

建設委員会記録

開催日時 平成28年1月14日(木) 13:02～13:36

開催場所 第1委員会室

出席委員 9名

岩田 国夫 委員長
清水 勉 副委員長
池田 慎久 委員
森山 賀文 委員
大国 正博 委員
乾 浩之 委員
太田 敦 委員
国中 憲治 委員
川口 正志 委員

欠席委員 なし

出席理事者 加藤 県土マネジメント部長

金剛 まちづくり推進局長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

(1) 奈良県公共交通基本計画について

<会議の経過>

○岩田委員長 ただいまから建設委員会を開会いたします。

本日、当委員会に対し、1名の方から傍聴の申し出がありましたので、入室していただきます。

なお、この後傍聴の申し出があれば、さきの方を含め、20名を限度に入室していただきますので、ご了承願います。

本日の委員会では、奈良県公共交通基本計画についての審査のみとなりますので、ご了承願います。

なお本日は、お手元の座席表のとおり、県土マネジメント部長、まちづくり推進局長、県土マネジメント部理事、県土マネジメント部各次長、道路政策官、道路環境課長、道路管理課長、地域デザイン推進課長に限って出席を求めていますので、ご了承願います。

それでは、案件に入ります。

説明を願う前に、この案件については、政策検討会議でとりまとめた意見を、お手元に配付しておりますので参考にさせていただきたいと思えます。

奈良県公共交通計画について、県土マネジメント部次長（交通政策担当）から説明願います。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 今回の建設委員会は資料「奈良県公共交通基本計画（案）」を中心に説明します。

まず、さきの12月に2回目の政策検討会議がありました。それを踏まえて、今回建設委員会で改めてご説明を申し上げるものです。

まず資料の1ページですけれども、内容については12月議会でもご説明しましたが、①から⑤の現状と課題を理事者側として認識しています。とりわけ人口の減少や交通事業者を取り巻く環境の変化、行政を取り巻く環境の変化といったものについて重く受けとめているわけです。

それをあらわしているデータを資料の2ページで羅列しています。

こういった現状、課題を踏まえた公共交通基本計画（案）のポイントを3ページに記載しています。これも前回ご説明しましたが、①から⑥の6つの柱をポイントとして掲げています。社会インフラとしての公共交通、移動ニーズに応じた交通サービスの実現、関係者間の連携・協働、そしてバリエーション豊かな交通サービス、まちづくりのほか、保健、医療、教育、福祉、観光などに係る施策との連携、そしてデータに基づく実証的アプローチということです。

そしてこの計画の期間は、平成28年4月から平成33年3月の5年間を考えているところです。

資料の4ページですが、このポイントを踏まえて、総合的かつ計画的に講ずべき主な施策を盛り込んでおります。大きく分けて2つあります。これまでの取り組んできた県の施策をさらに推進していくもの、そして今後、県としてどのような手法が適当なのかを検討すべきものということで新たに検討する施策を掲げています。

とりわけこれまでの取り組みをさらに推進していくものとして、(1)の法律に基づく地域公共交通網形成計画の策定を掲げています。これは後ほど参考で改めて説明しますが、そのほか公共交通の利用環境の整備、災害等の緊急時の対応、交通安全の取り組みとの連携などを掲げております。

一方、今後新たに検討する施策として、とりわけ議会のほうでもご指摘を頂戴していただきますけれども、無人化された鉄道駅の再活性化についてどういったあり方が好ましいのかということをお我々も検討していきたいということで掲げています。

そしてこういった施策について、資料の5ページ目ですが、指標・目標、特にここで掲げている指標を設けて、実際に進捗を図っていきたいと考えています。住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良を公共交通の文脈でどういったものが指標、物差しとしてよいのか、移動ニーズに応じた交通サービスの実現についてはどうなのかなどといった指標を見ながら、進捗管理をしながら実効性を保っていきたいと思っております。

