

「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」

- 1) 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の関係
- 2) 奈良県公共交通基本計画について
- 3) 地域公共交通網形成計画について
- 4) 今後のスケジュール

第8回奈良県地域交通改善協議会

平成27年10月23日

奈良県

1) 公共交通基本計画と地域公共交通網 形成計画の関係

公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の関係

公共交通基本計画

公共交通施策を実施するに当たっての基本的な方針

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』

公共交通は諸活動にとって必要不可欠な「社会インフラ」 「奈良モデル」 幅広く交通サービスを捉える

トリップ全体を通じた移動環境の向上

データに基づく実証的アプローチ

2. 総合的かつ計画的に講ずべき施策

地域全体を見渡した総合的な交通ネットワークの形成

他施策を見据えて策定

まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等施策との連携

利用環境整備

緊急時対応

交通安全

地域公共交通網形成計画

対象区域

複数の市町村に跨がる路線バス等を軸に、接続する交通手段や交通結節点を含む関係市町村

事業と事業実施主体

地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

公共交通の利用促進

利用環境の整備

『公共交通とまちづくりデッサン』で示す

様々な施策ツールへ

道路整備基本計画

住生活ビジョン

まちづくり連携協定

南奈良総合医療センター

なら食と農の魅力創造国際大学校

地域包括ケアシステム

キャッシュバックキャンペーン

ムジークフェストなら等各種イベント

奈良交通連携協定

地域防災計画

安心歩行空間整備方針

地域公共交通網形成計画の範囲外をフォロー

2) 奈良県公共交通基本計画について

奈良県公共交通基本計画のポイント（1）

1 『社会インフラ』としての公共交通

- 「公共交通に関する施策についての基本的な方針」において、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』実現に向けて、公共交通は県民そして来訪者の暮らしと成長・繁栄の基盤となるもの
- まちづくりと同様、保健、医療、福祉、教育、観光、産業などの諸活動にとって必要不可欠な『社会インフラ』

2 関係者の連携・協働 ～『奈良モデル』～

- 公共交通における『奈良モデル』の取組として、奈良県地域交通改善協議会において、国、市町村、交通事業者、県民等と連携・協働しながら、公共交通の維持・確保・活性化を図る。

3 バリエーション豊かな交通サービス

- 移動の起点から終点である目的地までのトリップ全体を通じた移動環境の向上
- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、自家用自動車、自動二輪車、自家用自転車、徒歩等という『私的交通』も見据え、幅広く交通サービスを捉える。
- 鉄道駅、駅前広場やバスターミナルといった交通結節点、デパート・スーパー・病院・市役所等の拠点、アクセスポイントとなる駐輪場、バス停、アクセスの基盤となる歩道、自転車道といったものに関連づけ、移動の確保を図る。

4 データに基づく実証的アプローチ

- 絶え間なく**移動ニーズ**をつかむために、奈良県地域交通改善協議会のメンバーである交通事業者や市町村などの関係者が、路線バス、コミュニティバス、施設バス、タクシーの**路線別データ**を提供し合い、情報を共有することを求める。
- **潜在的な移動ニーズを推測**するため、データ化されている情報のみならず、現場に近い市町村、利用者に近い交通事業者、更には住民と協働し、例えば、店舗の出店に関する情報、病院の開業に関する情報、行政機関の事務所の移設に関する情報、新たな観光名所の整備の情報など、**数値化されていない情報を把握**する。

5 まちづくりの他、保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- 本県は、パーク&ライドやぐるっとバスの運行等、まちづくりや観光等の視点から公共交通施策を実施。
- 本計画では、さらに保健や医療、教育、福祉等の分野との連携も明確化。

公共交通基本計画の位置づけ

【公共交通基本計画の位置づけ】

- ・法律に基づく『地域公共交通網形成計画』など関係する計画のよりどころとなる公共交通施策を実施するに当たっての基本的な方針

【交通分野の計画との関係】

- ・『地域公共交通網形成計画』の基本方針では、地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確にした上で、公共交通の活性化や再生に向けた取組の方向性を定めることを法律で規定。そのため、『奈良県公共交通基本計画』の基本的な方針を引用
- ・なお、『地域公共交通網形成計画』では、『奈良県公共交通基本計画』を引用した基本方針に加え、①区域、②目標、③目標を達成するための事業・その実施主体など、法律で規定された項目を記載

