

奈良県公共交通基本計画 (案)

平成28年 月
奈良 県

目次

はじめに.....	1
本編	
1 現状と課題.....	3
2 計画策定にあたって.....	6
3 公共交通に関する施策についての基本的な方針.....	8
(1) 公共交通の意義・役割.....	8
(2) 公共交通を維持・確保・活性化するための取組の方針.....	9
1) 移動ニーズに対応するための基本的考え方.....	10
2) 対象とする交通サービス.....	12
3) さまざまな交通サービス間の連携.....	13
(3) 取組の実効性を持たせるための必要な事項.....	14
1) 関係者間の連携・協働.....	14
2) 実効性を高めるための実態把握と情報共有.....	15
3) 継続的な取組.....	16
4 総合的かつ計画的に講ずべき施策.....	18
(1) 『これまでの取組を更に推進していくもの』.....	18
(2) 『取組内容を今後新たに検討するもの』.....	29
おわりに.....	35
別紙 基本方針に対応する指標・目標について.....	36
別冊 奈良県公共交通基本計画 資料編	
奈良県公共交通条例	

はじめに

(背景・課題)

本県は、昭和 40 年代より、大阪都市圏のベッドタウンとして、県北西部を中心に新たな街が形成され人口が増加してきた。しかし、本県のみならず全国的にも人口減少・少子高齢化が進行しており、公共交通の主な利用者であった通勤・通学客が減少する一方、高齢者や運転免許・マイカーを有していない者の買い物・通院等の足の確保が喫緊の課題となっている。

一方、我が国では、観光立国を目指し、国内観光客はもとより訪日外国人観光客の誘致に取り組んでおり、観光客数が増加している。多くの観光資源を有する本県でも国内観光客や外国人観光客の増加が著しく、観光客の移動ニーズが増加しており、その環境整備の一環として公共交通の充実を図ることも課題となっている。

(奈良県交通基本戦略などを踏まえた取組)

このような状況を踏まえ、本県では、移動環境の改善に向け、「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」、「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」及び「持続可能な取組体制の構築」という 3 つの基本方針からなる『奈良県交通基本戦略』を平成 23 年 3 月に策定した。これに基づいて、県民の生活の質の向上や多様なライフスタイルの実現を目指し、路線バスにおけるバリアフリー化（高齢者、障害者等の移動等の円滑化をいう。以下同じ）への対応やコミュニティバス等による域内の移動の確保、県立五條病院への広域通院バスの運行、奈良公園・平城宮跡・県庁舎周辺等の魅力向上と、奈良市内の渋滞緩和を目的として、鉄道駅やパークアンドライド駐車場と奈良公園・平城宮跡等の主要観光施設を結び周遊観光の促進を図る「ぐるっとバス」の運行などの取組を進めてきた。

また、平成 26 年からは、新設された医大病院玄関口と近鉄大和八木駅を結ぶバス路線について、バス事業者による運行を支援することにより、中南和地域の高度医療拠点病院である県立医科大学附属病院へのバスアクセスの充実も図っている。

(奈良県地域交通改善協議会における検討体制の確立)

しかし、平成 24 年 10 月、交通事業者から、県の中南和地域において、利用者が少なく路線バスの運行が困難な 25 路線・45 系統の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあり、これを受けて、平成 25 年 2 月、知事や県内市町村

長、交通事業者の代表等からなる奈良県地域交通改善協議会を立ち上げ、県内の4つの地域（北西部・中部・東部・南部）に対応した地域別部会を設置し検討を行い、「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」という方針のもと、計60回以上に及ぶ協議により平成26年9月、これらの路線・系統のあり方がまとまった。また、今後も、国、県、市町村、交通事業者と協働して、まちづくりと一体となった公共交通のあり方について検討するため、新たに奈良国道事務所長、奈良県警察本部交通部長、奈良県自治連合会長をメンバーに加え、平成27年6月、奈良県地域交通改善協議会を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会として改組した。

(交通分野以外の最近の動き)

また、公共交通の分野以外でも、平成26年7月に策定された『奈良県道路整備基本計画』や同年9月に策定された『奈良県高齢者居住安定確保計画』で、移動の利便性の確保が規定されているほか、同年10月からは県内市町村と『まちづくりに関する連携協定』を締結し、公共交通との連携も視野に入れたまちづくりの取組を推進しているところである。

(公共交通の計画策定の必要性)

全ての県民が健康で文化的な日常生活、社会生活を営むため、公共交通による移動環境を確保することを目的とする『奈良県公共交通条例』が平成25年7月に奈良県議会で制定された。今般、この条例に基づき公共交通を幅広くとらえてまちづくり、保健、医療、福祉、教育、観光、産業その他の施策との連携や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、『奈良県公共交通基本計画』を定める。これにより、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指す。

1 現状と課題

本県は、昭和 40 年代より、大阪都市圏のベッドタウンとして、県北西部を中心に人口が増加してきたが、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、平成 42 年には約 18 万人減少（平成 12 年比）するものと予測されている。特に地域の大部分が過疎地域に指定されている南部・東部では、ほとんどの市町村で 30% 以上（平成 12 年比）の減少が予測されている。これらの地域では高齢化率も概ね 30% 以上と高く、自動車保有率が相対的に低い高齢者の買い物・通院等、生活交通の確保が喫緊の課題となっている。

このような大きな変化の波は、移動ニーズに応えるべき交通事業者を取り巻く環境にも影響を及ぼしている。

バス事業については、平成 3 年から 23 年にかけて、県内の輸送人員が約 46% 減少しており、平成 24 年 10 月には、交通事業者から奈良県地域交通改善協議会に対して、中南和地域の 25 路線・45 系統で廃止・縮減等の協議申入れがあったように、交通事業者の経営状況は、日々厳しさを増しており、従来どおりの路線バスを柱とする経営方法からの転換が迫られている。

鉄道事業についても、平成 3 年から 22 年にかけて、近畿圏全体の輸送人員が約 20% 減少している。これに伴い、県内の鉄道駅における駅係員の無配置化や配置時間の短縮といった合理化策が進められるなど、利用者に提供するサービスの縮小傾向が続いており、新たな経営戦略が必要となってきた。

また、タクシー事業については、平成 13 年から 25 年にかけて、県内における車両数が約 2% 減少しているのに対して、輸送人員は約 18% 減少している。このようにタクシーが車両数と輸送人員とのバランスから見て供給過多であることを受け、奈良市を対象区域とする奈良市域交通圏が国から特定地域と指定され、タクシーの供給輸送力の削減や運送サービスの質の向上など、事業者は経営合理化が求められている。

以上のように、本県における鉄道・バス等の公共交通は、利用者数の減少により交通サービスが低下し、このことが更なる利用者数の減少を招く負のスパイラルに陥っている。

本県では、市町村や交通事業者などと連携し、鉄道駅へのエレベーターの設置やノンステップバスの導入といったバリアフリー化、バス停の上屋の整備といった待合環境の向上、更には市町村によるコミュニティバス等の計画策定や車両購入への支援などを行ってきた。

(ノンステップバスの導入：209台/全595台中、バス停上屋の整備：439箇所/全2,159箇所中、平成27年3月現在の県内の状況)

(支援を行った市町村：計画策定10市町村、車両購入：1村、平成27年3月現在の県内の状況)

更に、路線バスの再編などを行い、移動ニーズに応じた交通サービスを実現するため、他の都道府県には見られない取組を行ってきているところである。

しかし、市町村では、運営主体として、コミュニティバスやデマンドタクシーについて、バス事業者やタクシー事業者に運行を委託するケースが多くなってきており、路線バスやコミュニティバスに対する行政からの補助金が膨れあがっている。国や地方公共団体の財政が厳しい現状を踏まえると、行政による補助金を使って、現行の交通サービスの全てを維持し続けることは困難になってきている。

我が国では、健康に不安を有する高齢者や疾病、障害をかかえる者、小学生から高校生をはじめとした運転免許を有していない者、更には経済的に余裕がなくマイカーを所持することができない者など、人口の約3割がマイカーを使うことができないと言われている。

我が国は豊かさや便利さを求め、マイカーが普及し、それを前提としたまちづくりや社会経済活動を営んできたが、マイカーばかりに頼ってきたが故にこれらの人の移動の確保が危ぶまれている。将来、人口減少・少子高齢化が進み、更に経済の活性化・雇用の確保が図られないと、中山間地域などの居住者の3割は徒歩圏以遠への病院に行けない、あるいは行きづらいため、治療が遅れることで他地域に比べ寿命が短くなることも想定される。また、このような交通不便地域での居住を若い世帯が避けることで、高齢者しかいない居住地域が散在することも想定される。これは、奈良県においても例外ではない。

そのようなことにならないためにも、今後、公共交通の利用促進を図るとともに、運行の効率化に努める必要がある。

更に、公共交通を鉄道や路線バス、コミュニティバスなどで対応するだけでは移動ニーズに応えきれなくなっており、マイカーの賢い利用に加え、レンタカーや運転代行の活用についても検討を行い、バラエティ豊かな交通サービスを実現していく必要がある。

また、若者や働き盛りの世代の外出率と徒歩トリップ数の低下が著しく、それにより地域における住民同士のコミュニケーションの場が減少している。これは単に公共交通の危機のみならず、社会経済活動の危機、更には、県民の健康の危機にも直結する問題である。そのため、健康のためや、住民同士の対話やコミュニケーションの場の確保のためにもマイカーばかりに頼らずに徒歩を含めて公共交通を利用するライフスタイルへの転換が求められている。

更に近年、生産年齢人口の減少に伴い、子育て世代の女性の社会進出が注目されている。今後、公共交通による移動を確保することで通勤時に保育所等への子供の送迎が便利になるなど、子育て世代の女性のニーズを踏まえることで、女性の就業率向上や社会の活力向上につながることも期待される。

2 計画策定にあたって

① 公共交通基本計画の位置づけ

『奈良県公共交通基本計画』は、奈良県交通基本戦略やこれまでの取組を活かしつつ、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あたっての基本的な方針を定めるものである。

本計画に定める公共交通については、県全体で効果的・効率的な地域交通ネットワークを構築する視点から、鉄道や路線バスなどに代表される公共交通だけでなく、自家用自動車や自転車、徒歩などの私的な交通を見据え、移動手段を幅広くとらえている。

更に、県内の公共空間において、県民や来訪者に対して移動ニーズに応じた最適な移動手段が提供され、移動環境の向上が図られるよう、本計画ではまちづくりなど他の行政分野との連携も図りながら、県が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定めるものとする。

本計画の期間については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年毎に見直すものとする。

② 交通分野の計画との関係

平成26年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、市町村のみならず、都道府県においても地域の公共交通に関する計画である『地域公共交通網形成計画』及び同計画の具体化した取組を示す『地域公共交通再編実施計画』を策定することが可能となった。

『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しているが、これは先に述べた『奈良県公共交通基本計画』の基本的な方針と同じ考え方に立ったものである。

このため、『地域公共交通網形成計画』では、『奈良県公共交通基本計画』に定める基本的な方針を、同計画の基本方針とした上で、計画の①区域②目標③目標を達成するための事業、実施主体④期間⑤計画の達成状況の評価に関する事項など、法律で規定された項目を記載することとし、記載にあつ

ては、計画区域内の住民の移動ニーズを踏まえながら、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせや移動環境の向上、公共交通の利用促進など、具体的な取組を定めるものとする。

③ 公共交通との連携が必要な計画・協定

公共交通の分野以外においても、平成 25 年 4 月に施行された「奈良県道路の整備に関する条例」に基づく『奈良県道路整備基本計画』（平成 26 年 7 月策定）において「公共交通利便の増進」への取組が示されている。また、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づく『奈良県高齢者居住安定確保計画』（平成 26 年 9 月策定）においても、高齢者の暮らしを支える地域づくりの推進のため、「安心して暮らせるモビリティ（移動の利便性等）の確保」が示されるなど、公共交通の分野との連携が進みつつある。

加えて、平成 26 年 11 月より、県は、天理市を皮切りに、大和郡山市、桜井市、奈良市、五條市、橿原市、大和高田市、高取町、御所市、三宅町、明日香村及び宇陀市（平成 28 年 1 月現在）と『まちづくりに関する連携協定』を締結し、県内市町村とともに、公共交通との連携も視野に入れたまちづくりの取組を推進しているところである。

また、平成 27 年に本県が地方創生のために策定した『奈良県地方創生総合戦略』などとの連携も重要であり、今後も公共交通に関する取組については、こうした計画や協定、政策などと連携していく必要がある。

3 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

県は、現在、地方創生のため、観光振興、企業立地の推進、雇用の創出、医療機関の充実、子育て支援、更に、地域包括ケアシステムの確立など、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』を目標に掲げた施策に取り組んでいる。言うまでもなく、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』は県民や来訪者がその効果を楽しむべきものである。

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・地域を支えるものであり、以下の意義・役割を有している。

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』（イメージ）

『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 等
『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 等
『訪れてよし』	観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成 等

県民の生活を支えるツールとして不可欠な『社会インフラ』

公共交通は、まちづくりと同様に、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ものである。

これは、「奈良県公共交通条例」でも示されているように、公共交通は道路や上下水道などと同様に、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に必要なものである。

そのため、公共交通を不便や不自由を感じる事のない移動環境を確保するための『社会インフラ』と位置づけ、その維持・確保・活性化を図る必要がある。

持続可能なまちづくりに資する手段としての交通

県内では自動車利用の増加に伴い、市街地が拡大する一方、中心市街地では交通渋滞が発生し、地域の魅力や活力を低下させてきた。

移動ニーズに応じた交通サービスを実現し、公共交通による移動を確保することで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待される。これにより、自動車交通量の減少や温室効果ガスの削減に寄与するとともに、中心市街地での回遊性向上や賑わい創出につながり、持続可能なまちづくりが実現するものと考えられる。

(2) 公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針

.....どのような施策とするか（施策内容）

県内には北西部のように、昭和40年代より大阪都市圏のベッドタウンとして発展し、現在では高齢化が進みゴーストタウン化の危機に直面している地域がある（このような地域は宅地造成された坂の多い高台である場合が多い）。一方、南部・東部の一部のようにかつて林業等が盛んであったが現在では過疎化・高齢化が進み、「限界集落」の危機に陥っている地域がある。これらの地域では、それぞれ、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』の具体的な姿が異なることは言うまでもない。

そのため、派生需要である交通のあり方も県内の地域によって異なるため、「脱マイカー」を目指し、「奈良らしい」公共交通の実現に向けて以下を指針として取り組むこととする。

『移動ニーズに応じた交通サービスの実現』

地域や時間帯により、利用者の属性も異なり、その結果、移動ニーズは異なるため、さまざまな移動ニーズに対応した交通サービスの実現を目指す。その際、顕在的な移動ニーズだけでなく、潜在的な移動ニーズの可能性についても想像しながら検討を行うこととする。その際、『どこでも、誰でも、自由に、使いやすく』というユニバーサルデザインを見据えながら検討を行うこととする。

具体的には、移動ニーズは以下の形態で表されるものとする。

1. 利用者数（乗降人員）
2. 利用者の地理的な分布・偏り
3. 利用者の時間帯の分布・偏り
4. 利用者の年齢層・職業等
5. 交通サービスの利用目的（主に、通勤、買い物、通学、通院、観光、公共施設利用、災害等緊急時）

一方、交通サービスの主要な要素は以下のものがあると考えられる。しかし、この交通サービスとして、鉄道事業、バス事業及びタクシー事業といった交通事業者が提供主体であるもののみならず、市町村によるコミュニティバスやデマンド交通のほか、自転車やレンタカー、マイカー、更には運転代行など、さまざまな運行形態があることに留意する必要がある。

1. 路線
2. ダイヤ
3. 運賃
4. 運行車両
5. 待合環境
6. 情報提供

1) 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

移動ニーズに応じた交通サービスを実現するにあたって、潜在的な移動ニーズがあるにもかかわらず、現存しない交通手段もあるはずである。一方、移動ニーズが時代とともに変わっているにもかかわらず、交通事業者などによる交通サービスが従前のままとされており、非効率となっているものもある。

そのため、交通事業者・行政等のリソースにも限度があることを踏まえ、交通網に対する『スクラップ・アンド・ビルド』を行いつつ、移動ニーズに合った形で移動の確保を図ることとする。

具体的には、奈良県地域交通改善協議会などの場において、以下の視点から検討を行い、路線の存続や新たな交通サービスへの転換を含めた運行の効率化を目指す。

1. 移動ニーズの把握
2. 移動手段の確保の必要性
3. 運行主体・形態のあり方
4. 経費分担の考え方

まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

そもそも移動ニーズは派生需要である。

地理的な側面から言えば、通勤・通学に係る移動ニーズであれば自宅と勤務先・学校との位置関係、買い物・通院・通所に係る移動ニーズであれば自宅とスーパー・病院・介護サービス施設等との位置関係、観光に係る移動ニーズであれば自宅もしくは滞在先の宿泊施設と観光地、または観光地間の位置関係によって決まってくる。そして、これらの出発地の自宅等と目的地の施設等を結ぶ道路や鉄道、更には駅前広場などにより構成されるまちづくりによって公共交通の姿やふさわしい交通モードのあり方が左右される。

一方、時間軸で見れば、通勤・通学であれば勤務先・学校の始業時間・終業時間、買い物・通院・通所であればスーパー・病院・介護サービス施設等の開業時間、観光ならば休日の期間・観光地の開園時間を軸に移動ニーズが発生する。

このため、勤務地の集積や学校の統合等、更には店舗の立地等の地域のまちづくりのあり方、病院の開業や診療対象、介護サービスの内容、観光地やイベント等のメインターゲットとなる客層等を踏まえながら、移動ニーズに応じた交通サービスを実現することが必要であり、交通と関連する施策との連携が求められるとともに、既存の公共交通を前提としたまちづくりのデザインを検討することも求められる。

また、社会インフラとして、移動ニーズに応じた移動手段を確保し、他の関連施策と連携することで、例えば、通学や通院のための送迎バスを公共交通の代替手段とすることによって運行費用の削減が可能となることも考えられる。更に、手軽に自由に利用できることで、よく外出するようになり、歩行機会が増えることで健康が増進し、医療費の削減につながることも考えられる。

このように、移動手段の確保・維持等にあたっては、これに要する費用と、その実施により、まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等の分

野において削減できる費用を総合的に勘案しながら、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していくことが必要である。

2) 対象とする交通サービス

対象とする交通サービスには、鉄道事業、バス事業及びタクシー事業といった交通事業者が提供主体であるもののみならず、市町村によるコミュニティバスや病院やホテル、老人保健施設などの施設バス、デマンド交通のほか、自転車やレンタカー、マイカー、更には運転代行など、バリエーションがあることに留意する必要がある。

公共交通の範囲を鉄道や路線バス、行政が運営主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、レンタカー、レンタサイクルとするが、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩など私的な交通を見据え、幅広くとらえる

あらゆる人が生活の目的のために移動する際には、起点から終点である目的地までのトリップの全体を通じた移動環境の向上が重要であり、一部のトリップだけでなく、全体のトリップをとらえる必要がある。

そのため、公共交通の範囲については、これまでのように鉄道や路線バス、コミュニティバスといった既存の提供体制に限らずに、施設バスやタクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、利用者が起点からこれらの公共交通へアクセスするためには、例えば、自家用自動車や自動二輪車、自転車や徒歩などの私的な交通によってなされるため、移動手段といわれるものを幅広くとらえる必要がある。

例えば、通勤・通学、あるいは買い物などのために公共交通を利用する場合、目的地によっては、当然ながら他の公共交通に乗り換えをすることとなる。

路線バスやタクシーで駅まで行って鉄道に乗り換えたり、自動車や自転車で駅に向かい、駅前の駐車場や駐輪場に車や自転車をとめて鉄道に乗り換えたり、更には路線バスやコミュニティバスの停留所まで自宅から徒歩で行ったりする。

また、鉄道駅で降りた後、商業施設、ホテル、ゴルフ場、自動車教習所、進学塾等が運営主体となっている施設バスに乗り換えて目的地に向かうこ

ともある。

そのため、乗り換え場所となる鉄道駅や駅前広場やバスターミナルなどの交通結節点とそのアクセスの基盤となる自転車道・歩道、更には自転車でのアクセスポイントとなる駐輪場といったものとも関連付けた上で移動の確保を図ることとする。

3) 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・結節点といったつながりを重視

公共交通の範囲を幅広くとらえると、移動の起点・終点のほか、複数の手段を利用するための乗換地点が見えてくる。つまり、多様な移動手段からなるネットワークや起点・終点・乗換地点といった拠点・結節点が公共交通のあり方を考える上で重要である。

例えば、鉄道やバスのネットワークは、移動ニーズの多い地点間を結び形成されている。移動ニーズが比較的少ない地域間の輸送はバスが、移動ニーズの比較的多い地域間の輸送は鉄道が担っており、これらがネットワークでつながることにより、広範囲に広がる地域を網羅している。

それぞれのネットワークがつながる地点、すなわち、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点では多くの乗換ニーズが発生する。一方、デパートやスーパー、病院、市町村役場、学校等は利用者が多く、多くの利用ニーズが発生する。

これらの移動や乗換のニーズの多い地点では、空間的・時間的な障害をなくし、抵抗なく移動できること―移動施設間のシームレス化―が必要であり、まちづくりと一体となった整備により、円滑な移動の確保を図っていく必要がある。

(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

取組指針に実効性を持たせるため、以下の点に留意して取り組むこととする。

1) 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 ～『奈良モデル』～

公共交通には、交通事業者により運営されている鉄道、路線バス、タクシーに加え、市町村により運営されているコミュニティバスなどがある。更に、民間事業所や病院・ホテル・塾・ゴルフ場等により運営されている施設バスなどが移動を確保するための手段として存在する。

また、県や市町村は路線バスの運行や鉄道駅のバリアフリー化等のために、国とともに補助金などによる支援を実施している。更に、より良いまちづくりのために駅前広場の整備や連続立体交差化、バス停の整備など道路環境の改善等を行っている。

このように、より良い公共交通をデザインするためには、もはや交通事業者単独で取り組むには限界があり、県や市町村など行政をはじめとした交通事業者以外の主体との連携・協働が必要となる。

具体的には、行政は、従来の交通事業者に依存した考えから転換し、公共交通は社会インフラであるとの考えのもと、サービス提供に責任を負うものとし、住民や交通事業者の活動を側面から支援することが必要である。特に県は、市町村または交通事業者等が実施する施策について必要な助言・人材育成等を支援することも求められる。

また、交通事業者は移動ニーズに対応し、より効率的な運行に努めるものとし、県民は公共交通を生活の足として愛着を持って育てていくという認識のもと、積極的に利用するなど、自ら地域交通へ関与・参画を図っていくことなどが必要であると考えられる。

本県においては、「住民自治が基本」、「県と市町村は対等なパートナーである」という基本的な2つの考え方に沿って、県と市町村または市町村間の連携・協働により、行政サービス向上と地域の活力の維持向上を図ることが重要と考えている。

しかし、『平成の大合併』の際、本県は他の都道府県と比べて市町村合併が進まなかったため、これ以上の合併は進まないとの認識のもと、合併という手法以外でのより効率的な行政運営を模索した。

現在、県において、県・市町村の行政資源（職員、予算、土地、施設等）を効率的に活用するため、県と市町村が対等の関係であるという前提で、例えば、税収強化、橋梁管理、水道運営、国民健康保険のあり方などさまざまな分野において、県・市町村間や市町村間で支援するという行政運営を行っている。

