

# 令和3年度第1回奈良県公共交通基本計画策定委員会 議事録

日時：令和 3年 7月28日(水)

10:00～12:00

場所：奈良県経済倶楽部 5階 大会議室

## 1. 計画の全体的な構成について

### 【塚口委員長】

- 現計画は良くできている。これをどのようにブラッシュアップしていくかがポイント。
- 基本的な取組み方針の「デジタル化」は全体に関係するため、横軸として整理してはどうか。

### 【猪井委員】

- 改定計画の「域内交通」の言葉は、人や地域によって思いが異なるので定義が難しい。一般的な表現として、「県内交通」にしてはどうか。
- 基本的な取組み方針として、デジタル化だけではなく、EVバスの導入支援などカーボンニュートラルも大事ではないか。

### 【佐野委員】

- 基本理念にある「自立する奈良県」について、県内に多く存在する社寺が理念として掲げる奉仕や慈悲の精神を踏まえ、人との関わりにより社会が成り立っていることをもう一度しっかり確認し、奈良県ならではの計画としてはどうか。

### 【土井委員】

- 「ベッドタウン」は主に県北部の課題。エリアによって課題が異なるので、南東部の課題も基本理念に表現してはどうか。
- 高齢化の進展や免許を持たない若者が増えて外出率が減っており、移動を支える公共交通のやるべきことや、この5年間を受けて具体的な取組みを組み立てることが大事。
- 公共交通の問題は自分に関係ないと思っている県民も多いだろうが、地域社会の安全や家族の移動を支えること、人口流出の防波堤になることなどは県全体にとっても非常に重要。公共交通の問題に対する県民の理解が、公共交通政策の推進に繋がることをこの基本計画で明確に示してはどうか。

### 【三星委員】

- 従来「公共交通」としての認知度の低かった自家用有償旅客運送及び無償運送などの「助け合い交通」については、現計画の全体構成の中で弱いように思われる。これらは公共交通としての機能・性格を有しており、改定計画のポイントとして重視してはどうか。

## 2. さまざまな公共交通モードの位置づけについて

### 【猪井委員】

- 交通政策基本法ではタクシーは公共交通に位置づけているので、タクシーについても基本計画で触れてはどうか。
- 自家用有償旅客運送、通院・通学目的の無料送迎バス等の、道路運送法上の許可を要しないものがどこを走っているのか把握することも必要。「バスカルテ」や「まちづくりデッサン」に盛り込む必要があるのではないか。

### 【土井委員】

- 公共交通におけるタクシーの活用余地は高まっている。県がタクシー事業者と接点を持って困りごとを聞くことも大切ではないか。
- 地域公共交通活性化再生法では地域の輸送資源の総動員を提唱している。自家用有償旅客運送や病院の送迎バス等については、事故発生時の責任の所在や、ドライバーの認定講習、保険といった課題がある。

### 【三星委員】

- 県の公共交通の現状と課題について、地域別の詳細分析が必要ではないか。
- 福祉・交通空白地有償運送及び無償運送などの「助け合い交通」は今後のカギになる。県下の実情を調査し、計画のポイントとして示してはどうか。

## 3. 公共交通利用促進や過疎地域の交通維持について

### 【猪井委員】

- 通学定期は、通学支援という社会的に必要な支援であるが、交通事業者の負担により割引されている。しかし、交通事業者のみで負担しているのは、経営の圧迫、さらに、県民全員で負担すべきものを一部の県民(公共交通利用者)のみで負担していることになり、負担のあり方の見直しが必要ではないか。

### 【佐野委員】

- 路線バスの利用者数や本数が少ない理由を整理すべき。路線バスでの移動中の楽しみがあれば、利用者が増えるのではないか。
- 来訪者にとってバスに乗る時間が、特別なものになるよう、思いがけない出会いや交流が生まれることが大事。
- 南部の山間部に首都圏からの若い移住者が少なからずいる。子どもたちが大きくなったとき、交通の不便さから出て行かざるを得ない状況にならないように施策を考えていくことが重要ではないか。

