

# 奈良県公共交通基本計画

令和4年3月改定





# 目次

<b>第1章 計画の基本的事項</b> .....	1
1 計画改定の趣旨 .....	1
2 計画改定にあたって .....	3
3 計画の期間 .....	4
<b>第2章 本県の公共交通の現状・課題</b> .....	5
1 公共交通を取り巻く環境 .....	5
2 第1期計画に基づく取組の成果・効果検証 .....	23
3 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応 .....	38
4 第1期計画の指標・目標の推移・達成状況 .....	42
<b>第3章 基本理念及び取組の指針</b> .....	45
1 基本理念 .....	45
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 .....	49
3 取組の実効性を持たせるためのプロセス .....	53
<b>第4章 総合的かつ計画的に推進する施策</b> .....	57
推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組 .....	57
1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実に向けた取組の強化 .....	57
1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用 .....	69
推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上 .....	72
2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上 .....	72
2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備 .....	75
推進施策3 多様な関係者による連携・協働 .....	78
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 .....	78
3-2 公共交通を担う人材の確保・育成 .....	80
推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築 .....	82
4-1 デジタル技術の活用による移手段の確保や利便性向上 .....	82
4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進 .....	84
別表（推進施策3-1（2）関係） .....	86
<b>&lt;参考資料&gt;</b> .....	90
1. 奈良県公共交通条例 .....	91
2. 奈良県公共交通基本計画策定委員会 .....	94



## 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、公共交通を取り巻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」が制定された。この条例に基づき、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、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ほか、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、公共交通を取り巻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ほか、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・登録を要しない住民同士の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。このほか、デジタル技

術を活用したデマンド交通・自動運転や、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・決済など、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・アズ・ア・サービス）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(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な課題となっている。

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。

## 2 計画改定にあたって

### (1) 本計画の位置付け

「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拠り所となる、公共交通施策の基本的な方針を定めたものである。

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。

### (2) 交通分野の計画との関係

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、我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。

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。

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。

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。

### (3) 県の総合的及び他施策分野の計画等との連携

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2022」(2022(令和4)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。

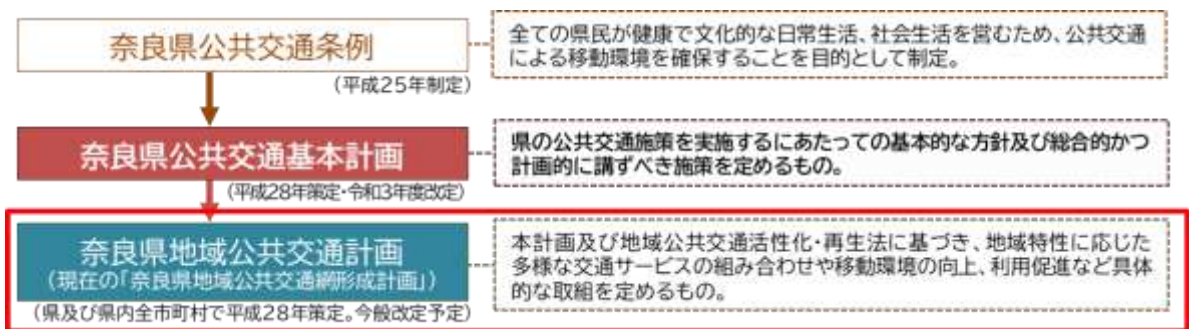
また、密接に関係する計画として、『奈良県南部・東部振興基本計画』(2021(令和3)年3月策定)、『奈良県住生活基本計画』(2022(令和4)年2月改定)、『奈良県地域福祉計画』(2022(令和4)年3月改定)、『奈良県高齢者居住安定確保計画』(2019(平成31)年3月改定)、『奈良県観光総合戦略』(2021(令和3)年7月策定)、『第11次奈良県交通安全計画』(2021(令和3)年7月策定)等があり、地域振興やくらし、福祉、観光振興、交通安全等の観点から、公共交通に関する施策が規定されている。このほか、2014(平成26)年から県内市町村と『まちづくりに関する連携協定』を締結しており、2021(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。

今後も公共交通に関する取組については、こうした計画や協定、政策などと連携していく必要がある。

## 3 計画の期間

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。

### 本計画の位置付け





## 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。

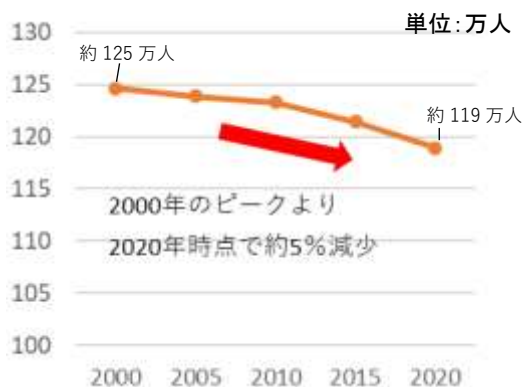
## 県人口の推移



## 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) ライフスタイルの変化

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、企業誘致の積極的な推進など、県内での働く場の増加等により、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。

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、県南部・東部において、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。

本県が実施した「令和3年度県民アンケート調査」では、コロナ禍以降に起きた意識や行動の変化として、「今後、地方分散でUターンやIターンが進むと思うか」の問いに対し、「当てはまる」と答えた県民が38.5%となった。特に20歳代では過半数の51.5%となっており、若い世代を中心に、今後は地方移住が進むと考える県民が多いことが伺える。

また、本県では、自家用乗用車の世帯あたり普及台数が1.08台となっており、生活する上で自動車による移動が一般的あるいは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倍以上に伸びるなど、自動車の保有・使い方に変化の兆しも伺える。

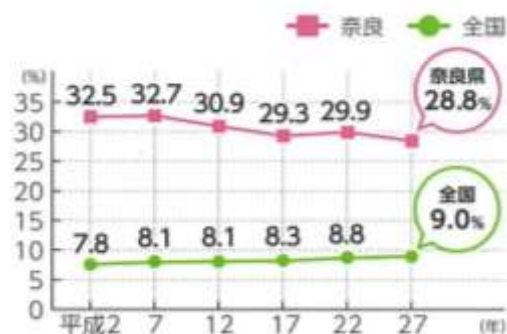
移動手段の選択は個々人の多様な要因に基づくものであるが、このようなライフスタイルの変化に伴い、例えば、県内の勤務先への通勤や勤務前後に子供を保育所等に送迎するための交通需要の増加や、日常的な移動手段として自動車以外の交通手段へのニーズの高まりなど、今後、まちづくりの進展などにも応じて、公共交通の利用ニーズも多様化することが考えられる。

### 県外就業率

1位	埼玉県	29.4%
2位	奈良県	28.8%
3位	千葉県	27.6%
4位	神奈川県	25.5%
5位	兵庫県	14.4%

出典) 総務省「平成27年国勢調査」より作成

### 県外就業率の推移



出典) 奈良県のすがた 2020

### 本県の女性の就業率、共働き世帯の割合

	2010年	2015年
女性の就業率 (20～64歳)	56.5% (全国 64.4%)	62.8% (全国 69.2%)
共働き世帯の割合	37.2% (同 45.4%)	39.7% (同 47.6%)

出典) 総務省「国勢調査」より作成

### 本県の高齢者の就業率

	2007年	2017年
高齢者の就業率 (65歳以上)	19.7% (全国 22.4%)	20.8% (全国 24.4%)

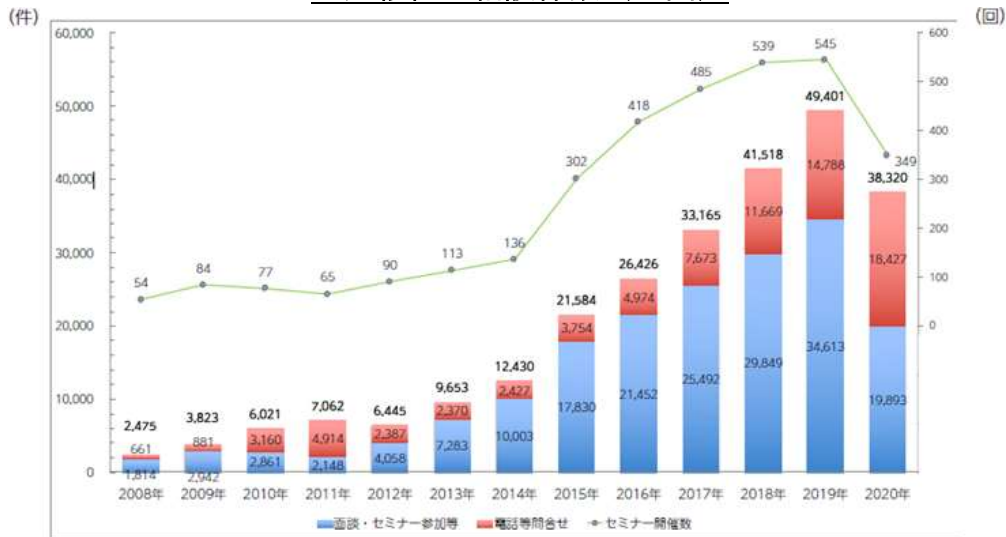
出典) 総務省「就業構造基本調査」より作成

### カーシェアリング台数の推移

	2015年	2020年
全国	16,418台	40,290台

出典) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

### 地方移住の相談件数(全国)



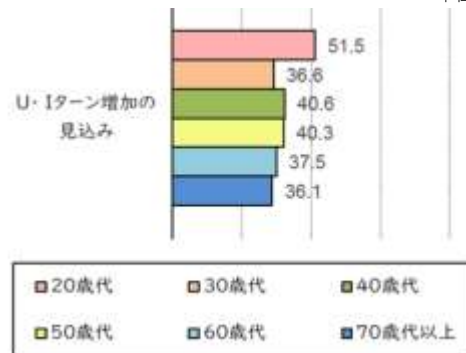
出典) 認定NPO法人ふるさと回帰支援センター

### 奥大和における移住体験住宅の整備 (下北山村)



### 今後、Uターン・Iターンが増加 すると考える県民の割合

単位: %



出典) 奈良県「令和3年度県民アンケート調査」

### (3) 国内・インバウンド観光の動向

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4,502万人は、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。

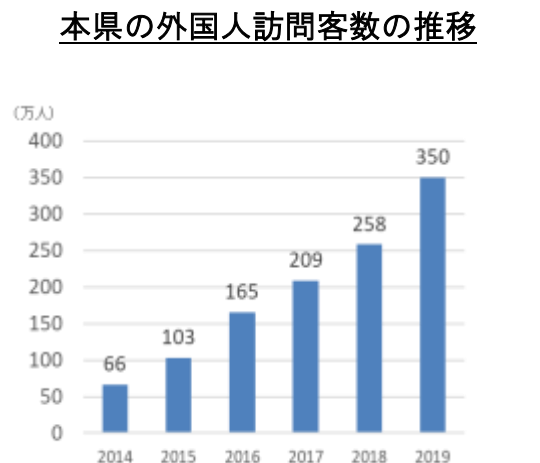
こうしたことから、多くの観光客や修学旅行生が訪れる春や秋を中心に、奈良公園周辺をはじめとする主要観光地では、観光バスや自家用車の交通や乗降が集中し、交通渋滞の発生や、その他公共交通機関による来訪者も含めた利用者の円滑な移動に影響が生じているケースも多い。

