

第1回 葛城市地域公共交通活性化協議会 会議録

開催日時 平成26年4月30日（水） 午後1時から

開催場所 葛城市役所新庄庁舎 2階204会議室

欠席者 2名

傍聴者 2名

議 事

1 開 会

2 市長挨拶

葛城市として初めて地域公共交通活性化協議会を立ち上げました。

県では、県全域の地域交通改善協議会を既に立ち上げられており、昨年2月より協議をしているところです。

葛城市では平成16年の合併後に葛城号を運行しています。また、社会福祉協議会が委託・運営されているゆうあいステーションのゆうあい号、そこに細かく周って欲しいという要望からミニバスを運行させ、計3系統走らせています。そこに奈良交通さんの分を合わせて葛城市内の道路を使った交通網を持っておりました。

昨今、経済状況が悪くなるということに加えて、国からの補助金等の見直し等がございました。

奈良交通さんからも補助金の見直しをしていただきたいというお話もいただきながら、県を通じて奈良県全体として公共交通はどうあるべきなのかということ県の方で協議してまいったところです。

葛城市としての道路を使った交通網のあり方、それをどうしていくべきなのかを、今回お集まりいただきました皆様を交えて、あるべき方向へもっていきたいと思っております。

ある程度の方向性を6月中に出して、そこから県、奈良交通さん等と協議をしていながら、現在の奈良交通さんの交通路線をどう維持していくのかをしっかりと議論し、それを代替措置として、またそれを補完する形で市内の公共バスをどうしていくのかを考えてまいりたいと思っておりますので、皆様方のご意見、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

3 委員紹介

<委員紹介>

<事務局職員の紹介>

4 協議会設立の趣旨について

(事務局)

協議会設立の趣旨についてでございますが、本市における地域交通の問題を有機的

に解決するために、交通事業者や市民の皆様と共に「葛城市地域公共交通活性化協議会」を組織し、市内路線バス等の活性化を通じて生活交通の維持、地域の活性化に向けて協議を行っていくこととなりました。

なお、この協議会は、平成19年10月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づくものとなっており、「地域公共交通総合連携計画」の作成に関する協議や連携計画の実施に係る連絡調整などを行うため設置するものです。

また、本市における現状と課題については、のちほどご説明申し上げます。

5 規約の制定について

(事務局)

<協議会規約(案)の説明[資料1-1]>

【質疑・応答】

なし

→承認(原案どおり)

協議会規約の第6条、第9条第1項の規定によりまして、山下市長が本協議会の会長となり、また会議の議長となります。

6 副会長、監事の指名

(山下会長)

協議会規約第7条第1項および第8条第1項に従い、会長である私が副会長に勝根委員、監事に千ヶ崎委員、山下博委員をそれぞれご指名いたします。

なお、本日欠席ではございますが、勝根委員様には事前にご説明申し上げ、ご承諾をいただいております。

→各委員了承。

7 諸規程について

(事務局)

<協議会事務局規程(案)の説明[資料1-2]>

<協議会財務規程(案)の説明[資料1-3]>

【質疑・応答】

なし

→承認(原案どおり)

8 平成26年度協議会予算について

(事務局)

本協議会の予算についてでございますが、本年度は予算を計上しておりません。協議会を進める中で何か事業等する場合には、それに要する費用について本協議会でご審議いただき、予算を計上していきたいと考えております。

【質疑・応答】

なし

9 奈良県地域交通改善協議会について

(事務局)

奈良県地域交通改善協議会についてですが、葛城市を含む奈良県内の各市町村では、これまで、県内の乗合バス輸送等による生活交通の維持・確保のあり方については、奈良県が主導のもと、「奈良県生活交通対策連絡協議会」において検討をしております。平成23年3月に策定された「奈良県交通基本戦略」の推進にあたり、国における「地域公共交通確保維持改善事業」の制定を踏まえ取組内容の充実を図り、より発展的に奈良県内の地域交通環境の改善に向けた協議を行うため、「奈良県生活交通対策連絡協議会」を「奈良県地域交通改善協議会」と改められ、県、市町村、交通事業者等と協力しながら、県内の様々な課題解決を図っております。

