

＜平成27年度 第7回 奈良県地域交通改善協議会＞

開始 (13:30)

1 開 会 知 事 挨 拶

【森口補佐】司会（開会）

それでは、ただ今より、平成27年度第7回奈良県地域交通改善協議会をはじめさせていただきます。本日司会を務めます県土マネジメント部地域交通課の森口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

協議会の開催に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

- ・まず鏡のほうが議事次第でございます。
- ・次が出席者名簿でございます。
- ・次が入口のほうで配布させていただいた配席表でございます。
- ・次が路線協議順リストでございます。
- ・次に「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」と書いてある資料ございまして、1枚めくっていただきますと、【資料1】ということで「懸案となっているバス路線一覧」でございます。
- ・次に、【資料2】ということで「路線別検討会議での意見」でございます。
- ・次に、【資料3】ということで「公共交通基本計画及び地域公共交通網形成計画の策定について」でございます。
- ・次に、【資料4】「地域交通改善協議会の体制（案）」でございます。
- ・次に、【資料5】の国庫補助の「生活交通確保維持改善計画」の流れを書いたものでございます。
- ・最後に、近畿運輸局からご提供ありました「人とまち、未来をつなぐネットワーク」でございます。

資料は以上でございますが、お手元に足りない資料等ございませんでしょうか。不足等ありましたらおっしゃっていただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、開会にあたり、奈良県知事 荒井正吾より一言、御挨拶申し上げます。

【知 事】（挨拶）

- みなさまこんにちは。第7回目になりますが「奈良県地域交通改善協議会」を開催させていただきます。
- これまで奈良交通の中南和路線を中心とした奈良交通の25路線の存廃について協議

をしていただきました。一応の解決案を得ましたが、これからは地域のモビリティを維持する、向上する観点からの協議に移らせていただけたらと思います。

- 地域のモビリティは高齢化社会が進む中で、地域の課題でございます。コミュニティバスということで市町村が専らその役割を担っていただいておりますが、市町村を超えるコミュニティバス、もう少し広いコミュニティバスのような考えが出ておりますので、県も参画させていただきまして、「まちづくり」と協働した・連携したモビリティの確保というのもテーマでございます。
- 「まちづくり」につきましては県と市町村が連携協定いたしますと、県が技術支援・財政支援をさせていただく、というスキームをすでに持ち始めておりますが、「モビリティ」につきましても、県と市町村の連携を基に、県としては新しい財政支援の拡充に向けて取り組ませていただきたいと思います。
- なお、25路線の存廃についてご判断させていただきましたような路線につきましては、国のほうで県および市町村に向けての特別交付税の配布基準がございますが、その中で算定していただきますように、今後とも働きかけていきたいと思っております。
- また、道路運送法の関係では、今まで事業者の方が申請されて、その申請に基づき路線を走らせる、ということが原則でございましたが、このように公共団体が積極的に、また事業者の方も入っていただきまして、どのように県民・市町村のモビリティを確保するか、ということに取り組ませていただきたいと思います、という趣旨でございますので道路運送法上の協議会に基づく路線の設定とか支援措置ということにもなっております。
- これからの高齢化社会・人口減少社会に向けたモビリティの確保というのがテーマでございますので、この交通改善協議会を今後ともよろしくお願いご参加・ご支援賜りたく存じます。本日は、お忙しい中ご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

【森口補佐】（司会）

ありがとうございました。それでははじめに本日の会議の進め方についてご説明させて頂きたいと思っております。お手元の議事次第のほうを御覧いただきたいと思います。

まず【議題1】につきましては、最初に事務局の方より今年の2月から数回にわたり開催しております路線別検討会議の概要を説明させていただきます。

その後、今年10月から路線バスを運行するにあたり懸案となっております路線等について、昨年2月の協議会で確認をさせていただきました協議ルールに基づきまして、お手元の路線協議順リストの順番で関係する市町村長様の方からそれぞれご意見をお伺いしたいと思います。

市町村からの意思表示後、奈良交通様から路線の「維持」「廃止」等の意思表示を行っ

ていただきたい、と考えております。

次に【議題2】につきましては、平成25年7月に施行された県の公共交通条例に基づく「奈良県公共交通基本計画」と、昨年6月に改正されました国の法律に基づく「地域公共交通網形成計画」の策定に向け検討を始めたいと考えております。この両計画につきましてはこの協議会でも検討していただきたい、と考えておりますが、現段階における事務局の策定方針について、この議題2のところでお話をさせていただきたいと考えております。

最後に【議題3】につきましては、議題2の国の法律に基づく「地域公共交通網形成計画」を策定するにあたってのこの協議会の改組についてお諮りしたい、と考えております。

それでは、早速議事の方に入らせて頂きたいと思っております。

「議題1 懸案となっているバス路線の取扱いについて」ということで、進行の方は県土マネジメント部の村上次長の方にお任せしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

2 議 事

議題1 懸案となっているバス路線の取扱いについて

【村上次長】（進行）

県土マネジメント部の村上でございます。よろしくお願いいたします。

まず【資料1】【資料2】についてご説明させていただきます。

- 【資料1】の「懸案となっているバス路線の取扱いについて」でございます。
- 1ページに一覧表がございますが、東部・中部・南部・北西部の10路線が挙げられております。なぜ懸案となっているかと申しますと、大きく分けて3つのカテゴリがあると考えております。
- 1つ目は、平成26年2月の協議会でまとめさせていただきました「指標」をクリアできていないということ、であります。
- 2つ目は、連携のコミバスへの代替の可能性を検討しているところ、であります。
- 3つ目は、新たに補助の対象の路線になり得るところをどう取り扱うか、ということであります。
- 2ページに各路線の「指標」はこのようになっておりまして、網掛けの部分についてが懸案になっている、ということであります。
- 3ページには路線別検討会議の状況を示しておりますが、この会議では今回懸案となっている10路線のみではなく、県として補助の交付で現在関与している路線、国の補助の交付で県のネットワーク計画に盛り込まれている全ての路線について、路線別検討会議を行っております。
- ここでは南部と東部の例を示しておりますが、市町村の関係者、そして奈良交通、三重交通等で、ワークショップ形式で行なって参りました。

- 単に路線をどうするのかという話だけではなくて「まちづくり」との関係で地域の視点でいろいろな情報を埋め込んでみたものでございます。
- 4ページでは東部・南部それぞれの路線について懸案となっているものの施策をどうしていくのか、主に公共交通の利用促進をどうするのか、また医療機関ができるのでそのアクセスをどうするのか、等についての意見をまとめております。
- 5ページでは中部・北西部それぞれの路線について同じようにまとめており、例えば学校ができるのでどうするのか、路線バスに接続する地域のコミュニティバスをどうするのか、といった課題や施策等についての意見をまとめております。

- 次に【資料2】についてですが、県が関与している路線毎に、周辺でどのような課題、あるいは「まちづくり」のアイデアがどうなのか、といった事柄を、先ほど示した路線別検討会議で出されたものを地図に反映させたものでございます。
- あくまでも、市町村と県、奈良交通等の事務方のレベルで挙げたものでありまして、これが全てではありませんが、出されたアイデアをプロットしたものでございます。
- 以上のような路線別検討会議を2月と5月・6月に開催させていただきまして、お手元に配布しております①から⑩までの懸案となっている路線につきましてどう取り扱っていくのか、議事を進めてまいりたいと思います。

- 最初に①天理桜井線、それから②奥宇陀線、③桜井飛鳥線、④高田五條線、⑤大淀五條線、⑥八木下市線、⑦八木大滝線、⑧熊野線、⑨郡山若草台線、⑩三郷線、それぞれについて各沿線の市町村に、路線に対するお考えをご発言いただいた上で、その結果、最終的に路線をどうするかはバス事業者ですので、この路線をどうするのかについて表明していただきたいと思います。

①天理桜井線（天理市・桜井市）

【村上次長】

- この路線についてはJR桜井線と並行して走っており、昨年度、大神神社を経由するように路線の改良を行いました。多少指標は改善したものの、指標をクリアしていないところがあり、この路線についてどのように対応するか、沿線市の意向を表明していただきたいと思います。

【天理市】

- 天理市副市長の藤井でございます。天理桜井線でございますが、奈良交通の方から通学時間帯に天理大学への乗り入れによりまして、通学に対する利用促進を図るという案をいただいております。
- 天理大学を経由することによりまして、従来からJRとの時間の連絡に問題はないのか、ということについて意見を持っております。