この行政運営を『奈良モデル』と呼んでおり、県が市町村と連携・協働することにより、市町村が把握しているが県では把握しづらいより細やかなニーズを共有した上で、より効率的な行政資源の活用を行うことができる。

今後の本県の公共交通を支えるため、この『奈良モデル』の方式により、奈良県地域交通改善協議会において、県、市町村、交通事業者、住民代表等と連携・協働を図りながら移動ニーズに応じた交通サービスを実現していくこととする。

2) 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

人口が増加し、商業地や宅地等の開発により都市が拡大してきた時代から、人口減少・少子高齢化の時代への変化に伴い、通勤・通学者数の減少や学校の統合等による通学路の変化、更には高齢者などによる買い物・通院交通の増加など、公共交通の移動ニーズは大きく変化している。

買い物のために外出していた時代から、ネット販売・通信販売等が発達し、外出しなくても済む時代へと大きく変化している。SOHO・テレワークの進展に伴い、クラウドコンピューティングやウェブ会議等により、通勤・通学をしなくても情報がリアルタイムで共有できるようになっている。

一方、昨今、「ワークライフバランス」が叫ばれる中、単に通勤・通学や買い物・通院のためだけに外出するのではなく、観光地へ向かうための移動やコンサート・美術館鑑賞などの娯楽のための外出に伴う移動などもみられる。

このように、移動ニーズの元となる公共交通利用者の地理的・時間的分布や利用者の属性は、人口集中地域の変化や人口減少・少子高齢化の進展、イ

インターネットの普及、余暇時間の増大等に伴うライフスタイルの変化などにより、時代とともに変化するものである。

このため、移動ニーズに応じた交通サービスの実現のためには、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することが求められることに留意する必要がある。

県民への情報提供及び県の公共交通施策への参画

本県は他の近畿圏の府県と比較してもマイカーへの依存度が高い。

鉄道やバスなどの公共交通を利用している県民もいるが、公共交通の置かれている厳しい状況や、コミュニティバス等の運行情報、更に県民の税金によって支えられている路線などが多いことについて知らない県民が大半であると思われる。

県民は公共交通の利用者という側面と納税者という側面を持っており、公共交通を支える重要なプレーヤーである。

このため、県民に対し、県内の公共交通の置かれているさまざまな状況について情報提供を行い、公共交通の重要性や現状を理解してもらうことが必要である。そうすることによって、例えば、公共交通を積極的に利用したり、地域のイベント等の開催主体として公共交通の利用促進のPRを行うなど、県民の公共交通への関心を高めるとともに、公共交通施策への参画意識を高めることが可能となる。

3) 継続的な取組

P D C A サイクルによる定期的検証

移動ニーズは時代とともに変化することから、これに応じた交通サービスを実現するためには、絶えずこの変化を把握しながら、改善していく必要があり、交通関係者が一丸となって、利用促進策の更なる工夫を行うことが必要である。

このため、奈良県地域交通改善協議会などにおいて、P D C A サイクルにより、県、市町村、交通事業者、県民等が協働しつつ、移動ニーズに応じた交通サービスが提供されているかどうかを定期的に検証する必要がある。

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は、現行の各路線などに係る利用者数やコスト等のデータに基づき、実態を把握することは必要不可欠である。そのため、県内の交通事業者に対しては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」等に基づく移動等円滑化の報告にある駅の乗降客数等に加え、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・事業用送迎バスなどの施設バス・スクールバス・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が求められる。

しかし、これだけでは潜在的な移動ニーズを推測することができない。例えば、大規模店舗の出店や病院・介護サービスの開業、県や市町村などの行政機関の事務所の移設、新たな観光コンテンツの掘り起しなどによる新たな観光名所の整備、更にはこれらを結ぶ道路の整備等といった新たなまちづくりに係る情報は、潜在的な移動ニーズを推測するためには不可欠な情報である。このため、県よりも現場に近い市町村、そして、県よりも利用者に近い交通事業者、更には住民等と協働しながら、数値化されていない情報も把握することが必要となる。

4 総合的かつ計画的に講ずべき施策

県は移動ニーズに応じた交通サービスの実現を目指し、まちづくり、保健、医療、福祉、教育、観光、産業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、

(1) 『これまでの取組を更に推進していくもの』

(2) 『取組内容を今後新たに検討するもの』

に施策を分けて、取り組むこととする。

(1) 『これまでの取組を更に推進していくもの』

奈良県地域交通改善協議会やその幹事会・地域別部会などにおける市町村、警察、道路管理者、交通事業者及び住民等の関係者による協議やワークショップで、アイデアを出し合って公共交通に関する取組を進めるとともに、県内の関係部署と連携して実施することを基本としつつ、交通以外の他分野とも連携し、さまざまな枠組みに基づいてこれまでの取組を更に推進していくこととする。

「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

平成27年6月、奈良県地域交通改善協議会を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会として位置づけたところである。

県においては、税収強化、橋梁管理、水道運営、国民健康保険のあり方などさまざまな分野において、市町村と県が役割分担を決めた上で協働する『奈良モデル』の取組を推進しており、同協議会においても、同様の考え方に基づき、市町村をはじめとした行政・交通事業者・住民等と連携・協働を図りながら、『奈良県地域公共交通網形成計画』を策定することとする。

具体的な路線のあり方については以下のプロセスを同計画の「基本的な方針」として定めることとし、このプロセスを経た上で同計画の「対象区域」や「目標を達成するために行う事業及び実施主体」として示し、区間毎の具体的な取組等を定めることとする。

【公共交通とまちづくり等の検討プロセス】

- ① 協議会メンバーの交通事業者・市町村などに対し、定期的に路線バス・コミュニティバス・施設バス・スクールバス・タクシー等の路線別データの提供を求める。
- ② これらのデータに基づき、複数市町村を跨ぐ路線バス・市町村連携のコミュニティバス及び市町村内完結のコミュニティバスについて、1. 基本的な方針の指標・目標<複数市町村を跨ぐ県内の路線バス等>に照らし合わせ、路線毎に『診断』を実施する。
- ③ 『診断』の結果を踏まえ、関係市町村・交通事業者・警察・道路管理者・住民代表などで、路線毎の望ましい姿について協議・ワークショップを行う。
- ④ 協議・ワークショップにおいては、関係者による連携・協働のもと、協議路線のエリア内の鉄道駅や接続するコミュニティバス等も含め、路線・ダイヤ・車両・運賃等の検討を行う。並行して、次のまちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携を踏まえ、公共交通とまちづくりのあり方、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を行う。
- ⑤ その結果、対象区域や取組の実施主体や役割分担を明らかにした『公共交通とまちづくりのデッサン』を作成し、これを具体化するため、交通事業者の経営リソースとのマッチング（交通事業者の路線バスとした上で行政が補助を行うのか、行政が出資等を行い、運営・運行主体となる交通事業者を設立する「公設民営」とするのか、行政が運営主体となり交通事業者へ運行を委託する「公営民託」とするのか、施設バスのように民間の事業者が運営主体となり運行を交通事業者に委託する「民営民託」とするのか等）を行うとともに、国・県・市町村の行政リソース（国や県・市町村の補助金・特別交付税・過疎債等の活用、コミュニティバスの運行委託、施設バス・スクールバス・タクシーの活用、バス停の整備、歩道の整備等）とのマッチングや住民による利用促進の取組を行う。特に、補助金の活用の際、県は、<複数市町村を跨ぐ県内の路線バス等広域的な視点と移動ニーズを図る客観的な指標>の目標を満たす見込みがある場合に補助金を交付することができることとする。

まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

移動ニーズは派生需要という特性を有している。移動をする者は派生需要の根本となる需要、すなわち、移動目的を有しており、さまざまな社会経済に関わる活動をしている。主な移動目的として、通勤、買い物、通学、通院、観光などがあり、交通サービスを移動ニーズに対応させるためには、これらの目的の源にある施策との連携やマッチングが必要である。そのため、奈良県地域交通改善協議会における路線別の協議において、関係市町村、交通事業者、警察等の関係者で協議・ワークショップを行い、以下の県が実施している取組や、市町村独自の取組と連携した形で、県内のエリア・路線毎に、地域の諸活動を根源とする移動ニーズを把握しながら、一体的に路線・ダイヤ・運賃や待合環境等のあり方などの方策を決定した上で実行する。あわせて、既存の公共交通を前提にまちづくりのあり方を考えることもあり得るため、まちづくりに係るアイデアがあれば提言することとする。

<まちづくり>

- ① 拠点施設やアクセスニーズが高い施設等をつなぐ公共交通
 - ・ 京奈和自動車道のインターチェンジ周辺や、主要幹線道路や既存工業団地周辺における工業系の土地利用をより効率的に進めるために、公共交通アクセスの向上を検討
 - ・ 京奈和自動車道御所インターチェンジ周辺において中南和振興のため整備を図っている産業集積地への公共交通アクセスの向上を検討
 - ・ 道の駅など、情報発信基地を利用した情報ネットワークの整備や観光交流のための拠点施設の整備等を進め、地域資源を活かした都市部との交流・連携の促進
 - ・ 南部・東部地域での買い物を、市町村、NPO及び民間企業等、多様な主体と連携し、「固定店舗の維持・誘致」「商品の配達」「店舗までの交通確保」などの方法で支援
 - ・ 駅などから観光地までの直行バスの運行
 - ・ 路線バス利用者に対する補助等による観光客の南部・東部地域へのアクセス支援
 - ・ 奈良市内の目抜き通りである大宮通りとその周辺に位置する奈良公園・平城宮跡・県庁舎周辺の県立美術館や文化会館・県営プール跡地等の魅力向上
 - ・ 年間を通じて観光客が訪れる通年型観光交流地域づくりとして、新たな交流拠点を整備

- ・ 県立医科大学教育・研究部門の移転、附属病院の機能充実及び周辺まちづくりの推進（現在、県は近鉄大和八木駅から医大病院玄関口の路線バスの運行に対し支援）
 - ・ 奈良県総合医療センター移転後の周辺地域において、医療・予防・介護・健康づくり・子育て等が連携した全国モデルとなる取組の推進
- ② 関係機関との協定締結や計画に基づく連携
- ・ 奈良市、大和高田市、大和郡山市、天理市、橿原市、桜井市、五條市、御所市、三宅町、高取町、明日香村及び宇陀市との『まちづくりに関する連携協定』の締結
 - ・ 『桜井市近鉄大福駅周辺地域のまちづくりに関する基本協定』に基づく、地域交通の確保や県営住宅、県有地を活用した拠点施設の整備
 - ・ 西日本旅客鉄道株式会社との包括連携協定に基づく鉄道駅前等のまちづくり
 - ・ 『奈良県住生活基本計画』において、交通施設を中心とした住まいづくりを推奨し、市町村等が実施する地域公共交通確保事業の取組を支援
- ③ 公共交通の運行改善、サービス向上に資する基盤の整備
- ・ 京奈和自動車道等、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網である「骨格幹線道路ネットワーク」の整備
 - ・ 産業集積地への端末アクセス道路の確保など、企業立地を支援する道路整備
 - ・ 観光地へのアクセスの強化など、観光振興に資する道路整備
 - ・ 購買・飲食等消費利便の増進など、生活利便の向上に資する道路整備
 - ・ 災害に強い道路整備など、安全・安心を支える道路整備
- ④ 低炭素を目指す新しい移動手段の導入促進
- ・ 次世代自動車（電気自動車、プラグインハイブリッド車、水素自動車）の導入促進
 - ・ 水素ステーションの導入可能性検討
 - ・ 電気自動車の充電インフラ整備（主要道路沿いの道の駅や店舗、目的地の観光地や宿泊施設等への充電器の整備促進）

<医療>

- ・ 県立医科大学教育・研究部門の移転、附属病院の機能充実及び周辺まちづくりの推進（再掲）
- ・ 奈良県総合医療センター移転後の周辺地域において、医療・予防・介護・健康づくり・子育て等が連携した全国モデルとなる取組の推進（再掲）
- ・ 南和広域医療組合による南和地域公立病院新体制の整備にあたり、バス乗降場を病院玄関付近に確保
- ・ 奈良市六条山地区（近鉄西ノ京駅付近）に新奈良県総合医療センターの開業（平成29年度中あるいは平成30年度初頭に開業予定）

<教育・文化>

- ・ なら食と農の魅力創造国際大学校の開校（桜井市）
- ・ （仮称）奈良県国際芸術家村構想の策定・整備
- ・ 「ムジークフェストなら」や奈良県大芸術祭の開催、平成29年度に奈良県で開催する国民文化祭等
- ・ 県立高校等における学校の統合等
- ・ 学校のカリキュラム・部活動等の諸活動

<福祉・保健>

- ・ 介護が必要になっても、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるように、地域の実情に応じて医療、介護、介護予防、住まい、日常生活の支援が包括的に確保される仕組みである「地域包括ケアシステム」の構築を推進
- ・ 奈良県総合医療センター移転後の周辺地域において、医療・予防・介護・健康づくり・子育て等が連携した全国モデルとなる取組の推進（再掲）
- ・ 「桜井市近鉄大福駅周辺地域のまちづくりに関する基本協定」に基づき、地域交通の確保や県営住宅、県有地を活用した拠点施設の整備（再掲）
- ・ 山間部の高齢者を対象にスマートフォンを活用した取組の推進
- ・ 特別養護老人ホーム等の整備
- ・ 地域密着型介護老人福祉施設等の整備

<観光>

- ① 観光地をつなぐ、周遊観光、観光活性化に資する公共交通
 - ・ 奈良市内の目抜き通りである大宮通りを軸とした観光拠点施設の整備、県の奈良公園基本戦略に基づく奈良公園エリアの魅力向上、県庁周辺・県営プール跡地・平城宮跡歴史公園の整備促進
 - ・ 奈良の魅力を一層高める交通環境の充実（「ぐるっとバス」の運行、市街地郊外の駐車場を利用したパークアンドライドの実施、登大路駐車場のターミナル化、広域的な自転車利用ネットワークの整備推進、観光案内サインの充実）
 - ・ タクシー、レンタカー会社による二次交通の整備の促進
 - ・ 路線バスを活用した南部・東部地域への誘客促進
 - ・ 宿泊観光客の誘致強化を図るため、奈良への宿泊を伴う団体旅行のバス借上に対する支援

- ② 公共交通の利用促進を図る沿線施設、イベント等との連携
 - ・ 平城宮跡における平城京天平祭、奈良県冬季誘客イベント「大立山まつり」等のイベントの開催、奈良公園光とあかりのイベント開催、なら燈花会の開催、奈良フードフェスティバルの開催
 - ・ 「ムジークフェストなら」や奈良県大芸術祭の開催、平成 29 年度に奈良県で開催する国民文化祭等（再掲）
 - ・ オーベルジュ・ド・ふれざんす 桜井の開業
 - ・ うだ・アニマルパークを拠点としたイベントの開催、「うだ」の魅力発信、周辺環境の整備
 - ・ 世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」をはじめ、紀伊半島の豊かな歴史、文化、自然資源を活用した各種イベントの開催や観光情報の発信
 - ・ 多彩な「奈良県を歩いて楽しむ仕組み」の充実
 - ・ 万葉集をテーマにしたデザイン性の高い観光列車の沿線周辺における観光誘客や地域活性化の推進
 - ・ 史跡・名勝飛鳥京跡苑池の復元整備
 - ・ 外国人観光客を吉野、飛鳥をはじめとする地域に導く周遊ルートの創出
 - ・ 馬見丘陵公園で開催する馬見チューリップフェアをはじめとする各イベントの開催
 - ・ なら食と農の魅力創造国際大学の周辺で彩りある景観・眺望づくりの実施

- ・ 南部・東部地域における食と農を活かしたオーベルジュ等の宿泊施設の整備とネットワーク化の推進
- ・ 宿泊客に対し、南部・東部地域までの交通費をキャッシュバックすることで、当該地域への来訪と宿泊を促す宿泊者限定の「路線バス運賃キャッシュバックキャンペーン」の実施(平成26年度以降実施)

③ 公共交通による移動円滑化、快適性向上

- ・ 奈良市内の渋滞緩和を目的として、鉄道駅やパークアンドライド駐車場と奈良公園・平城宮跡などの主要観光施設を結び周遊観光の促進を図る「ぐるっとバス」を運行
- ・ 広域的な周遊観光促進や地域活性化を図る『奈良県自転車利用促進計画』の中で「公共交通網を活用した自転車利用ネットワークの拡大」を位置づけ、鉄道駅やバスターミナルにおけるレンタサイクルの充実等のサービス提供、鉄道事業者等と連携・調整したサイクルトレイン等の検討
- ・ 京奈和自動車道等、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網である「骨格幹線道路ネットワーク」の整備(再掲)
- ・ 観光地へのアクセスの強化など、観光振興に資する道路整備(再掲)
- ・ 京都府、和歌山県と連携し、広域的な自転車道を整備
- ・ 広域的な自転車利用ネットワークの構築や走行環境の改善

公共交通の利用環境の整備

鉄道・バス・タクシー等の輸送サービスを利用するためには、鉄道駅やバス停へのアクセスが必要であり、そのためには車道・歩道の整備が求められる。とりわけ、高齢者・障害者等については、これらの輸送サービスを利用するためのアクセスとしてバリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応等も必要となる。

更に、輸送の快適性の観点から交通渋滞の影響を避けるためにバス専用道の整備等が必要な場合もある。

このように、移動ニーズに応じた交通サービスを実現するためには、公共交通の快適な利用環境を整備することが不可欠であり、ハード・ソフト一体で、以下の取組を行うこととする。

- ① バリアフリー
 - ・ 鉄道駅・バス車両のバリアフリー化の推進及び「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく市町村による基本構想の策定の促進
- ② バスの待合環境の整備
 - ・ 『奈良交通株式会社との連携協定』に基づく、バス停の上屋整備の促進
- ③ 『奈良県道路整備基本計画』、『奈良県自転車利用促進計画』、『奈良県安心歩行空間整備方針』、『奈良県住生活ビジョン』等と連携した以下の取組
 - ・ 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
 - ・ 歩道の整備
 - ・ 案内標識の整備
 - ・ 自転車道の整備
- ④ 情報技術の活用
 - ・ スマートフォンの普及等を踏まえたバスロケーションシステムの整備をはじめとした公共交通に係る情報提供システムの開発の促進
- ⑤ 利便性向上
 - ・ ICカードの導入に係る支援と運営主体・運行主体への導入への働きかけ
- ⑥ 鉄道の利用環境整備
 - ・ 鉄道について、地域住民の利便性の向上、観光客の輸送手段として、整備を促進
 - ・ バスについて、鉄道ターミナルから拠点地域などを結ぶサービスの充実
 - ・ JR五条駅、近鉄下市口駅などのターミナル整備の促進

公共交通のソフト面での利用促進

「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」のためには、鉄道や路線バス、コミュニティバス、施設バス、タクシー等のサプライサイドの取組だけでは、これからの人口減少・少子高齢化に向かう状況下で先細りすることが目に見えている。

そのため、現に存在している移動ニーズのほか、潜在的な移動ニーズが何か、探し求める必要があるとともに、掘り起こす必要がある。

そのため、温室効果ガスの削減にも寄与するモビリティマネジメントをはじめとした以下のようなディマンドサイドへ働きかける取組を行うこととする。

- ・ 県内の観光キャンペーンやイベントにあわせ、交通事業者や市町村、更に宿泊施設や商業施設と連携した公共交通の利用促進
- ・ 交通事業者の鉄道・路線バスや市町村のコミュニティバス等に係る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に関する取組の実施

また、奈良県地域交通改善協議会における路線別の協議において、関係市町村、交通事業者、警察、住民代表等の関係者で協議・ワークショップを行い、公共交通のソフト面での利用促進に係るアイデアが出てきた場合には、役割分担を決めた上でその利用促進の取組を行うこととする。

市町村との連携・協働

本県においては、「住民自治が基本」、「県と市町村は対等なパートナーである」という基本的な2つの考え方に沿って、県と市町村または市町村同士の連携・協働により、行政サービス向上と地域の活力の維持向上を図ることが重要と考えている。

しかし、『平成の大合併』の際、本県は他の都道府県と比べて市町村合併が進まなかったため、これ以上の合併は進まないとの認識のもと、合併という手法以外でのより効率的な行政運営を模索した。

現在、県において、県・市町村の行政資源（職員・予算・土地・施設等）を効率的に活用するため、県と市町村が対等の関係であるという前提で、例えば、税収強化、橋梁管理、水道運営、国民健康保険のあり方などさまざま

な分野において、県・市町村間や市町村間で支援するという行政運営を行っている。

この行政運営を『奈良モデル』と呼んでおり、県が市町村と連携・協働することにより、市町村が把握しているが県では把握しづらいより細やかなニーズを共有した上で、より効率的な行政資源の活用を行うことができる。

今後の本県の公共交通を支えるため、この『奈良モデル』の方式により、奈良県地域交通改善協議会において、県、市町村、交通事業者、住民代表等と連携・協働を図りながら移動ニーズに応じた交通サービスを実現していくこととする。

また、市町村が実施するコミュニティバス等の運行について、県は市町村の地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議に助言する立場として参画しているとともに、市町村の地域公共交通に係る計画策定等への支援を実施しているところである。

同じく『奈良モデル』の取組として、平成 26 年 11 月より県は県内市町村と「まちづくりに関する連携協定」の締結を契機に市町村と連携・協働してまちづくりに取り組んでおり、これらの取組と連携を図りながら、引き続き、市町村に対する支援を行うこととする。

県民等とのコミュニケーション

「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」のためには、移動ニーズの源である県民や観光客などのディマンドサイドからアプローチすることが重要であり、時代とともに変化する移動ニーズを追求するためには県民等からニーズや提案などの『声』を絶えず汲み取るとともに、利用促進をはじめとした公共交通に係る取組を県民とともに実施できるよう、以下の取組を行うこととする。

- ・ 奈良県地域交通改善協議会に係る協議・ワークショップにおける住民代表の参画
- ・ 県が参画している市町村の地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議のメンバーである住民代表からの意見・アイデア等の吸い上げ
- ・ ウェブや広報誌等を用いた情報発信及び県民（サポーター）に対する定期的なアンケート

災害等緊急時の対応

主な移動ニーズとして、通勤、買い物、通学、通院、観光といった『平時』のものだけでなく、災害等緊急時の避難という『有事』のものもある。

この『有事』における移動ニーズに応じた交通サービスを実現するため、従前から、「災害対策基本法」に基づく『奈良県地域防災計画』では指定地方公共機関等である西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、奈良交通株式会社による緊急輸送が定められており、万が一に備え引き続き有事の際の県民の移動を確保する。

交通安全の取組との連携

公共交通を利用する際に、利用者は必ず徒歩空間を通過して、鉄道駅やバス停などにアクセスする。

しかし、歩道に自動車が突入してきて、死傷者が出るなどの痛ましい交通事故が後を絶たない。

このため県では、「交通安全対策基本法」に基づき、『奈良県交通安全計画』を定め、交通安全に係る取組を進めている。特に、徒歩空間の安全確保については、『奈良県安心歩行空間整備方針』に基づき、歩道の整備等を行っており、引き続き、これらの取組とも連携し、『移動ニーズに応じた交通サービスの実現』に向けた取組を進める。

現在進めている取組として、近鉄尺土駅、近鉄石見駅の例がある。

- ・ 近鉄尺土駅については、歩道や歩行者溜まりがなく、危険な状態のため、葛城市事業において駅周辺整備をまちづくりの重点施策と位置づけ、駅前広場、歩道、立体横断施設等を整備
- ・ 近鉄石見駅については、三宅町において現在不足している駅前ロータリー機能の確保、歩道整備及び踏切周辺の円滑で安全な交通を確保

