

大山崎町地域公共交通会議 第3回会議資料 各委員からの意見分野ごと区分け

①地域の『公共交通(バス、鉄道、タクシー等)』(町内、町外含め)についての意見	
②その他についての意見	
町民ニーズについて	<ul style="list-style-type: none"> ・実態の調査をもっと入念に実施し、町民の方のニーズを明確にするべき。 ・行政視点で計画されており、利用者・住民視点となっていない。 ・現状の大山崎町に本当に必要かどうか検討する必要あり。 ・円団は高齢化が進んでいるため喜ぶ人もいるが、年を取っても元気に暮らしたいと自転車や手押し車を押しながら出かけている方もおられる。 ・アンケートで、病院名を記載するとたまに通っている場合でも『○』を付けるため、ニーズ把握のため、病院へ調査を行っては。 ・「行政が勝手に動かしているバス」ではなく、「住民が利用者の為に行政と一緒に動かしバス」という意識改革をする必要がある。 ・試行運行の後には、運行希望者によるメンバー会議をすることを提案します。 ・ルート案を作成するのに、住民の人たちを中心に(必要に応じてだが)部分形式で意見をまとめていくのはどうか。 ・公共交通課題の現況認識を町民が共有したうえで、地域の公共交通についてどうあるべきかという議論が十分に尽くされて、そのあり方や方向性について町民のあいだでコンセンサスを成立させることが、まず最初に必要だと考える。
コミュニティバスのルートについて	<ul style="list-style-type: none"> ・他の公共交通との乗り継ぎをスムーズにする必要がある。阪急新駅だけでなく、阪急大山崎駅、JR山崎駅を経由することが望ましい。 ・そのために、バスと鉄道とのダイヤの連携、ICカードリーダーの設置、駅のバリアフリー化の推進も必要。交通事業者だけでは進まないの行政の支援必要。 ・役場出発点とし、公共施設を循環するルート。町内全域を網羅する。 ・長岡京市の病院(済生会・長岡京・千春会)と大型店舗(イズミヤ・西友)を循環するルート。 ・役場中心に八の字運行。南端はJR山崎駅、阪急までのルート。他の市町との連絡。 ・このルート案に反対する。 ・円明寺団地のコースは山手(自治会館前の通りより西)に上るコースがよいのでは。 ・町内の鉄道駅にもアクセスできるようにするべき。 ・円団から新駅経由で役場行き、下植野から新駅経由で役場行き、役場から鏡田経由・JR山崎駅経由で役場行き(ワンボックス1台で時間をずらせて運行)。役場から小型マイクロバスで町外へ運行(イズミヤや済生会病院)。
対象地域について	<ul style="list-style-type: none"> ・公平性からの課題として、鏡田東部、下植野団地の取り扱いはどうするのか。 ・できるだけ全住民公平なサービスが良い。 ・円明寺主体だが、済生会、イズミヤへ行くのは下植野、大山崎の町民も同じである。 ・町長の公約ではコミュニティバスの運行は町内全域とされていたが、今回の路線は一部地域みの運行となっている。町全域の路線運行を考えてほしい。 ・一部の住民のために、全住民が費用を負担するのは公平性に欠ける。 ・今回のコミバスのルート案については、町民アンケートや地理的な条件を踏まえて、コミバス導入の検討地域をピックアップされていることを踏まえれば、今回の実験対象地域が特定地域に偏っていることに、少々違和感を覚える。収支率が判断材料の大きな要素であることは、費用対効果の面で充分理解するところではあるが、判断基準の持ち方にも、もう少し柔軟性を持って良いのではないかと感じている。