- 天理大学を経由する便が増えることによりまして、天理駅より近い場所でバスを利用できるということになりますので、山の辺の道を散策できる方を含めまして、たとえば石上神宮へ参拝される方の利便性が向上する、といったメリットがあると考えております。
- 現在、山の辺の道にありますトレイルセンターにもバスの時刻表を掲示していただいておりますので、合わせて石上神宮におけるバスの時刻表の掲示・配布でありますとか、天理大学バス停におけます石上神宮への観光マップの掲示といったことを進めてまいりたい、と考えております。
- 天理市側の提案といたしまして、JR桜井線の各駅と各観光スポットへのアクセスでは、十分な幅員を有する道路が少ないことから、JRとの連携が取れていないということがございますので、運行ルートを選定等について協議が必要と考えておりますが、現在運行している大型バスの中型化、もしくは小型サイズへの変更によりまして、JR桜井線との連絡、結節といったアプローチや、山の辺の道への観光スポットへの乗り入れについて、検討を進めてまいりたい、と考えております。

【桜井市】

- 桜井市副市長の笹谷でございます。本路線は本市の観光スポットであります大神神社に行くことができる唯一のバス路線でございます。この大神神社周辺につきましては、まちづくり協定を県と結んでおり、その中で調整を進めているところでございます。県の協力もいただいております発展をと考えております。
- 路線の収支率の改善ということで、昨年から大神神社の二の鳥居までの直接乗り入れを開始し、これにより多くの方々にご利用いただいているところでございます。
- 今後さらに天理桜井線の利用を増加させる方策といたしまして、路線別会議の中では先ほど天理市の方からお話がありました通り、天理大学の関係ですとか、JRとの関係でありますとか、この辺を改善していただく、ということで提案を受けております。
- またこの路線につきましては、ハイカーに人気があります山の辺の道と並行しておりますし、纏向遺跡へのアクセス等の問題もございます。それらに來られたお客様の移動手段としても需要を発掘できるのではないかと考えておりますので引き続きこの路線別会議の中で改善を図っていきたいと考えております。
- この天理桜井線は引き続き維持していただきたい路線でございますので、よろしくお願いたします。

【奈良交通】

- 今、桜井市様から説明がございましたように、昨年の10月1日から重要な観光拠点である大神神社のご理解を賜りまして、土日祝の昼間便につきまして、二の鳥居経由とさせていただきます。大神神社様からの周知といったご協力も得まして、それなりに利用者は増えてきましたが、収支率の基準に達することができませんでした。

- 今後、天理市様から説明がございましたように、平日の運行分につきまして、前回はあまり変更がありませんでしたが、沿線の学校需要の掘り起こしを図りまして、利用の促進に努めてまいりたいと思います。
- 引き続き行政皆様からのご支援を賜りながら路線を「継続」してまいりたいと考えております。
- 山の辺の道等への観光客へ時刻等の周知の工夫をいたしますとともに、鉄道事業者の方々と連携いたしましてキャンペーン等の参画も行い、利用の促進を図ってまいりたいと考えております、よろしく願いいたします。

【村上次長】

- 天理桜井線につきましては、天理大学といった通学需要の掘り起こし、そして観光客への周知や、キャンペーンによる利用促進といったことを、今後とも進めていく、ということになりました。

②奥宇陀線（宇陀市・曾爾村・御杖村）

【村上次長】

- 奥宇陀線につきましては、ポイントとなるのは曾爾高原でございます。曾爾高原へは一部三重交通も入っているエリアでございます。そこで観光客の利用促進をやっているわけではありますが、指標をクリアできていない、ということでございます。
- そのような状況の中で、どのようにバスの乗客を引き寄せていこうか、あと御杖村へのコミュニティバスとの接続をどのように調整していくのか、といったことが課題になっております。この路線についてどのように対応するか、沿線市村の意向を表明していただきたいと思っております。

【宇陀市】

- 宇陀市でございます。宇陀市の奥宇陀線につきましては、榛原内牧地域にお住まいの方が近鉄榛原駅や宇陀市立病院へのアクセスで利用されております。住民の皆様の通院や日常生活におけます外出の手段として欠かせないものとなっております。
- しかし、沿線住民の利用増だけでは仕分けの要件をクリアすることが困難であるという状況でございます。今年度につきましては、市内の観光施設、平成榛原子供のもり公園、千年桜で有名な佛隆寺、弁財天の石楠花といったもの、特に冬期には御杖村の観光客が榛原駅であふれているといった状況もございますので、そのニーズをこちらの路線バスに反映する方向も考えながら、曾爾村、御杖村との連携を図りながら維持したいと考えております。

【曾爾村】

- 曾爾村村長の芝田でございます。奥宇陀線につきましては、昨年、宇陀市、曾爾村、御杖村の3市村が赤字を補填して路線を維持していくことで、また収支率を40%以上にしていくということで10月1日から減便およびダイヤの改正を行ってきたとこ

ろでございますが、今回収支見込が改善策を行っているにもかかわらず40%を下回るという資料が出されている状況にあります。

- 改善策として、減便対策について昨年村議会や地域の代表に説明し、広報で周知しながら住民の理解をいただきましたが、1年でまた減便ということはなかなか住民の方の理解は得にくいのではないかと考えているところでございます。
- 曾爾村といたしましては、さらなる減便という改善策は受け入れがたい、と考えているところでございます。本村は皆様も御承知のとおり、曾爾高原、お亀の湯といった観光施設を有しているところであり、多数の観光客が来られております。
- また近年では屏風岩の桜も多数の問い合わせもいただいているところでございまして、マイカー・観光バスを利用されている観光客の方が多いためでございますが、定期バスを屏風岩や曾爾高原へ運行していただければ、と思っているところでございます。
- 三重交通の路線バスは10月と11月に曾爾高原にバスを運行されており、2か月間の利用者数が約4,300人と聞いております。曾爾高原の最寄りの停留所でありまず太良路から徒歩で登られる方を入れますと年間約10,000人程度は三重交通バスをご利用されているものと思います。
- また、屏風岩の桜を見に来られる方も、半月という短い期間ではありますが、1日約400人程度の観光客が来られておりますし、ハイキングコースもありますので年間約8,000人程度は来られているものと思っております。
- 曾爾高原をはじめとして屏風岩、鎧岳といった観光資源もありますし、また伊勢本街道もありますことから、奈良交通におかれましては広報活動にご努力いただきまして、何とか観光客を取り込んでいただき、収支率の改善を行っていただきますようによりしくお願いいたします。

【御杖村】

- 御杖村参事の村口でございます。先ほど司会の方からもお話がありましたように、御杖村には奈良交通が走っておりません。三重交通が一部の地区を走っていただいている、という状況でございます。
- 近年の人口減少と少子高齢化という状況の中、通院・通学といった乗客がかなり減少してきております。資料1の4ページに掲載してありますように、御杖村といたしまして本路線は通院・通学にとって重要な路線と考えております。
- 昭和50年代からは奈良交通が土日祝に三峰山へ臨時バスが走っています。そのような中、そんなに多くはないのですが、公共交通で平日に三峰山に登山を行いたい、といった問い合わせが結構来ております。そこで本年4月から村営のコミュニティバスのバス停を三峰山登山口まで延伸し、榛原駅を朝の8時前の奈良交通に乗車していただくと、帰りは三重交通で名張駅まで帰っていただける、といったコースを設定することができました。今後はこのコースをPRして一人でも多くの方がご利用いただけ

れば、と考えております。

- 宇陀市、曾爾村と同じく何とか維持をしていただければ、と思っておりますので、よろしく願いいたします。

【奈良交通】

- 昨年10月に、並行しております系統の統合や、最終便の繰り下げをさせていただき、一定の改善にはつながったのですが、残念ながら仕分けの基準まで到達することができなかった路線でございます。
- ただ前回、限界までの減便を行っておりますので、これ以上の減便は困難かと思われますし、今後、宇陀市様、曾爾村様、御杖村様の観光資源の掘り起こしを図り、それを路線バスでモデルコースを考えて使っていただける形を提案していきたいと考えております。
- 御杖村様からも話がありましたように、当社だけではできませんので、行政の皆様からの支援や三重交通様、近鉄様と相談しながら、榛原から名張に抜けるといったさまざまな形があってもいいと思います。
- この路線につきましては、観光の掘り起こしをするということで、引き続き行政の皆様からのご支援を賜りながら努力してまいりたい、と思っております。

【村上次長】

- 奥宇陀線につきましては、路線を維持しつつモデルコースを設定し、観光の掘り起こしをした上で利用促進を図っていく、という方針でございます。

③桜井飛鳥線（明日香村・桜井市）

【村上次長】

- 当路線は、桜井から石舞台へ向かう路線であります。これについても指標は満たされていないという状況ではありますが、この沿線では農業大学校やオーベルジュという観点から利用促進が図れないか、ということが路線別会議でも出ておりました。これについてどのように対応するか、沿線市村の意向を表明していただきたいと思っております。