そのような中、議事にもございます「奈良交通株式会社から奈良県への申し入れ」がございました。この点については、奈良交通株式会社よりお願いしたいと思っております。

・奈良交通株式会社から奈良県への申し入れについて

(山下議長)

この件について、奈良交通さん、説明をお願いします。

(八伏委員代理)

バスネットワークの維持について奈良県地域交通改善協議会に協議のお願いを申し上げた経緯について説明申し上げます。

乗合バス事業は平成2年まではずっと右肩上がりに推移しておりました。昭和40年代、50年代、60年代の始めに特に近鉄奈良線の沿線、JR大和路線の王寺を中心とした所に大規模な住宅団地の開発がされました。そこに入居される方の増加によって、バスの収入を維持してまいりました。一度にたくさんの同世代の方の入居があり、同世代の方がそれぞれリタイヤされる現状になって、平成2年以降、収入が減ってまいりました。

日本の乗合バスの収入、輸送人員のピークは昭和42年から45年頃と言われております。当時は一年間に100億人を超える利用がございました。しかし、東京オリンピック以降に本格的に始まった自家用自動車の普及により、全国でいうと平成20年度には最盛期と比較して6割ほどのお客様が減少している状況でございます。

奈良県においては、全国的な流れとは別に、平成2年度までお客様が増え続けてまいりましたが、それ以降、当時入居された方がリタイヤされ、その人たちの減少が一度にお客様の減少につながるという現状でございます。リタイヤにより、電車やバスを利用される方が非常に減少してきております。入居当時は、ご主人や奥様、お子さんは通勤や通学でほとんどの方がバスの利用があったかと思いますが、ご主人が現役を引退される頃になるとお子さんも家を巣立つということで、住宅団地からの異常な人口の減少が起こっております。

そういったこともあり、平成2年度の当社の輸送人員は9,300万人でありましたが、直近の24年度には4,900万人ということで47%の減少となっております。運賃収入についても、平成2年度は139億円であったのが、平成24年度には

94億円で32%の減少となっております。

平成2年以降、平成9年度まで2年に1度の運賃改定を行っており、お客様の減少を運賃の値上げ等で支えてきたわけですが、それ以降、規制緩和などの外的な要因により、平成21年度に一度、そして本年度には消費税による改定をさせていただいております。

一方、費用については平成2年度は136億円であったのが平成24年度には94億円で人件費を中心に31%の削減をさせていただきますが、それ以上に輸送人員、お客様が減少しているのが現状でございます。

輸送サービスについては、お客様の削減に合わせて、サービスを減少させることがしきれなかった、ということもございます。

そういったことに加えまして、会計制度の変更があり、平成17年度より減損会計が導入され、事業として固定資産などが投資をしている金額を収入として回収できない場合については、資産価値を減損しなさい、という制度でございます。これが我々の事業を将来赤字が続くと減損会計が適用され、そうなる時特別損失を計上しなければならなくなります。事業として、立ち行かなくなるという現状も一方でございます。

そういった現状を受けて、当時の奈良県の地域交通改善協議会の会長が奈良県土木部次長様だったので、協議会宛てにバスネットワーク確保に向けた協議を開催していただきたい、ということについて要望させていただきました。

それまでに、今、申し上げましたような当社の事業の内容について平成24年の5月、6月、8月の幹事会および協議会において、当社の乗合事業が極めて厳しい環境下にあることについて、お話をさせていただきました。また、減損会計の制度についてもお話をさせていただきました。

一方、当社としては公共事業としてお客さまを輸送する役割について、これらを全うする使命から、お客様の増客対策等、あるいは人件費を中心とした経営の合理化についても取り組んできてはおりますし、今後も取り組んでまいりたいと思っておりますが、今まで当社全体を支えてまいりました奈良県北部の収入の黒字を中南部の赤字路線に充てまして路線の維持をするという内部補助の制度につきましては、これを今後維持することは非常に苦しくなってきたという風に考えております。

