

## 第1回 大山崎町地域公共交通会議住民部会 会議要旨

日 時：平成25年7月26日（金） 午前10時 ～ 午前12時

場 所：大山崎役場3階 中会議室

出席者：

- （委員） 有賀 正晃 部会長、川戸 徳郎、蔦谷 重直、岸本 勝治、小西 和子、  
野村 裕子、山口 允己、吉田 友美、安田 久美子、斉藤 秀孝、田村 聡  
（事務局） 西村 淳、本部 智子、沖 和哉  
（傍聴） なし

### 会議次第

#### 1 開会

#### 2 部会長挨拶

#### 3 報告・確認

- （1）本会の設置要綱第7条第5項「部会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。」という規定に従い、職務を代行する委員として、大山崎町商工会の蔦谷委員が、有賀部会長より指名された。
- （2）傍聴者の対応については、本会議に準じるということが確認された。
- （3）会議録についても本会議に倣い、公表用は委員名なし、非公表用は委員名ありで作成することが確認された。
- （4）個人か団体の代表かということについても、各団体の代表であると同時に住民であるということから、まずは自由に発言し、加えて、それぞれの団体を代表であることから、できる限りそこからの情報も上げるという方向で進めるということが確認された。

#### 4 議題

- （1）大山崎町地域公共交通の現状と課題について  
（2）住民部会で検討する課題への対応策（想定案）について

#### 【主な議論は以下のとおり】

（部会長） 事前に事務局から意見照会させていただきましたが、きょうはここから現況の認識を共通にして、これに基づく問題点、課題がどの辺にあるのか、それに対してどういう対応策を考えていかなければならないのかというあたりを議論の目標にして進めたいと考えております。これをごらんいただいた上で、

さらに御自分の意見を補足したい、あるいは他の委員の御意見を読んでこう考えるというような御意見があるかと思っておりますので、順に御意見を伺っていきたくと思っております。

(委員A) 全体会議はあまりにも人が多過ぎて、論点の整理がかなり難しかったと思います。こういうふうに、住民部会ということで置かれて本当によかったと思っています。ですので、こういう住民部会の中で何らかを実現させたいということで、このまちづくりに貢献していくという役割を、この住民部会が果たしていったら一番いいのではないかと思います。

(委員B) 大山崎町のアクセスについては恵まれている環境にあるということは、皆さんも認められるところではないかと思います。ですから、今までそういうアクセスのよさを利用するというこの機会を逸してきたということは教訓となすべき問題と思うので、アクセスのよさを利用して、潤いのあるまちづくりをいかにこういう公共交通機関と結びつけて考えていくかということも一つ議題にして、論議できたらと考えております。

(委員C) できるだけ現在ある町の資源を利用するというのと、できるだけ短期間に結論を出して実行できるものと、中期的に考えて、乙訓全体を考えてやるような部分と、段階別に考えていく形がいいのではないかと思います。

(委員D) 町財政の状況をかんがみて、新たな支出の負担が発生するようなことを、次々に考え出していってもよいのか。優先順位をつけて考えないと、考え倒れに終わるのではないかとこのことを本会議で言った覚えがあります。そういう意味では、今あるものが利用できて新たなコスト負担が小さい施策をつくり出すことができれば、委員に任命された責務を果たせるのかなという気持ちでいます。

もう一つ、話の中でいつも混乱する原因がここにあるのかなとふと思ったのが、新バリアフリー法です。バリアフリー法が大きく改正されて新バリアフリー法と呼ばれるものができ、バリアフリー協議会を設置して、そこでバリアフリー計画を作りました。それに基づいて、公共施設と公共交通機関とのアクセスをどう整理していくかが具体的に記されているはずですが。元気な人は問題ないが、歩きにくい人が行きにくいとかいう話になると、そっち側の話を切っては考えられないのではないかと。それを今、一緒にしてしまうとかえって整理がつきにくい状況に会議そのものを落とし込んでいる可能性があるなということを心配しています。