(2) 『取組内容を今後新たに検討するもの』

移動ニーズは絶えず変化するものである。この変化は、移動ニーズが派生需要であるが故、その根源となるライフスタイルの変化に起因するものである。このライフスタイルの変化は、県内の社会経済の環境変化に起因する場合も多く、1) 『これまでの取組を更に推進していくもの』で掲げられている取組の枠内では対応できない可能性がある。

このため、その取組のあり方を含め、今後新たに検討するものを示しておく必要がある。

新たに検討するものについては、具体的な取組時期などが現時点では不明であるものや、コンセプトに留まっており具体的な取組手法が明確でなく熟度が十分でないもの、または県民のコンセンサスが必ずしも得られていないものなど、さまざまであるが、以下のコンセプトとの連携も視野に入れた検討を行うこととする。

まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

まちづくりは、用地取得等の手続きだけでなく、それぞれの地域の機能や役割の方向性を関係者で十分議論し決定することにも時間を要するものである。それは、単に整備前のコンセプトの決定だけでなく、整備後の県民等の社会経済活動の熟度によっても変わる。

例えば、教育のあり方では、今後少子化が進む中で、学校の統合等や集約された学校への通学という形で教育サービスの提供方法に変化が起きる可能性がある。

しかし、具体的に取組を進めていく際には、アクセスの問題など移動の確保の問題に直面し得ることから、これらの動きを注視しつつ移動のあり方について連携した検討を行うこととする。

<まちづくり>

- ・ リニア中央新幹線『奈良市附近』駅の周辺のまちづくり
- ・ 『まちづくりに関する連携協定』を新たに締結した市町村とのまちづくりの検討
- ・ 近鉄大和西大寺駅のターミナル化のための近鉄大和西大寺～近鉄奈良間の輸送の改善
- ・ 自転車道・歩道の上屋の整備などによる公共交通の移動環境の更なる改善の検討

<医療>

- ・ 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整備の検討

<教育・文化>

- ・ 学校の統合等が生じた場合、集約した学校への移動手段の検討

<福祉・保健>

- ・ 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
- ・ 恒常的に通院を要する障害者が通院できる送迎バス等の検討

<観光>

- ・ 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
- ・ 「奈良県外国人観光客交流館」発着のバスの運行

<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

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

現在、県の交通事業への関与としては、奈良県地域交通改善協議会による取組に加え、路線バスの運行やバリアフリー化への支援、鉄道駅のバリアフリー化への支援が中心となっている。また、市町村への関与として、市町村が運行するコミュニティバス等の運行計画の策定や車両購入への支援が中心となっている。

タクシー事業については、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」に基づく奈良市交通圏タクシー特定地域協議会等に参画しているところである。

加えて、平成 27 年度より、地方分権の一環として、国土交通大臣が権限を有していた運転代行業に係る行政手続きが都道府県に一部委譲されたことを受け、その行政手続きを行っている。

しかし、県は、タクシー事業者をはじめ、レンタカー事業者や運転代行業者との具体的な協働は行っていないのが現状である。

県民や観光客のさまざまな移動ニーズに対応した、バラエティ豊かな交通サービスを実現するため、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に引き続き取り組むとともに、今後は協働の枠組みのあり方について検討を行う。

無人化された鉄道駅の再活性化

鉄道事業については、近畿圏における輸送人員の減少により鉄道事業者の経営改善の一環として、県内においても鉄道駅における駅係員の無配置化や配置時間の短縮が進んできており、平成 28 年 1 月現在、全 125 駅のうち、駅員が無配置化された駅が 43 駅、駅員の配置時間が短縮された駅が 23 駅となっている。

このような鉄道駅がある地域においては、高齢者・障害者等への対応や防犯や事故の対応への不安の声が挙がっている。

しかし、鉄道駅は地域の社会経済活動の重要な拠点である。このため、鉄道駅及びその周辺のまちづくり及び地域の活性化のため、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・方策のあり方について検討を行う。

新たな交通サービスの実現に向けて

例えば、繁忙期の観光地のため、バス事業者による臨時バスの運行のほか、SNS 等で利用者や運行者を募り、輸送サービスを提供する体制の構築や、登山客が下山した際に、登山開始した地点へ移動する輸送サービスなど、さまざまな交通サービスが考えられる。

また、移動というものを広くとらえると、自転車を活用したものや、高齢者等のニーズに対応し、坂道の徒歩を補助するためのゴンドラを使ったものなどの交通サービスも考えられる。

更に、災害等の緊急時に、現行の指定地方公共機関等の鉄道事業者やバス事業者のみでは対応に限界がある可能性がある。

このため、これらの交通サービスの実現やそのサービス構築の方策等について検討を行う。

働く場としての交通事業者のあり方

全国的な傾向として、交通事業に従事する職員の平均年齢が高齢化しており、このままでは将来地域を支える公共交通の担い手がなくなる恐れがある。

一方、県内の交通事業者は、地元出身者の雇用の受け皿となっており、特に、県内の南部・東部地域出身の若者の雇用の受け皿ともなっている。

このため、国の検討の動きを踏まえつつ、県内の交通事業に従事する者の育成のあり方について交通事業者と連携しつつ検討を行う。また、県においては、地方創生の取組として、脱ベッドタウン化を行い、『県内の雇用の確保』のための取組を行っていることから、交通事業者における雇用の確保のあり方についても検討を行う。

運賃の活用

かつて、国において、特に、鉄道行政の分野で輸送力増強のための都市鉄道を整備するため、運賃収入の一部をその整備のための基金に留保して、財源として活用する仕組みが構築された。

今後運賃の収入を活用して、例えば、待合環境の向上や新たな車両の購入、更にはネットを活用した新たなサービスのための投資を行うこともあり得ると考えられる。

平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法において、地方公共団体が『地域公共交通網形成計画』を前提とした『地域公共交通再編実施計画』を策定し、国から認定された場合には、例えば、バスやタクシーなどの陸上輸送を規制対象としている「道路運送法」に基づく運賃認可の特例等が設けられた。

このため、今後移動ニーズに応じた交通サービスを実現するための方策の一環として、交通環境を充実させるため、運賃の活用の可能性について、国の動きも踏まえながら、県でも検討を行う。

財政支出のあり方

「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」のため、例えば、県の補助金のほか、国の補助金や、特別交付税・過疎債等の活用のみならず、市町村レベルにおいては、コミュニティバスやデマンド交通の車両のほか、スクールバスの車両を活用した交通サービスの提供など、財源や資材などさまざまな行政リソースの活用を工夫しているが、交通行政に係る分野という「部分均衡」的な側面が強い。

一方、現行の路線バスの運行費の補助金をはじめとした公共交通への補助がなくなり、バス事業者が撤退した結果、他の行政分野での財政負担が増える可能性があり、公共交通へ補助することでかえって他の行政分野での財政負担がなくなり、かつ、効果も大きくなる可能性があるという考え方がある。

これは、『クロスセクターベネフィット』という概念であり、この概念を踏まえ、公共交通に係る財政支出のあり方について、「一般均衡」的な考え方のもと、他の行政分野の財政支出も考慮した上で最適な財政支出のあり方について検討を行う。

県職員はじめ公共交通に関わる人材の育成

地域を支える公共交通をはじめとした交通サービスを移動ニーズに応じたものとするため、奈良県地域交通改善協議会の取組を進めているところである。

しかし、交通事業者のみに公共交通を任せるには限界が来ており、今後、市町村や県民などとも連携して、県が積極的に移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制を構築することが求められる。

これまでも、県は、交通行政については、バス事業者への補助といった事柄などについて国に任せることが多かった。

今後、県が交通行政を担うためには、移動ニーズが派生需要という特性を有していることを十分に認識し、その根源となる多様な社会経済活動を踏まえた他の行政分野についても熟知しておく必要がある。

このため、県の他の行政分野の取組も把握しながら、県の交通行政を担う行政職員や県民、民間事業者などを養成する人材の育成のあり方について検討を行う。

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

行政が提供する交通サービスについては、委託側の行政が求める条件次第では、バス事業者のみならず、タクシー事業者などにも任せることができるものがあり、生駒市のコミュニティバスのように運行をタクシー事業者に委託しているケースもある。

また、委託側の行政が交通事業者と契約を結ぶにあたって、競争入札を実施したことにより運行経費が安く済んだというケースが見られる。また、路線バスに対する補助を行うよりも、サービスの質は一定でも、市町村がコミュニティバスを運行することにより運行経費が安く済んだというケースも見られる。

このため、県が提供する「ぐるっとバス」や市町村が提供するコミュニティバスなど行政が提供する交通サービスに係る入札をはじめ、その他契約のあり方について検討を行う。

おわりに

本計画は近年の公共交通を取り巻く厳しい現状や課題を踏まえつつ、公共交通がかけがえのないものであるにもかかわらず危機的状況にあるという認識に立ち、公共交通に関する施策等の基本的な方針や、公共交通に関し県が総合的かつ計画的に講ずべき施策等を定めたものである。

「3 公共交通に関する施策についての基本的な方針」では、「公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針」として「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」を掲げ、社会経済の動向やライフスタイルの変化により、時代とともに刻々と変化する移動ニーズに対応するための考え方と、対象とする交通サービス、及びまちづくりなどとの連携についても提示した。

更に、本計画が単なる計画で終わらず、目指す将来像を実現できるよう実効性を高めるため、情報共有と市町村、交通事業者、県民との連携について提示した。また、近年は社会経済動向の変化が激しいことから、継続的に利用状況やニーズを把握し、持続可能な公共交通を確保するため、PDCAサイクルによる定期的な検証など継続的な取組についても提示している。

「4 総合的かつ計画的に講ずべき施策」では、「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」の2つの観点から本計画の取組を具体化し、交通そのものの施策に加えて関連する施策についても幅広い視点から立案した。

全ての県民や来訪者が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を実現するため、県、市町村、交通事業者、県民がそれぞれの立場で何ができるかを考え、それぞれの役割を果たしながら関係者が連携して『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』を目指し一丸となって取り組んでいきたい。

(別紙) 基本方針に対応する指標・目標について

基本方針に対応して、公共交通に関する取組の成果を計測するものとして以下の指標・目標を設定する。

また、指標・目標については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する『奈良県地域公共交通網形成計画』の計画対象区域毎に地域の特性などに応じ設定することとする。

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 等	
	常住人口（国勢調査、5年毎）
	交通手段別分担率（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎）
	外出率（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎）
	歩行関係（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎）
	歩道整備率（道路統計年報、毎年）
	県管理道路の道路整備率（道路統計年報、毎年）
	まちづくりのための活動行動率（社会生活基本調査、5年毎）
	空き家率（住宅・土地統計調査、5年毎）
	公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年）
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 等	
	従業人口（経済センサス、5年毎）
	交通手段別分担率（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎）
	工場立地件数（工場立地動向調査、半年毎）
	公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年）
訪れてよし 観光地へのアクセス確保、広域周遊観光ルートの形成 等	
	交通手段別分担率（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎）
	観光入込客数（県観光客動態調査、毎年）
	延べ宿泊者数（県宿泊統計調査、毎年）
	外国人訪問客数（訪日外国人消費動向、毎年）
	公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年）
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

複数市町村を跨ぐ県内の路線バス・市町村連携コミュニティバス

指標	目標
1便あたり利用者数	3.0人以上
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%以上 市町村連携 20%以上
利用者1人あたりの行政負担	2,000円以下

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回あたりの利用者数	1.0人以上
収支率	20%以上
利用者1人あたりの行政負担	2,300円以下

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

公共交通の範囲を鉄道や路線バス、行政が運営主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、公共交通空白地有償運送、レンタカー、レンタサイクルとするが、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩など私的な交通を見据え、幅広くとらえる

バリアフリー化

指標	目標
1日あたり平均乗降客数3,000人以上の駅のバリアフリー化率	100%（平成32年度末）
県内のノンステップバスの導入率	70%（平成32年度末）

接続

主要駅（1日あたり平均乗降客数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

ダイヤの整合性

- ・目的地の運営時間（病院・公共施設・商業施設等）
- ・輸送手段間の乗換え（鉄道・路線バス・コミュニティバス等）

奈良県公共交通基本計画

資料編

目次

1 社会情勢	1
1.1 人口減少と高齢化	1
1.1.1 人口減少	1
1.1.2 高齢化	2
1.1.3 自動車保有率	3
1.2 ライフスタイルの変化	4
1.2.1 インターネットの普及	4
1.2.2 スマートフォンの普及	5
1.2.3 インターネットショッピングの普及	5
1.2.4 余暇の過ごし方	6
1.3 観光	8
1.4 マイカーの普及	9
1.4.1 自動車保有台数	9
1.4.2 免許保有者数	9
1.4.3 自動車交通量	10
1.5 市町村財政	12
2 交通事業者を取り巻く環境	14
2.1 道路交通環境	14
2.1.1 混雑度	14
2.1.2 旅行速度	15
2.2 鉄道・路線バス	16
2.2.1 提供サービス	16
2.2.2 輸送人員	19
2.2.3 バス事業	21
2.3 タクシー	24
2.3.1 車両数	24
2.3.2 輸送人員	24
3 人々の動きの変化	26
3.1 外出率	26
3.2 発生集中交通量	27
3.3 代表交通手段別発生集中交通量	28
3.4 年齢別発生集中交通量	29
3.5 市町村別発生集中交通量	30
3.6 鉄道駅端末交通分担率	31
3.7 流動状況	32
3.8 時間帯別移動状況	33
3.9 健常者・障害者別移動状況	33

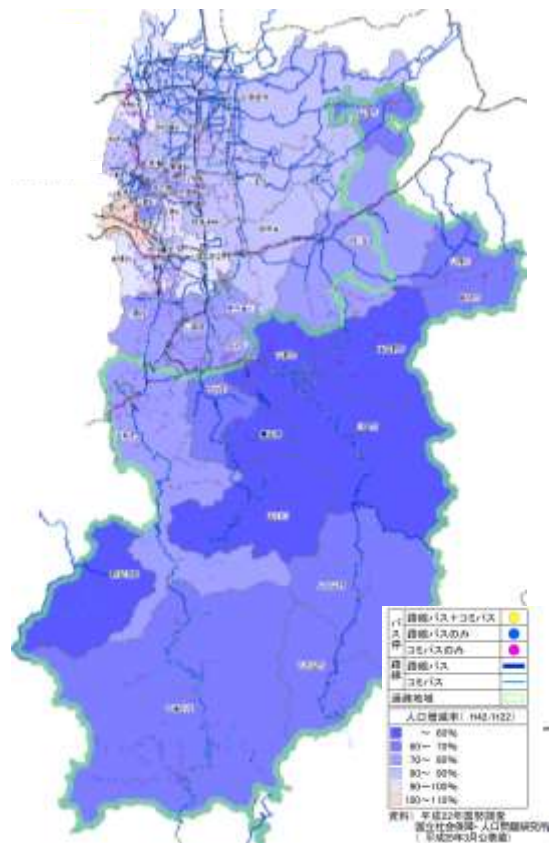
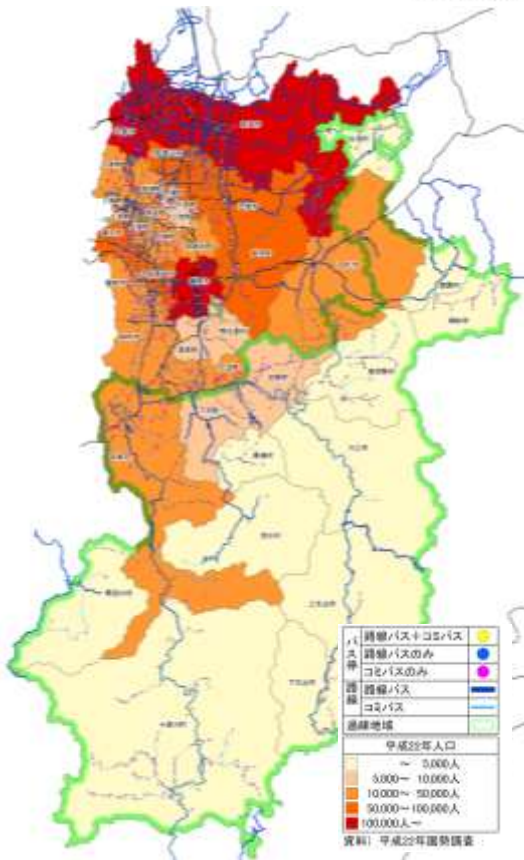
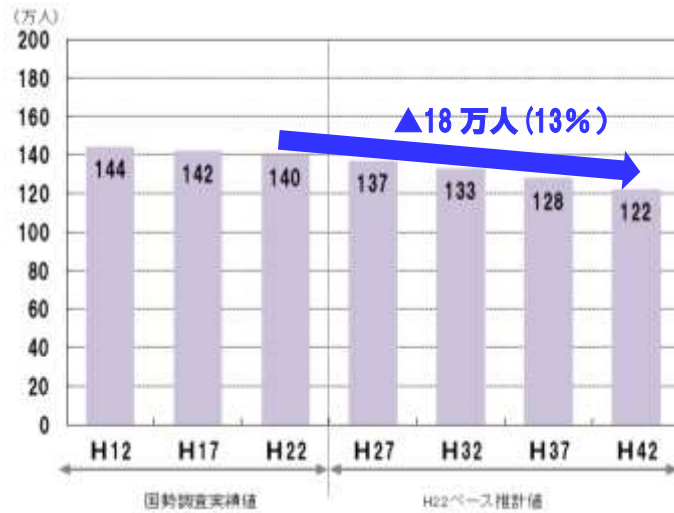
1 社会情勢

1.1 人口減少と高齢化

1.1.1 人口減少

- 県人口は県北部や中部に多く、南部・東部とは顕著な差異
- 平成 42 年には、県全域で 18 万人（約 13%）、特に南部・東部では、ほとんどの市町村で 30%を超える人口減少が予測される

【県人口とその推移（平成 12 年～平成 42 年）】

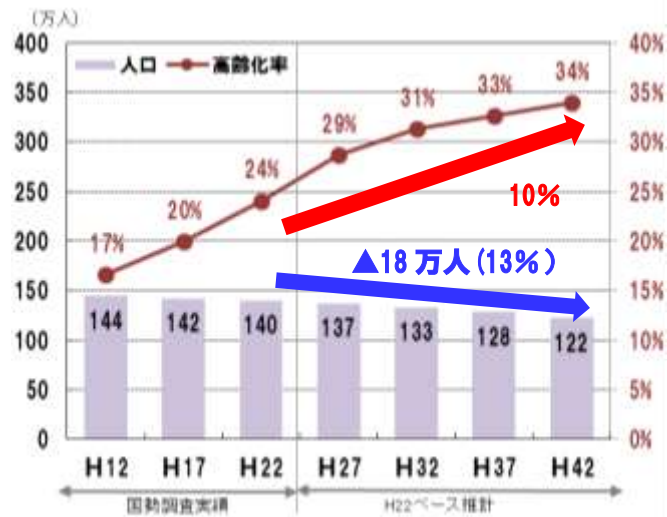


資料：国勢調査(平成 12 年～平成 22 年)、人口問題研究所平成 25 年推計(平成 27 年～平成 42 年)

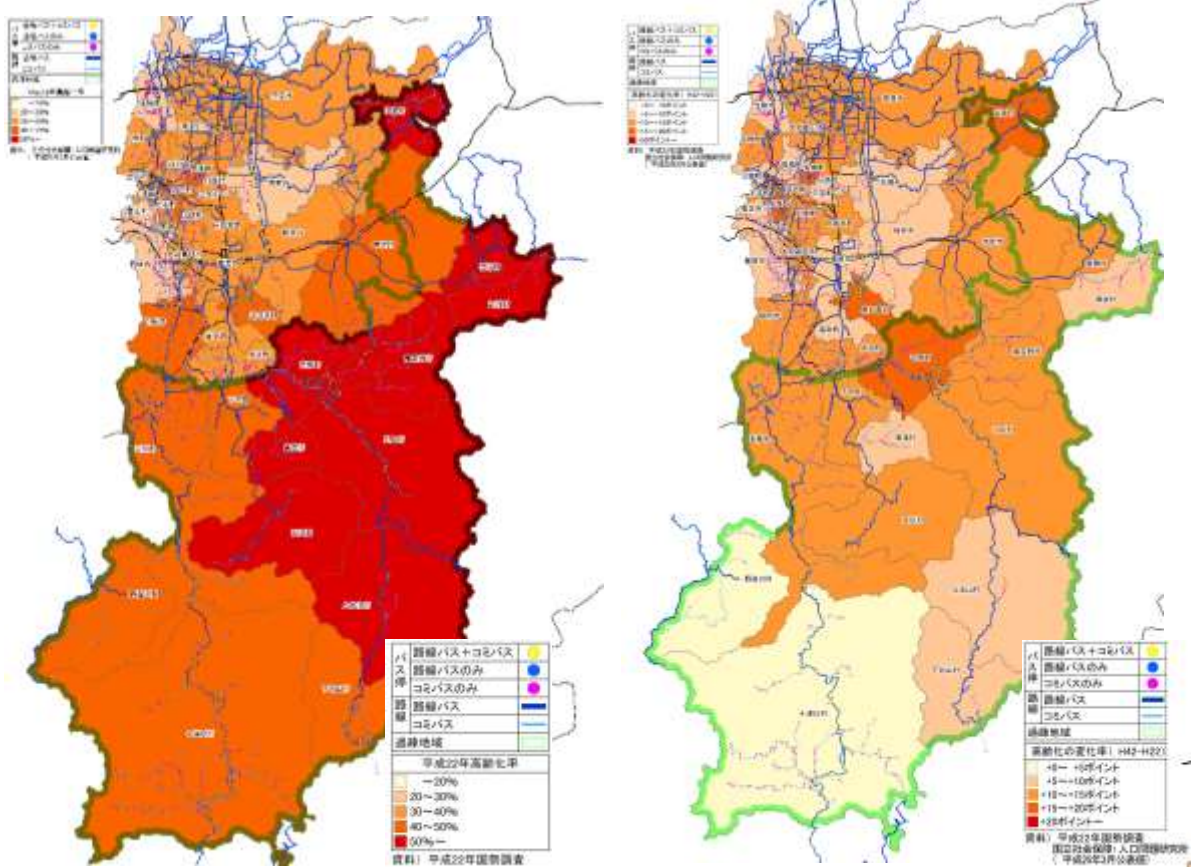
1.1.2 高齢化

- 奈良県の将来人口は減少する一方、高齢化率は平成 22 年～平成 42 年で約 10%上昇する見通し
- 高齢化率は南部・東部で高く、将来は県全域で上昇する見通し

