

令和元年度 第1回奈良市地域公共交通会議会議録	
開催日時	令和元年10月30日(水) 13時30分～15時30分
開催場所	はぐくみセンター8階 中講座室 8-1、8-2
議 題	<p>1 議事</p> <p>(1) 議題1：奈良市総合交通戦略の策定について</p> <p>(2) 議題2：奈良市地域公共交通会議規則の一部改正について(案)</p> <p>2 その他</p>
出席者	<p>委員</p> <p>奈良市 副市長 西谷委員 奈良交通株式会社 乗合事業部 総括部長 米田委員 公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 井上委員 奈良県タクシー協会 奈良市部会幹事 奈良近鉄タクシー株式会社 営業部長 黒委員 近畿日本鉄道株式会社 総合企画本部 計画部長 金口委員 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 地域共生室長 高見委員 奈良市自治連合会副会長 西田委員 公募委員 六条校区自治連合会副会長 吉村委員 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 支局長 伊東委員(代:松尾様) 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:中森様) 奈良国道事務所 副所長 青山委員(代:大嶋様) 奈良土木事務所 所長 木村委員 奈良市 建設部長 木村委員 奈良警察署 署長 中岡委員(代:中谷様) 奈良西警察署 署長 松井委員(代:前田様) 天理警察署 署長 松本委員(代:野畑様) 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井委員 奈良県 県土マネジメント部 地域交通課長 西村委員(代:西村様) 奈良市 都市整備部長 荻田委員</p>
	<p>オブザーバー</p> <p>近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 鈴木様 奈良県 県土マネジメント部 まちづくり推進局 地域デザイン推進課長 加納様(代理:川村様)</p>
開催形態	公開
決定事項	奈良市総合交通戦略を策定すること
担当課	都市整備部都市政策課

審議内容（主な意見）

1 議事

（1）議題 1：奈良市総合交通戦略の策定について

事務局が資料 1「奈良市総合交通戦略について」について、説明を行った。

（西田委員）

- ・アンケートの対象、調査人数を教えてください。

（事務局）

- ・奈良市全域に対してニーズ調査をしている。3,000 人を対象に無作為抽出し、地域ごとにニーズをまとめた。全体としては約 1,200 人の回答があり、東部地域は 101 人、中部地域は 427 人、西北部地域は 669 人の回答となっている。

（吉村委員）

- ・年齢比率、人口比率を見ないと結果を読み切れないのではないかと。

（事務局）

- ・後日アンケート結果をまとめてご提出させていただく。

（金口委員）

- ・西北部の人口動向は、駅周辺であってもじわじわと人口が減っていくのではないかと思っていたが、今後 30 年間で近鉄駅周辺では人口が増加している。この見通しは社会保障・人口問題研究所のデータからか。

（事務局）

- ・そうである。西北部については住宅地開発もまだ進んでいるということもあり、このような結果になっているのではないかと。

（土井委員）

- ・取り巻く状況は 1 カ月単位で大きく変わっている。自動運転は 10 年後には実現する可能性がある。MaaS というのはサービスを束ねて移動しやすい仕組みを作ろうという流行り言葉だが、そういうことをやる国土交通省の課もできた。かなりの頻度で見直していかなければいけないが、大きな思想は変えずに、支える移動の手段については新しいものを取り入れるという大きな仕組みとするのがよい。
- ・今まではできるだけ早く移動する手段が大事だったが、高速で移動しなくても、特に西部や東部の住宅地では時速 20 km ぐらいで、最後のラストマイルでゴルフカートのようなものを活用してもよい。市だけでなく、地域の人と一緒に支え合う仕組みもできてくる。この計画の中でそこまで表現できるかはわからないが、そういうものも取り入れていくような基本的な考え方をきちんと作ったほうがよい。10 年間の計画というのはよいが、やり方については工夫しておくほうがよい。
- ・東部の旧都祁村、旧月ヶ瀬村の取り扱いだが、市街化調整区域でもなく都市計画区域外ということであるが、東部の重要な構成要素であるし、生活圏は重なっているので、エリアとしてはきちんと入れておくほうがよい計画になる。

（事務局）

- ・計画の見直し方、思想は、しっかりと今回の計画で作った上で、移動手段が変わっても、社会情勢に合わせてその都度見直しをしたい。
- ・東部地域と都祁村、月ヶ瀬村は生活圏としては重なるにも関わらず、都市計画区域外と都市計画区

域内ということで分かれているということも含めて検討していきたい。

(西谷会長)

- ・今の段階でどういう移動手段が考えられるかということもある。今後の中で検討したい。

(事務局)

- ・現況をまとめて奈良市で思ったところを課題(案)としている。事業者や住まわれている方等の視点からこういうところもピックアップしたらよいのではないかというご意見をいただきたい。

(高見委員)

