
広陵町地域公共交通計画(案)

令和4年(2022年) 2月
広 陵 町

広陵町地域公共交通計画(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.....	8
2-3	広陵町の公共交通の課題.....	18
2-4	外部環境の整理（PEST分析）.....	19
2-5	内部環境の整理（SWOT分析）.....	20
3	基本的な方針.....	23
3-1	目指すべき将来像と基本方針.....	23
3-2	基本方針（再度確認）.....	24
3-3	基本戦略.....	25
4	計画の目標.....	26
4-1	達成すべき目標.....	26
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.....	30
5-1	実施事業一覧.....	30
5-2	実施する事業の概要.....	31
6	計画の達成状況の評価.....	46
6-1	基本的な考え方.....	46
6-2	目標値の設定.....	46
6-3	評価の実施体制.....	50

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、更なる広陵元気号における利便性向上が住民から求められていますが、運転手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、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、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作成しました。

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するとともに、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、モビリティの連携が実現した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、周辺自治体等（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。

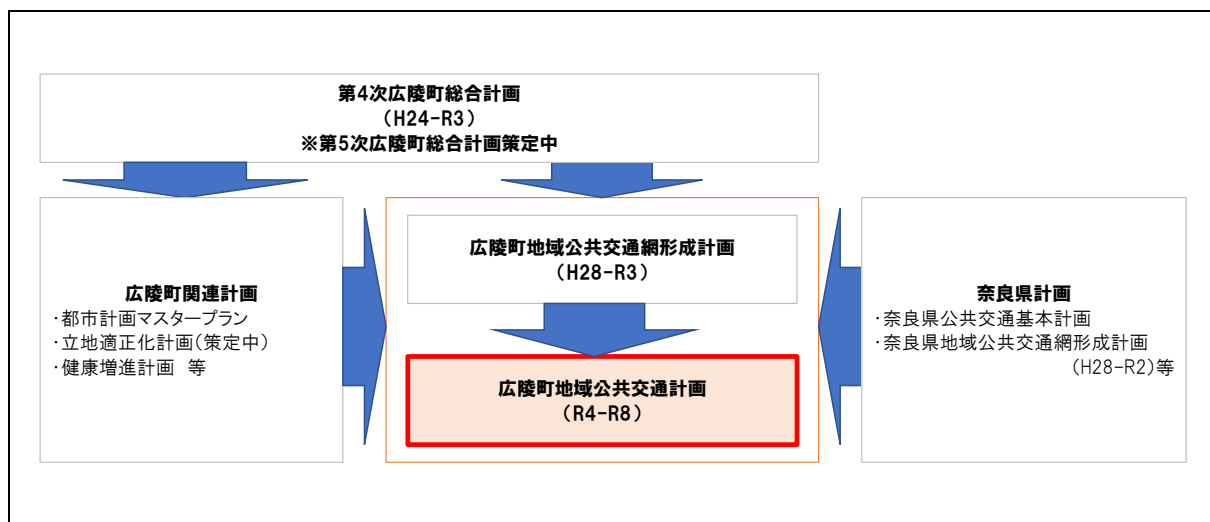
1-3 計画の期間

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(策定中)」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(策定中)」「第2次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

※パブコメは計画書のみ公表のため
資料編及びアンケート編の参照については
削除します

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。

斜体は「資料編」該当項目

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	<p>・本町はこれまで人口増加傾向にある一方、世帯数は1人世帯、2人世帯及び3人世帯が増加している。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2.61人となっている。</p> <p>(S) 町内人口の増加傾向 (T) 世帯人員の減少傾向</p> <p><i>⇒1-1(4)① 総人口・世帯数の推移</i></p>	<p>・人口は微増傾向であるが、老年人口割合及び高齢独居世帯数が増加しており、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> <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>
	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>(T) 少子高齢化の傾向</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る。</p> <p>(W) 広陵東地域などで少子高齢化が大きく進行</p> <p><i>⇒1-1(4)② 年齢別人口の将来推計</i> <i>—1-1(4)③2. 地域別の年齢別人口</i></p>	<p><i>⇒1-1(4)④ 隣接市町の人口推移</i> <i>⇒1-1(4)⑤ 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>(T) 自然増から自然減への移行 (S) 社会増の維持</p> <p><i>⇒1-1(4)⑥1 自然増減</i> <i>—1-1(4)⑥2 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増加傾向にある。</p> <p>(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</p> <p><i>⇒1-1(4)⑦ 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>

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る。 (T、O) 外国人に対応した環境の提供が必要 ⇒1-1(4)④ 外国人登録者数	・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。
	要支援者数	・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る。 ・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。 (T、O) 要支援者に必要な公共交通ネットワークの提供が必要 (W) 要支援者への対応不足の可能性 ⇒1-1(4)④ 要支援者数	・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及び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	・生活保護受給対象者は、広陵西小学校区に集中している。 ・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。 (S) 生活保護受給者のバス利用 ⇒1-1(4)④ 生活保護受給対象者数	
	免許返納者数 ※事業対象者のみ	・運転免許自主返納事業申請者は、百済、萱野及び馬見南3丁目が多い。 ・運転免許自主返納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る。 (O) 運転免許自主返納者への公共交通ネットワークの提供が必要 ⇒1-1(4)④ 運転免許自主返納事業申請者数	
市街化・土地利用・自動車	人口集中地区(DID)	・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以上を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。 (S、O) 人口集中地区の存在 (T) 人口集中地区内の人口減少 ⇒1-1(5)④ 人口集中地区(DID)	・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る。

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
	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。 (T) 自家用車保有率の増加傾向 ⇒1-1(4)①-自家用車保有台数推移 1-1(5)②-道路 	<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る。
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微減傾向である一方で、五位堂駅では増加している。 (S) 駅利用者数の増加傾向 ・本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8割程度を占め、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。 (W) 大和高田駅への交通手段は自動車・自動二輪が多い ⇒1-1(8)①-鉄道 	<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。
	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及び広陵西小学校区を中心に運行されている。 (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等のサービスが拡充されている。 (S) バスロケ、ICカード等のサービスが導入済み ・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。 (S) 令和元年度までの利用者増加傾向 (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年度から横ばいであるが、平均年齢は上昇している。 (T) 運転手の高齢化 ⇒1-1(8)②-路線バス 	<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。

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
	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円を町が負担していることとなる。 (W、O) 広陵元気号では利用者数の少ないバス停が多い→バス停の見直しが必要 (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る。 (S、W) 地区・バス停による利用者数の偏り <p>⇒1-1(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、バス停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。 (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 <p>⇒1-1(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、バス停数は最も多い。 ・ 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。 (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 <p>⇒1-1(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。
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。 (O) 住民利用施設の立地 <p>⇒1-1(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。
	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る。 (O) 移動支援事業の活用 <p>⇒1-1(8)⑤ 福祉有償運送事業者</p>	<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、最大限活用する取り組みを推進する必要がある。

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
	宅配サービス・ECサイト	<ul style="list-style-type: none"> アンケート結果では、普段の買い物でネット通販等を「よく利用する」「ときどき利用する」と回答した人の合計は64.3%で、「利用したことがない」と回答した33.4%を大きく上回る。 (T) ECの普及による外出機会の減少	<ul style="list-style-type: none"> 住民の買い物に対する行動は、必ずしも外出を必要としていないと考えられる。 外出する必要がある施設等への移動など、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。
	スマートフォン普及率	<ul style="list-style-type: none"> アンケート結果では、「スマートフォンを保有している」と回答した人は86.5%で、「保有していない」と回答した13.5%を大きく上回る。 (O) スマートフォンの普及	<ul style="list-style-type: none"> 身近な情報ツールとして、スマートフォンを活用した公共交通サービスのさらなる情報提供が求められる。
	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。 (W) 町の東側が広く洪水浸水想定区域に指定 (S) バス会社と連携した住民避難計画を締結している ⇒1-1(9) 防災	<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る。