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。



注) 2011年より全国共通基準で集計しているため、それ以前の数値とは単純比較できない。

出典) 奈良県観光客動態調査



注) 2020年は、年間の奈良県訪問率（観光庁訪日外国人消費動向調査）が把握できないため、未掲載。

出典) JNTO「訪日外客数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成

#### (4) 交通事業者の経営状況等

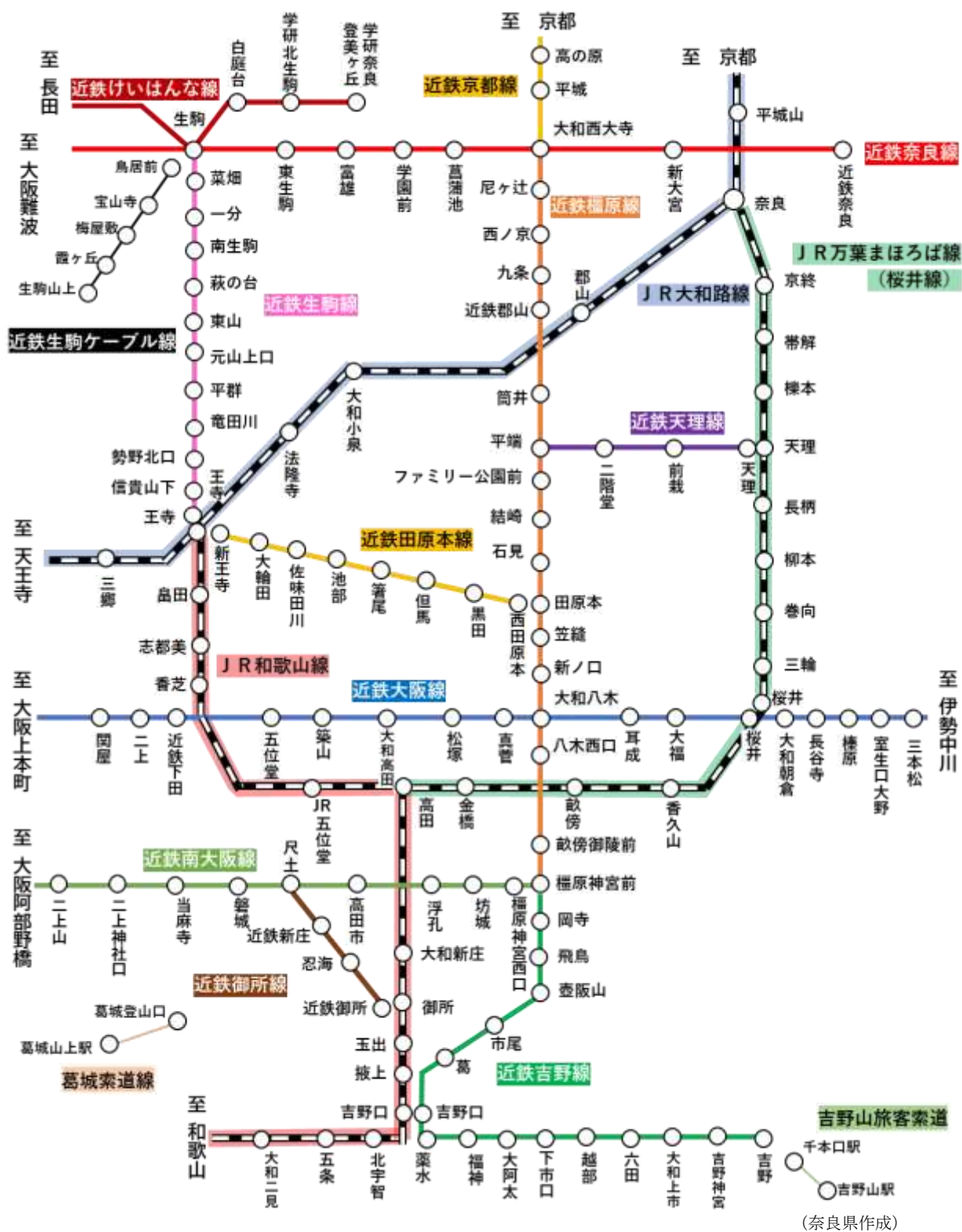
##### ① 鉄道事業等

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、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。

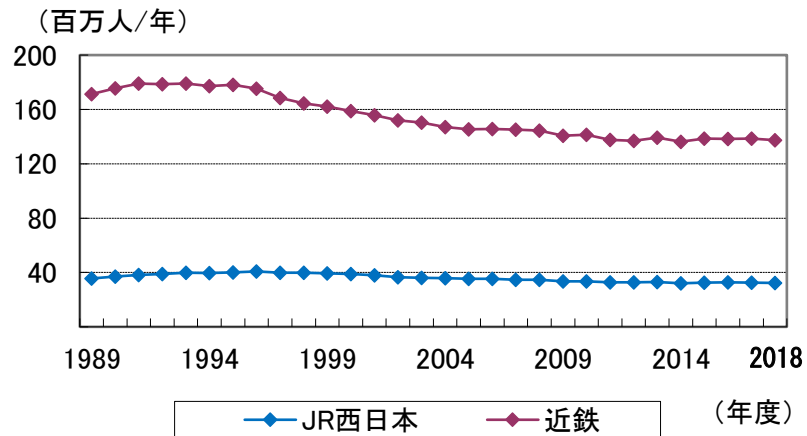
鉄道の乗車人員は、JR西日本、近鉄共に1990年代のピーク時に比べて8割程度まで減少してきたが、近年は下げ止まり、2019（令和元）年時点では前年比で横ばいとなっていた。また、交通系ICカードの普及が進み、2020（令和2）年までに県内の鉄道全線で利用可能となった。

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



### 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。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。

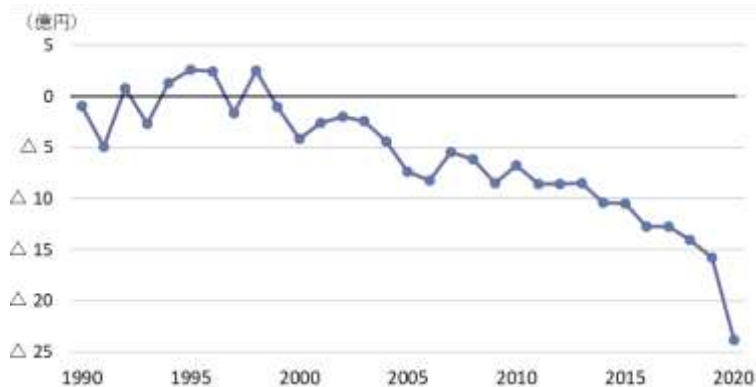
また、県内交通事業者のバス運転手については、必要人員に対して、毎年20～50人程度不足している状況であり、全体の半数を超える運転手が50歳代以上となっている。交通サービスの提供に不可欠な担い手の確保に向け、引き続き関係者と連携した取組が必要である。

### 本県の営業用バス（乗合）輸送人員と人キロの推移



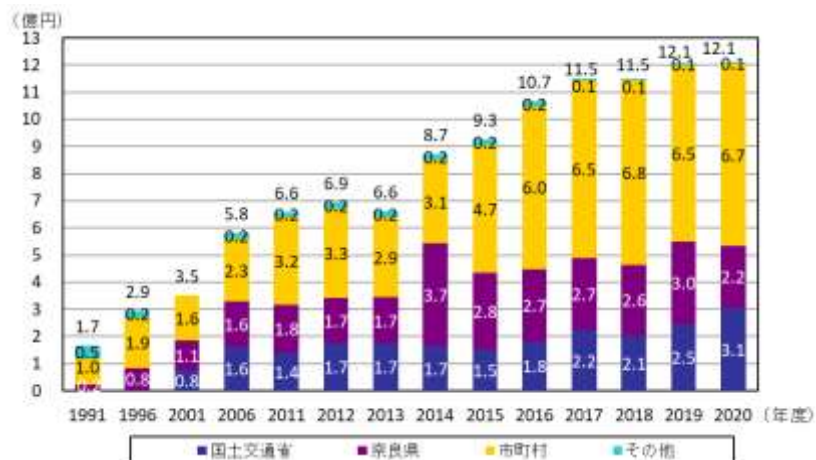
出典) 国土交通省「自動車輸送統計」より作成

### 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



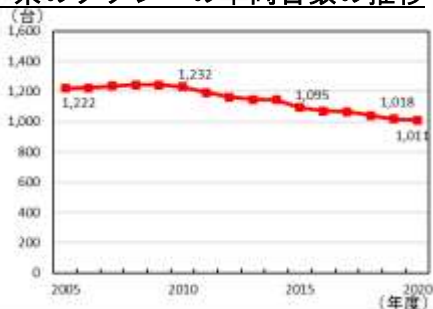
出典) 奈良交通提供データより作成

### ③ タクシー事業

県内では、57事業者が79営業所を有している（2021（令和3）年9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県南部・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。

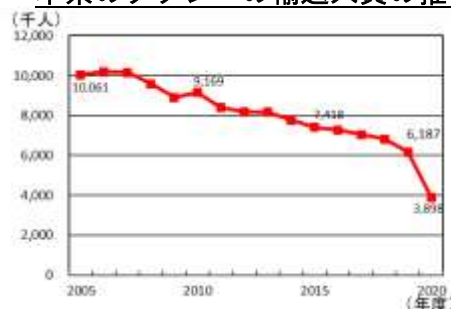
このほか、身体障害者や要介護者等、単独で公共交通機関を利用することが困難な利用者に対象を限定した福祉輸送事業に、県内で311両（令和3年3月末時点）が運行されているほか、一部のタクシー事業者では、市町村からコミュニティバスやデマンドタクシーの運行を受託するなど、地域住民のきめ細やかな移動ニーズを支える取組に参画している。また、高齢者等によるタクシー利用に対し、助成を行っている市町村もある。

**本県のタクシーの車両台数の推移**



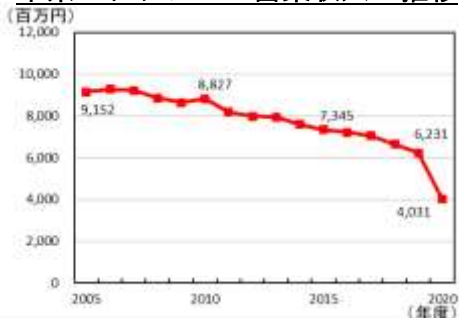
出典) 近畿運輸局奈良運輸支局提供データ

**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

## (5) 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、2021（令和3）年4月時点で、コミュニティバスが31市町村120路線、3連携協議会3路線、デマンド交通が16市町村49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19市町村61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75路線（区域）、無償運送が11市町村33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。

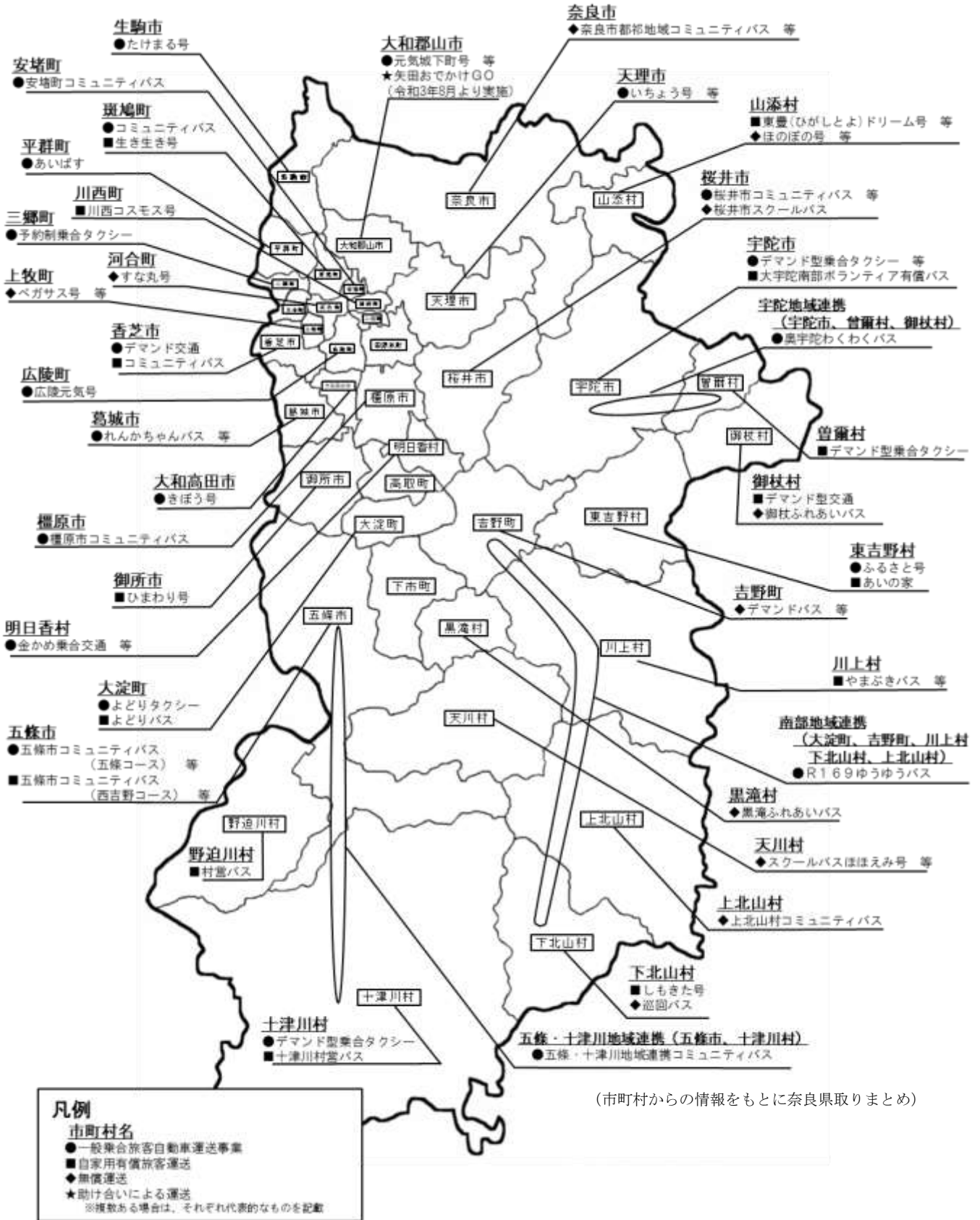
2015（平成27）年10月より、村内の道の駅を乗継拠点とし、コミュニティバスと路線バスの乗継利用者に対し、路線バス乗車券（往復分）を無料配布するとともに、路線バスとコミュニティバスの運行状況に合わせ、発車時刻の時間調整を行い、バスの乗継を担保。



