

第1回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会

議事録

日時：平成21年6月23日（火） 14時00分～15時20分

場所：桜井市役所 西分庁舎入札室

出席者

委員：有埜(会長) 滝本(代理：井上) 岡本 中井(代理：井澤)

上田(代理：古川) 藪野 鈴木 佃(代理：大西)

西本 岩橋(代理：永井) 梅谷 辻

事務局：川東 清水 田井中 扇田

委員随行者4名

配布資料

・次第

・資料1：桜井市地域公共交通活性化再生協議会委員名簿

・資料2：桜井市地域公共交通総合連携計画策定の進め方(案)

<資料集>

・資料3：桜井市コミュニティバスの実証運行結果

・資料4：桜井市コミュニティバスの収支状況の推移

・資料5：スクールバスの現状

・資料6：民間路線バスの収支状況と多武峯線の現状

・資料7：運送手段・方式の比較表

<参考資料>

・参考資料 1：桜井市のバス路線網図

・参考資料 2：桜井市大字別人口分布とバス路線網図

・参考資料 3：桜井市大字別高齢者数とバス路線網図

・参考資料 4：桜井市大字別人口推移一覧表

1. 開会(事務局：田井中)

・平成21年度第1回桜井市地域公共交通活性化再生協議会を開催する。

・当協議会は委員総数12名で構成される。本日は全員の出席であり、過半数を占めていることから当会議が成立していることを報告する。

2. 挨拶(会長：桜井市副市長 有埜善徳)

・暑い中ご出席頂きありがとうございます。

・近年、マイカーの普及等もあり全国的に公共交通機関の利用者が減少している。一方、地球温暖化やCO₂の問題から公共交通機関のあり方を見直さなければいけないと言われており、この会議が注目されている。本年1月に協議会が立ち上げられ、本年度は桜井市地域公共交通総合連携計画の策定を予定している。桜井市内におい

ても路線バスの休止の申し入れや公共交通空白地域の解消等様々な課題を抱えている。これらの課題を解消するため、桜井市内のバス交通のより良いあり方を検討し、その実現に向けた計画を策定していきたいと思っている。委員の皆様には十分なご審議をよろしく願います。

コンサルタント会社の紹介（事務局：田井中）

- ・地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、その支援業務をコンサルタント会社に委託した。委託先の(株)かんこうを紹介する。

(株)かんこう(東):私どもは近畿一円で都市計画や道路鉄道等の設計を行っている。当社は、京阪電鉄の子会社でもあり、鉄道・事業、バス事業、タクシー事業等総合的な取り組みを行っている。奈良県、大阪府、滋賀県内で公共交通がらみの業務も行っており、皆さんのお役にたてるように頑張りたいと思うので、よろしく願います。

資料確認（事務局：田井中） - 省略 -

3. 議事（司会：有埜会長）

1) 桜井市地域公共交通総合連携計画の策定について

資料説明（事務局：扇田）

<資料2についてパワーポイントを用いて説明>

目的

- ・本市の公共交通については、民間路線バスに加えてコミュニティバスの運行が一定進められてきたが、現在、民間バス路線の一部休止申し入れがなされている。
- ・そのため、既存バス路線のあり方を見直し、コミュニティバスの再編並びに乗り合いタクシー等多様な運行形態の可能性について検討するとともに、公共交通利用促進計画等も合わせて検討を行うことにより、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を図る「桜井市地域公共交通総合連携計画」の策定を行うこととしている。

公共交通に関するこれまでの経緯等

- ・平成15年に民間路線バスの小夫線、桜井初瀬線、多武峯線の休止申し入れがあった。
（参考資料 - 1 参照）
- ・休止申し入れを受け桜井市バス対策プロジェクト会議を設置し、行政として市内のバス交通について検討を開始した。平成16年11月に桜井市バス交通再生計画を策定し、平成17年10月から平成19年9月まで桜井市コミュニティバスの実証運行を2年間行った。
- ・実証運行の路線は、小夫線、桜井初瀬線（休止申し入れがあった路線の代替路線）、朝倉台線（新規路線）、飛鳥線（奈良交通の路線バスと同じ路線、土日祝日に運行、観光面での運行の検証を行う）の4路線である。
- ・平成19年9月の実証運行の終了を受け、桜井市コミュニティバス小夫線は休止され、

