

第5回 奈良県地域交通改善協議会

議事要旨

平成26年6月9日

【1】開会

〈荒井知事〉

この協議会は発足から5回目になるが、これまでやってきたことを振り返り、確認させて頂きたい。

奈良交通から、中南部地域におけるバス系統についての存廃を判断してほしいと申し入れがあり、それに対してこれらは補助している路線のため、それについて協議会で協議することとなった。関係機関の協議に当たっては、ニーズがあるかどうかを確認しよう、そのニーズについては客観的指標について見よう、また補助の額がマッチしているかどうかは補助している側の視点で判断しようということで検討してきた。

国の方で、今国会で成立した新しい法律において、協議会で判断した路線は、免許や運賃認可を受けたものと同じになることになっており、協議会が法定上大きな判断主体となる。したがって、この場で判断した路線は、例えば補助しないことになれば、奈良交通が存廃を判断できることとなる。

補助をどのようにするのか、路線をどのように存廃するのかが具体的な検討課題となっているので、路線バスの現状の存廃だけでなく、コミバスを組み合わせる地域の交通体系を考えていく、また場合によっては施設バス・買い物バス等と合わせて判断してはどうか、とアイデアが進展してきた。

県民の移動手段をニーズに合わせて守るという観点から、現実的で具体的な判断がされることを期待している。

本日も多くの関係者の方にご参加頂き、感謝申し上げたい。

【2】報告:路線別検討会議の概要

〈事務局〉

資料1に基づいて、内容を説明

【3】議事:25路線45系統の方向性について

〈宇陀市〉

宇陀市では従前から室生地域でデマンドバスを運行している。これは、奈良交通が全面撤退した中で運行しており、これは地域公共交通活性化再生協議会を立ち上げて運行している。

今回の路線は市民や観光客の移動手段として重要な役割を果たしてきた。そのため、赤字額を補填しても維持したいと考えている。

ただし、いつまでも補助するのではなく、コミバスやデマンド型乗合タクシーを導入した方がコストが低下する又は、利用者の利便性が向上すると判断した場合には、路線バスを廃止して代替手段を講じたいと考えている。

①奥宇陀線

榛原内牧地域の方が榛原駅や宇陀市立病院へのアクセスに利用されており、通院や日常生活の移動に利用されている欠かせない路線である。また、観光客は平成子供のもり公園等へのアクセスに利用されており、観光振興にも寄与している重要な路線であることから、減便等の改善を図りながら維持したい。

②大宇陀線

大宇陀地域の方が榛原駅や駅周辺の商業施設へのアクセス等、日常生活における外出手段として欠かせないものとなっている。また、大宇陀高校への通学や観光客のうだアニマルパークや重伝建地区へのアクセスにも使われていることから、当該路線の果たす役割は大きいと認識している。大宇陀線も関係機関と連携を図り、減便等の改善を図りながら維持したいと考えている。

〈曾爾村〉

三重交通が入っており、奈良交通は通学バスや病院バスを運行してもらっている。減便もやむを得ないが、村の補助をしながら維持したいと考えている。関係市村と協議しながら、コミバス等も今後考えていかなければならないと考えている。どちらにしても、乗客があつてのバスであり、難しいが現時点では維持して頂きたいと考えている。

〈御杖村〉

御杖村は東端に三重交通が運行し、曾爾村までは奈良交通が運行し、村内はコミバスが運行している。奈良交通バスについては、宇陀市長、曾爾村長が仰ったとおりです。高齢化が50%を越えて、バス停まで歩けない人も増えており、今年からデマンド交通を計画している。この先、協議をして住民が移動しやすい環境を考えたい。高校生について、38人のうち14人が自宅から通っており、他は下宿しているが、14人は毎朝榛原駅まで送ってもらっており、何とか改善したい。

〈奈良交通〉

はじめに、前回の協議会の開催以降、各路線単位に3、4回路線別検討会議や地域別部会を開催して頂き、感謝している。

市町村の意向を踏まえながら、利用者の利便性が著しく損なわれないよう指標をクリアし、国や県の補助の枠組みを活用しながら、市町村の負担を軽減しながら維持できないか検討してきた。

今後、維持となった路線についても、PDCA サイクルを回しながら、改善に向かいながら、何が問題か、安全を確保しながら、一層の経費削減につなげながら、長く維持できるようにしていきたい。

また、小中学生のフリー定期券や高齢者の免許返納者への優遇措置等も行っている。利用客を増やすといっても、過疎地域で厳しいところもあるが、沿線地域外からの来訪者を増やすよう、連携しながら進めていきたい。9月末まで再編、減便、廃止等の協議を詳細に進めて、法令に則った手続きを進めていきたい。維持となった路線は、平成26年10月1日から27年9月30日の間のご支援については、27年度の予算措置で検討して頂きたい。

①奥宇陀線

沿線住民の通学、通院、買い物に利用されている、重要な広域路線である。御杖村とのコミバスと結節して御杖村へアクセス、宇陀市中心部へのアクセスを担っている。改善案をベースに維持したいと考えている。通学費の支援や利用促進に取り組んで頂いているが、観光資源を活用した提案をしていきたい。

