

# 地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和3年9月15日（水） 13:03～13:36

開催場所 第1委員会室

出席委員 8名

今井 光子 委員長  
中村 昭 副委員長  
樋口 清士 委員  
清水 勉 委員  
井岡 正徳 委員  
尾崎 充典 委員  
和田 恵治 委員  
小泉 米造 委員

欠席委員 なし

出席理事者 濱本 政策統括官

松浦 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 1名

議 事

（1）当面の諸課題について

<会議の経過>

○今井委員長 当面の諸課題について、質問があればご発言願います。

○樋口委員 公共交通の一つの手段といたしますか、移動手段の中にタクシーの位置づけがあると思います。

このコロナ禍で随分と経営がしんどいという声も聞こえてくるのですけれども、特に中山間エリアで小規模にやっておられるところが潰れることがあると、今後、公共交通対策をいろいろ考えていく中で、一つの手段が失われることになってくると思います。一度なくなったものを起こし直すというのは非常に大変な話で、今ある事業所を維持させていくことが必要なのでは。コロナ禍でということであれば、そのような手が必要だし、構造的にどうかという話も別途あるとは思いますが、その辺り、各事業所が今どういう状態なのかについて県で把握されているのか、まずお聞かせいただけますでしょうか。

○通山リニア推進・地域交通対策課長 タクシー事業者については、所管する国土交通省

の近畿運輸局において、道路運送法など関係する法令に基づき、毎年、各事業者から経営状況等の報告を受けていると承知しています。

県としては、公共交通に関する施策・取組の基礎とする観点から、県内タクシー事業者に関するこれらのデータのうち、輸送人員、車両台数や営業収入といった内容について、奈良運輸支局を通じて情報を共有いただき、把握に努めているところです。

**○樋口委員** 現状をつかまれていると思うのですが、ただ、先ほど言いましたように、地域によってタクシーの使われ方や営業形態は条件がいろいろ違う中で、今、実態としてどうなのか、どの部分で困っているのか、維持できそうなのか、できそうでないのか、そういったところを個別に当たっていただく必要もあると思うのです。その方法はお任せしますけれども、できるだけそのような個別の情報をまずは拾っていただく必要があり、そのようなものも前提にしながら、これから奈良県公共交通基本計画の改定作業も進められている中で、これまでの報告書等を見ても、タクシーの位置づけは、あまり明確になっていないところがあります。バスの網形成がなかなか難しいところを補完するものとして、タクシーの使い方として何があるのか。その辺りのタクシーの位置づけをもう少し明確に出してもいいのかなど。そのようなものがあれば、県としてどうバックアップしていくかという検討もやりやすくなる。漠然と民間で営業している一交通手段として見てしまうと、それは経営努力で何とかしてくださいというところでとどまってしまう可能性もあります。そうではなく、公共交通の中のこのような部分を担っていただく大事なものだ、このような使われ方もあるということをもまずは、はっきりさせていくことも必要ではないかと思しますので、今後の検討の中で一度考えていただきたいと思います。

**○清水委員** 今年の6月に静岡県知事選挙がありました。川勝さんが再選されたわけですが、少し心配事として、静岡県内のリニア中央新幹線の工事状況が一体どうなっているのか、東京一名古屋間の開業は目標とする年限が2027年だと思いましたが、この2027年に対して影響があるのかないのか。まず、この点についてお答えいただきたいと思います。

**○瀨本政策統括官** リニア中央新幹線の全体的な状況については当県でなかなか詳細まで把握できてない点もありますけれども、おおむね申し上げますと、静岡工区については、清水委員もおっしゃったような難しい状況が存在しますので、必ずしも順調にはいってないということです。一方で、個々のところでいろいろな問題や課題はあるかと思いますが、静岡工区を除く多くのエリアにおいては、着実に工事が進められていると承知し

