

## 地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和2年11月25日(水) 13:02~13:53

開催場所 第2委員会室

出席委員 8名

太田 敦 委員長

浦西 敦史 副委員長

川口 延良 委員

大国 正博 委員

井岡 正徳 委員

荻田 義雄 委員

粒谷 友示 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) 当面の諸課題について

<会議の経過>

○太田委員長 当面の諸課題について質問があれば、ご発言をお願いします。

○大国委員 地域公共交通対策ということで、今日、バリアフリーに対する取組を1点質問したいと思います。

高齢者や多様な方々の移動機関として重要になってきた公共交通のアクセス等の問題について、これまで県は非常に力を入れて取り組んでいただいているところです。

国においては、今年度中に駅舎のバリアフリー化を100%目指すということで取り組まれてきました。県内の状況を見ると、3,000人以上の乗降客のある駅舎のバリアフリー化工事があと10駅残っているということです。財源等については、地方自治体、鉄道事業者、国等の三者の財源を主として取り組まれています。昨年度は奈良県内でも平城駅、あるいは耳成駅等のバリアフリー化の予算等について採択されなかったこともありました。しかしながら、本年度、幸いにも予算がついて、少しずつ進んでいる状況です。

本年度は、JR香芝駅の予算が採択されていないということや、私どもも奈良県内が遅れていることもあり、何としても地域の皆さんの声を実現したいということで、10月22日に赤羽国土交通大臣に直接陳情に行ってまいりました。この場で大臣は、熱心に奈良県内の状況を聞いていただき、また、担当課で作っていただいたマップも見ていただき、奈良県内はこのような状況かということで、非常に熱心に耳を傾けていただきました。香芝駅の写真等も見せると、今の時代に遅れている状況があり、まだこのような駅が残っているということで非常に重く受け止めていただき、急になるとは思うけれども現場を見に行こうとその場でご決断いただき、11月9日に赤羽大臣自らJR香芝駅にお越しいただきました。段差のあるホームと電車の間が約25センチメートルもあることを視察されました。跨線橋というか陸橋をお渡りになられ、これは障害者や高齢者の方が移動するのに本当に大変だということを大臣自ら体験されたところでした。きっと次の予算で何らかの措置はしていただけるのだろうという確信を持てる視察でした。

さて、そのような中、先ほども申し上げた、いよいよ今年度末で段差解消を図ることを目的とされている計画について、これまで県が取り組んでおられますが、これまでの10年間の取組の成果についてお伺いしたいと思います。

また、令和3年度以降の目標について県はどのように考えているのか、お尋ねをしたいと思います。

**○通山リニア推進・地域交通対策課長** 平成23年度以降の10年間で、県内の11駅で段差解消が行われました。この結果、令和2年度末の一日の乗降客数が3,000人以上の県内鉄道駅の段差解消率は、平成22年度の65.2%から18.7ポイント上がり83.9%になる見込みです。

先ほど大国委員お述べのように、段差解消の未実施駅は残り10駅ということになっています。これらの段差解消された11駅のうち9駅については、国の補助金と共に県の鉄道駅バリアフリー補助金を活用してもらうことにより、その整備を支援してきました。

また、令和3年度以降の鉄道駅の段差解消に係る目標についてですが、今月20日に国土交通省の検討会で取りまとめて公表された「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について」では、これまでの一日の利用者数が3,000人以上の駅に加え、市町村が定めるバリアフリー基本構想において生活関連施設に位置づけられている、一日の利用者数が2,000人から3,000人未満の駅についても対象とすることと

されています。

県としても、この国の最終の取りまとめも参考に、令和3年度以降の鉄道駅の段差解消に係る目標を検討してまいりたいと思っています。

○**大国委員** ちなみに全国の駅のバリアフリー化率が92%と発表されています。ようやく奈良県は83.9%になり、残る駅の大変厳しい状況もよく認識をしていますが、利用者の方々等を含め、外出の機会をきちんと確保し、加えて、バリアをなくすことが非常に重要だと思っています。

先ほど通山リニア推進・地域交通対策課長から答弁がありましたように、国土交通省のバリアフリー法に基づく基本方針における次期目標の最終取りまとめがなされました。いよいよ次の段階に移るということですが、奈良県としても、1日の乗降客3,000人以上で工事の残っている駅をしっかりとやるということと、2,000人以上になっても計画どおり、全国レベルに追いつくように、引き続きご努力をお願いしたいと思います。

