

# 第4回 奈良県地域交通改善協議会

## 議事録

平成26年2月3日

### 【1】開会

#### 〈荒井知事〉

本日は、路線バスの再編対策の第4回目の協議会となる。

これまでは、現状の路線バスを維持するというを中心と考えていたところから、ニーズを中心に考えるという、新しい考え方に軸を変えている。昨年度からこの協議会を始めて、利用者がいない路線も補助をして維持することが必要か、市町村コミュニティバスは現況のままでいいのか、ニーズを捉えなおす必要はないのか、ということについて議論してきた。

これまでは奈良交通が路線許可を受けて運行していたが、地域のニーズにどのように合わせるかという過程で、路線の再評価、再編に向けて県、市町村が主体的に検討していくこととなった。

もうひとつは国、県、市町村が路線バス維持のために負担している8億円の予算を、どのように効率的に使うべきか、という課題があり、負担の考え方を整理する必要がある。一人当たりの補助額が2千円を超える路線というのは負担しすぎではないかということが考えられる。

県は考える材料を提供し、残す路線、廃止する路線、系統を変更する路線、について仕分けをする作業によいよ入ることとなる。一方で、新しい路線として、病院や学校等を中心に運行するべきではないかという課題もあり、路線展開と公共の負担の仕方を考えていくこととなる。

路線の必要性の評価と公共負担の評価のふたつの課題について議論してきた。

現行路線の評価を9月末までに明確にする必要がある、これを踏まえて、本日は協議のルールを確認していただきたい。その仕分けのルールに基づき協議が進めば、それに基づき予算を配分することになる。

### 【2】奈良県地域交通改善協議会 まとめ(案)

#### 〈事務局〉

資料1、別添資料、資料2に基づいて、内容を説明

#### 〈荒井知事〉

本日は協議ルールについて重点的に話し合いたい。

資料1別添のp29に協議ルールの考え方が示されている。

仕分けをどうするかを協議し、その後費用負担について協議する。

まず、資料2のp9の協議ルールについての意見として挙がっている6項目について協議する。

#### ①地元説明会については交通事業者がすべき

##### 〈奈良交通(株)取締役社長〉

これまでと同じように、法に則って減便、休廃止を検討している。これまでも、地域の協議会で告知・周知をしてきており、今回も同じようなプロセスで実施していくことになると思う。

廃止となった場合、各市町村の説明会に出席を求められたら、出席することはやぶさかではない。協議をお願いした系統は、利用者が少ない路線であり、維持する場合はそれなりの利用者増またはご支援をお願いしたいということで協議会が始まったという経緯についてはお話するが、財政上の経緯等は市町村に説明して頂きたい。

### 〈知事〉

客観的なメルクマールで、協議会で廃止すべきとなったら、地元説明会にバス事業者が出席するということ。協議会が地元説明に対し、共同した責任を持つということになる。路線の維持について、路線は事業者が申請して運行しており、赤字になって止めるのは、道路運送法上は自由だが、地元は赤字を補填して運行してほしいといった構造になっている。もう止めようと、誰がどのように言って結論を出すのか。赤字は利用者が払うか、行政が払うかしかない。バス事業者は工夫するが、責任は利用者が払うか、行政が払うかしかない。そのため、行政が補助金を出さなければ、事業者は止めることになる。

協議路線によって事情が異なるため、客観的に評価するバスカルテが出来上がってきた。これは絶対的なものではないが、客観的に見ることができる。地元の議会、住民への説得は、バス事業者からすれば、儲からないから止めるということができる。ただし、その前に協議を行い、路線を維持するためにはどれくらい補助を出すのか、もしくは改善するのかといった協議を行うという構図となっている。協議が整わなければ、止めてもいいと言ったも同然であるといったシナリオとなっている。廃止という結論が出て止めるとなった場合は、バス事業者はその経緯を説明するというのでよいか。

### ②地元説明をするにしても、時間及び説明資料が不足している。

#### 〈知事〉

資料1のp14に、スケジュールを掲載しているが、仕分けパート2を6月までに、9月末までに、路線バスの仕分けを完了できないかというスケジュールである。

地元説明をどのようにするのかということについては、市町村と事業者との間で協議して、その方向性を地元説明会で説明する。9月までの結論を念頭に置き、仕分けパート2までの協議をできるだけ早く開始して頂くということで段取りをお願いしたい。そのうえで、時間や資料が十分でないとしたら、県が立ち会い、資料の補充をさせて頂くという個別対応で問題ないか。

