

令和2年度 第3回奈良市地域公共交通会議会議録					
開催日時	令和3年2月25日(木) 10時00分～12時00分				
開催場所	奈良市役所中央棟6階正庁				
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：奈良市地域公共交通会議規則の変更について</p>				
出席者	<table border="1"> <tr> <td>委 員</td> <td> <p>奈良交通株式会社 乗合事業部 総括部長 米田委員(代：松石様)</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 大和交通株式会社 北浦委員</p> <p>近畿日本鉄道株式会社 総合企画部長 山本委員</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>国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局長 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</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</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：前田様)</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</p> <p>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> </td> </tr> <tr> <td>オブザーバー</td> <td> <p>近畿地方整備局 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：佐藤様)</p> <p>奈良県警察本部 交通部 交通規制課長 今村様</p> </td> </tr> </table>	委 員	<p>奈良交通株式会社 乗合事業部 総括部長 米田委員(代：松石様)</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 大和交通株式会社 北浦委員</p> <p>近畿日本鉄道株式会社 総合企画部長 山本委員</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>国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局長 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</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</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：前田様)</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</p> <p>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 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：佐藤様)</p> <p>奈良県警察本部 交通部 交通規制課長 今村様</p>
委 員	<p>奈良交通株式会社 乗合事業部 総括部長 米田委員(代：松石様)</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 大和交通株式会社 北浦委員</p> <p>近畿日本鉄道株式会社 総合企画部長 山本委員</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>国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局長 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</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</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：前田様)</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</p> <p>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 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：佐藤様)</p> <p>奈良県警察本部 交通部 交通規制課長 今村様</p>				
開催形態	公開				
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

事務局が資料に従って【概要版】奈良市総合交通戦略（素案）について」について、説明を行った。

（西田委員）

- ・奈良市総合交通戦略（素案）の事業一覧表だが、コロナの関係で高齢者が家から出たくないという方が増えていると思う。今年度は1月末まで福祉タクシーや身体障害者向けのななまるカード、バス優待券の補助があるのは知っているが、来年度も一時的に何かの補助を予定されているのか。
- ・P.11、東部地域における公共交通の目標値は現状維持という形だが、生活路線バスの収入額、支出額を見ると、かなりの補助金がないと収支が合わないと思うが、コロナの関係で利用客が少なくなっているところで、今後も補助金を出してもらえるのか。
- ・コロナの影響で逆に免許証を取りに行かれる方が増えていると聞いた。その辺りの状況も含め、今後公共交通の利用者数がどうなっていくのか不安に思った。
- ・MaaSとは何の略なのか。スマホのアプリということだが、パソコンでも見られるのか。

（事務局）

- ・高齢者の外出支援策について、今年度行っていたバスのチャージ券などは予算として計上していないと聞いている。
- ・東部地域におけるバスへの補助金だが、奈良市としても一定のバスの補助はさせていただいている。これについては何とか収支を頑張って少しでも改善できないかという目標値を掲げている。
- ・新型コロナウイルス感染症による免許取得への影響については、調べて報告させていただく。

（高見委員）

- ・MaaSはMobility as a serviceということで、さまざまな交通を1つに統合したサービスである。
- ・パソコン上でも見られ、旅行の計画を立てられるときはパソコンのほうが見やすい。旅行先ではスマホを使っただければと思う。旅行前に見たものをたどりながら行けるので便利だと思う。

（土井委員）

- ・免許保有の動向はよくわからないところがあるが、収束しても自動車が手放せない人と、やっぱりあかんという人と両方出てくると思う。都市政策、交通政策としては自動車を利用するには駐車場も要るし渋滞も大変ということで、できるだけ公共交通に転換してもらおうという政策を進めていく。慣れない運転を止めれば事故も減ることになるので、むしろこの会議では自動車を使わなくてもいい仕組みをどう作っていくかということに注力していきたい。
- ・東部地域のバスに関する指標で、現状、収入が118百万、支出が245百万で、その分を補助しているということだと思うが、その補助金を利用者1人当たり833円で維持していこうという目標であり、補助は継続していく。これから人口が減少しても利用者ができるだけ減らないような仕組みを作れないかということである。

（山本委員）

- ・質問だが、事業一覧表のNo73、74だが、平城・相楽ニュータウンの関係で教えていただきたい。当社はURさんと協定を結ぶことにしており、もし連携できることがあればと思うので、取組内容を教えていただきたい。

(事務局)

