

奈良県 公共交通の現状及び課題等

令和3年7月28日

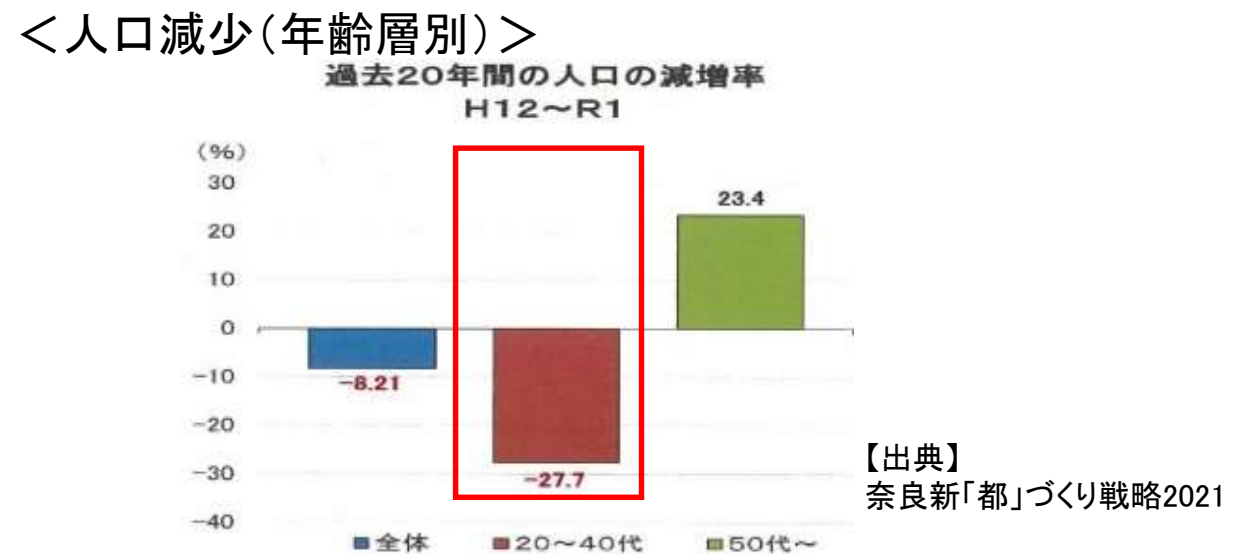
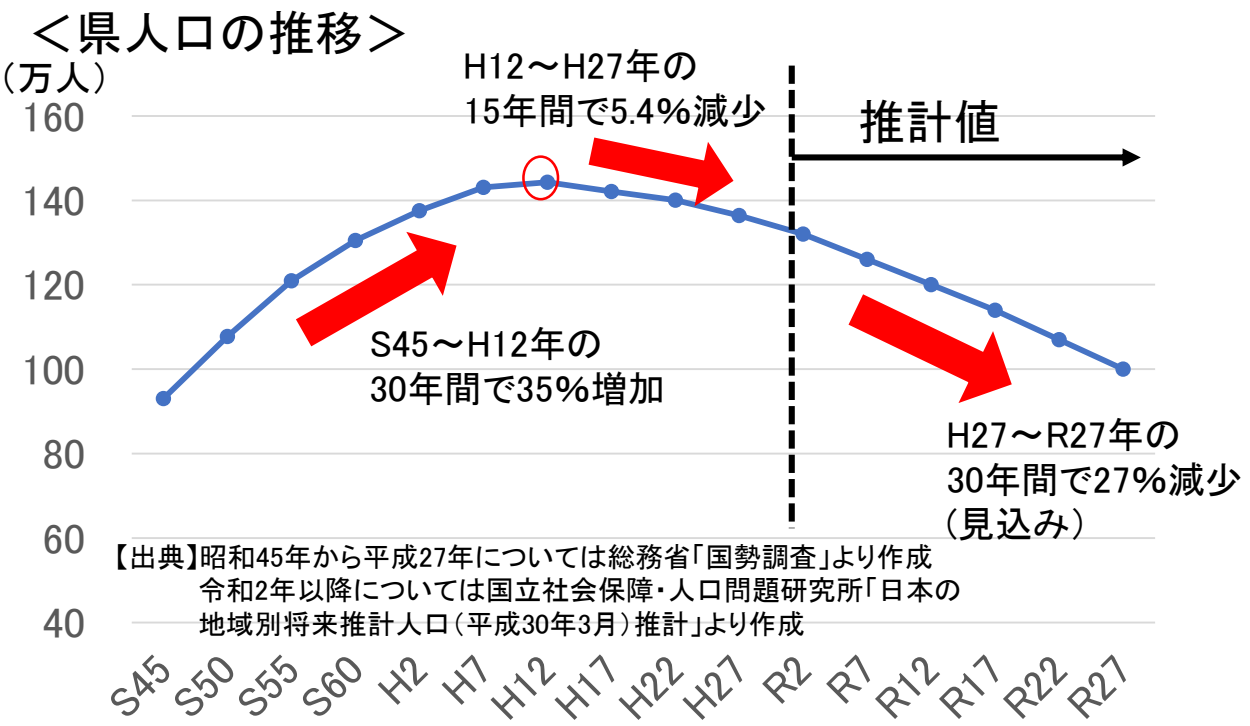
奈良県県土マネジメント部リニア推進・地域交通対策課

1. 県内公共交通の現状・課題等

1. 県内公共交通の現状・課題

(1) 人口動向

- 奈良県は、大都市圏のベッドタウンとして人口が増加してきたが、平成12年をピークに**人口減少**に転じている。
- 今後、急激な人口減少が見込まれており、特に**若い年代の減少が著しい**。
- 一方で、高齢者の**運転免許の自主返納件数は年々増加している**。



＜昼夜人口比率＞

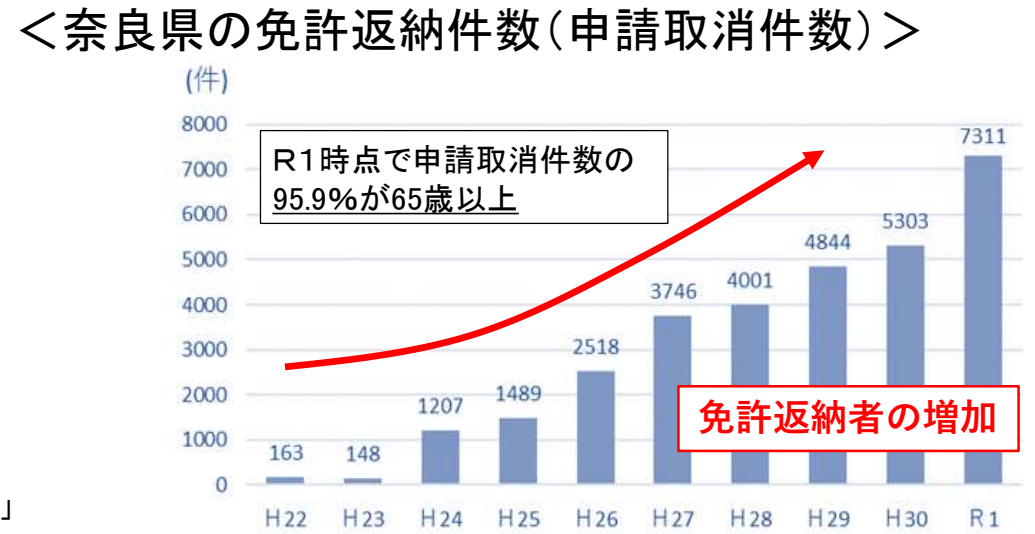
上位3都道府県

順位	都道府県名	昼夜人口比率
1位	東京都	117.8%
2位	大阪府	104.4%
3位	京都府	101.8%

下位3都道府県

順位	都道府県名	昼夜人口比率
45位	奈良県	90.0%
46位	千葉県	89.7%
47位	埼玉県	88.9%

【出典】総務省「平成27年国勢調査」



＜課題・論点＞

- ベッドタウンー大都市間の通勤・通学需要を中心とするこれまでの公共交通モデルが変化しつつあるのではないか。
- 高齢社会を見据え、誰もが使いやすい移動手段の確保・充実が重要ではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(2) ライフスタイルの変化

- ・ 県外就業者割合は、**全国2位と高率**。一方で、県内への工場誘致など、県内での働く場の増加により、**県外就業率は低下傾向**。
- ・ 全国では低位ながら、**女性・高齢者の就業率や共働き世帯の割合がいずれも増加している**。

