

平成30年度 第2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31年1月30日（水）午後1時から
- 場 所 桜井市役所 本庁2階 大会議室
- 出席者 協議会委員12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（資料1～資料2）

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- コミュニティバスについて、補助金をもらい市が委託料を負担しているという中で、目標を達成できた系統とできていない系統とそれぞれあるが、実績はこの数値で問題ないのか。
 - ・目標、実績に関しては、一定の数値管理をしていく必要がある中で、現在は過去の実績をもとに、「この程度は最低乗っていただきたい」という形で設定をしている。ご指摘のあったように、現状値が良いとはなかなか言いがたい部分がある。次の案件でもご議論いただくが、各路線について、現在の運行形態、車両で運行を継続して問題ないのか、今後見直すという視点から、市の公共交通再編について考えていきたい。
- ぜひ検討をお願いしたい。
- 上之郷デマンドタクシーについては、運行日等追加したこともあり、利用される人数は増加してきている。一方で、曜日によって時間やルートが異なるため、日々予約電話の際間違いがある。その都度説明をしており、利用者にあまり浸透していないように思われる。昨日の火曜日は、オークワから14時の便の予約の電話をかけてきた利用者の方がおり、火曜日はオークワを通らないコースであることを説明する

と、森本整形まで歩かれると言われたので、森本整形まで迎えに行く
と、おられなかった。携帯も持っておられず、自宅に何度かけてもつ
ながらないので、念のため警察にも届け出た。ようやく 17 時ごろ自
宅につながりご本人の無事を確認できたが、高齢者が多くこのような
事例もあるので、コースや時間についても再度検討すべきである。

高家のデマンドタクシーについては、午後の帰りの便の時間につい
て再度検討する必要があると同時に、現状利用しているのは特定の 4
名のみであり、そのうち 1 名が 8 割という状況である。再度検討の必
要がある。

・時間帯やコースについては、区を通じて住民要望を聞き取り、調整
をして設定しており、引き続き地元と話しながら設定していきたいと
考えている。その上で、ご指摘の通り火曜日の南コースについては、
高齢者が多いということもあり、なかなか浸透していないが、折を見
て区長会を通じ周知しているところである。2 月に区長会長が代わり
と聞いているので、その折に新会長にはもう一度住民周知について依
頼したいと考えている。

- 月曜日から土曜日までそれぞれ時間が統一されていないのが利用し
にくいので、揃えていただきたい。
 - ・地元区長から要望を聞きながら設定しているところではあるが、ご
指摘についても区のほうに投げかけ、考えていきたい。
- 区がどのように住民の意見をまとめているか分からないが、実際に使
っている利用者がわかりやすいようにすべきである。
 - ・高齢者が多数であり、一番分かりやすいのは全曜日同じ時間でとい
うことになるだろう。区長会と調整しつつ、こちらからも利用等につ
いて説明していきながら、今後検討していきたい。
- 高齢者で携帯をもっておられない方もおり、いざという時に連絡がつか
ないのが困る。昨日のような事例に対応するためにもぜひ検討をお
願いしたい。

- (事務局より追加説明) 一方で、コミュニティバスについては、「空
気を運んでいる」といったご意見を頂く。生活路線としてだけでなく、
観光路線としてご利用頂く場合は、ある程度の大きさの車両は必要に
なるが、路線によっては、車両の大きさが適切でないと考えられ、変
えていくべき路線もあると考えられる。議題 2 でもご議論いただき
たい。

- 田原本町では、乗降する停留所を決めた形で乗合タクシーを運行して

いたが、利用者数が落ち込んでいた。そこで、利用者の家までドアツードアでご利用いただくため、乗合タクシー事業ではなく料金補助の制度を導入したところ、利用がとても伸びた。こういった事例も参考にさせていただきたい。

異議なく、承認される。

2) 今後の市公共交通再編について（資料3～11）

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

初瀬・朝倉台線と南循環線について

- 吉隠はどのくらいの人口になるのか。
 - ・高家と同程度である。サポートプランを締結して近畿運輸局と行った8月の現地調査においては、集落が点在しており、かなりの距離を勾配の中の道を通り、バス停まで降りていただかなくてはならない点、またバス停沿いの国道が直線になった坂道であり、車がかんりのスピードで走っているので危険である点が指摘された。改善するためにバス車両にこだわらず検討したい。
- 与喜浦より先で現状ご利用されている方々への対応が問題になる。
 - ・ご指摘の点では、来訪者の利用とスクールバス対応の2点が問題になると考えられるが、来訪者については、現状、長谷寺より東のバス停の利用はほとんどなく、また、スクールバス対応については、現状のコミュニティバスを利用して登校している児童生徒はおらず、また上之郷スクールバスが走っているため、問題はない。現状のバスは、与喜浦より先は完全な住民の生活路線として運行しているため、小型車両・デマンド方式・個人宅への送迎という形で運行したほうが、住民にとって利便性は高いのではないかと考えられる。
- 吉隠地域となると、榛原へ出られる方のほうが多いのではないか。
 - ・地域からは、生活エリアとしては榛原へ出る方のほうが多いとは聞いているが、一方で桜井の東端ということで、桜井中心部へのアクセスが欲しい、桜井市内で買物をしたい、という思いも持っておられるようである。榛原へ繋ぐか、桜井へ繋ぐか、住民要望も今後聞きなが

ら調整したい。

西北部循環線について

- 先ほど述べた田原本町の事例にもあるように、指定した停留所で乗降する方式では、利用者は少ない。停留所まで出られる住民の方は少なく、住民の利便性を考えると、家まで送迎するべきと考える。
- 現状走っている小型バスより、小型のものは奈良交通では所持していない。
- ジャンボタクシーでも、大豆越の辺りの道路の通行は難しい。
- 実際奈良県内でもワゴン車で公共交通を走らせているところは、天理市、大和郡山市、広陵町、葛城市の4市ある。コミューターという12人乗りの車種で、11人以上の定員であるのでバス扱いとなる。こういった車種のバスは奈良交通では所持していないので、市で買うことになると考えられる。ワンマンバスで走れる装備を整える費用込みで、購入費用は800万円ほどになる上に、予備車を用意する必要があるので、複数台購入の必要がある。また、耐用年数が短く、7、8年で買い換える必要がある。現行のポンチョは、1500万～1800万ほど購入費用はかかるが、その分耐用年数は長い。長い期間で見ると、同じくらいの費用になると考えられる。
 - ・ 田原本町など、いただいた事例なども見学しながら、いただいた意見をふまえて、次回会議に向けて、経費含めシュミレーションを行い、具体的運行策について複数、案を整理、作成したい。
- 大豆越については、バス停移動の効果はなかったということか。
 - ・ 一定、住民の利用はあるが、当初の希望通りのバス停位置に移動させることは、道路の都合上できなかつたので、より利便性の高い場所に移動させたいと考えている。また、江包区では、より集落に近いところにバス停を置いてほしいという要望が出ているが、これも道路の都合上実現できていないので、解消したいと考えている。