

# 建設委員会次第

平成28年1月14日(木)

午後 1 時 00 分 ~

於：第 1 委員会室

1 開 会

2 案 件

(1) 奈良県公共交通基本計画について

3 閉 会

# 奈良県公共交通基本計画について

- 1) 奈良県公共交通基本計画(案)の概要
- 2) 奈良県公共交通基本計画(案)
- 3) (参考)奈良県地域公共交通網形成計画(案)

# 公共交通基本計画に関する 政策検討会議 委員意見

## 1 『社会インフラ』としての公共交通

- 公共交通はあらゆる施策の土台であり、基本的人権を実現するうえで重要である。

## 2 バリエーション豊かな交通サービス

- 交通結節点を中心に他市町村にまたがる路線を重視するやり方はよいと思う。

## 3 データに基づく実証的アプローチ

- 移動ニーズの把握にはWi-Fi等のデータの活用も有効である。

## 4 公共交通の利用環境の整備

- 施設・設備の安全確保といった公共交通の使用環境の整備・改善にも重点をおくことが必要である。

## 5 関係者の連携・協働

- 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画との関係を詳らかにされたい。

## 6 災害等緊急時の対応

- 公共交通計画には、原子力災害時の緊急輸送も考慮すべき。

## 現状と課題

### ①人口の減少

- ✓ 特に、過疎地域の南部・東部での減少が激しい
- ✓ 自動車保有率が相対的に低い高齢者の買い物・通院等、生活交通の確保が喫緊の課題

### ②マイカーを前提としたまちづくりの『ツケ』

- ✓ マイカーばかりに頼りすぎてきた
- ✓ 徒歩圏以遠へのアクセスの難しさ。高齢者しかいない交通不便地域

### ③外出率の低下

- ✓ 若者・働き盛り世代の外出率・徒歩トリップ：平日2pt・休日9pt低下(平成12～22年)
- ✓ face to face のコミュニケーションの機会の減少
- ✓ 公共交通の危機のみならず、社会経済活動の危機、健康の危機

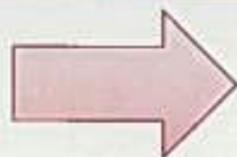
### ④交通事業者を取り巻く環境の変化

- ✓ バス事業者の県内輸送人員：46%減少(平成3年～23年)
- ✓ 鉄道事業者の近畿圏内の輸送人員：20%以上減少(平成3年～23年)

### ⑤行政を取り巻く環境の変化

- ✓ 路線バスの補助に加え、行政が運営主体のコミュニティバス等にかかる財政負担の増加

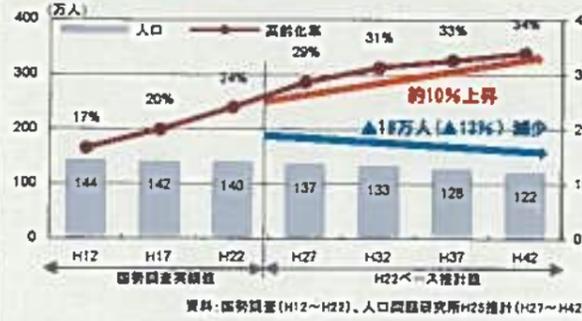
- ✓ 鉄道、路線バス、コミュニティバスなど個々で対応するだけでは移動ニーズに応えきれない。
- ✓ バラエティ豊かな交通サービスを実現することが必要。



