

地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和元年9月6日(金) 13:02~13:48

開催場所 第1委員会室

出席委員 7名

太田 敦 委員長

荻田 義雄 副委員長

川口 延良 委員

浦西 敦史 委員

大国 正博 委員

清水 勉 委員

田尻 匠 委員

欠席委員 なし

出席理事者 折原 県土マネジメント部理事

桑原 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 9月定例県議会提出予定議案について

(2) その他

<会議の経過>

○太田委員長 それでは、提出予定議案、またその他の事項も含めまして質問があればご発言をお願いいたします。

○清水委員 では、先ほど委員長からご紹介がありました調査・審査事務の中の5番目に当たると思うのですが、新たなモビリティサービスに関する事、この中でM a a S、モビリティ・アズ・ア・サービス、新しい言葉でありますけれども、公共交通に対する新技術、ITの関連、それらについて、現在の奈良県の認識はどのようになっているのか、まずその点についてお伺いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○西村地域交通課長 M a a Sについては、国土交通省の「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」で議論が進んでおり、ことしの3月に中間取りまとめが出されました。その中でM a a Sの定義としましては、出発地から目的地まで利用者にとって最適経路を掲示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め一括して提供するサービス

とされています。その進行度合いにつきましては、レベル0からレベル4までの5段階に区分できるということで、レベル0は全く統合がなく、それぞれ単体でばらばらのサービスが行われている段階、レベル1としまして、情報の統合として、複数交通モードの検索や運賃情報がわかるというような段階とされ、どんどん進んでいくと、レベル4まで上がっていくことになります。一番世界的にも進んでいるフィンランドのヘルシンキのウィムはレベル3という段階で、提供するサービスの統合がされ、パッケージ化とか定額制、事業者間の連携をされている状態だと聞いています。日本では、進んでいてもレベル2ということで、予約や支払いの統合、検索、予約決済ができる段階が一部あるものの、大部分は、情報をいろいろ検索ができたりするという程度のレベル1の状態です。奈良県としてもまだそのレベル1の段階であると考えています。

奈良県内での具体的な状況を申し上げますと、県内では奈良交通株式会社が全国共通のICカードを使えるようにしていること、ヤフーなどさまざまな、いわゆる検索サイトに登録を、最近かなりふやしておられることがあります。また、昨年からモバイル型のフリー乗車券を発売されたと聞いています。このほか、市町村が運営するコミュニティバスにおいても、ICカードの導入や検索サイトへの登録が順次進んできている状況です。それに関しましては、県としても支援しています。さらに、新しいモビリティの手段、コンテンツとしては、県内でも例えばシェアサイクルがさまざまなところで導入されています。また、グリーンスローモビリティの実証実験や超小型のモビリティなども導入されています。

このような状況の中で奈良県としては、平成28年に策定しました奈良県公共交通基本計画において対象とする交通については、典型的な公共交通機関である鉄道や路線バスだけではなくタクシー、レンタカー、レンタサイクル、徒歩まで幅広く捉えており、あらゆる人が移動する際に起点から目的地まで全体を通した移動環境の向上が重要としています。この実現に向けて、今後本県においても、MaaSにつきまして各地で進む実証実験など、国土交通省などの動きを注視して、MaaSの段階のレベルアップに取り組んでいきたいと考えています。

○清水委員 ご答弁の中からするとレベル1ですので、既存のスマホ等、各公共交通機関のダイヤ関係を検索して見られる程度という理解だと思います。ただ、いろいろなイベントをされるときに、例えば冬場に新しくつくられました大立山まつり等があるときに臨時バスを出されていますが、土曜日、日曜日は奈良ぐるっとバスがあり、行き先はまるっき

り一緒、でもぐるっとバスは乗車率が悪くてがらがらということがあります。有料だから少ないのか、それとも無料で並んでおられて、臨時バスに連なっていくのが一番いいのか、それぞれの利用者さんが検索して見て、どれが一番早く行けるのかを、現状でもできていないのです。奈良県の今の交通モビリティ、特に奈良交通株式会社が一生懸命頑張っていることはよくわかっていますけれども、もう少し工夫が必要だと思います。せっかく県も観光政策としていろいろなことを打ち出しても、長蛇の列で、奈良駅に人が並んで、通常のバス停の邪魔をしている状況も見受けますので、ぜひとも、もう少し進んだ対策が必要だと思います。

確かことしの6月18日、国土交通省の道路局の企画課から日本版MaaSの展開に向けて地域モデル構築を推進するとして、令和元年度で先行モデル事業19事業を認定されています。その際、奈良県からこれはどうですかという提案は出されたのですか。