直近で申しますと、平成22年につきましては、奈良県において遷都1300年祭が開催され、この時期について収入は一定の黒字でしたが、それ以降、乗合事業として平成23、24年、25年については赤字を計上しております。26年度についても現在の見通しですが、赤字を計上しなければならないという状況でございます。

こういった状況を踏まえまして、中南部を運行しております25路線45系統について協議をさせていただいているところでございます。

新聞記事について、一枚目は平成25年1月11日付けの読売新聞でございます。これは平成24年12月26日に第3回奈良県地域交通改善協議会において今後の進め方として路線の再編を含めた路線バスの効率化やコミュニティバス等のネットワークに向けての検討であったり、協議会を格上げし、それまでは県土木部次長様が会長であったが、それ以降からは奈良県知事様が会長になられ、葛城市長様も委員として

出席していただいております。

2枚目は平成26年2月4日付け奈良新聞の記事でございます。前日2月3日に第4回の奈良県地域交通改善協議会が開催されその内容が記載されております。ここでは、次回の協議会までの協議ルール、スケジュールの確認をさせていただきました。

前回の協議会以降、路線別の検討会議を25路線45系統について16ブロックに分けて3回ずつ協議を重ねております。

6月の月上旬に次の奈良県の協議会がございまして、その場で手前どもの方から現在協議をしていただいております25路線45系統の存廃について、維持をするのか、あるいは代替運行とするのか、あるいは廃止をするのか、ということについて意向の表明と、各市町村長様からの意見開示をしていただくという手筈になっております。

・奈良県の取組状況について
(山下議長)

この件について、奈良県さん、説明をお願いします。

(森口委員代理)

奈良交通から申し入れがあった時点で約3億円の赤字が中南部地域、25路線45系統で発生しておりました。経営努力はしていただいているが、なかなか負担になっているということで、奈良県地域交通改善協議会の方でネットワークの維持確保について協議してもらえないか、ということでありました。

協議期限が示され、平成26年9月までは奈良交通で維持はするが、それ以降は厳しいという内容でありました。

それを踏まえて、県地域交通改善協議会において、それまでは各副市长村長様が委員であったものが平成25年2月より知事をトップに各市町村長を委員としたものとなり協議がスタートしています。

協議会については都合4回開催されており、その中でどういう協議をおこなってきたのか、この協議会の下に副市町村長を委員とした幹事会があり、またさらにその下に実務者レベルの会議があり、それぞれ4回ほど会議を重ねて、25年2月以降については、現状として今どういうことが起こっているのか、どんな課題があるのか、ということの色々意見交換しながら、今まで積み上げてきました。

現状と課題に照らして、具体的に、たとえば県の補助制度も然りですが、客観的な数値に基づいて、誰もが分かるような形で考えていかなければいけない、ということをお話し合ってきました。

そういった指標、移動ニーズを見極めるために1便当たりの乗車人数であったり、平均の乗車率ということで路線を均して見たときにどれくらい乗っているのか、収支率としてはどうか等の客観的な指標で実態把握をしながら県の補助制度も考えていかなければいけないし、個別の路線の必要性を議論していく必要があります、そういうデータを持ち寄って、例えば県の補助制度の在り方についても議論していただきました。

今、現在進行形のものとしては、それぞれの路線について、6月の協議会の場で、今までの協議結果を踏まえてその路線は実際に維持になるのか、それとも廃止になるのか、という意思表示があります。それまでの間に、具体的にどうするのかを議論し

ていこうということではありますが、協議会の中でするにしても地域特性があるため、路線毎に関係市町村が集まって路線別の協議をすることとなりました。それが3回これまでに終わっています。

そこで路線の必要性というのが本当はどうか、運行の主体や形態はどうか、経費分担のやり方はどうしたら良いのか、6月に向けて、県や奈良交通を含め、関係市町村の方に集まってもらい議論している最中であります。その過程で、地域住民の方の声も反映した形で議論は必要になってくるので、各市町村において、このような協議会などの場を活用しながら議論していただきたいという話をしています。そういったことも踏まえて、今回、葛城市においてこの協議会を立ち上げたと認識しています。