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%）



広陵町の公共交通に関する住民アンケート調査
～皆様の声を今後の公共交通施策に活かします～

令和3年11月
広陵町長 山村 吉由

日頃は、広陵町の公共交通政策にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。さて、広陵町では、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させていただきます。なお、ご回答いただいた内容については、すべて統計的に処理しますので、個人が特定されるような内容は一切公表いたしません。また、ご回答いただいた調査票は、この目的以外には使用いたしません。

つきましては、ご多用のところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力いただきますようお願いいたします。

- 調査対象者：広陵町にお住まいの2,000人（15歳以上無作為抽出）
- アンケート回収：12月3日（金）までに本用紙を同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、郵便ポストに投函してください。

■■■■ 回答時のご注意 ■■■■

◇ ご回答にあたっては、本人のほか家族・知人による代筆でも結構です。

◇ 回答は、該当する口に✓印をつけてください。

◇ 質問によっては一つだけ選ぶものや複数を選ぶものがありますので、ご注意ください。

◇ () には、数字や文字をご記入ください。

◇ 特に指定のない場合は、問題番号順に全ての問題に回答してください。

◇ このアンケートは問27まであり、所要時間は20分程度です。

-アンケート調査についてのお問い合わせ先-

広陵町企画部企画政策課（担当：岡崎、芦原）
所在地：〒635-8515 奈良県北葛城郡広陵町大字南郷583番地1
電話番号：(0745) 55-1001 FAX：(0745) 55-1009

アンケート調査票

(2) 集計結果

斜体は「参考資料02(アンケート)」該当頁

個人属性	
居住地区	<p>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。</p> <p>⇒P.1</p>
年齢階層	<p>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。</p> <p>⇒P.2</p>
家族構成	<p>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。</p> <p>⇒P.3</p>
要介護者等の有無	<p>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70.5%と最も多いですが、「介護を必要とする方」が7.6%、「妊娠中の方」が0.7%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。</p> <p>⇒P.5</p>
自家用車の保有	<p>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、自家用車を保有していない割合は25.2%と自家用車以外の移動手段を必要としている方が一定数いることもわかりました。</p> <p>⇒P.6</p>
運転免許の自主返納	<p>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。</p> <p>⇒P.7</p>
運転免許の自主返納予定	<p>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方も割合が低い傾向にあることがわかりました。</p> <p>⇒P.8</p>
歩行可能距離	<p>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。</p> <p>⇒P.9</p>

個人属性	
スマートフォンの保有	<p>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、一部の方は保有していないことがわかりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.10</p>
スマートフォンによるWeb情報入手	<p>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41.9%と最も多く、次いで「交通事業者ホームページ（各社合算）」が24.2%となっています。一方で、「WEB情報は見ない」と回答している方も35.5%と回答者の3分の1以上を占める結果となりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.11</p>
普段よく使うSNS	<p>普段よく使うSNSについて、利用される方の中で「Youtube」が52.7%と最も多く、次いで「Instagram」が29.4%、「Twitter」が15.0%、「Facebook」が14.7%という結果となりました。一方でSNSを利用しない方も30.6%いるという結果となりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.12</p>
行政情報等をチェックする媒体	<p>行政情報等をチェックする媒体について、「広報紙」が76.4%と最も多く、次いで「町公式LINE」が30.1%、「町ホームページ」が27.0%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方が9.1%であることがわかりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.13</p>
今後、行政情報等をチェックしたい媒体	<p>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87.8%と最も多く、次いで「どれも見ない」が8.0%、「Instagram」が4.6%、「Twitter」が1.9%という結果となりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.14</p>
経路検索を行う際に活用するサイト	<p>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60.0%と最も多く、次いで「Yahoo経路検索」が30.7%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方も20.6%いることがわかりました。</p> <p style="color: red;">⇒P.15</p>
普段の買い物におけるネット通販等の利用	<p>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%以上の方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」と回答した方が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。</p> <p style="color: red;">⇒P.17</p>
ネット通販等の利用するサービス	<p>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95.4%と最も多く、次いで「定期配送サービス」が14.9%、「ネットスーパー」が5.6%、「出前サービス」が5.1%、「移動販売」が0.5%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。</p> <p style="color: red;">⇒P.18</p>

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。また、公共交通の情報は、「経路検索サイト」が41.9%と最も多く、その内、「Googleマップ」が60.0%、「Yahoo経路検索」が30.7%となっています。</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> <p style="color: red;">→P.19</p>
情報取得等の状況	<p>普段よく使うSNSは「YouTube」が52.7%となり、次いで「SNSを利用しない」が30.6%、「Instagram」が29.4%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76.4%を占めており、今後チェックしたい媒体も従来どおりが87.8%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いないとする回答が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> <p style="color: red;">→P.19～20</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41.9%と最も多く、次いで「Web情報は見ない」35.5%、「各移動サービス別（奈良交通・近鉄・タクシー会社）のHP」24.2%となっています。経路検索サイトでは、「Googleマップ」が60.0%、「Yahoo経路検索」が30.7%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> <p style="color: red;">→P.20</p>
自家用車と免許返納の状況	<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、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> <p style="color: red;">→P.20</p>

個人属性に関する考察	
免許返納者及び免許返納予定の方の状況	<p>既に免許返納している方は高齢者ですが、持っていない方はどの年代にもおり、返納予定者については、65歳以上70歳未満で9.3%、70歳以上75歳未満で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方及び返納予定の方の公共交通に対する課題を抽出し施策を検討する必要があります。</p> <p>⇒P.21</p>
免許返納者及び免許返納予定の方の公共交通の利用状況	<p>すべての公共交通で共通して、免許返納者は公共交通を利用されていない方が多くを占めており、免許返納者の内、「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思われるため使われないのではないかと考えられるため、公共交通の利便性を周知する取り組みが必要と考えられます。</p> <p>免許返納を予定されている方については、現時点では自家用車を使用できる状況ですが、返納意向が他の年代と比較して高い30代及び50代の合計でも、「ほとんど、あるいはまったく利用しない」割合が、路線バスは75.0%、広陵元気号も93.8%となっています。免許返納後に公共交通利用へシフトしていただくために、利用しやすい移動手段の提供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方は、公共交通の利用以外では、徒歩・自転車・バイク等の自分で行動が可能な方もいれば、家族の送迎によって移動が成立している方もおられます。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> <p>⇒P.22 ⇒P.21</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> <p>⇒P.22</p>

公共交通全体の利用に関する考察

<p>町民の移動状況</p>	<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方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> <p>→P.44、46、55、69、83</p>
<p>公共交通の利用状況</p>	<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40.2%・帰り38.8%あり、「自分で車を運転」の行き44.8%、帰り44.6%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10.6%・帰り10.4%、「通院」で行き7.6%・帰り7.8%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> <p>→P.44</p>
<p>公共交通を利用しない理由</p>	<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「バスの運行情報がわかりにくい」（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わかりやすく伝えることが重要です。</p> <p>→P.44</p>

通勤・通学時の公共交通利用に関する考察

<p>通勤・通学の状況</p>	<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17.8%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82.2%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29.4%と最も大きく、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> <p>→P.46～48</p>
------------------------	---