公共交通に係る計画の必要性

# 現状と課題

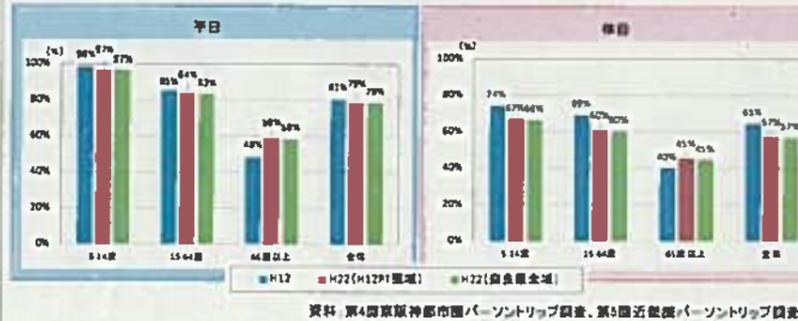
## 1 人口減少と高齢化



## 2 自動車保有台数



## 3 外出率の減少

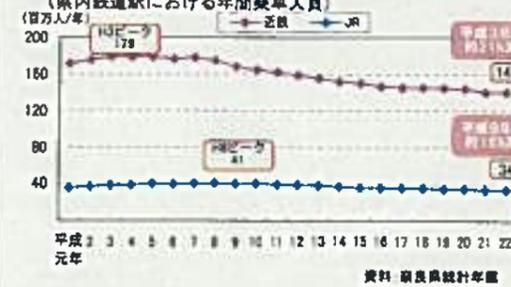


## 4 発生集中交通量の減少

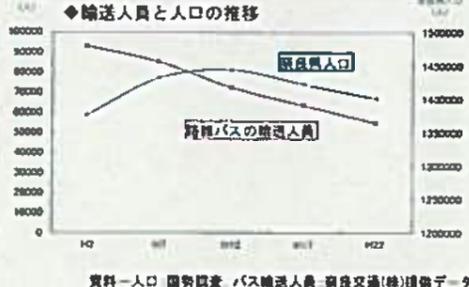


## 5 公共交通利用者数の減少

【本県の公共交通利用者数の変化（鉄道）】  
（県内鉄道駅における年間乗車人員）



【本県の公共交通利用者数の変化（バス）】  
◆輸送人員と人口の推移



【本県のタクシーにおける輸送人員の変化】



## 6 移動ニーズ

【交通流動圏・平日（出勤・鉄道）】



【交通流動圏・平日（出勤・自動車）】



【交通流動圏・休日（買物・鉄道）】

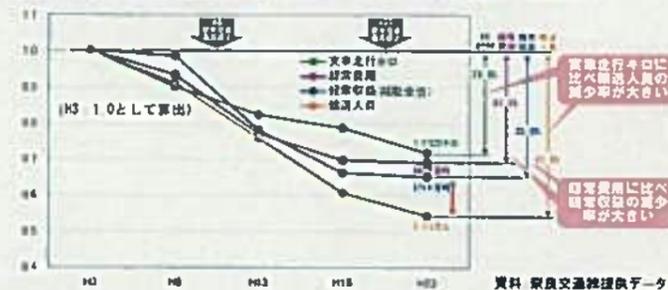


【交通流動圏・休日（買物・自動車）】

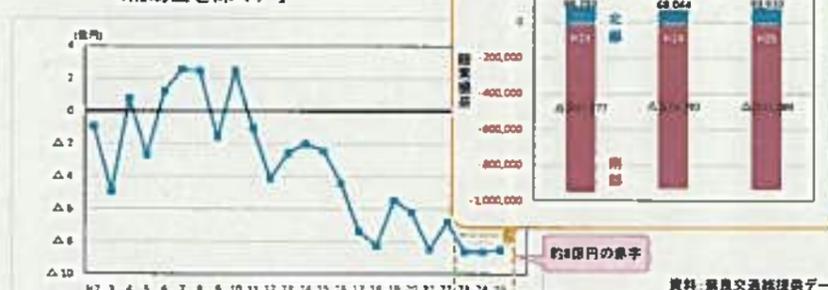


## 7 事業収支の悪化

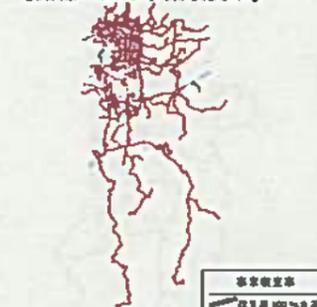
【本県の路線バスにおける輸送人員、走行距離（実車走行キロ）、収益、費用の変化】



【路線バスの経常損益の推移（補助金を除く）】



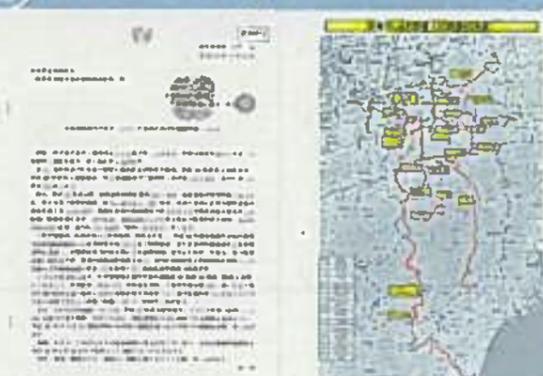
【路線バスの事業収支率】



【本県のタクシーにおける営業収入の変化】

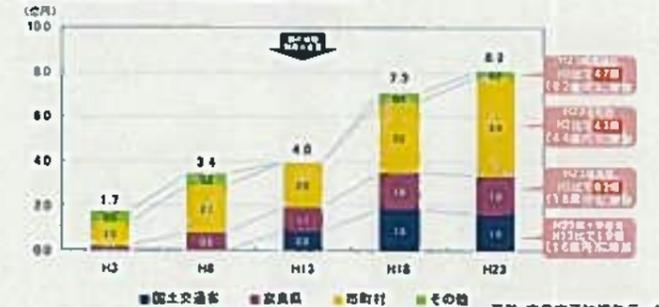


## 8 奈良交通からの協議申し入れ(平成24年10月)

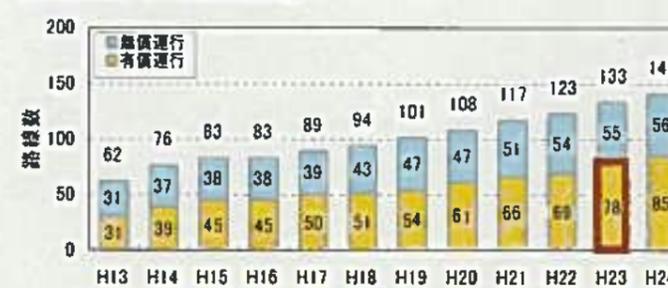


## 9 バス補助金の増加

【本県の路線バスの補助金額の推移】



【コミュニティバスの路線数】



【コミュニティバスの収入内訳 (H23年度)】



