

平成24年度 第2回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会 次第

日時：平成25年2月5日（火） 午後1時30分から

場所：桜井市役所 本庁3階 第一会議室

1. 開 会

2. 挨拶 会長 元田 清士

3. 議 事

1) 桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱の変更について

- ・資料1：桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱の変更について
- ・資料2：桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱別表 新旧対応表
- ・資料3：桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱（案）
- ・資料4：拡充範囲周辺地図

2) 桜井市生活交通ネットワーク計画の変更について

- ・資料5：桜井市生活交通ネットワーク計画の変更について
- ・資料6：桜井市生活交通ネットワーク計画本文変更案
- ・資料7：桜井市生活交通ネットワーク計画別表変更案

3) 桜井市公共交通の今後のあり方について

- ・資料8：桜井市公共交通の今後のあり方について
- ・資料9：桜井市の人口変化とコミュニティバス乗降数変化の比較
- ・資料10：中南部地域のバスネットワーク確保について
- ・資料11：読売新聞記事「中南部バス廃止、減便検討」

3) その他

桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱の変更について

1. 変更の概要

利用者を上之郷地区に住所を有する者と定めていたが、初瀬川上の一部の地区の住民も利用できるよう拡充する。

2. 変更理由

これまでは、

- (1) 桜井市内であること
- (2) 路線バスの停留所から2キロメートル以上離れていること
- (3) 鉄道駅から2キロメートル以上離れていること
- (4) デマンドタクシーが必要であると認められること

以上の4点を満たす地域として、上之郷地区の住民のみが利用できると定めていた。

初瀬 337 番地は上記の(2)を満たしていないが、上之郷地区に隣接しており、公共交通機関を利用できる場所まで徒歩で移動するには困難な距離であり、地元からの強い要望もあったため、桜井市デマンド型乗合タクシーの発着地として利用可能な地域とする。

○桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱別表 新旧対応表

変更前	変更後
別表第1(第3条・第5条関係) 上之郷地区	別表第1(第3条・第5条関係) 上之郷地区 初瀬川上の一部(初瀬337番地内)
別表第2(第5条関係) 桜井駅 済生会中和病院 その他会長が必要と認める区域	別表第2(第5条関係) 桜井駅 済生会中和病院 その他会長が必要と認める区域

桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱（案）

（目的）

第1条 この要綱は、桜井市デマンド型乗合タクシー（以下「デマンドタクシー」という。）について、必要な事項を定めることにより、地域住民の日常生活に必要不可欠な交通手段を確保し、もって住民福祉の向上を図ることを目的とする。

（運行事業者）

第2条 デマンドタクシーは、道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条の国土交通大臣の許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者が、桜井市地域公共交通活性化再生協議会との契約に基づき、同法第3条第1号イの事業として有償により行うものとする。

（利用者）

第3条 デマンドタクシーを利用できる者は、次に掲げる条件のいずれにも該当するものとして別表第1に定める地区に住所を有する者で、あらかじめ次条第2項に規定する登録証の交付を受けたものとする。

- （1）桜井市内であること
- （2）路線バスの停留所から2キロメートル以上離れていること
- （3）鉄道駅から2キロメートル以上離れていること
- （4）デマンドタクシーが必要であると認められること

（登録申請等）

第4条 デマンドタクシーの利用を希望する者は、あらかじめ桜井市デマンド型乗合タクシー利用登録申請書（別記様式）を桜井市地域公共交通活性化再生協議会会長（以下「会長」という。）に提出し、登録証の交付を受けなければならない。

- 2 会長は、前項の申請があった場合は審査を行い、利用が適当と認められるときは速やかに登録証を交付するものとする。

（発地及び着地の区域）

第5条 デマンドタクシーの発地及び着地の区域は、別表第1に定める地区のほか、日常生活に不可欠な場所として別表第2に定める区域とする。

（運行回数）

第6条 デマンドタクシーの運行回数、運行日及び運行時刻は、別に定める。

（利用方法）

第7条 利用者は、運行事業者に予約をし、乗車時に登録証を提示しなければならない。予約の受付時刻は、別に定める。

（利用料金）

第8条 利用者は乗合タクシーを利用する時に利用料金を支払わなければならない、運行事業者は利用者から利用料金を徴収するものとする。利用料金は、別に定める。

(乗車拒否)

