

奈良県公共交通基本計画（改定素案）概要

第1章 計画の基本的事項

第1章 計画の基本的事項

■ 計画改定の趣旨・位置付け・期間

- 『奈良県公共交通基本計画』は、奈良県公共交通条例に基づき、公共交通を幅広くとらえ、まちづくり、医療・福祉、観光、産業その他の施策との連携を図りながら、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、平成28年3月に策定。（以下、「第1期計画」という。）
- 第1期計画策定後に生じた状況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、改定を行うもの
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画など関係する計画のよりどころとなる、公共交通施策の基本的な方針を定めたもの
- 本計画の期間は、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年毎に見直し

第2章 本県の公共交通の現状・課題

奈良県公共交通基本計画の改定について

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

人口動向

- 県人口は平成12年をピークに減少傾向。北西部や中部では、一部市町で人口増加がみられるものの、通勤・通学需要が減少すると見込まれている。また、南部・東部では人口減少が著しく、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課題。

ライフスタイルの変化

- 県外就業率は全国2位(平成27年時点)も、近年、県内での働く場が増加。
- 女性・高齢者の就業率や共働き世帯の割合は、近年いずれも増加。
- 大都市圏から地方への移住に関心のある人が増加。

国内・インバウンド観光の動向

- 令和元年までは、県内を訪れる観光客数は増加傾向。
- 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観光地を周遊しやすい移動手段の確保が課題。

交通事業者の経営状況等

- 鉄 道 : 輸送人員はピーク時(1990年代)に比べ、8割程度。県内鉄道駅の約半数以上が駅員が常駐しない駅となっており、安全・利便性の確保や地域関係者による活用が課題。
- バ ス : 輸送人員はピーク時(1991年)の半分近く。路線バスの収支状況は厳しく、行政による補助金が増加傾向。
- タクシー : 輸送人員は平成22年度から令和元年度にかけて7割程度に減少。南部・東部では、運転手の高齢化が進み、近い将来、サービス提供が困難になる恐れがある。

コミュニティバスやその他の輸送モード

- コミュニティバスやデマンド交通の普及が進む。また、自家用有償旅客運送、助け合い運送も導入されている。

交通サービスを変革する新たな動き／持続可能な社会の実現に向けた社会的要求

- MaaSや自動運転等の新たな交通サービスの導入、公共交通における環境に配慮した車両の導入等の取組促進が課題。 4

奈良県公共交通基本計画の改定について

第2章 本県の公共交通の現状・課題

2 第1期計画に基づく取組の成果・効果検証

「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

- バスカルテに基づく「診断」や関係者間の「路線別検討会議」により、市町村を跨ぐバス路線の運営・運行内容の見直しや利用促進の取組を実施。
- 改善事例も見られるが、補助対象のバス路線維持に関する議論が中心となり、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。

バリアフリーの推進

- 鉄道駅の段差解消割合が、**83.9%と上昇**。
- 国の新たな整備目標（対象が拡大）を踏まえ、さらなる促進が必要。

利用環境の整備

- 鉄道駅の改修やバス停の上屋等の整備・改良、バスロケーションシステムの整備を支援。
- 周辺の商業・公共施設や観光施設など他の分野と連携した取組が課題。

県内市町村の取組へのきめ細やかな支援

- 市町村における計画の策定や、コミュニティバス路線の再編、実証運行等を支援。
- 利用者増や利便性向上を実現した好事例の水平展開や、浮上した課題を関係者間で共有し課題解決につなげる取組が課題。

県内観光地への交通アクセスの強化

- 観光分野の取組と連携し、県内各地域への誘客や主要観光地における周遊性を高める取組の継続が有効。

災害等緊急時の対応及び交通安全の取組

- 交通事業者と行政が連携して、事前に災害等緊急時の対応方針を検討しておくことが重要。
- 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なむことができるようにすることが課題。

3 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応

- 人の移動に大きな影響が及び、公共交通は厳しい状況に直面。このような状況下のなか、感染防止対策等の取組を実施。5

第3章 基本理念及び取組の指針

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

第3章 基本理念及び取組の指針

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

対象とする交通サービス

- 公共交通の範囲は、鉄道、路線バス、タクシーのみならず、市町村等によるコミュニティバス・デマンドバス・自家用有償旅客運送、住民どうしの助け合いによる運送、施設バス、また、これらを補完するカーシェアリング、シェアサイクルなども対象。

