

明日香村地域公共交通計画

—明日香の生活と観光を支える公共交通の実現—

令和6年6月

明日香村

目 次

1.	計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画の対象区域と計画期間	4
1-4	明日香村の現況	5
2.	明日香村の公共交通のこれまでの経緯と現状	10
2-1	路線バス	11
2-2	あすかデマンド乗合交通	16
2-3	その他の移動手段	18
3.	明日香村の公共交通を取り巻く現状と課題	20
3-1	明日香まるごと博物館づくり	20
3-2	日常生活	21
3-3	行政界を超えた生活圏・観光圏の実態	24
3-4	持続可能な社会を目指して	28
4.	公共交通体系づくりに向けた取組	30
4-1	基本的な方針	30
4-2	目標	31
4-3	目標を達成するための取組	35
4-4	公共交通ネットワークのイメージ	41
4-5	基本的な施策と地域公共交通確保維持事業について	42
4-6	計画の達成状況の評価に関する事項	45

1. 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

本村は、奈良盆地の南端部に位置し、JR京都駅やJR大阪駅、関西国際空港から約1時間圏内にあります。2017（平成29）年に過疎地域に指定され、人口は5,114人（2024（令和6）年4月時点）で、2050年には3,016人（国立社会保障・人口問題研究所 2023（令和5）年推計）になると予測されています。

公共交通は、生活者や来訪者の移動ニーズに応える必要不可欠なサービスであり、地域の暮らしと産業を支える上で重要な役割を果たしています。

村内では、民間事業者が運行する鉄道や路線バス、タクシー、村が運行する乗合タクシーなどの公共交通のほか、レンタサイクルなどが移動手段としての役割を担っています。

これまでも公共交通の見直しなどを行ってきましたが、更なる人口減少や超高齢化社会の到来などの社会情勢の変化に伴い、本村の現状の公共交通体系は、十分に生活者や観光来訪者のニーズを満たしているとは言えない状況です。さらに、2023（令和5）年に開庁した役場新庁舎や、2025（令和7）年の大阪万博、2026（令和8）年登録を目指す世界遺産「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」など、本村の状況が大きく変わる時期を迎えています。また、生活圏や観光圏は、明日香村内に収まっておらず、広域圏となっているのが現状です。

こうした公共交通の課題等について、村全体を俯瞰して公共交通に求められる役割などを踏まえつつ、

明日香村の将来像

村民にとってより暮らしやすく豊かさが感じられる

「いつまでも住み続けたい」そう思える夢ある村（くらしの環境づくり）

来訪者にとって魅力的で村民も元気に。歴史文化・自然の輝き・人の営みを

五感で体感できる「明日香まるごと博物館」（活動・交流のむらづくり）

の実現に向け、まちづくりと両輪となった公共交通のあるべき姿を検討することが重要です。

以上の背景を踏まえて、“公共交通のあるべき姿”を示すとともに、住民、交通事業者、行政などの多様な関係者が連携し、公共交通のネットワークの実現を目指すことを目的として、明日香村地域公共交通計画（以下、本計画という）を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は明日香村が目指す将来像の実現に向けて、公共交通のあるべき姿を示すものであることから、村の最上位計画である「第5次明日香村総合計画」を上位計画として定め、明日香村が目指す将来像の実現に向けて、公共交通だけではなくまちづくりや福祉、教育、観光などの多くの分野と適切に連携・役割分担を図りつつ、関連計画と整合を図りながら計画の推進を行います。

また、地域公共交通計画の根拠でもある「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部改正）」に示される国の方針等を踏まえるとともに、「奈良県公共交通基本計画」や「奈良県地域公共交通計画」とも整合を図るものとします。

加えて、「明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」（明日香法）に則り、歴史的風土を住民の理解と協力のもと保全するために、国の基本方針に基づき作成された第5次明日香村整備計画を上位計画として定めます。

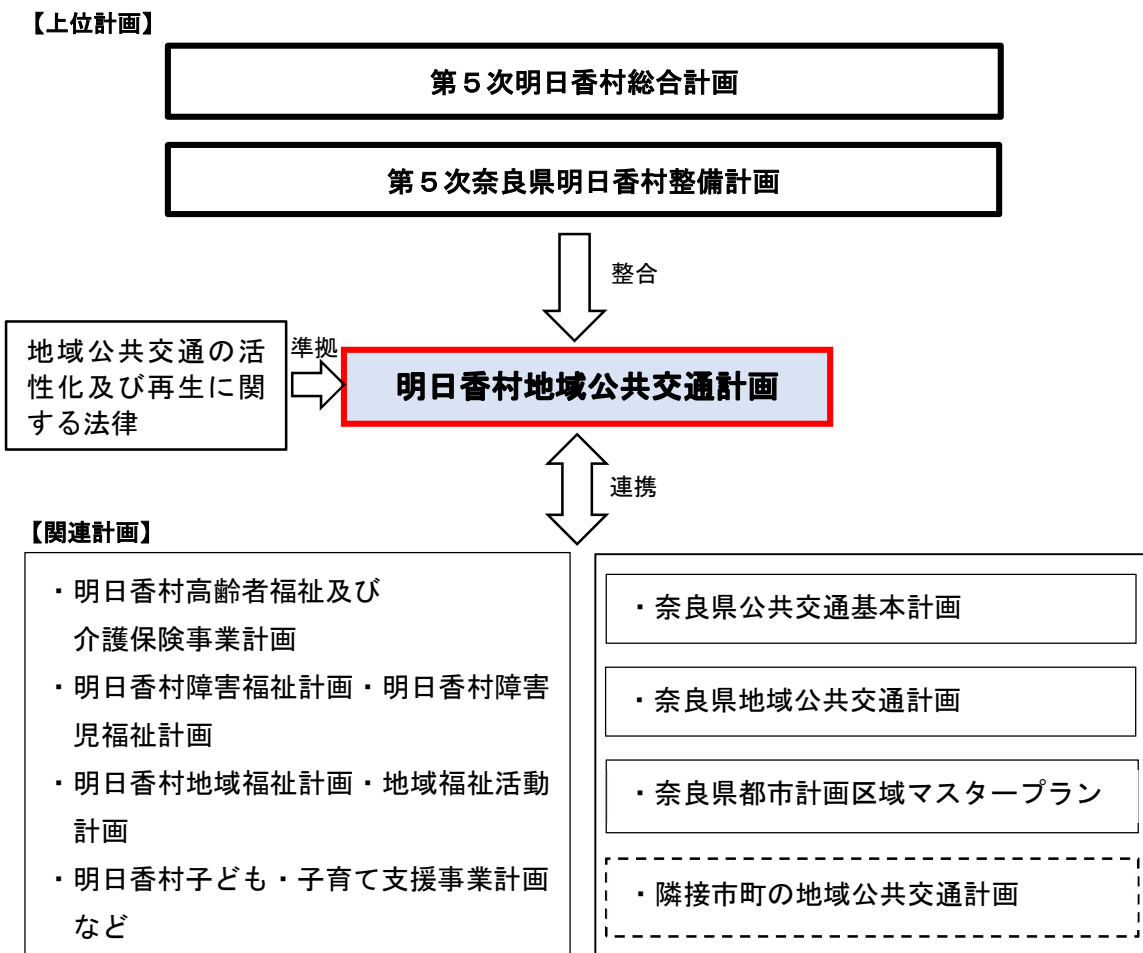


図1.2 本計画の位置づけ

●明日香村第5次総合計画（上位計画）

明日香村第5次総合計画の概要と交通関連施策

<p>明日香村の目標 （将来像）</p>	<p>村民にとって暮らしやすく豊かさが感じられる 「いつまでも住み続けたい」 そう思える夢ある村 （くらしの環境づくり）</p> <p>来訪者にとって魅力的で村民も元気に。歴史文化・自然の輝き・人の営みを 五感で体感できる「明日香まるごと博物館」 （活動・交流のむらづくり）</p>
<p>計画期間</p>	<p>基本構想：2020（令和2）年度～2029（令和11）年度 基本計画：2020（令和2）年度～2024（令和6）年度</p>
<p>村づくりの 基本方針</p>	<p>1. 村民が「健康に暮らし、時代を担う子どもたちが育つむらづくり」 2. 全村まるごとを活用した「活力あるむらづくり」 3. 「明日香らしいたたずまいを感じられるむらづくり」</p>
<p>明日香村の指標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 転出者より転入者が多くなる 人口社会増30人/年 ・ 人が訪れ交流が生まれ経済が活性化する（宿泊者増） 宿泊客数5万人/年 ・ 歴史展示をすすめ世界に明日香村を発信する
<p>基本計画 （各論・総合戦略） 公共交通関連分野</p>	<p>【基本政策2】 万葉の地で「元気にいきいきと暮らせる村」 2-1 地域で支えあう福祉活動の充実（福祉） 〈方針〉 関係機関や各種団体との連携により地域福祉の充実を図ります。 〈主な施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 見守りの強化や買い物サポートなどの地域住民による支え合い活動の促進 ・ 高齢者等福祉サービス（バス・デマンドタクシー） <p>【基本政策3】 古都にふさわしい「安全・安心で生活しやすい村」 3-1 生活環境の整備・良好な市街地形成・秩序ある土地利用の促進（生活環境・定住） 〈方針〉 道路、公共交通、上下水道、情報通信などの都市基盤の充実を図ります。 〈主な施策〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通システムの再検討と交通弱者への対応・支援 ・ 情報通信網の充実 ・ 安全な道路環境整備

1-3 計画の対象区域と計画期間

(1) 本計画の対象区域は明日香村全域とします。

※一部、世界遺産登録を目指すエリアの観光、及び明日香村から区域外への通学・通院等の交通サービスを含みます。

(2) 本計画の対象期間は、2024（令和6）年度から2028（令和10）年度までの5年間とします。

なお、本計画に示す内容等については、上位計画である明日香村総合計画の見直しや、本計画の根拠となる法律・制度等の改正、その他の社会情勢等の変化など、公共交通等を取り巻く状況に変化が生じた場合には、計画期間内であっても必要に応じて見直し等を行うものとします。

1-4 明日香村の現況

(1) 位置

本村は、奈良盆地の南端部に位置し、JR京都駅やJR大阪駅、関西国際空港から約1時間圏内にあります。



图 1.4.1 位置図

(2) 地勢

面積は24.10km²で、南東部から北西部に傾斜しており、村の中央部を飛鳥川、南西部には高取川が流れています。標高は飛鳥駅周辺で約100m、役場周辺で約120m、山地部では約600m前後となっています。

丘陵に挟まれた部分は盆地となっており、飛鳥川や冬野川沿いの傾斜地は棚田が広がっています。

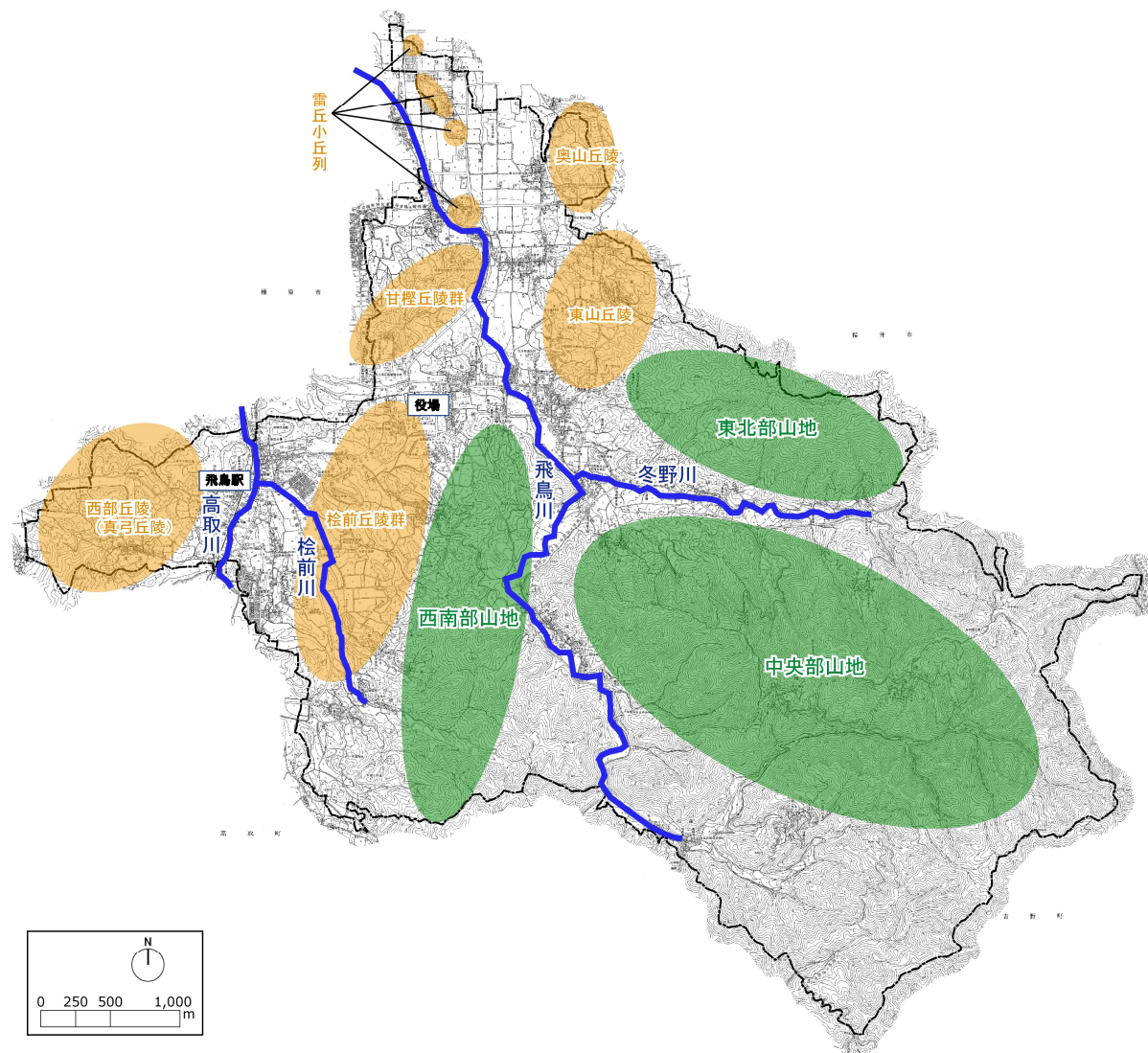


図 1.4.2 明日香村の地勢

(3) 村内の大字と集落

本村は40の大字で構成されており、大字を構成する集落は以下の通りとなっています。

エリア区分	含まれる大字
阪合エリア (駅周辺)	御園・檜前・檜前緑ヶ丘・檜前緑台・檜前いおり野・阿部山・大根田・栗原・上平田・中平田・下平田・南平田・越・真弓・地ノ窪
平野部	小山・雷・八釣・東山・小原・飛鳥・豊浦・奥山岡・島庄・祝戸・阪田・橘・立部・野口・川原
山間部	稲渚・栢森・細川・上居・上・入谷・尾曾・冬野・畑

