

広陵町生活交通ネットワーク計画

骨子（案）

平成26年12月1日

広 陵 町

目 次

序章 策定の背景と位置づけ.....	1
序一 1 背景と目的.....	1
序一 2 上位計画における本計画の位置づけ.....	2
(1) 第4次総合計画（計画期間 平成24年度から平成33年度）.....	2
(2) 都市計画マスタープラン（計画期間 平成25年度から平成34年度）.....	2
第1章 広陵町の現状.....	3
1-1 広陵町の概況.....	3
(1) 広陵町の位置.....	3
(2) 地形.....	3
(3) 沿革.....	3
1-2 人口・世帯の動向.....	4
(1) 総人口・世帯数の推移.....	4
(2) 年齢別人口の推移.....	4
(3) 人口・世帯数の推計.....	5
(4) 人口動態.....	6
(5) 外国人登録者数.....	6
(6) 通勤・通学による流出・流入人口.....	7
1-3 主な施設の状況.....	8
1-4 公共交通の現状.....	9
(1) 鉄道.....	9
(2) 路線バス.....	11
(3) 広陵元気号.....	13
(4) タクシー事業者.....	19
(5) 福祉有償運送事業者.....	19
第2章 実態調査の結果概要.....	20
2-1 住民アンケート調査結果の概要.....	20
(1) 鉄道について.....	20
(2) バス利用について.....	20
(3) タクシー利用について.....	20
(4) 公共交通を利用したい行き先について.....	20
(5) デマンド交通について.....	20
(6) 広陵元気号について.....	20
(7) 今後の公共交通について.....	21
2-2 広陵元気号利用者アンケート調査結果の概要.....	21
(1) 利用者特性と利用目的.....	21
(2) 利用目的と行き先.....	21

(3) 運行サービスの評価	21
(4) 有料化について	21
第3章 課題の整理	22
3-1 公共交通ネットワーク全体からみた課題とバスとの接続強化	22
3-2 路線別の課題	23
第4章 計画の目標と方針	24
4-1 計画の区域	24
4-2 計画期間	24
4-3 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	24
(1) まちづくりの方向性と公共交通の施策方針	24
(2) 地域公共交通の将来像と基本方針	27
(3) 公共交通が担うべき役割	28
4-4 計画の目標	29
4-5 公共交通ネットワーク再構築の方針	30
(1) ネットワーク再構築の基本的な考え方	30
(2) 広陵元気号のルート案	32
第5章 計画に基づいて実施する事業	36
5-1 各主体の役割	36
5-2 事業展開の考え方	37
5-3 実施する事業	37
(1) 広陵元気号の再編	37
(2) 路線バスの維持	37
(3) 交通結節点の整備	37
(4) 地域との協働による利用促進事業（地域協働推進事業）	38
5-4 評価・改善の仕組み	39
(1) 基本的な考え方	39
(2) P D C Aの方法	39

序章 策定の背景と位置づけ

序—1 背景と目的

広陵町の公共交通は、町唯一の鉄道である近鉄田原本線の箸尾駅、バス路線としては、①広陵町の東部を南北に縦断する高田・平端線、②中央部を通過する高田・竹取公園行き、③西部の都市部を走る王寺・五位堂駅行き、五位堂駅・馬見丘陵公園行き、五位堂駅・馬見南2丁目行きがありましたが、このうち、①東部地区を走る唯一の路線である高田・平端線は、利用者の減少によって平成21年2月末で休止となりました。また、これ以前にも、南東部地域の路線バスの廃止により、在来地域の交通弱者及び高齢者の交通手段がなくなり、主にこの路線沿いの地域は集落間が離れているため、目的地まで移動する交通手段の確保が最重要課題となりました。

真美ヶ丘ニュータウン地域についても、路線バスは比較的充実していますが、公共施設の多くが在来地域にあるため、そこまでのアクセス手段が課題となっていました。

こうしたなか、廃止路線やバス運行休止路線地域を中心として、平成21年4月から、コミュニティバス「広陵元気号」の運行を開始しました。当初は、前日までの予約が必要な「予約型乗合自動車」として運行していましたが、平成24年2月には「定時定路線運行」に変更しました。平成25年2月には運行ルート、ダイヤ、車両の見直しを行いました。その後も更なる利便性の向上を望む声が多く寄せられています。

また、路線バスについても、町内と大和高田駅を結ぶ②路線の利用者が減少し、維持が困難であるという状況を受け、平成26年10月からは赤字部分を関係市町で負担することで、運行を維持しています。

このような状況を踏まえ、公共交通におけるサービス水準の向上、有料化による持続可能な公共交通の確保、路線バスとの連携による新公共交通システムの構築を本町における喫緊の課題と捉え、広陵町地域公共交通活性化協議会において、住民・行政・交通事業者・関係機関など地域が一体となって生活交通ネットワーク計画を策定するものです。

序—2 上位計画における本計画の位置づけ

(1) 第4次総合計画（計画期間 平成24年度から平成33年度）

●目指す将来像

「人にやさしい、人がやさしい、元気なまち・広陵町」

●施策の方針

- ・公共交通機関については、町内における交通手段の充実要望を踏まえ、路線バスや公共交通（広陵元気号）のあり方の見直し等を含めた新たなバス交通体系の構築・充実を図ります。

●前期基本計画（計画期間 平成24年度から平成28年度）

《新たなバス交通体系の構築・充実》

- ・地域公共交通活性化協議会の協議や計画等に基づき、路線バスや広陵元気号のあり方の見直し等を含めた新たなバス交通体系の構築を図るとともに、その検証・評価を行いながら、運行体制の充実を段階的に進めていきます。

成果指標（ベンチマーク）

指標	単位	平成22年度 (実績)	平成28年度 (目標)
公共交通利用者数	人	2,038	10,000
路線バスの状況に関する町民の満足度	%	12.7	15.0
地域公共交通の状況に関する町民の満足度	%	7.7	15.0

(2) 都市計画マスタープラン（計画期間 平成25年度から平成34年度）

●利便性の高い総合的な交通システムの構築

近鉄田原本線については、輸送力の増強を関係機関に働きかけ、箸尾駅における利便性の向上に努めます。また、町内の各拠点、集落や市街地等の住宅地、馬見丘陵等の自然環境等の連携を強化する交通機関の確保や、駐車場等の交通施設の整備するとともに、高齢者や障がい者など交通弱者の移動手段の確保など、利便性の高い総合的な交通システムの構築に努めます。

- 交通利便性の向上
- 公共交通機関の充実
- 交通弱者に対応した新たな交通手段の検討

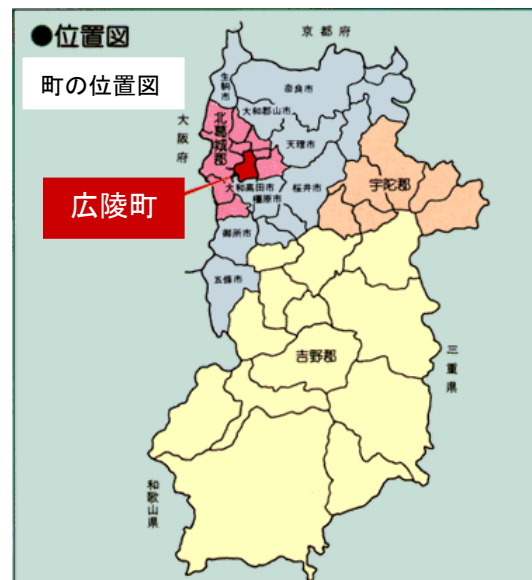
第1章 広陵町の現状

1-1 広陵町の概況

(1) 広陵町の位置

本町は、大和平野の中西部に位置し、南を香芝市、大和高田市、橿原市、その他を北葛城郡河合町、上牧町、磯城郡三宅町、田原本町とそれぞれ接しています。

奈良県の中心都市である奈良市へ直線距離約 20km、近畿圏の中核都市である大阪市へは、約 30km の距離にあります。



(2) 地形

町域は、南北最長 5.5km、東西最長 4.5km におよび、行政面積は 16.33 k² のほぼ平坦な地形であり、一級河川の高田川と葛城川に囲まれ、箸尾駅を中心として発展してきた北部地域、地元の靴下産業が息づく西部地域、のどかな田園風景が広がる東部地域、閑静な住宅街が広がる真美ヶ丘地域と大きく 4 つに分かれています。

(3) 沿革

本町の歴史はきわめて古く、馬見丘陵一帯では 3,000 年程前から人々が集落を形成していたことが知られており、2,000 年程前の弥生時代からは弥生式土器をはじめ、多くの遺物が百済遺跡およびその周辺などで発見されています。

以後、農耕を中心とした村落が発展、村々の対立が起こるなか、大和朝廷の国家統一の頃には豪族葛城氏が台頭し、そのもとで奈良時代の繁栄をとげていました。

戦国時代の終焉とともに、租税制度が厳しくなったこともあり、本町は大和木綿、なたね、たばこ、茶等の自然条件を活かした特産品の生産により栄え、南郷池の築造など大規模な農業用水の確保・整備が行われました。

明治後半からは、靴下・織布等の製造が栄えはじめ、大正 7 年には町北部に大和鉄道（現・近畿日本鉄道）が敷設され、箸尾駅が設けられました。

昭和 30 年、馬見町・瀬南村・百済村が合併し、広陵町を発足。翌昭和 31 年、箸尾町の編入（一部は大和高田市に編入）により、現在の広陵町となりました。以後靴下・織布などを地場産業として、また「夏秋なす」等の特産品を持つ農業のさかんな町として栄えてきました。一方、大都市圏からの市街化の波により、昭和 49 年から真美ヶ丘ニュータウンの開発を進めるなど、住宅都市としての一面も持つようになっています。

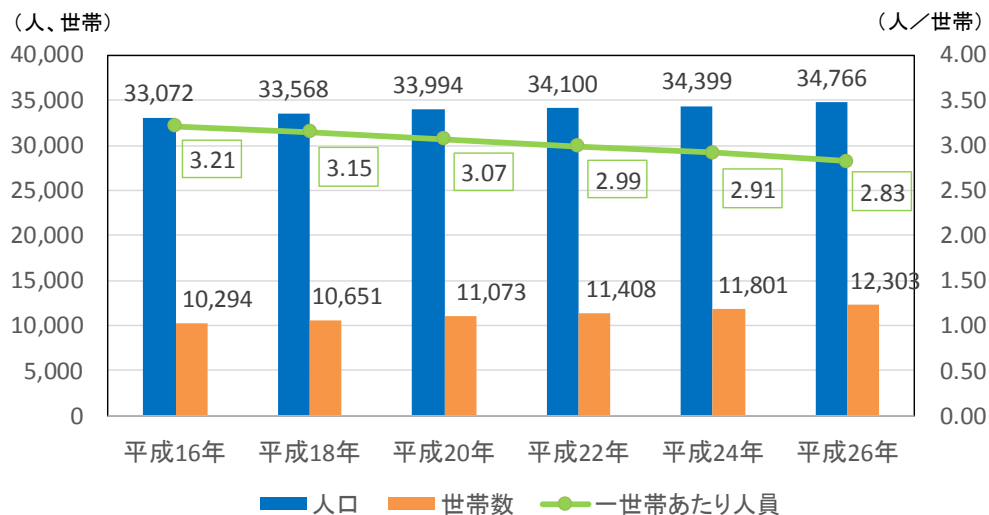
1-2 人口・世帯の動向

(1) 総人口・世帯数の推移

住民基本台帳（各年 8 月末）によると、平成 26 年における人口は 34,766 人、世帯数は 12,303 世帯、一世帯あたり人員は 2.83 人となっています。

人口および世帯数は、年々増加の状態が続き、奈良県のなかで最も人口が多い町となっています。（平成 26 年 9 月 1 日現在）。

図. 人口・世帯数の推移



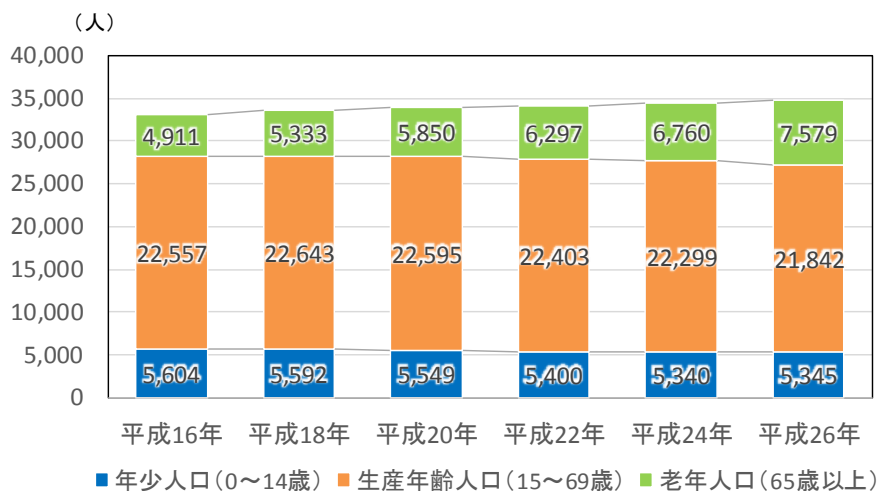
資料：住民基本台帳

(2) 年齢別人口の推移

住民基本台帳（各年 8 月末）によると、平成 26 年における年少人口は 5,345 人（15.4%）、生産年齢人口は 21,842 人（62.8%）、老年人口は 7,579 人（21.8%）となっています。