路線別協議の中で、改善案を何回か示しており、維持する場合、どういう風な効率化を図って維持していく方法があるのか、負担がどれくらいになるのかなど、実際資料提供させてもらいながら、協議をしている最中であります。

この協議会の中でもそういった話が当然あるかと思うので、十分ご議論いただいて、地域の声というものを反映していくような形で検討を進めていただければと思います。

(山下議長)

6月で答えを決めるということです。

この協議会では奈良交通路線バス以外の話も含めて協議をしていきますが、奈良交通さんからするとボールを投げたので、維持するのか廃止にするのか、維持するなら負担をどうするのか決めてください、ということになります。奈良交通さんとする、市が負担をしない場合はその路線バスは廃止するということです。

(森口委員代理)

指標として、1便当たりの平均的な乗車率2人以上、乗合バスなので1人ということであればタクシーを使えば良いのではとなります。収支率については、山間部で平均約47%ほどだったと思うが、40%ということになっています。理由があつてそれぞれ指標を設けており、そういう指標で移動ニーズを図りながら、真に移動ニーズにある所に支援をしていくという考えです。

(山下議長)

去年、知事が奈良県の交通網を色々考えていきたいと思いますよと仰った時には奈良交通の話はそこまでオープンになっていなかった。個別で奈良交通から一昨年の10月頃に葛城市の場合だったら、忍海から屋敷山、高田市民病院を通過して近鉄高田駅に行くバスの路線については、採算が合わないから市から維持していくためになんぽか出してください、という話はいただいていた。

(西川委員)

大和高田市はどう考えているのか、葛城市は維持するが大和高田市は廃止となった場合など、そういったことを含めて葛城市全体を見る時に、補助金は出せないで路線を廃止という協議をやって行って、6月で一旦廃止して、全体の計画を見なした時に補助金を出して走らせてもらおうとなった場合、それは可能なのか。自前のコミバス

で運行させるなら別だが。

(山下議長)

今、事務方と奈良交通で話はしています。

葛城市とすれば、できればここにコミバスも使っており大和高田市と一緒にコミバスで迎えに行きましょうという話をしています。ただ、それは尺土駅の開発ができて尺土への乗り入れが出来るようになれば、お互いに乗り入れができるという話をしています。しかし、まだ工事は途中であと2年は時間が掛かります。

葛城市としては、奈良県と奈良交通に対して、その2年間、葛城市も若干出していくつもりで維持をしてくれないか、というお願いはしています。どういう答えが出るかは分かりませんが、大和高田市からはこの路線については存続しなくても困らないので負担する必要はないという判断をされていると聞いています。

一方で、国道24号線を走っている路線バスについて、例えば御所市や五條市は必要ですと言っても葛城市は必要ない、負担をしないという話を通るのか通らないのか、その辺がよく分かりません。

(西川委員)

この会議を開いて何を結論出していくのか。

(山下議長)

最終的に、皆さんに意見を開示して、我々が判断をしていく方向を示していくことがこの会議の一つの目的です。

6月に方向性を示すという話は今年の2月に出てきた案です。

(八伏委員代理)

細かいスケジュールが出たのは今年の2月ですが、平成24年10月に協議期限については平成26年9月30日までと文書で出させていただいております。それを中心に議論が進んでいるものと承知しております。

(山下議長)

他の市町村長と話をしていても、2月の会議が終わってから協議を急いでしないといけない状況になったと聞いています。事務方から上に上がっていなかった状況もあるが、これほどシビアだと思っていなかったようです。

どの程度まで譲歩していただけるのかは分かりませんが、今置かれている現状を今から説明をいたします。その次の段階でどういう方向に行くのかということ、今日はある程度意見を頂戴して、次の5月の中旬か末にもう一度協議会を開いて葛城市のある程度の方針を示させていただいて、6月にもっていかなければならないというタイトなスケジュールです。

(吉川正委員)