【人口と高齢化率の推移】



【高齢化率とその推移】



平成 22 年

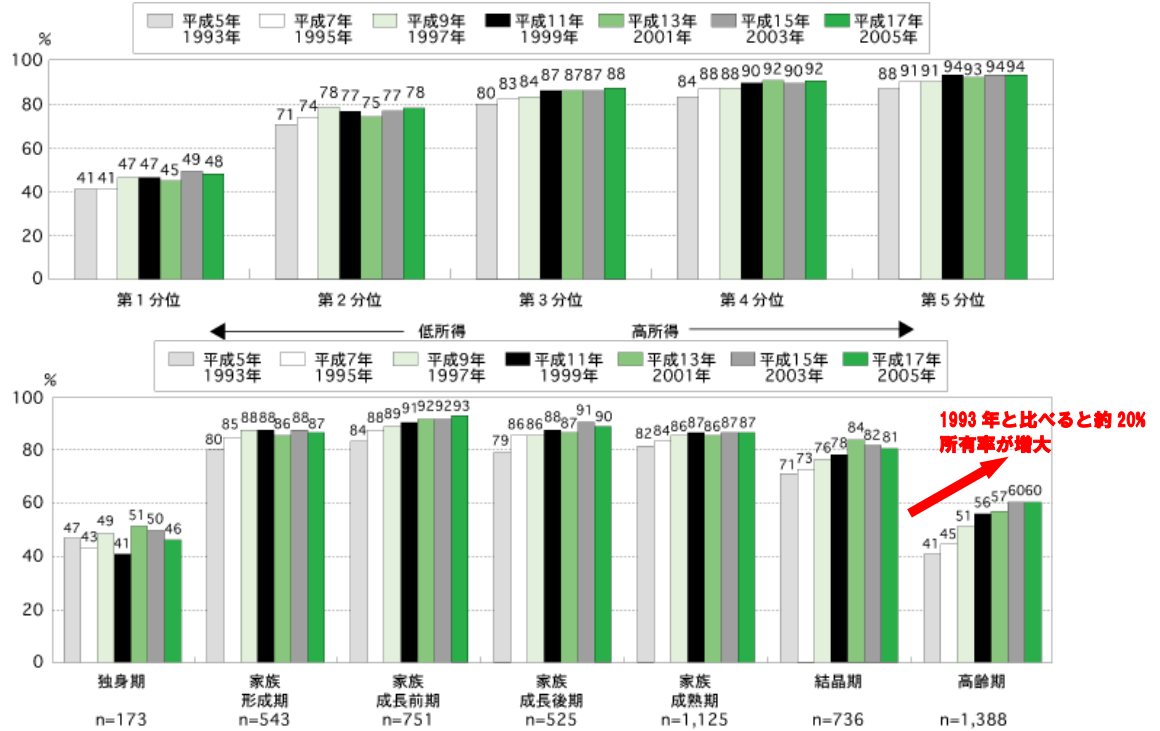
平成 42 年-平成 22 年

資料: 国勢調査(平成 12 年～平成 22 年)、人口問題研究所平成 25 年推計(平成 27 年～平成 42 年)

1.1.3 自動車保有率

- 収入が低いほど自動車保有率は低い
- ライフステージ別では、高齢期になると自動車保有率が低下
- 高齢期については平成5年～平成17年で自動車保有率が約20%増加

【所得階層別、ライフステージ別乗用車保有率】



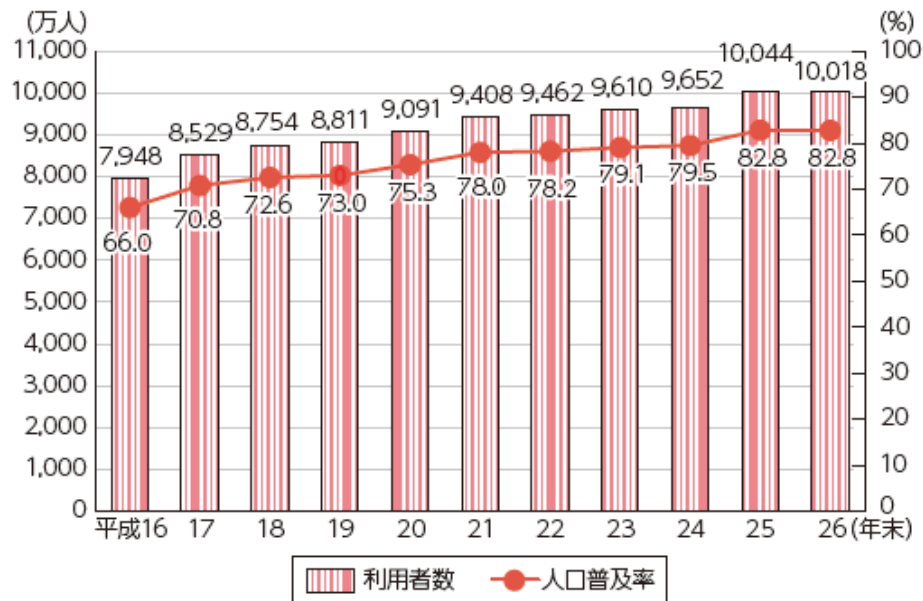
・独身期	=	39歳以下の単身者
・家族形成期	=	家計中心者の長子が未就学児の世帯、または家計中心者が39歳以下で子どものいない普通世帯
・家族成長前期	=	家計中心者の長子が小・中学生の世帯
・家族成長後期	=	家計中心者の長子が高校・大学生の世帯
・家族成熟期	=	家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯
・結晶期	=	子どもが結婚して同居している世帯、または結婚した子どもは別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯(子がいないか、単身で40～54歳のものを含む)
・高齢期	=	子は(すべて)結婚して別居している世帯、または子どもがいないか、単身で55歳以上の世帯

1.2 ライフスタイルの変化

1.2.1 インターネットの普及

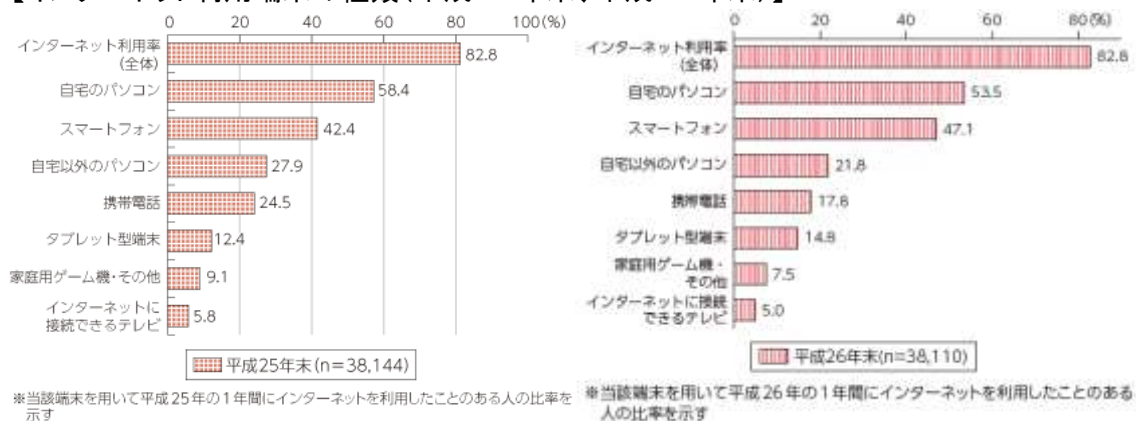
- 我が国の平成 26 年末のインターネット利用者数は 10,018 万人、人口普及率は約 83% とインターネットが普及
- 端末別インターネット利用状況を見ると、「自宅のパソコン」が最も多く、次いで「スマートフォン」となっているが、「スマートフォン」の利用割合は増大

【インターネットの利用者数及び人口普及率の推移】



資料：情報通信白書平成 27 年版

【インターネット利用端末の種類(平成 25 年末、平成 26 年末)】



資料：情報通信白書平成 26 年版、平成 27 年版

1.2.2 スマートフォンの普及

- 我が国の情報通信端末の普及状況を見ると、「携帯電話・PHS」は約 95%となっており、「スマートフォン」は、約 64%と急速に普及

【情報通信端末の世帯保有率の推移】



※1.2:「スマートフォン」は「携帯電話・PHS」の内数

資料:情報通信白書平成27年版

1.2.3 インターネットショッピングの普及

- 我が国の15歳以上におけるインターネットショッピング利用率は平成14年の約21%から、平成22年には約37%に増加

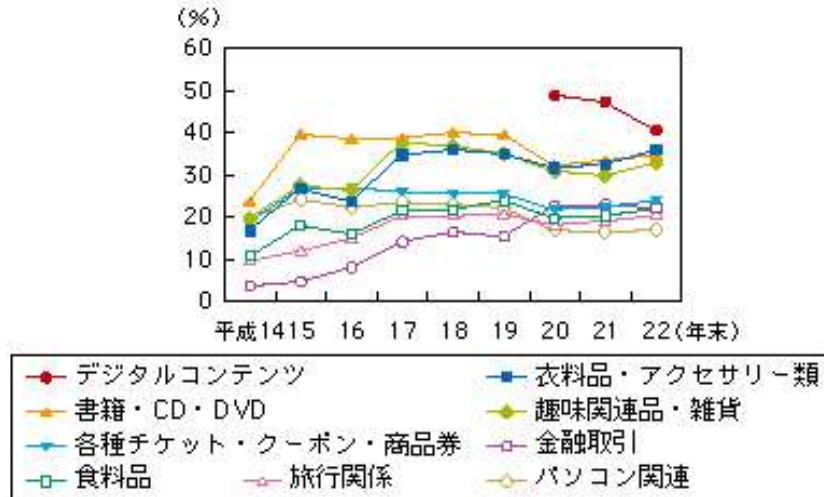
【インターネットショッピングの利用状況の推移】



資料:情報通信白書平成23年版

- インターネットショッピング利用者の購入商品を見ると、特に伸びが大きいのは、「金融取引」、「衣料品・アクセサリ類」、「趣味関連品・雑貨」、「食料品」などであり、近年、インターネットショッピングにおいて生活に身近な一般品の購入割合が大きくなったと考えられる

【インターネットショッピングでの主要購入商品の推移】



資料:情報通信白書平成23年版

1.2.4 余暇の過ごし方

- 本県では、「学習・自己啓発・訓練」、「趣味・娯楽」、「スポーツ」、「ボランティア活動・社会参加活動」による積極的自由時間が減少する一方、「テレビ・ラジオ・新聞・雑誌」、「休養・くつろぎ」による休養等自由時間は増加

【3次活動時間の推移(平成18年、平成23年)-週全体、15歳以上】

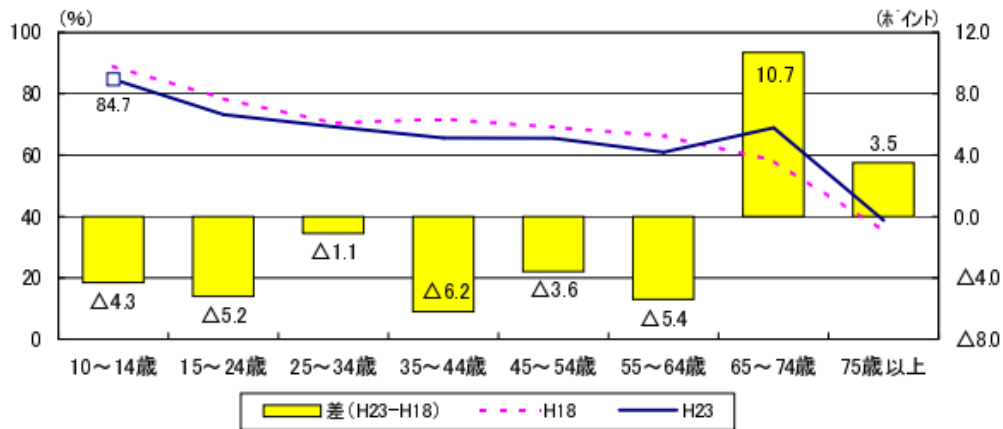
		単位(時間:分)			
		総時間	休養等自由時間*1	積極的自由時間*2	その他*3
H23年	総数	6.24	3.59	1.13	1.15
	男	6.39	4.06	1.25	1.08
	女	6.11	3.52	1.00	1.20
H18年	総数	6.18	3.44	1.14	1.20
	男	6.28	3.48	1.26	1.15
	女	6.09	3.41	1.03	1.27
増減 (H23-H18)	総数	0.06	0.15	△0.01	△0.05
	男	0.11	0.18	△0.01	△0.07
	女	0.02	0.11	△0.03	△0.07

- *1 休養等自由時間:「テレビ・ラジオ・新聞・雑誌」、「休養・くつろぎ」
- *2 積極的自由時間:「学習・自己啓発・訓練(学業以外)」、「趣味・娯楽」、「スポーツ」、「ボランティア活動・社会参加活動」
- *3 その他:「移動(通勤・通学を除く)」、「交際・つきあい」、「受診・診療」、「その他」

資料:平成23年社会生活基本調査(奈良県結果の概要)

● 本県の64歳以下の世代では、「スポーツ」の行動者率が減少

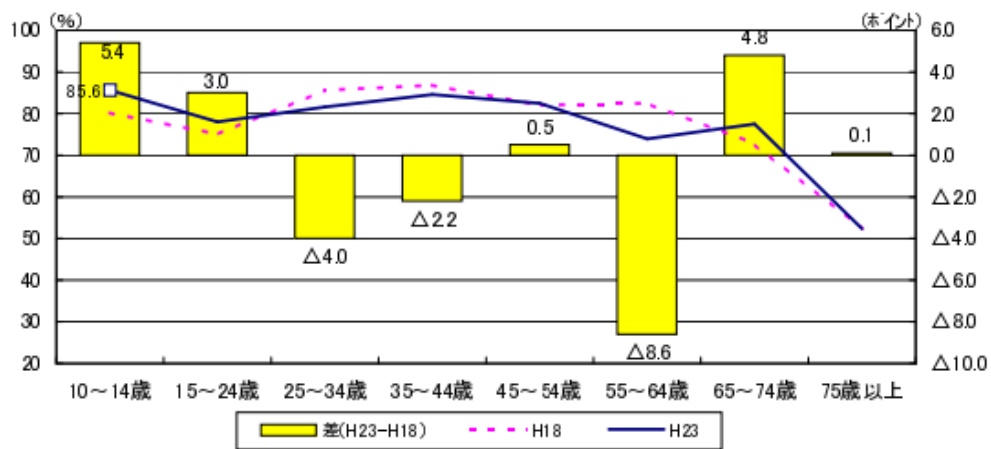
【「スポーツ」年齢階級別行動者率(平成18年、平成23年)】



資料:平成23年社会生活基本調査(奈良県結果の概要)

● 本県の25歳~44歳の世代、55歳~64歳の世代では、「旅行・行楽」の行動者率が減少

【「旅行・行楽」年齢階級別行動者率(平成18年、平成23年)】

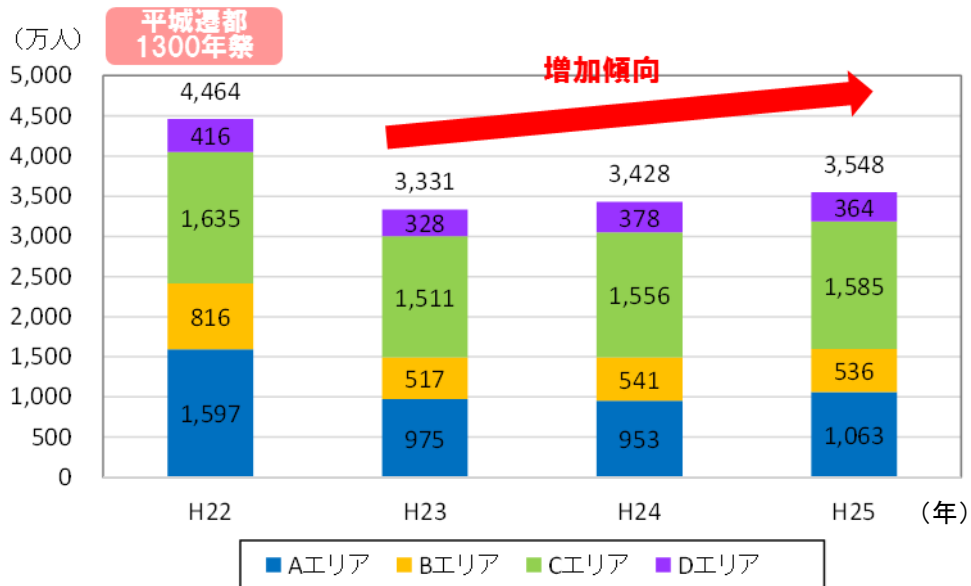


資料:平成23年社会生活基本調査(奈良県結果の概要)

1.3 観光

- 平成 23 年以降、本県の観光客数は 3,300～3,500 万人と増加傾向
- 全エリアで増加傾向にあり、特に C エリア（県東部）、A エリア（県北部）での増加数が多い

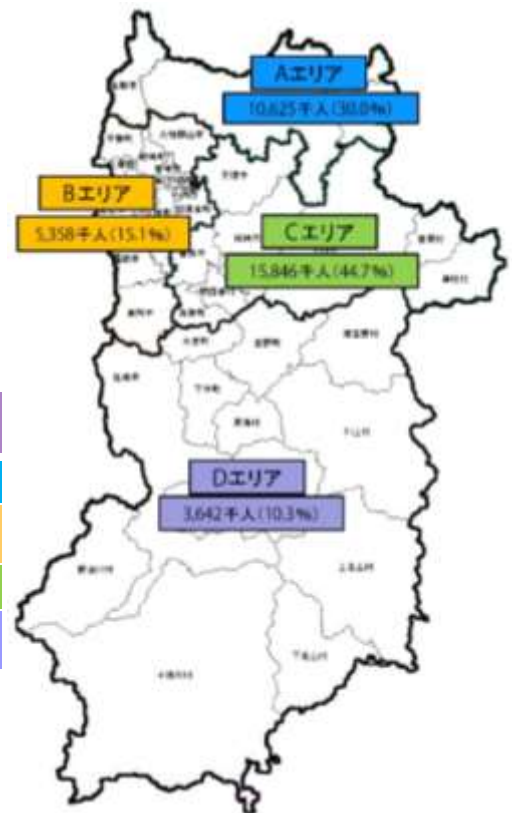
【本県の延べ観光客数の推移】



資料：奈良県観光客動態調査報告書(平成 22 年～平成 25 年)

【エリア別の観光客数】

エリア	市町村
A(県北部)	奈良市、生駒市、山添村
B(県西部)	大和高田市、大和郡山市、御所市、香芝市、葛城市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、広陵町、河合町
C(県東部)	天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曾爾村、御杖村、高取町、明日香村
D(県南部)	五條市、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村



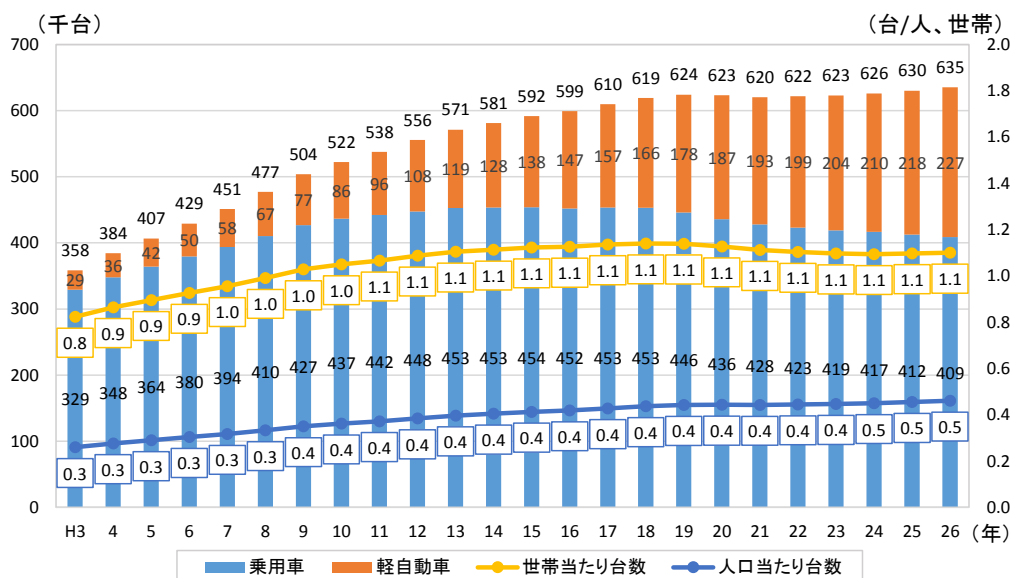
資料：奈良県観光客動態調査報告書(平成 25 年)

1.4 マイカーの普及

1.4.1 自動車保有台数

- 県内の自動車保有台数は平成 19 年をピークに減少傾向にあったが、平成 23 年より再度増加傾向
- 特に軽自動車の保有台数が増加
- 人口当たりの自動車保有台数は微増傾向

