

# 公共交通基本計画及び地域公共交通網形成計画 の策定方針について

# 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の特性について(分析)

	公共交通基本計画	地域公共交通網形成計画	地域公共交通再編実施計画
特性についての見解	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 県による公共交通政策のマスタープラン</li> <li>✓ 中長期的な視点(哲学中心)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 短期的な視点(期間(5年)を明記)</li> <li>✓ 交通事業者をはじめとした関係者に対し、取組の実施に"engagement"を求めるもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域公共交通網形成計画の下位計画</li> <li>✓ 道路運送法等に基づく許認可等が発生しうるものを記載</li> </ul>
条例・法律で求めている事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 基本的な方針</li> <li>• 総合的かつ計画的に講ずべき施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 基本的な方針</li> <li>• 対象区域</li> <li>• 目標</li> <li>• 目標を達するために行う事業及び実施主体</li> <li>• 目標の達成状況の評価</li> <li>• 計画の期間</li> <li>• 形成計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 対象区域</li> <li>• 事業内容及び実施主体</li> <li>• 地方公共団体の支援内容</li> <li>• 事業の実施予定期間</li> <li>• 事業実施に必要な資金額及びその調達方法</li> <li>• 事業の効果</li> <li>• その他</li> </ul>

- 県による公共交通政策のマスタープラン
- 地域公共交通網形成計画と比較して中長期的な視点(哲学中心)

## 1. 基本的な方針

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』

『公共交通』: 暮らしと成長・繁栄の基盤

『住んでよし』: 暮らしやすいまちづくり・歩いて暮らせるまちづくり、渋滞の解消

『働いてよし』: 雇用の場の確保・その環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者・交通関連産業

『訪れてよし』: 観光地へのアクセス

## 『どうあるべきか』

- ✓ 移動ニーズに応じた交通サービスの実現  
(主な移動ニーズ: 通勤、買物、通学、通院、観光、災害等緊急時)
- ✓ 現在存在しない交通網を形成
- ✓ ネットワークによるつながりを重視(鉄道・バスのネットワークや公共交通結節点)
- ✓ 鉄道、路線バス、コミュニティバス(ぐるっとバス等含む)、私設バスのほか、自転車、徒歩、自家用車、自動二輪等のアクセス・イグレス交通も考慮

## 『何をなすべきか』

- ✓ 高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえた移動ニーズの把握
- ✓ データに基づく実証的アプローチ
- ✓ PDCAサイクルによる定期的検証
- ✓ まちづくりや医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携
- ✓ 市町村・交通事業者等との連携・協働
- ✓ 県民への情報提供及び県民の公共交通施策への参画

## 留意事項

- ✓ 可能な限り数値目標を設定
- ✓ 条例上明記されていないものの、道路整備基本計画同様、5年間の計画とする方向か（地域公共交通網形成計画とも連動）

## 2. 総合的かつ計画的に講ずべき施策

『これまでの取組を更に推進していくもの』と『取組内容を今後新たに検討するもの』に分類

### 『これまでの取組を更に推進していくもの』

#### 法律に基づく地域公共交通網形成計画の策定

- ✓ 奈良県地域公共交通改善協議会の法定協議会として位置づけ／市町村・交通事業者等と連携・協働
- ✓ 「協議ルール」に基づき、市町村・交通事業者等の関係者と協働で、まちづくりと一体となった公共交通のあり方、観光振興等と絡めた利用促進策等に関するアイデア出し。その際、実施主体・役割分担を明確化 ⇒ 『デッサン』の策定
- ✓ 交通事業者の経営リソースとのマッチング／国・県・市町村の行政リソースとのマッチング ⇒ 「仕分け」及び「協議ルール」プロセスを経た上でのバスの運行費補助

#### まちづくりや医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- ✓ 市町村まちづくり包括協定関係(天理、大和郡山、桜井、奈良、五條)
- ✓ 住生活ビジョン
- ✓ 南奈良総合医療センター@福神駅
- ✓ 新奈良県総合医療センター@奈良市六条山地区
- ✓ 学校修業時間を踏まえたダイヤの調整(『25路線/45系統』協議でのノウハウ活用)
- ✓ 観光地周辺の路線