○西村地域交通課長 特に県として提案等はしていませんでした。

○清水委員 先行モデル事業を見ていますと、近畿でも京都府で2カ所、三重県で2カ所、滋賀県で1カ所、全部で5カ所を近畿圏で提案されてます。さっきも言いましたように、観光政策等いろいろなことをひっつけて、もっとインバウンドも含めて、奈良県に人がうまく集まってくる、そういう仕掛けとして、こういう機会を捉えて、こんなのはどうかということ奈良交通株式会社、JRも含めて、県から提案して働きかけをしていくべきではないかと、事業者が見つけて、事業者が持ってきてから動くということでは、いけないような気がします。国の情報をいち早く感じ取って、そこに対してアプローチをかけていくことが、ぜひとも必要だと思いますので、今後とも研究を重ねていただきたいと思っています。

これに関連して、今回ここに奈良県道路整備基本計画が出されています。道路は県民生活や経済活動の基盤となる最も根幹的な社会資本の一つである。通勤、通学、買い物、散策などさまざまな目的の生活交通を支える基盤であるとともに、企業立地や観光振興など地域活性化にも重要な役割を果たしていると一番最初に書かれているわけです。また、私が思うには、このMaaSの考え方は将来に向けて高齢化がどんどん進んでいく中で、私自身も住んでいる場所からだんだん高齢者が少なくなっていく、なおかつ在宅での医療をしないといけない、在宅介護をしないといけない、それをするに当たって、ドア・ツー・ドア、すなわちドアから出て病院に行く、病院から帰って自分の家のドアのところに帰ってこられる、そういう公共交通の体制づくりが必要だと思います。現状のご紹介をしていた

だいて、レベル1というお話でしたけれども、できればもう少し積極的な取り組みをして
いただいて、時間を切って、ぜひともここまでにレベル2、レベル3に持っていけるよう
な体制づくりができるかは、県の旗の振り方にかかっているような気がします。その意気込
みがあれば、折原県土マネジメント部理事、ご答弁いただいたらと思います。

○折原県土マネジメント部理事（地域交通担当） おっしゃっていただいたとおり、M a a Sの取り組みは、県が今掲げております移動ニーズに応じた交通サービスの実現をする
ために非常に重要なものだと考えています。申し上げましたとおり、M a a Sのレベルで
今レベル1で、検索ができる程度だということで、次の段階で進んでいるものが、それを
ドア・ツー・ドアで全て検索できて、一つのサービスとしてそれをスマホ上で予約、決済
できるというシステム、今日本でそういったものができているところありませんから、そ
れに向けて今政府も自治体も共同して取り組んでいるところですので、こうした動きをし
っかり見ながら、奈良県もおくれのないようにしっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、
ご支援をよろしくお願いいたします。

○清水委員 事例の紹介だけ、皆さんにさせていただきます。

フィンランドですけれども、乗りかえルート検索とスマホ決済を統合したようなアプリ
利用で、月額が49ユーロ、約6,000円で公共交通乗り放題、タクシー、レンタカー、
シェアバイクは定額で乗れるというようなシステム構築もされてます。ヘルシンキですけ
れど、月額が499ユーロ、約5万8,000円ですが、それだけを支払うと公共交通、
タクシー、レンタカー、シェアバイク等全て乗り放題というシステムの構築もできている
のが先行事例としてあるわけです。ですので、IT技術が今後どんどん発展して、AIに
も国として取り組んでいくわけですから、先にこうなるであろうということを予想しなが
ら、ぜひともまちづくりを進めていかないといけない、それから道路行政も、それに倣っ
て進めていかないといけないと思います。

これから先、いろいろな形で道路の線形が変わったり、駅前の広場に着手されたり、そ
れぞれの宅地の開発が、今後進むかどうかは別として、既存の宅地についても考え方を変
えていかないといけないというような時代に来ているのではないかという気がします。

我々自身、私が大学生のときは、この携帯電話の中に入っているようなソフトは電算室、
全部を合わせても多分できなかつたぐらいの時代でしたけれど、それがたかだか数十年経
れば、この中で全てが事足りる、あと5年、10年すれば、恐らくこの携帯電話で全部の
ことができちゃうという、そんな時代が本当に目の前に来ているわけですから、ぜひと

