

日時：平成30年6月29日（金）10:00～  
場所：商工会館 2階会議室

- 1 開会
- 2 前回の議事概要の確認  
【資料－1（P1－8）参照】
- 3 コミュニティバスのH29年度利用実績報告  
【資料－2（P9－22）参照】
- 4 ゆめさとこども園の利用状況報告  
【資料－3（P23－25）参照】
- 5 H29年4月新設停留所の利用状況報告  
【資料－4（P26－27）参照】
- 6 無料乗車実施報告  
【資料－5（P28）参照】
- 7 香芝市視察研修報告  
【資料－6（P29－30）参照】
- 8 平成29年度 事業報告  
【資料－7（P31－32）参照】
- 9 議事  
議案第1号 平成29年度 平群町地域公共交通会議 収支決算報告  
【資料－8（P33）参照】
- 10 その他  
コミュニティバス運行評価基準について  
【資料－9（P34－38）参照】  
コミュニティバスの利用案内（案）  
【資料－10（P39－40）参照】

**【配付資料】**

- 資料－1：平成29年度 第4回平群町地域公共交通会議 議事要旨  
資料－2：平成29年度コミュニティバス利用実績（H29年度実績）  
資料－3：ゆめさとこども園の利用状況  
資料－4：新設停留所の利用状況（H29年度実績）  
資料－5：無料乗車日実施報告  
資料－6：香芝市視察研修報告  
資料－7：平成29年度事業報告  
資料－8：平成29年度平群町地域公共交通会議 収支決算書  
資料－9：コミュニティバス運行における評価基準（案）  
資料－10：コミュニティバスの利用案内（案）

## 平成２９年度 第４回平群町地域公共交通会議 議事要旨

日 時：平成３０年２月２８日（木）１０：００～

場 所：商工会館 ２階会議室

出席者：１４名

- １ 開会
- ２ 前回の議事概要の確認
- ３ コミュニティバスのＨ２９年１２月末利用実績報告
- ４ ゆめさとこども園のＨ２９年１２月末利用状況報告
- ５ 新設停留所の利用状況（Ｈ２９年４～１２月期）報告
- ６ 視察研修報告
- ７ 議事  
議案第１号 平成３０年度事業計画（案）  
議案第２号 平成３０年度予算（案）
- ８ 平群町コミュニティバス新ルート図・新ダイヤ表
- ９ 平群町コミュニティバス需要予測
- １０ その他

## 【配付資料】

- 資料－１：平成２９年度 第３回平群町地域公共交通会議 議事要旨
- 資料－２：平成２９年１２月末コミュニティバス利用実績
- 資料－３：平成２９年１２月末ゆめさとこども園の利用状況
- 資料－４：新設停留所の利用状況（Ｈ２９年４～１２月期）
- 資料－５：視察研修報告
- 資料－６：平成３０年度事業計画（案）
- 資料－７：平成３０年度予算（案）
- 資料－８：平群町コミュニティバス新ルート図・新ダイヤ表
- 資料－９：平群町コミュニティバス需要予測

## 【議事内容】

### ○前回の議事要旨確認

### ○平成29年12月末現在のコミュニティバス・ゆめさとこども園・新設停留所の利用状況

議 長：現行ルートについては残念な結果になりつつあるというのが実際のところですよ。

3、4年前は最高の数字を出しました。西山間ルートと南北循環ルートをあわせて3万人になったのですが、約半分が西山間ルートでした。南北循環ルートについては家、人口もかなり張りついていますので、実際なら3倍か4倍ぐらい乗降客があるのが普通だと思うのですが、それがなかなか伸びてきません。

これからのバス事業についてそのあたりをどういうふう考えていくかということがそこから垣間見えます

事務局：平成26年度には、西山間ルートは12便運行、中央循環ルートは16便運行していましたが、平成27年度には、西山間ルートは12便から9便に減便、中央循環ルートは15便となり、ゆめさとこども園には1日あたり全ルート合わせて6便が入っていました。また南北循環ルートとして大変長い便を運行しており、利用者からは「乗りにくい」という意見がありました。できるだけ利用しやすいようバスのルートやダイヤを変更し、結果的にこのように大きく数字が変わってしまったという経緯があります。平成29年度もその流れは続いており、利用者が減少していることの要因となっています。

議 長：南北循環ルートはかなり人口が張りついているのに、人口の少ない地域が遜色のない輸送人員であったということは、現行ルートの中に便利な部分があるのではないのでしょうか。駅や店舗等に徒歩で行ける範囲のところには家が立地しているからではないのかと考えます。今後、そのあたりの分析もお願いしたいです。

運輸支局：西山間ルートはスクール対応から利用者数が多い地域。鉄道沿線に近い南北循環ルートは新たに移住されてきた若い世代、宅地開発とか商業施設を招いているという状況のところではないのでしょうか。

急峻な地域に宅地開発をしたところは、交通の手当てをしていなくて、自家用車で通勤、通学されたり、奥さんが旦那さんとか子供さんを送迎していて、自分も仕事を持ちたいと思っ

ていても持てなかつたりする実態があります。

将来、車が運転できなくなったときに、公共交通がないので生活できなくなってしまうということを繰り返してはいけないということを言っている学者の方もいます。

将来、維持確保する交通をどこに手当てするかの検討をするために、現状でどの地域に、どの年齢層の方がどのぐらい住んでいるかのデータをとっていただきたいです。

事務局：検討させていただきます。

議 長：今後を踏まえ、できるだけ利用していただくような手だても考えていただきたいです。

### ○視察研修報告

長寿会：平成30年、来年度にデマンド交通を廃止して、一部地域でNPO法人による運行を導入するとあります。これは廃止よりも、一部地域でNPO法人の事業に移管するという考え方なのか、それともNPO法人が独立採算制で運行するので、それに耐え得るところだけは残すと

という意味なのでしょうか。

事務局：NPOの話は調整中でのことでした。内容については具体的な話はまだ進んでいないということです。一部の地域でNPOが独自にやってみたいという打診があったということでした。具体的にはまだ進んでいないということです。

議長：南あわじ市はフルデマンドではない方法で実施をされています。デマンドを利用されている方が百数名いるけども、実際に個人を特定すると4人だったということで、少し検討しなければならない考えに至っているのが現状です。

#### ○議事：議案第1号 平成30年度事業計画（案）

県地域交通課：平成30年度も無料乗車日を設定とのこと、その際に、その方々がなぜ日ごろ乗らないのかというアンケートなりをとって、次につながる施策を打ち出せる取り組みができるような形での実施をお願いします。

事務局：その期間に車内にアンケートを置かせてもらって書いていただくという形で、検討させていただきます。

ボランティア：無料乗車日のアンケートとか、どうして乗らないのかというところを吸い上げていただけるような機関、機会、そういうチャンスがあったらいいと思います。

事務局：平成29年度はこれまであまりアンケートをとっていなかった部分について、何箇所かでアンケートをとらせていただきました。無料乗車日もそうなのですが、乗っていただいている方についてはバスの中にアンケート用紙を置くということができます。ほかの方の自由意見につきましては検討させていただきます。

議長：去年の秋からずっとアンケートをとりまして、前回の会議で報告がありました。そのあたりももう少しきちっと分析して、吸い上げて、どうあるべきかを今後、検討していただきたい。

ボランティア：平群町のバス停が変わって遠くなり、前の時間のままになっているので、いままでは間に合っていたのに、駅から降りてくるのを見ていたかのように出発されるので、1分でも時間を遅くしていただけたらありがたいです。

NCバス：近鉄ダイヤが少しイレギュラーなダイヤになっています。

3月に近鉄が正式なダイヤ改正をされます。その日にあわせてNCバスもすべて接続ができるようにダイヤ改正をさせていただきます。

いま少しご不便をかけていますが、よろしく願いいたします。

議長：公共交通のイベントも考えております。アンケートができるかどうかについても、事務局で検討していただきたい。

議案第1号、承認いただける方は拍手をお願いします。

（拍手多数：承認）

#### 議事：議案第2号 平成30年度予算（案）

議長：議案第2号、承認いただける方は拍手をお願いします。

（拍手多数：承認）

○平群町コミュニティバス新ルート図・新ダイヤ表

運輸支局：これは今後、全戸配布されます。

可能であれば、N Cバスの停留所、下の「お問い合わせ先」には、「N Cバスの分についてはN Cバスに問い合わせてください」と対応いただけたら、町内の交通を全体的に見られるマップとして役に立つのではないのでしょうか。

事務局：N Cバスがよろしければ記入させてもらえたらと思います。

運輸支局：マップをつくるのは費用がかかるが、広告を集めたら結構安くできるということも他地域ではあるようですので、チラシを配布していくとか、何かイベントのときに配布するとか、費用的なところがあればそういったところも当たってみてはどうですか。

委員として来られている方にも配布をお願いしてもいいのではないかと考えます。

町主体というだけではなく、交通会議として啓発活動をするということであれば、協議会としての予算もあります。

事務局：検討させていただきます。

西和警察：「バスを運行していますよ」という広報もいいのですが、住民の人はコミュニティバスの利用率がこれだけ下がっているとか、そういうことは知っていますか。

事務局：利用促進ということで、「利用者が減っております」ということは広報で数回、掲載しました。「町の身近な公共交通としてコミバスをもっと利用していきましょう」という呼びかけは数回しています。

「もっと乗ってほしい」ということで、いろいろなところで配っていくということがメインなので、これに関しましても力を入れていきたいです。

運輸支局：自治会の集まりのときにご意見を聞くというよりも、現状はこうで将来どうなるべきかを一緒に考えたうえで、この協議会の計画のほうに反映できたらと思います。

事務局：平群町のコミバスに関しましては、ここ何年間、できる限りいろいろなご意見を賜りながらつくってきました。いろいろな意見をお聞きしてつくった結果、逆に「時間が間に合わない」「行きたいところに行けない」「50分も乗らないと元のところに戻れない」というお話がありました。

いまある程度、方向転換をさせていただくなかで、乗っていないところに関しましてもある程度、精査させてもらいながら、乗りやすい、目的地に早く行けるということも兼ね備えたものにしていかなければいけないのですが、予算のこともあります。

この先も残っていけるようなコミバスを考えながら進めさせていただいております。

議長：危機感を持ってもらったかどうかという話がありました。

これは難しいところで、言いにくいところがありまして、「それだけ利用がないのだったらやめたらいい。町はしんどいのだから」ということで終わってしまったら難儀です。

導入の時点ではそういう動きがございました。「バスが走ってもらえるのはありがたい。毎日、みんなで乗りに行こう」というような空気がありました。それが走るようになりますと、またいつでも乗れるというようになってきているのは事実です。

もう一度、「みんなで育てていく公共交通」という原点に戻って、町当局ももちろんですが、今後ともみんなで考えていくということに進んでいただきたいと思います。

## ○平群町コミュニティバス需要予測

運輸支局：行政が黒字を追求するとか、収支均衡を目指すというのは本末転倒、負担しないといけない意味があるからやるのではないのでしょうか。

何を達成するためにその交通手段を手当てするかということは忘れてはいけません。目指すべき目的は何なのかということをお忘れにはならないと考えます。

ダイヤ改正とか、地域が変わるとか、バス停を新設する廃止するということについても、そのあたりの目的をお忘れしないで事務局案を作成していただきたいです。

バス協会：これは非常に消極的なのではないのでしょうか。事務局でもコミュニティバスの利用促進を図るような施策をどんどん打ち出していきたいです。自然体で少なくなっていくのが当たり前というような需要予測は期待度が削がれるという感じがしませんでしょうか。これは公共的にも大事な事業ですので、事務局のほうも努力していただいたらどうでしょうか。

事務局：赤字だからやめる、黒字だから続けるという話とは違うと思いつながりながら事業を進めておりますが、ある程度は乗ってもらわないと、のところがありません。

コミュニティバスにつきましてはこの先も、平群町の愛されるコミュニティバスということで、みんなで大切に乗りこえていこうと思ってもらえるようなバスにしていくということが、一つのテーマかなと思いつながりながら事業を組んでいきたいと考えます。

いままでは最低基準を持っていましたが、目標が割と高いところがありましたので、いま利用してもらえない状況が、ワンステップだということです。利用促進についてもいろいろご意見をいただきましたので、今後、いろいろな利用促進をしていながらやっていきたいと考えます。

ボランティア：南あわじ市の話で利用者がなくなるところで、予約が面倒だのところ。面倒なことをしないと利用できないというような発想はどうかと、いろいろなところの公共交通を考えていただくなかで、皆さんの利用しやすさを考えていただきたいです。

平群町ではタクシーを使っている方が結構いますが、どういうところに行っていますか。

竜田夕子：一概には言えないですが、この町に来られたお客さん利用ということで、平群駅前が1台、待機させていただいています。

町内移動になりますと、一番多いのは病院通い、あとは買い物で、いずれにしても高齢者の方が多いというのが全体的な状況です。

議長：当初の連携計画のときには「予測」ではなく、「基準」という言葉で書いておりました、それを下回ると廃止、減便というような方策も考えていました。

今後はこの2ルートでこの数字をできるだけ多く上回るよう、私たち住民、交通会議のメンバー、町行政も一体となってやっていくということで、提示された年間2万人、できるだけ上回るように今後とも協力していきたいと考えます。

## ○その他

長寿会：前回、不特定多数を対象とした移動手段を行ったら、いろいろな規則に違反することになると言われたのですが、特定多数と限定すればこの問題は解決できるのかどうかです。

そのときに発生する交通に対する対価の問題は、今年度の本省の検討内容とのことでしたが、その後、どれぐらい進んでいますか。



運輸支局：助け合いの交通ですね。「どこどこに行くから、一緒に乗っていきませんか」という、よく見られるほほえましい姿だと思います。それに対して、サービスを受けた方が自発的に任意の謝料を支払うというのは助け合いの対価であっても有償とは見なしていません。もらうことが前提ではないものと法的には問うておりません。

ただ、「1回いくら」と明確ではなくても、お互いにそういう認識のもとに支払うことが前提であれば、これは有償制と言っており、対価の額がいくらであっても原則的には有償ですので、自家用車でしていただくことはできないことになっています。

長寿会：不特定多数をした場合ですか。

運輸支局：特定されていても不特定であっても同じです。

国としてどこまでを有償と判断していくのかのガイドラインがあり、一緒に連れて行ってあげることによって新たに発生する対価、例えば自分の目的地に真っ直ぐ行っていたらガソリン代はいくらだけれども、寄ることによって新たに発生する経費を償っていただく分に関しては、そこまでは有償だという判断はしていません。

長寿会：経費の補填ということになれば、必要経費の補填の範囲内であれば有償の対象ではないと考えてもいいですか。

運輸支局：ただし、もともと私が行くことによって発生するタイヤ代、オイル代、保険代など自分が走っても必ず必要となる経費を求めることはできない。そこをいま検討中で、まだ最終的には決定されておられません。

また、企業や病院の送迎などは無料でやっているところがたくさんあります、それも本来は需要の範囲、旅客の範囲に入るべき対象かもしれませんが、交通会議で許認可の範囲外ということで置き去りにしてしまっただけでは、地域の交通全体を考えることができませんので、交通会議のあり方を自治体の方にもメールで意見を照会している段階です。

助け合いの交通ですが、助けてくれる人がいるから、助けられる側の人も移動できるということです。助けてくれる人がいなくなってしまうたら、公共交通の利用者が減ってしまうわけです。助け合いをしていたら、タクシーやバスに乗る人が吸い寄せられてしまう。その行く先に、助ける人が助けなくなった、公共交通がなくなってしまう後どうするのか、助け合いや無償運行を検討すべき方向で進んでいます。

長寿会：健康寿命が100歳ぐらいまで延びていくのではないかとというのが最近の議論になっています。

元気な高齢者は自分が存在していることの価値を社会に示したい、また、社会貢献のためには一体何ができるのかといったことを考えています。

乗せてくれた人へ「気持ちとして払います」にすると、制度として運用できなくなるので、最低の経費をチャラにするような、気持ちの料金設定をお願いしないと、気持ちだけの支払いはきれいに見えますが、それを利用したいという人から見ると、いろいろありますので、経費だけでもゼロになるような感じがめどではないかと考えています。

移動に伴って必ず事故が起こります。その事故をサポートできるような、保険とか新しいサポート手段をぜひ考えていただけないでしょうか。

運輸支局：公共交通というのは、来訪者も含む地域住民の方も高齢の方も若い方も世代を問わず、「誰もが、安心して、気がねなく移動できる手段」です。

公共交通は「安心・安全で移動できるものである」というところで、謝礼の程度ではないち

ちゃんと運営できる対価を支払うということに関しては、「安心・安全に移動できるもの」でなくてはだめだということが法律上ありますから、そこに関しては運送事業の許可をとっていただく必要が現状ではやはりあります。

NPOが行う有償旅客運送で交通空白とか福祉目的のものに関しては、公共交通事業者がなし得なくて誰もできないというところで助け合いをルール化した制度のものになっています。公共交通がないようなエリアに関しては検討できるのではないかと思います。この地域の現状を見ると、タクシーを呼べば来てくれる、バスも一定程度地域を走っているところもありますので、なかなか難しいのではないのでしょうか。

長寿会：交通事故が起こったときの保険の対応などは留意されていると考えてよろしいですか。

運輸支局：事故が起きたときの対応というのは、単に一緒に乗っている人にけがをさせたということだけではなく、相手方にけがをさせたとか、交通事故は起きなくても急ブレーキを踏んで頭を打つといったこともある。

長寿会：任意保険をかけている段階での補償は全部、車を運転している人がやるにしても、私たちのところのものは、要するに下積みでいいのです。

運輸支局：そのあたりは各論になります。

会長：平群町の公共交通は近鉄、NCバス、コミュニティバス、タクシーになっております。

どうしても公共交通も利用できない、バス停に行くのも歩けない方は、一定の要件はありますが福祉有償運送を社会福祉協議会でやっています。これは先ほどの「私は地域に貢献したい」という高齢のドライバーの方に半分、ボランティア的な費用でやっていただいております。これまで病院だけになっていましたが、買い物などにも使っていただけるようにしています。福祉タクシー、その他の介護タクシーもあります。

