

## 第9回 奈良県地域交通改善協議会 議事要旨

平成28年2月17日(水) 13:30～

桜井市立図書館 研修室1

### 【1】開会

〈荒井知事〉

本日は奈良県地域交通改善協議会の会合でございますが、各関係市町村等の方々におかれましては、ご参加いただきましてありがとうございます。

奈良県の域内交通はバスが中心でございますが、これまでのバス路線を維持するという観点だけでなしに、まちづくりを考える上でバス交通を作っていくということが大きなポイントとなって、フェーズが変わってきております。まちづくりの一環として公共交通を考える。公共交通の中身も、普通の路線バスだけではなく、買い物バス、通院バスだとか、いろいろな施設のバスと一緒に地域の交通を考える。また、市町村におかれましても、県におきましても、運送するというのを主体にやることもできますし、この協議会で路線を決めると運送主体になって運賃も決められるという国の法律改正がございましたので、積極的な立場を取れるようになったわけでございます。

今日は地域公共交通網形成計画と公共交通基本計画と2つの計画の話があり、国で決めなければいけない計画と、県が独自で決められる計画と2つございます。我々が集まって決められる内容が中心となる計画でございますので、それぞれの地域の実情を反映させた、これからの“まち”の形成に向けての路線網の計画ということで、積極的な計画になり得るものでございます。具体的な計画にしていく必要がございますので、具体的な路線等もたくさん出ております。我々で力を合わせて奈良県内の良い交通計画を作っていきたいと思っておりますので、これからよろしくお願ひします。

### 【2】議事

#### ◆議題1 奈良県地域公共交通網形成計画について

〈事務局〉

それでは議事に入らせていただきます。次第に記載しております議題1から議題5につきまして、まとめて奈良県県土マネジメント部村上次長より説明させていただきます。

〈事務局〉

県土マネジメント部の村上でございます。よろしくお願ひいたします。

まず、議題1の「奈良県地域公共交通網形成計画について」でございます。この形成計画案については、昨年10月に開催いたしました地域交通改善協議会において、事務局の方から素案という形で示させていただきました。その後、各地域別部会・路線別検討会議で協議、ワークショップを開催させていただき、市町村、交通事業者の方々からさまざまなアイデアを募らせていただきました。その後、昨年12月21日から今年の1月18日までパブリックコメントをさせていただきまして、現在に至るということでございます。

パブリックコメントで寄せられた意見というのはありませんでしたので、改めてご報告させていただきます。

それでは、この網形成計画案の内容についてでございますが、前回の協議会でも素案で示させていただきましたので、今回はかいつまんで説明させていただきたいと思ひます。

まず、資料1の本文4ページからですが、地域公共交通網形成計画の位置づけを記載してございます。後ほどご説明させていただきますが、この地域公共交通網形成計画では、奈良県公共交通条例に基づく奈良県公共交通基本計画の基本的な方針に基づき、具体的なエリア、具体的な事業、目標というのを定めることとなっております。

この地域公共交通網形成計画のポイントといたしまして、次の6ページでは基本的な方針というのを、これは法律上定めることになっておりますけれども、主に7点定めております。

具体的には、まず、公共交通をどう位置づけるのかということで、県民の生活を支えるツールとして不可欠な「社会インフラ」として位置づけております。また、先ほどの知事からの挨拶にもございましたが、まちづくりの観点ということで、持続的なまちづくりに資する手段として位置づけております。

また、この地域交通改善協議会において、計画案を作成する前の段階からですが、移動ニーズに応じた交通サービスの実現というのを掲げております。この移動ニーズに対応するための基本的な考え方が 8 ページでございまして、あってもよいのに現存しない交通網を作っていく、逆に時代にそぐわなくなっているのに現存する交通を解消していくというものでございます。

