
広陵町地域公共交通計画(改定案)

※改定箇所には着色しています。

令和4年(2022年) 3月
広 陵 町

広陵町地域公共交通計画

～ 目 次 ～

1	はじめに.....	1
1-1	計画策定の背景と目的.....	1
1-2	計画の区域.....	2
1-3	計画の期間.....	2
1-4	計画の位置づけ.....	2
2	広陵町の現状と課題の把握.....	3
2-1	現状.....	3
2-2	住民アンケート調査.....	9
2-3	既往計画の評価.....	19
2-4	広陵町の公共交通の課題.....	25
2-5	外部環境の整理（PEST分析）.....	26
2-6	内部環境の整理（SWOT分析）.....	27
3	基本的な方針.....	30
3-1	めざすべき将来像と基本方針.....	30
3-2	基本方針.....	31
3-3	基本戦略.....	32
4	計画の目標.....	33
4-1	達成すべき目標.....	33
5	目標を達成するために実施する事業及びスケジュール.....	37
5-1	実施事業一覧.....	37
5-2	実施する事業の概要.....	39
6	計画の達成状況の評価.....	54
6-1	基本的な考え方.....	54
6-2	目標値の設定.....	54
6-3	評価の実施体制.....	59

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 地域公共交通計画策定の背景

広陵町（以下「本町」という。）では、路線バスの休止・廃止等の影響を受け、在来地域の交通弱者及び高齢者の交通手段を確保するため、平成28年5月に「広陵町地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を策定し、まちづくりの観点はもとより、観光といった視点も取り入れながら、新公共交通システムの構築（広陵元気号の抜本的な見直し）を実施しました。その後の積極的な利用促進などによって、「広陵元気号」の利用者及び運賃収受額は、当初の目標を大きく上回るなど、一定の成果が得られました。

その一方で、計画策定後の高齢化の進展による運転免許返納者や通院での移動機会の増加など、住民の生活スタイルの変化に伴い、広陵元気号の更なる利便性向上が住民から求められていますが、運転者不足や経費等の関係上、現行の運行方式では広陵元気号の大幅な増便や増線ができない状況です。

既存の公共交通に目を向けてみると、本町はコンパクトである一方、鉄道駅は1駅しかなく、また、利用者についても、隣市に所在する近鉄大和高田駅及び五位堂駅を利用している方が大半を占めており、他の自治体と比較しても、依然として鉄道駅など町外への移動手段として公共交通が不足している状況にあります。併せて、近鉄大和高田駅行きの既存の路線バスについては、コロナ禍の影響を受け、利用者が大きく減少し、一部路線（高田新家線）では国庫補助を受けているほか、赤字部分を関係市町で負担し、減便した上で運行している状況です。

また、社会全体の動向としては、スマートフォン及び通信環境の普及により、人々の情報取得量が増加している状況に加え、テレワークの普及や宅配・EC市場の拡大により、人々の移動に関する価値観が変化してきています。このように、移動をしなくても仕事やサービス享受ができる環境が整備されており、これらの環境を活用している住民からすると、移動の必要性は従前と比較して低くなっていますが、依然として多くの方が「生活に必要な移動」をされている現状です。

以上のことから、引き続き本町における持続可能な公共交通を実施していくためには、多様化及び高度化する住民ニーズ及び社会動向に適応した公共交通のあり方を模索するとともに、併せて、運行資源の配分の効率化、無関心層等の新たな取込み及び収益構造の見直し等が必要です。これらを実現させるためには、短期間での課題解決は難しく、計画的に進めて行かなければなりません。

(2) 地域公共交通計画策定の目的

網形成計画は、令和3年度をもって計画期間終了を迎えるため、当該計画の最終評価・検証を行い、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）（以下「法」という。）の改正に対応する形で、現在の網形成計画を刷新し、「広陵町地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を策定するものです。

本計画は、町内すべての公共交通の効果的な運用についての基本的な方針（以下「基本方針」という。）を反映することとしています。

また、県全体で効果的、効率的な地域公共交通ネットワークを構築する観点から策定されている「奈良県公共交通基本計画」「奈良県地域公共交通網形成計画」とも整合を図るものとしています。

本計画は、本町の実情にあった交通体系を検討・調整しながら将来像の実現や課題に対応した地域公共交通ネットワークを構築するため、法に基づき、広陵町地域公共交通活性化協議会を開催し、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで策定しました。

本町の公共交通は、交通空白地域及び交通弱者の交通手段の維持・確保が重要な課題となっています。現行の公共交通に加え、福祉サービスや民間の送迎サービス等も対象に、地域内の輸送手段

を総動員し、多様な人々の移動目的に合致した移動手段を一体として検討します。そして、現行の公共交通に加え、多様な移動手段の連携をめざし、本町の公共交通施策のマスタープランとなる地域公共交通計画を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象とする区域は、「広陵町全域」とします。ただし、近隣自治体等（自治体、病院等）との連携により、町外アクセスについても施策を展開します。

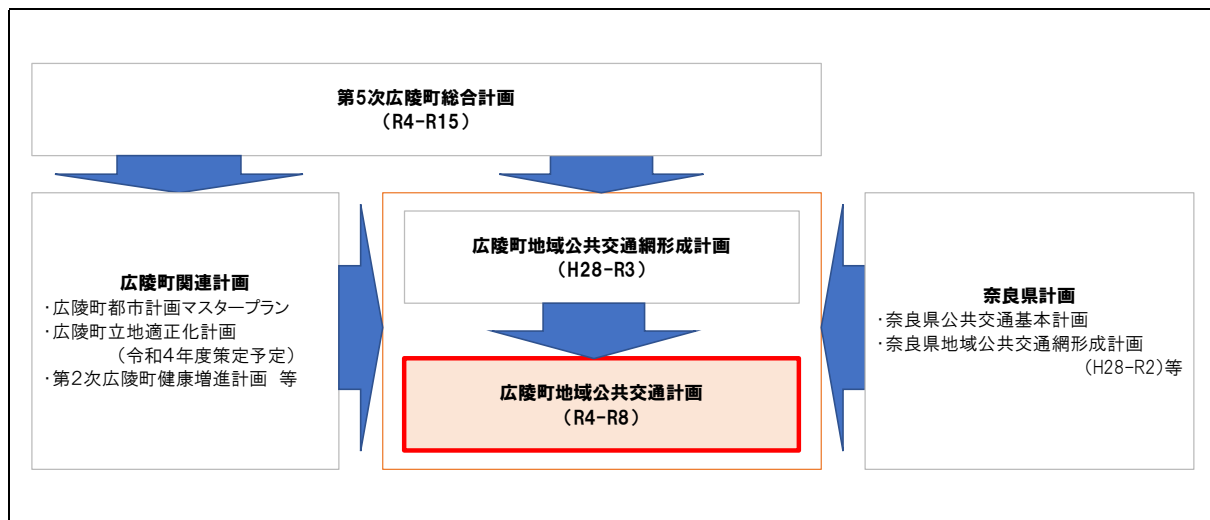
1-3 計画の期間

本計画の期間は、「令和4年度から令和8年度までの5年間」とします。ただし、社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じて適宜見直しを行うこととします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「第5次広陵町総合計画」を上位計画として、「広陵町都市計画マスタープラン」「広陵町立地適正化計画（令和4年度策定予定）」「第2次広陵町健康増進計画」などの個別計画、他分野の計画との整合を図りながら策定します。

また、県全体で効果的、効率的な地域公共交通ネットワークを構築する観点から「奈良県公共交通基本計画」「奈良県地域公共交通網形成計画」とも整合を図るものとします。



図：計画の位置づけ

2 広陵町の現状と課題の把握

2-1 現状

広陵町の地域公共交通に関わる状況については、下記のとおりです。

表：現況分析結果

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
人口・世帯	総人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> 本町はこれまで人口微増傾向にある一方、世帯数は1人世帯、2人世帯及び3人世帯が増加しています。そのため、世帯人員は減少傾向が続いており、令和3年では一世帯当たり2.60人となっています。 (S) 町内人口が増加傾向 (T) 世帯人員が減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は微増傾向ではありますが、老年人口割合及び単身高齢者世帯数が増加しており、独居老人などの移動が困難な方への公共交通の充実の必要性がますます高まるとみられます。 人口減少については、県や周辺市町も同様の傾向を示しており緩やかに人口減少が進むとみられます。
	年齢別人口	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化が着実に進行しており、将来推計でもこの傾向は続くとみられます。 (T) 少子高齢化の傾向 平成27年国勢調査時点で、町内でも特に広陵北地域や広陵東地域で少子高齢化が進行しています。また、令和17年の年齢3区分別人口割合の推計においても広陵東地域で高齢化率が最も高くなることが予測されています。 (T) 広陵東地域などで少子高齢化が大きく進行 	
	人口動態	<ul style="list-style-type: none"> 自然増が続いていましたが近年はその差が均衡しており、平成28年からは死亡数が出生数を上回る自然減の状態が続いています。社会増減については、20歳代の社会減、30歳代の社会増がみられます。 (T) 自然増から自然減への移行 (S) 社会増の維持 	<ul style="list-style-type: none"> 移動に支障がない住民（自家用車利用等）に対しても、過度に自家用車に頼らない公共交通による移動環境を整えるとともに、移動手段を必要とする住民に対しては、行動目的に応じた適切な公共交通サービスの提供が求められます。
	流出・流入人口	<ul style="list-style-type: none"> 本町の昼夜間人口比率は81.1%（平成27年）と100%を下回り、ベッドタウンとしての特性を有し、特に通勤・通学では大阪市方面に流出しています。 近年では昼夜間人口比率は増加傾向にあります。 (S、O) ベッドタウンとしての特性（通勤・通学の流出量が多い） (T) 近年の流出量の減少 	<ul style="list-style-type: none"> 町外へ通勤・通学する住民に対し、特に通勤・通学時間帯における駅までの公共交通手段の確保など、鉄道との接続の利便性を向上させる施策が必要となります。

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
人口・世帯	外国人登録者数	・外国人登録者数は、近年横ばいから増加傾向となっています。	・公共交通の利用を促すためユニバーサルデザインに配慮した公共交通サービスの提供が求められます。
	要支援者数	<ul style="list-style-type: none"> ・要支援者(介護認定を受けた要介護者及び要支援者)は、町内に広く分布しており、特に、百済及び広瀬地域に集中しています。 ・要支援者が集中している地域において、広陵元気号の利用は特に少なくなっています。 (T) 要支援者に必要な公共交通ネットワークの提供が必要	・移動に制約があると考えられる要支援者及び運転免許返納者等に対し、その分布状況やコミュニティバスの利用状況を踏まえた、必要な地域公共交通ネットワークを構築する必要があります。
	運転免許自主返納者数 ※事業対象者のみ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者は、百済、萱野及び馬見南3丁目が多くなっています。 ・高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者が多い地域について広陵元気号の利用者数は他地域より少なくなっています。 (O) 運転免許自主返納者への地域公共交通ネットワークの提供が必要	
土地利用・市街化・自動車	人口集中地区(DID)	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の人口集中地区は、広陵北地域や町南部には存在しませんが、町西部の市街化区域内に広がりを見せており、人口集中地区の目安となる40人/ha以上を大きく上回っています。 ・人口集中地区内の人口密度は近年減少傾向にあります。 (S、O) 人口集中地区の存在 (T) 人口集中地区内の人口減少	・移動に支障がない住民(自家用車利用等)に対しても、過度に自家用車に頼らない公共交通による移動環境を整えると同時に、移動手段を必要とする住民に対しては、行動目的に応じた適切な公共交通サービスの提供が求められます(再掲)。
	自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の自家用車分担率は52.2%です。 ・自家用車保有台数は、平成22年の10,295台から令和元年の10,536台と横ばいで推移しています。 (T) 自家用車保有率の増加傾向	・移動に支障がない住民(自家用車利用等)に対しても、過度に自家用車に頼らない公共交通による移動環境を整えると同時に、移動手段を必要とする住民に対しては、行動目的に応じた適切な公共交通サービスの提供が求められます(再掲)。

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄箸尾駅及び近鉄大和高田駅の乗降者は微減傾向である一方で、近鉄五位堂駅では微増傾向です。 （S）駅利用者数が増加傾向 ・本町住民の駅への交通手段は、近鉄五位堂駅ではバス、徒歩、自転車が8割程度を占め、近鉄大和高田駅では自動車・自動二輪の合計で約6割を占めており、バスを利用している人は1割に満たない状況です。 （W）近鉄大和高田駅への交通手段は自動車・自動二輪が多く、駅前が渋滞 （W）近鉄五位堂駅では、通勤・通学時間帯に駅前ロータリーが混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄大和高田駅及び五位堂駅については、駅前の混雑解消及び地球環境への配慮の観点から、過度に自家用車に依存せず、公共交通を利用する生活スタイルへの転換が求められます。 ・近鉄箸尾駅までの移動手段として、徒歩、自転車及び自動二輪が9割を占めており、近隣住民の方の利用が多くなっています。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良交通路線バスが近鉄五位堂駅及び大和高田駅といった鉄道駅にアクセスしており（計13系統、平日1日計365便）、主に真美ヶ丘ニュータウン及び広陵西小学校区を中心に運行されています。 （S）町内を走る奈良交通路線バス ・バスロケーションシステムや交通系ICカード等のサービスが拡充されています。 ・路線全体の利用者数は平成26年度から令和元年度までは微増傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大などの影響で令和2年度は前年度比約-22%と大きく減少しています。 （T）新型コロナウイルスによる利用減 ・路線バス運転者数は平成26年度から横ばいですが、平均年齢は上昇しています。 （T）運転者の高齢化 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者との連携による、路線バスの利用増につながる施策やサービスの検討・展開に加え、鉄道との接続及びコミュニティバスとの連携強化が求められています。

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
公共交通	広陵元気号	<ul style="list-style-type: none"> ・広陵元気号は、町のコミュニティバスとして国の「地域内フィーダー系統確保維持費補助金」を受け、3路線で運行しています。中央幹線は近鉄大和高田駅及び国保中央病院などの町外施設、北部支線は町内の公共施設、商業施設及び近鉄箸尾駅、南部支線は町内の公共施設、商業施設及び近鉄大和高田駅に接続しています。 広陵元気号は通勤・通学のほか、買い物や通院に利用されています。 ・広陵元気号は地域間幹線系統である奈良交通路線バス（高田新家・イオンモール線）が運行しており、広陵元気号は「近鉄大和高田駅」「広陵平尾」「エバグリーン広陵店前」などで当該路線に接続し、地域内フィーダー系統路線としての役割を担っています。 ・大部分のバス停において利用者が少ない状況であり、年間で5,000万円以上を町の一般財源から支出しており、年間で町民1人当たりにつき1,451円（令和2年度）を町が負担していることとなります。 （W、O）広陵元気号では利用者数の少ないバス停が多い→見直しの検討 （W）町民負担が多い ・地区・バス停によって利用者数の偏りがあります。 （S、W）地区・バス停による利用者数の偏り 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通サービス提供のため、路線のあり方を含め、利用者増につながる施策展開が求められています。 ・利用者が少ないバス停も存在するため、運行方法等の見直しが必要となります。

