

奈良県公共交通基本計画の改定に向けて

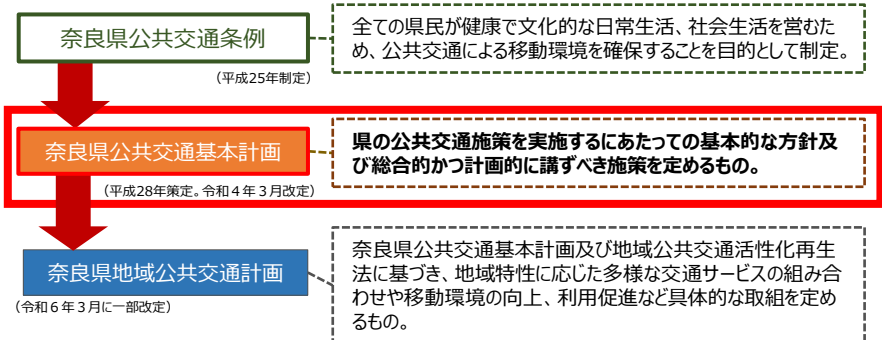
令和8年7月13日

奈良県 県土マネジメント部 リニア・地域交通課

奈良県公共交通基本計画（第2期：R4.3～R9.3）

奈良県公共交通基本計画について

- ・奈良県公共交通条例に基づき、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。
- ・策定後の状況変化に対応するとともに、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、令和4年3月に改定。
- ・本計画に基づく具体的な取組を定める「奈良県地域公共交通網形成計画」についても、本計画の改定及び国における制度改正を踏まえ、「奈良県地域公共交通計画」として令和5年3月に改定。



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

対象とする公共交通の範囲は、鉄道、路線バス、タクシーに加え、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や住民同士の助け合いによる運送のほか、施設バスやシェアサイクル等、幅広く捉えることとする。

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。

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
(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) 地域の輸送資源や多様な輸送モードの活用   対象区域、実施主体や役割分担を明示する「公共交通とまちづくりのデッサン」 グリーンモビリティの実証運行の取組（生駒市提供）	(1) 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上 (2) 誰もが使いやすい利用環境の整備   商業施設と連携したサイクル＆バスライド EVノンステップバスの導入（奈良交通提供）	(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 (2) 公共交通を担う人材の確保・育成   地域の関係者による協議（エリア公共交通検討会議） 運転体験会（奈良交通提供）	(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 (2) 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進   自動運転車両（明日香村） 急速充電設備の導入

奈良県公共交通基本計画と奈良県地域公共交通計画

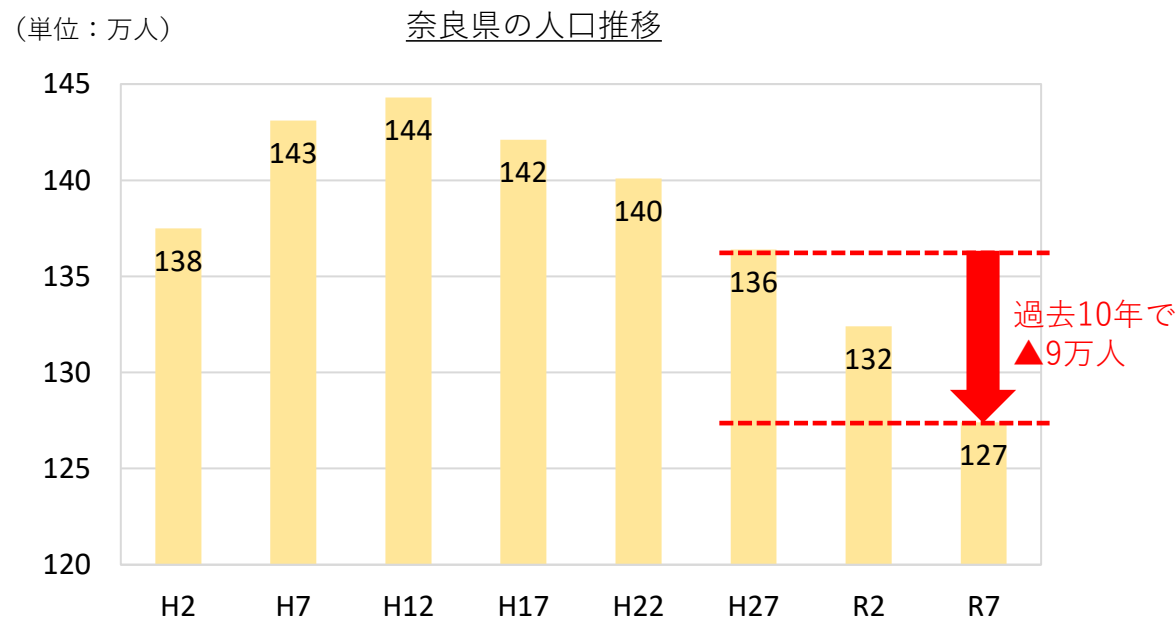
- 奈良県公共交通基本計画と奈良県地域公共交通計画の位置づけは以下のとおり
- 両計画とも、令和8年度に計画期間の最終年度をむかえるため、令和9年3月に改定予定

	奈良県公共交通基本計画	奈良県地域公共交通計画
位置づけ	● 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 ● 「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  奈良県における公共交通施策のマスタープラン	● 関係者の連携により、「奈良県公共交通基本計画」の取組を推進、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせや移動環境の向上・利用促進など具体的な取組を定めるもの  奈良県における公共交通施策のアクションプラン
関係法令	奈良県公共交通条例	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
条例・法律で求めている事項	・ 基本的な方針 ・ 総合的かつ計画的に講ずべき施策	・ 基本的な方針 ・ 計画の区域 ・ 計画の目標 ・ 目標を達するために行う事業及び実施主体 ・ 計画の達成状況の評価 ・ 計画の期間 ・ 地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項
策定主体	奈良県	奈良県及び県下39市町村

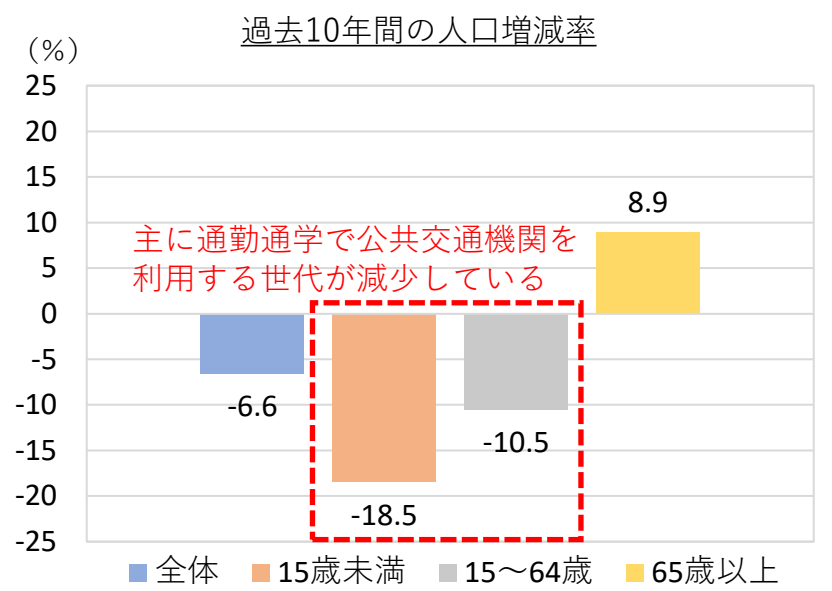
1. 県内公共交通の現状・課題等

奈良県の人口推移

- この10年間でも約9万人減少し、南部東部だけでなく、北西部でも人口減少が進んでいる。
- 特に若い世代の人口減少が進んでおり、通勤通学需要の縮小につながっている。



出典：平成2年か令和2年については総務省「国勢調査」、令和7年については奈良県「推計人口年報」より作成



出典：平成27年については総務省「国勢調査」、令和7年については奈良県「推計人口年報」より作成

地域別人口増減率（H27→R7）

北西部地域：▲5.2%

※奈良市、大和高田市、大和郡山市、天理市、橿原市、桜井市、生駒市、香芝市、葛城市、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、広陵町、河合町

南部東部地域：▲20.9%

※五條市、御所市、高取町、明日香村、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北や村、上北山村、川上村、東吉野村、宇陀市、山添村、曽爾村、御杖村

出典：平成27年については総務省「国勢調査」、令和7年については奈良県「推計人口年報」より作成

人口減少が南部東部だけでなく北西部にも広がり、特に若年層の減少による通勤・通学需要の縮小などにより、従来どおりの公共交通ネットワークの維持が困難となる中、地域特性に応じた交通ネットワークをどのように再構築していくか。

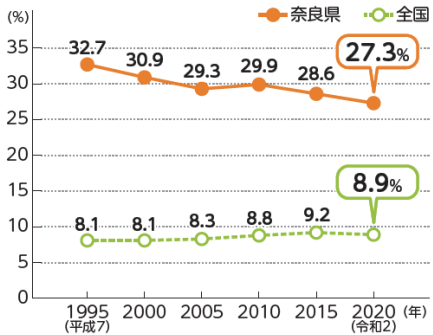
南部東部地域だけでなく、北西部でも人口減少が進んでいる

ライフスタイルの変化

- 県外就業率が全国3位と高率であり、県内移動よりも県外移動のほうが利便性が高い地域が存在。
- テレワークの普及等により居住地の選択が多様化し、従来は公共交通の需要が限定的であった地域においても新たな移動需要が生じている。

県外就業率

県外就業率の推移(1995(H7)~2020(R2)年)
資料：総務省統計局「国勢調査」



※ 2015(平成27)及び2020(令和2)は不詳補完による。

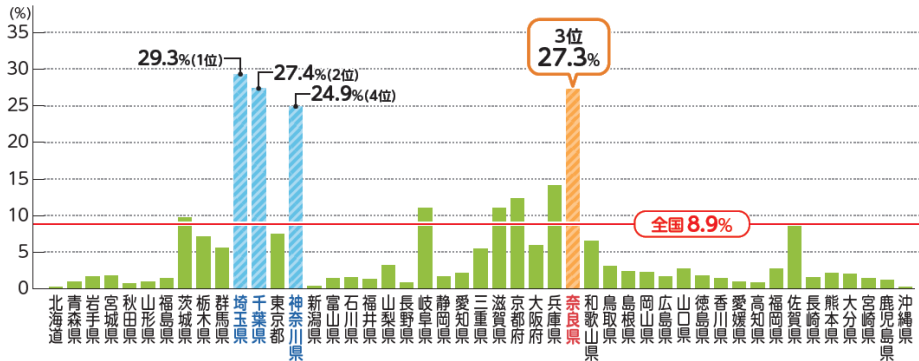
県外就業者数と割合(1995(H7)~2020(R2)年)
資料：総務省統計局「国勢調査」

	奈良県		全国	
	県外就業者数(人)	割合(%)	県外就業者数(人)	割合(%)
1995 (平成7)	217,403	32.7	5,214,381	8.1
2000 (平成12)	202,563	30.9	5,107,792	8.1
2005 (平成17)	186,040	29.3	5,085,731	8.3
2010 (平成22)	167,994	29.9	4,831,668	8.8
2015 (平成27)	175,831	28.6	5,823,364	9.2
2020 (令和2)	169,870	27.3	5,815,407	8.9

※ 他県への就業割合は国に準じて計算。
※ 2015(平成27)及び2020(令和2)は不詳補完による。

都道府県別県外就業率(2020(R2)年)

資料：総務省統計局「国勢調査」



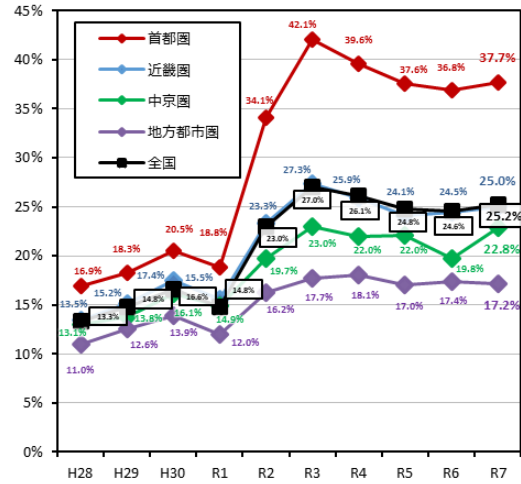
※ 不詳補完による。

出典：奈良県「奈良県のすがた2025」

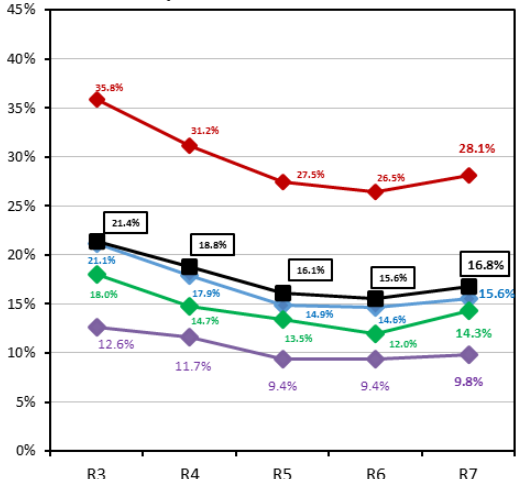
県外就業率は減少傾向にあるが、依然として全国第3位と高率。

テレワークの実態(全国)

