

令和 8 年度第 1 回奈良県公共交通基本計画策定委員会 議事概要

日時：令和 8 年 7 月 13 日（月）

14：30～16：30

場所：奈良県経済倶楽部 5 階 大会議室

1 基本理念

【塚口委員長】

- ・奈良県は条例で基本計画を定める点が特徴であるため、本委員会では基本計画を地域公共交通計画よりも基礎的な議論として扱う。
- ・奈良県公共交通条例の「すべての県民が健康で文化的な日常生活や社会生活を送るため、公共交通による移動環境を確保する」という理念は、理想と施策の実現可能性の両面から考えるべきである。

【土井委員】

- ・交通政策を考えるときは、①誰の、②どんな移動を、③どんな方法で、④誰が担うか、という順で考えると、改善の方向性が見えやすくミスが少ない。手段から入るのではなく、地域の人々の顔を見て、誰が困っているのか、その人たちをどう助けていくかを考えてほしい。

2 データ・指標・評価

【土井委員】

- ・路線の性格を把握するためには、ミクロデータを見ることが非常に重要である。
- ・例えば、路線全体では利用者数が減少していても、最寄りに工場があるバス停では利用者数が増加している事例がある。これは、免許を持たない若年層や外国人労働者の利用が増えているためであり、雇用の増加が公共交通の活性化を生み、公共交通の充実が雇用の確保につながっている。
- ・免許や車を持たない世帯数をデータで把握することは、公共交通に頼らざるを得ない人の実態を捉えるためにも必要であり、このような見方も重要である。
- ・パーソントリップデータを見ると、自動車分担率から送迎の実態を代替的に把握できる。ただし、送迎される側の遠慮や気兼ねにより移動が潜在化する可能性があるため、公共交通で外出しやすい仕組みを提供することが、本人の元気や地域の活性化につながる。このように、自動車分担率のデータも公共交通を考える重要な観点であり、議論の材料とするとよい。
- ・需要を確認してサービスの提供を考えることは交通政策の基本である。一方で、供給量を増やして需要を喚起し、プラスのスパイラルを生み出すことも重要であり、全体の担い手不足の解消にもつながる。
- ・バスカルテの 5 つの指標はすべて効率性の指標であるため、自動車分担率やクロスセクター効果、外出率の変化など、公共交通がなくなった場合の影響を見る指標も重要である。
- ・P.41 の「1 条例における基本理念の継承」については、自動車分担率などの指標をうまく組み合わせ、基本理念にどこまで近づいているかを検証することも重要である。
- ・P.42 の基本方針や指標は、データと事実の関連性を明らかにして議論を進めることで、より深

い議論ができる。

【柳原委員】

- ・ デジタルデータが整備されることで経路検索が可能になるため、二次交通のデジタルデータを整備し、公表していくことが重要だと思う。

3 財源確保

【塚口委員長】

- ・ 公共交通を維持するには財源が必要であることを県民に理解していただくためにも、基本計画に一文加えておくとういと思う。

【土井委員】

- ・ 財源については、公共交通への補助は、給付のように消えるお金ではなく、地域への投資である。投資によって地域活動が活発になり、最終的に税収として返ってくるという考え方が望ましい。投資を控えると地域に大きな影響が及ぶことを、ここでしっかり訴えてはどうか。

【柳原委員】

- ・ 財源について、スウェーデンのレポートには移動の格差を減らすために、公共交通への投資が必要と書かれている。日本でも、道路への投資と公共交通への投資には格差が生じている。道路への投資やEV自動車購入の減税は、自動車を運転する人たちへの投資にあたるため、公共交通への投資についても考えていく、という視点を持つのもよいと思う。

【猪井委員】

- ・ 富山県の計画は、事業者だけでなく国、県、市町村、県民がそれぞれ役割を担い、「参画」と「投資」により公共交通を支える考え方が整理されており、参考になる。一方で、滑川市の調査結果を踏まえると、公共交通の必要性は認識されていても、行政負担への理解を得ることは容易ではない。

4 まちづくり

【塚口委員長】

- ・ 公共交通施設をどこに維持するかは交通事業者の守備範囲を超えている。すべての土地利用に対して公共交通が有効とは限らない。このため、まちづくりを前提に公共交通を考える必要がある。立地適正化計画の居住誘導区域などと連携させて検討することが望ましい。

5 福祉・移動権・バリアフリー

【柳原委員】

- ・ 欧州・北欧では、移動の権利や最低限の移動の保障を、移動機会の均等という公正な社会をつくる手段と捉えており、移動格差の是正が非常に重要な交通政策の一つとされている。
- ・ 運転できる人とできない人の格差を公共交通で埋めることが重要であり、高齢者、障害者、通勤通学者、女性の移動困難にどう対応するかという視点が必要である。
- ・ 運行効率性を重視して減便・廃止やデマンド交通への移行を進めると、福祉との関係が課題となる可能性がある。例えば、デマンド交通に移行すると車両のバリアフリーが適用外となり、