それと、交通というのは派生需要でございまして、9 ページでございまして、まちづくりや保健、医療、福祉、教育、環境、産業等に係る施策との連携を打ち出しております。

10 ページでは、対象とする公共交通の範囲を、従来からの鉄道、路線バス、市町村を中心として運行されておりますコミュニティバスに加え、施設バス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、レンタカー、レンタサイクルとし、私的な交通を見据えて幅広く捉えるということをお伝えさせていただいております。このように、多様な交通サービスがあるということで、11 ページでございまして、ネットワークという考えが出てきますので、その際には、拠点・結節点といったつながりを重視していきたいということでございます。

以上 7 点でございまして。

次に、12 ページからでございまして、施策として具体的にどうしていくのかということで、県あるいは交通事業者だけでやる、あるいは市町村だけでやるというのはやはり限界がございまして、市町村、交通事業者、県民などとの連携・協働による「奈良モデル」の方式でやっていきたいということでございます。

その他、移動ニーズの把握を追求するとともに、県民への情報提供、県の公共交通施策への参画、そして、当然かもしれませんが、PDCA で定期的に見ていく、そしてデータに基づいて追求していくということの方針として掲げております。

では、この方針に基づき具体的なエリアで何をするのかということでございまして、本編 2 にあります「公共交通とまちづくりのデッサン」で反映させていただいております。

この中で、各交通事業者、市町村、もちろん県もでございまして、それぞれ誰が何をするのか、どういう路線を対象にやっていくのかというのをそれぞれのエリアごとに示させていただいております。路線別協議やワークショップを通じて、それぞれの細かい視点、例えばロードサイドに新たな商業施設ができる際にどうするのか、あるいは特に病院ができる場合にどうするのかというものを、具体的にそれぞれのエリアについて全部で 19 ページにわたって作らせていただきました。

たたき台はもちろん県の事務局が作成いたしました。具体的なエリアについては、県もそうですが、交通事業者、市町村、その他の方々からいろいろアイデアを募らせていただき、これでやっていこうということで、事務的にも照会させていただいて、この形に整えさせていただきました。

この計画の期間ですが、法律上は基本 5 年間となっております。今月の初旬に改めて地域別部会を開催し、説明をさせていただきましたが、法律上、県が計画を作る場合、市町村と共同で作るという仕組みになってございまして、県のみならず、県内の全市町村との共同という形でクレジットをさせていただきたいと考えております。

以上の説明について何かご質問やご意見はございますでしょうか。

〈一同〉

発言なし

〈事務局〉

よろしゅうございますか。

ではお諮りします。この奈良県地域公共交通網形成計画を協議会の決定事項として決議させていただきたいと思いますが、異議はございませんでしょうか。

〈一同〉

異議なし

〈事務局〉

それでは、地域公共交通網形成計画をこの協議会の決定事項として決議させていただきます。設置要綱でも過半数をもって決議となっておりますので、過半数ということで扱わせていただきます。

議題 1 については以上でございます。

#### ◆議題2 奈良県公共交通基本計画案について(報告)

〈事務局〉

続きまして、議題 2 の「奈良県公共交通基本計画案について」でございますが、奈良県公共交通基本計画は県の条例に基づく計画でございます。奈良県公共交通条例というのが平成 25 年 7 月に議会提案により制定されまして、その中で、公共交通基本計画の策定について規定がございます。それに基づいて作らせていただいたものです。

内容につきましては、先ほど決議させていただきました地域公共交通網形成計画の県としての交通施策の基本的な方針ということで、より広く書かせていただいております。

これにつきましても、昨年の暮れから 1 カ月間パブリックコメントを実施させていただき、その結果、2 件のご意見をいただきました。

まず 1 件目のご意見は、県民への情報提供、県民の参画についてのものでございます。例えば、モビリティマネジメントやシンポジウムの実施など、県民の皆さんに理解、浸透されるような取組をやっていただきたいということでございました。もう 1 件は、働く場としての交通事業者のあり方についてのご意見でございます。働く場としての交通事業者のあり方に関する検討や具体的な取組に優先順位を上げて取り組んでいただきたいということでございました。

