

令和元年度 第2回奈良市地域公共交通会議会議録

開催日時	令和2年1月24日（金） 14時00分～15時30分	
開催場所	はぐくみセンター1階 会議室	
議 題	<p>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：奈良県地域交通改善協議会幹事会の分科会と位置づけることについて</p>	
出席者	委 員	<p>奈良市 副市長 西谷委員</p> <p>奈良交通株式会社 乗合事業部 総括部長 米田委員</p> <p>公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 井上委員</p> <p>奈良県タクシー協会 奈良市部会幹事</p> <p>奈良近鉄タクシー株式会社 営業部長 黒委員</p> <p>近畿日本鉄道株式会社 総合企画本部 計画部長 金口委員</p> <p>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</p> <p>奈良市自治連合会副会長 西田委員</p> <p>公募委員 地域づくり支援機構理事 大塚委員</p> <p>公募委員 六条校区自治連合会副会長 吉村委員</p> <p>奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 霜永委員</p> <p>奈良土木事務所 所長 木村委員</p> <p>奈良市 建設部長 木村委員</p> <p>奈良警察署 署長 中岡委員（代：中谷様）</p> <p>奈良西警察署 署長 松井委員（代：前田様）</p> <p>天理警察署 署長 松本委員（代：野畑様）</p> <p>一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長 土井委員</p> <p>奈良県 県土マネジメント部 地域交通課長 西村委員（代：西川様）</p> <p>奈良市 都市整備部長 荻田委員</p>
	オブザーバー	<p>奈良県 県土マネジメント部 まちづくり推進局</p> <p>地域デザイン推進課長 加納様（代理：塩田様）</p>
開催形態	公開	
決定事項	奈良県地域交通改善協議会幹事会の分科会と位置づけること	
担当課	都市整備部都市政策課	

審議内容（主な意見）

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。

（土井委員）

- ・大塚委員は SDGs とクロスセンターの資料を作られた。補足があれば説明いただきたい。

（大塚委員）

- ・SDGs が世間で流行になっているが、ただ単にそういうお題目だけで終わらせるのではなく、奈良市の目標の中にも SDGs を取り込んでいかなければいけないと思っている。国交省から交通のクロスセクター効果の話があり、その効果を SDGs の 17 項目に落とし込むとどうなるか事務局に提案させてもらった。
- ・そのときはまだ P.4 のようなすっきりした表ではなかったが、土井先生と事務局ですっきりした形にまとめていただいた。

（土井委員）

- ・自動車は便利で快適な乗り物だが、公共交通が勝るものが 2 つある。1 つが潜在的な需要を引き出すということである。自動車を持っていない人、免許を持っていない人は送迎してもらって外出することに遠慮してしまう。病院や買い物であれば頼めるが、遊びに行くのまで送迎してもらおうと気が引けてしまう。バスや鉄道であれば自分が行きたいときに出かけることができ、出かけるとまちが賑わうというまさに SDGs 的な効果である。
- ・もう 1 つは、人を束ねて動くということである。バスや鉄道はある程度人が束になって動いているため、道路空間の使い方が変わるし、まちに賑わいが生まれる。
- ・こうした公共交通の良い面を伸ばしていくためには利用者がいなければならない。そういう意味ではまちの人たちが使いやすい公共交通をどう作っていくかが大事になってくる。そういうことを P.3、P.4 を見ながら感じていただければありがたい。

（金口委員）

- ・西北部地域はこれから高齢化がどんどん進み、通勤通学の方も減ってくると、今から 10 年もすれば前提として考えているバス路線自体のサービスが維持される保証もなくなってくると思う。
- ・P.18 でいきなり「バスを補完する公共交通サービス」が出てくるが、その前にまずは現在の鉄道とバスの利便性をさらに向上させ、維持していく。それによってマイカーから公共交通へシフトさせていくとか、選んでもらえるまち、住んでもらえるまちにしていくという考え方のようなものが一番上位にある目標と施策の間にうたわれていてもよいのではないか。

（土井委員）

- ・この地域はどういうことをしなければいけないのか、なぜかということについて、そういうことがあるとわかりやすい。オールドニュータウンになっていくことに対して、少なくとも今ある資源をしっかり使う、それでも足りない場合は地域で頑張るということで、良いご提案である。

