

地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和3年11月25日(木) 13:03~14:43

開催場所 第3委員会室

出席委員 8名

今井 光子 委員長

中村 昭 副委員長

樋口 清士 委員

清水 勉 委員

井岡 正徳 委員

尾崎 充典 委員

和田 恵治 委員

小泉 米造 委員

欠席委員 なし

出席理事者 濱本 政策統括官 ほか、関係職員

傍聴者 2名

議 事

(1) 11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>

○今井委員長 ただいまの説明、報告、またはその他の事項も含めまして、質問があればご発言願います。

○清水委員 ただいまご説明いただきました、奈良県公共交通基本計画の内容並びに奈良県公共交通基本計画(改定素案)について、一部分ではありますけれど、確認並びに私の考えをお示ししたいと思います。最初、ここに座ったときに、以前に説明していただいた資料と同じものがあるのです。非常にもったいないと。できるだけ早くデジタル化の推進を進めていただきたいと思います。

今、ご説明いただきました、「奈良県公共交通基本計画の改定について」の第2章第1項の公共交通を取り巻く環境の中で、特に私が気になっていますのは、昨今の高齢者の車による事故、それにより運転免許証の自主返納数が結構増えてきています。私の妻も数年前に自主返納をしたわけですが、それを行うことによって足がなくなってしまい、外

に出る機会が減ってしまう方が結構いらっしゃるのではないかと考えています。特に奈良県は、健康寿命日本一を目指しているわけですから、高齢者の方が外に出る機会を減らしてしまうと、これは逆効果であると考えています。そのような中で、先ほどご説明いただきました公共交通を取り巻く環境で、自家用自動車を活用した有償旅客運送あるいは住民同士の助け合い運送の導入も進んでいるということですが、進んでいるという表現ではあるのですが、現状16市町村で導入されているということは、どちらかというと少ないという気がしたのですが、この16市町村の中で、実際はどれぐらいの団体が取り組まれているのか、まずその点をお伺いしたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 今のご質問は、自家用自動車を活用した有償旅客運送の採用されている市町村数ということによろしいでしょうか。

○清水委員 いや、例えば市町村の中で複数の団体が取り組まれているのであれば、全体の中でどれぐらいがあるかということなのですから。各市町村に1つなのですか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 現在、15市町村で実施されており、区域としては76路線で実施されています。

○清水委員 76路線ということは、私の理解が正しいかどうか分からないのですが、76の団体、あるいは市の中で有償の住民同士の助け合い運送もこの中に含まれていると思うのですが、それだけの路線数を運行されている主体がNPOであったり、そうではなかったりというパターンだと思うのです。その団体数がどれぐらいあるのかをまず知りたいのです。なぜかといいますと、特に高齢者向けの足が必要というのは、皆さんもご理解いただけたと思いますけれども、都市部と山間部は当然のことながら環境がまるっきり違いますので、違う環境の中で、特に自動車の保有率あるいは高齢者の率からしていくと、都市部のほうがどちらかというと需要が高いのではと思います。高低差の多い団地や、私の住んでいるところでもそうですが、かなり起伏のある場所が多いわけです。そういうところに対し、有償事業者、あるいは先ほどおっしゃったコミュニティーの中での助け合い運送、その助け合い運送が1団体だけでされているのか、町全体をカバーできるのか、これによってやり方がまるっきり違うのではというイメージを持ったわけです。どれぐらいのNPO法人、あるいは有償の団体が現状、活動されているのか、まずそのことをお聞かせいただけたらと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 自家用有償運送の実際のドライバーはどのような方がされているかということですが、市町村が委託している場合もあれば、本当に住民の

方が交代で、ボランティアで務めておられるケースもあります。今、手元に何団体というのはありませんので、後日ご報告させていただきたいと思います。

○清水委員 ぜひとも、その内容についてはご報告させていただきたいと思います。

先ほども聞かせていただきましたが、「奈良県公共交通基本計画」の第3章第2項にある対象とする交通サービスでは、自家用有償旅客運送や住民同士の助け合いによる運送のほか、施設バスやシェアサイクル等、幅広く捉えるということです。この幅広く捉えるというところで、現状16市町村が取り組まれていますけれど、このような内容を住民の皆さんがご存じなのかどうかは、それぞれの該当市町村しか分からない。実際、実施されていないところは、情報がなければ取り組みようがないわけなので、できるだけ先進的な事例に取り組まれている自治体に向けても紹介させていただきたい。また、今後のことを考えると、先ほども言いましたように、運転免許証の返納など、高齢者の事故率が上がっていることを何とか解消しなければなりませんから、その中の大きな手助けの一つになることは間違いないと思いますので、私の意見として申し上げておきます。全市町村に現状の施策の取組状況と、このような形でやっていくとうまくできますというような情報を各市町村にまずはお知らせいただき、市町村の中でも取り組んでいただける方、ドライバーがいなければ、当然のことながらこのような制度は成り立ちませんから、その募集をさせていただく方法はこういう方法ですと、具体的な中身を知らせていただけるような取組をぜひともしていただきたいと思います。

○樋口委員 私からは、まず、統計データ等の中身についての確認です。1つは、鉄道の乗車人員が減っているのですけれど、例えば通勤、通学、定期客の乗客数がどれぐらいになっているのか、その他がどれぐらいになっているのかの内訳を持っておられるのであれば、教えていただきたい。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 各社とも全体の定期、定期外は公表されていますけれども、県内に限った分での定期、定期外との乗客数は今、手元にありませんので、またご報告させていただきたいと思います。