## 公共交通の利用環境の整備

- ✓ 公共交通の利用円滑化のためバリアフリー化(鉄道駅、バス車両、基本構想策定促進)
- ✓ バス停上屋補助
- ✓ バスターミナル・バスレーン、駅前ロータリー、駐車場・駐輪場等の整備、案内標識の整備、P&R など (道路整備計画、自転車利用計画、安心歩行空間整備方針、住生活基本計画等との連携)
- ✓ バスロケーションシステム・ICカード普及

## 公共交通の利用促進に向けた取組

- ✓ 『キャッシュバックキャンペーン@南部・東部』
- ✓ その他市町村とバス事業者によるプロモーション

## 市町村との連携・協働

- ✓ 奈良県地域公共交通改善協議会
- ✓ 市町村が実施するコミュニティバス等の運行に係る支援

## 県民とのコミュニケーション

- ✓ web等を用いた情報発信・県民(サポーター)に対する定期的なアンケート
- ✓ 奈良県地域交通改善協議会への住民代表参画

## 災害等緊急時の対応

- ✓ 災害対策基本法に基づく県地域防災計画で位置づけられている指定(地方)公共機関(JR西日本、近鉄、奈良交通)による緊急輸送

## 『取組内容を今後新たに検討するもの』

### まちづくりや医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- ✓ リニア中央新幹線『奈良市附近』駅の周辺のまちづくり
- ✓ 御所IC等工業団地
- ✓ 『道の駅』の活用
- ✓ 学校課外授業での公共交通啓発
- ✓ 地域包括ケアシステムとのコラボ

### 公共交通の利用促進に向けた取組

- ✓ 学校課外授業での公共交通啓発(再掲)
- ✓ 共通パス・企画乗車券

### 働く場としての交通事業者

### 無人化された駅の再活性化

### コミュニティバス等に係る契約改革



# 地域公共交通網形成計画 骨子(アイデア)

- 公共交通基本計画と比較して短期的な視点(期間を明記)
- 基本計画と異なり、形成計画は交通事業者をはじめとした関係者に対し、取組の実施について“engagement”を求めるものである※ため、具体的な区間及び事業を明記

※ 法律上、協議会メンバーによる尊重義務の規定あり。

『共通』のもの、『エリアごとに異なる』ものとの書き分けが必要と考える。

## 1. 基本的な方針(共通)

奈良県公共交通基本条例に基づく公共交通基本計画の一部を基本的な方針とする方向と考える。

### 『どうあるべきか』

- ✓ 主に、通勤・買物・通学・通院・観光等の移動ニーズに応じた交通サービスの実現
- ✓ 現在存在しない交通網を形成
- ✓ ネットワークによるつながりを重視(鉄道・バスのネットワークや鉄道・バス・コミュニティバス等の公共交通結節点)
- ✓ 鉄道、路線バス、コミュニティバス(ぐるっとバス等含む)、私設バスのほか、自転車、徒歩、自家用車、自動二輪等のアクセス・イグレス交通も考慮



## 『何をなすべきか』

- ✓ 高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえた移動ニーズの把握
- ✓ まちづくりや医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携
- ✓ 奈良県地域交通改善協議会を法定協議会として位置づけ、市町村・交通事業者、住民等との連携・協働
  - 市町村・交通事業者等の関係者と協力し、まちづくりと一体となった今後必要と考えられる公共交通のあり方を示した『デッサン』を作成
  - データに基づく実証的アプローチ
  - PDCAサイクルによる定期的検証

## 2. 対象区域(エリア毎に異なる)

奈良県全域において、以下のA)B)いずれかのエリアか。

A) 4つの地域別部会(北西部・中部・東部・南部)毎のエリア

B) 路線別検討会議の関係市町村毎のエリア。すなわち、『デッサン』の  
数に応じたエリア

## 3. 目標(共通)

公共交通の目指すべき全体像を明らかにしたうえで、哲学的な目標を掲げ、それを具現化した数値的な目標として表現する方向。

- ✓ 『働いてよし、暮らしてよし、訪れてよしの奈良』
- ✓ 『移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の実現』  
⇒ 協議会で示した指標