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
公共交通	タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> 西大和交通圏に属し、16事業者が営業しています。 西大和交通圏において、輸送人員は、平成26年度から平成27年度までで約12%の減少があったものの、その後は横ばい傾向です。しかし、令和2年度には、新型コロナウイルスの影響に伴い、自粛等が求められ、前年度比-33%の大幅な減少となっています。 (W) タクシーの利用者減 (T、O) 新型コロナウイルスによるタクシー利用者の大幅な減少→活用策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通サービスであるタクシーについても今後最大限活用した上で、地域の輸送資源を総動員する施策展開が求められています。
	周辺市町のコミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 広陵元気号は周辺市町との比較では、便数は平均、バス停数は最も多くなっています。 大和高田市は本町の2倍近くの人口を有しますが、コミュニティバスの運行は本町と同程度となっています。 (S、W) バス停が多い→見直しの検討 (S、O) 周辺市町へ向かうバスの必要性、周辺市町との連携による利便性の向上の検討	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市町との境界付近の住民は、周辺市町の商業施設等を利用していることが考えられます。町域を越えた地域公共交通ネットワークを構築するなど、コミュニティバス同士の連携による更なる利便性の向上が求められています。
取り巻く現状 その他の町を	公共公益施設 (住民利用施設)	<ul style="list-style-type: none"> 町役場・公益施設等行政サービスを行う施設や、福祉施設、教育関連施設、文化・コミュニティ施設が各地域に立地しています。 (O) 住民利用施設の立地	<ul style="list-style-type: none"> 行政サービス等を享受するために、移動手段を必要とする住民に対しては、行動目的に応じた適切な公共交通サービスの提供が求められています。
	福祉	<ul style="list-style-type: none"> 地域生活支援事業として、移動支援事業を実施しています。 (O) 移動支援事業の活用	<ul style="list-style-type: none"> 福祉輸送を多様な輸送資源のひとつとして、最大限活用する取組みを推進する必要があります。

大項目	小項目	現況整理 (S)強み (W)弱み (O)機会 (T)脅威	分析結果
その他の町を取り巻く現状	防災	<ul style="list-style-type: none"> ・町の東側が広く洪水浸水想定区域に指定されており、特に近鉄箸尾駅周辺は浸水深が2.0～5.0m以上に達する区域が広がっています。 ・避難所及び一時避難所ともに町の西部に多く立地していますが、北部及び東部には少なくなっています。 ・令和3年4月策定の「洪水予測時のバス会社と連携した住民避難計画」により、洪水発生時の避難時のバス乗車位置が指定されています。 <p>(W) 町の東側が広く洪水浸水想定区域に指定</p> <p>(S) バス会社と連携した住民避難計画の締結</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・昨今の水害増加において、避難時の輸送効率を維持し安全な移動を実現するためにも、災害発生時に対応できるよう備えておく必要があります。

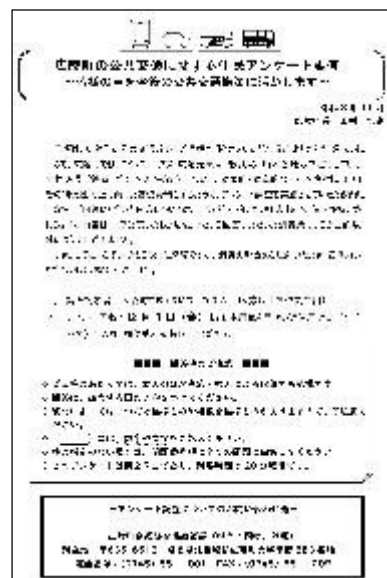
2-2 住民アンケート調査

(1) アンケートの概要

コミュニティバス「広陵元気号」をはじめ、町内各地域で運行している公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上に向けた基礎資料とするために、アンケート調査を実施しました。

主なアンケート調査概要は以下のとおりです。

調査期間	令和3年11月19日（金）から12月3日（金）まで（12月28日まで回収）
調査対象	15歳以上の広陵町在住者
調査対象抽出方法	町内を5地区（広陵西小学校区、広陵東小学校区、広陵北小学校区、真美ヶ丘第一小学校区及び真美ヶ丘第二小学校区）に区分した上で無作為抽出
調査方法	郵送による配布・回収
配布数	2,000票
回収数	920票（回収率46.0%）



※小数点第2位を四捨五入しているため、集計結果の合計が100.0%にならない場合があります。

地域別	人口（人）	配布数（票）	回収数（票）	回収率（%）
西小学校区	8,639	576	227	39.4
東小学校区	3,915	261	105	40.2
北小学校区	4,550	304	133	43.7
真美ヶ丘第一小学校区	5,459	364	188	51.6
真美ヶ丘第二小学校区	7,429	495	250	50.5
無回答 他			17	
合計	29,992	2,000	920	46.0

年齢別	人口（人）	配布数（票）	回収数（票）	回収率（%）
15～19歳	1,914	128	26	20.3
20歳代	3,179	212	55	25.9
30歳代	3,814	254	96	37.7
40歳代	4,936	330	128	38.7
50歳代	4,806	321	149	46.4
60歳～64歳	2,107	140	82	58.5
65歳～69歳	2,225	148	108	72.9
70歳～74歳	2,720	182	107	58.7
75歳以上	4,291	285	160	56.1
無回答 他			9	
合計	29,992	2,000	920	46.0

(2) 集計結果

個人属性	
居住地区	回答者の居住地区は、「真美ヶ丘第二小学校区」が27.7%で最も多く、次いで「広陵西小学校区」が25.1%、「真美ヶ丘第一小学校区」が20.8%、「広陵北小学校区」が14.7%、「広陵東小学校区」が11.6%という結果となりました。
年齢階層	回答者の年齢階層は、「75歳以上」が17.6%と最も多く、次いで「50歳～59歳」が16.4%、「40歳～49歳」が14.1%と続いている一方で、「15歳～19歳」は2.9%、「20歳～29歳」は6.0%と30歳未満の若年層の回答率が低い結果となりました。
家族構成	回答者の家族構成は、「本人（本人夫婦）と子ども」が39.9%と最も多く、「本人（本人夫婦）と親」が10.4%、「本人と子どもと本人の親」が7.6%と、50%以上が二世帯以上で同居している結果となりました。地域別にみると、「本人夫婦のみ」は真美ヶ丘第一小学校区で34.8%、真美ヶ丘第二小学校区で32.3%と多くなっています。また、「本人（本人夫婦）と親」は真美ヶ丘第一小学校区で15.5%と最も多くなっています。「本人と子ども、本人の親」など三世帯家族は、広陵北小学校区で13.6%、広陵東小学校区で11.4%と多くなっています。
要介護者等の有無	回答者の家族の中に、妊娠中の方や介護を必要とする方、15歳以下の子どもとの同居の有無について、「該当する人はいない」が65.9%と最も多いですが、「介護を必要とする方」が7.1%、「妊娠中の方」が0.6%と、移動に配慮が必要な方が一定数いる結果となりました。地域別にみると、「介護を必要とする方」を家族に含む地域は、広陵東小学校区で10.0%と最も多く、次いで広陵北小学校区で9.6%、広陵西小学校区で8.1%となっています。一方、「該当する人はいない」地域は、真美ヶ丘第二小学校区で73.0%、真美ヶ丘第一小学校区で72.7%と多くなっています。
自家用車の保有	自家用車の保有について、「自身で自由に運転できる車をもっている」が74.8%と、回答者の中での自家用車保有率が高い傾向にあることがわかりました。一方で、運転ができない（運転免許証の有無にかかわらず）割合は19.8%と、自家用車以外の移動手段を必要としている人が一定数いることもわかりました。
運転免許の自主返納	運転免許の自主返納について、「自主返納していない」が83.1%と最も多く、次いで「免許をもっていない」が12.5%、「自主返納した」は4.3%に留まっていることがわかりました。
運転免許の自主返納予定	運転免許の自主返納予定について、「自主返納する予定はない」が71.2%、次いで「分からない」が21.5%、「自主返納する予定」が7.3%と、免許返納率とともに返納予定とした人も割合が低い傾向にあることがわかりました。
歩行可能距離	日常的に歩こうと思える歩行可能距離について、「1km以上2km未満」の割合が37.1%と最も多く、次いで「500m以上1km未満」が30.0%であり、「その他」の意見を除くと、「2km未満」の回答が87.5%を占めました。
スマートフォンの保有	スマートフォンの保有について、「保有している」が86.5%、「保有していない」が13.5%と、大多数の人がスマートフォンを保有していますが、一部の人は保有していないことがわかりました。
スマートフォンによるWeb情報入手	スマートフォンによる公共交通のWeb情報入手について、「経路検索サイト」が29.4%と最も多く、次いで「交通事業者ホームページ（各社合算）」が16.9%となっています。一方で、「WEB情報は見ない」と回答している人も24.9%と回答者の4分の1程度を占める結果となりました。

個人属性	
普段よく使うSNS	普段よく使うSNSについて、利用される人の中で「YouTube」が35.8%と最も多く、次いで「Instagram」が20.0%、「Twitter」が10.2%、「Facebook」が10.0%という結果となりました。一方で、SNSを利用しない人も20.8%いるという結果となりました。
行政情報等をチェックする媒体	行政情報等をチェックする媒体について、「広報紙」が51.7%と最も多く、次いで「町公式LINE」が20.4%、「町ホームページ」が18.3%と、多様な媒体で町の情報をチェックしていることがわかりました。一方でどの媒体も見えていない人が6.1%であることがわかりました。
今後、行政情報等をチェックしたい媒体	今後、行政情報等をチェックしたい媒体について、「従来どおり」が84.5%と最も多く、次いで「どれも見ない」が7.7%、「Instagram」が4.5%、「Twitter」が1.8%という結果となりました。
経路検索を行う際に活用するサイト	経路検索を行う際に活用するサイトについて、活用されているサイトの中で「Googleマップ」が43.4%と最も多く、次いで「Yahoo経路検索」が22.2%等、多様なサイトで経路検索をしていることがわかりました。一方でどれも使っていない人も14.9%いることがわかりました。
普段の買い物におけるネット通販等の利用	普段の買い物におけるネット通販等の利用について、「ときどき利用する」が38.2%、次いで「よく利用する」が26.1%と、60%以上の人がネット通販を利用している一方で、「利用したことがない」と回答した人が33.4%となり、ネット通販を利用する人が半数以上占める結果となりました。
ネット通販等の利用するサービス	ネット通販等の利用するサービスについて、「ネットショップ」が77.6%と最も多く、次いで「定期配送サービス」が12.1%、「ネットスーパー」が4.6%、「出前サービス」が4.1%、「移動販売」が0.4%と、大多数の人がネットショップを利用していることがわかりました。

個人属性に関する考察	
スマートフォンの保有状況	<p>スマートフォンの保有割合は15歳～69歳までで90%以上、70歳～74歳で72.9%、75歳以上で50.6%となり、ほとんどの町民は保有していることから、今後、スマートフォンを活用した施策展開は有効であると考えられます。</p> <p>ネット通販の利用についても15歳～59歳までで80%以上と高く、特に30歳～39歳の利用は94.8%となっており、時間的制約や価値観の変化により、ネット通販の利用をしていると考えられます。</p> <p>今後5年間で人口推計から65歳～74歳の人口が減少し、後期高齢者層が増加すると将来人口の推計がされています。新たに後期高齢者層へ移行する層については、スマートフォン保有率も高いため、スマートフォンを使った施策展開も有効であると考えられます。併せて、デジタルネイティブ世代については、時間制約等により、よりECサイト利用が見込まれることも考慮した施策展開が必要であると考えられます。</p>
情報取得等の状況	<p>普段よく使うSNSは「YouTube」が35.8%となり、次いで「Instagram」が20.0%となっていますが、「SNSを利用しない」も20.8%となっています。年齢別にみると、40歳未満は「YouTube」、「Instagram」、「Twitter」の順に多く、40歳～65歳未満では「YouTube」、「Instagram」「Facebook」が多い結果となりました。</p> <p>町の行政情報は、「広報紙」が51.7%を占めており、今後チェックしたい媒体も従来どおりが84.5%となっています。</p> <p>行政情報などをチェックする媒体としては、どの年代でも町公式LINEの利用がなされており、最も多い40歳代で28.2%、最も少ない75歳以上で9.9%となっています。</p> <p>今後、行政情報などをチェックしたい媒体としては、どの年代においても従来どおりとする回答が多い一方、若い年代では「どれも見てない」とする回答が15歳～19歳で29.6%、20歳代で12.7%となっています。</p> <p>本町では、町ホームページに加えて町公式LINEや町公式Facebook等でも行政情報を発信しています。今後は、スマートフォンやSNSの普及により、情報のデジタル化が進みます。</p> <p>このことから、毎月発行される「広報紙」に加え、町公式LINE等の継続的な活用や多様な手段での情報発信を促す必要があると考えられます。</p>
公共交通情報取得へのスマートフォン利用の状況	<p>公共交通に関するWeb情報の利用は、「経路検索サイト」が29.4%と最も多く、次いで「Web情報は見ない」24.9%、「各移動サービス別（奈良交通・近鉄・タクシー会社）のホームページ」16.9%となっています。経路検索サイトでは、「Googleマップ」が43.4%、「Yahoo経路検索」が22.2%となっています。</p> <p>スマートフォン等の普及により、経路検索サイトへの情報登録が必要であると考えます。</p>
自家用車と運転免許自主返納の状況	<p>自家用車を運転できる「自身で自由に運転できる車をもっている」人の割合は74.8%と高く、運転免許の自主返納についても、「自主返納していない」が83.1%、今後「自主返納する予定はない」が71.2%と、今後も運転免許を保有する意向の割合が非常に高くなっています。</p> <p>運転免許の自主返納を促進するためにも、返納後の移動手段となる公共交通の充実が必要であると考えられます。</p>

個人属性に関する考察	
免許返納者及び免許返納予定者の状況	<p>既に免許返納している人は高齢者ですが、運転免許を持っていない人はどの年代にもおり、返納予定者については、65歳以上69歳以下で9.3%、70歳以上74歳以下で9.3%、75歳以上で6.9%と、高齢者で高い割合となっている他、30歳代で5.2%、50歳代で7.4%と、他の年代に比べると高くなっています。</p> <p>免許返納後の移動手段について、既に返納されている人及び返納予定者の公共交通に対する課題を抽出した上で施策展開が必要であると考えられます。</p>
免許返納者及び免許返納予定者の公共交通の利用状況	<p>すべての公共交通に共通して、免許返納者は公共交通を利用されていない人が多くを占めており、免許返納者のうち、「鉄道を月1回以上利用する」が47.2%、「路線バスを月1回以上利用する」が36.1%、「広陵元気号を月1回以上利用する」が25.0%、「タクシーを月1回以上利用する」が22.2%となっています。免許返納後の移動手段として、公共交通の利用促進が望まれます。</p> <p>免許返納予定者においては、広陵元気号及びタクシーの利用は特に少なく、「ほとんど、あるいは全く利用しない」が共に94.6%となっています。</p> <p>「自身で自由に運転できる車をもっている」の割合が、全体の74.8%と高いことから、公共交通は移動の自由度が低いとされているため使われないのではないかと考えられることから、公共交通の利便性を周知する取組みが必要と考えられます。</p> <p>免許返納者や免許を持っていない人は、公共交通の利用以外では、徒歩・自転車等によって自分で行動が可能な人もいれば、家族の送迎によって移動が成立している人もいます。目的地までの歩行可能距離では、「1km以上2km未満」が37.1%、「500m以上1km未満」が30.0%となっており、これらの歩行可能距離を目安としてバス停の再配置を行う等の検討が必要であると考えられます。</p>
免許返納者の行動	<p>サンプル数は少ないですが、免許返納者でも移動して買い物する人が7割強を占めており、家族の送迎に頼らず利用しやすい公共交通を提供する必要があると考えられます。</p>