ています。

もう一点、2027年の東京－名古屋間の開業ですが、静岡工区の状況がありますので、報道等でありますとおり、あるいは我々も関係者から聞いておりますとおり、JR東海においても、トップのほうで2027年の開業は難しい状況にあるということは公にされていると承知しています。

いずれにしても東京－名古屋間開業の次のフェーズとして、我々としては三重・奈良・大阪ルートの早期事業化、それには奈良市附近駅の位置などの早期確定、そして全線開業へといったことを関係者に強く要望していくと。この夏の政府要望でも知事からそのような要望活動を続けていますので、引き続き取り組んでまいりたいと考えています。

**○清水委員** 静岡県の方の民意のことですので、非常に難しいのではという気はしますが、仮にこの4年間で動きがないとすれば、2027年の開業は非常に難しかろうというのはおのずと分かると思うのです。ただ、問題は、三重・奈良・大阪ルートの開業目標の2045年にも影響を及ぼしてくる可能性もあるわけですから、そうならないように、例えば名古屋－大阪間も所定のルートをきちんと進めるためには早めに設計に取りかかっていたらいい、それぞれの中間駅の確定もできるだけ早くしていただく。そうすることが関西の経済にとっても非常に良好な状態になってくると思います。

新型コロナウイルス感染症の件もありますので、いろいろな心配事が非常に多い。経済の活性化をどうしたらいいのか、起爆剤は、今度の2025年の大阪万博がありますけれど、それを過ぎると、一体次は何という、このような目標も国として必要だと思いますから、できる限り予定に沿うようにお願いしたいと思います。

もう一点、今も濱本政策統括官に言っていただきましたが、今からこれを言うのは難しいのかもしれないのですが、名古屋－大阪ルートの当面の見通しについて、再度、お願いしたいと思います。

**○濱本政策統括官** 名古屋以西のルートについては、全体の事業計画としては2045年と、当初JR東海が打ち出していたものを財政投融资活用などの各種措置で、最大8年前倒しということになっております。ですので、それが最大限に発揮されれば2037年ということになるわけです。そのようにできるだけ早く全線が開業することは、国全体としてもリニア中央新幹線という巨大国家プロジェクトの効果が全体として発現されることとなりますし、もちろん奈良県としても、地域の活性化、観光の活性化という意味で非常に大きな意味があります。また、清水委員も言及されましたとおり、そのためにはルートを

決める必要があります、そのために事業主体であるJR東海において、環境アセスメントの一連の手續に早期着手いただくことが必要であり、そこが次のフェーズのスタートになるかと思っておりますので、そのような状態に持っていけるように、我々としても協力しながら取り組んでまいりたいと思っております。

○小泉委員 私は久しぶりに地域公共交通対策等特別委員会に入りまして、平成23～24年頃に、奈良県公共交通条例をつくったときに地域交通対策等特別委員会に入っていたわけですが、そのときに一番大きな問題になっておりましたのが、条例に移動権を入れるかどうかという問題であり、その当時、福岡県福岡市の条例に移動権が入っておりましたので、奈良県公共交通条例で移動権を入れるべきかどうか大分論議をさせていただきました。しかし、国では、移動権を入れるのは難しいということがたくさんあり、奈良県の条例にも住民が最低必要な生活をしていく上で移動権という問題は入れずに、その内容も含めて条例に入れたという記憶があります。

濱本政策統括官が来られて、私も初めてお会いさせてもらうのですが、移動権についてはどのような見解、認識を持っておられるか、まず聞いておきたいと思っております。

○濱本政策統括官 移動権ですけれども、小泉委員が以前、議会の代表質問でも述べられたとおり、県民の誰もが自由に移動することを権利として保障するという考え方と承知しております。