通勤・通学時の公共交通利用に関する考察	
通勤・通学時の駅ごとの利用状況	<p>鉄道利用（乗降）の内、「五位堂駅」の利用が65.5%となっており、「大和高田駅」が15.4%、「箸尾駅」が14.2%で拮抗しています。</p> <p>【行き】</p> <p>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。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、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。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、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>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> <p>→P.51~53</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。また、買い物は町内が73.8%と大半を占めており、次に県内の市町村18.1%、大和高田市17.4%となっています。</p> <p>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り組み等によって、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> <p>→P.55~56、66</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69.7%で、「町外」の47.4%より多い結果となりました。また、買い物利用については、アンケート調査の自由記述から、「複数店舗の掛け持ち」が44.4%と、「1店舗のみの利用」の43.5%よりも若干多いと考えられます。よく行くスーパーは、エバグリーンで、広陵西地域では82件、広陵北地域では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ル・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わかります。</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58.0%で、「町内」の42.0%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> <p>→P.57~60、66~68</p>

通院時の公共交通利用に関する考察

<p>通院の状況</p>	<p>「病院へ行く人」は62.3%であり、「町外」への通院が58.7%なのに対し、「町内」の通院が48.8%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27.8%となっていますが、「町外（公共交通）」は5.9%で、「町内（公共交通）」の1.8%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> <p>⇒P.69、76～81</p>
<p>通院先の状況</p>	<p>通院先については、町外では「奈良県立医大」が34件と多く、次いで「大和高田市立病院」が21件、「土庫病院」が19件となっています。</p> <p>また、通院時についてによる拠点については、「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さらなる連携強化を図る必要があります。</p> <p>⇒P.71～75、81</p>

公共施設利用時の公共交通利用に関する考察

<p>公共施設利用時の状況</p>	<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73.8%を占めており、「徒歩」の6.2%、「自転車」の8.4%、「バイク」の3.7%といった個人の移動手段と合わせると、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」は41.9%で最も多く、次いで「各種申請」の21.4%となっています。</p> <p>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はなくなる可能性があります。デジタル申請ができるまでの間、証明書発行や申請・届け出に関しては、移動中に手続きができる施策展開などが考えられます。</p> <p>⇒P.83～88</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、年代別に見ると、「75歳以上」では30.6%の方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65歳未満」は17.1%、「65歳以上70歳未満」は20.4%、「70歳以上75歳未満」は17.8%）。</p> <p>また、デマンド型交通の利用希望者の内、利用が見込まれる「免許返納した」「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、年齢が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内、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、免許変更後の移動手段として重要となっています。また、スマホを「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> <p style="color: red;">→P.108</p>
自家用有償 運行に関する意向の 状況	<p>自家用有償運送の利用希望は、「①移動の機会拡大となるため、積極的に利用したい」が7.4%、「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7.0%、「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7.5%、「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16.6%となり、合わせて38.5%となりました。</p> <p>75歳以上の自家用有償運送の利用希望は、上記①+②+③+④で38.4%となっています。一方、30歳代の自家用有償運送の利用希望も、上記①+②+③+④で36.5%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、やや利用意向は高く表れています。（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31.9%に対し、保有していない人の上記①+②+③+④の34.5%）これは、特に自家用有償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運送の意向が見られることから、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方もいるため、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> <p style="color: red;">→P.110</p>

各公共交通の今後のあり方に関する考察	
<p>鉄道の今後のあり方</p>	<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」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%、「終電」が35.9%、「車内の快適性（Wi-Fi整備等）」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> <p>⇒P.111～114</p>
<p>路線バスの今後のあり方</p>	<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「バス停周辺の環境」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」が37.6%となっています。それ以外のソフト面では、「時刻表のわかりやすさ」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> <p>⇒P.115～118</p>
<p>コミュニティバスの今後のあり方</p>	<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、「バス停周辺の環境」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、「時刻表のわかりやすさ」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、車内やバス停周辺の環境の改善とともに、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> <p>⇒P.119～122</p>
<p>タクシーの今後のあり方</p>	<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%と突出し、次に「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、「自家用車が使える」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%、「料金が事前にわからない」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などが必要となります。</p> <p>⇒P.123</p>

2-3 広陵町の公共交通の課題

現況及びアンケート調査から、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"> ・ 老年人口割合及び高齢者独居世帯数の増加、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る。特に、高齢者、要支援者、生活保護受給対象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る。 ・ 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。
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る。
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る。 ・ 広陵元気号については、バス停・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る。 ・ 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る。 ・ 住民がよく利用する五位堂駅及び大和高田駅へのアクセス強化が求められる。 ・ 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あるが、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る。 ・ 公共交通を利用しない理由として、「利用する必要がない」「自家用車が使えらる」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る。 ・ 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、ソフト面での施策展開も重要である。 ・ 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る。 ・ デマンド交通や自家用有償運行は、高齢者に利用の意向が高く、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る。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ある。
情報施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報紙等のアナログ媒体及びSNS・HP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る。 ・ 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る。 ・ 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利用が見込まれることも考慮した施策展開が重要となる。

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り組みが課題となる。 ・ 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。
-------------------------------	---

2-4 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か、把握・予測します。

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

視点	外部環境
政治 (P)	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国交省が運行事業者の保護（財政的）に努めている ・ タクシーの営業区域が決められている（利権） ・ 国交省がコミュニティバス等に対して運行にかかる補助金を出している ・ 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】</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定 ・ 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"> ・ 自動車産業の飽和 ・ 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 ・ 最低賃金（特に運転手） ・ 原油価格の上昇 ・ 交通事業者の経営状況悪化 ・ 移動の価値低下（ECサイトの充実、移動販売の普及など） ・ バス運転手不足
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により、外出機会の減少 ・ 新型コロナウイルスの影響 ・ 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 ・ バス運転手不足の深刻化 ・ 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Facebook） <p>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</p>
<p>技術 (T)</p>	<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（鉄道、バスを一括支払い）

2-5 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およ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>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年で約1%）で、DIDなど人口が集積している地区がある ・ 社会増が維持されている（令和2年の転入超過数87人） <p>（公共交通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅にバスが接続している ・ コミュニティバスは安価（100～200円）で利用できる ・ 各地域に1箇所はバス停がある ・ 町内商業施設へのアクセスも確保できている ・ 真美ヶ丘地域や西校区では路線バスも運行しており、一部広陵元気号と接続している ・ 車内は音声でアナウンスしており、だれ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をしており、感染症対策をしている ・ 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（98%） ・ 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されている ・ ポイントカード制度で商業施設と連携している <p>（アンケート結果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗換サイトとの連携が図れている

	<ul style="list-style-type: none"> ・一部車両でバリアフリーに対応している ・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>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箸尾駅は、鉄道利用者の14.2%（通勤・通学時）と少ない ・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 ・全ての便で往復便が確保されていない ・運転者不足により、増便・路線拡大ができない ・路線バスの経営悪化により、赤字補填額が年々増加 ・広陵元気号の運行時間が通勤に合っていない ・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 ・駅への交通手段として公共交通の割合が低い（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である <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できない <p>(アンケート結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの人が自家用車を所有している（約75%） ・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） ・料金が安い（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年から平成30年にかけて外国人登録者数37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29.4%と最も多くを占めている） <p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSの普及 （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 ・車所有にかかる税金負担の増加

