

精華町コミュニティーバス「精華くるりんバス」
総括結果報告書（案）

令和5年3月

精華町

目次

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
	（1）現在のくるりんバス運行状況・・・・・・・・	1
	（2）検証の背景・・・・・・・・・・・・・・・・	3
	①人口構成の変化・・・・・・・・・・・・・・・・	3
	②くるりんバス運行の経過・・・・・・・・	6
	③運行実績及び経費等の状況・・・・・・・・	7
	（3）検証内容・・・・・・・・・・・・・・・・	9
	①くるりんバスに関する住民アンケート・・・・・・・・	9
	②デマンド交通実証実験・・・・・・・・	11
	③地域コミュニティー交通の運行目的の整理・・・・・・・・	14
	（4）くるりんバスの成果と課題・・・・・・・・	16
3	課題の解消に向けた方向性・・・・・・・・	18
4	総括・・・・・・・・・・・・・・・・	20

1 はじめに

精華町コミュニティーバス「精華くるりんバス」（以下、「くるりんバス」と記載します）は、高齢者や交通弱者の足として、公益性の高い施設を結び、地域交流の促進を図り、福祉を増進することを目的に、平成17年3月から運行を行っており、令和5年3月で18年が経過します。

当初より「コミュニティーバス実証運行事業」として試行的に実施してきた本事業ですが、長らく運行を行う中、住民の移動手段の1つとして定着してきた一方で、この間の町の成熟や新たな開発等に伴う人口構成の変化に加え、社会情勢の変化による生活様式の変化などの影響を受けており、更に、令和2年からは新型コロナウイルス感染症の流行拡大による利用者の減少が生じたこともあり、運行経費が増加傾向となっています。

これらの状況から、コミュニティーバスの本来の目的を踏まえつつ、今後も持続可能で、住民にとって利便性の高いコミュニティーバスの運行を行うため、これまで取り組んできた「くるりんバス」について、その総括を行う必要があります。

本稿では、「くるりんバス」について、複数の観点から検証を行うことにより、これまでの運行によって得られた成果の確認と、課題の抽出、並びにその解消の方向性について検討を行った結果を報告するものです。

2 検証

(1) 現在のくるりんバス運行状況

現在のくるりんバスの運行状況は、以下のとおりとなっています。

- ・ 運行日及び運行時間

年末年始を除く日中の時間帯（午前7時47分から午後6時43分）に運行
（土日祝も運行）

- ・ 運行ルート

町内の公共・公益施設、鉄道駅、地域を効率的に結ぶため、町内を北ルート、南ルートに分け、それぞれを一筆書き状に運行（図1参照）

- ・ 料金

乗車距離に関わらず、一律100円（小学生未満無料）

- ・ その他

誰もが利用しやすいよう、ノンステップ型で運行
運営経費の削減を図るため、企業等による広告を掲載

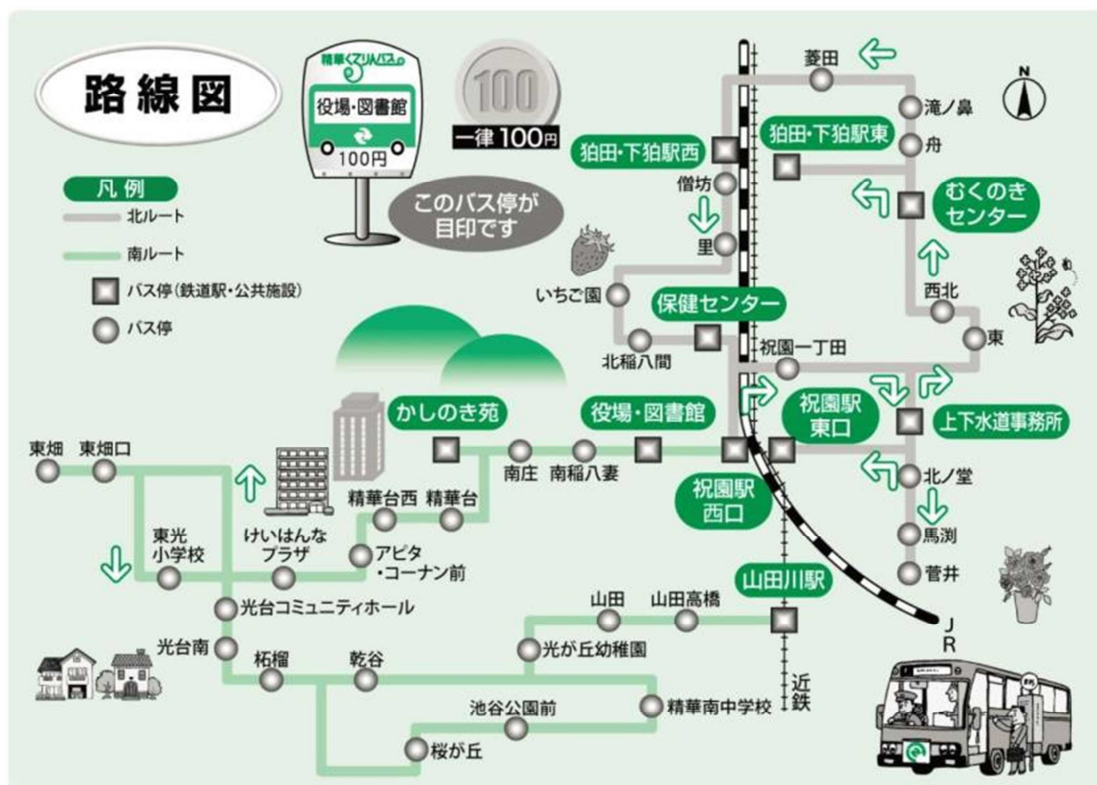


図1 くるりんバス路線図

(2) 検証の背景

①人口構成の変化

本町の人口は、関西文化学術研究都市としての大規模開発に伴い、平成2年から平成17年まで急増しました。それ以降も増加を続けるものの、平成27年にピークを迎え、以降ゆるやかに減少を続けています。

