

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。ただし、大和高田駅、五位堂駅、国保中央病院に接続しているバス路線については、隣接市町と連携して検討します。

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28年度から33年度までの6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。

○目指す将来像（第4次総合計画）

人にやさしい、人がやさしい、元気なまち・広陵町

○まちづくりの目標（都市計画マスタープラン）

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	・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	・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	・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。

③まち・ひと・しごと創生総合戦略における方向性

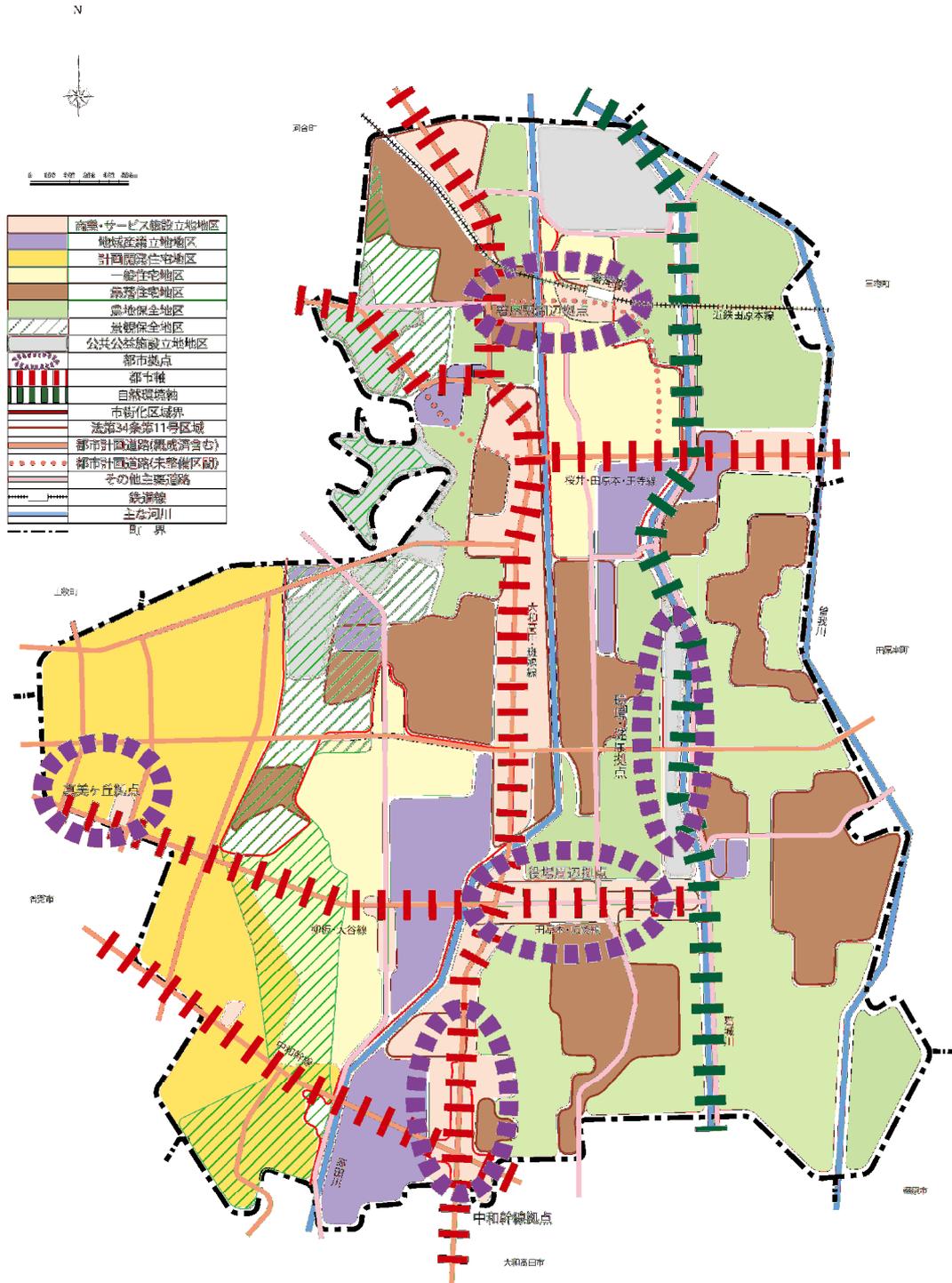
町民が子育てしやすく住み続けたいと思えるまちづくり、町外の人には住んでみたいと思える、活力あふれるまちづくりを推進するため、道路・交通網の充実を図ります。

