

香 芝 市 地 域 公 共 交 通 計 画
(改 訂 素 案)

令和8年11月

目次

始めに	1
1 策定の目的	1
2 目標年次（計画期間）	1
3 計画の区域	1
第1章 地域公共交通を取り巻く現状	2
1 地勢	2
2 人口特性	3
3 施設立地	5
4 移動に関わる市民ニーズ	9
5 財政状況	18
6 地域公共交通を取り巻く社会動向	19
第2章 地域公共交通の利用実態・ニーズ	23
1 地域公共交通ネットワークの概要	23
2 鉄道	24
3 路線バス	27
4 コミュニティバス	40
5 デマンド交通	51
6 タクシー	66
7 その他の輸送資源	67
第3章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	75
1 総合計画・地方創生	75
2 まちづくり	80
3 交通	87
4 福祉	89
5 環境	93
第4章 地域公共交通の抱える課題	95
課題1 地域特性に応じ、誰もが生活に必要な移動を確保できる環境をつくる	96
課題2 高齢者や子どもをはじめ、移動に制約のある人の移動を支える	97
課題3 コミュニティバスとデマンド交通の役割を明確にし、地域内交通を再構築する	99
課題4 既存の地域公共交通サービスを有効に活用し、利用促進と「乗って残す」を進める	101
課題5 各交通モードの役割分担と連携により、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する	102

第5章 基本方針・目標	105
1 基本理念	105
2 基本的な方向性	106
3 基本方針	107
4 将来ネットワークのイメージ	110
5 目標	111
第6章 目標達成のための事業メニュー	117
★ 事業メニューについて.....	118
第7章 地域公共交通利便増進事業の実施	138
第8章 施策の達成状況の評価方法	139

始めに

1 策定の目的

本市では、令和3年（2021年）に香芝市地域公共交通計画（以下、「第1次計画」という。）を策定し、本市に合った地域公共交通ネットワークの将来像及びそれを実現するための施策を定め、以降、コミュニティバスの再編、デマンド交通のサービスの見直し等、市民の移動を支える取組を進めてきた。しかしながら、本市に限らず、運転手の高齢化や労働時間の改善に向けた対応、燃料費の高騰、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を経て生活様式が変容したことに伴う利用者数の減少等、地域公共交通を取り巻く状況はより厳しくなり、各地で地域公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されている。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では、令和5年（2023年）を「地域公共交通再構築元年」と位置付け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を始め、地域公共交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）の取組が進められた。また、同年9月には「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を設置し、政府共通指針の策定や地域公共交通計画のアップデートを推進するとともに、令和6年（2024年）7月には国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部が設立され、自治体・交通事業者とともに「交通空白」の解消に向けた取組が進められるようになっている。

この度、新たに作成する「香芝市地域公共交通計画」（以下、「第2次計画」という。）は、地域公共交通に関わる社会的な背景や国等の動きに対し、本市の地域公共交通を取り巻く現状や課題を検証し、地域公共交通の維持・確保を推進するため、本市が取り組むべき施策等を示すマスタープランとする。

2 目標年次（計画期間）

本計画は、今後おおむね5年の本市の地域公共交通の在り方を示すものとして、計画期間を令和9年（2027年）1月から令和14年（2032年）3月までとする。

3 計画の区域

本計画は、香芝市全域の交通ネットワークの在り方を示すものとして、香芝市全域を対象区域とする。

第1章 地域公共交通を取り巻く現状

1 地勢

本市は、奈良県北西部、大阪府との境に位置し、西は大阪府柏原市、羽曳野市及び太子町、北は王寺町、東は上牧町及び広陵町、南は大和高田市及び葛城市に接している。市域は東西7.27km、南北6.27km、面積は24.26km²となっている。

本市の地形は、最高標高が275.5m、最低標高が40.0mであり、住宅地でも勾配の大きい地域が存在する。

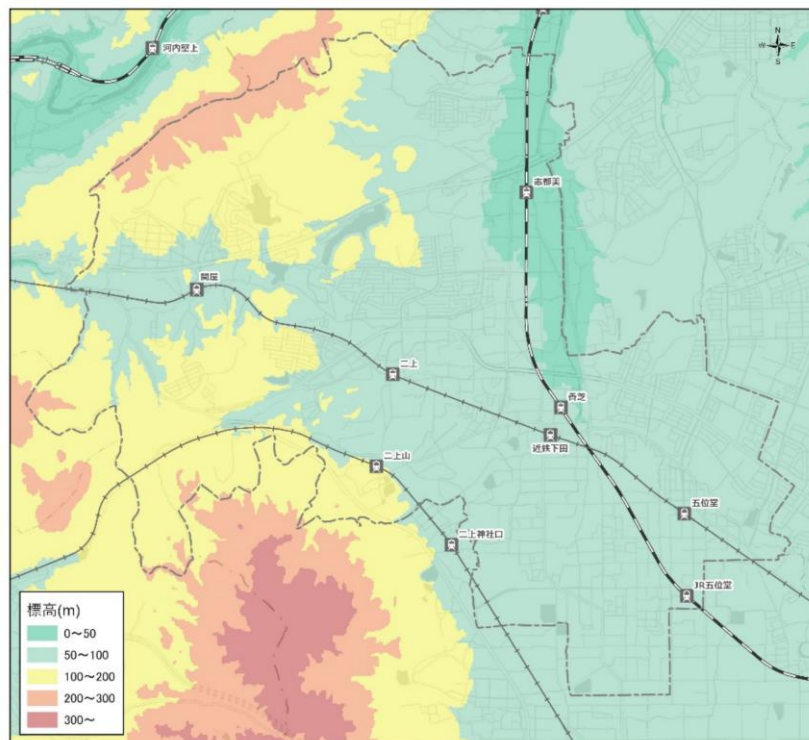


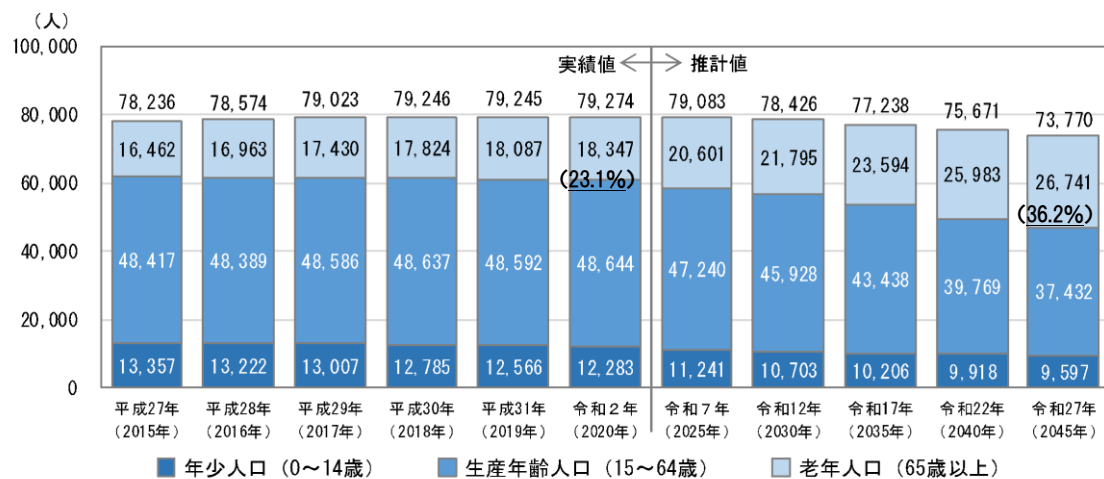
図 本市の地勢

2 人口特性

(1) 全人口

本市の令和2年（2020年）時点での総人口は約79,300人である。これまで人口は増加傾向にあったものの、今後は微減傾向で推移し、約25年後の令和27年（2045年）には約73,800人になると推計されている。

年齢3区分別の人口比率を見ると、令和2年（2020年）時点での老年人口の割合は約23.1%であったが、令和27年（2045年）には約36.2%まで増加すると見込まれている。



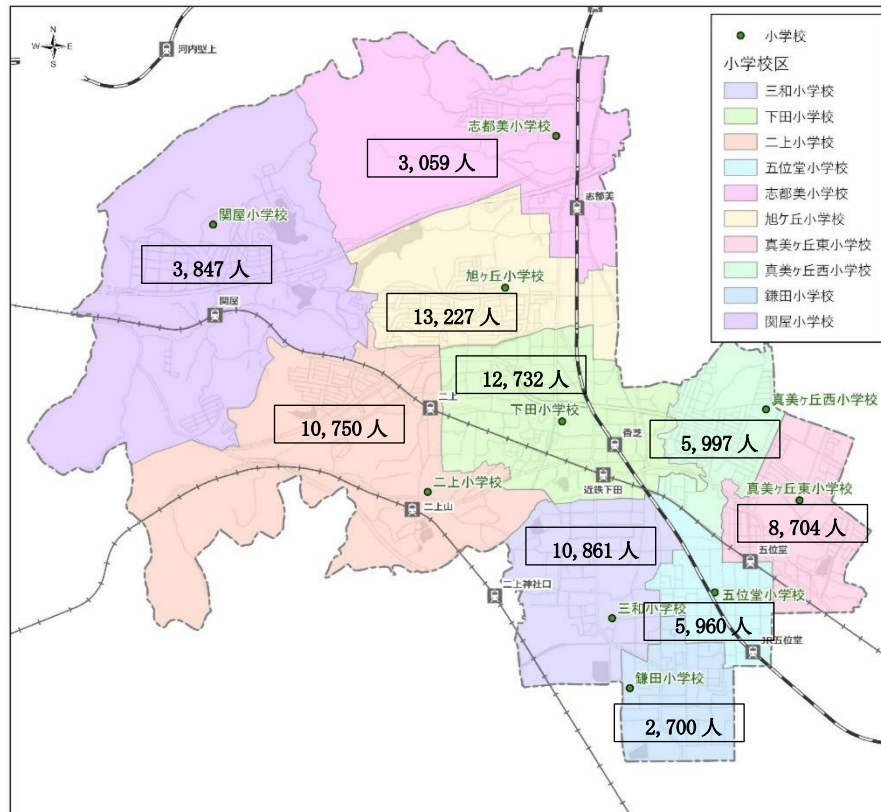
※ 実績値は住民基本台帳、推計値は社人研準拠推計

出典：第5次香芝市総合計画基本構想（一部追記）

図 年齢3区分別にみた人口の推移

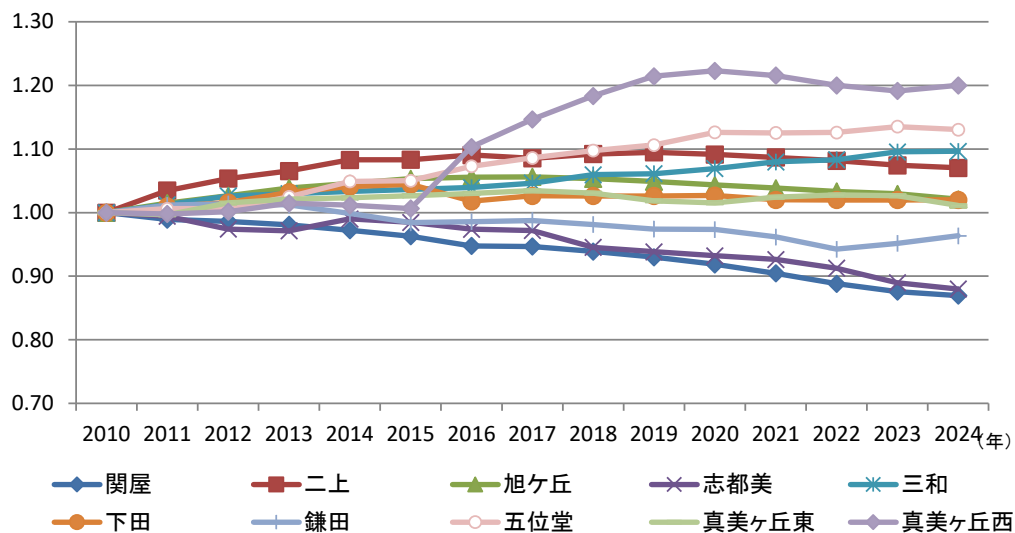
(2) 地域

小学校区別で見ると、旭ヶ丘、下田、二上、三和小学校区等市の中心部の小学校区では、人口が1万人を上回っている。平成22年（2010年）以降、志都美小学校区及び関屋小学校区では、人口が減少している。また、鎌田小学校区でも人口が減少していたが、令和5年（2023年）以降は増加している。



資料：住民基本台帳（令和8年3月末時点）

図 小学校区別 総人口



資料：住民基本台帳（各年次3月末時点）

図 小学校区別 平成22年（2010年）を基準（100）とした人口の推移

3 施設立地

(1) 公共・教育施設

ア 行政施設

市域の中央部に、香芝市役所、香芝市総合福祉センター、香芝市保健センター等、主な行政施設が集積している。

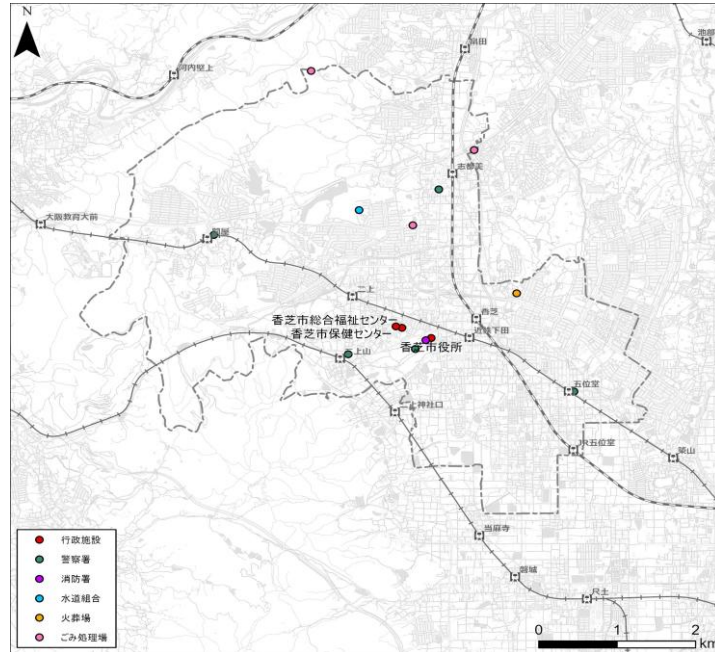


図 行政施設の立地状況

イ 文化・教養施設

行政施設と同様に、市域の中央部に、図書館及び市民ホール等を有する香芝市ふたかみ文化センターや香芝市中央公民館等、主な文化・教養施設が集積している。

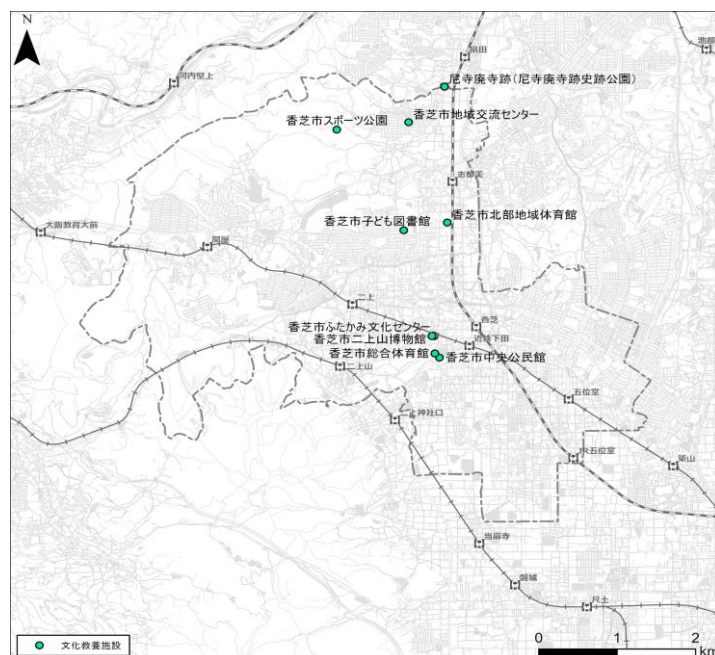


図 文化・教養施設の立地状況

ウ 教育・保育施設

教育・保育施設については、市南部を中心に、居住地分布に沿うように市域に点在している。

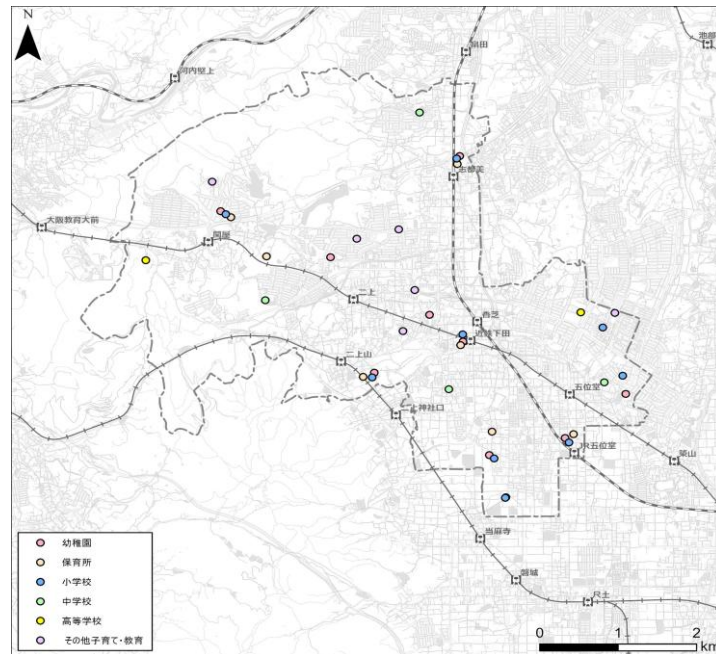


図 教育・保育施設の立地状況

エ その他公的施設

その他の公的施設として、公民館等が居住地分布に合わせて市域に点在している。

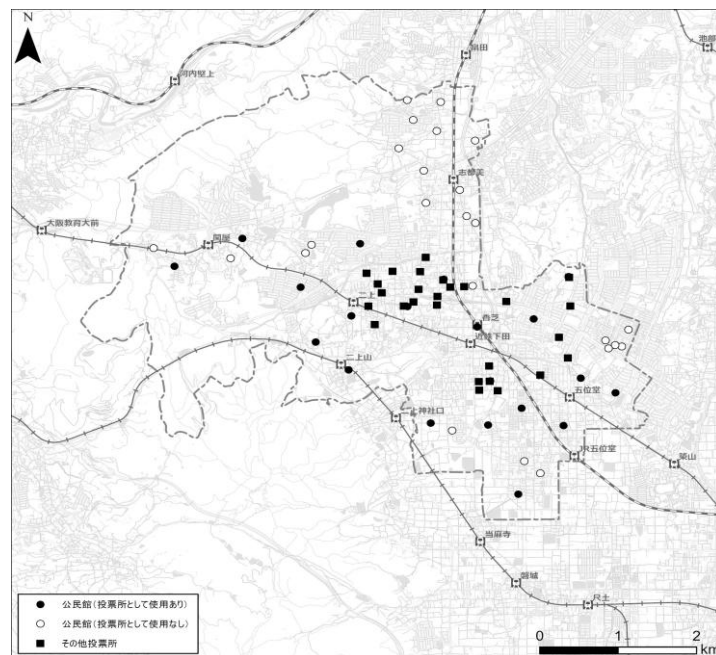


図 その他公的施設の立地状況

(2) 生活利便施設

ア 医療施設

市域の中央部及び南東部を中心に、約50の医療施設が立地している。

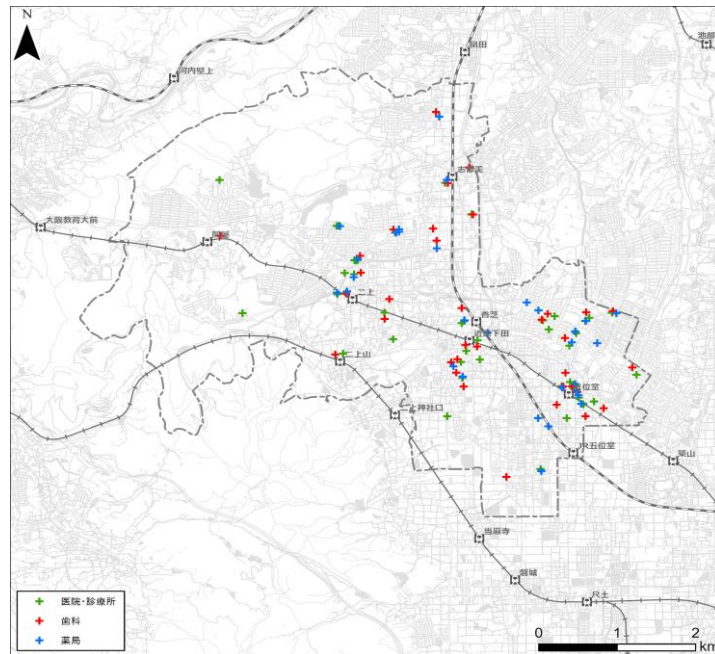


図 医療施設の立地状況

イ 介護・福祉施設

市東部を中心に介護事業者及び障害福祉サービス事業所が市域に点在している。市東部に比べ、関屋地区等、市西部では立地が少ない。

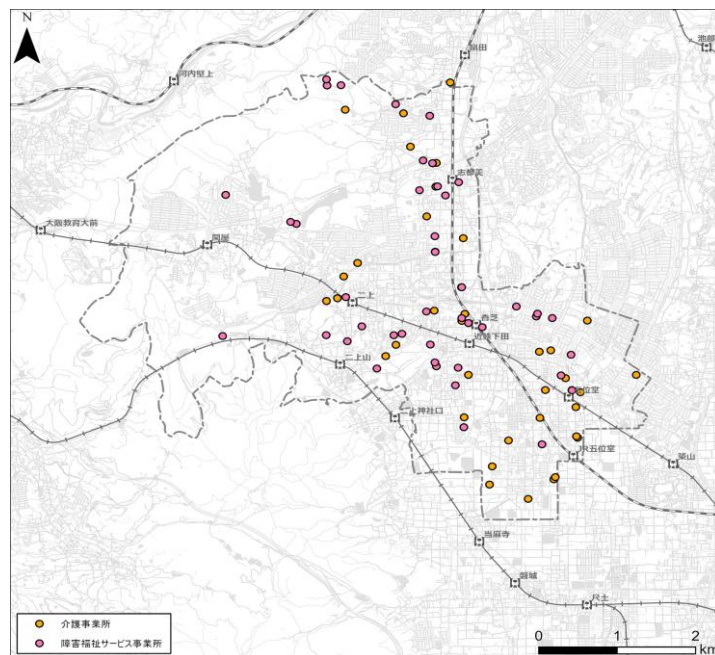


図 介護・福祉施設の立地状況

ウ 商業施設

市域の中央部及び南東部に商業施設が点在している。一方、市西部には商業施設の立地が見られない。

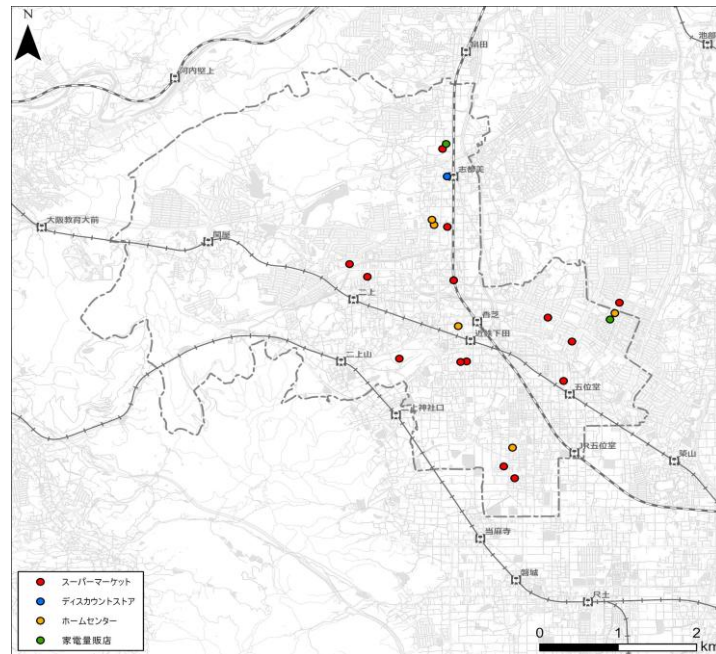


図 商業施設の立地状況

エ 金融機関

市域の中央部を中心に、鉄道沿線に立地している。

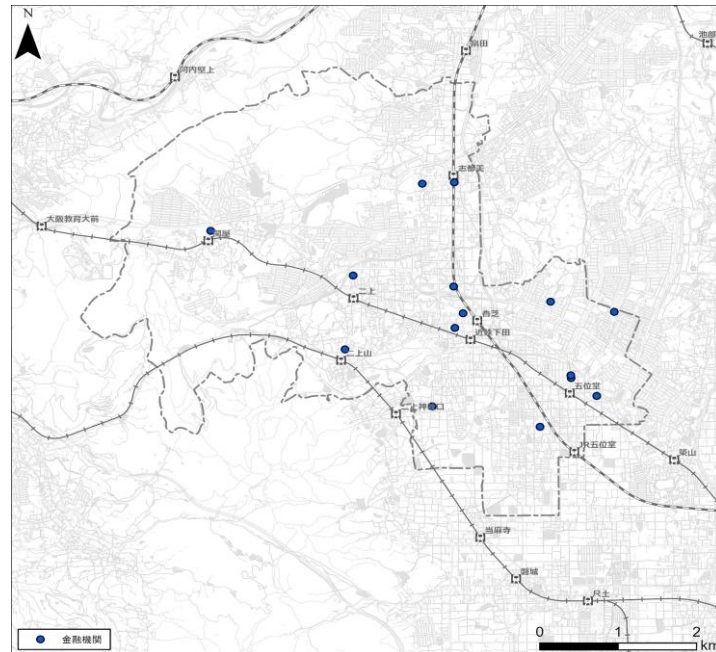


図 金融機関の立地状況

4 移動に関わる市民ニーズ

(1) 移動に関わる調査の概要

本市では、市民の利用に関する意向を把握するため、令和8年7月及び9月にウェブフォームを活用した意向調査を行った。

【概要】

名称：地域公共交通に関するアンケート調査

対象：市内在住者

周知方法：市ホームページ、広報かしば7月号及び市公式LINEで市民へ回答を呼びかけ

回答期限：令和8年7月1日から15日まで及び9月4日から11日まで

回答方法：香芝市オンライン申請サービスに用意したウェブフォームへの入力

※ インターネットによる回答が難しい人は、市役所都市政策交通課の窓口にて用意したアンケート用紙によって回答。

回答者数：566人（うち、アンケート用紙による回答は5人）

(2) 主な調査結果

ア 主な移動手段

市民の移動については、自動車を自分で運転する人が最も多くなっている。

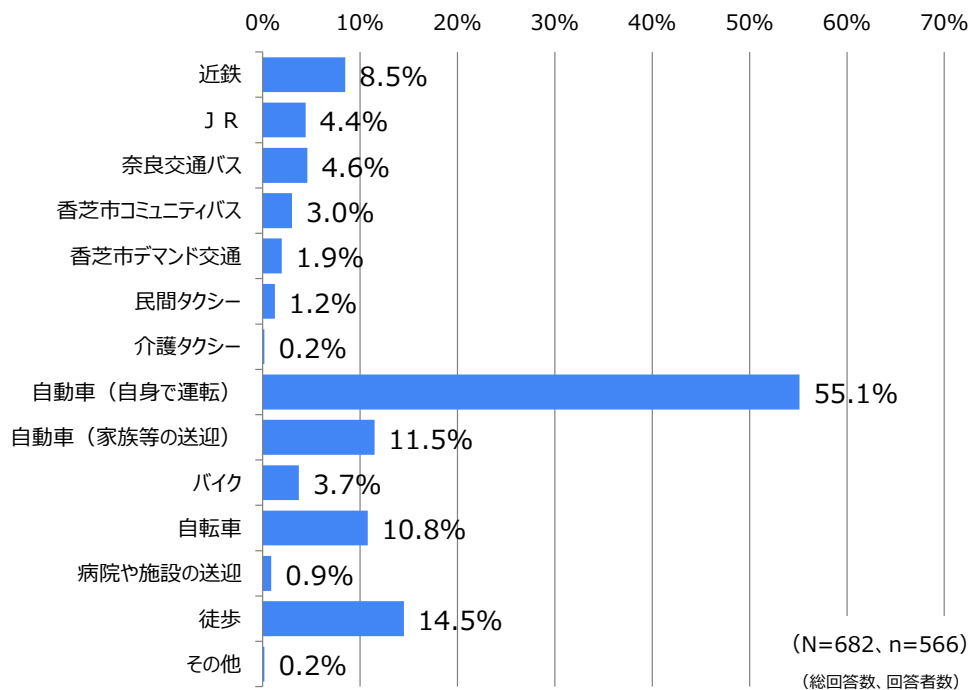
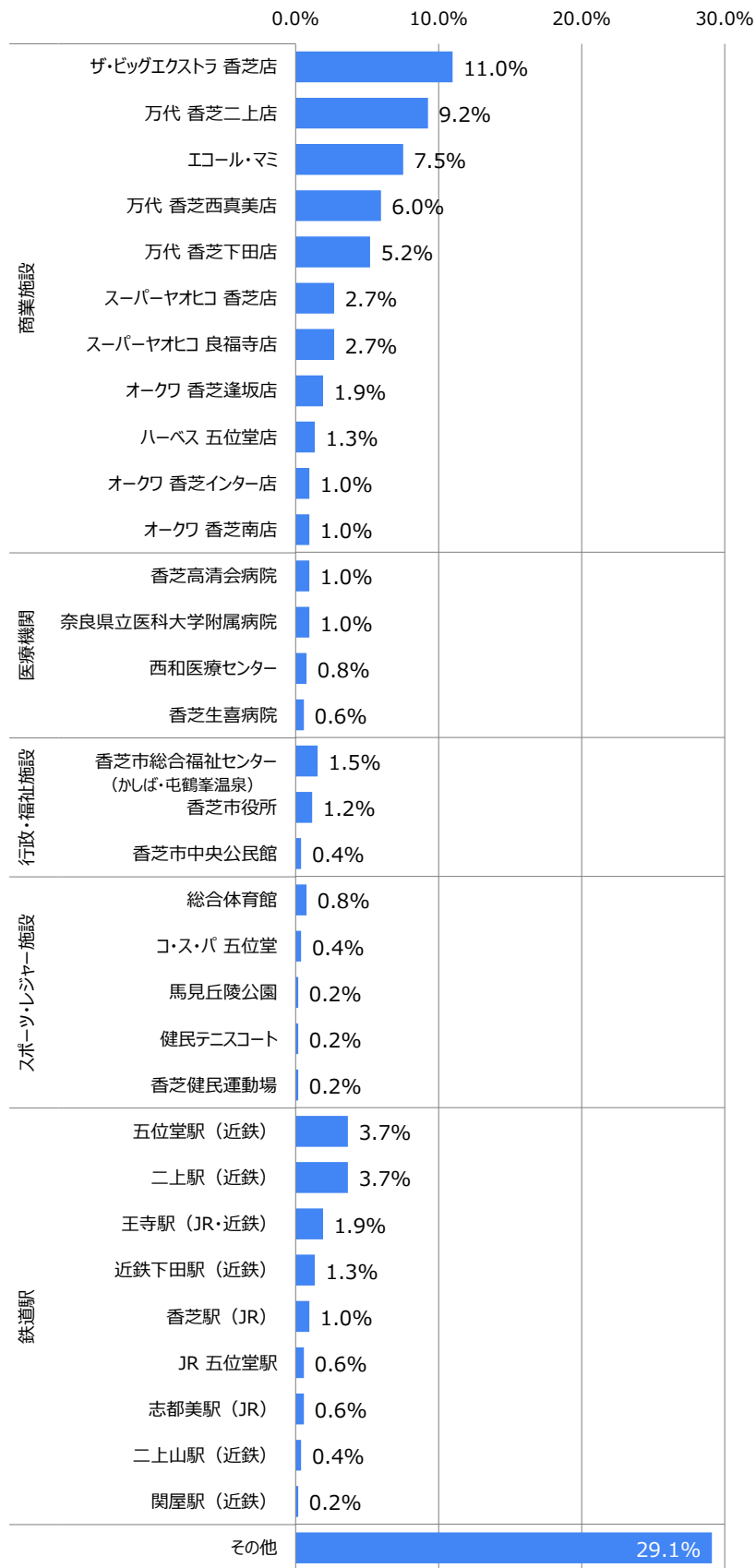


図 目的地までの主な移動手段

イ 主な行き先

主な行き先については、商業施設が上位を占めている。



(n=519)

図 主な行き先

ウ デマンド交通の利用について

本市が運行するデマンド交通については、87.2%が「知っている」と回答している。

また、事前予約制であること、乗合制であることに対する認知も同程度である。

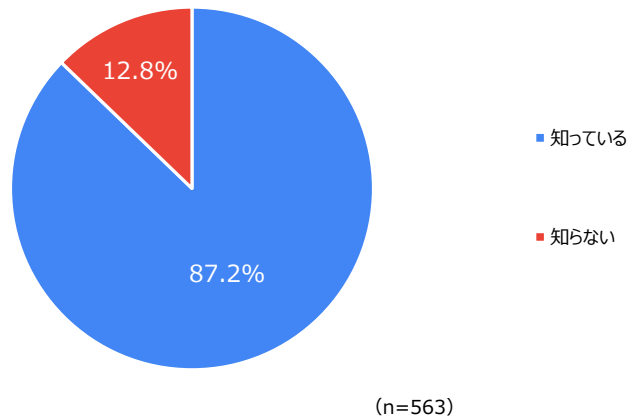


図 本市デマンド交通の認知の有無

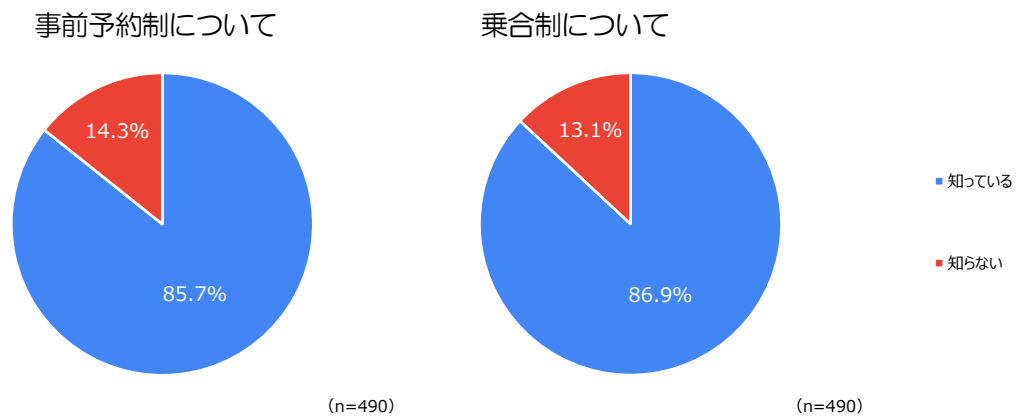


図 本市デマンド交通の利用方法に関する認知の有無（左：事前予約制、右：乗合制）

デマンド交通について、「登録しており、利用もしている」と回答した割合は、11.9%である。「登録しているが、利用していない」と回答した割合は、22.5%であり、「登録していない」と回答した割合は、65.6%である。

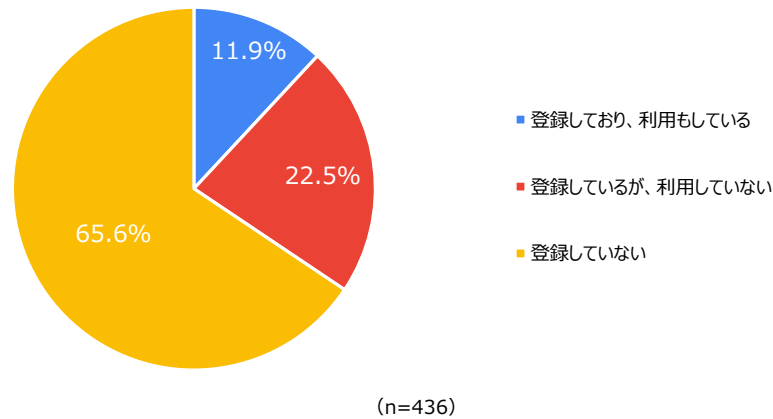


図 デマンド交通の利用登録と利用の有無

「登録しているが、利用していない」と回答した人の中で、デマンド交通を利用しない理由として最も多いものは、「他の移動手段がある」である。また、運行時間帯や運行エリアが香芝市内に限定されることを理由に挙げる人も多い。

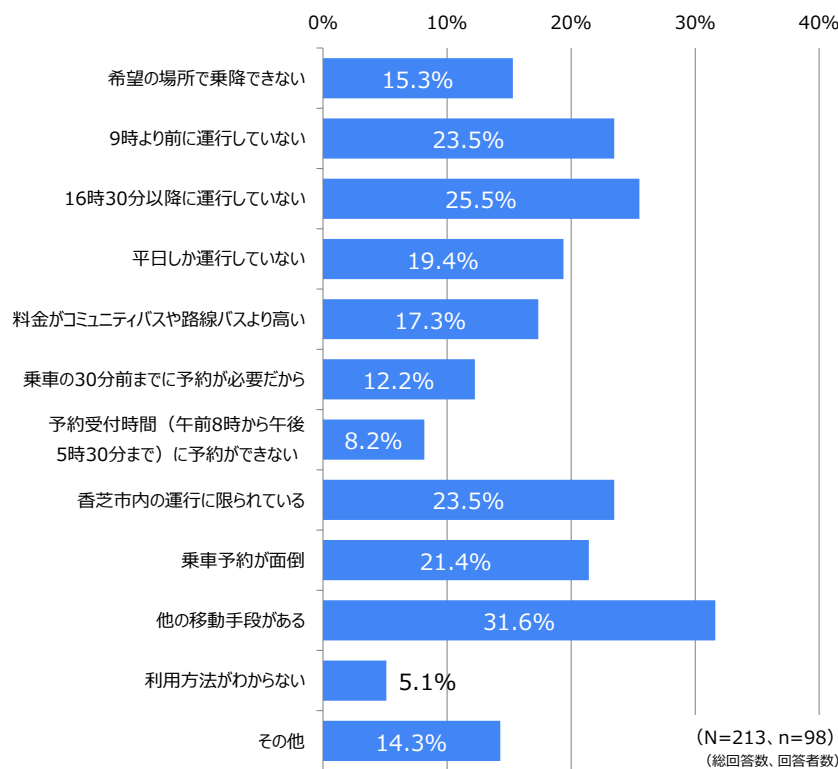


図 デマンド交通を利用しない理由（利用登録ありのかた）

デマンド交通の今後の利用について、現在利用していない人の53.4%が「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答している。

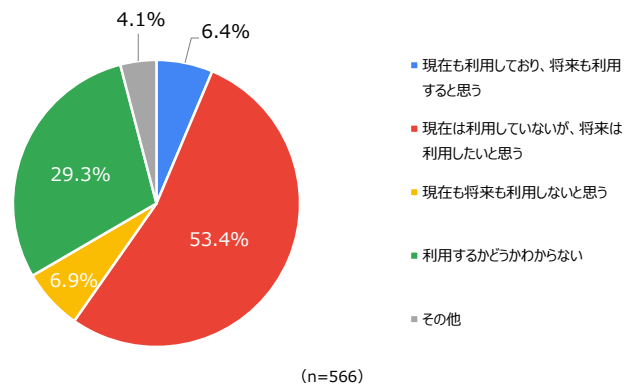


図 今後のデマンド交通利用について

エ デマンド交通に対する満足度について

デマンド交通の全体の満足度については、約3割の人が満足（満足、やや満足の合計）と回答されている。

満足の割合が高い項目は、「自宅、目的地付近での乗降」、「定時性（予約した時間通りに目的地に到着）」、「安全運行」、「ドライバーの対応（車内での接客対応等）」及び「予約時のオペレーターの対応」となっている。

