

地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和2年6月17日(水) 13:05～13:51

開催場所 第2委員会室

出席委員 7名

太田 敦 委員長

荻田 義雄 副委員長

川口 延良 委員

浦西 敦史 委員

大国 正博 委員

清水 勉 委員

田尻 匠 委員

欠席委員 なし

出席理事者 濱本 政策統括官、山崎 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 6月定例県議会提出予定議案について

(2) その他

<会議の経過>

○太田委員長 ただいまの説明、その他の事項も含めまして、質問があればご発言願います。

○大国委員 私から1点だけ質問させていただきます。

奈良県公共交通基本計画等の実施状況について、先ほどご説明・ご報告をいただきました。

現下の新型コロナウイルス感染症対策に公共交通機関等の皆さんも大変ご努力をいただいております、安心して公共交通機関が使えるように、国土交通省も新型コロナウイルス対策として地域交通支援に138億円の予算を充てております。

一方で、先般、奈良交通がこれまでのバス路線の見直し等もされたという報道がありました。バス路線を維持して欲しい、不便な地域の交通をもっと解消してほしいという住民の皆さんの声があると思うのですが、奈良交通の経営状況を見ると大変厳しいということで、やむを得ないところがあるように先ほどの報告からも感じています。これま

での計画の中でもうたわれているように、現状は大変厳しいという認識の下で質問をさせていただきます。

本日、国会が閉じられるわけですが、5月にいわゆる改正地域公共交通活性化再生法が成立いたしました。全ての市町村に最適な生活、交通の在り方を示す地域公共交通計画の作成が努力義務とされたところです。また、このことについては、複数の市町村が都道府県に共同での計画作成を要請できる規定も新設されております。

これまで任意だったマスタープランの作成を全市町村の責務として努力義務を課したということであり、スクールバスや福祉車両、商業施設の送迎サービスといった地域の輸送資源を踏まえて取りまとめるよう求めています。

こうした状況下で、県においても、本年度は奈良県公共交通基本計画を5年ごとに見直す時期に当たっています。国、県、市町村との連携は、ますます重要になってきていると考えているところですが、いま一度、抜本的に計画自体を見直す時に来ているようにも感じているところです。

そこで、県として、この状況で今後どのように計画等を考えていかれるのか、お尋ねしたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 奈良県では、平成26年11月に改正された、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、県と、県内全市町村が共同で地域の全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図る、奈良県地域公共交通網形成計画を策定しています。

策定に当たっては、交通事業者や市町村から提供された路線バスやコミュニティバスといったバス等の情報に基づいて、指標・目標と照らして、路線ごとに診断を実施し、この診断結果を踏まえ、市町村や交通事業者等の関係者と望ましい路線の姿を協議し、バスカルテを策定しました。

さらに、公共交通とまちづくりの在り方、観光振興等と絡めた利用促進策等を出し合い、対象区域や取組の実施主体等を明らかにした公共交通とまちづくりのデザインを作成しました。このような取組は非常に特徴的なものです。さらに、策定後も毎年度、路線ごとの診断、診断結果に基づく見直しなどを実施してきたところです。

一方で、人口減少や少子高齢化の影響により、利用者が減少し、路線バスを取り巻く環境は厳しいものとなってきております。そこに今回の新型コロナウイルス感染症による利用者の減少もあり、6月1日からの北和・西和地域における奈良交通の減便に至っ

たものと推測しております。

また、大国委員も触れられましたけれども、国でも改正地域公共交通活性化再生法が成立し、人口減少や運転手不足が進む中で、地域における持続可能な運送サービスの確保に向けた取組が一層強化されることになっています。

県としては、国の法改正や今回の奈良交通の減便に伴う影響等を踏まえつつ、通勤など既に顕在化している移動ニーズだけでなく、高齢者の潜在的な移動ニーズの把握方法の研究などにも努め、奈良県公共交通基本計画の見直しを含めて、県民の方々の移動ニーズに応じた地域公共交通の確保に向け、取り組んでまいりたいと考えています。

○大国委員 今お話がありましたけれども、奈良県の策定されている公共交通基本計画は非常に重要だと思います。これまで取り組んできたこと、また、こういう感染症等もありましたけれども、新たに取組まなくてはならないこと、県として何をやるのかということ、県民の皆さんも非常に注目されていると思います。

そのような中で、繰り返して恐縮ですがけれども、国においては法改正がなされたとおり、市町村との連携がますます必要になってくる。その状況をまずしっかりと把握することが大事だということを考えますと、もう1年も切っている状況で、計画の見直しをやりつつ、新しい取組も入れていただければと思っていますところ。

地域を歩きますと、バス路線がある所、ない所、電車の駅がある所、ない所、あってもそこまで行くのが大変だという皆さんのご意見を市街地でも聞いているところ。そういった状況下で、例えば、ドア・ツー・ドアという課題も今後出てまいります。一部、田原本町等でやっているタワラモトンタクシー等もありますが、このような取組が今後必要になるのかということもありますし、公共交通機関が地域創生に資するものでなくてはならない。そのために住民の方々が本当に利用しやすいものでなくてはならないということを考えると、ますます市町村との連携が必要になってくると思いますので、その辺のお考えだけ最後にお聞かせいただければと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 大国委員のご指摘、一つ一つごもっともな話であり、ご指摘の点も含め、今後しっかりと取り組んでまいりたいと思います。特に、市町村との連携についても、今ある様々な連携の取組も活用しながら、奈良県全体としてうまく公共交通が確保される方向で、考えてまいりたいと思います。ご支援よろしくお願ひします。

