

平成29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29年6月28日（水）午後4時から
- 場 所 桜井市役所2階 大会議室
- 出席者 協議会委員11名（うち、代理出席者4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) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）について（資料1）

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- 国庫補助金は、2社（奈良交通、日の丸交通）にどういった比率で振り分けられるのか。
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画（以下、フィーダー計画）は、平成29補助年度（平成28年10月から平成29年9月）については、赤字額によって事前に内定された額をどのように2社に分配するかを決め、国から補助金を支払っていた。しかし、本協議会で諮る平成30補助年度（平成29年10月から平成30年9月）の交付要綱では、内定制度を取りやめるという変更があった。これによって、申請したものに対して、平成30補助年度を終えた後に確定した赤字額で精算払いを行うという形になるので、事前の比率按分は存在しない。
- フィーダー計画は、平成30補助年度から見直された要件として、「乗車人員が2人／1回（一往復）であること（定時定路線型の場合）」がある。先ほどの説明で、初瀬・朝倉台線の最新の実績値が2.9人／便ということだったので、表1（資料1）の系統ごとに乗車人数が1回で2人を超えているかを確認していただき、もし厳しい値であれば、この協議会での議論も含め、よりいっそうの利用促進策を考えていくべきである。

・先ほど説明した実績値は、平成27年6月から平成28年10月までの実績値である。今後補助年度に対応した期間、かつ系統ごとの実績値を確認するとともに、今後の動向についても注視し、利用促進につとめていきたい。

- 年々、国庫補助の対象となる協議会が増えているため、予算の確保が難しくなっている。国庫補助上限額について、前年度については算定式が「人口集中地区以外の人口×150円+300千円」であったのが、「人口集中地区以外の人口×150円+240千円」に減額となっている。さらに、人口集中地区以外の人口が2000人ほど減少しているため、トータルで国庫補助上限額が100万円ほど減少しているが、理解していただきたい。
- このフィーダー計画は、地域内のバス交通・デマンド交通の運行補助を申請するものである。補助の要件として、対象となる地域内交通が、「広域的な地域間幹線系統補助の対象となった地域間幹線を補完するものである」ことが必要である。補助事業の目的が、市町村間にまたがる広域的な地域の生活交通ネットワークを確保することにあるというのがその理由である。現在、地域間幹線系統である天理桜井線が、補助の対象として厳しい状況にある。将来的に、この天理桜井線が補助の対象から外れてしまうと、コミュニティバスやデマンドタクシーも、フィーダー系統の補助対象から外れてしまう可能性がある。幹線系統もフィーダー系統も、両方を活用・維持できるような方策を、この場も含めてこれから委員のみなさまと話し合っていきたい。
 - ・当然、地域交通という中で、奈良交通の路線バスも含めて、利用促進等、取組みを進めていきたい。
- 資料1、1ページ目に記載の事業の目標数について、デマンドタクシーは1便あたり5.7人とあるが、この数値はどのように設定したものか。
 - ・この事業の目標は、平成27年度の公共交通実施計画に基づいて設定したものであり、デマンド型乗合タクシーの1便あたり5.7人という目標値は、上之郷デマンドタクシーが現在の運行形態でもっとも利用が多かった年、具体的には、平成23年度の5.7人を目標値として設定している。
- 現在のデマンドタクシーの運行日は、済生会中和病院の休診日は運休となっているが、実際の利用者の中で済生会中和病院を利用する方は

全体の3分の1程度であり、休診日も運行してほしいという声もある。休診日は年に数回しかないので、休診日も運行すれば、一便あたりの利用者数も増えるのではないか。

- ・デマンド型乗合タクシーは、年々利用者の数が減っている。需要の掘り起こしをしていくとともに、休診日の運行も検討していきたい。
- ・デマンドタクシーは登録者は多いが、実際に利用する人は決まっている。また、済生会までの利用よりも、とれとれ市場までの利用者のほうが多い。今回の再編で市役所が乗降場所に追加されたことによって、多少利用者は増えると思うが、利用者を増やすためにも休診日運行の検討をお願いしたい。