【明日香村】

- 明日香村でございます。こちらの路線につきましては、昨年秋に収支率の改善ということで、改善計画を出したうえで路線を維持しているわけではありますが、依然として収支率が基準を満たしていない、という状況にあります。
- 便数をこれ以上削減していくのは不可能だろうと考えており、先日の路線別会議でもそのような意見が出ております。そういった中でさきほどお話のありましたオーベルジュや農業大学校といったものの開園・開校ということで、そこへの入込客といったものを注視しながら、路線を維持していくといったことを考えています。
- ただ、入込乗車数によっても収支が改善しないことも想定されますので、その辺も注視しながら、明日香村としては当路線を観光路線として位置付けながら、桜井市と観

光面で連携を図りながら、行政負担がこれ以上増えずに改善出来たらと考えております。

【桜井市】

- 桜井市でございます。桜井飛鳥線につきましては、桜井市と明日香村を結ぶ観光としての役割が多い路線でございます。
- 明日香村の意見にもありましたように、沿線には県のほうで進めている第6次産業化施設が今年の夏に開業予定となっております。この施設は食事や宿泊もできるオーベルジュとして来客が期待できると考えております。また県道からこの施設のアクセスについても市のほうでできるかぎり協力させていただきたいと思っております。
- また、食と農を学ぶ大学校についても、来年度開校と聞いておりますので、ここに通われる学生や教職員の交通需要が生まれていくことも期待できますので、この辺で改善を図れるのではないかと考えております。
- 今後は、観光面で明日香村と桜井市が協力して、ニーズの掘り起こしや、第6次産業化施設への交通需要も取り込みながら、この桜井飛鳥線を維持していきたいと考えております。

【奈良交通】

- この桜井飛鳥線についても、残念ながら基準に到達できない見込みでございます。また来年の4月にはなら食と農の魅力創造国際大学校が沿線に開校されると聞いておりますので通学需要に合わせた運行計画を練ってまいりたいと考えております。
- これにより、平日の安定需要を確保し、同様に行政の皆様の皆様のご支援を賜りながら、継続してまいりたいと考えております。
- 今月の6月1日から桜井市様でコミュニティバスの再編をしていただきました。これにより市内中心部の移動利便性が向上しております。これとも連携して来訪者の利用促進を図ってまいりたいと考えております。

【村上次長】

- 桜井飛鳥線につきましては、運行計画の見直しと、桜井市のコミュニティバスとの接続による利便性向上の連携といったこととでございます。

④高田五條線【大和高田～忍海】（大和高田市・葛城市）

【村上次長】

- 高田五條線の内、大和高田から忍海間でございます。この区間につきましては昨年の路線別会議におきましても、並行路線の中でも比較的利用客が少ないということで、その状況は変わっておりません。
- ここでポイントとなりますのがコミバスとの連携が大きな課題となっております。接続という観点からこの路線についてどのように対応するか、沿線市の意向を表明していただきたいと思っております。

【大和高田市】

- 大和高田市自治振興課の仲田でございます。高田五條線の内、大和高田から忍海の間でございますが、本市といたしましては維持すべきと考えております。当区間につきましては関係団体がカバーをする中心となる路線としての八木新宮線と重複しているところもあり、引き続き関係市町村と協議してまいりたいと考えております。

【葛城市】

- 葛城市副市長の生野でございます。本路線につきましては、公共バスの接続がないという問題があったわけですが、これにつきましては今年度は公共バスが接続しておりまして、今後は県の補助を受けながら路線維持に向けまして、大和高田市とさらなる協議を行ってまいりたいと考えております。

【奈良交通】

- 昨年10月に運行システムの再編をいたしまして、通勤・通学のニーズに重きを置いた運行計画を作成させていただきました。その結果、仕分け上では何とかクリアできる見込みと考えております。今後は沿線のコミュニティバスの再編も予定されていますのでこの当該路線が地域コミュニティバスの幹線としての役割を果たしてまいりたいと考えております。
- 今後、国に加え、県の基幹路線として、行政の皆様のご支援をいただきながら維持したいと考えております。

【村上次長】

- コミュニティバスとの接続を強化して、この路線を幹線として維持したいということでございます。

⑤大淀五條線（大淀町・五條市）

【村上次長】

- 大淀五條線については、大淀病院とのアクセスの役割を果たしております。しかしながら、今後南奈良総合医療センターの開業が予定されております。あと、南奈良総合医療センターが近鉄吉野線の福神駅に近接する、ということで大淀五條線がどういう役割になっていくのか、というところが大きな課題でございます。
- 現在の大淀病院から南奈良総合医療センターへのアクセスが核でございますが、この路線についてどのように対応するか、沿線市町の意向を表明していただきたいと思っております。

【大淀町】

- 大淀町企画政策課の福西でございます。本町におきましては鉄道駅が6つございまして、中でも平成28年度に開院が予定されます南奈良総合医療センター前の近鉄福神駅や下市口駅は重要な交通結節点であると考えております。
- こうした中で、路線バスの運行につきましては隣接する市町村を結ぶ重要な公共交通

手段として、広域的な視点での検討を行ってまいりました。

- この大淀五條線につきましては、路線別検討会議を重ねた結果、関係する五條市のお考えを尊重しながら進めてまいりたいと考えております。

【五條市】

- 五條市副市長の檜内でございます。この大淀五條線につきましては、五條BCを起点、下市口駅を終点とする10.2kmの路線であり、平日は往復5便、土日は往復2便を片道25分で運行しており、1日の乗車人数は平日27人であります。
- 本市におきましては、町立大淀病院に向けての市民の通院手段として利用されていることから、昨年10月から運行区間を短くすることにより路線の維持に努めてまいりました。
- 南奈良総合医療センターは平成28年7月の開院予定で進められておりますが、少し早くなる予定とも聞いております。開院と同時に、町立の大淀病院が閉院するまでの間は、町立大淀病院への通院を目的として当該路線を維持してまいりたいと考えております。
- なお、南奈良総合医療センターの開院後は、医療センターに向けた新設の五條市コミュニティバスによりまして、新路線を開設・維持してまいりたいと考えております。

【奈良交通】

- この路線につきましては大淀病院へのアクセスが主たる輸送目的ということで、五條市様・大淀町様のご支援をもとに運行いたしております。
- 今後、南奈良総合医療センターが開設されますと大淀五條線は広域な通院アクセスとしての役割がなくなってまいります。地域コミュニティバス等で移動手手段の確保がされるものと聞いております。
- 南奈良総合医療センター開設時には地域のコミュニティバス等で移動手手段の確保がなされるものと聞いておりますので、この路線は廃止させていただきたいと思っております。

【村上次長】

- 南奈良総合医療センター開設と同時に、この路線としての役割を終えることとなります。その代替として五條市のコミュニティバス、大淀町の近鉄吉野線利用、を進めていく、ということでございます。

⑥八木下市線【下市口～岩森】（大淀町・下市町）

【村上次長】

- 八木下市線ですが、系統自体は複数ありますが、今回懸案となっているのは紫で示している下市口から岩森までの系統でございます。この路線については南奈良総合医療センターへのアクセス、南へ下がつて洞川へのアクセスをどうするか、ということがあります。
- 現行でも洞川線や八木下市線がありますので、この路線についてどのように対応する

か、沿線町の意向を表明していただきたいと思います。

【大淀町】

- 大淀町でございます。八木下市線でございますが、大淀町としては八木駅から大淀 BC、下市口駅を経由して天川村へ行く路線の1つとしてとらえておりまして、県の中南部地域を結ぶ重要な公共交通手段と考えております。
- 関係町村との協議を行い、本町としてはその中間点でございます役割を果たし、路線の維持に努めてまいりたいと考えております。

【下市町】

- 下市町長の枚本でございます。大淀町のほうからお話がありましたように、緑で示している路線は、現在大淀町の南大和を走っておりますが、そのあたりにはスーパーがあり、高齢者にとりましては買い物の足として、当路線は便利がよいと思っております。
- その後、この路線は医大のほうに入っていきますが、利用者に聞きますと医大から出るときに時間がかかると、今まで大和八木駅のほうへ直接行っていたのに比べると10分ぐらい余計にかかる。もちろん医大へ行くには便利がいいわけですが、出口のところが大変混むようです。
- 下市町以南を走っている分でございますが、このシーズンは洞川を走って大峰山へ行きますので、非常にバス利用が多い状況であります。ただ、奈良交通にお聞きしたいのが、臨時便の分は利用者数にカウントされないのか、ということでございます。
- 以前もお願いしていたのですが、下市町を南北に長くバスが走っておりまして、非常に距離が長い状況であります。距離割と均等割の検討もお願いできたら、と思っております。