替わってスクールバスが運行開始された。

- ・平成21年の3月末をもって桜井市コミュニティバス飛鳥線の運行が休止され、高齢者総合福祉センターの送迎バスも運行休止された。

現在運行中のバス等（参照：参考資料 - 1）

- ・路線バスとして、天理桜井線（桜井駅北口～天理市天理駅）桜井菟田野線（桜井駅南口～宇陀市菟田野）が運行されており、これは国県の100%補助路線である。また、桜井飛鳥線（桜井駅南口～明日香村石舞台）が運行されている。多武峯線（桜井駅南口～談山神社）については、平成15年当時から運行休止申し入れを受けており、桜井市が年間550万円の負担金を支払いながら路線を維持してもらっている。
- ・桜井市コミュニティバスとして、平成17年10月から朝倉台線（朝倉台団地から市役所、ジャスコ等を循環する路線バス）を運行している。また、平成17年10月から廃止代替路線として桜井初瀬線（桜井駅南口から国道165号を通過して与喜浦まで）を運行している。小夫線については、実証運行当時はコミュニティバスとして長谷寺駅から小夫まで運行していたが、現在は運行されていない。
- ・小夫線の運行休止後、上之郷から初瀬小学校、桜井東中学校に通学する児童生徒のためのスクールバスを運行しており、一部地域住民も混乗している。

調査・検討内容

- ・今回の計画策定において、調査及び検討する内容をご説明する。
- ・まず交通現況調査を行う。市内公共交通の運行・利用状況、道路交通の状況、社会経済状況の動向、国、県、市等の関連施策、プロジェクトの把握を行う。
- ・現況調査を踏まえ、バス交通等の課題分析を行う。
- ・次に住民等の意向を把握する調査を行う。住民等の公共交通に関する意向把握については、「自治連合会支部」単位でのヒアリングや必要に応じてアンケート調査などを適切に実施したい。具体的な地区や手法については検討段階であるが、たとえば多武峯線の廃止代替に関しては、多武峯地区の「自治連合会支部」へのヒアリングや必要に応じて自治体単位のヒアリングを行うことなどを考えている。そして、公共交通運行に対する「地元協議会」設立の可能性についての把握、公共交通運行に対する地元・住民負担に関する意向把握を行っていきたい。公共交通空白地域の先進事例として、地元が要望し、地元が公共交通運行の主体として運行している例がある。地元の協力により空白地域の解消を実現する可能性についても検討し、そのうえで公共交通のニーズの分析を行っていききたい。
- ・これらを踏まえ、公共交通活性化・再生の方針検討と公共交通活性化・再生のための事業メニュー及び実施主体の検討を行い、バス交通等の整備計画を策定する。
- ・バス交通等の整備計画とあわせ、バス等の利用促進計画を同時に策定する。先進事例等を整理し、バスのみならず公共交通の利用促進計画の検討を行いたい。

- ・桜井市地域公共交通活性化再生協議会を今年度4回程度開催し、また、市民の声を反映させるため、パブリックコメントを実施したい。

桜井市地域公共交通総合連携計画策定に係る行程表(案)

- ・本日及び9月以降に順次協議会を開催する。パブリックコメントは計画素案が確定してから2週間程度行いたい。
- ・交通現況調査は7月下旬を目途に、課題分析は8月上旬を目途に行いたい。
- ・住民等の意向把握は7月から順次行う。8月ないしは9月上旬を目途に行いたい。
- ・バス交通等の整備計画及び利用促進計画については素案の確定までに行いたいと考えている。

意見交換

有莖会長：桜井市地域公共交通総合連携計画の策定について、ご意見、ご質問を伺いたい。

藪野委員：この会議があることを地域の住民は知っているのか。

事務局(扇田)：ホームページ上で会議の概要及び議事内容を公開し、住民の方に見て頂く形になっている。

藪野委員：上之郷地区には十数の大字があるが、過疎化、高齢化が進んでおり、独居老人も増えている。現在は、スクールバスを利用して買物等に行っているようだが、願わくば、朝出て昼帰れるようお願いしたいという話を聞いている。地元説明もあるようだが、上之郷の実情もはっきりわからないので、各自治会の区長の意見を十二分に配慮し、この件について解決して頂きたい。皆様方の英知を絞りながら、良い方法がないかを考えられたらと思う。