提供)黒滝村

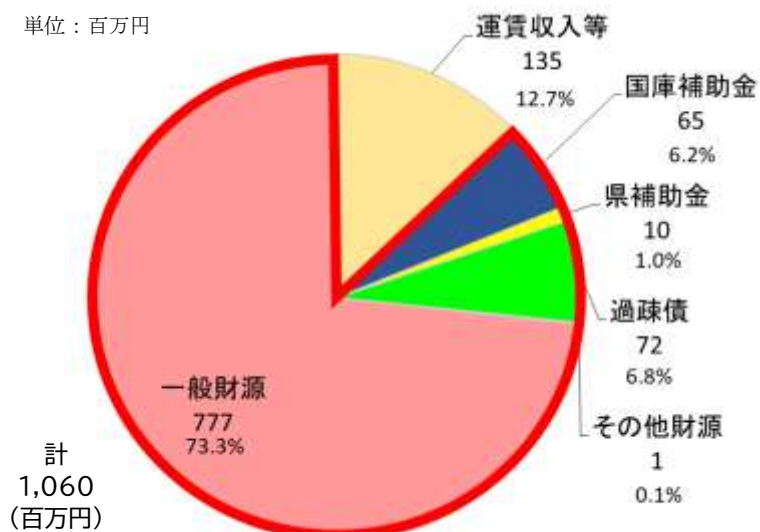
# 県内におけるコミュニティバス等の運行状況

2021(令和3)年4月時点



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)

## (6) 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（第1章1（2）参照）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。

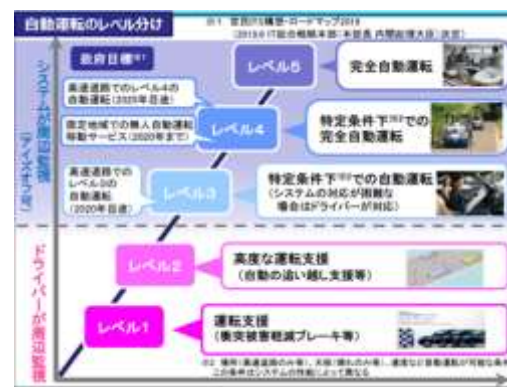
公共交通サービスの向上や交通手段の確保、また、外出機会の増加にもつながりうるこれらの新サービス・技術革新を県内公共交通の維持・充実にどのように活かしていくか検討が必要である。特に、路線バスや定時・定路線のコミュニティバスとしては需要が少なく、事業が成立しづらいエリアでのデジタル技術を活用したデマンド交通や、観光等と連携したMaaSの取組については、意欲を有する市町村や事業者等による社会実験の実施等を通じ、県内各地に展開していくことが有効と考えられる。

### 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」

## デジタル技術を活用したデマンド交通の導入イメージ



出典) 国土交通省資料をもとに作成

## 県内での取組（社会実験など）

### ・奈良公園

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2021(令和3)年2月に奈良県が実施。



### ・平城宮跡歴史公園

園内の周遊促進のため、平城宮跡歴史公園スマートチャレンジの一環として、自動運転車両を用いた園内周遊サービスを提供する社会実験を、平城宮跡歴史公園スマートチャレンジコンソーシアムが2019(令和元)～2021(令和3)年度に実施。

結果を踏まえ、観光MaaSの実現も視野にサービス実用化へ向け検討中。



出典) 国土交通省

### ・ぐるり奈良

外国人観光客の周遊を促すため、アプリ「ぐるり奈良」で写真撮影やSNSへの投稿に適したスポットを紹介し、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(ISID)、デンソー、奈良交通の3社が2019(令和元)年度に共同実施。



提供) 奈良交通



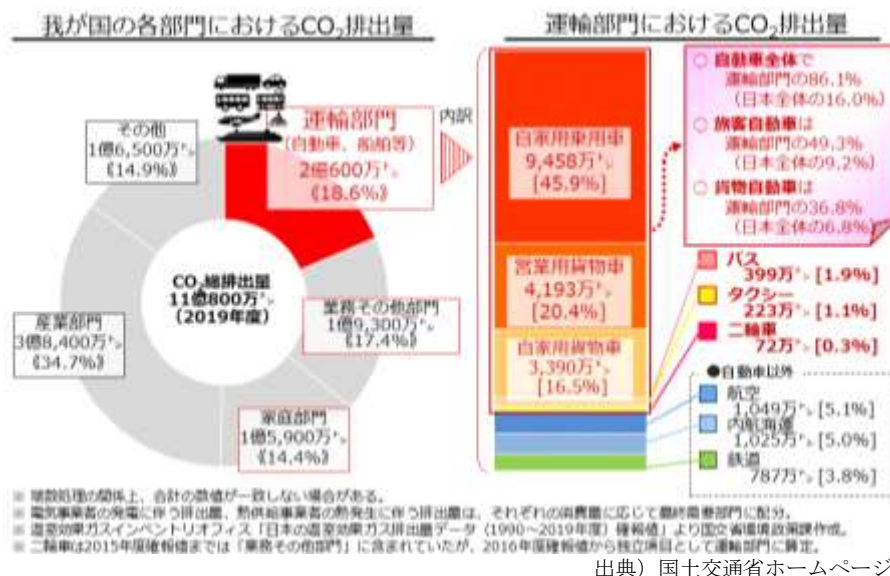
## (7) 持続可能な社会の実現に向けた社会的要求

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。

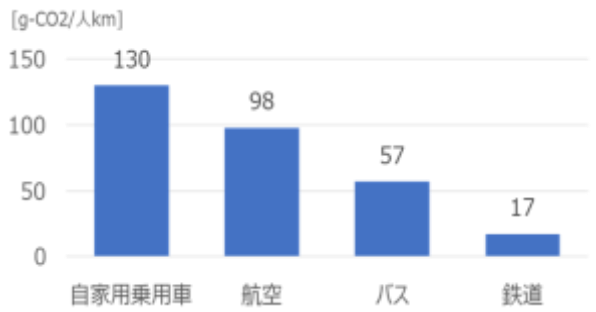
また、世界的な気候変動に対処するため、2015（平成 27）年策定のパリ協定において、工業化以前からの気温上昇を 2℃未満に抑制すること等が世界共通の長期目標とされている。我が国においても、2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことが政府目標とされており、交通分野においても、温室効果ガスの排出量の削減が求められる。なお、運輸部門における二酸化炭素排出量は国全体の 18.6%を占めており、そのうち 86.1%（国全体の 16.0%）が自動車によるものである。また、全体の 14.4%を占める家庭からの二酸化炭素排出量のうち、26.4%を自動車占めている。輸送量あたりの二酸化炭素排出量を比較すると、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



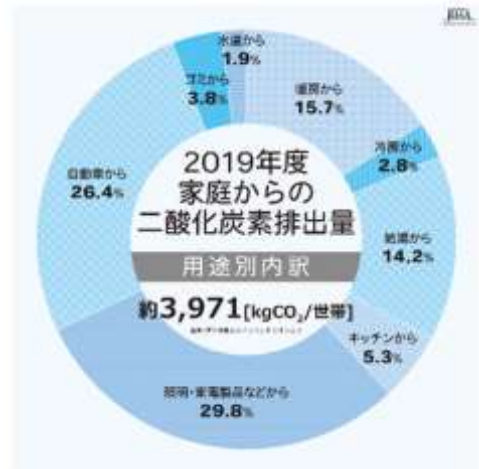
## 輸送量あたりの二酸化炭素排出量 (2019 (令和元) 年度)



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

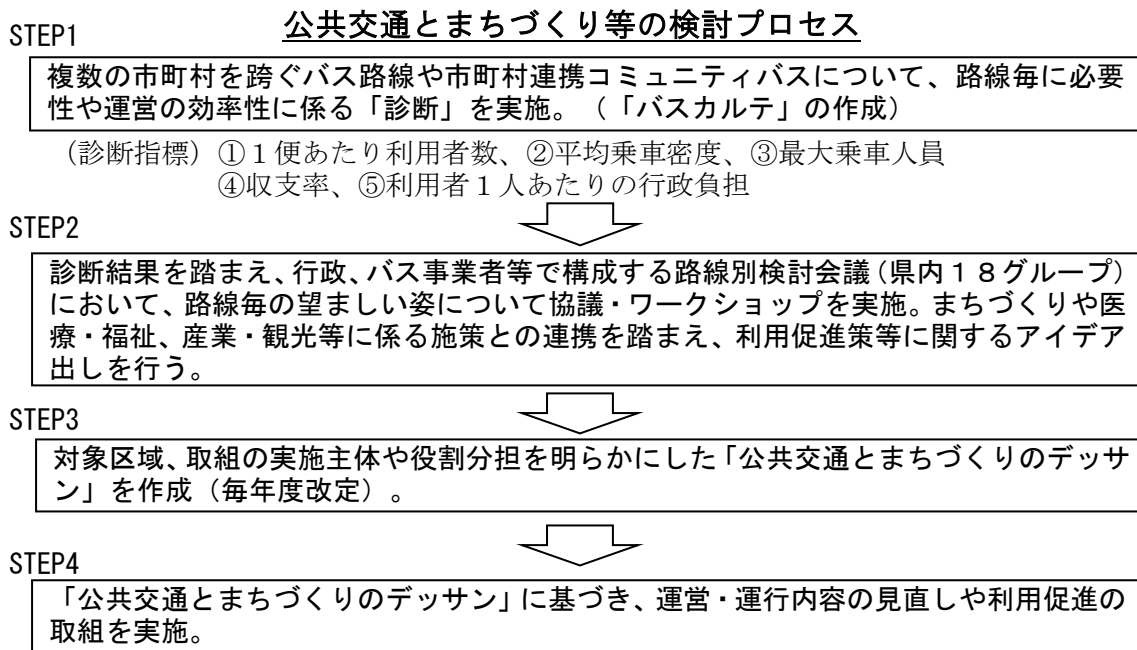


出典) 全国地球温暖化防止活動センター  
ホームページ

## 2 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。



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、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。

### 貨客混載の実施



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、一定の成果を挙げてきた。

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。

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散見された。

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、取り組んだ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ものも見受けられた。

こうしたことも一因となり、対象系統の中には、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。

「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・見直しにつき、検討が必要である。

### 対象バスシステムの診断結果の推移

	2016 <sup>※1</sup> 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 <sup>※2</sup> 運行年度
5指標を全て満たす系統 <sup>※3</sup>	30 (81%)	30 (83%)	30 (83%)	25 (71%)	20 (57%)	29 (83%)
満たさない指標がある系統 <sup>※3</sup>	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)

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31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。

## (2) バリアフリー化の推進

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。

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。

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。

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73.2%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。

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、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」といった、面的な取組と連携することが重要である。また、施設の設計等にあたっては、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<sup>※1</sup>の考え方を踏まえることが必要である。

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<sup>※2</sup>」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。

※1：このほか、施設の設計等にあたり、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）」）

## 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〉

## 路線バスに導入されたノンステップバス車両



提供) 奈良交通

### (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、2016（平成28）年度から2021（令和3）年10月までに9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、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、2020（令和2）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。



□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

□バス停上屋等

[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)



石舞台バス停



真美ヶ丘センターバス停

□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) 交通拠点・観光アクセス整備

##### ① 観光客等の受入れ拠点の整備

本県では、事業者の対応や利用者のモラルに頼るだけでなく、観光地や市街地周辺の交通需要全体を適切に管理する「交通需要マネジメント」の考え方に基づき、以下のような取組を進めてきた。

##### i) 奈良公園バスターミナル・県営奈良めぐり平城宮跡前自動車駐車場の整備

奈良公園バスターミナルは、観光バス専用の乗降場として 2019（平成 31）年 4 月に運営を開始し、周辺の歴史文化の学習施設や、展望スペース、飲食物販店等のアメニティ施設を併せて提供している。最大で 1 日に約 280 台の観光バスが利用するなど、周辺の渋滞緩和や観光客へのおもてなし環境の向上に貢献している。

また、平城宮跡南側地区においては、本格的な公園整備に着手するまでの暫定施設として、乗用車 130 台・観光バス 30 台の駐車可能な県営奈良めぐり平城宮跡前自動車駐車場を整備し、2021（令和 3）年 10 月に供用を開始した。これにより、イベント開催時の混雑緩和やシェアバイクポートの設置など来園者の利便性向上を図るとともに、奈良公園バスターミナルを利用する観光バスの駐機場としても活用している。

##### ii) 奈良県コンベンションセンターにおけるバスターミナル設置

本県にこれまでなかった本格的な大規模国際会議場として 2020（令和 2）年 4 月にオープンした奈良県コンベンションセンターにおいては、バスターミナルや 400 台収容の駐車場を整備した。バスターミナルにおいては、空港リムジンバスや奈良市内「ぐるっとバス」のバス停を設置することで、会議参加者や長期滞在客の周遊観光の促進を図っている。