# 奈良県公共交通基本計画(案)のポイント

## 1 『社会インフラ』としての公共交通

○まちづくりと同様、保健、医療、福祉、教育、観光、産業などの諸活動にとって必要不可欠な『社会インフラ』

○『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』実現に向けて、公共交通は県民そして来訪者の暮らしと成長・繁栄の基盤

～ すべての県民が健康的で文化的な日常生活・社会生活が営めるように ～

## 2 移動ニーズに応じた交通サービスの実現

○地域や時間帯により利用者の属性も異なるさまざまな移動ニーズに対応した交通サービスの実現を図る。

○顕在的な移動ニーズのみならず、潜在的な移動ニーズも。

○『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も見据えて。

## 3 関係者の連携・協働 ～『奈良モデル』～

○本来の地方自治の姿である住民自治を目指し、自治会や民間の団体と行政が協働することが必要。しかし、市町村合併がこれ以上進まない。

○より細やかなニーズの把握及び行政資源(職員、予算、土地、施設等)の効率的な活用が必要。

○公共交通における『奈良モデル』の取組として、奈良県地域交通改善協議会において、国、市町村、交通事業者、県民等と連携・協働しながら、移動ニーズに応じた交通サービスの実現を図る。

## 4 バリエーション豊かな交通サービス

○移動の起点から終点である目的地までのトリップ全体を通じた移動環境の向上

○鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、自家用自動車車、自動二輪車、自家用自転車、徒歩等という『私的交通』も見据え、幅広く交通サービスを捉える。

○鉄道駅、駅前広場やバスターミナルといった交通結節点、デパート・スーパー・病院・市役所等の拠点、アクセスポイントとなる駐輪場、バス停、アクセスの基盤となる歩道、自転車道といったものに関連づけ、移動を確保。

