

第 2 回委員会におけるご意見・ご指摘の反映状況

※赤字については、第 3 回委員会の御意見を受けて、追記し公表したものを。

項目	第 2 回委員会におけるご意見・ご指摘 ※第2回委員会資料ページを(PO)で記載	改定計画（案）への反映状況
第 2 章 本県の公共交通の現状・課題 (P5～)	<p>【猪井委員】 P15 (P19)</p> <p>① 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。</p>	<p>① 「P15: 第 2 章 1(4)③タクシー事業」の 20-21 行目に、「高齢者等によるタクシー利用に対し、助成を行っている市町村もある」旨を追記しました。</p>
第 3 章 基本理念及び取組の指針 (P45～)	<p>【三星委員】 P47(P51)</p> <p>① 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。</p> <p>【土井委員】 P47(P51)</p> <p>② 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合うのではないか。</p> <p>【三星委員】 P53, 54, 65, 74, 78(P57, 58, 69, 78, 82)</p> <p>③ 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 P74(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。ただし、行政が消極的に取られないよう、記載には工夫が必要。</p>	<p>① 「P47: 第 3 章 1」の 1-4 行目に、公共交通は、「奈良県公共交通条例」でも示されているように、全ての県民が健康的で文化的な日常生活や社会生活を営むために、必要不可欠なサービスである。また、まちづくりをはじめ、医療、福祉、保健、教育、観光、産業などの様々な活動にとっても必要なものである。」と記載を追記し、充実させました。</p> <p>② 「P47: 第 3 章 1 地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する」の 17-19 行目に、「行政だけでなく、地域の住民や、店舗・病院・工場といった事業所等が「自分ごと」として、より主体的に公共交通の企画・運営に参画し、多様な関係者の知恵を合わせて」と主体的に参加する者を具体的に追記しました。</p> <p>③ 「P53-54: 第 3 章 3(1)②」につき、P53 の 33-34 行目に、「<u>ワークショップ等の開催を通じ、県民の公共交通への関心や、関連する施策への参画意識を高めることが有効である</u>」、P54 の 2-3 行目に、「<u>説明会の開催等様々な手法により情報提供を行う</u>」といった旨、追記するとともに「P55: 第 3 章 3(2)③」の 7-8 行目、「P65: 第 4 章 推進施策 1-1(2) <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」>STEP2」の 16 行目、「P78: 第 4 章 推進施策 3-1(1)具体的な取組①」の 17 行</p>

項目	第2回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（案）への反映状況
	<p>【佐野委員】 P54 (P57)</p> <p>④ 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。</p> <p>【猪井委員】 P55 (P58)</p> <p>⑤ 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。</p>	<p>目、「P81:推進施策 3-2(2) 具体的な取組②」の21行目にワークショップ等を開催し活用する旨、追記しました。</p> <p>④ 「P54:第3章 3(1)②」の1-4行目において、「<u>県民向けに県内の公共交通の置かれている状況や施策の取組状況について、説明会の開催等様々な手法により情報提供を行うなど、公共交通の重要性や現状等を理解してもらうことが必要である。</u>」と記述するとともに、「P81:第4章 推進施策 3-2(2) 具体的な取組①」の16行目においても、「<u>県において、公共交通の意義・施策、具体的な取組やその進捗状況、統計情報等を一覧性のある形で発信する</u>」と記述しました。</p> <p>⑤ 「P55:第3章 3(2)③」の7-9行目において、「<u>また、こうした検証結果については、各地域のワークショップや勉強会等において報告・説明を行い、参加者から意見を募った上で公共交通の改善に活かすことが重要である。</u>」と追記しました。</p>
<p>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 (P57～)</p>	<p>【塚口委員長】 P59 (P63)</p> <p>① 「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があるので、「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。</p> <p>【土井委員】 P65 (P69)</p> <p>② 「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と。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。</p>	<p>① 「P59:第4章 推進施策 1-1(2) 取組方針」の21-22行目に、「<u>地域に最適な交通体系を構築する</u>」に修正しました。</p> <p>② 「P65:第4章 推進施策 1-1(2) 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」の35行目に、「<u>エリア公共交通検討会議は、路線別検討会議と同様に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会（県全体）である奈良県地域交通改善協議会においてエリア別に議論する場として位置付け</u>」と追記するとともに、今後、各エリアの関係者に説明して参ります。</p>

