
広陵町地域公共交通計画(案)

令和4年(2022年) 3月

広 陵 町

広陵町公共交通計画(案)

～ 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.....	6
2-3	広陵町の公共交通の課題.....	7
2-4	SWOT分析.....	8
3	基本的な方針.....	9
3-1	目指すべき将来像と基本理念.....	9
3-2	基本方針.....	10
4	計画の目標.....	10
4-1	達成すべき目標.....	10
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.....	10
5-1	実施事業一覧.....	10
5-2	実施する事業の概要.....	10
6	計画の達成状況の評価.....	10
6-1	基本的な考え方.....	10
6-2	目標値の設定.....	10
6-3	評価の実施体制.....	10

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。見直しによって、「広陵元気号」の利用者及び運賃収受額は、当初目標を大きく上回ることができ、一定の成果があったところではあります。一方で高齢化の進展による運転免許返納者や通院等を希望する方の増加など、住民ニーズの変化に伴い、更なる広陵元気号における利便性向上が求められています。しかし、運転手不足や運転手の労務環境保護のため、今以上の人的リソース等を配分することができず、その結果広陵元気号の増便や増線ができない状況です。

一方で、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、依然として公共交通が不足している状況にあります。併せて、大和高田駅行きの既存の路線バスについては、人口減少やコロナ禍の影響も相まって、利用者が大きく減少し、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。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り、移動の目的も「生活に必要な移動」から「趣味・娯楽への移動」に変化している現状です。

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合致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、計画期間（5年間）における町内全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、本町の实情にあった交通体系を検討・調整しながら新しい交通システムを構築するため、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作成していきます。

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・物流サービス等も対象に、統合や連携ができる移動手段を一体として検討します。そしてこれらを統合した、人流・物流に係るモビリティの連携が実現した広陵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、住民が利用する町外の施設に接続する公共交通に関しては、周辺市町と連携し施策を展開します。

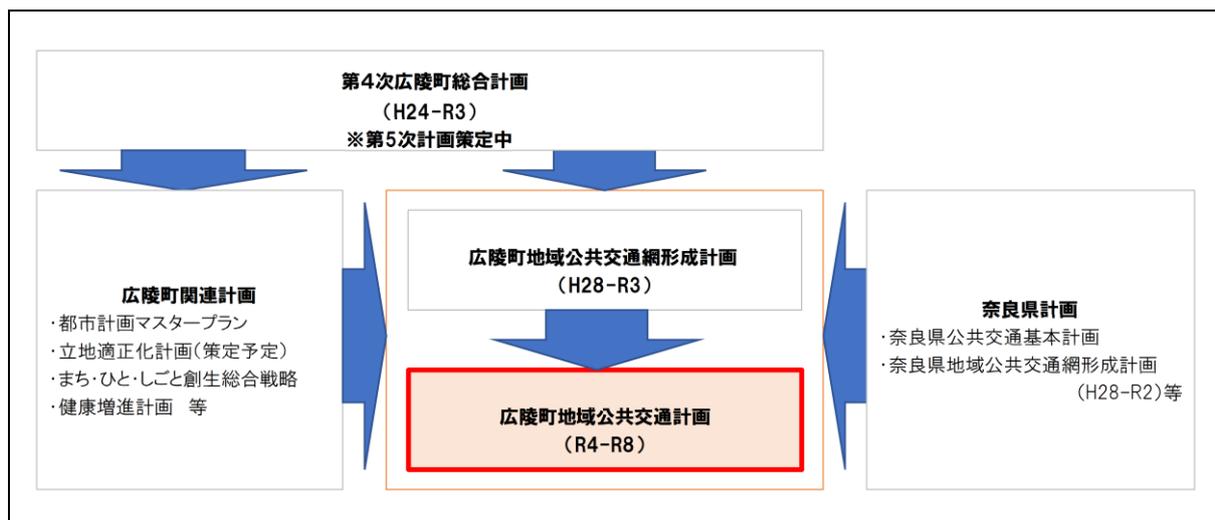
1-3 計画の期間

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、現在策定中の「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」「第2次広陵町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「広陵町健康増進計画」などのまちづくり計画、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策定されている「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。