移動ニーズに応じた交通サービスの実現

- 需要に見合った交通モードや運行形態への変更など移動ニーズに見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。
- 地域のまちづくりのあり方等を踏まえ、関連する施策との連携を図る。

鉄道駅やバス停の質向上による「地域の拠点」づくり

- 移動や乗換ニーズの多い鉄道駅やバスターミナル等の地点において、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る。

3 取組の実効性を持たせるためのプロセス

関係者間の連携・協働

- 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の取組が行われていない地域における議論を進めるため、路線別検討会議を改組するなど、取組をさらに強化。
- 県民の公共交通施策への参画意識を高めるため、県民に対し公共交通の置かれている状況について情報を提供する。

実効性を高めるための取組

- 県民の生活や社会経済の動向に目を配り、絶え間なく移動ニーズを把握するとともに、データに基づく実証的アプローチを行いながら、関係者と協働しつつPDCAサイクルによる定期的に検証を行う。

第4章 総合的かつ計画的に推進する施策

※本章の成果指標・目標については、特段の記載のない場合は、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

1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化

(1) 「地域公共交通計画」の策定促進

<取組方針>

- 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。)を策定するとともに、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・充実を図る具体的な取組を示す「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※。 ※ H28年に策定した「奈良県地域公共交通網形成計画」を改定
- ② 主に当該市町村域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、国とも連携し、支援。

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」



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

<成果指標・目標>

- 「奈良県地域公共交通計画」の策定: 県及び全市町村が共同で、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

(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>

- 県内の公共交通の維持・充実を図るため、地域がより主体的に公共交通の課題分析、改善策の検討、運営形態等の見直し等に参画する取組を推進する。
- 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、タクシーや様々な地域の輸送資源を総合的に捉えて、地域に最適な公共交通を構築する。

<具体的な取組>

- ① 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」STEP2の「路線別検討会議」を、**新たに「エリア公共交通検討会議(仮称)」として位置付ける。**
これにより、市町村を跨ぐ路線バス等に加え、鉄道、タクシーといった既存の他交通モードや、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。
- ② 「公共交通とまちづくりのデッサン」に盛り込む公共交通に関する改善や取組のうち、路線の抜本的な見直しや施設整備・改良など、一定期間を要する特に重要な取組を対象期間3～5年程度の**「重点取組事項(仮称)」**として位置付け、関係者による一致したコミットメントの下で、実現することを図る。
- ③ 「重点取組事項(仮称)」については、地域公共交通活性化・再生法に規定する公共交通利便増進事業に対する国の支援等の活用を積極的に後押しするとともに、**県においても積極的に支援。**

※ 「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エリア(複数の市町村)についても、地域での意向等に応じ、同会議を開催し、①～③の取組を実施。

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・充実を図る取組の強化

(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

STEP1 <改定計画における検討プロセスのフロー>

- 複数の市町村を跨ぐバス路線や市町村連携コミュニティバス等について、路線毎に必要なことや路線運営の効率性に係る「**診断**」を実施。〔継続〕
- 他の交通モードの利用状況(例:鉄道、町内コミュニティバス、シェアサイクル)等についても共有。

STEP2(強化)

- 「路線別検討会議」を「**エリア公共交通検討会議(仮称)**」に改組。
- 行政、交通事業者(バス事業者以外も参画)、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**について協議を実施。

STEP3

対象区域や取組の実施主体や役割分担を明らかにした「**公共交通とまちづくりのデッサン**」を作成(毎年度改定)。〔継続〕

STEP4(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ものを**3~5年を期間**とする「**重点取組事項(仮称)**」として位置付け。

STEP5

- 「**重点取組事項(仮称)**」やその他の「公共交通とまちづくりのデッサン」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(仮称)」を優先的に支援**。

