

平成25年度 第2回 奈良県地域交通改善協議会

議事録

平成25年7月17日

【1】開会

《荒井知事》

本日の会議は、地域交通の会議であり、今年には重要な年である。昨日、知事会があり、地域交通の権限について、知事会、国土交通省自動車交通局と議論が積極的に進められている。旅客運送事業の事務権限の地方移管、あるいは地方自治体が主体的に地域における公共交通のあり方を構築する制度的枠組みの機運がある。また、自家用無償旅客運送に関する事務権限については、まずは都道府県に移譲したうえで、希望する市町村へ移譲する仕組みを、知事会の要望・意見として、国土交通省と前向きな議論が行われていると報告を受けている。

奈良県のバスのあり方については、奈良交通より今後の展開の仕方についてご要望があり、バス輸送あるいはコミュニティバスのあり方について、今年には十分な議論を行い、今後のあり方について結論を出し、県はそのなかで、十分な支援の役割を果たしていきたいと考えている。

【2】奈良県地域交通改善協議会設置要綱の改正について

《事務局》

資料1に基づいて、内容を説明

【3】第1回地域別部会及び第2回幹事会の報告及び地域交通改善の方向性について

《事務局》

資料2に基づいて、内容を説明

【4】意見交換

〈地域別に意見交換を行い、地域毎に発言〉

《大和郡山市長(北西部地域)》

このテーブルではコミュニティバスについて議論が集中した。

ひとつは南部などとの違いとして、「通院」がニーズのメインではなさそうだということ。共通の悩みとしては乗車率が低い。アンケートでは「乗る」とされていても、実際には乗っていただいていない。現実には自家用車の利用が非常に多い。かなり高齢の方でも乗用車に乗るし、大和郡山市では自転車に乗る高齢者も多い。地理的な条件や坂道が多いか少ないかといったことも影響を与えるのではないかと。

市町村連携では、あまり大きなニーズはないが、鉄道駅の位置によって市町村を超えた移動ニーズは検証をする必要があるのではないかと。

安い運賃というのは税金が投入されているということを市民は知らないのではないかとという意見もあった。収支から言えば廃止せざるを得ないという論理から言うと、路線バスと何が違うのかという疑問がある。当初つくった目的と現状とで何かずれてきているのではないかとというジレンマを抱えている。

一方で、どうやって乗ってもらうかという工夫をしていかなければならないのではないかと。単に人を運ぶということではなく、情報を運ぶなどといったような、何か付加価値をつけることができないかと。

コミュニティバスは地域のシンボルという側面もあるので、そこが路線バスとは少し違うのかなと思う。もう一度、トータルで考える必要があるのではないかと。例えば、さきほど、病院の送迎バスの話があったが、本市内でも工業団地に向けて駅から送迎バスが出ており、そういったところと連携し、補完しあうような交通手段として考え直す必要があるのではないかと。

また、コミュニティバスだけではなく、路線バスも非常に厳しい状況にあり、バス自体に乗る人が減っているのではないかと。乗合ということに積極的でない人が増えている。やはり、自家用車に乗ったり、家族に乗せてもらったりして移動されている中、公共交通のあり方を考えるには、いろんな側面での課題があるのではないかと考えている。

《安堵町長(北西部地域)》

コミュニティバスや乗合バスなどを、それぞれ単体で収支などを議論すれば、どこの市町村も非常に厳しい状況となるわけで、単体ではなく、まちづくりの大きな柱のひとつとして位置づけ、その手法のひとつとして考えるかによって、公共交通に対する姿勢が変わるのではないかと。

また、鉄道駅のない所とある所では大きく変わってくるのではないかと。駅から定時定路線で運行されている公共交通を第一と考えるか、あるいは、域内に駅又は乗合バス路線があるところでは、それに代わり、例えばデマンド方式のタクシーに重点をおくのがいいのか、あるいはその他の方法がいいのか、それぞれ地域特性があるのではないかと。いずれにしても費用がネックとなっており、市町村内の公共交通を考える際にも、補助金がなければやりにくいという意見があった。

安堵町では、役場と近鉄平端駅をダイレクトに結ぶ便と役場を起点に町内を循環して近鉄平端駅に行く便を運行しているが、いずれも役場をバスターミナルとして、JR法隆寺駅に向かう路線バスと接続することにより町内のバスネットワークを構築している。

事業者選定では、乗り継ぎの場合の利用者運賃を低減するためにも、コミュニティバスと路線バスが同じ事業者であることが望ましいと考え、協議を進めた。

今後、自治体間で話をし、既存路線とコミュニティバスが同じ条件で乗り入れができる仕組みを構築することによって、地域のバスネットワークの確保が可能ではないかと。

《橿原市市民文化部長(中部地域)》

路線バスの廃止代替などの方策としてコミュニティバスが必要であるという意見が多かった。一方で、利用者は少ないという現状。

橿原市では、コミュニティバスの活性化策として、奈良医大病院の敷地内にバス停を設置して利用者の利便を図っているほか、奈良文化財研究所の土日開放に伴う乗り入れや行楽シーズンでのボランティアガイドによる車内での解説、明日香村へのコミュニティバスの乗り入れなど、観光面でコミュニティバスの活性化に取り組んでいる。

