

第 8 回 吉野町地域交通協議会
議 事 録

日時： 平成 2 2 年 1 1 月 1 9 日 (金) 1 0 : 0 0 ~ 1 1 : 3 5

場所： 吉野町中央公民館第 3 ・ 4 研修室

出席者：

所 属 ・ 役 職	氏 名	備 考
近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官	土本 美和子	
奈良県土木部道路・交通環境課 係長	出井 惣太	
吉野土木事務所 計画調整課長	山田 晃也	
奈良県吉野警察署 交通課長	井筒 琢弥	
吉野町区長連合会 会長	藤裏 勲	
吉野町老人クラブ連合会 会長	南 幸雄	
(社) 吉野町社会福祉協議会 副会長	岩城 輔教	
奈良県交通運輸産業労働組合協議会 幹事代理	松石 康志	
社団法人奈良県バス協会 専務理事	西本 光良	
奈良県タクシー協会 専務理事	岩橋 宣禎	
奈良交通株式会社 運転者派遣センター長	中前 浩也	
奈良交通株式会社 吉野営業所 所長	松尾 茂	
吉野町タクシー協会 上市部会長	戌亥 一男	
吉野町教育委員会 学校教育課主任	戸毛 祥博	
吉野町 副町長	小松 正	会長
岸野都市交通計画コンサルタント(株)代表取締役	岸野 啓一	
吉野町企画政策課 課長	芳田 賢二	事務局
吉野町企画政策課 課長補佐	上林 勝則	事務局
吉野町企画政策課 主査	井上 紀子	事務局

欠席者・・・吉野町観光協会 会長 福井逸生

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 出席者座席表
- ・ 資料 1 「スマイルバス利用状況の評価と今後の検討方針について」
- ・ 資料 2 「高校生アンケート調査の結果概要について」
- ・ 資料 3 「吉野町議会からの提案について」
- ・ 資料 4 「協議会委員の変更について」
- ・ 資料 5 「バス停留所の新設について」
- ・ 資料 6 「今後のスケジュールについて」

1. 開会

2. 小松会長あいさつ

今回で、第八回になります吉野町地域公共交通協議会に公私共にご多用の中、ご出席くださりましてありがとうございます。

吉野町スマイルバスも実証運行を重ねてまいりましたが来年度で最終年度を迎えることとなります。補助金がないからバスの運行もなくなるということのないように、今後も運行を続けていきたいと思えます。

限られた予算の中で効果のある事業を進めていくのが我々の使命でありますし、今後、経営環境上も厳しくなりますが、町民の皆様の交通手段としてバスを活用していただけるように、専門家の皆様のご意見を交わしていただき、より良い形で運行できることを期待します。本日はどうぞよろしくおねがいします。

3. 議題

【議題内容】

〔1〕スマイルバス利用状況の評価と今後の検討方針について…資料 参照

（事務局説明：上林）

・本年4月から8月までの利用状況の取りまとめ

1. 月別・路線別のスマイルバス利用状況（平成22年度）

2. 平日・土曜日別の利用者数

3. 利用者数の推移

（1）年間利用者数の推移

（2）月間利用者数の推移

4. 便ごとにみた利用状況

（1）利用の多い便

（2）利用の少ない便

（3）高校生通学便の状況

（4）デマンド運行の状況

5. 今後の検討方針

（1）デマンド方式の拡充による運行の効率化

（2）利用実績等に基づくダイヤの見直し

（3）スマイルバスの利用促進

事務局

- ・ 2つ補足。資料 4P 図2、月別の利用者数が去年から数パーセント減っている。吉野だけではなく、他の地域のコミュニティバスでも8パーセント前後減っている地域がある。
- ・ 理由として可能性があるのは、高齢の方、特に後期高齢者が増えて、乗合のバス停まで歩いてくることもつらくなっているのではないか。また高齢ドライバーが

増加していること。他の地域のデータで、男性で70代では8割運転免許保有。女性も65歳だと6割保有しているというデータがある。免許の保有率は年々高くなる。

- ・ 実際にバスを運転しているドライバーの方から、余裕のあるダイヤで時間調整が多いという意見もあったので、朝の便は少し短くしたが、他の便でも無理のない範囲で時間を短縮することによって、イライラすることなく乗客に利用してもらえるかと思う。また高校生の通学便についても重要なことであるので所要時間の短縮を検討していく。