<見直し・強化のポイント>

〔現状〕

- **補助対象の広域的なバス路線維持に関する議論が中心**



地域の公共交通に関し広く協議する趣旨を明確化

〔現状〕

- **単年度限りかつ関係者間の連携が乏しい取組が多く、改善に結びつかない事例も**



中・長期の視点で、関係者がコミットする**重要な取組事項**を明示

〔現状〕

- **バス停整備等、現行の県補助制度は必ずしも連動していない**



重要な取組事項を優先的に支援する趣旨を明示

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・充実を図る取組の強化

(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

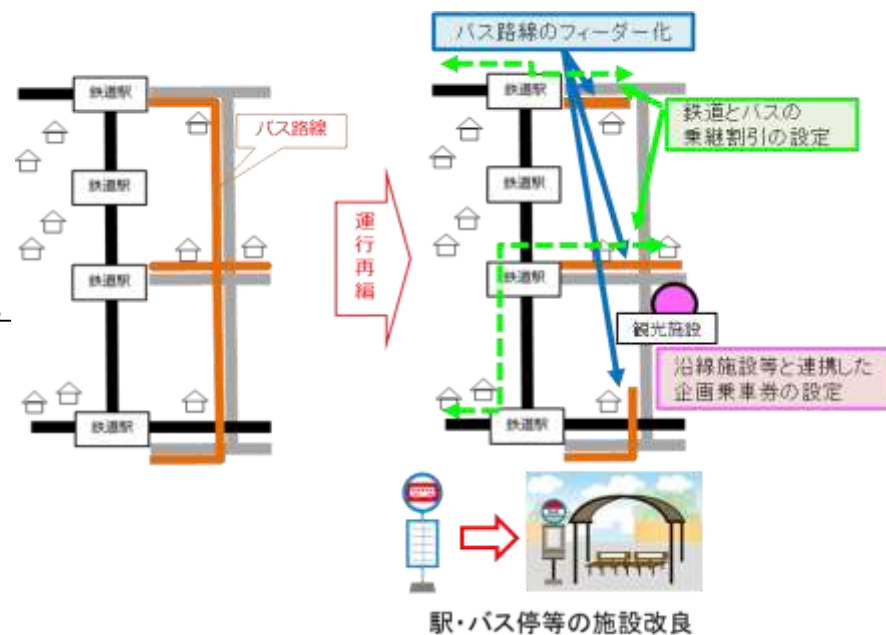
<想定される取組事例の一連の流れ>

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

- 鉄道を幹線交通、路線バスをフィーダー交通という役割に位置付け、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検討。
- 初年度に、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。
- 次年度に、自治体と交通事業者が共同で再編に応じた費用計算、運営形態を決定し、周辺観光施設等を活用した利用促進策等を検討。
- 3年度目に、フィーダー化したバスの運行や利用促進策につき、社会実験した上で、本格運行に移行。
- これまでの検討の流れと併せ、駅・バス停等の施設改良や、デジタル技術を活用した利便性向上策等を実施。

特に、ソフト施策は、多様な関係者によるトライ&エラーを恐れないうる様々なアイデアの検討や取組を実施。

見直しイメージ



<成果指標・目標>

- 「重点取組事項(仮称)」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、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%

※ 次頁参照

(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

〔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	
	改定の根拠としたデータ	設定値
1便当たり利用者数 (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
平均乗車密度	乗合として2人以上	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
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)
	『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)
1利用者当たりの補助金	県内のデマンドタクシー1人当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



本計画	
根拠データ	設定値
3.4人 (2019(令和元)年度)	3.0人
2.0人	2.0人
10.0人	10.0人
17.2% (2019(令和元)年度)	20%
45.0% (2019(令和元)年度)	40%
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の取組を検討するとともに、適切な利用促進策を実施。

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・充実を図る取組の強化

(3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入

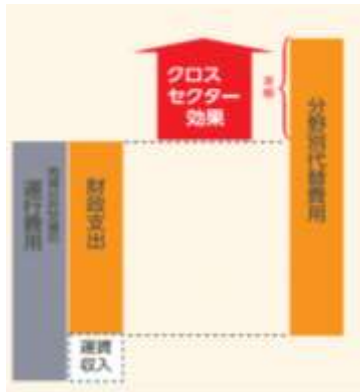
<取組方針>

- 地域公共交通維持・充実を図る際のベンチマークとなる「可視化されていない価値」(公共交通サービスが提供されない場合に必要となる、買い物や通院(往診)、通学等の移動を支援する費用等: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、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、市町村と認識を共有。
- ② 簡易算出ツール(令和3年3月北陸信越運輸局公開)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実施。その結果に基づく課題を抽出した上で、奈良県版算出ツールを作成。
- ③ 奈良県版算出ツールを用いる、又は参照し、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。

[クロスセクター効果]



(公共交通がない場合の代替コストの事例)

- ・医療分野：病院送迎貸切バスの運行
医療負担の増加
- ・観光分野：観光送迎バスの運行
- ・建設分野：渋滞緩和のための道路整備

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)

<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定ツールの作成: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