構成比で見ると、年少人口と生産年齢人口は減少傾向、老年人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進行しています。

図. 年齢3区分別人口の推移



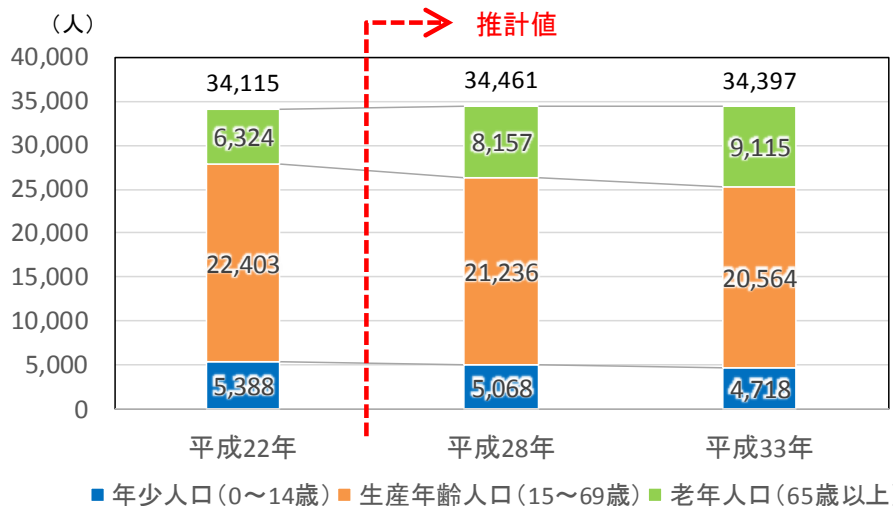
資料：住民基本台帳

(3) 人口・世帯数の推計

人口推計によると、総人口は平成 28 年までは増加し、その後、平成 33 年には減少しています。年少人口および生産年齢人口は、平成 22 年より減少していますが、老年人口は大幅に増加しています。平成 33 年の老年人口は、9,115 人（44.3%）となっています。

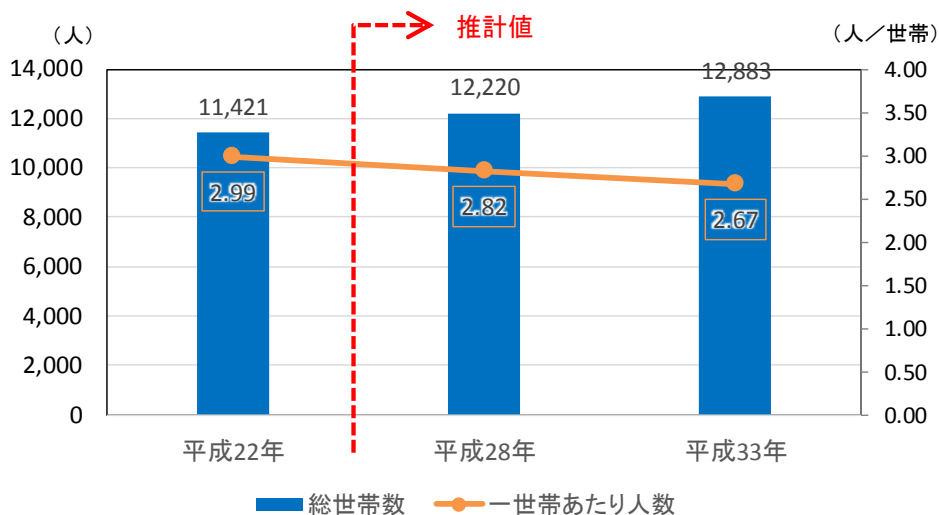
世帯数は、平成 33 年まで増加していく見込みですが、一世帯あたり人数は減少しています。

図. 総人口・年齢3区分別人口の推計



資料：第4次広陵町総合計画（町調査人口）

図. 世帯数の推計



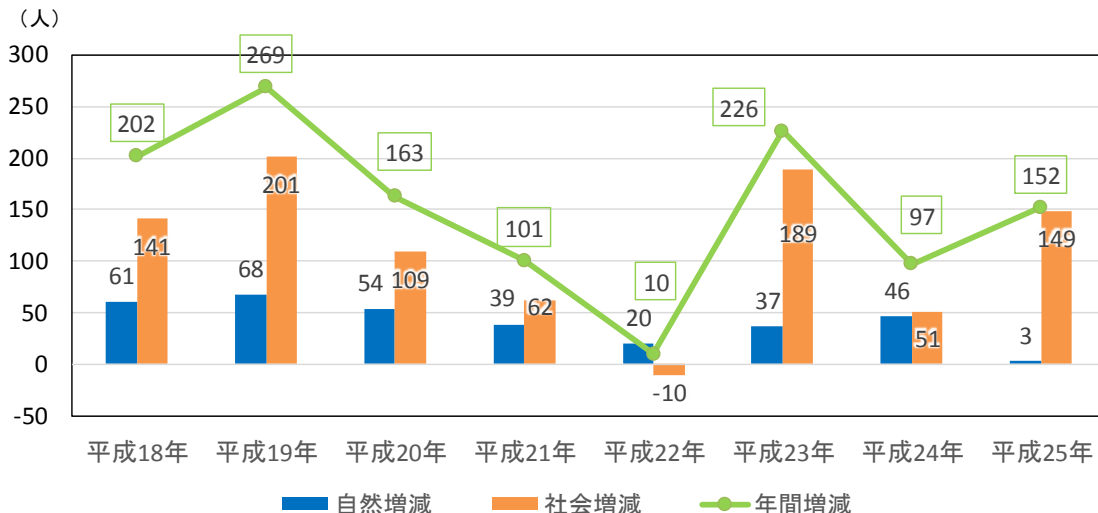
資料：第4次広陵町総合計画（町調査人口）

(4) 人口動態

自然動態は、平成 22 年以外は出生数が死亡者数を上回っています。

社会動態は、各年とも転入が転出を上回る状況が見られ、平成 25 年には約 150 人規模の増加が見られます。

図. 人口動態（各年 10 月 1 日時点）

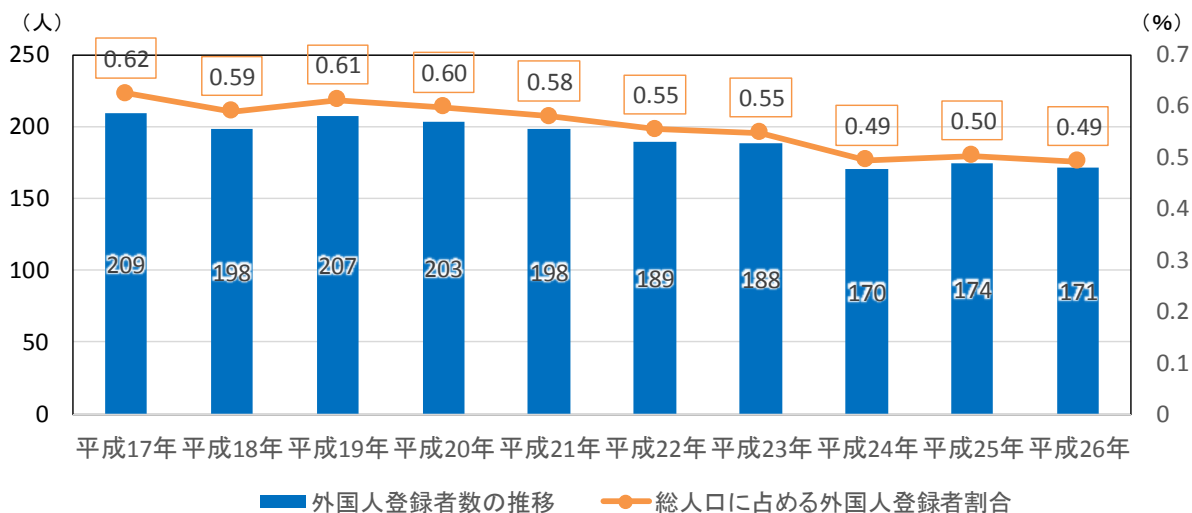


資料：奈良県統計課

(5) 外国人登録者数

外国人登録者数は近年減少傾向にあり、平成 26 年 8 月末時点で 171 人、総人口に占める割合は 0.49%となっています。

図. 外国人登録者数の推移



資料：広陵町統計資料

(6) 通勤・通学による流出・流入人口

国勢調査によると、平成 22 年における流出人口は 12,326 人、流入人口は 5,603 人で、6,723 人の流出超過になっています。

市町別にみると、大阪市、香芝市、橿原市、大和高田市などへの流動人口が多くなっています。

表. 流出流入人口（15 歳以上通勤・通学者の計）

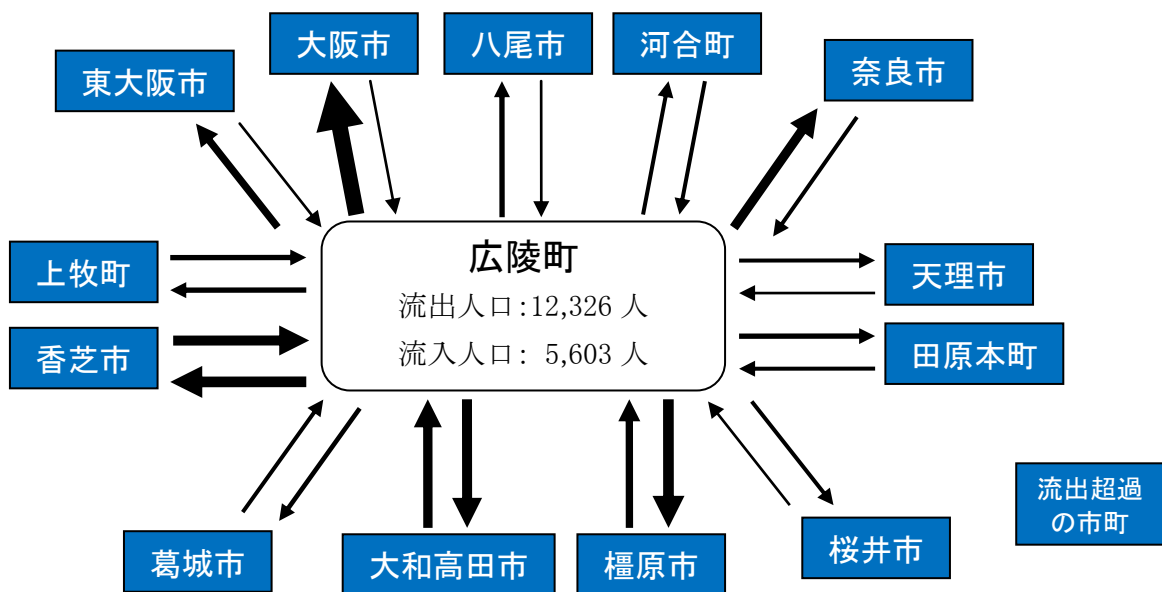
	流出人口	流入人口	昼夜間人口比率
	総数	総数	
平成12年	11,150	4,324	0.78
平成17年	11,850	4,925	0.79
平成22年	12,326	5,603	0.81

平成22年

上位 10 位市町	流出人口	上位 10 位市町	流入人口
大阪市	2,854	香芝市	886
香芝市	914	大和高田市	834
橿原市	909	橿原市	548
大和高田市	880	奈良市	272
奈良市	757	上牧町	266
大和郡山市	557	田原本町	233
東大阪市	452	葛城市	221
田原本町	332	河合町	206
八尾市	300	桜井市	170
上牧町	279	大和郡山市	166