公共交通などを利用して元気に楽しく活動することが最終的な目的ではないのでしょうか。

平群町のコミュニティバスと、ルートを堅持しておりますNCバスが、平群町を助けていただいていると思います。

NCバス：10年後、20年後の平群町のまちづくりをどうしていったらいいのか、という視点で考えていけないといけないと考えます。電車やバスが走っているまちは、元気でいきいきとしたまちだと思います。自分が好きな時間に家を出て買い物に行ったりできるのは公共交通があるからできることであって、そういった活性化されたまちであり続けるべきで、その一翼を担っているのがコミュニティバスやNCバスの路線バスということだと思います。

非常に小規模な会社ですが会社全体で赤字になっています。それでも平群町で路線バスを走らせ続けている理由は、やはりこの地域の公共交通を守って、何とかまちを活性化させたいという使命感です。

会社はいまバスが9台しかありません。来年、1台減って8台になります。減る理由はコミュニティバスが1ルート減るからです。8台中3台は来年度からのコミュニティバスに使われる車両で、残り5台が近大病院線とか平群住宅線を走っている当社の路線バスです。

一般に乗合バスの事業は最低6両ないと始められないことになっていますので、6両を下回るような小さな会社になってしまう可能性もあるというぐらいギリギリのところをやっています。

コミュニティバスがなくなってしまうと路線バスだけになり、運転者の配置も非常に不合理



になり、さらに経営が悪化することで平群町全域から路線バスをやめざるを得ない状況にもなりかねないようなこととなります。

私どもとしては何とかコミュニティバス、路線バスを含めて平群町全体を合理的な形で維持していきたい。平群町に来れば大体どこへでも行けるというようなまちにしていきたいと思います。

デマンド交通は便利のように聞こえますけども、デマンドというのは住民の方が予約をして乗り物に乗るということであって、例えば町外の方が平群駅に来られたときにデマンドに乗れるかという利用できないわけです。路線バスとかコミュニティバスがあるからこそ町外からの来訪者も自由に移動ができます。観光や帰省やまちの活性化には不可欠な乗り物だと思います。

N Cバスとしては平群町の10年後、20年後の一つのインフラだとバスをとらえていく必要があると思いますので、その貴重なインフラがなくなることのないような形で何とか利用促進をしていただいて、高齢者の方が自由に外出できる、いきいきとしたまちにしていきたいと思います。

長 寿 会 : 超高齢化社会になってきますと、自宅のドアから連れていかないといけなくなります。

バスやタクシーの仕事に乗り出していくつもりは全くありません。そこでカバーできないところが出てきた場合に、それを我々で何とかしようと考えています。

議 長 : N Cバスさんの営業路線は平群町だけです、県内ではほかに一切ございません。

できるだけいろいろなご利用を通じて、継続できるように一緒に頑張っていきたいと思えます。まちづくりのほうにも、いろいろな意味でまたご尽力をお願いします。

ボランティア : バスの運転手さんがすごく感じのいい方ばかりだと、皆さんおっしゃっています。

N Cバス : どうもありがとうございます。

以 上

## コミュニティバス利用状況（平成 29 年度実績）

## 1. 利用状況の年度推移

平成 17 年度から平成 29 年度までの町コミュニティバスの利用状況の推移を以下に示す。

単位：人

利用者数(人)	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
西山間ルート	11,707	11,036	11,285	11,167	10,893	10,566	11,616	13,465	13,998	14,760	12,329	10,297	8,945
中央循環ルート計	9,865	9,849	12,147	14,235	14,749	13,981	13,914	15,581	14,864	14,675	18,241	17,847	15,626
合計	21,572	20,885	23,432	25,402	25,642	24,547	25,530	29,046	28,862	29,435	30,570	28,144	24,571
西山間ルート目標値	最低需要基準 10,000人/年						14,300	14,600	14,900	15,200			
中央循環ルート目標値	最低需要基準 18,200人/年						29,300	31,300	33,400	35,400			



## 【西山間ルート】

- 平成 26 年度には 14,760 人（目標値の約 97%）と過去最高の利用者数となったが、平成 27 年 4 月からの減便による影響から減少に転じ、平成 28 年度では 10,297 人まで減少した。また、平成 29 年度では、最低目標基準以下の 8,945 人となった。

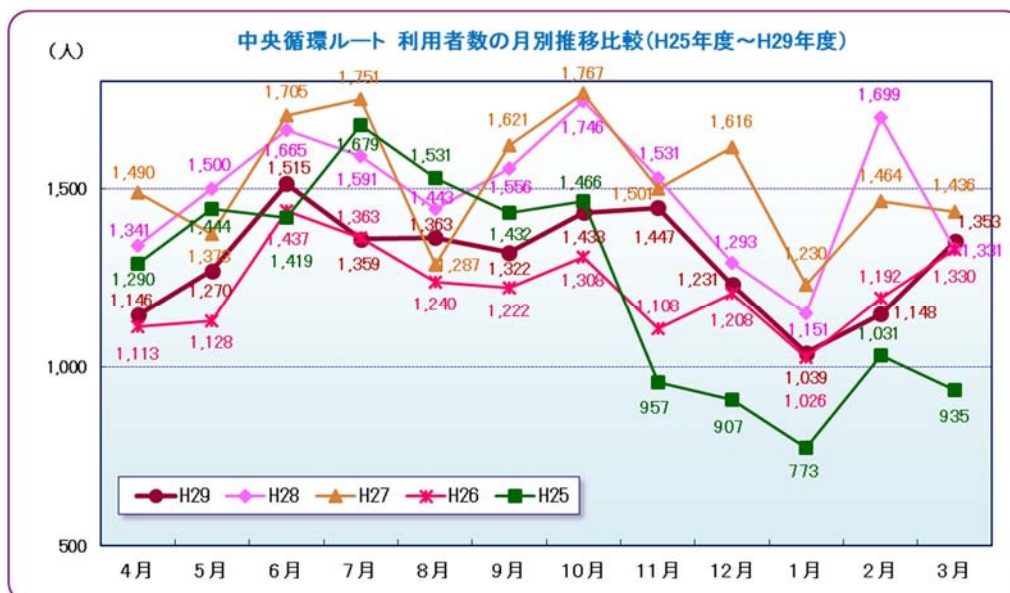
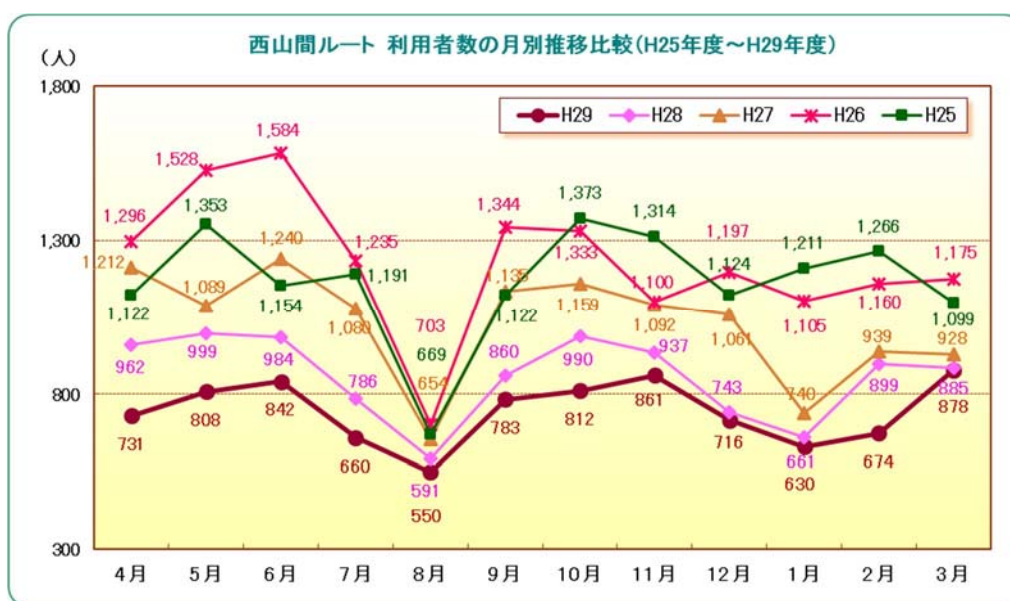
## 【中央循環ルート】

- 平成 27 年 4 月からのダイヤ改正により、最低基準の 18,200 人を超えたが、平成 28 年度には 17,847 人と減少し、平成 29 年度はさらに 15,626 人と大幅減となった。

## 2. 月別利用状況の年度推移

月別利用状況について平成 25 年度～平成 29 年度の年度別の利用状況比較を以下に示す。

利用者数(人)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均値
西山間ルート(25年度)	1,122	1,353	1,154	1,191	669	1,122	1,373	1,314	1,124	1,211	1,266	1,099	1,167
西山間ルート(26年度)	1,296	1,528	1,584	1,235	703	1,344	1,333	1,100	1,197	1,105	1,160	1,175	1,230
西山間ルート(27年度)	1,212	1,089	1,240	1,080	654	1,135	1,159	1,092	1,061	740	939	928	1,027
西山間ルート(28年度)	962	999	984	786	591	860	990	937	743	661	899	885	858
西山間ルート(29年度)	731	808	842	660	550	783	812	861	716	630	674	878	745
中央循環ルート(25年度)	1,290	1,444	1,419	1,679	1,531	1,432	1,466	957	907	773	1,031	935	1,239
中央循環ルート(26年度)	1,113	1,128	1,437	1,363	1,240	1,222	1,308	1,108	1,208	1,026	1,192	1,330	1,223
中央循環ルート(27年度)	1,490	1,373	1,705	1,751	1,287	1,621	1,767	1,501	1,616	1,230	1,464	1,436	1,520
中央循環ルート(28年度)	1,341	1,500	1,665	1,591	1,443	1,556	1,746	1,531	1,293	1,151	1,699	1,331	1,487
中央循環ルート(29年度)	1,146	1,270	1,515	1,359	1,240	1,222	1,433	1,447	1,231	1,039	1,148	1,330	1,302



【西山間ルート】 ・夏期、冬期に減少する月変動である。

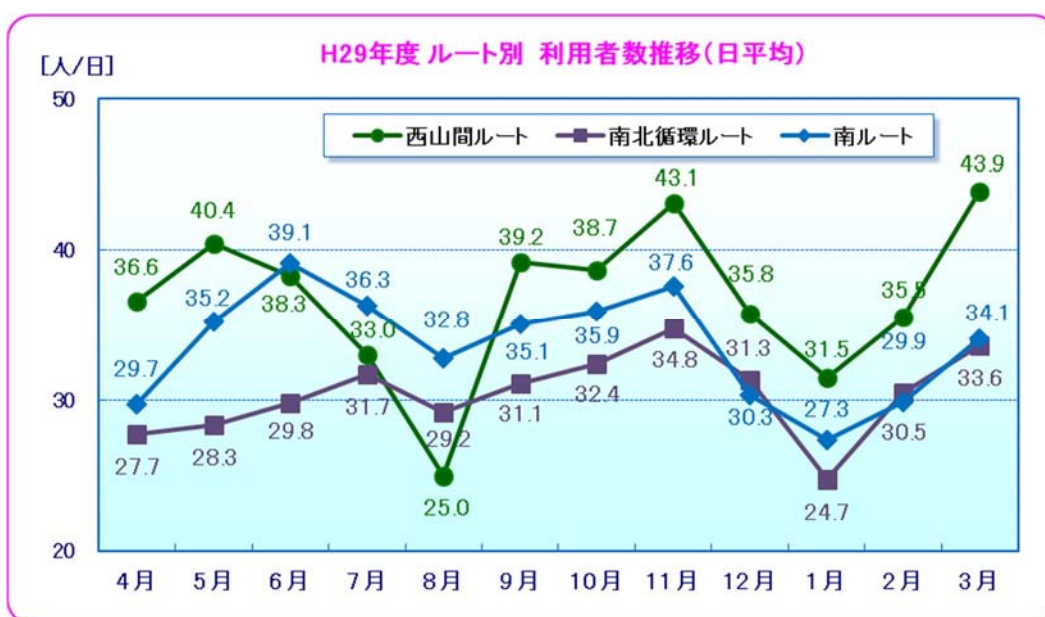
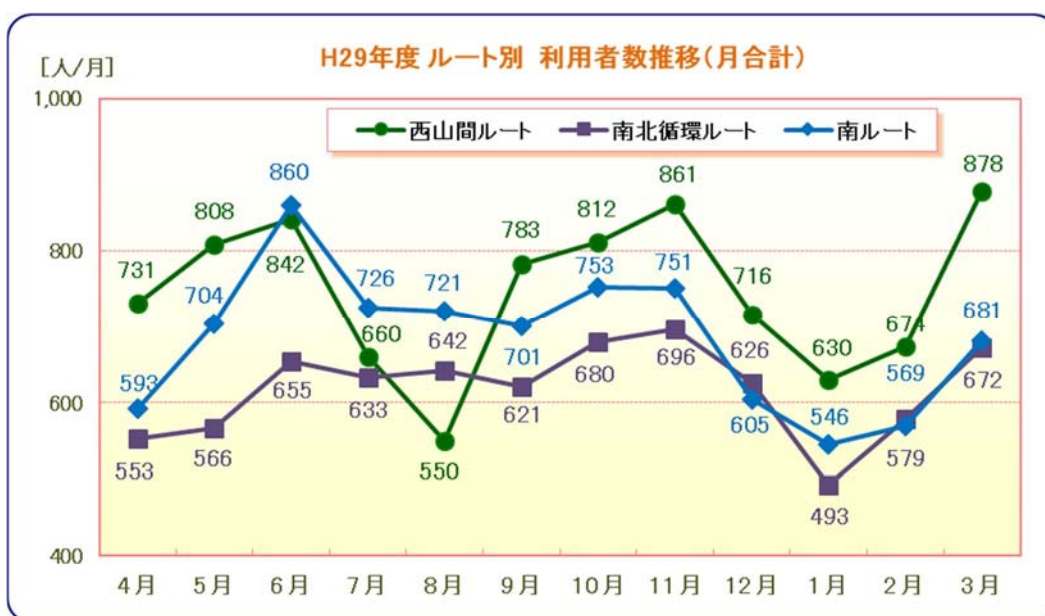
【中央循環ルート】 ・平成 25 年度～平成 29 年度の傾向はだいたい変わらない。

### 3. 平成 29 年度の利用者数の推移

平成 29 年度の月別利用者数の推移を以下に示す。

#### ■ 月別利用客数の推移

利用者数		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	月平均 (H29.4- H30.3)
運行日数(平日)		20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20	
月計	西山間ルート	731	808	842	660	550	783	812	861	716	630	674	878	745
	中央循環ルート	1,146	1,270	1,515	1,359	1,363	1,322	1,433	1,447	1,231	1,039	1,148	1,353	1,302
	南北循環ルート	553	566	655	633	642	621	680	696	626	493	579	672	618
	南ルート	593	704	860	726	721	701	753	751	605	546	569	681	684
	合計	1,877	2,078	2,357	2,019	1,913	2,105	2,245	2,308	1,947	1,669	1,822	2,231	2,048
日平均	西山間ルート	36.6	40.4	38.3	33.0	25.0	39.2	38.7	43.1	35.8	31.5	35.5	43.9	36.8
	中央循環ルート	57.3	63.5	68.9	68.0	62.0	66.1	68.2	72.4	61.6	52.0	60.4	67.7	64.0
	南北循環ルート	27.7	28.3	29.8	31.7	29.2	31.1	32.4	34.8	31.3	27.3	30.5	33.6	30.4
	南ルート	29.7	35.2	39.1	36.3	32.8	35.1	35.9	37.6	30.3	27.3	29.9	34.1	33.6
	合計	29.7	35.2	39.1	33.0	25.0	35.1	35.9	37.6	31.3	27.3	30.5	34.1	33.6

