

令和 8 年度 第 1 回 橿原市地域公共交通会議 会議要旨

日 時	令和 8 年 6 月 2 9 日 (月) 1 4 : 0 0 ~ 1 6 : 0 0		
場 所	橿原市役所分庁舎(ミグランス)2階 会議室 A		
出 席 者 (1 7 名)	< 公共交通会議委員 > 橿原市 市長 亀田忠彦 《会長》 公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 岩崎靖彦 奈良交通株式会社 乗合事業部統括部長 大西秀樹 (代理：眞子孝幸) 一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城滝男 一般社団法人奈良県タクシー協会橿原支部 支部長 奥野陽子 近畿日本鉄道株式会社 大和八木駅長 池上儀一 (代理：守田剛) 西日本旅客鉄道株式会社 地域共生室長 杉田精教 橿原市自治委員連合会 会長 榎谷佐千代 《副会長》 社会福祉法人橿原市社会福祉協議会 常務理事 中川明彦 橿原市老人クラブ連合会 会長 植田紘一 橿原市障害者団体協議会 会長 寺前耕一 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 支局長 辻本幸治 (代理：濱田要) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 渡邊英一 奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 川口滑也 橿原市都市マネジメント部 部長 楠原章央 橿原商工会議所 会頭 佐藤進 (代理：増田正志) 奈良県県土マネジメント部リニア・地域交通課 課長 深田大寛 (代理：樋口孝太郎)		
欠 席 者	一般社団法人橿原市観光協会 会長 中谷昌紀 奈良県橿原警察署 署長 森本真史		
事 務 局	橿原市都市デザイン部	部長	堀川 義令
		副部長	今北 英之
	都市計画課	課長補佐	友井 絢也
		統括調整員	川田 茂人
		係長	幾川 剛
		主査	長井 太志
説 明 者	橿原市市街地整備課	課長	辻本 純也
		主任	長谷部 直子
	明日香村総合政策課	課長補佐	福井 良次

議題

1. ＜審議＞令和7年度決算報告並びに令和8年度予算（案）について ＜承認＞
2. ＜審議＞コミュニティバス運行ルートの再編について ＜承認＞
3. ＜審議＞バス路線確保維持に係る計画の策定について ＜承認＞
4. ＜審議＞あすかデマンド乗合交通の檀原市域乗り入れについて ＜承認＞
5. ＜審議＞檀原市地域公共交通会議規約の一部改正について ＜承認＞
6. 〔報告〕檀原市総合交通戦略の策定について
7. ＜審議＞真菅地区デマンド乗合タクシーの運行について ＜承認＞
8. 〔報告〕檀原市地域公共交通計画の進捗報告並びに令和8年度実施事業について

事務局

本日は何かとご多忙のところ、ご参集いただきまして誠にありがとうございます。

ただいまより令和8年度第1回檀原市地域公共交通会議を開催いたします。

まず、本日の傍聴希望者が3名おられますので、傍聴を許可してよろしいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

それでは傍聴希望者に入場していただきます。

まずは本会議の会長を務めます 亀田忠彦檀原市長よりご挨拶を申し上げます。亀田会長、よろしくお願いいたします。

亀田会長

皆さん改めましてこんにちは。

会長を務めさせていただいております檀原市長の亀田でございます。

まずは、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、何かとご多忙のところ、檀原市地域公共交通会議にご参集いただき、誠にありがとうございます。また、日頃より本市の交通行政にご理解・ご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

この地域公共交通会議は、地域住民、利用者、交通事業者、行政関係者といった多様な関係者が、地域の公共交通の現状と課題を共有し、より良い地域公共交通の実現に向け、議論を通じて合意形成を図る場です。

令和４年度に策定した『檀原市地域公共交通計画』は、今年度が計画期間の４年目となります。この計画の基本方針でも触れておりますように、各主体の皆様と適切に連携し、役割を分担しながら、協力して持続可能な地域公共交通を実現していきたいと考えております。

今回の会議では、例年審議いただいている市内完結バス路線への国庫補助の計画に加えて、地域主体の取り組みである「のるーと檀原ますが号」やコミュニティバスの再編などについてご審議いただきます。交通事業者の皆様や利用者である地域住民の皆様にもご協力いただき、より良い檀原市の公共交通の実現に向けて取り組んでいきたいと思っております。

後になりましたが、皆様ご承知のとおり世界遺産登録を目指してまいりました「飛鳥・藤原の宮都」が６月６日にユネスコの諮問機関であるイコモスから「世界遺産登録にふさわしい」という一番評価の高い「記載」の勧告を受けました。ただ、これで登録が決まったわけではなく、７月末に、韓国・釜山で開かれるユネスコの世界遺産委員会で最終的に決定するということです。残り１ヶ月、皆様方とともに正式登録に向けて気を緩めず取り組みを進めて参りたいと考えております。

ただ、高い評価を受けたということですので、世界遺産登録がほぼ確実な状況だと言えます。登録が実現した際には、構成資産を有する檀原市、桜井市、明日香村に来られる方が大幅に増え、公共交通の利用者も増加することが予測されます。県及び３市村で構成する世界遺産協議会でも協議が始まっているところですし、県と３市村とが連携し、皆様のご協力もいただきながら、公共交通の充実を図っていきたいと考えております。引き続き交通事業者の皆様をはじめ、関係者の皆様のご協力をお願いいたします。

本日は様々な立場の方にご出席いただいております。限られた時間ではありますが、様々な意見をいただきながら、檀原市の公共交通がより良いものになる有意義な会議になることを祈念して挨拶に代えさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局

亀田会長、ありがとうございます。

ご臨席の委員の皆様について、本来であればお一人ずつご紹介させていただきたいところではございますが、時間に限りがございますので、この場でのご紹介は割愛させていただき、お手元の出席者一覧、座席表にて代えさせていただきます。

あわせまして、本日の説明者のご紹介をいたします。

本日、議事説明のため、明日香村総合政策課よりご出席をいただいております。また別件議事説明のため、本市の市街地整備課職員も同席しております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、檀原市地域公共交通会議を進めてまいります。

なお、本会議の議事録は、作成後、一般に公表しております。

本日も議事録作成のために、会議につきましては録音させていただきますので、ご了承願います。

本会議は、委員総員 19 名のところ、本日、17 名の委員がご出席でございます。

過半数の出席がございますので、檀原市地域公共交通会議規約第 5 条第 2 項の規定に基づき、本会議が成立していることをご報告いたします。

本会議の議長につきましては、本会議規約第 5 条第 1 項によりまして、会長が務めることになってございますので、亀田会長、よろしくお願いいたします。

議長【亀田会長】

それでは、規約に基づいて議事進行を務めさせていただきます。

早速ですが、議題の方に入らせていただきます。

議題 1、「令和 7 年度決算報告並びに令和 8 年度予算（案）について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、「令和 7 年度決算報告並びに令和 8 年度予算（案）について」、事務局よりご説明させていただきます。決算報告をした後、続けて予算案についても一括でご説明させていただきます。

まずは令和 7 年度決算報告の歳入から説明いたします。

負担金は市が直接負担している金額で、予算額どおり 200,000 円の決算となりました。

補助金は市内の対象路線バスの運行に対する国庫補助で、決算額は 4,419,000 円となり、予算額から 1,107,000 円の減少となりました。これは国庫予算の関係で、全国的に補助率が下がったことが原因です。