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公民連携及び自治体間連携による公共交通施策の検討 (その他) ・ 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 (アンケート結果) ・ 多くの人が週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（約70%） ・ 通勤する人はほとんどが町外であり（93%）、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（41.9%）
<p>脅威 (T)</p>	<ul style="list-style-type: none"> (人口) ・ 高齢化の進行（R8には75歳以上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%） (公共交通) ・ 自家用車保有台数の増加（保有率76.7%） ・ 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 ・ 運転手の高齢化 ・ 路線バスの撤退・運休 ・ 利用者数の少ないバス停がある（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19.6%、コミュニティバス利用率5.1%） (その他) ・ 移動価値の変容（ECサイトの普及）（ネット通販利用率64.9%） ・ 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、スマホ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 ・ ECサイトへの昇華による移動目的の変化 ・ 移動販売の普及 (アンケート結果) ・ ネット通販等を利用する人が多い（64%） ・ 公共交通を利用理由で最も多いのは「自家用車が使えるから」

3 基本的な方針

3-1 目指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（策定中）の将来像と基本目標】

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 |

【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（策定中）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目指す将来像は「~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目指します。

【基本方針】

将来像の実現にむ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、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・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ニュータウン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、隣接市に位置する五位堂駅や大和高田駅へのアクセス強化並びにバス停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、ソフト面での取り組みを進め、公共交通の安全性・利便性・快適性等の機能向上を目指します。

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目指しています。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に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目指します。

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、育てる公共交通を目指します。

基本方針3：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

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、持続的な発展を目指しています。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住み続けられるよう、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目指します。

