

政策マネジメントシート

I 施策

1 施策の基本情報

施策番号	4	施策名	道路交通網の充実	担当課 (上段とりまとめ課)	企画政策課	担当者名	
						連絡先	

2 施策実施の前提である「地域(住民・事業者)の現状と問題及びその発生要因、問題に影響する将来動向」

地域(住民・事業者)の現状と問題	左欄の発生要因分析	将来の見込み、社会経済動向その影響
○道路整備 道路整備はおおむね進んでいる(R 元年度広陵町決算カードによると市町村道の舗装率は 95.3%、改良率は 59.9%)が、道路舗装のやり替え(更新)や地域住民の要望による生活道路の整備が多く、インフラ整備に対する費用は今後も増加していくと考える。また、抜け道として利用される生活道路では、地域から速度制限や通行規制を求める声も上がっている(広陵町の南郷地域、古寺地域、真美ヶ丘地域など)。 ○広陵町の公共交通の現状 広陵町の公共交通は路線バス、鉄道、コミュニティバスがあり、タクシー会社は存在しない(広陵町のタクシー交通圏は西大和交通圏(北葛城郡、磯城郡、香芝市、葛城市)に所属し、圏内には 16 事業者がある(H26 調査時: 広陵町地域公共交通網形成計画))。 ○鉄道及び路線バス 町内唯一の鉄道駅である近鉄箸尾駅は、利用者数が横ばい傾向(H27 年 1,777 人⇒H30 年 1,722 人)であり、昼間時間帯の減便が数年前に行われた。広陵町民が利用する主な鉄道駅は、近鉄五位堂駅と近鉄高田駅である。近鉄五位堂駅へは主に真美ヶ丘地区を運行する奈良交通の路線バスが駅へ接続し、近鉄高田駅へは奈良交通の路線バスが運行している。しかし、近鉄高田駅へ接続する高田新家線(路線バス)は利用者の減少(H26 年 56,087 人⇒H27 年 29,127 人⇒H30 年 24,476 人)し、H27 年から、運行費補助(赤字補填)を行い、運行を継続させている。 平成 30 年度に実施した住民アンケートによれば、奈良交通路線バスを利用していない割合は 38.5%、年に数回利用が 26.4%と利用していない OR ほとんど利用していない割合が多くを占める。不満や利用しない理由としては運行便数が 59.2%、運行時間帯が 29.6%、運行ルートが	○道路整備 新たな住宅開発(乱発している)や地元住民・議会からの要望もあり、新たに整備しなければならない町道が発生している ○鉄道及び路線バス 近鉄高田駅へ接続する高田新家線(路線バス)は H27 年度に利用者数が前年比-48%となった。この要因としては、H26 年度に奈良交通(株)から高田新家線の運行が厳しく、当町へ運行費の補助の申し出が有り、経費削減のために、減便等を行った事によるものであり、事実、1 日の運行回数 H27 年度には平日 13.5、土日 8.5 から平日 7.5、土日 4.0 へ減便している。これにより、運行支出額が 28,090 千円から 11,569 千円へ落ちたが、総利用者数は大きく減少した。また、H27 年度から赤字負担を行うこととなった。 利用者数は H27 と H30 を比較すると-16%である一方で当町の赤字負担額、は H27 が 1,220 千円、H30 が 3,274 千円と	公共交通に対して ○プラスの影響 ・自動運転を含む自動車性能の向上 ・高齢者の免許返納制度が確立 ・移動+その他サービスの融合(Maas 的観点) ・法規制緩和(医療・交通など) ・企業立地の推進(従業員輸送) ・ガソリン車所有にかかる税金負担の増加 ・自動車リースやサブスクリプションへの広陵元気号のサービスをラッピング化 ・音声認識技術や識字認識技術の活用による買い物弱者(身体的、金銭的弱者)へのソリューション提供 ○マイナスの影響 ・自動運転を含む自動車性能の向上 ・テレワークによる外出機会の減少 ・カーシェアリング等の普及 ・移動販売の普及 ・EC サイトの利用者増加 ・路線バスの撤退・運休 ・スマホで完結するサービスの増加

