

大和高田市地域公共交通活性化協議会 会議録

①会議名	第7回大和高田市地域公共交通活性化協議会
②開催日時	平成25年2月15日(金) 13:00～
③開催場所	中和消防広域組合高田消防署2階 大会議室
④議題	(議事事項) (1) きぼう号の路線再編案 (2) 大和高田市地域公共交通バリア解消促進事業の計画策定 (3) 検討スケジュール
⑤出席委員	別紙
⑥事務局	市民部まちづくり振興室自治振興課 仲田課長、下村課長補佐

協議経過および協議内容	
(事務局)	ただ今から第7回大和高田市地域公共交通活性化協議会を開催致します。 ※配席図、資料の確認
(副市長)	皆さん本日は大変公私ともお忙しい中、またこのような悪天候の中、ご出席頂きまして本当にありがとうございます。第7回目になります地域公共交通活性化協議会を開催致しますが、今日の目標の中身については今事務局から説明がございましたので私からは省略致します。何卒本日の会議が実のある会議となりますよう、よろしくご意見賜りますよう、またご協力をお願い致します。挨拶と致します。よろしくお願い致します。
(事務局)	ありがとうございました。市民部長の伊東に議事進行して頂きますので、よろしくお願いします。
(市民部長)	議事を進行致します。お手元の次第に沿って説明致しますので、よろしく申し上げます。 ※事務局から議事(1)について説明
(市民部長)	ありがとうございました。今の説明に対して、何かご意見・ご質問があれば、よろしくお願い致します。
(委員)	県庁でまちづくりの担当をしております中尾と申します。 今回の案、とつても、現行のきぼう号に比べますと良くなったのではないかなと思うのが、まずは率直な感想です。今日の3時からですが、市の中心部と言われている所の活性化を図るのに、ひとつ、

協議経過および協議内容

公共交通の足として、これの中心部の動きやすいようなルートで、きぼう号を再編していくというのが、市の中心部の活性化に役立つのではないかと、という視点でも議論をしておりますので、どちらかというと中心部にたくさんバスを走ってもらうという話からして参りました。

前回12月のときに私は来れなくて休んだのですが、その時の議事録を後で見せて頂きましたが、今日の資料の例えばP17の所短所が書いてある所の話とも関わりますので、ちょっと気になった点がありました。前回の12月の議論の時に、このきぼう号のルートの再編を、郊外の人への利便性を取るか、中心部の利便性を取るかという二者択一のようなことで、事務局から話があったと思います。その時に、なかなか難しいけれども、という議論があったと思います。私は実は今回の議論、あれかこれかという二者択一ではなくて、あれもこれもという両方を取れる改正だと思っております。というのは、P17の一番下に長所短所とありまして、短所「各地域の運行本数が1日8便から6便に減少する」、特に、現行のきぼう号で、事務局から配られた「きぼう号路線図【現行】」、今は確かに1日8便走っております。うち4便ずつ、内回りと外回り、時計回り反時計回りに走っており、確かに8便走っていた所が6便になる所がある。では、本当にそれが郊外の人にとって不便なのかを抽象的に8本から6本ではなく、具体的に考えたときに、例えば一番南の人が市立病院に行くというのを見てきました。今のきぼう号のバスの時刻表を見たら、根成柿南口にバス停があり、外回りが例えば朝9:40に乗って10:13に着くので33分で着く。一方で、内回りだとどうなるか。根成柿から藤森を通過してさくら荘、さくら荘が起終点になってますから、さくら荘で一回降ろされます。そこで何分か待って、もう一度バスに乗って、出屋敷まで行って、それから市民病院に着くので、1時間31分かかる。そう考えた時に、本当に出屋敷の人が、1日8便あるが、市民病院に行くという高齢者が、1時間半かかるバスに乗って行くのかと考えると、8本あると言っていますが、実質4本ではないのか。4本は30分で行けますけど、あとの4本は病院まで1時間半かかる。今回の改正で、特に郊外部から中心部への乗り継ぎが、乗り継ぎがあるけど中心部に行く事を重視するということになったときに、昨日までのタイムテーブルで見ているので、今日の資料では変わっていたので違いますが、水色の南部コースを見ると、10:10に乗って10:49でほしい40分。これが反時計回り。時計回りに乗ると13:02に乗って13:28で26分で着く。ほしい30~40分位で行ける便が6本だった。そう考えると、4本が6本になると考えたほうが、根成柿に住んでいる人から見れば正しい感覚なのではないだろうか。そう思いました。