<p>路線バスの補完案について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスのみではカバーできず、相当数の高齢者等の交通弱者等の移動に負担がかかるような地域については、利用状況や需要に応じて、コミュニティバスやデマンドバス、デマンドタクシー、介護タクシーなどの代替交通手段を活用することも検討していく必要があると考える。ただし、財政負担の面から継続していくためには期間限定、地域限定にする必要あり。 ・今ある公共交通機関を生かし、タクシー利用券の交付の拡充を行う。タクシーだけに限らず、電車、バスにも使用できるような。 ・現在の交通の不便な地域や特定の方(交通弱者等)に限って、町がとりまとめてタクシーを手配するオンデマンドタクシーの運行。 ・本町は、狭い町域の中に鉄道駅が二駅もあり、本数は少ないが路線バスがそれらに連絡しているため、これらを補完するシステムを検討し、接続の利便性を向上させるべき。 ・乗り換えなどに耐えられない交通弱者にはタクシー利用補助などの救済策が必要。
<p>コミュニティバス以外の運行手段について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・西山天王山駅周辺地区に高齢者のための生活支援施設が充実した利便性の高い高齢者向け住宅や子育て支援施設等を整備し、円明寺が丘地区へ高齢者や若年子育て層の住み替え流入促進施策を実施し、これらの層の子育て支援を駅周辺地区で受け入れる等のまちづくり施策を合わせて実施すれば、コミバスではなく、タクシーや介護タクシーなど代替交通手段の維持・確保期間を期間限定的にすることが可能ではないかと思われる。 ・コミュニティバスではなく、大山崎町の道路事情を考慮して、ジャンボタクシーを運行しては。 ・コミュニティバスではなく、乗り合いジャンボタクシーの利用は。 ・長寿苑うぐいす号の活用。 ・試案ルートで運行するならば、コミュニティバスではなく、現在の長寿苑バスと同じ高齢者特定の施設利用のための交通手段という位置づけの方が町民は納得する。 ・町内には各種施設の送迎バスなどが運行しているので、これらとの連担や組み合わせも視野に入れて、大胆な検討が必要では。さしづめ、長寿苑バスの拡充とルート再編を検討をするべき。 ・長寿苑バスの利用を再検討しては。また、タクシー利用も検討しては。
<p>既存バスとの競合について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今のルート案では、既存バス路線がコミュニティバスの影響を受け、既存バスのダイヤ、ルートが変更し、利便性が損なわれる可能性が高い。 ・地域に根ざした交通を考えるうえで、既存の鉄道・バス・タクシーの現状や将来形を把握し、既存交通との整合性(補完性・役割分担)等の整理が必要。
<p>阪急新駅との関わりについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅開業により、その時点で再検討が必要となるのでは。 ・阪急新駅が開業すれば、既存の路線バスのルートも変更されると思うので、そのルートを開示させ、そのルートから外れてる交通空白地域をコミュニティバスでカバーするルートとするべき。 ・新駅開業により、環境及び交通体系が大きく変化すると考えられるので、実証実験は新駅開業に実施するべき。

<p>コミュニティバスに求めるもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・定時運行、乗降の随時性。 ・小さな車で試行運転して、乗客多ければ少しずつ車を大きくしていく。高齢者や子育て世代を含めた多くの人が集まれるための場所への仲介ができる工具としてのコミュニティバスであってほしい。 ・安全確保が重要なので、安全管理体制を確立し、見直しと強化を図ることが重要。 ・低床車の導入、車両デザインを魅力的にするなど、乗りたいと思ってもらえるようにする必要あり。
<p>コミュニティバス運行推進意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者の移動手段については気になっていたもので、町長の公約でもあるので、実現に向かって協議していきたい。 ・高齢者等の移動手段が気に掛かっていたので、今後、ますます高齢化に向かう中で実現出来れば良い。 ・円団を中心に考えると、マーケット、ゆうちょ銀行、医院が中心となっており、路線バスもあるため、高齢化時代を考えると利用しやすくなっている。 ・実現のために努力していきたい。
<p>まちづくり関連について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・町の活性化を考えると商店が少ない。山荘美術館へのお客がお金を落としていってくれるような商店必要。 ・円団地域の人が阪急バスで長岡天神へと流れてしまっていることが、大山崎駅周辺に賑わいがない一つの原因であると思う。 ・町長の公約でありトライするべきだが、試行結果を踏まえて町民のためのまちづくりの一環として実施するという考え方で進めるべき。 ・公共交通の持つ意味は、まちづくりのどう関わらせていくかが重要であり、高齢者、小さい子どもを持つ親が動きやすくする交通になってほしい。 ・バスが通れば街が賑わうと思っている人が多いようだが、JR山崎駅まで運行されている路線バスが1時間1本あればいいほど、便数が減少されている現状を考えると、バスとは関係ないところに問題がある。 ・阪急大山崎、JR山崎駅付近の通りは活気がなく、魅力もない。若い人たちを中心にイベント開催など、楽しいまちにしてみたい。 ・住民も住んではいるが、日常の活動(買い物、イベント、飲食など)は、周辺の地域へと行っている。その行動を助けるために公共交通を考えるのか、町内で住民が活動できる町づくりを目指すかでコミバスの位置づけも違ってくると思う。 ・この交通テーマをきっかけに協働の取り組みが進んでほしい。そのためのプラットフォームづくりの仕掛けづくりが不可欠である。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・議員・事業者・住民など、委員構成からみて、性格・目的がはっきりしない。 ・8回の会議でまとめようとするのは拙速である。 ・町長が会長だと行政と議会との関わりが薄れる。議会制民主主義の軽視につながらないか。 ・分科会などで研究してはどうか。 ・住民の合意形成に会議としてどこまで責任を持つのか、持たないのか。 ・無駄に委員の数が多すぎて、議論の収集がついていない。 ・コミュニティバスを走らせることの是非等をはじめ、論点を絞って会議を運営していただきたい。 ・コミュニティバスルート案作成するのに、部会を設けては。 ・都市計画税の徴税を廃止したことが都市政策を貧困にしている。再検討の時期では。 ・「大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書」の内容において、既存事業者と新規事業者との費用比較を行っているが、事例等によるもので算出の根拠がないように思われる。実際に運行事業者の選定をする際には、運行計画を基に算出した費用の妥当性に加えてその他施策を含め総合的に判断すべきであるとする。 また、実験期間内の車両手配方法(本格運行を見据えて購入するのかリース車両で実施するのか)や実施運賃(既存路線バスとの整合性)についても慎重に決定していただきたい。