公共交通全体の利用に関する考察	
町民の移動状況	<p>町民の移動状況として、各目的のために月2回以上外出する人は、「通勤・通学」が55.4%、「買い物」が87.0%であり、半数の人が各目的で外出しています。</p> <p>また、「通院」や「公共施設利用」については、月1回以下の頻度で外出する割合が「通院」で43.8%、「公共施設利用」で44.3%と、頻度は少ないものの多くの人が外出されています。</p> <p>年齢別割合を見ると、15歳～29歳では「通勤・通学」が15.4%、「通勤・通学+買い物」が13.9%となっているなど、年齢によって目的は異なっています。通院については、75歳以上が21.4%を占めています。</p> <p>通勤・通学や買い物、通院での外出が多いことから、これらに対応した移動手段の提供を続けていくことが必要です。</p>
公共交通の利用状況	<p>公共交通の内、鉄道を除く公共交通はほとんど利用されていない状況です（「ほとんど、あるいはまったく利用しない」割合は、鉄道56.6%、路線バス79.2%、コミュニティバス95.1%、タクシー94.8%となっています。）。</p> <p>通勤・通学では、「鉄道利用」が行き43.2%・帰り41.7%あり、「自分で車を運転」の行き38.2%・帰り37.4%に近い数値となっています。その他の目的での鉄道利用は「買い物」で行き12.8%・帰り12.1%、「通院」で行き6.9%・帰り7.0%と、通勤・通学に比べ低くなっています。</p> <p>鉄道は、町外へ繋がる公共交通の基幹であり、特に通勤・通学の利用も多いため、町内の公共交通を接続することで、町内の公共交通の利用も促進することが期待できると考えられます。</p>
公共交通を利用しない理由	<p>公共交通を利用しない理由としては、「利用する必要がない（すべての公共交通で50%以上）」や、「自家用車が使える（すべての公共交通で60%以上）」などの意見が突出しており、自家用車と公共交通を比較した際に、自家用車での移動が中心となっていることがわかります。</p> <p>運賃以外の項目について、路線バスとコミュニティバスでは、利用しない理由は類似していますが、「目的地まで時間がかかる」（路線バスで9.7%、コミュニティバスで13.9%）や「バスの運行情報が分かりにくい」（路線バスで4.9%、コミュニティバスで9.0%）などの意見が多い結果となっています。</p> <p>このことから、過度に自家用車に頼らない移動環境を整え、公共交通の利用を促す方法を検討する必要があります。また、目的地までの時間や運行情報を分かりやすく伝えることが重要です。</p>

通勤・通学時の公共交通利用に関する考察	
通勤・通学の状況	<p>通勤・通学する人の割合は58.5%（月1日以上通勤・通学）あり、特に、「週5～6日」は30.6%と、通勤・通学が平日の毎日の行動となっています。行き先は「広陵町内」が16.0%に対して町外（「大和高田市」「橿原市」「奈良市」「大阪市」「県内の市町村」「大阪市以外の県外」）が84.0%と圧倒的に多くなっています。</p> <p>町外への移動は、「大阪市」の割合が27.5%と最も多く、鉄道と町内の公共交通を接続することで、町内の公共交通の利用も促進することが期待できると考えます。</p>
通勤・通学時の駅ごとの利用状況	<p>鉄道利用（乗降）のうち、「五位堂駅」の利用が61.6%となっており、「大和高田駅」が14.4%、「箸尾駅」が13.4%で拮抗しています。</p> <p>【行き】</p> <p>近鉄大和高田駅利用については、「路線バス」利用が19.7%と最も多く、公共交通が一番の移動役割を果たしており、「家族等の車で送迎」が18.2%、「自転車」が16.7%と続いています。近鉄五位堂駅利用についても、「路線バス」利用が31.5%と最も多く、近鉄大和高田駅と同様に、「家族等の車で送迎」が20.4%、「自転車」が20.0%と続いています。近鉄箸尾駅利用については、「自転車」が35.4%と多く、次に「徒歩」の27.1%であるため、近鉄箸尾駅は、近隣の住民に使われていると考えられます。</p> <p>【帰り】</p> <p>概ね行きと変わらない公共交通の利用状況となっています。今後の少子高齢化の予想から、通勤・通学人口は減少することが見込まれます。</p> <p>近鉄五位堂駅の利用が多く、特に大阪方面へのアクセスに利用されており、町内の公共交通の接続性を高めることで、町内の公共交通の利用も促進することが期待できると考えます。</p>

買い物時の公共交通利用に関する考察	
買い物の状況	<p>買い物のために外出する人で、ネット通販も利用する人は62.2%で最も多く、買い物のために外出するがネット通販は利用しない人は28.0%で、合計90.2%の人は買い物のための移動を行っています。一方、買い物のために外出しないがネット通販をする人は3.8%となっています。買い物は町内が68.9%と大半を占めており、県内の市町村19.7%、大阪市10.7%、大阪市以外の県外0.7%と町外の合計は31.1%となっています。今後は、スマートフォンの普及やECサービスの一般化も進むことが予想されますが、移動販売や商業施設と連携した取組み等によって、町内の商業施設との連携を高め、外出機会を創出していくことも必要です。</p>
移動を伴う買い物の状況	<p>移動する人の買い物割合としては、「町内」が68.9%で、「町外」の31.1%より多い結果となりました。よく行くスーパーは、広陵西地域及び広陵北地域ではエバグリーンで、広陵西地域で82件、広陵北地域で21件でした。広陵東地域ではイズミヤで28件でした。真美ヶ丘地域ではエコー・マミで152件でした。これらのことから、各地域からアクセスしやすい店舗が選択されていることが分かります。</p> <p>移動して買い物をする人の年齢別行き先では、10歳代は「町外」が57.7%で、「町内」の42.3%より多く、それ以外の年代は「町外」より「町内」が多い結果となりました。</p> <p>10歳代の若者は町外に買い物へ行くものの、ほとんどの世代は町内の最寄りの商業施設で日常の買い物をしており、商業施設を地域の拠点とした公共交通の接続の検討が必要と考えられます。</p>

通院時の公共交通利用に関する考察	
通院の状況	<p>「病院へ行く人」は62.5%であり、「町内」の通院が44.0%であるのに対し、「町外」への通院が56.0%であることから、通院については、町内だけでなく、町外へのアクセスにも注力する必要があります。</p> <p>移動手段別では、「町外（自家用車）」が35.2%となっていますが、「町外（公共交通）」は7.7%で、「町内（公共交通）」の2.6%より高い結果となっています。</p> <p>通院へのアクセスを中心とした公共交通網や運行時刻になっていないため、自由度の高い自家用車を使用していると考えられます。また、公共交通による通院も町内より町外への通院が多いので、通院を考慮した公共交通の検討が必要です。</p>
通院先の状況	<p>通院先については、町外では「奈良県立医大」が37件と多く、次いで「大和高田市立病院」が24件、「土庫病院」が20件となっています。</p> <p>また、通院時についでに寄る拠点については、「エコール・マミ」が最も多く17件、次いで「イズミヤ」の13件となっています。</p> <p>町外の病院へのアクセスについては、既存のサービスの拡充に加え、周辺自治体や病院等との更なる連携強化を図る必要があります。</p>

公共施設利用時の公共交通利用に関する考察	
公共施設利用時の状況	<p>公共施設を利用する際の移動手段は「自分で車を運転」が67.2%を占めており、次いで「家族等の車で送迎」の10.8%、「自転車」の7.5%、「徒歩」の5.2%と公共交通はほとんど利用されていないことが分かります。</p> <p>公共施設の利用について、「月1日以下」は44.3%、「公共施設利用の目的では外出しない」は33.2%となっており、高頻度利用はほとんどなく、優先度は低くなっています。また、利用目的では「証明書発行」が35.5%で最も多く、次いで「その他」の19.6%となっています。</p> <p>デジタル署名やデジタル上での申請が可能になると、これらの手続きのための移動機会が減少する可能性があります。</p>

新たな公共交通に関する考察	
デマンド 交通に 関する意向 の状況	<p>デマンド型交通の利用希望（「利用したい」＋「広陵元気号がこれに変わるなら利用したい」）は19.1%でしたが、年代別にみると、「75歳以上」では30.6%の人が利用を希望しています。また、将来的な免許返納等が見込まれる50歳代以上で利用希望の割合が高くなっています（「50歳代」は18.8%、「60歳以上64歳以下」は17.1%、「65歳以上69歳以下」は20.4%、「70歳以上74歳以下」は17.8%）。</p> <p>また、デマンド型交通の利用希望者のうち、利用が見込まれる「自主返納した」「免許を持っていない」「自主返納しておらず、返納する予定」の合計は24.6%となっています。</p> <p>デマンド型交通の利用希望者は、若い人ほどネット通販等も利用している割合が高くなっており、デマンド型交通の利用希望者のネット通販利用状況では、「使っている、使ったことがある」のは、20歳代で83.3%、30歳代で81.8%となっています。</p> <p>デマンド型交通の利用希望者のうち、免許返納者の公共交通利用では、月に1回以上利用する公共交通として、鉄道が62.5%、路線バスが50.0%、広陵元気号が75.0%、タクシーが22.2%となっています。一方、免許返納予定者の公共交通利用では、月に1回以上利用する公共交通として、鉄道が71.4%、路線バスが38.5%、広陵元気号が7.1%、タクシーが0%となっており、現在はまだ自家用車の運転が可能のため、鉄道以外の公共交通に関しては利用が多くありません。</p> <p>免許返納による移動の手段として広陵元気号がよく利用され、免許返納後の移動手段として重要となっています。また、スマートフォンを「持っている」が80.5%、ネット通販等を「使っている、使ったことがある」が60.4%であり、アプリ等によるデマンド予約にも対応できると考えられます。</p>
自家用有償 運行に関する 意向の 状況	<p>自家用有償旅客運送の利用希望は、「①移動の機会拡大となるため、積極的に利用したい」が7.3%、「②移動の機会拡大となるため、地域で運行を実施したい」が6.9%、「③近所付き合いのある人や知り合いの運転する車であれば、積極的に利用したい」が7.4%、「④利用しやすければ、近所付き合いのない人や知らない人の運転する車であっても利用したい」が16.4%となり、合わせて38.0%となりました。</p> <p>75歳以上の自家用有償旅客運送の利用希望は、上記①+②+③+④で52.7%となっています。一方、30歳代の自家用有償旅客運送の利用希望も、上記①+②+③+④で38.1%となっています。</p> <p>スマートフォン保有の有無と自家用有償旅客運送利用希望については、スマートフォンを持っていない人が、利用意向はやや高く表れています。（利用意向者でスマートフォンを保有している人は、上記①+②+③+④の36.5%に対し、保有していない人の上記①+②+③+④の45.3%）これは、特に自家用有償旅客運送の利用希望が高い75歳以上のスマートフォン保有率が50.6%と、全体と比較してやや低いことに起因していると考えられます。</p> <p>30歳代においても自家用有償旅客運送の意向がみられることから、地域での協力が期待できると考えられます。一方で、スマートフォンを持っていない人もいるため、利用の仕方も含めた運行方法を検討する必要があると考えられます。</p>

各公共交通の今後のあり方に関する考察	
鉄道の今後のあり方	<p>鉄道については、現状維持を求めるサービスとして、「車内の快適性（座席等）」が77.3%で最も多く、「始発時間」が77.1%、「駅構内の環境」が73.5%となりました。拡大を求めるサービスとしては、「乗り継ぎのしやすさ」が40.0%、「運行便数」が38.9%、「車内の快適性（Wi-Fi整備等）」「終電（終発時間）」が35.9%となっています。</p> <p>鉄道の始発時間や終発時間、運行便数を大幅に変更することが難しいため、それ以外のソフト面の充実に向けた施策展開が考えられます。</p>
路線バスの今後のあり方	<p>路線バスについては、現状維持を求めるサービスとして、「車内の快適性（座席等）」が83.0%と最も多く、次いで「バス停周辺的环境」が78.7%、「始発時間」が71.8%となっています。拡大を求めるサービスとしては、「運行便数」が45.7%と最も多く、「乗り継ぎのしやすさ」が37.7%、「終電（終発時間）」が37.6%となっています。それ以外のソフト面では、「時刻表の分かりやすさ」が31.6%、「支払い方法（キャッシュレス等）」が31.5%、「乗車特典」が28.3%となっています。</p> <p>今後も路線の維持を図るため、利用者のニーズに適合するよう、広陵元気号等複数の公共交通とのダイヤ等の連携を図るとともに、ソフト面での充実に向けた施策展開が考えられます。</p>
コミュニティバスの今後のあり方	<p>コミュニティバスについては、現状サービスを求める事項として、「車内の快適性（座席等）」が83.4%と最も多く、「バス停周辺的环境」が79.5%と、路線バスと類似の結果となっています。拡大を求めるサービスとしては、「運行ルート」が45.5%、「運行便数」が41.5%「乗り継ぎのしやすさ」が38.0%となっていますが、それ以外のソフト面では、「時刻表の分かりやすさ」が34.8%、「運行情報の広報・周知」が33.0%、「支払い方法（キャッシュレス等）」が31.5%となっています。</p> <p>コミュニティバスへの快適性を求めているため、車内やバス停周辺的环境の改善とともに、快適性を高めるソフト面での施策展開が考えられます。</p>
タクシーの今後のあり方	<p>タクシーについては、現状維持を求めるサービスとして、「車内の快適性（座席等）」が79.2%と最も多く、「車内の快適性（Wi-fi整備等）」が71.5%、「乗車特典」が65.3%となっています。拡大を求めるサービスとしては、「呼びやすさ（アプリとの連動）」が57.2%、「空車情報の広報・周知」が46.9%、「支払い方法（キャッシュレス等）」が43.0%となっており、いずれの内容についても対応が可能であると考えられます。タクシーを利用しないと答えた回答者の回答は、「自家用車がある」が68.6%と最も多く、「利用する必要がない」が62.5%、「料金が安い」が32.0%となっています。「呼ぶのが面倒である」は11.8%、「すぐに手配できない」は9.5%、「呼んでも配車に時間がかかる」は9.5%、「料金が事前に分からない」は8.5%となっています。</p> <p>タクシーの快適性は確保されており、配車に関するサービスの拡大が求められています。配車アプリでの対応が可能ですが、本町が配車アプリの営業圏内に入っていないことから、アプリ運営会社への働きかけやタクシー事業者の体制構築などが必要となります。</p>

2-3 既往計画の評価

本計画の既往計画である「広陵町地域公共交通網形成計画」（平成28年度策定）において、公共交通に関する様々な施策を位置づけ、これまで実施してきました。計画の評価として、設定した目標値の達成状況を整理すると以下のとおりとなり、概ね目標は達成できたといえます。

表：既往計画の評価結果

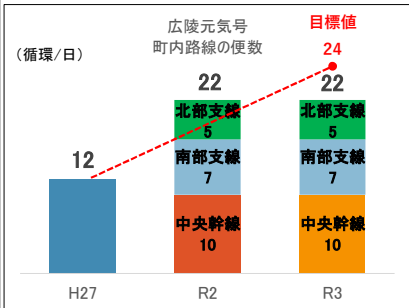
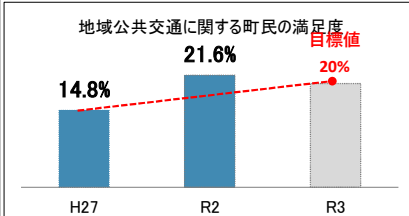
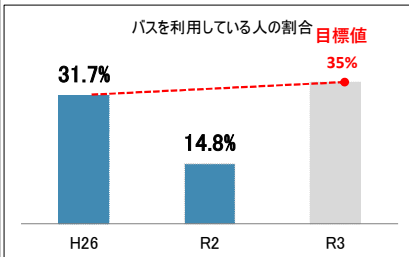
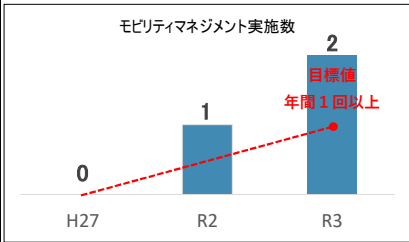
◎：目標を大きく達成、○：目標を達成、△：目標を達成せず、×：目標を大きく達成せず