## 4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体(エリア毎に異なる)

### 地域公共交通再編実施計画



『デッサン』で示す。

- ✓ 路線バス(奈良交通・三重交通)
  - ✓ 協議会・路線別検討会議等の検討結果を踏まえた市町村連携広域コミバス等(関係市町村等)
  - ✓ 私設バス ⇒ 協議会・路線別検討会議等の議論の展開による
  - ✓ 鉄道駅との接続関係 ⇒ 協議会・路線別検討会議等の議論の展開による
- など

### 公共交通の利用環境の整備・利用促進



具体的なタマを明示

- ✓ 公共交通の利用円滑化のためバリアフリー化(鉄道駅、バス車両、基本構想策定)、バス停上屋整備(県・市町村・交通事業者)
  - ✓ バスターミナル・バスレーン整備、駅前ロータリー、駐車場・駐輪場整備等(県・市町村)
  - ✓ 案内標識の整備(県・市町村)
- など

## 5. 目標の達成状況の評価(共通)

- ✓ 奈良県地域公共交通改善協議会において、具体的に検討
- ✓ 『協議会まとめ』に基づき、“①指標による「仕分け」 → ②協議”  
⇒PDCAサイクルに基づく定期的検証

## 6. 計画の期間(共通)

5年とする方向。ただし、各年PDCA

## 7. 形成計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項(共通)

- ✓ 移動ニーズ及びまちづくりのコンセプトを踏まえ、交通事業者の経営リソース及び国・県・市町村の行政リソースとのマッチング・『奈良モデル』
  - 奈良県地域交通改善協議会の枠組みを活用
  - 協議会ルール(データ収集、仕分け、協議、補助金交付)
  - 補助金(国／県)
  - 特別交付税
  - その他(例:イベント主催)
- ✓ 市町村協議会・地域公共交通会議との連携
- ✓ まちづくり包括協定
- ✓ その他駅前の活性化  
など

# 地域公共交通再編実施計画 骨子(アイデア)

- 地域公共交通網形成計画という上位計画が前提
- 道路運送法等に基づく許認可等が発生しうるものを記載



上位計画の地域公共交通網形成計画と同様に、

『共通』のもの、『エリアごとに異なる』ものとの書き分けが必要と考える

## 1. 区域(エリア毎に異なる)

地域公共交通網形成計画『2. 対象区域』と同じ

## 2. 事業内容及び実施主体(エリア毎に異なる)

『デッサン』で示す。

- ✓ 路線バス(奈良交通・三重交通)
  - ✓ 市町村連携コミバス(県・市町村・奈良交通等)
  - ✓ その他『デッサン』で示したバス運行等(県・市町村・交通事業者・企業等)
  - ✓ まちづくりによる利用促進(まちの「改造」、イベント)(県・市町村・企業等)
- など

### 3. 地方公共団体の支援内容(共通※)

※ 県による共通のツールの他、市町村による様々なツールについてはエリア毎に異なる。

移動ニーズ及びまちづくりのコンセプトを踏まえ、交通事業者の経営リソース及び国・県・市町村の行政リソースとのマッチング ⇒ 『奈良モデル』

- ✓ 奈良県地域交通改善協議会の枠組みを活用
  - 協議会ルール(データ収集、仕分け、協議、補助金交付)
  - 補助金(国／県)
  - 『奈良モデル』特別交付税
- ✓ 公共交通の利用環境の整備
  - 公共交通の利用円滑化のためバリアフリー化(鉄道駅、バス車両、基本構想策定)、バス停上屋整備(県・市町村・交通事業者)
  - バスターミナル・バスレーン整備、駅前ロータリー、駐車場・駐輪場整備等(県・市町村)
  - 案内標識の整備(県・市町村)
- ✓ イベント(県主催のみならず)とのコラボレーション(県・市町村・企業等)

### 4. 事業の実施予定期間(共通／エリア毎に異なる)

- ✓ 熟度に応じ、エリア毎に実施予定期間を書き分ける方向
- ✓ 生活交通ネットワーク計画の事業年度の10月1日から5年間とする方向
- ✓ 毎年PDCAは実施