②大宇陀線

大宇陀高校への通学路線としても重要な路線となっている。行政からの補助を頂くと収支均衡と判断して、改善策をベースに維持したいと考えている。榛原駅周辺への商業施設へのアクセスも踏まえて、天満台へのアクセスも検討している。教育行政とも連携して進めたい。より利用促進が図れるよう取り組みたい。また、ニーズが異なる土日祝日に、より利用促進が図れる施策を検討していきたい。

③古市場線・榛原東吉野線

〈宇陀市〉

古市場線、榛原東吉野線は、榛原駅や駅周辺の商業施設へのアクセスに利用されている。日常生活における外出手段として欠かせないものとなっており、観光振興にも寄与していることから、東吉野村と協議しながら維持に努めたいと考えている。

〈東吉野村〉

公共交通以外に移動手段を持たない人や免許を持っているけど返納する人が増えていることから、通院や買い物のためのさらなる公共交通の需要が考えられる。村内には温泉等もあり、観光施設へのアクセスもあり、大切な路線と考えている。

榛原駅から役場まで路線バスを維持して頂き、役場からはコミバスを運行している。そうした村民や村外からの来訪者の移動を踏まえると路線バスは重要であり、維持したいと考えている。

少子化対策として、高校生の通学定期の助成をしており、人数は4人から8人に倍増しており、今後も利用促進に努めたい。奈良交通にも経費の節減に努めてもらいながら、維持に努めたい。

〈奈良交通〉

宇陀市の旧菟田野町地域、東吉野村の重要な路線と認識している。東吉野村の通学費支援の取り組みには感謝申しあげる。コミバスとの接続を確保していることから、古市場線は改善策、榛原東吉野線は現状維持をする。両路線とも支援があれば収支均衡することから、維持する。様々な観光施設があることから、沿線外からの利用促進にも努めたい。

④桜井菟田野線

〈宇陀市〉

済生会中和病院や桜井駅周辺の大型商業施設へのアクセス、日常生活の外出手段等として機能している。大宇陀～菟田野間は利用が低調であり、これ以上の改善が見込めないことから、廃止もやむなしと考えている。桜井駅～大宇陀間のみ協議させて頂きながら、維持することとし、代替案として過疎地有償運送のらくらくバスを延伸することで対応したい。

〈桜井市〉

公共交通の役割としては市民の日常生活の移動手段の確保がある。住民にとっては必要不可欠な交通である。また、観光を軸にした観光路線としての活用が必要となっている。広域路線は重要であり、路線の改善を図りながら、応分の負担をしても維持したいと考えている。

桜井菟田野線はスクールバスとしての機能を持っており、観光需要の高いうだアニマルパークへアクセスする手段でもあるため、維持したいと考えている。

〈奈良交通〉

桜井菟田野線は沿線の住民のほか、小学生の通学にも利用されている重要な路線と認識している。桜井駅～大宇陀間は支援によって収支均衡すると判断し、提案させて頂いた改善案をベースに維持したい。大宇陀～菟田野間は運行が1回と、地域のニーズに十分に答えられていないが、代替手段が講じられる見込みであり、役割を終えたと認識して定期バスとしては廃止とさせて頂きたい。

⑤都祁榛原線

〈宇陀市〉

都祁榛原線は山辺高校に通う学生や総合体育館、総合グラウンドのイベントに参加する方が利用され、教育振興やスポーツ振興に大きく寄与する路線と捉えている。また、針インターで大阪、名古屋等への高速バスに乗継ぐ方が利用されている。こうしたことを踏まえて、奈良市、奈良交通と連携して維持に努めたい。

〈奈良市〉

全国的な高齢化が進む中、公共交通は市民の重要な生活の足と認識し、交通政策基本法に定められるとおり、国、関係地方公共団体、交通事業者、住民と連携・協働により持続可能な交通体系に努めたい。地域間幹線バスの存廃については、県民の足に関わる問題と認識しておりますが、奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業補助金制度は一般乗合事業者等に限られており、新たな代替交通を検討する際の障壁となっておりますので、自主運行バス等の導入にも対応したものとさせていただきたいと奈良県に要望させて頂く。

〈奈良交通〉

山辺高校の通学等に利用される重要な路線と認識している。収支均衡になるということで現行維持とし、コミバスの連携等をさらに進めて、乗車人員の確保に努めたい。

⑥天理都祁線

〈天理市〉

通学、通勤等で利用されており、発着駅の天理駅がコミバス、デマンドタクシー等の発着地となっていることから、減便等を踏まえながら奈良交通が提示している改善策を承認して赤字額を補助していきたい。負担割合は今後協議で進めたい。利用促進について、今後は天理駅から実際にどういったところへ向かっているのかといったニーズについて、詳細な把握をしていきたい。

〈山添村〉

地域公共交通は村民の生活の基礎となる移動手段について、誰もが安全かつ快適に行える生活環境を整備する必要があるという観点を持っている。しかし、高齢化や買い物弱者が課題となっており、村の生活交通体系は利用状況や動向把握、費用対効果を考えながら、今後検討、見直しを行い、地域住民と協働で交通行政を担っていきたい。

