

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49回木津川市地域公共交通総合連携協議会		
日時	令和2年1月24日（金） 午後3時～4時45分	場所	木津川市役所 4階 4-4会議室
出席者 出席者・・・■ 欠席者・・・□	<p align="center">委員</p> <p>【学識経験者】 □中川 大（副会長） □大庭 哲治委員</p> <p>【市民代表】 ■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】 ■梅澤 浩二委員 ※代理：松中 紗恵子（西日本旅客鉄道株式会社総務企画課） □奥辻 芳博委員 ■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 ※代理：牧田 佑一（奈良交通労働組合財政部長）</p> <p>【行政機関】 ■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】 ■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	1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（案）について【資料1～2】</p> <p>②木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について【資料3】</p> <p>③地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度（平成31年度）事業評価案について【資料4】</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>		
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</p>		

	<p>副会長が欠席のため、協議会規約に基づき、会長から岩崎委員を議長に指名した。</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松中委員を指名した。</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（案）について 資料1～2に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>②木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について 資料3に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>③地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度（平成31年度）事業評価案について 資料4に基づき、事務局から説明があり、承認した。</p> <p>(3) 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>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>○：7ページの10行目の私の発言で、「ガイドラインの設定にしても段々とハードルが高くなっており、1日に何人乗らないとダメということになっている。」とあるが、第1次計画では「地域組織の構成員は最低5名とし、代表者1名を選出する」となっていたにも関わらず、第2次計画のガイドラインでは「地域組織は、自治会・老人会等を基本とし、代表1名を選出」となっており、ハードルが高くなっているのではないかと申し上げたので訂正してほしい。</p> <p>→：前々回の協議会においても同様の発言をさせていただいていると認識をしている。自治会及び老人会というある程度の組織が必要になっているという点が、以前よりも基準が厳しくなっているという主旨の発言をされたというご指摘であるので、訂正させていただく。</p> <p>○：もう1点、配布資料に作成年月日や配布日が書いていないので、例えば「第49回の資料1」というように記載していただいた方が、振り返りやすい。出来ればお願いしたいという提案である。</p> <p>→：次回から対応させていただく。</p> <p>○：9ページで、議長の立場の人が、一委員としての意見を述べさせていただくとあるが、「◎」になっている。</p> <p>→：議長の発言であったので「◎」としているが、ご指摘のとおり「○」と修正させていただく。</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（案）について</p> <p>【配布資料】資料1 第2次木津川市地域公共交通網形成計画（案）について</p>

