

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5回地域公共交通再編検討分科会		
日時	平成21年1月16日(金) 午後1時～午後3時	場所	木津川市役所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、 ※代理：戸田辰司(京都運輸支局運輸企画専門官)、 ■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 義浦慶子、堀部良治、前田雅人		
傍聴者	1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) 確認事項 ① 社会実験について ○ 運行計画の変更について ○ 利用状況について(山城地域、加茂地域) (2) 協議事項 ① 木津地域の再編計画(案)について ○ 路線・運行ダイヤについて ② 市域全体での運賃形態(案)について (3) その他 ① 法定協議会への報告の取扱いについて ② 次回分科会について ③ 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		

	<p>地域公共交通再編検討分科会設置規程により、中川座長が議長となり、また議長から会議録の署名委員として、長柄光信委員を指名した。</p> <p>(1) 確認事項</p> <p>①社会実験について</p> <p>○運行計画の変更について</p> <p>○利用状況について（山城地域、加茂地域）</p> <p>「No.1 社会実験について」を用いて、運行計画の変更や山城地域と加茂地域のコミュニティバス利用状況について説明した。</p> <p>(2) 協議事項</p> <p>①木津地域の再編計画（案）について</p> <p>○路線・運行ダイヤについて</p> <p>「No.2 木津地域の再編計画（案）について」を用いて、木津地域のコミュニティバス再編計画（案）について説明した。</p> <p>②市域全体での運賃形態（案）について</p> <p>「No.3 市域全体での運賃形態（案）について」を用いて、市域全体の運賃形態（案）の方針について説明した。</p> <p>(3) その他</p> <p>①法定協議会への報告の取扱いについて</p> <p>分科会での検討結果を協議会へ報告する。</p> <p>②次回分科会について</p> <p>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</p> <p>会議結果要旨のとおり。</p> <p>2. 座長あいさつ</p> <p>会議結果要旨のとおり。</p> <p>3. 議 事</p> <p>(1) 確認事項</p> <p>①社会実験について</p> <p>○運行計画の変更について</p> <p>○利用状況について（山城地域、加茂地域）</p> <p>会議結果要旨のとおり。</p>

**【配布資料】**

・No.1 社会実験について

**【主な意見・質疑等】**（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）

- 山田線であれば、1日あたり8.17人ということであるが、4往復運行しているので片道1便で1人という理解でよいのか。
  - ▶ その通りである。
  
- 当尾線の利用者数が大きく増えているが、これは増便による影響と考えてよいのか。また、1便あたりの利用者数のデータがあれば教えていただきたい。
  - ▶ ・バス全体の運賃収入より算出しているため、今は1便あたりの利用者数のデータはない。
    - ・1便あたりの利用者数は、前年度と大きく変わっていないと思う。全体で増加しているため、増便による影響と考えても良いと思う。
    - ・通常、増便すると1便あたりの利用者数は減少する傾向がある。しかし、当尾線では横ばいもしくは微減である。加茂地域の路線では、1便あたりの利用者数は減少しており1日あたりの利用者数もほとんど変わらないが、再編前は週に3日間の運行であったため、週合計では増加している。再編前も移動の需要は毎日発生していたが、週に3日しか運行していなかったため、移動を控えていたのではないのか。
  
- 山城地域では元気デいのサービスとしてバスを無料で運行しているため、山城地域の利用者数が若干少なくなっている。
  
- 山城線は今回の再編で有料化されたが、住民から何か意見は挙がってきているか。
  - ▶ ・加茂地域、山城地域で実施された総合計画の説明会でバスに対する意見が出され、運賃形態が統一されていないので、統一するべきではないかという意見が多かった。
    - ・また、標柱を設置する際に住民から直接いただいた意見として、JRと並行するルートよりも、祝園駅まで走らせてほしいというものがあった。市を跨ぐ路線であるため、現在は検討中であると回答した。
  
- 祝園駅への路線に向け、精華町と協議していくことはないのか。
  - ▶ 委員会を立ち上げる前に、担当者レベルの協議は行ったが、今のところ具体的な動きはない。今後、木津川市として市境を跨ぐ路線についての必要性は認識している。