しかし、市内でも交通空白地域の発生などにより、高齢者の方を中心に不便をかけており、アンケートをみても、「通院」といったニーズに対してどうしていけばよいかについて考えていかなければならないと考えている。そうした課題に対して、地域や自治体間などで連携するほか、バスターミナルを中心とした放射状の運行などを考えていきたいと思うが、財政上の制約があり、検討が進んでいない状況である。

こうした協議会の中で協議をする中で、話を少しでも進めていきたいと考えている。

《明日香村副村長(中部地域)》

橿原市から報告があったように、橿原市のコミュニティバスが明日香村に乗り入れをしていただいているが、市町村連携はなかなか難しいというのが中部地域での状況である。

明日香村の状況を報告すると、路線バスとコミュニティバスとスクールバスを三位一体で運行して

いる。橿原神宮前駅からの飛鳥駅への周遊バスと村内巡回バスとスクールバスを運行している。朝夕については、子どもたちがスクールバスとして、路線バスなどを利用しているため比較的利用が多いが、昼間の時間帯は利用者が少ない状況である。本年度で、公共交通の見直しを検討していきたいと考えている。

《天理市長(東部地域)》

このテーブルの、桜井市、宇陀郡の市町村では内容が様々である。天理市の場合は、近鉄、JR、奈良交通のバスがあり、デマンドタクシーも運行していて利用者が徐々に増えてきているが、他の市町村は、大変厳しい状況である。

路線バスを廃止しないで済むような方法を考えたい、というのが統一した意見である。一人しか乗っていない路線バス、JR桜井線でも2両編成に日中は何人乗っているのか、というのが実情。天理市でも、路線バスに乗る運動をしよう、週に一回だけでもいいからマイカーをやめてバスに乗ろう、そのくらいの気持ちがないと保てない。

これからは人口が減る。東京の市長会の勉強会で、これまで増えてきた人口が2004年をピークに減少し、今後100年で約1/3になるという話を聞いた。今、何とか公共機関を保とうとがんばっているが、もっと大変な状況になる。僻地に暮らす方が増え、年配の人たちは家を離れる事ができなくなる。

このような状況に見合った何か良い方法がないか、考えていきたい。何かヒントでもいただければありがたい。現状のJR、近鉄、奈良交通バスなどの公共交通機関を利用しながら、その他の方法も考えていかないと、これからの時代に対応できないと考えている。

《大淀町長(南部地域)》

このテーブルは、南和の新病院ができるグループ、1市3町8村である。

公共交通は、鉄道は大淀町の11キなど一部だけで、それ以外は国道168号、169号、309号を奈良交通のバスが走っている。この路線バスを骨として、1町を除きそれぞれの市町村で、有料、無料のコミュニティバスを走らせている。

南部は特に高齢化率が高く、自分で車を運転できない方には公共交通が大切になってくる。宅地開発されていても、最近では高齢化が進んでいる。目的として一番多いのは、病院への通院ではないか。天川方面には、観光目的もあるが、シーズンによって利用率が違う。

コミュニティバスをどのように利用するか、今は各市町村が別々に行っているものを、病院の新設を契機として、連携して広域化を図りたいという話が盛り上がっている。

《奈良交通(株)社長》

市町村アンケートで、路線の継続が多く市町村に望まれていることを重く受け止めている。

前回の6月の幹事会でも報告申し上げたが、路線の収支は、24年度人件費をかなり圧縮し、補助金も増額していただいても、なお赤字が続いている状況にある。

そうした中で、25路線45系統について、もう少し補助金を増やしていただけないかという願いをしているが、国の補助金の政策が、それなりの需要があるところでない補助金の対象にならないということもあり、いただきたいのは補助金というよりは乗車人員、もう少し乗っていただきたいという思いである。コミュニティバスと既存の幹線路線の接続などをうまく行って維持するというのが、一つの方向性でないかと思う。

過疎地ではどうしても車中心になり、高齢になっても車を手放せないという方もおられる。コミュニティバス、あるいは村内の拠点までは車で来るけども、そこからはバスを利用する、といった組み合わせも考えられるのではないか。村落の中で、あるいは拠点の病院、ショッピングセンターなどの

拠点作りも必要だと思うし、そうすれば村落を縫うように旧道を走っていたバスが新しい道路を走り、スピードアップできる。

次回10月に協議会を開いていただくようだが、早く方向性を決めていただきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。

《近畿運輸局自動車交通部長》

冒頭荒井知事にご発言いただいたが、今年は国土交通省の地域公共交通に関して重要な年であり、今後のあり方について制度的な検討を深めていきたい。権限委譲の議論もあるが、それ以上に地域公共交通、従来のように交通事業者に委ねているだけでは、やっていけないという地域が多くなっているという前提の中、地域の多様な関係者が主体的になって、連携して、具体的な交通ネットワークを作り実施する、そのための制度的な仕組みが作れないか検討をしている。