辻委員：タクシー部会です。上之郷地区では相当以前から困っておられ、区長さんが集まって地区に乗り合いタクシー、デマンドタクシー等を確保しようという話をされている。各戸の負担や乗車料金についても計画されており、当初、私の方に相談に来られた。しかし、上之郷地区と私どもとで直接話をして運行するわけにはいかないので、桜井市でこういう会議があると説明している。早く検討し、地区の高齢者の足を確保して頂きたい。

有莖会長：先程来の説明の通り住民ニーズを把握しながら進めるので、ご理解頂きたい。

鈴木委員：老人クラブです。竜吟荘が風呂をやめ、送迎バスがなくなり、200人の利用が50~60人に減った。風呂は良いとして、送迎バスがなくなったために利用者が減った。送迎バスの代わりにコミュニティバスを考えて頂けたらありがたい。

有莖会長：地域のニーズを把握する段階で、その件も含めてご議論頂きたい。

辻委員：桜井市では、路線バスにしてもコミュニティバスにしても路線がほとんど決まってしまう状況である。幹線道路以外の山間部の道に住民がおり、バスの便が増えようがどうしても、それ以前にバス停まで出るのに困っている。タクシーは高くつくし、家族が送迎できれば良いが、それもできない人がたくさんいる。タクシーを

宣伝するわけではないが、その辺も参考にして検討してほしい。

藪野委員：バスの行かないところはタクシーで負けてもらえば良い。

辻委員：値引きは難しいが…。

有莖会長：地域の事情もあるが、採算性の部分もあり、すべての人が100%満足するようにするのは難しい。全国的な課題である。

辻委員：路線バス、コミュニティバス、乗り合いタクシーは、空気を運んでいても負担が必要である。実際に乗った人への補助にすれば負担が少なくなると思う。

有莖会長：すぐに答えの出ることではない。デマンドタクシー等の手法もあるようだが、いずれにしても採算性の問題が難しい。バス運行の要望があった地区で実証運行をしたが乗ってもらえなかったという事例もあったと聞いている。路線の確保だけでなく、多くの人に利用してもらうことでコストを削減することが重要である。

事務局(扇田)：今回の連携計画では、バスだけにとらわれず様々な運行形態の検討を行い、定時定路線にこだわらず、デマンド等様々な運行手法を検討し、桜井市内のそれぞれの地域の特性に合った公共交通サービスを提供できるよう計画していきたいと考えている。

井上代理：住民意向把握の詳細についてはまだ決まっていないとのことだが、交通現況調査については市内全域で行う予定か。

事務局(扇田)：交通現況調査は市内全域で行う。意向調査については、課題としてあがっている多武峯線、生活交通の確保の要望のある地区、既存バス路線沿線などについて、支部単位のヒアリングか自治体単位のヒアリングか未定であるが行っていきたい。その他の地域の住民意向についても何らかの手法で把握していきたい。

井上代理：「自治連合会支部」単位が意向を把握できる単位なのか

事務局(扇田)：自治会長の集まった「自治連合会支部」単位でのヒアリングを行う場合もあるが、必要に応じて自治会単位でのヒアリングやアンケートを行うことも考えられる。具体的なことは検討段階である。

藪野委員：大字別に区長が区民をまとめ問題提起や相談をし、最終的に代表者が集まって支部長が中心になって結論を出すというふうにした方が良い。大字によって要望の温度差があるので、大字に下りて頂いた方が良い。

有莖会長：検討中であり、ご意見として伺っておく。

2) 桜井市コミュニティバス実証運行結果とバス交通の現状について

資料説明(事務局：扇田)

<資料3-7についてパワーポイントを用いて説明>

桜井市コミュニティバスの実証運行結果(資料3)

