

## 第2回奈良市地域公共交通会議会議録

開催日時	平成30年2月20日(火) 10時00分～12時00分	
開催場所	奈良市役所北棟6階第22会議室	
議 題	1 議事 (1) 議題1：地域公共交通の必要性 (2) 議題2：奈良市の公共交通の方向性	
出席者	委 員	奈良市 副市長 向井委員 奈良交通株式会社 自動車事業本部乗合事業部長 後藤委員(代：川邊様) 奈良県タクシー協会 奈良市部会幹事 服部タクシー(株)代表取締役社長 服部委員(代：服部様) 奈良市自治連合会会長 都祁ブロック並松地区 大東委員 奈良市自治連合会副会長 中部1ブロック青山地区 西田委員 公募委員 地域づくり支援機構理事 大塚委員 公募委員 六条校区自治連合会専門委員 吉村委員 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局支局長米田委員(代：中井様) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 霜永委員(代：布田様) 奈良土木事務所長 木村委員 奈良警察署長 太田委員(代：東様) 奈良西警察署長 植松委員(代：河野様) 天理警察署長 山崎委員(代：野畑様) 奈良県県土マネジメント部次長 折原委員(代：中西様) 奈良市市民生活部 部長 川尻委員
	事務局	大西市民生活部次長、門間市民生活部参事、藤田交通政策課長、米田課長補佐、荒子主任、大黒主務、元根主事
開催形態	公開	
決定事項	—	
担 当 課	市民生活部交通政策課	
<b>議事の内容</b>		
<b>審議内容(主な意見) &lt;●：委員の意見、○：事務局の回答&gt;</b>  <b>(1) 議題1：地域公共交通の必要性</b> 事務局が資料1「地域公共交通の必要性」について、説明を行った。  <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今回、市から公共交通の必要性として4つの視点を出したが、それに関して、ご意見をいただきたい。</li> <li>● 資料は、自治体や地元住民の重要性もうたっているが、自治体とあまり話をしたことがない。昨今、運転免許証の返納を促進されているが、公共交通が手薄と感じる。</li> </ul>		

- 奈良市は東西に長いので、状況も異なる。事務局の方で各地域の意見や問題点は把握しているのか。
- 昨年、今回の地域公共交通会議を開催するにあたって自治連合会長宛にアンケートを実施した。市民に対して、直接意見を聞いているものではない。直接の住民アンケートは、地域をある程度絞ってから実施することを考えている。
- 地域の方の声は大事であるが、今まで聞く機会がなかったと思う。この会議が、地域の方と話をする場と思っており、住民の代表や利用者の代表に来てもらっている認識である。これからが議論のスタートである。
- この場が住民の意見を聞く場でもある。なお、直接住民の意見を聞いてもいいかと思われる。
- 参考の意見であるが、近畿のある自治体で、自治会内に、住民で公共交通を検討する会を設置し、自治会、行政、運行事業者で協議を行い、住民目線で公共交通を考えているところもある。
- 公共交通を地域でも考えることは非常に有効かと思う。
- 自治会だけでやる訳ではない。自治体がもっと関わってほしい。
- 全部が自治会でやる訳ではない。費用負担も含めて当然限界はある。
- 東部地域は買物難民が多くいると感じており、地域と行政の連携が重要と感じる。財政的な問題もあると思うが、工夫して進めてほしい。
- 私の六条地区には、この4月に県の医療センターが移転してくる。数年前から近鉄西の京駅周辺で公共交通に関して行政機関に働きかけをしている。しかし、今までは協議する場もなかった。問題が起こってからでは遅いので、そのあたりを前倒しで検討していただきたい。地域と行政と事業者が一緒になって話すことは大変ありがたい。その様な場があれば、自分達の連合会・自治会も積極的に参加していきたい。
- 参考事例になるが、徳島市の「応神ふれあいバス」というのがあり、過疎地域を走っている。このバスは、住民自らで、地域にアンケートを行い、ワークショップをして、地域に相応しいコミュニティバスについて話し合いを行い、最終的にNPOが運行を行っている。この様な事例も参考になるかと思う。