（西田委員）

- ・奈良市自治連合会の代表で来たが、私が住んでいるところは青山で、中部地域になる。P.15 の施策として「安全で快適に移動できる徒歩・自転車通行空間の拡大」、これができると非常によいと思うが、実際に道が狭いところで空間が確保できるのか。また、車道を狭めるという事例もあったが、

奈良公園の周辺や京都へ抜ける道などでこれが果たしてできるのだろうか。

- ・ 自動車が市街地に入るのを減らすとか、完全にシャットアウトするとか、住民も状況に応じて自動車はダメということを植えつけるぐらい、大胆な方法を考えたほうがよいのではないか。
- ・ パークアンドライトを行っているが、どのぐらいの利用率なのか。奈良市の人も利用しているのか、観光客だけが利用しているのか。
- ・ P.30 で平成 22 年だけ観光客が多いが、何があったのか。

(事務局)

- ・ 自動車の流入規制については、いきなり着手するのは難しいが、中長期的にはそうした視点を持ちながら取り組むべきと認識している。
- ・ 平成 22 年の観光客が多いのは、平城京 1300 年祭のためである。
- ・ パークアンドライドの利用状況は、自動車のナンバーからになるが、奈良の方が 20%、大阪が 26.7%、兵庫県が 11.4%、京都が 7.4% で、一番多いのは大阪になっている。中には関東、九州など遠いところからも来られている。奈良の方も使っているが、観光客がほとんどと考えている。
- ・ 利用台数については、県で実施している国道 24 号高架下の駐車場では昨年 11 月 3 日が 210 台、奈良市役所の駐車場では 255 台、JR 奈良駅の駐車場は 130 台、そのときキャンペーンを行っている市役所近くのミラーラの駐車場で 190 台、ピーク時はかなり利用されている。平均で 100 台以上は市役所に停めていただいている。
- ・ 市役所を利用されている方の半分近くは無料レンタサイクルを利用いただいている。それ以外の方については、奈良交通の路線バスやぐるっとバスを使って奈良公園方面や平城宮跡方面に行っている。

(大塚委員)

- ・ マイカーの流入規制はいきなりやりにくいと思うが、2 年前からカーフリーデーを 9 月 22 日に三条通り周辺で行っている。それを思い切って奈良公園周辺全体に広げるとか、そういうことを 1 日だけ実験的にやって利用者の反応を見るのも 1 つの方法ではないか。

(高見委員)

- ・ 中部地域についてだが、他の自治体においても「住みたいまち」と「訪れたいまち」という 2 つのキーワードでまちづくりを語られることが多くある。そうした観点から、「歩行者を中心としたゆっくり巡りたくなるまち」というのが「訪れたいまち」のキーワード、「人と公共交通を中心とした住みやすいまち」というのが「住みたいまち」のキーワードであり、2 つの観点からじっくりくる感じの施策だと思っている。
- ・ 交通ばかり頑張っている、まちの拠点に賑わいがないと魅力も出てこない。他の自治体では、「駅を中心とした」や「拠点を中心とした」などのキーワードがよく用いられているが、賑わいのキーワードはあったほうがよいのではないか。
- ・ 桜井線の京終駅についてはどうかという意見も前回申し上げた。京終駅周辺のアクセスや駅前広場整備を盛り込んでいただければ、より使いやすい公共交通になるのではないか。
- ・ 大胆に自動車をシャットアウトしたほうがよいのではないかというご意見には賛成である。京都の四条通は大胆に 4 車線を 2 車線にしてうまく回っており、歩行者の快適性が向上し賑わい創出にも寄与しているようにお見受けする。三条通りは 6 車線ぐらいあると思うが、大胆に歩行者空間を広くするようなことを考えてはどうか。

(事務局)