< 県外就業率の推移 >



【出典】奈良県のすがた2019

< 高齢者の就業率 >

	H19	H29
奈良県	19.7%	20.8%
全国	22.4%	24.4%

1.1ポイント増

2.0ポイント増

【出典】総務省「就業構造基本調査」より作成

< 女性の就業率 >

	H22	H27
奈良県	40.9%	42.4%
全国	47.1%	48.3%

1.5ポイント増

1.2ポイント増

【出典】総務省「国勢調査」より作成

< 工場誘致の取組 >

- ・ 奈良県の工場立地件数は、近年増加している。
- ・ 令和元年の立地件数は32件 (**近畿2位、過去最高の全国8位**)。

< 共働き世帯の状況 >

	H22	H27
奈良県	37.2%	39.7%
全国	45.4%	47.6%

2.5ポイント増

2.2ポイント増

【出典】総務省「国勢調査」より作成

< 課題・論点 >

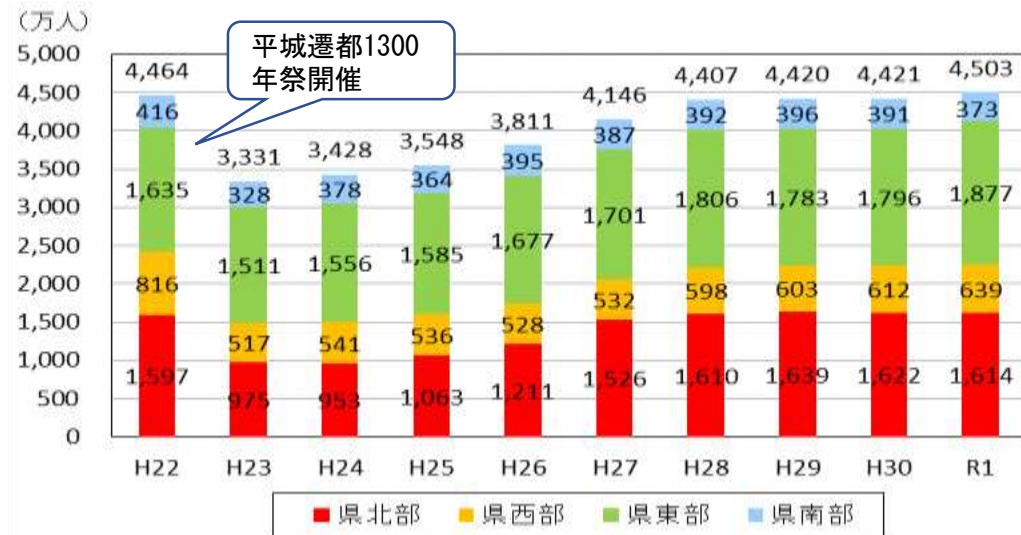
- ・ 通勤における公共交通の利用ニーズが多様化しており、これまでの県内公共交通モデルに変化をもたらす可能性があるのではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(3) 国内・インバウンド観光の動向

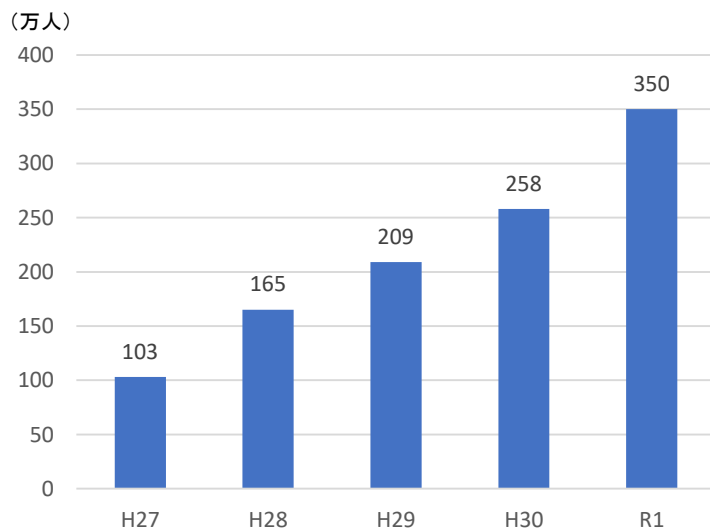
- ・本県を訪れる観光客数は、インバウンド観光客を含め**近年順調に増加**を続けてきた。
- ・3つの世界遺産をはじめとして、**観光地が県内各地に点在**するという特徴を有している。

<本県の延べ観光客数の推移>



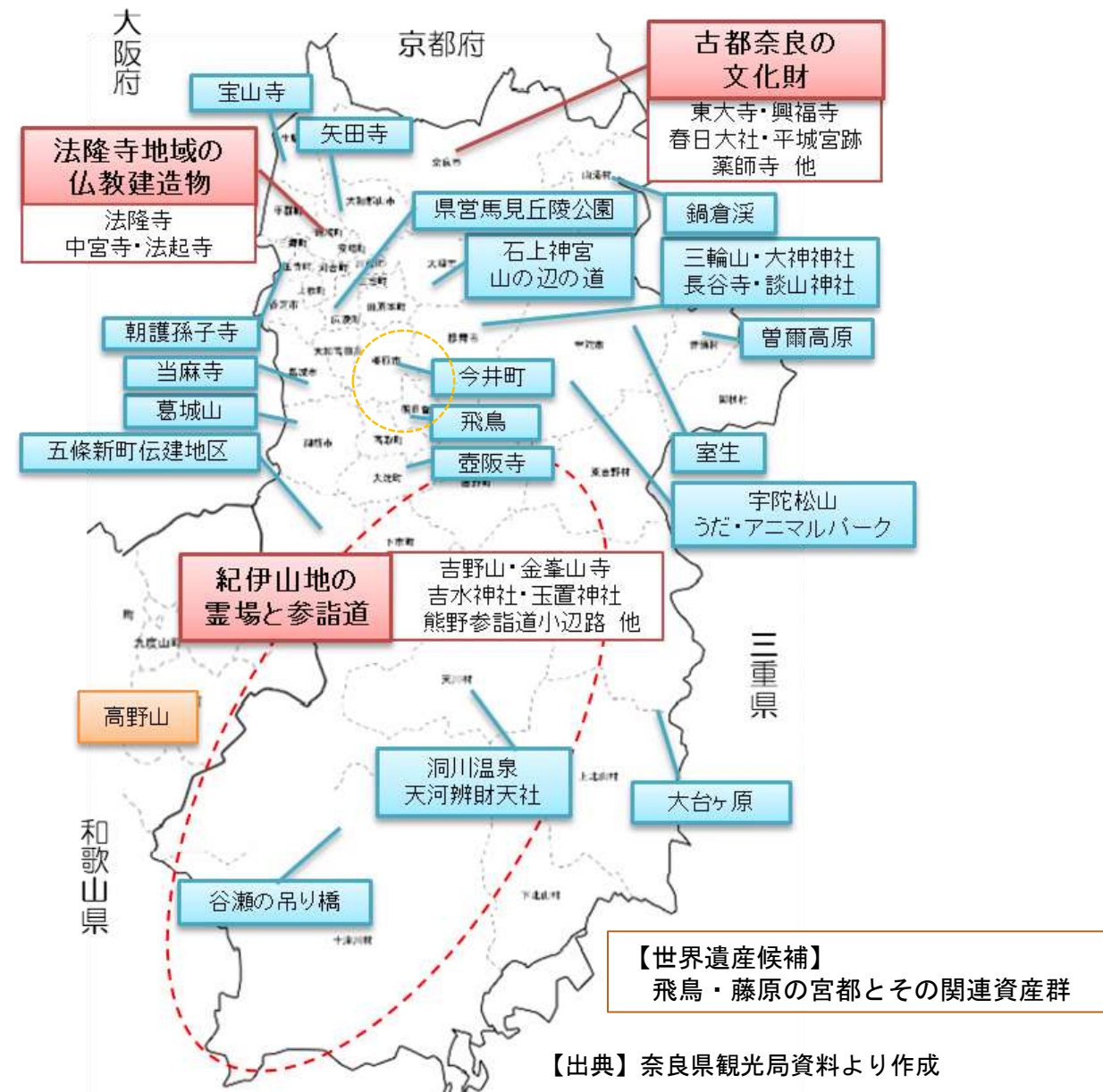
【出典】奈良県観光客動態調査報告書

<奈良県を訪れるインバウンド観光客数の推移>



【出典】JNTO「訪日外客数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」より奈良県観光局作成

<県内及び周辺の主な観光地>



【出典】奈良県観光局資料より作成

<課題・論点>

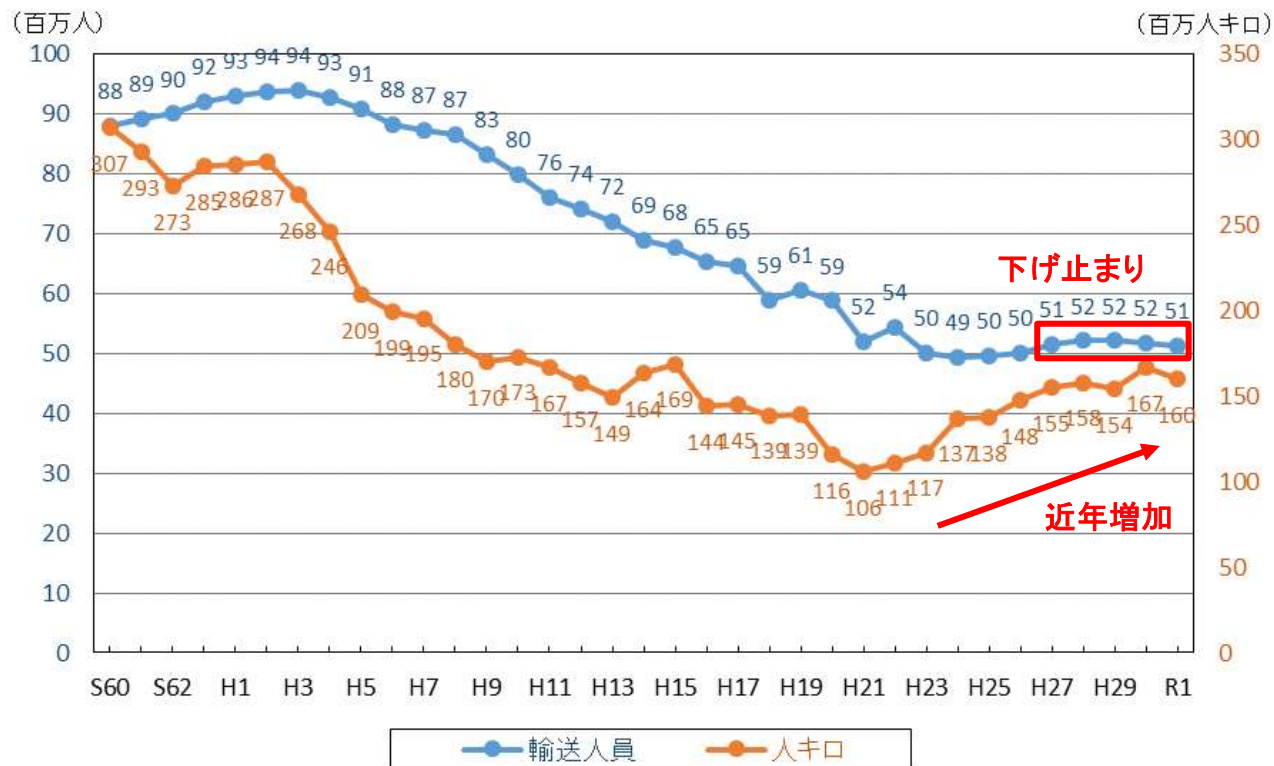
- ・利用しやすい公共交通サービスの提供は、県内観光振興の観点からも重要。
- ・県内広範囲に所在する観光地を周遊しやすい移動手段の確保や、情報提供手段の充実が有効ではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(4) 交通事業者を取り巻く環境①

