

第9回 吉野町地域交通協議会  
議 事 録

日時： 平成23年1月21日(金) 10:00～

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 主幹	吉岡 一茂	
奈良県土木部道路・交通環境課 主事	野田 民樹	
吉野土木事務所 計画調整課 調整員	菱田 充彦	
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 バス部会事務局長	大西 秀樹	
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 学校教育課長	表谷 充康	
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

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 出席者座席表
- ・ 資料1 「スマイルバスの利用状況と運行計画の見直しについて」
- ・ 資料2 「スマイルバスの利用促進及び啓発について」
- ・ 資料3 「平成22年度実証運行事業の事後評価について」
- ・ 資料4 「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

9回目の吉野町地域公共交通協議会にご参集くださりましてありがとうございます。実証運行の2年目が終わろうとしています。来年度は最終年度となりますが、皆様から専門分野における建設的な意見を賜り、本日のスマイルバスがあると思っています。最終年度となる。いつも申し上げておりますが、最小の経費で最大の効果を出していけるよう、これからもご協力くださいますようお願いいたします。実証運行が終了後の平成24年度からもスムーズにスマイルバスを走らせていく形がまだ見えてきていないと思っています。事務局が作成した本日の資料に、これまでいただいた皆様の意見を盛り込んでいます。本日も忌憚のないご意見をいただきまして、今後の運行に努めていきたいと思っておりますので、これからもどうぞよろしくお願いいたします。

## 3. 議題

### 【議題内容】

#### 【1】スマイルバス利用状況について・・・資料1参照

(事務局説明) 上林担当

#### 1. はじめに

#### 2. スマイルバスの利用実績(平成22年11月まで)

- (1) 月別・土曜日別の利用者数
- (2) 平日・土曜日別の利用者数
- (3) 年間利用者数の推移
- (4) 月間利用者数の推移
- (5) 利用者増加傾向の要因

(会長)

利用実績について、事務局から変化した点について申し上げたが特徴的な部分はあるか。

(事務局)

- ・ 朝の通勤・通学便に固定的な乗客が増えた。
- ・ 旧中竜門小学校と入野で増えている。理由としては10月に行った高校生に対しての上市駅でのヒアリング。利用促進策としておためし乗車券を同時配布した。
- ・ スマイルバスの利用者が減る中で、利用促進・PRはしっかりしていないといけないと痛切に感じた。
- ・ 高齢者は増えているが、60歳代の女性でも6・7割の方が自動車免許持っているので、今後乗客は減っていく。その中でバスを維持し、乗客を増やすためには新しく乗ってもらう人を開拓する必要がある。その対象の一つが高校生である。
- ・ 定期的に通学で使う人が増えている流れを拡大していきたい。
- ・ 乗務員さんの方で気づいたことはないか。

(委員)

吉野山については、金峯山寺蔵王堂の本尊100日間ご開帳で乗客が増えたのではないかと。

【2】運行計画見直しについて・・・資料1参照

(事務局説明) 上林担当 8P～14P 岸野担当 15P～25P

### 3. 運行計画の見直し(案)

(1) 検討課題

(2) デマンド方式の見直しと拡充

Cコース・上市巡回線・龍門巡回線  
中竜門巡回線(殿川)

(3) 路線・ダイヤの見直し

利用の少ない便の廃止

第2・第4土曜日の運行

区間別所要時間の見直し

通勤・通学時間帯の増便

個別ダイヤの見直し

奈良交通八木大滝線減便への対応

(4) 見直しダイヤ(案)

(事務局)

- ・ デマンドの見直しの中で、乗客が少ないので、セダン型のタクシーを使用した定時定路線を行うには、バリアフリー法に対応する必要がある。
- ・ 区域運行ではバリアフリー化する必要があるとは書いていない。また区域運行にすると、家の前まで行ける。デマンド予約する手間をかける代わりに家の前まで送ることで、デマンド区間の乗客への理解を求めたい。

