

令和3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3年10月12日(火) 14時00分～16時00分
開催場所	はぐくみセンター 8階 コミュニケーションプラザ
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: 奈良交通株式会社からの「市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて(依頼)」について</p> <p>(3) 議題3: 東部地域の交通課題に対する取り組みについて</p>
出席者	<p>委員</p> <p>奈良交通株式会社 乗合事業部長 大西委員 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 大和交通株式会社 北浦委員 近畿日本鉄道株式会社 総合企画部長 山本委員 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 地域共生室長 川嶋委員 奈良市自治連合会代表 長谷川委員 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副会長 吉村委員 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局長 澤島委員(代理:中村様) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 今西委員(代理:東様) 奈良国道事務所 副所長 宮井委員 奈良土木事務所 所長 宮本委員(代理:吉田様) 奈良市 建設部長 木村委員 奈良警察署 署長 中西委員(代理:工藤様) 奈良西警察署 署長 榎谷委員(代理:竹田様) 一般社団法人グローカル交流推進機構 理事長 土井委員 奈良県 県土マネジメント部 リニア推進・地域交通対策課長 通山委員 奈良市 都市整備部長 中原委員</p>
	<p>オブザーバー</p> <p>近畿地方整備局 都市整備課長 大塚様(代理:佐々木様) 奈良県 県土マネジメント部 道路建設課長 六車様(代理:中田様) 奈良県警察本部 交通部 交通規制課長 今村様(代理:辻様)</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「奈良市総合交通戦略（案）」について、説明を行った。

（吉村委員）

- ・ 渋滞の解消に向けた取り組みについて、奈良県渋滞対策協議会に奈良市の出席はここ数年ない。県道は県道、市道は市道でその間でまったく連携ない状態であると感じており、していただけるものなら具体的に例えば奈良県と奈良市が協議するものだったり、奈良県渋滞対策協議会に奈良市が加盟して地域の道路の課題をその場で述べてある程度共同で、奈良県と奈良市が一緒になってその問題を解決していくものだったりしていただきたい。
- ・ 渋滞解消に向けた取り組みに向けた表の中で警察が抜けているが、警察も重大な要素だと思うので実施主体等に「○」を付けていただけたらありがたい。

（辻様）

- ・ 事前に送っていただいた案の方で修正をお願いしたいところが見つかりましたのでお願いしたい。
- ・ 資料１－２の P4-8 の施策４の生活交通に関する安全対策というところでゾーン３０を推進していきましょうという項目があるが、今年の８月に、ゾーン３０プラスという新しい施策に移行している。ゾーン３０は今までは最高速度を規制し、色んなデバイスを設置したりするのは必須ではなかったが、ゾーン３０プラスに移行したことによって、速度規制と物理的デバイスの設置のセットが必須になった。
- ・ 文言については、「ゾーン３０プラス」に変え、「区画線等で明示し、」の後に「ハンプ等の物理的デバイスを設置し」を付け加えていただきたい。
- ・ P5-3 についても「ゾーン３０プラス」に修正していただきたいのと、実施主体のところにも県に「○」を付けていただきたい。というのも、県において奈良女子大の前で試験設置をしている。試験設置をして成功したら、本格設置となり、奈良県で第１号のゾーン３０プラスへ移行していくことになるので、実施主体に県を入れていただきたい。
- ・ 今後の検討にあたりお願いしたいことがある。P4-23 の事業①に「バス優先レーン等の活用、導入」とあるが、今現状設置されているのが大宮通りであり、大宮通りの渋滞対策がメインで考えられていると思うが、集配車両や配達車両の荷捌き施設を設けて欲しいという要望があり、当然道路改良が必要となるが、荷捌きスペースについても検討内容に入れていただきたいと思う。

