

地域交通対策等特別委員会記録

開催日時 平成25年3月7日(木) 10:32~11:17

開催場所 第1委員会室

出席委員 7名

安井 宏一 委員長
乾 浩之 副委員長
森山 賀文 委員
宮本 次郎 委員
高柳 忠夫 委員
出口 武男 委員
小泉 米造 委員

欠席委員 1名

米田 忠則 委員

出席理事者 大庭 土木部長

平城 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 2月定例県議会追加提出予定議案について

<質疑応答>

○安井委員長 ただいま土木部長から説明がございました。

質疑に入るわけですが、質疑はただいま説明のありました案件に限らせていただきますのでご了承いただきたいと思います。

ただいまの説明につきまして、質疑等がありましたら、ご発言をいただきたいと思います。ですが、質疑はございませんか。

特に質疑がないようでございますので、これをもって質疑は終了したいと思います。

なお、閉会いたしますが、委員と関係理事者はこの場にお残りください。

資料を配付します。

それでは、委員間討議に入りたいと思います。

仮称ですが、奈良県生活交通確保に関する条例の前文と目的について、お手元の資料をご参照ください。

まず、(仮称)奈良県生活交通確保に関する条例について、平成25年6月の定例県議会
会で制定したいと考えておりますので、委員、そして関係理事者のご協力を特にお願
いするものでございます。

また、条例の制定に当たり、必要に応じて委員会を開催させていただきたいと思
いますので、あわせてよろしくお願いたします。

それでは、前回までの整理として、本条例につきましては、委員会提案とし、理
念条例とすることをご確認をいただきました。

次に条例に盛り込む項目についてでございますが、本日は前文と目的について正副
委員長案として提示させていただきますので、協議をいただきたいと思います。お
手元に資料1と関連資料を配付しましたので、参考にしていただきたいと思います。

それでは、それぞれの案につきまして、事務局の西村調査課長から説明をして
いただきます。

○西村調査課長 それでは、資料の説明をさせていただきます。前回(仮称)
奈良県生活交通確保に関する条例に盛り込む項目といたしまして、5項目をお示し
したところでございます。

まず1つ目が基本理念、2つ目が目的、3つ目が県等の責務、4つ目が財政上の措
置等、5つ目が年次報告等ということでございましたが、今回は、そのうち基本理
念の部分と目的について、資料1をごらんいただきたいと思います。

資料1、基本理念の案でございますが、全体の流れといたしましては、(1)から
(4)を考えております。

まず(1)といたしまして、奈良県の生活交通に関する現状について、記載を
したい。2番目に、公共交通の重要性の高まりについて記載をしたい。その次に、
奈良県の目指すべき地域社会を記載する。最後に権利の尊重と施策の総合的かつ
計画的推進を記載する。こういう流れで基本理念を組み立ててはどうかと考
えております。

具体的に一つずつ見ていただきたいと思います。まず(1)でございますが、4
項目上げております。①は、これは前回お示しのありました地域交通改善協
議会の資料から抜粋したものでございますが、通勤・通学が減少し、買
い物、通院、観光などの移動ニーズが増加、高齢者の移動が増加。②と
いたしましては、奈良県交通基本戦略から抜粋をさせていただいてお
りますが、急速に進む少子高齢化、過疎化、交通事業者の厳しい経営
状況によるバス路線の休廃止や減便、自動車利用が困難な県民の増加と。
③は、神戸大学工学部

喜多教授の講演から抜粋させていただきましたが、県としての現状及び将来の県民生活が脅かされるという認識が必要であるというお話でございます。④に、生活交通ではございますが、交通基本戦略に盛り込まれております観光シーズンの慢性的な渋滞も入れております。

次に、(2)、公共交通の重要性の高まりについてということで、①は、これも喜多教授のご意見でございますが、現在、あるいは将来の県民の生活が脅かされることのないよう、移動手段、輸送手段として交通の確保が必要。②は交通基本戦略でございますが、来訪者の増加を図るため、質の高い交通サービスが必要。こういったことから、公共交通の重要性が高まっているのではないかと考えております。