これらのご意見に対する考え方ですが、まず県民への情報提供については、県民を公共交通を支える重要なプレーヤーと位置づけ、それを計画にも明記しております。講ずべき施策として、県民等とのコミュニケーションや県民へ働きかけの取組を示しておりますほか、モビリティマネジメントについては、公共交通のソフト面での利用促進の項目における取組として記載させていただいているところであります。そのため、ご意見を踏まえ本計画に基づき取組を進めてまいりたいと考えております。

一方、働く場としての交通事業者のあり方についてでございますが、公共交通を維持、確保、活性化するに当たって、交通事業の担い手不足というのは全国的にも大きな課題であると受け止めております。そのため、働く場としての交通事業者のあり方についても講ずべき施策として計画に位置づけており、国の検討の動きを踏まえつつ、交通事業者と連携して検討を行うこととしております。今後、ご意見を踏まえて取組を進めてまいりたいと考えております。

以上 2 点のご意見がございました。

また、この奈良県公共交通基本計画は、2 月の県議会への上程を目指しております。そのため、県議会においても議論させていただきました。もう 1 枚、奈良県議会建設委員会委員による発言というものがございますが、ここに主なものをかいつまんで紹介させていただきます。

議会の方からは、まず、この計画の策定について、県土マネジメント部だけで行っているのか、というご質問がありました。これに対しては、交通という特性を踏まえるとさまざまな施策との連携が必要になってくるため、交通施策の所管としては県土マネジメント部でありますけれども、計画の策定そのものについてはオール県庁でやらせていただいておりますと答弁させていただきました。

それから、計画期間について 5 年間と定めておりますが、まちづくりに変化があった場合にはどうするのか、まちづくりや生活環境の変化が見込まれるので、その時代に合った計画というのが必要になるのではないかと、また、広く県民の意見を反映してほしい、というご意見がございました。これについては、今後、どう実行していくか定期的に PDCA サイクルで検証していき、その結果、必要であれば変更していきたいと答弁をさせていただきました。

また、財政の問題があるが、いいと考えたものはどんどんやるべきだとのご意見もいただきました。その上で地域の声を吸い上げると本当のニーズが見えてくる。各地域でどのような成果があったか年次報告願いたい、というものです。

計画については、条例上、議会において年次報告を行うことになっておりますけれども、それに加えて、結果を出して欲しいというご意見でございました。

他には、デマンドタクシーへの支援を県でできないのか、コミュニティバスの運行が難しい地域をフォローするような仕組みをつくれぬかというご質問がございましたが、これについては従前から県の予算措置で市町村に対する支援策というのを用意しておりますので、その説明をさせていただきました。併せて、先ほど決議させていただきました地域公共交通網形成計画においても、各市町村が実施するコミュニティバスなどの取組は、県における複数市町村をまたぐ路線バスとの相乗効果が期待されるため、計画に位置づけさせていただいているところでございます。

その他には、原子力災害時の緊急措置や駅の無人化についてご質問がありました。原子力災害時の緊急措置については、現行における災害対策基本法に基づくチャーターの話を改めて説明させていただきました。駅の無人化については、その対策についてより踏み込んだ記載が必要ではないか、どのような課題があり、どのような解決策があるか県から示してもらいたいというご意見でございましたが、これについては、もともと具体的な手法というのは確立されておられませんので、我々県としても勉強していきたいというように答弁をさせていただいたところでございます。