（事務局）

- ・ 渋滞対策協議会の委員に奈良市が入っていないことで奈良市の意見を反映しづらいのではないかという意見について、協議会の委員に在籍はしていませんが、専門部会として国道２４号の渋滞対策については奈良市も入ってやってきたという実績はある。また、富雄駅前の県道と市道の交差点で渋滞が非常に激しい場所があり、奈良県渋滞対策協議会で指定されている「地域の主要渋滞箇所」でもあり、奈良県と奈良市と奈良西警察署で共に渋滞対策の検討を行っている。また、奈良県と奈良国道事務所とは奈良公園周辺の渋滞対策ではデータの共有をしながらやっており、今後はより密に奈良市と奈良県、奈良国道事務所とで検討していこうと思う。
- ・ 実施主体に警察を入れた方が良いのではないかという意見については、交通規制課様に確認させていただきたいのですが、実施主体に入れてよろしいか。

(辻様)

- ・奈良県渋滞対策協議会に交通規制課も在籍しているので、協議会の一員と受け取っていただいても大丈夫である。

(事務局)

- ・ありがとうございます。奈良県渋滞対策協議会に関して資料の修正をさせていただく。
- ・大宮通りの荷捌き施設設置の要望が多いということについて、車両が大宮通りに停まっており、混雑の要因となっていることは認識をしておりますので、バス優先レーンの活用に対する対策を進める際には、検討課題の一つとして奈良県や警察とも相談しながら対策を検討していきたいと思う。
- ・ゾーン30プラスについては、新しい情報であり対応できておらず申し訳ございませんでした。こちらについても資料の修正をさせていただく。

(土井議長)

- ・P5-3をゾーン30プラスに修正し、実施主体等の中に県に入れていただくことについても確認した方がよいのではないか。

(吉田様)

- ・ゾーン30プラスについて、県道谷田奈良線の法蓮町の中で仮のハンプを置き、交通安全週間ということもあり1カ月間の試験運用を行っている。終わり次第、効果検証を行い、実施していこうと思うので、奈良県としてやっていければいいと考えている。

(長谷川委員)

- ・ゾーン30プラスについて、ピクトグラムというのがあり、五條市では道路に「歩行者優先」というのを書いており、非常に効果を上げているらしい。こちらも参考にやっていただきたい。
- ・ゾーン30をいくつかの場所で見ているが、道路に「30」というのを書いた方が運転手にとっては見やすいのではないか。
- ・資料1-1のP11にある東部地域の「バス利用の意向がある人の内バスを利用している人（路線バス再編地区）」の10年後の目標が90%と書かれているが、あくまで309人というのは今の人数で計算されている。高齢化や人口減少もあると思う。高齢化で免許証の返納も増えているとは思いますが、今の数字で考えている理由を教えて欲しい。
- ・P12の中部地域の「公共交通による観光入込客数」について、インバウンドも含んでいると思うが、これについては、公共交通だけでなく奈良県や奈良市の観光業界や全てのことが含まれてくると思うので、そこも含めて考えて貰いたい。

(東様)

- ・奈良市全体のことはあるが、特に北西部地域の学園前駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘駅周辺の住宅密集地域で住民の高齢化率が高まってきていると感じている。駅までバスやタクシーなどの生活交通は整備されているが、交通空白地域もあるし、バス停圏内に含まれていないところもある。私は実際に地域の利用実態を目で見て、乗務員さんに話を聞いてみると、利用者の高齢化も進んできていてバス停300m圏内であっても徒歩でバス停まで行くのに苦労されているとお聞きした。交通戦略案の中の課題にもあるように開発から一定の年数が経過した住宅地において高齢者の移動問題が増加すると思う。こういった対策を公共交通の維持存続も含めて公共交通空白地域にお住まいの方が、駅、病院、商業施設に移動できるか、あるいはバス停から何百メートルか離れている通勤通学の方が過度に車で移動しないよう、移動しやすい環境づくりをバス事業者やタクシー事業者と連携を取って具体的な案をこの場で話し合っていきたいと思う。

(事務局)