推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

1-2 地域の輸送資源や多様な輸送モードの活用

(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>

- 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、多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、住民どうしの助け合い運送、施設バス、カーシェアリング・シェアサイクル等)の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 県内における活用状況について、県において取りまとめ、一元的に公表。
- ② 「エリア公共交通検討会議(仮称)」における検討や、地域公共交通計画において、地域の多様な輸送資源の活用を位置付ける。
- ③ 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。

[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
- ・ 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

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

<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(毎年度改定)
- 「エリア公共交通検討会議(仮称)」における検討や地域公共交通計画に位置づけられた取組件数:10件

(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地域等における公共交通の維持・確保といった課題を踏まえ、物流サービスの確保と併せて、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。

<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、物流事業者等関係者間でニーズや意向を共有。
- 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。

[想定される取組事例]

- 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
- 沿線を自転車で周遊出来るよう、自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインを設定

路線バスで運搬される宅配便貨物



出典) 奈良県

サイクルトレインの事例 (伊賀鉄道)



提供) 伊賀鉄道

<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

(3) 災害等緊急時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の確保について、県において締結している、鉄道事業者、バス事業者、タクシー協会等と協定に基づく、協力関係の維持・充実を図る。
- 高齢になっても安全・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を関係者と連携し、推進する。

<具体的な取組>

- ① 県の防災訓練に交通事業者が参加し、災害等緊急時の協力関係の維持・充実。
- 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。

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)
出典)奈良県

[参考事例] 高齢者の利用を促進する交通パス



提供)奈良交通

<成果指標・目標>

- 公共交通機関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

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等の整備

<取組方針>

- 交通結節機能(駅前広場、バスターミナルなど)や拠点形成機能(公共施設、ホテルなど)の整備が期待される鉄道駅やバスターミナル等につき、関係するまちづくり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 県と市町村による「まちづくりに関する連携協定」や、駅周辺で実施されるプロジェクト等を踏まえ、重要拠点・アクセス拠点として位置付けられる鉄道駅やバスターミナル等を対象とする。
- ② 該当する鉄道駅やバスターミナル等における交通結節機能の向上や施設整備(バリアフリー化を含む)の実現に向け、多様な関係者(行政、交通事業者、地域づくり団体等)で整備内容や実現手法を検討。
※まちづくり連携協定等に基づく検討の場がない場合、「エリア公共交通検討会議(仮称)」にて検討実施。
- ③ 具体的な取組を「重点取組事項(仮称)」などに位置付け、実施。県は、積極的に支援。

[対象駅の候補]

- 近鉄石見駅(三宅町)
 - ・「県立大学工学系新学部」(三宅町)を整備するとともに、新学部を核として、産学官の交流環境を整備。
 - ・石見駅は、新学部のアクセス駅となると見込まれる。

県立大学工学系新学部イメージ



出典)奈良県

近鉄石見駅



出典)奈良県

<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

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

(2) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用

<取組方針>

- 駅員が常駐しない駅やバス停において、住民や来訪者が安心して快適に利用できる環境の確保を図る。
- これらの駅・バス停について、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 県内外の先行事例に関する事例集作成やワークショップ開催等を行い、知見の共有・展開を図る。
- ② 意欲のある市町村・団体等による無人駅等の活用策の検討や、鉄道事業者との調整の場に県も参画。
- ③ 関係者が連携して行う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活用。

[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や公共施設・金融機関等を併設。
- ・鉄道駅の待合室を学習スペース・社会福祉施設・案内所等として活用。

鉄道駅と併設された郵便局の一体運営
<JR内房線 江見駅（千葉県鴨川市）>



提供)千葉県鴨川市

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

<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

(1) 駅・バス車両等のバリアフリー

<取組方針>

- 国の新たな整備目標等を踏まえ、移動において重要な役割を担う県内公共交通のバリアフリー化(鉄道駅・バス車両等)を一層推進する。
- 「移動円滑化促進方針(マスタープラン)」、「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。

<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。
- ② 段差解消や多機能トイレ整備など、鉄道事業者による鉄道駅のバリアフリー化を支援。
- ③ 交通事業者による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を支援。

鉄道駅におけるエレベータの設置



出典) 奈良県

ユニバーサルデザインタクシー車両



出典) 奈良県

<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%

対象: 利用者数3千人/日以上及び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同2千人/日以上 of 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%