警察としては、高齢者の方の事故が多いので免許証の返納を盛んに言われています。75歳以上の方でも早く返納してもらったら、少し公共交通機関を利用すると割引ということがないと聞いています。今日言って明日に公共交通機関を利用される方が増えるということはないが、方向性としては事故が多いので警察の方もそういう話もされているわけですから、そういう所は公共交通機関の方々はどういう風に捉えられて

ここまで達成したらいくら出しましょうというのがあればいいが、そういうものも検討していただければと思います。これは要望です。

10 葛城市の現状と課題について

(山下議長)

こういうことも踏まえて、葛城市の現状がどうなっているかを説明いたします。

(事務局)

<葛城市の現状と課題の説明 [資料 2] >

<葛城市内の公共交通網の説明>

<協議対象路線の現状及び指標による仕分け結果の説明>

(山下議長)

同じ場所だが、行き先が違うことによって重複している所があります。

いくつかの考え方があり、市のコミバスがある所はそこに乗せ換えていく方が良いという考え方、重複して電車が走っている部分はそんなに手厚くしなくても良いかもしれない、つまり減便もしくは廃止も検討してよい路線、代替交通のない山手の方を回っていく路線については減便もしくは補助をしていきながら存続していく、もしくは市の公共交通機関にいずれ乗せ換えて運行していくという方法を考えていかなければならないと思います。

葛城市の現状では、新しい道の駅を南阪奈道路の入り口に設置、また尺土駅前の広場を改修してここに公共交通の乗り入れをしてもらう、ということをしていきたいと思っております。

ここを活用しての路線の統合、市の公共バスも含めて考えていかなければならないという過渡期にあたる場所ですが、2つのことを一度にしないといけないということです。市の事業を進めていくにあたっての新しい公共交通網と、それと奈良交通さんの存廃の話に併せての交通網の整理、両方を一度に考えていかなければならないということを頭に入れて、色々と考えていただきたいと思います。

奈良交通さんにも新しい顧客を獲得する、市としてはたくさんのお客さんがきていただけるような整備をするわけですから、その辺りについても将来的な部分も含めてどうあるべきか。

県内39市町村の中で、人口が多い所はほとんどこのような話はしなくて良いわけで、人口が少ない地域について、これを考えていくにあたって、同じ考え方ではなく、ある程度の年度まで決まって開発をしている部分と、ただ減便をしていくかどうかということを考えているということと同じような形で検討をしていただきたくはない。

将来の奈良交通さんのなるかならないかは分からないが、大きな収入になる路線もひょっとしたらあるかもしれない。その辺りも含めて、いかに育て上げていくか、維持をしていくかも含めてご検討いただけたらと思います。

6月には、ある程度の方向性は出していきますが、一度に全部無くします、全部市が分担します、ということをやっていくと財政状況が。

(西川委員)

奈良交通としては慈善事業をやるということではないので、奈良交通の方で検討して、いままでだったら北部の黒字をこちらに回して色んなことをやってきたが、それもできなくなってきた。そういう風な話で、奈良交通としてはできませんというのは奈良交通の判断でそうされるということを確認しておかないと。

議会としてコミバスについては色んなことについて協議してきたが、今の奈良交通の山麓地域を走っている路線バスがあつてのコミバスの計画をしているので、それがなくなった時の計画の仕方はやっていない。

それをすぐに結論を出していくというのは、議会の代表としてきているが、それを了承しましたというようなことにはならない。この協議会で決めたら、それは仕方ないという話。

(赤井委員)

6月の結果がどうであろうと、議会としてはこの会議には出席はしているけども、最終的なそれに対する回答は出せない。

(西川委員)

この会議で決まった以上は、それはそれでこういう会議できまりましたという報告しかない。

(山下議長)

次回は5月下旬の開催予定であるが、それまでに事務局、奈良交通、県と詰めて、どういう案を出していくのかというのを、奈良交通さんの考えに基づいてという形にはなるがA案はこう、B案はこう、要望としてはこう、というところの話し合いを5月下旬までの間に、地元の方々にも入ってもらっての方がいいのかどうか。