【質疑】

(小松会長)ダイヤについて詳しく説明をしていただいたが、奈良交通さん、相互タクシーさん、運行事業者の立場からご意見があればお願いします。

(委員)一旦持ち帰って、詳細に時刻、接続等を検討したい。

(委員)上市巡回線の中道で走行中、スマイルバス車両同士で対向する際、時間がかかる場合があるので、もう少しゆとりのあるダイヤでお願いしたい。

(小松会長)お気づきの点があれば、ご意見をお願いします。

(委員)

- ・ この実績報告について、当初予測をされた数字と比べてどうか。どのレベルにあるのか。
- ・ デマンド方式でセダン型のタクシーで自宅まで運行したときに、他のエリアの住民に理解されるのか。ドアツードアで運行するというのは乗客にとってメリットになるが、一部のエリアだけで実証するというのが、他のエリアの方に理解いただけるのか懸念するところだ。
- ・ 169号線を走っている奈良交通の幹線が減便をする。この路線は国庫補助路線、県と国でもって運行されているが、維持するのが厳しくなり、運行事業者にも赤字の負担が残っている状況だと思う。この路線の乗客をスマイルバスがとってしまうという影響はないのか。この路線は吉野町の住民にとって存続すべき路線なのか。

(事務局)

- ・ 当初、スマイルバスの運行については政策的に運行したいということで、きちんとした予測は実際していない。実績はきっちり調査している。
- ・ 2点目について、利用実績からいうと非常に少なく、5P表 2を見ると、平均月100人の利用があり、公共交通を必要とされている。運行経費の節減から、小さい車両で運行する方が良いと判断するところ。
- ・ 自宅まで送迎するかどうかについての評価の切り口として、バスを必要とする方は、車で送迎してくれる人のいない方、高齢者、膝が痛く歩くのが辛いというような方である。その方がバス停まで歩いてバスに乗るより、スマイルバスを利用しやすくなる。したがって、全体のサービスとしてはメリットが高まるが、他のエリアと比較すると差が出てくる。どちらをとるかは、みなさんの判断することになる。もし差が出る場合は住民のみなさんにご理解を得る必要がある。

(事務局) 3つ目の質問について、スマイルバスが奈良交通の路線バスの乗客をとってしまっている部分もあるかもしれない。その地区については、他に公共交通機関がないので、幹線道路の区間で競合した部分があるかもしれない。

(事務局) 福祉バスの時代、外回り、内回りで運行していたときの経緯を知らないが、すでに路線バスと重なって運行していた。おそらくそのとき話し合いがされているのではないか。

(委員)

- ・ 1点目の質問について、予測があるか、無いかは別にして、利用者が少なくなっても継続が可能かどうかを知りたかった。
- ・ 最後の質問については、奈良交通の幹線がなくなることで吉野町の住民にとって、不便になるということであれば、それを踏まえたスマイルバスの計画が必要では

ないかと思って質問した。

(事務局)

- ・ 吉野町の財源を使って行っている事業で、どのくらいまでの負担が可能かという範囲はあると思うが、おそらく余裕があるから運行を拡大したのだと思う。
- ・ スマイルバスのスクール混乗で、町長の思いとしては交流を促進するというねらいがあったと思うが、通院、買い物のための運行になっているので、その目標が達成されたかという点と十分とはいかないのではないか。
- ・ スマイルバスを存続について、乗客は減少しているが、バスを必要とする人は0にはならない。いかに町の負担を軽減して、バスを維持していくということを考えたとき、収入を増やす必要がある。それには利用を増やさなければならない。今のように高齢者の利用だけでは限界がある。
- ・ 前回の協議会でも申し上げたが、吉野町人口9000人全員が年間一日だけバスを利用したら、360万の収入となる。全員参加すれば薄い協力で維持できる。公共交通を維持していくためには、そういう方向で考えていかないと難しい。

(小松会長)スマイルバスの存続には、次の審議事項である利用促進や啓発が重要になってくる。事務局から説明をお願いします。

(3)スマイルバスの利用促進及び啓発について・・・資料2参照

(事務局説明)上林担当

- ・ 2月1日発行の広報よしの2月号の折込チラシ
- ・ 吉野町約3,600世帯に配布。
- ・ チラシから切り取って使用する無料乗車券は、今年3月末日までの期間で利用。