## 5 まちづくりの他、保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

○本県は、パーク&ライドやぐるっとバスの運行等まちづくりや観光等の視点からの実施に加え、保健や医療、教育、福祉等の分野との連携も明確化。

○一方、既存の公共交通を見据えたまちづくりのあり方を投げかけ。

## 6 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、路線バス、コミュニティバス、施設バス、タクシーの路線別データを用いて実態を把握。

○潜在的な移動ニーズを推測するため、データ化されている情報のみならず、数値化されていない情報(例:店舗の出店情報、病院の開業情報等)を把握。

計画期間

5年(平成28年4月～平成33年3月)

3

# 奈良県公共交通基本計画(案)の概要

## ○公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針

### 『移動ニーズに応じた交通サービスの実現』

#### 【移動ニーズに対応するための基本的考え方】

- ◆あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消
- ◆まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等施策との連携

#### 【対象とする交通サービス】

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、施設バス、レンタカー、レンタサイクルを対象とするが、『私的交通』も見据え、幅広く捉える。

#### 【さまざまな交通サービス間の連携】

- ・鉄道・バスのネットワークや交通の拠点・結節点とのつながりを重視

## ○取組の実効性を持たせるための必要な事項

### ①関係者の連携・協働

- ◆市町村、交通事業者、県民等との連携・協働 ～『奈良モデル』～

### ②実効性を高めるための実態把握と情報共有

- ◆高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえた移動ニーズの把握
- ◆県民への情報提供及び県の公共交通施策への参画

### ③継続的な取組

- ◆PDCAサイクルによる定期的検証
- ◆データに基づく実証的アプローチ

## 総合的かつ計画的に講ずべき主な施策

### 1.これまでの取組を更に推進していくもの

#### (1)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画の策定

- 『奈良モデル』の考え方に基づく計画策定
- 奈良県地域交通改善協議会：『診断』と『協議・ワークショップ』  
⇒路線・サービス内容のあり方、運営主体・運行主体の検討

関係者間の協議・ワークショップを経て、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、施設バス等の最適な配分へ。

#### (2)まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等の取組みから派生する移動ニーズを把握しながら、関係者間でのワークショップを通じて路線・サービス内容等を追求。一方、既存の公共交通を踏まえたまちづくりのアイデアも。

#### (3)公共交通の利用環境の整備

- バリアフリー、バス待ち環境の整備、情報技術の活用、利便性向上、鉄道の利用環境整備等
- その他、バスターミナル・バスレーンの整備、駅前ロータリーの整備、駐車場や駐輪場の整備、パークアンドライドの実施

#### (4)公共交通のソフト面での利用促進

- 利用促進、運行や運賃等の情報提供のための支援、高齢者の運転免許の返納等

#### (5)市町村との連携・協働

- 『奈良モデル』、奈良県地域交通改善協議会
- 「まちづくりに関する連携協定」に基づく取組みとの連携

#### (6)県民等とのコミュニケーション

- 住民代表等の奈良県地域交通改善協議会への参画

#### (7)災害等緊急時の対応

- 指定地方公共機関等(JR西日本、近鉄、奈良交通)との緊急輸送についての協議

#### (8)交通安全の取組との連携

- 歩道の整備等、『奈良県交通安全実施計画』、『奈良県安心歩行空間整備方針』に基づく取組みの推進

### 2.取組内容を今後新たに検討する施策

#### (1)まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携

- 新たなまちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等の取組みが具現化すれば、これらから派生する移動ニーズを把握しながら、検討

#### (2)県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方

#### (3)無人化された鉄道駅の再活性化

- 鉄道事業者と地域との連携・協働に係る県の具体的な関与・方策のあり方の検討

#### (4)新たな交通サービスの実現に向けて

- 新たな交通サービスの実現に向けた検討(SNSの活用、運行者募集による輸送サービス等)