くるりんバス等の地域コミュニティ交通への需要が特に高いと考えられる65歳以上人口は単純増加傾向にあり、特に平成17年以降、全人口に占める割合の増加率が大きくなっています。

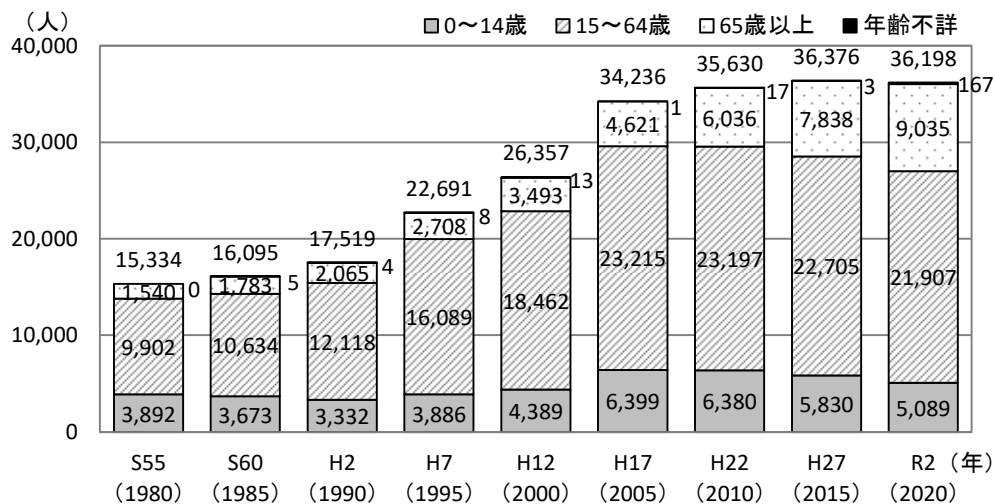


図2 年齢区分別人口の推移

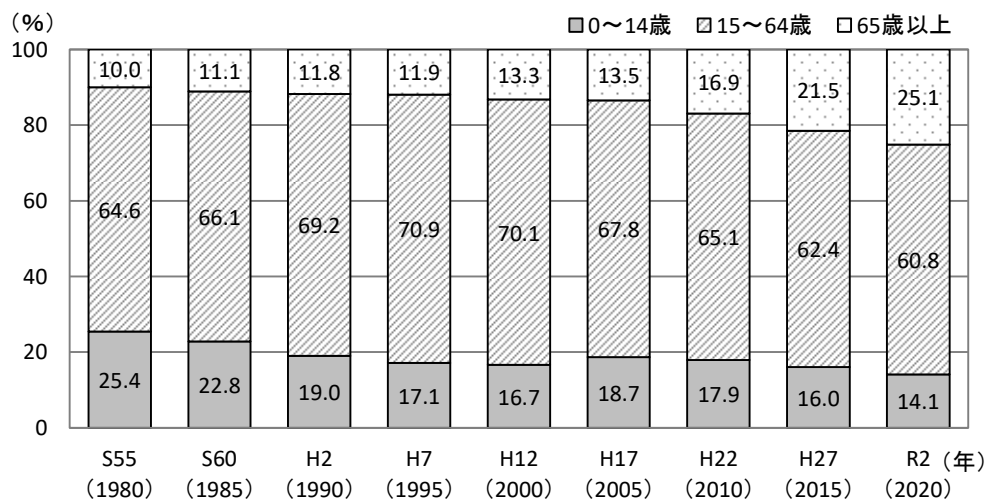


図3 年齢区分別人口割合の推移

出典：表1、2ともに精華町次期総合計画人口推計調査結果報告書
(令和4年2月 精華町) 国勢調査の結果を基に作成

平成12年以降の5歳階級別人口の推移は図4のとおりです。平成12年から平成22年にかけて、30歳から45歳と、0歳から10歳人口のいわゆる子育てファミリー世代が急増している一方で、平成22年から令和2年にかけては、それらの世代の転入が大きく減少しており、全体的な高齢化の傾向が見て取れます。

