

第22回 精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 令和7年7月9日（月）午前10時30分～11時30分まで
- 精華町役場6階 審議会室

■内 容

1. 開 会

2. 委員紹介

3. 案件

（1）精華くるりんバスの利用状況について

- 事務局から資料1について説明。

【説明概要】

- ・ 令和6年9月末をもって、くるりんバスの北ルートをデマンド交通に切り替えたが、昨今の人件費高騰等の影響もあり、委託金額は大きく減少していない。
- ・ 新たに導入したデマンド交通の運行経費も合わせると、公共交通に関する町の支出は、昨年度比で約1.5倍近く増加している。
- ・ 令和6年度の利用者について、10月からのデマンド交通の導入に伴う影響で、くるりんバス全体としては、対前年度よりも微減となったが、参考で示している、10月から3月までのデマンド交通利用者数を合わせたコミュニティ交通全体では、前年度と比較して増加している。
- ・ 北ルートの利用状況は、全体の利用状況と同じく、コロナ禍以降、回復傾向であったが、デマンド交通への移行により、前年度比、約55%まで利用者数は減少となり、10月～3月までのデマンド交通の利用者と合わせても、前年度比約85%であった。なお、令和6年度は、デマンド交通導入当初の年度ということもあり、引き続きデマンド交通の利用周知を図っていきたいと考えている。
- ・ 南ルートは、「祝園駅発―山田川駅着」と「山田川駅発―祝園駅着」の2つのルートがあり、南ルート全体の利用状況は、デマンド交通導入に伴うダイヤ改正を行った結果、前年度よりも利用者は増加している。
- ・ また、町の福祉施設である、かしのき苑でのイベント等の利用に着目したダイヤ改正を実施した結果、いずれの便においても、かしのき苑で乗車される利用者が増加している。
- ・ バス停ごとの乗車人数において、北ルートは、デマンド交通の導入により、各バス停での利用者数は、一律に減少しているが、バス停の利用傾向については、前年度と大きな変化はなかった。
- ・ 南ルートのうち、「祝園駅発―山田川駅着」ルートについては、交通結節点である、祝園駅での利用者増が見られたところで、ダイヤ改正の効果があったものと

見込んでいるが、バス停の利用傾向については特段、大きな変化はなかった。

- ・ 「山田川駅発一祝園駅着」ルートでは、山田川駅及び光台コミュニティホールでの利用者が増加しているが、光台コミュニティホールについては、デマンド交通の導入に伴い、東光小学校前のバス停を休止したことによる影響と分析している。
- ・ 令和6年10月以降の南ルートでのバス停別の通過人員について、「祝園駅発一山田川駅着」ルートの便では、1便目において、祝園駅で乗車し、けいはんなプラザで降車される方が多く、近隣の企業への「通勤」が主な目的であると見込んでおり、精華南中学校での降車については、近隣高校への「通学」に利用されているものと考えている。
- ・ 2便目では、1便目同様、駅からの乗車利用が多い一方、かしのき苑やアピタ・コーナン前での降車が多いことから、町内施設への生活利用で利用されているものと考えている。
- ・ 「山田川駅発一祝園駅着」ルートでは、1便目が山田川駅から光台コミュニティホールの間で乗車された方が、けいはんなプラザ、アピタ・コーナン前、かしのき苑、役場、祝園駅といった町の中心部への施設移動に利用されており、2便～5便については、1便目よりは利用規模が落ち着くものの、最終6便目において、けいはんなプラザで乗車し、祝園駅での降車される方が多いことから「通勤」利用に集中しているものと考えている。

○質疑応答

(中尾会長)

- ・ 全体的にはコロナ前の水準に利用者数が戻ってきていて良い傾向かと思うが、北ルートで、くるりんバスとデマンド交通を合わせた利用者数が前年度よりも低かった点について、では、その利用者はどうしているのかということが気になるところではある。

(泉谷委員)

- ・ 委託費用のところを見ると、結構費用として難しい数字が並んでいる。もちろん公共交通なので投資効率という分析までする必要はないと思うが、一人当たりの運送費用という観点では厳しいものとする。
- ・ とは言うものの、デマンド交通は始まったばかりのサービスでもあり、単純に運行費用のみをみて、バスの方が良いという話でもないので、この数値だけでなく、どのように分析するかが今後の課題である。
- ・ 今回、くるりんバス全体の利用者数が微減となったという結論でまとめられているが、南ルートの増加について、全体的な運行という視点を入れていても良かったのではないかと。令和元年実績にまだ届いていないが、コロナ禍から順調に回復している一方でルート変更があったことを理由に結果的に利用者が減少したというまとめにされるほうが良い。
- ・ 山田川駅発の6便目について、ダイヤ改正により、1時間程度従来より時間が早

