

広陵町地域公共交通総合連携計画

計画書（案）

本計画案は国の支援を受けるため、現行制度に基づき作成しています。
したがって、平成23年度の制度改革により、一部変更を生ずることがあります。

平成23年1月31日

広 陵 町

目 次

序 章 策定の背景と位置づけ	1
1 背景と目的	1
2 本計画の位置づけ	2
第1章 広陵町の現状	4
1 - 1 広陵町の概況	4
1 - 2 人口・世帯の動向	5
1 - 3 主な施設の状況	10
1 - 4 交通の現状	11
第2章 住民ニーズの把握	19
2 - 1 アンケート実施概要	19
2 - 2 アンケート結果	20
2 - 3 まとめ	28
第3章 地域公共交通の課題	29
第4章 地域公共交通整備の方針と目標	31
4 - 1 基本的な方針	31
4 - 2 計画の区域	32
4 - 3 計画の期間	32
4 - 4 計画の目標	33
第5章 目標を達成するために行う事業及び実施主体	34
5 - 1 公共交通システムの運行	34
5 - 2 公共交通の利用環境の整備	37
5 - 3 公共交通利用推進体制の確立	37
第6章 地域公共交通整備の進め方	38

序章 策定の背景と位置づけ

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とバス路線の奈良交通が役目を担っていますが、平成 21 年 2 月に広陵町役場前を横断する高田平端線が運行休止になり、これらの地域では、日常の交通手段は自家用自動車を中心となっています。

現在では、中央部を通過する高田竹取公園東線、真美ヶ丘ニュータウン地内を通過する五位堂駅馬見丘陵公園線（馬見北三丁目）、五位堂馬見北一丁目線、五位堂駅馬見南二丁目線となっていますが、沿線以外の地域では、交通弱者及び高齢者等の交通手段が絶たれ、買い物や通院に不便をきたしている状況であります。

このことから、町ではバス運行休止路線地域を対象として、平成 21 年 4 月より広陵元気号を試行運行してきました。

このような背景のもと、本計画は、広陵町地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、公共交通機関の利用者数は、年々減少していく中で、既存バス路線の在り方を見直し、コミュニティバスの再編について検討を行うことにより、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を図ることを目的としてとりまとめたものです。

2 本計画の位置づけ

(1) 上位計画における公共交通の位置づけ

総合計画（広陵町では、平成 22 年度～平成 32 年度を計画期間とする「第 4 次総合計画」を策定しているところである。）

駅や町内施設、周辺市町村への移動手段である既設バス路線について、その本数は少なく、町内公共施設のネットワークも良好とはいえず、一層のバス路線の充実とともに、新規移動手段の創出が課題と考えられており、今後の公共交通について、基本方針、計画を以下のように位置付けている。

基本方針（第 3 次総合計画）

- ・町民の生活利便の向上、町の魅力づくりのため、交通基盤の一層の充実を図る。
- ・周辺市町村も含めた広域的交通網を考慮に入れた安全かつ円滑な幹線道路網の整備を進める。
- ・安全なまちづくりをめざし、生活道路の改善を図る。
- ・安全で快適な新規移動手段の創出を図る。

計画（第 3 次総合計画）

- ・運行本数の増加等を関係機関へ要請する。
- ・バス輸送力の強化を図るため、バス路線網、運行ダイヤ、バス停留所位置、車輛などの改善・新設を関係機関に提案・要請する。
- ・箸尾駅前の交通利便性を高めるため、駅前広場の整備を進める。
- ・箸尾駅前線および王寺田原本桜井線など都市計画道路の整備を進める。
- ・大和高田斑鳩線、大和郡山広陵線、田原本広陵線などの幹線道路については、将来的交通量に見合った道路幅員を確保するため、関係機関と協力しつつ、その整備を進める。
- ・周辺市町村の協力のもと、京奈和自動車道など広域道路へのアクセス道路の整備を検討する。
- ・密集住宅地での住民生活の安全性を確保するため、狭隘道路の幅員の拡幅に努める。
- ・安全な交通確保のため、歩道の整備、信号機の設置など安全対策を講じる。
- ・徒歩、自転車などの利点を見直し、歩行者・自転車道又は優先道路、歩道、河川敷などをネットワークしたふれあいロードの整備を進める。

都市計画マスタープラン（計画期間平成 16～25 年度）

交通機能の向上（公共交通機能、道路網、歩行者・自転車環境）

広陵町の大きな特徴に交通利便性の低さが挙げられます。真美ヶ丘地区を除きバス

や鉄道の利便性は高いとはいえず、住民の移動手段としての自家用車への依存割合が高まっています。このため、路線バスを始めとした公共交通の利便性向上が求められています。

このような中で、幹線道路における計画路線の整備は着実に進められていますが、これらのほとんどは昭和 40～50 年代に計画されたものであり、当時と現在との住民生活像や社会経済状況は大きく異なっていることから、今後のあるべき道路ネットワークは改めて検討する必要があります。

また、各市街地や集落内においては狭隘道路が多く、緊急車輛・福祉車輛進入、住宅建替や土地利用などにおいて問題点も生じていることから、これらの道路改善も課題といえます。

さらに、これからの道路は、自動車の通行空間としての機能だけでなく、歩行者・自動車を備えた特色ある道路整備が必要といえます。

これらの公共交通対策と道路対策を総合的に行うことにより、広陵町の交通機能を向上させ、利便性を高めることが求められます。

主な対策	公共交通の利便性向上 人口動向や交通需要を踏まえた道路のネットワークや機能の再編 集落内における道路環境の改善 歩行者・自転車空間の充実 景観や環境に配慮した道路整備
------	---

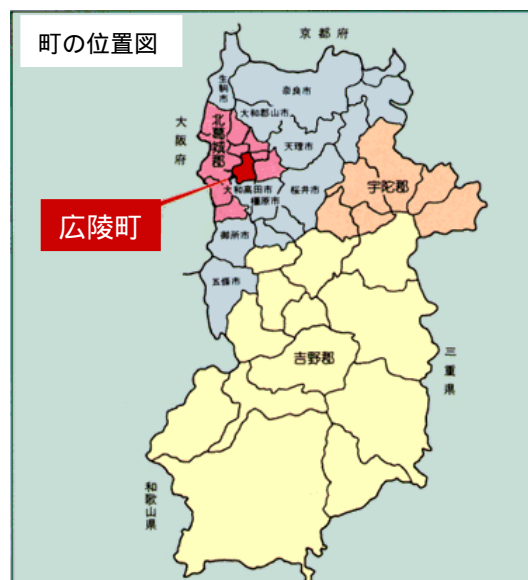
第1章 広陵町の現状

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、磯城郡川西町、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 k m² 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、馬見丘陵地など恵まれた自然環境を有している北部地域、真美ヶ丘ニュータウンの開発により、人口が急増した西部地域、今なお田園風景が広がる南東部地域と大きく 3 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 年には、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きます。

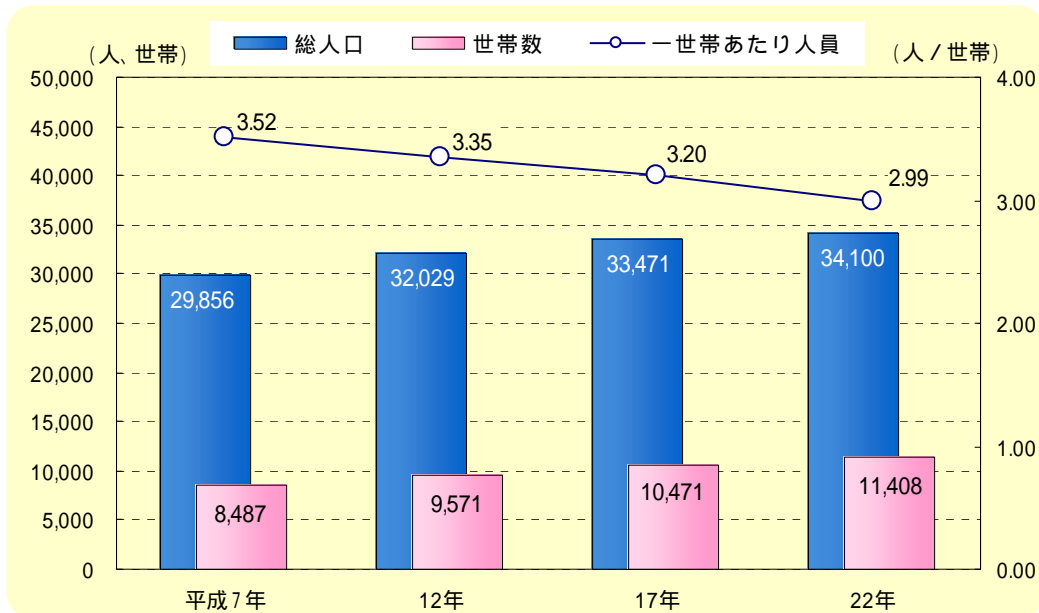
1 - 2 人口・世帯の動向

(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 22 年における人口は 34,100 人、世帯数は 11,408 世帯、一世帯あたり人員は 2.99 人となっています。

人口は、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 22 年 8 月現在）

図．人口・世帯数の推移



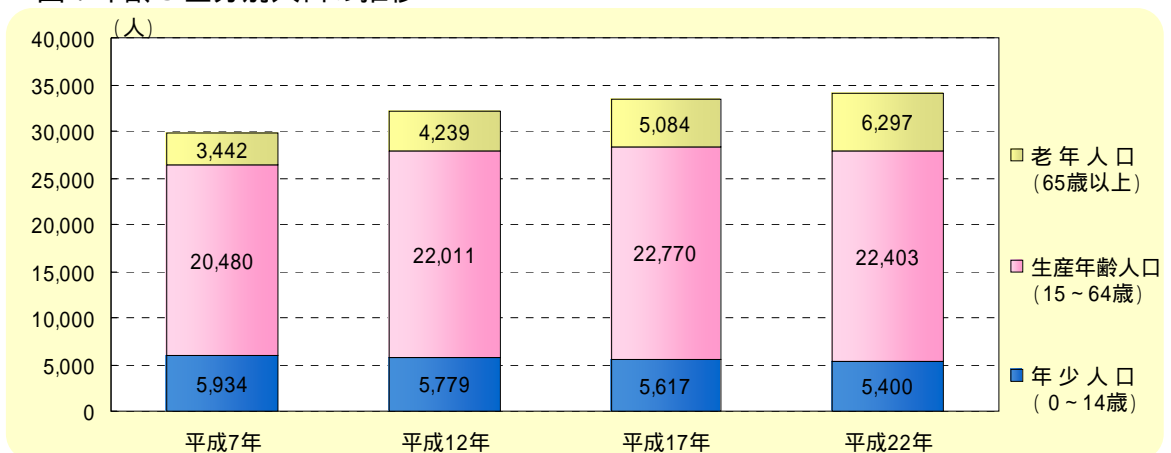
資料：住民基本台帳

(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 22 年における年少人口は 5,400 人（15.8%）、生産年齢人口は 22,403 人（65.7%）、老年人口は 6,297 人（18.5%）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