中でも、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・充実を図ることを目指します。

④健康増進計画における方向性

健康増進計画では、生活の中で歩くことを重視したまちづくりを進めることを目指しています。町内の公共交通網を充実することによって、徒歩と公共交通を組み合わせた移動が可能となり、マイカー利用から公共交通への転換など、健康な町民生活の実現につながるものとなります。

図 広陵町の将来都市構造



(出典：広陵町都市計画マスタープラン 平成 25 年 4 月)

(2) 公共交通が担うべき役割

上位・関連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・居住の継続を図るうえで、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、近鉄田原本線箸尾駅までのアクセスにより、広域移動手段として利用できます。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。本町では、公共施設と各地区を連絡する公共交通ネットワークを形成しています。

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。

(3) 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本町の将来像、まちづくりの目標を踏まえ、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。

図 公共交通の将来像と基本方針

【本町の将来像】 「人にやさしい、人がやさしい、元気なまち・広陵町」

【まちづくりの目標】

「成長都市」から「成熟都市」への礎づくり

住民生活をより豊かにする「環境都市」づくり

住民が安全・快適に住み続けるための「生活都市」づくり

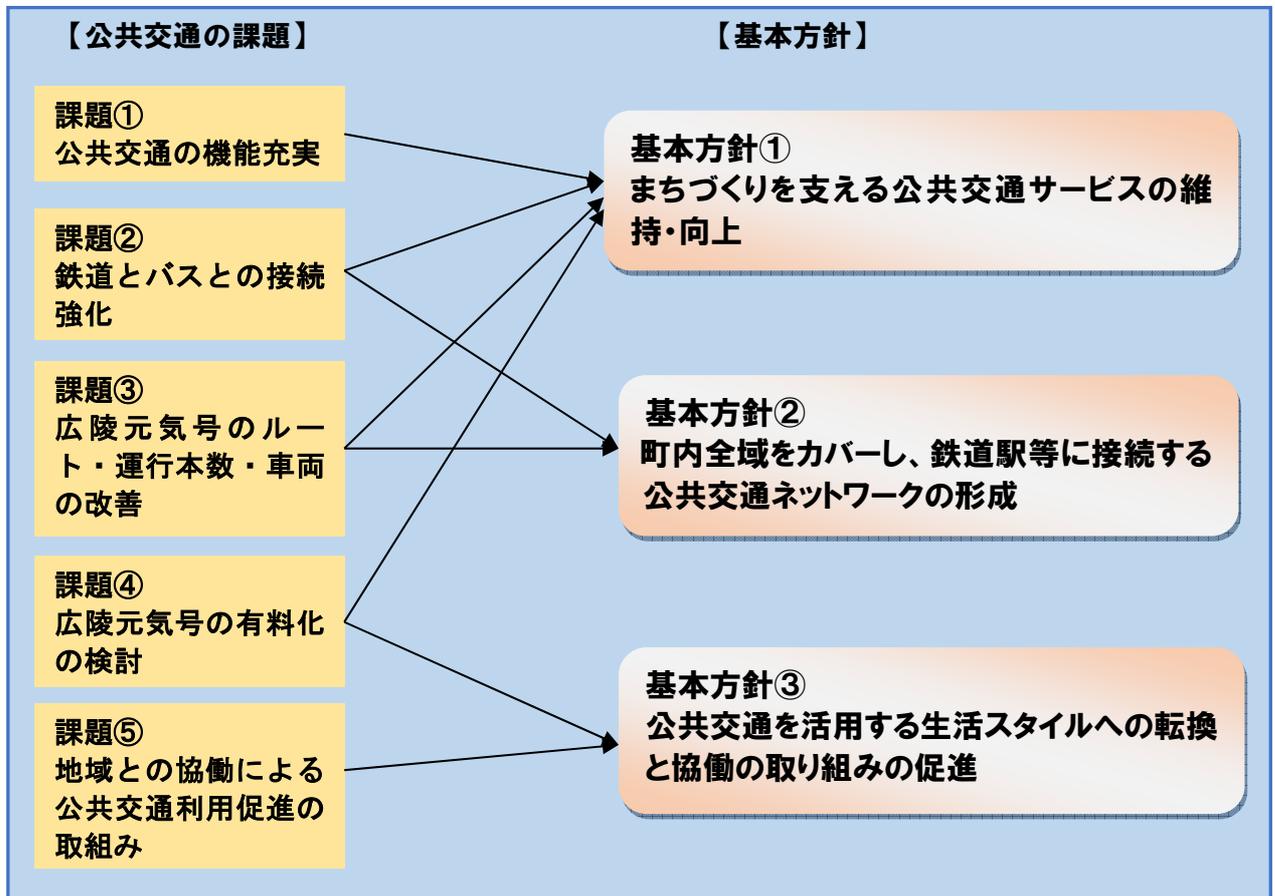
まちづくりの基盤としての公共交通の確保

【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」

【地域公共交通網形成の基本的な考え方】

- ① まちづくり等の地域戦略との一体性の確保⇒方針①
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成⇒方針②
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ⇒方針②
- ④ 住民の協力を含む関係者の連携⇒方針③



基本方針① まちづくりを支える公共交通サービスの維持・向上

総合計画では、「人にやさしい、人がやさしい、元気なまち・広陵町」を将来像として今後のまちづくりを進めるものとしています。この将来像を実現するためのまちづくりの目標としては、都市計画マスタープランで「成長都市」から「成熟都市」への礎づくり」「住民生活をより豊かにする「環境都市」づくり」「住民が安全・快適に住み続けるための「生活都市」づくり」としています。公共交通は、このようなまちづくりを支える基盤として、定住促進・地域の活性化を目指すもののため、その維持・活性化を図ることが必要といえます。