今回の対象のうち、針インターから国道山添の間は山添分校の通学利用が主であり、村単独で奈良交通に委託して、運行を含め改善策として提案されている内容で維持したい。

過疎地であることを考慮して、村の負担が軽減されるよう、県の補助金制度の充実、補助要件の緩和等を進めて頂きたい。

〈奈良市〉

天理都祁線のうち、天理～針インターは奈良交通が提示する改善策案で関係市と協議の上、補助させて頂く方針。針インターから国道山添間は奈良交通が求める負担を負担することはない。山添村の意向に対する協力については検討したい。

〈奈良交通〉

沿線住民の方々に加え、山辺高校、山添分校、山の辺小学校の生徒の通学に利用されている重要な路線と考えている。天理駅から針インターは改善案に沿った形で維持したい。針インターから国道山添間は、山添村の支援により収支均衡になると判断して、改善策案をベースとして維持したいと考えている。いずれにしても、この路線は県立高校や小学校の生徒の利用が多数を占めるため、県の教育委員会や学校と緊密に連携していきたい。また、市町村の運行しているコミバス等と連携しながら、この路線が幹線として機能するよう維持したいと考えている。

⑦天理桜井線

〈天理市〉

天理駅と桜井駅をつなぐ生活交通として、地元からの要望も強いことから、減便を含め、天理市としては改善を承認し、発生する赤字分も補助したい。負担割合は桜井市とともに協議を進めていきたい。

天理桜井線は、JR とほぼ平行して運行しているが、今後の利用促進について、観光ルートも踏まえた路線のあり方、あるいはJRまほろば線の他のルートと結びつけるようしっかりと協議していく必要があると考えている。

<桜井市>

市内の沿線住民が近鉄桜井駅までの生活交通として利用しているほか、市内最大の観光施設である大神神社への移動手段としても活躍している路線である。

そのため、減便も考えながら、また、「山の辺の道」、大神神社を訪れる観光客への利便性向上、利用促進について天理市と協議を続けながら、路線を継続していきたいと考えている。

<奈良交通>

現在は JR と平行して運行しているが、住民の利用に加えて「山の辺の道」、古墳群など、重要な観光資源が多数存在する路線である。対策としては、土日祝の昼間の時間帯の観光客の利用促進のところに提案させて頂いている。行政からの支援によって、収支均衡になると判断しているため、減便も含めながら、維持とさせて頂きたいと考えている。

観光客の利用促進に関しては、7 月からかなり広範囲を対象としたフリー切符を販売するが、当路線も対象であるので、行政、鉄道会社とも連携して観光客の利用促進をしていきたいと考えている。

⑧桜井飛鳥線

<明日香村>

基本的には、観光利用が非常に多いため、桜井駅で乗って、降りるところが観光地となっている。シーズン対策をすることで維持する方向で異論はない。

「かめバス」を運行しているが、今回の枠組みが固まった中で平行して明日香村で運行しているかめバスの仕組みについて考えたい。こちらの結論を優先した中で、内部の意識を組み立てたいと動いている。

しかし、観光のシーズンで利用者が増減することはやむを得ないと思っているが、現在、オフシーズンの誘客対策を試みようとしており、イベントを行うようなときには平時の運行ではなく、イベント応援での臨時の運行を考えていただきたい。

また、新しく体験型の観光施設が平成 28 年に完成予定であり、交通事情が変わってくる。今後も大きな観光施設が作られれば交通事情が変わってくるので、そのようなときの対応の仕方も検討いただきたい。

お金の話については全体的ではあるが奈良交通の提案どおりでいきたいと考えている。

<桜井市>

観光路線としての役割が大きく、既存の観光施設に加え、平成 27 年度完成予定の県の施設への移動手段としても必要な路線だと考えている。

また、明日香村との一体的な観光促進の手段としても必要な路線だと考えている。繁忙期、閑散期に分けて収支率を改善していきたい。

それとともに、路線の起点は桜井駅南口となるので、桜井駅南口が魅力あるものになるようよりいっそう努力し、路線を維持していきたい。

<奈良交通>

この路線は生活交通、観光交通であると認識している。仕分けをクリアするという形でシーズン代替として、維持とさせて頂きたい。オフシーズン対策に関しては、イベントをする場合の臨時代替はいろんな形で協力できると考えている。

いずれにしても、この地域へは、鉄道事業者で販売している企画乗車券、7月から販売するフリー乗車券等を活用していきたいと考えている。

⑨下市笠木線・洞川線・下市天川線

〈下市町〉

町内の主要な幹線道路を走行しており、近鉄下市口駅へつながる生活路線ではあるが、年々利用者が減少しており、維持するためには多額の負担が強いられているところである。一部減便等も視野に入れ、現状を維持することとしている。

近日でも町で乗降調査、アンケートを行ったが、今後も続けていく必要があると考えている。下市町としても、イベントなどの開催等を行い、利用促進をしていかななくてはならないと考えている。