- ・長谷川委員からご提案いただきました五條市で行われている車道に「歩行者優先」や「30 km規制」というのを書いた方がいいというのは、担当部署にこういうご意見があり、施策に活かしていただけたらと伝えておく。今後警察と共に協力してやっていけたらと思う。
- ・P13 の東部地域の指標が人口減少を反映されていないのではないかとご指摘について、人数ではなく割合としているので、高齢化や人口減少が進んだとしても利用意向のある人のうち90%以上の方には使っていただけるような環境づくりをしたいと考えており、人口減少も含んだ数値としている。
- ・P14 の公共交通による観光入込客数について、交通問題は観光にとどまらないというのはその通りであると思う。実際に商店街からも厳しいというお声をいただいている。コロナ禍のまま衰退してしまわないように観光戦略課や産業政策課など様々な部局と話し合っていたらと思う。
- ・東様からも貴重な意見をいただきました。所謂オールドニュータウンというところが奈良市は非常に広がっている状況にあり、バスやタクシー、自転車、今後も新しい交通手段が出てくると思うので、それらをミックスしながらより最適な手段をこの場で皆様と話し合っていたらと思う。

(土井議長)

- ・ゾーン30は最高速度30 kmで走ればいいというものではない。30 kmを上限に歩行者や自転車の皆様に尊重しないといけない。車を飛ばしていいものではなく、歩行者を見たらもっとスピードを落とす、歩行者優先という意味を言葉で書き出すのは大変なので「ゾーン30」ということで30 km制限という言い方をしているが、たまに30 km上限ではなく、むしろ30 kmを下回っていいのではないかと、ということで副次的な障害を設けましょうというのもスピードを出さないようにしましょうではなく、歩行者を大事にしましょうという思想で道路を走りやすくする、生活の道路についてはそういう対応をきっちりしましょう。というのでやられている。

(長谷川委員)

- ・ハンプがあるとスピードが出すとすごい反動があり、30 kmくらいだとそれほど激しく揺れないので、30 km制限には理にかなった制度であると伺っている。

(土井議長)

- ・東部だけでなく、西北部にはオールドニュータウンがあり、きちんと対応していかないとけないよ。というのが本来の交通戦略の思想であるので、その辺りをより具体化するのにみなさんとしつかりと議論し施策を実施していくのが重要な点だと思う。

(工藤様)

- ・宣伝になるが、奈良署管内で2箇所、平城宮跡と奈良文化財研究所のところで県道に奈良土木事務所さんに描いていただいたもので、横断歩道の南北に五條市と同じようなピクトグラムがある。本年の4月に死亡事故があったところである。県道より市道に描くことが多いので奈良市さんのご協力をいただきたい。ゾーン30に入るところには青地に白文字で大きく「ゾーン30」と書いている。

(長谷川委員)

- ・標識だと走っている最中に見て貰えないことが多い。

(工藤委員)

- ・入口にしか書いていないので、見える化をするのは大事だと思う。運転手にここはゾーン30の地域であるとして貰うのは大事だと思う。

(長谷川委員)

- ・私の地域では、県道木津横田線の迂回路として使われている道が小学校の通学路になっているが、そこにのぼりを13本立てた。そうすると不思議と横断歩道で止まってくれる車が急に増えている。みなさんの意識はそれだけでも十分に上がるのではないかと思う。お金はかかると思うが、他の地域にも横展開でそういうのを知って貰おうという運動をしている。

(通山委員)

- ・私どもも奈良県公共交通基本計画というものを持っており、その改訂作業を進めているところである。その中の大きな話の一つに、駅を中心としたまちづくりというものがある。市の計画でも西北部地域の施策・事業でP4-30「駅を中心とした交通ネットワークの環境整備と利用促進」という項目があり、中部地域の施策・事業では「バス、電車、タクシー、シェアサイクルといった公共交通機関による総合展開で車中心から人中心の社会の実現」というP4-23にはまさに良い事例として京終駅のリニューアルといったことが掲載されている。近鉄さんが駅員の常駐から時間帯配置に変えていくという計画をすすめておられる。つまり、無人化という方向に流れている。駅が町の中心であるがそうやって駅員がいなくなって、活用が今のままでいいのかなと思うところがあり、今一度駅を中心としたまちづくりを奈良県も考えているところであるので、奈良市さんも歩調をあわせていただけないか。例えば西ノ京駅は観光の中心でもあるのですが時間帯配置となることを前提としてうまく利活用し、人が集まる場として維持し続けるまちづくりといった取り組みを県と一緒にお願いしたいと考えている。