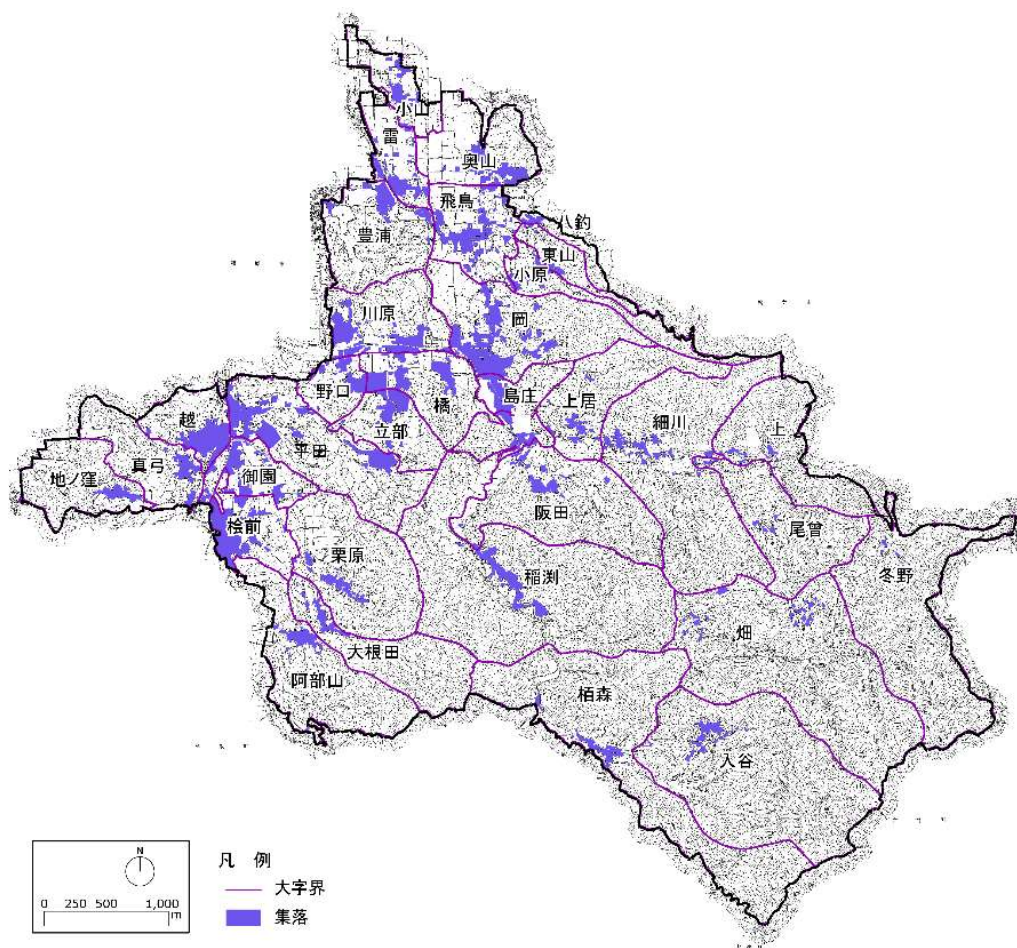


図 1.4.3 大字と集落

(4) 明日香村及び周辺の鉄道・道路

本村の西部には飛鳥駅、北西側に橿原神宮前駅があり、路線バス等を利用する上で拠点となる駅です。

また、広域的には国道や県道が村内を走っており主要村道等と密接に結節しています。

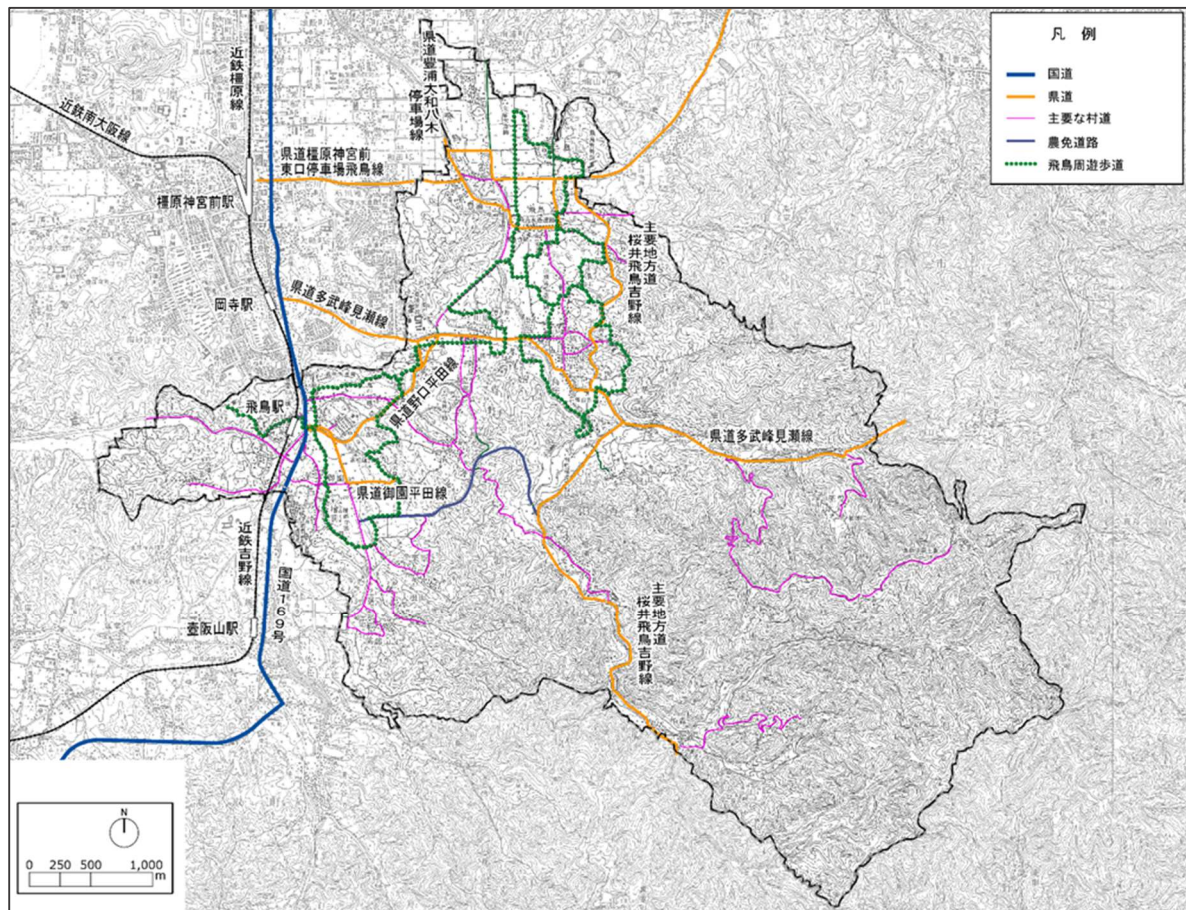


図 1.4.4 明日香村及び周辺の鉄道・道路

(5) 人口の推移

村の人口は1990(平成2)年の7,363人をピークに減少を続けており、2020(令和2)年には5,179人で、30年間で約2,200人減少しています。一方、世帯数は2000(平成12)年をピークに減少傾向にあり、平均世帯人数は、2020(令和2)年には2.9人で、1990(平成2)年からの30年間で約1.2人減少し、世帯規模が縮小しています。

2017(平成29)年に過疎地域に指定され、人口は5,114人(2024(令和6)年4月時点)で、2050年には3,016人(国立社会保障・人口問題研究所2023(令和5)年推計)になると予測されています。

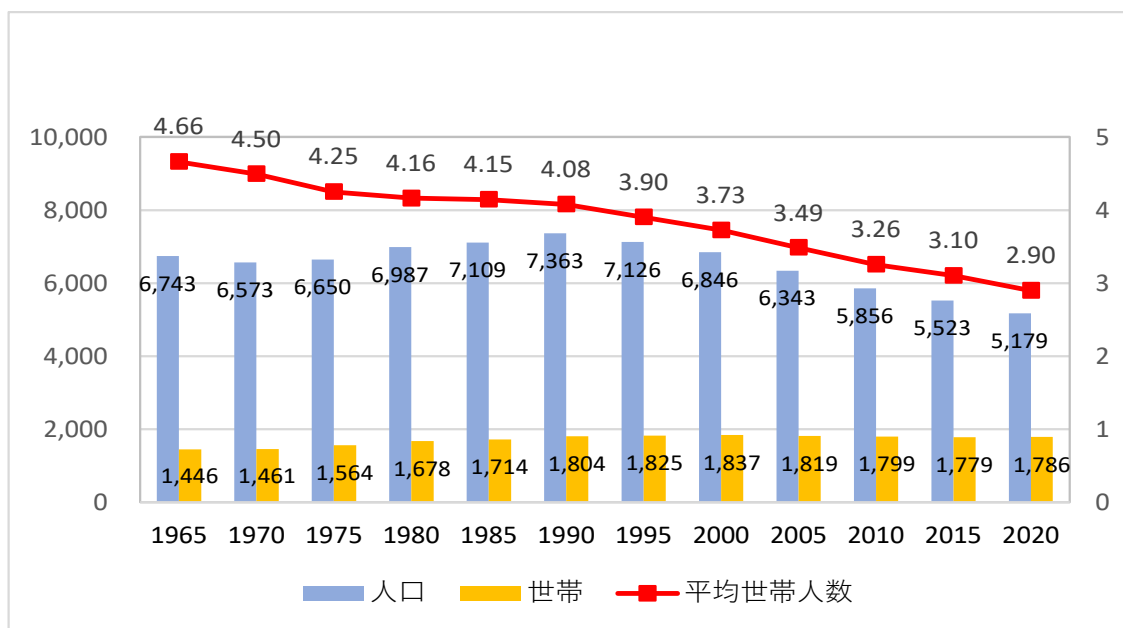


図 1.4.5 人口・世帯数の推移(2020年 国勢調査)

2. 明日香村の公共交通のこれまでの経緯と現状

本村は、2005（平成17）年度に、健康福祉センターを乗り継ぎターミナルとして周遊バスと循環バスを相互乗り換えする「ゾーンバスシステム」を導入し、榎原神宮前駅東口から村内主要拠点を經由し、飛鳥駅まで周遊する「赤かめ周遊バス」と、健康福祉センターから村内各地を繋ぎ、スクールバスを一体化させた「金かめ循環バス」、それらのバスを補完する「コミュニティータクシー」の運行を開始しました。「赤かめ周遊バス」では、利用促進のため1日及び2日フリー乗車券を設定し、令和5年度からデジタル化を進めています。

2014（平成26）年度には、細い道路や勾配が多く、歴史文化資源が広範囲に点在する本村において、観光来訪者が、広域的に自由に周遊できる観光二次交通として超小型電動モビリティ「MICHIMO」を導入。2021（令和3）年度に運行を終了し、技術進歩等により新たに開発された安価で管理しやすい車両によるレンタルサービス実証運用を2023（令和5）年度から開始しています。

2016（平成28）年度には、効率性を求めるため、「金かめ循環バス」に代わるデマンド型の「金かめ乗合交通」を導入し、国営飛鳥歴史公園キトラ古墳周辺地区の開園にあわせて、路線バス「飛鳥キトラ線」の運行を開始しました。2022（令和4）年12月から、コミュニティータクシーと路線バス「飛鳥キトラ線」を休止し、全村民及び来訪者を利用対象者とした「あすかデマンド乗合交通」として、スマートフォン等によるWEB予約可能な運行を行っています。

