

奈良県の公共交通における取組

平成30年7月11日

奈良県知事

荒井正吾

I 奈良県の公共交通の特徴

1. 新幹線、空港、港湾、並行在来線がない
2. 鉄道は元は参宮線、後に大阪・京都への通勤線
3. 近年、大阪への通勤線
4. 域内交通が脆弱

Ⅱ 奈良県の域内公共交通政策の取組の経緯

バス事業者から中南部地域(25路線・45系統)のバスネットワーク確保に向けた協議の申し入れ(平成24年10月)

1. 「奈良県地域交通改善協議会」の改組(平成25年2月)
2. 「奈良県公共交通条例」の公布・施行(平成25年7月)

＜「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(平成26年5月公布・平成26年11月施行)＞

協議の申し入れのあった25路線・45系統のあり方(維持・減便・廃止)について合意(平成26年9月)

3. 「奈良県公共交通基本計画」の策定(平成28年3月)
4. 「奈良県地域公共交通網形成計画」の策定
(平成28年3月)

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

1. 奈良県地域交通改善協議会

「移動ニーズに応じた交通サービス」の実現に向け、

① 路線の必要性・補助の妥当性を5つの診断指標に基づき客観的に判断

→ **市町村と交通事業者等の関係者が診断指標について合意。それに基づく診断結果を踏まえ、路線のあり方(維持・減便・廃止)について関係者が協議**

※5つの診断指標

【ニーズの有無の検証】

① 1便あたりの利用者数、② 平均乗車密度、③ 最大乗車人員

【補助の妥当性の検証】

④ 収支率、⑤ 利用者1人あたりの行政負担額

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

■ 25路線45系統の診断結果(平成25年度運行実績) ※45系統中24系統が診断指標の基準値未達

協議対象45系統			①1便あたり 平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		②平均乗車密度 (人) (経常収益/平均賃率)		③1便あたり 最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		④収支率 (%) (経常収益/経常費用) ※系統別単価		⑤一人あたり 行政負担額 (円/人) (補助金総額/輸送人員)	
系統 番号	路線名	運行系統	系統別 (一部路線別)	3	系統別 (一部路線別)	2	系統別	10	系統別	40	系統別 (一部路線別)	2,000
1	天理都祁	針インター～国道山添	2.6	×	1.1	×	10	○	26.3	×	補助対象外	
2	天理都祁	天理駅～山辺高校	14.5	○	5.9	○	28	○	88.4	○	90.0	○
3	天理都祁	天理駅～針インター	5.7	○	2.2	○	18	○	37.0	×	599.0	○
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)	6.5	○	2.2	○	19	○	37.8	×	234.0	○
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	8.2	○			52	○				
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前	4.9	○	2.3	○	16	○	34.1	×	583.0	○
7	大宇陀	榛原駅～大宇陀	8.4	○	3.7	○	46	○	71.0	○	43.0	○
8	古市場	榛原駅～菟田野	4.7	○	2.8	○	22	○	55.7	○	103.0	○
9	榛原東吉野	榛原駅～東吉野村役場前	6.1	○	3.5	○	19	○	56.6	○	372.0	○
10	都祁榛原	榛原駅～針インター	8.1	○	3.1	○	24	○	51.5	○	304.0	○
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀	7.0	○	2.8	○	22	○	50.4	○	259.0	○
12	桜井菟田野	大宇陀～菟田野	1.2	×	1.2	×	4	×	31.2	×	補助対象外	
13	桜井飛鳥	桜井駅南口～石舞台	4.1	○	2.1	○	12	○	36.4	×	221.0	○
14	高田イオンモール	イオンモール榛原アルル～竹取公園東	16.0	○	5.7	○	30	○	73.1	○	15.0	○
15	高田新家	忍海～竹取公園東	11.3	○	2.5	○	16	○	36.3	×	補助対象外	
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	6.4	○	3.3	○	30	○	59.9	○	17.0	○
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海駅	4.5	○	1.1	×	34	○	17.9	×	381.0	○
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園	2.0	×	1.0	×	4	×	19.3	×	補助対象外	
19	八木御所	八木駅～榎原神宮駅	5.2	○	3.3	○	13	○	56.4	○	補助対象外	
20	八木御所	榎原神宮駅～近鉄御所駅	5.5	○	1.7	×	13	○	30.5	×	98.0	
21	高田五條	近鉄高田駅～五條バスセンター	13.5	○	2.8	○	20	○	41.8	○	238.0	○
22	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯)	14.7	○			17	○				
23	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(テクノ中央通り東)	26.5	○	5.1	○	17	○	71.2	○	補助対象外	
24	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯・テクノ中央通り東)	7.0	○	1.3	×	5	×	20.7	×	補助対象外	
25	高田五條	忍海～五條バスセンター	6.6	○	1.7	×	14	○	31.9	×	補助対象外	
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海	5.2	○	2.1	○	20	○	38.4	×	41.0	○
27	高田五條	近鉄高田駅～近鉄御所駅	平日運行なし		0.0	×	0	×	3.2	×	補助対象外	
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	24.7	○	5.2	○	19	○	71.0	○	補助対象外	
29	八木五條	八木駅～忍海	4.3	○	1.1	×	6	×	21.0	○	補助対象外	
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル鼎)	25.0	○	5.5	○	30	○	48.7	○	795.0	○
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	43.5	○			22	○				
32	十津川	五條バスセンター～十津川温泉	10.6	○	5.0	○	34	○	53.3	○	892.0	○
33	広域通院ライン	五條バスセンター～十津川温泉(県立五條病院玄関口)	4.6	○	5.0	○	7	○				
34	大淀五條	大淀BC～五條BC	2.9	×	3.9	○	7	×	60.7	○	510.0	○
35	下市天川	下市口駅～中庵住	7.0	○	5.0	○	18	○	60.8	○	660.0	○
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	7.6	○	5.9	○	44	○	72.7	○	284.0	○
37	下市笠木	下市口駅～笠木	3.0	○	1.0	×	5	×	16.1	×	補助対象外	
38	八木下市	八木駅～岩森(南大和3)	13.5	○	2.9	○	19	○	37.8	×	222.0	○
39	八木下市	大淀BC～岩森	2.5	×	0.9	×	11	○	18.9	×	539.0	○
40	八木大滝	欠番(※No41と43に分割)	再編により系統 廃止									
41	八木大滝	八木駅～大淀BC	10.0	○	2.9	○	20	○	45.3	○	198.0	○
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(国樺)	9.0	○	2.4	○	7	×	36.8	×	補助対象外	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(椋尾)	4.2	○	1.3	×	19	○	26.3	×	498.0	○
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	3.7	○	1.5	×	6	×	22.0	×	4,331.0	×
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～池原	0.5	×	0.4	×	5	×	10.2	×	7,020.0	×
			8.9		2.8		18.3		42.0		724.0	

