

## 第2回 大山崎町地域公共交通会議 会議要旨

日 時：平成24年7月3日（火） 午前9時30分 ～ 午前11時45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、西山 哲、筒井 基好、菅沼 道和、本多 幸雄、蔦谷 重直、木村 彰夫、小西 和子、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、勝 正雄（代理出席：前野 弘昭）、中川 大、辻村 徳夫、村上 清、井上 義秀、小泉 満、北村 吉史、加賀野 伸一、安田 久美子、小国 俊之 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） 4人

### 会議次第

#### 1. 開 会

#### 2. 会長挨拶

#### 3. 『コミュニティバスの現状について』 中川 大 委員

#### 4. 事務局からの報告

【前回会議での委員からの質問に対する回答等を事務局から資料を基に説明】

（1）大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書での沿線人口の1日の利用者数（P10『C. 運賃収入』）について 〈配布資料①〉

- ・ルート案の沿線人口の内、“沿線人口の1%”＋加算分として“沿線人口の高齢者の2%”が利用すると予測し、運賃収入を試算している。

（2）大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書での子育て世代の考え方について 〈配布資料①〉

- ・調査報告書の内容で利用者が高齢者限定に読み取れ、子育て世代についてはどう考えているのかというご意見があったが、対象者は高齢者限定ではなく、全ての年齢層が対象となっており、良く利用する年齢層として、高齢者と設定している。

（3）身体障害者への視点について 〈配布資料②〉

- ・一つの事例として、ノンステップバス車両を紹介。

- (4) 地域公共交通と大山崎町バリアフリー基本構想との補い合いについて 〈配布資料③、④〉
- ・それぞれが目的達成のために取り組んでいくことで、相乗効果として、住民の“移動のしやすさ”が確保されていく。
- (5) モータリゼーションの発達による商店街の衰退化について 〈配布資料⑤〉
- ・モータリゼーションの発達等により商店街が衰退化しているが、それを防ぐ一つの手段として、コミュニティバス導入による自家用車に依存しない公共交通施策が考えられる。
- (6) 地域公共交通会議の今後のスケジュールについて 〈配布資料⑥〉
- ・配布資料⑥を基に今後のスケジュールについて説明

## 5. 議題 各委員意見交換

### 【主な意見、質疑応答は以下のとおり】

- (委員) 配布されたスケジュール表を見ると、会議で結論を出した後に住民への周知となっているが、現状では、今の試行運行ルート案は、町民に浸透しておらず、住民との対話、参画という、過程が全然ない。広く町民の意見を聞いたときに、これで一体どんな反応になるのかなというのが心配になる。
- (委員) 町民へはこれから知らせていくものでは。ただし、みんなから意見が上がってきたからといっても、その中にはやっぱり無理なものがあるし、できないものもあるという、そういうことを理解しながら進めていく必要があるのでは。
- (委員) この地域公共交通会議は、町民の考えていく場ということも含めた会議というふうに設定をさせていただいている。『町民のほうに浸透していないのでは』という意見について、昨年度に町で行ったアンケートに基づく調査結果などから提案いただいたものなので、まだ町民に浸透しているものではないということである。
- (委員) いわゆる地域公共交通というのは、バスだけなのか。例えば土地の状況に応じて、対象者を高齢者、子育てをされている方、身体障害者の方に絞って、タクシー利用という考えはないのか。
- (委員) バスでなければいけないということは全くないと思う。乗り合いタクシーとバスというのは、そんなに垣根があるわけではなく、道路運送法上は同じでもあるので、住民が納得し、応援していただけるような路線や運行形態を提案しては。
- (委員) 持ち出す経費と運賃収入の比率の目途というのがあるのかどうか。他の事例で、運賃が100円で失敗、300円で成功というのがあったが、単純に運賃設定だけでそう受けとめていいのかどうか。

