

## 精華町地域公共交通会議 議事要旨

### ■日時・場所

- 令和5年3月30日（木）午前10時～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. 精華くるりんバスの総括と検証について

#### 4. 公共交通改善検討の今後の方針について

- 事務局から資料に基づき一括で説明。

##### 【説明概要】

- ・くるりんバスは、平成17年に運行開始し今年度末で18年が経過するが、この間、ニーズに合わせたルートダイヤ改正等も行いながら、約120万人の方々に利用いただいていた。
- ・その一方で、本町でも高齢化が進行しつつあり、地域コミュニティ交通に対する需要は増加するものと予想している。
- ・また、増加傾向にある運行経費が恒常的な課題となっているが、近年はさらにコロナによる公共交通利用者減少に伴う運賃収入減も重なり、大幅な委託費増となっており（H17 約2,200万円 → R3 約3,600万円）、持続可能な地域コミュニティ交通の維持が困難になってきている。
- ・そこで、令和元年度からくるりんバスの総括と検証を含めた公共交通改善検討に取り組んでおり、R1 住民アンケート、R2～R3 デマンド交通実験、R4 住民対話会など実施し、住民意見の把握とデマンド交通の有用性の検証を行ってきた。
- ・これらの取組の中で、コミュニティ交通の対象者と運行目的の再整理も必要と考え、優先すべき対象者は「自家用車を使わず、かつ、路線バスが走っていない地域の住民」、運行目的は「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の確保」と整理した。
- ・これらの検証の結果、「①町内の各地域（コミュニティ）と公共・公益機関を結び、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こと」、「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こと」の2点において、大きな成果があったとの結論に至った。
- ・一方、解消すべき課題として「①くるりんバスでは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」を設定した。
- ・これらの検討内容を総合的に勘案し、まずは北ルートエリア及び東畑地区でデマンド交通の導入を進めることとし、合わせて南ルートは既存ルートの効率化を図ることとし、先行導入したデマンド交通の実績を踏まえながら、将来的な検討を行うこととしたい。

- ・導入後においては、3～5年程度の複数年度をかけて実績を分析し、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する。

## ○質疑応答

(泉谷委員)

- ・今後のコミュニティ交通の運賃はどれくらいを想定しているか。  
→現時点では具体的な数字は申し上げられないが、現行のくるりんバスよりも若干高い額を設定する必要があると見込んでおり、運賃については利用者に直接的に影響があるため、運賃設定にあたってのありべき考え方などを慎重に検討していきたい。(町)
- ・運行目的の内、公共施設送迎の観点が薄れている印象。  
→公共施設に関しては、基本的には従前の考え方を堅持することで考えている。(町)
- ・精華町には公共交通空白地帯はないという認識でよいか。  
→バス停から半径500m以内であれば概ねカバー、300m以内となるとカバーできていない地域が出てくる。現時点では、中久保田、旭、東畑の一部地域において空白地帯が生じている。(町)
- ・将来的に南部ルートまでデマンド交通を拡大する場合について、デマンドの目的地が駅の場合は奈良交通と競合するが、域内移動が目的であればそれほど競合しないかもしれない。それらを考慮し「幹線交通(奈良交通)への集客機」としてデマンド交通を捉えるのもひとつの考え。  
→和東町のデマンドバスはそのようなアプローチで実施している。(NTT)

(福田委員)

- ・町の中心部(光台・精華台)へのアクセス確保という視点から、町南部の交通便利向上に配慮いただければと思う。
- ・デマンドであれば利用実態も詳細に掴めるため、そういったデータを踏まえ、行政区域を跨いだ交通の検討をしていただきたい。また、けいはんな新線も視野に入れた広域交通の視点からも検討が必要と考える。  
→行政区域を跨いで運行している事例はゼロではないが、費用負担の整理が難しく、精華町においては奈良市や生駒市など府県境も跨ぐため、さらに整理が難しくなる。公共交通に対する双方の空気感を合わせていく必要がある。(京都運輸支局)  
→けいはんな新線を視野に入れた広域交通については「学研都市の公共交通」という視点で考えていきたい。(町)
- ・住民アンケートでも自由記述の部分での意見が多く、そういった細かい意見にも応えるにはデマンドはよい手段だと考える。
- ・高齢者へのアプローチにより利用が増えた事例はあるか。  
→京丹後市のささえあい交通では、当初はタブレットによる運用をしていたも

のの上手いかず、ヘルパー方式（デマンドの予約が難しい人に、そのサポートをする住民をアサインする仕組み）を導入して上手いいったようなことを聞いたことがある。（泉谷委員）

（田中委員）

- ・受益者負担について、利用者だけが受益者ではなく、公共交通利用増に伴う交通事故リスクや医療費の軽減など、クロスセクターの視点からも検討を行い、過度に利用者に負担が生じないようにした方がよい。
- ・デマンドは、全国的な傾向としてどうしても定時定路線のバスと比べると利用者が減る傾向にある。
- ・利用者減少対策として、利用登録の際に特定の便を設定してもらい、使わない場合のみ電話してもらうようにするなど、デフォルト（前提）を変える取組が有効ではないかと考えている。

（中尾会長）

- ・コミュニティーバスとは何か、という部分をしっかりと住民にアピールしないと、町の取組を理解してもらえないのでは。今回の総括により運行目的も明確になったので、住民にしっかりとアピールしていけば良いと考える。
- ・免許返納者へのアプローチについても、返納後のフォローも大事であるが、それよりも返納前から公共交通の利用方法をPRするなどの取組が必要と考えている。

（木津警察署）

- ・かねてからガーデンシティ南側道路での送迎車両の乗降が慢性化し問題となっているが、公共交通利用が増えれば送迎車両も減ってこのような問題も解決に向かうため、交通安全という観点からも祝園駅へのアクセス強化に取り組んでいただきたい。

（奈良交通）

- ・運転手不足の問題について、弊社においても年40～50人ほど退職している状況で、運転手不足が深刻化している。
- ・今後、運転手の引き留めのためには賃金の増加が必須であり、そういった意味での今後のバスの運行費用の増加は避けられない。
- ・法改正による労働条件の改定に伴い、今まで通り運転手を配置することも難しくなってくることもあり、運転手不足による減便も今後は考えられる。

（福味委員）

- ・北部地域でデマンドと言われても、ピンと来ない人が多い。
- ・町の北東部は「置いて行かれている地域」という印象があり、まちづくりの観点から、抜本的に地域を変える必要があるのではと考えている。  
→デマンド導入に際しては自治会単位で丁寧に説明していきたいと考えている。北部も含めた中長期的なまちづくりについては、今後の策定予定の都市

計画マスタープランにおいて検討していきたいと考えている。（町）

○採決

（中尾会長）

- ・事務局より説明のあった案の内容を以て精華くるりんバスの総括とすることについて、賛成の方は挙手いただきたい。

（採決）

- ・挙手全員につき、本案を総括とすることを協議会として承認する。

（事務局）

- ・承認いただいたことから、本内容について広く公表しお伝えしていくとともに、この方針に従いデマンド交通の導入に取り組んでいきたい。

5. 閉 会