【塚口委員長】 P67 (P71)

- ③ 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。

【土井委員】 P69 (P73)

- ④ 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】 P71 (P75)

- ⑤ 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】 P71 (P75)

- ⑥ 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。

- ③ 「P67:第4章推進施策 1-1(3)具体的な取組①」において、クロスセクター効果の考え方・意義等について県より発信し、市町村と認識を共有する旨を記載しています。これに加えて、同項「具体的な取組③」の27行目に、「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」と追記しました。

- ④ 「P69:第4章推進施策 1-2(1)具体的な取組①」の14行目に、「関係者への情報提供を積極的に行う」ことを追記しました。

- ⑤ 「P71:第4章推進施策 1-2(3)具体的な取組①」の11-13行目に、奈良県地域防災計画において明記されている「大規模災害等発生時の駅周辺等における滞留者対策をはじめとした帰宅困難者対策についても、関係機関と連携した取組を推進する」旨を、追記しました。本県に関わる具体的な取組例としては、関西広域連合において、災害時帰宅支援ステーションとしてコンビニエンスストアや外食事業者等と協定を締結し、水道水やトイレ、道路情報などの提供を受けることとしています。

- ⑥ 「P71:第4章推進施策 1-2(3)具体的な取組②」の17-18行目に、「関係機関が連携し、子供の通学通園路等の安全確保に向けた取組を推進する」旨を追記しました。

項目	第2回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（案）への反映状況
<p>第4章 推進施策2 公共交通に 関わる空間 の質向上 (P72～)</p>	<p>【土井委員 他】P72, 73 (P76, 77)</p> <p>① 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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【塚口委員長】P74 (P78)</p> <p>② 具体的な取組①に記載の「安全・利便性の確保」に安心の概念を盛り込んでどうか。</p> <p>【三星委員】P74 (P78)</p> <p>③ 無人駅の扱いは、1事業者だけで対応しきれる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。</p>	<p>① 「P72-73:第4章推進施策2-1(1)」において、バスが発着する駅前広場で一般車両乗り入れによる問題が生じている個別箇所については、市町村の法定協議会等の場において、駅前広場に関する課題について、必要に応じて問題提起を行うなど、地域の意向も踏まえつつ、取組を促進していきます。</p> <p>② 「P74:第4章推進施策2-1(2)具体的な取組①」の10行目において、「県内外の駅員が常駐しない駅等における安全・安心や利便性の確保」と修文しました。</p> <p>③ 国土交通省が設置した「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」において、無人駅等の安全・円滑な利用に資する取組について検討が行われ、昨年9月24日に中間とりまとめが行われました。同中間とりまとめにおいては、「障害当事者への適切な案内・情報提供の実施」、「介助の申し込みにかかる事前連絡に関する認識の共有」、「乗務員による携帯スロープを活用した乗降介助の実施」の3点が、今後ガイドライン策定に向けて盛り込まれる内容として記述されるとともに、バリアフリー化についても</p>