くなっただが、それが通勤利用に与えた影響も分析してはどうかと考える。ネガティブな意味ではなく、くるりんバスは住民の日常生活の利用に資するためのもので、通勤には奈良交通の路線バスを使ってもらうという整理をした結果、その影響として令和元年度の数字に到達していない1つの要素だというようにまとめた方が、公共交通を今後をどのように進めていくかという観点から見れば、1つの補強要因になる。

(中尾会長)

- ・ 令和7年度の見込みとなると思うが、委託経費についてわかれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・ くるりんバスについて、令和7年度においては、北ルートをデマンド交通に切り替えたことから前年度実績より200万円程度、当初契約の金額は下がっている。
- ・ また、デマンド交通について、令和6年度は10月～3月までの半年間の実績金額であり、半年間の運行実績を見た中で、令和6年度の運行台数は、全日2台での運行としていたところ、令和7年度からは、平日・土曜は2台、日曜・祝日は1台での運行に変更したところである。運行台数を変更したことで、単純に令和6年度実績の倍額になることはないが、令和7年度は1年間での契約となることから、令和6年度実績よりも約1,500万円近くは運行経費が上がるものと見込んでいる。

(中尾会長)

- ・ 利用者推移について、南ルートはコロナ前から回復してきているところである。
- ・ この会議において議論してきたことであり、本来通勤にくるりんバスを乗ってもらうことを目的としていないという点がありながら、コロナ前は通勤利用の方もそれなりに乗っていた。
- ・ 今回のダイヤ改正で、通勤利用も減ってきてるのではと思う。そうであれば、本来乗って欲しいと思っていた人たちに乗ってもらえるようになってきているのかと思っており、本来乗って欲しい人にどれだけ乗ってもらえるようになったか、という評価を今後データとして残していければより良いと思う。

(渡邊委員)

- ・ 1人が乗られるときの町の持ち出し分、1乗車あたりいくらぐらいかかっているのか1人当たりの運行経費について、ざっくりでもわかれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 委託経費に対して利用者数で割り戻した場合、1人当たり町の持ち出し分は約566円となる。

(渡邊委員)

- ・ 町の持ち出しが増えてくると、町の財政も無限にあるわけではなく、人件費や物価も上がっていく中で 1 乗車 100 円というのが、適正な運賃なのかという議論はされた方がいいのではないかな。
- ・ 併せて、町外から来られる方の通勤利用に対して、町の財政が使われてるという観点でも考えていただいたほうが良いと考える。

(中尾会長)

- ・ 運賃の安さは、これまでも話に上がっていたが、運賃を上げると、利用者の減少にもつながる。
その場合、本来のくるりんバスの目的に沿うものになるのかどうかという議論をしていく必要がある。
- ・ これは、前回、中野委員が発言されたように、公共交通の考え方を町としてどうしていくか、地域公共交通計画を策定して考えていくべきという話とも関連してくる。
- ・ また、この後で説明があるデマンド交通は、1 乗車 300 円としており、金額面におけるデマンド交通とのバランスも考える必要があり、今後、議論していくべき点であると考えている。

(2) 精華町デマンド交通の利用状況について

○事務局から資料 2 について説明。

【説明概要】

- ・ 令和 6 年 10 月に運行開始したデマンド交通について、今年度 5 月末までの 9 か月間の利用登録者数の状況を分析したところ、5 月末までの利用登録者数は、749 人で、70 代、80 代の方の登録が多い状況である。
- ・ また、女性の登録が全体の約 65% を占めており、主に女性の方に多く利用いただいている状況である。
- ・ 昨年 10 月の運行開始から 5 月末までの利用状況は、予約件数が 5,123 件、利用者数が 6,741 人であり、月が経つごとに多くの方に利用いただいている。
- ・ 曜日別の利用状況は、日曜・祝日の利用状況は、他の曜日に比べて低い傾向にあり、半年間の実績を鑑みて、令和 7 年度からは、日曜・祝日の車両運行台数を 1 台体制に変更した。
- ・ 時間帯別の利用状況は、8 時台の利用が最も少ない状況であるが、主に 9 時以降の午前中の利用率が高い傾向にある。
- ・ なお、昨年度実施した利用者向けアンケートでの要望の中には、夕方 17 時以降の運行要望もあったところではあるが、これまでコミュニティ交通という日常生活の足として利用していただいていたものが、通勤利用にシフトする可能性を良くしとするかどうか、また、運転手の休息時間の確保、人員確保に係る人件費の増