なお、それぞれの目標については、県内の地域によってもそれぞれ特性が異なるので、それは次にご説明する地域公共交通網形成計画で各エリアごとに具体的な目標を定めていきたいと考えています。

その地域公共交通網形成計画（案）のポイントは、資料の6ページに記載していますが、基本的な考え方は公共交通基本計画（案）と同じです。では、それをどのようにブレークダウンしていくか、各エリアごとに設定してどういった施策を講じていくのかをこの地域公共交通網形成計画（案）で盛り込もうと考えています。

具体的には、資料の7ページに一つの例を記載しています。大淀町から吉野町、そして川上村、上北山村、下北山村に掲げる路線ですが、この路線を主軸にして、県が何をするのか、市町村が何をするのかなどを定めています。こういった公共交通とまちづくりのデザインと表現しておりますが、そういったものを市町村をまたがるバス路線を主軸に、路線、系統で申しますと36路線60系統の各エリアでつくっていききたいということです。

政策検討会議でも、公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の2つの計画があって、どのような関係になるのかというご指摘をいただきました。資料の8ページに関係を記載しています。公共交通基本計画は、公共交通施策を実施するに当たっての基本的な方針で、基本計画の中に基本的な方針と総合的かつ計画的に講ずべき施策を盛り込むように条例で定められています。その総合的かつ計画的に講ずべき施策の中の一つで地域公共交通網形成計画があるという関係になっています。

そしてスケジュールとして、資料の9ページですけれども、12月21日からパブリックコメントを実施しています。そして1月18日までがそのパブリックコメントの期間となっています。その間の12月22日に政策検討会議で報告し、今回建設委員会で報告させていただきます。

今後ですが、第3回の有識者による基本計画策定委員会を1月26日に予定しています。その後、上程する議案ではありませんが、地域公共交通網形成計画について2月17日に地域交通改善協議会で協議した上で、最終的にはこの公共交通基本計画を2月議会に上程したいと考えています。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○岩田委員長 それでは、ただいまの説明について質疑があればご発言願います。

○太田委員 まず1つは、コミュニティーバスとデマンドタクシーについてですが、私の地元の大和高田市で今までコミュニティーバスが2路線だったのがこれから3路線になると。こういうことで、地域の中で説明に回っていますとその路線が拡張されることによってフォローされる地域は喜ばれているのですけれども、そこからも外れてしまったところがあり、そこに行くとなんらかの交通手段がなければ困ると、大変厳しいご意見などもいただいているところなんです。これからコミュニティーバスが拡張されるということですので、それもやりながらなのですが、同時にそういうところから外れてしまう地域にお住まいの方々にとっては、デマンドタクシーが一つ有効な手段ではないかと思うのです。ただこれを単独の市町村だけで取り組む場合、県からの支援があったら非常にありがたいのですが、例えばそれを県が主導して広域的に行うなどの検討ができないのかどうか。そういう部分が今回の計画に反映されているのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

それから2点目ですが、鉄道駅の無人化について、これから新たに検討する施策として上げられていますけれども、この間、私も議会の中で取り上げていく中で、知事からも駅というのは地域のまちづくりにとってなくてはならないものだと、非常に公共性が高いとおっしゃられている中で、この間ずっと無人化されているところはそのままの状態を放置といいますか、そういう状態になっています。私が先進的な事例だと思うのは、例えばJR御所駅などでは行政が主体となってシルバーの方々がそこに配置をされて駅係員にかわる役割を果たしていただいているということで、こういう事例なども踏まえて、もう少しこの計画の中に鉄道駅の無人化については踏み込んだ中身といいますか、行政の取り組みとしての考えなども反映するべきではないかと思うのですが、その点についてのご意見を聞かせたいと思います。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 まず1点目ですが、コミュニティーバスのほかにデマンド交通などに関する、本来単独の市町村でやるのですが、そういう県の支援や広域的な連携などができないのかというご質問です。まず一つ、委員がお述べ