地域、自治体、交通事業者など関係者が連携して集まって、地域にとって最適な交通ネットワークはどのようなものか徹底的に議論して考えて合意を形成していただく。その合意事項は確実に実施に移していただく。こういう事を促すためにはどのような制度が良いのか、検討を進めているところ。

検討の方向性としては、総合的かつ連携という視点での検討をすることだと思う。

総合的というのは、路線バス、コミュニティバス、福祉バス、通院バス、タクシー、その他交通手段いろんな手法を総動員していただき、適切な組み合わせを検討し、地域にとって最適かつ効率的なネットワークを考えていただくことだと思う。

連携としては、関係者が連携する、交通事業者と自治体の連携だけでなく、自治体、市町村間の連携、特に市町村間の連携は難しいものだと聞いているが、奈良県では協議会ができたので、連携を深めていただき、市町村を越えた効率的なものを検討していただきたい。

次回協議会では方向性を出すということだが、望ましい結論を期待している。

国としては、補助制度について地域の方々の不満もあるかと思うが、精一杯の支援をしていきたい。ご意見は、本省にも伝達していきたいと思っている。

《荒井知事》

本協議会を開催するきっかけとなったのは、県内路線バスの運行の問題であり、路線バスのあり方を検討する必要性がでてきた。

本日の資料にも出ているように、路線バスは必要であると、アンケートには出ているが、あまりお乗りにならないということが昔からの実情である。アンケートは気持ちの表現としか考えざる得ないと思う。

実態の発信をするようにという示唆が大和郡山市長よりあり、一つの課題である。もう一つのポイントは、財源が限られたり、高齢者化が進んだり、地域の実情が違うなかで、トータルに考えようという発言があった。

路線バスの要素として、財源とサービスの関係がある。奈良交通の運賃収入は約100億円であったと思うが、我々の財源は特別交付金を中心として約8億円の支出を行っている。8億円を出しているのであれば、もっといいサービスができないのかということが大きな論点である。8億円を出すと、いちばん住民の方に喜ばれるサービスのあり方はどういうものなのか。コミュニティバスなど、公的な主体が関与するサービスのあり方について、マキシマムのサービスを探るということが、一つの我々の課題であると思う。

運行経路、運賃、時間帯などの需要を探って、最高のサービスにしようということで、本日の資料にある、時間帯別、目的別の資料がある。輸送ニーズ、需要に対して、最適なサービスをどのようにマッチさせるのかということが、今後の課題であるように思う。

運行主体については、資料2のP3の「公共交通の現状」にあるように、コミュニティバス、路線

バス、デマンド交通この他に介護施設、学校など、民間バス、施設のバスがあると思う。連携バスは多少あると思うが、南部の病院による広域連合のバスがまだない。運行主体を今後、どのようにするかという課題があると思う。そのなかで、コミュニティバスの意味をどのように位置づけるかということが、市町村が抱える大きな課題であると思う。コミュニティバスのサービスは、待ち受け型であるけれども、要求型、デマンド型、予約型に転換すると、サービスはよくなるのかというアイデアもある。

運行形態については、病院バス、スクールバスという目的別によって、時間帯が多少ずれているので、ある時は病院バス、ある時はスクールバス、ある時は通勤バスといったように、1つのバス、1つの運行主体により、多目的に運行することも考えられる。これは、路線バスと発想は異なり、目的バスということになる。そのような運送形態は今までなかったが、地域によっては、このようなバスの運行も可能か、検討対象であると思う。

高齢者の方にとって一番大事なことは、自分の足で歩くということである。バスに乗らなくても、高齢者の方の欲求を満足するまちをつくるということが基本となる。健康のまちづくりは大きな課題であり、まちづくりを補完する輸送サービスといったような発想が、これから何かを投資する場合は必要である。

今後の我々の作業としては、他の地域で行われている事例の研究を深め、そのなかで実証的な運行に対して補助を行い、運行実験を行うことも考えられ、新しい選択肢を作るということになると思う。

また、アンケートを行っても、実際、乗っていないということがあるが、経路、時間帯等を変えると乗るのか、実験をして変えていく。それでも乗らないのであれば、基本的な需要がないのではないかとこのところまで、突き詰める必要があるかもしれない。いろいろなデータを県で収集していきたいと思うので、実績の提供をお願いしたい。それを基に、今後どのような予算を基に、サービスを構築するのかという作業に入りたいと思う。この10月には詰めた分析資料を出したいと思う。

8億の財源の多くは特別交付税で賄われている。特別交付税は算定に基づき市町村に配分されている。コミュニティバスについても赤字のうち、8割までは特別交付税で負担できることとなっており、国の補助金などを除き、残りの2割が自己負担となっている。広域連携の場合にはどのように支給されるのか、制度的な助成の課題はあろうかと思うが、このような運行が望ましいということがあれば、総務省の財政課、運行の自主的な取組ということになれば、運行の権限や仕組みについては国土交通省へ、今年は申し立てをする時期かと思うので、我々の知恵を絞りながら、秋から陳情もおこなうといった活動をしていきたいと思っている。

10月には、収集、分析をした資料を出して、また、議論を深めさせていただき、今年度中には、来年度予算をどのように持ち運ぶかという議論を深めていただきたいと考えている。

以 上