

令和3年度第2回奈良県公共交通基本計画策定委員会 議事録

日時：令和 3年10月28日(木)

10:00～12:00

場所：奈良県経済倶楽部 5階 大会議室

第2章 本県の公共交通の現状・課題

【猪井委員】P19

- 県内では、タクシー初乗り料金相当額等を助成するタクシー利用券の導入をしている市町村があるので、そのことに言及してはどうか。

【三星委員】資料3-2

- デマンド交通の扱いについて、自家用有償旅客運送や住民同士の助け合い運送についても記載されているが、資料3-2ではこれらの記載が抜けている。無償運送のデマンド交通は全て行政や交通事業者が対応してくれるかのような印象を与えかねず、表現を修正してはどうか。

第3章 基本理念及び取組の指針

【三星委員】P51

- 移動は実質的に権利であるという概念は重要。現代は、かつての農耕社会ではなく、通学・通勤、買い物、通院できなければ、生活が成立しない。国はまだ権利という言葉は使っておらず困難は承知するものの、もう少し表現を工夫できないか。

【土井委員】P51

- 基本理念をシンプルかつ明確に表現したことは評価。「地域を構成する行政、住民、事業所が、自分ごととして、公共交通の維持に取り組む」というように「地域」が何を指すか補足して具体的に記載すると趣旨に適うのではないか。

【三星委員】P57,58,69,78,82

- 市民参加を打ち出したことは高く評価するが、具体的な取組に関する表現が弱いと考える。例えば、ワークショップという言葉は P78 に記載があるだけだと思うが、意見交換会、講演会、説明会等も含めて、もっと総論部分で記載すべきではないか。

【佐野委員】P58

- 本計画策定後に実際にどのように進めるか、計画に対する成果・進捗をわかりやすくするべきではないか。

【猪井委員】P58

- PDCA に関する記載があるが、主に組織内の取組を改善するとともに、その結果を分析・評価(Assess)したうえで外部に報告(Report)し、外部からの意見により改善することも重要である。PDCA サイクルの記載を否定するわけではないが、サイクルを回すことだけにとどまらず、それを外部に示し意見を募ることについても記載してはどうか。

第4章 推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

【塚口委員長】P63

- 「地域に最適な公共交通」と記載されているが、「公共交通」の定義があいまいな部分もあるので、「交通システム」あるいは「交通体系」といった記載にしてはどうか。

【土井委員】P69

- 「エリア公共交通検討会議」が屋上屋(他会議と重複し非効率)とならないよう、法制度的な位置づけをどうするかを明確にしたほうがよいのではないか。また、法制度上の既存の会議も人材育成等に活用する余地はあり、目的に応じた効率的な会議運営のサポートも必要ではないか。

【塚口委員長】P71

- クロスセクター効果の試算について、具体的な取組③の内容に加え、「財源確保策等について研究する」といった文言を加えてはどうか。「研究する」は、「具体的な結果を示す」ではなく、「その方向で進める」というニュアンス。

【土井委員】P73

- 自家用有償旅客運送の導入は、限られた需要の奪い合いになるとの認識になりがちだが、外出が増えることによる既存のバス・タクシー需要の掘り起こしにもつながる。県が事前整理したデータに基づき、関係者と日常的なコミュニケーションを図ることが有効ではないか。

【猪井委員 他】P75

- 災害時・緊急時の対応について、先日の首都圏での地震の際にも多くの帰宅難民が発生していたが、帰宅難民への対策は交通事業者だけで解決できる課題ではない。帰宅難民対策も記載してはどうか。

【三星委員】帰宅難民対策は、各市町村に跨がる取組になると考える。運輸局単位での対応になると考えられるが、帰宅難民に対してどのような組織体系等で対応がなされるのか。

【塚口委員長】P75

- 災害時・緊急時の対応について、通学、通園バスで痛ましい事故が起こったこともあり、通学路の安全確保についても記載してはどうか。

第4章 推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上

【土井委員 他】P76, 77

- 祝園駅(京都府精華町)で接続バスを導入した際、バス転回のために一般車進入を抑制するのに労力を要した。バスの定時運行の観点からも、拠点駅前広場への一般車両進入をできるだけ抑えることが重要ではないか。本文に記載するかは別にして、対策は必要ではないか。

【佐野委員】ベッドタウンである奈良県では、自家用車で駅にスムーズにアクセスできることが、住居選びの一つの要素となっている。一般車両が駅前に乗り入れる余地も残して欲しい。