○樋口委員 次に、バスについて、この輸送人員は路線バスだけで、観光バスは入っているのか。収益に観光は入っているのか。会社自体の収益ということになると、観光も多分、入っているのです。要は何が言いたいかということ、鉄道に関してもそうですけれど、通勤、通学など日々の動きと、観光などその他目的の動きというのが、どの程度変わっているのかが見えないと。収益構造のどこで減っているのか。バスだと観光が減っているので大き

く収益を落としているが、路線バスとしての乗車人員は実はそんなに変わっていないなど、そのような話を気にしています。その辺りが分かるのかどうかお答えいただけますか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 現状、県内というよりも奈良交通の話ですけれども、観光バス等の収入も大きく減っています。また一方で、普通の路線バスでの乗客も減少しています。例えば、奈良交通であれば、3割近く減少しているというデータは出ています。

○樋口委員 バスの営業収益の中には観光バスも入っているか、入っていないかが分かれば教えてください。確認ということで、また教えていただけたらと思います。

もう1点、また後ほどお知らせいただきたいのですが、「公共交通等に関する統計データ等について」の「3. 県内におけるコミュニティバス等の運行状況」で、各路線がどのような収益構造なのか、あるいは収支や収支率がどの程度かという経営状況について、もし分かるようなデータがあればお知らせいただきたいと思います。あとで質問させていただくところにも関わってくるので、ぜひ知りたいと思っています。

奈良県公共交通基本計画案について2点質問があります。1点目が奈良県公共交通基本計画（改正素案）67ページにある地域公共交通の多面的評価方法の導入についてです。これは以前に触れたクロスセクター効果の算定ということで、公共交通の成果の指標というか検証の判断材料として使っていこうということだと理解はしているのですが、この報告書によると、令和5年度にクロスセクター効果算定ツールの作成という目標を掲げられているのですが、進め方について、今、何か想定しているものがあれば教えてくださいませんか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 樋口委員お尋ねのクロスセクター効果ですけれども、この手法は、もともと利用人数や収入といった公共交通に関して数値として見える形で示されている価値に加え、公共交通サービスがあることで、まちづくりや医療、福祉、観光といった、ほかの施策との関連で生じている価値も公共交通の意義を図る上で有用であるとの考え方となっています。例えば、公共交通サービスが提供されていない場合に必要となる通院や通学等の移動を支援するために行政が支出する額を可視化されていない価値として捉え、公共交通サービスの運行に対して行政が負担する額と比較することで、公共交通サービスが提供されることの意義について考える材料とするものです。

進め方ですけれども、この手法の考え方、意義等について、まず市町村と共有します。令和4年度には、パイロット事業として県内3つのエリアでクロスセクター効果の試算を

行い、課題を抽出していきたいと考えています。この結果に基づき、令和5年度には奈良県版の算定ツールを作成し、市町村における公共交通施策の多面的な議論に活用していただく方向で、現在考えています。

○樋口委員 令和4年度にパイロット事業として、恐らく幾つかサンプルを抽出してということだと思うのですが、中山間エリアと都市部では、地域によって出方が随分違うのではないかと思うのです。都市部の中でも、例えば従業員が行き来するような、働く場をたくさん持っているところと完全な住宅都市のところでは全然違うものが出てくる。それをぜひ見たいということも含め、コミュニティバスそれぞれの路線でどういう収支になっているのかも気になるのですが、そういうところを見ていこうとすると、サンプルとしては大きく取らなければいけないのではないかということが一つあります。もう一つは、そのような方法を検討するところに県が主体的に関わることで、県が何をしているのか。要は、公共交通を維持するために一定の財政的な支援、負担はあってしかるべきだろうという話に多分なっていくので、そこの理解を得て、他の施策にかけるお金を公共交通に回したらプラス・マイナスでプラスになるといった話があれば、政策転換をしていかなければならないといった意識を作っていかなければいけないと思うのですが、そのような意識を醸成しようと思うと、関わっていただくのが一番手っ取り早いのではと思うのです。研修で話を聞いていても、なかなか分からない話もあると思いますし、自ら勉強しようとするとも学術論文を読まないといけない話になってくるので、お金と手間がかかるかもしれませんが、できるだけ多くの市町村に参画いただくことが必要ではないかと思いますので、ぜひお考えいただきたいと思います。

また、アウトプットが出てくると、恐らく今、公共交通の診断、あるいは指標の設定で見られるのですが、これが大きく変わってくる話もあろうかと思えます。そうすると、今の計画立案の分析の仕方が大分変わるだろうと思うので、期待しているところです。丁寧にやっていただければと思います。

2点目、「奈良県公共交通基本計画（改定素案）」の75ページに駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進という項目があり、具体的な取組と成果目標の考え方が示されているのですが、一方で、72ページで、地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備についてで、機能向上を促進する対象として「まちづくりに関する連携協定」や新たに実施されるプロジェクト等を踏まえ、まちづくりやプロジェクトの重点拠点・アクセス拠点となる鉄道駅やバスターミナル等を位置づけるとあって、ここでのバリアフリー化を含

