

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 19 回木津川市地域公共交通総合連携協議会		
日 時	平成 24 年 10 月 25 日 (木) 午前 10 時 00 分～午前 11 時 50 分	場 所	木津川市役所全員協議会室
出席者 (出席者…■ 欠席者…□)	委 員	<p>【学識経験者】</p> <p>■中川 大委員 (副会長・議長)、■松中亮治委員</p> <p>【市民代表】</p> <p>■坂本佳津子委員、■関和香子委員、■大村裕信委員、■神野勝三郎委員、■鶴岡由雄委員、■坂本利正委員、■中岡武司委員、□城野敏之委員</p> <p>【事業者】</p> <p>□菅又武之委員、□森本耕司委員、■川邊経恭委員 ※代理：橋本倫尚 (奈良交通株式会社乗合事業部課長)、■津田秀夫委員、□近藤智彦委員、□筒井基好委員、■梅田幹夫委員、 ※代理：富士野裕 (加茂タクシー株式会社営業統括課長)、□加藤 隆委員、■大西秀樹委員</p> <p>【行政機関】</p> <p>□川合宏和委員、■木村淳三委員、■中安隆年委員 ※代理：小野達史 (近畿地方整備局京都国道事務所調査課調査係長)、■辻村徳夫委 ※代理：内藤 進 (京都府山城広域振興局企画振興室主査)、■今西克禎委員、■滝清 基委員 ※代理：中野眞一 (京都府木津警察署交通課交通総務課長)</p> <p>□河井規子委員 (会長)、□田中達男委員、■藤林英和委員 ※代理：中村裕彦 (木津川市建設部理事)</p>	
	その他	<p>【オブザーバー】</p> <p>■ (近畿運輸局企画観光部交通企画課長) 加納陽之助 ※代理：牧野宏紀 (近畿運輸局企画観光部交通企画課企画第二係長)</p>	
事務局	尾崎市長公室長、尾崎課長、奥田係長、西村主任、富井主任		
傍聴者	2 人		
議 題	<p>1. 開会</p> <p>2. 議事</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>①木津川市コミュニティバス 1 日フリー乗車券の導入について</p> <p>(2) 協議事項</p> <p>①ガイドラインに基づく運行の見直しについて</p> <p>②木津バス停周辺の道路工事について</p> <p>(3) その他</p> <p>①次回法定協議会の日程について</p> <p>4. 閉会</p>		
会議結果要旨	<p>1. 開 会</p> <p>事務局より開会を宣言した。</p> <p>2. 議 事</p> <p>運営内規に基づき、会議録の署名委員として、議長が関和香子委員を指名した。</p>		

	<p>(1) 報告事項</p> <p>①木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の導入について 「資料1 木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の導入について」を用いて1日フリー乗車券の導入状況について報告した。</p> <p>(2) 協議事項</p> <p>①ガイドラインに基づく運行の見直しについて 「資料2 ガイドラインに基づく運行の見直しについて」を用いて運行の見直しについて事務局から説明があり提案のとおり決定した。</p> <p>②木津バス停周辺の道路工事について 「資料3 木津バス停周辺の道路工事について」を用いて木津バス停の歩道の高さについて説明し、歩道の嵩上げを5cmとすることで決定した。</p> <p>(3) その他</p> <p>①次回法定協議会の日程について 事務局が調整を行い、委員へ連絡することとした。</p> <p>4. 閉会</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. 議事</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>①木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の導入について 【配布資料】 ・資料1 木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の導入について 【主な意見・質疑等】(○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)</p> <p>○ 今後、コンビニエンスストア等で販売していく予定はないのか。 ▶まずは市役所の関係機関や運行事業者が販売しているところ。販売できる所が多く存在すれば、利用者も増えてくると思われる。今後、販売状況を注視しながら、販売場所の拡大を目指していきたい。</p> <p>○ 一日乗車券を販売する際に、観光案内などが記載されたちらしを、購入者に配布してはどうか。</p> <p>○ 観光のお客様にも一日乗車券を宣伝したい。木津川アートの期間中に加茂駅前前で販売していただく。また、秘宝秘仏の特別開扉がはじまり、その際にも一日乗車券を使っていたきたい。</p> <p>○ バス車内でもPRしてはどうか。また、イオンの館内放送で放送してはどうか。市役所庁舎内でもPRしないといけない。マスコットのいずみ姫も活用してPRしていくべきである。バス停の標柱にも表示すれば、バスを待たれている方も目に付く。今後、もっとPRしていくことが大切。 ▶周知が大切だということについて認識している。一日乗車券のバス停案内表示</p>

や、大規模店舗に販売協力を依頼する等、周知や販路の拡大を考えていきたい。観光案内については、観光協会とも連携し、販路の拡大を進めながらパンフレットの配付等を進めていきたい。