20.7%であり、それらが解決された場合、利用が増える(利用する)と回答した割合は 24.1%、利用がやや増える(利用するかもしれない)が 35.4%である。また、路線バスが運行していることを認知している割合が 82.3%、校区別にみると路線バスの運行が無い東小学校校区及び北小学校校区の認知割合が 51%台となり、非常に低い。その他の小学校校区(路線バスが運行している地域)は 90%以上となっている。

○コミュニティバス(広陵元気号)

コミュニティバスについては、3路線(1幹線(32 人乗りのバス)、2支線(12 人乗りのバス))で有償運行しており、一番利用の多い路線は近鉄高田駅と国保中央病院(4町組合立病院)を接続する路線で、高齢者のみならず、通勤通学者の利用も多い。2支線については、主に町内を循環するルートとなっており、買い物中心の利用となっている。運行受託者は奈良交通(株)であり、奈良交通(株)自体が運転手不足により、自治体側で増便、増線を求めても実施できない現状があり、どうしても路線の長大化が避けられない(特に2支線)。

平成 30 年度に実施した住民アンケートによれば、広陵元気号を利用していない割合は 84.6%、年に数回利用が約 9%となり、ほとんどの方が利用をしていない。不満や利用しない理由としては運行便数が 51.8%、運行ルート 46.6%、運行時間帯が 36.7%となっている。これらの不満が解消された場合、利用が増える(利用する)が 26.7%、利用がやや増える(利用するかもしれない)が 37.3%となっている。

利用者数は H27 年度が 25,500 人、H30 年度は 51,893 人と 103%増加している。運賃収入については H28 年度から有償化し H28 年度は 1,539 千円(H28 年 10 月から有償化)、H30 年度は 4,547 千円、同期間換算で 47.7%増加した。

○その他広陵元気号

平成 30 年度のアンケート調査によると自宅近くのバス停情報につい

168%増加している。これは、費用の算出方法が奈良交通(株)で運行している路線(広陵町以外も含む)にかかる費用(車両更新や修繕費、人件費等)を広陵町で運行するキロ当たり、時間当たりで算出しているからであり、支出を抑制させるためには、奈良交通(株)自体の経営改革をする必要がある、また、奈良交通(株)が独自施策として奈良 CI-CA(IC カード)を発行し、そのカードに現金をチャージするとプレミアム分(例: 1,000 円チャージ→1,170 円、5,000 円→5,850 円)がつく施策を実施しているが、こちらの利用者が増加したことにより、運賃収入が減少していることも要因である。

○コミュニティバス(広陵元気号)

運行受託者である奈良交通(株)の運転手不足による増線・増便ができないことから、住民アンケートで利用しない理由として上がっている運行便数の期待には応えることができない現状である。運行ルートについても限られた路線数で運行することから、どうしても路線が長大化し、住民が希望する運行ルートで運行ができていない現状である。

広陵元気号を利用しない要因としては、広陵町には鉄道駅が近鉄箸尾駅1 駅のみであり、町の北端に位置している。また、町の人口密集地区および商業施設が立地しているのは町の中心から南側であり、鉄道不便地域である。このことから、自家用車を所有する文化があり、開発される新築物件においては、2～3 台駐車できるスペースを確保されていることも要因として考えられる。また、H30 年度の広陵元気号のアンケート調査によるとほとんどの外出で自動車を使用している割合は 68.2%、時々自動車を使っている割合は 22.5%、計 90.7%が外出時に自動車を使用している。

利用者数及び運賃収入の増加要因として、広陵元気号の車両にラッピングするデザインを町内の小中学校からデザイン募集したり、毎年、広陵元気号に関する標語の募集、福祉部局で実施しているアクティブシニア向けの運動教室への出前講座(毎年・年 60 回程度)、福祉部局と連携した体験型のイベントへブースを出展、乗り換えサイトへの情報登録などを行ったことにより、広陵元気号の認知度が H30 年度のアンケートによると約 97%であった。また、R 元年度に一部運賃値上げにより、収支改善を図った。