雇用型テレワーカーの割合



直近1年間のテレワーク実施率



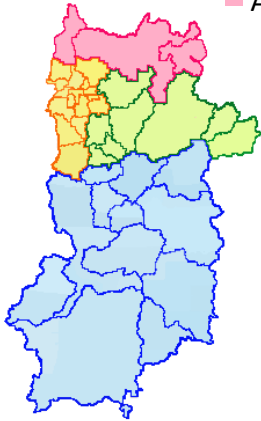
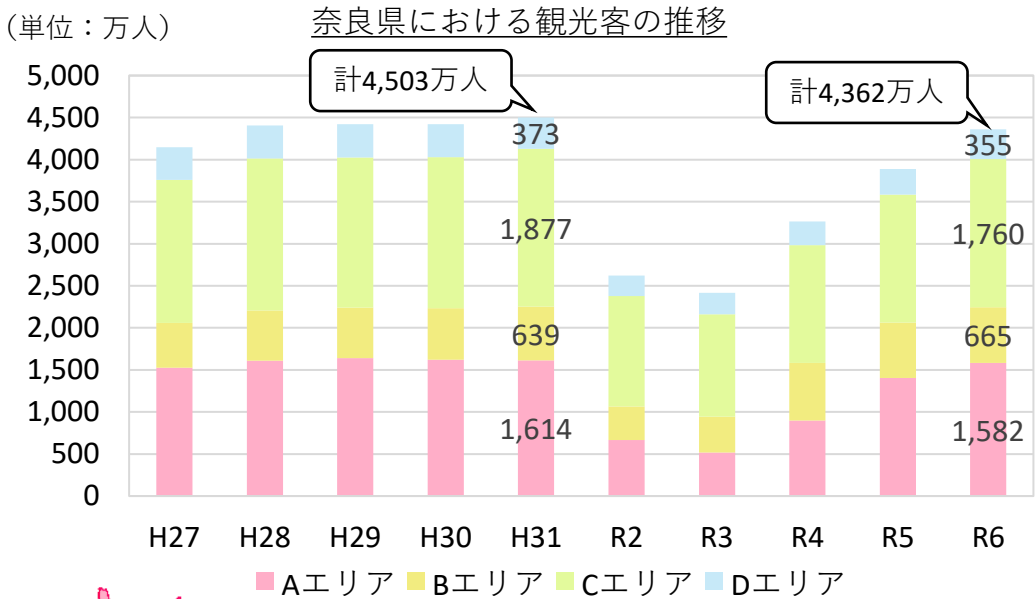
出典：国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」

コロナ禍が収束するにつれて、テレワークの実施率は減少傾向にあったが、R7年は増加に転じており、テレワークが一般的に定着したと予測される。

県内移動よりも県外移動の利便性が高い地域が存在する一方で、ライフスタイルの変化により移動需要が多様化する中、新たな需要を地域内交通へどのように取り込んでいくか。

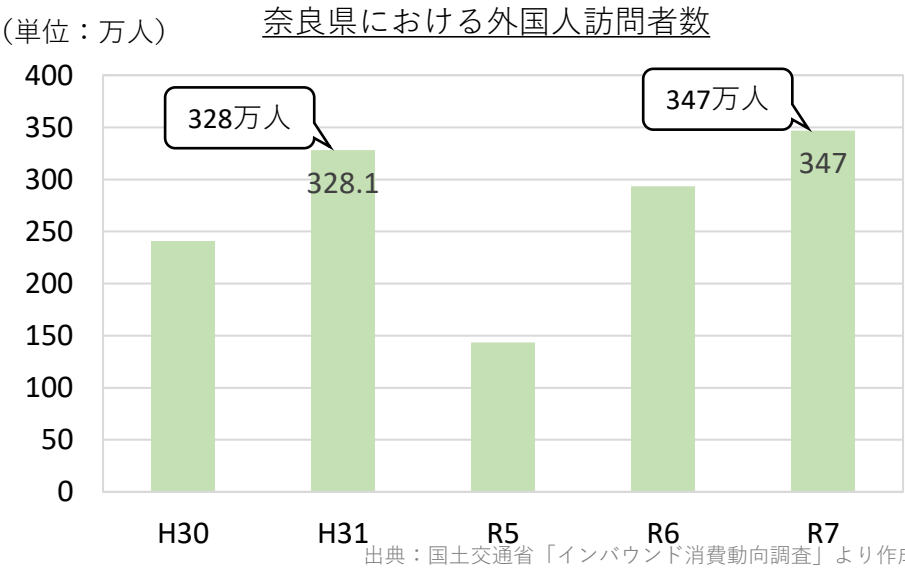
奈良県の観光客の推移

- 観光客数はコロナ禍前の水準までほぼ回復しており、令和7年の外国人訪問者数はコロナ禍前を上回っている。
- 奈良公園周辺に加え、奈良県中部・東部にも観光客の来訪がみられるなど、観光客の訪問先は県内各地へ広がっている。



A エリア	奈良市、生駒市、山添村
B エリア	大和高田市、大和郡山市、御所市、香芝市、葛城市、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、広陵町、河合町
C エリア	天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曽爾村、御杖村、高取町、明日香村
D エリア	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

出典：奈良県「観光客動態調査報告書」より作成



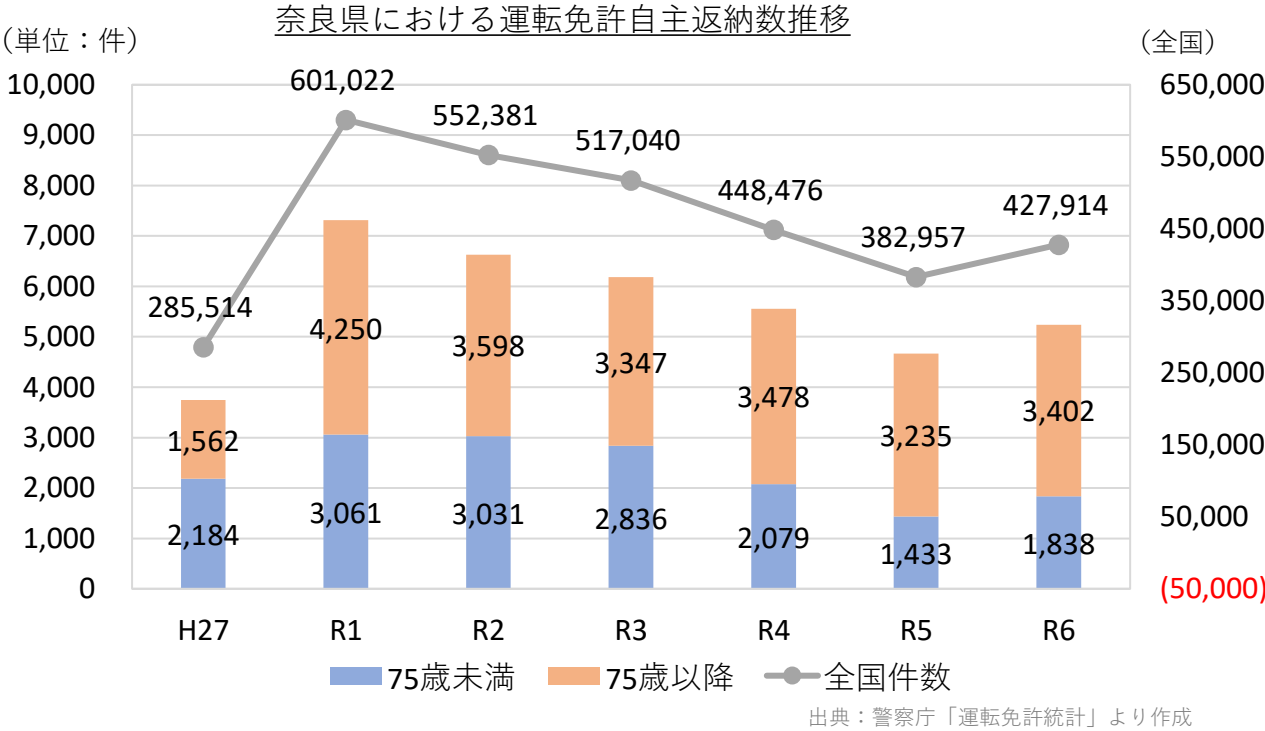
- ・ 外国人来訪者が回復し、観光客の訪問先が県内各地へ広がる中、公共交通の貴重な利用者である観光客が利用しやすい環境を整備できるか。
- ・ 県内に点在する観光資源を結ぶ広域的な交通ネットワークの構築と、そのための市町村間連携をどのように進めていくか。

奈良県における自動車保有台数と免許返納

- 高齢化率50%以上の市町村においても、自動車保有台数が0.7台/人以上と自動車への依存が高い。
- 運転免許の自主返納数については、コロナ禍での外出自粛の影響等もあって令和元年以降は減少傾向にあったが、令和6年は増加傾向に転じており、今後も高齢化に伴い一定の返納が見込まれる。

市町村別1人あたりの自動車保有台数

	R4人口 (人)	自動車保有台数 (台)	1人あたり 自動車保有台数	高齢化率
大和高田市	60,717	29,924	0.5	33.5
大和郡山市	81,965	40,590	0.5	34.4
桜井市	54,091	30,543	0.6	33.5
五條市	26,572	18,151	0.7	43.0
御所市	23,071	14,373	0.6	44.4
宇陀市	26,904	16,585	0.6	45.1
山添村	3,086	2,268	0.7	52.1
平群町	17,842	8,735	0.5	40.1
三郷町	22,876	9,644	0.4	33.2
安堵町	7,041	3,558	0.5	37.9
川西町	7,953	4,262	0.5	36.5
三宅町	6,291	3,525	0.6	37.5
曽爾村	1,237	982	0.8	54.1
御杖村	1,392	915	0.7	62.1
高取町	6,473	3,772	0.6	44.5
明日香村	4,986	2,989	0.6	43.8
河合町	16,679	8,079	0.5	40.3
吉野町	5,850	3,984	0.7	55.3
大淀町	16,062	10,683	0.7	38.5
下市町	4,664	3,045	0.7	51.4
黒滝村	586	438	0.7	57.0
天川村	1,117	815	0.7	55.2
野迫川村	346	234	0.7	51.0
十津川村	2,875	1,948	0.7	43.7
下北山村	706	611	0.9	47.7
上北山村	414	307	0.7	50.7
川上村	1,089	897	0.8	56.5
東吉野村	1,426	1,094	0.8	60.7
奈良県全体	1,305,981	638,552	0.5	33.0



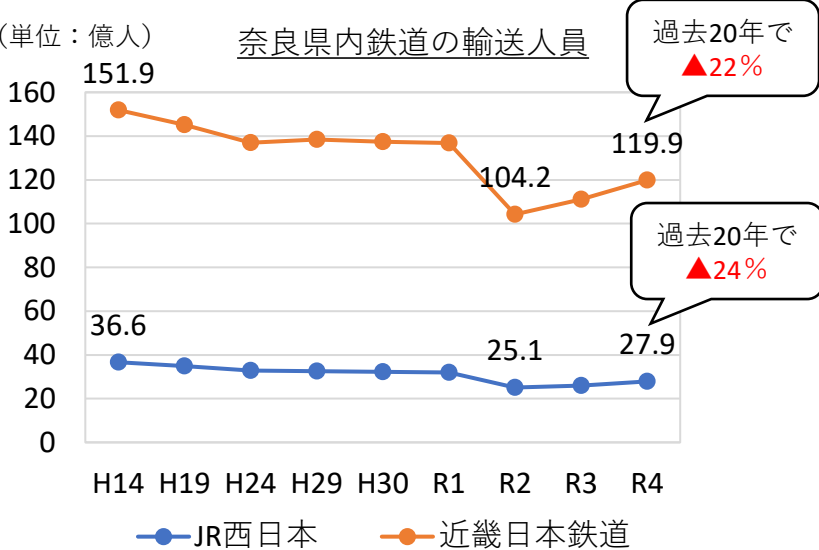
・ 高齢化が進む中、自動車に依存した地域において、免許返納後の移動手段をどのように確保していくか。

・ 自家用車に過度に依存しなくても安心して暮らせる交通環境をどのように構築していくか。

出典：奈良県「統計年鑑」より作成

奈良県の鉄道輸送

- 奈良県の鉄道輸送は、輸送人員が過去20年間で約20%以上減少している。
- 鉄道事業者においては、駅員配置の見直しや駅施設のコンパクト化など、運営効率化に向けた取組が進められており、サービス提供体制の見直しが進んでいる。



出典：奈良県「統計年鑑」より作成

駅員が常駐しない駅

J R 西日本：17駅／32駅 (約53%、橿本駅等)
近畿日本鉄道：70駅／98駅 (約71%、吉野神宮駅等)

出典：各事業者からの情報を奈良県において集計

駅舎のコンパクト化



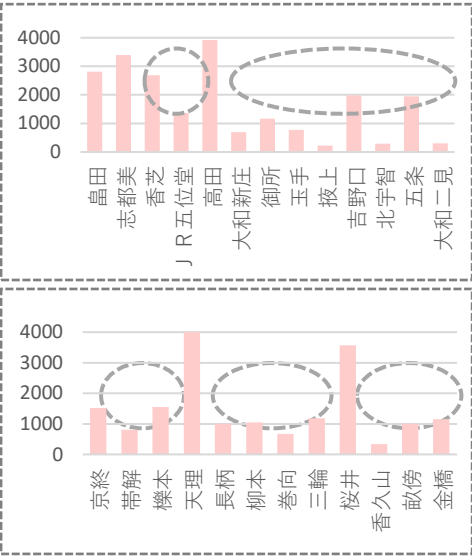
- ・ 上屋撤去及びトイレ閉鎖
- ・ 五條市が新たに駅前広場にトイレを設置

出典：JR西日本提供資料

路線区間ごとの「輸送密度※」の例
※旅客営業キロ1kmあたりの1日平均輸送人員

路線名	区間	輸送密度 (人／日) 令和6年度 ※()内は令和5年度の数値
和歌山線	王寺～和歌山	4,031 (4,024)
	王寺～高田	9,045 (8,875)
	高田～五条	2,220 (2,153)
	五条～和歌山	3,756 (3,811)
桜井線	奈良～高田	4,886 (4,628)

【参考】令和5年度各駅乗降客数 (人／日)



出典：JR西日本公表資料より作成

- ・ 鉄道の輸送人員や輸送密度の低下が進む中、運営効率化を図りながら、輸送密度の向上と地域交通を支える鉄道ネットワークの維持をどのように両立していくか。
- ・ 人口減少下において、利用実態や地域特性に応じた持続可能な鉄道サービスへどのように転換していくか。