一方、不満の割合が高い項目は、「運行時間帯（午前9時から午後4時30分）」、「運行日（平日のみ運行）」及び「運賃（1回乗車で1人500円）」となっている。

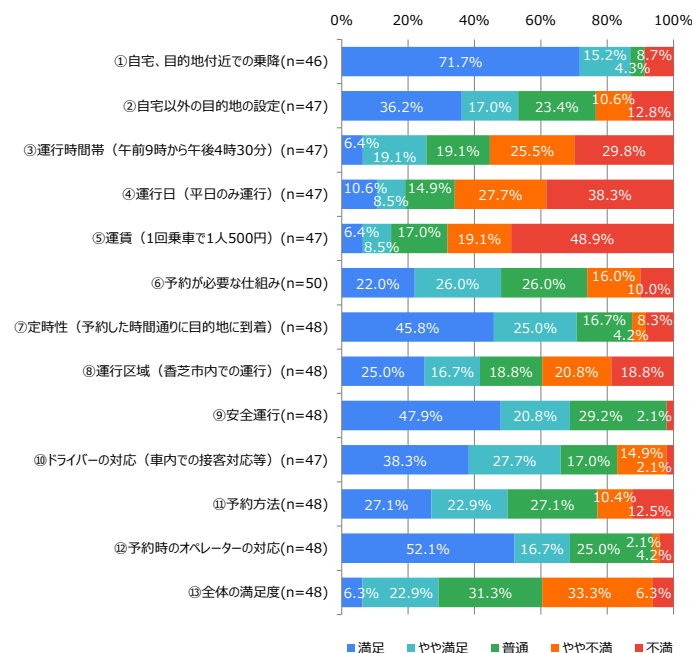


図 デマンド交通に対する満足度

オ コミュニティバスの利用について

本市が運行するコミュニティバスについては、95.6%が「知っている」と回答している。

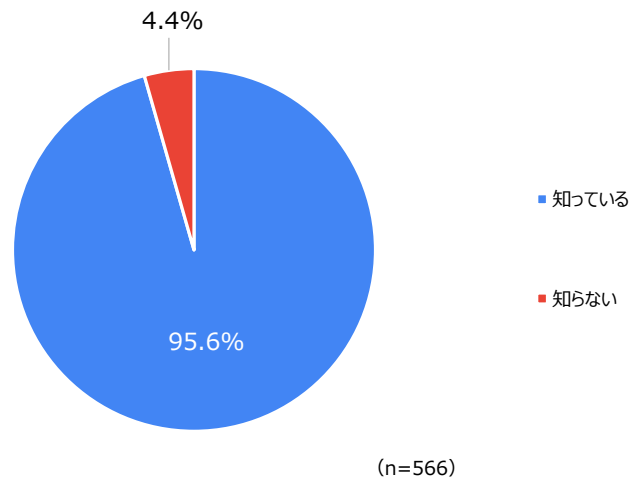


図 香芝市コミュニティバスの認知の有無

コミュニティバスを利用しない理由については、「本市デマンド交通を除く、他の移動手段がある」と回答した人が33.5%である。また、「バスの便数が少ない」「利用したい時間帯に運行していない」「乗り降りしたい場所で乗り降りできない」等、バスの便数や運行時間帯、停留所に対する意見が見られる。

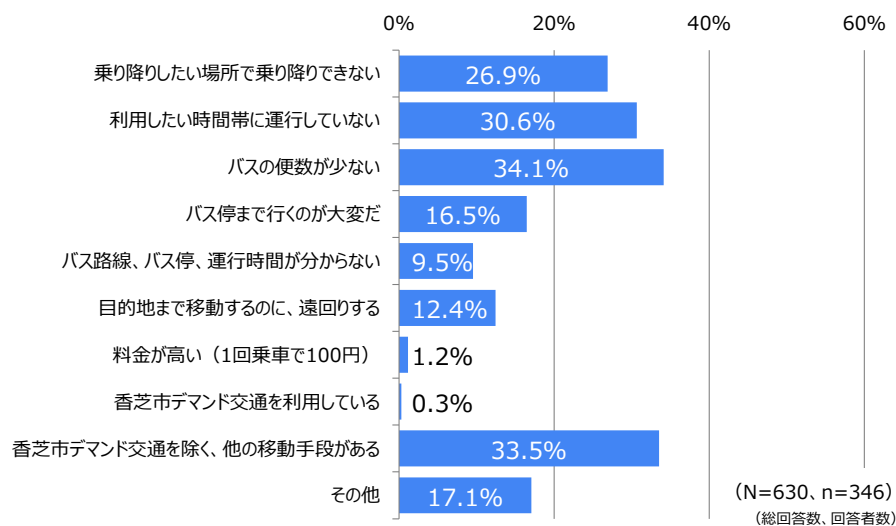


図 コミュニティバスを利用しない理由

コミュニティバスの今後の利用については、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答した人が45.4%となっている。

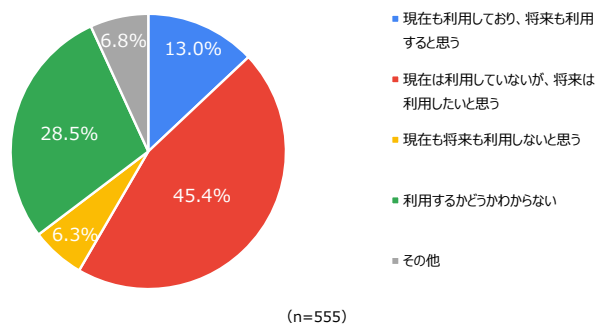


図 今後のコミュニティバス利用について

カ コミュニティバスに対する満足度について

コミュニティバスの全体の満足度については、約3割の人が満足（満足、やや満足の合計）と回答されている。

満足の割合が高い項目は、「自宅からバス停までの距離」、「運賃（1回乗車で1人100円）」、「1日乗車券（1日利用で1人200円）」や「バスの運転手の対応（車内での接客対応等）」となっている。

一方、不満の割合が高い項目は、「運行時間帯」、「運行日（木曜、祝日等、年末年始は運休）」、「運行ルート（香芝市内での運行）」及び「運行本数」となっている。

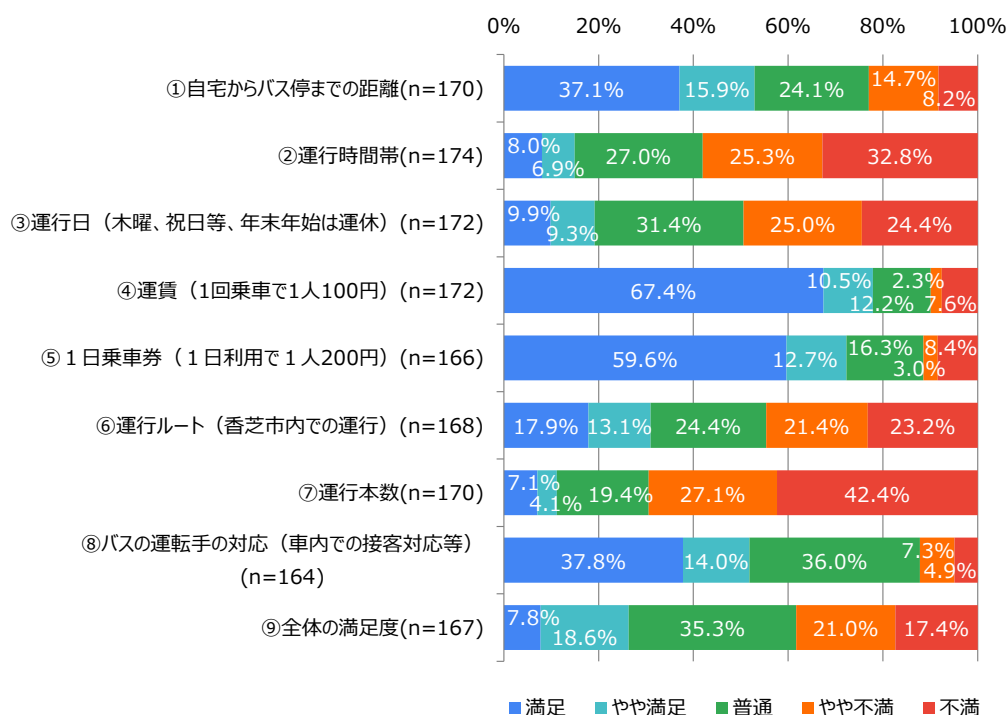


図 コミュニティバスに対する満足度

キ 鉄道やバスの利用について

本市で利用できる鉄道について、月1日以上の利用が68.2%となっている。

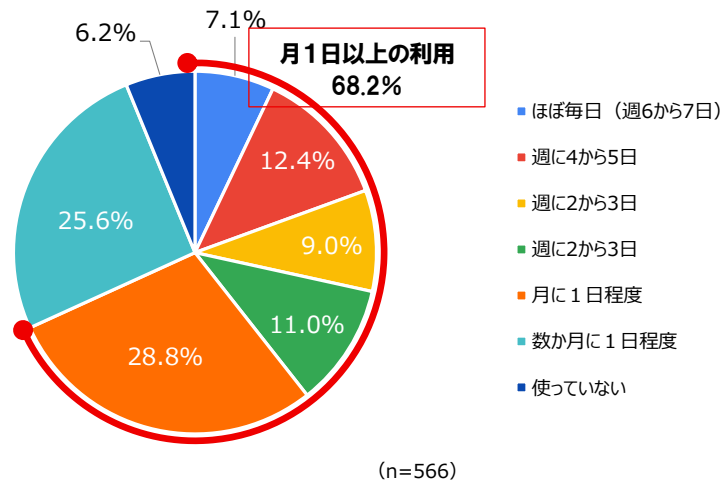


図 鉄道（JRや近鉄）の利用頻度

奈良交通未利用者の路線バスを利用しない理由については、「バス停まで行くのが大変だ」が最も多い。また、「本市デマンド交通を除く、他の移動手段がある」のほか、「バスの便数が少ない」及び「乗り降りしたい場所で乗り降りできない」という意見が見られる。

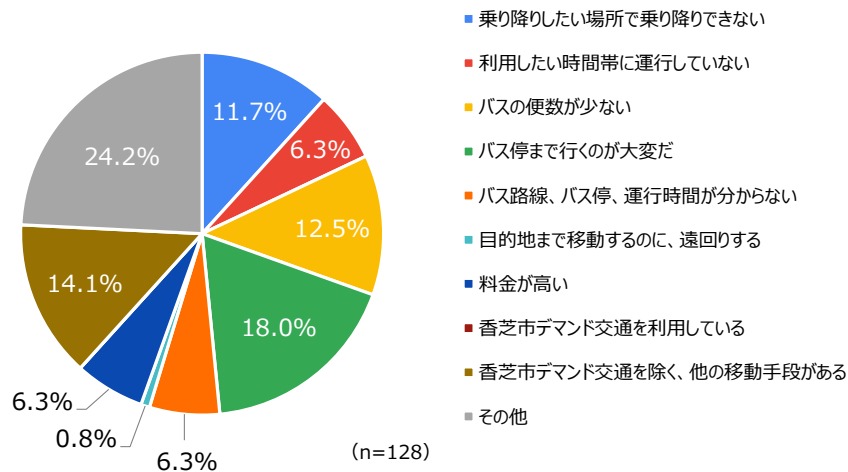


図 奈良交通未利用者の路線バスを利用しない理由

今後の路線バス利用については、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」と回答した人が30.1%となっている。

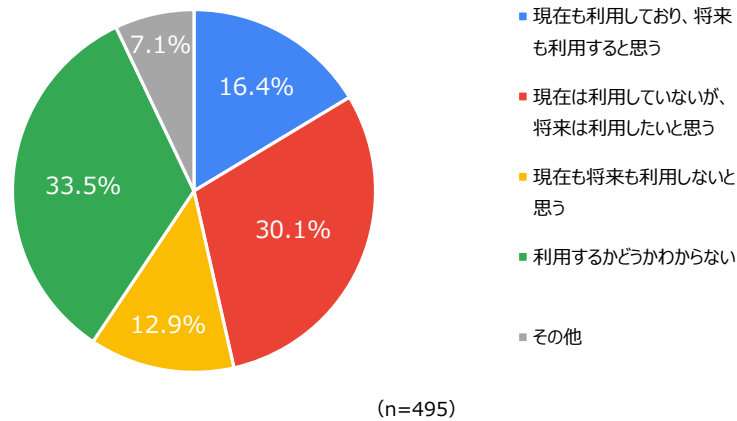


図 今後の路線バス利用について

ク その他の意見（一部抜粋）

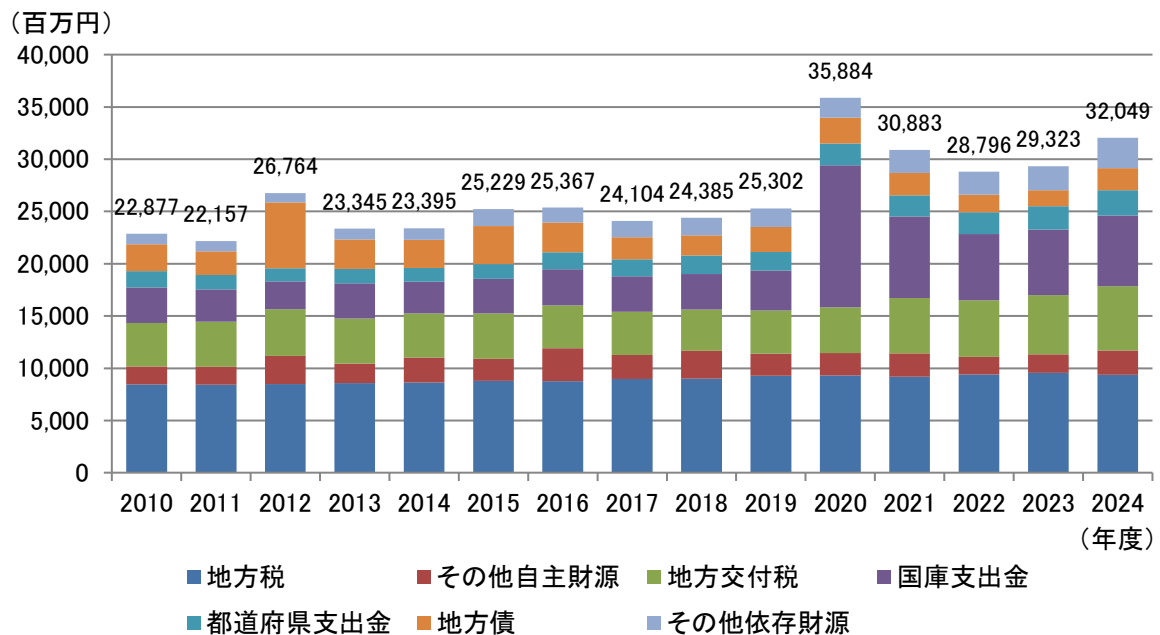
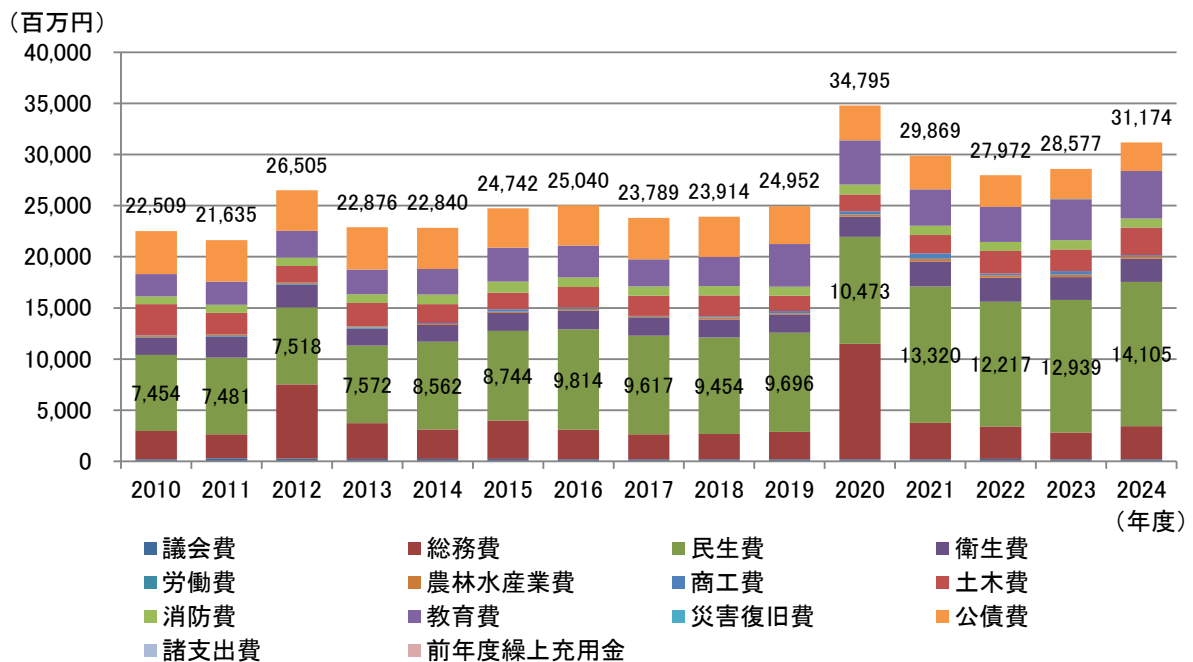
- 車を利用する市民が多い地域なので仕方がないが、車が使えない人（子どもも含む）にとっては移動が大変かと思う。
- 近くにバス停がないので、駅まで通るバス停が近くに欲しい。子どもが電車通学の場合、クルマでの送迎がありきだと子育て世帯には厳しく思える。
- 人口減少や高齢化が進む中で、財政制約があることから理解できるが、地域住民の生活を支える基盤として、将来にわたって一定のサービス水準の維持を図っていただきたい。

等

5 財政状況

平成22年度(2010年度)から令和6年度(2024年度)までの15年間を見ると、歳出では、民生費が年々増加傾向にあり、平成22年度(2010年度)に74億5400万円だったものが、令和6年度(2024年度)には、約1.9倍の141億500万円となっている。

歳入では、令和2年度(2020年度)以降、国庫支出金の割合が高まっている。



出典：奈良県 HP 財政状況資料集

図 歳出(上)と歳入(下)の状況

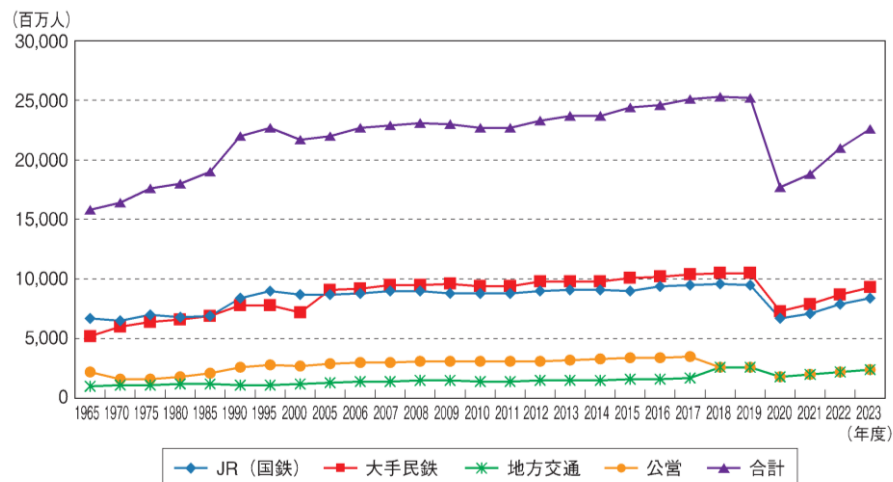
6 地域公共交通を取り巻く社会動向

(1) 交通事業者の運営環境

ア 利用状況

鉄道の輸送人員は、平成12年度（2000年度）以降、横ばい又は微増傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大（以下、「コロナ禍」という。）の影響によって、JR及び大手民鉄のいずれも輸送人員が急激に減少した。令和3年度（2021年度）に回復が見られるが、コロナ禍前の水準には戻っていない。

また、一般路線バスの輸送人員は、三大都市圏においては、平成15年度（2003年度）以降、横ばいもしくは微増傾向が続いていたが、コロナ禍の影響によって、急激に減少した。令和3年度（2021年度）に回復が見られるが、鉄道と同様に、コロナ禍前の水準には戻っていない。



注1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。

注2：2004年度以降は大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。

注3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。

資料：『鉄道統計年報』から国土交通省鉄道局作成

資料：令和8年版交通政策白書

図 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。

資料：国土交通省物流・自動車局作成

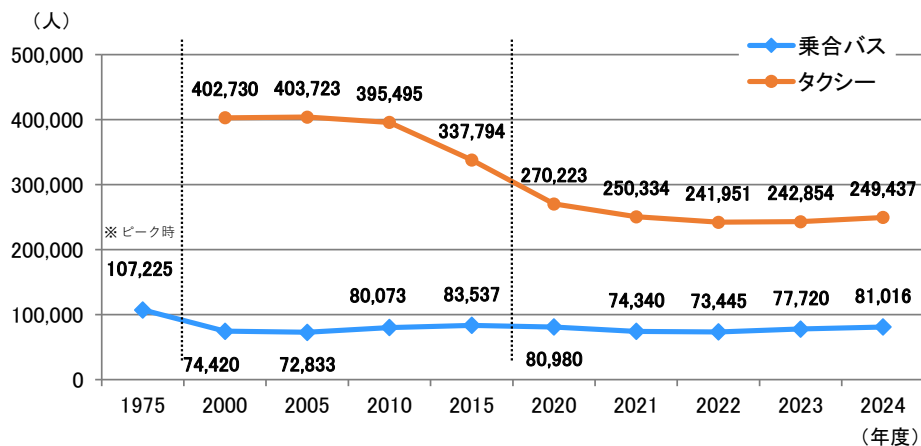
資料：令和8年版交通政策白書

図 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

イ 担い手の状況

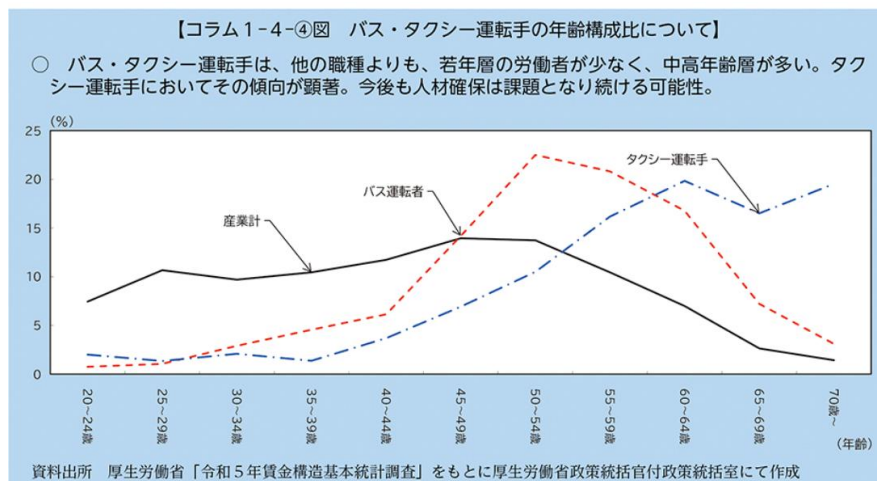
乗合バスの運転者数は、ピークであった昭和50年度(1975年度)と比べ、平成17年度(2005年度)には約7割まで減少している。その後、コロナ禍以降においても、運転者数の大幅な回復は見られない。一方、タクシーの運転者数は、平成27年度(2015年度)以降、特にコロナ禍以降、大きく減少している。

また、これら乗合バス及びタクシーの運転者の年齢構成比は、他の職種と比べて中高年層の割合が高く、特にタクシーの運転者はその傾向が顕著であり、今後、更なる担い手の不足が懸念される。



資料：数字でみる自動車2026（国土交通省）
※ タクシーについては、法人・個人事業者を含む

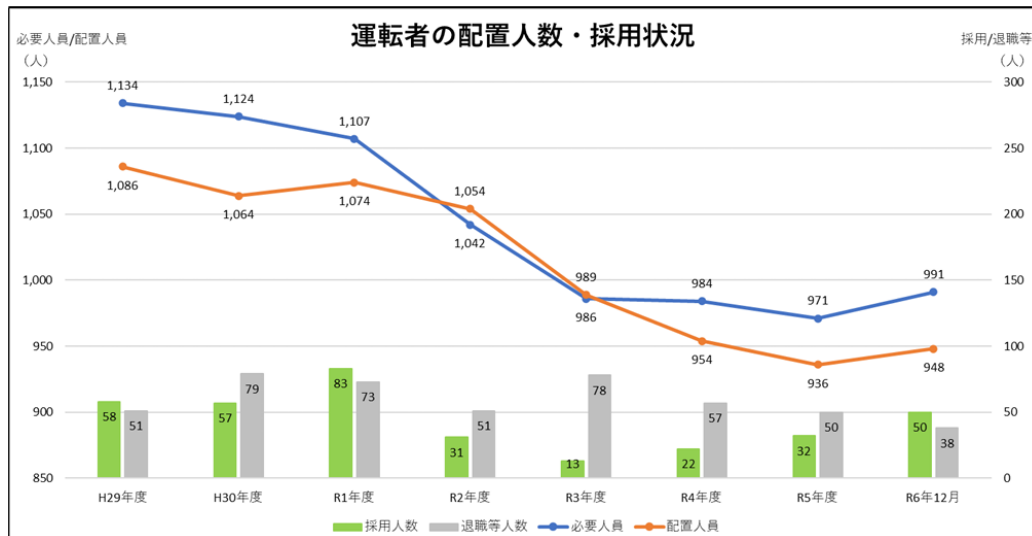
図 運転者数の推移



資料：令和6年版 労働経済の分析 一人手不足への対応（厚生労働省）

図 バス・タクシー運転者の年齢構成比

また、本市で路線バスを運行している奈良交通株式会社においても、令和4年度（2022年度）以降、退職者数が採用者数を上回る傾向が続いており、運転者不足に陥っている。このような状況の中、令和6年（2024年）4月に施行された働き方改革関連法の施行に伴う、自動車運転業務における時間外労働の上限規制（いわゆる2024年問題）により増便等の対応が難しい状況にあるとされている。

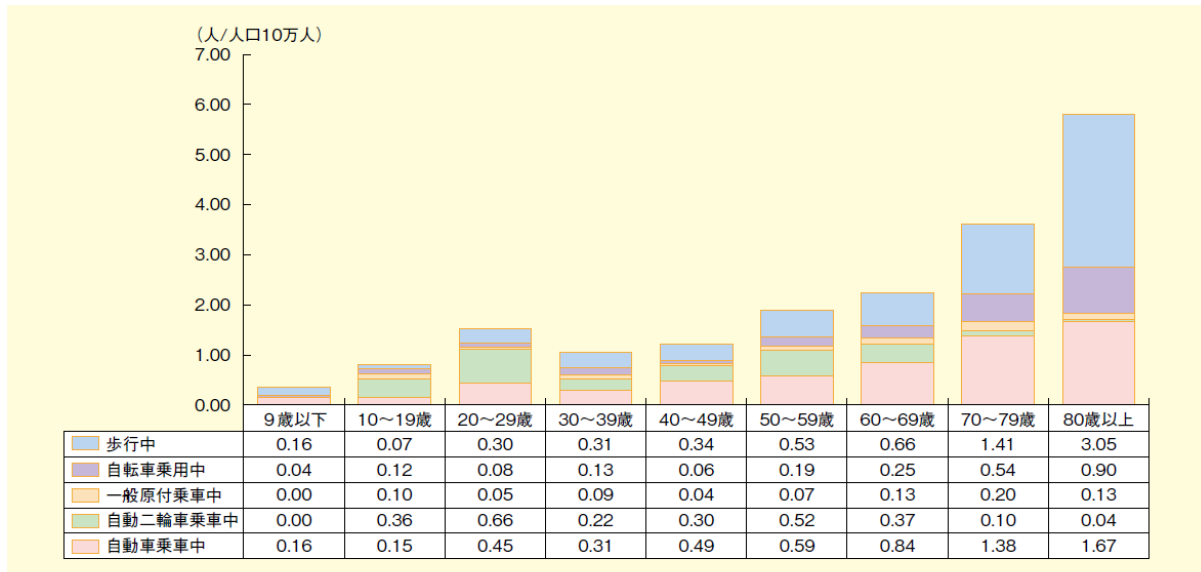


資料：第11回「奈良県地域交通改善協議会」（令和7年2月）

図 奈良交通バス運転者の配置人数・採用状況

(2) 高齢ドライバーへの安全・安心に対する意識の高まり

わが国では、東京で発生した高齢ドライバーによる死亡事故等、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えている。

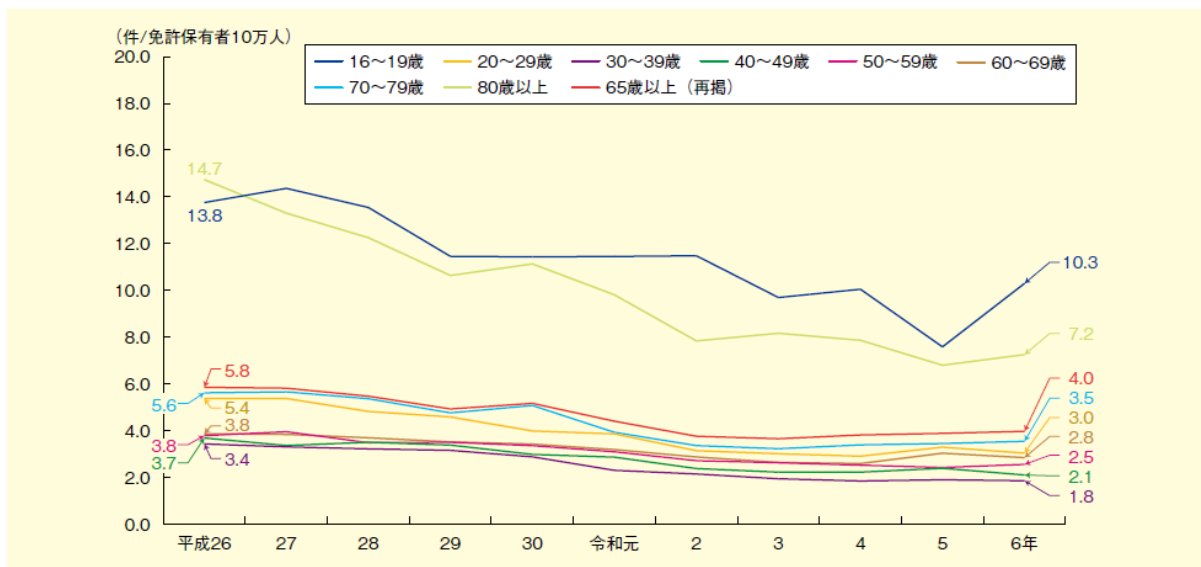


注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和5年10月1日現在）による。

資料：令和7年版交通安全白書（内閣府）

図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた免許保有者数は各年12月末の値である。

出典：令和7年版交通安全白書（内閣府）

図 自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車運転者（第1当事者）の
年齢層別免許保有者10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移

第2章 地域公共交通の利用実態・ニーズ

1 地域公共交通ネットワークの概要

J R和歌山線、近鉄大阪線、近鉄南大阪線の3つの鉄道軸が通っており、市内に8つの駅を有している。また、市内の移動を支える地域公共交通として、市東部、北部に路線バスが運行されている。さらに、路線バスを補完する交通手段として、香芝市コミュニティバスが6つのルートで運行されている。これら鉄道駅から1 k m、路線バス及びコミュニティバスの停留所から3 0 0 m以内に居住する人口の割合（地域公共交通サービスの人口カバー率）※は9 6．9 %となっている。

このほか、事前予約制の乗合公共交通として、市内全域をサービスエリアとする本市デマンド交通が提供されている。

※ 令和8年4月のネットワークをもとに、令和2年国勢調査に基づく人口メッシュ（5 0 0 m）から算出

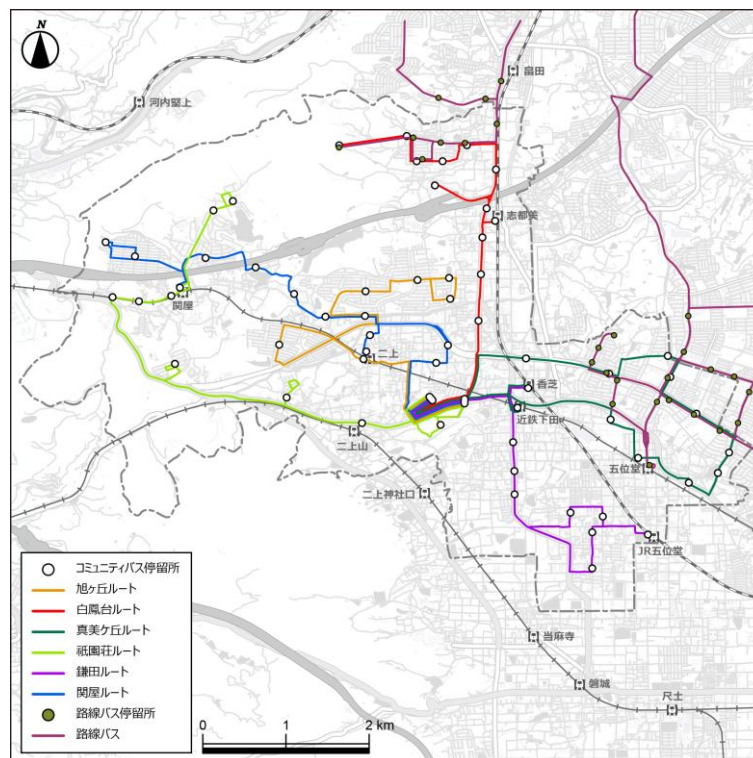


図 地域公共交通ネットワークの現状

2 鉄道

(1) 運行状況

ア 近鉄大阪線

近鉄大阪線では、五位堂駅においては平日に1日298本(上り148本、下り150本)が停車し、日中時間帯には快速急行や急行を含め1時間あたり6～9本が発車する。なお、令和8年3月より朝夕の通勤及び通学の時間帯の特急停車駅に五位堂駅が追加され、大阪上本町方面においては、全列車合わせて、ピーク時に1時間14本が発車するダイヤとなっている。

また、準急、区間準急及び普通が停車するその他の関屋駅、二上駅、近鉄下田駅では、平日に1日155本(上り77本、下り78本)が発車し、ピーク時では1時間あたり6本、日中時間帯には1時間あたり4本が発車する。

表 近鉄大阪線における各駅の発車本数(平日)

	大阪上本町方面(上り)			名張・五十鈴川方面(下り)		
	1日計	1時間あたり		1日計	1時間あたり	
		ピーク時	日中※		ピーク時	日中※
関屋	77	6	4	78	6	4
二上	77	6	4	78	6	4
近鉄下田	77	6	4	78	6	4
五位堂	148	14	8	150	10	6～8

※ 10～16時台のおおむねの本数

資料：近畿日本鉄道ホームページ(令和8年(2026年)3月14日改正)



図 五位堂駅 特急停車開始 記念セレモニーの様子(令和8年3月)

イ 近鉄南大阪線

近鉄南大阪線では、二上山駅において、準急、普通が停車し、平日に1日129本（上り64本、下り65本）が発車する。うち、ピーク時では1時間あたり4本、日中時間帯には1時間あたり2～4本が発車する。

表 近鉄南大阪線における各駅の出発本数（平日）

	大阪阿部野橋方面（上り）			橿原神宮前方面（下り）		
	1日計	1時間あたり		1日計	1時間あたり	
		ピーク時	日中※		ピーク時	日中※
二上山	64	4	2～4	65	5	2～4

※ 10～16時台のおおむねの本数

資料：近畿日本鉄道ホームページ（令和8年（2026年）3月14日改正）

ウ JR和歌山線

JR和歌山線では、それぞれ志都美駅、香芝駅、JR五位堂駅において、平日に1日87本（下り43本、上り44本）が発車する。うち、ピーク時では1時間あたり4本、日中時間帯には1時間あたり1～3本が発車する。

表 JR和歌山線における各駅の出発本数（平日）

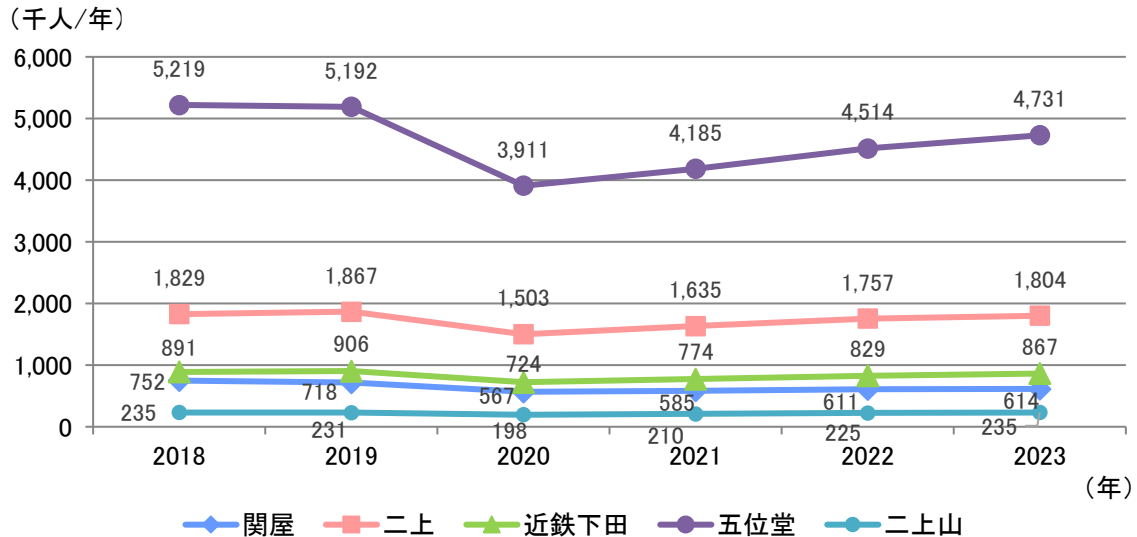
	王寺方面（上り）			高田方面（下り）		
	1日計	1時間あたり		1日計	1時間あたり	
		ピーク時	日中※		ピーク時	日中※
志都美	43	4	1～3	44	4	1～3
香芝	43	4	1～3	44	4	1～3
JR五位堂	43	4	1～3	44	4	1～3

※ 10～16時台のおおむねの本数

資料：JR西日本ホームページ（令和8年（2026年）3月14日改正）

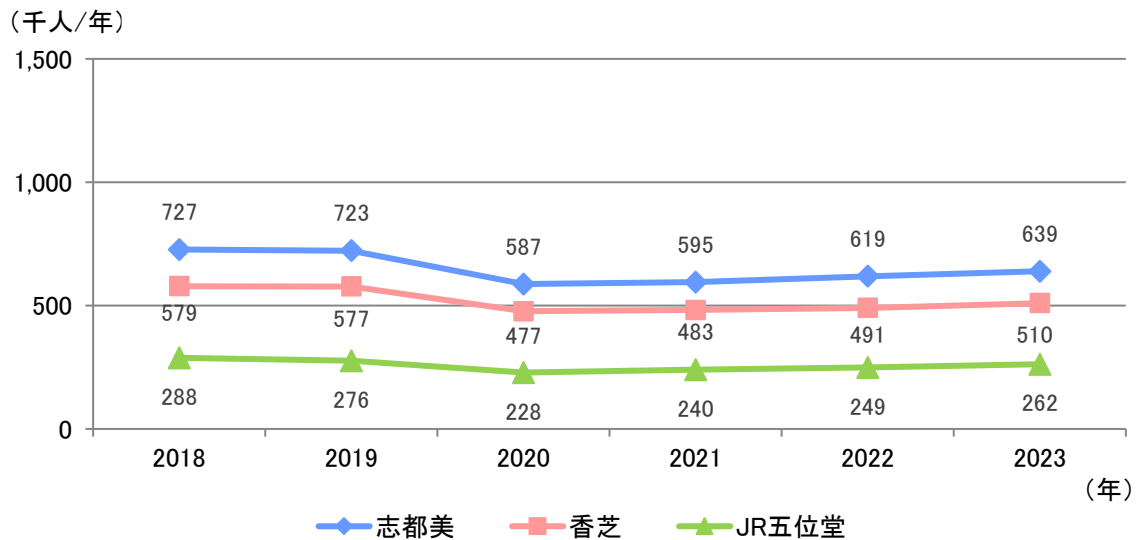
(2) 利用状況

香芝市内の8つの駅の乗車人員の推移を見ると、コロナ禍の影響により、共通して減少した後、回復傾向となっている。ただし、市内で利用者が最も多い近鉄の五位堂駅において、コロナ禍前の年間約500万人までに至っていない等、平成30年（2018年）の水準を下回っている駅が多い。