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

② 路線単位での協議

協議対象の25路線・45系統を軸に振り分けた路線別検討会議において、路線概況、利用状況、診断結果、アンケート結果等をまとめた「バスカルテ」を作成し、それを基に以下の事項等について協議

- ・ 今後の方向性(維持・廃止・代替)
- ・ 他の公共交通との役割分担
(タクシー、コミュニティバス等)
- ・ 改善策(ダイヤやルートの見直し等)
- ・ 行政負担の分担方法
- ・ まちづくり等を見据えた今後の利用促進策

「奈良県地域交通改善協議会」

会長：奈良県知事

委員：市町村長、交通事業者・関係団体代表、近畿運輸局（自動車交通部長、交通政策部長、奈良運輸支局長）等

「奈良県地域交通改善協議会幹事会」

会長：奈良県県土マネジメント部長

委員：副市町村長、交通事業者・関係団体担当役職員、近畿運輸局担当課長等

「地域別部会」

奈良県県土マネジメント部次長、市町村公共交通担当課長、奈良運輸支局担当課長等

※検討内容に応じて、事業者代表（バス協会・タクシー協会・奈良県交通運輸産業労働組合協議会）

北西部地域

奈良市、大和郡山市、生駒市、香芝市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、河合町

中部地域

大和高田市、橿原市、桜井市、御所市、葛城市、高取町、明日香村、広陵町

東部地域

奈良市、天理市、桜井市、宇陀市、山添村、曾爾村、御杖村、東吉野村

南部地域

五條市、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村

路線別検討会議

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

<バスカルテ例：南部Cグループ> — 路線概況

関係市町村	主な目的地	コミュニティバス	市町村の意向 ※平成25年秋のヒアリング結果
大淀町	近鉄下市口駅、大淀バスセンター	コミバス接続	代替モデルについては、負担金額等の条件による
下市町			35、36番系統の連携
黒滝村		コミバス接続	一定の財政負担はやむを得ない
天川村	天河大弁才天社、洞川温泉	コミバス接続	観光客対応もあり、現状維持を望む



南部-C 下市天川・洞川・下市笠木・八木下市線			①1便あたり 平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))	②平均乗車密度 (人) (乗降収支/平均乗車) (乗降調査結果)	③1便あたり 最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)	④収支率 (%) (経費収支/経費費用) ※系統別乗車結果	⑤一人あたり 行政負担額 (円/人) (補助対象外/輸送人員)	運行経費									
系統 番号	路線名	運行系統	系統別	系統別 (一部路線 別)	系統別	系統別	系統別 (一部路線 別)	キロあたり 経費 (円/キロ)	経費 (千円)	収益 (千円)	行政 負担額	事業者 負担額					
35	下市天川	下市口駅～中庵住	7.0	○	5.0	○	18	○	60.8	○	660.0	○	417.7	33,392	20,305	13,040	48
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	7.6	○	5.9	○	44	○	72.7	○	284.0	○	431.7	49,469	35,970	11,858	1,642
37	下市笠木	下市口駅～笠木	3.0	○	1.0	×	5	×	16.1	×	補助対象外		452.7	6,884	1,106	0	5,778
38	八木下市	八木駅～岩森(南大和3)	13.5	○	2.9	○	19	○	37.8	×	222.0	○	451.3	36,601	13,840	11,380	11,381
39	八木下市	大淀BC～岩森	2.5	×	0.9	×	11	○	18.9	×	539.0	○	474.1	15,211	2,870	6,170	6,171

改善策	利用促進	バス停新設・ ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化	代替モデル(連携コミバス等)		
						運営：市町村(協議会) 運行：事業者(委託)	運営：市町村(協議会) 運行：市町村、NPO等	運営・運行：市町村、NPO、 社会福祉法人等各種団体 [福祉有償、過疎地有償等]
状況	・自動車の分担率が 高く、利用促進によ るバスへの転換可 能性あり	・需要が見込 める施設は 見当たらない	・35：天の川温 ～中庵住の利 用者が少数	35、37、39:利用者 数0の便が存在 36、38:利用者数 が少ない便が 存在	35、36、38、39:× 37:◎	・市町村が主体的にサービ ス水準を設定可能	・既存のコミバス運行が大淀 町、黒滝村、天川村はあり 下市町はなし ・路線バスより経費が下がる 可能性あり	・福祉有償の場合は利用者 に制約がある ・過疎地域に該当 ・利用者数が少数の天の川 温泉～中庵住は可能性あ り
適合性	◎	×	◎	35・37・39:◎、 36・38:○	35、36、38、39:× 37:◎	○	○	○
実現性	◎	—	○ ・代替となる移 動手段確保が 必要	35、37、39:○ 36、38:△ ・減便により利便 性が低下	35、36、38、39:— 37:○ ・小型車両の取得 が必要	○ ・運営主体の構築など事務 負担が発生	○ ・運行組織構築が必要	△ ・新規に運行組織構築が必 要

利用者住民の意向

○バス利用者の目的は娯楽が最も多く、次いで通勤や通学が多い。
 ○バス利用者の約8割が路線バス以外の交通手段がなく、改善意向は「運行頻度の向上」が最も多い。
 ○バスの必要性について、沿線住民の約4割が「今は利用しないが、将来必要と思う」、約3割が「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」と回答。
 ○望ましい運行形態としては、「路線バス(奈良交通など)」が最も多く、次いで「市町村によるコミバス(定時定路線)」が多くなっている。