以上、奈良県公共交通基本計画についてのパブリックコメント、議会での議論について紹介させていただきました。議題2については以上でございます。

### ◆議題3 平成27 補助年度路線バス運行の診断結果について(報告)

〈事務局〉

次に、議題3でございます。先ほどの地域公共交通網形成計画に掲げている路線バスについて、計画に記載されている指標に照らし合わせて、それぞれの路線がどこまで満たされているのか、満たされていないのか、改善が必要なのか、必要でないのかというのを示させていただいております。左側が27 補助年度の実績で、26 補助年度の実績が右側でございます。その対比で見させていただきました。ここで要改善となっている路線については、さらに新たな試行錯誤、路線別の協議を通じて、交通事業者、県、市町村の方々とアイデアを出し合いながら、引き続き検討させていただきたいと思っておりますので、ご承知願います。

議題3については以上でございます。

### ◆議題4 平成28 年度における新たな取組について

〈事務局〉

次に議題4でございますが、県では平成28 年度に新たな取組を考えております。主に2 点、人材育成の研修と先ほど決議いただきました地域公共交通網形成計画をさらに具体化した地域公共交通再編実施計画の策定に向けた検討でございます。

まず、人材育成の研修については、先ほどご紹介いたしました公共交通基本計画においても検討事項として記載させていただいております。研修内容としては、地域から検討材料を公募して実務者が集まってアイデアを出し合うようなものを想定しており、集めた検討材料について、例えば有識者をコーディネーターとして招き、いろいろコメントをもらいながら、どういったものかいいのか協議し合うといった研修の場を設けたいと考えております。アイデアの具体化などについては、路線別検討会議でブラッシュアップし、市町村が実施する交通に係る事業、調査検討等に成果として反映できるような形で、最終的には改善計画の策定というふうに硬く書いてありますが、いろんなアイデアを引き出す場を県としても主催させていただきたいと考えているところです。

次に地域公共交通再編実施計画ですが、資料でお示しているのはあくまでイメージ案です。県が具体的な路線をもとに例として絵を描いたものになります。左側が現状、右側が対応案ということで、簡単に申しますと、食と農の国際大学校、これは桜井市にございますが、それとオーベルジュ・ド・ぷれざんすへのアクセス手段として、誰がどう路線を作るのか、変更するのかというところを、バス路線の再編事業ということにできないかということでございます。

これが、イメージのA 案・B 案で、同じ桜井市の事例でございますが、示させていただいております。

それとあともう1 つ、縦長の方になりますが、宇陀榛原から曾爾にかけての路線でございます。こちらの路線は平成26 年10 月にダイヤ改正を行いました。思ったより利用状況が改善されておらず、改善するための対応案として、例

えば連携コミバスを運行することができないかと示させていただいた例になります。地域全体のレベルで見ると、複数の運行主体、運送主体が出てくる中で、現行の路線バスと連携コミバスとの棲み分けの話もあるということで、再編の取組ができるのではないかとということでございます。これはあくまでも県のイメージですので、今後、またそれぞれの路線別の検討会議でアイデアを募りながらやっていきたいと考えております。

この再編実施計画、これは法律に基づくものでございますが、県の立場としても、まだまだ手探りの状態でございます。そこで近畿運輸局の阿部部長からいろいろアドバイスをいただければ幸いです。阿部部長、よろしく願います。

〈近畿運輸局阿部部長〉

近畿運輸局の阿部でございます。まずは、地域公共交通網形成計画を策定していただき、ありがとうございます。「奈良モデル」を活かしながら、県下全域を対象とした網形成計画は全国初だと思います。この取組は、全国のモデルになるものと思っております。

網形成計画は、1月末現在で、全国で65件作成されたと聞いておりまして、2020年までに全国で100件策定してもらおうという、国の基本計画の目標にもなっております。こちらは、順調に進んでいるという状況でございますが、その中でも、奈良県の計画は非常に特筆すべき内容になっているものと考えており、感謝申し上げたいと思います。

その上で、地域公共交通再編実施計画ということでございますが、網形成計画が交通に関するマスタープランということであれば、再編実施計画は具体的なアクションプラン、又は事業計画、こういう位置づけになるものでございます。これは2年前に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われました際に、新しく設けられた制度でございます。