(土井議長)

- ・無人駅をむしろチャンスとして地域の駅にしていく、そういう事例も増えている。駅周辺のあり方も交通の結節点として駅の持っている重要性を出来るだけ分かりやすく、使えるようになるのは、今の目次の中ではなかなか見えにくくので、まずは事務局の方で入れられるかどうか検討して欲しい。
- ・また、工藤様も言われたピクトグラムも奈良市内にあるということなので、総合交通戦略内にスペースがあれば、いい写真をこの中に入れたらいいと思う。

(大塚委員)

- ・東様からありました西北部の地域住民への対応が必要ではないかということについて、東部でやられたようなワークショップをやる方がいいのではないかと思う。西北部地域の特徴として、オールドニュータウンであるということと、坂道が多い地域になる。ここではバス停300m圏域とあるが、100m、その半分の50mでも非常に遠いという方がいると思うので、地域の方のニーズをしっかりと把握しないといけないのではないかなと思い、意見としてお伝えする。

(吉村委員)

- ・通山委員からありました西ノ京駅の近所に住んでいる。さっきの話と重ねることになるが、県としても西ノ京駅が無人化に近づくことについて公共交通の拠点として駅をやっつけていかないといけないという意見の中で、一方で奈良市との間で地域全体をどういう風に見て行かないといけないのかという協議の中では蓋をされた状況にある。こういうご意向があった時に県と市を取り持ってくれるのか、この先都市政策課で取り持ってもらえるのか。改めていかないといけないことは県も市も認識しているが、それを繋ぎ合わせる術が今、全くないように感じている。県道は県道、市道は市道と縦割りの中で地域が振り回されている状況がある。近鉄さんにもお願いがあるのだが、この間久しぶりに西ノ京駅から電車に乗ったらスロープが使えなくなってエレベーターに回れと言

う貼紙があり、これはいつからや？聞いてないぞという話が地域から出ているが、我々は知らなかったようなケースがある。県はどうやら知っていたようだし、奈良市はどこまで知っていたか分からないが、こういうのは情報としてもっとオープンになるべきではないか。結局困るのは地域であるのに、地域には一切情報が下りてこないのはどういうことだ。こういったことに対して公共交通として見ていった時に結局住民のために何ができるかということをもともと意見を聞きながら対策を練っていく部分があると思う。どちらかというとも県がやりたいとこだけやっている、市がやりたいところだけやっているということが少なくない、どちらかと言うと多いという感覚がある。見える化できる都市整備をやって貰いたい。どう書き加えたらいいかわからないが、そういう項目を付け加えて貰えたらありがたい。

(事務局)

- ・大塚委員からワークショップを西北部でもやったらいいのではないかというご意見について、奈良市の方でもそういう勉強会を開きたいというような要望があった時に対応できるように公共交通空白地や不便地域のガイドラインを作成しているところである。その中で地域からご要望があった時に勉強会を開くような場、地域で対策をしていく時の奈良市から支援をしていくことをガイドラインで決めて連合会のような場でお示しできたらいいなと考えている。また、出来ましたら、こちらの会議でご審議いただきたいと思っている。
- ・吉村委員からのご意見について、そのようなことができるかということについては今すぐにはお答えできませんが、調整する必要があるとは考えている。ただ、実現すればいいのですが、やらせていただきますというふうにはお答えはしかねる。

(吉村委員)

- ・例えば、声を上げれば場を設けて貰えるのか。そうでなければターミナル駅として意味がない。近鉄さんも交えて、例えば地域として課題として問題提起をする等。これはいったん窓口として都市政策課が吸収して音頭をとるのかということくらいは決められるのではないかと。解決するところまでは求めてない。今即答は結構なので、改めて答えを聞きたい。

(事務局)

- ・その整理も含めて検討させて貰う。

(土井議長)