【自動車保有台数の推移】

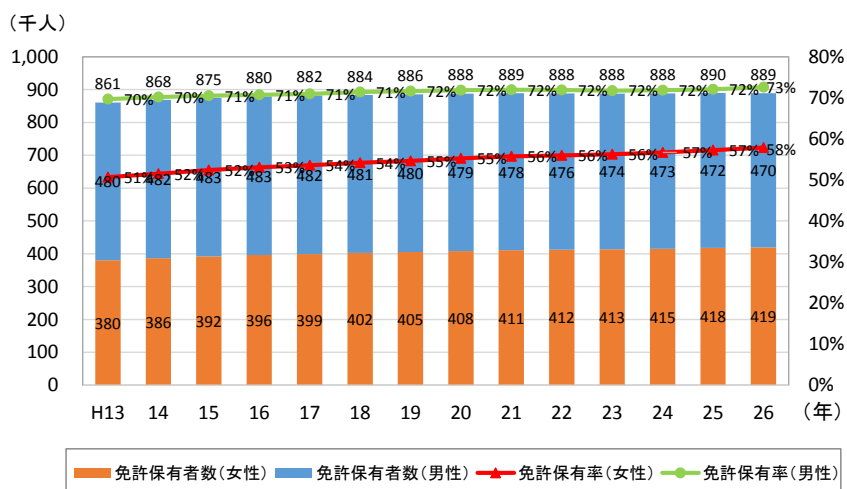


資料: 奈良県統計年鑑
奈良県推計人口調査

1.4.2 免許保有者数

- 免許保有者数はほぼ横ばい状態
- 男性の免許保有者数が減少する一方、女性の免許保有者数が増加傾向

【免許保有者数の推移】



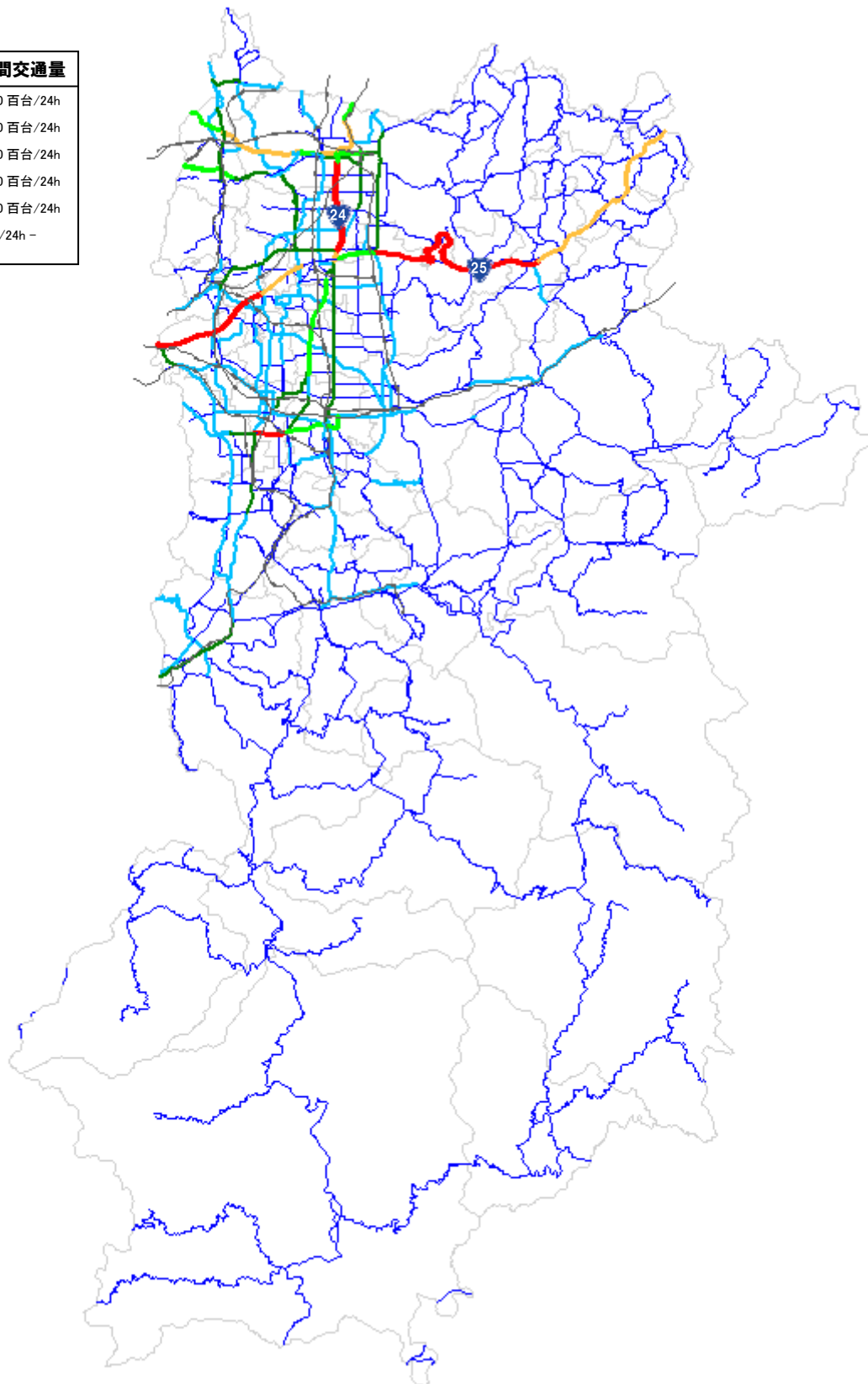
資料: 運転免許統計
奈良県推計人口調査

1.4.3 自動車交通量

- 国道 24 号、国道 25 号など北部の幹線道路で交通量が多い
- 南部の道路の交通量は 1 万台/24h 未満

【平日 24 時間交通量】

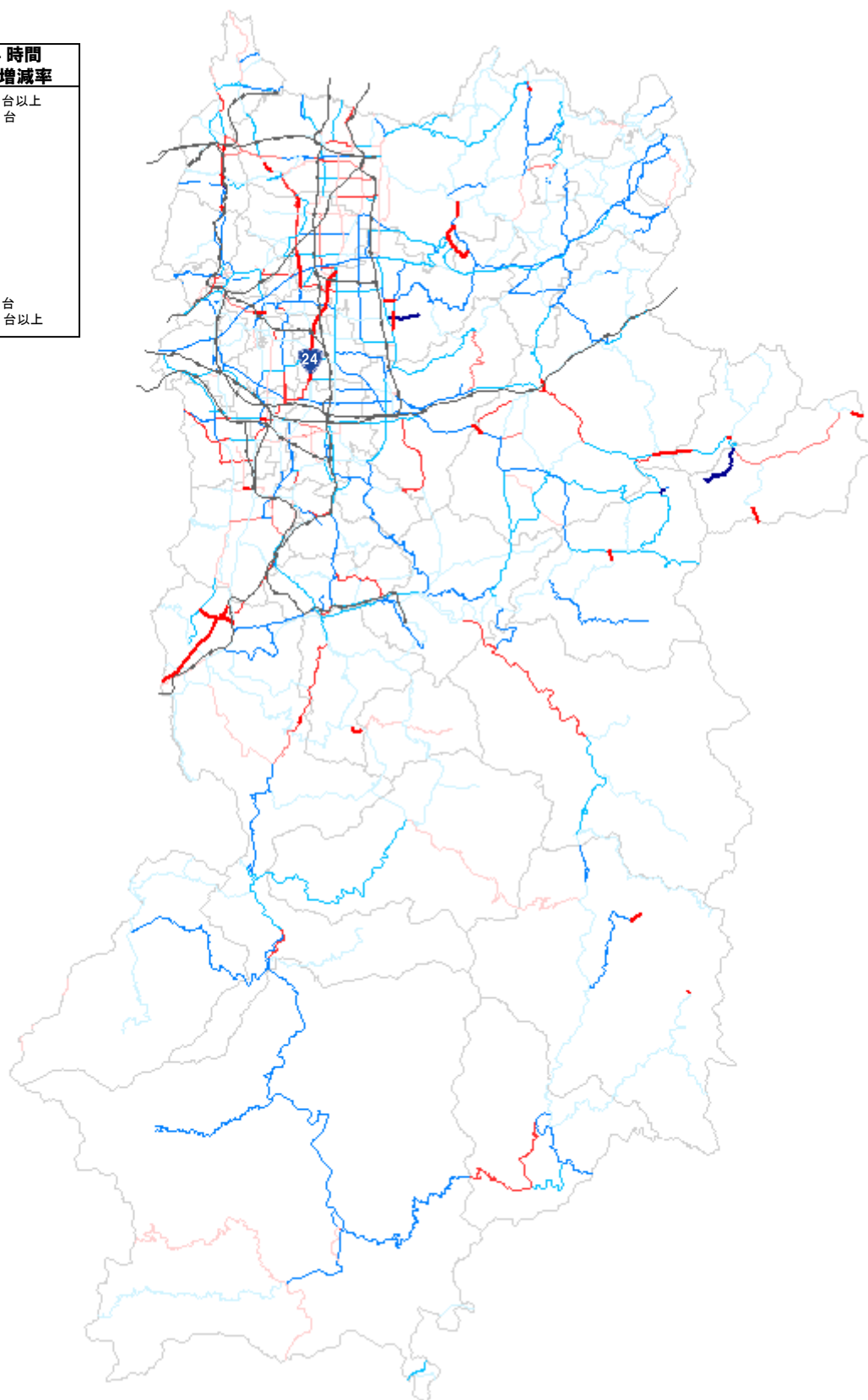
平日 24 時間交通量	
■	- 100 百台/24h
■	100 - 200 百台/24h
■	200 - 300 百台/24h
■	300 - 400 百台/24h
■	400 - 500 百台/24h
■	500 百台/24h -



資料:平成 22 年度道路交通センサス

- 国道 24 号など、南北方向の道路で交通量が増加

【交通量の増減】



資料:平成 17 年度、平成 22 年度道路交通センサス

1.5 市町村財政

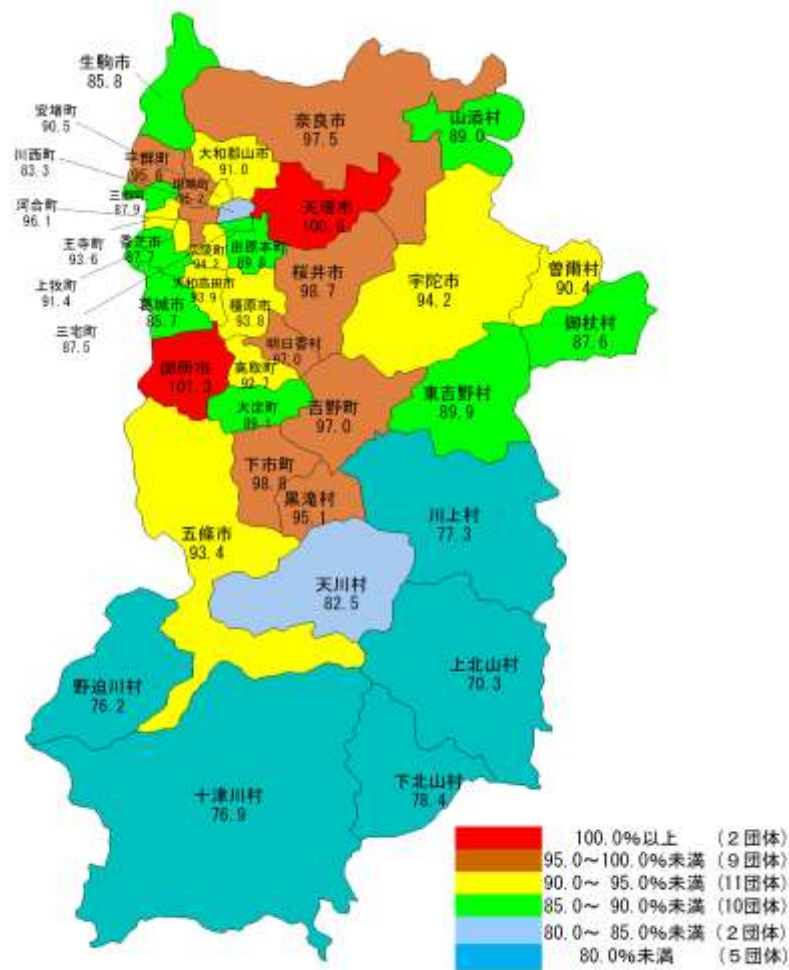
- 平成 25 年度における県内市町村の経常収支比率（93.3）は、全国平均（90.2）を上回る
- 北部等に比べ、南部の方が値が低く、財政弾力性大
- 39 市町村のうち、19 市町村が平成 24 年度より悪化
- 歳出（県全体）は、民生費が最も多く（約 32%）、次いで総務費（約 16%）、公債費（約 13%）が多い
- 一方で、総務費や教育費、災害復旧費、公債費が多い市町村も認められる

【経常収支比率とは】

- 毎年度経常的に収入できる一般財源（地方税等）等に対する、毎年度経常的に支出される経費に充当された一般財源（人件費等）の割合
- 財政構造の弾力性を示す指標

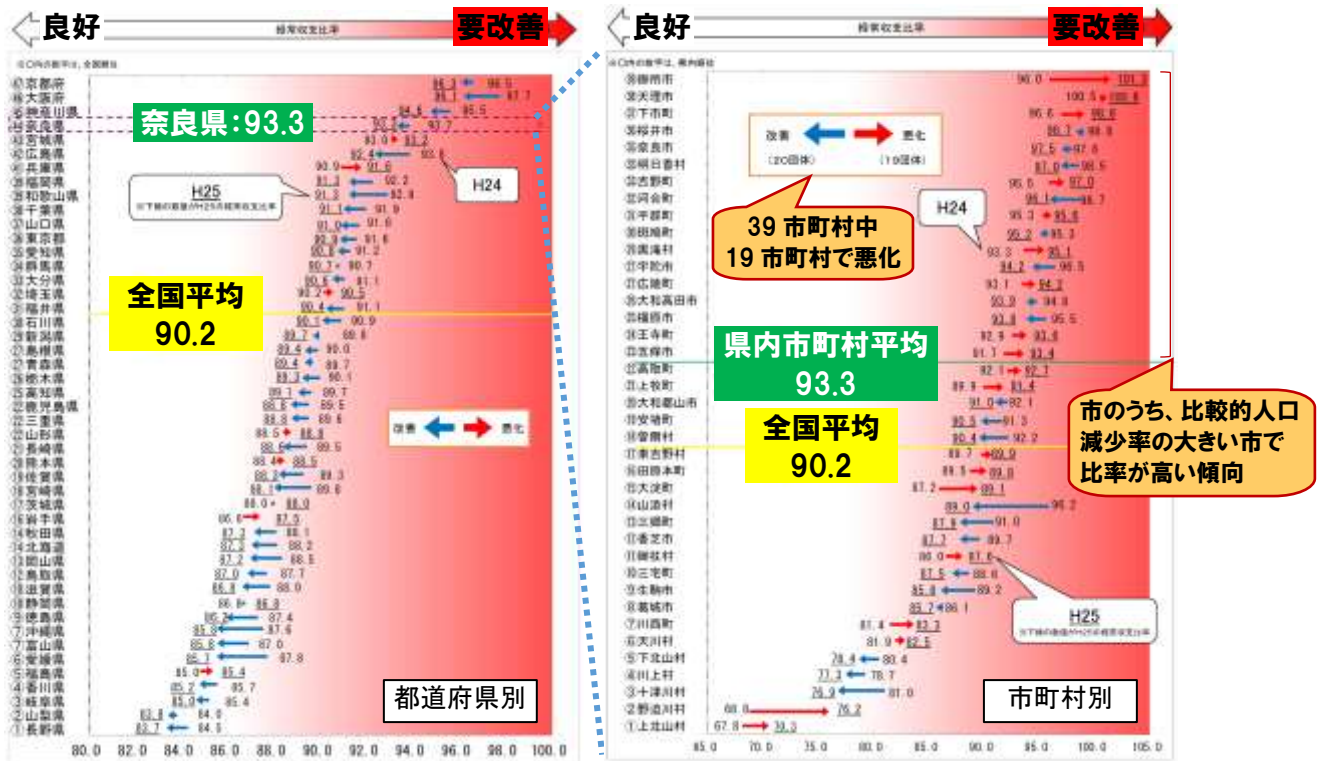
$$\text{経常収支比率} = \frac{\text{経常経費充当一般財源}}{\text{経常一般財源等}}$$

【経常収支比率（平成 25 年度実績）】



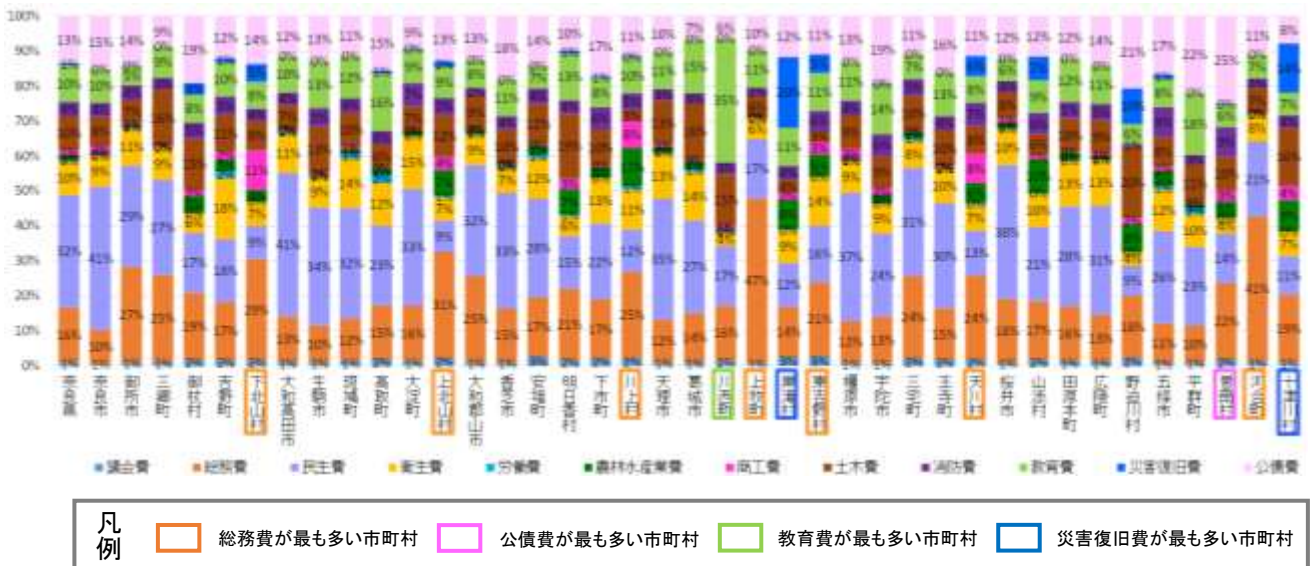
出典：平成 26 年度 第 6 回奈良県市町村サミット資料（資料 4-2①）

【経常収支比率の推移（平成24年度～平成25年度）】



出典: 平成26年度 第6回奈良県市町村サミット資料(資料4-2①)

【市町村別歳出内訳】



※諸支費、前年度繰上充用金は0のため表示していない
 出典: 平成25年度 市町村普通会計決算「財政状況資料集」

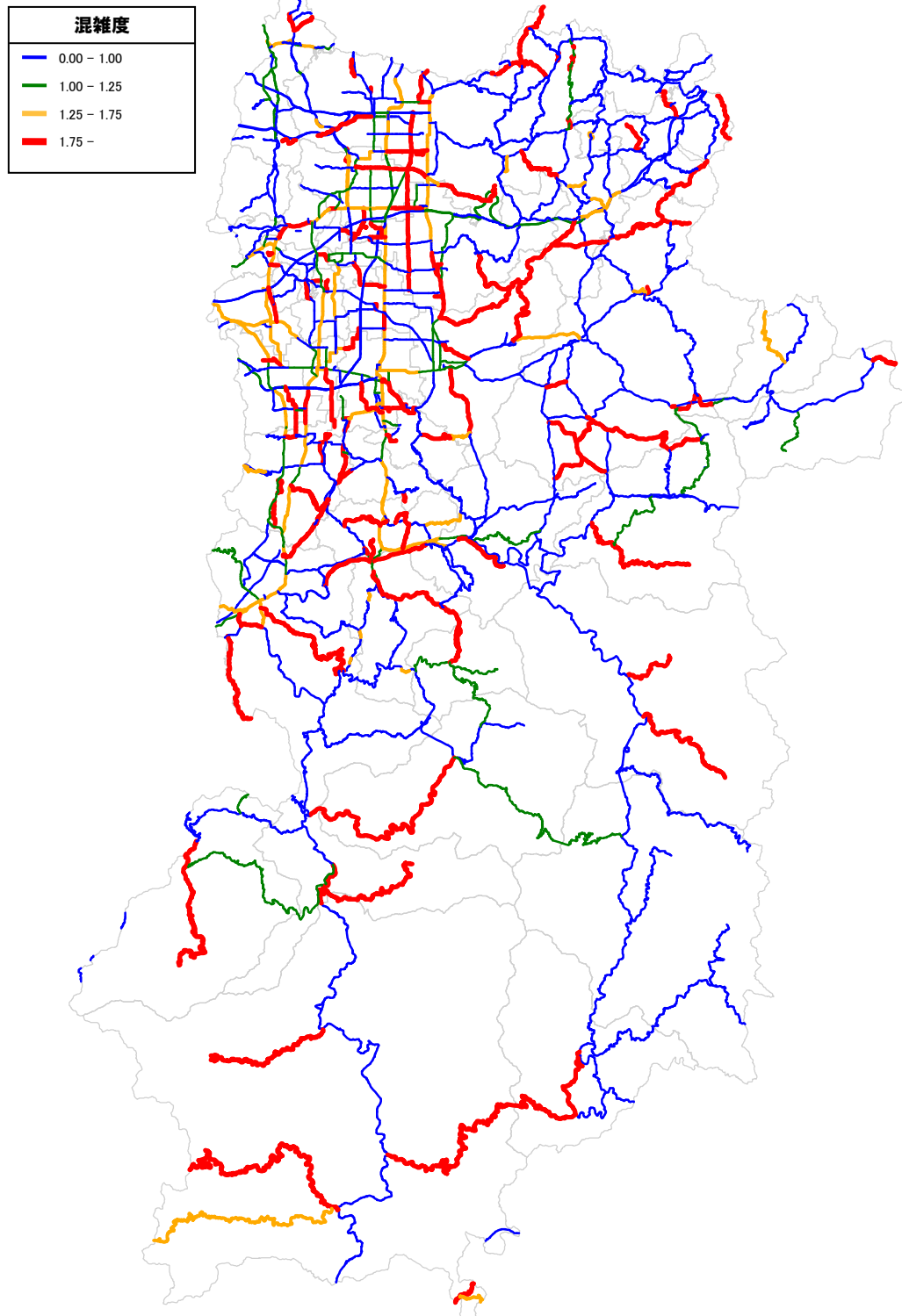
2 交通事業者を取り巻く環境

2.1 道路交通環境

2.1.1 混雑度

- 県内全域で混雑度は高くなっており、特に南北方向の混雑度が高い傾向

【混雑度（平日 12 時間）】

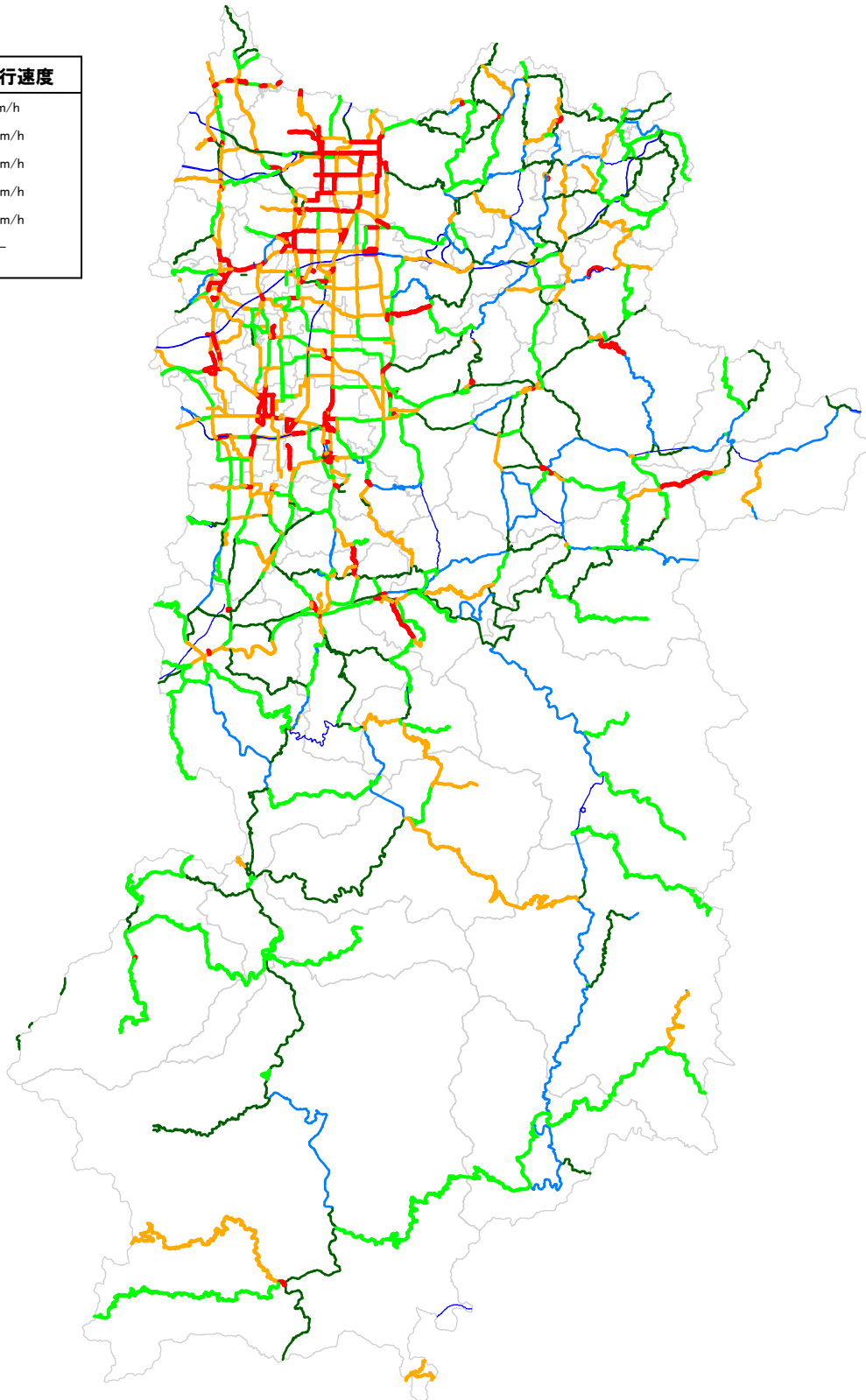


資料:平成 22 年度道路交通センサス

2.1.2 旅行速度

- 特に北西部で混雑時旅行速度が低い

【混雑時旅行速度（平日）】



資料:平成22年度道路交通センサス

2.2 鉄道・路線バス

2.2.1 提供サービス

1) 路線バスの営業キロ

- バスの営業キロは、平成3年度～平成26年度にかけて、約18%減少
- バスの実車走行キロは、平成3年度～平成26年度にかけて、約30%減少
- 減便又は路線廃止等により、営業キロ・実車走行キロが減少していると想定される