も県として積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます、質問を終わります。

○大国委員 それでは、質問をさせていただきます。初度委員会では奈良県公共交通基本計画等に関しまして、生活者の視点から次期計画に向けてどのような課題があるのかという質問等をさせていただきました。特に市街地、いわゆるこの公共交通機関網ができてい
る地域と、できていても、そこまでも行くのが大変だと言われる方もいらっしゃいますし、
そもそも公共交通機関がないという地域等もあるという話もさせていただいた次第です。
きょうは少し視点を変えまして、審査事務の先ほど太田委員長が説明されました4番の高
齢者等の交通安全対策に関する事ということで、「等」が入りましたので、未就学児童
等に、また高齢者運転等の交通安全緊急対策、これは国が策定したのですけれども、それ
に関連して質問させていただきたいと思います。

ことし4月19日、東京都豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故、
また、滋賀県大津市で5月8日発生した園児の交通死亡事故など、子どもが被害者となる
事故が本当に相次いでいる状況です。そういった中で政府は、本年5月21日に開催され
ました昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議における総理指示を
踏まえ、以下を基本に取り組むこととしたということで、交通安全緊急対策を6月18日
に出されております。まず緊急に取り組む対策として、子どもを交通事故の被害から守る
ため、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路等の安全確保を早急に進め
るということであります。

きょうは未就学児等の安全対策ということで、お尋ねしたいのですけれども、この政府
の緊急対策の中に、まず交通事故から次世代を担う子どものかけがえのない命を社会全体
で守るために関係省庁が連携し、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路
等の緊急安全点検を早急に実施すると。その結果を踏まえて年度内から対策を実施し、未
就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路等の道路交通安全環境の整備を行っ
ていくと書かれてあります。

一つは、この緊急安全点検を本年9月末までに実施すると書かれてはいますがけれども、現
状でどのような点検結果なのか、大体どのような点検をされているのかお尋ねしたいと思
います。

○山崎交通部参事官（交通企画課長事務取扱） 大津市の交通事故を踏まえまして、まず
緊急対策として過去5年間で現に登下校中の子どもが対象となった信号交差点における交
通事故が発生した箇所、さらに車同士が衝突した弾みで歩道にいた歩行者が車に衝突する

事故が発生した箇所、23カ所を抽出して県警察、県教育委員会と道路管理者三者による緊急合同点検を実施しました。点検の結果、通学路の変更、信号のLED化、横断歩道の補修、ガードレール等の設置等の対策メニューを出し、今後対策の実行に向けた取り組みを行う予定としています。

次に、大津市の事故は直進車両と右折車両が衝突する、いわゆる右直事故であったことから、現に右直事故が発生した信号交差点につき、三者による合同点検を現在実施しているところです。また、政府の関係閣僚会議において決定されました未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策に基づいて幼稚園等の所管機関などが主体となって、警察や道路管理者と連携して未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保に向けた緊急安全点検を実施することとなり、現在あわせて取り組んでいるところです。

○**大国委員** 何カ所ぐらい、これまで点検されているのか、箇所数を教えてくださいか。

○**山崎交通部参事官（交通企画課長事務取扱）** 緊急に点検したところは23カ所です。

○**大国委員** 23カ所のうち改善すべきと見られた箇所は何カ所ぐらいあるのでしょうか。

○**山崎交通部参事官（交通企画課長事務取扱）** それぞれの箇所で一定の対策を講じるということになります。ですから、場所によって通学路を変えるところもあれば、信号のLED化、あるいは横断歩道の補修等を行っていくということです。

○**大国委員** それぞれに改善すべき箇所として手を入れていただいているということで、本当にそういう意味では、万全に取り組んでいただいていると感じるところです。

ご答弁もありましたけれども、今までは小学生、子どもの登下校が一番、この中心的なテーマとして点検等をされてまいりましたけれども、この未就学児という考えのもとでの安全点検となると、おっしゃったように、保育園や幼稚園など、いろいろな、今まで連携したことのないようなところとも当然連携をしながらやっていかなくてはならないということであります。小学生であればスクールゾーンやゾーン30などよく聞いた名前はあるわけですが、大津市の事故等の答弁がありましたけれども、それより年齢が低い未就学児等になりますと、非常に今まで以上に箇所もふえるし、また今まで気づかなかった課題も出てくるかもわかりません。そういったことも含めて、今回のこの大津市の事故を踏まえて、県としても、県警察におかれましてもしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

この中で大津市の事故を踏まえてキッズゾーンという、仮称ですが、創設をした

らどうだと、スクールゾーンに準ずるキッズゾーンをとということも文言で入っていますけれども、現時点でどのようなお考えをお持ちなのかお尋ねしたいと思います。

○村上交通規制課長 キッズゾーンにつきまして、関係関係会議で、その創設が、現在検討されているわけですが、今後創設されるとなれば、当県におきましても設置の必要な箇所については、今後設置に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