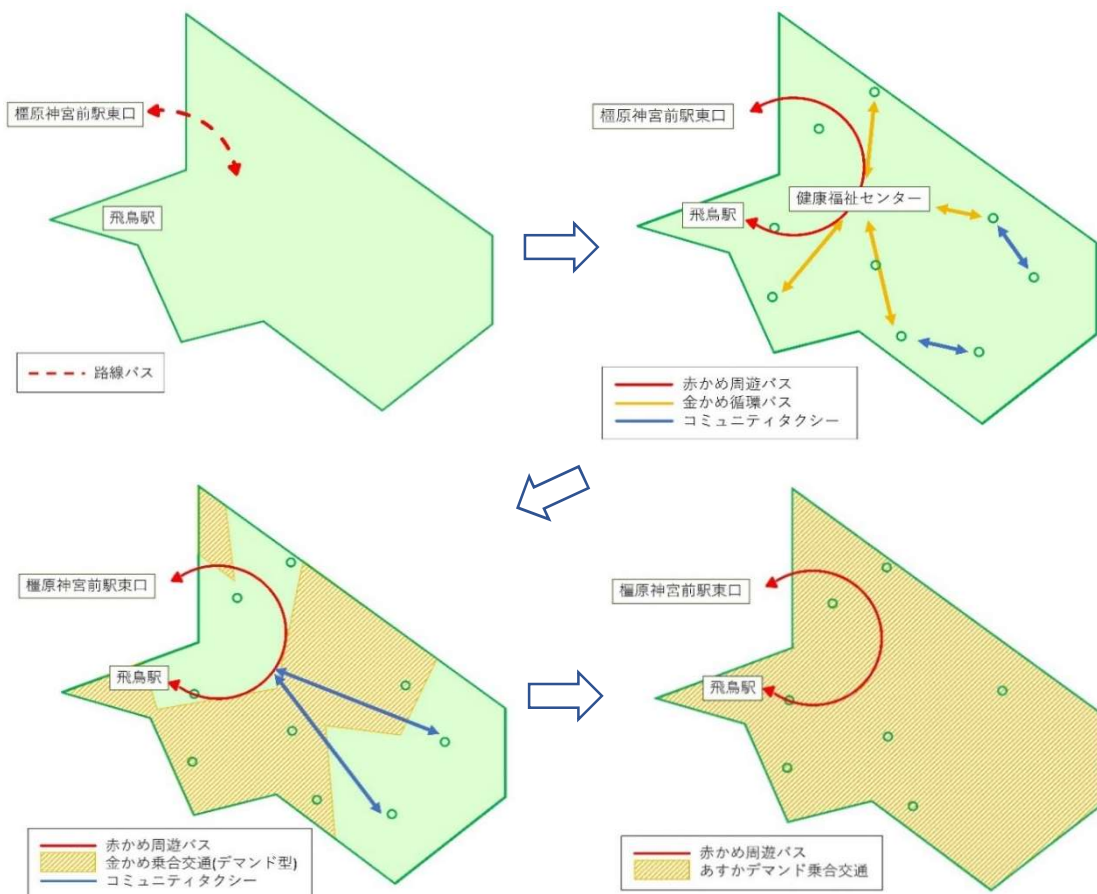


図2 明日香村公共交通の経緯

(1) 赤かめ周遊バス

赤かめ周遊バスは、村内西部にある飛鳥駅から村内を經由し、檀原市にある檀原神宮前駅東口の区間を、鉄道駅午前8時30分頃発から午後5時30分頃着までの間で、往復運行しています。

- ・速達性（檀原神宮前駅東口～石舞台を最短21分で運行）
- ・パターンダイヤ化

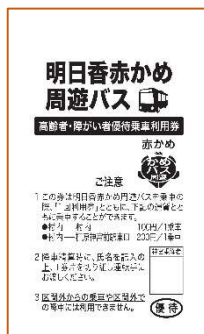
を重視し、

- ・春と秋の観光繁忙期の土休日には、30分間隔に増便
- ・村民に「高齢者・障がい者優待乗車利用券」の発行
- ・1日・2日フリー乗車券の発行（R6.4月からは電子媒体にて併用販売開始）

の取り組みを行っています。

村民生活の移動手段だけでなく、来訪者の移動手段としても利用されています。

運行形態が認知されてきたことと、令和元年度の令和ブームもあり順調に利用者数は増加し、その後令和2・3年度のコロナウイルス感染症拡大により利用者数は大きく減少したものの、令和4・5年度は復調してきています。



高齢者・障がい者
優待乗車利用券



フリー乗車券（紙媒体）



フリー乗車券（電子媒体）

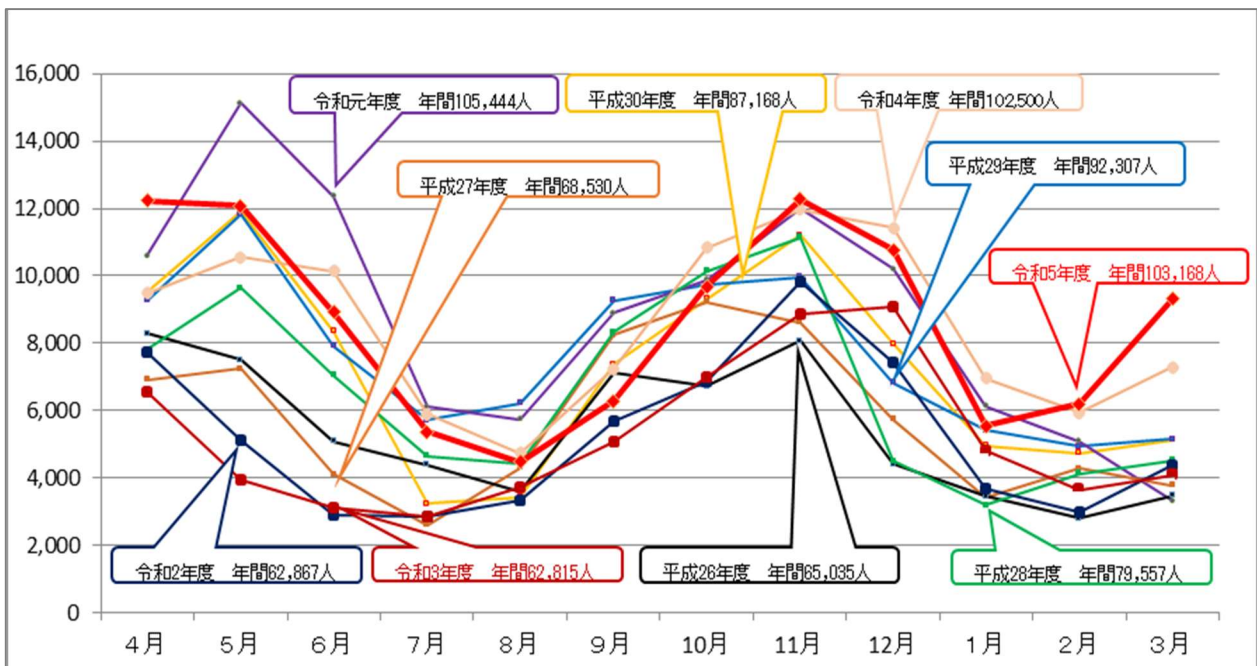


図 2.1.2 「赤かめ」輸送人員の推移

「赤かめ」輸送人員数

(単位：人)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
4月	8,289	6,912	7,801	9,279	9,499	10,592	7,744	6,579	9,488	12,222
5月	7,515	7,249	9,645	11,835	11,927	15,130	5,131	3,939	10,555	12,078
6月	5,095	4,103	7,047	7,928	8,351	12,352	2,909	3,133	10,138	8,930
7月	4,402	2,612	4,658	5,730	3,235	6,117	2,865	2,859	5,896	5,381
8月	3,611	4,312	4,446	6,229	3,427	5,734	3,350	3,745	4,749	4,475
9月	7,139	8,248	8,344	9,264	7,384	8,908	5,706	5,060	7,248	6,276
10月	6,732	9,234	10,139	9,733	9,311	9,878	6,847	6,977	10,841	9,692
11月	8,078	8,611	11,140	9,966	11,211	11,990	9,819	8,866	11,962	12,271
12月	4,416	5,751	4,501	6,834	7,983	10,208	7,424	9,106	11,428	10,777
1月	3,465	3,425	3,195	5,420	4,965	6,123	3,699	4,807	6,958	5,547
2月	2,809	4,285	4,127	4,934	4,746	5,097	2,976	3,654	5,945	6,209
3月	3,484	3,788	4,514	5,155	5,129	3,315	4,397	4,090	7,292	9,310
合計	65,035	68,530	79,557	92,307	87,168	105,444	62,867	62,815	102,500	103,168

1日当たり・1便当たりの平均輸送人員

(人)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
1日当たり 平均輸送人員	178	188	218	253	239	289	172	168	280	282
1便当たり 平均輸送人員	7.2	7.0	7.6	8.7	8.3	10.1	7.4	6.5	9.0	9.1

運行経費と収入・補助

(千円)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
運行経費	45,063	47,283	48,958	50,133	48,224	47,715	48,421	45,481	45,395	50,477
収入	17,651	17,743	18,189	22,131	22,330	27,499	30,669	21,201	27,612	35,803
収入/運行経費	39.2%	37.5%	37.2%	44.1%	46.3%	57.6%	63.3%	46.6%	60.8%	70.9%
村の補助額	15,000	18,800	21,000	23,000	23,000	19,800	23,000	16,500	23,128	18,300

(2) 赤かめ循環系統

赤かめ循環系統は、檀原神宮前駅東口を起終点に村内を經由し、午前6時頃の「岡寺前」発から赤かめ周遊バス運行開始までの朝の時間帯、及び赤かめ周遊バス運行終了から「檀原神宮前駅」午後9時30分頃着までの夜の時間帯を運行しています。主に通勤通学の手段として利用されています。

赤かめ循環系統輸送人員と経費

(人)

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
利用者数	26,782	27,176	23,309	21,846	23,371	23,506

(千円)

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
運行経費	8,825	8,796	8,972	9,081	9,209	10,265
収入	4,225	4,299	3,635	3,390	4,207	4,191
収入/運行経費	47.9%	48.9%	40.5%	37.3%	45.7%	40.8%

(3) 八木下市線

八木下市線は、村内西部を南北に通る国道169号線を、吉野郡大淀町から橿原市の大和八木駅の区間で、午前6時30分頃から午後6時30分頃の間、運行しています。

飛鳥駅、橿原神宮前駅東口、奈良県立医科大学附属病院などを經由するため、通院などの手段としても利用されています。飛鳥駅の乗降でみると、上下それぞれで1日平均3.5人程度の利用があります。

八木下市線

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
輸送人員	104,965	102,673	77,644	73,725	82,393	85,246
	(人)					
	H30	R1	R2	R3	R4	R5
運行経費	66,835	67,175	67,701	68,380	68,493	67,798
収入	28,411	28,057	27,079	25,516	24,648	24,309
収入/経費	42.5%	41.8%	40.0%	37.3%	36.0%	35.9%
村の補助額	426	422	454	566	650	832
	(千円)					

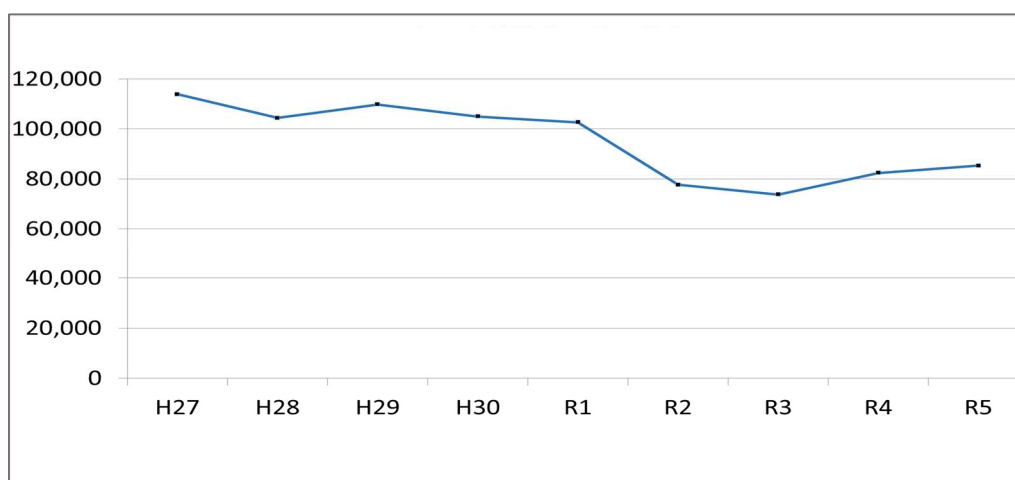


図 2.1.3 八木下市線輸送人員の推移

(4) 桜井飛鳥線

桜井飛鳥線は、近鉄・JR桜井駅から、明日香奥山・飛鳥資料館西の間を、平日3往復、土休日は春・秋の行楽シーズンのみ6往復運行しています。

明日香奥山・飛鳥資料館西で1日平均上下1人程度の利用となっています。

桜井飛鳥線

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
輸送人員	11,547	6,580	6,686	7,725	11,516	12,533

(人)

	H30	R1	R2	R3	R4	R5
運行経費	9,391	4,493	4,657	4,725	4,778	4,728
収入	3,114	1,914	1,934	1,747	1,785	1,801
収入/経費	33.2%	42.6%	41.5%	37.0%	37.4%	38.1%
村の補助額	1,510	87	93	114	109	100

(千円)

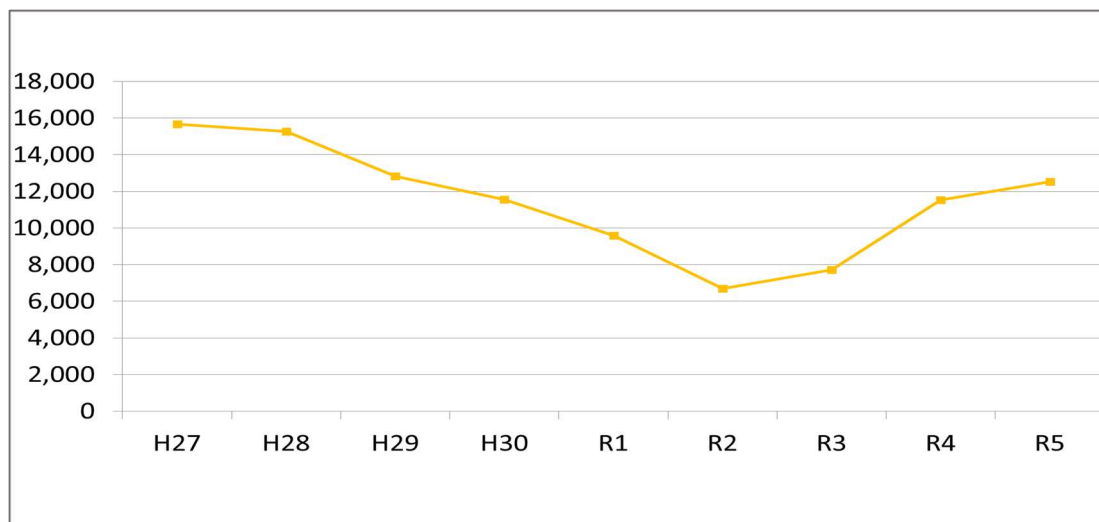


図 2.1.4 桜井飛鳥線輸送人員の推移



明日香奥山・飛鳥資料館西バス停

2-2 あすかデマンド乗合交通

飛鳥線「赤かめ」周遊バスは樞原神宮前駅東口と飛鳥駅を結び、岡大字や飛鳥大字など、明日香村の主要地区を通る路線ですが、これだけでは全域の村民の移動をカバーすることはできません。

