

平成 24 年度 第1回 奈良県地域交通改善協議会

議事録

平成 25 年 2 月 20 日

【1】開会

〈荒井知事〉

コミバス関連で地域を中心とした協議会はあったが、県も乗り出して全県下で交通を考えるのは新しい取組みである。

このきっかけのひとつに野迫川での病院アクセスの話がある。紀伊半島大水害の際、野迫川村には乗り合いバスのサービスはあるけれども域外の五條病院まで行くには乗換えが必要な状況である。乗換の手間は高齢者には大変な手間だが、野迫川までバス路線を延伸することはできないのか、乗換なしでアクセスできるようにするにはどうしたらいいのか、と相談があった。

野迫川だけでなく、南和の路線バス、コミバスをどう組み合わせたらよいか、病院へのバスをどうすればいいのか、病院間を走らせるには病院バスを走らせる方法もあれば、市町村主体のコミバス、奈良交通の路線バス、乗り合いタクシーもあり、これらをどう組み合わせるのかを考える必要がある。

各市町村内で運行しているバスを、複数の市町村にまたがるような広域で運行できないか、といった発想で総合的に課題を考える必要があることから、今回の協議会が始まった。

もうひとつには、地域の交通をどう維持するかが地域にとって大きな課題となっており、地域の交通を維持するためのバスの運行について、特別交付税や過疎債の活用可能性はないのかということがある。

各地域で交通の課題が検討されている。南和のような病院アクセスの他、都市部でも古い団地で高齢者の足を確保するにはどうすればいいかといったことが課題となっており、既に色々な事取組み例が出てきている。そうした様々な取組み事例を提供するのは県の役割ではないかと考えている。地域で事情が異なるため課題に応じて検討する必要があるため、県が検討材料を提供して、各地域で検討していただけたらと考えている。その際、地域の交通を維持するためのバス運行について、過疎債や国の交付金等、どのように組み合わせれば活用すれば地域にとって最適かを検討したいと考えている。

【2】移動ニーズに応じた交通サービスの実現について

〈事務局〉

資料1に基づいて、内容を説明

【3】意見交換

〈地域別に意見交換を行い、地域毎に発言〉

《五條市長》

県全域で協議会を作っていただけて感謝している。このグループは吉野郡で特に過疎地域が多いが、地域で温度差がある。すべきことは、幹線の道路から枝線に対してどういった体系をとっていくのかということがある。

この協議会の中で、地域格差はあるけれども、ひとつずつ協議をして進めていきたい。ひとつは診療所バスやスクールバスがあり、バスについても有償と無償等の格差、これらを踏まえて今後地域に応じた検討をしていきたい。

五條市では平成 20 年から予約制のデマンドタクシーを運行しているが、不満が多くでている。本線を走ることによって、例えば西吉野地域では山の中腹に家があり 2、3 キロ歩いてバス停まで降りてこれないといった問題があったことから山の中腹まで運行するようにしたところ、五條病院へ行くのに山を登ったり下りたり着くまでに酔ってしまうといった声もあった。

地域の意見を聞きながら取り組んでおり、平成 23 年度からコミバスを運行している。アンケートをしたところ、大型だけでなく、中型や小型で枝線まで運行できるよう、より細やかに、より乗りやすく、といった声があり、取り組んでいる。

本線だけで運行している時には空気を運んでいるといった指摘もあったが、ニーズに応じて運行しようと取り組んでいる。

平坦部と山間部の違い等あるが、こうした協議会の場で、色々なアイデアや意見を頂いて、奈良交通や地域との連携を深めていきたい。

《荒井知事》

一番大切な、運行ルートの課題の説明があった。本線と枝線、大型と小型、デマンド型等、基本的な重要な話を頂いた。

《御所市長》

結論は出なかったが、こうした機会は非常にありがたい。

今まで、自分の市町村を考える中で起きたことは、市内を全部回る巡回型のバスができてきた。市会議員さん等、様々な意見があり、なかなか巡回のルートが決まらなかった。目的に応じて放射線状で考えることも必要と考えている。樞原や八木駅へ行くニーズが多く、色々と検討している。

一方で、御所の南の方や山間部といった特性が異なる地域もあることから、やはり御所の中で一つの考え方を示していく必要がある。

高田市であれば 16 平方キロの中に人口が密着しているが、御所市は 60 平方キロの中で南は分散しているように、地域によって格差があり、それぞれやり方が異なる。

また、高取町はコミバスをやめたら、近所で乗り合っている。こうしたことも、ひとつの方向として出ている事実がある。

奈良県は北と南で交通の意味が変わってくるが、その要因のひとつに鉄道がある。北は鉄道がありながらバスを考えるが、南はバスしか公共交通の交通手段はなく、北と南でニーズが変わってくる。今日はバスの話が中心になっているが、鉄道についての検討も必要ではないか。

奈良県はこれまでは大阪へ行くための手段としての鉄道となっていたが、これから人口が減少していく中で、県外からの流入も積極的に考えて、県のランドデザインを検討する必要があるのではないかと。市町村によってもニーズが違い、県の南部と北部でもニーズが違うという中で、これからしっかり考えていく必要がある。

