

第 1 回委員会及び事前説明におけるご意見・ご指摘の反映状況

資料 3 - 1

項目	第 1 回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（素案）への反映状況
1. 計画の 全体的な構 成について	<p>【塚口委員長】</p> <p>① 現計画は良くできているが、これをどのようにブラッシュアップしていくか。</p> <p>② 現計画の進捗状況を、ある程度定性的でもよいのでレビューして記載してほしい。</p> <p>③ 基本的な取組方針 1 つ目、2 つ目を見ると県内だけに目を向けているようなのだが、「域外」という考え方も重要。3 つ目は広域的なネットワークの話にした方がいいと思う。</p> <p>④ デジタル化は全体に関係するため、基本的な取組み方針の横軸として整理してはどうか。</p> <p>【猪井委員】</p> <p>⑤ 改定計画の「域内交通」の言葉は、人や地域によって思いは異なるので定義が難しい。「県内交通」として一般的な表現にしてはどうか。</p> <p>⑥ 基本的な取組みの横軸に整理するものとして、デジタル化だけではなく、カーボンニュートラルも大事ではないか。</p> <p>【佐野委員】</p> <p>⑦ 基本理念にある「自立する奈良県」について、県内には多く存在する社寺の中にある奉仕の精神、慈悲の精神から、人との関わりによって社会が成り立っているといったことをもう一度しっかり確認し、奈良県だからできる提案にして欲しい。</p> <p>【土井委員】</p> <p>⑧ 「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</p>	<p>① 配布資料の「資料 2-1 構成新旧対照表（案）」に基づき、ご説明します。</p> <p>② 「第 2 章 2」において、第 1 期計画に基づく取組の成果及び効果検証を記載するとともに、「第 2 章 4」にて、現計画における「指標・目標」の推移及び達成状況を記載します。</p> <p>③ 本計画における中心的な内容としては、第 1 期計画に引き続き、県内公共交通の維持・充実としておりますが、「第 4 章 3-1(2)」において、広域的なインフラ整備との結節等についても記載します。</p> <p>④ ご意見を踏まえ、デジタル技術の活用等を含む「推進施策 4 時代の変革に対応した公共交通の構築」は、「推進施策 1 及び 2 の実現を支えるもの」として、「第 4 章」冒頭にその旨を記載します。</p> <p>⑤ 全体的な範囲を指す部分の記述については、表現を「県内公共交通」に統一します。</p> <p>⑥ 「第 4 章 4-2」において、デジタル化に加え、脱炭素社会に向けた取組を推進することを記載します。</p> <p>⑦ 「第 4 章 3-1」において、「奈良モデル」の取組による関係者との連携・協働をさらに進めることを記載するとともに、「第 4 章 2-2(2)」においていわゆる「心のバリアフリー」についても記載します。</p> <p>⑧ 「第 2 章 1(1)(2)」や「第 3 章 1、2(2)」において、南部・東部や北西</p>

