

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1回地域公共交通再編検討分科会 | | |
| 日時 | 平成20年6月23日(月) 午後2時～午後4時 | 場所 | 本庁第2会議室 |
| 出席者 (出席者…■) (欠席者…□) | 委員 | 【学識経験者】 ■中川 大委員(座長)、■大庭哲治委員(副座長) 【市民代表】 ■永松迪哉委員、■田中英治委員、■森岡宣之委員、■鶴岡由雄委員、 ■長柄光信委員、■中岡武司委員、■大西 清委員 【行政機関】 ■阪部光雄委員 ※代理:戸田辰司(京都運輸支局 運輸企画専門官)、 ■羽田祐治委員 ■田中達男委員、■炭谷育夫委員 | |
| | その他 | | |
| 事務局 | 大西企画課長、山本課長補佐、西村主任 株式会社地域未来研究所 田中雅宣、義浦慶子、前田雅人 | | |
| 傍聴者 | 0人(うち 報道関係者0人) | | |
| 議題 | 1. 開会 2. 座長の選任について 3. 副座長の指名について 4. 座長挨拶 5. 議事 (1) 協議事項 ①平成19年度木津川市における地域公共交通サービス再編検討調査について ②分科会における検討事項等について ③コミュニティバス・福祉バスの課題と再編に向けた意見交換 (2) その他 ①次回分科会の開催日程について ②その他 | | |
| 会議結果要旨 | 1. 開会 事務局より開会を宣言した。 2. 座長の選任について 地域公共交通再編検討分科会設置規程により、中川委員の就任を提案し、委員の承認をいただいた。 3. 副座長の指名について 地域公共交通再編検討分科会設置規程により、大庭委員の就任を中川座長が指名し、委員の承認をいただいた。 4. 座長・副座長挨拶 中川座長と大庭副座長から、就任にあたりあいさつがあった。 | | |

| | |
|----------------------|---|
| | <p>5. 議 事</p> <p>地域公共交通再編検討分科会設置規程により、中川座長が議長となり、また中川議長から、会議録の署名委員として、永松迪哉委員を指名した。</p> <p>(1) 協議事項</p> <p>①平成19年度木津川市における地域公共交通サービス再編検討調査について 昨年度まとめた、平成19年度木津川市域における地域公共交通サービス再編検討調査の概要について説明を行った。</p> <p>②分科会における検討事項等について 「資料-1 地域公共交通再編検討分科会における検討事項等について」により、分科会の設置趣旨、分科会での検討事項・スケジュール等について説明を行った。</p> <p>③コミュニティバス・福祉バスの課題と再編に向けた意見交換 「資料-2 コミュニティバス等の課題と再編に向けた意見交換項目（参考）」 「資料-3 木津川市域における現状・課題と対策」「参考資料 木津川市域の施設立地・情報提供・道路状況について」を用い、委員から、現状と課題についてや再編の方向性、社会実験の対象地域について意見が出た。</p> <p>(2) その他</p> <p>①次会分科会の開催日程について 7月7日（月）午後2時から庁舎北別館 第3会議室で行う。 今回は、協議会に提案していく内容のたたき台について議論したい。</p> <p>②その他</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. 座長の選任について 会議結果要旨のとおり。</p> <p>3. 副座長の指名について 会議結果要旨のとおり。</p> <p>4. 座長・副座長挨拶 会議結果要旨のとおり。</p> <p>5. 議 事</p> <p>(1) 協議事項</p> <p>①平成19年度木津川市における地域公共交通サービス再編検討調査について 会議結果要旨のとおり。</p> <p>【主な意見・質疑等】（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）</p> <p>○ コミュニティバス、福祉バス、路線バスと種類を分けているが、それぞれの区別がはっきりしない。違いについて説明してほしい。</p> <p>▶ コミュニティバスは、市が何らかの財政的な補助を行っているバスを指してい</p> |