【奈良交通】

- 臨時便の収支は、定期便とは別になっております。

【下市町】

- 臨時便は、タクシーや貸切バスではなく路線バスでありますので、路線の収支として通常便と合わせるべきと考えるのですが。

【奈良交通】

- 臨時便はなるほど多くの方が乗っているのでさぞ儲けているだろうと思われがちかもしれませんが、その時期の周知や広報も必要ですし、多客に備えた運行管理体制もとらねばなりません。普段ご利用が少ない路線でも、一時に大勢の来訪者の方にお越しいただきますといつも乗っておられるお客様が定期便に乗り切れない場合があります。公共交通としての責務を果たすために臨時便を出しているという側面もあることをご理解いただきたいと思います。
- この路線は、下市町内と下市口駅を結ぶ、また医大や大和八木駅方面への乗り継ぎを図っている路線でありまして、ひきつづきご支援のもと路線を維持していきたいと考

えております。

- バス利用の促進策につきましては沿線に観光施設もございますので、沿線市町村の皆様方とご相談しながら進めてまいりたいと考えております。
- 市町村間の費用の分担等につきましては、立場上私どもが決めることではないと存じますので関係市町村の皆様でご協議いただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【村上次長】

- 路線については維持する、ということでございます。また沿線市町村での負担や支援ということにつきましては、県として路線別検討会議というものを設けておりますので、それをご活用いただければと思います。

⑦八木大滝線【大淀BC～杉の湯】（吉野町・川上村・大淀町）

⑧熊野線（川上村・上北山村・下北山村）

【村上次長】

- 八木大滝線のほうですが、吉野町を通過して川上村の杉の湯まで行く路線、熊野線については、杉の湯から下北山村まで行く路線でございます。
- 昨年度の路線別検討会議でも指標が非常に厳しいものであるということでしたが、沿線の市町村の方からはどうしても必要だ、ということで県の補助は打ち切らせていただきましたが、現在も運行され続けている、という状況でございます。
- この2つの路線についてどのように対応するか、ということでございますが、昨年度、県のほうから、複数町村の連携コミバスの提案とさせていただき、今年度から予算面での支援策を設けております。それでは、沿線町村の意向を表明していただきたいと思っております。

【川上村】

- 川上村でございます。今日まで検討してまいりました結果、依然利用状況に改善が見られないということで、最終的に吉野町と川上村でそれぞれ運行しているコミュニティバスによりまして相互乗り入れを行うという結論に至りました。また、本村のコミュニティバスは現在大和上市駅まで走っているのを、吉野病院まで延長するというところで合意に至りました。
- 次に、熊野線でございますが、上北山村・下北山村と連携して新たに広域協議会を立ち上げて、広域連携コミバスを運行する、ということで合意をいたしました。現在、下桑原から杉の湯までの当路線を、下桑原から大淀BCまで延長するという結論に至りました。
- この路線の間には、吉野町と大淀町がありますが、今後ご参加いただけるよう協議をしてみたいと考えております。
- 八木大滝線と熊野線につきましては、今回の路線と比べても非常に厳しい路線でござ

いますが、今後さらに厳しくなろうと考えられる中、公共交通のあり方、そして来年開業されます南奈良総合医療センターへのアクセス等、これらについても地域の大きな課題である、という認識をもっております。

【上北山村】

- 上北山村副村長の福本でございます。熊野線につきましては、沿線であります川上村・上北山村・下北山村3村につきましては、ただいま川上村からお話があったとおりでありまして、当路線につきましては昨年10月よりこれまでの往復1日2便から1日1便に減便して運行してまいりましたが、評価指標がクリアできていない、という状況であります。
- しかしながら、住民とりわけ高齢者等の交通弱者にとりましては、中核病院へのアクセスなどで生活するにはなくてはならない路線であります。また廃止となりますと観光面でも大きな影響があると考えます。これらの状況を鑑みて3村で協議した結果、3村の統一見解としまして、路線バスの熊野線を廃止し、事業者委託の連携コミバスを3村共同で運行する、という結論に至りました。
- この連携コミバスの運行にあたりましては、多くの方々に利用いただけるよう進めてまいりたいと思っておりますので、県の暖かいご配慮をお願いいたしたいと思っております。

【下北山村】

- 下北山村でございます。先ほどより川上村・上北山村が言われた意見と同じでございます。

【吉野町】

- 吉野町でございます。まず八木大滝線でございますが、先ほど川上村からお話がありましたが、川上村とコミュニティバスの相互乗り入れをすることで代替を予定しております。
- 熊野線につきましては、沿線の3村から連携のコミュニティバスで代替するという提案がございました。吉野町といたしましてはこれまでの経緯から、新たな負担はこれ以上困難でございますが、南奈良総合医療センターが開院することを受けまして直接バスが乗り入れられないか、ということも町民の皆様からたくさんご意見をいただいております。
- 従いまして、コミュニティバスを活用しながら関係町村と連携し、奈良県南部地域のよりよい交通体系整備に努めてまいりたいと考えております。

【大淀町】

- 大淀町でございます。八木大滝線につきましては、吉野町・川上村の意向を受けまして、大淀町としては廃止ということに至りました。
- 熊野線につきましては、川上村・上北山村・下北山村の3村から新たな連携バスのご提案をいただいておりますので、今後検討してまいりたいと考えております。

【奈良交通】

- 八木大滝線につきましては、吉野町様・川上村様が連携され、コミュニティバスを相互乗り入れされるということで代替手段の確保ができる、ということで路線バスとしては廃止とさせていただきます。これまでの間、ご支援賜りました3町村の皆様方まことにありがとうございました。
- 熊野線につきましては、昨年1日往復1便という最小の形で運行を継続させていただいた訳ではありますが、3村が県下で初めて連携コミバスの再構築を目指して協議に入ってくださいと聞いておりますので、路線バスとしては廃止とさせていただきたい、と考えております。これまでの運行事業者といたしまして、代替手段についての計画策定につきましては色々とお手伝いをさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【村上次長】

- 八木大滝線につきましては、吉野町・川上村がもともと相互で連携されておりますが、それを強化して連携コミバスとして取り組んでいく、ということでございます。
- 熊野線につきましては、川上村・上北山村・下北山村による連携コミバスで衣替えをしていく、ということでございます。

⑨郡山若草台線（大和郡山市・奈良市）

【村上次長】

- 郡山若草台線につきましては、昨年度まで行われておりました25路線45系統には含まれておりません。従前から国のほうから補助をしている路線でございますが、今回懸案となっているということでございます。
- この路線のトピックスとしては、建設中の奈良県総合医療センターへのアクセスの問題でございます。近鉄郡山駅からのアクセスのところで道路が非常に狭いという問題がございます。
- この路線については、収支率といった基準をクリアしておりますが、乗車密度が基準を下回っております。この路線についてどのように対応するか、沿線市の意向を表明していただきたいと思っております。

【大和郡山市】

- 大和郡山市総務部長の西尾です。近鉄郡山駅と奈良市の若草台とを結ぶ郡山若草台線につきましては、平成26年度実績では収支率・乗車密度といった基準がクリアできていない、平成27年度見込みでは乗車密度の基準がクリアできていない、といった状況でございます。
- しかしながらここ数年、当該路線沿線におきまして、奈良リハビリテーション病院の開設やイオンタウンのオープンなど開発が進みまして、評価指標の数値はアップしております。
- また、当該路線は奈良県総合医療センター完成時には、同センターまで乗り入れされ

る予定でありますし、平成30年度には利用者増によりまして、すべての評価指標をクリアできる見込みでございます。

- 平成27年4月末で閉店いたしました近鉄郡山駅前のスーパー西友につきましても、本年度中には別のスーパーで再開されるかもしれないと聞いております。そうなればバス利用者も増えて、まちのにぎわいも戻ってくるかと思っております。
- また大和郡山市におきましては、近鉄郡山駅前のバスターミナルの整備を通じまして、バス利用者の利便性の向上を図るとともに、平成27年度からは運転免許証を自主返納する方に際しまして、バス回数券を配布する制度を始めるなど、公共交通でありますバスの利用促進に努めてまいりたいと考えております。
- 大和郡山市といたしましては、地域住民の移動の確保のみならずまちのにぎわいの創出や歩いて暮らせるまちづくり、といった視点からも、郡山若草台線の現行のままでの運行を希望するというところでございます。