【公共交通との連携が必要な計画・協定】

- ・『奈良県道路整備基本計画』、『奈良県高齢者居住安定確保計画』、総合戦略やその他まちづくり等の計画と連携し取り組む

公共交通に関する施策についての基本的な方針

(1)公共交通の意義・役割

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』

公共交通は、県民そして来訪者の暮らしと成長・繁栄の基盤となるもの・地域を支えるもの

- ◆観光、産業、福祉、医療、教育などの諸活動にとって必要不可欠な『社会インフラ』
- ◆持続可能なまちづくりに資する手段としての交通

(2)公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針

どんな施策を策定するか

『移動ニーズに応じた交通サービスの実現』

【移動ニーズに対応するための基本的考え方】

- ◆『あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消』
 - ・潜在的な移動ニーズがあるが、現存しない交通手段の形成
 - ・利用者が少ない交通手段は、運行ニーズ、移動手段の確保の必要性や、運行主体・形態、経費分担のあり方から、効率的な運行へ

◆まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等施策との連携

- ・まちづくり等との連携により、県全体として最も効率的な公共交通サービスの提供を目指す。

バリエーション豊かな交通サービス

【対象とする交通サービス】

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩等という『私的交通』も見据え、幅広く捉える。

【さまざまな交通サービス間の連携】

- ・鉄道・バスのネットワークや交通の拠点・結節点とのつながりを重視

トリップ全体を捉えた移動環境の向上

(3)取組の実効性を持たせるための必要な事項

どのように施策を策定するか

①実効性を高めるための実態把握と情報共有

- ◆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
 - ・県民の生活や社会経済の動向などを見ながら、絶え間なく移動ニーズを把握
- ◆県民への情報提供及び県の公共交通施策への参画
 - ・県民への情報提供による、公共交通の利用の促進等、公共交通への関心、公共交通施策への参画意識の醸成

②関係者の連携・協働

- ◆市町村、交通事業者、県民等との連携・協働
 - ・行政、交通事業者、県民間の役割分担、連携・協働

『奈良モデル』

③継続的な取組

- ◆PDCAサイクルによる定期的検証
 - ・奈良県地域交通改善協議会などにおける定期的検証
- ◆データに基づく実証的アプローチ
 - ・関係者間の定量データの相互提供、定性データも含めた情報共有

総合的かつ計画的に講ずべき主な施策

1.これまでの取組を更に推進していくもの

(1)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画の策定

- 『奈良モデル』の考え方に基づく計画策定
- 奈良県地域交通改善協議会：『仕分け』と『路線別協議』
⇒路線・サービス内容のあり方、運営主体・運行主体の検討

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス等を『当てはめる』

(2)まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- 以下のまちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等の取組みから派生する移動ニーズを把握しながら、関係者間でのワークショップを通じて路線・サービス内容等を追求

- ・まちづくり(例)
京奈和IC周辺や主要幹線道路や工業団地周辺の土地利用、道の駅、大宮通りP、県立医科大学周辺、「まちづくりに関する連携協定」、駅前まちづくり 等
- ・医療(例)
県立医科大学教育・研究部門の移転、附属病院の周辺まちづくりの推進、奈良県総合医療センター、南和地域公立病院新体制 等
- ・教育・文化(例)
なら食と農の魅力創造国際大学の開校(桜井市)、ムジークフェストなら、国民文化祭、学校におけるカリキュラムとのコラボ 等
- ・福祉・保健(例)
地域包括ケアシステムの構築の推進、奈良県総合医療センター移転後の周辺において、医療・予防・介護・健康づくり・子育て等と連携した取組の推進 等
- ・観光(例)
大宮通りP、馬見丘陵公園、オーベルジュ、南部東部地域への誘客促進 等

(3)公共交通の利用環境の整備

- バリアフリー、バス待ち環境の整備、情報技術の活用、利便性向上、鉄道の利用環境整備等
- 『奈良県道路整備基本計画』、『奈良県自転車利用計画』、『奈良県安心歩行空間整備方針』、『奈良県住生活ビジョン』等と連携した取組み
(例) バスターミナル・バスレーンの整備、駅前ロータリーの整備、駐車場や駐輪場の整備、パークアンドライドの実施

(4)公共交通のソフト面での利用促進

- 交通事業者・市町村・宿泊施設・商業施設による利用促進、運行や運賃等の情報提供のための支援、高齢者の運転免許の返納等

(5)市町村との連携・協働

- 『奈良モデル』、奈良県地域交通改善協議会
- 「まちづくりに関する連携協定」に基づく取組みとの連携、市町村への支援の実施

(6)県民等とのコミュニケーション

- 住民代表等の奈良県地域交通改善協議会への参画
- ウェブ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