る。具体的には木津地域のきのつバス、加茂地域の加茂コミュニティバスと当尾線である。福祉バスとは、山城地域の中で老人福祉センターへの送迎を主とした無料の巡回バスのことである。それ以外の奈良交通のバスは路線バスとしている。

○ 現在のコミュニティバス・福祉バスは、合併前の運行形態を引き継いでいるが、利用者側からすれば統一された名称やシステムが利用しやすいと思われる。ネーミング等を含めて議論出来ればと思う。昨年度木津川市が作成したバス時刻表は、市内を走行する全バス路線の情報が掲載されており、市民の側からするとトータルなネットワークとして運行していることが分かりやすい。

○ 予約制乗合タクシーとはどういったものなのか。

▶ 需要がある時に運行する、乗合のタクシーやバスをイメージしている。定時定路線を基本としながら、バス停を設定し、予約がある時のみ運行する等、様々な運行方法が考えられる。

②分科会における検討事項等について

会議結果要旨のとおり。

【配布資料】

資料－1 地域公共交通再編検討分科会における検討事項等について

【主な意見・質疑等】(○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)

○ 昨年度は、公共交通ネットワークを充実させることを目的に検討を行った。本年度は、秋に社会実験、来年度からは実証実験を行う予定であり、次回以降の分科会では計画策定に向けた具体的な話が中心となる。

③コミュニティバス・福祉バスの課題と再編に向けた意見交換

会議結果要旨のとおり。

【配布資料】

- ・資料－2 コミュニティバス等の課題と再編に向けた意見交換項目（参考）
- ・資料－3 木津川市域における現状・課題と対策
- ・参考資料 木津川市域の施設立地・情報提供・道路状況について

【主な意見・質疑等】(○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)

○・木津、加茂、山城地域をエリア毎に分けて検討しているが、例えば、木津川台で止まっている系統を新祝園経由で山城方面まで延長する等、横断的な系統を運行すれば、利用者は増えるのではないか。

・アンケート結果を見ると、自動車利用の主な目的は商業施設への買い物やレジャーである。このような施設をつなぐ系統を運行すれば、車からバスへ転換するのではないか。

▶・制度上は、コミュニティバスの一部ルートが、他市町村へ入ることに問題はないが、調整等が必要となる。

・商業施設等、需要がある程度見込める場所を目的地に設定することにより、利用者を増加させる方法もある。しかし、一方でバスの効率的な運営方法として、短距離のルートを設定し、できるだけ本数を増やす方法もある。定額料金でルー

トを長くすれば、経営的に厳しくなる。現在、最も利用者の多い区間は、短い距離で本数を多く設定している木津駅～山田川駅間である。ただし、地域横断的な広い視野からの意見も歓迎である。