《荒井知事》

バスは市町村の大きな役割を果たしてきたが、その中で、奈良県域内の交通について、鉄道も含めて県内のランドデザインを考えてはどうか、もうひとつは南部と北部でもニーズが異なるという話があった。通勤という話が入っていなかったが、それも入れて検討するべきと考えられる。

もうひとつは、市町村の中のコミバスについて、空バス排除といった話があった。

《宇陀市長》

これまでの公共交通は地域からの要望を受け、地域で果たす役割として大きなものがあり、民間事業ベースで成立していた。その根底には地域の経済の循環、地域の需要があり、民間事業の事業としても成立してきたが、現在は乗降客が格段に減少して事業として成り立たなくなっている。その原因としては、地域の経済循環が成り立たなくなりつつあること、また、マイカーの増加、バス代の高額化などの社会的な要因があると考えている。現在では、路線確保のため補助金を交付して奈良交通に運行を継続してもらうようお願いしている。

また、路線バスが廃止された地域ではフルデマンドタクシーを運行している。市内全域でという要望もあるが、そうすると奈良交通の全面撤退ということにもなりかねないので、今のところは地域毎の必要に応じた運行をしている。室生ではデマンドを、大宇陀・菟田野地域では奈良交通とコミバスを併用して地域の交通を確保している。

今後も車に乗れない交通弱者のために、何らかの交通を確保するのは行政の役割と考えている。いつも私は地域の中で利用者が最後の1人になっても毎日1便は確保すると言っている。

それぞれの路線にはそれぞれの利用者の想いや経緯がある。利用者が少ない路線は、路線の縮小や再編、撤退も含めた議論となるが、本当に必要な路線については市町村が一方的に財源を負担するのではなく、利用者はもちろん、奈良交通にも努力して頂きたい。

限界集落や過疎地域で住む環境を確保することは、社会保障や国土保全の観点からも必要であり、宇陀市ではお年寄りが健康維持するためにも、ある程度歩いて買い物も自分でできるよう「ウェルネスシティ」という取り組みを進めている。

利用者の目線で、過疎地域には過疎地域なりの交通システムが必要だろうと考えている。環境は厳しいが、長く住み慣れた地域で住み続けることが一番ではないかと考えており、地域の環境にあった、みんなが理解できる公共交通のあるべき姿を構築していきたい。

《荒井知事》

利用者ニーズの把握の仕方、観点、維持方策の観点についての発言があった。宇陀だけではないが、奈良ではクルマを運転できる間は便利に住めるが、運転できなくなると、途端に困るといった話があり、マイカーに代わる交通手段という話も聞いている。

《大和郡山市長》

この問題について一致するのは、市町村ごとに検討し、なかなか枠を越えて悩みを共有できなかったということと、地域によってまったく実情が異なるということがある。

コミバスを3路線運行しており、これをデマンドにできないかと三郷町に視察にいったが、地理的地形的要件等がずいぶん異なることがわかってきた。

また、隣接の市町村でもっとうまく連携できないか、ということもなかなか越えられない枠になっている。その要因は、負担金をどうするか、路線をどうするかといった話がある。

また、停留所は増える一方で、バス停をなくさないでといった要望が強く、コミバスのコースを変更しにくいという悩みがある。

このような問題がある中で、枠を越えてバスやタクシー、鉄道、地域、行政が連携していく仕組みづくりを含めて取り組む時期に来ているのではないか。全体が減少していく中で、どう運営していくのかということについて、助成のあり方も含めて検討するべきである。

また、枠を越えるということで、大和郡山では団地があり、送迎バスを空いている時間に使わせてもらえないかと相談したことがあるが、負担金や安全安心の話、そもそもバスナンバーの色が事業によって異なることから壁は高いとわかった。しかし、今、改めて取り組んでもいいなと思っている。

一方で、住民の中には、クルマをシェアするといった取り組みも出てきている。また、歩くということも重視したい。バスだけでなく、クルマや歩くことも考慮した、バランスのあるまちづくりをしたい。こうした協議会で多面的に考える機会としたい。

《荒井知事》

隣接問題についても触れていただいたが、後ほど総括させて頂きたい。

《安堵町長》

安堵町の取組みとして、タウンミーティングで各地域を回ると、一番住民の要望が多い柱のひとつが、バスを走らせてほしい、公共交通を確保してほしいといった話である。過去には鉄道駅への利便性が高く、法隆寺駅や平端駅へアクセスしていたが、今は自由化の影響で1路線だけしか残っていない。町の活力がなくなってしまうということで、昨年4月23日よりコミバスを運行することができた。1日13本平端駅へアクセスしており、法隆寺駅へは既に奈良交通の路線バスが運行している。

役場北側に関しては乗合バスが入らない場所が多いため、公共タクシーの運行を開始した。バスの入らない地域を指定し、公共施設に行く場合は役場が500円を負担し、残りは利用者に支払っていただくという形で確保した。

