

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。

(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。

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割は徒歩圏以外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

第1章 計画の基本的事項

1 計画改定の趣旨
 (1) 背景及び奈良県公共交通基本計画（第1期）の策定
 公共交通は、県民や来訪者の移動ニーズに応える必要不可欠なサービスであり、地域の暮らしと産業を支える上で重要な役割を果たしている。本県では、人口減少や少子高齢化の進行、観光客の増加など公共交通を取りまく環境が変化する中で、2011（平成23）年に「奈良県交通基本戦略」を取りまとめ、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・コミュニティバス等による域内の移動の確保や、県内観光地へのアクセス改善などの取組を進めてきた。

こうした中、2012（平成24）年、交通事業者から、利用者が少なく維持が困難な県中南和地域のバス路線の廃止・縮減等に関する協議の申入れがあったことを受け、2013（平成25）年、知事、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、公共交通のあり方について検討を進めてきた。

2013（平成25）年7月には、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」が奈良県議会で制定された。この条例に基づき、公共交通を幅広くとらえ、まちづくり、医療・福祉、観光、産業その他の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、2016（平成28）年3月、2016（平成28）年度から概ね5年間を期間とする「奈良県公共交通基本計画」（以下、「第1期計画」という。）を策定した。

(2) その後の動き
 第1期計画策定後も、本県においては人口減少や少子高齢化がさらに進行している他、就業の態様を含む県民のライフスタイルの変化、インバウンド需要を含む観光客の増加など、公共交通を取りまく環境は大きく変化してきている。また、公共交通の主なサービス提供主体である交通事業者においては、担い手不足が深刻になっている。事業者の多くが厳しい経営状況となっており、自治体による支援が増加している他、より抜本的な対応として自治体による公共交通サービスの提供も行われている。さらには、自家用有償旅客運送や道路運送法の許可・登録を要しない助け合いによる運送など、地域住民の参画による交通サービスの提供も広がりつつある。この他、デジタル技術を活用したデマンド交通・自動運転や、複数の交通モードを一元的に提供するMaaS（マース）等の技術革新への期待の高まり等、新たなサービス提供につながる動きも見られている。

こうした中、第1期計画では、県内を広域的に運行するバス路線の改善のためのPDCAサイクル（診断、検証、取組方針の作成、取組の実施）に基づく改善策の検討や見直しの実施、鉄道駅等のバリアフリー化の推進、観光施策と連携した観光広域周遊バスの実証運行等、広範にわたる施策を行ってきた。その結果、各分野において一定の成果が認められる一方で、取組を進める中で浮き彫りとなった課題も多くある。

さらには、2020年（令和2年）からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、人の動きに大幅な制限や変化が生じたことにより、本県においても公共交通の利用者は大幅に減少している。こうした状況に的確に対応するとともに、新型コロナウイルス対策が長期間にわたることが想定される中で、「新しい生活様式」への対応を踏まえつつ、県内公共交通の維持・充実を図ることが重要となっている。

第1期計画策定後に生じた環境の変化に対応するとともに、これまでの取組の成果及び課題を踏まえて施策をさらに強化するため、「奈良県公共交通基本計画」を改定することとする。

| | |
|--|--|
| <p>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。</p> <p>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。（「1 現状と課題」より）</p> | |
| <p>2 計画策定にあたって（「1 現状と課題」は改定計画（素案）第2章へ）</p> <p>①公共交通基本計画の位置づけ</p> <p>『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。</p> <p>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。（3章へ）</p> <p>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。</p> <p>②交通分野の計画との関係</p> <p>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。</p> <p>『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。</p> <p>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、記載にあたっては、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。</p> <p>③公共交通との連携が必要な計画・協定</p> <p>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。</p> <p>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、宇陀市及び大淀町（平成28年2月末現在）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。</p> <p>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。</p> <p>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 計画策定にあたって ①公共交通基本計画の位置づけ」より）</p> | <p>2 計画改定にあたって</p> <p>(1) 本計画の位置付け</p> <p>「奈良県公共交通基本計画」は、公共交通に関する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り、「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、公共交通施策の基本的な方針を定めたものである。</p> <p>また、本計画では、より総合的な視点から公共交通のあるべき姿を見据え、県民や来訪者の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、まちづくり、福祉、観光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。</p> <p>(2) 交通分野の計画との関係</p> <p>上記(1)に記した考え方は、「交通政策基本法」に基づき国が2021（令和3）年5月に策定した「第2次交通政策基本計画」において示されている、わが国の地域公共交通の維持・確保、バリアフリー化の推進、公共交通分野のデジタル化、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、全力で取り組むとの方針にも沿うものである。</p> <p>また、2020（令和2）年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、都道府県が、市町村と共同して、地域の公共交通確保のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが新たに努力義務として規定された。</p> <p>同法に基づく「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」では、「地域公共交通計画」策定に際しては、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求めているが、これは先に述べた本計画の趣旨と同じ考え方に立ったものである。</p> <p>このため、県と県内全市町村で「地域公共交通計画」（以下、本項においては「法定計画」という。）を策定するにあたっては、本計画を法定計画の「基本的な方針」として位置付けた上で、併せて、県内のエリア毎に、公共交通に関する目標を達成するための事業や、事業の達成状況の評価に関する事項など、より具体的かつ個別の取組を定めるものとする。取組の内容については、県内のエリア毎に関係者で議論を行って定めるものとし、これを法定計画の「実践編」として活用することとする。</p> <p>(3) 県の総合的及び他施策分野の計画等との連携</p> <p>本計画は、県政発展の目標と道筋を示す「奈良新『都』づくり戦略2021」（2021（令和3）年2月策定）※における政策の柱のうち、「愉しむ「都」をつくる」、「便利な「都」をつくる」の項目として位置付けられている。</p> <p>また、密接に関係する計画として、『奈良県南部・東部振興基本計画』（2021（令和3）年3月策定）、『奈良県住生活基本計画』（2022（令和4）年1月改定予定）、『奈良県地域福祉計画』（2019（平成31）年3月改定）、『奈良県高齢者居住安定確保計画』（2019（平成31）年3月改定）、『奈良県観光総合戦略』（2021（令和3）年7月策定）、『第11次奈良県交通安全計画』（2021（令和3）年7月策定）等があり、地域振興や暮らし、福祉、観光振興、交通安全等の観点から、公共交通に関する施策が規定されている。このほか、2014（平成26）年より県内市町村と『まちづくりに関する連携協定』を締結しており、2021（令和3）年9月時点で県内27市町村と、公共交通との連携も視野に入れたまちづくりの取組を協働で推進している。</p> <p>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。</p> <p>※本項目の記述内容については、同戦略の2022年版改定に沿う形で変更予定</p> <p>3 計画の期間</p> <p>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に対応するため、5年毎に見直すものとする。</p> |

