

# 平成25年度 第3回 奈良県地域交通改善協議会

## 議事録

平成25年10月30日

### 【1】開会

#### 《荒井知事》

協議会は大事な会議であり、現実的な話が出てきたところである。机上の空論ではなく、現実的にバスがどのように走るのか、どのように補助金を出していくのか、我々で形を作っていく大事なステージである。奈良交通の売り上げが100億円あるなか、主に市町村が8億円の補助を行っており、我々が当事者意識を持って、いいお金の使い方、いいバスの走らせ方を上手に考えれば、利用者に喜んでもらえるバスの走らせ方ができると思う。

### 【2】地域交通改善協議会の最近の動きについて

#### 《事務局》

事務局より、内容を説明

### 【3】地域交通改善の方向性について

#### 《事務局》

事務局より、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〉

#### 《荒井知事》

指標で仕分けることについては、議論が進んできている。指標については、「ハードルが厳しい」などの意見があると思うが、具体的な路線に当てはめると分かると思う。本日は、「指標」の是非を最終的に決めるのではなく、「指標を路線に当てはめること」の是非を議論してもらえればと思う。具体的に当てはめ、現実に合わないものについては、次の協議会までに調整・意見集約していく。順調にいけば、路線の仮の仕分けを行い、来年度予算から新しい補助制度を作っていくことになる。これをスケジュールの目標として、やってみようということになるのか、検討していくことになるのかを、議論の中心にしてもらえればと思う。

### 《奈良市副市長(北西部地域)》

こちらのグループでは、指標による仕分けの根拠、妥当性について、全てを理解できているわけではないが、交通関係者からは現場として厳しい数字であるとの意見があった。一方、一定の基準をもって進めていくことは必要であり、この指標をもって進めていく必要があるという結論であった。この指標をもってでも進めていき、具体的な路線の検討を進めていくことによって、今後の展開が進めていける。

### 《東吉野村村長(南部地域)》

国道168号、169号、166号沿線の自治体からなるグループである。全てが赤字路線であり、廃止撤退のなかに入っていることは承知している。奈良交通の路線バスを維持してもらいたいという願いを持っている。このグループに入っている奈良交通取締役社長の話では、乗車人員が少なく、特に山間部では乗車人員の増加は難しく、その補助を上積みすることや、回数券の買い上げ等の方法もあるとのことである。いずれにしても、路線別に協議を行い、それぞれの負担、考え方の協議をさせていただきたい。いずれにしても、維持するためには、必要な経費、可能な範囲で補助を出していきたい。

野迫川村はコミュニティバスを走らせており、小代下から八木への奈良交通の路線バスへ接続しているが、村内には奈良交通の路線バスがない。この部分の支援も考えてほしいとのことであった。

特別交付税の話もあったが、限られた枠であり、地方の財源になりにくい面もあるため、普通交付税に算入してほしい。県と共に要望していきたい。

### 《桜井市長(東部地域)》

奈良交通の経営状況が厳しいのはよく分かっている。このようななか、路線維持をしていきたいというのが、皆の意見であった。そのためには補助金を出してでも、また広域連携をしっかりと図りながらでも、市がリードしていきたい。一方、財政状況は厳しいため、県の補助前提で検討していきたい。

指標がどのように決まるかで、方向性が決まってくる。東部地域は面積は広く、人口は少ないという条件であり、県下一律の指標ではなく、地域の情勢を勘案してほしい。

指標よりも上になるように、前向きな努力も必要であり、観光の分野も取り入れながら検討していく必要があると思う。奈良交通には、一層の努力をしていただき、維持を図っていただきたい。

### 《平群町長(北西部地域)》

北西部地域については、近鉄、JRといった鉄道もあり、今のところ路線バスも含め公共交通については問題なく運行されている。公共交通空白地域を埋めるために、それぞれの町で工夫している。平群町、斑鳩町、安堵町、上牧町、河合町、川西町は、コミ

コミュニティバスを走らせている。三郷町はデマンドタクシー運行を行っている。三宅町はコンパクトシティということで、鉄道駅2つで頑張っている。田原本町はデマンドタクシーを運行している。

斑鳩町は無料のコミュニティバスが公共施設へ乗り入れており、買い物難民に対処すべく、地域公共交通会議で議論している。安堵町は、役場と平端駅を結ぶコミュニティバスを運行している。また、大和郡山市と協議し、大和郡山市内へのバス停設置について検討している。

平群町では、最低乗車人数という指標を定めている。山間ルートは通学の乗車があるため、基準を満たしている。一方、中央循環ルートは指標を上回るべく、11月1日より、平群駅を中心とした2ルートに再編を行う。今後、無料乗車日の設定、イベント開催などをしていく必要があると考えている。

#### 《大和高田市長(中部地域)》

地域の利便性を求めた区間と、公共交通としての認識の基に、一定の責任を果たすべき区間について、並列で議論するのは難しい。長い路線について、一市の意見で路線をどう判断するのは難しい。まずは、地域の利便性を求める区間と、奈良県全体を一つの区間と考えた公共的な路線を分けて議論してほしい。

奈良交通には、儲かっている部分も含めて、奈良県全体のバス交通網を協議するような資料を出してほしい。

奈良県は航路、空路がなく、鉄道網と道路網がすべてであり、有効な方法を考えていく必要がある。

#### 《橿原市長(中部地域)》

近隣であるが、抱えているものが違い、意見はみなばらばらである。一緒になってどこまでできるのかということを議論しないと、前向きに話が進まない。

指標については、非常に大事である。指標を上手く使い、今ある路線バス、コミュニティバスを連携し、市町村の壁を破り、繋げていくなど、どこに落ち着けるのが大事になってくる。その指標だけが、赤字8路線を決めるための指標だとは思いたくない。どのように連携・協力していくのか、奈良交通に入ってもらい、協力していく必要がある。

