

奈良県公共交通基本計画（改定素案）に対するご意見の概要と県の考え方

資料 4

■パブリックコメント意見募集結果〔意見募集期間：令和3年12月15日（水）～令和4年1月13日（木）〕 意見提出数 22件／2名

NO	該当箇所	ご意見等の概要	ご意見等に対する県の考え方
1	第1章2(1)本計画の位置付け P3、7行目	他の行政分野との連携の観点では、まちづくり、福祉、観光に加え、 <u>土地利用政策、道路計画や教育計画</u> にも、公共交通計画との具体的な施策も含め連携内容を記載頂きたい。	関係する他施策分野との連携は重要であるとの観点から、(3)(P4)において、密接に関係する計画の例を記載しています。また、これら他施策分野の計画にも、公共交通分野の施策が記載されています。(例：「奈良県観光総合戦略」において、公共交通等による移動円滑化、利用環境の整備などにつき記載)
2	第2章1(4)交通事業者の経営状況等①鉄道事業等 P10、16行目	『本県でも事業者による駅員配置の見直しが進められており・・・』について、少なくとも、 <u>IC化・機械化等の推進により、人間が対応しなくても可能になったことによること</u> も背景として記載頂きたい。	当該箇所は、県内鉄道駅における駅員が常駐しない駅の現状について事実関係を記載したものです。なお、P10で交通系ICカードの普及についても記載しています。
3	同23行目	『こうした駅の中には、 <u>自治体によって改修などが行われ、住民と観光客との交流拠点として活用されているものもある。</u> 』について、「 <u>自治体が管理する施設として・・・</u> 」に修正をお願いしたい。	駅員が常駐しない駅の活用事例として、県内における取組実績を踏まえ「自治体によって改修などが行われ」と記載しています。
4	第2章1(7)持続可能な社会の実現に向けた社会的要求 P21、17行目	『輸送量当たりの二酸化炭素排出量を比較すると、バスは自家用車の1/2以下、鉄道は1/7以下と、公共交通は非常に少ない。』について、「一定の輸送効率がある前提で」という文言を追記すべきかと思う。	当該箇所に関するデータを示す図表「輸送量あたりの二酸化炭素排出量」(P22)に、出典元である国土交通省公表資料と同様に、「 <u>各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの)で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量を試算したもの</u> 」との注記を加えます。
5	第2章2(1)「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」に基づくバス路線の診断・改善 P25、3行目	「 <u>あってもよいのに現存しない交通網の形成、なくてもよいのに現存する交通網の解消を基本的な考え方を遵守しつつ</u> 」という文言を追記すべきかと思う。	ご意見の趣旨について、本計画の基本理念及び取組の指針を記載した第3章(P50)において、「潜在的な移動ニーズがあるにもかかわらず、現存しない交通手段がある一方で、時代とともに変化する移動ニーズに対応できず、非効率となっているものもある」と記載しています。
6	第3章3(2)実効性を高		

