないが、できるだけ議論しやすい方法があれば提案していただきたいということを要望しておく。

（会　長）　今の意見については、議論の進め方の要望ということで、内部で検討するということでお受けをさせていただく。

（委　員）　少し戸惑っているのが、例えば９ページ、１０ページで、いろいろと事務局からご提案いただいているベースが、この別添である町の高齢者福祉計画のためのアンケート結果になっていると思う。路線バスというのは、基本的に、どうしても通勤、通学にご自宅から最寄り駅までというのがメインとなっている。

しかし、こちらアンケート回答は通勤、通学ではなくて、町内外の買い物先、通院先等でアンケートの主体が高齢者に限定されている。町域全体のアンケートをもう一度やっていただきたいとは言わないが、ちょっと読み切れないというのを大きく感じるところではある。

あと、具体的には申し上げないが、９ページの新駅関係の（１）で、これは以前のアンケートからでも、済生会病院や長岡京市の大きな商業施設へ買い物に行きたいというニーズは非常にあるというのは私ども認識させていただいた。

なので、ここに書いていただいた、ダイレクトに結べるのか、新駅までで乗り換えていただけるのか、これはちょっとある程度検討はさせていただく。割引制度は難しいと思う。

（２）の京阪沿線との路線バスということで、こちら記載していただいているが、京都府さんが中心になった協議会も立ち上げておられて、私どもも参画させていただいている。長岡京市さんからも非常に強いご要望もいただいており、もし、ここでの提案がこの会議のご提案になると、大山崎町さんからもご要望をいただくことになると思うので、私どもとしても、京阪バスさんか京阪シティバスさんとある程度この辺は具体的に話をさせていただかないといけないと思っている。

（３）は難しいかなというのが感想である。

次の１０ページは、先ほど個別の話もさせていただいたが、何もなしで現行の上積みでのラブリー円明寺や大国屋への路線は難しいかなと。あと、アクセス道路にもよるので、できるもの、できないものはもう少し見させていただきたいなと思う。

（事務局）　事前に郵送させていただきました、大山崎町高齢者福祉計画のアンケート調査結果ですが、このアンケート結果は素案のほうには反映させておらず、あくまで、高齢者の方の外出先を、皆さんにご参考として見ていただき、これを踏まえて議論をしていただくために送らせていただきました。

こちらの素案に反映させている内容ですが、４ページ、５ページに、『大山崎町の路線バスの現状と課題』と記載しており、まず、こちらは、昨年度実施しました『コミュニティバス導入に関するアンケート調査結果』の中から、路線バスに関する課題について、京都大学様で再分析を行っていただき、路線バスの課題についてまとめていただきました。

そこで、ここに書いてあります課題を改善するためにはこんな路線の再編が必要なの

ではないかということで、９ページと１０ページに記載させていただいております。

（委　員）　今、議論している内容が、そのまま阪急バスあるいは事業者全体に具体化してほしいと要望しても、収支のバランスを考えなければならないのは当然だと思う。
やはり、最初に申し上げましたように、コミュニティバス、乗り合いタクシーの問題や、あるいは、今議論している路線バスであるとか、これらを総合的に議論していかないと、どうしても阪急バスさんへ議論がいってしまうので、可哀想だと思う。そういう議論の仕方が果たして正しいかどうかというのを、お話を聞きながら改めて思った。
ただし、平成２５年度から、全体的な議論をされるということであるので、それに向けてまた考えていきたいと思っている。

（委　員）　今も話があったように、阪急バスさんにもやっぱり限界があると。
この間も言ったが、やはり、路線バスの廃止基準というのをはっきりしてほしい。コミュニティバスが走って、路線バスも走れば、つぶし合いになる。路線バスがこういう状態になったらもう撤退しますという、基準が欲しい。そうならないように利用促進をしようという話をしているわけなので。廃止基準をつくって、新駅と阪急大山崎駅の間はもうバスが走れないとなったときに、初めて、バスとは違う公共交通を考えるべきではと思う。

（会　長）　まだまだ意見があると思うが、今回はこれぐらいにさせていただき、議論できなかった部分については、文書にて照会させていただき、皆様からの意見を事務局で取りまとめ、次回会議で皆様にお示しさせていただく。こういうやり方でさせていただきたいと考えているので、よろしくお願いしたい。
次回、もう少しこの議論について深めて、最終的な取りまとめをさせていただきたいと考えている。

４．閉　会