

本編 1

第1章 計画策定にあたって

1 奈良県地域公共交通計画策定の趣旨

(1) これまでの経緯

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。また、人口減少や少子高齢化の進行、観光客の増加など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化する中、その維持・確保に向けた取組の重要性は益々高まっている。

こうした中、本県では、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、本県における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」が制定された。また、翌2014（平成26）年5月に「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、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」を策定することが可能となった。

このような制度整備を受け、まず2016（平成28）年3月、「奈良県公共交通条例」に基づき、公共交通を幅広く捉え、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、県が「奈良県公共交通基本計画」（以下、「基本計画」という。）を策定した。また、同月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、基本計画の取組を関係者の連携により推進するため、「奈良県地域公共交通網形成計画」を、県と県内の全市町村が主体となって策定した。

(2) 本計画の位置付け

本計画は、県、市町村、交通事業者をはじめとする地域の関係者の「連携・協働の証」である「奈良県地域公共交通網形成計画」を継承し、基本計画の取組を関係者の連携により引き続き推進するため、策定するものである。

県では、2016（平成28）年3月における「基本計画」と「奈良県地域公共交

通網形成計画」の策定後、県内関係市町村との連携により、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。

また、令和4年3月には、「基本計画」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、県において「基本計画」の改定を行った。

一方、その過程の令和2年11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正法が施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わる地域公共交通の持続可能な提供の確保に関するマスタープランとして、同法に新たに、「地域公共交通計画」の策定に係る規定が設けられた。

以上のような状況を踏まえ、関係者の連携により、新たな「基本計画」の取組を推進し、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・利用促進など具体的な取組を定めるものとして、「奈良県地域公共交通網形成計画」を継承する「奈良県地域公共交通計画」を策定することとする。

2 交通分野の計画との関係

本計画では、「基本計画」に基づいて方針や目標等を設定した上で、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。

その際、県内のエリア毎に、国、県、市町村、交通事業者、地域で活動する団体等、多様な関係者で議論を行って定めることとし、これを本計画の「実践編」として活用することとする。

また、県内の市町村においても、市町村毎の公共交通施策の基本方針や具体的な取組を定めた「地域公共交通計画」の策定が進んでいることから、各市町村で策定済みの計画とも整合を図ることとする。

3 公共交通との連携が必要な計画・協定

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2023」(2023(令和5)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「基本計画」を実践的に具体化した計画である。

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2月改定)、『奈良県地域福祉計画』(2022(令和4)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)年から県内市町村と『まちづくりに関する連携協定』を締結しており、2022(令和4)年3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。

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。

第2章 本県の公共交通の現状・課題

1 公共交通を取り巻く環境

(1) 人口動向

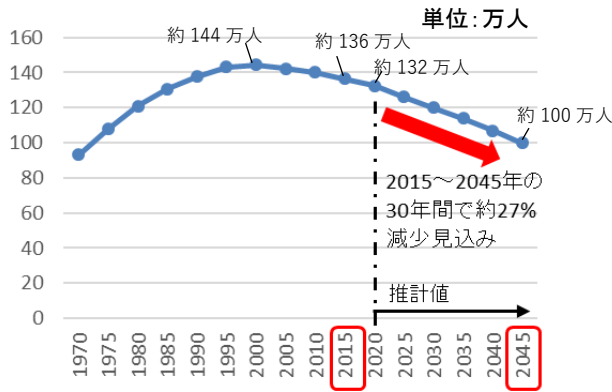
本県は、昭和40年代より大都市圏のベッドタウンとして県北西部を中心に人口が増加してきたが、2000（平成12）年の約144万人をピークに減少傾向にあり、直近では約132万人（2020（令和2）年国勢調査）と2000（平成12）年のピーク時より12万人減少している。さらに、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で人口が約27%減少し、約100万人になると予測されている。

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、2000（平成12）年から2020（令和2）年までの20年間で、県全体での人口変化率が約8%の減少であるのに対し、生産年齢人口は約25%減少している。

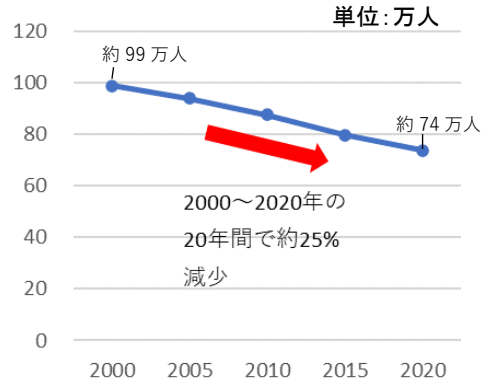
地域別に見ると、県北西部や中部では、大都市圏への交通アクセスが良いエリアにおいて宅地開発が進められており、一部の市町では人口の増加がみられるものの、多くの市町村では人口減少に転じている。県北西部・中部の人口は2000（平成12）年をピークに2020（令和2）年までで、約5%減少しており、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で約23%減少すると予測されている。一方で、県南部・東部では、1955（昭和30）年をピークに2020（令和2）年までで、約47%減少しており、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で約54%減少すると予測されている。

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。

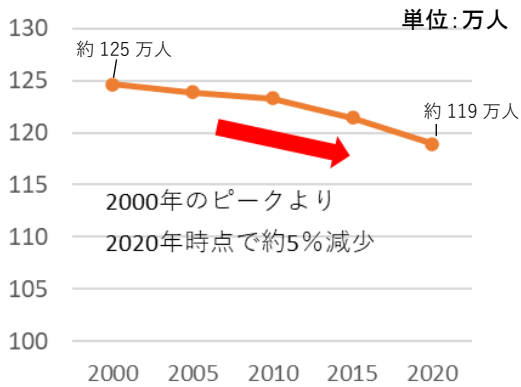
県人口の推移



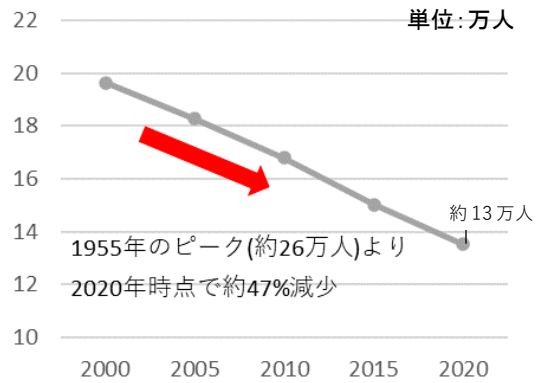
生産年齢人口の推移



県北西部・中部の人口の推移



県南部・東部の人口の推移



出典) 1995 (平成7) 年～2020 (令和2) 年: 総務省「国勢調査」より作成
 2025 (令和7) 年以降: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (2018 (平成30) 年3月) 推計」より作成

