

平成29年度 第4回桜井市地域公共交通活性化再生協議会会議要旨

- 日 時 平成30年2月8日(木) 午後1時30分から
- 場 所 桜井市役所 本庁4階 第一委員会室
- 出席者 協議会委員13名(うち、代理出席者6名) 事務局4名
- 会議内容

挨拶 桜井市副市長 笹谷 清治

議案説明

- 1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価(自己評価)について(報告)(資料1・資料2・資料3)

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- 多武峯線はJR東海のキャンペーンの影響で、事業評価の値は高かったが、その後10月の台風による土砂災害で、今はマイクロバスで運行している。その後の復旧の見通し等はどのようになっているか。
 - ・大まかな見通しとしては、桜のシーズンまでには開通したい。地域の皆さんや交通事業者さんにはご迷惑をおかけしているが、もう少しお待ちいただきたい。
 - ・現在運行しているマイクロバスは、定員22名である。桜のシーズンが来ると、多くの観光客のご利用があると乗っていただけないお客様が出てくることも考えられるので、桜のシーズンまでには開通をお願いしたい。
- 協議会では、この自己評価で記載されている課題の他にも、課題と感じられている点を委員で出し合い、議論する場でもあるので、もし何か意見があればお願いしたい。
 - ・平成29年度はこの自己評価ということで提出するが、次につなげていくという点でも、もし何かあればお願いしたい。議題3「今後の公共交通について」の場でまた意見をお願いしたい。

2) 檀原市コミュニティバスにおける路線一部休止について(資料4)

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- 廃止される路線の経路はほとんど利用がないとのことだが、具体的な数字を教えてください。
(事務局) 口頭で聞いているのは、便によっては0名、乗っておられる場合でもほぼ1名。
- この議題を諮る経緯についてもう一度説明してほしい。
(事務局) 廃止される路線は、檀原市のコミュニティバスであるが、一部桜井市域を通っており、また停留所もある為、檀原市から廃止の手続きにあたって関係機関として協議を求められた、という経緯である。

異議なく、承認される。

3) 公共交通の今後のあり方について(資料5～11)

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- 高齢者の自動車事故が増えている中、運転免許返納の動きが活発になっている。市はコミュニティバスと一部デマンドタクシーを導入しているが、利便性の部分ではまだ十分でないところも多く、今後免許返納した方をカバーできるような公共交通を考えていく必要がある。財政負担は重いが、なんとか効率のよい対策はないだろうか。
 - ・これからますます高齢化が進行していくので、やはりデマンドタクシーを見直し・他地域への導入を考えていく必要がある。
 - ・長野県などで、地元住民での自主運行バスなどの事例がある。
 - ・色々な形態での公共交通サービスを考える必要がある。
 - ・自主運行バスは、実施している自治体は確かに存在するが、制度として許可が必要であるのはもちろん、バス事業者と同じ仕事を行うので、ボランティアや地元住民の手では、運営がかなり大変になる。今

公共交通が存在している桜井市でこういった自主運行バスを行うと
なると、これまでの公共交通を廃止して実施することになる。その場
合に将来にわたって運行を継続できるか否かという課題もあるので、
慎重に考えていく必要がある。

・万一事故が起こった場合の責任、補償等の問題も大きい。

- 免許を返納した際のバスやタクシーの特典はどのようになっている
か。

・奈良交通に協力していただき、免許自主返納者に対し、「ゴールド
クラブ定期券（運賃が 100 円もしくは半額になる）」を初回に限り 1
年分無料で配布している。また、タクシー協会にも協力していただき、
免許自主返納者はタクシーを乗車運賃一割引きでご利用いただける。