| | |
|---|---|
| <p>1 現状と課題</p> <p>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。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>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。</p> <p>-----</p> <p>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ている。</p> | <p>第2章 本県の公共交通の現状・課題</p> <p>1. 県内公共交通の現状・課題</p> <p>(1) 人口動向</p> <p>本県は、昭和40年代より大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、2000（平成12）年の約144万人をピークに減少傾向にあり、直近では約132万人（2020（令和2）年国勢調査）と2000（平成12）年のピーク時より12万人減少※している。さらに、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で人口が約27%減少し、約100万人になると予測されている。</p> <p>人口の推移を年代別に見ると、15歳～64歳までの生産年齢人口の減少傾向が著しく、1995（平成7）年から2015（平成27）年までの20年間で、県全体での人口変化率が約5%の減少であるのに対し、生産年齢人口は約20%減少※している。</p> <p>地域別に見ると、県北西部や中部では、大都市圏への交通アクセスが良いエリアにおける宅地開発が進められており、一部の市町で引き続き人口の増加がみられるものの、多数の市町村では人口減少に転じている。県北西部・中部の人口は2000（平成12）年をピークに2015（平成27）年までで、約3%減少※しており、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で約23%減少すると予測されている。一方で、県南部・東部では、1955（昭和30）年をピークに2015（平成27）年までで、約42%減少※しており、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で約54%減少すると予測されている。</p> <p>これらの状況から、県北西部や中部を中心に、公共交通の利用形態の中心を占めてきたベッドタウン-大都市間の通勤・通学需要は中長期的に減少すると見込まれる。また、人口減少が著しい県南部・東部では、利用者が少ない地域における路線バス等の維持や、これを補完・代替する移動手段の確保が、より喫緊の課題となっている。さらに、近年、自動車運転免許の返納者が増加していることから、こうした高齢者の移動ニーズを把握し、最適な移動手段を確保することが求められる。</p> <p>※2020年国勢調査の結果については、速報値として県全体の人口のみ公表。確定値公表後に更新予定（2021（令和3）年11月）。</p> <p>(2) ライフスタイルの変化</p> <p>本県の県外就業率は、28.8%（2015（平成27）年時点）と全国2位※の高率であり、このことは本県から大都市へ通勤する県民が多い傾向を裏付けている。しかし、近年では、工場誘致の積極的な推進など、県内での働く場の増加により、県外就業率は低下傾向にある。また、女性・高齢者の就業率や共働き世帯の割合については、全国では低位にあるものの、近年いずれも増加している。</p> <p>また、近年では、コロナ禍の影響もあり、大都市圏から地方への移住についての関心が高まっている。本県においても、特に、南部・東部地域において、県と関係市町村で構成する「奥大和移住・定住連携協議会」による移住情報の発信や移住体験プログラムの実施、各市町村における移住体験住宅の整備など、移住・定住を促進するための取組が進められている。</p> <p>また、本県では、自家用乗用車の世帯当たり普及台数が1.08台となっており、自動車による移動が一般的あるいは生活する上で必須であるエリアも多い。一方で「歩いて暮らせるまちづくり」を進める自治体もあるほか、全国的な傾向として、カーシェアリングの登録車両台数が、5年前と比べて2倍以上に伸びる等、自動車の保有・使い方に変化の兆しも伺える。</p> <p>移動手段の選択は個々人の多様な要因に基づくものであるが、このようなライフスタイルの変化に伴い、例えば、県内の勤務先への通勤や勤務前後に子供を保育所等に送迎するための交通需要の増加や、日常的な移動手段として自動車以外の交通手段へのニーズの高まりなど、今後、まちづくりの進展などにも応じて、公共交通の利用ニーズも多様化することが考えられる。</p> <p>※2020（令和2）年国勢調査の結果公表後に修正</p> <p>(3) 国内・インバウンド観光の動向</p> <p>本県は、「法隆寺地域の仏教建造物」、「古都奈良の文化財」、「紀伊山地の霊場と参詣道」の3つの世界遺産を有し、国宝数も全国3位（「彫刻」と「建造物」については全国1位）であるなど、多くの観光資源に恵まれている。新型コロナウイルス感染症の拡大前までは、県内を訪れる観光客数は増加傾向にあった。2019（令和元）年の延べ観光客数4,503万人は、全国共通基準で観光客の集計が開始された2011（平成23）年以降で最多となった。また、近年のインバウンド観光の活況を背景に、外国人訪問客数は、2014（平成26）年から2019（令和元）年の間で5倍超の350万人となるなど増加が顕著であった。</p> <p>本県では、2021（令和3）年7月に策定した「奈良県観光総合戦略」に基づき、周遊・滞在型観光を促進し、県内観光のさらなる振興を図ることとしている。公共交通は観光客にとって重要なアクセス手段となることから、観光客を含め誰でも利用しやすい公共交通サービスの提供や、県内広範囲に所在する観光地を周遊しやすい移動手段の確保が重要である。また、観光地の性質や公共交通モードの態様に応じ、移動自体が旅行目的となるような魅力的な交通手段の提供も有効と考えられる。</p> <p>(4) 交通事業者を取り巻く環境</p> <p>① 鉄道事業等</p> <p>県内には、西日本旅客鉄道（以下、JR西日本）と近畿日本鉄道（以下、近鉄）の2社が鉄道路線を有している。JR西日本は、関西本線（大和路線）、桜井線（万葉まほろば線）、和歌山線の3路線、県内の総営業距離87.5キロ、32駅となっている。近鉄は、奈良線、大阪線、南大阪線、京都線、橿原線、生駒線、けいはんな線、田原本線、天理線、吉野線、御所線、生駒鋼索線（生駒ケーブル）の12路線、県内の総営業距離168.2キロ、98駅となっている。また、索道事業（ロープウェイ）としては、近鉄の葛城索道線（葛城山ロープウェイ）、吉野大峯ケーブル自動車に</p> |
|---|---|