	<p>東部の課題も基本理念に表現するほうがよいのではないか。</p> <p>⑨ 現計画を策定した5年前との変化につき分析を。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いる中で、移動を支える公共交通側として先ずはやるべきこと明確にする。他にも、ドライバーの確保やもともと厳しかった経営がコロナで大打撃を受けている。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。</p> <p>⑩ 多くの県民は公共交通を使わないので、公共交通の問題は自分に関係ない話と思っているだろうが、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なので、それを理解してもらうことで公共交通政策の推進に理解を得ることを、この基本計画で明確にしたい。</p> <p>【三星委員】</p> <p>⑪ 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。</p>	<p>部などの地域による課題が異なることに留意した記載とします。</p> <p>⑨ 「第2章」において、公共交通を取り巻く環境の変化、新型コロナウイルス感染症の影響及び対応や、第1期計画に基づく取組の成果・効果検証を行うなど、現状と課題を踏まえた分析を行い、それを踏まえた推進施策について「第4章」に記載します。</p> <p>⑩ 「第4章3-2(2)」において、県民一般に対し、交通の存在意義や施策等に関するわかりやすい情報発信を行っていくことを記載します。</p> <p>⑪ 現況については、ご説明するとともに配付資料「資料3-2 県内における地域の自家用有償旅客運送や助け合い交通の実施状況について」に基づき、「第2章1(5)」に記載します。また、「第3章1、2」、「第4章1-1(2)、1-2(1)」に地域の輸送資源や多様な輸送モードを活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることを記載します。</p>
<p>2. さまざまな公共交通モードの位置づけ（タクシー、自家用有償旅客運送等）について</p>	<p>【猪井委員】</p> <p>① 全体としてバスの話題が多く、タクシーの話が出ていないのが心配である。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。</p> <p>② 自家用有償、通院・通学目的の無料送迎バス等の許可を要しないものがどこを</p>	<p>① 「第2章1(4)③」において、タクシーについて現状・課題を記載します。また、「第3章2(1)」において、公共交通の対象であることを明示するとともに、「第4章1-1(2)」において、広域バス路線のみならず、タクシーを含む他の交通モードや地域の輸送資源を活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることを記載します。また、「第4章1-1(2)、3-1(1)」において、「エリア公共交通検討会議（仮称）」において、参画メンバーにタクシー事業者も加わってもらい、地域の公共交通全体の維持・充実について議論することを記載します。</p> <p>② 県内における活用状況につき、市町村への調査により作成した配付資</p>

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入れる必要があるのではないか。

【土井委員】

- ③ 国のフィーダー補助でタクシーも対象になるなど制度変更で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だろうか。
- ④ 活性化再生法には地域の輸送資源の総動員という話がある。自家用有償や許可を要しない運送、病院の送迎バスなどあるが、事故発生時の責任の所在や、ドライバーの認定講習や保険をどうするかといった課題があるので、対応方向を考えておくことが重要。

【三星委員】

- ⑤ 県の公共交通の現状と課題について、全体感がより分かるデータを得たい。特に、バス交通の利用者数等を提供してもらい、地域の特徴別に現状と課題が詳細に分かるようにしたい。タクシーも同様である。
- ⑥ 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

料の「資料 3-2 県内における地域の自家用有償旅客運送や助け合い交通の実施状況について」に基づき、「第 2 章 1(5)」に記載します。また、「第 3 章 1、2」、「第 4 章 1-1(2)、1-2(1)」に地域の輸送資源や多様な輸送モードを活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることを記載します。

- ③ 「第 2 章 1(4)③」において、タクシーについて現状・課題を記載します。また、「第 3 章 2(1)」において、公共交通の対象であることを明示するとともに、「第 4 章 1-1(2)」において、広域バス路線のみならず、タクシーを含む他の交通モードや地域の輸送資源を活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることを記載します。また、「第 4 章 1-1(2)、3-1(1)」において、「エリア公共交通検討会議（仮称）」において、参画メンバーにタクシー事業者も加わってもらい、地域の公共交通全体の維持・充実について議論することを記載します。
- ④ 「第 3 章 1、2(2)」、「第 4 章 1-1(2)、1-2(1)」において、自家用有償旅客運送やいわゆる助け合い交通も含め、今後より積極的な活用を促進する旨を記載するとともに、地域の輸送資源等の活用にあたっての課題や留意点などを把握し、対応方向を検討し「第 4 章 3-1(1)、3-2(2)」に記載の「教材」や「勉強会」において、示していきます。また、「第 4 章 3-2(1)」において、自家用有償旅客運送等における、住民などによる運転に際しての課題解決等を推進することを記載します。
- ⑤ 鉄道・バス・タクシー等の輸送人員等の現状につき、「第 2 章 1(4)」で記載している他、「バスカルテ」等にもとづく取組事例を「第 2 章 2」で記載しています。
- ⑥ 県内における活用状況につき、市町村への調査により作成した配付資