## 5. 事業実施に必要な資金額及びその調達方法(共通※)

※ 県による共通のツールの他、市町村による様々なツールについてはエリア毎に異なる。

移動ニーズ及びまちづくりのコンセプトを踏まえ、交通事業者の経営リソース及び国・県・市町村の行政リソースとのマッチング ⇒ 『奈良モデル』

- ✓ 「仕分け」及び「協議ルール」プロセスを経た上でのバスの運行費補助: 県補助・国補助
- ✓ 特別交付税

## 6. 事業の効果(エリア毎に異なる)

- 路線の変更、ダイヤ改正等で得られる効果
- ✓ 病院へのアクセス改善に伴うもの
  - ✓ 通勤・通学時の確保に伴うもの

## 7. その他国土交通省令で定める必要事項(エリア毎に異なる)

地域公共交通再編事業に関連する事業、立地適正化に係る施策等について、具体的な箇所を明示

- ✓ 公共交通の利用円滑化のためバリアフリー化(鉄道駅、バス車両、基本構想策定)、バス停上屋整備(県・市町村・交通事業者)
- ✓ バスターミナル・バスレーン整備、駐車場・駐輪場整備等(県・市町村)
- ✓ その他まちづくりや医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

# 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画との関係(総括イメージ)

## 公共交通基本計画

位置づけ: 県による公共交通政策のマスタープラン

### 1. 基本的な方針

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』、暮らしと成長・繁栄の基盤としての『公共交通』

移動ニーズに応じた交通サービスの実現

### 2. 総合的かつ計画的に講ずべき施策

#### 地域公共交通網形成計画

##### 基本的な方針

##### 対象区域・期間 事業と事業実施主体

『まちづくりデッサン』に反映

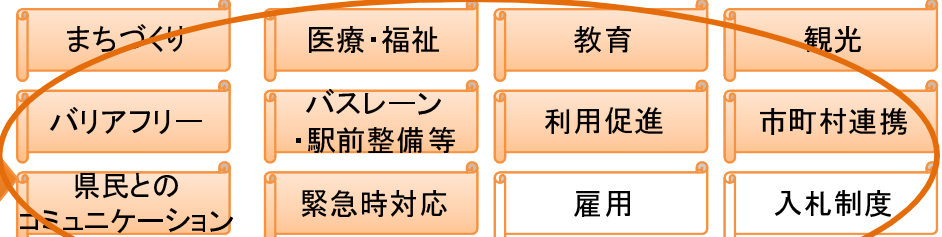
#### 地域公共交通再編実施計画

道路運送法等の行政手続が必要な事項

##### 計画の実施に必要な事項

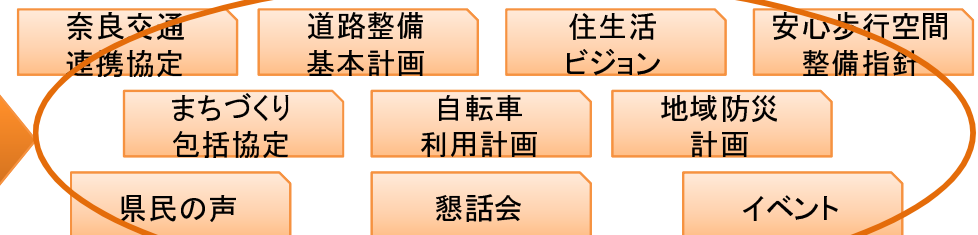
- 地域交通改善協議会の枠組み
- 仕分け・協議 ⇒ 『デッサン』作成
- 補助金 等