- 表1の計画運行回数について、平成30年度、31年度、32年度で減ったり増えたりしているが、この理由は何か。
 - ・現行の基準で運行した場合の、実際の予定回数を算出して記載している。暦や、スクールバス対応の便があるため、多少は変動する。
- 他市では、大宇陀高校など、駅から学校へのバス利用があるが、桜井市での桜井駅から学校へ登校する際のバス利用の実情を知りたい。
 - ・桜井高校、情報商業高校、関西中央高校など学校があるが、ほとんどの生徒が徒歩で登下校しているようである。統計などはとっていないが、バスの利用はほとんどないという認識をしている。
 - ・学生に登下校時利用してもらえれば、変動のない一定の利用が得られる。
 - ・学校から公共交通を使うことを禁止されているのではないか。
 - ・NAFIC（なら食と農の魅力創造国際大学校）については、そもそもの学生の分母が少なく、そのほとんどがバイクで登下校しているようである。学校との話の中でも、学生の需要が不明であり、対経費の効果があまり見込めないという議論は、事務局の中でさせていただいた。オーベルジュへの実証運行の際も、ほとんど利用者はいなかった。
 - ・バスに関しては、学生の利用が実績に繋がるというイメージが強くある。桜井警察署管内では、人口の7割が運転免許証を持っており、公共交通より自家用車を使う方が多く、公共交通は浸透しにくいという面があるのではないか。昨今は高齢者の免許自主返納という問題もあるが、学生等、恒常的に利用してもらえる路線づくりなどを考える必要があるのではないか。

異議なく、承認される。

2) 公共交通の利用促進について（資料2）

【事務局説明】

- 資料により説明

【意見】

- 公共交通連携時刻表を考えているのであれば、NAVITIME などの経路検索サイトに経路を登録することも検討してはどうか。また、利用環境整備に関して、県の「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」活用を検討中ということで、今後二回目の公募を予定しているので、積極的に活用いただきたい。
 - ・経路検索サイトへの情報提供については、運輸局からデータレイアウトを提供いただいている。若年層や来訪者からの需要は多いと考えられるので、対応を検討中である。県の補助事業活用に関しては、まだ具体的な県との協議が出来ていないが、7月の第2回公募に向けて対応していきたい。
- コミュニティバス時刻表の啓発文書は良い取組みであると思うが、公共交通はコミュニティバスだけではなく、路線バスや鉄道、タクシーも含まれていることを留意いただきたい。
 - ・あくまでも、路線バスや鉄道、タクシーを補完するものがコミュニティバスである。
- 民間事業者の企画によるコミュニティバス・奈良交通路線バスの時刻表を作成したのであれば、市で作成したパンフレットは廃止したほうがよいのではないか。民間事業者が広告を募って作成すれば、市の経費はほぼなくなる。
 - ・今後、検討していく予定の公共交通連携時刻表については、広告を入れて経費を抑える形で作っていく。今年度は市で作成したパンフレットと民間事業者作成の時刻表が平行している状態だが、来年度に実現できるよう、しっかりと取り組んでいきたい。
- 交通が沿線企業等の要望に全てあわせていくのは無理がある。企業側の始業時間をバスに合わせて繰り下げていただく等をお願いすることはできないか。他自治体では、診療所において、バスを利用する患者に対して帰りのバスに間に合うよう、時間を配慮するような例もある。沿線の方々に、バスを利用することへの配慮や理解をいただく努

力も必要である。

- ・企業側に対応をお願いすることは、大事なことであるが、現実には困難であると考えている。やはり、交通側が企業のニーズに応えることが、効果的であると考えている。実例として、桜井飛鳥線で、沿線企業の通勤利用のために、企業の始業時間に合わせてダイヤを改正したものがある。また、6月にコミュニティバスを再編してから、沿線企業から、あと20分早ければ利用できるといった声をいただいている。沿線の企業の動向等も確認し、ダイヤ改正等利用していただきやすい環境づくりを検討したい。