	めるための取組 ③PD CAサイクルによる定期的 検証 P55、6行目		
7	第2章3(1)コロナ禍の 影響 P38、28行目	『今後の感染状況やテレワーク等の普及により、公共交通 の利用状況が感染拡大前の水準まで回復するかは不透明な状 況である。』について、「通勤・通学及び出張等の移動ニーズ自 体が一定程度なくなることを想定する必要がある」と明確に 記載すべきかと思う。	新型コロナウイルス感染症による移動ニーズの変化など今後 の影響は現時点で明確となっていない部分も多いため、このよ うな表現としています。なお、第2章1(1)及び(2)(P5 ～8)にて、人口動向やライフスタイルの変化に伴い想定され る通勤・通学需要も含む公共交通への影響について記載してい ます。
8	第3章1基本理念 持続可能な社会・地域づく りに貢献する公共交通を 構築する P48、16行目	『・・・「責務(義務)」として制度上位置付けるとともに、 その責務(義務)を果たす観点から、事業者に対する「権限」 を・・・』について、非常に難解で意味が理解できないかと思 いますので、解説が必要ではないかと感じる。	当該箇所の趣旨を明確にするため、下線部を追記します。 「国に対し、 <u>路線バス等の地域公共交通サービスの維持・充実</u> を都道府県の「責務(義務)」として制度上位置付けるとともに、 その責務(義務)を果たす観点から、事業者に対する「権限」 を <u>都道府県に付与することについて検討することを要望してい</u> る。」
9	第3章2(2)移動ニーズ に応じた交通サービスの 実現②まちづくりや医療、 福祉、保健、教育、産業等 に係る施策との連携 P51、26行目	『・・・すなわちクロスセクター効果等も踏まえながら、全 体として最も効果的なあり方の実現を目指して・・・』につい て、非常に難解で意味が理解できないかと思いますので、解説 が必要ではないかと感じる。	P51において、「 <u>利用人数や収支率等のように数値として可視 化されている価値に加え、公共交通サービスがあることでまち づくりや医療、福祉、観光といった他施策分野との関連で生じ ている可視化されていない価値を示す指標</u> 」と注記を加えます。
10	第3章2(3)鉄道駅やバ ス停の質の向上による「地 域の拠点」づくり P52、2行目	『・・・「地域の拠点」として機能するよう、一体的な質の 向上による円滑な移動の確保を図っていく必要がある。』につ いて、バリアフリー・乗換・駅前広間整備等、公共交通の基盤 整備のことなのか、地域活性化の拠点のことを言っているの か曖昧だと感じるので、 <u>質の向上の意味合いにつき、もう少し 具体性が欲しい。</u>	第4章推進施策2(P72～P77)において、地域の核となる鉄 道駅やバスターミナル等の整備、駅員が常駐しない駅・バス停 の活用、駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進など、 空間の質の向上に係る具体的な取組を記載しています。

11	第4章推進施策1-1(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 P61、1行目	『想定される取組事例の一連の流れ』について、運行形態の見直しに加え、サービスレベル(運行本数)の最適化を図るという文言を追記して欲しい。	当該箇所は、路線バス及びそれと並行する鉄道路線について役割の抜本的な見直しを検討する場合を想定して記載したものです。当該箇所の記載にあるとおり、路線バスとするか、コミュニティバスとするかの検討にあたっては、運行本数についても検討が行われるものと想定しています。
12	第4章推進施策1-1(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 P65	〈改定計画における「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」〉において、「エリア公共交通検討会議」で検討する事柄は、単に補助を行っているバス路線だけではなく、鉄道やタクシー等すべてのモードについての状況を踏まえたものにして頂きたい。(診断指標に他モードの項目も包含していくべきかと考える)	第1期計画の「路線別検討会議」では、補助対象のバス路線維持に関する議論が中心となっていたのに対し、今般位置付ける「エリア公共交通検討会議」では、鉄道、タクシーなど他の交通モードの利用状況についても共有し、地域の輸送資源を総合的に捉え、公共交通全体の維持・充実について議論していくことを予定しています。
13	第4章推進施策1-1(3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入 P67、25・34行目	『・・・各「エリア公共交通検討会議」等においてクロスセクター効果を公共交通施策の多面的な議論に活用するとともに、併せて財源確保策のあり方等について研究する。』 ■成果指標・目標 県内におけるクロスセクター効果を反映した取組の実施件数：10件 について、実際の「取組」がイメージし辛いため、 <u>具体的事例の「見える化」が必要だ</u> と感じる。	具体的な取組②(P67)にあるとおり、まずはパイロット事業として3件程度につきクロスセクター効果の試算を行い、その結果等の関係者への情報発信も積極的に行っていきます。
14	第4章推進施策2-1(1) 地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備 P72	目的が「まちづくり・活性化」と「公共交通の利便性向上、利用促進」が混在しているように感じるので、分類分けしておくべきかを感じる。(参画する主体が違うと思う)	当該箇所は、主に鉄道駅やバスターミナル等の交通結節機能や拠点形成機能の向上の観点から記載しています。ご指摘の「公共交通の利便性向上、利用促進」が主目的となる取組については、本計画では主に推進施策2-2(3)(P77)等でカバーされると考えられます。
15	第4章推進施策2-1(2) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用 P74	目的が「安全・安心、利便性確保」の観点なのか、「地域活性化」の観点なのか混在しており、取組が総花的になることを懸念する。	駅員が常駐しない駅等について、安心して安全かつ快適に利用できる環境の確保とともに、コミュニティ形成や地域の魅力向上に貢献する拠点としての活用も重要と考えており、双方の観点から取組を推進していきます。個別の取組においてどちらの観点をより重視するか等については、関係市町村や交通事業