- 1点目の駅を中心に賑わいがあつたほうが良いというお話だが、P.17にある新駅を中心とした地域で懇話会を立ち上げてまちづくりのコンセプトをまず決めていこうと思っている。今後、まちづくりのコンセプトがある程度固まってくればこの会議でもご紹介し、交通についてもご議論いただきたいと思っている。
- 京終駅については、まちづくり協議会を立ち上げて、地域の方を中心に議論していただいている。そちらとも連携し、検討していきたい。
- 三条通りの歩行者空間については、ご意見を踏まえて今後の検討材料にさせていただきたい。
(土井委員)
- 駅を中心に賑わいというのはとても大事だが、近鉄奈良駅もJR奈良駅もバスとの接続がもう一つである。JR奈良駅の東側は案内もよくできている。西側にもバスターミナルはあるが案内が全然されていない。
- 近鉄奈良駅など空間的に難しいところもあるが、できるだけ案内をわかりやすくすることにより、人々の賑わいを作り出していくことも必要である。
(吉村委員)
- 大きな観点で見ると、この整理は地域住民に主体があるのか、観光客に主体があるのかわからない。観光面では、長く滞在しお金を落としてもらおうと利点があるが、地域からすると環境が整備されていなければ長くいて欲しくないし、商業的な色合いが強くない地域も存在する。効率よく循環してもらおうことも考えていただく必要がある。
- 西ノ京駅前の整備の話はずいぶん前からあるが、何十年たっても一向に改善しない。薬師寺が塔を改修して新しくなり、来年イベントが開催されて観光客がたくさん来ると、我々は自動車を出ていけない。そういうことを地域の中で解決するために道路を整備しようとしても、世界遺産や風致の関係から難しい。去年5月に県立の大きな総合病院ができたが、救急車が通れない状況である。
- 指標として挙げている1人当たりの外出頻度は何が基準になっているのか。家から出れば外出になるのか。公共交通機関を使ったものなのか、自動車や自転車も含むのか。ある程度の距離なり何かを設定すべきではないのか。
- 施策に関しては何をするのかよくわからない。例えばP.20、大和西大寺駅で「既存鉄道駅の交通結節機能の強化」ということは、ここからバスを出すのか。ここからバスを出しても阪奈道路や西ノ京駅方面は渋滞が激しい。こういう状況で拠点だけ整備して機能するのか疑問である。もう少し全体を見据えた中で検討した方がよいのではないかと。
(土井委員)
- 3点ご意見をいただいた。1つは観光地の宿命の問題というところがあるが、生活と観光はどうするのかという話である。2つ目は指標の外出の意味、3つ目は西大寺駅の整備について説明してほしいということである。事務局からご意見をいただきたい。
(事務局)
- 奈良市の主要産業として、観光はどうしても意識しないといけない。ただし、それによって市民が生活しづらくなってはいけないので、生活と観光の共存を掲げていきたいと考えている。地域の問題をきちんと捉えた上で、ハード整備やソフト施策などを検討していく必要があり、ご意見は参考にさせていただく。
- 指標の外出頻度についてだが、外出は家からまず一歩出ることだと考えている。距離や手段を含めて見ることもあると思うが、土井先生から考え方を教えていただきたい。

- ・大和西大寺駅については、拠点であり、今後バスターミナルができるので、点から線、面という形で広げることを交通事業者などと協議しながら考えていきたい。今日のご意見をいただき、今後の検討につなげていきたいという意味で資料に掲載している。

(土井委員)

- ・私が住んでいるのは京都の嵐山であり、観光客が多い。観光客がたくさん来られるのはいい面と悪い面があるが、悪い面もたくさんあって、休みの日は家から出にくい、自動車では出られない、朝早くから夜遅くまでうるさいなどがある。
- ・一方、土産物屋などは産業としてそれなりに成立しているし、鉄道やバスの利用者が増え、交通事業者の経営状況も良い。しかし一方で、バスなどはいつも混雑している。
- ・できるだけマイナスを少なくして、プラスが増えるような仕組みがいろいろと工夫されている。奈良市でどのような工夫ができるかは市民の意見を聞かないと良い答えはできないと思う。これからも本会議を含めたいろいろな場でご意見をいただき、議論していくことが大事である。
- ・指標の外出頻度については、11月に東京都市圏パーソントリップ調査の結果が出たが、首都圏は人口が増えている一方で総交通量は減っている。その原因の1つに、若い人たちの外出が10年前に比べて減っている。
- ・外出というのは2種類あって、無目的に散歩する、犬の散歩もそうかもしれないが、もう1つは、皆さん今日こちらへいらっしゃったように目的を持って外に出る。基本的には目的を持って外に出る移動を外出と定義している。その目的に合わせてどのような交通手段が使われているかという分析がされている。
- ・指標として、「外出」と「公共交通による外出」は2つ捉えたほうがよい。公共交通による外出が増えていけば事業者の皆さんにとってもいい話である。そのパイをどうやって広げていくか。自動車から公共交通に転換してもらって外出が増えるような仕組みがこの中でできれば非常にいい指標になると思う。