(2) 交通事業者の経営状況等

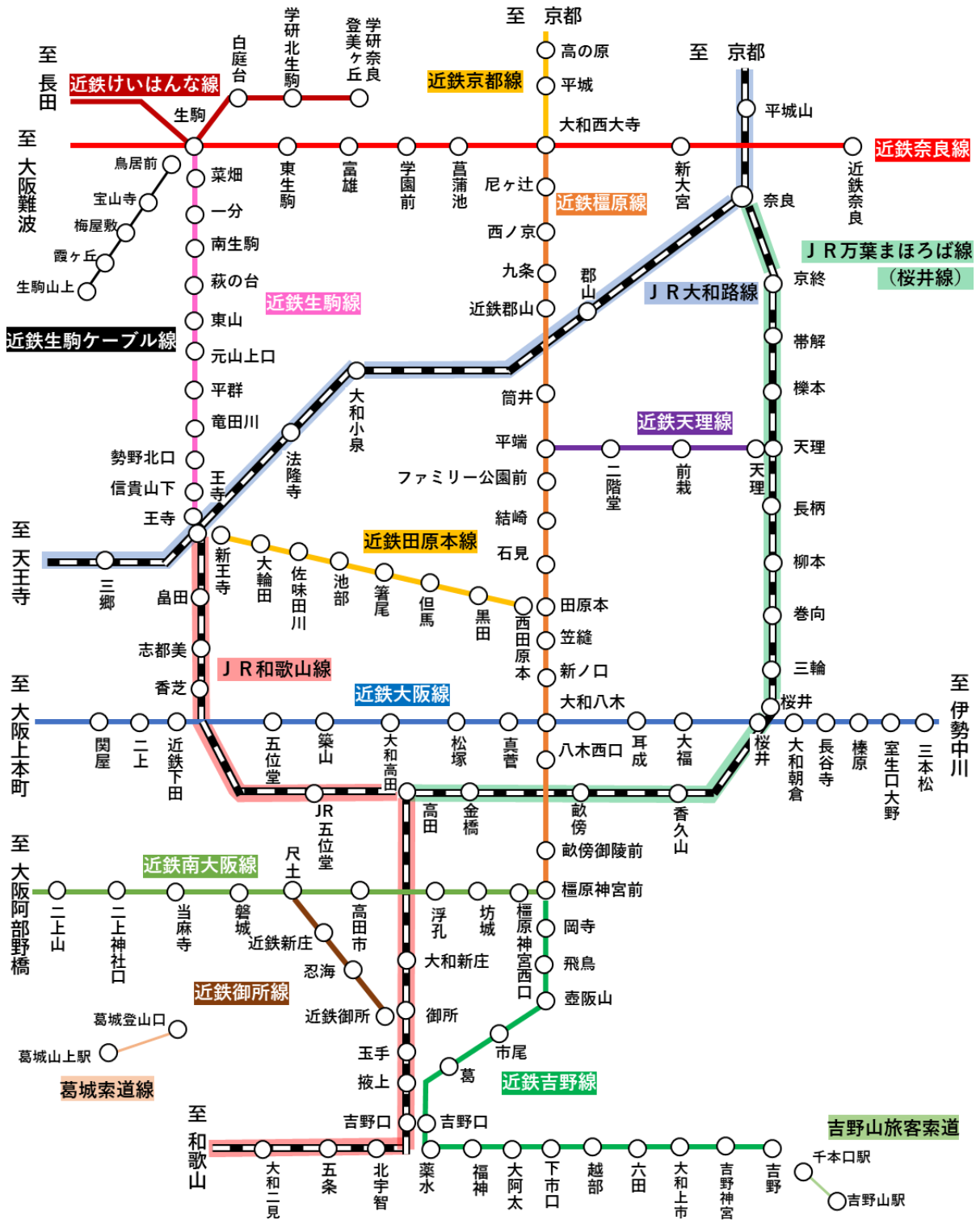
① 鉄道事業等

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、大和路線（関西本線）、万葉まほろば線（桜井線）、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よる吉野山旅客索道（吉野ロープウェイ）がある。

鉄道の乗車人員は、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。しかし、2020（令和2）年からの新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく減少し、今後も、感染状況やテレワーク等の普及により、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。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。

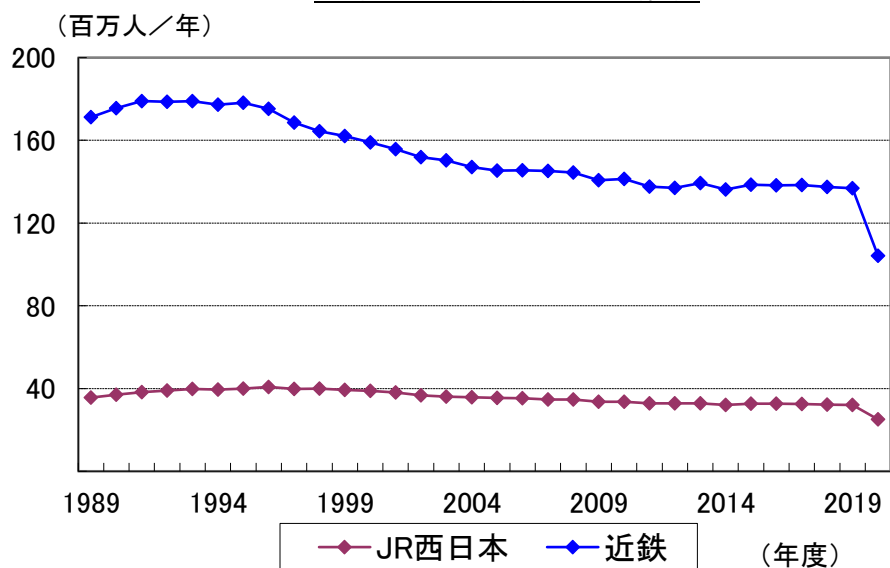
他方、全国的な傾向と同様、本県でも事業者による駅員配置の見直しが進められており、2022（令和4）年1月末時点で県内鉄道駅全130駅中75駅（57.7%）が、駅員が常駐しない駅となっている（全国平均では2019（令和元）年度末時点で48.2%）。鉄道事業者においては、駅券売機等に設置したインターホン等による遠隔対応を行うとともに、多客期や高齢者、障害者が利用する際には職員を配置する等の対応を行っているが、関係地域から、急病人や災害の発生などの緊急時における対応や、観光客など不慣れな利用者への案内等に関して不安の声も寄せられているところである。こうした駅の中には、自治体によって改修などが行われ、地域住民の交流の場や観光案内の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・安心や利便性の確保、また、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。

県内の鉄道路線図



(奈良県作成)

本県の鉄道乗車人員の推移



県内鉄道駅における駅員配置の状況

2022(令和4)年1月末時点

| 事業者名 | 駅員が常駐している駅 | 一定時間帯に駅員配置の駅 | 駅員が常駐しない駅* (A) | 駅合計(B) | 駅員が常駐しない駅の割合(A/B) |
|--------|------------|--------------|----------------|--------|-------------------|
| JR 西日本 | 16 駅 | - | 16 駅 | 32 駅 | 50.0% |
| 近鉄 | 32 駅 | 7 駅 | 59 駅 | 98 駅 | 60.2% |
| 合計 | 48 駅 | 7 駅 | 75 駅 | 130 駅 | 57.7% |

※駅員無配置駅又は巡回対応駅

出典) 各事業者からの情報を奈良県において集計

駅舎を改装しカフェ等として活用している事例 (JR 京終駅)



提供) 奈良市

② バス事業

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169.8km、停留所168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が1路線をそれぞれ運行している。このほか、南海りんかんバス等も、一部県内を運行している。

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。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大により、輸送人員は鉄道と同様に大きく減少し、奈良交通によると、2020（令和2）年の同社路線バス利用者数が、2019（令和元）年の同月比で平日は最大約5割、休日は最大約7割減少したという。

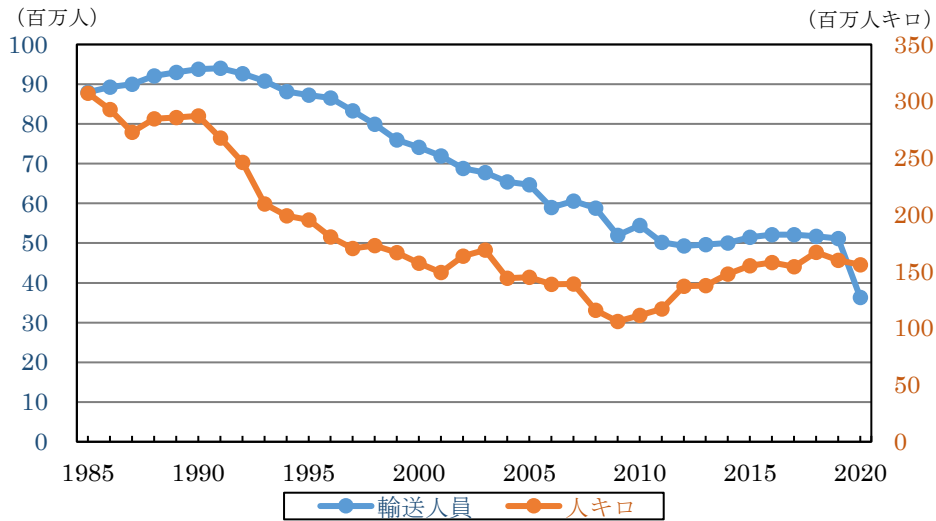
また、奈良交通では、2004（平成16）年より独自のICカード（CI-CA：シーカ）を発行しているほか、2016（平成28）年からは全国交通系ICカードが全路線で利用可能となった。