協議経過および協議内容

同じような事は、出屋敷のほうの話でいくと、出屋敷だと市立病院まで行くのに現行で内回りだと8分なので10分位で行く。外回りだと、さくら荘で休み、藤森や根成柿をぐるっと回って市民病院に行くので2時間半かかる。一方で今回の改正だと6本のうち、今のが4本・4本ですけど、今回の場合は6本のうちの3本は反時計回りで、出屋敷南口から市立病院まで3本が11分で行く。もうひとつは1時間位かかっていますが、これは1回どこかで乗り継ぎが必要です。ひとつは郊外の人にとって不便になる、8便から6便になるという抽象的な、これから来年度以降に、ここで議論した案を市民にご説明していくことになると思いますが、そういう抽象的な事で紹介すると誤解を招くのではないかと。郊外の人にとっては便数が減ると最悪と思われるかもしれない。ただ、実際には、今までの8本のうち4本はある意味使えないので、その辺をもうちょっとデメリットをまとめ直した方が良いでしょう。

それから今回の案で大きくまだ課題として残っているのは2つあると思いました。1つはダイヤ、時刻表。さっきご説明したような話でいろいろ調べていくと、やっぱり郊外から中心にまず行って、そして乗り換えて行くというやり方がたくさん出てくると思いますが、例えば病院に行くのに中央公民館まで行って、だいたい中央公民館が乗り換え口に今の案ではなっているので、そこまで行ったけれども市民病院行きの便が4分前に出てしまった事がいくつかありましたので、中心部での乗り継ぎをもうちょっと考えたほうが良いのでは。さっきの市民病院に行くのに中央公民館まで行って4分前に着いていけばスムーズに乗り換えて行けたけれど、その後1時間待たなければならないということがいくつか起きている。

それから、確かに乗り継ぎというのは不便なところはありますが、乗り継ぎというのを逆に、まちの活性化という観点からは積極的に捉えて、乗り継ぎを上手く活用していくような提案をする必要があるのではと思います。というのは、まちづくり担当と申し上げましたが、まちづくりで一番大変なのは人をいかに、まちなかに留まらせるか、ぶらぶらさせるかということです。ある意味、乗り換えがあることは、例えば今までだと1周2時間、1日に8本、うち4本は反対回りですから、乗り遅れたら大変なので、例えば市民病院に行っても、市民病院から直行で家に帰るといった動きになるだろうと思う。乗り遅れたら大変なので、それが郊外部から中心に出れば、中心は比較的、1時間に2本、単純に平均すれば30分に1本回っているということになれば、1本乗り遅れてもいいかと。あるいは乗り換えがあるときに、乗り換えまで30分ある場合は、ちょっとそこでコーヒーでも飲んでいくかと、そこで町なかでの消費が2~300円発生する。乗り換えは確かに不便なところもありますが、積極的に捉えれば、

協議経過および協議内容

乗り換え場所をしっかりと考えれば、今ここの協議会の検討の中で、乗り換える場所というのは、バス停をどうするのか、裸のバス停に屋根を付けるかとか、そんな議論しかしていませんが、例えば今日みたいな寒い日に屋根のあるバス停があったとしても、そんな所に30分も待ってられないので、サティ跡で近商をつくったり、市が施設を作ろうと考えています。そういう所で時間を30分潰せたりするような乗り換えが一番の結節点だと考えて、中心での乗り換えを考えていく。

そうしたら、そこで消費が生まれる。あるいはサティ跡辺りで乗り換えるのであれば、そういえば最近、片塩商店街に行っていない、30分～1時間あるから行ってみようか、そうすれば、買った物を家まで運んでくれるサービスもやってくれている。それならここで買い物をして家まで届けてもらおうかと。要は地元を改めて見直す時間になる、乗り換えるの時間というのは。それが、もう乗り遅れたら大変な事になるというようなバスの時間だと、とてもそんな余裕は生まれないし、中心の中で、遅れても30分に1本はあるというような、多少乗り換えるの場所も考えて、冬は暖かい場所、夏は涼しい場所という事も含めて、単にバス停に屋根を付けるという発想だけでなく、そういう事を考える必要があると思う。

