

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47回木津川市地域公共交通総合連携協議会		
日時	令和元年10月1日(火) 午前10時～12時	場所	木津川市役所 第2北別館 2階会議室
出席者 出席者・・・■ 欠席者・・・□	委員	<p>【学識経験者】</p> <p>■中川 大(副会長) ■大庭 哲治委員</p> <p>【市民代表】</p> <p>■杉本 美保委員 ■長野 博行委員 ■福本 桂子委員 ■神野 勝三郎委員 ■大村 裕信委員 ■平田 克子委員 ■行衛 満委員 ■中島 英一委員</p> <p>【事業者】</p> <p>■梅澤 浩二委員 ■山本 恒平委員 ■米田 佳弘委員 ※代理：木村 一朗(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 ■霜永 勝一委員</p> <p>【行政機関】</p> <p>■岩崎 靖彦委員 ■永見 晃之委員 ※代理：廣岡 尚朗(京都国道事務所計画課調査係長) ■澤田 晋治委員 ■春名 靖弘委員 ■岡島 永治委員 □河井 規子会長 □田中 達男委員 ■福田 訓男委員</p>	
	その他	<p>【オブザーバー】</p> <p>■原 辰幸委員 ※代理：辻本 幸治(国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課専門官)</p>	
事務局	鶴見政策監、武田事務局長、奥田事務局次長、比志島係長、宮本主任		
傍聴者	4名		
議題	<p>1. 開会</p> <p>2. 議事</p> <p>(1) 協議事項</p> <p>①第2次木津川市地域公共交通網形成計画 骨子案について【資料2、3】</p> <p>②市民及び利用者調査(アンケート)について【資料4】</p> <p>③コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインについて【資料5】</p> <p>(2) 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>		
会議結果要旨	<p>1. 開会 事務局より開会の宣言があった。</p> <p>2. 議事 議長から運営内規に基づき、会議録の署名委員として行衛委員を指名した。</p>		

	<p>(1) 協議事項</p> <p>①第2次木津川市地域公共交通網形成計画 骨子案について 資料1～3に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>②市民及び利用者調査（アンケート）について 資料4に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>③コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインについて 資料5に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>(2) その他</p> <p>①次回協議会の開催日程について 後日通知することとした。</p> <p>②その他</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>【議事録の確認について】</p> <p>○：議事に入る前に、前回議事録の確認が必要ではないか。 →：協議会開催の間隔が短くない限りは、次回の協議会までに議事録を作成し、署名委員確認後、各委員に送付している。今回も事前に第45回、第46回の議事録を送付しているの、修正があればご発言をお願いする。次回からは議事に入る前に事務局から内容の確認を行うこととしたい。</p> <p>○：第45回議事録の3ページで、「高の原から梅美台西バス停で路線バスからコミュニティバスに乗り継ぐ際に」とあるが、「路線バスから路線バスへの乗り換え」と発言したので、「コミュニティバス」を「路線バス」に修正してほしい。 →：高の原方面から木津方面に行くには、梅美台西バス停で路線バスからコミュニティバスにも乗り換えができるが、ご指摘は、「路線バスから路線バスへの乗り換え」ということであり、路線バスのみのご意見ということでしょうか。この内容でよければ「路線バスから路線バス」に修正する。</p> <p>○：第46回議事録の8ページで、「3月の協議会において、嘆願書の取り扱いについては」と記されているが、私の発言は「請願書」であったので修正していただきたい。 →：「請願書」に訂正する。</p> <p>2. 議事</p> <p>(1) 協議事項</p> <p>①第2次木津川市地域公共交通網形成計画 骨子案について</p> <p>【配布資料】 資料1 第46回協議会における指摘事項について 資料2 第2次木津川市地域公共交通網形成計画（骨子案）について 資料3 第2次木津川市地域公共交通網形成計画 計画骨子（案） 資料6 第2次木津川市地域公共交通網形成計画策定に関する交通事業者ヒアリング結果報告</p> <p>【主な意見・質疑等】</p> <p>○：資料1で、「第1次計画はコミュニティバスに偏った計画になっているため、第2次計画では公共交通全体の計画を出していくべきでは」とあるが、第1次計</p>