(3)、奈良県の目指すべき地域社会についてでございますが、①から③は、喜多教授からのご意見でございますけれども、奈良県のあるべき地域社会の姿を示すべきではないか。県民生活を守るという意味を明確に示すべき。将来を見据えたサービスの持続可能性の確保の宣言。④は、地域交通改善協議会の資料から抜粋させていただきましたが、買い物、通院、送迎、観光など、移動ニーズに応じた交通サービスの実現。

4つ目といたしまして、このあたりが非常に委員の方々のご議論があったところかと思っておりますけれども、(4)権利の尊重と施策の総合的かつ計画的推進の記載ということで、①はことし4月1日に施行される予定の熊本市の条例とよく似た表現になっているのですが、すべての県民が健康で文化的な最低限度の日常生活、社会生活を営むために必要な移動の確保、保障と、一種の確保かなという感じで今は考えております。

②から⑤につきましては、これも喜多教授のご意見からでございますけれども、交通体系の総合的整備、来訪者の視点に立った移動環境の整備促進、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進、観光に関する施策を総合的かつ計画的に推進、こういったことを盛り込んではどうかと思っております。

次に、目的でございますが、目的はこの条例に盛り込まれていく項目について記載するかと思っておりますけれども、お手元に配付しております比較表で、交通基本法はもう廃案になってしまいましたが、交通基本法とそれから福岡市と熊本市の条例、これは4月1日施行の案でございます。この中から、奈良県の目的として参考にさせてもらったらどうかと思っておりますのは、国の交通基本法案の1ページの理由のところと、それから熊本市の条例の前文に、「ここに」というところがあるのでございますけれども、そういった部分が参考にさせてもらえる部分ではないかと考えております。前文、基本理念の部分と目的の部

分につきましては、今のところそのように整理をさせていただいております。以上でございます。

○安井委員長 ただいまお手元に参考に配付しております国の、廃案になったというか政権が変わって審議されなかったのですが、閣議決定されたと言われております国の交通基本法、そして、福岡市、熊本市の条例を参考にしたもの。また、先般来講師としてお見えいただき講演をいただきました喜多教授の講演の中から重要な部分を抜粋して、このように基本理念について、四本の柱というのですか、4つの項目を立てて、基本理念としてはどうかという提案でございます。

まず、この(1)の、奈良県の生活交通に関する現状についての記載について、①から④までありますけれど、この(1)について何かお感じの点はございませんか。これも喜多教授、そして、既に実施されている条例の、あるいは法律、法案の中からの抜粋になるかと思えますけれど。県としても、少子高齢化、過疎化、交通事業者の厳しい経営状況によるバス路線の休廃止、減便といったところは、まさに奈良県の特徴をつかまえているものと思うわけでございます。観光シーズンの慢性的な渋滞もそのうちに当てはまると思うのですけれども、交通事情が芳しくない道路事情もあるわけです。そういった生活交通に関する現状についての4項目の記載です。なければ、後でまたお感じになったらご発言ください。

(2)の公共交通の重要性の高まりについての記載について、いかがでしょうか。将来に向かって今の現状を十分に把握した上で、将来にわたって奈良県のあるべき姿、そしてまた、公共交通が非常に重要であるという、そういう意味の中身を記載したものでございます。特に先の長い話ですが、リニア中央新幹線の間駅が奈良県に設置されるというようなことになってきたり、奈良県に來訪される観光客に対する知事の思いといったものは、十分奈良県で生かされ、そしてまた奈良県でその交通に対する重要性、そして観光客以外でも、生活上、非常に困窮されている交通に対する重要性の高まりについて、将来にわたってどうあるべきか、今考えていく必要があるのではないかと思っているものでございます。

(2)、(3)の奈良県の目指す地域社会というところで、あるべき地域社会の姿を示すべきということで、あるべきというのは、そういう意味では(1)にもありますように、高齢化あるいは過疎化、そして交通事業者の厳しい経営状況というのが現実としてあるわけですが、どういった地域社会にあるべき姿を反映させていくべきなのか。