○田尻委員 実は、先ほど大国委員もおっしゃったように、公共交通自体が大変な状況

にある上に、新型コロナウイルス感染症の関係で大変な事態になっていることは、皆様方も報道等でご承知のとおりです。鉄道会社、バス会社、タクシー及び貨物輸送等を含めて、個々に全ての業種の方とも面談させていただき、現状もお伺いをしてまいりました。

経営が厳しい上に、なおかつ感染症対策で、マスクや消毒液も十分に確保することが難しく、濃厚接触者にならないためにも、家族にも感染症対策をしていかななくてはならないということで、大変な苦労があるようです。具体的な数字は本会議等々で申し上げたいと思いますが、奈良県の公共交通をしっかりと守って、高齢者の皆さんが奈良で住み続けられるように、そのような強い思いの中で、この委員会がスタートされたと思っております。

買い物バスを出してくれ、あるいは路線バスを減少しないでくれと、このような県民の皆さん方の願いを何とかかなえるようにということで、委員一同、その方向で進めてきたつもりですが、現実的には、到底各事業者だけでは対応ができないような厳しい状況になっています。

ぜひとも皆様方に格段のお力添えと知恵を出していただき、国や市町村との横の連携、あるいは業界との連携を強くしながら、県民がいつまでもこの奈良で住み続けられるように、ご尽力いただきたいと思っております。私の要望と感想を申し上げました。

○荻田副委員長 それでは、委員長に代わりまして、進行を進めてまいりたいと思っております。

○太田委員長 2点質問させていただきます。

前回の委員会でも質問をしましたが、道路の安全対策という点で、ゾーン30について取り上げました。学校もようやく再開し、児童、生徒の皆さんが通学路を歩いている姿も見受けられます。また、緊急事態宣言が解かれ、車や歩行者の往来も目に見えて多くなってきていると思います。

そのような中、通学路とか住宅地の生活道路における交通事故を防止するため、時速30キロメートル以下で走行するという規制がかかっている道路がゾーン30です。このゾーン30に慣れてしまっている所も見受けられ、注意喚起が必要でないかとこれまでも委員会で質問させていただき、実際にそういう部分もあるというご答弁も頂きました。これからまた人の往来も多くなってくるかと思っておりますので、その後の対策について、確認させていただきたいと思っております。

○今村交通規制課長 現在取り組んでいるゾーン30の効果が薄いと言われる場所の交通安全対策について、お答えします。

県警察では、これまで、ゾーン30や通学路など、速度取締りが困難な狭隘な道路で、昨年1月に導入した可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度取締りを実施しています。これは地域の方や学校関係者から好評を得ているところであり、今後も継続して同装置による取締りを実施していきます。

本年度中に新たに2台の同装置を導入予定であり、ゾーン30での取締りの強化を図り、これに加え、交通量が増える時間帯や、子ども、高齢者の通行が多い時間帯を中心に、パトカーや白バイなど警察官による見せる活動も強化してまいります。

さらに、道路管理者との連携を継続し、経年劣化した表示の補修や、ハンプ、狭窄などの物理的デバイスの設置を働きかけているところでもあり、これらの施策を通じて速度抑制を図り、ゾーン30の効果を高めてまいります。

県警察としては、今後もゾーン30について継続した効果検証と実態把握により、PDCAサイクルに基づく指導取締りや、警戒・啓発活動、道路管理者との連携による各種交通安全対策を継続してまいります。

○太田委員長 昨年5月に大津市で園児ら16人が巻き込まれる交通事故があり、これにはこれから、キッズゾーンという形で対応されていくのではと思います。また、平成24年に京都府の亀岡市で、通学中の児童の列に車が突っ込むという事故が起こっていますので、ぜひこれらの注意喚起を促していただきたいと思っています。

効果のある所はもちろんあるが、一方で、ゾーン30の指定をしたけれども、15か所で交通量が、8か所で速度が増加しており、また、11か所で人身事故があり、20か所で物損事故が増加しているという具体的な数字も、以前示していただきました。

移動式の速度違反自動取締装置を設置し、非常に効果があったこと、ハンプの対策、道路をあえて狭くする取組などもご紹介いただきましたので、今後もまた具体的にどのような効果が生まれているのかについて、お示しいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

もう1点、新型コロナウイルス感染症の問題ですが、この間、私も県内のバス会社やタクシー会社などで、大幅に売上げが減少しているということを聞かせていただきました。

そこで、固定費となる車検費や税金などの減免を求める要望や、雇用調整助成金など

を申請して、従業員の生活を守るための努力なども行われていました。こうした公共交通の現場で感染者を出さないために、大変緊張感を持って取り組んでおられることをお聞きしたところです。

