

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 61 回木津川市地域公共交通総合連携協議会		
日 時	令和 5 年 1 月 24 日 (火) 午前 10 時 00 分～午後 0 時 15 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	【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 ■行衛 満委員 ■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 近畿統括本部京滋支社 室長代理) ■大野 豊委員 ※代理：鷺谷 毅 (近畿日本鉄道株式会社新田辺駅副駅長) ■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 【行政機関】 ■稲留 健一郎委員 □大前 利夫委員 □松永 弘道委員 □安見 浩一委員 ■松田 直樹委員 □河井 規子会長 □田中 達男委員 ■久保田 明委員 ※代理：柳川 雄司 (木津川市建設部理事)	
	その他	【オブザーバー】 ■酒井 大斗委員 ※内藤 信二 (国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課 係長)	
事務局	井上事務局長、山口事務局次長、松下主幹、吉田課長補佐兼係長、楠見主任		
傍聴者	0 人		
議 題	1. 開会 2. 議事 (1) 報告事項 ①市内バス無料 Day の実施結果について【資料 1】 ②きのつバス (木ー2) の利用状況について【資料 2】 ③親子で参加しよう！きづがわ公共交通 Day について【資料 3】 (2) 協議事項 ①木津川市コミュニティバスのダイヤ改正方針について【資料 4】 ②地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について【資料 5】		

	<p>③自動継続型金額式 IC カード「CI-CA plus」のコミュニティバスへの適用について【資料6】</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桑原委員を指名した。</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>①市内バス無料 Day の実施結果について 資料1に基づき、事務局から報告があり、確認した。</p> <p>②きのつバス（木ー2）の利用状況について 資料2に基づき、事務局から報告があり、確認した。</p> <p>③親子で参加しよう！きづがわ公共交通 Day について 資料3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木津川市コミュニティバスのダイヤ改正方針について 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>②地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について 資料5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自動継続型金額式 IC カード「CI-CA plus」のコミュニティバスへの適用について 資料6に基づき、事務局から提案があり、承認した。</p> <p>(3) その他</p> <p>①安心の見える化について 京都運輸支局の稲留委員から標題の件について報告があった。</p> <p>②上狛駅駅舎シンプル化及び入口階段スロープ化工事について 事務局より事業内容について報告を行った。</p> <p>③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>

1. 開会

会議結果要旨のとおり。

2. 議事

(1) 報告事項

①市内バス無料 Day の実施結果について

【配布資料】資料 1

【主な意見・質疑等】

○市内バス無料 Day を実施してよかったと思う。3 日目は雨天の影響で利用者数が伸びなかったのはやむを得ない。事業の事前周知も広範囲にされていて、インターネットで検索しても新聞記事などがヒットするなど、非常に分かりやすかったと思う。無料 Day をきっかけに今後どのようにして利用者を増やしていくかが重要である。アンケート回答数が思った以上に少ないのは課題。

また、アンケート項目の「市内バス無料 Day をきっかけに今後バスを使っていくと思うか」について、7 割以上が思う・やや思うと回答されているが、残りの思わないと回答されている 3 割の方が考えている事は問題があるのでないか。

→市内バス無料 Day 実施することが目的ではない。市内バス無料 Day を通じて、日頃バスに乗らない層の意見や日常利用されている方の今まで吸い上げられなかった意見などをブラッシュアップしていきたい。今回のアンケートからは、「乗り方が分からない」という意見が多いということが見えてきたので、今後の利用促進に活かしていきたい。（実際の目的地に沿ってのアピールなど）

アンケートについては、ご指摘の通り少ないと感じている。1 月 29 日に「親子で参加しよう！きづがわ公共交通 Day」が実施されるので、その場でのアンケートの取り方についても、よりアンケート回答が得られるように工夫していきたい。