奈良公園バスターミナル



奈良県コンベンションセンターバスターミナル



提供) 奈良交通

## ② 観光地への交通アクセスの強化

### i) 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。

### < 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）

#### 世界遺産周遊急行の運行ルート



○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）

十津川観光特急バスのPRポスター



提供）十津川村

ii) 奈良市内「ぐるっとバス」の運行

奈良市中心市街地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、パークアンドライド駐車場を設置するとともに、奈良中心市街地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向上及び鉄道や空港リムジンバスとの乗り継ぎ利便性向上を図る目的から、運行ルートの再編（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）、大和西大寺駅南口への乗り入れ（2021（令和3）年）などの取組を進めてきた。ぐるっとバスの運行と合わせて、公共交通による周遊観光を促進するため、木簡型の日乗り放題乗車券の企画・販売を行ってきた。ぐるっとバスの利用者数は、2016（平成28）年秋期の3,273人/日から2019（令和元）年秋期には4,083人/日に増加し、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。

## 「ぐるっとバス」運行ルートとパークアンドライド駐車場位置図



2021（令和3）年10月時点

## 「ぐるっとバス」



## 木簡型一日乗車券



今後、これらの取組実績や成果等も踏まえつつ、さらに観光分野と連携するとともに、交通需要マネジメントの考え方にに基づき、受入れ拠点等の整備や観光地における周遊性を高める取組を継続的に行っていくことが重要と考えられる。

## (5) 県内市町村の取組へのきめ細やかな支援

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。

### 市町村の取組への支援実績

2022(令和4)年1月末時点

#### 地域公共交通計画等の策定

##### [2016年度]

- ①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
- ②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
- ③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]

- ①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
- ②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]

- ①天理市:地域公共交通網形成計画の策定
- ②御所市:JR御所駅の駅舎活用に向けた検討
- ③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]

- ①川西町:企業共同運行バスの実現可能性の調査
- ②吉野町:地域公共交通網形成計画の策定

##### [2020年度]

- ①明日香村:移動ニーズの実態把握に向けた調査
- ②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
- ③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]

- ①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

## コミュニティバスの再編等の実証運行

[2016 年度]

- ①五條市:市内3地域において新たなデマンド交通の導入

[2017 年度]

- ①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
- ②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
- ③十津川村:村営バスをデマンド交通に転換

[2018 年度]

- ①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
- ②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
- ③十津川村:デマンド交通の運行エリアの拡大

[2019 年度]

- ①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
- ②十津川村: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]

- ①宇陀市:自家用有償コミュニティバスの運行
- ②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]

- ①五條市:市内3地域において新たなデマンド交通の導入
- ②宇陀市:自家用有償コミュニティバスの運行
- ③平群町:町内全域においてデマンド交通の導入 など

## 公共交通の利用環境整備

[2016 年度]

- ①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]

- ①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
- ②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]

- ①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
- ②王寺町:路線バス停留所へのベンチ設置
- ③東吉野村:コミュニティバス車両の更新

[2019 年度]

- ①五條市:コミュニティバス車両へのICカード車載器の設置
- ②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
- ③王寺町:路線バス停留所の上屋整備(設計)

[2020 年度]

- ①宇陀市:デマンドタクシーの経路構築システムの導入
- ②御所市:JR吉野口駅への多機能トイレの整備
- ③王寺町:路線バス停留所への上屋整備
- ④上牧町:路線バス停留所へのベンチ設置
- ⑤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]

- ①明日香村:路線バス停留所への上屋整備
- ②上牧町:路線バス停留所へのベンチ設置
- ③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 など



## (6) 災害等緊急時の対応及び交通安全の取組

公共交通は地域の移動手段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。

現在、災害等緊急時の輸送力の確保に関しては、「奈良県地域防災計画」「大規模広域災害時におけるバスによる緊急輸送に関する協定」「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、県と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が協力して取り組むこととなっている。

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。

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。

### 交通事故死者数に占める高齢者の状況



出典「第11次奈良県交通安全計画」の概要

### 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

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、県内での移動については、減少幅は小さいものとなった。また、2020（令和2）年春から夏の時期においては、近隣での買い物が増えるなどして、地元エリア内での行動が増えたと考えられる。

また、初めての緊急事態宣言発令以降、テレワークやウェブ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県内でも増えており、県民等の移動の減少につながっている可能性がある。本県が実施した「令和3年度県民アンケート調査」においても、感染拡大地域への不要不急の往来を控えているとした人が8割を超えたほか、余暇の外出先に県内を選ぶ、あるいは、娯楽のために外出する頻度や機会が減ったと回答した人の割合が6割前後となるなど、県民の外出の範囲や頻度に大きな影響を与えていると考えられる。

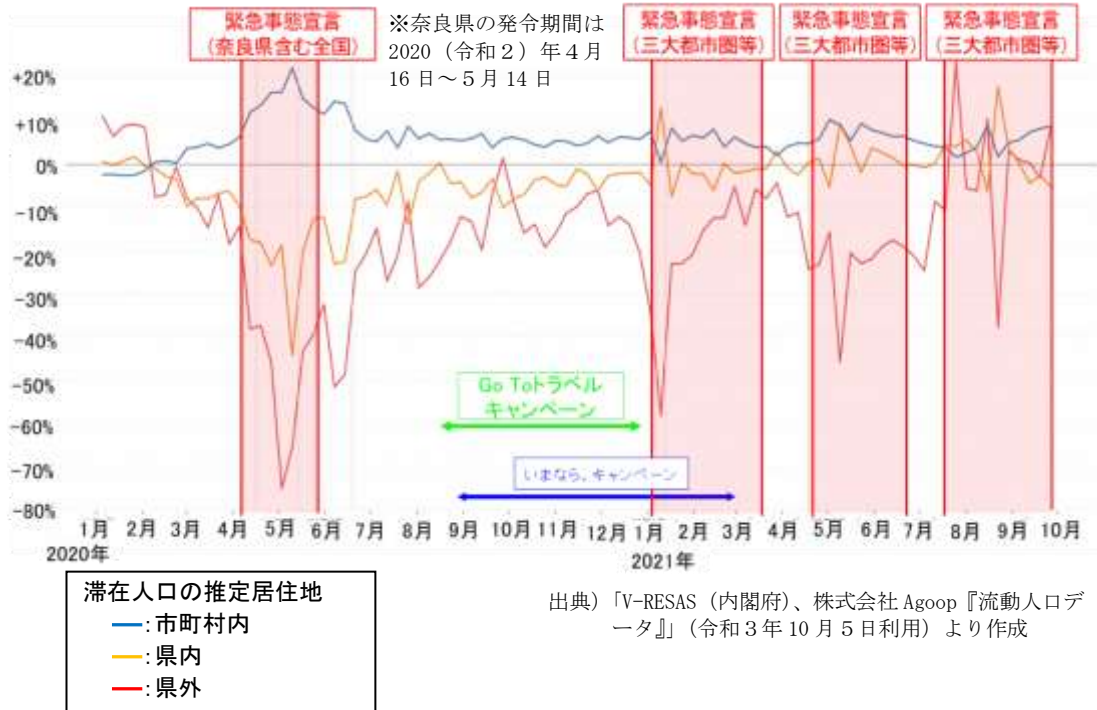
こうした人の移動の変化は、公共交通の利用者数にも大きな影響を与えている。一例として、2020（令和2）年において、奈良交通の路線バス利用者数が、2019（令和元）年の同月に比べ、平日は最大約5割、休日は最大約7割減少したとのデータがある。

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少している。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。

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。

## 本県の代表観測地点における滞在人口の動向

(本県内の代表観測地点(8箇所)における滞在人口を2019(令和元)年同週との比較で示したもの)



## 県内における買い物の動向

(小売店の販売額を2019(令和元)年比増減率で示したもの)

- 2020(令和2)年5月
  - 百貨店・スーパー : -7.1% (全国: -13.5%)
  - ドラッグストア : +8.8% (同: +6.4%)
- 2020(令和2)年6月
  - 百貨店・スーパー : +0.5% (同: -2.3%)
  - ドラッグストア : +6.2% (同: +6.4%)

出典) 経済産業省「2020年商業動態統計年報」より作成

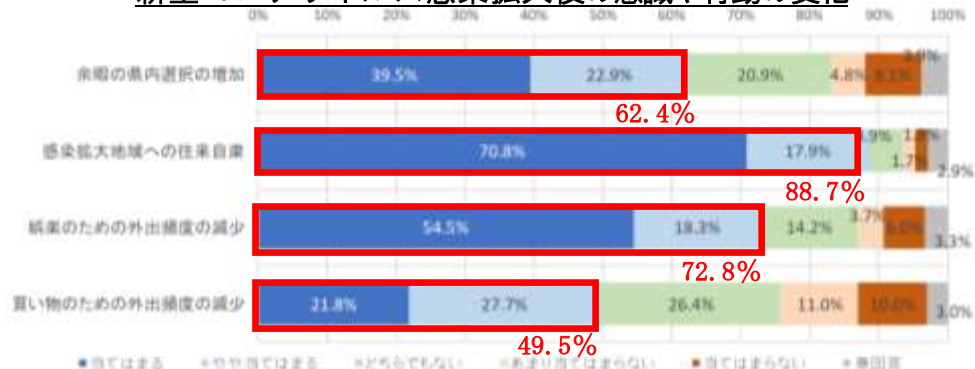
## 県内事業者の新型コロナウイルス感染拡大防止に係る取組内容



注) 緊急事態宣言発令時とは、2020(令和2)年4月7日を基準日とする

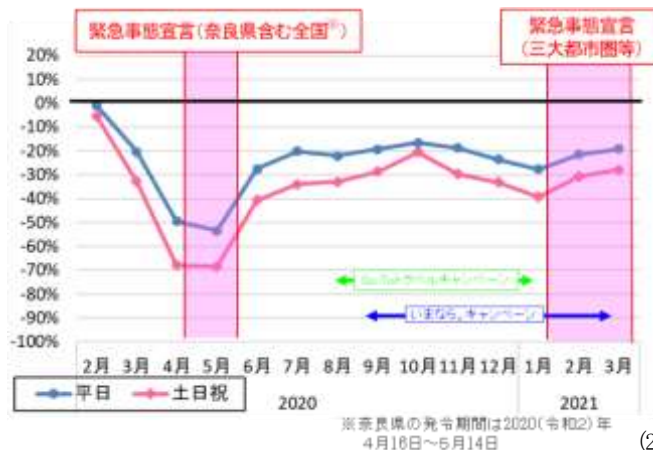
出典) 奈良県「令和2年度職場環境調査」より作成

## 新型コロナウイルス感染拡大後の意識や行動の変化



出典) 奈良県「令和3年度 県民アンケート調査」より作成

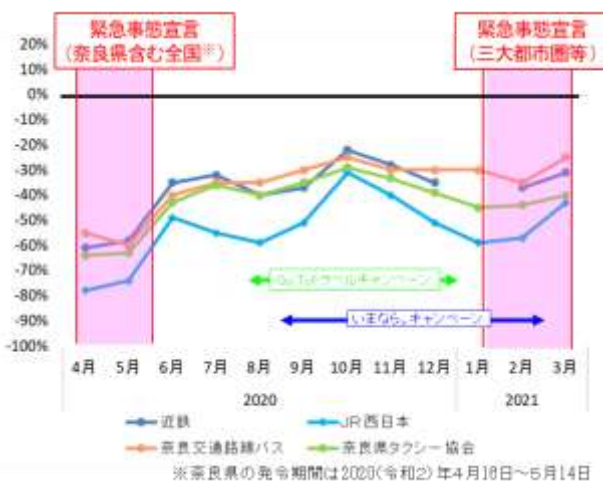
## 奈良交通路線バスのICカード利用者数の推移



(2019(令和元)年同月との比較)

出典) 奈良交通提供データより作成

## 県内交通事業者の収入推移



(2019(令和元)年同月との比較)

出典) 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より作成  
注) 近鉄の2021(令和3)年1月分は未公表

## (2) 感染拡大防止への対応状況

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。

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。

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。

### バス車両の抗菌・抗ウイルス加工



提供) 奈良交通

### スマートフォン等で購入可能なモバイルチケット



提供) 奈良交通

#### 4 第1期計画の指標・目標の推移・達成状況

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	
<b>住んでよし</b> 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	<b>推移・達成状況</b>
常住人口（国勢調査、5年毎）	1,364,316人（2015） →1,324,473人（2020）
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）	29.5%（2015）→34.0%（2021）
<b>働いてよし</b> 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	<b>推移・達成状況</b>
従業人口（経済センサス-活動調査、5年毎）	427,579人（2012） →434,135人（2016） ※経済センサス-活動調査2021年調査の結果については2022年度以降に公表予定。
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）	29.5%（2015）→34.0%（2021）

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） ※2,623万人（2020）
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） ※1,432,980人（2020）
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）	29.5%（2015）→34.0%（2021）

移動ニーズに応じた交通サービスの実現	推移・達成状況	
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	公共交通利用者の増減率： -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	—	
<b>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</b>		
<b>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</b>		
<b>指標</b>	<b>目標</b>	<b>推移・達成状況</b>
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	
<b>県内の一市町村内完結のコミュニティバス</b>		
<b>指標</b>	<b>目標</b>	<b>推移・達成状況</b>
過去3年間の利用者平	コミュニティバスを	