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。

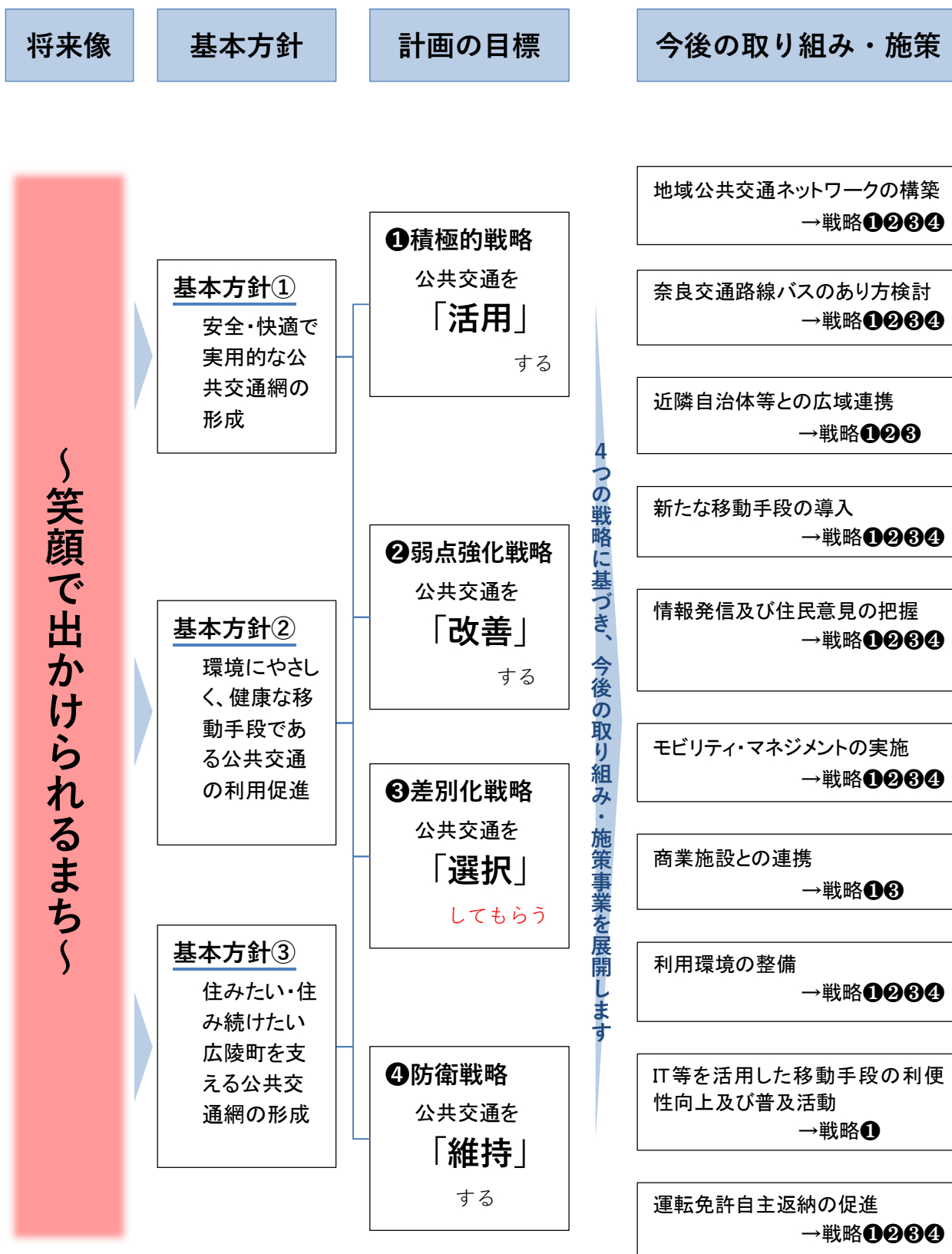
4 計画の目標

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。

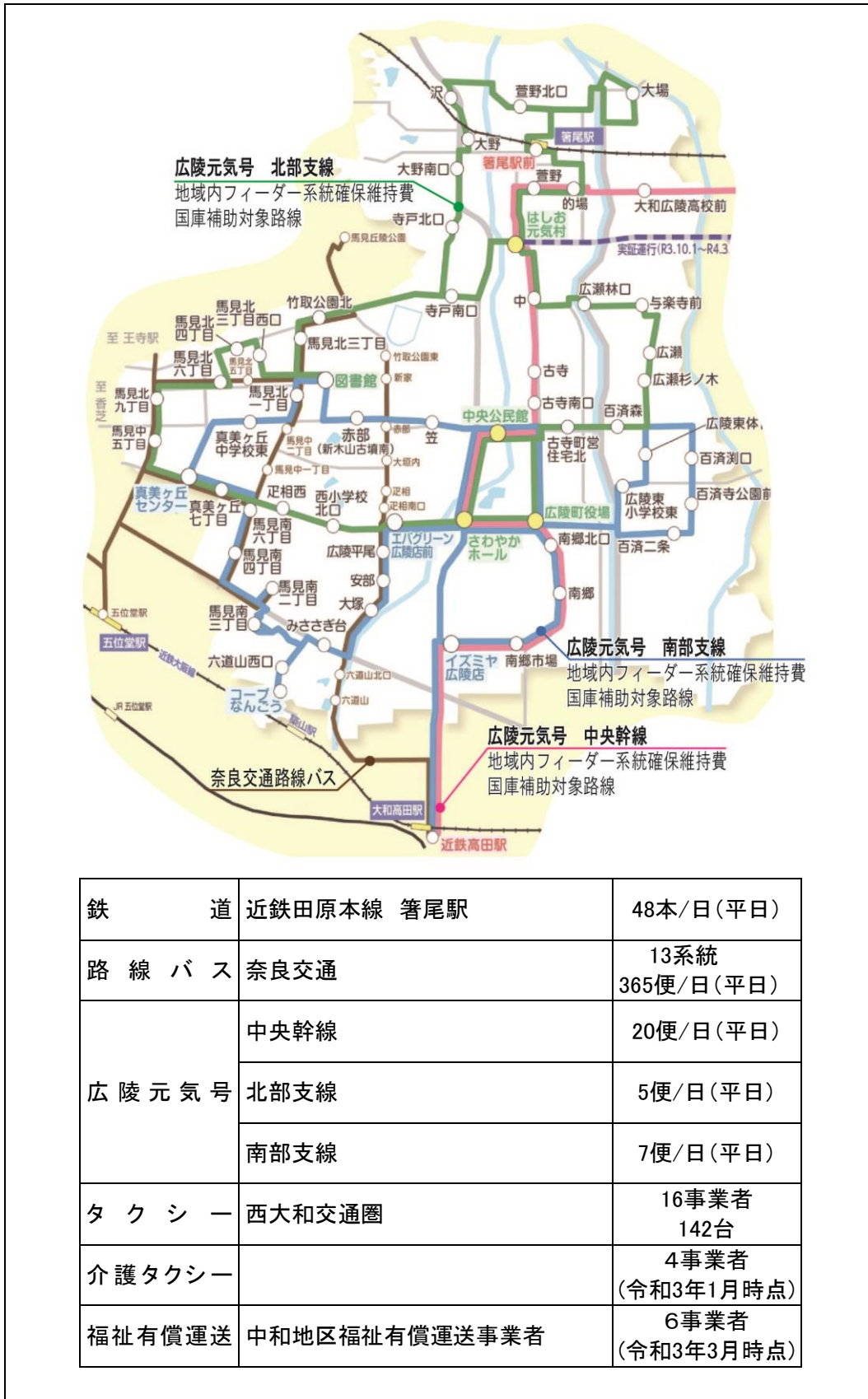
戦略	目標
積極的戦略	<p>公共交通を「活用」する。</p> <p>現在の町が有する公共交通を活かしつつ、町を取り巻く良好な条件や新たな技術・制度等を積極的に使うことで、公共交通をより「活用」できる手段とします。</p>
弱点強化戦略	<p>公共交通を「改善」する。</p> <p>現在の町における公共交通の弱点を、町を取り巻く良好な条件や新たな技術・制度等を活用し、公共交通の利便性を「改善」します。</p>
差別化戦略	<p>公共交通を「選択」してもらう。</p> <p>町を取り巻く脅威に対し、現在の町が有する公共交通の強みを活かすことで対抗するため、他のサービス等と差別化を図り、公共交通が移動手段として「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り組み・施策事業を展開します。



本町が目指すべき将来の公共交通ネットワークは以下のとおりです。

【現況の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)

【将来の公共交通ネットワーク】

■将来の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」できる公共交通ネットワーク**を構築することで、だれもが「笑顔で出かけられるまち」を目指します。

■差別化戦略重視の背景・概要

- ・今後増加が予想される75歳以上の後期高齢者における移動手段の確保が必要であり、福祉分野と連携した福祉・医療施設への輸送強化を図るため、新たに自家用有償運送の運行やタクシー利用の補助を実施します。

●戦略の基となる町を取り巻く強み・脅威

- ・福祉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（**乗り継ぎのしやすさ、運行情報の周知の改善などを求める声あり**）

■再編方針

- ・現在の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運送の導入及びタクシー補助や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、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

▷路線バス

(真美ヶ丘地域)

- ・既存路線以外の地域からの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)

- ・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、日中の運行方法を市町村運営有償運送への移行を検討します。
- ・路線バスや近隣市町の公共交通との連携を図ります。

▷自家用有償運送の運行

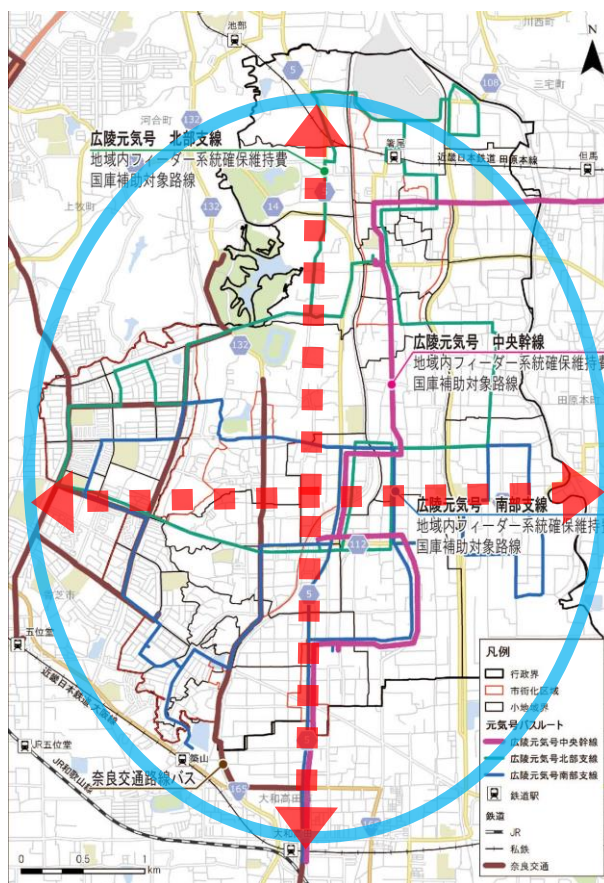
- ・登録制とし、非定時・定路線等の運行を検討します。

▷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：将来の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

計画の目標を実現するために下記の事業を実施します。

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						
		積極化戦略 【活用】	弱点強化戦略 【改善】	差別化戦略 【選択】	防衛戦略 【維持】							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・住み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	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	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・ 近隣自治体	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	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	ハード ソフト		利用増進	継続 実施	→	→	→	→	→	→
		●			●	9	IT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	検討	実施	→	→	→	→	→

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、奈良交道路線バスについても、アンケート調査では、利用している人は約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確保、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、本町にあ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。

【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）
- ・ 自家用有償運送の導入可能性について調査・検討
- ・ 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

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)

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



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)

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)

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



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)

【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	検討	実施					

2	奈良交通路線バスのあり方検討			
積極化戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略	

【事業目的】

奈良交通の路線バスについて、アンケート調査では利用している人は約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%と大きく減少しており、利用者減少による経営悪化を受けて、西校区を運行する大和高田駅へ接続している路線については平成26年10月から行政が運行費補助を行っています。

アンケート調査では「運行便数」、「乗り継ぎのしやすさ」及び「終発時間」について、サービス拡大が求められていますが、実際の利用としては、真美ヶ丘地域を運行する路線は、通勤・通学で五位堂駅を利用される約3割の人が路線バスを利用しているものの、日中の利用については**少ない状況です**。

