

令和2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8月19日(水) 14時00分～16時00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>議事</p> <p>(1) 議題1：コロナ禍での公共交通への影響及び対策・支援について</p> <p>(2) 議題2：奈良市総合交通戦略の策定について</p> <p>(3) 議題3：奈良市交通形成ガイドラインの策定について</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 統括部長 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 総合企画部 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>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>国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 支局長 澤島委員(代：松尾様)</p> <p>奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 今西委員(代：渡邊様)</p> <p>奈良国道事務所 副所長 青山委員</p> <p>奈良土木事務所 所長 宮本委員(代：吉田様)</p> <p>奈良市 建設部長 木村委員</p> <p>奈良警察署 署長 丸山委員(代：中谷様)</p> <p>奈良西警察署 署長 松井委員(代：山本様)</p> <p>天理警察署 署長 小畑委員(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 リニア推進・地域交通対策課長 通山委員</p> <p>奈良市 都市整備部長 荻田委員</p>
	オブザーバー	<p>近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 崎谷様</p> <p>奈良県 県土マネジメント部 道路建設課長 岡部様(代理：川村様)</p>
開催形態	公開	
決定事項	「奈良市の公共交通の崩壊を食い止めるための緊急宣言」を行う	
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：コロナ禍での公共交通への影響及び対策・支援について

（土井委員）

- ・各交通事業者からどのような影響があったか共有したい。

（奈良交通 米田委員）

- ・奈良市でいろいろな交付金対策の補助を創設していただきありがとうございます。当社でも乗合バスと貸切バスについて、奈良市の補助、また国土交通省からも約半額の支援をいただけるということで、全社で申請しているところである。
- ・客数だが、４月は55%のマイナス、５月は60%のマイナス、６月は若干回復し約40%のマイナスとなっている。７月は30～35%のマイナスであった。回復してきたと思っていたが、第2波で7月の後半から下がった時期もあった。8月の1週目は平均で25%のマイナスまで戻ってきている。特に平日の戻りよりも、土日の戻りが非常に悪い。

（バス協会 井上委員）

- ・貸切バスの状況と、協会の取り組みを報告する。
- ・貸切バス、観光バスについてはコロナウイルスの影響により団体旅行の予約キャンセルと需要の消失により3月ごろから急激に落ち込み始め、5月ごろからほとんどお客がいない状況で、現在も続いている。
- ・協会としては、宣言が解除され、6月から事業が再開されたということで、奈良県教育委員会教育長宛てに、学校行事等での貸切バス利用促進のお願いをさせていただいた。
- ・6月に新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した支援について、奈良県知事、奈良市長、県内の会員事業者の所在地の16市町村長宛てに雇用の維持と事業継続のための助成、感染拡大防止のための費用に対し、支援を要望した。
- ・奈良市については、貸切バス事業者への事業継続のための支援金を出していただくことになった。また市内のバス事業者への感染拡大防止のための費用についても補助を予定している。今後よろしくお願したい。
- ・貸切バスの関係だが、8月6日に奈良コンベンションセンターの天平広場において、バスはコロナ感染症に対して十分に安全な乗り物であること、安心して貸切バスを利用していただくため、感染対策PRイベントを開催した。主な内容については、大型観光バスの車内換気性能の説明及び車内換気の実演、また車内換気性能テストの動画の上映、貸切バスの車内の清掃や消毒の実演を見ていただき、PRした。
- ・まだまだ逆風の中、貸切バスはしんどい状況が続いている。

（近鉄 金口委員）

- ・4月以降、お客様のご利用状況は関西の各鉄道会社と似たような推移である。数字で見れば、当社の数字はほかに比べて少し悪い状況である。
- ・定期外のお客様の収入は、4月は去年同時期に比べマイナス74%、5月でマイナス72%、6月はマイナス44%と少し戻ってきた。7月以降は横ばいの状況が続いている。7月の公式数字はない。
- ・8月7日から17日までのお盆の時期の定期外の旅客収入は、去年同時期に比べマイナス54%

