

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2回地域公共交通再編検討分科会		
日時	平成20年7月7日(月) 午後2時～午後4時	場所	市役所北別館第3会議室
出席者  (出席者…■ 欠席者…□)	委員	<b>【学識経験者】</b> ■中川 大委員(座長)、■大庭哲治委員(副座長) <b>【市民代表】</b> ■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 <b>【行政機関】</b> □阪部光雄委員、■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、堀部良治		
傍聴者	1人(うち 報道関係者0人)		
議題	1. 開会 2. 座長あいさつ 3. 議事 (1) 確認・報告事項 ①第1回地域公共交通再編検討分科会の経緯等について ・第1回分科会における意見について ・運行経費(キロ当たり単価等)及び利用状況について (2) 協議事項 ①加茂地域及び山城地域における再編方針について ・路線の系統、ダイヤについて ・運賃について ・その他 (3) その他 ①法定協議会への報告の取扱いについて ②次回分科会について ③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. 座長あいさつ 議事にあたり中川座長からあいさつがあった。 3. 議事 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、田中英治委員を指名した。		

	<p>(1) 確認・報告事項</p> <p>①第1回地域公共交通再編検討分科会の経緯等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回分科会における意見について 「資料-1 第1回分科会における意見内容」により、第1回分科会での意見について確認を行った。</li> <li>・運行経費（キロ当たり単価等）及び利用状況について 「資料-2 コミュニティバス・福祉バスの1年当たりの運行費用及び指標」により、第1回で資料提供を求められた内容について説明を行った。</li> </ul> <p>(2) 協議事項</p> <p>①加茂地域及び山城地域における再編方針について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の系統、ダイヤについて</li> <li>・運賃について</li> <li>・その他 「資料-3 木津川市バス路線 再編内容（案）」「資料-4 木津川市バス路線 再編内容（案）一覧表」を用い、加茂・山城地域の再編方針について説明を行い、運行ルート・運行便数について協議を行った。</li> </ul> <p>(3) その他</p> <p>①法定協議会への報告の取扱について 分科会での検討結果を、協議会へ報告する。</p> <p>②次回分科会について 第2回協議会の開催は、7月28日を予定。</p> <p>③その他 次回の分科会は第2回協議会を受けて、山城地域、加茂地域の再編内容について議論し、きのつバスについても再編案を提示したい。</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. 座長あいさつ 会議結果要旨のとおり。</p> <p>3. 議事</p> <p>(1) 確認・報告事項</p> <p>①第1回地域公共交通再編検討分科会の経緯等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回分科会における意見について</li> <li>・運行経費（キロ当たり単価等）及び利用状況について 会議結果要旨のとおり。</li> </ul> <p>【配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料-1 第1回分科会における意見内容</li> <li>・資料-2 コミュニティバス・福祉バスの1年当たりの運行費用及び指標</li> </ul> <p>【主な意見・質疑等】（○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答）</p>

- 加茂地域のバスルートは、国道ではなく街中を走行してはどうか、と前回提案したが、例えば井平尾なども含め、集落内を走ってはどうかという意図である。
- きつつバスは、奈良交通に委託して運行されているのか。
  - ▶ 許可の申請関係については、奈良交通が全て行っている。費用負担に関しては、市が行っているが、法的には奈良交通の路線バスであり、運行に関する全てを奈良交通が管理している。
- きつつバスと当尾線の2路線のみ、府からの補助金が出ているが、これはどういう理由なのか。
  - ▶ ・きつつバスの補助金は、きつつバスへの直接の補助ではなく、JR奈良線輸送力増強のための補助金である。補助年限が決まっているが、毎年200万円前後をいただいている。他には、UR都市機構から関西文化学術研究都市の開発による木津南地区の街づくりが成熟するまでの間、路線バス運行に対する補助をいただいている。よって、きつつバスの481万円という補助金は将来にわたり続くものではなく、いつかはなくなってしまうものである。
    - ・当尾線の464万円は、JRバスが運行していた路線が廃止されたことに対し、過疎地域の生活路線バス路線に対する補助金として、府から赤字負担額の1/2をいただいている。
- 当尾線の補助金は、運行経費1,200万円に対し、500万円程度と多くなっている。これに比べてきつつバスは、運行経費9,500万円に対し、500万円程度と少ないように思う。きつつバスと重複する路線で、奈良交通の運行本数は少ないため、奈良交通の路線を廃止して廃止代替の補助などを受けるなど、市の負担が出来るだけ少なくなる方法を考えてはどうか。
  - ▶ ・運行経費については、出来るだけ特定財源を確保していき、市の負担を出来るだけ少なくしていく、というのが基本的な考え方である。
    - ・きつつバスは実証運行の段階で、国庫補助金をいただいていたが、3年間経過したためなくなった。しかし一方で、京都府の未来づくり交付金に申請し、1,300万円程度をいただいた。この制度は、市町村が運営する単独事業に対して、府が援助するというものであり、バス運行に限られたものではないため、ここには計上はしていない。
      - ・当尾線については、今の運行条件でバスを走らせているのであれば、京都府の過疎補助金を適用し、赤字負担の1/2がある程度確実に入ってくるものである。
      - ・今回のバス再編については、実証運行等の実施に対して、国からの補助金を受けたいということで計画を進めている。さらに府も、平成20年度から国の補助金の1/2相当分を補助する制度を作っていただいている。
      - ・この3年間で検討や実証運行を続け、4年目からは単独事業となる。バス運営そのものに対する国庫補助や府の補助は限られている。利用者数を出来るだけ増や