方向性

短期的な取組：現在の運行をベースにルート再編、減便等、利用促進策を実施

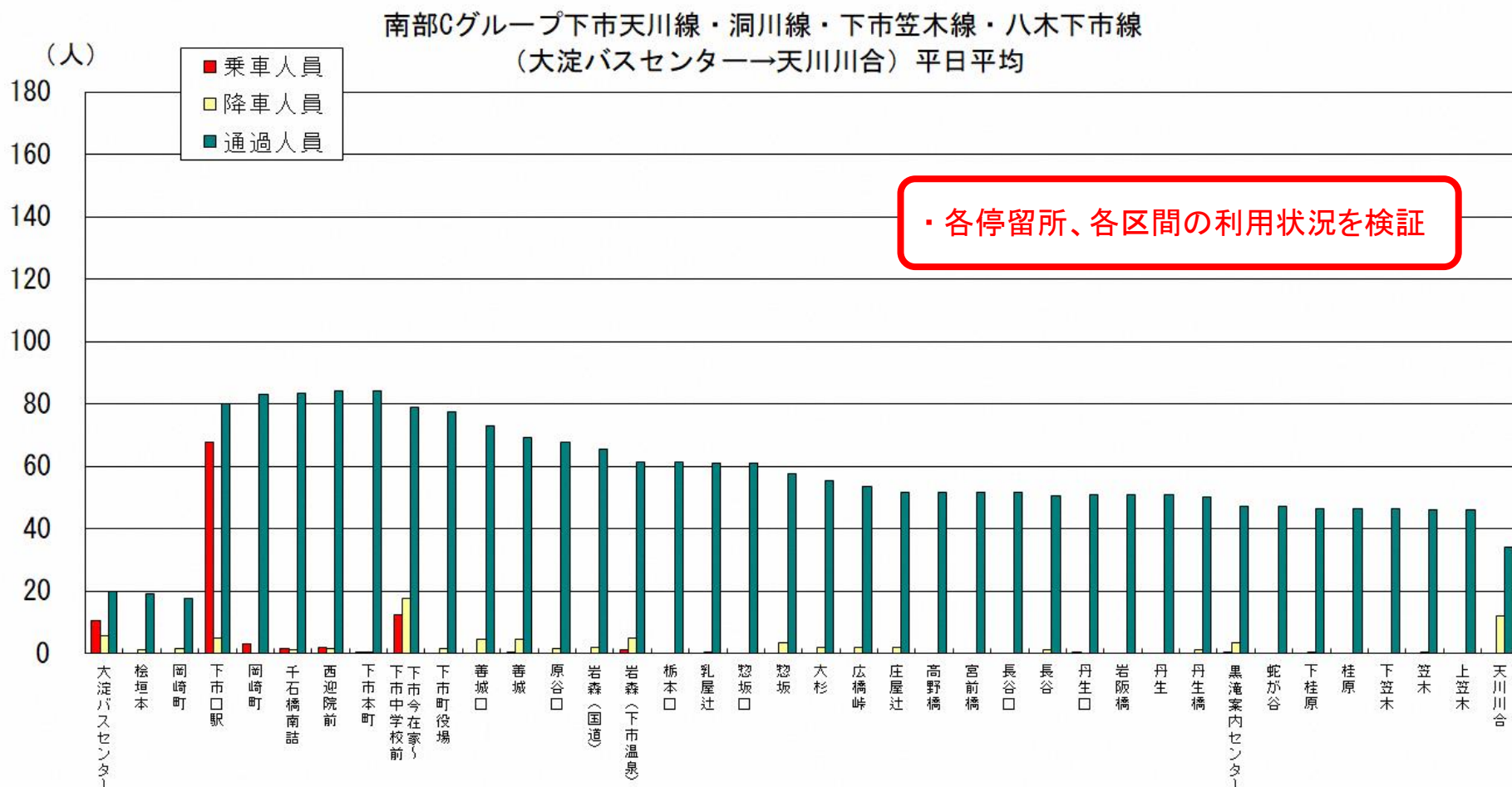
中長期的な取組：市町村連携コミバス等代替モデルを検討

・路線の状況、市町村の意向等を確認
 ・改善の方向性を検討

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

<バスカルテ例：南部Cグループ> — 利用状況

■ 利用状況(曜日別・方向別・バス停別の利用者数)



Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

<バスカルテ例：南部Cグループ> - 診断結果

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

7.6

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない便の削減

平均乗車密度
2人

5.9

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない区間の再編

最大乗車人員
10人

44

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・車両の小型化（ワゴン車など）
- ・季節運行の検討

収支率
40%

72.7

- ・新たな運行モデルへの移行等による、
運行経費の削減

1人あたり補助金
2,000円

284.0

- ・地元自治会負担等の導入

- ・自治体、住民、事業者が一体となった利用促進策の実施

- ・減便、廃止となる便、区間の代替輸送手段の確保

- ・観光シーズンなどの一時需要対策
- ・弾力的な車両運用

- ・市町村連携による運行主体（協議会等）の組織づくり
- ・運行単価、費用分担の考え方
- ・契約、補助手法の考え方

- ・住民意識の改革

行政の支援により運行確保

・診断を行い、改善策等について検討

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

■ 25路線45系統の協議結果(平成26年9月) ※現状維持:17系統、減便:18系統、廃止:10系統

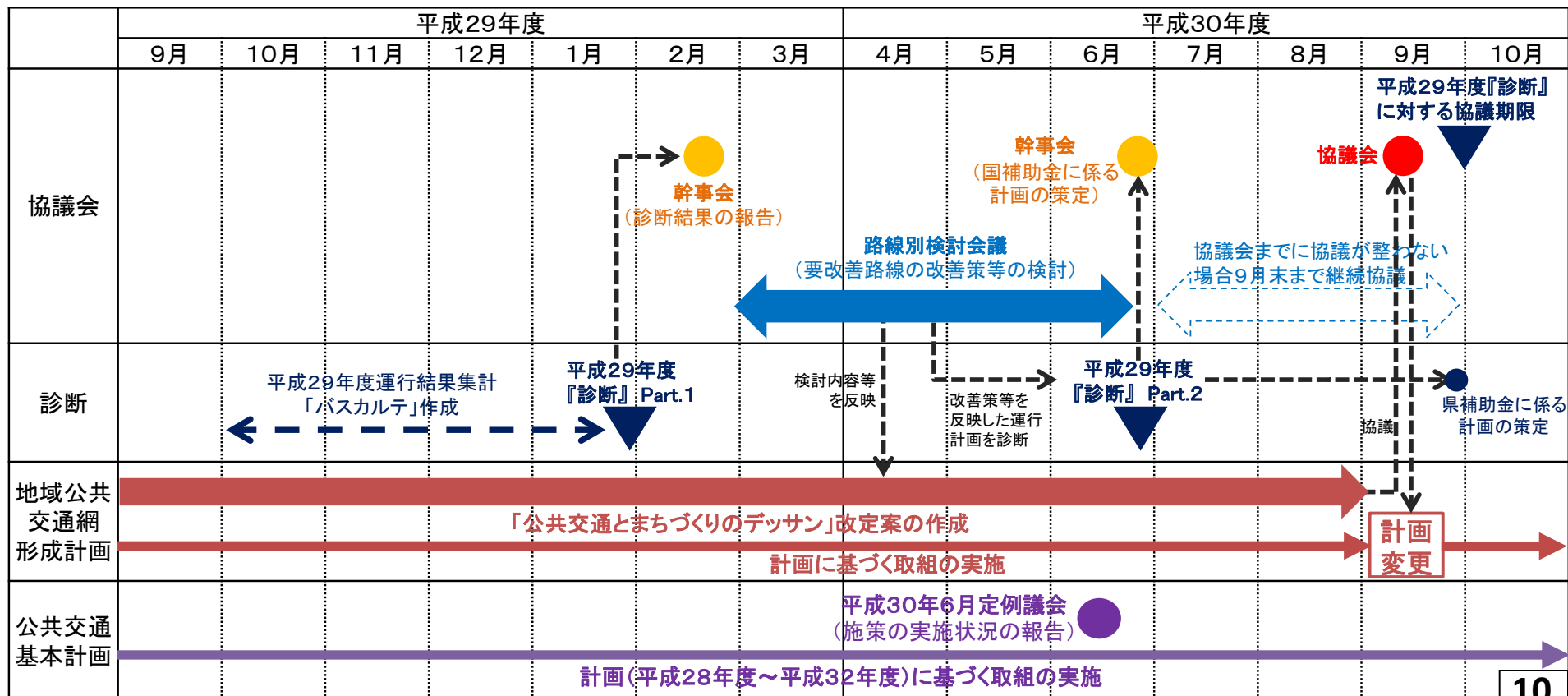
系統番号	路線名	運行系統 ※協議結果後の系統	協議結果			備考
			※「現状維持」には、ダイヤ 及びルート見直しの結果、便数が変わらなかったものも含む	現状維持	減便	
1	天理都祁	針インター～国道山添			●	
2	天理都祁	天理駅～山辺高校			●	
3	天理都祁	天理駅～針インター			●	
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)			●	
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	●		●	
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前			●	土日一部大神社乗り入れ
7	大宇陀	榛原駅～大宇陀			●	競合他系統廃止
8	古市場	榛原駅～菟田野			●	屋間天満台～大宇陀系統に変更
9	榛原東吉野	榛原駅～東吉野村役場前	●			
10	都祁榛原	榛原駅～針インター	●			
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀	●			時刻変更あり
12	桜井菟田野	大宇陀～菟田野			●	菟田野らくらくバスで代替
13	桜井飛鳥	桜井駅南口～石舞台			●	閑散期のみ減便
14	高田イオンモール	イオンモール橿原～竹取公園東	●			
15	高田新家	忍海～竹取公園東			●	No16、No26に分割
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東			●	
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海駅			●	葛城市コミュニティバスで代替
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園			●	葛城市コミュニティバスで代替
19	八木御所	八木駅～橿原神宮駅			●	No20で代替
20	八木御所	八木駅～近鉄御所駅			●	橿原神宮駅～近鉄御所駅系統を全便八木駅～医大玄関～R169経由に変更
21	高田五條	近鉄高田駅～五條バスセンター			●	
22	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯)	●			
23	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(テクノ中央通り東)	●			五條テクノパークにおける経路変更
24	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯・テクノ中央通り東)	●			五條テクノパークにおける経路変更
25	高田五條	忍海～五條バスセンター			●	No21～24で代替
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海			●	
27	高田五條	近鉄高田駅～近鉄御所駅			●	No21～24で代替
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター			●	
29	八木五條	八木駅～忍海			●	No28で代替
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル鼎)	●			
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	●			
32	十津川	五條バスセンター～十津川温泉	●			
33	広域通院ライン	五條バスセンター～十津川温泉(県立五條病院玄関口)	●			
34	大淀五條	下市口駅～五條BC	●			大淀BC～五條BC系統を区間短縮
35	下市天川	下市口駅～中庵住	●			下市口駅で八木下市線と接続
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	●			下市口駅で八木下市線と接続
37	下市笠木	下市口駅～笠木			●	
38	八木下市	八木駅～下市口駅(南大和3)			●	八木駅～岩森(南大和3)系統を 八木駅～医大玄関～下市口駅系統に統一
39	八木下市	下市口駅～岩森			●	大淀BC～岩森系統を区間短縮
40	八木大滝	欠番(※No41と43に分割)			●	No41、No43で代替
41	八木大滝	八木駅～下市口駅			●	八木駅～大淀BC系統を 八木駅～医大玄関～下市口駅系統に統一
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(国樺)	●			
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(樫尾)			●	
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	●			
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～池原			●	No44で代替
合計				17	18	10

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

③ PDCAサイクルによる定期的な検証

- 国・県補助対象系統等の運行結果を『診断指標』により毎年度『診断』。
- 診断指標の基準を満たさない系統については、路線別検討会議等における、関係者間の協議により運行改善策や運行形態の見直し等を決定。
- 協議期限(9月30日)までに関係者間で運行改善策等がまとまれば、補助金の交付を決定。