| | |
|--|---|
| <p>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、中中和地域の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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(新設)</p> | <p>よる吉野山旅客索道（吉野ロープウェイ）がある。</p> <p>鉄道の輸送人員は、JR西日本、近鉄共に1990年代のピーク時に比べて8割程度まで減少してきたが、近年は下げ止まり、2019（令和元）年時点では前年比で横ばいとなっていた。また、交通系ICカードの普及が進み、2020（令和2）年までに県内の鉄道全線で利用可能となった。</p> <p>他方、全国的な傾向と同様、本県でも事業者による駅員配置の見直しが進められており、2022（令和4）年1月時点で県内鉄道駅全130駅のうち56.9%が、駅員が常駐しない駅となっている（全国平均では2019（令和元）年度末時点で48.2%）。鉄道事業者においては、駅券売機等に設置したインターホン等による遠隔対応を行うとともに、多客期や高齢者、障害者が利用する際には職員を配置する等の対応を行っているが、関係地域から、急病人や災害の発生などの緊急時における対応や、観光客など不慣れな利用者への案内等に関して不安の声も寄せられているところである。こうした駅の中には、自治体によって改修などが行われ、住民と観光客との交流拠点として活用されているものもある。このような先行事例を踏まえ、鉄道駅における安全・利便性の確保や地域関係者による活用のあり方について、関係者が連携して取り組むことが重要である。</p> <p>② バス事業</p> <p>県内では、奈良交通がほとんどの路線バスを運行しており、隣接府県も含めた同社の総営業距離は4,193キロ、路線数は183路線、2,434停留所となっている（市町村から受託するコミュニティバス等分を含む）。大和八木駅（橿原市）から五條市、十津川村を經由し新宮駅（和歌山県新宮市）を結ぶ同社の八木新宮特急バスは、高速道路を使わない路線バスとしては日本一の営業距離（全長166.8km、停留所68ヶ所）を有するものである。また、県東部の山間部では三重交通が3路線、吉野山（吉野町）では吉野大峯ケーブル自動車（ケーブルバス）が1路線をそれぞれ運行している。この他、南海りんかんバス等も、一部県内を運行している。</p> <p>近年の輸送人員は、1991（平成3）年のピーク時に比べて半分近くの水準にまで落ち込んでいるが、近年は下げ止まり、2019（令和元）年時点では前年比で横ばいとなっていた。また、奈良交通では、2004（平成16）年より独自のICカード（CI-CA：シーカ）を発行しているほか、2016（平成28）年からは全国交通系ICカードが全路線で利用可能となった。</p> <p>一方で収支状況は厳しく、2019（令和元）年度における奈良交通の補助金を除く路線バスに係る経常損失は約16億円となっており、近年損失が拡大傾向にある。こうしたことから、近年、数次にわたり運行本数の削減が行われている。</p> <p>さらに、損失の拡大に伴い、行政によるバス路線への補助金は増加傾向にあり、2019（令和元）年度では国が2.5億円、県が3億円、市町村が6.5億円と、特に市町村の負担が大きくなっている。</p> <p>また、県内交通事業者のバス運転手については、必要人員に対して、毎年20～50人程度不足している状況であり、全体の半数を超える運転手が50歳代以上となっている。交通サービスの提供に不可欠な担い手の確保に向け、引き続き関係者と連携した取組が必要である。</p> <p>③ タクシー事業</p> <p>県内では、57事業者が79営業所を有している。2010（平成22）年から2019（令和元）年度にかけて、県内における車両数が約17%減少し1,018台となったのに対して、輸送人員は約32%減少し6,187千人となった。また、営業収入についても同期間で約29%減少した。これらの輸送実態を踏まえ、県内の7つの交通圏のうち、奈良市域交通圏、生駒交通圏、中部交通圏では、「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特別措置法」（2014（平成26）年1月施行）に基づき準特定地域として指定され、新規参入審査の厳格化等、タクシー事業の適正化が求められている。また、小規模事業者の多い南部・東部では、運転手の高齢化が近年さらに進み、近い将来、サービスの提供が困難となる可能性がある地域も存在する。他方、2020（令和2）年に全国で運用が開始された利用者がスマートフォン等からタクシーを配車することができるアプリケーション「GO（ゴー）」に、県内の複数事業者が参加するなど、事業の活性化に向けた取組も行われている。</p> <p>この他、身体障害者や要介護者等、単独で公共交通機関を利用することが難しい利用者を対象を限定した福祉輸送事業に、県内で311両が運行されているほか、一部のタクシー事業者では、市町村からワゴン車によるコミュニティバスや乗用車によるデマンドタクシーの運行を受託するなど、地域住民のきめ細やかな移動ニーズを支える取組に参画している。</p> <p>(5) コミュニティバスやその他の輸送モードの普及</p> <p>近年、民間事業者による路線バスの廃止や住民等のきめ細かい個別の移動ニーズに対応するため、市町村や市町村社会福祉協議会が事業主体となり定時・定路線で運行するコミュニティバスや、利用者の要望に応じて機動的に最短ルートで運行したり利用希望のある地点まで送迎したりするデマンド交通の普及が県内でも進んでいる。また、路線バス等を代替する、あるいはきめ細かい移動ニーズに対応する輸送手段として、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスである自家用有償旅客運送や道路運送法の許可・登録を要しない住民どうしの助け合いによる運送も導入されている。</p> <p>本県では、2020（令和2）年4月時点で、コミュニティバス※1が10市町村で18路線、デマンド交通※1が13市町村で41路線（区域）、自家用有償旅客運送※2が16市町村で73路線（区域）運行されている。また、市町村による無償運送が11市町村33路線で行われている。</p> <p>2020（令和2）年の「地域公共交通活性化・再生法」改正においても、地方公共団体の策定する「地域公共交通計画」において、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源も位置付け、活用を図ることとされたところであり、これらの交通は、多様な移動ニーズに対応した最適なサービスを提供するものとして、今後よりその重要性が増していくと考えられる。</p> <p>コミュニティバス等の運行状況について、更新作業中</p> <p>※1：道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客運送事業の許可を受けているもの</p> |
|--|---|

| | |
|-------------|---|
| <p>(新設)</p> | <p>※2：道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送事業の登録を行っているもの</p> <p>なお、路線バス同様にコミュニティバスやデマンド交通への行政負担は大きく、2019（令和元）年度の県内におけるコミュニティバス、デマンド交通及び自家用有償旅客運送の運営財源では、約10億円のうち、約9割が公的財源となっている。</p> <p>(6) 交通サービスを変革する新たな動き（MaaSなど） 交通事業者を取りまく環境が大きく変化する中、交通サービスを変革する新たな考え方や技術革新も注目されている。 例えば、出発地から目的地まで複数の交通モードの経路検索・予約・決済を一体のサービスとして提供するMaaS（マース、Mobility as a Service：モビリティー・アズ・ア・サービス）は、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する考え方として位置付けられている。MaaSの実現に向けた情報基盤として、バス事業者と経路検索事業者間の運行情報の受け渡しを効率化するため、標準的なバス情報フォーマット（GTFS：General Transit Feed Specification）が国により定められるなど、関係者による取組が進められている。 また、自動車産業の今後の方向性として、自動車の技術革新によるCASE（Connected：コネクテッド/Autonomous：自動化/Shared：シェア/Electric：電動化）が注目されている。特に自動運転は、県内を含め、各地で実証実験が進められており、実用化されると、先に述べた交通事業者の運転手不足への対応につながると考えられる。 このほか、新たな移動手段として、グリーンスローモビリティの運行実証実験の実施や、都市部などでのシェアサイクルの普及といった事例が見られる。シェアサイクルについては、複数のサイクルポートと呼ばれる専用の駐輪スペース間で利用・返却可能で、キャッシュレス決済手段も利用可能であり、県内でも、奈良市など観光地周辺で導入が広がっている。 これらの新しいサービスや技術革新を県内公共交通の維持・充実にどのように活かしていくか検討が必要である。特に、路線バスや定時定路線のコミュニティバスとしては需要が少なく、事業が成立しづらいエリアでのデジタル技術を活用したデマンド交通や、観光等と連携したMaaSの取組については、意欲を有する市町村や事業者等による社会実験の実施等を通じ、県内各地に展開していくことが有効と考えられる。</p> |
| <p>(新設)</p> | <p>(7) 持続可能な社会の実現に向けた社会的要求 2015（平成27）年、「国連持続可能な開発サミット」で採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」では、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指すこととし、17の目標が定められている。この中で公共交通に深く関連するものとしては、目標11「住み続けられるまちづくりを」において、具体的目標である「ターゲット」として、「全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」ことが挙げられており、この目標達成に寄与する取組の実施が必要とされている。 また、世界的な気候変動に対処するため、2015（平成27）年策定のパリ協定において、工業化以前からの気温上昇を2℃未満に抑制すること等が世界共通の長期目標とされている。我が国においても、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことが政府目標とされており、交通分野においても、温室効果ガスの排出量の削減が求められる。なお、運輸部門における二酸化炭素排出量は国全体の18.6%を占めており、そのうち86.1%（国全体の16.0%）が自動車によるものである。また、全体の14.4%を占める家庭からの二酸化炭素排出量のうち、26.4%を自動車が占めている。輸送量当たりの二酸化炭素排出量を比較すると、バスは自家用車の1/2以下、鉄道は1/7以下と、公共交通は非常に少ない。 持続可能な社会の実現という社会的要求に対応する観点からも、公共交通における環境に配慮した車両の導入、自家用車から公共交通への転換といった取組を促進することが必要である。</p> |
| <p>(新設)</p> | <p>2. 第1期計画に基づく取組の成果・効果検証 (1) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」に基づくバス路線の診断・改善 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を基本的な考え方とし、時代と共に変化する移動ニーズを把握して、それに応じた交通サービスを実現するための手法として、以下の4段階でバス路線の診断・改善を実施してきた。</p> <p style="text-align: center;">公共交通とまちづくり等の検討プロセス</p> <p>STEP1 複数の市町村を跨ぐバス路線や市町村連携コミュニティバス等について、路線毎に必要な性や路線運営の効率性に係る「診断」を実施（「バスカルテ」の作成） (指標) ①1便あたり乗車人員、②平均乗車密度、③最大乗車人員 ④収支率、⑤1人あたり補助金</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP2 診断結果を踏まえ、関係市町村、交通事業者等で構成する路線別検討会議（県内18グループ）において、路線毎の望ましい姿について協議・ワークショップを実施。まちづくりや医療・福祉、産業・観光等に係る施策との連携を踏まえ、利用促進策等に関するアイデア出しを行う。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP3 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（毎年改定）</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP4 「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づき、運営・運行内容の見直しや利用促進の取組を実施</p> |