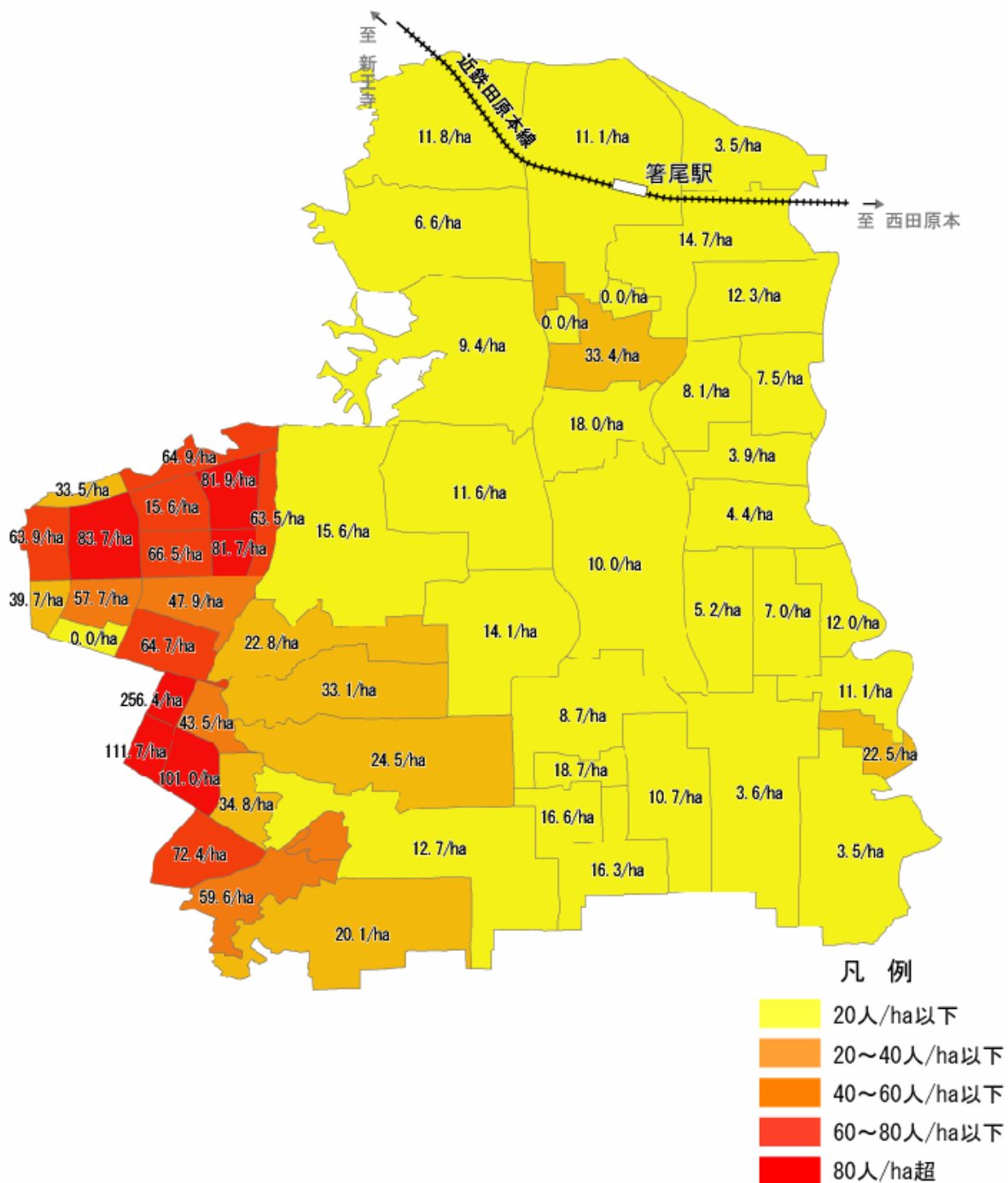
資料：住民基本台帳

(3) 地域別人口の動向

国勢調査調査区別人口密度

平成 17 年の国勢調査より、大字・自治会別に人口密度の状況を見ると、真美ヶ丘ニュータウン及びその周辺において人口密度の高い地区が多くなっています。

図．国勢調査調査区別人口密度

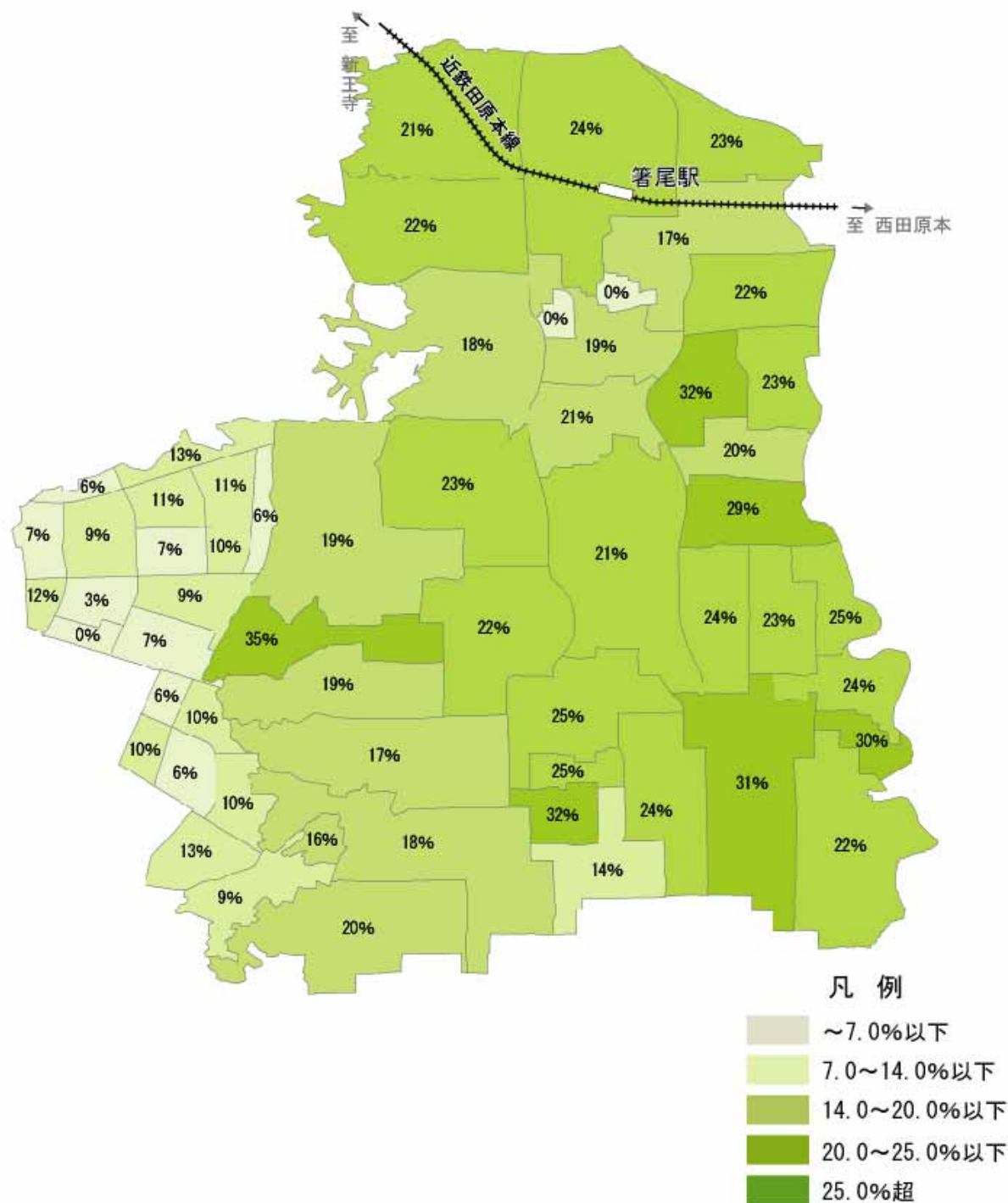


資料：国勢調査（平成 17 年）

国勢調査調査区別高齢化率

平成 17 年の国勢調査より、大字・自治会別に高齢化率をみると、真美ヶ丘ニュータウン及びその周辺地区では、高齢化率が 20.0%以下となっていますが、箸尾駅周辺や町の東部を中心に高齢化率が高い地区が多くなっています。

図．国勢調査調査区別高齢化率



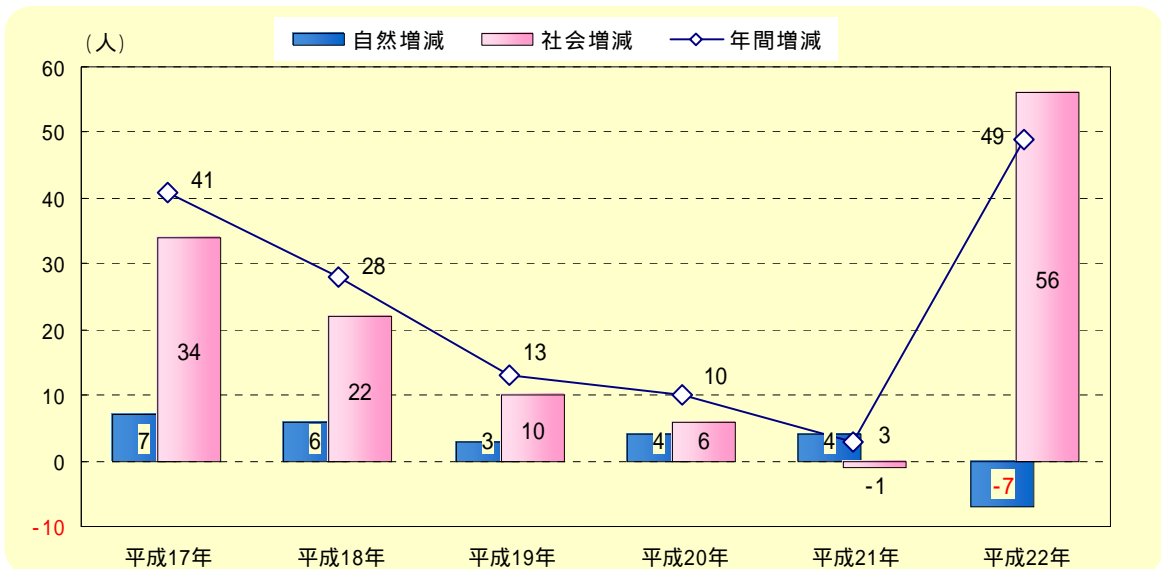
資料：国勢調査（平成 17 年）

(4) 人口動態

自然動態は、平成 22 年度以外は死亡者数を出生数が上回っていますが、増加数は減る傾向にあります。

社会動態は、近年平成 21 年度を除くと転入が転出を上回る状況が見られ、平成 22 年度には約 50 人規模の増加が見られます。

図．人口動態

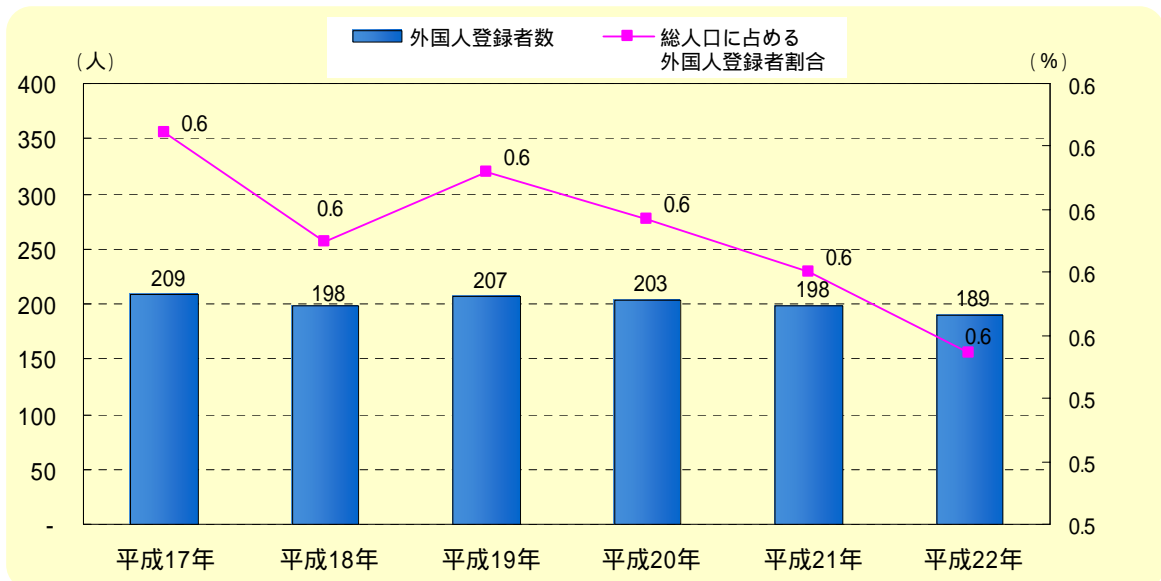


資料：広陵町統計資料

(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 22 年 8 月 1 日時点で 189 人、総人口に占める割合は 0.6%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 17 年における流出人口は 11,850 人、流入人口は 4,925 人で、6,925 人の流出超過になっています。

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

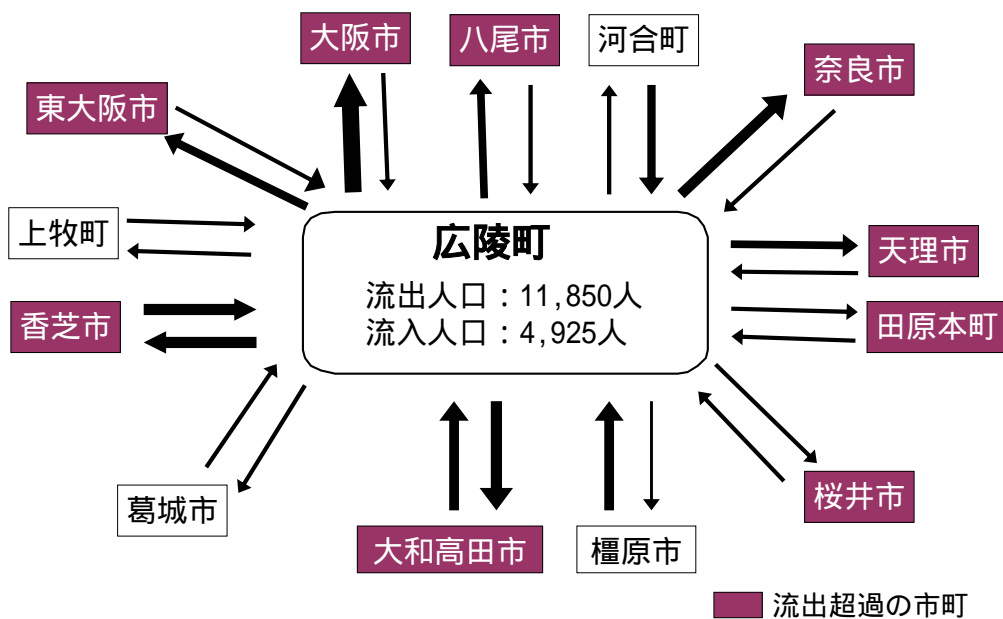
表．流出流入人口（15 歳以上通勤・通学者の計）

	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

上位 10 位市町	流出人口	上位 10 位市町	流入人口
大阪市	3,083	香芝市	802
大和高田市	848	大和高田市	752
香芝市	805	橿原市	519
奈良市	710	上牧町	285
東大阪市	471	田原本町	217
八尾市	348	葛城市	211
田原本町	310	河合町	210
上牧町	265	奈良市	207
天理市	236	大和郡山市	179
桜井市	232	桜井市	154

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）



資料：国勢調査

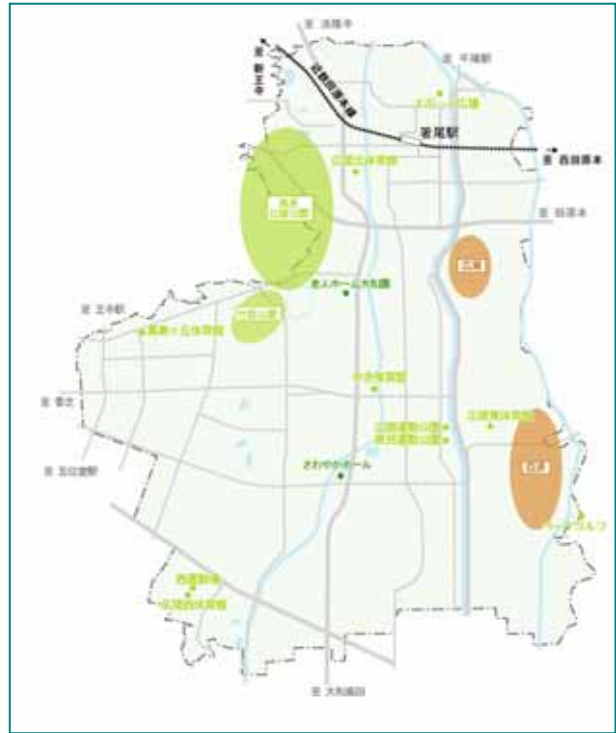
1 - 3 主な施設の状況

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

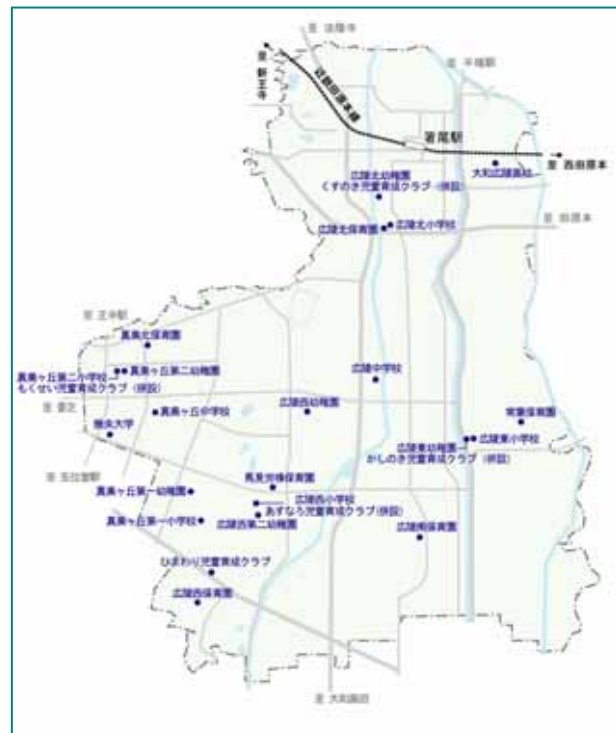
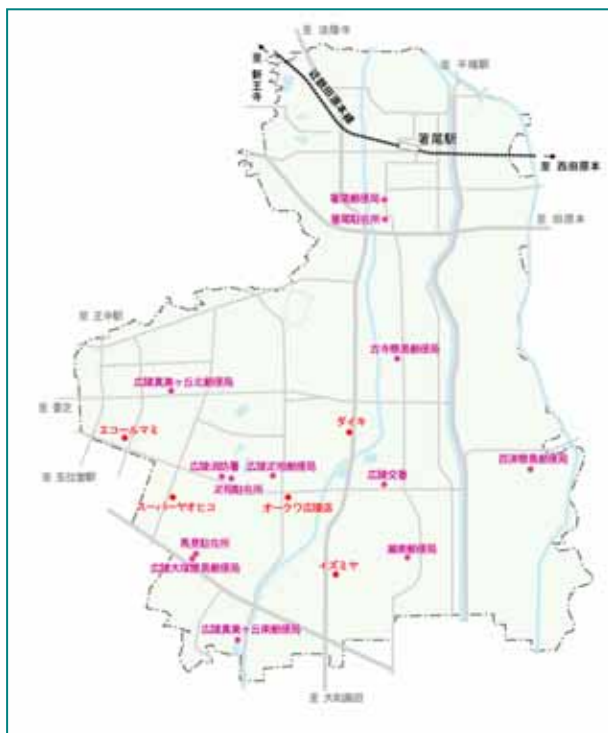
役場・公民館・町民活動拠点施設・主要業務施設等