資料2 第2次木津川市地域公共交通網形成計画（案）

【主な意見・質疑等】

- ：基本方針（施策の柱）など、句読点の使い方のおかしいところはいくつかある。
→：当該箇所を含めて句読点について、全体的に再度チェックをさせていただく。
- ：確認であるが、基本方針の見直しについては、前回議長が木津川市ならではの基本方針をうたうようにと指摘された事項である。本日欠席されているが、変更後の案について、事前に了承を得ているのか。
→：提案内容については了承をいただいている。
- ：資料2の1ページの計画の目的の中で、「木津川市の公共交通は、鉄道・民間路線バス・コミュニティバス・タクシーで構築されています」と書かれている。以前の協議会で、タクシーの文言を入れる入れないについて指摘があったと思うが。
→：43ページの基本方針（施策の柱）のように、「鉄道・バス・タクシー等」に統一する。
- ：計画の区域は、「木津川市内全域とします」と記載しているが、「木津川市全域」の方がスッキリするのではないかと。市全域を3つのコミュニティバスが一体的に運行し、その中で相互にしないと合併前のイメージが頭に浮かぶ。
→：事務局としては、特にこだわりはないので、皆さんの意見を伺いたい。
- ：どちらでもいいと思うが、高の原駅は奈良市、山田川駅は精華町に位置するため、そういうところも含むという方がいいのではないかと。
→：木津川市のエリアを中心とした鉄道拠点が網羅できるよう、適切な言葉を考え、修正させていただく。
- ：「シームレス化」や「モビリティサービス」などカタカナ語の意味がわからない。
→：「シームレス化」は、継ぎ目がないという意味であるが、一般的な言葉ではないので、説明文をつけるなど検討させていただく。
- ◎：他都市でよく行われているように、資料編で文言集をつけてはどうか。
→：資料編に文言集を追加する。
- ◎：後半の課題や今後の方向などを中心に議論していただきたい。限られた時間のため、ここをこう変えた方が計画がよくなるのではといったご意見をいただきたい。
- ：58ページにコミュニティバスの導入条件が書かれているが、これでは新設は不可能ではないか。新規ルートの設定条件として2点書かれているが、現実味が無い。
→：新規ルートの設定条件のうち、1点目については既存民間路線が休廃止された際に適用される条件であり、現時点では新規ルートの設定は難しいと思われる。しかしながら、2点目はルートを定めているものではなく、地域組織より申請書を提出いただいた後、協議会において「地域特性や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」とした設定条件に当てはまるかどうかを審議・決定するものである。
- ：まちづくりをメインにした形で、新規ルートを設定するという事なのか。
→：地域特性やまちづくりも重要な要因である。市民アンケートでも、新規路線については他の公共交通に影響を与えない範囲で導入すべきという結果が出ているように、新規路線については、まちづくりの観点と、既存の公共交通との競合がないという2点で、協議会で審議を行うこととしている。
- ：地域特性の中には、人口の年齢構成の変化も含むと理解してよいのか。
→：人口構造の変化の他、経済状況、周辺地域など、そういったことを含めて総合

的に判断する。

- ◎：平坦地と坂道では地域特性が違ふ。バス停からどれくらいの距離を空白地というのかという定義もそこから生まれてくる。奈良交通が南加茂台まで延伸するというのであれば、コミュニティバスは必要ない。奈良交通が走っているのに、コミバスを走らせるのは違うのではないかということである。
- ：この5年間の議論の中では、JRが走っているからコミュニティバスを走らせないという話になっている。南加茂台から加茂までコミュニティバスで行き、加茂からJRで行けばいいと、JRが競合路線になっているのがおかしいのではないかとやっている。
- ：第2次計画策定に際して、交通事業者ヒアリングに来ていただいた際も、JRとしては、コミュニティバスが走ること自体は競合とは考えていないとお伝えしている。木津～西木津間にコミュニティバスが運行していたとしても、鉄道は大都市から大都市を結ぶものであり、路線全体の利用者数をみるため、一駅区間の利用者が減ったからといって問題ではないと考えている。しかし、市民アンケートによると、競合路線をつくらない方がいいのではないかと市民の方が考えていただいております、それが計画に盛り込まれている。
- ◎：来年度以降どの事業を重点的に進めていくのかを事務局で提案されているが、ここに上がっている重点課題で本当にいいのかどうか意見をいただきたい。コミュニティバスの減少理由が検証できていないといった意見があったが、検証せずに施策を実施していくのはいかがなものかということもある。奈良交通が路線バスを廃止します、JRも減便します、タクシーも営業所をやめますとなると、コミュニティバスだけでは地域の足は守れない。そういったことも加味して公共交通を育てようと、ガイドラインで一定の新設条件のラインを決めている。来年度以降、本ガイドラインに基づき、南加茂台までコミュニティバスを延伸するというのであれば、実証実験を行い、他の路線に影響がないとわかれば、継続していけばいいかと思う。しかしながら、全国的にどの事業者も乗務員の確保が課題として挙がっている中、コミュニティバス運行も大変であり、地域に根差した事業者として、無理しなくても頑張っていたいでいる。こうした事情を理解し、住民の移動が確保できる計画とし、4月以降、順次ひとつひとつ確実に実行していくということである。他自治体においても、公共交通会議の事務局を市が担っているため、市がやればいいと言われることも多いが、市は事務局を担っているだけであり、みなさんの代わりに提案されているだけである。提案を大きくするのも、廃案にするのも協議会委員の皆さんの意向である。コミュニティバスの新設についても、第2次計画において「地域組織は、自治会・老人会等を基本とする」としたのも、地域のみんなで育てていく意識が必要であるからである。この後、パブリックコメントをするので、本計画が本当に市民のための公共交通になっているかという視点で議論いただきたい。
- ：木津川市のコミュニティバスの事業主体はどこなのか。コミュニティバスは市が事業主体となり、市が音頭をとって交通事業者に委託を行い、協力をお願いしているのではないか。
→：コミュニティバスの事業主体は交通事業者である。委託契約ではなく、運行協定に基づき、税金で赤字部分の負担を行っている。
- ：コミュニティバスというのは、市が事業主体となって走らせているものではないのか。
- ◎：地域の人からのコミュニティバスを走らせてほしいと要望を受けて、協議会で運行するかどうかを決定し、運行する場合は、市が協議会のかわりに契約をして