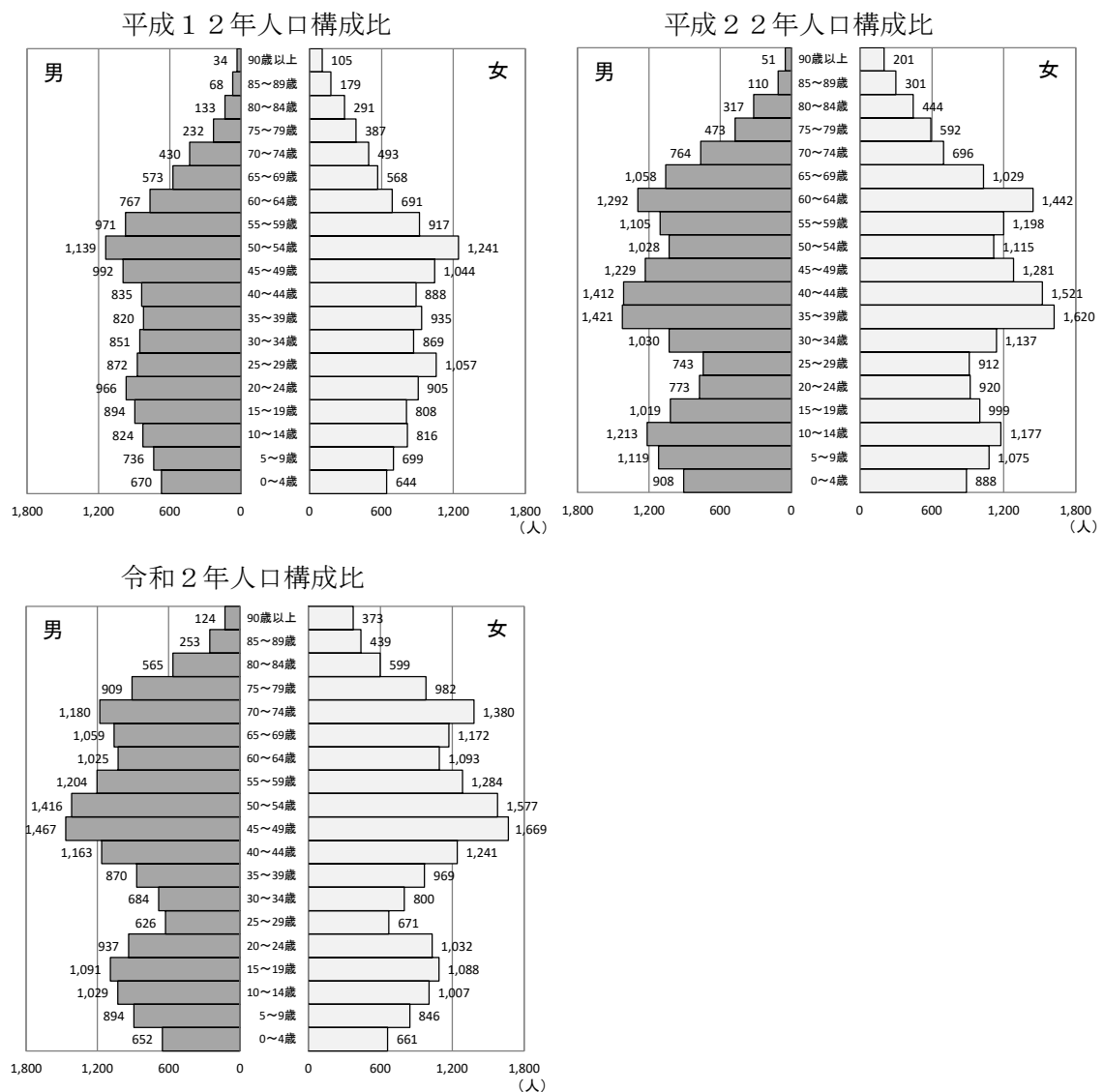


図4 年齢区分別人口割合の推移

出典：精華町次期総合計画人口推計調査結果報告書
(令和4年2月 精華町) 国勢調査の結果を基に作成

65歳以上の単独世帯数の割合は、平成7年以降増加傾向が続いています（図5）。くるりんバスの運行が始まった平成17年と、直近の令和2年を比較すると、65歳以降単独世帯割合は13.5%の増加となっています。

単独世帯においては、同居世帯と比べて移動時の家族からの支援を受けにくいと考えられることから、より地域コミュニティ交通への需要は大きくなるものと予想されます。

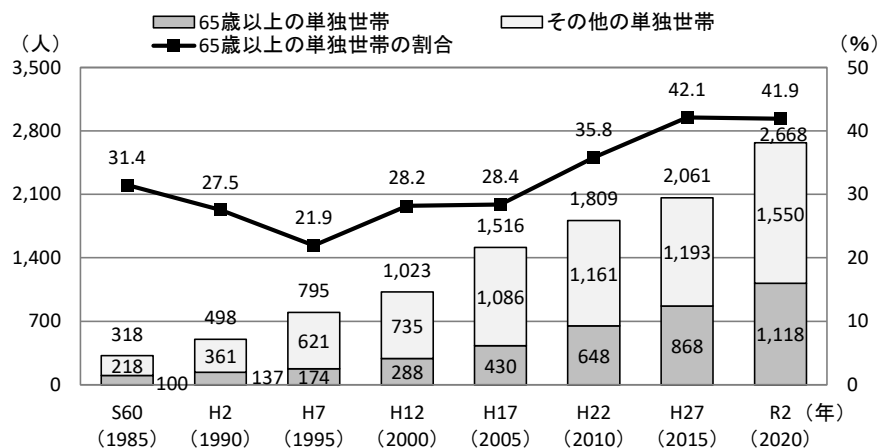


図5 65歳以上の単独世帯数の推移

出典：精華町次期総合計画人口推計調査結果報告書
(令和4年2月 精華町) 国勢調査の結果を基に作成

令和4年2月の精華町次期総合計画人口推計調査結果報告書では、第6次総合計画の目標年度である令和14年における町人口を39,050人と推計しています。

そのうち、0～14歳の子ども世代の人数は、令和3年から令和14年にかけて約600人の減少（4,965人から4,354人）に留まりますが、同期間における65歳以上人口は約3,300人の増加（9,368人から12,663人）となります。

高齢者世代においては、表1にもあるように自動車免許返納も積極的に行われており、代替手段としての地域コミュニティ交通への需要は今後も増加し続けるものと予想されます。

表1 精華町における免許返納数の推移

	全年齢	65歳以上	65歳未満
平成27年	60	59	1
平成28年	72	67	5
平成29年	78	75	3
平成30年	109	105	4
令和元年	140	135	5
令和2年	129	125	4
令和3年	145	142	3

木津警察署からの聞き取りにより
精華町作成

②くるりんバス運行の経過

くるりんバスは、施設専用のバスである、かしのき苑循環バス「バラ号」や「かしのき号」、むくのきセンターシャトルバスの代替として、平成17年度から正式に運行を開始しました。

以降、バス停の一部新設のほか、学研都市病院への試験運行の実施などを行うなど適宜改正を行いながら、現在まで運行を続けています。

表2 くるりんバスのルート・ダイヤ改正等の経過

H17.3.3	試験運行開始（運賃無料） 北ルート11便（時計回り6便・反時計回り5便）／南ルート11便
H17.7.1	有償運行開始 北ルート9便／南ルート12便
H18.4.1	ルートダイヤ改正 北ルートの時計回りの便を廃止 北ルート6便／南ルート12便
H19.11.1	ルートダイヤ改正 「里」「精華台西」「光台南」の新設、「東畑口」ルート変更
H21.11.24	ルートダイヤ改正 「東畑」の新設、花空間ルート土日祝日のみ運行
H22.12.16	ルートダイヤ改正 花空間ルート休止
H25.8.1	ルートダイヤ改正 学研都市病院への試験運行開始
H26.8.1	ルートダイヤ改正 学研都市病院への試験運行廃止
H28.4.1	ルートダイヤ改正 「狛田・下狛駅東」バス停を追加