	<p>になる。県下の実情を調査して計画のポイントとして示したい。</p> <p>⑦ 自治体の補助・助成の状況を本計画では重要であり、調べたい。</p>	<p>料の「資料 3-2 県内における地域の自家用有償旅客運送や助け合い交通の実施状況について」に基づき、「第 2 章 1(5)」に記載します。また、「第 3 章 1、2」、「第 4 章 1-1(2)、1-2(1)」に地域の輸送資源や多様な輸送モードを活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることを記載します。</p> <p>⑦ 「第 2 章 1(4)、(5)」で路線バスやコミュニティバス等に対する補助の状況につきを記載します。</p>
<p>3. 公共交通利用促進や過疎地域の交通維持について</p>	<p>【猪井委員】</p> <p>① 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。</p> <p>【佐野委員】</p> <p>② なぜ、路線バスの利用者が少ないのか、本数が少ないのか、その理由を整理していくべきではないか。路線バスはA地点～B地点までいけばいいというのではなく、移動中の楽しみがあれば、今よりもっと増えるのではないか。</p> <p>③ 県外で路線バスに乗ると、違う感覚を味わうことができる。奈良への来訪者にとって、バスに乗る時間が特別なものになることが大事。思いがけない出会いや交流がその場で生まれるような路線バスのあり方も、奈良県ならではのものになるかと思う。</p> <p>④ 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。その人たちの子どもが大きくなったときに、交通のことを考えて出て行かざるを得ない状況にならないようにどうするのか、計画に盛り込みたい。</p>	<p>① 国の制度上、通学定期は、交通事業者が必ず設定するものとされており、県単独での見直しは困難ですが、「第 4 章 3-1(2)」等に記載のとおり、通学手段の確保等、教育分野の施策との連携も進めてまいります。</p> <p>② 及び③ 「第 2 章 1(4)」において、交通事業者の経営状況等の現状・課題を整理しました。ご意見を踏まえ、「第 2 章 1(3)」において、「観光地の性質や公共交通モードの態様に応じ、移動自体が旅行目的となるような魅力的な交通手段の提供も有効と考えられる」とし、「第 4 章 3-1(2)」において、「交通手段自体が観光目的となりうるような取り組みも考えられる」として、公共交通施策サイドからもまちづくり等に係るアイデアを提言していくことを記載します。</p> <p>④ 「第 2 章 1(2)」に、南東部等における移住などの動きについて記載します。また、「第 3 章 1、2(2)」、「第 4 章 1-1(2)、1-2(1)」において、地域の輸送資源を活用し、地域の公共交通の維持・充実を図ることとしています。併せて、「第 4 章 3-1(2)、3-2(2)」において、南部・東部の振興を含む他の政策分野との連携を図るとともに、それらを担当する行政職員にも公共交通の存在意義や施策等への理解が進むよう情報発信を行っていくことを記載します。</p>

【土井委員】

- ⑤ 鉄道、バスのネットワーク充実も重要。ダイヤのパターン化、バスと鉄道の連携待ち時間のない円滑な乗り継ぎなど。
- ⑥ 免許返納者は、返納後は公共交通よりも家族に送迎してもらうことが多いが、送迎を何回もお願いするのを遠慮して外出回数が減る傾向となるのが問題。例えば1時間に1本でも、パターンダイヤにして定時運行するなどして利用しやすくし、利用体験を積んでもらう。遊びに行くときなど、楽しむためのツールとして公共交通があるということを知るようになっていく。さらに、移動は手段であるので、外出のための目的となる場があることが大事。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と思う。
- ⑦ 公共交通計画は高齢者を重視するだけでなく、若い人たちを支える計画であることが必要である。例えば、南部では、高校に進学すると親も一緒に都市部に引っ越してしまうことも多い。通学用にバスという選択肢があることで、定住がはかれる。優秀な生徒さんが高校入学時に域外へ流出すると、その生徒が医学部に行き、医者になっても故郷に戻って来ない場合が多い。将来、医者がない地域にならないためにも高校までは自宅から希望する学校に行けるような方策を念頭においた公共交通計画が望まれる。
- ⑧ 県道か市道か道路管理者によると思うが、バス停については、標柱や上屋があると占用物件になっており、占用金をとっている場合がある。バス停は公共の用に供しているので、無料化に向けた取組みを県としてサポートしてはいいかがか。