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 交通の現状

(1) 道路

広陵町の道路状況は、平成 20 年度末現在、県道 8 路線延長約 25,420m、町道 796 路線延長約 201,262m、農道 125 路線約 29,954mとなっています。

舗装状況をみると、総数で 86.6%、222,344mが舗装済みとなっています。

表．道路現況（平成 20 年度末現在）

区分	路線数	実延長(m)	面積(m ²)	舗装延長(m)	舗装率(%)
総数	929	256,636	—	222,344	86.6
県道	8	25,420	217,936	25,420	100.0
町道	796	201,262	1,229,404	191,273	95.0
農道	125	29,954	—	5,651	18.9

資料：都市整備課

表．都市計画道路の整備状況（平成 21 年度末現在）

番号	名称	幅員	整備状況
3・3・1	中和幹線	22m	整備済
3・3・760	大谷・奥鳥井線	22m	整備済
3・4・50	大和高田・斑鳩線	20m	概成済
3・4・51	王寺・田原本・桜井線	16m	一部未整備
3・4・731	上牧・高田線	16m	整備済
3・4・760	上田部・奥鳥井線	20m	整備済
3・4・761	広谷・秋廻り線	20m	整備済
3・4・762	笠・ハリサキ線	16m	整備済
3・4・763	柳板・大谷線	16m	整備済
3・4・764	箸尾駅前線	16m	未整備
3・4・765	築山・大塚線	16m	整備済
3・4・702	神楽線	12m	整備済
3・4・760	自転車・歩行者専用道路かつらぎの道	15m	整備済

資料：都市整備課

図．町内の主な道路



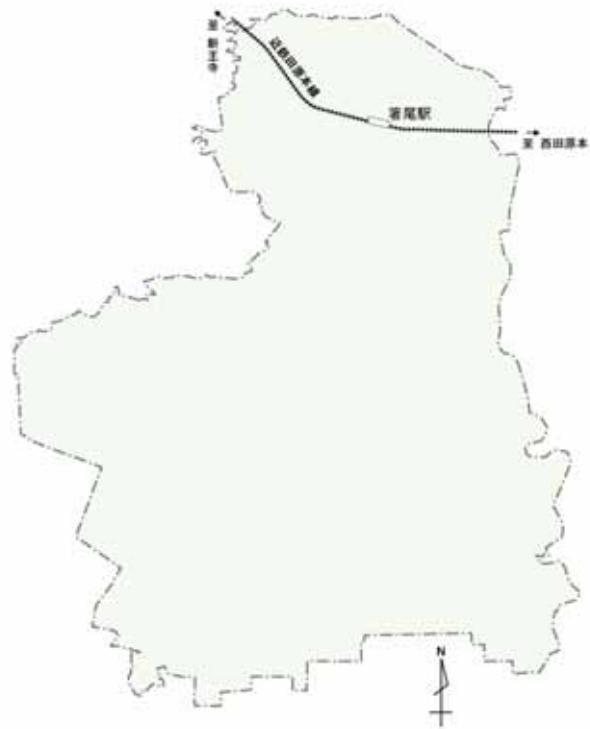
(2) 鉄道

広陵北地区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

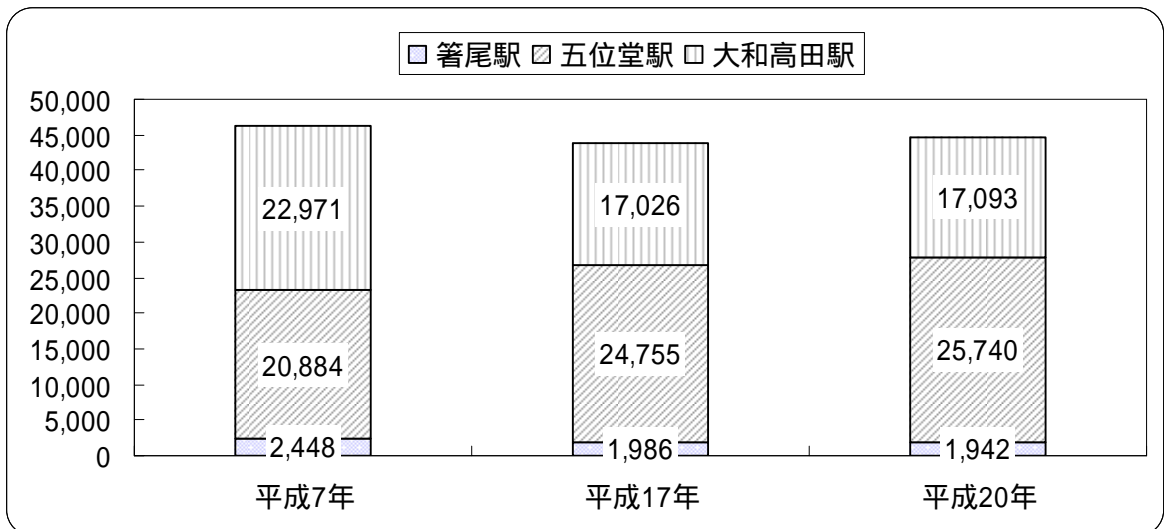


乗降客数

鉄道の乗降客数は、町内の箸尾駅で平成20年度は1,942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や大和高田駅の乗降客数を見ると、五位堂駅で25,740人、大和高田駅で17,093人となっています。

また平成7年との比較では箸尾駅で506人、大和高田駅で5,878人減少しており、五位堂駅は4,856人増加しています。

図・近鉄駅別乗降客の推移(1日あたり)



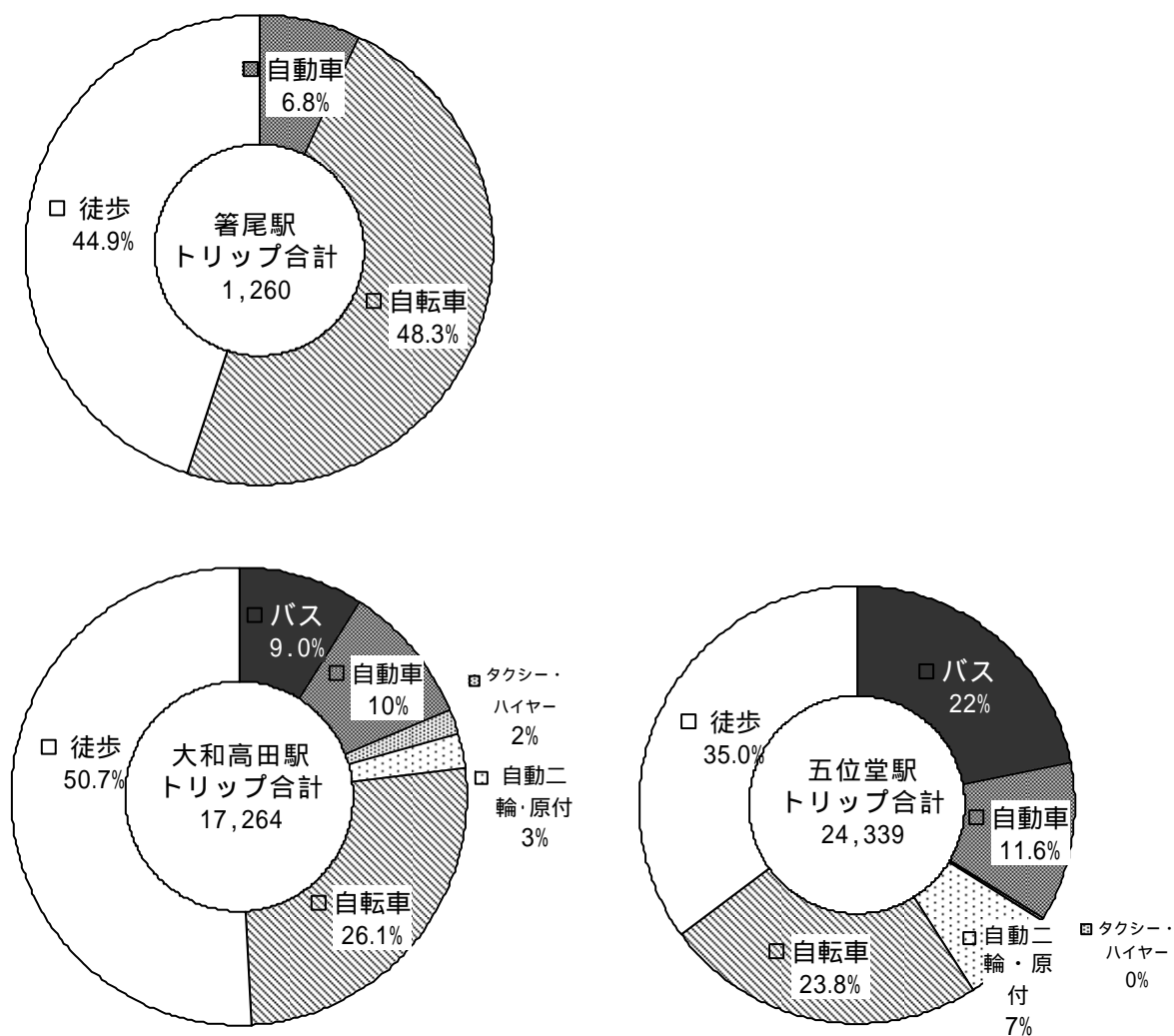
資料：近畿日本鉄道(株)

駅端末交通手段

町内箸尾駅での端末交通手段をみると、『自転車』が48.3%と最も多く、次いで『徒歩』44.9%、『自動車』6.8%となっています。

近隣駅を見ると大和高田駅は、『徒歩』が50.7%と最も多く、次いで『自転車』26.1%となっています。また五位堂駅では、『徒歩』が35.0%と最も多く、次いで『自転車』23.8%、『バス』22.0%となっています。

図．近鉄駅別端末交通手段



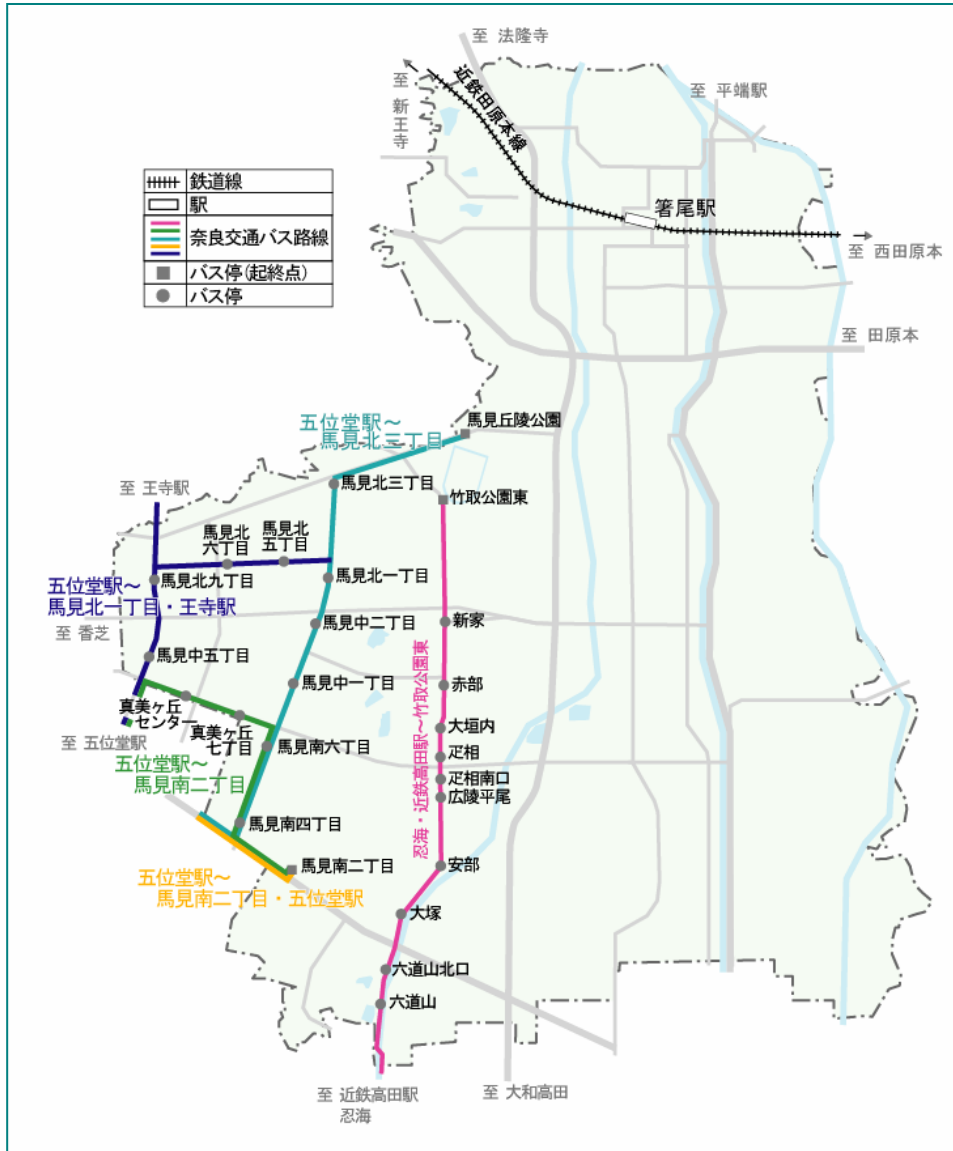
出典：第4回京阪神都市圏PT調査

(3) バス

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(片側)		
	平日	土曜	日曜祝日
忍梅・近鉄高田駅～竹取公園東	24本	19本	19本
五位堂駅～馬見北一丁目・王寺駅	68本	59本	54本
五位堂駅～馬見北三丁目	41本(10)	32本(16)	30本(16)
五位堂駅～(真美ヶ丘センター)～馬見南二丁目	39本	39本	36本
五位堂駅～馬見南二丁目・五位堂駅	5本	-	-