| | |
|--|---|
| <p>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。</p> <p>（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）</p> <p>（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）</p> <p>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。</p> | <p>この検討プロセスにより、利便性の向上等が図られた事例として、以下の路線が挙げられる。</p> <p>事例①：南部地域連携コミュニティバス</p> <p>大淀町、吉野町、川上村、上北山村、下北山村間を結ぶ南部地域連携バス（91.0km）は、従前は民間事業者による路線バスであったが、2015（平成27）年4月より、上記町村が連携して事業主体となるコミュニティバスへと運営形態の見直しを行った。それとともに、沿線地域の中核病院である南奈良医療センターへの乗り入れによる通院需要の取込、吉野町内の停車停留所の増加や割引券の発行といった利用促進の取組を併せて行うことにより、利用者数の増加や収支の改善を実現した。</p> <p>事例②：宇陀地域連携コミュニティバス</p> <p>宇陀市、曾爾村、御杖村が主体となって運行している宇陀地域連携コミュニティバス（22.9km）では、2017（平成29）年10月より、交通事業者や宅配業者と連携し、バス車両後部に曾爾村方面に向かう宅配貨物を積載する貨客混載を実施している。貨物輸送の収入も得られることで、旅客需要に限られる山間部にありながら収支の改善を実現している。</p> <p>エリア毎に取組を進めた結果、公共交通事業を取りまく環境が厳しさを増す中でも、複数の市町村を跨ぐバス路線の必要性や効率性に係る5つの診断指標のうち1つ以上満たさないものがある「要改善」の路線は、2019（令和元）年度まで対象路線の2割程度の低い水準で推移してきており、一定の成果を挙げてきた。</p> <p>一方で、これらの検討を行う場である「路線別検討会議」は、事業者からの協議要請を受けて、運行費補助の対象となったバス路線を専ら対象としたものであり、構成員は行政、バス事業者が中心となって議論を行ってきた。そのため、協議の内容も当該バス路線の維持に関するものが大部分を占め、鉄道やタクシー等の他の輸送資源に関する議論は付随的な位置付けとなり、地域の公共交通全体の維持・充実といった観点からは、十分なものとは言えない。</p> <p>また、まちづくりや観光施策等との連携を含めた改善のアイデアを「検討プロセス」STEP3で作成する「公共交通とまちづくりのデッサン」（以下、「デッサン」という。）に記載した上で、実現を図ることとしてきたが、「デッサン」には様々なアイデアや提案が並記されており、それぞれの提案の困難度、実現に必要な期間やプロセス、関係主体の担う役割等が明らかとなっていないものも多い。</p> <p>さらに、毎年度改定を行う「デッサン」に記載された取組の中には、チラシの配布やホームページでの周知など単年度で実行可能なものが優先されていたり、取り組み後のフォローアップができていないため効果の検証が不十分となった取組も見受けられた。</p> <p>こうしたことも一因となり、対象路線の中には、第1期計画の期間中、複数年度継続して診断結果が「要改善」となったものもあった。</p> <p>「バスカルテ」及び「デッサン」に基づく検討・改善は、今後も市町村を跨ぐ路線バス等の維持・充実に係る中心的な取組になると考えられるが、前述の各課題を踏まえ、より効果を発揮するための改善・見直し点について検討が必要である。</p> <p>なお、第1期計画における「路線別検討会議」での議論の対象となるバス路線は、事業者による協議要請対象である県南部・東部地域を中心とする市町村を跨いで運行される25路線/45系統としてきたところである（第1章1（1）参照）。2021（令和3）年度時点で18ある「路線別検討会議」における検討対象は、この25路線/45系統を概ね引き継ぐ29路線/35系統となっている。しかし、現在対象となっていない、主に県北西部における市町村を跨ぐ路線バス等についても、沿線の人口減少やコロナ禍の影響による利用減を受け、運行本数の削減が行われるなどしており、関係者間で今後のあり方や改善策を検討することが必要となってきたものもある。これを踏まえ、対象の拡大についても、検討が必要である。</p> <p>（2）バリアフリーの推進</p> <p>障害者や高齢者を含め誰もが利用しやすい公共交通の利用環境を実現するため、鉄道駅・バス車両等のバリアフリー化を政策目標として掲げ、国や市町村と連携して、事業者に対する支援を行ってきた。</p> <p>鉄道駅のバリアフリー化については、達成目標の対象とした1日の利用者数が3千人以上の駅のうち、段差解消が実現した割合が、2015（平成27）年度末時点の70.3%から、2020（令和2）年度末時点で83.9%と上昇した。しかし、目標とした100%には至っていないほか、全国（2020（令和2）年度末時点91.8%）と比べても低い水準にとどまっている。</p> <p>また、2021（令和3）年4月の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）の改正に基づき、従前の対象駅に加え、1日の利用者数が2千人以上3千人未満の鉄道駅のうち、市町村が策定するバリアフリー基本構想において生活関連施設に位置付けられたものについても、2025（令和7）年度末までに段差解消率を100%とする新たな整備目標が定められた。これを踏まえ、本県においても、駅周辺も含めたバリアフリー化の推進を引き続き図る必要がある。</p> <p>バス車両については、交通事業者による路線バスへのノンステップバスの導入に対し、支援を行ってきた。第1期計画期間における導入率は、2020（令和2）年度末時点で73.4%となり、目標としていた70%を達成した。国において2025（令和7）年度末までに全国で80%の導入を目標としていることを踏まえ、利用しやすい環境整備のため、更なる導入促進を図ることが重要である。</p> <p>こういった駅やバス車両のバリアフリー化を推進するにあたっては、市町村の策定する「移動円滑化促進方針（マスタープラン）」や、「バリアフリー基本構想」といった、面的な取組と連携することが重要である。</p> <p>さらに、バリアフリー法改正において、ハード面の取組に加え、ソフト面の取組として、移動円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー※」の推進を図ることが、新たに位置付けられたことを踏まえた、県民や事業者へのより一層の周知等が必要である。</p> |
|--|---|