(委員E) バリアフリー協議会には私も参加していたのですが、そのときは、手分けして町中を歩きました。

直していただいたところも、完成を見たところもありますが、まだ完成の見えてないところも残っているまま今日になってしまっています。

(委員F) 私は当初から、役場とか阪急・JRの駅に全ての町民がアクセスがいいようになるべきであると考えて、会議に参加しています。町として考えた場合、

町の中心は役場であり周辺にある公民館や保健センターなどの施設を全ての住民がきちんと利用できてこそ、町全体として成立すると思います。

タクシーを助成するという話も出てくると思いますが、タクシーは料金が高いだけではなくて意外と若い者は使いにくいです。もしタクシーの補助をするとか、タクシーを利用した何らかを考えるのであれば、金額的なことだけではなくて、例えば他の地域でよく聞く介護タクシーとか子育てタクシーとか、そういう特化したものを何か考えてもらうのもいいのではないかと思います。

(委員G) 初めはコミュニティバスを走らせるというのがこの会議の目的だということに参加してきました。いろんなことが1年間あって今の結果になっていますが、私自身はこの流れそのものが一体どのような方向に行くのかというのがすごく不安がいっぱいで、何か方向性が定まらないなという思いでこの会議に出ています。

せっかく山崎の中に住んでいるので、大山崎の中を行き来できる交通網としては、やはりこのコミュニティバスというのがよいと思っています。できるだけ町の活性化のためにも、町の中での買い物とか用事が済ませられるような形態をつくっていく、そういうまちづくりを進めてほしいということで、その一つにコミュニティバスがあったらよいなという思いは持っています。

(委員H) 地域公共交通のあり方というのは、大山崎町のまちづくりの大きなファクターです。駅から役場、御自宅から役場、いわゆる町のパブリックゾーンへ、中心に向けての利便性というのは、大山崎町という町の中で、それを公共交通でうまく賄えるかどうかというのが、一つのまちづくりになろうかなと思っています。

もう一つは、いわゆる町の中のバリアフリーの問題です。交通弱者と言われる方、特に高齢になってきた場合、健常者であってもけがをしたとき。そういったことを考えると、まちづくりの中でバリアフリーの道づくり、それも大きな要素となってくると思います。

(委員B) コミュニティバスとか長寿苑バスにかかわってくるかもしれませんが、現実的に起こってくる中でも災害の問題、災害のことでも避難ということを経験した対応というのは公共交通というよりも、やはり町がコントロールできるような交通機関というか、交通システムというか、そういうものがやっぱり将来的には必要だろうというふうに考えます。

(委員F) 長寿苑バスを今と違う形で利用するというのは、そもそも何か問題があるのか、難しいことであるとか、町としての何か制約みたいなのはあるのでしょうか。長寿苑バスは、私の身近で利用している方がいないので、空いているのだったら乗せてもらってもいいのではないかという気持ちでいるのですが、そういう簡単な気持ちで運用を変えることができるか、できないかわからないのでお聞きします。

(事務局) 長寿苑バスの利用方法ですが、条例等でそこまで厳格に決められているものではなかったと思います。

(部会長) いずれこの問題は時間をかけて議論をしなくてはいけないのではないかと想定していますので、それまでに今、御質問のあったような制約条件とかを、事務局で整理しておいていただきたい。

(事務局) 今は普通の白ナンバーで運用していますので、例えば料金をもらうとなると、道路運送法の問題になり、送迎に使っているという形から大きく変わってしまいます。課金するか、ただの送迎バスかで制度上仕組みは大きく変わるということになります。

各委員からの意見が一巡したところで、部会長がここまでの議論を整理する。続いて、部会長により資料1（意見照会のまとめ）及び2（路線バスとバス停の図）の説明がなされた。