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。

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。

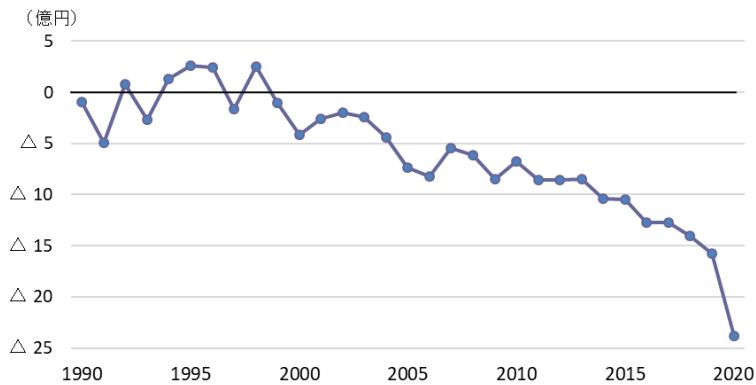
また、県内交通事業者のバス運転手については、必要人員に対して、毎年20～50人程度不足している状況であり、全体の半数を超える運転手が50歳代以上となっている。交通サービスの提供に不可欠な担い手の確保に向け、引き続き関係者と連携した取組が必要である。

本県の営業用バス（乗合）輸送人員と人キロの推移



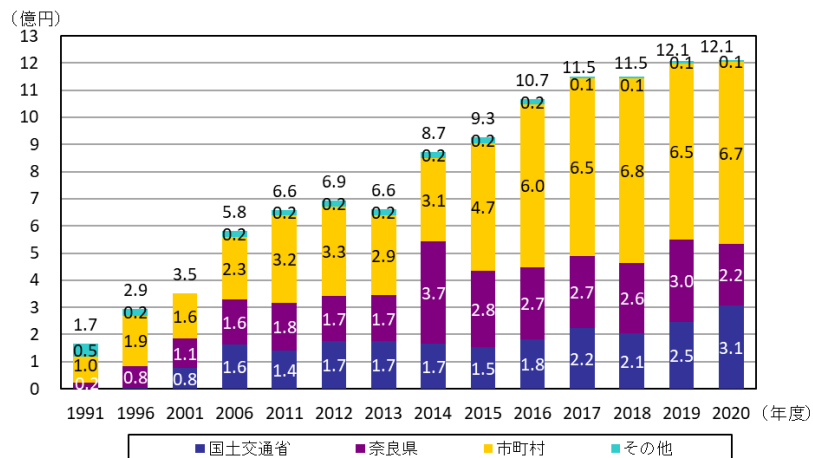
出典) 国土交通省「自動車輸送統計」より作成

奈良交通の路線バスにおける経常損益（補助金除く）の推移



出典) 奈良交通提供データより作成

奈良交通の路線バス補助金額（奈良県内）の推移



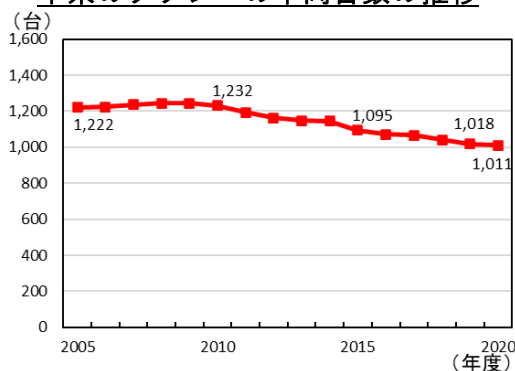
出典) 奈良交通提供データより作成

③ タクシー事業

県内では、56事業者が79営業所を有している（2022（令和4）年7月時点）。2010（平成22）年度から2019（令和元）年度にかけて、県内における車両数が約17%減少したのに対して、輸送人員は約32%減少した。また、営業収入についても同期間で約29%減少した。新型コロナウイルス感染症の拡大により、鉄道やバスと同様に、2020（令和2）年度以降の輸送人員や営業収入はさらに大きく減少している。

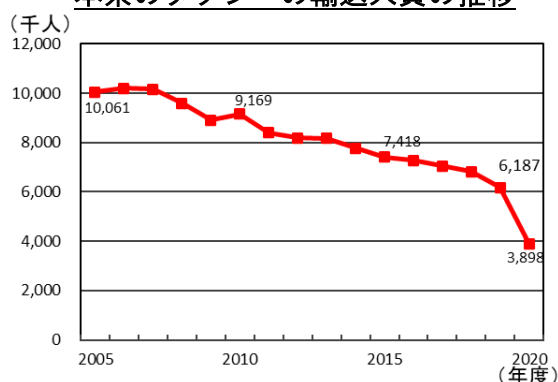
他方で、身体障害者や要介護者等、単独で公共交通機関を利用することが困難な利用者に対象を限定した福祉輸送事業に、県内で311両（令和3年3月末時点）が運行されているほか、一部のタクシー事業者では、市町村からコミュニティバスやデマンドタクシーの運行を受託するなど、地域住民のきめ細やかな移動ニーズを支える取組を、タクシー事業者が担うケースが見られる。また、高齢者等によるタクシー利用に対し、助成を行っている市町村もある。

本県のタクシーの車両台数の推移



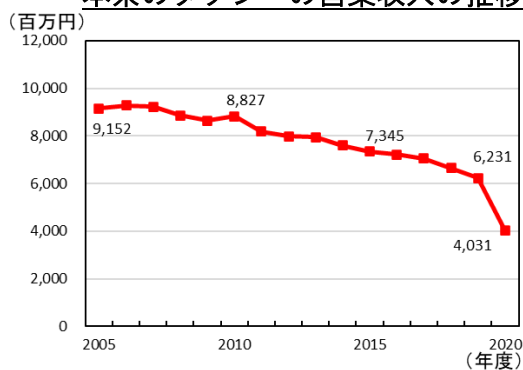
出典) 近畿運輸局奈良運輸支局提供データ

本県のタクシーの輸送人員の推移



出典) 近畿運輸局奈良運輸支局提供データ

本県のタクシーの営業収入の推移



出典) 近畿運輸局奈良運輸支局提供データ

**タクシー事業者が運行する
デマンドタクシー**



提供) 三郷町

(3) コミュニティバスやその他の交通モード

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を実行したり、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同士の助け合いによる運送も導入されている。

本県では、2022（令和4）年4月時点で、コミュニティバスが31市町村131路線、3連携協議会3路線、デマンド交通が18市町村57路線（区域）運行されている。道路運送法の区分等に基づき分類すると、同法第4条の許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業が18市町村71路線（区域）、3連携協議会3路線、同法第79条の登録を行った自家用有償旅客運送が15市町村73路線（区域）、無償運送が11市町村44路線となっている。

2020（令和2）年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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。

県内における自家用有償旅客運送及び無償運送の事例

○川西こすもす号（川西町）

※自家用有償旅客運送

路線バスの廃止代替交通として2012（平成24）年11月より、高齢者及び通勤・通学の移動手段の確保のため、結崎駅など町内を循環する2系統を設定し、無料で実証運行を開始。