| | |
|-------------|---|
| | <p>※：様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。（「ユニバーサルデザイン2020 行動計画（2017年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議決定）」）</p> <p>（3）利用環境の整備 公共交通における利用環境の改善を図るため、市町村による鉄道駅の改修、バス停における上屋等の整備・改良、路線バス等の運行情報提供システムの整備への支援を行ってきた。 このうち、鉄道駅については、御所市によるJR御所駅舎の交流拠点への改修等に対し、支援を行った。 また、バス停の整備・改良については、石舞台（明日香村）・法隆寺前（斑鳩町）バス停における周囲の風景・景観に溶け込んだ形での上屋整備や、高畑町（奈良市）バス停における上屋の拡張及びベンチ・周辺案内図の設置など、2016年（平成28）年度から2021（令和3）年度までに10ヶ所の整備・改良に対し支援を行った。 また、バスの運行情報提供システムについては、バス利用者がスマートフォン等で発着時刻や経路の検索を行うことができ、利用するバスの現在地も確認できるバスロケーションシステムの構築を支援した結果、2018（平成30）年12月までに奈良交通の県内全路線及び同社運行の一部コミュニティバス路線においてサービスの利用が可能となった。併せて、JR奈良駅や近鉄奈良駅、大和八木駅等多くのバス路線が乗り入れる主要ターミナルにおいては、各路線の乗り場・発車時刻の案内や、沿線の観光地情報を表示する大型案内端末の設置に対しても支援を行い、2021（令和3）年度までに5ヶ所の整備が完了している。 一方で、これらの取組が公共交通の利用促進や沿線観光地への誘客、利用者の円滑な移動にどれだけ結びついているか、さらに改善が必要な点がないか等については、現時点では定性的な把握にとどまっており、可能な限り、定量的な把握を進める必要がある。 さらに、交通分野単体での取組にとどまらず、鉄道駅やバス停付近の商業・公共施設や観光施設などの他分野と連携した取組の実施等で、より総合的な観点で、利用者目線に立った取組を、さらに進める必要がある。</p> |
| <p>（新設）</p> | <p>（4）県内市町村の取組へのきめ細かな支援 住民の身近な移動手段等の確保を図る市町村に対し、「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（2020（令和2）年の同法改正に伴い「地域公共交通計画」に名称変更）」の策定、コミュニティバス等路線の再編や実証運行、バス停上屋整備・改良、住民向けの時刻表作成といった取組への支援を行ってきた。 「地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）」については、2020（令和2）年度までに県内の7市町村が策定したほか、11市町村が策定に向けた検討を進めている。 また、コミュニティバス等の運行については、実証運行を行った上でルート再編を行った事例（天川村：2017（平成29）年～2019（令和元）年度、天理市：2017（平成29）年度及び2020（令和2）年度等）や、住民とのワークショップを通じ運行ダイヤや運賃の見直しを行うとともに、町内の商業施設と連携したポイントカード制度を導入し、利用者増や利便性の向上を実現した事例（広陵町：2018（平成30）年度）等、地域のニーズに応じた交通サービスの提供に関する多くの好事例が生まれている。 今後も、市町村の創意工夫による様々な取組を後押ししていくことが有効と考えられるが、同時に、市町村における先進的な取組や浮上した課題について、関係者間で共有し、水平展開や課題の解決につなげることが重要である。</p> |
| <p>（新設）</p> | <p>（5）県内観光地への交通アクセスの強化 ① 観光広域周遊バスの実証運行 県内に点在する観光地間の周遊を促し、観光客により長く県内に滞在してもらおう施策の一環として、県北部と中南部の観光地を結ぶ、より快適な移動手段を提供する取組を実施してきた。 具体的には、2019（令和元）年9月に奈良交通が「世界遺産周遊急行（東大寺大仏殿・春日大社前～平城宮跡歴史公園～西の京エリア～法隆寺前）」の実証運行を、2020（令和2）年2～3月及び2020（令和2）年度下半期に十津川村が「十津川観光特急バス（JR・近鉄奈良駅～十津川温泉）」の実証運行を行ったところであり、県では、これらの実証運行に対し支援を行った。これらのバスは、鉄道での移動では乗り換えが必要な区間を直行バスで結ぶ、あるいは、高速道路や近年開通したバイパス区間を通行して所要時間を短縮するとともに、観光バス型の車両を用いることで快適な移動環境の提供を図るなど、特徴のある取組を展開した。 実証運行においては、世界遺産周遊急行で1便あたり約17人、十津川観光特急バス（2020（令和2）年2～3月実施分）で1便あたり約14人の利用者があったところであり、利用者からは、このバスがなければ行くことがなかった目的地を訪れることができた旨の感想も寄せられた。 一方で、途中区間の交通渋滞により所要時間が予定よりも延びてしまう、あるいは既存の路線バスとの競合・すみ分けに関する検討が必要である等の指摘もある。</p> <p><運行概要> ○世界遺産周遊急行 運行日：2019（令和元）年9月の3日間運行 運行本数：計45便（15便/日） 利用者数：9月21日・22日の2日間で計496人（約17人/便） ○十津川観光特急バス（2020（令和2）年2～3月実施分） 運行日：2020（令和2）年2月1日（土）～3月28日（日）の土日 運行本数：計18便（土曜日：JR・近鉄奈良駅発、日曜日：十津川温泉発） 利用者数：計259人（約14人/便）</p> |