○大国委員 ささまざまな名前もあるとは思いますが、先ほど申し上げましたように、大事なものは、今までとは違う視点で安全対策をする必要があるのではないかということです。また、本当に考えられないような事故が起こっている、そこに子どもや、お年寄りも巻き込まれているという状況を考えると、この安全対策を、全ての関係部署が集まって、また協議もしていただかなくてはならないときもあるだろうと感じています。公共交通の特別委員会ですけれども、その中でも安全が一番大事な視点と感じていますので、引き続き取り組みをお願いしたいと思います。また、国でも、何か決まり事がありましたら、この委員会で議論したいと思います。よろしく申し上げます。

○太田委員長 ほかが質問はありますか。よろしいですか。

それでは、ほかになれば、これをもちまして質問を終わります。

それでは、理事者の方のご退出願います。

委員の方は、この後しばらくお残り願います。

それでは、本日の委員会を受けまして委員間討議を行いたいと思います。

委員間討議もインターネット中継を行っておりますので、マイクを使ってご発言を願います。

まず、委員の席順についてですが、亀田議員の辞職に伴い、ただいまの席順に変更することよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

よろしいですか。

それでは、そのようにさせていただきます。

次に、8月に行いました県内調査の概要につきましてご報告します。

それでは、県内調査の概要をごらん願います。県内調査は、令和元年8月1日に実施し、奈良交通株式会社、運転免許センターについて調査を行いました。

調査の概要といたしましては、奈良交通株式会社では、少子高齢化で若年人口と生産年齢人口が減少し、通学・通勤利用が減少していることもあり、公共交通の路線や便数が減

少傾向となり、運転者不足も年々深刻化していました。バス停車帯の設置、道路標示、駅前ロータリーの整備などの課題は行政の協力が必要とのことでした。

また、運転免許センターでは、高齢者人口は増加し、高齢者のみの世帯もふえており、通院や日常の買い物の交通手段確保のため、みずから運転しなければならない状況にありますが、最近では高齢者が加害者という事故が毎日のように報道されており、高齢者の安全運転を確保することが急務となっている中、高齢運転者の認知機能検査が義務化され、これに対応するため、運転免許センターの施設や体制が強化されていました。

以上、県内調査の報告といたします。

それでは、ただいまの報告を含めまして、今後当委員会の所管事項である地域公共交通対策等について、委員間討議などで議論を深めたいと考えております。各委員から今後の取り組みについてご意見、ご提案があればと考えていますが、いかがでしょうか。

○清水委員 まず、審査事項の5点ですけれども、幹線道路網、次の幹線になるであろうリニア中央新幹線の整備促進に関すること、先ほど大国委員からも質問がありましたけれども、高齢者の交通安全、5番目は、私が先ほど質問させていただいた項目、非常に幅が広いのと、京奈和自動車道の整備促進そのものは、どちらかという建設委員会の所管がほとんどではないのかという気がするのです。

もう一つ、リニア中央新幹線もそうですが、国全体のその体系のことと地域公共交通とどうミックスしていくのか、なかなかわかりづらい、もう少し内容を、この結節点の部分をどうするかなど、方向性を絞ったほうがいいのではないのかという気はします。

○太田委員長 ほかがご意見はありますか。

確かに清水委員がおっしゃっておられますように、ここに関する所管は建設委員会と重なる部分もございまして、それとあわせて警察の方から交通の問題と、部局横断という形で、建設委員会にはない、先ほどの大国委員のご質問もこの委員会ならではと思うのです。おっしゃっておられますように、確かに範囲が広いので、その点は清水委員の意見もごもっともだと思います。

ほかにご意見はありますか。

○清水委員 県内調査で、私は、1番目は都合で行けなくて申しわけなかったのですけれども、2番目の運転免許センターでの高齢者講習の内容、実体験をさせていただいて、これは絶対必要と思いました。問題は一番最初るとき、長蛇の列でなかなか処理ができなかったのが奈良県の実情でしたけれども、だんだん改善はされている。しかしながら、自分なり

に運転は、シミュレーターで済むのではないかと思ったこともあるのです。シミュレーターできちんと、どこを見てののかも確認できるようにしたほうがいいのかというのを感じたのです。できればシミュレーターを置いたほうがよりシビアな答えが出るのではないかと、そんな気がしました。たしか運転免許センターにはシミュレーターがなかったと思うのですけれども、あるのですかね、なかったですよ、たしか。

