

奈良県公共交通基本計画の改定について

リニア推進・地域交通対策課 吉田 彰彦

1. はじめに

平成 25 年 7 月に奈良県議会において、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「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。

今般、計画期間を経過したことから、第 1 期計画の改定に向けて、県内公共交通の現状や課題、これまでの取組の成果・効果検証等を整理・とりまとめたところである。

本稿では、交通、福祉及びまちづくり等の学識者 5 名からなる、奈良県公共交通基本計画策定委員会（以下、「委員会」という。）の第 1 回資料を中心に記述する。

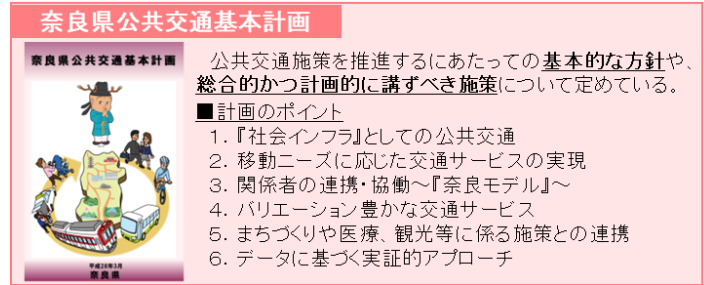


図 1 第 1 期計画の概要

2. 県内公共交通の現状及び課題について

(1) 県内公共交通の現状や課題

人口動向、ライフスタイルの変化等の主な 5 項目について現状・課題の整理を行った。
[人口動向]

本県は、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 年の約 144 万人をピークに減少傾向にあり、さらに平成 27 年からの 30 年間で 27%減少し、約 100 万人になるとすると予測されており、特に 20～40 代の若い年代における人口減少傾向が著しい。これらの状況から、ベッドタウン-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と考えられる。

[ライフスタイルの変化]

県外就業率は、全国 2 位(平成 27 年)と高率であるが、企業誘致の推進など県内での働く場の増加により、近年は低下傾向にある。一方、女性・高齢者の就業率や共働き世帯の割合は、全国では低位にあるが、近年いずれも増加している。このような変化に伴い、通勤等における公共交通の利用ニーズが多様化していると考えられる。

[国内・インバウンド観光の動向]

県内観光客の動向として、令和元年までは、本県を訪れるインバウンド含む観光客数は増加傾向（延べ観光客数 4,503 万人）にあり、観光客を含め誰もが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と考えられる。

[交通事業者を取り巻く環境]

このような様々な変化は、交通事業者を取り巻く環境にも影響を及ぼしている。

鉄道事業では、輸送人員の減少や交通系 IC カードの普及等を踏まえ、駅員配置見直しが進められており、県内鉄道駅の 38.5% (令和 2 年度末) が駅員が常駐しない駅となっている。これらの駅の中には、自治体により改修され、住民と観光客との交流拠点として活用されているものもある。こうした先行事例を踏まえ、鉄道駅を「地域の拠点」と捉え、関係主体が連携して取り組むことが必要であると考えます。

バス事業については、輸送人員は、平成 3 年のピーク時より、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、横ばいである。一方で、収支状況は厳しく、令和元年度における奈良交通の補助金を除く路線バス経常損失は約 16 億円と拡大傾向にある。このように、交通事業者の経営状況は、年々厳しさを増しており、地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組が必要であると考えられる。

[交通サービスを変革する新たな動き (MaaS など)]

交通事業者を取り巻く環境が大きく変化する中、全国的にデジタル技術を活用したデマンド交通、自動運転や、複数の交通モードを一元的に提供する MaaS 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る。

(2) 第 1 期計画に基づく取組の成果・効果検証

第 1 期計画の取組を行ってきた結果、一定の成果が認められる一方で、取組を進めらる中で浮き彫りとなった課題もあり、主な 4 項目について整理を行った。

[「バスカルテ」・「公共交通とまちづくりデザイン」に基づくバス路線の診断・改善]