従来、地域公共交通総合連携計画という計画がございました。それに基づく取組の中では、ともすれば、個別の路線の手直し、そういう取組が行われるようなきらいがあって、必ずしも地域全体の交通の改善につながらない、効果を上げられない事例もありました。この反省も踏まえて、地域全体の交通ネットワークを面的に再編する取組を進める場合に、今回の地域公共交通再編事業という事業を設けまして、これに取り組んでいただく場合には、法令の特例措置ですとか、あるいは、重点的な支援といったメリットも享受できる、こういう仕組みを作ったというものでございます。こちらの再編実施計画の策定については、今、村上次長からご説明があったように、今後、奈良県さんが取り組まれるということでございます。

先ほど網形成計画の方は65件と言いましたが、再編実施計画は、今のところ全国で認定を受けたのは3団体、全国で3事例ということでございまして、具体的には岐阜県岐阜市、飛騨市、埼玉県上尾市、いずれも市です。3団体が再編実施計画の国の認定を受けているということでございます。こちらの方はなかなかそういう意味ではハードルが高い、難易度が高い事業でございまして、今回、奈良県さん、これも県レベルで計画に取り組んでいただけるのは非常に画期的なことだと思います。我々としても、ぜひ素晴らしい計画を作って、国の認定に向けて、取り組んでいただきたいと考えているところでございます。

今日は、お手元にパンフレットを提供させていただいております。表紙は、「人とまち、未来をつなぐネットワーク」というもので、これは、以前にお配りしておりますので、ご覧いただいた方もおられるかもしれませんが、この中に、今、私が申し上げたようなことの詳しい内容が書いてございます。公共交通網の再編事業、あるいは、その再編実施計画の中身につきましては、この資料の8ページ以降に具体的にこういう内容をこういう手続きで策定してくださいということが書いてございますので、詳しくは、ここをよくご覧いただければと思うのですが、先ほど、奈良県の素案という形で再編実施計画のイメージが示されましたが、こういった内容をさらに深掘りした内容を作っていただきたいということであります。また、留意点として、これは本省からも言われている内容なのですが、2点ほどございます。

1つ目ですが、再編事業の実施区域内に存する路線等については、そのサービス内容、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等、いろいろなサービス内容を定めていただくことになるわけですが、再編実施計画というレベルになりますと、これは、アクションプランということでございまして、より具体的かつ網羅的に検討して、それを記載していただくことが必要だということでございます。網形成計画はマスタープランですから、ある程度、抽象的な内容かもしれませんが、再編事業では、今申し上げたようなサービスメニュー、具体的な路線、時刻、ダイヤ、運賃、こういっ

たものをできるだけ具体的に、かつ、網羅的な観点で扱っていただきたいということでございます。そういう意味では、今後の検討のプロセスでは、事業の仕組み、サービス内容の総点検を行っていただく必要がございます。その結果として、サービス内容の変更を行わない路線等の運行についても、再編事業の内容として定めた上で、一体として、これらの公共交通サービスを持続的に提供していくことが求められるというのが 1 点目の留意点ということで、本省からもそういう指摘をいただいています。キーワード的に言いますと、「具体性」、「網羅性」、そして「持続可能性」、こういったところだと思います。

それから、2点目ですが、国の認定を受ける場合、国として事業の効果というものを問いかけることになります。具体的に、この事業の効果がどれくらいあるのかというものを示していただき、その上で、認定の判断をするわけでございます。効果の分析というのをしっかり行っていただきたいというものでございます。効果という意味では、いくつかの指標があると思いますが、まず利便性です。お客さんにとってどれだけ利便が増すのかどうか。それから効率性です。これは、県の素案のほうにも、そういった課題が指摘されていますが、再編実施をすることによって、どれだけ行政コストを含めて効率が上がるのか。それから、もう 1 点は、持続可能性です。これは、先ほど申しましたが、この新しく再編した内容がどれだけ持続していけるか、持続可能性があるか。こういったところの効果を我々が認定する際には見させていただくということでございます。そういった項目の部分について、できるだけ定量的にお示ししていただきながら、計画を作っていただきたい。これが 2 点目の留意点として本省から言われている内容になります。こういった点に留意しながら、ぜひ再編実施計画についても素晴らしいものを作っていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、策定の過程でわからない点、ご相談などがありましたら、奈良運輸支局がございまして、運輸局本局もございまして。何なりとご相談いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ◆議題5 今後のスケジュールについて

