

精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 平成 30 年 2 月 2 日（金）午前 10 時～11 時
- 精華町役場 6 階 審議会室

■内 容

1. 開 会

- 委員紹介

2. 新公共交通システム（連節バス）運行に係る車両最大寸法の変更について

- 事務局から連節バス運行ルートのお考え方について説明。

（資料①—1）

- ・連節バスの運行ルートについては、光台循環ルート及び日本電産で折り返すルートの 2 通りのルートについて検討を行ってきた。
- ・日本電産で折り返すルートについては、警察との協議やバス停の改修等の連節バス運行に向けた準備が整っていることから、本日の地公会において審議・承認いただき、3 月に運行を開始したいと考えている。
- ・光台循環ルートについては、連節バス運行に向けて警察との協議を行っているところであり、警察協議及びバス停改修等の運行準備が整い次第、改めて地公会で審議いただく予定。

- 奈良交通から協議事項（車両最大寸法の変更）について説明。

（資料①—1、①—2、①—3）

- ・本日審議いただく日本電産ルートは、国土交通省の既認可路線のため、全長の長い連節バスを運行するための「車両最大寸法の変更」を申請する。
- ・運行形態は、朝は祝園駅から日本電産近くの光台 3 丁目バス停に向かう系統、夜は日本電産近くの光台 4 丁目バス停から祝園駅に向かう系統を新設する。
- ・利用者が少ないため改良工事を行っていない府道山手幹線上のバス停は朝夕いずれも急行運転で停車せず、さらに朝の時間帯はバスの回転効率を上げるため、府道精華大通り線上のトチノキ通り及びけいなわ通りバス停も急行運転で通過する。

- 質疑応答

（委 員）

連節バスの運行する時間帯は何時から何時までか。

（奈良交通）

朝は7時から9時頃、夜は17時から20時頃を予定している。

(委員)

1便あたりの所要時間は。

(奈良交通)

40分程度の予定だが、乗客が多いと降車時の運賃精算に時間がかかることも想定されることから、速やかに駅に戻るため帰りは回送運転を行う。

(委員)

回送時はどのような経路を通るのか。

(奈良交通)

光台交番前交差点を右折し、時計回りに右折・右折でけいはんなプラザ西側交差点で精華大通りに戻る経路を予定している。

(会長)

既存の系統のバスは減便せず、連節バスの新系統を増便するという理解で良いか。

(奈良交通)

ご質問のとおり、連節バスの新系統は既存系統への増便となる。

(委員)

新系統で運行するのは連節バスのみか。

(奈良交通)

ご質問のとおり、新系統で運行するのは連節バスのみ。

○採決

・挙手による採決の結果、採決参加者全員の賛成により協議事項を承認。

3. 祝園駅前広場拡張工事について

○事務局から、祝園駅前広場拡張工事の趣旨及び概要等について説明。

(資料②)

- ・ 自家用車利用者の安全確保、企業立地に伴う輸送力強化、公共交通への利用転換のためのバスの定時性確保等を目的に、祝園駅前広場拡張工事を実施する。
- ・ 駅前広場の北側に一般車乗降場を新設し、現在の駅前広場は公共交通専用とする。
- ・ 多数の一般車の集中が想定される府道八幡木津線の北向きには、通常より長い右折レーンを設置するとともに、一般車乗降場出入口への信号機設置の要望を公安委員会に対して行っている。
- ・ 車いすマーク乗降場については、エレベーターやトイレに近く一般車や公共交通と完全に分離可能な駅前広場の南側に移設し、利便性の向上を図る。

○質疑応答

(会 長)

工事の完成時期はいつ頃か。

(事 務 局)

3月中の完成を目指して工事に着手している。

(委 員)

府道八幡木津線の北向き右折レーンには、一般車は何台滞留可能か。

(事 務 局)

右折レーンは約50m確保しており、一般車は10台程度滞留が可能。

(委 員)

現在の駅前広場を一般車進入禁止とするタイミングは、駅前広場拡張工事の完成と同時期か。

(事 務 局)

駅前広場拡張工事の完成と同時に一般車進入禁止規制を掛けていただくよう、公安委員会に依頼しているところ。

(委 員)

