

第1回 精華町地域公共交通協議会 議事要旨

■日時・場所

- 令和8年6月17日（水）午後3時00分～4時00分まで
- 精華町役場5階 501・502会議室

■内 容

1. 開 会

2. 案件

（1）令和8年度予算（案）について

○事務局から資料1について説明。

【説明概要】

- ・歳入総額は706万5千円で、精華町からの負担金556万5千円、国庫補助金150万円を計上。
 - ・国庫補助金については、地域公共交通調査等事業として計画策定に係る経費の一部に充当予定。
 - ・歳出総額は歳入と同額の706万5千円で、会議の開催に要する経費として23万円、事務局運営に必要な経費3万5千円、地域公共交通計画策定支援業務委託費として680万円を計上。
- ⇒質疑応答等無し。異議無しで承認。

（2）精華町くるりんバス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7年度の利用者数：55,656人
- ・前年度比で約5%の増加で、デマンド交通の利用者数を合わせたコミュニティ交通全体でも、前年度から増加している。
- ・祝園駅から山田川駅方面のバス停ごとの乗車人数について、乗車数が最も多いのは祝園駅西口、次いでアピタ・コーナン前、光台コミュニティホール、役場・図書館といった施設での乗車が多く、交通結節点である駅を起点としつつ、商業施設や公共施設への移動に利用されている状況。
- ・山田川駅から祝園駅方面のバス停ごとの乗車人数について、乗車数が最も多いのは山田川駅、次いでアピタ・コーナン前、けいはんなプラザ、光台コミュニティホールといった施設での乗車が多く、こちらについても、交通結節点である駅を起点としつつ、商業施設や公共施設への移動に利用されている状況。

○質疑応答

（中尾会長）

精華くるりんバスの利用者数は、コロナ前の水準に回復している。

(3) 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3について説明。

【説明概要】

(利用状況について)

- ・令和8年3月末時点の利用登録者数：973名（5月末時点で1,000人突破）
- ・年齢層では、これまでと同様に70代、80代の登録が多い状況。
- ・令和6年10月から運行を開始し、令和7年度3月末までの累計として、予約件数は13,033件、利用者数は16,816人。
- ・年度別で前年度と比較しても、2024年度は半年分ではあるが、利用は大きく増加しており、デマンド交通が着実に定着してきているものと認識している。
- ・曜日別では、日曜・祝日の利用が少なく、平日においては月曜日および水曜日の利用がやや少ない状況。
- ・時間帯別では、9時台の利用が最も多く、午前中の利用が中心となっており、午後の利用は比較的少ない状況。
- ・乗降場所別では、祝園駅周辺の利用が多く、くるりんバス同様、交通結節点としての役割が大きい。
- ・商業施設や公共施設での利用も多く、日常生活の移動手段として活用されている。

(運賃無料デーについて)

- ・令和8年3月20日から22日に実施した運賃無料デーの実績について、予約件数は75件、利用者数は104人となった。
- ・日曜・祝日では、通常と比較して2倍以上の利用があり、1台運行であったにもかかわらず、利用が大きく伸びていることから、運賃施策が利用促進に一定の効果を有することが確認できた。
- ・登録者のうち、実際に利用したことがある方の割合について、全体では約半数にとどまっている。
- ・年齢別では、10代から30代では半数以上が実利用に至っている一方で、利用者数の多い70代・80代では、実利用率は4割程度にとどまっていることから、高齢者層における登録後の利用促進が課題の一つであると考えている。

○質疑応答

(泉谷委員)

高齢者層は、登録者数が多いにもかかわらず実利用率が低い一方、若年層は登録者数が少ないが実利用率が高い傾向にあることから、登録者数のグラフで受ける印象ほど世代間の利用数の差がないのではないかと。高齢者の利用は重要であるが、若い世代にも利用されているという実態を踏まえると、デマンド交通は、全年齢層を対象とした公共交通サービスとして位置づけていく方向が良いのではないかと。

（事務局）

登録はしたが利用方法が分からない方が一定おられ、実利用率が低くなっている。

利用者数ベースから見た若年～中年層と高齢者層の差については、若年～中年層の利用を十分に伸ばすことができていないため、現状の数値では差が大きい。

（田中副会長）

実利用促進が課題であることは理解しているが、総人口に対する登録者数の浸透度はどのように見ているか。

（事務局）

くるりんバス・デマンド交通ともに認知度は、比較的高い結果となっている。一方で、利用方法が分からない・使いづらいといった心理的ハードルが実利用を妨げていると考えており、そのハードルを解消する施策を検討していきたい。

（山城広域振興局：奈良委員）

高齢の方の週 1～2 回の外出での利用なのか、通勤・通学での毎日の利用なのかによって、サービスの必要性の評価や運行のあり方も変わってくる。そのため、デマンド交通の年齢層別の利用頻度や実利用者数と、目的を把握する必要がある。