#### (5)働く場としての交通事業者のあり方

- 交通事業者における雇用の確保のあり方の検討

#### (6)運賃の活用

- 基金の設置や運賃認可の特例等の活用等、国の動きも踏まえた運賃の活用の可能性の検討

#### (7)財政支出のあり方

- 公共交通の存廃が他の行政分野への影響を踏まえた、最適な財政支出のあり方についての検討

#### (8)県職員はじめ公共交通に関わる人材の育成

- 他の行政分野を知った上で、県の交通行政を担う行政職員や県民、民間事業者などの人材育成のあり方検討

# 基本方針に対応する指標・目標

## 住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

**住んでよし** 暮らしやすいまちづくり、歩いて暮らせるまちづくり、渋滞の解消

- ・常住人口
- ・交通手段別分担率
- ・歩行関係
- ・歩道整備率
- ・県管理道路の道路整備率
- ・まちづくりのための活動行動率
- ・公共交通の利便性満足度

**働いてよし** 雇用の場の確保、その環境整備としての移動の確保  
雇用の場としての交通事業者・交通関連産業

- ・従業人口
- ・交通手段別分担率
- ・工場立地件数
- ・公共交通の利便性満足度

**訪れてよし** 観光地へのアクセス、広域観光ルートの周遊化

- ・交通手段別分担率
- ・観光入込客数
- ・延べ宿泊者数
- ・外国人訪問客数
- ・公共交通の利便性満足度

## 移動ニーズに応じた交通サービスの実現

- ・公共交通利用者数の増減率 $\geq$ 県内人口・来訪者数の増減率
- ・人口密度と運行本数・路線本数との関係

## 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

### <複数市町村を跨ぐ県内の路線バス・町村連携コミュニティバス>

指標	目標
1便当たり利用者	3.0人／便以上
平均乗車密度	2.0人以上
最大乗車人員	10.0人以上
収支率	交通事業者 40% 市町村連携 20%
利用者1人当たりの行政負担	2,000円／人以下

### <県内の一市町村内完結のコミュニティバス>

指標	目標
過去3年間の利用者平均増減率	コミュニティバスを運行している市町村の人口増減率以上
運行1回当たりの利用者数	1.0人以上
収支率	20%
利用者1人当たりの行政負担	2,300円／人以下

### 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、路線バス、行政が運送主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償運送、レンタカー、レンタサイクルとするが、自家用車、自動二輪車、自転車、徒歩等など私的な交通を含め、幅広くとらえる

### <バリアフリー化>

指標	目標
1日当たり平均乗降客数3,000人以上の駅のバリアフリー化率	100%(H32末)
県内のノンステップバスの導入率	70%(H32末)

### <接続>

主要駅(日平均乗降客数3,000人以上)における

- ・バス接続本数／ノンステップバス運行数
- ・タクシー乗り場があること

### ダイヤの整合性

- ・目的地の運営時間(病院、公共施設、商業施設等)
- ・輸送手段間の乗換え

# (参考)奈良県地域公共交通網形成計画(案)のポイント

計画に定めるべき事項	具体的な内容
(1) 基本的な方針	奈良県公共交通基本計画から抽出
(2) 計画の区域	複数の市町村に跨がるバス路線等を軸に、これらと接続する交通手段や交通結節点を含む関係市町村を対象区域とし、「公共交通とまちづくりのデッサン」で示す
(3) 計画の目標	「住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良」を実現するための指標
(4) 目標を達成するために行う事業及び実施主体	「公共交通とまちづくりのデッサン」で示す
(5) 計画の達成状況の評価に関する事項	(3)計画の目標で示した各指標により評価 路線バスやコミュニティバスの運行については、奈良県地域交通改善協議会の「診断及び協議・ワークショップのプロセス」に基づき評価
(6) 計画期間	5年
(7) 形成計画の実施に関し県が必要と認める事項	まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等に係る施策との連携 等

## 1 県、市町村、交通事業者、県民等による『連携の証』

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく**奈良県地域交通改善協議会のメンバー**(県、市町村、交通事業者、住民代表等)にとっての『協働の証』・『行動規範』※

※ (参考)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律  
(平成19年法律第59号)  
(協議会)  
第6条