(7)災害等緊急時の対応

- 指定地方公共機関等(JR西日本、近鉄、奈良交通)との緊急輸送についての協議

(8)交通安全の取組との連携

- 歩道の整備等、『奈良県交通安全実施計画』、『奈良県安心歩行空間整備方針』に基づく取組みの推進

総合的かつ計画的に講ずべき施策

2. 取組内容を今後新たに検討する施策

(1) まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に 係る施策との連携

■ 以下のまちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等の取組みが具現すれば、これらから派生する移動ニーズを把握しながら、検討

・まちづくり(例)

リニア中央新幹線『奈良市附近』駅の周辺、『まちづくりに関する連携協定』を締結した市町村とのまちづくりの検討、近鉄大和西大寺～近鉄奈良間のバス専用レーンの設置などによるピストン輸送化 等

・医療(例)

西和医療センター整備基本計画の策定と具体化に向けた検討整備

・教育・文化(例)

学校の統廃合が生じた場合、集約した学校への移動手段の検討

・福祉・保健(例)

外出促進・徒歩の促進等を目的とした公共交通の利用等による健康増進の取組、人工透析患者が通院できる送迎バス等の検討

・観光(例)

県内の観光地を回る広域周遊バスの整備、神社、寺院の参道の移動手段の改善 等

・公共施設の再配置

南部地域の県有施設の再配置に伴う移動手段の検討

(2) 県によるタクシー事業者、運転代行事業者、 レンタカー事業者等との更なる協働のあり方

■ 具体的な移動の確保のための交通サービスの『当てはめ』を確固たるものとするため、タクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との協働の枠組みのあり方の検討

(3) 無人化された鉄道駅の再活性化

■ 鉄道事業者と地域との連携・協働に係る県の具体的な関与・方策のあり方の検討

(4) 新たな交通サービスの実現に向けて

■ 新たな交通サービスの実現に向けた検討(SNSの活用、運行者募集による輸送サービス等)

(5) 働く場としての交通事業者のあり方

■ 交通事業者における雇用の確保のあり方の検討

(6) 運賃の活用

■ 基金の設置や運賃認可の特例等の活用等、国の動きも踏まえた運賃の活用の可能性の検討

(7) 財政支出のあり方

■ 公共交通の存廃が他の行政分野への影響を踏まえた、最適な財政支出のあり方についての検討

(8) 県職員はじめ公共交通に関わる人材の育成

■ 他の行政分野を知った上で、県の交通行政を担う行政職員や県民、民間事業者などの人材育成のあり方検討

(9) 行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方

■ 交通サービスに係る入札その他契約のあり方検討

住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

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

- ・ノンステップバスの導入率
- ・歩道整備率
- ・まちづくりのための活動行動率
- ・公共交通の利便性(県民アンケート)
- ・駅の段差解消率
- ・県管理道路の道路整備率
- ・空き家率

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

- ・工場立地件数(工場立地動向調査)
- ・製造品出荷額(県工業統計)

訪れてよし

観光地へのアクセス、広域観光ルートの周遊化

- ・観光入込客数(県観光客動態調査)
- ・延べ宿泊者数(県宿泊統計調査)
- ・外国人訪問客数

移動ニーズに応じた交通サービスの実現

- ・公共交通利用者数の増減率 \geq 県内人口・来訪者数の増減率
- ・人口密度と運行本数・路線本数との関係

あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消

<県内の複数市町村を跨ぐ路線バス・市町村連携コミュニティバス>

指標	目標
1便当たり利用者数	3.0人／便以上
平均乗車密度	2.0人以上
最大乗車人員	10.0人以上
収支率	交通事業者 40% 市町村連携 20%
利用者1人あたりの行政負担	2,000円／人以下

<県内の一市町村内完結のコミュニティバス>

指標	目標
過去3年間の利用者平均増減率	コミュニティバスを運行している市町村の人口増減率以上
運行1回当たりの利用者数	1.0人以上
収支率	20%
利用者1人あたりの行政負担	2,300円／人以下

鉄道バスのネットワークや交通の拠点・結節点といったつながりを重視

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩等という『私的交通』も見据え、幅広く捉える。

<バリアフリー化>

指標	目標
1便当たり平均乗降客数3,000人以上の駅のバリアフリー化率	100%(H32末)
県内のノンステップバスの導入率	70%(H32末)