〈事務局〉

阿部部長様、どうもありがとうございました。引き続き、県としても交通事業者さん、市町村さんとともに再編実施計画の素案を作ってまいりたいと思っておりますし、その際には引き続き国におかれましてはご指導、ご鞭撻をよろしくお願いいたしますと思っております。

最後に、議題 5 の今後のスケジュールでございます。議題 1、議題 2、議題 3 に関連することでございます。

先ほど決議させていただきました地域公共交通網形成計画、これは真ん中からのラインでございますが、本日承認をいただきましたが、施行期日を 4 月 1 日とさせていただきたいと思っております。

この理由はと申しますと、地域公共交通網形成計画の中で、県条例に基づく公共交通基本計画との関係が謳われているのですが、県の公共交通基本計画は県議会の 2 月議会に上程させていただきまして、その際に、県議会でするので審議して議決をいただかなければならないということになっております。それをもって初めて有効になるということでございますが、この公共交通基本計画も 4 月 1 日の施行を目指して動いております。したがって、まだ県議会のほうで議決をいただいておりますので、このような形になるということをご留意いただければということでございます。

それで、上の地域交通改善協議会のところが、本日のことでございますが、資料 3 で診断結果をお示しさせていただきましたので、これをベースに、より事務局レベルの路線別の検討会議において、交通事業者さん、市町村さんの実務担当者間で引き続き検討してまいりたいと考えております。

以上で、私からの説明は終わらせていただきます。

〈事務局〉

それでは、今までの説明につきまして、ご意見、ご質問等がございましたらよろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。

〈一同〉

発言なし

〈事務局〉

それでは、最後に荒井知事より本日の総括をお願いいたします。

### 【3】知事総括

今日は地域公共交通網形成計画をご承認いただきまして、ありがとうございます。これで4月1日から奈良県地域公共交通網形成計画をスタートさせたいと思います。

地域公共交通網形成計画と公共交通基本計画の内容が、ちょっとややこしく重複している理由でございますが、奈良県交通基本戦略を作って動き出してきました中で、奈良県では公共交通の条例を作りまして、公共交通基本計画の策定に向けた検討を数年間進めてまいりました。その間に国のほうで地方に権限を下ろすという画期的な法律改正が行われまして、これは国の認可権限を県や市に下ろすという形でなく、このような協議会で決めれば国の権限を認めるというような法律改正でございますが、これは大変画期的なことで、路線の認可権、あるいは運賃設定権がこの協議会に発生したに等しいということでございます。それを基本のスタートにして、さあどうしようかと考え始めました。このように交通網の計画は、それを軸にして協議会で決めると国もいろいろ支援するよ、という背景になってきたわけであります。

経緯はそのようなことでございますが、県も交通基本戦略を作っておりましたし、国の計画と同種の動きでございましたので、国の網形成計画に移るといことも可能であったかもしれませんが、既に条例を作って動き出しておりましたし、条例に基づく計画に加えて、国のほうの交通網形成計画も作ればいろいろな権限もあるし、恩典もあるということで2つ作ろうということで今日に至ったわけでございます。多少ややこしい重なりでございますが、このような経緯をご認識していただければと思います。