【参考】全国の鉄軌道路線の廃止状況（平成5年度～）

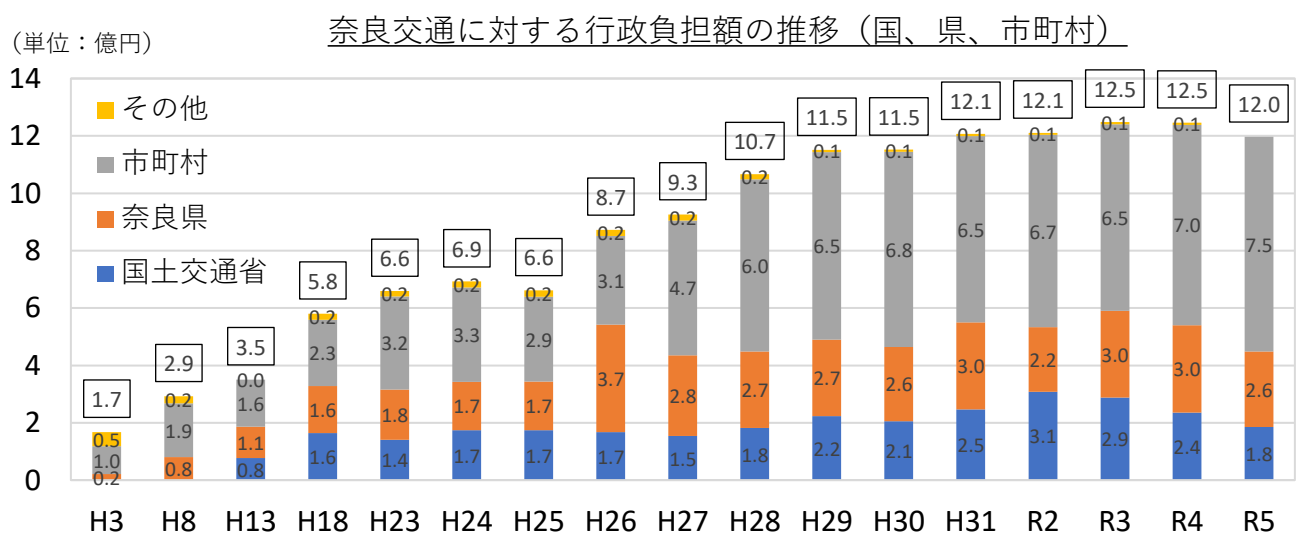
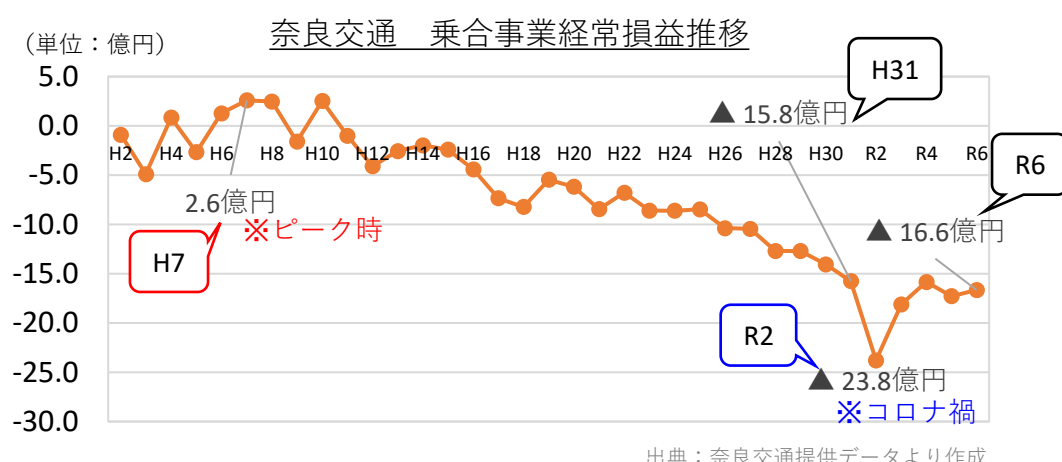
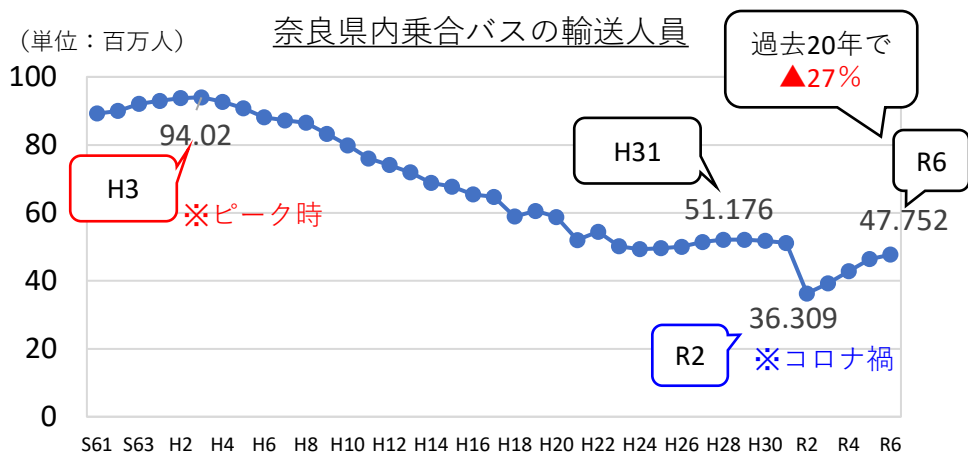
（令和8年4月1日現在）

年度	線 名	会 社 名	区 間	営業キロ	営業廃止年月日
平成5年度	天 王 寺 線	南海電気鉄道	今 池 町～天 王 寺	1.2	平 5. 4. 1
	本 線・宮 前 線	函 館 市	五 稜 郭 公 園 前～函 館 駅 前	3.6	平 5. 4. 1
	新 潟 交 通 線	新 潟 交 通	月 潟～ 燕	11.9	平 5. 8. 1
	東京モノレール羽田線	東京モノレール	羽 田 整 備 場～羽 田	1.2	平 5. 9.26
平成6年度	野 上 線	野上電気鉄道	日 方～登 山 口	11.4	平 6. 4. 1
	函 館 線	J R 北 海 道	砂 川～上 砂 川	7.3	平 6. 5.16
	志 度 線	高松琴平電気鉄道	（ 現 ） 瓦 町～（ 新 ） 瓦 町	0.2	平 6. 7.31
	小 坂 線	小 坂 製 錬	大 館～小 坂	22.3	平 6.10. 1
平成7年度	深 名 線	J R 北 海 道	深 川～名 寄	121.8	平 7. 9. 4
平成8年度	東 海 道 線	J R 東 日 本	品 川～浜 松 町	3.7	平 8.10. 1
	片 町 線	J R 西 日 本	京 橋～片 町	0.5	平 9. 3. 8
平成9年度	美 称 線	J R 西 日 本	南 大 嶺～大 嶺	2.8	平 9. 4. 1
	信 越 線	J R 東 日 本	横 川～軽 井 沢	11.7	平 9.10. 1
	室 蘭 線	J R 北 海 道	東室蘭起点7.0キロ～室 蘭	1.1	平 9.10. 1
	京 津 線	京阪電気鉄道	京 津 三 条～御 陵	3.9	平 9.10.12
平成10年度	黒 石 線	弘 南 鉄 道	川 部～黒 石	6.2	平10. 4. 1
平成11年度	美 濃 町 線	名 古 屋 鉄 道	関 ～ 美 濃	6	平11. 4. 1
	新 潟 交 通 線	新 潟 交 通	東 関 屋～月 潟	21.6	平11. 4. 5
	蒲 原 鉄 道 線	蒲 原 鉄 道	五 泉～村 松	4.2	平11.10. 4
平成12年度	北 九 州 線	西 日 本 鉄 道	黒 崎 駅 前～折 尾	5	平12.11.26
	東海道本線西名古屋港線	J R 東 海	名古屋貨物ターミナル～西名古屋港	5.6	平13. 3.31
	向ヶ丘遊園モノレール線	小 田 急 電 鉄	向 ヶ 丘 遊 園～向ヶ丘遊園正門	1.1	平13. 2. 1
平成13年度	七 尾 線	の と 鉄 道	穴 水～輪 島	20.4	平13. 4. 1
	大 畑 線	下 北 交 通	下 北～大 畑	18	平13. 4. 1
	揖 斐 線	名 古 屋 鉄 道	黒 野～本 揖 斐	5.6	平13.10. 1
	谷 汲 線	〃	黒 野～谷 汲	11.2	平13.10. 1
	八 百 津 線	〃	明 智～八 百 津	7.3	平13.10. 1
	竹 鼻 線	〃	江 吉 良～大 須	6.7	平13.10. 1
平成14年度	河 東 線	長 野 電 鉄	信 州 中 野～木 島	12.9	平14. 4. 1
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野 辺 地～七 戸	20.9	平14. 8. 1
	永 平 寺 線	京 福 電 気 鉄 道	東 古 市～永 平 寺	6.2	平14.10.21
	和 歌 山 港 線	南海電気鉄道	和 歌 山 港～水 軒	2.6	平14. 5.26
	有 田 鉄 道 線	有 田 鉄 道	藤 並～金 屋 口	5.6	平15. 1. 1
	小 牧 線	名 古 屋 鉄 道	味 鋤～上 飯 田	2	平15. 3.27
平成15年度	ドリームランド線	ド リ ー ム 開 発	大 船～ドリームランド	5.3	平15. 9.18
	可 部 線	J R 西 日 本	可 部～三 段 峽	46.2	平15.12. 1
	東 横 線	東京急行電鉄	横 浜～桜 木 町	2	平16. 1.31
平成16年度	三 河 線	名 古 屋 鉄 道	碧 南～吉 良 吉 田	16.4	平16. 4. 1
	〃	〃	猿 投～西 中 金	8.6	平16. 4. 1

年度	線 名	会 社 名	区 間	営業キロ	営業廃止年月日
平成17年度	揖 斐 線	名 古 屋 鉄 道	忠 節～黒 野	12.7	平17. 4. 1
	美 濃 町 線	〃	徹 明 町～ 関	18.8	平17. 4. 1
	田 神 線	〃	田 神～競 輪 場 前	1.4	平17. 4. 1
	岐 阜 市 内 線	〃	岐 阜 駅 前～忠 節	3.7	平17. 4. 1
	日 立 電 鉄 線	日 立 電 鉄	常 北 太 田～鮎 川	18.1	平17. 4. 1
	能 登 線	の と 鉄 道	穴 水～蛸 島	61	平17. 4. 1
平成18年度	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	北 見～池 田	140	平18. 4.21
	桃 花 台 線	桃 花 台 新 交 通	小 牧～桃 花 台 東	7.4	平18.10. 1
	神 岡 線	神 岡 鉄 道	猪 谷～奥 飛 騨 温 泉 口	19.9	平18.12. 1
平成19年度	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石 越～ 細 倉 マ イ ン パ ー ク 前	25.7	平19. 4. 1
	鹿 島 鉄 道 線	鹿 島 鉄 道	石 岡～鉢 田	27.2	平19. 4. 1
	宮 地 岳 線	西 日 本 鉄 道	西 鉄 新 宮～津 屋 崎	9.9	平19. 4. 1
	高 千 穂 線	高 千 穂 鉄 道	横 峰～延 岡	29.1	平19. 9. 6
平成20年度	島 原 鉄 道 線	島 原 鉄 道	島 原 外 港～加 津 佐	35.3	平20. 4. 1
	三 木 線	三 木 鉄 道	厄 神～三 木	6.6	平20. 4. 1
	高 千 穂 線	高 千 穂 鉄 道	横 峰～高 千 穂	20.9	平20.12.28
	モンキーパーク・モノレール線	名 古 屋 鉄 道	犬 山 遊 園～動 物 園	1.2	平20.12.28
平成21年度	石 川 線	北 陸 鉄 道	鶴 来～加 賀 一 の 宮	2.1	平21.11. 1
平成24年度	屋 代 線	長 野 電 鉄	屋 代～須 坂	24.4	平24. 4. 1
	十和田観光電鉄線	十和田観光電鉄	十 和 田 市～三 沢	14.7	平24. 4. 1
平成26年度	岩 泉 線	J R 東 日 本	茂 市～岩 泉	38.4	平26. 4. 1
	江 差 線	J R 北 海 道	木 古 内～江 差	42.1	平26. 5.12
平成27年度	上 町 線	阪 堺 電 気 軌 道	住 吉～住 吉 公 園	0.2	平28. 1.31
平成28年度	留 萌 線	J R 北 海 道	留 萌～増 毛	16.7	平28.12. 5
平成30年度	三 江 線	J R 西 日 本	江 津～三 次	108.1	平30. 4. 1
	片 町 線	〃	鳴 野～神 崎 川 信 号 場	6.9	平31. 3.16
平成31年度 （令和元年度）	石 勝 線	J R 北 海 道	新 夕 張～夕 張	16.1	平31. 4. 1
令和2年度	大 船 渡 線	J R 東 日 本	気 仙 沼～ 盛	43.7	令 2. 4. 1
	気 仙 沼 線	〃	柳 津～気 仙 沼	55.3	令 2. 4. 1
令和3年度	札 沼 線	J R 北 海 道	北海道医療大学～新 十 津 川	47.6	令 2. 5. 7
令和5年度	日 高 線	J R 北 海 道	鶴 川～様 似	116	令 3. 4. 1
	留 萌 線	J R 北 海 道	石 狩 沼 田～留 萌	35.7	令 5. 4. 1
	銅 索 線	能 勢 電 鉄	黒 川～ケ ー プ ル 山 上	0.6	令 5.12. 3
令和6年度	上 野 懸 垂 線	東 京 都 交 通 局	上 野 動 物 園 東 園～上 野 動 物 園 西 園	0.3	令 5.12.27
	根 室 線	J R 北 海 道	富 良 野～新 得	81.7	令 6. 4. 1
	広島短距離交通瀬野線	スカイレールサービス	み ど り 口～み ど り 中 央	1.3	令 6. 5. 1
令和7年度	無軌条電車線	立 山 黒 部 貫 光	室 堂～大 観 峰	3.7	令 6.12. 1
	本 線	広 島 電 鉄	広 島 駅～的 場 町	0.4	令 7. 8. 3
令和8年度	留 萌 線	J R 北 海 道	深 川～石 狩 沼 田	14.4	令 8. 4. 1

奈良県のバス輸送

- 奈良県のバス輸送は、輸送人員が過去20年間で約27%減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んだ後、近年はコロナ禍前の水準まで回復している。
- 一方で、奈良交通の乗合事業は依然として経常損益が赤字であり、行政負担額も増加傾向を経て近年は横ばいで推移するなど、厳しい経営状況が続いている。

