

## 第 23 回 精華町地域公共交通会議 議事要旨

### ■日時・場所

- 令和 8 年 1 月 8 日（木）午後 2 時 00 分～3 時 30 分まで
- 精華町役場 6 階 審議会室

### ■内 容

#### 1. 開 会

#### 2. 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 7 年度の利用者数推計：54,927 人の見込み
- ・デマンド交通の今年度の利用者数見込みと合算すると、コミュニティ交通全体でも、前年度から利用者数は増加する見込み
- ・くるりんバスの南ルートの利用者数だけで比較すると前年度比 3.6%増
- ・主な乗降場所：祝園駅西口、アピタ、光台コミュニティホール

- 質疑応答

（福田委員）

木津川市のきのつバスを木津駅へ行く際に時々利用しているが、最近、利用者が増えている気がする。そのあたりの数値の変化を、木津川市の方から聞き取りしていただき、近隣の自治体の公共交通の利用状況についても把握していただきたい。

（事務局）

木津川市にヒアリング等を行い、次回以降の会議でご報告させていただく。

##### (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】

- ・利用登録者数：892 名（70～80 代の女性の割合が多い）
- ・月別利用者数：直近では毎月 1,000 人超
- ・今の体制でのデマンド交通としては、堅調に利用いただいている
- ・当日予約では希望通りの時間で予約を案内できているのが約 56%
- ・前日までの予約であれば前後 30 分以内の予約成立を含めると 90%近くが希望通りの時間で乗車予約ができている

- 質疑応答

(中尾会長)

去年の10月にピークを迎えて、11月にガクンと減った理由を把握されていたら教えていただきたい。

(NTT 西日本)

特に70代と30代の利用が減ったことが要因である。

70代については、もともと70代の利用者数がかなり多い状況であったが、70代の10月のユニークユーザー数が44名であったものが、11月に38名になったことから、利用している母数が減ったということと、一人一人の利用数が少しずつ減ったことが要因の1つ目である。

30代の減少については、1人の方で10月に68回予約された方が11月は38回の予約になったことによるもので、1人のヘビーユーザーの方の利用が減ったことが特徴であった。

また、曜日別で利用状況を見ると、全体的に満遍なく減っており、時間帯別で見ると、すべての時間帯で落ち込みが見られた。特に9時台の減少が大きく、もともと母数が多い9時台が減少したというところが特徴として挙げられる。

なお、参考情報であるが、12月の利用者数は回復をしており、速報値ではあるが、12月は予約件数831件で、利用者数1,028人となっている。11月が一時的に全体的に利用が少なかった結果となっており、何か特定の施設が使えなくなった等、明確な要因ではないと考えている。

(中尾会長)

12月が大体1,000人ぐらいたとすると、逆に10月が特に多かった月であったということだが、10月に町内でイベントなどをやっていたのか。

(事務局)

せいか祭りが例年11月開催であったものが、今年は万博の閉幕に合わせて10月に前倒して実施している。

また、10月は11月と比べても気温も暖かく、そういった影響もあったのではと考えている。

(泉谷委員)

報告の中で、当日に希望通りの時間で予約ができているという、予約希望充足率が約56%ということであったが、一般的に、こういったシステムを作ったときに、例えば、希望充足率を50%にするためには、登録者数はいくらで、予約発生の確率がこれだけであれば、配車数は何台必要であるとか、現有配車数では50%以上は確保できる若しくはできないとかといったモデルはあるのか。

このまま今の体制を継続した場合、50パーセント位が限界なのか。それとも、まだ余力はあるが、ただ単にニーズがマッチしないだけなのかが分からない。

路線バスであれば、一度に何人乗れるか、はっきりわかるが、オンデマンドは、確率事象なため不規則な移動となる。見込みを立てるためのモデルを知りたい。

現体制の平日・土曜日 2 台、日曜・祝日 1 台の体制であれば、大体どれぐらいになるのか。

質問の意図としては、私自身、時々利用するが、希望が通らなくなってきているというのを感じることもある。もちろん、それは当日等、直前予約していることが要因であるが、今後こういう仕組みを続けていく際に、今提供しているものは、大体これくらいで限界であるというものがわかっていると評価がしやすい。

NTT において、他地域の事例でもいいので、もし考えがあれば教えていただきたい。

(NTT 西日本)