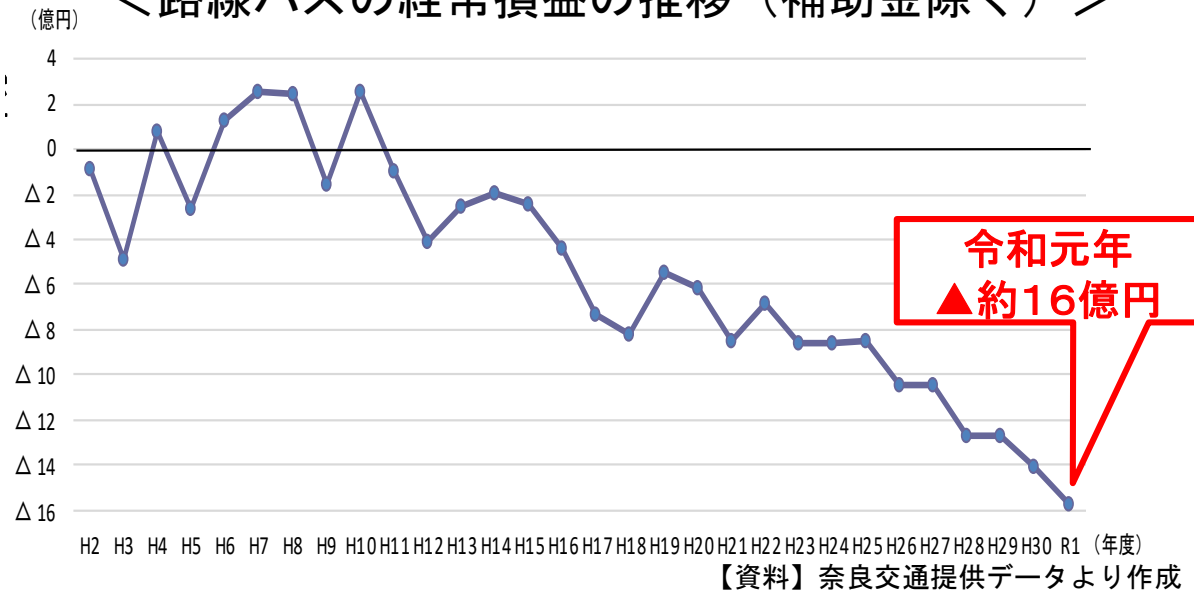
- 県内の乗合バスの輸送人員はピーク時に比べ半分近くの水準にまで落ち込んでいるが、**近年は下げ止まり、横ばい**。(輸送人キロは近年増加)
- 一方で収支状況は厳しく、**補助金を除く赤字額は大幅に拡大**。
- 本県のバス路線への国・県・市町村による**補助金は、増加傾向**。

＜奈良県の営業用バス(乗合)の輸送人員と人キロの推移＞



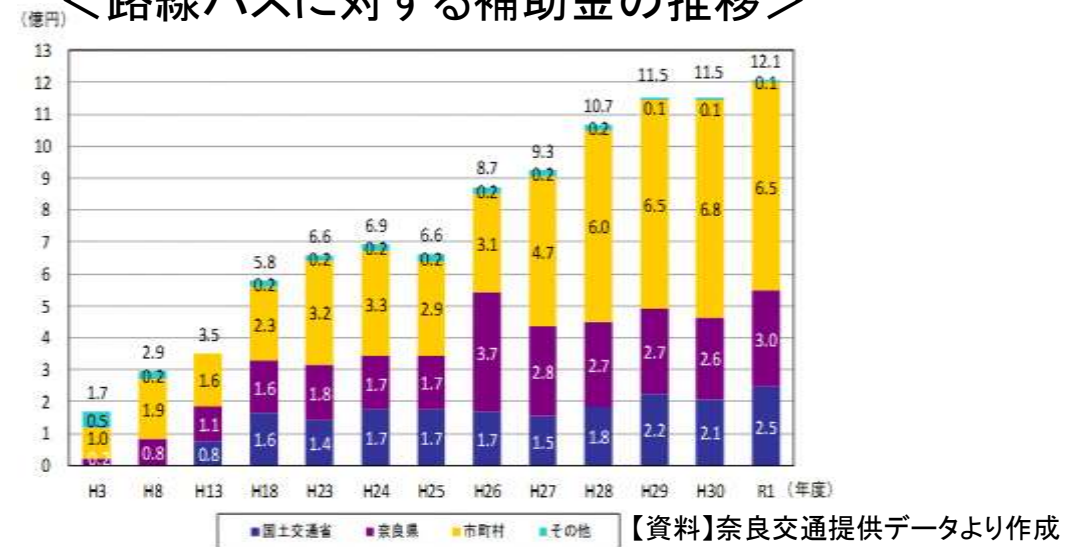
【資料】国土交通省「自動車輸送統計」より作成
 注1) 平成22年10月より調査方法及び集計方法が変更されているため、時系列上の連続性は担保されない
 注2) 人キロとは、輸送した旅客(人)数にそれぞれが乗車した距離を乗じたものの累計

＜路線バスの経常損益の推移(補助金除く)＞



【資料】奈良交通提供データより作成

＜路線バスに対する補助金の推移＞



【資料】奈良交通提供データより作成

＜課題・論点＞

- 全国における状況と同様、交通事業者の経営を取り巻く環境はさらに厳しさを増している。
- 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取り組みが必要ではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(4) 交通事業者を取り巻く環境②

- 輸送人員の減少やICカードの普及等を踏まえ、県内の鉄道駅でも、**駅係員の無配置化**や**配置時間の短縮**が進められている。
- **無人駅を改修した活性化**や**地域の拠点化に向けた取組**を行っている自治体もある。

< 県内鉄道駅における無人化の状況 > R3年3月末時点

事業者名	有人駅	日勤配置駅	無人駅(A)※	駅合計(B)	無人化率(A/B)
近鉄	46駅	18駅	34駅	98駅	34.7%
JR西日本	16駅	—	16駅	32駅	50.0%
合計	62駅	18駅	50駅	130駅	38.5%

※巡回対応駅含む
【出典】奈良県

< 鉄道駅の無人化等の動向 >

○県内（近鉄）

- ・ 令和元年11月
近鉄大阪線の関屋駅を終日駅係員配置から日勤配置に変更
- ・ 令和3年1月
近鉄吉野線の4駅を終日駅係員配置から巡回対応に変更



無人の時間帯は券売機のインターホンで近鉄総合案内センターとつなぎ、利用客からの問合せに遠隔対応

- 近鉄による駅係員の配置変更に対し、本県より文書で申し入れを実施（令和元年10月、令和2年12月）

< 課題、論点 >

- 駅の無人化や配置時間の短縮等については、事業者に対し引き続き適切な対応を求めることが必要。
- 先行事例を踏まえ、鉄道駅等を地域の拠点と捉え、関係主体が連携して活性化に向け取り組むことが必要ではないか。

< 鉄道駅の再活性化のイメージ（JR御所駅の例） >

- ・ 御所市がJR西日本から駅舎管理の委託を受け、乗車券販売や清掃業務を実施。
- ・ 駅舎改修工事を実施し、令和2年6月に地域の交流や観光案内のための「まちかど案内所」としてオープン。



JR御所駅の外観



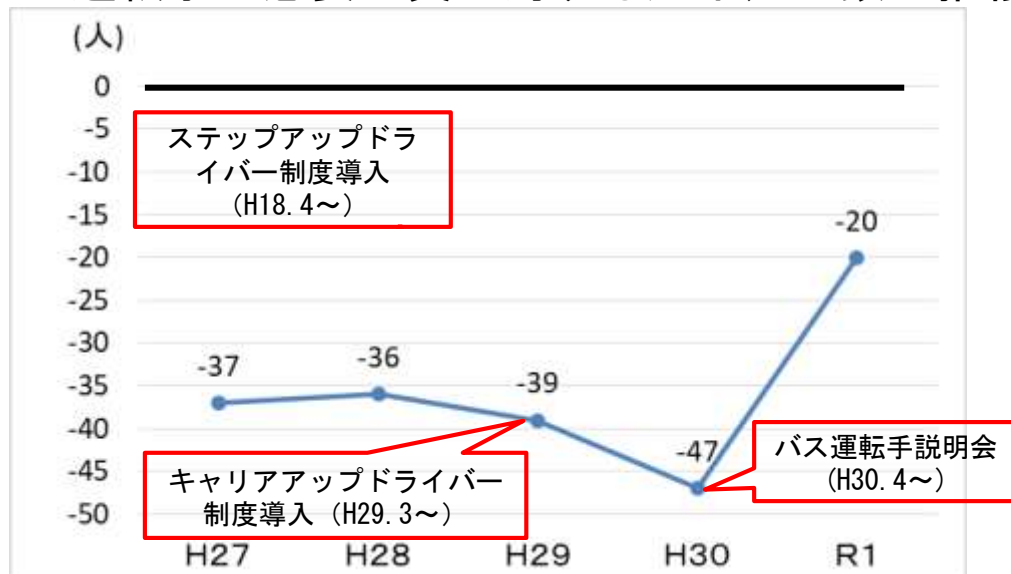
駅舎を活用しオープンしたまちかど案内所

1. 県内公共交通の現状・課題

(5) 担い手の確保

- ・ 県内交通事業者の**運転手**は、必要人員に対し**不足する状況**が続いており、高齡化も進んでいる。
- ・ 交通事業者では、**運転手確保の様々な取組**を実施するとともに、**本県**も交通事業者に対し、**運転手確保の取組みを支援・協力**している。