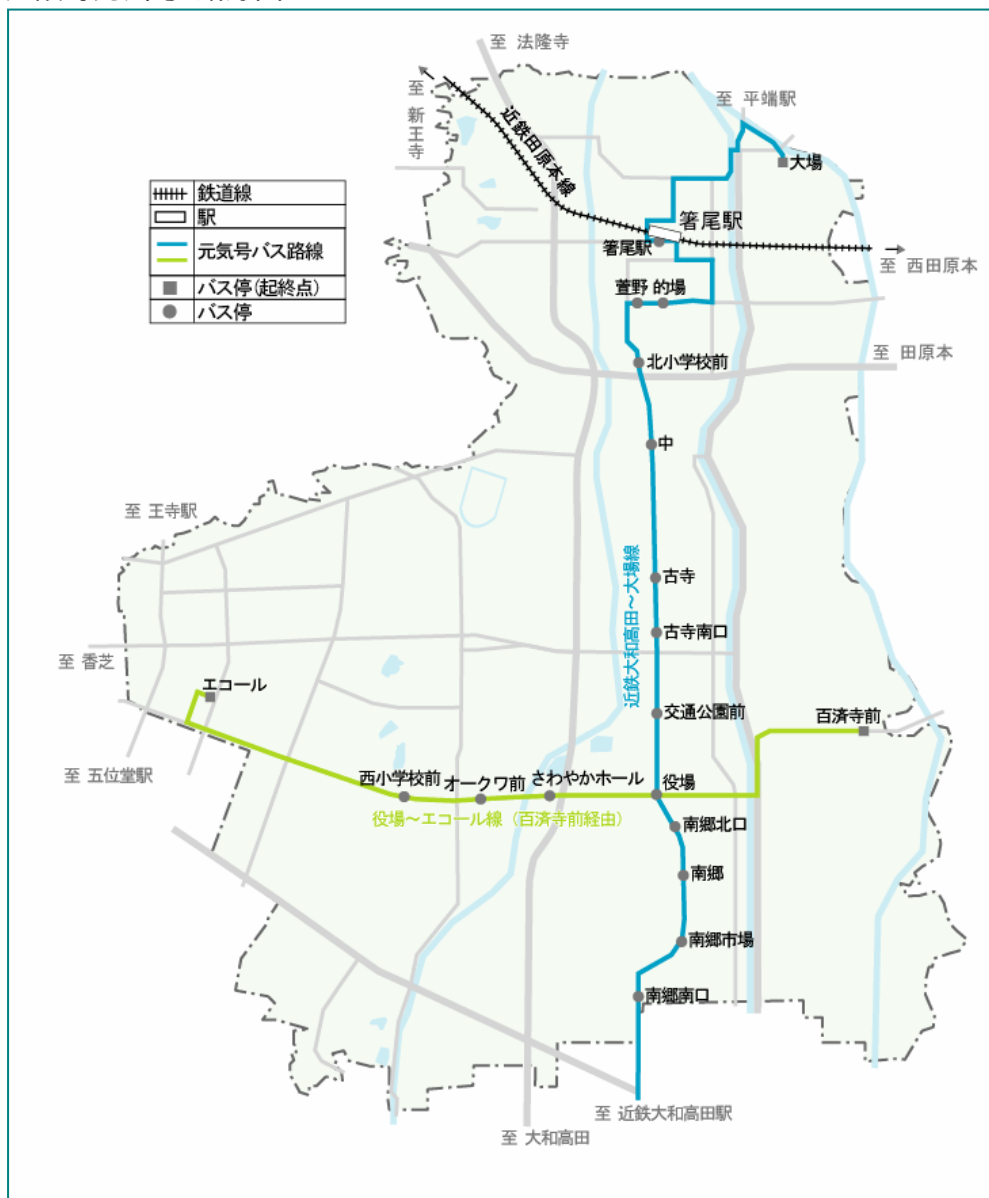
()は平成 22 年 9 月 18 日～11 月 14 日の間(全国都市緑化ならフェア開催期間中)増便
資料：奈良交通 HP(平成 22 年 10 月 1 日現在)

広陵元気号（予約型乗合自動車）

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」を試行運行しています。

運行経路は、近鉄大和高田駅～大場、大場～近鉄大和高田駅、役場～エコールマミ（百済寺前経由）エコールマミ～役場（百済寺前経由）の 2 路線で運行しています。

図．広陵町元気号 路線図



利用者数について、平成 21 年 4 月 16 日から平成 22 年 4 月 15 日の 1 年間で路線ごとにとみると、1 便あたりの平均利用者数について、最も多い路線は近鉄大和高田駅～大場線（近鉄大和高田駅方面行）の 37 人となっています。

近鉄大和高田駅～大場線（近鉄大和高田駅方面行）の 1 便と 2 便、近鉄大和高田駅～大場線（大場方面行）の 3 便については、1 便あたりの平均利用者数が特段多く、それ以外は 2～10 人程度となっています。

表．広陵元気号の路線ごとの特徴

路線	1便当月平均利用者数(人)	利用者数の特徴	その他
近鉄大和高田駅～大場線 (近鉄大和高田駅方面行)	37	・大和高田駅バス停での利用者がもっとも多く、町内では、南郷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いが、3便の利用者が少ない。	・町内を南北に通るルートになっている。
近鉄大和高田駅～大場線 (大場方面行)	18	・大和高田駅バス停での利用者がもっとも多く、町内では、南郷北口バス停での利用者が最も多い。 ・夕方3便の利用者が特段多い。	・町内を南北に通るルートになっている。
役場～エコー線 (エコー方面行)	10	・百済寺前バス停での利用者がもっとも多い。 ・特段に利用者の多い便はなく、時間帯による利用の差も小さい。	・町内を東西に通るルートになっている。
役場～エコー線 (役場方面行)	5	・エコーバス停での利用者がもっとも多い。 ・夕方3便の利用者が少ない。	・町内を東西に通るルートになっている。

便平均利用者数は、平成21年の月平均

表．路線別利用状況(平成21年度)

路線	近鉄大和高田駅～大場線						役場～エコー線					
	近鉄大和高田駅方面行			大場方面行			エコー方面行			役場方面行		
便	1便	2便	3便	1便	2便	3便	1便	2便	3便	1便	2便	3便
利用者数	567	651	121	25	108	502	126	120	108	57	104	27
月平均利用者数	47	54	10	2	9	42	11	10	9	5	9	2

表．広陵元気号の費用負担実績

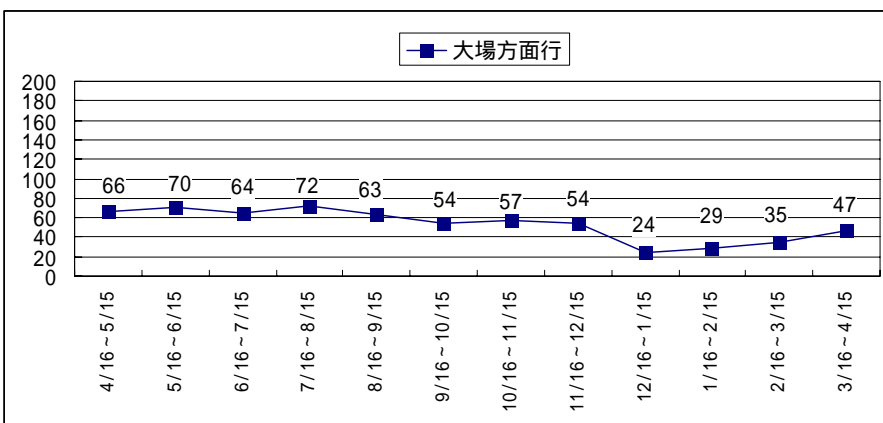
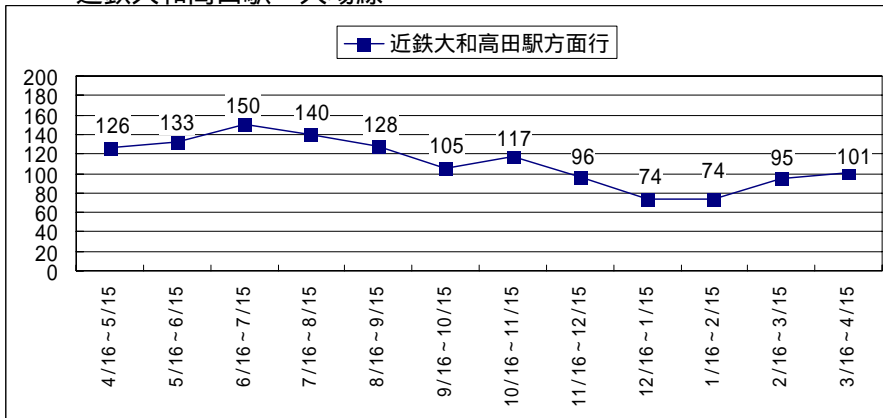
平成21年度実績						
年間運行経費 (千円) 1	運賃収入 (千円) 無償運行	= - 年間市負担額 (千円)	年間利用者数 (人)	= ÷ 利用者一人あたり経費 (円/人)	町人口 (人) 2	= ÷ 町民一人あたり負担額 (円/人)
1,215	0	1,215	2,516	483	34,100	35.6

1 運行経費：受付業務委託料(燃料費込) 運転業務委託料(2～3月分) 備品購入費(運転手用携帯電話) 通信運搬費(運転手携帯電話通話料) 通信運搬費(予約専用電話通話料)

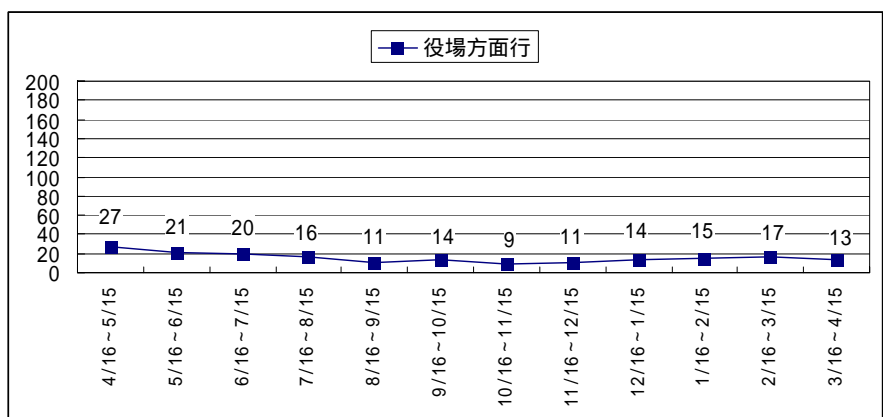
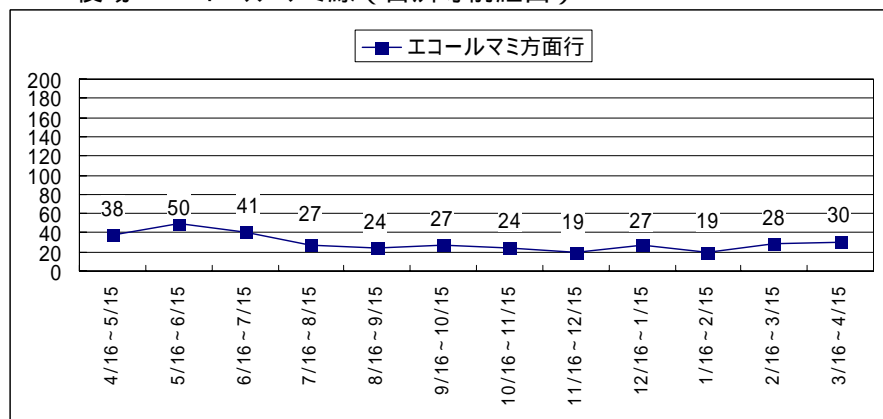
2 人口：平成21年3月31日現在

図．路線別利用者数（毎月の日平均利用者数）の推移
（平成21年4月16日～平成22年4月15日）

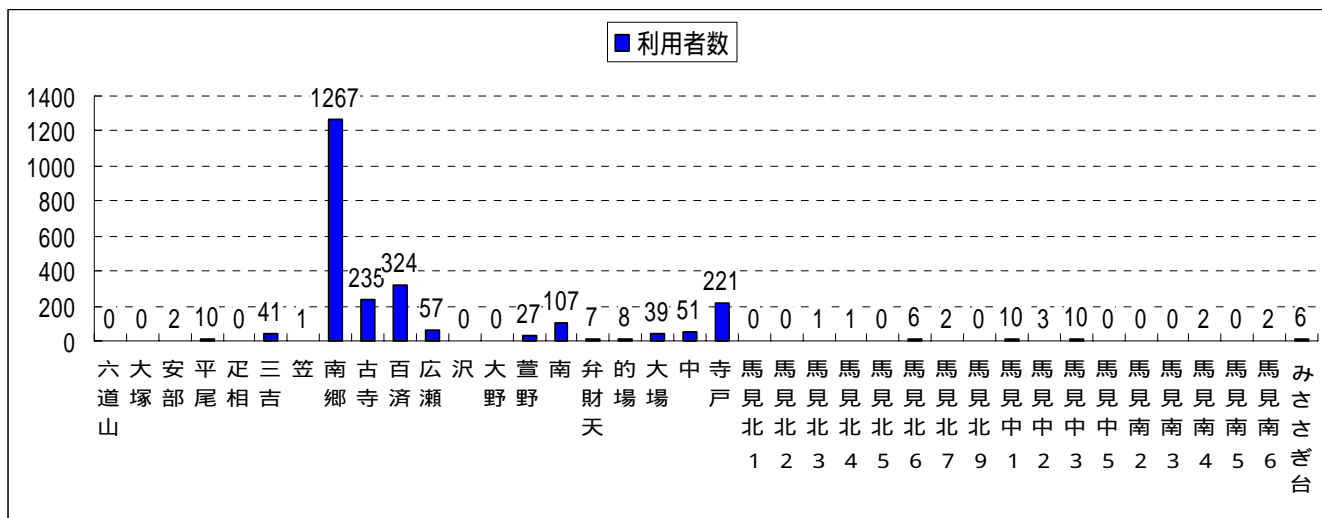
近鉄大和高田駅～大場線



役場～エコールマミ線（百済寺前経由）



図．大字別利用者数の推移（平成 21 年 4 月 16 日～平成 22 年 4 月 15 日）



第2章 住民ニーズの把握

広陵町地域公共交通について、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を図れるよう、アンケート調査を実施しました。