○小泉委員 いわゆる人口は減少していく、さらにまた、一般的に言われる社会インフラというのがぐっと弱まってくるわけです、財政的にも大変になっていますし。今までやってきた公共的な施設、構築物等のいろいろな問題に対応していかなければならない。これからの社会インフラはどういうふうにしていくべきかという検討もしていかなければいけないと言われているのです。奈良県も今までしっかりした幹線的な道路もないから、それはつくらないといけない。しかし、これからはどういうまちづくりをしていかなければならないかといえば、住宅問題一つにしても、たとえば駅前の周辺に高齢者を動かそうというような施策などいろいろあります。だから、これからそういうまちづくりは、人間が住むに当たって奈良県としてはどうあるべきかということを考えながら交通体系を考えていくというように総合的に計画して考えていかなければいけないのではないのか。交通だけが特化していろいろなことをしていくのではなく、奈良県全体がどうしていかなければいけないのか。例えば、十津川村で、ぼつんと1軒でいる人を、ここで住みなさい、と移住をさせていくような取り組みをしていかなければいけないのではないかということを含めた、あるべき地域の姿を示していかなければならないと思ったりするのです。これは難しいです。

○安井委員長 そうですね。これは表現上あるべき姿で一くくりになっているけれども、実は、今、小泉委員がおっしゃったような、内輪に内在するということですか、社会的な問題が裏にあるわけですし、そういったものを解決していかなければならないので、交通だけではなく、いろいろな社会インフラと言えば幅広く、そしてまた奥の深いものがここに内蔵されているような気がするのです。

○高柳委員 熊本市にしても福岡市にしても、今の生活様式とか、社会のありようみたいなところに言及しているのです。どんどん車社会に依存する社会の仕組みになっている現実と、今、小泉委員が言っているように、車社会に依存した社会のいろいろなまちづくりの形態になっていることが、そののところもどこまで表現したらいいのかは難しいとは思いますが、それが社会が持っている大きな課題なのだと思います。それで、自家用車というか車で移動しているところから公共交通へどうシフトする社会に誘導するのも大きな理念の中に入れていく必要があるのではないかというのがあります。だから、熊本市も書いているし、福岡市もこのところをどういうふうに書いているかと思いついて見えています。

○安井委員長 そうですね、高齢化が顕著になればなるほど車を自分で運転することが少

なくなってきた、どうしても公共交通といったものが重要視されると、そこにシフトしていく交通体系が将来的にも、今からも望まれていくと、今、高柳委員がおっしゃったとおりだと思います。

○宮本委員 あるべき地域社会の姿を示すと言ったときに、どういう範囲で書けば県民の合意が得られるのかは、非常に慎重に議論する必要があると思うのです。例えば、片方で生活交通の現状を書いたり、後の議論になりますが、権利ということも書くわけです。そうしておきながら、一方であるべき地域社会として、例えばへき地に住むことはいかなるものかとか、これは書きにくいです。で、車に頼らない社会をつくらうということは、これは合意が得やすいと思うのです。やはりCO₂排出の問題ですとか、いろいろな問題がありますから、そういう点では公共交通の重要性を高める中で、おのずとどうしても車に頼らなければならない人は、それは保障しなければなりませんけれども、こちらの方が便利ではないかということになっていけばこちらにシフトしていくわけです。ですから、行政の役割や責任として、そういう社会を目指すということは書けると思うのです。ただ、県民の役割として、そういうことを書くとなるとこれは厳しい話になるのではないかと思いますので、その点は書き方に非常に気をつけなければならないと思います。

○安井委員長 県民の立場からの目線は大事なことになると思います。その辺は、喜多教授も十分気をつけて話をされたと思います。

そしてまた、(4)の権利の尊重と計画的推進を記載ということで、熊本市の条例を見ましたら、最低限度の権利という表記があります。この辺、そういうような記載の仕方もあるわけですし、移動を確保するという意味でもそういう裏づけの言葉にはなりますね。括弧して保障ということも表現できるとは思うのですけれど。

○宮本委員 もちろん保障という言葉にすることが望ましいと思うのですけれども、その点、別に強くこだわるものではないのです。ただ一つこだわるのは、この条例が県民の手足を縛るものになってはいけないと思うのです。熊本市の条例にしても、福岡市の条例にしても、市民の役割という項目なのですが、中身を見ると、協力するよう努めなければならないとか、熊本市に至っては、車に乗るなどというようなことも書いているわけです。自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用することと。これは書いてはいけないと思います。