現状、今の予約希望充足率を 50%から 80%にするためといったシステム設計に基づいて運行しているものではない。総検索数と検索してマッチした数は、システムで把握することは可能であるが、とりあえず検索だけして予約を取らないで終わったのか、それとも、予約を取ろうと思ったけど空いてなかったから諦めてしまったのか、等の詳細な事情まで、システム上、厳密に把握することができない。その数字を正確に取るには、アンケートであったり、オペレーターが断った件数を把握するといった方法があると考えている。

(泉谷委員)

なかなか適したモデルはないということで理解した。

また、電話で予約を受けたときも、例えば、今日は朝 8 時に祝園駅へ着きたいが予約できるかと聞かれて、それは無理ですと言った場合、オペレーターはシステムに入力するのか。

(NTT 西日本)

予約が成立しなかった場合は、そこで特に諦めたものとして、記録はしていない。

(泉谷委員)

そうであれば、先ほどの予約希望充足率は、Web のほうではデータが取れているから、Web 側のデータが中心ということか。

(NTT 西日本)

オペレーターも同じシステムを使っているので、検索した上で予約が成立しなかったという記録は残る。

(泉谷委員)

別に意図的に予約を入れなくても、その数値には反映しているということによろしいか。

(NTT 西日本)

ご認識のとおりである。

なお、地域によって、台数と時間は変わってくるので、地域別でどれが正しいのかを見極めるのは難しいと思っている。

我々でシステムを入れている他地域では、予約件数が少なく、ほぼ予約が取れるところもある。

精華町の場合、当日の希望予約充足率は下がっていると言いながらも、前日までに90%を確保できているため、そこまで悪くないと判断しているが、今後はそのあたりも考えていきたい。

(中尾会長)

本当に問題になってきたら、苦情が入ると思うが、苦情がでる前に対処するためにも、そのあたりの前兆を掴んでいくことは大事だと思う。

(NTT 西日本)

今のところ、予約希望充足率からは、現体制で問題はないと考えているが、仮にそれが超えた場合どうしていくべきなのか、

また、デマンド交通の運行範囲を広げた場合どうなるのかというシミュレーションも将来的にはしていく必要があると思っている。

(田中副会長)

今の論点とも関連してくるが、予約の際、1人利用が76%で、乗り合い率を高めていくのが一番効率的であるが、何か工夫をすれば、先ほどの50数%をもう少し上げつつ、乗合で2人、3人に増えていくということが出来るのか。それとも、ほぼ1人利用で、うまくかみ合わないのか、そのあたりの手応えを教えてほしい。

(事務局)

1人予約での運行をいかにして、2人以上の乗合にしていくのかということについては、現時点で明確な解決策は持ち合わせておらず、正直手探りな状態である。

今後の取り組みとして、モビリティマネジメントの重要性は認識しているところであり、この後の報告事項にもあるが、コミュニティ交通アンケートを年末から実施しているところであるため、その結果を踏まえた上で、デマンド交通を導入している地域にヒアリングをしていきたい。

また、各地域では様々な活動をされている団体もあるため、そういった団体に対して、地道ながらも、デマンド交通を利用して移動しませんかということを知周をしていきたい。自家用車移動からの転換は、一足飛びにはいかないと思っているが、まずはそういったところから、裾野を広げていければと考えている。

(田中副会長)

利用者側の意識醸成というか、一緒に利用しようということを広げていく一方で、システム的にはどうにもならないのか。

今の予約システムは、一回予約をして、それが確定すれば、後から予約が入った場合、もう入れなくなるという状況なのか。

例えば、一時的に予約を保留し、多少の幅を持たせて、何人か仮確定しておいた上で、何人か集まった段階で、運行スケジュールを確定させるみたいにすれば、2人、3人の乗り合いで、予約希望充足率を含めて改善ができるのではと考えるが、そのような予約システムの運用は可能なのか。

(NTT 西日本)

今の予約システムは、例えば、祝園駅からかしのき苑まで行く場合、そこに基準となる時間が設定されており、その間に他の人の予約を拾えそうであれば、乗り合わせしていただけるものとなっている。

単純に乗り合わせを増やすには、最初に予約した人の設定時間を長くすると、その間に予約した人を拾える可能性が高くなるが、その分、最初に予約した人の目的地への到着時間が遅くなってしまいうリスクはあるため、バランスを見る必要はある。