- ・平城・相楽ニュータウンの取組については、今年度、奈良市、木津川市、精華町、UR、県を含めて会議体を作り、今後 50 年先を見据えたまちづくりを考えていこうということで、今年度末を目途に一旦、パワーアップビジョンという名前になると思うが、策定する。
- ・平城・相楽ニュータウンは歴史のあるニュータウンで人口が減少傾向にあり、高齢化も進行している。その中でまちをいかに持続化、活性化させていくかを主眼にしている。
- ・ニュータウンの中心、高の原駅が中心核となると考えており、交通戦略では駅周辺の活性化や交通結節、また、交通だけでなくまちづくり面も記載しようと考えている。今後も関係者と協議のうえ、連携してやっていきたいと考えている。

(近畿地方整備局都市整備課 崎谷オブザーバー)

- ・評価指標の P.2、私事移動における免許非保有者の自家用車分担率であるが、免許を持っていない方が自家用車を使うというのはご家族に同乗されるということか。なぜこういう指標にしたのか。
- ・また、事業一覧表 No55 に旧奈良監獄周辺エリアの新しい拠点の創出というのがあるが、どういった事業か。

(事務局)

- ・評価指標については、免許非保有者ご本人は運転できないということで、ご家族やご近所が送迎している状況を、公共交通などの代替手段を利用してもらうことで減らすことを目標とした指標になる。

(事務局)

- ・事業 No55、新しい拠点の創出については、旧奈良監獄周辺エリアと書かせていただいている。旧奈良監獄は近鉄奈良駅から 1 km ほど北に行ったところにあるエリアだが、奈良市の大きな運動公園がある。そのエリアを法務省、JR、奈良市と民間事業者で、新しいものを生み出せないかということは今計画している。バスや徒歩で観光客の方などが寄っていただけるような拠点エリアにしたいと考えている。

(土井委員)

- ・評価指標の送迎を受けている人の自動車分担率を減らそうというのはなぜかということの説明する。送迎してもらう人は誰かに送ってもらう必要があるため交通行動が減ってしまう。例えば P.3、1 人当たり移動回数の免許保有者と免許非保有・返納意向者を見ると、免許保有者の移動回数は全市で 1.31 だが、免許非保有者は 1.00 であり、外出頻度が減ってしまうのは遠慮がある。また、送迎する人にとっても負担になる。こうした人を公共交通を充実させることで送迎しなくてもよい状況をできるだけ目指そうという目標である。

(崎谷様)

- ・全体の構成はよくできており、わかりやすいと思う。奈良市域を 3 つに分け、それぞれ特性が違うということも納得できる。それぞれの課題や目標に応じて指標を作られていることも説明を聞いてしっくり来ている。概要版をもとに本編を作れば良いと思う。
- ・国の施策との関係で行くと、我々は歩きやすいまちづくり、歩いて楽しめるまちづくりを進めておりそれへの支援策も充実している。事業一覧表の中にウォークアブルな事業も取り入れていただいて非常に尽くされていると思った。
- ・今後、新しい生活様式によって交通行動が変化し、それをチェックして反映することは必要だと思うが、大きな流れとしては人口減少、少子高齢化が奈良市でもグラフを見れば一目瞭然の大きな課

題だと思ふ。それに対応して公共交通をいかに使っていただくか。まちを活性化させる、市民が一人一人充実して暮らせるように、行動を増やす、外出回数を増やすことが指標にも入っていたので、そういうところを目指すのはよいと思つた。

- ・公共交通の維持は大変だと思ふが、お金の面というか、どうやって経営を維持していくかという視点もあると思ふ。そのあたりも何が指標になるかわからないが、今立てられた指標以外にもいろいろなデータを集めていただいて、何とか皆さんが快適に暮らせるような公共交通体系をこの戦略をもとに進めていただければと思ふ。

(土井委員)

- ・ウォーカブルなまちづくりが NO40、41 で挙がっているが、奈良市の場合、特に中部地域では観光も大事になってくる。ここでは観光の話が No53、54 でバスと MaaS 中心に挙がっているが、もう少しウォーカブルなもの、観光客の人にとっても歩きやすい、日常生活する人にも歩きやすいという、両方に力を入れていくというのが市の特性を考えると大事ななと思ふ。そういうことも検討していただけるとありがたい。

(崎谷様)

- ・コロナでどのように人の行動が変わったかは国土交通省でも分析している。去年の8月末に新型コロナを踏まえたまちづくりの方向性について、有識者の方々のご意見を聞いてとりまとめたものがある。その中で、職住近接が進むというご意見があった。朝会社に行って帰ってくるという行動がテレワークで変わり、家で働く人もいるし、家の近くのテレワーク施設で働く人も増えてくると、今まで住むところと働くところが離れていたのが変わってきている。そういう変化があると、自宅近くの空間が気になったり、近くの道が整備されていないのが気になったり、近くの公園をこんなにいいところがあったと再発見する、そういった変化がある。身近なものが気になるというのが新しい変化であり、住んでいる方の視点もより重要になってくると思ふ。