【三星委員】

- ⑨ 長野県南信濃地域などでは、市町村の領域を超えた広域的連携も進んできている。また、熊本市及び周辺自治体ではバス事業者の壁を越えて連携を密にする取組が始まっている。従来の枠組みを超えた発想はともに重要になってい

- ⑤ 「第3章2(3)」に取組の指針として記載し、「第4章2-2(3)」において、快適な公共交通の利用環境の整備を推進することを記載します。
- ⑥ 上記⑤に加え、公共交通サービス提供により高齢者の外出を促すといった取組も含む「クロスセクターベネフィット」の反映を「第4章1-1(3)」で記載します。また、「第4章3-1(2)、3-2(2)」において、他の政策分野との連携を図るとともに、それらを担当する行政職員や広く県民にも公共交通の存在意義や施策等への理解が進むよう情報発信を行っていくことを記載します。
- ⑦ 「第2章1(1)」において、南部・東部や北西部などの地域の課題を踏まえて「地域の自立を図り、暮らしやすい奈良を創る」ための具体的な取組を図ることを記載します。また、通学用バス等の整備により定住者の増加を図るといった取り組みも含む「クロスセクターベネフィット」の反映を「第4章1-1(3)」で記載します。
- ⑧ 市町村への調査を実施しました。現況は、配布資料の「資料3-3 バス停等に係る道路占用料等の徴収状況について」のとおりです。占用料等の減免については、市町村とのコミュニケーションの中で提起していきます。
- ⑨ 「第3章1、2(2)」、「第4章1-1(2)、1-2(1)」において、地域の輸送資源を活用し、地域の公共交通全体の維持・充実を図ることや、「第3章3(1)」、「第4章3-1(1)」において、「奈良モデル」の取組をさらに進め、

	る。	「エリア公共交通検討会議（仮称）」参画メンバーの拡大や検討エリアの拡大を可能とする取組を記載します。
4. 評価指標について	<p>【土井委員】</p> <p>① 権限委譲は極めて重要。地域の移動を支えるために県にも予算の裏付け欲しいが、国に財源委譲を求めるには理論的な裏付けが要る。そこで、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に入れていくべき。</p> <p>② 評価指標はもう少し工夫してもいいのでは、活性化再生法でももっと多様な評価が必要と掲示されている。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。</p>	<p>① 「第3章1」において、権限移譲・財源確保の考え方を記載するとともに、ご意見を踏まえ、「第3章2(2)」、「第4章1-1(2)(3)」において、地域公共交通の多面的な効果(クロスセクター効果)も踏まえながら、最も効率的な公共交通サービスの提供を目指していくことを記載します。</p> <p>② 路線バス等の診断指標自体は、「第4章1-1(2)」のとおり、第1期計画と同様としたいと考えますが、ご意見を踏まえ、「第3章2(2)」、「第4章1-1(2)(3)」における記載のように、新たにクロスセクター効果も踏まえながら、最も効果的な公共交通サービスの提供を目指していくことを記載します。</p>
5. まちづくりや福祉分野との連携について	<p>【三星委員】</p> <p>① 縦割りを排した分野連携は市町村だけではできないので、県が高い視野から方針を出していくことをお願いしたい。交通は、すべてのライフスタイルに絡んでくるものであるし、地域イメージの根幹にも関わってくる。例えば、子どもの送迎はほとんど母親が行っている実態は男女共同参画社会を妨げている。共同参画を進める政策意図があるならば、公共交通を確保しなければなかなかできないことである。</p> <p>② 地域の居場所作りを地域福祉計画で推進しているが、まちづくりや交通計画と連動していない。公共交通や助け合い交通との連動は大切。コンパクトシティ構想とも連動させなければ。そういったニュアンスをこの計画にも盛り込みたい。</p>	<p>① 及び② 「第1章2(3)」において、県の総合的及び他政策分野の計画等と連携していくことを記載するとともに、「第3章2(2)」、「第4章3-1(1)(2)」において、公共交通全体の維持・充実について議論するため、多様な関係者が参画し協議することやまちづくりや保健、医療、福祉、教育、産業等に係る施策との連携し検討していくことを記載します。また、「第4章3-2(2)」では、他の政策分野の行政職員に対して、公共交通の存在意義や施策等に関する情報を発信し、公共交通施策への理解を深めてもらいます。</p>
6. バリアフリー導入方針について	<p>【佐野委員】</p> <p>① 三輪駅や西ノ京駅が階段を使わないといけない状態であるので、年配の参拝客が多い駅に配慮をする、といった乗降客数だけではない視点での取組みに期待する。</p>	<p>① 「第4章2-2(1)」において、誰もが使いやすい利用環境の整備するため、公共交通のバリアフリー化を推進することを記載します。なお、ご指摘の駅については下記の通りとなっています。</p>