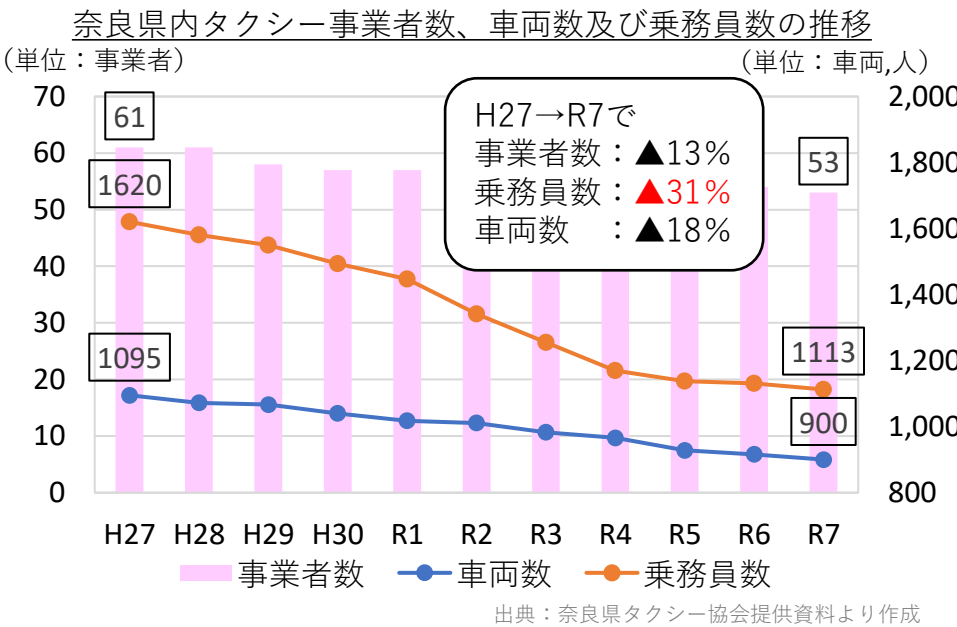
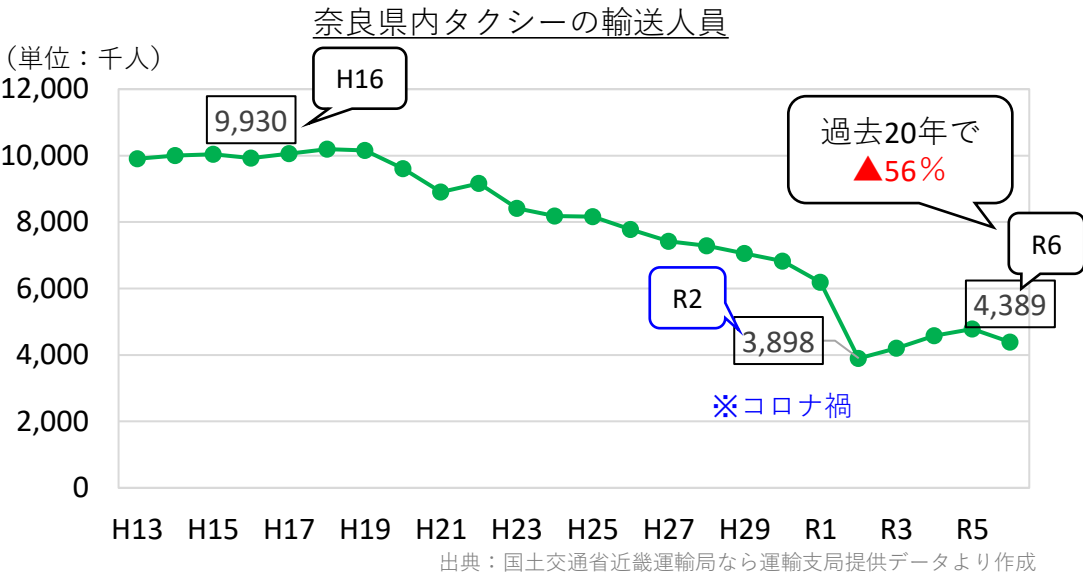


・ 輸送人員が回復傾向にある一方で、厳しい経営環境が続く中、持続可能なバスネットワークをどのように維持していくか。

・ 行政負担の増加が見込まれる中、地域の移動手段をどのように確保していくか。

奈良県のタクシー輸送

- 奈良県のタクシー輸送は、輸送人員が過去20年間で半減しており、新型コロナウイルス感染症収束後もコロナ禍前の水準まで回復していない。
- タクシー事業については、事業者数及び車両数の減少に加え、乗務員数の減少がそれ以上に進行しており、乗務員の約9割が50代以上と高齢化が進行するなど、輸送供給体制の縮小が進んでいる。



奈良県内タクシー乗務員の年齢構成 (令和8年3月末現在)

	30歳未満	40歳未満	50歳未満	60歳未満	70歳未満	80歳未満	80歳以上
男性	12	30	77	222	390	313	17
女性	1	7	7	15	15	7	0
合計	12	37	84	237	405	320	17
構成比	1.1%	3.3%	7.6%	21.3%	36.3%	28.8%	1.5%

乗務員の約90%が50代～70代 出典：奈良県タクシー協会提供資料より作成

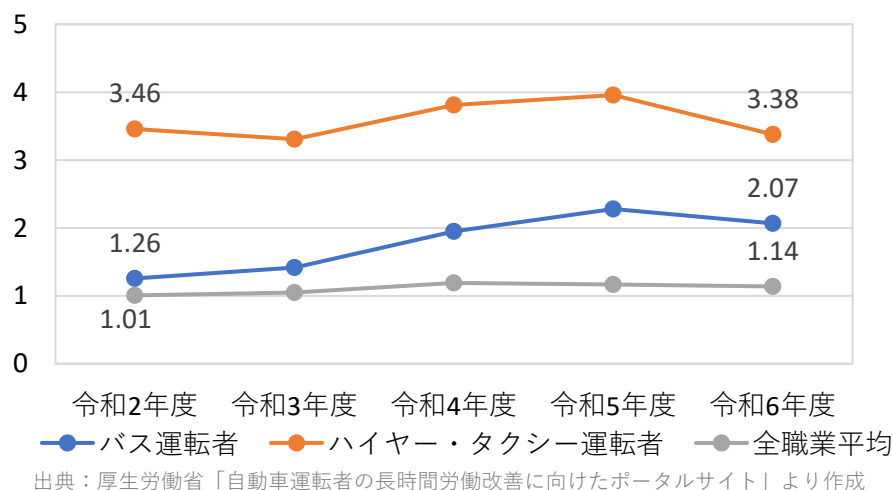
・ 輸送需要の減少に加え、事業者数及び車両数の減少や乗務員の高齢化が進行する中、タクシー輸送をどのように維持していくか。

・ 乗務員不足が深刻化する中、限られた輸送資源を活用しながら、地域の移動需要に対応する輸送サービスをどのように確保していくか。

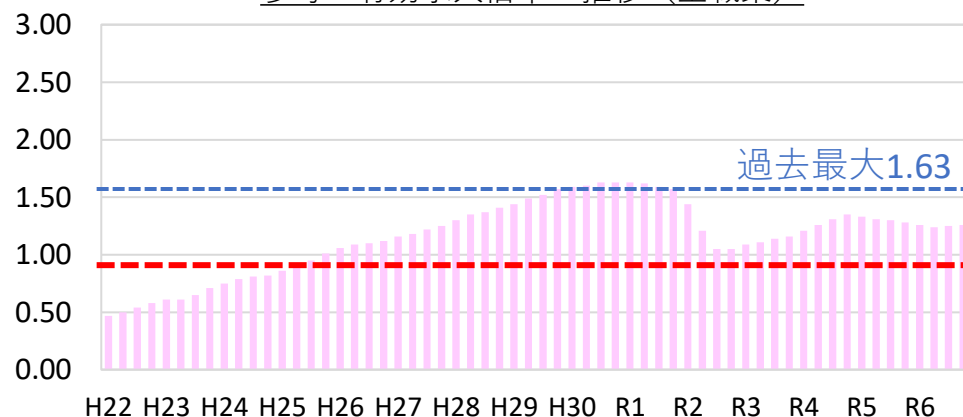
担い手不足

- バス・タクシー運転手の有効求人倍率は、全職業平均（令和6年：1.14）と比較して、高い水準で推移している。
- バスでは上昇傾向がみられ、タクシーでは3倍を超える水準が継続するなど、担い手確保が厳しい状況にある。また、運転者数は近年減少が続いており、輸送を支える人材の不足が進行している。

バス運転者、ハイヤー・タクシー運転者の有効求人倍率

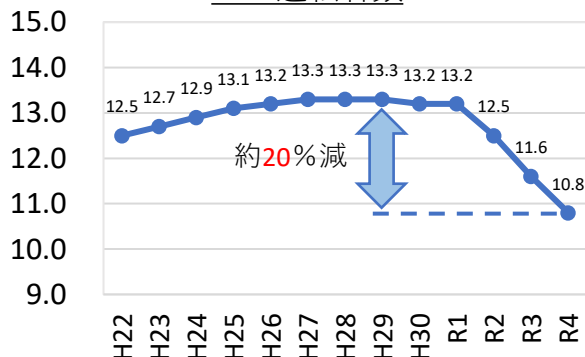


参考：有効求人倍率の推移（全職業）

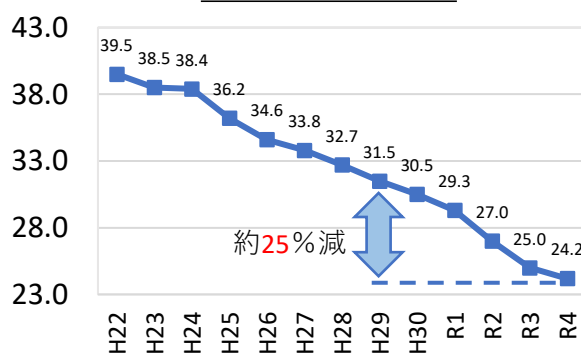


出典：労働政策研究・研修情報の統計情報より作成

バス運転者数



タクシー運転者数



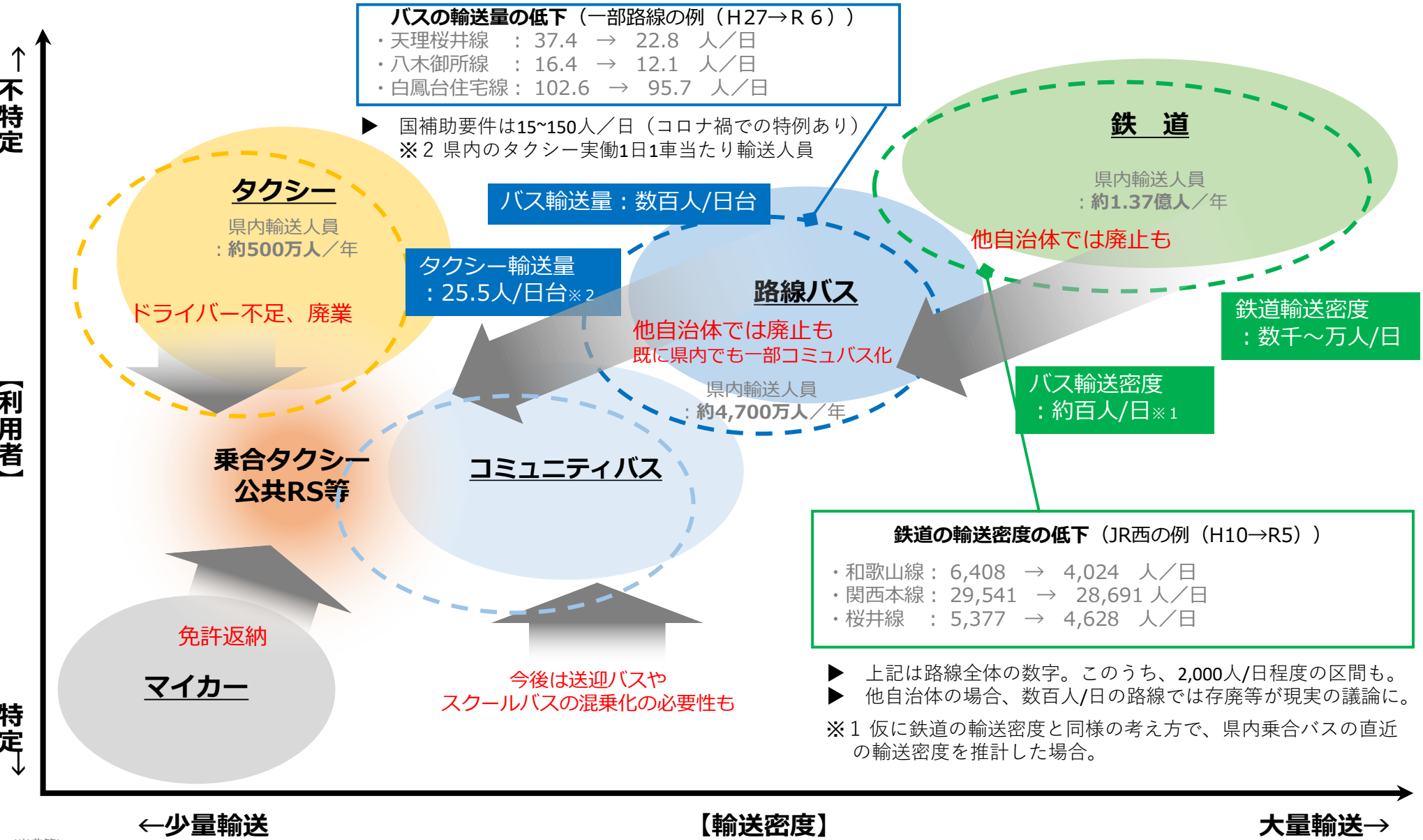
出典：国土交通省「国土交通白書2025」より作成

バス・タクシーの運手者数は過去5年（H29～R4）で約20%以上減少

・バスやタクシー運転者の確保が厳しい状況が続く中で、バス・タクシー輸送をどのように維持していくか。

・担い手不足が深刻化する中、限られた人材で地域交通を維持するため、交通サービスの効率化や地域輸送資源の活用をどのように進めていくか。

最近の地域交通の全体像（最近の傾向のイメージ）



奈良県の地域公共交通に関する現状と課題等まとめ

人口減少・需要変化・担い手不足が進行する中、従来型の公共交通ネットワークの維持が困難となっており、地域特性に応じた持続可能な交通体系への転換が求められている。

社会構造の変化

(現状)

- ・人口減少が南部東部だけでなく北西部にも拡大
- ・若年層減少により通勤・通学需要が縮小
- ・高齢化の進行と高い自動車依存

(課題)

- ・従来型ネットワーク維持の困難化
- ・免許返納後の移動手段確保
- ・地域特性に応じた交通体系への再構築

ライフスタイル・観光需要の変化

(現状)

- ・県外移動の利便性が高い地域が存在
- ・テレワーク普及等による移動需要の多様化
- ・観光需要及び訪問先の広域化

(課題)

- ・新たな需要の地域内交通への取り込み
- ・観光客が利用しやすい交通環境整備
- ・広域ネットワークと市町村連携

公共交通サービスの縮小

(現状)

- ・鉄道・バス・タクシー輸送人員の減少
- ・鉄道の運営効率化
- ・バス事業の赤字継続
- ・タクシー供給体制の縮小

(課題)