相互に連携



様々な施策ツールへ

相互に連携



# 公共交通基本計画策定委員会の構成について（案）

◆公共交通基本計画については、奈良県地域交通改善協議会における議論を反映しながら策定委員会で検討していくことから、構成は学識者のみとする。

## 奈良県公共交通基本計画策定委員会 委員構成イメージ

分野		人数
学 識	交 通	3名
	福 祉	1名
	まちづくり	1名

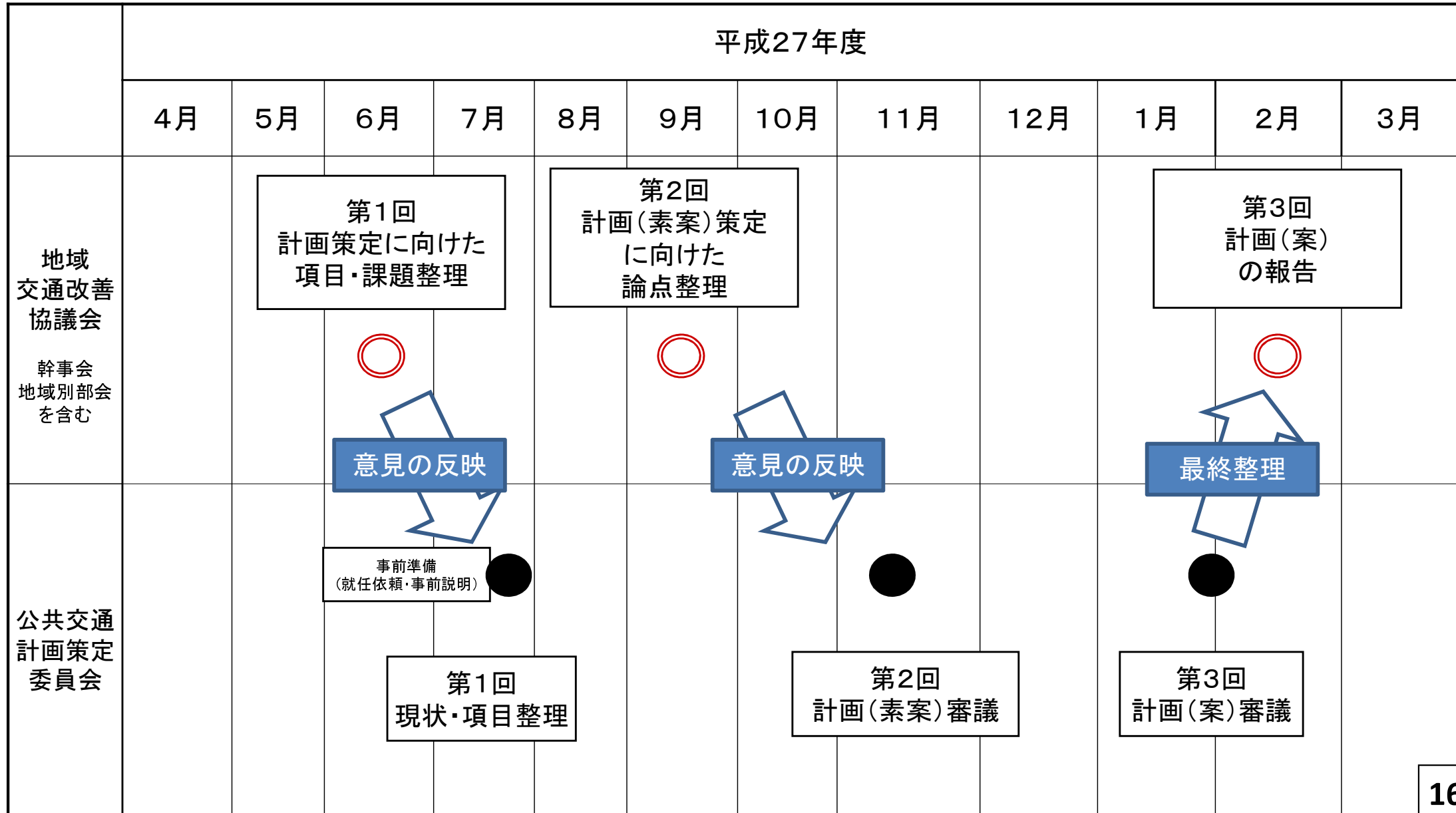
## 参考（協議会委員構成）※赤字は新規

団 体 名	委 員 職
○地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体【法6.2.1】	
○道路管理者（県道・県管理国道）【法6.2.2】	
奈 良 県	知事
○道路管理者（市町村道）【法6.2.2】	
各市町村	各市町村長
○道路管理者（国道）【法6.2.2】	
奈良国道事務所	所長
○公安委員会【法6.2.3】	
奈良県警察本部	交通部長
○地域公共交通の利用者【法6.2.3】	
奈良県自治連合会	会長
○公共交通事業者【法6.2.2】	
西日本旅客鉄道(株)	近畿統括本部 大阪支社長
近畿日本鉄道(株)	鉄道事業本部長
奈良交通株	取締役社長
エヌシーバス株	代表取締役
三重交通株	取締役社長
近鉄バス株	取締役社長
熊野交通株	取締役社長
京阪バス株	取締役社長
南海りんかんバス株	取締役社長
吉野大峰ケーブル自動車株	代表取締役
公益社団法人 奈良県バス協会	会長
一般社団法人 奈良県タクシー協会	会長
○協議会が必要と認め、出席を求める者【法6.2.3】	
国土交通省近畿運輸局	自動車交通部長 企画観光部長
国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局	支局長
奈良県交通運輸産業労働組合協議会	議長