負担額の算出方法であるが、下市町は南北に広がる地域であるため、できれば今後、均等割か距離割による算出方法を検討していただきたいと考えている。

〈大淀町〉

大淀町では6路線が運行されており、この3路線は南部地域と他地域を結ぶ広域路線であり、大変大きな役割を担っていると考えている。

本年、大淀町地域公共交通会議を設立し、平成28年に開院予定の新病院への新たな交通アクセスの検討を進めている。今後、奈良交通路線バスについても協議する必要があると考えている。

これらのことを踏まえ、平成27年9月30日までは、効率的な運行を検討した上で路線維持をしたいと考えている。

〈天川村〉

現在天川村に走る2路線は、村内に鉄道がないため、村外への唯一の交通手段であり、大変重要な路線である。村内を運行するコミュニティバスはあるが、スクールバスへの混乗で通学優先であるため、路線バスとの接続が困難であり、村内診療所への通院等の利用がほとんどである。

また、天川村には観光名所も多く、近年観光客も増加している京阪神以外からの観光客へも対応していきたい。今後取り組んでいきたい定住促進のためにも路線を維持することは重要だと考えている。また、観光客への利用促進にも力を入れたいと思っている。下市口駅までではなく、南和の病院へのアクセスも検討して頂きたい。

〈黒滝村〉

黒滝村にとっても、下市口駅までの重要なアクセス手段として考えている。その中で、天川方面の2路線は継続しなければならないと考えている。

一方、黒滝村で停車する下市笠木線に関しては、現在は利用者がいない。少子高齢化の影響により、昨年は1人、今年は0人になり、転勤により利用されなくなった。

学生からは、現在の運行時間ではバスに乗っていたら学校に間に合わないという声も寄せられており、黒滝村としては学生の通学補助として毎月学生一人に対して18,000円の補助金を出し、村から通学してもらおうという課題もある。

道の駅から村内に入るために平日にはコミバスを走らせているが、村で行事があるたび、土日にも走らせている。コミバスの運行は民間業者に委託、通学のスクールバスは奈良交通に委託している。

こういった中で、公共交通をなんとか維持するために努力していきたいと考えている。

特に下市笠木線に関してはもう一年、下市町、大淀町とともにこのまま現状を維持していきたいと考えているが、そこから先は再検討も必要であると考えている。

〈奈良交通〉

生活、観光の両面で重要な路線と考えており、行政からの支援でなんとか維持していけるものと考えている。下市天川線、洞川線については現状を維持、下市笠木線については改善を含め、維持としたい。コミバスとの接続も検討している。

平成 28 年度に予定されている南和地域の新病院開院において、利用者のニーズも大きく変わってくるものと考えており、路線のあり方を地域のみなさまと検討して共有していきたいと考えている。

⑩大淀五條線

〈大淀町〉

大淀町は、吉野地方の玄関口に位置しており、交通結節点として重要な拠点であり、広域的な視点で路線バスを検討する必要がある。今後、新病院へ向けた新たな交通アクセスを検討することもふまえ、平成 27 年 9 月 30 日までは現在の運行を維持することを考えている。

〈五條市〉

新病院開院までは区間短縮等の改善策を検討しながら、現状を維持する方向で考えている。

〈奈良交通〉

現在でも、五條市と吉野地域を結ぶ唯一の路線であり、大淀病院を結ぶアクセス手段であると認識している。行政からの支援によって収支均衡が図られるものと考えていることから、維持とする。限られた運行回数であり、抜本的な利用促進策も難しい路線ではあるが、沿線市町村と知恵を絞って維持していきたい。

南部医療新体制で大きく変わる路線のひとつであると思っているが、このあたりの考え方についても協議を進めていきたいと思っている。

⑪八木新宮線

〈大和高田市〉

広域路線は大和高田駅を中心に市域を通過する路線であり、市内はコミバスできめ細かなネットワークとしているが、基幹的な路線については沿線市町村で協力しながら路線維持に協力したい。

〈橿原市〉

奈良交通の看板路線であるため、一目でわかるようなバスの姿を工夫していただきたい。路線維持には協力したい。

〈五條市〉

日本一長い路線としてメディアにも取り上げられている路線であり、路線維持で考えている。

〈御所市〉

年々深刻化する少子高齢化による人口減少、それに伴った利用者減少がある反面、交通弱者、買い物難民対策の観点からは、今後も維持が必要であると考えている。市のまちづくりはコンパクトシティの考えから、近鉄御所駅周辺への交通アクセスの利便性を向上させなければならないと考えている。

路線バスは市外のターミナル駅、主要施設へのアクセスに重要であり、公共交通は地域の動脈であり、路線バスは今後も維持していきたい。

利用促進を図って赤字額を減らせるよう種々施策を実行していきたいが、赤字の負担額は路線別に関係市町村と協議しながら、全てが応分の負担をしていきたいと考えている。奈良交通は、今後とも改善策の検討、検証を進め、企業経営の透明性、経営努力の可視化が必要であると考えている。