<バス運転手の必要人員に対する過不足人数の推移>



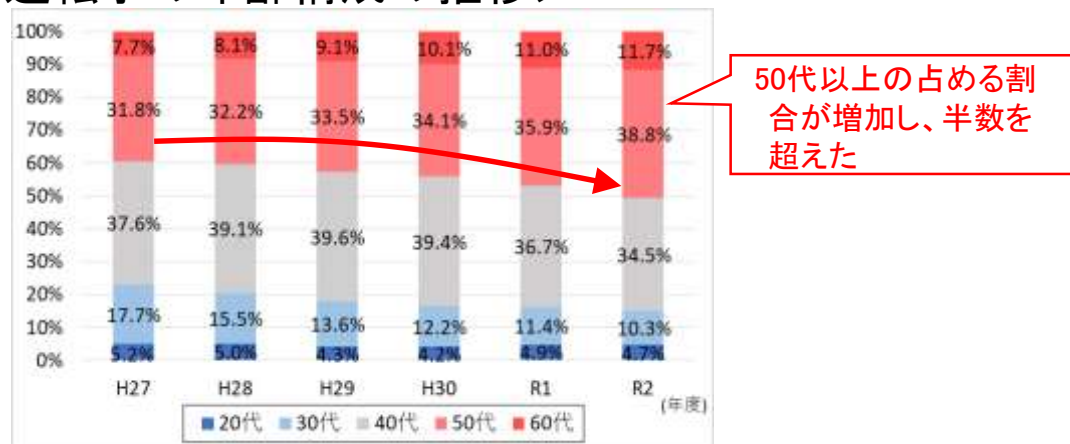
【資料】奈良交通提供データより作成、※各年度3月末時点

<県内交通事業者(奈良交通)の主な取組>

- ・ **バス運転者会社説明会**
採用担当者が業務内容・勤務形態・福利厚生等の説明会を開催
- ・ **キャリアアップドライバー制度**
正社員のドライバーとして大学卒業生を採用し、将来的には運行管理者等の事務系社員へ登用する制度
- ・ **ステップアップドライバー制度**
高校卒業生(18歳)を正社員として採用し、大型二種免許の取得可能年齢(21歳)までは旅客案内業務に従事させる制度



<バス運転手の年齢構成の推移>



【資料】奈良交通提供データより作成、※各年度3月末時点

<奈良県バス協会、奈良県の主な取組>

- ・ **奈良県高等学校等進路指導研究協議会での職業説明**
進路指導の教員等に対しバス運転士等の職業紹介を実施
- ・ **就職活動を控えた高校2年生への情報提供**
バス運転士等のキャリアパスガイドを作成し、県内全高校に配布

<課題・論点>

- ・ 交通サービスの提供に不可欠な担い手の確保に向け、関係者と連携した取り組みが引き続き必要ではないか。
- ・ 中長期的には、自動運転等の技術を活用した取り組みも有効ではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(6) 交通サービスを変革する新たな動き(MaaSなど)

- 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(Mobility as a Service)や、自動車の技術革新によるCASE(コネクティッド／自動化／シェア／電動化)が注目されている。

MaaS

移動の利便性向上や地域の課題解決にも資すると位置づけられており、国や自治体、事業者等による実証実験等も行われている。



【資料】国土交通省

CASE

自動車産業の今後の方向性として注目されている。

(事例) のるーと塩尻

長野県塩尻市（人口約7万人）が令和2年11月にAI活用型オンデマンドバスの実証運行を実施。

利用者が乗りたい時にアプリや電話で呼べる新しい「乗合バスサービス」で、AI（人工知能）が乗合状況や道路状況に応じて、適宜効率的なルートを作り運行。



【資料】塩尻市HP

(事例) 自動運転バス（大津市）

京阪バスが令和2年7月に中型自動運転バスの実証運行を実施。JR大津駅～びわ湖大津プリンスホテル間の約4kmを運行。



【資料】大津市HP

1. 県内公共交通の現状・課題

(6) 交通サービスを変革する新たな動き(MaaSなど)

- ・ 県内でも**新たな交通サービスの実装**に向けて、**観光客向けの社会実験**など様々な取り組みが行われている。
- ・ 奈良県主催で「MaaSとAIオンデマンド交通の地域セミナー」 in 奈良県をR3年度に開催予定。

<県内での取組(社会実験など)>

・ くるり奈良 (MaaSアプリの実証実験)

外国人観光客の周遊を促すため、アプリ「くるり奈良」でインスタ映えスポットを紹介し、MaaSアプリで目的地へと誘導する実証実験。電通国際情報サービス (I S I D)、デンソー、奈良交通の3社がR1年度に共同実施。

令和元年10月～12月末
利用者約100人



・ 平城宮跡における自動運転の社会実験の実施

国交省スマートチャレンジ事業の一環で、自動運転の電動バスにて周遊や移動を提供する社会実験をR1年度に実施。結果を踏まえ、サービス実用化へ向け検討中。



・ 奈良公園における自動運転ロボットの社会実験の実施

奈良公園内の移動に1人乗り自動運転ロボットを提供する社会実験をR3年2月に奈良県が実施。



<「MaaSとAIオンデマンド交通の地域セミナー」 in 奈良県>

奈良県主催でMaaSとAIオンデマンド交通に関するセミナーを以下のとおり実施予定

【内容】

- ・ MaaSとAIオンデマンド交通に関する基調講演
- ・ 県・市町村の交通施策に関する取組紹介と解決したい課題の共有
- ・ MaaS等提供事業者と県内市町村間との情報交換 等

【参加者】

- ・ 県内市町村
- ・ AIデマンド交通事業者
- ・ 交通事業者 (バス、タクシー、鉄道)
- ・ 国土交通省

<課題・論点>

- ・ 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。
- ・ 特に、路線バスとしては事業が成立しづらいエリアでのAIオンデマンド交通や、観光等と連携したMaaSの取り組みを、社会実験の実施等を通じ広げていくことが有効な手法ではないか。

1. 県内公共交通の現状・課題

(7) 公共交通に関連する様々な取組み

- 公共交通の活性化に向けた取組みとして多様な関係者の連携により、**地域の移動手段の確保**が進められている。

<県内での貨客混載の取組>

○取組事例 奥宇陀地区

- 地域連携コミュニティバスを活用し、**貨客混載運送**を実施
- 運行サービスの向上や利用促進、収支改善につながっている

[貨物輸送実績]

- 年間203個 ・収入213千円(令和元年)



【地域連携コミュニティバス「奥宇陀わくわくバス 運行概要」】

- 路線名: 奥宇陀線
- 実施主体: 宇陀地域協議会・奈良交通・ヤマト運輸
- 運行区間: 榛原駅～曾爾村役場
- 関係市町村: 宇陀市、曾爾村、御杖村
- 運行回数/日: 平日4.5往復、土・日祝3.5往復

<ドローン物流の事例>

- 大分県佐伯市
山間部に散在する民家への宅配サービスの高齢者利用を想定した実証実験を実施。



- 静岡県藤枝市
スマートフォンアプリから注文された商品を、個人宅へドローンで配送するという配送実験を実施。



【資料】国土交通省総合政策局物流政策課HP(平成30年度 CO₂排出量削減に資する過疎地域等における無人航空機を使用した配送実用化推進調査委託業務報告書)