- 隣接の自治体と連携することも考えていかないといけないのではないか。例えば、一日乗車券を使って浄瑠璃寺から奈良市内へ向かう路線バスとの連携が出来れば、一層便利になると考える。
- 観光シーズンに加茂駅前に観光案内所を設けて売ってはどうか。また、観光客が車内で購入するとなると、5枚綴りでは購入しづらい。5枚綴りで購入された場合は割引対象とするなど、今後の検討課題として対策が必要。
 - ▶ 市外から来られた方は、バス車内で購入されることが多いと思われるが、5枚綴りでしか購入できないのが現状。今後、販路の拡大を考えていきたい。
- 路線図、時刻表の情報を含めたパンフレットを作成したものを配ってみてはどうか。木津川市外の方に対して、便利に使える方法を考えるべき。
- 公共交通便りやパンフレット等をバス車内で見ることがない。何枚かでも良いのでバス車内に掲示すればどうか。
 - ▶ 今後は、一日乗車券の周知や販路の拡大を、積極的に進めていきたい。

(2) 協議事項

①ガイドラインにもとづく運行の見直しについて

【主な意見・質疑等】(○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)

- デマンド化することによって、運行運送収入が減少することは無いか。
 - ▶ 経費予測については、平成23年度の利用者を基準に計算しており、減少することはないと考えている。
- 定時定路線からデマンド化に運行を変更するのは、今回が初めてか。
 - ▶ 当市においては、定時定路線から変更するのは今回が初めてとなる。今回の変更については、運行の方法を変更するものであり、運行を廃止するものではないということをご理解いただきたい。
- 現在、運行を行っている自家所有償車両の運転手は、委託しているのか。
 - ▶ 事業者へ委託して、運行していただいている。
- 本日の資料の中に、住民主体の利用促進活動が行われていない、という表示があるが、例えば大畑線は、今年、路線を延長されている。その際には、周辺住民の方々と協議をされており、そのような経過があるなかで、住民の利用促進が積極的に行われていないということが気になった。これまでの議論のなかで、ガイドラインを定めるときに、存続することを前提として進めてきたのではないか。デマンド化によって路線をキープするという考え方は、事業を縮小するように感じられる。
 - ▶ 大畑線に関してはワークショップを開催し、停留所を変えるなど利用促進は行っていたところ。一方で、まったく乗っていない便がある中で、運行させるのは、多くの税金を投入しすぎではないかという意見もある。そういった中で、必要とされる方の思いも大切にしながら路線の見直しを行ってきたい。決して路線を廃止するのではないということをご理解頂きたい。
- 今月の23日に一日乗車券を使い加茂地域のコミュニティバスを利用した。雨

だったこともあり、6運行で合計10人しか利用されなかった。奥畑線では、コミュニティバスが運行されていることを知らなかった方がいる。こういう状況から、まだPRが足りないのではないかと。バス車両や駅の看板での表示を検討し、もう少しコミュニティバスが運行していることがわかるようにしないとイケない。また、高齢化が進む中で、コミュニティバスを頼りにされる方は多く、存続を願っておられる。

- ▶ 利用者の状況は、運行事業者から、通院されていた親子が乗車されなくなったといったことも聞いている。バスの運行をご存知ないのは、周知不足と考えている。改めて周知方法を考えていきたい。また、車両に関しては、コミュニティバスとして運行していることがわかりにくい、という意見について、今後ガイドラインに基づく運行の見直しのなかでどういったことができるのか検討していきたい。
- デマンド化後の利用方法はどうか。
 - ▶ 現在、神童子線で、乗車される2時間前までに電話で予約いただき運行を行っている。神童子線と同様の利用方法を考えている。
- 予約すれば、好きな時間に何回でも利用できるということか。
 - ▶ ダイヤは今の時刻表のとおりとし、今のダイヤに基づいてその2時間までにご予約をいただき運行するという方法を考えている。
- 電話で予約さえすれば、今までと同じサービスが受けられる。デマンド化後は、一人も乗られない便だけが運行しないということになると思うが、現状、一人も利用されていない便はあるのか。
 - ▶ 一人もご乗車されていない便は存在する。
- 路線の周辺地域以外の方も利用できるのか。
 - ▶ 路線の周辺地域以外の方でも利用は可能。デマンド化後も、バス停で乗ってバス停で降りていただくことを基本に運行することになる。
- 見直し路線が加茂に集中しているのは、路線に問題があるのではないかと。路線の終点は加茂駅ではなく、木津駅にするべきではないかと。JRの利用が減ってしまうが、利便性を第一に考えるのであれば、路線の見直しをするべき。
 - ▶ 市内の公共交通は、大きな公共交通としてまずは鉄道、次に事業者が運行する路線バス、路線バスの運行しないところはコミュニティバスなどそれぞれの役割がある。これを守らないと公共交通そのものが破壊され、成り立たなくなると考えている。現に、大和路線は1時間3本から2本に減っていることもあり、鉄道も利用していただく必要があると考えているので、ご理解頂きたい。
- 確かに鉄道は大事な交通機関であることは理解できるが、木津駅、加茂駅間に限って言うと、JRを使われる方は奈良、大阪などに行かれる方や学生等が多い。一方で、コミュニティバスの利用はお年寄りの方が多く、鉄道への乗り換えとなるとやはり現実的に不便になる。コミュニティバスで木津駅まで運ぶことは市民サービスとして非常に大事だと考える。
- 加茂地域のバスは、地味で一見してもコミュニティバスだということがわかりづらい。木津地域で走っているバスで運行すれば利用者も増えるのではないかと。
- 以前も木津駅まで延伸するという議論があったが、路線を延長すると車両の台