む施設整備を実現すると書かれているのです。この考え方と、今の鉄道駅のバリアフリー化の考え方とは、実は制度的には全然違うものです。たまたま1日当たり3,000人の利用者数があれば、今の制度に乗ってくるわけですが、これは以前も申し上げたのですが、「奈良県公共交通基本計画（改定素案）」73ページには大和平野中央プロジェクトの対象区域となる近鉄石見駅の駅舎が例えで挙げられているのですけれど、新たに設置される県立大学工学系第2学部の学生の流れがあれば、3,000人を超える、あるいは、1,000人から2,000人かということもあるのです。一方で、この前、触れましたファミリー公園前駅などは、プロジェクトとしては今、西側に施設があり、リニューアルされて、東側には今度新たに県有の施設を造りましょう、この東西間を連携しましょうという、矢印も描かれているのです。そうすると、間にある駅というのはどうなのだろうか。ただ、日常生活での利用があまり望めない感じではと思うので、乗降客数が増えてくればいいのですが、そうでないときにその駅の扱いはどうなるのか。そうすると、大和平野中央プロジェクトの中では要となっていくべきだけれども、バリアフリー化という制度上に乗ってこない。そうすると、誰が事業主体になって、誰が財源負担するのかというところが見えてこないのです。奈良県公共交通基本計画の実現手段として、どう取り扱っていくのか、手段をどうするのかというところに踏み込んでいかないと、絵に描いた餅になっていく部分もあるのではないかと思います。奈良県公共交通基本計画の実現方策は誰がどこで考えるのかというのは何かありますでしょうか。大和平野中央プロジェクトの話ではなく、奈良県公共交通基本計画（改定素案）に書かれていることの実現方策として、ミスマッチが出てくる可能性は十分あって、どういう形で解決していくのか、今後の課題だということであればそのような答えでも結構なので、お願いします。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 それぞれの個別ケースにおいて、県が関わるような話であれば、庁内での検討となってまいりますので、それにつきましては公式的なこれというものがあるわけありません。一つ一つそこは対応していきたいと思っています。

○樋口委員 ただ、一つ一つの対応ですが、所管がばらばらになるのです。プロジェクトの話になると、そのプロジェクトを所管している部局で考えないといけない話になってくる。一方で、駅の取扱いどうするのかとなると公共交通の担当課でということになって、誰が主体的にそこを検討するのかがよく見えないのです。そこは組織的に、誰がどういう場合に検討するのかを決めていかないと、宙ぶらりんで放置される可能性もあると心配しているのです。あくまでも公共交通基本計画の実現方策としてどうするのかというところ

をベースに考えていただく必要があるのではないかと思いますので、早く考えていただきたい。大和平野中央プロジェクト絡みの話になると、ここではお答えいただけないかと思えます。担当が文教くらし委員会になるので、その場でまた聞きたいと思っています。

最後、要望として申し上げますけれども、以前も観光施策との関連ということで、観光振興対策特別委員会でバス戦略的なものを考えたらどうかという話があって、そこは地域公共交通対策等特別委員会でも取り上げていただきたいと言っていたのですが、特に詳しく、情報提供など、いろいろ観光に絡むところが書かれてはいるのですけれども、1点、今、申し上げたような観光の拠点になるような駅がどこなのだと。これは観光政策と連携しないとできない、出てこない話なのですけれど、これから奈良県公共交通基本計画を検証していくときに、拠点となる駅がどれだけあって、そのうち幾つできましたという達成度みたいなものを見ていかないと、毎年1か所できました、2か所できましたというアウトプット型の評価だけではなく、どれだけ到達したか、結果として観光周遊にどれだけ寄与したかというアウトカムに入っていただくと一番いいのではと思うのですけれども、交通だけの話ではなく、観光政策と連携しながら、本来、周遊拠点として空間整備、施設整備をやらねばならない鉄道駅なりバスターミナルがどれだけあるのか。それを何年かけてどうつくっていくのか、達成させていくのかを追いかけていただく必要があると思えますので、観光部局と一度ご相談いただきたい。地域の拠点となる駅、バスターミナルの項目にかかってくる話と思えますので、具体的な奈良県公共交通基本計画（改定素案）を受けての話の中で一度ご検討いただきたいと思えます。

○和田委員 私からは2点質問します。1点目は、過疎対策の一環として道路網とバス輸送環境の整備について質問したいと思います。2点目は、県の主要な出先施設のバス環境についてであります。

1点目については、私は常々、奈良県は地域交通が観光振興と結びつかなければならないと発言してきました。県内の南部、東部に散在する観光地を訪れるのに、遠方から来た場合、交通手段がないと言われていきます。残念なことであります。これまでは荒井知事も言っているように、南部、東部の立派な整備された道路ができると、その沿線の住民は若者を中心に出て行きました。過疎であります。これからは道路整備を行った場合に、人的交流を増やしたり、観光地をにぎわいづくりで役立てていかなければならないと思えます。そのようなことで、地域公共交通はもっと重要視する必要があると思えます。県内外の来訪者が訪れやすくするために、地域の観光エリアを同じくする市町村と協議し、市町村を

またがる広域のコミュニティバスを考えて、観光地のにぎわいをつくるよう検討してはどうかと思います。「公共交通等に関する統計データ等について」の「3. 県内におけるコミュニティバス等の運行状況」では、五條市から十津川村、また、吉野町、川上村、上北山村、下北山村というように市町村をまたがって協議を進めていく状況も生まれています。そういうことを検討してはどうかと思いますが、県の考えを示してください。

