

第7回広陵町地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日 時：平成27年1月23日（火）10：00～12：00

場 所：広陵町役場3階大会議室

出席者：山村会長、青木委員、巽委員、東委員、山本委員（代理：伊藤様）、村上委員（代理：白柳様）、大庭委員（代理：小走様）、大西委員、森本委員（代理：本間様）、川邊委員（代理：八伏様）、吾妻委員、島田委員、奥谷委員

欠席者：西本委員、吉崎委員、古田委員

1 開会（事務局）

2 会長あいさつ

本日は平成27年初めての協議会。忙しい中、ご出席ありがとうございます。昨年は3月、7月、12月に協議会を開催し、本日は第7回目。広陵町の公共交通について検討を重ねていただいている。前回は、公共交通ネットワーク案をベースに議論を行った。今回は、前回の意見を踏まえた改善案について議論していただく。

広陵元気号はまだ不十分なところもあるが、年間延べ2万人の利用があり、もっと便利にして欲しいとの声もある。より良くしていくために、忌憚のないご意見をよろしくお願いします。

3 議題

（1）公共交通ネットワークの検討について

【事務局説明】

【質疑応答】

○委員

資料1の1ページ、交通対策手法の基本的な考え方に、「路線バスは現行通り維持することとします」とある。一方、例えばB案では、大和高田駅には中央幹線が定時定路線で運行するので、今後もしかすると、竹取公園東などから路線バスに乗っている人が広陵元気号の中央幹線に移ってしまい、路線バスが維持できなくなるのではないかと。

○事務局

路線バスの利用人数は減っており、10月からは、町から運行経費を補填して運

行している。利用者は朝早い時間が最も多く、昼間は少ない。特に朝と夕方6時以降の利用者が多く、広陵元気号とは運行時間帯の関係もあり、あまり影響はないと考えている。

○委員

本数が増え、広陵元気号の利便性が高まるので、既存の路線バスが廃止にならないかが心配。B案の支線のデマンド交通は、本来ならば既存の路線バスに接続するものなのではないか。

○事務局

デマンド交通のバス路線への接続は考えていなかった。現状は、路線バスの一便の利用者は多くて20人なので、広陵元気号の車両サイズでは乗せることができない。奈良交通の路線には、2市1町が連携して運行経費を補填している。これからも維持していきたいと考えているので、広陵元気号の路線と繋げていくことも検討したい。

○委員

路線バスが必要だという判断のもと、補填して維持していただいているのは理解している。ただ、現在は維持できていても、今後、より利用者が減少することを懸念している。路線バスに乗ってもらうための施策も必要ではないか。運賃も広陵元気号の方が安い。検討してほしい。

○委員

将来課題として、広陵元気号と路線バスの運賃を同じにすることを協議会で議論することもあるかもしれない。路線バスとコミュニティバスを両立させることを大きなテーマに掲げていくべきでは。

○事務局

運賃を同じにする場合は、路線バスの利用者に補助を出して、広陵元気号の運賃と合わせていくことになるかと思うが、真美ヶ丘地域の路線バスとの公平性が必要なため、難しい。課題として受け止めたい。

○会長

例えば、赤部から大和高田駅に行く時、運賃が安くなるからと、役場で広陵元気号に乗り換える人が多くなることを懸念。運賃の差はどのくらいになるのか。

○事務局

広陵元気号は、乗り継ぎ1回は無料と考えている。100円で行けるが、目的地ま

での時間は掛かる。路線バスだとおそらく 200～300 円。

○委員

広陵元気号の現行の車両がバリアフリー仕様になっていなければ、改造費が必要である。この協議会でバリアフリー仕様でなくても良いと決定すれば不要だが、高齢者のことを考えると必要である。

○事務局

現状はバリアフリー仕様ではない。運賃をいただくようになると、料金箱の設置などの改造も必要。まだ大まかな費用しか示せていないが、次年度に細かい仕様を決定していきたい。

○会長

現行の車両をバリアフリー仕様に改造することは可能か。

○委員

適用するように改造することは可能。

○委員

C-2 案、C-3 案の中央幹線の所要時間はどのくらいか。

○事務局

片道は 45 分掛からないが、役場での待機時間を含めて、1 時間半に 1 便として計算している。

○委員

各案の比較として費用が示されているが、B-2 案、B-3 案の初期投資は、あくまでも中央幹線を 2 台と想定して算出しているので、台数を変えると費用が変わってくる。その他、B-2 案、B-3 案で条件によって変動がある項目はどれか。