(通山委員)

- ・評価指標・数値目標の p2 で、右側の免許非保有者の1人当たりの移動回数 1.20 回/日を目指すのは非常に意欲的な目標だと思ふ。下の棒グラフを見ると、保有者と非保有者では通勤、通学、業務・仕事、送迎のところで差がついていて、1.31 と 1.00 になっていると見える。この部分の差を埋めるには、免許非保有者・返納意向者は主に学生と高齢者が該当すると思ふので、恐らく8番のその他の日常的な私的活動、9番の非日常的な私的活動の数字を上げていく必要がある。
- ・そうなるとここにいるメンバーの受け持ち範囲を超えるような気もするので、そうした派生需要を生み出す魅力的な外出目的を作ることが重要であり、魅力的な催しや活動などの企画、あるいはまちづくりを考えていく必要があると思ふ。市役所全体でこの問題に取り組んでいただけるように情報共有、意識共有を図っていただけるようお願いしたい。

(事務局)

- ・貴重なご意見であり、おっしゃったとおりだと思ふ。この指標を達成するためにはいろいろな部局、観光部局や福祉部局などと連携しながらやっていくことは大事だと認識している。策定に向けて積極的に庁内に情報発信し、連携してやっていきたい。

(土井委員)

- ・交通の本質に迫るご意見である。移動は、それ自体を目的とする人は少なく、何かの目的を実現するために行う人がほとんどである。目的とセットでないという手段を使ってもらうかの適切な選択も難しい。

・東部地域では、バスを利用されている方々の目的を含め、クロスセクター効果というバスがなくなるとほかの部局がどれだけ出費しなければいけないのかを1度計算していただいたと思うが、今お話しされた内容はまさにクロスセクター効果として、公共交通があることでほかの負担が減ることや外出促進にもつながる。

・東部地域のバスについては補助金を出していることもあるので、定期的にクロスセクター効果を節目節目で計算し、庁内で共有するような検討もやっていただければありがたい。

(松尾委員)

・P.3、評価指標、数値目標だが、左側の私事移動における交通手段の免許保有者と免許非保有者に分かれて、出典が市民アンケート調査となっているが、どういうアンケート調査をどれぐらいの数でされたのか。

・東部地域の移動手段においては、免許非保有者は送迎が100%になっているが、どのように受け止めたらよいのか。

(事務局)

・令和2年11月に市内約3000人を対象にアンケート調査を行った。

(土井委員)

・下のグラフだが、東部地域が自動車送迎100%になっているのは、サンプル数が1だからである。

(土井委員)

・資料のP.12、右側のPDCAを回そうということでよくこの図が出てくるが、この意味はこれだいいと思うが、チェックをして、アクションをして、プランを作るというのは予算の後ろ盾がないと翌年度の事業に反映できない。次年度のプランを作る時期は明確にしておかないと予算に反映できず、翌年になってしまうと5年で計画見直し、10年で計画を達成するのも遅れ気味になる。1年間の中でどうPDCAを回していくかについても、見通しを入れておくとうい。

(2) 議題2：奈良市地域公共交通会議規則の変更について

事務局が奈良市地域公共交通会議規則の変更について、説明を行った。

(土井委員)

・普通は営業用の有償でお客を乗せると道路運送法で言う緑ナンバーになるが、自家用有償旅客運送はこのような会議で皆さんの協議が整うと、白ナンバーで料金をいただいて運送することができる。

・どこでもできるわけではなく、他に移動手段がない公共交通空白地域が対象になるが、そういった点については皆さんからご意見を伺いながら、地域の人たちが自主的に取り組むことが自家用有償運送のベースになる。そういう仕組みを検討していく枠組みを今回の会議規則の変更で決めるということである。支局から何かご意見はあるか。

(松尾委員)

・繰り返しにもなるが、まず公共交通機関を使い、それでも移動手段がないところで、皆さんの合意のもとに、どうしても移動手段の確保が必要なときには自家用有償運送の制度がある。皆さんのご理解をよろしくお願ひしたい。

(土井委員)

・ほかにご質問、ご意見はよろしいだろうか。

・この内容について賛同いただけるということで改正を進めていく。

- ・議題1で言い渡したが、交通戦略本編の作成が3月か4月頃で、また委員の皆さんに確認していきたいということなので、今回の意見があればできるだけ早くいただけると作業しやすい。
- ・議題は以上である。