均増減率	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。

<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 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、幅広く捉える</p>		
<b>バリアフリー化</b>		
<b>指標</b>	<b>目標</b>	<b>推移・達成状況</b>
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導入率	70% (2020 年度末)	65.9% (2015) → 73.2% (2020)
<b>接続</b>		<b>推移・達成状況</b>
主要駅（1 日あたり平均乗降客数 3,000 人以上）における <ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバス運行数／バス接続本数</li> <li>・タクシー乗り場があること</li> </ul>		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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地の運営時間（病院・公共施設・商業施設等）</li> <li>・輸送手段間の乗換え（鉄道・路線バス・コミュニティバス等）</li> </ul>		輸送手段間の乗換えに係るダイヤの整合性の例 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・東吉野村内の集客施設における路線バスとコミュニティバスとの接続 等</li> </ul>



### 第3章 基本理念及び取組の指針

#### 1 基本理念

- 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  | 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            |
| ◎豊かな「都」をつくる  |   |
| ◎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、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。

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、路線バス等の地域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」を都道府県に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・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"> <li>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</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>鉄道駅からの二次交通</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
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"> <li>鉄道や路線バスの空白地における移動</li> <li>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</li> <li>鉄道駅や主要バス停からの二次交通</li> </ul>
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"> <li>生活圏内の移動のうち、主に流動量が少ないもの</li> <li>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</li> </ul>
施設バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校、病院、宿泊施設、商業施設など特定の目的地への移動</li> </ul>
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"> <li>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</li> </ul>

※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。

### ① 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、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。

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。

## ② 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<sup>\*</sup>」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。

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」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

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

### 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。

### ② データに基づく実証的アプローチ

絶え間なく移動ニーズをつかむためには、現行の各路線などに係る利用者数やコスト等のデータに基づき、実態を把握することは必要不可欠である。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。

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。

### ③ PDCAサイクルによる定期的検証

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改善していく必要があり、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。

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。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。



## 第4章 総合的かつ計画的に推進する施策

本計画の基本理念を実現するため、下記の4つの施策を推進するとともに、各推進施策について、小項目毎に、「取組方針」、「具体的な取組」及び「成果指標・目標」を定める。また、推進施策3及び4については、推進施策1及び2の実現を支える「横軸」として位置付ける。

なお、本章の成果指標・目標については、特段の記載がない場合は2026（令和8）年度末時点とする。

**推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組**

**推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上**

**推進施策3 多様な関係者による連携・協働**

**推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築**

### 推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

#### 1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実に向けた取組の強化

##### (1) 「地域公共交通計画」の策定促進

###### ■ 取組方針

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」の改正により、都道府県及び市町村に対し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針や目標、目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項等を定める「地域公共交通計画」の策定が努力義務として位置付けられた（第1章2（2）参照）。

本県では、2016（平成28）年に策定した「奈良県公共交通基本計画」の基本的な方針を「地域公共交通網形成計画」の基本方針とし、①計画の区域、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盛り込み、「奈良県地域公共交通網形成計画」として、2016（平成28）年3月に県及び県内全市町村で策定したところである。

この「奈良県地域公共交通網形成計画」を引き継ぎ、強化するかたちで、地域の交通に関する具体的な取組を記載した「奈良県地域公共交通計画」（仮称、以下同じ。）を県及び県内全市町村が共同で策定する。

また、各市町村における「地域公共交通計画」の策定を促進する。

## ■ 具体的な取組

- ① 県内の広域的な移動に係る公共交通の維持・充実を図るため、県全域を対象区域とする「奈良県地域公共交通計画」を、県及び県内全市町村が共同で策定する。策定に当たっては、本計画に示す基本的な考え方を「奈良県地域公共交通計画」の「基本的な方針」として位置付ける。また、後述する『公共交通とまちづくり等の検討プロセス』の強化や「地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上」の具体的な取組内容を「実践編」として盛り込むこととする。
- ② 主に当該市町村区域内での移動ニーズに応じた公共交通の維持・充実に係る基本的な考え方や、具体的な取組を定める市町村毎の「地域公共交通計画」の策定について、国（近畿運輸局等）とも連携し、支援する。

## ■ 成果指標・目標

- 「奈良県地域公共交通計画」の策定（「奈良県地域公共交通網形成計画」を改定）：県及び県内全市町村が共同で、2022（令和4）年度に策定
- 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

### 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」



出典) 国土交通省

### 地域公共交通計画において定める主な事項

- ・地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ・計画の区域
- ・計画の目標
- ・目標を達成するために行う事業・実施主体
- ・計画の達成状況の評価に関する事項
- ・計画期間
- ・その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

出典) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第2項

## (2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

### ■ 取組方針

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、将来にわたり県内の公共交通の維持・充実を図るため、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。

このような取組の推進にあたっては、第1期計画に基づく取組において見受けられた、①補助対象のバス路線以外の輸送資源が付随的な位置付けにとどまること、②単年度で実行でき、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（第2章2（1）参照）を十分に踏まえることが必要である。

このため、本計画に基づく検討プロセスにおいては、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で取り組む。

### ■ 具体的な取組

- ① 第1期計画に基づく「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の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、会議のメンバーについても、行政、バス事業者等の従来からの参加者に加え、鉄道事業者やタクシー事業者、送迎バスを運行している施設、さらには地域づくり団体や観光地域づくり法人（DMO）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 同 STEP 3 にて路線毎に策定してきた「公共交通とまちづくりのデッサン」(以下この項において「デッサン」という。)は、現状の課題や計画されているまちづくり等のプロジェクト、公共交通に関する改善や取組の提案を青写真として列記するとともにエリア図に落とし込んだものである。しかし、先述のとおり、単年度で関係者間の連携が乏しい取組も多く見られ、複数年に亘り、「バスカルテ」の「診断指標」において「要改善」が続く路線が見られるなど、取組に関する課題も明らかとなっている。

このため、本計画に基づく「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」においては、新たに STEP 4 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。

この「重点取組事項」では、実施主体、関係者間の役割分担、活用する支援制度等、どのように見直しを進めるかを明示することとし、関係者のより主体的な参画を推進する。また、対象期間を 3～5 年程度の中期とすることで、単年度毎になりがちであった取組内容についても、時間軸を持った形で進めることが可能となると考えられる。

これにより、デッサンで示された改善提案や実現したいビジョンをより具体化し、かつ関係者による一致したコミットメントの下で、一定期間内に実現することを図る。

想定される取組事例としては、例えば、広域路線バスと、並行して走る鉄道路線との、役割分担の抜本的な見直し・路線再編や、各公共交通モードが最大限に活用される一体的な利用促進策といった、より広い視野からの取組の検討・実施が考えられる。

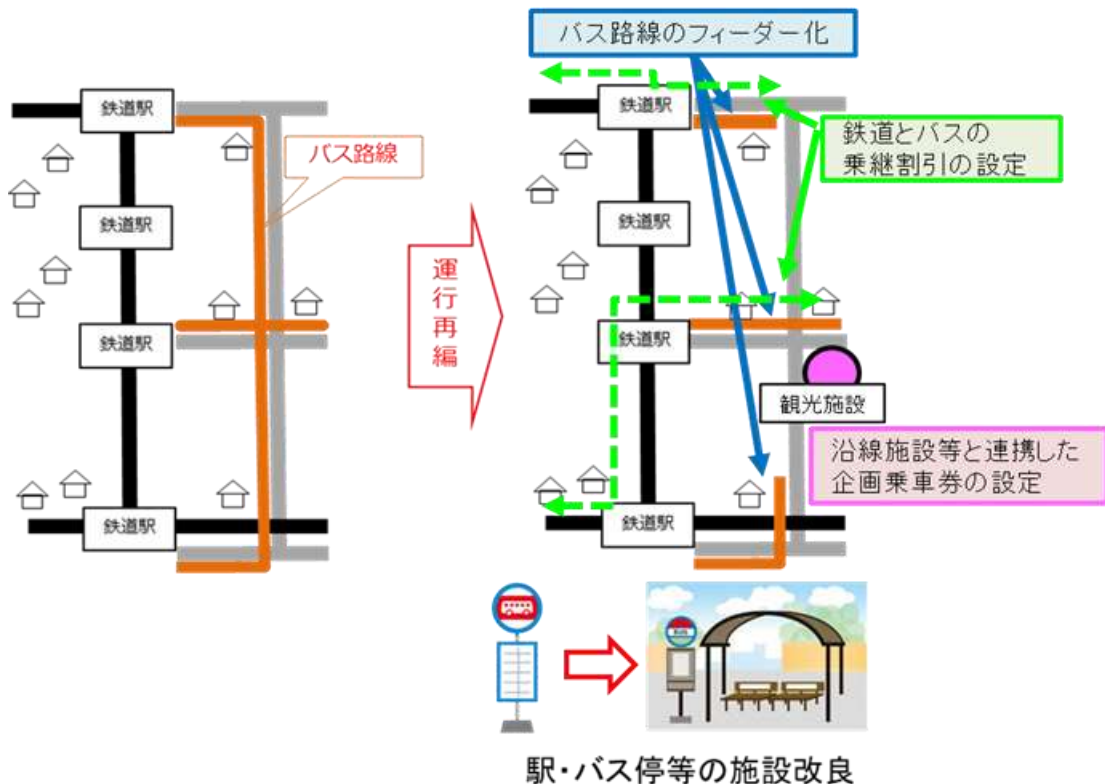


想定される取組事例の一連の流れ:

市町村を跨いで運行する路線バスと、並行する鉄道路線について、役割の抜本的な見直しを検討する場合

- 鉄道路線を幹線交通として、路線バスはこれに接続するフィーダーの役割を担うと位置付け、フィーダー交通の需要量に応じ、路線バスとするかコミュニティバスとするかを検討することとする。
- まず、初年度に地元自治体において住民に対するニーズ調査等を行い、現時点での利用状況や潜在的な需要を把握する。
- 次年度に、地元自治体と交通事業者が共同で再編手法に応じた費用計算を行い、運営形態を決定するとともに、利用者である住民の負担軽減策（例：鉄道とバスの乗継割引の設定）や周辺の観光資源・施設を活用した利用促進等を検討する。
- 3年度目には、フィーダー化したバスの運行や利用促進策につき、社会実験を行った上で、本格運行に移行する。
- こういった一連の検討の流れと併せて、駅やバス停等、乗り継ぎ円滑化のための施設改良や、デジタル技術を活用した利便性向上策（例：モバイルチケットの発行、バス・鉄道利用時に近隣の店舗等で使用できるクーポンの発行）などを進める。特に、ソフト施策については、多様な関係者によるトライ&エラーを恐れない様々なアイデアの検討や実施を進める。

### 見直しイメージ



(奈良県作成)

- ③ このように、新たな「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」における「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、現在、「路線別検討会議」で議論が行われていないエリアについても、市町村や交通事業者等の関係者により、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「エリア公共交通検討会議」の設置を促進する。（3-1（1）②参照）

## ■ 成果指標・目標

- 「重点取組事項」として、運行ルートの再編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%

### 路線バス「八木新宮線」

橿原市、大和高田市、葛城市、御所市、五條市、野迫川村、十津川村による  
現行の「路線別検討会議」における協議・取組の対象路線



提供) 奈良交通

「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」のフローと「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の診断指標」について、次頁以下に記載する。

## <第1期計画における「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」とその課題>

### 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）

- 南部・東部中心に **25 路線・45 系統**（2012（平成 24）年度 事業者申入れ）

### STEP 2

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、保健、教育、観光、産業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。

〔現状の課題〕

- 補助対象の**バス路線維持**に関する議論が**中心**

### 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**デッサン**」を作成（毎年度改定）。

〔現状の課題〕

- 改善事例も見られるが、**単年度**限りかつ**関係者間の連携が乏しい**取組も多い**複数年、「要改善」**が続く路線もある

### STEP 4

「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。

〔現状の課題〕

- **運行や施設整備等に対する県の現行の支援措置等は必ずしも連動していない**

以上の課題を踏まえて、検討プロセスのフローに新たなSTEPを追加し、改善・強化を図る。（次頁参照）

## <改定計画における「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。

## 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の診断指標

- 本計画における路線バス等の診断指標については、根拠データの推移を踏まえ、第1期計画と同じ値とする。
- 今後、新型コロナウイルス感染症の影響や「新しい生活様式」などの様々な要因を踏まえ、必要と認められる場合には、見直しを検討する。

診断指標	第1期計画		本計画	
	改定の根拠としたデータ	設定値	根拠データ	設定値
1便あたり利用者数(乗車人員)	県内のデマンドタクシーにおける平均乗車人員: 3.2人(2012(平成24)年度運行実績)	3.0人	3.4人 (2019(令和元)年度)	3.0人
平均乗車密度	乗合として2人以上	2.0人	2.0人	2.0人
最大乗車人員	ジャンボタクシーの乗車定員:10人	10.0人	10.0人	10.0人
収支率	県内のデマンドタクシーの収支率: 19.8%(2012(平成24)年度運行実績)	20% (市町村連携)	17.2% (2019(令和元)年度)	20%
	『25路線・45系統』の平均収支率: 46.8%(2014(平成26)年度運行実績)	40% (路線バス)	45.0% (2019(令和元)年度)	40%
利用者1人あたりの行政負担	県内のデマンドタクシー1人あたりの平均行政負担額: 1,903円/人(2012(平成24)年度運行実績)	2,000円	2,135円 (2019(令和元)年度)	2,000円