委員

- ・ 毎朝近所の高校生が2人ほど、6時35分頃自家用車で送っていってもらうのを見る。なぜバスに乗らないのか、理由が他にあるのか疑問に思う。

(回答)事務局

- ・ 議題2の10月19日に行った高校生アンケートの報告でその点について説明する。

委員

- ・ 先ほどの説明で利用者が数%減っていることについて高齢者の利用の減少という指摘があった。長生きする高齢者が増えている中で70代中心の老人会では、女性で免許もっていない人も多いが、これからは免許を持っている方が増えてくる。
- ・ 85歳以降になると免許を返納する人が増えてくる。90歳を過ぎるとバスに乗るのも辛くなり、バスを利用する頻度が少なくなっていく。
- ・ 3年間の補助事業、予算はどう構成されているか。今年は2年目、補助金をどれだけ使っているか。

(回答)事務局

- ・ コミュニティバスで年間4千万円程度、スクールバスで3千万円ほどの経費が必要。
- ・ 現在、利用者からの運賃、定期券、回数券など合わせて年間5百万円ほどの収入があり、それを差し引いた経費に係る2分の1、今年度は4分の1の費用に対して補助が出ている。国交省、事業仕分けで一旦この地域公共交通活性化・再生総合事業が廃止になるが、2年目を迎える事業については3年目まで補助があると聞いている。

委員

- ・ 再生総合事業は22年度の予算について、2分の1補助だったが、22年度は4分の1の補助となった。
- ・ 再生総合事業は廃止となって、今後新たに、交通基本法の地域公共交通確保維持改善事業に変わる。

- ・ 2年目を迎えているところは3年目、来年度も再生総合事業としては補助金を支払できるような体制になっているが、補助の割合については不明な状態。
- ・ 3年目以降は地域公共交通確保維持改善事業で、バス以外に移動手段がない地域について、補助することになる。期限を定めないことになっている。吉野町内でも該当する地域があるのではないかと。

委員

- ・ 収支の話があったが、運賃収入は当初聞いていた半分くらいになっていると思う。
- ・ 先ほど今後の見直しについて説明があったが、この際思い切ってすることも必要。
- ・ 委託業者と相談しながらお願いしたい。

委員

- ・ 見直し案の中で、労働者の立場からすると走りやすくしていただき、非常にありがたい。
- ・ 補助金について流動的という話だが、継続して地域公共交通ネットワークを維持できるような具体策を示されたい。

委員

- ・ 岸野氏から、利用者減少の理由として高齢者のドライバー増との意見があったが、コミバスを導入する際のアンケート調査では免許保有者が高齢になれば運転できなくなるので、バスを廃止しないでほしいという意見があった。
- ・ 数%~8%も利用者が減るほど、高齢者の利用が減ったのか。運転できる間は自分で運転し、運転できなくなったら、タクシーなどを利用するというのであれば、コミバスを走らせる意義があまり考えられない。
- ・ 運行効率を考えたり、ダイヤの見直しをして、利用者利便を図るのが精一杯ではないか。
- ・ バスを走らせるのは費用がかかることで、バス事業者も運行路線を廃止することはしたくないが、経営状況から見れば廃止をせざるを得なくなり、廃止された後に市町村がコミバスを走らせる。高齢になってたくさんの方が利用するという見通しがなければ、コミバスの意義を考え直さなければいけないと思う。

事務局

- ・ 高齢のドライバーが増えるのは、現在70歳代の人より、現在60歳代の方が免許を持っている割合が高いから。押し上げられて高齢ドライバーが増える。
- ・ 後期高齢者が増えて公共交通の利用が増えるはずであると予想していたが、特段思い当たる大きな理由がないのに、徐々に利用者が減っている。
- ・ 分析調査しなければならないが、理由の一つとして、バス停まで歩くのが辛いということがあるのかもしれない。そうなれば、家の前までの乗合タクシー等を考える必要があり、実際に意見を聞いて対応しなければならない。

委員

- ・ デマンドの利用状況で、利用者数がゼロで運行日数が4日というのは何か。一般の方は分からないと思うので説明をされたい。
- ・ 高校生の利用の促進について、ポイントとなぜ力を入れる必要があるかを説明されたい。
- ・ 個人的な提案だが、コミバスの割引の中に、運転免許証を返納した方への割引を加えてはどうか。警察から返納証明書が出ると思う。

