

第18回 精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 令和6年3月28日（木）午前10時～11時45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. 協議事項

(1) 会長、副会長の選任について

委員の任期満了に伴い、精華町地域公共交通会議設置要綱第4条の規定（会長は、委員の互選により定め、副会長は、委員のうちから会長が指名する）により、委員の互選による会長選任を行ったところ、中尾委員が会長に就任することとなった。

また、副会長については、中尾会長により田中委員が副会長に指名・就任された。

(2) デマンド交通導入について

○事務局から資料1について説明。

【説明概要】

- ・精華くるりんバスは、平成17年に運行開始し、多くの住民の移動手段としてご利用いただいていた一方、この間の社会情勢や本町の開発状況、更には運行経費の増大等、その運行を取り巻く状況に変化が生じた。
- ・令和元年から継続して、アンケートや実証運行、住民との直接対話などの方法により検証を行い、その結果を、『精華町コミュニティーバス「精華くるりんバス」総括結果報告書』として取りまとめ、令和5年3月31日開催の第17回精華町地域公共交通会議において、報告・承認いただいた。
- ・この総括結果を基に、精華くるりんバスの北ルートエリア、及び東畑地区について、デマンド交通への切り替えを目指すこととなり、令和5年度はデマンド交通の導入に向けた関係機関との協議や、実現に向けた予算確保等の調整を行った。
- ・デマンド交通の運行想定案として、運行日及び時間は精華くるりんバスと同様、12月29日から1月3日を除く359日、午前8時から午後5時の運行を想定。
- ・運行車両は、ハイエースのようなジャンボタクシーを想定。
- ・デマンド交通の予約方法は、専用アプリによる予約と併せて、電話で直接予約する方法を想定。
- ・運賃については、200～400円の範囲を想定しているが、運行経費の状況などを鑑みて、改めて決定したい。また、割引制度の導入も検討しており、障がい者割引や回数券などの一般的な割引制度のほか、複数人で予約いただいた場合の割引など、

- コミュニティ交通としての利用促進に資するような取り組みを検討している。
- ・ デマンド交通の乗降ポイントについて、運行エリア内の公共施設や各集会所を基本とし、一部、精華くるりんバスのバス停も乗降ポイントとして設定する予定。
 - ・ 乗降可能な公共施設として、精華町役場、かしのき苑、むくのきセンター、保健センターを想定。
 - ・ 鉄道駅付近の乗降ポイントとして、祝園駅西口及び祝園駅東口、近鉄狛田駅東口の3か所を想定。なお、精華くるりんバスのバス停であるJR下狛駅西は、踏切付近であることなど、安全上の観点から、本来は乗降ポイントとしては適しておらず、狛田駅東口や僧坊集会所などの代替となる乗降ポイントも近隣に存在することから、JR下狛駅西口への乗降ポイント設置は考えていない。
 - ・ 各地区集会所について、精華くるりんバス北ルートエリア及び東畑地区内の集会所を対象とする。停車位置については、木津警察署からの指導もあり、敷地内での停車を基本としている。今後、運行事業者の決定後、各地区の自治会に対してデマンド交通の概要について説明を行っていく予定。
 - ・ その他候補地として、精華西中学校前、光台地区商業施設内、学研都市病院を想定。
 - ・ 精華西中学校前を候補地としている理由として、東畑地区をデマンド交通の対象地区とした場合、精華くるりんバス南ルートの運行ルートを見直す必要があり、効率的な運行のためには、「東光小学校」を通過しないルートが最適となる。「東光小学校」バス停が無くなることによる、主に光台九丁目住民の受け皿として、東光小学校に近く、かつ路線バスのバス停とも競合しない、精華西中学校前にデマンド交通の乗降ポイントを設置したい。精華西中学校前には利用されていないバスベイもあり、一般の交通の阻害にはならないと考えている。
 - ・ 光台地区商業施設内を候補地としている理由は、東畑地区の住民が日常の買い物ができる場所として乗降ポイントを設けるため、候補地としている。精華くるりんバスのバス停である「アピタ・コーナン前」はバスベイが狭く、デマンド交通との共用は困難であるため、木津警察署から指導も踏まえ、ドン・キホーテやピエラタウンなどの商業施設内での乗降を検討したい。なお、商業施設内も施設利用者の車で混雑している状況もあり、今後、商業施設側と協議したうえで、最終的な乗降ポイントを決定する。
 - ・ 学研都市病院を候補地としている理由として、主に、東畑地区から近い医療施設であるため、候補地としている。
 - ・ デマンド交通の運行については、乗降ポイントを3つのエリアに分類して、同じエリア内及び公共施設等への移動を可能とするもの。
 - ・ エリア分けした理由として、精華くるりんバスの総括で設定した、「民間交通機関を補完し、町内の各地域と公共施設・公益的施設を結ぶ、地域住民のための交通機関」という運行目的を踏まえ、公共施設に加え、日常の買い物や通院などの移動についてもカバーできるように設定したもの。
 - ・ この運行目的を踏まえ、各生活圏内での移動を優先してもらいたいと考えており、