（NTT 西日本）

年齢層ごとの利用状況の参考として、全体の予約件数が 13,033 件で、70 代以上が 62%、30 代が 14%、50 代が 10%。あくまでシステム上で把握できる数字としての乗合率は 1.1%。30 代の利用が多い要因としては、子供の予約を代わりにとっているケースもあることから、単純に数字だけ見て 20 代以下の利用が少ないのではなく、一定数は 30 代の利用に内包されているものと考えている。

（泉谷委員）

70 代以上が 62%、それ以下の年代が 38%という数値を見たときに、若年層が意外に頑張っていると見るか、高齢者の割合が高いと見るか。登録者の年齢層のグラフから受ける印象から実際の利用者数を見たときに、若年層が意外に頑張っているというのが私の印象。

（中尾会長）

利用頻度は非常に重要な視点である。資料 6 ページの実利用率は「一度でも利用したことがある人」を対象としており、1 回限りの利用者も含まれている。1 回限りの利用の人は“この交通は使えない”と判断した可能性もあり、頻度ベースで分析しなければ実態は見えてこない。今後、数値を提示する際は、そのような観点も意識した資料を作成していただくようお願いしたい。

（京都運輸支局：矢野委員）

他の自治体の事例では乗り合い率の目安は、1 便あたり平均 1.4 人程度とされており、2 を超えるようであれば優秀な水準といえる。現状の乗合率 1.1 という数値は持続可能性の観点から課題があると感じている。

（中尾会長）

乗合率の向上は重要で、1.1 のまま利用したい人が増えると車両が不足するため、乗合率を増やす仕掛けが今後必要。

（田中副会長）

乗り合い率 1.4 が目安である場合、ハイエースは過剰な車両規模になるのではないか。乗り合いが進まないのであれば、より小型の車両で対応できる可能性もあるのではないか。現在の車両の最大乗車人数は。

（事務局）

最大乗車人数は 8 名。

（NTT 西日本）

実際の利用状況の内訳は、車内に同時に乗っている乗客の数として、1 名が最大だった日が 3%、2 名が 20%、3 名が 35%、4 人が 23%、5 人が 12%、6 人が 5%、7 人が 1%、8 人が 2%で、5 人までの乗車で運行日数全体の 9 割をカバーしている。

また、ハイエースは車高が高いため高齢者が乗り降りしやすく、手押し車を使用している方にとっても一般乗用車より乗降しやすいとの声もある。そのことからハイエースは、使いやすい車両と判断している。

（田中副会長）

最大乗車人数は思っていたより多く、また高齢者の乗降のしやすさという点でもハイエースで運用することに合理性がある。

（４）精華町コミュニティ交通のアンケート調査結果について

○事務局から資料 4（4-1,4-2）について説明。

【説明概要】

（簡易アンケートについて）

- ・ 無料乗車イベント時の簡易アンケートでは、くるりんバス・デマンド交通ともに、初めて利用された方が一定数見られ、利用目的は公共施設や買い物が中心。
- ・ 無料乗車期間中に、けいはんなプラザで開催された「けいはんな乗り物フェア」の来場に合わせた利用も確認されており、利用促進施策として一定の効果があったものと考えている。
- ・ 継続利用意向については、両交通ともに 100%が「今後も利用したい」と回答して

おり、新規利用のきっかけづくりとして有効であることが確認された。

（オンラインアンケートについて）

- ・ オンラインアンケートでは、普段の移動手段として自家用車の利用が中心であり、公共交通の利用割合は比較的小さい状況が確認された一方で、高齢者層では公共交通の利用割合が高く、世代による利用実態の違いが見られた。
- ・ くるりんバスについては、認知度は非常に高い一方で、「自家用車の方が便利」などの理由から利用に至っていない層も一定数見られた
- ・ デマンド交通については、認知度は高く、満足度も概ね良好であるものの、予約が取りづらいといった意見や、運行時間・運賃に関する要望も確認された。
- ・ 自由意見では、デマンド交通の柔軟性を評価する声がある一方で、従来の定時定路線の使いやすさを求める意見もあり、運行形態や利便性に対する評価が分かれる結果となった。
- ・ 今後は、利用実態やニーズに応じた交通サービスの整理と、利便性と運行効率のバランスを踏まえた検討が必要であると考えている。

○質疑応答

（泉谷委員）

アンケート結果（資料 8 ページ）より、希望する時間帯に予約できている人が多いことから、予約の取りやすさ等のシステムの構造を改善するよりも、根本的な需要喚起を行わなければ利用者は増えないのではないかと。

（事務局）

システム上のデータおよびアンケート結果の双方において、概ね希望通りに予約できている。委員のご指摘の通り、需要喚起が重要であると認識している。

（中尾会長）

30代の自家用車利用が少なく、デマンド利用が比較的多いので、30代への働きかけが重要。

利用しない理由で利用方法が分からないとあるが、なんとなく分からないと答えているのか、利用したいのに本当に分からなくて諦めたのか、後者だと問題である。

（事務局）

正確な分析をしたわけではないが、年齢層を問わずバスの利用方法や乗車体験の周知・広報等も含めたモビリティ・マネジメントを行っていく余地はあると考えており、利用方法が分からない方がどれくらいいて、何が分からないのかなど、今後の自治会ヒアリング等で掴んでいければと考えている。