また、当時、国でも交通に関する基本法制を議論するという動きがあり、私、国で直接関わっていませんでしたけれども、同じ国土交通省の中でその議論を拝見していました。

全体としての議論の流れの中では、やはり法令として定義すべき具体的な権利、具体的な内容が固まっているか、国民全体としてコンセンサスのようなものがあるかといったこと、あるいは逆に、いろいろな立場の方々からは、権利として定めてしまうと、逆にその当事者間、例えば運輸事業者と利用者間など、サービスを提供する側、受ける側の間でやや好ましくない対立意識のようなものが生じてしまう懸念もあるのではないかと。そういったことが交通サービスの全体の改善に、かえって妨げになる事例も考えられるといった多様な意見が交わされたことを記憶しております。

結論としては、小泉委員も述べられたとおり、基本的な法制の中で、移動権という権利自体を置くことは一旦見送られた経緯があると承知しております。

けれども、その後、平成25年に国で交通政策基本法が制定され、交通が国民の自立した日常生活や社会生活の確保、向上に欠くことができないものであること、あるいは国民

等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であること、こういったものがしっかり規定されることになったと承知しています。また、その基本法に基づいて制定され、今、累次改正されています地域公共交通活性化再生法といった個別法におきましても、もちろん権利として定めるわけではないのですが、地域における生活交通の確保や維持、改善、あるいは移動円滑化のためのバリアフリーやユニバーサルデザインの推進が重要であるということは個別の施策の基礎となる考え方として、しっかりと位置づけられていると私としても認識しています。

もちろんそのような考え方を踏まえ、平成25年7月に、議員各位のご提案により制定された奈良県公共交通条例、あるいはそれを基に、県で平成28年に策定しました奈良県公共交通基本計画の下、県においても関係者と連携する形で広域路線バス、コミュニティバスへの支援、バリアフリー化の促進、ノンステップバスの導入、市町村における計画策定の支援など、多種多様な取組を展開してきているところです。

そういった意味で、個別の権利として位置づけるかどうかは別として、地域の輸送サービスに対するニーズが適切に充足され、地域の経済活動、社会活動、観光の振興などに役立てるよう取り組んでいくことが重要という認識を持っているところです。

○小泉委員 いずれにしても、今、濱本政策統括官が述べていただきましたような内容で次にまた奈良県公共交通基本計画が策定されるわけですので、そのような基本理念をしっかりと踏まえて取り組んでいただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

それから、先ほど樋口委員がタクシーの話をされましたけれども、実は私、資料要求をしておきたいと思っています。といいますのは、特にコロナ禍で大変になったという話があるのですけれども、この5年間でどのように移動手段が変わったのかというところを統計的にしっかりと見ておきたいと思っておりますので、今井委員長、資料要求したいと思いますので、よろしいですか。

○今井委員長 はい、結構です。

○小泉委員 いろいろあるのですが、1つは自動車の保有台数がどうなったのか、免許証の保有者数はどのようになったのか、さらに路線バスの輸送人員の数がどのように変わったのか、運行本数もです。また、事業収益はどうなっているのか。それから、その内容と同じように、タクシーの車両数がどれほど変わったのか、あるいは輸送人員がどう変わったのかと、事業収益はどうなのか。また、近鉄とJRの輸送人員はどうなのか、本数はどうなったのか、収益はどうなのか。もう一つは、市町村と一緒にやっていきますデマ

ンド交通の数が、どのように変わったのか。あるいはまたコミュニティバスはどうなったのかといったことを、皆さん方も含めて資料として頂戴いただければ、大変、次の参考になって、我々自身も提案をしていきやすいと思いますので、よろしくをお願いします。

○**今井委員長** 資料請求がありましたけれども、よろしいでしょうか。

(同意の声あり)

それでは、お願いします。

○**中村副委員長** それでは、委員長に代わりまして進行します。

○**今井委員長** タクシーの話が出ていましたので、地元でいろいろ聞きますと、近鉄高田駅で夜9時以降は、タクシーが1台しかないということで、利用したくても利用できないという声が聞こえています。移動手段として、最後の手段になると思うのですが、今、小泉委員からもお話がありましたけれども、もう少し奈良県内のそうした実態をつかんでいただき、皆さんが利用しやすいときに利用できるように、ぜひお願いします。

