

木津川市地域公共交通総合連携協議会 会議結果要旨

会議名	第4回地域公共交通再編検討分科会		
日時	平成20年10月3日(金) 午後1時～午後3時	場所	市役所4-1会議室
出席者  (出席者... 欠席者...)	委員	<b>【学識経験者】</b> 中川 大委員(座長)、 大庭哲治委員(副座長) <b>【市民代表】</b> 永松迪哉委員、 田中英治委員、 森岡宣之委員、 鶴岡由雄委員、 長柄光信委員、 中岡武司委員、 大西 清委員、 <b>【行政機関】</b> 阪部光雄委員、 羽田祐治委員、 田中達男委員、 炭谷育夫委員	
	その他		
事務局	大西課長、坂元係長、西村主任 株式会社地域未来研究所 田中雅宣、義浦慶子、堀部良治、前田雅人		
傍聴者	0人(うち 報道関係者0人)		
議題	1.開会 2.座長あいさつ 3.議事 (1)協議事項 加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について 山城路線のルートについて(地元区との協議・報告) 路線・運行ダイヤについて 運賃について 運行事業者について 予算措置について (2)その他 法定協議会への報告の取扱について 次回分科会について その他 4.閉会		
会議結果要旨	1.開会 事務局より開会を宣言した。 2.座長あいさつ 議事にあたり中川座長からあいさつがあった。 3.議事 地域公共交通再編検討分科会設置規により、中川座長が議長となり、また議長から会議録署名委員として、鶴岡由雄委員を指名した。 (1)協議事項 加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について		

	<p>山城路線のルートについて（地元区との協議・報告）  「No.1 山城路線所要時間検討」を用いて、山城線のルートについて、地元区との協議内容も含め説明した。</p> <p>路線・運行ダイヤについて  「No.2 加茂地域・山城地域 路線・運行ダイヤ（案）について」を用いて、加茂地域、山城地域の社会実験におけるコミュニティバスの運行路線や運行ダイヤ（案）について説明した。</p> <p>運賃について  「No.3 加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画（案）」を用いて、加茂地域、山城地域の社会実験におけるコミュニティバスの運賃について説明した。</p> <p>運行事業者について  「No.3 加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画（案）」を用いて、加茂地域、山城地域の社会実験におけるコミュニティバス運行事業者について説明した。</p> <p>予算措置について  「No.4 平成20年度歳入歳出予算明細書（予算書抜粋）」を用いて、社会実験における予算措置について説明した。</p> <p>（2）その他  法定協議会への報告の取扱いについて  分科会での検討結果を協議会へ報告する。  次回分科会について  開催日程が未定であるため、日程が決まり次第連絡する旨を伝えた。</p> <p>4. 閉会</p> <p style="text-align: right;">以上。</p>
<p>会議経過要旨</p>	<p>1. 開 会  会議結果要旨のとおり。</p> <p>2. 座長あいさつ  会議結果要旨のとおり。</p> <p>3. 議 事  （1）協議事項  加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について  山城路線のルートについて（地元区との協議・報告）  会議結果要旨のとおり。</p> <p>【配布資料】  ・No.1 山城路線 所要時間検討</p> <p>【主な意見・質疑等】（ …質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）  ・泉大橋の北詰を右折し国道24号に出るのは危険である。しかしながら、なぜ上狛地区だけ路線が通らないのか、という地元の声がある。</p>

・三吉屋前をUターンするのは警察も危険であると認識を持っている。安全性を考慮すると、上狛地区を運行するのは不可能であると考えられ、安全性について説明すると理解を示す住民も存在する。一方、どうしても路線を通して欲しいという住民も存在する。

・JR木津駅までの延長については、地元住民は非常に喜んでいる。

・せめて北行きだけでも路線を通すのが良いのではないかと。なお国道24号を2回走行するのはどうかとも思う。

・泉大橋北詰に押しボタン式の信号を設置してはどうか、という意見もあるが、実際には公安の協議が必要となり、また、すぐ近くに信号交差点があるため、実現は難しいと思う。

・現行の福祉バスは柵倉駅東側を走行していたが、再編案ではこの地域の住民がバスを利用する場合、柵倉駅の西側まで出てくる必要がある。これについて不満であるという意見を聞いている。