評価項目	評価内容	令和3年度目標値	実績値	評価
公共交通の利用者数	路線バス（奈良交通）	現状維持 ・竹取公園東系統 665人/日（平成26年度） ・真美ヶ丘線・王寺五位堂線 4,159人/日（平成26年度）	・竹取公園東系統 492人/日(令和2年度) ・真美ヶ丘線・王寺五位堂線 3,455人/日(令和2年度) 	×
	広陵元気号	増加 27,000人/年 （平成26年度の10%増）	30,317人/年(令和2年度) 	○
まちづくりへの寄与	転出・転入人口（社会動態）	転入人口の維持・増加 転出人口の抑制 現状：社会増182人（平成26年度）	社会増87人（令和2年度） 	△
観光振興	町内の滞在人口	維持・増加 平成26年度：65,800人 令和3年度：66,000人 （増加率：100.3%）	平成26年度平均：24,439人 令和2年度平均：25,407人 （増加率：104.0%） ※網計画での現況値算出方法不詳のため再計算 	○

◎：目標を大きく達成、○：目標を達成、△：目標を達成せず、×：目標を大きく達成せず

評価項目	評価内容	令和3年度目標値	実績値	評価
接続環境	交通結節点整備	1箇所（役場前）	<p>0箇所</p> <p>・路線バス運行事業者と調整をしましたが、既存路線の変更や道路拡幅も必要となったことから、役場前での接続は実施することができなくなりました。ただし、路線バスルートと広陵元気号が重複するルートがあり、現在14箇所で接続しています。</p> <p>交通結節点整備</p> <p>1 目標値 1箇所 (役場前)</p> <p>0</p> <p>H27 R3</p>	○
町外への利便性	町外への便数	<p>路線バスは維持</p> <p>平成27年度：190本/日（平日）</p> <p>広陵元気号 12往復以上</p>	<p>路線バス 令和3年度：188本/日（平日）</p> <p>広陵元気号 令和3年度：11往復</p> <p>町外への便数</p> <p>路線バス (鉄道駅接続数) (便/日)</p> <p>190 188 188 目標 維持</p> <p>H27 R2 R3</p> <p>広陵元気号 (大和高田駅接続数) (便/日)</p> <p>6 11 11 目標値 12</p> <p>H27 R2 R3</p>	△
	町中東部地域における通勤の利便性	<p>向上</p> <p>広陵元気号の通勤時間帯の運行 朝2便、夕2便以上</p>	<p>中央幹線で朝2便、夕2便 南部支線で朝1便、夕1便</p> <p>広陵元気号での 大和高田駅までの通勤時間帯の運行 (循環/日)</p> <p>6 6 南部支線 2 2 中央幹線 4 4 目標値 4</p> <p>0</p> <p>H27 R2 R3</p>	○

◎: 目標を大きく達成、○: 目標を達成、△: 目標を達成せず、×: 目標を大きく達成せず

評価項目	評価内容	令和3年度目標値	実績値	評価
町内の利便性	町内移動の利便性	向上 24循環/日以上	合計22便（休日は15便） 	△
利用者満足度	利用者の満足度	向上 20% (平成27年度：14.8%)	21.6% (総合計画アンケート) 	○
利用意識	バスを日常的あるいはときどき利用する人の割合	向上 35% (平成26年度：31.7%)	14.8% (住民アンケート) 	×
	モビリティ・マネジメントの実施	実施 年間1回以上	・平成29年度から小学生（5・6年生）を対象としたモビリティ・マネジメント（バスの乗り方教室）を実施しています。（令和2年度はコロナ禍により、上記についてのパンフレットを配布）また、政策間連携で健康づくり教室に出向き、参加者に対してモビリティ・マネジメント（コミュニティバスのPR、お試し乗車券の配付）を継続して実施しています。 	○

◎: 目標を大きく達成、○: 目標を達成、△: 目標を達成せず、×: 目標を大きく達成せず

評価項目	評価内容	令和3年度目標値	実績値	評価																		
情報提供	運行情報提供	整備 複数サイトへの情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 乗換サイト（NAVITIME、ジョルダン、駅探、駅すばあと）での検索可能です。 令和2年度に「奈良バスなびWeb」にてバスロケーションシステムを導入し、広陵元気号の運行情報をインターネット上で閲覧することができます。 <p>運行情報提供</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>H27</td><td>0</td></tr> <tr><td>R2</td><td>4</td></tr> <tr><td>R3</td><td>4</td></tr> </table>	年度	実績値	H27	0	R2	4	R3	4	◎										
年度	実績値																					
H27	0																					
R2	4																					
R3	4																					
公共交通に関する理解・協力意識	住民懇談会の開催回数	維持 年間12回以上	<p>住民懇談会の開催回数</p> <p>平成26年度 18回 平成27年度 17回 平成28年度 2回 平成29年度 3回 平成30年度 0回 令和元年度 1回 令和2年度 0回 令和3年度 0回</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成29年度までにすべての地区で開催しています。 <p>住民懇談会の開催回数</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>H26</td><td>18</td></tr> <tr><td>H27</td><td>17</td></tr> <tr><td>H28</td><td>2</td></tr> <tr><td>H29</td><td>3</td></tr> <tr><td>H30</td><td>0</td></tr> <tr><td>R1</td><td>1</td></tr> <tr><td>R2</td><td>0</td></tr> <tr><td>R3</td><td>0</td></tr> </table>	年度	実績値	H26	18	H27	17	H28	2	H29	3	H30	0	R1	1	R2	0	R3	0	○
年度	実績値																					
H26	18																					
H27	17																					
H28	2																					
H29	3																					
H30	0																					
R1	1																					
R2	0																					
R3	0																					
	高齢者運転免許自主返納者数	増加 40人（平成26年度：34人）	<p>高齢者免許自主返納者数</p> <p>平成29年度 78件 平成30年度 45件 令和元年度 74件 令和2年度 38件</p> <p>※平成28年度から集計方法が変更され、市町村ごとの免許返納者の集計ができなくなったため、当町の独自施策である高齢者免許自主返納事業の申請件数を実績値として計上します。</p> <p>高齢者免許自主返納者数</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>実績値</th></tr> <tr><td>H26</td><td>34</td></tr> <tr><td>H27</td><td>78</td></tr> <tr><td>H28</td><td>45</td></tr> <tr><td>H29</td><td>74</td></tr> <tr><td>H30</td><td>38</td></tr> <tr><td>R1</td><td></td></tr> <tr><td>R2</td><td></td></tr> <tr><td>R3</td><td></td></tr> </table>	年度	実績値	H26	34	H27	78	H28	45	H29	74	H30	38	R1		R2		R3		○
年度	実績値																					
H26	34																					
H27	78																					
H28	45																					
H29	74																					
H30	38																					
R1																						
R2																						
R3																						

◎: 目標を大きく達成、○: 目標を達成、△: 目標を達成せず、×: 目標を大きく達成せず

評価項目	評価内容	令和3年度目標値	実績値	評価																		
公共交通に関する理解・協力意識	イベント開催回数	増加 年間1回以上	<ul style="list-style-type: none"> 保健分野との政策間連携により、毎月、地域巡回型健康教室「広陵元気塾」において、バスの有益な情報発信を実施しています。 毎年福祉部局が主催の「いのちを守るイベント」に広陵元気号ブースを出展し、PR活動や車両展示、子ども用に特別に奈良交通(株)で作製された運転者の制服着用による乗車体験等を行っています。 平成29年度には交通シンポジウムを開催しています。 令和元年度には「広陵元気号に無料で乗ろう！」キャンペーンを実施しています。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(回/年) 年間の公共交通に関わるイベント数</p> <p>※毎年、1回/年以上実施 目標値 1回/年以上</p> <table border="1" style="margin-top: 5px; width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>年度</th> <td>H26</td> <td>H27</td> <td>H28</td> <td>H29</td> <td>H30</td> <td>R1</td> <td>R2</td> <td>R3</td> </tr> <tr> <th>回数</th> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </table> </div>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	回数	0	0	1	1	1	1	1	1	◎
年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3														
回数	0	0	1	1	1	1	1	1														

既往計画において改善等を図った本町の地域公共交通ネットワークの現況は以下のとおりです。

【現況の地域公共交通ネットワーク】



鉄 道	近鉄田原本線 箸尾駅	48本/日(平日)
路 線 バ ス	奈良交通	13系統 365便/日(平日)
広 陵 元 気 号	中央幹線	20便/日(平日)
	北部支線	5便/日(平日)
	南部支線	7便/日(平日)
タ ク シ ー	西大和交通圏	16事業者 142台
介護タクシー		4事業者 (令和3年1月時点)
福祉有償運送	中和地区福祉有償運送事業者	6事業者 (令和3年3月時点)
そ の 他	国保中央病院無料送迎バス	実証運行中 (令和3~4年度)

2-4 広陵町の公共交通の課題

現況、アンケート調査及び既往計画の評価から、本町における公共交通の課題を整理します。

表：課題の整理

項目	課題
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・老年人口割合及び単身高齢者世帯数の増加、転入超過や本町特有のベッドタウン機能の維持などに対応するため、公共交通の拡充及び連携が重要となります。特に、高齢者、要支援者及び運転免許返納者等に対する公共交通施策が課題となります。 ・公共交通による移動の推進やユニバーサルデザインに配慮した公共交通サービスにより、過度に自家用車に頼らない環境を整えるための計画策定が課題となります。
土地利用・市街化	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車依存率が高く、自家用車保有台数も増加傾向にあり、モータリゼーション社会から既存の公共交通サービスを充実させることが必要となります。
公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・路線バス・タクシー・広陵元気号の連携に加え、周辺市町のコミュニティバス等及び商業施設等との連携強化が重要となります。 ・広陵元気号については、交通空白地を補完しているため、ダイヤ・路線の見直し等、利用者の増加につながる施策展開が重要であるとともに、路線バスについても、運行事業者との連携のもと、利用者の増加につながる施策展開が重要となります。 ・鉄道駅への移動手段として、自動車や自動二輪の利用が多くみられる地域に対して公共交通の利用促進が課題となります。 ・住民がよく利用する近鉄五位堂駅及び大和高田駅へのアクセス強化が求められます。 ・鉄道を除く公共交通はほとんど利用されていない状況ですが、鉄道駅への移動需要はあるため、駅までの移動手段を充実させる必要があります。 ・公共交通を利用しない理由として、「利用する必要がない」「自家用車が使える」といった意見が多いことから、過度に自家用車に頼らない移動環境を整え、公共交通の利用を促す方法を検討する必要があります。 ・各公共交通サービスについて、ハード面での施策展開に加え、車内の快適性や運行情報の分かりやすさの向上など、ソフト面での施策展開も重要です。 ・タクシーの利用しやすさの向上のために、スマートフォンを活用したアプリ配車の導入が求められます。 ・デマンド交通や自家用有償運行は、高齢者の利用意向が高く、スマートフォンの保有割合も高いことから、スマートフォンを活用したサービス提供が求められます。一方で、スマートフォンを持っていない人にも対応した運行方法の検討が必要です。
情報施策	<ul style="list-style-type: none"> ・広報紙等のアナログ媒体及びSNS・ホームページ等のデジタル媒体など、多様な媒体を活用し、発信することが求められます。 ・スマートフォン保有割合は高く、身近な情報入手ツールとしてスマートフォンを活用した施策展開が求められます。 ・デジタルネイティブ世代については、時間制約等により、よりECサイト利用が見込まれることも考慮した施策展開が重要となります。
その他の町を取り巻く現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ECサイトの利用増などで住民の行動は変容してきており、住民の行動目的に応じた公共交通サービスの提供、多様な輸送資源の活用のための取組みが課題となります。 ・防災面では、避難時の安全な移動手段の確保が課題であり、豪雨による浸水や地震による家屋倒壊等、様々な自然災害に備えるための避難所や緊急輸送路等の指定の見直しが必要となります。

2-5 外部環境の整理（PEST分析）

公共交通を取り巻く環境（外部環境）が、現在または将来にどのような影響を与えるのか、把握・予測します。

外部環境は、「政治（Politics）」「経済（Economy）」「社会（Society）」「技術（Technology）」の4つの視点で整理します。

表：公共交通を取り巻く環境の分類（政治・経済・社会・技術）

視点	外部環境
政治 (P)	<p>【国全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国交省が必要に応じて運行事業者の支援（財政的）を実施 ・国交省によるコミュニティバス等に対する補助金制度の確立 ・タクシーの営業区域が決められている ・地域公共交通活性化再生法の改正 ・貨客混載の緩和 ・コンパクトシティ実現に向けた動き ・SDGsの理念に基づく脱炭素社会の推進 <p>【町内】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の策定 ・都市計画マスタープランの改訂 ・馬見丘陵公園付近の整備 ・福祉有償運行の検討 ・スマートウェルネスシティの推進
経済 (E)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有台数の鈍化 ・サービスの多様化（シェアリング・サブスクリプション等） ・交通事業者の経営状況悪化 ・公共交通確保維持のための財政負担増大 ・原油価格の上昇 ・移動の価値低下（ECサイトの充実、移動販売の普及など） ・バス運転者の不足
社会 (S)	<p>【国全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコカーの普及 ・駐車場付き住宅の増加 ・スマートフォンの普及 ・ECサイト活用者の増加 ・新型コロナウイルスの影響による外出機会の減少 ・宅食サービス、飲食の配達サービスの増加 <p>【町内】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車保有台数の増加 ・高齢者の運転免許返納増加 ・行政情報のデジタル化（町公式LINEや町公式Facebook） ・町内を対象とする生鮮食品を扱うネットスーパーが限定的
技術 (T)	<ul style="list-style-type: none"> ・ICT（情報通信技術）やAI（人工知能）の発達 ・アプリによるタクシー配車の普及 ・自動運転技術の発達 ・運賃支払いの一体化（複数公共交通の決済一元化）

2-6 内部環境の整理（SWOT分析）

今後の公共交通の社会環境を把握するために、公共交通に関する施策動向や現状及び外部環境等について、「強み（Strengths）」「弱み（Weaknesses）」「機会（Opportunities）」「脅威（Threats）」に整理します。