○バスはお互い顔が見えての移動であり、コミュニケーションが生れてよいと感じた。今回の実施で終わるのではなく、予算の制約はあると思うが 1 年に 1 回など継続的に実施して行ってほしい。利用してもらった事で次の展開が見えてくるはずである。今後免許返納者が増えていく中で、どうすればバスを利用してもらえるのかを考えるのが重要。今回感想・意見として述べさせていただけるように、高齢者の方が使いやすいようにという目線で今後も検討してほしい。

→公共交通は様々な要素が組み合わさっている。今回の無料 Day では、子育て世帯（ベビーカーでの利用者）での利用も見受けられた。実施日は、3 町祭りと合わせて実施したが、他にも秘宝秘仏公開日に合わせたりしたので、いろいろな方にご利用いただいたと感じている。このように様々な目線にたって、今後の公共交通について協議会で検討していきたいと考えている。

○2 ページの事業効果に記載している内容は、本事業を終えての市の総括ということでよいか。

→事業を終えての一旦の事業効果と考えている。

○事業効果に「既存コミュニティバス路線展開は利用者のニーズに合致している」と言い切れるのが疑問。山城地域からは祝園方面への延伸要望、加茂地域からは高の原方面への延伸要望があるといった状況で、ここまで言い切ってよいのか。

→無料 Day のアンケートでの分析となる。今までの鉄道駅を中心とした路線展開は一定間違っていないと分析している。

○そういう事であれば、文章中に「アンケート結果を踏まえて」という一文を入れる方がよいのではないか。

→事務局の方で資料に追記させていただく。

◎今回の市内バス無料 Day は当初の目的を一定果たしたと言える。事業後にコミュニティバス利用者が増えていることや、アンケート結果も前向きな意見が多いことは、大きな成果であると考えている。今後どのようにして、市内公共交通を維持していくかについて皆様の忌憚ない意見をいただいきたい。

②きのつバス（木一2）の利用状況について

【配布資料】資料2

【主な意見・質疑等】

○運行継続条件の1便あたり1.25人以上の利用という基準の根拠について、6月の協議会で確認したが、持ち合わせの資料が無いとのことで次回協議会で共有するとなっていたがその点の説明をお願いしたい。

→報告が遅くなり大変申し訳ない。1.25人の基準は、コミュニティバスとして乗り合いがおこなわれているかどうかの基準として定められている。

○その基準はどこが決めたのか。

→協議会で決定したものとなる。

◎きのつバス（木一2）の利用状況がどうなっているかは今後も注視し、今後も報告をお願いしたい。

③親子で参加しよう！きづがわ公共交通 Day について

【配布資料】資料3

【主な意見・質疑等】

○大変良い取り組みだと思う。参加された方の声を拾っていただくようお願いする。ベビーカーでバスに乗る体験をすることで実際に利用するハードルが下がると思うので、ベビーカーでお越しの方にできるだけお声かけしていただきたい。奈良交通もきのつバスもベビーカーでの乗車方法は掲載されていないので、この事業を通じてロコミで広げてもらう必要がある。

→参加された方の感想は非常に重要と考えている。できるだけ、多くの感想をいただけるように工夫していきたい。

◎ワークショップは、工作教室の中で公共交通に関するものを作るというイメージか。
→クリエイターと協議しているが、例えば、交通標識や子どもに書いてもらったバス・電車の絵を七宝焼きとして作成するといったものや、バスの形のステンドグラスを作成するといったものを予定している。

(2)協議事項

①木津川市コミュニティバスのダイヤ改正方針について

【配布資料】資料4

【主な意見・質疑等】

○奈良交通路線バス加茂線ときのつバスとの接続（梅谷）については現状待ち時間がかなりある。きのつバスが、高の原駅や木津駅といった鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤとすることは優先されるということは承知しているが、次の段階としてこの接続も考慮してほしい。加茂にお住まいの方がバスで帰ろうと思っても、この待ち時間では本当に使いやすいバスと言えるのか疑問。次回以降のダイヤ改正で視野に入れて検討してほしい。