なお、収支率をはじめとする診断指標を満たしていない場合に、そのことをもって直ちにサービス水準の切り下げが必要と判断されるものではなく、より移動ニーズに適した交通モードへの転換や適切な運行ダイヤの設定等の利便性向上を図る取組を検討するとともに、適切な利用促進策を実施。

- 根拠データについては、同一時点で全てのデータが揃う2019(令和元)年度のものを記載している。  
[参考]2020(令和2)年度の平均収支率は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減を受けて39.0%。

### (3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入

#### ■ 取組方針

地域公共交通の維持・充実を図る検討においては、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、いわゆる「クロスセクター効果」もベンチマークとして有用であるという考え方（第3章2（2）参照）に基づき、その算定結果を公共交通施策へのフィードバックに活用する考え方も生まれてきている。

例えば、公共交通サービスが提供されない場合に必要となる、買い物、通院（往診）、通学等の移動を支援するために行政が支出する額を「可視化されていない価値」とみなし、公共交通サービスの運行に対して行政が負担する額と比較することで、可視化されていない公共交通の効果（クロスセクター効果）を示すといった試行的な取組を通じ、市町村における公共交通サービス提供に係る多面的な議論を促進する。

#### ■ 具体的な取組

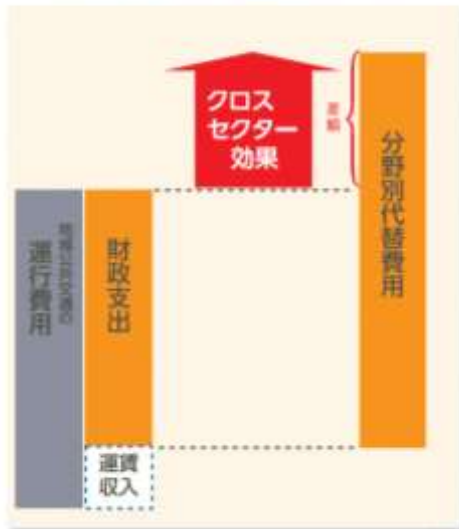
- ① クロスセクター効果の考え方・意義や公共交通施策へのフィードバックについて、「エリア公共交通検討会議」や研修会等の場を通じて県より発信し、市町村と認識を共有する。
- ② 国土交通省北陸信越運輸局が試行的に作成した簡易算出ツールを参照し、パイロット事業として県内の数エリアでクロスセクター効果の試算を行う。その結果に基づく課題の抽出を行った上で、「エリア公共交通検討会議」等での協議を経て奈良県版算出ツールを作成する。
- ③ 県版算出ツールを用いる、又は参照し、各「エリア公共交通検討会議」等においてクロスセクター効果を公共交通施策の多面的な議論に活用するとともに、併せて財源確保策のあり方等について研究する。

#### ■ 成果指標・目標

- パイロット事業として、クロスセクター効果の試算件数：  
3件〔2022（令和4）年度〕
- 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

## クロスセクター効果

### 地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



### クロスセクター効果の算定について(例)

#### 通院に利用されているバス路線

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



#### 通院のためのタクシー券配布 (円/年)

- = バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 (人/日)
- × 1人1回当たりタクシー券配布費用 (円/人回)
- × 2 (1往復) × 日数 (日/年)
- 現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 (円/年)



出典) 国土交通省近畿運輸局作成リーフレット(2018(平成30)年度)をもとに作成



## 1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用

### (1) 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

#### ■ 取組方針

鉄道、路線バス、タクシーといった交通事業者による既存の公共交通サービスや市町村等によるコミュニティバスのみならず、地域における多様な移動ニーズに対応して運行・提供されている自家用有償旅客運送、住民同士の助け合いによる運送、施設バス、カーシェアリング、シェアサイクル、新たな移動手段（超小型モビリティ、グリーンズローモビリティ等）についても、地域の輸送資源として位置付け、活用を推進すること等により、地域の暮らしを支える移動手段の確保や公共交通ネットワークの充実を図る。

#### ■ 具体的な取組

- ① 県内における多様な輸送資源の活用状況について、県において取りまとめ、一元的に公表するとともに関係者への情報提供を積極的に行う。
- ② 「エリア公共交通検討会議」における検討や、市町村毎の地域公共交通計画において、鉄道・路線バス・コミュニティバス等の既存の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源の活用を位置付ける。
- ③ 地域の多様な輸送資源の活用に向けた、市町村・事業者による調査・検討や実証実験等の取組に対し、積極的に支援を実施する。

#### [想定される取組事例]

- ・地域住民がドライバーとなり、高齢者の買い物、通院等の移動を支える助け合い運送を、市町村が社会福祉協議会に委託する形で行う。
- ・公用車を公休日にレンタカー・カーシェアリング事業者へ貸し出し、地域住民・観光客等が活用する。

#### ■ 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：  
2022（令和4）年度に取りまとめ公表（毎年度更新）
- 「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

#### 自家用有償旅客運送の事例 宇陀市「大宇陀南部ボランティア有償バス」



提供) 宇陀市

#### 助け合い運送の事例 大和郡山市「矢田おでかけGO」



提供) 大和郡山市

## (2) 貨客混載などの複合的な交通サービスの展開

### ■ 取組方針

バス運転手等の公共交通の担い手不足や過疎化や高齢化が進む地域等における住民の生活交通手段である公共交通の維持・確保が深刻な課題となっていることを踏まえ（第2章1（1）参照）、過疎地域などにおいて、物流サービスの確保と併せて、バス等の運行に係る収支改善にも資する貨客混載やサイクルトレイン等の複合的な交通サービスの展開を支援する。

取組の推進に当たっては、例えば、貨客混載については、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」の改正により創設された「貨客運送効率化事業」による、手続きの円滑化等の活用も含め検討する。

### ■ 具体的な取組

- ① 意見交換会や個別ヒアリング等により、交通事業者、物流事業者等の関係者間で、複合的な交通サービスに関するニーズや意向を共有する。
- ② 交通事業者・物流事業者等による、貨客混載や観光客向けの事業等、新たなサービスの展開を支援する。

#### [想定される取組事例]

- ・ 宅配事業における貨客混載の潜在需要が見込まれるエリアにて、宅配事業者と市町村の公共交通担当者による協議等を通じたマッチングの実施
- ・ 直売所や小売店舗向け農産物を、路線バス・鉄道でターミナルまで運搬し、産地直送品として販売する取組を、関係者と連携して実施
- ・ 沿線を、例えば往路は自転車、復路は電車で移動できるように、自転車を解体せずに鉄道車両内にそのまま持ち込めるサイクルトレインを設定

### ■ 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

#### 路線バスで運搬される宅配便貨物



#### サイクルトレインの事例（伊賀鉄道）



提供）伊賀鉄道

### (3) 災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携

#### ■ 取組方針

災害等緊急時の輸送力の確保等について、県と公共交通事業者との協定等に基づく協力関係の維持・充実を図る。

交通安全に関する取組との連携について、高齢者や子供が安全・安心して移動できる環境の整備や、踏切事故・渋滞の削減に向けた取組等を、関係者の連携のもと、推進する。

#### ■ 具体的な取組

① 災害等緊急時の輸送力の確保に向けて、県主催の防災訓練への公共交通事業者の参加を促し、協力関係の維持・充実を図る。また、大規模災害等発生時の駅周辺等における滞留者対策をはじめとした帰宅困難者対策についても、関係機関と連携した取組を推進する。

② 高齢者等の事故防止や移動手段の確保に資する路線バス等の運行ダイヤ・ルートの設定、公共交通の利用を促進する取組や、バス停の改良等、公共交通を安心して快適に利用できる環境整備を実施する。

また、関係機関が連携し、子供の通学通園路等の安全確保に向けた取組を推進する。

#### ■ 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：10件〔2016(平成28)年度～現時点〕→15件

#### 防災訓練の様子



奈良県防災総合訓練（2019(令和元)年8月開催）

#### 【参考事例】高齢者の公共交通利用を促進する交通パス



提供) 奈良交通

## 推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上

### 2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上

#### (1) 地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備

##### ■ 取組方針

主要な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しており（第3章2（3）参照）、交通需要を適切に管理する「交通需要マネジメント」の考え方にに基づき、鉄道駅・バスターミナルといった交通結節点の活用を図る必要がある。また、県と県内市町村で締結した「まちづくりに関する連携協定」に基づくプロジェクト等において、地域の賑わいを生み出す拠点として、鉄道駅・バスターミナルやその周辺の整備が位置付けられる事例もある。

このため、交通結節機能や公共施設、ホテルなどの拠点形成機能が期待される鉄道駅やバスターミナル等について、関係するまちづくりのプロジェクト等と一体となった機能向上を促進する。

##### ■ 具体的な取組

- ① 機能向上を促進する対象として、県と市町村による「まちづくりに関する連携協定」や、新たに実施されるプロジェクト等を踏まえ、まちづくりやプロジェクトの重要拠点・アクセス拠点となる鉄道駅やバスターミナル等を位置付ける。
- ② 上記で対象とした鉄道駅やバスターミナル等において、交通結節機能の向上やバリアフリー化を含む施設整備の実現に向け、行政、交通事業者、地域づくり団体等の多様な関係者で整備内容や実現手法を検討する。  
なお、検討の場としては、まちづくり連携協定等に基づく検討の場や「エリア公共交通検討会議」など、様々なものが想定されるが、各々のプロジェクトの内容や参画する関係者の構成に応じ、適切な場において検討を実施する。
- ③ 具体的な取組を「公共交通とまちづくりのデッサン」に位置付け実行する。取組の中でも、駅周辺の整備や新たな拠点の設置等、一定期間を要する特に重要なものについては、「重点取組事項」として位置付け、関係者の連携の下、実施することが考えられる。県は、鉄道駅やバス停等の施設整備や利用環境整備に対する助成策等を優先的に適用する等、積極的に支援する。

## ■ 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

[対象駅の候補]

近鉄石見駅（三宅町）

- ・ 県立大学に新たに設置する工学系第2学部を核に、スタートアップを支援して、産業の活性化を図るまちづくりを構想（三宅町石見地区）。
- ・ 石見駅は、同構想のアクセス駅となると見込まれる。

県立大学工学系第2学部イメージ



近鉄石見駅



## (2) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用

### ■ 取組方針

県内においても増加している駅員が常駐しない駅(第2章1(4)①参照)やバス停において、住民や来訪者が安心して安全かつ快適に利用できる環境の確保を図る。また、これらの駅・バス停について、自治体による交流拠点としての活用事例等も参照しつつ、コミュニティ形成や地域の魅力向上に貢献する拠点としての活用を促進する。

### ■ 具体的な取組

- ① 県内外の駅員が常駐しない駅等における安全・安心や利便性の確保を図る取組や、駅舎を活用する取組に関する事例集を作成するとともに、市町村・団体等が参画するワークショップ等を開催することで、知見の共有・展開を図る。
- ② 鉄道駅等を活用する意欲のある市町村や団体等に対し、活用施策の検討や、鉄道事業者との調整の場に県も参画し、事例集を用いた情報提供や助言などの支援を行う。
- ③ 商業施設、公共施設等を併設するなど、市町村や団体等の関係者が連携して行う鉄道駅等を活用した取組を支援するとともに、県においてもイベントや情報発信拠点として積極的に活用する。

#### [想定される取組事例]

- ・鉄道駅等の構内や近隣に小規模な商業施設、公共施設、金融機関等を併設し、当該駅等の拠点性を高めるとともに、鉄道駅等の利用者への対応事務を併せて行う。
- ・鉄道駅等の待合室を沿線学校の生徒の学習スペースとして提供したり、社会福祉施設や案内所等の観光拠点として活用する。

### ■ 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 : 10件 [2016(平成28)年度~現時点] → 15件<再掲>
- 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

#### 駅舎を地域住民の交流の場や観光案内所として活用

<JR御所駅>



提供) 御所市  
74

#### 駅舎に併設されたコンビニエンスストア

<長良川鉄道 関口駅(岐阜県関市)>



提供) 長良川鉄道

## 2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備

### (1) 駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進

#### ■ 取組方針

国の新たな整備目標等を踏まえ（第2章2（2）参照）、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当たっては、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。

#### ■ 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]

#### 鉄道駅におけるエレベーターの設置



#### ユニバーサルデザインタクシー車両



## (2) バリアフリー推進の機運醸成

### ■ 取組方針

県民一人ひとりに障害に対する理解を深めてもらうことを目的として、県において実施しているまほろば「あいサポート運動」等を推進する中で、公共交通分野における「心のバリアフリー」の観点からの取組を積極的に推進する。

