

奈良県地域公共交通網形成計画(素案)

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。これにともない、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、このことがさら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591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、運送主体の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、公共交通は、今後、利用者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。

さらに近年、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。

計画策定にあたって

① 地域公共交通網形成計画の位置づけ

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り組みの方向性を定めることを法律で規定しているが、これは「奈良県公共交通条例」に基づく『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、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する。また、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、具体的な取り組みを定めるものとする。

また、本計画は、法律に基づき県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民などの代表で構成される奈良県地域交通改善協議会において策定し、連携・協働して取り組むものであり、関係者が公共交通施策を実施するにあたっての規範・『連携・協働の証』となるものである。

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、計画目標の達成状況などを踏まえ5年ごとに見直すものとする。

② 奈良県公共交通基本計画との関係

『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、先に述べた『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機関だけでなく、自家用自動車や自転車、徒歩などの私的な交通を加え、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るべき施策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 10 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、三宅町及び明日香村と『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する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。

1. 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
- ・『働いてよし』 雇用の場の確保・その環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者・交通関連産業
- ・『訪れてよし』 観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成

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、公共交通はまちづくりの重要な要素の1つであるとの認識のもと、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、自動車交通量が減少するとともに、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、様々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。

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られる。

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他、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なっており、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、又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・就業時間、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廃合、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

一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。

また、社会インフラとして、移動ニーズに対応し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。さらに、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、デマンド交通の他、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、行政が運送主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルをするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩など私的な交通を含め、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、全体のトリップを捉える必要がある。

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、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機関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、進学塾等が運送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、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・終点の他、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) 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ともない、通勤・通学者数の減少や学校の統廃合による通学路の変化、さら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web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。

2) 関係者の連携・協働

市町村、交通事業者、県民等との連携・協働 ～『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、バス停の整備などのための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、公共交通事業者や住民の活動を側面から支援することが必要である。特に県は、市町村が実施する施策又は公共交通事業者等が実施する施策について必要な助言や、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。

一方、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様々な分野において、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』の取組を推進している。

交通分野の『奈良モデル』の取組として、奈良県地域交通改善協議会において、市町村をはじめ、交通事業者等と連携・協働しながら公共交通に関する施策を行うこととする。

3) 継続的な取組

PDCA 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、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。

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。

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について

これまで、県においては、ハード・ソフト一体の下、奈良交通株式会社や市町村と連携し、『奈良県交通基本戦略』の「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 つの基本方針に基づき、鉄道駅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運行計画の策定や車両購入への支援などを行ってきた。

更に、奈良県地域交通改善協議会において、交通事業者からの中南和地域のバスネットワークの廃止・縮減等に係る申入れを踏まえ、交通事業者・市町村との連携・協働の下、申入れのあった路線バスの今後のあり方がまとまるなど、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。

また、公共交通以外の分野においても、例えば、『奈良県道路整備基本計画』に基づく公共交通利便増進の取組や『奈良県高齢者居住安定確保計画』に基づく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の確保」が謳われ、公共交通の分野との連携が進みつつある。

加えて、県は県内市町と『まちづくりに関する連携協定』を締結し、市町とともに公共交通との連携を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。

しかし、移動ニーズは時代とともに変わる。運行本数・時間や運賃の水準という輸送サービスの水準やバリアフリー対応のための段差解消、点字ブロックの設置の他、鉄道駅やバス停の待合環境の向上、鉄道駅やバス停の近くにある駐輪場の整備、そのアクセスとなる歩道の整備・自転車道の整備、そしてその整備に当たって、例えば屋根付きのものや、更には歩道空間にバリアフリー対応のためのエレベーターの整備など、更には、ICT の普及等により、交通に係る情報のニーズなど、量的な側面だけでなく、質的な側面でも、『移動』というものを広く捉えるとニーズが多様化するものであるし、現に多様化してきている。

また、その移動ニーズに応えるべき交通事業者や行政などを取り巻く環境も変化しており、その対応も必要となってきたことは先に現状と課題で述べたとおりである。

一方、市町村が運送主体の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委託するケースが多くなってきており、市町村がバス事業者の路線バスの補助・負担という形で移動を確保する方法から転換してきている。これは、移動ニーズに交通事業者によるサービスでは対応しきれずに行政が交通サービスを提供しているが故である。その過程で、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ため、国や地方公共団体の財政状況が厳しい中、より効率的な支出をするための工夫が求められている。

移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の検討にあたっては、交通事業者の既存のリソースを活かすことを基本としつつも、交通事業者のみに任せるのみでは移動ニーズに対応することには限界があることから、行政自らによる交通サービスの提供をはじめとした行政側の積極的な関与がますます強く求められている。

更に、公共交通を鉄道や路線バスやコミュニティバスなどで対応していることのみでは移動ニーズに応えきれなくなりつつあり、そのためには、マイカーの賢い利用の方法もさることながら、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。

移動ニーズに応じた交通サービスの実現を目指し、絶えず新たな地域交通の課題を受け止め検討を行っていくために、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様々な分野において、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・協働を行いながら、『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、区間ごと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〈県内の複数市町村を跨ぐ路線バス等〉に照らし合わせ、路線毎に目標を満たしているか否か『仕分け』を実施する。
- ③ 『仕分け』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、路線ごと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、まちづくりと一体となった公共交通のあり方、観光振興等と絡めた利用促進策等に関するアイデア出しを行う。
- 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(県や国・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、〈県内の複数市町村を跨ぐ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。

2. 対象区域

奈良県全域のうち、複数の市町村に跨がるバス路線・複数の市町村が連携して運行するコミュニティバス(以下『市町村連携広域コミュニティバス』)を軸に、これらと接続する鉄道駅、コミュニティバス、施設バス、タクシ