橿原市、大和高田市においては、新しい道もできており、新しい形態の街になりつつあるので、新路線を考えていただきたい。

#### 《下市町長(南部地域)》

国道309号沿線の2町2村で主に協議を行った。大淀町に救急病院ができる。観光の話もでており、奈良交通も含めて話をしていく必要がある。一方、過疎地域であり、

運営には困っている。助成金を出すにも限界である。コミュニティバスを運行している地域もあり、下市町ではタクシー券の配布等も行っている。

拠点、ターミナルを考えてはどうか、という知事のアドバイスがあった。2町2村において、観光、医療なども含め、住民ニーズに合ったターミナル的なものを検討をしていきたい。

### 《奈良交通取締役社長》

本日は、補助指標、廃止等の検討指標の素案の提示があった。奈良交通にとっては厳しい内容もあるが、今後目指すべき方向性であると受け止めている。

国・県から補助金の単価は、南近畿ブロックのものが用いられており、自社単価との差があり、埋め合わせに苦慮してきた。この度、県と議論し、運行時間を考慮し、従来の単価の考え方では再現できなかった都市部と山間部の地域性を、一定程度反映できた。

今後、指標に基づき、グループ単位で具体的な運行計画の検討、協議を行うこととなるが、平成26年10月以降も、運行を継続する幹線系統については、路線維持モデル、代替モデルを選択すると、補助金等の増額をお願いすることになると思う。その場合、既存のコミュニティバスとの整合性や地域の利便性・効率性に配慮した、柔軟な運行計画を提案していきたい。平成26年10月以降の存続について、1年を切るが、スケジュールに沿って、結論が導き出されるよう、積極的に参加していきたい。

大和高田市より、儲かっているという話があったが、団地の住民がリタイアする時期となっており、需要は減少している。また、道路網が整備されてきているが、村落は旧道にあり、今後どのように修正していくか課題である。

### 《荒井知事》

本日の協議会では、指標の提案を行った。指標は、今のまま要望するだけではダメで、具体的な基準が必要であるということでスタートしている。指標で仕分けることについては、本日、了解をいただいたということにしたい。本日の仮の基準で良いかという、いろいろ問題が発生するのではないかと、委員の方々は考えていると思う。本日の指標を仮基準として具体的な路線に当てはめてみると、どのような結果になるのか、これでいいのかどうか、という妥当性を判断するのは次のステージになる。この指標を基に、具体的な路線の協議をしていくこととなる。本日は、具体的な路線の話は出しておらず、戦いはこれからである。

指標については、「路線存廃の指標」と「補助の指標」の2つがある。路線存廃の指標（資料1、p20,21）1～4は、路線の必要性についての指標であり、5の「一人当たり行政負担額」については、補助の効率性についての指標であった。路線の存廃については、「維持」、「廃止」、「代替」という3つの選択肢しかない。このことを認識してもらい、この仕分け指標を用い、どちらにするのか、関係者に決めてもらうことになる。

仕分け指標は一律であり、乗っている路線は残すべきであるという考えのものである。あまり利用がないものは要らないのではないかと、ということ客観的に見るものである。地域の事情もあり、どのように当てはめていくのか、これからの協議の内容になっていく。

これまでの調査では、アンケートでは残すべきという回答はあっても、それほど利用はないという結果が出ている。地元・首長を代表する意見としても、残すべきであるという声強いが、お金は出さないという声が強かった。このような状況において、どのようにすべきか、我々当事者が判断すべき点である。

補助金は、廃止になれば無くなるが、「増やす」、「減らす」、「維持する」かしかない。乗ってなくても意味がある路線もあると思う。この路線について、どのように考慮していくのか、今後の課題である。

今後の具体的な協議の内容としては、誰が補助を行い、誰が路線の存廃を判断していくのかということである。我々が当事者であり、それぞれの判断が求められる。判断の基準は、まずは受益者に支えてもらい、受益者がもてないものについては、社会的なインフラとして、公的な整備を行うことが基本である。利用者がいるのと、地域社会の必要性とは多少基準が異なり、どのように判断するのか、考え方の議論が残っている。

国においても、地域のバスの議論が進んでいる。この臨時国会では、公共交通の基本法が上程されている。現在、国土交通省の交通政策審議会地域公共交通部会で議論されている内容については、まだ抽象的であるが、今後、具体的な議論になる可能性がある。一昨日、国の審議会に出席し、奈良県の事情、これからの考え方について発言した。来年度、通常国会でどのような法律が出るのかで、今後、具体的な考え方に変わる可能性もある。

このような状況を踏まえて、奈良県におけるスケジュールについては、平成26年度予算より、「路線の基準」、「補助金の基準」も決まり、予算措置できるときれいであるが、今後具体的な路線の協議になると、うまくまとまらない可能性がある。無理に決めても意味がなく、念入りに協議をさせていただく。これからの議論は、県と市町村ではなく、奈良交通と地元市町村の議論が本質的なものであり、奈良交通を入れ、具体的な路線について、個別に協議をしていくことになる。県は調整させていただく。時間がかかる可能性があり、平成26年度予算に間に合えば良いが、仮置きで協議を進めさせていただく。基本的には、県の予算は平成26年度から実施していくということも視野に入れて、協議を進めさせていただく。今後の進め方については、事務的に相談させていただく。