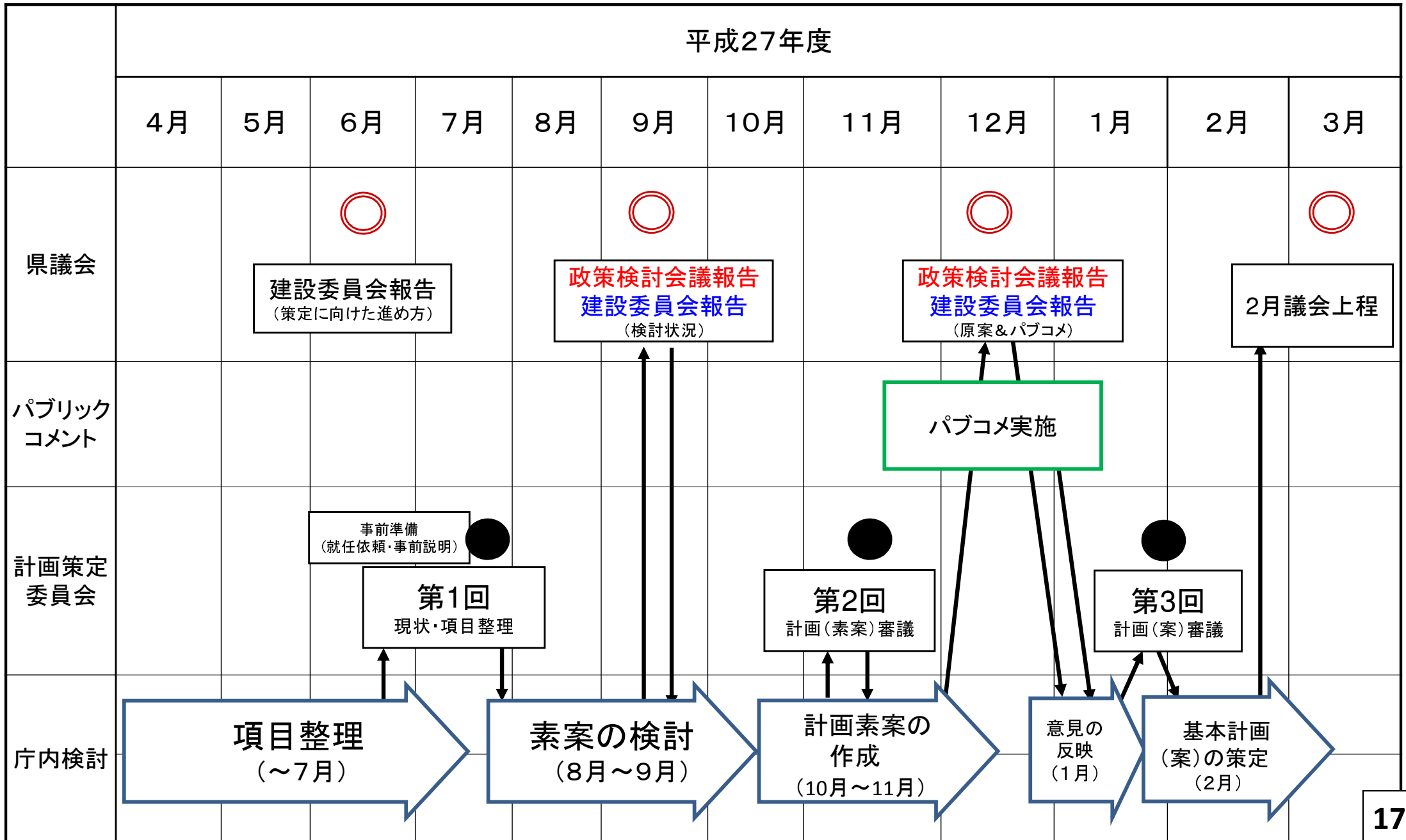
# 奈良県地域交通改善協議会と公共交通基本計画策定委員会との関係（案）

◆奈良県地域交通改善協議会の開催の際に、公共交通基本計画の策定にかかる課題、項目、論点等について協議を行い、その内容は、公共交通基本計画策定委員会における協議に反映。



# 公共交通基本計画の策定スケジュール（案）

- ◆平成26年度までの取組経過を踏まえ、平成27年度中に3回程度、策定委員会を開催し、平成27年度中の計画策定を目指す。
- ◆必要に応じ、議会政策検討会議及び議会建設委員会に検討状況の報告を行い、2月議会での上程を目指す。



## ★地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正概要

- (1)目的  
昨年末成立した交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨を目的に追加する。
- (2)地域公共交通網形成計画
- ①市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正するとともに、当該計画の**策定主体に都道府県を追加する。**
  - ②当該計画においては以下の事項を定めるものとしている。
    - 一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
    - 二 地域公共交通網形成計画の区域
    - 三 地域公共交通網形成計画の目標
    - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
    - 五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項
    - 六 計画期間
    - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項
- (3)地域公共交通再編実施計画
- ①地域公共交通網形成計画において、路線の再編等を行う事業(地域公共交通再編事業)に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する公共交通事業者等の同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施するための計画(地域公共交通再編実施計画)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとする。
  - ②認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業について、道路運送法等の法律上の特例を設ける。
  - ③当該計画においては以下の事項を定めるものとしている。
    - 一 地域公共交通再編事業を実施する区域
    - 二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体(次号に掲げるものを除く。)
    - 三 地方公共団体による支援の内容
    - 四 地域公共交通再編事業の実施予定期間
    - 五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
    - 六 地域公共交通再編事業の効果
    - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

## 改正のポイント

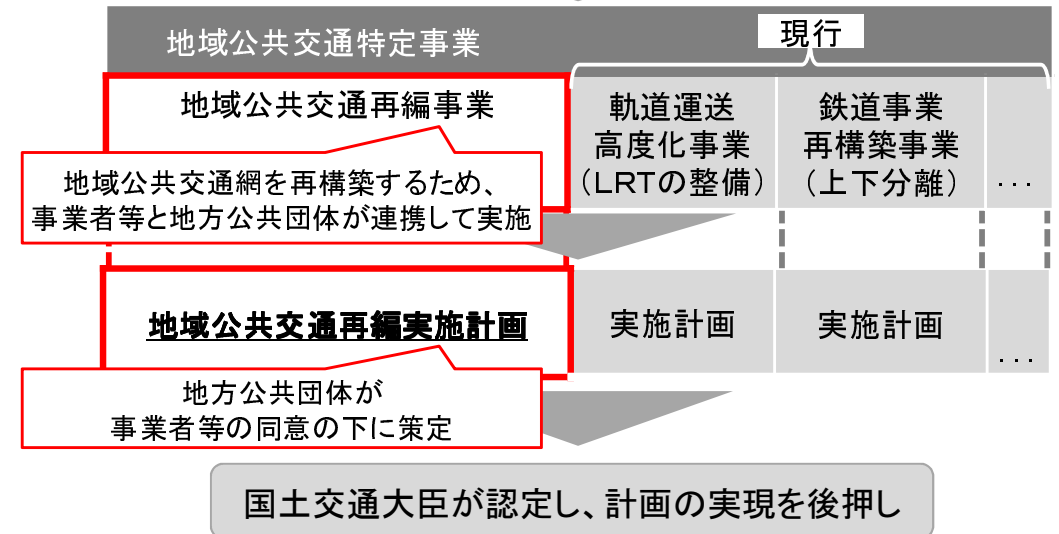
地方公共団体が先頭に立って地域公共交通網を再構築  
(民間事業者任せきりであった従来の枠組みからの脱却)