<課題・論点>

- 特に山間部では需要に限られる中、貨客混載等が生活サービスの向上や効率性の向上につながるのではないかな。

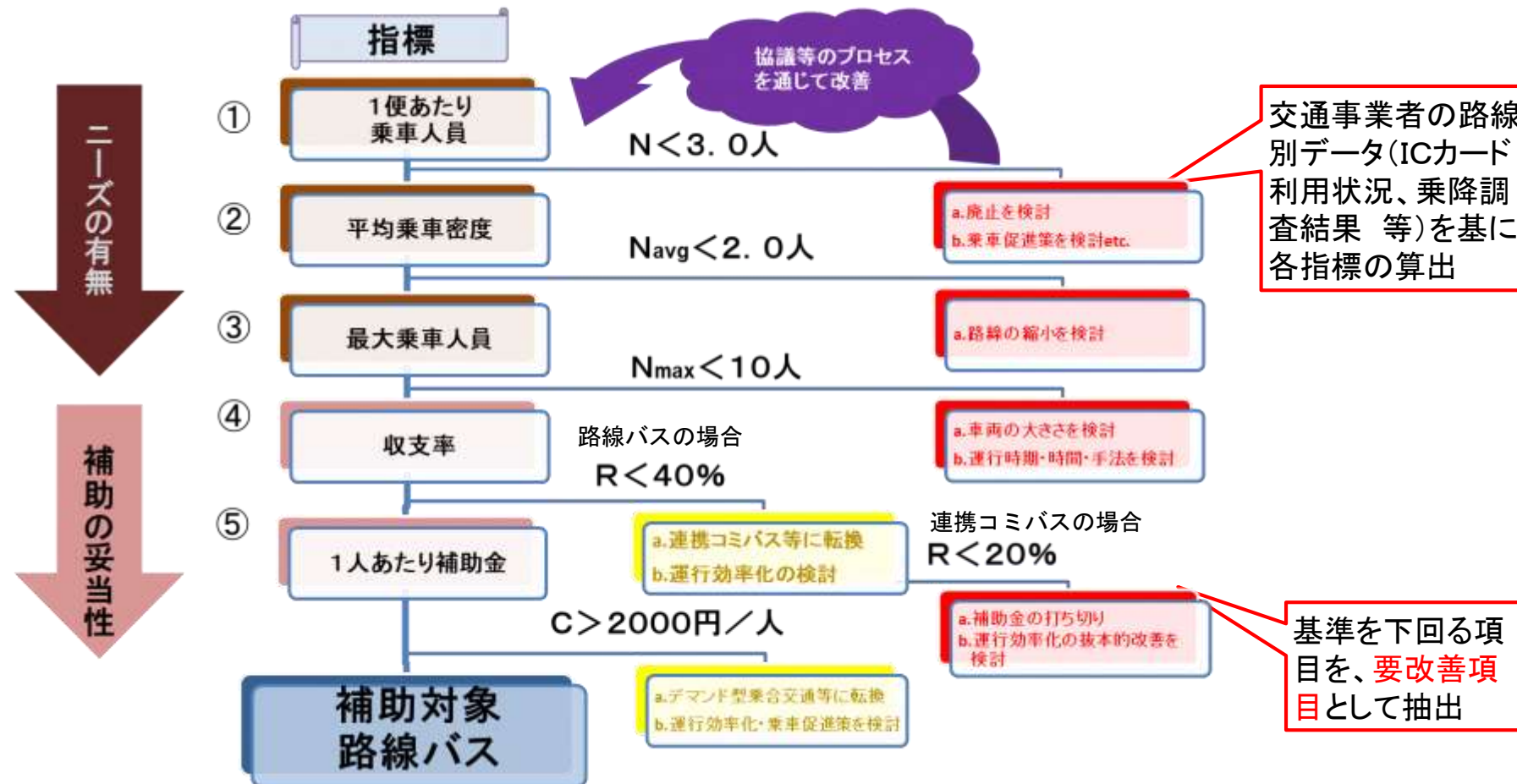
2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(1)「バスカルテ」・「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づくバス路線の診断・改善
～公共交通とまちづくり等の検討プロセス～

【STEP1】

- ・複数の市町村を跨ぎ運行されるバス路線・市町村連携コミュニティバスにつき、必要性や収支状況を5つの指標に基づき客観的に診断する「バスカルテ」を作成。(県内18グループ)
- ・バス路線の「必要性」や路線運営の「効率性」を「診断」。



【STEP2】

- ・「バスカルテ」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、公共交通とまちづくりのあり方等と絡めた利用促進策等に関するアイデア出しを行う。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(1)「バスカルテ」・「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づくバス路線の診断・改善 ～公共交通とまちづくり等の検討プロセス～

【STEP3】

・路線別検討会議での議論を踏まえ、地域内における各分野の取組とそ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・改定(県内18グループ)。

〈南部Dグループの事例〉令和3年3月一部改定

公共交通とまちづくりのデッサン 南部D 南部地域連携コミュニティバス・スマイルバス・やまぶきバス 1/2

路線・地域の概要

路線・地域の概要									
まちづくりの方向性	隣接町村間の広域連携による生活交通・観光交通の確保 (「南奈良総合医療センター」及び「大和上市駅」へのアクセス確保)								
関係市町村	吉野町、大淀町、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村								
主な沿線施設	大和上市駅、福神駅、大淀(バスセンター)、大淀町役場、吉野町役場、下北山村役場、上北山村役場、川上村役場、南奈良総合医療センター、吉野病院、吉野高校、さなりの湯、下北山スポーツ公園、和佐又山、杉の湯、大滝奥街道 入之波温泉								
評価指標	<table border="1"> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値) 出勤:17.3%(H22)⇒17.3%(R2) 登校:89.7%(H22)⇒89.7%(R2) 通院:17.7%(H22)⇒21.3%(R2) 買物(平日):13.2%(H22)⇒13.2%(R2) 買物(休日):10.3%(H22)⇒10.3%(R2) 業務:18.8%(H22)⇒31.7%(R2) 観光:23.5%(H22)⇒23.5%(R2) </td> <td>R2パーセントリップ調査の基期に準じ、実績値未確定。</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の駅末交通の分担率(公共交通(バス+タクシー)と自転車及び徒歩の合計値) 大和上市駅:59.7%(H22)⇒59.7%(R2) </td> <td></td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> 外出率:76.8%(H22)⇒73.6%(R2) </td> <td></td> </tr> </table>	目標値	実績値	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値) 出勤:17.3%(H22)⇒17.3%(R2) 登校:89.7%(H22)⇒89.7%(R2) 通院:17.7%(H22)⇒21.3%(R2) 買物(平日):13.2%(H22)⇒13.2%(R2) 買物(休日):10.3%(H22)⇒10.3%(R2) 業務:18.8%(H22)⇒31.7%(R2) 観光:23.5%(H22)⇒23.5%(R2) 	R2パーセントリップ調査の基期に準じ、実績値未確定。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の駅末交通の分担率(公共交通(バス+タクシー)と自転車及び徒歩の合計値) 大和上市駅:59.7%(H22)⇒59.7%(R2) 		<ul style="list-style-type: none"> 外出率:76.8%(H22)⇒73.6%(R2) 	
	目標値	実績値							
	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値) 出勤:17.3%(H22)⇒17.3%(R2) 登校:89.7%(H22)⇒89.7%(R2) 通院:17.7%(H22)⇒21.3%(R2) 買物(平日):13.2%(H22)⇒13.2%(R2) 買物(休日):10.3%(H22)⇒10.3%(R2) 業務:18.8%(H22)⇒31.7%(R2) 観光:23.5%(H22)⇒23.5%(R2) 	R2パーセントリップ調査の基期に準じ、実績値未確定。							
	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の駅末交通の分担率(公共交通(バス+タクシー)と自転車及び徒歩の合計値) 大和上市駅:59.7%(H22)⇒59.7%(R2) 								
<ul style="list-style-type: none"> 外出率:76.8%(H22)⇒73.6%(R2) 									
<ul style="list-style-type: none"> バスの利用者数(年間乗車人員)(乗車人員の増加率>路線沿線の人口増加率) 南部地域連携コミュニティバス(R1/H20) △28.2%(乗車人員) < △10.6%(人口) 鉄道の利用者数(年間乗車人員)(乗車人員の増加率>駅に接続する基幹バス路線沿線市町村の人口増加率) 大和上市駅(H20/H25) △18.7%(乗車人員) < △16.9%(人口) 公共交通の利便性満足度:H22からR2にかけて上昇 17.1%(H22) > 8.6%(R2) 									

評価指標

今までの運行再編の概要、主な実施事業実績

今までの運行再編実施事業

<運行再編の概要>
 【八木大滝線(大淀BC～杉の湯)、熊野線(杉の湯～下桑原)、南部地域連携コミュニティバス】
 ○連携コミュニティバス等への転換
 ・南部地域公共交通活性化協議会を設立(平成27年9月)し、利用低迷の熊野線、八木大滝線に代わり、南部地域連携コミュニティバスへ転換[平成27年10月～]
 ・利用低迷の八木大滝線に代わり、吉野町コミュニティバス(スマイルバス)、川上村コミュニティバス(やまぶきバス)を相互乗り入れし代替[平成27年10月～]

○通院需要の取込
 ・南奈良総合医療センターへの通院需要を取り込むために、平日のみ運行区間を大淀BCから福神駅まで延伸[平成29年4月～]

<主な実施事業実績>

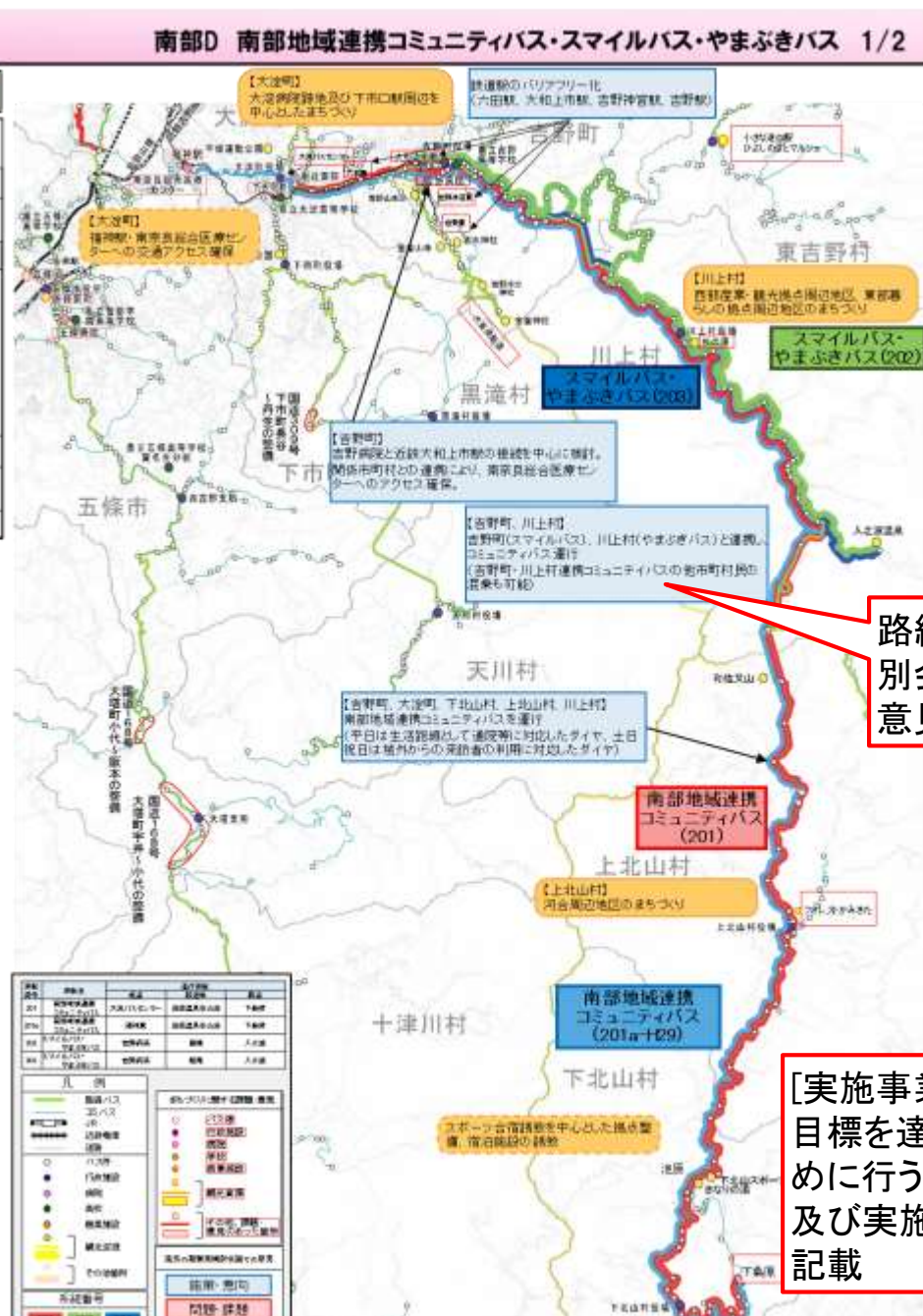
○吉野町
 ・吉野町地域公共交通網形成計画の策定(令和2年3月)