- ・関西本線の高架化や新駅の話を書きいただいているが、ここはインターチェンジも近い。ここに大きな自家用車の駐車場を整備し、公共交通に乗り換えていただくと中心市街地への渋滞緩和に寄与できる可能性がある。ハード的にはそういった整備をし、ヨーロッパ諸国のように中心市街地に自家用車を入れないとか、ハードとソフトがセットになるとより効果的な施策になるのではないか。そのような考えはあるのか。
- ・京終駅のところをきれいにしていただき地域の方に喜ばれている。京終駅と帯解駅は駅へのアクセスがよくなく、小さい広場しかない。公共交通を中心としたまちづくりをしていただければ、アクセス整備を交通体系の中で議論していただくのがよいのではないか。京終駅は裏口を作ってほしいという要望はいただくが、裏に行ってもアクセスがなければ広場もない。そういった整備と合わせて裏口を作ると、より利用しやすい公共交通体系ができあがる。議論の土俵に上げてほしい。

(西谷会長)

- ・新駅については今後整備していく上でハード面、道路の整備は考えていく。そこからの交通アクセスも、ある程度は確保したいが、あまり集中しないように地域の途中で車を止められる試みは考え方としてはあると思う。

(事務局)

- ・まちづくり基本構想のほうには **P&R** という形で載せている。最終的に基本計画を作っていくという段階で、その辺も盛り込んで考えていきたい。
- ・京終、帯解へのアクセスについて、具体的には今のところ施策はないが、検討していきたい。

(吉村委員)

- ・新駅ができる京終の反対側、県道だと思うが、ここに一昨年、県の大きな病院ができて交通量が増えてくる。新駅ができて、大きな駐車場ができたとしたら西側の向こうへ抜けてくる道路が今の段階では全然整備されていない。西ノ京駅前周辺には薬師寺、唐招提寺という大きな観光拠点もある。奈良市は1つの移動手段で回れるところではなく、観光地が飛び地になっている地域である。近鉄を使って西ノ京駅で降りて、奈良へ帰るときにバスに乗るにはバス停がわかりにくい。近鉄駅に戻ってくるという方法もあるが、ここへ車で移動する一般住民が入ってくるとなると、それに対する交通の流れを確保できる整備を併せて検討してほしい。

(事務局)

- ・西ノ京周辺は県の病院ができたこともあり、交通の流れの整理をしていかなければいけないと思っている。検討させていただく。

(西田委員)

- ・中部地域の課題で、「観光来訪者及び地域内を移動する住民にとって」という文言があるが、県庁前交差点から県の駐車場へ行くところは左が詰まってしまう真っ直ぐ行けないという状況がこの時

期にもう始まっている。県のターミナルの利用率ももう一つということも聞いている。旧監獄のホテルもできる。私の自宅は青山なので旧道しかない。移動しやすくするためには道幅を広げられないと思うが、そういう大がかりなことを考えているのか。監獄ホテルもドリームランドのほうからしか行かないとは聞いているが、私たちの前の細い道を通って結構車の出入りが激しいのではないかと心配している。そうなるともっと渋滞が起こるのではないか。受け入れてもらうのはよいが、住民にとってこれ以上交通渋滞が起こると困る。うまく考えていただきたい。

(事務局)

- 交通渋滞については道路を広げるという抜本的なやり方もあるが、奈良市はなかなか道を広げられないという風土もあるのはご存じだと思う。車で来られる方をどれだけ減らして公共交通に転換してもらえるか、車自体を入れない大胆なソフト施策も今後考えていかないといけない。ご意見を参考にして検討したい。

(西谷会長)

- 渋滞解消は難しい。どういう施策がいいのか、県でもやっていただいているが、今後事業によって新たな交通量が増加するという将来的なことも見越した上で計画策定を進めたい。

(土井委員)

- 渋滞は深刻な問題だが、渋滞する箇所は明確だと思う。渋滞箇所を信号制御や拡幅で対応するというやり方もあるが、渋滞している箇所があるから中心部の渋滞が緩和しているというところもあると思う。拡幅して奈良のまちのよさが消えてしまうのももったいない。奈良は、観光の人は車で来ないでというメッセージを都市全体で出していく。車で来たらえらい目に遭うということを学習してもらおう。特に奈良の中部の真ん中のどこかの道路を中心に歩道を拡幅して車道を狭めていくような思い切った施策を作っていくことも1つの方法である。
- 総合交通戦略をやられている国交省の都市局、街路整備課では歩道を広げて車道をできるだけ狭めようという政策を出されている。それを総合交通戦略の中で、公共交通だけでなく、全体の交通の戦略を考えていくということも入れて、都市局とも相談しながら考えていけたらよいのではないかな。そういうことが今お話しされていることにつながっていくとよい仕組みになるのではないかな。

(大塚委員(欠席)の意見を事務局から紹介)

- 東部地域でバスを利用しない理由はバスの運賃が高いからということで、奈良市のポイント制度、ななまるカードで70歳以上の方は奈良市を出入りするバス路線は1路線100円で乗れるという制度がある。例えば月ヶ瀬温泉まで行くのに70歳以上の方は100円で行ける。普通は1,000円以上かかる。運賃を下げる考えを持ったほうがよいのではないかなというご意見をいただいた。
- 中部地域は駐車場、駐輪場の満足度が低いということで、奈良市にはシェアサイクルが民間事業者でドコモバイクとモバイクの2つある。シェアサイクルの利用率はどれくらいかという質問があった。