また前年度繰越金と預金利息を合わせまして、歳入決算額は 6,239,139 円となり、予算額からは 1,104,861 円の減少となりました。

続いて歳出です。

会議費は、この地域公共交通会議の運営にかかる費用で決算額は 59,188 円となりました。

事務費は、会議に伴う事務用品の調達及び振込手数料の支払いに充てており、決算額は 4,818 円となりました。

事業費は、前年度に行ったコミュニティバスの運賃改定・ダイヤ改正に伴う啓発や周辺整備・バスロケーションシステムの導入に充てており、決算額は 1,244,394 円となりました。

補助金決算は歳入額と同額の 4,419,000 円となっており、国庫補助として受けた全額を奈良交通にお支払いしております。

以上で、歳出決算額は 5,727,400 円となり、予算額からは 1,616,600 円の減少となりました。

歳入決算額から歳出決算額を差し引いた 511,739 円については、令和 8 年度への繰越金とさせていただきます。

以上が、令和7年度決算でございます。本日の会議に先立ち、監事において出納監査を実施していただきましたので、ご報告をお願いいたします。

監事【檀原市社会福祉協議会】

それでは出納監査についてご報告いたします。今般、檀原市地域公共交通会議の令和7年度収入支出決算について監査したところ、関係書類並びに証拠書類は出納検査上の数字に符号したので、その収支は正当なものと認めます。令和8年6月16日、檀原市地域公共交通会議監事、植田紘一、中川明彦。

以上です。

事務局

ありがとうございます。引き続き、令和8年度予算案について説明いたします。

まずは歳入からです。

負担金は前年度と同額の200,000円です。

補助金について、補助金の内容に関しては後ほど説明いたしますが、金額は8,000,000円です。

また先ほどご説明させていただいた前年度繰越金、雑入として預金利息を合わせまして、歳入合計は8,713,000円となり、前年度から1,369,000円の増額となります。

続いて歳出です。

会議費は、前年度から50,000円増額して100,000円としております。主に印刷コストの増加に対応する目的です。

事務費は、前年度と同額の30,000円です。

事業費として、予算額550,000円としております。後ほどの議題でもご説明いたしますが、今年度コミュニティバスの一部再編を予定しており、ダイヤ・ルートの変更に伴う周知啓発に関する支出を想定しております。

補助金については、歳入額と同額の8,000,000円としており、前年度と同様、全額奈良交通にお支払いすることとなります。

予備費33,000円と合わせまして、歳出額は8,713,000円となります。

ここで、歳入・歳出ともに費目のある補助金について説明いたします。

地域公共交通確保維持事業補助金は、市内を運行しているフィーダー系統バス路線の運行に対する補助金です。補助手続きにかかる申請や事後評価に際して、本会議でご承認を得ているものです。

令和6年度までは、実際に運行している奈良交通が補助金を直接受領されていましたが、令和7年度から国土交通省の指示のもと、本会議で一旦補助金を受領し、同額を奈良交通にそのままお支払いするという流れの事務になっております。

そして、その補助金ですが、令和8年度から補助対象メニューが分岐・増設されました。

「地域内観光フィーダー系統補助金」と申しまして、フィーダー系統のうち、観光需要に対する二次交通路線を対象とする補助金で、当市で南東部地域への観光行楽利用の役割を果たしているコミュニティバス路線をこの補助金の対象にすることができます。

「地域内フィーダー系統」と「地域内観光フィーダー」とは似た名前ですが、これまでの補助金と別建てで受けることができる関係で、予算上は前年度よりも多い金額の補助を見込んでおります。

これによって増額を見込んでいる補助金も、昨年度と同様、運行する奈良交通へそのままお支払いすることとなります。

事務局からの説明は以上です。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。

ただいまの説明に対し、ご意見やご質問などございますでしょうか。

無いようですので、本件について採決いたします。

令和7年度決算並びに令和8年度予算案について承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、令和7年度決算並びに令和8年度予算案について承認します。予算案の案の字を消してください。

続きまして、議題2「コミュニティバス運行ルートの再編について」事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、「コミュニティバス運行ルートの再編について」事務局より説明させていただきます。

コミュニティバスはご承知のとおり、大和八木駅から市南東部地域へ向かって運行するバス路線です。これまでも様々な取り組みを行ってきましたが、周辺環境に関する課題への対応のため、今年度も一部再編を予定しているところです。

まず再編の経緯についてご説明いたします。2つの観点で課題があり、同時に解消することを考えています。

1つ目は、「飛鳥・藤原の宮都」世界遺産登録に関するものです。市内の構成資産である藤原宮跡・大官大寺跡の最も近くを運行しているのが、このコミュニティバスです。

明日香村・桜井市の構成資産群と一体での世界遺産登録ですが、市域をまたぐ公共交通による接続性については、従前より課題がありました。行楽利用の多くなる土日祝ダイヤにおいて、「明日香小山」という明日香村域のバス停に乗り入れて、明日香村を運行する赤かめバスとバス停を共有しておりましたが、ダイヤがうまくかみ合っていないでし

た。世界遺産として飛鳥から藤原という時代の流れに沿ったストーリー性を描くためにはこの点をうまく解消する必要がありました。

また2つ目の観点として、地域公共交通計画でも駅やバス停から離れている交通不便地域について触れておりますが、コミュニティバス路線の沿線でありながら、停留所までの距離が遠く不便地域となっている地域があり、住民からの要望により、ルート上の停留所の増設による解消が望まれていました。

その再編案でございます。

1つ目の課題に対して、土日祝ダイヤでのルートにおいて、明日香村域にさらに入り込み「明日香奥山・飛鳥資料館西」という赤かめバスの停留所を経由するよう延伸するものです。

2つ目は、既存のバス停の飛驒町と別所町の間、明日香小山と橿原神宮前駅の間の2か所に停留所を増設するものです。

これらの再編の狙いについて説明します。

まず、土日祝ダイヤでの延伸ですが、停留所を共有することによりバス同士の乗り継ぎ・接続性を高めるものです。接続という点では明日香小山と変わりませんが、明日香奥山のバス停は路線バスの停車頻度が高く、通常期でも1時間に1度、行楽シーズンであれば30分に一度停車するというダイヤで運行されています。ここに乗り入れることで路線バスと接続できるタイミングが大きく増え、また、乗り継ぎの間にガイダンス施設である飛鳥資料館に立ち寄ることもできます。

この再編ですが、実際に来訪される方の利用状況が予測しきれない部分もあるため、まずは土日祝ダイヤのみで試行的にやって効果検証を行うものと考えています。

資料には停留所の設置イメージを掲載しておりますが、既に設置されている赤かめ周遊バスの標柱の横に設置するイメージです。

2つ目の観点でのバス停の増設ですが、飛驒町から田中町にかかる範囲の不便地域の南北に停留所を設ける形となります。

「和田町北」と「上飛驒町・藤原京朱雀大路跡」という名称となりますが、「和田町北」は土日祝ダイヤのみとなるものの、周辺住民の駅への移動手段になると考えています。また、「上飛驒町・藤原京朱雀大路跡」は、住民の生活利用とともに、藤原宮跡に隣接していることから観光目的の来訪者にも利用いただけたと考えています。