て以下の結果となった。

広陵元気号のバス停の位置の認知割合は 85.4%、バス停名は 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%

また、バスの公的負担については、町の費用負担は現状のままで運行を維持するべきだという意見が一番多く 30.8%、運賃値上げによって町の費用負担を減らし運行を維持するべきが 21.8%、町の費用負担をさらに増やして運行サービス(運行便数)を充実すべきが 10.7%となったことから、R1.10 月からの運行は近鉄高田駅乗降利用に限り運賃を 100 円から 200 円へ値上げをした。

○その他

インターネットやスマートフォンの普及により、人々の持つ基準値(価値観)が上がり、モノ、サービスを提供する時代(売り手市場)から消費者が選択する時代(買い手市場)へ変化している。また、EC サイトの普及により、購買行動や行動目的が変化している。

平成 30 年度のアンケート調査によると町民の主な外出目的は「買い物」、「通院」、「通勤・通学」とである。

ほとんどの新築住宅には最低2台駐車できるスペースがあり、車所有が前提の住宅開発が行われていることから、そもそもバスを活用した移動の概念が薄れてきている。平成 30 年度のアンケート調査によるとほとんどの外出で自動車を使用している割合は 68.2%、時々自動車を使っている割合は 22.5%、計 90.7%が外出時に自動車を使用している。

○その他問題点

- ・既存の公共交通サービスを必要とする人の点在化
- ・買い物に関する代替手段(宅配、EC の普及)により路線バスや広陵元気号の運行の必要性把握ができていない。
- ・データ分析やマーケティング知識及びそれを活用できる人材が少なく、なおかつ、通年、公共交通施策担当者が1名 OR2名程度と少数であることから、公共交通施策については現状維持させることで精いっぱいとなり改善や進歩させることが容易ではない。
- ・人々を移動させることを主として公共交通施策を実施しているが、個の考えや要望の多様化している中、移動させない施策が現在ない。
- ・コミュニティバスに関しては、利用者数を指標とし、成果管理しているため、目的別の指標(買い物、通勤・通学、公共施設利用など)を設定し、評価するべきである。

○その他広陵元気号

バス停はおおよそ各自治会に1つのバス停があることから、認知されていると考える。また、上記で記載した利用促進の取り組みもあり、認知が広がっていると考ええる。しかし、鉄道不便地域であることから、自家用車が当たり前の生活を送っている住民が大半であることを考えると、住民の移動に対する価値観はいつでもどこでも自由に移動できる環境が当たり前になり、時間に合わせて、行きたい路線を選ぶという不便さをわざわざ選択する住民が少なくなっていると言える。それが証拠に、H30に実施した広陵元気号のアンケート調査では、不便だから使用しないと答えた人の不満項目が解消された場合の意向調査をしたところ、不満が解消された場合、利用が増える(利用する)が 26.7%、利用がやや増える(利用するかもしれない)が 37.3%となり、大多数の人が利用しない。

○その他

- ・公共交通のビジネスモデル自体に変化がなく、提供価値が「移動」のみとなっている
- ・タクシーの運行地域が決まっていることから市場拡大がしにくい
- ・タクシー会社がない＝デマンド交通の実施ができない
- ・運転手不足により、コミュニティバスの増便、増線できない
- ・人々の基準値の上昇、価値観の変化
- ・売り手市場から買い手市場への変化
- ・購買行動の変化(地域商店から郊外モールや EC サイト活用)
- ・スマートフォンで解決するサービスの増加
- ・奈良県の路線バス及びコミュニティバス市場は、奈良交通株式会社の独占状態であり、競争がおきない＝運行委託料の高騰
- ・広陵町の北小学校区に買い物施設がない
- ・広陵元気号のルートの複雑化
- ・コミュニティバス特有のバス停名のわかりづらさ
- ・議会での議論は議員からはいつも少数住民の意見をとりあげ、それを課題として議論され、利用者人数及び運賃収入の増加に関して議員は全く関心がない(経営的意識は低い)。
- ・議員の意見＞アンケート結果となったり、議員の意見により非効率な(E B P Mによらない)運行ルート設定になる