→加茂線ときのつバスとの接続については、どこまでその乗換需要があるのかを調査し、その結果によっては検討は必要であると考えている。今回は、バスでの乗換のみの話となっているが、木津川市内にはJR・近鉄といった鉄道路線がある。鉄道を駆使しても乗り継ぎが悪くかつ、需要があれば検討は必要であると考えている。

○加茂地域は木津駅に行くのにJRしかない。より便利な接続とすることが、バス利用者の増加に繋がるのではないか。そこに住民と行政との認識の違いがある。

→バスとバスとの乗継を無視しているものではない。利用者の需要と鉄道路線の維持といった点を踏まえ、必要であれば検討してシームレス化に繋げていきたい。市内の様々な公共交通機関を維持していく必要がある。様々な手段での、持続可能な公共交通となるように地域を含めて一緒に取り組んでいきたい。

◎バスとバス、バスと鉄道それぞれしっかり連携を取りながら、ネットワークを強固なものとしていくことが重要である。

スムーズな乗継を目指す記載があるが、概ね何分くらいを想定しているか。

→鉄道路線により運行本数も違うので、具体的に何分と決めているわけではない。理想を言えば15分くらいと考えているが、1時間に1本運行の鉄道もあるので、実際にはそこまでは出来ていない箇所もある。

◎15分～20分くらいが適正な待ち時間と考えている。それを目標にダイヤ改正は検討してほしい。加茂線ときのつバスの接続待ち時間が45分というのは長すぎるので、需要など確認しながら検討してほしい。

②地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

【配布資料】資料5

【主な意見・質疑等】

○高齢化が進む中、加茂地域はデマンド路線のままでよいのか。宇治市や南山城村では新しい方式を取り入れている。既存デマンド路線は、バス停まで遠い方が利用できていないため、自宅近くまで来てもらえるなら、今以上に利用者は増えていくと思う。タクシーとまでは言わないが、過疎地域にはオンデマンド交通の導入を視野に入れた方がよいと考えている。

→以前加茂地域は、定時定路線で運行していたが、利用者が少ないため、持続可能な公共交通とするためにデマンド路線に移行した経緯がある。定時定路線は、利用者

としては利用しやすいものという事は分かるが、加茂地域の定時定路線である奥畑線についても、年々利用者が少なくなり現在は1便当たりの利用者数が1.25人を下回っている。このような状況もあるため、デマンド路線を定時定路線にということは検討することは難しい。ご提案いただいているオンデマンド交通については、バス停まで歩かなくていい点は利便性が高いと考えているが、バス停まで行けない方には福祉有償運送事業を利用いただければ目的地に行っていただくことはできる。公共交通は様々なものがあり、多様な選択肢を利用していただくことで公共交通全体の保持を目指す必要があるため、オンデマンド交通導入は慎重に検討する必要がある。

○実際に加茂地域でデマンド交通をされている事業者の意見も聞きたい。

○オンデマンド交通とタクシーの線引きは、以前から議論があるところである。加茂地域のデマンド路線は減少の一途を辿っている。理由としては、今まで利用されていた高齢者の方の超高齢化が進んだことがあげられる。駅の上り下りも大変な高齢者もいると思うので、加茂地域から木津駅への延伸については住民の方は喜ばれると思う。デマンド交通の利用者が増えるという点では、運行事業者としては歓迎するところである。

○自宅近くまで車両がいった方が利用者は増えるはず。宇治市でも似たような問題がでていた。今まで行政が定時定路線に拘った結果がバス利用者の減少に繋がっている。自宅近くまで車両が来る利便性の高い交通にしていくべき。事業者も歓迎している中でできないのは行政が抑えているからではないか。

○宇治市の事例は、路線バスが廃止されるとなった時に、廃止によって困る住民の方が、地域で赤字額を負担して運行しているものである。(定時定路線運行)

南山城村の事例は、自宅近くまで車両が来てくれるが運転手は地元の方が担っている。両事例とも、行政が何かするというよりも地元が汗をかいている行っているものとなる。その点は誤解のないようお願いする。