| | |
|-------------|--|
| <p>(新設)</p> | <p>②奈良市内「ぐるっとバス」運行</p> <p>奈良市中心市街地や奈良公園地区、平城宮跡周辺の交通渋滞を緩和するため、県・奈良市等により構成する「奈良中心市街地公共交通活性化協議会」において、市内の鉄道駅や観光拠点を結ぶ「ぐるっとバス」を2011（平成23）年より運行している。観光拠点間の移動環境の改善や自動車交通の削減を図る目的から、運行ルートの拡大（2019（令和元）年）、奈良コンベンションセンター経由運行の開始（2020（令和2）年）、大和西大寺駅乗り入れ（2021（令和3）年）などの取組を進めてきたほか、木簡型の日乗り放題乗車券の企画・販売、パークアンドライド駐車場の設置などを行ってきた。利用者数は、2016年（平成28）年秋期の3,273人から2019（令和元）年秋期には4,083人に増加し、パークアンドライド駐車場の利用台数も2倍近くに増加する等、利便性向上や観光周遊の促進に成果を上げている。</p> <p>今後、これらの成果等も踏まえつつ、さらに観光分野の取組と連携し、県内各地域への誘客や主要観光地における周遊性を高める取組の継続が有効と考えられる。</p> <p>（6）災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携</p> <p>公共交通は地域の足として住民生活に密着し、欠かせないものであることから、災害等緊急時の対応については、交通事業者等と行政が連携して、事前に対応方針を検討しておくことが重要である。</p> <p>現在、「奈良県地域防災計画」「奈良交通との連携協定」「災害時における緊急輸送等に関する協定」に基づき、公共交通事業者として、JR西日本、近畿日本鉄道、奈良県バス協会、奈良交通、奈良県タクシー協会により被災者移送又は物資の輸送に協力する体制が構築されている。</p> <p>また、交通安全に関しては、高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなっていることを踏まえ、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。</p> <p>このような課題に対応する取組のひとつとして、自動車等の運転に不安を有する高齢者が、運転免許証を自主的に返納した際に交付される運転経歴証明書を提示することで、公共交通の割引乗車券や店舗等での割引等を提供するサービスが実施されている。</p> |
| <p>(新設)</p> | <p>3. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応</p> <p>（1）コロナ禍の影響</p> <p>2020（令和2）年からの新型コロナウイルス感染症の拡大は、本県における人の移動にも大きな影響を及ぼしている。他都道府県からの来県は、初めての緊急事態宣言が発令中であった2020（令和2）年5月に対前年同月比80%減まで落ち込むなど大幅に減少した一方で、県内移動の減少幅は小さく、同時期における居住市町村内の移動は逆に20%増となる時期もあるなど、地元エリア内での行動が増えた。</p> <p>また、県内でも、初めての緊急事態宣言発令以降、テレワークやWEB会議等の制度を導入して接触機会の低減を図る事業者の割合が増えており、県民等の移動の減少につながっている可能性がある。</p> <p>こうした人の移動の変化は、公共交通の利用者数にも大きな影響を与えている。一例として、奈良交通の路線バスにおいては、2019（令和元）年の同月に比べ、平日は最大約5割、休日は最大約7割利用者が減少しているとのデータがある。</p> <p>これに伴い、鉄道・タクシーを含めた県内交通事業者の収入についても、緊急事態宣言期間が発出された期間を中心に大きく減収している。その後、「GoTo トラベルキャンペーン」や「いまなら。キャンペーン」が実施された2020（令和2）年の8月から11月にかけては、一時的に2019（令和元）年同月比マイナス20%程度まで持ち直した月もあったものの、感染拡大前の水準と比較して低い水準となっている。</p> <p>2021（令和3）年に入ってから、感染者数の増加や緊急事態宣言等の影響により、他都道府県からの来県は感染拡大前と比べて減少した状態が続いており、今後の感染状況やテレワーク等の普及により、公共交通の利用状況が感染拡大前の水準まで回復するかは不透明な状況である。</p> <p>（2）感染拡大防止への対応状況</p> <p>このような状況下でも、鉄道やバス等の公共交通サービスについては、社会生活を支えるために必要なサービスとして、原則、運行の継続が求められる中、各交通事業者では、車内の抗菌・抗ウイルス加工の実施や、換気設備の活用、乗客への協力の呼びかけ等の感染防止対策を行うほか、接触機会の削減と同時に利便性向上にも資するモバイルチケットの導入などの取組を行っている。</p> <p>国や県においては、これらの経費に対し支援を行っているほか、県のホームページにおいても、感染防止対策が行われていることの周知を実施している。また、県内の市町村においても、バス・タクシー車両に対する感染防止対策用の資材提供等の事業者に対する支援を実施している。</p> <p>新型コロナウイルス感染症への対応については、継続して対策が求められる中、事業者や利用者のニーズを踏まえた支援策を必要に応じて実施することが重要である。加えて、新型コロナウイルス対策が長期間にわたることも見据え、感染拡大防止や国内・インバウンド来訪者の利便性向上に資する取組を進めておくことも必要と考えられる。</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| (新設) | 4 前計画の指標・目標及び実績 第1期計画において設定した指標・目標の推移・達成状況は、以下のとおりとなった。 | | |
| | 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 | | 推移・達成状況 |
| | 常住人口（国勢調査、5年毎） | | 1,364,316人（2015） →1,325,437人（2020） ※2020年の値は速報値 |
| | 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） | | 55.4%（2010：奈良市平日） ※国の2020年調査は延期 |
| | 外出率（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎） | | 79.3%（2010：奈良市平日） ※国の2020年調査は延期 |
| | 歩行関係（京阪神都市圏パーソントリップ調査、10年毎） | | 21.2%（2010：奈良市） ※国の2020年調査は延期 |
| | 歩道整備率（道路統計年報、毎年） | | 26.1%（2015）→26.3%（2018） |
| | 県管理道路の道路整備率（道路統計年報、毎年） | | 39.6%（2015）→31.2%（2018） |
| | 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） | | 13.3%（2011）→12.8%（2016） |
| | 空き家率（住宅・土地統計調査、5年毎） | | 13.7%（2013）→14.1%（2018） |
| | 公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年） | | 34.3%（2015）→32.2%（2020） |
| | 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 | | 推移・達成状況 |
| | 従業人口（経済センサス、5年毎） | | 486,777人（2014） ※2019年調査では、既存事業所の従業人口が非公表。 |
| | 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） | | 55.4%（2010：奈良市） ※国の2020年調査は延期 |
| | 工場立地件数（工場立地動向調査、半年毎） | | 25件（2015）→26件（2020） |
| | 公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年） | | 34.3%（2015）→32.2%（2020） |
| | 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 | | 推移・達成状況 |
| | 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） | | 55.4%（2010：奈良市） ※国の2020年調査は延期 |
| | 観光入込客数（県観光客動態調査、毎年） | | 4,146万人（2015） →4,502万人（2019） |
| | 延べ宿泊者数（県宿泊統計調査、毎年） | | 2,769,665人（2015） →2,823,334人（2019） |
| | 外国人訪問客数（訪日外国人消費動向、毎年） | | 1,033,100人（2015） →3,495,200人（2019） |
| | 公共交通の利便性満足度（県民アンケート、毎年） | | 34.3%（2015）→32.2%（2020） |
| | 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≥県内人口・来訪者数の増減率 | | 公共交通利用者数の増減率： -0.4%（2015→2018） 県内人口の増減率： -2.1%（2015→2018） 来訪者数の増減率： 6.6%（2015→2018） |
| 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 | 推移・達成状況 | |
| 1便あたり利用者数 | 3.0人以上 | 協議対象路線のうち5つの指標全てを達成している系統の割合： 76%（2015）→57%*（2020） ※新型コロナウイルスの感染拡大の影響を除外した2019年10月～2020年2月の運行データに基づく達成割合は83% | |
| 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 | 推移・達成状況 | |
| 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 | | |
| 注) データが存在しない指標については、「—」とした。 | | | |
| 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 | 推移・達成状況 | |
| 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%（2020年度末） | 70.3%（2015）→83.9%（2020） | |
| 県内のノンステップバスの | 70%（2020年度末） | 65.9%（2015）→73.2%（2020） | |

| | | 導入率 | |
|--|--|--|---|
| | | 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 ・ノンステップバス運行数/バス接続本数 ・タクシー乗り場があること | 主要駅における ノンステップバス運行率： 59.6%（2019）→63.5%（2020） タクシー乗り場設置率： 70.3%（2015）→71.9%（2020） |
| | | 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） | 輸送手段間の乗換えに係るダイヤの整合性の例 ・五條・十津川地域連携コミュニティバスと野迫川村コミュニティバスとの接続 ・東吉野村内の集客施設における奈良交通榛原東吉野線と東吉野村コミュニティバスとの接続 等 |