資料：国勢調査

図. 市町別流出流入の状況（15 歳以上通勤・通学者）《平成 22 年》



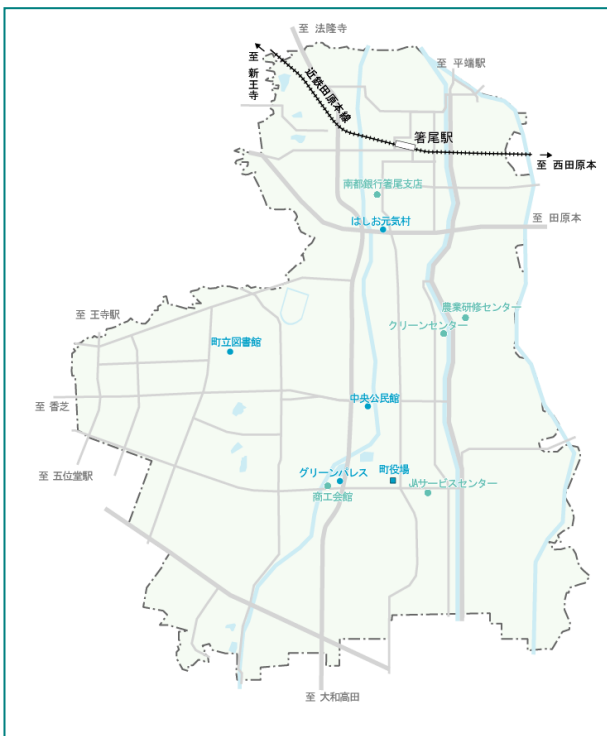
資料：国勢調査

1-3 主な施設の状況

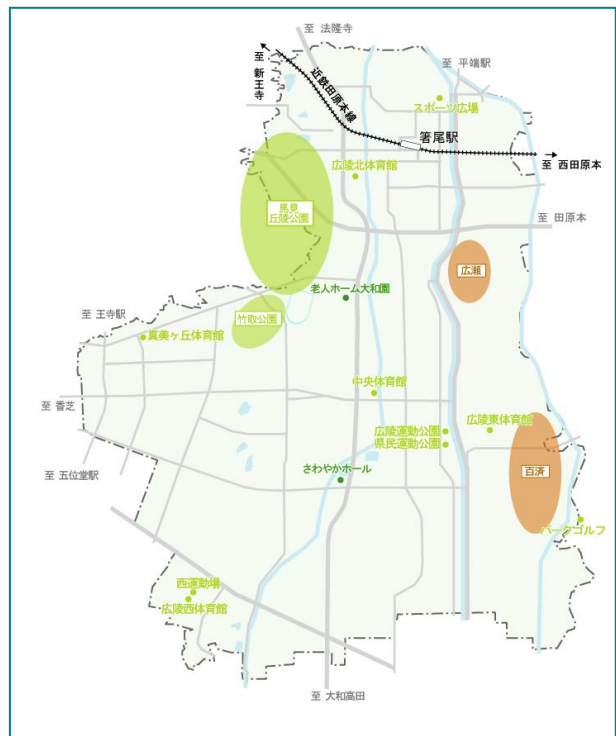
本町の主な施設として、町役場、公民館、図書館、町民活動拠点施設、福祉・高齢者施設、文化・スポーツ施設、小中学校、学習等供用施設、主要業務施設、主要商業施設の状況をみると、幹線道路沿いに多く施設が立地しています。

図. 町内の主な施設

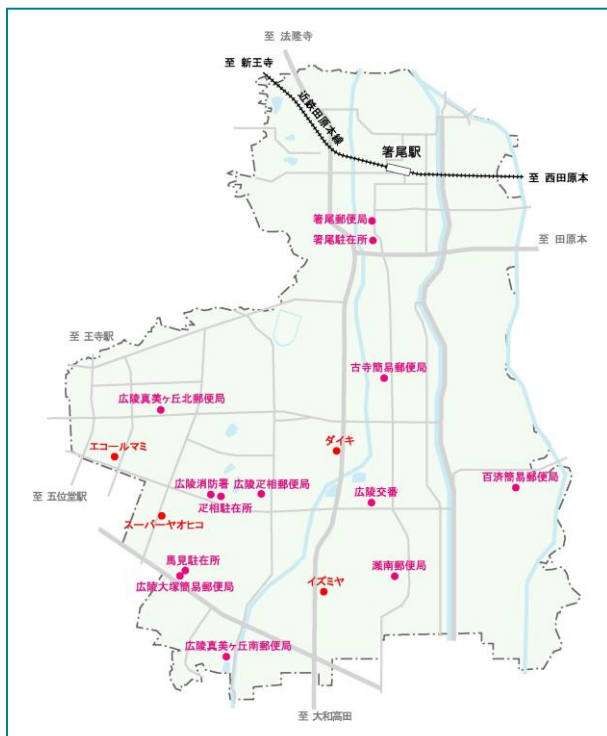
役場・公民館・町民活動拠点施設・主要業務施設等



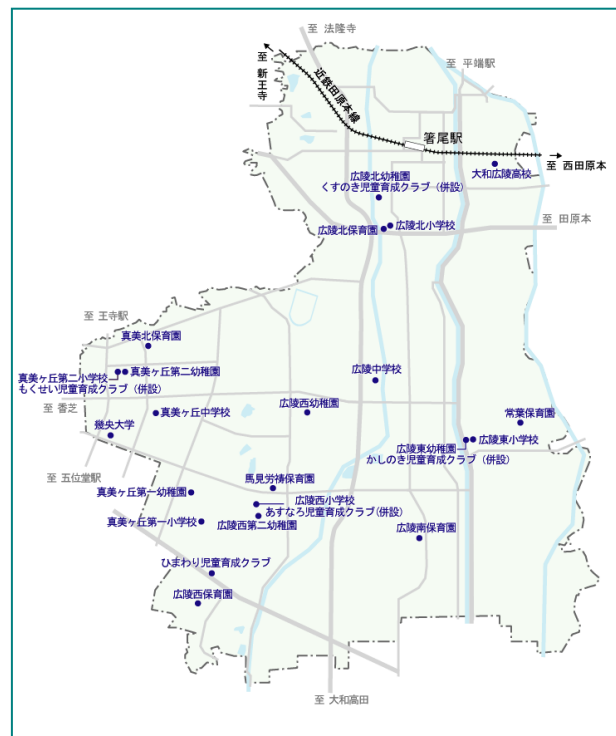
文化・スポーツ・福祉・高齢者施設



交番・消防署・郵便局・主要商業施設



小中学校・学習等供用施設



1-4 公共交通の現状

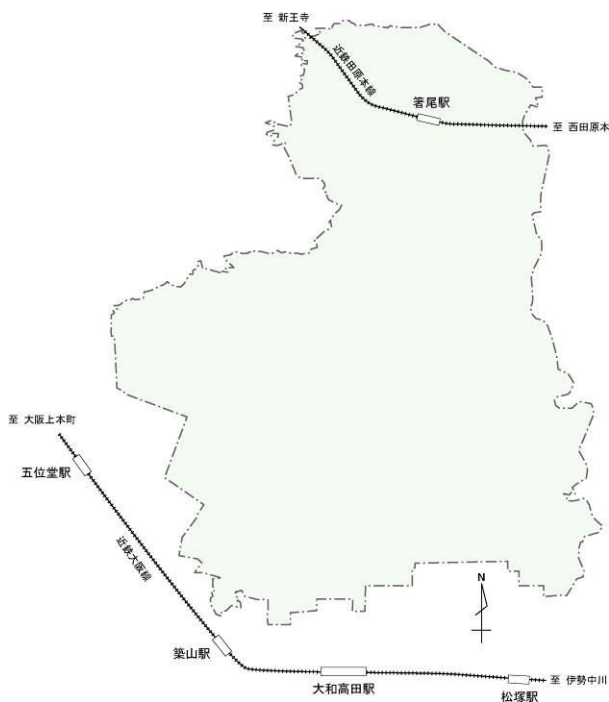
(1) 鉄道

北部地域に近鉄田原本線が通っており、町内には箸尾駅の1駅が設置されています。

田原本線は上下それぞれ1日64本の電車が運行され、箸尾～西田原本を7分、箸尾～新王寺を15分で結んでいます。

箸尾駅周辺を除き、市街地・集落の大半が駅から1km以上離れており、広陵町は鉄道不便地域であるといえます。

図. 町内の鉄道

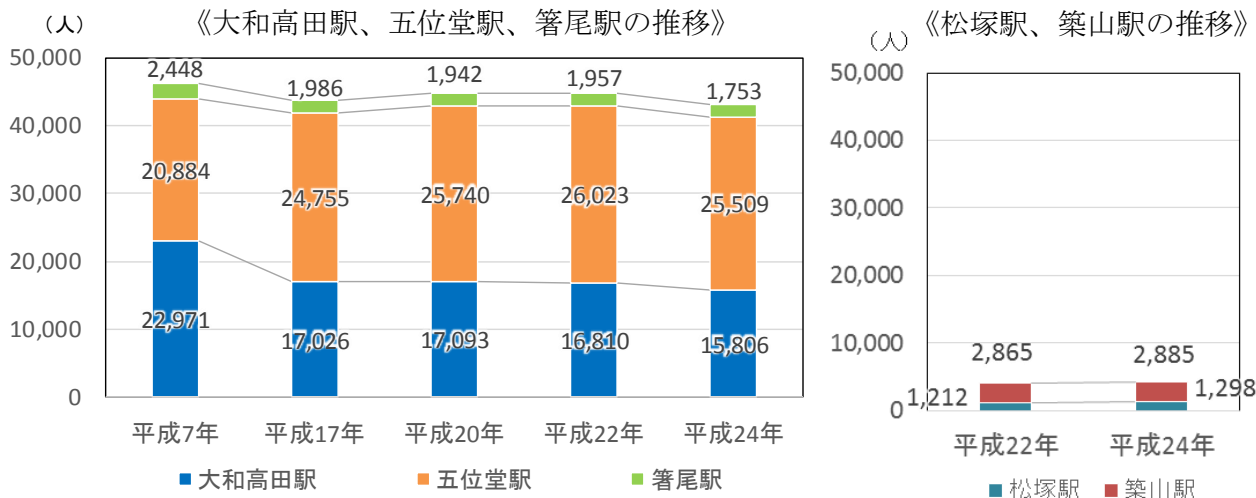


① 乗降客数

鉄道の乗降客数は、町内の箸尾駅で平成24年は1,753人となっています。その他、町内から町外へのアクセスとして利用の多い五位堂駅と大和高田駅の乗降客数を見てみると、五位堂駅で25,509人、大和高田駅で15,806人となっています。

また平成22年との比較では、箸尾駅で204人、五位堂駅で514人、大和高田駅で1,004人減少しています。

図. 近鉄駅別乗降客の推移



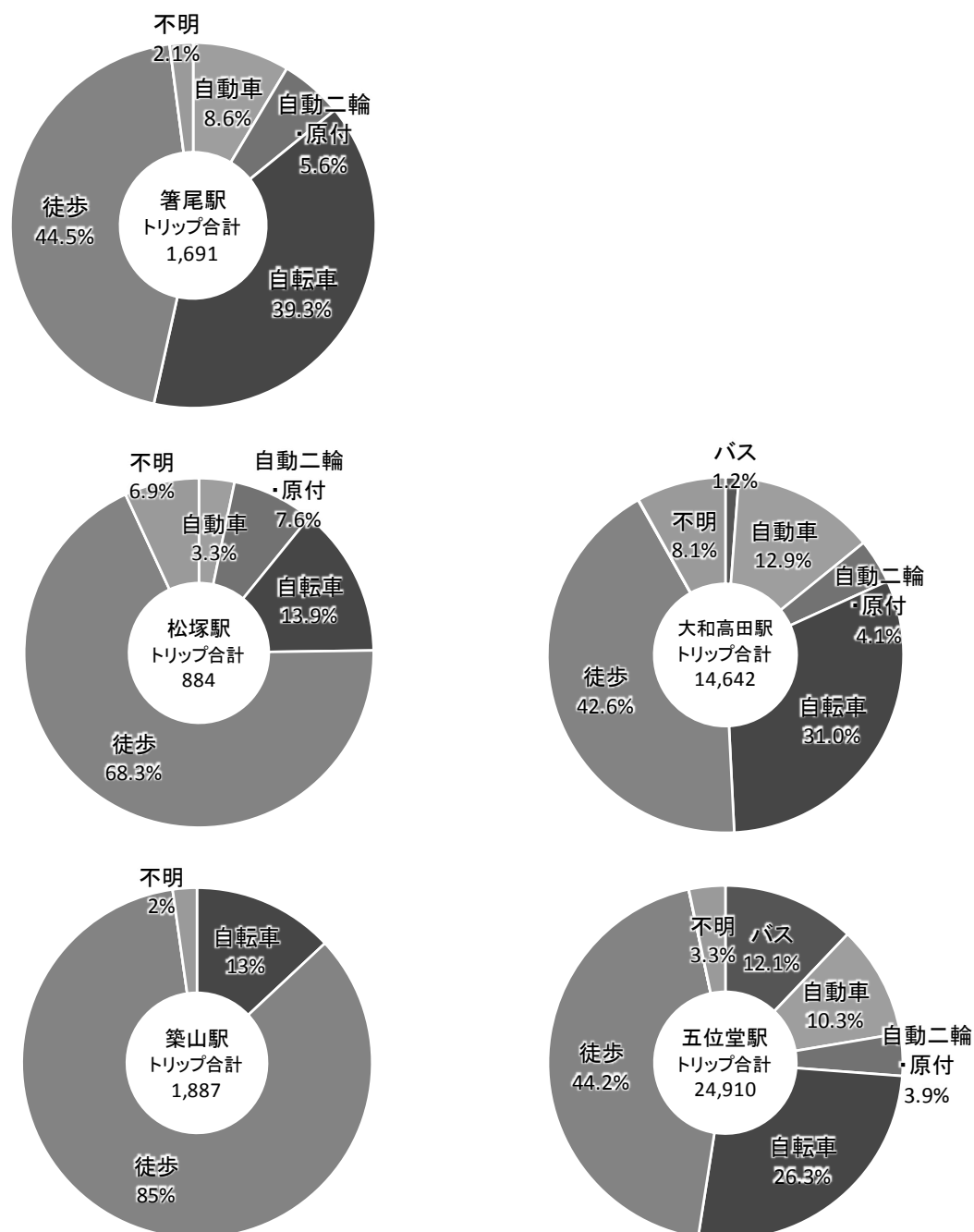
資料：近畿日本鉄道(株)