資料：奈良県統計書

図 近鉄の駅別乗車人員の推移



※日平均乗車人員に365（閏年366）を乗じて、年間平均乗車人員を算出

資料：奈良県統計書

図 JRの駅別乗車人員の推移

3 路線バス

(1) 運行状況

ア 五位堂駅を発着する路線

五位堂駅を起点に王寺駅や真美ヶ丘、広陵町方面に向かう系統が発着する。

表 五位堂駅（近鉄）を発着する路線における発車本数（平日）

方面	五位堂駅 発			五位堂駅 着		
	1 日計	1 時間あたり		1 日計	1 時間あたり	
		ピーク時	日中※		ピーク時	日中※
王寺駅 (13系統)	33	3	2	32	3	2
西真美 (31系統)	10	2	0～1	14	3	0～1
馬見北一丁目 (34系統)	44	4	2	42	4	2
馬見北三丁目 (35・43・45系統)	36	4	2	36	4	2
五位堂真美ヶ丘循環 (36系統)	4	2	0	-	-	-
馬見南二丁目 (37系統)	38	4	2	39	4	2

※ 10～16時台のおおむねの本数

資料：奈良交通ホームページ（令和8年（2026年）3月14日改正）

イ 白鳳台住宅を発着する路線

白鳳台二丁目と王寺駅を結ぶ白鳳台住宅線では、令和8年3月のダイヤ改正以降、9月までは平日に1日72本（白鳳台二丁目発36本、王寺駅発36本）が運行されていた。うち、ピーク時では1時間あたり3本、日中時間帯には1時間あたり1～3本が発車するダイヤとなっていた。なお、白鳳台二丁目から王寺駅に向かう日中6便のみ、白鳳台二丁目南を経由している。

ただし、令和8年10月以降、白鳳台二丁目から香芝市スポーツ公園まで延伸された一方、利用状況に応じたダイヤの見直しが図られ、令和8年9月までと比べ、運行本数が半分以上となっている。

表 白鳳台住宅を発着する路線における発車本数（平日）

	白鳳台二丁目 発			王寺駅 発		
	1 日計	1 時間あたり		1 日計	1 時間あたり	
		ピーク時	日中※		ピーク時	日中※
運行本数 (令和8年9月まで)	36	3	1～3	36	3	1～3
運行本数 (令和8年10月以降)	14	2	0～1	15	2	0～1

※ 10～16時台のおおむねの本数

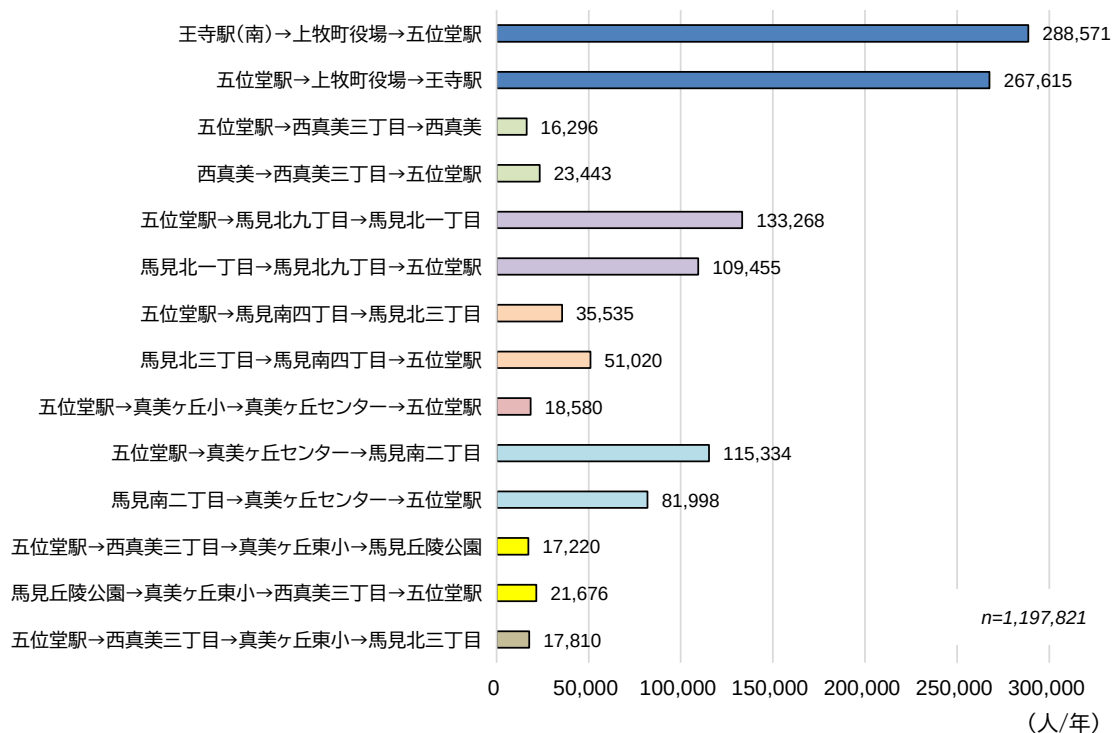
資料：奈良交通ホームページ（令和8年（2026年）3月14日改正及び令和8年（2026年）10月1日改正）

(2) 利用状況

ア 五位堂駅を発着する路線

(ア) 系統別の利用状況

五位堂駅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、年間利用者数は約１２０万人となっている。内訳を見ると、王寺駅から上牧町役場を経由し、五位堂駅を結ぶルートの利用者が多い。また、真美ヶ丘方面を見ると、五位堂駅と馬見北一丁目や馬見南二丁目を結ぶルートの利用者が多い。



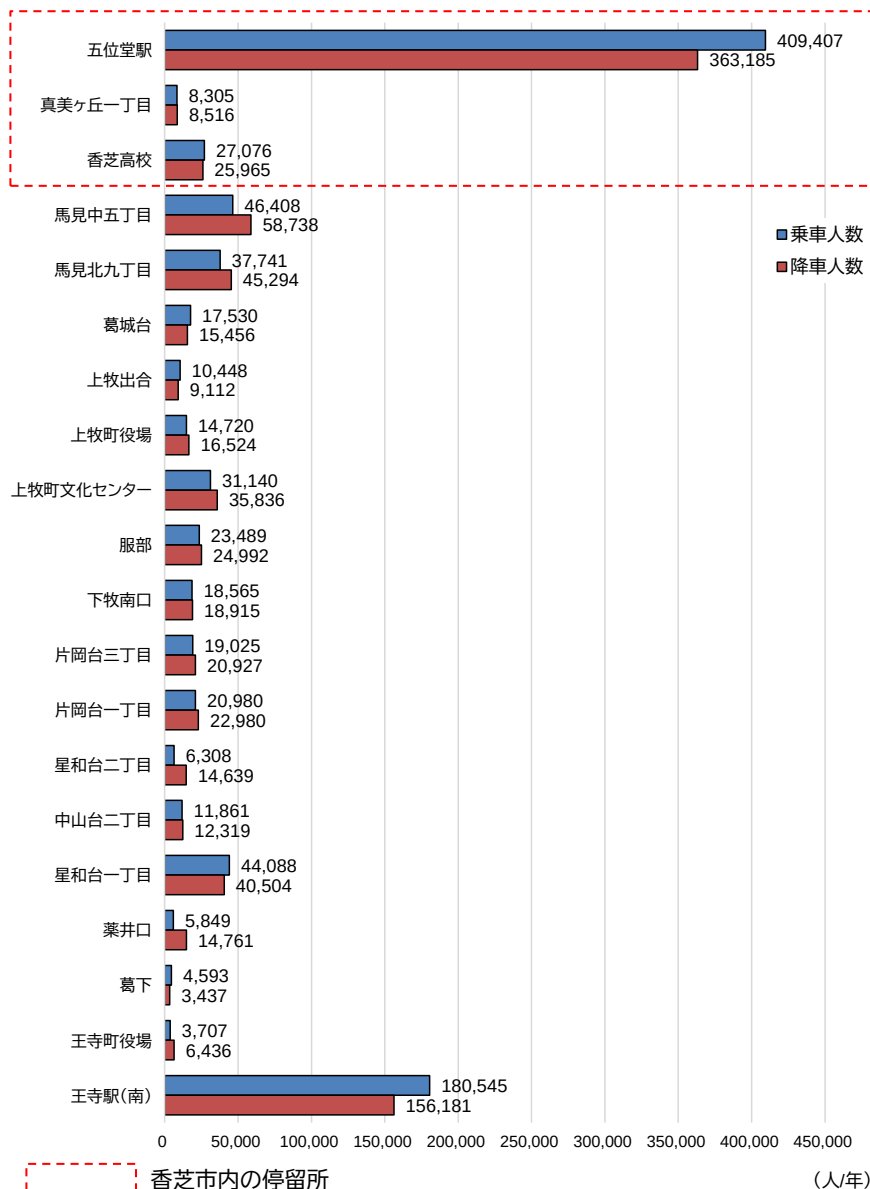
資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和７年（２０２５年４月）～令和８年（２０２６年）３月の実績)

図 五位堂駅を発着する系統別の利用状況

(イ) 停留所別の利用状況(乗車人数)

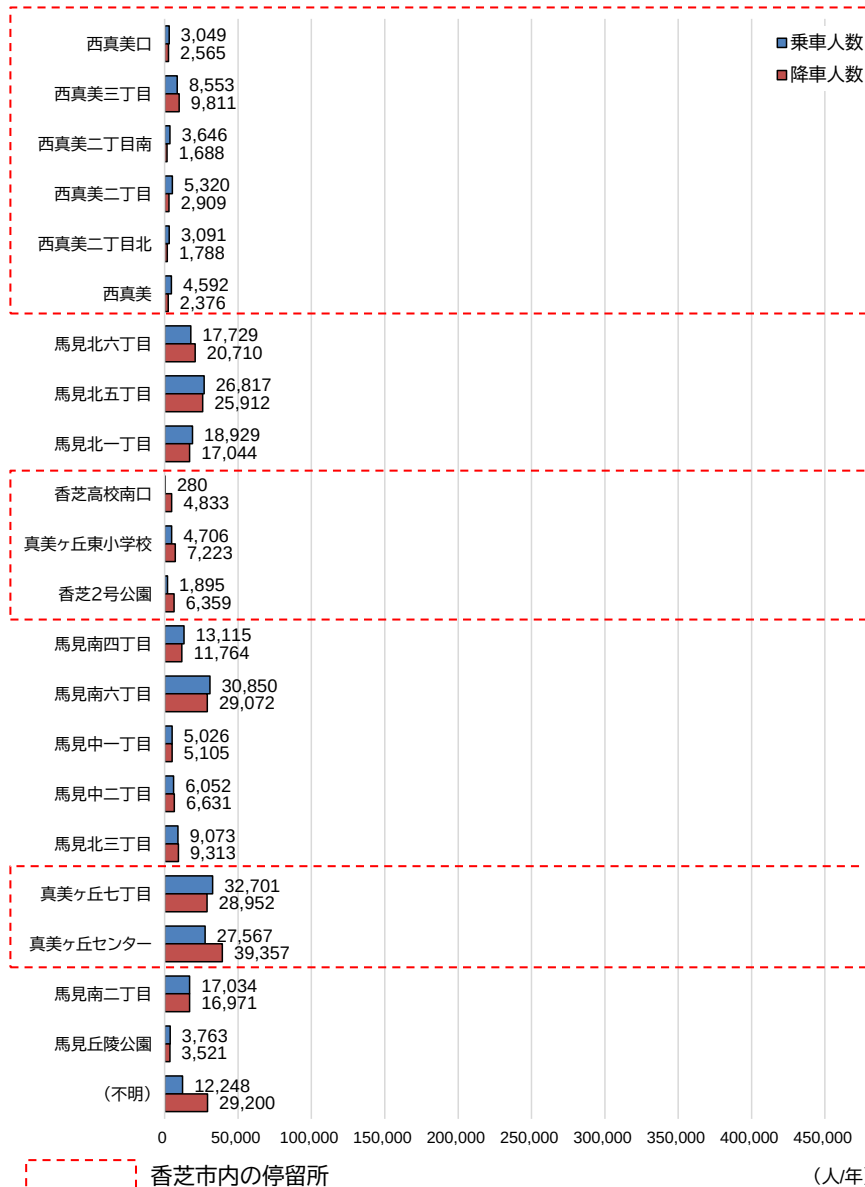
五位堂駅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、年間で約７７万人(乗車：約４１万人、降車：約３６万人)が五位堂駅を利用している。そのほか、香芝市内の停留所では、真美ヶ丘七丁目や真美ヶ丘センターでの利用が多くなっている。



資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和７年(２０２５年４月)～令和８年(２０２６年)３月の実績)

図 五位堂駅を発着する系統別の停留所別利用者数(その１)



資料：奈良交通提供による I C データ

(令和 7 年 (2025 年 4 月) ~ 令和 8 年 (2026 年) 3 月の実績)

図 五位堂駅を発着する系統の停留所別利用者数 (その 2)

(ウ) 区間別の利用状況(上位)

五位堂駅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、香芝市内の利用区間においては、五位堂駅を起点に真美ヶ丘七丁目や真美ヶ丘センターのほか、香芝高校までで多く利用されている。

表 五位堂駅を発着する系統の区間別利用状況(上位20区間)

ランク	利用区間		利用実績 (人/年)
1	五位堂駅	⇔ 馬見中五丁目	79,655
2	王寺駅(南)	⇔ 星和台一丁目	72,140
3	五位堂駅	⇔ 馬見北九丁目	71,358
4	五位堂駅	⇔ 真美ヶ丘センター	64,232
5	五位堂駅	⇔ 真美ヶ丘七丁目	60,976
6	五位堂駅	⇔ 馬見南六丁目	58,943
7	五位堂駅	⇔ 馬見北五丁目	52,392
8	五位堂駅	⇔ 馬見北六丁目	38,087
9	五位堂駅	⇔ 馬見北一丁目	35,359
10	五位堂駅	⇔ 香芝高校	35,138
11	五位堂駅	⇔ 馬見南二丁目	31,785
12	王寺駅(南)	⇔ 片岡台一丁目	31,471
13	王寺駅(南)	⇔ 服部	31,358
14	王寺駅(南)	⇔ 片岡台三丁目	29,611
15	王寺駅(南)	⇔ 上牧町文化センター	29,279
16	五位堂駅	⇔ 上牧町文化センター	26,240
17	王寺駅(南)	⇔ 下牧南口	25,455
18	五位堂駅	⇔ 馬見南四丁目	23,977
19	五位堂駅	⇔ 葛城台	21,198
20	王寺駅(南)	⇔ 星和台二丁目	17,703

※ 赤字：香芝市内の停留所

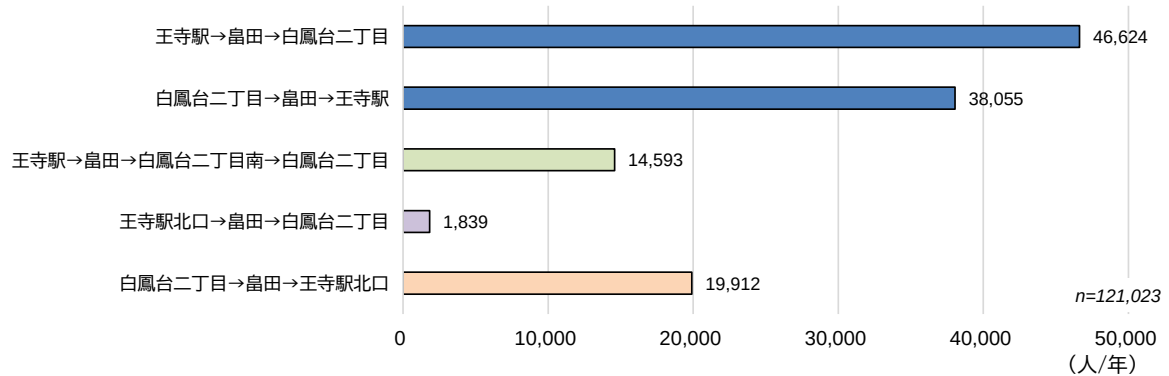
資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和7年(2025年4月)～令和8年(2026年)3月の実績)

イ 白鳳台住宅を発着する路線

(ア) 系統別の利用状況

白鳳台住宅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、年間利用者数は約１２万人となっている。



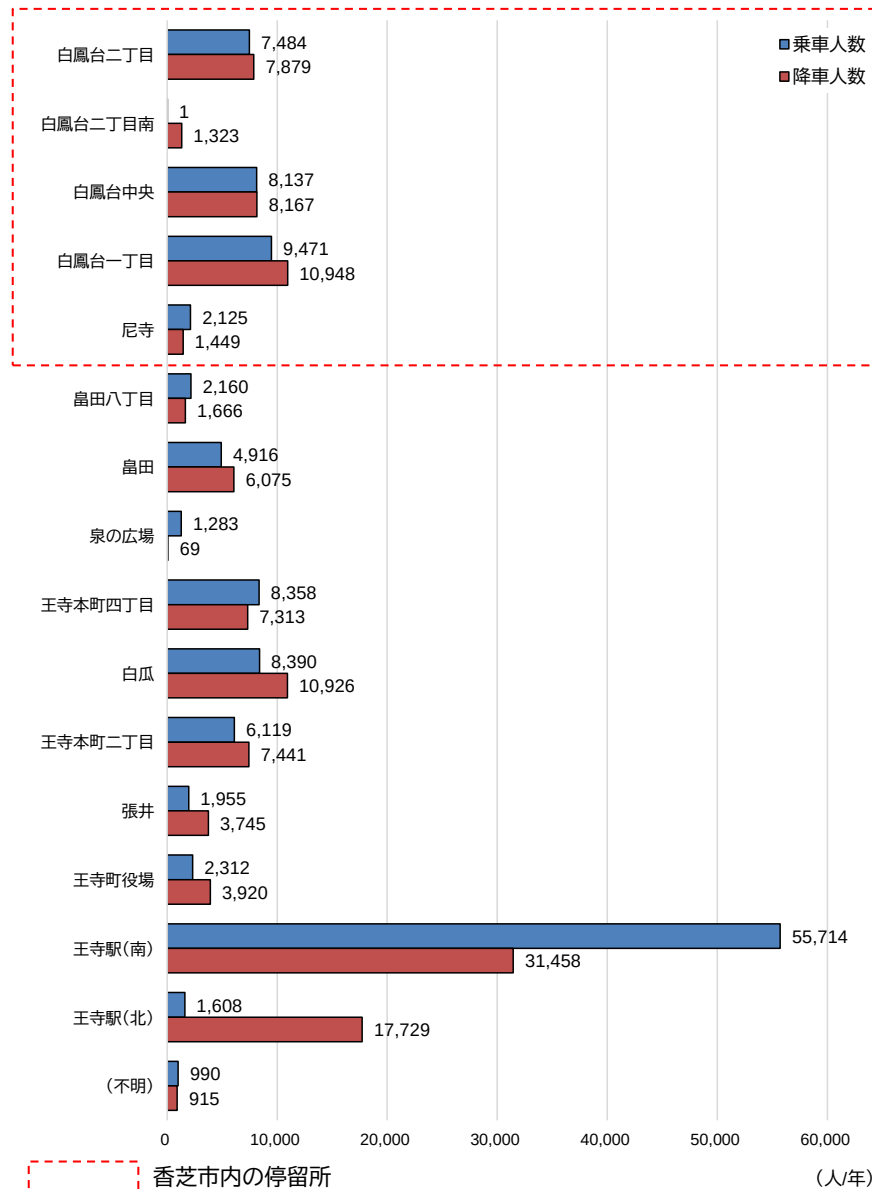
資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和７年（２０２５年４月）～令和８年（２０２６年）３月の実績)

図 白鳳台住宅にアクセスする系統別の利用状況

(イ) 停留所別の利用状況（乗車人数）

白鳳台住宅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、香芝市内の停留所では、白鳳台二丁目、白鳳台中央、白鳳台一丁目での利用が多くなっている。



資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和7年(2025年4月)～令和8年(2026年)3月の実績)

図 白鳳台住宅にアクセスする系統別の停留所別利用者数（その１）

(ウ) 区間別の利用状況（上位）

白鳳台住宅を発着する路線において、ＩＣの利用実績をもとにした利用状況を見ると、王寺駅を起点に白鳳台住宅や王寺町内の各停留所間の利用が多いほか、白鳳台住宅と畠田を結ぶ利用も上位に含まれている。

表 白鳳台住宅を発着する系統の区間別利用状況（上位２０区間）

ランク	利用区間		利用実績 (人/年)
1	王寺駅(南)	⇔ 白瓜	15,097
2	王寺駅(南)	⇔ 白鳳台一丁目	14,841
3	王寺駅(南)	⇔ 白鳳台中央	11,120
4	王寺駅(南)	⇔ 王寺本町四丁目	10,544
5	王寺駅(南)	⇔ 王寺本町二丁目	10,527
6	王寺駅(南)	⇔ 白鳳台二丁目	10,057
7	王寺駅(南)	⇔ 畠田	4,480
8	王寺駅(北)	⇔ 白鳳台一丁目	3,906
9	王寺駅(北)	⇔ 白鳳台中央	3,359
10	王寺駅(南)	⇔ 張井	3,320
11	王寺駅(北)	⇔ 白鳳台二丁目	3,001
12	王寺駅(北)	⇔ 王寺本町四丁目	2,734
13	王寺駅(南)	⇔ 畠田八丁目	2,650
14	王寺駅(南)	⇔ 尼寺	2,272
15	王寺駅(北)	⇔ 王寺本町二丁目	1,740
16	畠田	⇔ 白鳳台二丁目	1,537
17	畠田	⇔ 白鳳台中央	1,266
18	王寺駅(南)	⇔ 白鳳台二丁目南	1,213
19	王寺町役場	⇔ 王寺本町四丁目	1,192
20	畠田	⇔ 王寺町役場	1,171

※ 赤字：香芝市内の停留所

資料：奈良交通提供によるＩＣデータ

(令和７年（２０２５年４月）～令和８年（２０２６年）３月の実績)

(3) 利用者実態

ア 路線バス「白鳳台住宅線」の利用に関する調査の概要

本市内で運行される路線バスのうち、路線バス「白鳳台住宅線」の利用に関する意向を把握するため、令和8年7月に利用者へのアンケート調査を実施した。

【概要】

名称：路線バス「白鳳台住宅線」利用者アンケート調査

対象：調査日当日に当該路線を利用した人

調査日：令和8年7月1日（水）

実施方法：現地聞き取り、もしくは調査票の手渡し（令和8年7月1日（水））

回収方法（調査票手渡しの場合）

：調査票への回答後、郵送回収又はウェブフォームでの回答

回答者数：228人

（うち、現地聞き取り8人、ウェブフォームでの回答66人）

イ 主な調査結果

(ア) 利用者の居住地域

利用者の居住地の割合について、回答者基準ではあるが、香芝市内が56.0%であるとともに、王寺町が40.1%となっている。

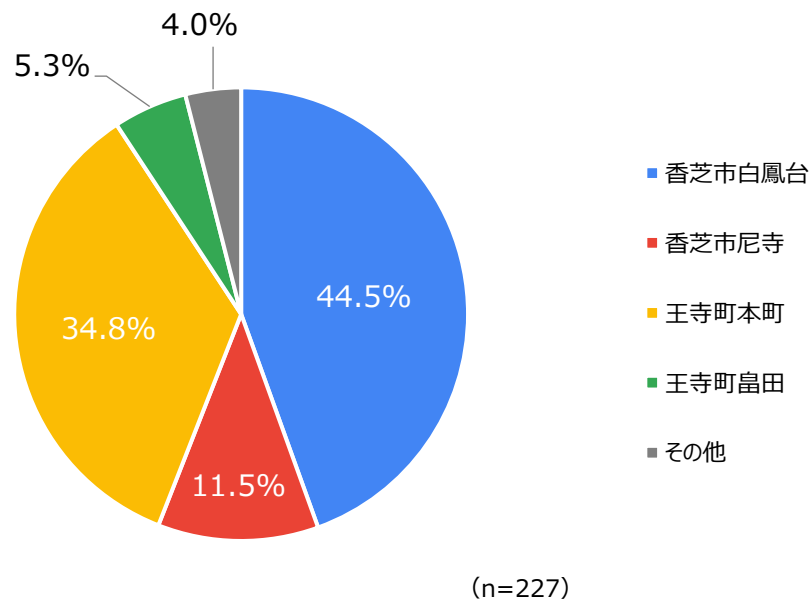


図 居住地域

(イ) 白鳳台住宅線利用時の主なお出かけ先や目的

白鳳台住宅線を利用した際のお出かけ先については、「王寺駅から鉄道乗換」が最も高く、次いで「王寺駅周辺」の割合が高くなっている。

また、利用目的は「通勤」が最も多く、次いで「買い物」となっている。

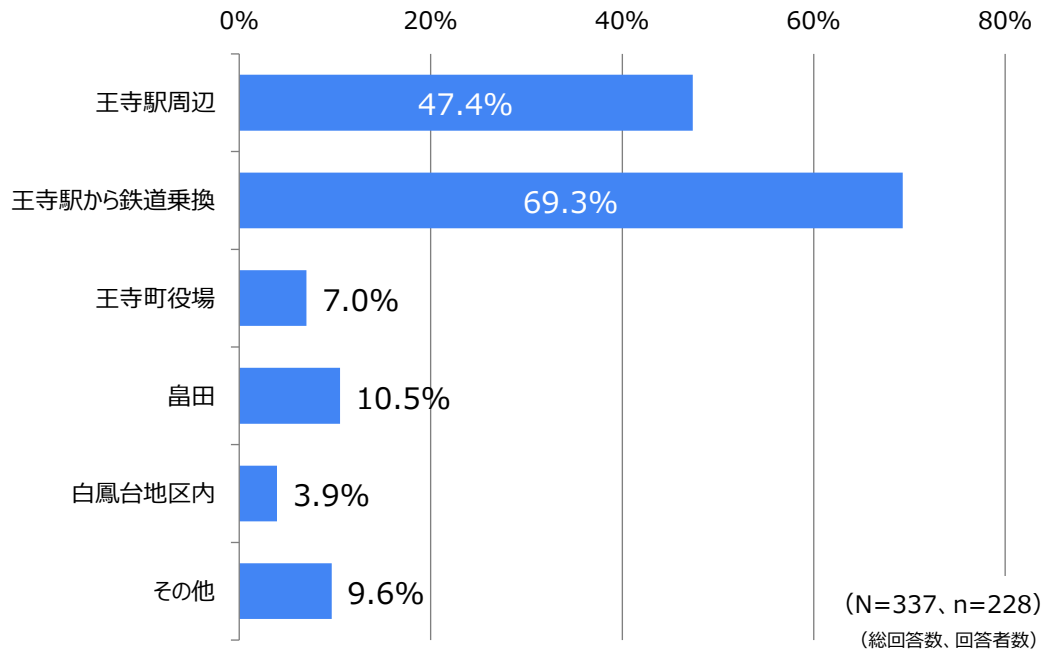


図 白鳳台住宅線利用時の主なお出かけ先

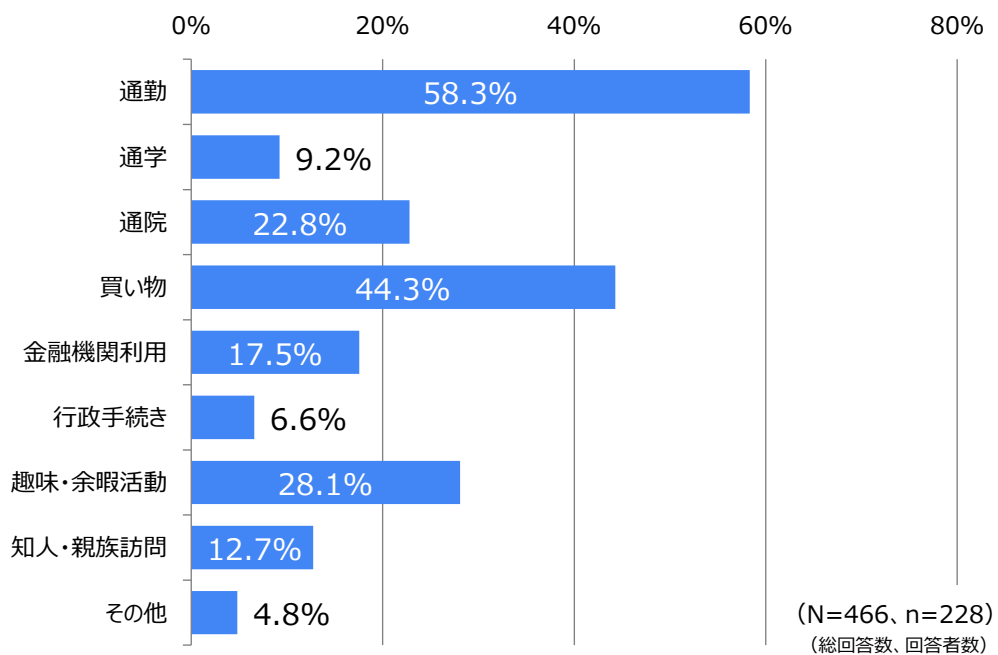


図 白鳳台住宅線利用時の主な目的

(ウ) 白鳳台住宅線の運行に対する生活への影響について

白鳳台住宅線が利用できなくなった場合について、「他の手段を利用することで、所要時間や費用が増える可能性があり、困る」という回答者が最も多い。また、「外出にあたり、家族の送迎等が必要となる（家族等の負担増加）」及び「通院や買い物など、生活に必要な外出の頻度が減る可能性がある」と回答する割合が4割以上となっている。

また、利用頻度については、「減便後も白鳳台住宅線の利用が前提となるが、出社・登校時間、病院の予約時間、時間制約があり、減便後のダイヤによって生活への影響が大きい可能性がある」とする回答が多い。

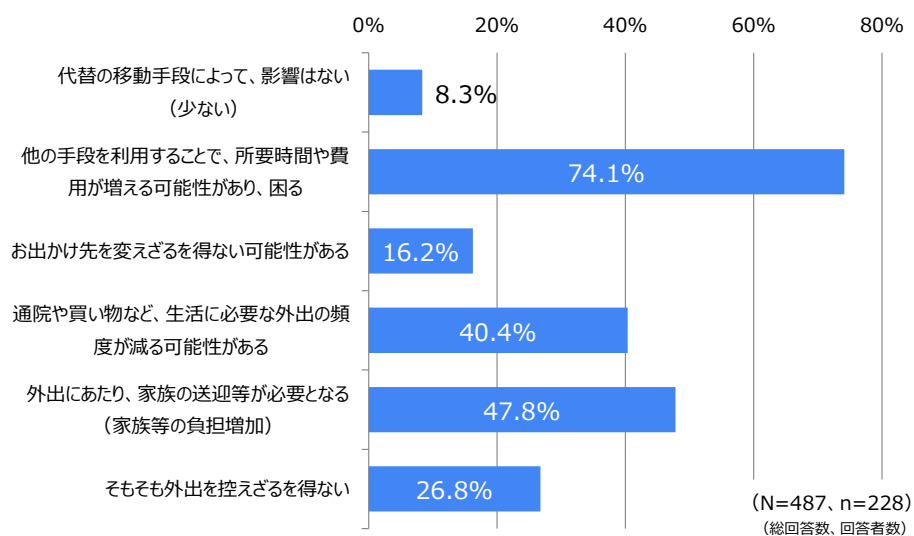


図 白鳳台住宅線が利用できなくなった場合の対処

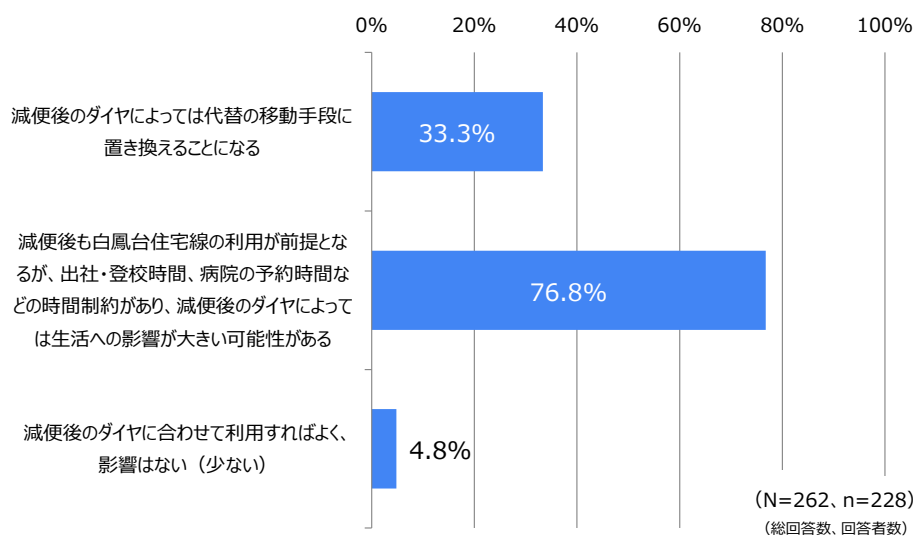


図 白鳳台住宅線の利用頻度

(エ) 白鳳台住宅線の必要性について

白鳳台住宅線について、回答者の99.0%が必要(「必要」、「やや必要」と回答)と考えている。また、公費の投入については、回答者の97.1%が、白鳳台住宅線の存続のため、必要(「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」と回答)と回答している。

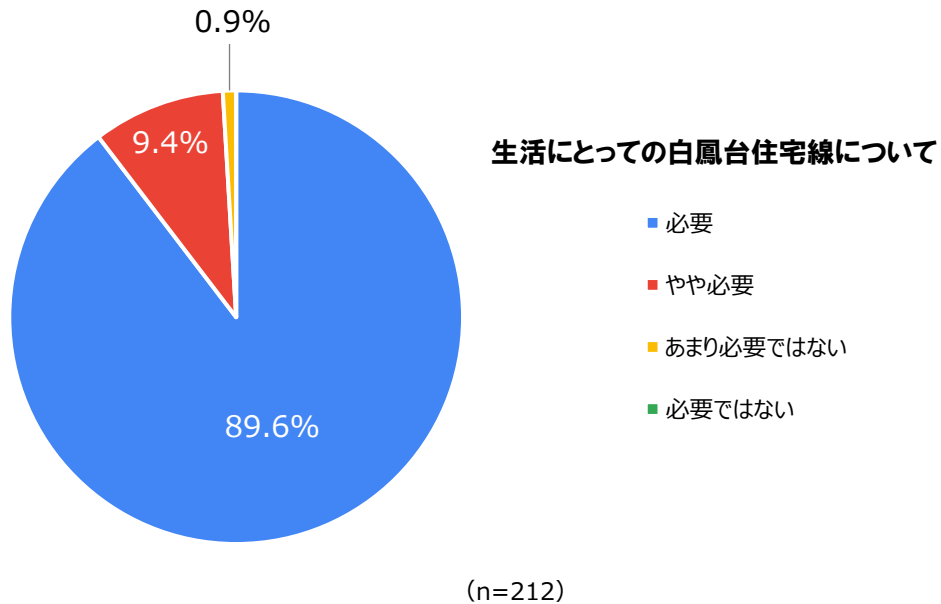


図 白鳳台住宅線の要否

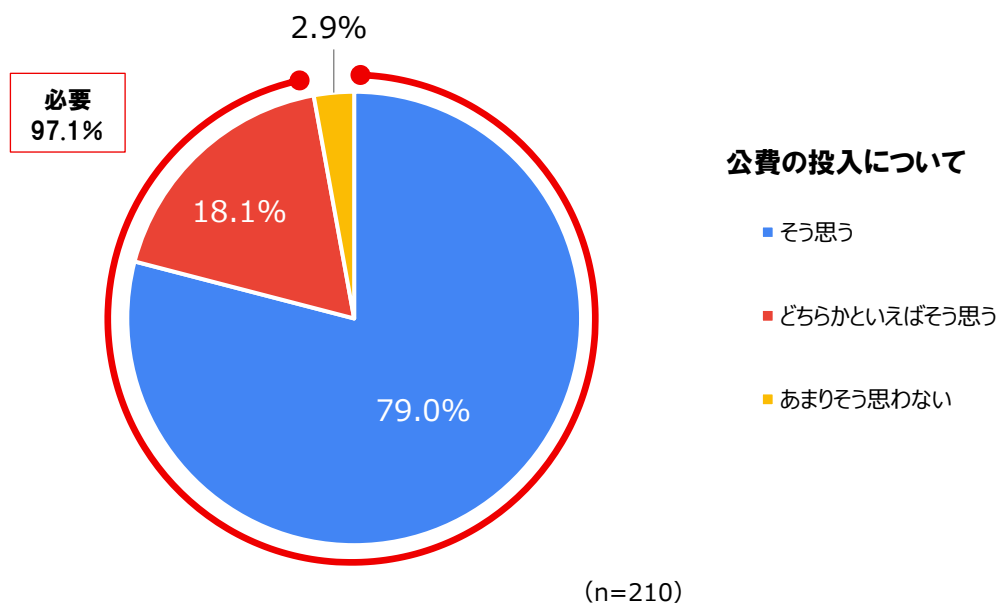


図 白鳳台住宅線の存続の是非

(オ) 白鳳台住宅線の維持の方向性

白鳳台住宅線の運行維持については、「運行本数の維持」が最も多い。

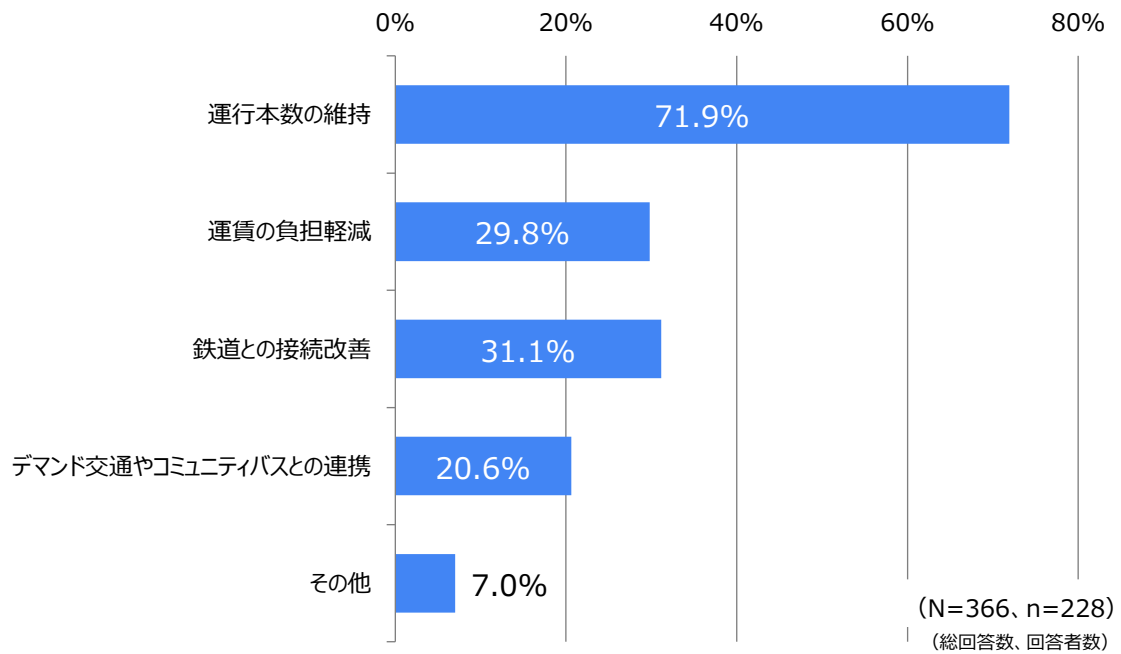


図 白鳳台住宅線の運行維持

4 コミュニティバス

(1) 運行状況

本市では、平成10年(1998年)に公共バスの無料運行を開始した。これに代わり、平成28年(2016年)10月から香芝市コミュニティバスを運行している。

現在は、木曜日と一部の祝日、年末年始を除き、6ルートで構成されており、各ルートで8時台から18時台までに4～5便を運行している。令和8年(2026年)4月1日からは白鳳台ルートに「香芝市スポーツ公園」停留所を新設し、これによりコミュニティバスで直接スポーツ公園へアクセス可能としている。