次期目標については、ハード、ソフトの両面でのバリアフリー化をより一層推進していくということです。特に聴覚障害者及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、あるいはマスタープラン、基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進、移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる心のバリアフリーの推進ということで、次期目標はおおむね5年間とするということです。このような取組を引き続きお願いしたいと思います。

なお、先ほども申し上げた10月22日に赤羽国土交通大臣へ要望に行った際、奈良県内でも課題のひとつである無人駅について、これもニュースになりましたが大臣から直接お話がありました。無人駅について障害者等も利用しやすくするために、障害者団体と鉄道事業者、国土交通省の三者が課題など直接話し合う場を、11月上旬をめどに設置する方向で調整しているということで、その場でお話をいただいたところです。

その後、11月6日に第1回の意見交換会が持たれ、無人駅についても令和3年の夏にガイドラインとして取りまとめるということです。この件についても大変ご努力はいただいておりますが、このような段差解消しても人がいない、事前に連絡をしなくてはならないとか、非常に不便な駅もますます増えてきている状況です。このような話合いの場ができたということも一つ前進ではないかと思えます。県においても、この無人駅はこれからの大きな取組の一つだと思いますので、引き続きよろしくをお願いしたいと思います。

ます。

○荻田委員 現在、近鉄奈良線の、特に大和西大寺駅周辺の8つの踏切の解消のために、近鉄、県、奈良市でこれまで協議会をやっていただいています。今年度中に合意形成を図るということですが、濱本政策統括官から、今どのような状況であるのかをお聞かせいただけますか。

○濱本政策統括官 今年7月に、国の近畿地方整備局を議長とする合同協議会が開かれ、県の案である大和西大寺駅の高架化と平城宮跡付近の移設を基本として原案を調整していくという関係者の大まかな方向性が共有されたわけです。

現在は、どのようなやり方でそういう大きな方向性を実現していくのがいいのか、関係者と綿密に連絡を取りながら具体的な策を検討している状況であり、昨今の政府要望でも、知事から関係省庁にもご協力、ご支援をお願いする要望をした経緯も踏まえ、引き続き検討を精力的に続けてまいりたいと考えています。

○荻田委員 近鉄もそうですが、今年度中に合意をすることが大前提ですか。

○濱本政策統括官 実際に行うとなればかなり大きな規模の工事になりますので、どのようなやり方があるか、かなり難しい課題も出てくると思いますが、できる限り今年度中に方向性を見いだすべく努力してまいりたいと考えています。

○荻田委員 最善の努力をしっかりとやっていただきたいと思います。

どちらにしても、国はもちろん、県、奈良市も応分の負担をすることになりますし、さらには、事業主体である近鉄についても大変な一大事業になると私どもも認識していますので、そういった中で、国の支援なくしてなかなか前を向いて進まないと思うところなので、お願いしておきたいと思います。

それから、今、大国委員からお話がありました、駅のバリアフリー化について、赤羽国土交通大臣がお越しをいただいたお話を聞かせていただき、本当にありがたいことだと思います。まだ一日の乗降客が3,000人以上でバリアフリー化されていない駅が10あるようです。平城山駅に関しては、乗降客が3,000人に満たないというところですが、150段の階段を上がり下がりをして通勤等に利用されている駅なので、こういったことも3,000人規模に匹敵するぐらいのものではないかと思ったりするものですから、私どもも歴代の鉄道局長、あるいは事務次官まで、このような陳情をずっとしてきております。こういった状況を鑑みて、駅のバリアフリー化について来年度から国の方針で2,000人以上への改正もあるようなので、まずは3,000人以上、

混雑をした駅の利用客の利便性を図るといえるのは当然のことですが、併せて、こういった難所の駅についても県にはご理解いただきたいと思っておりますので、よろしく願いしておきたいと思っております。

○田尻委員 通告しておりませんが、コロナ禍に関連してお尋ねをしたいと思っております。

まず1点目は、この委員会でも一番中心的な議論となっておりますが、地域の公共交通を守るという意味で、大変厳しい状況が引き続いて起こっています。国内はもとより、航空、鉄道、バス、タクシー、全てと言っても過言ではないほどの大影響が出ています。そのような中、新型コロナウイルス感染症数も少し減ったと思ってGoToトラベルがスタートすると、またこのような感染拡大状況になり、国を含めて、大慌てで対応に迫られているところです。