### ③バスカルテ等、交通事業者と協議する材料を早く欲しい。

#### 〈御所市長〉

よくあるパターンであると、交通事業者が地元説明するというものであった。事業者として採算が合わないから止めるということは当たり前であるが、維持するために補助をする場合は税金を投入するというハードルがある。これまで、議会で議論し、声が大きい議員が発言するケースがあるが、それを食い止める資料になるのがバスカルテになる。説得力がある数値資料がエビデンスとなり、ドライで分かりやすい理屈となっている。ただ、それをやるうえで、それぞれの市町村の中で検討すべきであり、その後、事業者と協議したい。このため、できるだけ早くバスカルテを目にし、担当と議論する機会を作っていただきたい。そこがスタートとなる。9月までに決めるとなると、時間がタイトであり、とっかかりの部分を早くして頂きたい。

#### 〈知事〉

地元側の準備の勉強会がいるのではないかとということであるが、その際には県からバスカルテを持って協議に行き、相対的な指標を提示する。それを市町村と事業者との協議の前の県、市町村協議として提案したい。それで、地元でバスカルテの意味を協議して頂く。それを早くすれば、協議の準備もできるのではないかと思う。

協議会（勉強会）に地元の議員さんも入って頂くのか。そうではないようだが、県では議員も勉強会に入って頂き、議論が進んでいる。

議会の説得をフラットにするか、テクニックの違いはあるが、議員も含めて、地元の理解が必要である。負担とサービス提供は裏腹なので、合理的に協議を進めることが基本である。協議会の運営について

ては、県も全力でサポートさせていただきたい。

**④地域別運行協議会について、県地域交通改善協議会の下部組織とした方がよいのではないか。**

**〈事務局〉**

地域別運行協議会については、県としてアイデアを出したということであり、今後、具体的な協議で、市町村連携が必要となった場合、様々なふさわしい運営の方法があると思う。

**〈知事〉**

補助金を出しているのは主に市町村であり、県の下部組織というのは、組織的な枠組みという観点で相応しくないのではないか。県は地域別運行協議会とは連携を強化し、サポート、情報提供を行うという方向でどうか。

下部組織については、検討がその方向へ進むのであれば、再度検討することはやぶさかではない。

**⑤9月末までに継続審議となった場合でも、審議期間中に発生する運行損については、全額負担して欲しい。**

**〈事務局〉**

前提として、資料1のp9で維持するか、廃止するかについては、交通事業者が判断することとなっている。

審議期間中に発生する運行損とは、維持するという前提と捉えられるが、論理がよくわからない。まずは、実際の路線をどうするか、エビデンスデータを示して、それを交通事業者と沿線市町村で共有していくことが第一歩であり、この間は先走っているのではないか。

(注：資料1のp10の協議ルールにおいて、「継続審議を行うことに合意すれば、県はそれを尊重し、協議会において確認」と規定するとともに、「ただし、路線については、交通事業者が判断したうえで、場合によっては一旦路線を廃止」と示している。)

**〈知事〉**

継続するというだけで審議をするということではなく、継続がペンディングということが前提である。この論理では、継続と同じという意見だと思うが、全額負担はあり得ないと思う。止める自由があるのに、負担してくれというのは論理がおかしい。安易に継続すると、奈良交通は赤字でも運行を継続してくれると思われるところもある。

**〈奈良交通(株)取締役社長〉**

知事が仰るとおり、中途半端な状況で継続することは考えていない。協議のルールでは、6月の次回協議会では方向性を出していくということが本来の趣旨である。決まらないと補助金は凍結という話もあるため、継続はないと思うが、その場合は、休廃止するか、全額補助で継続するかどちらかになりたい。

**〈知事〉**

9月末の協議会までに、結論を出して欲しいという話でよいか。結論が出ない場合、止めるか、自己負担か、二者択一になる。そのようにならないように協議を進め、合理的な結論が出せるように努力をしていただく。6月の仕分けパート2の結論、路線ごとの事情を勘案しながら進めるということにする。

**⑥個別路線協議の結果、休廃止する場合、平成26年6月の協議結果をもって関係市町村が同意したものと取り扱ってほしい**

**〈奈良交通(株)取締役社長〉**

今の道路運送法の規定では、休廃止は、事業者が実施日の6ヶ月前までに届出を行うことで実施でき

る。しかし、地域協議会での協議が調った場合、実施日の1か月前までに届出を行うことで実施できることになっている。

個別路線協議の結果、当社が「廃止」と判断させていただく路線については、申し入れどおり平成26年10月1日に休廃止させていただきたいと考えている。

#### 〈事務局〉

法に則って手続きをされているのであれば、それでよい。協議会の結果をもって、関係市町村が同意したものとしてほしいということについては、そのために、協議のルールを設定し、こうした場で議論している。