○大淀町
 ・南奈良総合医療センターの開院、地域住民の移動ニーズの変化などを踏まえ、従来運行していた基盤の福祉バスを廃止し、有償のコミュニティバス(よどりバス)及びデマンド型乗合タクシー(よどりタクシー)の実証運行を実施(平成28年4月～)
 ・実証運行の結果を踏まえ、他公共交通機関とのダイヤ調整、停留所の増設等を実施のうえ、平成29年4月より本格運行を開始

○上北山村
 ・滞在型の村内観光を目的に、拠点施設となるホテル「フォレストかみきた」を整備(令和2年5月)

○東吉野村
 ・村民及び来訪者の乗り継ぎ利便を向上し、滞在時間の有効活用を図るため、小さな道の駅ひよしのさとマルシェを拠点とし、コミバス再編に伴う車両更新やバス情報等を提供する情報表示装置を整備(平成29年12月)

○奈良交通
 ・大淀バスセンターの待合スペースに風防設備を整備(平成29年10月)



路線図・路線別会議での意見

【実施事業】
 目標を達成するために行う事業内容及び実施主体等を記載

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(1)「バスカルテ」・「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づくバス路線の診断・改善
 ～公共交通とまちづくり等の検討プロセス～

【STEP4】
 ・『公共交通とまちづくりのデッサン』に基づき、毎年度、運行内容や事業形態の見直し等、具体的な取り組みを実施。

改善の取組事例)南部Dグループ(南部地域連携コミュニティバス「R169ゆうゆうバス」)
【主な改善策】

- 通院需要の取込
 - ・南奈良総合医療センターへの通院需要を取り込むため、**平日の運行区間を大淀BCから福神駅まで延伸**(同医療センターに直接乗り入れ)
- 利用促進の取組
 - ・**吉野町エリアの各駅停車化(16停留所)**
 - ・沿線町村の住民に運賃が割引される「地域公共交通パスポート・特別乗車券」の発行対象を拡大(**平成29年4月より、新たに吉野町が同制度を導入**)

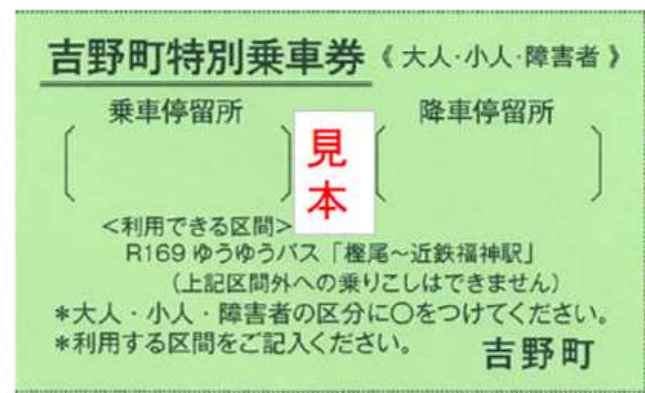


南奈良総合医療センターへの乗り入れ

【診断結果(平成29年度運行実績)】

- ・バスカルテの5指標のうち、**4項目が改善**
- ・前年度に基準を下回っていた1項目も、基準を満たす結果に

①1便あたり乗車人員	12.9人 (←前年度9.0人)
②平均乗車密度	2.1人 (←同1.8人)
③最大乗車人員	29人 (←同25人)
④収支率	24.3% (←同21.4%)
⑤1人あたり補助金	1,608円(←同1,528円)



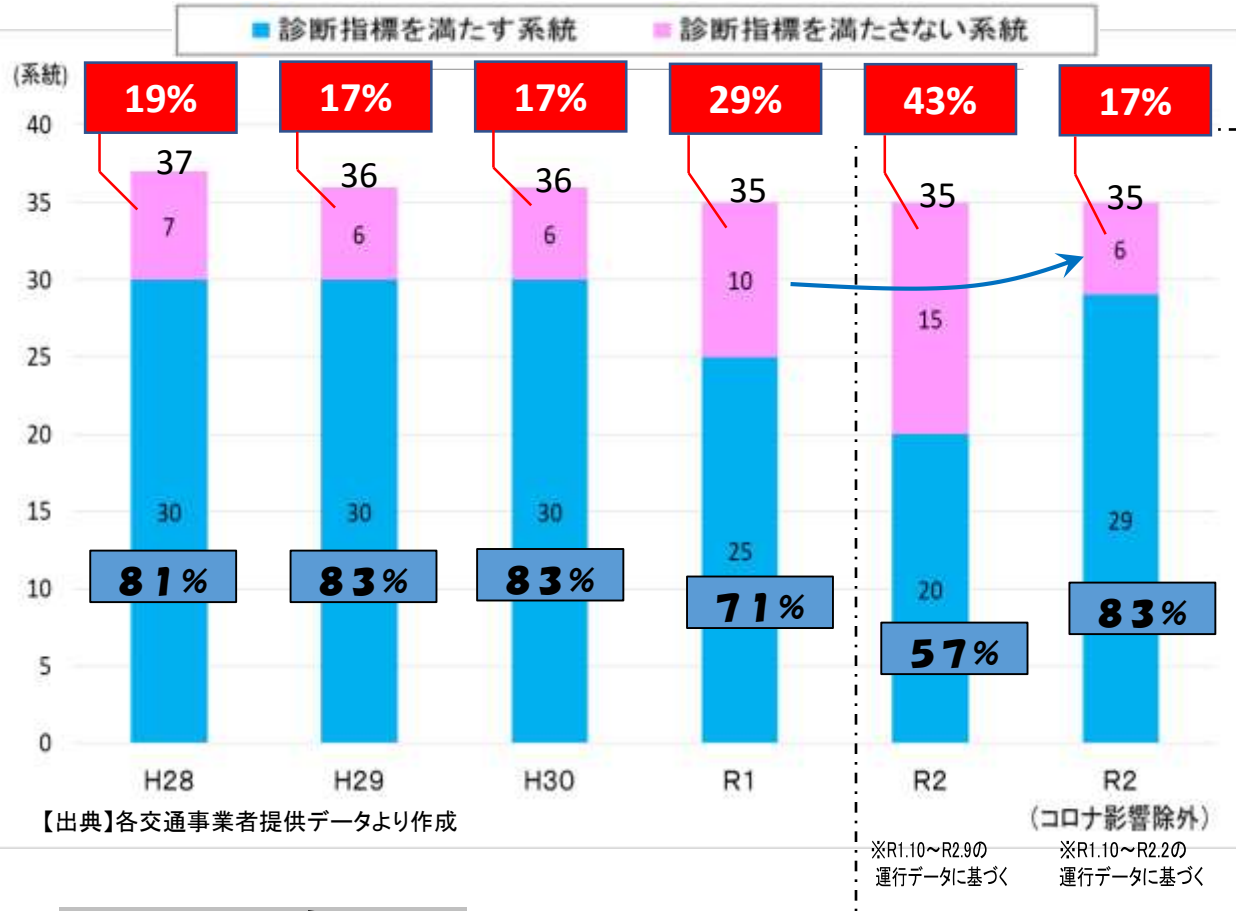
➡ 以降、毎年度、PDCAサイクルによる定期的な検証を実施

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(1)「バスカルテ」・「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づくバス路線の診断・改善 ～各路線の診断指標の状況～

- 診断指標を満たさない「要改善」の路線は、令和元年度までは対象路線の2割程度で推移。令和2年度は、要改善路線が4割程度と増加。(コロナ禍の影響が大きい期間を除外すると、「要改善」路線の割合は他年度と同程度。)
- 「要改善」の要因は、収支率要件を満たしていない場合が多い。

