

令和4年度 第2回 橿原市地域公共交通会議 議事要旨

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 日 時                         | 令和4年11月24日(木) 13:00~14:40   |
| 場 所                         | 大和信用金庫八木支店ビル 3階会議室  |
| 出席者<br>(委員16名,<br>アドバイザー1名) | <p>&lt;公共交通会議委員&gt;</p> <p>橿原市 市長 亀田 忠彦 (会長)</p> <p>橿原市自治委員連合会 会長 榎谷 佐千代 (副会長)</p> <p>奈良交通株式会社 乗合事業部統括部長 大西 秀樹</p> <p>一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男</p> <p>一般社団法人奈良県タクシー協会橿原支部 支部長 奥野 陽子</p> <p>西日本旅客鉄道株式会社 なら担当室長 松本 茂樹</p> <p>社会福祉法人橿原市社会福祉協議会 常務理事 高井剛</p> <p>橿原市老人クラブ連合会 会長 植田 紘一 《代理》副会長 山本 良二</p> <p>橿原市障害者団体協議会 会長 寺前 耕一</p> <p>一般社団法人橿原市観光協会 会長 中谷 昌紀</p> <p>国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 支局長 沢井 唯次</p> <p style="text-align: right;">《代理》運輸企画専門官 関 尚也</p> <p>奈良県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 今西 宏 《代理》中谷恵輔</p> <p>奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 牧田 孝光</p> <p>橿原市都市マネジメント部 部長 川田 茂人</p> <p>橿原商工会議所 会頭 森本 俊一 《代理》理事 辻本 昌弘</p> <p>奈良県県土マネジメント部リニア推進・地域交通対策課 課長 網蔵 孝紀</p> <p style="text-align: right;">《代理》主任主事 竹之内 耀大</p> <p>&lt;アドバイザー&gt;</p> <p>大阪大学大学院 准教授 飯田 克弘 (web参加)</p> |
| 欠席者<br>(3名)                 | <p>公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 井上景之</p> <p>近畿日本鉄道株式会社 大和八木駅長 西谷恭幸</p> <p>奈良県橿原警察署 署長 福井 功 《代理》交通課長 今谷 広人</p>   |
| 傍聴者<br>(1名)                 |   |

議題1 橿原市地域公共交通計画策定(基本方針案)について <経過報告・承認>

## **1 開会**

亀田会長：本日の会議は、6月の第1回で承認いただいた地域公共交通計画の策定について、この間に実施した各種調査の取りまとめの報告と、地域公共交通の課題、計画の基本方針についてご協議頂きたい。

## **2 議題**

### **議題1 地域公共交通計画策定（基本方針案）について**

事務局：(資料1により説明)

老人クラブ連合会：南部地域というのは、ニュータウンのある地域のことか。この地域は人口も減少しているのか。

事務局：南部地域には白樺町が含まれている。人口も減少し、高齢化率も上がっている地域である。

飯田アドバイザー：バス・鉄道について、カバー率が低いから自動車に依存しているのか、それとも、そもそも公共交通を利用する習慣がないからなのか。

事務局：人口カバー率と自動車の利用率というのはリンクしていない。現状では、国のパーソントリップ調査の結果としての交通手段の利用状況、人口カバー率は別で算出している。

飯田アドバイザー：事務局としてリンクがはっきりしていないという認識の中で、交通空白地を埋めていくのか、今利用があるところの利用をさらに伸ばすのかという現時点での方向性は。

事務局：人口カバー率が低い地域については、何らかの施策が必要と考える。また、カバー率が高い地域についても、何もしないでもいいということではなく利用率のアップも必要と思われる。

飯田アドバイザー：これから詰めていく内容かと思うが、全ては対応できないので、その方向性を決めるうえで非常に重要だと考える。

事務局：(資料2により説明)

障害者団体協議会：樺原市にはJRも通っているが、市内のJRの駅の整備があまりされていないと感じる。外から観光に来られる方も利用しづらい。将来に向けて、駅からバスやマイカーの利用に関して、駅前の整備は進んでいるところもあれば、遅れているところもあり、将来の取組みとして考えていただきたい。