という状況である。

- ・6月に緊急事態宣言が解除されてから、営業的な取り組みとしてインターネットで特急のチケットを取ったお客様に対してはポイントアップのキャンペーンを行い、今月に入りフリー切符の発売をした。
- ・感染防止ということで、駅構内における取り組み、列車内における換気、車両に対しては抗ウイルス、抗菌加工の措置、従業員に対する感染防止の取り組みなどを進めているところである。
(JR西日本 高見委員)
- ・JR西日本はさまざまなウィズコロナの取り組みを行っている。紹介したい。
- ・「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」は鉄道事業者と国土交通省の協力を得てまとめたガイドラインである。それに沿って、車両や駅の対策を行っている。
- ・車両は空調装置で可能な車両については換気を適切に実施している。特急列車と在来線とでは空調の方法が違うが、常に空気を循環させて換気をしている。
- ・空気清浄機がなくても換気をしてあげれば空気は流れるが、特急列車は窓が開かない。心配されるお客様がいるので、特急列車の600両を対象に空気清浄機を随時整備していく取り組みを今後やっていく。
- ・車内や駅構内において換気の状態をお客様に知ってもらい不安を取り除き安心してご利用いただくということで、ホームページやSNS、駅や車内のビデオを使ってお客様に告知をしている。
- ・各現場も個々に換気に努めている。
- ・混んでいる時間帯、列車を色でわかるようにして混雑状況を知っていただき、時差通勤を促していく取り組みをしている。
- ・車内など各場面で時差通勤をお客様に呼びかけている。駅の通勤時間帯、夕方の時間帯を開示することで、ここは利用を避けて昼間使うとか、お客様に選んでいただけるようにする呼び掛けをしている。
- ・国土交通省と協力し、車内や駅構内の放送を通じてマスクの着用の協力を呼び掛けている。マスクをされていないお客様がいるとほかのお客様が心配される。ガイドラインにのっとって呼び掛けをしている。またポスターで告知している。
- ・みどりの窓口ではアクリルボードで仕切りをしている。記帳台には消毒液を置いている。並ぶところには間隔をあけてソーシャルディスタンスを取っていただいている。
- ・不特定多数の方が手すりや吊り革、券売機に接触されるので、定期的に消毒を行っている。
- ・車内全体の抗ウイルス・抗菌加工もしている。抗菌加工は在来線5200両すべてで、2〜3時間かかるが、これをすべて実施している。1回やると3〜5年継続する。こういった取り組みを継続的にやっていきたいと考えている。
- ・エレベーターについても抗菌フィルムを貼って感染防止対策を行っている。
- ・記帳台や改札付近に消毒液を置いている。
- ・従業員、特に駅係員や乗務員はお客様に接する機会が多いため、始業前の点呼の際に検温を実施し、体調不良や熱がある職員は従事させない取り組みを行っている。
- ・鉄道運行に支障のない従業員、駅や乗務員以外の本社、支社にいる人間についてはテレワークや時差出勤などさまざまな業務形態の検討を行い、従業員の3密対策を行っている。オフィス

の中も 50%ぐらいにして、席をあけている。

- 大阪駅の例だが、駅の改札や出札にスタッフがいますが、駅の後方にはその何倍もの人が狭いところに押し込められている。社員同士が密にならないように点呼は少人数で行うなどの工夫をしている。食堂なども間隔をあけるなど工夫をしている。
- 収入状況だが、JR 西日本は長距離と近距離に分けると、在来線は一定戻っているが、長距離の新幹線や北陸の特急は壊滅的な状況である。ゴールデンウィークは対前年の数%しか新幹線の乗車がなかった。ダイヤを変えられず、厳しい状況であった。お盆も自粛ということで厳しい。新幹線に乗っていただかないと厳しい状況である。
- 4~6月の決算で700億以上の赤字が出ている。今のところは金融機関や社債、コマーシャルペーパーなど資金調達をして何とか鉄道事業を行えている状況である。もし資金が調達できなければ倒産してしまうという危機的な状況である。収入は4月がマイナス76%、5月がマイナス72%、6月がマイナス47%である。数字以上に厳しい状況になっている。

(地域づくり支援機構 大塚委員)

- 近鉄では定期以外の収入が落ちていたという説明であったが、定期はどうなっているのか。テレワークが進んで定期にも影響があるのではないか。

(近鉄 金口委員)

- 4~6月の公表数値しかないが、定期の収入は4月で去年と比べマイナス29%、5月がマイナス26%、6月がマイナス14%である。6月から少し戻ってきているが、テレワークの影響や、仕事に出られる方の減少があり、それ以上に戻ってきていない。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- 感染防止で一番いい方法を医者に聞くと、直接飛沫を浴びることを避ければ、粘膜からウイルスは侵入するので、消毒するまでは自分の手で目、鼻、口を触らないようにすれば大丈夫ということである。

