

第15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
<p>利用者数をルート別に見ると、北：南が概ね2：8であり、B/C(費用便益比)の視点からは南ルートの改善効果が大きいことを踏まえて、特に南ルート住民として意見を述べる。</p> <p>南ルートには、路線バスと並行する区間(光台、精華台)で大規模な公益・商業施設等が位置するルートと、駅勢圏も異なる桜が丘(旧村の一部含む)ルートとの2つの性格の異なる地域を跨ぎ、長時間走行コースとしての課題が内在している。</p> <p>この指摘は、平成27年7月の会議に提示された「平成26年度精華町地域公共交通検討調査」で提言されている課題整理、そして第4章で参考的にまとめられている路線バス、福祉施策とのすみ分けなどでもコミュニティバスの役割を鑑みた再検討が必要と考えられる。</p> <p>また、令和2年8月会議、及び「精華くるりんバスに関する住民アンケート調査結果」からも、現状の低頻度大循環路線での利用増進は困難であると判断できる。</p> <p>従って、今後は地域住民自らが「行動マインド」を醸成していくようなデマンド交通に対しての有効性が高まっていると理解し、早急に事態改善に向かわれることを望む。</p>	<p>南ルートの走行コースが長いこと、町の南北移動において時間を要することは課題と考えており、コミュニティバスとしての役割を整理した上で、既存の定時定路線型での利便性向上やデマンド交通など他交通手段の導入も視野に入れながら検討を進めていきたいと考えています。</p>
<p>資料②(P26)の精華くるりんバス利用者年齢層の比較では、70歳以上の利用者が73%以上を占めるとされています。70歳以上の町人口はR4年2月時点で7,299人と資料①に推移が示されているH30(H29年度)2月では5,895人なので、その比は約1.24倍と増加しています。今後免許返上傾向の動向を含め、70歳以上の人口増を考える時、直近のコロナ禍による利用者減の影響とは別に全体の潜在的利用者となる対象人口増を考慮した将来予測を考えておく必要があるのではないか。</p> <p>例えば利用者予測で、楽観予測、中間予測、悲観予測の様に複数のケースを考えておく必要があるのでは。これらの予測はくるりんバスの利用予測という意味だけでなく、オンデマンドバスの潜在利用予測になるのではないかと思います。</p>	<p>将来の利用予測につきまして、潜在的利用者の人口動向も加味し、複数ケースの予測を行った上で、今後の検討を進めていきたいと考えています。</p>

②精華くるりんバス北ルート地域におけるデマンド交通実験の結果及び今後の進め方について	
意見	回答
<p>資料②P23 くるりんバスの隙間時間の利用として、特に9:30に多くの利用者がいるが、これはくるりんバスの運行時刻の変更の必要性を示すものではないか？現行の便の需要もあるので安易な時刻変更はできないかもしれないが、10:21のくるりんバスの時間を早めることで対応できる需要という可能性はないか。また、「北ノ堂」→「祝園駅東口」は、1km以内の距離なので、徒歩で移動可能な距離かと思う(もちろん、高齢者が多いなどであれば近距離でも検討の必要はあるが)。「徒歩」でのカバー可能性も考えて、単に利用者がいるからだけでなく、公共交通でカバーすべき需要なのかの検討が必要かと思う。</p>	<p>ご指摘のとおり、今回の実験を通して、現在のくるりんバスのダイヤの隙間を縫うような利用があったことから、現行ダイヤの見直しの必要性も明らかになっています。「北ノ堂」→「祝園駅東口」については元々タクシー利用が多い区間と聞いていますが、「徒歩」から「タクシー」まで、どの手段でどこまでカバーすべきか、また行政が運行するコミュニティバスとしてどこまでカバーするのかなどについても検討をしていきたいと考えています。</p>