出典：香芝市コミュニティバスホームページ

図 香芝市コミュニティバスの運行ルート・時刻表

(2) 利用状況

ア 利用者数の推移

平成28年度(2016年度)の有償化以降、コロナ禍の影響で利用者は減少したが、それ以降、利用者は増加傾向にあり、令和7年度(2025年度)の年間利用者数は50,064人となっている。

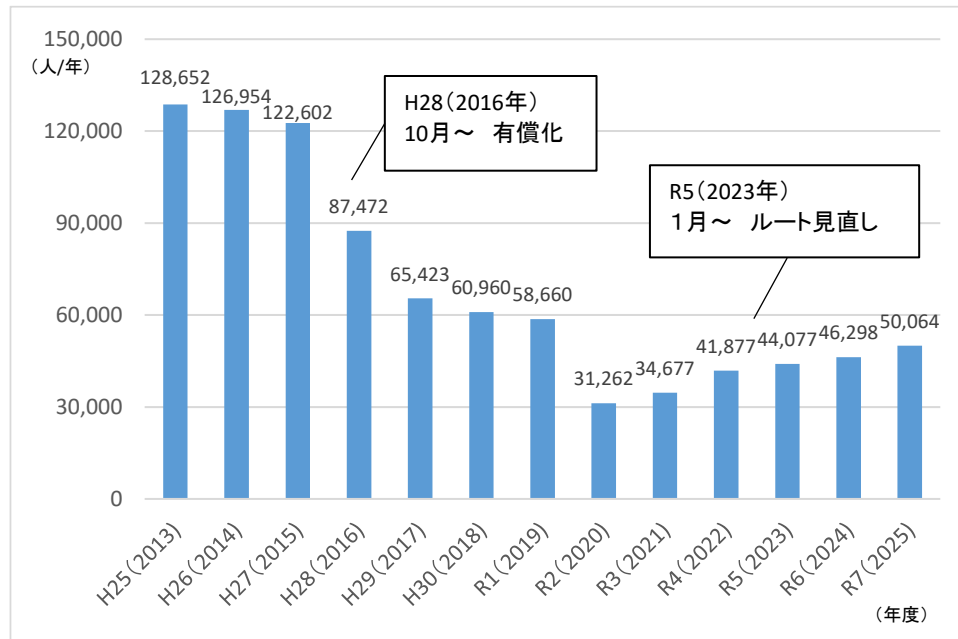
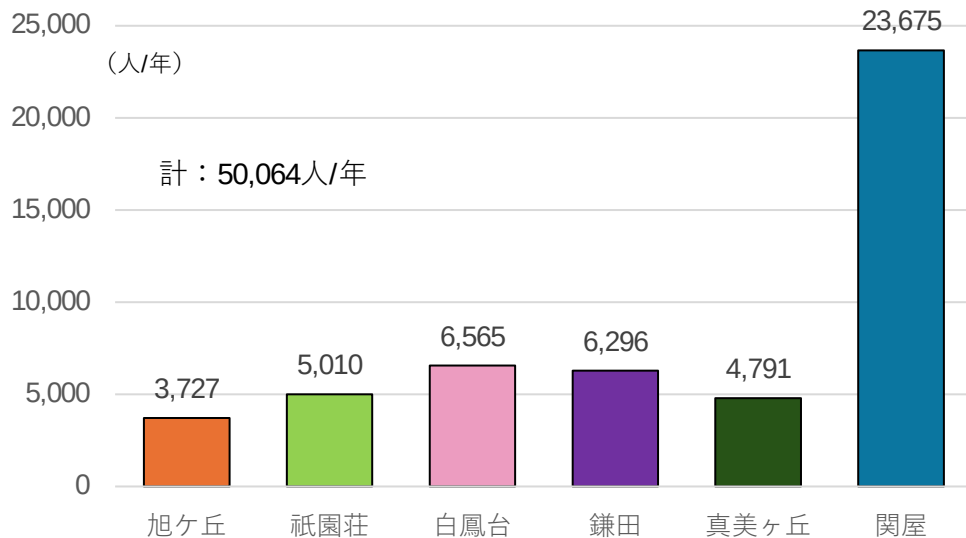


図 コミュニティバスの利用者数の推移

イ ルート別の利用状況

令和7年度（2025年度）の利用者数をルート別に見ると、関屋ルートが年間23,675人で最も多い。一方、最も利用者が少ないのは旭ヶ丘ルートで、年間3,727人となっている。

なお、本市では令和6年（2024年）6月以降、1便あたりの乗降者数が2名未満を見直し基準と定めているが、現在、白鳳台ルートの第5便のみ、その見直し基準を下回っている。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 香芝市コミュニティバス ルート別の利用者数

表 香芝市コミュニティバス 便別の利用者数

ルート	利用者数（年間）	1便あたりの乗降客数				
		第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
旭ヶ丘	3,727	7.7	10.1	4.9	3.1	-
祇園荘	5,010	6.3	10.8	8.5	5.5	3.7
白鳳台	6,565	6.6	12.1	18.8	7.6	0.9
鎌田	6,296	13.0	15.6	12.2	3.0	-
真美ヶ丘	4,791	4.6	11.5	8.9	6.8	-
関屋	23,675	40.7	51.1	29.4	26.7	16.9

資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

ウ 停留所別の利用状況

令和7年度（2025年度）の利用者数を停留所別に見ると、総合福祉センター及び香芝市役所の公共施設のほか、万代前、近鉄関屋駅、青葉台D公園前、あしびハイツ前及び下池北側で1日あたりの利用者が10人を上回っている。

また、本市では令和6年（2024年）6月以降、1週間あたりの乗降者数が2名未満を見直し基準と定めているが、現在、その見直し基準を下回る停留所は存在しない。

停留所名	(人/日)	(人/週)
《複数ルート共通》		
香芝市役所	42.01	252.06
総合福祉センター	52.31	313.83
万代前	32.22	193.29
近鉄関屋駅	28.22	169.31
近鉄下田駅	6.09	36.54
JR香芝駅	4.07	24.42
《旭ヶ丘ルート》		
近鉄二上駅南	4.92	29.50
高山台	3.80	22.81
旭ヶ丘	1.74	10.46
旭ヶ丘中央b	2.21	13.25
旭ヶ丘東	0.50	3.02
旭ヶ丘中央a	1.17	7.04
《祇園荘ルート》		
イオンビッグ香芝	4.53	27.19
二上小学校前	2.11	12.65
穴虫西	2.56	15.33
晴実台	1.27	7.63
田尻	0.49	2.94
田尻東	1.15	6.90
関屋西	2.93	17.60
祇園荘西	2.02	12.10
祇園荘	1.42	8.54
《白鳳台ルート》		
白鳳台西	3.75	22.50
白鳳台二丁目南	2.20	13.19
白鳳台3号児童公園前	2.57	15.42
白鳳台一丁目	2.95	17.69
下之寺	0.58	3.48
平野	1.37	8.21
香芝インター	0.45	2.69
JR志都美駅	6.06	36.35
上中	1.61	9.69
高	2.91	17.44
北今市	2.34	14.04

停留所名	(人/日)	(人/週)
《鎌田ルート》		
磯壁三丁目	2.05	12.29
磯壁四丁目	1.05	6.29
磯壁六丁目	1.97	11.79
鎌田	3.75	22.50
南良福寺	1.81	10.83
JR五位堂駅	2.82	16.94
五位堂	1.48	8.88
良福寺	5.90	35.42
《真美ヶ丘ルート》		
すみれ野	0.72	4.29
瓦口西	3.66	21.98
別所	1.46	8.77
別所東	0.43	2.56
真美ヶ丘東	2.06	12.33
真美ヶ丘東小学校	2.46	14.75
香芝高校前	2.57	15.40
真美ヶ丘西小学校前	0.92	5.54
西真美二丁目南	1.57	9.44
下田東	0.41	2.46
《関屋ルート》		
青葉台D公園前	18.92	113.54
青葉台F公園前	7.76	46.54
関屋北	8.97	53.81
下池北側	10.70	64.23
あしびハイツ前	16.74	100.42
旭ヶ丘西	1.66	9.98
近鉄二上駅北	10.10	60.58
逢坂八丁目	8.17	49.02
せいか幼稚園前	1.19	7.17
逢坂	1.31	7.88

※黄色：1週間あたりの乗降者数が10人未満の停留所（参考）

資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 香芝市コミュニティバス 停留所別利用者数

(3) 運営状況

令和7年度（2025年度）の収支状況を見ると、使用料収入による歳入4,653,250円に対して、委託費や燃料費を含む歳出は44,532,356円となっており、受益者負担割合は10.4%となっている。

表 コミュニティバスの運行に係る歳入と歳出

		年間（単位：円）
歳入	使用料収入	4,653,250
歳出	委託費	37,732,200
	燃料費	3,248,472
	車両修繕費	3,321,054
	その他	230,630
	歳出計	44,532,356
受益者負担割合（歳入/歳出）		10.4%

資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

(4) 利用者ニーズ

ア コミュニティバスの利用に関する調査の概要

コミュニティバスの利用に関する意向を把握するため、令和8年7月に利用者へのアンケート調査を実施した。

【概要】

名 称：香芝市コミュニティバス利用者アンケート調査

対 象：下記の期間中にコミュニティバスを利用した人

調 査 日：令和8年7月1日（水）～15日（水）

実施方法：現地聞き取り、もしくは調査票の手渡し（令和8年7月1日（水））

及び車内での据え置き（令和8年7月1日（水）～15日（水））

回収方法（調査票手渡し・車内での据え置きの場合）

：調査票への回答後、郵送回収 又はウェブフォームでの回答

回答者数：166人

（うち、現地聞き取り89人、ウェブフォームでの回答12人）

イ 主な調査結果

(ア) 年齢構成

利用者の割合として、回答者基準ではあるが、65歳以上が79.3%となっている。

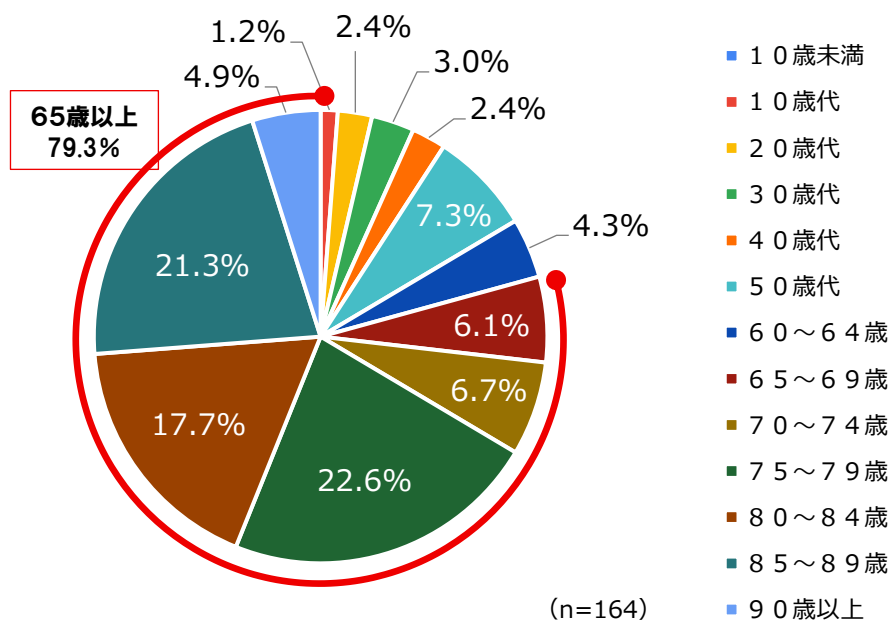


図 年齢構成

(イ) バス停までの距離

利用者の自宅からバス停までの距離について、徒歩10分以内が92.2%を占めている。

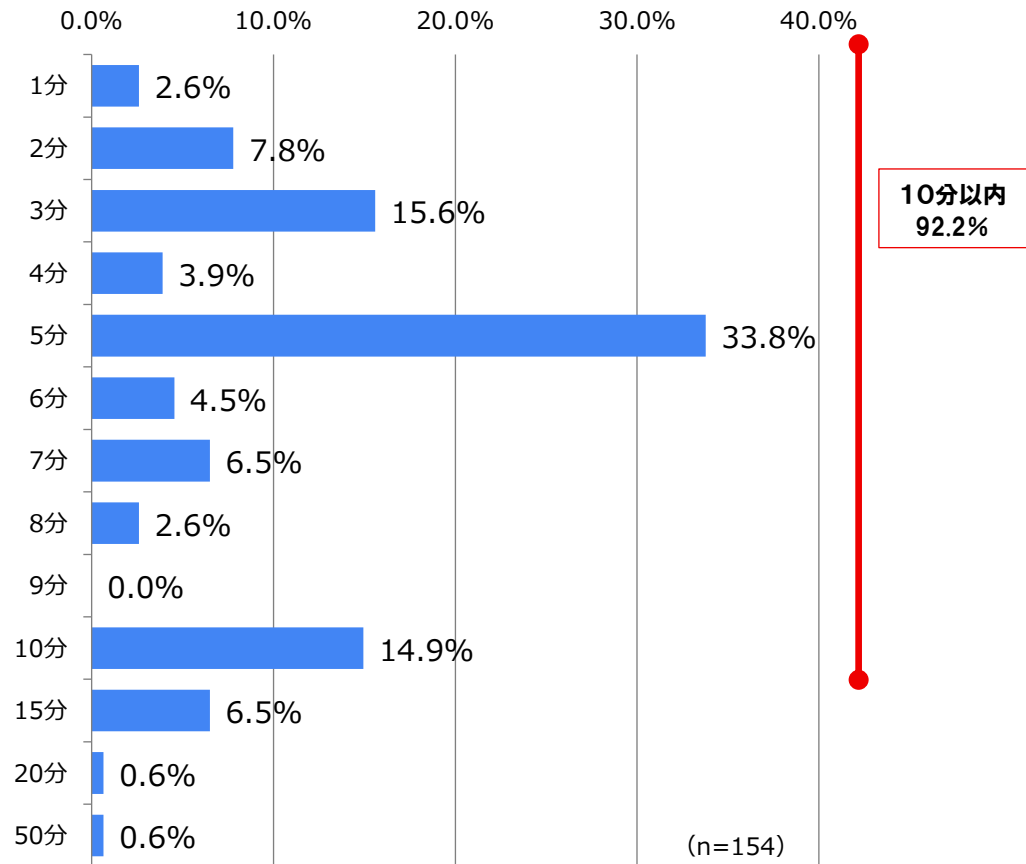


図 バス停までの徒歩分数

(ウ) 自家用車の利用環境

利用者の運転免許の保有状況について、74.5%が現状として免許を保有しておらず、84.8%が自家用車を自由にできない環境となっている。また、次ページのとおり、61.5%が家族による送迎を受けることが難しいと回答している。

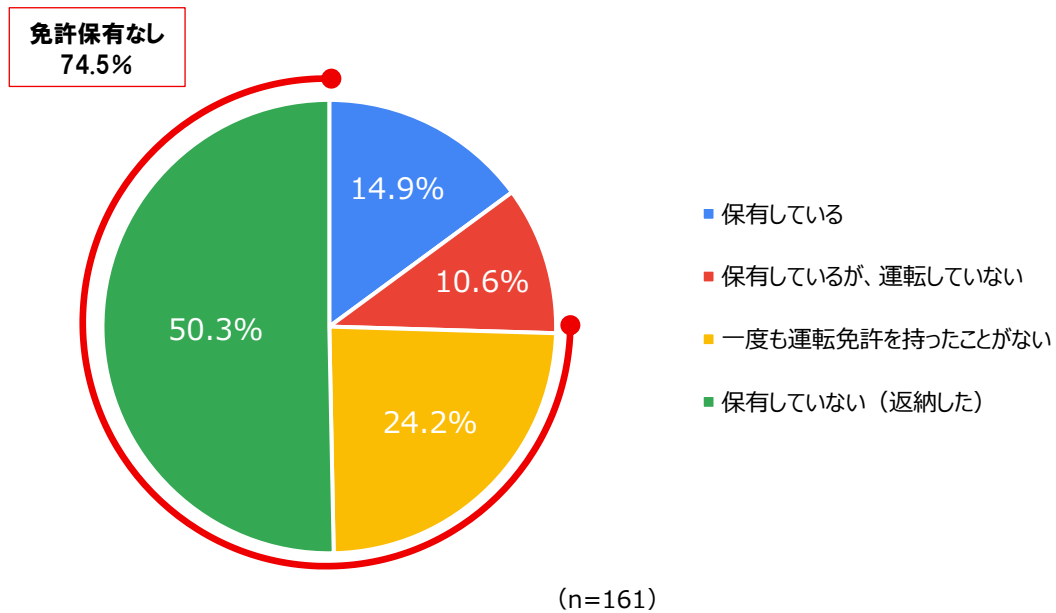


図 運転免許の保有状況

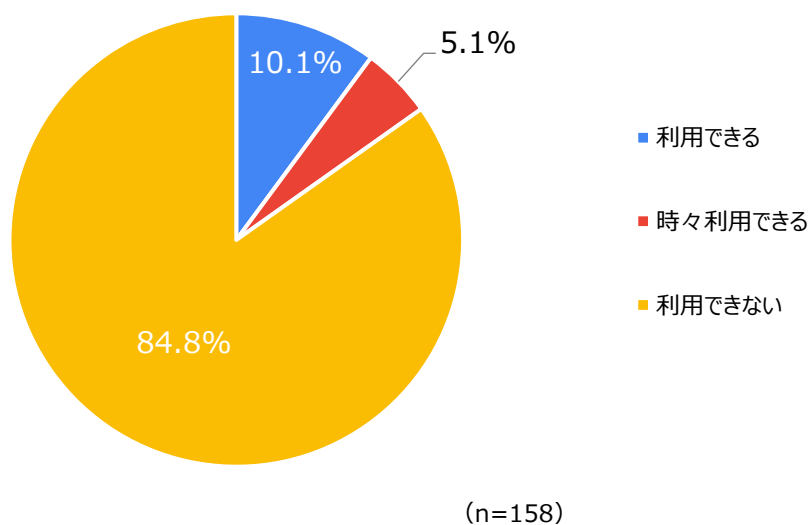


図 自家用車の利用状況

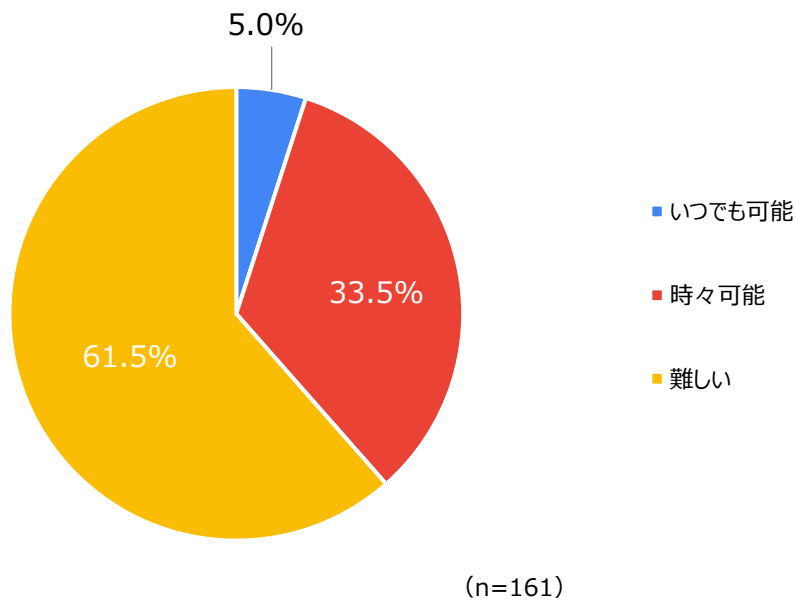


図 家族等による送迎可否

(エ) 外出に関して身体的なお困りごと

外出に関しては、32.9%が「歩行に時間がかかる、体力を要す、歩きにくい（妊婦や骨折等のけがを含む）」状況である一方、65.2%は「困りごとはない」と回答している。

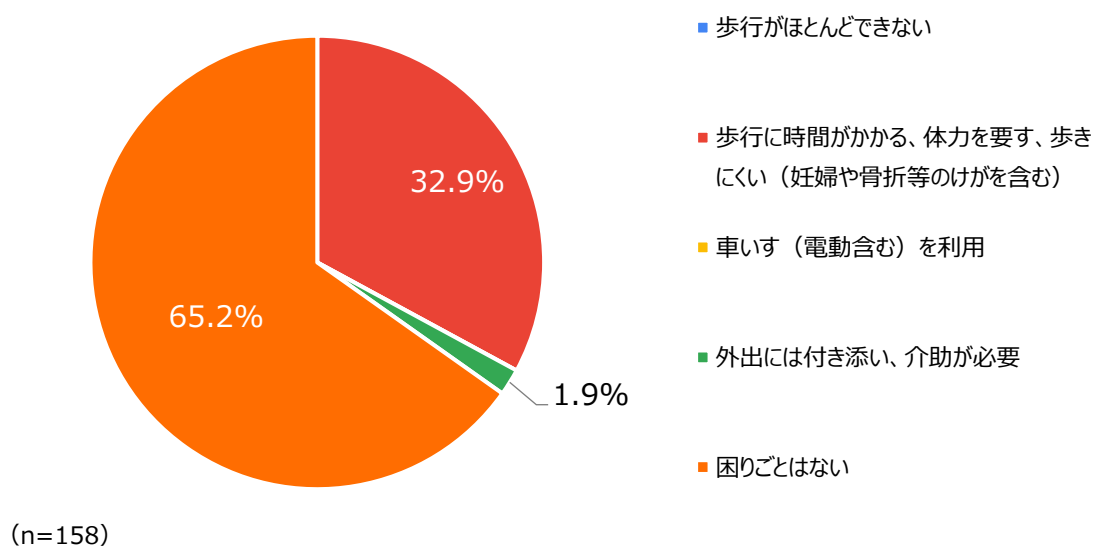


図 外出に関して身体的なお困りごとの有無

(オ) 利用目的

利用目的について、買い物が36.0%を占めている。次いで、通院(13.7%)、習い事・趣味(10.6%)となっている。

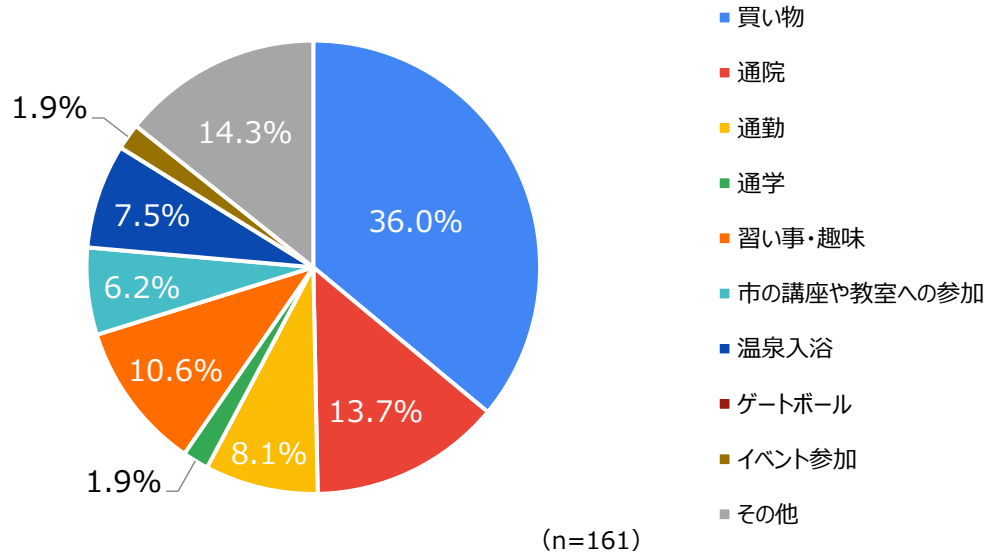


図 コミュニティバス利用時の「主な目的」

(カ) コミュニティバス利用時の往復移動手段

コミュニティバスについては、行き帰りのいずれかでコミュニティバス以外を使う人が44.4%となっている。

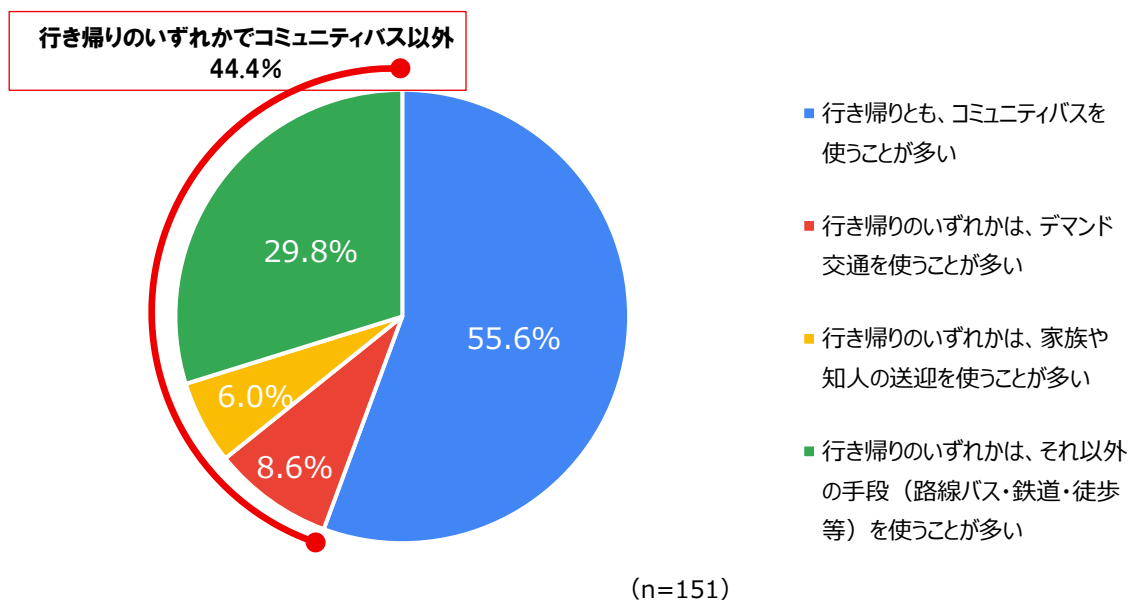


図 コミュニティバス利用時の往復移動手段

(キ) 今後の在り方について

コミュニティバスの利用者にとって、「コミュニティバス（定時定路線）を中心に維持・充実してほしい」との意見が76.0%を占めている。

また、コミュニティバスにとって、最も重要（必要）な改善として、「現在の路線のまま、運行本数を増やす（待ち時間を短縮する）」ことが最も求められている。

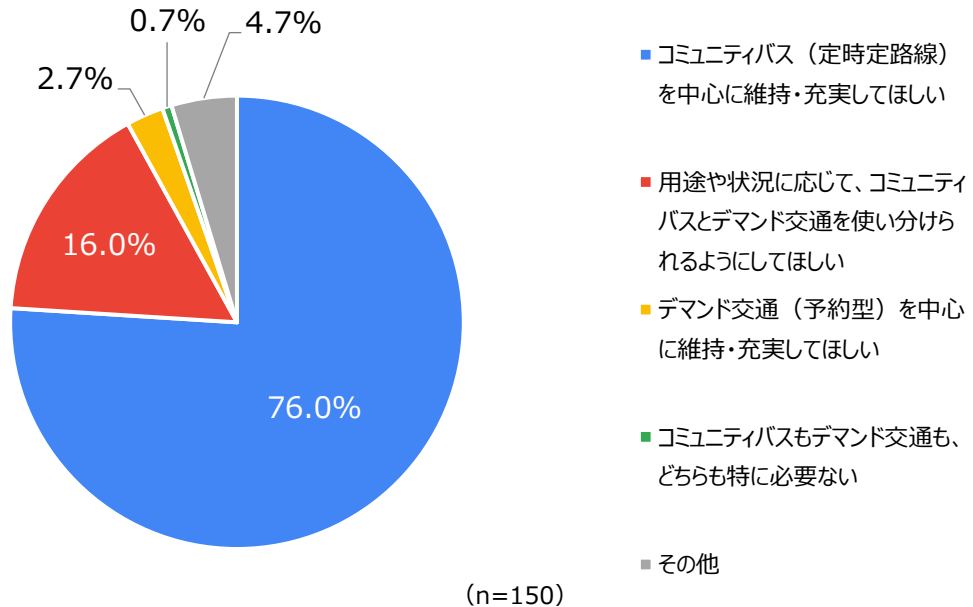


図 今後の公共交通の理想

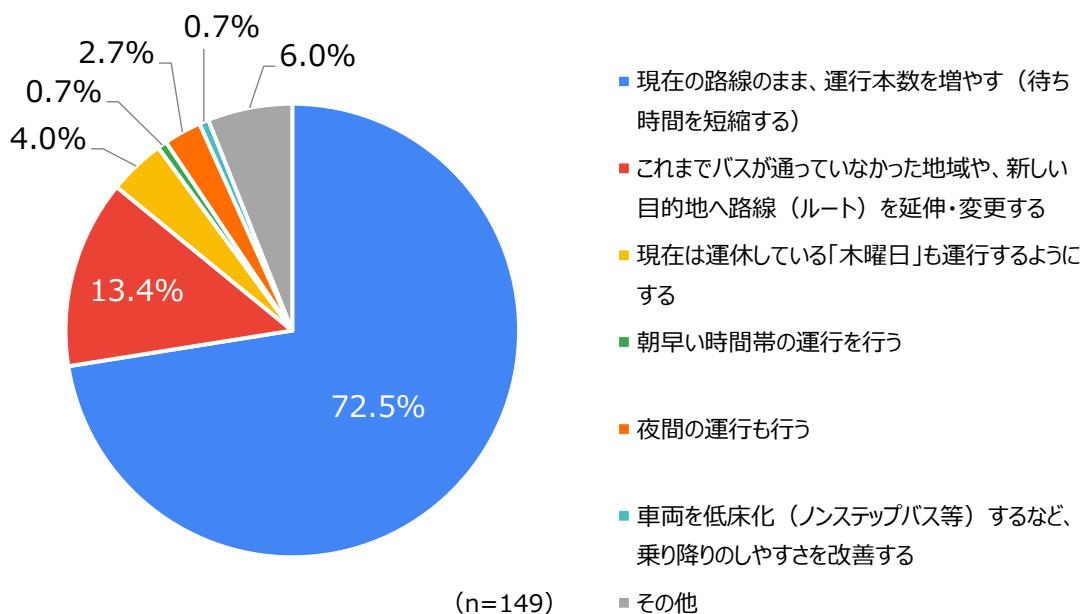


図 コミュニティバスにとって、最も重要（必要）な改善

(1) 運行状況

[illegible]

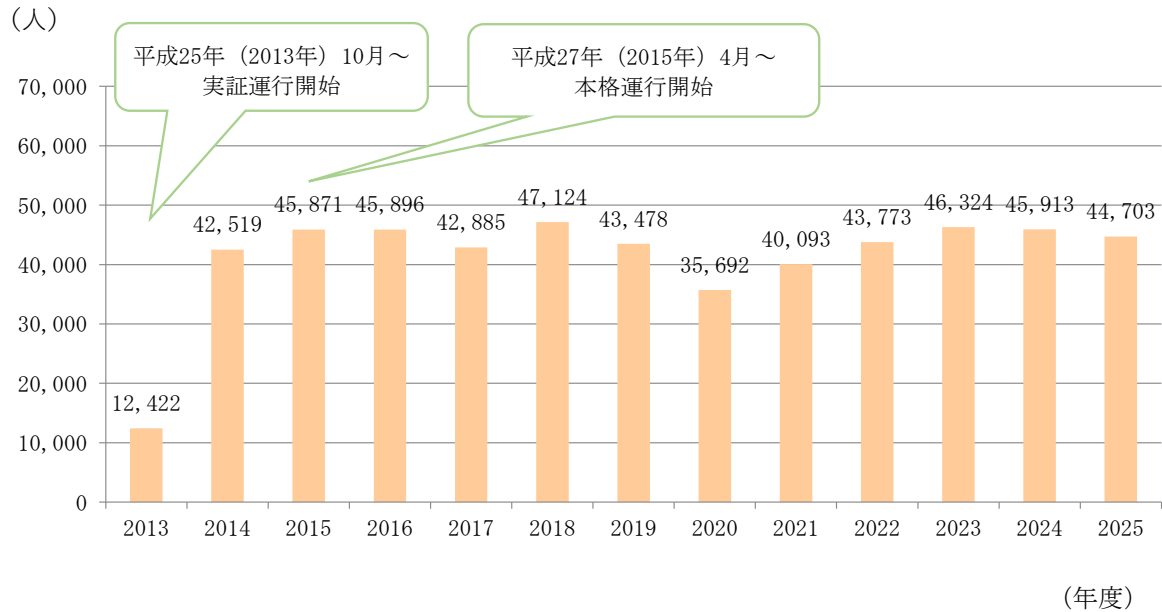
図 デマンド交通の概要

(2) 利用実態

ア 利用者数

(ア) 全体

平成27年度(2015年度)に本格運行を開始以降、コロナ禍による影響で減少したものの、年間利用者数は約4万人以上で推移し、令和7年度(2025年度)は44,703人となっている。



資料：香芝市実績データ

図 デマンド交通の利用者数の推移

(イ) 共通乗降場所別

令和7年(2025年)4月～令和8年(2026年)3月までの1年間のデマンド交通の利用状況を見ると、最も利用の多い乗降場所は、エコールマミ南館や真美ヶ丘郵便局等が立地する地点となっており、乗車・降車合わせると、1年間では、全利用者の6.4%となる約5,500回利用されている。

そのほか、利用回数上位30か所の施設を見ると、「エコールマミ南館」のほか、「じゃんぼスクエア香芝」等の商業施設を近隣に有する乗降場所が7か所、「香芝旭ヶ丘病院」及び「香芝生喜病院」等の医療施設を近隣に有する乗降場所が10か所で上位を占めており、日ごろの買物や通院に利用されている。また、「近鉄五位堂駅」、「近鉄関屋駅」等鉄道駅への利用もみられる。

乗車と降車の回数の違いを見ると、「香芝旭ヶ丘病院」や「香芝生喜病院」では降車回数が乗車回数よりも多く、往路はデマンド交通を利用し、復路は別の手段を利用される傾向にある。一方、「じゃんぼスクエア香芝」や「万代香芝二上店」では乗車回数が降車回数よりも多く、往路は別の手段を利用し、復路はデマンド交通を利用している人が存在している。

表 共通乗降場所別利用者数(上位30か所)

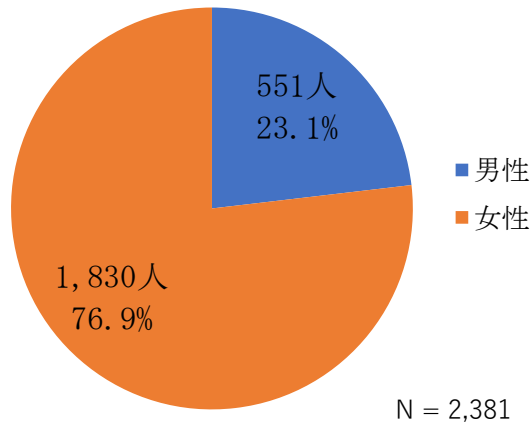
順位	乗降場所名	乗車(回/年)	降車(回/年)	合計(回/年)	全利用に 対する割合
1	エコールマミ南館・真美ヶ丘郵便局・西中歯科・ミズ7科・(コーナン)	2,835	2,673	5,508	6.4%
2	じゃんぼスクエア香芝・万代下田店・大和信用金庫香芝中央支店	2,354	1,985	4,339	5.0%
3	香芝旭ヶ丘病院	1,065	2,117	3,182	3.7%
4	総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉 中央地域包括支援センター	1,535	1,322	2,857	3.3%
5	香芝生喜病院	597	1,266	1,863	2.2%
6	近鉄五位堂駅(北)・へんみクリニック 五位堂交番・ハルナ保育園五位堂分園	560	1,280	1,840	2.1%
7	永野整形外科クリニック 西本内科 川崎眼科のぞみ薬局	345	890	1,235	1.4%
8	中央公民館	606	585	1,191	1.4%
9	近鉄五位堂駅(南)	345	780	1,125	1.3%
10	ハーベス五位堂店	630	343	973	1.1%
11	オータワ香芝逢坂店	548	398	946	1.1%
12	つじ眼科 和田クリニック・まへだ泌尿器科クリニック・よこた耳鼻科・ハート薬局	234	706	940	1.1%
13	ふたかみ文化センター・市民図書館・市民ホール・博物館	480	415	895	1.0%
14	万代香芝二上店	558	242	800	0.9%
15	総合体育館	354	424	778	0.9%
16	イオンビッグ香芝	414	347	761	0.9%
17	近鉄関屋駅	300	324	624	0.7%
18	JR志都美駅(西)・志都美交番 志都美薬局	347	258	605	0.7%
19	ひろ整形外科クリニック	238	338	576	0.7%
20	香芝市役所	183	340	523	0.6%
21	ミナミジヤ歯科医院 加藤クリニック	125	378	503	0.6%
22	香芝市逢坂2-656-1ディアコートII 番館203	239	239	478	0.6%
23	ケアハウス・グループホーム「かしの木」	208	239	447	0.5%
24	池原クリニック・池原歯科	26	408	434	0.5%
25	近鉄二上駅(北) 二上交番	192	236	428	0.5%
26	近鉄二上駅(南)	162	262	424	0.5%
27	北今市3-1248-11	202	208	410	0.5%
28	香芝市閑屋1575-11	206	196	402	0.5%
29	岡本歯科医院(下田西)	182	220	402	0.5%
30	ジャパン香芝店	173	213	386	0.4%

資料：香芝市実績データ(令和7年(2025年)4月～令和8年(2026年)3月)

イ 利用者属性

(ア) 性別

令和7年度(2025年度)に1回以上、デマンド交通を利用した人は2,381人であり、そのうち女性が76.9%を占めている。

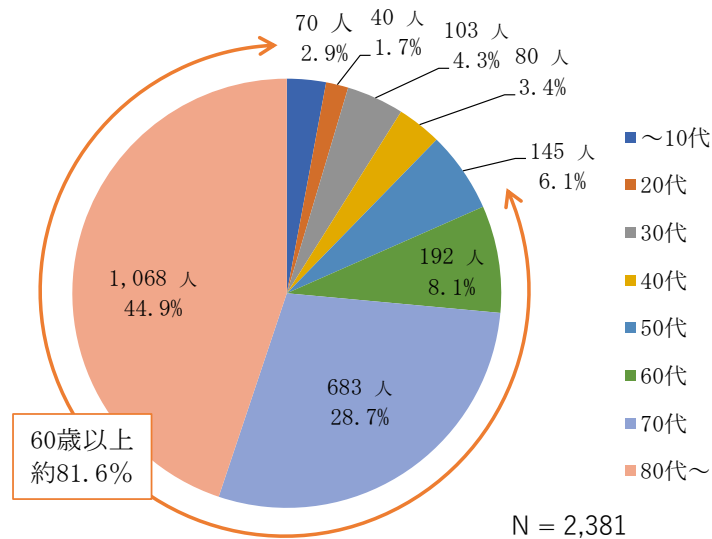


資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 利用者の性別

(イ) 年齢

令和7年度(2025年度)に1回以上、デマンド交通を利用した人の年齢構成を見ると、60歳以上が81.6%を占めている。



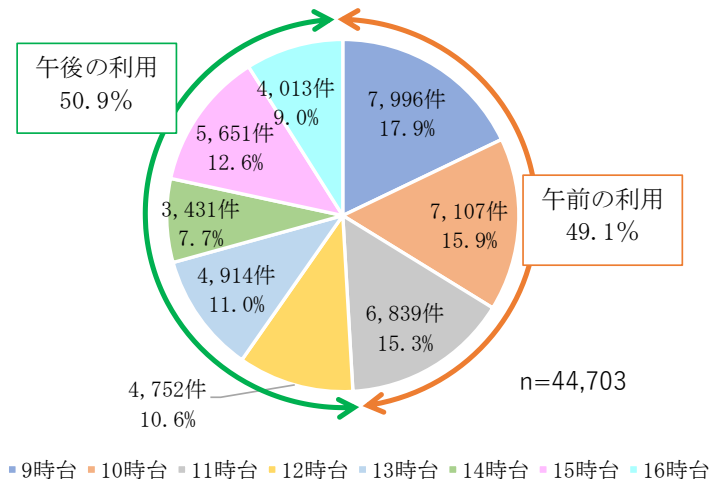
資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 利用者の性別