他の地域でされている方法としては、停まる時間を決めて、そこに集まってもらい、集約できたら迎えに行くという方法があるが、それは、定時定路線に近くなってしまいう。デマンド交通のメリットである柔軟性が下がってしまうことになることから、どれくらい乗り合わせを重視していくかを考えて運用していく必要があると思っている。

(中尾会長)

今は、予約は早いもの順になっているが、予約をプールすればどうかといった話で、もし、到着時間を5分遅らせた場合であれば、どれだけ乗り合わせを増やせるかといったシミュレーションをしてもいいのではないかと。今後検討していただきたい。

### (3) 精華町デマンド交通の回数券等の導入について

○事務局から資料3について説明。

#### 【説明概要】

(デマンド交通への回数券の導入)

- ・ 利便性を向上させるため、くるりんバスの回数券と共通化する
- ・ 従前のくるりんバス回数券の販売は終了するが、引き続き利用可能
- ・ 従前のくるりんバス回数券は、デマンド交通でも利用可能
- ・ 販売は車内販売を主として、引き続き各交通事業者で取り扱う
- ・ 導入時期は令和8年4月からを予定

(乗継割引制度(案)について)

- ・ 当初は、一番利用が多い祝園駅西口を乗継場所として設定し、実証予定

- ・制度として導入可能か関係機関へ確認中、調整ができ次第、実施予定

○質疑応答

(中尾会長)

乗継割引制度で、実際は乗り継ぐ気がないのに、乗り継ぎますと言って、乗継券を貯める人がいるのではないか。そのような方をどう防ぐかの考えはあるか。

(事務局)

ご意見に対する懸念は、制度を考える上で当然認識しているが、今のところ、乗継券に本日限り有効等を明示するほかは、利用者のマナー意識に委ねるほかないと考えている。

また、デマンド交通とくるりんバスを乗り継いで、目的地に行く人がどれくらいいるのか、現状、需要量を掴めていないことから、まずは実証として実施して、課題が浮き上がってくれば、その都度対応を考えていきたい。

(泉谷委員)

非常に現実的なやり方である。一般的に、地下鉄や奈良交通でも乗継割引の区間はあると思うが、電子的に処理されているものについては、例えば、乗り継いでから30分以内であるとか、1時間以内という時間制限がある。紙で運用するのでその管理は無理ということは分かるが、日付を押印すればいいのではと素朴な発想としてはある。

(事務局)

日付の押印に関しては、案として、今後考えていきたい。

(中尾会長)

実験的に開始することから、そもそも乗り継ぎを希望する人がどのくらいいるか、券を配布することで数は把握できると思う。

(奈良交通株：細川課長（大西委員代理）)

乗継券への日付の押印は、事務局と意見交換をしている中でも出た話であるが、事業者としては現場運用を考えた場合の管理面の負担もあることから、どういった方法が適当なのか、事務局と引き続き検討するが、ご理解をお願いしたい。

(泉谷委員)

2点質問がある。

1点目は、回数券の共通化は、非常に良いアイデアだと思うが、今まで奈良交通で作成されていたものと同じルートではなく、精華町で回数券の作成業務を引き受けられることに関して、経済的合理性が高いということであれば問題ないと思うがいかがか。

2点目は、資料4 ページ目の検討の背景の部分で、事例として書かれている、菅井地区からアピタ・コーナン前までの移動は、そもそも現状のデマンド交通で行けるのではないか。

(事務局)

まず、2点目の、菅井地区からアピタ・コーナン前に行くルートの問題について、デマンド交通では、「菅井公民館跡地」「アピタタウンけいはんな」として、乗降ポイントを設定しているが、それぞれ「祝園・狛田エリア」と「東畑・光台エリア」に分かれており、現在はこの2つのエリア間は直接移動ができない運用としている。デマンド交通で目的地に行くには、一旦、祝園駅西口に行き、その後、祝園駅西口からアピタタウンけいはんなへ移動するという、2段階の移動をしていただく必要がある。

(泉谷委員)

かしのき苑、光台コミュニティセンターであれば、公共施設等のエリアであるから、直接移動できるが、残念ながら、アピタタウンけいはんなは、商業施設であって、商圈の関係などで、「東畑・光台エリア」の乗降ポイントとしていることから直接移動ができないということで理解した。

(事務局)