【桜井市コミュニティバスの実証運行について】

- ・民間路線バス小夫線と桜井初瀬線が平成17年9月30日をもって休止されたことを契機に、コミュニティバスの実証運行が行われた。

- ・実証運行期間は平成17年10月から平成19年9月までの2年間である。
- ・小夫線（小夫～長谷寺）と桜井初瀬線（桜井駅南口～与喜浦、一部吉隠柳口）については、廃止代替路線として運行した。
- ・朝倉台線については、新規路線で、朝倉台団地から桜井駅北口、市役所、ジャスコ等を通る平日のみ運行する循環バスとして運行した。
- ・飛鳥線（桜井駅南口～明日香村石舞台）については、奈良交通と同じ路線で運行する土日祝日の路線で、観光面でコミュニティバスの果たす役割を検討するために運行した。

【桜井市コミュニティバスの実証運行について】

- ・平成17年10月から平成19年9月までの実証運行の利用実績を表にしている。
- ・小夫線については、1便平均2人前後で推移し、一般利用客が少なかった。
- ・桜井初瀬線については、1便平均4人前後で推移していた。
- ・朝倉台線については、朝倉台団地の住民のご協力もあり、1便平均12人程度と利用率が高かった。
- ・飛鳥線については、観光路線なので季節によってばらつきがあった。春秋は乗車が多いが、1月2月などの利用は少なかった。

【本格運行に向けての判断】

- ・バス対策プロジェクト会議で平成19年10月以降の本格運行に向けての判断が行われた。
- ・小夫線については、一般利用客が少なかったことから、桜井東小学校、初瀬中学校に通学する児童生徒はスクールバスで対応することとし、平成19年9月末で運行休止した。
- ・桜井初瀬線については、実証運行期間中に利用の少なかった夕方の便について減便し、現在も運行している。
- ・朝倉台線については、一般利用客の利用が多いことから実証運行当時の通りで運行している。
- ・飛鳥線については、平成19年度は平城遷都1300年記念事業などの観光イベントの関係もあり、奈良交通の同路線と同じ料金設定で運行し存続するという方針が出た。平成20年度については、乗車率の高い春季、秋季の季節運行を検討することとなり、3月～6月、8月～11月に季節運行を実施したが、利用が少なく、平成21年3月末をもってコミュニティバスの部分は運行を休止した。奈良交通の路線バスは現在も運行している。

【小夫線の利用実績】

- ・小夫線の便別の平均利用者数をグラフ化している。
- ・小夫からの便では平日7:29の登校利用が多く、長谷寺駅からの便でも16時台の下校の利用が多かった。児童生徒の利用がほとんどで一般利用客が少ないことから、スクールバスにシフトした。

桜井市コミュニティバスの収支状況の推移（資料４）

- ・平成17年度については半年間の実績である。
- ・平成17年度は、運行収入から運行経費を差し引いた持ち出しが1,300万円、収支比率は約4割であった。
- ・平成18年度は、収支比率が4割程度で2,300万円の赤字であった。
- ・平成19年度は、9月末で小夫線はなくなった。4割程度の収支比率で2,200万円の赤字であった。
- ・平成20年度は、収支比率が若干下がったが、原因としてはガソリンの高騰等により運行経費が嵩んだことや利用者の減少が考えられる。赤字は2,300万円であった。

スクールバスの現状（資料５）

- ・桜井市北東部の上之郷から初瀬小学校、桜井東中学校に通学する児童生徒のためスクールバスを運行している。
- ・運行ルートは上之郷の西側から桜井東中学校へのルート、上之郷の東側から桜井東中学校へのルート、小夫から吉隠を通過して桜井東中学校へのルートの3コースである。
- ・登校時は、3コースとも7:30頃に出発して8:30頃に学校に着くダイヤとなっている。下校時は時間割等に応じ、小学校から2便、中学校から2便を運行している。
- ・運行車両は28人乗りが2台と27人乗りが1台で、運行ダイヤは学期ごとに作成し、小中学校の授業の開始・終了に合わせて設定している。
- ・児童生徒の利用状況は、平成21年度、1号車18名、2号車20名、3号車15名、合計53名である。車両の空席分は、区民乗車証を発行し地元住民にご利用頂いている。21年度は30枚の区民乗車証を発行した。
- ・運行経費は、1千万円程度かかっており、それについては、へき地児童・生徒援助費等補助金として年間120～130万円程度の補助金をもらっている。
- ・平成21年度6月のスクールバスの時刻表を示している。平日は7:30頃出発する便で3コース、帰りは曜日によって異なるが、小学校発2便、中学校発2便となっている。土日祝日は上之郷からの便1便、上之郷への便1便となっている。