そのような中、私も本会議で具体例の数値を提示し申し上げてきましたが、県内においても大変厳しい状況にあります。近鉄、JRを含め鉄道会社としては、もう奈良県だけの対応では到底太刀打ちできないような状況ですし、JR西日本においては、妥結をしていた年末の賞与が全員2.7か月ぐらいから1.5か月になり、社員の皆さんにもご協力いただく大変厳しい状況にあります。

その中で、特に鉄道は大きな事業なので、国の大きな支援やバックアップ体制が必要と思っておりますが、地元のバス、タクシーの関係も大変厳しい状況が続いています。バス車両やタクシー車両がナンバープレートを外したり、あるいは、一時運転手が足りないと言っていたのに、反対に運転手が乗る車がないというような大変厳しい状況になってきました。

こうなってくると、県民、あるいは高齢者の方の中でも、通院できない、買物に行けない方々が困っているところです。県内の大手タクシー会社は、24時間の配車、営業を中止しました。その結果、どういうことが起こってきたかという、知事が押し進めてきた24時間断らない救急医療、奈良県総合医療センター等々を含めて大変ご尽力をいただいていたところですが、病気やけがをして救急車で病院へ送られて、夜中に病院で「大丈夫ですよ、お帰りください。」と言われても、今度は乗るタクシーがなく、帰れない。そのような状況が現実としてあるところです。

そのような中、公共交通を守る、維持するという意味で、強力なバックアップ体制や支援体制が必要と思うのですが、県としての方向性をどのようにお考えなのか、お伺いしたいと思います。

2点目は、リニア中央新幹線の雲行きが怪しいという雰囲気があります。そうでなくても静岡県のことで遅れるのではないか、あるいは少し延期するといろいろなうわさが飛び交っているところではありますが、現在、県としては、情報を含めどのような状況にあるのか、お伺いしたいと思います。

3点目は警察です。前年度に比べて交通事故が減少していると、全国的にはそのような報道等々もされているところですが、そのような中、警察としても、交通事故が前年に比べて今どういう状況にあるのか、そのことをお教えいただきたい。

また、少なくなってきたとは思いますが、今まででしたら年末年始、忘年会や新年会のシーズンということでこれから飲酒検問をされてきたと思うのですが、今、このコロナ禍で、果たしてこの旧来の検知器というか、飲酒検問の仕方でよいのか、どのように考えておられるのか。

何よりも、私も本会議で、警察官の皆さんが新型コロナウイルスに感染するリスクが高い、それゆえに万全の体制で感染を防止していただきたいということを申し上げてきました。しかし、残念ながら、このような情勢なので、なかなか100%というのは難しい現状があるようですが、その辺についてどのようなお考えをされているのか。あるいは、県民に飲酒運転のないようにとPRを含めてこれからどのようにされようとしているのか。通告がなくて恐縮ですが、今把握されている点、あるいはお考えの点で結構なので、よろしくお願いします。

**○通山リニア推進・地域交通対策課長** まず新型コロナウイルスへの対応ですが、田尻委員お述べのとおり、公共交通機関は非常にコロナの影響で打撃を被っています。そのため、県、国、市町村と様々な支援をしています。

支援は大きく分けて二つあります。一つが感染防止対策に関する支援と、もう一つが売上げ減少の回復に向けた支援です。

まず感染防止に対する支援として、特に国が2次補正予算で138億円という大きなお金を用意され、それでバスに関しては感染防止対策支援、あるいは車両の運行を維持するための支援をされてきました。また、県においては、6月補正予算と9月補正予算でも追加した、新型コロナウイルス感染症対策観光振興補助金という形で観光を支援し、それに併せて足となる地域交通も支援する取組をしてきました。

もう一つが、同じく6月補正で予算措置されている、新型コロナウイルス感染症対策緊急支援事業ですが、こちらについては、主にタクシー事業者などにご利用いただいて

おり、事業の継続や再開に向けて新たに実施する感染防止対策に支援をしてきました。

また、市町村でも様々な形で売上げの維持を図る取組をしており、県としても、それに対してバックアップするような、市町村の振興補助金を用意して支援してきました。

国、県、市町村、それぞれの支援方法でバックアップしているところです。引き続き状況を見ながら、県としても必要な対応をしてまいりたいと思っています。

それからもう一つ、リニア中央新幹線の状況ですが、田尻委員よりご指摘ありましたように、品川―名古屋間の中でも南アルプストンネルの工事について静岡県が大井川水系の水資源の確保及び水質保全に関し、静岡県民が安心できる工事対策を行えるよう、JR東海に対して求めてきておりましたが、協議が難航し、静岡工区の工事着工に至っていません。JR東海は、静岡工区の遅れにより、2027年という目標としていた品川―名古屋間の開業は難しいと言及しています。そのため、名古屋以西についても、品川―名古屋間の開業後に工事着手するとしており、同様に2037年の全線開業が難しいと言及しています。