八木新宮線については日本一長い路線バスとして、観光振興の面からも維持したい。

〈葛城市〉

近鉄が6箇所、JRが1箇所の鉄道駅があり、市内の主要施設を結ぶ公共バス、集落と主要施設を結ぶ路線バスと連携を図りながら、コミバスの充実を目指している。

国道24号を経由する系統は12系統あり、そのうち2系統が八木新宮線であり、改善案のとおり、他の自治体と協力を図りながら維持していきたいと考えている。

〈十津川村〉

村営バス、奈良交通のバスが、村内を走る唯一の公共交通であり、将来的にも必要不可欠である。両バスの役割分担としては、村営バスに関しては、昭和50年から運行し、昭和55年から奈良交通に運行業務を委託しており、その時点から国道168号の幹線は奈良交通バスが運行し、支線は村営バスが運行している。また双方が運行する区間に関しては双方の定期券、回数券で利用が可能となっている。

現在では高齢化により、バス停までの徒歩の移動が厳しくなった方が多いため、支線までの小型バスを一部運行している。

村への最寄りの鉄道駅は五條駅、新宮駅であり、最寄りの駅からは村民にとっても観光客にとっても唯一の公共交通であるため、村での応分の負担も必要であると考えている。

〈野迫川村〉

現在は、村まで乗り入れている路線がなく、小代下を経由する路線バスに村営バスを接続しており、交通弱者、通院等のために必要な路線である。しかし、現状はスクールバスを兼ねており、接続運行は1日2回である。この路線は野迫川村の村民が五條市等へ出て行くために必要な路線であり、維持していきたいと考えている。

〈奈良交通〉

昨年は運行開始50周年で企画を行い、マスコミで取り上げてもらうと、利用者が増加する傾向となっている。過疎化が進む路線であり、地域の方の利用だけでは維持が困難だが、近畿地方の広域幹線であると認識しており、地域と協議しながら維持したい。

⑫十津川線・広域通院ライン

〈五條市〉

路線維持の方向を考えている。今後は利用促進が必要だと考えている。

〈十津川村〉

村民利用も多い中で、通院利用も多いため、今後の路線維持のために相応の負担をしても維持したいと考えている。

〈野迫川村〉

広域通院ラインはコミバスが接続している小代下では7時59分となっており、村内のコミバスは1時間後に到着するため、現在は利用できないダイヤとなっている。現在、福祉有償運送を行っているが、村民が利用しやすいダイヤとして頂きたい。

〈奈良交通〉

八木新宮線と同様、県内の重要な幹線のひとつだと考えており、支援を頂ければ現状維持をできると考えている。

いずれにしても地域の利用者だけでは維持が難しいため、五條以南への観光客の利便も踏まえ、連携しな

がら取り組みたい。接続の仕方等に関しては、便数などの問題もあるため、今後も引き続き協議をしていきたい。
広域通院ラインは南部医療新体制によって交通事情が変化することを踏まえ、あり方を協議したい。

⑬八木下市線

〈大淀町〉

中南和地域を結ぶ重要な公共交通手段であり、大淀町は広域的な公共交通ネットワークをつなぐ重要な結節点であると考えている。

大淀バスセンターを経由して、南部地域へつながる重要な路線であり、平成27年9月30日までは路線維持を考えている。

〈橿原市〉

重要な路線であり、存続したいと考えている。

〈明日香村〉

村内にはバス停が1箇所のみで、また、この路線は鉄道と平行しているため意見はない。路線継続して頂けるように頑張ってもらいたい。

〈高取町〉

関係市町村と協議の結果、存続に向けて努力したい。

〈奈良交通〉

各路線と接続し、医大病院にアクセスする重要な路線であり、支援して頂けるということで収支均衡が図れると判断して、改善策での維持としたい。

通院利用者の利便性を向上するため、医大病院の玄関に乗り入れるようにしたい。近鉄へのフィーダーとして、終点を下市口駅としたい。病院利用のため土日は低調だが、観光資源も豊富であるため、鉄道と連携しながら様々な方向で利用促進を図りたい。

南部の医療新体制構築の際は、またあり方を相談させてもらいたい。

⑭八木大滝線

〈大淀町〉

広域的視点で重要な路線であり、公共交通が走らない地域は大変ということから、平成27年9月30日までは現状維持を考えている。

〈川上村〉

ニーズの問題、費用対効果の問題はあるが、公共交通機関があるかどうか、路線バスが走っているかどうかは、村の値打ち、村民の生活意欲が全く違ってくと認識していることから、どんなことがあっても唯一の公共交通機関は残していきたいと考えている。村としても新たな覚悟は必要であると考えている。

様々な公共施設が村から少しずつ遠ざかっていることで寂しい思いをしているが、何とかこの路線は維持したいと考えている。村にはコミバス、タクシーも走っているが、路線バスの維持は大きいと考えている。