- ・持続可能な交通ネットワークの維持
- ・行政負担増加への対応
- ・地域特性に応じたサービス転換

担い手不足の深刻化

(現状)

- ・運転手の有効求人倍率が高水準
- ・運転者数の減少と高齢化

(課題)

- ・限られた人材での輸送維持
- ・交通サービスの効率化・地域輸送資源の活用

2. 第2期計画期間中の地域公共交通 に関する国の取組

地域公共交通のリ・デザイン

地域公共交通のリ・デザインとは

以下3つの取組を通じて、地域公共交通の**利便性・生産性・持続可能性**を高める取組

- ◆官民共創、交通事業者間共創、他分野共創の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の連携と協働
- ◆自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」
- ◆車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

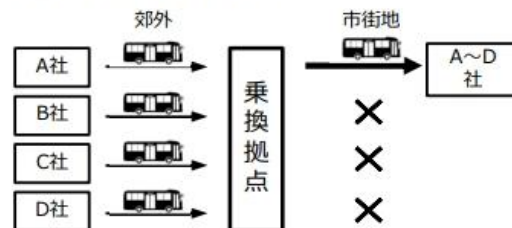
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議全国キャラバン資料
(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001859726.pdf>)

人口減少や担い手不足が進む中、地域の移動手段を確保するため、既存の交通サービスを組み合わせながら、地域公共交通を持続可能な形へ再構築する取組

地域公共交通のり・デザイン ～「交通空白」解消に向けた取組～

◇国は地域公共交通のり・デザインを推進していく中で、**交通空白地域の解消に向けた取組を強化**するため、「交通空白解消本部」を設置。

交通空白解消本部の設置（令和6年7月17日）

- ◆国は、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置。
- ◆当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を推進。

目的

- 地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、**タクシー等**という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- 観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、**タクシー等**を来訪者が利用できる状態を目指す。

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針2026(概要) 国土交通省

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進するほか、自動運転等の新たな技術を活用。

(1) 目の前の「交通空白」への対応

2025年

「交通空白」
2,057地区
実施中(546)
準備中(954)
検討中(655)

2026年

新たな「交通空白」
547地区
実施中(155)
準備中(314)
検討中(78)

集中対策期間後

約2,000地区のすべてで
「交通空白」解消に目途
実施中 約1,500地区
準備中 約500地区

(2) 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

持続可能な体制づくり認定

- ① 持続可能な体制整備を図る市区町村
- ② 市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
- ③ 共同化・協業化による効果的な取組

を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定（2026年度中に創設）

都道府県版

市区町村版

輸送資源フル活用版

都道府県版：市区町村からの評価も踏まえ、十分な支援ができていますか

市区町村版：体制、戦略、ノウハウ等を備えているか

輸送資源フル活用版：共同化・協業化の取組が継続的に実施され、効果が発揮されているか

集中対策期間後

300の市区町村、全都道府県、100件の事例創出

「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（5本の矢）

地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

計画策定から実装・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援

官民連携、地域連携を促進する基盤整備

自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMMMONS）等による先進技術導入の環境整備

観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

◇交通空白解消本部における検討等を踏まえ、「交通空白」解消に向けた取組方針が取りまとめられている

- ◇この取組方針に基づき以下を推進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェア等による移動手段の確保
 - ・路線バス再編やMaaS活用等による交通サービスの最適化
 - ・AIオンデマンド交通等デジタル活用
 - ・自治体、事業者への実装支援や制度運用の改善

3. 現計画に基づく取組等の実施状況

推進施策 1 県内公共交通の維持・充実にに向けた取組

(1) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

第2期計画における取組方針

- ①これまでの取組の成果や課題を踏まえ、**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、利用促進策の実施等に**参画する取組を推進**
- ②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、地域に最適な交通体系を構築**

第2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」

STEP1

- 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」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。

STEP3

- 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）。〔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。

STEP5

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

取組方針①
関連

取組方針②
関連

推進施策 1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

(1) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

STEP1

複数の市町村を跨ぎ運行されるバス路線・市町村連携コミュニティバスにつき、必要性や収支状況を **5つの指標** に基づき客観的に診断する「**バスカルテ**」を作成

5 指標	基準		改善策の方向性（例）
1 便あたり乗車人員	3 人以上	▶	・ 路線の廃止を検討 ・ 利用促進策を検討
平均乗車密度	2 人以上	▶	・ 路線の縮小を検討
最大乗車人員	10 人以上	▶	・ 車両の大きさを検討 ・ 運行時期・時間・手法を検討
収支率	交通事業者：40%以上 市町村連携：20%以上	▶	・ 連携コミュニティバス等に転換 ・ 運行効率化の検討
利用者1人あたり補助金	2,000 円以下	▶	・ デマンド型乗合交通等の転換 ・ 運行効率化・利用促進策を検討

推進施策 1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

(1) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

STEP2～5

- 行政、交通事業者等が参画する「エリア公共交通検討会議」において、地域の公共交通全体の維持・充実について協議
- 協議結果から、取組の実施主体や役割分担等を明らかにした「公共交通とまちづくりのデッサン」作成
- 取組のうち、路線の抜本的な再編など一定期間を要するものを「重点取組事項」として位置づけ
※デッサン18グループのうち、重点取組事項の位置づけは7グループ
- 「公共交通とまちづくりのデッサン」に基づき関係者が連携して取組を実施

東部Bグループの事例

公共交通とまちづくりのデッサン

●関係情報
天理市、桜井市、三宅町、田原町
●主な公共交通機関
・近鉄天理線天理駅～天理駅(6駅)
・近鉄天理線天理駅、大原線
・奈良交通路線バス:天理桜井線
・コミュニティバス:桜井市域へくるライン
・デマンド交通:チョイコてんり、taxiemo(タフモ)
●主な利用データ
・近鉄天理線 乗車人員 2,305人/日(R6)
・JR桜井線 乗車人員 1,925人/日(R6)
・近鉄天理線 乗車人員 8,430人/日(R6)
・近鉄桜井線 乗車人員 13,849人/日(R6)
・天理桜井線:6駅間のうち収支率が未達成(1/26)～
●令和9年度に目標とすべき状況(主な評価指標)
・天理桜井線:近鉄路線5項目の達成
●本エリアにおける公共交通の位置付けと課題
【位置付け】
・市をまたぐ利用は少ないことがわかっていて000000データによるOD調査)
・鉄道とバスが並行して運行している
【課題】
●自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある
●鉄道とバス、また新たな輸送モード間でどのような役割分担を実現するか
●駅・バス停からの二次交通の充実・最適化に向けてどのような仕掛けを行うか
●周辺の観光資源の来訪者増に向けてどのような仕掛けを行うか

取組の方向性

～鉄道・バス等各モード間の最適な役割分担～
●鉄道=幹線、路線バス=コミュニティバス・フェーダーと位置付けを見直しを実施
●公共交通の利用に繋がる乗り換え改善等の取組
～住民向け～
【目標】通院・買い物等、必要な用事を車がなくとも便利に
●住民のニーズ把握とそのニーズに応じた交通モードの導入
●バス停までの移動手段の検討
●通学・通業者の公共交通利用促進に向けた取組の実施
●天理駅コファイン桜井駅まわりのバスセンターに、子供が公共交通で行きたくなくなる施策の検討
～観光客向け～
【目標】公共交通を利用した観光のための取組実施
●公共交通を利用した観光モデルコースの立案・周知
●沿線施設と連携したインセンティブ付与等による公共交通利用促進の実施
●観光情報の発信とそれに併せた広域周遊の促進策の実施
●公共交通を利用したイベントの立案・周知

まちづくりの方向性(イメージ図)

東部B 天理桜井線 1/3

区間	バス利用客数	平均乗車回数	乗車人員	収支率
天理駅～大原駅	1,200	1.2	1,440	100%
大原駅～天理駅	1,200	1.2	1,440	100%
天理駅～大原駅(平日)	1,200	1.2	1,440	100%
大原駅～天理駅(平日)	1,200	1.2	1,440	100%

公共交通とまちづくりのデッサン＜重点取組事項＞

東部B 天理桜井線 3/3

○東部Bにおける重点取組事項について

○天理桜井線の抜本的な見直しによる、持続的な公共交通体系の構築

重点取組事項のねらい	実施効果	活用する支援制度
天理桜井線の役割を見直し、住民の移動ニーズに応える、持続的な公共交通体系の実現	地域住民の利便性の向上、公共交通利用率の増加	公共交通基本計画推進支援事業

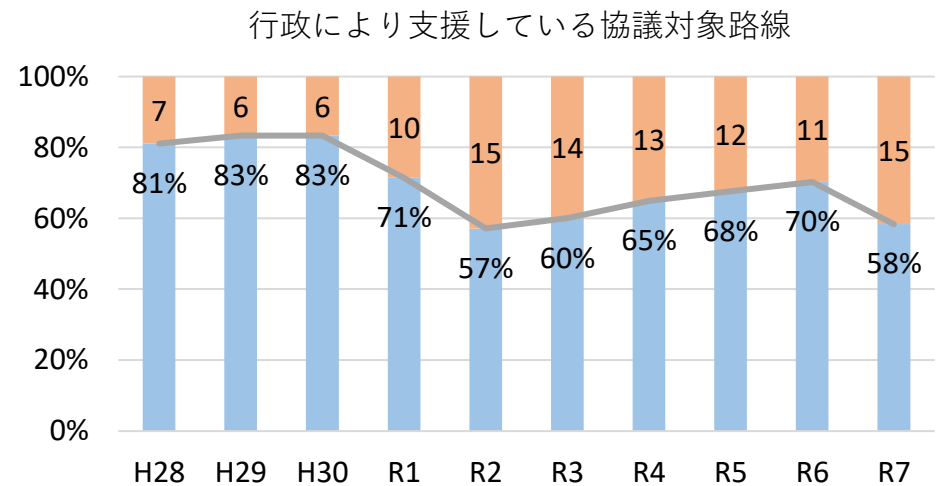
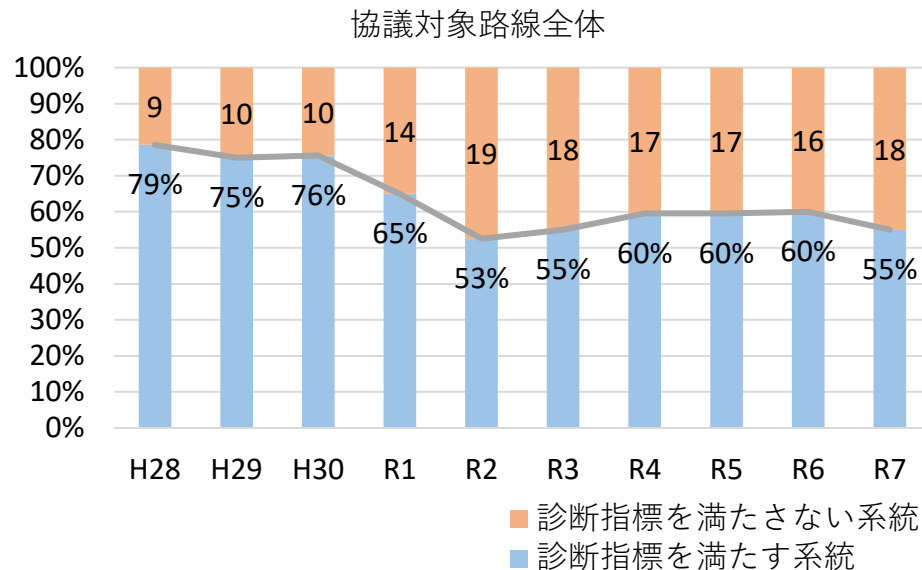
	1年目(R6)	2年目(R7)	3年目(R8)	4年目(R9～)
実施内容	アンケート調査や利用実態等に基づくデータ分析、移動ニーズ把握・潜在需要の把握、路線再編による課題整理(通学・通学利用者の取組・補助金・費用負担割合等)	利用促進策の検討・実施	AIデマンドの利用環境整備(案内標識やベンチ整備等)、AIデマンドの利用促進、利用促進策の検討	路線再編の必要性を検討、路線再編も含めた住民の移動ニーズをカバーする交通モードと利用促進策の検討(実証運行含む)、利用環境整備(公共交通マップ作成含む)
奈良県	路線再編に係る調査検討を支援	利用促進策への支援、広報の支援	利用促進策/利用環境整備への支援	路線再編に係る調査検討を支援、実証運行への支援、利用促進策/利用環境整備への支援
天理市	AIデマンド交通に本格運行、路線再編による課題整理、利用実態調査等を実施し、路線再編の必要性を検討	AIデマンド交通網の拡張～データ分析、利用促進策の検討・実施、地域住民に対する利用促進策の周知	AIデマンド交通網の拡張～データ分析(7/7結果反映)、利用促進策/利用環境整備の検討、路線再編に係る既存の交通モードの拡充及び新たな交通モードの導入を検討	AIデマンド交通網の拡張(8/8結果反映)、利用実態調査等をもとに、住民の移動ニーズをカバーする交通モードの実証運行計画立案、利用促進策/利用環境整備(公共交通マップ作成含む)の検討・実施
桜井市	路線再編による課題整理、利用実態調査等を実施し、路線再編の必要性を検討	利用促進策の検討・実施、地域住民に対する利用促進策の周知	利用促進策/利用環境整備の検討、利用実態調査等の実施	路線再編の必要性を検討、利用実態調査等をもとに、住民の移動ニーズをカバーする交通モードの実証運行計画立案、利用促進策/利用環境整備(公共交通マップ作成含む)の検討・実施
交通事業者	バス乗降データの提供	バス乗降データの提供、利用環境整備への協力	バス乗降データの提供、利用環境整備への協力	バス乗降データの提供
関係する補助	公共交通基本計画推進支援事業(調査検討)	公共交通基本計画推進支援事業(実証運行)、公共交通基本計画推進支援事業(利用環境整備)	公共交通基本計画推進支援事業(実証運行)	公共交通基本計画推進支援事業(実証運行)

推進施策 1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

(1) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化

- 診断指標を満たさない「要改善路線」は、コロナ禍の影響で令和2年に増加して以降も横ばいで、改善に至っていない。
- 重点取組事項を位置づけている7グループのうち、現時点で取組が完了しているのは1グループ。

各路線の診断結果の推移



重点取組事項の取組状況

(取組内容)