現在バスをスタートして10ヶ月経つが、延べ乗車定員は7千人を超えている。人口が8千人ということ considering すると、それなりに効果があると感じている。有償運行しており、色々な補助金、交付金等を求めているが、色々な規約の中で使えないといったケースもある。

路線としては、直接法隆寺駅へアクセスすると、既存の奈良交通の路線バスと競合することとなり、料金がコミバスの方が安いことから、駅へは運行していない。ただし、乗り継ぎシステムを導入して、奈良交通に乗り継ぐ場合は、奈良交通の負担で安くしてもらおうといった取組みをお願いしている。まずは役場前をバスステーションにして、住民の方に集まっていただくような仕組みを作った。交通だけではなく、行政のアピールも図ろうと考えている。

今までの路線バスは安堵、大和郡山を通過して平端へ行っていたが、安堵のコミバスは郡山からはノンストップになってしまい、違和感があるため、隣接の市町村と連携して従来の運行形態にしたい。

《県バス協会会長》

各市町村と事業者と一体となって公共交通の維持方策を議論するというので、バス協会としてお礼を申したい。

期待していた交通基本法が廃案となり、今後新政権で取り上げて頂くことになるか見込みがない中で、奈良県では全国に先駆けて取り組んでいるということで、今後の県民の足の確保、交通手段の確保において、バスの果たすべき役割を把握、認識して取り組んでいきたい。

今後議論が進んで、少しでも持続可能な、よりよい方策が実現できることを願っている。

《荒井知事》

輸送について、県民ニーズが高いと仰って頂いた。奈良は交通がよくなれば暮らしやすい、経済が活性化するのではないかと、ということだと考えられる。

課題は色々あって、課題も地域の事情で違いがある。県内の北と南、市町村の規模の大小によって地域需要の違いがある。地域需要の違いはあるが、県下全体のグランドデザイン、標準的な考え方が必要ではないか。

課題の例として、運行ルートの課題、市民のニーズの選択、調整の課題、助成の方式、隣接市町村問題、広域的な運行の課題、併走している路線バスの運賃についての課題、福祉施設やホテル等の施設のバスと民間の路線バス、コミバス、デマンドバスが並存して走っているが、併用できないかといった課題がある。大事な意見を頂いて有意義だった。

今後の検討の進め方で、ご意見を踏まえると、今日はパターン化した資料ではあるが、今後、県内の輸送の実情を調べて、路線バス、コミバスの地域の実情に合った、輸送の実情を調べて、その中で県内の輸送課題のケーススタディを行い、こうした路線にはこうしたパターンの課題があるよと課題を調査で抽出できれば、議論が進むのではないかと。そのような過程の中で、ありうべき方策の選択のモデルを提示したい。県内を含めて各地で取り組んで様々な解決策を取っており、全国各地で工夫がなされているところがあるため、適用できる課題かどうかを吟味して頂くような、ソリューションの選択を調べて提示したい。県は調査して内容を皆さんに知って頂くのが第一の仕事と考えている。

そうしたことを幹事会や次の協議会までにさせて頂きたい。ご意見を頂いたら、議論になる資料として協議会で提示したい。

《桜井市長》

奈良交通の路線バスの維持が困難になっており、重要な関心ごとと認識している。バス交通に対して生活交通の観点と、観光の観点があり、桜井市は明日香、藤原地域とのつながりが大切であり、バスについても東部とのつながりを大切にしたいと考えている。中和幹線の開通に伴い、これを活用したまちづくりも考えている。地域部会で東部に入っているが、中部とのつながりもこれから持っていきたいと考えている。

《荒井知事》

生活と観光のニーズの把握の仕方。地域のくくり方についてもまたみなさんに相談させていただきたい。

《近畿運輸局自動車部長》

路線バス、コミバス、各種送迎バス等、地域の資源を総動員して、地域の足の確保を考えなければならない時期に入ってきている。全国的にまだ成功しているというのはあまり聞いたことがないため、奈良県での取り組みに期待している。

《近畿運輸局企画観光部長》

地域の方々から色んな意見があったが、地域によって状況や必要性が異なるが、地域公共交通の必要性を重視されているため、国としても補助やノウハウの提供など支援していきたい。生活交通の確保だけでなく、観光についても地域の経済活性化につながることから、違った観点ではあるけれども国としても支援していきたい。

《天理市長》

各地域、市町村ごとに、具体的内容、想い、提案を調査票に記入してもらおうよう、調査をして頂いたらいいのではないかと。現在クルマに乗っている中高年の方が 20、30 年後には車に乗ってはいけない時期が確実に来ることも踏まえる必要がある。

《荒井知事》

県職員がヒアリングに伺うのが、課題の標準化にいい手段であろうと思うので、伺った際はよろしくお願ひしたい。

今後、最後のページに書いてあるようなスケジュールで進めさせて頂きたい。最終的には一年かけて議論して、次の予算編成に反映できるタイミングで検討できたらと考えている。

以上