大井川の水問題については、国土交通省が仲介役を務め、令和2年4月にこれまで静岡県とJR東海の間で行われてきた議論等を科学的に検証して、その結果を踏まえ、今後のJR東海の工事に対して具体的に助言、指導を行っていくためのリニア中央新幹線静岡工区有識者会議を設置しています。

本県としては、静岡県とJR東海がお互いの信頼を醸成しながら、科学的、合理的な解決に向けた議論を進められることを期待しています。

一方で、名古屋―大阪間については、名古屋以東の経験も踏まえ、JR東海において事業の早期着手に向けたステップを進めていただき、品川―名古屋間の遅れの影響が出ないように、スムーズに進捗することを期待しています。そのため、JR東海には、まずはルート及び奈良市附近駅の位置の早期確定につながる環境影響評価手続に予定どおり着手していただきたいと考えており、三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進大会においても同様の趣旨の決議を行い、国土交通省、JR東海及び3府県選出国會議員に要望を行っているところです。

実務的には、JR東海で名古屋以西の担当部長を設置していただいておりますので、この方々と情報交換し、円滑に進むように現在事務を進めているところです。

○金田交通部参事官（交通企画課長事務取扱） 　ただいま田尻委員よりご質問があった点で、1点目、令和2年10月末現在の交通事故の発生状況ですが、人身事故件数が2、

257件、前年同期比のマイナス511件、死者数が21人で、前年同期比のマイナス4人、負傷者数が2,788人、前年同期比のマイナス671人、物損事故件数が2万6,739件で、前年同期比のマイナス4,220件となっています。人身事故件数、死傷者数、物損事故件数と全て減少傾向にあります。

街頭活動、とりわけ交通取締り時における飲酒取締りでのコロナ対策ですが、運転者の酒臭を直接確認することなく、必ずアルコール検知器を使用し、飲酒検知に使用した風船等に触れる場合は手袋を必ず使用し、直接触れないようにしており、再利用などはせず、全て廃棄するよう指示しています。また、業務終了後は必ず石けんによる丁寧な手洗いや消毒などを励行するよう指示しているところです。

いずれにしても、交通等街頭活動を実施する場合には、飛沫感染や接触感染等を防止するため、マスクの着用や、違反者との適度な距離を取って対応するように指導しているところです。

**○田尻委員** 公共交通の維持・存続を含めて、いろいろと取り組んでいただいていることには感謝申し上げますとともに、まだまだ厳しい状況が続いていくのではないかと憶測されるところです。単独事業ではやり切れない域に達してくるのではと思っています。ぜひともそういうところでもきめ細かい対応やいろいろな形での補助を含めて取組をお願いしたいと思っています。

また、リニア中央新幹線については、今ご報告をいただきましたが厳しい状況が引き続きあるようにも思いますが、奈良は空港がない、海がない、新幹線がないところです。その意味では、この先を見据えて、ぜひとも必要だと私自身は認識しています。

知事と政府要望に行ったときに、国土交通省鉄道局長に、何もリニア中央新幹線は東からばかり造るのではないでしょうと、西の大阪から考えてくれないかということを感じておられたことが非常に印象的でありましたし、私自身もそのように思っています。トンネルを掘るときには片方からではなくて、両方から掘って、最後ぱっと合わすという技術はもう既にシールド工法等々も含め確立しているところなので、そのことも念頭に置いていただいて、これからの交渉事に当たっていただきたいと思っています。

また、警察の皆さんには、コロナ禍で、寒い時期を含めてこれから大変なご苦労が多いかと思いますが、先ほどから申しますように、コロナ禍で大変な感染防止対策を完璧にさせていただかなくてはならないと思います。予算的なこと、あるいは精神的なことも含めて大変厳しい状況の中でのご勤務かと思いますが、県民の命を守るということで、