(5) 精華町地域公共交通計画の策定方針について

○事務局から資料5について説明。

【説明概要】

- ・本計画の策定の背景と目的について、本町ではこれまで、鉄道駅を中心とした交通ネットワークに加え、路線バスやくるりんバスなどにより、地域公共交通の確保に努めてきた。
- ・一方で、学研都市としての発展に伴う人口動態の変化や広域的な移動の増加、生活交通ニーズの多様化に加え、高齢化の進行や利用環境の変化により、公共交通の維持・確保に関する課題も顕在化している状況。
- ・こうした状況を踏まえ、本町の都市構造や地域特性に応じた効率的かつ持続可能な地域公共交通体系のあり方を整理するため、地域公共交通計画を策定するもの。
- ・計画に記載する主な内容について、本計画では、「基本的な方針」「計画目標およびKPI」「目標達成のための施策および事業」「計画の評価」といった項目を中心に整理を行い、特に、利用者数や収支などの指標を設定し、PDCAにより進行管理を行う計画とする予定。
- ・計画策定の進め方について、今後、現状の交通実態の把握やニーズ調査を行い、課題を整理した上で、将来像の設定、目標・KPIの設定、具体的な施策の検討へと進め、これらの検討結果を体系的に整理し、最終的な計画案として取りまとめていく
- ・今後のスケジュール案について、現在は、現状分析や課題整理を行っており、今後、将来像や目標の検討、施策の具体化を進め、年度内の計画策定・公表を目標としている。
- ・その過程において、本協議会において段階的にご意見をいただきながら、基本方針、課題整理、計画案の順に合意形成を図っていく。
- ・本計画については、本町における公共交通の将来の方向性を定める重要な計画となることから、引き続き、関係事業者の皆様、委員の皆様と連携しながら検討を進めていく。

○質疑応答

(福田委員)

上位計画として「けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画」があり、近隣の木津川市と京田辺市は個別の地域公共交通計画を既に策定している。近接する自治体同士、双方の公共交通をボーダー関係なくうまく利用できるような形作りが必要になるが、その点について、木津川市と京田辺市の計画において、どのように落とし込まれているか整理していただきたい。

(中尾会長)

基本的な方針のところで、他計画との連携という記載がある。総合計画や都市マスと連携を図ることは当然として、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画

をどう位置付けるのかは重要な論点になってくる。

（事務局）

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画では、各市町の地域公共交通計画と整合を図る方向で位置付けをしていることから、本町の地域公共交通計画も、当該計画と整合を図りながら進めていくことになる。市町を超える広域的な地域交通モードについては、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画で位置づけるということで役割分担を整理をしているが、個別の地域公共交通計画においても連携しないことには、地域公共交通計画がうまく機能していかないため、木津川市及び京田辺市と連携していきたいと考えている。

その他★

○事務局から運賃無料イベントについて説明。（資料なし）

【説明概要】

- ・本年 10 月でデマンド交通の導入から 2 周年を迎えることから、「町コミュニティ交通の利用促進イベント」を設ける予定をしている。
- ・デマンド交通は認知度が高まり、利用者数も順調に増加している一方で、地域の自治会へのヒアリングにおいては、「利用方法がわからない」といった声も一定数寄せられており、登録済みであるものの、実際の利用に至っていない層が存在することが明らかとなっている。
- ・このような状況を踏まえ、これまで実施してきた無料乗車イベントや運賃施策が利用促進に一定の効果を上げていること、また、利用者アンケートにおいて、乗車された方の継続利用の意向が確認できていることから、実利用への導入を後押しする取組を考えている。
- ・具体的には、デマンド交通の運行開始 2 周年を記念し、行楽シーズンである 10 月の 1 か月間を対象に、普段自家用車で移動されている方に対しても、町内移動を公共交通へ転換する契機としていただけるような取組を実施したいと考えている
- ・仮に運賃施策を実施するにしても、単に運賃無料とするだけでなく、町の公共施設等で実施される各種事業において、くるりんバス又はデマンド交通を利用して来場された方に対し、啓発グッズの配布や、参加される事業における特典付与について、現在関係部署と調整を進めている。
- ・本取組については、町広報紙 9 月号及び町ホームページにおいて周知を図るとともに、チラシも作成して周知したいと考えている。

○質疑応答

（泉谷委員）

利用促進という観点で、複数人乗車割引等の料金割引制度は利用者への訴求ポイントと考える。

（中尾会長）

料金割引のアピールは有効と考えるが、単に乗車無料にするだけでなく、コミュニティ交通に乗ることでどこへ行けるのか、何ができるのかという具体的なイメージを持ってもらうことが重要であり、イベントの際にその点もセットで訴求できれば効果的である。

（田中副会長）

投票券にコミュニティ交通無料券を付けるなど、選挙と連携した利用促進も検討いただきたい。

3. 閉 会

（中尾会長）

今年度は地域公共交通計画というのを作っていくことになるが、これからの生活の公共交通の方向付けをするという点で非常に重要であるため、ぜひ皆様方からいろいろなご意見をいただきたいと考えている。

以上