2-1 アンケート実施概要

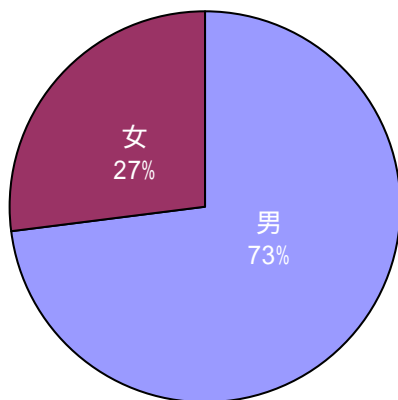
実施時期：平成22年9月16日～平成22年9月30日

実施方法：地区別懇談会にて配布

回答数：176人

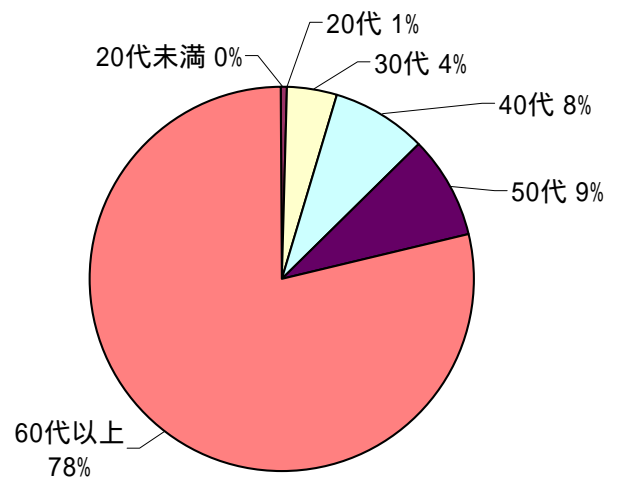
回答者属性

【性別】



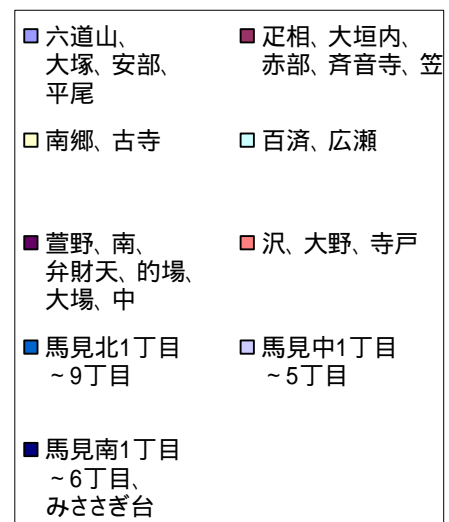
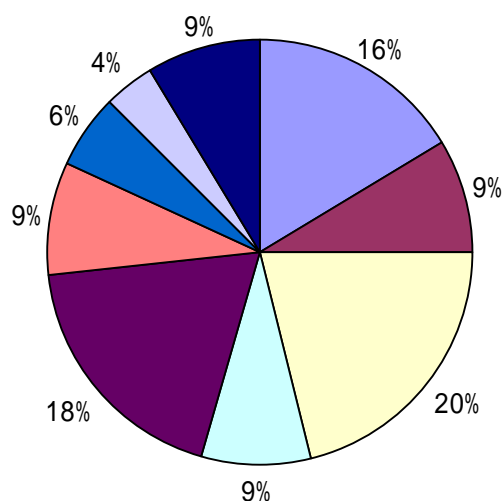
■男 ■女

【年代】



■20代未満 ■20代 ■30代 ■40代 ■50代 ■60代以上

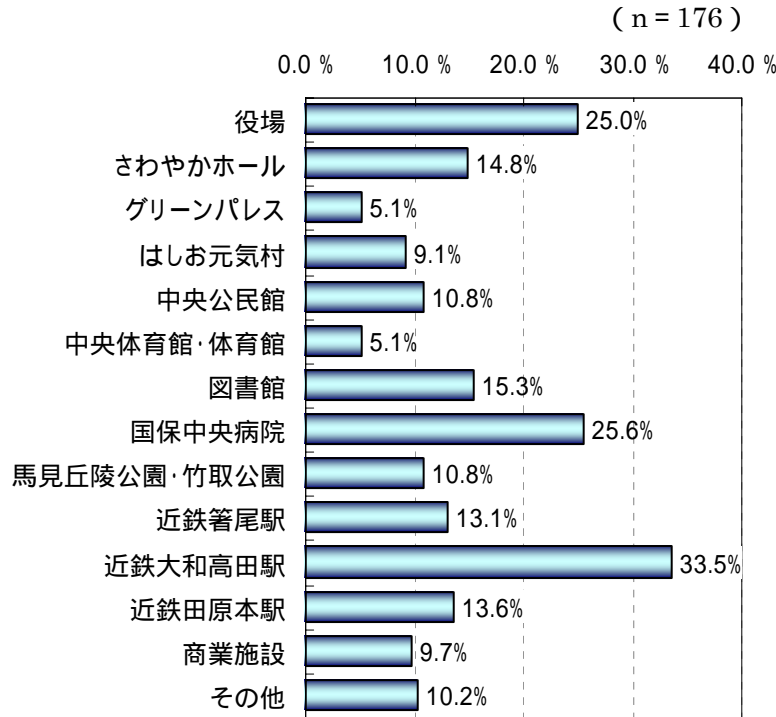
【住まい】



2 - 2 アンケート結果

(1) 日常的に行き帰りに不便を感じている行き先をお書きください。(複数回答)

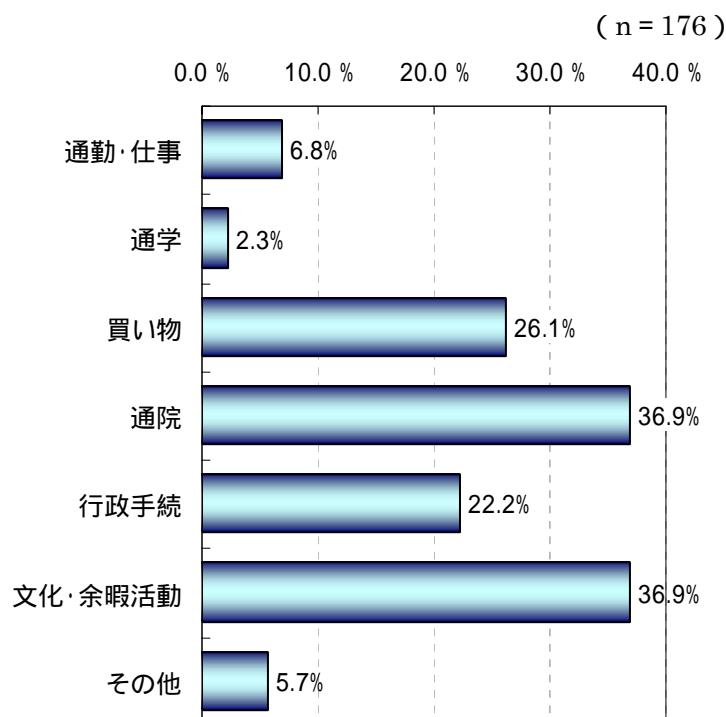
「近鉄大和高田駅」が33.5%と最も多く、次いで「国保中央病院」が25.6%となっています。



	合計	役場	さわやかホール	グリーンパレス	はしお元気村	中央公民館	中央体育館・体育館	図書館	国保中央病院	馬見丘陵公園・竹取公園	近鉄箸尾駅	近鉄大和高田駅	近鉄田原本駅	商業施設	その他
全体	176	44	26	9	16	19	9	27	45	19	23	59	24	17	18
	100.0%	25.0%	14.8%	5.1%	9.1%	10.8%	5.1%	15.3%	25.6%	10.8%	13.1%	33.5%	13.6%	9.7%	10.2%
六道山、大塚、安部、平尾	29	3	2	1	2	4	2	4	3	1	1	3	4	2	2
	100.0%	10.3%	6.9%	3.4%	6.9%	13.8%	6.9%	13.8%	10.3%	3.4%	3.4%	10.3%	13.8%	6.9%	6.9%
足相、大垣内、赤部、音音寺、笠	15	3	0	0	2	0	0	1	6	2	2	1	3	2	5
	100.0%	20.0%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	6.7%	40.0%	13.3%	13.3%	6.7%	20.0%	13.3%	33.3%
南郷、古寺	37	0	5	0	1	3	0	4	9	5	5	28	3	2	2
	100.0%	0.0%	13.5%	0.0%	2.7%	8.1%	0.0%	10.8%	24.3%	13.5%	13.5%	75.7%	8.1%	5.4%	5.4%
百済、広瀬	15	4	1	0	0	2	0	1	4	0	5	7	7	1	0
	100.0%	26.7%	6.7%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	6.7%	26.7%	0.0%	33.3%	46.7%	46.7%	6.7%	0.0%
萱野、南、弁財天、的場、大塚、中	33	8	5	2	2	2	0	7	10	5	3	10	1	4	5
	100.0%	24.2%	15.2%	6.1%	6.1%	6.1%	0.0%	21.2%	30.3%	15.2%	9.1%	30.3%	3.0%	12.1%	15.2%
沢、大野、寺戸	15	4	1	1	1	1	1	3	3	0	2	4	3	3	0
	100.0%	26.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	20.0%	20.0%	0.0%	13.3%	26.7%	20.0%	20.0%	0.0%
馬見北1丁目～9丁目	10	5	2	0	1	1	1	0	2	1	2	1	0	1	1
	100.0%	50.0%	20.0%	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	0.0%	20.0%	10.0%	20.0%	10.0%	0.0%	10.0%	10.0%
馬見中1丁目～5丁目	7	6	4	2	2	1	1	1	2	1	0	3	0	0	0
	100.0%	85.7%	57.1%	28.6%	28.6%	14.3%	14.3%	14.3%	28.6%	14.3%	0.0%	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%
馬見南1丁目～6丁目、みさきぎ台	15	11	6	3	5	5	4	6	6	4	3	2	3	2	3
	100.0%	73.3%	40.0%	20.0%	33.3%	33.3%	26.7%	40.0%	40.0%	26.7%	20.0%	13.3%	20.0%	13.3%	20.0%

(2) 1で選ばれた行き先へ行く目的をお書きください。(複数回答)

「通院と文化・余暇活動」が36.9%と最も多く、次いで「買い物」が26.1%となっています。

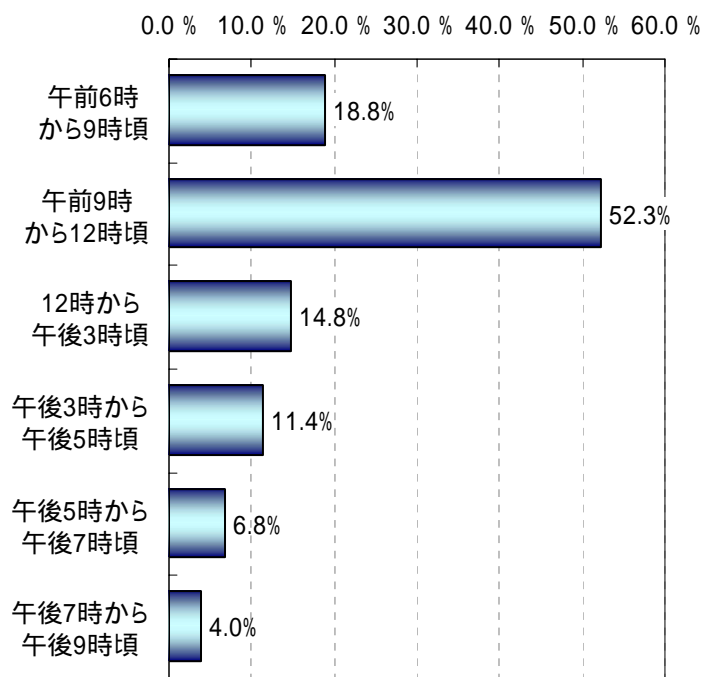


	合計	通勤・仕事	通学	買い物	通院	行政手続	文化・余暇活動	その他
全体	176	12	4	46	65	39	65	10
	100.0%	6.8%	2.3%	26.1%	36.9%	22.2%	36.9%	5.7%
六道山、大塚、安部、平尾	29	0	0	4	3	3	6	1
	100.0%	0.0%	0.0%	13.8%	10.3%	10.3%	20.7%	3.4%
疋相、大垣内、赤部、斉音寺、笠	15	2	0	2	5	3	4	1
	100.0%	13.3%	0.0%	13.3%	33.3%	20.0%	26.7%	6.7%
南郷、古寺	37	2	2	14	23	1	15	2
	100.0%	5.4%	5.4%	37.8%	62.2%	2.7%	40.5%	5.4%
百済、広瀬	15	3	2	5	6	1	6	0
	100.0%	20.0%	13.3%	33.3%	40.0%	6.7%	40.0%	0.0%
萱野、南、弁財天、的場、大場、中	33	2	0	8	14	4	12	2
	100.0%	6.1%	0.0%	24.2%	42.4%	12.1%	36.4%	6.1%
沢、大野、寺戸	15	1	0	6	4	4	4	1
	100.0%	6.7%	0.0%	40.0%	26.7%	26.7%	26.7%	6.7%
馬見北1丁目～9丁目	10	1	0	1	1	6	4	1
	100.0%	10.0%	0.0%	10.0%	10.0%	60.0%	40.0%	10.0%
馬見中1丁目～5丁目	7	1	0	0	4	6	3	1
	100.0%	14.3%	0.0%	0.0%	57.1%	85.7%	42.9%	14.3%
馬見南1丁目～6丁目、みささぎ台	15	0	0	6	5	11	11	1
	100.0%	0.0%	0.0%	40.0%	33.3%	73.3%	73.3%	6.7%

(3) 1で選ばれた行き先へ行く時間帯をお書きください。(複数回答)

「午前9時から12時頃」が52.3%と最も多く、次いで「午前6時から9時頃」が18.8%となっています。

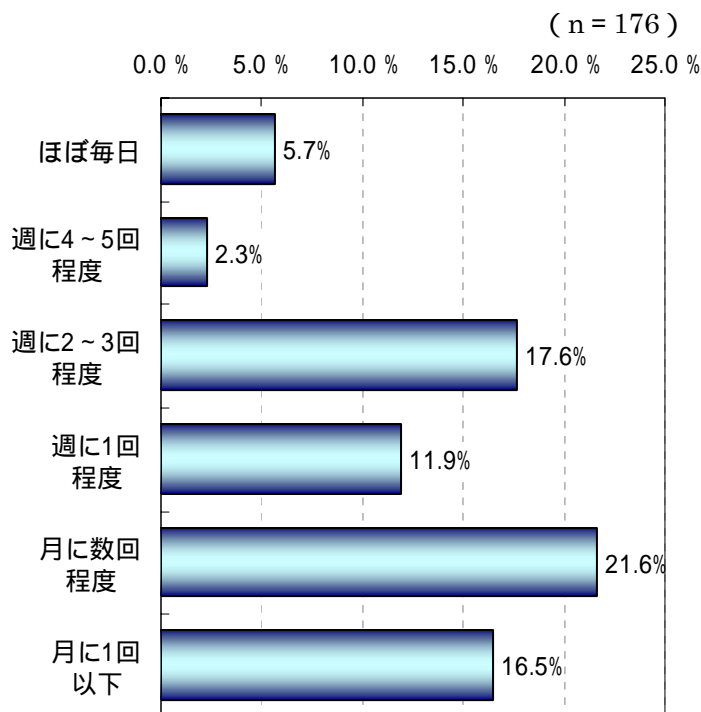
(n = 176)