駅前広場拡張工事に係る町民への周知は十分に行われているのか。

また、現在も町道祝園・東畑線は祝園駅前交差点を先頭に混雑しているが、工事の結果、混雑が悪化することはないのか。

(事 務 局)

本日から各戸配布される広報誌に、周知に係る記事を掲載しており、引き続き順次周知を進めていきたい。

これまで町道祝園・東畑線を直進して駅前広場に進入していた一般車は、祝園駅前交差点で左折して新一般車乗降場に進入することになるため、一般車乗降場入口には通常より長い右折レーンを設置し、さらに信号機を設置することで、円滑な交通誘導を図っていきたい。

(事 務 局)

現在の祝園駅前交差点の混雑は、町道祝園・東畑線から木津川市方面への右折車が駅前広場から直進で退出する一般車に遮られて右折できないことが一つの要因であるため、現在の駅前広場への一般車の出入がなくなることで、渋滞は改善すると考えている。

(委 員)

駅前広場拡張工事に伴い、消防本部前交差点の信号のタイミングは変更するのか。

(事 務 局)

踏切連動信号であるため難しいと考えている。

現在、祝園・東畑線から駅前広場に進入している一般車については、一般車乗降場完成後

も引き続き祝園・東畑線経由で一般車乗降場に進入するよう交通誘導を図っていきたい。

(委員)

現在の駅前広場で長時間停車している一般車が見受けられるが、このような車両も新しい一般車乗降場で収容できるのか。

(事務局)

駅前広場の交通量調査を実施する中で、現在の駅前広場内には多いときで15台の一般車が滞留しており、公安委員会とも協議のうえ、この15台を収容できる一般車乗降場を計画した。

また、一般車乗降場は本来であれば短時間の乗降のみを行う場所であるため、今後はそういった啓発も行っていきたいと考えている。

(会長)

一般車乗降場の供用開始後、一定の期間は現地での誘導も必要と考えるが、何らかの検討はしているのか。

一般車乗降場では停車車両の横を他の車両が通過することになるが、道路幅に十分な余裕はあるのか。

(事務局)

一定期間は人を立たせる等の誘導を行う必要があると考えている。

乗降スペースと走行車線2車線の計3車線分の道路幅を確保している。

4. 精華くるりんバス 実績報告について

○事務局から、精華くるりんバスの実績等について説明。

(資料③-1)

- ・平成28年度の利用者数は、過去最高だった平成27年度よりは減少したものの、引き続き高い水準で推移している。
- ・内訳としては、北ルートが1,385人の増加、南ルートが2,446人の減少。
- ・平成29年度の12月末時点の実績はほぼ前年度並みで、前年度と同様北ルートが増加し、南ルートは減少している。

(資料③-2)

- ・平成28年度に狛田・下狛田東バス停を新設したことにより、狛田・下狛田の周辺地域でのバスの利用者が増加している。
- ・ルート別に見ると、北ルートでは祝園駅での乗降が増加しており、祝園駅を起終点とした沿線区域での利用が活発化している。
- ・南ルートの山田川駅行きについては、祝園駅西口からの利用やアピタ・コーナンへの買物利用は活発だったが、全体の利用者数は若干減少した。
- ・南ルートの祝園駅西口行きについては、利用者がやや減少しており、全体の乗車人数の

減少が、終点の祝園駅西口での降車人数の減少という形で現れている。

○質疑応答

(委 員)

桜が丘地区では高齢化が進んでおり、自分たちの移動手段を今後どうしていくかが話題に上がるが、くるりんバスは「時間がかかって遠回りで不便だ」ということで、なかなか興味を抱いてもらえない状況。

桜が丘地区や光台地区では今後も高齢化が進み、それに伴い利用者数も減少傾向が続くと思うので、もっと地元住民が利用できるような運行形態を検討してほしい。

(委 員)

南ルートの利用者数が若干減少したとのことだが、学研都市病院への試験運行終了による影響はないのか。

(事 務 局)

平成25年8月から1年間、学研都市病院への試験運行を行ったが、運行距離増加に伴う所用時間の増加等により利用者数は減少した。

試験運行終了後、利用者数は回復し平成27年度は過去最高となり、平成28年度及び29年度も高い水準で推移しており、試験運行終了によるマイナスの影響はないと考えている。

5. 閉 会