【奈良市】（欠席）

【奈良交通】

- この路線につきましては、途中の道路が狭隘でございますし、住宅地の高齢化あるいは中心市街地の空洞化等、色々と難しい問題がございますが、最近富雄川沿いに新たに商業施設ができたり、あるいははりハビリの病院ができたりとお客様が少し変化してきております。
- こういう変化を踏まえまして、何とか頑張っただけでまいりたいと考えておりますし、平成30年度ごろに奈良県総合医療センターが沿線に開業予定であり、通院あるいは従業者の方の通勤ニーズが発生すると見込まれますので、路線の運行継続に努めてまいりたいと考えております。

【村上次長】

- ひきつづきポテンシャルはあるだろう、ということで現状維持していく、試行錯誤していく、ということでございます。

⑩三郷線（三郷町・王寺町）

【村上次長】

- 三郷線も昨年度まで行われておりました25路線45系統の中には含まれておりません。この路線については三郷町と王寺町にまたがる路線でありまして、三郷町のほうからバスの駅への乗り入れについて地域からの要望があったと聞いております。
- 国の補助対象となる路線でありまして、この路線についてどのように対応するか、沿線町の意向を表明していただきたいと思っております。

【三郷町】

- 三郷町まちづくり推進課の橋でございます。三郷町の公共交通でございますが、これまでは町内での消費に重きをおいてきたため、バス路線の起終点を町内の鉄道駅であ

るJR三郷駅や近鉄信貴山下駅を中心に編成をしております。

- しかしながらバスの利用者は年々減少傾向にあり、路線自体の廃線や減便が余儀なくされてきました。その結果さらに利用者が減り続けるという負のスパイラルに陥っている状況となりました。
- このようなことから、平成23年度より町内すべてのバス路線が王寺駅につながるよう奈良交通と協議を進めてまいりました。今回の国庫補助対象系統にさせていただく三郷線もその一貫でございます。
- この路線はイーストヒルズ勢野という1,070区画の新しい住宅地を通過し、路線上には西和清陵高校や奈良学園大学などの多くの施設があることから、通勤・通学の足として、徐々に利用者が増加してくるものと考えております。
- 坂道が多い三郷町におきましては、路線バスはなくてはならない最も重要な公共交通の1つであると考えているところですので、三郷町といたしましても時刻表の全戸配布や広報紙への掲載等、積極的に利用促進により路線維持に努めてまいりたいと考えております。

【王寺町】

- 王寺町でございます。三郷線ではありますが、奈良学園大学や県立西和清陵高校、また奈良学園大学の信貴山グラウンドやイーストヒルズ勢野という新興住宅を經由して王寺駅または三郷駅につながっていく路線であります。
- 王寺町といたしましては、王寺駅北口を利用していただけるということで、更なる王寺駅北口のにぎわい創出にもつながりますし、現在、王寺町が信貴山観光協会とタッグを組んで観光施策にも力を入れておりますので、王寺駅北口を出発しているということからもさらなる発展をしていければ、と考えております。
- 路線別検討会議のときに、王寺駅北口のバス乗り場の位置がわからない、という厳しい意見もお聞きしておりますので、その辺につきましても今後奈良交通と一緒に改善策を検討してまいりたいと考えております。

【奈良交通】

- 三郷町の地域公共交通会議の協議を経て開設したバス路線でございます。三郷町内の住宅地と主要駅を結んでいる路線でございます。三郷町様で事前に住民に周知していただいております。
- 本協議会でご了解をいただいた上で、国のご支援を頂戴しながら路線を運行してまいりたいと考えております。
- 当社路線は、中南部の路線もそうですが、北西部の路線におきましても路線バスのご利用は少子高齢化等で減少傾向でございます。この路線のように行政の皆様と緊密に連携を図りながら運行を続けてまいりたいと考えております。

【村上次長】

- 三郷線は新規路線でございます。新たな交通を公共交通会議で議論した上でこれから

取り上げる、ということでございます。

- 以上、路線別協議の10路線について終わらせていただきたいと思います。奈良交通から発言とかありますでしょうか。

⇒特に質疑等なし

2 議 事

議題2 公共交通基本計画及び地域公共交通網形成計画の策定方針について

議題3 地域交通改善協議会の改組について

【村上次長】（説明）

- 次に、議題2、3に移りたいと思います。議題2として「公共交通基本計画及び地域公共交通網形成計画の策定方針」、議題3として「地域交通改善協議会の改組」についてお諮り申し上げたいと思います。
- 【資料3】を御覧いただけますでしょうか。
- 1ページでございます。公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画、あと地域公共交通網形成計画に関連いたしまして地域公共交通再編実施計画、というカテゴリーでございます。
- 公共交通基本計画は平成25年7月に県議会によって議決されました。条例に基づくものとなっております。
- 地域公共交通網形成計画は法律である地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画でございます。
- その地域公共交通網形成計画の下に地域公共交通再編実施計画がございます。
- 現段階での県側の見方を記しておりますが、この公共交通基本計画・地域公共交通網形成計画等について、県として取り組んでいきたいと考えております。
- それぞれの内容ですけれども、公共交通基本計画についてはSupply的な位置づけ、それと地域公共交通網形成計画については法律に基づく計画ですが、計画の実施期間を定めないといけないということ、また関係者間でのengagement（尊重義務）を求めているということ、でございます。
- 地域公共交通網形成計画は特にどのエリアでどういう交通を実現していくか、そのための実施期間をどうするのか、を定めていくものであります。
- 一方、地域公共交通再編実施計画については、地域公共交通網形成計画を前提として、道路運送法などで路線を変更した場合にいろいろと許認可が発生しますが、それを具現化して書くということで、簡単に申しますとバス事業者が国へ計画を出し許認可をもらうものでございます。

公共交通基本計画

- 2ページであります。これはあくまでもたたき台でございます。公共交通基本計画の本質として、県の事務方で考えているものですが、基本的な方針を定めなければならない、ということでどういう哲学でやっていくのか、というキャッチコピーを書いております。
- 「住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良」ということで公共交通を「暮らしと成長・繁栄の基盤」とした上で、公共交通をどうあるべきか、というところで、この協議会の中で進めております「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」「ネットワークによるつながり」「現在存在しない交通網」を作り上げるというのを、あるべき論として示しております。
- 3ページであります。「何をなすべきか」ということでこの協議会で実践したことをより明確にしていきたい、というふうに考えております。移動ニーズを把握する、そのためにはデータを把握し、PDCAで回していく、まちづくりや医療等との施策連携、関係者間での連携・協働を打ち出していきたいと思っております。
- なるべく数値目標を定めた上で、あくまでも県の目線ではありますが、道路整備基本計画との関係も連動させながら作っていくことを考えております。
- 4ページであります。具体的な施策ということで地域公共交通網形成計画を作っていくということ、まちづくりや観光等との連携ということで県としてまちづくり協定の締結を、また医療組合でありますけれども南奈良総合医療センターの建設とかをやっておりますので、そういったものと連携してやっていきたいと考えております。
- 5ページであります。公共交通を利用するにあたって、バリアフリーとかバスレーンの検討とかを考えております。公共交通の利用促進にあたってのソフト的な面の整備、それと市町村との連携・協働、県民とのコミュニケーション、いわゆる利用者としての県民をどう巻き込んでいくのか、また緊急時の対応、といったものを項目として出しております。
- 6ページであります。今までやってきたこととプラスして、事務方としてのアイデアを書いているところでございます。

地域公共交通網形成計画

- 7ページであります。地域公共交通網形成計画であります。基本の方針としましては公共交通基本計画のあるべき論を書いております。移動ニーズに応じた交通サー

バスということでございます。また路線バス以外にも他の交通手段との連携とかも考えながら作っていく、ということでございます。

- 8ページであります。今回ポイントとなるのは対象区域を定めないといけない、ということで県内におきましても大きくわけて4つの地域に切り分けています。地域別部会と呼んでおりますけれども、それぞれ特徴が違うわけでございます。それぞれの地域で作っていくべきではないか、と思います。切り分け方については今のところA) B) といったアイデアを出しておりますが、究極は資料2のものを時系列的な情報を入れた上で最終のデッサンという形にするということで考えております。
- 目標としましては、今までの数値目標に加えまして、もう少し高次の目標を考えていければと考えております。
- 9ページであります。路線バス、市町村連携コミバス、私設バス（スーパーとかが走らせているバス）や鉄道駅との接続関係、といったものが協議会の議論で変わってきている、ということで現在アイデアとして出てきているわけであります。
- 公共交通の利用環境の整備として、先ほど申し上げた公共交通基本計画と同じような取り組みでございます。ただ具体的な取り組みについては地域によっていろいろ内容が異なってくる、ということを考える必要があります。
- 評価ということについては、法定計画ができる前から、県の協議会において「仕分け」ということで協議しておりますが、より手法として確立していければということを考えております。
- 10ページであります。国の基本方針は概ね5年、ということで5年とする方向で考えていきたいと思っております。
- 地方公共団体が必要と認める事項、ということで正にこの協議会や路線別検討会議でのプロセスというものを活かしていくとともに、まちづくり包括協定といったものを活かしながら必要事項として定めていきたいと考えております。