第9条 運行事業者は、乗車しようとする者が次の各号のいずれかに該当する場合は、その乗車を拒否し、又は降車させることができる。

(1) 他の利用客の迷惑となるおそれのある者

(2) 安全な運行の妨げとなるおそれのある者

(3) 不正な方法等により利用しようとする者

(登録証の譲渡等の禁止)

第10条 利用者は、登録証を他人に譲渡し、又は貸与してはならない。

(登録証の再交付)

第11条 利用者は、登録証の管理を適切に行うこととし、紛失した場合には、速やかに会長に届け出なければならない。

2 会長は、前項の届出があったときは、届出内容を審査し、届出理由が適当であると認めたときは、登録証の再交付を決定し、利用者に再交付するものとする。

(その他)

第12条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則 (平成25年2月5日改正)

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

別表第 1（第 3 条・第 5 条関係）

上之郷地区
<u>初瀬川上の一部（初瀬 337 番地内）</u>

別表第 2（第 5 条関係）

桜井駅
済生会中和病院
その他会長が必要と認める区域

別記様式（第４条関係）

桜井市デマンド型乗合タクシー利用登録申請書

桜井市地域公共交通活性化再生協議会長 あて

私は、桜井市デマンド型乗合タクシーの運行方法及び利用方法を了解のうえ、
下記のとおり利用登録を申請します。

なお、桜井市デマンド型乗合タクシーの予約受付事務が円滑に実施されるよう、
申請書に記入する個人情報を運行事業者に送付することについて、意義なく同意します。

申 請 日	年 月 日		
住 所	〒		
(ふりがな) 利 用 者 氏 名 (代表者)		性 別	登録NO.
		男 ・ 女	
(ふりがな) 利 用 者 氏 名		性 別	登録NO.
		男 ・ 女	
(ふりがな) 利 用 者 氏 名		性 別	登録NO.
		男 ・ 女	
(ふりがな) 利 用 者 氏 名		性 別	登録NO.
		男 ・ 女	
電 話 番 号	(ご自宅)	— —	
	(携 帯)	— —	
担 当 課 処 理 欄	収 受 日		
	処 理 者		
	登録証発行済		
	特 記 事 項		

拡充範囲(初瀬 377 番地)周辺地図



平成24年度、25年度桜井市生活交通ネットワーク計画の変更について

1. 変更理由

桜井市デマンド型乗合タクシー運行要綱の変更に伴い、ネットワーク計画の該当箇所を一部変更する。

2. 変更箇所

平成24年度桜井市生活交通ネットワーク計画

変更前	変更後
本文 項目1 上之郷地区	本文 項目1 上之郷地区(初瀬川上の一部を含む)
表2 項目3 発地、営業区域 上之郷地区	表2 項目3 発地、営業区域 上之郷地区(初瀬川上の一部を含む)

平成25年度桜井市生活交通ネットワーク計画

変更前	変更後
本文 項目1 上之郷地区	本文 項目1 上之郷地区(初瀬川上の一部を含む)
表2 項目3 発地、営業区域 上之郷地区	表2 項目3 発地、営業区域 上之郷地区(初瀬川上の一部を含む)

平成24年度

桜井市生活交通ネットワーク計画

桜井市地域公共交通活性化再生協議会
会長職務代理者 西田 澄夫

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 目的

桜井市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地域の解消や買い物・通院、通学などの生活交通の確保を目的とし、桜井南部を運行対象とする「桜井市コミュニティバス多武峯線」、並びに桜井東部の上之郷地域(初瀬川上の一部を含む)における「デマンド型乗合タクシー」を運行し、地域住民の利用促進を積極的に図り、運行事業計画の改善をしながら、地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

(2) 必要性

本市の地域公共交通システムを確保するためには、基幹路線＝鉄道・路線バスと地域内路線（フィーダー機能を含む）＝路線バス・デマンド型乗合タクシーなどの運行が必要である。

コミュニティバス多武峯線は、公共交通空白地域である桜井南部の多武峯地域における生活交通の確保及び登校のための交通手段として運行している。また、談山神社などの観光施設も沿線に存在しているため、観光振興の観点からも利用されている。

デマンド型乗合タクシーは、同じく公共交通空白地である桜井東部の上之郷地域(初瀬川上の一部を含む)における生活交通の確保のために、鉄道駅や総合病院のある桜井市中心市街地を結び、高齢者等の通院などの手段として利用されている。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