なかでも鉄道・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移動する際の必要不可欠な公共交通であり、また、町外から町内の観光資源へのアクセスとしても利用される骨格となる公共交通のため、ネットワーク、運行本数の維持・向上を関係機関に働きかけ、利便性の維持・向上を図ります。

広陵元気号は、主として町内移動と隣接する鉄道駅、総合病院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して維持・活性化を図ります。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・運行本数や運行方式を見直します。

(基本的な目標)

- ・基幹公共交通として、鉄道・路線バスのネットワーク・利用者数の維持を目指す
- ・広陵元気号の再編により町民の移動利便性を高める

基本方針② 町内全域をカバーし、鉄道駅等に接続する公共交通ネットワークの形成

本町の鉄道網は、町の北側に近鉄田原本線箸尾駅がありますが、南側に隣接する近鉄大阪線大和高田駅、五位堂駅への利用が多く、これらの駅に路線バス網が接続しています。真美ヶ丘ニュータウン地域は、奈良交通の路線バスが運行されており、バス路線網は比較的充実していますが、その他の地域では、竹取公園東系統が運行されているだけであり、その他の路線は休止されています。

このように、路線バスだけでは町内をカバーしていないため、路線バスと広陵元気号による公共交通ネットワークによって町内全域をカバーし、町民の移動利便性を確保します。路線バスは町内から周辺鉄道駅まで、広陵元気号は町内移動を主な役割としますが、本町の中央と東部地域では路線バスが運行されていないため、広陵元気号によって近鉄大和高田駅および国保中央病院まで接続する公共交通ネットワークを形成します。

(基本的な目標)

- ・公共交通相互の連携とサービス向上により、利便性を高める
- ・町民の公共交通に対する満足度を高めて利用者増につなげ、公共交通の持続性を高める

基本方針③ 公共交通を活用する生活スタイルへの転換と協働の取り組みの促進

町民アンケート調査によれば、バスを利用している町民は、時々利用する人を含めると約43%にもなりますが、広陵元気号しか運行していない東部、北部地域では12~24%しかありません。

公共交通を維持するためには、多くの町民や観光客が利用することが必要ですが、自動車に頼った生活では、公共交通への転換は難しいといえます。自動車利用に頼った生活から、移動の目的や行き先によっては、公共交通を活用した生活スタイルへの転換を促進することにより公共交通の持続性を高め、本町のまちづくりの基盤となるようにします。

また、現在の公共交通は、交通事業者あるいは行政が主導して運行事業を行っていますが、持続性の高いサービスを提供していくためには、事業収支の改善、すなわち利用促進が重要となります。このためには、個人の生活スタイルの転換に加えて、地域が公共交通を守り育てるという意識、仕組みをつくっていくことも重要です。例えば、これまでのように地域が公共交通の改善を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・活性化を図っていきます。