従来のかしのき苑循環バスからコミュニティーバスへの転換にあたっては、平成１６年１０月に、役場の各関係課による「コミュニティーバス運行調整会議」を設置し、運行ルートやダイヤについて検討を行いました。

また、平成２３年１１月からは、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保とその利便の増進を図るための地域会議として「精華町地域公共交通会議※」を設置し、現在に至るまで、コミュニティーバスに関する協議などを行っています。

※地域公共交通会議

道路運送法及び同法施行規則に基づき設置される会議で、学識経験者、地域住民、バス・タクシー事業者、警察、運輸局その他関係行政機関等により構成されています。

③運行実績及び経費等の状況

平成１７年度から令和３年度までの運行実績及び経費等の状況は、以下のとおりです。

表３　くるりんバスの運行実績及び経費等の状況

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
利用者数	64,786	70,940	74,879	76,351	76,646	74,529	72,141	75,223	69,752
運行経費(千円)	26,331	32,295	32,979	34,285	36,428	35,649	34,685	35,195	37,685
運賃収入(千円)	3,884	6,913	7,612	7,356	7,455	7,237	7,020	7,319	6,730
広告収入(千円)	0	494	1,030	1,006	776	930	781	779	1,080
委託費(千円)	22,447	24,888	24,337	25,923	28,197	27,482	26,884	27,097	29,875
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	合計
利用者数	70,997	76,730	75,669	74,667	74,249	72,084	54,466	54,844	1,208,953
運行経費(千円)	37,640	36,593	38,127	37,568	38,094	39,160	39,390	41,781	613,885
運賃収入(千円)	6,856	7,370	7,448	7,133	7,463	7,085	5,424	5,278	115,583
広告収入(千円)	926	1,220	916	929	932	909	479	443	13,630
委託費(千円)	29,858	28,003	29,763	29,506	29,699	31,166	33,487	36,060	484,672

くるりんバスが、この１７年間で約１２０万人の方々に対し、交通手段を提供してきたことが分かります。

利用者数が、新型コロナウイルス感染症の影響期間（令和２・３年度）を除けば、ほぼ同水準で推移している一方で、運行経費は一貫して増加傾向にあり、

それに伴い、委託費も増加し続けています。

特に近年では、全国的な傾向である人件費の上昇（運転手の担い手不足）やエネルギーコストの上昇等により運行経費が大幅に増加しており、限られた財源の中で、今後さらに運行経費が上昇した場合、運行本数の減便など、くるりんバスのサービス低下も余儀なくされ得るような状況になっています。

運行開始時と比べ、地域コミュニティ交通を取り巻く環境が変化していることから、将来を見据えつつ、住民の生活の質の向上につながるように地域コミュニティ交通（くるりんバス）の運行を改善していく必要があります。

(3) 検証の内容

これらの前提を踏まえ、町ではこれまでのくるりんバスの成果と課題について検証を行いました。また、社会情勢の変化に対応しつつ、地域コミュニティ交通をより住民の利用実態に合わせた利便性の高いものとしていくため、アンケートや実証運行等を通じて意見の収集に努めるとともに、その具体的な改善の方法についても合わせて検討を行ってきました。

①くるりんバスに関する住民アンケート

現在のくるりんバスの利用実態やニーズを把握するため、住民アンケートを実施しました。

表4　くるりんバスに関する住民アンケート調査概要

実施期間	令和元年12月6日～令和2年1月15日
実施方法	郵送法
対象者	精華町住民2,250人を無作為抽出
回収件数	874件（38.8%）

くるりんバスの利用目的についての質問では、買物・飲食（36.4%）や通院（18.9%）といった、日常生活に欠かせない移動が半数以上を占めています。また、公共施設への移動を目的とした利用も、26%と全体で2番目に多くなっています。

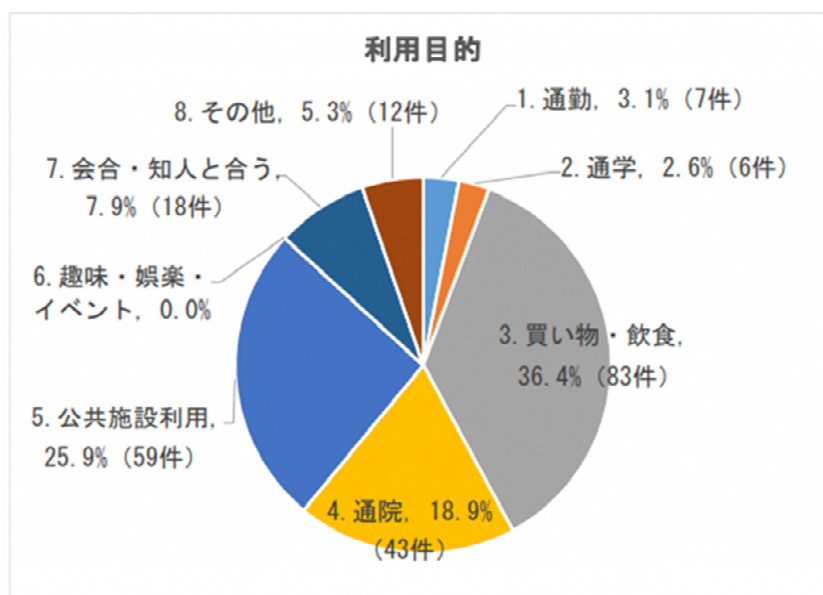


図6　くるりんバスの利用目的

また、年齢層ごとで分析すると、１０歳～６０歳代の利用率が１０％台（３０歳代のみ約８％）であったのに対し、７０歳代では約２６％、８０歳代では約３６％、９０歳代では約６７％となっており、くるりんバスが特に高齢者の日常の移動手段として利用されている実態が分かりました。（※）