・柵倉駅東地区と上狛地区については、地区長の判断になるのではないかと。泉大橋を無理して右折する路線を運行し、事故が起こってからでは遅いので、安全性と地区長の意見を尊重していただきたい。

・はじめに市長より地区間解消、交通空白地帯の解消という話があった。これは大事なことだと思う。

・山城線で運行する車種は何になるのか。また、Uターンについても、堤防のあたりで回るとは本当に不可能か。車種によって転回が可能であれば、検討してはどうか。

▶ ・車種は現状の福祉バスと同程度の大きさのマイクロバスによる運行を予定している。

・マイクロバスに乗り実際にUターンができないかどうか、現地を確認したところ、物理的にはUターン可能である。しかしながら、Uターンするには、運転者へかかる負担が非常に大きく、また危険である。

・柵倉地区の区長、副区長に説明したところ、便利になるのではないかとご理解をいただいている。神童子地区の区長にも説明したところ、小型車両を使用し、集落付近まで来ていただけるのなら便利になるのではないかと、ご理解を頂いている。

・上狛地区について、どうしても南北ともに運行するパターンを採用することになれば、安全上の問題を抱えながらの運行や、1時間間隔での運行ができなくなる。2時間間隔での運行となる可能性もある。

▶ ・どこかの地区を切り捨てようという気持ちは誰も持っていないが、安全性や運行パターンを考えると、全ての問題を解決できる案はない。いずれかの案に同意していただくしかないと思う。

上狛地区に観光バスは入って来られないため、支所に停車している。上狛地区の方が観光バスを利用する場合、支所まで徒歩で移動し、そこからバスに乗り込んでいる。

Uターンや信号による所要時間の増加で、1時間間隔の運行が2時間間隔になる

とのことだが、本当にそうなるのか。

- ▶ 現実には、75分間隔の運行は可能かもしれないが、基本的には90分間隔となる。しかしパターンダイヤが実現できなくなり、利用者からすれば使いづらくなる。また、JRとの接続に支障が出る可能性がある。

・最初から切り捨てありきで検討したわけではなく、様々な検討を行った結果である旨を、地元の方にはしっかり伝えていただきたい。

・継続して運行していくためにも、安全性には多大な配慮をする必要がある。

一般的に利用者の圧倒的多数は、1時間での運行や、駅に早く到着することを望んでいる。「駅前でフェイントをかけるな」と良く言われている。駅前で迂回した場合、利用者数は激減してしまう。このような、こちらに聞こえてこない利用者の声というものも認識する必要がある。ただし、絶対に迂回してはいけない訳ではなく、どうしても必要であれば迂回しても問題ない。利用者全体の利便性を考えて判断しなければならない。

上粕地区から国道24号のバス停までアクセスは、最長でどの程度か。

- ▶ ・三吉屋前から国道24号の泉大橋バス停まで、約300メートルである。  
・バス停まで国道24号の地下道を通るため、バス停までの徒歩でアクセスができる。

・上粕地区の人にとっては、木津駅行きで、泉大橋北詰で右折するルートの利便性が高いが、全体としては運行本数が減少しサービス水準の低下につながる。また、運行ダイヤも90分間隔となり、覚えることが難しい時刻表となる。1時間間隔以上での運行となると、利用者が非常に少なくなる可能性もある。

・1時間間隔と90分間隔での運行は、利用者にとって利便性は雲泥の差である。ダイヤが覚えにくくなるということは、利用する人が少なくなる。これまで様々な地域でコミュニティバスの検討に関わってきた経験では、多くの方が利用するであろう地域で、60分間隔が得策であると思う。

・山城地域では多くの方が木津駅への接続を望んでいる。上粕地域以外の方は、今回の再編を歓迎していただいているが、上粕地域の方は、上粕だけ不便になるという思いを持っている。