各地区での経済循環を促進するという観点のほか、限られたデマンド交通車両を有効に運行するということから、「祝園・狛田エリア」と「東畑・光台エリア」の直接の往来はできないこととする。

- ・今後のデマンド交通導入に向けたスケジュールについて、令和6年度当初に公募を実施し、運行事業者を決定。事業者が決まり次第、令和6年度下半期からの運行を目指して、各種申請手続きを行うこととし、運行開始までに自治会や関係事業者との調整、利用促進に向けた周知活動を行う予定。
- ・デマンド交通の運行は令和8年度末までを想定しており、その間の実績を踏まえたうえで、今後のデマンド交通について検討を行う予定。
- ・デマンド交通が令和6年度下半期から運行開始となることに伴い、精華くるりんバスの運行も同時期から変更となる予定。デマンド交通の導入が予定通り進めば、令和6年度下半期以降の精華くるりんバスは南ルートのみでの運行となる。
- ・精華くるりんバスの運行ルートから東畑地区を除くことになるため、精華くるりんバス南ルートの運行ルートの変更、ダイヤ改正についても行いたいと考えており、デマンド交通の運行計画に関する協議と併せて、次回の会議において、提案させていただく予定。
- ・デマンド交通に関する予算について、令和6年度予算として13,000千円の計上、また、令和8年度末までの運行に向け、債務負担行為として予算の計上を町議会に提案しており、現在、ご審議をいただいているところ。
- ・コミュニティー交通全体ではこれまでに大きく上回る予算提案となるが、デマンド交通の導入・立上げ期という点から見ると、心もとない金額である。
- ・現在、国で募集されている「共創モデル実証運行事業」の補助金の獲得に向け、申請内容の精査を行っており、4月下旬以降に交付・不交付の決定がなされる予定であるため、その結果を踏まえたスケジュールで事業を進める。

○質疑応答

(泉谷委員)

- ・デマンド交通について、「オンデマンド」という表現もあれば、「デマンド型交通」と表現する場合があるが、一般的にはどれを用いるのが正しいのか。
→デマンド交通について、明確な定義があるわけではない。予約の際にアプリ等のIT技術を用いる場合に、「オンデマンド」という表現をされることが多いが、大体のものは「デマンド交通」という表現が多いというくらいのイメージだと考えてもらえれば。(京都運輸支局)
→過去に実証運行をした際、「デマンド交通」という表現が理解いただきづらかったことがある。今後の説明の際には、予約型の乗合バスという説明もしたいと考えている。また、いずれはデマンド交通の愛称募集をしたいと考えており、そのような取り組みも含めて検討したい。(町)
- ・最近、自家用有償運送についての見直しの議論があるということを知ったが、精華町が対象となっているのかも含めて、最近の動向など教えてもらいたい。

→交通空白地と呼ばれるエリアにおいて、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送を「自家用有償旅客運送」と呼ぶが、交通空白地の規定がこれまで明確ではなかったことから、「半径1km以内にバス停・駅が無い地域で、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当するという目安を設けた。精華町内にもそのような地域があるかもしれない。また、これはあくまで目安であり、地域の実情を踏まえて交通空白地と設定することにより、自家用有償旅客運送を導入できる可能性はある。（京都運輸支局）

→本町には都市としての性質もあり、学研区域などでは多くの交通需要がある中で、自家用有償旅客運送では全てを賄えないと考えており、従来通り、路線バス及びタクシー、並びにそれらを補完する地域コミュニティ交通の整備に取り組みたいと考えている。（町）