※ただし、本調査では高齢世代ほど回答数が少なくなっているため（９０歳代では３件）、統計学的に偏りが含まれている可能性があります。

表５ 世代別くるりんバス利用率

世代	利用者数	回答者数	利用率（％）
１０歳台	１０	７８	１２．８
２０歳台	９	６４	１４．１
３０歳台	８	９８	８．２
４０歳台	１８	１０８	１６．７
５０歳台	１８	１３３	１３．５
６０歳台	２８	１６０	１７．５
７０歳台	４１	１５７	２６．１
８０歳台	２０	５６	３５．７
９０歳台	２	３	６６．７
合計	１５４	８５７	

このように、高齢者を中心に、日常生活に必要な移動を支える手段となっている一方で、アンケートでは、くるりんバスを知っているが利用しないという回答が７４％となっています。

これら、くるりんバスを利用しない方の理由としては、ダイヤやルートが利用実態に合わないため、という意見が多く挙げられました。

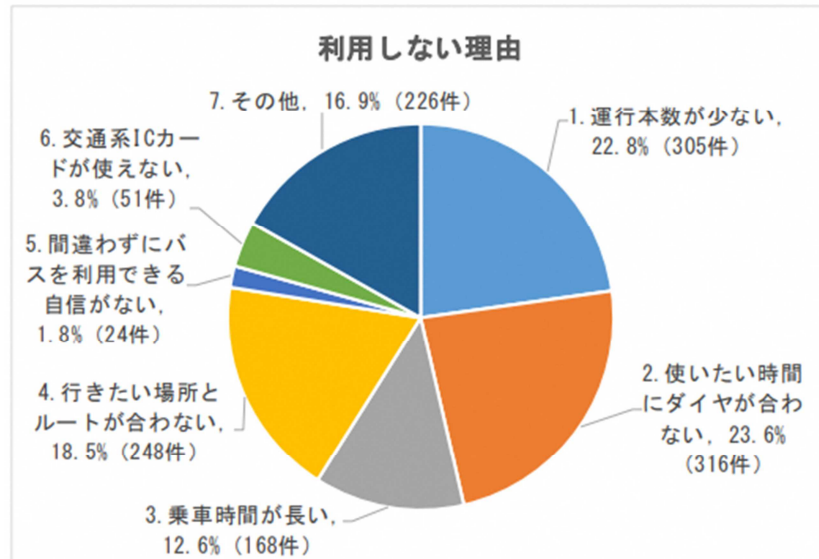


図7 くるりんバスを利用しない理由

②デマンド交通実証実験

住民アンケートの結果から、地域コミュニティ交通として概ね想定される目的のために利用されている実態が見えた一方で、より利用者の移動目的に合わせた柔軟な利用ができる交通手段を求める意見があることが分かりました。

このことを踏まえ、既存のバスよりも柔軟な運用ができる可能性があるデマンド交通（予約乗合型交通）について、実証実験を行いました。

実証実験は、令和2年度に南部ルートエリアで、令和3年度に北部ルートエリアで、それぞれ実施しました。

ア デマンド交通とは

「デマンド交通」は、利用者からの利用予約（＝デマンド）に応じて、所定の乗降ポイント間での運行を行う交通形態の総称です。一般に利用予約は電話やスマートフォンアプリなどから行います。くるりんバスや一般的な路線バスを「定時定路線型交通」と呼びますが、それらと比べ、利用者のニーズに応じた柔軟な運行が可能であることが特長です。

デマンド交通は、利用予約や配車、運行ルートの決定などを支援する情報システム（アプリ）が登場したこともあり、近年各地で活用に向けた取り組みが行われています。

以下に、定時定路線型交通とデマンド交通の比較を示します。

主な特徴

定時定路線型交通 (ex.精華くるりんバス)

- ・決まったダイヤで、決まったルートを実行
→予約不要で利用可能
- 利用者の有無にかかわらず決まった経路を実行するため、移動時間・ルートが非効率的になる場合がある。
- ・大型車両での運行が前提となっているため、進入できない地域やルートが存在する。

デマンド交通 (予約乗合型交通)

- ・事前予約に応じて合理的なルートで運行
→乗合のための寄り道はありつつも、目的地まで最適な経路で運行するため効率的な運行が可能
- 初回の利用者登録と、利用時予約が必要
- ・定時定路線型よりも比較的小型の車両で運行
→きめ細かな乗降ポイントの設定が可能
- ・予約が無い場合は運行を行わない
→低利用時のコストを削減できる可能性がある
⇒大規模輸送には向かない仕組み

図8 定時定路線型交通とデマンド交通の比較

※上記は一般的な内容であり、運行方法や条件の違いにより差異が生じる場合があります。

イ 実証実験結果

令和2年度及び3年度の実証実験実施結果の概要は、以下のとおりです。

時期	対象エリア	実施結果	実施条件
令和3年3月4日 ～3月28日	南部ルート沿線エリア	利用者数：16人/一日・2台 満足度：88%（目標70%）	・運賃 200円 ・利用車両 ハイエース （定員5名で運行） ・電話またはWEBによる 事前予約制
令和3年11月5日 ～12月26日	北部ルート沿線エリア	利用者数：10.7人/一日・1台 満足度：90.9%（目標70%）	・実験期間中、くるりんバスは平常通り運行