ニーズ調査の結果、運行経路やダイヤを見直し、有償運行に切り替え、2014（平成26年）7月より本格運行。



提供）川西町

○黒滝ふれあいバス（黒滝村）

※無償運送

2003（平成15）年4月より、村内唯一の公共交通による移動手段として運行開始。

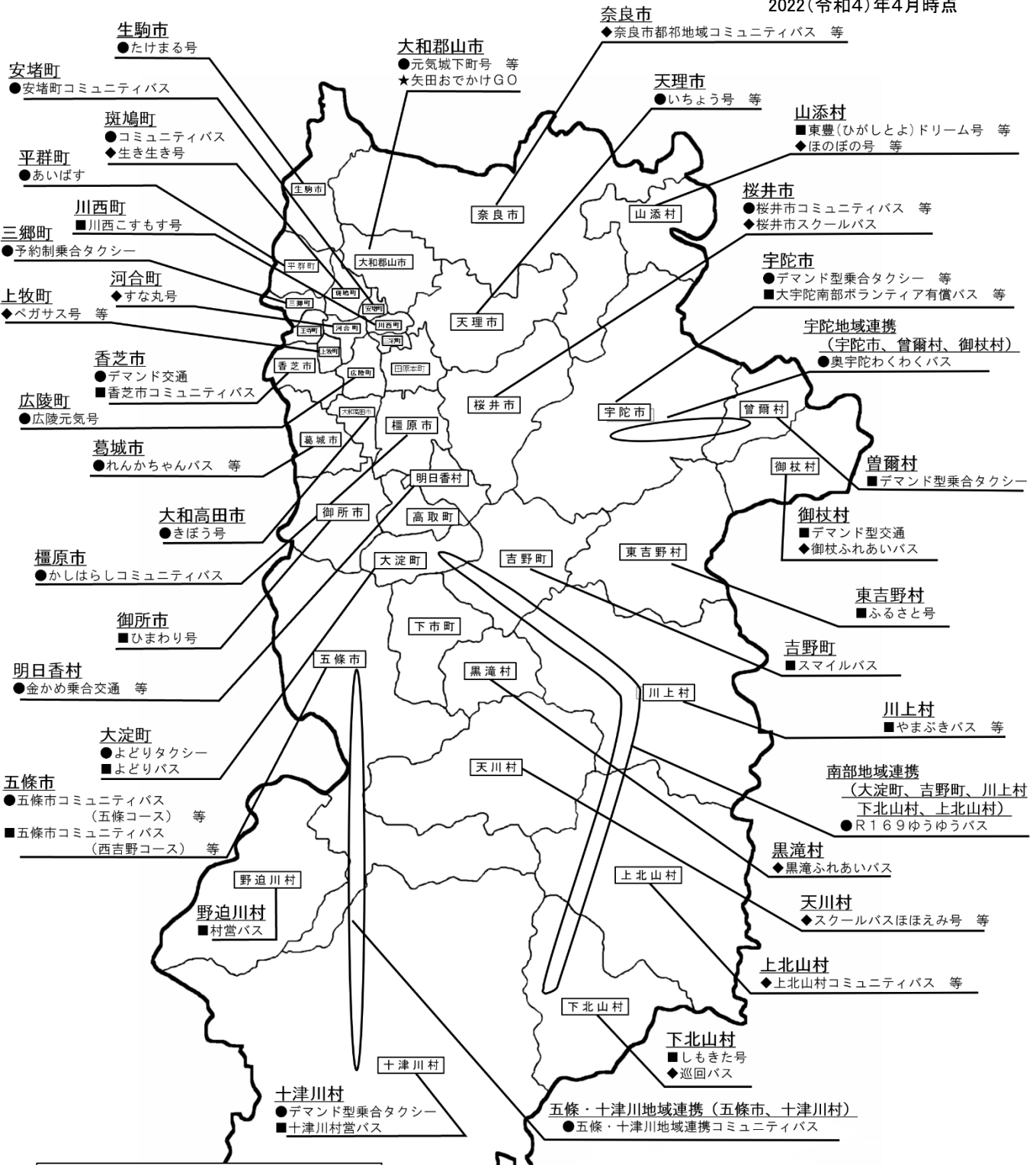
2015（平成27）年10月より、村内の道の駅を乗継拠点とし、コミュニティバスと路線バスの乗継利用者に対し、路線バス乗車券（往復分）を無料配布するとともに、路線バスとコミュニティバスの運行状況に合わせ、発車時刻の時間調整を行い、バスの乗継を担保。



提供）黒滝村

県内におけるコミュニティバス等の運行状況

2022(令和4)年4月時点

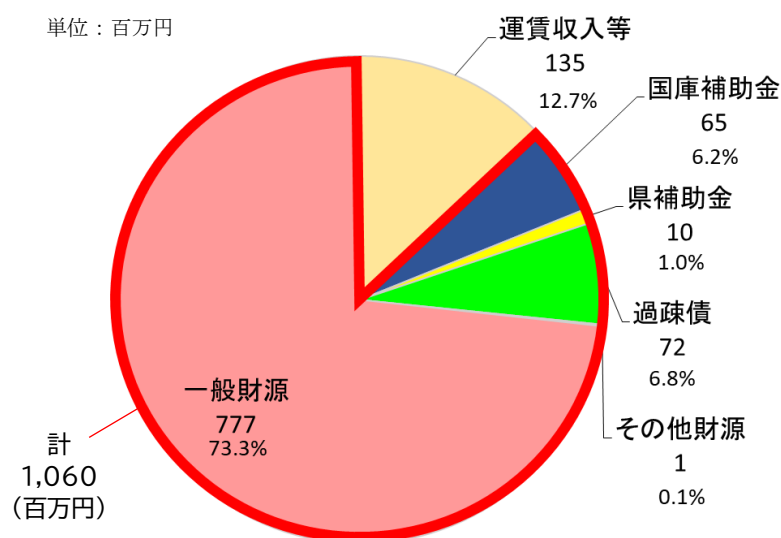


- 凡例**
- 市町村名
 - 一般乗合旅客自動車運送事業
 - 自家用有償旅客運送
 - ◆無償運送
 - ★助け合いによる運送
 - ※複数ある場合は、それぞれ代表的なものを記載

(市町村からの情報をもとに奈良県取りまとめ)

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）年度の県内市町村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は、約10億円のうち、約9割が公的財源となっている。

県内市町村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（2019（令和元）年度）



(市町村からの情報をもとに奈良県取りまとめ)

(4) 交通サービスを変革する新たな動き

交通事業者を取り巻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、MaaS 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: コネクティッド / 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も見られる。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。

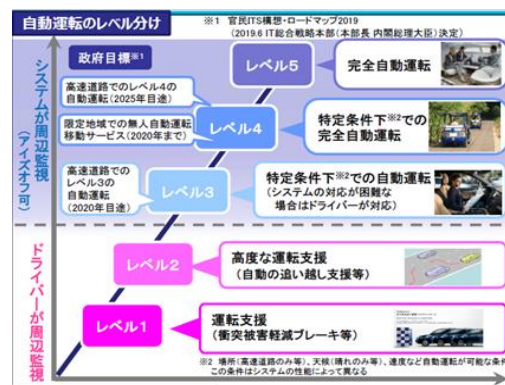
公共交通サービスの向上や交通手段の確保、また、外出機会の増加にもつながりうるこれらの新サービス・技術革新を県内公共交通の維持・充実にどのように活かしていくか検討が必要である。特に、路線バスや定時・定路線のコミュニティバスとしては需要が少なく、事業が成立しづらいエリアでのデジタル技術を活用したデマンド交通や、観光等と連携した MaaS の取組については、意欲を有する市町村や事業者等による社会実験の実施等を通じ、県内各地に展開していくことが有効と考えられる。

MaaS のイメージ



出典) 国土交通省「日本版MaaSの推進」

自動運転のレベル分け



出典) 国土交通省「自動運転の実現に向けた国土交通省の取り組み」

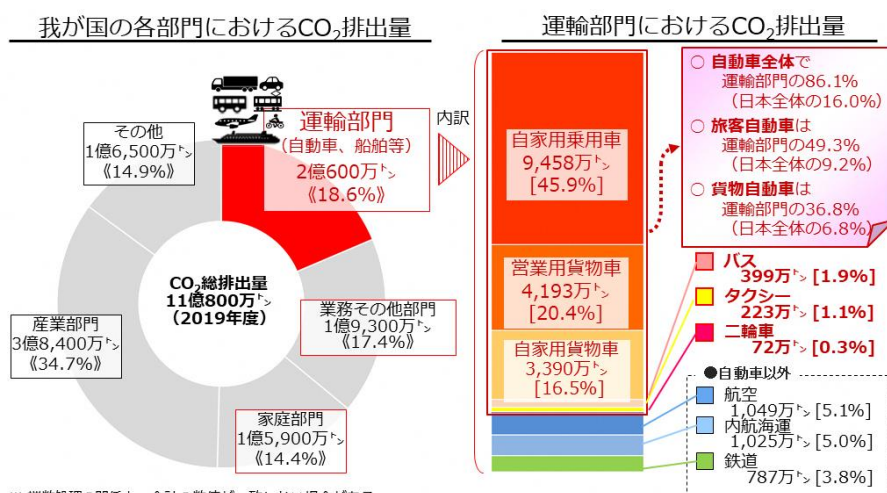
(5) 持続可能な社会の実現に向けた社会的要求

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%を自動車占めている。輸送量あ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、自家用車から公共交通への転換や、公共交通における環境に配慮した車両の導入といった取組を促進することが必要である。