| | |
|--|---|
| <p>3 公共交通に関する施策についての基本的な方針</p> <p>(1) 公共交通の意義・役割</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』（イメージ）</p> <p>『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</p> <p>『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</p> <p>『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</p> </div> <p>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』</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>持続可能なまちづくりに資する手段としての交通</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>第3章 計画の基本理念及び取組の方針</p> <p>1. 基本理念</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○ 「地域の自立を図り、暮らしやすい奈良を創る」ため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する</p> <p>○ 地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する</p> <p>○ 持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>「地域の自立を図り、暮らしやすい奈良を創る」ため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する</p> <p>県は、現在「奈良新『都』づくり戦略2021」※に基づき、「地域の自立を図り、暮らしやすい奈良を創る」ことを県政の目指すべき姿とし、その実現に向け、地域経済活性化、魅力ある観光地づくり、暮らしやすいまちづくり、福祉の充実など各種施策に取り組んでいる。</p> <p>公共交通は、その中で、利便性向上の推進のため、「便利な『都』をつくる」に位置付けられているが、県民と来訪者の暮らしを支え、成長の基盤となるとともに、地域を支えるものであり、各政策分野との関係から、以下のような意義・役割を有している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎賑わう「都」をつくる 観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成 等 ◎愉しむ「都」をつくる 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、脱炭素化の推進 等 ◎健やかな「都」をつくる 高齢者の安全な暮らしを移動面から支援、地域の拠点病院等の移転に伴うアクセスの確保 等 ◎知恵の「都」をつくる 学校・学部の新設、統合や移転等に伴うアクセスの確保、文化観光施設へのアクセスの確保 等 ◎栄える「都」をつくる 企業立地を移動面から支援、雇用の場としての交通事業者、関連施設へのアクセスの確保 等 ◎豊かな「都」をつくる ◎誇らしい「都」をつくる 南部・東部における若年層の定住や移住を促進するための地域の移動手段の確保 等 ◎爽やかな「都」をつくる 『奈良モデル』によるまちづくりプロジェクトの推進等 <p>※「奈良新『都』づくり戦略2021」に関連する事項は2022年版改定に合わせ記載変更予定</p> <p>公共交通は、「奈良県公共交通条例」でも示されているように、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、必要なサービスである。また、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。</p> <p>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』と位置付け、県民・来訪者の移動ニーズに応じた交通サービスを実現するとともに、その拠点となる駅・バス停等の基本施設の構築・改善を図ることで、公共交通全体とその維持・確保・活性化を図る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組みに参画する</p> <p>人口減少、少子高齢化のさらなる進行や、公共交通に対する利用ニーズの多様化、また新型コロナウイルス感染症の影響により、県内の公共交通が大変厳しい状況に直面していることを踏まえ、事業者任せきりでは、将来にわたって地域の移動手段を確保することは困難となりつつある。</p> <p>こうした中、県内の移動ニーズに的確に対応するためには、地域がより主体的に公共交通の企画・運営に参画し、県民や関係者の知恵を合わせて、最適な交通のあり方を考え、実行し、支えていく必要がある。</p> <p>地域の公共交通を維持・確保するためには、地域の輸送資源であるコミュニティバスや自家用有償旅客運送、住民どうしの助け合いによる運送、スクールバスなどの施設バス等を包括的に捉え、既存の公共交通との連携を促進することが重要となる。このような考え方にに基づき、行政と地域の関係者が連携し、公共交通の維持・充実に関与できるよう、施策の強化を図る。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する</p> <p>移動ニーズに応じた交通サービスを実現することで、公共交通による移動が確保され、中心市街地での回遊性向上や賑わい創出に寄与するとともに、自動車交通量の減少による渋滞の解消や交通事故の減少などが期待される。また、人口の少ない南部・東部などの山間部においても、自動車利用に頼らずとも移動できる環境を整備することで、本県における定住人口や関係人口の増大に貢献する。</p> <p>移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向けて、進展が著しいデジタル技術や近い将来実用化が期待される自動運転技術の活用により、公共交通のサービス向上や、現状ではサービス提供が難しいエリア・分野における公共交通の維持・確保を進める。</p> <p>また、持続可能な開発目標（SDGs）に掲げられている、全ての人々への持続可能な輸送システムへのアクセスの提供などの目標の達成に寄与する観点から、関連する取組を実施していく。</p> </div> </div> |
|--|---|

(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。

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し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。

『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

さらに、2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガス排出量の少ない公共交通の利用促進や、公共交通部門からのさらなる排出量の削減を進めていく。

なお、これらの基本理念の実現に向け、県において、より主体的かつ積極的な取組を行うに当たっては、自治体・地域の関係者による参画の最大化を図りつつ、必要な財源を確保することが重要となる。

この観点から、県では、国に対し、公共交通サービスの維持・充実を都道府県の「責務（義務）」として制度上位置付けるとともに、その責務（義務）を果たす観点から、事業者に対する「権限」を付与することについて検討することを要望している。このような制度上の位置付けがなされれば、地方が主体的に実施する公共交通に関する施策に対する地方交付税等の財源確保への第一歩となるものと考えられる。

2 県内の公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針

(1) 対象とする交通サービス

本計画の対象とする公共交通の範囲については、交通事業者が提供主体である鉄道、路線バス、タクシーのみならず、市町村等が主に事業主体となるコミュニティバス・デマンドバス、自家用有償旅客運送（福祉有償運送、公共交通空白地有償運送）や道路運送法の許可を要しない住民どうしの助け合いによる運送、病院やホテル・学校・老人保健施設などにより提供される施設バス等、幅広く捉えることとする。また、これらの交通サービスを補完するレンタカーやカーシェアリング、レンタサイクルやシェアサイクルなどについても対象とする。

本県における交通サービスが担う役割のイメージ

| 交通サービス | 担う役割 |
|--|--|
| 鉄道 | ・県や市町村を跨ぐ広域的な移動や生活圏内の移動のうち、主に流動量の多いもの |
| 路線バス | ・市町村を跨ぐ広域的な移動や生活圏内の移動のうち、主に流動量が中程度のもの ・鉄道駅からの二次交通 |
| タクシー | ・鉄道駅や主要バス停からの二次交通やドア・ツー・ドアの個別の移動 |
| コミュニティバス、コミュニティタクシー デマンドバス、デマンドタクシー | ・鉄道や路線バスの空白地における移動 ・生活圏内の移動のうち、主に流動量が中程度・又は少ないもの ・鉄道駅や主要バス停からの二次交通 |
| 自家用有償運送 住民どうしの助け合い運送 | ・生活圏内の移動のうち、主に流動量が少ないもの ・鉄道駅や主要バス停からの二次交通やドア・ツー・ドアの移動 |
| 施設バス | ・学校、病院、宿泊施設、商業施設など特定の目的地への移動 |
| レンタカー、カーシェアリング レンタサイクル、シェアサイクル | ・日常生活やビジネス、観光等における様々な目的に応じた個別の移動 |

※主な役割であり、地域によってはその他の役割を担うこともある

人々が何らか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し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ことに留意が必要である。例えば、利用者は、私的な交通（例：徒歩や自転車、自動車）により公共交通にアクセスし（例：駅で電車に乗る）、さらに別の公共交通を利用して（例：駅からバスや施設バスに乗り換え）目的地に到達することが考えられることから、移動手段については幅広くとらえる必要がある。

こうした多様な交通サービスを一体的に捉える観点からは、乗り換え場所となる鉄道駅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が必要である。