(基本的な目標)

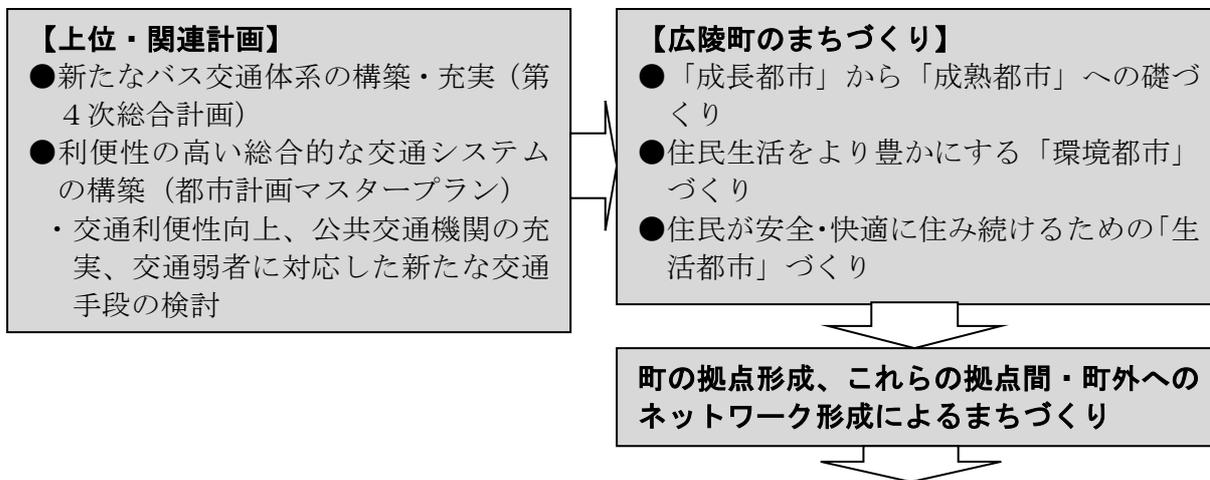
- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・公共交通を守り育てる環境づくり

※モビリティ・マネジメントとは、過度に自動車に頼る状態から、公共交通を適度に、かしこく利用する状態へ、少しずつ変えていく取り組みです。コミュニケーションをとる施策を中心に、住民一人ひとりや職場組織等に働きかけ、自発的な行動転換を促すことに特徴があり、全国で取り組まれています。