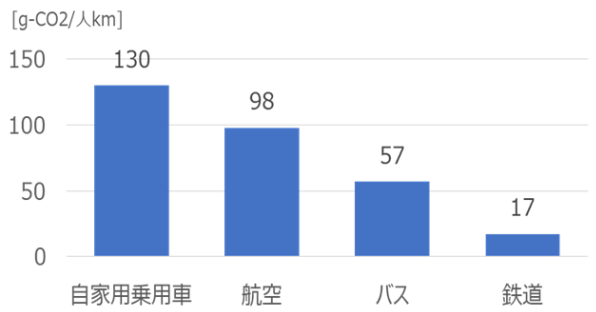
運輸部門における二酸化炭素排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2019年度）確報値」より国土省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

出典) 国土交通省ホームページ

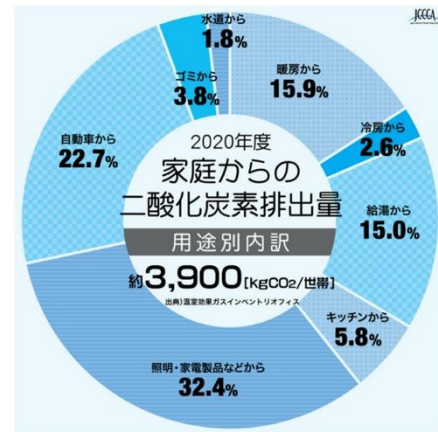
輸送量あたりの二酸化炭素排出量 (2019(令和元)年度)



出典) 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

※ 各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの)で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量を試算したもの

家庭からの二酸化炭素排出量



出典) 全国地球温暖化防止活動センター ホームページ

2 これまでの取組の成果・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

①これまでの取組

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。

STEP1 公共交通とまちづくり等の検討プロセス

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について、路線毎に必要な性や運営の効率性に係る「診断」を実施。（「バスカルテ」の作成）

（診断指標）①1便あたり利用者数、②平均乗車密度、③最大乗車人員
④収支率、⑤利用者1人あたりの行政負担

STEP2

診断結果を踏まえ、行政、バス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。

STEP3

対象区域、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（毎年度改定）。

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。

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、例えば、以下の路線が挙げられる。

事例①：南部地域連携コミュニティバス

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総合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。

南奈良総合医療センターへの乗り入れ



提供) 奈良交通

事例②：宇陀地域連携コミュニティバス

宇陀市、曽爾村、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、バス車両後部に曽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。

貨客混載の実施



(奈良県作成)

これらの路線のように、エリア毎に取組を進めた結果、公共交通事業を取り巻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運営の効率性に係る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」の系統数は、2019（令和元）年度まで対象系統数全体の2割程度の低い水準で推移してきており、一定の成果をあげてきた。

対象バス系統の診断結果の推移

| | 2016 ^{※1} 運行年度 | 2017 運行年度 | 2018 運行年度 | 2019 運行年度 | 2020 運行年度 | 2020 ^{※2} 運行年度 |
|----------------------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| 5指標を全て満たす系統 ^{※3} | 30 (81%) | 30 (83%) | 30 (83%) | 25 (71%) | 20 (57%) | 29 (83%) |
| 満たさない指標がある系統 ^{※3} | 7 (19%) | 6 (17%) | 6 (17%) | 10 (29%) | 15 (43%) | 6 (17%) |

※1：各運行年度は、前年10月～当年9月。例えば2016運行年度は2015年10月～2016年9月。

※2：2019年10月～2020年2月の運行データ（コロナ禍の影響を除外）に基づく。

※3：運行系統の見直し等により、路線の合計値は年によって異なる。

(奈良県取りまとめ)

②「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

将来にわたり県内の公共交通の維持・充実を図っていく上では、人口減少や少子高齢化のさらなる進展、ライフスタイルの変化、観光需要の高まりに伴う使いやすい公共交通アクセスの重要性、また、交通事業者の厳しい経営状況や担い手不足等の課題を踏まえ、交通事業者に「任せきり」ではなく、地域がより主体的に県内の公共交通の課題分析、改善策の検討、運営形態等の見直し、利用促進策の実施等に参画する取組を推進することが必要である。

このような取組の推進にあたっては、「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」によるこれまでの取組が一定の成果をあげてきた一方、補助対象である市町村を跨ぐバス路線や市町村連携コミュニティバス以外の輸送資源が付随的な位置付けにとどまることや、単年度で実行可能で効果がわかりにくい、あるいは関係者間の連携が乏しい取組が多かったことなどが要因となり、一部路線で数年間継続して、必要性や効率性に係る診断結果が「要改善」となっていたこと等の課題を踏まえ、検討プロセスのさらなる改善が必要であると考えられた。

このため、令和4年3月に改定した「基本計画」では、市町村を跨ぐ路線バス・コミュニティバスを軸としつつ、鉄道、タクシーといった既存の他公共交通モードや、施設バス、自家用有償旅客運送、道路運送法上の許可等を要しない住民同士の助け合いによる運送等、また、公共交通を補完し様々な目的に利用されているレンタカー・レンタサイクルやカーシェア・シェアサイクル等、地域の輸送資源を総合的に捉えて、地域に最適な交通体系を構築するとの視点のもと、以下のとおり取り組むこととした。

<具体的な取組>

- ① STEP2において、行政、交通事業者等が課題分析や改善策に関する議論を行う場と位置付けていた「路線別検討会議」を、新たに「エリア公共交通検討会議」として位置付け、市町村を跨ぐ路線バス・コミュニティバスを軸としつつ、鉄道、タクシーといった既存の他公共交通モードや、自家用有償旅客運送、施設バス等、多様な地域の輸送資源を総合的に捉えて議論する場とする。

また、議論の対象拡大に伴い、会議のメンバーも、行政、バス事業者等のみならず、鉄道事業者やタクシー事業者、送迎バスを運行する施設や地域づくり団体など、より多様な関係者が地域のまちづくりと交通に連携して前向きに取り組む姿勢のもと参画することが想定される。

- ② 新たにSTEP4を追加し、広域路線バスやコミュニティバスの路線の抜

本的な見直しをはじめ、施設整備・改良や地域における公共交通の維持・充実に関し、一定期間を要する特に重要な取組を「重点取組事項」として位置付けることとする。

- ③ 「重点取組事項」は、その内容・期間ともに従前の取組と比べてより抜本的なものとなることが想定される。

このため、県において、各エリアにおける検討の着手の段階から議論に参画することで議論の活性化を図るとともに、国（近畿運輸局）等の助力も得ながら、他地域における事例の紹介や有識者・事業者とのマッチング等、各エリアにおける取組を促進する。

また、「重点取組事項」として関係者の一定程度の共通認識が得られた構想や事項については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する公共交通利便増進事業の活用や同事業に対する国の支援策等の活用を積極的に後押しするとともに、県においても、広域バス路線の運行や車両整備、鉄道駅やバス停等の施設整備や利用環境整備、ソフト面の取組に対する助成策を優先的に適用する等、積極的に支援を行うものとする。

- ④ なお、これまで「路線別検討会議」で議論が行われていなかったエリアについても、公共交通のあり方や改善策を協議・検討ができるよう、関係者の発意等をもとに新たな「エリア公共交通検討会議」の設置を促進する。

<改定「基本計画」の「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」>

STEP 1

- ・ 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について、路線毎に必要性や運営の効率性に係る「診断」を実施。（「バスカルテ」の作成[継続]）
- ・ 他の交通モードや利用状況（例：鉄道、コミュニティバス、シェアサイクル）等についても共有。

STEP 2（強化）

- ・ 「路線別検討会議」を「エリア公共交通検討会議*」に改組。
- ・ 行政、交通事業者、地域づくり団体など多様な関係者が参画。
- ・ 診断結果を踏まえ、広域バス路線に加え、鉄道、タクシーなど既存の他交通モードや施設バスなど、地域の輸送資源を総合的に捉え、公共交通全体の維持・充実についてワークショップ等も活用し協議。

STEP 3

対象区域、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ザイン」を作成（毎年度改定）。[継続]

STEP 4（新規）

路線の抜本的な再編や施設整備など、一定期間を要する特に重要な取組を3～5年を期間とする「重点取組事項」として位置付け。

STEP 5

- ・ 「重点取組事項」やその他「公共交通とまちづくりデザイン」に基づく取組を関係者が連携して実施。
- ・ 県は、「重点取組事項」を優先的に支援。

※エリア公共交通検討会議は、路線別検討会議と同様に、「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（県全体）である奈良県地域交通改善協議会においてエリア別に議論する場として位置付け。