- ・この問題というのは、関係するところが膨大にある。総合交通戦略なので、道路の整備の話と公共交通の話と交通安全の話と3つくらい大きな行政の話があって、それに対して事業の課があってお金があって、道路の工事について意見交換がされ、維持についても意見交換がされているでしょう。それと公共交通の話は別の話になる。今おっしゃった話は分かるが、総合交通戦略を担当する課で全部するのは難しいと思う。私が関係している自治体では、むしろ地域の自治体の関係する課、地域〇〇課とかいうところで全体をとりまとめていただいて、そこを通じて必要な市の部局や県の部局と話をするというようなことをやっている。

(西谷会長)

- ・公共交通会議というのはこちらの課で担当しているが、まちづくりということになってくると、道路の関係、都市計画の関係など様々な関係が出てくる。それについてハード面の整備を県の方と共有させて貰う事はかなり出てくるのではないかと。道路というのは継ぎ目があってここからが県、ここからが市というのが、なかなか市民の方には分かりにくいことがあって、どちらに言ったらいいのかということもあるかと思う。そういうところを解消できたらいいとは思っているが、

それぞれの部署で協議をしており、うまくいっていないのは十分承知している。糸口として何かしていけないといけないというのは認識しているので、それがこの会議を通じて広がっていけばいいのではないかとも思っている。我々としては十分認識はしているのでなんとかしてあげたいと思っている。

(土井議長)

- ・非常に重要な課題であるというのは重々ご承知である。課題を認識するというのは非常に大事である。認識していなかったら違う答えであると思うので、なんとかしないといけない、でもなかなか一朝一夕ではうまくいく体系は難しく、これで少しでも解決できればいいと思う。

(長谷川委員)

- ・P4-23 で先ほど京終駅の話がされたが、私の一番近い駅が京終駅で本当に綺麗にさせていただいたが、車いすを使用してわずか一駅、奈良駅まで行くのに天理駅まで行かないといけない。全部地下でもじゃないが、人では運べない。天理駅まで行かないと奈良駅まで行く方法がなく、金額が倍以上かかる。これに関して今すぐ答えて欲しいわけではないが、知っておいて欲しい。

(土井議長)

- ・資料1-1のP4の修正の箇所について、バス路線の休廃止のあった場合の対応について、休廃止だけではなく、大規模な減便というのを入れて貰えた方がいいのではないかと。何が大規模であり、何が大規模でないかというのは分からないので、その都度考えるということで。もともと走っている量が少なく、例えば1日10便しかないのに、3便減便するというのはこれは大規模でしょうし、休廃止と同程度の影響がある場合には、こういう時には対応を考えないといけないでしょうからご検討いただきたい。
- ・たくさん意見をいただき、問題を認識したり、少しでも問題が解決される方向にむかえばと思う。事務局から進め方について案をいただきたい。

(事務局)

- ・たくさんのご意見をいただきありがとうございました。
- ・反映できるものについては反映し、11月4日からパブリックコメントを募集したいと思うが、いったん修正し皆様に送付するので、ご確認いただきたい。

(土井議長)

- ・修正箇所を送付いただき、それを反映したものでパブリックコメントを実施いただくということでご承認いただいてよろしいでしょうか。
- ・みなさまのご承認いただきありがとうございます。

(2) 議題2：奈良交通株式会社からの「市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて（依頼）」について

奈良交通株式会社の大西委員から、「コロナ禍における当社の状況について」及び「市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて（依頼）」説明を行った。

事務局から奈良市の今後の方針についての説明を行った。

(土井議長)

- ・今の説明の確認ですが、奈良交通から申し入れがあった、第1次の赤膚六条山線と歌姫線については来年の2月までに協議をしてどのようにするかを決めましょうということ。それと判断する材料

として、今日お話しいただきました奈良市総合交通戦略の資料1-1のP4にバス路線の休廃止の申し入れがあった場合の対応ということで対応方針を作成すると書いているが、この方針は12月の協議会でご提示いただいて2月までの協議についての判断を皆さんとやっていくという提案ですね。

(竹田様)