・そもそも道路網整備や公共交通網整備に関してゴール設定をしていない ・議会議員や庁内内部の公共交通に対する評価軸がバラバラである		
---	--	--

3 地域の現状・問題の程度(レベル)を示す「まちの状態・課題指標」

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
	道路舗装率	今後、舗装すべき定量的割合がわかるから	決算カード						95.3%	
	道路改良率	これにより、今後の改良する計画を立てやすいため	決算カード						59.9%	増加すると思われるが、財源との兼ね合い、道路実延長との兼ね合いもあり、この指標で何かを判断することはできないが、現状を把握するという意味で把握すべき指標であると考え。
1	道路実延長	道路がある＝修繕が生じる＝ライフサイクルコストがかかるということ	決算カード	→			205,795 m	206,698 m	206,312 m	増加すると思われる。
2	自動車登録台数	自動車の保有台数の増加は、公共交通の必要性の低下と道路のインフラ更新が必要となるから		→					11,953 台(軽四をぞ除く)	免許返納者
3	路線バス利用者数 (高田新家線)	運行補助をしている路線であり、利用者数×運賃＝運賃収入で決まるため	奈良交通(株)からの提供資料	□	29,127	26,410	24,929	24,476		減少傾向にある。路線バスのバス停周辺の人口は増加傾向にあるが、路線バスの利用に繋がっていない。今後も減少 OR 横ばい傾向にあると考える。
4	路線バス赤字負担額 (高田新家線)	町の財政負担にかかわるから	奈良交通(株)からの提供資料	□	1,220 千円	1,941 千 円	2,908 千 円	3,274 千 円	3,323 千 円	増加傾向にある。路線バスのバス停周辺の人口は増加傾向にあるが、路線バスの利用に繋がっていない。今後も増加 OR 横ばい傾向にあると考える。

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
5	路線バス赤字負担額 (高田イオンモール線)	町の財政負担にかかわ るから	奈良交通(株)からの提供資 料	⇒	486 千 円	1,209 千 円	0円	0円	0円	現在負担額はないが、注視する必要がある。
6	コミュニティバス利用者数 3路線合計	今後ルート・ダイヤ再編 の評価や利用の経年変 化を追うことができ、利用 ニーズの把握する値とし て活用するため	奈良交通(株)からの提供資 料	□	25,500 人	37,954 人	44,261 人	51,893 人	47,168 人	H28.10 に広陵元気号の本格運行を開始し、路線数が 2 路線から 3 路線となり、H28 年度の利用者が大幅に 増加した要因となっている。R1.10 に広陵元気号の再 編を行った結果、一部バス停の利用数が減少したこと 、コロナの影響により利用数が減少したことから R1 年度は、減少傾向に転じている。現在の広陵元気号の 利用は近鉄高田駅利用がもっとも多く、次に公共施設 利用、商業施設利用となっている。 今後は、支線部分の再見直しによる利用者の獲得が 必要となる。また、EC 市場や宅配市場の動向は要注 視であることから、スマホ保有率やスマートフォンの活 用方法については、定量データの把握が必要である。
7	コミュニティバス利用者数 中央幹線	3路線の利用者数の増減 原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料	□		15,887	19,310	23,631	24,132	H28 年度から中央幹線ができたことから H28 年度から の実績値となる。R1.10 の再編の影響は大きく受けて おらず、逆に増加している。 現在、国保中央病院の無料送迎シャトルバスの広域 運行検討を行っている(今年度中に決定する。)。これ により広域運行が可能となれば、中央幹線の終バス 亭を国保中央病院からはしお元気村付近へ変更し、よ り、中央幹線の便数を増加させることができる。これに より近鉄高田駅への接続数を増加させることができ、 利用者数を大幅に上昇させることが可能であると考え る。
8	コミュニティバス利用者数 支線合計	3路線の利用者数の増減 原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料	□		18,695	24,951	28,262	23,036	R1.10 の再編により利用者数が減少に転じた。原因は 近鉄高田駅接続と公共施設利用の減少であるため、 これらの対策を再編により講じる。
9	コミュニティバス 3路線合計 商業施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	ルートが一定で、減少傾 向にある場合は、買い物 に関する別の施策展開を とることができると考えら れる。また、今後ルート・ ダイヤ再編をしたときの	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	□				17,315	17,209	H28.29 のデータは現在整理中 商業施設利用は横ばい傾向にあることが現データから わかる