(2) 移動ニーズに応じた交通サービスの実現

移動ニーズは地域や時間帯により様々な形態を取り得る。例えば、地域別の観点では、本県北西部の一部のように、宅地開発が進み人口が増加する地域や、大都市圏のベッドタウンとして発展してきたが現在では高齢化が進む地域、南部・東部のように人口減少や高齢化が急速に進む中、

| | |
|---|---|
| <p>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。</p> <p>具体的には、移動ニーズは以下の形態で表されるものと考える。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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） <p>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。</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>1) 移動ニーズに対応するための基本的考え方</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>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</p> <p>そもそも移動ニーズは派生需要である。</p> <p>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。</p> <p>一方、時間軸でみれば、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3) さまざまな交通サービス間の連携</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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</p> | <p>新たに大都市からの移住を誘致している地域など、地域によって直面する状況は異なっている。また、時間帯別の観点では、朝夕のように県や市町村を跨ぐ通勤・通学の利用が多い時間帯や、昼間のように通院・買い物等の近隣への移動の多い時間帯等、様々な状況が発生しており、それに応じた移動ニーズも異なる。このような多様な移動ニーズ対応した交通サービスの実現を目指すためには、『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つつ、顕在的な移動ニーズだけでなく、潜在的な移動ニーズについても想像しながら、「移動ニーズ」と「交通サービス」がどのようにすれば対応させることができるか、各地の実情にあわせた検討が必要である。</p> <p>この「移動ニーズ」と「交通サービス」を対応させるための基本的な考え方として、以下の2つを設定する。</p> <p>① 公共交通ネットワークの見直し・改善</p> <p>移動ニーズに応じた交通サービスを実現するため、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がある一方で、時代とともに変化する移動ニーズに対応できず、非効率となっているものもあることから、第1期計画においては、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、公共交通ネットワークの再編を推進してきた。本計画においても、需要に見合った交通モードや運行形態への変更など、引き続き、移動ニーズに合った形で移動の確保を図るとともに、潜在的な移動ニーズを踏まえた交通手段の提供により、移動の活性化を図ることとする。</p> <p>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、移動ニーズの把握、移動手段の確保の必要性、運行主体・形態の在り方、経費分担の考え方の4つ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。</p> <p>② まちづくりや保健、医療、福祉、教育、産業等に係る施策との連携</p> <p>移動ニーズとは派生的な需要であり、移動ニーズに対応した交通サービスのあり方については、出発地と目的地との位置関係による地理的な側面に加え、目的地における時間的な要件に大きく左右される。</p> <p>例えば、通勤・通学や通院に係る移動ニーズは企業や学校、病院などの立地や始業・終業時間、診察時間などを軸に発生するものであり、買い物や観光に係る移動ニーズであれば、商業施設や観光施設の立地や営業時間などを軸に発生する。</p> <p>このため、施設立地状況などの地域のまちづくりのあり方や、個々の目的施設におけるサービス内容、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、まちづくりや、保健、医療、福祉、教育、産業等、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。</p> <p>他方、公共交通サービスが存在することで、医療や福祉、商業、教育、観光等の他分野に正の効果をもたらすなど、公共交通施策が他の政策分野に影響を与えることも考えられる。公共交通の維持・充実にあたっては、例えば、地域公共交通サービスが提供されなかった場合に追加的に必要となる様々な分野における行政の負担と、地域公共交通サービスの提供に対し、行政が負担している財政支出を比較することにより、把握できる地域公共交通の多面的な効果、すなわちクロスセクター効果等も踏まえながら、全体として最も効果的なあり方の実現を目指していくことが必要である。</p> <p>(3) 鉄道駅やバス停の質の向上による「地域の拠点」づくり</p> <p>公共交通のあり方を考える上では、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・結節点が重要である。また、それぞれのネットワークがつながる地点である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。</p> <p>これらの移動や乗換のニーズの多い地点では、様々な障害をなくし、抵抗なく移動できることが必要である。さらに、移動ニーズ等の変化によってこれらの拠点・結節点においては多様な機能が求められるようになってきている。それらを重視し、駅・駅前広場・バス停などの基本施設</p> |
|---|---|

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ー移動施設間のシームレス化ーが必要であり、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重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、税込強化、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。

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。

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、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

やその周辺がまちづくりと一体となった整備により「地域の拠点」として機能するよう、一体的な質の向上による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プロセス
 前節に示した取組の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) 関係者間の連携・協働
 ① 地域における検討・議論の場を中心とした取組

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ほか、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、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。

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。

そのため、地域の細かいニーズを共有し、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に基づき、土木や医療などさまざまな分野において、県・市町村間や市町村どうして連携・協働する『奈良モデル』による行政運営を行っている。

第1期計画では、交通分野における『奈良モデル』として、県、市町村、交通事業者から構成される路線別検討会議を中心として、関係者の連携・協働のもと、移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向け取り組んできた。本計画においては、広域的なバス路線のみならず、地域の公共交通全体の議論やこれまで取組が行われていない地域における議論を進めるため、「路線別検討会議」を「エリア公共交通検討会議（仮称）」に改組するなど、取組をさらに強化していくこととする。

② 県民の公共交通施策への参画及び県民への情報提供

県民は公共交通を支える利用者であることから、移動ニーズに応じた交通サービスを実現するためには、県民が自ら公共交通について考え、デザインすることが必要である。このため、県民の公共交通への関心や、公共交通施策への参画意識を高めるため、特に、県や市町村の公共交通に関する会議に委員として参画している県民に対しては、重点的に公共交通への理解を深めてもらうように工夫し、それ以外の県民に対しても県内の公共交通の置かれている状況について情報提供を行うなど、公共交通の重要性や現状等を理解してもらうことが必要である。

(2) 実効性を高めるための取組
 ① 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、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廃合等による通学経路の変化、更には高齢者などの買い物・通院の増加など住民の移動ニーズは大きく変化している。

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、人口集中地区の変化や少子高齢化の進展による人口減少、インターネットの普及やデジタル技術の進歩による働き方改革、余暇時間の増大等に伴うライフスタイルの変化など、時代とともに変化するものであることから、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

| | |
|---|--|
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>データに基づく実証的アプローチ</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>② データに基づく実証的アプローチ</p> <p>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。第1期計画においては、県内の交通事業者や市町村などが持つ、路線バス・コミュニティバス等のデータの提供と情報の共有を行ってきた。</p> <p>本計画においては、路線バスやコミュニティバスだけでなく、鉄道・タクシー・事業用送迎バスやスクールバスなどの施設バス等のデータの提供と情報の共有を進める。さらに、潜在的な移動ニーズの把握に向け、市町村や交通事業者、更には住民等と協働し、デジタル技術の進展により活用が可能となった人流データや商業施設、観光施設などが持つ入込客数のデータといった交通以外のデータなどに加え、まちづくりや観光振興、道路整備等の他の施策に関する情報を把握することが必要となる。</p> |
| <p>3) 継続的な取組</p> <p>PDCAサイクルによる定期的検証</p> <p>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る、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。</p> <p>このため、奈良県地域交通改善協議会などにおいて、PDCA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。</p> | <p>③ PDCAサイクルによる定期的検証</p> <p>こうした取組により提供される交通サービスが、移動ニーズに応じたものとなっているかは常に検証していく必要がある。また、移動ニーズは時代とともに変化するものであり、デジタル技術の進化など、変化はより急速なものになっている。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、機敏かつスピード感をもって改善していく必要がある、交通関係者が一体となって、利用促進策の更なる工夫を行うことが必要である。</p> <p>このため、第1期計画に引き続き、本計画においても奈良県地域交通改善協議会などにおいて、PDCA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、定期的に検証を行う。</p> |