年 度	目 標
平成24年度	月当たりの利用者数を前年度比で増加させる。
平成25年度	月当たりの利用者数を前年度比で増加させる。
平成26年度	月当たりの利用者数を前年度比で増加させる。

(2) 事業の効果

コミュニティバス多武峯線、デマンド型乗合タクシーの運行を維持確保することにより、沿線地域の交通弱者（高齢者等）の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保され

る。また、地域住民の利用について継続的に検証し、地域のニーズ等を加味しながら、運行事業計画の見直しについて協議会で検討協議を重ね、地域に合った交通システムが構築される。

また、多武峯線については観光振興による地域活性化を見込むことができる。

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（表1）

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」（5頁）を添付）

①路線図

（別添「桜井市コミュニティバス」路線図（6頁）参照）

②予定している時刻表・運行期間

（別添「桜井市コミュニティバス」時刻表（7、8頁）参照）

③運送事業者の決定方法

コミュニティバス多武峯線運行事業者選定については、道路運送法第4条の規定に基づく一般旅客自動車運送事業の認可を受けている乗合バス事業者として、県内に奈良交通、三重交通、熊野交通の3社が存在する。但し、三重交通、熊野交通は桜井市を事業区域としておらず、当市で運行するためには事業区域の許可を得る必要があるため市内での運行は困難であり、市内又は近隣市町村に事業所又は営業所を有する事業者の中から選定することで円滑な運行を行うことができると考える。この条件を満たすのは、これまで桜井市内において路線バスを運行するとともに、宇陀市に営業所を有する事業者である奈良交通株式会社のみとなる。

また、デマンド型乗合タクシー運行事業者選定については、道路運送法第4条の規定に基づく一般乗合タクシー自動車運送事業の認可を受けたもののうち、市内の道路状況等に精通するとともに、予約受付システムが整備された事業者の中から選定する必要がある。

このことから、条件を満たすのは、市内に営業所を有しているタクシー事業者に絞られることから、奈良県タクシー協会桜井部会と協議した結果、上記条件を満たすのは日の丸交通株式会社のみとなる。

このことから、両路線運行事業者として、地方自治法施行令第167条の2第1項第2号の規定に基づき、随意契約とし、コミュニティバス多武峯線は奈良交通株式会社、デマンド型乗合タクシーについては日の丸交通株式会社を運行委託事業者とした。

④地域内フィーダー系統の補足資料（既存交通や地域間交通との関係や整合性、新規性等）

多武峯線は地域内路線と位置付け、基幹路線である既存の公共交通機関の路線バス

＝地域間基幹バス系統（奈良交通バス 天理桜井線・桜井菟田野線・桜井飛鳥線）や電車（ＪＲ西日本 桜井線・近畿日本鉄道 大阪線）に接続した。

また、デマンド型乗合タクシーについても多武峯線と同じく基幹路線である既存の公共交通機関の路線バス＝地域間基幹バス系統（奈良交通バス 天理桜井線・桜井菟田野線・桜井飛鳥線）や電車（ＪＲ西日本 桜井線・近畿日本鉄道 大阪線）に接続した。

具体的には、地域の最寄鉄道駅である「長谷寺駅」、桜井市中心市街地にある鉄道駅「桜井駅」とバス停留所「桜井駅北口」、地域の総合病院済生会中和病院と最寄バス停留所「仁王堂」との接続であり、地域住民の意見を聞きながらルートや時刻表等について協議し、生活路線となるよう調整した。

また、両路線とも平成２２年度に地域公共交通活性化・再生総合事業として平成２２～２３年度の２年間、実証運行を実施している。

⑤運行事業者を選定した経緯

（上記「③運送事業者の決定方法」と同じ）

４．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（表２）

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表２」（９～１２頁）を添付）

５．別表４の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要（表３）

（地域フィーダー系統確保維持計画のため、記載なし）

６．別表４の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧（表４）

（該当しないため、記載なし）

７．地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要（表５）

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表５」（１３頁）を添付）

８．車両の取得に係る目的・必要性

（車両の取得を行わないため、記載なし）

９．車両の取得に係る定量的な目標・効果

（車両の取得を行わないため、記載なし）

１０．車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表６及び表７）

（車両の取得を行わないため、記載なし）

1 1. 協議会の開催状況と主な議論

平成23年8月25日（平成23年度第1回）桜井市地域公共交通活性化再生会議

- ・ 地域公共交通確保維持改善事業について

平成24年1月25日（平成23年度第2回）桜井市地域公共交通活性化再生会議

- ・ 生活交通ネットワーク計画の策定について

平成24年5月31日（平成24年度第1回）桜井市地域公共交通活性化再生会議

- ・ 事業内容について協議し、計画全体についての合意

1 2. 利用者等の意見の反映状況

桜井市地域公共交通活性化再生会議（法定協議会）の構成員に、住民又は利用者の代表として「桜井市自治連合会長」、「(社)桜井市社会福祉協議会長」、「桜井市老人クラブ連合会長」の代表者から意見を反映して本計画を作成した。