一、デマンド交通等の交通手段や交通結節点を含む関係市町村を対象区域とし、具体的には、別添の『公共交通とまちづくりのデッサン』で示すこととする。

3. 目標

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』

公共交通は、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』の実現のため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る。公共交通に関する『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』の実現に向けた、目標・指標については以下のものが考えられるが、先に述べた公共交通とまちづくり等のプロセスの中で当該地域の特性に応じて関係者間の協議により設定するものとする。

(1)『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

<住んでよしの目標:数値は関係者の協議により決定>

◆県全体

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

◆計画対象区域

- ・対象区域の常住人口
- ・登校、自由の所要時間
鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩
- ・バス、自動車、自転車、徒歩の分担率

(2)『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

<働いてよしの目標:数値は関係者の協議により決定>

◆県全体

- ・工場立地件数

- ・製造品出荷額
- ◆計画対象区域
 - ・通勤、帰宅、業務の所要時間
 - 鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩
 - ・対象区域の従業人口

(3)『訪れてよし』: 観光地へのアクセス・広域観光ルートの周遊化

〈訪れてよしの目標: 数値は関係者間の協議により決定〉

- ◆県全体
 - ・観光入込客数
 - ・延べ宿泊者数
 - ・外国人訪問客数
- ◆計画対象区域
 - ・自由目的の地域間流動量
 - ・観光入込客数
 - ・延べ宿泊者数

(4) 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

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

〈県内の複数市町村を跨ぐ路線バス・市町村連携コミュニティバス〉

指標	目標
1 便当たり利用者数	3.0 人／日以上
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 人当たりの行政負担	2,000 円／人以下

〈県内の一市町村内完結のコミュニティバス〉

指標	目標
過去 3 年間の利用者数平均増減率	コミュニティバス運行を行っている市町村の人口増減率以上
運行 1 回当たりの利用者数	1 人超
収支率	20%以上
利用者 1 人当たりの行政負担	2,300 円以下

(6) 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

(7) 公共交通の範囲を鉄道や路線バス、行政が運送主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルをするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩など私的な交通を含め、幅広くとらえる

<バリアフリー化>

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

<接続>

主要駅(1 日当たり平均乗降客数 3,000 人以上の駅)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

4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体<エリア毎に異なる>

4-1. 地域公共交通再編実施計画

別添1の『公共交通とまちづくりのデッサン』で示し、これを踏まえ奈良県地域交通改善協議会において『奈良県基幹公共交通ネットワーク計画』および『生活交通確保維持改善計画』を決定し、これに基づく国及び県の補助の手当を行った上で、以下の運行主体より運行することとする。

- ・ 路線バス(奈良交通・三重交通)
 - ・ 路線別検討会議等を踏まえた『公共交通とまちづくりデッサン』に基づく市町村連携広域コミュニティバス等(関係市町村等)
 - ・ 施設バス(関係事業者、市町村等)
- また、鉄道駅の接続、ダイヤの接続等の『シームレス化』の取組として、鉄道事業者、前述の運行主体が行うとともに、利用促進策については、県・市町村・自治会等が実施する。

4-2. 公共交通の利用環境の整備

別添1の『公共交通とまちづくりのデッサン』で示した箇所において、以下の取組を実施するとともに、県・市町村はその補助を行うこととする。

- ・ 公共交通の利用円滑化のためバリアフリー化
 1. 鉄道駅: 近鉄・JR西日本
 2. バス車両: 奈良交通・三重交通
 3. 基本構想策定: 関係市町村
- ・ バス停上屋整備: 奈良交通・県・市町村
- ・ バスターミナル・バスレーン整備: 県・市町村
- ・ 駅前ロータリー: 市町村
- ・ 駐車場・駐輪場整備等: 県・市町村
- ・ 案内標識の整備: 県・市町村

5. 達成状況の評価<共通>

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』を実現するため、上記「3. 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、目標の達成状況の評価を行うものとする。

また、路線バスやコミュニティバスの運行については、別添2の『奈良県地域交通改善協議会「仕分け・協議ルール」』に基づき、評価を実施することとする。

6. 期間<共通>

平成28年4月1日から平成33年3月31日とする。

なお、計画の進捗状況などについては、別添2の『奈良県地域交通改善協議会「仕分け・協議ルール」』等に基づき、毎年検証を行うとともに、社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

7. 形成計画の実施に関し県が必要と認める事項<共通>

別添2の『奈良県地域交通改善協議会「仕分け・協議ルール」』に基づく取組を行う際、特に、協議・ワークショップの実施については、奈良県公共交通基本計画を踏まえ、以下取組と連携を図るものとする。

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、様々な社会経済生活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するためには、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、一体的な路線・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。

<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等・県営プール跡地等の魅力向上
- ・ 奈良市東部地区において、木材を活用した家具工房と大和高原野菜の作付け及び散策、乗馬等の交流拠点の整備
- ・ 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(土佐街なみ活性化事業)
- ・ 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、高取町及び明日香村との「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
- ・ 包括協定に基づき、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の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係る五條病院の改修にあたり、バス乗降者場を病院玄関付近に確保
- ・ 奈良市六条山地区(近鉄西の京駅付近)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廃合
- ・ その他学校のカリキュラム・部活動等の諸活動等

<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の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基盤整備

<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
 - ・ 毎年6月の「ムジークフェストなら」の開催、平成29年度の国民文化祭の開催
 - ・ 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、明日香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始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&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 バス待ち環境の整備

- ・ 『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
- ・ パークアンドバスライドの実施
- ・ 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送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他、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、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、住民の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。