【土井委員】祝園駅の事例では、駅前付近の利便性を損なわない場所に新たに一般車両用のスペースを設けた。

【三星委員】公共交通を優先させながら、送迎用スペースや障害者優先の発着場は最低限確保する必要がある。ただし、限られた空間に多くの機能を盛り込むことは困難であり、行政や事業者のノウハウが必要である。

【土井委員】限られた空間の中であり、地域で優先順位を考えてもらう必要がある。

【塚口委員長】P78

- 具体的な取組①に記載の「安全・利便性の確保」を「安全安心・利便性の確保」という文言にしてはどうか。

【三星委員】P78

- 無人駅の扱いは、1事業者だけで対応しきれものではない国策的なものであり、今後の検討課題として残る。

【三星委員 他】P79

- バリアフリーについて、「多機能トイレの整備」という表現についてはやや遅れた感じがする。先進的な地域では、一般トイレを少し広げて車椅子利用を可能とするような、機能分散の工夫が進められている。その観点では、記載が弱い。「誰もが使える、創意工夫に満ちた」バリアフリーの推進という考え方にしてはどうか。

【猪井委員】「ユニバーサルデザイン」に関連して、当事者も参画する「インクルーシブデザイン」についても検討したほうがよいのではないか。

【三星委員】「インクルーシブデザイン」と「ユニバーサルデザイン」のふたつは、通常区別せずに使っている。ユニバーサルは「だれにでも」、インクルーシブは「とりのこさない」観点をそれぞれ強調した言葉。

第4章 推進施策3 多様な関係者による連携・協働

【土井委員】P82

- 写真から多様さが感じられない。代表者だけが集まる場になってしまうと、困っている人の生の声を確認することができない。免許返納者、子育て中の方など様々な人が参画している写真に替えてはどうか。

【塚口委員長】P83

- P83 ページのイメージ図は、意図が分かりづらいので、再検討してはどうか。

【土井委員】P84

- 自家用有償旅客運送、住民同士の助け合い運送等では、1円単位でのガソリン代の受け渡し等、ドライバーの煩雑な負担が課題。特に、許可を要しない輸送については、継続のための知恵が共有され難いので、県が中心となって市町村と意見交換をしてはどうか。

【土井委員】P84

- ドライバーの大臣認定講習費の補助等、県がサポートできるメニューを提示するのがよいのではないか。

【土井委員】P85

- 行政職員や一般県民という記載があるが、他にもスーパーマーケットの利用者、病院の送迎、公共交通に関心を持つ自動車販売店等、より多様な関係者を含めるようにしておいてほしい。

【三星委員 他】P85

- 人材育成について、分析力・企画力を持ち、事業者と連携して課題解決が出来る人材の育成という旨を、より明確に記載してはどうか。また、公務員は2～3年で異動するので、専門人材育成・確保が難しい。人材育成については、昇格制度等も視野に入れた検討が必要である。

【土井委員】公共交通政策を経験した職員がジョブローテーションにより、各部署で活躍することには意味がある。新任職員の習熟期間の短縮が課題である。研修時期の早期化、相談体制の構築、各課題への優先度のつけ方等、親身なフォローが必要である。

【三星委員】知識の継承は、一日二日で出来るものではない。教育の充実とともに、職能面からもより良い手法あるのではないか。

【塚口委員長】長期間にわたり公共交通施策に関わる職員も必要ではないか。規模の小さい自治体で、専門職を育成・確保することは現実的でない。「奈良モデル」の一環として、職員のスキルアップも、県の役割の一つではないか。「奈良モデル」を活用して、市町村の意見もとり入れた取組を行うのが良いのではないか。

【佐野委員】行政担当者と住民との対話により課題を抽出していくような地道な取組が、地域との連携をスムーズにし、地域の課題把握に繋がるのではないか。

【猪井委員】P85

- 検討プロセスの流れは理解できるが、エリアごとに企画・立案する市町村担当職員からすれば、幹線補助やフィーダー補助などの多様な支援メニューがあるなかで、実際に活用できるよう、解説書作成などを検討してほしい。

第4章 推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築

【土井委員】P86

- 一般社団法人田原本まちづくり観光振興機構が国の新モビリティサービス推進事業の採択を受けた(10月28日公表)。進展著しいデジタル技術の適切な活用などの観点も含めて、様々な新しい技術を使って新しい需要の創出や供給の仕組みづくりを生み出すことも検討してはどうか。