また、それぞれ実証実験から得られた、デマンド交通への満足度についてのアンケート結果は以下のとおりです。

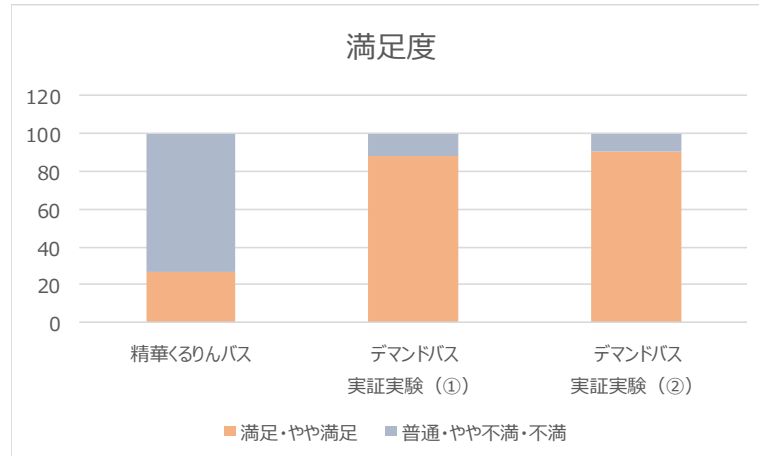


図9 くるりんバス及びデマンドバス利用者の満足度

※くるりんバスについては「精華住民の生活と交通に関する実態及び意識調査アンケートの集計結果報告」（平成24年実施）から、デマンドバス（①）については「精華町デマンドバス令和2年度実証実験利用者アンケート」から、デマンドバス（②）については「精華町デマンドバス令和3年度実証実験利用者アンケート」からそれぞれ作成。

調査時期や調査方法、対象が異なるため、くるりんバスへの評価との単純比較は出来ませんが、上記のとおり、デマンドバス利用者の約9割から「満足」との評価をいただいております。デマンド交通の導入によって、地域コミュニティ交通の利便性を向上できる可能性があると考えられます。

一方で、従来からの定時定路線型交通からの転換に対し抵抗感を覚える方もおられたことから、デマンド交通を導入する場合には、その趣旨や利用方法の丁寧な周知、簡便な予約方法の設定、ICTスキルが低い方でも利用しやすい仕組みづくり（デジタルディバイドの緩和）が必要になるものと考えられます。

③地域コミュニティ交通の運行目的の整理

冒頭に記載のとおり、くるりんバスは、高齢者や交通弱者の足として、公益性の高い施設を結び、地域交流の促進を図り、福祉を増進することを目的に平成17年の当初から運行してきました。

しかしながら、取組みを継続する中で様々な公共的な役割（例えば二酸化炭素の排出削減など）までを担いながら運行を行ってきた中で、事業の総括を行い、今後の改善を具体的に検討するにあたっては、運行目的（役割）をより明確化することから、令和4年度に精華町地域公共交通会議において、学識者や住民委員の皆さまとの議論の場を設けるとともに、ワークショップ形式による住民対話会も実施する中で、考え方の軸となる「地域コミュニティ交通の主たる役割」の再整理を行いました。

【地域公共交通会議（部会）における主な議論】

・論点①

地域コミュニティ交通において対象とされる交通弱者とは、具体的にどのような方々を指すのか。

→地域コミュニティ交通においては、代替の交通手段が無い方をより優先的に対象とすべきと考えられるため、「自家用車を自由に使えず、かつ、他の公共交通機関が運行されていない地域の住民」を狭義の交通弱者として考える（ただし、この条件に当てはまらない方を除外するものではない）。

・論点②

①において交通弱者とされる方々のうち、どこまでを対象とするべきなのか。例えば、福祉施策として実施されている「有償福祉運送」がカバーする範囲との棲み分けはどのように考えるのか。

→地域コミュニティ交通では、バリアフリーの考え方のもと、高齢者や障害者、子育て中の方なども全て対象とする一方、利用に際して介護・介助を必要とされる方（同行の介護者がいる場合を除く）については有償福祉運送等の福祉施策を活用いただくべきと考える。

・論点③

地域コミュニティ交通が対象とする移動は、どのような目的地を想定すべきなのか。どのような移動目的に対しても全て対応すべきなのか。

→地域コミュニティ交通を利用し、各地域からアクセスできることが望ま

しい目的地の具体例は以下のようなものが考えられる。

- ①食料品や日用雑貨等の購入する商業施設（スーパーマーケット等）
- ②健康な生活を維持するために必要な医療施設（国保病院等）
- ③各公共施設（役場、図書館、かしのき苑、むくのきセンター等）
- ④学研都市の中核としての交流施設（けいはんなプラザ）
- ⑤町内外への移動のための交通結節点となる施設（各鉄道駅）

その他、地域コミュニティ交通の利便性を改善することにより、他の交通機関や公共施設の利用を促進していくことが望ましいといった意見や、子育て世代にとっても使いやすい地域コミュニティ交通が望ましいといった意見も挙がりました。

【住民対話会の成果】

これらを踏まえつつ、より生活実態に即した議論を深めるための住民対話会を、町内3か所で開催しました。住民対話会では、現行のくるりんバスの運行本数やバス停までの距離に関する利用者目線での具体的なご意見、年齢を重ねることによる将来的な移動の不安、町内の地域特性による移動の課題といった、今後の地域コミュニティ交通の改善案や、地域コミュニティ交通を住民の方々に積極的に利用していただくためのアイデアをいただくことができました。

これらの検討をもとに、従来のくるりんバスの運行目的を再整理し、今後の精華町の地域コミュニティ交通の主たる運行目的（役割）として以下のような方針をとりまとめました。

①対象者の整理

地域コミュニティ交通が優先的に対象とするべき「交通弱者」の定義については、『自家用車を自由に使えず、かつ、路線バスが走っていない地域の住民』とする。

②目的の整理

地域コミュニティ交通が優先的に対象とするべき「移動（の目的）」については、『買い物、通院等の日常生活に必要な移動に加え、公共施設等住民の交流を促進する移動』とする。