現実の問題としては減便や運営の見直しを図りつつ、この路線を維持していくよう、関係機関、町村の連携をお願いしたい。

〈吉野町〉

路線バス以外にスマイルバスというコミバスを運行している。通院、通学、日常生活等の様々な移動ニーズに

対応するため、地域公共交通の整備は必要不可欠である。

地理的条件や、人口条件から、必要な施策をする必要があり、スクールバスとの混乗、観光利用の促進等を進めている。

路線バスについては、将来人口の減少等により、負担金を出しての運行継続には無理があると考えている。したがって、今回はコミバスでの代替をお願いしたいと考えている。

路線バスの撤退に伴いコミバスを拡充してきた経緯があることから、新たな費用負担は困難であるが、コミバスを拡充させることで代替可能であると考えている。

ただし、吉野町以南の広域的な連携は必要であり、南部地域のよりよい交通体系の整備につとめたい。コミバスでの代替が広域で連携されていくまでの経過措置として、半年か一年程度の負担は検討できる。しかし、減便等の代替と負担が重なると困難と考えられるが、検討はしてもいいと思っている。

〈橿原市〉

全面的に維持に協力したいと考えている。

〈明日香村〉

村民益だけを考えると発言しない方がいいのかという点はあるが、費用負担を軽減して頂きたい。交通ネットワークとして考えると、観光的な面でも、お互いの動線を強くする必要があると考えている。

〈高取町〉

路線存続に向けて努力していく。

〈奈良交通〉

南部地域から橿原地域、医大へのアクセスという点で重要と考えている。ただし、仕分け基準を満たすのが難しいと感じている。熊野線とつながる路線となっている。

収支均衡が図られるのであれば、維持し、コミバスへの移行にも相談に乗りたいと考えている。

⑮熊野線

〈川上村〉

45系統の中では最も厳しい系統と感じている。村としても新たな覚悟をして、連携コミバスについて検討する余地はあるかと思うが、現状では路線として残して頂きたい。

〈上北山村〉

上北山村、下北山村はダム建設等の関係で大幅な人口減少が続いているが、他の路線と異なり、高齢化率が41.6%であり、公共交通機関がないと希望がない地域となってしまう、マイナスである。1日2往復の便となっているが、車を持たない高齢者のためにも、路線バスは必要な手段である。

また、路線バスがなくなると、大きなマイナスイメージとなってしまう。減便となっても杉の湯～下桑原間は何とか維持して頂きたい。

〈下北山村〉

かつては国道169号も奈良大仏前から新宮まで特急バスが走っていた。観光名所の案内ガイドが流れる路線だったが、利用者が減少してきた。3村で協議し、2便のうち1便の減便はやむをえないが、1便は運行して頂きたい。八木大滝線と密接な関係を持つ路線であり、当面、1年は運行を継続して頂けるということで、今後も是非、継続して頂きたい。

〈奈良交通〉

鉄道駅がない3村にとって重要な路線と認識している。医大病院へ通院利用があり今後も南部医療体制の関係で利用の仕方が変わってくると考えている。

観光面でも重要な路線ではあると考えているが、仕分け基準を満たすことが難しい路線ではあり、広域代替が一般的な考え方かと感じている。

補助金をもらうことが本来の目的ではなく、乗車人員が増えたら維持できることから、例えば、乗車券を買って頂いて宿泊の観光客へ車ではなくバスの利用促進に活用して頂く方法も考えられる。色々と相談に乗りながら、改善策で維持と考えている。

⑩八木御所線

〈橿原市〉

残していかなければならない路線と認識している。存続していきたい。

〈御所市〉

一部ルート変更した改善策案の方で維持していきたいと考えている。

〈高取町〉

基本的には必要ないと考えているが、橿原市、御所市との協調を考える時、両市についていく。

〈奈良交通〉

特に通院に利用される重要な生活路線であり、沿線の事業所への通勤にも利用されていることから、支援の方向で考えて頂けるのであれば収支均衡が図られるため、改善案で維持したいと考えている。医大病院へ乗り入れて、橿原神宮前～大和八木間は国道169号に経路変更したい。数値は厳しいが、沿線の学生や高齢者に利用されるよう取り組みたい。

⑪八木五條線・高田五條線

〈五條市〉

利用状況を踏まえて、区間短縮、減便しながらも路線維持の方向で考えている。

〈橿原市〉

起点になる路線であり、この路線も守っていきたいと考えている。

〈御所市〉

いずれの路線も御所市の主要道路である国道24号を通る路線であり、維持していきたい。

〈葛城市〉

八木五條線は、八木駅から忍海の系統は利用者が少なく、他の系統も利用できるため廃止としつつ、他の系統は、改善策を考慮しながら維持したい。

〈大和高田市〉

高田～五條間、八木～五條間は広域の幹になる路線と認識しているが、路線が重複するところはあるかと思うため再検討により、幹になるところが減便されることがあっても、維持すべきと考えている。

〈奈良交通〉

沿線並びに五條バスセンター以南の方も利用されていると考えている。支援頂けるといことで、維持していきたい。

高田五條線の中でテクノパークを経由する系統があるが、利用が少ないことから経路変更したいと考えている。コミバス等との連携も含め、利便性をよくしていきたい。南部の医療体制や京奈和自動車道の暫定供用を踏まえて検討していく。

⑱高田イオンモール線、高田新家線、高田五條線(高田～忍海)