## (2) 議題2：奈良市の公共交通の方向性

事務局が資料2「奈良市の公共交通の方向性」について、説明を行った。

- 公共交通の問題は2つある。1つは人口減少で利用者が減って、収益が悪化していること。もう1つは乗務員が不足していることが問題である。市から路線バスを維持して欲しいと言われているが、市は殆ど費用負担をしていない。民間で運営しているが非常に厳しい部分がある。奈良市は東部と西部で人口密度も異なり、地域性も異なる。従って、本当に問題なところはどこなのかを考えていただきたい。幹線について、残したいといわれているが、我々が撤退したらどうするかを真剣に考えて欲しい。岡山県の例もあるように、我々も収益が悪いところはやめると提案するかもしれない。各地域によって住民の意見も異なるので、そういった場を設けていただきたい。そこで、きちんと議論して頂きたい。

- 奈良市内の公共交通は奈良交通に担っていただいている。公的負担の抑制とあるが、このあたりも議論する必要がある。公共交通の空白地域をどうするかは非常に難しい。事務局から空白地域の定義はあるのか教えてほしい。
- 空白地域の定義は厳密にはない。一般的にバス停から半径 300m 以遠と鉄道駅から半径 1 km を空白地域として記載している事例が多い。市としては、市の西側はタクシーがあるので、空白地域がないのではないかと考えている部分もある。東部は実情を考えて、優先的に取り組む必要がある地域と認識している。
- 具体的に路線別で検討したほうがいいということか。
- 路線別でなく、エリアで考えるべきである。エリアで分けて話していただければと思う。エリアごとに公共交通空白地域の考えも異なる。エリアごとの意見を聞かないと課題は出てこない。
- 奈良市はエリアごとに特徴が異なる。タクシー事業者の意見はどうか。
- タクシーはドア・ツー・ドアでのサービスを行っている。運行形態は、大阪等の大都市は「流し運行」をやっているが、奈良市等の人口が少ないエリアは流し運行はできない状況である。主に、主要な駅で待機しておくしかない。全体の約 6 割が駅から鉄道利用者を載せている。我々も民間事業者であり、西部地域は需要があるため、対応可能であるが、都祁エリアや月ヶ瀬エリア等の非常に需要が少ない地域は、自助努力だけでは非常に厳しい地域である。例えば、月ヶ瀬に行く場合、片道 1 時間かかるので、呼ばれてもなかなか対応できないのが実情である。
- デマンドタクシーも難しい地域なのか。
- 東部地域は非常に人口が少ないが、それを放っておく訳にはいかない。しかし、話し合いだけをしているだけではダメだ。もう少し話を具体的にしていけないといけない。例えば、過疎地域に市が人を集める施策をやる方法もあると思う。なにか「しかけ」をつくらないといけない。
- エリア別に具体的な話をしていかななくてはいけない。労働組合からの意見はないか。
- 交通業界は人が集まらない状況である。国もパンフレットをつくって募集を行っているが、非常に厳しい状況である。その現状をお伝えする。交通労働者の労働時間は平均より 1 割～2 割長い状況であるが、賃金は平均して 1 割～3 割低い状況である。有効求人倍率は、全業種で平均 1.2 倍であるが、交通労働者が 2.33 倍となっている。バス運転手は 6 人に 1 人が 60 歳以上で、平均年齢が 49.9 歳、タクシーは平均 58.7 歳である。民間だけの努力だけでは人は集まってこない。国や自治体が交通労働者の人材獲得をしていく時代にきている。
- 大変厳しい状況であることが分かった。ここで市として、幹線交通のフィーダー系の交通の考えを説明する。事務局お願いしたい。

事務局が資料 2 「奈良市の公共交通の方向性」の幹線交通のフィーダー系について、説明を行った。

- 幹線交通のフィーダー系について、県から何か意見はないか。
- 県南部や東部では、交通ネットワークを維持することを議論されている。県としては、幹線交通では、従前の路線バスに変えて、複数の市町村が連携して取り組む広域的なコミュニティバ

スの運行に対し支援を行っている。また域内交通では、市町村によるコミュニティバス等の運行計画の策定、車両購入や実証運行等に対し支援を行っている。平成29年度より、新たに幹線系統に接続するコミュニティバス等（フィーダー系統）に対する運行費についても支援対象とするなど、支援制度の充実を図っているため、そのような制度を活用いただきたい。

