

精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 令和2年8月25日（火）午前10時30分～11時40分まで
- 精華町役場6階 審議会室

■内 容

1. 開 会

- 委員紹介
- 会長の選任

令和2年3月末で若林会長が退任したため、委員の互選により会長選任を行った。委員の中から中尾委員を推薦する意見があり、交通の専門家で昨年度から委員を務めており、他の委員からの異議もなかったため、中尾委員が会長に就任。

2. 精華くるりんバスの利用状況及びアンケートの結果報告について

- 事務局から資料①-1～②-2について説明。

（資料①-1 精華くるりんバス利用状況）

- ・利用者数は平成30年度の74,249人から令和元年度は72,084人と微減傾向。
- ・運行費用は人件費の高騰等により年々増加。運行費用から運送収入と広告収入を差し引いた委託費（町の負担額）も年々増加している。
- ・新型コロナウイルスの影響により、令和元年3月から利用者数が減少している。令和2年6月からは緊急事態宣言解除もあり、利用者数が少し回復。

（資料①-2 コロナ禍における公共交通の感染症対策について）

- ・国の地方創生臨時交付金を活用し、公共交通の感染症対策に対する支援を実施。
- ・精華くるりんバスにICカードシステムを導入し、キャッシュレス決済を導入。運賃支払い時の接触を最小限にすることで、利用者の感染リスクを軽減する。
- ・バス車両の感染症対策に対して補助を実施する。住民がより安心して利用できるように、バス車内の抗菌対策を実施する。
- ・精華くるりんバス車内及び祝園駅東西連絡通路に、コロナ禍における公共交通利用方法の啓発チラシを掲示。また、奈良交通においてガイドラインに基づくコロナ対策を実施。

（資料②-1 精華くるりんバスに関する住民アンケート調査結果）

- ・アンケート結果と自由記載欄を、各質問ごとに集計したものになる。本来であれば、1つずつ説明していくべきだが、次の資料で集計を基にした分析結果を

説明するため、今回は割愛。

- (資料②-2 精華くるりんバスに関する住民アンケートの分析結果について)
- ・ 精華くるりんバスの認知度は92%となっているが、知っているが利用しない方が74%となっている。年代別にみると、高齢になるにつれて利用率が高くなり、認知度も高くなる。
 - ・ 居住地別の分析については、今回のアンケートについてはサンプルが少ないため、今後取り組んでいく上で補強していきたい。
 - ・ 日常の交通手段について、くるりんバスを利用する人は「徒歩」「バス」「鉄道」が多い。くるりんバスを利用しない人は「自家用車を持っている」が約7割となっている。今後の高齢化に伴い、自家用車を利用できなくなった人がくるりんバスを利用する可能性がある。
 - ・ 利用する人の4割、利用しない人の5割が「ルートを変更すべき」と回答。住民の要求に対して、可能な範囲でいかにして利便性の高いものにしていくかが重要と考えている。
 - ・ 利用している人について、利用目的は「買い物飲食」「公共施設利用」「通院」の順番で多く、利用理由は「運賃が安い」が一番多い。
 - ・ 利用していない人について、利用しない理由は「運行本数が少ない」「使いたい時間がない」という回答が約半数。他の理由としては「自家用車を持っている」が多い。居住地別にみると、桜が丘地区において「行きたい場所とルートがあわない」という回答が多かった。

○質疑応答

(金澤委員)

- ・ 今回のアンケートはコミュニティバスを対象に行っているが、全国の様々な地域においては、あらゆる交通モードを総動員して地域の交通を考える、という方法が多くなってきている。今後、住民の交通モードに対しての認識や、利用頻度を把握したうえで、地域全体の交通の在り方を考えたほうが、今後のためになると思う。住民の意識や考え方を整理していきながら交通体系を考えて頂ければと思う。

→ 今回のコミュニティバスのアンケートの数字だけを見て判断するのは難しいと思う。他の交通手段との比較による検討も必要かと思う。(中尾会長)

(福田委員)

- ・ 地域住民としては、コミュニティバスの北ルートと南ルートで性格が違うこと

について、今回の分析でどのように読み取っているか。違いがあることについてどのようにとらえているか。

→桜が丘地域において、ルートや時間帯についての意見が多かったのは、生活圏が町の北側ではなく南側に向いているのではないかと認識している。くるりんバスが市町を跨いで運行が難しいので、きのつバスや奈良交通との乗り継ぎなどの面も視野に入れながら進めていきたいと考えている。(事務局)