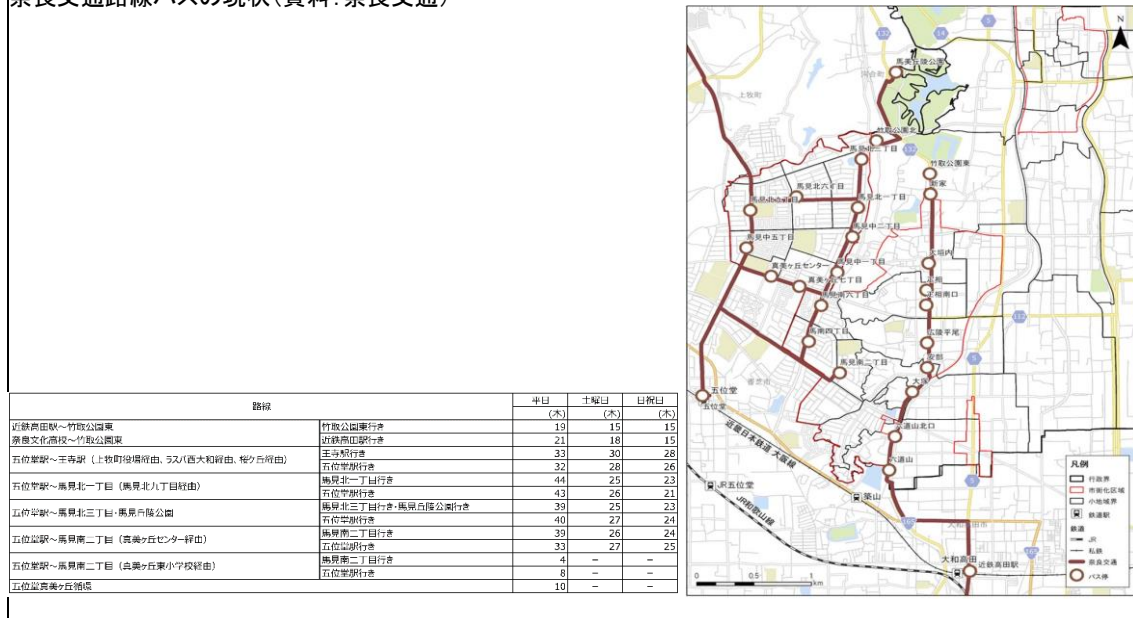
そのため、奈良交通の路線バスについては、今後も路線の維持を図るため、関連する公共交通とのダイヤ等の連携を行いつつも、利用者のニーズに適合するよう、運行事業者と協働で沿線住民とのワークショップ等を開催し、随時ルート（バス停）・ダイヤの改編や利用促進等について運行事業者と協議を行います。

加えて、広陵元気号等、複数の公共交通との連携を強化し、利便性の向上を図ります。

【事業概要】

- ・ ルート（バス停）・ダイヤの改編や利用促進等について運行事業者との協議を実施
- ・ 鉄道、奈良交通路線バス、広陵元気号のダイヤ連携（再掲）
- ・ 運行事業者との連携による路線沿線地区への利用増進に関するワークショップ等の開催

奈良交通路線バスの現状(資料:奈良交通)



【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-
奈良交通路線バスのあり方検討	広陵町 交通事業者	検討						

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多いことが分かりました（買い物での移動90%、通院での移動62.2%）。

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47%、通院では58%と、半数程度が町外で買い物及び通院している現状です。

町外への移動は、広陵元気号（大和高田駅・国保中央病院）、奈良交通路線バス（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、周辺市町において運行している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、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市町へのアクセス向上を目指します。

病院へのアクセスについては、令和3年度に複数自治体で実証運行を実施した国保中央病院無料送迎シャトルバスの広域運行のような、病院バスや企業バスなど多様な輸送資源を活用し、隣接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 近隣自治体	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・行楽での移動にも利用されています。

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もあるなど、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地域福祉有償運送や自家用有償運送、デマンド型運行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、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
- ・ 自家用有償運送の導入可能性についての調査・検討（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）
- ・ 観光部局との連携した、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」
- ・ 運転手と乗客や乗客同士、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

- 離合が難しい**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、国交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)

荷物を預けて自転車観光!
帯広空港、帯広駅での乗り捨てOK!

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

大きな荷物は
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

とちろ帯広空港
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

田園風景が素晴らしい
とちろ帯広空港と
帯広市内の移動を快適に、
手ぶら自転車観光!

※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

とちろ帯広空港から利用 / 0155-66-5894 (activity centre ANDOOR)
帯広バスターミナルから利用 / 0155-23-5920 (エコバスセンターぐる)
帯広空港連絡バスについてのお問合せ / 0155-23-5171 (帯広駅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 ANDOOR、一般社団法人 交通環境まちづくりセンター

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 R9-R13	長期 R14-
		R4	R5	R6	R7	R8		
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%、コミュニティバス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HP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、改定時）
- ・ 住民懇談会・ワークショップ等による住民意見の把握

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	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、本町が目指すスマートウェルネスシティの実現においても、健康な移動手段である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（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。

町では、未来の利用者である子どもたちに広陵元気号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。

バスの乗り方教室 #4

身近な公共交通として運行している広陵元気号や路線バスを知ってもらい、より親しみをもちもらえるよう、町内の小学校6年生（広陵北小学校は5年生）を対象にバスの乗り方教室を毎年実施しています。



9月10日真美ヶ丘第一小学校で開催されたバスの乗り方教室



の乗車方法、運行を支える人たちの業務内容や交通安全について学んでもらい、体験できる機会を創出しています。

昨年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、プリント配付のみでの実施でしたが、今年度は、感染対策を徹底した上で全5校での実施を予定しています。

既に実施した小学校では、「元気号に乗ってみたくなった」という声もあがりました。

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期 R9-R13	長期 R14-
		R4	R5	R6	R7	R8		
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						→

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)			
	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、ECサイトの普及は進んでおり、アンケート調査においても6割以上の方が利用しています。しかし、週1回以上買い物で外出する人も8割近くいます。そのため、商業施設の利用についても高齢者をはじめ、一定の需要は今後もみられると考えられます。また、地域の活性化を図るためにも地域の商業施設の利用促進は重要であるため、公共交通と連携した取り組みを行うことで、地域の活性化と公共交通の利用増進を図ります。

また、買い物で公共交通を利用したいが、帰りに荷物を持って帰るのが大変という人に対して、荷物の配送サービスの提供を行うなど、外出機会の創出を図ります。

【事業概要】

- ・ 商業施設へのバスの乗り入れ
- ・ **商業施設と連携したバス待合スペースの創出**
- ・ 公共交通利用者への商業施設の利用促進（施設内イベント、割引など）
- ・ ポイントカード制度の連携拡充
- ・ 電子クーポンやデジタルポイントカード等の導入
- ・ 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）
- ・ 移動販売制度の調査・検討

バスを活用した商品の配送制度の事例(資料:国土交通省)

秋田県大館市(バス運送の活用)

大館市では、マイカーの普及などで利用者が年々減少しているため、路線バスの経営状況は厳しく路線の廃止や縮小が進んでいることから、①高齢者以上の市民、②身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者手帳を持つ市民を対象に平成23年から秋北バス(株)と共同で市内の路線バスを乗り入れ自由で利用できる「大館市得とく定期券」を販売している。

得とく定期券の提示で地元スーパーマーケットの各店舗で買った商品の配達料金が半額となる等(309円→154円)利用特典がある。

【取組のフロー】

対象エリア: 大館市全域

大館市 補助金 → バス事業者

バス事業者 → 利用者(高齢者等) 得とく定期券販売

利用者(高齢者等) → ①買い物 ②代金支払い(宅配手数料(半額)) ※利用者負担

③配達依頼 → ④乗荷 → ⑤配送 → ⑥配達依頼+代金支払 → 物流事業者 → ⑦配送 → ⑧店舗

物流事業者 → ③配達依頼+代金支払 → ④乗荷 → ⑤配送 → ⑥配達依頼+代金支払 → ⑦配送 → ⑧店舗

平成25年度の販売枚数は1,458枚(3月31日現在)で毎年増加している。6ヶ月券の割合が5割と最も多く、また年齢別では70歳代の割合が5割、男女別では女性が8割となっている。

利用者からは行動範囲が広がったことや運賃支払いの手間がからず利用しやすいといった評価を得ている。

バス利用者数を今後も増加できるように本制度を改善していくことが今後の課題である。

※大館市等へのヒアリングを基に作成 6

広陵元気号のポイントカード制度(資料:広陵町)