### ■ 具体的な取組

- ① 県民や企業等を対象とした多様な障害特性や配慮方法についての理解促進のため、「あいサポーター研修」の開催時には、障害者が鉄道やバス等を利用する際の、一般の利用者や交通従事者による手助けや声かけの方法など、公共交通利用時の配慮事項についても研修の対象とする。
- ② 援助や配慮を必要としている公共交通の利用者が支援を求めやすい環境づくりを推進するため、公共交通機関の事業所、車内、駅やバス停等において、障害者等様々な利用者への配慮等に関する周知・啓発を積極的に行う。

### ■ 成果指標・目標

- あいサポーター研修実施によるあいサポーター養成人数：  
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。

#### [参考事例] まほろば「あいサポート運動」の推進



体験型あいサポーター研修会

#### [参考事例] ヘルプマーク等の周知・啓発



ヘルプマーク啓発ポスター及び利用例



マタニティマーク  
提供) 厚生労働省



ほじょ犬マーク  
提供) 厚生労働省



### (3) 公共交通の利用環境の整備

#### ■ 取組方針

県内公共交通の維持・充実に向けた取組（推進施策1参照）や公共交通に関わる空間の質向上に向けた取組（2-1参照）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推進する。

#### ■ 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。

#### ■ 成果指標・目標

- モニター調査等によるインバウンド観光客向け情報提供の課題把握：2022（令和4）年度に実施
- 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

#### [参考事例] 多言語案内標識

〈桜井駅改札口〉



提供) 桜井市

#### [参考事例] クレジットカード決済の導入



提供) WILLER TRAINS（京都丹後鉄道）

## 推進施策3 多様な関係者による連携・協働

### 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) 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

##### ■ 取組方針

本章1-1(2)に掲げる「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」を強化し、検討対象の拡大やより総合的な改善策を実施するにあたり、「奈良モデル」に基づく、関係者間の連携をより強化する観点(第3章3(1)参照)から、「エリア公共交通検討会議」へのより多様な関係者の参加を推進する。

##### ■ 具体的な取組

- ① より広範かつ総合的に公共交通の維持・充実について議論する観点から、「エリア公共交通検討会議」については、従前の「路線別検討会議」に参画していた行政やバス事業者等だけでなく、鉄道、タクシーといった他の交通事業者、施設バスを運行している施設、カーシェアリング・シェアサイクル事業者、さらには地域づくり団体や観光地域づくり法人(DMO)など多様な関係者が参画し、ワークショップ等の開催を含め、地域の輸送資源を包括的に捉えた協議を実施する。
- ② 従前、「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の取組が行われていない複数の市町村に跨がるエリアについても、地域の意向等に応じ、新たに協議の対象とすることが可能となるよう、「エリア公共交通検討会議」の開催に向け支援する。

##### ■ 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

#### 地域の関係者による協議の様子



提供) 広陵町

## (2) 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

### ■ 取組方針

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、様々な社会経済に関わる活動をしている。移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供する観点から、利用者の移動目的（通勤・通学、買い物、通院、観光等）の源にある各分野（まちづくりや医療、福祉、観光等）の施策との連携を推進する。

### ■ 具体的な取組

- ① 「エリア公共交通検討会議」等における、行政、交通事業者、地域づくり団体等の関係者間での協議にあたっては、各政策分野に関し県や市町村が実施している施策・取組と連携した形で、エリア毎に地域の様々な活動を根源とする移動ニーズを把握しながら、広域バス路線のあり方、運行ダイヤ、運賃、複数の交通モード間での接続・連携、駅・バス停等の整備・改良などの方策を一体的に検討・決定し、実行する。
- ② 既存の公共交通の活用や、デジタル技術等も活用した新たな公共交通サービスの提供のアイデアを起点とし、まちづくりのあり方を考えることもあり得るほか、鉄道やバスといった交通手段自体が観光目的となるような取組も考えられることから、公共交通施策サイドからも、まちづくり等に係るアイデアを積極的に提言する。

まちづくりや医療、福祉、観光等の施策分野との関係が深い取組の一覧は、別表のとおりである。

### ■ 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。

#### 他分野の施策と連携した取組事例

観光：県内の広域周遊の促進  
<特急「まほろば」を利用したツアー>



医療：広域医療拠点等への公共交通アクセスの確保・改善  
<五條十津川連携コミュニティバス(広域通院ライン)>



## 3-2 公共交通を担う人材の確保・育成

### (1) 公共交通の働き手の確保に向けた取組

#### ■ 取組方針

公共交通の維持に不可欠なバスやタクシーの運転手が不足する状況（第2章1（4）②③）を踏まえ、交通事業者・国・市町村・学校等と連携した運転手等の人材確保の取組を引き続き推進するとともに、自家用有償旅客運送等における、住民による運転に際しての課題解決等を推進する。

#### ■ 具体的な取組

- ① キャリアパスガイドの作成や県内高等学校への配布、県内高等学校の進路指導教員等に対する業務内容ややりがい等の紹介、県主催の合同企業説明会等における交通事業者のブース設置等、交通事業者や事業者団体による運転手の採用に関する活動を支援する。
- ② 自家用有償旅客運送や助け合い運送において住民が運転する場合に課題となる、ドライバーの認定講習の受講機会の確保、事故発生時の責任の所在の明確化、保険の取扱い等につき、先行事例等を参考としつつ、市町村等と情報や知見の共有を図る。
- ③ 自家用有償旅客運送等におけるドライバーの大臣認定講習費の助成に対して支援を行うとともに、将来的に運転手不足等の解決に資すると考えられる自動運転等の新たなサービス導入に係る実証運行等を支援する。

#### ■ 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

#### キャリアパスガイドの作成・配布



提供) 奈良県バス協会

#### 合同企業説明会における交通事業者のブース



提供) 奈良交通

## (2) 行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信

### ■ 取組方針

地域が主体的に公共交通の維持・充実に取り組む基礎として、公共交通施策を幅広い層が「自分ごと」として考えることができるよう、行政職員、公共交通を利用していない人も含む多様なニーズを有する県民や、店舗・病院・工場といった事業所等に対し、幅広い世代の多様な生活様式を支える公共交通の存在意義や各種施策等への理解が進むよう、的確な情報を発信する。

特に、地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る観点からも、交通行政を担う行政職員や、県・市町村の公共交通に関する会議に地域住民を代表して参画する市民委員が、制度面や実務面を含む知識を深めることができる環境を整備する。とりわけ、市町村担当職員についてはこれらの知識に加え、データ分析や地域住民・交通事業者との連携による課題解決を図るための実務面におけるスキルの向上を図る。

### ■ 具体的な取組

- ① 県において、公共交通の意義・施策、具体的な取組やその進捗状況、統計情報等を一覧性のある形で発信するほか、県民や学生・生徒向けの出前講座等を積極的に実施する。
- ② 交通行政や観光等の関連する分野を担当する行政職員、交通事業者、県・市町村の公共交通に関する会議に参画する市民委員等を対象とする、より詳細な内容の勉強会やワークショップ等を開催する。
- ③ 関係機関とも連携し、公共交通に関する法制度、国等の支援施策や他地域における施策・取組等について、国土交通省が作成している「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」も参考にしつつ、本県の事例等を踏まえ、実践的に活用できるよう具体的に記述した教材を作成し、市民委員等に配布するとともに、出前講座等にて活用する。

### ■ 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

#### 学習教材の作成



国のハンドブック等を参考に奈良県版を作成

出典 国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

#### 勉強会等の開催



地域公共交通人材育成研修会  
(2016(平成28)年8月開催)

## 推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築

### 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) デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実

##### ■ 取組方針

需要が少なく、路線バス等の事業が成立しづらいエリアにおけるデマンド交通や公共交通の運転手不足にも対応し、より高度なサービスを提供する自動運転バスの導入等、デジタル技術や新たな移動手段を活用した新しい公共交通サービス（第2章1（6）参照）について、県内における導入・展開を促進する。

また、デジタル技術を活用することにより、利用者の利便性向上につながる取組を促進する。

##### ■ 具体的な取組

- ① デジタル技術を活用したデマンド交通や自動運転バスといった新たな交通サービスの導入検討にあたり、市町村や交通事業者等が国内各地で展開されている運行・実証運行等の知見を共有するため、セミナー・勉強会を開催する。併せて、関心のある市町村等とデジタル技術を活用した交通サービスを展開する事業者のマッチングを図る。
- ② 市町村等が上記の交通サービスの導入を検討する場合の調査検討やシステム導入・実証運行、さらには本格実施に当たっての車両の購入等に対して支援を行う。
- ③ ウェブサイトを使用した乗車券等の販売システムの構築等、デジタル技術を活用した利便性向上や新型コロナウイルス感染症対策に資する事業者等の取組への支援を行う。

##### ■ 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

#### スマートフォン等で購入可能なバス一日乗車券



提供) 奈良交通

#### 【参考事例】自動運転バスの実証運行



提供) 千葉県柏市

## (2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築

### ■ 取組方針

MaaS の展開や利便性向上につながるデジタル技術を活用した取組を推進するための基盤となる、運行に係る各種データの整備を促進する。

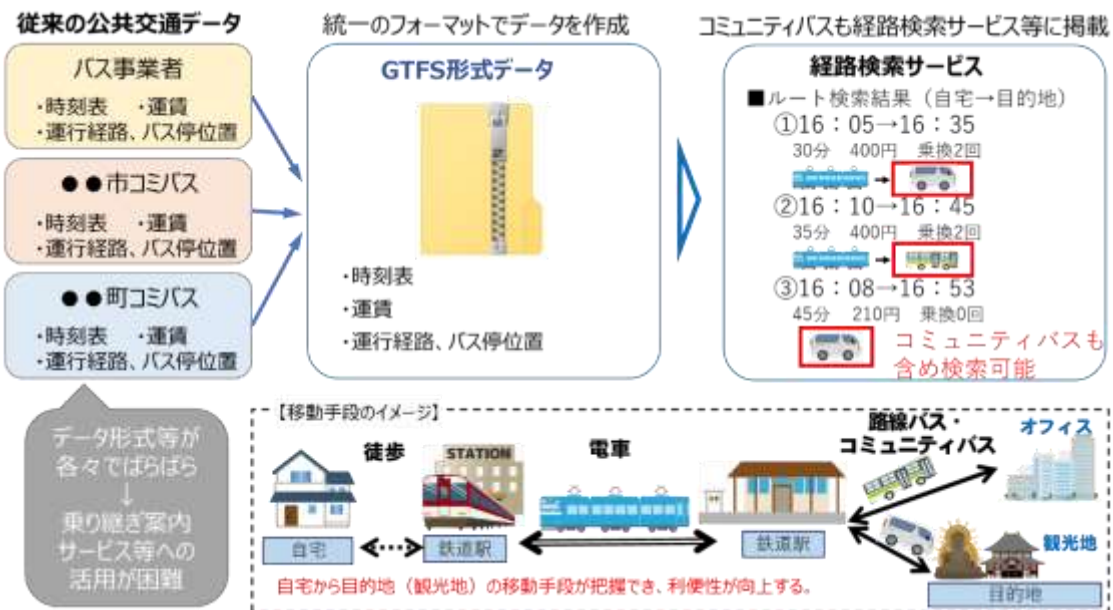
### ■ 具体的な取組

- ① 県内コミュニティバスの運行データ（路線・時刻・運賃等）につき、GTFS 形式での整備を推進する。これにより、事業者が展開する地図情報サービス等でコミュニティバスの運行情報を経路検索可能とし、利用者の利便性向上等を図る。
- ② 市町村担当者等を対象として、デジタル技術の活用による利便性向上の取組手法や、GTFS 形式によるデータ作成や更新作業に関する勉強会を開催する。

### ■ 成果指標・目標

- コミュニティバスの運行データを GTFS 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

### バス運行データの活用イメージ



(奈良県作成)

## 4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進

### (1) 公共交通の利用促進

#### ■ 取組方針

我が国における二酸化炭素排出量中、交通分野（運輸部門）が全体の約 1/5 を占めることや、家庭からの二酸化炭素排出量の約 1/4 を自動車が占める現状（第2章1（7）参照）を踏まえ、自家用車利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進する。

#### ■ 具体的な取組

- ① 公共交通機関の環境負荷が低いことの周知を積極的に行うとともに、自家用車利用に代えて公共交通を利用することで協賛店舗から特典が受けられるといったインセンティブ付与等の取組を調査し、事例集を作成する。
- ② 運輸部門の事業者に対する「グリーン経営認証」<sup>※1</sup>や一般の事業者に対する自動車通勤からの転換を推進する「エコ通勤優良事業所認証」<sup>※2</sup>など、事業者等による温室効果ガス排出量の削減に資する取組の普及・啓発のため、情報発信を行う。

※1：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、グリーン経営推進マニュアルに基づいてエコドライブの実施や低公害車の導入など環境に配慮した取組状況を把握し、一定水準以上の取組を行っている事業者に対して、審査の上、認証・登録する制度。

※2：公共交通利用推進等マネジメント協議会が環境に配慮した交通手段を用いた通勤に関して、積極的に取り組んでいる事業所を認証・登録する制度。

#### ■ 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

#### [取組イメージ] インセンティブの付与等の導入



(奈良県作成)