(小松会長)せっかくのバスをいかにご利用いただくかということは、非常に大事である。利用促進に関して、味付けというか、グッドアイデアがあればお受けしたいと思う。

(委員)支援策ということで、商店や病院などと、バスを利用する人を優遇するようなタイアップは具体的に考えているのか。

(事務局)現時点では企業等とのタイアップをすることということまでは至っていない。今後、考えていきたいと思う。

(小松会長)

- ・ 今朝、買い物難民についてテレビで放映されていたが、過疎地では10年15年後になったら、一人世帯もかなりの数になって、吉野町でも買い物難民が現実のこととなる。
- ・ 買い物ツアーとまでは行かなくても、町のバスを上手にまわせたら、必要最低限

の買い物ができるようにバスの走らせ方も考えていかないといけない。利用促進ということでお試し無料乗車券をご了解いただけますでしょうか。

(委員) 提案として、この協議会には、商工会など商店街の代表の方や、病院の関係機関など、そういう組織の方を委員に加えて、活性化に協力いただくことはできないか。

(小松会長) 使っていただいているバスであるので、そういった関係団体の方とのつながりによる利用促進策も今後研究していく必要がある。

(委員) このお試し無料乗車券はいつから使用されるのか。

(事務局) 2月1日に広報誌が家庭に届くので、その後からになる。運行事業者には負担をかけるが、後ほど利用状況等を報告する。

(委員) 無料乗車券にナンバリングはしないのか、コピーして使われる可能性があるがよいのか。

(事務局) ナンバリングや押印も考えたが、試用期間は2ヶ月間限定であるので、利用していただければかまわないと考える。

(4) 平成22年度実証運行事業の事後評価について・・・資料3参照

(事務局説明) 上林担当

(5) 今後のスケジュールについて・・・資料4参照

(事務局説明) 上林担当

#### 【質疑】

(委員)

- ・ 町民一人ひとりが年に1回乗ってもらえたらという話もあったが、定期的に乗ってもらうのが一番。
- ・ マイカーが普及していないときは、役場前のバス停を過ぎるとバスががらがらになるほど役場職員が乗っていた。住民を頼りにしていてもいつ乗ってくれるかわからないので、役場の執務時間を考慮して運行すれば、職員が乗車し、確実に数字が出てくるのではないか。

(委員)

- ・ 近頃は非常に良い自動車が出てきたので、高齢でも町内なら車を走らせることができる。
- ・ 自分の自動車なら気楽に出かけられる。何人かを乗せることができる。グラウンド

ゴルフできるのであれば運転もできる。

- ・ 女性の免許保持者が多くなったし、自動車を運転できなくなるとバスにも乗れないので、ますます利用者が減ってくる。
- ・ 実証運行が最終年度ということだが、町からかなりの持ち出しをしないといけない。そんな数字もおしえてほしいが、私たちもできるだけ、努めてバスを利用していきたい。

(委員)

- ・ 当初吉野町の福祉バスの運行は、吉野病院を終点とし、吉野病院の思いや吉野病院に通院する利用者を考えて運行されてきた。
- ・ 今では年に数回の協議会によって、通勤通学利用者の利用促進を考えていく必要があるという意見も出てきている。
- ・ 8回まで協議会を開催し、事務局の方でもご苦労いただいているが、今後スマイルバスをどうするかというのは行政の方の問題であるので、様々な試行錯誤をしながら運行を続けていかれたい。

(委員)

- ・ 吉野町の細かな計画について、実績を分析して見直し、真剣に取り組んでいる。その中で自動車の社会で、公共交通を維持するのは難しいことである。
- ・ 住民一人ひとりが公共交通を守っているという意識の下で維持していかなければならない。公共交通が必要なくなるということはないので、エコと一緒に、みんなで少し辛抱して維持する。
- ・ 労働組合の代表として持続可能な運行という観点では、労働力について、年金を併用する再雇用者を頼って事業運営をしているのが現状。
- ・ 新聞等には最近の企業は若者にやさしくないと書かれているが、若い労働者が一人前の給料をもらえるような運営のできる公共交通を目指していきたい。

(委員)