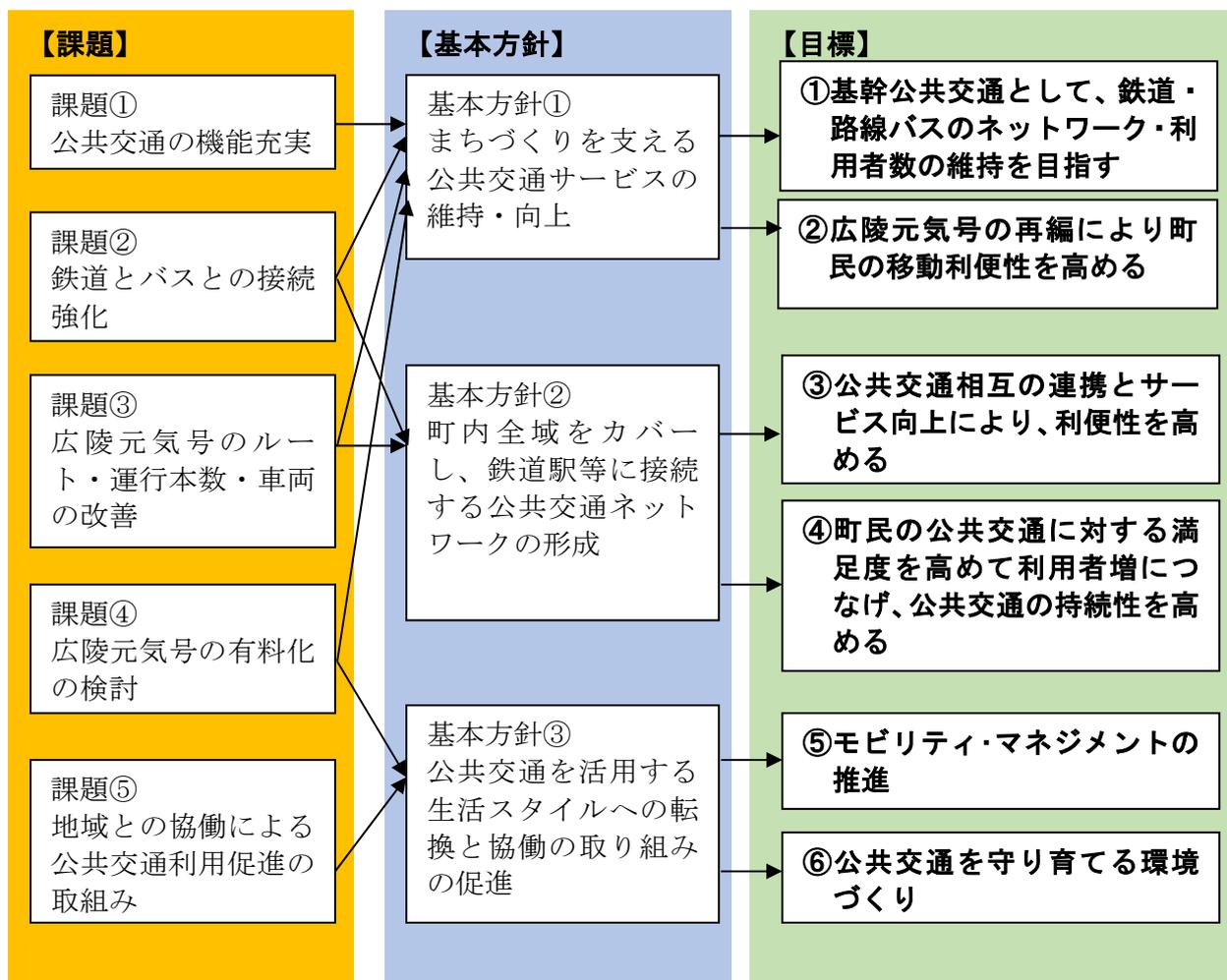
4-4 計画の目標

(1) 目標の設定

基本方針に基づいて、以下の6つの目標を設定します。



【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」



(2) 数値目標

次の目標の達成を目指します。

表 数値目標

基本方針	基本目標	目標指標の方向性	目標項目	目標水準	具体的な数値目標
基本方針① まちづくりを支える公共交通サービスの維持・向上	① 基幹公共交通として、鉄道・路線バスのネットワーク・利用者数の維持を目指す	個々の公共交通の運行本数等のサービスの維持・向上により、公共交通利用者数を維持・増加	公共交通利用者数	維持	○路線バス（奈良交通） H26年度（1日平均利用人員） 竹取公園東系統 665人/日 真美ヶ丘線・王寺五位堂線 4,159人/日 H33年度：現状維持
	② 広陵元気号の再編により町民の移動利便性を高める	広陵元気号の再編による運行サービス向上により、利用者を増加	広陵元気号利用者数	増加	○広陵元気号 H26年度：24,670人 H33年度：27,000人 （約10%増）
		住みやすいまちづくりに寄与	転出・転入人口（社会動態）	転出抑制	○町の転出人口と転入人口 H26年度：社会増182人 H33年度：転入人口の維持・増加、転出人口の抑制
		観光振興への寄与	町内の滞在人口	維持・増加	○町内滞在人口（休日・1日あたり） H26年度：65,800人 H33年度：66,000人 （地域経済分析システム）
基本方針② 町内全域をカバーし、鉄道駅等に接続する公共交通ネットワークの形成	③ 公共交通相互の連携とサービス向上により、利便性を高める	公共交通相互の連携強化	交通結節点整備	向上	○バスとの接続の整備箇所数 H27年度：なし H33年度：1箇所（役場前）
		公共交通の利便性向上	町外への便数	維持・向上	○路線バスによる鉄道駅（五位堂駅、大和高田駅）までの運行便数 H27年度：190本/日（平日） H33年度：維持 ○広陵元気号での近鉄大和高田駅までの便数 H27年度：6往復/日 H33年度：2倍に相当する12往復以上
			町中東部地域における通勤の利便性	向上	○広陵元気号での大和高田駅までの通勤時間帯の運行 H27年度：なし H33年度：朝2便、夕2便以上