ウ 利用の特徴

(ア) 時間帯

令和7年度（2025年度）の利用時間帯を見ると、運行開始直後の9時台の利用が最も多く、全体の17.9%をしめている。9時台と合わせて、12時までの3時間（9時台、10時台、11時台）で、利用全体の49.1%となっている。一方、14時台は利用全体の7.7%となっている。

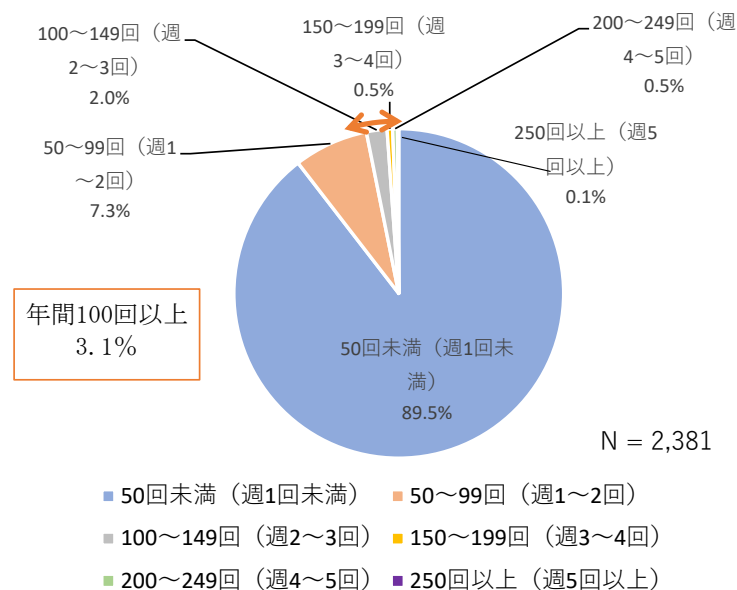


資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 利用時間帯

(イ) 利用頻度

利用者のうち、89.5%が年間で50回未満（週1回未満）である一方、年間100回以上（週2回以上）利用するヘビーユーザーも3.1%存在している。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

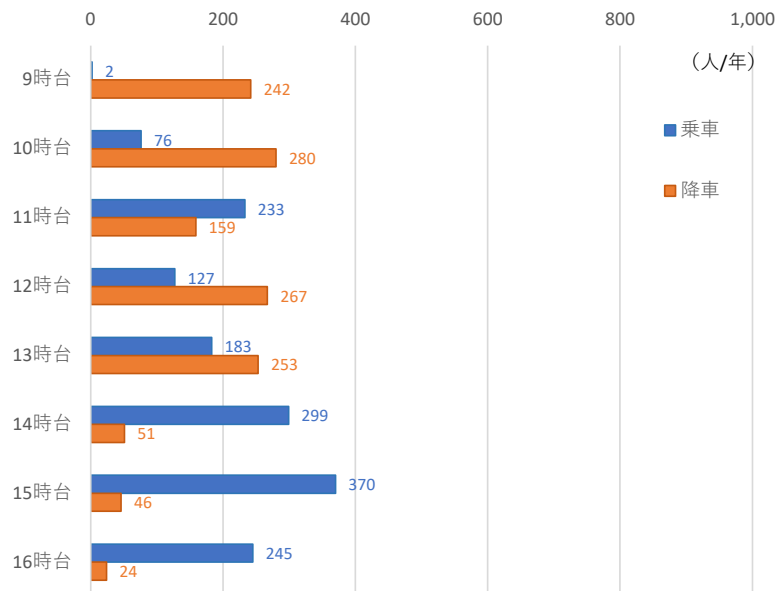
図 利用頻度

エ 主な乗降場所の特徴

(ア) 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉

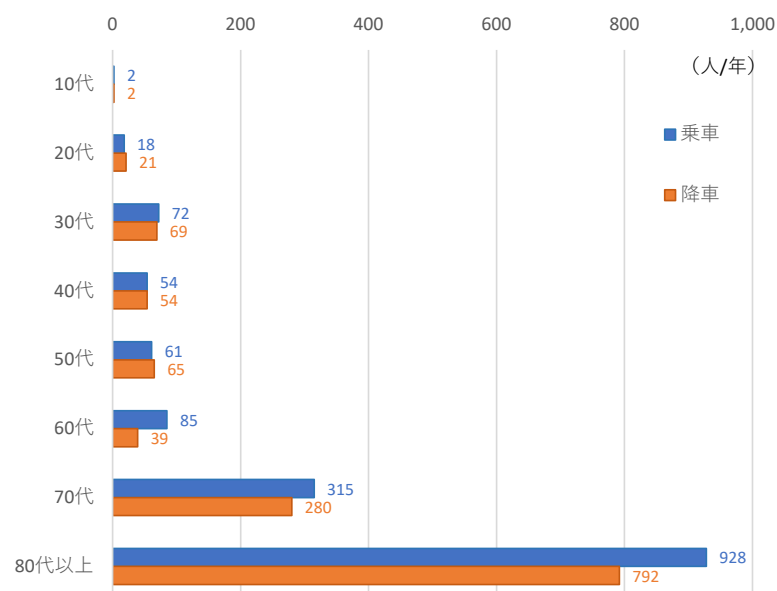
総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉では9時台、10時台及び12、13時台に到着する利用が多くなっている。また、15時台に出発する利用者が多い。

また、利用者の年齢を見ると、80代以上が最も多くなっている。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉における発着時間帯



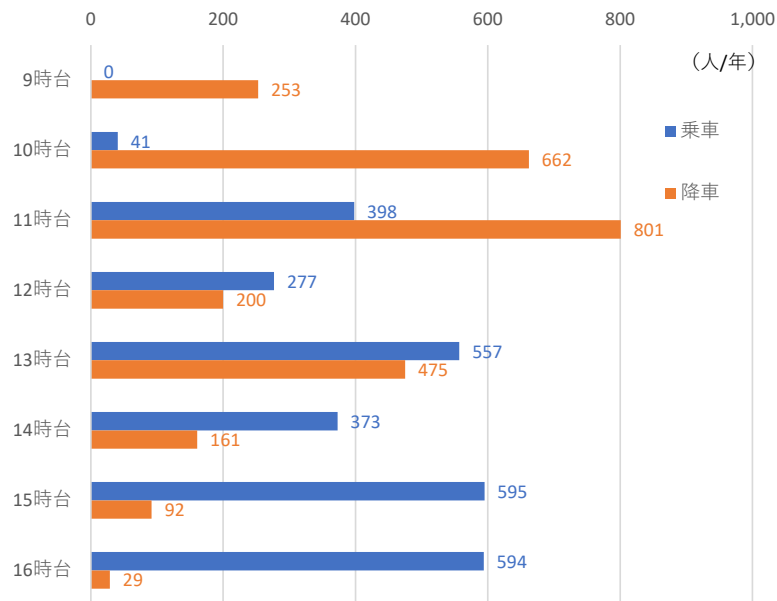
資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉における利用者年齢層

(イ) エコールマミ南館・真美ヶ丘郵便局・西中歯科・マミ皮フ科

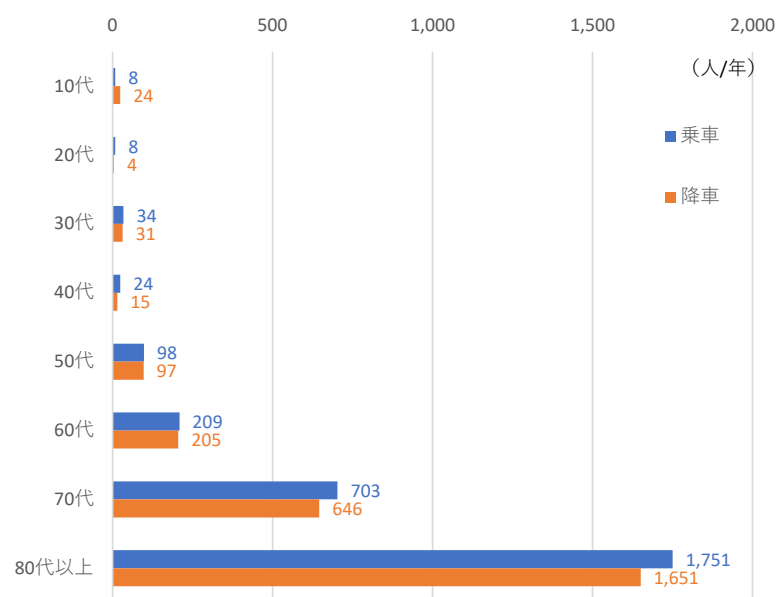
エコールマミ南館等が立地する乗降場所では、9時台、10時台に到着する利用者が多く、出発は午後（13時台、15時台、16時台）が多くなっている。

また、利用者の年齢層については、総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉同様、80代以上が最も多くなっている。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 エコールマミ南館等、を有する乗降場所における発着時間帯



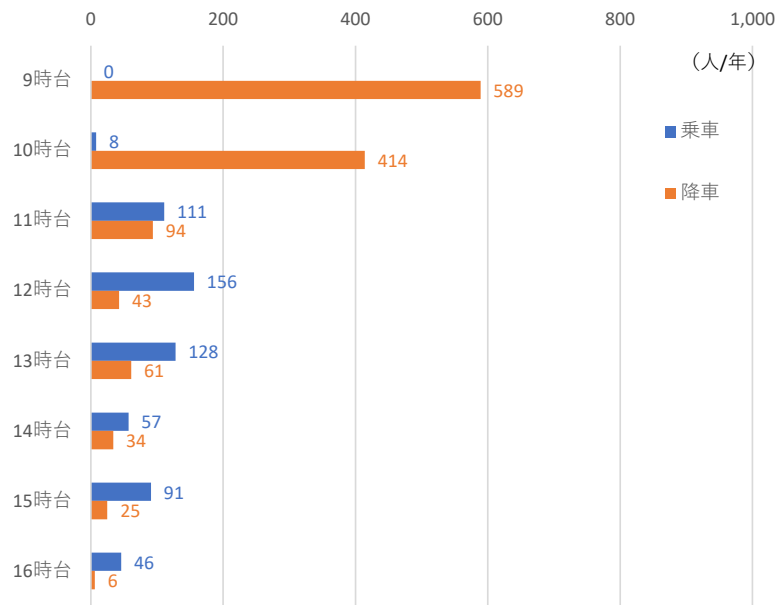
資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 エコールマミ南館等、を有する乗降場所における利用者年齢層

(ウ) 香芝生喜病院

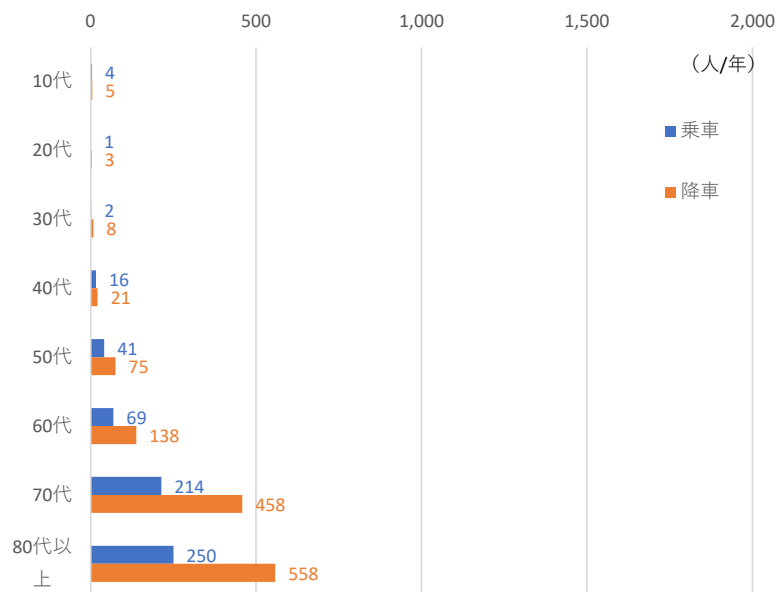
香芝生喜病院が立地する乗降場所では、9時台、10時台に到着する利用者が多くを占めている。出発は11時～13時台が多くなっている。

また、利用者の年齢層については、公共施設や商業施設の例に比べ、80代以上とともに70代の利用割合も高くなっている。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 香芝生喜病院における発着時間帯



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 香芝生喜病院における利用者年齢層

(3) 運営状況

令和7年度（2025年度）の収支状況を見ると、運賃収入による歳入8,817,000円に対して、委託費やシステム使用料を含む歳出は51,419,451円となっており、受益者負担割合は14.6%となっている。

表 デマンド交通の運行に係る歳入と歳出

		年間（単位：円）
歳入	運賃収入	8,817,000
歳出	委託費	49,179,240
	システム	2,024,088
	その他	216,123
	歳出計	51,419,451
受益者負担割合 （歳入/（歳入＋歳出））		14.6%

資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

(4) 利用者ニーズ

ア デマンド交通の利用に関する調査の概要

デマンド交通の利用に関する意向を把握するため、令和8年7月に利用者へのアンケート調査を実施した。

【概要】

名 称：本市デマンド交通利用者アンケート調査

対 象：下記の期間中にデマンド交通を利用した人

調 査 日：令和8年7月1日（水）から15日（水）まで

実施方法：乗務員による調査票の手渡し

回収方法：調査票への回答後、郵送回収 又はウェブフォームでの回答

回答者数：138人（うち、ウェブフォームでの回答5人）

イ 主な調査結果

（ア） 自家用車の利用環境

利用者の運転免許の保有状況について、86.0%が現状として免許を保有しておらず、次ページのとおり、86.7%が自家用車を自由にできない環境となっている。また、69.2%が家族による送迎を受けることが難しいと回答している。

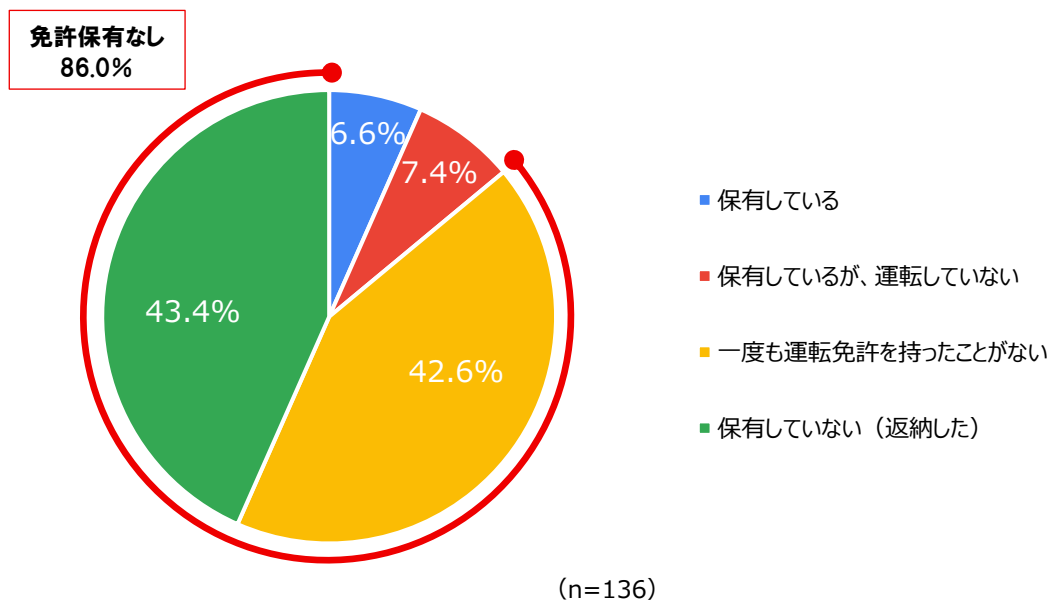


図 運転免許の保有状況

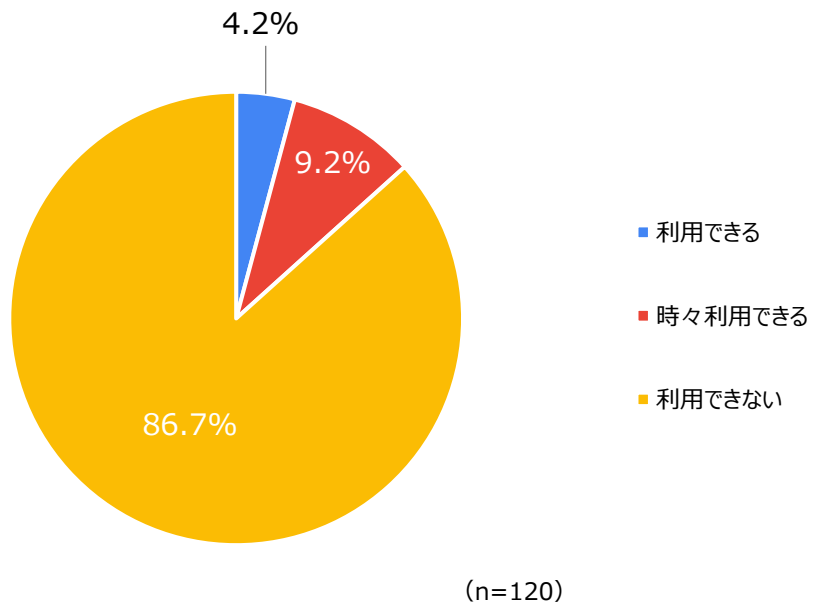


図 自家用車の利用状況

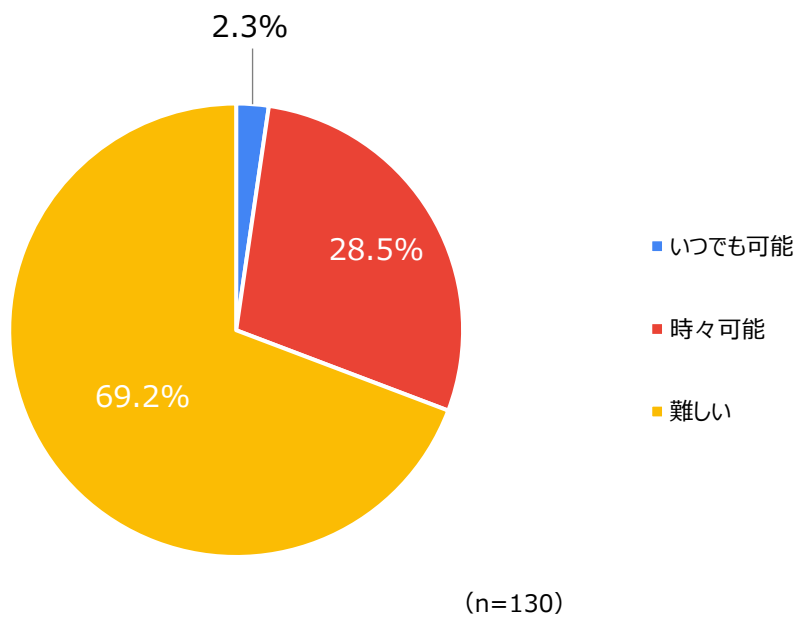


図 家族等による送迎可否

(イ) 外出に関して身体的なお困りごと

外出に関しては、66.7%が「歩行に時間がかかる、体力を要す、歩きにくい（妊婦や骨折等のけがを含む）」状況である一方、27.3%は「困りごとはない」と回答している。

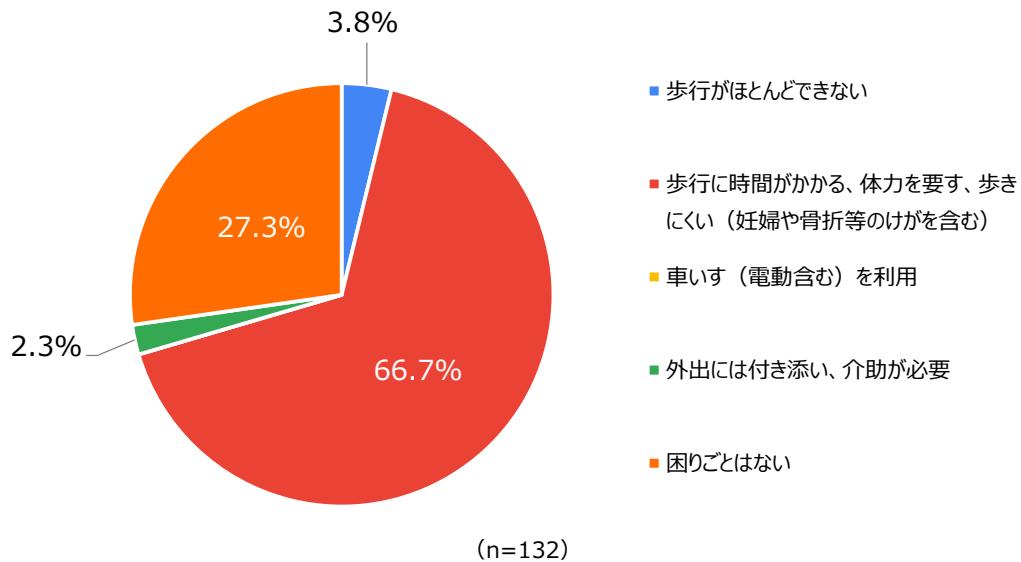


図 外出に関して身体的なお困りごとの有無

(ウ) 利用目的

デマンド交通利用時の外出目的について、通院が最も多く、55.2%を占めている。ついで、買い物の割合が高くなっている。

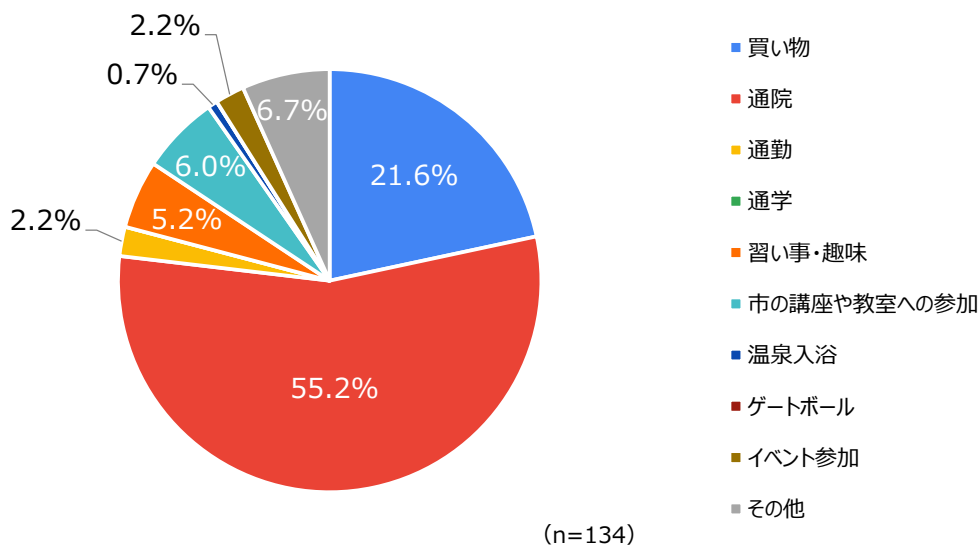


図 デマンド交通利用時の目的

(エ) デマンド交通利用時の往復移動手段

デマンド交通については、行き帰りにおいて、「行き帰りとも、デマンド交通を使うことが多い」回答者が71.6%となっている。

なお、行き帰りのいずれかでデマンド交通を利用しない理由について、「予約がいっぱいで利用したい時間帯に乗れないから」や「乗りたい時刻の30分前までに予約する必要がある、すぐに利用できないから」とする回答者が多くなっている。

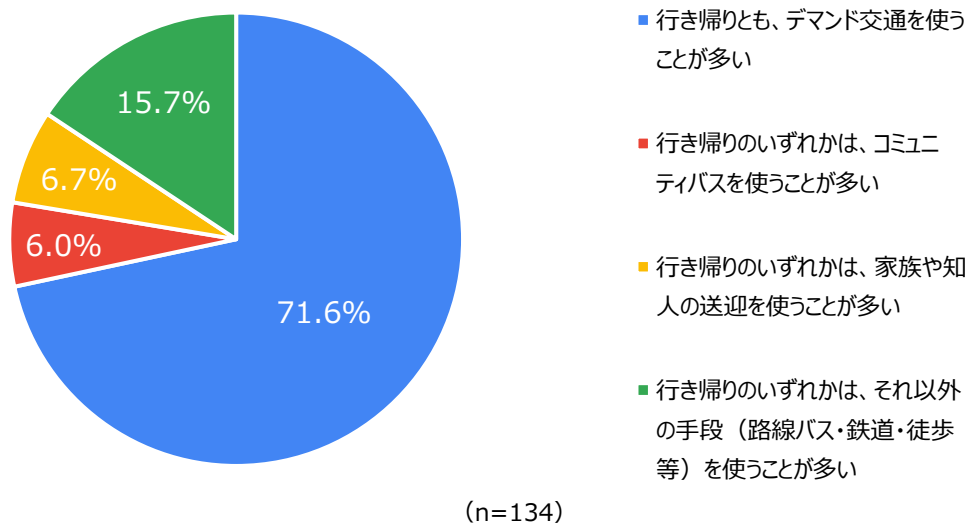


図 デマンド交通利用時の往復移動手段

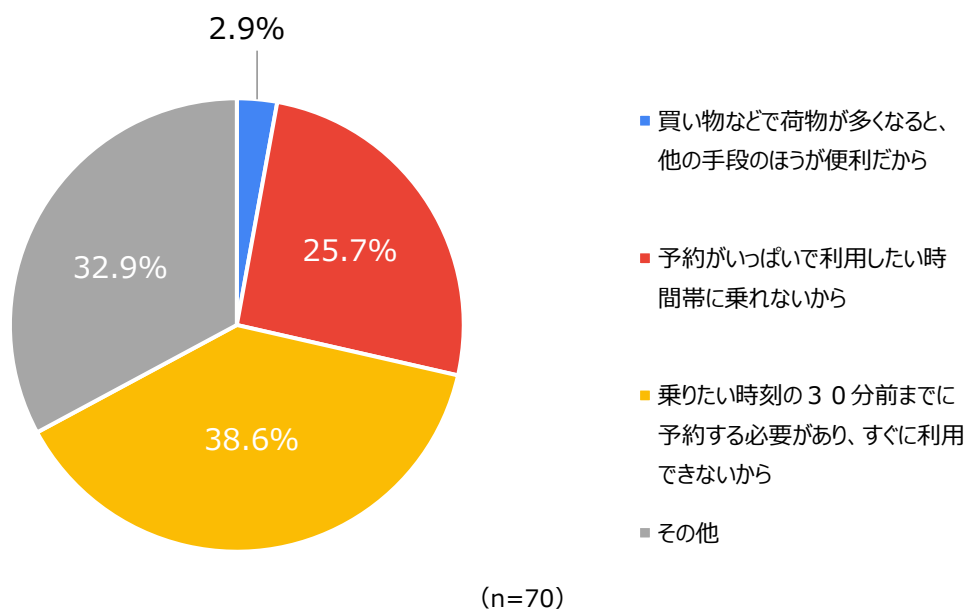


図 行き帰りのいずれかでデマンド交通を利用しない理由

(オ) デマンド交通の予約

デマンド交通の予約について、「おもに電話で予約している（ご自身で予約を行っている）」が85.8%であり、「おもに電話で予約している（家族等に予約を手伝ってもらっている）」の9.7%をあわせると、約9割が電話による予約を行っている。

なお、予約にあたって、46.4%の回答者が「特に困っていることはない」としているが、困っていることについて、「土曜日や祝日等に予約ができず、不便を感じる（電話の場合）」回答者の割合が高くなっている。

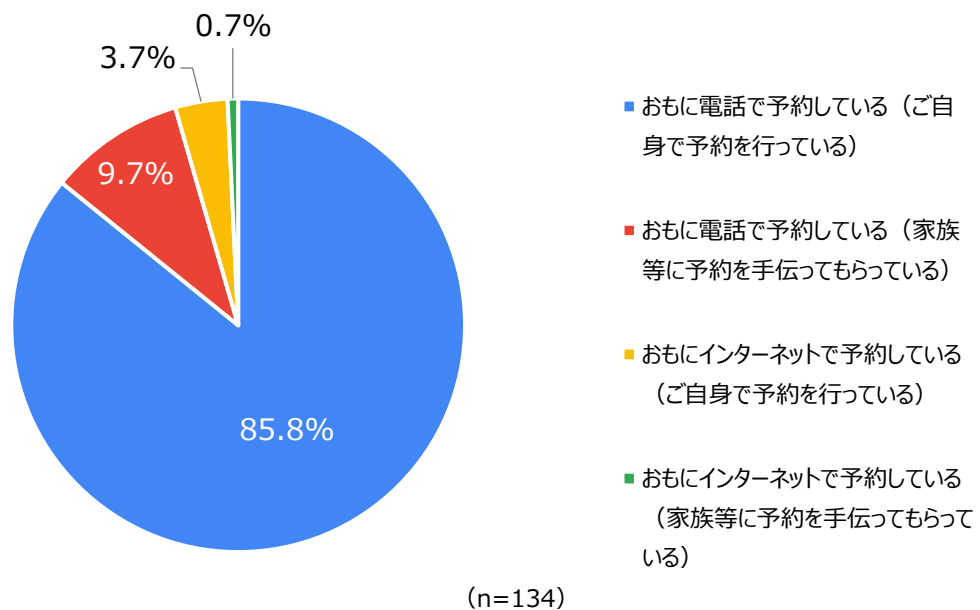


図 デマンド交通利用の予約

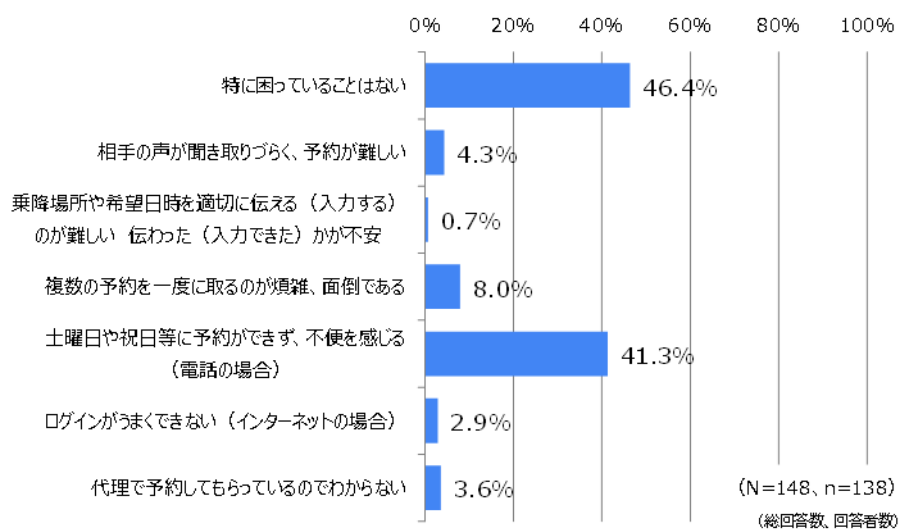


図 予約に関する困り事

(カ) 今後の在り方について

デマンド交通の利用者にとって、「デマンド交通（予約型）を中心に維持・充実してほしい」との意見が62.0%を占めている。

また、デマンド交通にとって、最も重要（必要）な改善として、「日中時間の輸送力の拡充（車両数の増加、車両の大型化等、）」や「市外へのアクセス」が多く求められている。

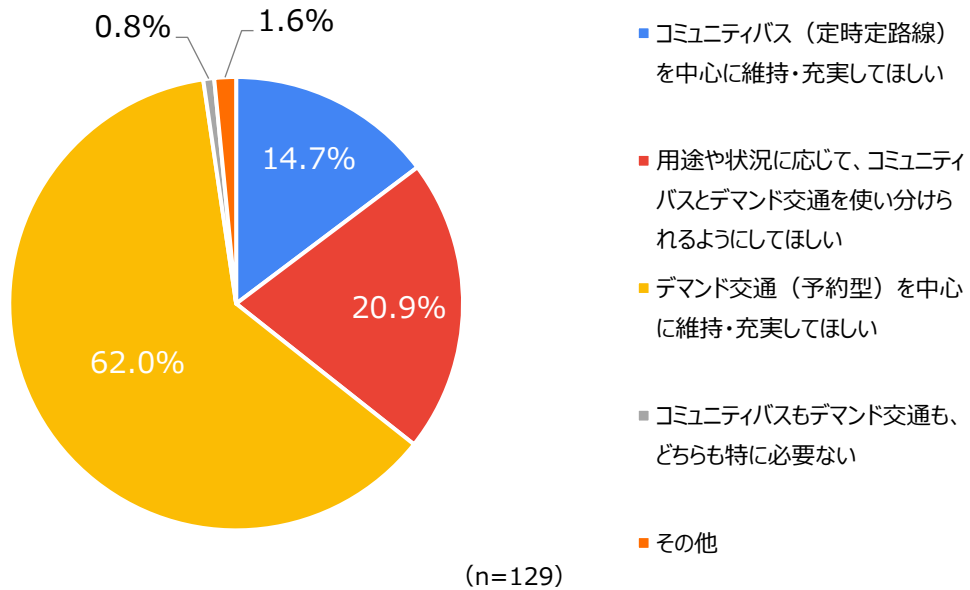


図 今後の公共交通の理想

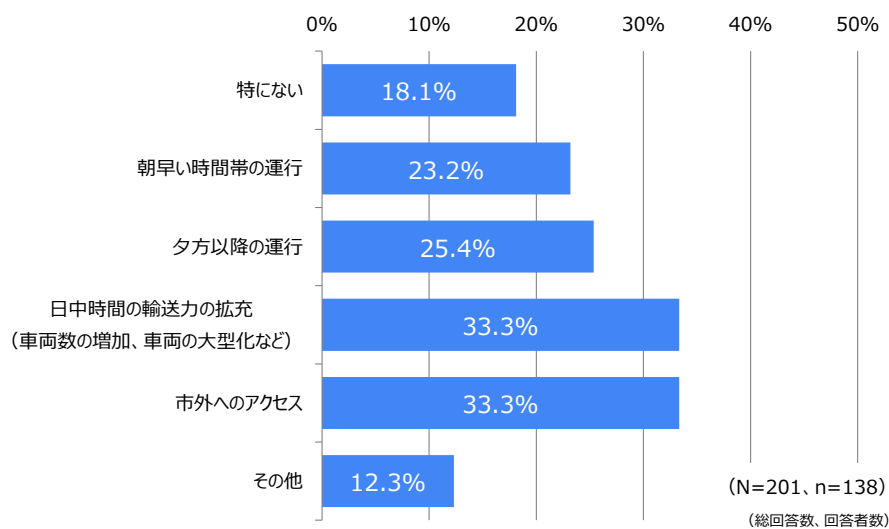


図 デマンド交通にとって、最も重要（必要）な改善

6 タクシー

本市が含まれる西大和交通圏内で登録されているタクシー事業者は、下記のとおりである。2社が本市に事業所兼営業所を置いている。

表 西大和交通圏内タクシー事業者

事業者名	事業者住所	営業所住所	車両数
井村輸送 株式会社	香芝市	香芝市	8
株式会社 協和交通	香芝市	香芝市	7
中和交通 株式会社	葛城市	葛城市	12
株式会社 サンキュータクシー	御所市	葛城市	5
志都美タクシー 株式会社	上牧町	上牧町	5
ひまわりタクシー 株式会社	三宅町	上牧町	16
王寺タクシー 株式会社	王寺町	王寺町	17
株式会社 愛和	王寺町	広陵町	7
奈良近鉄タクシー 株式会社	奈良市	王寺町	19
広陵タクシー 有限会社	大和高田市	広陵町	3
新大和交通 株式会社	河合町	王寺町	9
西村タクシー 有限会社	田原本町	田原本町	6
有限会社 富士	田原本町	田原本町	8
田原本タクシー 株式会社	田原本町	田原本町	5
糸井 直嗣(三宅交通)	三宅町	三宅町	4

※ 令和7年(2025)年9月10日現在

7 その他の輸送資源

その他の輸送資源について、医療機関、介護保険事業所及び障害福祉サービス事業所を対象とした実態調査を実施した。調査結果をもとに、各施設の輸送資源に関する実態を整理する。

【概要】

名 称：香芝市地域公共交通計画の更新に伴う「送迎・移動ニーズ」調査

対 象：市内の医療機関 障害福祉サービス事業所 介護保険事業所

調 査 日：令和8年7月

実施方法：行政主管課からのメール及びFAXによる送付・案内

回収方法：ウェブフォームによるアンケート（一部、FAXによる返信あり）

回答件数：医療機関23件、

介護保険事業所22件、障害福祉サービス事業所7件

主な調査内容：利用者・患者の移動実態、各事業所が実施している送迎

移動に関する課題 地域公共交通に対する意見等、

(1) 医療機関

ア 患者向け送迎サービスの実施状況

患者向けの無料送迎サービスについては、回答のあった23医療機関のうち、「実施している」が5件となっている。この5件のうち、定時巡回型が3件、予約制による個別送迎が2件となっている。1日あたりの利用者数については、「10人以下」が3件、「10人～50人」が1件のほか、「50人～100人」が1件となっている。

なお、今後の送迎サービスについては、5件中4件が「今後も現状のまま継続したい」と回答している一方、1件は「自治体の支援や公共交通の改善があれば、縮小・廃止を検討したい」としている。

表 定時巡回型の送迎サービスの実施事例

医療機関	主な運行先	運行間隔 (1時間あたり本数)
香芝高清会病院 (旧 香芝旭ヶ丘病院)	五位堂駅・近鉄下田駅 香芝駅・王寺駅 高田駅・尺土駅	1本程度 (路線によって異なる)
香芝生喜病院	二上駅・二上山駅 香芝市総合福祉センター 香芝駅	1～3本 (路線によって異なる)
関屋病院	関屋駅	1～5本

イ 患者の通院手段に関する課題

患者の通院手段について医療機関が感じている主な課題は、最も多かったのは「受診控え・受診中断の発生」であり、43.5%の医療機関が、自力での来院が困難となることにより診療を中断したり、受診間隔が空いたりする患者の存在を課題として挙げている。次いで、「最寄りのバス停から距離がある」「便数が少ない」等の「周辺公共交通の不便さ」が多く、患者の移動手段の問題が、単なる交通上の不便にとどまらず、必要な医療サービスを受ける機会そのものに影響している状況がうかがえる。

また、自家用車による通院が多い医療機関では、駐車場不足や周辺道路の混雑が課題となっているほか、家族による送迎への依存や、医療機関職員によるタクシーの手配、公共交通の案内、乗降介助等の付帯業務も生じていることが明らかになっている。

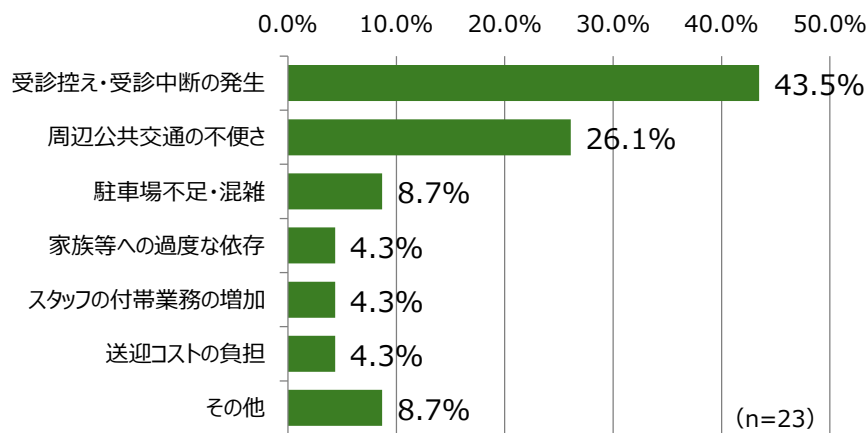


図 患者の通院手段に関する課題

ウ 地域公共交通に対する主な意見

医療機関周辺へのコミュニティバスの乗り入れや停留所設置を求める意見、高齢者等が利用しやすい低料金の移動手段を求める意見がみられた。また、デマンド交通については、「予約が取りにくい」「診察終了時刻が事前に分からないため帰りの利用が難しい」等、医療機関への往路よりも、診察終了後の復路の利用に課題があることが指摘されている。

