

政策立案マネジメントシート(作成例)

1 政策及び施策体系

政策名		担当課
現計画(第4次後期基本計画)	新計画(第5次総合計画)	
5-4 道路・交通網の充実	道路・交通網の充実	企画政策課
政策:現状と課題		
本町の公共交通については、北部に近鉄田原本線筆尾駅が設置されているほか、近隣市には近鉄高田駅、近鉄五位堂駅が設置されており、民間事業者による路線バス、コミュニティバスである「広陵元気号」が運行している。 路線バスについては、利用者の減少等により運行状況が厳しく、従前は5路線が運行していたが、経費削減のため、減便や一部路線(2路線)が休止されているが、町内では真美ヶ丘ニュータウンと近鉄五位堂駅を結ぶ路線、馬見地区と近鉄高田駅を結ぶ路線が運行しており、大阪などの都市部への移動手段として利用されている。 真美ヶ丘ニュータウンと近鉄五位堂駅を結ぶ路線については、令和2年度の実績で1日あたり2,000人程度を輸送しているが、馬見地区(竹取公園)と近鉄高田駅を結ぶ路線については、1日あたりの利用者は150人程度である。 竹取公園と近鉄高田駅を結ぶ路線について、行政が赤字負担を行っており、年々負担も増えているため(令和2年度約430万円、令和3年度約600万円)、今後、廃止になり、移動がより困難になる住民が増加する恐れがある。 一方、在来地区については、路線バスが運行を休止されていることから、広陵元気号で移動手段を確保している。 広陵元気号については、停留所が各自治会に1つは設置されており、小中学生へのラッピングデザイン募集、アクティブシニア向け運動教室での出前講座など、利用促進の取り組みから認知度は高くなっているものの、自家用車での移動が定着している地域であることから、令和元年度の運行再編に伴い実施した町民アンケートによると、運行便数や運行時間帯など、コミュニティバスに不満を感じている割合は約3割であり、そのうち3割程度の町民はコミュニティバスの運行が改善された場合でも利用しないという意向である。 また、広陵元気号については、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、町内全自治会に1つ以上設置しているバス停を周回することから、1周あたりの距離が長くなるという、路線の長大化問題が生じている。このことから、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)にとって必要な移動手段となることを目指す。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、バスのダイヤや行き先等の認知が低いことから、必要とし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。 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及び提案を行うことにより、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。		
政策の目的:政策によって目指すまちの姿		
町内全ての区域から公共交通で主要駅へ行くことができるまちを目指します。 公共交通を利用する人が希望する場所にシームレスで移動できるまちを目指します。 渋滞や交通事故が少なく、人や車が滞りなく流れるとともに、自分で車を運転することができない住民も安全・快適に移動することができるまちを目指します。		
施策名		担当課
現計画(第4次後期基本計画)	新計画(第5次総合計画)	
1. 都市計画道路の維持管理	1. 都市計画道路の整備促進	都市整備課
2. 県道の整備促進	廃止:1.に吸収	
3. 町道・橋りょう等の整備及び長寿命化	2. 生活道路網の整備と保全	都市整備課
公共交通の充実	公共交通の充実	企画政策課

まちの状態・課題指標名		指標の概要や設定の狙い、値の測定方法・引用元統計名等	目指す方向
1	地域公共交通（路線バス、コミュニティバスなど）利用者数		
2	高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者数	運転免許を返納した場合に公共交通が移動手段の代替として有効であるという裏付けとなる。	

2 施策の立案

施策 1

主要施策名		公共交通の充実	
地域の現状・問題を踏まえた計画期間中の施策の課題・施策概要		町民の基本的な移動手段は自家用車となっており、真美ヶ丘地区では通勤手段として路線バスの利用が一定数ある現状である。 また、大多数の町民の町外アクセス手段として使用される鉄道駅は、大和高田市の近鉄大和高田駅及び香芝市の近鉄五位堂駅である。近鉄五位堂駅へは路線バスが接続しており、近鉄高田駅へは、路線バスとそれを補完する形でコミュニティバスが運行している。 近鉄高田駅へは、路線バス、コミュニティバスが乗り入れているが、五位堂駅については路線バスのみの乗り入れであり、真美ヶ丘地区の方が通勤手段として利用されているため、路線の維持確保が必要である。 コミュニティバスについては、停留所が各自治会に1つは設置されており、小中学生へのラッピングデザイン、標語募集、アクティブシニア向け運動教室での出前講座など、利用促進の取り組みから認知度は高くなっているものの、自家用車での移動が定着している地域であることから、利用につながっていない。 また、路線が長大化しているため、便数、他路線との接続が限られており、公共交通で希望する時間、場所への移動手段が制限されてしまっている。 このような現状から、今後は、既存の公共交通だけでなく、病院・商業施設の送迎バスなどの「多様な輸送形態」を駆使し、人々が希望する時間、場所への移動手段を確保する必要がある。 限られた資源(町の財源、奈良交通(株)の運転手、車両)の中で、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、本当の交通弱者(身体的・金銭的)が公共交通を含む「多様な輸送形態」により必要な移動ができるまちになることを目指す。 近年では、スマートフォンやECサイトの普及により従前と比較して、買い物など生活のための移動の必要性は低くなってきているが、デジタル技術の活用が難しい層も一定数存在しており、現在でも高齢者が買い物や通院の移動手段としても利用しているため、将来的に増加する高齢者や身体の不自由な方の生活に必要な移動手段確保が必要である。	
		施策の対象	施策の重点対象
施策の対象		住民等	交通弱者(身体的・経済的)
施策実施の目的・目標	現在の対象(住民・事業者・地域)の状況・状態	広陵元気号や路線バスについては、通勤、通学にも利用されているが、資源(財源、運転手、車両)の活用に限界があり、ニーズがあっても増便できない現状である。 【広陵元気号の実績】 利用者数 47,168 人 (R1) 30,317 人 (R2) 運賃収入 4,739 千円 (R1) 3,878 千円 (R2) 運行委託費 50,517 千円 (R1) 50,751 千円 (R2)	各大字、自治会に1つは設置されているが、ルート運行上、目的地まで必要以上に時間がかかる、買い物の帰りに家まで荷物を運べないなどの課題も散見している。 65 歳以上高齢者数: 広陵町 8,874 人(R1) 奈良県 412,882 人(R1) 高齢化率: 25.4%(R1) 要支援・要介護認定者数: 1,350 人(R1) 障がい者手帳所持者: 1,694 人(R1) ※身体障がい者の推移はおおむね横ばい 高齢化が進む中、交通弱者(身体的)の移動手段確保が必要である。 生活保護受給世帯数(R1) 142世帯(190 人) 横ばい傾向

	10 年後に実現する対象(住民・事業者・地域)の状況・状態(目標)	多様な輸送形態の連携がとれており、希望する時間、場所への移動手段が選択できるようになっている。	交通弱者(身体的・金銭的)の方でも、公共交通を含む多様な輸送形態により、快適に移動できるまちになっている。							
施策成果指標名		指標の概要や設定の狙い、値の測定方法・引用元統計名等	指標値							
			実績値						目標値	
			H30	年度	R1	年度	R2	年度	R8 年度	
1	公共交通利用者	運行事業者による利用実態調査(広陵元気号)	51, 893		47, 168		30, 324		55, 000	
2	高齢者運転免許自主返納者支援事業申請者数	町担当課(現：安全安心課)による実績	45		74		38		100	