いる。契約体系は委託契約や赤字補てんなどさまざまな方法があり、木津川市は赤字補てん契約を行っている。協議会は地域住民の代表であるので、各地域からの意見を持って、利用者が確保できるか、他路線と競合しないかどうか等について協議会で議論し、コミュニティバスを走らせるかどうかの決定を行う。

○：ガイドラインが決定するとそれに縛られる。また、綱形成計画は5年計画であるが、5年の間に社会情勢も地域ニーズ変化する。ガイドラインを削除するか、計画期間を3年にしていただけないか。

◎：国で計画期間を5年間とするように定めている。しかし、途中で変更することは可能である。

→：第1期計画のガイドラインでは、新設路線は、廃止代替路線でしか検討できなかったのが、今回新たに条件を見直し、廃止代替路線でなくても新規路線を議論できるように項目を追加提案したものである。

○：新規路線とは、具体的にどういうイメージをしているのか。

→：民間のバス路線が廃止された場合は、当然そこに新たな路線の検討が必要であると考えている。また、地域からの要望があり、条件をクリアした場合には、新規に路線を検討できるようにガイドラインを修正している。

○：既存路線の見直しや減便が予測される場合は、重複路線は新設できないと結論付けられている。

→：民間の路線バスが走っており、この路線をなくしてでもコミュニティバスを走らせろというご意見なのか。協議会としては、既存路線を維持しながら地域公共交通網を形成していこうという考えのもとで、新規路線の設定条件を提案している。

○：ガイドラインも見直しされることがあると考えていいのか。

→：今までの協議会で中川委員が指摘しているとおり、計画というのは継続性が重要であり、基本的に5年間はこの計画で進めるものと考えている。ただし、社会情勢の変化等により、修正が必要になれば、協議会の中で議論していただければと考える。

○：特別な環境の変化があれば計画内容の変更は見直しは可能なのか。

→：協議会での合意があれば、変更することは可能である。

→：事務局より確認したい事項がある。58ページにあるガイドラインにあるコミュニティバスの導入条件の地域組織の役割について、「地域組織は、自治会・老人会等を基本とし、代表者1名を選出」としており、前回のガイドラインにあった人数（最低5名）から変更している。地域組織は自治会や老人会など、ある一定の団体などを想定しているが、これについて意見を伺いたい。

○：地域住民には様々な考え方の方がいるので、自治会が一本化することは難しい。

→：「自治会・老人会等」としており、自治会に限定したものではない。

○：地域でこうした役割を担いきれない。市が事業者と話しをしてやるものではないか。

○：一人がコミュニティバスを走らせてほしいと要望すれば、走らせるべきというご意見なのか。

→：地域公共交通というのは、市民・交通事業者・行政で支えていくものと考えている。成功している事例は、地域で利用促進をされているところが多い。行政や交通事業者がいくら頑張っても、地域の皆さんの利用がなければ、公共交通を維持していくことは不可能である。特に自治会に限定したものではなく、自治会や老人会等と、地域と一緒に公共交通を維持向上させていこうというのがこの文章であるので、ご理解いただきたい。