	<p>【土井委員】</p> <p>② 地域公共交通総研調べでは、国内の交通事業者の46%が、年度内に経営が困難になるといっているが、それでもバリアフリーは必要だと、強くサジェスションできるような論理はないだろうか。</p> <p>③ コロナ禍における経営へのダメージ対策として路線の廃止や減便が進められている、このこととバリアフリーをトレードオフで考える必要はないが、その間に何か工夫が必要。工夫の動機づけを考えなければいけない。</p> <p>【三星委員】</p> <p>④ 奈良市はバリアフリーのマスタープランを策定した。基本構想は事業計画の色合いが強く、実現の道筋が立っているものしか書けなかったが、マスタープランは将来の構想として自由度高めに記載できる。市町村のマスタープラン策定推進を県の方針としていただきたい。</p> <p>⑤ 「移動の自由」は生きていく上で必須なので、「交通権」という権利があるべき。現実的な財政問題もあるなかで、権利問題＝不公平はいけないという考えを持って議論していく。例えば山奥の子どもにも教育権はあり、分校廃止になれば送迎できるようにするなど工夫する。また、障害があることにより生活するための権利が失われてはならない。これはSDGsの社会目標とされている。多少の補助をすることで大きい費用を節約するような知恵を出し合うことが大切と思う。</p>	<p>三輪駅：段差未解消駅 西ノ京駅：段差解消済駅（エレベーター、傾斜路整備済み） ご意見を踏まえて関係者に課題提起していきます。</p> <p>② 及び③ 「第4章2-2(1)」において、国の新たな整備目標を踏まえた整備促進を掲げるとともに、「第4章2-2(2)」において、バリアフリー化における財政面の支援とともに、研修会などのソフト面の取組も行うことを記載します。なお、補助のあり方について検討していきます。</p> <p>④ 「第4章2-2(1)」において、市町村による「移動円滑化促進方針（マスタープラン）」や「バリアフリー基本構想」の策定を促進することを記載します。</p> <p>⑤ 「第3章1、2(2)」、「第4章1-1(3)」において、第1期計画に引き続き、公共交通は、「全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むために、必要なサービスである」と位置付けています。また、地域公共交通の多面的な効果（クロスセクター効果）も踏まえながら、最も効率的な公共交通サービスの提供を目指していくことを記載します。</p>
<p>7. デジタル技術の位置づけについて</p>	<p>【猪井委員】</p> <p>① マイクロバス「ポンチョ」のEVも発売されるので、給電用の施設整備など支援をする必要がある。</p> <p>② GTFSSは導入だけでなく常に更新することが重要。また、様々な新しいモビ</p>	<p>① 「第4章4-2(2)」において、環境負荷の低い車両（次世代自動車：電気自動車、燃料電池車）・施設等の導入を促進することを記載します。</p> <p>② 「第4章4-1(1)(2)」において、県内におけるコミュニティバス等の運</p>