大に伴う運行経費の増加等、議論を要する課題であると認識しているところである。

- ・ 直近の5月の利用状況では、8時台の利用も徐々に増えてきている傾向にあることから、デマンド交通の利用周知を引き続き行い、認知度の向上や利用のしやすさをアピールしていきたい。
- ・ 予約される際の予約人数は、1人利用での予約が全体の約76%以上を占めている状況で、2人以上での予約が約24%であり、効率の良い運行を目指すため、主に乗り合いでの利用について、周知を図っていきたい。
- ・ 予約方法については、電話予約が約65%で、ウェブ予約が約35%となっている。
- ・ 予約の取りやすさという視点見た場合、約62%が希望通りの予約ができており、前後30分以内の予約成立を含めると、90%近くが希望通りの乗車が可能となっている。
- ・ なお、利用時間が集中すれば、当然、希望の時間での予約がかなわないことにはなるが、あらかじめ乗降時間がわかっている場合での事前予約を推奨しているところであり、ウェブ予約の場合、運行時間外でも予約可能などのメリットがあることから、高齢者のウェブ予約の割合を大きくしていきたい。
- ・ デマンド交通の乗降ポイント別の利用状況について、乗車場所は、祝園駅西口が最も多く、駅の交通結節点として、くるりんバス同様、利用されているものと考えている。
- ・ 降車場所については、乗車時と同じく駅のほか、かしのき苑やむくのきセンター、アピタタウンけいはんなといった施設での降車が多いことから、日常生活での利用傾向にあることが伺える。
- ・ 今後は、町内イベント等における広報周知のほか、利用しなくなった人やまだ利用していない方等のニーズ把握のため、アンケート調査を実施していきたいと考えている。

○質疑応答

(中尾会長)

- ・ 先月、デマンド交通のドライバーに話を伺いに行く機会があり、車両が小さいため、ドライバーと乗客の会話がはずんだりであるとか、公民館に乗降ポイントを設けていることから、公民館を掃除している人とデマンド交通を待つ人との間で会話がなされていたりと、そういう小さいながらもコミュニティの向上効果も、徐々に生まれてきていると感じた。また、子どもの送り迎えでも使われており、ドライバーが安全に見守ってくれて、出発点から到着地まで安心して送り届けているという使い方もされているということを聞いて勉強になった。
- ・ この資料で気になったのは、登録者が70代・80代が多く、デマンド交通が高齢者が使う乗り物のような形になってしまっていて、本来はもう少し下の世代の50代・60代を含め、もっと若者の人達にも登録してもらって、毎日乗ってもらうまでの利用ではなくても、たまに乗ってもらうような広報をしていく必要がある

と思った。

（富田委員）

- ・ 利用者数がだんだん伸びているが、今、デマンド交通を利用されている方は、くるりんバスから移行した方がメインなのか、新しい利用者が増えているのか、また、くるりんバスから移行されていない理由など、聞かれていれば教えていただきたい。

（事務局）

- ・ 現時点でご質問に回答できる詳細なアンケート調査等はできていない。なお、ご質問に係るアンケート調査は、今年度、時期を見て実施したいと考えている。

（中尾会長）

- ・ くるりんバスは週に頻繁に乗っていたが、デマンド交通になってから乗る回数を減らした方もいるかもしれない。

（田中副会長）

- ・ 利用時間帯、曜日、乗降ポイントの変化など、くるりんバスと比較すれば、利用者の質的な変化が見えてくるのではないか。アンケートもされるところであるが、今手元にあるデータでも比較しながら分析できるところがあると思うのでご検討いただきたい。

（泉谷委員）

- ・ デマンド交通の半年の実績をみて、今年度から運行車両台数を日曜・祝日は1台に変更されたことは、非常に適切な対応をされていると思うが、今現在、精華町のデマンド交通は、運行数、利用者数といったものから他の自治体と比べて効率的なのか、また、適正な水準がどの程度なのか教えていただきたい。

（NTT 西日本）

- ・ 他の地域でのデマンド運行については、詳細を公表しているところが少なく、地域事情も異なるので、適正な水準の比較について、単純に比較するのは難しい。
- ・ 一日の最大運行は、概ね40人～50人くらいだと考えるが、運行曜日や時間の平準化を図ること、乗合せを増やすことでこの数字を維持しながら効率化を図ることが一つの目標になると思う。

（岩田委員）

- ・ 現在、1台当たり乗務員1人で1日9時間の運行としているが、1人で9時間通しでの運行は不可能で、実質8時間以内での運行が限界である。
- ・ 今は、予約と予約の間を乗務員の休憩時間として事務所で待機させているが、今