- ・廃止対象路線の中に学園前駅発の路線も含まれているが、現在学園前駅の前は朝7:15から8:15までの間バス、タクシー、自転車を除いて駅にむかっただけの流入を防止するという規制をさせていただいているが、一方、付近の住民の方から規制を解除して欲しいとか、規制をすることにより住宅地内避けた一般車両が入ってくるというような問題を抱えているところであり、この学園前発の路線を廃止したり減便したりすると増々そのような話が高まってくるので減便・廃止する時は話し合う場を持っていただきたいと思う。

(土井議長)

- ・色々なところに問題や影響があるかもしれないということですね。皆さんからこういう影響の想定もご発言いただきたい。

(西谷会長)

- ・今ある資料には令和元年度と令和3年度になっていますが、令和2年度の数字を入れていただいた方がより理解しやすいと思うので、そこはお願いしたい。
- ・それと、奈良交通さんがしんどいというのは我々も理解しているが、取り組みとしてバスを利用していただけるといった方法についていい案はないだろうか。
- ・昨年8月にこの協議会で大変なので利用をしてくださというような提言をさせていただいたことについては、検証はしていないが、公共交通を市民の皆様にご利用していただくようにするのは何がいいのかと、いい案は出てこないがやはり利用していただくのが1番で、その辺を考えていく必要がある。我々はホームページや市民だよりに掲載したりするのは思いつくが、何かいい案があればご提案いただきたい。

(大西委員)

- ・まだ決定というわけではないが、当社では定期券の魅力向上を検討している。コロナにより定期券のご利用が減少している。定期券を金額式、例えば300円区間の定期券であれば、路線に関係なく当社の全路線において300円区間分をご利用いただける、そうすることで定期券をお持ちの方は奈良市内や奈良県内の色んなところに行っていただけるようになる。
- ・また、バス会社の窓口は基本的には駅の近くに窓口があり決められた時間に来ていただく必要があるが、webを使って申込をしていただくことで、通勤等の貴重な時間に並んでいただく必要がなくなる。一度お買い求めいただくと公共料金のように自動的に引き落とししていく形にできないか。定期券の魅力向上を考えていて、特にコロナでインバウンドの方もなかなか来ませんが、外に出ていくことも出来ないの、奈良県でのマイクロツーリズムの推奨にも繋がると思う。
- ・特に通学をされている方の親御さんがコロナで経済も厳しい中、通学定期券が高額であるのもう少し抑えられないかという話もあり、割引率の高い6ヶ月定期券が分割払いという形になるため、そういった支援にも繋がるのではないかと考えている。もちろん定期券を買っていただくことでバスご利用に対するマインドが変わると思うので、利用促進にもつながると考えている。
- ・また、奈良市にお願いしているところであるが、奈良市の西北部の高齢化団地の問題があった。確

かに当社のバス停がある団地があるが、現役世代なら歩いて10分くらい坂道を登ってきていただいてバスをご利用いただくわけであるが、高齢化すると非常に歩くのがしんどい。

- ・今は電動機付自転車やパーソナルモビリティがどんどん発達しており、1年後にはトヨタがC-walkTというのを発売すると発表しているが、そういったものでバス停まで来ていただき、バスに乗っていただく、そのためにバス停付近にそういった置場の整備をしていただきたい。
- ・これから2025年問題で後期高齢者が増える、運転免許返納者が増えると言われているが、そういった方にどんどんご利用いただけるアイデアを一緒に考えさせていただきたい。

(土井議長)