このほか、医療機関独自の送迎だけでは高齢化に伴う移動需要に対応しきれないとの意見や、タクシー利用に対する助成を求める意見もみられた。

エ 医療機関調査からみた特徴

医療機関調査からは、公共交通の不足が「通院の不便」という問題にとどまらず、受診控えや受診中断につながっていることが重要な課題として確認された。一方で、一部の医療機関では独自に送迎サービスを提供しており、地域公共交通と医療機関送迎が重複又は補完しながら患者の移動を支えている。

(2) 介護保険事業所における移動ニーズ

ア 回答事業所のサービス種別

回答 2 2 事業所のサービス種別は、複数のサービスを提供する事業所を含み、通所系が 1 2 件、入所・居住系が 9 件、相談支援が 9 件、訪問系が 8 件となった。車両等の移動資源については、一般車両を保有する事業所が 8 件、車いす対応車を保有する事業所が 7 件みられた。また、送迎に対応可能な職員数を回答した事業所も 7 件あり、介護職員等が他の業務と兼務しながら送迎を担っている状況がみられる。

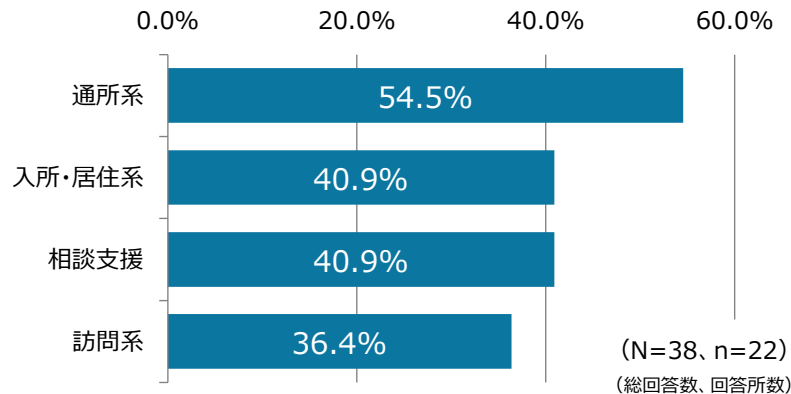


図 回答事業所のサービス種別

イ 事業所が実施している移動支援

各事業所が実施している移動支援では、「施設への送迎」が 1 1 件と最も多く、次いで「通院等乗降介助」が 7 件、「保険外による外出支援」が 6 件となった。通所系サービスを中心として施設送迎が日常的な業務となっている一方、通院、買い物等については、介護保険サービスや保険外サービス、家族による送迎等、複数の手段を組み合わせ対応している状況が確認できる。

送迎エリアは香芝市内全域とする事業所が多い一方、大和高田市、広陵町、葛城市、王寺町、上牧町等の周辺市町まで広域的に送迎を実施している事業所も複数みられた。

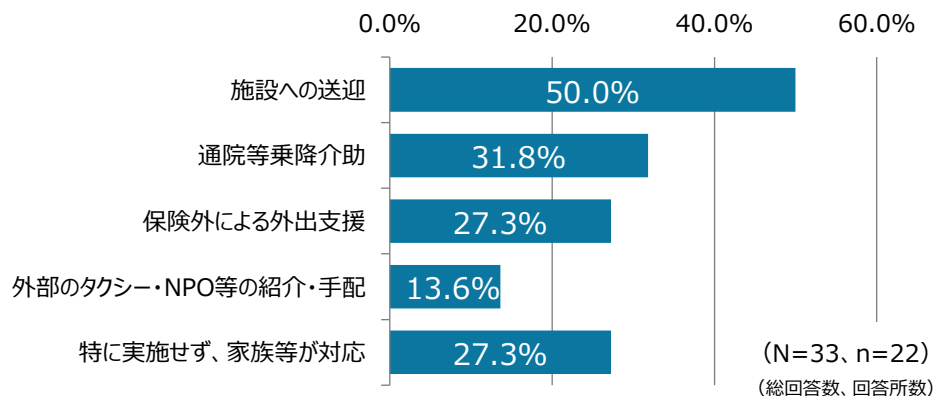


図 回答事業所のサービス種別

ウ 利用者から移動について相談を受ける場面

利用者から「移動手段がなくて困っている」と相談を受ける場面では、「通院」が20件と突出して多く、回答事業所の90.9%を占めている。通院だけでなく、買い物、行政・金融機関等への外出、社会参加等、高齢者の日常生活全般に移動手段の確保が関係していることが分かる。特に通院については、単に医療機関まで移動するだけではなく、院内での付き添いや診察終了までの待ち時間等も必要となることから、一般的な公共交通だけでは対応が難しいケースがあることがうかがえる。

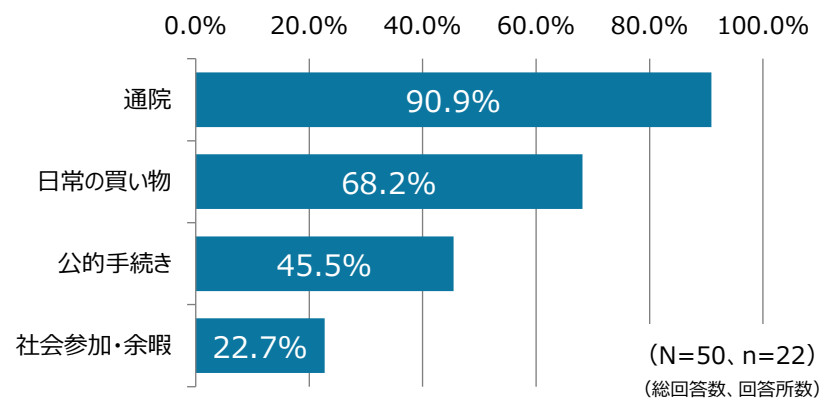


図 利用者から移動について相談を受ける場面

エ 送迎・移動支援を継続する上での課題

送迎・移動支援を継続・拡大する上での障壁として、最も多かったのは「運転手の確保が困難」で16件(72.7%)であった。送迎を担う職員の高齢化や人手不足に加え、送迎時間中は本来の介護業務に従事できないこと、車両維持費や燃料費、事故リスク等が事業所の負担となっている。

このことから、介護事業所の送迎は現在の高齢者の移動を支える重要な地域資源である一方、今後も各事業所が現在と同様の形で送迎を維持できるとは限らないことが示唆される。

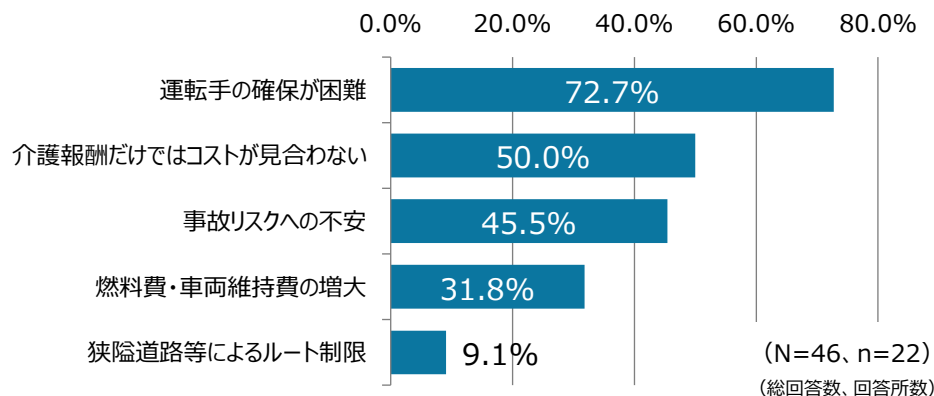


図 送迎・移動支援を継続する上での課題

オ 今後の地域公共交通に対する考え

今後の地域公共交通の在り方については、「既存の公共交通では、介助が必要な高齢者の対応は難しい」とする回答が14件（63.6%）で最も多かった。

公共交通の充実により事業所送迎を縮小できる可能性を示す回答がある一方、介助が必要な利用者については、バス等の一般的な公共交通への単純な転換は困難であるとの認識が強い。

したがって、すべての介護送迎を公共交通に置き換えるのではなく、自力で移動可能な利用者については公共交通の利用を促し、介助が必要な利用者については福祉的な移送サービスを確保する等、利用者の状態に応じた役割分担が必要と考えられる。

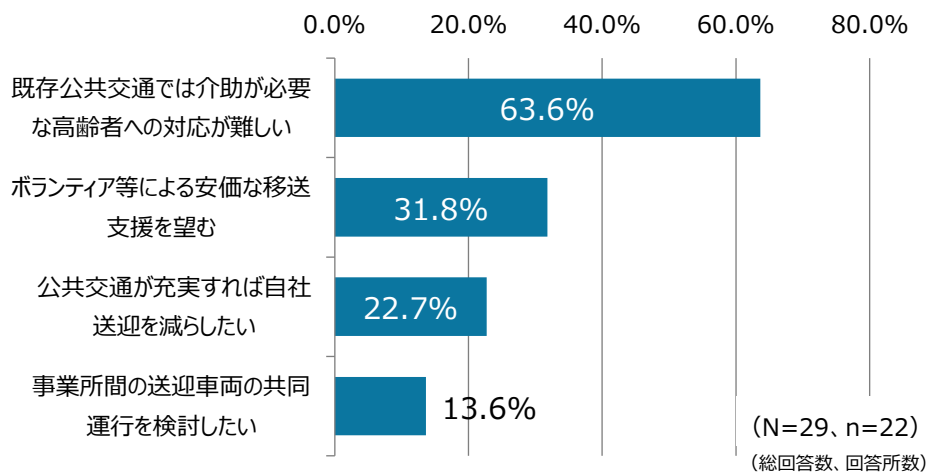


図 今後の地域公共交通に対する考え

カ 行政・地域公共交通に対する主な要望

自由記述では、デマンド交通に関する意見が特に多くみられた。デマンド交通については、予約の取りにくさ、車両台数、乗降場所、利用料金、帰りの利用のしにくさ等について改善を求める意見があった。また、運賃改定により利用しにくくなったとの利用者の声も報告されている。コミュニティバスについては、運行本数の増加、停留所の増設、交通不便地域への対応、基幹病院へのアクセス確保等が求められている。そのほか、車いす対応車両の確保、介助可能な運転者の確保、元気な高齢者や退職者等を移動支援の担い手として活用する仕組み、タクシー等への経済的支援等を求める意見がみられた。

(3) 障害福祉サービス事業所における移動ニーズ

ア 事業所による送迎の実施状況

回答7事業所のうち、事業所による送迎を「実施している」と回答した事業所は6件（85.7%）、「実施していない」は1件（14.3%）であった。

医療機関や介護事業所と比較しても送迎実施率が高く、障害福祉サービスの利用において、事業所送迎が利用者の通所を支える重要な手段となっている。

送迎方法は、利用者宅と事業所を結ぶドア・ツー・ドア型、一定の集合場所を経由する方法、グループホームと事業所間の送迎、学校への迎え等、多様であり、香芝市内だけでなく、広陵町、葛城市、大和高田市、王寺町、上牧町等の周辺地域にも広がっている。

イ 利用者の通所手段

通所手段について回答のあった事業所では、いずれも事業所による送迎の利用割合が高い。一部では電車やバス等の公共交通を利用する利用者もみられるものの、家族送迎や事業所送迎への依存度が高く、特に障害特性や移動介助の必要性が高い利用者については、一般公共交通だけでの通所が難しい状況がうかがえる。

ウ 送迎を実施する上での課題

障害福祉サービスでは、単に運転者を確保するだけでなく、利用者の状態に応じて添乗員が必要になる場合があることが特徴である。また、利用者ごとの自宅、グループホーム、学校等を経由する必要があるため、送迎ルートが複雑化しやすく、車両費、人件費及び運行管理が事業所の負担となっている。

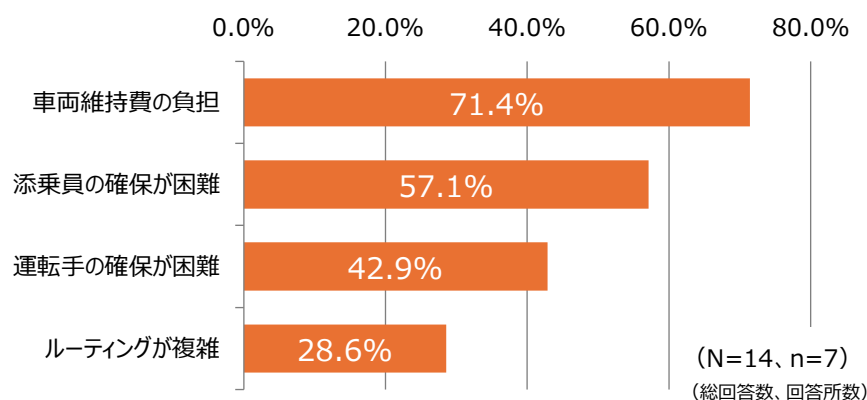


図 送迎を実施する上での課題

エ 現在の公共交通に対する不満

障害福祉分野では、駅やバス停までの距離や運行本数といった一般的な交通サービスの問題だけでなく、車いす対応等の物理的なバリアフリーと、精神障害・知的障害等に対する周囲の理解といった利用環境上の障壁が課題として挙げられている点が特徴的である。

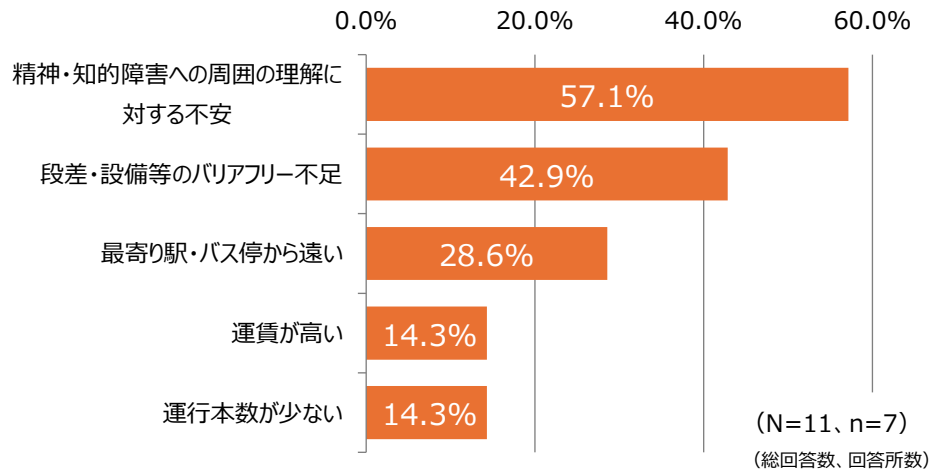


図 現在の公共交通に対する不満

オ 地域公共交通に対する主な要望

自由記述では、バス路線の拡充や増便、車いす対応車両の充実、障害者が周囲を気にせず利用できる環境づくり、自宅から駅・バス停までの移動手段の確保等が挙げられた。

また、事業所間での送迎車両の共同運行に関心を示す回答もみられた。

障害福祉サービスの利用者については、公共交通を利用できる利用者と、障害特性や介助の必要性から事業所送迎等が不可欠な利用者が存在することから、画一的な対応ではなく、利用者の状況に応じた移動手段を確保することが求められる。

(4) その他の輸送資源の役割（調査総括）

今回の調査から、医療、介護、障害福祉の各分野において、移動手段の確保がサービス利用そのものに大きな影響を与えていることが確認された。

医療分野では、移動手段がないことが受診控えや受診中断につながっている。介護分野では、通院や買い物等の移動に関する相談が日常的に発生し、事業所による送迎が大きな役割を担っている。障害福祉分野では、事業所送迎への依存度が特に高く、障害特性に応じた介助や車両が必要となっている。

一方、医療機関や介護・障害福祉サービス事業所が独自に送迎を実施することについては、運転手不足、職員の高齢化、車両維持費、燃料費、事故リスク、添乗員の確保等、多くの課題が確認された。

また、地域公共交通については、運行本数や停留所までの距離だけでなく、デマンド交通の予約方法、帰りの利用、料金、車両台数、介助への対応等、利用者の属性や移動目的に応じた改善が求められている。

このため、今後の地域公共交通施策においては、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシーといった既存の公共交通だけで地域の移動を完結させるのではなく、医療機関や介護・障害福祉サービス事業所等が保有する送迎資源についても、地域に存在する移動資源の一つとして捉える視点が重要である。

ただし、介助が必要な高齢者や障害者については、一般公共交通への単純な転換が困難な場合も多い。そのため、自力で移動可能な者については公共交通への利用転換を図る一方、介助等が必要な者については福祉的な移送を確保する等、利用者の状態に応じた役割分担を明確にすることが必要である。

あわせて、医療機関・福祉事業所の送迎車両の共同利用・共同運行、公共交通との接続、移動支援を担う人材の確保等について、各事業者との連携可能性を検討し、地域に存在する多様な移動資源を一体的・効率的に活用する仕組みづくりを進めていくことが求められる。

第3章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

1 総合計画・地方創生

(1) 第5次香芝市総合計画

令和3年（2021年）に策定した第5次香芝市総合計画は、長期的な視点でまちの将来像を描き、その実現のために必要な基本方針や政策・施策を示すものとして、市の最上位の計画に位置付けられる。この総合計画は、長期的な視点からのまちづくりの方針を示す「基本構想」と、達成すべき個別の目標とその実現のための道筋を明らかにした具体的な方針を示す「基本計画」の2つから構成している。

計画期間は令和14年（2032年）度までとし、「基本構想」が12年間、「基本計画」が4年ごとの3期（前期・中期・後期）で合計12年間としている。

ア 基本構想

基本構想では、住宅都市としての「暮らしやすさ」をさらに深め、もっと住みよい高品質の都市を目指し、「住む」だけにとどまらず、「働く」「遊ぶ」「活動する」「訪れる」等、多彩なまちの機能と魅力を発掘・創造していくことで、活気あるまちづくりにつなげていくとして、以下の将来像を掲げている。

将来像： 『笑顔をもっと 元気をずっと』～誰もが輝く多彩なまち カラフルかしば～

そのうえで、次ページのとおり、6つの基本的政策方針と1つの経営的政策方針を定めている。

基本的政策方針**1. 未来を創造する子どもたちのために。(子育て・教育)**

安心して子どもを産み育てることができる環境を整え、地域全体で子育てを支えていくまちを目指します。また、家庭、地域、学校などの連携・協働をさらに進め、子どもたちが等しく学び、豊かな心を育むとともに、力強く生き抜く力も育てる教育環境づくりに取り組みます。

政策	施策
01 未来を創造する 子どもたちのために。 (子育て・教育)	01 妊娠期から乳幼児期の切れ目ない支援
	02 子育て支援の充実
	03 就学前教育・保育の充実
	04 学校教育の充実
	05 家庭・地域・学校の連携

2. 健康で自分らしく過ごせる毎日のために。(健康・福祉)

高齢者や障がい者をはじめ、誰もが住み慣れた地域で、自分らしい毎日を送ることができるまちを目指します。そのために、必要とする人に切れ目なく医療や支援を提供することができる体制を整備し、また健康の維持・増進を推進するとともに、コミュニティや世代間の交流、助け合いの仕組みづくりに取り組みます。

政策	施策
02 健康で自分らしく 過ごせる毎日のために。 (健康・福祉)	06 地域福祉の推進
	07 医療提供体制の充実
	08 健康づくりの推進
	09 高齢者福祉の充実
	10 障がい者福祉の充実
	11 生活困窮者支援の充実

3. 誰もが等しく、生涯輝き続けるために。(人権・協働・文化)

市民一人ひとりがお互いの個性や価値観を認め合い、誰もが対等な立場で安心して暮らすことができるまちを目指します。また、文化や芸術、スポーツ、地域間交流等の活動を通じて、生涯にわたって心の豊かさを育むことのできる、「人」と「人」と「地域」がつながる環境づくりを進めます。

政策	施策
03 誰もが等しく、 生涯輝き続けるために。 (人権・協働・文化)	12 人権・多様性の尊重
	13 地域コミュニティの醸成・活性化
	14 文化芸術の振興・多文化共生
	15 生涯学習とスポーツ活動の充実
	16 歴史文化財の保存と継承・展開

4. まちの活力と魅力の向上のために。(産業・観光)

新規創業や企業立地、市内企業の活性化を推進し、商工業の振興及び雇用の拡大を図ります。また、持続可能な農業の振興や地産地消の推進、農商工の連携に取り組みます。加えて、本市の魅力ある観光資源の発掘やブラッシュアップ、情報発信を行っていくことで、交流人口を増加させ、地域経済の好循環の実現を目指します。

政策	施策
04 まちの活力と魅力の 向上のために。 (産業・観光)	17 商工業の振興
	18 農業の振興
	19 観光の振興

資料：第5次香芝市総合計画 基本構想

図 政策方針(1)

経営的政策方針**5. まちと人の安全・安心のために。(安全・安心)**

防災・減災や消防体制を充実させるとともに、市民が犯罪やトラブル、交通事故に巻き込まれることを未然に防ぐための取り組みを進めます。また、地域における自主防災組織の育成や市民一人ひとりの防災意識の向上を図るとともに、市民、企業、関係機関が連携することで、まちの防災力を総合的に強化し、誰もが安全に安心して暮らせるまちを目指します。

政策	施策
05 まちと人の安全・安心 のために。 (安全・安心)	20 災害対策の強化
	21 生活安全対策の強化
	22 交通安全対策の強化

7. スマートでスリムな行政運営の確立のために。(行政経営)

総合計画を着実に実行していくとともに、公共施設の適正管理や財源の確保、組織の効率化・最適化を図り、健全で持続可能な行財政運営を行います。併せて、市職員の能力・資質の向上及び風通しのよい職場づくりを進め、組織の活性化に努めます。また、IoTやAI等の先端技術を活用し、市民のニーズを捉えたよりよい行政サービスや市政情報の提供を推進します。

政策	施策
07 スマートでスリムな行政 運営の確立のために。 (行政経営)	30 行財政運営の最適化
	31 歳入の確保と財源の創出
	32 情報とICTの利活用
	33 行政組織の活性化・組織力の強化

6. 自然と調和した快適で便利な暮らしのために。(自然・環境・都市基盤)

かけがえのない地球環境を守るため、自然と共生した緑豊かな都市空間を形成し、持続可能な美しいまちづくりを進めます。また、快適で便利な暮らしを実現するため、道路や上下水道など、さまざまなインフラ整備の充実を図るとともに、地域拠点の整備および公共交通ネットワークの強化に取り組みます。

政策	施策
06 自然と調和した快適で 便利な暮らしのために。 (自然・環境・都市基盤)	23 環境問題への取り組み強化
	24 自然環境・景観の保全
	25 良好な市街地・持続可能な公共交通ネットワークの形成
	26 生活基盤・地域拠点の整備・機能の充実
	27 道路整備の充実
	28 上水道の基盤強化
	29 下水道の整備



資料：第5次香芝市総合計画 基本構想

図 政策方針(2)

イ 中期基本計画

令和7年(2025年)度から令和10年(2028年)度は、中期基本計画の実施期間となっている。この中期基本計画は、基本構想で「政策」に位置付けた各「施策」を着実に推進するために、基本計画において「目標とする成果指標」を設定し、「主な取組」ごとに「実施事業」とそれに対応する「活動指標」を設定している。

基本構想で示した7つの政策方針(6つの基本的政策方針と1つの経営的政策方針)のうち、「6 自然と調和した快適で便利な暮らしのために(自然・環境・都市基盤)」の施策「25 良好な市街地・持続可能な公共交通ネットワークの形成」において、「持続可能な地域公共交通の確立」を示し、民間の公共交通機関との適切な役割分担の下、コミュニティバスの充実を図るとともに、デマンド交通については利用実績等を踏まえ、適宜サービスを見直ししながら、最適化を進めることを掲げている。

施策 25 良好な市街地・持続可能な公共交通ネットワークの形成

SDGs 該当分野



(2) 持続可能な地域公共交通の確立

地域公共交通を維持していくために、モビリティマネジメントや交通弱者の外出支援などを実施し、持続可能な地域公共交通の利用促進に取り組むことで、誰もが移動しやすい快適な暮らしの提供に努める。また、市民の利便性の向上のため、各事業者に対して公共交通機関の運行状況や環境整備に関する要望や働き掛け等を実施する。

■実施する主な事業

① 地域公共交通事業	民間の公共交通機関との適切な役割分担の下、コミュニティバスの充実を図るとともに、デマンド交通については利用実績等を踏まえ、適宜サービスを見直しながら、最適化を進める。
-------------------	---

◆主な事業の活動指標(抜粋)

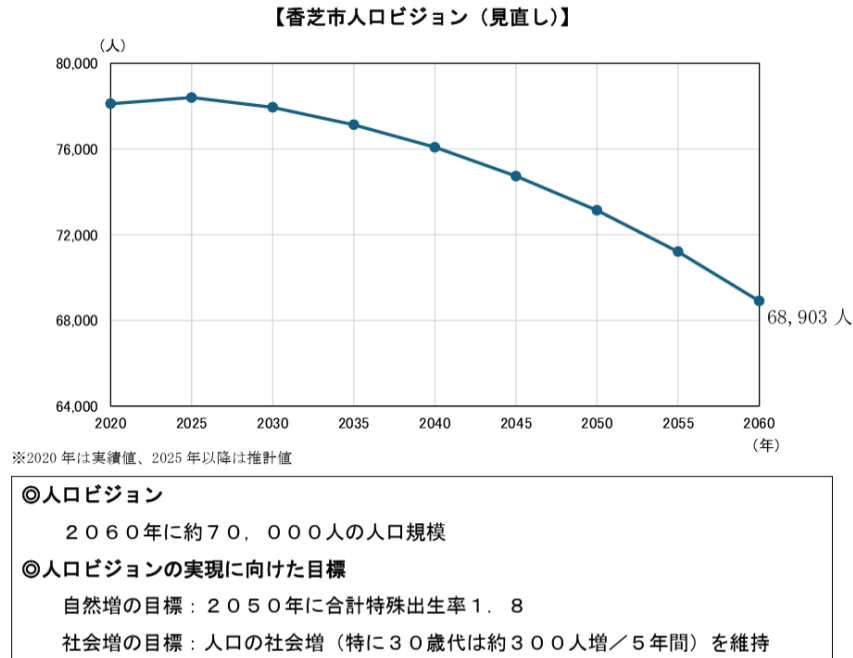
指標名	単位	算出方法(指標説明)	現状値 (R5)	目標値	
				R10	R14
コミュニティバス運行日数	日	運行日数の合計	293	293	293
地域公共交通の充実に関する要望回数	回	各事業者への要望回数の合計	1	2	2

資料：第5次香芝市総合計画 中期基本計画

図 地域公共交通に係る記述

ウ 人口の将来ビジョン

本市では、自然増及び社会増に関わる施策の両面アプローチで人口減少スピードを抑制し、令和42年（2060年）には、引き続き約70,000人の人口規模であることを目標と定めている。



資料：第5次香芝市総合計画 中期基本計画

図 将来人口の見通し

エ 第三期香芝市創生総合戦略

第5次総合計画に包含するものとして、基本目標の達成に向けて、各施策を分野横断的に取り組むべき戦略を示すものとして、第三期香芝市創生総合戦略を策定している。なお、総合戦略は総合計画に掲げる目指す将来像を、地方創生の観点から進めていくものであるため、この目指す将来像を本市の「地域ビジョン」として位置付ける。

第三期総合戦略は、第二期の方針を踏まえつつ、国のデジタル田園都市国家構想総合戦略に掲げられた基本目標に対応する形で4つの基本目標を設定し、施策を推進している。

4つの基本目標	①香芝に仕事をつくる
	②香芝への新しいひとの流れをつくる
	③結婚・出産・子育ての希望をかなえる
	④安心して暮らすことができる魅力的な香芝をつくる

資料：第5次香芝市総合計画 中期基本計画

図 第三期香芝市創生総合戦略で示す基本目標

(2) 香芝市シティプロモーション「みつばのかしば」

香芝市シティプロモーション「みつばのかしば」は、認知度の向上を図り、移住定住の促進、来訪客の増加等、香芝市への「新しい人の流れ」を作り出すために、令和元年（2019年）に公表している。

このシティプロモーションでは、まちづくりの特徴を踏まえ、本市がPRすべき魅力を「くらしば しごとば めぐりば 香芝」として発信している。

【シティプロモーションのキーワード】

○ くらしば

- 大阪を中心とした京阪神地域へのアクセスの良さや子育て環境等、のくらしやすさ

○ しごとば

- 地場産業や香芝市を盛り上げる地域ブランド「KASHIBA+」を生み出すしごと

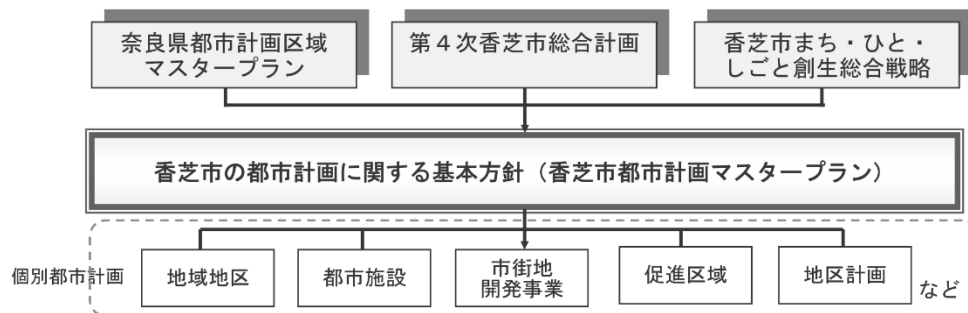
○ めぐりば

- 映画「天使のいる図書館」等のロケ地、相撲や恵心僧都源信のゆかりの地等、市内を巡る観光スポット

2 まちづくり

(1) 香芝市都市計画マスタープラン

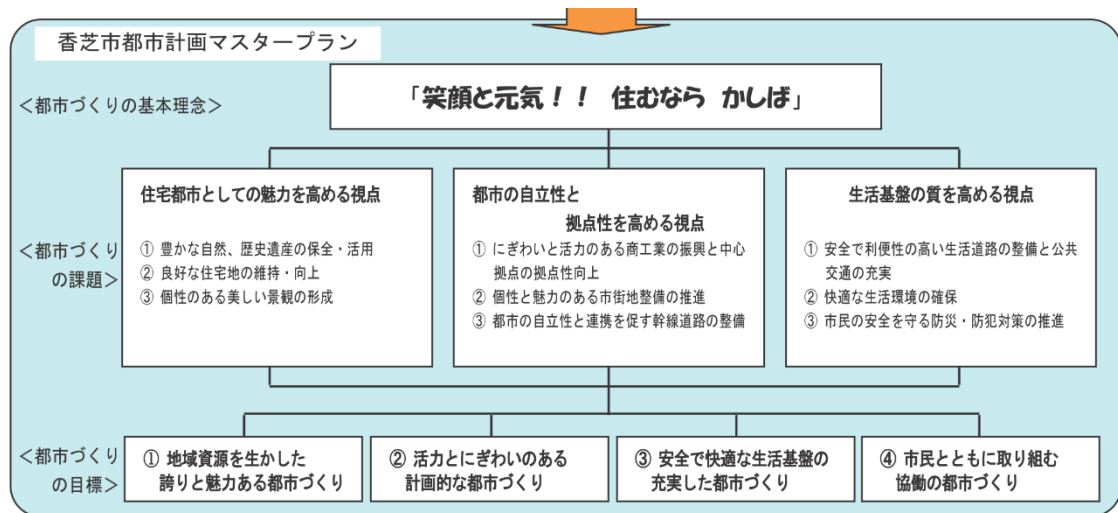
平成30年(2018年)に策定された香芝市都市計画マスタープランは、奈良県都市計画区域マスタープラン、第4次香芝市総合計画、香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略に即し、本市の都市計画や市民等との協働によるまちづくりを進めていく際の「基本的な考え方」を示すものである。この計画は、おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、計画期間を平成30年(2018年)～令和9年(2027年)の10年としている。



資料：香芝市都市計画マスタープラン

図 都市計画マスタープランの位置付け

ア 都市づくりの目標



資料：香芝市都市計画マスタープラン

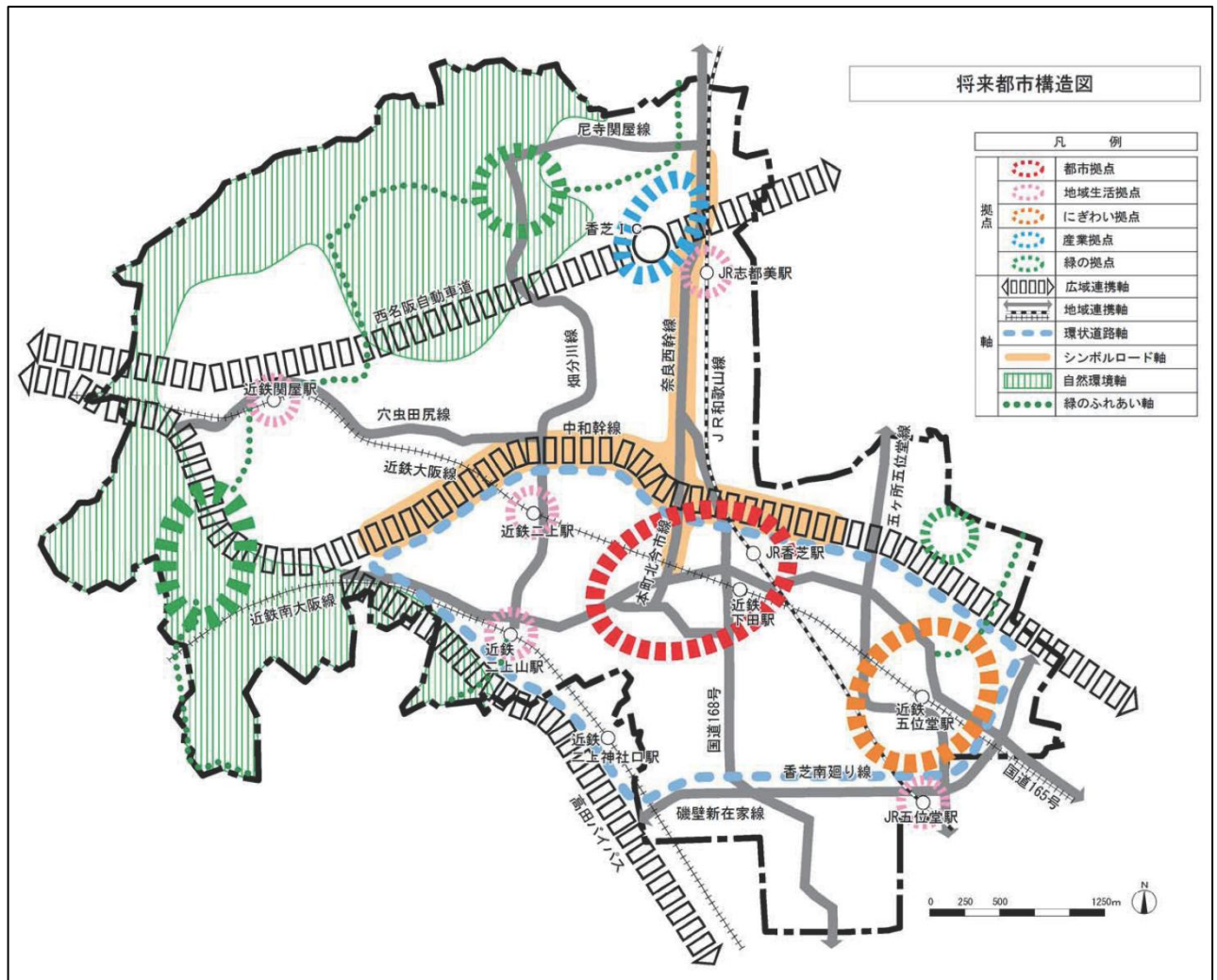
図 都市づくりの目標

イ 将来都市構造

将来都市構造は、基本理念に基づく都市づくりの目標を実現するため、都市の発展方向に対応する都市の基本的な姿を明らかにするものである。本市においては、ＪＲ香芝駅、近鉄下田駅周辺の市街地を都市拠点、近鉄五位堂駅周辺の市街地をにぎわい拠点とし、その他拠点※^１及び軸※^２の連携により、コンパクトな都市の形成を目指している。

※ 1 拠点：都市機能等、の集積を図り、その機能を効率的・効果的に発揮するもの

※2 軸：拠点の集積や連携・交流等、を誘導するもの



資料：香芝市都市計画マスタープラン

図 将来都市構造図

ウ 公共交通の整備方針

公共交通の方針において、デマンド交通やコミュニティバスの効率化と利便性の向上を位置付けている。また、鉄道各駅における交通結節機能の強化を位置付けている。

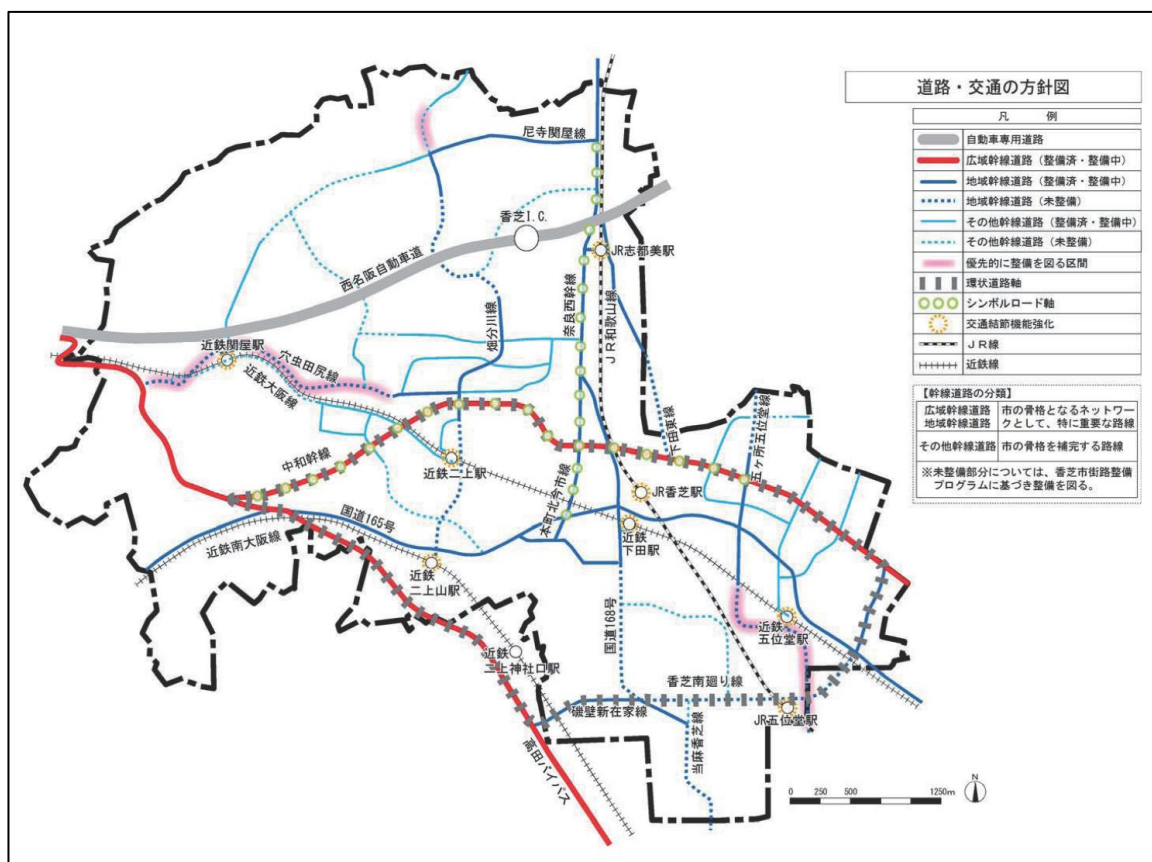
【 公共交通の方針 】

① 利便性の向上とバリアフリー化の推進

- ・ 高齢化社会への対応や環境負荷の少ない交通体系を確保するため、デマンド交通やコミュニティバスの運行方法について関係機関や地域住民とともに検討し、公共交通の効率化と利便性向上を図ります。
- ・ 鉄道駅を含む周辺一帯において、香芝市バリアフリー基本構想に基づく特定事業計画の推進により、誰もが移動しやすい空間の整備を図るとともに、鉄道駅におけるスロープ、エレベーターなどのバリアフリー化を促進します。