中心部の中で5分前に出てしまいました。次は1時間後というのではなくて、中央公民館や市役所を結節点にするのではなく、むしろ片塩の作っている所などにすべきではと思います。

高齢社会になっているので、家の中に閉じこもらせないようにするというのがとても大事で、私の父もだんだん家でテレビを見る時間が長くなって外に出なくなっている。今は健康ですが、だんだん足腰が弱ってくる。今、消費税10%という議論をやっていますが、そういう財源が足りない。そういう財源が必要でないようにするためには、皆さんに健康になって頂かないといけない。そうすると外に出る機会をたくさん作らなければいけない。

その時にもう1つ注文として、P19に今までこうだったけど今後こうなりますよというのがありますが、さくら荘に行ったら家に帰るといふ事しか提案していない。今回の改正の肝は、朝市民病院に行って、今までは市民病院から家にすぐ帰っていたのが、ちょっと、まちなかに寄ってこよう、まちなかは30分に1本バスがあるので、ちょっとさざんかホールでイベントだから見てこよう、あるいは、今度新しく市が作ろうとしている施設、そこに交流の場があるから寄ってこよう、あるいは図書館で本を借りてこよう、そういう事が今までより簡単にできるという事だと思う。そうすると、ある一人の市民のある1日の過ごし方がどう変わるか。今までは病院の往復だった。それが病院の後に市役所に寄って、図書館に寄って、最後は近商に

協議経過および協議内容

よって買物して帰ろう、あるいは片塩の商店街で買物して帰ろうというような、複数の所を回れる、回って交流できる、それが外に出て回ることになるので、多少なりとも歩くので健康にも繋がる。

さらに言えば12月の協議会の中では、奈良交通さんから乗り換えというのは結局乗り換えごとに運賃が発生するので、なかなか乗り換えがあると抵抗が出てきますよと。確かにそうなのですが、ただ、きぼう号について言えば、70歳以上は全部タダですよ。5~6箇所1日で回ったとしても全部タダです。やっぱりそこは高齢者にとって外に出やすい環境を作ってあげられる。病院だけではなく、いろいろな用事を済ませられる。あるいは生活が充実するような時間が過ごせるという事になるので、そういった生活ができますよという提案をP19の資料でしなくてはいけないのではと思います。

P18の課題で、課題1から4、とにかくルートがややこしいという事ですね。ややこしいという事であれば、日本一の時刻表を作ろうというぐらいの意気込みで、今までの時刻表の概念では、行先があって1時間ごとに何分というのではなく、もっとビジュアル的に時刻表という概念からできるだけ、今までにないような時刻表を作ってみようか、わかりやすさを追求するために。そういう事をトーニチさんもいらっしゃるので、考えてみてはいいのではと思います。

もう1つだけ。3時からの会議では、バスの他にも自転車の話もしております。今まではまわっちゃりということで、春秋限定でレンタサイクルをやっていました。今も一部で長距離の電動の古都りんを続けているが、市民に提案している時には、今の段階ではバスしか提案されていませんが、自転車の活用も促したらいいのではと思います。どうしても若くて足腰がしっかりされている方は待っている時間をもったいない。中心まで来た後にバスだけでなくレンタサイクルという手段もありますよと。それなら時刻表に関係なく、くるくる回って、返す事ができますよ、というような提案も一緒にしたらいいのではと思います。

コミバスというのは、元々は一番大事にしないといけないのは、特に郊外での公共交通の空白地帯を何とか外に出すことが一番の目的なので、そういう意味では郊外を重視するのは当然で、市の税金でやっているの、市民は当然ですが、外から来た人、なかなか観光というイメージがないので外から来る人は少ないかもしれませんが、例えば外から来た人に対しては乗り換えが面倒という事であれば、1日乗車券のようなもの、1日500円で乗り放題というものを作ってみたり、そういう事をすれば中心の利便性は、いろいろと高まっているので、回りやすくなるのではと思います。