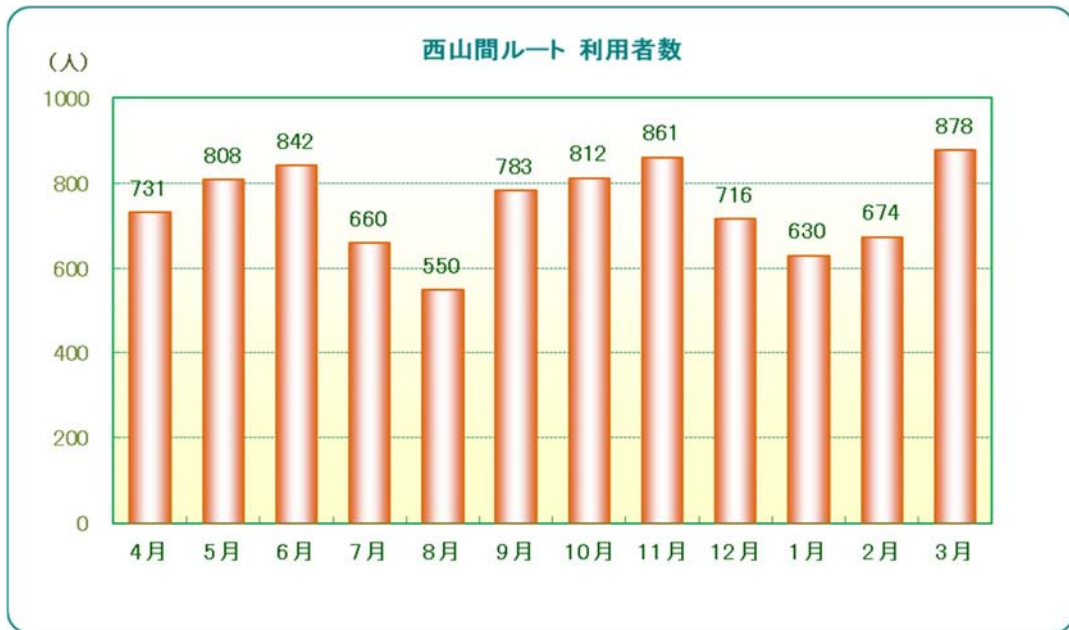




#### 4. 平成 29 年度の西山間ルートの利用状況

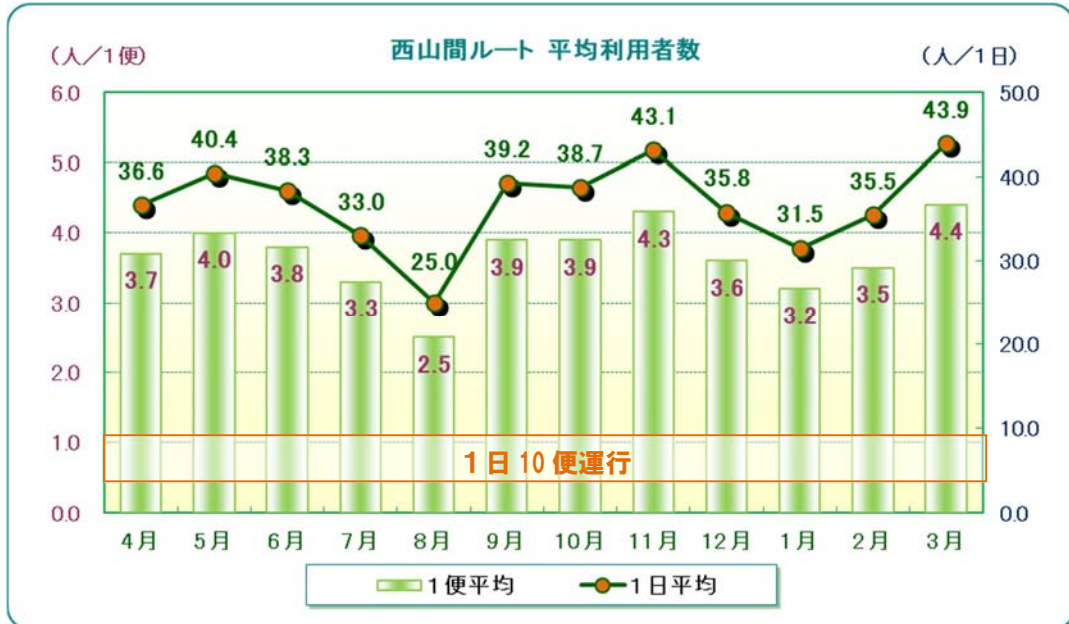
##### 4. 1 月別の利用者数の推移

平成 29 年度の西山間ルートの日別利用者数を以下に示す。



##### 4. 2 1日／1便あたりの利用者数の推移

平成 29 年度の 1 日当たり及び 1 便当たりの利用者数を以下に示す。

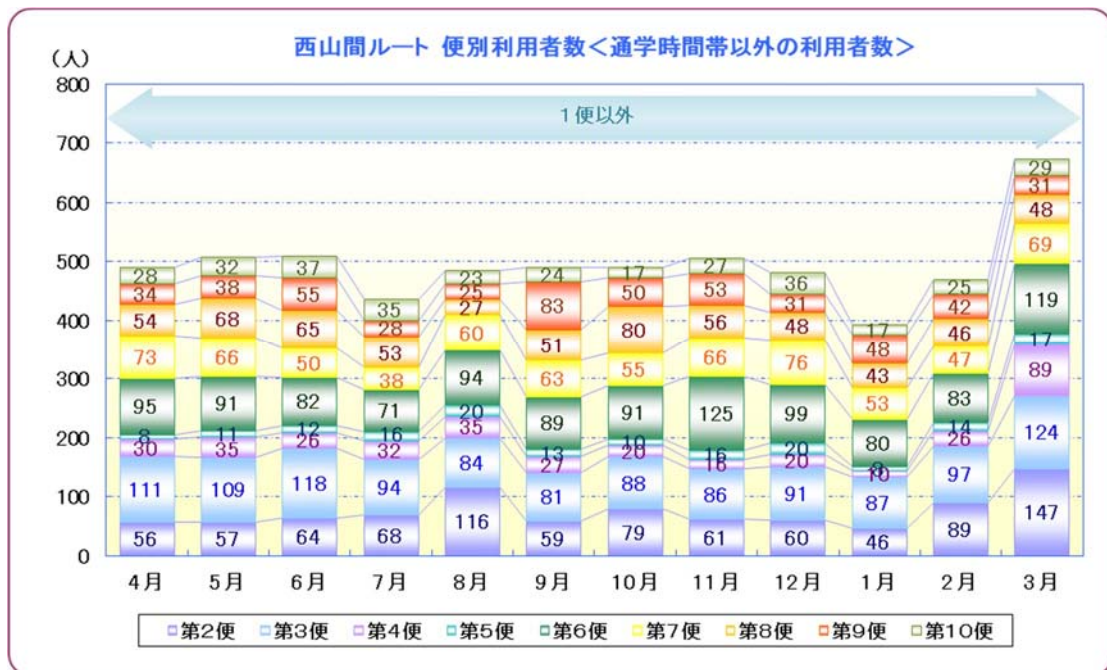
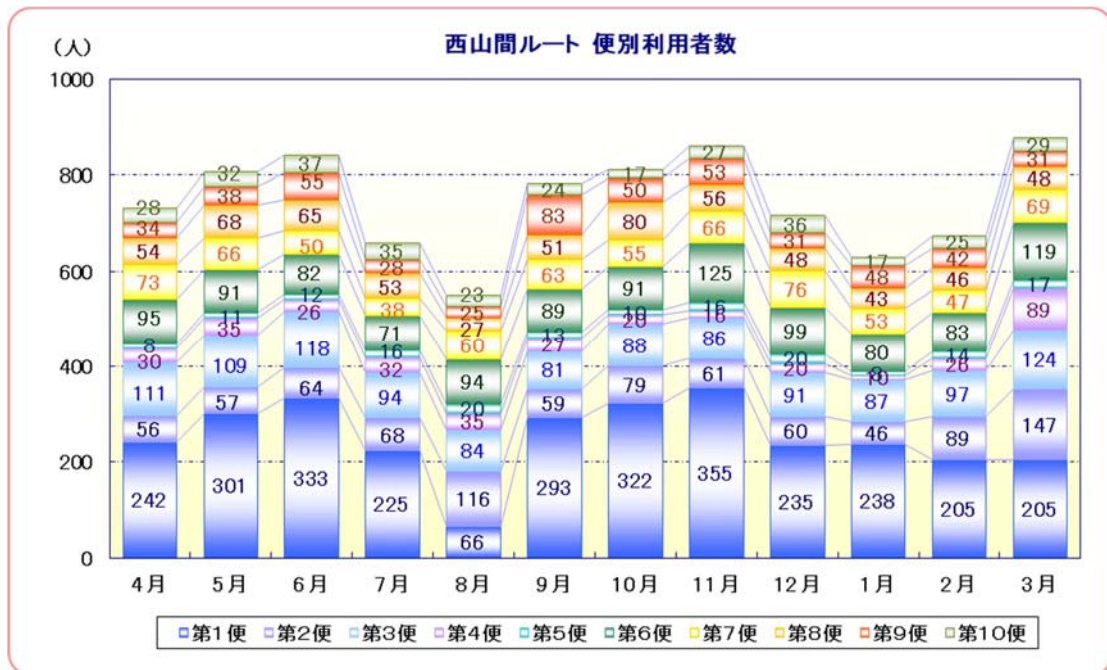


- 月間平均利用者数 : 745 人／月
- 1日当たり平均利用者数 : 36.8 人／日
- 1便当たり平均利用者数 : 3.7 人／便



### 4. 3 便別の利用状況

平成 29 年度の便別の利用者数を以下に示す。



#### 【全体】

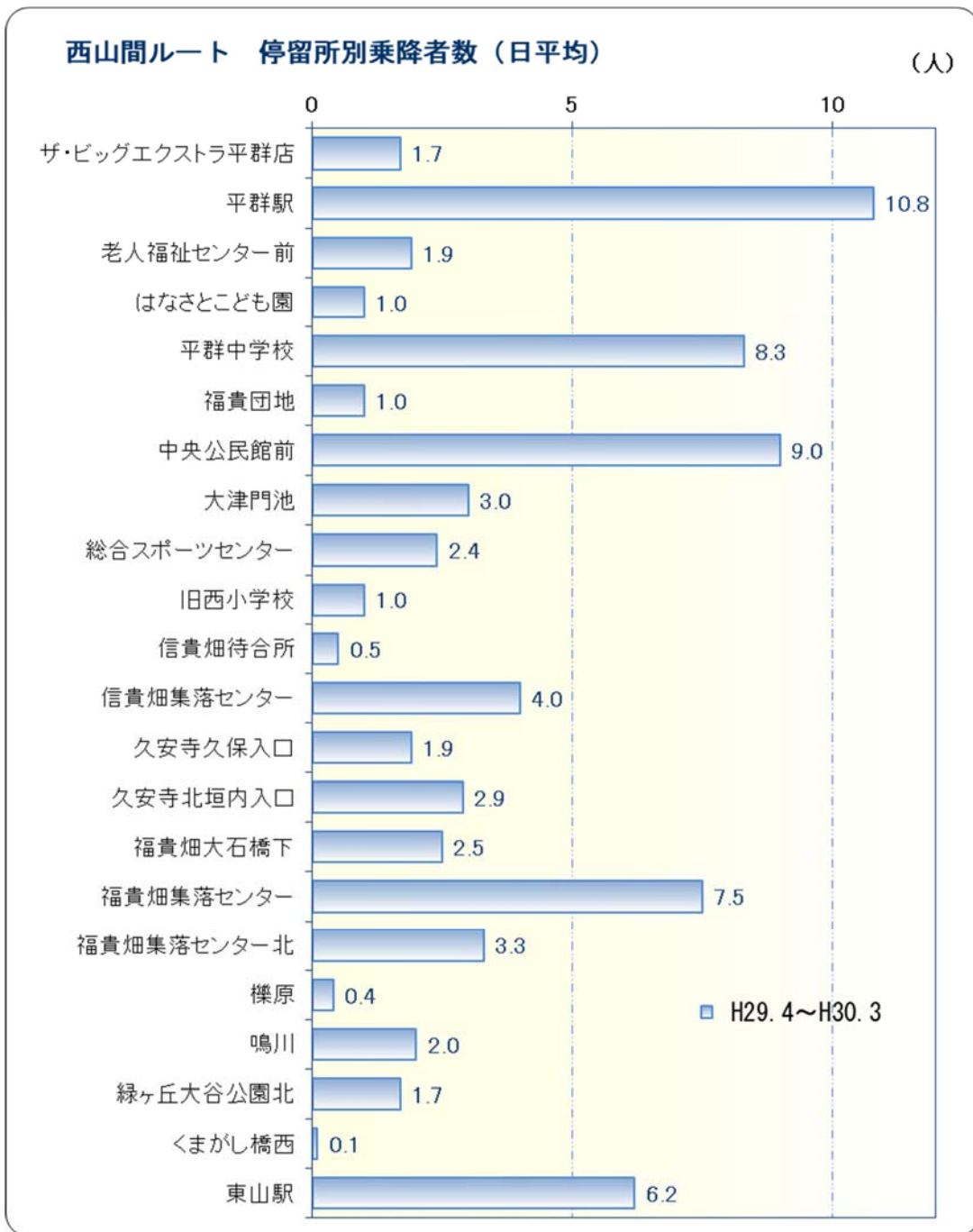
- ・ 月平均の利用者数は第1便（252人）が最も多く、次いで第3便（98人）、第6便（93人）の順であり、最も少ないのは第5便（14人）となっている。

#### 【通学時間帯以外】

- ・ 月平均の利用者数は第3便（98人）、第6便（93人）、第2便（75人）の順であり、最も少ないのは第5便（14人）となっている。

#### 4. 4 停留所別の利用状況

平成 29 年度の 1 日当たりの停留所別利用者数を以下に示す。

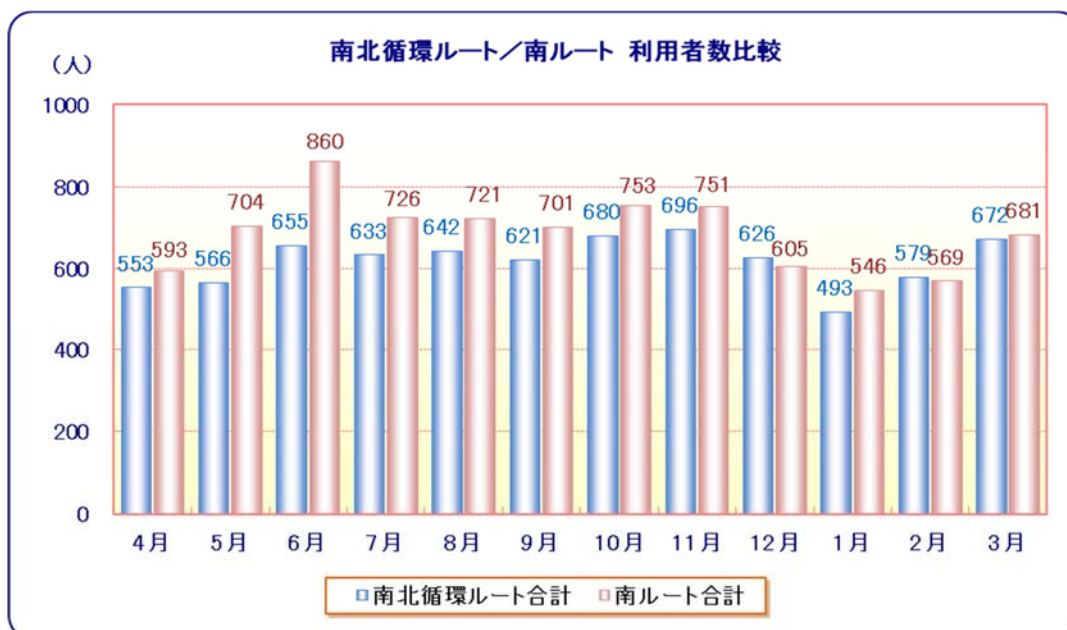


- ・西山間地域からの目的地としては、「平群駅」（10.8 人）が最も多く、次いで「中央公民館前」（9.0 人）、「平群中学校」（8.3 人）の順である。
- ・西山間地域では「福貴畑集落センター」（7.5 人）が最も多く、次いで「信貴畑集落センター」（4.0 人）、「福貴畑集落センター北」（3.3 人）の順となっている。
- ・平成 29 年 4 月に新設された「ザ・ビッグエクストラ平群店」は 1 日平均 1.7 人となっている。

## 5. 平成 29 年度の中央循環（南北循環／南）ルートの利用状況

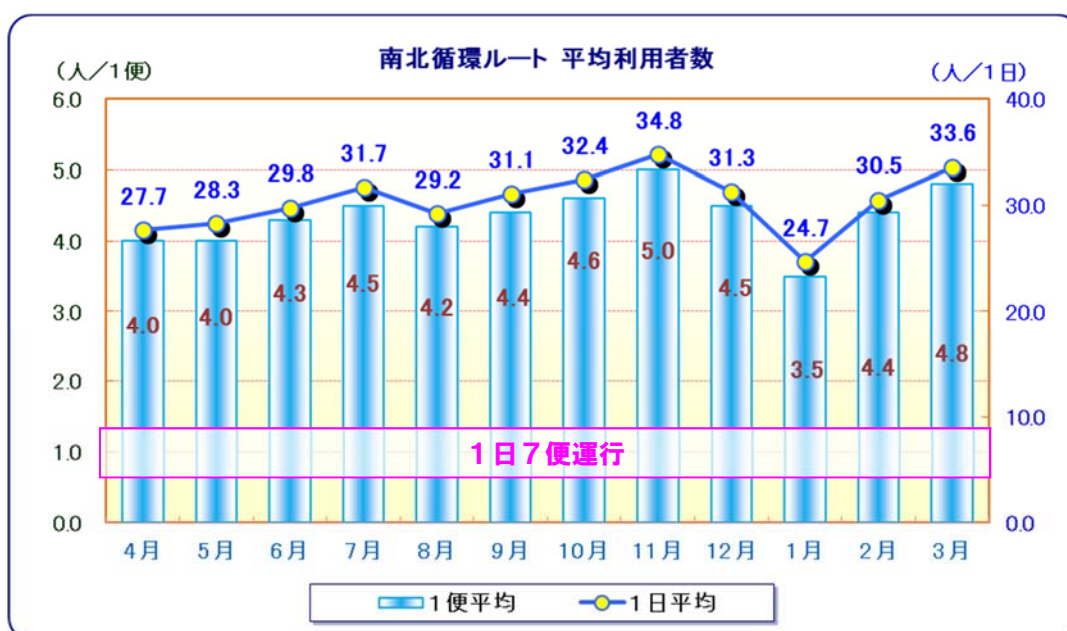
### 5. 1 月別の利用者数の推移

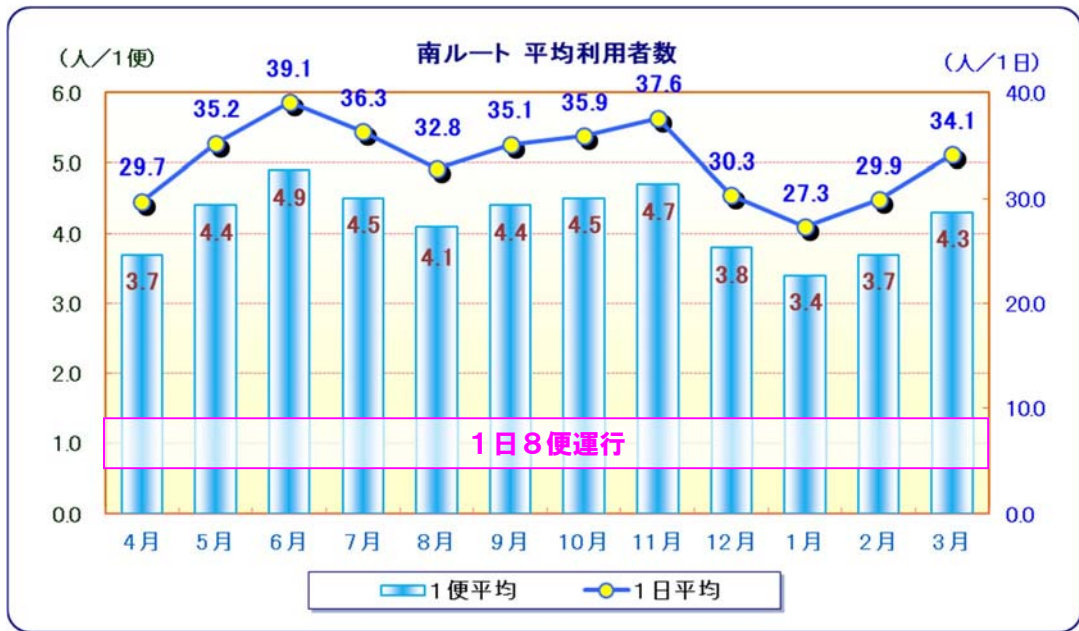
平成 29 年度の中央循環（南北循環／南）ルート of 月別利用者数を以下に示す。