② 駅端末交通手段

町内箸尾駅での端末交通手段をみると、『徒歩』が44.5%と最も多く、次いで『自転車』39.3%、『自動車』8.6%となっています。

近隣駅を見ると大和高田駅は、『徒歩』が42.6%と最も多く、次いで『自転車』31.0%となっています。また五位堂駅では、『徒歩』が44.2%と最も多く、次いで『自転車』26.3%、『バス』12.1%となっています。松塚駅と築山駅では、『徒歩』『自転車』の割合が高くなっています。

図. 近鉄駅別端末交通手段（平日：乗降合計）



出典：平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査

(2) 路線バス

広陵町を通るバス路線は主に真美ヶ丘ニュータウンを中心に運行されています。

また五位堂駅や王寺駅、近鉄大和高田駅といった近隣市町へのアクセスとしても運行されています。

図. 広陵町内 奈良交通バス路線図

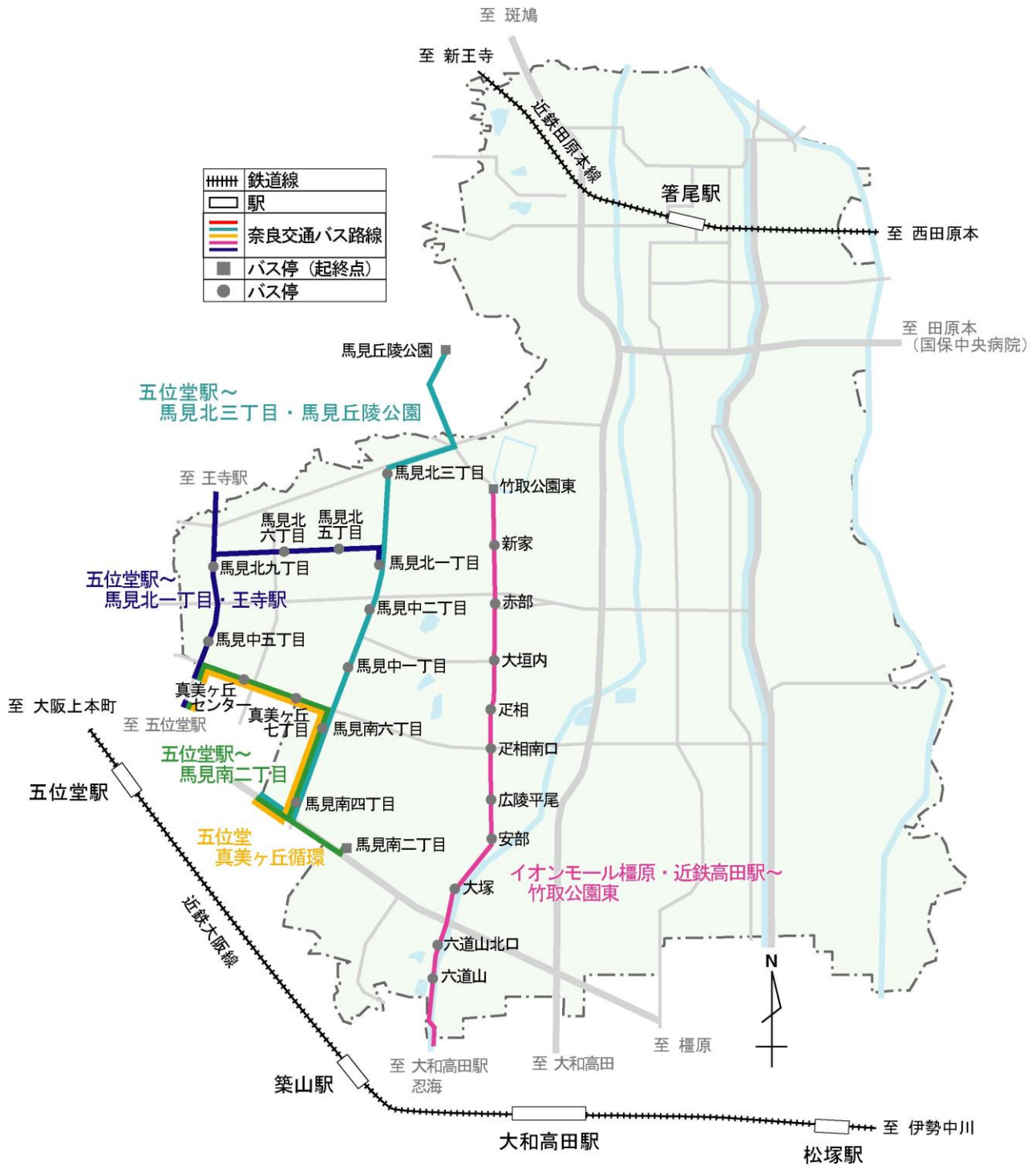


表. 広陵町内 バス路線の状況と運行本数

路線		一日当たり運行本数		
		平日	土曜	日曜祝日
近鉄高田駅～竹取公園東	竹取公園東行き	19本	15本	15本
イオンモール橿原～竹取公園東	近鉄高田駅方面行き	21本	20本	20本
五位堂駅～王寺駅(上牧町役場経由、アピタ西大和・桜ヶ丘経由)	王寺駅行き	34本	30本	27本
	五位堂駅行き	33本	29本	27本
五位堂駅～馬見北一丁目(馬見北六丁目経由)	馬見北一丁目行き	44本	39本	37本
	五位堂駅行き	43本	38本	33本
五位堂駅～馬見北三丁目・馬見丘陵公園	馬見北三丁目行き・馬見丘陵公園行き	42本	32本	30本
	五位堂駅行き	42本	34本	25本
五位堂駅～馬見南二丁目(真美ヶ丘センター経由)	馬見南二丁目行き	38本	39本	36本
	五位堂駅行き	33本	40本	37本
五位堂駅～馬見南二丁目(真美ヶ丘東小学校経由)	馬見南二丁目行き	4本	—	—
	五位堂駅行き	8本	—	—
五位堂真美ヶ丘循環		10本	—	—

資料: 奈良交通ホームページ(平成26年10月1日現在)

(3) 広陵元気号

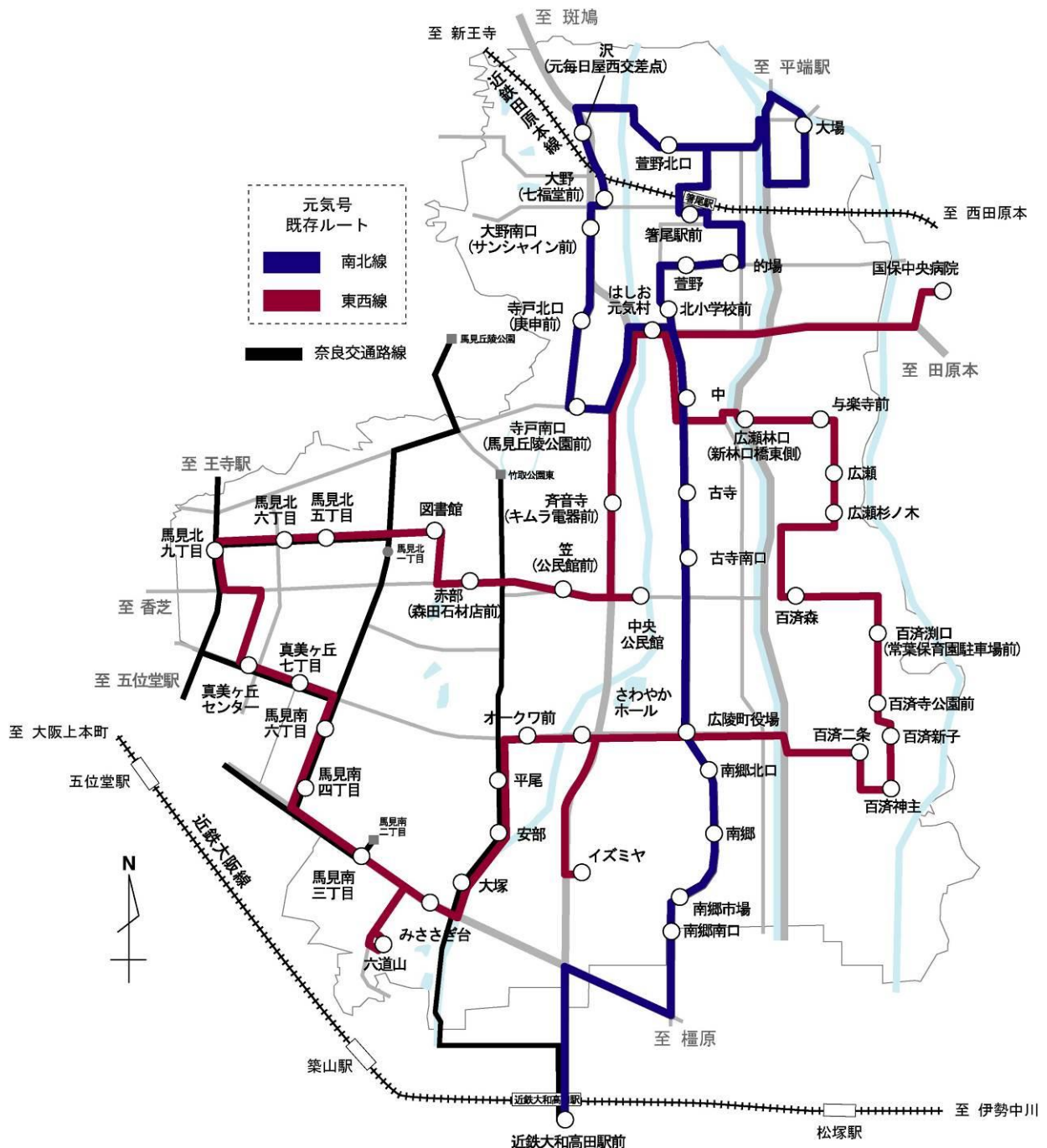
① 運行ルート

本町では、路線バスの一部撤退を受けて、平成 21 年 4 月 16 日よりバス運行休止路線地域を対象に広陵町直営による予約型乗合自動車「広陵元気号」を試行運行しました。

その後、平成 24 年 2 月に運行方式を定時定路線運行に変更し、更に平成 25 年 2 月に、運行内容（路線・ダイヤ・車両等）の見直しを行いました。

現在、近鉄大和高田駅前～広陵町役場～大場などを通る南北線、広陵町役場～真美ヶ丘センター～国保中央病院などを通る東西線の 2 路線で運行しています。

図. 広陵元気号 路線図



②利用者数

利用者数の推移について、「予約型乗合自動車」での運行から「定時定路線運行」に変更した後は、利用者数が6倍以上に伸びています。また、平成25年2月の見直し後の平成25年度の利用者数は、平成24年度から3割以上増加した22,618人となっています。