			者等とよく協議しながら進めていきます。
16	第4章推進施策2-2(3) 公共交通の利用環境の整備 P77、2行目	『県内公共交通の利用促進のため、快適な利用環境の整備を推進する』と記載あるが、具体的な取組に「④通勤・通学・通院需要に対応した、県外で広く展開されつつある、サイクル&バスライド(自転車から路線バスへの乗り継ぎ)に対応するための駐輪場整備への支援」を追記頂きたい。	ご意見にある自転車とバスの乗り継ぎ改善等の取組は、具体的な取組③(P77)や推進施策2-1(2)(P74)に含まれると考えられます。具体的な取組については、関係者からの提案内容を踏まえつつ、「エリア公共交通検討会議」等において検討していきます。
17	第4章推進施策3-1(1) 関係者間の連携による公共交通に関する検討体制の強化 P78、5行目	『・・・「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」を強化し、(中略)、「エリア公共交通検討会議」へのより多様な関係者の参加を推進する。』について、「多様な関係者が参加することにより、より総合的な改善策をしていく」と記載したほうがいいと思う。	当該箇所は、「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の実行に関わる体制の強化の観点から記載しています。ご意見の趣旨(より総合的な改善)については、推進施策1-1(2)(P59)において、多様な地域の輸送資源を総合的に捉えて議論するとともに、より多様な関係者が地域のまちづくりと交通に連携して前向きに取り組む姿勢のもと参画する旨についても記載しています。
18	同25行目	『■成果指標・目標 「エリア公共交通検討会議」の設置件数』について、設置することが目的となることを懸念する。成果目標は、「会議体の設立件数」ではなく、あくまで、「総合的な施策の検討数」を指標にしていくべきではないか。	当該箇所は、「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の実行に関わる体制の強化の観点から記載したものです。
19	第4章推進施策3-1(2) まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等に係る施策との連携 P79、27行目	『■成果指標・目標 原則として各施策に係る県の計画等における成果指標・目標をベンチマークとする』について、別表(推進施策3-1(2)関係)まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等の施策分野との関係が深い取組のところに、「具体的な成果指標・目標例」を記載頂きたい。	関係する施策分野が多岐にわたるため、それぞれの施策分野に係る県の計画等における成果指標・目標をベンチマークとする旨を記載しています。
20	第4章推進施策4-1(2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築 P83、1行目	「県内公共交通」の記載に対し違和感があるので、「公共交通に・・・」に変更するのがいいのではと感じる。奈良県の計画なので、記載しなくても県内と理解します。	本計画における主な対象範囲を明確に示す観点から、「県内公共交通」と表記しています。

21	第4章推進施策4-2(1) 公共交通の利用促進 P84、6行目	『・・・自家用車利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進する。』との記載がありますが、自家用車から公共交通への転換を促進するため、具体的な取組に「公共交通への転換を促進した自治体および企業への支援」を追記頂きたい。	当該箇所については、「インセンティブの付与等による公共交通の利用促進の実施件数」を成果指標・目標としており、その中で具体的な取組について、関係者からの提案内容等も踏まえつつ、検討・協議していきます。
22	同9行目	具体的な取組に、自動車乗り入れ規制（マイカー規制）を検討することを提案する。	第2章2(4)(P31～P34)において、交通需要マネジメントの考え方に基づく、交通拠点・アクセス環境整備の取組について記載しています。マイカー規制の実施については、頂いたご意見を関係部局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。