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
		再編前後の評価も可能であるため。								
1 0	コミュニティバス 中央幹線 商業施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	商業施設利用における3 路線の利用者数の増減 原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	△				4,726	5,532	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は増加しているため、再 編による効果はあったと判断できる。今後は国保中央 病院の無料送迎バスのあり方の動向を注視しながら も、EC サイトや宅配市場の動向も要注視
1 1	コミュニティバス 支線合計 商業施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	商業施設利用における3 路線の利用者数の増減 原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	△				12,589	11,677	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は7.2%減少している。今 後はEC サイトや宅配市場の動向も要注視
1 2	コミュニティバス 3路線合計 近鉄高田駅利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	ルートが一定で、減少傾 向にある場合は、買い物 に関する別の施策展開を とることができると考えら れる。また、今後ルート・ダ イヤ再編をしたときの再 編前後の評価も可能であ るため。	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	△				28,882	25,748	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は減少している。また、 R1.10 から近鉄高田駅利用については運賃を100円か ら200円に変更した。具体的な利用数減の原因は下記 幹線と支線利用状況により把握する。 今後は国保中央病院の無料送迎バスのあり方の動 向、テレワークやEC サイト、宅配動向も要注視
1 3	コミュニティバス 中央幹線 近鉄高田駅利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	町外アクセス利用におけ る3路線の利用者数の増 減原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	△				18,067	18,391	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は微増していることから 運賃値上げによる影響はなかったと判断できる。 今後は国保中央病院の無料送迎バスのあり方の動 向、テレワークやEC サイト、宅配動向も要注視
1 4	コミュニティバス 支線合計 近鉄高田駅利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	町外アクセス利用におけ る3路線の利用者数の増 減原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資 料を独自分析ファイルで集 計	△				10,815	7,357	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は減少している。 これは、R1.10 の再編時に南部支線(旧北東部支線) の近鉄高田駅接続数を減少させたことによるものであ る(8便/日⇒4便/日)。 今後は南部支線の再編も含め、テレワークやECサイ ト、宅配動向も要注視