(中尾会長)

- ・ルート別分析の利用しない理由について、北ルート、南ルート共にその他の意見のほとんどが「自家用車を持っている」となっている。
- ・自由記述を読んでいると、くるりんバスのコンセプトが伝わっておらず、路線バスと同じように捉えている住民もいる。コンセプトを明確にして、しっかりと住民に伝えていくことが重要になってくると思う。

3. 精華くるりんバスの見直しに係るデマンドの実証実験について

○NTT 西日本株式会社から資料③について説明

(資料③ 精華町コミュニティバスに関する新しい試みの実証実験について)

- ・本格運行に向けて、コミュニティバスの新しい試みの実証実験として、デマンドバスの導入と公共交通間のスムーズな乗継の仕組みの導入を行う予定。
- ・運行計画について、運行地域は山田荘小学校区と精華台小学校区(駅・役場・公共施設)を、直接結ぶ形となる。運賃は、奈良交通や運行委託予定の関西学研都市交通と検討予定。
- ・今回の実証実験は、デマンドバスの需要の確認を目的としているため、運行ダイヤを多めに設定している。(1時間に2~3本程度)
- ・公共交通間の乗継に関しては、現在検討中。最終的には、複数の交通機関で利用可能な乗り放題パスやキャッシュレス決済、シェアカーやシェアサイクルなども追加できればと考えている。

○質疑応答

(林委員)

- ・以前に精華町でデマンドを運行していたのは知っているか。
→運行していたことは知っているが、詳細については知らない。
- ・予約システムについて、スマホを持っていない人や老人に向けた説明会を実施したり、前段階として精華町と協力しながら、キャッシュレス決済などに利用できる簡単なアプリを導入してみてもどうか。

→今回は実証実験なので、予約システムのアプリについても評価して頂きたいと考えている。機能の充実など使いやすいアプリを開発するために、精華町とも協議をしながら、方向性やアプリの内容を議論していきたいと考えている。
(NTT 西日本)

(福田委員)

- ・地域別での説明会を実施してみてもどうか。コミュニティバスは地域住民が育てていく意識醸成が大事だと思う。
→精華町と連携しながら、どのように広報を行うか、使い方を理解して頂くかを検討する。アプリを利用した人からはフィードバックを頂く。(NTT 西日本)

(中尾会長)

- ・高齢者が利用できるかが課題と考えている。バスを利用しない人にとって、バスに乗るまでのハードルが高くなっている。新しい交通モードを導入する際には、分かりやすいチラシや説明会などが必要になってくる。
- ・デマンドを導入することで利便性は向上するが、どのように導入するかで変わってくる。今回の実証実験で、住民がどう反応するか調査出来ればと考えている。
→各自治会への調整については検討していく。15年間実証実験を行ってきたコミュニティバスの新しい形に取り組みながら、公共交通の乗継に関して、精華町の公共交通全体を見渡した中で、利便性の高いものにするために検討していきたいので、ご協力をお願いしたい。(事務局)

4. けいはんなでの自動運転の実証実験について

○WILLER 株式会社から資料④について説明

(資料④ けいはんなでの自動運転の実証実験)

- ・けいはんなエリアにおいて、自動運転車両の公道走行を目的とした実証実験を実施する予定だが、新型コロナウイルスの影響もあり、スケジュールの変更も検討している。
- ・目的は、自動運転車両を導入する際の障壁や解決すべき内容などの課題の集約と、住民の自動運転に対する印象や今後利用して頂くための調査。

○質疑応答

(奈良交通)

- ・今回の実証実験については事前に調整をして頂いているが、路線バスの運行エリアで実施するので、路線バスの運行に支障のないようにお願いしたい。

(中尾会長)

- ・実証実験で使用する車両は最高速度が19km/hとあるが、能力的に19km/h以上でないということか。
 - メーカーで最高速度を設定しているため19km/h以上でることはない
(WILLER 株式会社)
- ・実験は、一般車両も走行中の道路で行うのか
 - その予定である。(WILLER 株式会社)

5. 閉 会