○太田委員長 僕らが見た範囲ではなかったです。

○清水委員 なかったと思いますね。ですので、両方があって、シミュレーターも何か義務づけで、実地運転するのはさらに、年齢的なものも重ねてしていけばどうかと、改善点として思いましたので、それだけお話をさせていただきます。

○太田委員長 わかりました。

○荻田副委員長 実はこの委員会の所管事務事項、所掌事務の取り扱いについて、一つは、リニア中央新幹線の整備促進を入れました。今、東京―名古屋間を2027年までに開通させるという思いで、JR東海が頑張っているのですが、その中でも静岡県内の地元調整で若干おくらしている部分はあるものの、それぞれの工区で順調にきているということをお聞きしています。

私たちのこの名古屋駅以西、すなわち、奈良市附近、もう新大阪は決まっておりますので、名古屋、亀山、奈良市附近、そして新大阪というルートへの決定に向け、県でも環境影響評価のお手伝いということで、県独自に調査も実施している中で、これも入れたらどうかということで入れていただいたわけであります。奈良県下では大和郡山市は1カ所、奈良市は2カ所、生駒市は1カ所という形で、それぞれの市町村の思いを持って誘致しており、最終的に決められるのはあくまでもJR東海でありますけれども、環境影響評価などを含めた中で、これからの進め方について、私たちの委員会としても、これはやはりしっかり見ていく必要があると思ったので、所掌事務に組み入れていただいた。加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピック、2025年大阪・関西万国博覧会ということで、関西の景気浮揚をしていくためにも、こういったものも地方自治体としてしっかり議論、討論しながら、前を向いて進めたらと思うわけです。以上です。

○太田委員長 ありがとうございます。

ほかにご意見はありますでしょうか。

○田尻委員 この委員会の中で、先ほどもありましたが、京奈和自動車道と地域公共交通は関係がないわけではありませんけれど、少し分野が違うというか、所管が違うかという

感じをしています。

それと、この地域がつくことによって、本来私も議論をさせていただきたい、するべきだと思っていますのは、公共交通でバスが減便になる、あるいはバス路線が廃止になっていく、そのことが強いて言えば買い物に行けない、病院に行けない、学校に行けないということにつながっていくと。特にその中で奈良県内であったら、例えば東部、南部を中心としてそういう地域で住むこと、あるいは生活することが大変厳しくなってくる現状があります。そうなってまいりますと、やはり限界集落から消滅へと、こういう悲しい道筋になっていたり、今いろいろな事情をお伺いしますと、子どもが大学や、県外あるいは町外へ出られたら、その後、大阪を中心として就職されたらもう帰ってこられないという現状があります。だんだんと奈良も空き家がふえてきて、大阪から移り住んでいただいた皆さん方もまたもう一度、再び奈良から出られて、大阪へ帰っていかれる方が多いです。私どももこの奈良市の西奈良地域ですが、お伺いすると、やはり車がなくて買い物に行けない、高齢者になって免許証を返納すると買い物すら行けない、病院へ行けないと。それならば、大阪へ戻って、駅上、あるいは駅近マンションやそういうところへ戻っていくという現状があります。

以前にも関係委員会で申し上げましたが、そういう方々のことも考慮しながら、買い物バスのものも連動して考えていくときが来ているのではないかと思っています。数々の課題は、実際のところはありますが、とにかく、日々の生活をしていただけることを重きとする地域交通の体系、体制を中心に地域に密着した問題を取り上げながら、委員会でご議論をいただければと思っています。これは私の思いと感想として申し上げたいと思います。

○太田委員長 ありがとうございます。

○荻田副委員長 今、田尻委員がおっしゃっていただいたこと、そのとおりだと思います。過疎地を含めてだんだんと乗降客が少なくなっている場所について奈良交通株式会社の対応としては、随分廃止路線が多くなりました。このことによって、その地域地域が疲弊をしてきているところもあると思いますので、廃止路線と乗降客数がどのように変化をしてきているのか、人口動態も含め、できるなら資料提供していただければと思います。過疎地域、過密、こういったところに地域交通網体系としてどのように連動していくのか、私どももしっかり勉強させていただいたらと思います。以上です。

○太田委員長 ありがとうございます。

ほかご意見はありますか。

先ほどは田尻委員と荻田副委員長から、1番目の地域交通の問題についてのご発言がございました。また、3番のこのリニア中央新幹線についても荻田副委員長から、この調査の意義について、環境影響評価の問題も含めてご発言がありました。清水委員からは、この委員会の調査や審査の守備範囲をどういうふうに位置づけるのかについてもお話がありました。

ほかご意見はございませんか。

それでは、これをもちまして委員間討議を終わります。

本日の委員会はこれで終わらせていただきます。