### 5. 2 1日／1便あたりの利用者数の推移

平成 29 年度の中央循環（南北循環／南）ルート of 1日当たり及び1便当たりの利用者数を以下に示す。





■ 月間平均利用者数

- ・ 南北循環ルート : 618 人/月
- ・ 南ルート : 684 人/月

■ 1日当たり平均利用者数

- ・ 南北循環ルート : 30.4 人/日
- ・ 南ルート : 33.6 人/日

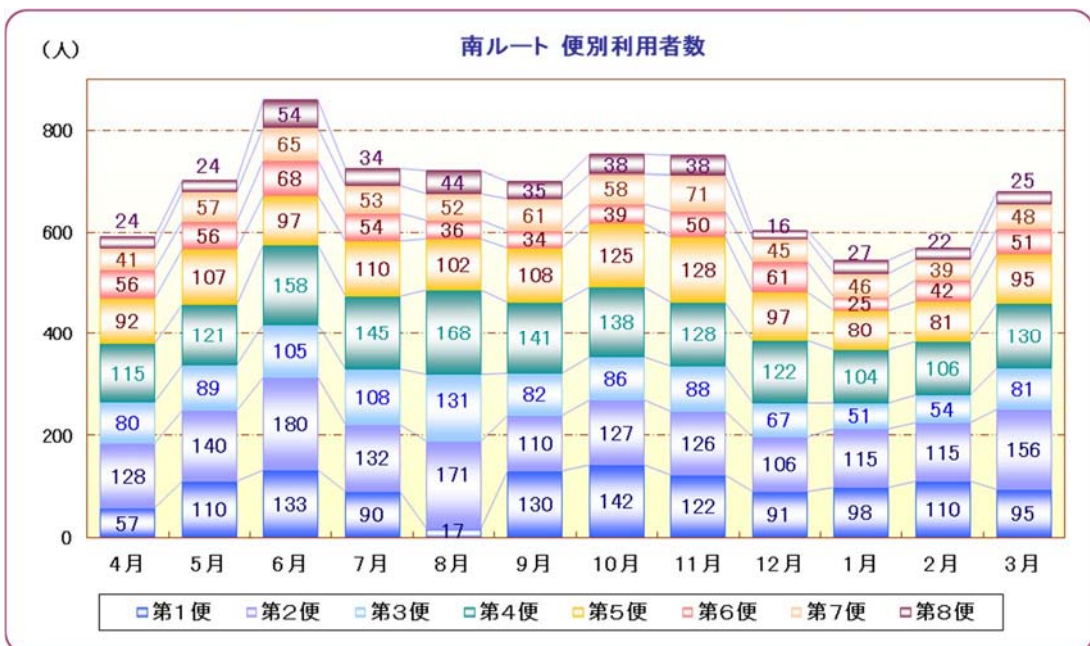
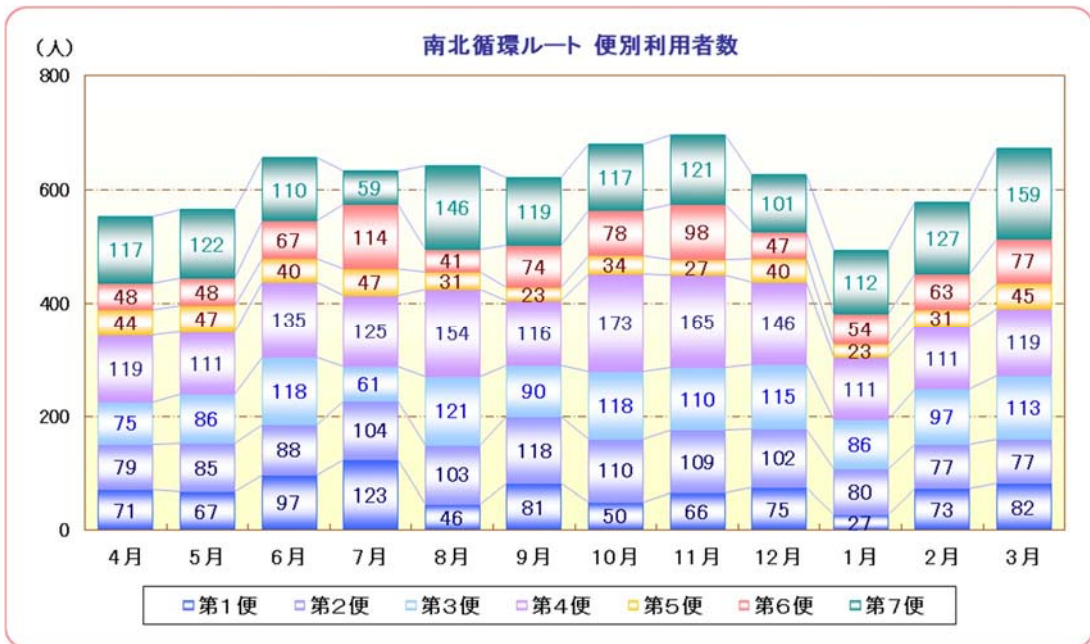
■ 1便当たり平均利用者数

- ・ 南北循環ルート (1日7便運行) : 4.4 人/便
- ・ 南ルート (1日8便運行) : 4.2 人/便



### 5. 3 便別の利用状況

平成 29 年度の便別の利用者数を以下に示す。



【南北循環ルート】

- ・月平均利用者は第4便（132人）が最も多く、次いで第7便（118人）、第3便（99人）の順となっている。最も少ないのは、第5便（36人）となっている。

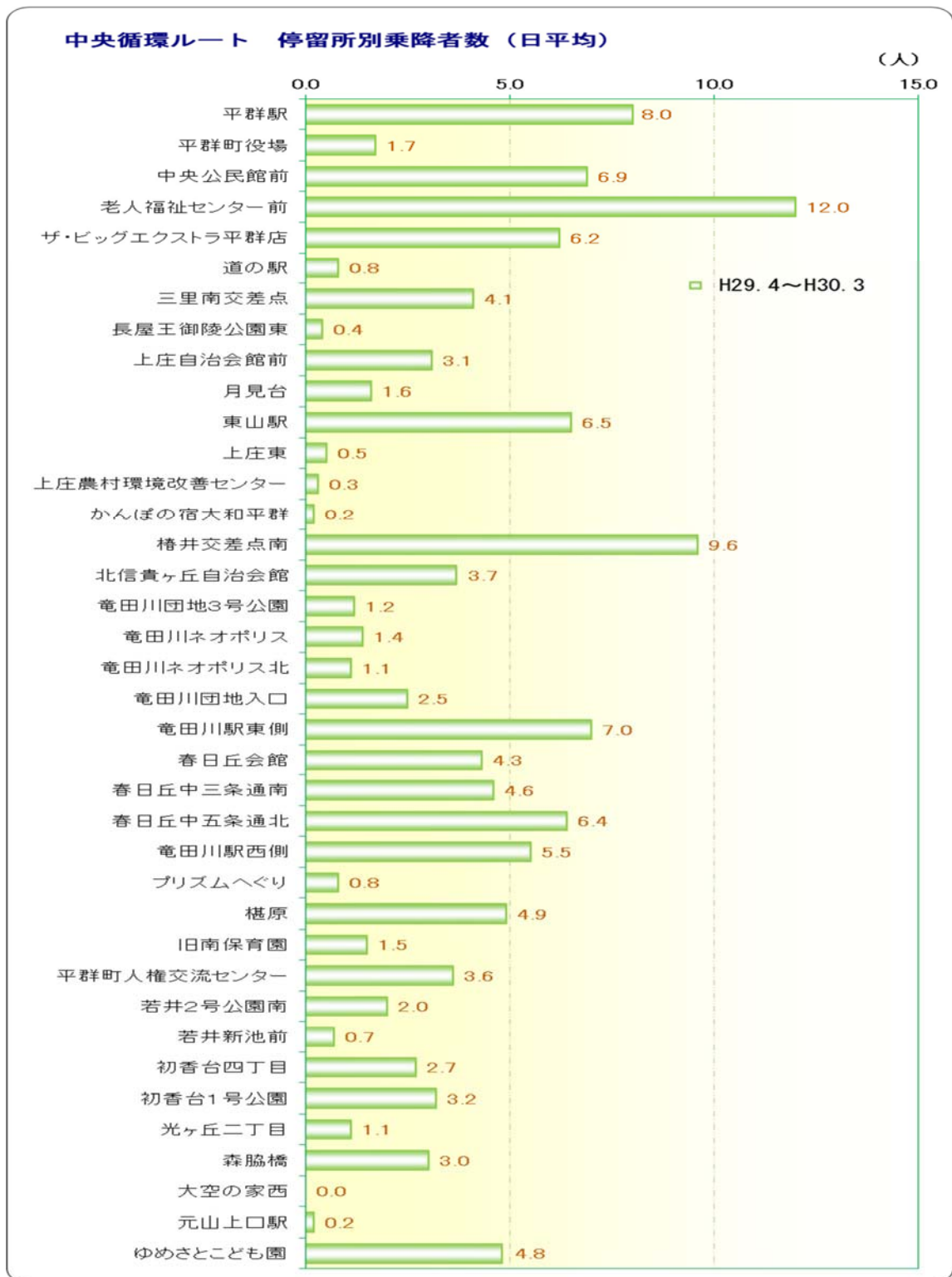
【南ルート】

- ・月平均利用者は第2便（134人）、第4便（131人）、第5便（102人）の順であり、最も少ないのは第8便（32人）となっている。



## 5. 4 停留所別の利用状況

平成 29 年度の 1 日当たりの停留所別利用者数を以下に示す。

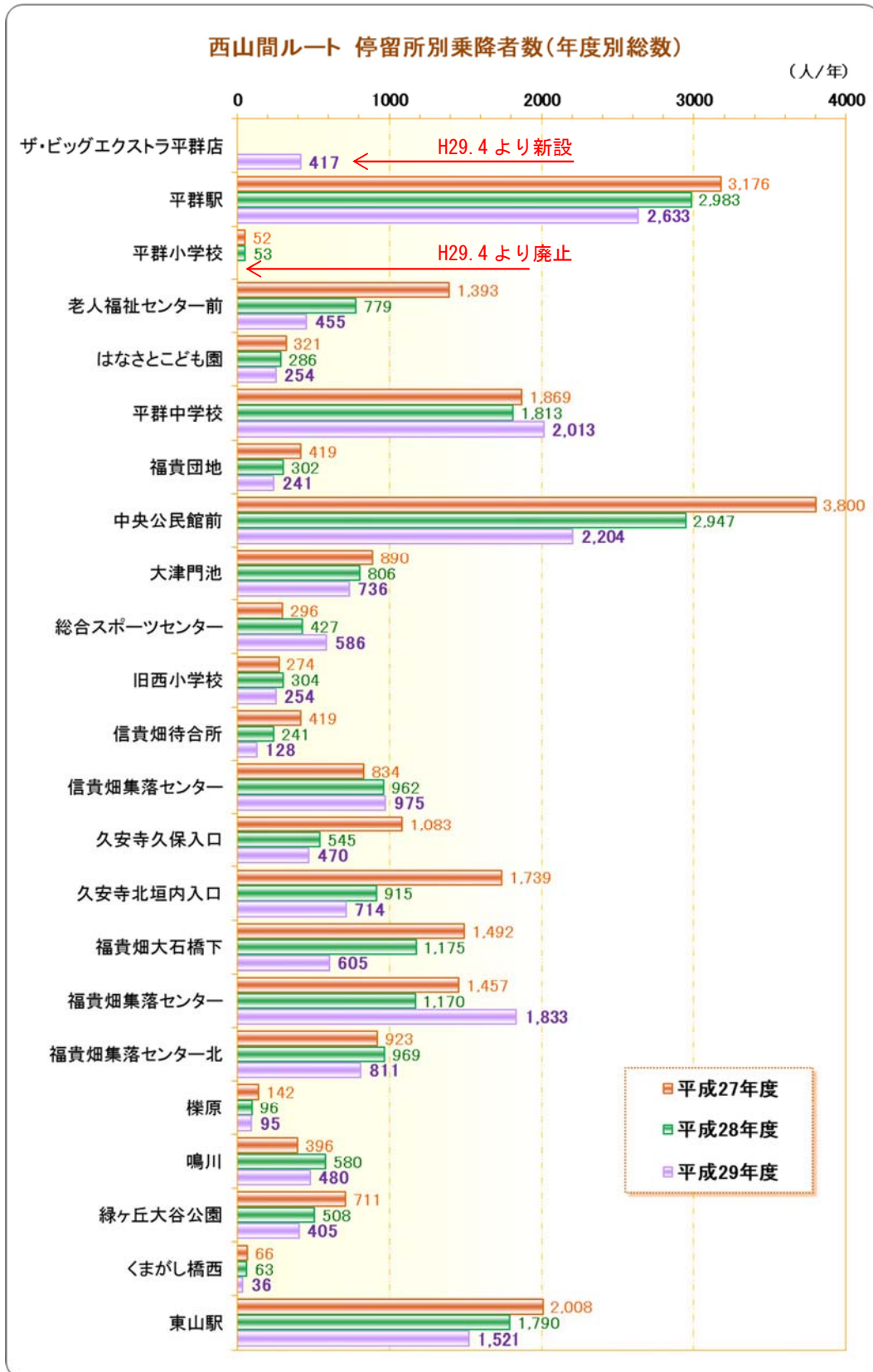


- ・中央循環地域からの目的地としては、「老人福祉センター前」（12.0 人）が最も多く、次いで「平群駅」（8.0 人）、「竜田川駅東側」（7.0 人）、「中央公民館前」（6.9 人）の順となっている。
- ・中央循環地域では、「椿井交差点南」（9.6 人）、「春日丘中五条通北」（6.4 人）の順であり、ゆめさとこども園では（4.8 人）の利用となっている。
- ・国道 168 号沿いの「三里南交差点」では（4.1 人）の利用となっている。