1 3. 協議会メンバーの構成

市長またはその指名する者	副市長
一般乗合自動車運送事業者、その他一般旅客自動車運送者及びその組織する団体	奈良交通(株)、(社)奈良県バス協会、奈良県タクシー協会、(社)奈良県タクシー協会桜井部会
住民又は利用者の代表	桜井市自治連合会長、(社)桜井市社会福祉協議会長、桜井市老人クラブ連合会長
近畿運輸局長（奈良運輸支局長）又はその指名する者	近畿運輸局奈良運輸支局長
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	奈良県交通運輸産業労働組合協議会
奈良県の関係行政機関の職員	奈良県土木部道路・交通環境課長、奈良県桜井土木事務所長、奈良県桜井警察署長
その他、市長が必要と認めて任命する者	桜井市市長公室長

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 奈良県桜井市栗殿432番地の1

（所 属） 桜井市市長公室企画課

（氏 名） 尾田 敏浩

（電 話） 0744-42-9111（代）

（e-mail） kikaku@city.sakurai.nara.jp

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(デマンド型運行)用)

事業者名	日の丸交通株式会社	24年度
------	-----------	------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業 ・ 自 家 用 有 償 旅 客 運 送					
	営業収益	836 千円	営業外収益	83 千円	経常収益(イ)	919 千円
	営業費用	3,171 千円	営業外費用	52 千円	経常費用(ロ)	3,223 千円
	営業損益	▲ 2,335 千円	営業外損益	31 千円	経常損益	▲ 2,304 千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台 4	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間 470.0	経常収支率	28.51%	

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ=ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用ホ とへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ=チ
南近畿	1,714円36銭	1972円.58銭	1,714円.36銭	488円.82銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行 回数	1回当たりサービス提 供時間	りのうち補助ブロック 外 乗入部分に係るサー ビス提供時間	りのうち同一補助 ブロック 市区町村外乗入 部分に係るサービ ス提供時間	補助ブロック外乗入 れ部分及び同一補助 ブロック市区町村外乗 り入れ部分以外の サービス提供時間の 比率	計画サービス提供 時間
			発地	営業 区域	着地							
南近畿	2	乗合タク シー	上之郷 地域(初 瀬川上 の一都 を含む)	上之郷 地域(初 瀬川上 の一都 を含む)	済生会 中和病 院	73 日	240 回	4 時間	0 時間	0 時間	100%	960 時間
合計	系統							4 時間	0 時間	0 時間		960 時間

補助ブ ロック名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額	経常収益の 見込額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	タのうち補助ブ ロック外乗入部 分及び同一補助 ブロック市区町 村外乗入部分以 外に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助 上限額	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はアのう ちいずれか少ない ほうの額)
		ト×ワ以下の額:カ	チ×ワ以上の 額:ヨ	カーヨ=タ	タ×ラ=ツ	ネ	ネ×1/2=ナ	ラ	ム
南近畿	2	1,645,785 円	469,267 円	1,176,518 円	1,176,518 円	1,176 千円	588.0 千円		
合計		1,645,785 円	469,267 円	1,176,518 円	1,176,518 円	1,176 千円	588 千円	千円	588 千円

補助ブ ロック名	申請 番号	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額	ノの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の 具体的概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
南近畿	2	1,176,518 円										
合計		1,176,518 円	588,518 円	円	%	円	%	円	%	円	%	

桜井市公共交通の今後のあり方について

1. 桜井市の現状（資料9）

市内コミュニティバスは、人口減少や少子高齢化、車社会化に伴い、年々乗降数が減少している。少子高齢化や車社会化については桜井市に限らず全国的な問題となっており、乗降数の減少はダイヤや路線の変更のみでは根本的な解決になるわけではない。今後は関係団体と連携し、対策を講ずる必要がある。