委員

- ・ 運転免許証に代わる身分証明書が発行される。

事務局

- ・ 利用者を増やすことを考えたとき、現在全く使っていない人に使ってもらうことが必要。運行便数などを変更せずに、利用者を増やそうと考えると毎日通学に利用してもらえる高校生がターゲットとなる。このため高校生の利用促進に力を入れている。
- ・ デマンド運行については、特定の谷に入るか入らないか、というデマンド運行で、他の区間は運行しますので、デマンドでない区間も含めて運行した日数が上がってきます。その中で、デマンドとして呼ばれた回数を平均したデータを出している。

委員

- ・ デマンドの利用者はほとんど定着していて、新たな利用者は現れないという状況。

委員

- ・ スクールバスとコミバス一体で運行している、一般利用者との混乗という事例が県内でも少なく、問い合わせが多い。
- ・ 混乗が始まって、座席などについてクレーム・トラブルもあった。また、一緒に乗ってマナーが悪い場合などがあつたら遠慮なく教育委員会まで連絡されたい。
- ・ 教育委員会もバスを運行する側として、スクールバスがダイヤなどの面でもスマイルバスに影響を与えているのもあるので、学校側とも相談しながら随時見直しを行っていききたい。
- ・ スクールバス7台は相当年数を経過している。スマイルバスの運行に合わせて、混乗以前より走行距離が伸びて、想定以上に車両の消耗が激しい。車両の更新をどのように実施するのは大きな課題で更新できないと運行そのものに影響が出るので補助金などを活用しながら、更新していききたい。

委員

- ・ 混乗について、学校、教育委員会の協力を得てスムーズになって軌道に乗ってきた。何かあればその都度、実態に合わせて変更していけば良い。
- ・ 児童・生徒、一般の方にも協力いただき、無駄のない運行を目指していきたい。
- ・ 交通基本法の中身について、分かってくる時期はいつか。今年の12月の末くらいに分かってくるのか。

委員

- ・ 交通基本法はパブリックコメントなどで検討している。来年年明けぐらいから動くのではないかと思う。

委員

- ・ 新聞からの情報だが、国土交通省の中で検討し、年内にあらましを決めたいということだった。国会に出すのは来年度らしい。

委員

- ・ 安全で安心して乗ってもらえるバスということを大前提として見直し、利便性の高いダイヤ調整を検討されたい。
- ・ 乗合バス路線バス運行側の立場として、国栖経由の路線バスについて補助金があっても、4月から廃止せざるを得ないということになった。国栖方面では利用できる便数が少なくなるので、それも踏まえてのスマイルバスの運行を検討されたい。
- ・ 吉野町のようにきめ細かいダイヤを設定しているところはあまりないので、あとは所要時間の問題などになってくるかと思う。
- ・ 高齢者の方がバス停まで出てこられないという意見もあったが、住んでいる方の減少または利用できる方の人数はどうなっているのか。高齢者ドライバーだけの原因ということでは疑問が残るので検証されたい。
- ・ また、利用者減の原因究明も大切だが、今後の対策についても検討されたい。

委員

- ・ 吉野署に限らず、高齢者の事故抑止は大きな課題で、道路横断中の事故など、被害者のイメージが強く、反射材の活用など広報啓発活動を進めているが、近年の統計では、被害者より加害者になる割合が高くなった。原因として免許保有率が高くなっていることがあげられるが、スマイルバスを利用していれば、交通事故を起こす、交通事故に遭う確立が少なくなるのではないか。
- ・ 個人的な意見だが、自宅からバス停まで距離のある場合、普段バス停まで歩くより、車を使う方が楽なので、車を運転できるぎりぎりまで自家用車を使うことになっているのではないか。

- ・ これからの季節寒くなり、日が暮れるのも早くなるので、バスを降りられたあと、横断中の事故防止ため、降車時に声をかけるなど対応されたい。

委員

- ・ 資料1の中に今後の検討方針として、利用促進、効率的な運行という見直し案があるが、川上村などとの、連携を検討されてはどうか。

委員

- ・ 高齢者の利用について、バスの現状の改善としてノンステップバスの導入、バス停のベンチや上屋の設置など乗りやすさということについて、今後改善があってもいいのではないか。
- ・ 系統の廃止というのも考えられているが、地元住民とトラブルのないように、周知されたい。