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

広陵町における公共交通を取り巻く状況については、下記のとおりです。

斜体は「資料編」該当項目

アンケート結果を反映予定

表：現況・分析結果

大項目	小項目	現況整理	分析結果
人口・世帯	総人口・世帯数	<p>・本町はこれまで人口増加傾向にあり、世帯数も1人世帯、2人世帯及び3人世帯が増加している。世帯人員は減少傾向が続いており、令和3年では一世帯あたり2.61人となっている。</p> <p>→2-1(4)① <i>総人口・世帯数の推移</i></p>	<p>・人口減少が進行し、老年人口割合及び高齢独居世帯数が増加傾向にあり、独居老人などの移動が困難な住民の移動を担う公共交通の充実の必要性がますます高まるとみられる。</p>
	年齢別人口	<p>・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る。</p> <p>・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る。また、令和17年の年齢3区分別人口割合の推計においては、真美ヶ丘地域で少子高齢化が急速に進行することが予測されている。</p> <p>→2-1(4)② <i>年齢別人口の将来推計</i> 2-1(4)③.2 <i>地域別の年齢別人口</i></p>	<p>・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る。</p> <p>→2-1(4)④ <i>隣接市町の人口推移</i> →2-1(4)⑤ <i>本町の世帯・平均寿命等の推移</i></p>
	人口動態	<p>・自然増が続いてい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る。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る。</p> <p>→2-1(4)⑥1 <i>自然増減</i> 2-1(4)⑥2 <i>社会増減</i></p>	<p>・移動に支障がない住民（自家用車利用等）に対しても、過度に車に頼らない公共交通による移動環境を整えとともに、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る。</p>
	流出・流入人口	<p>・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る。</p> <p>・近年では昼夜間人口比率は近年増加傾向にある。</p> <p>→2-1(4)⑦ <i>通勤・通学による流出・流入人口</i></p>	<p>・町外へ通勤・通学する住民に対し、特に通勤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る。</p>
	外国人登録者	<p>・外国人登録者数は、横ばいから近年増加傾向となっている。</p> <p>→2-1(4)⑧ <i>外国人登録者数</i></p>	<p>・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る。</p>

大項目	小項目	現況整理	分析結果
	要支援者数	<ul style="list-style-type: none"> ・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る。 <p>→2-1(4)㉑ 要支援者数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に制約があると考えられる要支援者、生活保護受給対象者、運転免許返納者に対し、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る。
	生活保護受給対象者数	<ul style="list-style-type: none"> ・生活保護受給対象者が集中している地域においても広陵元気号利用者数については他地域と同程度である。 <p>→2-1(4)㉒ 生活保護受給対象者数</p>	
	免許返納者数 ※事業対象者のみ	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許自主返納事業申請者が集中している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る。 <p>→2-1(4)㉓ 運転免許自主返納事業申請者数</p>	
市街化・土地利用・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ないが、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以上は、大きく上回っている。 ・人口集中地区内の人口密度は近年減少傾向にある。 <p>→2-1(5)㉑ 人口集中地区(DID)</p>	<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る。
	自家用車	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の自家用車分担率は52%である。 ・自家用車保有台数は、直近の集計では若干の増加傾向となっている。 <p>→2-1(4)㉔ 自家用車保有台数推移 2-1(5)㉒ 道路</p>	
公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・箸尾駅と大和高田駅の乗降者はほぼ横ばい傾向である一方で、五位堂駅では増加している。 ・広陵町住民の駅への交通手段は、五位堂駅ではバス、徒歩、自転車が3/4程度を占め、大和高田駅では自動車・自動二輪の合計で約6割を占めている。 <p>→2-1(8)㉑ 鉄道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大和高田駅への交通手段について、自動車や自動二輪からさらなる地域公共交通へのシフトが求められる。