- ・まずは日常の普段使いの人達の足になるのは一番大事だと思うので、釈迦に説法みたいな話だが、最近面白かったのが自動車学校の送迎車を路線バスに転換するというものがある。自動車学校はこの時間に始まると決まっているので、生徒さんは路線バスを使うことで自動車学校は送迎バスの経費が減り、路線バスは収入が増える、さらには生徒さんにはそのバスの乗り放題チケットを渡し、バスをどんどん乗って貰う。そうすると卒業してからも他の路線でバスを乗って貰えるとみんなが喜ぶしくみができた。コロナの中でみんなが必死に考えてちょっとでも収入を増やす努力をしているので今のお話のそういうのに近いですね。できたら今日いらっしゃる皆様も通勤をバスでいけなさを考えて貰えるとありがたい。
- ・今回の話はコロナで収入が減りました。路線を残すためにいかに収入をトータルで増やしていくかという解決策としてなかなかありません。例えば運賃をあげるというのも一つの選択肢になるかもしれませんが。運賃を上げるとお客さんが逃げていくかもしれないので、その見合いをどうするかや、色々お金の話だけ考えていくと様々勉強する項目が出て来て、なかなか踏み出しにくい。むしろ色々な人と連携していく方が、収入を上げていくというか地域に必要なものと理解して貰って利用して貰うのがいいのかなど。今回の総合交通戦略もそういう基本的な精神がかかっていると思いますので、ぜひ皆さんもそういう精神を行動に移して貰えたらと思う。

(東様)

- ・今日の話聞かせていただいて、公共交通は大事だなと、奈良市だけでなく他の地域の会議にも行く中で、そこに住む地域の方の足がなくなるというのは、先ほども申し上げたが、移動手段がないというのは非常に厳しいことになってしまう。奈良市総合交通戦略の策定するにあたってはじめの方にあるが、地域の实情に沿った交通サービスの構築や、公共交通の利用促進を啓発すべく策定すると書いてある。その下にもクロスセクター効果分析も活用し、地域公共交通の継続の必要性の政策順位を上げ、事業を進めていくと書いてあるので、是非とも公共交通は重要であるということを皆様と話し合ってもらいたいと考えている。

(土井議長)

- ・この内容でもって協議を続けていくというふうになりますがよろしいでしょうか。
- ・はい。ありがとうございます。

(3) 議題3：東部地域の交通課題に対する取り組みについて

事務局が資料に従って東部地域の交通課題に対する取り組みについて、説明を行った。

(大塚委員)

- ・先ほどの説明で都祁地域が入っていないのはすでにコミュニティバスが走っているからとあったが、

都祁地域の方が今のコミュニティバスを便利に考えておられるのか、それともまだまだ不便だと感じているのか、それについて教えていただきたい。

(事務局)

- ・都祁行政センターの方で、利用者に対してアンケート調査を実施されようとしているので、そこで意見を集約し、検討することになると聞いている。

(長谷川委員)

- ・東部地区の連合会長からこの件について先に伺っていて、各地区で皆さんが意見を持っていて、こういう対策をやられているのは素晴らしいと思う。
- ・この地区自体が非常に高齢で、バスがないから非常に不便であると。本数も少なく、100円で乗れるななまるカードがあり、それを貰うがバスがないから使えない。ななまるカードは以前はお風呂も入れましたが、西北部にはお風呂がないため必要ないと今では廃止されている。大柳生まで行くのも奈良市内からだとも100円で行ける。奈良交通さんと奈良市さんが半額負担ですかね。これには非常にお金が出ていると考えるが、そちらの方も合わせて東部のバスの運営、本数に関して再検討の方をお願いしたい。
- ・月ヶ瀬の方に行くと、車も走れないような道が多く、生活している方の足をどのように確保するかというのを自分たちで考えていくのは非常に素晴らしいと思うので、次にやる時にはバスを利用している方に意見を聞いていただき、自由乗降もやられていると思うが、利用されている方が歩く距離を少なくすることや、本数も含めて検討をしていただきたい。

(土井議長)

- ・東部地域の交通をこの後どういうふうに検討するのかという意見をいただいた。今のお話について事務局でこう受け止めるというのがあればお願いします。

(事務局)

- ・ななまるカードの話は他の部局のことになるので、東部だけでなくすようなことはできませんが、このようなご意見をいただいたということはお伝えさせていただく。
- ・バス停までの距離が遠い、バスの本数が少ない、距離が長いから時間がかかるという課題は意見交換会で我々も把握していることである。東部の交通の課題についてはこれから大きな課題になっていくと思うので、慎重に協議を重ねていきたいと1カ月に1回、考えている。

(土井議長)

- ・引き続きこういう取組を続けていただきたい。
- ・議案は以上です。