【バスの営業キロとは】

○ 路線バスを運行している路線の総延長をいう [単位：km]

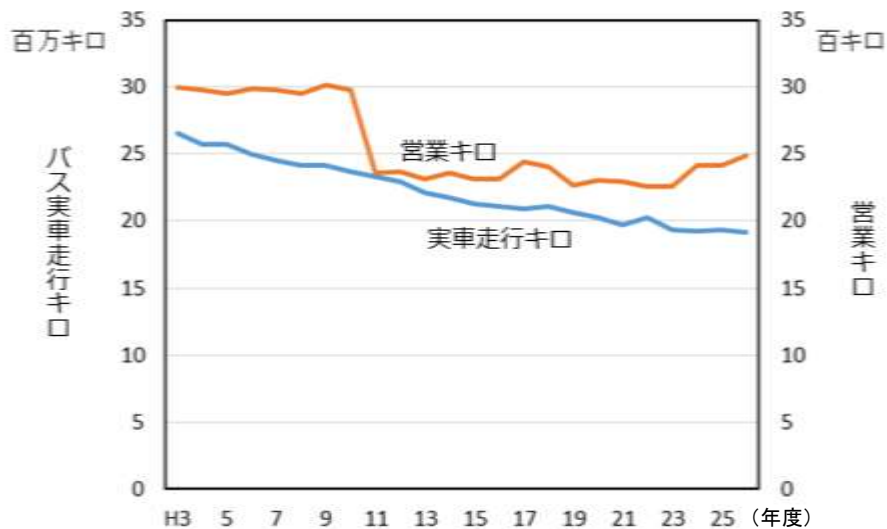
$$\text{営業キロ} = \sum_{\text{系統数}} (\text{営業キロ数})$$

【バスの実車走行キロとは】

○ 路線バスの総走行距離をいい、下式で算出する [単位：km]

$$\text{実車走行キロ} = \sum_{\text{系統数}} (\text{営業キロ数} \times \text{運行便数})$$

【本県のバスの営業キロ・実車走行キロの変化】



注1) 値は、毎年度3月末日現在

注2) 営業キロには、休止キロは含まない

注3) 営業キロには、定期観光・高速・リムジンおよび他都府県分を含む

実車走行キロには、定期観光・高速・リムジンを除き、他都府県内を含む

資料：奈良交通(株)提供データ

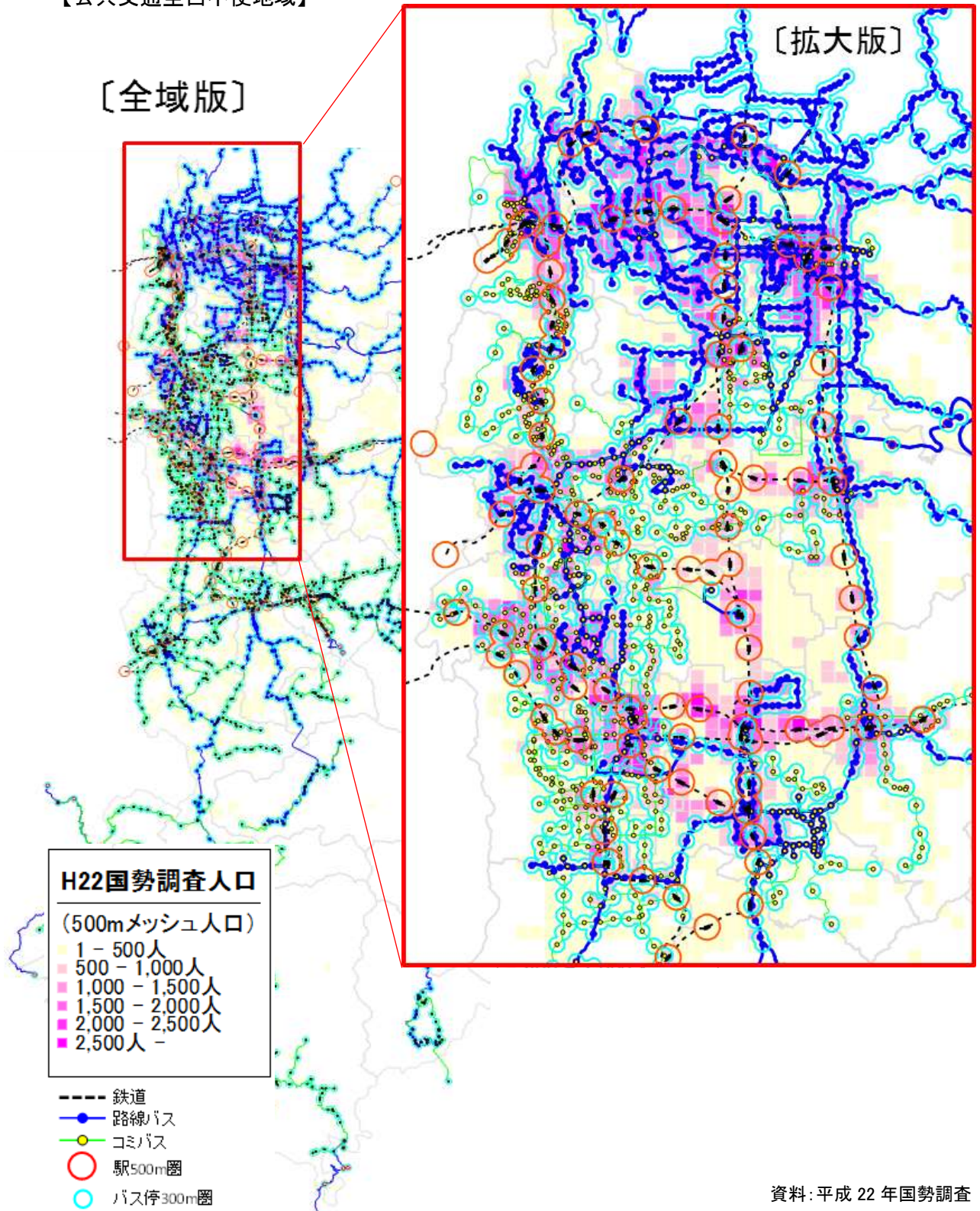
2) 公共交通不便地域

- 県内には、公共交通がカバーされていない地域に住んでいる人が約 36 万人存在しており、県人口の約 26%に該当

【公共交通不便地域とは】

○ここでは、鉄道駅から 500m以上、あるいはバス停から 300m 以上離れた地域とした

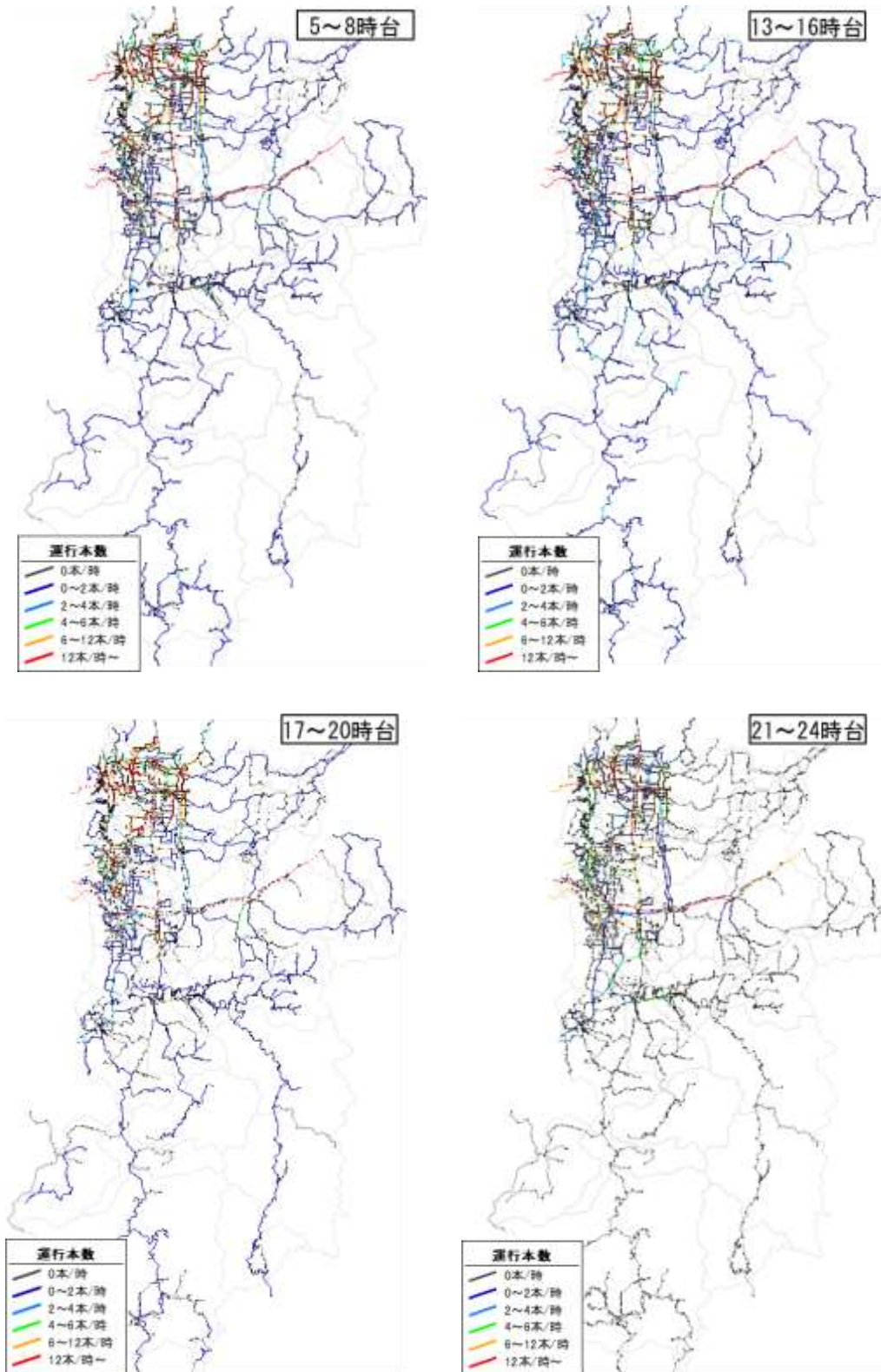
【公共交通空白不便地域】



3) 時間帯別運行状況

- バスの運行本数は、北部では17～20時台が最も多く、その他時間帯で少ない傾向
- 南部・東部では、17時以降、バスが運行されていない区間が多い

【鉄道・バスの運行本数（平日）】



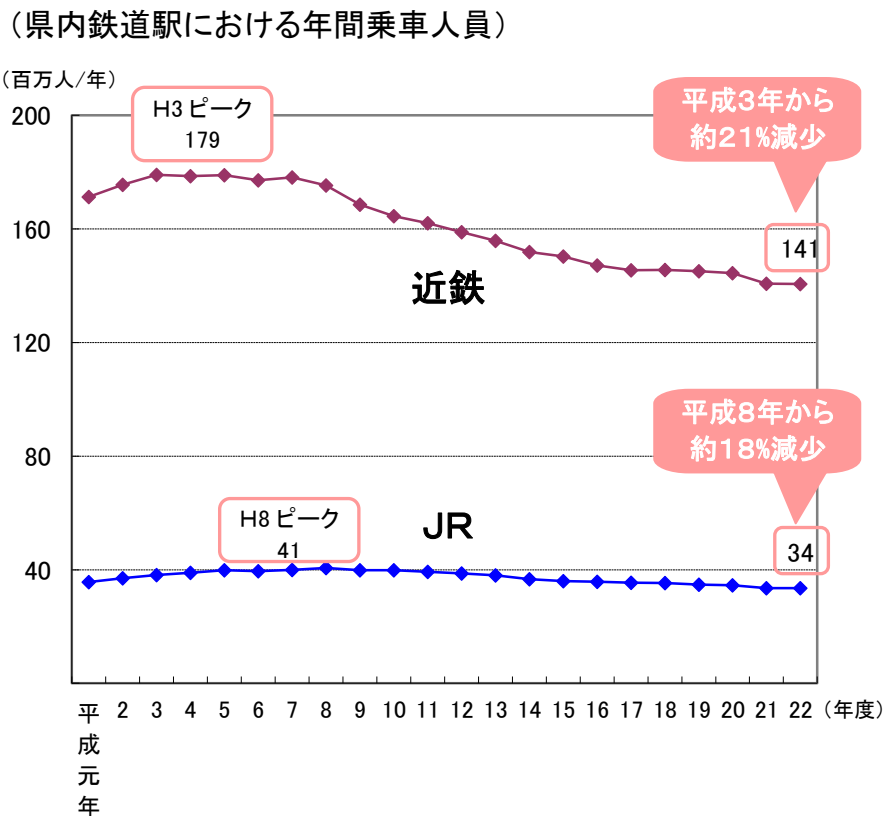
資料：奈良交通(株)提供データ、JR・近鉄時刻表

2.2.2 輸送人員

1) 鉄道輸送人員

- 鉄道の利用者数は、平成2年度～平成22年度にかけて、JR・近鉄ともに約20%減少
- 本県の人口が平成2年度～平成22年度で2%増加しているのとは対照的に大きく減少

【本県の公共交通利用者数の変化（鉄道）】



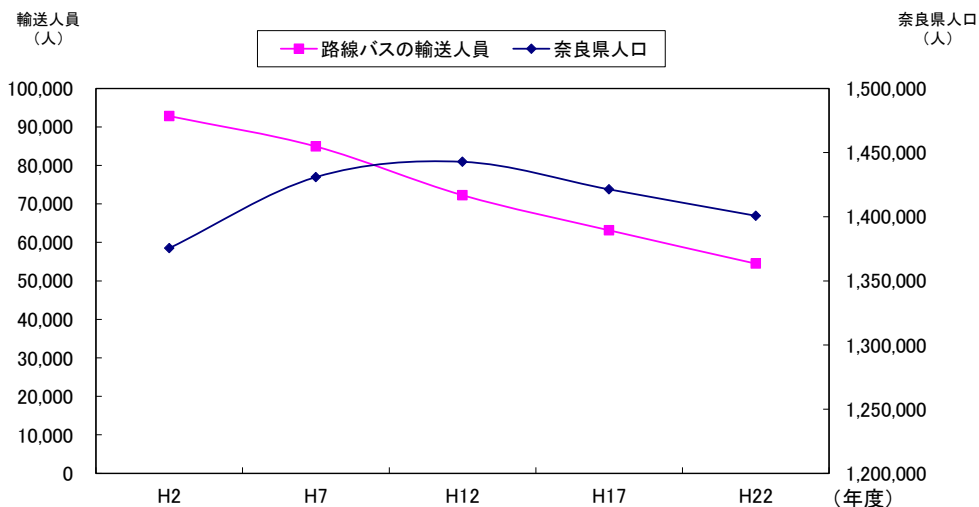
資料: 奈良県統計年鑑

2) 路線バス輸送人員

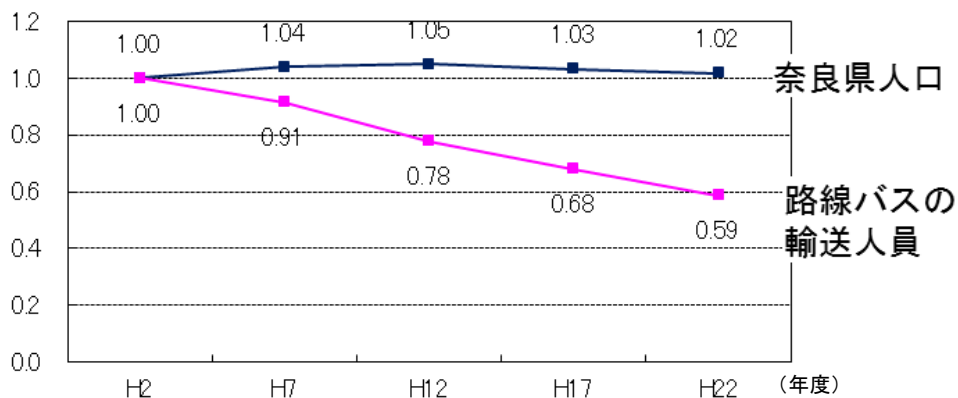
- バスの利用者数も、平成2年度～平成22年度にかけて、約40%減少（約9千万人/年度⇒約5千万人/年度）
- 本県の人口が平成2年度～平成22年度で2%増加しているのとは対照的に大きく減少

【本県の公共交通利用者数の変化（バス）】

◆輸送人員と人口の推移



◆輸送人員と人口の伸び率



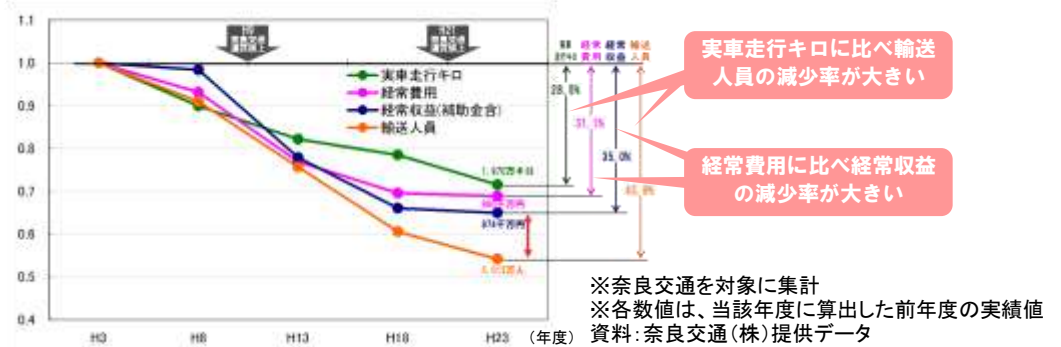
資料: 国勢調査(人口)、奈良交通(株)提供データ(バス輸送人員)

2.2.3 バス事業

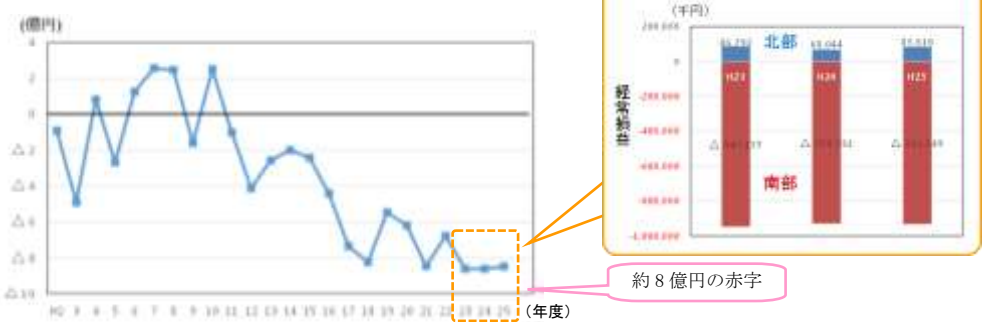
1) 事業収支

- 路線バスの輸送人員は、平成3年度～平成23年度にかけて、走行距離の減少率以上に減少（輸送人員：約46%、走行距離（実車走行キロ）：約29%）
- 経常収益の減少（約35%）は経常費用の減少（約31%）を上回り、事業収支が悪化
- 路線バスの事業収支（経常損益）は、平成10年度から低下傾向
- 平成23年度以降は、約8億円の赤字が発生
- 地域別では、南部で、北部の黒字額の10倍超の赤字が発生

【本県の路線バスにおける輸送人員、走行距離（実車走行キロ）、収益、費用の変化】

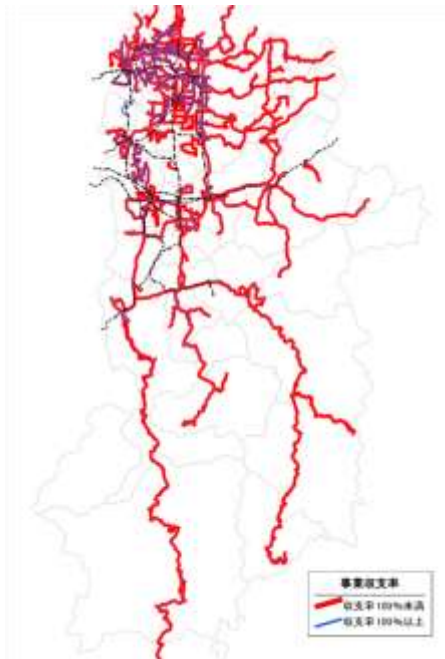


【路線バスの経常損益の推移（補助金を除く）】



資料：奈良交通(株)提供データ

【路線バスの事業収支率（平成25年度実績）】



資料：交通事業者提供データ

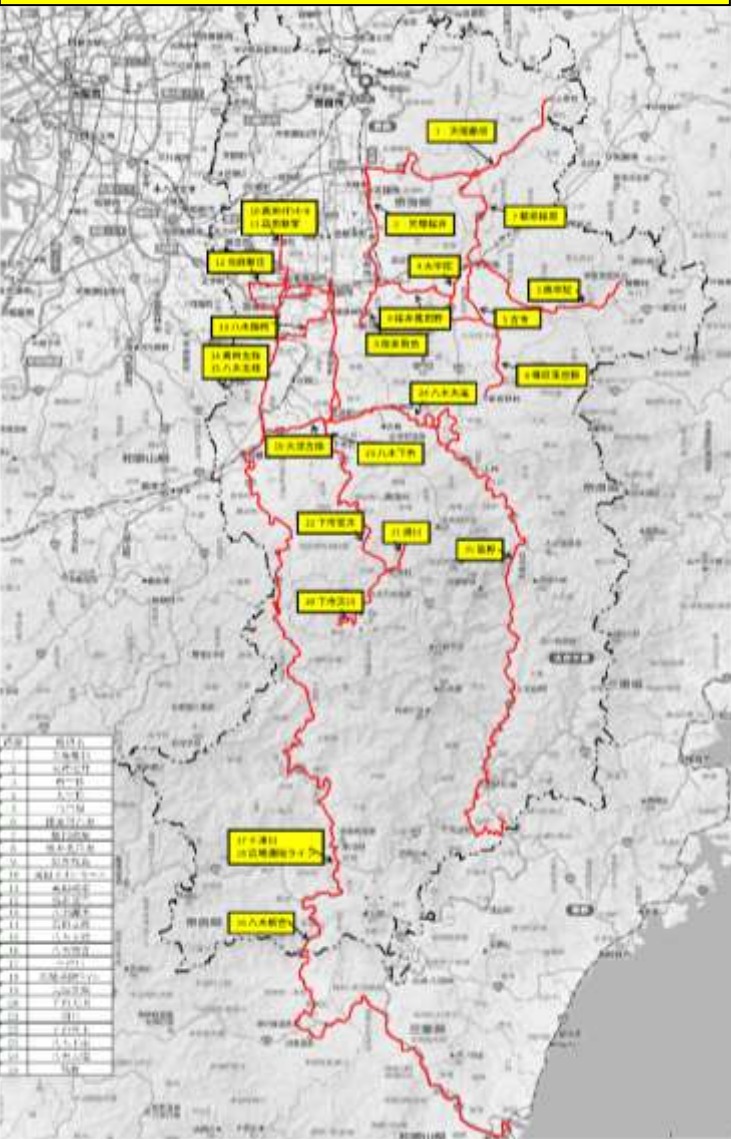
2) 奈良交通からの協議申入れ

- 平成 24 年 10 月に奈良交通（株）より赤字路線の収支均衡を図るための維持方策協議の申入れがあり、県、国、沿線市町村、交通事業者等関係者で協議を行い、一定の結論を出した