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

## 2 『公共交通とまちづくりのデッサン』

○「対象区域」を、**複数の市町村に跨がる**路線バス・複数の市町村が連携して運行するコミュニティバスを軸に、これらと接続する交通手段や交通結節点を含む**関係市町村のエリア**とする。

○**県、関係市町村、交通事業者等による協議・ワークショップ**を地域別、グループ別で開催し、対象エリアの課題やまちづくりの動向、路線のあり方、目指す方向性を「公共交通とまちづくりのデッサン」として表現。

○「目標を達成するために行う事業及び実施主体」を「公共交通とまちづくりのデッサン」に記載。

## 3 奈良県地域交通改善協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性を確保

○これまでの**奈良県地域交通改善協議会**の枠組み、路線ごとの協議・ワークショップで関係者間で検討した内容を踏まえた計画策定により、実効性を確保。

### ① 検討方法・プロセス

- ・知事を会長、市町村長、国、交通事業者、警察、道路管理者、住民代表を委員とする奈良県地域交通改善協議会と、それに基づく幹事会、地域別部会、路線別会議の各階層で議論し、検討内容を集約
- ・路線別の詳細な検討は、関係市町村・交通事業者・警察・道路管理者・住民代表等による協議・ワークショップ形式で検討

### ② 検討内容

- ・各路線の『診断』の実施
- ・『公共交通とまちづくりのデッサン』の作成
  - －対象地域や取組みの実施主体、役割分担の明確化
  - －交通事業者の経営リソース、国・県・市町村の行政リソースとのマッチング(運営主体と運行主体の分離等も射程範囲内)  
住民による利用促進の取組み