#### 〈知事〉

休廃止の届出の時期は、9月末でよいのか。6ヶ月後にしか休廃止できないのか。法が許すのであれば、9月末の結論まで待ち、廃止が決定的になれば、10月から廃止してはどうか。

6ヶ月ルールは、地元と十分に協議するという法の主旨であり、地元からの同意も得られたということ、10月1日から休廃止するという事も可能かと思う。

協議会の結論が優先であり、それが2ヵ月後か、3ヵ月後かは、協議会の結論待ちと解釈させて頂く。

#### その他の質問

##### 〈曾爾村副村長〉

バスカルテについて、別添資料のp25では、③区間別赤字割を最良の提案ということで◎となっている。p15の維持モデルの現行ダイヤ路線別単価②は、宇陀市が黒字、曾爾村が赤字となっているが、これを基本に協議を行うことはおかしいのではないか。バスカルテの扱いを慎重にしていきたい。

改善策のところ、奈良交通を廃止して、三重交通の代替が入っている。以前、奈良交通に運行して欲しいと依頼したが断られ、三重交通は赤字にも関わらず、村内の利便性を考えて延伸してくれた経緯もある。数字だけの論理だけではなく、利用者の視点で考えて欲しい。今も三重交通と近鉄が連携して、トクトク切符をやってもらっている。

もう一点は、距離の問題で、宇陀市との間にトンネルがあり、距離が800m違っていた。数値を精査して欲しい。

#### 〈知事〉

客が少なくとも伸ばして欲しいという地域の住民の意向は、このバスカルテには入らない。どのように知恵を絞るのが課題であり、黒字でもうかっているところで赤字路線を埋めて欲しいというのは、論理が違うことである。路線バスで負担するのか、曾爾村のコミュニティバスで負担するのか、その他があるのかを考えてはどうか。

##### 〈曾爾村副村長〉

バスカルテの仕組みは分かるが、榛原駅から弁天までが黒字で、それ以降は赤字であるというのは、現実とかけ離れた数値ではないか。

#### 〈知事〉

別添のp25の考え方はこれでよいのか。バスカルテのあり方は全体の話に関わることであり、バスカルテはこれで問題ないと認識している。p25でどれを適用するかということ、地元の足をどう確保するか、ということについては市町村と事業者との協議での知恵の絞りどころ。地元の足の確保は、過疎債といった方法もあり、広く議論したい。

### 〈曾爾村副村長〉

バスカルテについては、問題ないと認識している。

### 〈桜井市長〉

バスカルテによってルール化するという点について評価するが、具体的な負担額は概ね決まっているのか。

### 〈事務局〉

バスカルテとしては、いくつか例示している。県、市町村、奈良交通がいくら負担するかについて、赤字額はモデルに基づいて算出しているが、これをもって各市町村に負担するように言っているのではなく、協議を行うに当たってのたたき台として提供させて頂いている。

実際に市町村や奈良交通がいくら負担しなければならないのかについては、協議を通じて、事業者と市町村の具体的な負担額が決まっていくと考えている。

県、市町村の補助金をどのように使うかは、行政側の裁量であるはず。行政側にも財布事情がある。行政側がこれくらいなら払えるとなった場合に、それでも続けるかどうかは、最終的に事業者が同意できるか同意できないかということになる。

バスカルテは最終的なものではなく、協議のスタートのための情報提供と捉えて頂きたい。

### 〈知事〉

奈良交通だから赤字であるという考えがあるかもしれないが、これはひとえに人件費の違いである。運賃の基本になる人件費については、類似の人件費水準と比較して、赤字が5千万ではなく3千万ではないか、という協議はできる。

市町村は情報があまりないと思うので、県が他の事業者の経営情報を提供するというのをしたい。赤字の額が妥当かどうか、バス事業者の決算は路線ごとに出てないため、路線ごとの赤字を認定する方式を設定する必要がある。事業者の単価、人件費は運輸局に代わって県が出すところまで行っていないが、補助対象赤字額を協議の進捗に応じて算出したい。バス事業者が合理的な経営をしていれば、補助対象赤字額のままとするし、工夫が必要であるが、奈良交通が赤字を圧縮する合理化ができるのであれば、補助対象赤字額を基本とするということも協議のなかで出てくると思うので、協議に資する資料を出していきたい。

