

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63回木津川市地域公共交通総合連携協議会		
日時	令和5年6月29日(木) 午前10時00分～午後0時10分	場所	木津川市役所 会議室4-4
出席者 (出席者…■) (欠席者…□)	委員	【学識経験者】 ■大庭 哲治委員(副会長) ■井上 学委員 【市民代表】 ■占部 禎佑委員 □藤田 弘志委員 ■桑原 久和委員 ■津田 浩司委員 ■上月 俊行委員 ■木村 剛委員 ■平田 克子委員 □辰巳 潤委員 ■兔本 久和委員 【事業者】 ■野口 明委員 ※代理：吉田 敦亘(西日本旅客鉄道株式会社京滋支社 室長代理) □大野 豊委員 ■大西 秀樹委員 ※代理：松石 康志(奈良交通株式会社乗合事業部統括課長) ■津田 秀夫委員 ■足立 高広委員 □大江 正泰委員 ■梅田 幹夫委員 □加藤 隆委員 ■今西 宏委員 ※代理：中谷 恵輔(奈良交通労働組合 副執行委員長) 【行政機関】 ■稻留 健一郎委員 ■今城 由貴委員 ■松永 弘道委員 ■小寺 睦男委員 ■松田 直樹委員 ※代理：斎須 聖(京都府木津警察署 交通総務係長) ■谷口 雄一会長 □稻垣 勝彦委員 ■久保田 明委員	
	その他	【オブザーバー】 ■酒井 大斗委員 ※代理：中垣 吉雄(国土交通省近畿運輸局 交通企画課 企画第一係長) □村上 進一委員	
事務局	船岡政策監、茅早事務局長、西村事務局次長、松下主幹、吉田課長補佐、楠見主任		
傍聴者	6人		
議題	1. 開会 谷口会長より開会のあいさつがあった。 2. 議事 (1) 報告事項 ① 木津川市コミュニティバスの利用状況について【資料1】 ② 令和4年度決算報告について【資料2】 (2) 協議事項 ① 令和5年度補正予算第1号(案)について【資料3】		

	<p>②地域公共交通確保維持改善事業生活交通確保維持改善計画(案)について【資料4】</p> <p>③きのつバス（木-2）の運行状況について【資料5】</p> <p>④木津川市地域公共交通計画の策定について【資料6】</p> <p>⑤コミュニティバス等新規路線導入検討申請について【資料7】</p> <p>(3) その他</p> <p>①次回協議会の日程について</p> <p>②その他</p> <p>3. 閉会</p>
<p>会議結果要旨</p>	<p>1. 開会</p> <p>事務局より開会の宣言があった。</p> <p>2. 議事</p> <p>議長から運営内規に基づき、会議録の署名委員として木村委員を指名した。</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>①木津川市コミュニティバスの利用状況について 資料1に基づき、事務局から報告があり、確認した。</p> <p>②令和4年度決算報告について 資料2に基づき、事務局から報告があり、確認した。</p> <p>(2) 協議事項</p> <p>①令和5年度補正予算第1号(案)について 資料3に基づき、事務局から提案があり、原案の通り承認した。</p> <p>②地域公共交通確保維持改善事業生活交通確保維持改善計画(案)について 資料4に基づき、事務局から提案があり、原案の通り承認した。</p> <p>③きのつバス（木-2）の運行状況について 資料5に基づき、事務局から提案があり、承認した。</p> <p>④木津川市地域公共交通計画の策定について 資料6に基づき、事務局から提案があり、承認した。</p> <p>⑤コミュニティバス等新規路線導入検討申請について 資料7に基づき、事務局から提案があり、原案を差し戻した。</p> <p>(3) その他</p> <p>①次回協議会の日程について 後日通知することとした。</p> <p>3. 閉会</p>
<p>会議経過要旨</p> <p>◎議長 ○委員 →事務局</p>	<p>1. 開会</p> <p>会議結果要旨のとおり。</p> <p>2. 議事</p>