・再度ルート案を検討することになれば、11月1日から社会実験を開始することは難しい。しかしバスの運行を待っている方が多数おられる。

- ▶ 社会実験を11月1日から実施するには、安全性や山城地域全体の利便性を考えて、分科会で方針を決定していただきたい。

実際、観光バスは支所の南側までしか入ってきていないため、何とか理解していただけるのではないかと懸念があるルートで無理に運行し、事故が起きては元も子もない。

- 上粕のルートについて、今後フィードバックというか、再検討も考えているのか。
- ▶ 交差点形状が変わる、道路幅員が広がるなどの条件が変われば考えられる。

再編内容は、地域審議会や区長会議で決定されるのかと思っていた。

- ▶ ・一般的に行政、地元区あるいは自治会との協議によってというところがあるが、今回のバス再編については、地域公共交通の協議会によって検討すると位置付けている。ただし、地域に黙って再編を実施するのではなく、バスサービスが大きく変わる地域の区長には、再編の内容について説明している。その中で、改善点や問題点について指摘していただいている状況である。また地域審議会においても説明する機会を持っている。
  - ・今後、再編後の利用者数が再編前の利用者数よりも少なければ、現行のルートに戻すことも検討しないといけない。こういったことが検証できるデータを社会実験、実証運行の期間中にとっていきたい。

地元の方への説明する際、安全面、ダイヤの利便性、JRとの接続、山城地域全体の利益を検討した結果、案を決定したと伝えるということで良いか。

- ▶ それ以外にないと思う。北行きは上粕地域を通るため、バスが全く通らない訳ではない。

路線・運行ダイヤについて

運賃について

運行事業者について

会議結果要旨のとおり。

#### 【配布資料】

- ・No.2 加茂地域・山城地域 路線・運行ダイヤ(案)について
- ・No.3 加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画(案)

#### 【主な意見・質疑等】(…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)

一般的に終点のバス停は、難読の名称は避けた方がよい。山城線の終点バス停は「北綺田(きたかばた)」となっているが、一般の方が読めるかどうか。他に案はないか。

ひらがなで表記することも考えられる。

南綺田という地域もあるため、他の名称にしてはどうか。確かに「きたかばた」と読めるのは地元の間人くらいだと思う。

以前の協議会で、JRとの接続を考慮してはどうか、という意見があったが、今回のダイヤは接続を考慮されているのか。

- ▶ ダイヤについては、接続を十分考慮して設定している。

運賃は、社会実験期間中の運賃ということか。

- ▶ ・社会実験が実施される加茂地域、山城地域に限った運賃である。
  - ・木津川市全体として、運賃体系を確立したいと考えているが、今の時点ではまだ決定されていない。11月からの社会実験期間中、きのつバスの運賃に変更は

ない。

観光客に対して、差別的な運賃設定をすることは注意が必要である。

- ▶ 地元の方、観光客ともに回数券の購入が可能であり、差別的な料金ではない。地元の方が回数券を持っておらず現金で支払う場合は、通常運賃分が必要である。誤解が生じないように、周知をしていきたい。

当尾線の回数券を利用する際に、回数券の表記が「200円」であると他の利用者に「400円」区間を「200円」で乗っているように思われる可能性があるため、注意が必要である。

- ▶ 当尾線の回数券は他路線では利用できないようにし、利用区間を限定した形の回数券とする。

・南加茂台に病院や商業施設が集積しているため、加茂地域の路線間で乗り継ぎできるようにしてはどうか。神童子線では乗り継ぎが認められている。

・加茂地域は、JRによって南北に分断されている。このため、JRを南北に跨ぐ移動をする際、乗り継ぎができれば良いと思う。

- ▶ ・木津川市全体の再編が最終目標である。最終的には全域での統一料金や一日乗車券の発行、乗り継ぎなどを検討したい。  
・神童子線で乗り継ぎを採用しているのは、現行で運行している路線を、再編により山城地域を南北に走るルートから切り離したためである。

今回の社会実験で乗り継ぎを前提とするのは、現実的には難しい。時間がない中で無理矢理乗り継ぎ制を採用するよりも、今後しっかり時間をかけて検討してはどうか。

11月に社会実験が始まるが、住民が意見を言う窓口はどこになるのか。これまで地域の要望を提出するには、市長への陳情になってと思うが、支所での受付は可能か。また、アンケートなどを定期的実施する予定はあるのか。

- ▶ 利用者をはじめ多くの方から意見の収集をしたい。支所での意見受付できるようにする。ただし、運行に関する問い合わせなどは支所では対応できない場合もあると思う。また、調査についても、いずれかのタイミングで実施するのが良いかを検討する。

予算措置について  
会議結果要旨のとおり。

【配布資料】

- ・No.4 平成20年度歳入歳出予算明細書（予算書抜粋）

(2) その他

法定協議会への報告の取扱いについて  
会議結果要旨のとおり。