それから、県の出先施設のバス環境整備についてです。食と農の魅力創造国際大学校や大和郡山市の民俗博物館、天理市のなら歴史芸術文化村など、いろいろ県が持っている施設がありますが、これらの施設をもっと有効に使わなければなりません。そういう意味で、バス環境整備について、どういう状況にあるのか示してほしいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 まず、広域のコミュニティバス等を使って観光エリアを周遊できる仕掛けづくり等を考えられないのかについてです。道路整備と併せて、地域の交通手段をもっと重要視するというお考えにつきましては、全くお述べのとおりだと思っていまして、新たに整備、改良が行われた道路を活用して、県内の観光地への公共交通によるアクセスを充実させるということは、県内観光のさらなる発展や南部、東部の振興の観点からも大変重要であると考えています。これまでに取り組んだ事例を申し上げますと、例えば令和元年度と2年度に実施され、県でも支援を行いました十津川観光特急バスの実証運行におきましては、京奈和自動車道や新たに開通したバイパスなどを通ることで、通常の路線バスと比較して、五條バスセンターから十津川温泉までの所要時間が約1時間短縮されるといった利便性の向上が図られたところです。これによって、期間限定ではありますが、新幹線等を利用して遠方から奈良を訪れる観光客の方にも快適に県南部の観光地を訪れていただくことが可能になったところです。

また、先ほどご報告の中で申し上げ、和田委員からもご紹介もいただきましたけれども、例えば、大淀町、吉野町、川上村、上北山村、下北山村の2町3村によって運行されています南部地域連携コミュニティバスでは、休日は観光客向けに、午前中に大淀バスセンター・大和上市駅を出発し、下北山村まで運行するといったダイヤにする工夫もなされています。県としましても、今般、改定を予定しています奈良県公共交通基本計画に基づき、地域ごとの議論、検討の場として設けるエリア公共交通検討会議等の場において、先行事例に関する情報提供や市町村をまたぐ複数の観光地を結ぶ観光周遊バスの運行、あるいは観光地を巡る企画乗車券といったアイデア出しに積極的に参加するとともに、市町村や事業者による意欲的な取組の実施を支援してまいりたいと考えています。

2点目、鉄道駅から離れた場所に所在します本県の集客施設につきまして、県外も含め多くの方に気軽に訪れていただくためには、バスなどによりアクセスできるといったことが重要となっています。本県施設で申し上げますと、例えば、万葉文化館につきましては、周遊バスが近鉄橿原神宮前駅と飛鳥駅から運行されており、秋の観光シーズン等にはそれぞれ1時間に2本程度運行されています。ほかにもお得な1日フリー乗車券や遠方からの観光客向けに鉄道とバスがセットになった周遊券も発券されているところです。また、民俗博物館につきましては、近鉄郡山駅と大和小泉駅からバスが1時間に2本程度運行されており、アクセスは一定確保されているところです。一方、整備中の施設ですけれども、来年3月に開村予定のなら歴史芸術文化村につきましては、担当する文化・教育・暮らし創造部において、最寄りの駅となる天理駅から、なら歴史芸術文化村までのバスのアクセスの導入や奈良公園となら歴史芸術文化村の間の交通アクセスの導入について、関係者と検討していると聞いています。また、来年9月開業予定のなら食と農の魅力創造国際大学校附属セミナーハウスにつきましても、担当部局において運営内容等に応じたアクセスの検討が進められていると聞いています。引き続き、県の担当部局とも情報共有・連携しつつ、これらの施設へのアクセスの確保・改善に努めてまいりたいと思っています。

○和田委員 県の施設については分かりました。1点目のことですが、例えば記紀・万葉ルートや、県営馬見丘陵公園などの観光エリア、あるいは津風呂湖から吉野に向けての観光エリアなど、そういうことは考えられないのか教えてください。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 今のお尋ねはそういうルート設定をして、公共交通機関で回れるようにできないかというお尋ねでしょうか。

現状、今のお話の中でも記紀・万葉ルートをどう回ってもらおうかという話については、観光局サイドともよく話をしていく必要があると思います。また、馬見丘陵公園エリアにつきましては、近鉄田原本線等もしくは近鉄の大和高田駅等からのバスの一定のアクセスはありますので、公共交通での移動は可能な状況となっています。

○和田委員 それでは、観光局とまた検討してください。

○小泉委員 最初に、資料請求し、きっちりと出していただきました。心からお礼を申し上げます。

3点ほど聞きたいのですけれども、1つは、今回補正予算で上がってきていますが、令和3年度当初予算で、県からバスやタクシーへの補助金はどれだけがあるのかということをお聞きしたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 タクシー事業者に対しての県としての補助は、外国人、あるいは車椅子に対応できるようなユニバーサルデザインタクシーの補助をしています。あと、バスですが、幾つか種類がありますけれども、ノンステップバスの車両購入につきまして5,000万円、あるいはバスの停留所の整備支援、そして一番大きいのは公共交通のネットワーク確保ということで、主に南部、東部の路線になりますが、こういった市町村をまたぐ路線につきまして国や市町村と併せて補助をしているところです。