(事務局)

- 公共交通の利用者が大きく減少する厳しい状況の中で、各事業者には安心して公共交通を利用いただけるよう最大限の取り組みを実施していただいていることがよくわかった。
- 奈良市公共交通会議としては、地域の足として重要である公共交通はコロナ禍において大きな影響を受けており、このままでは維持していくことが困難な状況になるのではないかと危惧している。
- このような状況を少しでも食い止めるためにも、交通会議として「奈良市の公共交通の崩壊を食い止めるための緊急宣言」を行いたいと考えている。(読み上げ)
- 宣言については、今後奈良のホームページや広報誌で公表していきたいと考えている。委員の皆様には共有をお願いしたい。
- 本日欠席の奈良市自治連合会の西田委員に事前にご説明し、趣旨に賛同いただいた。本日この内容についてご賛同いただいた場合は自治連合会においても周知していきたいという言葉をお聞いている。ご審議をお願いしたい。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- 交通事業者からの現状の報告と、事務局から「奈良市の公共交通の崩壊を食い止めるための緊急宣言」についての提案をいただいた。ご意見、ご質問をいただきたい。
- 緊急宣言をやって本当に効果があるかという話もあるが、代わりに何ができるのかを考えてい

くと、ともかくいろいろな形で社会に現状を訴えていくことが私たちにできる小さな一歩であるが、それが大きなものになっていけばよい。この後の議題の奈良市総合交通戦略を考える上でも、公共交通の路線が維持できないとすると、根本的に交通戦略の中身が変わってくることになりかねない。これからもいろいろな形で維持をしていく。維持をすることが目的というよりも、地域の人足をサポートするためにはこういう仕組みが要するという事で路線の維持を続けていくことを考えたい。そういう内容での緊急宣言である。

- ・異議がないようであれば、事務局から提案のあった緊急宣言について皆様の確認をいただきたい。賛同の方は拍手をお願いしたい。

(賛成者拍手)

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・ほとんどの皆さんからご賛同いただいた。この内容について、奈良市地域公共交通会議としての緊急宣言ということにさせていただきたい。
- ・各所属の機関に持ち帰っていただき共有させていただきたい。

(2) 奈良市総合交通戦略の策定につて

事務局が資料2「奈良市総合交通戦略について」について、説明を行った。

(近鉄 金口委員)

- ・P.9、パーソナルモビリティの導入実験というのとはどのようなものか。

(事務局)

- ・高の原駅を中心とした平城・相楽ニュータウンは50年を迎えるということで、次の50年をどうやっていくか、市長、関係団体と今年度話をしていく。地域の方の移動もその中の1つであり、具体的な取り組みとして、まだ確定していないが、団地の中をパーソナルモビリティで走るとか、これから検討していく状況である。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・超小型モビリティで、コムスなどである。所有ではなく、シェアをする仕組みではないか。

(事務局)

- ・そうである。

(事務局)

- ・先ほどの説明に追加する。P.18、中部地域のリニア中央新幹線の誘致ということで書いているが、中部がメインという形になってくると思うが、この戦略の地区の区分で行くと平城山駅は西北部になる。市としても新駅と決めたわけではない。3候補挙げている。誤解のないように訂正する。

(奈良国道事務所 青山委員)

- ・P.14の市全体の実施プログラムとP.18の中部地域の実施プログラム両方に、私どものほうで今事業を進めている京奈和自動車道の整備促進のところのスケジュールで、供用が8年から12年のところに明確に線が引かれている。国で行う事業については供用時期はかなり精度が高まらないと示せない状況である。表現方法など引き続き今後調整させていただきたい。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・記載方法は事務局と相談させていただく。

(六条地区自治連合会 吉村委員)

- ・新インターの話だが、住民からするとどの程度の車が入ってくるかという想定が今表示されていない。以後、ここの周りの道路を整備するという話が市や県から聞こえてくる。この地域は既に課題として書かれているように非常に交通渋滞の激しいところである。それが今の住民の生活を今より悪くしない状態でインターチェンジができるのか、地域として大きな問題として捉えている。このあたりの想定は、県と市は道路整備をするにおいて十分に打ち合わせされているのか。