(2) バリアフリー推進の機運醸成

<取組方針>

- 県において実施している「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 「あいサポーター研修」の開催時に、一般利用者や交通従事者による手助けの方法など、公共交通利用時の配慮事項についても対象とする。
- ② 公共交通を利用する援助や配慮を必要としている公共交通利用者をサポートするため、公共交通機関の事業所や車内等において、障害者等、様々な利用者への配慮等に関する周知・啓発を積極的に実施。

[参考事例] あいサポート運動の推進



体験型あいサポーター研修会
出典)奈良県

[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 マタニティマーク ほじょ犬マーク



出典)奈良県



提供)厚生労働省

<成果指標・目標>

- 公共交通利用時の配慮事項も含んだ研修会の開催回数:20回/年
- ヘルプマーク等のポスター掲示件数(公共交通):800件

(3) 公共交通の利用環境の整備

<取組方針>

- 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。
- インバウンドをはじめとした観光客などにも使いやすく、わかりやすい情報発信や、県民等の利用を促す沿線施設等と連携した取組を促進する。

<具体的な取組>

- ① インバウンド観光客の視点から、公共交通機関の利便性や、公共交通利用時の観光情報提供の状況等をモニター調査により把握し、改善策を市町村や関係事業者に提案。
- ② 多言語案内標識、県内ターミナル駅における運行・経路情報提供システム及びキャッシュレス決済の導入等、受入環境の整備を支援。
- ③ バス停に隣接する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。

[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)

<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: ※利用者数1万人/日以上で路線バス・コミュニティバスに接続している駅
23.8%[2016(平成28)年度~2021(令和3)年3月時点] → 50%
- 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

(1) 関係者間の連携による公共交通に関する検討体制

<取組方針>

- 「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から、「エリア公共交通検討会議(仮称)」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 「エリア公共交通検討会議(仮称)」について、行政やバス事業者等だけでなく、鉄道・タクシー事業者や、施設バスの保有・運行主体、地域づくり団体など多様な関係者が参画し、地域の輸送資源を包括的に捉えた協議を実施。
- ② 「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、同会議の開催に向け支援。

地域の多様な関係者による協議の様子



<成果指標・目標>

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

(2) 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

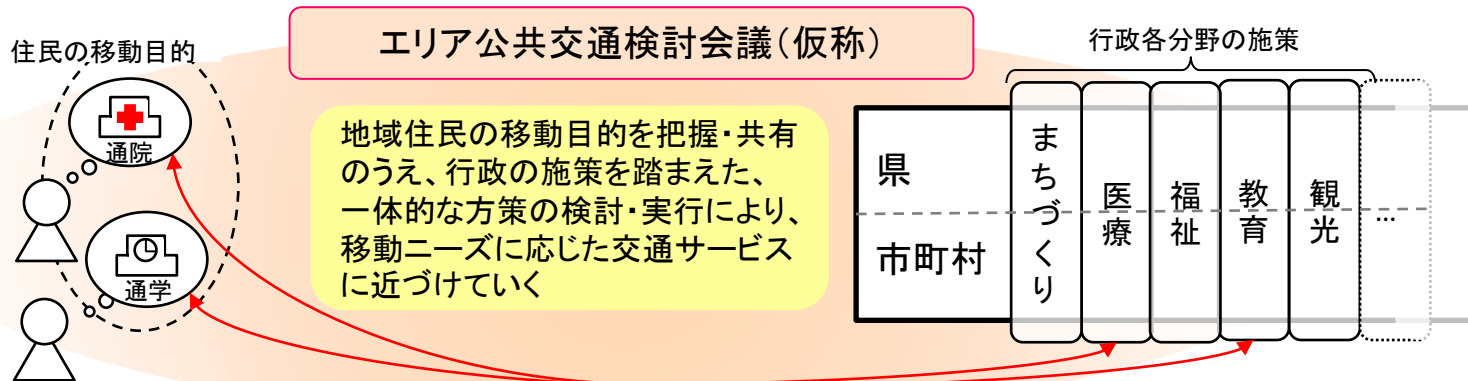
<取組方針>

- 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(仮称)」等において、県や市町村の各政策分野の施策・取組と連携し、エリア毎に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。
- 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や、交通手段自体が観光目的となるような取組等、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。

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イメージ



<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

(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を踏まえ、交通事業者・国・市町村・学校等と連携した人材確保の取組を引き続き推進する。
- 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等、採用関連活動を支援。
- ② 自家用有償旅客運送等において住民が運転する場合の課題(事故発生時における責任所在の明確化等)につき、先行事例等を参考として、知見の共有等を図る。
- ③ 自動運転等の新たな交通サービス導入に係る実証運行等の支援。