表. 広陵元気号の変遷

年度	概要
平成21年度	平成21年4月16日、「予約型乗合自動車」として運行 平成22年2月、委託運行に切り替え
平成22年度	—
平成23年度	平成24年2月、運行方式を「定時定路線運行」に変更
平成24年度	平成25年2月、運行内容（路線・ダイヤ・車両等）を見直し
平成25年度	—

図. 広陵元気号 利用者数の推移

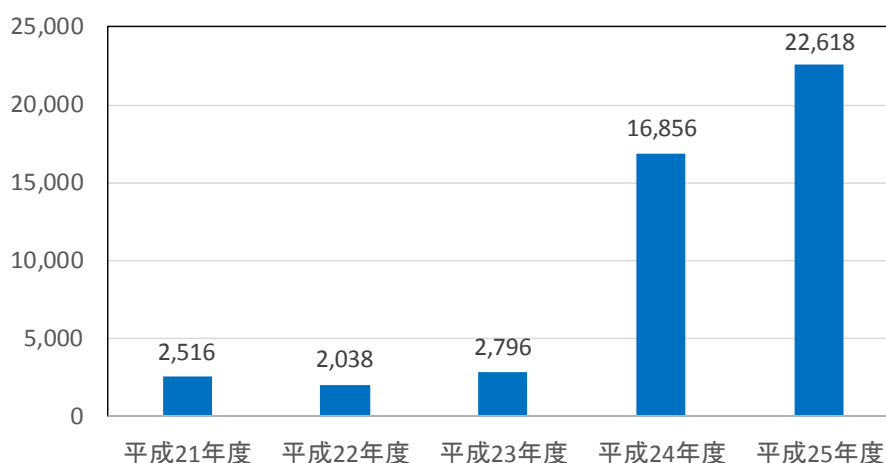
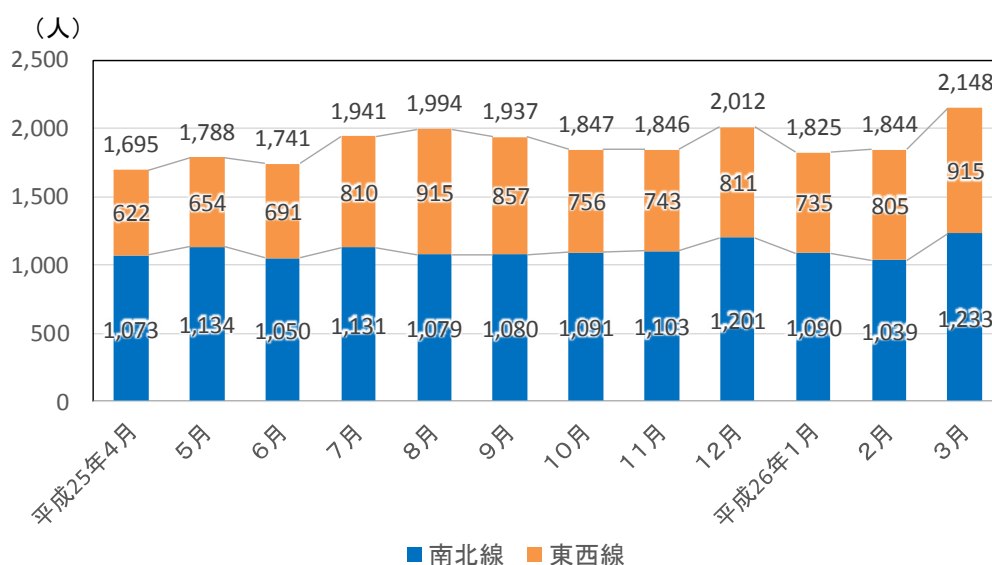


図. 広陵元気号 月別利用者数《平成25年》



③利用者の特性

表. 広陵元気号の路線ごとの特徴

路線	1便あたり日 平均利用者数	利用者数の特徴
南北線 (北校区左回り)	5.8 人	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄大和高田駅バス停での利用者がもっとも多く、町内では、はしお元気村バス停での利用者が最も多い。 ・特に3便の利用者が多い。
南北線 (北校区右回り)	6.4 人	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄大和高田駅バス停での利用者がもっとも多く、町内では、はしお元気村バス停での利用者が最も多い。 ・他路線に比べて利用者が多く、特に2便の利用者が多い。
東西線 (左回り)	4.3 人	<ul style="list-style-type: none"> ・真美ヶ丘センターバス停での利用者がもっとも多い。 ・2便の利用者が多く、1便の利用者が少ない。
東西線 (右回り)	4.2 人	<ul style="list-style-type: none"> ・真美ヶ丘センターバス停での利用者がもっとも多い。 ・2便の利用者が多く、3便の利用者が少ない。