「赤かめ」周遊バスやその他の路線バス、鉄道駅につなぐフィーダー系統の公共交通が不可欠で、2015（平成27）年から、10人乗り車両1台によるデマンド型の「明日香かめ乗合交通」の運行を開始しました。

しかし、電話による予約が前日までに必要であること、予約の集中等で希望される予約受付にスムーズに配車できないケースなどもあり、村民の評判は必ずしも芳しいものではなく、利用者数は伸び悩むこととなり、利用できる対象を村民に限定したことから、「赤かめ」周遊バス路線以外の奥明日香等への観光を目的とする来訪者が利用することができませんでした。

以上の課題を踏まえて次のような改善を実施し、2022（令和4）年12月からAIによるルート検索・配車システムを導入し、新しい移動手段へのリニューアルとして「あすかデマンド乗合交通」を以下の内容で運行開始しました。

- ・電話予約に加えアプリによる24時間の予約対応を可とする
- ・運用車両を増やし2台での運行とする
- ・全村民を利用対象とする
- ・村民が利用できる乗降場を増やす
- ・村外からの来訪者も利用対象とする（奥明日香等の観光地への利用を可とする）

利用者数については、AIによる速やかな配車と、直前予約を可能としたことによる利便性の向上により前年比平均161%の乗車があり、増加傾向にあります。

今後もあすかデマンド乗合交通は村内の交通空白地帯を補完し、乗降場所の見直しや運行時間の見直しによる利便性向上等の改善をしながら地域住民の重要な足となる移動手段として運行を行っていきます。

一方で、利用者が少ない日や時間帯がある状況であり、年間約2,000万円の運行経費を村の一般財源から支出しており、年間で村民1人当たり3,665円（令和5年度）を村が負担していることから、運行経費の確保・維持が求められているのが現状です。



あすかデマンド乗合交通の車両



あすかデマンド乗合交通の乗降場所

2-3 その他の移動手段

(1) 鉄道

本村の西部に、本村唯一の鉄道駅である近鉄吉野線の飛鳥駅があり、大阪阿部野橋駅から吉野駅までを繋ぐ区間で鉄道が運行しています。

また、近鉄吉野線からの乗り換えができ、路線バスとの乗り継ぎも可能な、橿原神宮前駅から大和八木駅を經由し、京都駅までを繋ぐ区間で鉄道が運行しています。

住民の通勤や通学、買い物など暮らしの移動手段や、来訪者の移動手段として利用されています。

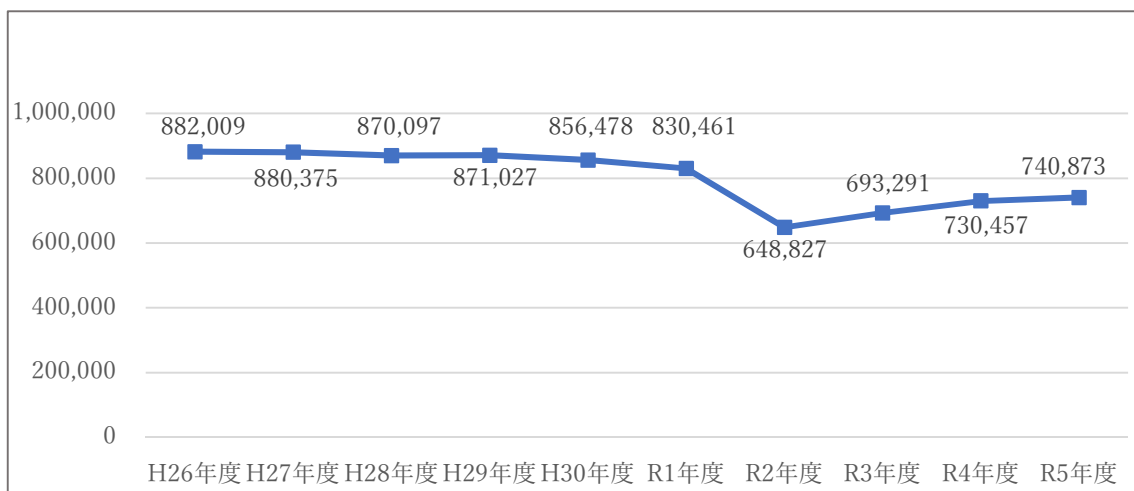


図 2.3.1 飛鳥駅 年度別乗降者数

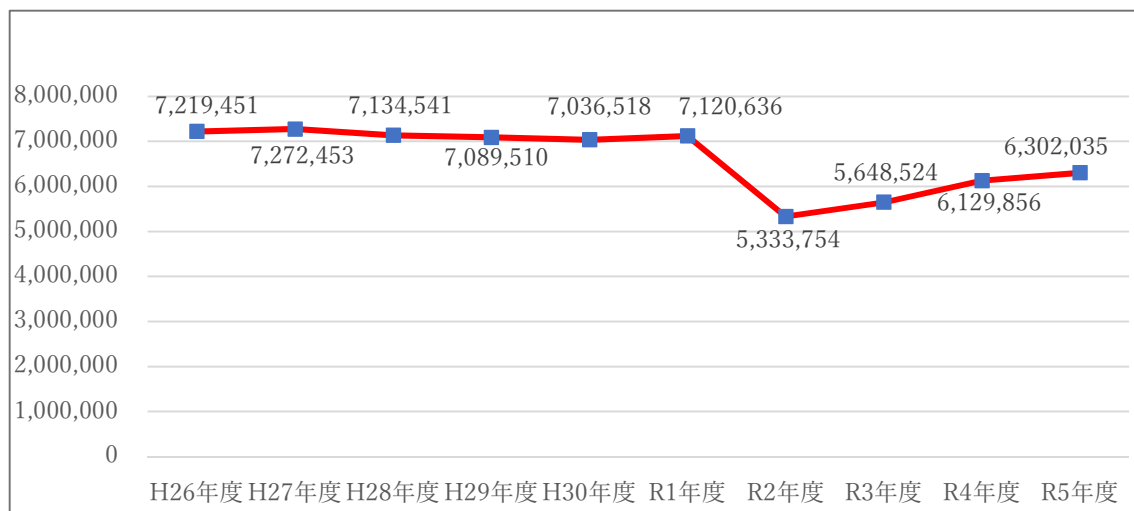


図 2.3.2 橿原神宮前駅 年度別乗降者数

(2) タクシー

飛鳥駅前広場のタクシー乗り場から、村内を運行する事業者のタクシーを利用することができます。また、村内に、営業所が1件あります。観光案内等を行う観光タクシーの運行も行われています。

(3) レンタサイクル

飛鳥駅前を中心に、川原寺横や石舞台古墳前、岡寺駅前に、民間事業者による貸し出し所があり、村内周遊に利用することができます。年間30,000台以上が利用されています。

電動自転車や原動機付き自転車を借りることもできます。

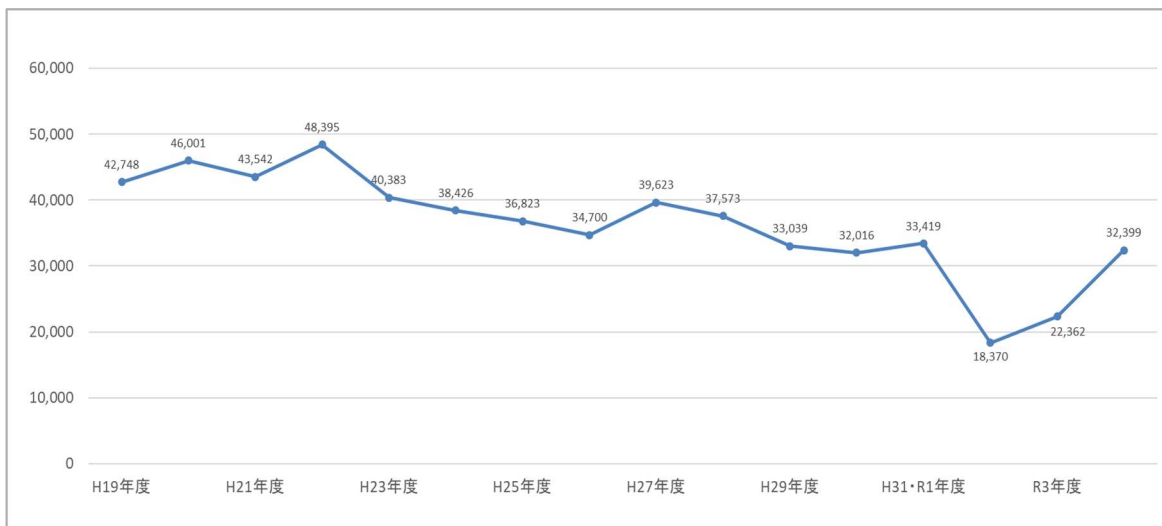


図 2.3.3 レンタサイクル年度別利用者数

3. 明日香村の公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 明日香まるごと博物館づくり

本村に存在する寺社や文化財、自然景観などの見どころは、点在して多数存在することが特徴です。村全体を、「飛鳥京歴史ゾーン」「古墳ゾーン」「自然ゾーン」の3つのエリアがある屋根の無い「明日香まるごと博物館」として、地域住民が主体の観光を軸とした地域づくりを進めています。2020（令和2）年に文化観光推進法に基づく地域計画の認定を受け、積極的な歴史文化観光を進めており、2022（令和4）年に牽牛子塚古墳の整備が完了しました。2026（令和8）年に目指す「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」の世界遺産登録や、2029（令和11）年の（仮称）高松塚古墳壁画保存公開施設供用開始、2030（令和12）年の飛鳥宮跡・飛鳥京跡苑池整備に伴うイベント実施が予定されています。また、2018（平成30）年に、鉄道駅と国道・県道の結節点である近鉄飛鳥駅前広場に道の駅「飛鳥」を設置し、（一社）飛鳥観光協会により、飛鳥びとの館で観光案内の充実を行っています。さらには、2022（令和4）年に長谷工エコーポレーションにより飛鳥地区で宿泊施設が開業されるとともに、2026（令和8）年頃までに星野リゾートによる祝戸地区及び真弓地区での宿泊施設開業が予定されています。

歴史文化観光を進めるために必要な拠点間移動や各文化資源までの移動などにおいて多様な移動手段の確保と、自家用車による来訪の増大対策を行っていく必要があります。



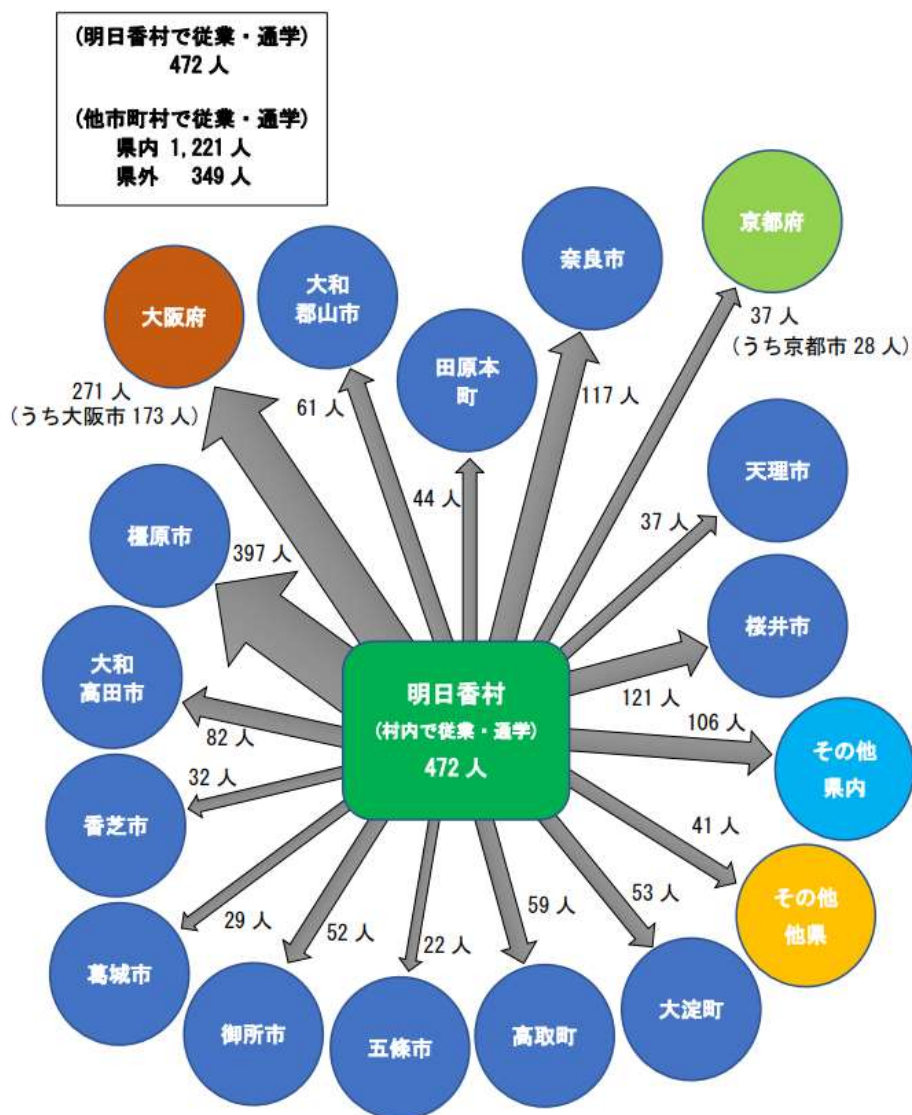
図 3.1 近年の施設等の整備状況

3-2 日常生活

(1) 通勤・通学

本村は小学校が1校で、そこに通う多数の児童がバスにより通学しています。公共交通での通学が可能な範囲では、適切に公共交通サービスを提供することで、児童の通学移動を支える役割を担っています。また、村外への通学や通勤、村外から村内への通勤に、公共交通が一定数利用されており、利用状況に合わせた公共交通の維持が必要です。