こちらにも設置イメージを掲載しております。いずれも道路の南北両側に標柱を設置します。

以上をまとめた実施計画です。

実施日は令和8年10月1日、土日祝ダイヤの初日は10月3日となります。

運行ダイヤ案はお配りしている資料のとおり平日7往復・土日祝ダイヤ5往復を維持するものですが、軽微な修正は奈良交通と調整させていただきたいと思っております。

運賃は、現在のコミュニティバスが220円の均一運賃ですので、延伸部分も同一の220円と見込んでおります。運賃については、本会議とは別の運賃協議分科会にて別途協議を行って決定いたします。

また、こちらは地域内観光フィーダー補助金を活用するものです。

以上が再編案となります。

ここで、つい先日、八木駅前商店街振興組合・近鉄八木駅名店街協同組合の連名で提出された要望書について、皆様に共有させていただきます。

内容は、世界遺産観光における大和八木駅の重要性に触れ、観光者向けの案内の充実、特にコミュニティバスルートを充実させ、コミュニティバスによる世界遺産ルートの設定を要望するものです。

まず、こういった要望書が提出されたのは、世界遺産登録に関する地元住民の期待の表れであると思われますので、各主体の皆様にもこういった意見があることを認識いただき活動に役立てていただきたいと考えております。

ここで、市・部局の考えでございますが、前提として、コミュニティバスは地域住民の生活路線としての役割を担っていますので、それを大きく損なうような変更は望ましくないと考えています。

「石舞台古墳までの延伸を」、という要望ですが、運行距離が延びれば延びるだけ便数を維持できないので利便性を損なうことになります。

また現状を見たとき、コミュニティバスの便数、老朽化している小型の車両だけで世界遺産を来訪される方の需要にすべてこたえることは困難だと考えます。一方で、明日香村域などの範囲ではすでに路線バス・デマンド交通など他の公共交通が村内の移動を担っている実情もあります。

そうした中で、今回の取り組みは要望に完全に合致したものではありませんが、今回の延伸の方向性は、この住民要望に概ね合致していると認識しています。来訪者の行動パターンを想像したとき、構成資産やガイダンス施設の最寄りのバス停で都度乗り降りされると思いますので、1台のコミュニティバスだけで運行するよりも、既存の路線バス等に細かく乗り継ぐような連携によって移動する機会を増やすことができ、1台での長距離の往復よりも利便性のある形になっていると考えています。

今回の再編を実証的に進め、利用状況を含めて今後の経過に注視し、引き続き関係機関の皆様とも連携しながら検討を深めたいと思います。

以上で、議案2の説明を終わります。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。

ただいまの説明に対してご意見やご質問ございませんでしょうか。

委員【檀原商工会議所】

商店街からの要望書は石舞台の方への延伸を要望されるものとなっています。

今回の世界遺産登録では明日香村の方の恩恵が大きいというお考えのもと、観光される方に八木駅に戻ってきていただいて、買い回りもしていただけたらありがたいという思いでこの要望書を出されたと我々も聞いております。

また、世界遺産関係の土産物につきましても、檀原神宮前駅周辺と八木駅周辺、八木につきましてはナビプラザで指定管理者の方々とお話をさせてもらい、置かせていただこうと思っております。

要望された商店街の方と同じような意見を商工団体として持っていますが、この路線については今回の再編で確定して見直しの余地がないのか、それとも協議して進めていくというお考えもあるのか、その点についてお聞かせください。

事務局

今回の再編が確定的で今後変更の余地がないのかというご質問にお答えいたします。先ほど担当からも説明したとおり、今回の再編は実証実験的に一旦このルートで行い、世界遺産登録による来訪者の動きを見てみたいと考えております。ただ、路線を伸ばせば伸ばすほど便数が少なくなってしまいます。コミュニティバスが本来持っている目的を逸脱しない範囲で、観光と地域の方々の交通利便性の両方を考えながら、今回の実証実験をとおして検討していきたいと考えております。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。

他にご質問はございませんでしょうか。

ご質問が無いようですので、本件について採決させていただきます。

コミュニティバス運行ルートの再編について承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、コミュニティバス路線の再編について承認します。

今後の手続きは、奈良交通、事務局にてよろしく申し上げます。

続きまして、議題3「バス路線確保維持に係る計画の策定について」、事務局より説明をお願いします。

事務局

それでは、「バス路線の維持確保に関する計画の策定について」説明させていただきます。

こちらの議案は、市内のフィーダー系統と呼ばれる路線の運行経費に対して国庫補助を受けるための手続きに関するものです。

最初に資料の説明ですが、議案の説明資料と合わせて、申請書類一式としたものを2つつけております。それらの書類は運輸局に提出させていただく予定のものをそのままお渡しさせていただいております。細かい資料もつけており、その点についての説明は割愛させていただきますのでご了承いただければと思います。

まず計画策定の趣旨です。

地域内フィーダー系統ですが、図のように「補助対象地域間幹線バス」、檀原市では八木新宮線、八木御所線、八木下市線などのバス路線がこれに該当しますが、このバス路線に市内の離れた地域から接続するバス路線のことで、郊外から主要なバス路線に乗り継ぐために生活利用されるバス路線と言い換えられます。檀原市では八木耳成線と、神宮イオンモール線・神宮観音寺線がこの地域内フィーダー系統にあたり、補助対象路線としております。

これらの運行に対して国庫補助を受けるために、運行開始前に運行に関する計画を策定して提出することが求められています。今回提出する計画は令和8年10月から1年間の計画です。

続いて、新たに創出された「地域内観光フィーダー系統補助金」です。予算のところでも説明したところで、「地域内フィーダー系統補助金」と名前は似ていますが、生活利用の要素とともに、市外や国外から観光のため鉄道で来られた方に対応する二次交通の要素を持つ路線バスが対象となる新しい補助金です。檀原市では「飛鳥・藤原の宮都」に向けた移動手段となるコミュニティバスがこの補助金の要件を満たしており、その対象となります。

これまでの「地域内フィーダー系統補助金」という補助金1つから、「地域内フィーダー系統補助金」と「地域内観光フィーダー系統補助金」の2つの補助金を受ける形に変更する理由について説明いたします。

今までは八木耳成線、神宮イオンモール線、神宮観音寺線、コミュニティバスの4つの路線に対して「地域内フィーダー系統補助金」を受領し、4つの路線で按分して各運行経費に充てていました。この補助金は赤字額の2分の1が補助されるものとはなっていますが、別の指標により自治体ごとに上限額が決まっていることから、実際には赤字額の2分の1よりも少ない金額を受領していました。

この4つの路線の1つであるコミュニティバスを新しくできた「地域内観光フィーダー補助金」に分けると、これからは、「地域内フィーダー補助金」を3つの路線で按分し、コミュニティバスは別枠の補助を受ける形になります。実際に受けられる具体的な金額は現時点では分かりませんが、コミュニティバスを分けたとしても「地域内フィーダー補助金」の金額は減ることなく、その一方で、コミュニティバス分の「地域内観光フィーダー補助金」が増える見込みです。これにより市の負担額を減らすことができます。

今回、令和8年10月から1年間の運行に対して、この「地域内フィーダー系統」と「地域内観光フィーダー系統」の補助を受けるための計画を一括して策定しています。それが、お配りしている資料の1つ目の書類一式です。