表：公共交通の現状の分類（強み・弱み・機会・脅威）

分類	公共交通の現状
<p style="text-align: center;">強み (S)</p>	<p>(人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内人口は増加傾向（平成27年～令和2年で0.67%）で、DIDなど人口が集積している地区がある ・社会増の維持（令和2年の転入超過数65人） <p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅にバスが接続 ・コミュニティバスは安価（100～200円）で利用可能 ・各地域に1箇所はバス停が設置 ・町内商業施設へのアクセスを確保 ・真美ヶ丘地域や西校区での路線バスの運行及び一部広陵元気号と接続 ・車内は音声でアナウンスしており、誰にでも利用しやすい ・バスロケーションシステムを導入しており、乗り遅れの心配がない ・ICカードが導入済み ・車内は抗菌コーティング等の感染症対策を実施 ・定時定路線で時間が把握しやすい ・コミュニティバス（1便あたり1日の利用者数、中央幹線48人・北部支線12人・南部支線22人）は、乗車可能人数が多い ・コミュニティバスの認知度が高い（96.3%） ・車内で作業（仕事）ができる <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの中でコミュニティが形成 ・ポイントカード制度で商業施設と連携 <p>(アンケート結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗換サイトとの連携 ・一部車両でバリアフリーに対応 ・歩かなくてすむ ・他の交通手段より早く移動できる（鉄道）
<p style="text-align: center;">弱み (W)</p>	<p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内唯一の鉄道駅である近鉄箸尾駅は、鉄道利用者の13.4%（通勤・通学時）と少ない ・路線バスの経営悪化により、赤字補填額が年々増加 ・駅への交通手段として公共交通の割合が低い（近鉄箸尾駅への移動手段として徒歩・自転車の合計が83.6%を占めている） ・利用者の減少による運賃収入の減少 ・タクシーの配車アプリの営業圏外 <p>(広陵元気号)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地まで時間がかかる（路線の長大化） ・目的地によっては乗り継ぎが必要 ・乗継便が少ない ・すべての便で往復便が確保されていない

分類	公共交通の現状
<p>弱み (W)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者不足や経費の問題により、増便・路線拡大が困難 ・広陵元気号の運行時間が通勤・通学に合っていない ・1時間に1本程度のため、待ち時間が長い ・自分の好きな時間に乗れない <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの時間に合わせた生活が必要 ・在来地域は道が狭いため、バリアフリー対応車両でのルート設定が困難 <p>(アンケート結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの方が自家用車を所有（74.8%） ・家の近くに駅・バス停がない ・目的地に駅・バス停がない ・運行情報が分かりにくい（バス・タクシー） ・呼ぶのが面倒、呼んでも配車に時間がかかる（タクシー） ・料金が高い（路線バス・タクシー） ・運転免許返納意向が低い（7.3%）
<p>機会 (O)</p>	<p>(人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯の増加（都市圏への通勤） ・外国人登録者数は増加（平成26年から令和元年にかけて外国人登録者数68人増） ・都心部への働き手が多い（通勤・通学の目的地行先として、大阪市が27.5%と最も多くを占めている） <p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSの導入検討 （公共交通の自動運転化、5Gの普及によるAIの活用、ICTの推進、電子決済サービスの導入、シェアリング、サブスクリプション等） ・脱炭素化社会の推進による公共交通利用機会増加 ・法規制緩和（医療・交通） ・奈良県の地域公共交通計画の改訂 ・公共交通計画の改訂による補助制度の活用 ・自家用車所有にかかる税金負担の増加 ・公民連携及び自治体間連携による公共交通施策の検討 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンの普及（保有率86.5%） ・空間的価値の創出（移動時間） ・高齢者運転免許自主返納者への支援事業（ICOCAカード、広陵元気号回数券） ・企業立地の推進（従業員輸送） ・スマートウェルネスシティの推進 <p>(アンケート結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの方が週1日以上は買い物に出かけている ・買い物は町内の施設を使う人が多い（68.9%） ・通勤・通学する人はほとんどが町外であり（84.0%）、鉄道を利用する人が半数程度 ・スマートフォンで経路検索サイトを活用している（29.4%）

分類	公共交通の現状
脅威 (T)	<p>(人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進行（令和8年には75歳以上の人口が1,000人以上増加） ・人口減少（移動する絶対数の減少） ・要支援者への対応（要支援者割合：広瀬地域10%以上、百済地域9～10%） <p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内での自家用車保有台数の増加（保有率74.8%） ・通信技術向上による自家用車の自動運転化 ・自動車性能（環境性能・運転支援機能）の向上 ・カーシェアリング等の普及 ・運転者の高齢化 ・路線バスの撤退・運休 ・利用者数の少ないバス停の存在（大野南口バス停、広瀬バス停等） ・タクシーの利用者は減少（利用率5.2%） ・既存路線の利用者減少による事業縮小（路線バス利用率20.8%、コミュニティバス利用率4.9%） <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動価値の変容（ECサイトの普及）（ネット通販利用率64.3%） ・新型コロナウイルス感染症の影響（移動制限、企業倒産の増加、働き方改革、公共交通利用機会の減少） ・ネット社会の進行（ECサイトへの昇華、スマートフォンで完結するサービスの増加） ・人口減少による税収減 ・民間事業者の新規事業への投資が減少 ・5G等通信技術向上による移動目的の変化 ・移動販売の普及 <p>(アンケート結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ネット通販等を利用する人が多い（64.3%） ・公共交通を利用しない方で最も多い理由は「自家用車が使えるから」

3 基本的な方針

3-1 めざすべき将来像と基本方針

本町の将来あるべき公共交通の将来像と、その実現に向けた基本方針については、上位計画である第5次広陵町総合計画及び広陵町都市計画マスタープラン等を踏まえ、下記のとおり定めます。

【第5次広陵町総合計画のまちの将来像とまちづくりの基本目標】

be Happy
 ~未来につながるまち 広陵~

まちづくりの基本目標

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| 【基本目標1】自然と人が調和したまち | 【基本目標4】誰もが安全・安心して暮らせる充実したまち |
| 【基本目標2】生活基盤が充実したまち | 【基本目標5】地域のきずなを深め、表現力豊かな力強いまち |
| 【基本目標3】次世代を担う子どもが輝けるまち | 【基本目標6】地域が活性化するまち |
| | 【基本目標7】健全で効果的・効率的な行財政運営の推進 |

【広陵町都市計画マスタープランのまちづくりの理念】

- 安全性・快適性・利便性に優れた都市機能の向上
- 総合的な環境対策の推進
- 住み続けたいくなる居住環境の形成

【第2次広陵町健康増進計画の目標】

~みんなでつくろう 元気でやさしいまちづくり~

「健幸なまち」を目指すスマートウェルネスシティの実現

健康まちづくり施策

- ・健康への貢献も視点に入れたまちの美的景観及び歩道や自転車道及び公園整備の推進
- ・健康への貢献も視点に入れた都市交通網及び商店街の整備 等



【奈良県公共交通網形成計画の目標】

住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

これらを踏まえた公共交通の将来像として、以下のとおりとします。

【将来像】

~笑顔で出かけられるまち~

第5次広陵町総合計画の「まちの将来像」である「be Happy~未来につながるまち 広陵~」は、未来への希望や幸せに満ちたまちであることを掲げており、誰もが安心安全、快適に移動できる持続可能な公共交通が確保できていることで実現に近づくと考えます。
 そこで、地域公共交通計画のめざす将来像は「~笑顔で出かけられるまち~」とし、誰もが移動に不満・不安を感じることなく目的を達成できるまちをめざします。

【基本方針】

将来像の実現に向けた基本方針については、「持続可能」な公共交通を実現するための考え方として、広陵町都市計画マスタープランにおけるまちづくりの理念を踏まえ、以下の3つを定めます。

- 1 安全・快適で実用的な公共交通網の形成
- 2 環境にやさしく、健康な移動手段である公共交通の利用促進
- 3 住みたい・暮らし続けたい広陵町を支える公共交通網の形成

3-2 基本方針

本町の現状や課題、社会環境、上位関連計画における将来像等を踏まえ、「持続可能」な公共交通を実現する基本方針を設定します。

基本方針1：安全・快適で実用的な公共交通網の形成

町内人口は微増傾向にありますが、今後は少子高齢社会を迎え、住民生活も成熟化に向かうと考えられています。また、多様性を認め合い、子どもから高齢者、性別、国籍、民族、障がいの有無などにかかわらず、安全かつ安心して暮らすことができるまちをつくることが求められます。

鉄道や路線バスは、通勤・通学、通院・買い物などにおいて町内移動だけでなく、町外へも移動する際の不可欠な公共交通です。しかし、路線バスは真美ヶ丘地域と広陵西小学校区の一部を運行しているものの、町内全体をカバーしていません。このため、主に町内移動を対象とする広陵元気号が運行され、鉄道駅や総合病院、地域のスーパーなどへのアクセスとして町民生活を支える重要な公共交通となっています。

また、鉄道との連携については、隣接市に位置する近鉄五位堂駅及び大和高田駅へのアクセス強化並びにダイヤ及び路線の見直しなどハード面での施策展開に加え、車内の快適性の向上や運行情報の分かりやすさの向上など、ソフト面での取組みを進め、公共交通の安全性・利便性・快適性等の機能向上をめざします。

基本方針2：環境にやさしく、健康な移動手段である公共交通の利用促進

本町では、馬見丘陵に広がる公園・緑地の整備や自然環境の保全を実施しています。SDGsの理念に基づく脱炭素社会の推進に向けて、自家用車による移動に比べて二酸化炭素排出量が少ない公共交通は、地域環境・地球環境を保全し、環境との共生を進める移動手段です。

また、本町では、健幸のまちづくりとして、スマートウェルネスシティの実現をめざしています。しかし現状は、「自身で自由に運転できる車を持っている」割合が7割以上であるなど、自家用車に頼った生活スタイルになっています。そのため、公共交通を利用した生活スタイルへの転換を促すことによって、公共交通の持続性を高めるとともに、外出を促すことで健康的な生活スタイルの基盤構築をめざします。

そのために、既存の公共交通サービスを充実させることで公共交通利用への転換を促し、さらには、個人の生活スタイルの変容に加えて、公共交通に対する意識を醸成し、地域が守り、育てる公共交通をめざします。

基本方針3：住みたい・暮らし続けたい広陵町を支える公共交通網の形成

第5次広陵町総合計画では、未来への希望に満ちたまちとして「be Happy～未来につながるまち 広陵～」を「まちの将来像」として、持続的な発展をめざしています。本町では、優良な住宅供給や大阪方面へのアクセス性の高さを背景に、町外から転入してくる人が多く、転入超過傾向にあります。

このベッドタウン機能を維持するため、公共交通の良好なアクセス環境を維持するとともに、将来にわたって安心して暮らし続けられるよう、本町の魅力を高める公共交通サービスの充実及び持続的な運行をめざします。

3-3 基本戦略

本町を取り巻く状況のうち、特に対応すべき事項を「強み (Strengths)」「弱み (Weaknesses)」「機会 (Opportunities)」「脅威 (Threats)」に区分し、それぞれに対応した戦略を定めます。

特に対応すべき事項

	強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)
機会 (Opportunities)	【積極的戦略】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広陵元気号の定期的な見直し ・ 奈良交通路線バスの運行 ・ 既存公共交通の連携強化 ・ 町内企業との連携（大規模な企業誘致） ・ 商業施設との連携 ・ ICT等の取組推進 ・ 利用環境の向上 	【弱点強化戦略】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広陵元気号の運行形態の改善 ・ 奈良交通路線バスの運行 ・ 既存公共交通の維持・連携強化 ・ 鉄道駅への接続強化 ・ 利用促進の強化 ・ 運行情報の発信強化 ・ 免許返納者への利用促進強化 ・ 利用環境の向上
脅威 (Threats)	【差別化戦略】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉分野との連携による交通弱者対策 ・ 奈良交通路線バスの運行 ・ 商業施設との連携強化による移動促進 ・ 福祉・医療施設への輸送強化 ・ 利用環境の向上 	【防衛戦略】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広陵元気号の運行形態の改善 ・ 奈良交通バスの運行 ・ 既存公共交通との乗り継ぎ向上 ・ 運行情報の発信強化 ・ ICT等の取組推進 ・ 利用環境の向上



基本戦略の設定

	強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)
機会 (Opportunities)	【積極的戦略】 公共交通を取り巻く現状や今後の見込みを現在の町における公共交通の強みを向上・継続するチャンスととらえて施策を講じます。	【弱点強化戦略】 公共交通を取り巻く現状や今後の見込みを現在の町における公共交通の弱みを強化・改善するチャンスととらえて施策を講じます。
脅威 (Threats)	【差別化戦略】 公共交通を取り巻く脅威に対し、本町の公共交通が有する強みを活かすことで、脅威に対応できる施策を講じます。	【防衛戦略】 公共交通を取り巻く脅威に対応するため、本町の公共交通が有する弱みを改善し、現行の公共交通を守るための施策を講じます。

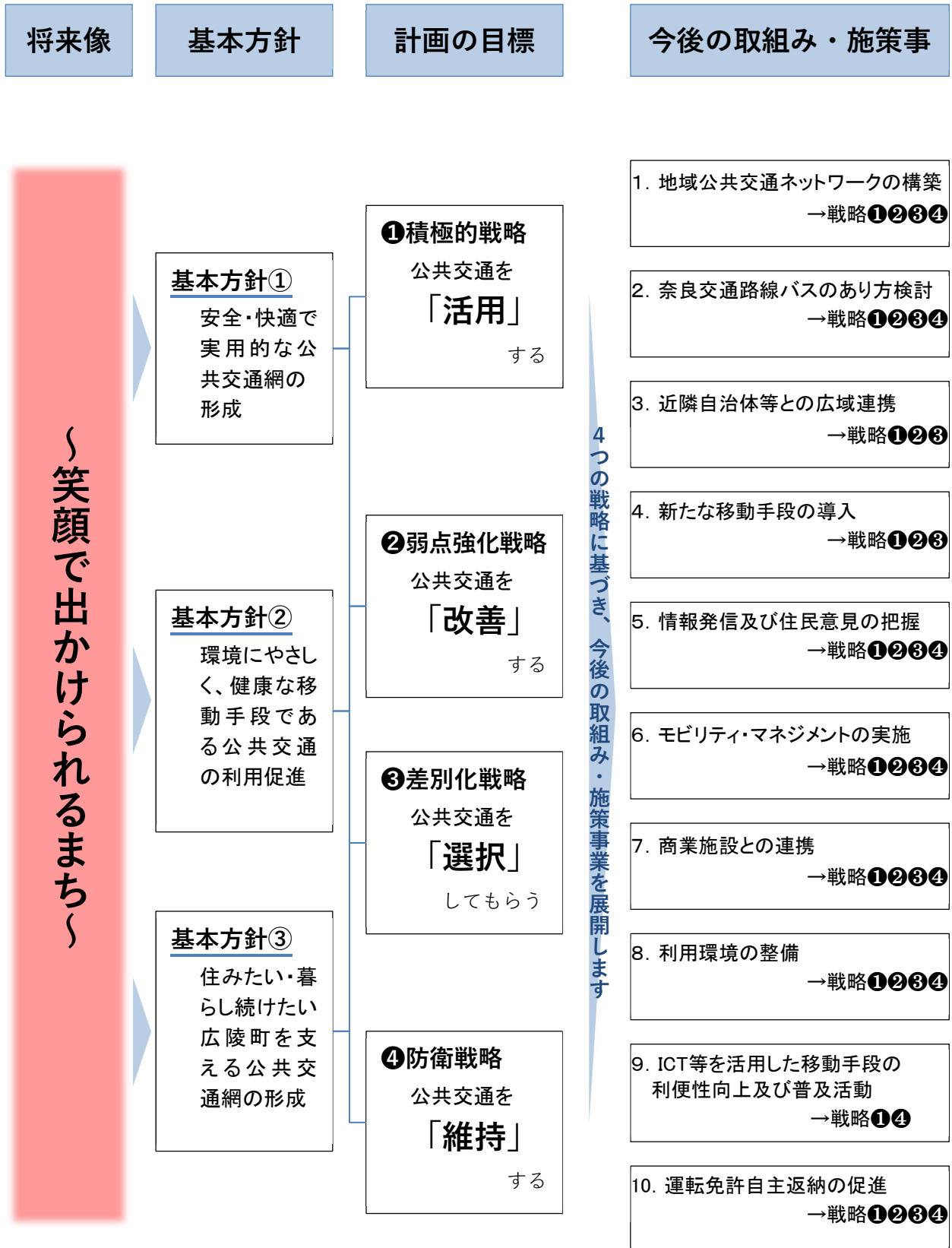
4 計画の目標

4-1 達成すべき目標

基本戦略ごとに、達成すべき目標を定めます。

戦略	目標
積極的戦略	<p>公共交通を「活用」する。</p> <p>現在の町が有する公共交通を活かしつつ、町を取り巻く良好な条件や新たな技術・制度等を積極的に使うことで、公共交通をより「活用」できる手段とします。</p>
弱点強化戦略	<p>公共交通を「改善」する。</p> <p>現在の町における公共交通の弱点を、町を取り巻く良好な条件や新たな技術・制度等を活用し、公共交通の利便性を「改善」します。</p>
差別化戦略	<p>公共交通を「選択」してもらう。</p> <p>町を取り巻く脅威に対し、現在の町が有する公共交通の強みを活かすことで対抗するため、他のサービス等と差別化を図り、公共交通が移動手段として「選択」されるようにします。</p>
防衛戦略	<p>公共交通を「維持」する。</p> <p>現在の町が有する公共交通の弱みが町を取り巻く脅威にさらされることで公共交通の存続が脅かされないように、公共交通を「維持」します。</p>