○事務局

現行の広陵元気号の車両は、10 人乗りと 15 人乗り。現在はリースで、今年度でリース期間を満了。リース落ちの車両を購入する考えもあり、10 人乗りを 15 人に変えるなども検討している。

○委員

C-2 案、C-3 案の初期投資の 2,000 万は、中央幹線を 1 台で運行した場合か。初期投資だけ見ると C-2 案、C-3 案が一番低く、優れているのかと思うが、実

際は中央幹線の便数が少ない。サービスに差があるのが、この比較表では分かりにくいので、きちんと明記してほしい。

C-2案のメリットにある「毎時00分」というのは、支線のための接続で、中央幹線は2便に1便が接続するというパターンか。

○事務局

C-2案、C-3案の初期投資は車両を1台としているが、多くの利用が見込める場合、2台にすることを考えている。B-2案、B-3案の中央幹線は2台で、車両の大きさをどうするのかで費用が変わってくるが、利用人数を見込んで検討していく。

C-2案は、支線のみが毎時00分で乗り継げる。中央幹線は1台だと無理だが、2台だと十分に60分で1便のダイヤを組めるので、利用状況を見ながら今後検討していく。

○委員

メリット・デメリットをより詳しく記載すべき。今説明していただいた、台数による初期投資の違いや、支線と幹線路線の便数の違いについても明記してほしい。

○会長

リース落ちの車両を購入した場合も、いくら掛かるのかを追加した方が、公平に比較できる。

○事務局

メリット・デメリットの書き方に注意する。

分かりやすく経費の比較ができるように、リース期間が満了するので、新しく15人程度の車両の購入を見込むことを明記する。15人乗りの購入費用は、バリアフリー仕様への改造費を含まず300~400万円。改造費を含むと、1台あたり400~500万円程度。

○会長

改造費を含むと、2台で1,000万円程度ということか。

○委員

ポンチョは1台が2,000万円。コンピューターとしてナンバープレートを変える場合、1台約800万円が掛かると思うので、それも想定してほしい。

タクシー補助券はどこまででも使えるのか。

○事務局

タクシー補助券の利用は、町内移動のみ。

○委員

ルート案を選択する時に、経費は大きなウエイトを占める。デマンド交通の経費は、香芝市のシステムを参考にしているとのことだが、予約の方法は他にも色々あると思う。利便性を追求するのも良いが、簡素化して、経費を安く抑える方法もあると思うので検討してほしい。B-2案の場合では、常時タクシーを借り上げているが、前日までの予約制としている他市町の事例もある。その場合は、予約がある日だけ配車してもらっており、システムも不要。

○事務局

B-2案では、香芝市でも使用している、比較的安価な「コンビニクル」というシステムの費用を示している。以前、広陵元気号がデマンド運行だった時は、前日までの予約制をとっていたが、非常に不評だった。

○委員

香芝市も三郷町も30分前まで予約可としている。それだとタクシーを1日中借り上げることになる。

○事務局

B-2案の経費は、1日8時間の借り上げ料26,000円×1年(365日)×台数で算出している。三郷町は当初、タクシー事業者へ支払う金額を走る距離によって定めていたが、現在は借り上げとしている。

○会長

香芝市と同等の経費を見込んでいるということか。

○事務局

オペレーターの人件費をどこで見込むのかによって変わってくるが、車両などについては同程度だと考えている。

○委員

町全域で利用できることはもちろんだが、近隣市町とも連携した公共交通が理想。思い切り投資すれば何でもできるが、路線バスが廃止しないように、フォローしていくのがコミュニティバスの役割でもある。

4つのルート案の中では、B-3案が困っている人の助けになる案だと思う。ただ、困っている人の声をより踏まえて、更により良くしていく必要はある。

○会長

結論を出すのはなかなか難しい。4案の中で絞って協議し、協議会の結論に持っていくのかと思うが。

○委員

B-3案の図は、タクシーでカバーする地域が青と赤に分かれているが、エリアを越えての移動は可能か。どのエリアの方も、最寄りのバス停までを対象とするのか。

○事務局

色分けはしているが、制限は無い。タクシー補助券は町内の利用のみで、町外に出る場合はタクシーから中央幹線に乗り換えていただく。

○会長

中央幹線が走っている地域の人には、タクシー補助券は配布しないのか。

○事務局

条件に当てはまる全町民に配布することを考えている。中央幹線を使っても行くことできない場所、例えば図書館などへはタクシーを利用して行っていただく。

○委員

タクシーを利用する際、利用者はエリアを意識しない。できれば町内とはいわず、利用者の判断によって、タクシー補助券に運賃を加算して町外まで行けるようにしてほしい。

○事務局

真美ヶ丘地区は路線バスが充実しており、利用者も多い。仮にタクシー補助券を使えるようにすれば、タクシーの方が運賃が安くなる場合が出てきて、バスの利用が減少するかもしれない。慎重に考えていくべきだと思う。