### 【土井委員】

- バスと鉄道の待ち時間のない円滑な乗り継ぎなど、バスと鉄道のネットワーク充実も重要ではないか。
- 免許返納者は、家族に送迎をお願いするのを遠慮して外出回数が減る傾向にある。パターンダイヤの設定等による利用促進や、人が集まる小さな拠点を地

域側で作っていくことは、交通政策としても意味があるのではないか。

- 公共交通計画は若い人達の移動を支える計画でもある。県南部では、高校進学時に親も都市部に転居することも多いが、通学用バスがあれば定住が図られるのではないか。
- 道路管理者によっては、バス停の標柱や上屋に対して道路占用料を徴収している場合がある。公共の用に供する施設として無料とする取組みを県としてサポートしてはどうか。

#### 【三星委員】

- 長野県南信濃地域や熊本市及び周辺自治体では、複数市町村やバス事業者と連携を図る取組が始まっている。従来の枠組みを超えた発想は重要。
- 移動の自由は生きていく上で必須。山奥の子どもが、通学できるような送迎手段や、障害のある方の移動手段が確保されるような仕組みを考えて行く必要があるのではないか。

### 4. 評価指標について

#### 【土井委員】

- バスの権限委譲は極めて重要。国に財源委譲を求めるには理論的な裏付けが要る。公共交通を支援することでトータルでは財政支出を軽減できるとするクロスセクター効果の考え方を入れていくべきではないか。
- 地域公共交通計画等の作成と運用の手引きでは、多様な評価指標が例示されており、もう少し工夫の余地があるのではないか。例えば外出率、クロスセクター効果、送迎者の負担軽減などが考えられる。

### 5. まちづくりや福祉分野との連携について

#### 【三星委員】

- 公共交通はライフスタイル全般に関係し、各種政策の実現に影響がある。公共交通の確保に向けた縦割りを排した分野連携は市町村だけでは難しいため、県が広範な視点から方針を打ち出すことが大事ではないか。
- 地域の居場所作りを地域福祉計画で推進する中で、まちづくりや公共交通・助け合い交通との連動が重要であるとの趣旨を、この計画に盛り込んではどうか。

### 6. バリアフリー導入方針について

#### 【佐野委員】

- バリアフリー化対象駅の選定では、単純に乗降客数だけでなく、年配の観光客の利用が多いといった視点も大事ではないか。

**【土井委員】**

- コロナ禍もあり交通事業者の経営は困難になっている状況。そのような中でもバリアフリー化が進むよう、工夫や動機付けが必要ではないか。

**【三星委員】**

- 市町村が策定するバリアフリーのマスタープランには、事業計画の色合いが強い基本構想と比べ、将来の構想を自由度高く記載できる。県としても市町村によるマスタープラン策定を推進してはどうか。

## **7. デジタル技術の位置づけについて**

**【土井委員】**

- GTFS(標準的なバス情報フォーマット)は導入するだけでなく、データを常に更新することが重要。また、様々な新しいモビリティサービスの動向を把握すること、また、目的に見合った方法・システム導入を推進することも重要。

## **8. 担い手の確保・人材育成について**

**【猪井委員】**

- 公共交通の維持・運営等に関し、それぞれ役割を担う県、市町村、住民が関連する知識をしっかりと持つことも、基本方針の根幹に関わるのではないか。

**【土井委員】**

- 地域公共交通会議・法定協議会などに参画する市民委員の知識を深めることが重要。人材育成を計画の中で明示してはどうか。市民委員向けの研修の実施等により、公共交通を支える仲間が増え、計画の推進力も増すのではないか。

**【猪井委員、土井委員】**

- 運転士不足等の状況が5年前よりさらに厳しくなっていることを踏まえ、公共交通の担い手についても計画に盛り込んではどうか。

**【三星委員】**

- 住民参加のまちづくりという考え方にに基づき、交通サービスは与えられるだけでなく、自分たちで作るという機運を醸成することを盛り込んではどうか。