事務局：かねてからJR西日本とは駅舎のあり方について協議をさせて頂いており、畝傍駅の駅舎についても様々な議論を進めているところである。JRの考え方としては、全国的に乗降客数等に応じた形で駅舎のコンパクト化を進められている。JRとしては、利用者数に応じた駅舎の大きさというものと考えられており、これについては市も一定程度理解を示している。ただ、コンパクト化を進める中にも利用者の利便性や、体の不自由な方の利用のしやすさ等について、一定の配慮を求めた形で議論を進めていく必要があると考えている。

西日本旅客鉄道：駅舎については、駅をシンプルにしながら、使い勝手を良くするためにスロープの設置や、駅員がいなくても遠隔でセンターとやりとりができるようにする等、可能な限り設備の整備を進めているところである。利用状況は厳しいところだが、何とか鉄道路線は将来にわたって維持した

い。そのためにシンプルな設備にして保守にかかる費用の軽減を図っており、ご不便をおかけして申し訳ないが、ご理解を頂ければありがたい。

亀田会長：これはJRだけの課題ではなく、地域公共交通の課題として、いろいろな方が利用するのに不便がないようにしっかりと整備を進めていくという方向で検討を進めてまいりたい。

飯田アドバイザー：駅舎について、JR湯浅駅では、地域のコミュニティ施設を駅に集約し、待ち時間も苦も無く過ごせるということで非常に評判が良い。全てがこのタイプで整備をすることは難しいと思うが、駅はまちの入口の顔と考えた場合、必要があればまちの機能を集約する可能性はあると思う。ただ、それ以外については、基本は駅をシンプル化し、管理費を抑える方向なので、全てを湯浅駅のようににはできないにしても、市としてここがまちの顔であるというウエイトをかけることができるなら、整備の工夫があってもよいと思う。その場合は市の支出も管理の負担も増えるが、他に事例もあるのでそれを参考に活用していただける可能性はある。それ以外はシンプル化の方向で行かないと、限られた資源を分配するのは難しいので、少し濃淡をつけた形で整備・管理をせざるを得ないと思う。

奈良交通：当社路線バスの現状として、コロナ禍による減少後、徐々に回復しているがコロナ禍以前までは戻っていない。また生産年齢人口が毎年1.2%ずつ減少することを考えれば、利用者数も毎年そのくらいずつ減っていくと考えられる。一方で増加要因として、インバウンドの復活がある。総合的には、コロナ禍前の8割ほどでバス事業が成り立つ仕組みに変えるということが経営課題である。バス事業として見た場合、通勤・通学利用者が減るので、採算は取れなくなり事業としては厳しいが、バスがなければ生活に困る方は増えている状況である。もう1つの問題は運転手不足で、これは全国的な問題で、当社も採用が非常に厳しい状況である。近い将来には、採算は取れるが運転手がないために適切な便数を運行できないという路線が出てくる、と想定されるくらいひっ迫している。バス事業は拡大の時代もあったが、今後は束ねていかないといけない。そうすると、バス停までの移動について、自転車やシニアカーを使ってもらいバス停の傍に置いてもらうような環境の整備も含めて検討いただきたい。

亀田会長：束ねたうえで、いかにネットワークを構築していくのが大事かと思う。公共交通それぞれがうまく機能するような連携が構築されるように考える必要がある。

奈良県タクシー協会樞原支部・奥野委員：大西委員のご指摘の通り、一番の課題は人材確保である。タクシーの良いところはドア to ドアで行きたいところに行けることで、これほど便利で安全安心な公共交通はないと思う。現在の移動については、徒歩や自転車や自家用車を中心だが、これから10年、20年先を考えると、高齢者の免許返納も含めて、段々こうした移動も減ってくると考えられる。地域によってお困りのことが違うと思うが、地域の自治会や行政と協力しながら、そして、利用者には申し訳ないが一定の負担もしていただく、そうしなければ続かないと思う。これからはタクシーをどンドン自由に使ってもらいたいし、私たちもできる限りやらせて頂きたいと思う。

亀田会長：タクシーに限らず、バスも鉄道も、感染対策をはじめ、全てにおいて安全に活用いただける環境が整っているので、誤った情報が広まることによって利用を避けるということになってはいけない。