- 高齢者の運転免許返納は運転に不安があるから行っていると聞いている。警察から意見を欲しい。
- 高齢者の運転免許証の返納について、返せない地域もある中で、大阪等の都市部は返納率が高い。公共交通が充分行き届いており、移動に不自由がない地域は返納率が高くなっている。一方で、公共交通が不便な地域ほど返納が難しい状況がある。
- 東部の公共交通を考える上でも、道路の問題もある。土木事務所から意見を欲しい。
- 東部地域から道路整備の要請は多く来ている。道路整備は、費用対効果が低いところは優先的にはできない。その様な地域の方の移動は車が主であり、高齢者が運転するので、道が狭いので広げて欲しい要望がある。また、自宅からバス停まで行くのが大変だとの意見もある。今後は、そのことを考える必要がある。県の道路整備の予算も非常に少なくなってきており、全ての道路を拡幅することや整備していくのは厳しい状況である。
- 地元の意見を欲しい。
- 幹線道路はバスを運行してもらっているが、その幹線から遠い人も実際にいる。きめ細かく枝線の地域に入ってもらいたい希望はある。高齢化社会なので、ドア・ツー・ドアのシステムがよくて、コミュニティバスのバス停まで歩けない状況となる。また、提案になるが、地域によってはボランティアでやっているところもある。自治会の中で、自分たちの車で、病院や買物にいつている。そうせざるを得ない状態になっているので、この様なシステムに対して何らかの支援を欲しい。もしくは、運営管理をしてもらいたい。地域の実情を見て検討していただきたい。あと、奈良市のボランティアポイントの制度ですが、一般の住民にとってはありがたいように見えるが、我々は非常に重荷である。提出書類がたくさんあり、煩雑で大変である。
- 幹線の交通は非常に重要であることは皆さん認識していただいた。それを維持していくことが課題となっている。運輸支局の意見を欲しい。
- 交通会議は、地域の交通のあり方を審議し、地域にとっての公共交通の必要性を議論する場でもある。面的には、地域を東西2分して検討するといったことで在り方を検討すべきだと思う。車が普及し、商業施設や病院へ車でアクセスするようになり、一方で、公共交通の需要は減少してきたが、高齢者の事故率が増えるという社会問題もある。都市部では宅地が分散化して需要が薄まった地域が増え、交通事業者だけでは立ち行かなくなってきた。今後はその辺りの検討や手だてを考えていただく場として、われわれ委員がいると思う。先ほど交通空白地域の話があったが、空白地全て本当に埋めないといけないのかという議論もある。また、公共交通は何のために必要かを、まちづくりと一体となって長期、中期、短期の形での目標をもって、その上で具体的に目標を達成するための交通は何かを、会議で考えていきたい。クロスセクター効果の考えを使うことも有効と思われる。コミュニティタクシーやコミュニティバスは、走らせることが目的となって、利用したい人の目線に立っていない事例も散見される。よって、先

行事例は決して優良な事例ではないことも踏まえていただきたい。それぞれの見地によって、何ができるか、私たちはこのようなことができるといったことを一緒に前向きにお話しさせていただきたい。この会議では、それぞれの立場から要望や陳情を言う場ではなくて、それぞれの見地に立ち、各自で何ができるかを前向きに話し合いをしていただきたい。

- エリア別の特長の違いが非常に大事である。検討する際のアドバイスはあるか。
- 幹線とフィーダーの考え方はよいが、どれが幹線なのかを議論していただきたい。どの幹線を残し、どの葉を付けていくかを考えていただきたい。
- フィーダー系の交通の検討に関して、何か意見を頂きたい。
- フィーダー系で提案がある。公共交通の1つとして「シェアサイクル」も考えてはどうかと思う。東部の山間部は厳しいと思うが、西部地域で有効ではないかと思う。乗務員不足もあるので、セルフサービスの公共交通という考えもある。
- 市にお願いしたい。せっかく買い物に行ったはいいが、帰りの荷物のことを考えると行けない場合もある。例えば、宅配に対して支援するも考えてほしい。
- 市としては地域の事情を知らな過ぎる面がある。地域の実情をしっかりと考える必要がある。先進事例を地域の方が知ることでも大事である。具体的に事例を示してアンケートをとる方法もあるかと思う。実態調査をしなければと思う。

### 3 その他

- 公共交通の問題は、将来のことを考えずに過去に都市計画等を考えたことも要因と考えられる。現在は、住宅をどこに誘導するのかを検討する「立地適正化計画」があり、公共交通を計画する「公共交通網形成計画」がある。この2つの計画が重要である。また、国の補助も活用していただきたい。さらに、法定協議会も目指していただきたい。

以上