○小泉委員 金額的に分からないですか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 金額で申しますと、奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業では奈良交通、三重交通、あるいは市町村の連携コミュニティバスといったところに1億9,800万円という額の予算を計上しています。また、そのほかにもノンステップバスの購入であったり、バス停の高機能化に6,600万円の補助をしています。

○小泉委員 バス会社やタクシー事業者がますます減収になってきているわけですから、いろいろと補助をしていかなければならないと思っているわけです。本会議で質問しようと思っているのですけれども、いわゆる交通税みたいなものを検討していく必要があるのではないかと考えています。これは荒井知事の考え方もあるわけですし、それぞれの議員の考え方もあろうかと思いますので、少しだけ提言しておきたいと思っています。

次に、2つ目の質問ですが、資料「奈良県公共交通基本計画の改定について」の3ページ目にSTEP2があります。「路線別検討会議」から「エリア公共交通検討会議」に名称が変更されました。名称が変わったということはそれなりの何か意図があったと思うわけですが、その意図をお聞きしたいと思っています。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 第1期計画の中で県と市町村、地域が共同して地域の公共交通を維持していくために、路線別検討会議を設けていました。この路線別検討会議と申しますのは、県や市町村、あるいはバス事業者、運輸局などに入っただき、県や国等が支援しています市町村をまたぐ路線バスの維持や充実等について協議をしてまいりました。これにつきましては、一定意義もあり、改善が進んだところもあります。一方で、なかなか改善が進まないといったところも事実としてありました。県としては、バス路線の維持はもちろん重要な話なのですけれども、それだけではなく、やはり地域の公共交通全体を維持・充実させていきたいという思いの下に、これまで参画しておりましたメンバーに加え、バス事業者以外の交通事業者、鉄道やタクシー事業者といったところ、あるいは地域の様々な方々、多様な関係者が参画できるような仕組みにできないだろうか

という思いの下に改組したいと思っています。

○小泉委員 現在の路線別検討会議は何団体ぐらいあるのですか。全市町村であったらすごい数になりますけれども、どこまでできているのですか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 現在、18の区域で路線別検討会議が持たれています。

○小泉委員 18といいますと、あまり多くはないと思うのですが、もっと広げていくことは当然あると思うのです。主には市町村長などが中心になって、地域につくっていただけなのかどうなのか。あるいは県が音頭を取って、この地域へつくりなさいと言って広めていくのか、そのあたりはどうなのですか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 現在の18区域は主に、先ほど申しましたように、県や国が支援しているバス路線を軸にした区域となっています。しかし、それ以外の区域においても、幾つかの市町村をまたがって、もっと地域と交通について話をしたいということが出てくるとお思いますので、それについて県は積極的に対応してまいりたいと思っています。

○小泉委員 もう一つ、資料請求しまして、運転免許証の保有者が約5年間で2万人ぐらい減っているのです。しかしながら、自動車の保有台数はそれほど変わっていない。反対に5年前から見ますと、増えているのです。運転免許証の保有者が2万人減って台数が増えているということは、1人の保有台数が2台、3台に増えているのですか。そういう傾向はどうなのか、お聞きしたいと思います。

○松井交通部参事官（交通企画課長事務取扱） 警察で車両台数の増加と運転免許証の保有者数の減少の相関関係の統計は取ってはいないのですが、この資料を見る限りでは単純に考えますと、小泉委員がおっしゃるとおり、1人が複数台をお持ちになっている数が増えたのではないかとこのところではお思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 先ほど樋口委員から、統計データの中で奈良交通の営業収益に観光バスが含まれているかどうかというお尋ねがございました。これについては含まれています。

○中村副委員長 それでは、委員長に代わりまして委員会を進めさせていただきます。

○今井委員長 先日、11月21日に、JR郡山駅と大和小泉駅の間で踏切内に入って事故があったということが新聞でも報道をされておりました。居合わせた方のお話を聞きましたら、1時間10分ぐらいJRの電車が止まっていたということです。普通でしたら近鉄

で代替輸送になるのですが、近鉄も事故があって止まっていて、代替輸送もできなかったということが起こりました。鉄道による人身事故が最近増えていると思います。県内でどれぐらいそうした事故が発生しているのか、また後で結構ですけれども、一度調べていただけたらと思います。

それから、京王線の電車の中で、死のうと思っていた人が放火殺人事件を起こし、公共交通に乗るのが怖いような状況が生まれているのではとの感じを受けています。今回、この奈良県公共交通基本計画（改定素案）を拝見させていただき、いろいろ考えてつくっていただいていることを感じたのですけれども、新型コロナウイルス感染症で人々の気持ちがばらばらにされてきているという世相が広がっています。交通というのは人と人、人と地域、人と物などをつなげる役割が本来あるのではないかと思うのです。小さい子どもたちは、みんな乗り物が大好きで、乗り物の名前もいろいろ覚えたり、電車などに乗ると窓越しにくっついて外の景色を見て、お母さんが注意するみたいな、そのようなわくわくした感じで乗り物に乗っていました。最近では電車に乗りましても、携帯を見ているか、寝ているか、たまに読書をしているかという状況での移動が行われているのではないかと感じます。