画はなぜコミュニティバスに偏ったものになったのか。第1次計画策定時の協議の中で、地域の状況を踏まえると、コミュニティバスに偏ることは仕方ないのではないか。

○：資料2の第2次計画の基本的な考え方について、「第1次計画の基本的な方針を引き継ぐ」とあるが、合併して木津川市になったのにも関わらず、第1次計画において旧3町の路線を引き継いで、きのつバス・かもバス・やましるバスとして運行している。計画ではそのまま引き継ぐということであるが、なぜ合併当時から3路線に分けているのか。

→：ご質問は計画の中身についてというよりも、背景的なことだと思われるが、平成20年に協議会を立ち上げて、コミュニティバスの運行を継続してきた。少しでもバスを身近に感じていただくために、きのつバス、かもバス、やましるバスと愛称を募集し、運行を継続してきた。

○：合併したのだから、全市的に公平なバランスで運行できないか。3路線が別々に運行しているから、第三者的に見ると旧3町が運行しているように見えるため、一体的に運行すべきである。

◎：第2次計画を策定するにあたり、具体的にどうしたらよいという考えはあるか。

○：きのつバスの運行本数はかなり多い。市は、公正な基準に則って税金を徴収しており、コミュニティバスは市の財政を基本にした事業である。鉄道や路線バスは営利事業であるが、コミュニティバスは営利事業ではないので、市全体のバランスのある運行ができるようにしないといけないのではないか。

具体的には、市の中心である木津駅界隈を拠点にして、放射状に運行するか、州見台・城山台に奈良交通の路線バスが運行しているため、それを延長する形で加茂の方にも運行できないか。かもバスは旧加茂町を発展させたいという意図で、加茂駅を中心に動いているという説明があったが、それでは合併した意味は何だったのか。

◎：今の意見は、現在のコミュニティバスの路線を大きく変えて、木津駅を中心とした放射状の路線に再編すべきだということではよろしいか。

○：現実には3町ごとバラバラに運行しているのに、きのつバスだけが有利であるのはおかしいのではないか。

◎：きのつバスが有利とされる根拠は何か。

○：きのつバスは本数が多く、木津駅界隈と高の原駅界隈をつなぐ路線が3路線もある。南加茂台から木津駅まで行くコミュニティバスの路線があれば、1日フリー乗車券も使えてメリットがあるではないか。

◎：意見を整理すると、きのつバスが優遇されているのは本数が多いからということではよいのか。

○：旧木津町内をぐるぐるまわっており、路線も有利な形で運行されている。

◎：きのつバスは本数が多くて、路線も豊富で優遇されているが、どの路線も同様にすべきだという意見をいただいた。多くの人が住んでいても、ほとんど人が住んでいなくても同じ本数でサービスすべきだという考え方もあり、こうした主張があって良いと考えている。

今の意見はそれまでの路線、特にコミュニティバスについて踏襲するのではなく、大きく変えるべきだという趣旨の提案であった。

○：今の意見に関連するが、公共交通空白地の解消や運転手不足も考慮し、3地域別の運行エリアをなくすということも考えられる。きのつバスの「木-1」は梅谷まで、「木-2」は鹿背山まで運行しているので、これを結んで鹿背山から南加茂台を経由して梅谷までループ状に回すという考え方もあるのではないか。ループ状にすることで、南加茂台から山城病院や市役所に行きたいという問題も解消でき、バスが通っていない法花寺野のあたりの問題も解消できるだろう。

交通事業者のヒアリング結果を見ると非常に先行きが不安である。加茂行きのバスは採算が合わず、減便の可能性も大きいと書かれている。南加茂台の高齢化率は48%で、今後、陸の孤島のようになることも考えられ、交通の便を確保していく必要がある。何とか足を確保してもらわなければ、私などは車も無く、公共交通に頼るしかない。そういったことも今後考慮してほしい。

「2-2. 利用機会の提供」のところで「コミュニティバス1日無料 day の実施」とあるが、シルバーデーを設定し、65歳以上の人はバス運賃が半額というようなことも実施できるのではないか。

運転免許証返納者支援について、以前にも申し上げたが、1日フリー乗車券の無料交付は10枚という中途半端な枚数である。毎月1回1年間使うのであれば12枚であろうし、夫婦で移動するとなれば24枚必要である。そういった配慮が今後は必要になってくるのではないか。