	<p>リティーサービスが生まれている。これらの動向を把握することは重要。Ma a S、A I オンデマンドなど導入しても利用が増えなかったらソフト会社だけ儲かり、富が域外流出してしまうので、目的に見合った方法・システムを導入することが重要。</p>	<p>行データを GTFS 形式で整備し、県内公共交通のプラットフォームを構築することを記載しました。データ更新についても、継続性が確保できるよう工夫します。また、デマンド交通等の新しい公共交通サービスの導入・展開については、各地の事例等から知見を共有することを記載し、目的に見合った方法等の導入を促進します。</p>
<p>8. 担い手の確保・人材育成について</p>	<p>【猪井委員】</p> <p>① 県、市町村、住民それぞれに役割がある。それぞれの知識の定着も、基本方針のベースに関わるところだと思う。</p> <p>【土井委員】</p> <p>② 地域公共交通会議・法定協などに出る市民委員にはもっと勉強して欲しいので、その機会を提供すること＝人材育成を計画の中でも明示してほしい。こうした会議では、路線・運賃を決めるなど大きな権限を持っていることを十分に把握できていない人達もいる。これは会議の意義を十分に説明してこなかった問題がある。人づくりの予算を確保し、行政職員が市民委員に対して研修ができるようにする、それにふさわしいテキストを用意するなど、草の根の活動から人材育成を広めていければと思う。これにより地域公共交通を支える仲間が増えていくことで、計画を推進する力も増加することが考えられる。</p> <p>【猪井委員、土井委員】</p> <p>③ 改定計画案には公共交通の担い手の話が記載されていない。5年前に比べると状況は厳しくなっているので、盛り込むべきではないか。</p> <p>【三星委員】</p> <p>④ 住民参加のまちづくりという考え方で、交通サービスは与えられるだけでなく、自分たちで作っていくという機運を醸成していくことを盛り込みたい。実際に、公共交通の維持が限界を超えている地域では助け合いも必要。</p>	<p>① 及び② 「第4章3-2(2)」において、行政職員や県民、公共交通の会議に参画する市民委員等、対象に応じた方法で、公共交通に関する理解を深めてもらえるよう取組を記載します。勉強会等で使用する学習教材についても、国等と連携し、作成します。</p> <p>③ 「第2章(4)」で現状を記載し、「第4章3-2(1)」において、公共交通の働き手の確保に向けた取組を記載します。</p> <p>④ 「第3章1」において、地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組みに参画することや「第4章3-1(1)、3-2(1)」では、公共交通の維持・充実について議論するため、地域づくり団体など多様な関係者が参画し協議するとともに、県民や市民委員等の関係者が公共交通の存在意義を認識し、知識を深められるよう環境整備することを記載します。</p>