(1) 報告事項

①木津川市コミュニティバスの利用状況について

【配布資料】資料1-1、資料1-2、資料1-3、補足資料1

【主な意見・質疑等】

◎令和元年度比で増加しているのはいい傾向である。観光入り込み客数の増加が根底にあるのかと思うが、市民の利用状況についても確認していく利用者増に繋げていければと思う。

市内バス無料デーの実施後の利用者が増えた事については、一定の効果があったと言えると思う。今年度の無料 Day 実施は難しいのかもしれないが、引き続きこういった取組なども考えながら市民のコミュニティバスへの認知度と利用増に繋げられるような取組を展開してもらえればと思う。

②令和4年度決算報告について

【配布資料】資料2-1、資料2-2、資料2-3

【主な意見・質疑等】

意見・質疑なし

(2) 協議事項

①令和5年度補正予算第1号(案)について

【配布資料】資料3-1、資料3-2

【主な意見・質疑等】

意見・質疑なし

②地域公共交通確保維持改善事業生活交通確保維持改善計画(案)について

【配布資料】資料4-1、4-2、

【主な意見・質疑等】

○議題について補足させていただく、今回申請いただくのは今年の10月から来年9月までの運行に対して国の支援を受けるための計画の認定申請である。「幹線」「フィーダー」と2種類あるが木に例えると「幹線」が「幹」、「フィーダー」が「枝」であり、幹と枝が合わさってしっかりとネットワークを築くという考えのもとにこういった支援制度が作られているところである。どちらの補助に関しても利用者の人数の要件があり、特に「フィーダー」については、片道あたり1人は最低利用していただかなくてはならないこととなっている。昨年9月までの運行については新型コロナウイルス感染症の特例として人数に関する要件が外されていたが、去年の10月から今年の9月の今運行している分については、おそらく特例はなくなると思われるので、最低限片道あたり1人は利用者がいないと支援が難しくなるので、引き続き利用促進に努めていただきたい。「フィーダー」の補助は比較的新しい補助制度であり、平成23年度からの制度である。それまでは「幹線」だけを国は支援していたが「幹」だけを育てても交通のネットワークは育たないということで、しっかりとネットワークを築いて頂きたいという主旨のもとにこういった制度ができています。木津川市にあっては「幹」と「枝」という考えをしっかりと持って今まで検討いただいて

いるところである。国の制度としても「幹」がなくなると「枝」だけを支援する制度はなく「幹」があって初めて「枝」を支援できるという制度になっているので、「幹」と「枝」の利用促進を引き続き努めていただきたいと思う。

③きのつバス（木・2）の運行状況について

【配布資料】資料5

【主な意見・質疑等】

意見・質疑なし

④木津川市地域公共交通計画の策定について

【配布資料】資料6

【主な意見・質疑等】

○計画策定にあたり、今までの検証をどうするのか、次の5年間に向かってどうしていくのが大切なところである。住民アンケート、利用者アンケートの実施は良いことと思うが、重要なのは地域住民ワークショップである。地域の利用状況を把握していただくことが大切なことで、地域と密着した考えをもってお互いに議論したうえで、高齢化していく現状をどうしていくのかを考えることが一番大事なことだと考えている。アンケートは個人の思いが入ってしまうため、地域の特性や地域の状況を把握しないと、地域に密着した交通について考えられない。地域住民ワークショップについては早い段階でアピールして各地域の自治会または老人会などの色々な団体に足を運び、地域の声を聞いてどう進めていくか決めていくべきである。テレビで見たが2024年問題といわれるドライバーが不足する事態が想定されており、日本全国どこも同じ問題がおこる。地域に密着して、早い段階で取り組んでいく必要があると思う。

→第2次地域公共交通網形成計画策定時には地域のワークショップとして木津・加茂・山城の老人会と計3回行った実績がある。今回、同じようにするのかどうかについては現在検討している。アンケートは個人の意見しか反映されないというのは、おっしゃるとおりであるので、地域の実情や課題が明確化されるようなワークショップに努めていきたい。