市町村を跨いで運行するバス路線の改善のため、図 2 の検討プロセスに基づき、4 段階で検討を実施してきた。

エリア毎 (県内 18 グループ) に取組を進めた結果、公共交通事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中でも、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」の路線は、令和元年度まで対象路線の 2 割程度の低い水準で推移してきており、一定の成果を挙げたが、対象路線の中には、複数年度継続して診断結果が「要改善」となっているものもあった。

この検討プロセスは、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、より効果を発揮するため改善・見直しの検討が必要であると考えられる。

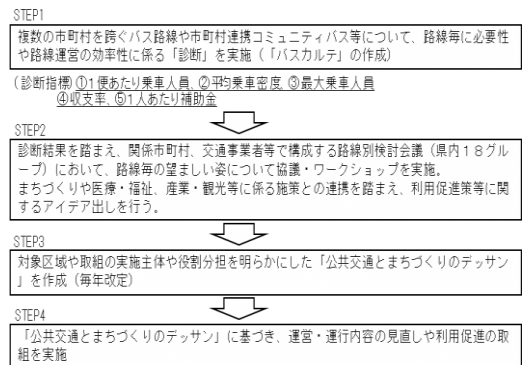


図 2 公共交通とまちづくり等の検討プロセス

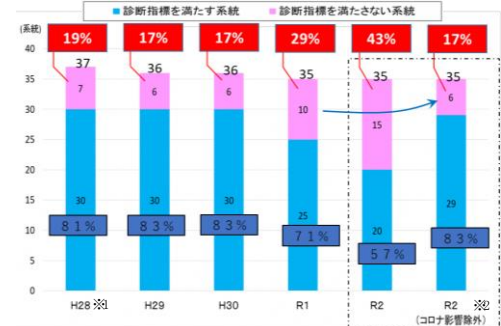


図 3 行政により支援している路線バスの診断結果の推移

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

[バリアフリーの推進]

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、推進してきた。

鉄道駅のバリアフリー化は、目標対象とする利用者数 3 千人/日以上以上の駅のうち、段差解消が実現した割合が、70.3%(平成 27 年度末)から 83.9%(令和 2 年度末)と上昇してきたが目標の 100%には至らず、全国(令和 2 年度末 91.8%)と比べても低い水準にある。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」の改正に基づき、新たな整備目標を踏まえ、バリアフリー化の更なる促進が必要と考えられる。

ノンステップバス車両の導入率は、73.2%(令和 2 年度末)となり、目標とした 70%を達成した。国の新たな整備目標(80%)を踏まえ、利用しやすい環境整備のため、更なる導入促進が重要であると考えられる。

	利用者数3千人/日以上以上の駅数 (A)	うち段差解消の駅		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%	1	8.3%
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%

図4 鉄道駅のバリアフリー化率(段差解消)の状況

[バス待合環境の整備、アメニティ向上]

公共交通における利用環境の改善を図るため、交通事業者等によるバス停の整備・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た。

バス停の整備・改良については、平成 28 年度から令和 2 年度までに高畑町(奈良市)バス停における上屋の拡張・ベンチ及び周辺案内図の設置など、9ヶ所の整備・改良が行われた。また、利用者がスマートフォン等で発着時刻・経路検索を行う機能や走行中のバスの現在地を確認できるバスロケーションシステムの構築を支援し、平成 30 年 12 月に奈良交通の県内全路線においてサービスの利用が可能となった。併せて、JR・近鉄奈良駅等の主要ターミナルにおいて、バス乗り場・発車時刻の案内や、沿線の観光地情報を表示するバス総合案内システムを令和 2 年度末で 5ヶ所整備している。今後、地域コミュニティの交流拠点として結節点となる鉄道駅・バス停の更なる機能向上が必要であると考えられる。

<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>

バス総合案内システム(JR奈良駅)

バス位置情報・時刻表
日・英・中・韓の多言語表記

図5 バスロケーションシステム、バス総合案内システム (JR奈良駅)