## 6. 停留所別 年度別の利用比較

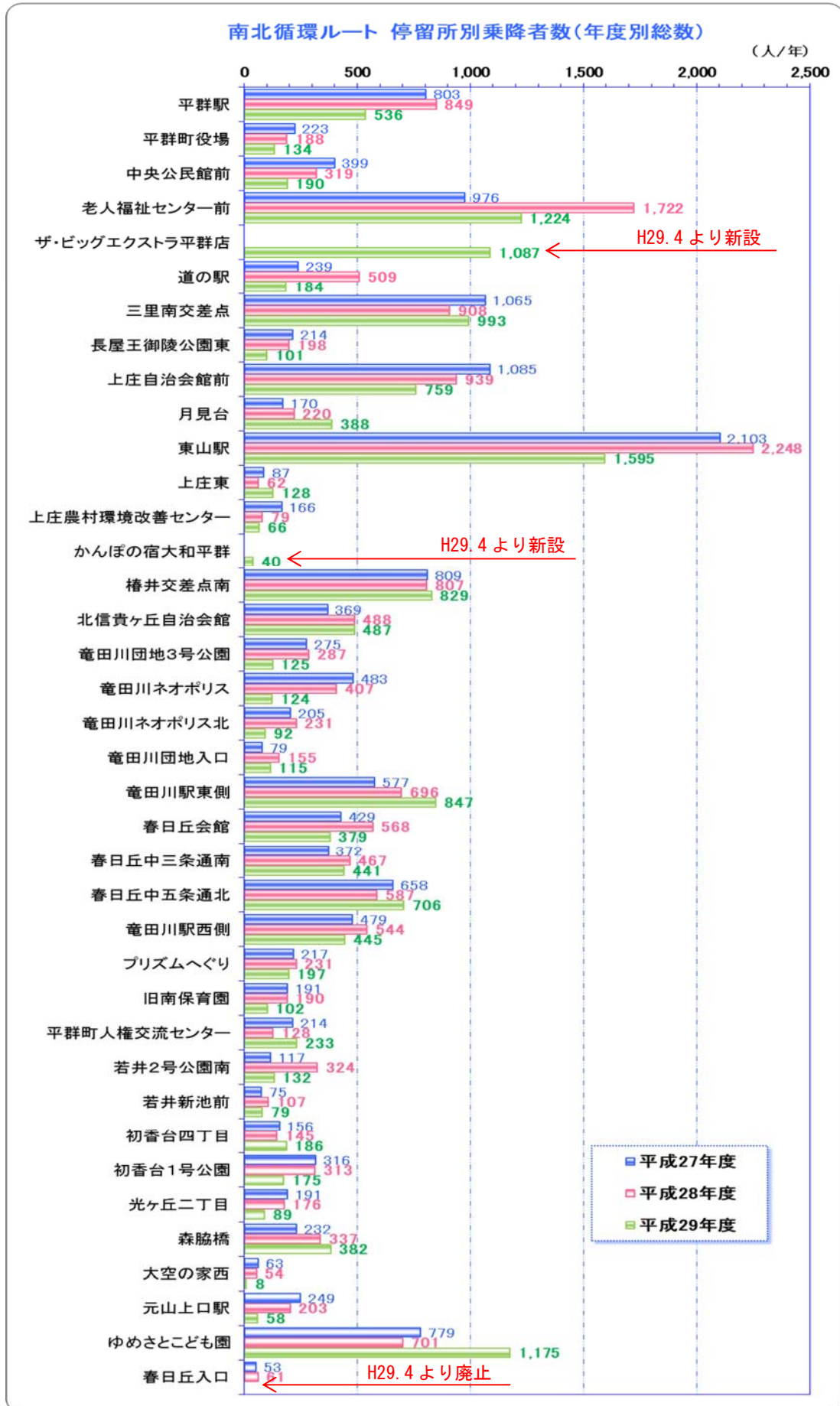
### 6.1 西山間ルート

平成27年度～平成29年度の各停留所の年度別の利用状況を以下に示す。



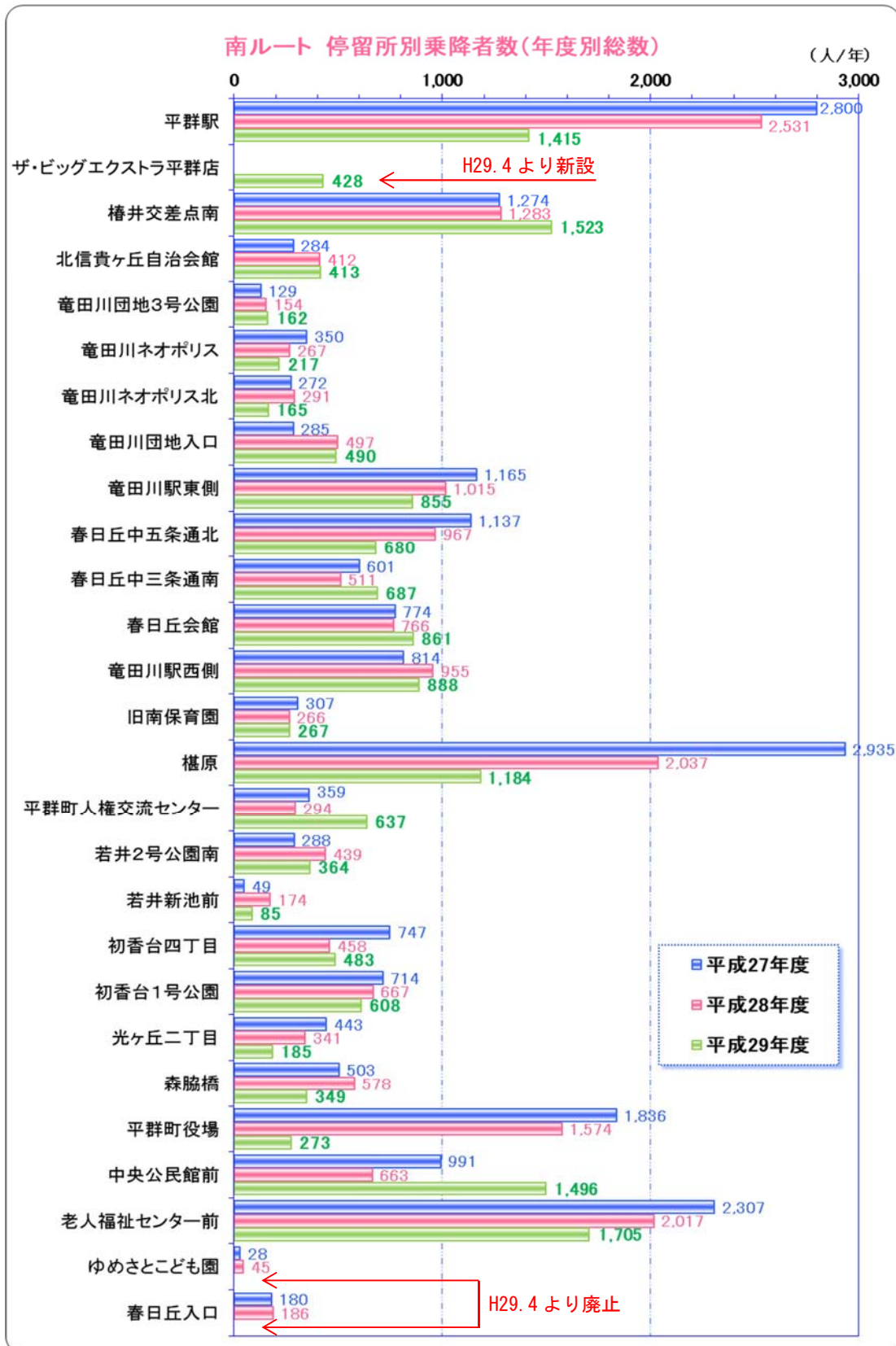
## 6. 2 南北循環ルート

平成 27 年度～平成 29 年度の各停留所の年度別の利用状況を以下に示す。



### 6. 3 南ルート

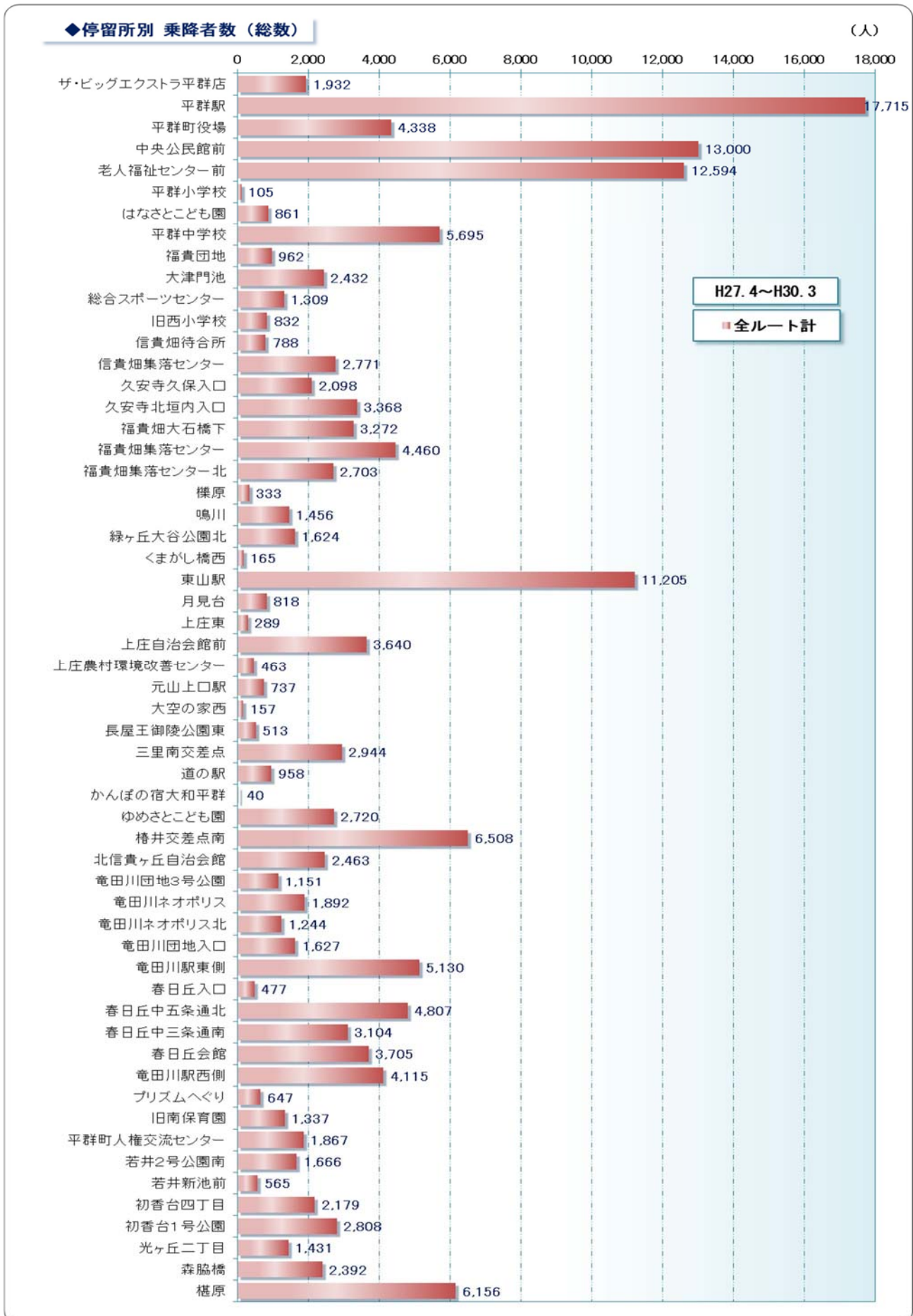
平成27年度～平成29年度の各停留所の年度別の利用状況を以下に示す。





## 7. 停留所別の利用比較

平成27年4月～平成30年3月までの各停留所別の全ルート合計の利用状況を以下に示す。





## ゆめさとこども園の利用状況（平成30年3月末現在）

## まとめ

平成27年4月から利用されている「ゆめさとこども園」における、平成30年3月までの乗降者数の推移は下表に示すとおり、月平均75.8人、日平均3.7人、便平均0.8人の利用となっている。

利用便としては、平成29年4月のダイヤ改正より、中央循環（南北循環）ルートのみでの運行となり、登園時では園着8:30（第1便）、園発8:45（第1便）、降園時では、園着14:30（第6便）、園発14:45（第6便）の運行となっている。

表 ゆめさとこども園 月別乗降者数

		H27年度												H27年度			
乗降者数(人)		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均値		
運行日数		21	18	22	22	21	19	21	19	21	19	20	22				
西山間ルート		22	25	19	11	3	14	25	25	14	15	21	14	208	17.3		
中央循環ルート		111	72	100	78	7	34	51	31	72	17	15	11	599	49.9		
南北循環ルート		100	70	97	72	7	33	49	31	70	17	15	10	571	47.6		
南ルート		11	2	3	6	0	1	2	0	2	0	0	1	28	2.3		
月合計		133	97	119	89	10	48	76	56	86	32	36	25	807	67.3		
1日当たり乗降者数		6.3	5.4	5.4	4.0	0.5	2.5	3.6	2.9	4.1	1.7	1.8	1.1		3.3		
1便当たり乗降者数		1.1	0.9	0.9	0.7	0.1	0.4	0.6	0.5	0.7	0.3	0.3	0.2	1日6便	0.6		
		H28年度												H28年度			
乗降者数(人)		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均値		
運行日数		20	19	22	20	22	20	20	20	21	18	20	22				
西山間ルート		19	20	31	14	5	17	1	3	4	4	13	13	144	12.0		
中央循環ルート		56	77	97	63	38	88	25	28	18	22	58	34	604	50.3		
南北循環ルート		47	71	88	56	38	81	25	27	14	22	54	34	557	46.4		
南ルート		9	6	9	7	0	7	0	1	4	0	4	0	47	3.9		
月合計		75	97	128	77	43	105	26	31	22	26	71	47	748	62.3		
1日当たり乗降者数		3.8	5.1	5.8	3.9	2.0	5.3	1.3	1.6	1.0	1.4	3.6	2.1		3.1		
1便当たり乗降者数		0.6	0.9	1.0	0.6	0.3	0.9	0.2	0.3	0.2	0.2	0.6	0.4	1日6便	0.5		
		H29年度												H29年度	H27-H29年度		
乗降者数(人)		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	月平均値	733	月平均値
運行日数		20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20				
西山間ルート																352	14.7
中央循環ルート		83	85	136	92	57	138	99	97	94	65	105	124	1,175	97.9	2,378	66.1
南北循環ルート		83	85	136	92	57	138	99	97	94	65	105	124	1,175	97.9	2,303	
南ルート																75	
月合計		83	85	136	92	57	138	99	97	94	65	105	124	1,175	97.9	2,730	75.8
1日当たり乗降者数		4.2	4.3	6.2	4.6	2.6	6.9	4.7	4.9	4.7	3.3	5.5	6.2		4.8		3.7
1便当たり乗降者数		1.0	1.1	1.5	1.2	0.6	1.7	1.2	1.2	1.2	0.8	1.4	1.6	1日4便	1.2		0.8

表 ゆめさとこども園 平均乗降者数比較

	平均乗降者数(人)		
	H27年度	H28年度	H29年度
月平均	67.3	62.3	97.9
日平均	3.3	3.1	4.8
便平均	0.6	0.5	1.2

表 ゆめさとこども園 便別乗降者数

H27年度															H27計	便別	
乗降者数(人)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	月平均値	月平均値		月平均値	
運行日数	21	18	22	22	21	19	21	19	21	19	20	22	245				
第1便(南北循環1便) 8:41着	54	40	45	32	5	9	2	14	28	10	6	6	251	20.9			
第2便(南北循環2便) 8:53着	26	25	38	38	2	14	33	4	32	2	5	1	220	18.3			
第3便(南3便) 9:19着	2	0	1	6	0	1	1	0	2	0	0	0	13	1.1			
第4便(西山間6便) 14:48着	22	25	19	11	3	14	25	25	14	15	21	14	208	17.3			
第5便(南北循環5便) 14:57着	20	5	14	2	0	10	14	13	10	5	4	3	100	8.3			
第6便(南8便) 15:19着	9	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	15	1.3			
月合計	133	97	119	89	10	48	76	56	86	32	36	25	807	67.3			

H28年度															H27~H28年度	
乗降者数(人)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	H28計	便別	累計	便別
運行日数	20	19	22	20	22	20	20	20	21	18	20	22	244	月平均値	489	月平均値
第1便(南北循環1便) 8:41着	24	30	40	27	19	43	17	23	11	18	32	30	314	26.2	565	23.5
第2便(南北循環2便) 8:53着	5	15	14	8	9	15	4	0	3	4	20	4	101	8.4	321	13.4
第3便(南3便) 9:19着	8	6	7	6	0	5	0	0	2	0	2	0	36	3.0	49	2.0
第4便(西山間6便) 14:48着	19	20	31	14	5	17	1	3	4	4	13	13	144	12.0	352	14.7
第5便(南北循環5便) 14:57着	18	26	34	21	10	23	4	4	0	0	2	0	142	11.8	242	10.1
第6便(南8便) 15:19着	1	0	2	1	0	2	0	1	2	0	2	0	11	0.9	26	1.1
月合計	75	97	128	77	43	105	26	31	22	26	71	47	748	62.3	1,555	64.8

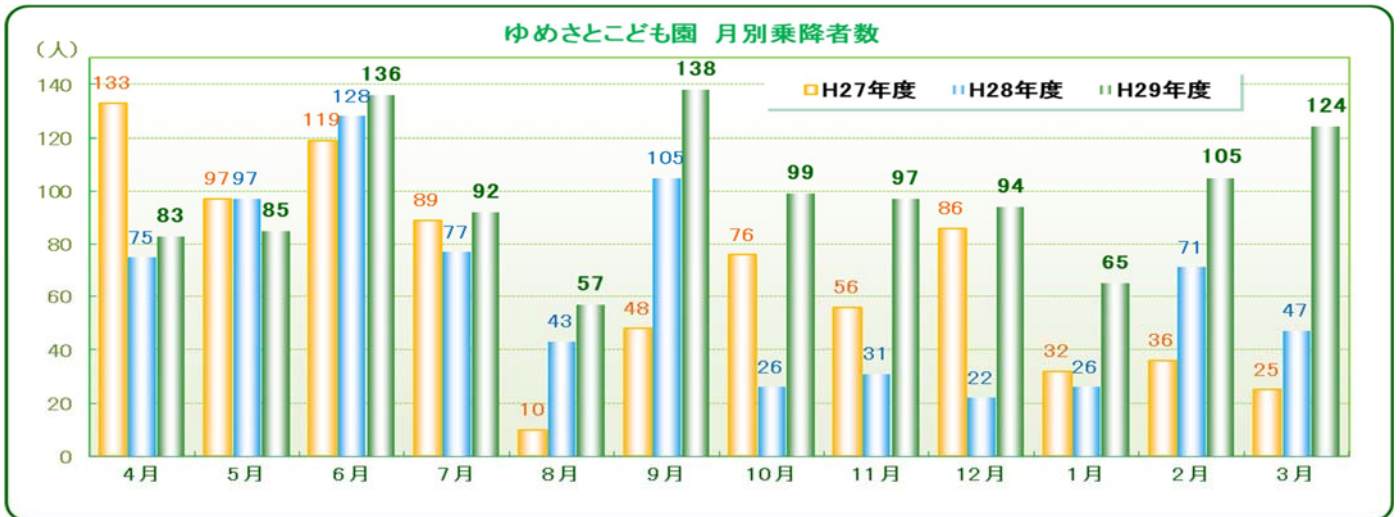
  

H29年度															H27~H29年度	
乗降者数(人)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	H29計	便別	累計	便別
運行日数	20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20	244	月平均値	733	月平均値
第1便(南北循環1便) 8:30着	36	33	49	33	22	42	28	30	41	16	44	51	425	35.4	990	27.5
第2便(南北循環1便) 8:45発	26	24	42	19	12	32	16	23	22	8	19	18	261	21.8	582	16.2
第3便(南北循環6便) 14:30着	11	10	16	15	12	24	21	16	11	16	14	20	186	15.5	235	6.5
第4便(南北循環6便) 14:45発	10	18	29	25	11	40	34	28	20	25	28	35	303	25.3	655	18.2
月合計	83	85	136	92	57	138	99	97	94	65	105	124	1,175	97.9	2,730	75.8