(部会長) 議論の進行を考えまして、事務局と私のほうで、いただいた意見の集約と課題を資料1としてまとめさせていただきましたが、ここまですべて御意見がありましたらまた伺っていきたいと思います。その上で、まだきょう提案されていない御意見を含めて、2回目以後、どういう対応策を検討したらいいのかという三つ目の対応策の案の検討に移りたいと思います。

(委員A) 長寿苑バスに公共交通が乗っかるということではなくて、大山崎町として公共交通を考えるにおいて、長寿苑バスについての検討を行う必要があったというふうな考え方はできないのでしょうか。公共交通全体を論議する中で、うぐいす号を我々の論議の中に入れていいのかどうかというところが疑問です。

事務局より、資料3（住民部会で議論する対象者の整理）についての説明があり、交通弱者を中心に考えて今後議論を進めてはどうかとの提案があった。

続いて部会長より、資料4（住民部会で検討する対応策の案）についての説明がなされた。

(部会長) 福祉有償運送について、京都府下での事例をご存知でしょうか。

(委員C) 乙訓郡としては平成18年ぐらいにそういう動きがあって、実際、協議会を持たれたように聞いていますが、そのときにやはり業者の方からの意見が強くて、結局乙訓ではできなかった。ただ、京都府下の市町村では、今は相当普及しているというか利用されている。

一番簡単なのは、福祉のタクシーチケットを発行して、それを利用してもらうのが一番手っ取り早いとは思う。福祉有償運送をやろうと思ったら山崎だけではできない。広範囲でやらないと、NPOでやろうなんて人が出て来ないですから。

(部会長) 以上まとめますと、この福祉的な課題を取り上げてやっていくか、それとも

総合型の健常者全部含むシステムとして考えていくかという、分かれ目がここにも出てくるわけですが、事務局の整理では、交通弱者に焦点を当てていってはどうか、その上で健常者も利用できるような、オープンなシステムをつくったらどうかと、その辺にひとつの分かれ目が出るかと思います。

(委員G) 基本的にはみんなが利用できるという形になるわけですね。

(部会長) 去年はコミュニティーバスが要るか要らないかという問題で意見が対立してしまって結果的に凍結になってしまったのですが、こういう現況の認識、皆さんからいただいた御意見から見ると、少なくとも交通弱者がいらっしゃって、その方々に対応できる地域公共交通がまず必要だろうということについては異論がないのではないかと。一方それに対して、健常者もやはり困っている、あるいはこの部分も必要よという御意見も出てきている。そうしますと、先ほどの事務局の整理で一応、交通弱者に焦点を当てながらも健常者も利用していただけるようなオープンな方向へ考えていったらどうかというところに落ちつくかなと思います。

(委員A) 絞り込むのもいいですが、利用者を健常者と交通弱者というふうに分けて、町内・町外にまた分けてということで、果たして考え方としてそれでいいのかという気がする。決して弱者のためだけではないという、移動手段としてやっぱり平等と言ったらおかしいが、町民さんにワークショップなりで説明するとき、交通弱者の方々、お年寄りの方々、障害者の方々、子育て世代の方々に焦点を当てた路線を引きましたという話は、僕は通らないと思います。

(委員G) 私は逆に、高齢者とか子育て世代、障害者の方に重点を当てたそういう路線を引くということは、しいては健常者も当然使いやすい道路とか輸送システムになっていくと思います。

(部会長) 今お二方の御意見が出ましたけども、交通弱者に重点を当てたルートというのはないと思います。ルートは同じだろうと思います。そうすると大山崎としては、あえて健常者と交通弱者を分けて考えなくても全体の統合あるいは中間的なモデルを考えるべきではないかという御意見に、私も個人的には賛成です。

こういう議論を出してもらったのは、要るか要らないかというときに、最低限これだけは要るよというところは確認しておかなくてはいけない。そうすると、交通弱者の存在はクローズアップされるのではないかと思います。したがって交通弱者だけを対象にしているという考えはないのですけれど、いかがでしょうか。