2020(令和2)年の国勢調査(15歳以上)によると、明日香村からは、橿原市、大阪市、桜井市、奈良市への通勤・通学者が100人超と多く、それに次いで大和高田市、大和郡山市、高取町、大淀町、御所市が50人超となっています。



資料：国勢調査(2020年(令和2年))

図 3.2.1 通勤・通学流動(国勢調査)

また、2020（令和2）年の国勢調査によると、明日香村常住者の通勤・通学者（15歳以上）の利用交通手段は「自家用車のみ」が最も多く、それに次いで「鉄道・電車のみ」となっています。鉄道・電車及び乗合バス、自家用車、オートバイ、自転車を組み合わせて利用する人も、合計で200名を超えています。

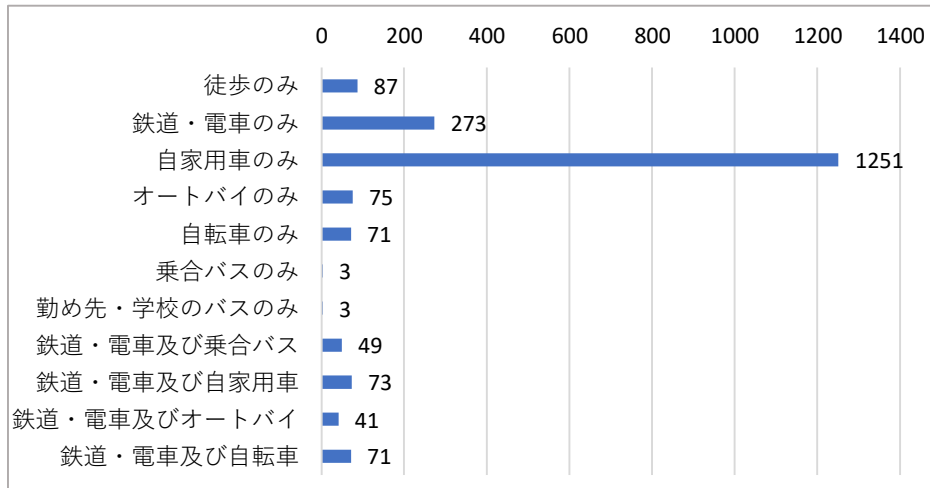


図 3.2.2 通勤通学者の利用交通手段（国勢調査）

公共交通の利用状況については、朝と夕方は特に飛鳥駅及び榎原神宮前駅の利用が多いものの、バスの定期券利用が少ないことから鉄道駅へのアクセスは主に自家用車、自転車、徒歩などで移動されているものと考えられます。要因としてはアンケート調査から、朝8時台までの時間帯及び夕方17時台以降でスムーズに乗り換えられる便が少ないことや、乗車距離に対して運賃の割高感があるといったことが挙げられています。

（2）超高齢化社会

国立社会保障・人口問題研究所推計に準拠した2030（令和12）年の高齢化率は、全国で31.2%、明日香村で45.4%と推計されており、全国レベルと比較して明日香村の高齢化率は高水準となっています。

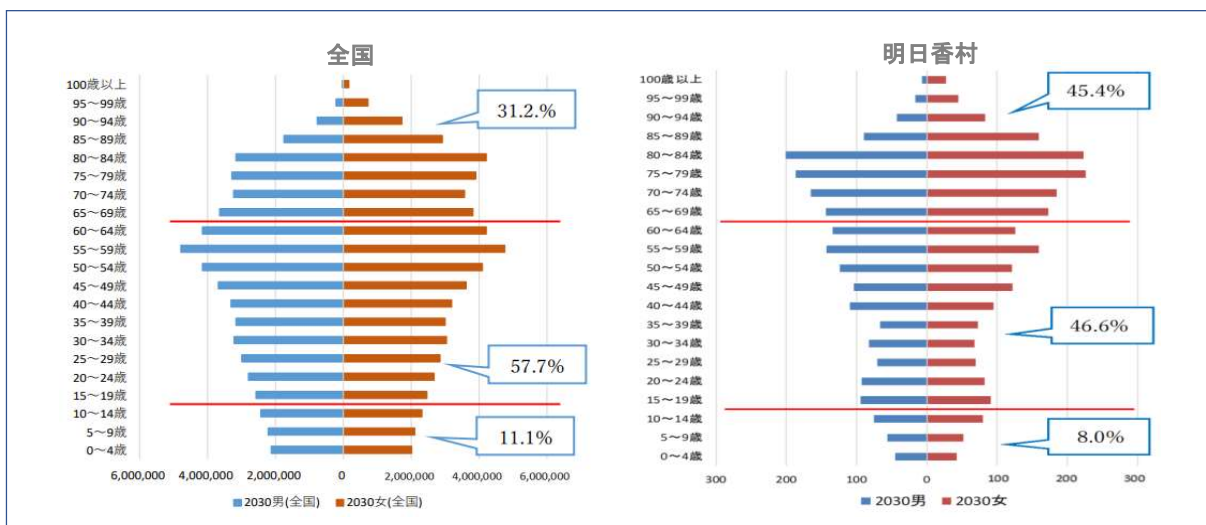
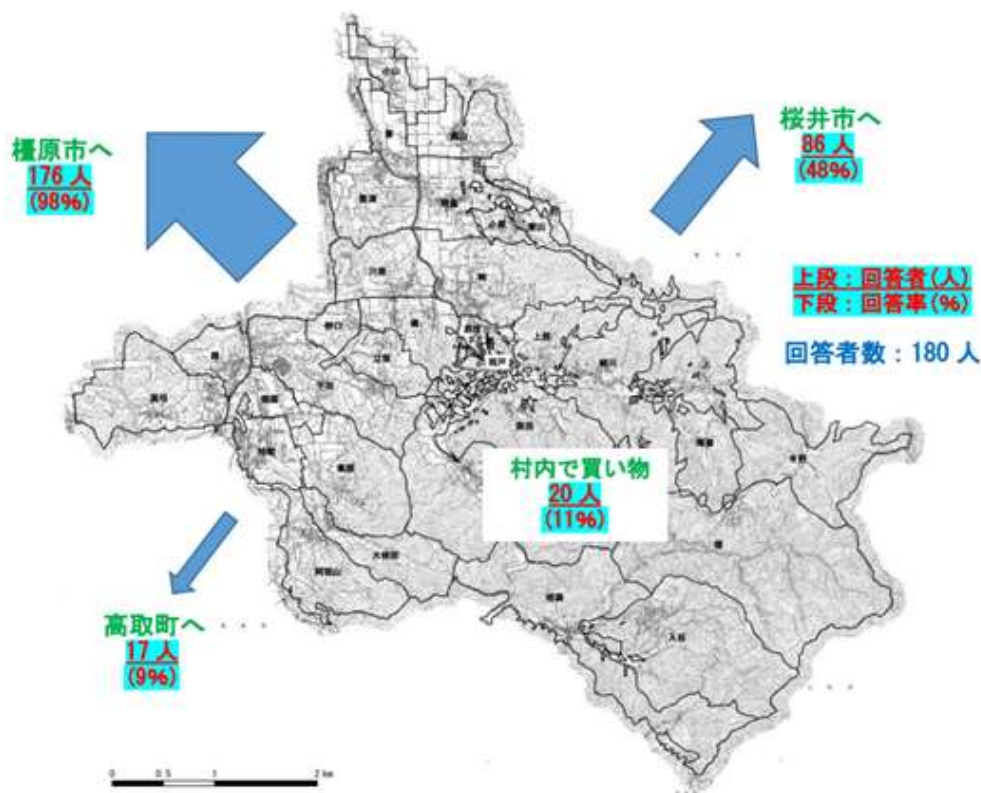


図 3.2.3 2030年の人口ピラミッド

3-3 行政界を超えた生活圏・観光圏の実態

生活者の買い物や通院について、子育て世代及び高齢者の移動先を見ると、大半が橿原市であり、橿原市よりも移動量が少ないものの桜井市への移動も見られます。村内には、総合病院が無いいため、通院では、奈良県立医科大学附属病院（橿原市四条町）や済生会中和病院（桜井市阿部）付近への移動が見られます。買い物においては、2024（令和6）年飛鳥駅前に大規模小売店舗が開業しましたが、これまで村内には、大規模小売店舗がなかったため、橿原市や桜井市の商業施設までの移動が見られます。

また、観光来訪者にとって行政界は関係なく、本地域であれば歴史的に一体と思われるエリアを巡りたいと思うのが一般的です。世界遺産登録を目指す構成資産も明日香村・橿原市・桜井市に跨がっており、本村も飛鳥駅周辺をゲートウェイとして巡っていただけることを望んでいます。隣接自治体と本村の広域的な移動手段の適切な確保や、乗り継ぎしやすい環境、利用方法のわかりやすい情報発信が必要となります。



子育て世代の買い物の行き先 (2021 (R3) 年 10 月調査)

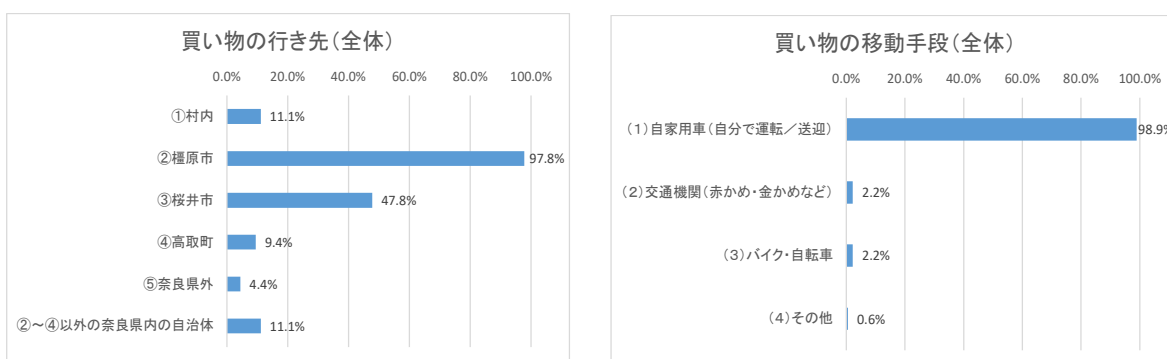
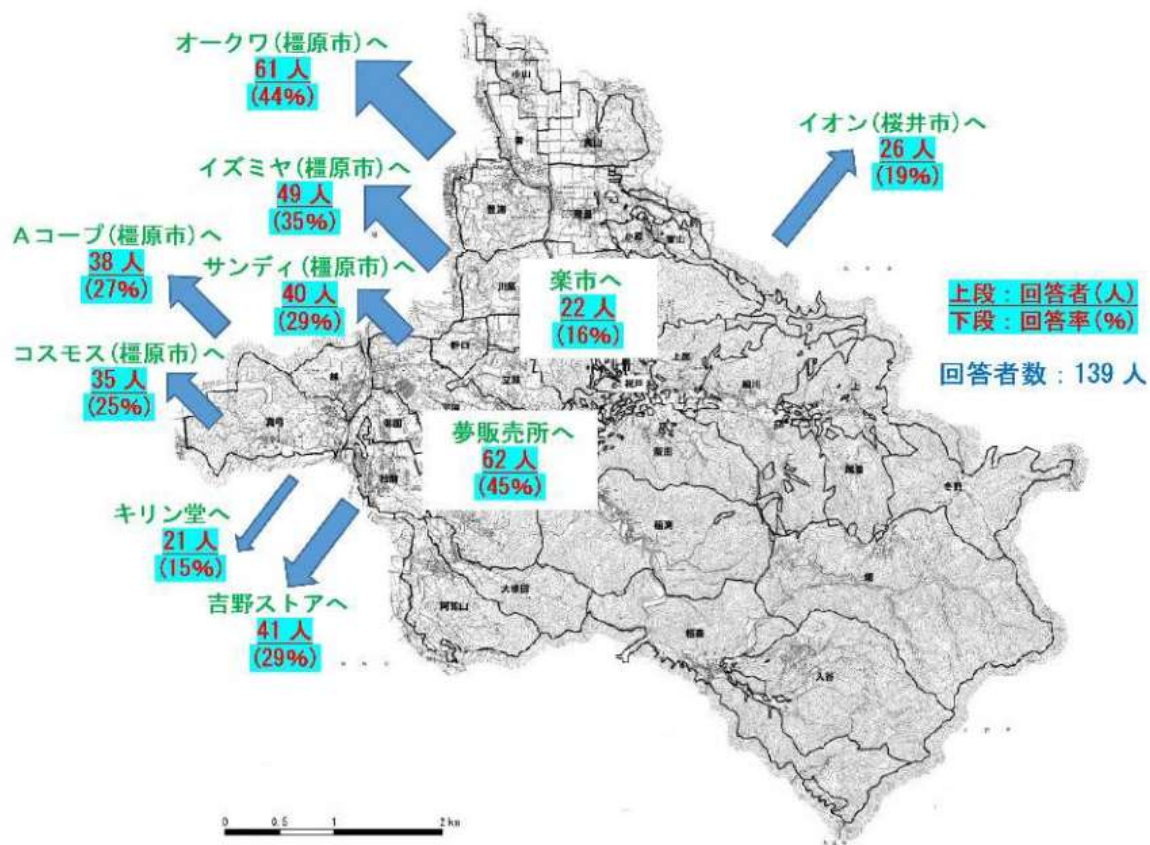