<p>資料②p34 他都市の事例でもデマンド化は、運行経費の削減に寄与するケースが多いものの、同時に利用者数が伸び悩む事例が多く見られるため、試算にあたっては慎重な需要予測ないしは、利用者予測にある程度の幅を持たせた(特に下振れを想定して)試算をする必要があると考える。p20で示しているように、「食わずぎらい」である人が多いのはその通りで、周知をきちんと進めていく必要があるのはもちろんだが、そうはいつてもやはり、「来たバスに乗る」というのと「事前に予約して乗る」というのでは、後者のデマンド型に抵抗が生じるのは仕方ないものであり、利用促進のコミュニケーションにも限界があるため、慎重な予測が求められるかと思う。</p>	<p>デマンド化に際しての試算にあたっては、下振れなど複数のパターンを想定した上で、それぞれのパターンへの対応なども踏まえ、慎重な予測を行いたいと考えています。</p>
<p>実験結果、分析・考察に関し簡潔に整理されており、更に分析・考察された運行課題の改善等から、デマンドバスの運行素地が高いエリアである。 特に、新たな住民要望に対する利便性向上(南ルート側の商業・公益施設等へのアクセス)が図られやすく、デマンドバスとしての優位性が一層発揮されるものであり、導入に向けて早期に着手されることを期待する。 一方デマンドバス導入による財政負担の軽減(仮設②)で述べられている「財政負担軽減イメージ」に関しては、南ルートのデマンド化を先送りするような財政負担軽減策のケース比較は好ましくないように思われます。 むしろ議案1で述べたように、くるりんバス利用者の8割近くを占める南ルートの改善も伴って今後の事業化へ向かうことを願うものである。 実証実験を踏まえての今後の進め方であるが、南ルート側の山田荘小学校エリアでの実証実験は、コロナ禍が始まった冬場の1か月の期間であり、住民への周知・参加意識を高揚させ難い時期でもありました。 その実証実験が北ルートと異なる点も踏まえ、改めて南ルートへの導入可能性を高めていくことが肝要であるとする。 同時に、くるりんバス南ルートには路線バス競合区間もあることから、サービス区間やユーザー利用目的の制約など細部の運用条件の検討が一層必要かと思われる。</p>	<p>令和3年3月に山田荘小学校区で実施したデマンド交通実験の結果、南北移動について想定されたようなニーズを確認することができた一方、ご指摘のとおりコロナ禍の影響もあり、利用者の絶対数が少なかったことから、導入に係る更なる検証が必要と考えています。また、既存の奈良交通路線が存在する高の原方面への拡大の要望が多く寄せられたことなど、住民の移動ニーズや、それを踏まえた最適な交通網の設計については、事業者との調整等慎重に検討を進める必要があります。 今後、精華町全体の公共交通のあり方について段階的に検討を進めていくこととしており、南ルートについても中長期的な観点から利便性の向上と持続可能な運行内容について、引き続き検討していきたいと考えています。</p>

<p>アンケートの結果、そもそもの事業目的(交通難民の救済支援)、財政負担の軽減ということからも今後の方向性としてデマンド化への全面移行が示されたように思われる。</p>	<p>デマンドについては資料でも提示したとおりメリットが多いことは確かですが、新しい交通方式へのスムーズな移行や、現在のコミュニティバスの利点など、各観点から整理を行った上で、移行の可否についてはあくまでフラットな視点で地交会の中で議論していきたいと考えています。</p>
<p>くるりんバスの運行委託はバスであるので固定的な委託料による契約だと思うが、デマンドバスの委託契約は需要に応じた配車となる為に、固定費+実運行費という形で運行実績に応じた支払い部分がある形態を想定しているか。</p>	<p>実験段階ではひとまず固定費から運行収入を差し引いたものを委託費とする形態としておりますが、仮に本格導入する際には、運行実績に応じた支払いなど様々な契約形態の中から最適なものを選びたいと考えています。</p>