※便平均利用者数は、平成 25 年度の月平均

図. 広陵元気号 バス停別乗降客数《平成 25 年》 南北線（北校区左回り）

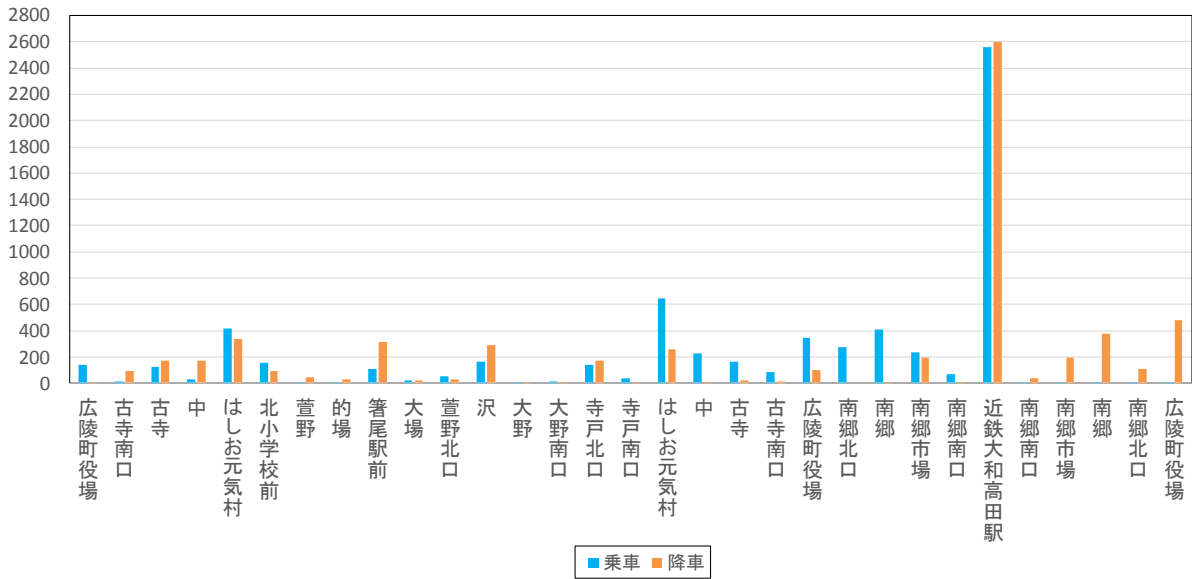


図. 広陵元気号 バス停別乗降客数《平成 25 年》 南北線（北校区右回り）

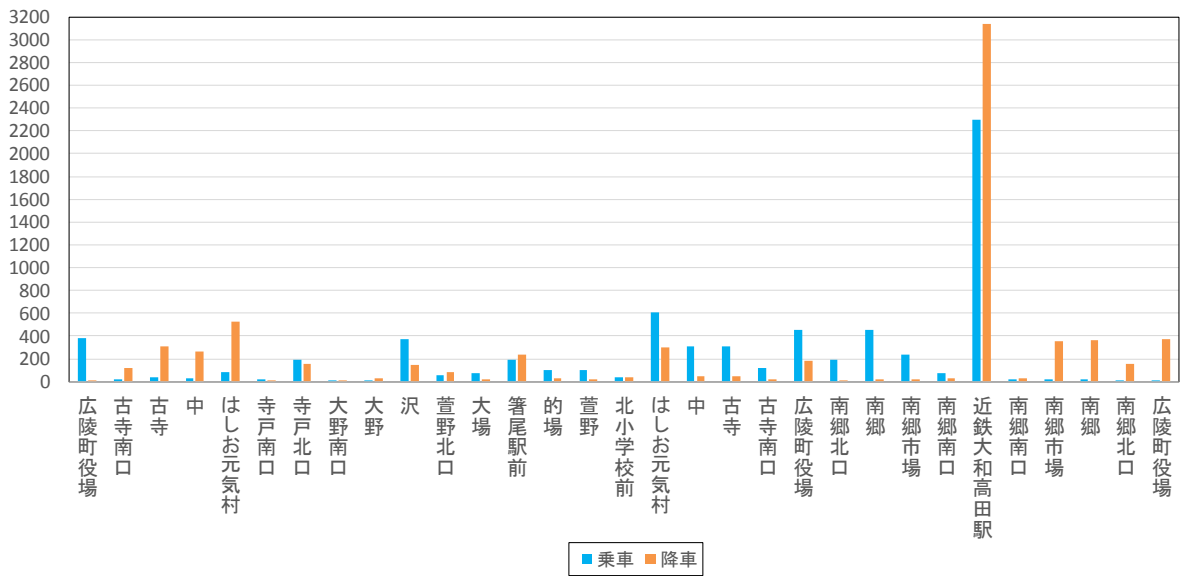


図. 広陵元気号 バス停別乗降客数《平成 25 年》 東西線（左回り）

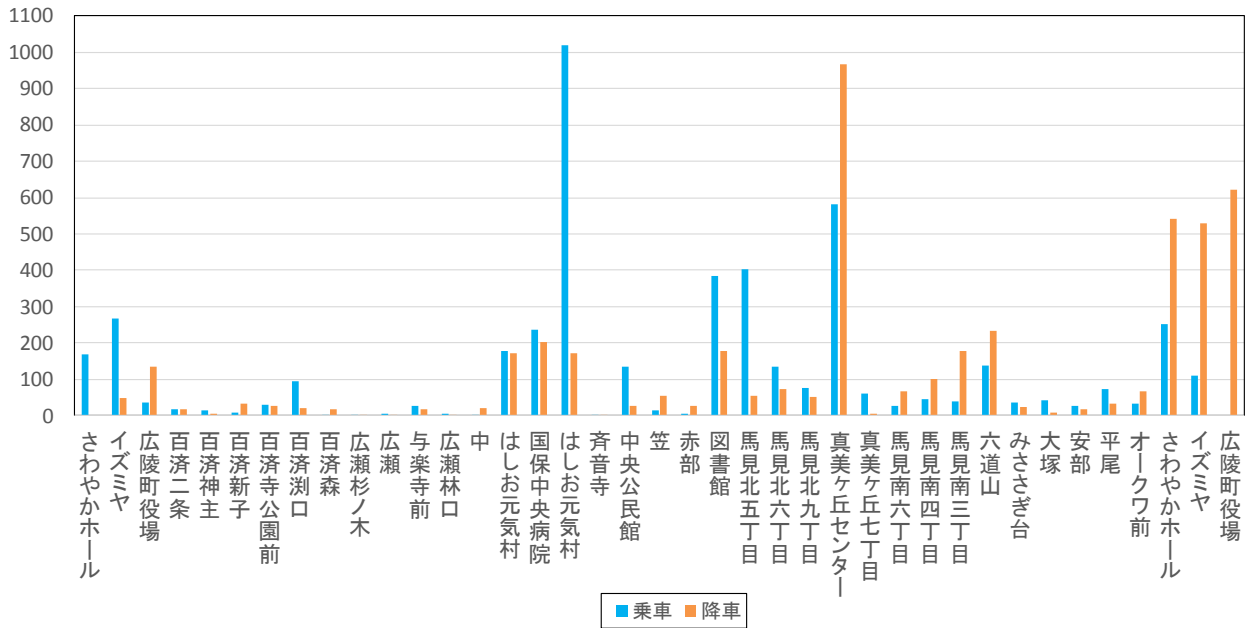


図. 広陵元気号 バス停別乗降客数《平成 25 年》 東西線（右回り）

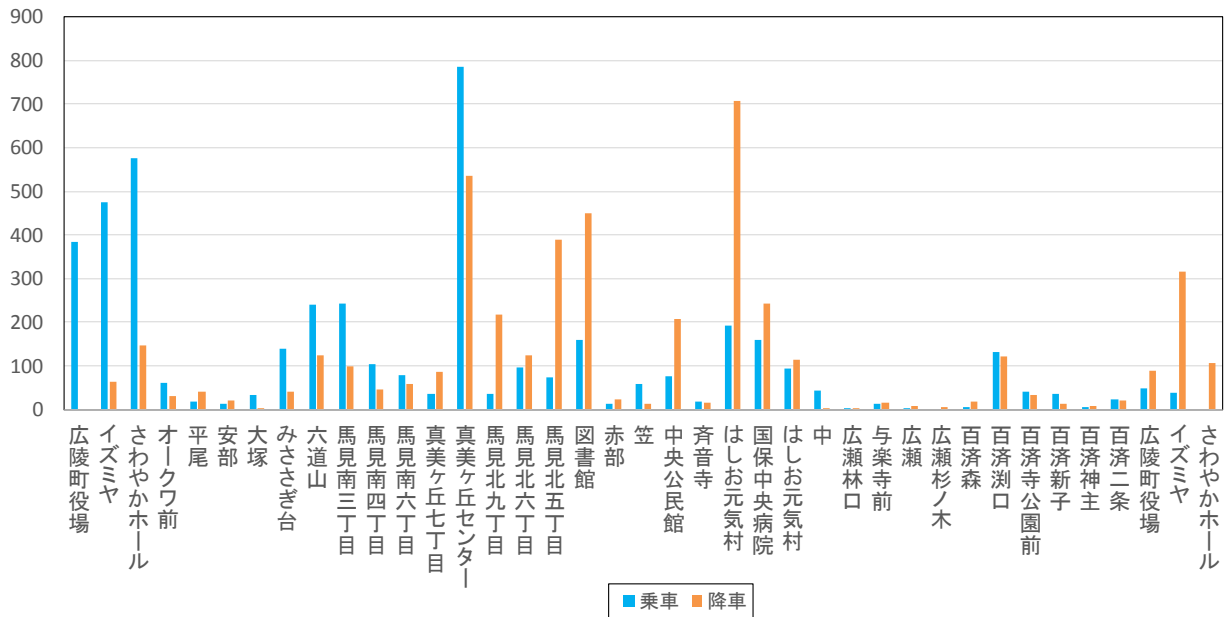


表. 広陵元気号 便別乗降客数《平成 25 年》

路線	南北線						東西線					
	北校区左回り			北校区右回り			左回り			右回り		
便	1便	3便	5便	2便	4便	6便	1便	2便	3便	1便	2便	3便
乗車客数・ 降車客数 の合計	3,213	5,182	4,301	5,858	4,681	3,373	1,278	5,062	3,170	2,812	4,952	1,354
年間合計	12,696			13,912			9,510			9,118		

表. 広陵元気号の費用負担実績

平成 25 年度実績						
①年間運行 経費 (千円) ※1	②運賃収入 (千円) 無償運行	③=①-② 年間 町負担額 (千円)	④年間利用 者数 (人)	⑤=①÷④ 利用者一人 あたり経費 (円/人)	⑥町人口 (人)	⑦=③÷⑥ 町民一人あ たり負担額 (円/人)
18,400,339	0	18,400,339	22,618	814	34,753	529

※1 運行経費:運行委託料、需用費(消耗品費:タイヤチェーン等、燃料費、修繕費:タイヤ及びバッテリー交換)、車両リース代

(4) タクシー事業者

本町は、タクシーの営業区域では西大和交通圏（北葛城郡、磯城郡、香芝市、葛城市）に属しており、圏内に登録されているタクシー事業者は14事業者です。

表. 西大和交通圏内タクシー事業者

事業者	所在地	保有台数
株式会社愛和	北葛城郡	5
王寺タクシー株式会社	北葛城郡	19
志都美タクシー株式会社	北葛城郡	5
新大和交通株式会社	北葛城郡	11
西和タクシー有限会社	北葛城郡	9
中和交通株式会社	大和高田市	13
広陵タクシー有限会社	大和高田市	3
井村輸送株式会社	香芝市	8
株式会社協和交通	香芝市	7
田原本タクシー株式会社	磯城郡	5
西村タクシー有限会社	磯城郡	8
ひまわりタクシー株式会社	磯城郡	21
有限会社富士	磯城郡	8
三宅交通	磯城郡	4

資料:一般社団法人 奈良県タクシー協会(平成26年10月現在)

(5) 福祉有償運送事業者

本町で利用できる福祉有償運送事業者は3事業者です。

表. 中和地区福祉有償運送事業者

事業者	所在地	町内会員数
特定非営利活動法人 総合福祉介護支援センターあい・I	大和高田市	2人
社会福祉法人 鳳雛会	香芝市	3人
社会福祉法人 ひまわり	磯城郡三宅町	9人

資料:中和地区福祉有償運送共同運営協議会(平成26年10月現在)

第2章 実態調査の結果概要

2-1 住民アンケート調査結果の概要

(1) 鉄道について

鉄道を日常的に利用しているのは約24%であり、10歳代、20歳代に多く、利用駅は最寄りの駅が多くなっています。

鉄道を利用していない人のうち、鉄道駅までのバスが便利になったら利用するという人が約35%もあります。鉄道利用促進のためには、バスの鉄道駅接続が重要な要素となります。

(2) バス利用について

①利用状況

バスを日常的に利用している人は約9%ですが、時々あるいは天候の悪いとき等に利用する人を含めると約43%にもなり、利用率はかなり高いといえます。ただし、路線バスが運行している真美ヶ丘地区の利用率の高さに比べ、広陵元気号しか運行していない東・北地区では利用する人は12~24%と少なくなっています。

②有料化

バスを利用している人のうち、広陵元気号が有料になっても利用する人は、利用しない人の1.7倍となっており、有料化に対して一定の理解は得られていると思われます。

③利用促進

バスの利用促進のためには、運行本数の増便、運賃の低廉化、バス停までの距離を改善する必要があります。

(3) タクシー利用について

日常的あるいはときどき利用する人は約19%で、主に、大和高田駅、五位堂駅、町内の診療所・病院へのアクセスとして利用されています。

70歳以上では利用率が30%程度と高く、高齢者の重要な交通手段になっています。

(4) 公共交通を利用したい行き先について

鉄道駅（大和高田駅、五位堂駅、箸尾駅）、公共施設（さわやかホール、中央公民館、図書館）、病院、スーパーとなっています。病院は、町内の診療所・病院が多く、次いで国保中央病院となっています。

(5) デマンド交通について

デマンド交通の利用意向は約15%で、70歳以上の高齢者では約20%程度とやや高くなりますが、利用しない人が全体で約46%、高齢者でもほぼ同様であり、利用意向はあまり高くないといえます。

(6) 広陵元気号について

広陵元気号が運行されていることは、約83%の人が知っています。利用したことがあるのは約8%ですが、70歳以上になると約15%程度と高くなり、高齢者の重要な交通手段になっています。

利用したことがない理由で多いのは、「行きたい場所に運行していない」「時間がかかる」「行きたい時間に運行がない」であり、利用促進のためには、ルート、運行本数の改善が必要です。また、「バスの乗降がづらい」という回答も多く、バリアフリーへの配慮が必要で

す。

(7) 今後の公共交通について

公共交通の運行を維持あるいは充実すべきという意見は約 63%、サービスの縮小・廃止は約 15%であり、今後も維持・充実することが期待されています。

2-2 広陵元気号利用者アンケート調査結果の概要

(1) 利用者特性と利用目的

女性の高齢者の利用が多く（60 歳以上が約 64%）なっています。

(2) 利用目的と行き先

10 歳代・20 歳代では通学・遊び・公共施設利用、40 歳以上では買い物が多くなっています。

行き先で最も多いのは、大和高田駅（約 50%）、エコール・マミ（約 22%）となっています。

(3) 運行サービスの評価

運行本数、行き先は便利あるいは普通という人が半数以上を占めており、一定程度満足されていますが、運行本数については、少ないという人が約 33%あり、10 時台を中心に増便要望があります。

(4) 有料化について

有料になっても利用したい人が約 62%、有料になったら利用しない人は約 22%であり、有料化については一定の理解が得られているといえます。その場合の料金は、ほぼ全員が 100 円以上であり、そのうち 100 円が最も多く（回答者の約 65%）、ついで 200 円となっています。

第3章 課題の整理

上記の調査結果の分析をもとに、課題を以下のように整理します。

3-1 公共交通ネットワーク全体からみた課題

① 公共交通の機能充実

第4次総合計画策定時の住民アンケート調査では、本町の環境に関して不満の最も大きい項目が「路線バスの状況」であり、バス交通の運行改善が要望されています。

路線バスは、五位堂駅と大和高田駅へのアクセス交通として機能していますが、運行本数の増便、運賃の低廉化、バス停までの距離の改善に対する要望が多くなっています。

広陵元気号は町内の施設アクセス及び東部・北部地区からは大和高田駅・箸尾駅へのアクセスの機能を担っていますが、運行本数の増便に対する要望が多くなっています。

一方、鉄道は広域交通として、タクシーは高齢者等の移動手段として重要な役割を担っています。

これらの公共交通は、それぞれの役割にあった機能を充実させ、福祉有償運送とも連携して、町民の満足度を高める必要があります。

② 鉄道とバスとの接続強化

住民アンケート調査では、鉄道を利用していない人のうち、鉄道駅までのバスが便利になったら利用するという人が約35%もあり、希望する行き先で最も多いのが大和高田駅、五位堂駅、箸尾駅です。広陵元気号の最も多い行き先も大和高田駅となっています。

本町では、これらの鉄道へのアクセスとなるバス交通を充実させ、バスと鉄道との接続強化を図ることが重要な課題といえます。

③ 広陵元気号のルート・運行本数・車両の改善

広陵元気号は、以前のデマンド方式から定時定路線方式に変更されてから、利用者は約8倍（H23：2,796人、H25：22,618人）にも増えていますが、運行本数が南北線、東西線ともに6便（右回り3便、左回り3便）であり、片方向は4時間に1便のため、利用者からも増便の要望が出されています。

このため、利用者ニーズに合った形で、ルート・運行本数のサービス水準を改善することが必要です。

運行サービス方法として、周辺市町でデマンド交通が運行されていますが、本町では利用意向は高くない（住民アンケート調査）ことから、デマンド交通の導入については慎重に判断することが必要です。

利用者から「バスの乗り降りがづらい」という声も多く、乗り降りのしやすさについても改善が必要です。

④ 広陵元気号の有料化の検討

広陵元気号は現在、無料で運行されていますが、住民及び利用者アンケート調査では、

有料になっても利用したいという人が多く、その料金は100円が最も多くなっています。

鉄道・路線バスが有料であること、受益者負担の原則などの観点から、有料化について検討が必要です。

⑤ 地域との協働による公共交通利用促進の取組み

住民アンケート調査では、現在公共交通を利用している人は約25%、今は公共交通を利用しなくても、将来あるいは今後可能な範囲で利用したいという人が約50%もあり、合わせて約75%の人が将来にわたって公共交通を利用する意向をもっています。

しかしながら、現状は、町内の路線バス利用者の減少が見込まれる等、公共交通を維持していくための環境が整っているとはいえない状況です。

公共交通を維持していくには、交通事業者や行政の取組みに加えて、地域住民が公共交通の必要性を認識するとともに、地域で守り育てていく観点から、住民と行政が一体となって、利用促進に取り組む必要があります。

3-2 路線別の課題

公共交通ネットワーク全体からみた課題を踏まえ、公共交通の区分別にみた課題を下表のとおり整理しました。

表 路線別の課題

区分	課題
鉄道（近鉄）	<ul style="list-style-type: none">・利用しやすい環境整備（駐車場・駐輪場の整備、バスの接続・便数の強化等）・利用促進策の実施
路線バス （奈良交通）	<ul style="list-style-type: none">・利用促進策の実施・運行ルートの見直し
広陵元気号	<ul style="list-style-type: none">・ネットワークの見直し検討・デマンド方式を含めた運行方法の検討・運賃制度の適正化検討・地域が主体となったルート等の検討、利用促進の取組み・利用促進策の実施

第4章 計画の目標と方針

4-1 計画の区域

計画の区域は広陵町全域を基本としますが、バス交通が接続している大和高田駅、五位堂駅、国保中央病院への路線沿線も含んだ区域とします。

4-2 計画期間

本計画の期間は、早期に計画の実現を図るとともに、総合計画の計画期間との整合を図るため、平成27年度から33年度までの7年間とします。

4-3 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

上位計画における将来都市像や公共交通施策の方針を踏まえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通活性化及び再生の推進に関する基本的な方針を設定します。