もう一点は、実は今回、近鉄の6駅ほど駅員の配置異動のお知らせをいただきまして、県としては、それぞれの自治体にきちっと説明するようにと、近鉄に申入れをしていたというところでありますが、それについて何か向こうから改善や、このように変わったというような、もしお返事が来ているようでしたら教えていただけないかと思います。

○**通山リニア推進・地域交通対策課長** 県から意見書を出す中で、地元とよく話をしてくださいということを申し上げました。今、聞いています限りでは、近鉄としても地元とよく話をしていきたいという意向の下、実際に幾つかの市町村には、どのような駅の利用等が可能かとかいった話を進めていると聞いています。

○**今井委員長** 対象になる駅の近くに、例えば近鉄筒井駅でしたら、盲学校、ろう学校がそばにあるなど、近鉄東山駅でしたら近畿大学奈良病院が近くにあるので、障害のある方やご年配の方が結構ご利用されるということもあります。また、券売機が2台あったのが、これを機に1台になるという話も聞いておりまして、もし1台が故障したら切符が買えないといった意見なども出ておりますので、そうした点をきめ細かくぜひ対応していただけるように要望していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○**中村副委員長** それでは、委員長に代わります。

○**今井委員長** ほかになければ、これをもちまして質問を終わりたいと思います。

それでは、理事者の方のご退室願います。どうもご苦労さまでございました。

委員の方はしばらくお残り願います。

(理事者退席)

それでは、ただいまから、本日の委員会を受けまして、委員間討議を行いたいと思います。

委員間討議もインターネット中継を行っておりますので、マイクを使って発言を願いたいと思います。

それでは、今後、当委員会で取り組むべき方向、また、特に議論を深めるべき課題や論点等について、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。ご自由にご発言を願います。

○中村副委員長 先般、近鉄が10以上の駅員の廃止を発表されました。ゆゆしきことで、県に連絡があったのも1週間前です。あるいは、奈良交通のバスの路線の断続的な運行休止、今、お話のあったタクシーは、夜間の台数が非常に少ないと。民間事業者の事業ということは分かるのですが、公共交通機関が小幅、大幅を問わず変更する場合には、関係市町村、県と協議して、お互いに合意して進めていくのが本筋ではないかという意味で、この公共交通事業はあるのですが、一方的な廃止等については、やはり我々もここで検討して関係機関に申し入れることが大事ではないかと思えます。

これからは、このようなことについても議論をこの地域公共交通対策等特別委員会でやっていただければ幸いですと思っています。

○樋口委員 今、県で計画策定の作業を進めているところですが、地域公共交通対策等特別委員会があって、せつかく物申していける機会があるのであれば、その策定過程で我々として物申すことも必要ではないのか。あまり時間のない中でということにはなるのですが、最低限お伝えしておかないといけないこと、あるいは計画に盛り込んでいただかないといけないということはお伝えしたほうが良いと思いますので、その辺のスケジュールもにらみながら、必要であれば調査を進めていく必要があるとは思っています。

先ほど小泉委員から資料請求がありましたけれども、現状を見ながら、またその辺の検討ができればと期待しています。

○今井委員長 資料は、何かそのときに説明していただくと思うほうがいいのか、それとも委員の皆さんに資料だけ配付させてもらったらいいか、その辺のご意見を少しお伺いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○小泉委員 私はそれぞれの委員に資料を渡してもらって、そのときに担当者に説明してもらおう。それをまたこの地域公共交通対策等特別委員会で述べていただくことにしたらいい