(2) バリアフリー化の推進

①これまでの取組

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、事業者に対する支援を行ってきた。

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。2021（令和3）年4月には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）が改正されたこと受け、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。

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、県が支援を行ってきた。導入率は、2021（令和3）年度末時点で73.6%となっているが、国が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、さらなる導入促進を図ることが重要となっている。

バリアフリー化の推進にあたっては、バリアフリー法に基づき市町村が策定する「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」と連携することが重要である。また、施設的设计等にあたっては、障害の有無、年齢等にかかわらず誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン^{※1}の考え方を踏まえることが求められている。

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^{※2}」の推進を図ることが、新たに位置付けられた。

※1：このほか、施設的设计等にあたり、高齢者、障害者等の多様な人々の考え方を反映するインクルーシブデザインという考え方もある。

※2：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）」）

②駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進

国の新たな整備目標等を踏まえ、移動において重要な役割を担う県内の鉄道駅やバス車両等に関するバリアフリー化を一層推進する。

バリアフリー化の推進にあたっては、市町村における旅客施設を中心とし

た地区等のバリアフリー化の方針を示す「移動円滑化促進方針（マスタープラン）」や、公共交通機関・道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために具体的な事業を位置付けた計画である「バリアフリー基本構想」の策定といった、バリアフリーに関するまちづくり全体の推進と一体となって取り組むことが重要であることに留意する。

＜具体的な取組＞

- ① 市町村による「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」の策定を支援するため、セミナーの開催や市町村個別ヒアリング等を実施する。
- ② 鉄道駅の段差解消のためのエレベーターの整備や多様な利用者に配慮したトイレの整備等、鉄道事業者による鉄道駅のバリアフリー化を支援する。
- ③ ノンステップバス車両やユニバーサルデザインタクシー車両の導入等、交通事業者による車両等のバリアフリー化を支援する。

県内鉄道駅のバリアフリー化率（段差解消）の状況

2021（令和3）年3月時点

| | 利用者数3千人/日 以上の駅数 (A) | うち段差解消済の駅 | | うち未解消の駅 | |
|----------------|---------------------------|-----------|----------|---------|----------|
| | | 駅数 (B) | 割合 (B/A) | 駅数 (C) | 割合 (C/A) |
| | | JR西日本 | 12 | 11 | 91.7% |
| 近鉄 | 50 | 41 | 82.0% | 9 | 18.0% |
| 合計 | 62 | 52 | 83.9% | 10 | 16.1% |
| 全国 (2019年度) | 3,580 | 3,288 | 91.8% | 292 | 8.2% |

(奈良県取りまとめ)

鉄道駅のバリアフリー化の事例



近鉄坊城駅（橿原市）におけるエレベーターの設置
＜2019（令和元）年度実施＞



近鉄西田原本駅（田原本町）におけるスロープ改良
＜2020（令和2）年度実施＞

(3) 公共交通の利用環境の整備

①これまでの取組

公共交通における利用環境の改善を図るため、市町村や交通事業者において鉄道駅の改修、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等の取組を実施し、県がこれに対する支援を行ってきた。

このうち、鉄道駅については、御所市によりJR御所駅舎（御所市）の交流拠点への改修が行われ、県も支援を行った。

また、バス停については、石舞台（明日香村）、法隆寺参道（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といった整備・改良が、2023（令和5）年3月末までに12ヶ所で実施された。

また、バスの運行情報提供システムについては、バスの発着時刻や経路検索、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進め、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、2022（令和4）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いる等の課題も残った。

また、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など、より総合的かつ利用者目線に立った施策を、さらに進める必要がある。

②公共交通の利用環境のさらなる整備

県内公共交通の維持・充実に向けた取組や公共交通に関わる空間の質向上に向けた取組と連動し、県内公共交通の利用促進のため、快適な利用環境の整備を推進する。

特に、インバウンドをはじめとした県外からの観光客など、県内の公共交通に不慣れな利用者にも使いやすく、わかりやすい情報発信や、沿線施設等と連携して県民等の公共交通利用を促す取組を促進する。

<具体的な取組>

① インバウンド観光客の視点から、公共交通機関の利便性や、公共交通利用

時の観光情報提供の状況等をモニター調査やアンケート調査により把握し、得られた課題を分析した上で改善策を市町村や関係事業者に提案する。

- ② 観光客などの来訪者が県内公共交通を円滑に利用できるよう、バス停上屋等の整備・改良に加え、多言語案内標識や県内ターミナル駅における公共交通の運行・経路情報提供システムの整備、キャッシュレス決済の導入等、受入環境の整備を支援する。
- ③ 機能向上を行うバス停に隣接する商業・公共施設や観光施設等と連携した公共交通利用者へのインセンティブ付与を支援する。

□鉄道駅

[2019 年度]

JR御所駅

駅舎改修及び多機能トイレ設置

[2020 年度]

JR掖上駅多機能トイレ設置

JR吉野口駅多機能トイレ設置

※上記3 駅はいずれも御所市



JR御所駅への多機能トイレの設置

□バス停(上屋・ベンチ・風防施設)

[2016 年度]

不退寺口(奈良市)、

富雄(奈良市)

[2017 年度]

油阪船橋商店街(奈良市)

[2018 年度]

あすか野センター(生駒市)

[2019 年度]

石舞台(明日香村)

高畑町(奈良市)、

矢田山町(大和郡山市)

[2020 年度]

真美ヶ丘センター(広陵町)

[2021 年度]

法隆寺参道(斑鳩町)

甘樫丘バス停(明日香村)

大安寺バス停(奈良市)

[2022 年度]

馬見南六丁目バス停(広陵町)



石舞台バス停



真美ヶ丘センターバス停



大安寺バス停

□バスロケーションシステム

- [2017 年度]
奈良市中心部
- [2018 年度]
県内全域



□バス情報表示装置

- [2017 年度]
近鉄奈良駅、JR 奈良駅、東大寺大仏殿・
国立博物館、春日大社表参道、薬師寺東口、
唐招提寺東口 など
計 16 カ所(いずれも奈良市)



バス情報表示装置

□バス総合案内システム

- [2018 年度]
JR 奈良駅(奈良市)
近鉄奈良駅(奈良市)
- [2019 年度]
大和八木駅(橿原市)
奈良県コンベンションセンター(奈良市)
- [2020 年度]
大和西大寺駅(奈良市)



バス総合案内システム

(4) 県内市町村の取組及び県による支援

県内各市町村においては、住民の身近な移動手段等の確保を図るため、「地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）」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・改良といった取組を行っており、県はそれに対し支援を行ってきた。

「地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）」については、2022（令和4）年末時点で県内の13市町村が策定したほか、5市町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、市町村が創意工夫による様々な取組を行い、県がこれ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。

市町村の取組実績（県が支援を行ったもの）

2023（令和5）年3月末時点

地域公共交通計画等の策定

[2016年度]

- 天理市：コミュニティバスの隣接自治体（川西町）への延伸案の作成
- 大淀町：南奈良総合医療センター開院に伴うコミュニティバス及びデマンドタクシーの乗り入れ
- 宇陀地域公共交通活性化協議会：路線バスの沿線市町村による連携コミュニティバスへの転換

[2017年度]

- 奈良市：市内における地域の特性に応じた公共交通の構築に向けた検討
- 宇陀地域公共交通活性化協議会：連携コミュニティバスにおける貨客混載の導入

[2018年度]

- 天理市：地域公共交通網形成計画の策定
- 御所市：JR御所駅の駅舎活用に向けた検討
- 広陵町地域公共交通活性化協議会：コミュニティバスの運行ルートの変更案を作成

[2019年度]

- 川西町：企業共同運行バスの実現可能性の調査
- 吉野町：地域公共交通網形成計画の策定

[2020年度]

- 明日香村：移動ニーズの実態把握に向けた調査
- 田原本町、生駒市地域公共交通活性化協議会、香芝市地域公共交通活性化協議会、宇陀市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画の策定
- 広陵町地域公共交通活性化協議会：国保中央病院を拠点とした地域間アクセスの検討

[2021年度]