路線	系統	路線名	運行区間
1	1	平野線	平野駅前～平野駅前
2	2	平野線	平野駅前～平野駅前
3	3	平野線	平野駅前～平野駅前
4	4	平野線	平野駅前～平野駅前
5	5	平野線	平野駅前～平野駅前
6	6	平野線	平野駅前～平野駅前
7	7	平野線	平野駅前～平野駅前
8	8	平野線	平野駅前～平野駅前
9	9	平野線	平野駅前～平野駅前
10	10	平野線	平野駅前～平野駅前
11	11	平野線	平野駅前～平野駅前
12	12	平野線	平野駅前～平野駅前
13	13	平野線	平野駅前～平野駅前
14	14	平野線	平野駅前～平野駅前
15	15	平野線	平野駅前～平野駅前
16	16	平野線	平野駅前～平野駅前
17	17	平野線	平野駅前～平野駅前
18	18	平野線	平野駅前～平野駅前
19	19	平野線	平野駅前～平野駅前
20	20	平野線	平野駅前～平野駅前
21	21	平野線	平野駅前～平野駅前
22	22	平野線	平野駅前～平野駅前
23	23	平野線	平野駅前～平野駅前
24	24	平野線	平野駅前～平野駅前
25	25	平野線	平野駅前～平野駅前
26	26	平野線	平野駅前～平野駅前
27	27	平野線	平野駅前～平野駅前
28	28	平野線	平野駅前～平野駅前
29	29	平野線	平野駅前～平野駅前
30	30	平野線	平野駅前～平野駅前
31	31	平野線	平野駅前～平野駅前
32	32	平野線	平野駅前～平野駅前
33	33	平野線	平野駅前～平野駅前
34	34	平野線	平野駅前～平野駅前
35	35	平野線	平野駅前～平野駅前
36	36	平野線	平野駅前～平野駅前
37	37	平野線	平野駅前～平野駅前
38	38	平野線	平野駅前～平野駅前
39	39	平野線	平野駅前～平野駅前
40	40	平野線	平野駅前～平野駅前
41	41	平野線	平野駅前～平野駅前
42	42	平野線	平野駅前～平野駅前
43	43	平野線	平野駅前～平野駅前
44	44	平野線	平野駅前～平野駅前
45	45	平野線	平野駅前～平野駅前

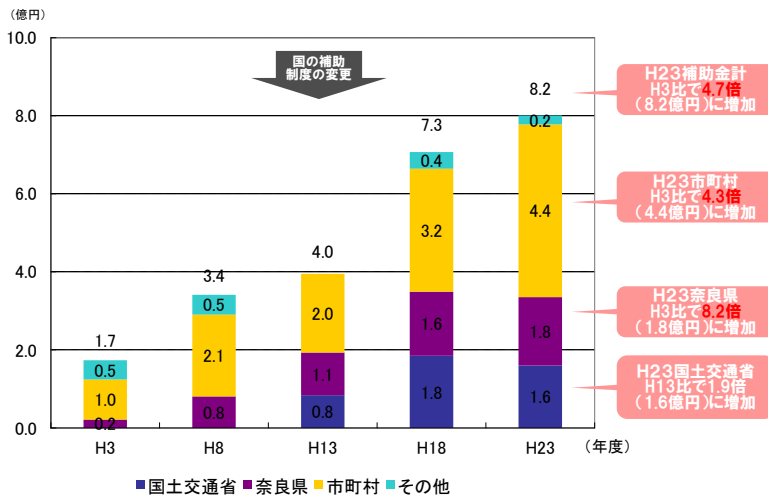
協議申入れ路線（25路線45系統）



3) バス補助金

- 国・県・市町村の路線バスへの補助金は、平成3年度～平成23年度にかけて、4.7倍に増加
- 特に、県補助は8.2倍と大きく増加
- 路線バスの廃止に伴い、市町村が運行主体となるコミュニティバスの路線数が年々増加（平成24年度：141路線）
- 有償運送の運行経費（約6億円/年度）の約85%が税・交付金から充当（約20%は、市町村の一般財源から充当）

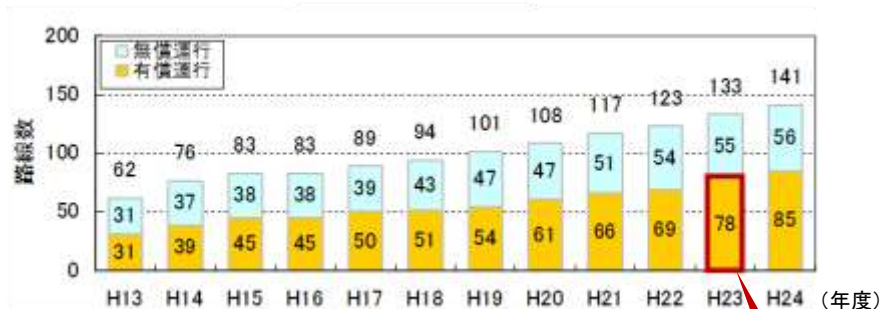
【本県の路線バスの補助金額の推移】



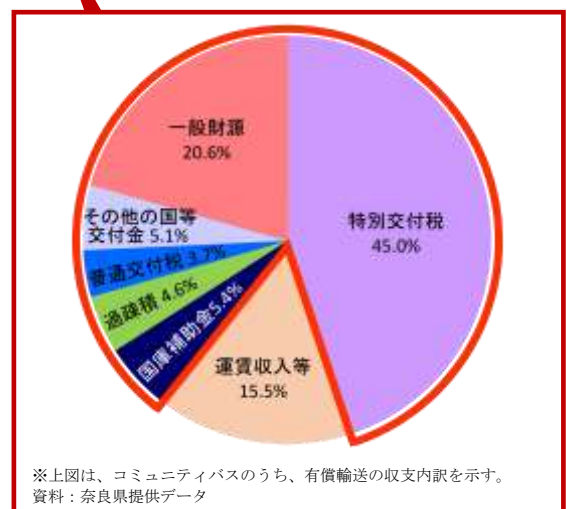
※各数値は、当該年度に算出した前年度の実績値
 ※京都府、和歌山県、三重県は除外して集計
 ※「その他」は住宅開発業者、学校、病院その他団体が含まれる
 注) 億単位での表記により数値が合わない場合がある

資料: 奈良交通(株)提供データ

【コミュニティバスの路線数】



【コミュニティバスの収入内訳（平成23年度）】

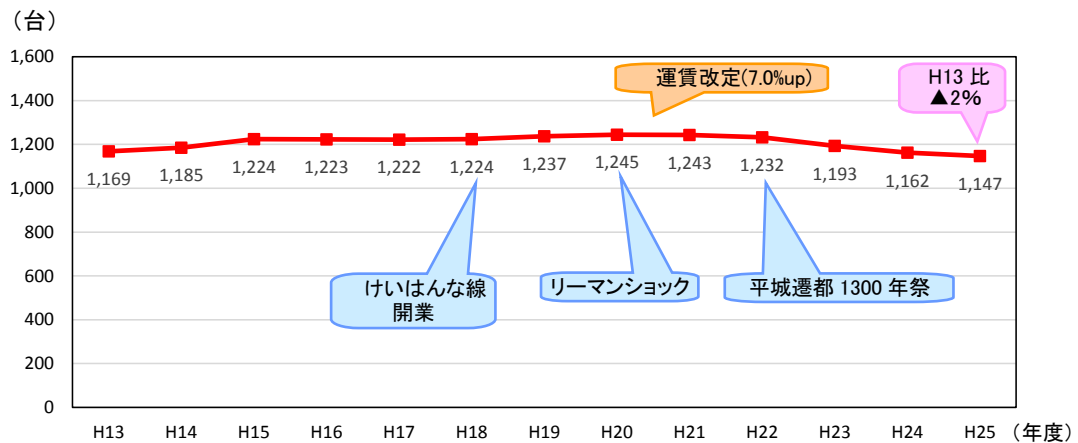


2.3 タクシー

2.3.1 車両数

- タクシーの車両数は、平成 13 年度～平成 25 年度にかけて、2%減少

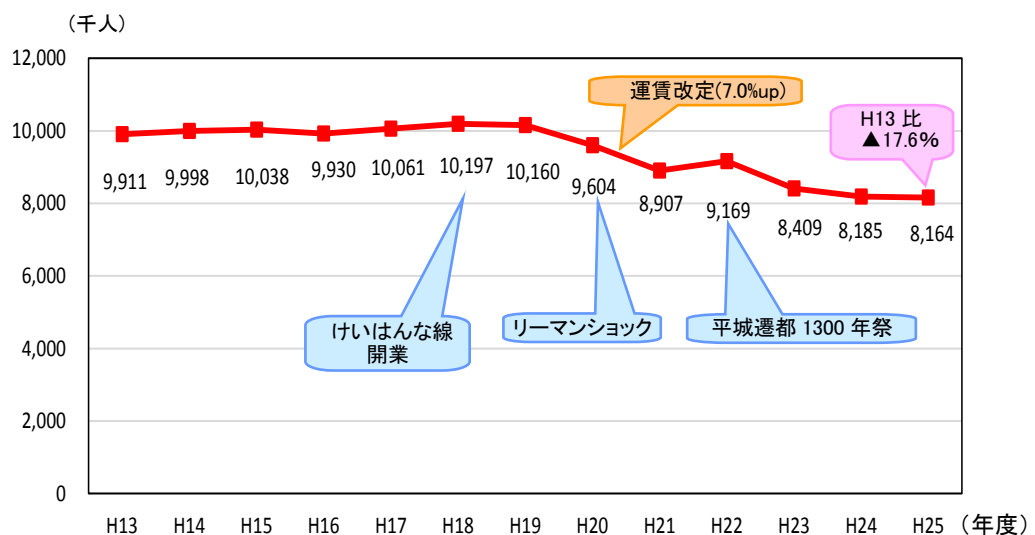
【本県のタクシー車両台数の変化】



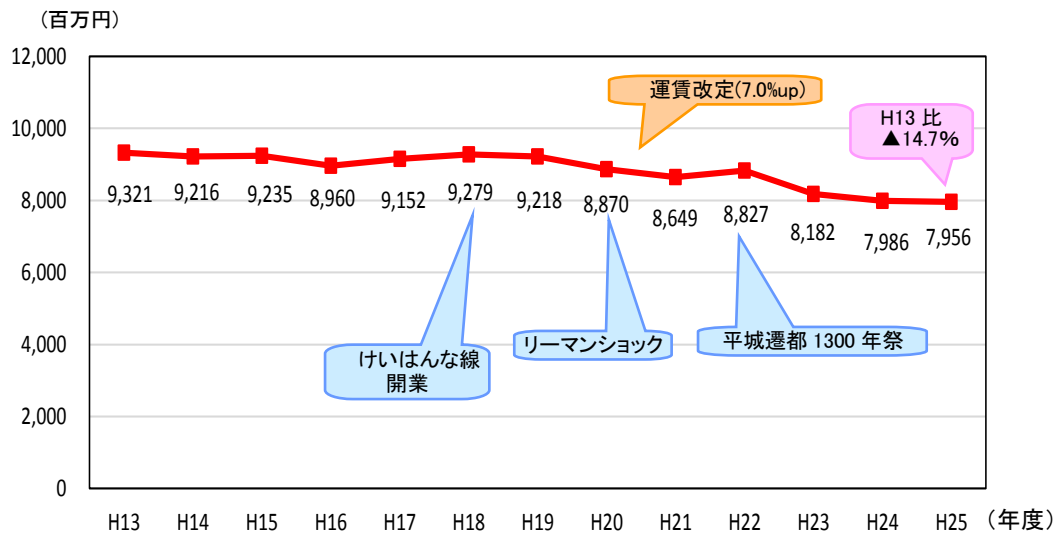
2.3.2 輸送人員

- タクシーの輸送人員は、平成 13 年度～平成 25 年度にかけて、約 18%減少
- タクシーの営業収入も、県全体では約 15%減少

【本県のタクシーにおける輸送人員の変化】



【本県のタクシーにおける営業収入の変化】



3 人々の動きの変化

3.1 外出率

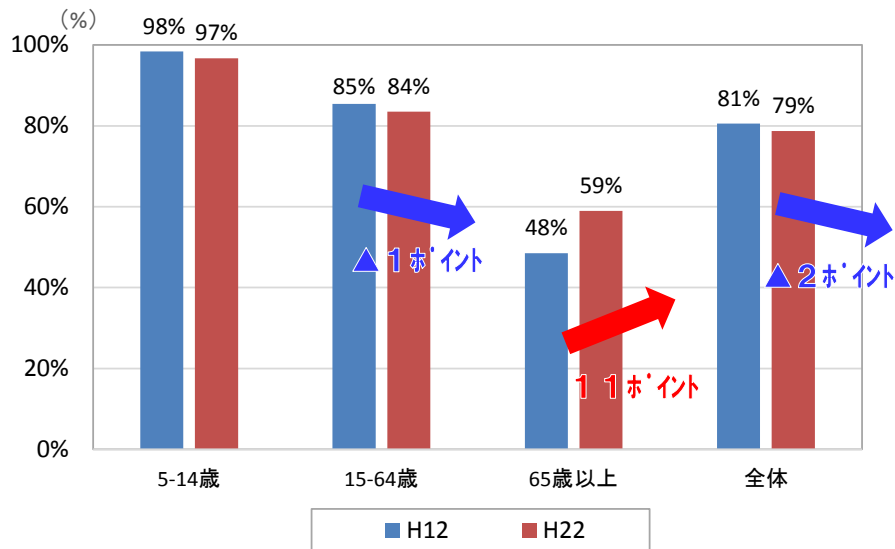
- 外出率（全体）は、平成12年～平成22年にかけて、2～8ポイント低下
- 特に、生産年齢人口（15-64歳）で、平日：1ポイント、休日：9ポイント減少
- 人口減少と相俟って、交通需要は減少

【外出率とは】

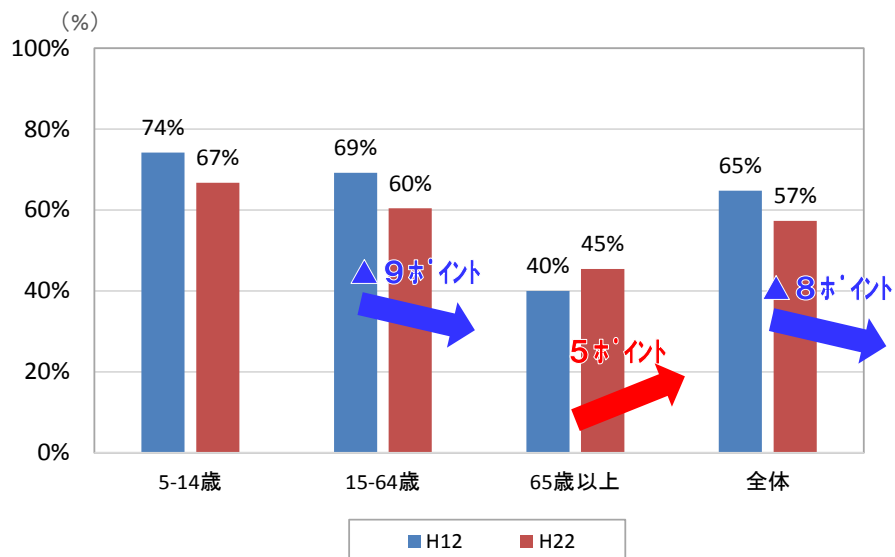
○人口に対する、その日に外出をした人の割合

【外出率の変化（平成12年～平成22年）】

（平日）



（休日）



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第5回近畿圏パーソントリップ調査

※平成22年の値は平成12年調査圏域による集計

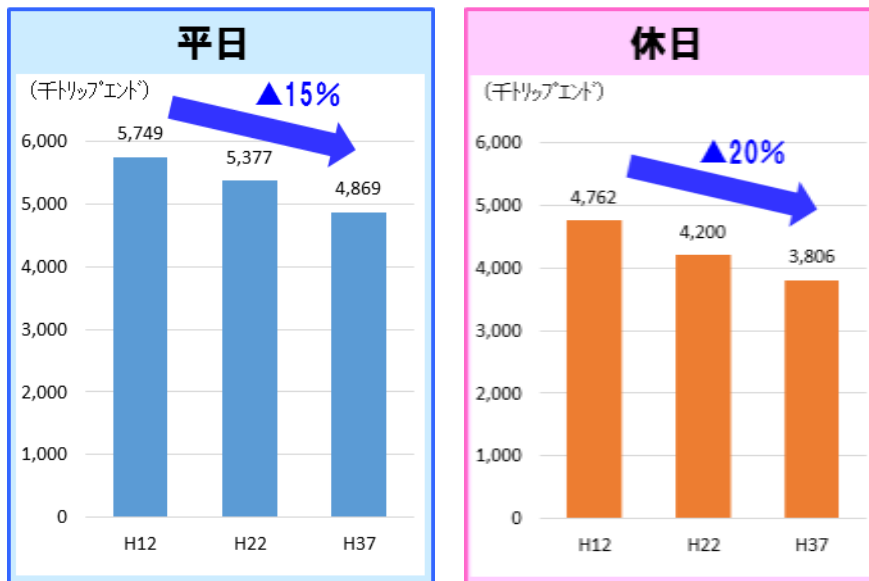
3.2 発生集中交通量

- 発生集中交通量は、平成12年～平成37年にかけて、平日は880千人トリップエンド（約15%）、休日は956千人トリップエンド（約20%）減少

【発生集中交通量とは】

- 市町村等における、出発する交通量と到着する交通量の合計交通量 [単位：トリップエンド]
- 同一市町村内で出発・到着する交通量は、2トリップエンドとして計算する

【本県の発生集中量の変化】

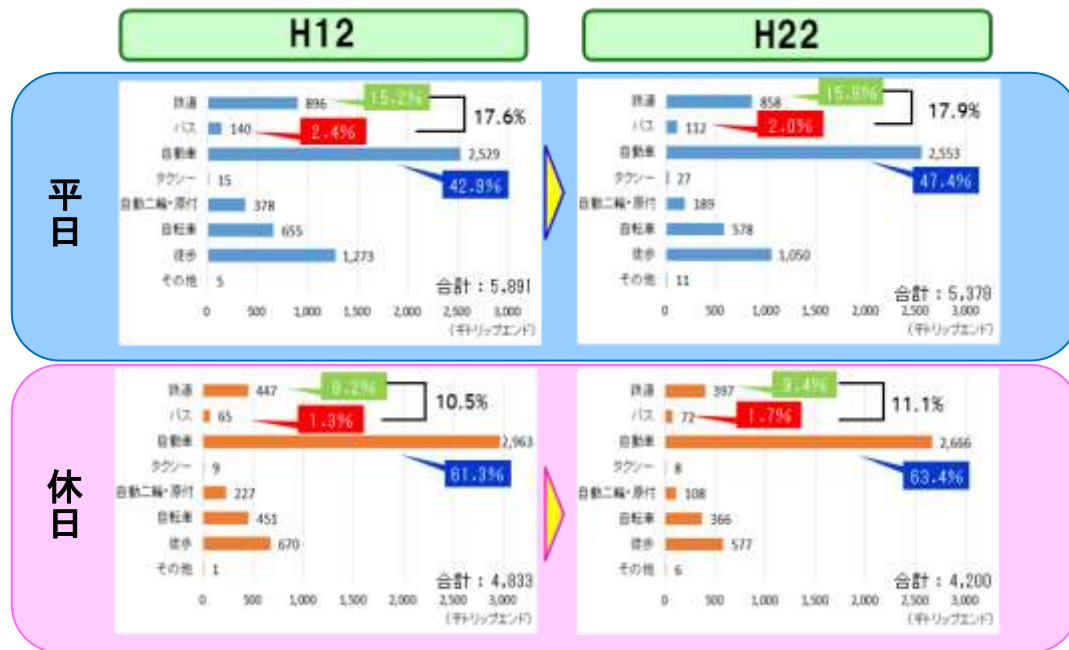


※第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査の奈良県調査圏域内の発生集中交通量
資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第5回近畿圏パーソントリップ調査

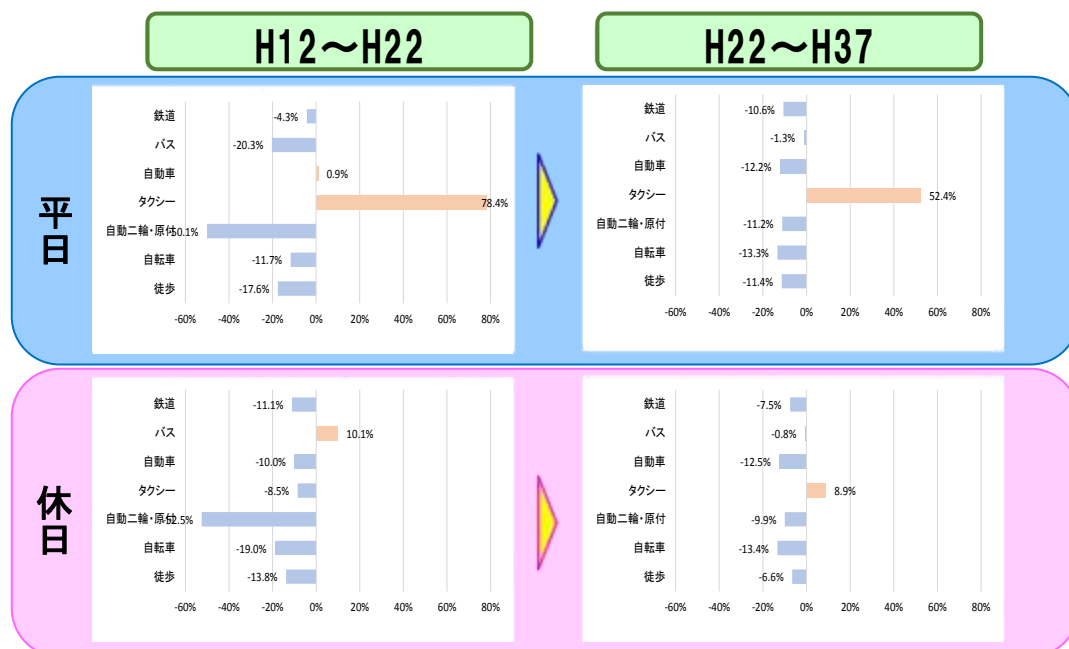
3.3 代表交通手段別発生集中交通量

- 公共交通(鉄道・バス)の分担率は、平日:約 20%、休日:約 10%で自動車に比べて低い
- 平成 12 年～平成 22 年にかけて、鉄道で 5～10%減少、バスでは平日約 20%減少、休日約 10%増加
- 平成 37 年でも、公共交通分担率は減少する見込み