さて、奈良県の地域交通の実態をかいっつまんでみますと、やはり地域のモータリゼーションというか、マイカーへの依存が大きく進んでまいりましたが、それが一段落してある程度のレベルになってきたように思います。今後は高齢化が進むため、これまでのようにマイカーに依存できない、道路ばかり作っていてもなかなかうまくいかないという時代に入ってくるかと思えます。高齢化対応が必要だということです。今、奈良県と市町村で連携し、協働によるまちづくりを行っておりますが、これにおいても高齢化対応は非常に大きな要素です。地域包括ケアシステムを作ろうという観点で言えば、やはり通院の足というのは欠かせないわけでございますので、奈良県の市町村と連携したまちづくりとモビリティづくりは大変密接な関係であろうかと思えます。奈良県の交通は大阪への通勤が主とした目的でございましたが、これからの主たる需要は通院になりそうな気配でございますので、行き先が違ってくるというようなことが今後象徴的に出てくようかと思えます。そのような時代を踏まえてこの計画でございますので、その点でも意味があるように思います。

計画にはバス交通についてのポイントをいろいろ書いてございますが、改めて日ごろ感じているポイントを申しますと、バスという乗合の事業の拠点をどこにするのかというのが課題でして、奈良県においてはバスの拠点がはっきりしない、バスの拠点になるような鉄道駅がなかなかないというのが課題のように思います。県庁も大きな建物ですが、なかなか寄り付きが悪いといったようなことでございます。まちの中心がバスの拠点になればいいのですが、なかなかそうはいかないということで、まちづくりの中で、いろいろな市町村で考えておりますような役場の移転とか鉄道駅の改修を検討する際に併せてバスターミナルの整備も行うということが1つの中心になってきております。バスターミナルをどのようにするのかというと、バスターミナルも1つの拠点であり、我々の考えるまちづくりの中心でございますが、路線バスのように遠くへ行くバスと近場のバスの乗り換えの拠点というのが1つのポイントになるかと思えます。すなわち、コミュニティバスと路線バスの接続ターミナルということです。例えば、野迫川村から五條病院や南奈良総合医療センターに行くのになかなかすぐにはいけない。野迫川村から通院バスを直通で出すと言ってもなかなか難しいので、そうすると国道168号のところまでコミュニティバスで来ていただくことになるわけですが、そこで道に立って野晒しで路線バスを待つような乗り換え場所ではなしに、少し囲われた乗り換え拠点であると年配の方も居心地がいい。そうすれば次に乗り換えの場所に買い物をしたり郵便局があったりすると便利だという発想が出てきます。そのように乗り換え拠点を小さなまちの拠点にするという発想がこれから出てくるのではないかということでございます。

それと、新しい施設、例えば病院の移設とか学校の移設とかの話が出てきておりますが、目的の場所が違う場合に、それらをうまく周るとか、いろいろなアイデアをこれから出していただき、周るとき路線の知恵を我々がこの協議会で出すと。そうすれば路線が決められるというようなことも先ほどの交通計画の利点になってくると思います。

田舎の本当の山の上の方だと1人1台マイカーの状況でございますが、できるだけマイカーがあっても使わなくても済むように公共交通のサービスで補完ができるというのが、ニーズに応じてバスを走らせる1つの目的になってきていると思います。具体的に申しますと、例えば、腎友会というところから、人工透析が必要な方の通院は頻繁でございますので、通院時の負担が大きいという何とかしてほしいという要求がありましたが、これに対しては1年かけて検討するというお約束をしております。腎友会バスを走らせることができるかどうかというようなことや、腎友会のご家族のところを周って毎日あるいは1週間に1回拾うということができかどうか。これは予約形式のバス、このような形式もあるかもしれませんが、通院される方の4割は自前のマイカーに乗って来られますので、そのような方との棲み分けも必要になる中で、その仕組みをこれから検討していく必要があるわけでございます。人工透析の方をどうやって病院へ運ぶかといったような目的に沿ったバスのモビリティの提供というのも我々の目的になるかと思っております。