○ワークショップをどの団体とするかについては、団体を募集するという方法もあると思う。

→団体を募集するとなると、手を挙げる団体があるかどうか、また、地域の偏りがでないかどうかの懸念がある。しかし、手法としては考えられると思う。市には各地域から地域要望という形でコミュニティバスに関するご意見も頂いてるところであり、公共交通に対する機運は高まっていると感じているので、そういった手法も検討していきたいと考えている。

◎地域の実情を実際に地域の方から、ワークショップを通じて把握するとともに、公共交通について地域の方にもご理解いただく重要な機会だと思うので、手を挙げられるような団体があれば考慮いただければと思う。また、これまでにもこの協議会においてもいくつかのエリアで公共交通の利用促進を図ることや、実証実験をしてきた経過もあるのでそういったエリアをフォローしながらワークショップをしていただければいいと思う。個人の意見についてはアンケートで一定把握できるが、一方では地域の詳細な事情はワークショップを通じて意見を集約して、計画に反映できるものは反

映していければいいと思う。

○住民アンケートについて、対象年齢が18歳以上となっているが、中学生や高校生も通学等でバスは利用しているため、18歳の制限をもっと下げた方がよいのではないかと。15歳であれば中学3年生であり、十分アンケートに答えられると思う。また、利用者アンケートについてであるが、手法としてヒアリングもあるが、通勤・通学中にヒアリングによる調査は厳しいと考えられるので、ウェブ回答などの工夫をしてはどうか。次に、全体のスケジュールであるが非常にタイトな日程になっている。10月の課題抽出については、住民アンケート、利用者アンケート、地域ワークショップといったところからあがってくるかと思う。利用者アンケートは通学利用者を踏まえて9月以降が望ましいと書いているが、そこは拘る必要はないかと思う。分析も必要になるので、住民アンケートやワークショップと時期を合わせた方が整理しやすいのではないかと。

→市民アンケートとして発送するのは18歳以上の市内居住者であるが、利用者アンケートについては対象とする年齢を定めていない。利用者アンケートはバス乗降のタイミングでお渡しさせていただくので、ここで学生の意見は集約できると考えている。利用者アンケートの方法については、案でありバス車内での聞き取りについては混雑時を避けて、比較的落ち着いている時間帯を見計らって行う予定である。聞き取りを行うことによってアンケート項目だけではなく、アンケート項目以外の意見も拾うことができるのではないかとという考えから、こういった手法を検討している。次に、スケジュールについてであるが、再度検討し業務受託者と協議する。

○公共交通に関する質問を18歳以上としているのはなぜなのか。市はアンケートを実施するにあたり市民に実施する旨の発信をする予定はあるのか。

→今年度、当課では、当該計画以外にも市の総合計画と総合戦略の2つの計画を策定する。これらの計画についても同様にアンケートを実施する予定であり、3つのアンケートについて質問項目が被らないように考えている。それぞれのアンケートは5,500件ずつを予定しており合計約15,000人の人を対象に3つアンケートのいずれかが届く事になる。これらのアンケートに補完性を持たせる意味でも3つのアンケートの対象年齢を一旦18歳以上と設定した。アンケートをする際の告知であるが、公共交通のアンケートについては、毎月広報に折り込んでいる公共交通だより等を使って事前告知はしっかりしていきたい。

○18歳という設定は必要ないとする。小学生・中学生くらいの方に意見を聞くことにより将来に向けて色々な意見が出てくると思う。高齢者に聞くと不便なところを便利にして欲しいといった意見ばかりになり、どうしたらいいかという発展がないのではないかと。

◎オブザーバーから何か補足や現時点での考えなどはあるか。

→対象年齢については、決定したものではなく市と協議していく予定である。他の市町では対象年齢を下げているところもある。また、18歳以上の方にアンケートと市内の中高生を対象にターゲットを絞ってアンケートを並行してとるというところもある。本日の意見を踏まえて市と協議していきたい。

○先ほどから問題になっているのは18歳以上という言葉だけである。18歳以上に配布はするが、意見については色々なところから吸い上げたらいいいのではないかと。

◎色々な意見はあったが高校生や中学生の利用は間違いなくあるので、そういった方々の意見を把握することには努めてもらいたい。その方法についてであるが住民アンケートで別途とることもできるかもしれないが、難しいようであれば住民ワークシ