○大阪市内でもオンデマンド交通が導入されている。京都府内では精華町や伊根町でも同じ問題がある。そろそろ検討していく段階にあると思う。

◎デマンド交通を行政としてどのようにして保持していくかを検討しているところだが、公共サービスとして提供できなくなっている地域もある。そういった地域では、地域が汗をかいて、行政も協力して運行する新たな形が宇治市・南山城村の事例である。オンデマンド交通とタクシーをどのように区別していくのか、公共サービスとして提供する場合の財源確保はどうするのか、様々な課題がある。

○状況に応じて、事業計画の見直しをすとなっているが、どのように見直しをするのか。

→自己評価の中には、路線ごとの今後の方針も記載している。事務局としては、利用促進を重点的に行っていくとしており、「公共交通だより」「公共交通マップ」「市内バス無料Day」などの実施によって、新型コロナウイルス感染症により減少した利用者数を戻したいとしている。この自己評価を国のほうで二次評価をしていただくので、その結果をもって必要であれば修正を行うこととなる。

○本協議会では、1便あたり利用者が1.25人以上を目標としているが国の補助基準では1.00人以上となっており、それを下回ると国庫補助対象外となる。ただ、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により1.00人未満でも補助対象としてい

るところだが、いつまでこの措置が続くか分からない。1便あたり1,000人以上の利用があるように利用促進をしっかりとやってほしい。

先ほどお話のあったデマンド交通の導入は難しい点多々ある。伊根町の例でいうと、そもそもタクシーが来てくれない地域で、他の代替手段がない最終手段として町内全域乗降場所指定の区域デマンドが導入されているもの。大阪市内の事例は、過疎地の高齢者を対象にしたものではないので加茂地域には馴染まない例である。どちらかという黒字化を目指すビジネス的な観点が多いものとなる。定時定路線は、使ってもらえばもらうほど黒字化が進むが、デマンド路線は使ってもらえばもらうほど赤字額が増えるため、利用促進施策にはなじまない点がある。利用者数、行政負担額、制度内容、利用促進施策の実施方法などの要素を複合的に検討する必要があるため、導入は慎重に検討してほしい。

○デマンド交通からオンデマンド交通に移行しても赤字額は増えないのではないかと。複数台車両を出せば赤字が膨らむのは理解できるが、1台で複数人を拾って乗合率を上げれば利益は増えるはず。

○地元・地理状況などで変わってくる。オンデマンド交通が便利だから導入検討という事がよくない。例えば、オンデマンド交通によりタクシー利用者が減れば、タクシー事業の継続が難しくなり、実際に問題となっている地域もある。導入するとしても、タクシーとの区別やどの地域まで運行するのかなどは慎重に検討する必要がある。一番重要なのが、その事業を継続していけるのかということ。導入に反対しているわけではないが、制度設計には慎重な検討が必要であることをご理解いただきたい。

◎地域の足を確保するための最終手段としてデマンド路線を導入している。公共交通それぞれの状況・役割を理解して検討する必要がある。お話があった通り、導入検討の際にはしっかりと制度設計を行う必要があるため、必要であれば慎重に検討はしていきたい。

③自動継続型金額式 IC カード「CI-CA plus」のコミュニティバスへの適用について 【配布資料】資料6

【主な意見・質疑等】

○金額式となったことでどこでも使える定期券となっている。平日は通勤・通学で利用していただき、土日は観光地で使っていただくなどして、バス業界だけでなく地域全体の活性化につながるのではと期待している。最近では定期利用者が減少しており、固定客が減っている。新型コロナウイルス感染症やリモートワークの拡大により益々バス利用者は減っている中で、一種の魅力づくりとして販売するもの。そういった趣旨から、コミュニティバスへも適用いただき、範囲を広げることで、より多くの効果が得られるのではないかと考えている。