【本県の代表交通手段別発生集中交通量の変化（平日休日別）】



代表交通手段別発生集中交通量



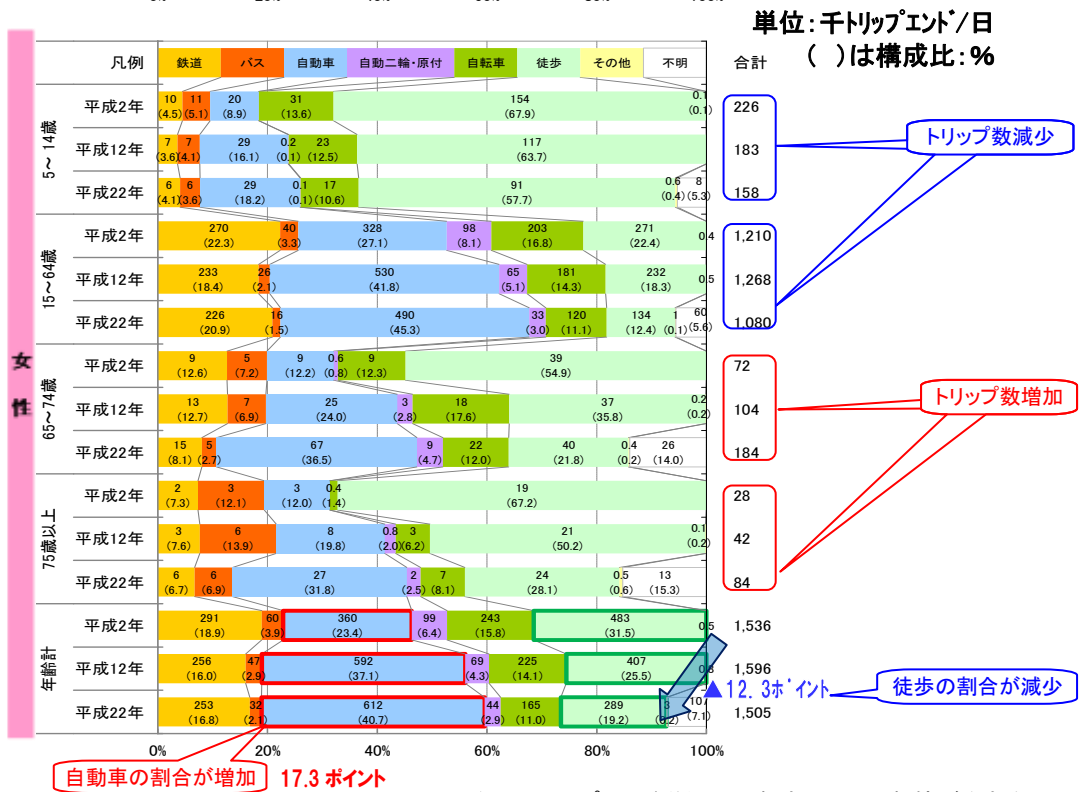
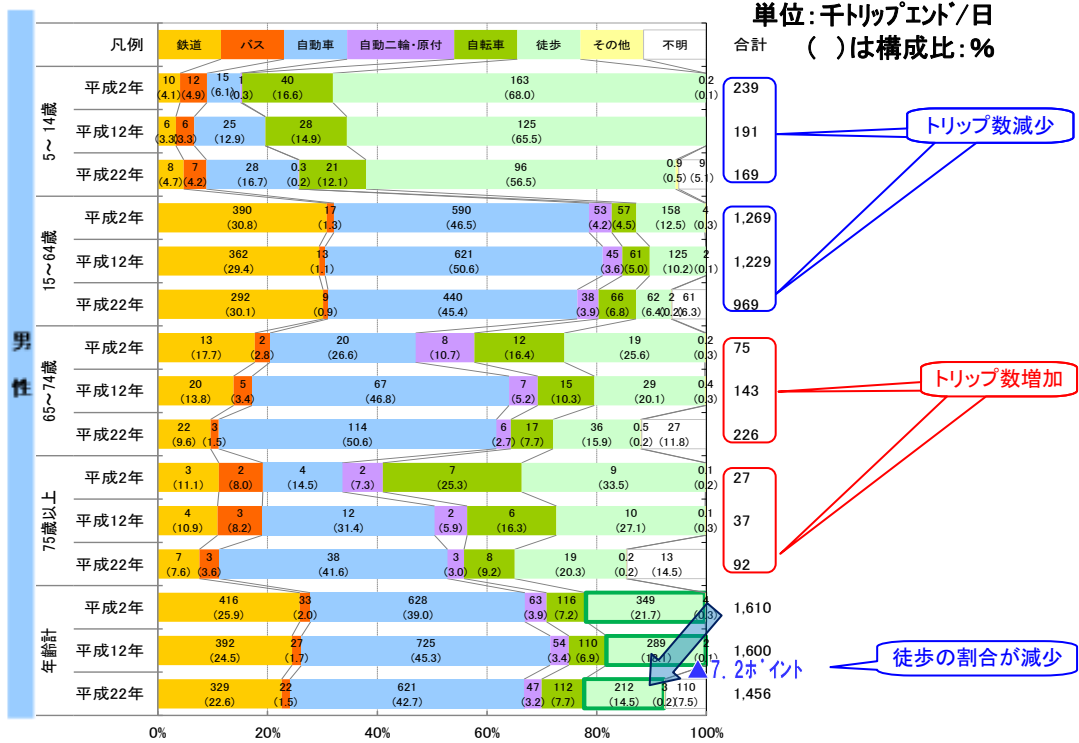
代表交通手段別発生集中交通量の増減率

※第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査の奈良県調査圏域内の発生集中交通量
資料: 第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

3.4 年齢別発生集中交通量

- 65歳未満のトリップ数は減少、65歳以上で大幅に増加
- 65歳以上では、各移動手段ともトリップ数は増加傾向にあるが、自動車の増加割合が著しい
- 全年齢で徒歩の割合が減少
- 女性の自動車の割合が増加

【年齢別代表交通手段の推移】



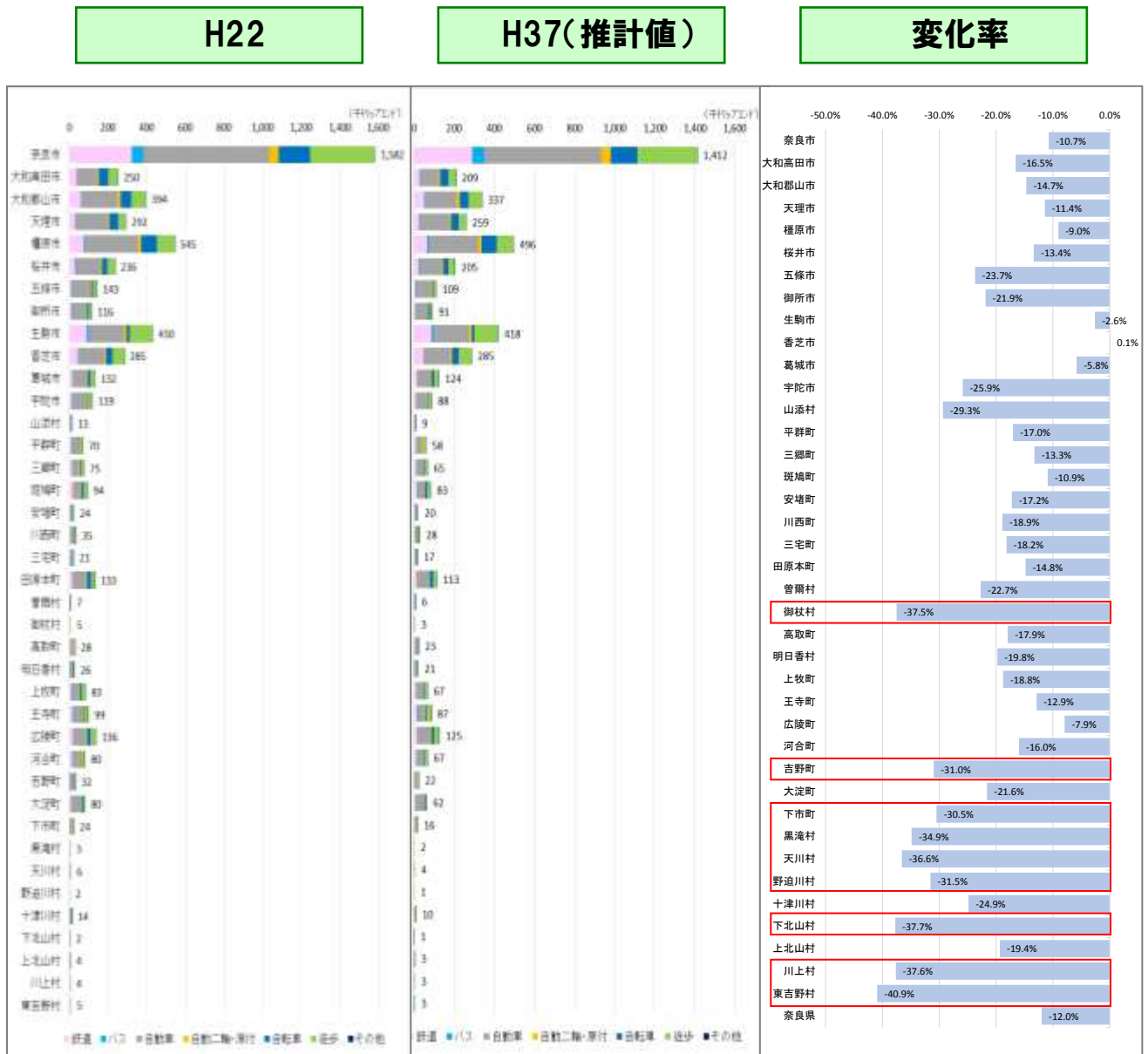
注)千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある

資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏内の集計)

3.5 市町村別発生集中交通量

● 全市町村で減少が予想され、特に南部・東部地域での減少が大きい

【市町村別発生集中交通量とその変化（全目的・平日）】



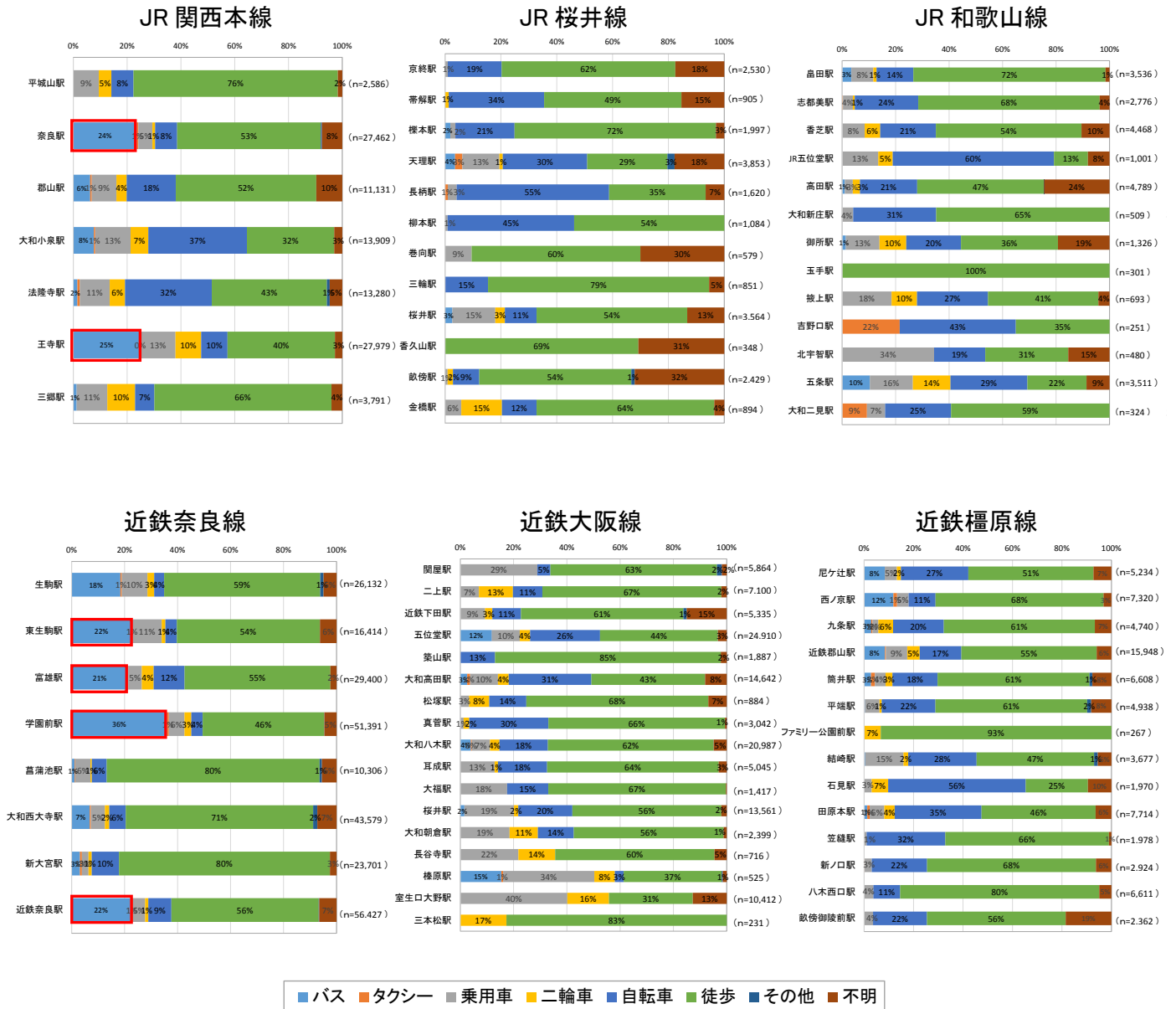
資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第5回近畿圏パーソントリップ調査

※平成 37 年は平成 22 年の年齢別手段別発生集中量に平成 37 年の年齢別将来人口を乗じて算出した推計値

3.6 鉄道駅端末交通分担率

- 鉄道駅の端末交通機関でみても、ほとんどの駅でバス分担率は20%以下
- バス分担率が20%以上の駅は、JR 奈良駅、JR 王寺駅、近鉄奈良線等のわずかな駅に限られている

【本県の主な鉄道駅の端末交通機関分担】



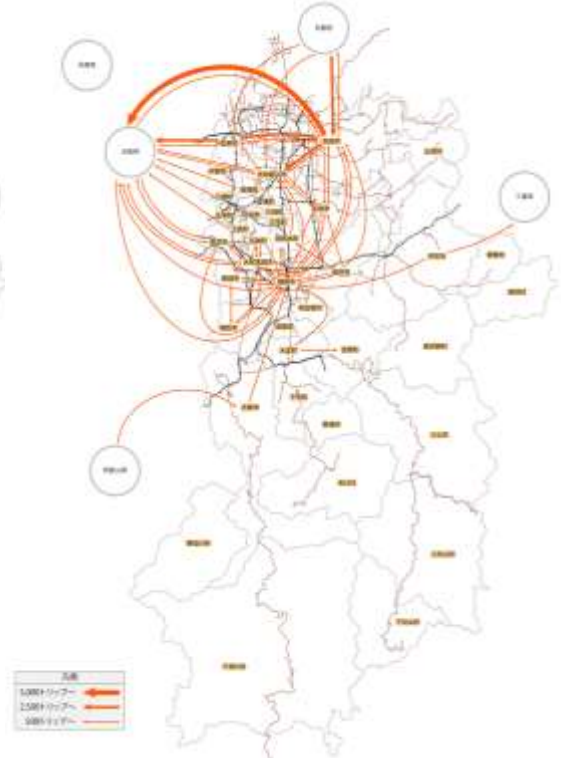
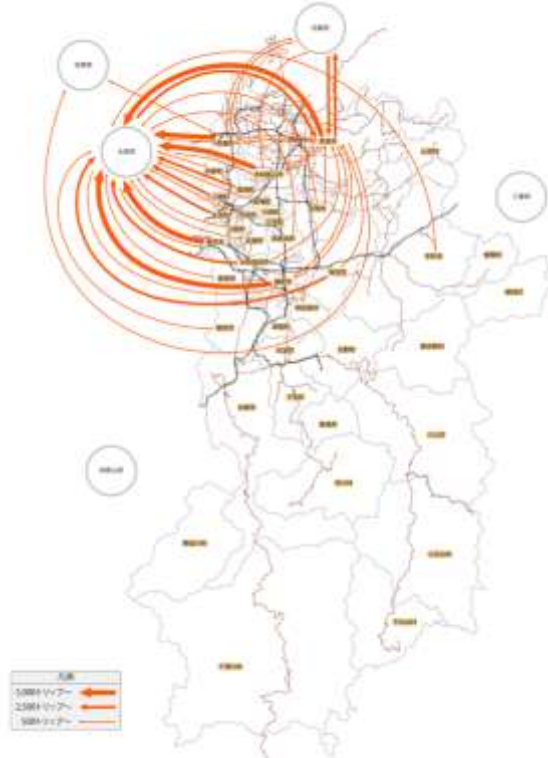
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

3.7 流動状況

- 平日の出勤目的の移動は、自動車よりも鉄道利用が多い
- 鉄道の流動は、県北部～大阪府、奈良市～京都府で多い
- 休日の買物目的の移動は、鉄道よりも自動車利用が多い
- 自動車の流動は、奈良市～京都府、奈良市～生駒市、奈良市～大和郡山市等で多い

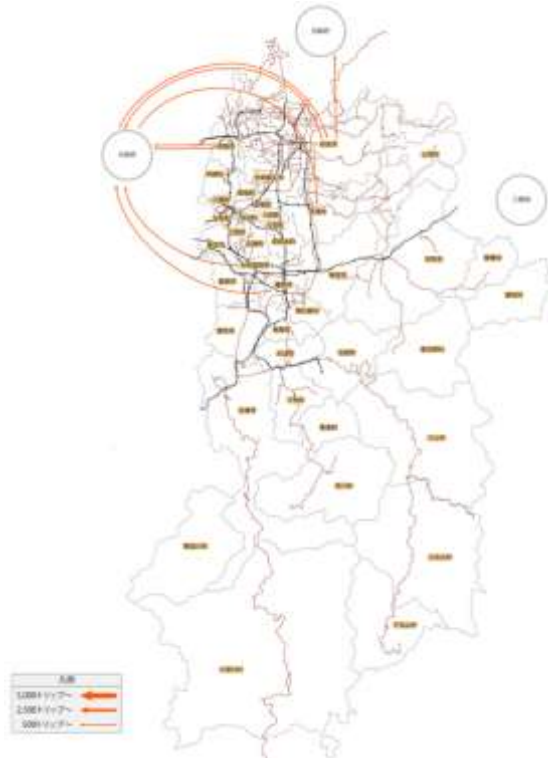
【交通流動図・平日（出勤・鉄道）】

【交通流動図・平日（出勤・自動車）】



【交通流動図・休日（買物・鉄道）】

【交通流動図・休日（買物・自動車）】

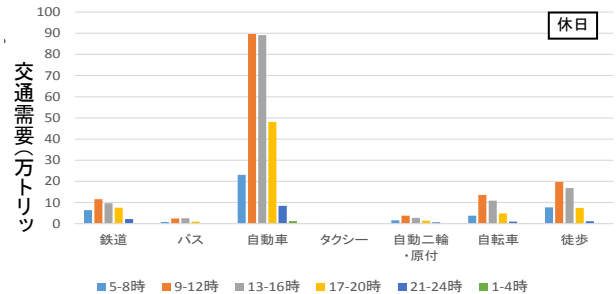
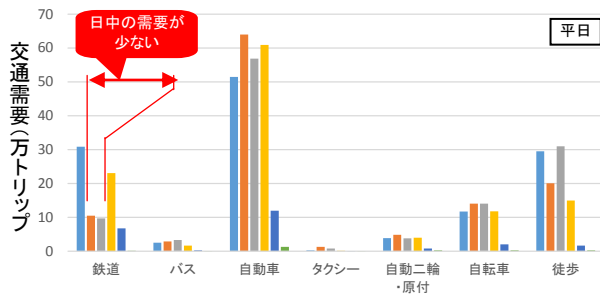


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

3.8 時間帯別移動状況

- バスや自動車利用は、5～20 時台をとおして交通需要が一定しているのに対し、鉄道利用は、平日の日中（9～16 時台）の交通需要が少ない

【交通手段別・時間帯別移動状況】

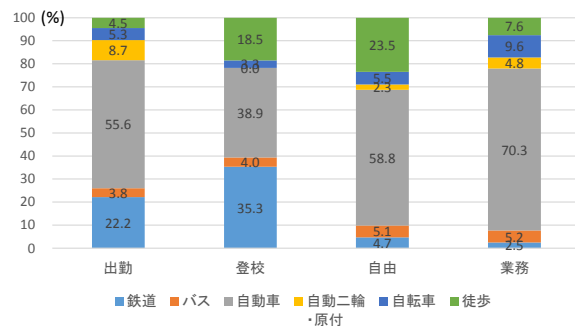
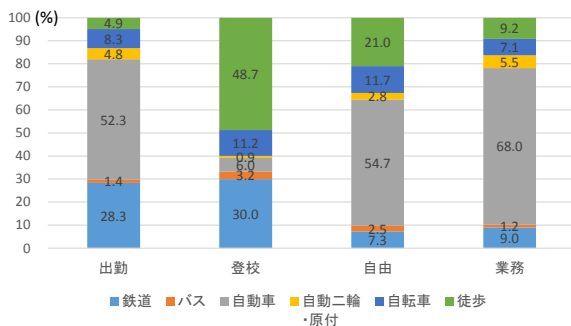
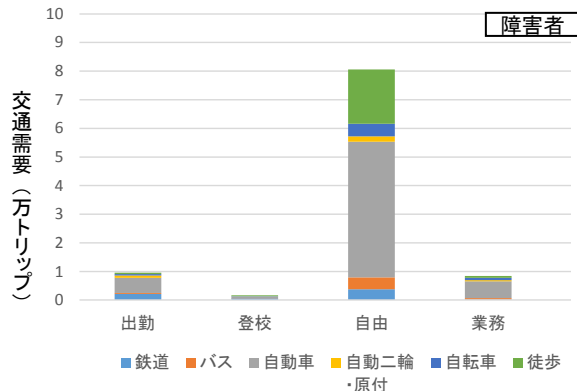
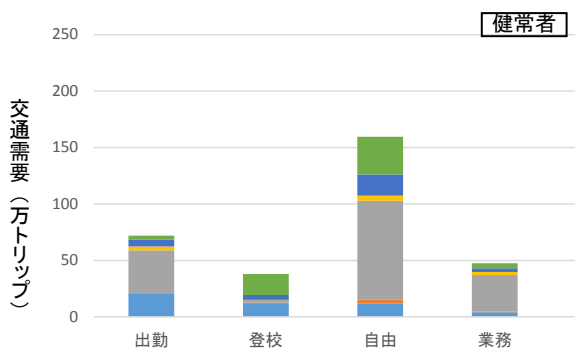


※上図は、その他・不明を除いたものである
資料: 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査(平日、発生集中)

3.9 健常者・障害者別移動状況

- 障害者の交通手段は、健常者に比べ鉄道、自転車の利用割合が少ない一方、バスが高い傾向

【健常者・障害者別・目的別移動状況】



※上図は、その他・不明を除いたものである
資料: 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査(平日、発生集中)

奈良県公共交通条例

奈良県公共交通条例

平成二十五年七月十七日
奈良県条例第十二号

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の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。)にのっとり、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。