ヨップで高校生の意見を聞く、利用者アンケートで高校生に尋ねるなどの工夫もできると思うので、18歳以下の若い方々の意見も把握し反映できるように努めていただきたい。市民アンケートと利用者アンケートであるが高校生に配っても特段回答に困らない内容であるので、回答はできるかと思う。また、アンケートはウェブ回答も可能とあるので高校生や中学生はウェブに誘導して回答いただくなどいろいろな方法があると思うので前向きに検討してもらいたい。

◎業務スケジュールであるが、アンケートの時期について利用者アンケートの時期は高校生や中学生の夏休み期間であってもいいのではないかとの意見があったが、中学生・高校生に手厚く尋ねるのであれば、夏休み明けの中高生が利用している時にアンケートをした方が把握しやすいのかなと思う。課題の抽出に関しては、アンケート、ワークショップ、ヒアリングなどを行いながら丁寧に進めてもらえればと思う。

○効果検証について、7月8月に現況整理とあるがこれが現行の計画の最終的な効果検証となるのか、もしくは現行計画が終了する3月もしくはそれ以降にもう一度検証をするのか。

→現行の計画の効果検証については、スケジュールに示すとおり7月8月時点での効果検証となる。計画の目標である「公共交通の満足度」についてはアンケートにて把握する。

◎多くの方々のご意見を吸い上げるためにも、アンケート調査を実施する際には情報発信を行ってもらいたい。議論のあったアンケートの対象年齢については事務局で前向きな検討をしてもらえればと思う。

⑤コミュニティバス等新規路線導入検討申請について

【配布資料】資料7-1、7-2、7-3、7-4

【主な意見・質疑等】

○南加茂台地域は現在、70歳代、80歳代の人が多く高齢化が進行している。これからの南加茂台、ひいては、木津川市として高齢化にどう対応していくのかという問題であるが、今回自治会が中心になって意見を集約し、まとめた事に意義はあると思う。新規路線設定条件には、「競合路線はないか」という点が定められてるが、JR加茂から木津駅、奈良交通、全て競合路線があり、ないとは言えない。逆に行政にいいアイデアがないか聞きたいくらいであるが、ここはお互いに知恵を出し合って、利用者と事業者お互いが良い方向となることが一番大事だと思う。何が一番大事なのかと言えば定時定路線では乗客がおらず、空気を積んで走っている現実があるが、オンデマンド方式だと、予約した便しか運行されないの、乗客がいない状態で走ることではない。申請では利用者の利便性と事業者のことを考えてオンデマンド方式をとっているのでいいアイデアだと思う。住民が移動で困っていることといえば、「山城病院に行きたい」「加茂支所では対応できない事について、市役所に行きたい」など様々ある。JRにのれば5分か6分で加茂駅から木津駅には着くが、時刻を気にしながら駅の階段を上るのが大変である。とにかく、早く検証を始め、皆さんの意見を聞きながら、検証時には地域の住民が利用するように地域住民も促す、行政もこれを考慮したうえで対応してもらいたい。並行路線と言われれば木津駅と西木津駅間や山城地域の駅と木津駅は全て、市コミュニティバスと並行している路線である。行政は地域によりそってもらい、お互いに歩み寄って判断をしてもらいたい。