	合計	午前6時から9時頃	午前9時から12時頃	12時から午後3時頃	午後3時から午後5時頃	午後5時から午後7時頃	午後7時から午後9時頃
全体	176	33	92	26	20	12	7
	100.0%	18.8%	52.3%	14.8%	11.4%	6.8%	4.0%
六道山、大塚、安部、平尾	29	1	8	2	2	1	1
	100.0%	3.4%	27.6%	6.9%	6.9%	3.4%	3.4%
疋相、大垣内、赤部、齊首寺、笠	15	3	7	1	2	0	1
	100.0%	20.0%	46.7%	6.7%	13.3%	0.0%	6.7%
南郷、古寺	37	13	20	5	6	7	1
	100.0%	35.1%	54.1%	13.5%	16.2%	18.9%	2.7%
百済、広瀬	15	9	5	2	2	1	1
	100.0%	60.0%	33.3%	13.3%	13.3%	6.7%	6.7%
萱野、南、弁財天、的場、大場、中	33	4	19	1	1	0	0
	100.0%	12.1%	57.6%	3.0%	3.0%	0.0%	0.0%
沢、大野、寺戸	15	2	7	3	1	1	0
	100.0%	13.3%	46.7%	20.0%	6.7%	6.7%	0.0%
馬見北1丁目～9丁目	10	1	8	2	1	1	0
	100.0%	10.0%	80.0%	20.0%	10.0%	10.0%	0.0%
馬見中1丁目～5丁目	7	0	6	4	2	0	2
	100.0%	0.0%	85.7%	57.1%	28.6%	0.0%	28.6%
馬見南1丁目～6丁目、みささぎ台	15	0	12	6	3	1	1
	100.0%	0.0%	80.0%	40.0%	20.0%	6.7%	6.7%

(4) 1で選ばれた行き先への程度の頻度で行っているかお書きください。(複数回答)

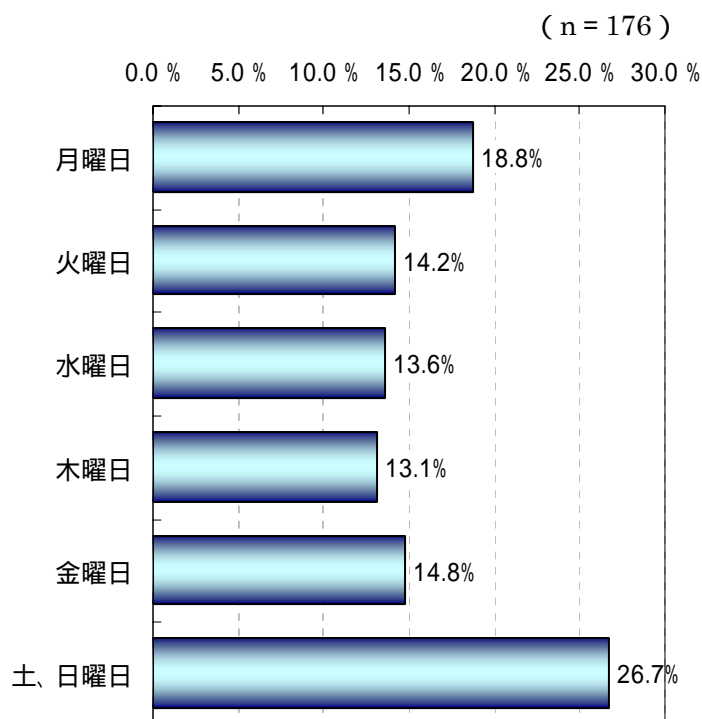
「月に数回程度」が21.6%と最も多く、次いで「週に2~3回程度」が17.6%となっています。



	合計	ほぼ毎日	週に4~5回程度	週に2~3回程度	週に1回程度	月に数回程度	月に1回以下
全体	176	10	4	31	21	38	29
	100.0%	5.7%	2.3%	17.6%	11.9%	21.6%	16.5%
六道山、大塚、安部、平尾	29	1	0	3	0	3	3
	100.0%	3.4%	0.0%	10.3%	0.0%	10.3%	10.3%
疋相、大垣内、赤部、斉音寺、笠	15	1	1	1	2	2	3
	100.0%	6.7%	6.7%	6.7%	13.3%	13.3%	20.0%
南郷、古寺	37	3	0	9	6	9	5
	100.0%	8.1%	0.0%	24.3%	16.2%	24.3%	13.5%
百済、広瀬	15	2	0	2	1	5	4
	100.0%	13.3%	0.0%	13.3%	6.7%	33.3%	26.7%
菅野、南、弁財天、的場、大場、中	33	0	2	4	4	8	6
	100.0%	0.0%	6.1%	12.1%	12.1%	24.2%	18.2%
沢、大野、寺戸	15	0	0	6	2	0	3
	100.0%	0.0%	0.0%	40.0%	13.3%	0.0%	20.0%
馬見北1丁目~9丁目	10	1	0	3	1	3	2
	100.0%	10.0%	0.0%	30.0%	10.0%	30.0%	20.0%
馬見中1丁目~5丁目	7	0	0	1	1	3	2
	100.0%	0.0%	0.0%	14.3%	14.3%	42.9%	28.6%
馬見南1丁目~6丁目、みささぎ台	15	2	1	2	4	5	1
	100.0%	13.3%	6.7%	13.3%	26.7%	33.3%	6.7%

(5) 1で選ばれた行き先へ何曜日に行っているかお書きください。(複数回答)

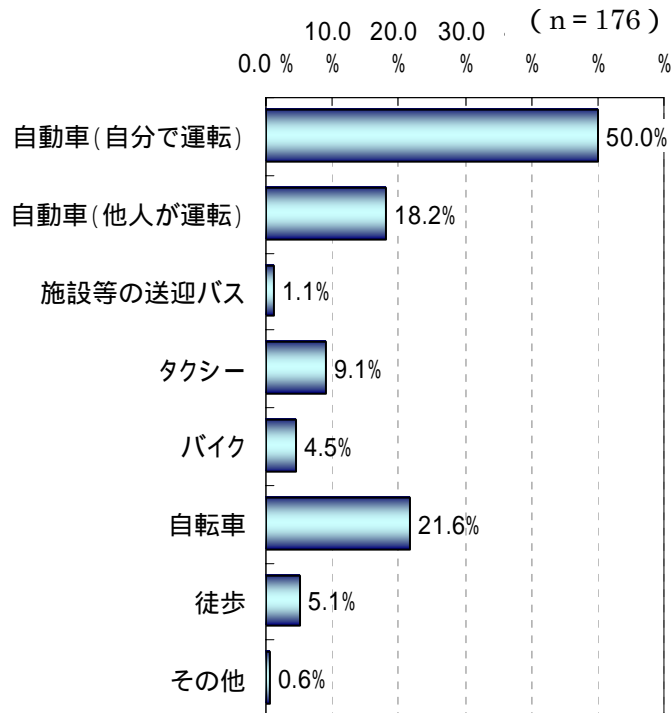
「土・日曜日」が26.7%と最も多く、次いで「月曜日」が18.8%となっています。



	合計	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土、日曜日
全体	176 100.0%	33 18.8%	25 14.2%	24 13.6%	23 13.1%	26 14.8%	47 26.7%
六道山、大塚、安部、平尾	29 100.0%	0 0.0%	1 3.4%	2 6.9%	1 3.4%	0 0.0%	2 6.9%
疋相、大垣内、赤部、音寺、笠	15 100.0%	3 20.0%	1 6.7%	2 13.3%	1 6.7%	1 6.7%	6 40.0%
南郷、古寺	37 100.0%	9 24.3%	5 13.5%	5 13.5%	7 18.9%	10 27.0%	18 48.6%
百済、広瀬	15 100.0%	2 13.3%	3 20.0%	2 13.3%	2 13.3%	1 6.7%	7 46.7%
萱野、南、弁財天、的場、大場、中	33 100.0%	9 27.3%	4 12.1%	3 9.1%	3 9.1%	3 9.1%	4 12.1%
沢、大野、寺戸	15 100.0%	4 26.7%	1 6.7%	3 20.0%	1 6.7%	1 6.7%	6 40.0%
馬見北1丁目～9丁目	10 100.0%	1 10.0%	4 40.0%	3 30.0%	4 40.0%	4 40.0%	0 0.0%
馬見中1丁目～5丁目	7 100.0%	4 57.1%	3 42.9%	2 28.6%	2 28.6%	2 28.6%	3 42.9%
馬見南1丁目～6丁目、みささぎ台	15 100.0%	1 6.7%	3 20.0%	2 13.3%	2 13.3%	4 26.7%	1 6.7%

(6) 1で選ばれた行き先へ現在は自宅からどのような交通手段で行っているかお書きください。
(複数回答)

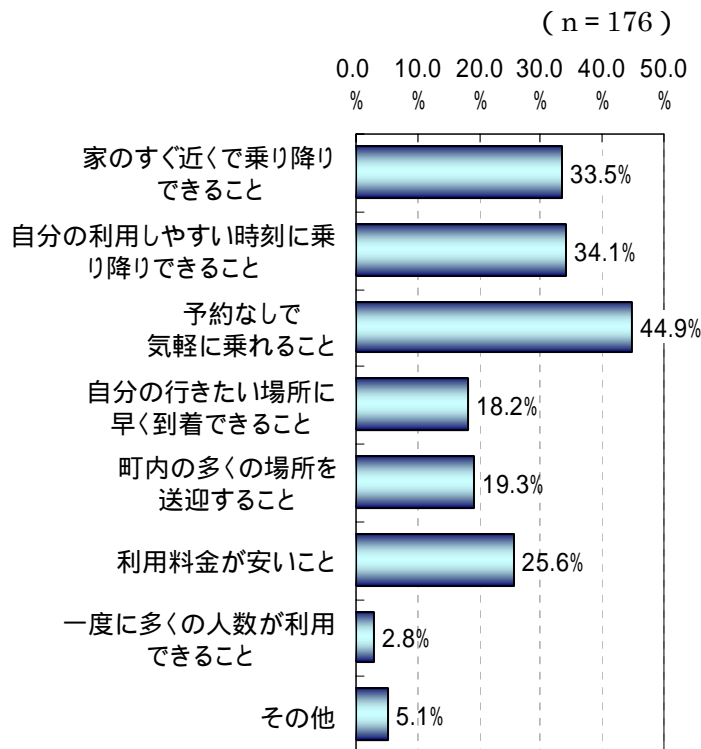
「自動車(自分で運転)」が50.0%と最も多く、次いで「自転車」が21.6%となっています。



	合計	自動車 (自分で 運転)	自動車 (他人が 運転)	施設等の 送迎バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他
全体	176 100.0%	88 50.0%	32 18.2%	2 1.1%	16 9.1%	8 4.5%	38 21.6%	9 5.1%	1 0.6%
六道山、大塚、安部、平尾	29 100.0%	9 31.0%	2 6.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 6.9%	0 0.0%	0 0.0%
足相、大垣内、赤部、斉音寺、笠	15 100.0%	10 66.7%	3 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 20.0%	0 0.0%	1 6.7%
南郷、古寺	37 100.0%	8 21.6%	11 29.7%	2 5.4%	14 37.8%	3 8.1%	14 37.8%	1 2.7%	0 0.0%
百済、広瀬	15 100.0%	10 66.7%	3 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 20.0%	0 0.0%	0 0.0%
萱野、南、弁財天、的場、大場、中	33 100.0%	19 57.6%	7 21.2%	0 0.0%	2 6.1%	1 3.0%	3 9.1%	1 3.0%	0 0.0%
沢、大野、寺戸	15 100.0%	11 73.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 6.7%	3 20.0%	1 6.7%	0 0.0%
馬見北1丁目～9丁目	10 100.0%	5 50.0%	1 10.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 10.0%	2 20.0%	1 10.0%	0 0.0%
馬見中1丁目～5丁目	7 100.0%	5 71.4%	2 28.6%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 57.1%	1 14.3%	0 0.0%
馬見南1丁目～6丁目、みささぎ台	15 100.0%	11 73.3%	3 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 13.3%	4 26.7%	4 26.7%	0 0.0%

(7) 新しい交通手段を導入する場合利用しやすくするために何を優先するべきと考えますか。
(複数回答)

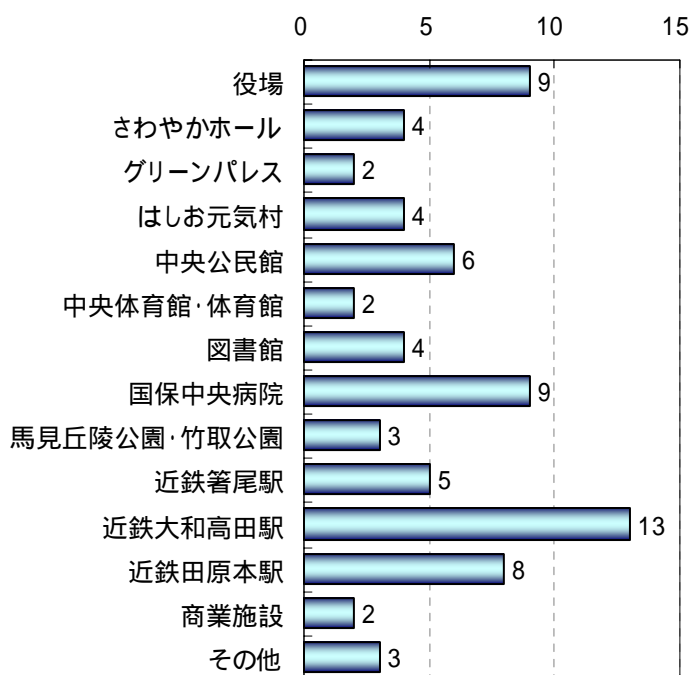
「予約なしで気軽に乗れること」が44.9%と最も多く、「次いで自分の利用しやすい時刻に乗り降りできること」が34.1%となっています。