2. 奈良県公共交通の現状（資料10、資料11）

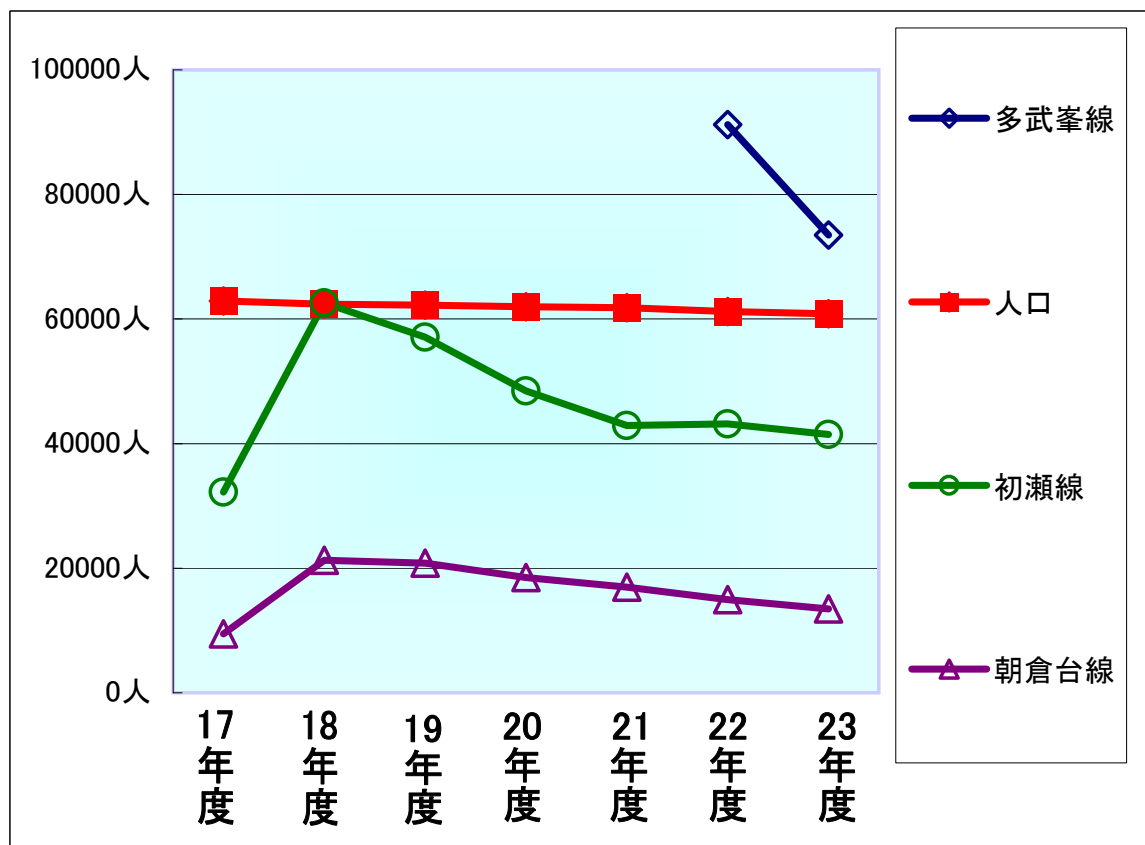
奈良交通が運行している、市町村をまたぐような広域バス路線のうち、中南部地域は赤字が続いている。これまでは北部路線の収益による内部補填と、国・県からの補助で中南部路線を維持していたが、現在では北部路線の減収に伴い不採算路線の維持が困難となっている。これらのことより、奈良交通は市町村に対し、各路線の今後についての判断を求めている。平成27年度（平成26年10月）からの運行に反映するため、平成25年10月までに県協議会の場において、今後の方向性を示す必要がある。

3. これからの桜井市の公共交通

先に述べたように、桜井市の公共交通は厳しい状況にあり、今後は乗降数の減少を抑えるような対策だけでなく、市の交通政策の見直しをはかりたいと考えており、次年度に協議会におはかりしたい。

桜井市の人口変化とコミュニティバス乗降数変化の比較

	人口	輸送量		
		初瀬線	朝倉台線	多武峯線
17年度	62,876	32243	9466	
18年度	62,408	62567	21266	
19年度	62,246	57106	20807	
20年度	61,991	48477	18484	
21年度	61,799	42901	16937	
22年度	61,187	43166	14938	91200
23年度	60,867	41488	13462	73491