飯田アドバイザー：人材が不足しているという観点で、自動運転についてお伺いしたい。

奈良交通：コロナ禍前は積極的に検討が進んだ時期があったが、現状はそれどころではなく、輸送人員

が大きく減っている中で、そちらに力点を置いている。自動運転の検討はしたが、具体的に実証運行を行ったことはない。

飯田アドバイザー：いきなり全てを自動運転というのは難しいが、かなり知見が蓄積されてきていると思うので、運転手の確保が難しくなっているなかで、橿原市のなかでここだけは導入できるのではというように情報収集と検討ができないか。

亀田会長：検討の必要性は十分にあると思う。検討できればなど私自身は思うが、奈良交通の現状もある。奈良交通さんはどうお考えですか。

奈良交通：自動運転の開発の現実として、国が思うようなスピードでは動いておらず、何年後に現実的なものになるのか見えていない。もちろん、実用化に向けては国を挙げてのプロジェクトになると思うが、協力はする。しかし、ここにターゲットを絞って維持をしていくことは難しいと考える。

飯田アドバイザー：完全な自動化が実現可能かは別にして、発想の自由度を増やすために、一つの流れとしてある路線バスの自動運転化も検討のツールに入れられた方が、短期では無理にしても中長期の方針を定めるうえでは重要かと思うので、ご吟味いただきたい。

橿原市観光協会：市内の不便なところをサービスしていくというのが本来の公共サービスということでは理解する。一方、観光の立場から言えば、コミバスが藤原宮跡を運行しているが、そこから帰ろうとすると1時間も2時間もバスを待つ必要があり、観光客からは市内の移動が不便という声があり、二次交通で協力できればと思う。観光基本計画でも、市に訪れた方はほとんどが今井町を訪れるということなので、そういった点も考慮しながら、なにかできることがあればと思う。

また、前回か前々回も伺ったが、コミュニティバスの利用者が多い区間と少ない区間という点について、大和八木駅～医大病院までの運賃が路線バスに比べて安いということは変わっていないのか。

事務局：変わっていない。コミバスは170円で、路線バスに比べて20円安い。

橿原市観光協会：運賃の部分も加味して検討を行う必要があると思う。

橿原市社会福祉協議会：小さい頃に親や祖父がタクシーやバスによく乗っていた記憶があるので、高齢者が乗り慣れていないということはないと思う。ただ、当時と違うのは、昔タクシーやバスに乗っていた方が今は自家用車に乗って移動している状況で、電車に乗りたけれど駅まで行けないという方々が増えてきているのではないか。実は需要があるが、そこまで行けない方がおられる。タクシーも先ほどドア to ドアとおっしゃられたが、運賃が高くて乗れないということになると、どこかで補助しあげないといけない。受け手（サービス提供者）が準備していても、そこに来るまでの手段のところに踏み込むことも必要かもしれない。電車やバスに乗りたいが、高齢になり駅やバス停まで行けない方が増えているというのは日本全体の問題かと思うので、そのあたりは今後協議して頂きたい。

奈良交通：来年3月から定期の様式を変更し、これまでの区間式から金額式に変更した定期券を発表する予定である。目的としては、奈良県内でマイクロツーリズムを進めること、コロナ禍で定期の必要性が下がっている人に定期の価値を再認識してもらうこと。通勤・通学いずれも購入できるので、ぜひご利用いただきたい。

亀田会長：いろいろとアイデアを出して工夫してやって頂いていることに感謝したいし、利用が促進されるようPRもぜひ積極的にやって頂きたい。

榎原市商工会議所：拠点整備に関して、駅舎やバス停の整備に関して、例えば、地元企業のクラウドファンディング等で一緒に整備をするというのも1つのアイデアかと思う。また駅前やバス停のところでマルシェ等をやっていると販売したいという案もあって、そうした工夫ができれば拠点が賑やかになり、目的のついでに寄って帰ろうかという人も増えるのではないかと思う。

亀田会長：概ね意見が出たと思うが、課題や基本方針について、その方向性の大枠はご理解を頂いたということによいか。

全員：（異議なし）

亀田会長：ありがとうございます。本日頂いた意見への対応については、作業は事務局に一任頂きたいと思う。それでは、資料1、2については承認するという事にさせて頂きたい。今後も、榎原市の交通行政へのご理解・ご協力をお願いし、ここで議事を終了する。

事務局：本日はお忙しいところ、ご出席を頂きありがとうございました。本日の議論も踏まえ、今後、具体的な施策を検討する予定で、その過程で事務局より各関係者様へ照会・確認させて頂きたいと考えている。

以上