し、税金の投入量を少なくしていくことが、4年目以降重要になってくる。

- 当尾線の補助金制度は、頑張って利用者数を増やしても補助金が少なくなるということになる。これは府と協議して何とかならないものか。
- 実証運行についてだが、加茂の観光地を循環するバス路線を、是非検討して欲しい。3年間の期間中に実績を上げていきたい。

## (2) 協議事項

### ①加茂地域及び山城地域における再編方針について

- ・路線の系統、ダイヤについて
- ・運賃について
- ・その他

会議結果要旨のとおり。

### 【配布資料】

- ・資料-3 木津川市バス路線 再編内容 (案)
- ・資料-4 木津川市バス路線 再編内容 (案) 一覧表

### 【主な意見・質疑等】(○…質疑・意見、▶…質疑・意見に対する返答)

- ・山城地域、加茂地域については、この秋からでも具体的な改善策を実施してはどうかという話があったため、この2地域を先行的に検討していく。もちろん、木津地域においても再編案を検討することになるが、大規模な路線のため、この秋から変えていくのは難しいかと思う。
  - ・山城路線の具体的な提案として、要望が多かった木津駅への乗り入れを基本として検討した。また便数もかなり増やしている。1時間に1便の運行が可能という感触だが、バスを実際に走らせて最終的なルートやダイヤを決定することが必要である。
  - ・加茂コミュニティバスについては、予約制、もしくは全便運行の2案提案している。これは経費や利用状況と関係するが、どのような形態にするのかについても、議論が必要である。
  - ・当尾線については、本数を大幅に増強する。赤字補填している路線を、これほど増強することはあまりなく、かなり画期的なものであるが、この路線のポテンシャルを考えると可能性はあると思う。
- 神童子地区の山城福祉バス利用状況について、調査結果などはあるのか。
  - ▶ 神童子地区のみの状況は分からない。路線全体で、40人/日というデータしかもっていない。
- ・神童子の利用者は非常に少ない。再編の方向性としては、提案されている予約型タクシー乗合路線が良いかと思う。また山城支所以南の市道は制限速度が20km/hであり、今後何らかの道路改良が実施されないと、この制限は変わらない。また、市道から国道24号への合流も難しいと思う。ルート設定についても、検討が必要である。