<接続>

- 主要駅(日平均乗降客数3,000人以上)における
 - ・バス接続本数／ノンステップバス運行数
 - ・タクシー乗り場があること

基本計画素案の全体的な印象について

- 県独自の公共交通の計画を策定する意義は大きい。全国の手本になり得るので、しっかりと作りたい。
- 全体的には丁寧にできあがっている。
- 計画素案の本文には書かれているが、県民はむしろ概要の資料に目が向くので、誤解を招かないよう、概要の方も丁寧に書いて欲しい。
- 公共交通の必要性・意義は多面的に書かれているが、県自らの決意の表現が弱い。
- 県として何を守るのかが書ければ良いが、明確でなければ、『関係者と議論して、知恵を結集して、作り上げていく』の旨を明確に示すべき。

奈良モデルについて

- 『奈良モデル』について、関係者間の連携・協働の表現として用いているが、県民一般には『奈良モデル』を知らない人が多いので、県民に分かるよう丁寧に書くべき。
- 住民や官民の連携は国レベルや他の都道府県・地域でもある。しかし、『奈良モデル』は県と市町村との連携・協働であり、これは他の都道府県では見られない特徴。そのため、『奈良モデル』について丁寧に書いて強調すれば、県の意思も表現しやすくなるのではないか。

『公共交通』のとらえ方について

- 公共交通の範囲について、タクシーとあるが、福祉タクシーや有償福祉運送などによって、既存のバスやタクシーを代替・補完している機能もあるので、明記すべき。
- 私の関係者には『移動権』を主張する人が多いので、無理なのは分かるが何とか表現できないか。本文にはあるのだろうが、概要の資料にはない。
- 『効率的なサービス』と言っても、経済合理性だけで割り切るとあらぬ方向に行くおそれがあるので、公共交通の意義を幅広く考えた上での『効率性』を考えて欲しい。

県民への情報発信について

- 『机上の空論』と県民から受け止められないよう、取組みについて、行政から積極的に情報発信し続け、なければならない。

データに基づく実証的アプローチについて

- データの重要性に言及しているのは重要。データは移動ニーズを把握するのではなく、交通の実態を把握するためのものであり、移動ニーズの把握の前段階にあるもの。従って、①『実態の把握』、②『移動ニーズの把握』、③『潜在的な移動ニーズの把握』というプロセスなのではないか。

指標について

- 歩くことの重要性について言及されているので、歩行に関する指標を入れるべき。データを取ることができるようになっている。
- 例えば、病院の診療時間とダイヤがマッチしているかどうかなどの、移動目的と運行状況の対応の度合いを指標として使うことができるのではないか。
- 地域公共交通網形成計画の『公共交通とまちづくりデッサン』を見て、幹線・フィーダー間の乗り継ぎのチェックリストを明確化すると、今後のワークショップや検証で使いやすくなる。

その他表現・ワーディングの工夫について

- 『上から目線』の印象を受ける表現が目立つので、変更すべし。例えば、『仕分け』というのはやめて、『トリアージ』ではどうか。また、『地域の人々が議論して築く』、『住民の理解を通じて...』などの表現で強調した方が良い。
- 『当てはめ』という表現では、何か押しつけられてやらされるのではと誤解されかねないので、例えば『既存のものも含め、適正な輸送手段を配置するなどして確保』ではどうか。
- バリアフリーだと、段差解消と狭義に受け止められかねないため、『バリアフリー・ユニバーサルデザイン』と表現してはどうか。
- 計画素案がいきなり『ベッドタウン』から始まっているのはいかがなものか。やはり奈良なのだから観光について言及すべき。
- 素案本文には書いているのだが、南部・東部の言及を強調すべき。
- 福祉関係との連携について記載すべき。また、『地域包括ケアシステム』との連携について言及されているが、一般の人が分かりやすい表現にすべし。

公共交通とまちづくりについて

- TOD(Transportation Oriented Development)という考え方がある。どうしてもまちづくりを先に考え、それに見合った公共交通を考えるというやり方に傾いてしまうが、既存の公共交通を前提に、まちづくりを考えるというアプローチもあるため、その点も強調すべき。