- 山間地と市街地を結ぶバス路線の再編：東部A
- 要改善状態が複数年続くバス路線の再編：東部B、**北西部A (完了)**
- 自動運転車両の実証実験：東部D
- 公共交通利用者へのインセンティブ付与検討：東部D
- 世界遺産周遊のため公共交通ネットワークの構築：中部B
- 観光客向けモデルルート作成及び観光PRの実施：南部C、南部D

・重点取組事項については、関係者間で主体的な議論のもと取組を進められておらず、進捗が図られていないのが現状

・関係者での協議だけでなく、**取組の実現性を高める制度設計が必要**

推進施策 1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

(2) 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

- 地域住民がドライバーを務める交通サービスは県下でも増加しており、導入を支援。
- 一方で、各施設の送迎バスとの集約は進んでおらず、輸送資源の最適化及び新たな活用に取り組みしていない。

第2期計画における取組方針

地域における多様な移動ニーズに対応する **自家用有償旅客運送**、**住民同士の助け合い運送**、**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

地域住民がドライバーを務める交通サービスの導入事例

生駒市：はぎくる

運行主体：生駒市
運行形態：定時定路線
運行車両：運行主体所有車両（グリスロ）
ドライバー：地域住民
運賃：無料



宇陀市：ノッカルおくだ

運行主体：宇陀地域公共交通活性化協議会
運行形態：区域
運行車両：ドライバーの自家用車
ドライバー：地域住民
運賃：500円/回、200円/回



天理市：ふくふく号

運行主体：福の住む里協議会
運行形態：定時定路線
運行車両：運行主体所有車両
ドライバー：地域住民
運賃：300円/回、150円/回



引き続き、エリア公共交通検討会議等において、**地域の輸送資源**を総合的に議論し、**地域に最適な交通体系を構築する視点**での取組が必要

推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上

(1) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用

- 利用者等の安全かつ快適な利用環境整備を図るため、JR京終駅等で駅舎利活用セミナーを開催。
- 市町村を中心に駅舎活用に取り組んでおり、利用環境の整備に加え、地域拠点としての活用など、まちづくりの観点を踏まえた施設整備の検討が進められている。

第2期計画における取組方針

- ① 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安全かつ快適に利用できる環境の確保を図る
- ② 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推進

駅員が常駐しない駅の推移

R4年1月末時点

J R 西日本 : 16駅／32駅 (50%)

近畿日本鉄道 : 59駅／98駅 (60%)

R8年5月末時点

J R 西日本 : 17駅／32駅 (53%)

近畿日本鉄道 : 70駅／98駅 (71%)

駅舎利活用セミナーの様子

J R 京終駅



今後予定されてる駅舎の利活用

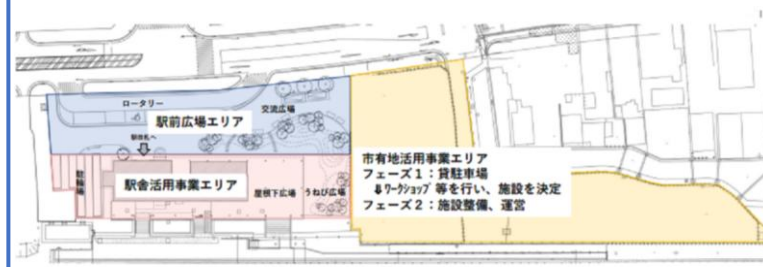
J R 樺本駅

- ・「まほろばプロジェクト※」の起点として駅舎をホテル化



J R 畛傍駅

- ・ 貴賓室を有する鉄道駅としての希少性を活かし、地域交流・観光・賑わい創出につなげる地域拠点化



※「まほろばプロジェクト」とは、JR西日本万葉まほろば線・和歌山線・大和路沿線地域一体をホテルとみなし、無人駅の駅舎や沿線集落の古民家（空き家）をホテル客室に改修、地域住民が接客・運営を行うことで、コロナ以降の新たな滞在型観光、マイクロツーリズムの創出を図るプロジェクト

今後も駅員が常駐しない駅の増加が想定される中、利用者が安全かつ快適に利用できる環境整備に加え、地域拠点としての駅舎活用など、**利用促進やまちづくりの観点を踏まえた取組が必要。**

推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上

(2) 駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進

- 鉄道駅のバリアフリー化は進展したが、目標は未達成
- ノンステップバスの導入率は目標を達成

第2期計画における取組方針

- ①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と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
- ②「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

鉄道駅のバリアフリー化

第2期計画の目標：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づけられた同2千人/日以上の鉄道駅のバリアフリー化率**100%**（R7年度末）

令和7年度末時点の達成率：**89.1%**（令和2年度末：83.9%）

ノンステップバスの導入

第2期計画の目標：ノンステップバス導入率**80%**（R7年度末）

令和7年度末時点の達成率：**80.5%**（令和2年度末：73.2%）

バリアフリー化事例

近鉄平城駅

（事業期間）

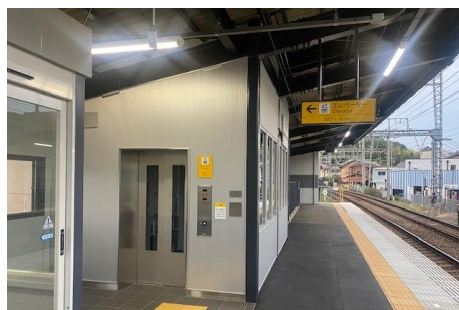
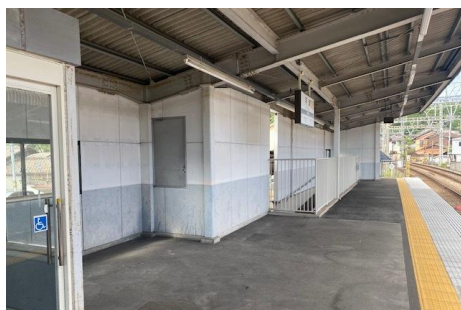
R2年度～R6年度

（整備概要）

エレベーター

多機能トイレ

待合室の自動扉化



ノンステップバス



【参考】バリアフリー法における目標値（一部）

鉄軌道駅のバリアフリー化率：100%（R7年度末）→100%（R12年度末）

ノンステップバスの導入率：約80%（R7年度末）→**約90%**（R12年度末）

ユニバーサルデザインタクシーの割合：約25%（R7年度末）→約25%（R12年度末）

新たな政策目標を踏まえ、
バリアフリー化のさらなる促進が必要

推進施策3 多様な関係者による連携・協働

(1) まちづくりや医療、福祉、保険、教育、観光、産業等に係る施策との連携

- まちづくりや医療、福祉、観光等の施策と連携した公共交通によるアクセス確保の取組等を実施（ぐるっとバスの運行、イベント時の臨時バスやシャトルバスの運行など）

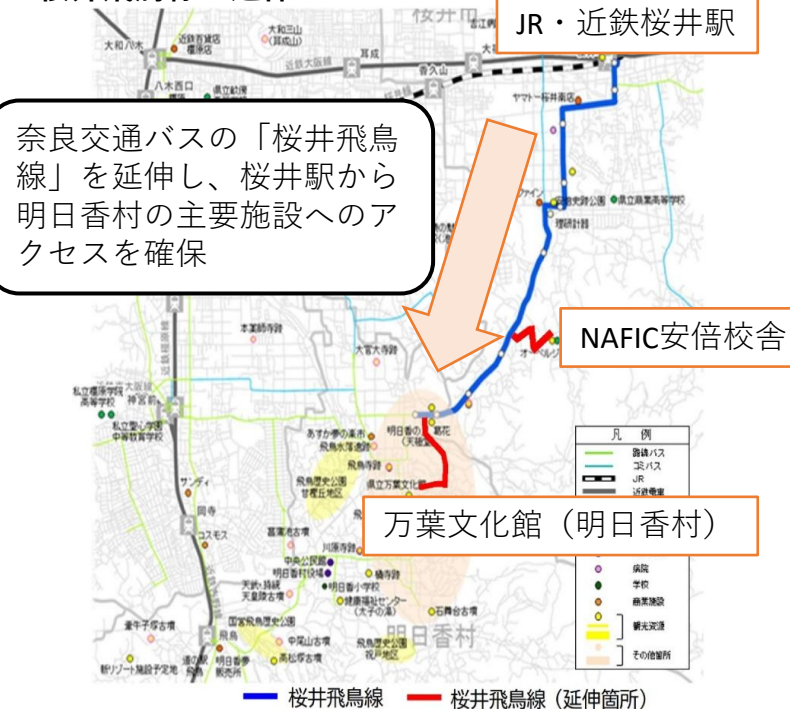
第2期計画における取組方針

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）の施策と連携を推進

観光に係る施策との連携

「飛鳥・藤原の宮都」の世界遺産登録を見据え、来訪者のアクセス性向上を目指し関係者間で連携した施策を推進。

<桜井飛鳥線の延伸>



<アクセス部会による検討>



「飛鳥・藤原の宮都」の来訪者アクセス・周遊のあり方を検討する目的で、世界遺産「飛鳥・藤原」登録推進協議会の下にアクセス・周遊ルート部会を設置。

構成

橿原市、桜井市、明日香村、奈良県（世界遺産室、地域観光課、リニア・地域交通課ほか）、国、交通事業者（JR、近鉄、奈良交通）、バス協会、タクシー協会

まちづくりや観光等の施策に合わせて、公共交通のアクセス確保の取組等を実施できたが、行政においては事業担当課内での議論に終わっており、関係者間で連携する仕組みづくりが必要

推進施策3 多様な関係者による連携・協働

(2) 公共交通の働き手の確保に向けた取組

- 交通事業者が運転者確保の様々な取組を実施するとともに、本県も運転者確保の取組を支援・協力（高等学校向けの職業説明会への参加やキャリアパスガイドの配布等）

第2期計画における取組方針

- ①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
- ②自家用有償旅客運送等における、住民による運転際しての課題解決等を推進

運転者確保の様々な取組

キャリアパスガイドの配布



出典：奈良県バス協会

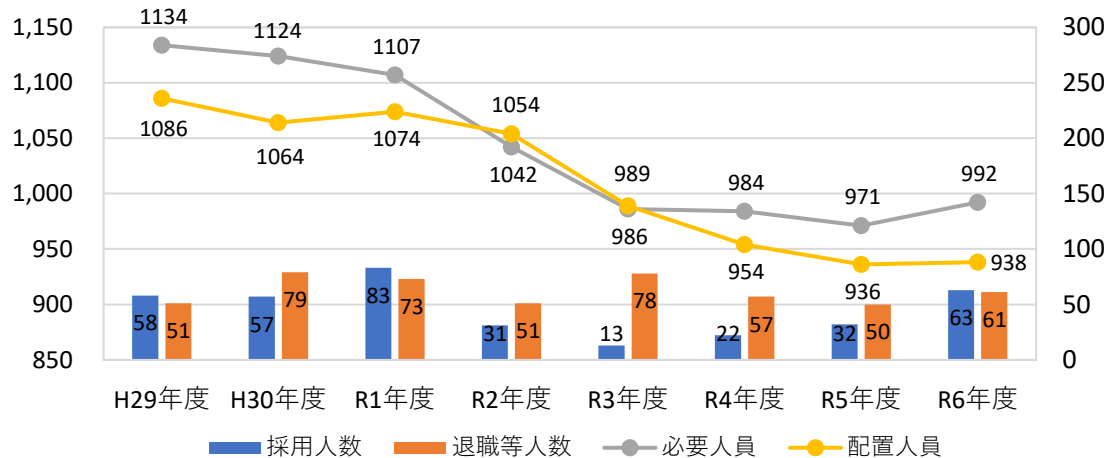
高等学校向け説明会（バス協会）



バス運転体験会（奈良交通）



奈良交通運転者の配置人数・採用状況



運転者確保にむけて様々な取組を実施しているが、奈良交通においては必要人員を確保できていない。引き続き、**担い手確保の取組の推進**が必要。

推進施策 4 時代の変革に対応した公共交通の構築

(1) デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実

- 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は目標を大きく上回って達成
- 県内において、チョイソコてんりなどAIデマンド交通を実装

第2期計画における取組方針

- ①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、デジタル技術に新たな移動手段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・展開を推進
- ②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

デジタル技術を活用した新しい公共交通サービスの導入・展開

第2期計画の目標：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（R8年度末）

令和7年度末時点の達成率： **7 件**

AIデマンドシステム

- ・チョイソコてんり（天理市）
- ・のるーと檀原ますが号（檀原市）
- ・みくタク（大和高田市）

MaaS（キャッシュレス化等）

- ・広陵町版MaaS（広陵町）

予約管理システム 運行管理システム

- ・ノッカルおくうだ（宇陀市・曽爾村）
- ・つえみ号（御杖村）

自動運転

- ・自動運転バスの実証運行（宇陀市・明日香村・三郷町）

自動運転（チラシ：宇陀市、車両：明日香村）



出典：宇陀市HP



チョイソコてんり （天理市）



出典：天理市HP

県内でも、AIデマンド交通などデジタルを活用した交通サービスの実装が進んでおり、人口減少や運転者不足等による**地域公共交通の課題解決**に向け、**継続的な推進**が必要である。

推進施策 4 時代の変革に対応した公共交通の構築

(2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築

- コミュニティバスの運行データのGTFS形式によるデータ化について目標を達成
- 一部市町では、GTFS形式によるデータをオープンデータ化し提供

第2期計画における取組方針

MaaSの展開や利便性向上に繋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、運行に各種データの整備を促進

基盤となる運行にかかる各種データの整備の促進

第2期計画の目標：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22市町村（R8年度末）

令和7年度末時点の達成率：**22市町村**

- コミュニティバスの運行データをGTFS形式で整備した22市町村のうち5市町はデータを活用しており、3市町はオープンデータとして公開
- その他市町村は、以下の理由により活用に至っていない
 - ・データ整備の必要性がよくわからない
 - ・GTFSに関する専門知識が不足している
 - ・データ整備のための人員や時間が不足している etc

データ整備の必要性が不明確であるため、人員や時間を割くことができていないのでは

国の取組

国においても、地域交通の現状診断からKPI・目標設定、施策評価までの各段階で、関係者が客観的・定量的に議論できるよう、モビリティデータの具体的な活用方法を提示し、継続的なモニタリングを促している。

その具体化として、地域公共交通計画の見直し手順やデータ活用の要点を整理した「アップデートガイダンス」が手引きとして取りまとめられている。



出典：国土交通省「地域交通のためのポータルサイト MOBILITY UPDATE PORTAL」HP

地域交通におけるデータ利活用が推進されるなか、データのオープンデータ化が進んでいないのが現状。客観的データに基づく地域交通の議論を進めるためにも、**基盤となるデータ整備と知識の習得が必須。**