- （奈良県よりプラチナ定期券のお知らせ）

この度奈良県は奈良交通の協力を得て、「プラチナ定期券」の販売と
いう社会実験を行う。これは、ゴールドクラブ定期券（一年間分 18,000
円で販売）を、三ヶ月間分 3000 円に引き下げ、700 枚限定で販売す
るものである。この定期券を利用すれば、桜井市内だと天理桜井線を
100 円で、そのほか桜井市コミュニティバス、桜井菟田野線、桜井飛
鳥線を半額で乗車できる。この社会実験の目的は、65 才以上の方の
公共交通の利用促進である。また、今回は IC カードでの定期券発行
になるので、利用データの収集が可能になり、高齢者の公共交通利用
実態なども分析できる。このデータをさらなる利用促進対策等に繋げ
ていきたいと考えている。

先ほどまでの話にもあったように、公共交通という受け皿があつて
こそその運転免許自主返納が進んでいくので、今ある公共交通をしま
かりと維持してかなければならない。そのための利用促進という目的も
あり、今回の社会実験を実施させていただく。

- 経費の増加という課題の一方で、高齢化の進行という課題もあり
今ある公共交通を出来るだけ縮小しないようにしなければならない。

- 市の公共交通が鉄道、基幹バス路線、フィーダー系統、という交通の
ネットワークがある中で、基幹バス路線は天理桜井線、桜井飛鳥線、
桜井菟田野線の 3 つがあるが、天理桜井線と桜井飛鳥線に関しては、
収支が厳しい状況が続いており、減便等運行の見直しを行っているも
のの、平成 29 年度の運行実績の速報値においても、変わらず厳しい
状況にある。フィーダー系統（コミュニティバス）は、やはり基幹系
統があつてこそ存在するものであり、方針にあるように基幹バス路線

についても、市町村と協力し、利用促進を一緒に考えていきたい。県でも路線別検討会議等で検討は続けているが、やはり地元の方の利用啓発があつてこそ、基幹バス路線の維持につながる。

- 天理桜井線について、運行ルートは異なるが、平行して走っているところもあり、競合している可能性もある。今後の再編にあたっては、この点も考慮していただきたい。もし今後再編をしていく上で系統の新設があれば、奈良県でも平成 29 年度から新しくフィーダー系統に対する補助制度がスタートしているので、活用を検討いただきたい。
- 平成 29 年度に、市の都市計画部門で、立地適正化計画がおそらくこの 3 月末までには策定されると思われるが、立地適正化計画は、コンパクトシティ化を進めていくうえでの市の方針をまとめたものである。国では「コンパクト化」と「ネットワーク」を両輪とし、しっかりと連携して進めていくことが方針としてある中で、今回「コンパクト」の部分で立地適正化計画が策定されるので、公共交通も立地適正化計画としっかりと連携し、網形成計画等の計画の策定といったものも視野に入れてほしい。やはり交通と街の作りがしっかりと最適解のなかで進んでいくことで「コンパクト」プラス「ネットワーク」が達成されると思われる。そして、計画検討の際には、県の「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」の活用も検討していただきたい。
 - ・(事務局) 今後の公共交通のありかた、見直しについては、桜井市として多極ネットワーク型のコンパクトシティを進める上で、ネットワーク部分の公共交通のありかたについて、見直しをはかるという意図が背景にある。立地適正化計画については、先行して都市機能誘導区域について計画を策定し、居住誘導区域についても、現在策定を進めており、まもなく完成する。当然ながら、交通の位置づけ、また方向性について、関係部局と連携をしながら、計画の策定にあたっている。網形成計画の策定等、今後の課題として考えていきたい。持続可能な公共交通ネットワークの維持のため、これから複数回協議会を開催し、方向についてご議論いただきたい。
 - ・立地適正化計画は現在パブリックコメント中であり、最終いただいた意見等を反映したものを都市計画審議会に諮っていく。市の地形から考えると、山間部である上之郷地区や多武峯地区の住民は、桜井全体のまちづくりから切り離されてしまうのか、という心配を持っておられる。その点でも、当然公共交通が地域を結ぶネットワークとして機能していなければならない。今後のご議論をよろしく願いたい。

(その他)

- 3月に近鉄線のダイヤ変更が行われるので、コミュニティバスのダイヤ等考慮いただきたい。
 - ・(事務局) ダイヤ等、考慮していきたい。