○：行政は一度決めたことを変えないことが多い。状況は刻々と変化するため、協

議会が出た意見については、真剣に答えることが大切である。過去5年ほどみても、利用者が減っているのに何の見直しをせず、改善しようとしなかった体質が問題なのではないか。

27ページの路線別の収支状況をみると、1人当たりの運行コストは、かもバス当尾線以外が一番高い。利用者が減少し、コストがかかるということで、定時定路線からデマンドに変えたにも関わらず一番高いのはなぜなのか。デマンドに変更前後のコストの変化を説明していただきたい。

→：デマンドに変更したことで、コストがどれくらい変化したのかについては、委員の指示により、平成30年3月の第40回協議会の中でも説明させていただいた経過がある。デマンド路線はタクシー車両を使うため、定時定路線に比べ1人当たりの運行コストは高くなる。しかし、利用された場合のみ経費がかかるため、全体経費としては抑えられている。要望があれば、当時の協議会の資料をお渡しする。

○：当尾線以外には通学線も入っているのか。入っているのであれば、通学線を分けたものを提示していただきたい。

→：通学線と奥畑線は同じバスで走らせており、運行経費を一括で支払っているため分けることはできないが、通学線と奥畑線、それ以外のデマンド路線を分けたものを提供する。

○：1人当たり1,300円もかかるのであれば、タクシーの方が安いのではないか。

○：デマンド路線よりタクシーの方が安いというのであれば、デマンドの乗り合い率を高めたり、遠回りするので利用が少なくコースが悪いのであればデマンドのコースを変えるなど、維持することに議論の焦点をもっていただければと思う。

→：タクシー料金から運賃を引いたものと基本的には同じである。奥畑や海住山寺口等からであれば、タクシーでもこれくらいかかる。

◎：2月中旬からパブリックコメントを開始し、3月には計画を策定する流れである。計画の中でどれを優先的に進めていくかという細部は、今後協議会で議論していくことになるが、この計画を指針として木津川市の公共交通は今後5年間こういう方向で進めていくことになる。

他に意見がなければ、採択を行いたい。

○：58ページの地域組織の役割等について6項目上げられているが、地域組織にとってはハードルが高い項目がある。地域組織からの要望が必要であるということは理解できるが、利用調査時の事前準備や申請書の作成などは能力がないとできないなど、自治会でできるかどうかというとなかなか難しい。

○：交通事業者としての実感であるが、奈良県内でも路線バスの運行計画を変えてくださいという意見がよくあるが、そういった場合は、まず自治会単位で要望をいただき、行政と一緒に、高齢者が利用する時間帯だけ経路を変更するという実証実験を何か所かで行っている。自治会に入っただき、地元の利害調整を行っていただかないとなかなか前に進まない。

○：地域組織の役割については、「自治体と協力をしながら行うという」表現を付け加えていただかないと、ここに書かれている項目を地域組織で行わないと認めないというふうに読み取れる。

○：他の協議会でも概ね同じような内容であり、自治会も地域組織の役割を実施している。

→：当然ながら、市も調査票の作成などできることは協力させていただく。

○：そうであれば、前段に「地域組織の役割については、自治体と協力をして進める。」というような表現を付け加えていただきたい。

→：表現を追加させていただく。

○：コミュニティバスを新しく走らせることは、とても大変なことだと思う。自治

会や老人会等の集まりが基本で、そこから代表者を1名出すことは重要なことで、ここにコミュニティバスが走っていないとおかしいだろうとの少数からの要望を受けて簡単にコミュニティバスを走らせるものではないので、ここに書かれていることに賛成である。