・神童子地区には森林公園があり、バスで行きたいと考えている利用者もいるはずである。

- ・路線について、様々な地域を出来るだけ回って欲しいという要望がある一方、バスに乗っている方は、出来るだけ早く目的地へ着きたい。現在利用の少ない神童子地区を、予約型タクシー乗合路線として、再編することが良いのではないかと。
  - ・回れるところは回る、という考え方で良いかと思うが、大原則として、1時間間隔で運行することが重要である。これまでコミュニティバスを検討してきた経験から、運行間隔が1時間を超えると、利用者が極端に少なくなる。また、1時間間隔で運行するとダイヤが非常に覚えやすく、分かりやすい。
  - ・提案している山城路線の所要時間は、往復で49分と試算されている。1時間間隔で運行するには、このくらいが限界である。これ以上長くなると、バスに遅れが出た場合に次のダイヤに影響する。また、運転手の休憩時間や交代時間が取れなくなってしまう。
  - ・神童子地区の運行形態については、これからの議論に寄るところだが、ある程度運行本数を確保する予定である。
  - ・山城路線のルートだが、現行では南行き路線のみ、棚倉駅の東側を走行しているが、利用者からすれば、非常に利用しづらく、また迂回の時間がかかってしまう。よって北行き・南行きともに西側ルートとするのが良いのではないかと。文化センター等の施設も西側にある。
- 棚倉駅の東側に利用者が多いと思われる。駅前からガードを抜けて、東側を走行するルートも考えられないか。
- 山城路線は福祉バスとして無料で運行していた。有料となった場合、どのくらいの利用者が予想されるのか。
- 山城福祉バスの利用者は、老人福祉センターを利用する方がほとんどで、一般の利用者はほとんどない。コミュニティバスとして運行すれば、一般利用者が増えると思う。
- 山城福祉バスと並行する、JR奈良線の駅間隔が長いと、また集落が密集しているため、ある程度の利用者は見込める。棚倉駅周辺の方は、鉄道の利便性が高いため、棚倉駅周辺以外の方の利便性を、少し重視するような路線設定が良いかもしれない。
- ▶ ・山城路線に対して、木津駅まで延伸するとは言え、有料にするのはどうかという意見、また、どうしても木津駅まで延ばして欲しいという意見、ともにある。アンケート調査結果では、どうしても無料が良いという訳ではなく、支払っても良い運賃は100円が最も多く、次いで200円であった。運賃よりも、利便性を重視していると考えられる。
  - ・区画整理事業で、棚倉駅前に駅前広場が整備されているため、有効に活用する

ためにもバスの乗り入れを実施した。歩行者専用の自由通路も整備済みなので、駅の東側の利用者が利用しやすいのではないかと。

- ・自由通路について、若者がスケートボード等をしており、通行するのが怖いと感じる女性が多いという話を聞く。現在、自由通路はあまり利用されていない状況である。
- 今回提案された案は、実証運行に関するもの、という理解で良いか。
  - ▶ 実証運行に関する案である。実証運行していく中で、改善すべきところもあるかと思うが、最初からしっかりとした案を持ってやっていきたい。
  - ▶ 山城路線については、ルートや運行間隔など、試走して確認しなければならないが、利便性を向上させた上で有料化する、という方向で議論していただきたい。運賃については、他の地域との関係もあるので、今後併せて議論したい。
- ・加茂コミュニティバスについてだが、優先事項は、ルート、運行本数である。5km程度の路線を設定すれば、往復30分で回れるはずである。2台で運行すれば1時間間隔で運行できるのではないかと。
  - ・今回の案では、西地区、観音寺地区を走行するバス路線が空白となっている。また、人口の多い、大野地区、里地区もバス路線が空白となっている。これらの地域の路線についても検討していただきたい。
  - ・南加茂台線のルートについてだが、南加茂台内を、広く巡回するようなルートが良いのではないかと。また、東山公園で折り返しとなっているが、子どもが遊んでいるため、公園付近でのUターンは危険ではないかと。
  - ・当尾線について、現在加茂山の家で折り返ししているが、高田地区を通過して加茂駅へ戻る循環ルートはできないかと。
- ▶ 現在、登大路線、観音寺線路線は、利用者が非常に少ない。既存の路線については、出来るだけ確保したいが、限られた予算の中で、利便性を高める案を検討しているため、利用者の少ない路線については再編対象外とした。
- 加茂コミュニティバスを利用したいが、現行ルートやダイヤでは、利用出来ない方も多と思う。現況データから判断するのではなく、実証運行の結果を見て判断して欲しい。
- 加茂コミュニティバスの運行日数は、週3日間運行から5日間運行、運行本数も6便/日を8便/日に増加と、大幅な利便性向上となる。観音寺線や西線を運行するには、運行日や運行間隔など、何かを犠牲にしなければ難しい。
- ・加茂コミュニティバスを検討した際に、大野地区には、和東小杉線が走行していたため、コミュニティバス路線を設定しなかった経緯があったように思う。今

後の高齢化社会を踏まえ、出来るだけ交通空白地帯はなくしていくことが重要である。

・現状では利用者が少ないが、往復 6 便と運行本数が少なく、利用しづらいことが原因ではないか。

・加茂から木津市役所へ行く場合、バス運賃と J R 運賃が必要となり、他の地域と格差があるのではないか。

○ 限られた資源を、有効に使うという視点が重要である。全体の運行距離や提供サービスを考えると、加茂地域に投入する資源が、他地域に比べ劣っているわけではない。山城路線は 1 台で運行を予定しているが、加茂地域は、当尾線を含めると 3 台を予定している。今の案以上のサービス水準を提供しようとするれば、バスの台数を増やす、運行間隔を長くする、もしくはどこかの路線を削るなど、何らかの我慢も必要になる。