広陵元気号 ポイントカード

●イズミヤスーパーセンター-広陵店 ●スーパーエバグリーン-広陵店 ●エコール・ファミ ●コープなんごう

★広陵元気号を利用するとポイントが貯まり、各店舗いずれかの指定商品と交換できます。最新情報は QRコードからご確認ください。

★累計ポイントカードは広陵元気号専用でお申し込みください。

★ポイントが20個貯まりましたら、有効期限内に各店舗いずれかのサービスカウンターまでお越しください。

★エコール・ファミはインフォメーション(北沢センター前)までお越しください。

★ポイントカードの有効期限は、 年 月 日 までです。

【スケジュールと実施主体】

実施事業	実施主体	短期					中期 R9-R13	長期 R14-
		R4	R5	R6	R7	R8		
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	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%）及びバス停周辺の環境（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、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、過度に自家用車に頼らないまちの実現のため、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】

- ・ 自動運転車両の普及を見据えた道路環境整備
- ・ 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）

【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	継続						
		実施	→					

9	IT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8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。

既に奈良交通において、路線バス及び広陵元気号の運行位置が把握できる「奈良バスなび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きているなど、Webでの情報発信を実施しています。しかし、アンケート調査では約3割の人が「運行情報が分かりにくい」と回答しており、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。

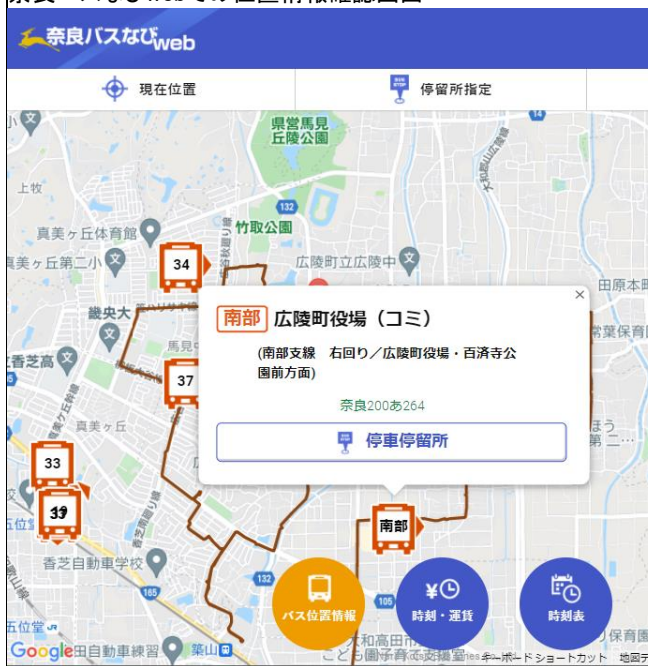
特に交通系ICカードは全国の交通事業者と連携しており、利用履歴等のデータを蓄積・活用することで利用実態等を的確に把握し、適切なサービスの提供を図ることがができます。アンケート調査においても、キャッシュレス化などの支払い方法に関するサービス拡大を求める人は路線バス・広陵元気号ともに約32%、タクシーでは約43%と高くなっています。

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、デジタルポイントカード導入（再掲）

奈良バスなび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)

【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-
IT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	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、運転免許自主返納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約4%おり、今後免許返納を予定している人は約7%いますが、**自主返納する予定はない**は約71%、分からないとした人は約22%です。そのため、今後の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	→ 検討	→ 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	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略
				【活用】	【改善】	【選択】	【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
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	箸尾駅:37万人 大和高田駅:301万人 五位堂駅:519万人 松塚駅:21万人 (令和元年度)	↗ 増加 5%増	◎	○	○	○
	鉄道を月1回以上利用する割合	43.4% (令和3年度)	↗ 増加 50.0%	◎	○	○	○
	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	大和高田駅(行き) 約33.4% 五位堂駅(行き) 約28.9% (令和3年度)	↘ 減少 大和高田駅 25% 五位堂駅 20%	◎	○	○	○
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 25.0%	◎	○	◎	○
	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	◎	○	◎	○
	路線バスの利用者数	真美ヶ丘線・王寺五位堂線 3,455人 竹取公園東系統 492人 (令和3年度)	↗ 増加 真美ヶ丘線・ 王寺五位堂線 10%増 竹取公園東系統 10%増	◎	○	◎	○

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略
				【活用】	【改善】	【選択】	【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
路線バス	路線バスの五位堂駅及び大和高田駅接続便数	五位堂駅 206便 大和高田駅 44便 (令和2年度)	→ 維持 五位堂駅 206便 大和高田駅 44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	◎	◎	◎	◎
	路線バスの運行費補助額の町民一人当たり負担額	123円 (令和2年度)	→ 維持 123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%	◎	◎	◎	◎
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 10.0%	◎	○	◎	○
	広陵元気号の利用目的別利用者数	通勤・通学(駅):15,016人 商業施設:13,103人 病院(国保中央病院):903人 公共施設:13,575人 (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 20%増	◎	○	◎	○
	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円 (令和2年度)	↘ 減少 1,442円	◎	◎	◎	◎