○委員

事務局の意見に賛成する。タクシー補助券の配布は、自動車を利用しない人に限定しているので、五位堂駅までタクシー補助で行けるようにすると、バスを利用しなくなる。例えばタクシー補助は最寄りのバス停までの利用にするなど、町内の公共交通を持続可能にしていけるのが最適な案。

○会長

各案とも初期投資についてはあまり差が無いので、年間経費で差がつく。B-2

案が総額では一番低い。ただ、広陵元気号が運行しなくなる地域の反応を心配している。

○事務局

4案を示したが、町の基本的な考え方は、民意を尊重し、町民2,500人へのアンケート結果に重きをおきたい。デマンド交通についての利用意向は、15%とあまり高くない。また広陵元気号は、半数以上が有料化すべき、現状便を維持すべきという回答。バスの利用先は、駅や病院までという回答が出ている。アンケート調査の結果に重きを置いて、検討を願いたい。

○会長

いつまでに決定が必要か。

○事務局

今年度中に答えを出していただきたい。

パブリックコメントでも、ルート案を住民の方に示して意見をいただきたい。パブリックコメントの期間は1ヶ月間が通常なので、できれば本日方針を決定して、パブリックコメントを実施したいと考えている。

○会長

事務局はどの案が良いと考えているのか。

○事務局

様々な検討をした結果、デマンド交通は、面積が広く、傾斜や山間部がある市町村で利用が多いと認識している。広陵町は面積が広くなく、地形も平坦。定時定路線型である現在の広陵元気号は、試行運行を経て定着してきているので、それを軸により便利になるような路線としていきたい。デマンド交通は、今後高齢化が進んでいくなかで、将来的な検討としてはどうかと考えている。併せて、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の少子化対策として、妊婦の移動に補助をするなど交通に関する方策も考えていくべきだと思っている。

事務局としては、C-2の案が良いという考えである。

○会長

広陵元気号の路線を維持しつつ、路線が無い地域にはタクシー券で補助をするなどの、B-3案とC-2案を合わせた案は考えられないか。

○委員

混合案も考えられると思う。現在運行している地域に、路線がなくなることは避

けたほうが良い。

○事務局

現況の公共交通の経費が年間 1,800 万。B-3 案と C-2 案を混合するなら、タクシー券を補助する対象なども再検討する必要がある。

○委員

公共交通は、きめ細かく住民のニーズに応えるものなので、検討の余地はある。

○会長

奈良交通の路線バスも、利用者の維持確保策が必要。利便性の向上も図る必要がある。

B-3 案と C-2 案の混合案を整理して、次回の協議会で委員の方々に提示するので、近いうちに協議会の開催をお願いします。

(2) 広陵町生活交通ネットワーク計画（素案）について

【事務局説明】

- ・ 次回協議会の結果を入れ込んで、意見を募集したい。

【質疑応答】

○委員

P37、④広報事業の「時刻表の作成・配布」は、利用促進に大事な要素。

北海道の十勝バスは、人口減少の中で利用者が減少したが、減少の原因を分析したところ、バスの乗り方が分からないという意見が多かった。そのため、時刻表の配布に加えてバスの乗り方についても周知をした結果、利用者が増加した。

今後、広陵元気号では乗り継ぎも出てくると思うので、乗り方の周知を考慮してチラシや冊子を作成してほしい。

○事務局

提案ありがとうございます。バスの乗り方が分からないために利用しないという要因はあると思う。奈良交通とも連携して、子ども達へのバスの乗り方教室なども実施していきたい。

○会長

高齢者に向けた地区ごとの時刻表があると、より利用しやすいかもしれない。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）について

【事務局説明】

- ・事務局としてはA評価としたい。

【質疑応答】

○会長

A評価として提出してよろしいか。

異議はなしということで、承認とする。ありがとうございます。

4 その他

議題は特になし

5 閉会

- ・次回は、ルートの再提案。2月上旬には開催。