(1) まちづくりの方向性と公共交通の施策方針

①広陵町都市計画マスタープランにおけるまちづくりの目標

今後の広陵町のまちづくりの目標を次のように設定しています。

表 まちづくりの目標

目標	考え方
「成長都市」から「成熟都市」への礎づくり	<ul style="list-style-type: none">・量的な成長だけでなく、成熟、グレードアップに向けたまちづくり。・安全性・利便性・快適性などの機能向上を図るためのまちづくり。
住民生活をより豊かにする「環境都市」づくり	<ul style="list-style-type: none">・広域的な地域環境・地球環境を保全し、環境との共生を基本として豊かな住民生活の実現化を図る。
住民が安全・快適に住み続けるための「生活都市」づくり	<ul style="list-style-type: none">・人口の維持、定住・居住継続の促進が基本かつ大きなテーマ。・全ての世代にとっての安全・快適な生活環境を構築し、住民が住み続けたいと思うまちづくり。

②都市計画マスタープランにおける将来都市構造

都市活動の拠点、それらを支える軸の形成を設定しています。

《都市活動の拠点》

地域	位置づけ
役場周辺拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広陵町の中心、業務・サービス拠点として、公共公益施設（教育、医療、官公庁施設等）や福祉施設、業務施設の整備・機能充実を図るとともに、町内各地からのアクセス性の向上を図るため、駐車場等の交通施設の整備や交通機関の確保など交通機能の強化に努める。 ・ 広陵町の顔となる拠点として、都市機能の充実に努める。
真美ヶ丘拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 真美ヶ丘ニュータウンの生活・文化拠点として、町民利用施設や文化施設などの公益施設や、商業施設の更なる集積・機能向上に努める。
箸尾駅周辺拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広陵町の北部に位置し、交通・商業拠点として、駅前広場・幹線道路の基盤整備や、利便性を活かした商業＋中低層住宅地として計画的な市街化に努める。
中和幹線拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中和幹線と大和高田・斑鳩線の交差点付近の区域は、道路交通網の拠点、広陵町への南及び東からの玄関口として、本町の地域特性を活かしたサービス施設・商業施設の立地誘導等による機能向上に努める。
環境・健康拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 葛城川付近については、クリーンセンター広陵を核として、環境・リサイクル関連及び健康・スポーツ関連の施設の整備を進め、広陵町の新旧住民が交流できる拠点としての機能向上に努める。

《都市活動を支える軸》

軸	位置づけ
都市軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町域を貫くとともに、拠点間・市街化区域を結ぶ。 ・ 沿道景観、施設の立地誘導。
自然環境軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地や河川など、広陵町の代表的な自然資源が連なる。 ・ 水質の浄化、親水公園の整備、周辺の緑地等の保全。

(2) 地域公共交通の将来像と基本方針

上位関連計画における将来の市街地像、施策の方向性を踏まえ、本町の地域公共交通の将来像と方針を次のように設定します。

【地域公共交通の将来像】

「まちづくりと連携して日常生活や観光利用に必要な公共交通を確保することにより、定住促進・地域の活性化を目指す」

基本方針① 鉄道・路線バスサービスの維持・向上

鉄道・路線バスについては、通勤・通学、通院・買い物等の目的で町内だけでなく町外へも移動する際の必要不可欠な公共交通のため、運行本数の維持を関係機関に働きかけ、利便性の維持・向上を図ります。

基本方針② 鉄道・路線バス・広陵元気号の接続及び他市町村の公共交通等との連携強化

広陵町全体の公共交通ネットワークを総合的に捉え、近鉄・路線バス・広陵元気号の接続を強化するとともに、他市町村の公共交通等との接続を図ることによって、利便性の高い公共交通を確保します。

基本方針③ 広陵元気号のサービスの見直し

広陵元気号は、利用者や住民から運行本数等のサービスに対する改善要望が多いことから、ルートや運行方式を見直します。

基本方針④ 公共交通を守り育てる環境づくり

公共交通は、地域が守り育てるという理念のもとに、これまでのように地域が要望するだけでなく、地域の「提案」に基づいて利用促進活動を行うなど、地域住民・行政・交通事業者の協働により公共交通の維持・活性化を図ります。

(3) 公共交通が担うべき役割

上位計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、本町において公共交通が担う役割を次のように整理します。

①人口の維持、定住・居住の継続の促進

まちづくりの目標である人口の維持、定住・居住の継続を図る上で、公共交通の確保は重要な要素となります。

②広域交流の支援

近鉄大阪線の大和高田駅、五位堂駅までのアクセスとして、公共交通は不可欠です。公共交通は、通勤・通学等の日常移動及び観光振興の面で、他市町と結ぶ重要な交通手段としての役割を担っています。

③都市活動の拠点へのアクセス確保によるまちづくりの誘導

公共交通は、都市活動の拠点間を連絡することにより、これらの拠点へのアクセス交通手段として機能し、土地利用を誘導する役割を担います。

④日常生活の支援

少子高齢化が進む中で、自動車を運転できない交通弱者にとっては、通勤・通学、通院、買い物などの目的で移動するために、公共交通は必要不可欠です。

公共交通は、町民が日常生活を送るうえで重要な役割を担っています。

4-4 計画の目標

基本方針を実施するための具体的な目標を設定します。

■ 基本方針に対応する目標

基本方針に基づいて、次の目標の達成を目指します。なお、総合計画による目標値が設定されている項目については、この目標値を参考に設定します。

基本方針①、②及び④

鉄道・路線バスサービスの維持・向上、
鉄道・路線バス・広陵元気号の接続強化
公共交通を守り育てる環境づくり

- ・個々の公共交通のサービス向上、相互の接続強化及び町民の公共交通を守り育てる意識の向上により、公共交通利用者数を維持・増加します。

《目標指標》公共交通利用者数⇒維持・増加

路線バス（奈良交通） 現状：

H33年度：

広陵元気号

現状：22,618人（H25年度）

H33年度：

《目標指標》公共交通に関する満足度⇒向上

路線バスに関する町民の満足度 現状：12.7%（H22年度）

H33年度：

地域公共交通に関する町民の満足度 現状：7.7%（H22年度）

H33年度：

※満足度の現状値は、第4次総合計画策定時のもの

基本方針③ 広陵元気号のサービスの見直し

- ・ルート、運行本数等の見直しにより、利用者増を図ります。

《目標指標》1便あたり利用者数の増加

現状：4.2～6.4人/便（H25年度）

H33年度：

4-5 公共交通ネットワーク再構築の方針

(1) ネットワーク再構築の基本的な考え方

基本方針を踏まえ、ネットワークを構成する路線の機能別階層を設定し、その階層ごとに必要とされるサービスを提供します。

①公共交通の役割分担と連携、目標とするサービス水準の設定

本町では、鉄道、路線バス、広陵元気号、タクシーが相互に役割分担しながら連携した公共交通ネットワークとすることが必要であり、下表のような役割分担で各々機能充実を図ります。

表 公共交通システムの役割分担の考え方

	本町での役割	サービス水準（想定される水準）
鉄道	広域移動	通勤、通学での利用可能なサービス。早朝から夜間まで、1時間に複数の運行本数。
路線バス	鉄道駅へのアクセスと町内移動	
広陵元気号	町内移動を中心とし、各公共施設、鉄道駅へのアクセス交通	買い物・通院等の利用。 昼間のみで、1～2時間に1便程度の運行。
タクシー	個人の個別ニーズへの対応	24時間、随時の運行。

②公共交通再構築の基本的な考え方

- ★鉄道・路線バスは、現行サービス水準を維持する。
- ★路線バスと広陵元気号とを一体的に捉えて、住民ニーズにあった運行ルートに再構築する。
- ★広陵元気号については、住民アンケート調査で住民が行きたい行き先となっている鉄道駅（大和高田駅、箸尾駅）、町内の公共施設、スーパー、医療施設等へのアクセスを重視する。
- ★その際、まちづくりの拠点への連絡を考慮する。

○広陵元気号の運行方式の考え方

広陵元気号については、現行と同じ定時定路線型とデマンド型の両方が考えられますが、利用実態や住民ニーズ等を踏まえて、望ましい運行方式を選択します。

表 運行方式とその特性

	定時定路線型	デマンド型
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行路線と同様に、決まったルートダイヤ通りに運行。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約による運行。 ・ 運行ルートが決まっていて、予約があったときだけ運行する「路線型」、運行ルートがきまっておらず、一定の区域内で運行する「区域運行型」がある。 ・ 乗降場所は、バス停を設置する場合とどこからでも乗降できる場合の2種類がある。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型バス、ワンボックスカーなど。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型バス、ワンボックスカー、タクシーなど。
利点	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができ、わかりやすい。 ・ 需要が多い場合は、効率的な運行となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要があったときだけ運行するので、少ない需要の地域では効率的。 ・ 迂回が少なくなるため、一般的には、目的地までの所要時間が短くなる。
欠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 需要が少ないと、空気を運んでいる、という批判がでることが多い。 ・ 1つのルートで広い区域を運行する場合、迂回が多くなり、所要時間がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 相乗りが基本なので、利用者が多くなると、複数の利用者の乗降場所、行き先を巡ることになり、迂回が生じる。 ・ 乗車に対して事前予約が必要なため、急な乗車ができない。また、予約手続きが面倒。
本町への適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の広陵元気号は、1便あたり4.2～6.4人/便の利用者があり、一定の需要があるため、適合性は高い。 ・ ルートの効率化、便数増により利用者が増える可能性もあり、効率的な運行となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の広陵元気号の前はデマンド方式であったが、利用者が少なかったことから、慎重な対応が必要。 ・ 左記のとおり、現行路線でも一定の需要があるので、この需要をデマンドで運行しようとするれば、高頻度の運行となり、定時定路線に近い運行になってしまう可能性がある。このため、本町で導入する場合は、支線部分に導入することを考える必要がある。

(2) 路線バスルートの方

高田・竹取公園行きのバス路線は、町の南北都市軸の一部を形成するバス路線として、大和高田駅からイズミヤ、役場を通るルートへの変更を検討します。

(3) 広陵元気号のルート案

①基本的な考え方

- ・全ての路線は、町の中心拠点である役場周辺（役場、さわやかホール、中央公民館）及び北部の拠点である「はしお元気村」へ接続するように工夫します。
- ・組合立である総合病院「国保中央病院」への接続を考えます。
- ・買い物需要に対応して、スーパー等への接続を考えます。
- ・最寄りの鉄道駅に接続します。ただし、五位堂駅へは路線バスが運行しているため、接続対象としません。