ここで、計画上設定している目標値について説明します。利用者数・収支・公的負担額の3つの指標が必要です。直近の実績がある令和7年度を基準に考えており、指標のうち、利用者数を伸ばすことを目標として、それに沿うように残りの指標を設定しています。

八木耳成線、神宮イオンモール線・神宮観音寺線は、利用者数の1%増、コミュニティバスは利用者数の3%増を目標としています。利用が増えることで収入は増加する見込みですが、昨今の社会情勢により運行経費の増加が収入の伸びよりも大きくなることが見込まれるため、収支率は下がり、公的負担額も増加する方向で進む見込みです。

この目標を達成するための取組みを設定する必要があります。観光需要の高まりが見込まれますので、コミュニティバスマップの充実・広報誌やホームページ等多様な媒体の活用による情報発信を実施していきます。

また「地域内観光フィーダー補助」の要件として、観光客の受け入れに対する具体的な取組みを示す必要があります。この点については、コミュニティバス利用環境における外国語等での情報発信の取組み、例えば停留所標板にバス停の名称が記載されておりますが、ローマ字表記を追加するようなことを考えています。

以上が、令和8年10月から令和9年9月の運行に向けて策定する計画についての説明となります。

さて、令和8年4月から新しく始まった「地域内観光フィーダー系統補助金」ですが、初年度ということで、令和7年10月からすでに運行しているコミュニティバスに対しても、「地域内フィーダー系統補助」から「地域内観光フィーダー系統補助」へ、適用する補助制度の置き換えが可能となる特例措置が設けられております。金額上のメリットが見込めるために、この変更の手続きも合わせて行いたいと考えており、そのための資料がもう一点お付けしている変更承認申請書一式です。

変更理由は、檀原市コミュニティバスについて、「地域内観光フィーダー系統」へ位置づけを変更するためです。

変更においても、「地域内観光フィーダー補助」の利便増進措置の具体的な内容を定める必要があります。昨年度から取り組んでいるGTFSオープンデータ化、GTFSデータは世界基準で標準化された公共交通の運行データのことですが、これを遅滞なく更新して、国内外の方の利用環境の維持向上につなげたいと考えています。

以上が計画の概要です。ご承認をいただければ、事務局から運輸局に計画書一式を提出させていただく流れとなります。

以上で説明を終わります。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。ここで、令和9年度計画において、コミュニティバス路線の一部が明日香村に乗り入れていることに関し、明日香村のご意見を求めたいと思います。

明日香村総合政策課

橿原市コミュニティバスについては、橿原市民の皆様の生活交通として必要なものです。明日香村内にも停留所を設置しているものの、明日香村の村民利用を想定しているのではなく、明日香村地域公共交通計画においても、生活交通、補助対象系統に位置付けておらず、またその予定もございません。また、運行経費についても明日香村は費用負担しておりませんので、記載のとおりで問題ありません。

議長【亀田会長】

ありがとうございます。

ただいまの説明に、ご意見・ご質問などはございませんか。

ご意見が無いようですので、本件について採決させていただきます。

バス路線確保維持のための令和9年度計画の策定および令和8年度計画の変更について、事務局の説明のとおり承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは承認とさせていただきます。

この後、国庫補助の申請手続きを行うこととなりますが、以降の事務処理および軽微な修正は事務局に一任することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、本件について承認し、今後の手続きについては、事務局へ一任することとします。

それでは議題4「あすかデマンド乗合交通の橿原市域乗り入れについて」、明日香村総合政策課よりご説明をお願いします。

明日香村総合政策課

平素より明日香村地域公共交通施策にご配慮いただき誠にありがとうございます。

それでは早速ですが、「あすかデマンド乗合交通」の橿原市域乗り入れについてご説明をさせていただきます。

まず、明日香村の公共交通の簡単な概要を説明させていただきます。

明日香村内では、奈良交通の路線バスである「赤かめ周遊バス」が運行しております。こちらは近鉄飛鳥駅から役場、健康福祉センター、奈良県立万葉文化館といった村内の主

要施設、観光施設を回っており、また石舞台古墳などの史跡を経由しながら檀原神宮前駅まで運行する路線バスです。

このバスは、観光交通、生活交通の主軸を担っており、大量輸送ができる移動手段として活躍しております。通常は1時間に1便運行しており、春秋などのハイシーズンについては1時間に2便運航しております。

この「赤かめ周遊バス」では補えない交通空白時間、交通空白地域を補完するために運行しているのが「あすかデマンド乗合交通」です。

村内外に合わせて91箇所の停留所を設けており、その停留所間を自分の好きな時間に予約して利用していただくものです。村内の世界遺産の構成資産すべてにアクセスできるように設定しており、お配りしている「あすかデマンド乗合交通」のパンフレットのマップで星印をつけているのが構成資産です。

本会議の冒頭に亀田会長から、イコモスからの勧告があり、7月には世界遺産登録になるのではないかとのお話がありましたが、現在明日香村ではイコモスの勧告のあった日から観光客が増えきている状況です。

歴史の変遷を考えましても、明日香村としては、観光目的で飛鳥駅に降りていただいた方には、飛鳥宮跡、飛鳥寺、大官大寺跡などを見ていただいた後に藤原宮跡の方を巡ってから帰っていただきたいということも考えているところでございますが、現状では明日香村から藤原宮跡に行くことができません。また、全体としても明日香村から檀原市へ行くための移動手段がない状況です。

先ほど檀原市の方から、檀原市コミュニティバスが明日香村への乗り入れを計画されているというご説明がありましたが、明日香村にとっても大変ありがたい話でございます。

バスとの連動をしながら、細やかな移動手段を創出するために、檀原市域へ「あすかデマンド乗合交通」を乗入れさせていただけないかということで本日説明をさせていただいております。

場所は藤原京資料室の北側にある駐車場、藤原京朱雀大路跡西駐車場の2箇所を活用させていただけたらと考えております。

先ほど商工会議所の増田局長からも観光客がすべて明日香村に流れていくのではないかと話もございました。飛鳥駅で降りて観光された方にはもちろん飛鳥駅に帰っていただければとは思いますが、歴史の変遷から見ましても、飛鳥から藤原宮跡に行っていたいて、八木駅、畝傍御陵前駅、檀原神宮前駅などに帰っていただくのも一つであり、来訪者にとって利用しやすいところを利用いただければと思っております。

こうした市村間の相互連携によって公共交通の有効活用を目指すとともに、「飛鳥・藤原の宮都」の世界遺産登録の交通対策としても乗り入れさせていただければと考えておりますのでぜひよろしくお願いいたします。

以上です。

議長【亀田会長】

ご説明ありがとうございます。

ただいまの説明に、ご意見・ご質問などはございませんか。

無いようですので本件について採決させていただきたいと思います。

「あすかデマンド乗合交通」の檀原市域への乗り入れ、停留所の追加について、承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、本件について承認します。

明日香村におかれましては、今後の諸手続きのほど、引き続きお願いいたします。世界遺産についてもともに頑張りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