県から資料を別にお配りしております。1つはA3の資料で、今日の3時からの会議にも関係しますが、今申し上げたような事を書いてお

協議経過および協議内容

	<p>ります。A3の資料では右側のメリットのところ、今回の再編で郊外部から中心部への所要時間が短縮される。そういう意味では目的地への遠回りルートが、中心市街地での乗り換えをもうちょっと意識してダイヤを組んでみたら、乗り換えが発生したとしても遠回りルートがなくなってくる。中心部を回遊しやすくなる。デメリットについては、1日8便が6便になるという事について「見かけ上は」と書いております。それから乗り継ぎが必要になる、違うコースへの乗り継ぎですが、市内の端から端までの移動はあまりないという事を言っております。あと2月5日の日経新聞の記事を載せておりますが、大阪の一番中心の話なので、高田のような地方都市とは違うかもしれませんが、ここでも公共交通でやろうとしているのは、バスと自転車。梅北というエリアなので、エリアとしてはそんなに広くはないので、言ってみれば高田の中心部と同じでしょうけど、バスと自転車の組み合わせで移動環境が向上するという事です。梅北でやっている事と、ここでやっている事の発想は同じなのかなと思います。ぜひこの案をベースに、もうちょっと中心部間での乗り継ぎのしやすさでダイヤを考えると、あとは乗り継ぐ結節点をどうするかという観点ですね。さらに検討ができればいいかなと思います。</p>
(市民部長)	<p>ありがとうございました。それでは事務局のほうからよろしく願います。</p>
(事務局)	<p>ありがとうございました。スケジュールで言いますと、協議会を進めながら26年度を目指していく。市では3月議会でお示しして、場合によってはそういう形で地元の説明を行い、今の3コースという形をベースに説明ができるかなと。市民の説明にはそういった形で納得して頂けるように、説明・提案の仕方をもうちょっと考えていきたい。中心部や結節点、いろんな形でハード面だけではなく、今後は、事業を進めていく中で市民に説明して認知度を上げていく形で参考にさせていただきます。ありがとうございました。</p>
(市民部長)	<p>それでは他の委員さん、どうですか。</p>
(委員)	<p>奈良交通の八伏です。JR高田駅で乗り換えが必要だというご指摘がありました。南部と北西部の系統がJR高田駅に入れば、その問題は解消すると思います。それと、今の中心部が30回に増えたというご指摘ですが、これは必ずしも全ての中心部を走っているわけではないので、どことどの間が何回増えたというふうにお示し頂きたい。今でなくていいので。必ずしも30回増えているわけではないと思いますので、よろしく願います。</p>

協議経過および協議内容

<p>(事務局)</p>	<p>2点目の30回については、ご指摘のとおり、全ての中心部を回っている訳ではないので、ダイヤの検討を進める中で次回の協議会で議論できるようにしたい。</p>
<p>(市民部長)</p>	<p>他に何かご質問ございませんか。</p>
<p>(委員)</p>	<p>奈良県交労協の大西です。質問というより要望ですが、先ほど中尾課長からもありましたが、日本一の時刻表を作るという事でしたが、非常に、それぞれの区間の短縮であったり、中心部の回数が増えているということで、計画を拝見すると非常に良い企画だなと思っています。</p> <p>ただ、デメリットにもあるように、わかりにくい。これが一番のところかなと思っているので、時刻表を作って頂いて、また住民の皆さんが中だけの移動ではなく、駅からJRや奈良交通のバス等を使って外に出て行かれるケースもあるので、そういった意味で、時刻表を作られる時は、既存の交通ネットワーク、交通機関と時刻表も載せて頂くようなものを作って頂けたらいいなと思います。</p>
<p>(委員)</p>	<p>いつもお世話になります、奈良県道路交通環境課の竹林です。今までご意見ありました事に関連して何点か意見を言いたいと思います。</p> <p>1つは市民の方々にお示しするにあたって、誤解の無いように。ご説明の中にもありましたが、時間短縮の中で南部は一部路線を拡大した影響があつてプラスになっているんですという2つの事象がごちゃごちゃになってしまっているんで、路線を延長して空白地帯を少しでも減らしてカバーを上げようという話と、一方で従前の時間を短縮した話、2つの事象を続けてしまつて、単純に同じルートで見れば縮まるけれど、エリアを上げた結果、時間が長くなったことを、口頭でも少し話があると、より理解しやすいのかなと感じました。</p> <p>良い話と悪い話をごちゃごちゃになっている感じがして、それがどれぐらいの影響度があるのかちょっとわかりにくかったかなと思います。</p> <p>あと中尾課長が仰ったように、8回が6回は4回が6回という切り口だと思います。それと待合空間の話がありましたが、私共もバスの待合空間というのはもうちょっと考えるべきだと。奈良交通になんとかしてくれと言うのではなく、まち側の取り組みとして何かできないかということで、私共のほうに、いわゆる公共以外、民間だったり、半分公共的な建物を持っていて、日常にお店とかコンビニといった自由に使えるような、例えば、うちをバスの待合所として指</p>