※コミュニティバスは平成17年10月からの運行

1. 中南部地域を対象とする理由について

(1) 現 状 (平成23年度実績)

項 目		路線数	経常収益	経常費用	損益	補助金	補助金込 損益
		路線	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
黒字路線		5	180	141	39	0	39
赤字路線	国・県補助路線	21	699	1,275	△ 576	360	△ 216
	市町村等補助路線	15	64	177	△ 113	105	△ 8
	補助対象外路線	15	171	323	△ 152	0	△ 152
	計	51	934	1,775	△ 841	465	△ 376
中南部地域合計		56	1,114	1,916	△ 802	465	△ 337

(参考) 北部地域の定期路線バス

項 目		路線数	経常収益	経常費用	損益	補助金	補助金込 損益
		路線	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
北部地域合計		123	7,443	7,612	△ 169	354	185

※中南部地域の対象路線は、平成23年度末時点で当社榛原・葛城・吉野・十津川の各営業所が
管轄する定期バス路線

(2) 理 由

北部地域は、現時点で赤字路線を含めて収支が償っているが、
中南部地域は、補助金に北部地域の利益を合わせても既に赤字額がカバーできて
いないため、今後の確保について関係者間で考える必要があると考えます。

2. 中南部地域のバスネットワーク確保に向けた経緯について

(当社の背景)

- ・ 県内乗合バスは北部地域の減収（毎年約2億円程度）に伴い内部補助による不採算路線維持が困難。
- ・ これまでも、また、これからも乗合バス事業の収支改善に向けたご利用促進と経費節減の取組は続けるが、北部地域の減収をカバーできるだけの策は実施困難な状況。
- ・ 減損会計制度（※）のもと乗合バス事業が赤字を続けると減損損失を計上しかねず経営基盤を揺るがしかねない。→毎年の決算で、乗合バス事業が赤字を出さないことが必要。

※減損会計とは…事業用の固定資産の収益性が低下し、投資金額の回収見込みがたたなくなった場合に、その資産の簿価を一定の条件のもとで回収可能な金額に減額させる会計処理
(平成17年度から適用)

(これまでの経緯)

上記背景に基づき、3回に渡って奈良県地域交通改善協議会の場を拝借し、当社からご説明とご提案をさせていただいた。

1回目 平成24年5月16日 幹事会

「県内バスネットワークの維持に向けた取組について」説明

2回目 平成24年6月6日 第1回協議会

「県内バスネットワークの維持に向けた協議について（お願い）」説明

3回目 平成24年8月17日 第2回協議会

「中南部地域の路線バスネットワーク維持に向けた考え方について」説明

3. 「中南部地域のバスネットワーク確保に向けた協議開催について」の要旨について

(依頼内容)

・中南部地域の広域25路線45系統について、平成26年10月1日運行分以降、収支均衡となり、確保できる仕組みを構築するための協議を奈良県および沿線市町村の皆様に参加いただき開催して頂きたい。

※対象路線は別表参照

・財政支援が必要と認めていただける路線は、必要な予算措置を講じていただきたい。

増額対象(案) 合計 25路線45系統 333百万円

① 乗車密度5人未満路線への国庫補助金減額への支援---20系統 34百万円

② 当社単価と地域の標準単価との差額補填---43系統 213百万円

③ その他の当社負担額(補助対象外など)への支援---30系統 86百万円

・協議結果は平成27年度生活交通ネットワーク計画(平成26年10月1日～運行分)に、反映させていただきたい。

・慎重協議いただき、予算措置に向けた対応を取っていただけるよう、平成25年9月までに一定の結論を出していただきたい。

奈良県、市町村の皆様へ

今回協議をお願いする路線が本当に必要なのか、乗合バスで確保しなければならないのか、将来を見据えてご判断いただき、必要であると考えていただけるならば、出来るだけ長く安定して運行できるような状況を構築して頂きたいと考えております。

(協議にあたっての当社の考え方)

- ・ 当社の役割は次のとおりであると考えております。

1. 公共交通機関として、安全・安心・確実な輸送サービスを提供しつつ、引き続き利用促進と経費節減に努めること。

2. 交通事業者として、実情に応じた効率的な運行計画案を提案し、少しでも利便性を確保できるよう努力すること。

- ・ 平成26年9月末まで、大きな経営環境の変化が生じない限り、原則として、協議対象路線の運行計画は現状維持させていただく予定です。

- ・ 国庫補助路線（地域間幹線）の要件（輸送量15人以上）を満たさないことが予想される路線については、別途、沿線市町村の皆様に運送収入引き上げ措置額の支援をご要望させていただきます。