(奈良国道事務所 青山委員)

- ・国の立場で言うと、事業を実施するに当たって、事業化の前に都市計画決定を定めるときに環境アセスメントを実施している。今手元にないが、その中でインター出入り交通量は明記されている。都市計画決定の前に必ず環境アセスメントを行う。公表されているので見ていただくか、事業を進める中での地元説明の中で説明させていただく。

(六条地区自治連合会 吉村委員)

- ・説明済みなのか。

(奈良国道事務所 青山委員)

- ・都市計画決定の段階で、事業計画に基づいた交通量予測などは説明をしている。

(奈良交通 米田委員)

- ・P.15、P.17、公共交通のところを21年と22年にかけて検討・調整とある。これから制度を決めて、2年間検討されるのか。
- ・新しい需要のための新路線を引くためにこれぐらいかかるという意味であり、既設路線の変更はこの協議の場で整わないと変更できないという意味ではないのか。

(事務局)

- ・そうである。それはきちんとした手続きでやっていただければと思っている。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・その話は地域公共交通会議に出していただき、皆さんにその内容についてお諮りする。計画とはまた別の議論をする場ということになると思う。

(地域づくり支援機構 大塚委員)

- ・P.19、実施プログラムの中中部地域、関連分野の事例の健康・環境分野だが、1日8000歩以上で健康づくり事業が令和元年度で終了している。2年度から歩数計アプリ事業に変わっている。1日6000歩以上になっている。健康増進課と書き方を調整いただきたい。

(事務局)

- ・こちらのチェック不足で申し訳ない。修正する。

(JR西日本 高見委員)

- ・京終駅へのアクセス、交通結節機能が弱い。公共交通中心ということ語るなら、そこも検討されたらいかがかというお話を以前申し上げた。そこは今回は載らないのか。

(事務局)

- ・P.19、関連分野として、既に実施中の部分であるが、京終駅の運営という形で新しい取り組みをさせていただいている。関連分野としては位置づけていきたいと思っている。そこを交通政

策の市のほうで何か具体的にやっていくというところまで今のところ検討は至っていない。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・何かできそうな気はする。自転車とか。

(JR 西日本 高見委員)

- ・奈良市や地元から裏口を作ってほしいという要望がある。裏口を作るとなるとアクセス、そこに至る道や駅広がないとできない。より便利にしていこうと思う、まちづくりの観点からやっていくのがベストだと思う。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・ご協力いただけることがあればご検討いただきたい。それでも大変であればまた考えるということで、ソフト施策で対応いただきたい。

(奈良県道路建設課 川村オブザーバー)

- ・P.18、JR 関西本線高架化、新駅の整備促進、新駅のアクセス、交通結節機能の整備といった事業がある。こちらもちり出した形で供用を明記されている形になっている。この2つの事業に関しては京奈和自動車道の整備と関係・調整しながら整備を進めている事業であり、スケジュールについての明記はこのタイミングでは避けていただきたい。
- ・本日の資料はホームページ等で公表されると思うが、この部分については調整・修正していただきたい。

(近畿地方整備局都市整備課 崎谷オブザーバー)

- ・コロナの影響がどこまで続くかわからないが、それはそれとして長く影響があるかもしれない話としてあるのだが、確実に少子化、高齢化は進んでいる。国交省の都市局も少子高齢化への対応としてコンパクトシティの施策を進めている。コンパクトシティは人口密度をどのように駅や公共交通結節点の近くに維持していくかということが要点だと思っている。バス、タクシーにせよ、公共交通はいろいろな組み合わせがあり、これを維持していかなければいけないとなったときに、それぞれのサービスを維持していくための必要な人口密度があるはずで、そういったところを守っていくための人口密度を維持していく区域をコンパクトシティの施策で作り出していく。こういったものと両輪である。そういったエリアと公共交通の関係をよく考えて作っていただくことが大事だと思っている。
- ・コロナの影響で公共交通事業者が厳しい状況に置かれていると思うが、総力戦なので、いろいろな事業者がそれぞれ両立して存続していけるように、例えばバスとコミュニティバスの間の競合など、営業に支障が出ないように考えていかなければいけない。
- ・また生活様式が変わって、家から移動しなくなる人たちが今後増えてくるかもしれない。テレワークで移動自体が起きなくなるかもしれない。今回の評価指標、数字指標を拝見すると、マイカー通勤者が40%未満の事業者を増やしていくとか、コミュニティバスの利用者数を増やしていくとか、数値を増やすとか減らすとか、そういったものが目標になっていると思うが、社会情勢を踏まえると必ずしもこの数字が増えたからみんなが満足に移動できるようになっているかどうか、その相関が今後はよく情勢を見ていかないといけない部分があると思っている。
- ・今年の6月に都市再生特別措置法が改正された。まだ施行されていないが、都市再生特別措置法の改正によって、柱が2つあるが、防災とコンパクトシティの連携強化、もう1つの柱が歩きたくなるまちづくりということで、道路空間を再配置して歩行者が歩きやすくなるように歩