項目	事前説明におけるご意見・ご指摘	改定計画（素案）への反映状況
第2章 本県の公共交通の現状・課題	<p>1 公共交通を取り巻く環境（4）交通事業者の経営状況等 ②鉄道事業等 【土井委員】</p> <p>① 鉄道駅の無人駅化が進んでいるが、駅は、地域の方が利用できる貴重な資産である。駅を地域が自ら守りたいという意識を引き出す工夫が必要であると考えするため、市町村が主導し、地域と一緒に取組を進めてほしい。</p> <p>2 第1期計画に基づく取組の成果・効果検証（2）バリアフリーの推進 【三星委員】</p> <p>② 移動円滑化促進方針（マスタープラン）、バリアフリー基本構想の市町村の策定状況を記載できないか。</p>	<p>① 現在、複数の市町村に対し、先行事例（JR御所駅）の知見を共有するなど県から働きかけている状況。また、「第4章2-1（2）」において、先行事例に関する事例集作成や無人化駅等の活用策の検討、鉄道事業者の調整に県も参画するといった支援をすることを記述しました。</p> <p>② ご意見を踏まえ、「第2章2（2）」において、移動円滑化促進方針（マスタープラン）、バリアフリー基本構想の市町村の策定状況を記述しました。</p>
第3章 基本理念及び取組方針	<p>【土井委員】</p> <p>① 基本理念に「地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創る」ため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する」とあるが、普段公共交通を利用していない人（自動車利用）も含めて、公共交通を支えることが必要だと考える。</p> <p>【三星委員】</p> <p>② 基本理念の冒頭に「移動権」について記述できないか。</p>	<p>① ご意見を踏まえ、「第4章3-2（2）」において、「自分ごと」として考えることができるよう、公共交通を利用していない人も含む県民一般に対し、幅広い世代・多様な生活様式を支える公共交通の意義や施策に関する情報発信を行うことを記述しました。</p> <p>② 「第3章1、2（2）」、「第4章1-1（3）」において、第1期計画に引き続き、公共交通は「全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むために、必要なサービスである」と位置付けています。また、地域公共交通の多面的な効果（クロスセクター効果）も踏まえながら、最適な公共交通サービスの提供を目指していくことを記述しました。</p>

<p>第4章 推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組</p>	<p>1-1(1)「地域公共交通計画」の策定促進 【塚口委員長】 ① 小規模な市町村による計画策定に対し、奈良県もサポートすることは必須であるが、「成果指標・目標」の策定件数については、再考してもよいと考える。 【猪井委員】 ② 「成果指標・目標」の市町村による「地域公共交通計画」の策定件数は、フィーダー系の補助獲得のメリットがない市町村は消極的かもしれないし、小規模な村も多いうえ、達成できるか不安。 【土井委員】 ③ 計画策定は努力義務であるが、依然として旧計画（地域公共交通総合連携計画）の市町村も多い。計画策定の補助制度はあるのか。</p> <p>1-1(2)「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 【塚口委員長】 ④ 検討するエリアの設定方法はどうか。</p> <p>【土井委員】 ⑤ 「想定される取組事例」で他の交通モードと連携した路線の見直しについて記載しているが、まずは、路線を見直す前に需要把握することが重要である。 ⑥ 「成果指標・目標」において「収支率」を掲げる自治体が多く、「診断指標」を満たさないから減便しサービス水準を下げるなど、マイナスの影響を与える。</p>	<p>① ② ご意見を踏まえ、修正しました。地域公共交通計画については、現在、県内の7市町が策定済み。策定済みの市町村を含め、県内市町村の約半数を「成果指標・目標」に設定します。</p> <p>③ 計画策定に関する調査検討を対象として、上限300万円で補助率10/10の補助制度があります。国庫補助も活用すると自己負担は相当軽減されます。</p> <p>④ 複数の市町村を跨ぐ路線等を軸にした「エリア公共交通検討会議（仮称）（18グループ）」により協議を実施します。「第4章3-1(1)」において、このグループ以外についても、地域での意向等に応じ、エリア公共交通検討会議（仮称）の開催を支援し、同様の検討プロセスが実施できること記述しました。</p> <p>⑤ ご意見を踏まえ、「第4章1-1(2)」において、現時点の利用状況や潜在需要を把握したうえで、路線を見直すことを明記しました。</p> <p>⑥ ご意見を踏まえ、「第4章1-1(2)」において、収支率を始めとする「診断指標」を満たさないことをもって、直ちにサービス水準を下げるのではなく、その他の交通モードの検討等、移動ニーズにあった運行効率化を検討するとともに、適切な利用促進策を実施する旨を補足し記述しました。</p>
--	--	---