- ・どこにでも行けるバスは、一見便利のように見えるが、時間がかかって非効率的なところもある。特に加茂については、それに該当する。短距離区間の運行は、乗換しなければならない不便はあるが、本数の増加により増強することが大事ではないか。
 - ・山城福祉バスや加茂コミュニティバスを木津まで延長し、山城病院まで直接アクセスできれば非常に便利になるという声もある。ただし、全ての移動をバスで分担するのではなく、バスから鉄道への乗換を十分検討すれば、お年寄りでも利用しやすいのではないか。木津駅、加茂駅では既にバリアフリー化されている。
 - ・走行距離やk m当たりの運行経費が算出されていないが、検討の際の有効な指標になるため、算出して頂きたい。
- ・1時間当たりの費用も出してはどうか。路線毎に個別の事情があるかと思うが、平均的にどのくらいの費用がかかっているのかを明確にすることは重要である。
 - ▶ ご指摘いただいたk m当たり、時間当たり経費については早急に調査し、次回の検討で示したい。
- 現在、バス運賃は地域によって差がある。木津川市という1つの市になったため、このような格差は解消すべきではないか。また、加茂コミュニティバスは運行されていない曜日があるが、きのつバスは休日でも運行されている。このような格差もなくしていくべきではないか。
- 山城福祉バスの利用者のほとんどは「やすらぎ苑」を利用する高齢者であり、一般の人の乗車は非常に少ない。現在のルートの木津駅まで延伸し、買い物や市役所を目的地とする人が利用できるようにして欲しいという意見が、老人クラブ内に出ている。また個人的には有料でも良いのではないかと思う。
- 経費面から検討することも重要だが、利用者の立場から考えることも重要である。同じ経費でも利用者が倍になれば、効果は倍と考えられる。また、現状のルートは、国道等の交通量の多い道路を走行しているが、地域の人がよく利用する集落内の道路を走行するようにできないか。また、自由乗降の運行形態も検討してはどうか。
 - ▶ 自由乗降については、降りる場合は、ある程度、実現可能ではないか。乗る場合は、利用者が常にバスが来ているかどうか、確認する必要があるので難しいかもしれないが、利用者にとって使いやすい形態を検討することが重要である。
- 日頃、あまりバスを利用していないが、ルートやダイヤを変更することで、利用者が格段に増加するのか。
 - ▶ 現在、利用者の少ない路線は加茂コミュニティバス、山城福祉バスであるが、両者とも増加の要因があると考えている。例えば、加茂コミュニティバスを毎日

運行すれば、固定利用客が増加することが考えられる。山城福祉バスについても、バス停を設置し乗りやすくするとともに、一般の人も利用可能であるということを提供することで、現状よりも増加すると考えられる。

- ▶ 人口も少なくはないため、ルートやダイヤを改善すれば、現在の利用客数よりもかなり増やせるのではないかと思う。ただし、財政支援なしで単独で採算がとれるようなものにするのは難しいため、行政の負担額を増加させずに、より便利な公共交通を提供する方向で検討していきたい。

- 市民のバスに対する関心の高さは、日頃の業務の中でも感じられる。バス利用者からはバスをより充実して欲しいとの要望があるが、非利用者からは、年間7千万ほどの税金を投入すべきではないとの意見がある。このため「こうあるべき」と言いにくい状況であるが、昨今の環境の観点から、マイカーから公共交通に切り替えるという施策も必要である。できるだけ赤字を増やさず、バスや鉄道の利用を促進することが重要である。
 - ・コミュニティバスという性格上、比較的狭い道路に入っていく区間があるため、中型バスや小型バスが運行している。そのため、朝夕の通勤通学時間帯、特に雨の日には積み残しが発生するルートも出ている。こういった時には、天候によって、奈良交通の大型バスの運行や2台同時に運行する等、運行形態を変えることも考えられ、市としては様々な希望を持っているが、対応は難しい。広い道路を走行し、多くの利用者を一度で運ぶ、というのも、ひとつの方法だと思う。
 - ・木津駅を中心に、JRが東西南北に走っている。関西本線であれば20分に1本、奈良線・片町線は30分に1本運行している。鉄道の運行間隔よりも短い間隔でバスを運行することは難しいため、鉄道ダイヤに合わせてバスを運行し、バスから鉄道に乗り換えて目的地に向かうという考え方が理にかなっていると思う。
 - ・棚倉地域の方は、近鉄新祝園方面へ向かう人が多い。将来的な課題として、精華町のくるりんバスとの連携も検討していただけると有り難い。

- お年寄り等の交通弱者を助けるための手段としている福祉バスの運行は、市の政策として収支を度外視してサービスを提供するという考えられるのではないか。

- 本数を増やすことや、曜日を問わず運行することが重要である。加茂地域は集落が点在しているため、ルート設定が難しい。なるべく遠回りしないルートを短めに設定し、少しでも本数を増やすという方向で再検討したい。