(事務局)

- 調べて情報提供したい。

(大塚委員(欠席)の意見を事務局から紹介)

- 西北部地域の対応すべき課題で、「地区住民との協働が重要」と書いてあるが、東部、中部にも言えることだと思う。地区住民、市、事業者と一緒に考えていけるとよい。

(米田委員)

- 運賃が高いという話だが、その運賃をいただかないと事業が成り立たない。川上村、下北山村など

で、住民に対して1,000円かかるところを一律500円負担で行けるカードを配る方策もある。奈良市の東部の方だけを対象にやるのはあまりにも広すぎる、不公平という話もある。人口が多いので市の負担も大きくなると思う。奈良市は高齢者に対しては施策をやっているが、一般の方となるとそういった方策も1つある。

(西谷会長)

- ・実際に計画を立てても、お金、人の問題はある。

(松尾委員代理)

- ・地区ごとに対応すべき課題ということで挙げていただいているが、こういう課題に取り組む際には、バス、タクシーの公共交通機関の単体だけでなく、交通結節点が大切になってくるので、乗り継ぎの結節点の整備も入れていただくとよいのではないかと。

(西谷会長)

- ・ほかにご意見はよろしいか。ご意見を踏まえ、計画策定に活かしていきたい。

(2) 議題2：奈良市地域公共交通会議規則の一部改正について（案）

事務局が資料2「奈良市地域公共交通会議規則の一部改正について（案）」について、説明を行った。

(西谷会長)

- ・会議の機能向上のために変更させていただいた。ご質問がなければこれで進めさせていただく。よろしいか。

(全体)

- ・異議なし

2 その他

事務局が資料3「クロスセクター効果の算出結果」について、説明を行った。

(土井委員)

- ・今まで公共交通はビジネスでできたが、公共交通利用者が30年前に比べると1/3ぐらいに減っている。それを支えていくために何らかの形で行政の支援を入れている。赤字の公共交通を支えるのであれば、ほかの仕事でも赤字のところはたくさんあるので、それを支えてもいいのではないかと話がある。
- ・なぜ赤字の公共交通を支えなければいけないかというと、公共交通は人々の日々の生活を支え、その人々が地域を支えることになる。公共交通の補助を入れなくなるとそれがなくなってしまう。それをサポートするために、今まで動いていた人たちの足を何かの形でサポートしないと行けない。バラバラに動いてもらうことになると分野別にお金をサポートしなければいけない。
- ・同時に、公共交通は赤字だということ、サポートするにしても赤字の額までが上限になると思うが、今日も議論があったように、運賃を下げればその分事業者が負担するか行政が支援するかという形になると、さらに今までの支援額を上げていかなければいけない。

- ごみの収集も袋代は有料になるが、あとは基本的にはお金がかからない。あれを赤字の事業と呼ぶ人は誰もいない。清掃されてごみがなくなるから清潔なまちが保たれ、犯罪も起こりにくいまちができる。それと同じように公共交通をサポートする、人々の動きを支えることで、買い物、病院に行きやすくなる。そういうお金であることをぜひご理解いただきたい。赤字ではなく、地域を支えるお金ということをクロスセクター効果というやり方で表現している。
- これは奈良市だけでなく、近畿運輸局もパンフレットを出されている。全国的に計算しようというのは各地でされている。お使いいただきたい。
- ドライバー不足が言われているが、ドライバーに対する待遇がよくないからである。ドライバーの待遇を上げるために補助金をもっと欲しいという事業者がいた。サービスはあまり変わらないが、続けていくためにはドライバーの待遇を上げないといけない。待遇を上げるための補助金をなくすとどうなるかという、廃線になる。廃線になるよりは上げたほうがよいという理屈を財政の人たちに説明するためにはクロスセクター効果を計算して、必要な分を上げていってもまだクロスセクター効果があるということを証明すると財政の人にも理屈が通る。今までは定性的に、健康にいいとか、みんな喜んでいるという話だった。それも大事なことであるが、それに加えて数字で出していくというやり方がある。

(西谷会長)

- 今まで赤字路線は収支のことだけを見て補助を廃止するというので、結局はバス路線が廃止されて、住民の方に負担がかかっていた。そうしたときに市にされている要望は逆に各施策に対する要望になって、それを支出することで、かえって財政負担が増えてしまうという話だと思う。財政的な中では参考にさせていただきたい。
- この会議の中でどこまで踏み込んでそういう施策を出せるのか、大変難しい問題だと思うが、どのレベルまで計画を作るかということについても考えていただきたい。

(西田委員)

- 県の医療センターができて、病院に行くためのバスが学園前などから出ているが、距離的にあまり変わらないのに富雄駅からバスは出ないのか。

(米田委員)

- 大きなところ、近いところからスタートしている。すべての駅からは出せないの、優先順位をつけて3路線からスタートしたところである。今後需要を見て考えていかないといけないと思っている。