道を広げるとか、歩道の占有が緩和されて歩道上で催し物ができるようになるとか、道路空間をどのようにうまく使うかということがこれから大事になってくる。ここについてはこの時代に合った取り組みとして進めていただきたい。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・都市局の方々が実践されようとしている話についてご紹介いただいた。

(地域づくり支援機構 大塚委員)

- ・今の話に関連するが、歩行者や自転車の視点を盛り込んでいただいているのは賛成である。特に環境との関係で、地球温暖化の問題、コロナで感染者が何人というのと同じように、毎日のニュースで熱中症で何人搬送、死者何名と言われている。ますます温暖化の状況が悪くなっている。その辺の視点を入れていただいているのはCO₂の削減という観点からもよいのではないか。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- ・P.2、「コロナ禍の影響による対策等について追記」と書いてあるが、通勤のピーク時をずらしてもらおうということが共有できるとよいのではないか。
- ・公共交通の事業というのはピークに対して対応できるように力を注がれているし、お金も割かれている。ピークがずれることによって経営の自由度が上がっていく可能性があると思う。
- ・3密を避けることは大事なことである。コロナが収束した後も通勤時間を今以上にフレキシブルなものにしていくことは、行政だけでなく、地域の人たち全員がそういうことを共有できる、あるいは企業の方のご理解も必要だと思うが、そういう点についても強調しておくことで、そういう活動がだんだん目に見えるものになってくる可能性があると思う。
- ・コロナの話については、奈良は観光地で、観光産業の方が打撃を受けておられるのはよくわかる。観光客に来ていただくのもありがたいが、地域内の人たちがよさに気がついて、ここで時間を使っていただくということで、できるだけ地域内の人たちが地域内で楽しんでもらうような、市民が市の観光施設やいいところに気がついていただき市民のプライドが高まると市民の人たちの愛着にもつながっていくと思う。そういうことを動きやすいようにしていくということもこの計画の中では頭の隅に置いておくほうがよいと思う。そういうことをコロナ対策の中では追記していただきたい。
- ・P.24、全市域の評価指標として1人当たりの外出頻度、市の中の観光施設やお寺に行ってもらい、外出頻度が上がると嬉しいということだと思う。
- ・自家用車以外の交通手段分担が上がっていったらよいということだと思うが、自家用車の分担率も調べてほしい。送迎と自分で運転する自動車利用を分けて分析してほしい。自分で運転する人はなかなか転換してくれない。年取った人は運転免許を返納していただく可能性はあるが、そういう人たちは自分で運転する人たち。その人たちの高齢者はどれぐらいかという分析が次にできる。それ以外に、送迎してもらっている人たちはできるだけ送迎を減らす。そのほうが自動車からの転換をやってもらいやすいし、その人たちが転換するためには何をしたらいいかということが見えてくると思う。これは「送迎を含む」というよりも、送迎と自分で運転を分けて分析をしていただきたい。政策目標としては分けるほうが明確になると思う。

(JR西日本 高見委員)

- ・コロナ対策の関係で土井先生から時差通勤の話があった。我々もそうだと思っている。通勤のピークに合わせて乗務員も車両もすべての設備をマックスに持っている。山が倒れれ

ば、当然事業者側にとっては経営的に自由になる。

- 一番効くのは通学である。通学はどここの学校もピークで、学生はぎゅうぎゅう詰めに入ってくる。それが3密の一番大変なところである。この学校は何曜日は2時間目からとか、そういうことができれば大変効果的である。これは交通系の話と違い、教育委員会という別の世界なので、ここで解決というのは難しいかもしれないが、効果としてはものすごくあると思う。副市長がおられるので、心にとめていただけるとすごく効果があるのではないかと考えている。