協議経過および協議内容

定できないかというご相談は頂いています。その方々からすると、例えば最近で話があったのは、カタログ販売を行っているお店が、バスを待っている方がその店に入ってきて、ベンチぐらい置きますよと、そういった商売、カタログを置いておけば見て頂けるかもしれないというギブアンドテイクといった形でのお話をいただいていることもありますし、何かそういう既存の民間の方々と、うまい形で、向こうからすれば広告だし、こちらからすれば、お店を利用できることになる。その辺は私共がやるべきだと思っておりますので、ご相談頂ければご一緒に考えさせて頂ければと思います。

もう1つは日本一の時刻表、まさしくそのとおりでと思います。やはり高齢者のご利用が多いと思われるので、まずは紙ベースかなと思います。時刻表というと他の県外の他都市で、いわゆる路線図、今回特に系統が複雑になってくるので、時刻表もさることながら、まず路線図がいるのかなと思っています。他の都市ですごくわかりやすい、高齢者の方にもわかりやすい、市に馴染みのない観光客の方が見てもわかりやすいような路線図を、いろいろ工夫して作っている事例があるので、そういうものを集めるのも参考になると思います。路線図と時刻表がセットになったようなものは、たくさん全国でいろんな取り組みの事例がございます。

もう1つ、もちろん紙ベースというのにはあるのですが、私共の県内でやらせていただいた中で、JR王寺駅を降りたところに大きな液晶画面を置いております。そこによくターミナル駅にあるような「次の列車は何分に出ます」というアニメーションが流れるようにしています。非常に好評で、時刻表が駅に降りたその瞬間に、次は何分後に、王寺駅のバスは北からも南からも出ているので、どちらに何分後までに行けばいいのか、6本あとのバスの案内まで出ているので、3本遅らせてその間にお茶でもといったご判断を頂けるというのが非常に好評です。それを、いわゆるロケーションシステムといって、単に時刻表どおり時間が出ているだけなので、何かそういった事ができないか。王寺駅に付けているものは結構お金がかかっています、数百万円かかっていると思います。ただ、最近私も持っていますが、スマートフォンで同じような無料ソフトがあって、奈良交通のダイヤなんか全部ネット上にあります。私もバスで通勤しているので、そういうものを取り込んで、まさしくそれと同じような、何本か先のバスがいつでも確認できるソフトがあります。

ですので、最終的にはiPadを5万円位で買って、無料のソフトを入れて、時刻表を入れて、それを例えば提携できたコンビニに置かせてもらって貼りつけておけば、常に次のバスは何分に来ますという情報がコンビニに入れば次のバスが分かるという状況は築けると思います。王寺駅の周辺では三室病院でも同じように、病院の待