※平成29年度運行実績に対する検証フロー

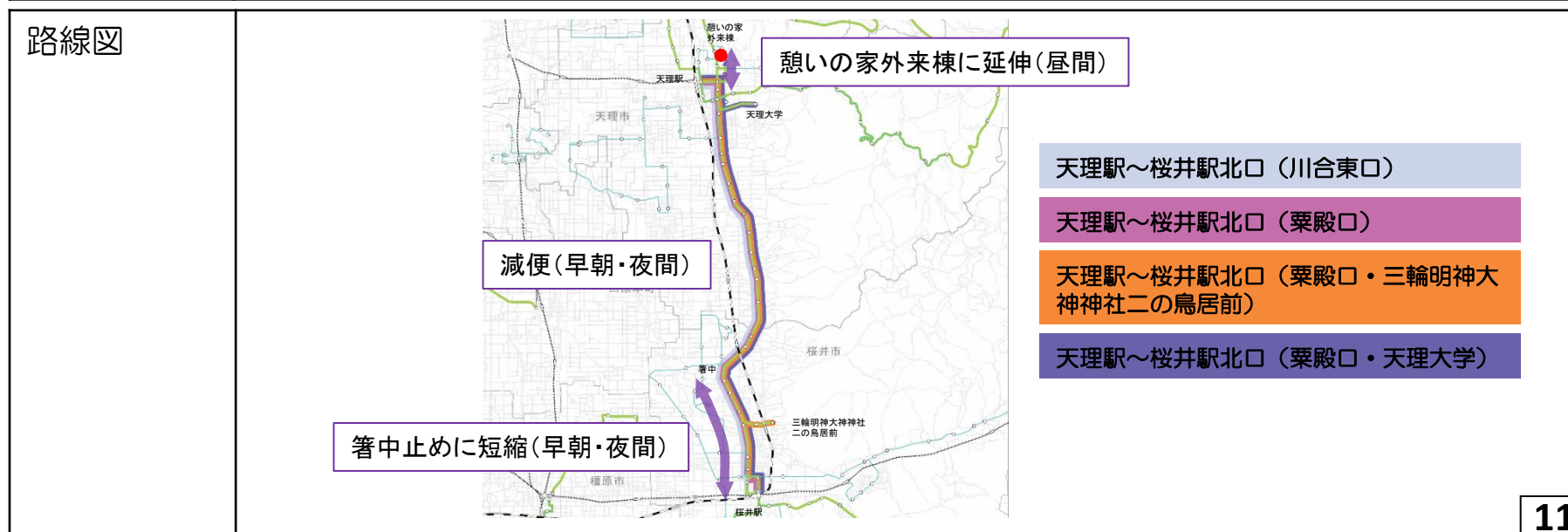


Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

③ PDCAサイクルによる定期的な検証

※改善策の例

路線名	東部B 天理桜井線（奈良交通）
関係市町村	天理市 桜井市
運行区間	天理駅～桜井駅北口
運行回数	平日 18.0回 土曜 12.5回 日祝 12.5回
診断指標	1便あたり乗車人員 6.8人 平均乗車密度 2.2人 最大乗車人員 42人 収支率 36.6% 1人あたり行政負担額 504円
改善策	①平日昼間の一部の便を憩いの家外来棟へ延伸することにより、天理よろづ相談所病院外来診療棟への通院需要を取り込む ②早朝・夜間の一部の便を桜井駅北口～箸中に短縮 ③早朝・夜間の一部の便を減便 (①～③とも平成29年10月より実施)



Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

2. 奈良県公共交通条例

議員提案の形で、**都道府県では全国初**となる、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「奈良県公共交通条例」が制定される

→ 条例に基づき、

- ・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の**基本的な計画として「奈良県公共交通基本計画」**を策定
- ・**毎年度**、「奈良県公共交通基本計画」に基づく**施策の実施状況**を議会に報告

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

3. 奈良県公共交通基本計画

総合的かつ計画的に講ずべき施策

▶ 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』の考え方に基づき、市町村をはじめとした行政、交通事業者、住民等と連携を図りながら、『地域公共交通網形成計画』を策定します。

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

- さまざまな取組みから派生する移動ニーズを把握し、関係者間でのワークショップを通じて路線・サービス内容等を決定し、実行します。

3) 公共交通の利用環境の整備

- バリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応を推進します。
- バス停の上屋整備や、バスロケーションシステム、ICカードの導入など、ハード・ソフト面で公共交通の利用環境の向上を推進します。

4) 公共交通のソフト面での利用促進

- モビリティマネジメントをはじめとした公共交通の利用促進、運行や運賃等の情報提供のための支援など、ダイヤモンドサイドへ働きかける取組を行います。

5) 市町村との連携・協働

- 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、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等と連携・協働を図ります。

6) 県民等とのコミュニケーション

- 住民代表の奈良県地域交通改善協議会等への参画を推進します。
- ウェブや広報等による情報発信やアンケート調査などを実施します。

7) 災害等緊急時の対応

- 『奈良県地域防災計画』に定められた指定地方公共機関（西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道、奈良交通）との緊急輸送により、災害等緊急時の県民の移動を確保します。

8) 交通安全の取組との連携

- 公共交通を利用するにあたって欠かせない徒歩空間の安全確保のため、交通安全の取組との連携を図ります。

▶ 取組内容を今後新たに検討するもの

1) 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

- 新たに取り組む施策から派生する移動ニーズを把握しながら、移動手段を確保するための検討を行います。

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

- バラエティ豊かな交通サービスを実現するため、協働のあり方を検討します。

3) 無人化された鉄道駅の再活性化

- 無人化された鉄道駅及びその周辺のまちづくりや地域の活性化のため、鉄道事業者と地域との連携・協働に対する県の具体的な関与・方策のあり方を検討します。

4) 新たな交通サービスの実現に向けて

- SNSの活用や運行者募集による輸送サービスなど、新たな交通サービスの実現に向けて検討を行います。

5) 働く場としての交通事業者のあり方

- 県内の交通事業に従事する者の育成のあり方、交通事業者の雇用の確保のあり方について、交通事業者と連携しつつ検討を行います。

6) 運賃の活用

- 基金の設置や運賃認可の特例の活用など、運賃の活用の可能性を検討します。

7) 財政支出のあり方

- 公共交通の存廃が他の行政分野の財政支出に影響することを踏まえ、公共交通に対する最適な財政支出のあり方を検討します。

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を検討します。

9) 行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方

- 市町村が提供するコミュニティバスなど、行政が提供する交通サービスの入札をはじめとした、契約のあり方について検討を行います。

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

4. 奈良県地域公共交通網形成計画

- 県全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、まちづくりの方向性、実施事業等を示した『公共交通とまちづくりのデッサン』を作成。
- 計画の実効性を確保するため、PDCAサイクルにより、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を定期的に検証。
- 計画に定められた「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」に基づき、毎年度検証を行い、『公共交通とまちづくりのデッサン』を毎年度改定。