◎：コミュニティバスのルートの見直し、シルバーデー、運転免許証返納者支援について意見を頂いた。これらを計画に書き込んでいくかどうかについては、最終的に皆さんでご議論いただくこととしたい。

ルートの再編については、どのルートをどうするかを計画に具体的に書き込むわけではないが、方針は決めていかなければならない。基本的に今のルートを踏襲するのか、大きく再編するのかについて方向性を決めていきたい。今までの意見としては、再編した方が良いのではないかとこのものである。

○：資料2に「4. 計画の目標について」であるが、計画を作るときには目標を定めなければならないのか。今月は利用者数が少なかったという説明時に、天候など外的影響でもって利用者数が少ないというのではなく、トータルな要因で説明してもらいたい。

また、コミュニティバス運行のためのガイドラインを作ることは反対である。運行基準に達しなければ運行をやめるのは問題があるのではないか。

◎：計画の目標は定めなければいけないことになっている。しかし、必ずしも利用者数を目標にしなければならないということではなく、他の目標を立てても良い。

→：数値化を求められているので、計画の目標設定は行いたい。事務局としては目標指標のあり方をここで議論していただければと考える。

○：利用者数の目標値をあげると、それだけの人が利用しなければ運行が継続できないのかと不安になる。

◎：数値目標を書かない方が良いという意見があるのであれば、それはそれで良いかと思う。コミュニティバスの利用者を目標値としている市町村はかなり多いが、市内の公共交通利用者数を指標にしている市町村は非常に少なく、私は是非これを目標に掲げるべきだと考えている。そのため、コミュニティバスの利用者数だけでなく、鉄道も路線バスも全て含めた市内の公共交通全体の利用者を公共交通網形成計画の中の目標として提案させていただいた。

数値目標は必ず設定しなければいけないが、必ずしも利用者数でなければならないということではない。アンケートでの満足度を20%上げるとか、定性的な数値を掲げている所も比較的多い。

○：数値目標を設定しなければいけないというのは何が根拠になっているのか。

◎：法律で明記されているかどうかまではわからないが、少なくとも国の指針には数値目標を掲げるべきと記載されており、運輸局からも数値目標は必ず上げるようにとの指示である。

○：第2次計画の論点は2つあると考えている。1つは、高齢化率を見越した路線の抜本的な見直し。2つ目は、65歳以上の運転免許返納者を含めた料金やサービスの検討で、ゴールドパスへの補助等である。運転免許返納者へのフリーパス10

枚というのは取ってつけたようなサービスではないか。10枚使ったら、もう終わりというようなものではどうなのか。

◎：路線の抜本的な見直しと高齢者への支援ということか。

○：高齢化の状況を鑑みた抜本的な路線の見直しが必要ということである。

○：公共交通体系で基幹交通として路線バスが位置づけられているが、バス事業者の乗務員不足等の現状をご理解いただくため、説明したい。概算数字であるが、弊社では運転手が1,000人くらい必要である。ヒアリング時には60人不足しているという話をしたが、採用で努力し、40人足りないという状況まで回復した。ただ、今月に入り退職を希望するものが10名以上出てきた。定年退職者もこれから増える一方で、労働条件が良いものに転職を希望する者が増加してきている。今後も採用と離職を繰り返しながら運転者不足が改善する可能性は極めて低いと感じている。

こうした中で、どうやって路線を維持していくのか検討していかなければならないが、赤字路線を大幅に減便すると、生活に支障が出る地域も出る恐れがあるため、黒字路線の減便も想定しているところである。しかし、黒字路線の減便は、当然利用者が納得しないので、一定程度赤字路線も整理しなければならない。極端な例だが、黒字路線の利用者の中には赤字路線を全てなくせば、黒字路線を安くできるのではないかとする方もいる。そういう方のご理解もいただかねばならず、赤字路線の減便も一定程度考えなければならない状況である。

「基幹交通として30分に1本程度の運行を維持する」と計画に記載されているが、もしかすると近い将来的に維持できないということもありえる。そうした場合、計画の見直しを行うのか、奈良県内の一部路線のように市から財政的な負担をいただくのか、減便するのか等を引き続きご検討いただきたい。

