

第6回 奈良県地域交通改善協議会

議事要旨

平成26年9月2日

【1】開会

〈荒井知事〉

昨年の2月からこのような会議をもたせていただき、一年半にわたり会議を続けてきた。今日で6回目になるが、きっかけは25路線45系統のルート存廃についての判断を申し込まれたことである。これまでの検討で、ルートやダイヤの改善を含めて、31系統が維持、コミュニティバスでの代替を含め10系統が廃止、4系統が引き続き調整となった。引き続き調整の4系統について先月まで事務的な議論を進めてきたので、本日はその最終的な確認をしていただければと思う。

国においてもこのような協議会の意義が重要になってきたことから、路線を申請する時には協議会で議論をすれば、運賃認可、免許について同じように効力を持つというように法律が改正された。

奈良交通から申し入れがあった路線のほか、コミバスについても、まちづくりのために、広域コミバス、遠距離コミバスなど新しい案が出たら応援スキームを考えていきたいと考えている。長い議論となるが、本日もよろしく願います。

【2】議事

①継続協議となっていた4系統について

〈事務局〉

資料1に基づいて、内容を説明

◆八木大滝線

〈吉野町〉

まず、当該路線バスについては維持と考えている。沿線町村の意向を踏まえて、平成27年9月まで補助して維持する。国樞経由を廃止した場合は代替手段が必要となることから、国樞経由は、現状維持としていただきたい。ただし、この1年に限って維持し、1年後からは代替をする。

〈大淀町〉

この路線についても広域的な視点から南部地域における重要な路線であるため、維持を考えている。

〈川上村〉

今回の計画については基本的に了承し、維持したいと考えている。山村の村にとっては公共交通機関、路線が住民の身近なところから離れていくのは死活問題であり、住民の身近なところで残していただくよう、村も努力したい。来年10月以降は本村単独で決めることはできないため、県、奈良交通、近隣市町村で連携しながら残していきたいと考えている。

〈奈良交通〉

前回協議時の吉野町の意見を踏まえて、国樞経由は現行通り0.5回、樫尾経由は3.5回に減便する案を再度提案させていただいた。沿線の市町村の理解を頂いて収支改善が見込めるため、維持とさせて頂きたい。コミバスへの移行を含めて今後協議させて頂きたい。

◆高田五條線

〈葛城市〉

26 系統は近鉄高田駅から忍海へ至る路線で、通勤通学や買い物で重要な路線であり、大和高田市の協力を得て存続という結論となった。

〈大和高田市〉

高田五條線と重複しており、八木発で、すばるの郷、新宮駅へ行く一本の大きな路線を橿原、高田、葛城、御所、五條、関係市町でしっかり守っていこうという協議をさせていただいて、その路線の一部なので概ね市民の利便性・実用性が保たれていくものと理解している。

〈奈良交通〉

2市の協力を得て収支均衡が見込まれるため、改善案で維持したいと考えている。

◆高田イオンモール線、高田新家線

〈広陵町〉

広陵町域を相当区間通っており、通勤・通学でも利用されている。高田新家線とかぶっているが、ぜひ維持・存続していただきたい。県の方で統廃合を検討して頂き、感謝している。

〈橿原市〉

イオンモールがある市としてこの路線を残していきたい、市として応援し全力を尽くしていきたいと考えている。

〈大和高田市〉

しっかりと守っていくべき立場にいると理解しているが、すべての路線を今までどおりというのは難しい。大和高田市は十数年前からコミバスを2台運行しており、来年からコミバスを3台にして、市内をくまなく走っていくことにしている。その中で、両方取り組むのは困難であり、コミバスで市民の足を確保することができる。隣接市へ少し乗り入れるなど、連携していけたらと考えている。特にイオンモールについてどうこうという意見は持っていない。