バスカルテは形式であるので、曾爾村の話でもあったが、個別の路線で適用したときに現実にとどのようになるのかということについては、県が出張ってサポートさせていただきたい。

### 〈桜井市長〉

協議は必要であると思った。そのたたき台となる負担額の目安額が分かればと思った。

### 〈知事〉

協議を開始するのは市町村と事業者、負担者と運行者となるので、6月、9月に向けての事前の協議、事前の勉強会の段取りなど、大まかな想定スケジュールを県が立て、案内する。数回協議を行い、順調にいけば6月、9月に結論を出せるという段取りとしたい。

### 〈宇陀市長〉

宇陀市は路線数が多くて負担が多い。どこの市町村も平成26年度の予算編成の時期であるかと思うが、平成26年10月運行分から費用が発生することとなると、(奈良交通の運行を担保する意味で)債

務負担行為が必要となることを配慮頂きたい。

宇陀市としては維持する方向で調整したい。県の補助は平成 27 年度からということだが、新たな補助について、平成 26 年度から検討をお願いしたい。

#### 〈事務局〉

資料 1 の最終頁でスケジュールを掲載しているが、ネットワーク計画の期間が終わってから、補助金額が確定し、バス事業者に支払われる。そのため、10 月～9 月といった、半年ずれた年度でネットワーク計画の期間がある。平成 26 年 10 月からの補助は平成 27 年 9 月に計画期間が終わり、執行される。これは現行と変わらない。そのため、平成 27 年度予算となっている。平成 26 年度の補助の執行は、平成 25 年度のネットワーク計画の結果により金額が確定して執行、支払われるのが、実務上の現状となっている。

#### 〈知事〉

県、市町村の裏負担として、国から特別交付税がある。特別交付税の配分は年度末となる。今、平成 25 年度の特別交付税の配分を研究している。結論からいくと、平成 26 年度予算については、まだ何もしなくてもよさそうだということだと思う。

予算については県の配分、負担もあり、市町村と一蓮托生で同じ懸念、事務手続きがあるため、意思疎通を図りながら進めたい。

#### 〈奈良交通(株)取締役社長〉

25 路線 45 系統の今年の 10 月 1 日以降のことは決まっていないため、予算化は難しいと思う。国、県の補助金年度も 10 月～9 月となっていることもあるため、平成 27 年度予算で構わない。ただし、協議が整い、10 月 1 日以降も運行を継続するとなったときは、支援のあり方等についての協定を 10 月 1 日付けで行いたいと考えている。

#### 〈知事〉

目標を 6 月、9 月として、協議を進めさせて頂き、協議の進捗を見ながら、様々な意見に対しては事務局がサポートする。合理的な協議が進むよう、市町村長にご尽力を頂きたい。

#### 〈近畿運輸局自動車交通部長〉

先ほど、奈良交通から意見があった廃止のタイミングについて、知事に整理して頂いたが、補足させていただきます。

休廃止を行う場合、道路運送法上は原則 6 ヶ月前に届出を行うこととなっているが、地元協議が整った場合は 1 ヶ月前でよいということになっている。

個別路線協議の結果、10 月までに廃止する場合は、原則は 4 月までに廃止届出を出し、10 月 1 日までに協議をするという手順が必要だが、それはせずに、協議を続けて 6 月に結論を出すということであると思う。

負担等が折り合わなくて、奈良交通として廃止という結論を出して、地元が同意しない場合、そこから 6 ヶ月待つ必要があるため、奈良交通が提示した 10 月 1 日の廃止ができないこととなる。

奈良交通からの意見は、6 月に負担等で折り合いがつかなくても、その時点で奈良交通が出した結論については、関係地元の合意があったものとしてほしいというものであったと思う。その場合、1 ヶ月で廃止ができるため、奈良交通が当初設定していた 10 月の廃止が制度的に可能となる。

〈知事〉

今の意見は、協議会の結論を優先して考えるということ。協議会で廃止となれば、1ヶ月で廃止できる。1ヶ月で廃止できるのであれば、協議を待って結論を出し、奈良交通の判断にゆだねる。

我々としては、9月末の協議を最優先にして、段取りよく協議を進めさせていただきたい。スムーズに進むよう、県は全力でサポートしていく。

基本的なことはこれまで積み上げてきており、この協議ルールで進めることとする。

以上