今後の公共交通施策の展開について

- 交通の特性として『派生需要』について説明されているが、行政の文書では珍しい。また、『トリップ全体を見渡す』という説明もある。これらを一緒に考えると、『活動』というものが入ってくる。この『活動』について深い分析が必要。
- 人口減により、マイカーのトリップも少なくなってきた、道路空間を公共交通優先で再配分するなどの少し先を見据えた形で公共交通の重要性を明らかに欲しい。
- 例えば、BRTや連結バスなどの新しい交通システムは、非効率な場合が多いものの、県民に対し、公共交通への関心を高めるための契機として意義があるものも多いため、キーワードとして入れることが重要。

3) 奈良県地域公共交通網形成計画について

奈良県地域公共交通網形成計画のポイント（1）

1 地域公共交通網形成計画を奈良県が策定

- 地域公共交通網形成計画は、**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**に基づき、まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体的に、**地域特性に応じた多様な交通サービス**を組み合わせ、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**を図るもの。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正において、**計画の策定主体として新たに都道府県が追加**されたことを受けて、奈良県として策定。

2 県、市町村、交通事業者等で連携して作成した「公共交通とまちづくりのデッサン」

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく**奈良県地域交通改善協議会のメンバー（県、市町村、交通事業者等）**についての『行動規範』・『協働の証』※

- 「対象区域」を、**複数の市町村に跨がる**路線バス・複数の市町村が連携して運行するコミュニティバスを軸に、これらと接続する交通手段や交通結節点を含む**関係市町村のエリア**とする。

- 県、関係市町村、交通事業者等による協議・ワークショップ**を地域別、グループ別で開催し、対象エリアの課題やまちづくりの動向、路線のあり方、目指す方向性を「公共交通とまちづくりデッサン」として表現。
- 「目標を達成するために行う事業及び実施主体」を「公共交通とまちづくりデッサン」に記載。

※（参考）**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）**
（協議会）

第6条

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

3 奈良県地域交通改善協議会の枠組みを反映し、実効性、継続性を確保

○これまでの**奈良県地域交通改善協議会**の枠組み、検討方法・プロセス、検討内容を踏まえた計画策定により、実効性を確保。

①検討方法・プロセス

- ・知事を会長、市町村長、国、交通事業者、警察、道路管理者、住民代表を委員とする奈良県地域交通改善協議会と、それに基づく幹事会、地域別部会、路線別会議の各階層で議論し、検討内容を集約
- ・路線別の詳細な検討は、関係市町村・交通事業者・警察・道路管理者・住民代表等による協議・ワークショップ形式で検討

②検討内容

- ・各路線の『仕分け』の実施
- ・『公共交通とまちづくりのデッサン』の作成
 - －対象地域や取組みの実施主体、役割分担の明確化
 - －交通事業者の経営リソース、国・県・市町村の行政リソースとのマッチング（運営主体と運行主体の分離等も射程範囲内）
住民による利用促進の取組み

○協議会のPDCAサイクルに基づく継続的取り組みを計画に位置づけることで、今後の継続的取り組みを担保。

奈良県地域公共交通網形成計画の概要〔計画の位置づけ、定めるべき事項〕

地域公共交通網形成計画の位置づけ

【地域公共交通網形成計画の位置づけ】

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、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を図る計画
- ・法律に基づき、奈良県地域交通改善協議会で策定し、同計画を同協議会のメンバー（県、市町村、交通事業者等）が連携・協働して公共交通政策を実施するにあたっての規範とする ～『連携・協働の証』～
- ・中長期的な視点のもと、県民や来訪者の移動ニーズや社会経済環境の変化を踏まえ5年ごとに見直し

地域公共交通網形成計画に定めるべき事項

計画に定めるべき事項	対応方針
(1) 基本的な方針	奈良県公共交通基本計画から抽出
(2) 計画の区域	複数の市町村に跨がるバス路線等を軸に、これらと接続する交通手段や交通結節点を含む関係市町村を対象区域とし、「公共交通とまちづくりのデッサン」で示す
(3) 計画の目標	「住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良」を実現するための指標
(4) 目標を達成するために行う事業及び実施主体	「公共交通とまちづくりのデッサン」で示す
(5) 計画の達成状況の評価に関する事項	(3) 計画の目標で示した各指標により評価 路線バスやコミュニティバスの運行については、奈良県地域交通改善協議会の「仕分け・協議ルール」に基づき評価
(6) 計画期間	5年
(7) 形成計画の実施に関し県が必要と認める事項	まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携 等