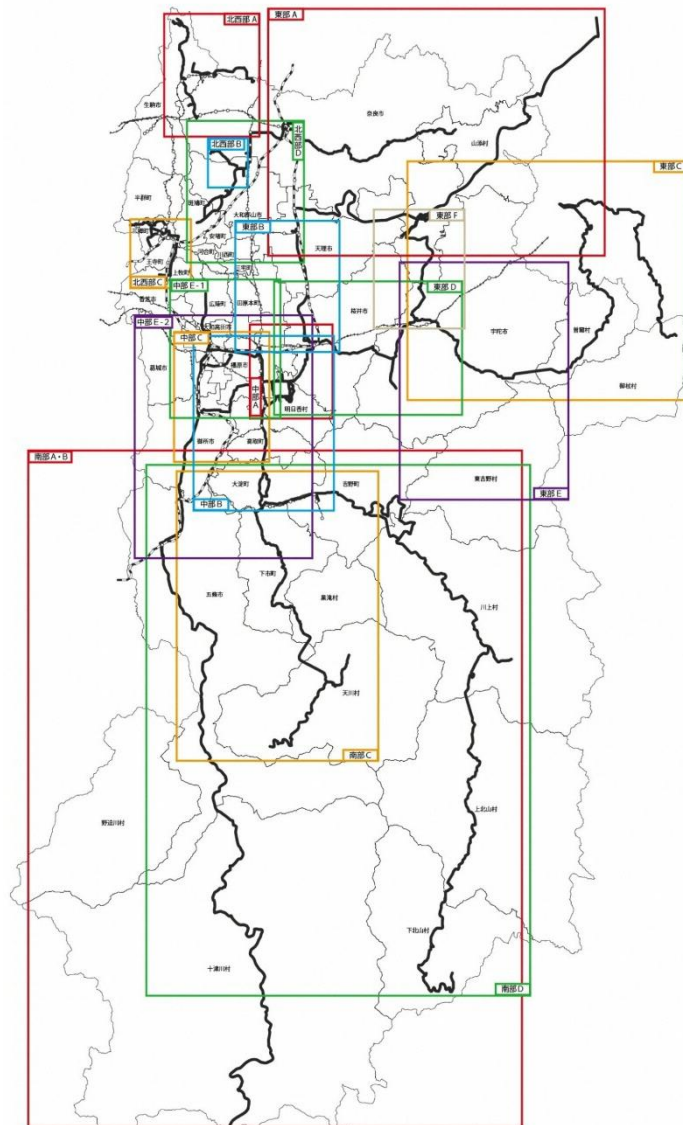
【公共交通とまちづくり等の検討プロセス】

- ① 奈良県地域交通改善協議会メンバーの交通事業者・市町村などに対し、路線バス・コミュニティバス等の路線別データの提供を求める
- ② データに基づき、路線バス・コミュニティバスの指標・目標と照らし合わせ路線毎に『診断』を実施
- ③ 『診断』の結果を踏まえ、関係市町村・交通事業者・道路管理者・警察・住民代表などで、路線毎の望ましい姿について協議・ワークショップを行う
- ④ 協議・ワークショップにおいて、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を踏まえ、公共交通とまちづくりのあり方、観光振興等と絡めた利用促進策等に関するアイデア出しを行う
- ⑤ 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

Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

■ グループ分け図

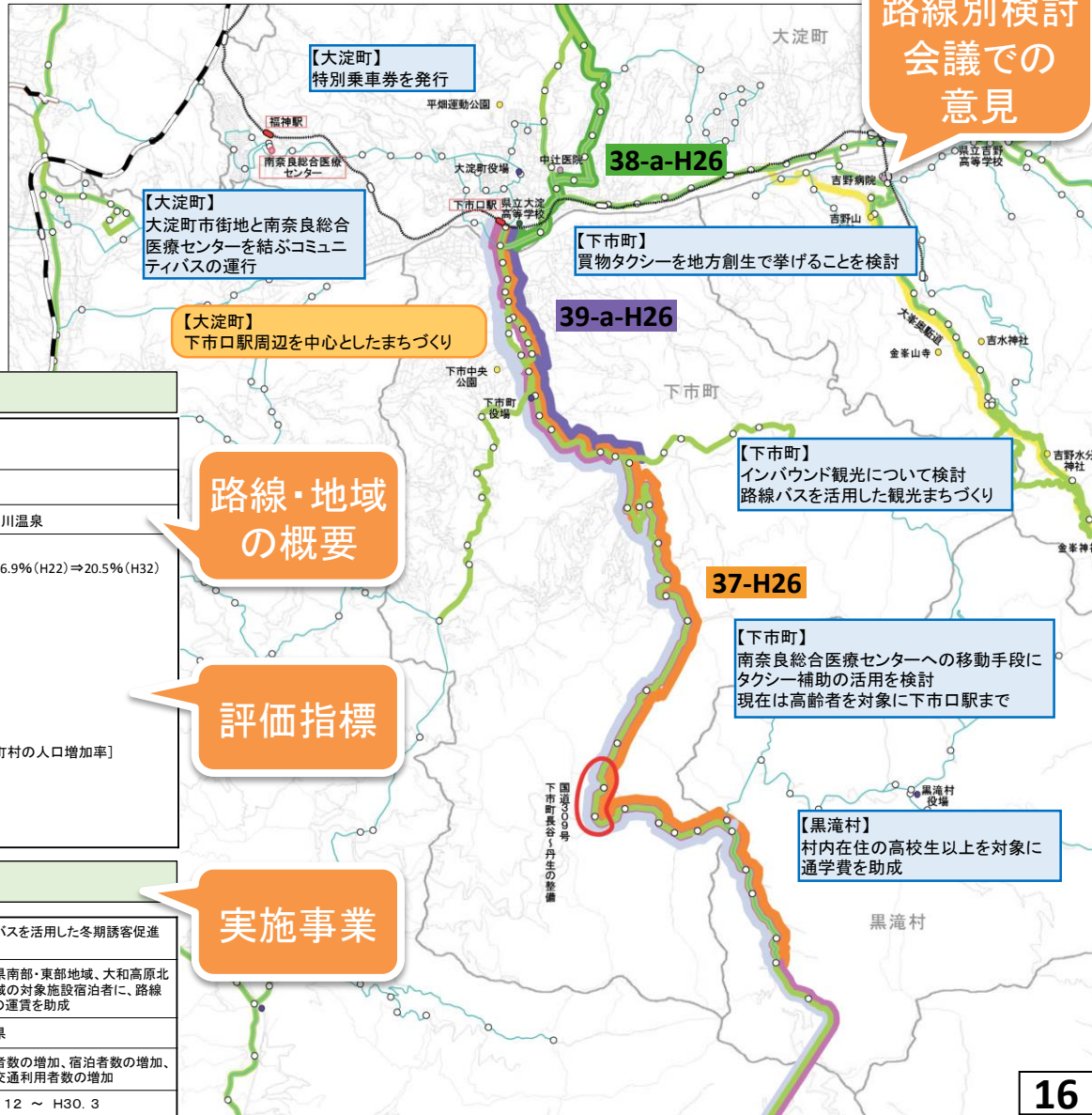
グループ	路線名
東部A	天理都祁線
	東山線
	上野天理線
東部B	天理桜井線
東部C	奥宇陀線
	曾爾香落溪線
	名張奥津線
東部D	大宇陀線
	桜井菟田野線
東部E	古市場線
	榛原東吉野線
東部F	都祁榛原線
中部A	桜井飛鳥線
中部B	八木下市線
	飛鳥線
中部C	八木御所線
中部E-1	高田イオンモール線
	高田新家線
	高田五條線
中部E-2	高田五條線
	八木五條線
	八木新宮線
南部A・B	八木新宮線
	十津川線
南部C	下市天川線
	洞川線
	下市笠木線
	八木下市線
南部D	南部地域連携コミュニティバス線
	スマイルバス・やまぶきバス線
北西部A	富雄庄田線
	高の原高山線
北西部B	郡山若草台線
北西部C	白鳳台住宅線
	信貴山線
	三郷線
北西部D	奈良法隆寺線



