

第5回 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会

平成28年12月2日

＜奈良交通株式会社＞

- 奈良県にはバス事業者は何社あるのか。
- 全県規模で運行しているバス事業者は、奈良交通のみ。
- 事業として考えれば、黒字路線のみを残し赤字路線は廃止するように思うが、内部補助によりネットワーク全体を維持しようとしていたのはなぜなのか。
- 平成2年まで、県北部は人口増により利用者が増加し、一定の利益をあげていたのに対し、中南部は利用者が減少し、路線の不採算化が進んでいた。しかし収支率のみを考えて赤字路線を切るのではなく、県民の足のために奈良県全域を平等に考えるという意識で取り組んできた。
一方で平成23年頃から北部も人口減に伴う利用者減によって厳しい状態になり、内部補助でまかなえる体制が崩れたことから、県の協議会で乗合バスの現状を話し、理解を得たうえで議論を進めていくこととなった。
- バス事業以外にも、生活創造事業も行っているようだが、事業の収入の比率はどれくらいか。
- 会社設立当初よりバス事業を中心としていたが、オイルショック以降、新たにコアとなる事業がなければ経営が厳しくなると感じ、生活創造事業を始めた。試行錯誤しながら事業を営んできており、現在の事業の収入の比率はバス事業：生活創造事業＝8：2となっている。
- バス路線を見直す取組の中で、住民の関わりはどれくらいあったのか。
- 地域公共交通網形成計画策定に関する議論には、自治会の役員（大きな市町村からは2～3人、小さな市町村からは1人程度）に参加してもらった。
その前の段階の、路線見直しに関する協議の時には、自治体の担当者のみが参加し、住民の参加はなかった。当時は、自治体の乗合バスに関する危機意識が非常に低かったこともあり意見調整が困難だったが、自治体とともに議論を重ねながらノウハウを蓄積し、網計画策定の段階から自治体だけではなく、住民を含む関係者一体で議論をするに至った。
- 奈良交通には競合他社がない点、平成2年までは県北部において人口増加により増客していた点から、住民のバスに関する意識は低調にならざるを得なかったものと考ええる。そのようななか、どういった覚悟で経営状態の不振をカミングアウトしたのか。また、地元の理解を得て共に議論ができたのはなぜか。

- 正直なところ、タイミングが良かった。当時は路線維持のために利用実態に応じた適正な運行回数の見直しを重ねており、これ以上の規模縮小を進めると路線バスとしての役割・価値がゼロに等しいところまできていた。何とかして奈良県全域の暮らしの足を面的に守れないかという責任感から、実態を明らかにすることとした。

また、知事が交通に関して理解があったことも良かった点で、取り組みの音頭を先頭に立ってとっていただいたほか、多くのご提案も受けた。また、奈良県には39もの市町村があることから、路線が複数の自治体をまたいで運行するケースが多いため、それまでの話し合いでは路線維持や補助金の分担方法など、結論が出せずにいたが、知事のリーダーシップもあり協議会を通じて関係者間の調整が円滑になったと思っている。

- 県としての「地域公共交通ネットワークのデッサン」を個々の路線に落とし込んでいっていることと思うが、増客や住民からの好評価といった、成果や手応えはあるか。
- 「デッサン」については毎年見直しをしているが、個々の路線に関して言うと、人口減少に歯止めがかからない状況が続き、毎年収支が悪化するなかで、観光資源を沿線に多く抱える状況のもと、乗合バスの潜在需要となりうる「観光」を取り込んでいくために、地元からも意見が出てきている点は、非常に大きな変化だと感じている。

<熊本市>

- 競合路線の改善に関して、都市バスをどのような受け皿として使うのか。中心部の運行を任せるのか、それともマネジメントに専念し、運行は他の事業者が担うのか。
- 都市バスが現在運行している中心部は特に競争が激しく、ここはいずれ他の事業者へ委譲し、都市バスはマネジメントに徹することを考えている。現在は各々の事業者が管理部門をもっており、これが競合を生んでいる。すでに行っているダイヤのラウンド化も、今後は管理を一元化し、より取組を促進していきたい。
- ズーンシステム化を進め、基軸を作るほど、隙間の交通空白地における小さな需要にどう対応できるかが重要になる。これについて、どう取組んでいくのか、またはすでに何か取組んでいるのか。
- 熊本市では、バス停及び鉄道駅より1km以上離れた地域を交通空白地域、500m以上離れている地域を交通不便地域として設定している。前者においてはデマンドタクシーを市が主体となって運行し、後者においてはデマンドタクシーを地元の運営協議会が運行のうえ、市から運行費用支援（上限70%）を受ける形をとることとしている。地元の運営協議会が運行するデマンドタクシーについては、平成29年4月から、新たに1カ所で運行させることを検討している。新たなコミュニティバスとして現在区役所ごとに適正な運行のためのニーズ調査を行っている。市主体ではなく、地

域住民主体で動かしていくことをしっかり説明しながら進めている。

- JR と市電等、鉄道間の結節に関してはどう考えているか。
- JR と市電の結節に関しては、新水前寺駅で行った。効果としては、駅の利用が1.3倍に増加し、市電に関しては1回で乗りきれないこともある程になった。熊本電鉄と市電の結節に関しては、軌道の幅の問題等もあり、検討段階にとどまっている。
- 商業施設に関して、買い物をすると駐車場が一定時間無料になるといった、自動車利用のインセンティブを与えてしまうこともある一方で、百貨店が市電無料券を配布したところ、市電の利用者が過去最高になった事例もあり、公共交通機関利用のインセンティブを与えることも可能だと言える。こうしたことから、商業施設の協力を得ることは非常に重要だと考えるが、何か取組んでいることはあるか。
- IC カード（ハウスカード）を導入した。地元の商業施設と連携しており、ポイントの付与や割引など、活用性は高い。IC カードの買物での利用を広めることで、公共交通の利用も拡大できないかと考えている。また、熊本市では片利用システムを導入しているため、観光客の IC カードにも対応している。
- 渋滞の状況はどうか。
- 平成13年よりも平成24年の自動車利用が増加しており、公共交通利用の減少に歯止めがかかっていない状態。現在のバス遅延対策としては、バス専用レーンを導入しているところ。今後、専用レーンの更なる導入や、優先レーンを検討していきたい。

<鈴木委員>

- スクールバスの混乗化は困難が伴う場合が多いが、うまくいくためのポイントはあるか。
- 最初から混乗化の仕組みを作ると、住民の理解が得られる場合がある。