○ 当尾線の再編案は、10 便から 17 便に増加となっており、観光客にとっての利便性が大きく向上する。ただ、観光客の少ない平日は、増便する 7 便のうち数便を、加茂コミュニティバスに回すなども考えられないか。

○ ・その案の方が得策であると判断されれば、実施も考えられる。しかし、当尾線は、非常に有望な路線であると考えている。観光振興において、一番のキーワードは「通年化」である。一年を通じて、いつでも観光できる路線を設定することが、観光を育てていくためには重要である。利用者が多い時期だけ、運行本数を増やすようなやり方では、うまく育たないことが多い。観光路線は、しっかりしたサービス水準を提供すれば、運賃についても安価でなくても利用していただけるはずである。

・予約制にするか、全便運行するかによって、運行出来る範囲が変わってくる。予約があるときのみ運行する予約制であれば、運行しない便が出てくるので、余裕のないダイヤ設定でも運行出来るかもしれない。ただ、予約制では電話等で予約する必要があるため、全便運行する定時定路線とは、サービス水準が大きく異なる。実証実験の利用者数を踏まえながら、例えば一部を予約制、一部を定時定路線にする、なども考えられる。

○ 予約制タクシーが定着するまで数年かかる。やはり定時定路線を原則として運行し、どうしても対応できない路線については、予約制にして欲しい。

○ 今の提案内容でも、かなり厳しいものがある。観音寺線や西線を追加するには、運行間隔を長くするか、今回の案で設定している他の路線を削る必要がある。この 2 路線を追加して、全体的なサービス水準を下げた案を提示することは可能である。

▶ ・交通空白地帯をなくしていく、という姿勢を否定するものではないが、一方で、利用されないバスをただ走らせることは出来ない。利用されてこそそのバスである。

今の時点で特定の路線について走らせる、走らせないを恒久的に決めるものではない。

・予約型タクシーとは、定時定路線のダイヤが基本であり、決められたバス停を循環するものである。ただし、予約がないときには運行しない。資源を有効に使うために予約型を導入したいと考えている。現在投入している2台の車両をどのように活用するか、制約の多い中で、非常に難しい検討内容である。

○ バス1台を増やすには、1年間に1千万円を超える経費が必要である。1日に利用者が数人の路線のために、バスを投入することは現実的ではない。何かを追加するなら、何かを削ることが必要となる。

▶ この3年間で、実証運行を続けて行く中で、どの路線を設定するか、様々な意見を参考にしながら、また様々な判断材料に基づいて決めて行ければと思う。実証運行をしながら見極めていく、という方針を理解していただきたい。

○ 予約制にするか、定時定路線にするか、最初はどちらの方法で実施するか。

▶ 定時定路線として運行し、利用状況を見て予約制に移行する、しないを判断することが良いかと思う。

○ 加茂コミュニティバスの観音寺線、西線については、現時点で路線を設定しないということか。

▶ 現時点では設定しない考えである。実証実験を続けていく中で、路線の必要性に対する要望が大きくなれば、再度路線について検討していくことになる。あくまでも今回の提案内容は、現時点の情報から、より効果的だと判断された内容を示しているものであり、最終的なものではないことに留意して欲しい。

○ 実証運行は、この秋から実施されるのか。

▶ 実証運行は来年からである。秋から実施されるのは、一部地域での実験である。

○ 観音寺線、西線という運行している路線をなくす、というのは大変なことである。地域の同意を得ることも難しい。利用者が多い、少ないで路線を再編するのではなく、何とか工夫して今の路線を残すような方法は考えられないか。

○・こういう意見も踏まえて検討していくが、技術的な制約や、予算的な制約もあり、費用が相当額増えるような案が通ることも考えにくい。この2路線を運行するかどうかについては、高度な判断が必要になる。

・加茂地域の利便性が大幅に向上することについては、理解が得られるのではないか。また、乗りにくい路線を設定しても意味がないため、このあたりも含めて総合的に判断をしていくことが、全体にとって得策ではないか。



	<p>○ 住民の交流のために、木津川市内の文化施設や、体育施設を巡回するようなバス路線があれば良いのではないかと。</p> <p>▶ 木津地域については再編案を検討する。実証運行に向けては、手続きを含めて、具体的に進めていかなければならない。今後も前向きに検討していきたい。</p> <p>(3) その他</p> <p>①法定協議会への報告の取扱いについて</p> <p>②次回分科会について</p> <p>③その他 会議結果要旨のとおり。</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>