Ⅲ 奈良県の域内公共交通政策の取組の内容

<公共交通とまちづくりのデッサン例：南部Cグループ>

公共交通とまちづくりのデッサン例(南部Cグループ 下市天川線・洞川線・下市笠木線・八木下市線)の一部



路線図・
路線別検討
会議での
意見

【大淀町】
下市口駅周辺を中心としたまちづくり

路線・地域
の概要

評価指標

実施事業

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	「南奈良総合医療センター」及び「福神駅」へのアクセス確保 洞川温泉等の観光による誘客
関係市町村	大淀町、下市町、黒滝村、天川村
主な沿線施設	下市口駅、下市町役場、天川村役場、大淀高校、洞川温泉、天河大弁財天社、大峯奥駈道、天の川温泉
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値) 出勤: 18.2%(H22)⇒18.2%(H32) 登校: 88.5%(H22)⇒88.5%(H32) 通院: 16.9%(H22)⇒20.5%(H32) 買物(平日): 15.4%(H22)⇒15.4%(H32) 買物(休日): 12.0%(H22)⇒12.0%(H32) 業務: 18.7%(H22)⇒31.6%(H32) 観光: 20.0%(H22)⇒20.0%(H32) 外出率: 74.5%(H22)⇒77.4%(H32) バスの利用者数(年間乗車人員)[乗車人員の増加率>路線沿線の人口増加率] 下市天川線: 20,040人(H26) ⇔ 下市町・黒滝村・天川村: 8,427人(H26) 洞川線: 25,703人(H26) ⇔ 下市町・黒滝村・天川村: 8,427人(H26) 下市笠木線: 2,268人(H26) ⇔ 下市町・黒滝村: 7,044人(H26) 八木下市線: 34,115人(H26) ⇔ 下市町: 6,294人(H26) 鉄道駅の利用者数(年間乗車人員)[乗車人員の増加率>駅に接続する基幹バス路線沿線市町村の人口増加率] 下市口駅: 658,169人(H25) ⇔ 大淀町・下市町・黒滝村・天川村: 27,296人(H25) 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) 下市口駅: 56.4%(H22)⇒56.4%(H32) 公共交通の利便性満足度: H27からH32にかけて上昇

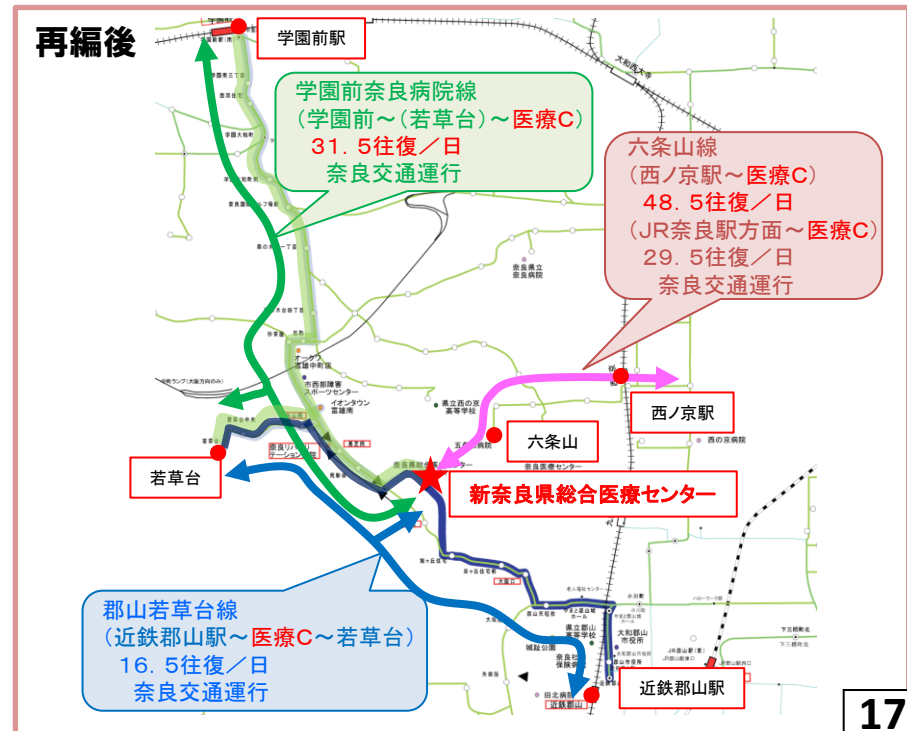
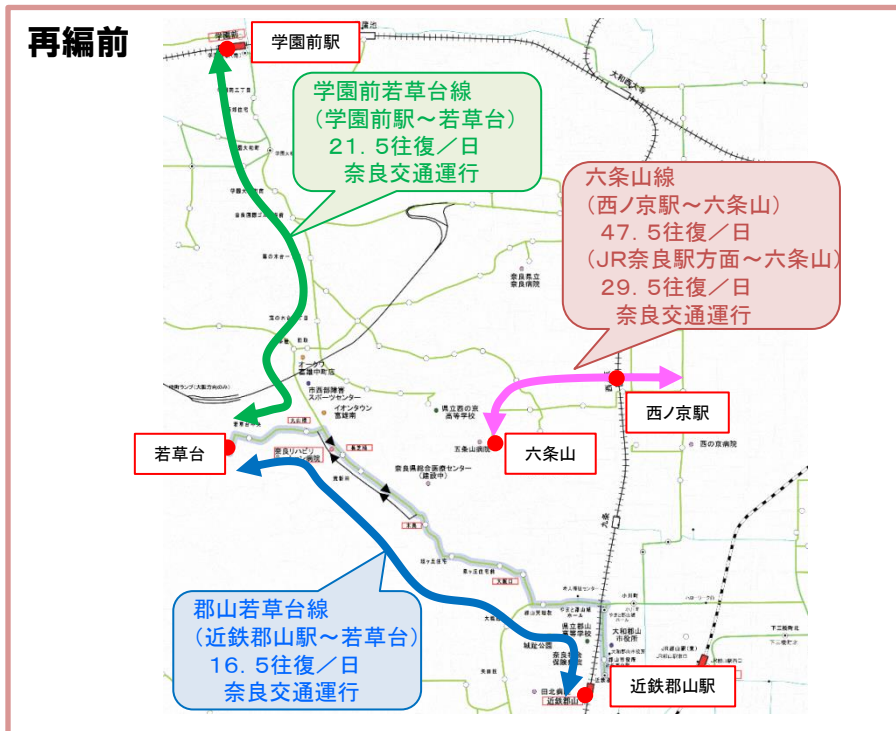
実施事業