私は奈良県の公共交通基本計画をつくるときに、乗ることが楽しくなる、わくわく感を取り戻せるような計画にしていく、奈良県に行ったら電車に乗っても何か面白いよとか、バスに乗っても面白いよとか、そのようなことが求められるようになってきていると感じています。無人駅が半数以上なのですが、駅を使ったいろいろな取組の事例なども発表されています。こうした取組をもっと広げて、例えば地域の学校の子どもたちが駅を利用して、展示会やコンサートをしたり、要らない本を集めて駅をミニ図書館にしたりなど、昔、奈良県はピアノの所有が全国一というような状況が報告されていましたが、今は使われていないピアノが各家庭に眠っているのではないかと思うので、そういうものを駅舎の中に入れて、街角ピアノにするなど、あまりお金をかけずに、地域にあるものをうまく利用しながら楽しくなるような取組が必要ではないかと感じています。

この間、高速バスに乗って草津に行ったのですけれども、メロディーが流れる道路があり、そこを走ると草津節が聞こえてくるという仕掛けがありました。奈良県でもいろいろ観光がありますが、案内など少しのことで違うのではと思います。私は新幹線に乗るとき、今日は富士山がきれいに見えるかどうかというのが気になるのですけれども、この間たまたま見過ごしてしまって、何かアナウンスしてくれたら見られたのにと感じたこともあり

ました。そうした創意工夫をしながら、公共交通の持っている、人と人をつなげていくような底力みたいなものが、奈良県公共交通基本計画の中に一つ貫かれたら面白いのではと感じましたので、質問ではありませんけれども、言わせていただきたいと思います。

高齢化が進んで、皆さん、運転免許証の返納や移動が大変などと、どこの自治体でもいろいろ工夫しながら、思っていた以上に地域コミュニティバスが増えているということは感じたのですが、その分、地方自治体の負担が増えて、それを一体どこまで維持できていくのかということが問題になると思うのです。その一方で、リニア中央新幹線の問題なのですけれども、静岡県では大井川の水が枯渇するというので、リニア中央新幹線に対する反対の声があったのですが、トンネル工事で人が亡くなる事故や、亡くなってはいないけれども、けがをする事故も発生し、2件ほどリニア中央新幹線のトンネル工事で続いたと、この間、報道されていました。このトンネル工事はトンネル本体ではなく、本体まで通じる部分を掘削しているときに起きた事故だということですが、これだけ鉄道の赤字などがある中で、リニア中央新幹線については工事費が1.5兆円も膨張する、電力消費にしてもリニア中央新幹線は既存の新幹線の4倍もの電力を消費するなど、こうした収入の悪化に対し、3兆円の財政投融资の償還は本当に確実に行われるのかどうかなども横に置いて、とにかく進めていくということだけが進んでいるわけです。果たしてこれから気候危機や地球温暖化が言われているときに、また、最近はオンラインの会議が一般的に広がっており、どこまでリニア中央新幹線が必要なのか考えていかないと、当てもないところに莫大なお金を使って、目の前の困っているところにお金が回ってこないという仕組みについては、私は検討していかなければいけないと感じますので、意見を言わせていただきたいと思います。

観光との関係でいうと、県営馬見丘陵公園の最寄り駅が近鉄田原本線の池部駅ですが、以前も提案したのですが、池部駅を馬見丘陵公園前駅と名称を変更してもらうことができないものかと思います。もしできなければ、池部駅（馬見丘陵公園前）など、皆さんが、あそこに行けば馬見丘陵公園に行けると分かるような駅の表示も大事ではないかと思いますので、そうした機会がありましたら、ぜひ名称変更を求めていただけたらと思っています。意見として言わせていただきました。

○中村副委員長 回答はよろしいですか。

○今井委員長 回答はいいです。

○中村副委員長 それでは、委員長と交代いたします。

○今井委員長 ほかになければ、これで質問を終わりたいと思います。

それでは、理事者の方のご退席を願います。ご苦労さまでした。

委員の方はしばらくお残り願います。

(理事者退席)

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いますので、先ほどまでと同様に、挙手の上でマイクを使ってご発言願いたいと思います。

まず、当委員会では、所管事項であります地域公共交通対策等に関することを調査・審査することとされています。参考までに、初度委員会、9月の委員会で各委員からいただきましたご意見などを整理した資料をお手元に配付しています。これまでに委員各位から出されました意見等を踏まえて、奈良県公共交通基本計画に係る課題、また今後、当委員会で特に議論を深めるべき課題や論点等につきまして、ご意見をいただきたいと考えています。

それでは、ご発言を願います。

○樋口委員 今、県が公共交通基本計画をまさに策定しようとしているところで、策定過程で気がついたことはいろいろと申し上げて、ある程度のことは盛り込まれていくと思うのですが、その後、地域交通網形成計画の策定がスケジュールに上がっていますので、この委員会で何を提言していくのだろうか、どのタイミングでというのは気になるころであります。1年半後に向けて地域公共交通対策等特別委員会として何を提言していくという考え方を持っておかないと、ランダムに今、つくっている計画に対していろいろ意見を言って終わってしまう気もするので、考えどころではないかと思います。別にこうしたらどうかということは今ありませんので、その辺を考えながら、この地域公共交通対策等特別委員会に臨んでいくべきではないかと思います。また皆さんと一緒に考えていければと思います。

○今井委員長 今日は奈良県市町村政策自慢大会が開催されていまして、交通関係の地域の発表があったので、聞きたいと思っていたら、この地域公共交通対策等特別委員会と重なってしまっていたのですが、そういうところへ行ってもいいかと思っています。