（ここで明日香村総合政策課は退出）

それでは議題5「檀原市地域公共交通会議規約の一部改正について」、事務局より説明をお願いします。

事務局

事務局より「檀原市地域公共交通会議規約の一部改正について」ご説明いたします。

当市では令和8年度中に、「檀原市地域総合交通戦略」を策定する予定です。

総合交通戦略とは、交通事業とまちづくりとが連携した施策を進めるためのものです。

総合交通戦略の詳しい内容については、次の議案6で、担当課である市街地整備課からご説明させていただきますが、この総合交通戦略については、策定時に意見聴取や策定後の進捗報告などが必要になります。それをこの「檀原市地域公共交通会議」でさせていただきたいと考えております。

そのため、所掌事務を規定する第2条に「檀原市総合交通戦略の実施に関する協議及び連絡調整に関する事項」を追加する改正を行いたいと考えております。

事務局からは以上です。

議長【亀田会長】

ただいまの説明に、ご意見・ご質問などはございませんか。

無いようですので本件について採決させていただきます。

檀原市地域公共交通会議規約の一部改正について、承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、規約の改正について承認いたします。

続きまして、報告案件の議題6「檀原市総合交通戦略の策定について」、担当課より説明をお願いします。

檀原市市街地整備課

これより、「檀原市総合交通戦略」について説明をさせていただきます。

まず「総合交通戦略とは何か」について説明をさせていただきます。

現在の日本が抱えている共通の課題として、進展する少子高齢化、交通渋滞、交通に起因する環境負荷などが挙げられます。

檀原市でも同様の課題を抱えており、これらの課題に対応するため、現在、都市の構造を見直すなどしてコンパクトなまちづくりを進めようと、検討を進めているところです。

加えて、奈良県立医科大学附属病院の南側には新しい鉄道駅の整備計画が進められています。令和12年度の供用開始を目指しており、市の交通システムを取り巻く環境にも変化が見られます。

このような状況の中、檀原市に相応しい街の姿を実現するために、「交通」がどのような役割を担い、まちづくりとどのように連携するのかを示す計画が、この「総合交通戦略」であると考えております。

交通について定めた既存の計画として、皆様ご存じの「地域公共交通計画」がありますが、この計画との違いについて説明いたします。

まず、「地域公共交通計画」は、地域の暮らしと産業を支えるバス・鉄道・タクシーなどの公共交通をどのように確保・運営していくか、といったソフト面からの交通施策です。

一方、「総合交通戦略」は、都市の将来像の実現に必要な、道路整備などのハードと、歩行者や自転車も含めた交通運用のソフトの両面からの交通施策です。

それでは、「檀原市総合交通戦略」の内容について、概要版を用いて説明します。

お手元のA3の資料をご覧ください。

策定目的に関しては先ほど申し上げたとおりです。

計画期間としましては、令和9年度からの6年間を予定しております。

計画の位置付けとしましては、本市の最上位計画である「総合計画」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画と整合を図り、また、現在策定中の「檀原市立地適正化計画」や「檀原市地域公共交通計画」との連携を図りつつ策定いたします。

現状から見た課題については、1つ目として、人口減少、高齢化による移動ニーズの変化への対応が挙げられます。2つ目、公共交通は充実しているものの、まちづくりに応じたさらなる充実や不便地域への対応が必要です。3つ目、4つ目として、自動車依存と渋滞緩和への対応、安全な移動環境の構築が挙げられます。

これらの課題に対して、市として目指す将来像と基本方針を定めました。

まず、基本的な考え方を「住み続けたい・住みたいかしはら」を支える交通ネットワークの形成としています。

基本方針としては3つ掲げております。1つ目は、中南和の拠点都市として、広域交流を支える交通ネットワークの形成。2つ目は、歩行者・自転車の安全性と回遊性の向上。3つ目は、誰もが円滑で快適に利用できる交通環境の充実と公共交通の利便性の向上です。

続いて、将来像実現に向けた戦略及び事業です。左側には具体的な取組内容を記載しており、このうち黒丸が地域公共交通計画に既に位置付けられている施策、白丸が新たに位置づける施策になっております。一例として、交通混雑の解消に向けた交差点改良ですとか、ウォークアブルなまちづくりの推進に向けた賑わい空間の導入、また、世界遺産や国スポといったまちづくりの進捗にあわせた移動手段の確保、地域公共交通の担い手の確保などを挙げております。

詳細につきましては、本日は時間の都合上割愛させていただきますが、お配りしております本編に詳細を記載しておりますので、またご確認いただければと思います。資料右側の青い部分は、医大新駅に関する部分を本編から抜粋したのになっております。

最後のページにはこの計画を策定した後どのように推進していくのか、目標年次とKPI、推進体制などについて記載しております。

今後のスケジュールも示しておりますが、本日6月29日に地域公共交通会議で説明させていただきました。本編を皆様の手元に配らせていただいておりますが、こちらを皆様にご確認いただき、修正したものを12月頃にパブリックコメントにかける予定です。その後、最終版を1月の地域公共交通会議で諮らせていただき、3月頃の策定を目指しております。

以上で檀原市総合交通戦略の説明を終わらせていただきます。

交通事業者の皆様には、本日の会議に先立って意見交換の場を設けさせていただきました。お忙しい中、お時間を頂戴し、現状についてのご報告や様々なご意見をいただきましたことに対し、改めて御礼申し上げます。

なお、お配りしております本編の案につきましては、内容をご確認いただき、ご意見等がございましたら、配付している連絡先までお寄せいただければ幸いです。

本日は説明の機会を設けていただきありがとうございました。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご意見・ご質問などはございませんか。

この場ではご意見が無いようです。事前にご意見をいただいた交通事業者の皆様方には御礼を申し上げながら、皆様には説明がありました概要版、本編をご覧になっていただき、なにかお気づきの点があれば市街地整備課までお問合せいただけたらと思います。

先ほどの説明にもありましたが、パブリックコメントを経て、改めてこの地域公共交通会議でご報告させていただくということですので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

それでは議題6について終わりとさせていただきます。

続いて議題7「真菅地区デマンド乗合タクシーの運行について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

事務局より「真菅地区デマンド乗合タクシーの運行について」ご説明いたします。

まず、これまでの経緯をお伝えします。

令和2年2月に真菅地区自治会より「コミュニティーバス運行要望について」という要望書が出されました。路線バスの運行がなくなった真菅地区でコミュニティーバスを運行してもらいたいという要望書であり、当時の本会議でも共有させていただきました。要望書を受けて、地元、運行事業者などとの協議を重ね、令和5年3月に策定した「檀原市地域公共交通計画」にも施策メニューとして「鉄道・バスによるカバー率の低い地域における移動手段の確保」を位置付けたうえで、コミュニティーバスではなくタクシーを活用した施策を行う方針を固め、乗合タクシーの実証運行を令和5年度から3年にわたって行いました。

乗合タクシーとは、タクシー車両に複数の乗客が乗り合って移動する、バスとタクシーの中間のようなサービスです。令和5・6年度は、バスのように決まった時間、決まった停留所、決まったルートを実行する「定時定路線型」の乗合タクシーを実施しましたが、利用者が思うように伸びませんでした。そこで、令和7年度は、時間やルートは決めずに停留所だけを決め、停留所間を事前予約に応じて運行する「デマンド型」の乗合タクシーの実証運行を行いました。