〈奈良交通〉

高田イオンモール線は現状通り維持、高田新家線は改善策に基づいて維持したいと考えている。

〈事務局〉

協議結果の一覧表を配布

〈随行者〉

系統番号21と22の協議結果が逆になっているのではないかと。

〈事務局〉

確認する。

②地域交通の利用促進について

〈事務局〉

地域交通の利用促進について説明

【3】その他

〈大和高田市〉

みなさんの努力で成果が出たということで、まずは喜びたいと思う。ただ、今後について、懸念があり、奈良交通さんの意向を聞いておきたい。

市長になって 11 年だが、任期中にイオンモールができ、八木、高田からイオンモールへ運行したいということで乗り入れの申請があり、沿線の活性化になるということで、どうぞどうぞと乗り入れて頂いたが、いつのまにか減便し、今は補助金がないと運行できないということになっている。今後少子高齢化で人口が減少していく中で、奈良交通としてのお考えを聞かせていただきたい。またこのような機会を持つつもりなのか。

〈奈良交通〉

路線で維持するのか、コミバスか、乗り合いタクシーか、いろんな形で仕分けをして頂いた。県の話でもあったが、PDCA サイクルをまわしながら、常にチェック、改善していくと考えている。

商業施設は市町村内での消費等の考え方から、ショッピングセンター中心の路線は難しいとされている。住民の方々にどのようなニーズがあるのか協議させて頂いた上で、路線再編、改善、一方で新設もあるかと思うが、チェックしながら進めていきたいと考えている。

〈大和高田市〉

あまりにも難しいお答えを頂いて、理解するのが難しいが、今後においても奈良交通として公共交通は市民の足の一環であるということで、納得のいく答えをいただければ、みなさん賛成していただけるかと思う。

スタート段階からどうも腑に落ちない。協議会で廃止を決定することにも違和感があった。赤字路線について、赤字のところだけで議論するのではなく、奈良交通として南部の赤字路線をどう考えるのかということであれば、知事も応援しやすいのではないかな。

〈奈良交通〉

中南部の路線の大体が、国、県等の補助を頂きながら路線を維持している。経費の削減も進めてきた。しかし、まずは、何とか1回でも多く乗っていただきたい、それが路線の維持につながると思う。学期別定期やフリー定期など取り組んでいるが、他の市町村でも取り組めないか、高齢者の免許返納の特典など色々取り組んでいるが、過疎化が進んでいるためお住まいのみなさんに乗って頂いても難しいところもある。観光資源の掘り起こしなど、協力して取り組んでいきたい。

協議会で廃止を決めると仰ったが、あくまでも止めるかは交通事業者が決めることではあるけれども、運行継続するためには補助金又はたくさん乗って頂く方を市町村と話し合わせて頂きたいと考え、協議をお願いしますと言ったつもりである。

〈知事〉

バスの維持の流れについて振り返って整理してみたので参考までに申し上げたい。

30 年くらい前は、バス事業者は地域の独占企業だった。地域で1社、奈良県は奈良交通1社で、南の赤字を奈良市内の黒字で埋めて路線を維持していた。その代わり参入規制をしていた。今は全国の赤字バス会社が増え、参入も自由にすけど撤退も自由となった。黒字で残っているのは、神奈川中央、北海道中央とかで、ほとんどない。奈良交通も全国的には優秀会社だったが、今は 100 億円の売り上げに対して 8 億円の国・県・市町村からの助成がある会社になっている。

赤字で撤退すると困るということで、国が免許という形で参入規制をしていた。参入の免許は、市町村が代替する場合、昔は 108 条代替バスとして与えていたが、参入規制が原則だった時代が長く続いていた。市民の足を確保すればいいということで、コミバスが市町村代替バスになってきて、それへの補助が出てきた。国庫補助があり、昔は 13 億円であったものが、3 年かけて 60 億円となり、その後はあまり増えていないが、今は 60～70

億円くらいある。一方、市町村代替バスは財政負担がいるということで、特別交付税が圧倒的に増え、今は百何十億円出ていると思う。

それが今までの路線バスの維持の歴史だが、民間事業だから廃止は自由で届出である。昔は、路線の廃止の際には、市町村が許可をしてはいけなくて国へ押しかけてこられたりもしたが、届出になって廃止が自由になった。参入も自由だが、規制緩和されてきた。近鉄の無人駅もそうだが、赤字になると撤退するという風潮がずっと続いている。権限は国が持っているので国の責任だが、国の規制緩和が進んできたという実情である。