(委員F) 交通弱者が利用しやすい、便利であるという交通手段が、健常者にとって使いにくい、必要でないという交通手段であるのであれば、分けて考えたほうがいい。交通弱者が利用しやすい、そういう交通手段は健常者も利用しやすい交通手段に結局なると思う。ただそこに、例えばさっきおっしゃっていた

人員の問題であるとか、予算の問題であって交通弱者しか使えないものにするのであるか、余裕があればほかのものも使っていいものにするか、もしくは最初から全ての人を使っていいものを交通弱者の立場から考えるか、この辺のこともいろいろ制約はあると思う。

(部会長) いろいろ御意見をうかがってきましたけど、考え方としては、総合型のもの、デマンドに対応するもの、完全な福祉型のもの、3タイプがあるけれども、今までの御意見を総合しますと大山崎の場合は、福祉型も総合型もミックスした大山崎型のものを考えていこうよということでもいいかと思いますが、いかがでしょうか。

(委員D) 新たな交通は要らないという人たちと、今の交通状況では不十分という人たちが存在するということはここで認めたらいいわけです。ものすごい入り口に戻ってしまいますが、一体どれだけの人がこれでは不足だと、そう感じているそういう事情のある人たちに対して、今既にどのような施策が実施されているのか、あるいはないのか。本当に困っている人の内容と数がわからないとだめではないだろうか。

(委員G) 数が少ないから、それなら不要だということにもならないと思う。

(委員D) 何でもない人はタクシーを使ってもらったらいいと僕は思っている。タクシーを使わないといけない人全員が、何か我々がこう手を差し伸べて、それを使っていただけるようにいかねばならないとは思ってない。

(委員F) 私は大体まちづくりそのものについてこう考えたいから、大変な人だけがよくなったらいいと、切符をたくさんあげて、そこで行けるようになったらいいのではないですかということが話の解決策ではないと思う。

一人一人を見たときに、この人が不十分なところはこういうふうにやったらいいやないかというふうなことで問題が解決するというふうには思っていない。

(部会長) バリアフリーなんかの議論の中でも多分、問題だったのだろうと思います。確かに地域公共交通会議という趣旨は、あくまでも地域住民の活動を活発にして地域の活性化の目的に沿うように、地域自体の公共交通を考えようということですから、対象者として弱者を考慮するというのも趣旨の中にはありますけど、弱者だけに絞ってしまうこと自体がちょっと問題だろうという気がしないでもありません。そこで段階的に考えようということで、私は0.5次、0.1次と言いましたが、第一次交通がコミュニティバスになるかどうか別にして、それでもその利用ができないという方は出てくるわけで、それはタクシーとか補助制度とか、個別対応が必要ではないかと、こういうふうに考えました。その上で全体が利用できる公共交通とは何かということを議論していただけるのではないかと考えています。いかがでしょうか。

(委員A) 論点がそれるかもしれないが、例えば自治会に説明に行くと、今度こういうふうにコミュニティバスが公共交通会議で決まりましたと話して、こういう

方向でやるのですが意見はありませんかというときに、それにたえられるだけのものを持っていかないといけないと思います。だから、全体会議から住民部会に委託されている内容というのは、かなり本質的なところの議論が求められるし、公共交通が実現できるような結論を僕らは出さなくてはならないと思う。

(部会長) 総合型のコミュニティバスか福祉型かというふうに議論を進めていますが、そういう視点がおかしくないか、あるいは交通制約者としては別の手だてが必要なのか、その辺、いかがでしょうか。

(委員E) 車椅子の人は、長寿苑の車では乗り降り不可能ですね。車椅子を積んでもらうスペースがあるわけではなく、誰かが踏み台をおろしたりするわけでもない。だから車いすだとタクシーばかりです。あまり長寿苑のバスも利用していないと思います。