（山本委員）

- ・デマンド交通について、運行想定台数はどのくらいか。
→想定台数としては、予算規模からすると、平日及び休日において終日1台での運行が限界ではないかと考えている。ただし、精華くるりんバスからデマンド交通に切り替えた結果、サービスレベルが下がったとなつてはならないので、需要の多い平日の午前だけでも2台編成ができるよう、国の補助金を活用したい。（町）

（中尾会長）

- ・デマンド交通とするか、予約型乗合バスとするか、どちらにせよ、名前というものは重要だと考えている。名前がわかりにくいと利用をしてもらえないので、そこは検討をしていく必要がある。
- ・デマンド交通の難しいところは、利用者が増えれば増えるほど、予約が取りづらくなり不便になってしまうところなので、その解消方法も検討してもらいたい。

○採決

（中尾会長）

- ・事務局より説明のあった案の内容を以てデマンド交通の導入に向けた事務を進めることについて、賛成の方は挙手いただきたい。

（採決）

- ・挙手全員につき、デマンド交通の導入について協議会として承認する。

4. 報告事項

（1）道路運送法改正に伴う影響について

- 事務局から資料2について説明。

【説明概要】

- ・これまで一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃は、地域公共交通会議で協議して決定していたが、複数の交通事業者や関係者団体が委員として会議に参加し、協議運賃の決定に携わることが独占禁止法上のカルテルにあたるとの指摘が、公正取引委員会からあったことを受けて、法律の見直しが行われた。
- ・今回の法改正により、構成員の見直しや精華町地域公共交通会議設置要綱の見直しなど、本町への影響もあることから、どのような見直しを行うか、今後の会議で提案させていただきたい。

○質疑応答

なし

(中尾会長)

- ・事務局より説明のあった内容について、引き続き事務を進め、今後の会議で説明いただきたい。

(2) 令和3年度以降の精華くるりんバス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】

- ・利用者数は令和3年度が54,432人、令和4年度が60,404人となり、令和5年度は64,787人となる見込みで、継続して回復傾向。
- ・運行費用は、令和3年度が41,781,300円、令和4年度が42,931,900円となり、令和5年度は44,771,100円となる見込みで、人件費及び燃料費の高騰などにより増加傾向。
- ・運送収入は、令和3年度が5,278,165円、令和4年度が5,776,829円となり、令和5年度は6,389,992円となる見込みで、利用者数の増加により運送収入も増加した。
- ・広告収入は、令和3年度及び令和4年度は443,520円でしたが、契約業者の掲載内容の減少もあり、令和5年度は374,385円となった。
- ・運行委託費は、令和3年度が36,059,615円、令和4年度が36,711,551円となり、令和5年度は38,008,000円となる見込み。
- ・精華くるりんバス北ルート(祝園駅発、山田川駅行き)の乗者数について、令和4年度以降はコロナ禍前の水準まで回復しており、データ等を分析する限り、下粕地区及び菱田地区の70歳以上の世帯数の増加が精華くるりんバスの利用に繋がっていると推測される。
- ・精華くるりんバス南ルート(祝園駅発、山田川駅行き)の乗者数については、新型コロナウイルスの影響を大きく受け、コロナ禍前の水準まで回復に至っておらず、データ等を分析する限り、朝の便の乗車数が大きく減少していることから、働き方の変化によるものと推測される。
- ・精華くるりんバス南ルート(山田川駅発、祝園駅行き)の乗者数についても、新型

- ・ コロナウイルスの影響を大きく受け、コロナ禍前の水準まで回復に至っていない。
- ・ 今後の会議において、各バス停の利用状況や便毎の利用状況などを定期的に報告する予定。

○質疑応答

(奈良交通株式会社)

- ・ 精華くるりんバスに関連する内容として、奈良交通株式会社が運行する路線バスの近況について報告。
- ・ 奈良交通の路線バスについても、コロナ禍前の水準まで回復しておらず、9割弱くらいの回復状況。残る1割分については今後も回復しないものと予想している。
- ・ 運転者不足の対応について、今年の2月1日から運賃の改定をしており、確保した収入を人材の確保に使いたいと考えている。また、運転者の休息時間の確保など、労働環境の改善のため、今年の春からダイヤを一部減便等することとなった。
- ・ 運賃の値上げ以降、利用者数の大幅な減少は今のところ見られないが、今後の動きを注視して分析したいと考えている。