図 3.3.1 子育て世代の買い物の行き先



高齢者の買い物の行き先 (2021 (R3) 年 7 月調査) 赤かめ優待・金かめ登録者

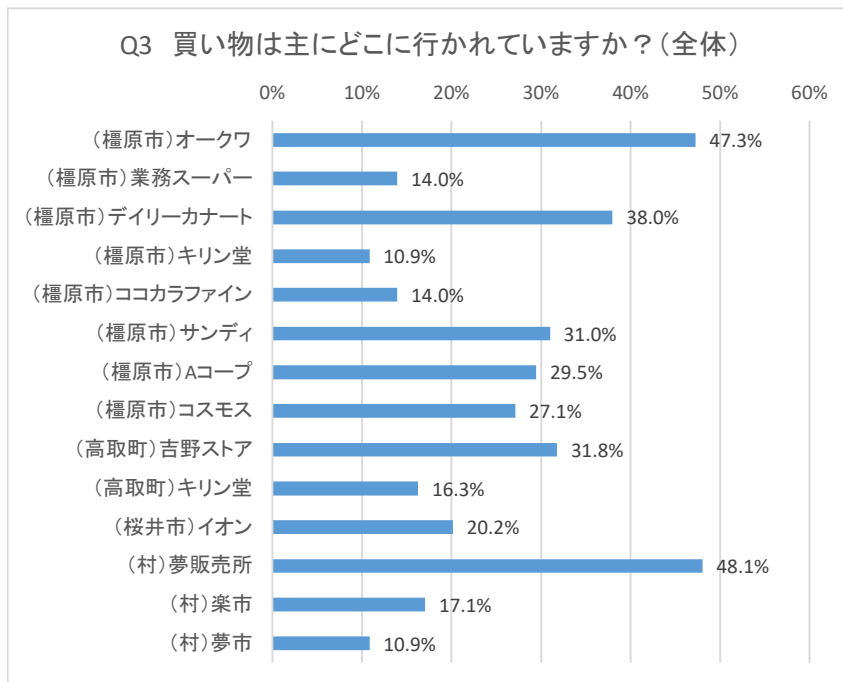
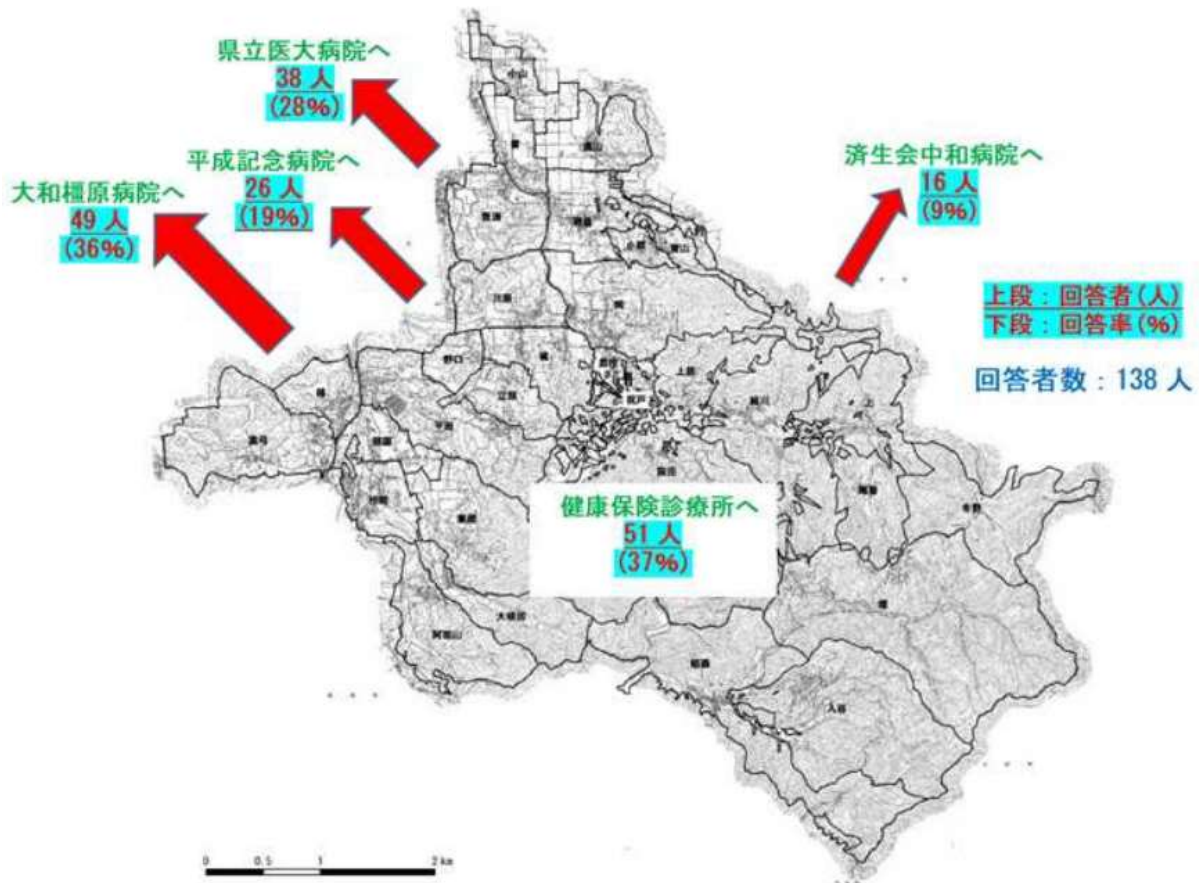


図 3.3.2 高齢者の買い物の行き先



高齢者の通院の行き先（2021（R3）年7月調査） 赤かめ優待・金かめ登録者

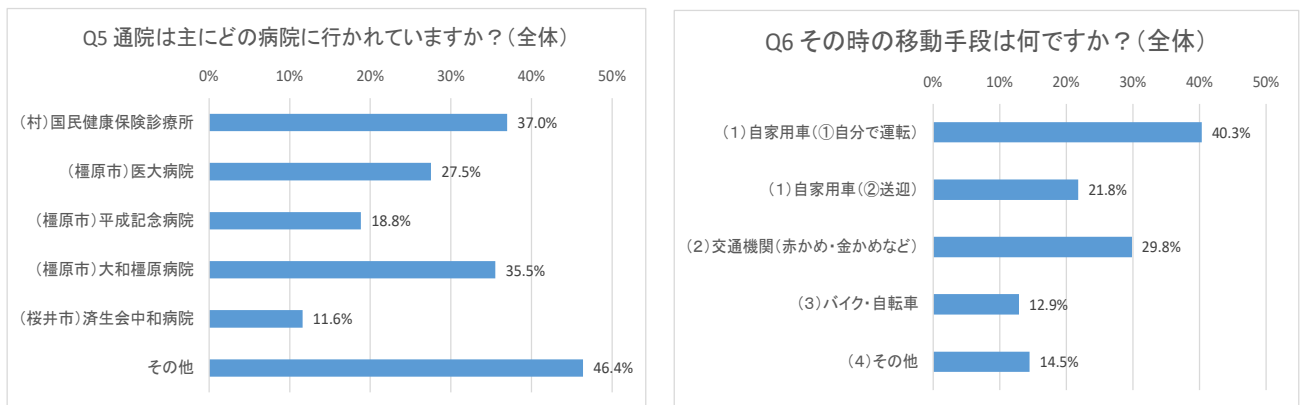


図 3.3.3 高齢者の通院の行き先

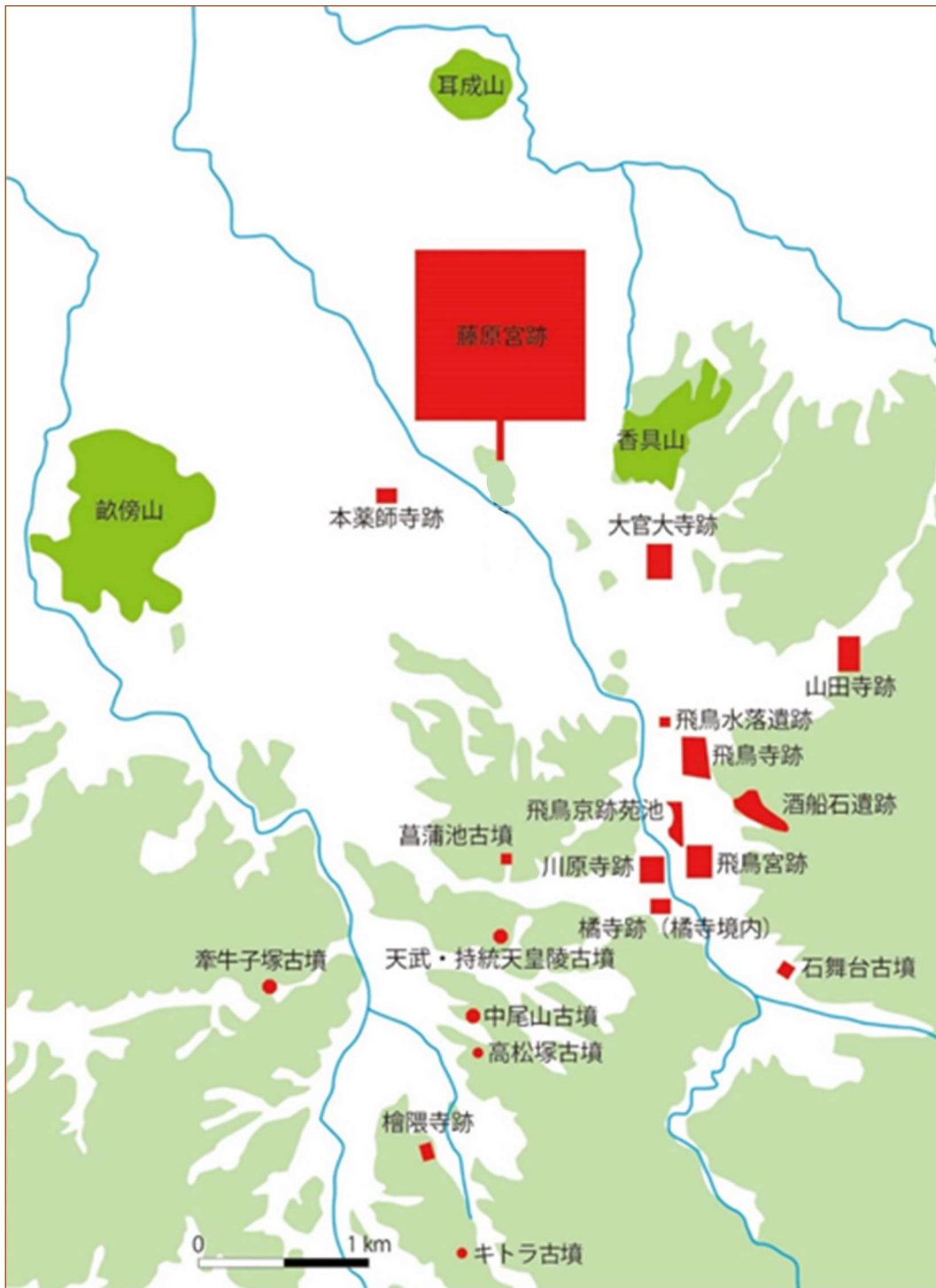


图 3.3.4 世界遺產構成資産候補位置圖

3-4 持続可能な社会を目指して

持続可能な社会を目指して、環境負荷軽減の取組が社会全体的に行われ、モビリティや様々なモノがインターネットと相互的に繋がる仕組み（I o T）などの技術革新や規制緩和も進んでいます。

本村への観光客の来訪手段は、自家用車が54.9%を占めています。春の桜の開花時期や夏祭り、秋の彼岸花祭などの時期には自家用車があふれ、交通に支障をきたすこともあります。

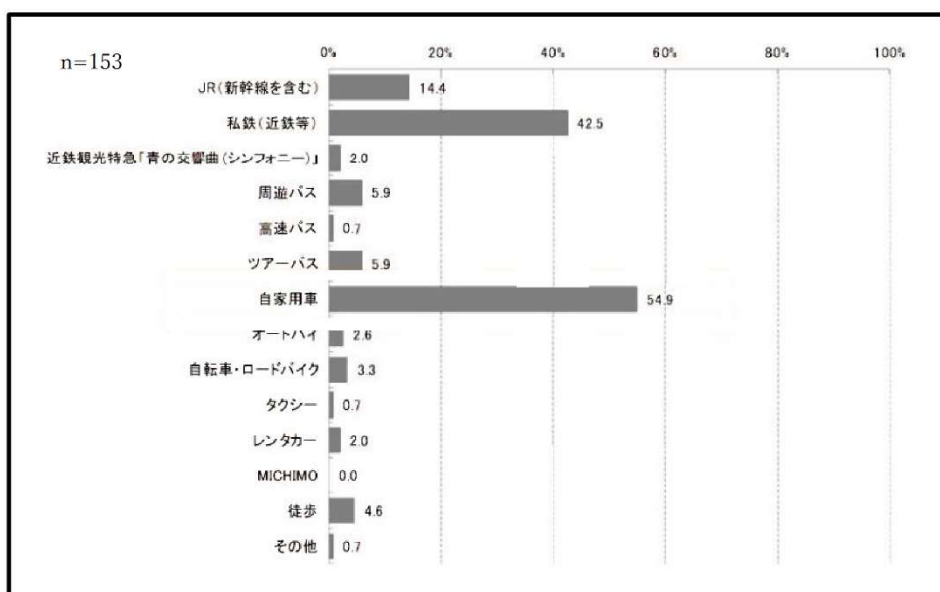


図 3.4.1 観光客の来訪手段 2022 (R4) 3月調査

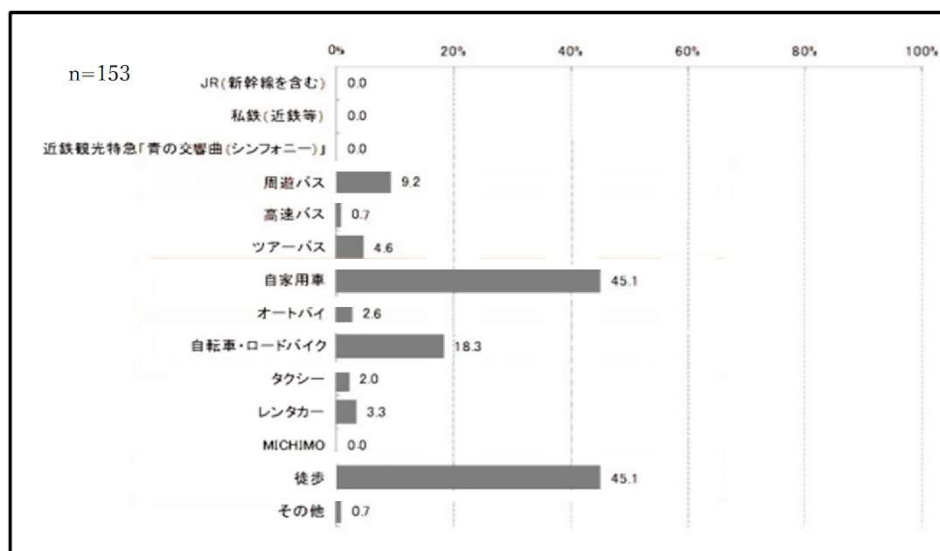


図 3.4.2 観光客の村内移動手段 2022 (R4) 3月調査



(写真) 混雑時の車の状況

2026（令和8）年を目指す世界遺産登録に伴って来訪者増加が予想される中、オーバーツーリズムによる交通量を抑制するために、公共交通への移動手段の利用転換や公共交通の利用促進が求められ、既存駐車場や観光関連施設との連携や、公共交通の利用しやすさやわかりやすさの情報発信及び公共交通の利用環境をデジタルツール等の活用により向上を目指すことが必要です。