いのではないかと考えています。

基本計画の策定はいつになるのですか。

○今井委員長 今年度です。

○小泉委員 今年度のいつに議会に上がってくるのですか。

○樋口委員 第1回目の奈良県公共交通基本計画策定委員会が7月なので…。

○小泉委員 それによって、論議をしていく内容が変わってくるから。一体いつになのか。確認していただきたい。

○中村副委員長 早急に資料だけ。小泉委員の言ったことが全てなので。

○小泉委員 今、言ったような基礎的な資料は、みんなが待っていると思う。だから、それでどのように県が計画を策定してくるかということだと思うのです。

○樋口委員 計画の策定過程を都度ご報告いただくというのも一つのやり方だと思うのです。奈良県公共交通基本計画策定委員会があつて、そこでどういう議論がされているのかを、資料で頂くのか、説明いただくのか。

○中村副委員長 どちらでもいい。

○樋口委員 うまくタイミングが合えば、このような場で少しご紹介いただいてもいいのではと思いますので、その辺はそのつもりでいてくださいということを理事者にお伝えいただいてもいいのではと思います。

○今井委員長 分かりました。

○清水委員 先ほど小泉委員から資料請求いただいたのですが、特にデマンド交通やコミュニティバスは、各市町村で介護保険絡みが非常に多いと思いますので、少し時間がかかるような気もするのですが、できる限り早く資料収集をしていただきたいと思いますので、また今井委員長からもよろしく願いしておきたいと思います。

○今井委員長 分かりました。

○尾崎委員 今、清水委員からもありましたデマンドタクシー、あるいはチケットタクシー、コミュニティバスなどが、地域で大事な移動手段になっているところもありますので、市町村マターではありますけれども、県としてどのように把握して、それを奨励し、いい事例をほかの市町村にも紹介していく、あるいは何らかの形で応援するようなことも当委員会で議論していただけたらと思います。

○樋口委員 資料を求めるときに、デマンドタクシー・バスやコミュニティバスなどの事業に公費がどれぐらい入っているのか、報酬だけではなく、その中身、経営状況など特に、

どれだけお金を入れないと成り立たないのかみたいなこともあると思う、多分、路線ごとに違うと思いますけれども、そのような資料も併せて頂けると、非常によく分かって、見えてくるものがあるのではと思いますので、よろしくお願いします。

○今井委員長 分かりました。

○小泉委員 デマンド交通など、そのような事ではなく、大和郡山市で矢田地区社会福祉協議会が行っている事業で、大和郡山市でも山はあまりないのですけれども、山間地で開発が進み、買物が大変だと、バス停まで行くのが大変だし、バス停を降りてから家まで行くのが大変だということで、バス停までの間の交通手段をボランティアで確保しようと、ボランティアだけれど、1人1か月1,000円ぐらい払い、家からバス停までの通行をするための事業が進められています。大和郡山市でも城ヶ丘という辺りで、奈良工業高等専門学校の裏側の山にある住宅です。そこから買物に行くのが大変だと、バス停まで行くのが大変ということで、バス停まで人が送ると、奈良交通がもうかるわけです。そのような点で一挙両得ではと思ったりします。そのような事業は市町村がやっておりますので、県がどこまで把握しているかということだと思いのです。

○今井委員長 たくさん課題をいただきましたけれども、住民の皆さんの暮らしの要望の中で一番切実な問題が移動の問題だと思いますので、この地域公共交通対策等特別委員会の中で少しでも前進ができるように、各地で実践している優れた事例などを学びながら進めていけたらと思います。

先日、私、電気自動車の供給施設のことを聞きましたら、この地域公共交通対策等特別委員会には答える人がいないということで、この委員会で一体何を答えてもらえるのか、理事者の数が非常に少なく、必要な、聞きたいことが聞けないところもあったりしたのですけれども、環境政策課からは、きちんと県が電気自動車の供給スタンドの計画を持っていると説明いただきました。ホームページには載っておりましたので見ていただいたらと思いますが、この委員会で一体何ができるのかという感じがありました。

また、必要な理事者、要望があれば、事前に言っていただきましたら、また来ていただけるか相談して、活発に議論できたらいいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、ただいまのご意見を踏まえて進めていきたいと思います。

これをもちまして委員間討議を終わります。

本日の委員会はこれをもちまして終わります。