#### 認証制度の普及啓発



提携 交通エコロジー・モビリティ財団

提携 公共交通利用推進等マネジメント協議会



## (2) 公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減

### ■ 取組方針

公共交通部門における、温室効果ガス排出量の削減を推進するため、交通事業者による、より環境負荷の低い車両・施設等の導入を促進する。

### ■ 具体的な取組

コミュニティバス等を含む県内公共交通において、さらなる環境負荷の低減を図るため、次世代自動車（電気自動車、燃料電池車等）、より環境負荷の低い燃料、鉄道駅・バス停等における環境負荷低減に資する施設（ソーラー式照明等）の導入を行う市町村、事業者に対する支援を行う。

### ■ 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

#### [参考事例] 予約制乗合タクシー

##### 車両に電気自動車を導入



提供) 三郷町

#### [参考事例] バス停における

##### ソーラー式照明の導入



提供) (公財) 東京都環境公社

## 別表（推進施策3－1（2）関係）

まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等の施策分野との関係が深い取組

### <まちづくり・インフラ整備>

#### ① 広域インフラの整備等に伴う公共交通アクセスの充実

- ・京奈和自動車道等の広域幹線道路網を活用した公共交通ネットワークの検討
- ・リニア中央新幹線「奈良市附近駅」におけるまちづくりの構想と連動した二次交通アクセスの検討
- ・「道の駅」における、公共交通アクセスの確保や周辺観光地との周遊性向上に資する公共交通アクセスの検討
- ・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、平城宮跡歴史公園及び周辺施設等の魅力向上に併せた公共交通によるアクセス向上・周遊性確保の取組

#### ② まちづくりプロジェクト等と連携した公共交通の充実・改善

- ・県内市町村との「まちづくりに関する連携協定」等に基づくまちづくり検討における駅・駅前の交通結節機能の強化や拠点機能の充実
- ・大和西大寺駅の高架化及び近鉄奈良線の移設の推進による同区間の輸送の改善の検討
- ・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のまちづくりの推進に伴う公共交通アクセス等の改善
- ・「奈良県と西日本旅客鉄道株式会社との包括的連携協定」に基づく、鉄道駅前等のまちづくりの推進
- ・「奈良県住生活基本計画」に基づく、交通施設を中心とした住まいづくりの推奨
- ・過疎地域等における、公共交通や移動サービスと連動した買い物支援

### <医療・福祉・保健>

- ・県の広域医療拠点等への公共交通アクセスの確保・改善
- ・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のまちづくりの推進に伴う公共交通アクセス等の改善〔再掲〕
- ・「心のバリアフリー」推進に係るまほろば「あいサポート運動」の実施にあたり、公共交通利用時の配慮事項に関する項目を積極的に取り上げるとともに、ヘルプマークやマタニティマーク等に関する周知の積極的な実施

- ・住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けられるよう、医療・介護、介護予防、住まい、日常生活の支援を包括的に確保する「地域包括ケアシステム」構築における移動支援の検討・提供
- ・「奈良県住生活基本計画」に基づく、交通施設を中心とした住まいづくりの推奨〔再掲〕
- ・医療・福祉・保健分野における移動によるクロスセクター効果を示し、市町村における公共交通サービス提供に係る多面的な議論を促進

## ＜教育・文化＞

- ・県立大学工学系第2学部へのアクセス駅とその周辺環境の整備に向けた検討
- ・なら食と農の魅力創造国際大学校（NAFIC）、NAFIC 附属セミナーハウス、なら歴史芸術文化村等の施設への公共交通アクセスの確保・改善
- ・「ムジークフェストなら」や「奈良県みんなでたのしむ大芸術祭」のイベント時における公共交通アクセスの確保
- ・山間部も含め、生徒・児童の通学や様々な活動をサポートする公共交通や多様な交通モードの検討
- ・教育・文化分野における移動によるクロスセクター効果を示し、市町村における公共交通サービス提供に係る多面的な議論を促進

## ＜観光＞

### ① 県内観光地への公共交通アクセス向上や移動円滑化

- ・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、平城宮跡歴史公園及び周辺施設等の魅力向上に併せた公共交通によるアクセス向上・周遊性確保の取組〔再掲〕
- ・「ぐるっとバス」の運行、奈良中心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、インバウンド客を含む観光客にもわかりやすい案内サイン・多言語表示の充実、キャッシュレス決済の導入などの利便性の向上
- ・「道の駅」における、公共交通アクセスの確保や周辺観光地との周遊性向上に資する公共交通アクセスの検討〔再掲〕
- ・コミュニティバス等の運行データ（路線・時刻・運賃等）のGTFS（標準的なバス運行情報フォーマット）形式による整備を推進
- ・観光分野における移動によるクロスセクター効果を示し、市町村における公共交通サービス提供に係る多面的な議論を促進

## ② 県内の広域周遊の促進

- ・ 県内滞在時間の延長を図るため、県内周遊に資する移動サービスの提供と公共交通アクセスの向上
- ・ 広域周遊バス等の実証運行等による南部・東部地域への誘客促進や複数の世界遺産登録地間の周遊促進
- ・ タクシー、レンタカー・カーシェアリングやシェアサイクル等による二次交通の充実
- ・ 多彩な「奈良県を歩いて楽しむ仕組み」の充実
- ・ 特急「まほろば」など臨時観光列車を利用したツアーや奥大和の魅力を発信する宿泊旅行商品販売といった取組と連携した沿線観光地への周遊促進

## ③ 県内施設におけるイベント等との連携

- ・ 奈良公園や平城宮跡歴史公園等でのイベント開催に伴う利便性の高い公共交通アクセスの提供
- ・ 馬見丘陵公園、うだ・アニマルパーク、NAFIC 附属施設等の県施設におけるイベント開催時を含めた公共交通アクセスの確保や周遊の促進
- ・ 中央卸売市場再整備に伴う公共交通アクセス整備の検討
- ・ 「いまなら。キャンペーン」等の観光キャンペーンやイベントにあわせ、交通事業者、市町村、宿泊施設や商業施設と連携した公共交通の利用促進
- ・ 世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」をはじめとする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へ開催時の公共交通アクセスの確保や周遊の促進

## ④ 新たな観光のあり方、交流人口の拡大

- ・ 京奈和自転車道の概成を契機とした、公共交通と、レンタサイクル等を含む自転車を組み合わせた周遊観光の促進や、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
- ・ 広域的な周遊観光サイクルルートの整備推進
- ・ 周遊客、ワーケーション、移住者向けの使いやすい公共交通サービスの提供や、公共交通乗り放題乗車券（サブスクリプション）等の提供を検討

### ＜産業・デジタル＞

- ・工業団地等における公共交通アクセスや従業員用移動サービスの提供による、利便性の向上、環境負荷の低減を図る取組
- ・商業施設との連携による公共交通利用者へのインセンティブ付与や買い物難民の支援
- ・中央卸売市場再整備に伴う公共交通アクセス整備の検討〔再掲〕
- ・公共交通の働き手の確保に向けた取組の推進
- ・デジタル技術を活用したデマンド交通、自動運転、MaaS等の新たな交通サービスの導入
- ・コミュニティバス等の運行データ（路線・時刻・運賃等）のGTFS（標準的なバス運行情報フォーマット）形式による整備を推進〔再掲〕
- ・産業分野における移動によるクロスセクター効果を示し、市町村における公共交通サービス提供に係る多面的な議論を促進

### ＜災害対策・交通安全＞

- ・災害等緊急時の輸送力の確保に向けた訓練等の実施
- ・運転免許を返納した高齢者等に対する路線バス優待パス発行等の公共交通利用支援
- ・自家用有償旅客運送や助け合い運送に係るドライバー認定講習の受講機会の確保や事故発生時の責任の所在、保険の取扱等に関する情報や知見の共有
- ・「奈良県交通安全計画」における交通事業者等と連携した取組の推進

### ＜環境＞

- ・公共交通機関の環境負荷が低いことの周知やインセンティブの付与等による公共交通の利用促進
- ・公共交通における次世代自動車（電気自動車、燃料電池車等）や、より環境負荷の低い燃料の導入の促進
- ・鉄道駅・バス停等における環境負荷低減に資する施設（ソーラー電池による稼働・照明等）の導入の促進

## < 参考資料 >

# 1. 奈良県公共交通条例

平成二十五年七月十七日  
奈良県条例第十二号

奈良県の公共交通は、奈良盆地を中心に路線バス及び鉄道により整備され、山間では特にバス路線が重要な役割を果たしている。

近年、奈良県においては、急速に進展する少子高齢化、人口減少、過疎化、多様な生活様式の追求による自家用自動車への依存の高まりなどを背景とする公共交通利用者の減少により、公共交通の維持が困難になりつつある。

この状況は、今後も継続すると見込まれること並びに日常生活及び社会生活を営むうえで、路線バス、鉄道、市町村が運営するコミュニティバスなどの公共交通を必要とする県民及び来訪者が増加することが見込まれることから、公共交通を利用した移動環境の確保が課題となっている。

このため、道路環境及び自然環境に配慮しつつ、過度に自家用自動車に依存することのない社会及び地域の実情に適合した公共交通により円滑に移動することのできる持続可能な社会を実現することにより、県民及び来訪者の日常生活及び社会生活を確保することが求められている。

全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため、不便や不自由を感じることのない移動環境の確保を社会インフラと位置付け、県、市町村、公共交通事業者等、県民が相互に連携し、及び協力しながら、公共交通を作り上げていくことが必要となる。

ここに、県が公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、この条例を制定する。

## (目的)

第一条 この条例は、県民の自立した日常生活及び社会生活を確保すること並びに来訪者に便宜を提供することの重要性に鑑み、現在あるべき及び将来に目指すべき公共交通のあり方についての基本理念を定め、並びに県の責務並びに市町村との連携並びに公共交通事業者等及び県民の役割を明らかにするとともに、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑な移動を享受できる持続可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

#### (基本理念)

第二条 公共交通による生活交通を享受できる移動環境の確保は、県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため必要であることから、必要な施策を総合的かつ計画的に推進することが県の責務である。

- 2 公共交通に関する施策の推進は、県、市町村、公共交通事業者等、県民が、連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

#### (県の責務)

第三条 県は、前条に規定する基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施するものとする。

- 2 県は、県内における公共交通の広域的なネットワークを確保するとともに、市町村が実施する施策又は公共交通事業者等が実施する業務について、必要な助言その他の支援を行うよう努めなければならない。
- 3 県は、第一条に規定する目的(以下「目的」という。)の実現のため、市町村、公共交通事業者等及び県民と相互に連携し、協力を得るよう努めなければならない。

#### (市町村との連携)

第四条 県は、市町村が、公共交通に関して、その市町村の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施していることに鑑み、市町村との連携に努めるものとする。

#### (公共交通事業者等の役割)

第五条 公共交通事業者等は、目的の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう務めるとともに、県又は市町村が実施する公共交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

#### (県民の役割)

第六条 県民は、基本理念についての理解を深め、県又は市町村が実施する公共交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

- 2 県は、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、県民及び来訪者と情報を共有し、広く知識と意見を求めるものとする。



(公共交通基本計画)

第七条 知事は、まちづくり、保健、医療、福祉、教育その他の施策との連携及び関連する施策との連携を図りながら、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、公共交通に関する基本的な計画(以下「公共交通基本計画」という。)を定めるものとする。

2 前項に基づく公共交通基本計画は、次に掲げる事項について定める。

一 公共交通に関する施策についての基本的な方針

二 公共交通に関し、県が総合的かつ計画的に講ずべき施策

3 知事は、施策の実施状況及び事業効果の評価を踏まえ、必要に応じ、公共交通基本計画の見直しを行うものとする。

4 知事は、毎年度、公共交通基本計画に基づく施策の実施状況を議会に報告するものとする。

(委任)

第八条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に必要な事項は、知事が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

## 2. 奈良県公共交通基本計画策定委員会

### (1) 設置趣旨

奈良県公共交通基本計画に関する重要事項についての審議

### (2) 開催実績（令和3年度）

- 第1回（令和3年7月28日）
  - ・本県の公共交通の現状及び課題について
  - ・改定計画の基本理念・基本的な方針について(案)
  
- 第2回（令和3年10月28日）
  - ・奈良県公共交通基本計画（改定素案）について
  
- 第3回（令和4年1月25日）
  - ・奈良県公共交通基本計画（改定案）について

### (3) 委員名簿

(委員長以外は五十音順・敬称略)

役職	委員氏名	団体・役職名等
委員長	塚口 博司	立命館大学 名誉教授
委員	猪井 博登	富山大学 准教授
委員	佐野 純子	奈良インターカルチャー 代表
委員	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長
委員	三星 昭宏	近畿大学 名誉教授



## 奈良県公共交通基本計画

---

---

奈良県 県土マネジメント部 リニア推進・地域交通対策課

〒630-8501 奈良県奈良市登大路町 30 番地

TEL : 0742 (27) 8939 FAX : 0742 (27) 3511

ホームページ : <http://www.pref.nara.jp/4145.htm>

---

---