<p>資料②P12 利用満足度の分析でヘビーユーザーの回答で「移行をよいと思わない」あるいは「わからない」が多い理由として「乗り慣れた交通機関からの転換への迷い」と分析されているが、100円⇒200円への価格倍増が持つ影響は分析対象としていないのか。(月4回乗車の12か月間で4,800円が9,600円に増加しますが、年数回の利用者なら数百円(100円～300円)の増加に留まることになり、心理的なインパクトがかなり違うように思う。</p>	<p>今回、価格倍増が持つ影響については分析対象としていませんが、他市町では、定時定路線のまま運賃を倍にして利用者数が半減した事例も聞いておりますが、デマンド化を行う場合はサービスレベルの向上が見込まれるため、提供される交通サービスに対応した負担の必要性について住民に丁寧に理解を促すことが必要と考えております。</p>
<p>くるりんバスの利用回数別の利用者分布データはあるか</p>	<p>今回の実験と並行して実施したくるりんバス利用者アンケートでは、以下のとおりでした。 アンケート回答数: 149人 月4回 95人(64%) 月1～3回 40人(27%) 年数回 11人(7%) はじめて利用 3人(2%) ※ただし、実験実施エリア外在住者も含む</p>
<p>かしのき苑等の施設利用に対するアクセス手段を確保するという意味がくるりんバス等にあるのであれば、くるりんバスの同一者の利用頻度分布等から定期券的な仕組み(今風に言うとサブスク)の導入検討ができるのではないかと。例えば、かしのき苑の利用料の割引特典を定期券に付与して、ターゲットとする利用者の月間総利用料との兼ね合いで、有効な定期券価格を設定できれば実質的な収入増と高齢者の外出促進に寄与できる仕組みが設計できないか。(くるりんバスもかしのき苑も固定費が大きな割合を占めると思うので、固定費回収という観点で収入増を図る施策の導入余地があるのではないかと考える)</p>	<p>定期券の導入など、利用の仕組みを改善していくことも有効と考えておりますので、今後利用者分析等整理を行ったうえで検討したいと考えています。</p>
<p>価格設定に係り、予測事例として価格上昇が利用者減につながった場合の予測も示すと良いと考える。</p>	<p>需要予測については幅を持たせた形で検討したいと思えます。</p>
<p>くるりんバス利用者などから次の意見を聞いた。 ①くるりんバスはバス停に行けば乗れるが、デマンドバスは予約が面倒 ②通院しているところが他市町にありデマンドを使えない ③運賃がくるりんバスより高い ④最寄り駅が他市町にありデマンドを使えない</p>	<p>予約の手間や希望の目的地が無いことなどは意見として伺っており、導入に向けてはしっかりと住民の意見を取り入れた上で検討を進めたいと考えています。 町外へのアクセスについては、町単独では難しいですが、隣接市と連携も視野に入れて検討できればと考えています。 運賃については、デマンド化等によるサービスレベルの向上を前提に、提供される交通サービスに対応した負担の必要性について住民に丁寧に理解を促すことが必要と考えております。</p>

<p>資料②P12 デマンドバス利用者の70%以上がデマンドバスへの代替を希望されているが、くるりんバスの利用者を含めた全体でデマンドバスへ代替を希望されている方はどれくらいいるか。</p>	<p>今回のくるりんバスアンケートではデマンドバスへの代替移行に関する設問は設けていませんので実数は掴んでいませんが、月4回以上利用するヘビーユーザーの移行割合を約76%として、デマンド移行後の財政負担試算をしています。</p>
<p>資料②P34 単純にくるりんバスの運賃を200円にした場合の負担軽減はどれくらいになるか。</p>	<p>単純に収入が2倍になり利用者が変わらないのであれば約3,400万円の見込みですが、他市町では、定時定路線のまま運賃を倍にして利用者数が半減した事例も聞いておりますので、単に運賃を上げる場合は利便性向上と合わせた値上げが必須と考えております。</p>
<p>道路における危険を防止し、交通の安全と円滑、交通に起因する障害の防止に努めつつ、公共交通の利便性の向上による、活性化、充実を図られたい。</p>	<p>コミュニティバス・デマンド交通共に、運行に際しては安全対策を徹底し、利便性の向上を図っていきたいと考えています。</p>