地域公共交通再編実施計画

- 11ページであります。地域公共交通再編実施計画は路線が変更して許認可が発生した場合に出てくるものと考えております。区域、事業内容及び実施主体は先ほどの地域公共交通網形成計画と変わりありません。
- 12ページであります。国や県の補助金を使う、それと特別交付税を奈良モデルのやり方でお互い支え合いながらやっていく、ということでございます。

- 13ページであります、奈良モデル方式で交通事業者同士の間で連携をして支え合いながらやっていく、ということでございます。

全体

- 14ページであります、全体のカテゴリーとしてのイメージとしては、公共交通基本計画のマスタープランの中に、地域公共交通網形成計画があります。地域公共交通網形成計画以外でも交通にかかわる施策というのはいろいろやっていますので、これらと連携しながらやっていく、というのでどうかというイメージでございます。
- 15ページであります、こういった3つの計画、特に公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画については、協議会の中でもいろいろご意見を伺いたいと思いますし、一方で有識者の委員会というものを立ち上げて、大所高所の目線でご議論いただきたいと考えております。策定委員会については有識者のみで立ち上げた上で協議会のほうでもご意見をいただきたいということでお互いにキャッチボールしていく、ということを考えております。
- 16ページであります、そのキャッチボールしていくスケジュールでございますが、今回の協議会が計画策定に向けた項目・課題整理であり、来月には有識者の委員会を立ち上げたいと思います。それから次の協議会のほうで議論をしまいたい、と考えております。そして2月議会の上程を目指しているところでございます。
- 17ページであります、議会へのスケジュールでございます。
- 18ページであります、地域公共交通網形成計画は平成26年の法律改正によりまして、市町村のみならず都道府県でも策定できるようになりました。ということで県としても地域公共交通網形成計画を作ってまいりたいと考えております。

奈良県地域交通改善協議会の体制（案）

- 資料4になりますが、協議会の中で議論しながら地域公共交通網形成計画を作るために、本協議会を改組したいと考えております。
- 現在の協議会でメンバーとして市町村長と交通事業者そして知事が入っていますが、足りないところは、国道の道路管理者がおられないということで奈良国道事務所長を、また公安委員会も法律として必須ですので奈良県警察本部を、住民代表として現在奈良県自治連合会長を考えておりますが、何をもち住民代表とするかは難しいところもありますのでこの辺は協議会を動かしながら考えていきます。
- 法定協議会では必ずしも求められておりませんが、地域別部会でも私設バス関係者を必要に応じて出席を求める形で充実させていただきたいと思っております。

- この体制（案）について本協議会でご同意をいただければ、次回から法定協議会として動かしてまいりたいと考えております。

【森口補佐】（進行）

- ありがとうございます。それでは今ご説明させていただいた資料4のところでございます。組織改編ということで奈良国道事務所長、奈良県警察本部交通部長、奈良県自治連合会長のご参加につきまして、この場でご了承いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

⇒特に異議なし

- それでは、当委員会の規約のほうを事務局で改正させていただきまして、改正後の規約につきましては事務局からご連絡させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

3 その他

地域公共交通網形成計画について

【森口補佐】（進行）

- それでは、その他といたしまして、近畿運輸局のほうから国の法律に基づく地域公共交通網形成計画などについて何かアドバイスがございましたら、このような機会ですのでお願いできませんでしょうか。

【近畿運輸局企画観光部 中村広樹 部長】（説明）

- 近畿運輸局企画観光部の中村でございます。
- 地域公共交通活性化再生法に基づく地域交通網形成計画については、奈良県からご説明がありましたが、私の方から、地域公共交通網形成計画の内容に関する説明と、私どもが期待するところについて、資料に沿ってお話させていただきます。
- 地域公共交通活性化再生法は平成26年5月に改正11月に施行されこれまでに30件ほどの地域公共交通網形成計画が策定されております。近畿では、京都府の北近畿タンゴ鉄道の再編に関わるもの、河内長野市、木津川市、宇陀市の4件でございます。
- 全国を見ましても、北近畿タンゴ鉄道の上下分離に伴うものは京都府北部と兵庫県北部の複数市町村で策定されましたが、残りはすべて単一の市町村で策定されたものであり、未だ連携した複数市町村による計画はございません。そうした意味で、この度、奈良県におかれましては、本協議会の枠組みを活用されながら、全県に跨った計画が策定されようとしており、新しい法律の趣旨にも沿って取り組まれることから、我々も大いに期待しているところでございます。

- 資料の4ページであります、何がまず変わったのかご説明しますと、奈良県からも説明がありましたとおり、地域公共交通総合連携計画が地域公共交通網形成計画という形に変わりました。
- 策定主体に関しては、かつては市町村であった訳ですが、今回から都道府県も含めた地方公共団体が策定主体となり、その点が大きく変わっております。
- 内容について、これまでも地域における公共交通のあり方を地元の関係者で議論頂いた訳ですが、今回は特に、まちづくりとの連携を重視していただいて、単に、足の確保やバス路線の維持のみならず、まち全体としてモビリティを確保したうえで、どのように発展させていくかという観点から地域公共交通を位置付けていくという視点で計画を作って頂くという方向となっております。
- また、面的な公共交通ネットワークを再構築するという点も重視していきます。これまでは、鉄道の下分、LRT や BRT の投入といった、どちらかという単発の事業のメニューでございました。
- 改正後も、事業メニューとしてはございますが、今回、新たに地域公共交通再編事業が盛り込まれました。これに関わる地域公共交通再編実施計画は、より面的な、奈良県におかれましては、協議会で議論頂いているような複数市町村に跨る公共交通ネットワークのあり方を議論頂いて、計画として策定頂くというものです。
- これらの具体的な施策として「地域公共交通網形成計画」、「地域公共交通再編事業」に係る「地域公共交通再編実施計画」作って頂き、地域で合意のうえ、それを国土交通大臣に申請・認定するという形になっています。
- 5ページであります、協議会のところでは、地域公共交通網形成計画の作成に当たっては、法定協議会を作って頂く訳ですが、今回、追加頂くような、道路管理者や警察関係も交えて、地域全体で議論して頂くことになっておりますので、このような形にして頂ければ、この法律に則った協議会ということで、当協議会をそのままご活用いただけるものと考えております。
- 6ページであります、地域公共交通網形成計画をさらに詳しくご説明いたしますと、記載事項は次のようなものがあります。繰り返しになりますが、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。
- 具体的な記載事項は、基本的な方針、計画の区域、目標、目標を達成するために行う事業を誰がどのようにするのかといったところ、また、その評価の仕方、計画期間などです。記載に努める事項として、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策等となっておりますが、まちづくりに関して考慮すべきこと、配慮すべきことがあれば、それも書いて頂ければという仕組みとなっております。

- 7ページであります。地域公共交通網形成計画は、法律に則った基本方針に合致している必要がありますが、この基本方針も改正に伴い変更されています。変更後の基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性の確保を定めております。
- 今般、地方創生という大きな流れがございます。現在、奈良県におかれてもそうですが、各都道府県レベル、市町村レベルでも、まち・ひと・しごと総合戦略の策定の作業が進んでいるかと思えます。まさにそれこそがまちづくりと、まちづくりの中での公共交通の確保であり、そのような議論とほぼ並行して、形成計画の中身の議論をして頂ければと考えております。
- 9ページであります。地域公共交通再編実施計画について記しています。
- これは地域公共交通網形成計画に基づく具体的な事業を決めて頂くものです。今日の議論にもあった、エリアごとの路線のあり方といったものになろうかと思えますが、それを最終的には大臣が認定する事になります。
- 10ページであります。大臣が認定するとどういった効果があるかという、次のようなものがあります。手続きのワンストップ化ということで手続きが簡素化されます。次に計画を阻害する行為の禁止ということで、計画を阻害するような、あるいは、いいとこ取りするような、別の事業者の運行に対してある程度制限することで、地域で決めた事業が適正に行われるように、国としても制度的な担保を行なわれているということです。是非、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定に向けて、議論が進むことを期待しております。
- 冒頭でも申し上げましたが、法律の施行後、約半年で約30の地域公共交通網形成計画ができておりますが、充実度は差が出ているところです。
- 奈良県におかれましては、知事以下市町村首長が入ったこのような協議会を早くから立ち上げておられます。さらには仕分けのフローも基準を明確にされて議論が進んできたところがございます。先日参りました、河内長野市の地域公共交通網形成計画の議論で、奈良県での仕分けの基準が例示として使われておりました。そういう意味では、かなり全国的にも先進的な取り組みが進められていると考えておりますので、エリアの広さという点と、さらには、具体的に指標を明確にして議論を積み重ねている点を活かして頂きながら、議論を進めて頂きたいと考えております。
- これだけ広域的に、かつ県が主導されて計画作りに取り組まれるということは、全国的にも先進事例としてモデルとなると思えます。他のエリアの参考となるような取り組みが進むことを私どもも期待しております。