県としても、事業団体と連絡を取り、様々な支援制度の周知や、不明な点がある場合には国につなぐといった対応を取っていくということもお聞きしていますが、改めて、県民の移動手段である県内の公共交通機関を守るために、県として取り組まれている新型コロナウイルス感染症の防止対策などについて、お尋ねしたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 公共交通を担う事業者の方々には、これまでも、国の持続化給付金や、雇用調整助成金、また、日本政策金融公庫などの政府系金融機関の融資や、県の制度融資など、足元の資金繰りに活用していただいているところです。

さらに、この6月定例県議会に提出している補正予算案には、県内中小企業等の感染症対策等を支援する新型コロナウイルス感染症対策緊急支援事業予算として10億2,500万円を計上しています。制度の詳細は担当部局で検討中ですが、タクシー事業者も含めた幅広い事業者を対象とする方向で検討しているところです。

また、今月12日に成立した国の第2次補正予算においても、バス事業者などの地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じられるように、総額138億円余りが盛り込まれたところです。

さきほど太田委員長がおっしゃったように、県では、今回の国及び県の補正予算など、県内の公共交通事業者の方々にご活用いただける情報を、随時、関係団体に提供させていただいているところですが、引き続き国の対応状況等も注視し、必要に応じ、適切に各種の支援策等の情報提供を行ってまいりたいと思います。

○太田委員長 ぜひ、いろいろな事業所の声を聞きながら対応を行っていただきたいと思います。今回、県下の市町村で、公共交通に対する取組でどのようなことが行われているのかということ調べたところ、例えば、奈良市で最初に始められた、タクシーのセパレーターカーテンと呼ばれるものですが、これが県下で少しずつ広がっており、奈良市のほかに大和高田市や大淀町、生駒市、三郷町、桜井市と、この6自治体で、タクシーに限らず、バスについても設置を支援することが行われています。また奈良市では、今、市議会が開かれていて、観光という観点もあると思うのですが、タクシー事業者であれば1台につき1万円、バス事業者に対しては1台につき3万円というような具体的な補助が行われる予定です。先ほど、通山リニア推進・地域交通対策課長からは、中小

企業に対する支援の枠組みの中でお考えになられるということでしたが、具体的に何か施策をお考えならば、教えていただきたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 市町村では様々な工夫を凝らした取組をいただいています。県でもそれを支援するということで、特定のものにとということではないのですが、この6月定例県議会に補正予算案として提出している事業に、社会経済回復「奈良モデル」応援補助金という制度があります。

この補助金の制度の詳細は、今現在、担当部局で検討しているところですが、市町村が独自に行う取組の上乗せや横出しで、県としても市町村が創意工夫をして行う様々な取組を支援してまいりたいと思っています。

○太田委員長 ぜひ、これら市町村の取組に対し、県としても補助するようにお願いしたいと思います。

このような具体的な施策は、公共交通事業者に対して、地方自治体からの公共交通を守ろうという強いメッセージを送ることにもつながることになると思いますので、今後もこの取組がどのような形で広がっていくのか、私もしっかりと見て、それを支える施策を今後も追求していきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○荻田副委員長 それでは、委員長と進行を代わらせていただきます。

○太田委員長 それでは、他に質問は、よろしいでしょうか。

ほかになければ、これで質問を終わります。

一言、ご挨拶を申し上げます。

当委員会は、引き続き調査並びに審査を行ってまいりますが、特別委員会の設置等に関する申し合わせにより、正副委員長の任期は1年となっておりますので、この構成による委員会は、特別な事情が生じない限り、本日が最終になるかと思えます。

昨年5月の委員会設置以来、皆様にご協力をいただき、無事任務を果たすことができましたことを深く感謝申し上げます、簡単ではございますが、正副委員長のお礼の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは、理事者の方のご退席願います。

ご苦勞さまでございました。

委員の方は、そのままお残りいただきますように、よろしく願いいたします。

(理事者退席)

それでは、ただいまから、本日の委員会を受けまして、委員間討議を行いたいと思います。

委員間討議もインターネット中継を行っていますので、マイクを使ってご発言をお願いします。

6月定例会閉会日に行う当委員会の「中間報告案」と、参考に、これまでの委員会で各委員からいただいたご意見等を整理した資料、先日の委員会でご意見がありました、他の都道府県議会に設置された交通関係の特別委員会における審議内容をまとめた資料をお手元に配付しております。

「中間報告案」については、各委員の皆様には、事前にご一読をお願いしておりますけれども、ご意見がございましたら、お願いします。

○大国委員 2ページ目の、キッズゾーンやゾーン30などの文言の中で、キッズゾーンはまだ設置されていないので、「安全対策を推進し」というのは、矛盾があると思います。キッズゾーンの設置やゾーン30などの道路の安全対策とかに修正しては。

○太田委員長 大国委員からご意見ございました、キッズゾーンについてはまだ設置されていないので、ここを分けるということで、修正をお願いします。

他にご意見ありますか。よろしいですか。

この委員会の中間報告については、先ほどのご意見を踏まえた修正も含め、正副委員長に一任願えますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

これをもちまして、本日の委員会を終わります。