○清水委員 公共交通基本計画についてですけど、県全体を網羅した形で、計画をつくられている中で、さっきも触れましたけれど、山間の南部・東部と都市部というのは明らかに公共交通体系が違いますので、今後の方針としてそこを明確にどのように取り組んで

いったらいいのか。重点的な予算の配分をどうしたらいいのかというところも踏まえて、地域公共交通対策等特別委員会の中でも問うべきではないかと思いました。

そのような中で、樋口委員からクロスセクターの話をしていただいている、非常に重要だと思います。単純に1つの事業だけをするのではなく、どういう政策、あるいは現状の課題がそこに含まれているのかということを中心にきちんと理解した上で、将来のことを考えないといけないと思いますので、取りまとめの仕方がどうなのかということは分かりかねますが、先ほども言いましたように、都市部の中でも平地部と丘陵地を抱えているところ、公共交通としての鉄道がない市町村もありますし、それらを一体的に計画をつくるというのは無理があるような気がするのです。どのように集中的に、問題点の洗い出しをしたらいいのかは気になるところです。今後の課題なのかと思います。

○樋口委員 皆さん、クロスセクター効果というのが何物か、イメージ的には先ほどの通山リニア推進・地域交通対策課長の説明でお分かりいただいている部分があるかと思うのですが、実はこのことについて今の交通の行政側の委員会でいろいろ発言されているのが、土井勉先生だと認識しています。各議会や行政がお願いすれば勉強会みたいなこともやっていただけます。実は生駒市議会議員のときに議会の勉強会と称して、土井先生お呼びしたこともあるので、そういう機会を地域公共交通対策等特別委員会としてつくってもいいのではと。これは委員長のほうでご判断いただいたらいいかと思いますが、いろいろな公共交通について、あるいはまちづくりを含めてご示唆いただけるとと思います。一度、ご検討いただけたらと思います。

○今井委員長 今、樋口委員から土井先生をお呼びするか、またはオンラインで講義いただくのか、何か勉強会をやってはどうかというお話だったので、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

では、副委員長と相談して具体化できるようにしていきたいと思います。

○小泉委員 バスやタクシー事業者が、ますます減収しているのです。また、県の財政負担が増大してくるであろうということです。今、滋賀県の税制調査会で、交通税についてはよろしいですとなりました。全国的にあまりないのですけれども、森林環境税のように、奈良県民の足を確保するためには、交通税というものを一度検討してもいいのではないかと。これは税制調査会にかけなければいけないのですが、このようなことも含めて、財源をどう確保するか、どう維持させていくかということをやっていかなければいけない時期

に来ているのではないかと思います。

○中村副委員長 検討したらいいのでは。

○小泉委員 交通税を新たな税として整備して。

○中村副委員長 反対多いよ。

○小泉委員 そういうことです。

○今井委員長 また、土井先生にもいろいろアドバイスいただいたりできたらいいと思います。誰かがどこかで負担していかなければいけない、維持しようと思えばそのような話になると思います。

○中村副委員長 最後に一言。奈良県は観光振興が非常に大事だと思うのです。先ほどの話にもあったように、奈良県内の観光地を巡る公共交通網の整備をすると、そのためには財源です。議論の中で必要となれば、公的な補助を増やしていくと。だから、まず観光地の振興を柱に研究していくということです。もう一つは、日常生活の便利さをどのようにするかということです。その中で、今、タクシーの乗務員は非常に減少しています。給料は安いし、年内にもまた県内のタクシー会社の一つが閉鎖するという現状です。だから、タクシーの使い方をみんなで検討していけばどうかと思います。今の使い方にプラスするタクシーの使い方を、何か研究できないかと思うのです。

○尾崎委員 今の関連で、「公共交通等に関する統計データ等について」の中に、実は、井岡委員の地元の田原本町のタワラモトンタクシーが載っていないのです。なぜかというところ、タクシーは通常の交通網なので、特別に載せる必要がないと事前に聞いたのです。良い先行事例として載せてくれたらと言ったのですが、直前だったから間に合わなかった。まさに今、中村副委員長がおっしゃったように、タクシーをどう便利に使っていくか。これは運転免許証の返納につながると私は思います。車を便利に使っている人は、私も含めて電車に乗りたがらないのです。マイカーがあるわけですから、タクシーを使うことなんて、ほぼありません。その状態で70歳代、80歳代となり、運転免許証を返納するとき、タクシーがそのきっかけにはなるのではと思うのです。非常にコストがかかるし、人気があるから予算がかかるらしいが、田原本町でもどんどん使いたいという要望があると聞いています。そうなってくると財政に負担をかける。国からの支援もないし、県からもほとんどない状況の中で、町の単費で行われている状況と聞いていますので、中村副委員長がおっしゃったように、タクシーをどう使うか、公共交通機関をどう使うか、それが運転免許証の返納につながる。運転免許証を返納しろと言って、返納してから後のことは考

えます。現状はそうではないですか。実際に、明日から病院に行くのはどうしようと、そのようなことがもう現実的な問題になってくるのです。まずは便利な公共交通機関を使う第一弾として、そういった田原本町の取組は、タクシーチケットの初乗り料金分を、障害を持っている方、子育て支援、あるいは高齢者の皆さんにお渡しするというのは、県としてもバックアップすれば運転免許証の返納などにもつながっていくではないかと思いました。