なお一層ご尽力をいただき、そしてまた、関係各所、警察庁も含めきっちりとした予算要望等々もしていただきたいと思います。と思っています。

○太田委員長 ほかの委員さん、ご質問いかがですか。よろしいですか。

私から質問させてもらっていいですか。

○浦西副委員長 それでは、委員長に代わり委員会を進めさせていただきます。

○太田委員長 1点質問させていただきます。この間、吉野郡の方とお話をする機会があり、川上村のコミュニティバスは広域連携のコミュニティバスまでの送り迎えをしてくれるのだけれども、地域が限定されていて、なかなか全体で使えない、全村が対象になっていないというお話がありました。吉野町では今、コミュニティバスからデマンド交通へ切り替える検討が始まっているとお聞きをしています。デマンド交通に移った場合に観光客をはじめ、町外の方の利用がどうなるのかという心配の声も伺っているところなんです。

今、いろいろお話を伺っていると、県下では、コミュニティバスとデマンド交通を組み合わせるといってお話も聞いています。こういったコミュニティバスに加えてデマンド交通を導入する市町村や、コミュニティバスからデマンド交通に切り替える市町村があると聞いていますが、市町村がデマンド交通を導入しようとする場合、県としてどのような関わりを持たれているのかお伺いをしたいと思います。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 現在、奈良県内の市町村で導入されているデマンド交通には、ドア・ツー・ドア型、あるいは指定された乗降ポイント間を結ぶものといったもののほか、予約方式でも電話でするものからアプリでも可能なものまで、その形態は様々なものとなっています。

県内でデマンド交通を導入しているのは現在15市町村となっており、その数は増加しているところです。市町村でのデマンド交通導入に当たり、通常、各市町村で道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて設置されている地域公共交通活性化協議会の場で議論され決定されているところです。県は、この地域公共交通会議等に参画し、許認可権限を有する奈良運輸支局などと共に助言などの技術的支援を行っています。

また、デマンド交通の導入の立ち上げの段階において市町村等が実施する実証運行や、そのための計画策定、または利用環境整備に対して、安心して暮らせる地域公共交通確保事業により財政的な支援を実施しています。

太田委員長ご指摘の吉野町の事例についても、関係市町村との調整などを支援しているところです。

**○太田委員長** どこでも運行がいろいろ厳しい状況もあるかと思えます。こういった中で、斑鳩町がコミュニティバスの利用が前年同時期よりも上回ったということで新聞報道がありました。この一つのきっかけは、これまで斑鳩町の中での運行だったのが王寺町への乗り入れができたということで、コミュニティバスは、町から外に出ることにいろいろ障害がある中で、こういったことが一つのきっかけになっていると聞いています。ぜひ、あらゆる形を通じてコミュニティバスの存続と、それからデマンド交通の導入の検討をお願いしたいと思えます。

奈良県の公共交通の基本計画を見ておきますと、バス事業については、先ほど田尻委員からもお話がありましたけれども、非常に厳しい状況にあり、例えば平成3年から平成23年にかけて輸送人員が約46%減少しているということで、今はもっと減っているのではないかと推測されます。交通事業者から廃止や縮小といったことが申し入れられ、交通事業者の経営状況が厳しい状況にあるということも示されています。

そうした中で、県として、この公共交通を守っていくために、バス事業者とかタクシー事業者にコミュニティバスやデマンドタクシーの運行を委託するケースが多くなっているということですが、その補助金が膨れ上がってきているということで、なかなか地方自治体でも苦慮しているとお聞きをしています。そういったところへの支援を、県でも関わっていると思うのですが、ぜひ折を見て、また状況なども聞いていきたいと思っています。

そこで、国が令和2年6月3日に公布した地域交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律で、地方公共団体による地域公共交通計画の作成や地域における協議の促進などが示されていますが、今回の改正は奈良県にとってはどういう影響があるのか。もし分かれば、教えて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** まず、一番大きな影響としては、地方公共団体が地域公共交通計画、マスタープランを作成することが、これまではそのような計画をつくることのできるようになっていたのが、努力義務化されたということです。

これまで奈良県地域公共交通網形成計画は、奈良県と市町村が併せてつくったものになっており、これをつくっていると、コミュニティバスとかについてはかさ上げの補助が受けられるといったメリットがありました。今、まだ国の細かな指針が出ていません

ので分からないのですけれども、もしかすると、今後市町村が独自にそういうものをつくらないとかさ上げが認められなくなるかもしれないといったところがあります。この辺り、まだよく分からないところなので、国の指針を待とうとしておりますが、もしそうになると、市町村では独自に形成計画、今でいう地域公共交通計画をつくっていかないといけないところです。