○使いやすい定期だと思う。通学定期もあると思われるが、WEB 申込という性格上、学生証の確認をどのようにして行うのか。

○WEB 申込時に学生証の画像を添付して申しこんでいただく方式となる。

○定期券の金額以上の区間に乗った場合の精算方法は、現金のみとなるのかそれともチャージしたもので可能なのかどうか聞きたい。

○どちらでも可能である。

◎非常に魅力が多い定期券だと思う。CI-CA plusを導入するにあたっての行政側の負担はないのか。

○行政から何か負担してもらうことは無い。CI-CA plusの売上は、売上金額を利用実績に応じて分配し、運賃収入として計上していくことになる。

○定期券代について「6か月定期の金額を5等分して月々引き落とす」という支払方法となっているが、そうした理由は何か。

○金額としては6か月定期券を参考に設定している。この金額を6等分してしまうと、1か月定期券よりも安価となってしまったため、このような方式をとっている。

(3) その他

①安心の見える化（委員）

○安心の見える化について別紙を配布させていただいている。新型コロナウイルス感染症の影響で、まだ公共交通利用に不安を抱いている方は多々いる。実際にバス・タクシー車両の換気性能について、見える形で行ったもので、車内の空気が数分程度で全て入れ替わる様子が確認できる。コロナ禍で、公共交通機関を利用することは、それほどリスクのある行動ではないという事を、各々の立場からアピールいただければと思っている。

②上粕駅駅舎シンプル化及び入口階段スロープ化工事（事務局）

→JR西日本が、上粕駅舎のスリム化を検討されており、スリム化によって事務室がなくなるので市が委託している駅舎管理業務はこの3月でなくなる。その工事に合わせて、駅舎入り口部分にスロープを設置して体が不自由な方や高齢者の方が利用しやすいようにする工事を市負担でJRにその工事を委託することを検討している。JR西日本の投資決定は今後行われるので、事業実施されない可能性もある。本事業について、地元への説明会を先週に実施させていただいている。

③次回協議会について

3月中を目途に事務局で調整し、改めて通知させていただく。

④その他（委員）

○12月定例会市議会でも市バスについて、質問があったと聞いている。市長が最後に「議員からいただいた意見については、本協議会にて議論していただきたい」と言っていた。そういったこともあるので、12月議会でのやりとりを簡単に説明していただきたい。

→12月議会の内容としては、市が合併して16年経つにも関わらず木津地域・加茂地域・山城地域と地域ごとに別々のバスを運行しているが、いつまでもこのような方式をとるのではなく、市内統一のバスを運行してはというものだった。その後やり取りがあり、その最後に、市長から協議会で議論してみてもどうかという発言があったもの。現在の運行内容となったのも、この協議会で議論しての結果となっている。市内統一のバスについては、近々議題として取り上げたいと考えている。

	<p>○第1回目の分科会が8月30日に開催され、熱心に議論されていた。その後5か月が経つがその先が見えてこない。分科会のテーマは持続可能な公共交通の形成という重要なテーマである。もう少しペースアップして積極的な議論をしていきたいと考えるが、事務局の考えはどうか。</p> <p>→分科会については、利用促進の検討として発足しており、市内バス無料 Day については、頂いた意見を反映して実施している。分科会の中で、公共交通全体の話もあったが、客観的なデータを基に、より利便性があり効果的で持続可能な交通網の形成については、本協議会で議論していきたい。スピードアップについては、真摯に受け止めていただき、事務局として努力していきたい。</p> <p>○6月の協議会にて、協議会開催は年3～4回で決まっていると発言があったが、規約や内規には規定されていない。どこで決まったものなのか。必要であればそれ以上に開催する場合もあるのか。</p> <p>→協議会の開催回数は規定されているものではない。3～4回と発言したのは、今回のように国庫補助申請に必要な事項を承認していただくといった内容が、年3～4回程あり、その時期に協議会を開催していることが多いということからである。第二次木津川市地域公共交通網形成計画策定時には、例年以上の回数で協議会が開催されたことはある。案件によって、開催回数は増減する。</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>
<p>署名欄</p>	<p>木津川市地域公共交通総合連携協議会 議長</p> <hr/> <p>木津川市地域公共交通総合連携協議会 委員</p> <hr/>