次に1点目の回数券の作成については、現在、回数券を導入しているのが、くるりんバスのみであるため、奈良交通で作成いただいているところである。

今後、共通回数券となった際には、運行している事業者は別であるが、委託元は共に精華町であることから、各事業者で回数券を作ってもらいより、町が統一して作る方が経費的にも効率的であると考えられることから、精華町で作成し、くるりんバスの運行委託先である奈良交通(株)及びデマンド交通の運行委託先である学研都市交通(株)にそれぞれ必要数を都度配布しながら運用するのが、経済的にも管理的にも一番効率的と考えているところである。

(泉谷委員)

今現在、奈良交通が回数券を作っているのであれば、デザイン変更のみで対応できるのではないか。

奈良交通のルートで作成されたものを、一旦、町が引き受けて、それを学研都市交通に渡せば、うまく回るのではないかと思っただけである。

経済的合理性があるというのであれば全く問題ないが、安くなるということか。

(事務局)

それぞれで回数券を作るよりも安くはなるものと考えている。

(泉谷委員)

少なくとも、奈良交通で既に作成する仕組みがあるのであれば、デザイン変更の費用は発生するが、作成の流れはそのまま使えるのではないか。

学研都市交通と奈良交通の両方で同じものを作るより、町の1ヶ所で作ることは合理的であるが、町にその仕事を移管することに経済的合理性があるのか確認したい。

(事務局)

事業者に依頼する場合と町で作成する場合を比較した際に、町で作成する方が高くなるのであれば、奈良交通での作成を引き続きお願いしたいという考えではある。ご意見をいただいた経済性も追求しながら進めていきたい。

#### (4) 精華町コミュニティ交通のアンケート調査について

○事務局から資料4 (4-1,4-2,4-3) について説明。

【説明概要】

- ・昨年12月24日発行の町広報紙でアンケートの周知記事を掲載
- ・アンケートの項目等は、当会議の部会で協議をしたもの
- ・昨年開催された、せいか祭り2025において、各交通事業者に協力をいただき、出展した「精華町公共交通PRブース」の精華町ブースにおいて、先行実証的にアンケート及びワークショップを実施
- ・祭り当日は、雨模様で、町内よりも町外の方の回答が多い結果となったが、今後の分析資料の1つとして活用予定
- ・アンケートは、広報誌掲載と同時に、町のホームページでも周知を行っているが、回答数が少なければ、来月2月以降に各自治会への回覧等での周知も予定
- ・アンケートの回答が一定数集まれば、集計分析の結果をもとにして、デマンド交通を導入している地域の自治会向けにヒアリングを実施予定

○質疑応答

(山城広域振興局：富田委員)

資料4-2の11ページで、デマンド交通運行エリアの居住回答者のうち、くるりんバスを利用していた方で、デマンド交通を利用したことがないという方が、アンケート調査では多かった結果が出ている。一方、先の報告のデマンド交通の利用状況を見ると、今利用者が伸びている状況にある。このアンケートを踏まえると、もっと伸びしろがあるというふうに分析できるのか、どのように考えているのか。

(事務局)

ご質問いただいた内容は、せいか祭り当日のアンケート結果となっており、当日の回答者数143名のうち、町外85名で過半数以上が町外の方であったことから、そもそも、くるりんバスやデマンド交通を知らないという方もおり、精華町に来た際には乗ってみようかと口頭で言っていただくこともあった。

また、事務局担当の肌感覚の回答にはなるが、デマンド交通を導入して1年経つな

か、未だデマンド交通を知らないという方も町内には一定数いると考えていることから、デマンド交通の周知をまだまだ続けていく必要があると感じている。そのため、今回、アンケートを実施しているところではあるが、伸びしろはあると考えている。

(中尾会長)

確かにデマンド交通のデザイン自体も車両側面に精華町デマンド交通とマグネットが貼っているだけで、分かりにくい部分もあると思うので、周知は継続して必要と考える。

また、以前くるりんバスを利用して、デマンド交通を今は利用していないという人は、おそらくいると思う。

そういう人たちは、今どうやって移動してるのか、今後把握していく必要はある。

#### (5) 地域公共交通計画策定に向けた法定協議会の設置について

○事務局から資料5について説明。

【説明概要】

- ・来年度、国の補助金を活用して精華町版の地域公共交通計画の策定を予定
- ・計画の作成及び実施に関して必要な協議を行うための協議会を法律に基づき設置する
- ・概ね地域公共交通会議と同じ構成で、近隣の市町では地域公共交通会議と兼ねたものとして運用されていることから、本町においても地域公共交通会議と兼ねた法定協議会として設置する
- ・法定協議会は、別途、協議会の予算を持つことから、規約等で適切に運用を考えているが、具体的な規約案等は、準備でき次第、書面協議等でお諮りする