- 国からの補助等を貰うことはできないか。
 - ▶ ・継続的に補助を出し続けるような制度はほとんどなく、また補助に頼りすぎると、補助が打ち切られた時に、事業を継続できなくなるという事態になってしまうため、できるだけ自立してやっていく仕組みを考えなければならない。ただし、今回のように再編を検討する等、新しく何かを始める際には、必要な経費に対して補助が受けられるような制度もある。活用できるものは活用していきたい。

- ・山城北部の人は、ほとんどが近鉄まで車で移動している。山城福祉バスを木津駅まで延長すれば、棚倉駅まで出てくる人が増えるのではないかと。
- ・山城福祉バスは、老人福祉センターが休館となる日曜日、月曜日に運行しておらず、一般の人の利用が考慮されていない。
- ▶・鉄道が利用できる地域については、公共交通ネットワークの骨格である鉄道をなるべく利用するように、駅までのアクセス交通であるバスを充実させる方向で検討する。
- ・棚倉～新祝園といった、市町村界を跨ぐようなルートของバス路線をすぐに実現することは難しいが、需要がかなりあるということは理解した。

- 山城福祉バスは、福祉目的に特化して運行されているので、今回の再編において大きく運行形態を変える（コミュニティバスとして運行）ことに対してオーソライズされているのか、少し心配している。

- 今秋に実施予定である社会実験では、観光を念頭に置いたルートも考えられる。地元の人への利便性を向上させることを目的に検討している訳だが、利用客が増えてこそ、全体のネットワークも便利に出来ていく。このため、市民以外の観光客等にも利用してもらえぬルートを充実させる方向性も有り得る。観光客向けに路線を設定すれば、地元の人ができる機会も増える。

- ・加茂には当尾地域という奈良に接する文化財が集積した地域がある。木津川流域にありながら、奈良が表玄関となっており、現在は奈良から訪れる観光客が非常に多い。将来的には、加茂駅前や木津駅前を拠点に集客を計りたい。
- ・また、加茂北部には恭仁京がある。2010年には平城遷都1300年祭、2011年には国民文化祭が京都で行われる。これらのイベントを見越して当尾地域や恭仁京を中心に観光の誘客を進めることも大切である。この分科会でも是非検討していただきたい。
- ▶・社会実験の場所として、当尾地域を提案いただいた。当尾地区の観光資源には第一級の魅力があると思う。有力な検討路線のひとつとして考えたい。

- きのつバスの路線は、昼間にコミュニティバス、早朝と夕方以降は奈良交通が運行している。バス停も別々に設置されており、利用者側には分かりにくいところがある。
- 木津川台に住んでいるが、きのつバスが新祝園まで行けば便利になる。現在、新祝園方面へ行く際には、精華町側から徒歩で行き奈良交通の路線バスを利用している状況である。

- 加茂の奥畑線だが、和束町との境界から約300m先に150戸ほどの集落がある。そこまで路線を延長すれば、利用者は大幅に増加するのではないかと。

- 近鉄新祝園駅は急行停車駅であるため、利便性が高い駅である。路線が設定で

| | |
|---------------------|--|
| | <p>できれば利用客がかなり見込めると思う。</p> <p>▶ 運行範囲の拡大も念頭におきながら、可能であれば進められればと思う。まずは現行路線のエリア付近を充実するという視点が重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再編の方向性を検討するにあたって、山城福祉バスを木津駅まで延長する等具体的な提案をいただいた。今後は、路線やダイヤといった、より具体的な提案内容をできるだけ早い時期に示し、それをもとに再度議論したい。 ・全ての提案や意見を全て実現できる訳ではないが、主旨をくみ取りながら少しでも良い公共交通ネットワークにするため、様々な角度から検討したい。 <p>(2) その他</p> <p>①次会分科会の開催日程について 会議結果要旨のとおり。</p> <p>②その他</p> <p>閉会</p> <p style="text-align: right;">以上。</p> |
| <p>その他 特記事項</p> | <p>特になし。</p> |