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
1 5	コミュニティバス 3路線合計 公共施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	ルートが一定で、減少傾向にある場合は、買い物に関する別の施策展開をとることができると考えられる。また、今後ルート・ダイヤ再編をしたときの再編前後の評価も可能であるため。	奈良交通(株)からの提供資料を独自分析ファイルで集計	☑				20,617	20,231	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は微減(横ばい)している。具体的な分析は下記幹線と支線利用状況により把握する。 今後は国保中央病院の無料送迎バスのあり方の動向、テレワークや EC サイト、宅配動向も要注視
1 6	コミュニティバス 中央幹線 公共施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	公共施設利用における3路線の利用者数の増減原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資料を独自分析ファイルで集計	☑				11,456	12,154	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は微増(横ばい)している。 今後は国保中央病院の無料送迎バスのあり方の動向、テレワークや広陵町の行政手続きのデジタル化等による簡素化動向も要注視
1 7	コミュニティバス 支線合計 公共施設利用者数 (乗降両方の利用数を合算)	公共施設利用における3路線の利用者数の増減原因を把握するため	奈良交通(株)からの提供資料を独自分析ファイルで集計	☑				9,161	8,077	H28,29 のデータは現在整理中 R1.10 の再編の結果、利用数は減少している。 今後は国保中央病院の無料送迎バスのあり方の動向、テレワークや広陵町の行政手続きのデジタル化等による簡素化動向も要注視
1 8	コミュニティバス収支 (運行委託料-運賃収入)	純粋な収支がわかるため(国庫補助金は年度によって金額に波がある)	決算額	☑	17,531 千円	47,920 千円	56,270 千円	56,972 千円	55,256 千円	利用者数の向上方法、運賃の適正設定、必要な便数の再設定により、改善の余地ある。 現在は、R1.10 から 2 年半の長期継続契約で契約しているため、委託料は変わらない。
1 9	コミュニティバス運賃収入	持続経営をするために必要な指標となるため	奈良交通(株)からの提供資料を独自分析ファイルで集計	☑		1,539 千 円	3,863 千円	4,547 千 円	4,739 千 円	利用者数が増加しているということ、R1.10 の再編により、利用者は減少した。しかし、近鉄高田駅利用の運賃を倍額にしたことにより、運賃収入は増加傾向にある。 今後は、テレワーク等の社会情勢も注視しながら、利用者数の増加策の展開、運賃の適正化を進めて行くことが必要である。
	広陵元気号のバス停の位置の認知割合は 85.4%、バス停名は 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%		広陵元気号アンケート調査(H30年実施)					85.4%		

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
	広陵元気号の最寄りのバス停名認知割合		広陵元気号アンケート調査(H30年実施)					68.9%		
	広陵元気号のバスのダイヤの認知割合		広陵元気号アンケート調査(H30年実施)					31.4%		
	広陵元気号のバスの運行ルート認知割合		広陵元気号アンケート調査(H30年実施)					47.0%		
	広陵元気号のバスで行ける施設認知割合		広陵元気号アンケート調査(H30年実施)					33.2%		
210	便あたりの利用者数(中央幹線)	再編により便数増減があり、再編前後の効果測定が利用の絶対数だけでは把握できないため		⇒						
211	便あたりの利用者数(北東部支線・南部支線)	再編により便数増減があり、再編前後の効果測定が利用の絶対数だけでは把握できないため		⇒						
212	便あたりの利用者数(西部支線・北部支線)	再編により便数増減があり、再編前後の効果測定が利用の絶対数だけでは把握できないため		⇒						
23	スマートフォンの保有割合	Maas や		☑						増加する。スマートフォンで商品発注、サービス享受が容易な社会となっていることから、この動向を注視することにより、広陵元気号の運行を大きく見直す必要があるから。

状態・課題指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目 指 す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
2 4	スマートフォンで買い物を する割合	買い物が全て EC サイト で行われた場合、コミュ ニティバスの事業縮小 OR 事業方向の転換を図 れるから	総合計画及び総合戦略アンケ ート	☑						増加する。既存店舗から EC サイトへシフトする動向を 注視し、状況によっては広陵元気号の運行方法の見 直し、広陵元気号車内で買い物(発注)できる仕組み が必要となる。
2 5	宅配や EC サイト活用によ る食事の手配をしている 人口	これにより、広陵元気号 の買い物利用者数と合わ せて比較することにより、 町の買い物移動に対す る支援策の検討を進める ことができる		☑						増加する。既存店舗から EC サイトへシフトする動向を 注視し、状況によっては広陵元気号の運行方法の見 直し、広陵元気号車内で買い物(発注)できる仕組み が必要となる。