○質疑応答

(山城広域振興局：富田委員)

協議会の設置の目的は何か。

(事務局)

地域公共交通計画の作成と計画に位置付けた事業等の実施に関して、必要な協議を行うことが、協議会の主な目的である。

(山城広域振興局：富田委員)

「けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会」において策定された広域の地域公共交通計画との違いは何か。

(事務局)

ご質問いただいたとおり、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会にて、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画が作成されている。

当該計画内では、いわゆる広域交通に係る部分は、けいはんなの計画で取り扱うこととし、市内・町内交通に関することに関しては、それぞれの地域公共交通計画等で取り扱うことで、役割整理がされており、今回、精華町版の地域公共交通計画を作りたいと考えている。

## **その他★**

○事務局から年度末に向けた取り組み内容等について説明。（資料なし）

### **【説明概要】**

- ・3/20 開催のけいはんな乗り物フェアで、精華町 PR ブースを出展予定
- ・昨年のくるりんバス 20 周年イベントで実施した運賃無料イベントが好評であったため、今年度は3/20～22の3日間で、くるりんバスとデマンド交通の「運賃無料デー」を実施予定
- ・旧保健センターの廃止に伴い、デマンド交通乗降ポイントを近くに移設予定で、現在、関係機関と調整中

○質疑応答

（泉谷委員）

乗降ポイントの変更に関して、保健センターでなくなった場合、公共施設等のエリアから外れるということか。

（事務局）

交通空白地及び利便性低下を防ぐため、従前の場所近くに乗降ポイントを移設したいと考えているが、公共施設ではなくなるため、祝園・狛田エリアの乗降ポイントとなる。

（田中副会長）

昨年度の運賃無料デーの話で、期間中の利用者が通常の2倍であったことは、なかなかインパクトのある話であったが、その人たちは一体どこから来たのか。

普段、平日に使ってる人が、せっかくなら休日もお出かけしようというパターンだったのか。あるいは、普段は車で移動していた人が、使ってみようとなったのか、把握しているか。

（事務局）

利用者がどこから来られたのか、昨年度の段階では把握できていない。

（田中副会長）

せっかく今年も実施するのであれば、利用理由も把握してもらおうと、今後の利用促進をどこに注力していけば良いのか見えてくるかと思うので、検討いただきたい。

(福田委員)

くるりんバスとデマンド交通の利用者の制限について、くるりんバスは、町外の人でも自由に利用しているが、デマンド交通は、基本的には町内の人で利用登録した人が利用するという考え方で間違いないか。

(事務局)

くるりんバスについては、町内町外の方を問わず利用可能であり、デマンド交通についても、登録さえしていただければ、町内町外問わずどなたでも利用は可能である。違いとしては登録するかどうかである。

(福田委員)

最初の方針では、一応、デマンド交通は、町内の住民向けという考え方であったと思うが、登録して利用するという形式に変更したことで、登録者が利用するという考え方に変わっていったのではと記憶をしている。

関連する話で、冒頭に申し上げたとおり、精華町の南側のエリアの方は、木津川市のきのつバスを併用して移動している人たちも結構いるため、木津川市の方面でデマンド交通が利用できればいいなと思う人もいると思う。

そのため、次のデマンド交通のねらいとして考えていくときに、行政界を超えるような形で、利用の取り組みを検討していただきたいという希望はある。

(中尾会長)

おそらく、精華町のデマンド交通も制限はしていないだけで、メインターゲットは町民であり、実際、蓋を開けてみると10%ぐらいが町外の人だったというところだと思う。

福田委員の意見である、木津川市と共同すれば、もうちょっと効率的にできる部分もあるのではという指摘はごもっともだと思うので、その辺りも検討していただきたい。

### 3. 閉 会

(中尾会長)

今後、協議会を設置して地域公共交通計画を作っていくことになると思うが、最初に大事なものは、どういう交通の問題が精華町にあるのかということ、まず整理していく必要があると考えている。今日の会議で上がってきた意見はもちろんであるが、やはりデータに現れていないものもあると思う。そういうものは、やはりこういう場で意見を出し合って、議論をしていくことが必要であり、議論に基づいて方針を作り、それを達成するために目標を作っていくという流れにしていければと思うので、引き続きご協力をお願いします。

以上