(大塚委員)

- ・東部地域について、バスの幹線路線と支線をうまく結節すればいいということがあった。奈良交通への質問になるが、こういう形態のバスの場合、乗り換えると初乗り運賃が2回生じるのか。それによって利用が違ふと思うがそういう事例はあるか。
- ・利便性という意味で、自由乗降という制度があるが、東部地域の路線はどのようになっているのか。

(米田委員)

- ・奈良交通同士の路線であれば、バス同士で乗り継いだ場合の割引は、東部地域に限らず行っている。奈良市の自家用バスなどと我々との乗り継ぎ割引は今のところできない。乗継割引はICカードで自動的に行われる。
- ・自由乗降については、東部地域では3路線ある。いずれの路線でも、乗車は安全なところであればどこでも可能だが、降車は停留所に加えて短い区間で降車指定位置を設けている。自由乗降は警察の許可の必要があり、幹線道路などではどこでも停車できないので、要協議になる。

(土井委員)

- ・自由乗降は、大きな荷物を持っているときはできるだけ家の近くで降りたいということで、よくそういうリクエストがある。これからは東部地域だけでなく、西北部の坂が多い地域などでもそういう話が増えていくかもしれない。

(吉村委員)

- ・交通空白地域はバス停から半径 300m、駅から 1km で定義されているが、1 日数便のバス路線などは使いにくく、運行本数も考慮していただきたい。

(土井委員)

- ・昼間全然走っていないとか朝夕走っていないバス停は結構ある。空白地については、空間と時間の両方で見えていくべきというのはいろいろなところで議論されている。次にどういう施策を打っていくかによって空白地の考え方も変わってくるので、それも踏まえて定義していく必要がある。

(米田委員)

- ・今回、戦略を策定し、10 年後の目標は書かれているが、どのように展開されていくのかわからない。地域ごとに問題があまりにも違いすぎて、大きすぎるという面がある。10 年間でどんどん実施していかないと書いて終わってしまうような気がする。
- ・東部地域については、人口が減り、何年も前から大赤字を抱えながら運行しているが、民間企業であるため利益も出さないといけない。P.14 のように、中心部から地域拠点まで路線バスが運行し、その先は 10 人以下であればタクシー事業者でもできるし、自家用有償運送なども考えられる。必ずしも路線バスである必要はないと考えている。
- ・自家用有償運送については法律が少し変わってくる。今まで利用者は住民だけであったが、観光客も利用できるようになる。また、許可基準も緩和されるようである。
- ・中部地域については渋滞に尽きる。奈良中心市街地の協議会もあり、それとも連携しながら進めていただきたい。
- ・西北部地域だが、人口が減っても便数を維持している地域もあるが見直しは行っていく必要が出てくると思う。働き方改革によって帰宅時間が早くなり、時間帯の見直しもある。
- ・先ほども言っていたが、10 年後に路線バスがそのまま残っているとは言えないので、有効な施策を早く推進していけるようお願いしたい。

(事務局)

- ・計画の実効性や実現性については、地域の課題ごとにワークショップ等を開催し、関係者と一緒に考えていきたい。公共交通は当然使われなくなるとなるので、そのあたりも含めて住民の方にご理解いただくような形で事業を進めていけたらよいと思っている。

(黒委員)