(副市長 西谷会長)

- 学校を閉めたときには一部そういう取り組みがあった。半分に分け、午前、午後ということもやっている。カリキュラムを全体として消化していかなければいけない。非常時であればできるだろうが、恒常化するということは難しい面があると思う。これからの生活様式の中ではいろいろ考える中の1つであると思う。
- 国のほうでこれからの生活様式ということも含めて、国土交通省ではこれからの交通政策について、我々もこれからちょうど変わり目、コロナの関係で今後どうなっていくのか読めない。その中で今回計画を作るということでタイミングが非常に難しく、事務局としても悩んでいる。国のほうで、交通政策について今後はこうなっていくという考え方や計画をお示しいただけるのか。

(近畿地方整備局都市整備課 崎谷オブザーバー)

- 交通という話になると都市局とは違う部局になるので、私の立場として言えることは限られてくるが、例えば都市局では、1~2カ月前の国交省のホームページを見ると新型コロナウイルスの感染拡大の状況で今後どういった都市政策が求められていくのかということの有識者にヒアリングをするということが書かれている。数カ月たって、ヒアリングをして、有識者の方々にこれから世の中はどのように変わっていくかということを集めている段階である。そういう意味では我々もまだ先が見えているわけではない。ここから先何かをお示しできるかも今の段階ではわからない状況である。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- 大きな流れとしては、今考えていることで大きく違いはないのだが、10年先の危機的な状況を手前に引っ張ってきた。特に公共交通の問題についてはそういうことではないか。
- 今から10年後に効果が発揮できるような手の打ち方というのが、もっと早いことやりなさいということが非常に大事だと思う。
- マイナス面だけでなく、プラスの面もさまざまある。そういう面にきちんと対応できるようにしておく。今の計画をベースに、コロナのことを入れていくということで、また大きく状況が変わればそれについて見直していくというやり方にしていくとよいのではないか。
- これは誰も先がわからないことである。立ち止まっているよりは、いろいろ試行錯誤していくほうが答えを見出しやすいと思う。ぜひ皆さんと資料を踏まえて議論できればありがたい。

(3) 奈良市交通形成ガイドラインの策定について

事務局が資料3「(仮)奈良市地域主体型交通形成ガイドラインについて」について、説明を行った。

(奈良運輸支局 松尾委員)

- このガイドラインを今回提案されているが、次回にすぐにということではないが、今後検討していくということでお示しをされているということであるが、暮らしを豊かにするとか地域に賑わいをもたらすということであれば、移動手段の確保というのは非常に大事だと思っている。
- 現在バス・タクシーがある地域もあるので、まずはバス・タクシー等の公共交通をフル活用した上で、それでも利用に対する十分な移送サービスが確保できていないということであれば自家用有償運送の検討になってくると思っている。
- 地域公共交通活性化再生法関連の法改正が6月にあった。施行はそこから6カ月以内ということになっている。その関連法の改正により自家用有償旅客運送に新たに交通事業者の方も協力ができるという制度も創設されている。関係者の皆さんで協力して話し合いをしていただき、地域全体にとって持続可能な地域公共交通を考えていただきたい。
- 今ある公共交通機関、鉄道、バス、タクシーの利用促進、コロナの関係があつて難しいと思うが、交通事業者はそれぞれ感染対策をしっかりできる体制を取っておられる。ぜひとも公共交通利用促進をしていくことも大事である。よろしくお願ひしたい。

(地域づくり支援機構 大塚委員)

- クロスセクター効果をこの会議の第1回目のときに説明していただいた。今後、交通形成ガイドラインに沿って検討を進めていくに当たっても、クロスセクター効果の視点を踏まえながら議論していかれるとよいと思う。

(グローバル交流推進機構 土井委員)

- P.1 の対応が一般の方にはわかりにくいと思うが、①は緑ナンバーのことである。お金を取って事業として運送する。②は白ナンバーであるが、白タクではなく、法律にのっとった形で輸送に対する対価をいただく。そのほうが持続可能なものができる。③は許可または登録を要しない運送というのは無料である。これを有料にすると駄目である。そういうことをわかりやすく書いたほうがどれを選ぶかというときのヒントになると思う。説明をつけ加えていただきたい。

以上