基本方針	基本目標	目標指標の方向性	目標項目	目標水準	具体的な数値目標
	④町民の公共交通に対する満足度を高めて利用者増につなげ、公共交通の持続性を高める	広陵元気号の利便性の向上	町内移動の利便性	向上	○町内路線の便数 H27年度：12循環/日 H33年度：2倍の24循環/日以上
		公共交通に対する満足の向上	利用者の満足度	向上	○地域公共交通に関する町民の満足度 H27年度：14.8% H33年度：20% (広陵町まち・ひと・しごと総合戦略)
基本方針③ 公共交通を活用する生活スタイルへの転換と協働の取り組みの促進	⑤モビリティ・マネジメントの推進	公共交通を利用する意識の向上	バスを日常的あるいはときどき利用する人の割合	向上	○町内移動の主な交通手段となるバスを利用している人(日常的に利用する、時々利用する)の割合 H26年度：31.7% (H26年度住民アンケート調査) H33年度：35%(約4%増)
			モビリティ・マネジメントの実施	実施	○モビリティ・マネジメントの実施数 H27年度：なし H33年度：年間1回以上
		利用しやすくなる情報提供	運行情報提供	整備	○乗り換え案内サイトへの情報提供状況 H27年度：なし H33年度：2箇所以上のサイトでの情報提供
	⑥公共交通を守り育てる環境づくり	公共交通を守り育てる意識を高める	住民懇談会の開催回数	維持	○住民懇談会の開催回数 H25～26年度：18回 H33年度まで：年12回以上
			高齢者運転免許自主返納者数	増加	○高齢者運転免許自主返納者数 H26年度：34人 H33年度：40人
			イベント開催回数	増加	○年間の公共交通に関わるイベント数 H27年度：なし H33年度まで：年間1回以上

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）
広域幹線 （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1便以上の運行本数を目指す。 また、観光利用にも配慮する。
町内幹線 （路線バス・元気号の一部）	鉄道駅へのアクセス、隣接市町との接続、町内移動	
町内支線 （元気号の一部）	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	主に買い物・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。

③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、定時定路線型を選定します。

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」、運行ルートが決まってなく、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。計画的な乗車が可能。 ・ 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) 路線バスルートのおえ方

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。

また、奈良県地域公共交通網形成計画に盛り込まれている「馬見丘陵公園などを拠点としたネットワークの検討」を、関係機関と連携して推進します。

(3) 公共交通ネットワーク

都市計画マスタープランに示されている将来都市構造の実現を目指すとともに、先に示した地域公共交通の役割を踏まえ、本町に隣接する鉄道駅や地域の広域的医療機関である国保中央病院へのアクセスを確保するとともに、町内各地域から役場周辺等の拠点へのアクセスが可能なネットワークを形成します。

このため、鉄道駅に接続している路線バスを維持するとともに、広陵元気号については、町の東部地域の幹線として機能させるとともに、役場で町内全域を循環する支線との接続を行い、町内移動の利便性を確保します。

このような考え方で、幹線、支線を設定します。

①まちづくりとの連携

都市計画マスタープランに示されている将来都市構造の実現に向けて、都市活動の拠点への利便性を高める公共交通ネットワークの形成、公共交通サービスの充実を図り、利用者の増加につなげます。また、公共交通路線沿線への居住の利便性を確保することによる定住促進、沿線の観光資源へのアクセス利便性向上による観光振興につなげます。

②広域性の確保

通勤・通学の主な行き先となる近鉄箸尾駅及び町外の近鉄五位堂駅・大和高田駅・JR王寺駅へ接続するとともに、大和広陵高校、田原本町内の国保中央病院、河合町内の馬見丘陵公園へ接続する公共交通ネットワークを形成します。

③総合的な公共交通ネットワーク形成

a) 幹線（広域幹線、町内幹線）

- ・鉄道、路線バスは、現行の運行水準を維持するように交通事業者に働きかけます。
- ・広陵元気号の幹線路線は、大和高田駅、大和広陵高校、国保中央病院に接続するとともに、役場周辺、はしお元気村の拠点を連絡します。

b) 支線

- ・地域内と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、ほぼ町内全域を移動できるようにします。