計画の目標を実現するために、基本方針に基づく各戦略に基づき、以下に示す今後の取組み・施策事業を展開します。



4つの戦略に基づき、今後の取組み・施策事業を展開します

【将来の地域公共交通ネットワーク】

本町のめざすべき地域公共交通ネットワークを下記のとおり定めます。

■将来の地域公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方

自家用車への過度の依存により公共交通の利用が進んでいない状況や、将来の少子高齢化社会の進展をはじめとする町を取り巻く脅威に対し、現在の町が有する公共交通の強みを活かすことで対抗するため、他のサービス等と差別化を図り、**公共交通が移動手段として「選択」できる**地域公共交通ネットワークを構築することで、誰もが「笑顔で出かけられるまち」をめざします。

■将来の地域公共交通ネットワークについて

今後増加が予想される75歳以上の後期高齢者や妊産婦等の移動手段確保等が必要であり、福祉・保健分野と連携した福祉・医療施設への輸送強化を図るため、新たに自家用有償旅客運送の導入やタクシー利用の補助を実施します。

また、企業バスとの連携等、多様な交通手段を総動員することで、地域公共交通ネットワークの拡充を図ります。

戦略の基となる町を取り巻く強み・脅威

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| ・福祉・保健分野との連携による交通弱者対策 | ・商業施設との連携強化による移動促進 |
| ・奈良交通路線バスの運行 | ・福祉・医療施設への輸送強化 |
| ・利用環境の向上 | |

■再編方針

現在の奈良交通路線バス及び広陵元気号の維持・改善を図りつつ、新たな交通手段として自家用有償旅客運送の導入及び交通弱者支援のためのタクシー補助や企業バス・病院バスとの連携等、多様な交通手段を総動員することで、地域公共交通ネットワークの拡充を図ります。

各公共交通の再編方針

▷奈良交通路線バス

(真美ヶ丘地域)

- ・既存路線以外の地域からの近鉄五位堂駅への接続強化及び既存路線の見直し(町内移動)による日中の利用増を図るため、運行事業者に働きかけます。

(在来地域)

- ・広陵元気号との連携を強化するなど、利用促進を図るため、運行事業者に働きかけます。

▷広陵元気号※(維持・改善)

- ・近鉄大和高田駅への接続は維持しつつ、利用者の少ない支線は、日中の運行方法を**予約型の自家用有償旅客運送へ移行**します。
- ・路線バスや近隣市町の公共交通等との連携を図ります。

※地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金対象路線

▷自家用有償旅客運送(福祉有償運送・交通空白地有償運送)の導入

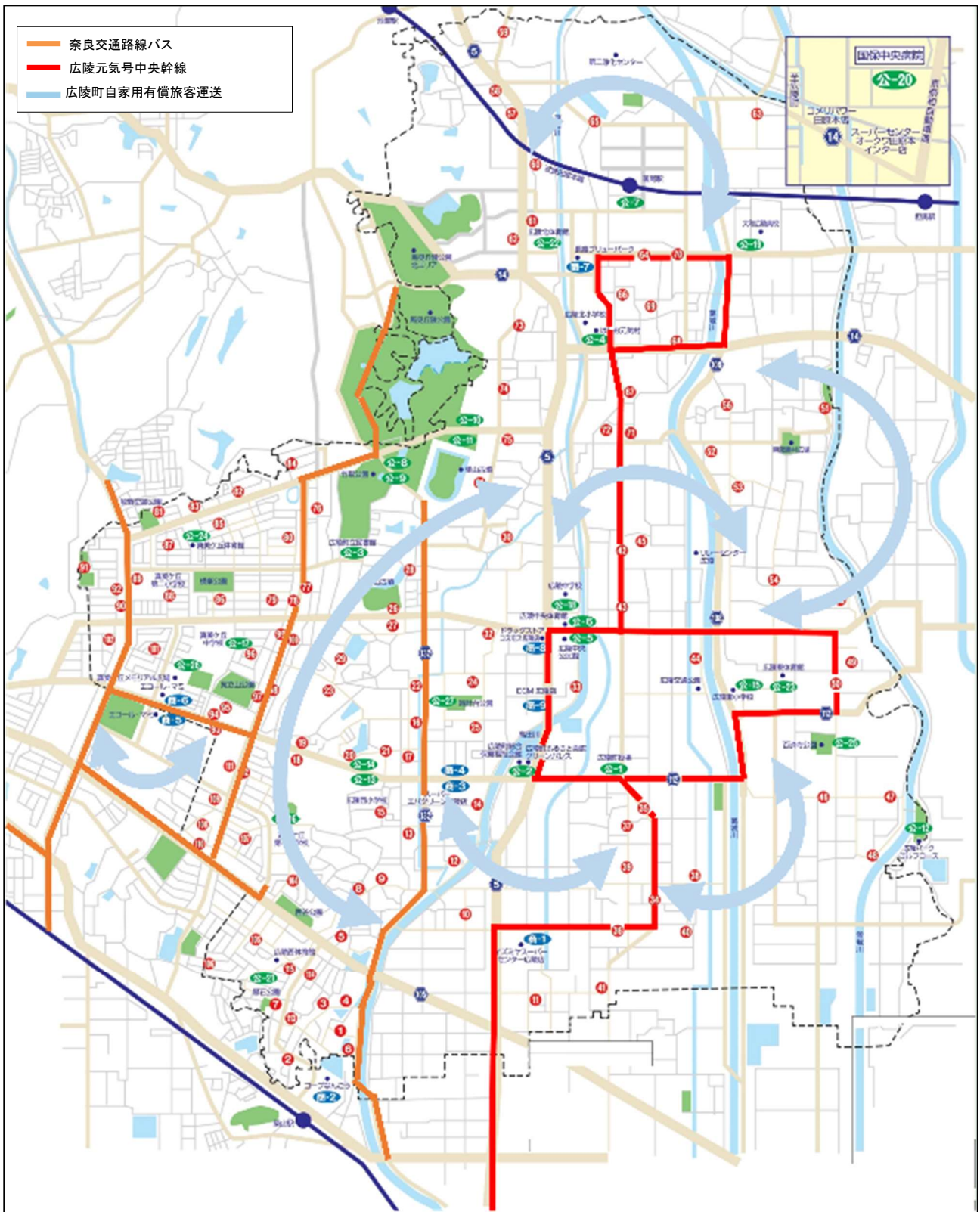
- ・**事前登録制**とし、非定時・**非定路線の予約型乗合運行を実施**します。

▷タクシー補助

- ・交通弱者等の移動を支援するため、交通弱者等の移動に支援が必要な人を対象としたタクシー補助の導入を検討します。

▷多様な輸送手段

- ・企業誘致による企業バス、病院の送迎バス等の運行・連携を検討します。



図：再編後の地域公共交通ネットワークイメージ

5 目標を達成するために実施する事業及びスケジュール

5-1 実施事業一覧

将来の地域公共交通ネットワークを構築し、本町の将来像である「～笑顔で出かけられるまち～」を達成するために実施する事業を以下のとおり定めます。

表：実施事業一覧

将来像	基本方針	計画の目標				事業番号	事業名	実施主体	事業区分	利便増進事業対応(※)	カテゴリー	実施時期						
		①積極的戦略 【活用】	②弱点強化戦略 【改善】	③差別化戦略 【選択】	④防衛戦略 【維持】							短期			中期	長期		
												R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9-R13 (2027-2031)	R14- (2032-)
笑顔で出かけられるまち	基本方針① 安全・快適で実用的な公共交通網の形成 基本方針② 環境にやさしく、健康な移動手段である公共交通の利用促進 基本方針③ 住みたい・暮らし続けたい広陵町を支える公共交通網の形成	●	●	●	●	1	地域公共交通ネットワークの構築	広陵町・交通事業者・社会福祉協議会	ハード	○	利用増進 交通弱者対策	検討	実施	→	→	→	→	→
		●	●	●	●	2	奈良交通路線バスのあり方検討	広陵町・交通事業者・住民等	ハード		利用増進 交通弱者対策	検討	→	→	実施	→	→	→
		●	●	●		3	近隣自治体等との広域連携	広陵町・交通事業者	ハード ソフト		利用増進 交通弱者対策	検討	→	→	実施	→	→	→
		●	●	●		4	新たな移動手段の導入	広陵町・社会福祉協議会・交通事業者	ハード ソフト	○	利用増進 交通弱者対策	検討	→	実施	→	→	→	→
		●	●	●	●	5	情報発信及び住民意見の把握	広陵町・交通事業者・民間事業者・地域住民	ソフト	○	利用増進 啓発・PR	継続実施	→	→	→	→	→	→
		●	●	●	●	6	モビリティ・マネジメントの実施	広陵町・交通事業者・地域住民	ソフト		利用増進 啓発・PR	継続実施	→	→	→	→	→	→
		●	●	●	●	7	商業施設との連携(乗り入れ、ポイントカード制度拡充等)	広陵町・交通事業者・民間事業者	ソフト		利用増進	継続実施	→	→	→	→	→	→
		●	●	●	●	8	利用環境の整備	広陵町・交通事業者・民間事業者	ハード ソフト		利用増進	継続実施	→	→	→	→	→	→
		●			●	9	ICT等を活用した移動手段の利便性向上及び普及活動	広陵町・交通事業者・民間事業者	ソフト	○	利用増進 地域活性化	検討	実施	→	→	→	→	→
		●	●	●	●	10	運転免許自主返納の促進	広陵町・交通事業者・民間事業者	ソフト		利用増進	継続実施	→	→	→	→	→	→

※「利便増進事業対応」に該当する事業については今後、利便増進実施計画を策定し事業を進める予定です。

5-2 実施する事業の概要

1	地域公共交通ネットワークの構築		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

現在運行している広陵元気号については、認知度は高いものの、実際利用している人はアンケート調査では5%未満と少ない状況です。また、奈良交通路線バスについても、アンケート調査では、利用している人は2割程度であり、利用者数は平成26年度から令和元年度までは微増傾向であったものの、新型コロナウイルス感染症拡大などの影響で令和2年度は前年度比約-22%と大きく減少しています。アンケート調査において、路線バス及び広陵元気号ともに「運行ルート」、「便数」及び「乗り継ぎのしやすさ」など、運行に関わるサービスの拡大が求められていますが、利用実績からほとんど利用されていないバス停もあり、町民の意向と利用実態が乖離した状況です。

一方で、今後の脱炭素社会の実現に向けて自家用車に過度に頼らないまちを形成するためには、広陵元気号をはじめとした公共交通は必要不可欠な移動手段となり、既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー）間での連携による利用増進も必要です。さらに本町のベッドタウンとしての機能維持、今後の高齢化の進展、要支援者や免許返納者など、公共交通を必要とすると考えられる人への移動手段の確保や自家用車から公共交通への移動手段の転換が必要です。

そのため、利用実態を踏まえつつ、利用者のニーズに柔軟に対応するため、広陵元気号の定期的な見直しをはじめ、各種公共交通機関等との連携を行うことにより、本町に合った地域公共交通ネットワークを構築し、移動しやすい環境づくりを行います。

なお、広陵元気号については、現在、地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統として国からの補助を受けて運行しています。今後も広陵元気号は地域公共交通ネットワークを構成する重要な移動手段としての役割を担っている一方、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事業により運行を確保・維持する必要があります。

【事業概要】

- ・ 広陵元気号のルート・ダイヤ・運賃等の定期的な見直し
- ・ 各種公共交通機関との連携強化（ダイヤ等）
- ・ 自家用有償旅客運送（福祉有償運送・交通空白地有償運送）の導入
- ・ 企業バスなどの多様な輸送手段の導入可能性についての調査・検討
- ・ 民間主体で運行している輸送手段との連携
- ・ 主要駅へ接続する地域公共交通ネットワークの維持・充実
- ・ タクシー補助制度導入について協議・検討

自家用有償旅客運送制度の概要(資料:国土交通省)

公共交通は、旅客自動車運送事業として、事業用の緑ナンバー(運行は許可制 2種免許が必要)ですが、自家用有償旅客運送は、一定の条件のもと、自家用の白ナンバー(運行は登録制 1種免許でも講習を受けることで運転が可能)で運行を行うものです。

自家用有償旅客運送制度(平成18年創設)

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、**地域住民の生活維持に必要な輸送**について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度
- 輸送の安全(運行管理体制、運転者の要件等)や利用者の保護(収受する対価の揭示義務等)に係る規定を設けることにより、**安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進**

自家用有償旅客運送

※実施団体数は平成27年3月31日時点

<p>住民等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)</p> <p>交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送</p>  <p>実施団体数: 市町村運営有償運送(424団体) 公共交通空白地有償運送(95団体)</p>	<p>身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)</p> <p>福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送</p>  <p>実施団体数: 市町村運営有償運送(118団体) 福祉有償運送(2432団体)</p>
--	---

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
地域公共交通ネットワークの構築	広陵町 交通事業者 社会福祉協議会	検討	実施					

【広陵元気号運行系統一覧】

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	位置付け・役割
中央幹線	近鉄高田駅	はしお元気村・ 真美ヶ丘センター等	近鉄高田駅	一般乗合旅客自動車 運送事業	定時定路線	広陵町 運行事業者	フィーダー補助	町外へのアクセス(通勤・通学等)確保
自家用有償旅客運送		広陵町全域 大和高田市大谷地域の一部 田原本町宮古地域の一部		自家用有償旅客運送	区域運行	広陵町 (運行は (株)愛和に 委託)	フィーダー補助	日中の町内移動(通院・商業施設)及び幹線系統へのアクセスを確保するための地域内フィーダー系統

3	近隣自治体等との広域連携			
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略	

【事業目的】

ECサイトや宅配サービス等の普及により、人々の移動に対する考え方が変容しつつありますが、アンケート調査結果では、依然として、移動により買い物などの目的を達成している人が90.2%と多いことが分かりました。

買い物や、通院で移動されている人のうち、アンケート調査では、町外へ移動されている人が買い物で31.1%、通院では56.0%と、町外で買い物及び通院している人も多いことが分かりました。

町外への移動は、広陵元気号（近鉄大和高田駅・国保中央病院）、奈良交通路線バス（近鉄大和高田駅・五位堂駅・王寺駅）及び国保中央病院無料送迎バスにより町外への移動はできますが、近隣自治体において運行しているコミュニティバスへの接続はありません。