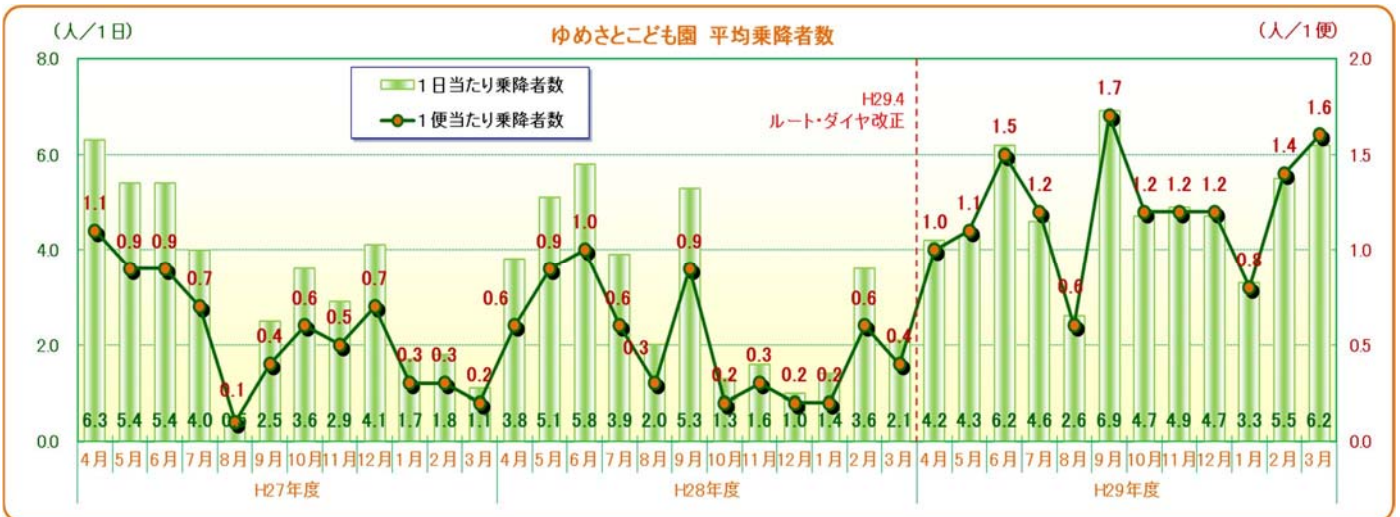
※乗降者数⇒停留所で乗り降りした数の合計

○平成 29 年度では、第 1 便（南北循環第 1 便：ゆめさとこども園 8:30 着）の利用がもっとも多く、次いで、第 4 便（南北循環第 6 便：ゆめさとこども園 14:45 発）となっている。

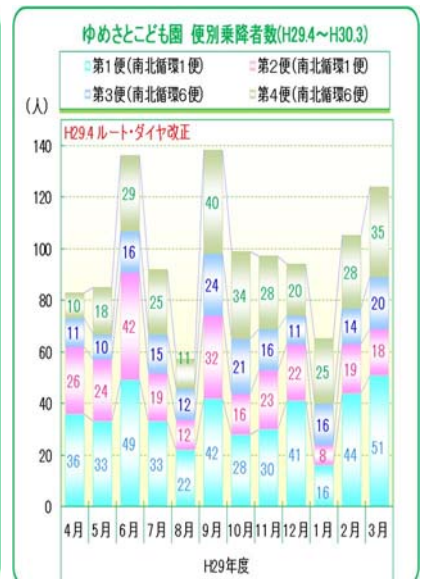
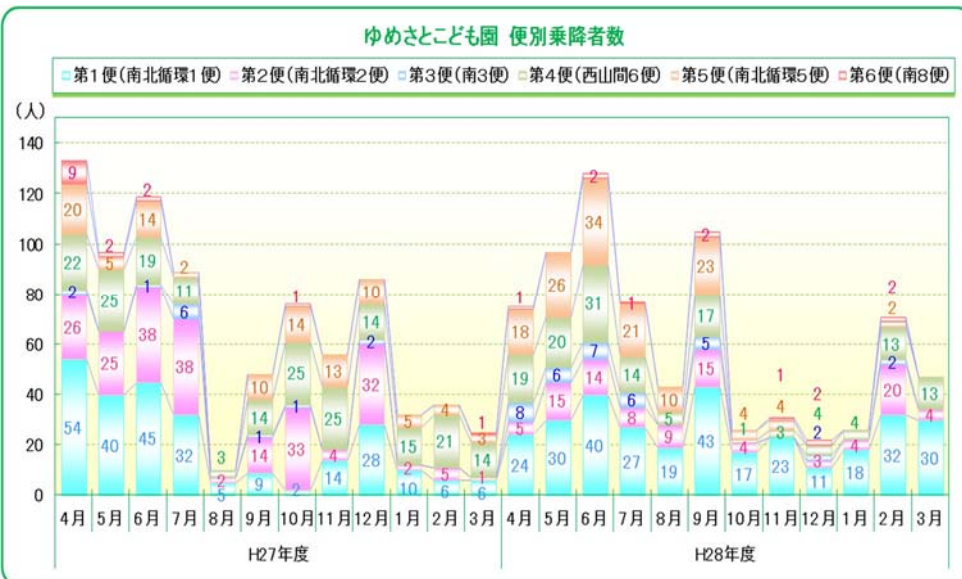
参考1. 年度別・月別利用状況



参考2. 1日/1便あたりの利用状況



参考3. 便別利用状況



**平成 29 年 4 月 新設停留所の利用状況（平成 29 年度実績）**

平成 29 年 4 月に新設された「ザ・ビッグエクストラ平群店」および「かんぼの宿大和平群」における、平成 29 年度の乗降者数を以下に示す。

**1. ザ・ビッグエクストラ平群店（8便/日）の利用状況**

表 ザ・ビッグエクストラ平群店 乗降者数

乗降者数(人)		H29年度												計
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
運行日数		20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20	244
ザ・ビッグエクストラ平群店	西山間ルート	16	35	40	23	30	25	45	42	43	39	39	40	417
	中央循環ルート	107	126	132	122	110	118	155	151	154	89	127	124	1,515
	南北循環ルート	73	86	105	90	83	83	109	101	107	62	95	93	1,087
	南ルート	34	40	27	32	27	35	46	50	47	27	32	31	428
月合計		123	161	172	145	140	143	200	193	197	128	166	164	1,932
1日当たり乗降者数		6.2	8.1	7.8	7.3	6.4	7.2	9.5	9.7	9.9	6.4	8.7	8.2	7.9
1便当たり乗降者数		0.8	1.0	1.0	0.9	0.8	0.9	1.2	1.2	1.2	0.8	1.1	1.0	1.0

表 ザ・ビッグエクストラ平群店 便別乗降者数

乗降者数(人)		H29年度												H29計
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
運行日数		20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20	244
第1便(南北循環2便)	8:49着	16	26	29	30	20	31	27	21	18	15	22	25	280
第2便(南北循環3便)	9:53着	11	17	23	18	16	15	27	17	16	10	16	20	206
第3便(西山間3便)	10:15着	6	16	20	12	14	14	22	20	19	12	12	12	179
第4便(南北循環4便)	11:41着	35	34	44	28	36	30	47	52	60	27	44	34	471
第5便(西山間6便)	12:17着	10	19	20	11	16	11	23	22	24	27	27	28	238
第6便(南5便)	13:06着	34	40	27	32	27	35	46	50	47	27	32	31	428
第7便(南北循環6便)	14:49着	2	1	2	1	3	1	4	7	3	2	1	3	30
第8便(南北循環7便)	15:59着	5	4	2	1	0	4	0	2	5	6	5	5	39
第8便(南北循環7便)	16:25着	4	4	5	12	8	2	4	2	5	2	7	6	61
月合計		123	161	172	145	140	143	200	193	197	128	166	164	1,932

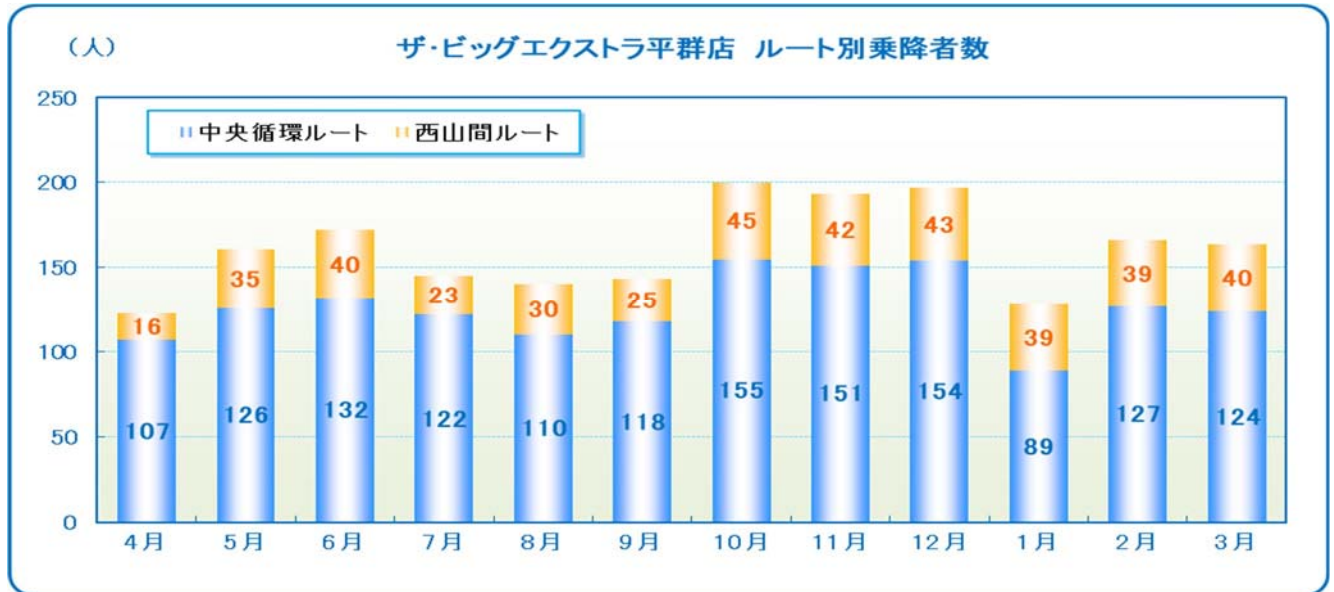
○ザ・ビッグエクストラ平群店 11:41 着(南北循環第 4 便)の利用がもっとも多く、次いで、ザ・ビッグエクストラ平群店 13:06 着(南第 5 便)、ザ・ビッグエクストラ平群店 8:49 着(南北循環第 2 便)となっている。

表 ザ・ビッグエクストラ平群店 平均乗降者数

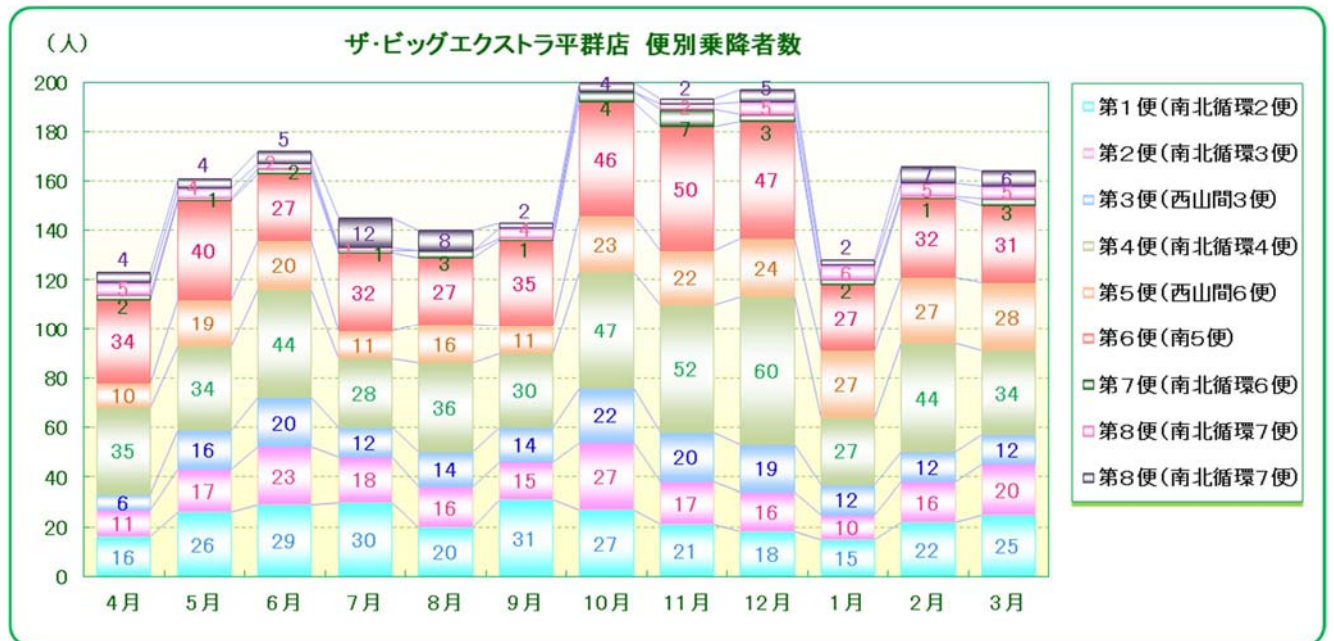
	平均乗降者数(人)
月平均	161.0
日平均	8.0
便平均	1.0

※乗降者数⇒停留所で乗り降りした数の合計

## 参考1. ルート別利用状況



## 参考2. 便別利用状況



## 2. かんぼの宿大和平群（1便/日）の利用状況

乗降者数(人)	H29年度												計
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
運行日数	20	20	22	20	22	20	21	20	20	20	19	20	244
かんぼの宿大和平群	3	1	1	2	2	1	5	2	3	2	1	3	26
1日(1便)当たり乗降者数	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1

○かんぼの宿大和平群の利用は、1日(1便)平均0.1人となっている。



# 無料乗車実施報告

## 1. 実施日

・平成29年11月13日（月）～平成29年11月17日（金） 5日間

## 2. 利用者数

表 無料乗車期間利用者数（単位：人）

		月	火	水	木	金	合計	
西山間ルート	通常期間	41	39	41	43	35	199	
	無料期間	38	36	64	53	68	259	
中央循環ルート	南北循環ルート	通常期間	29	31	31	41	37	169
		無料期間	40	34	36	37	51	198
	南ルート	通常期間	34	31	32	35	40	172
		無料期間	48	40	61	40	60	249
合計	通常期間	104	101	104	119	112	540	
	無料期間	126	110	161	130	179	706	
無料乗車日との比較		22	9	57	11	67	166	

※通常期間の利用者数は11月の各曜日の平均値

## 3. 効果検証

表 無料乗車の効果検証（単位：人）

	H29.11 無料 ①	H29.11 平均 ②	効果検証 ①-②
西山間ルート	259	199	60
南北循環ルート	198	169	29
南ルート	249	172	77
合計	706	540	166

### 【本年度の無料乗車と平均乗車との比較】

・H29.11 無料と H29.11 平均を比較  
 西山間ルート（60人）、  
 南北循環ルート（29人）、  
 南ルート（77人）、  
 全体（166人）  
 利用者が増加している。

	H29.11 無料 ③	H28.10 無料 ④	効果検証 ③-④
西山間ルート	259	351	-92
中央循環ルート	198	234	-36
南ルート	249	277	-28
合計	706	862	-156

### 【昨年度の無料乗車との比較】

・H29.11 無料と H28.10 無料を比較  
 西山間ルート（▲92人）、  
 南北循環ルート（▲36人）、  
 南ルート（▲28人）、  
 全体（▲156人）  
 利用者が減少している。

## 視察研修報告

視察日	平成30年2月26日(月)
参加者	事務局(総務防災課): 東川主幹、能地
視察先	奈良県香芝市(人口: 79,326人、面積: 24.26km <sup>2</sup> ) 担当課: 生活安全課: 主幹、担当2名
視察目的	デマンド交通を運行している自治体の現状を把握することで、平群町での運行計画検討の参考とするため。

## 視察概要

- ・概要説明及び質疑応答

## 市内公共交通

- ・路線バス: 五位堂駅周辺部のみ
- ・コミュニティバス: 4ルート(木曜日運休のため、木曜シャトル運行)  
→デマンド交通導入後にコミュニティバスは廃止予定であったが市民要望から継続運行となった。  
※H10年から運行、H28から有料化
- ・乗合タクシー: 目的地規定方式(登録予約制・料金200円)

## 運行乗降

- ・コミュニティバス利用実績: 54,890人(291日)、約189人/日
- ・デマンド交通利用実績: 36,007人(205日)、約176人/日
- ・料金収入: コミュニティバス約600万円、デマンド交通約850万円
- ・予算決算額推移: 下表参照

単位: 円

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度(見込)
公共交通予算決算額	95,495,464	85,111,748	84,309,489	82,583,000
コミュニティバス運行事業	46,764,776	43,749,089	43,228,353	41,494,000
運行业務委託	36,018,000	36,018,000	31,779,000	31,671,000
バス停借り上げ料	130,000	120,000	120,000	120,000
消耗品	12,960	19,440	823,320	190,000
燃料費	3,937,986	3,222,600	2,997,025	3,600,000
印刷製本費	0	0	178,848	220,000
修繕費	6,501,450	4,204,669	6,526,724	5,500,000
手数料	4,400	4,400	4,400	5,000
保険料	65,680	65,680	65,680	66,000
工事請負費	0	0	120,960	0
備品購入費	0	0	498,896	0
自賠償保険料	94,300	94,300	113,500	122,000
デマンド交通運行事業	48,730,688	41,362,659	41,081,136	41,089,000
運行业務委託	45,499,553	38,225,760	38,040,000	38,040,000
出張旅費	5,000	9,360	18,130	20,000
通信運搬費	0	201,967	206,220	221,000
消耗品	99,697	12,534	189,712	40,000
印刷製本費	499,446	0	94,932	70,000
システム使用料	2,626,992	2,913,038	2,532,142	2,698,000

※: コミュニティバス: 自家用有償運行(白ナンバー・車両は市保有)

※: コミュニティバス: 車両修繕費・自賠償保険料は市負担

※: デマンド交通: 予約システム使用料は市負担

※: デマンド交通契約: 運行委託費に予約係含む(市職員は登録受付)