のとおり、基本はコミュニティーバス、デマンド交通という一つの市町村で完結する輸送サービスという場合には本来は市町村がやるべき話です。

ただ、県としては、新たにコミュニティーバスやデマンド交通も含めますけれども、そういったものを実際に立ち上げようとする場合に、市町村がまず単に車両を買えばいいというわけではなく、実際に一からどのようなプランで運行していくかなどをシステムチックに構築しないといけないということがあるので、そのプランの策定の経費や、まちづくりと一体としてデマンド交通も含めたコミュニティーバスなどの運行を市町村が考えられるということであるならば実証実験への支援などについて、平成27年度から対象範囲を拡充した支援策というのがあります。

もう一つ、広域的な観点として、上程議案でありませんが、地域公共交通網形成計画の中で対象となるものとして、複数の市町村を走る路線バスを基軸にして、そこで例えばコミュニティーバスがどうつながっていくのか、鉄道駅もそうですけれど、そういったもので広域的に見ていくというやり方をしていきたいと思っています。その心はというと、路線バスからコミュニティーバス、あるいはデマンド交通でも結構ですけれども、そこで乗りかえて利用するという観点からすると相乗効果が期待されると、利便性が確保されるということにおいて、県が複数の市町村またぐ路線バスなどと市町村が運行するコミュニティーバス、それらが役割分担しつつも連携が図れると期待しておりますので、そういったところで対処したいと考えています。

もう一つ、鉄道駅の無人化については、委員がお述べのとおり、まちづくりには欠かせないものです。JR御所駅の事例を委員からご紹介いただきました。そういった取り組みもされているというのは、県としても承知しております。

そこで計画の中に踏み込んだ中身をもっと反映すべきではないかということなのですが、いろいろなやり方が多分あると思います。例で、先ほどJR御所駅の話がありました。その際に従前から鉄道駅の無人化についても理事者側としての答弁をしているのは、鉄道事業者側の努力も必要ですし、駅の沿線住民、あるいは沿線地域の努力も大切だと。まちづくりという観点においても非常に重要だと。では、どのような知恵が出せるのかと。いろいろな知恵が今後、地域ごとによって多様化されていくのではないかと考えています。そのための具体的な手法は、まだ正直確立されておりません。ただ、考えていくというのは非常に大事だと思っています。その前提として、交通事業者や市町村との連携・協働を明記しています。その心は、そういった意味も含めてありますので、まだ具体的な再活性

化の手法は必ずしも確立されてると言いがたいので、現段階の案としては少しまだ踏み込めてないというのが実情です。

ただ、今後いろいろなケースを、それは他府県のベストプラクティスなども含めながら、そういうものを我々も勉強して奈良県らしい支援や再活性化のあり方を検討していきたいと考えています。以上です。

○太田委員 まず、デマンド交通についてですけれども、コミュニティーバスである程度フォローできる地域と、それからなかなかそれが及ばない地域というところで格差というか、そういうところがこの間、私もいろいろお話を聞かせていただき、生まれていると実感したところです。それぞれの市町村の中で、例えばコミュニティーバスなどで言うと、なかなかそういう運行が難しいような地域は県内でも幾つかあるかと思いますので、例えばそういうところをフォローするような仕組みを県でつくることができないかと思っています。その点については検討する部分を県でも支援する手段があるということですので、ぜひご検討いただきたいと思っています。

それから無人化の鉄道駅なのですけれども、先ほどもご答弁の中でケースごとにそれぞれ事情も違ふと。私もそれはそうだと思います。一律に全てこういう方式でなければならぬということではないと思うのですが、だからこそ私がお願いしたいのは、今無人化されている鉄道駅ごとにどのような課題を抱えているのかと、どういう形だったらその状況を打開することができるのかという計画をぜひ県から示していただきたいと。それを示していただくことによって、また地域の皆様にも今後の展開が見えてくるのではないかと思いますので、ぜひその点は要望しておきますので、よろしくお願いします。以上です。