（４）くるりんバスの成果と課題

ここまでの検討を踏まえ、整理を行った運行目的の観点のもと、くるりんバス運行の成果と課題を以下のように整理しました。

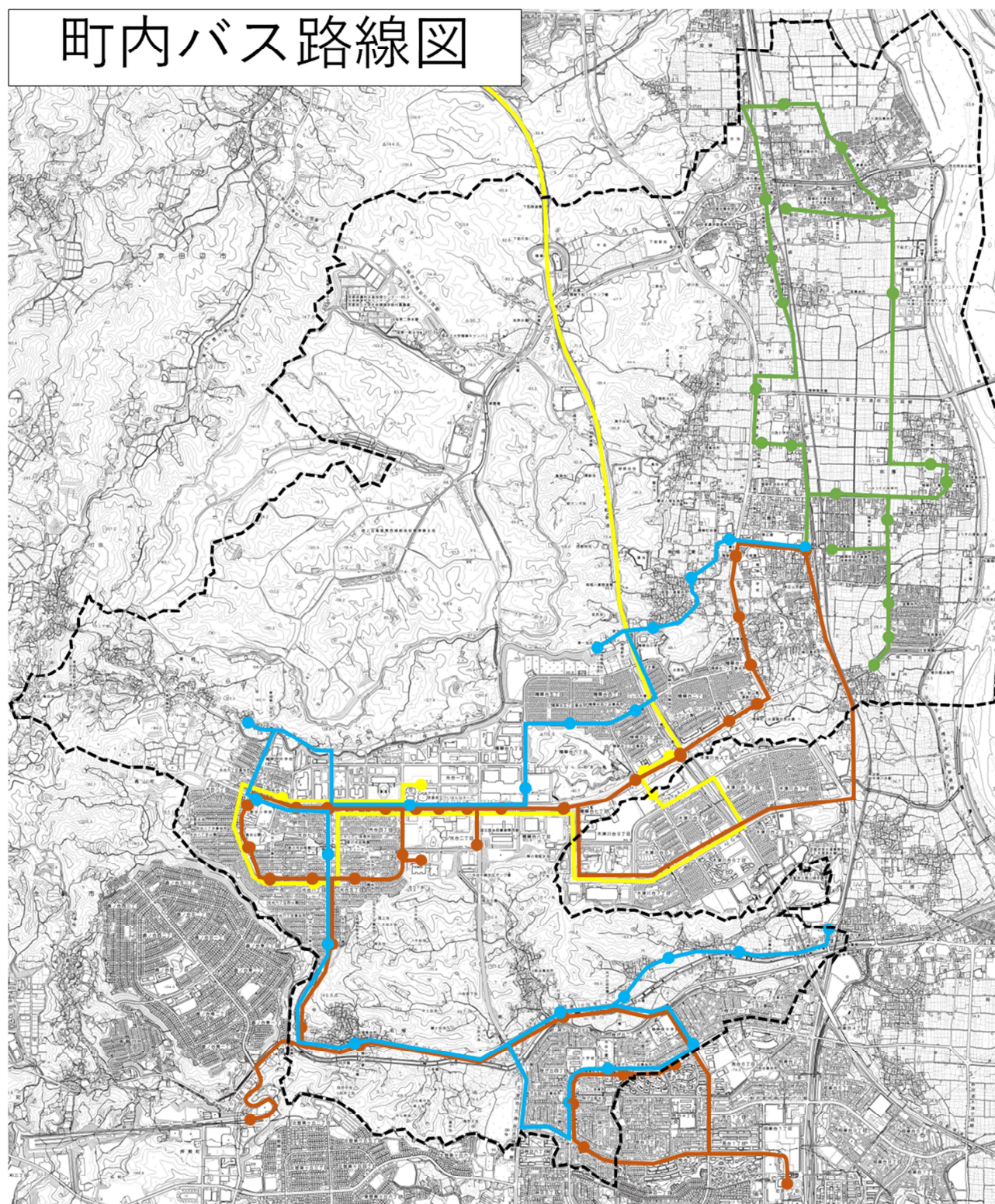
【成果】

- ①町内の各地域（コミュニティー）と公共施設、公益的施設を結ぶ、のべ１２０万人に及ぶ地域住民への移動手段を確保してきた。
- ②民間交通機関を補完する形で、住民生活に必要な移動手段を安価に提供してきた。

【課題】

- ①バス運行上の制約により、一部、くるりんバスではアクセスすることができない（バス停が設置できていない）地域が存在している（旭、中久保田、東畑の山沿い地域など）。
- ②各地域間の交通を確保するために一筆書き状での運行を行っていることの弊害として、個々の利用者の移動には最適化されておらず、出発地と目的地によっては、かなりの時間を要することがある。
- ③公共施設への移動を確保している一方、目的地での用件に要する時間とバスのダイヤが必ずしも一致しておらず、長時間バスを待たなければならない場合があるなど、利便性は十分確保されていない。
- ④ ②、③については、民間交通機関による代替移動手段がある地域と比べ、代替移動手段が無い地域においてはより顕著に影響が現れている。（次ページ：町内バス路線図参照）
- ⑤安価な交通手段を確保してきた一方で、運賃価格の調整による収支の改善を行うことが出来ず、運行経費が増大し続ける中、現行のままでは運行水準の維持が困難であり、運賃の改定等も含め、持続可能な仕組みを構築する必要がある。

町内バス路線図



- —— ● くるりんバス（南ルート）
 ● —— ● くるりんバス（北ルート）
- —— ● 奈良交通
 ● —— ● 奈良交通・京阪バス（京都駅行）

令和5年3月時点（停留所の位置は目安です。町外の停留所は表示していません。）

3 課題の解消に向けた方向性

くるりんバスは、地域のコミュニティ交通として一定の成果を残してきましたが、一方で、複数の課題が顕在化しており、今後の高齢化の進行等により地域コミュニティ交通への需要がより一層高まると考えられる中、取組みの見直しが必要と考えられます。

前項で整理した成果と課題を踏まえ、地域コミュニティ交通としての運行目的を堅持することを前提に、可能な限り課題を解消（又は改善）する方法について検討を行いました。

特に解消すべき課題として、整理を行った地域コミュニティ交通としての運行目的に照らし、①アクセスできない地域の解消、②移動時間の短縮、③利用需要に応じた効率的な運行、の3点を設定しました。

また、今後の地域コミュニティ交通の需要増大も見込む中、運行経費が極端に増加し、町全体の財政を逼迫させることの無いよう、概ね現行の予算規模内での事業とすることを前提としました。

前項のとおり、地域コミュニティ交通は民間交通機関を補完して住民生活に必要な移動手段を提供するものですが、町内には、民間交通機関が運行されておらず、かつ、くるりんバスが運行されていない地域が存在します。