委員

- ・ 利用促進として、高校生を朝夕、忙しい時間に送迎している保護者などにアピールすればよいのではないか。

事務局

- ・ 川上村とは朝の便だけ、新子でBコースの便と接続して、一部連携している。
- ・ 系統廃止について、吉野駅、県営住宅から吉野病院までの区間は、今年3月のダイヤ改正以前は観光車道を経由する吉野山方面への一方通行の運行であったが、要望があり吉野駅から病院まで直接結んだ。しかし、4月からの5ヶ月間で利用が全くなかったため、元に戻すということである。

〔2〕高校生アンケート調査の結果概要について…資料 参照
(コンサル説明：岸野都市交通計画コンサルタント株式会社)

1. はじめに

2. アンケート調査の概要

(1) 目的

(2) 調査対象者

(3) 調査項目

(4) 調査方法

(5) 調査日時

3. アンケート調査結果の概要

(1) 調査対象者の概要

(2) 回答結果

- ・ 10月19日に上市駅にて下校中の高校生を対象にヒアリングを実施。ヒアリングできない場合は調査票と返信用封筒を渡して後日郵送を依頼。
- ・ ヒアリングできたのが40人。調査票を渡したのは50人で、そのうち10人からアンケートを回収できた。吉野町内で高校生は200人くらい。そのうち上市駅を利用できる方は100人くらいと思われる。そのうちの50人から結果を得られたことになる。
- ・ 個人的な意見として、国栖、中竜門、中荘など、スクールバスで小中学校に通学している児童・生徒に高校生になってもバスを使ってもらうように学校から伝えるのも良いのではないか。

〔3〕吉野町議会からの提案について…資料 参照

(事務局説明：芳田)

〔4〕協議会委員の変更について…資料

(事務局説明：上林)

承認

〔5〕バス停留所の新設について…資料 参照

(事務局説明：上林)

- ・ 「津風呂湖口」について、上りと下りのバス停が200Mほど離れている。地元からの要望により、それぞれの道向かいにバス停を新設。
- ・ 上り側のバス停の名前を、「河原屋」に改める。
- ・ 吉野病院から観光車道経由上千本口までの間で、如意輪寺という観光名所があるが、ここへのアクセスを便利にするため「如意輪寺」を新設。

承認

小松会長

- ・ 吉野署と安全確認、手続き等について確認して新設したい。

〔6〕今後のスケジュールについて…資料 参照

事務局：上林

- ・ 次回は今後の方針、具体的なダイヤ、路線の改正について示したいと思う。

小松会長

- ・ 最後に意見、気がついたこと等ないか。

委員

- ・ 教育委員会から話があったが、車両の代替など、ハード面についても吉野町の公共交通として一元的に、更新だけは考えていく必要があるのではないか。

小松会長

- ・ 公共交通の根幹に関わる意見も出たが、町の基本的な考えをまとめて、次回に提示できるようにしたい。
- ・ 議会の総務委員会でも活発な意見交換が出ている中で、こちらの協議会の意見が優先されるが、当協議会を今後どのように進めるのか、実証運行最終年度という来年山場を迎えるが、今後自主的な運行をどうしていくか、次回までにそのあたりをまとめて報告したいと思う。

委員

- ・ その際にぜひお願いしたいのが、経費の問題。委託事業者選定について、入札が多いが、山間部を含めて交通安全上の問題が優先されるべきだと思う。一元的な運行で事業者選定となると、十分経験の積んだ事業者、運行管理体制のしっかりしている事業者であるということも含めた要件を付けていかないと、価格だけで競争するととんでもないことになるので、十分な条件を付けて進めていかれない。

委員

- ・ 町議会からの提案について、12月議会で結果を報告するのか。
- ・ 収益を上げないといけないバスなのか、あるいは住民のバスとして赤字を補填して運行していくバスなのか。担当課としてきちんとした考えをもって、議会に意見を出してほしい。

小松会長

- ・ せっかく町民のみなさんのために、委員の協力を得ながら行っている事業であるのに、吉野町はPRが下手。良い実績として上がってこないし、利用者が増えてこないという厳しい意見が出てくることにもつながる。
- ・ 予算を使って運行しているから、町民に広く利便性を知ってもらい、有効に活用してもらうことが基本。岸野氏のアドバイスを受けながら、最終年度に向けて充実した運営を行っていきたいと思う。