- (委員) これからの地方自治体の財政状況等を見ると、税金を多く使って、良いものをどんどんつくってサービスしていくのはかなり難しいと考える。行政側の判断次第でいろんな考え方があるが、できるだけ税金を使わない方向のほうが、長い間継続することができる。
- (委員) 合意形成をどうとっていくかということは、非常に重要だと思う。私の提案だが、町内会単位で地域の公共交通について議論を行う場を組織していくのが、我々の役割ではないかなという気もした。
- (委員) 住民の声を聞いていくということは、当然重要なことだと思う。ただし、説明会というような会にすると、説明する側と批判する側に明らかに立場が決まってしまう、なかなか合意に至らない。コミュニティバスの場合は、住民が反対しているのに無理矢理つくる必要はない。住民がつくり上げていくものなので、みんなでつくりましょうと。意見があったら話し合い、譲歩できるところは譲歩して、みんなで考えていきましょうという姿勢でみんなが議論したほうがいいのではないかな。
- (委員) コミュニティバスを走らせ、高齢者の外出機会が増加することにより、後期高齢者の医療費や国民健康保険税の費用の歳出が少しでも減っていくという資料があるのかどうか。
- (委員) そういう効果はあると思うが、どれだけの効果があるのかというのは、これは正確に計算をするのは非常に難しいと思う。やはりある程度、間接的な効果になるので、なかなか数字としてはあらわれにくいと思う。
- (委員) 高齢者の事故というのは非常に多い状況であり、自治体や地域の警察も一緒になって、公共交通利用者を増やすために高齢になられた方の免許証の返還といった活動も必要になると思う。それと、この地域のあり方で、私はバスがすべてではないと思っている。例えば、老人世帯に対して年間1万円ほどのバスを渡して、それでタクシーを利用してもらおうというやり方も考えられると思う。
- (委員) タクシーの活用については、そのほうが効率的なところもある。ただ、タクシーチケットなどを配っているのは、相当広いエリア抱えた山間部などで、バスがどうしても行けなくタクシーしかないというところでは有効な場合があるが、大山崎町の場合は、どちらかというところ、そういう地域に比べれば恵まれているほうではと思う。
- (委員) コミュニティバスが走ると、タクシー運行そのものが続けられない。我々が納めている税金で、自分の首を絞めるようなことであるならば、それはやはり賛成というのはしづらいし、長年、この地域の公共交通を支えてきたという自負はある。コミュニティバスで、全国的に多くの失敗事例があるのに、なおかつ、ここでまだトライしようとするのは、どういうことなのか。公共交通がないのであれば、行政が用意しなければならないと思う

が、この地域はそうではない。既存のインフラを利用しつつ、なおかつ、さらに利用者利便を図るような方法を模索していただきたい。

(委員) 本会議の構成全般から見て、目的とか性格がちょっとわかりにくいという感じになっている。例えば、委員として議員の方々が来られているが、議会は議会で論議し、交通会議では交通会議で議論し、交通会議で決まったことが、議会での論議とそごを来すようなことにならないかどうかということ懸念している。

(事務局) 地域公共交通会議の役割、機能については、設置要綱に示しているとおおり、私たちの地域の実情に沿った地域公共交通を構築していくことを目的に、それぞれの立場からご参画いただき、本町の地域公共交通のあり方についての協議していただく場と考えている。この会議で協議していただき、政策提言していただいた内容を、その後、議会にも改めて審議していただくと考えている。

(委員) この会議で財政的なことまで含めた話をするのか。

(事務局) 財政的な問題については、できる限り町負担が少ない方がいいと考えているが、ただ、それがどれぐらいの金額ならばよいのかというのは、コミュニティバスをご利用いただく住民の合意形成、そこよろうかと考えている。

(委員) 例えば、運賃を決める際に、さきに住民から意見を伺って、それを基に我々が論議をしていくということになるのか。そうではなく、それは議会に任すのか。この会議と議会との関係がわからない。

(委員) アンケート結果を受けており、千何人から意見をいただいている。そういった一定の住民の意見等をいただいた中で、アンケート結果に基づく調査報告をしていただき、そしてここが住民への合意形成を固めていくという場だと考えている。

議会については、議会の権能というがあるので、そちらはそちらで議会としての位置づけがある。

この地域公共交通会議は、地域の必要に応じた適切な乗合旅客運送に関する事項の協議をする場であるので、ご理解いただきたい。

(委員) そもそもコミュニティバス試行運行というのは、何のために行うものなのか。前回会議で配布されたルート案が、試行運行のルート案だと聞いたので、これに基づいて運行し、問題がなければ、運行が開始されると解釈していた。

この案で運行をするという前提で2、3人身近な人に話を聞いてみたが、まず、なぜ阪急の駅が町内にあるのに、そこをバスが走らないのかという点と、若い世代でいえば、車に乗れない人がいても、宅配などがあるので、そういう面で日常の買い物はクリアできる点が非常に多いと。どうしても行かなくてはいけないところは、役場であり保健センターなどの公共施設である。

(委員) コミュニティバスを走らせる場合に、地域の活性化や来るべく超高齢社会に備えての足

の確保、そういうことを大前提にバスを走らせたいというのが町の思いのスタートである。それには町民から理解の得られるバスが必要であり、経費の問題もある。

そういった中で、皆さんから一番理解していただき、継続できるコミュニティバスのルート案を京都大学から提案いただいた。また、補完的な要素がどうしても必要だということであれば、それも含めた公共交通となる。

ただ、町財政の問題、民業との関連もあるので、そのあたりの合意形成をどのようにしていくかという部分も含め、議論を進めていただきたい。

(委員) コミュニティバスと言うと、小型バスを導入しないといけないという感覚を持っておられると思うが、ジャンボタクシーのようなワンボックス車両とか、普通のタクシーのようなセダン車両、これもバスと同じように走らすことができる。

なので、住民の需要が少ない地域があり、そこへマイクロバスを走らせたらもったいないというところではワンボックス車両や、タクシー車両を事業者に委託して走らすことは可能である。

(委員) この会議が政策提言の場ということを言われたが、住民への合意形成のところまで我々が責任を持つのか、あるいは議会とのかかわりはどうなのかということについては、次回、改めて整理して報告していただきたい。

## 6. 閉 会