○大国委員 ご説明いただいたこの計画の5年を一つの期間として、また見直しをされると理解しています。一方では、各市町村とのまちづくり協定等まちづくり等に変化があった場合、あるいはランドデザインも含めて、デッサンとおっしゃってますけれども、それが変わってきた場合、何が何でも5年なのかということであったり、例えば来年奈良県総合医療センターが完成しますけれども、あとこの見直しまで4年ぐらいあるという中で、それでやっていけるのかということもあります。この見直し期間とまちづくりの整合性という点でお尋ねしたいと思っています。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 状況の変化によって変えることは想定しています。

ただ、計画期間は設けなければならないので、公共交通基本計画は5年間ですけれども、

一方で地域公共交通網形成計画は5年をめぐるといふ、これは法律に基づく国の基本方針で定めております。

ただ、おっしゃるように例えばまちづくりとの変化、環境の変化などについては特にこのまちづくりのデッサンでは交通もそうですし、まちづくりも生き物ですから、そこは変える余地というのは当然排除しておりません。

また、つくって終わりではなくて、特に地域公共交通網形成計画つくって終わりではなく、どう実行するかは非常に重要だと考えてます。そのためにこれつくってから定期的に路線別で各沿線の市町村、奈良交通株式会社などを集めて定期的に協議を重ねます。それはどう利用促進するかということもありますし、そこへまた新たなまちづくりもいろいろな規模があると思うのですけれども、まちづくり協定に基づくものから、ささいかもしれないけれども、沿線に一つ大きなスーパーがぽんとできるなどの変化は常にあるので、そういったものも常に市町村、交通事業者、県と共有しながらPDCAサイクルで回していくことを考えています。したがって、そのPDCAサイクルで常日ごろ協議していくこと、協議というワークショップを通じて、これはどうしても変えなければいけないものがあるならば、それはこのまちづくりのデッサンを修正や改良というか、そういったものを排除するつもりはありませんので、変えようと、よりよいやり方があればそれはそれで積極的にそこに盛り込んでいきたいと考えています。以上です。

○大国委員 理解できました。

おっしゃるように、まちづくり、あるいは人の生活というものも若干変化も出てくる可能性がありますし、そういったことも見越して、よりその時代に合った計画の推進に心がけていただければありがたいと思います。今パブリックコメントを実施されていると思いますが、できるだけ広く県民の皆さんの意見も反映できるようにお願いしたいと思います。以上です。

○川口（正）委員 私は、わかったようなわからないような話をするけれど、ここおよそ1年間、ことしの策定スケジュールということでいろいろご苦労をかけた。一生懸命やっていたら、いろいろな意見が出ているだろうと思いますけども、私はまだ絵が描けない。何にポイントを置くのかと、つまり過疎と過密、極論ですよ、つまり人がふえ過ぎて交通機関が複雑になっているということと、あるいはまた過疎、年寄りがふえて、医者へ行ったり、日常的な生活に困るというような場合のいわば両局面があると思う。だからサービスは大事なことです。

しかし、問題は財源です。どれほどの予算を投入するのか、それを伏せて公共サービスをやりますということにはならないと思いますので、この間もお話ししたと思いますけれど、とにかくよいと思ったことをどんどんやることだと。そのプロセスの中で効果があるのかないのか、求めておられるものが何であるかという、求めておるものはたくさんある。問題はそんな無理、むちゃを言ったらいけないということになるわけ。せめて1時間置きにバス通してくださいと言って実現するところと実現できないところがあるわけだから、いずれにしても私が求めたいのは、今までのいろいろな検討、審議、そういうことはもちろんありがたいことだと思うのですが、やっていただいて、この地域はこういうような成果を上げましたと年次ごとに報告をいただけたら一番ありがたいと。そこへ持ってきてもらったけれども、しかし、それはかゆいところへ手が届いていない。ここはちっともかゆいところではないのだと。そこは辛抱できるけれども、こっちのほうがむしろ大事ですという声が上がってくると。それがほんとのニーズだと思う。そういうことで年次はいろいろな改善をなされたその成果を常に公表するという展開をしてもらうことのほうが大事だと思う。だから全く私は絵が描けない。注文を出せと言ったらいくらでも出ます。