(部会長) バス的なものが走るよりは、例えば道路整備がもっと進むとか、あるいは個別に身体障害者向けにタクシーの利用がしやすくなるとか、むしろそういうふうな施策のほうがいいとお考えですか。

(委員E) さきほどタクシー券の話が出ていましたが、タクシー券だって限られた人だけのようですね。等級に関係なく出ているみたいですね。何か基準があるのでしょうかね。

(委員F) 等級によって枚数の区別はなく、ある級以上だったら、年間の1冊の決まった冊子みたいなのをそのままらうと思います。障害者手帳があったらタクシーは1割引で乗れますよね。その差はなかったかと思います。

(事務局) 今現在の状況は把握できてないが、何年前は冊子で1冊という形でした。

(部会長) 地域公共交通の大山崎版は、いる・いないの議論では少なくとも大山崎には交通弱者が存在しており、発生しているという状況の中で、その視点を持った上で進めるということだけは確認できたのではないかと思います。その上で、どういうスタイルのメニューを取り上げていくのか、これも一つには多分絞れないだろうと思います。

いろいろな疑問点は出されましたので、それを次回までに事務局に整理願うということで、改めてお願いしておきたいと思います。具体的に長寿苑バスが現在福祉バスとして運行されているわけですが、それがコミュニティバス的な性格へ変えていくためには、どういう条件があるのか、その可能性とかについて事務局から次回に御説明をお願いしたいと思います。それから、福祉行政としてされている、有償交通の実態、あるいはタクシーの利用実態についても御呈示願いたいと思います。

(部会長) 長寿苑バスは、現在大山崎町を走らせている資産ですが、この資産を活用するという御意見もありましたから、これについては改めて時間をとって、将来どういう形にするのか、可能性を議論しなくてはいけないと思います。

(委員G) コミュニティバスを長寿苑の送迎バスに組み入れるという逆の考え方という

のは難しいでしょうか。財政的な話としては、長寿苑バスの財政があるから、これがもし補助金の関係で使えないのであればよいかどうか分からないが、この長寿苑バスを廃止して、コミュニティバスをそこに入れて、コミュニティバスも長寿苑の送迎にうまく当てはめて走らせるという形はできないでしょうか。

(委員 I) 交通弱者の方を分けて考える必要があまりないというのは私も賛成で、誰しも年をとっていきますし、そのコミュニティバスにおいても、極端に言えば1年だけ走らすというものではないですよ。今現在は車に乗りますが、すごい高齢の方がやっぱり今でも不便だから運転されているのを見ると、危ないなというのを感じていますし、やはりみんなが、あれがあるから車がなくても大丈夫だと思えるようなものがないかなとは思っています。

(委員 A) ところで、この公共交通会議の中で、うぐいす号のことについて論議するという権限はあるのでしょうか。

(部会長) 権限についてはわかりませんが、当然テーマとして取り上げなければいけないだろうと思います。

(委員 C) 今の長寿苑バスができたときの経緯からいくと、今の状態ですぐ、それを公共的に使うことはできませんと。できないできないばかり言っているから、できないことを何とかするほうが必要ではないかと以前から言っていたのですが。

(部会長) 最初の方の議論で、短期的な対応策と中期的、長期的な対応策を考えていくべきだという御意見がありました。新たに山崎モデル、山崎版も考えようということで再出発したいというふうに、事務局とは相談していました。短期的には長寿苑バスを使い、長期的にはコミュニティバスを、という答えもあり得るかと思います。次回の部会の中で具体的に御提案いただきたいと思えます。

一応きょう大山崎町地域公共交通としての必要性については共通認識ができたかと思えます。その上で、対象の中心が交通弱者、バリアフリー問題から健常者といえども今後の高齢化を見込んで、いわゆるコミュニティバス的な性格のものが必要だということまで議論が少し、広がりが出てきました。次回もその辺を絞り込みながら本会議としての方針をまとめて議論を進めていこうと考えています。

## 5 閉会