民間路線バスの収支状況と多武峯線の現状（資料６）

【民間路線バスの収支状況】

- ・桜井菟田野線（桜井駅南口～宇陀市菟田野）については、1,400万円程度の赤字となっているが、100%国県の補助路線となっている。
- ・天理桜井線（桜井駅北口～天理市天理駅）についても、同様に3,800万円の損益を出しているが、100%国県の補助路線となっている。
- ・多武峯線（桜井駅南口～談山神社）については、平成20年度で推定1,300万円の赤字

が出ており、市が550万円を負担し、路線を維持してもらっている。

- ・桜井飛鳥線（桜井駅南口～明日香村石舞台）については、平成20年度で推定1,200万円の赤字が出ているが、平成21年3月に大幅に減便がされており、その収支は今年度に出てくる。

【多武峯線の現状】

- ・多武峯線は多武峯地区から桜井南小学校、桜井中学校に通学する児童生徒のスクール対応もしている。平成21年は、桜井南小学校17人、桜井中学校13人が利用の予定である。
- ・利用状況について、平成20年6月6日から1週間の乗車を調査したところ、桜井駅南口から談山神社の便では、観光客の利用と思われるが、土曜の9：25発に25名を超える利用があった。平日は16：25の利用が若干多く下校利用と推測される。談山神社から桜井駅南口への便では朝7：35の利用が多く登校での利用と考えられる。
- ・バス停別乗車・降車人数について、桜井駅南口から談山神社の便では、桜井駅南口の利用が一番多いが、桜井南小学校の児童が利用する河西能登町、桜井中学校の生徒が利用する浅古の利用も多く、下校利用ではないかと考えられる。談山神社への利用は6月の時期では少ない状況であった。談山神社から桜井駅南口への便でも、桜井駅南口の利用が一番多いが、浅古、河西能登町の利用も多く、登校での利用と推測される。

運送手段・方式の比較表（資料6）

- ・連携計画の策定に当たっては定時定路線にこだわらず、様々な運行形態の可能性について検討したいと考えている。運送手段・運行方式として一般的にどのようなものがあるかを説明する。

【運送手段】

- ・路線バスは、運行主体は事業者であり、停留所を設け定時定路線で運行する。バス停の位置が制約され、高齢者にはバス停との距離が問題となる場合がある。利用状況により便数の精査がされやすいという点がある。
- ・コミュニティバスは、様々な形態があるが、自治体やNPOが運行し、停留所を設け定路線で運行する。運賃を路線バスより低めに、また一定金額に設定することが可能である。桜井市では現在のところ1乗車200円の定額で運行している。車両の大きさが多様であり、比較的狭い道でも運行が可能であるが、桜井市では路線バスの車両を使用している。
- ・乗り合いタクシーには、ジャンボとセダンあり、ジャンボは乗客9名、セダンは乗客4又は5名である。路線が決まっている場合、区域だけが決まっている場合などがある。停留所を設けている場合もドアツードアの場合もある。非常に柔軟に対応できる運行形態である。ジャンボについては、1日単位又は運行時間帯に車両を新規に確保する必要がある。狭い道でも運行でき、比較的家の近くで乗降できる。セダン

については、かなり狭い道でも運行でき、家の前でも乗降でき、駅前で客待ちしているタクシーの転用が可能である。

- ・一般タクシー、介護タクシーは、ドアツードアで定員は数名である。移動するには最も便利だが運賃負担が大きい。桜井市の福祉施策として、障害者に対し、福祉タクシー利用券を発行し、タクシーの基本料金相当額を助成する制度がある。
- ・福祉有償運送はNPO等が運行し、身体障害者、要介護認定者等が登録制で利用するもので、概ねタクシーの半額で利用できる。利用者に条件があり、桜井市内での利用者は数人と聞いている。