# (参考) 奈良県地域公共交通網形成計画(案)の概要

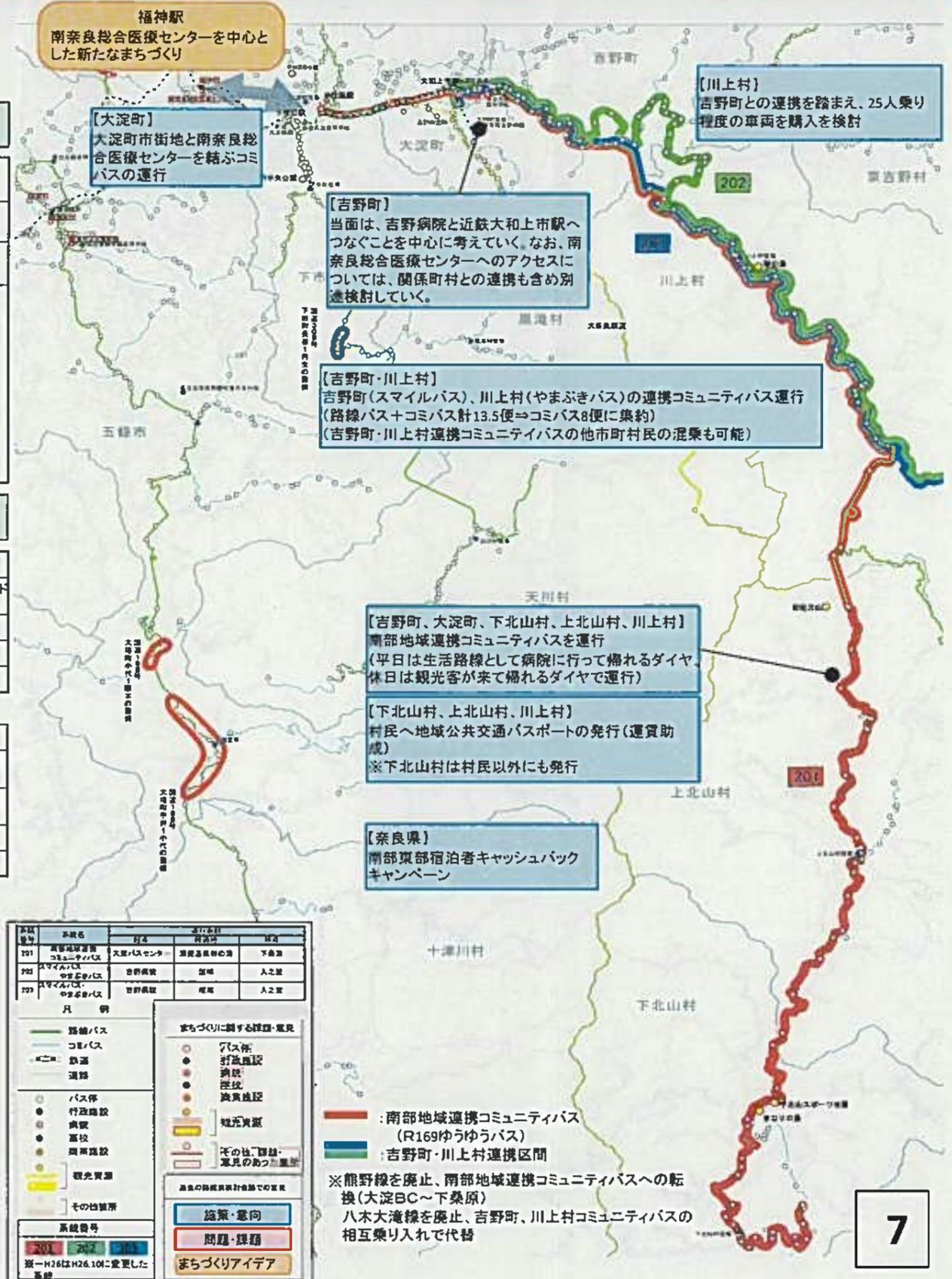
## 『公共交通とまちづくりのデッサン』イメージ

### 路線・地域の概要

まちづくりの方向性	隣接町村間の広域連携による生活交通・観光交通の確保 〔奈良県総合医療センター〕及び〔大和上市駅〕へのアクセス確保
関係市町村	吉野町、大淀町、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村
主な沿線施設	大和上市駅、大淀バスセンター、吉野町役場、下北山村役場、上北山村役場、川上村役場、吉野病院、吉野高校、きなの湯、下北山スポーツ公園、和佐又山、杉の湯、大森農産園
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値)                      出勤: 17.3% (H22) ⇒ 17.3% (H32) 登校: 89.7% (H22) ⇒ 89.7% (H32) 通院: 17.7% (H22) ⇒ 21.3% (H32)                      買物(平日): 15.2% (H22) ⇒ 15.2% (H32) 買物(休日): 10.3% (H22) ⇒ 10.3% (H32)                      乗務: 18.8% (H22) ⇒ 31.7% (H32) 観光: 23.5% (H22) ⇒ 23.5% (H32)</li> <li>外出率: 70.8% (H22) ⇒ 73.6% (H32)</li> <li>バスの利用者数(年間乗車人員) [乗車人員の増加率 &gt; 路線沿線の人口増加率]                      南部地域連携コミュニティバス 17,792人 (H26) ⇒ 吉野町・大淀町・下北山村・上北山村・川上村 29,000人 (H26)</li> <li>鉄道駅の利用者数(年間乗車人員) [乗車人員の増加率 &gt; 駅に接続する基幹バス路線沿線市町村の人口増加率]                      大和上市駅 131,509人 (H25) ⇒ 吉野町・大淀町・下北山村・上北山村・川上村 29,700人 (H25)</li> <li>鉄道駅の端末交通の分担率(公共交通(バス+タクシー)と自転車及び徒歩の合計値)                      大和上市駅 59.7% (H22) ⇒ 59.7% (H32)</li> <li>公共交通の利便性満足度: H27からH32にかけて上昇</li> </ul>

