

第14回精華町地域公共交通会議 書面協議意見集約結果

①精華くるりんバスの利用状況について	
意見	回答
精華くるりんバス事業の開始時点での政策目標を再度点検して整理する必要があるのでは。政策目標毎に達成状況の点検と代替可能性に対する認識を持っていく必要があると考える。	町としても、精華くるりんバスの政策目標の再点検と整理は必要と考えており、運行見直しの検討と共に進めていきたいと考えています。
収支について、コロナによる一時的な影響と構造的な影響を分けて考える必要があるのでは。今後の町内人口動態の予測や免許返納、高齢者人口の絶対数推移をベースに目標とすべき利用者数の概数を持つておく必要があるのでは	収支については、コロナによる一時的な影響の部分は利用者減少による収入減、構造的な影響については人件費増などによる運行費用増加が挙げられ、これまでの利用者数も踏まえつつ、新たに目標とすべき利用者を設定する必要があると考えています。
委託費が上昇傾向にあるが、奈良交通としては同事業から撤退したいという意向を持っているか。	奈良交通としては撤退の意向はないと聞いていますが、委託費の増加については、全国的な運転手不足に係る人件費の増加などやむを得ない部分があり、町としても持続可能な方策を検討していく必要があると考えています。
南ルート通勤利用割合が高いため、落ち込みが激しいという認識だが、コロナ禍以後もこの傾向は続くという認識か。南ルートは減少状態でも北ルートの3倍強の利用者で、この部分の収益をさらに削ると、北ルートの運営自体も難しくなる可能性があるのでは。	コロナによりテレワーク導入が進み通勤者が少なくなると見られ、今後も南ルートの通勤利用の減少傾向は続くと考えています。通勤利用については、本来の運行目的から外れる部分である一方、くるりんバスの収益の柱でもあるため、収益をいかに確保して路線を維持していくか検討する必要があると考えています。
政策目標達成のためにどの程度の財政負担を可とする形でくるりんバス事業を開始したのか。	運行費用から収入を引いた委託費ベースで3,000万円が一つの基準となっています。
利用者年齢分布や同一利用者の利用頻度等のデータがあれば提示いただきたい。	利用者属性は把握できず、利用者年齢分布や同一利用者の利用頻度等のデータはありません。
増収目的の定期券導入の可能性はあるか。利用者増加策として定期券導入はどうか。	定期券導入については現在は未定ですが、料金体制の在り方とあわせて、増収・利用者増加策として有効と判断できる場合は導入の検討をしたいと考えています。
コロナ禍後における利用促進策の検討結果は存在するか。	コロナ禍後における利用促進策の検討は必要と考えておりますが、現時点で具体的な検討結果はありません。

②山田荘小学校区におけるデマンド交通実験の結果について	
意見	回答
P5 表中 ③利用者数の欄で、「財政負担額を現在と同程度とするために必要な人数」とあるが、当該財政負担額と必要人数の算出方法を示していただきたい。	財政負担額と必要人数算出方法は以下のとおりです。 財政負担額: 31,165千円(R1年度ベース) 算出方法: デマンドバスが5台運行で年間利用者数を60,000人と想定し、$60,000 \div 360 \text{日} \div 5 \text{台} = 33 \text{人/1日} \cdot 1 \text{台}$。1運行あたり30分とすると8時間運行で2.1人/1運行・1台という計算で、全国平均の2.28人と比較しても妥当な数字としています。
P5 表中 ③利用者数の欄で、最大16日/1日とあるが、目標と結果の記述は同一基準で記載する方が良いのでは。	修正します。
今回の実験はくるりんバスとの平行運転だったが、当該実験期間において、くるりんバス利用者が有意に減少したか。 また、当該実験期間にも関わらずくるりんバスを利用した人がデマンドバスへの意向に対してどのような意見を持っているかを調査することが重要ではないか。	実験期間中において、くるりんバス利用者の減少は見られませんでした。事後アンケートにより、くるりんバスのヘビーユーザーはデマンドバス移行に反対割合が高いことが分かっており、今後デマンドバスを導入検討するにあたり、普段使っている人の意見を慎重に扱うことも重要と考えています。
デマンドバスの高齢者利用が少なかったが、医療費抑制のための高齢者の外出促進という政策目標は設定していなかったのか。 デマンドバス運行は新規の需要を開拓する試みとして高く評価できるが、デマンドバス運行の政策目標が明示された部分が資料にない。	実験段階でデマンドバスの導入ありきではなく、有用性の検討段階のため具体的な政策目標は設定していませんが、今回の実験では病院と商業施設を乗降ポイントとして設定して、高齢者の利用需要をデマンドで吸収できるか調査します。
実験期間中央で利用者数がピークアウトしている。無料券の影響をどのように評価しているか。 無料券の利用状況とリピート利用者の分布データはあるか。	無料券有効期限後に極端な予約数減少は見られなかったため、「無料券が無いと乗らない」という利用者は少なかったと言えます。また、利用者アンケートにおいて、利用動機が無料券と答えた方は少数だったため、今回の実験においては利用に大きな影響は与えなかったと考えています。 無料券利用状況は、利用枚数は30枚、乗車人数は45人で、紙チケットで利用者の特定ができなかったため、リピート利用者のデータはありません。
何が抵抗になっているのかは、利用者よりも非利用者へのアンケートでより明確になると考える。例えば、くるりんバス利用者は、デマンドバス利用可能性も高くかつ、アンケートも取りやすいと考える。	事後アンケートにより非利用者の意見を把握することとしており、結果については追って地交会に対しても共有する予定です。