**(2) 協議事項**

**①木津地域の再編計画（案）について**

**○路線・運行ダイヤについて**

会議結果要旨のとおり。

**【配布資料】**

・No.2 木津地域の再編計画（案）について

【主な意見・質疑等】（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）

- 鹿背山－高の原駅が分割され、兜台を経由なくなると、周辺の人が不便にならないか。経由したとしても時間はあまり変わらないのではないか。
- ▶ 兜台を経由することによって路線の往復所要時間が1時間を越えることになり、バスの効率的な運行が難しくなるため、経由しないようにした。また、兜台の方は他の路線が利用可能である。
  - ・迂回は出来るだけなくした方が良いが、きのつバスは既に運行されている路線であり利用しておられる方もいるため、現状の路線を維持する方向が良いのではないかと思う。そのため迂回が残っている箇所もある。
  - ・利用者の動向を見ると、木津川台駅－山田川駅－高の原駅の駅間を利用する方が多く、途中で降りる方は少ない。駅間だけを結ぶルートが効率的ではあるが、コミュニティバスという性格を考えるとそういったルートは向かないこともあり、現状の路線をなるべく維持しながら便数も確保し、利便性を向上させる方針としている。
  - ・この再編計画（案）では、木津駅－山田川間の所要時間は20分ちょうどの運行間隔が可能であり、例えば00分、20分、40分といったダイヤで運行できるのではないか。現状は22～29分ほどバスが来ない時間帯がある。木津駅－高の原駅間もちょうど20分間隔で運行できると思う。
  - ・木津駅から西側へ行く路線のうち、3つが山田川駅、3つが高の原駅へ行くことになる。
- 高の原駅発の木津川台行きのバスは、木津川台から木津駅まで行くが、慣れていない方には分かりづらいのではないか。見直しによって、行き先表示と実際の行き先の不一致をなくせば、分かりやすい路線になるのではないか。現行の奈良交通のバスの行き先にはLED表示もあり、途中で表示を変えることは可能である。こうすることによって初めて利用する方にも分かりやすくなる。
  - ・運賃の支払いについて、目的地まで1つの路線で行ける方は1回、複数の系統を乗り継いで目的地へ行く方は系統毎に支払うといった不公平感があってはいけないのではないか。
- 現在18時以降は奈良交通の路線バスが運行しているが、今後もコミュニティバスと奈良交通のバスは両方とも運行することになるのか。それとも全時間帯でコミュニティバスを運行するのか。
  - ▶ 利用客数の少ない時間帯は、民間事業者では経営が成り立たないため、木津川市が運行する。朝晩など、採算の見込める通勤時間帯は、これまで通り奈良交通が運行する。
- 奈良交通の山田川駅－木津駅間のバス料金はいくらか。
  - ▶ 210円である。途中で170円から210円に上がる区間がある。
- 乗り継ぎについて議論されているが、梅谷や鹿背山の方が木津駅で降りられる

割合、木津駅以西に行く方の割合はどのくらいあるのか。

- ▶ 現状のデータから判断すると、例えば、木津中学校の校区が木津駅の東西に跨っているため、朝中学校へ行く方は木津駅を通過して利用される方が多い。しかし、その他の方であっても木津駅で乗降する割合も多い。
  
- 現状の鹿背山～高の原駅路線は木津駅で切れることになるが、繋げるものは出来るだけ繋げる方向で検討してはどうか。系統が変わっても乗車したままで木津駅以西に行けるようにしてはどうか。
  - ▶ ・そのあたりを考慮して検討している。
  - ・西1と東1は継続して運行されるため、系統番号は変わるが山田川までは乗り継ぎなしで利用できる。
  
- 運行時間帯と運行本数はどうなるのか。
  - ▶ 現状の時間帯・運行本数とほぼ同じと思っている。
  
- 主要駅における発着時間が毎時同じ時間になるということによいか。
  - ▶ その通りである。
  
- 乗り継ぎが必要な利用者についてはどのように対応するのか。
  - ▶ 木津駅を跨って利用している木津中学生は西1と東1が継続して運行されるため、乗降の必要な乗り継ぎは発生しない。また、木津駅以西の路線では、西4以外は全て山田川へ行くことになるため、問題は少ないと思う。
  
- 奈良交通の木津駅東地区を経由する循環バスは、継続されるのか。
  - ▶ 木津中央地区で街開きが予定されており、需要への期待があるため、また研究所の方が利用する可能性もあるため、収支は厳しい状況であるが、継続すると聞いている。

## ②路線・運行ダイヤについて

会議結果要旨のとおり。

### 【配布資料】

- ・No.3 市域全体での運賃形態（案）について

### 【主な意見・質疑等】（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）

- 値上げした場合、乗客が減る可能性は想定していないのか。
  - ▶ 当初は若干減ると予想しているが、1日乗車券の検討により、この運賃でもあまり変わらないと想定している。
  
- 必ずしも全員が往復利用するとは限らないため、全員を150円で計算するのは無理があるのではないか。
  - ▶ あくまでも試算として説明させていただいた。
  
- 利用者数は変わらないと仮定して運賃が上がっているのに、一般財源の投入額

が変わらないのはおかしいのではないか。また各線の運行費用の数字は、どこから出てきているのか。

- ▶ ・運行事業者からの参考見積り等を基に算出しており、数値については精査させていただきたい。
  - ・資料については、修正し差替えすると共に、協議会資料についても同様のものを提出する。
  
- 奈良交通の路線バスは木津駅－山田川間を 210 円の料金で採算を取っていると思う。この区間で赤字が出るようなら運賃改正で料金を上げていると思う。この試算では 150 円の料金でかなりの赤字となっている。これはおかしいのではないか。
  - ▶ ・木津川市内で黒字の路線は 1 路線あるかないかと聞いている。ほとんどは赤字路線であり、奈良交通の料金 210 円は努力している価格である。
    - ・きのつバスの運行については、奈良交通の赤字分だけ木津川市が支払う契約となっている。赤字分はバスの減価償却費、燃料費や人件費など運行経費と運賃収入から計算している。赤字は大きくなっているが、地域公共交通の維持という観点から路線を維持している。
  