事業001	コミュニティバスの再編	事業004	高野大峯歴史街道ウォーキング	事業007	路線バスを活用した冬期誘客促進事業
実施内容	無償の福祉バスを有償のコミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーに再編し運行 病院アクセスの確保を含め、運行内容を継続的に検討	実施内容	五條市阪本から天川村中庵住までウォーキングコースを設定し、下市天川線の利用を促進	実施内容	奈良県南部・東部地域、大和高原北部地域の対象施設宿泊者に、路線バスの運賃を助成
実施主体	大淀町	実施主体	天川村、近畿日本鉄道、奈良交通	実施主体	奈良県
実施効果	病院アクセスの確保、利便性の向上	実施効果	来訪者数の増加、公共交通利用者数の増加	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. 4 ~ H33. 3	実施期間	H28. 4 ~ H33. 3(H28. 3より実施)	実施期間	H29. 12 ~ H30. 3

IV 奈良県の最近の取組事例

1. 新奈良県総合医療センターの開業に伴うバス路線再編

- ・ **新奈良県総合医療センター**の開業に伴い、学園前駅、西ノ京駅及び近鉄郡山駅等から、路線バスが乗り入れを開始し、**通院ニーズ**に対応。
- ・ **バス待機スペースの確保**や**バス情報表示装置の設置**等により、**乗換拠点としての機能**を確保し、各方面からの**広域アクセスの利便性を向上**。



IV 奈良県の最近の取組事例

2. 市町村連携コミュニティバスの運行

① 南部地域連携コミュニティバス

- 平成27年10月より、「南部地域公共交通活性化協議会(大淀町、吉野町、下北山村、上北山村、川上村の5町村で構成)」が市町村域を跨ぐ広域的なコミュニティバスを運行。

<運行区間>

- 下桑原 ~ 大淀バスセンター ~ 南奈良総合医療センター ~ 福神駅 (所要時間: 約3時間30分)



【運行区間図(下桑原～福神駅)】

② 宇陀地域連携コミュニティバス

- 平成29年10月より、「宇陀地域公共交通活性化協議会(宇陀市、曽爾村、御杖村の3市村で構成)」が市町村域を跨ぐ広域的なコミュニティバスを運行。

<運行区間>

- 榛原駅 ~ 曽爾村役場前 (所要時間: 約55分)



【運行区間図(榛原駅～曽爾村役場前)】

■ 県の取組

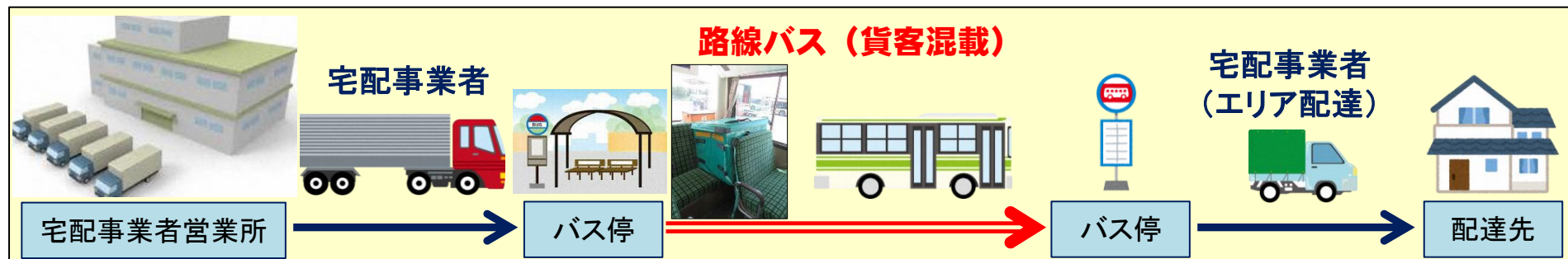
従前の路線バスに代えて、住民の移動ニーズを踏まえ、利便性の向上や運行効率化を図り、市町村が連携してコミュニティバスを運行する場合、当該広域運行に要する経費を支援。

IV 奈良県の最近の取組事例

3. 貨客混載(路線バスを活用した貨物輸送)の導入

取組方針・目的

路線バスの運行時の空きスペースに貨物を積載することで生産性向上を図るとともに、過疎地域等で低密度になっている貨物輸送の一部区間をバス輸送に代替することで物流事業の効率化等を図る。



【実施イメージ】

社会実験概要

① 天川地域

実施区間：奈良交通 洞川線

大淀バスセンター → 天川川合

参画事業者：

奈良交通 × ヤマト運輸

※午後の配達便に貨客混載を活用

※天川村エリアの配達をカバー

※奈良県の予算事業を活用し、奈良県が実験実施



② 奥宇陀地域

実施区間：宇陀地域連携コミュニティバス

榛原駅 → 曾爾村役場前

参画事業者：宇陀地域公共交通活性化協議会(宇陀市・曾爾村・御杖村) × ヤマト運輸

※午後の配達便に貨客混載を活用

※曾爾村・御杖村エリアの配達をカバー

※奈良県の予算事業を活用し、宇陀地域公共交通活性化協議会が実験実施