→：南加茂台地域は30分に1本の路線バスが運行しているが、この路線は今後も維持していきたいと考えている。利用者は減少傾向ではあるが、地域のニーズもあり、通勤・通学利用も多く、基幹交通として、維持だけではなく利便性の向上も含め、市として利用促進に取り組んでいきたいと考えている。

また、第2次計画の中の重要な視点のひとつとして、高齢者運転免許返納支援がある。市では1日フリー乗車券を10枚配布しているが、それ以上の支援策も何らかの形でできないかと検討していきたいので、今回計画案の中に追加している。具体的内容については、計画を決定した後に議論していただきたい。

◎：運転手不足問題について、施策の中で具体の支援策はあるのか。

→：骨子案の7ページの「1-1. 鉄道・路線バスの維持・活性化」の中に、乗務員確保の支援を新たに追加した。貴重な地域公共交通を維持する立場として、市としても市民の皆様に乗務員募集の呼びかけ等を行っていききたいと考えている。さらに、小学生を対象としたバスの乗り方教室等の展開によって、乗務員になりたいという人材を醸成していきたいとも考えている。また、「鉄道・路線バスの運行及び改善」についても、路線バスに対するニーズ等をこの協議会の中で議論いただけるように新たに追加している。

○：資料2の施策ツリーの中で、第2次計画の「1-3. 市民意識の醸成」の取組みの中に「公共交通標語の募集」とある。当然募集は大事だと思うが、併せて情報発信も大事だと思うので、募集だけではなく、募集したものを情報発信するという文言が必要ではないか。次に「2-3. 乗継利便性の向上」の中で、「鉄道とバスの接続を考慮したダイヤ改正」とあるが、コミュニティバス間の連携も入れてもいいのではないかと。

また、基本方針2の中に「鉄道・バス・タクシー等が連携し」とあるが、タクシーは文言として出てこないで、「公共交通機関が連携し」でも良いのではないかと。

→：1点目の交通標語の募集については、昨年度募集を行い、時刻表に優秀作品を掲載し、バス停に入賞された標語を掲示している。なお、意見のとおり、発信という文言を追加したい。

次に乗継利便性の向上であるが、バス間の連携については、指摘の通り追加していく。現状でも山田川駅で木-3と木-2の乗り換えや、山城線との乗り換え情報を記載した時刻表を作成している。

3点目のタクシーについては、タクシーも貴重な公共交通であり、一部タクシーの文言が抜けているところがあるので、再点検し、「タクシー」を盛り込むようにしたい。

◎：骨子案についていくつか意見が出ているが、一番重要な「第2次計画の基本的な考え方について」、及び「第2次計画の基本方針について」の①、②、計画の目標についての3つの数値、これについては具体的にこう変えるべきだという意見は今のところないようである。これは骨子案であり、最終決定ではない。何もなければ次につながらないので、今の時点で何か具体的に変えた方が良いという意見があればお願いしたい。

○：先ほど、コミュニティバス間の乗り継ぎについて提案があった。かもバス、きのつバス、やましるバスがバラバラに動いていて、相互に連携を図るといっても、かもバスは連携ができない状況である。どこを中心にしてこの木津川市のバスは動いているということが市民にわかるような形にした中であれば、相互連携も出てくると思う。そうなれば1日フリー乗車券も有利に使えるようになる。

◎：計画骨子案について、具体的に文言の修正をすべきだという意見があればいただきたい。今回の協議会で決定した内容で計画が確定するわけではないが、今日意見を出していただいた骨子案について、文言を修正することを採決したい。

○：「1-2. コミュニティバスの運行」は、個々の路線の改善ではなく、「木津川市コミュニティバスの一体的な運行」という文言に修正をお願いしたい。

○：路線をどうするかという問題ではないのか。

◎：「木津川市コミュニティバスの一体的な運行」にし、取組みは記載しないというご意見であるが、他に骨子案についてご意見はないか。

○：タクシー業界も大変な人手不足な状況である。先程の条文にもタクシーを含むということであり、その上で、資料2において、「既存の公共交通を大切な地域資源として活かす」と今回新たに基本的な考え方を提示されており、ここが大変重要だと思っている。当然コミュニティバスは地域の方にとって重要な足であると思うが、この地域には鉄道、近鉄やJR、奈良交通の路線バスもあり、そういった一体的な地域資源を大切にすることが大事だと思うので、この骨子案でいいと考える。

