

平成25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26年1月17日（金）午後3時

○場 所 桜井市役所 本庁3階 第1会議室

○出席者 協議会委員11名

事務局3名 コンサル1名

○傍聴者 3名

○会議内容

1. 挨拶 桜井市副市長 元田 清士

2. 「消費税増税に伴う桜井市コミュニティバス運賃の変更について」

【事務局説明】

- ・ 資料のとおり説明

【質疑応答】

- ・ 運賃の一部を赤字にしているのはどういう意味か。
→現行運賃は、距離運賃制の計算によるが、脇本のバス停について、運賃の上昇が距離に見あっていないとの市民意見があった。そのため脇本の料金は今回の値上げの対象とせず、前後のバス停で段階的に対応することとしている。
- ・ 青色にしているバス停は何を示すのか。
→区界停留所であり、ここを経由することにより運賃が変更する。
- ・ 実施はいつからか
→4月からである。
- ・ 奈良交通の考え方に沿っているとのことだが、前年度の実績を踏まえているのか。定期券はすでに割引があるが、さらに割り引くのか。また、現金で乗る人と定期券や「CI-CA」で乗る人はどちらが多いのか。
→（奈良交通による回答）

○各バス停10円ずつ上げると合計が108/105を超えるので、定期券や「CI-CA」を割り引くことで、実質の運賃収入の増加が108/105を超えないようにしている。

○現金で乗る人よりも「CI-CA」等のICカードで乗る人の方が多い。

【近畿運輸局奈良運輸支局による補足】

- ・奈良交通の運賃は申請中でまだ認可されていない。コミュニティバスの運賃はこの会議で決めれば、そのまま認められる。
- ・万一、奈良交通の申請がそのまま認められず、コミュニティバスとの差異が生じた場合は、再検討が必要になる。

異議なく、承認される

ただし、奈良交通の設定が変わった場合は、それにあわせて変更する。(その場合は協議会を開催せず持ち回りで決済する)

3. 「桜井市地域公共交通総合連携計画策定のための調査報告について」

【事務局説明】

- ・資料のとおり説明

【奈良県桜井土木事務所よりの補足】

- ・明日香の石舞台と談山神社との間の移動ニーズはある。路線がキーポイントで、県でも連携の検討を考えている。

【質疑応答】

- ・資料2、P13の「よく利用するバス停」の整理の仕方を教えてほしい。
→現段階では単独での整理である。どこからどこまでというOD的な整理も考えたい。
- ・資料2については、75歳以上など年齢層を絞った整理も行うとよい。資料4のヒアリング結果について談山神社から明日香村方面に行く人などの回遊ルートを集めたらよいのでは。
→検討する。
- ・高齢化が進むとバスの利用はどうか。
→一般的にはバス利用が進むと想定されるが、実態としては、マイカーに乗れるだけ乗った後に要介護になる状況である。高齢者が使いやすいよう利用促進していく必要がある。
→(奈良交通による補足)
団塊の世代は免許取得率が高い。高齢者の増加が単純にはバスの利用増加にはつながらない。

各調査結果についてはさらに分析し、今後の方向性に反映するとともに、

個別の路線の協議における基礎資料とする。

4. 「桜井市地域公共交通総合連携計画の方針について」

【事務局説明】

- ・ 資料のとおり説明

【質疑応答】

- ・ 資料6のP2、市町村連携によるコミュニティバスのデメリットとして「市町村間の連携に調整が必要」とあるが、「デメリット」という表現に違和感がある。
→（県地域交通課による回答）
事務量も含めてということである。市町村連携は目指していかなければいけないが、県内の現実として、コミュニティバスの乗り入れはあっても共同運行は1件もないことを踏まえている。
- ・ 資料8の1行目「多様な手段による移動の確保」について、「公共交通」の文言がないのはどうしてか。
→公共交通に限らず移動手段について広く捉えての表現である。「多様な移動手段の確保」とする。

【県地域交通課によるアドバイス】

- ・ 2月3日に県の協議会を開催し、方針等について了承を得たうえで、奈良交通の路線申請の件など個別の審議を行う。
- ・ 方針については次の3つを柱としている。
 - ① データに基づいて考える
 - ② 移動ニーズに対応したものを考える
 - ③ PDCAサイクルの中で一定の指標に基づいて見直す
- ・ 指標は切り捨てるためのものではなく、利用者ニーズと現行の乖離を正し、過大な行政負担の見直しを図るためのツールとして設定するものである。
- ・ 路線バスの指標については、1便当たりの利用者数、平均乗車人員、最大乗車人員、収支率、利用者一人当たりの投入補助金等を提案し、了解されている。
- ・ コミュニティバスについても路線バスと同様に一定の指標を設定すべきであり、利用者数の平均増減率、運行1回当たりの利用者数、収支比率、一人当たりの運行経費（2300円）を提示している。
- ・ 桜井市では、目標⑤で「持続可能な運行システム」をあげている。PDCAの考え方をぜひ盛り込んでほしい。目標②の「効率的で利便性

の高い運行路線・体制の再編」には幹線バスが含まれると思う。
沿線市町村と事業者、県とで議論し、その内容を盛り込んでいただきたい。

異議なく、承認される。