### 実施事業

<b>事業①</b> 25人乗りバスの運行 実施内容: 吉野町との連携を踏まえ、平成27年度に購入した、25人乗り程度の車両を購入 実施主体: 川上村 実施効果: 来訪者数の増加、公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.4 ~ H33.3	<b>事業⑤</b> 新たな路線バスの運行 実施内容: 観光地を經由し、吉野下千本駐車場と大和八木駅を結ぶ路線バスを多客期に運行 実施主体: 吉野大塚ケーブル自動車 実施効果: 来訪者数の増加、公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.4 ~ H33.3 (H27.11より実施)	<b>事業⑨</b> 全国ICカード共通化 実施内容: SuicaやTOICAといった全国共通交通ICカードへの対応 実施主体: 奈良交通 実施効果: 利便性の向上 実施期間: H28.春
<b>事業②</b> 南部地域連携コミュニティバス(R169ゆうゆうバス)の運行 実施内容: 路線バス代替として、南部地域連携コミュニティバス(大淀BC~杉の湯~下鼻原)を運行 実施主体: 吉野町、大淀町、下北山村、上北山村、川上村 実施効果: 来訪者数の増加、利便性の向上 実施期間: H28.4 ~ H33.3 (H27.10より実施)	<b>事業⑥</b> コミュニティバスの再編 実施内容: 奈良県総合医療センターの開院にあわせて、コミュニティバスを再編 実施主体: 大淀町 実施効果: 病院へのアクセス確保、利便性の向上 実施期間: H28.4 ~ H33.3	<b>事業⑩</b> 公共交通の利用促進 実施内容: 県民、関係市町村や交通事業者等が連携し、公共交通の利用を促進 実施主体: 県民、関係市町村、国、奈良県、奈良県警察、交通事業者 実施効果: 公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.4 ~ H33.3
<b>事業③</b> コミュニティバスのPR 実施内容: 南部地域連携コミュニティバスを各町村のホームページで案内、奈良交通のチラシによりPR 実施主体: 吉野町、大淀町、下北山村、上北山村、川上村、奈良交通 実施効果: 来訪者数の増加、公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.4 ~ H33.3 (H27.10より実施)	<b>事業⑦</b> 南部東部宿泊者路線バス運賃キャッシュバックキャンペーン(予定) 実施内容: 奈良県南部東部地域宿泊者に、路線バスの運賃を助成 実施主体: 奈良県 実施効果: 来訪者数の増加、宿泊者数の増加、公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.冬(予定)	
<b>事業④</b> 地域公共交通パスポートの発行(運賃補助) 実施内容: 南部地域連携コミュニティバスの利用者に対し運賃を助成 実施主体: 下北山村、上北山村、川上村 実施効果: 来訪者数の増加、公共交通利用者数の増加 実施期間: H28.4 ~ H33.3 (H27.10より実施)	<b>事業⑧</b> 路線運行費補助 実施内容: 奈良県基幹公共交通ネットワーク計画に基づき、南部地域連携コミュニティバスの路線運行費を補助 実施主体: 奈良県 実施効果: 地域公共交通の維持 実施期間: H28.4 ~ H28.9(毎年PDCA)	



# 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の関係

## 公共交通基本計画

公共交通施策を実施するに当たっての基本的な方針

### 1. 基本的な方針

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』、暮らしと成長・繁栄の基盤としての『公共交通』

公共交通は諸活動にとって必要不可欠な「社会インフラ」

「奈良モデル」

幅広く交通サービスを捉える

トリップ全体を通じた移動環境の向上

データに基づく実証的アプローチ

### 2. 総合的かつ計画的に講ずべき施策

地域全体を見渡した総合的な交通ネットワークの形成

他施策を見据えて策定

まちづくりや保健、医療、教育、福祉、観光等の施策との連携

利用環境整備

緊急時対応

交通安全

## 地域公共交通網形成計画

### 対象区域

複数の市町村に跨がる路線バス等を軸に、接続する交通手段や交通結節点を含む関係市町村

### 事業と事業実施主体

地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

公共交通の利用促進

利用環境の整備

『公共交通とまちづくりデッサン』で示す

### 様々な施策ツールへ

道路整備基本計画

住生活ビジョン

まちづくり連携協定

南奈良総合医療センター

なら食と農の魅力創造国際大学校

地域包括ケアシステム

キャッシュバックキャンペーン

ムジークフェストなら等各種イベント

奈良交通連携協定

地域防災計画

安心歩行空間整備方針

地域公共交通網形成計画の範囲外をフォロー

# 公共交通基本計画と地域公共交通網形成計画の策定スケジュール