そのため、町外への移動をさらに充実させるために、近隣自治体にも協力を仰ぎ、既存の公共交通を活用・改善しながら、近隣自治体のコミュニティバス等との連携を図り、公共交通の広域ネットワークを構築し、公共交通を活用した近隣自治体へのアクセス向上を図ります。

病院へのアクセスについては、令和3年度から複数自治体で実証運行を実施している国保中央病院無料送迎バスの広域運行のような、病院主体で運行するバスや企業バスなど多様な輸送資源を活用し、近隣自治体間のアクセス向上を図ります。

【事業概要】

- ・ 近隣自治体の公共交通との連携（乗入、乗継）
- ・ 町外総合病院へのアクセス確保

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
近隣自治体等との広域連携	広陵町 交通事業者	← 検討		→ 実施				

4	新たな移動手段の導入		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

現在運行している地域公共交通（路線バス及び広陵元気号）については、通勤・通学などの日常生活に必要な移動に加え、一部路線では竹取公園などの観光拠点に接続しているため、観光・行楽での移動もできる環境にあります。

しかし、アンケート調査からもほとんど利用されていないことが分かっており、実績としてもほとんど利用されていないバス停があるなど、利用者のニーズに適合した運行のあり方を検討する必要があります。

また、既存公共交通では、高齢者などの交通弱者や域外から町内を観光で周遊される人への対応が十分にできていないことから、既存公共交通のほか、福祉及び観光の観点から自家用有償旅客運送（福祉有償運送・交通空白地有償運送）などの新たな移動手段の導入や企業バスとの連携などを検討します。

アンケート調査において、近鉄五位堂駅を利用される人のうち駅まで徒歩で行かれる人が2割程度おられ、自転車歩行者専用の遊歩道「かつらぎの道」が使われていると考えられます。

また、竹取公園周辺については、「広陵町竹取公園周辺地区まちづくり基本計画」に基づき、賑わいづくりを行うこととしていますが、来訪者の公共交通での移動手段が十分に確保されていない状況です。

そのような人の移動に対応する手段のひとつとして、小型車両の「グリーンスローモビリティ」の導入について調査・検討します。

また、現行の公共交通に加え、新たな移動手段として上記グリーンスローモビリティのほか、自転車（レンタサイクル）を活用し、町内を巡りやすいようにすることや、バス情報と観光情報を一元化するなど、来訪者に分かりやすい情報提供により、観光来訪者数の増加及び公共交通の利用増進を図ります。

【事業概要】

- ・ グリーンスローモビリティの導入・調査（モデル地区の選定及び社会実験等）
- ・ バス情報及び観光情報が一体となったコンテンツの整備
- ・ 観光拠点へのアクセス改善
- ・ 自家用有償旅客運送（福祉有償運送・交通空白地有償運送）の導入（再掲）
- ・ 企業バスなどの多様な輸送手段の導入可能性についての調査・検討（再掲）
- ・ 観光部局と連携した、町内周遊のためのレンタサイクル導入についての検討

【グリーンスローモビリティ】

定義：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

特徴

- ・ 従来の公共交通ネットワークを補完する「低速の小さな移動サービス」
- ・ 運転者と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「乗って楽しい移動サービス」
- ・ 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現

グリーンスローモビリティの導入イメージ(資料:国土交通省)

1) 住宅地



島根県松江市

- 郊外の**高台の住宅団地**。高齢化が進み、バスも走っていないエリア
- **団地内の住民のラストワンマイル**として、**社会福祉法人**が松江市と協力してグリスロを活用した自家用有償旅客運送による運行開始を検討中

2) 観光地兼住宅地



京都府伊根町

- 整合が難しい**狭小な道**。観光客が増えたが道が狭く歩行者も**危険**
- 地域住民と観光客の移動モビリティとして、伊根町観光協会が**自家用有償旅客運送**による有償実証実験を実施



広島県福山市

- 古くからの地割を残す**狭隘な道**。急な坂道が多い。
- 地域住民の移動、観光客の移動モビリティとして、国土省の実証調査を実施。**タクシー事業**として来年度からの事業開始を検討中

3) 離島



大分県姫島村

- **完全離島**。道は狭く坂は急。**公共交通空白**地域。
- 7月から姫島村エコツーリズム協会が**レンタカー事業**を開始
- 今後、高齢者の移動手段、観光客向けの**ガイドモビリティ**としても活用予定

4) 中心市街地



東京都豊島区

- 池袋エリアの**まちづくり、ブランディング**の推進
- **中心市街地を周遊**する観光客向けの**周遊バス**として、2019年11月から**乗合バス事業**を開始予定

観光向けのレンタサイクルの導入事例(資料:十勝バス)

新物を揃けて自転車観光上
旅に安心、手ぶらでの乗り捨てOK!

て手ぶら レンタサイクル

10月24日(水)~
受付開始!

期間:10月24日(水)~
11月4日

十勝バス
荷物輸送サービス
開始!

事前に予約をし、
当日、貸出場所にて
利用申込み

大きな荷物
荷物輸送サービスで
空港連絡バスに預けて
レンタサイクルで観光へ

とから帯広空港
または
帯広バスターミナルで
自転車を返却
預けた荷物を受取

レンタサイクル料金
1時間 200円
(クレジットカード決済不可)

乗り捨て料金
1台 1,300円

バス乗車料(荷物輸送料)
1,000円

※ご利用には事前予約が必要になります。
詳しくはお問合せ下さい。

お申込・
お問合せ

とから帯広空港から利用 / 0155-66-5894(Activity Centre ANDO)

帯広バスターミナルから利用 / 0155-23-5820(エコバスセンターへ行く)

帯広空港連絡バスについての問合せ / 0155-23-5171(帯広バスターミナル十勝バス窓口)

実施主体: 十勝バス株式会社、Activity Centre ANDO、一般社団法人 交通連携推進センター

十勝バス

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
新たな移動手段の導入	広陵町 社会福祉協議会 交通事業者	検討		実施				

5	情報発信及び住民意見の把握		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

本町の公共交通について、その存在は知っていても実際の利用に結びついていない現状です（アンケート調査において「ほとんど、あるいはまったく利用しない」割合は、鉄道56.6%、路線バス79.2%、広陵元気号95.1%、タクシー94.8%）。また、公共交通を利用しない理由として、運行情報などが分かりにくいことが挙げられており（アンケート調査において路線バス及び広陵元気号で2割程度）、分かりやすい情報発信が必要です。

そのため、広報紙及びホームページの他、SNSなど多様な媒体での情報発信を行いながらも、ホームページ上でのデジタルコンテンツの整備や経路探索・地図サイト等との連携を行い、さらに公共交通総合時刻表の配布等により地域住民に周知を図ります。

一方で、公共交通を持続可能なものとするためには、情報発信などによる利用促進だけでなく、公共交通を利用する人の意向を把握し、ニーズの変化に適切に対応する必要があります。

そのため、アンケート調査やワークショップ等を実施して住民意見を把握するとともに、公共交通の利用増進のため、公共交通の利用について啓発します。

【事業概要】

- ・ 広報紙での定期的な公共交通関連記事の掲載及び発信
- ・ 時代に合わせた効果的なSNSでの情報発信
- ・ 町ホームページでの公共交通に関するデジタルコンテンツの整備
- ・ その他、新たな情報発信媒体を活用した広報手段での情報発信
- ・ UI（ユーザーインターフェース）の観点を踏まえた情報発信
- ・ 公共交通総合時刻表の作成と配布
- ・ 経路検索サイト等の民間提供サービス等への情報搭載及び掲載
- ・ アンケート調査の実施（中間評価時、改訂時）
- ・ 住民懇談会・ワークショップ等によるニーズの把握

住民ワークショップの様子(資料:広陵町ホームページ)



広報での公共交通についての情報発信(資料:広陵町ホームページ)

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
情報発信及び住民意見の把握・啓発	広陵町 交通事業者 民間事業者・地域住民	継続						
		実施						

6	モビリティ・マネジメントの実施			
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略	

【事業目的】

アンケート調査では、公共交通を利用しない理由として、鉄道・路線バス・広陵元気号をそれぞれ利用しないと回答した人の70%前後が「自家用車が使える」を理由として回答していることから、本町の住民の移動手段は自家用車に依存した状況となっていると考えられます。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量は自家用車が130g-CO₂/人・kmであるのに対し、鉄道が17g-CO₂/人・km、バスが57g-CO₂/人・km（国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」資料より）と低いため、公共交通は低炭素社会の実現に寄与する交通手段です。

また、国立研究開発法人 国立国際医療研究センターの調査で公共交通・徒歩・自転車の利用が体重増加の抑制に関連することが明らかになっており、本町がめざすスマートウェルネスシティの実現においても、公共交通の利用について啓発する必要があります。

そのため、移動手段を自家用車から公共交通に転換する必要があり、それには利用者側の意識改革が重要であるため、コミュニケーション施策であるモビリティ・マネジメント（MM）を実施し、一人ひとりの住民等に働きかけ、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する自発的な行動の転換を促します。

【事業概要】

- ・ 住民MM（一般住民向けバスの乗り方教室、環境・健康等を考慮した公共交通の利用について考える機会の提供、広陵元気塾など保健分野との政策間連携）
- ・ 転入者MM
- ・ 学校MM（バスの乗り方教室、校外学習でのバス利用）
- ・ 高齢者MM

学校MMの実績(バスの乗り方教室)(資料: 広陵町)

未来の利用者に愛着を。

ここでは、次世代の利用者である子どもたちに、公共交通に愛着を持ってもらえるよう、さまざまな取り組みを行っています。

バス利用の楽しさや、環境・健康へのメリットを伝えることで、子どもたちの公共交通への関心を高め、将来的に公共交通を積極的に利用する習慣を身につけてもらうことを目指しています。

バス利用の楽しさや、環境・健康へのメリットを伝えることで、子どもたちの公共交通への関心を高め、将来的に公共交通を積極的に利用する習慣を身につけてもらうことを目指しています。

バス利用の楽しさや、環境・健康へのメリットを伝えることで、子どもたちの公共交通への関心を高め、将来的に公共交通を積極的に利用する習慣を身につけてもらうことを目指しています。

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
モビリティ・マネジメントの実施	広陵町 交通事業者 地域住民	継続						
		実施						

8	利用環境の整備		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

路線バス及び広陵元気号について、アンケート調査で、サービスの拡大を求められているものとして、「乗り継ぎのしやすさ」（路線バス37.7%、広陵元気号38.0%）、「車内の快適性（Wi-Fi整備等）」（路線バス26.6%、広陵元気号19.5%）及びバス停周辺的环境（路線バス18.7%、広陵元気号17.2%）等バスの快適性に関するサービスの向上が求められています。このことから、広陵元気号及び路線バスをより快適に利用できるよう、利用者や地域の意見を踏まえてバス車内環境、交通結節点及びバス停の利用環境の改善を図ります。

また、広陵元気号のバス停位置についても、利用実績や利用者のニーズを基に配置の適正化を行い、利用増進を図ります。

さらに、駅までの公共交通利用の促進など、複数の公共交通の連携により、近年普及が進んでいるサブスクリプション（定額）形式のサービスを活用した新たな料金体系の連携について検討し、移動に対する付加価値の向上により、公共交通の利用増進を図ります。

【事業概要】

＜ハード整備＞

- ・ 交通結節点における公共交通の利用環境向上
- ・ バス停環境の改善（上屋・ベンチの整備等）
- ・ バス停設置位置の適正化
- ・ 商業施設と連携したバス待合スペースの創出（再掲）
- ・ 車内環境整備（Wi-Fi導入など）
- ・ 自動運転車両の普及を見据えた道路環境整備

＜ソフト整備＞

- ・ MaaSの推進
- ・ 移動付加価値向上に向けた公民連携
- ・ 政策間連携の推進
- ・ サブスクリプションサービスや乗り放題チケットなどの調査・検討（複数の公共交通サービスやその他サービスとのパッケージ化等）
- ・ バス案内の改善（ピクトグラム等によるわかりやすい案内表示の導入）

バス待ち環境改善の事例(資料:国土交通省)

3) 狭隘な場所における停留所の確保

A 隣接の地権者による土地の提供

No.17 世田谷区/深沢坂上

☞ 私立保育園新築の際に、土地の提供を打診してバスまちスペースを確保



No.19 江戸川区/松本弁天

☞ 地先住民から土地の提供を受け、敷地内にポケットパークとバス停を整備



No.22 東村山市/浄水場北

☞ マンションの使用していない駐車スペースにバス停と待合スペースを確保



No.27 平塚市/南金目

☞ 隣接する建物の建て替えに合わせて、バスまちスペースを確保



【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
利用環境の整備	広陵町 交通事業者 民間事業者	継続						
		実施	→					

9	ICT等を活用した移動手段の利便性向上及び普及活動		
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略

【事業目的】

近年、IT技術は急速に進展・普及しています。アンケート調査では、スマートフォンを保有している人は9割近くになっており、経路探索サイトを利用している人も4割近くいるなど、スマートフォンを活用して多くの人が情報収集しています。

既に、路線バス及び広陵元気号では、奈良交通が運営する「奈良バスナビweb」が導入されており、リアルタイムの走行位置が分かるようになっているなど、Webでの情報発信を実施しています。引き続き、ICTをどのように活用できるか調査し、更なる情報の充実及び整理が必要です。

一方で、電子決済サービスの充実と普及も進んでおり、近鉄・奈良交通・一部タクシー事業者においては交通系ICカードが、広陵元気号では交通系ICカード及びQRコード決済（PayPay）の利用が可能となっています。

特に交通系ICカードは全国の交通事業者と連携しており、利用履歴等のデータを蓄積・活用することで利用実態等を的確に把握し、適切なサービスの提供を図ることができます。アンケート調査においても、キャッシュレス化などの支払い方法に関するサービス拡大を求める人は路線バス・広陵元気号ともに31.5%、タクシーでは43.0%と高くなっています。

そのため、多様な決済サービスや活用が進んでいるマイナンバーカードとの連携、クーポンやポイントカードの電子化などにより利用者の利便性を向上し、公共交通の利用増進を図ります。

【事業概要】

- ・ バスロケーションシステムの拡充
- ・ デジタル化による運行システムの調査・検討
- ・ 公民連携によるICT・デジタル媒体・デジタルコンテンツ等の活用講座の開催
- ・ 電子決済サービスの拡充（交通系ICカード、QRコード決済への対応等）
- ・ マイナンバーカードの活用による乗車特典の検討
- ・ 電子クーポンやデジタルポイントカード等の導入（再掲）

奈良バスナビwebでの位置情報確認画面



マイナンバーカードによるタクシー補助の事例
(資料:前橋市)

マイタクのご利用方法がマイナンバーカードに限定されます。

マイタク **マイタク**
でまんと相乗りタクシー

マイタクをご利用の事業者

- 令和3年4月から、マイタクの新規登録者はマイナンバーカード利用のみとなります。(新乗客のみ登録は不可)
- 令和4年4月からは、マイナンバーカードでの利用に限定されます。(新乗客のご利用の方はマイナンバーカードへの切り替えが必要です)
- マイタクの総額利用をご希望の方は、マイナンバーカードでのマイタク乗車を有効にいたします。

マイナンバーカードでマイタクを利用すると…
マイナンバーカードを乗車時にささすだけで乗車ができます！

マイタクは、マイタクとマイタクの両方をご利用いただけます。マイタクのマイタクとマイタクの両方をご利用いただけます。マイタクのマイタクとマイタクの両方をご利用いただけます。

マイナンバーカードでマイタクを利用するサービス

- マイタク
- 本邦運輸株式会社
- コンシェルジュの乗車料等
- お-TAXIによる乗車料
- 乗車料等として利用可能
- 国や自治体はマイナンバーカードケースへの乗車料等に、マイタクの乗車料等と同一のサービスを受けることが可能
- マイナンバーカードの乗車