→競合ルートが新規ルートの設定条件になっているのは、現交通網計画に定めている

ものであり、これに則った判断が大前提であることを理解して頂きたい。行政からも説明会にて公共交通の現状や新規ルートの設定方法を説明し、関わってきたところである。今回、地域から課題解決に向けた申請が出てきたことは尊重している。申請にあたってアンケートや協議をされたと思うが、そこで浮かび上がってきた地域課題について、出来るところから行政も携わっていきたいと考えている。競合路線の話をしたが、南加茂台地域については説明のとおり JR と路線バスと市コミュニティバスが運行されている。加茂地域は加茂駅を中心としたまちづくりをしていくと方針として決めており、地域から加茂駅までの接続に問題があるのであれば改善していきたいと考えている。コミュニティバスが空気を運んでいるという話と、空気を運ぶことのないオンデマンド交通という話があった。きのつバスのような定時定路線であれば、乗客がないと運賃収入がないので赤字になるというのはその通りである。オンデマンド交通については、例えば、今運行している南加茂台のデマンドバスについては、市の負担は、通常のタクシー程度の料金と運賃の200円との差額を負担している。定時定路線であれば乗ってもらえるだけの収入は増えていくため赤字は圧縮できるが、オンデマンド交通では運行した時点で赤字になり、乗客が1人であれば運賃収入も1人分のみとなるため、運行するたびに赤字が膨らんでいくという特色もあるという点もご理解いただければと思う。

○加茂駅を中心にしたまちづくりというが、加茂町の時代あればそれもわかるが、今は木津川市である。木津川市という8万人都市となっているのに加茂だけを閉鎖するという考えはおかしい。合併して15年になるのに、いまだに加茂駅を中心にと考えていては前に進まない。オンデマンド方式は運行費用がかかるというのであれば、木津駅から梅谷口まで来ているバスを加茂まで走らせることや、また路線バスとコミュニティバスとの接続改善など考えれることは多くある。

○自治会からの申請内容と離れており、個人的な提案になっているのではないか。

◎一旦整理を行う。まず加茂駅を中心にという点について批判もあるが、現時点の公共交通計画の中では「加茂駅を拠点に」となっているので、一旦は計画に基づいて考えることになる。今回の提案は南加茂台の自治会から申請があり、内容について事務局が説明したとおりである。この協議会のなかで検討しなければいけないことを事務局に確認したい。本日の協議会の場では何を協議するのか、何を決定しなければならないのかであるが、資料7-1のフローチャート中の「希望路線がルート設定条件を満たしているか」これについて本日協議するという理解でいいのか。

→そのとおりである。

◎そういうことであれば、ルート設定条件である「①既存民間路線の運協が休廃止されたルート」「②他の公共交通との競合がなく、地域特性・まちづくりを踏まえ、将来にわたって地域公共交通を向上させるもの」についてしっかり確認していきたい。

①については該当しないので②について議論したい。事務局から説明があったが、南加茂台地域や加茂駅周辺については複数の運行業者が運行している、JR西日本、奈良交通、加茂タクシーが運行していると思うので、各事業者のご意見を簡単にご紹介いただきたい。加茂タクシーから意見をいただきたい。

○高齢者の足を守っていくということは大変重要なことであると認識している。一点教えていただきたいのだが、提案内容に「ジャンボタクシーによるオンデマンド」とあるが、これは、コミュニティバス・かもバスのデマンド交通のことを指しているのか、あるいは、ジャンボタクシーなのか、これによって考え方が異なってくる。ま

ず、乗降場所が加茂駅・加茂支所となると今の南加茂台線と重複する。そして行先が木津駅、山城病院ということであれば、我々のタクシー事業が脅かされるものであり、今後の事業に大きく影響がある。また、ジャンボタクシーでオンデマンドをどうやって維持していくか、どうやって運転手を確保するか。営業所に常時ジャンボタクシーがあれば運転手も即対応もできるが、その点が分からないので、考え方をお聞きしたい。また、乗降場所についても、東から西へ伸びており広範囲すぎて、タクシー事業者側にとっては大変苦しいところが出てくると考える。

◎質問を頂いたが、回答できる提案者が協議会委員にはいないため、一旦はそういうご意見を頂いたということでよいか。

○タクシーでデマンドの新たな路線をつくるのか、どういう風に思っているのかが知りたい。

◎補足すると、一般的にオンデマンドを導入するのは最後の手段だと思ってもらいたい。利用者が非常に少ないがなんとか地域の足を確保しなければならないといった状況下において、最後の手段としてオンデマンドがある。オンデマンドは、少なからず一人は乗っているため、確かに空のバスではない。ただし、常時ドライバーを確保しなくては行けないため、コストはずっと発生している状況である。そして、利用が増えれば増えるほど運行経費は上がっていくため、利用が増えるのはありがたいことであるが、コストも嵩んでいくため、難しい運営が求められる手段であることはまず理解してもらいたい。そういった中で、オンデマンドなのかジャンボタクシーなのかという点に拘られているのかというご質問をいただきたいと思います。続いてJR西日本から意見をいただきたい。