たとえそうなくても経過措置等はあるとは思いますが、直ちに困るということはないと思うのですが、市町村でもそれぞれが独自にマスタープランをつくっていかないといけないことになると思います。その点について、県でも支援制度も準備しており、また、国でも補助制度がありますので、そういう形で、技術的支援も含め検討し、支援していきたいと思っています。

**○太田委員長** このマスタープランの作成ということで、県下市町村でこういった計画をつくっているところは、大体どれぐらいあるのか教えて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** 現在策定済みの市町村は5市町あります。また、今年度策定を計画していますのが3市町及びもう1市が改定を予定しているところです。

**○太田委員長** 今回のこの法律の一部改正ですけれども、バス路線が廃止される前に、自治体は何らかの旅客運送サービスをつくるように求められているということで、本当にあらゆる手段、輸送資源を総動員して、この既存の公共サービスの維持をこれから求めていくことになろうかと思えます。

今後ますます厳しい状況になってくると思うのですが、県としても、県下の市町村に目配りいただき、地域公共交通の存続と、それから、今、コミュニティバスだけではなくかなか全市内や町村内が行き渡らないというご意見や、コミュニティバスとデマンド交通とを組み合わせたい形が望ましいといったご意見なども、地域からお聞きしていますので、その点も、県としてもぜひお力添えがいただけるならば進めていただきたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

今、県下でキッズゾーンが設置されているところが少しずつ出てきており、私が聞き及んでいるところでは、桜井市で初めてキッズゾーンができ、大和高田市においてもキッズゾーンが設置され、今、奈良市でも現在検討中とのこと。私の地元の大和高田市で53か所設置されており、保育所や、保育所型認定こども園、幼稚園等を中心に500メートルの範囲に設置、未就学児が通行する可能性のあるところを自動車の運転手等に周知するために設置をしていると。それからまた、既に設置されているゾーン30

のエリアの外、交通規制以外のところに設置し、交通規制ではなく、ドライバーへの注意喚起を目的として設置したと報告を受けているところです。

キッズゾーンは大和高田市内に53か所ありますから、実際に、私もいろいろところで目にして、確かに注意喚起という点では大きな効果を発揮しているのではないかと考えています。今日は、本来であれば奈良っ子はぐくみ課に来ていただき、この点のことを聞こうと思っていたのですが、現在、少子化対策・女性の活躍促進特別委員会に出席されていて、来ていただけないということなので、今日は質問しないのですが、私が地元からお聞きしているのは、これに一体どのような効果があるのということで、例えばゾーン30であれば、速度規制というのがはっきりするわけですが、先ほどもお話ししたように、今回のこのキッズゾーンはあくまでもドライバーへの注意喚起にとどまっています。本来であれば、それによって視覚効果で交通事故をなくすことにつながれば一番いいのですが、慣れてきてしまうと、速度がどうしても速くなってしまいうこともあ

るのではないかと心配しているところです。

桜井市の記事を見ておきますと、一部では、このキッズゾーンの中にも、通行速度を30キロメートルに制限したり、速度違反の自動取締り装置を強化するなどといった対策が警察でもできるとお伺いしています。できるだけ、こういったことのないような形で、ドライバーの意識を変えることにより交通事故をなくしていくということをまず期待しておきたいと思います。しかし、一方で、今後交通事故が発生する場合には、できる限り柔軟に、また早急に対応していただくように要望しておきたいと思います。

**○浦西副委員長** それでは、委員長と進行を交代します。

**○太田委員長** ご質問はよろしいですか。

ほかになれば、これもちまして質問を終わります。

それでは、理事者の方はご退席をお願いします。お疲れさまでございました。委員の皆さんは、しばらくお残り願います。

(理事者退室)

それでは、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おりますので、先ほどまでと同様に、挙手の上、マイクを使ってご発言をお願いします。

まず、当委員会では、所管事項である地域交通対策等に関する調査・審査することとされています。参考までに、これまでの委員会で各委員からいただいた意見等を

整理した資料をお手元に配付しております。これまでに各委員から出された意見等を踏まえて、今後、当委員会で特に議論を深めるべき課題や論点等についてご意見をいただき、そして、議論を深めていただいた内容を調査報告書として取りまとめていきたいと思っておりますので、ご発言をお願いします。

地域交通とかリニア、新たなモビリティサービス、高齢者等の交通安全対策ということで、大体項目ごとに分かれておりますが……。

特にご意見とかはよろしいですか。

そうしましたら、今日の委員会でのご発言なども踏まえ、調査報告書の骨子案を作成し、次回の委員会で協議を行いたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

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。