- 大和高田市地域公共交通活性化協議会、葛城市地域公共交通活性化協議会、川西町

地域公共交通会議、広陵町地域公共交通活性化協議会、東吉野村地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画の策定 など

[2022 年度]

- 大淀町、桜井市地域公共交通活性化協議会、橿原市地域公共交通会議、天理市地域公共交通活性化協議会：地域公共交通計画の策定 など
- 五條市：便増進実施計画に記載する事業の評価に係る調査検討
- 川西町地域公共交通会議、香芝市地域公共交通活性化協議会、広陵町地域公共交通活性化協議会、上北山村：公共交通再編等に係る調査検討

コミュニティバスの再編等の実証運行

[2016 年度]

- 五條市：市内3地域において新たなデマンド交通の導入

[2017 年度]

- 天川村：観光シーズンにおいて村内の観光地を結ぶコミュニティバスの導入
- 天理市地域公共交通活性化協議会：コミュニティバスの川西町内への延伸
- 十津川村：村営バスをデマンド交通に転換

[2018 年度]

- 橿原市：コミュニティバスの橿原神宮前駅及び明日香村小山地区への乗り入れ
- 天川村：観光シーズンにおける村内の観光地を結ぶコミュニティバスの運行期間の変更
- 十津川村：デマンド交通の運行エリアの拡大

[2019 年度]

- 天川村：観光シーズンにおける村内の観光地を結ぶコミュニティバスの運行期間の変更
- 十津川村：診療所を乗降ポイントに追加するなどデマンド交通の運行エリアの拡大

[2020 年度]

- 宇陀市：自家用有償コミュニティバスの運行
- 天理市地域公共交通活性化協議会：路線バスのコミュニティバスへの転換

[2021 年度]

- 五條市：市内3地域において新たなデマンド交通の導入
- 宇陀市：自家用有償コミュニティバスの運行
- 平群町：町内全域においてデマンド交通の導入

[2022 年度]

- 御所市：市内南部地域におけるデマンドタクシーの導入
- 明日香村：住民・観光客双方が利用できるオンデマンド交通の導入
- 葛城市地域公共交通活性化協議会：コミュニティバス再編へ向けた実証運行計画策定
- 生駒市：地域住民との協働によるコミュニティバスの導入 など

公共交通の利用環境整備

[2016 年度]

- 葛城市：コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入

[2017 年度]

- 桜井市：コミュニティバスの路線ナンバリング及び多言語案内看板の設置
- 東吉野村：コミュニティバス車両の導入及び集客施設におけるバス運行情報表示装置の設置

[2018 年度]

- 御所市：JR御所駅駅舎改良の設計及び多機能トイレの整備
- 王寺町：路線バス停留所へのベンチ設置
- 東吉野村：コミュニティバス車両の更新

[2019 年度]

- 五條市：コミュニティバス車両への IC カード車載器の設置
- 葛城市：コミュニティバスの路線変更に伴うバス停の整備
- 王寺町：路線バス停留所の上屋整備(設計)

[2020 年度]

- 宇陀市：デマンドタクシーの経路構築システムの導入

- 御所市:JR吉野口駅への多機能トイレの整備
- 王寺町:路線バス停留所への上屋整備
- 上牧町:路線バス停留所へのベンチ設置
- 広陵町:コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入及び公共施設におけるバス運行情報表示装置の設置

[2021 年度]

- 明日香村:路線バス停留所への上屋整備
- 上牧町:路線バス停留所へのベンチ設置
- 広陵町:コミュニティバスの路線変更に伴うバス停の整備

[2022 年度]

- 川上村:デマンド乗合タクシーの利用可能地域拡大に伴う新車両の導入
- 大和高田市地域公共交通活性化協議会:市コミュニティバスにおけるバスロケーションシステムの整備
- 香芝市:コミュニティバスの再編に伴うバス停標柱や路面標示の整備
- 東吉野村:コミュニティバス利便性向上のための新車両の導入 など

第3章 本県の取組

1 基本的な方針

(1) 基本理念

「第1章」に記載のとおり、本計画は、基本計画の取組を関係者の連携により引き続き推進するために策定するものであり、「基本計画」で定めた理念が本計画の理念となる。具体的には、以下のとおり。

- 地域の自立を図り、く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
- 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
- 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

地域の自立を図り、く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

県は、地域の自立を図り、く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、「奈良新『都』づくり戦略2022」に基づき、地域経済活性化、魅力ある観光地づくり、く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。

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、県民と来訪者のくらしを支え、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。

- | | |
|----------------------------|--|
| ◎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 | く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 |
| ◎健やかな「都」をつくる | 高齢者の安全なくらしを移動面から支援、地域の拠点病院等へのアクセスの確保 等 |
| ◎智恵の「都」をつくる | 学校・学部の新設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 ◎豊かな「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、脱炭素化の推進 等 |
| ◎誇らしい「都」をつくる | 大和平野中央部におけるアクセスの確保、南部・東部における生活の移動手段の確保や定住・移住を促進するため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 |

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、必要不可欠なサービスである。また、まちづくりをはじめ、医療、福祉、保健、教育、観光、産業などの様々な活動にとっても必要なものである。

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、公共交通全体の維持・確保・活性化を図る。

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

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ると、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。

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、行政だけでなく地域の住民や店舗・病院・工場といった事業所等が、「自分ごと」としてより主体的に公共交通の企画・運営に参画し、多様な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、支える必要がある。

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、道路運送法の許可・登録を要しない住民同士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。

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

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、人口の少ない県南部・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自動車が利用できない人の来訪を促進し、本県における定住人口や関係人口の増大に貢献する。

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。

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等という目標達成に寄与する観点から、関連する取組を実施していく。

さらに、2050年のカーボンニュートラルの達成及び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。

(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・登録を要しない住民同士の助け合いによる運送、病院やホテル・学校・高齢者福祉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・レンタサイクルやカーシェアリング・シェアサイクル等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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| 自家用有償旅客運送 住民同士の助け合いによる運送 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、レンタサイクル カーシェアリング、シェアサイクル | <ul style="list-style-type: none"> ・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、全体のトリップを捉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捉える必要がある。

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、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など、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に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」を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。

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。

(a) 公共交通ネットワークの見直し・改善

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、「網形成計画」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。

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。

(b) まちづくりや医療、福祉、保健、教育、産業等に係る施策との連携

移動ニーズ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。

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。

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、医療、福祉、保健、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。

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。

※ 利用人数や収支率等のように数値として可視化されている価値に加え、公共交通サービスがあることでまちづくりや医療、福祉、観光といった他施策分野との関連で生じている可視化されていない価値を示す指標。

③ 鉄道駅やバス停の質の向上による「地域の拠点」づくり

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。

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、移動ニーズの変化等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

(2) 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

(a) 地域における検討・議論の場を中心とした取組

本県では、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、土木や医療など様々な分野において、県・市町村間や市町村同士で連携・協働する「奈良モデル」による行政運営を行っている。

交通分野においても同様に、これまで、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。本計画においても、「基本計画」に則り、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」に改組するなど、取組をさらに強化した上で、取組を継続していく。

(b) 県民の公共交通施策への参画及び県民への情報提供

移動ニーズに応じた交通サービスを実現する観点からは、利用者である県民においても自ら公共交通について知り、考えることが重要である。このためワークショップ等の開催を通じ、県民の公共交通への関心や、関連する施策への参画意識を高めることが有効である。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な工夫が必要である。また、県民向けに県内の公共交通の置かれている状況や施策の取組状況について、説明会の開催等様々な手法により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

(a) 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の必要性に留意する必要がある。

(b) 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が必要不可欠である。このため、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、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。

(c) PDCAサイクルによる定期的検証

こうした取組の有効性については常に検証していく必要があるため、「網形成計画」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。また、こうした検証結果については、各地域のワークショップや勉強会等において報告・説明を行い、参加者から意見を募った上で公共交通の改善に活かすとともに、こうしたプロセスを通じて、関係者や県民の参画意識の向上を図ることが重要である。

2 対象区域

奈良県全域とする。

具体的な取組の対象区域については、市町村を跨ぐ路線バス・コミュニティバスを軸とする「エリア公共交通検討会議」で分けした各エリアを基本的な単位としつつ、本編2の『公共交通とまちづくりのデッサン』で示す。