また、二次交通の確保は、既存の公共交通を活用するとともに環境に配慮した移動手段の普及を目指し、将来的に公共交通を確保するために必要な自動運転等の先進技術の実証や、新たな仕組みの導入検討については国や県と協力して進めていくことが必要であると考えています。

4. 公共交通体系づくりに向けた取組

4-1 基本的な方針

【「いつまでも住みたい」と「明日香まるごと博物館」に貢献できる公共交通づくり】

明日香村が、『「いつまでも住みたい」そう思える夢ある村』『五感で体感できる「明日香まるごと博物館」』であるために、村づくりを支える公共交通等を、交通事業者、行政等の関係主体が協働しながら、利用者が必要とする圏域を意識して、明日香村に合った移動環境の実現を目指します。

「第5次明日香村総合計画」

明日香村の将来像

「いつまでも住みたい」
そう思える夢ある村
(くらしの環境づくり)

五感で体感できる
「明日香まるごと博物館」
(活動・交流のむらづくり)

基本方針

- 村民が「健康に暮らし、次代を担う子どもたちが育つ村づくり」
- 全村まるごとを活用した「活力ある村づくり」
- 「明日香らしいたすまいを感じられる村づくり」



明日香村地域公共交通計画の目標

- 目標1: 超高齢化の進展を見据え、誰もが安心して暮らせるための移動手段を確保する
- 目標2: 豊かな自然環境の中で世界遺産構成資産候補等を巡る歴史文化観光を楽しむことができ、観光活性化に寄与することが出来る交通体系をつくる
- 目標3: 公共交通の利用促進と公共交通への利用転換を図る
- 目標4: 地域実態や社会情勢に応じて、持続できる公共交通体系をつくる

4-2 目標

【目標1：超高齢化の進展を見据え、誰もが安心して暮らせるための移動手段を確保する】

超高齢化の進展に伴い、暮らしの移動手段に困る村民が今後増える可能性があります。そのため、役場や健康福祉センター、商業施設や医療機関、鉄道駅など生活に必要な拠点への移動においてタクシー車両によるあすかデマンド乗合交通の利用環境を向上させることや、路線バスとの連携により、より多くの村民の移動手段を確保します。また、高齢者等に対し、公共交通の利用負担軽減を図るとともに、社会福祉協議会などと連携し、公共交通を活用した買い物支援などを行います。

【評価指標】

○高齢者等優待乗車利用券（赤かめ周遊バス・あすかデマンド乗合交通）の利用者数

- ・運行事業者が回収した利用券の集計によりデータ取得
- ・AIバス運行システム（予約配車システム）によりデータ取得

○買い物支援利用者数

- ・買い物支援業務受託者集計データにより取得

表 指標・数値目標

評価指標		単位	現況値		目標値
			2022	2023	2028
高齢者等優待乗車利用券 利用者数	赤かめ周遊バス	枚/年	2,280	2,296	2,500(改善)
	あすかデマンド乗合交通	人/年	1,154	4,062	5,000(改善)
買い物支援利用者数		人/年	72	74	80(改善)
あすかデマンド乗合交通予約方法等説明会		回/年	16	8	12(改善)

【目標2：豊かな自然環境の中で世界遺産構成資産候補等を巡る歴史文化観光を楽しむことができ、観光活性化に寄与することができる交通体系をつくる】

文化財や自然景観などの貴重な文化資源を活用し、村全体を屋根の無い「明日香まるごと博物館」として歴史文化観光を進めるために必要な拠点間移動や各文化資源等への移動を、赤かめ周遊バスなどの路線バスやあすかデマンド乗合交通、グリーンスローモビリティなどにより、実証運行も含め、多様な移動手段を効率的に確保する。また、近隣自治体や交通事業者と連携し、行政界を超えた圏域内の文化資源などへの広域的な移動手段の確保や、鉄道駅への効率的な接続など利用環境の向上に努めます。

【評価指標】

○赤かめ周遊バスのフリー乗車券の利用者数

- ・運行事業者の集計によりデータ取得

表 指標・数値目標

評価指標	単位	現況値		目標値
		2022	2023	2028
赤かめ周遊バスフリー乗車券販売枚数（1日券）	枚/年	14,386	11,233	15,000(改善)
赤かめ周遊バスフリー乗車券販売枚数（2日券）	枚/年	590	434	600(改善)

【目標3：公共交通の利用促進と公共交通への利用転換を図る】

新型コロナウイルス感染症からの脱却や大阪・関西万博、2026（令和8）年を目指す世界遺産登録により、自家用車による来訪の増大が見込まれるため、公共交通の利用環境の向上や分かり易い利用案内情報の発信、魅力ある移動手段の検討により、公共交通の利用促進を整えるとともに、公共交通と観光関連施設が連携した共通券の促進や駐車場等と連携し、自動車分担率を抑えて公共交通への利用転換を図ります。

【評価指標】

○公共交通の利用者数

- ・路線バス運行事業者の集計によりデータ取得
- ・AIバス運行システム（予約配車システム）によりデータ取得
- ・デジタル企画券販売システムよりデータ取得

表 指標・数値目標

評価指標	単位	現況値		目標値
		2022	2023	2028
赤かめ周遊バス利用者数	人/年	102,500	103,168	110,000(改善)
あすかデマンド乗合交通利用者数	人/年	3,143	5,170	6,000(改善)
あすかデマンド乗合交通村民利用者数	人/年	3,048	4,664	5,000(改善)
あすかデマンド乗合交通の来訪者利用者数	人/年	95	506	1,000(改善)
共通券販売枚数	枚/年	-	-	5,000(新規)

【目標4：地域実態や社会情勢に応じて、持続できる公共交通体系をつくる】

村民の生活や、村内で経済活動を活性化するためには、社会インフラとして、地域内・地域間などの移動を担う公共交通が必要です。そのため、補助金や運賃収入を得ながら一定の予算を確保し、公共交通の整備に努めます。また、路線バス、あすかデマンド乗合交通等、それぞれの収支や利用状況を検証して、関係者と連携し、新たな手法も取り入れた上で、より多くの人が利用しやすい効率的な公共交通の整備を図ります。

【評価指標】

○公共交通に係る本村の財政負担額

- ・明日香村決算書によりデータ取得

○村内の各交通における経費に対する収入の割合

- ・運行事業者の経常計算によりデータ取得
- ・村の委託料と運行事業者による収入実績によりデータ取得

表 指標・数値目標

評価指標	単位	現況値		目標値
		2022	2023	2028
公共交通に係る財政負担額	千円/年	56,399	60,369	57,000(維持)
赤かめ周遊バスの運行経費に対する収入の割合	%	60.8	70.9	45.0(改善)
あすかデマンド乗合交通の運行経費に対する収入の割合	%	3.3	4.9	10.0(改善)

4-3 目標を達成するための取組

	方向性	事業概要	目標			
			1	2	3	4
生活者交通	定時定路線の移動手段確保	○飛鳥線「赤かめ」バス、桜井飛鳥線、八木下市線の路線バスを民間バス事業者が運行。国、県、村が支援。	○	○	○	○
		○多くの方が利用しやすい移動手段となるよう鉄道との接続による便の見直しを実施。		○	○	
		○公共交通マップや時刻表などをパンフレットや広報誌、ホームページにより周知。	○	○		
	定時定路線で補えない場所及び時間の空白を埋める移動手段確保	○あすかデマンド乗合交通を村が事業主体となりタクシー事業者に運行委託。	○			○
		○あすかデマンド乗合交通の停留所を、村民や来訪者が利用しやすいよう適切な場所への見直しや新たな設置検討。	○		○	
		○高齢者等に対して、赤かめ周遊バス及びあすかデマンド乗合交通の利用料金が割引となる優待乗車証を発行。	○		○	
	高齢者等の公共交通利用環境の向上	○社会福祉協議会と連携して、あすかデマンド乗合交通を活用した買い物支援。	○		○	
		○あすかデマンド乗合交通予約サイトの使い方の窓口案内充実や講習の実施。	○		○	
来訪者交通	公共交通の利用促進及び公共交通への利用転換	○駐車場予約と赤かめ周遊バス一日乗車券を組み合わせた企画券の作成及び状況に応じた運用。		○		○
		○電子媒体を活用した利用案内のパンフレット及び公共交通マップ、時刻表の作成並びに利用促進を積極的に実施。			○	
		○地権者や許可権者と協議を実施し、世界遺産構成資産候補などの周遊しやすい場所へのあすかデマンド乗合交通の乗降場所の設置。			○	
		○民間事業者が運行する観光タクシー等の利用促進。		○		○
	自由な移動を可能にする移動手段の確保	○レンタサイクル、レンタルバイクの利用促進。		○	○	

広域連携	シームレスな移動の推進	○暮らしに必要な医療機関や商業施設、最寄り駅などへの停留所の設置などにおける隣接市との連携。		○		○
		○世界遺産構成資産への移動手段の確保や公共交通利用転換における隣接市との連携。		○	○	

〈目標達成に向けた調査・研究・実証実験〉

	方向性	事業概要	目標			
			1	2	3	4
調査・研究・実証実験	対向スペースが少ない区域の移動手段の確保	○観光ガイド付き小型グリーンスローモビリティなどの導入実験。		○	○	
	自由な移動を可能にする移動手段の確保	○小型電動モビリティレンタルサービスなどの導入実験。		○	○	
		○カーシェアなど新たな移動手段の導入実験。		○		
	先進技術や新たな仕組みを活用した移動利便性向上策の研究	○自動運転などの先進技術活用による移動サービスの導入実験など、本村に適した先進技術の活用策について、国、県と連携して調査研究。	○	○	○	
		○日本版ライドシェアなど法の改正や地域のニーズに沿った新たな仕組みによる移動手段の導入実験。	○	○	○	

(1) 生活者交通

赤かめ周遊バスや赤かめ循環系統、桜井飛鳥線、八木下市線などの路線バスにおいて、利用しやすい環境づくりを行うとともに、効率的な運行を行うことで持続性のある移動手段の確保に努めます。

あすかデマンド乗合交通において、路線バスにおける路線の空白や運行時間の空白を補完するために運行を行い、多くの住民が利用しやすい環境づくりに努めます。

障がい者や高齢者など交通弱者が、外出のために公共交通を利用しやすい環境づくりに努めます。

併せて、公共交通のわかりやすさの向上に努め、利用促進を図ります。

【取組内容】

- ・赤かめ周遊バスは、檀原神宮前駅及び飛鳥駅において、鉄道との接続を多くの方が利用しやすいダイヤに調整して運行。
- ・あすかデマンド乗合交通の乗降場所は、地権者の協力を得て、住民が必要とする乗降場所を許可権者や隣接市と協議して、追加や見直しを実施。
- ・あすかデマンド乗合交通の24時間予約可能なWEB予約の設定や、予約方法、利用方法についての操作説明などを講習や窓口で丁寧を実施。
- ・福祉施策の取り組みと連携して、買い物支援事業など、交通弱者が公共交通を利用しやすい取組を実施。
- ・高齢者や障がい者など交通弱者を対象に、赤かめ周遊バス及びあすかデマンド乗合交通の利用料金が割引となる優待乗車証を発行。
- ・バスに限らずタクシーや福祉輸送サービスなど、村内を運行する様々な交通モードが記載された公共交通マップや時刻表を作成。
- ・公共交通マップや時刻表などを、パンフレットや広報紙、ホームページにより周知。

(2) 来訪者交通

駐車場予約と公共交通利用券を合わせたデジタル企画券により、自家用車による来訪の増大防止と村内自動車交通の抑制を、適切な交通誘導とともにを行います。

公共交通と村内観光施設等が連携した企画券などの仕組みづくりや、路線バスやデマンド乗合交通など適切な組み合わせにより、世界遺産構成資産候補などの観光資源を周遊できる環境を整え、地域振興に寄与する公共交通の利用を促進します。