続いて、令和7年度の実証運行の実績です。

11月から3ヶ月間の実証運行を行い、延べ利用者数は651人、1日あたりの利用者数は9.3人という結果でした。

右下には令和6年度の実績を載せております。令和7年度の運行範囲は、令和6年度の北部・中部を合わせた範囲でした。令和6年度の北中部の1日あたりの乗車数7.83人と比べて、令和7年度の9.3人は約1.2倍の利用となっております。この数字だけで見ると約1.2倍ですが、車両の台数を2台から1台に減らし、運行時間についても8時間から利用の多い6時間に絞ることで3倍以上の効率化を図ることができました。

続いての資料は週ごとと累計の利用者数のグラフとなっております。

下の棒グラフが週ごとの利用者数であり、各年度ごとの結果を並べております。

令和5年度は第9週、令和6年度は第1、2週に無料期間を設けましたが、その期間の利用は伸びましたが、なかなか定着にはつながりませんでした。

一方で、令和7年度のデマンドタクシーでもクーポン配付期間を設けましたが、期間終了後も一定数の方が継続して利用されていることが見てとれます。

利用年代については高齢者の利用が大半ではありますが、若い世代の利用もされていることがわかりました。

乗車場所の利用頻度ではミグランスが最も多く、次いでトライアル、真菅地区公民館となっております。降車場所の利用頻度も同様で、ミグランスが最も多く、トライアル、真菅地区公民館となっております。

以上の結果を踏まえた評価として、①期間を通じて安定した利用があり、リピーター層が増加していること、②実証運行中の移動先がミグランスに偏ってはいるものの、長期間の実施となり地域に定着すれば傾向が変わる可能性が高いこと、例えば最も多く26回利用された方はミグランスを目的地とする移動の頻度が下がる傾向にありました。③高齢者以外の利用も見受けられたことから交通インフラとして根付くポテンシャルがあるということが言えます。

こうした評価を踏まえ、今年度より「のるーと檀原ますが号」の本格運行を行いたいと考えております。

運行内容については令和7年度の実証運行の内容を踏襲し、10月1日からの運行開始を予定しております。運行日時は月曜日から土曜日の9時から15時まで、1回の乗車につき300円、運行台数は普通タクシー車両1台、運行事業者は奈良県タクシー協会檀原支部の5社の皆様、システムは実証実験と同じくネクストモビリティ社による「のるーと」を使用します。

実施スケジュールとしては、この会議で承認が得られれば、10月の運行開始に向けて市はシステム事業者、タクシー協会との契約手続きを行い、パンフレットや広報誌掲載の準備を行います。

タクシー協会の各社には運輸局への4条許可申請の手続き、システム操作研修等の運行準備を行っていただき、システム事業者にはシステムの調整を行っていただきます。

地元自治会では住民向け回覧の実施、住民説明会の開催、パンフレットの配布などを行っていただきます。

運行開始後の経過については1月開催予定の第2回会議で報告させていただくことを考えております。

事務局からは以上です。

議長【亀田会長】

ありがとうございます。本件について、ご意見・ご質問などはございませんか。

委員【奈良県タクシー協会】

実績で1日当たり、1便当たりの人数が小数点以下の数値になっている理由と、デマンドタクシーの乗合率について教えてください。デマンドタクシーの乗合率はどの地域でも2人以上乗り合うことはほぼないと認識しています。

事務局

期間全体での延べ利用者数を運行日数で割ったものが１日あたりの利用者数です。平均した値であるため小数点以下の数値となっております。

令和７年度は延べ利用者数６５１人、運行日数７０日でしたので、１日あたり利用者数は９．３人となっております。令和７年度は予約に応じて運行するデマンド型であるため１便あたりの人数は出しておりません。

令和５、６年度は定時定路線型であり１日での運行便数が決まっていたので、１日あたり利用者数から運行便数で割って１便あたりの利用者数を出しております。

乗合率は約１０％です。およそ１０回に１回乗合が発生するという状況です。

委員【奈良県タクシー協会】

乗合率が低いように思います。複数の人が同じ時間帯に申込みこともあり得ると思いますが、どういう場合に乗り合いとなって、どういう場合に乗り合いにならないか教えていただけますか。

事務局

すべての場合に乗り合いをするわけではありません。近い時間帯で同じようなルートを通るときに乗り合いをするようになっております。具体的には１０分以内に乗り合いができる場合であれば乗り合いをします。

例えば、Ａさんの予約が既に入っていて、同じぐらの時間にＢさんが予約しようとしたときに、Ｂさんの出発地がＡさんの出発地から近ければ乗り合いになります。反対に、ＢさんがＡさんから遠く離れている場所から出発するときは乗り合いにはならず、Ｂさんは別の時間での予約となります。

委員【奈良県タクシー協会】

ＡさんとＢさんが同じ目的地に行きたいときに、それぞれの出発地点の距離が２～３km程度であれば乗り合うということでしょうか。

事務局

距離ではなく、ＡＩが運行する時間を計算するようになっていまして、計算の結果、１０分以内に乗り合うことができる場合は一緒に乗っていくことになります。

委員【奈良県タクシー協会】

乗合率がやはり低いように思います。乗合タクシーをする以上はやはり積極的に利用していただきたいと思いますし、乗合率を高める方法も検討していただければと思いますので、その点についてよろしくお願いいたします。

議長【亀田会長】

ご意見ありがとうございます。他にご質問などはございませんか。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

橿原タクシーの関です。

今年度から実証実験ではなくて本格運行ということですが、本格運行では期限の年数は決まっていますか。問題が無ければずっと運行するというお考えでしょうか。

事務局

今年度の10月からの本格運行を予定しておりますが、実証運行ではなく本格運行ですので、10月に運行した後は来年度以降も運行を続ける予定です。ただ、結果については確認をしながら、できる範囲の見直しを行っていきたいと考えております。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

仮に他の地域からこの「のるーと」をしてもらいたいという要望があったときはどのように対処されますか。

事務局

当初からもこのようなお話をタクシー協会からいただいております。この事業の目的は交通不便地域の解消です。橿原市には真菅地区の北部以外にも、真菅地区の南部、コミュニティバスが走っていますが香久山地区、新沢地区のように、鉄道駅やバス停からの距離が一定以上の不便地域がありますので、同じような取り組みを地域の方々が望まれるのであれば、その地域に合わせたマイナーチェンジをしたうえで広めていきたいと考えております。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

広めていただくということですか。

鉄道やバスが利用しにくい地域は結構多いです。特に白橿町や菖蒲町のように1世代前の働き盛りの方々がリタイアされているようなかつての新興住宅地ではご高齢の方が多くっており、買い物に行く足がない、バス停まで行けないというような状況です。

タクシー事業をしていますので、その辺りにお住いの方から定期便のようなタクシー運行をしてもらえないかという話をされたこともあります。

この「のるーと」を始めるときに、他の地域から要望があれば広めていくかということはタクシー事業者としては非常に懸念してしまして、その辺りの線引きをきっちりしていただかないと、あちこちで実施することになって、本業のタクシー事業に差し支えるのではないかという話をさせていただいていましたので、広げるということについては再考していただきたいです。

また、「のるーと」自体も未来永劫続けていけるものではないと思います。地域に住んでいる方は、１０年経過すれば８０代の方が９０代、９０代の方が１００代になるように年齢構成が変わってくると思います。その点を考慮して、再考する基準を設けていただきたいと思います。