	<p>1-1(3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入 【塚口委員長】</p> <p>⑦ クロスセクター効果を算定し、路線の維持・確保にどう結びつけるのか難しいところはあるが、公共交通の維持・確保に結びつく、面白い考え方なので上手く活用できるよう検討してほしい。</p> <p>【土井委員】</p> <p>⑧ 近畿運輸局がクロスセクター効果に関するリーフレットを作成しており、写真掲載や計画本文に記述してはどうか。</p> <p>1-2(1) 地域の多様な輸送資源を活用した公共交通ネットワークの充実 【土井委員】</p> <p>⑨ 新たな交通サービス（例：小型モビリティ、グリーンスローモビリティなど）の記載がないので、記載してはどうか。</p> <p>1-2(2) 貨客混載などの複合的な交通サービスの展開 【猪井委員】</p> <p>⑩ サイクルトレインでは、伊賀鉄道のように本格運行している事例もあるので、掲載写真を工夫してはどうか。</p> <p>【土井委員】</p> <p>⑪ 県の補助制度はあるのか。</p>	<p>⑦ 「第4章 1-1(3)」で記述しているように、奈良県版算出ツール作成に向け、算出方法等の検討を進めてまいります。</p> <p>⑧ ご意見を踏まえ、「第4章 1-1(3)」において、近畿運輸局作成のリーフレット（2018年）を参照し、クロスセクター効果のイメージを掲載しました。</p> <p>⑨ ご意見を踏まえ、「第4章 1-2(1)」において、地域の多様な輸送資源として「新たな移動手段（小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等）」を記述しました。</p> <p>⑩ ご意見を踏まえ、「第4章 1-2(2)」において、本格運行している伊賀鉄道サイクルトレインの写真を掲載しました。</p> <p>⑪ 補助制度はあり、実績としては、「第2章 2(1)」に記述の宇陀地域連携コミュニティバス（実施主体：宇陀地域公共交通活性化協議会）の貨客混載の実証運行に対し、支援しました。現在、本格運行しております。</p>
<p>第4章 推進施策2 公共交通に 関わる空間 の質向上</p>	<p>2-1(2) 無人駅・バス停の地域における活用 【土井委員】</p> <p>① JR奈良駅において、改札口に情報提供システムが整備されているが、東口、西口分かれているバスターミナルへの案内が不足しており、県外からの来訪者にとってわかりにくい。奈良市にも伝えている。</p>	<p>① 「第4章 2-2(3)」において、第1期計画の取組の成果・課題も踏まえ、モニター調査により把握し、課題に対する改善策を市町村や関係事業者へ提案するとともに、来訪者に対する情報提供の整備を支援することを記述しました。</p>

	<p>2-2(3) 公共交通の利用環境の整備 【猪井委員】</p> <p>② コミバス等でQRコード決済もあるが、南海電鉄では、「V i s aのタッチ決済」も2021年4月より実証実験開始されている事例もある。</p>	<p>② 交通事業者によるクレジットカード決済導入していることを踏まえ、「第4章2-2(3)」において、参考事例として写真を掲載しました。</p>
<p>第4章 推進施策3 多様な関係者による連携・協働</p>	<p>3-2(2) 行政職員や市民委員等の育成・県民への情報提供 【佐野委員】</p> <p>① 公共交通に関する法制度や他地域における施策・取組等について、教材を作成されるが、実践的に活用できるよう工夫が必要。</p>	<p>① ご意見を踏まえ、「第4章3-2(2)」において、「本県の事例等を踏まえ、実践的に活用できるよう、具体的に記述した教材」と記述しました。</p>
<p>第4章 推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築</p>	<p>4-1(2) 県内公共交通のプラットフォームの構築 【土井委員】</p> <p>① G T F S形式でのデータ整備だけでなく、更新することが重要である。</p> <p>【三星委員】</p> <p>② 本計画では、「SDGs」については、記載しないのか。</p>	<p>① 「第4章4-1(2)」において、データ整備に併せ、更新方法等について交通事業者や市町村等を対象とした勉強会等を開催することを記述しました。</p> <p>② ご意見を踏まえ、「第2章1(7)」、「第3章」に、「持続可能な開発目標(SDGs)」について記述しました。</p>