- 近畿運輸局としては、共に協力しながら取り組んで参りたいと思いますので、どうか引き続きよろしくお願い致します。

【森口補佐】（進行）

- ありがとうございます。それでは、今までの説明の中で何かご意見やご質問等がございますでしょうか。

⇒特に質疑等なし

【森口補佐】（進行）

- ありがとうございます。それでは、最後に知事より本日の総括をしてもらいたいと思います。

3 その他 知事総括

【知事】（総括）

はじめに

- 熱心な議論ありがとうございます。今回の協議会では色々な進捗があったと思います。今までのご議論の過程における所感・所見を披露させていただきます。
- これまでの協議会では、奈良交通から申し出のあった路線について路線の維持改善の方策を検討・展開してきました。
- 今回は、「ニーズに合わせて路線を変える」という従来の議論から「ニーズに合わせて路線を造る」という議論に進展してきたように思います。
- ニーズの内容は通学・通院・観光・買い物・役場への輸送などがありますが、そのようなニーズの把握は行政も是非行わなければならない課題であることを再認識しました。

①天理桜井線についてです。

- 鉄道との協調のあり方が課題になっていると思います。
- 路線が JR 線と平行して縦（南北）に走っているのは効率が良いのか悪いのかという疑問があります。また、路線の長さ・短さは他の路線でも大きな課題になっています。
- 天理大学に行くということは横に（駅から東西に）走ることとなります。鉄道接続がバス路線の重要な役割ではありますが、天理大学行きのように横方向にもこまめに走る必要があります。
- 例えば、長柄運動公園へ向かう道路の建設計画があります。ここに行く路線を検討してみてもどうでしょうか。

- 例えば、唐古遺跡へは田原本のほうが近いですが、唐古遺跡行きの横方向の観光路線（東西方向）を検討してみてもいいでしょうか。

②奥宇陀線についてです。

- 観光路線（曾爾高原へ行く観光路線）・地元路線（市役所や病院へ行く生活路線）との棲み分けが課題になっています。これは他の路線でも課題になっていることもあります。
- 地元路線として、路線バスが適当なのか、コミバスが適当なのか、またその接続はどうするのかという課題があります。
- 病院に行くと言っても、行き先は宇陀市立病院か医大の病院かでも異なります。橿原でも同じような話が出ましたが、駅に行く人と病院に行く人は目的が違いますが、路線としては病院に寄ってから駅に行くというような、回り道になってしまうのは色んな地域で通常のようになっています。住民の方にも「ちょっと回り道になる」ということを認識してもらわなければならないならず、「直接行くならタクシーを使って欲しい」と言わなければならない時代になっているものと想起します。
- 曾爾高原に行く為には榛原駅からなのか、名張駅からなのかということについて、近鉄のみで決める話ではありません。大阪からの人が多いとすれば名張まで余計に電車に乗ってもらわなくても良いのではないのでしょうか。近鉄の政策は分かりませんが、榛原から曾爾高原へ向かう観光路線は奈良県の協議会としては大きな課題となっています。
- また、曾爾高原には山荘がありますが、泊まる場所に行くバスなのかということを考えて欲しいと思います。
- 県では旅行で奈良に宿泊される方への優遇政策を行っています。例えば県では十津川などへ宿泊に行く方が乗るバスについて、八木からのバス代（往復 7,000 円程）を全額キックバックしています。これは大変好評です。加えてこの 6 月からは、更なる宿泊者への優遇として、奈良に宿泊する方一泊一人につき 5,000 円キックバックを行います。（ふるさと旅行券）
- キックバックを受けるためには、県が認定する宿泊施設に泊まる必要があります。しかし、奈良県内の 3 分の 1 の宿泊施設しか手が挙がらないのはどうしてなのでしょう。田舎の宿泊所はどのようなお考えか、本当に意欲をもって取り組んでいるのか、各市町村長は関心を持って頂きたいです。県がキックバックすると言っているのに、それを拒否するというのは、お客様をどうお考えなのか、儲ける気があるのか疑問に思います。バスの問題以上に、観光関連産業従事者には前述のような「気持ち」的な課題があると思います。

③桜井飛鳥線についてです。

- 飛鳥へのアクセスをどうするのか。桜井から来るのか橿原から来るのか飛鳥をどう回るのかという課題があります。
- 飛鳥を回る人には「自転車で回るニーズ」「自転車+電車で回るニーズ」があります。
- そのようなニーズを持つ観光客向けに、バスの後ろに観光客の自転車を引っかけて（スキー板のように乗せて）回れないかということを検討して頂きたいです。万葉まほろば線に観光客の自転車を乗せて走る提案（北陸鉄道とかでは既にやっている）をJRに行っていますがまだ拒否されております。
- そんな風にして、マイサイクルで飛鳥を回る観光客を優遇する、そんな風にご検討頂きたいです。
- この他観光客には、道の駅への寄り道、またレストランに寄り道、またドライブインで昼食・土産を買うのに寄り道がしたいという移動ニーズがあります。
- 観光客の移動ニーズと生活路線としての移動ニーズの性格は時間など全く違うので、同じ路線バスに乗らせるには無理があります。
- この路線はそのような点が中途半端になっている事は課題と思います。

④高田五條線についてです。

- 公共バスの接続が課題になっていると思います。
- 学校の移転・廃止などに伴う沿線施設と路線の接続の問題であり、まちづくりの中の動き（バス路線のあり方）が課題になっているということです。
- これから各地で「まちづくり」と「路線バス」の関係は大きな課題となってくると思います。

⑤大淀五條線についてです。

- 今回、南奈良総合医療センターへのアクセスの議論が進みました。大変進捗してありがたいと思っています。

⑥八木下市線についてです。

- スーパーへの足がニーズの中の大きな課題となっています。
- 「バスが医大に寄るから10分遅れる」という話が出ました。そもそも県立医大のバス停は、一般的には病院の正面玄関口に止まるのが普通のところ、現在は国道24号線の道端のバス停となっております。そしてバス停からは急な階段を降りて病院に向かうという事になっています。これは大変おかしなバス路線です。また医大の中を走らせるという案もございます。この路線では「医大を通過する人」と「医大に寄る人」との折り合いが課題となっているのだと思います。
- 臨時便の乗客について「資料に入れる・入れない」の話が出ましたが、計算上分かっ

ているはずなので、資料としては入れて欲しいと思います。

- 定期便と臨時便とは、「定時定路線」と「臨時定路線」という違いがあると思いますが、いずれも「定路線」に変わりはないので、どれだけお客さんが乗ったかという数字は把握したいと思います。その公開の仕方として、「定路線」の乗客の内訳として、「定時の便に乗った客」「臨時便に乗った客」と分けて出して欲しいと思います。
- 路線の利用者がどれだけいるのかという話と、路線の収支の問題はまた別ですし、県はそれで運賃を査定する訳でもないですし、儲かっているから維持しろと言うのはまた別の話です。しかし路線の維持の収支性は公開したカルテの大事な一部分であり、注目を集めるところであります。（そこを不透明にすることによって）「儲かっているのに隠しているだろう（赤字に見せているだろう）」と言われるのは奈良交通さんとしても不本意だろうと思うので、堂々と出して欲しいと思います。