車椅子利用者が乗れなくなる場合がある。福祉有償運送の確保など、車椅子利用者や障害者の移動をどう支えるかが重要である。

- ・無人駅活用についても、障害者が乗り継げるかという視点が必要である。

6 観光・二次交通・来訪者対応

【柳原委員】

- ・奈良県において観光交通は重要な位置づけであるが、観光交通では、鉄道駅から乗り継ぐ二次交通が重要である。基本計画ではそのような連携について記載されている点が良いと思う。
- ・デジタルデータが整備されることで経路検索が可能になるため、二次交通のデジタルデータを整備し、公表していくことが重要だと思う。(再掲)
- ・二次交通を充実させると同時に、地域住民の生活交通の利用しやすさを損なわないようにする必要がある。観光交通を生活交通と統合するのか、分離するのも検討していただきたい。

【佐野委員】

- ・奈良県にとって観光は大きな産業の一つになっているため、観光客が過ごしやすい環境づくりは課題である。県民や県外からの来訪者に対して不便な点のある程度明確にすることで、改善や魅力向上につなげられるのではないかな。
- ・住民の税金が入っているため、来訪者の利用が推奨されていない場合もあると聞いている。これを改善できれば、観光への広がりにもつながるのではないかな。

7 将来の交通手段・公共的な交通

【佐野委員】

- ・ライフスタイルの変化に伴い、新しい交通手段が出てきている。今回の計画改定から次の基本計画ができるまでの間に新しい交通手段が出てきても対応できるよう、先を見据えた交通体系をできるだけ盛り込むことが必要である。

【猪井委員】

- ・福祉有償運送やシニアカーなど、公共交通を取り巻く移動手段が多様化しているため、従来の公共交通だけでなく、「公共的な交通」という幅広い視点で計画を捉える必要がある。
- ・「公共交通」は誰でも利用できる非排除性を持つ一方、クラブ送迎など利用者が限定される交通も公共的な役割を担っている。こうした「公共的な交通」も含めた視点で計画を考える必要がある。
- ・例えば、特定旅客では、新潟県の北越高校のバス事故を受けて、国が学校教員向けのチェックリストを整備したが、具体的な依頼先や人員をどう確保するかは明示されていない。また、福祉輸送をどう維持するかという計画もなかなかない。県内では、タクシーや観光交通にも課題がある。

8 災害・緊急時対応

【柳原委員】

- ・ 緊急時交通については、これまで基本計画に書かれていないが、近年、さまざまな災害が増加しているため、災害時にどう対応するのか、想定しておいてもよいと思う。

【猪井委員】

- ・ 災害時の交通確保についても計画に位置付け、鉄道事業者などを含めた緊急時の連携体制を検討する必要がある。能登半島地震の際には、福祉有償運送の実態が把握できておらず、二次避難の移動手段を確保できていなかった。

9 県・市町村の役割、協議の仕組み

【土井委員】

- ・ 第2期の基本計画にはなかったと思うが、廃線や減便の問題が生じた際に、地域と課題を共有して議論する仕組みを県と市町村で作ってはどうか。
- ・ 今回の説明では幹線の話がないが、幹線補助の方法も変わり、県と市町村の役割分担も変化しつつあるため、幹線における県の役割をしっかりと考えるべきである。

【猪井委員】

- ・ 公共交通を取り巻く制度や課題が複雑化していることから、県には計画立案や事業調整を戦略的に担う機能が求められる。建設分野では、海外にGCMのような発注計画と受注をつなぐ中間的な役割がある。個人の資質に頼らず、持続する体制を考える必要がある。
- ・ 交通税や社会資本整備総合交付金などの財源も活用しながら、県全体として交通ネットワークの維持・再編を戦略的に進めていくことが重要である。その際、市町村と県とが補助のやり取りをする関係になりかねないため、市町村と一定の距離を保ちながら助言・支援できる中立的な役割も必要である。
- ・ 地域公共交通計画の性格を持つ「公共交通とまちづくりのデッサン」は、市町村と現状を共有する取組として有効である。一方、地域公共交通計画は本来、どのようなネットワークを確保するのかを示す役割を担うものであり、県がどのような戦略のもとで活用するかが重要である。

10 持続可能性

【猪井委員】

- ・ 運転士不足などにより公共交通の供給力が低下していることから、施策の柱としては「持続」の視点をより重視し、地域で維持可能な交通を確保していくことが重要である。
- ・ 持続可能性について、第2期計画ではカーボンニュートラルの観点を中心であったが、第3期計画では交通事業そのものの持続可能性に重点が移っており、違いを感じる。
- ・ 公共交通の利用促進には、データに加えて、地域で公共交通の利用や活性化に取り組む事例を県民に分かりやすく発信し、表彰なども活用しながら行動変容につなげていくことが重要である。