4 課題解決のための「主要施策」の効果・成果の検証

●主要施策(1) ※1つの施策に対して5つ以上の主要施策がある場合は、コピー＆ペーストで増やして記入すること、その際()番号を適宜上書きすること

施策の取組	「現状と問題」と「その発生要因」に対する施策実施による効果の分析・検証
(4) 公共交通の充実	○広陵元気号の現状 広陵元気号は、平成28年10月から本格運行を開始し、3路線、基本運賃100円で運行をしている。利用者数については、昨年度を除き、年々利用者数は増加していた。令和元年10月からは再編をし、近鉄高田駅乗降利用のみ200円の運賃に改定をした。 ○広陵元気号の収入 収入は、運賃収入と国庫補助（国庫補助額は地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び車両減価償却費等国庫補助金）の2本柱となっており、昨年度は、運賃収入が4,739千円、国庫補助金が10,259千円となっている。 国庫補助金は、国の予算に大きく左右されることから、将来予測はつかない。運賃収入は年々増加している。 ○広陵元気号の支出 支出は、運行委託料から上記収入を差し引いた額を支出しており、昨年度は50,517千円の支出であった。 ○広陵元気号の利用目的 広陵元気号のバス停利用トップ3は、1位が近鉄大和高田駅、2位がイズミヤ広陵店、3位が広陵町役場となっている。町内に近鉄箸尾駅があるものの、町民の大多数が、近鉄五位堂駅及び近鉄大和高田駅を利用しているため、広陵元気号の利用者層も高齢者のみならず、通勤通学者も多数利用している。 ○運行事業者 奈良交通(株)1者のみであり、競争原理が働かない。また、運転手不足により、路線の拡大、増便ができない現状である。 ○地域住民 新築住宅は車が最低2台駐車できる設計となっている。＝車移動が前提環境

○路線バス

H15 から H17 にかけて、広陵町内を運行する路線バスが撤退した過去がある。真美ヶ丘地域の路線バスについては、黒字運行を行っているものの、高田新家線が不採算となっており、赤字額を大和高田市と当町で負担している。また高田イオンモール線についても不採算路線となっており、檀原市と当町で負担することとなっている。

○広陵元気号の課題

- 1 運転手不足・運転手の労務環境整備により増便や増線ができない
- 2 運行経費が高い（実支出額 5,300 万円程度（運行委託料から国庫補助・運賃収入を差し引いた額））
- 3 1 便あたりの運行時間が長い（特に北部支線）→**長大化問題**
- 4 各線とも基本的に主要な公共施設へ接続するようになっている→**長大化の原因**
- 5 買い物需要については、町民一人ひとり行きたい商業施設のニーズが違うため、2 支線において出来る限り町内全ての商業施設に寄ることとなっている→**長大化の原因**
- 6 そもそも自家用車の保有割合が高く、現在の新築物件には最低 2 台の自家用車が駐車できるスペースがある＝移動に対する自由度が高い→**公共交通の需要減**
- 7 スマホの普及により、境界や制限がほとんど関係ない時代になり、人々の基準値が上がっているが、公共交通のビジネスモデルやビジネス形態は変わっていない＝**人々の公共交通に対する評価は落ちていっている。**
- 8 既存の公共交通サービスを必要とする人の点在化
- 9 買い物に関する代替手段（宅配、EC の普及）により路線バスや広陵元気号の運行の必要性把握ができていない。
- 10 データ分析やマーケティング知識及びそれを活用できる人材が少なく、なおかつ、通年、公共交通施策担当者が 1 名 OR 2 名程度と少数であることから、公共交通施策については現状維持させることで精いっぱいとなり改善や進歩させることが容易ではない。
- 11 人々を移動させることを主として公共交通施策を実施しているが、個の考えや要望の多様化している中、移動させない施策が現在ない。
- 12 コミュニティバスに関しては、利用者数を指標とし、成果管理しているため、目的別の指標（買い物、通勤・通学、公共施設利用など）を設定し、評価するべきである。
- 13 そもそも道路網整備や公共交通網整備に関してゴール設定をしていない
- 14 議会議員や庁内内部の公共交通に対する評価軸がバラバラである
- 15 バスルート及びバス停の低認知

○路線バスの課題

- 1 運転手不足
- 2 運行経費の増大
- 3 奈良交通の独自施策による減収
- 4 奈良交通の利用促進施策の限界（補助金慣れしている。）
- 5 適正な運賃検討がなされていない