<行政により支援している路線バスの診断結果の推移>



<行政により支援している路線バスの診断結果（令和元年度運行）>

系統名	満たさなかった診断指標	処方箋(改善策)
①富雄庄田線B	収支率(37.1% < 40%)	○地域のニーズ掘り起こしにより乗客増を図る。 例)・1日フリー乗車券を発行 ・沿線高校生向けに割引乗車券(初乗り額相当を割引)を発行 ・沿線企業の意見を踏まえたダイヤ変更による通勤需要の取り込み
②天理都祁線A	収支率(35.7%)	
③八木御所線	収支率(36.5%)	
④八木下市線	収支率(37.4%)	
⑤都祁榛原線	収支率(39.6%)	○バスサービスの向上 例)・新規開校に伴う通学需要の取り込み ・高校を運行経路に組み込むことによる通学需要の取り込み
⑥曾爾香落溪線	収支率(39.7%)	
⑦高田五條線B	収支率(36.4%)	
⑧天理桜井線	収支率(33.7%)	○利用実態を踏まえた減便を実施。 ○今後のあり方について、関係者間で検討を実施。
⑨桜井菟田野線	収支率(38.7%)	
⑩十津川線(含:広域通院ライン)	収支率(18.2%) 平均乗車密度(1.7人 < 2.0人) 利用者1人あたり行政負担(3,302円 > 2,000円)	○市町村連携コミュニティバスとしての運行に転換。 ○利用者ニーズを踏まえ、南奈良総合医療センターまで延伸。 ○八木新宮線等と連携した取組により、観光需要喚起。

※数年間継続して「要改善」となっている路線もある

<課題、論点>

- 「バスカルテ」及び「まちづくりのデッサン」の仕組みは、今後とも取り組みの中心的な要素となると考えられるが、どのような改善・見直し点が考えられるか。
- 公共交通事業を取り巻く環境が厳しさを増す中、「要改善」をはじめとする各路線のあり方につき、地域がより主体的に維持・充実を図るため、どのような取組が考えられるか。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(2) バリアフリーの推進

- 障害のある人の自立と社会参加を支援するとともに、誰もが快適で暮らしやすい生活環境の整備を推進するため、移動において重要な役割を担う公共交通において、**鉄道駅・バス車両等のバリアフリー化を推進**。
- **鉄道駅のバリアフリー化は一定程度進展したが、全国に比べ遅れている。**
- **ノンステップバスの導入率は目標を達成したが、利用しやすい環境整備のため、更なる進捗が必要。**

① 鉄道駅のバリアフリー化

現計画の目標: 3,000人/日以下の鉄道駅のバリアフリー化率: 100%(令和2年度末)
 令和2年度末時点の達成率: **83.9%**(平成27年度末: 70.3%)

【鉄道駅バリアフリー化(段差解消)の状況(令和2年度末)】

奈良県内	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	12	11	91.7%	1	8.3%
近鉄	50	41	82.0%	9	18.0%
合計	62	52	83.9%	10	16.1%
全国 (R元年度)	3,580	3,288	91.8%	292	8.2%

【事例】

○近鉄西田原本駅 [R2年度解消済]



スロープ改良

○近鉄坊城駅 [R元年度解消済]



エレベーターの設置

② ノンステップバスの導入

現計画の目標: 県内のノンステップバスの導入率: 70%(令和2年度末)
 令和2年度末時点の達成率: **73.2%**(平成27年度末: 65.2%)



ノンステップバス車両
(車椅子乗車状況)

<課題・論点>

- 新たな政策目標を踏まえ、バリアフリー化のさらなる促進が必要。
- 鉄道駅単体にとどまらず駅周辺を「地域拠点」として一体的に捉え、質の向上を図る取組が必要ではないか。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(3) バス待合環境の整備、アメニティー向上

・交通事業者との連携協定に基づき、快適な利用環境を整備するため、バス停上屋整備・多言語対応の案内標識等を設置するなど、**バス停の高機能化やバスロケーションシステム等の整備を支援。**

年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
バス停上屋整備等	不退寺口(奈良市) 富雄(奈良市) 法隆寺前(斑鳩町)	油阪船橋商店街 (奈良市)	あすか野センター (生駒市)	石舞台(明日香村) 高畑町(奈良市) 矢田山町(大和郡山市)	真美ヶ丘センター (広陵町)
バスロケーションシステム整備等	—	・バス情報表示装置 (県庁前他14箇所)	・バス総合案内システム 〔近鉄奈良駅〕 〔JR奈良駅〕	・バス総合案内システム 大和八木駅 〔コンベンションセンター〕 ・QRコードシステム及び多言語化 の整備	・バス総合案内システム (大和西大寺駅)

<バス停のアメニティー向上>



改善後



高畑町バス停(奈良市)

屋根を拡大

ベンチ、周辺案内標識(多言語)を新たに設置

<バスロケーションシステムの整備>

- ◆サービス提供開始時期
- ・奈良市中心部 : 平成30年 3月26日
- ・県内全域 : 平成30年12月 3日



スマートフォン 操作画面

<拠点駅におけるバス情報案内の充実>



バス位置情報・時刻表
日・英・中・韓の多言語表記



バス総合案内システム(JR奈良駅)

[利用者の声] (県民WEBアンケート調査(R1)より抜粋)

バスの運行状況をスマホで検索できるのは便利になりました。

[奈良交通の声]

訪日外国人等に対して十分な情報提供が可能となり、問い合わせ件数も減少した。

<課題・論点>

- ・地域コミュニティの交通拠点として、鉄道駅や結節点となるバス停留所の更なる機能向上が必要ではないか。
- ・今後、ランニングコスト(維持修繕費を含む)等を考慮する必要があるのではないか。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(4) 市町村の取り組みへのきめ細かな支援

・住民の身近な移動手段の確保を図る市町村に対し、地域公共交通計画等の策定のソフト面やバス停上屋整備等の**利用環境整備のハード面の両面から支援を実施。**

<地域公共交通計画などの策定支援>

【地域公共交通計画（旧名称：地域公共交通網形成計画）の策定市町村（令和2年度末）】

- ①宇陀市 (H27.4)、②広陵町 (H28.5)、③五條市 (H29.7)、④天理市 (H31.3)、⑤吉野町 (R2.3)、⑥生駒市 (R3.3)、⑦香芝市 (R3.4)

【広陵町】域内交通の運行効率化の検討・再編（平成30年度）

【問題・課題】

コミュニティバスの全体的な利用者数は増加傾向であるものの、伸び悩む路線、便があり運行の効率化や改善策の検討が必要な状況

○「広陵元気号運行再編実施計画」策定

「広陵町地域公共交通網形成計画」に基づき、広陵元気号の効果検証（ニーズ調査等）、住民へのアンケート調査、ワークショップを実施して、運行の効率化や改善策を検討

- 令和元年10月より運行再編
- ・再編ルート及びダイヤ編成
- ・一部運賃を値上げ

区分		運賃	広陵元気号乗車料
基本運賃	大人(中学生以上)	100円	200円
	小児(小学生以下)	50円	100円
	障がい者の方で身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を提示された方/その介助者(介助者1人まで)	50円	100円
	同乗者のある乗車料1人まで	無料	無料



広陵町コミュニティバス路線図

○利用促進策事例



町内商業施設と連携したポイントカード制度



公共交通総合時刻表

<コミュニティバスの再編等の実証運行>

域内交通の充実に向けた実証運行
(平成29年度～令和元年度、天川村)



収支率が約3%向上 [H29⇒R1]

令和2年度以降も期間限定で継続し運行

<課題・論点>

- ・市町村における好事例や先進的な取り組み、浮上した課題を関係者間で共有し、水平展開や課題解決につなげることが重要ではないか。
- ・今後、AIオンデマンド交通などのデジタル技術の活用や県内での先進的な取組の活用が考えられるのではないか。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(5) 観光広域周遊バス実証運行等

- 観光客の県内滞在時間を増やすため、**県内の観光地を広域的に周遊**できるよう、快適な移動環境の提供に向けた取組を実施。
- また、奈良中心市街地の渋滞を緩和し、**主要観光地を公共交通で周遊できる取り組みを実施**。

①世界遺産周遊急行(奈良～法隆寺)の実証運行



<運行概要>

実施主体: 奈良交通
 運行期間: 令和元年9月21～23日(7.5往復/日)

<運行結果>

利用者数: R元年度: 合計496人(約16.5人/便)
 ※乗降調査2日間分(21,22日)

<アンケート結果>

- 法隆寺前～薬師寺駐車場、JR奈良駅、東大寺大仏殿・国立博物館といった比較的長距離の移動で、日本人の利用が比較的多くなっていた。
- 満足度は、日本人、外国人とも概ね80%以上が“満足”であるが、「便数・時刻設定」についてはいずれも不満足が多い。

②十津川観光特急バス(奈良～十津川村)の実証運行



十津川観光特急バス(新猿谷トンネル付近)

<運行概要>

実施主体: 十津川村(十津川村観光協会) 往路: 土曜のみ運行
 運行期間: 令和2年2月～3月末の土日(9往復) 復路: 日曜のみ運行
 令和2年10月～令和3年3月末の土日(23往復)

<運行結果>

利用者数: 令和元年度: 合計259人(約14人/便)
 令和2年度: 合計253人(約6人/便)

<アンケート結果(R元年度)>

- 満足度は、ほぼ全ての利用者が“満足”。
- 今後の利用意向も約9割が“利用したい”。
- バスが運行していなかった場合の移動手段として、「既存の路線バスを利用」が約4割、「行っていないと思う」が約3割であった。

2. 現計画に基づく取組の成果・効果検証

(5) 観光広域周遊バス実証運行等

③ぐるっとバス(主な施策の概要)

観光拠点間の移動環境の充実(ぐるっとバスの運行)

- 鉄道駅から奈良公園や平城宮跡などの奈良中心市街地内の観光施設を結ぶ交通手段
 - ・平成31年春より、ルート見直し(平城宮跡、奈良公園 ⇒ 大宮通り、奈良公園、若草山麓)
 - ・令和2年春より、大宮ルートで奈良県コンベンションセンターに経由する運行を開始
 - ・令和3年春より、大宮ルートで大和西大寺駅と平城宮跡、奈良公園をつなぐルートに拡大

公共交通間のシームレスな乗り継ぎ環境の構築(木簡型一日乗車券の企画・販売)

- 公共交通による奈良中心市街地の観光周遊促進策として、奈良中心市街地内のバスが一日乗り放題となる「木簡型一日乗車券」を販売

自動車の需要調整(P&R(パーク&ライド)の実施)