- ：ガイドラインに書かれていることは、押し付けにしか思えないので反対である。
- ：44ページの公共交通体系の中で、概ね30分に1本以上の運行がある公共交通を基幹交通としている。第47回協議会でも発言したが、運転手不足から、やむを得ず奈良市内を含めて黒字路線も休廃止せざるを得ない状況になっている。最大限努力は行うが、計画に記載されているからと言って、基幹交通であっても、今後、利用者数が減れば見直さざるを得ないことはお含みいただきたい。場合によっては、市でコミュニティバスを運行していただく形で、ご協力いただくことになる場合もある。
- ◎：採択を行いたいので、本計画案に賛成の方は挙手をお願いしたい。
- ：本日の意見が反映されるという条件付きであれば、賛成する。
＜賛成15名、反対1名＞
- ◎：次回協議会では、コミュニティバスの検証を行うなど、地域のみなさんの足を守るコミュニティバスに変えていくような議論が協議会の重点課題であると考え。計画は計画で、この計画をもとに4月以降、どう進めていくかを本協議会で議論していく。
- ：パブリックコメントは2月14日から3月16日に実施する。本日の意見を踏まえて、何点か整理しなければならないところがあるため、本日の議長と副会長と相談しながら、反映すべきものは反映し、パブリックコメント前に委員の皆様にも修正版を提供させていただく。また、実施については、2月1日の「公共交通だより」で市民にお知らせするとともに、内容については、ホームページに掲載する。
- ◎：公共交通だよりだけでは、あまり広まらないと思うので、委員の皆さんも、パブリックコメントの実施について、周りの方にお知らせしていただきたい。パブリックコメント後に微修正はあるのか。
- ：パブリックコメントでの意見を踏まえて、協議会で議論を行い修正すべきところは修正を行い、最終決定としたい。
- ：フェイスブックとかツイッター等を使う予定はあるのか。
- ：市のフェイスブックがあるが、観光の情報提供が主であるので、計画などはホームページで掲載する予定である。
- ：協議会でも、フェイスブックやツイッターなど展開が早いものがあればいいのではないか。

②木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について

【配布資料】資料3 木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について

【主な意見・質疑等】

- ◎：近鉄のダイヤ改正案が出ていないので、まだ確定ではないということか。
- ：近鉄のダイヤ改正案は今の段階ではまだ公表できないということなので、3月の協議会では改正版のダイヤにいて、報告させていただく。
- ◎：こういう方向でダイヤ改正を進めるという提案である。ご意見がないようなので、賛成の方は挙手をお願いしたい。
＜全員挙手＞

③地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度（平成31年度）事業評価案について

	<p>【配布資料】資料4 地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度（平成31年度）事業評価案について</p> <p>【主な意見・質疑等】</p> <p>○：協議事項の資料として今日配布されたが、膨大であるので、今日すぐに検討しろというのは酷な話である。次回協議会にまわしてもらえないか。</p> <p>→：事業評価については、来週29日（水）までが運輸支局への提出期限となっている。申し訳ないが、ご意見があるようであれば、提出期限までにいただきたい。</p> <p>◎：運輸支局から運輸局への報告期限が1月31日（金）であるので、その時点には固まっていないといけない。事業評価は、いままでの協議会で評価していただいているものを再整理したものであり、実際に協議していただくところは、16ページから19ページであり、コミュニティバスについて当初の目標が達成できたかどうか、路線ごとに記載されている。その評価が、次年度の協議会の議論の基礎資料になる。</p> <p>○：意見を出せば、検討していただけるのか。</p> <p>◎：1月28日（火）までに、事務局までにご意見があれば、出していただくということにしたい。協議事項であるので、条件付きではあるが、賛成の方は挙手をお願いしたい。</p> <p><全員挙手></p> <p>○：木津川市地域公共交通総合連携協議会運営内規の中で、「協議会」「審議会」が混在しているので、「協議会」に統一していただきたい。</p> <p>→：内容を確認の上、訂正する。</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3月下旬を予定しているが、日程については議長と事務局で調整を行ない、改めて通知させていただく。内容は、第2次木津川市地域公共交通網形成計画のパブリックコメント後の計画の策定、令和2年度の協議会予算について、議論をお願いしたい。</p> <p>3. 閉会</p> <p>以上</p>
<p>そ の 他 特 記 事 項</p>	<p>なし</p>