○事業の効果

当町は車所有前提の町ではあるものの、真美ヶ丘地区の路線バスは黒字運行を続けており、公共交通の必要性は真美ヶ丘地区においては事業の効果は高いと考えるが、定年退職による通勤需要が大きく減ることが容易に想定できることから、路線バス需要の減少率は年々悪化するところで

		ある。また、広陵元気号についても利用者数は昨年度を除き、増加傾向であることから地域での必要性は高い（利用者数：H27 年度 25,500 人⇒R1 年度 47,168 人）と考える。しかし、広陵元気号の町負担額は5200 万円ほどで財政負担額が重くのしかかる（特別交付税の対象事業となるため、実際は5200 万円より負担は軽減されるが、その特別交付税の使い道はコミュニティバス委託料に補填されているわけではない。）								
成果指標名		指標の設定理由	指標の測定方法 (引用元)	目指す 方向性	実績値					これまでの指標の増減要因と今後の見通し
					H27	H28	H29	H30	R1	
1	3と同じ									

5 次期総合計画における課題

第5次広陵町総合計画における施策の課題

○ 広陵元気号

広陵町として、もう一度人々が持つ「不」に対して、改善(サービス)を提供できているかを再考し、本当に公共交通を必要としている人の把握や、持続可能な公共交通とするためにも、既存顧客の囲い込み策、新規顧客の開拓等を行う必要がある。そのためには、広陵元気号の資源(町の財源、奈良交通(株)の運転手、車両)の有効活用や広陵元気号の乗車に関する認知度の向上(バスのダイヤやバスの行き先など)、継続した運行をするための収益構造の改善(運賃収受以外からのマネタイズポイントの模索)、行動思考によるサービス構築、音声認識技術や識字認識技術の活用による買い物弱者(身体的、金銭的弱者)へのソリューション提供が必要である。

1 移動して人々の「不」を改善(広陵元気号)

広陵元気号は、資源(町の財源、奈良交通(株)の運転手、車両)の活用に限界があり、路線の長大化問題が生じていることから、本当に町内で、公共交通を必要とする人がどこにいるのかを把握し、資源活用の効率化を図る。これにより、本当の交通弱者(身体的・経済的)の足となる運行を目指す。また、新規顧客の獲得のためには認知度の向上や、人々の持っている「不」は何なのかをしっかりと分析し、その「不」に対して改善を提供するサービス形態への変容が必要であると考え。認知度でいうならば、バスのダイヤやバスの行き先等の認知が低いことから、必要としていないから興味が無く、認知度が低いのか、本当は必要だけれどもわかりにくくて認知が低いのかも分析する必要がある。

2 移動せず人々の「不」を改善(広陵元気号)

例えば、買い物であれば、現在のスマホやECサイトの普及が進み、移動をしなくてもサービスやモノを手に入れることができる時代になってきていることから、身体的な交通弱者対策としても取引費用が軽減されるECサイトの活用を推進する取組や、商業施設から各地区の公民館・集会所に対して出張販売などができるサービス環境の構築や提供などを行うことにより、人々の「不」を改善する。

○ 路線バス

路線バスにおいても、当町としては、運行主体ではないことからサービス形態のあり方を考えることはできないが、路線周辺の地域の高齢化もすすんでいることから、路線を変更させ、大規模開発地付近を運行するルートへの変更や、適正な運賃設定など、運行事業者に対して改善依頼をすると共に、こちらからの提案もすることにより、改善方向へ進むよう働きかける。これにより、現在の運行赤字分を減額させ、その浮いた財源を他の施策へ割り振っていくことにより、町民の住環境を整えていく。

・音声認識技術や識字認識技術の活用による買い物弱者(身体的、金銭的弱者)へのソリューション提供

○ 職員、議員、住民

EBPM によらない議員、職員、住民からの意見等については、定量的データの提示により、説明する。公共交通担当職員についても、マーケティング知識のある職員が少ないことから、育成をする仕組み作りを行うことにより、より具現化された政策、施策形成を行う。