- ・木津地域だけを考えて「きのつバスの現行の運賃では市への負担が大きい」ということである。
  - ・今の運賃では市の負担が大きいため、市民の皆さんに運賃部分で若干の負担をお願いすることを伝えるのは重要なことである。
  - ・運賃を上げることで利用者数がある程度下がるのは覚悟しておかなければならないと思う。しかし、利用者が乗っても良いと思うくらいのサービスレベルで運行しているかどうかの方が、バスサービスにおいて重要である。人口も多く、しっかりとした需要がある地域なので、利便性向上に努力し便利になれば、利用者数はいずれ戻ってくるのではないかと。
  
- ・木津地域については、木津駅などで定時発着に変わり便利になりそうだが、個々の停留所から見れば利便性はほとんど変わらず、運賃だけが高くなる。試算では運行費用に占める運賃収入の割合は低く市の負担が大きい、バス運行による利益を享受する多くの住民が存在する。しかしながら採算ベースで判断するならば運行しない方が良い。どちらを取るか非常に難しい問題である。
  - ・周りでは、料金が 200 円になれば乗らないという方もいる。木津地域についても、何らかのメリットを与えることはできないか。
  
- ▶ ・山城地域、加茂地域では料金は 200 円であり、なぜきのつバスだけ 100 円なのかという声もある。
  - ・料金が地域によって異なるため、このような話になっていると思う。長年定着している路線であるため、難しいところもあると思う。
  - ・現行の料金では赤字が非常に大きいため、料金を上げるというのは、理論的には整合が取れているが納得するかどうかは別問題である。
  - ・例えば 1 日乗車券などを発行することで、木津地域にとってのメリットとなれ

ばと考えている。

○・料金が上がっても良いという利用者はいない。このような意見に対しては例えば1日乗車券の発行などで負担軽減の努力をする。一方で、市全体として負担のバランスをどのように決めるのか、考えなくてはいけない。バスの利用者は市全体から見れば数パーセントの場合が多く、数パーセントの市民しか利用しないバスに税金を使うことに対する議論は存在する。これは納税者の意志によって決められるものでもある。公共交通は全て無料という地域もあれば、利用者が運行費用の全てを支払うべきだという意見もある。運賃はこのようなバランスを考慮して決められなければならない。

・本来ならば料金を500円程度に設定しないと採算が取れない路線であっても200円とし、残りは市全体で負担することで幾分か安く利用できるようにする。負担が増えることについては、利用者の方にご理解いただくことも重要である。

・100円バスは福祉事業として運行することになってしまう。京都市内の100円バスであってもかなりの赤字で運行しており100円で採算が取れているわけではない。

○ 加茂地域や山城地域の料金を100円にしたとしても、全体として運賃収入はそんなに変わらないのではないかと。

▶・財政が厳しい状況の中で、バスに使える予算は決まってくる。例えば料金を100円にすれば5路線の運行だが、200円にすれば8路線の運行が可能になるなど、サービスに差が出てくる。安い料金で運行路線や本数が少ない方が良いのか、多少負担が増えてもサービスが高い方が良いのか、さらに言えば、バスが走るか走らないかが決まってくる。

・木津地域について、単なる値上げとならないよう、サービスレベル向上や他地域との統一性など考慮して200円の料金、1日乗車券の発行などを検討してきた。

・経費を如何に抑えるか、バス会社と協議してきたが、今のところなかなかうまくいっていない。路線の再編は4月から開始することを目指してきたが、実現は難しい状況であり、21年度中の実現を目指している。1日乗車券の発行についても別途費用が発生するといった話もあり経費などについて引き続き協議していく。

○ ハコモノ1つ作ることに比べれば、バスの運行費用は安いと思う。奈良県の十津川村ではバス路線の整備によって小学生が通学できるようになり、寄宿舎を廃止した。結果、全体では負担額が減少したという話も聞いている。バスを様々なサービスの代替策として活用することが出来れば、今議論している運行費用は決して高いものではないのではないかと。

○ きのつバスの路線には奈良交通では200円以下で利用できる区間が出てくるが、これは問題ないのか。

▶・南加茂台線ではこのようなことが現実になっている。奈良交通とコミュニティバスは同じ時間帯に運行しており、前者の料金は170円、後者は200円である。

	<p>・今回、加茂地域の再編の際に局の内部でも議論となったが、議論の経緯を説明し理解していただいた。</p> <p>(3) その他</p> <p>①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。</p> <p>②次回分科会について 会議結果要旨のとおり。</p> <p>4. 閉 会</p> <p style="text-align: right;">以上。</p>
<p>その 他 特記事項</p>	