○鉄道事業者としては、先ほども幹線とフィーダーという意見があったが、鉄道はまさに幹を担うところで、役割として、大量輸送・速達性ということを担当している。まちづくりの観点もあるが、鉄道を維持、さらに活性化していくためには、鉄道が運行されているところは鉄道を利用していただき、その先の二次交通やラストワンマイルのフィーダーの部分をコミュニティバス等で担ってもらおうといった役割でまちづくりを進めていただきたいと考えている。その点も考慮して、ご検討いただきたい。

◎補足したい。並行路線の話があったが「並行路線」と「競合路線」は別である。

「並行しているかどうか」と「競合しているかどうか」では意味が違う。加茂駅と木津駅の間は競合しているのか、単に並行しているのかの判断が重要である。南加茂台地域から加茂駅に行き、そこからJRを利用する人がどれだけいるのか、それが今回の申請によってどれだけ減るのか、そのあたりの状況がわかれば競合しているのかがわかる。競合しているかどうかのエビデンスが現在ないため難しいが、おそらく南加茂台からバス等を利用して加茂駅に行き、そこからJRを利用されている方は一定数いると推測され、それが今回の提案で減少するのではないかと懸念点があるのではないか。山城バスの場合には、競合しているかどうかといえば並行しているが競合はしていない。いずれにしても今回の提案については競合しているかどうかの判断が必要になってくる。奈良交通からご意見をお願いしたい。

○最初に、今回の提案について、賛成でも反対でもどちらの立場でもないことを言うておきたい。奈良交通では南加茂台地域については加茂駅から梅美台を通過して奈良方面まで運行している。運行の状況については資料にもある通り人口減少や高齢化の影響もあり利用者について年々減少している状況である。収支状況についてはコロナ前

の令和元年度のこの路線は約6,000万円の赤字を出している非常に厳しい路線である。直近の減便により収支改善には努めているが、令和3年度の実績でいえば約4,000万円の赤字となっている。収支改善はしてきているが、まだ多くの赤字を抱えている路線であり、当社の努力だけでは現状を維持するのが非常に難しい路線であることをまずご理解頂きたい。その中でコミュニティバスの運行については、南加茂台地域の今後こういった移動手段が適切なのか考える上で一つの選択としては当然ありえる話かと考えている。今後、当社の路線をどのように維持していくのか、あるいは南加茂台地域の体系をどのようにしていくのかを木津川市と地域のみなさんとで協議させてもらえればと考えている。そういった意味で今回の提案は当社としては一部競合していると考えてはいるが、交通体系を考えていくという一つのきっかけになるのではないかと考えている。

○なぜ南加茂台からこのような提案がでたかの原点について、もともとはJRが昼間に1時間に2本走らせていた路線を1本にしたため、接続するバスもなくなった。昼間は1本しかないの動きがとれない。山城総合医療センターに行くときには、行きはJRで行っても、帰り1時間待たなくてはいけないため、その時にバスがあれば加茂に帰ることができるため、加茂・木津間に定時のコミュニティバスを走らせれば良いと考えている。JRのない時間の隙間をうめる形のコミュニティバスを走らせれば、競合にはならないと思う。昼間だけ2、3往復するものがあれば加茂から南加茂台を通して木津にくる定時のバスがあれば、南加茂台の住民のみなさんも少しは納得されるのではないかと。