これらの地域については、くるりんバスからデマンド交通へ切り替えることによって、それぞれの地域内への乗降ポイントの設置が可能となります。

また、民間交通機関が運行されていない地域においては、一定以上の距離の移動には、くるりんバスかタクシーを利用するしか無く、くるりんバスにおける「移動時間や待ち時間が長くなってしまう」という問題がより顕著に現れることとなりますが、これまでの2度の実証実験の結果から、これらの問題は、デマンド交通を導入することにより大きく改善できる可能性があることが示唆されています。

については、本町においては、くるりんバスに代わりデマンド交通を導入することで、課題の解消を目指すこととします。

ただし、11ページ（図8）に記載のとおり、定時定路線型交通とデマンド交通にはそれぞれ得手不得手が存在しており、いずれかを導入すれば全ての課題を解決できるものではありません。

本町の交通状況を俯瞰した際、北部ルートエリア及び東畑地区には民間交通機関が運行されておらず、地域コミュニティ交通の果たす役割は非常に大きいと考えられる一方で、一度に大量の乗降客数が発生することは少ない傾向にあり、デマンド交通に比較的適した地域であると言えます。

南部ルートエリアについては民間交通機関が運行されており、地域コミュニティ交通の役割は相対的に小さいと考えられる一方で、乗降客数を見ても一定の輸送

量が発生している中、デマンド交通への適性という観点ではやや劣ると考えられます。ただし、南部地域と中部地域との南北移動に要する非効率性の軽減という課題には留意する必要があります。

以上を踏まえ、今回の総括におけるくるりんバスに関する課題の解消に向けた方向性は、以下のとおりとします。

- ・くるりんバス北部ルートエリア及び東畑地区において、くるりんバスに替わりデマンド交通を導入することとし、その準備を進めます。
- ・デマンド交通の導入にあたっては、新たな利用不便者が生じないよう、仕組みづくりと周知（説明）の両面に配慮します。
- ・デマンド交通の乗降ポイントについては、運行目的に照らし、各地区の集会所に設定することを前提に、地域の意見も踏まえながら決定します。
- ・デマンド交通の運賃については、定時定路線型交通と比較して、より個人の利用に適した形態であることを踏まえ、適切な金額を設定します。
- ・くるりんバス南部ルートについては、東畑地区をルートから除くことで効率性の向上を図ることとし、北部ルートエリアにおけるデマンド交通の運行実績を踏まえながら、再度検討を行います。

なお、ここで記載の内容については今後の方針を示すものですが、実施に向けては運輸局、警察等の関係官庁との協議や許認可等の手続きのうえ、それに伴う発注条件の確定などが必要であり、可能な限り早期に運行を行えるよう調整を図っていきます。

4 総括

くるりんバスは、各地域コミュニティーを結ぶ交通手段として、長らく多くの方の移動を実現してきたという点で、一定の成果がありました。

一方で、交通手段を提供出来ていない地域が存在するという根本的課題に加え、今後の高齢化の進行も見据える中、より効率的で効果的な交通手段を提供できるよう、取組みを行うべき時期にきています。

今後、本町においても高齢化が進行すると予測される中、高齢になり自家用車の運転が困難になることで外出機会が減少し、健康で日々の楽しみのある生活が送られなくなる住民が増えてしまうことが考えられます。そのような将来を見据え、公共交通を利用しやすい形に変えていくことで、町全体の活力を維持していくことが必要です。

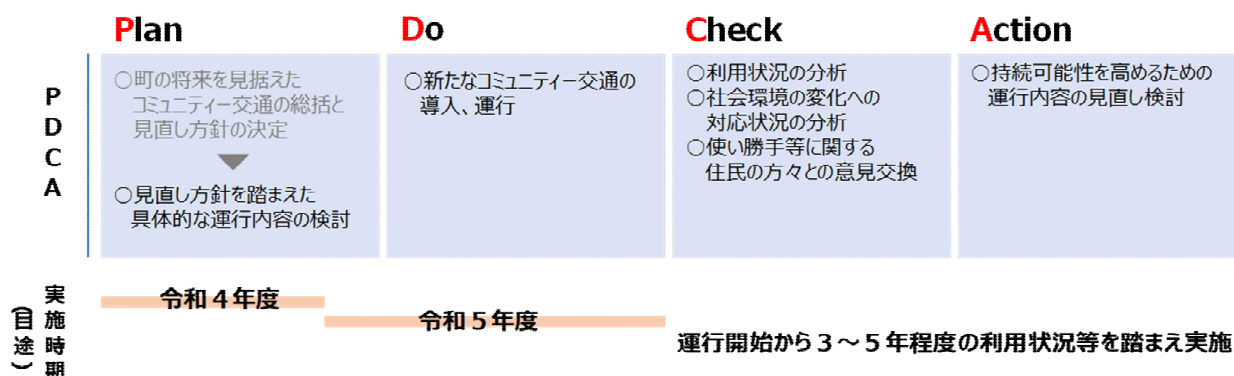
今回の検討では、北部ルートエリアにおいてデマンド交通を導入するという結論に至りました。

しかしながら、これは将来までを含めた運用を確定するものではありません。

今回検討の結果得られた地域コミュニティー交通としての目的のもと、持続的に運行を続けることができるよう、継続的な見直しを実施することを前提として考えています。

見直しに関し、デマンド交通の導入には、新たな運行方式に対する利用者の理解と利用方法の浸透が必要であることから、行政機関で一般的な単年度での検討は適さないものと考えており、3～5年程度の複数年度をかけてその実績を分析し、デマンド交通導入エリアの拡大又は縮小を図るなどのPDCAサイクルを回していくこととします。

図10 今後の検討サイクル（PDCAサイクル）のイメージ



精華町コミュニティーバス「くるりんバス」運行に関する
総括結果報告書

令和5年3月 精華町 事業部 都市整備課

京都府相楽郡精華町大字南稻八妻小字北尻70番地

電話 0774-95-1902

FAX 0774-95-3973

E-Mail toshi@town.seika.lg.jp