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	隣接町村間の広域連携による生活交通・観光交通の確保 (「南奈良総合医療センター」及び「大和上市駅」へのアクセス確保)	
関係市町村	吉野町、大淀町、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村	
主な沿線施設	大和上市駅、吉野町役場、下北山村役場、上北山村役場、川上村役場、吉野病院、県立吉野高等学校、きなのりの湯、下北山スポーツ公園、和佐又山、杉の湯、大峯奥駈道	
評価指標	広域(町村跨ぎ)の交流人口 ○人(H27)⇒○人(H32) ※バス乗降(OD)調査 バス利用者数 ○人(H27)⇒○人(H32) ※バス乗降調査	広域アクセス性に関する町村住民満足度の向上 ○%(H27)⇒○%(H32) ※町村民アンケート

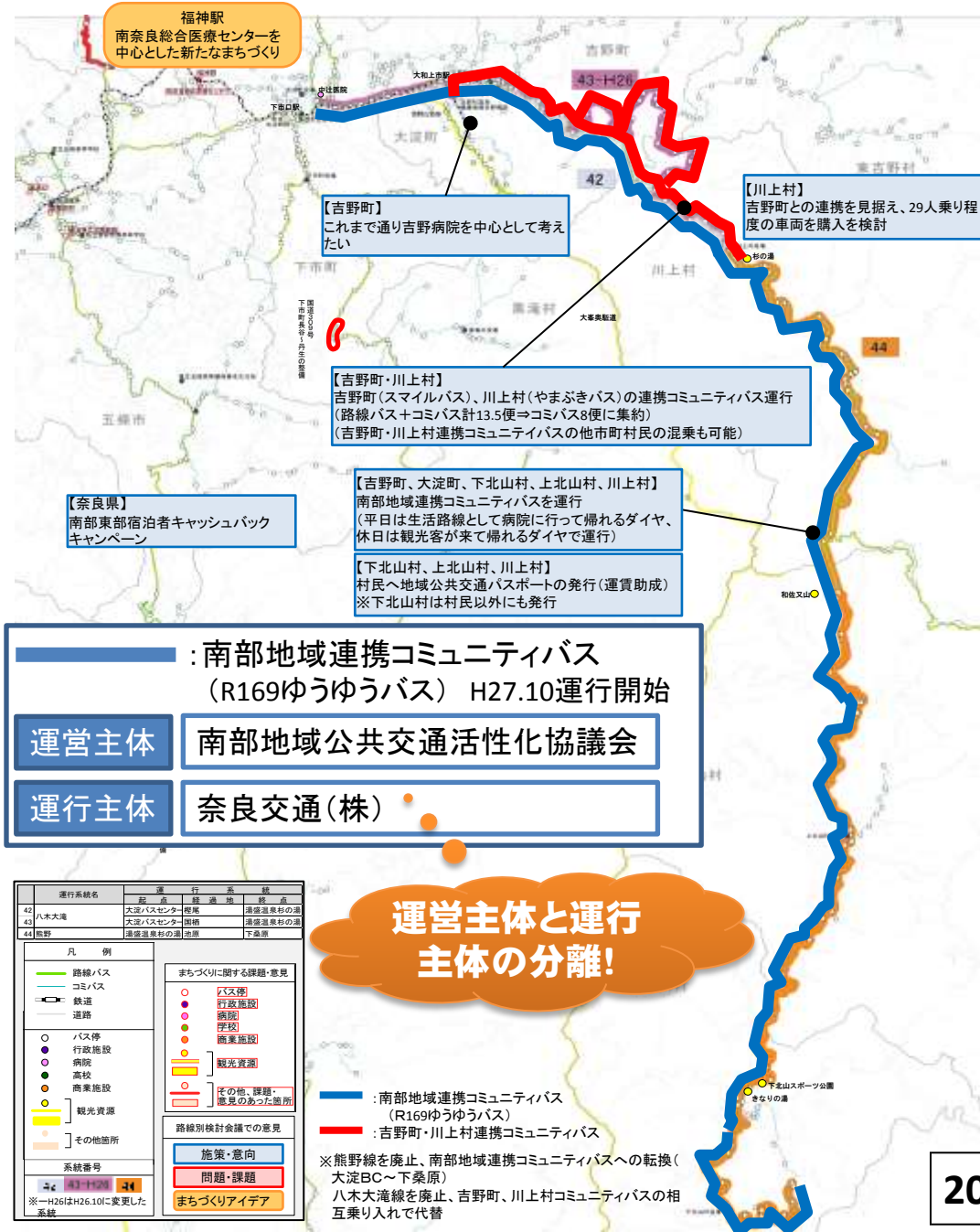
実施事業

事業①	25人乗りバスの導入	事業⑤	
実施内容	吉野町との連携を見据え、25人乗り程度の車両を購入	実施内容	
実施主体	川上村	実施主体	
実施効果	従前より大型のコミュニティバスで運行し、利用者数増加	実施効果	
実施期間	H00.00 ~ H00.00	実施期間	H00.00 ~ H00.00

