

第1回 大山崎町地域公共交通会議 会議要旨

日 時：平成24年5月24日（木） 午前10時00分 ～ 午後0時10分

会 場：大山崎町立中央公民館 本館2階 講座室

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、笠松 俊夫、菅沼 道和、本多 幸雄、蔦谷 重直、木村 彰夫、小西 和子、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：日田 守）、中川 大、辻村 徳夫、村上 清（代理出席：中川 裕司）、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、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、五十嵐 弘司

建設課：田村 聡

京都大学大学院：松原 光也

（傍 聴） 1人

会議次第

1. 委員委嘱

2. 大山崎町長挨拶

3. 議事

（1）会長の選出について

- ・互選により、江下委員を会長に選任した。

（2）副会長の指名について

- ・会長から有賀委員を副会長に指名した。

（3）会議の運営について

（ア）会議の公開について

- ・当会議設置要綱第9条の規定により、『原則公開』とすることに委員了承。

（イ）会議録の作成・公表・委員名簿の公表について

- ・会議録について、内部用会議録については発言者の氏名を記載し、公開用会議録については発言者の氏名を記載しないことに委員了承。
- ・委員名簿については公開することに委員了承。

（4）『大山崎町地域公共交通会議設置目的及び経過について』

(5)『大山崎町コミュニティバス導入に関するアンケート結果について』

(6)『大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書について』

○ 一括して事務局より報告。

【主な意見、質疑応答は次のとおり】

(委 員) 町の交通政策として、65歳以上の高齢者への政策が必要であると思うが、アンケート結果では、高齢者への細かな分析がされていない。

(事務局) このアンケートは高齢者だけに絞ったものではなく、町民の移動手段や移動先のニーズを把握するために実施した調査である。

(委 員) 鏡田地域はルート案から外されているが、少し強引な印象を受けた。

(事務局) 円明寺地域には高齢者が多く住まれており、坂があるため移動に不便を感じておられる方が多いので、円明寺地域を優先した。そのため、将来的に、高齢者の増加等により不便と感ずる方が増えれば下植野や鏡田地区なども検討していく必要がある。また、町の負担の兼ね合いもあるので優先的に円明寺地域をルート案とした。

(委 員) 今の回答であれば、優先的に円明寺地区から行い、その後、下植野・鏡田地区を検討していくという書き方にしないと、並行的に、コミュニティバス以外の施策である、路線バスの改編等を検討していくと捉えられる。

(事務局) コミュニティバスを直ぐに運行できない場合の提案として、路線バスの改編や自主運行バスの導入、タクシー等の便宜を図っての運行の三つの案を示している。下植野・鏡田地区でコミュニティバスをその後、全く導入しないという話ではない。

(委 員) 京都大学からの調査報告書の中で、利用者のターゲットは何処に置いているのか。

(事務局) 基本的には車を自由に利用できない人としており、高齢者や主婦、学生などを想定している。

(委 員) 出来るだけ町の人は町内で買い物を消費していただくべきであると思うが、京都大学からのルート案だと、長岡京市へ流出する人がさらに増えるのでは。このルートは、町内で買い物ができたり、医院へ通院できるようなというまちづくりの観点を考えて分析されたのか。

(事務局) そういったところも含めて、この公共交通会議で決めていくべきものと考えているが、現状として、町内だけですべて買い物ができ、病院もあるかという難しい部分はある。しかし、円明寺地域の方は『ラブリー円明寺』で買い物ができるよう、バス停を設け、円明寺が丘団地内では30分に1本の運行とし、『ラブリー円明寺』を利用し易いように設定している。長岡京市の商店街へも行く必要がある方が長岡京市へ行かれることになる。

(委 員) 調査報告書の内容が、高齢者に限定された内容に読み取れる。子育て世代や学生などその他の世代のことは考えられてないのか。

(事務局) コミュニティバスを運行した場合に、一番利用が見込める世代が高齢者のため、高齢者人口を示す図は付けているが、実際の利用者としては、沿線人口の内、どれぐらい利用されるか

である。高齢者が多く住まれている沿線は利用が増えるという形の報告となっている。

(委員) 運賃収入で運賃 200 円とあるが、経費や運用を考えて計算した金額なのか、民営のバスと同レベルということで出された金額なのか。

(事務局) コミュニティバスを運行している事例では、100 円であったり 200 円というケースがあるが、100 円と設定しているところは、余程の利用がないと維持できないところが多く、200 円という設定が多いため、200 円で設定している。また、コミュニティバスの運賃が 200 円までなら利用できるという回答が多くなっているということもある。

(委員) 『コミュニティバス』という言葉の意味合いとして、どんなものが代表されるのか。

(事務局) 一般的には、既存の事業者が運行されずに、町が負担し、住民の福祉や観光、地域活性化のために運行されるバスである。また、地域の住民がその運営に参加していただけるのが『コミュニティバス』ではないかと思う。

(委員) 阪急新駅の開業とコミュニティバスの試行運行時期との関係は。新駅開業前に試行運行することに余り意義を感じない。

(事務局) 現在の新駅周辺を目的地として行かれる方は少ないと思うので、最初の時点では通過ポイントであり、新駅開業後にアクセス機能を持つということになる。主な目的地である病院や買い物先については、現在のルート案でも機能するものと考えている。また、コミュニティバスを運行してもすぐに利用者がそちらに移るというわけではないので、新駅がある程度開業する前からコミュニティバスを運行しておき、広報、周知等を行っておき、新駅開業を迎えるというのが一番良いのではと思っている。

(委員) 調査報告書の中で、下植野・鏡田地区については、既存路線の再編や自主運行バスの導入、高齢者優待乗車券の発行といったことが記載されているが、これらは京都大学が提案されたものなのか、大山崎町が事業として考えているものなのか。

(事務局) 下植野・鏡田地区のコミュニティバス以外のその他の公共交通施策については、京都大学からの提案である。このようなことが可能なのか、必要なのかということも含めて、この会議でご議論いただきたい。

(委員) 調査報告書の中の 1 日あたりの利用者数の積算について、沿線人口の 1%と沿線人口の内の高齢者の 2%が利用するとなっているが、その根拠は。

(事務局) 数値の基準については、他の自治体でも地域公共交通会議などがあり、そういう会議で利用者数を予想するときに、こういった基準で算出しているケースが多いので採用している。

(7) 今後の進め方について

・次回会議では、京都大学大学院の中川委員に『コミュニティバスについての考え方』というものについてお話いただく。

4. 閉会