後利用率が上がり、9 時間を常時走らせるとなると、交代要員の確保も必要になり、必然的に運行経費も上がるため、そのあたりも加味しながら考えていく必要がある。

（中野委員）

- ・ デマンド交通の乗降ポイントの集会所は、常にかいていて、そこで待たれているのか。

（事務局）

- ・ 常時開放されている集会所は、ほばないと思う。集会所の前を乗降ポイントとして設定しているところである。なお、デマンド交通は、くるりんバスや路線バスと違い、自身が事前に予約した時間に乗車するものであることから、待機時間はバスよりはないものかと考えている。

（中野委員）

- ・ デマンド交通は予約した時間に乗車することから時間が読めるので、そんなに待つことはないのかも知れないが今の季節、待機するにはめっちゃくちゃ暑い。少しでも快適に待つ環境ができれば、利便性の向上につながり、利用促進につながると思う。

（中尾会長）

- ・ 道路上よりも集会所の方がベンチの設置などもしやすいと思うので、連携しながら取り組んでいただきたい。

（３）精華町デマンド交通の乗降ポイントの追加について

○事務局から資料３について説明。

【説明概要】

- ・ 前回の会議で議題にしていた、植田地区と東畑地区の乗降ポイントの追加について、警察協議等が整ったことから、地元自治会と相談の上、植田地区については、5 月 23 日～、東畑地区については、6 月 2 日～、それぞれ乗降ポイントを追加して運行している。
- ・ 追加した乗降ポイントの利用状況については、まだ 1 か月程度のため、件数や実質の利用者も少ない状況であるが、時間帯や行先からは、病院や買い物など日常生活での移動手段として定期的に使われているものと考えている。
- ・ また、資料には掲載していないが、本年 5 月に精華中学校コミュニティ協議会から同協議会主催のシニアスクールのために、精華中学校内にデマンド交通の乗降ポイントを追加してほしいという嘆願書が提出された。
- ・ 要望のあったデマンド交通の乗降ポイントが、中学校ということで、生徒の安全を最優先に考えた場合、学校敷地内又は敷地付近に車両が駐停車することで、通

学時や放課後等、多くの生徒が一斉に移動する際における事故やトラブルの可能性といった課題や、学校の防犯面における安全確保等においても課題が伴うこと、また、近隣の幼稚園児の送迎時における車両の駐停車についても、同様の課題があることから、デマンド交通の乗降ポイントの設置については、慎重に判断したいということで同協議会に回答したところである。

- ・ そのため、今回要望をいただいた場所を含め、現在設定している乗降ポイントについて、デマンド交通の利用状況や地域のニーズを把握して、地域公共交通会議等において検討してまいりたい。

○質疑応答

(中尾会長)

- ・ 路線バスは、バス停を付け加えるとダイヤの改正等の事務が発生する。それに比べて、デマンド交通の乗降ポイントは、追加しやすい。とはいえ、過度に認めてしまうと、ここにも置いて欲しいという要望が相次ぐかたちとなるので、どこまで認めて、どこまで認めないか、というのがなかなか判断が難しい感じしているところである。

★その他★

(中尾会長)

- ・ デマンド交通の定期券の利用状況はいかがか。

(事務局)

- ・ 6月末時点で、売り上げが2件、免許返納者への施策として配布しているのが41件となっている。

(中尾会長)

- ・ 定期券の利用が少ないので、デマンド交通においても、回数券の導入を検討していく必要があると考えており、回数券の値段設定をどうするか議論は必要と感じている。
- ・ この間、くるりんバス同様、デマンド交通でも100円綴りの券を作って、くるりんバスでもデマンド交通でも使えるようにしてもはどうかという議論をしていた。
- ・ 例えば、2,000円で2,200円分の回数券の綴りを販売する等のやり方もある。
- ・ 毎回、財布からお金を出すのは大変ということもあるので、今後検討していければと考えている。

4. 閉 会

(中尾会長)

- ・ 今、私が大学の研究で様々な人に話を聞きに行くことをやっており、結局、公共交通は、あくまで道具なので、町としては、こういうふうに使ってくださいね、こういう使い方がありますよ、というような情報提供をするものであるが、実際、生活している人たちからすると、何か別の使い方していたり、別の何か面白い使い方していたりとか、そういうものをきちんと拾っていったほうがいいと思ってる。
- ・ そこから、もう 1 回、町の公共交通のあり方、方針等を考えていくというのが大事と考えている。
- ・ 今までは、町からトップダウンで落としてきたものを、またそれを下から上に上げていくというようなことが必要と考えている。
- ・ それは公共交通だけではなくて、計画でもそうだが、実際作って終わりではなくて、どういう使われ方をしてるのかということをしっかり考えて、もう 1 回、計画の方に落とし込んでいくというようなことを、この会議でもできれば、もっとデマンド交通、くるりバスが良いものになると思うので、委員の皆様には、引き続き協力をお願いしたい。