○安井委員長 あまり強制はできません。

○宮本委員 これは、むしろ行政の責任です。行政が市民に車を使わなくっても済むよう

な導きをするよう努めないといけないのです。だから、理解を深めなければならないというのは、行政の役割です。行政が県民に理解をさせるように努めないといけないのです。県民が積極的に自分から理解しなければならないということを議員がつくる条例に書くというのは、これはまずいと思います。ですから、県民の手足を縛らない、むしろ県民に理解してほしいのだったら行政が頑張らないといけないのです。我々議員も頑張らないといけない。車に乗るなというのだったら、車に乗らなくても済むようなものを用意しなければならないと思うのです。だから、条例でそこは縛ってはいけないということはこだわります。以上です。

○安井委員長　そうですね、一方、県民のそういったニーズ、願いがあり、そしてまた、行政は、少なくとも予算が前提であって、行政側としてその予算の範囲でどう生かしていくのかということになるかと思うのです。その辺の県民のニーズをどううまく把握し、どういうぐあいに対応したらいいのかという、原理というか、その保障をしていくという意味では、やはり文章の表現が非常に難しい点ではあるかとは思いますが。

○小泉委員　実は、事例としてよくあるのは、路線バスが廃止されるということになってくると、その地域の人たちはぱっと立ち上がって要望に行かれるわけです。奈良交通へ行ったり、あるいは市町村長へ行かれるわけです。しかし、それはされるのだけれども、そうしたら、路線バスを走らせましょうかとなったときに、利用するかといえばあまり利用されないわけです。困る人は何人かいるけれども、圧倒的に多くの方が自家用車に乗ったりする。だから、路線バスとかを走らせるにしても、やっぱり市民というか住民の協力が、やはり足を確保するためにお互いにみんな協力しないといけないという認識ははっきりさせていくという啓発は必要だと思うのです。それはきっちりと条例の中に入れておかなければ、あれは勝手にやっているのだという感じになるといけないということです。

○安井委員長　そうですね。一方で、行政側はお金を使いながら、利用する側がむしろ利用を積極的にしないということがあれば、それはもう空転してしまうというか、せっかくの事業が空回りするようなことになっていけません。たとえば市町村で実施しているコミュニティバスの配車などの事業を実施するまでには、アンケートをとったり、地域の事情を把握したりといろいろな手段を講じた上で事業を実施しながら、実は乗客の回転が悪いと空気を運んでいるという批判を受けたり、そういうことにアンケートとか県民の思いは事前にはありながら、実際に動かしたら、実はそうではなかったということも現実起こっていますので、非常に県民の理解と協力というのですか、県民の方々もそういった

ものを十分利用するという気持ちが起こるような中身にしなければいけないと思います。保障はするけれども、そこがなかなか県民の理解を得られるか。一部では非常に遠隔地であったり、過疎地でこれ以上減らしてもらったら困るのだという、そういう本当に生命線につながるような交通事情にあるとは思うのですけれども。

○宮本委員 それはわかるのです。空っぽのバスが走っていると。一方でなくなったら困る人も確かにいると。でも大半の人は自家用車に乗っていて困らないというときに、それは協力しなさいということをももちろん行政が実際に納得させるような取り組みをしなければいけません。例えば、三郷町も空っぽのバスを走らせて何だということ、大問題になって町長選挙の争点になりました。で、困る人も確かにいると。ところが、デマンドタクシーを走らせましたとなったら、これが非常に受けがいい。そうしたらみんな納得して、それまでバスにこだわっていた人も、タクシーで行けるのではないかと納得したわけです。そういう取り組みが求められるわけですから、むしろ、議員がつくる条例に、県民にそれをしなさいと書くというのは大問題で、むしろ、行政が努めなければならないわけです。そういう住民の納得や協力を得られるように行政が努めなければならないということは、条例に書いたらいいと思います。でも住民がそれを努めなければならないというのは、議員が出す条例には書けないのです。