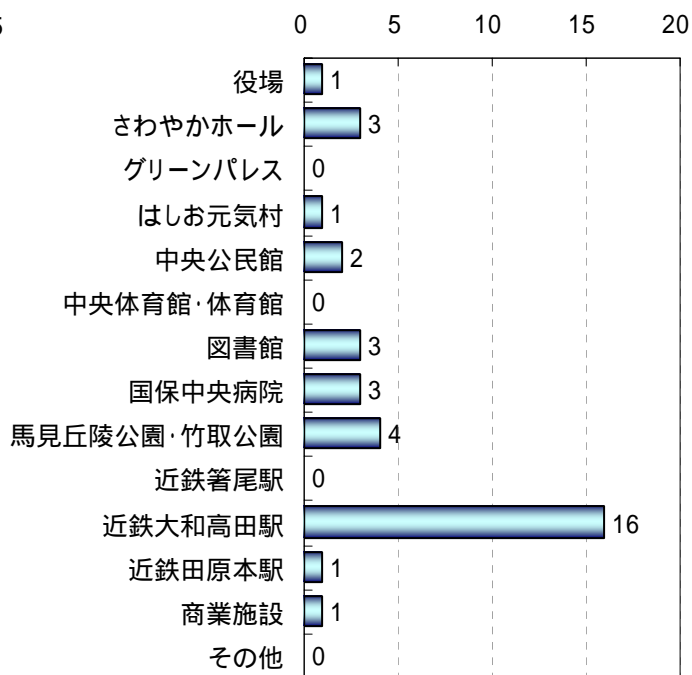
	合計	家のすぐ近くで乗り降りできること	自分の利用しやすい時刻に乗り降りできること	予約なしで気軽に乗れること	自分の行きたい場所に早く到着できること	町内の多くの場所を送迎すること	利用料金が安いこと	一度に多くの人数が利用できること	その他
全体	176 100.0%	59 33.5%	60 34.1%	79 44.9%	32 18.2%	34 19.3%	45 25.6%	5 2.8%	9 5.1%
六道山、大塚、安部、平尾	29 100.0%	6 20.7%	9 31.0%	9 31.0%	3 10.3%	8 27.6%	5 17.2%	0 0.0%	3 10.3%
疋相、大垣内、赤部、音寺、笠	15 100.0%	5 33.3%	4 26.7%	5 33.3%	2 13.3%	5 33.3%	3 20.0%	0 0.0%	1 6.7%
南郷、古寺	37 100.0%	14 37.8%	17 45.9%	23 62.2%	3 8.1%	6 16.2%	10 27.0%	0 0.0%	1 2.7%
百済、広瀬	15 100.0%	4 26.7%	5 33.3%	5 33.3%	8 53.3%	1 6.7%	4 26.7%	0 0.0%	0 0.0%
萱野、南、弁財天、的場、大場、中	33 100.0%	10 30.3%	11 33.3%	17 51.5%	3 9.1%	5 15.2%	9 27.3%	1 3.0%	3 9.1%
沢、大野、寺戸	15 100.0%	8 53.3%	3 20.0%	6 40.0%	1 6.7%	1 6.7%	3 20.0%	0 0.0%	0 0.0%
馬見北1丁目～9丁目	10 100.0%	4 40.0%	5 50.0%	3 30.0%	1 10.0%	0 0.0%	2 20.0%	0 0.0%	0 0.0%
馬見中1丁目～5丁目	7 100.0%	3 42.9%	1 14.3%	3 42.9%	5 71.4%	3 42.9%	3 42.9%	2 28.6%	0 0.0%
馬見南1丁目～6丁目、みささぎ台	15 100.0%	5 33.3%	5 33.3%	8 53.3%	6 40.0%	5 33.3%	6 40.0%	2 13.3%	1 6.7%

バス利用への変換が考えられる、自動車（他人が運転）やタクシー、自転車の利用者の中で、問1の不便を感じている行き先については、いずれも「近鉄大和高田駅」が最も多くなっています。次いで、「役場」や「国保中央病院」が上げられています。

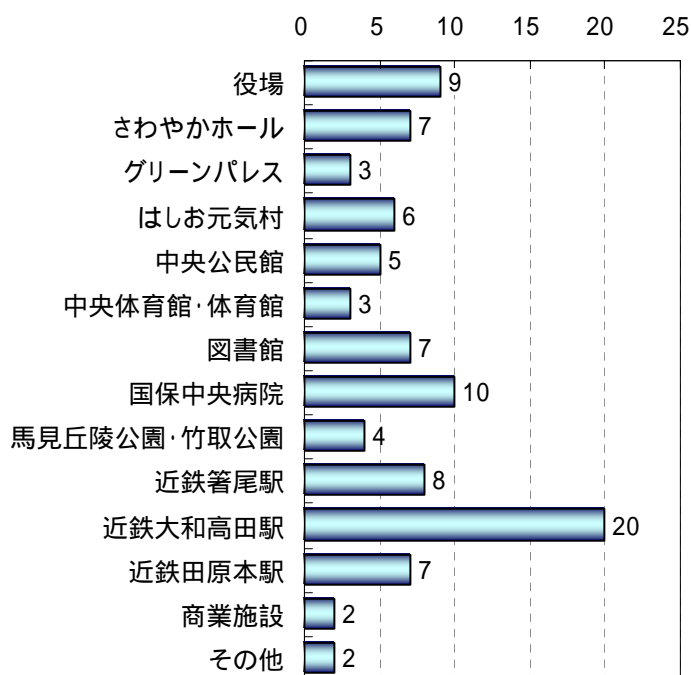
【自動車（他人が運転）】



【タクシー】



【自転車】



2 - 3 まとめ

アンケート調査は、地区別懇談会に参加された方に限定した結果ではありますが、60歳代以上の方の回答が多く、また、移動するときに車での送迎やタクシーを利用している方の回答が見られることから、バスが無くて困っている町民の一定のニーズが現れていると思われる。

このアンケートの結果からは、次のような傾向が見られます。

- ・移動に不便を感じている行き先は、町の中・東部地域では近鉄大和高田駅が突出して多く、次いで国保中央病院等となっています。西部地域では役場がやや多くなっています。
- ・これらの行き先には、通院、文化・余暇活動、買い物、行政手続などを目的として、主として午前中に行きたい人が多くなっています。
- ・ただし、週に4回以上のほぼ毎日行くという人は約8%に留まっており、週に1回～3回が約30%、月に数回が約22%であり、需要想定にあたっては、利用頻度を考慮する必要があります。
- ・また、現在の交通手段をみると、「自分で運転」の人が約50%を占めており、バスに転換しづらい需要層を含んでいます。バスの需要になりうるのは、「自動車(他人が運転)」(約18%)、「タクシー」(約10%)に加えて「自転車」(約22%)の一部と想定され、回答者の3割程度と想定されます。

これらの結果から、町民が不便を感じている行き先については、上記のアンケート結果が参考になりますが、その需要量については、本データでの試算は困難であり、試行運行等によって需要を確認することが必要です。

第3章 地域公共交通の課題

広陵元気号の見直し

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とバス路線の奈良交通が役目を担っていますが、平成21年2月に広陵町役場前を横断する高田平端線が運行休止になりました。

現在のバス路線は、中央部を通過する高田竹取公園東線、真美ヶ丘ニュータウン地内を通過する五位堂駅馬見丘陵公園線（馬見北三丁目）五位堂馬見北一丁目線、五位堂駅馬見南二丁目線となっており、これらの沿線地域とそれ以外の地域では、公共交通のサービスレベルが大きく異なっており、沿線以外の地域では、買い物や通院に不便をきたしている状況です。

このことから、町ではバス運行休止路線地域を対象として、平成21年4月より広陵元気号を試行運行していますが、前日までの予約が必要なこと、運行便数が片方向3便と少ないこと、利用が一部の地域に限定されている等から利用者が限定されており、地域の公共交通としての役割を十分に果たしていない状況です。

公共交通は、町民の日常生活を支える足として重要な役割を担っていることから、多くの町民が利用しやすいように、ルート、運行方法、運行日、便数、運賃制度等の見直しを行うことが必要です。

また、低床車輛の導入など、高齢者にも利用しやすいように考慮する必要があります。

町内公共交通体系の再構築

町内のバス路線は、西部のニュータウン区域とそれ以外の区域とでは、そのサービス水準が大きく異なっており、また、役場を中心とする行政施設や文化施設等と地域間の公共交通ネットワークが形成されてない等、公共交通ネットワークが不十分な状況です。このため、広陵元気号の見直しに合わせ、既存バス路線を含めて、町内の望ましい公共交通ネットワーク、サービス水準を検討し、バス路線網の再編について検討を行うことにより、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を図ることが必要です。

運行経費の負担のあり方の検討

現在の広陵元気号は、試行運行期間中でもあるため、無料となっています。

公共交通の運行経費については、受益をうける利用者が一定の負担をするとともに、独立採算による収支の確保が困難な部分については、企業協賛などの収入増加策を検討するなど、より効果的な費用負担の方法について検討することが必要です。

地域で支える公共交通への転換

公共交通を維持し活性化させていくためには、多くの町民が公共交通の運行に関心を持ち、可能な範囲で利用するなど、地域で支えていくことが重要です。

このため、地域の懇談会等を通して町民の意見を把握するとともに、路線図の全戸配布、役場等が開催する会議やイベント等の開始終了時間をバスの運行ダイヤに合わせ、会議案内にバス時刻表を掲載するなど、情報の提供とPRを行うことが必要です。

第4章 地域公共交通整備の方針と目標

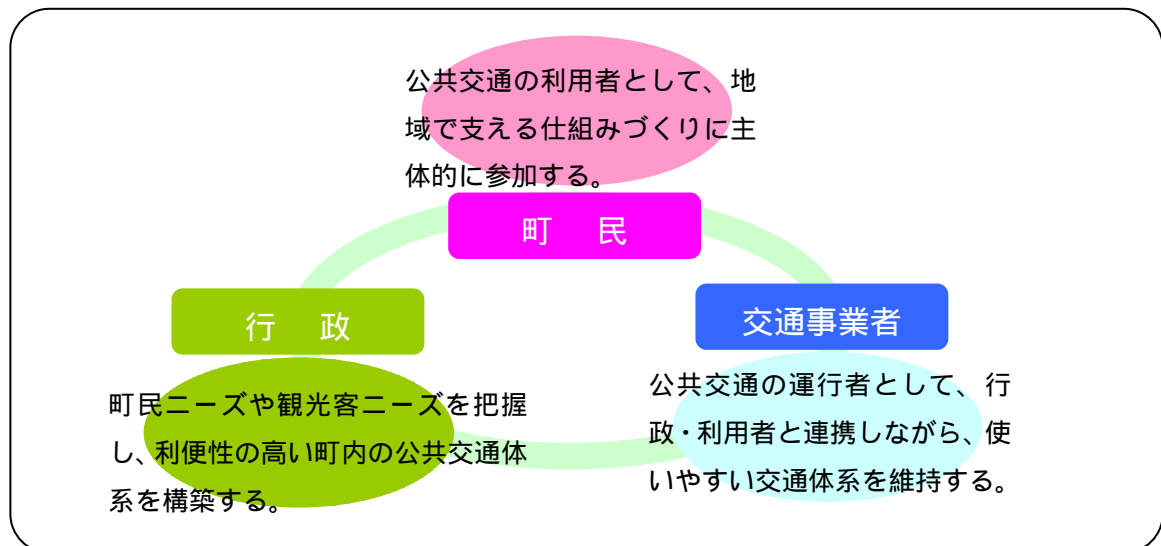
4 - 1 基本的な方針

(1) 基本理念

町民が安心して暮らすことができ、地域の交流を促す公共交通を「みんなの力」で構築する

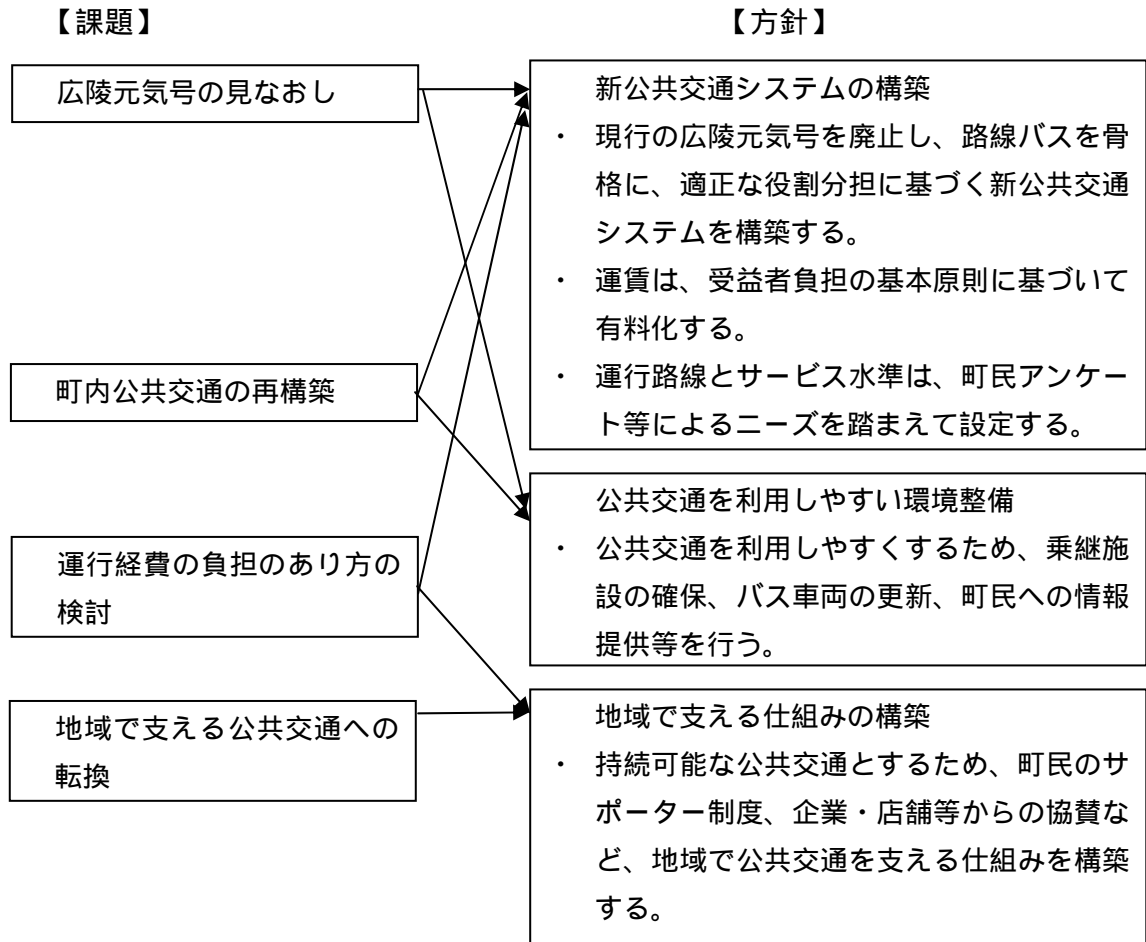
- ・ 公共交通は、町民の通勤・通学・買い物・通院などの日常生活を支える重要な交通手段であり、定住促進、誰もが安心して暮らし続けられる生活環境を維持するために必要不可欠なものです。
- ・ このため、町民のニーズにあった生活交通の確保を重点的に構築します。
- ・ また、町内の歴史文化施設等を訪れる人との「交流」を促進する観点から、わかりやすい公共交通体系を構築します。
- ・ この公共交通を維持し活性化を図るため、町民・交通事業者・行政が役割分担を果たしながら、協働して取り組むことを目指します。

協働による取組みの考え方



(2) 方針

基本理念に基づき、課題を解決する観点から、次の方針で町内公共交通体系を構築します。



4 - 2 計画の区域

連携計画の区域は、鉄道、バスの連携を図り、一体的に進める必要があるため、広陵町全域を基本とします。ただし、周辺の鉄道駅や病院との接続についても検討に含めるものとします。

4 - 3 計画の期間

実現に要する期間を考慮し、計画期間を3年間（平成23年度～平成25年度）とします。

4 - 4 計画の目標

(1) 基本目標

基本方針の実現に向けて、以下の目標を設定します。

町民の生活交通の確保と地域活性化を目指し、持続可能な新公共交通システムを構築します

(2) 新公共交通システム構築に向けた基本的な考え方

町民の生活交通の確保と持続可能な公共交通体系を構築する観点から、基本目標の達成にむけて、次の基本的な考え方で取り組みます。

路線バス会社と広陵町が適正に役割分担し、持続可能な公共交通システムを構築します。バス会社による運行、経営が成立しない部分は、行政の費用負担による公共事業としてバス運行を行います。