先ほどのお話でもありましたが、乗合タクシーと言いながらほとんど乗り合いがないという状況であれば、税金を使って安いタクシーを走らせているだけだと思います。

本格運行になったからこれからずっと続けていくというスタンスではなく、やはり一定の基準を設け、年度ごとに検証していただく必要があると思います。また、新たに要望が出た地域に対して、大きな自治会の言うことは聞いて、大人しい自治会の言うことは聞かないというような不公平な取り扱いや忖度があってはいけないと思いますので、市としての線引き、ガイドラインをきっちり持っていただく必要があると思いますので、その点について要望させていただきます。

事務局

そうした懸念はこの事業を取り組んだ当初からタクシー協会の皆様方からご意見をいただいております。橿原市には鉄道駅が１３個ありまして、非常に便利な街ですが、先ほど申しあげたとおり、一部地域で交通不便地域があります。そうした地域への救済措置というような形で、新しい公共交通を導入するということではありますので、八木や橿原神宮前周辺などどこでもかしこでも導入するということではなく、一定のエリアを線引きし、既存の公共交通、既存のタクシー事業者の営業に悪影響のない範囲で、バランスを取りながら進めていきたいと考えています。

また、本格運行が始まりますが、始まったからずっと同じやり方で続けていくことが確約されているわけではなく、乗車人数や実際の利用方法をしっかりと確認、検証しながら、継続していくかどうかを毎年判断していきたいと考えております。

以上です。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

実証実験の間の利用者はほとんど同じ人でした。新規で乗られる方は少なく、乗り合いもほぼ発生していませんでした。

「あすかデマンド乗合交通」でもそうですが、タクシーの乗り合いは嫌われます。バスや電車とは違い、狭いタクシーに見ず知らずの人と乗ることは嫌われますので、乗合率をあげることも難しいように思います。

今回の議題７には予算は載っていませんが、今までは３ヶ月の実証実験でしたが、１年間になるとタクシー事業者、システム事業者に支払う金額がどの程度かかるかを参考に教えてください。

事務局

今年度予算では１０月からの本格運行について、タクシー協会に約５，０００，０００円、システム事業者に約５，０００，０００円の合計約１０，０００，０００円の予算を確保しております。これが半年分の金額ですので、１年間となると、約２０，０００，０００円かかります。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

２０，０００，０００円の税金を使って何人の人が恩恵を受けているのかをきっちり検証していただきたいと思います。納税者である橿原市民の立場としても、特定の地域の特定の人だけが恩恵を受ける事業を継続されるというのはどうかと思いますので、検証について要望させていただきます。

議長【亀田会長】

ありがとうございます。

貴重なご意見をいただきましたので、参考にさせていただきながら、適宜報告をさせていただきます。

他にご質問はございませんか。

無いようですので、本件について採決いたします。

様々なご意見をいただいたということで、その点については今後反映させていただくということではありますが、今回説明させていただいた真菅地区における新しい公共交通の本格運行について、承認することとしてよいでしょうか。

【委員より「異議なし」の声】

ありがとうございます。それでは、本件について承認します。

地域にとっても待望の本格運行となります。まずは滞りなく運行開始できるよう、事務局、そしてタクシー協会橿原支部の皆様には引き続きよろしくお願いいたします。

先ほどもご質問がありましたが、できるだけ多くの方に使っていただくように、啓発などもさせていただきますので、皆様方のご協力をお願い申し上げます。

それでは議題８「橿原市地域公共交通計画の進捗報告並びに令和８年度実施事業について」、事務局より説明をお願いします。

事務局

事務局より「橿原市地域公共交通計画の進捗報告並びに令和８年度実施事業について」ご報告いたします。

まずは、令和５年３月に策定しました、「橿原市地域公共交通計画」の進捗報告をさせていただきます。令和７年度の実施策としては７つございます。

一部拾い上げますと、上から2行目A-2のコミュニティバスのサービス改善・見直しとして、令和7年10月1日のダイヤ改正、運賃改定、令和8年3月のバスロケーションシステムの導入、運行情報のG T F Sオープンデータ化などを行いました。

続いて数値目標の達成状況です。

計画期間は令和5年度から令和9年度までの5年間ですので、今回は3年目の令和7年度の報告です。

まず、橿原市コミュニティバスの利用者数は、大きく増加しました。

奈良交通路線バスの利用者数は、奈良交通で情報整理中とのことで、今回の会議には間に合いませんでしたので、また追ってご報告させていただきます。

近鉄・JRの利用者数は、順調に増えております。

バス路線維持に係る市の財政負担総額について、大きく増加しました。近年の情勢により運行経費が大きく増加しているためですが、この指標の目標は、負担額の減額ではなく、バス路線を維持するために市の財政負担を継続することですので、目標自体は達成しています。

奈良交通路線バスの収支率は、前回に比べて下がりましたが、一方で、橿原市コミュニティバスの収支率は上がりました。

続いて、フィーダー系統の利用実績です。

八木耳成線、神宮イオンモール線・神宮観音寺線は横ばいですが、コミュニティバスは利用者数を大きく増やしました。

次は、フィーダー系統の収入状況内訳を示しております。

縦の棒の合計の長さが運行経費ですが、いずれの路線も運行経費が前年度に比べて大きく上がっております。

八木耳成線、神宮イオンモール線・神宮観音寺線は、運送収入は横ばいですが国補助金が減少しており、結果として市の負担は大きく増えています。

コミュニティバスも、国補助金は減り、市負担額は増えていますが、大きく増えた運送収入でカバーすることで、他の2路線に比べて市の負担額の増加率を低減できております。コミュニティバスで運送収入が大きく増えた理由としては、利用者が増えたこと、運賃改定を行ったことによります。

続いて、橿原市内のバス路線維持に係る財政負担の推移です。

下の3つ、市内フィーダー系統とコミュニティバスの財政負担が増加しておりますが、こちらは運行経費の上昇が大きな要因です。

運行経費の上昇という点では広域バス路線も共通ですが、広域バス路線は運行経費の計算を3ヶ年の平均で行います。そのためフィーダー系統よりも運行経費の上昇の影響を受けにくいために、財政負担額の上昇が抑えられています。

最後に、令和8年度の実績予定です。

世界遺産登録を目前に控えておりますので世界遺産の周遊性を上げる取り組み、のろーと櫃原ですが号の本格運行、また、真菅地区での取組を踏まえて真菅地区南部や他の交通不便地域での移動手段の確保に向けた取り組みを行っていく予定です。

お配りしている資料の最後には、計画終期までの管理表を付けさせていただいておりますので、こちらでもまたご確認いただければと思います。

事務局からの説明は以上です。

議長【亀田会長】

ありがとうございました。

本件について、ご意見・ご質問などはございませんか。

ご質問が無いようです。

この件は報告案件ですので採決はしませんが、令和5年3月に策定し、5か年計画で進めている本計画も折り返しとなっています。良好な経過をたどっている指標もございますが、引き続き、関係する各主体の皆様のご協力・連携をお願いしたいと思います。