事業②	観光客の誘客に向けた交通確保の検討	事業⑥	
実施内容	観光客の利用しやすい運行方法について検討	実施内容	
実施主体	大淀町、吉野町、川上村、上北山村、下北山村、東吉野村、交通事業者	実施主体	
実施効果	観光客の増加	実施効果	
実施期間	H00.00 ~ H00.00	実施期間	H00.00 ~ H00.00

事業③	路線のPR	事業⑦	
実施内容	ダイヤ変更や、長距離のコミバスをPR	実施内容	
実施主体	大淀町、吉野町、川上村、上北山村、下北山村、交通事業者	実施主体	
実施効果	バス利用者の増加	実施効果	
実施期間	H00.00 ~ H00.00	実施期間	H00.00 ~ H00.00

事業④	南部地域連携コミュニティバスへの運行補助	事業⑧	
実施内容	奈良県基幹公共交通ネットワーク計画に基づき、路線運行費を補助	実施内容	
実施主体	奈良県	実施主体	
実施効果	バス路線の維持	実施効果	
実施期間	H00.00 ~ H00.00	実施期間	H00.00 ~ H00.00



住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

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

県全体	計画対象区域
<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスの導入率 ・駅の段差解消率 ・歩道整備率 ・県管理道路の道路整備率 ・まちづくりのための活動行動率 ・空き家率 ・公共交通の利便性(県民アンケート) 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象区域の常住人口(国勢調査) ・登校等の所要時間(PT調査) ・交通手段別分担率(PT調査)

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

県全体	計画対象区域
<ul style="list-style-type: none"> ・工場立地件数(工場立地動向調査) ・製造品出荷額(県工業統計) 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤等の所要時間(PT調査) ・対象区域の従業人口(経済センサス)

訪れてよし

観光地へのアクセス、広域観光ルートの周遊化

県全体	計画対象区域
<ul style="list-style-type: none"> ・観光入込客数(県観光客動態調査) ・延べ宿泊者数(県宿泊統計調査) ・外国人訪問客数 	<ul style="list-style-type: none"> ・自由目的の地域間流動量 ・観光入込客数(県観光客動態調査) ・延べ宿泊者数(県宿泊統計調査)

移動ニーズに応じた交通サービスの実現

- ・公共交通利用者数の増減率 \geq 県内人口・来訪者数の増減率
- ・人口密度と運行本数・路線本数との関係

あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消

<県内の複数市町村を跨ぐ路線バス・市町村連携コミュニティバス>

指標	目標
1便当たり利用者数	3.0人／便以上
平均乗車密度	2.0人以上
最大乗車人員	10.0人以上
収支率	交通事業者 40% 市町村連携 20%
利用者1人あたりの行政負担	2,000円／人以下

<県内の一市町村内完結のコミュニティバス>

指標	目標
過去3年間の利用者平均増減率	コミュニティバスを運行している市町村の人口増減率以上
運行1回当たりの利用者数	1.0人以上
収支率	20%
利用者1人あたりの行政負担	2,300円／人以下

鉄道バスのネットワークや交通の拠点・結節点といったつながりを重視

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩等という『私的交通』も見据え、幅広く捉える。

<バリアフリー化>

指標	目標
1便当たり平均乗降客数3,000人以上の駅のバリアフリー化率	100%(H32末)
県内のノンステップバスの導入率	70%(H32末)