公共交通の運行は、町民の日常的な移動を支援し、地域の活性化につながるもののため、町民や地域と連携して運行を行います。具体的には、町民によるサポーター制度の創設、利用者の費用負担のほかに町内の企業・店舗などからの協賛金等の支援体制の構築など、本町にあった方策を推進します。

(3) 役割分担の基本的な考え方

本町内を運行している奈良交通の路線バスと町運営のバスについては、次の考え方により役割分担を行います。

分類	備える機能
奈良交通の路線バス	<ul style="list-style-type: none">・主として西部地域の生活交通幹線を担う。・通勤・通学、買い物、通院など多様なニーズに対応する。
町運営のバス	<ul style="list-style-type: none">・主として北部・東部地域の生活交通幹線を担うとともに、幹線路線で対応できない町内地域間の移動を補完する。・幹線路線は、通勤・通学、買い物、通院などの多様なニーズに対応するが、地域内の補完路線については、主として買い物、通院など昼間の町内移動を対象とする。

第5章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

5 - 1 公共交通システムの運行

1 新公共交通システムの構築（実証運行）

【実施主体：広陵町】 【実施時期：実証運行（平成23～25年度）その後、本格運行】

（1）運行の基本的な考え方

奈良交通の路線バスと町運営のバスが適正に役割分担し、相互に利用者を確保するため、次のように運行を計画します。

ルート・機能及び車輛

分類		運営主体	ルート	主な利用目的	車輛
路線バスルート		奈良交通	現行の路線を維持します。	通勤・通学、買物、通院等	中・大型バス
新公共交通システム	幹線ルート	広陵町	運行休止バス路線を基本とし、地域支線ルートと連携しながら、近鉄大和高田駅、国保中央病院とを連絡します。		小型バス
	地域支線ルート		幹線ルートを補完し主として町内の施設間を連絡します。		小型車輛（ワゴン等）

乗継拠点

- ・幹線ルートと地域支線ルートとの乗継中継拠点として、「役場」、「さわやかホール」を設定します。このほかに、東支線と北支線においては「はしお元気村」で、また西支線においては「イズミヤ」で乗継を可能とします。
- ・乗継中継拠点では、乗継しやすいように運行ダイヤの調整を行います。

運行方法

- ・次のように運行します。
 - 定時運行、年中無休
 - 幹線ルートは午前8時から午後6時までの10時間運行（通勤、通学対応）
 - 地域支線ルートは、午前8時から午後5時までの9時間運行

料金

- ・有料とし、1乗車あたり200円とします。
 - 奈良交通のバス運賃180円～320円を参考に設定。
 - （近鉄大和高田駅～竹取公園東：320円、五位堂駅～馬見丘陵公園：270円）
- ・広陵町運営のバス間の乗り継ぎについては、乗継券の発行により、1回に限り無

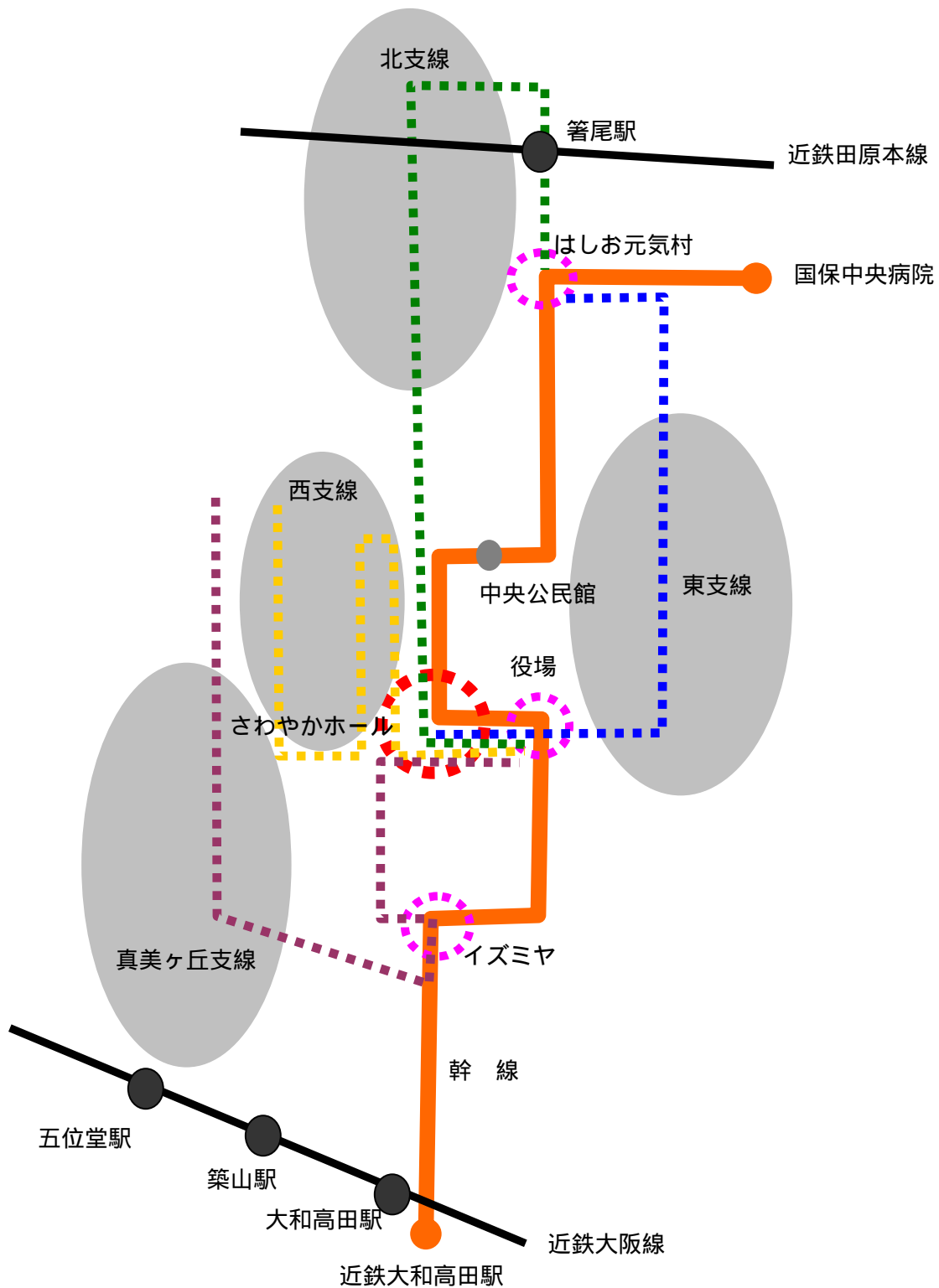
料とします。(乗り継いでも1乗車とします)

- ・現金のほか、1日券、定期券、回数券の発行を検討します。

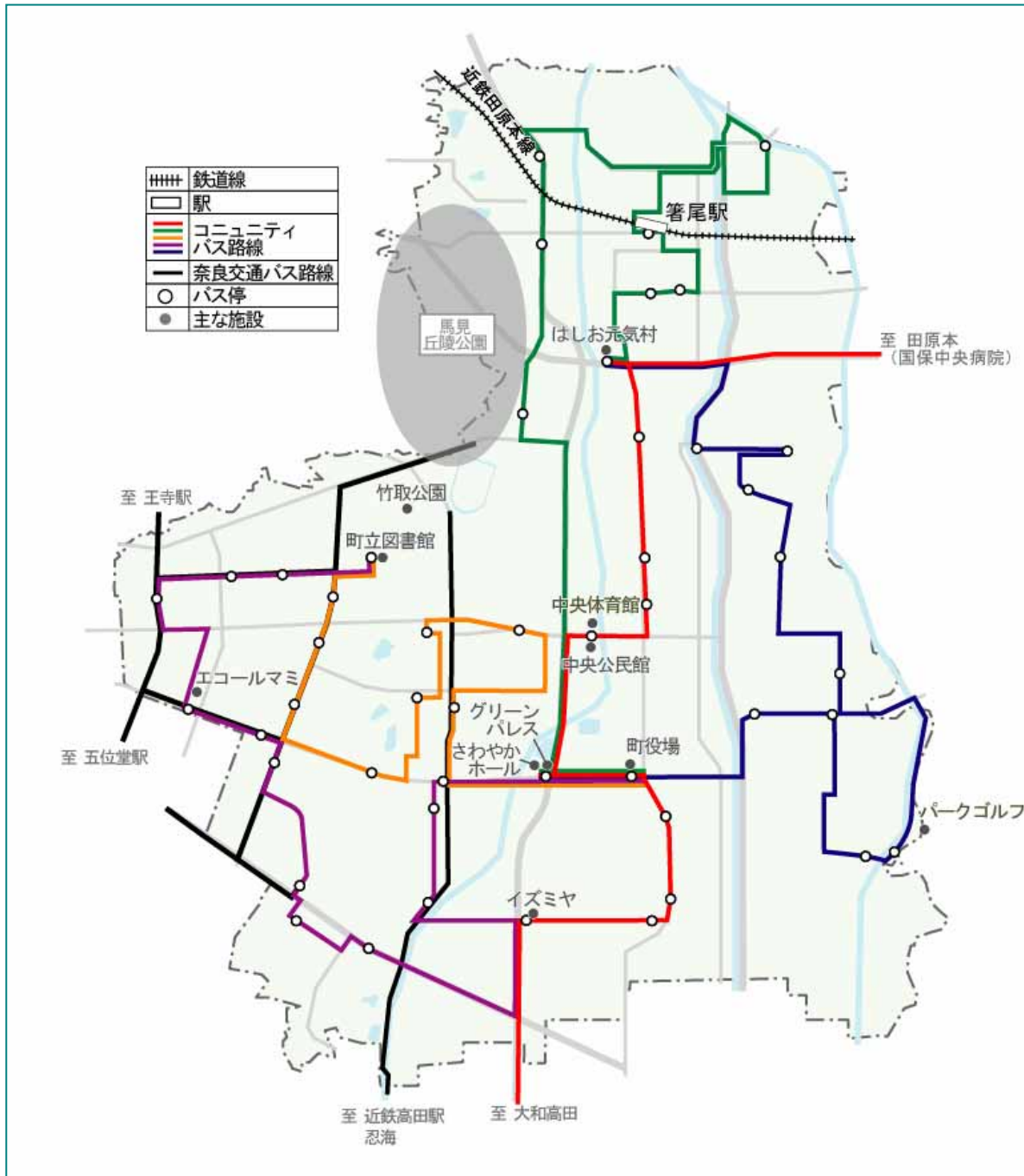
車輛

- ・高齢者にも利用しやすい車両とします。(小型バスは低床、ワゴンはステップ付)

ルートイメージ図



新公共交通システムルート（案）



5 - 2 公共交通の利用環境の整備

(1) バス待合環境の整備

【実施主体：広陵町、交通事業者】 【実施時期：平成 23 年度～25 年度】

快適にバスを待つことができるように、乗継中継拠点の「さわやかホール」では、1 階ロビーにバス待合場所を確保します。他に、利用者の多いバス停留所を中心に、上屋、ベンチなどを順次整備します。

(2) 公共交通利用案内・情報提供

【実施主体：広陵町、交通事業者】 【実施時期：平成 23 年度～25 年度】

公共交通の利用情報提供のため、次の事業を実施します。

公共交通利用案内書の作成

町内の目的地までの公共交通利用ルート、乗り継ぎ情報などを掲載した冊子を作成し、町民・観光客に配布します。

ホームページの作成

公共交通情報の提供、沿線のイベント情報等を掲載したホームページを作成し、町民や観光客への情報提供を行います。

バスのサポート体制（町民応援団）の構築などについても検討します。

5 - 3 公共交通利用推進体制の確立

(1) サポーター制度の構築

【実施主体：広陵町】 【実施時期：平成 24 年度～25 年度】

公共交通の利用促進を図るとともに、町民の意見把握の手段として、サポーター制度の設立、運営を行います。HP 等で会員を募集し、バス利用の意見などを募集します。

(2) 施設などとの連携

【実施主体：広陵町、施設運営者】 【実施時期：平成 23 年～25 年度】

買物割引の推進

公共交通利用者に対する買物割引サービス制度の導入について、事業者等の関係者の協力を得て推進します。

町の会議等において公共交通利用を考慮した開催、情報提供を行う

町で開催する会議などの案内には、必ず公共交通を利用して参加する場合の運行ダイヤなどを掲載します。また、会議等の開始・終了時間をバスの運行時間を考慮して設定するなど、全庁的に公共交通利用を支援する体制をつくります。

観光情報に公共交通情報を掲載する

町内の観光施設等には、公共交通によるアクセス情報の提供を依頼します。

第6章 地域公共交通整備の進め方

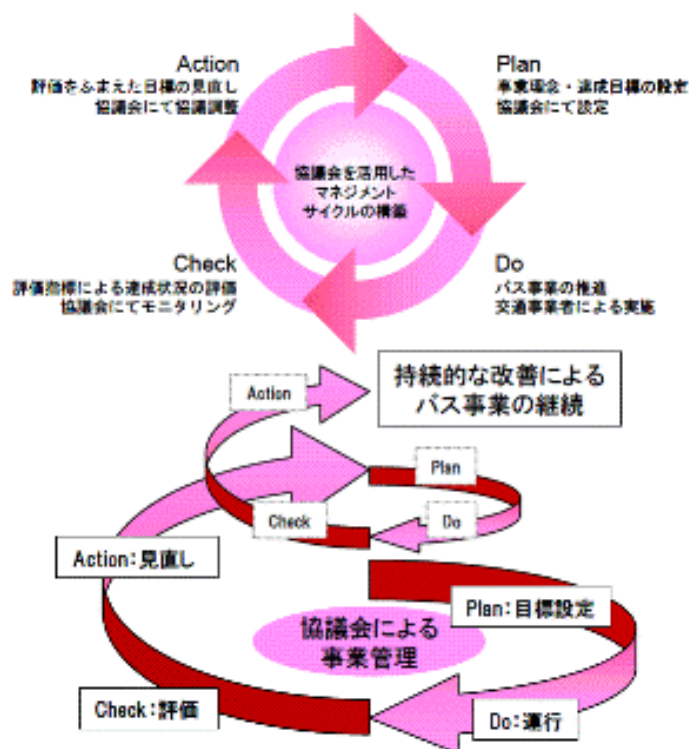
今回の計画の事業化にあたっては、運行実績の評価、町民のニーズへの対応についての評価を繰り返しながら、PDCAサイクルにのっとり、より良い運行に改善していきます。

評価の方法は、モニター制度の実施など、あまり経費をかけないで実施する方法を検討します。

進行管理のための評価指標（例）

	評価指標	計測方法
満足度	サービスの満足度	アンケート調査等
	移動に不便を感じている人の割合	アンケート調査等
利用状況面	利用者数	計測
サービス対象面	高齢者等の外出回数	アンケート調査等
費用効率面	収支率 (= 運賃収入 / 運行経費)	算定
	利用者一人当たりの財政投入額	算定

PDCAサイクルの概念



出典：コミュニティバスの事業評価の手引き