4. 最近の県取組

奈良県地域交通改善協議会

●奈良県では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会として「奈良県地域交通改善協議会」を組織。

- 【役割】①協議対象路線の毎年度の運行実績に基づく診断の実施及び診断結果等を踏まえた運行改善策の検討
②国及び県補助の対象系統（各補助に係る計画）についての合意
③「奈良県地域公共交通計画」の策定・変更に係る協議
④その他公共交通施策に関する案件の調整及び意思決定

「奈良県地域交通改善協議会」

※活性化法法定協議会としての
位置づけを有する

会 長：奈良県知事

委 員：市町村長、交通事業者・関係団体代表、近畿運輸局担当部長 等

← 地域公共交通計画の策定

「奈良県地域交通改善協議会幹事会」

※地域協議会としての
位置づけを有する

幹事長：奈良県県土マネジメント部長

幹 事：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

← 協議会の調整
国補助に係る計画の策定 等

「地域別部会」

奈良県県土マネジメント部リニア・地域交通課長
市町村公共交通担当課長、奈良運輸支局首席運輸企画専門官 等

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、曽爾村、
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

← 各地域の広域的な事項の調整

エリア公共交通検討会議（１８グループ）

← 各グループの協議対象路線
の改善策の検討
奈良県地域公共交通計画の
進捗状況の検証

※活性化法法定協議会・・・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条第１項に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施
に関し必要な協議を行うための協議会

※地域協議会・・・「道路運送法施行規則」第１５条の４第１項第２号に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業（バスカルテ）

- 現行の幹線系統に係る路線バスの「バスカルテ」の運用では、**5つのいずれかの指標を満たさない路線は「要改善」となる。**指標ごとに路線の廃止・縮小等の必要性を検討することが本来の考え方。

5 指標	基準	改善策の方向性（例）
1 便あたり乗車人員	3 人以上	 ・ 路線の廃止を検討 ・ 利用促進策を検討
平均乗車密度	2 人以上	 ・ 路線の縮小を検討
最大乗車人員	1 0 人以上	 ・ 車両の大きさを検討 ・ 運行時期・時間・手法を検討
収支率	交通事業者：4 0 %以上 市町村連携：2 0 %以上	 ・ 連携コミュバス等に転換 ・ 運行効率化の検討
利用者 1 人あたり 補助金	2 , 0 0 0 円以下	 ・ デマンド型乗合交通等の転換 ・ 運行効率化・利用促進策を検討

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業 (バスカルテ)

●「要改善」路線は増加傾向 (H28年度：8系統 → R7年度：18系統)

令和7年補助年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日運行)における国庫補助対象系統等の診断結果 ○令和7年補助年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日運行)における国庫補助対象系統等の診断結果を表示したものです。																					
系統番号		路線名	運行系統	備考 (R5.10以降の変更点等)	キロ程 km	運行回数 平日	土曜	日曜	国庫補助 率	改善 に向けた 取組が 必要な 系統	1便あたり 利用者数 (人)	平均乗車 密度 (人/km)	評価 値	最大乗車 人員 (人)	収支率(経 常収支/経 常費用)(%)	評価 値	利用者1人 あたりの行政 負担(円/人)	評価 値	改善 に向けた 取組が 必要な 系統		
R7:18系統																					
東部A	1	天理駅前B	天理駅～山辺高校		21.9	7.0(5.5)	3.0	3.0	○	○	平日 7.3	○	2.3	○	平日 18	○	30.2	×	946	○	
	2	天理駅前A	天理駅～計恩ヶ		19.1				○		土曜 1.9	×									
	124	奈良文理	JR奈良駅～道の駅外津橋～天理駅		11.9	13.0			○		平日 31.4	○	6.9	○	平日 41	○	83.9	○	6	○	
	125	奈良文理	JR奈良駅～道の駅外津橋～天理駅		11.9	3.0	13.5	13.5			平日 28.0	○		○	平日 30	○					
	126	奈良文理	JR奈良駅～別所～天理駅		11.4	7.0	5.0	5.0			平日 13.9	○		○	平日 34	○					
東部B	3	101 東山	JR奈良駅～北野		22.8	5.5	6.0	5.5	○		平日 23.1	○	5.1	○	平日 42	○	52.7	○	234	○	
	102	上野天理線	上野市駅～大西～国道山添						○												
	5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(東口)		11.0	11.5	6.0	6.0	○		平日 7.8	○	2.4	○	日祝 20	○	33.0	×	472	○	
	5a	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(三輪間天神神社二の鳥居)		12.6																
	5b	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(天理大学)		13.0																
東部C	5c	天理桜井	道の駅外津橋～桜井駅北口(東口)		12.1																
	5d	天理桜井	道の駅外津橋～桜井駅北口		3.0	2.0	0.5	0.5			平日 2.2	×	1.4	×	平日 5	×	30.5	×	385	○	
	6	103 菅原釜湯線	名張駅前～太吉路～山崎西		25.2	5.0	5.0	5.0	○		平日 60	○	2.5	○	平日 21	○	41.8	○	519	○	
	7	104 名張泉津線	名張駅前～海ノ原口～泉津		23.3	6.0	5.0	5.0	○		平日 9.8	○	3.1	○	平日 21	○	34.9	×	138	○	
	8	202 宇陀地域連絡バスコミュニティ	榛原駅～曾根村役場前		22.9	4.5	3.5	3.5			土曜 3.2	1.8	×	土曜 16	○	19.6	×	3356	×		
東部D	9	7 大宇陀	榛原駅～大宇陀		7.3(23.5/22.0)	7.5	7.5				平日 5.2	○	2.7	○	平日 22	○	44.5	○	309	○	
	10	7a 大宇陀	天満台第三丁目～大宇陀		11.0	8.5	8.0	8.0	○		平日 11.1	○	4.3	○	平日 25	○	56.7	○	163	○	
	11	11 桜井系田野	桜井駅南口～大宇陀		12.3	4.0	3.5	3.5			平日 3.1	1.7	×	平日 11	○	25.5	×	1208	○		
	12	8 古市場	榛原駅～系田野		9.4	10.0	14.5	14.5	○		平日 4.4	○	2.5	○	平日 12	○	41.8	○	487	○	
	13	9 榛原系田野	榛原駅～系田野村役場前		18.3	6.5	0.0	0.0	○		平日 5.3	○	3.6	○	平日 17	○	44.7	○	709	○	
東部E	14	10a 都路線	榛原駅～都路		14.8	9.5	8.0	8.0	○		平日 6.9	○	2.9	○	平日 20	○	39.0	×	557	○	
	15	13 桜井飛鳥	桜井駅南口～明日香園山・明日香資料館西		4.9	3.0	6.0(0.0)	6.0(0.0)			平日 3.8	○	2.5	○	平日 14	○	40.9	○	392	○	
	16	38a 八木下市	八木駅～下市口駅(南大3)		18.2	11.5	11.0	11.0	○		平日 12.6	○	2.2	○	平日 22	○	25.9	×	529	○	
	17	38b 八木下市	八木駅～下市口駅(矢走口)		17.4						日祝 14.0	○	5.0	○	土曜 37	○	60.5	○	302	○	
	105	飛鳥A	榛原神宮駅東口～飛鳥駅(明日香小山)		11.3	9.0	9.0(18.0)	9.0(18.0)													
中部A	106	飛鳥A	榛原神宮駅東口～飛鳥駅		10.1																
	106a	飛鳥A	榛原神宮駅東口～榛原		11.1																
	107	飛鳥B	榛原神宮駅東口～東市・豊通町四丁目～榛原神宮駅東口		8.8	6.0	5.0	5.0	○		平日 10.4	○	2.7	○	平日 15	○	34.7	×	281	○	
	108	飛鳥B	榛原神宮駅東口～清達町四丁目・豊通～榛原神宮駅東口		12.2																
	20a	14 八木御所	八木駅～近鉄御所駅(榛原神宮駅東口)		14.1	5.5	5.0	5.0	○		平日 8.8	○	2.3	○	平日 30	○	27.2	×	721	○	
中部B	16	20 八木イオンモール	イオンモール榛原～竹駒公園東		11.1	11.0	11.0	11.0	○		平日 15.9	○	7.0	○	土曜 28	○	75.0	○	96	○	
	18	21 高田新家	近鉄高田駅～竹駒公園東		4.6	7.5	4.0	4.0			平日 8.3	○	2.9	○	平日 16	○	45.7	○	143	○	
	19	22 高田五條B	近鉄高田駅～忍海		5.0	8.5	8.5	7.5			平日 3.1	2.7	○	平日 26	○	41.3	○	470	○		
	20	23 高田五條B	近鉄高田駅～奈良文化高校～忍海		7.0																
	21	24 高田五條A	近鉄高田駅～五條バスセンター		20.2	11.0	9.0	9.0	○		平日 11.9	○	3.2	○	平日 22	○	37.7	×	487	○	
中部C	22	高田五條A	近鉄高田駅～五條BIC(かもみみの湯)		20.4																
	23a	高田五條A	近鉄高田駅～五條BIC(テクノ中央通り東)		22.6																
	24a	高田五條A	近鉄高田駅～五條BIC(かもみみの湯・テクノ中央通り東)		23.8																
	20a	28 八木五條	八木駅～五條バスセンター		25.0	1.0	0.5	0.5			土曜 54.1	○	5.3	○	平日 13	○	58.1	○	185	○	
	30a	18 八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル湯)		168.8	3.0	3.0	3.0	○		平日 27.9	○	5.9	○	平日 36	○	42.9	○	1,711	○	
中部E	29	30b 八木新宮	八木駅～西吉野農業高校～新宮駅(ホテル湯)		168.8																
	30c	18 八木新宮	八木駅～新宮駅(やまかぜ)		163.2																
	31	18 八木新宮	八木駅～新宮駅		165																
	22	20a 20b 宇陀地域連絡バスコミュニティ	福神駅～五條バスセンター～十津川温泉(五條福神駅南口)		86.6	1.0	0.0	0.0	○		平日 7.5	○	1.2	○	平日 14	○	20.3	○	3,268	×	
	23	27 38 下市口駅～中津庄	下市口駅～中津庄		36.5	3.0	3.0	3.0	○		土曜 9.5	○	6.6	○	平日 21	○	63.0	○	1,102	○	
南部A	24	28 38 宇陀川	大津バスセンター～宇陀川温泉		32.3	6.0(3.0)	6.5(3.0)	6.5(3.0)	○		土曜 11.9	○	6.1	○	日祝 27	○	61.1	○	647	○	
	25	37 下市宮本	下市口駅～宮本(各停)		18.3	1.0(1.5)	0.0	0.0			平日 0.6	○	0.3	×	平日 4	×	6.0	×	11,701	×	
	14	30a 38a 八木下市	下市口駅～岩森		4.9	4.5(6.0)	3.5(5.5)	3.5(5.5)			平日 1.1	○	0.9	×	平日 8	×	16.9	×	1,925	○	
	201	201 宇陀地域連絡バスコミュニティ	大津バスセンター～下桑原		83.0	0.0	1.0	1.0	○		日祝 19.0	○	1.8	×	平日 11	○	21.1	○	1,431	○	
	201a	201a 宇陀地域連絡バスコミュニティ	福神駅～下桑原		91.0	1.0	0.0	0.0													
西部A	109	高田五條A	高田駅～奈良		11.3	14.5	11.0	11.5	○		平日 13.7	○	3.1	○	平日 48	○	37.0	×	69	○	
	109a	高田五條A	高田駅～生駒北バスセンター		13.0																
	110	高田五條A	高田駅～生駒北バスセンター(青森高校)		12.4																
	111	高田五條B	高田駅～奈良北生駒駅		4.4	11.0	7.5	5.0	○		平日 5.9	○	2.1	○	平日 16	○	34.8	×	27	○	
	112	高田五條B	高田駅～高田山サテライト																		
西部B	113	郡山善光寺	近鉄郡山駅～奈良県総合医療センター		3.2	16.5	16.5	14.5	○		平日 5.6	○	3.2	○	平日 24	○	50.1	○	32	○	
	114	白鳳台住宅	王寺駅(南)～白鳳台二丁目		4.2	35.5	32.0	31.5	○		平日 6.5	○	2.8	○	平日 19	○	44.4	○	14	○	
	114a	白鳳台住宅	王寺駅(南)～二丁目南～白鳳台二丁目		4.7																
	115	白鳳台住宅	王寺駅(北)～白鳳台二丁目		4.8																
	116	信貴山	王寺駅北口～信貴山門(信貴ヶ丘)		5.5	11.0	11.0	11.0	○		平日 11.3	○	4.7	○	平日 66	○	63.2	○	45	○	
西部C	116a	信貴山	王寺駅北口～信貴山門(城山台五丁目)		6.2																
	120	三郷	王寺駅北口～三郷駅(三郷中央公園)		5.3	14.5	11.0	11.0	○		平日 15.2	○	4.1	○	平日 27	○	62.4	○	39	○	
	120a	三郷	王寺駅北口～三郷駅		5.2																
	118a	奈良法隆寺A	春日大社本殿～法隆寺前(郡山総合庁舎)		20.7	8.5	8.5	8.5	○		日祝 44.1	○	8.1	○	土曜 63	○	79.1	○	93	○	
	118b	奈良法隆寺A	春日大社本殿～法隆寺前		19.7																
西部D	118c	奈良法隆寺A	法隆寺前～県庁前(郡山総合庁舎)		19.2																
	118d	奈良法隆寺A	法隆寺前～県庁前		18.2																
	118e	奈良法隆寺A	東大寺大仏殿・国立博物館～法隆寺前		18.0																
	118f	奈良法隆寺A	法隆寺前～春日大社本殿(平安)		18.9																
	118g	奈良法隆寺A	王寺駅北口～国造橋西		19.8	17.0	18.0	18.0	○		平日 16.2	○	4.9	○	平日 32	○	64.5	○	39	○	
西部E	121	王寺シャープA	王寺駅北口～シャープ前		12.8	8.0	0.0	0.0	○												
	40	121a 王寺シャープB	王寺駅北口～シャープ前																		

※天理駅前線と22と、八木下市線の38aと38bは国庫補助では同一系統、国庫補助では別系統として扱っている
※宇陀地域連絡の国庫補助は幹線系統ではなくフィーダー系統の対象