また、企業誘致をしておりますが、企業誘致をしたときに、企業の拠点が開いた後の通勤や周りの環境についても、誘致した側にある程度責任があるかと思っておりますので、その通勤者の住宅はどこにあるのか、それと工場の結びつけをどうするのかということも含めて誘致をします。そういうことまで考えて誘致するならば、どこそこに行こうということで、誘致の成功率が高くなるということも最近ございます。

そのような観点と、3つ目は、マイカーと違うのは、バスはこちらが呼んでいないのに勝手に来て走っていくというデマンド性がない点の特徴でございますが、バスでもデマンド的に予約とか要求があれば発車するとか、要はダイヤのない路線バスといったようなことができるのかどうかということも1つ研究の余地があるかと思っております。お客がないときは走らない、お客があるときは予約で走るといったようなバスの形でございますが、そのような観点の交通網の計画はいろいろ考えてもいいと思っております。

地域公共交通網形成計画の「形成」という点において、これから形成するんだということで、このような形成のパターンを申し上げたところでございますが、計画というのは普通でき上がった計画を実行するということになるのですが、どうもでき上がっていないのが計画であるようにも思っておりますので、この計画についてもこれから作りあげていくものだというような意味もあろうかと思っております。バス路線は大変弾力的でございますので、これからのいい奈良のモビリティを、住みやすくするためのモビリティを作っていくための計画ということでございます。

それで、この計画は需要の側と供給の側の両にらみで作られたわけでございますが、先ほど需要側のことをたくさん申し上げました。供給のほうでは、既存の路線バスがございまして、その再編をどの程度するかというのが1つあるのと、それに新規をどれだけ組み合わせるのかということがございます。コミュニティバスとか、フィーダーのバスをどれだけ組み合わせるか。または既存の施設バスとか買い物バスを利用できるのか。乗合タクシーといったような小さな9人以下の乗り物との組み合わせをどのように利用するのかといったことも地域によって出てくると思います。施設バスや既存のバスは、あの病院へ行くとか、この学校に行くなどといった単目的で運行していますが、それを複数目的にできないか。さらに一般目的にできないか。また、そのときの運賃と施設に関わる人の料金をどうするのかといった多少組み合わせの知恵は要りますけれども、これは制度の知恵でございますので、このように需要と供給をどのように現場で組み合わせるかというのが我々の知恵の発揮場所だと思います。

次に、路線の再編実施計画について、先ほど阿部部長が仰いましたが、ダイヤや運賃をできるだけ具体的に記載していただきたいということは、これは我々がそれらを決めて良いということをおっしゃられるのと等しいように思います。では決めようよと。いいように決めようよと。このように決めたら地域が便利になるよということを考えて知恵を出そうよということでございます。そのときの効果というのもサプライサイドについての効果とデマンドサイドにとっての効果と、これはだいぶ評価の観点が違うように思うわけでございます。我々は両方に立って地域の効果を主張できる立場でございますので、デマンドとサプライの両にらみで良いモビリティを確保するといった計画にこれからチャレンジしなければいけないというような印象を受けました。この協議会はそのようなことが決定できる場でございますので、ぜひ具体的な地域で議論をしていただきたい。とりわけまちづくりのまちの骨格の体系をこれから変えていかれるまちが続々と出てきておりますし、県も一緒に参画させていただくまちづくりもでございます。それと、補助体制がまちづくりの協力の補助

金だけでなしに、特別交付税とか国の補助金とか、今はちょっと対応がバラバラになっておりますが、この協議会で決めるバス路線を最優先で助成の対象にしていくことができたらと思っておりますので、この協議会での成果を大いに期待させていただきたいと思っております。

長くなりまして恐縮でございますが、奈良県地域公共交通網形成計画はスタートいたしますが、これからだという気持ちで取り組ませていただきたいと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

以上