○樋口委員 財政負担をどの部分に向けるかという話で、例えば自治体によってはバスの割引制度のようなものをしていたり、バスにお金をかけているというのは、バス利用が見込めるところなのでしょう。頻度が非常に少ない路線バスのところは、多分デマンドタクシーで対応されているのだろうと想像しています。地域によって変わってくるだろうと思います。前回はタクシーの位置づけを明確にしてほしいということで、この中身を見ると、タクシーとデマンドタクシーとを分けて書かれていたのですが、タクシーという1つの事業形態に対して、何を求めていくのかということ、多分、今は2種類あるという話だと思うのですが、いろいろモードがあって、いろいろな事業者があり、それをどうベストミックスするのかを本来考えていくのが、この奈良県公共交通基本計画だと思うのです。地域によって組合せが変わるので、県1本の計画ではなかなかそこまで表現できない。奈良県地域公共交通網形成計画等で、地域に落とし込んで具体的に書いていくと、そういうものが見えてくるのかと思うのです。今、県でつくっているデザインを具体的に落とし込んでいくような話になってくると思うのですが、それに対して、地域公共交通対策等特別委員会として、どこかに焦点を絞って、総括して、この部分についてはこうだということを出していくことが一番良い方法ではと思うのです。我々の能力もありますので、どこにフォーカスするかという部分をまたみんなで考えていけばいいのではと思います。

○井岡委員 田原本町のタワラモトンタクシーでタクシーチケットを配っていました。この間の新型コロナウイルスワクチンの接種のときに、1人往復分を全戸に渡して行いましたけれど、そのときだけが忙しい。今、新型コロナウイルスワクチン接種がなくなったから一遍に暇になった。タクシーの圏域があり、田原本町から橿原市の大和八木駅には行けないわけです。それで、王寺町に行きます。最近、タクシーが夜にいないと思ったら、最終のお客さんを拾うために、三宅タクシーにしても田原本タクシーにしても王寺町に行く、ドル箱でもあります。また、町議会で財政負担について、大分突っ込まれて、コミュニティバスも考えなければいけないということで、今、やっていますけれども、良いことばか

りとは違い、町長がお金を使い過ぎではないか。というのが、導入した当初は補助金がありましたけれど、補助金は3年間か5年間で切れて、そこから勝手にやってくださいということなので、その辺も手当てしていかないといけない。今はタクシーの台数を確保するのが一番重要で、特にコロナ禍で大分減ってしまっているのです。この頃、夜でもタクシーが拾えません。だから、圏域も含めて考えなければいけないと思います。

国土交通省の指定ですが、このような細かいのは奈良県だけらしいです。

○尾崎委員 まさにそのとおりで、タクシー業界が疲弊してやめていけば、もう元も子もない状態になってしまいますので、事業者支援といいますか、国には働きかけていくしかないと思うのですけれど、県が何らかの形で少しでも支援すると市町村がやってみようと思うので、ぜひとも実現していただきたいと思います。

○中村副委員長 そういうことも含めて、この地域公共交通対策等特別委員会です。

○今井委員長 そうですね、提言を出して。

○清水委員 タクシー利用のメリットを明確にすべきではないかと思うのです。例えば初乗りで何キロメートルまでだったら幾らで行けるというのは、大体出ているではないですか。ところが、自家用車を1台買ったとき、当然、減価償却して燃料代払って、税金払ってとなると、ひょっとすると、タクシーで動いたほうが安いかもしれないのです。ただ、皆さん、個別に考え方が違いますので、1つのモデル例として考えればということで、そういう情報提供もしていくべきではないかという気はします。

○中村副委員長 県においても、議長車にしろ、副議長車にしろ、リースです。大体、月に賦掛で7万円ぐらいです。自家用車1台保有してだったら、自家用車のほうが割高です。

○清水委員 確かにそうです。だから、そのようなことも含め、決して、タクシーの利用が高いというイメージではないことを考えていくことがいいのではという気はします。

○樋口委員 要は、どの部分にどれだけのお金かかるのかという、自分の費用負担の感覚が見えてくる。一方で、カーシェアリングの話など。いつでもどこでも使える感が自家用車にはあるけれども、MaaSの話など、そういうところから少しずつ思考が変わりつつある部分もあるので、それぞれの手段を使うと、どういうメリット、デメリットがあって、経費としてはどれだけかかっているのかを感覚的に分かるものがあると選択の根拠が見えてくるのではと思います。これは議会で定例的な話にはできないと思います。誰かそういう研究していないかと思うのですけれど、1回、論文検索をしてもいいのではと思います。

○中村副委員長 専門家からいい話を聞いて、議論することが大事。

○今井委員長 脱炭素のことにしても、公共交通機関を使うほうが、それぞれみんながマイカーを使って走るよりは、違ってきます。

専門家を呼んで勉強会するということと、私が思っていたのはどこか先進的なところに行って勉強してもいいかと思っていたのですが、新型コロナウイルス感染症の関係とかもありますので、もしどこかいいところありましたら…。

○中村副委員長 行ったら良いのでは。経済労働委員会も県外視察をしている。

○今井委員長 どこか希望がありましたら言ってください。

それでは、活発な委員間討議ありがとうございました。これで終わらせていただきたいと思います。