② 交通結節点の機能強化

- ・ 公共交通の利便性を高めるため、鉄道各駅の交通結節機能を強化します。近鉄五位堂駅周辺では、公共駐車場の確保や民間駐車場の整備を促進し、JR香芝駅では、両側からの駅舎利用が可能となるように駅の橋上化（自由通路）の整備を検討します。

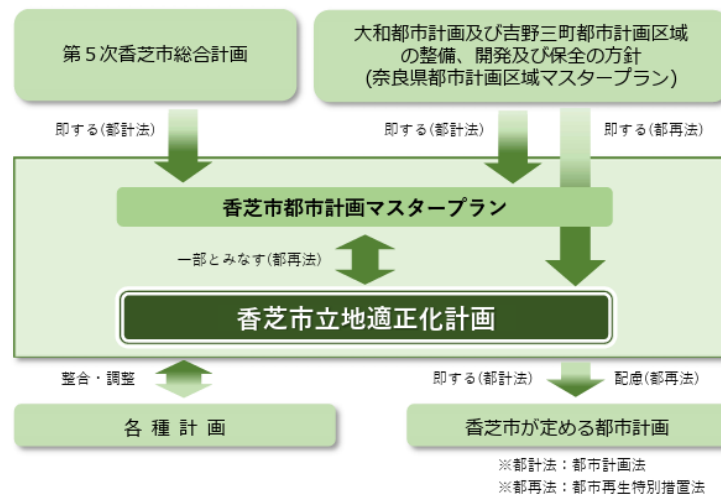


資料：香芝市都市計画マスタープラン（平成30年（2018年）3月）

図 公共交通の方針及び道路・交通の方針図

(2) 香芝市立地適正化計画

令和6年(2024年)に策定された香芝市立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、都市計画マスタープランの一部とみなされ、医療・福祉・商業等の都市機能や居住の誘導、公共交通網の形成を図り、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりを目指すものである。この計画は、おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、令和17年(2035年)を目標年次としている。



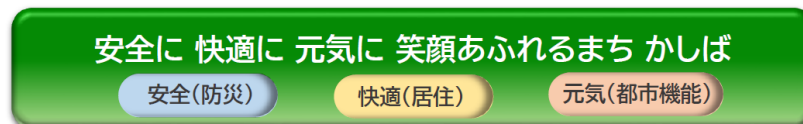
資料：香芝市立地適正化計画

図 立地適正化計画の位置付け

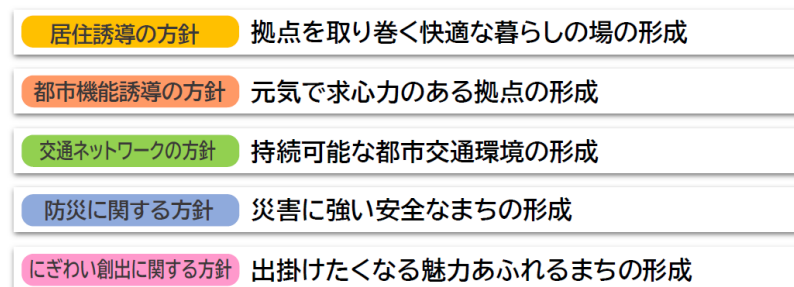
ア 都市づくりの方針

まちづくりの基本的な考え方(ターゲット)として、安全(防災)、快適(居住)、元気(都市機能)の3つを定め、そのうえで、5つの基本的な方針(ストーリー)を示している。このうち、交通ネットワークの方針として、持続可能な都市交通環境の形成を挙げている。

■まちづくりの基本的な考え方(ターゲット)



■基本的な方針(ストーリー)

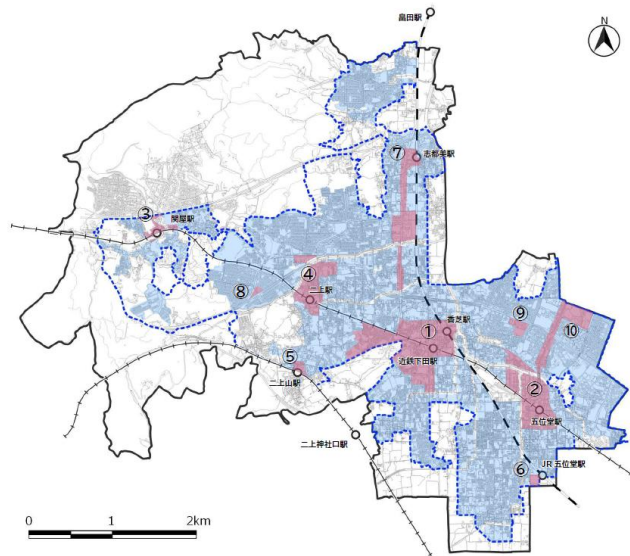


資料：香芝市立地適正化計画

図 都市づくりの方針

イ 誘導区域

市街化区域のうち、一定程度の人口密度を有し、生活サービス施設や公共交通に容易にアクセスできる区域等を対象に居住誘導区域を設定している。そのうえで、公共交通アクセスの利便性、用途地域、都市機能立地状況等を踏まえ、都市の拠点となるべき10区域を都市機能誘導区域と定めている。これらの都市機能誘導区域において、現在不足している機能(施設)や、今後も維持が必要な機能(施設)等を勘案し、医療、福祉、商業等、居住者の共同の福祉や利便の向上のために必要な機能を誘導施設として設定している。



資料：香芝市立地適正化計画

図 居住誘導区域（青）及び都市機能誘導区域（赤）

ウ 誘導施策

まちづくりの基本的な考え方(ターゲット)及び基本的な方針(ストーリー)に基づき、取り組むべき誘導施策について、交通ネットワークの方針として、以下4つの誘導方針を示しており、複数の交通手段が連携した公共交通サービスの維持やモビリティ・マネジメントの実施による意識醸成を挙げている。

交通ネットワークの方針	持続可能な都市交通環境の形成
誘導方針	誘導施策
①複数の交通手段が連携した公共交通サービスの維持	○民間事業者の鉄道や路線バスを基幹的路線とし、行政のコミュニティバスやデマンド交通で連携・補完しながら、持続的かつ面的な地域公共交通の提供を図ります。 ○交通結節機能を維持するため、公共交通の相互利用を支える拠点整備について検討します。
②モビリティマネジメントの実施による意識醸成	○広報紙やホームページでの情報発信、学校教育や市民講座等により、地域公共交通への理解向上と利用促進を図ります。
③道路改良の促進やバリアフリー化の推進により、拠点へのアクセスの向上と安全な歩行空間の提供	○既設道路等のバリアフリー化の推進及び誰もが快適に歩ける歩行空間の確保を図ります。 ○駅へのアクセスの向上を図るため、駅周辺の環境整備を進めます。
④幹線道路の整備促進による日常生活の交通渋滞の緩和	○中心市街地へのアクセス機能の向上のため、奈良西幹線(国道168号)や国道165号の整備を進めます。 ○未整備の都市計画道路について見直しを行い、都市計画道路の着実な整備を進めます。

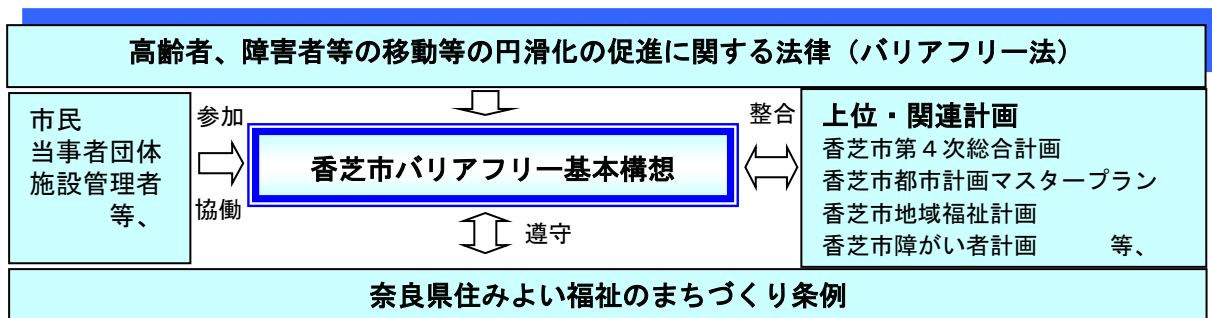
資料：香芝市立地適正化計画

図 交通ネットワークの方針に基づく誘導施策

(3) 香芝市バリアフリー基本構想

平成25年（2013年）に策定した香芝市バリアフリー基本構想（移動等円滑化基本構想）に基づき、公共施設・公共交通機関等が集まった地区を重点整備地区と設定し、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進してきた。

令和2年（2020年）には当初策定の香芝市バリアフリー基本構想の取組・成果を評価し、さらなるバリアフリー化の促進を目指し、香芝市バリアフリー基本構想を改訂した。香芝市バリアフリー基本構想をもとに、バリアフリー化を計画的に進めることで、高齢者、障がい者等を含めたすべての方の移動等の円滑化・利便性及び安全性の向上を図り、『誰もが安全・安心、快適に移動できる ひとにやさしい都市（まち）づくり』を実現することを目標としている。



資料：香芝市バリアフリー基本構想（令和2年（2020年）3月）

図 基本構想の位置付け

ア バリアフリーの基本理念と基本方針

【基本理念】

『誰もが安全・安心、快適に移動できる ひとにやさしい都市づくり』

【基本方針】

- すべての人が安心して快適に活動できるまちづくりの推進
- 重点的・効果的なバリアフリー化の推進
- 市民の参画・協働によるまちづくりの推進
- 心のバリアフリーの促進

イ 重点整備地区と将来像

【重点整備地区】(重点的・優先的に整備を行う地区)

- JR香芝駅・近鉄下田駅・近鉄五位堂駅・市役所周辺地区

【地区の将来像】

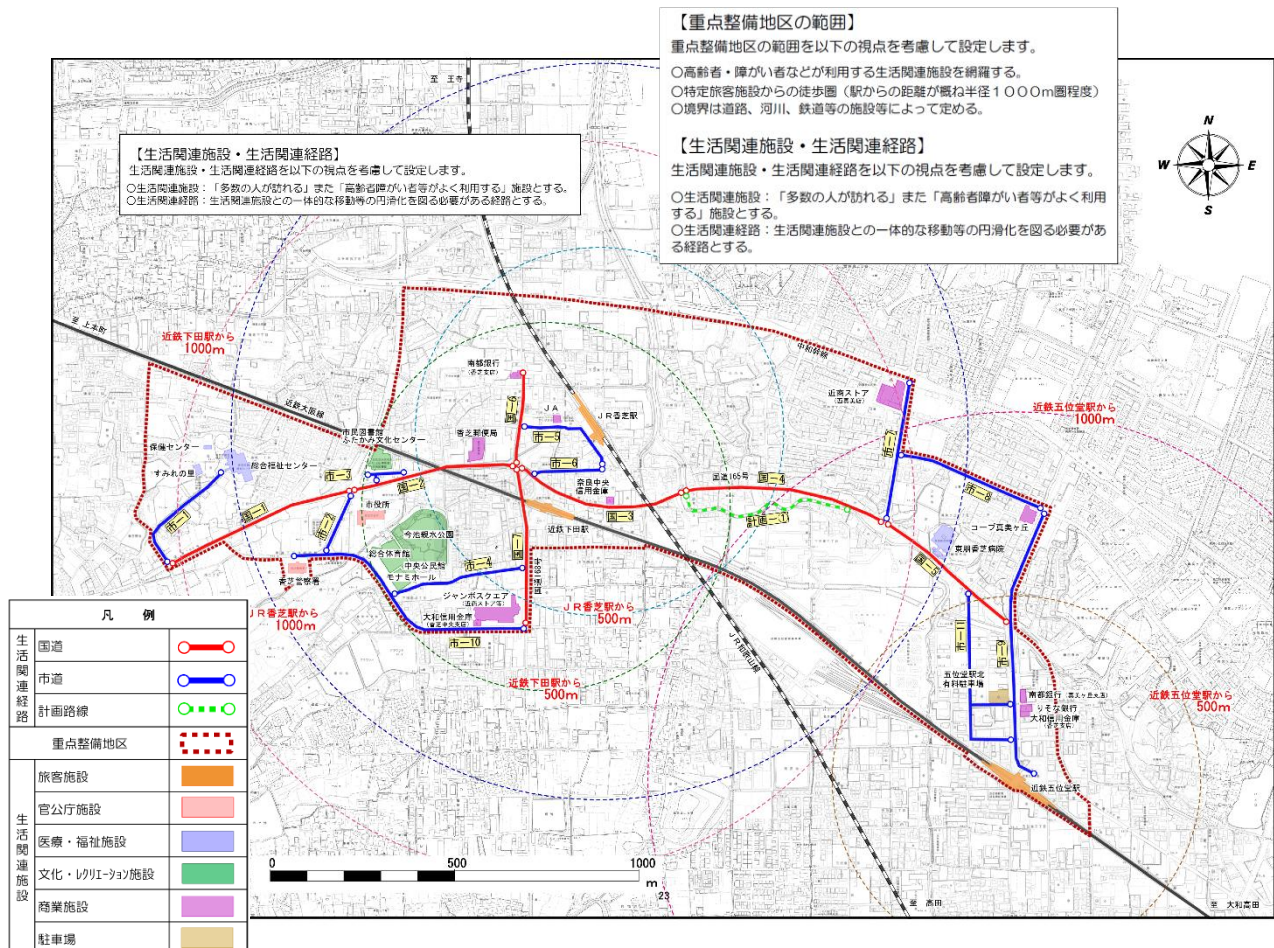
- すべての人が安心して快適に移動・活動できる「かしば交流・賑わい拠点」

【地区の基本方針】

- 快適な歩行空間のネットワーク化
- 公共交通の利便性の向上とバリアフリー化の推進

ノンステップバスや福祉タクシーの導入等、だれもが利用できる、また利用しやすい公共交通サービスの充実に努めます。また鉄道駅を含む周辺一帯においては、すべての人が移動しやすい歩道整備を図るとともに、駅舎へのエレベーター設置等、これら一体となった移動経路のバリアフリー化を進めます。

- にぎわいと魅力あるまちづくり



資料：香芝市バリアフリー基本構想

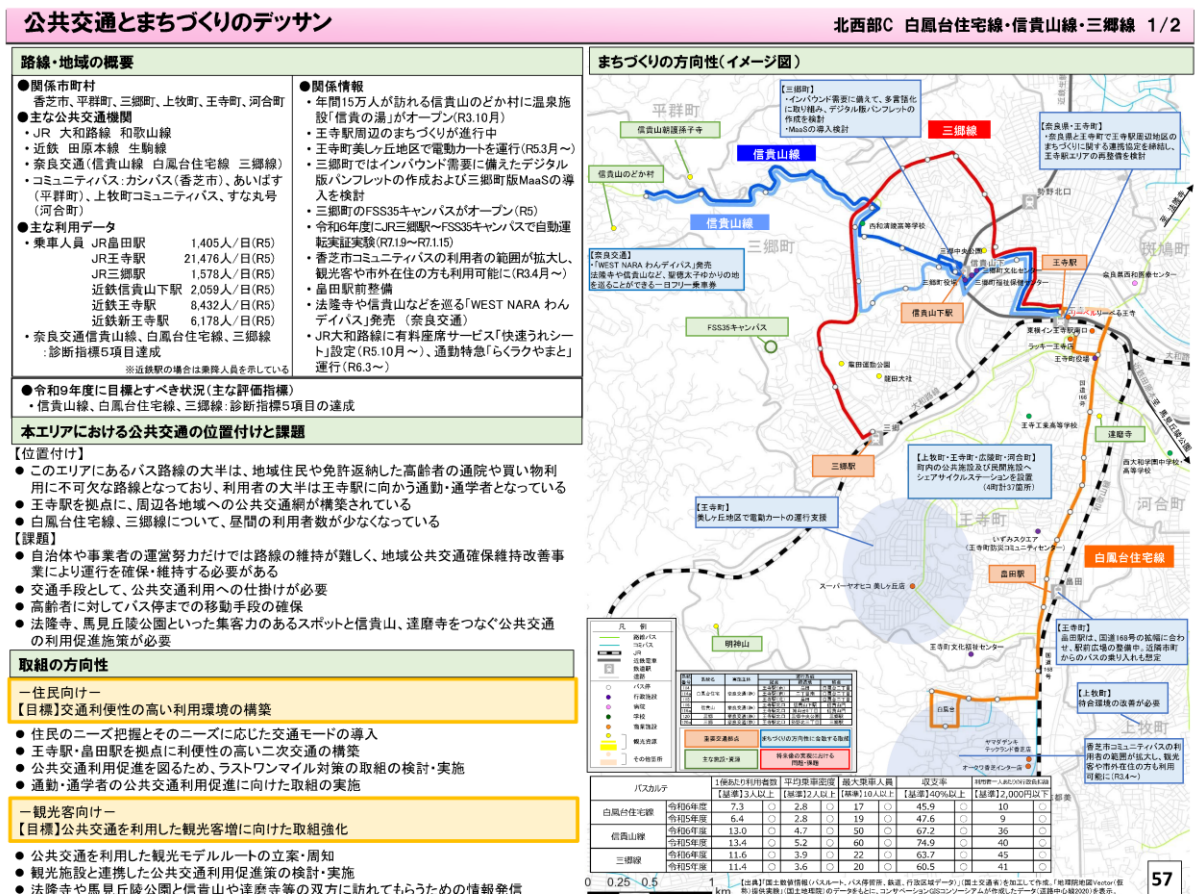
図 重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路

3 交通

○ 奈良県地域公共交通計画

奈良県では、地域公共交通を幅広く捉え、まちづくり、医療・福祉、観光、産業その他の施策との連携を図りながら、地域公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、県、市町村、交通事業者をはじめとする地域の関係者の連携・協働の証となる「奈良県地域公共交通計画」が令和4年（2022年）度に策定されている。

この計画では、広域的な視点から地域ごとのイメージ（公共交通とまちづくりのデザイン）が示され、香芝市域においては、周辺市町と連携した効率的な地域公共交通ネットワークの構築、コミュニティバス等の利用促進や情報発信や観光客向けの取組に関する記載がなされている。



出典：奈良県地域公共交通計画

図 公共交通とまちづくりのデザインの一例(その1)

公共交通とまちづくりのデッサン＜実施事業一覧＞

北西部C 白鳳台住宅線・信貴山線・三郷線 2/2

住民向けの取組			
取組名	王寺駅を核とした効率的な公共交通ネットワークの構築	取組名	畠田駅前広場の整備に合わせた公共交通との連携
取組内容	・王寺駅を拠点とした効率的なモビリティについて検討・実施	取組内容	・王寺町で検討中の畠田駅前広場の整備に合わせて、路線バスの効率化を図るなど、利便性の向上を検討
実施主体・協力主体	香芝市、平群町、三郷町、上牧町、王寺町、河合町、奈良県、交通事業者	実施主体・協力主体	王寺町、香芝市、上牧町、河合町、奈良県、交通事業者
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	田原本線におけるサイクルトレインの実施	取組名	高齢者への移動支援策 ～平群町デマンド型乗合タクシー～
取組内容	・令和4年度に開始したサイクルトレインを継続実施 ・公共交通の利用促進や観光誘客にも活用	取組内容	・現在の公共交通機関等では支援できない交通弱者の移動支援のため、デマンド型乗合タクシーを実施
実施主体・協力主体	近畿日本鉄道、奈良県	実施主体・協力主体	平群町、奈良県
実施効果	鉄道利用者数の増加	実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R4.4～	実施期間	R3.10～
取組名	コミュニティバスおよびデマンド交通の利用状況の分析を行い、利用促進策を検討	取組名	コミュニティバスデータのGTFS化に伴うオープンデータ化及び住民への周知
取組内容	・コミュニティバスおよびデマンド交通の利用実績や香芝市地域公共交通計画に掲げる評価指標の根拠データを基礎資料として、協議会での関連な審議を図るため、利用状況や目的に応じた施策の効果検証等について分析・整理する	取組内容	・令和4年度に県で整備したコミュニティバスデータのGTFSデータ化を活用し、各種検索サイトへのデータ提供や、住民へのPRの実施
実施主体・協力主体	香芝市、奈良県	実施主体・協力主体	香芝市、上牧町、河合町、奈良県
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	コミュニティバスの利用者増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	バス停留所に新たに上屋を設置	取組名	バス停の待合環境の向上
取組内容	・バス停設置基準に基づいた歩道幅員を確保できる箇所について、町内の主要施設が集中する区域を中心に歩道の形状に合わせた上屋を設置する	取組内容	・国道168号の拡幅整備に合わせて、順次バス停上屋を整備
実施主体・協力主体	上牧町、奈良県	実施主体・協力主体	王寺町、奈良県
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	利便性の向上
実施期間	R5.4～	実施期間	R3.4～
取組名	公道用電動カートの運行(グリーンスローモビリティ)	取組名	王寺駅前駅前広場の再整備
取組内容	・美しヶ丘自治会内において、公道用電動カートを運行(グリーンスローモビリティ)	取組内容	・一般車両、公共交通、歩行者の動線の分離や待合環境の向上等を目的として、王寺駅前駅前広場の再整備を検討・実施
実施主体・協力主体	美しヶ丘自治会、王寺町	実施主体・協力主体	王寺町、JR西日本
実施効果	新たな交通網の形成、高齢者の外出機会増加	実施効果	利便性及び安全性の向上
実施期間	R5.3～	実施期間	R30.4～
観光客向けの取組			
取組名	観光客向けモデルルート作成及び観光PRの実施	取組名	自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進
取組内容	・各観光施設等に公共交通で巡っていただくようなモデルルートの作成 ・デジタル技術等を活用した効果的な周知方法の検討・実施	取組内容	・令和5年3月より販売を開始している自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の普及のためのPRを実施 ・コミュニティバスに活用する取組を検討・実施
実施主体・協力主体	香芝市、平群町、三郷町、上牧町、王寺町、河合町、奈良県	実施主体・協力主体	奈良交通
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	バス利用者増加、それに伴う鉄道利用者増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.3～
取組名	アフターコロナを見据えた公共交通を利用した観光についての広報	取組名	観光客向けモデルルート作成及び観光PRの実施
取組内容	・当エリアは観光利用が比較的多いため、アフターコロナを見据えた公共交通を活用した周遊観光について検討・実施	取組内容	・各観光施設等に公共交通で巡っていただくようなモデルルートの作成 ・デジタル技術等を活用した効果的な周知方法の検討・実施
実施主体・協力主体	香芝市、平群町、三郷町、上牧町、王寺町、河合町、奈良県、交通事業者	実施主体・協力主体	香芝市、平群町、三郷町、上牧町、王寺町、河合町、奈良県
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	シェアサイクルによる周遊促進	取組名	シェアサイクルによる周遊促進
取組内容	・来訪者に北葛城郡4町を周遊してもらえるよう、町内の公共施設及び民間施設へシェアサイクルステーションを設置	取組内容	・来訪者に北葛城郡4町を周遊してもらえるよう、町内の公共施設及び民間施設へシェアサイクルステーションを設置
実施主体・協力主体	上牧町、王寺町、広陵町、河合町、ライフニューイイ株、OpenStreet株	実施主体・協力主体	上牧町、王寺町、広陵町、河合町、ライフニューイイ株、OpenStreet株
実施効果	回遊性の向上、ラストワンマイルの確保(公共交通の補完)	実施効果	回遊性の向上、ラストワンマイルの確保(公共交通の補完)
実施期間	R6.11～	実施期間	R6.11～

58

出典：奈良県地域公共交通計画

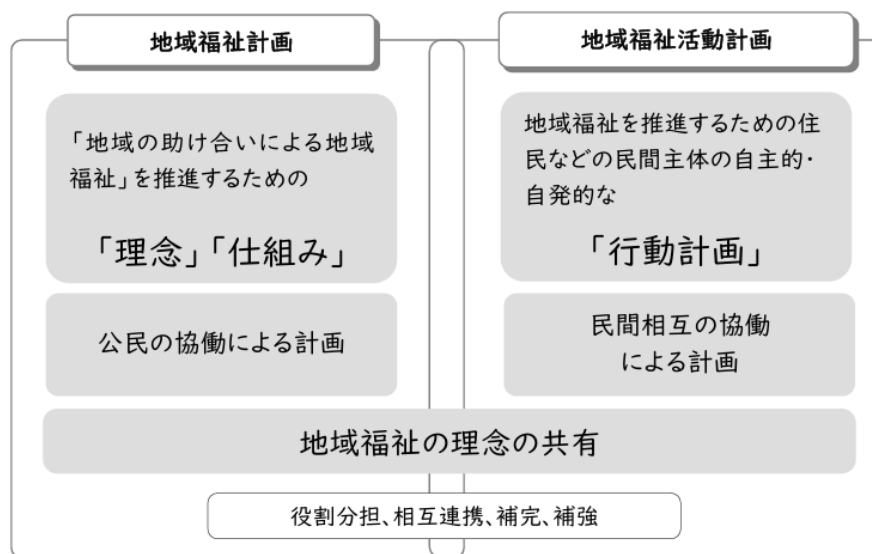
図 公共交通とまちづくりのデッサンの一例(その2)

4 福祉

(1) 第3期香芝市地域福祉計画・第3期香芝市地域福祉活動計画

令和3年（2021年）に策定した第3期香芝市地域福祉計画・第3期香芝市地域福祉活動計画は、「地域福祉の推進」という目標を掲げるなか、それぞれの立場において、それぞれの役割を担い、相互に連携し、補完、補強し合いながら、地域福祉を進展させていくため、行政による「地域福祉計画」と社会福祉協議会による「地域福祉活動計画」を一体的に策定したものである。

【第3期香芝市地域福祉計画・第3期香芝市地域福祉活動計画の位置付け】

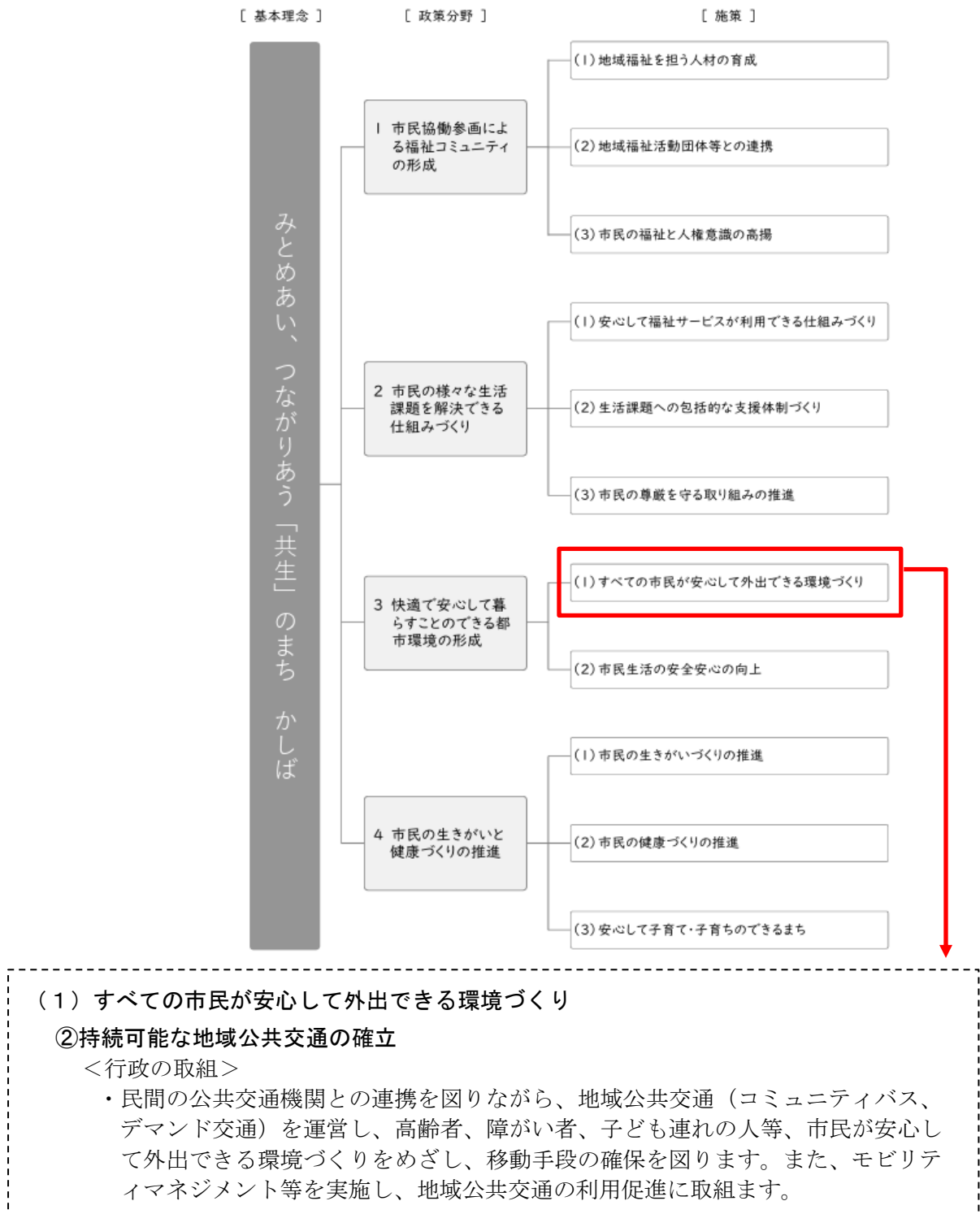


資料：第3期香芝市地域福祉計画・第3期香芝市地域福祉活動計画

図 地域福祉計画と地域福祉活動計画の関係

■ 計画の体系と公共交通網整備の方針

「すべての市民が安心して外出できる環境づくり」として、公共バスのルート等見直しによる効率的な運行の検討、障がいのある人への外出支援としてのタクシーチケットの補助や福祉有償運送事業の活性化を挙げている。



資料：第３期香芝市地域福祉計画・第３期香芝市地域福祉活動計画

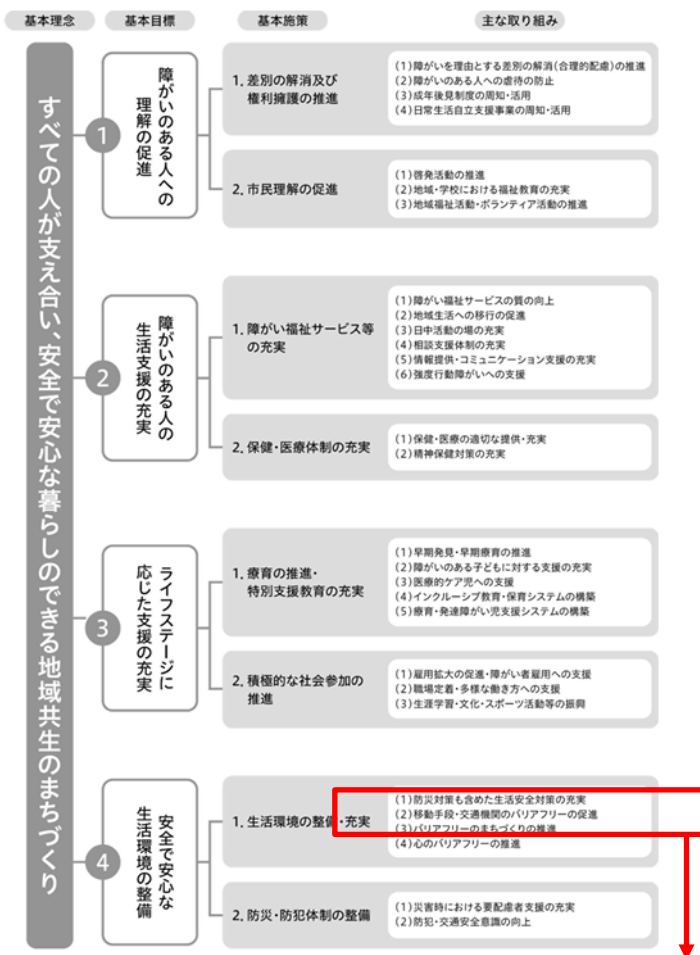
図 計画の体系と公共交通に関する方針

(2) 第3期香芝市障害者計画・第7期香芝市障害福祉計画・第3期香芝市障害児福祉計画

「すべての人が支え合い、安全で安心な暮らしのできる地域共生のまちづくり」を基本理念として、必要な施策を検討・実施し、障害のある人の日常・社会生活を支援するための障害福祉サービスの提供体制の確保、業務の円滑な実施に取り組むものとして、第3期香芝市障害者計画・第7期香芝市障害福祉計画・第3期香芝市障害児福祉計画を一体的に策定した。

■ 計画の体系と公共交通網整備の方針

「安全で安心な生活環境の整備」として、移動手段・交通機関のバリアフリーの促進を掲げ、移動の利便性を図るため、持続可能な公共交通網を形成し、外出しやすい環境整備に努めることを挙げている。



(2) 移動手段・交通機関のバリアフリーの促進

取り組み内容	関係課等
鉄道駅周辺路上において放置自転車を撤去し、通行の安全性を確保します。また、関係機関と連携し、市民の交通マナーに対する意識啓発に努めます。	生活安全課
移動の利便性を図るため、持続可能な公共交通網を形成し、外出しやすい環境整備に努めます。	社会福祉課 生活安全課
高速道路や ETC の割引、公共交通機関の割引、タクシーチケットの配布等、各種割引制度について、情報の提供と周知を図ります。	社会福祉課

資料：第3期香芝市障害者計画・第7期香芝市障害福祉計画・第3期香芝市障害児福祉計画

図 計画の体系と公共交通に関する方針

(3) 第3次香芝市生涯学習推進基本計画

令和4年（2022年）に策定された第3次香芝市生涯学習推進基本計画は、「人と人との生涯学習を通じてつながり、誰もが住み良いまちづくり」を目指し策定したものである。

施策の中には、公共交通に関する具体的な方向付けはないものの、公共交通のサービス水準の向上は、これらを支援するものと捉えられる。



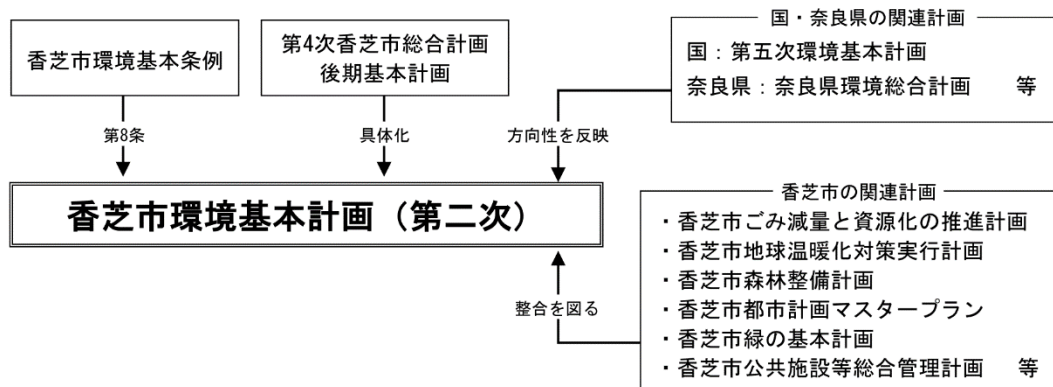
資料：第3次香芝市生涯学習推進基本計画

図 計画の施策体系

5 環境

○ 香芝市環境基本計画（第二次）

平成31年（2019年）に策定された香芝市環境基本計画（第二次）は、計画期間を平成31年（2019年）度～令和10年（2028年）度の10年として、香芝市における環境施策に関する最上位計画であるとともに、まちづくりの最上位計画である「香芝市総合計画」を環境面から補完し具体化するものである。



資料：香芝市環境基本計画（第二次）

図 計画の位置付け

■ 施策体系

「地球温暖化対策の推進」として、持続可能な低炭素なまちづくりを促進するための交通システムの見直し、低燃費なコミュニティバス車両の導入、公共交通の利用促進の啓発等を挙げている。

環境像	基本目標	基本施策	事業
市民と行政の「協働」で未来へつなぐ環境香芝市	【基本目標 1】 地域に根ざす自然環境を守り育みます	1-1 動植物の生息・生育環境の保全	① 森林・農地の保全
			② 生物多様性の保全
			③ 貴重な自然環境の保全
		1-2 自然に触れ学ぶ場と機会の拡充	① 自然と触れ合う学習の推進
	【基本目標 2】 人にやさしい環境づくりを進めます	2-1 安全・安心な生活環境の保全	① 大気環境の保全
			② 水環境の保全
			③ 騒音・振動・その他の公害の防止
		2-2 良好な都市景観の形成	① 良好なまちなみの維持・整備
			② 都市緑化の推進
			③ 環境美化の推進
	【基本目標 3】 エネルギーや資源を大切に するライフスタイルに転換します	2-3 歴史・文化の保全・活用	① 地域の歴史・文化の保全・活用
		3-1 循環型社会の形成	① 3Rの推進
			② 廃棄物の適正処理の推進
		3-2 地球温暖化対策の推進	① 省エネルギー対策の推進
			② 再生可能エネルギー導入の推進
	【基本目標 4】 さまざまな主体が連携して 環境保全に取り組みます	4-1 各主体の連携の促進	③ フロン類の対策
			① 情報発信の充実
			② 環境学習・市民参加の推進

① 省エネルギー対策の推進

市役所における率先した省エネルギー化	◇ 「香芝市地球温暖化対策実行計画」に基づいた省エネルギー対策を実施し、市主体の取り組みを推進します。
日常的な省エネルギー行動の推進	◇ エネルギー消費の少ない日常生活及び事業活動の普及のため、環境家計簿やエネルギー管理システム等を活用したエネルギー管理の啓発を行います。
分散型エネルギーの利用促進	◇ 平時から災害時まで環境性と防災性の向上を図るため、自立した分散型エネルギーの利用促進を啓発します。
低炭素なまちづくりと自動車利用の省エネルギー化	◇ 自動車利用者に向けて、エコドライブ、アイドリングストップ等の取り組みについて啓発を行います。 ◇ 持続可能な低炭素なまちづくりを促進するため、交通システムの見直しを行います。 ◇ 持続可能な低炭素なまちづくりを促進するため、低燃費なコミュニティバス車両を導入します。 ◇ 自動車の利用を控え、公共交通や徒歩・自転車等の利用促進を啓発します。

資料：香芝市環境基本計画（第二次）

図 施策の体系と公共交通に関する方針

第4章 地域公共交通の抱える課題

「第1章 地域公共交通を取り巻く現状」や「第2章 地域公共交通の利用実態・ニーズ」、「第3章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性」の内容を踏まえ、地域公共交通の抱える課題を以降に整理した。

課題1 地域特性に応じ、誰もが生活に必要な移動を確保できる環境をつくる

本市は、市西部に山地・丘陵部があり、坂道の勾配が大きい地域では徒歩での移動が負担となっている。また、市西部では商業施設の立地が少なく、買物等のために市中心部等へ移動する必要があるほか、市南部には道路幅員が狭く、コミュニティバス等の運行が困難な箇所も存在する等、地域によって移動条件が異なっている。また、本市には、計画的に整備された住宅地と既成市街地が混在しており、地域によって地形、道路状況、人口構成、生活利便施設へのアクセス状況が異なる。このような中、本市では、鉄道駅や路線バス・コミュニティバスの停留所によって、多くの居住地や拠点施設をカバーしており、さらに市内全域を運行するデマンド交通によって、面的には市内のほぼ全域で地域公共交通を利用できる環境が形成されている。

しかし、公共交通のサービス圏内に居住していることが、そのまま日常生活に必要な移動が十分に確保されていることを意味するものではない。限られた車両や運行本数の中では、**利用したい時間帯や目的地、居住地域等によって利用しにくい状況**もみられる。

市民アンケートにおいても、近くに路線バスの停留所があれば利用したいとの意見や、子どもが鉄道を利用する際の駅までの徒歩移動や家族による送迎に負担を感じているとの意見等がみられ、住む地域に関わらず、**自家用車や家族による送迎に過度に依存しない移動環境を求めるニーズ**が確認されている。