大項目	小項目	現況整理	分析結果
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良交通の民間路線バスが近鉄五位堂駅及び近鉄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を中心に運行されている。 ・バスロケーションシステムや交通系IC等のサービスが拡充されている。 ・利用者数は平成26年度から令和元年度まではやや増加傾向であったが、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る。 <p>→2-1(8)② 路線バス</p>	<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る。
	広陵元気号	<ul style="list-style-type: none"> ・大部分のバス停において利用者が少ない状況で、年間で5,000万円以上を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円を町が負担していることとなる。 ・地区・バス停によって利用者数の偏りがある。 <p>→2-1(8)③ 広陵元気号</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通サービスの提供のため、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る。 ・利用者が少ないバス停も存在する為、停留所の見直しが必要となる。
	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る。 ・平成26年度から平成27年度で約12%の減少があったものの、その後は横ばい傾向であった。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る。 <p>→2-1(8)④ タクシー事業者</p>	<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る。
	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、停留所数をもっとも多い。 ・大和高田市は2倍近くの人口を有するが、コミュニティバスの運行は本町と同程度となっている。 <p>→2-1(8)⑥ 周辺市町の公共交通(コミュニティバス)</p>	<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る。町域を超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さらなる利便性の向上が求められる。
	福祉有償運行	調査中	調査中
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る。 <p>→2-1(7) 主な施設の状況</p>	<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る。

大項目	小項目	現況整理	分析結果
	福祉	・地域生活支援事業として、移動支援事業を実施している。 →2-1(8)⑤ 福祉有償運送事業者	・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をすすめる必要がある。
	宅配サービス・ECサイト	調査中	調査中
	スマートフォン普及率	調査中	調査中
	防災	・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る。 ・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るが、北部及び東部には少ない。 ・2021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る。 →2-1(9) 防災	・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に備えておく必要がある。

2-2 住民アンケート調査

(1) アンケートの概要

調査期間	令和3年11月19日（金）から 12月3日（金）まで（ 月 日まで回収）
調査対象	15歳以上の広陵町在住者
調査方法	郵送による配布・回収
配布数	2,000票

(2) 回収状況

回収数：901/配布数：2,000 回収率45%

(3) 集計結果

別添資料2により説明

2-3 広陵町の公共交通の課題

現況及びアンケート調査（中間報告時点）から、本町における公共交通の課題を整理します。

アンケート結果を反映予定

表：課題の整理

項目	課題
人口・世帯	<p>人口減少及び老年人口割合及び高齢者独居世帯数の増加傾向より、移動を担う公共交通の拡充や、高齢者、要支援者、生活保護受給対象者、運転免許返納者等に対する公共交通施策が課題となる。また、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る。</p>
土地利用・市街化	<p>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る。</p>
公共交通	<p>鉄道・路線バス・タクシー及び周辺市町とコミュニティバスとの連携強化や、バス停留所・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となる。また、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の公共交通の利用促進が課題となる。</p>
その他の町を取り巻く現状	<p>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り組みが課題となる。</p> <p>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る。</p>

2-4 SWOT分析

今後の公共交通の社会環境を把握するために、本町における施策動向や公共交通を取り巻く状況等について、それぞれに対する内部環境（強み・弱み）と、外部環境（機会・脅威）に関して位置づけを行います。

表：本町における強み・弱み・機会・脅威（仮）

分類	広陵町の現状
強み	
弱み	<div data-bbox="730 629 938 719" style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">現在検討中</div>
機会	
脅威	

3 基本的な方針

3-1 目指すべき将来像と基本理念

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理念については、上位計画である現在策定中の第5次広陵町総合計画及び都市計画マスタープランを踏まえ下記のとおり定めます。

【第5次広陵町総合計画（策定中）の将来像（案）】

be Happy ～未来につながるまち 広陵～

【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

⇒これらを踏まえた公共交通の将来像としては以下のとおりとします。

【将来像】

～未来につながる公共交通網の形成～

第5次広陵町総合計画（策定中）の将来像のキーワードである「未来につながる」は、公共交通が将来に渡って持続可能であることと密接に関わることであり、住民及び訪れる方が将来にわたり公共交通を使い続けることができる町を作ること将来像とします。

【基本理念】

将来像を実現にむけた基本理念については、「持続可能」な公共交通を実現するための考え方として、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。

- 安全・快適で実用的な公共交通網の形成
- 環境にやさしい移動手段である公共交通の利用促進
- 住みたい・住み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方針を定めます。

4 計画の目標

4-1 達成すべき目標

基本方針ごとに、達成すべき目標を定めます。

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

計画の基本方針、目標を実現するための事業を実施します。

5-2 実施する事業の概要

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、基本方針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を示します。

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、下記に示す役割を果たしながら、事業及び評価を行います。

●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。アンケートの必要な項目については、総合計画の施策評価実施時等にあわせて実施します。
- ・ 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、改善策等を検討・実施します。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。