(千ヶ崎委員)

今言つて結論が出る問題ではない。

昔は良いときと悪いときとがあり、昔は奈良交通さん奈良交通さんと言つて路線バスの運行をして欲しいと頼んだ時もある。今は奈良交通からこちらに向けて話をしてきたと。

奈良交通としても公共事業なので、廃止するのかどうかは、とてもこのような会議では決まらないと思う。

あらましの骨子を決めてもらつて、そうしてこの会議にかけて結論をださないことには。一対一で結論を出すと相当厳しいものとなる。

(伏見委員)

疑問視する点があるが、収支率40%を下回ったら補助金は出せないということであつたが、そもそも過疎が進んできたからこういう問題になっているのではないか。過疎が目の前に見えていて、それは県がその過疎は切り捨てようじゃないか、という考え方の趣旨でいかれているような感じを受ける。

当初は便数も多かったと思うが、便数を減らしてきて乗車率も悪くなってきた。自分たちが乗りたいときに乗れない、ということで下がってきたわけではないか。

奈良交通としても慈善事業ではないが、そういうことに対する企業努力はどれくらいしてきて、こういう結果で廃止しなければならないのか、という説明も必要では

ないか。

減便して乗らないから廃止する、というのは一番簡単な答え。

(八伏委員代理)

企業努力について、説明せよ、ということであればさせていただきます。

さきほど吉川委員の方から高齢者のことについてお尋ねあったことについて、企業の利用促進ということで昨年ゴールドクラブ定期券を出し、定期券として1万8千円支払っていただくと大阪線以南ではバスの運賃を1/2だけお支払いいただくという制度です。

免許を返納された初年度の一年間は1万8千円は当社が負担をさせていただいて、奈良県警と一緒に取り組んでおり、新聞にも発表させていただいています。

ご高齢者の方は大きなお客様の対象として考えているが、以前と違い最近の高齢者の方は免許の保有率が高く、高齢者の方が増えることが必ずしもそれが当社のバスの利用増につながるということにはならないと思います。

そういうことも踏まえて、そういう取り組みもしていますが、さほど利用される方は多くはございません。

(山下議長)

5月の末頃をめどにこの協議会を開催したいと思います。

それまでに、市、区長会、寿連合会、民生児童委員連合会、議会からそれぞれ1名と、奈良交通、県との5名と2者で小委員会を設置し協議をさせていただいて、内容を詰めていくということで、ご了解いただきたいと思います。

(赤井委員)

奈良交通に確認するが、忍海のバスターミナルにこられるときに当時の新庄町と話し合いがあったように思うが、それはご存知ですか。

(八伏委員代理)

存じ上げております。

(赤井委員)

それはどういう内容でしたか。

(八伏委員代理)

内容については、協定上の問題でございますので、お答えすることは控えさせていただきます。

(山下議長)

他の路線は、だいぶ話はまとまってきているのかどうか。

(森口委員代理)

維持の方向でと皆さん仰ってはいるが、費用負担をどうするのか等、細かい所を詰めていく必要があり、継続中の所がほとんどである。

6月に、減便するのか維持するのか廃止にするのかを奈良交通が表明します。そこに向けて、どういう条件的なものや費用を含め維持するのか、減便の内容やルートは

どうなのかという各改善案を奈良交通もそうだが県もバスカルテという形で出しています。それを基に各市町村で検討して下さいということで話をしています。その中で、住民さんの意見も聞きながら、こういう資料がいたれば我々は可能な範囲で色々な材料を出しながら、一緒に検討していきましょうという話をしています。

たとえば、葛城市がこういう日程で協議をしたいとなれば、一緒にそのスケジュールに合うような形で、出向いて一緒になって協議をしたいということで動いており、どんなに日程がタイトであろうと我々は当然その場に出向いていく用意があります。

(山下議長)

5月の中頃の協議と末の協議会、これで方向性のある程度出していきたいと思います。本日はこれで終了とさせていただきます。ありがとうございました。