以上で、本日予定しておりました議題は全て終了しました。

せっかくの機会ですので、何かご意見等はございませんでしょうか。

委員随行者【奈良県タクシー協会櫃原支部】

医大新駅がいつ頃完成するか、また駅前にはバス停やタクシー乗り場も設置されると思いますが、どの程度の台数が停車できるかがわかっていれば教えていただきたいです。

また、タクシー乗り場やバス停の設置場所についての事業者の意見をヒアリングしていただけるかを教えていただきたいです。

櫃原市市街地整備課

新駅につきましては、奈良県、近鉄、市とで一体となって進めているところです。

今の時点での目標は、令和12年度中の施設供用開始を目指しております。

新駅の供用開始というのは、駅のホームができることだけではないと考えていまして、駅前広場も整備していく予定です。駅前広場に路線バスなどが入ってくるかということについては検討すべき課題であると考えていますが、現時点で路線バスが入るということは確定しておりません。

ただ、駅前広場を作るにあたっては、将来的にそういった路線バスの流入も可能な形のロータリーが必要だと考えています。

また、駅の東西にある程度の駅前広場を作る想定はしていますが、どちらか一方がメイン、もう一方がサブといった形になると考えております。

その辺りを含めまして、今回は民間事業者から提案をもらって整備に向けて進めており、アーリーナ等はPFI事業で行っていきませんが、それと一体的にまちづくりの提案をい

ただくという形です。その中で、どの位置に駅前広場を配置する、それに向けてどういう周辺道路から流入させてくるという計画も考える予定をしております。

乗降場所としては、将来的に路線バスに対応できるような乗降スペースや、タクシーの待避スペースといったものも考えていきたいとは思っていますが、現時点で明確に何台ということは決まっております。

以上です。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

P F I 方式というお話ですが、ミグランスを建てたときと同じ手法をされるということでしょうか。

橿原市市街地整備課

P F I 方式というのは公共施設に対して民間の力を借りる手法の1つです。

県のアリーナができることに関してはP F I 方式を想定していますが、駅前広場や駅前の駐輪場などの駅周辺施設については、県の一体発注の中に市の事業を含めますので、P F I 方式ではないですが、民間からの提案をもらって整備をするという想定をしております。

委員随行者【奈良県タクシー協会橿原支部】

わかりました。

いつもそうですが、乗り場ができてから「この場所にタクシーを停めて」という話になります。そこそこの利用が見込める駅になると思いますので、できれば設計段階でバス事業者である奈良交通も含めて協議していただいて、タクシー乗り場などをきっちりと整備していただければありがたいと思います。

橿原市市街地整備課

今後、設計業務を進める中で、そういった各事業者のご意見というのは伺いながら進めていきます。皆さんの使い勝手のいいようなことを考えながら整備をさせていただきたいと思っておりますので、その際にはご協力よろしくお願いします。

議長【亀田会長】

また時期が来ましたら、それぞれの公共交通事業者のご意見を聞かせていただくということですので、よろしくお願いいたしますと思います。

他に何かございませんでしょうか。

委員【橿原市老人クラブ連合会】

現状から判断するに、世界遺産には遅かれ早かれ決定されると思いますが、その目的はやはり観光客を檀原市に多く呼ぶことだと思います。

檀原市として、世界遺産に決まり次第こういったことをしていくかという計画はありますか。県内の他地域では法隆寺などもありますが、檀原市には観光客が多く来ているようには思えません。計画を準備されて、そうした方向を固めていく予定があるのか、そういった考えがあるのかについて教えてください。

事務局

世界遺産登録が来月にほぼ決定するという段階まで来ております。世界遺産登録を目指して、今までも檀原市、桜井市、明日香村の3市村が一緒になって取り組んできました。

いよいよこの段階にいたって、今年の初めから、交通に関しては県が主体となって、3市村と県とが共同で公共交通を組み合わせ、観光客が便利に周遊していただけるような取り組みを一緒に考えています。その一端が、今日の議案として挙げました檀原市コミュニティバスの明日香村乗り入れ、あすかデマンド乗合交通の檀原市乗り入れですが、相互に連携を取りながら公共交通をうまく組み合わせしていくことを考えております。

先ほどもお伝えしましたが、実際にどのような人の流れが起こるかはまだ読めませんので、世界遺産登録されてからの人の動きを絶えず見ながら、どういう対策がいいのかということ、引き続きその枠組みの中で協力して考えていきたいと思っております。

本日は観光部局が出席しておりませんので、私どもからお答えすることは難しいところではありますが、檀原市の遺産は土の中に眠っているものであり、実際に見てとれるものが非常に少ないです。そのため、観光政策課や地域振興課の方で、そういったものをスマホなどのツールを使って視覚的に見せるようにするものを開発しているようです。

以上です。

議長【亀田会長】

ありがとうございます。

交通の面からのお答えだったかと思いますが、会長のご質問の内容としては当然他にもやっていかなければならないものがありますので、檀原市としては全庁的に取り組みを推進していくということになるかと思えます。

宿泊者が増えたときのホテルをどうするのかというご質問もたくさんいただいております。そういったところも進めていかなければならないでしょうし、様々な観点から進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

他の方は何かございませんでしょうか。

委員【近畿日本鉄道株式会社】

こういった場でお話することではないかもしれませんが、2点お詫びをさせていただきます。

先般、ダブル台風ということで、大きな台風が近畿地方を直撃し、２７日に想定外の大
雨により、大阪線の五位堂駅から関屋駅の間の法面が崩壊しました。また、奈良線におき
ましては、東生駒駅から生駒駅の間の法面が崩壊したということで、大阪方面に行かれる
お客様に多大なご迷惑をおかけしました。

現在盛り上がっておりますＷ杯の森保監督が「想定外も想定内に」と言っておられまし
たが、我々も八木駅からの下り方面である榛原駅や長谷寺駅といった山間部の対策につ
いては想定して木の伐採などをしっかりと行っておりましたが、比較的強いと認識してい
た上り方面の法面に想定外の被害が出たということで、大阪方面に行かれるお客様に多
大なご迷惑をおかけしました。

そうした想定外の被害が出たことについて今後の対応に役立てていくべしと思っていた
中で、本日早朝より京都駅の構内のポイントで脱線という全国的に非常に大きな事故が
発生しております。現在進行形で施設部及び関係者が全力で復旧、原因究明に動いてい
る状況ですが、復旧には相当時間がかかる見込みであり、この事案についてもしっかりと原因
を究明したうえで対策を行い、安全で安心してご利用いただける鉄道を目指していきたい
と思いますので、今後も引き続きご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

本日出席されている方の中にもご不便をおかけした方がおられるかと思いますが、引
続きどうぞよろしくお願いいたします。誠に申し訳ございませんでした。

議長【亀田会長】

ご丁寧ありがとうございます。引き続きよろしくお願い申し上げたいと思います。

他に何かございませんでしょうか。

他にご意見等が無いようですので、これをもって審議を終了します。

本日は、長時間にわたり慎重なご審議をいただきまして誠にありがとうございました。
今後も橿原市の交通政策について、皆様のご理解とご協力の程、重ねてお願いいた
します。

それでは事務局にお返しします。

事務局

皆様、長時間にわたりご審議いただきありがとうございます。

本日の会議につきましては、事務局において、議事録の案を作成いたします。後日送付
させていただきますので、訂正箇所などがございましたら、所定の期限までに事務局にご
連絡いただきますようお願いいたします。

それでは、これもちまして会議を終了させていただきます。委員の皆さま、本日は何
かご多忙のところ、会議にお時間をいただきありがとうございました。