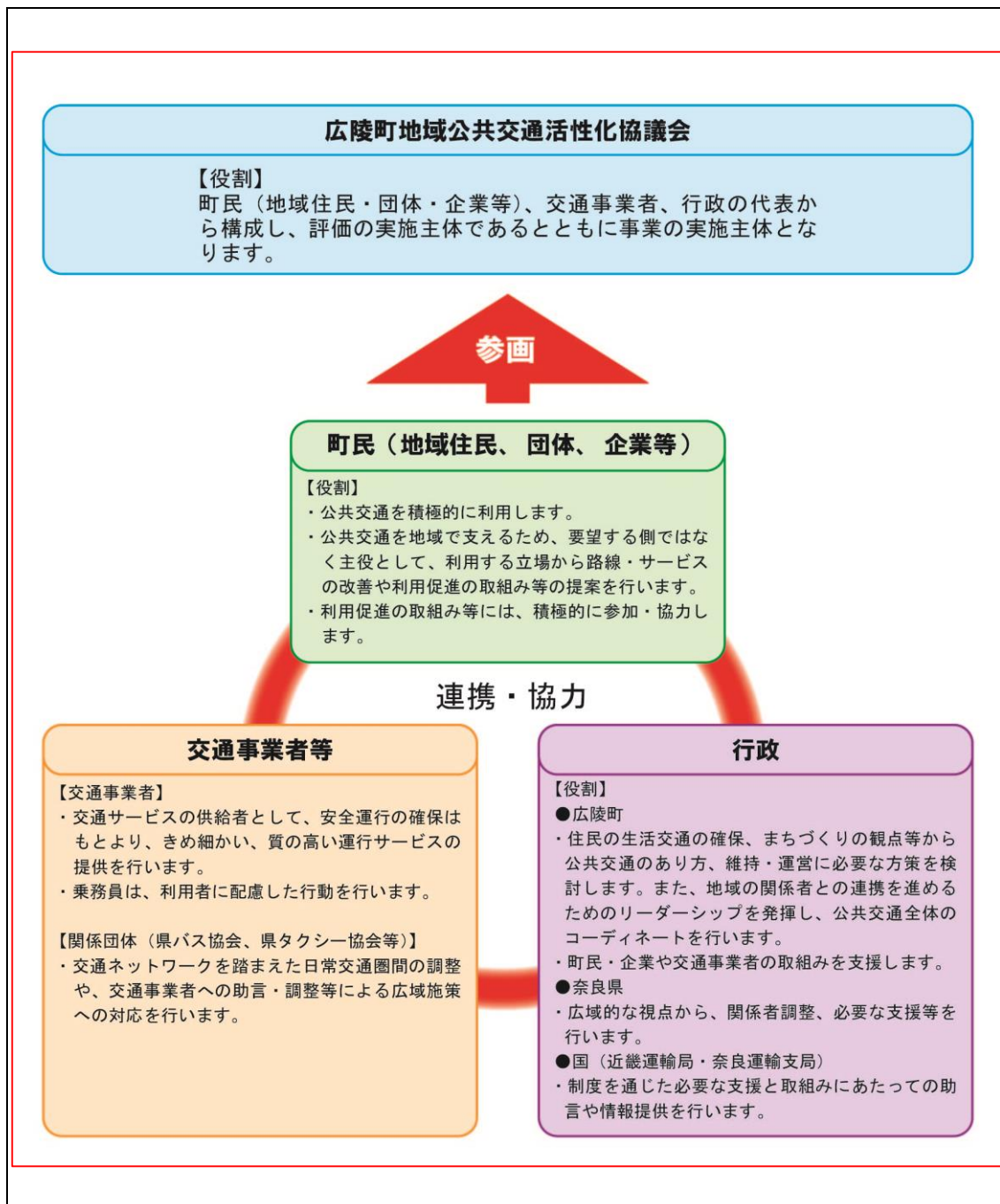
項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略
				【活用】	【改善】	【選択】	【維持】
				◎：深く関係するもの ○：関係するもの			
広陵元気号	広陵元気号の大和高田駅接続便数	23便 (令和2年度)	→ 維持 23便	◎	○	◎	◎
	広陵元気号に関する認知率	広陵元気号の運行 96.3% バス停の位置 85.4% バス停名 68.9% バスのダイヤ 31.4% バスの運行ルート 47.0% バスで行ける施設 33.2% (平成30年度)	↗ 増加 広陵元気号の運行 100.0% バス停の位置 90.0% バス停名 70.0% 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 (各種イベントや他施策との連携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	◎	◎	◎	◎
タクシー	タクシーの利用割合	5.2% (令和3年度)	↗ 増加 10.0%	◎	○	○	◎
連携強化	近隣自治体等との連携数	1 (令和3年度)	↗ 増加 3	◎	◎	◎	◎
	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	0事業 (令和3年度)	↗ 増加 1事業	◎	○	◎	○
	商業施設との連携数	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	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	0事業 (令和2年度)	↗ 増加 2事業	◎	◎	◎	◎

項目	評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)	積極的戦略	弱点強化戦略	差別化戦略	防衛戦略
				活用	改善	選択	維持
				◎: 深く関係するもの ○: 関係するもの			
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	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	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 3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	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	◎	◎	◎	◎
その他	町で運行する自家用有償運送を月1回以上利用する割合	0 (令和3年度)	↗ 増加 10.0%	◎	◎	◎	◎
	町外病院へのアクセス確保	1病院 (令和3年度)	↗ 増加 3病院	◎	◎	◎	◎
	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

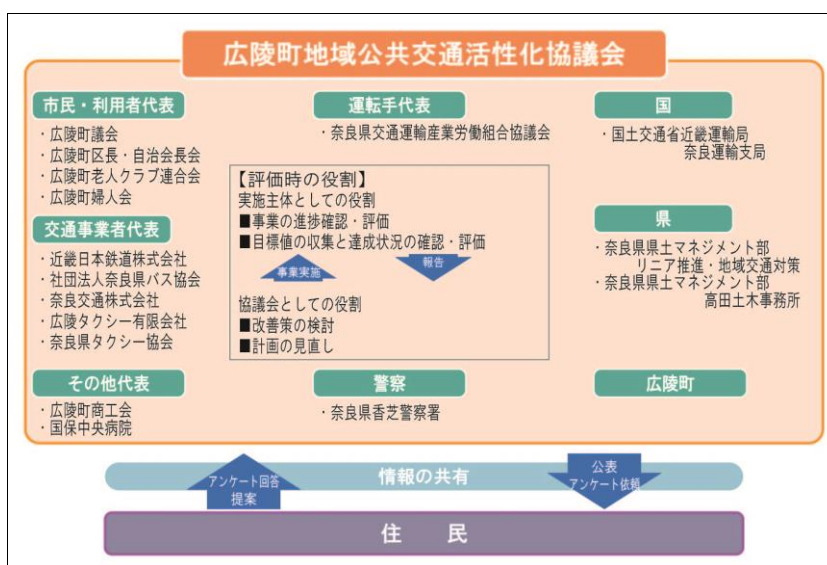
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会が実施主体となります。
- ・ 広陵町地域公共交通活性化協議会は、町民（地域住民・団体・企業等）、交通事業者、行政の代表から構成されており、評価の実施主体であるとともに事業の実施主体でもあります。
- ・ 各主体においては、下図に示す役割を果たしながら、事業及び評価を行います。



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）

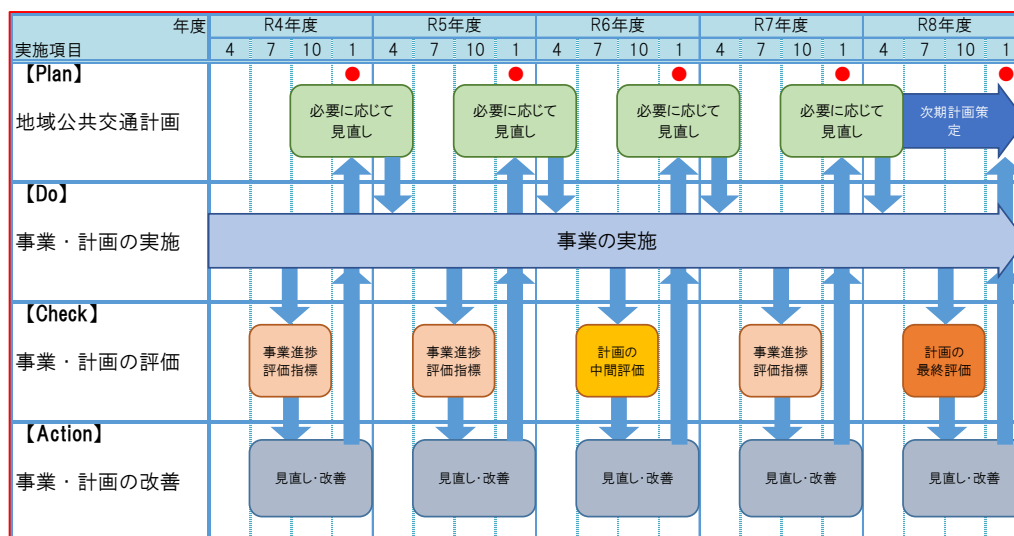
- 各事業の実施状況を毎年度評価します。実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項などについて、事業主体となっているものが、毎年度進捗状況を確認・評価し、協議会に報告したのち、住民に公表します。
- 目標値との比較により、施策の達成状況を実施主体が検証します。アンケートの必要な項目については、総合計画の施策評価実施時等にあわせて実施します。
- 利用状況や目標達成状況を踏まえ、達成状況が順調でないとは判断される場合には、その原因を探り、改善策等を協議会において検討し、事業主体が実施します。必要に応じてバス交通のルート、ダイヤ、運行方法等を見直し、改善を図ります。



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。



図：評価・改善のスケジュール