## 今後の課題

- ・公共交通費の上限設定: 約8,000万円(市長意向)
- ・デマンド利用料金の改定検討
- ・デマンド交通運行エリアの見直し検討

## 質疑応答等

Q：デマンド運行事業は成功ですか？

A：成功とはいえない。サービスとしては悪くはないと考えるが。

国からは公共交通利用者の競合状況を、タクシー協会からは民業圧迫の指摘を受けており、3年後の契約更新時には見直しを要望されている。

国は、バスが基幹、デマンドは補助交通としているが、香芝市は両方が基幹となっている。

Q：デマンド交通は継続予定ですか？

A：デマンド交通はできれば再考したい。

Q：デマンド交通に対するクレームはありますか？

A：通院のため午前便に予約が集中するため午前便に対して予約が取れない点、予約する時に電話が繋がらない（2回線対応中）の2点がある。

どちらも解消するには経費が増加する。コミュニティバスではドライバーに関する事以外は無いです。

Q：デマンド利用者の特性は？

A：登録者数約15,000人に対しヘビーユーザー約3,000人（高齢者）の利用が多くなっている。

Q：デマンド運行の料金は？

A：200円。安いのではと認識している。

Q：白ナンバーを緑ナンバーに変更予定は？

A：緑ナンバーにすると、法令に基づいた駐車スペースの確保が義務付けになるのでは。

平群町も次回の車両更新時に検討が必要なのではないか。

Q：国、県の補助はありますか？

A：ない

Q：平群町ではデマンド導入を検討中です。何か留意点はありますか？

A：平群町は現状のバス運行で充実していると思うが、導入するとしたらフルデマンドではなく運行範囲を限定して料金を検討すべきと考える。

導入は構わないが経費的に継続できるようにすべき。

参考までに田原本町ではデマンド交通を廃止して補助券配布にすると聞いている。

## 視察状況写真

### ・協議状況



### ・バス停留所



### ・コミュニティバス



### ・乗合タクシー



## 平成 29 年度 事業報告

## 1. 利用状況データとりまとめ

町コミュニティバスの平成29年度（H29.4～H30.3）の利用実績は、「資料－2」を参照。  
また、平成27年4月から利用されている「ゆめさとこども園」における利用状況（H27.4～H30.3）は、「資料－3」を参照。

参考資料「資料－4」：平成29年4月に新設された「ザ・ビッグエクストラ平群店（8便／日）」、「かんぼの宿大和平群（1便／日）」の利用状況（H29.4～30.3月）。

## 2. 公共交通イベント実施報告

### ●無料乗車

◇実施期間：平成29年11月13日（月）～平成29年11月17日（金）の5日間

無料乗車実施報告は、「資料－5」を参照。

## 3. 利用者アンケート調査実施報告

本町コミュニティバス利用の有無に関わらず、かしのき荘訪問者に対するアンケート及びコミュニティバス車内での利用者に対するアンケートを実施。

### ●かしのき荘回収： 回答数350票

◇調査日：平成29年7月26日～9月30日

◇調査対象者：かしのき荘訪問者

### ●コミュニティバス車内： 回答数72票

◇調査日：平成29年9月8日（金）

◇調査対象者：平群町コミュニティバス利用者（全便）

◇回答者数内訳：西山間ルート：16名、南ルート：29名、南北循環ルート：27名）

アンケート調査結果報告は、平成29年度第3回地域公共交通会議（H29.11開催）「資料－5」を参照。

## 4. 視察研修報告

◇視察日：平成29年7月28日（金）

◇視察地：鳥取県伯耆町

◇公共交通運用状況：

平群町と同規模（人口）の自治体で、鉄道及び路線バスが運行されているなかで、スクールバス、コミュニティバス（デマンド交通）を運行している自治体の現状を把握することで、平群町での運行計画検討の参考とするため。

内容の詳細については、平成29年度第2回地域公共交通会議（H29.10開催）「資料－8」を参照。



◇視察日：平成29年1月29日（月）

◇視察地：兵庫県南あわじ市

◇公共交通運用状況：

デマンド交通を運行している自治体の現状を把握することで、平群町での運行計画検討の参考とするため。

内容の詳細については、平成29年度第4回地域公共交通会議（H30.2開催）「資料－5」を参照。

◇視察日：平成30年2月26日（月）

◇視察地：奈良県香芝市

◇公共交通運用状況：

デマンド交通を運行している自治体の現状を把握することで、平群町での運行計画検討の参考とするため。

内容の詳細については、平成30年度第1回地域公共交通会議（H30.6開催）「資料－6」を参照。

## 5. 改善検討・関係機関協議等

### ●平群町地域公共交通会議開催

◇第1回 平成29年 6月開催

◇第2回 平成29年10月開催

◇第3回 平成29年11月開催

◇第4回 平成30年 2月開催

《議案第1号》

## 平成29年度 平群町地域公共交通会議 収支決算書

## 歳入

(単位:円)

科目	予算額	決算額	差引過不足額	摘要
1. 負担金	2,000,000	2,000,000	0	平群町負担金
2. 補助金	0	0	0	国、県補助金
3. 繰越金	794,693	794,693	0	前年度繰り越金
4. 諸収入	307	20	-287	預金利子
合計	2,795,000	2,794,713	-287	

## 歳出

(単位:円)

科目	予算額	決算額	差引過不足額	摘要
総事業費				
1. 会議費	95,000	26,437	68,563	会議運営費
2. 事務費	95,000	71,786	23,214	事務手数料等
3. 事業費	2,542,000	2,038,768	503,232	事業検証・交通イベント等
4. 予備費	63,000	0	63,000	諸収入欠損充当等
合計	2,795,000	2,136,991	658,009	

歳入決算額(2,794,713円)-歳出決算額(2,136,991円)=657,722円  
 歳入歳出差引額 657,722円については、次年度繰越とさせていただきます。

上記決算を行ったところ、帳簿等と符合し正確なものと認めました。

平成29年4月27日

監査委員

岡 嘉道



監査委員

藤本 奈智子



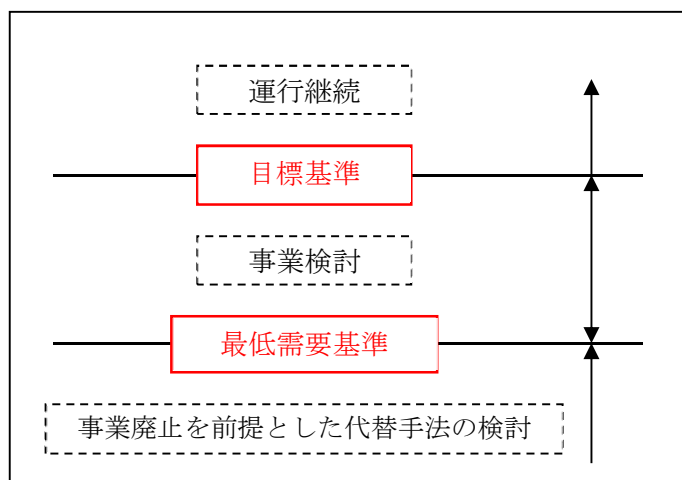
## 平群町コミュニティバス運行における評価基準

町コミュニティバスについては、今後の運行における事業の継続および廃止の、新たな評価基準の設定を行う。

以下に評価基準の概要を示す。

### 1. 新評価基準

2ルート運行における運行評価基準については、本町のコミュニティバスを維持・継続することを前提に、目標基準と最低需要基準の2種類を設定した。



#### 1) 目標基準

目標基準は、過年度における各ルートの最大年間利用者数を基に、3ルート運行から2ルート運行に変更した場合で算出し、目標利用者数を22,000人に設定した。

目標基準に達しない場合は、事業の継続検討をおこなう。

表 目標基準の算出

運行ルート	最大年間利用者数	2/3で算出※	目標基準 (人/年度)
西山間ルート	14,760 (人/H26年度)	14,760*2/3	9,840
南北循環ルート	18,240 (人/H27年度)	18,240*2/3	12,160
合計	33,000		22,000

## 2) 最低需要基準

最低需要基準は、平成29年度の各運行ルート毎の年間利用者数の、最低基準に対する比率を、3ルート運行から2ルート運行に変更した場合の需要予測に掛けて算出し、最低需要基準を約17,500人に設定した。

最低需要基準に達しない場合は、事業廃止を前提とした代替手法の検討をおこなう。

表 最低需要基準の算出

運行ルート	①年間利用者数 (人/H29年度)	②最低基準 (人/H23年度)	過年度減少率 (%) ①÷②=(A)	2ルート運行 需要予測 (人/年度) (B) ※	最低需要基準 (人/年度) (A)×(B)
西山間ルート	8,945	10,000	89.5%	9,000	8,055
南北循環ルート	15,626	18,200	85.8%	11,000	9,438
合計	24,571	28,200	87.1%	20,000	17,493

※2ルート運行需要予測値は、次頁(P36~P37)の参考資料《2ルート運行需要予測》による。

## 3) 運行ルート別の目標基準・需要予測・最低需要基準および収支率

目標基準、需要予測、最低需要基準および収支率を以下にまとめる。

収支率は、平成29年度の一人当りの運賃収入(87.4円/人)を用いて、それぞれに対して算出した。(※)

なお、評価年次は2カ年としている。

表 運行ルート別目標基準、需要予測、最低需要基準、収支率

運行ルート		平成30年度	収支率	平成31年度	収支率
西山間ルート	目標基準	9,840人	8.7%	9,840人	8.7%
	需要予測	9,000人	8.0%	9,000人	8.0%
	最低需要基準	8,060人	7.2%	8,060人	7.2%
南北循環ルート	目標基準	12,160人	8.7%	12,160人	8.7%
	需要予測	11,000人	7.9%	11,000人	7.9%
	最低需要基準	9,440人	6.8%	9,440人	6.8%

※P38の参考資料《2ルート運行収支率予測》による。

平成29年度の収支率は、約6.6%。



<<参考：2ルート運行需要予測>>

平成30年からの2ルート運行における目標利用者数は、平成29年度（4月～12月）の利用者数から検討を行った。

①計算式

便別年間利用者数（人）

$$=（4月から12月の平均日利用者数）\times 20日/月 \times 12ヶ月$$

②西山間ルート

西山間ルートは、上記の計算式及び追加7停留所増加分を考慮して算定した結果、「表 西山間ルート年間目標利用者数」に示すように、9,255人/年となった。

表 西山間ルート年間目標利用者数（単位：人）

H29年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	日平均×20日×12ヶ月	年間利用者
第1便	12.1	15.1	15.1	11.3	3.0	14.7	15.3	17.8	11.8	12.9×20×12=3,096	3,096
第2便	2.8	2.9	2.9	3.4	5.3	3.0	3.8	3.1	3.0	3.3×20×12=792	792
第3便	5.6	5.5	5.4	4.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.6	4.7×20×12=1,128	1,128
第4便	1.5	1.8	1.2	1.6	1.6	1.4	1.0	0.8	1.0	1.3×20×12=312	312
第5便	0.4	0.6	0.5	0.8	0.9	0.7	0.5	0.8	1.0	0.7×20×12=168	168
第6便	4.8	4.6	3.7	3.6	4.3	4.5	4.3	6.3	5.0	4.5×20×12=1,080	1,080
第7便	3.7	3.3	2.3	1.9	2.7	3.2	2.6	3.3	3.8	3.0×20×12=720	720
第8便	2.7	3.4	3.0	2.7	1.2	2.6	3.8	2.8	2.4	2.7×20×12=648	648
第9便	1.7	1.9	2.5	1.4	1.1	4.2	2.4	2.7	1.6	2.2×20×12=528	528
第10便	1.4	1.6	1.7	1.8	1.0	1.2	0.8	1.4	1.8	1.4×20×12=336	336
増加分	追加7停留所※ <sup>1</sup> （3便/日）：2.3人/日（H27年度実績） （2.3×0.83※ <sup>2</sup> ）×20日/月×12ヶ月＝458										458
合計	年間利用者計＋増加分＝8,808＋458＝9,266										9,266

※1 追加停留所：月見台、上庄東、上庄自治会館前、上庄農村環境改善センター、元山上口駅、大空の家西、平群町役場

※2 0.83：西山間ルートにおける減便による利用者数減少率（10/12便＝0.83）。

③南北循環ルート

南北循環・南ルートについては、コミュニティバス利用者の大半を占める高齢者及び小学校のニーズと整合を図った効率的な運行ダイヤを設定したことから、廃止する「ゆめさとこども園」及び「かんぼの宿」の利用者数及び南ルートについて「樫原の通学便」を除く全便の減少分を考慮したうえで、算定した結果、「表 南北循環ルート年間目標利用者数」に示すように、11,210人/年となった。

i) 南北循環ルート

- ・ 現行の南北循環ルートをベースとしていることから減便の影響が無いものとした
- ・ 「ゆめさとこども園」及び「かんぼの宿」は廃止することから両施設利用者数を差し引いた

ii) 南ルート

- ・ 新規の南北循環ルートへの移行と想定した
- ・ 減便の影響として、減少率0.46※を榎原からの通学便（第1・7・8便）を除く全便に掛けた

※減少率：南北循環ルートにおける減便による利用者数減便率（7/15便=0.46）を用いた

表 南北循環ルート年間目標利用者数（単位：人）

H29年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	日平均×20日×12ヶ月	年間利用者	
南北循環ルート	第1便	3.6	3.4	4.4	6.2	4.1	4.1	2.4	3.3	3.8	$3.7 \times 20 \times 12 = 888$	888
		ゆめさとこども園減少数：-1.2人（1便当たり平均）×20日×12ヶ月=-576÷2										▲288
	第2便	4.0	4.2	4.0	5.2	4.7	5.9	5.2	5.5	5.1	$4.9 \times 20 \times 12 = 1,176$	1,176
	第3便	3.8	4.3	5.4	3.1	5.5	4.5	5.6	5.5	5.8	$4.8 \times 20 \times 12 = 1,152$	1,152
		かんぼの宿減少数：-0.1人（1便当たり平均）×20日×12ヶ月=-24										▲24
	第4便	6.0	5.5	6.1	6.3	7.0	5.8	8.2	8.3	7.3	$6.7 \times 20 \times 12 = 1,608$	1,608
	第5便	2.2	2.3	1.8	2.4	1.4	1.2	1.6	1.4	2.0	$1.8 \times 20 \times 12 = 432$	432
	第6便	2.4	2.4	3.0	5.7	1.9	3.7	3.7	4.9	2.4	$3.3 \times 20 \times 12 = 792$	792
		ゆめさとこども園減少数：-2.4人（1便当たり平均）×20日×12ヶ月=-576÷2										▲288
	第7便	5.9	6.1	5.0	3.0	6.6	6.0	5.6	6.1	5.1	$5.5 \times 20 \times 12 = 1,320$	1,320
南ルート	第1便	2.9	5.5	6.0	4.5	0.8	6.5	6.8	6.1	4.6	$4.8 \times 20 \times 12 = 1,152$	1,152
	第2便	6.4	6.9	8.2	6.6	7.8	5.5	6.0	6.3	5.3	$(6.6 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 729$	729
	第3便	4.0	4.5	4.8	5.4	6.0	4.1	4.1	4.4	3.4	$(4.5 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 497$	497
	第4便	5.8	6.0	7.2	7.3	7.6	7.1	6.6	6.4	6.1	$(6.7 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 740$	740
	第5便	4.6	5.4	4.4	5.5	4.6	5.4	6.0	6.4	4.9	$(5.2 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 574$	574
	第6便	2.8	2.8	3.1	2.7	1.6	1.7	1.9	2.5	3.1	$(2.5 \times 0.46 \times 20 \times 12 = 276$	276
	第7便	2.1	2.9	3.0	2.7	2.4	3.1	2.8	3.6	2.3	$(2.7 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 298$	298
	第8便	1.2	1.2	2.5	1.7	2.0	1.8	1.8	1.9	0.8	$(1.6 \times 0.46) \times 20 \times 12 = 177$	177
合計	年間利用者計-減少分=11,811-600=11,211										11,211	

④町コミュニティバスの年間目標利用者数

西山間ルートが9,266人、南北循環ルートが11,211人で、合計が20,477人であることから、年間目標利用者数を約20,000人とした。

<<参考：2ルート運行収支率予測>>

2ルート運行における収支率を予測した。

予測は平成29年度の収支内容（運行経費・運賃収入・利用者数）から、町コミュニティバス合計の一人当り運賃収入（87.4円/人）を用いて算出した。

結果、目標基準（22,000人）で8.7%、需要予測（20,000人）で7.9%の収支率となった。

収支率は下記の算定式で算出した。

$$\text{年間利用者数 (X) 一人当り運賃収入 (87.4円/人) (÷) 運行経費 (2,200万円)}$$

表 収支率算出

過年度収支実績

年度	運行ルート	年間運行経費 (円) (A)	年間運賃収入 (円) (B)	年間利用者数 (人) (C)	一人当り 運賃収入(円) (B)÷(C)	収支率 (B)÷(A)
H29	西山間	11,897,280	793,862	8,945	88.7	6.7%
	南北循環	20,688,480	1,354,456	7,416	86.7	6.5%
	南			8,210		
	合計	32,585,760	2,148,318	24,571	<b>87.4</b>	<b>6.6%</b>

目標基準値

運行ルート	年間運行経費 (円) ①	年間利用者数 (人) ②	平均一人当り 運賃収入(円) ③	年間運賃収入 (円) ④=②×③	収支率 ④÷①
西山間ルート	9,834,000	9,840	87.4	860,341	8.7%
南北循環ルート	12,166,000	12,160	87.4	1,063,186	8.7%
全体	22,000,000	22,000	87.4	1,923,528	8.7%

需要予測値

運行ルート	年間運行経費 (円) ①	年間利用者数 (人) ②	平均一人当り 運賃収入(円) ③	年間運賃収入 (円) ④=②×③	収支率 ④÷①
西山間ルート	9,834,000	9,000	87.4	786,898	8.0%
南北循環ルート	12,166,000	11,000	87.4	961,764	7.9%
全体	22,000,000	20,000	87.4	1,748,661	7.9%

最低需要基準値

運行ルート	年間運行経費 (円) ①	年間利用者数 (人) ②	平均一人当り 運賃収入(円) ③	年間運賃収入 (円) ④=②×③	収支率 ④÷①
西山間ルート	9,834,000	8,060	87.4	704,711	7.2%
南北循環ルート	12,166,000	9,440	87.4	825,368	6.8%
全体	22,000,000	17,500	87.4	1,530,079	7.0%