【運行方式】

- ・定時運行は、決まった時刻に空車でも運行するもので、予約の手間がなく、バス停に行けばバスが必ず来るというメリットはあるが、空でも運行しなくてはならず、効率性の問題がある。ほぼ時刻表通りに運行できる。
- ・デマンド型は、事前に予約があるときのみ運行するもので、前日等に予約の手間が必要となる。予約状況に応じ到着時間に幅ができる場合もある。エリアデマンド(バス停はあるが路線は決まっていない)、ルートデマンド(路線とバス停が決まっている)、迂回デマンド(定路線から予約があるときに迂回して運行する)がある。

意見交換

有菴会長：桜井市コミュニティバス実証運行結果とバス交通の現状について、ご質問、ご意見等伺いたい。資料内容についてだけでなく、日頃思っていることでも結構なので、忌憚のないご意見をお願いします。

辻委員：資料集P2のコミュニティバスの平均乗車人員について、この人数は実際に乗った人数なのか、切符の売れた枚数による人数なのかをお聞きしたい。

事務局(扇田)：利用実態調査を1週間程度行って推計したということである。

辻委員：朝倉台線の利用が平均12人となっている。先程、朝倉台団地の住民のご協力という話もあったが、「住民から要請したのに乗客が少なくて廃止申し入れが出ているので、住民が切符を購入し乗った形にした」という話を朝倉台の方から聞いている。

また、P11の乗り合いタクシーのセダンの乗客数について、4又は5名とある。小型4名、中型5名ということだと思うが、トヨタ系はすでに4名乗りしかなく、日産も10月から4名になる。当分は5名乗りの旧車両があるが、今後の新車はすべて乗客4名、運転手1名となる。

有菴会長：他にないか。

辻委員：スクールバスでは、天理交通を使っているが、これは入札によるものか。

事務局(扇田)：入札である。

辻委員：桜井市内の業者を使っていないが。

有菴会長：採算の問題がある。利用者が少ないとすぐにコストに反映するので、コストも重要な要素となる。

藪野委員：先程言われた、券を買って実績にするという話はおかしな話である。

辻委員：廃止されると言われたので、券を買っているが、それが住民の負担になっていると聞いたことがある。それならこの数字はおかしいということになる。

藪野委員：それはそうである。

有桢会長：公共交通の問題は、地域にとっては深刻な問題である。

藪野委員：バスがなくなった場合に頼る人がない人達に報いるようなやり方を考えてほしい。

辻委員：調査も大事だが、調査で決めるのではなく、各地域で十分に皆さんの声を聞き、それを反映できるような形を考えていかなければいけない。

有桢会長：路線が確保できたら、大いに利用してもらうことを考えないと維持できない。

藪野委員：5回に1回は乗るといふくらいの話に持っていかないといけない。

有桢会長：長続きさせようと思えば、利用の部分が大事になる。

藪野委員：そうである。

有桢会長：空気を運んでいるようでは困る。要望だけでなく、利用も必要だということである。公共交通空白地域が中心の話であるが、高齢化社会、核家族化といった面からも公共交通の確保は大事である。皆がそれぞれの立場で協力するという意識を持つことが一番大事である。

藪野委員：説明に行けばそれぞれの地域のことが分かる。

辻委員：コミュニティバスは、走らせた当初は利用が多かった。天理側の1往復の便も当初は珍しいので乗られたが、今は、ぜんぜん乗られないと聞いている。

事務局（扇田）：資料集P2のグラフにあるように、飛鳥線については、運行開始当初多く乗って頂いた。桜井初瀬線、小夫線は横ばい状態である。朝倉台線は当初多く乗って頂き徐々に下がっていったが、再度盛り上がりを見せ、18年度の方が17年度よりも利用が多かった。

辻委員：先程の話を聞いたのはこの頃である。会長の言われる通り、乗ってもらわなければいけない。

有桢会長：継続させることが大事だと私は思う。

藪野委員：それを前提にやっていかなければいけない。

有桢会長：本日は貴重なご意見を頂いた。本日のご意見を踏まえて計画策定を進めていきたい。

4．その他（事務局：扇田）

- ・ 次回の協議会は、9月上旬を予定している。

以上