3 計画の目標

以下のとおりとし、特段の記載がない場合は本計画の計画期間末（2026（令和8）年度末）時点での達成を目指すものとする。

< 広域幹線等の収支の改善 >

■ 成果指標・目標

● 対象広域バス路線における診断5指標^{*}の達成状況

：57%〔2020（令和2）年度運行〕 → 80%

※：①1便あたり利用者数：3人以上、②平均乗車密度：2人以上、③最大乗車人員：10人以上、④収支率40%以上（市町村連携コミュニティバスは20%以上）、⑤利用者1人あたりの行政負担：2,000円以下

< 「地域公共交通計画」の策定促進 >

■ 成果指標・目標

● 県内市町村による「地域公共交通計画」の策定件数

：7件〔2021（令和3）年10月時点〕 → 20件

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化（1）

< 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 >

■ 成果指標・目標

● 「重点取組事項」として、運行ルートの変更などの取組実施件数：6件

● 利用者数、収支率等5つの診断指標を満たす対象広域バス路線の割合

：57%〔2020（令和2）年度運行〕 → 80%（再掲）

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化（2）

< 地域公共交通の多面的評価方法の導入 >

■ 成果指標・目標

● クロスセクター効果算出ツールの作成

：奈良県版を作成〔2023（令和5）年度〕

● 県内におけるクロスセクター効果を反映した取組の実施件数：10件

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化(3)

<地域の多様な輸送資源を活用した公共交通ネットワークの充実>

■成果指標・目標

●県内における多様な移動サービスの提供状況の公表
：毎年度更新した情報を公表

●「エリア公共交通検討会議」における検討や地域公共交通計画に位置付けられた取組件数：10件

■「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用(1)

<貨客混載などの複合的な交通サービスの展開>

■成果指標・目標

●貨客混載や観光客向けの事業等、複合的な交通サービスの実施件数：5件

■「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用(2)

<災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携>

■成果指標・目標

●公共交通事業者が参画する防災訓練の実施：毎年度実施

●バス停改良等の実施件数

：12件〔2016(平成28)年度～現時点〕 → 15件

■「基本計画」における位置付け

推進施策1「県内公共交通の維持・充実に向けた取組」の成果指標・目標
1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用(3)

<地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備>

■成果指標・目標

●まちづくりプロジェクト等と一体となった鉄道駅等の機能向上・施設整備：実施又は着手5件

■「基本計画」における位置付け

推進施策2「公共交通に関わる空間の質向上」の成果指標・目標
2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上(1)

<駅員が常駐しない駅・バス停の活用>

■成果指標・目標

- 駅員が常駐しない駅等を活用する取組の実施件数（施設整備、ソフト施策）：3件〔2021(令和3)年10月時点〕 → 10件
- バス停改良等の実施件数：12件〔2016(平成28)年度～現時点〕 →15件
- 鉄道駅やバス停の周辺施設と連携した取組の実施件数：10件

■「基本計画」における位置付け

推進施策2「公共交通に関わる空間の質向上」の成果指標・目標

2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上（2）

<駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進>

■成果指標・目標

- 対象鉄道駅[※]の段差解消率：83.9%〔2021（令和3）年3月時点〕
→ 100%〔2026（令和8）年3月時点〕

※1日の利用者数が3,000人以上の鉄道駅、又は1日の利用者数が2,000人以上3,000人未満でバリアフリー基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅

- ノンステップバス車両の導入率：73.2%〔2021（令和3）年3月時点〕
→80%〔2026（令和8）年3月時点〕

■「基本計画」における位置付け

推進施策2「公共交通に関わる空間の質向上」の成果指標・目標

2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備（1）

<バリアフリー推進の機運醸成>

■成果指標・目標

- あいさポーター研修実施によるあいさポーター養成人数：24,461人〔2021（令和3）年3月時点〕 → 42,100人〔2025（令和7）年3月時点〕
- ヘルプマーク[※]等のポスター掲示件数（公共交通）：800件

※内部障害や難病など外見ではわかりにくい障害のある人や妊娠している人などが、周囲の人に、手助けを必要とするときがあることを示すマーク。

■「基本計画」における位置付け

推進施策2「公共交通に関わる空間の質向上」の成果指標・目標

2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備（2）

<公共交通の利用環境の整備>

■成果指標・目標

- ターミナル駅[※]における情報提供システム等の整備率

: 23.8% [2016 (平成 28) 年度～2021 (令和 3) 年 3 月時点] → 50%

※ 1 日の利用者数 10,000 人以上で、路線バス・コミュニティバスに接続している駅

● 公共交通機関等における課題解決に向けた改善策の実施件数：10 件

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策 2 「公共交通に関わる空間の質向上」の成果指標・目標

2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備 (3)

<関係者間の連携による公共交通に関する検討体制の強化>

■ 成果指標・目標

● 「エリア公共交通検討会議」の設置件数：18 グループ [2021 (令和 3) 年 10 月時点] → 新規設置を希望するエリア全て

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策 3 「多様な関係者による連携・協働」の成果指標・目標

3-1 「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民等との連携・協働 (1)

<まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等に係る施策との連携>

■ 成果指標・目標

● 原則として各施策に係る県の計画等における成果指標・目標をベンチマークとする。

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策 3 「多様な関係者による連携・協働」の成果指標・目標

3-1 「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民等との連携・協働 (2)

<公共交通の働き手の確保に向けた取組>

■ 成果指標・目標

● 交通事業者・事業者団体による企業説明会等の実施・参加回数：8 回/年

■ 「基本計画」における位置付け

推進施策 3 「多様な関係者による連携・協働」の成果指標・目標

3-1 公共交通を担う人材の確保・育成 (1)

<行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信>

■ 成果指標・目標

● 出前講座や勉強会等の開催回数：9 回 [2016 (平成 28) 年度～2020 (令

和2)年度]参加者延べ約350人 → 10回/年

■「基本計画」における位置付け

推進施策3「多様な関係者による連携・協働」の成果指標・目標

3-1 公共交通を担う人材の確保・育成(2)

<デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実>

■成果指標・目標

●デジタル技術を活用した新たな交通サービスの取組件数:3件

■「基本計画」における位置付け

推進施策4「時代の変革に対応した公共交通の構築」の成果指標・目標

4-1 デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上(1)

<県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築>

■成果指標・目標

●コミュニティバスの運行データをGTFIS形式で整備した市町村数:
:2件〔2021(令和3)年10月時点〕

→ 予約を要しないコミュニティバス等を運行する県内全市町村

■「基本計画」における位置付け

推進施策4「時代の変革に対応した公共交通の構築」の成果指標・目標

4-1 デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上(2)

<公共交通の利用促進>

■成果指標・目標

●インセンティブの付与等による公共交通利用促進の実施件数:5件

■「基本計画」における位置付け

推進施策4「時代の変革に対応した公共交通の構築」の成果指標・目標

4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進(1)

<公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減>

■成果指標・目標

●公共交通におけるより環境負荷の低い車両・施設等の導入件数:5件

■「基本計画」における位置付け

推進施策4「時代の変革に対応した公共交通の構築」の成果指標・目標

4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進(2)

4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

具体的な事業及び実施主体については、本編2の『公共交通とまちづくりのデッサン』で示す。

その上で、改定「基本計画」で位置付けた「エリア公共交通検討会議」において、市町村を跨ぐ路線バス・コミュニティバスを軸としつつ、鉄道、タクシーといった既存の他公共交通モードや、自家用有償旅客運送、施設バス等、多様な地域の輸送資源を総合的に捉えて議論を行い、定期的に見直しを図る。

5 達成状況の評価

本計画を実現するため、上記「3 計画の目標」で定めた県民の移動環境の改善等を測る各指標により、達成状況の評価を行うものとする。

6 期間

2023（令和5）年4月1日から2027（令和9）年3月31日とする。

なお、本編2『公共交通とまちづくりのデッサン』については、「エリア公共交通検討会議」等において、計画の進捗状況や社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて見直しを行うものとする。

7 計画の実施に関し県が必要と認める事項

本計画を推進するにあたっては、基本計画の実施計画としての本計画の性質に鑑み、基本計画の記載を踏まえるとともに、その後の情勢の変化や関連制度の整備の状況等を勘案し、機動的な対応を心懸けるものとする。

また、公共交通が裾野の広い行政分野であることに鑑み、まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等、関係施策との連携を図るものとする。