数や運転手を増やさないといけない。現在の路線で効率よく運行できていると説明を受けたことがある。

- ▶ 確かに路線を延長すれば乗り換えがなく、お年寄りの方の利便性は向上するが、路線延長によって運行経費が嵩んでしまう。果たして、運行経費を増額して収入が見込めるのか。現行は、わかりやすいダイヤで運行しているため、地域から主要駅へつないでいるところ。貴重な意見として伺っておきたい。
- 山城線は、JRと並行しながら木津駅まで運行している。そのため、利用者が伸びていると思われる。JRとの関係はよくわかるが、市の一体化の観点からも地域で区別するのではなく、加茂の路線が木津駅まで伸ばすことは必要。観光客のことを考えても木津から加茂、山城がコミバスでつながることは、利便性が良くなるのではないか。
- ▶ 山城線は、JR木津駅に合わせたダイヤだけでなく、棚倉駅にも合わせたダイヤとしている。また、和東から木津駅まで走っていたバスが、加茂駅までで終わっているという結果からみても利用者が少なかったためと聞いている。
- 多くの委員が、便利にすることによってたくさん乗っていただきたいという思いをまじめに持っている。その思いは、事務局も同じであると思う。ただ、乗っていただけていない路線があるというのは現実。これまで、加茂の路線は便数を激増させ、利便性を上げたがそれでも乗っていただけていない。今後、不便にすることはつらいが、運行を取りやめるわけではない。ガイドラインでは、乗っていただければ復活するスキームになっているため、今回、改めて地域の方々に議論をしていただき、定時定路線が復活するように頑張りたい。本件については、ガイドラインに基づき、前向きな見直しであることを前提に進めていきたい。
- 考えすぎかもしれないが、木津川市が合併して6年が経過するが、旧町の良さを踏襲する必要があるのも事実。バスだけの問題ではないが、旧3町の良さがなくなっているというような懸念がある。

②木津バス停周辺の道路工事について

【主な意見・質疑等】（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）

- 資料には提案の趣旨が文書で書かれていないため、何をどう議論してほしいのかわからない。何をどうしたいのか文書で記載してほしい。
- ▶ 本日は、木津バス停のマウントアップの必要性について、協議していただきたいのでよろしくお願いいたします。
- 事務局の考えは、マウントアップを5cmがよいのか15cmがよいのかというところを議論いただきたいということか。事務局はどのようにしたいと考えているのか。
- ▶ 国土交通省が定めているガイドラインの基準には15cmのマウントアップを基本とされているが、バスの低床化がすすんでおり、乗降の不便さは解消されてきていると考えている。また、木津川市内の道路全体でガイドラインどおりに対応できていないにも関わらず、不便であるとの不満などを聞いていない為、15cmのマウントアップは行わず、5cmのセミフラットで対応したいと考えている。

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行事業者として、バスの乗降については、傾斜があると時間がかかる。スロープは5cmでも出すことは可能だが傾斜がきつくなる。15cmのマウントアップを行うと、バリアフリーとしては良くはなるが、木津バス停だけで考えると車椅子の利用が皆無に近いので、安全面等、総合的に考えても、事務局の考えている方向で進めていけば良いと考える。 ○ マウントアップを行うのは、事故を防ぐためということが目的か。 <ul style="list-style-type: none"> ▶マウントアップは、バスから乗降をしやすくするためである。 ○ マウントアップすることによって、一般車両が歩道に乗り入れができないので、交通渋滞を招く可能性もあると思われる。従って、嵩上げするのであれば5cm程度が一番良いと思われる。 ○ 木津駅のバス停は15cmマウントアップしているが、バスが停車する際に歩道と距離があると、乗降の際に逆に不便になる。今から下げることは出来ないのか。 <ul style="list-style-type: none"> ▶バスの停車位置が歩道と離れてしまうのは、周辺に一般車両が停車しているなど、バスが停車する際の状況にもよると思われる。 ○ 歩行者の安全という立場で考えると、歩道全体を低くすれば、車の歩道への進入が出てくるため、15cmのマウントアップをしないのであればそれなりの安全対策を考えていただきたい。 ○ 総合的に判断すれば、マウントアップは5cmで良いと考える。 <p>(3) その他</p> <p>①次回法定協議会の日程について 会議結果要旨のとおり。</p>
<p>その他 特記事項</p>	