○安井委員長 いや、そこは書き方だと思うのです。

○宮本委員 そこはそう思います。

○安井委員長 プレッシャーのあるような書き方ではなく、県民もやはりそういう……。

○宮本委員 これも、住民の役割とか書きながら、熊本市の条例は責務と書いています。結局は努めなければならないと書いているわけです。これだとちょっと厳しいです。

○安井委員長 条例と言えば、ひとしく行政側にあるわけではなく、県民の方にもその条例が生かされるべきであって、それを県民に丸々プレッシャーを与えるようなものではないのだけれども、県民の方もその条例を理解してもらって、条例の意義というのは、理解の上で協力してもらおうというのが、これはもう両々相まらないと、行政側だけで一方的にやるのはどうかと思います。委員会が提案するのだから、宮本委員が言うように、それは県民の方々の立場も十分尊重した上でということになるのですけれども。

何かお感じの点はありませんか。では、この4つに絞ってくるならば、喜多教授のおっしゃっていることも十分反映されています。あちらこちらから引っ張ってきたような形にはなっていますけれど。

○高柳委員 利用することとか協力することと書いてしまうことには、その先はすごく伝わってくるのですけれども、ポイントは比較表3ページの熊本市の条例の下にある、市民が提案することをどう上手に、やはり自助、公助という、その世界がありますでしょう。そういうのも含めて総合的に地域の公共交通を守っていくのだという広い形で書いていったらいいのではないかと。市民の協力を得ようとしたら、やはり市民が具体的な交通政策にかんでいくというか、協働でその辺の分野のことに参画するという、そういう価値観を生み出すような取り組みがあって初めてできることなので、ここの責務ということでひとり歩きするのではなく、自分たちの公共交通の政策というか、どういうふうにして守り育てるかという道筋を表現したらいいのではないかと。行政の責任ですよではなく、住民もその政策をつくるのだという立場で、そういう糸口を表現したらいいのかと思うのです。

○安井委員長 そうですね。

もともと土木部長の立場から言えば、これは委員会から提案して議会の思いもあるのですが、一方、県の立場も、道路・交通環境課は特に所管に当たるのですけれども、県で実施されている交通基本戦略とか、最近、市町村長などを交えてやっておられる事業も、この条例とルールが相まって歩調を合わせてやっていくと。あるいは、この条例ができることによって、一層その辺が加速されていくようなことになっていかないといけないと思うのですけれど。立場が私たちとは違うとは思いますが、このことについての何かお考え、意見というのはございませんか。

○大庭土木部長 まだ、ディスカッションという感じなので、公式にこれではがちがちのコメントというわけではないのですけれども、交通というのは利用者がいて、供給者がいて、そしてまた地域もありますから、そういった中で実現できるものだと思っていますので、一方的にだれかがこれを提供しなければならないとか、そういうことでも、結局満足ができないのです。交通というのは手段で、生活の手段であったり、経済活動の手段であったりと。ですから、そういう大きな目標に向けて交通はどういう役割を果たしているのかとか、それに向けて、県の中では交通はこうあるべきなのだという、やはり、まず交通はこういうものになるべきだというのがあって、それに向けてどんな活動やどんな施策が必要だとなってくるので、議会から県に対してこういうことをやるべきだ、こうしなさいと言っていただくのは非常にありがたいと思いますし、例えば、年次報告書を出せとか、こういう計画をつくらなければいけないというのは盛り込んでいただければよろしいかと思うのですけれども、それだけで基本条例としての膨らみが出るのかどうかという部分があ

るのかなど。つまり、先ほど来議論がありますような、責務という形なのか協力という形なのかは別としても、みんなで作り上げていく交通という部分の発想が、ただ単に県だけでこれをしなさいというだけだったら、地域を支える交通をどう考えるかという中での部分に広がりがなくなってしまう感じも少しあります。まだよく練れていないので、済みません。

○安井委員長 いえ、もっとも、先ほど宮本委員もおっしゃったように、デマンドタクシーの件でありますとか、コミュニティバスの配車とか市町村でやっておられることもあって、県がそれをやるべきというわけではないのです。県全体の状況を把握した上で県が果たす役割もありましょうし、また、おっしゃったように、県民の方々がどういう理解の上でそういった事業をスムーズに進めていくのか、それが県民のためであるべきであって、条例のあり方というところに最終的に落ちつく気がするのです。