○：先程の意見で共通するところは、南加茂台から加茂駅までは行けるが、木津駅には繋がらないということであることを踏まえて考えると、コミュニティバスの一体化ではなく、骨子案は変えず、例えば南加茂台から加茂駅経由の木津駅行きというルートを作るとか、意見があった鹿背山から南加茂台を経由して梅谷までループ化を、「1-1. 鉄道・路線バスの維持・活性化」に組み込めばいいのではないかと。そうであれば、骨子案の訂正はいらないかと思う。

◎：骨子案を変えるべきだというご意見とこのままでいいのではないかとご意見があるが、変える必要もないかと考えるが、委員の皆様はどうか。

<異議なし>

②市民及び利用者調査（アンケート）について

③コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインについて

【配布資料】資料4 市民及び利用者調査について

資料5 コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン（見直し案）

【主な意見・質疑等】

○：質問意図が書かれているが、最終的にどういうことを把握して、どう活かすのか。現在計画案を策定しているが、並行してアンケートを実施するのか、それとも計画策定後に実施するのか。

→：アンケート調査の質問のポイントを資料で示しているが、質問のポイントごとにどういった課題があるかを集計した上で、計画策定につなげていきたいということである。

○：市民調査の配布件数は5,500件となっているが、地区別はどういう形になるのか。まんべんなく木津川市内から抽出するよりは、多くの意見が出ている南加茂台地域に、ある程度ウェイトを置くなどの方法もあるのではないかと。

→：市民調査は18歳以上の住民を無作為抽出するので、特定の地域等で限定するものではない。利用する方、されない方と色々な意見があるので、全ての意見を抽出するため、特定の地域のみのものではなく、全市的に把握するものである。利用者調査については、利用されている方に直接手渡し、利用者のみにも答えていただく。

○：平均してある程度バランスの取れたものになるのか。

→：人口に応じて配布するということになるが、ある程度バランスの取れた形になると考えている。なお、設問に郵便番号を設けており、地域別の集計も行う予定である。

◎：調査は、データを把握するという方向に前回から大幅に修正されている。パーソントリップ調査は10年前に実施されたのみで、直近の動向はしっかりとしたデータがない。本来のパーソントリップ調査を実施しようとするとなかなかコストがかかるが、今回は限られたコストの中で最低限の交通行動や、市民の交通の全体像がわかるような設問となっている。これは本日決めていただかなければならないので、何か意見があればお願いしたいが、よろしいか。

<意見なし>

◎：この形で調査を進めさせていただく。調査の際は、計画策定の目的等を説明するのか。

→：調査の目的や計画策定について記載した説明文を1枚作成し、同封する。

◎：この調査は地域公共交通網形成計画を策定するときの貴重なデータとして使わせていただく、という趣旨が記載されるということか。

→：そのとおりである。

◎：前回提示された設問と今回の設問は大幅に変更されており、今回の調査は意見を伺うというよりは事実としてどういう行動をされているかを把握するものとなっている。

次のガイドラインに対して何かご意見はあるか。先に位置付けを聞いておきたいが、このガイドラインについては地域公共交通網形成計画の中に記載していくという位置づけで良いか。

→：資料3の目次を見ていただくと、施策体系というものがあり、この施策体系の中にコミュニティバスの運行という項目がある。この中に、「コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン」を加えて、今後の路線のあり方を示

	<p>したいと考えている。</p> <p>◎：路線の見直しのご意見をいただいたが、ネットワークを見直していくためには何らかの基準が必要である。新たな路線を作るにあたっての実証実験をするための条件をガイドラインの中で提案していただいている。</p> <p>本日、ガイドラインの見直し案を提案いただいております、最終的な計画策定までに決定していく。ガイドライン案を検討した上で、地域公共交通網形成計画の中に記載していくというご提案については、よろしいか。</p> <p><異議なし></p> <p>(3) その他</p> <p>①次回協議会の日程について</p> <p>→：次回の協議会は、12月中旬の開催を予定しているが、日程については議長と事務局で調整を行い、改めて通知させていただく。</p> <p>②その他</p> <p>3. 閉会</p> <p>以上</p>
<p>そ の 他 特 記 事 項</p>	<p>なし</p>