③今年度のデマンド交通実験について	
意見	回答
目標値の計算根拠は。	利用者数については、デマンドバスが5台運行で年間利用者数を72,000人(前回実験と異なりくるりんバスの通常時の利用者水準に設定)と想定し、$72,000 \div 360 \text{日} \div 5 \text{台} = 40 \text{人/1日} \cdot 1 \text{台}$。1運行あたり30分とすると8時間運行で2.5人/1運行・1台という計算で、全国平均の2.28人より高めの設定にはなっています。 利用者満足度については、全国のデマンドバスでうまく運行できているところで70%以上の満足度があることから70%に設定しています。
デマンドを利用せず、くるりんバスを利用した人に対するアンケート調査を実施していただければ。	今後検討します。
くるりんバスの事業開始時における政策目標整理と共に、デマンド交通政策における政策目標の明示を行っていただければ。	くるりんバスの事業開始時における政策目標については以下のとおりです。 ①町内の地域と公益性の高い施設を結ぶ ②町民である高齢者や交通弱者の活発な移動と活動を促す ③地域交流の促進 ④地球環境にやさしい公共交通の推進 ⑤町内交通の利便性の促進 デマンド交通政策における政策目標については実験段階ですので具体的なものは設定していませんが、精華くるりんバスの政策目標を一部見直しつつ継承しながら、将来に渡って持続可能な形の検討を現時点での目標としています。
デマンドバスは利用者(特に高齢者)に利用しやすい環境づくりが大事と考える。これから行われる実証実験地域へのPRも大事で、各地域の高齢者サロンや長寿会の開催時に出向いて説明する、また、子育て支援センターなどに協力してもらい子育てサークルへPRするなどではどうか。	高齢者サロンなどへの直接出向いての説明については現在実施に向けて調整中です。
デマンドバスの導入の目的が曖昧に感じる。より良い交通形態や望ましい地域交通を具体的にどう描いているか。	デマンドバスについては、民間の公共交通が運行していない地域における移動手段確保など、運行目的については基本的にはくるりんバスと同じですが、今後を見据えた時に、財政負担額も加味した上で、交通不便地域における移動手段確保を持続可能なものにしていくことがデマンドバス導入の動機となっています。また、現在くるりんバスと奈良交通の路線バスが走っている箇所が一部重複しているなどあることから、その解消と連携などにより公共と民間の公共交通が共存していくことがより良い形と考えています。

「予約制乗り合いバス」という名前も併記されているが、「デマンドバス」という呼び方は、特に高齢者にとって認識が難しい可能性はないか。名前だけではなく、新しいものへの抵抗もあると思うが、高齢者の利用者が少ないのはこのあたりも影響しているかもしれない。	当初からデマンドバスという名称に困惑する住民が多く、課題と捉えており予約制乗り合いという併記をしています。本格運行に向けては愛称募集など親しみやすい方策を検討していきたいと考えています。
予約期限が「当日」となっているが、もう少し細かく、何時間／何分前まで可能なのか、といった情報は伝わっているか。直前に予約しても乗れるか、どれくらい所要時間が変わり得るのか、など、スマホ経由ならまだしも、電話だけの利用者にとっては、チラシなどで事前にそういう情報がないと利用しにくいと考える。	自治会説明の際には細かい情報も伝えておりますが、周知に向けた方策を検討していきたいと考えています。
R2年度のアンケート結果を見れば、使いさえすれば満足度が高いので課題は初回利用にあり、初回利用は抵抗が大きいので、単純に「初回無料」や、「友達と乗車で初回無料」などの特典があると良いと考える。	初回利用のハードルを下げる工夫は必要と考えており、前回実験において初回無料を実施しましたが、利用の底上げには繋がらなかったため、今回については初回無料は無しで予定しています。
前年度の実証実験での満足度が高かったことは評価に値するが、絶対数の少なさが検証の信ぴょう性の点で気になる。本年度の実証実験については、住民への周知を徹底され、特に本事業の目的である交通弱者に的を絞ってモニター数を増やされたい。	いかに住民に対し十分に周知するかは重要と考えており、その上でデマンドバスの有用性を判断する必要があると考えています。現時点では、前述した高齢者サロンなどへの直接説明など、利用を想定している層への直接的なアプローチを検討しています。