②ルート案

次の3つの基本ルート案を設定します。

現段階は、基本的なルートを示したものであり、今後の検討により、一部のルートを変更する可能性があります。

今後、運行ルートの所要時間、車両必要台数、運行経費等について検討し、ルートの比較検討を行った上で、最も望ましいルート案を検討します。

③運賃

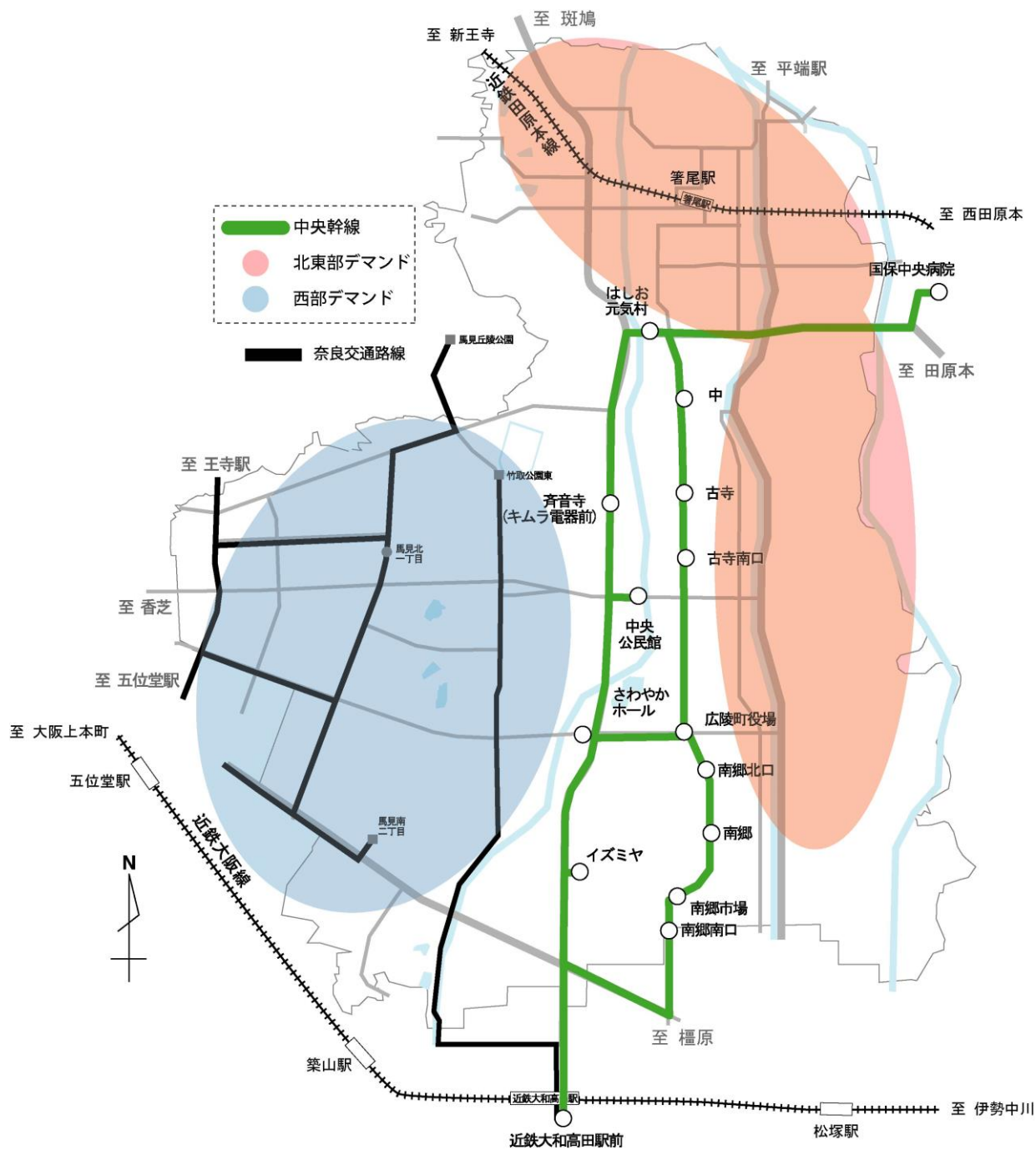
現在は無料ですが、有料化します。

運賃は、1回大人100円～300円程度を基本（子ども、障がい者半額）として検討します。

乗り継ぎ割引、高齢者割引、子育て世代割引などの利用促進につながる施策も検討します。定期券、回数券、1日券を設定するなど、利用料金の低廉化についても検討します。

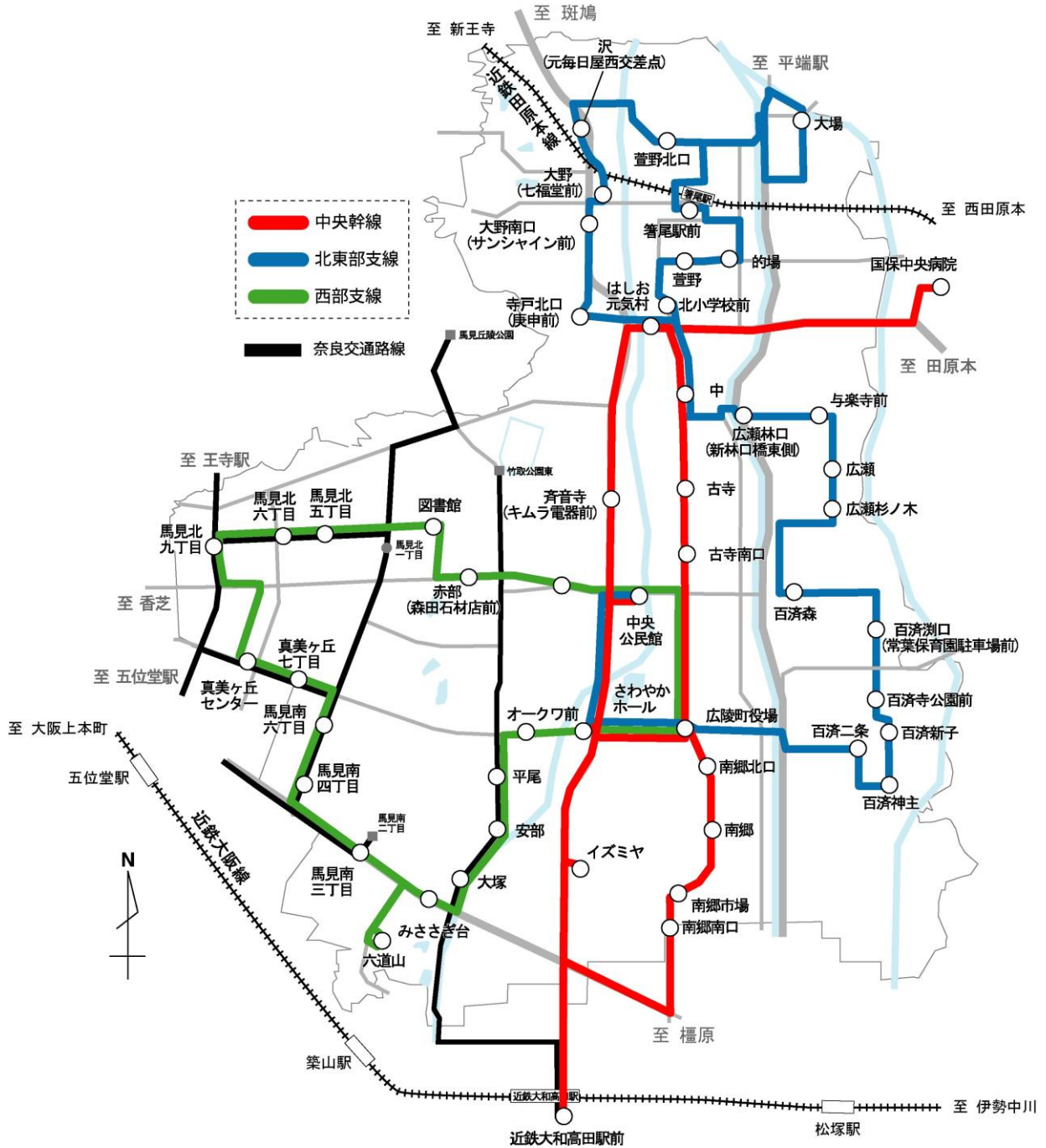
■ルート案2 幹線（定時定路線型）と支線（デマンド型）の組み合わせ案

- 利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。町内移動は、幹線に接続するデマンド型の支線として、役場周辺地域などへアクセスできるように構成します。
- 一定の運行本数を確保するため、車両増を検討します。
- デマンド型については、ルートを固定して運行する方法と、ルートを決めないで区域内を運行する方法について、検討します。



■ルート案3 幹線と支線（定時定路線型）の組み合わせ案

- 利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。町内移動は、幹線に接続する支線として、役場周辺地域などへの定時定路線として構成します。
- 一定の運行本数を確保するため、車両増を検討します。



第5章 計画に基づいて実施する事業

5-1 各主体の役割

公共交通に関する事業は、町民・交通事業者・行政が役割分担を担いながら実施します。

表 各主体の役割

<p>町民 (地域住民、団体、企業等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を積極的に利用します。 ・公共交通を地域で支えるため、要望する側ではなく主役として、利用する立場から路線・サービスの改善や利用促進の取組み等の提案を行います。 ・利用促進の取組み等には、積極的に参加・協力します。
<p>交通事業者等</p>	<p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの供給者として、安全運行の確保はもとより、きめ細かい、質の高い運行サービスの提供を行います。 ・乗務員は、利用者に配慮した行動を行います。 <p>【関係団体（県バス協会、県タクシー協会等）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークを踏まえた日常交通圏間の調整や、交通事業者への助言・調整等による広域施策への対応を行います。
<p>行政</p>	<p>【広陵町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の生活交通の確保、まちづくりの観点等から公共交通のあり方、維持・運営に必要な方策を検討します。また、地域の関係者との連携を進めるためのリーダーシップを発揮し、公共交通全体のコーディネートを行います。 ・町民・企業や交通事業者の取組を支援します。 <p>【奈良県】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点から、関係者調整、必要な支援等を行います。 <p>【国（近畿運輸局・奈良運輸支局）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・制度を通じた必要な支援と取組みにあたっての助言や情報提供を行います。

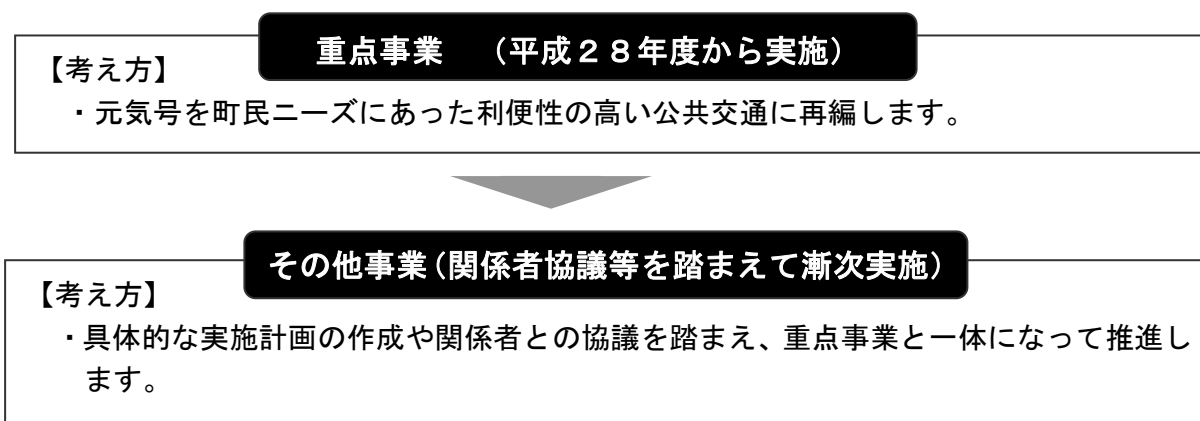
5-2 事業展開の考え方

町民・交通事業者・行政による連携と役割分担のもと効果的に事業を推進するため、重点事業を設定し、早期に事業着手します。

その他の事業については、具体的な計画の検討、関係者との協議を踏まえ、漸次実施します。

事業実施にあたっては、PDCA サイクルによる評価、見直しを行いながら進めます。

□ 事業展開の方針



5-3 実施する事業

(1) 広陵元気号の再編

① 広陵元気号の再編【実施主体：広陵町】

公共交通再構築の方向性を踏まえ、新たな運行を行います。この再編にあわせて、有料化します。

(2) 路線バスの維持

① 奈良交通の路線バスを維持【実施主体：広陵町、奈良交通】

住民の生活に不可欠な路線のため、維持します。

(3) 交通結節点の整備

① 広陵町役場広場整備【実施主体：広陵町】

広陵町役場前を整備し、役場とバスとの接続環境の向上を図ります。

(4) 地域との協働による利用促進事業（地域協働推進事業）

① 広報事業【実施主体：広陵町、交通事業者、町内の事業者】

公共交通の利用促進にむけて、次のような広報の取組みを実施します。

■ 広報による地域住民等への周知

広報を活用して新たな運行方法の周知を図るとともに、利用状況等を継続的に掲載し、公共交通の普及啓発に努めます。

■ チラシ・ポスター等の作成・配布

町民や来訪者への周知を図るため、公共交通の時刻表・ルート図を掲載したチラシあるいは冊子を作成し、町内全戸に配布するとともに、公共施設、駅等にも配置します。

■ 地元企業や交通事業者等のホームページへの掲載

施設を目的にバスを利用する町民のために、町内の診療所、病院、商業施設等に時刻表を設置するとともに、施設のホームページに町の公共交通情報とのリンクをはるよう協議を進めます。

② 利用促進に向けた支援事業【実施主体：広陵町、交通事業者、町内の店舗・企業等】

公共交通の利用促進にむけて、次のような支援の取組みを実施します。

■ 運転免許自主返納の促進方策の検討

今後益々高齢化が進展するなかで、高齢運転手の増加による交通事故等を削減するため、免許証を自主返納する人を増やす取組みを警察などと協力して進めます。

■ 商業施設・診療所等との連携による収入確保方策の検討

公共交通の持続可能な運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外の収入確保についても工夫していくことが必要です。車体内への広告掲載や、乗降場所周辺の企業・店舗等からの協賛金制度等、様々な方法により収入を得ることについて検討します。

③ 利用啓発事業【実施主体：広陵町、地域住民、企業等】

公共交通の利用促進にむけて、次のような啓発の取組みを実施します。

■ 住民意見の把握

住民の意見の把握に努めます。

■ シンポジウム等の開催

公共交通の利用啓発を図るため、公共交通とまちづくりに関するシンポジウム等の開催を検討します。

5-4 評価・改善の仕組み

(1) 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、PDCAサイクルによる評価、改善の仕組みを実施します。

(2) PDCAの方法

●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「利用状況」等の実施状況を毎年度評価します。

目標値との比較により、施策の達成状況を検証します。

利用状況や目標達成状況を踏まえ、必要に応じてバス交通のルート、ダイヤ、運行方法等を見直し、改善を図ります。