地域公共交通網形成計画

(現行: 地域公共交通総合連携計画)

事業者と協議の上、  
市町村又は**都道府県**  
が協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた取組みとの連携
- 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成



# 《参考》奈良県公共交通条例

奈良県の公共交通は、奈良盆地を中心に路線バス及び鉄道により整備され、山間では特にバス路線が重要な役割を果たしている。

近年、奈良県においては、急速に進展する少子高齢化、人口減少、過疎化、多様な生活様式の追求による自家用自動車への依存の高まりなどを背景とする公共交通利用者の減少により、公共交通の維持が困難になりつつある。この状況は、今後も継続すると見込まれること並びに日常生活及び社会生活を営むうえで、路線バス、鉄道、市町村が運営するコミュニティバスなどの公共交通を必要とする県民及び来訪者が増加することが見込まれることから、公共交通を利用した移動環境の確保が課題となっている。

このため、道路環境及び自然環境に配慮しつつ、過度に自家用自動車に依存することのない社会及び地域の実情に適合した公共交通により円滑に移動することのできる持続可能な社会を実現することにより、県民及び来訪者の日常生活及び社会生活を確保することが求められている。

全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため、不便や不自由を感じることをない移動環境の確保を社会インフラと位置付け、県、市町村、公共交通事業者等、県民が相互に連携し、及び協力しながら、公共交通を作り上げていくことが必要となる。

ここに、県が公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、この条例を制定する。

(目的)

第一条 この条例は、県民の自立した日常生活及び社会生活を確保すること並びに来訪者に便宜を提供することの重要性に鑑み、現在あるべき及び将来に目指すべき公共交通のあり方についての基本理念を定め、並びに県の責務並びに市町村との連携並びに公共交通事業者等及び県民の役割を明らかにするとともに、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑な移動を享受できる持続可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第二条 公共交通による生活交通を享受できる移動環境の確保は、県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため必要であることから、必要な施策を総合的かつ計画的に推進することが県の責務である。

2 公共交通に関する施策の推進は、県、市町村、公共交通事業者等、県民が、連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(県の責務)

第三条 県は、前条に規定する基本理念(以下「基本理念」という。)|このとり、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施するものとする。

2 県は、県内における公共交通の広域的なネットワークを確保するとともに、市町村が実施する施策又は公共交通事業者等が実施する業務について、必要な助言その他の支援を行うよう努めなければならない。

3 県は、第一条に規定する目的(以下「目的」という。)の実現のため、市町村、公共交通事業者等及び県民と相互に連携し、協力を得るよう努めなければならない。

(市町村との連携)

第四条 県は、市町村が、公共交通に関して、その市町村の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施していることに鑑み、市町村との連携に努めるものとする。

(公共交通事業者等の役割)

第五条 公共交通事業者等は、目的の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう務めるとともに、県又は市町村が実施する公共交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(県民の役割)

第六条 県民は、基本理念についての理解を深め、県又は市町村が実施する公共交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 県は、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、県民及び来訪者と情報を共有し、広く知識と意見を求めるものとする。

(公共交通基本計画)

**第七条 知事は、まちづくり、保健、医療、福祉、教育その他の施策との連携及び関連する施策との連携を図りながら、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、公共交通に関する基本的な計画(以下「公共交通基本計画」という。)を定めるものとする。**

**2 前項に基づく公共交通基本計画は、次に掲げる事項について定める。**

**一 公共交通に関する施策についての基本的な方針**

**二 公共交通に関し、県が総合的かつ計画的に講ずべき施策**

**3 知事は、施策の実施状況及び事業効果の評価を踏まえ、必要に応じ、公共交通基本計画の見直しを行うものとする。**

**4 知事は、毎年度、公共交通基本計画に基づく施策の実施状況を議会に報告するものとする。**

(委任)

第八条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に必要な事項は、知事が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。