- ・施策が多いので、どれから進めていくのか優先順位が必要ではないか。
- ・タクシーは現在奈良市内で 330 両の登録があるが、乗務員が年々不足、高齢化も平均年齢 60 歳以上と進んでいる。稼働しているのは 1 日 200 数十台であり、平均 70 数%、日によってはもっと少なく、時間帯によっては 100 台を切ることもある。
- ・市民の方には、特に高齢者の病院の送迎などでご利用いただいているが、地域や時間帯によっては配車が間に合わずご迷惑をかけている状況である。
- ・4 月から大きなホテルやコンベンションセンターができ、需要はさらに増える。資料には乗合タクシーも掲載されているが、中山間地域へ回せる余裕がないのが現状である。バスは 10 年先がどうかというお話だったが、我々は 5 年先にも危機感を持っている。
- ・中部地域、特にターミナル駅周辺では何とか今後も営業させていただけるのではないかと考えているが、東部地域や西北部地域で少し離れたところになるとご迷惑をおかけすることが増えてくるのではないか。
- ・3 つの地域でそれぞれ考え方を改めていただいて、東部地域などではバスやタクシーだけではなく、

自分たちの自助ということも含めて考えていただくとよいのではないかと。

(土井委員)

- ・ 自家用有償運送については、タクシー事業者、バス事業者から、お客を取られてしまい嫌がられることが多いのだが、奈良市においてはそういうことはないということか。

(黒委員)

- ・ 中山間地域においてはそうした方法を取っていただくとよいのではないかと。

(土井委員)

- ・ そういうところからでないとなかなか自家用有償運送はできない。公共交通のダウンサイジングに伴い、いろいろな方法を含めて移動を支えていくことを真剣に考え、実行に移す良いきっかけになるのではないかと感じる。
- ・ 本日の議論をまとめると、大きな方向性については、事務局から出された内容で基本的には良いと思う。
- ・ 近鉄さんから、西北部地域でいきなりバスを補完する公共交通サービスというよりは、今ある公共交通を大事にしようというお話をいただいたが、それは西北部だけでなく、市全域で共通である。今ある公共交通を大事にして使いやすいように考え、それでも難しい場合は補完する公共交通サービスという意味で自家用有償運送などを考えるようにする。
- ・ 観光客と住民との関係についても頭の隅に置いて、望ましい形を考える。
- ・ 公共交通を優先するようなまちづくり、歩行者のまちづくり、歩行者は観光客だけでなく、通学している子どもなども含めて動きやすいようにする。また、それができたら思い切って自動車を使わないような仕組みも考えてみるという意見が皆さんからあったと思う。
- ・ このような点を念頭に置いて、しかも絵に描いた計画ではなく、事業を実施して、必要などときには中身を検証して、うまくいっているところは良いし、改めるところは改善していく、そういう仕組みを織り込んだ計画にしようということでご意見をいただいた。

(2) 議題2：奈良県地域交通改善協議会幹事会の分科会と位置づけることについて

事務局が資料2「奈良県地域交通改善協議会幹事会の分科会について」について、説明を行った。

(土井委員)

- ・ 休止、廃止に伴う手続きをここで受け取るということをご提案いただいた。この件について、奈良県から補足的な説明があればお願いします。

(西川様(代理))

- ・ この制度については、本来届出は6カ月前にしなければいけないものが、30日前になるというものである。
- ・ 路線の休止、廃止と聞くと、なくなってしまうと思うかもしれないが、今年度、奈良県でこの届出をしているのは葛城市と広陵町で、いずれも現在走っている路線バスをデマンドバスに変える、または新しい路線を引き直すために一旦路線を廃止したものである。今後、奈良市がどういう方向で議論を進められるかわからないが、休止、廃止で全くなくなるというよりは、新しく改善するために必要な手続きにもなるので、この届出をしていただきたい。

(土井委員)

- ・ 奈良県の地域交通改善協議会の分科会の役割をこの協議会で担わせていただくという件について、

ご異議なければこのとおりに行きたいと思うが、よろしいか。

(全体)

・異議なし

(土井委員)

- ・ご異議ないということで、分科会として位置づけることについてご承認いただいたことにさせていただきます。
- ・議案1については皆さんからご意見をいただいたので、事務局と相談して方向性をきちんとしたものをまた皆さんに見ていただくということで次のステップに進みたい。