# 主な停留所のご利用について

2018年4月版



## ■平群駅……町の中心部、医療施設の利用

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート1便	8:06分着	南北循環ルート2便	8:15分発
南北循環ルート2便	9:23分着	南北循環ルート3便	9:40分発
南北循環ルート3便	10:29分着	南北循環ルート4便	10:29分発
南北循環ルート4便	11:44分着	南北循環ルート5便	11:44分発
南北循環ルート5便	12:30分着	南北循環ルート6便	12:38分発
南北循環ルート6便	13:27分着	南北循環ルート7便	13:27分発
南北循環ルート7便	15:08分着	南北循環ルート8便	15:08分発
西山間ルート1便	16:13分着	西山間ルート2便	16:20分発
西山間ルート2便	8:11分着	西山間ルート3便	8:30分発
西山間ルート3便	9:28分着	西山間ルート4便	9:50分発
西山間ルート4便	10:45分着	西山間ルート5便	10:45分発
西山間ルート5便	10:59分着	西山間ルート6便	11:15分発
西山間ルート6便	12:11分着	西山間ルート7便	12:20分発
西山間ルート7便	12:34分着	西山間ルート8便	12:34分発
西山間ルート8便	13:32分着	西山間ルート9便	15:12分発
西山間ルート9便	15:52分着	西山間ルート10便	16:00分発
西山間ルート10便	17:10分着		17:10分発



## ■中央公民館前……公共施設の利用

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート1便	8:00分着	南北循環ルート2便	8:17分発
南北循環ルート2便	9:15分着	南北循環ルート3便	9:42分発
南北循環ルート3便	10:23分着	南北循環ルート4便	11:39分発
南北循環ルート4便	12:21分着	南北循環ルート5便	12:40分発
南北循環ルート5便	13:21分着	南北循環ルート6便	15:10分発
南北循環ルート6便	16:04分着	南北循環ルート7便	16:22分発
西山間ルート1便	8:03分着	西山間ルート2便	8:37分発
西山間ルート2便	9:22分着	西山間ルート3便	9:52分発
西山間ルート3便	10:37分着	西山間ルート4便	11:22分発
西山間ルート4便	12:03分着	西山間ルート5便	12:41分発
西山間ルート5便	13:26分着	西山間ルート6便	15:19分発
西山間ルート6便	16:07分着	西山間ルート7便	15:19分発
西山間ルート7便		西山間ルート8便	17:17分発
西山間ルート8便		西山間ルート9便	
西山間ルート9便		西山間ルート10便	



## ■椿井交差点南……竜田川地区への入り口

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート2便	8:41分着	南北循環ルート3便	10:03分発
南北循環ルート3便	11:52分着	南北循環ルート4便	13:01分発
南北循環ルート4便	15:24分着	南北循環ルート5便	16:51分発
南北循環ルート5便		南北循環ルート6便	
南北循環ルート6便		南北循環ルート7便	
南北循環ルート7便		南北循環ルート8便	
南北循環ルート8便		南北循環ルート9便	
南北循環ルート9便		南北循環ルート10便	



## ■道の駅(大和路へぐり)……食事・買い物

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート3便	10:39分着	南北循環ルート4便	11:29分発
南北循環ルート4便	13:37分着	南北循環ルート5便	17:07分発
南北循環ルート5便	10:50分着	西山間ルート6便	12:25分発
西山間ルート6便			



## ■ザ・ビッグエクストラ平群店……買い物

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート3便	10:36分着	南北循環ルート4便	11:32分発
南北循環ルート4便	11:32分着	南北循環ルート5便	13:34分発
南北循環ルート5便	13:34分着	南北循環ルート6便	15:17分発
南北循環ルート6便	15:17分着	南北循環ルート7便	17:04分発
西山間ルート3便	10:52分着	西山間ルート6便	12:27分発



## ■東山駅……近大奈良病院へのアクセス

乗車便	到着時刻	乗車便	発車時刻
南北循環ルート2便	9:05分着	南北循環ルート4便	9:05分発
南北循環ルート3便	10:52分着	南北循環ルート4便	11:20分発
南北循環ルート5便	13:50分着		
南北循環ルート7便	17:20分着		
西山間ルート2便	9:08分着	西山間ルート2便	9:08分発
西山間ルート3便	10:07分着	西山間ルート6便	13:12分発
西山間ルート9便	16:38分着		



## 平成30年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事録

日 時：平成30年6月29日（金）10：00から

場 所：商工会館 2階会議室

出席者： 名

- 1 開会
- 2 前回の議事概要の確認
- 3 コミュニティバスのH29年度利用実績報告
- 4 ゆめさとこども園の利用状況報告
- 5 H29年4月新設停留所の利用状況報告
- 6 無料乗車実施報告
- 7 香芝市視察研修報告
- 8 平成29年度 事業報告
- 9 議事  
議案第1号 平成29年度 平群町地域公共交通会議 収支決算報告
- 10 その他  
コミュニティバス運行評価基準について  
コミュニティバスの利用案内（案）

### 【配付資料】

- 資料－1：平成29年度 第4回平群町地域公共交通会議 議事要旨
- 資料－2：平成29年度コミュニティバス利用実績（H29年度実績）
- 資料－3：ゆめさとこども園の利用状況
- 資料－4：新設停留所の利用状況（H29年度実績）
- 資料－5：無料乗車日実施報告
- 資料－6：香芝市視察研修報告
- 資料－7：平成29年度事業報告
- 資料－8：平成29年度平群町地域公共交通会議 収支決算書
- 資料－9：コミュニティバス運行における評価基準（案）
- 資料－10：コミュニティバスの利用案内（案）

## 【議事内容】

### ○開会

会 長 : コミュニティバスは平成17年からスタートして、試行錯誤しながらやってまいりました。今年度からは二つのルートに絞り、バス2台で運行することになりました。町民の皆さんに喜んで乗っていただけるコミュニティバスを目指してしっかり取り組んでまいりたい。

### ○前回の議事概要の確認

#### ○コミュニティバスのH29年度利用実績報告

#### ○ゆめさとこども園の利用状況報告

#### ○H29年4月新設停留所の利用状況報告

議 長 : 去年からイオンビッグに乗り入れたということで、利用されている方、お店の方、周辺に買い物に来られる方、苦情があれば報告していただきたい。

事務局 : 店舗から、今回のダイヤ改正に当たり、前は1日9便乗り入れがあったのが2便減ったので、できればたくさん乗り入れしていただけるようにというお話はございました。

### ○無料乗車実施報告

運輸支局 : コミュニティバスの利用促進を図るためにやったということですか。料金を考えるためという部分も含まれているのですか。

事務局 : 多くの方にコミュニティバスに乗っていただく、気軽に利用していただくという利用促進が大きな部分として実施しております。

運輸支局 : この期間はどなたでも無料という形で実施されたのですか。

事務局 : どなたでも乗っていただけるような形です。

長寿会 : 西山間ルートの月曜日と南北循環ルートの木曜日が通常期間の乗車人数よりも減っている。何か具体的な理由があるのではないですか。

事務局 : 実際に調査していないのでわかりません。

月曜日、この日からスタートになりますが、週の初めで広報などの周知があまりできていなかった、広報で提示するなり、バス停に貼っていくことでふえていくと思います。

比較の部分ですが、水曜日57人、金曜日67人で、木曜日が11人、病院利用の関係もあるのではないのでしょうか。

バス協会 : 事務局としてはこの結果にどのような感じを持って、今後どのようにしていけるのか、そのあたりの所感を教えていただきたいです。

利用促進という意味はわかりますが、期間が短く、何か効果的なものにつながっていくのでしょうか。施策としてはいいと思うが一過性のものではないのでしょうか。

事務局 : 一つのイベント、目玉のような形になってはいますが続けていくことで、無料だから乗ろうとか、1回乗ってみようかと思っていただいて、少しでも利用促進につなげていければと思っています。

無料乗車は1年間に5日間だけの運行になりますので、それがいいのかどうかにつきましては考えていきたいです。

バス協会：無料の日に利用者数が増えるのは、無料で乗られる方が多いのでしょうか、そうしたときに運賃の考え方が出てきますが、数字的に変化がないのでは意味があるのでしょうか。

無料乗車はいいと思いますが、次につなげていけないような施策はどうか。これが運賃の改定につなげていける参考材料になるのであればいいのですが。

コミュニティバスの存在は町の方はほとんど御存じだと思います、利用促進につなげるもっと具体的な施策がないのか。もう少しうまく生かせないものでしょうか。

ボランティア：「コミュニティバスを使っただけませんか」という話をしても、「土、日、祝日は運行していません」と。「無料もありますよ」と言いますと、それはそこには全然入っていないということをお聞きして、ああ、そういうものだったのかと思いました。

土日に違うルートを走ったら、いつも使う人とは違う人が違うところに行って平群のよさを知ってもらえるのではないですか。

事務局：担当としてはいかに利用してもらおうかが大きなテーマです。いまできるのはその部分です。前の公共交通会議でも、無料乗車日にうまくイベントを置くことができないかという提案をいただいておりますので考えていきたい。

土日の運行ですが、平成23年度の11月ごろから平成25年度の10月末までは運行しておりました。土日は極端に利用者が少ないということで、公共交通会議等で話し合いが持たれ、土日の運行がなくなったという経緯があります。

それにつきましては、もしやるのであれば提案させていただければと思います。

議長：前回は運輸局とか県から、乗っていただいた方に、どうフォローしていくかという提案もございました。今年度も実施していくので、これまでのご指摘も十分踏まえて、今回の無料乗車の実施日については十分、調査をしていただくようお願いしたい。

バス協会から無料乗車の効果の一過性ということが出ましたが、この施策が実際に利用促進につながるのかというと、難しいところもございます。今年度も実施するので、その方法をどうしていくかは事務局で十分、検討してやっていただくということをお願いしたい。

平群町も大手のスーパーでも特売日、8がつく日、カードの日、ポイントが3倍日とか、そういうメニューがたくさんあって、その日はどこの駐車場も多いです。それがコミバスにすぐに当てはまるか難しいが、いろいろなことも考えて利用促進をしていく、この中でもそのあたりの議論をよろしくお願いしたい。

#### ○香芝市視察研修報告

議長：デマンド導入については前回、各方面からいろいろな意見をいただきまして、全部、消化できていないので、そのあたりもきちっと整理して、デマンド導入についての議論に生かしていきたい。まとめたものがあれば事務局から出していただいてこの場で議論していきたい。

#### ○平成29年度 事業報告

議長：なぜ29年度はこれほど落ち込んだのか。不思議に思っている方もおられると思います。原因ははっきりわかりませんが、そのへんをどのようにとらえて、どう分析して30年度に生かしていくかということが一番大切なことだと思います。29年度はおそらくこういうことが要因だったのだろうということをおおむね、分析されているなら報告していただきたい。



事務局 : 平成29年度につきましては、ルート、ダイヤ改正を行いまして、特にゆめさとこども園の直行、直帰の便とかんぼの宿大和平群の便を創設した年でございます。そのかわり、従来からありました公共施設利用の朝の9時から9時半に着く便が多少、乱れたということがございました。

昨年の秋に実施しました、かしのき荘でのアンケート、各コミュニティバス車内でのアンケート結果、「非常に乗りにくい」という回答が多くございました。特に南地区から通常利用していた便が、ゆめさとこども園の直行、直帰便を手当したので、大変乗りにくく、乗らなかったということがアンケートの結果から読みとれます。

今回のダイヤ改正は一番多く乗っていた便、アンケートの調査結果からも、「この時間にどこに行きたい」ということを吸い上げて、ていねいに進めてまいりました。その結果、ゆめさとこども園の停留所の廃止、かんぼの宿の廃止し、3ルートから2ルートになり便数も減ったのですが、いまのところ予想を上回る乗車がございました。住民の意見を重視してダイヤを手当てしたというのが30年度の特徴ですが、いまのところは予測以上の利用があります。南部ルートは15便から7便に減ったのですが、できるだけ利用しやすいダイヤに改編したということで、現在は利用が伸びてきています。

議長 : 30年度はこういう状況であるという報告をいただきました。そういうことも十分踏まえて頑張っていたきたい。

全体は減りましたが、公民館などの乗降者数ベスト3に対する影響は全くなくて、減っていないのですから、何かがあるわけです。そのへんをどう分析していくかは難しい。

導入当初はたくさんのお客様に乗っていただいていたものの、だんだん社会参加がしにくくなった、初めに乗っていた方はずっと歩いているとか、車に乗れないという人が多かったが、次に続く世代の方は車社会で大きくなってきていますので、ずっと車に乗られる。

そんな中で利用をふやしていくのは難しいところです。人口自体がだんだん減っていく、子供も減っていく、利用される方が減っていくのは間違いないところです。できるだけ多くの年代の方に乗っていただくということだと思えます。

無料乗車日ではないが、毎月、バスの日を決めて、「8日はバスの日です。皆さん、バスに乗りましょう！」とか、そういうキャンペーンをして、少しでも刺激を与えてバスに目を向けてもらうということも一つの方法ではないか。そのあたりも検討していただきたい。

## ○議事

議案第1号 平成29年度 平群町地域公共交通会議 収支決算報告・監査報告

議長 : 承認いただける方は拍手をお願いしたい。

( 拍手する者 多数 )

議長 : 拍手多数でありますので、議案第1号、平成29年度 平群町地域公共交通会議 収支決算についてはご承認をいただきました。

## ○その他

議長 : こういう基準についてどう思われているのか、参考までにお聞かせ願えたらと思います。

近鉄 : この2万2,000人とか1万7,500人という数字が出るのは、今年度が終わってからだと思います

が、去年、同じようなことをやられて、どのぐらいだったという結果が出ているのでしょうか。

事務局 : 35ページの上の表で「最低基準」が1万人と1万8,200人となっていて、それが29年度までの最低需要基準でした。

近 鉄 : 民間企業ですので、どうしてもお金の問題を先に考えて、人数というよりは、赤字になったらどうするかという判断の仕方ではないかと思っています。

議 長 : 町政の場合は儲かるから始める、儲からないからやめるというわけではなくて、そのあたりは会社と自治体は考え方が違うところがあると思います。

自治会 : 目標基準を算出するのに、3ルートから2ルートになったので3分の2で算出するというところでよかったですか。こういう目標の設定の仕方をすると、目標よりも結果が随分高く出てしまうのではないかと感じるのですが、その点はいかがでしょう。

事務局 : これは目標ということで、いままで最高に乗ってもらった数字は西山間ルートが1万4,760人、中央循環ルートが1万8,240人です。あくまでもこれは目標ということで基準にしたい。これ以上乗っていただければいいのですが、我々としてもこれを目標にしたいということで設定させていただいているところです。

NCバス : 鉄道と一緒に、どちらかという収入ベースで持っています。年間幾らという平均的な減少率で収入を確定しまして、もちろん下がるだけではだめですので、例えば臨時便とか、そこに会社としてどういう施策を打っていくかということがあります。

参考になるかどうかわかりませんが、平群の道の駅のいちごパフェがすごく人気で、売り切れも非常に多い、そういう観光資源があるのであれば、コミュニティバスに乗ってそこへ行っていただくような施策ですとか、町外からのお客様を取り込まないといけないと思います。町内の方にも、イベントをしていることを広報誌とか、無料で掲載されるようなコミュニティ誌とかに宣伝されて、「ここに行くには、この時間の、このコミュニティバスで、幾らです」と。そういう施策でお客様をいかに取り込むかも非常に大切になってくるのではないかと。

議 長 : 目標基準を決めていくときには、いろいろな減少率等も考慮してのことですけれども、プラスに転じる方策も肝心だと思います。

#### ○事務局より「資料-10」の説明

事務局 : 今回、この「コミュニティバスでゆく 平群」ということで、一部、道の駅にも立ち寄ることができるような案内をさせていただいています。いちごが有名なのですが、季節が限定され、いちごパフェも数量が限定され、来てもらった方全員に食べていただけるという状況ではないようです。ほかにもブドウなどいろいろなものがありますので、寄っていただければそういうものに出会えるということでご理解を願いたいと思います。

この公共交通につきましては、議員からもご質問や提案をいただいております。どのような提案があったかということも含めまして少しご紹介をさせていただき、今後の検討課題にしていきたい。

- ・「コミバスをもう少し小型化して、1便60分以内で回れるようなルートにすればどうか」
  - ・「平群駅をハブ的に、そこを起点にしていろいろなところを回っていただけたらどうか」
- ただし、駅から東側の踏切が狭くて、いまのバスではそこは通れないという状況もあります。

- ・「自家用有償旅客運送業でコミュニティ型の公共交通ができないか」
- ・「停留所まで行くのに時間がかかる、体のご不自由な方など、利用ができない方々についてどのような考え方をしているのか」
- ・「乗っている方と乗っていない方の両方から聞き取り調査をすればどうか」

4月から新しく2ルートに変更させていただいたばかりですので、少なくとも2年間程度は状況を見させていただいて、その後この公共交通会議の中でも検討していただき、議論を深めていただきまして決めていきたいと考えます。

長寿会 : デマンド交通について平群町としてはどう対応するのがいいのかということについて、そろそろまとめる時期に来ているのではないですか。

すでに導入しておられるところのお話を聞けば、サービスとしては悪くないけれども、やり方としては全然うまくいかないということがありました。サービスとしては悪くないけれども、というのであれば、やり方をいろいろ考えると、どうすればそれなりの効果のある形になるのかということです。

公共交通としてはなじまないものであれば、それなりの結論をそろそろ出してもらえないか。これはお願いでございます。別にすぐに出してくださいというのではないのですが。

事務局 : デマンドにつきましては議員さんのほうからもご提案をいただいております。

- ・白ナンバーのデマンドを無料でやったらどうか
- ・町で10人程度のバスなどを購入して無料でやったらどうか

昨年の公共交通会議の中でも「デマンドについても検討していかなければならない」ということもありました。

どのようなやり方がいいのかということも含めて、まだまだ検討しなければならないということで、公共交通会議の中で諮っていかねばならないと思います。

ほかにも福祉有償運送や福祉タクシーも介護タクシーもありで、体のご不自由な方についてはそちらのご利用も十分考えていかなければなりません。

ほかの交通機関のバス事業者さん、タクシー事業者さんのこともありますので、一概にすぐに導入するというにはなかなかいかないです。

それは検討課題としてあげさせていただきたいと思います。

以 上