協議経過および協議内容

	<p>合に液晶で次のバスは何分に来ますというものを置いています。それもバス停で寒い中待って頂かなくても、待合でぎりぎりまで待つて頂けるということで非常に好評を得ています。</p> <p>さらにお金をかけてやるのであれば、他の都市では一部やっている所もありますが、先ほど自転車の話もありましたが、例えば市内で移動する時に、A点からB点に移動する時に、他の移動手段、歩いたら何分、バスだったら何分後に来て何分、自転車だったらどこで借りて何分、タクシーだったら早いですが、お金がかかりますといった選択肢を示せるようなソフトが出来ると、一番、日本一に近くなるのかなと思います。どの移動手段であればどれくらいのコストでどれくらいの待ち時間で行けるということが示されるようになると、空き時間の活用も含め、いろんなまちの活性化に繋がらないかなと思います。</p> <p>あと説明の中で、市の中心部では30回という話がありましたが、もちろん回数が増えた事が肝だと思えますが、私の主観も入っていますが、例えば郊外の方はバスの時間に合わせて家を出ると思う。でするので、頻度が上がるに越した事はないが、デマンドではないですが、移動時間をバスに合わせていくのが実態だと思う。ところが市内で移動するときには、買物が終わったとか散髪が終わったとか、自分の予定外の時間に終わったり、待たされて長引いたり、という事があると思うので、ここで頻度が高いというのは、より利便性が上がる。要は、郊外の移動と中心部の移動では、目的や時間の使われ方が若干違うと思っている。そういう面からも市内の移動頻度が高いというのは、実際使われる方の立場からすると、1つメリットになっていくのかなと感じました。</p> <p>最終的にご検討いただかないといけないとは思いますが、数字的に30回あると言われると、便利そうだなと感じる数字かなと思います。</p>
(事務局)	<p>3月に向けてまとめていく中で、皆様のご意見をいただく中で、いいものを作成し、お示ししていきたいと思えます。貴重なご意見ありがとうございました。</p>
(市民部長)	<p>その他にご意見ございませんか。なければ次の(2)に移りたいと思えます。</p>
	<p>※事務局から議事(1)について説明</p>
(市民部長)	<p>ありがとうございました。ただ今の説明に対して、何かご意見・ご質問ございませんか。</p>

協議経過および協議内容

<p>(委員)</p>	<p>バス停の施設を整備することで乗客を乗りやすくすることになるんですけども、上屋などを設置される時に、よくあるのが道路管理者と調整をされて、バスが上屋や柱に当たることがある。当然、運転手は当たりにはいかないのですが当たらないが、そういう場合バス停に寄りきれないという問題が出ることもあります。</p> <p>バスベイがないバス停であれば、ずっと寄れるが、バスベイがあれば入ってくる時に場合によっては屋根に当たる場合もあるので、その辺を十分に交通事業者と調整をして進めていただきたい。よろしくお願いします。</p>
<p>(市民部長)</p>	<p>他にございませんか。</p>
<p>(委員)</p>	<p>P24の改善案のところに、バス停の表示と路線図を合わせて、とても良いと思います。日本一の時刻表と申し上げましたが、その後に路線図とセットでという話もあり、やはり路線図は必要だと思う。大きめの路線図で、今回はコミバスを3ルートに改編するが、先ほどの意見にもありましたが、中心部を全部回るわけではない。30回といっても、実は私も根成柿から市民病院に行くルートをやっていましたが、中心部に行ったら全部、市民病院を回るわけではない。乗り換えの場所とかによって。確かに中心部はわかりにくいので、同じルートの中でも、時計回り反時計回りによって違うので、どうすればうまいこと目的地に着けるかというのがわかりやすい色使いで、色を変えたり、というような事も含めて考えていただきたい。</p>
<p>(市民部長)</p>	<p>他にご意見・ご質問ございませんか。無いようですので次の(3)に移ります。</p>
<p>(事務局)</p>	<p>※事務局から議事(3)について説明</p>
<p>(市民部長)</p>	<p>今の説明に対して、何かご意見・ご質問ございませんか。</p>
<p>(委員)</p>	<p>次回の協議会の内容に、バス運行事業者との調整と書かれています。前回も話しましたが、市内で当社の乗り合いバスが走っている回数は必ずしも十分ではないと思っております。今回のようにコミュニティバスと共生しながら回数を増やしてお客様の利便性を高めるということについては、非常に良い事だと考えております。ただ、回数が増えても運賃の差が、特に中心部については回数も増えるということなので、運賃の調整について、事前にご提案いただければと思います。</p>

協議経過および協議内容	
(市民部長)	<p>今後は奈良交通を含めまして、検討をしてきたいということで、他にございませんか。なければ次の(4)ですが、事務局から何かご提案がなければ、委員の方から何か質問ございませんか。</p> <p>ないようですので、協議会を終了したいと思います。</p>
(事務局)	<p>次回は3月28日(木)に、同じ会議室で2時から4時の予定です。</p>
(市民部長)	<p>それでは第7回大和高田市地域公共交通活性化協議会を終了致します。ありがとうございました。</p> <p style="text-align: right;">以 上</p>