〈橿原市〉

イオンモール橿原は年間13百万人の集客があり、増床が決定している。京奈和自動車道や南阪奈道路の供用もあり、高田イオンモール線も今後利用者が増えていくのではないかと。イオンモールの中にハブ化されたバスステーションを検討している。

〈広陵町〉

人口集中のニュータウンにおいては、近鉄五位堂、JR王寺駅への路線バスが充実している。通勤は大和高田駅へのニーズが多い。しかし、高齢化が進行しており、コミバスを無償で実証運行しているが、さらに充実を望む声があることから、路線バスとコミバス、デマンドバスを組み合わせで充実を図りたい。通勤通学は大和高田駅への利用が多く、馬見丘陵公園への観光利用のアクセスのためにも維持したい。

〈大和高田市〉

来年度から3台のコミバスで市域を網羅することを検討している。本市域においては、イオンモール線はコミバス路線と重複することもあり、大和高田市としては、特にイオンモールへ高田市の客を誘導しようとも思わない。

〈葛城市〉

高田新家線は国道24号を通る路線は他にも路線があることから、廃止。高田五條線は改善策についても多額の負担となるため、効率化した上で維持したい。

〈奈良交通〉

高田イオンモール線は現在の支援で収支均衡となることから、現状どおり維持する。

高田新家線については、高田駅を越えての乗客はほとんどないことから、竹取公園東から大和高田駅までという形にして、南は廃止とする。

高田の北側では住宅地開発が行われていることから、こうしたニーズも踏まえて、コミバスとの結節も図りながら取り組みたい。

(近鉄高田～忍海について)

〈大和高田市〉

国道24号を通行する幹線の系統については重要だが、大和高田市域では、その路線にコミバス運行していることもあり、本市としては葛城市とコミバス等で連携する方向で検討したいが、奈良交通の路線として残すことに必要性を感じない。

〈奈良交通〉

葛城市、大和高田市で意見が違うようなので協議していただきたいが、支援いただけない場合は部分的な系統廃止も含め検討が必要ではないかと思う。

しかし、当面は葛城市が維持ということですので、維持ということで検討したい。

〈事務局〉

路線が錯綜していることもあるため、9月まで協議して頂きたい。

⑨当麻新庄線

〈葛城市〉

路線の乗降調査の結果、利用者が少ないこと、負担が高額となることから、廃止もやむをえない。ただし、住民の足となっているため、コミバスによる代替も踏まえて、奈良交通と具体的な協議を行いたい。

〈大和高田市〉

これを維持するためには費用対効果の面で困難であり、廃止もやむをえないと感じているが、葛城市とコミバス連携などを検討したい。

〈奈良交通〉

山麓線から高田市の中心部へアクセスする重要な生活路線と認識しているが、収支率が20%を切るということで、路線バスとしては廃止と表明せざるを得ないと考えている。

葛城市が代替案を検討するという事なので、既存事業者としてできるだけ相談に乗りたいと考えている。

〈高取町長意見〉

今後について、路線バス廃止もやむをえないと考えとして持っていたが、過疎地域における路線バスの将来を語るような、路線を維持するために統一した考えが出てない中で結論を出さなければならなかった。

市町村の状況や立地環境など、いろんな問題があり、きちんと理解出来るような数値や状況が示されていない中で提示されたが、一年もすれば、またこうした問題に直面するであろうと感じている。

極端な話をすれば、また破綻してしまうのではないかと皆さんの意見の端々にも感じられる。まずひとつは、公共交通のあり方をどう捉えるか。ひとつは、地域の交通手段として必要不可欠なのだから、なんとしても維持するためにどのような施策をするのか。

もうひとつは、今回のように一定の基準に達しない場合は、ドライに割り切っていくのか。

国の補助のあり方は後者の問題で、ある程度の乗降客がいなくなったら補助は出しませんよ、地域で努力をなささいという話となっている。

しかし一方では、電車等がない地域では公共交通は当然路線バスに頼らざるを得ない。そういう中で、逆に言うと、高齢者が増えて過疎化、過疎地域が増えていくと乗降客が減っていくのは当然の話。どうしても増えようがない場合、コミバスをやったらいいじゃないかとなるが、コミバスもお金がかかる。

そうしたときに、国土交通省の今後の政策や補助のあり方について考えて頂けるのかわからないが、今のよう基準に達しないと補助を出さないというのは、今の状況に逆行していないか。

今後のことを考えると、全国で同様の事情を抱えていると考えられるため、こうしたことを、国土交通省、県で検討して頂きたい。

〈事務局〉

この路線別協議においても、「当座は」、「今後は」、という話が出ているため、県としては、ひとつのあり方として連携のコミバスを提案させて頂いている。このバスの取組については、PDCA を実施していくが、試行錯誤が続く。そのため、県から提案をさせて頂きたいとともに、市町村、交通事業者におかれても知恵を出し合っていただきたい。

〈知事総括〉

真摯な議論を具体的な事例でして頂いて、本当に感銘を受けた。今日の会議に至るまでに次長より報告は受けていたが、首長まで上がっていないのではないかと感じていたため、村上次長に直接お会いして説明させて頂くよう伝えた。首長に県の職員が伺いにいくと、市町村の職員の方がこれは大変だとすぐに上げてもらえるようなので、時々はそのようなことをしていきたいと思う。