○移動というのは個人の利益を最大化したいので、かなり自分たちの思いを強くするのは当然である。一方、公共交通はどこかで折り合いをつけることに成立している。それでも地域の利益を最大化したのであれば、周りにある既存の公共交通が消えるリスクは承知しておく必要がある。自分たちの利益を最大化した公共交通を作りたいのであれば、それ相応の負担が必要である。タクシーに近いサービスを自己負担200円にし、それ以外の経費は税金でとなれば、他の地域納税者が納得しない。自己の利益を最大化するのは当然のことであるが、どこかで折り合いをつけないと公共交通は崩壊する。1時間に1本しか電車がいないから使えないというのはありえない。実際、加茂駅から東の関西本線は1時間に1本しか運行がなくなったので、間を埋めるバスを運行しているが、そのバス利用者は少ない。本数が増えたから乗るといような世界ではない。この協議会に参加する時くらいは、公共交通を使うというマインドが必要である。

先ほどの奈良交通の発言は、競合するコミュニティバスを導入検討するのであれば、路線を止めますとも受け取れる。JR線についても同じである。そこまでを覚悟するのであればやってみてもいいかと思うが、現状、1時間に1本、5時台から23時台まで運行されているバスに不便で乗らないというのに、デマンド交通に乗るとい事例は見たことがない。

○これから交通事業者とお互いに擦り合わせて議論をしていくという連携が、これから一番大事ではないか。消していく話、未来のないような考えばかりをされたら、コミュニティバスの問題はどこも難しいと思う。今日、事業者の意見を聞いたうえで、現状の状況で、事業者に迷惑をかけないやり方でどうなのかという観点でこれからの審議に入って頂きたい。それには時間がかかると思うし、今日の30分くらいで結論を出すのではなく、もう少しお互いに聞き取りしながらいい方向にもっていくよ

	<p>うにしてほしい。</p> <p>◎今回の申請に関して、南加茂台地域が交通環境を何とかしなければならないという思いは十分に理解した。今日は、フローチャートに従うとルート設定条件を満たしているか否か、つまりこの申請が持続可能な公共交通をもたらすものなのかどうか、あるいは公共交通を向上されるものであるのかどうかという観点から申しあげるとやや厳しいのかと思う。ただ、これで協議終了ではなく、地域と事務局と引き続き協議をしてどういう方向にしていくのが望ましいのかという議論を引き続きしていく必要があると認識している。申請内容のとおりではなかなか難しいが、内容をブラッシュアップして、検証していくという形で一度差し戻すことは可能か。その際に、次の2点についてしっかりと考えていただきたい。</p> <p>一つ目は、南加茂台地域の方は、いろんなご意見があると思うが、自宅からバスや何かしらの交通手段を利用して目的地まで行って目的地から帰ってくるまでに、何が問題なのか、自宅から最寄りのバス停までいくのが大変で難しいのか、あるいはバス停でバスを待っていてもなかなか来ないもしくは思い通りの時間にこない、これが問題なのか。あるいはバスで加茂駅まで行き加茂駅から JR に乗り換える、その乗り換えが問題なのか、あるいは JR で移動して駅から目的地までの移動が問題なのか、また逆に買い物などして重い荷物を持って帰る、これが大変なのか、何が大変なのか明確ではないので、どういう問題を南加茂台地域が抱えていて、それに対してどう解消していくのかという手段が見えていない。一度南加茂台地域で何が問題なのかをはっきりさせてもらったうえでそれに対してどういう対応が必要なのかという検討を引き続きできればいいかと思う。</p> <p>二つ目は、持続可能な公共交通を維持していくためには、ある地域の利便性を上げることによって、その周辺地域の利便性を下げたりすると、市全体からみてマイナスになる可能性もあり、そういうことは避けたい。出来る限り木津川市全地域の公共交通全体を高めるという観点から考えてもらいたい。</p> <p>今回の申請については、持続的な観点からいうと難しいところもあると思うので、一旦差し戻して引き続きの検討としたい。</p> <p>→事務局の方から南加茂台自治会に説明させて頂いて、案の修正や問題点の整理をさせて頂けたらと思う。</p> <p>(3) その他</p> <p>①次回協議会について 10月～11月を目途に事務局で調整し、改めて通知させていただく。</p> <p>3. 閉 会</p> <p style="text-align: right;">以上。</p>
<p>その他 特記事項</p>	<p>なし</p>