健康保険証として使える！
2024年3月31日までは、マイタクの乗車料等に、マイタクの乗車料等と同一のサービスを受けることが可能

お問い合わせ 前橋市政務部交通政策課
TEL: 027-898-5844 FAX: 027-224-3003
027-898-5839

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
ICTを活用した移動手段の利便性向上及び普及活動	広陵町 交通事業者 民間事業者	検討	実施					

10	運転免許自主返納の促進			
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略	

【事業目的】

近年、高齢の運転者による事故が社会問題となっています。本町では、高齢者運転免許自主返納者支援事業を実施しており、高齢者の運転免許の自主返納を推進しています。アンケート調査において、すでに免許返納を行った人は4.3%であり、今後免許返納を予定している人は7.3%ですが、自主返納する予定はない人は71.2%、分からないとした人は21.5%です。今後は高齢化社会に対応し、高齢者の安全を図るため、運転免許自主返納を促進します。

【事業概要】

- ・ 運転免許自主返納のPR
- ・ 自主返納事業の充実・拡大
- ・ 他の交通事業者と連携した補助制度（タクシー補助等）
- ・ 商業施設と連携した特典の提供（ポイントの上乗せや割引制度等）（再掲）

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期	長期
		R4	R5	R6	R7	R8	R9-R13	R14-
運転免許自主返納の促進	広陵町 交通事業者 民間事業者	継続						
		実施	→					

6 計画の達成状況の評価

6-1 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、P D C Aサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action））による評価、改善の仕組みを実施します。

評価は、本計画上で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況の成果についても対象とします。

6-2 目標値の設定

目標値は、基本戦略に基づく計画の目標の達成状況が客観的に評価できる指標として、下記に示すものとします。

表：目標値の設定

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎	○	◎	○
全般	「道路・交通網の充実」に関して「やや不満・不満・非常に不満」と回答した人の割合	35.4% (令和2年度)	↘ 減少 30.0%	◎	○	◎	○
鉄道	鉄道利用者数	近鉄箸尾駅:37万人/年 近鉄大和高田駅: 301万人/年 近鉄五位堂駅: 519万人/年 近鉄松塚駅:21万人/年 (令和元年度)	↗ 増加 2%増	◎	○	○	○
	鉄道を月1回以上利用する割合	43.4% (令和3年度)	↗ 増加 46.0%	◎	○	○	○
	通勤・通学で近鉄大和高田駅及び五位堂駅へ自家用車(自分で運転及び家族の送迎)で移動している人の割合	近鉄大和高田駅(行き) 33.4% 近鉄五位堂駅(行き) 28.9% (令和3年度)	↘ 減少 近鉄大和高田駅(行き) 30.0% 近鉄五位堂駅(行き) 25.0%	◎	○	○	○
路線バス	路線バスを月1回以上利用する割合	20.8% (令和3年度)	↗ 増加 23.0%	◎	○	◎	○
	路線バスの運行路線数	真美ヶ丘線・王寺五位堂線 6路線 竹取公園東系統 1路線 (令和3年度)	→ 維持 真美ヶ丘線・王寺五位堂線 6路線 竹取公園東系統 1路線	◎	○	◎	○

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
路線バス	路線バスの利用者数	真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 3,455人/日 竹取公園東系統 492人/日 (令和3年度)	↗ 増加 真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 3,500人/日 竹取公園東系統 500人/日	◎	○	◎	○
	路線バスの近鉄五位堂駅及び 大和高田駅接続便数	近鉄五位堂駅 325便 近鉄大和高田駅 40便 (令和3年度)	→ 維持 近鉄五位堂駅 325便 近鉄大和高田駅 40便	◎	○	○	◎
	路線バスの運行費補助額	高田新家線 1,325,000円 高田イオンモール線 2,982,500円 (令和2年度)	→ 維持 高田新家線 1,325,000円 高田イオンモール線 2,982,500円	◎	◎	◎	◎
	路線バスに関する認知率	路線バスの運行82.3% バス停の位置 85.4% バス停名 68.9% バスのダイヤ 31.4% バスの運行ルート47.0% バスで行ける施設33.2% (平成30年度)	↗ 上昇 路線バスの運行90.0% バス停の位置 90.0% バス停名 70.0% バスのダイヤ 40.0% バスの運行ルート50.0% バスで行ける施設40.0%	◎	◎	◎	◎

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
広陵元気号	広陵元気号を月1回以上利用する割合	4.9% (令和3年度)	↗ 増加 7.0%	◎	○	◎	○
	広陵元気号の利用目的別利用者数	通勤・通学(駅) 15,016人/年 商業施設 13,103人/年 病院(国保中央病院) 903人/年 公共施設 13,575人/年 (令和2年度)	↗ 増加 20%増	◎	○	◎	○
	広陵元気号の運賃収入	総額:3,878,050円 (内訳) 現金:1,569,770円 ICカード:1,348,380円 スマホ決済:22,900円 回数券:937,000円 (令和2年度)	↗ 増加 4,600,000円	◎	○	◎	○
	広陵元気号の収支率	6.0% (令和2年度)	↗ 増加 7.0%	◎	◎	◎	◎
	広陵元気号の町民一人当たり負担額	1,451.0円 (令和2年度) ※令和2年度人口 35,059人	↘ 減少 1,444.0円	◎	◎	◎	◎
	広陵元気号の近鉄大和高田駅接続便数	26便 (令和3年度)	→ 維持 26便	◎	○	◎	◎
	広陵元気号に関する認知率	広陵元気号の運行 96.3% バス停の位置 85.4% バス停名 68.9% バスのダイヤ 31.4% バスの運行ルート 47.0% バスで行ける施設 33.2% (平成30年度)	↗ 増加 広陵元気号の運行 100.0% バス停の位置 90.0% バス停名 70.0% バスのダイヤ 40.0% バスの運行ルート 50.0% バスで行ける施設 40.0%	◎	◎	◎	◎
	無関心層の取り込み (各種イベントや政策間連携時 や再編時に無料乗車券を配布)	無料乗車券回収枚数 1,250枚 (令和2年度)	↗ 増加 無料乗車券回収枚数 1,500枚	◎	◎	◎	◎

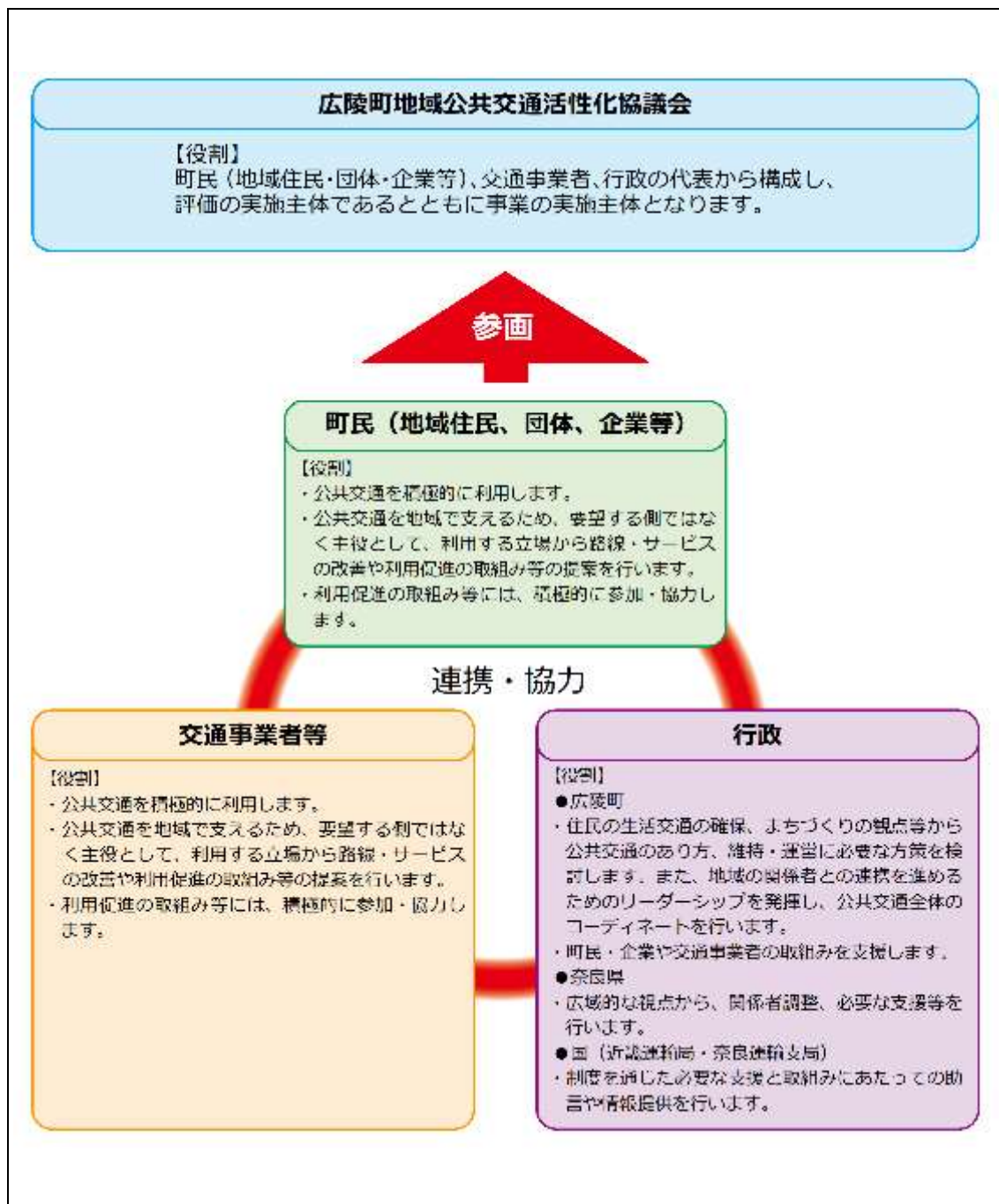
項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
タクシー	タクシーを月1回以上利用する割合	5.2% (令和3年度)	↗ 増加 6.0%	◎	○	○	◎
連携強化	近隣自治体等との連携(乗入・乗継)数(累計)	1 (令和3年度)	↗ 増加 2	◎	◎	◎	◎
	交通事業者との連携・協働による公共交通の活用に向けた啓発活動回数	5回 (令和3年度)	↗ 増加 10回	◎	◎	◎	◎
	公民連携事業数(累計)	0事業 (令和3年度)	↗ 増加 1事業	◎	○	◎	○
	商業施設との連携数(累計)	4事業者 (令和3年度)	↗ 増加 6事業者	◎	○	◎	◎
	商業施設との連携事業数(累計)	1事業 (令和3年度)	↗ 増加 3事業	◎	○	◎	◎
	広陵元気号ポイントカード回収枚数	719枚/年 (令和2年度)	↗ 増加 1,200枚/年	◎	○	◎	◎
	政策間連携事業数(累計)	0事業 (令和2年度)	↗ 増加 2事業	◎	◎	◎	◎
情報発信・啓発	広報紙による公共交通関連記事数(年間)	6回/年 (令和3年度)	→ 維持 6回/年	◎	◎	◎	◎
	情報発信媒体数(累計)	4媒体 (令和3年度)	↗ 増加 6媒体	◎	◎	◎	◎
	経路検索サイトへの登録数(累計)	5サイト (令和3年度)	↗ 増加 7サイト	◎	◎	○	◎
	住民懇談会・ワークショップ等の開催数(年間)	0回/年 (令和3年度)	↗ 増加 2回/年	◎	◎	◎	◎
	公民連携によるICT・デジタル媒体・デジタルコンテンツ等の活用講座数(累計)	0回 (令和3年度)	↗ 増加 5回	◎	○	○	◎
	モビリティ・マネジメントの実施回数	6回/年 (令和3年度)	↗ 増加 10回/年	◎	◎	◎	◎

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略【活用】	弱点強化戦略【改善】	差別化戦略【選択】	防衛戦略【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
その他	町が運営する自家用有償旅客運送を月1回以上利用する割合	0 (令和3年度)	↗ 増加 7.0%	◎	◎	◎	◎
	高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者数(累計)	157件 (令和2年度)	↗ 増加 500件	◎	◎	◎	○

6-3 評価の実施体制

●評価の実施主体

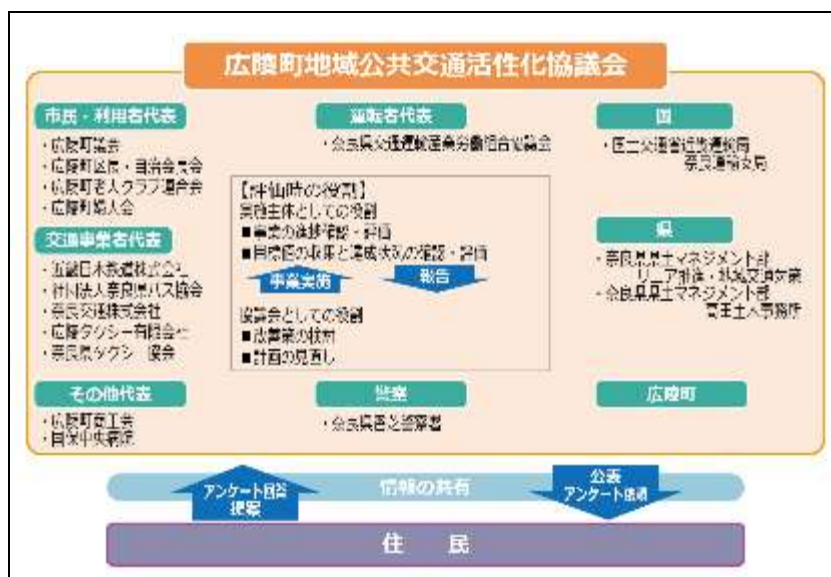
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会が実施主体となります。
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会は、町民（地域住民・団体・企業等）、交通事業者、行政の代表から構成されており、評価の実施主体であるとともに事業の実施主体でもあります。
- ・ 各主体においては、下図に示す役割を果たしながら、事業及び評価を行います。



図：各主体の役割

●事業実施状況及び目標達成状況の評価（年に1回程度実施）

- 各事業の実施状況を毎年度評価します。実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項などについて、事業主体となっているものが、毎年度進捗状況を確認・評価し、協議会に報告したのち、住民に公表します。
- 目標値との比較により、施策の達成状況を実施主体が検証します。アンケートの必要な項目については、中間評価時に検証します。
- 利用状況や目標達成状況を踏まえ、達成状況が順調でないとは判断される場合には、その原因を探り、改善策及び設定指標の妥当性等について、協議会において検討し、事業主体が実施します。必要に応じて地域公共交通ネットワークを見直し、改善を図ります。



図：事業実施状況及び目標達成状況の評価体制

●評価・改善のスケジュール

- 評価・改善は、下記のスケジュールで行います。
- 計画目標については、令和8年度が目標年度ですが、令和6年度に中間の評価・改善を行います。

実施項目	R4年度				R5年度				R6年度				R7年度				R8年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
【Plan】				●				●				●				●				●
地域公共交通計画				必要に応じて見直し				必要に応じて見直し				必要に応じて見直し				必要に応じて見直し				次期計画策定
【Do】	事業の実施																			
【Check】																				
事業・計画の評価				事業進捗評価指標				事業進捗評価指標				計画の中間評価				事業進捗評価指標				計画の最終評価
【Action】																				
事業・計画の改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善

図：評価・改善のスケジュール