- 交通渋滞の緩和のため、春・秋の観光シーズンにP&R 無料駐車場を開設し、「ぐるっとバス」、「無料レンタサイクル」、「木簡型一日乗車券」と合わせ、奈良中心市街地での観光周遊を促進、奈良中心市街地の交通渋滞を抑制
 - ・令和2年春より、奈良県コンベンションセンター駐車場を開設し、通年で実施



令和3年度 ぐるっとバスルート・パーク&ライド駐車場位置図

モニタリング指標

ぐるっとバス利用者数(日平均利用者数)

春期 2,952人(H28) ⇒ **3,411人(R1)**
 秋期 3,273人(H28) ⇒ **4,083人(R1)**

木簡型一日乗車券販売枚数(日平均)

春期 431枚(H28) ⇒ **484枚(R1)**
 秋期 508枚(H28) ⇒ **460枚(R1)**

P&R駐車場の利用台数(日・駐車場平均)

春期 201台(H28) ⇒ **345台(R1)**
 秋期 201台(H28) ⇒ **401台(R1)**



P&R駐車場(国道24号高架下)



ぐるっとバス(大宮通りルート)



木簡型一日乗車券

<課題、論点>

- ・観光分野の取り組みと連携し、県内各地域への誘客や市内主要観光地の周遊性を高める取り組みの継続が有効ではないか。

3. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応

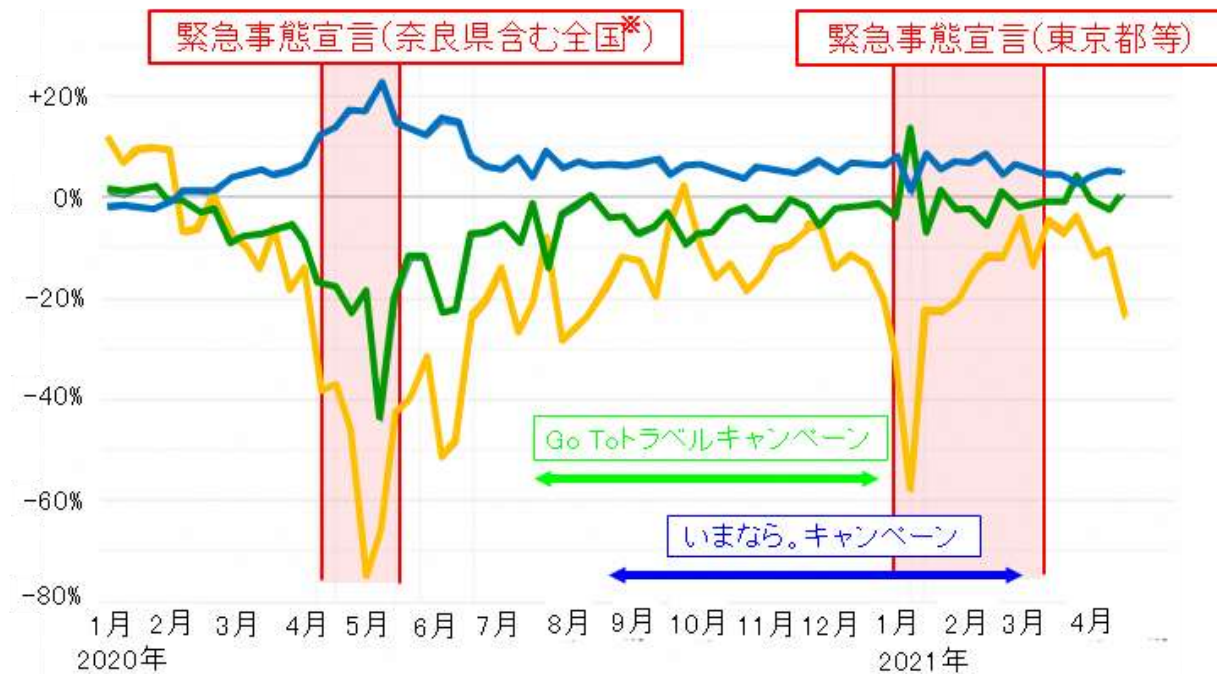
3. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応

(1) コロナ禍の影響

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、本県の人々の移動にも大きな影響。
- 他都道府県からの来県は、昨年の感染拡大に伴い大幅減少。一方で、県内移動の減少幅は小さく、居住市町村内の移動は増加するなど、地元エリア内での行動が増えている。
- 緊急事態宣言の時期を中心に各公共交通事業者は大幅な利用者減に直面。

＜奈良県内の人の動き＞
奈良県の滞在人口の動向(2019年同週比)

スマートフォンやタブレット端末等のGPSデータ(位置情報)を取得し、それらの使用者を日本人総人口規模に推計したデータ。

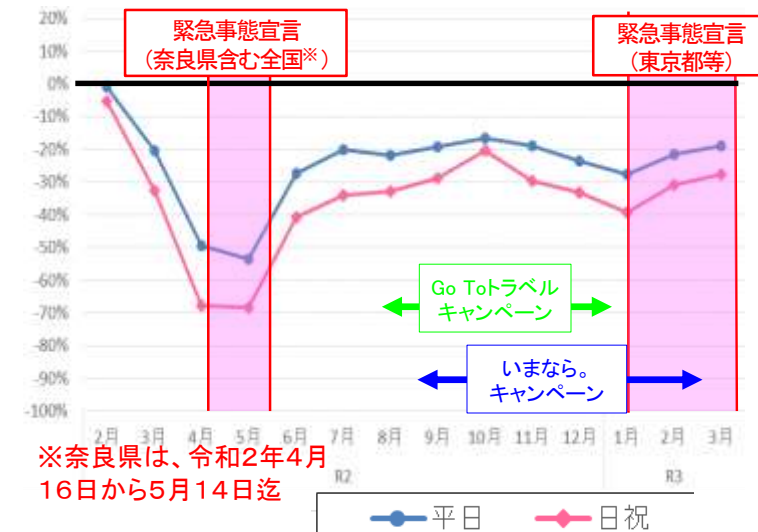


■ 他都道府県から来県
■ 県内居住者で市町村を跨ぐ移動
■ 居住市町村内のみの移動

※奈良県は、令和2年4月16日から5月14日迄

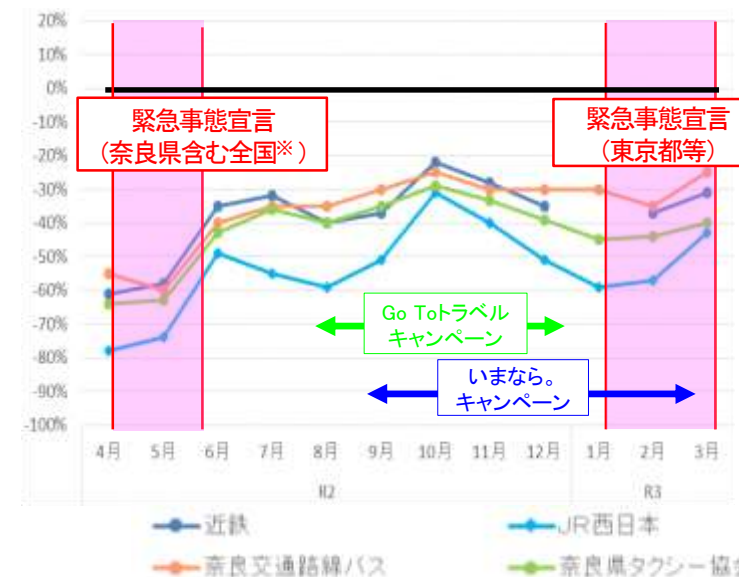
【資料】「V-RESAS(内閣府)、株式会社Agoop『流動人口データ』(令和3年5月7日に利用)をもとに奈良県作成

＜奈良交通路線バスのICカード利用者数の推移＞
(2019年同月比較、1日平均IC件数)



【資料】奈良交通提供データより作成

＜県内交通事業者の減収状況＞ (2019年同月比較)



【資料】近鉄、JR西日本、奈良県タクシー協会公表データ及び奈良交通提供データ注)近鉄(令和3年1月分)は、対前々年同月比は未公表

3. 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応

(2) 感染拡大防止への対応状況

- 交通事業者では、国や県、市町村の支援制度を活用しながら、車内の抗菌・抗ウイルス加工の実施や、換気設備の活用など、**新型コロナウイルスの感染防止対策を実施**。
- 県のホームページにおいて、**感染防止対策が行われていることを周知**。
- 感染拡大防止や、利便性の向上に資する取組を実施する交通事業者に対し、**さらなる支援策を実施予定**。

【感染防止対策】

- バスやタクシーの車内に抗ウイルス・抗菌加工を実施
- バス車内の換気による感染拡大防止対策の実施
- バスやタクシーの運転席に仕切りカーテンを設置



抗菌加工状況(バス)

【県による新型コロナウイルス感染症の拡大防止や利便性向上に資する取組への支援】

補助対象事業者

- 一般乗合旅客自動車運送事業者
- 一般乗用旅客自動車運送事業者

補助対象経費

感染症拡大防止対策、無料公衆無線LAN環境の整備、各種多言語対応、交通系ICカード等各種決済対応等に要する経費

補助率

- 補助対象経費の一定割合を補助
- 国補助と併せ、補助率:2/3

(交通事業者に対する支援事例)

- バス車内における観光情報の充実など、アメニティ向上(本年度実施を想定)



社内観光情報表示(イメージ)

【人との接触機会の削減や利便性向上に繋がる取組】

対象紙チケット(3種類)



モバイルチケットイメージ(奈良交通)

<課題・論点>

- 感染症対策が継続して求められる中、事業者や利用者のニーズを踏まえた必要な支援策を引き続き実施することが重要。
- 「ウィズコロナ・アフターコロナ」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、今のうちから進めることが必要ではないか。