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

<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

(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>

- 行政職員や一般県民に対し、公共交通の存在意義や各種施策等に関する的確な情報を発信する。
- 特に、交通行政を担う行政職員や、地域住民を代表して公共交通に関する会議に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。

<具体的な取組>

- ① 県ホームページにおいて、公共交通の意義・施策、具体的な取組、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。
- ② 行政職員、交通事業者、地域住民を代表する市民委員を対象とする、より詳細な内容の勉強会等を開催。
- ③ 公共交通に関する法制度や他地域における取組等について、本県の事例等を踏まえた教材を作成し、出前講座等で活用。

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)
<国土交通省、奈良県共催>

<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

(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>
- 需要が少ないエリアにおけるデマンド交通や、運転手不足に対応する自動運転バス等、デジタル技術を活用した新しい公共交通サービスについて、県内における導入・展開を促進する。
 - 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 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・勉強会を開催し、関心のある市町村等と事業者のマッチングを図る。
 - ② 市町村等による導入の調査検討・実証運行、システム導入、車両の購入等を支援。
 - ③ 事業者等による、デジタル技術を活用した利便性向上等につながる取組を支援。

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

- <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

(2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築

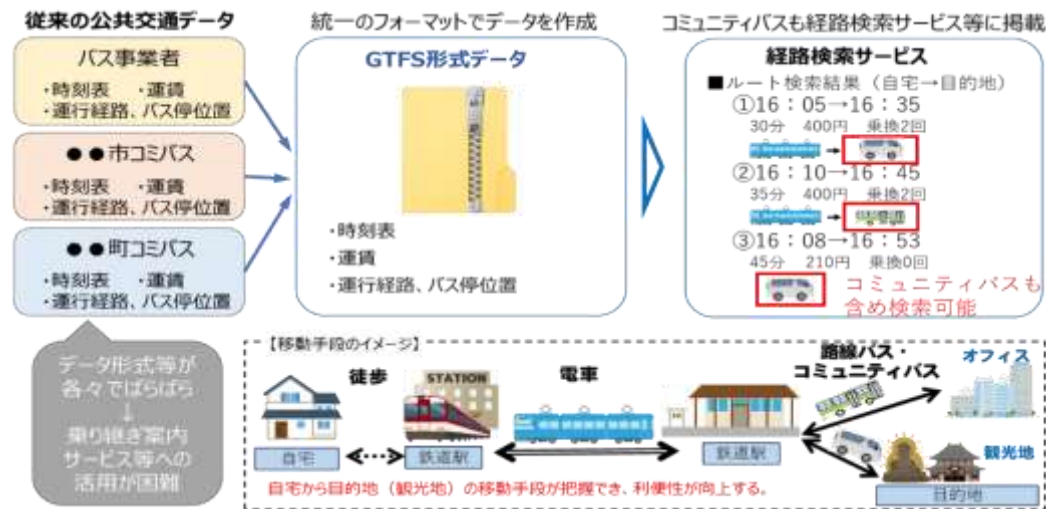
<取組方針>

- 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 県内における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(標準的なバス情報フォーマット)形式での整備を支援。
- 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形式データの作成や更新作業に関する勉強会を開催。

バス運行データの活用イメージ



<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を運行する全市町村

- (1) 公共交通の利用促進
- (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＞

- 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。
- 公共交通部門における、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＞

- ① 自家用車利用に替えて公共交通を利用することに対するインセンティブ付与等の取組を支援。
- ② 「グリーン経営」※、「エコ通勤」の認証制度の普及・啓発のため、県ホームページ等により、情報発信。
- ③ 県内公共交通における環境負荷低減に資する市町村及び交通事業者の取組を支援。

支援例:

- ・電気自動車、燃料電池車等の次世代自動車の導入や実証実験
- ・県内の鉄道駅・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
- ・公共交通車両におけるバイオディーゼル燃料の導入 等

※「環境に配慮した経営」であり、企業の社会的責任として、環境問題にも経営の一つとして積極的に取り組んでいくもの。

認証制度の普及啓発

【参考事例】 予約制乗合タクシー車両に電気自動車導入



提供) 交通エコロジー・モビリティ財団



出典) 三郷町ホームページ

＜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を図る取組の実施件数: 5件
- 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