[観光広域周遊バスの実証運行]

観光客により長く県内に滞在してもらおう施策の一環として、県内の観光地を広域的に周遊できるよう、観光地を結ぶ快適な移動手段の提供に向けた取組を実施してきた。

具体的には、令和元年9月の奈良交通における「世界遺産周遊急行（東大寺大仏殿・春日大社前～法隆寺前）」、令和2年2～3月及び令和2年度下半期の十津川村における「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換えが必要な区間を直行バスで結び、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、所要時間を短縮するなど、特徴のある取組を展開した。今後、これらの実証実験の成果も踏まえ、さらに観光分野と連携し、県内各地域への誘客や主要観光地の周遊性を高める取組を展開していくことが有効と考えられる。



図6 十津川観光特急バスPRポスター

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響及び対応

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令和2年5月に対前年同月比80%減まで大幅に減少した一方で、県内移動の減少幅は小さく、居住市町村内の移動は逆に20%増となる時期もあるなど、地元エリア内での行動が増えている。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。奈良交通路線バスの利用者数は、令和元年同月比で平日は最大約5割、休日は最大約7割の利用者が減少しているとのデータ※がある。 ※奈良交通 ICカード利用者数の月別推移による。

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、令和元年同月比で最大約6割～8割減少するなど、最初の緊急事態宣言期間を中心に、各交通事業者は大幅な利用者・収益減に直面している。

このような状況の中、各交通事業者では、車内の抗菌・抗ウイルス加工の実施等の感染防止対策を行っており、行政では、これらの経費に対し支援を行っているほか、県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を周知している。

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。

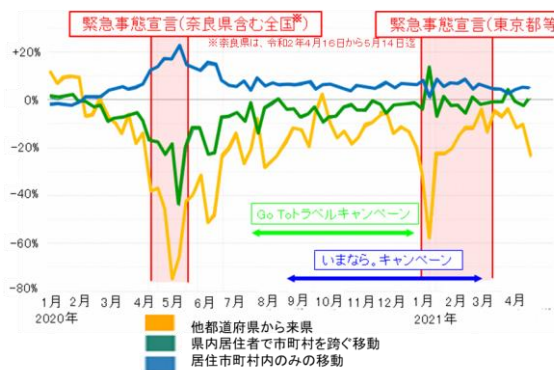


図7 奈良県の滞在人口の動向（2019年同週比）

【資料】IV-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

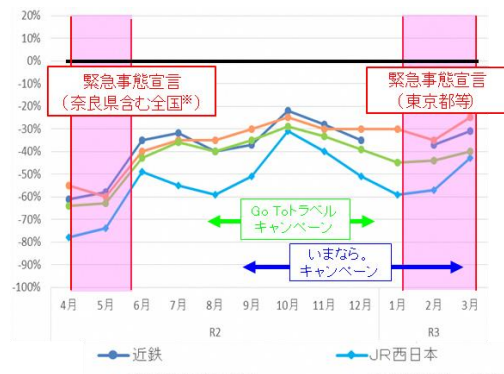


図8 県内交通事業者の減収状況（2019年同月比）

【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. 改定計画の取組の柱について

これまでの現状・課題を踏まえ、地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組や鉄道駅やバス停等の交通施設が、「地域の拠点」として機能するよう一体的な質の向上を図る取組、デジタル技術活用による公共交通サービスの向上等の取組を改定計画の取組の柱として検討しているところである。

4. おわりに

今後、委員会での様々なご意見・ご指摘も反映し、さらに検討を深めて計画を改定していく予定である。

現在、本県では、人口減少・高齢化の進展や、昨年からのコロナ禍の影響により、公共交通の利用者が大きく減少するなど、厳しい状況に直面している。今般改定する奈良県公共交通基本計画が、引き続き、県内公共交通の維持・充実に加え、地域の活性化につながるよう、地域や交通事業者と協力して進めて参りたい。