⑦八木大滝線・⑧熊野線についてです。

- 共同コミバス・広域コミバス・連携コミバスという発想が出てまいりました。運輸局からも言及がありましたが、これは大変な進捗だと思います。
- この新しいバスが「コミバス」であれば、運送主体が市町村になると思います。行政が運送主体なので自由な時間・自由な場所に行くことが可能になります。ということは、定路線コミバスもありますし、路線外を回るコミバス、例えば病院の帰り道に今日はおばあちゃんを家まで送っていくよ、という事も可能となります。運送主体（市町村）の指示にコミバスが従うということも可能になります。
- このとき運送主体はバス路線を持っていますし、それにコミバスを保持する運送主体に「運行」と「運転手」の責任をつけて、バス会社を退職したばかりの人が運転できたら、経費が安くなる可能性があります。「コミバスにしたら・市町村バスにしたら経費が安くなった」というのも狙いにして欲しいです。
- そのとき、運行要素である運転手・運行管理者などの協力をどう仰ぐかということが課題です。その際、市町村同士で協議・協定を結ぶのがありますが、間に県が入ることも考えられます。その時、運行主体として指定管理になるのか、募集するのか、公募されるかもしれません。
- また、運行主体としてタクシー事業者はどのように入ってくるかを勘案して欲しいです。私は、タクシーにも公共輸送を担って欲しいと考えています。
- こまめな輸送を心がけないとニーズに合わない状況の中、コミバスもそのように動くと、「俺たちの客を取るんじゃないか」とタクシー業者に反応されることが考えられます。その時に、タクシーのような貸切では無く、乗合性を持った地域バス・タクシーという棲み分けを視野に入れてタクシー事業者との関わりを考えて欲しいと思います。

⑨郡山若草台線・⑩三郷線についてです。

- 坂道の多い路線を走るコミバスという課題があります。この点については後に言及させていただきます。

路線別検討会議についてです。

- 路線別検討会議では示唆に富む検討が進められてきたと思います。引き続きまちづくりとの連携という課題を意識して進めて欲しいです。

議題2の計画についてです。

- 国の計画と地方（県）の計画が説明されましたが、オーバーラップしているところが多くあります。
- 違いとして、国の方の運送計画は、道路運送法上の輸送維持から発想を得ている印象です。やや運送を中心にした計画であって、輸送の維持をどうするかと考えるときに「まちづくり」を参考事項として入れなさい、という風に考えているようです。
- だから、まちづくりの計画を出したら補助金が出るわけでは無い。補助金が出るのはバス輸送の計画だけです。
- これに対して県の計画は、他のまちづくり協定と連携した計画を考えています。このためエリアの広い計画となり、他の要素がたくさん入って来ます。
- このような発想の違いはありますが、中身は大変オーバーラップしています。このため、奈良県では国の計画と地方の計画の2つをほぼ同一として考えています。だから県では計画を2つ造るのではなく、地方の計画を1つ造った上で、その計画の中で国の計画に必要な分を国へも出していく、というやり方でいいのではないかと考えています。
- 地方の計画を造るにあたり、取り上げ甲斐があるのは「輸送計画」と「まちづくり計画」との関係であると考えております。そしてそれはこれからも努力していかなければならないものと考えています。
- バス輸送の計画でいろいろ課題が出て来ましたが、奈良県の課題である坂のある古い住宅地における運送計画をどのように再編するかというものがあります。これは、今回の会議で出てきた郡山若草台線・三郷線とも関連する話です。
- これはバスの輸送だけでは解決できないもので、他の地域計画とも関連した話です。そこには、病院バスや訪問介護・看護など地域包括ケアシステムでの「私設バス」をどんな風に利用できるのかという課題があります。
- 「私設バス」は施設利用者に限られますが、沿線で寄り道して買い物に行く人のニーズに応えられないか、地域バスとしてコミバスのように使うことは可能かという検討

課題があります。私設バスは学校バスもそうですが、今後統合が進むと思うので、どのようにしていくかは課題と思います。

- 今回はあまり議論されなかったですが、工業団地への通勤の足をどうするかということは今後検討課題にしたいです。
- 県と大和郡山市は昭和工業団地のまちづくり、立地環境整備を行っています。南部でも産業団地ができると、そこに通う人の住居が必要という話題になります。
- そのような状況下で工業団地に通う人に選ばれるのは、バス路線がある住宅地という事になると思います。つまり、「新しい工業団地と新しい住宅地」、あるいは「新しい工業団地と昔からの住宅地」をどう結ぶかという課題があります。

- そして奈良県には鉄道駅に隣接・併設したバスターミナルがほとんど無いという課題があります。
- 駅前にちゃんとしたバス乗り場を整備しておかないと、バスが駅前に来られません。駅前の整備についても課題として注目して欲しいと思います。
- そもそも、鉄道駅の前に私有地がありますと住宅地が形成されやすく、結節点の整備が難しくなるという課題があります。例えば、鉄道駅の前に renew した市役所を持ってくる、市役所だけでなく住宅と一緒に持ってくる、保育園を持ってくる、といった P F I の思考を県のまちづくりの考え方に入れていきます。そして駅前に買い物施設があり、そこにバスが集まってくる、というハードの整備になりますが、そういうことは県の計画で入ってきても良いと思います。

財政支援についてです。

- 現在国交省の路線バスの維持費に対する助成があります。
- 私は国に計画を出せば何か新型交付金が出ると良いなと思いますけれども、地方創生交付金の件で7月に陳情に行くので、その為の要望を今考えているところです。
- 市町村から奈良モデルを利用した地方創生交付金の要望のアイデアを頂ければありがたいと思います。
- また財政支援では、1点目に国交省の交付金（前述）の他、2点目に総務省の特別交付税で優遇をするということを県でお願いしています。3点目にハードの物は過疎債を利用して県が更に地元負担を緩和するというものがあります。4点目にまちづくり協定では、ソフト・ハードの事業費には県が地元負担の4分の1、2分の1を負担させてもらうというスキームを既に造っています。
- 市町村にはそのような総合的な支援を利用して頂いて、モビリティの確保を進めて頂きたいと思います。そうすれば県の住み心地、また働きやすさ・訪問しやすさが大きく向上するはずです。

- それを先ほどご承認頂いた新しい協議体制のもとで議論して頂きたいと思います。特に幹事会にて協力して良い案を出して頂きたくお願い致します。
- 本日も有意義な議論を頂きまして誠にありがとうございました。

4 閉会

生活交通確保維持改善計画・基幹公共交通ネットワーク計画の変更について

【森口補佐】閉会（司会）

- ありがとうございました。それでは、事務局より何点か連絡事項がございます。【資料5-1】をご覧ください。
- 資料に記載しておりますように、平成28年度より国のネットワーク計画の名称が生活交通確保維持改善計画に変更となっております。生活交通確保維持改善計画につきましては、6月末日までに申請することが必要となります。またパブリックコメントの期間を含めると、本来幹事会を6月中旬には開催しなければなりません。
- 先程、奈良交通さんの方から路線ごとの方針を示して頂きましたので、できましたら本日の協議内容を受け、事務局の方で整理し、後日書面決議によりご承認頂きたいと考えております。いかがでしょうか。

⇒特に異議なし

- よろしいでしょうか。それでは後日事務局の方から書面決議の文書を関係者の方々に送付させていただきますのでよろしく申し上げます。
- また、資料2ページ目にありますとおり、県の基幹公共交通ネットワーク確保事業の流れにつきましては、9月末日を目処に変更を行う予定となっております。これについても先程の国への計画の提出と同じく、事務局の方で整理し、後日書面決議によりご承認頂きたいと考えております。いかがでしょうか。

⇒特に異議なし

- よろしいでしょうか。それでは両計画について、後日事務局の方から書面決議の文書を関係者の方々に送付させていただきますのでよろしく申し上げます。
- また、国の確保維持改善計画については、【資料5-2】に示しておりますように、事前に皆さまの了承が頂ければ、軽微な変更については協議会を経たものとして、事務局の方で随時手続きを進めることができることとなりました。従いまして、今後の事務手続きの簡素化のために、当計画の軽微な変更の手続きについては事務局に一任して頂きたいと思いますがいかがでしょうか。

⇒特に異議なし

- よろしいでしょうか。それでは計画の軽微な変更は事務局にご一任頂く事と致します。変更後の計画につきましては皆様に随時ご通知させて頂き、情報共有をさせて頂くことと致します。
- なお、今後もまちづくりと一体となった公共交通のあり方を検討する路線別検討会議等を引き続き開催したいと考えておりますので、よろしくお願い致します。
- また、次回協議会では、それまでに移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向けた議論や、先程説明のありました公共交通基本計画や地域公共交通網形成計画の内容についての協議などをさせて頂きたいと考えております。
- それでは以上をもちまして、平成27年度 第7回奈良県地域交通改善協議会を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。

終了 (15:43)