- ・ 利用促進のための運行計画として細かく見直しされている提案であった。
- ・ 平成24年の4月から本格運行となり、財源の問題もあるが、交通基本法の中で補助がどのようにでるのか、まだ見えていないところだ。
- ・ 幹線を走っている奈良交通路線バスと地域を走っているコミュニティバスがうまく融合し、共存していけたら良い。

(委員)

- ・ 乗り合いタクシーの許可申請は3ヶ月程度必要になるので、当協議会におきまして、実施時期を明確にされたい。
- ・ この事後評価が承認されたことになったのか定かではないが、資料3、 - 2 - にある、住民等による自主的な利用促進として、老人クラブ、自治会の支援が得られたとあるが、具体的にどのような利用促進策が行われたのか。

- ・ 利用促進策について、将来的に、利用者側の視点に立って、商店等とのタイアップ等を検討するのであれば、この事後評価の中に入れられたい。

(委員)

- ・ ダイヤについて過密的な部分を岸野さんに連絡をするので、対応されたい。
- ・ 障害のある乗客がバス停から自宅まで歩くのが気の毒に思うので、他に乗客がない場合、家の近くで降ろすというのは許されるか。

(事務局)

定期的に乗る方がいるなら、自宅の近くでバス停を作るのも一つの方法。フリー乗降区間の設定をしてもよいのではないか。

(委員)バスを丁寧に使っていただいているが、かなり走行距離が増えて修理費用もかさんでいる。先日もヒーターが故障している。車両の買い替えの費用についても議論しなければならない。

(委員)

- ・ 国栖経由幹線の減便についてご迷惑をかける。我々吉野営業所は吉野郡で営業を存続をしているが、今後この路線を維持していくために、様々なツアーを企画している。京阪神方面から集客するという方策でなければ収益があがらないので、吉野営業所主催で吉野郡内へのバスハイクを実施している。
- ・ 客に郡内へお金を落としていただく取組みを行いながら収益をあげ、減少していく収入にカバーして、幹線バス路線を維持していきたいと考えているので、ご理解いただきたい。実施ツアーについても認識いただき、協力いただきたい。

(委員)

- ・ 国栖経由幹線について、当社だけでは持ちこたえられない。
- ・ 国栖地域の住民の方は、スマイルバスを利用いただくということになる。
- ・ 幹線路線の維持を少しでも長く続けていけるように、再雇用の職員中心に安心・安全な運行を目指していく。
- ・ 車の整備等については、これまでの経験の中で対処している部分もあるが、費用面では無理をお願いするかもしれない。住民が安心して乗れるように車両の更新に関しても検討をお願いする。

(委員)

- ・ 通学定期券をみると、夏休みの8月が入っていない。どこかへ遊びに行くときなどに使えるように、8月については半額等にするサービスを考えてはどうか。
- ・ ダイヤ阿倍野、檀原神宮、ポケット時刻表をつければと思いました。

(委員)

- ・ 地域の広域幹線である路線バスとコミバスのネットワークを維持していくことは非常に重要。来年度は交通基本戦略を元に県、市町村一体となって、邁進していく所存である。
- ・ 吉野町の取組みを聞いて、毎年各路線を見直し、評価をして、ダイヤ改正やデマンドへの切り替え等、きめ細かくしていると思う。
- ・ 見直しをかけることは、効率的効果的なバスの運行に非常に大切。少しでも見直しをかけることで、バスをよりよくしたいという意識を住民の方にも持っていたら、地域の総力を結集して取組んでいかれたらいい。県として支援するところはしていきたい。
- ・ これから利用促進が大切になってくる。商店街等の割引券を発行したり、観光客の利用促進等、広報誌をうまく活用していかれたらいい。
- ・ 住民の方の公共交通に対する意識を高めるために、標語やキャッチコピーを考えてはどうか。

(委員)