項目	第2回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（案）への反映状況
	<p>【三星委員 他】P75 (P79)</p> <p>④ 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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p>	<p>無人駅であっても、利用状況等を踏まえつつ、バリアフリー法に基づいて計画的に施設整備を進めることが求められる旨が記載されています。</p> <p>④ 「P26:第2章2(2)」の25-27行目、33-34行目において、ユニバーサルデザインやインクルーシブデザインについて追記しました。また、「P75:第4章推進施策2-2(1)具体的な取組②」の18-19行目において、「鉄道駅の段差解消のためのエレベーターの整備や多様な利用者に配慮したトイレの整備等」と記載を修正しました。</p>
<p>第4章 推進施策3 多様な関係者による連携・協働 (P78～)</p>	<p>【土井委員】P78 (P82)</p> <p>① 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。</p> <p>【塚口委員長】P79 (P83)</p> <p>② P79 (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。</p>	<p>① 「P78:第4章推進施策3-1(1)」の掲載写真を地域の多様な関係者による協議の様子として認識できるよう、替えました。 [掲載写真]住民ワークショップ（広陵町） 参加者：公募による住民、行政、交通事業者</p> <p>② 「P79:第4章推進施策3-1(2)他分野の施策と連携した取組事例」において、他分野の施策と連携した取組事例の写真を新たに掲載しました。</p>

項目	第2回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（案）への反映状況
	<p>【土井委員】 P80 (P84)</p> <p>③ 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。</p> <p>【土井委員】 P80 (P84)</p> <p>④ 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。</p> <p>【土井委員】 P81 (P85)</p> <p>⑤ 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ほしい。</p> <p>【三星委員 他】 P81 (P85)</p> <p>⑥ 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。</p> <p>【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</p>	<p>③ 「P80:第4章推進施策3-2(1)具体的な取組②」の16-17行目において、「自家用有償旅客運送や助け合い運送において住民が運転する場合に課題となる、ドライバーの認定講習の受講機会の確保、事故発生時の責任の所在の明確化、保険の取扱い等につき、先行事例等を参考としつつ、<u>市町村等と情報や知見の共有を図る</u>」と記述しました。</p> <p>④ 本県では、例えば、宇陀市の自家用有償旅客運送の実証運行（P69）に際し、市が支給するドライバーの大臣認定講習費についても補助対象としています。これを踏まえ、「P80:第4章推進施策3-2(1)具体的な取組③」の18-19行目において、「<u>自家用有償運送等におけるドライバーの大臣認定講習費の助成に対して支援を行うとともに、将来的に運転手不足等の解決に資すると考えられる、自動運転等の新たなサービス導入に係る実証運行等を支援する</u>」旨を記述しました。</p> <p>⑤ 「P81:第4章推進施策3-2(2)取組方針」の5-6行目において、「公共交通施策を幅広い層が「自分ごと」として考えることができるよう、行政職員、公共交通を利用していない人も含む多様なニーズを有する県民や、<u>店舗・病院・工場といった事業所等</u>に対し、幅広い世代の多様な生活様式を支える公共交通の存在意義や、各種施策等への理解が進むよう、的確な情報を発信する」と記述しました。</p> <p>⑥ 「P81:第4章推進施策3-2(2)取組方針」の11-13行目に、「とりわけ、市町村担当職員については、これらの知識に加え、<u>データ分析や地域住民・交通事業者との連携による課題解決を図るための実務面におけるスキルの向上を図る</u>」と追記しました。</p>

項目	第2回委員会におけるご意見・ご指摘	改定計画（案）への反映状況
	<p>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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p> <p>【猪井委員】P81(P85)</p> <p>⑦ 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。</p>	<p>⑦ 「P81:第4章推進施策3-2(2)具体的な取組③」の22行目において、市町村担当職員が<u>国等の支援施策</u>についても理解しやすいよう、本県の事例等を踏まえ、実践的に活用できるよう具体的に記述した教材を作成するように追記しました。</p>
<p>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 (P82～)</p>	<p>【土井委員】P82(P86)</p> <p>① 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を検討してはどうか。</p>	<p>① 「P19:第2章1(6)」の20-21行目において、「<u>公共交通サービスの向上や交通手段の確保</u>、また、<u>外出機会の増加にもつながりうるこれらの新サービス・技術革新</u>を県内公共交通の維持・充実にどのように活かしていくか検討が必要」と記述するとともに、「P82:第4章推進施策4-1(1)取組方針」の7行目において、「<u>デジタル技術や新たな移動手段</u>を活用した新しい公共交通サービス」として追記しました。</p>