<接続>

- 主要駅(日平均乗降客数3,000人以上)における
- ・バス接続本数／ノンステップバス運行数
 - ・タクシー乗り場があること

第8回路線別検討会議の概要

グループ	施策	網形成計画 事業（案）
東部	A 天理都祁 「名阪国道」を利用した高速バス（及びP&Rや路線バスとの乗継）等の公共交通の利用促進	10/30(金)開催予定
	B 天理桜井 「山の辺の道」への観光による誘客	10/30(金)開催予定
	C 奥宇陀 「曾爾高原」を中心とした観光による誘客	10/21(水)開催予定
	D 大宇陀・桜井菟田野 「アニマルパーク」や「道の駅大宇陀」を中心とした誘客	10/21(水)開催予定
	E 古市場・榛原東吉野 「高見山」の霧氷見学などへの誘客	10/21(水)開催予定
	F 都祁榛原 「榛原駅」を生活圏とする住民に対する利用促進	10/21(水)開催予定
南部	A 八木新宮 十津川 「南奈良総合医療センター」へのアクセス確保	10/8(木)開催 南奈良総合医療センター開院に併せて、五條BC～福神駅～医療センターのコミュニティバスを運行し、五條BC乗換による南部からの病院アクセスを確保(五條市) 五條BC隣接のイオン五條店において、地域の情報発信を検討(五條市)
	B 大淀五條 「南奈良総合医療センター」及び「福神駅」へのアクセス確保	10/8(木)開催 南奈良総合医療センター開院に併せて、五條BC～福神駅～医療センターのコミュニティバスを運行(五條市) 南奈良総合医療センター開院に併せて、コミュニティバスを再編(大淀町)
	C 八木下市・下市笠木 洞川・下市天川 「南奈良総合医療センター」及び「福神駅」へのアクセス確保 洞川温泉等の観光による誘客	10/2(金)開催 社会福祉協議会の空白地有償運送、福祉有償運送での病院アクセス及び観光関係で村内の移動手段を検討(黒滝村) 近畿日本鉄道と協力し、五條市坂本から天川村中庵住までハイキングコースを設定し、中庵住からバス利用を促進(天川村)
	D 南部地域連携 コミュニティバス (旧八木大滝・熊野) 隣接市町村間の広域連携による生活交通・観光交通の確保 「南奈良総合医療センター」及び「大和上市駅」へのアクセス確保	10/2(金)開催 平成27年10月1日より南部地域連携コミュニティバス(大淀BC～杉の湯～下桑原)が運行を開始 南部地域連携コミュニティバスの利用に対し運賃を補助。(下北山村、上北山村、川上村)

第8回路線別検討会議の概要

グループ	施策	網形成計画 事業（案）
中部	A 桜井飛鳥 「キトラ公園(H28秋)」や「石舞台」、「オーベルジュ」等への観光による誘客	10/9(金)開催 インバウンド向け周遊切符の作成を検討。桜井駅の案内サインを整備(桜井市) 石舞台周辺のバス待ち環境の整備(明日香村) 農業大学校への通学アクセスの検討
	B 八木大滝 八木下市 医大病院へのアクセス等、生活交通の確保 「キトラ公園(H28秋)」「石舞台古墳」等、明日香村内の観光施設への誘客	10/9(金)開催 壱阪山駅と飛鳥駅から誘客できる路線でアクセス交通体系を検討 村内交通の実証運行を実施中(明日香村)
	C 八木御所 高校や御所IC周辺へのアクセス確保	10/9(金)開催 H28.4より橿原神宮～イオンモールの新規路線を運行予定(橿原市) 橿原市と御所市による連携コミュニティバスについても検討
	E1 高田イオンモール・高田新家・高田五條 駅前再開発や新たな道の駅、商業施設等へのアクセス確保	10/28(水)開催予定
	E2 八木新宮・高田五條 八木五條 京奈和自動車道の活用やIC周辺施設へのアクセス確保	10/28(水)開催予定
北西部	A 富雄庄田 高の原 「生駒北スポーツセンター」への誘客	10/13(火)開催 くらんど池などの観光地へのアクセスによる利用促進(生駒市) 渋滞による遅延が発生しているため、渋滞の解消に向け検討
	B 郡山若草台 「奈良県新総合医療センター」や「イオンタウン富雄南」へのアクセス等、生活交通の確保	10/13(火)開催 奈良県新総合医療センター開院時に郡山若草台線をセンターに乗入 近鉄郡山駅のバスターミナルの整備・バリアフリー化の促進(大和郡山市)
	C 白鳳台住宅 信貴山・三郷 国道168号の拡幅に伴う、畠田駅の広場整備及びバスの乗り入れ	10/29(木)開催予定
	D 奈良法隆寺 結崎工業団地の拡大を契機とした、事業者との連携による小泉駅や法隆寺駅などへのアクセス	10/29(木)開催予定

4) 今後のスケジュール

公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の策定スケジュール