こうした大切な会議では、首長の判断が大切であって、多少複雑な利害関係があるため、今回の会議は事前の想定よりも驚きと尊敬を持って聞かせていただいた。

協議会のフレームは、奈良交通は事業者として免許をとっているため、25路線を存廃する自由があり、補助団体である国・県・市町村にはそれに対して補助を出すか否かの自由がある。どのような場合に補助を出すか否かということが今日の議論の基本とした。国は全国一律の基準で出し、県も県下一律の基準で、しかも国の基準に反しないように補助を出すものの、各路線の事情が反映されない場合がある。それを移動ニーズに合わせて埋めていくテクニックが必要であり、住民の移動を確保していく必要がある。移動のニーズに合わせて人の乗らないバスを走らせる必要はないだろうという言い方もでき、費用対効果で考えていこうという議論が国レベルでも始まっている。国も変わりつつある。

逆に言えば、この協議会のような形で結論を出すと、もし自分で運行する場合は、免許も頂ける、運賃も決められるということで、補助を出す立場は非常に強くなる。つまり、補助はこのくらいしか出せないから路線バスを廃止しようとなった場合、地方公共団体で運行していきますということが可能になった。

先ほどから話になっている、広域コミバスというものは、運送主体が協議会の一部の市町村になる可能性がある。一部の広域的なコミバスか、路線バスの代替としてのコミバスかがこのような協議会で可能になってきている。

場合によっては県内全域がコミバスになるか、指定管理となるかもしれない。この場合、収支相償というのをどこで確保するのが大原則になってくる。したがって存廃の自由もある。その中で移動のニーズをどのように確保するのかということについて議論を深めていくことがどうしても必要である。

そのような中で、今日は25路線45系統の路線バスについての議論であったが、路線バスとコミバスの関係が大きな議論のポイントであり、これからもその点について議論を深めていく必要がある。

逆に言えば、路線バスの意味はどのように地域で考えるのか、コミバスとの関係で言えば、コミバスが代替するということもあるし、コミバスと接続して良い組み合わせにすることもある。路線の接続であれば、バスターミナルに乗り換え機能を持たせるとか、ソフトで言えば、接続時間を合わせる、運賃を共通化する、共通バスを出すといった、コミバスと路線バスの組み合わせが大きな課題になって、それが地域の移動手段の向上、足の確保に良い効果があって、しかも補助効果があれば、大いに検討していきたいと思う。

コミバスの補助の仕方は特別交付税をはじめいろんな仕組みがあり、国の中にもあるし、スクールバスにも交付税措置があり、私設バスとの組み合わせも視野に入れてほしい。

路線バスというのは鉄道とともに地域交通の骨格であるので、路線バスの意味を考えながら、存廃も含めて、共通の立場で検討していけるようになってきたのだと思う。

その観点で言えば、路線バスは、鉄道代替という面では効率が悪いわけだが、鉄道の走っていない幹線を走するのか、鉄道駅に接続するフィーダーのような路線バスかにより性質が異なり、後者については、コミバスのような性格になっていくのかもしれない。

そこで、どこが負担するのかという問題が出てくるわけだが、途中の複数ある地域の負担のあり方も利害の調整が必要になるため、各地域におかれては利害の調整に苦勞して頂いてる中、予想ではとてもまとまらないのではないかと考えていた。今回の議論では調整の努力の甲斐があり、方向としてだんだん現実的になっていることに非常に感動した。

高取町長がおっしゃっていた国・県の補助制度に関しては、現在では路線の維持を前提としているわけではない。路線の維持を前提とすると、悪いところにたくさん補助金が行ってしまうことになる。いいところに補助が回ってこないという制度。それよりも必要なところにどう補助を回すのかという大転換を行っていく必要がある、今回のような協議会で、ここが必要だ、そのためにこれだけの金額を出す、という地元の判断があって、それを県がサ

ポートし、国にサポートしてもら。路線維持から国の制度がスタートしているが、今度の法改正によると、協議会で判断するとなれば、補助制度も従来のものとは性質がより変わっていくと感じている。

最後に、利用者を増やすために、観光という話が出たが、観光はピーク・オフの波もある。観光施策のご紹介をしたいが、奈良県では、奈良県のブランド化を掲げ、広めたいと、年中イベントを目指しており、オフを無くそうとしている。6月にミュージックフェストならを開催するのもそのひとつであり、各地に広まっていつている。質の高いイベント・年中イベントを行い、シーズンオフをなくすという活動が各地にも広がりつつある。

ブランド化するには、農産物もそうだが、悪いものを排除して、質を向上し、広く認知してもら必要がある。年中を通してイベントをしていくという観点でバスの活用、観光との共存共栄、観光との結びつきもあろうかと考えている。その面でもイベントをされる方への援助という形でいろいろしていきたいと思っている。

最後に、真摯なご意見を賜りまして誠に感謝している。また調整の労をとっていただきました各市町村長様、奈良交通様に心から感謝申し上げたい。

以上