赤字が拡大する広域的なバス路線

既に運行費補助により「収支均衡」となっている路線以外でも、赤字が拡大し、その維持が問題に。

背景・契機

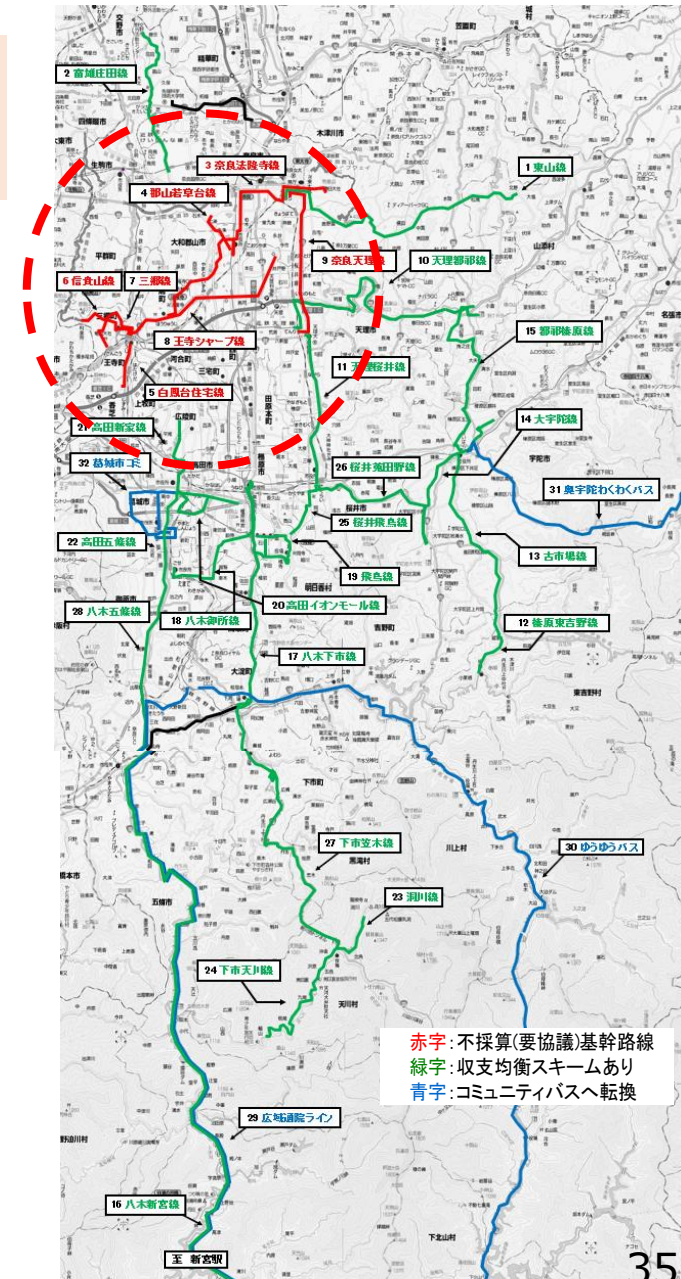
交通事業者から右赤字路線の問題提起【R7.2協議会】
「収支均衡を前提にした維持方を奈良県地域交通改善協議会を中心にご協議をお願いします」

検討の視点

- ①路線維持のためには収支均衡が必要【→補助の可否】
- ②維持するにせよ、一定の合理化余地はある【→合理化の程度】

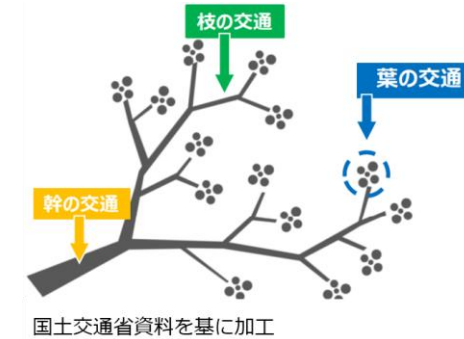
今後の方針

- ①地域で必要と判断される路線は収支均衡を確保
—国・県の補助で収支均衡にならない赤字分は市町村も補助
- ②可能な限り一定の合理化を図る
▶①・②を前提に、県も市町村と連携して路線維持を図る



運行費補助の要件見直し

北西部・南部東部など地域を問わず路線維持が厳しくなりつつある実態を踏まえ、「基幹公共交通ネットワーク確保」という考え方は維持しつつも、補助要件を一部見直し。



補助要件	要件の考え方		課題と合理化の可否	見直しの方向性
複数市町村にまたがる	広域性	1市町村内で運行する系統は基本的に市町村が担い、県として支援する基幹的系統は広域に跨る系統	— (広域性の担保として必要)	—
2以上の市町村が運行するコミュニティバス等に接続	結節性	フィーダー系統であるコミバスと接続させ、幹線的なネットワークを確保	本来、フィーダー系統には路線バス（民営）も含まれる	路線バス（民営）も対象と要件を明確化 ※鉄道接続は除く
鉄道駅に接続 ※一部対象外あり	結節性	鉄道駅と接続して基幹的ネットワークとして一体的に機能	— (基幹的な交通ネットワークを確保するために必要)	—
主要な幹線道路（国道および主要地方道）を主に運行	基幹性	基幹的なネットワークは、比較的人口が集積している主要な幹線道路で主に運行される系統	地域によっては国道や主要地方道が整備されていない 主要な鉄道駅へのアクセスが確保される地域は比較的人口が集積していると想定される	主要な幹線道路を運行していない場合においても、基幹性を担保できる場合に 要件緩和 3方向以上へのアクセスが可能なターミナル駅と接続している場合を想定
1日当たりの計画運行回数が3回以上	利便性	朝昼晩など、1日3回以上運行されており、一定の利便性を維持	— (最低限の利便性を確保するために必要)	—

PDCAサイクルの運用強化

課題

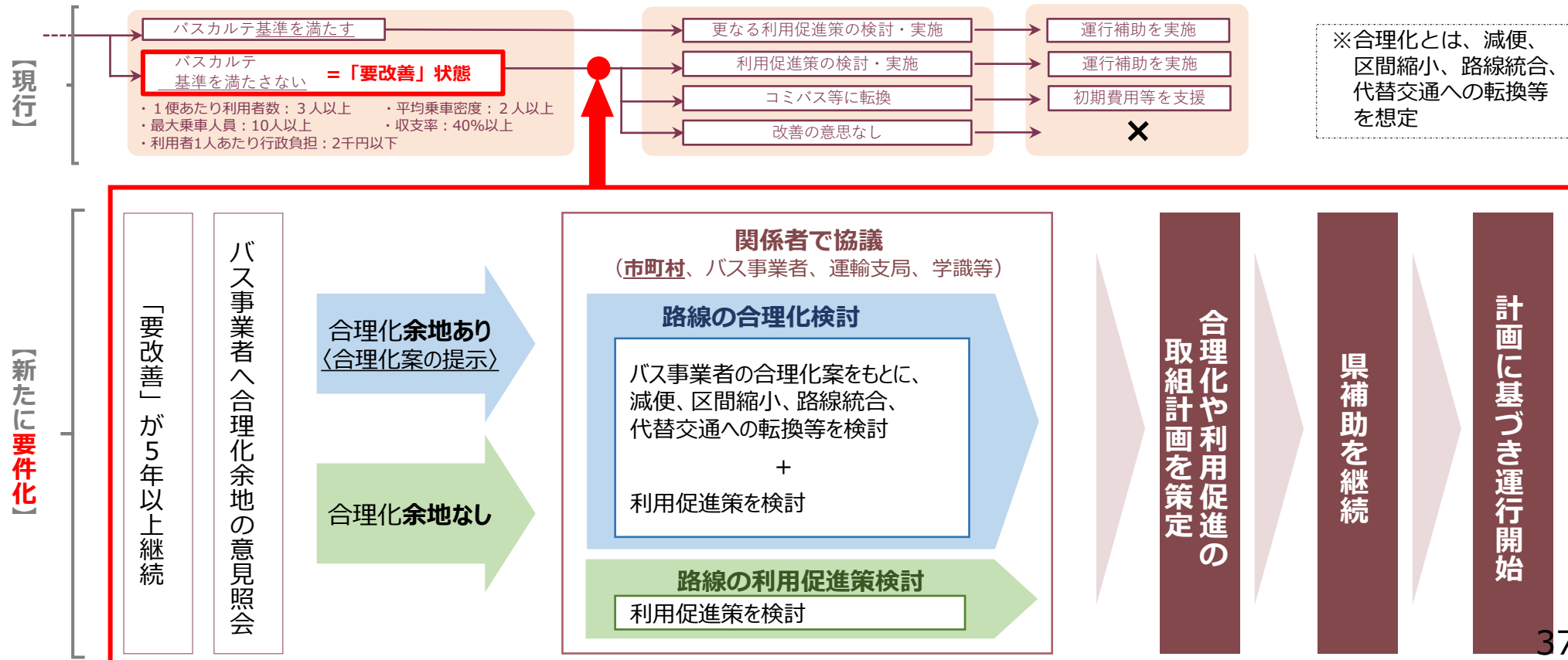
「要改善」路線では利用促進だけでなく、**路線の減便等の合理化も視野に入れた検討**が必要。

留意点

「要改善」であることをもって**即時・一律に補助の廃止等**を行えば、**十分な議論なく地域の足がなくなる懸念**。

見直し案

「要改善」が5年以上継続した路線では、**「合理化」をテーマとした協議プロセス**を経ることを**補助要件化**。



【参考】県運行費補助の対象路線の状況（R7年度運行実績）

第12回 奈良県地域交通改善協議会 資料より

＜10年連続「要改善」状態＞

- ・天理桜井線（天理市、桜井市）
- ・八木御所線（橿原市、御所市、高取町）

＜8年連続＞

- ・八木下市線（橿原市、明日香村、高取町、大淀町、下市町）

＜7年連続＞

- ・桜井菟田野線（桜井市、宇陀市）

＜6年連続＞

- ・名張奥津線（御杖村、名張市、津市）

＜4年連続＞

- ・高田五條線A（大和高田市、葛城市、御所市、五條市）

＜2年連続＞

- ・天理都祁線（奈良市、天理市）

＜連続していないが直近実績が「要改善」状態＞

- ・曽爾香落溪線（曽爾村、名張市）
- ・都祁榛原線（奈良市、宇陀市）

＜診断指標＞

1 便あたり利用者数	3人以上
平均乗車密度	2人以上
最大乗車人員	10人以上
収支率	40%以上
利用者1人あたり行政負担	2千円以下

※ 市町村が連携して運行している幹線コミュニティバスを除く。

実効性のある取組への支援に向けて

P D C Aサイクルの運用強化に伴い、別の交通モードへの転換や、実効性ある利用促進策の検討等を行うことに。その検討や実証運行をメリハリをもって支援できるよう、既存の補助メニューの改組も検討。

<路線の合理化検討や新たな交通モードの導入>

- 利用の少ない区間を短縮して、一部は域内のコミバスに転換した方が費用が抑えられるか…
- スクールバスや施設送迎バスと統合して、一般客との混乗ができないか… 等

<利用促進策の検討・実施>

- これまで1市で乗車券割引を行ってきたけれど、沿線市町村と協力して実施できないか…
- バス停付近にある施設の駐車場を利用して、パークアンドライドができるようにならないか… 等

<その他全般>

- 域内交通の維持に向けて、人的・財政的な支援を実施してほしい…
- 運転手不足に対応するための取組を実施してほしい… 等

- 「公共交通基本計画推進支援事業」（市町村向け支援事業）のメニュー変更や、その他の支援のあり方も含めて総合的に検討する。
- また、域内交通の維持のあり方については、今後も継続して議論を進める。

4. 奈良県公共交通基本計画の改定に向けて

改定計画の基本理念(案)について

本計画では、奈良県公共交通条例の基本理念を継承しつつ、第3期としての新たな視点を加え、奈良県の公共交通の目指す姿を明確にする。

1 条例における基本理念の継承

- すべての県民が、健康的で文化的な生活を営むことができること
- 不便や不自由を感じる事のない移動環境を確保すること
- 地域に暮らす人、訪れる人の誰もが、必要なときに安心して移動できること

2 第3期で特に重視する視点（案）

- 多様なニーズに応える移動環境
- 人口減少・担い手不足を見据えた持続可能性
- 地域の魅力と活力を高める公共交通

3 奈良県の公共交通が目指す姿

- 県民と来訪者が、安心して選べる移動手段が身近にあること
- 日常生活、観光、ビジネスなど、あらゆる場面でスムーズに移動できること
- 公共交通が地域の魅力をつなぎ、県内外から人と活動を呼び込むこと
- 将来にわたって維持・発展可能な、持続性の高い交通体系であること

4 基本理念・目指す姿を整理する際の検討の視点

- どの価値を特に前面に出すか
 - ・「誰も取り残さない移動」「持続可能性」「地域の魅力向上」などの優先度
- 奈良県らしさ・特色の打ち出し方
 - ・歴史・文化・自然資源と公共交通とのつなぎ方
 - ・県内各地域の特性（中山間地域、都市部、観光地など）の反映
- 県民・来訪者双方の視点のバランス
 - ・暮らしの足と観光・交流を支える役割の両立
- 将来像との一貫性
 - ・長期的な人口動態や社会状況を踏まえた持続性の確保

取組の基本方針(案)について

- 本計画の取組の基本方針として、以下の施策の柱を想定
- 第2期計画との連続性を踏まえつつ、今後の社会状況や地域課題への対応を見据え整理

施策の柱

広域的な公共交通ネットワークの持続性確保

鉄道・広域バス等の幹線ネットワークを維持・強化し、広域移動の利便性を確保する。

具体例

- 鉄道・広域バスの維持確保
- 広域圏域でのダイヤ、運賃連携
- 乗継利便性の向上、情報発信強化

公共交通サービスの持続性確保

域内バス・コミュニティバス等の担い手確保と経営安定化により、日常移動を支える

具体例

- 路線バス・コミュニティバスの維持
- 担い手確保・育成、働き方改革
- 収支改善・補助の最適化

地域の実情に応じた移動手段の確保

交通空白地域等に対応し、デマンド交通やライドシェア等、柔軟で最適な移動手段を確保する

具体例

- デマンド交通の導入・最適化
- ライドシェア・共助型の活用
- 多様な移動サービスの組合せ

多様な関係者による連携・奈良モデルの推進

市町村、事業者、地域住民、観光・福祉・医療・産業等との連携と共創を進める

具体例

- 市町村間・広域での連携強化
- 観光・福祉・医療・産業等と連携
- 地域住民参画・共創の取組推進

DX・GXを通じた公共公共交通の高度化

データ活用や新技術の導入、EV化等により、効率化とサービス向上を実現する

具体例

- データ活用・MaaSの推進
- AIデマンド・自動運転の実証等
- EV化による脱炭素化