(福田委員)

- ・ 祝園駅と学研奈良登美ヶ丘駅間のルートの利用者数も同じような回復傾向か。→ 細かな数字までは把握していないが、全体で9割弱の回復具合。精華町は学研地区ということもあり、企業の立地も進んでいることから、当社が運行している他のエリアの団地路線と比較して、企業への通勤輸送がある分、乗車数の減少はそれほど進んでいないと思われる。(奈良交通)

(泉谷委員)

- ・ 資料3の6ページが乗車数の多いバス停、7ページが乗車数の少ないバス停だと思うが、その旨資料に記載があるとありがたい。
- ・ 示されているデータについて、精華くるりんバス南ルートのうち、祝園駅発、山田川駅行きのルートでかしのき苑の乗車数が大幅に減少しているとのことであったが、バスの乗車数のデータだけではなく、かしのき苑の利用状況といったデータ等も活用して分析するのも重要だと思う。
- かしのき苑の利用者からの意見として、開催されるイベントと時間帯が合わないということをよく聞くので、少し工夫をすれば乗車数はプラスに影響するのではないか。(福田委員)
- かしのき苑については、長寿命化工事をしていたという理由も考えられるが、かしのき苑の利用率に関するデータを踏まえて分析したい。また、イベント利用時の使いやすさは、これまでもご意見をいただいております。今後ダイヤ改正を検討する中で、関係各課から意見を集約した内容を反映できるようにし

たいと考えている。(町)

(中尾会長)

- ・精華くるりんバス北ルートエリアで通勤や通学に精華くるりんバスを利用していた方からすると、デマンド交通を導入した場合、時間の制約が強くなると思われる。例えばデマンド交通について、9時に目的地に到着できるように枠を空けておくといった対応も必要なのではないか。

(福田委員)

- ・デマンド交通を導入する際に、住民の意識の変容をどのように高めていくか。高齢化が進む中で、外出機会やコミュニケーション機会の創出であるとか、地域の活性化と絡めて、デマンド交通のあり方を考える必要があると考える。
→説明の中で申し上げた補助金について、共創モデル事業の申請を検討している。1点目がデマンド交通を軸とした、健康ポイント事業との連携で、公共交通を用いた外出により、健康ポイントを取得できることで外出機会の創出をできればと考えている。また、各地区集会所に乗降ポイントを設定させていただくが、集会所を地域のコミュニティの強化の場となるよう、待ち時間が苦にならない空間作りのお手伝い、タイアップを2点目として考えている。

(町)

(田中副会長)

- ・精華くるりんバス北ルートの利用者数の増加の一因として、北ルートエリアの高齢者の増加があるとのことだったが、これは頭打ちになりそうなのか、今後伸びていく見込みなのか。
→北ルートエリアに限らず、町全体で高齢者は増加していくと思われる。ただし、増加幅で言うと、南ルートエリアのほうが、同時期に大規模開発を行っている関係上、地域ごとに同じタイミングで高齢化が一気に現れるという傾向は顕著になると考えられる。(町)
- ・予算上の制約もあるかと思うが、高齢化が進む中、利用者が利用したいときにデマンド交通を利用しにくいといったことが起きないか。
→北ルートエリアの高齢化率が急激に進むとは考えていないが、デマンド交通が住民の需要を満たせるかどうかは、今年度から向こう3年運行し、その状況を分析したうえで判断したい。(町)

(中尾会長)

- ・新しい交通システムを導入することが目的となっただけではいけない。デマンド交通についても、導入後、地域に馴染ませることが必要になるので、このような会議での議論や、愛称募集、地域住民への説明などを行うなど、管理方法をマネ

ジメントしてもらいたい。

(京都運輸支局)

- ・国土交通省における直近の公共交通に関する制度等の見直しについて、別添資料から精華町に関連した部分をピックアップして説明。

(事務局)

- ・デマンド交通の導入について、本日ご了承をいただいたことから、運行事業者の募集等の事務を進めていきたい。
- ・デマンド交通の運行について、運行事業者が決定し詳細が固まり次第、改めて会議を開催させていただき、ご了承いただいたうえで国への運行認可申請等を行い、今年度の運行開始を目指したい。

5. 閉 会