(協議後の当社の対応方針について)

- ・ 協議の結果、今後、収支均衡が見込まれる路線は、運行を継続させていただきたい。

- ・ 協議の結果、今後も収支均衡が見込まれない路線については、当社乗合バスとしては、やむなく退出させていただきたい。

→退出が目的ではなく、当社のこれ以上の赤字負担が困難な状況下で、中南部エリアの乗合バスネットワーク確保に向け、関係者間で協議をさせていただくことが最も重要と考えております。

※退出は、道路運送法において、概ね実施1年前に地域協議会や関係市町村に申し出るよう配慮することとされておりますので、奈良県内における過去の維持方策協議同様、概ね実施1年前までに文書で申し出させていただきます。

2013年(平成25年)1月11日(金曜日) 奈良新聞

中南部バス 廃止、減便検討

県中南部を走る路線バス56路線のうち25路線について、運行する奈良交通(奈良市)が2014年10月以降の廃止や減便を検討している。慢性的な赤字が続く路線のため、住民の生活の足が引き続き維持されるかどうかは不透明だ。

(川本和義、児玉圭太)

赤字25路線 来秋以降

「廃止が前提ではないが、手を尽くしたうえで、収益が見込めない場合は撤退させていきたいと思います」

沿線の約30の自治体と同社の担当者が出席して橿原市で昨年末、県地域交通改善協議会が開かれ、同社の川辺経恭乗合事業部長が理解を求めた。自治体側からは「交通が変われば、市町村が進めるまちづくりも変わってしまう」

奈良交通によると、同社の路線バスは約180路線。今回、狙い上った五條市や川上村などの56路線で赤字を維持しているのは5路線のみ。多くの路線は県や市町村から補助金を受けて運行しているが、1日の乗客が平均10人以下と「空気を運ぶ」バス

奈良交通が廃止や減便を検討する路線

路線名	通過市町村
天理都祁	奈良、天理、山添
天理桜井	天理、桜井
奥宇陀	宇陀、曾爾
大宇陀	宇陀
古市場	宇陀、東吉野
榛原東吉野	奈良、宇陀
都祁榛原	桜井、宇陀
桜井菟田野	桜井、明日香
桜井飛鳥	大和高田、橿原、広陵
高田イオンモール	大和高田、葛城、広陵
高田新家	大和高田、葛城
当麻新庄	橿原、御所、高取
八木御所	大和高田、五條、御所、葛城
高田五條	大和高田、橿原、五條、御所、葛城
八木新宮	五條、津川
八木津川	五條、大淀
広域通院ライン	大淀、下市、黒滝、天川
大淀五條	大淀、下市、黒滝
下市天川	大淀、高取、明日香、大淀、下市
洞川	橿原、高取、明日香、吉野、大淀、川上
下市笠木	下北山、上北山、川上
八木下市	
八木大滝	
熊野	



路線の廃止や減便が検討されている八木大滝線(大淀町で)

奈良「限界」自治体「存続を」

も約10路線ある。同社はこれまで、ニュータウンが開発された奈良市や生駒市など北部の123路線の収益で、中南部の赤字を穴埋めしてきた。

しかし、北部でも少子高齢化が進んで乗客が減少し、県や営業所の統廃合などの企業努力も限界にきている」と漏らす。

協議会は今後、路線がまたがる自治体ごとに対応策を話し合うため、数ブロックの部会を設置。補助する路線の拡大や負担割合の見直し、需要の掘り起こしを協議するほか、自治体が運行するコミュニティバスや予約制の「デマンドバス」との連携を検討し、9月頃をめどに路線の存廃案をまとめるとしている。

廃止や減便はマイカーのないお年寄りらの生活を直撃する。路線バスをよく利用するという大淀町の無職女性(73)は「バスがなくなったら病院通いや買い物で難しくなる」と訴える。

6路線が関係する五條市の太田好紀市長は「廃止や減便が進めば市民の足を確保するため、コミュニティバスの運行で大幅な見直しが必要になる」と語り、県の担当者は「利用客が増えなければ維持は難しいのが実情だが、アイデアを出し合っていきたい」と話している。