- ・ 再生法の協議会は、平成19年10月にこの再生法ができ、再生総合事業として20年から募集をかけて吉野町地域公共交通協議会は2年目になっている。現在県内で11の協議会で、コミバスや乗り合いタクシーなどの実証運行をされている。
- ・ 全国では435の地域でこのような計画事業を行っている。しかし政権が変わって、事業仕分けの集中版である行政レビューが行われ、この活性化再生法については一旦廃止となった。その際の評価者のコメントとしては、過疎地での交通空白の解消という政策目的と実際の支出金がつりあわないということと、実証運行後は自治体主導で自治体の財源で行うという部分について、自治体にとって非常に厳しく、この事業の出口戦略について未熟な点があるというものであった。
- ・ 新しく、地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)を創設。国土交通省は平成23年度予算に305億円の予算措置をしている。
- ・ 募集要項等については2月下旬に発表されるだろう。吉野町は来年度、事業の3年目になるので、再生事業の経過措置で対応する。
- ・ 24年度からは確保維持改善事業で、適用できると思うので検討されて活用されたい。生活交通に瀕している地域や過疎地が対象となる。
- ・ この事業は地域の主体的な取組みを支援するものであるため、吉野町に適した公共交通ネットワークの実現に向けて取組んでいかれたらいい。

(小松会長)

- ・ 平成23年度については再生事業の継続措置ということ、その後の24年度からは新しい事業が適用されるということで、吉野町は該当すると思われるのでぜひ活用していきたい。
- ・ 資料3事後評価について、県タクシー協会から提案があった、今後の持続性を求

めての対策について追加・修正したいと思う。

(委員) 修正した事後評価は送ってもらえるか。

(事務局) 郵送する。

(委員) 乗り合いタクシーの実施時期を決めているか。

(事務局)

- ・ 乗り合いタクシーに関して、許可をとらないといけないということが抜けていたので、許可をいただくまでは、当面、同じ路線の平日で使用する今の10人乗りの車両を使って土曜日で乗り合いタクシーを実施したい。

(事務局)

- ・ セダン型のタクシー車両を利用するのがベストであり、最終的に実証期間終了後はセダン型に移行していくが、現時点では今の10人乗りでも可能かと思う。

(委員)

- ・ 大きなバスに2・3人しか乗ってない状態では、住民のニーズを反映した運行になっておらず、最小の行政費用で運行するという趣旨に反している。
- ・ デマンドのドアツードアの話の中で出た地域の差別化に関して、意見が出てきたときに理論武装ができない。住民に説明ができない。

(事務局)

- ・ 許可を得るまではタクシー車両ではなく、10人乗り車両で実施するしかないので、できるだけ早く対応して、できるだけ速やかに移行していきたい。

(委員)

- ・ 吉野町行政として、住民にどういう説明をするか。一部の地域で10人乗り車両を使ったドアツードアを実施したら、こちらもそのバスが走っているのだから、ドアツードアをしてほしいという意見が出てくる。その場合、説明ができないのではないか。行政としてどう判断するか。

(事務局)

- ・ 現状としては10人乗りでバス停での乗り降り従来どおりで運行することになる。

(委員)

- ・ 先ほどの見直しには、そのようなことは書かれてなかった。実施するには許可が

下りるまで3ヶ月かかるので、当協議会でいつから実施するか、ここで決める必要がある。

- ・ 協議会で協議された内容とは異なることが実施されるのであれば、協議会の意味がなくなる。
- ・ 協議をして、支援をいただいている機関の承認を得るのが協議会であり、コンサルの決めたことをただ、承認する場ではない。

(事務局)

- ・ 当初、4人乗り車両を使用する許可の取得については必要ないものとおもっていたので、ダイヤ改正等は3月22日に予定していた。4人乗りを使用する許可を取得するのに3ヶ月かかるということなので、3月には間に合わない。
- ・ 今回、将来的に実施していただくことを承認いただけるのであれば、申請したいと思う。許可が取れ次第、検討する。

(委員)

- ・ ここで実施することが、決定されるのであれば、3月の改正に間に合うように我々、としても協力する。

(委員)

- ・ 乗り合い許可を申請する場合は、協議会で協議が整ったということを示す書類が必要。承認されれば、すぐに申請の手続きを行うことができる。

(小松会長)

- ・ 乗り合いタクシーの運行について、この実証運行に入れることを認めていただけるか。

【承認】

(小松会長)

ありがとうございます。会長の私も勉強不足で申し訳なく思います。来年度、実証運行も最終年度となりますが、協議会は数回開催する予定であります。また貴重なご意見いただけますようにご理解ご協力をよろしくお願いします。