移動手段が間に合えばいいが、スーパーや病院、商業施設、老人保健施設などの新しい需要が出てきている。老人保健施設、イオンは自分のバスを走らせることがあるが、認可を受けたりするのは、特定バスや通勤バスと同じ仕組みになっている。我々行政が必要だと思う路線はどこか、ニーズをはかって、市民と協議して、我々で維持するというのが原則になってきたと思う。その際にどこにお金を出すかは自由である。県は直接関与してなかったが、奈良は観光地が分散しているため、年間1億3千万円かけて、奈良公園で100円バスを走らせている。210円のバスと100円のバスを並行させて走らせるということに調整したが、これはコミバスではなく県営バスであり、県直営の補助金体系で「ぐるっとバス」を走らせている。赤字だけど、民間の輸送手段を利用して委託している。民間の一番安いところに委託するというのが基本となってきた。そのような時代になってきている。

今回は、奈良交通の路線存廃があって始まったが、今後はどこをどう走らせたいかを地方公共団体が主体的に考えていきたい。特別交付税をバスに重点化できないかと思っている。広域的なコミバス、遠距離の通院バスなどのニーズがあれば、公共が主体的に走らせて、委託し、新しい路線・ニーズにこたえるのがこれからのやり方の中心になるのではないかと。また、奈良交通はある程度の補助であれば路線バスを走らせるということなので、それとのマッチングが必要である。それには乗換え場所、ターミナルをつくらないといけない。ターミナルはにぎわう場所にもなるため、まちづくりの一環として、どこにバスターミナルをつくるか、まちづくりをどうするか。県、市町村がまちづくりについて協定を結んで、合意のある市町村には県が補助をかさ上げするというアイデアで検討し始めている。バスの配置だけでなく、まちづくりの施設整備についての補助金もできればと思う。バス中心の協議会からまちづくりに発展して、県が応援するきっかけができればと思う。

高齢者が増えてくるまちの移動手段は大きなテーマになってくるため、広域的な移動について、外から来た人がバスに乗れるよう、バスルートの中にホテルがあるなど、まちづくり、公共施設の配置も考えていければと思う。地域の懇話会もやり始めている。この大きな協議会の雰囲気と成果により、各地域でも議論が進めばいいと思っている。

〈知事〉

資料3にあるとおり、県としては新たな支援を検討し始めたいと考えている。その際、まちづくりと連動し、移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制を構築するため、県と連携しつつ地域交通の課題解決に積極的に取り組む頑張り市町村への支援制度を充実ということである。市町村連携による地域交通確保の取組として、従来の路線バスに変えて、住民の移動ニーズを踏まえ、利便性の向上や運行効率化を図り、市町村が連携してコミュニティバスを運行する場合、当該広域運行に要する経費の支援を検討したい。

市町村などが行うまちづくり・観光振興や私設バスと連携する実証実験や調査検討に係る経費などへの支援拡充を検討したい。

新たな財政負担であるが、今日の会議で検討の結果が出たので、検討に取り組む市町村の新たな財政負担に対する緩和措置として、特別交付税の活用を検討したい。

どのような内容になるかは、これから12月に向けて財政部局と検討していくことになるが、このような議論は既に始めており、特別交付税の活用や新たな補助制度を作る方向でやっている。これまでの協議会での6回の議論というのは意味があるかと思う。市町村長に路線をどうしようということを具体的に積極的に言っていただき、それに沿って、いいまちをつくり、いいまちの要素はいい移動手段ということになるので、そのようなことを検討して、県はできるだけの応援をさせていただきたいと思っている。

〈事務局〉

資料の修正をさせていただく。「25路線45系統の協議結果について」という資料について、21、22 系統の協議結果は現状維持と減便がそれぞれ逆である。後日改めて修正した資料を送付する。

資料2-1、資料2-2について説明

県の補助制度にかかる基幹公共交通ネットワーク計画の変更については、後日改めて文書で意見照会させていただく。

国の補助制度にかかる生活交通ネットワーク計画の変更についても、後日改めて文書で協議をさせていただく。

【4】閉会

次回は平成27年3月9日開催予定である。