先ほど申しましたように、この条例は理念条例であって、何々をするといった目的を持ってやるのとは違って、またある意味では委員会提案でありますので、理念を中心としたものになると思うので、そういう意味では、ここに掲げてある4つの中に大体そういった意図がありまして、事業を実施していく上において県の役割、市町村の役割というのがそこから生まれてくると思うのです。

○宮本委員 誤解があってはいいけませんのでひとこと。行政だけでやれと言っていない。みんなで作り上げるのですから、住民もちろん参加しないといけない。ただ、県民からすれば、協議会に参加をする権利があるわけです。行政からすれば、県民の参加を保障しなければならない。県民の協力を取りつける責務が行政の側にあるわけです。県民の側には権利があるわけです。その権利を保障しなければならないということを徹底しないと、県民に対して参加しないのはまずいんだという上から目線で委員会で条例つくるといふことには賛同できません。

○安井委員長 いやいや、そういう、まあそこが……。

○宮本委員 皆さんも言っていることは同じ。

○安井委員長 言っている根元は皆一緒だと思います。

○宮本委員 いや、教育でいえばわかりやすいです。子どもは教育を受ける権利があって、親や行政はそれを保障しないといけないでしょう。交通とは違いますけれども、この問題で言っても、県民に対して責務があるというふうにはしにくいと思うのです。

○安井委員長 そこのところはもう少し詰めた話をしていけないといけないと思うのです

けれど、その権利を前に出せば、何の権利かと思うのです。この辺が確保というのか、保障というのか、その辺の解釈になるのですけれど。県民の立場も書き、これは土木部長、県の施策では県の果たすべき役割を書いてあって、県民に対しては、どんな条例も……

(発言する者あり) 県民の役割というのも多少は……。

○小泉委員 宮本委員が言われたように、やっぱり県民の声を反映してもらうようなシステムを作るのか、あるいは、うまくいくように取り組んでもいいと思える。これをしなさい、あれをしなさい……。

○安井委員長 しなさいというものではない。

○小泉委員 そういうものではない。

○大庭土木部長 参考までに、平成23年3月に土木部が策定した奈良県交通基本戦略の中では、基本方針とか重点的な取り組みなど、県として取り組むべき施策の方向性は書いてあるのです。ただ、それだけでは進みませんから、市町村とか交通事業者など、関係者の望ましい役割分担はこうですよという形で書いてありますので、一つご参考になるのかと。全然記述していないというわけではなくて、こういうことが望ましいとか、そういう書き方では今書いております。

○安井委員長 県民の方々の声、意見、あるいは思いといったものを条例を通じて取り入れるというような部分も一言あればいいのかと思います。

全体的にこの(1)から(4)まで、あるいは目的も一緒に説明をいただきましたので、目的も、かなり喜多教授の意見も十分入ってあって、専門家の意見というのが重要視されていると思います。

たたき台ですので、まだまだこれから回を重ねていくことになると思いますが、おおむねこういったことで進めていくということによろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○安井委員長 それでは、この基本理念の(1)から(4)、そして目的の①から④までの説明、そしてまたさまざまな議論をいただきました。ただいまのご意見を踏まえまして、前文と目的について後日整理をさせていただきたいと思っております。また、条例に盛り込むその他の項目につきましては、次回、前文と目的とあわせまして、正副委員長案として提示させていただきたいと思っております。

何かこのほかのことで、これからの進め方などご意見等はありませんか。

きょうのことを整理させてもらって、次回はその他、また引き続ききょうのことも踏ま

えまして、次回また提示させていただいてご審議いただくことになると思います。

なお、次回の日程はまだ決まってございません。6月議会を目指してやるということで逆算していただいて、おいおいハードな日程になるかも知れませんが、この辺はご協力いただいて、条例成立を目指してお互いに頑張っていきたいと思っている次第でございます。

他に何もなければ、本日の委員間討議、これをもって終了いたします。ご苦労さまでした。