観光タクシーやレンタサイクルも含め、村内周遊に適した移動手段の啓発やわかりやすさの向上に努め、利用促進を図ります。

また、積極的に、電子媒体を活用し、来訪者に対し広域的に啓発を行います。

【取組内容】

- ・ 駐車場予約と赤かめ周遊バス一日乗車券を組み合わせた企画券を作成し、来訪者の状況に応じて運用。
- ・ 村内を運行する様々な交通モードが記載された公共交通マップや時刻表、利用案内などにより分かりやすい情報発信。
- ・ あすかデマンド乗合交通の乗降場所は、地権者の協力を得て、許可権者等と協議を行い、世界遺産構成資産候補などの観光資源を周遊しやすい場所に設置。
- ・ レンタサイクルやレンタルバイクの利用促進を実施。
- ・ 民間観光タクシーの利用促進を実施。
- ・ 利用促進等の啓発は、ホームページやアプリなど積極的に電子媒体を利用。
- ・ 自家用車による来訪の増大防止と村内自動車交通の抑制を行うため、関係者と連携をとり最善な対応を継続して検討。

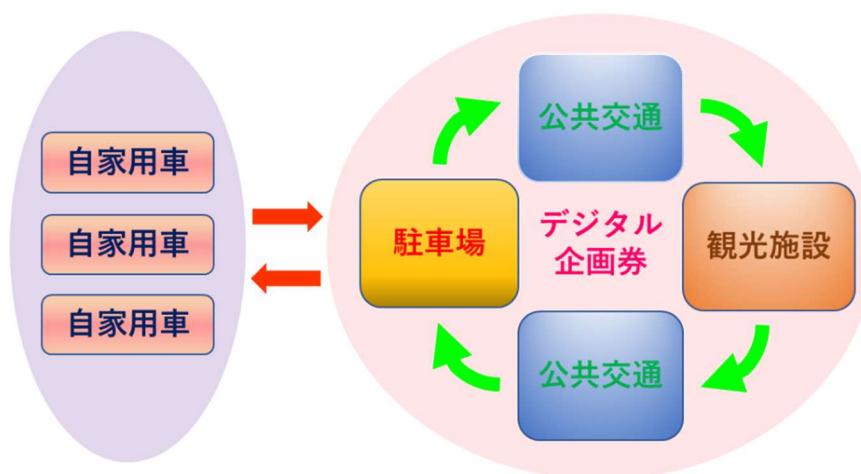


図 4.3 公共交通への利用転換イメージ

(3) 広域連携

村内には無い村民の暮らしに必要な施設や最寄りの鉄道駅などへの接続を可能とすることで生活交通の利便性向上を図ります。また、村外にまたがる世界遺産構成資産候補など観光資源への移動手段の確保や、公共交通への利用転換において隣接市と連携し取り組みを行います。

【取組内容】

- ・ あすかデマンド乗合交通において、隣接市や許可権者と協議し、隣接市にある村民生活に必要な医療機関や鉄道駅前への乗降場所設置。
- ・ あすかデマンド乗合交通の乗降場所において、隣接市や許可権者と協議し、世界遺産構成資産候補にアクセスできる乗降場所を設置。
- ・ 隣接市や県・交通事業者と連携し、鉄道駅から世界遺産構成資産候補を周遊できる基幹的な移動手段を検討して、運行。

(4) 調査・研究・実証実験

自家用車による来訪の増大防止と村内自動車交通の抑制に向けて、自家用車から公共交通への利用転換を図るため、適切な交通誘導とあわせ、駐車場と連携した企画券の運用や、対向スペースが少ない区域における移動手段の運行実験など、効果的な取り組み手法を検討します。

運転手不足などの社会状況に対応した移動手段確保のため、先進技術活用による移動サービスの実証実験や、新たな仕組みの導入検討などを、国や県などと連携して行います。

自由な移動手段を確保するため、実証実験している小型電動モビリティレンタルサービスの検証や、シェアリングシステムなどの検討を行います。

【取組内容】

- ・ 駐車場予約と公共交通利用券を合わせた企画券の効果的な運用に向けた実証。
- ・ 観光ガイド付き小型グリーンスローモビリティの導入実験。
- ・ 自動運転などの先進技術を活用した移動手段の導入実験。
- ・ 自家用車の活用など新たな仕組みの導入検討。
- ・ 実証実験している小型電動モビリティレンタルサービスの検証。
- ・ 車のシェアリングシステムの導入検討。
- ・ 自転車のシェアリングシステムの導入検討。



小型電動モビリティ導入実験



グリーンスローモビリティ導入実験



自動運転バス実証実験

4-4 公共交通ネットワークのイメージ

鉄道駅と村内を結ぶ軸を「地域間幹線系統」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性に優れた公共交通を運行します。地域間幹線系統を補完する路線を、「フィーダー系統」と位置づけ、路線バスでカバーできない区域等は、タクシー車両等を活用したあすかデマンド乗合交通を運行します。車両の対向スペースが少ない区域は、超小型の新たな移動手段の導入実験などを行います。自由に移動できる手段としてタクシーやレンタサイクルとの連携や新たな移動手段導入の検討を行います。また、世界遺産登録に向けた観光型路線の移動手段として、近鉄飛鳥駅を起点として、飛鳥宮跡を經由し藤原宮跡への移動手段確保に努めます。

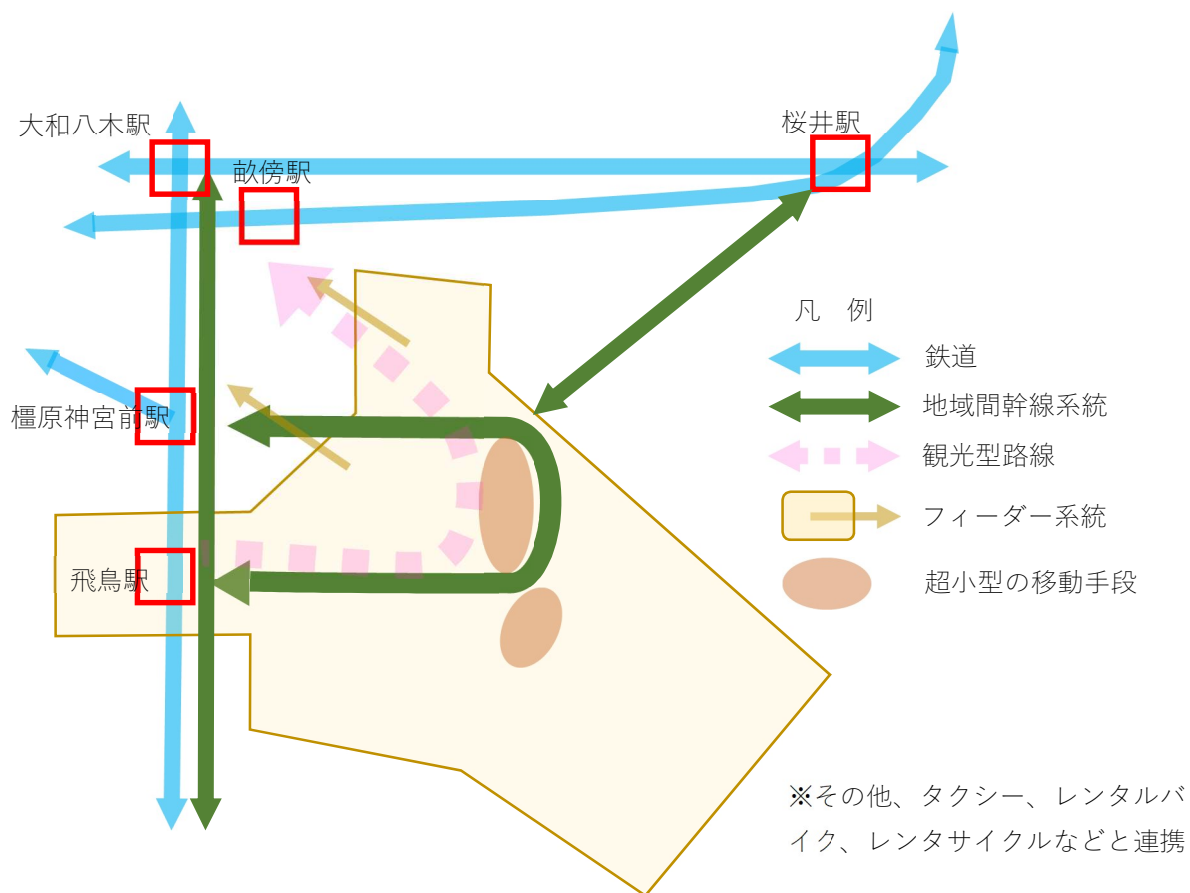


図 4.4 公共交通ネットワークのイメージ

4-5 基本的な施策と地域公共交通確保維持事業について

(1) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	役割・維持策	確保
地域間 幹線系統	(1) 飛鳥線「赤かめ」 周遊バス	<p>村内主要拠点を經由し、檀原神宮前駅と飛鳥駅へ接続することで周遊性を併せ持ち、村民及び観光来訪者の重要な輸送手段を担っている。</p> <p>今後も常にダイヤを充実させ、一層の利便性向上により維持していく。</p>	<p>いずれも、隣接市間を連絡する路線定期運行であり、村内主要拠点等や鉄道駅とも接続していることから生活や観光において不可欠な機能を提供している。今後も継続した運行が必要である一方、交通事業者や県・村の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。</p>
	(2) 飛鳥線「赤かめ」 循環バス	<p>8時までの朝間と、17時以降の夜間に運行し、村内主要拠点を經由して檀原神宮前駅へ接続する村民の通勤・通学に必要な輸送手段を担っている。</p> <p>今後も檀原神宮前駅への接続等の改善をしながら維持していく。</p>	
	(3) 八木下市線	<p>飛鳥駅から檀原神宮前駅を經由し、県立医大病院と大和八木駅へ向かう路線であり、村民にとって県立医大病院へいく重要な輸送手段を担っている。</p> <p>今後も飛鳥駅前への乗り入れや飛鳥線「赤かめ」周遊バスとの接続改善等の利便性向上により維持していく。</p>	
	(4) 桜井飛鳥線	<p>明日香奥山・飛鳥資料館西から済生会中和病院を經由し桜井駅へ向かう唯一の路線であり、重要な輸送手段を担っている。</p> <p>今後も桜井駅や飛鳥線「赤かめ」周遊バスとの接続改善等の利便性向上により維持していく。</p>	

<p>地域内 フィーダー 系統</p>	<p>(5) あすかデマンド 乗合交通</p>	<p>飛鳥線「赤かめ」周遊バスや他路線の主要な拠点である飛鳥駅や役場、健康福祉センター等と、路線が通っていない場所を接続することで交通空白地帯を補完し、併せて交通空白時間も補完することで地域内フィーダー系統として重要な輸送手段を担っている。</p> <p>更に、村外目的地として総合病院や大型スーパーへの接続と、村内観光地等への接続により、村民だけでなく観光来訪者にとっても重要な輸送手段を担っている。</p> <p>今後も乗降場所の見直しや運行時間帯の見直し、システムの改善等を行い利便性向上により維持していく。</p>	<p>交通空白地帯と路線バスを繋ぐ唯一の輸送手段であり、村民や観光来訪者の輸送手段として必要不可欠な機能を提供している。今後も継続した運行が必要である一方、村の努力のみでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。</p>
-----------------------------	-----------------------------	---	---

(2) 補助系統に係る事業の実施主体の概要

路線	起点	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
(1) 飛鳥線「赤かめ」周遊バス 橿原神宮前駅東口～明日香奥山・飛鳥資料館西～石舞台～飛鳥駅	飛鳥駅	橿原神宮前駅	4条乗合	路線定期運行	奈良交通	幹線補助
(2) 飛鳥線「赤かめ」循環バス 橿原神宮前駅東口～菖蒲町四丁目～岡寺前～飛鳥大仏～橿原神宮前駅東口	橿原神宮前駅	橿原神宮前駅	4条乗合	路線定期運行	奈良交通	幹線補助
(3) 八木下市線 八木駅～医大病院玄関口～橿原神宮前駅東口～飛鳥駅～下市口駅	大和八木駅	下市口駅	4条乗合	路線定期運行	奈良交通	幹線補助
(4) 桜井飛鳥線 明日香奥山・飛鳥資料館西～仁王堂～桜井駅南口	近鉄及びJR桜井駅	明日香奥山・飛鳥資料館西	4条乗合	路線定期運行	奈良交通	幹線補助
(5) あすかデマンド乗合交通	明日香村内全域 ※一部橿原市内及び高取町に乗降場所あり		4条乗合	区域運行	明日香村 (運行は橿原タクシーに委託)	フィーダー補助

4-6 計画の達成状況の評価に関する事項

(1) 実施体制

本計画の事業は、村民や交通事業者、行政など関係者が連携して推進しますが、その評価や改善を図るため、定期的に「明日香村地域公共交通会議」を開催します。地域公共交通会議については各主体と担うべき役割は下記のとおりとなっています。

主体	基本的な役割
明日香村	<ul style="list-style-type: none"> ●計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び事業の推進を図りながら地域公共交通の確保・維持に向けた検討の実施。 ●関係者間と連携をとり、課題の認識と共有・解決に向けた全体での取組の推進を図る。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、明日香村における持続可能な地域公共交通に向けた検討の実施。 ●安全で安心に快適な交通サービスの提供。
村民	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の積極的な利用と、利用者目線による地域公共交通の改善に向けた積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ●地域公共交通への関心と理解の向上。 ●行政と協働で地域公共交通の確保・維持に向けた取組の展開を図る。
国・県	<ul style="list-style-type: none"> ●広域的な視点や、先進的な技術・手法及び他地域での事例など踏まえながら、計画の推進に対する助言等を行う。
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ●本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。
その他 (観光関係団体や施設、飲食店等)	<ul style="list-style-type: none"> ●行政や交通事業者とともに、本村に求められる公共交通施策への参画及び協力。

図 4.6 各主体の基本的な役割

(2) 評価方法

本計画に定める事業の進捗や目的の達成状況について、評価指標等を用いて「PDCAサイクル」の考え方に基づく評価や検証を行います。その際、必要に応じて、例えば新たな計画事業の追加など、本計画自体に対しても同様に見直しを行うものとします。