問題は財源です。何に狙いを置いてサービスをしようとしているのか。つまりここへ道をつけたら便利でよいじゃないかと。公共のお世話になるということは、道をつけてくれることだと。いや、道はついているけれども、車が通れるようにしてくださいというようなそういういろいろな多様な視点からの問題は出ているはずですが。ただ、問題は成果です。ここに書いていただいとることは皆結構。絵に描いた餅を我々に見せられても困るので、しかし、絵に描いた餅も大事だと思うので、今は。絵に描いた餅も大事だけれども、ひとつこれからやりますわ、この地方からこれでやります。だから、偏った展開でもよいので、具体的な具体策を出してもらいたい。財源の数字も出さずにこんなものを見ても、こんなものと言ったら失礼な言い方ですけども、財源を見せずに問題をいくら甘言を並べていただいてもちっともぴんとこないと思いますので、とにかくやってください。以上。

○清水副委員長 資料「公共交通基本計画に関する政策検討会議 委員意見」に記載されている災害等緊急時の対応について、公共交通基本計画には原子力災害時の緊急輸送も考慮すべきという意見があるのですが、もともと公共交通基本計画はサービスに当たる部分の計画ですよね。原子力災害があれば当然避難計画との関連が出てくると思うのですが、その内容を具体的にあらわすという方法はどのように検討されているのか、概要だけでもわかればお教えいただきたいと思います。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 本来、資料「奈良県公共交通基本計画（案）の概要」の4ページで総合的かつ計画的に講ずべき主な施策で災害等緊急時の対応と書いているのですけれども、これのいわんとしてるところは、現行においても災害対策基本法に基づく災害の際に奈良交通株式会社をはじめJR、近畿日本鉄道株式会社、鉄道会社もそうですけれども、都道府県が策定する災害対策の実施計画において指定公共機関として定められております。それぞれの災害について、災害対策基本法においては原子力災害の話も、原子力災害編と書かれています。これが想定しているのは災害対策基本法に基づく指定公共機関による緊急避難、チャーターですけれども、そういったものを想定しております。したがって、既にもう災害対策基本法のスキームで書かれているものを改めてこの基本計画の中で明示していると、そういった内容です。以上です。

○清水副委員長 奈良県は原子力発電所から30キロメートル圏内にはありませんので、そのあたりをどういうスキームで書かれるのかというのが少しイメージできないのですけれども、将来的にそれぞれ個別に原子力発電所での避難計画が再稼働する際につくられてくるわけです。それに対しても災害対策基本法に基づいて必要になれば、公共交通が手薄になってくるわけですから、それも全て網羅した形で書くとなればかなりのボリューム、かなりの力作業が必要なのではないのかと思うのですけれども、その辺はいかがですか。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 現在、防災統括室でやっておりますけれども、もともと災害が起きた場合に例えば奈良交通株式会社とチャーターする協定を結んでいます。そういったスキームで、現行においても原子力災害に限らず、もともと水害などもそうですけれども、そういったもので手はずをとっているという形にしております。既にやってることをさらに書いている意味というのはそういうところですので、ここは引き続きやらせていただければと考えています。以上です。

○川口（正）委員 県土マネジメント部だけでやっているのですか。

○村上県土マネジメント部次長地域交通課長事務取扱 主軸としては県土マネジメント部です。もともと交通というものの特性自体が派生事業という、何らかの目的があって人は移動するということを前提に考えておりますので、まちづくり、医療、観光などとの連携は当然ながら必要になってくるということで、全部局、オール県庁という形でやっているところです。

○岩田委員長 ほかにございませんか。

ほかになければこれをもちまして質疑を終わります。

それでは、本日の委員会を終わります。