これらを踏まえ、『「年齢」「居住地域」「利用できる交通手段」等の違いにかかわらず、市内のどこに住んでいても、自家用車に過度に依存することなく、買物、通院、通勤、通学等の日常生活に必要な移動ができるよう、地域特性や利用者ニーズに応じた地域公共交通サービスをいかに確保していくか』が課題の一つとして挙げられる。

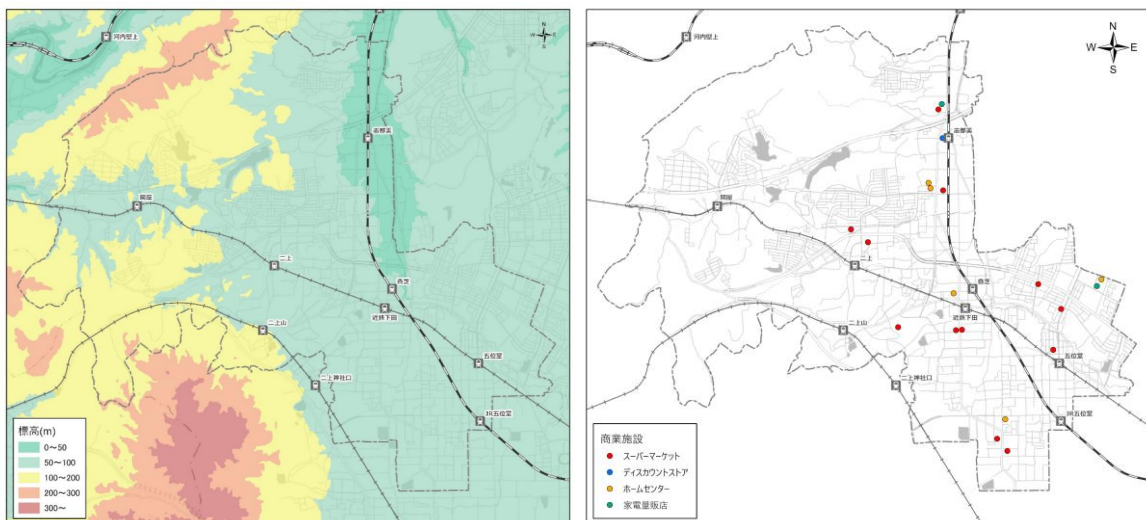
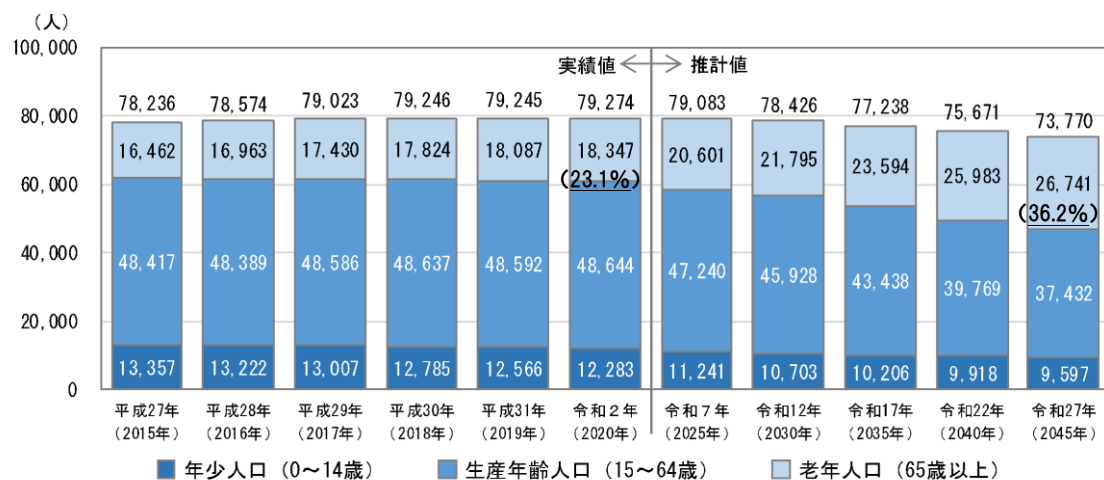


図 本市の地勢・ネットワークと商業施設の分布

課題2 高齢者や子どもをはじめ、移動に制約のある人の移動を支える

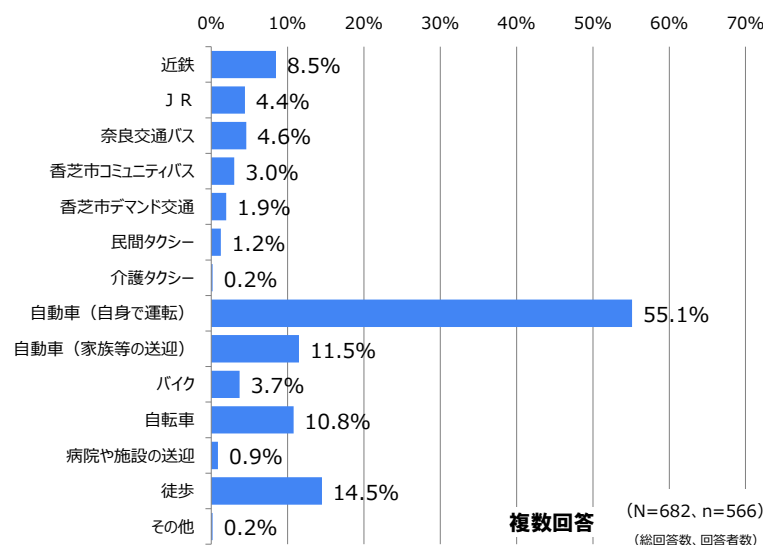
本市の人口は、今後緩やかに減少する一方、高齢化はさらに進行することが見込まれている。高齢化の進行や運転免許証の返納等に伴い、**自ら自動車を運転することが難しい市民の移動手段を確保する必要性は、今後さらに高まるもの**と考えられる。

一方、本市では、年齢を問わず自家用車が重要な移動手段となっている。高齢ドライバーによる交通事故への社会的な関心が高まる中、運転を継続しなくても買物、通院、交流等の日常生活を続けることができるよう、**自家用車への過度な依存から地域公共交通等へ円滑に移行できる環境**を整えることが重要となっている。



※ 実績値は住民基本台帳、推計値は社人研準拠推計
出典：第5次香芝市総合計画基本構想（策定中）（一部追記）

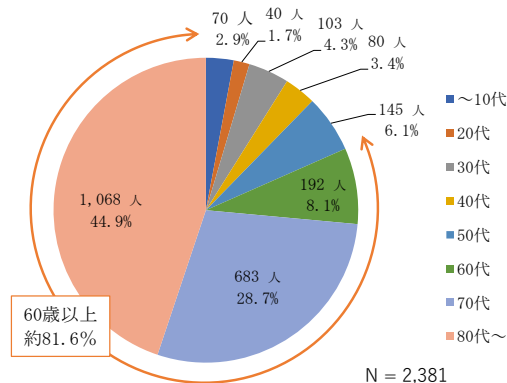
図 年齢3区分別にみた人口の推移（再掲）



資料：地域公共交通に関するアンケート調査（令和8年（2026年））

図 目的地までの移動手段（再掲）

本市の地域公共交通のうち、特に、デマンド交通では利用者の約8割が60歳以上となり、買物、通院、福祉施設等への移動に利用されていることから、高齢者の日常生活を支える重要な交通手段となっている。一方、アンケートでは、希望する時間帯の予約の取りにくさ、日中時間帯の輸送力、朝夕の運行時間、市外へのアクセス、病院の診察終了時刻が定まらないことによる帰宅時の予約の難しさ等、**公共交通が存在していても、必要な移動が十分に確保されない場合がある**ことが示されている。



資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

図 デマンド交通の利用者年齢層（再掲）

一方、市内には、コミュニティバスやデマンド交通、タクシーのほか、高齢者への交通支援、医療・福祉施設等による送迎、特定の目的に応じた送迎バス等、多様な移動手段が存在している。それぞれの利用実態や役割を把握し、必要に応じて地域公共交通と連携・補完させながら、地域全体で移動を支える視点が必要である。今後はさらに、中学校部活動の地域展開等により、子どもや子育て世帯にも新たな移動ニーズが生じることが想定される。高齢者だけでなく、子ども、障害者、運転免許を持たない人等**幅広い市民の移動を支える視点**が求められる。

これらを踏まえ、『更なる高齢化を見据え、自家用車に過度に依存しなくても生活が続けることができるよう、高齢者をはじめ、子どもや移動に制約のある市民の日常生活に必要な移動を確保するとともに、地域に存在する多様な移動サービスを有効に活用・連携し、地域全体で移動を支える仕組みをいかに構築していくか』が課題の一つとして挙げられる。

課題3 コミュニティバスとデマンド交通の役割を明確にし、地域内交通を再構築する

本市では、市内の日常生活における移動を支えるため、定時定路線で運行するコミュニティバスと、事前予約により自宅付近と共通乗降場所との移動を可能とするデマンド交通を運行している。両交通はそれぞれ異なる特性を有しており、地域特性や利用者の移動ニーズに応じて、**市内各地域と鉄道駅、主要なバス停、公共施設、医療・商業施設等を結ぶ地域内交通としての役割**を担っている。

コミュニティバスは、一定の需要をまとめて輸送できる定時定路線型の交通として、鉄道駅、公共施設、商業施設等を結ぶとともに、鉄道や地域間を結ぶ路線バス等の幹線交通への接続を担っている。一方で、ルートや便によって利用状況には差がみられる。令和7年度においても、**ルートごとの年間利用者数や1便当たりの利用者数には大きな差**が生じている。市民アンケートにおいても、コミュニティバスを利用しない理由として、「便数が少ない」「乗り降りしたい場所で乗降できない」「利用したい時間帯に運行していない」「目的地まで遠回りする」等が挙げられている。このため、現在のルートを単に維持するのではなく、利用実態や地域の移動ニーズを踏まえ、ルート、停留所、便数、運行時間帯、鉄道・路線バスとの接続等を見直し、**利用しやすく効率的なサービスへ再編**する必要がある。

表 香芝市コミュニティバス 便別の利用者数（再掲）

ルート	利用者数（年間）	1便あたりの乗降客数				
		第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
旭ヶ丘	3,727	7.7	10.1	4.9	3.1	-
祇園荘	5,010	6.3	10.8	8.5	5.5	3.7
白鳳台	6,565	6.6	12.1	18.8	7.6	0.9
鎌田	6,296	13.0	15.6	12.2	3.0	-
真美ヶ丘	4,791	4.6	11.5	8.9	6.8	-
関屋	23,675	40.7	51.1	29.4	26.7	16.9
合計	50,064					

資料：香芝市実績データ（令和7年（2025年）4月～令和8年（2026年）3月）

一方、デマンド交通は、市内全域を対象として、自宅付近から鉄道駅、医療機関、商業施設、公共施設等への移動を予約に応じて柔軟に支える交通として、高齢者をはじめとする市民の日常生活を支える重要な役割を担っている。鉄道駅等への利用もみられることから、**面的・個別的な移動を支えるだけでなく、鉄道や路線バス等の幹線交通に接続する地域内交通としての役割**も担っている。

デマンド交通利用者アンケートでは、希望する時間帯に予約が取りにくいこと、病院の診察終了時刻が定まらず帰りの予約が難しいこと、日中時間帯の輸送力、朝夕の運行時間帯、市外へのアクセス等、実際の利用場面に即した改善を求める意見がみられる。

このため、予約・利用実績等のモビリティデータを継続的に分析し、輸送力、予約方法、運行時間帯、乗降場所、鉄道・路線バス・コミュニティバス等との接続・乗継等について検証し、**利用者の利便性と運行効率の向上**を図る必要がある。

また、アンケートでは、デマンド交通の維持・充実を求める意見が多い一方、用途や状況に応じてコミュニティバスとデマンド交通を使い分けたいとの意見もみられる。このことから、両交通を同じ役割を持つ交通として捉えるのではなく、**それぞれの特性を生かした役割分担**を図る必要がある。具体的には、コミュニティバスは、一定の需要を定時定路線で効率的に輸送し、市内の主要施設や鉄道・路線バス等の幹線交通へ接続する地域内交通として、デマンド交通は、市内全域を対象として、自宅付近から主要施設や鉄道駅等への面的・個別的な移動を柔軟に支え、幹線交通への接続も担う地域内交通として、それぞれの機能を発揮することが求められる。

今後、運転者不足や物価・燃料費の高騰等により、地域公共交通を支える車両、人員及び財源が一層制約されることも見込まれる。このため、単にサービスを拡大するのではなく、利用状況、利用者ニーズ、サービス水準、運行経費等を継続的に把握し、**コミュニティバスとデマンド交通が相互に補完しながら、限られた輸送資源を適切に配分する視点**が必要となる。

これらを踏まえ、『コミュニティバスとデマンド交通それぞれの特性や利用実態を踏まえて役割分担を明確にし、ともに鉄道・路線バス等の幹線交通への接続を担う地域内交通として機能を高めるとともに、相互に補完する交通体系を構築し、利用者の利便性と運行の効率性・持続可能性を両立させながら、市民が必要とする地域内交通をいかに再構築していくか』が課題の一つとして挙げられる。

課題4 既存の地域公共交通サービスを有効に活用し、利用促進と「乗って残す」を進める

本市では、鉄道、路線バス、タクシーのほか、市が運営するコミュニティバス、デマンド交通等、多様な地域公共交通サービスが提供されている。また、市域を越えて王寺方面や広陵町方面等を結ぶ路線バスも運行され、**市民の通勤、通学、買物等を支える重要な交通ネットワークを形成**している。

一方、市民の移動は依然として自家用車への依存度が高い。アンケートでも、運行時間、便数、目的地、運行情報等に関する課題がみられ、公共交通が存在するだけでなく、**市民にとって分かりやすく、利用しやすいサービスへの展開**が求められている。

公共交通を利用する際には、バス停までの移動、待ち時間、乗継、運行情報の確認等、乗車そのもの以外にも様々な負担が生じる。このため、上屋やベンチ等の待合環境、分かりやすい運行情報の提供、デジタルサイネージ、キャッシュレス決済、交通結節点での乗継環境等、**移動全体を通じた利用環境の改善**が必要である。特に、五位堂駅は、鉄道、路線バス、タクシー等が接続する市内の主要な交通結節点である一方、自家用車による送迎車両が多く流入している。駅前の安全性や路線バス等の円滑な運行を確保するためにも、公共交通による駅アクセスを選択しやすい環境づくりが求められる。また、五位堂駅は周辺自治体からも利用されていることから、駅前の交通課題や公共交通への利用転換については、交通事業者や周辺自治体とも課題を共有し、広域的な視点から取り組む必要がある。

また、今後、地域公共交通を維持していくためには、行政や交通事業者によるサービス改善だけでなく、**市民自身が公共交通を地域の生活を支える社会基盤として認識**し、実際に利用することによって支える「乗って残す」という意識を醸成することが必要である。そのため、イベント時の臨時バスやシャトルバス等についても、**ふだん公共交通を利用していない市民が利用するきっかけづくり**に取組、その経験を買物、通院、通勤、通学等の日常的な公共交通利用につなげていくことが重要である。

これらを踏まえ、『既存の地域公共交通ネットワークを最大限に活用するため、待合環境、運行情報、乗継環境等の利便性を高めるとともに、自家用車から公共交通への利用転換や日常的な利用を促し、市民が自ら利用することで地域公共交通を支える『乗って残す』意識をいかに広げていくか』が課題の一つとして挙げられる。



図 コミュニティバスを活用した利用促進の実績

課題5 各交通モードの役割分担と連携により、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する

本市では、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通に加え、医療・福祉施設等が運行する送迎サービス、イベント時の送迎バス等、多様な輸送資源が存在しており、それぞれが異なる目的や利用者を対象として市民の移動を支えている。

一方、人口減少や高齢化の進行に加え、運転者不足、物価・燃料費の高騰等、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。今後は、**限られた車両、人員及び財源の中で、市民生活に必要な移動サービスを持続的に確保**することが求められる。このため、各交通モードをそれぞれ個別に維持するのではなく、利用者の移動目的、身体状況、需要の規模、運行区域等に応じて、それぞれの交通手段が担う役割を明確にし、**相互に接続・補完する一体的な地域公共交通ネットワーク**としていく必要がある。

(鉄道や路線バス)

市内外の主要な拠点を結ぶ鉄道や地域間を運行する路線バスについては、**広域的な移動を支える幹線交通**として位置付け、その維持・確保を図る必要がある。白鳳台地区と王寺駅方面を結ぶ白鳳台住宅線や、五位堂駅と王寺方面・広陵町方面等を結ぶ路線バスについても、市域を越えて市民の通勤、通学、買物等を支える重要な交通として、その役割を明確にする必要がある。

なお、白鳳台住宅線を始め、複数の自治体にまたがって運行する路線については、一市町村だけの交通ではなく、複数地域を結ぶ幹線交通としての役割を有している。このため、その維持、利用促進、サービス水準、費用負担等について、**関係自治体及び交通事業者が共通認識を持ち、広域的な視点から連携して対応**することが求められる。

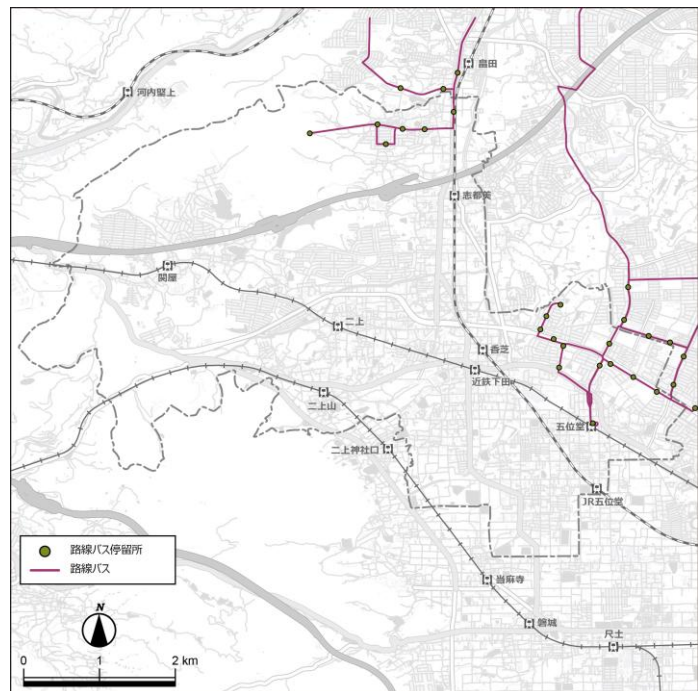


図 鉄道・路線バスネットワークの現状

(コミュニティバスやデマンド交通)

コミュニティバス及びデマンド交通については、市内各地域と鉄道駅、主要なバス停、公共施設、医療・商業施設等を結び、鉄道や地域間を結ぶ路線バス等の幹線交通に接続する地域内フィーダー交通として位置付けることが重要である。

コミュニティバスについては、一定の需要を定時定路線で効率的に輸送し、市内各地域から鉄道駅や主要施設等への移動を支えるとともに、幹線交通への接続

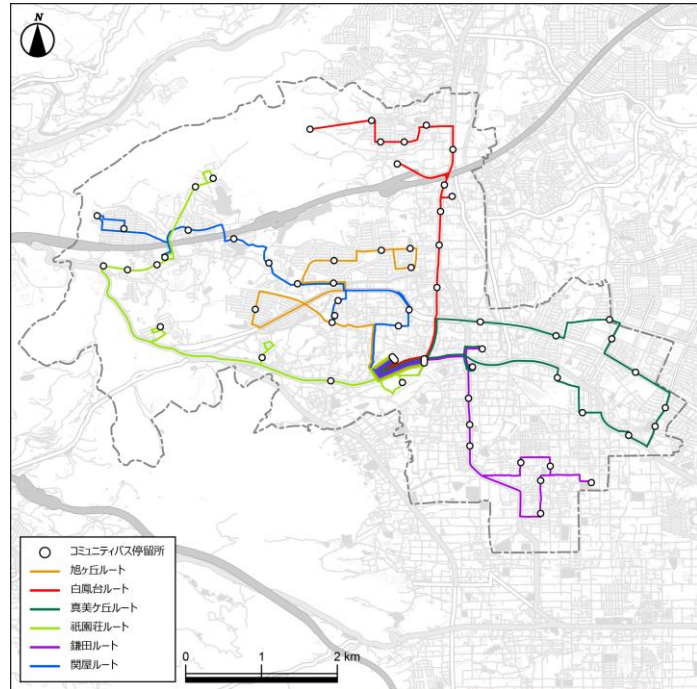


図 コミュニティバスネットワークの現状

機能を高める必要がある。このため、利用実態や市民ニーズを踏まえたルート、停留所、便数、運行時間帯等の再編を進め、地域内フィーダー交通としての機能の充実を図ることが求められる。

また、デマンド交通については、市内全域を対象として、自宅付近から鉄道駅、医療・商業施設、公共施設等への移動を予約に応じて柔軟に支える特性を生かし、定時定路線型の交通では対応しにくい地域や利用者の移動を補完するとともに、鉄道・路線バス等の幹線交通への接続も担う地域内フィーダー交通として、その機能を維持・充実していく必要がある。

このように、コミュニティバスとデマンド交通の双方を地域内フィーダー交通として位置付けながら、それぞれの特性に応じた役割分担を図り、幹線交通との接続を含む一体的なネットワークを形成することが求められる。

あわせて、コミュニティバス及びデマンド交通については、市民生活に必要な地域内交通として継続的な確保・維持を図るため、地域公共交通確保維持改善事業を始めとする国・県の支援制度の活用を見据え、地域公共交通における位置付け・役割、幹線交通との接続、確保・維持する必要性、事業の実施主体等を本計画において明確にしていく必要がある。

また、市内には、タクシーや医療・福祉施設、介護事業所、学校等が運行する送迎サービス等、公共交通以外にも様々な輸送資源が存在する。こうした交通についても地域の移動を支える重要な資源として、まずは運行実態、利用対象、運行時間帯等を把握する必要がある。その上で、それぞれの本来の運行目的や利用対象に配慮しながら、地域公共交通との情報共有や乗継、車両・運転者等の活用等、**医療、福祉、教育等の他分野との連携による地域全体の輸送資源の有効活用について検討**していくことが求められる。

さらに、地域公共交通の持続可能性を確保するためには、単に利用者数や収支のみで各交通サービスの必要性を判断するのではなく、誰のどのような移動を支えているのか、他の交通手段で代替できるのか、どの程度の公的負担が必要なのか、サービス改善によってどのような効果が得られたのかといった視点から総合的に評価する必要がある。このため、利用者数、利用状況、運行経費、公的負担、サービス水準、利用者満足度、デマンド交通の予約状況等のデータやアンケート結果を継続的に活用し、施策の実施状況や効果を評価するとともに、必要に応じてサービスを見直す、**データに基づく継続的な改善の仕組みを構築**する必要がある。あわせて、今後の地域公共交通を維持するためには、運転者をはじめ、運行を支える担い手の確保・育成も重要である。交通事業者だけにその役割を求めるのではなく、行政、地域、関係団体、他分野の事業者等も含め、**地域全体で持続的な交通サービスを支える体制**について検討する必要がある。

これらを踏まえ、『鉄道・地域間を運行する路線バス等の幹線交通と、コミュニティバス及びデマンド交通による地域内フィーダー交通、タクシー、さらに医療・福祉・教育等の多様な輸送資源について、それぞれの役割を明確にし、相互に接続・補完するとともに、周辺自治体や関係主体とも連携しながら、限られた車両、人員及び財源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通ネットワークをいかに構築していくか』が課題の一つとして挙げられる。

第5章 基本方針・目標

1 基本理念

第5次香芝市総合計画の将来像<「笑顔をもっと 元気をずっと」～誰もが輝く多彩なまち カラフルかしば～>や、香芝市シティプロモーションで発信された視点の一つである「くらしば」等、まちづくりの方向性を踏まえつつ、本市が有する魅力ある住環境と市民の暮らしを支える計画とする。

また、高齢化の進行や自家用車を利用できない市民への対応、地域によって異なる移動条件、地域公共交通を担う運転者不足等を踏まえ、住む場所や年齢、利用できる交通手段にかかわらず、誰もが快適に移動できる環境を確保する。

あわせて、市民、地域、交通事業者、行政、県及び周辺自治体等がそれぞれの役割を担い、地域公共交通を利用し、支えながら、持続可能な地域公共交通ネットワークを次の世代につないでいく交通まちづくりの実現を目指し、次の基本理念を定める。

地域公共交通計画で目指す基本理念：

『誰もが快適におでかけでき、
いつまでも健やかに安心して暮らせるまち かしば
～地域で支え、未来につなぐ』

2 基本的な方向性

本市でサービスが提供されている多様な交通主体については、地域公共交通を取り巻く現状や利用実態、アンケート等から把握した市民・利用者ニーズを踏まえると、移動する範囲、目的、利用者の身体状況、需要の規模等に応じて、それぞれ異なる役割を担っている。

今後は、鉄道及び地域間を運行する路線バスを、市内外の主要な拠点を結ぶ「幹線交通」として位置付ける。このうち、白鳳台住宅線や五位堂駅を発着する地域間の路線バスについては、周辺自治体と連携し、幹線交通としての維持及び利用促進を図るものとする。

また、コミュニティバス及びデマンド交通については、市内各地域と鉄道駅、主要なバス停、公共施設、医療・商業施設等を結び、幹線交通への接続を担う「地域内フィーダー交通」として位置付ける。その中で、コミュニティバスは一定の需要を定時定路線で効率的に輸送する交通、デマンド交通は市内全域における面的な移動を予約に応じて柔軟に支える交通として、それぞれの特性を生かした役割分担を図る。

このほか、タクシーについては、時間や目的地、利用者の状況等に応じた個別性の高い移動を支える交通として位置付ける。さらに、医療・福祉施設、介護事業所、教育機関等による送迎サービスや各種シャトルバス等についても、それぞれの運行目的に配慮しながら、地域の移動を支える輸送資源として地域公共交通との連携の可能性を検討する。

これらの交通主体について、輸送効率、利用者の利便性、運行経費、運転者等の担い手の確保等にも配慮しながら、それぞれの役割を明確にし、相互に接続・補完することで、市民の移動特性に応じた適材適所の地域公共交通サービスの提供を目指す。

表 目指すべき「移動の特性」と「移動を支える主体」の主な関係性

移動の特性	移動を支える主体
市域を超える通勤・通学、買い物、通院等	鉄道 / 地域間を運行する路線バス
市内各地域と鉄道駅や主要施設（病院・商業施設等）を結ぶ移動	路線バス / コミュニティバス
個別性の高い対応を必要とする移動	デマンド交通 / タクシー
特定の施設や目的に応じた移動	医療・福祉施設等の送迎サービス / シャトルバス

3 基本方針

地域公共交通が抱える課題やまちづくりの方向性を踏まえ、将来像や実施する事業メニュー等を定める上での基本方針を以下4つとし、計画の具体化を図ることとする。

【基本方針】

- ＜基本方針Ⅰ＞ 誰もが安心・安全に生活するための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保
- ＜基本方針Ⅱ＞ 地域特性に応じた幹線・フィーダーの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供
- ＜基本方針Ⅲ＞ 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底
- ＜基本方針Ⅳ＞ 地域住民・交通事業者・行政等の連携・協働による持続可能な地域公共交通の維持・育成

〈基本方針Ⅰ〉 誰もが安心・安全に生活するための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保

高齢化の進行や運転免許証の返納等により、自家用車を利用できない、又は自ら運転することが難しい市民の増加が見込まれる中、住む場所や年齢、身体状況等にかかわらず、誰もが安心して日常生活に必要な移動ができる環境を確保する。

そのため、鉄道や地域間を運行する路線バスを地域公共交通ネットワークの骨格となる幹線交通として位置付けるとともに、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等のそれぞれの特性を生かし、相互に接続・補完することで、市内外への移動から日常生活における面的な移動までを支える、持続的な地域公共交通ネットワークの確保を図る。

〈基本方針Ⅱ〉 地域特性に応じた幹線・フィーダーの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供

土地の高低差や道路幅員、人口構成、施設立地、市民の年齢やライフステージ、身体状況、移動目的等によって、地域や市民に必要とされる移動手段やサービス水準は異なる。このため、鉄道や地域間を運行する路線バス等の幹線交通と、市内各地域から鉄道駅や主要施設等への移動を支えるコミュニティバス及びデマンド交通等の地域内フィーダー交通の役割を明確にし、それぞれの特性を生かして相互に連携・補完する地域公共交通ネットワークを形成する。

コミュニティバスについては、一定の需要を定時定路線で効率的に輸送する特性を生かし、利用実態や市民ニーズを踏まえ、ルート、停留所、便数、運行時間帯、鉄道・路線バスとの接続等の改善を図る。一方、デマンド交通については、市内全域を対象として、自宅付近から鉄道駅、医療・商業施設、公共施設等への移動を予約に応じて柔軟に支える特性を生かし、輸送力、予約方法、運行時間帯、乗降場所、鉄道・路線バス等との接続等の利便性向上を図る。

これらの取組を通じて、コミュニティバスとデマンド交通の適切な役割分担と相互補完を進め、地域の実情や移動ニーズに応じた適材適所の地域公共交通サービスの提供を図る。

〈基本方針Ⅲ〉 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底

地域公共交通は、市民の日常生活を支える重要な社会基盤であるとともに、継続的に利用されることによって維持されるものである。このため、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の役割、運行情報、利用方法等を分かりやすく発信するとともに、待合環境、乗継環境、情報提供、運賃支払い等の利用環境を改善し、公共交通を利用しやすい環境づくりを進める。また、イベント等を契機とした利用体験やモビリティ・マネジメント等を通じて、自家用車から公共交通への利用転換や日常的な利用を促す。

これらの取組とともに、市民一人一人が、地域公共交通を地域の暮らしを支える重要な交通手段として認識し、実際に利用することで支える「乗って残す」意識を醸成し、継続的な利用につながる取組を推進する。

〈基本方針Ⅳ〉 地域住民・交通事業者・行政等の連携・協働による持続可能な地域公共交通の維持・育成

人口減少、高齢化、運転者不足、物価・燃料費の高騰等により地域公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、地域住民、交通事業者、行政、県、周辺自治体及び関係団体等が、それぞれの役割を担い、連携・協働しながら地域公共交通を支える。

鉄道や地域間を運行する路線バス等の幹線交通と、コミュニティバス及びデマンド交通による地域内フィーダー交通について、それぞれの地域公共交通ネットワークにおける役割や必要性を明確にし、国・県の支援制度等も活用しながら、その維持・確保を図る。

また、市域を越えて運行する路線については、関係自治体や交通事業者と課題を共有し、路線の維持、利用促進、サービス水準、費用負担等について広域的な視点から連携して取り組む。

さらに、タクシー、医療・福祉施設、介護事業所、教育機関等が提供する送迎サービスや、各種シャトルバス等についても、地域の移動を支える輸送資源として実態を把握し、それぞれの運行目的に配慮しながら、地域公共交通との連携や有効活用を検討する。

あわせて、運転者をはじめとする担い手の確保・育成に取り組むとともに、利用実態や運行状況等のデータを継続的に把握・分析し、その結果を施策の評価・改善につなげることで、地域公共交通ネットワーク全体の持続可能性を高める。

4 将来ネットワークのイメージ

基本的な方向性で示した「各交通主体が担う役割」や「計画の方向性」や基本方針の考え方をもとに、下記の将来ネットワークの維持・構築を目指す。

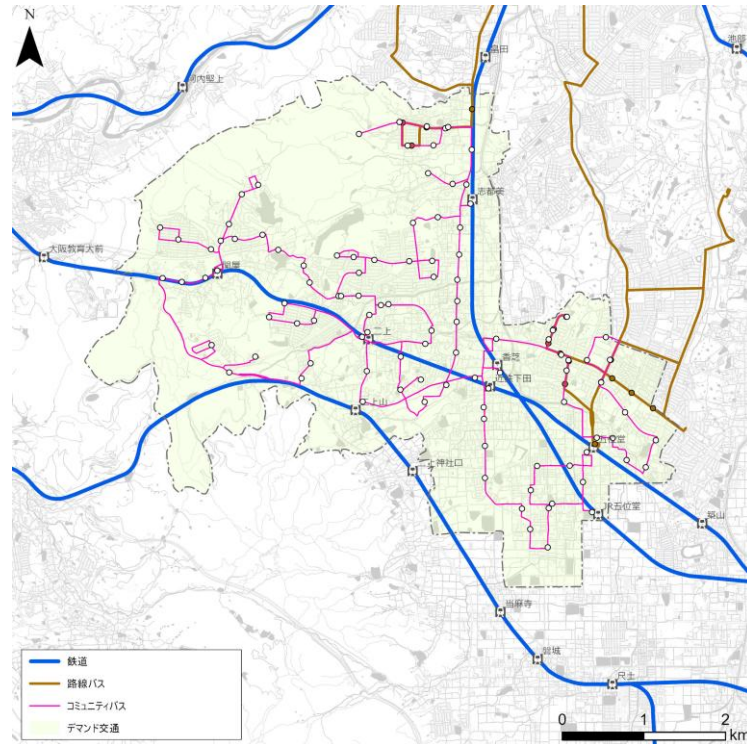


図 地域公共交通ネットワーク

- ① 鉄道軸 : 香芝市と近隣市を結ぶ広域的な幹線軸として、既存のネットワークを維持する。
- ② 路線バス軸 : 通勤・通学需要の多い居住地と鉄道駅を結ぶ幹線軸として、既存のネットワークを維持する。
- ③ コミュニティバス軸 : 総合福祉センターや市役所を核とし、通院や買物ニーズが高い住宅地を結ぶ放射状のネットワークを維持する。加えて、公共施設の立地等、まちづくりの動きに伴う新たな移動ニーズや需要に応じたネットワークとする。
- ④ タクシー車両を活用したサービス（一般タクシー・デマンド交通） : 鉄道駅を拠点とした重要な二次交通とするとともに、総合福祉センターや市役所、総合病院、買物施設を拠点に、目的や区間に関わらず、全ての市民の移動を支える面的な移動手段を確保する。特に、一般タクシーについては、先に示す他の移動手段が運行していない夜間や早朝（交通空白時間帯）におけるサービス提供に努めるとともに、市域を超える需要に応じた面的なサービスを提供する。

5 目標

計画の策定後、各主体が目指すべき方向性を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要となる。そのため、先に示した基本方針に基づく「評価指標ならびに目標値」を次のように設定する。

＜基本方針Ⅰ＞誰もが安心・安全に生活するための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保

住む場所や年齢等にかかわらず、日常生活に必要な移動ができる地域公共交通ネットワークを確保する。

評価指標① 地域公共交通サービスの人口カバー率

年齢や居住地域にかかわらず、誰もが地域公共交通を利用できる環境が確保されていることを評価するため、鉄道駅から1km、路線バス及びコミュニティバスの停留所から300m以内に居住する人口の割合を指標とする。

目標値の設定方針：現状以上

表 「地域公共交通サービスの人口カバー率」の目標設定

評価指標	現状	目標値
地域公共交通サービスの カバー率※1	96.9%※2	98.1%

※1 鉄道駅から1km、路線バス及びコミュニティバスの停留所から300m以内に居住する人口の割合

※2 令和8年4月のネットワークをもとに、令和2年国勢調査に基づく人口メッシュ（500m）から算出

評価指標② 地域公共交通の年間利用者数（基本方針Ⅱとの共通指標）

地域公共交通ネットワークが実際に利用され、市民の日常生活や市内外への移動を支えていることを評価するため、市が運行または支援する地域公共交通の年間利用者数を指標とする。

なお、基準年については、令和7年度とする。

目標値の設定方針：現状以上

表 「地域公共交通の年間利用者数」の目標設定

評価指標	現状	目標値
路線バス「白鳳台住宅線」 の利用者数	161,788人／年	162,000人／年
香芝市コミュニティバス 及び 香芝デマンド交通 の利用者数（合計）	94,137人／年	95,000人／年

※ 令和7年度実績

上記のとおり、コミュニティバスとデマンド交通については、それぞれの役割分担を進めることから、一方の利用者数の減少だけをもってサービス低下とは判断しない。評価にあたっては、両交通を合算した地域内交通全体の利用状況を主たる指標としつつ、それぞれの個別実績についてもあわせて確認する。

評価指標③ 主要拠点へのアクセス可能便数（基本方針Ⅱとの共通指標）

鉄道駅、市役所、総合福祉センター、主要な医療施設、商業施設等へのアクセスが可能な環境が確保されていることを評価するため、これらの施設に乗り入れる便数を指標とする。

なお、基準年は令和8年度とする。

目標値の設定方針：現状以上

表 「主要拠点へのアクセス可能便数」の目標設定

評価指標		現状※	目標値
鉄道駅	志都美駅（JR）	9便／日	27便／日
	香芝駅（JR）	7便／日	26便／日
	JR五位堂駅（JR）	4便／日	7便／日
	関屋駅（近鉄）	19便／日	27便／日
	二上駅（近鉄）	18便／日	52便／日
	近鉄下田駅（近鉄）	7便／日	13便／日
	五位堂駅（近鉄）	4便／日	13便／日
公共	香芝市役所	50便／日	65便／日
	香芝市総合福祉センター	49便／日	61便／日
	香芝市スポーツ公園	8便／日	25便／日
医療	香芝高清会病院	4便／日	13便／日
	香芝生喜病院	0便／日	12便／日
商業	オークワ香芝インター店	8便／日	13便／日
	万代香芝西真美店	4便／日	13便／日
	万代香芝二上店	14便／日	27便／日
	イオンビッグ香芝	8便／日	25便／日
	じゃんぼスクエア香芝	8便／日	13便／日
	スーパーヤオヒコ良福寺店	4便／日	13便／日

※ 令和8年12月時点の香芝市コミュニティバスの発着本数

＜基本方針Ⅱ＞地域特性に応じた幹線・フィーダーの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供

幹線交通と地域内フィーダー交通をつなぎ、地域特性や利用者ニーズに応じた、使いやすい地域公共交通サービスを提供する。

評価指標④ 地域公共交通に対する満足度

地域特性や市民ニーズに応じた使いやすい地域公共交通サービスが提供されていることを評価するため、コミュニティバス及びデマンド交通等の利用満足度を指標とする。

目標値の設定方針：「満足」及び「やや満足」と回答する人の割合を10ポイント程度向上

表 「地域公共交通に対する満足度」の目標設定

評価指標	現状※	目標値
コミュニティバスの満足度	26.3%	35%
デマンド交通の満足度	29.2%	40%

※ 令和8年度に実施した市民アンケートにおいて、「満足」及び「やや満足」と回答する人の割合

＜基本方針Ⅲ＞地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底

地域公共交通の役割や利用方法への理解を高め、市民自らが利用することで地域公共交通を支える意識と行動を広げる。

評価指標⑤ 地域公共交通に対する認知度

コミュニティバスやデマンド交通そのものに対する認知度とともに、実際の利用につながる認知状況も合わせて評価する。

目標値の設定方針：現状以上

表 「地域公共交通に対する認知度」の目標設定

評価指標	現状	目標値
コミュニティバスに対する認知度	95.6%	96%
デマンド交通そのものに対する認知度	87.2%	90%
デマンド交通の利用の仕方に対する認知度	86.3%※	90%

※ デマンド交通が「予約制」であること、「乗合制」であることの認知度の平均

＜基本方針Ⅳ＞地域住民・交通事業者・行政等の連携・協働による持続可能な地域公共交通の維持・育成

限られた車両、人員及び財源を有効に活用し、多様な主体が連携しながら、必要な地域公共交通サービスを将来にわたり維持できる体制を確保する。

評価指標⑥ 地域公共交通の収支率

市が運行または支援する地域公共交通について、運賃等収入と運行経費の関係から、事業の持続可能性を評価する。

なお、基準年を令和7年度とし、サービス水準の変更がある場合は要因と合わせて評価するものとする。

目標値の設定方針：実績以上

表 「地域公共交通の収支率」の目標設定

評価指標	現状※	目標値
路線バス「白鳳台住宅線」の収支率	47.4%	58%
コミュニティバスの収支率	10.4%	10%
デマンド交通の収支率	14.6%	20%

※ 令和7年度実績

評価指標⑦ 地域公共交通の公的負担額

サービスの必要性と財政負担のバランスを評価するため、市が支援又は運営する地域公共交通について、公的資金投入額を把握する。国や県による支援制度の活用を含め、必要なサービス水準を確保しながら、公的負担の適正化を図るものとする。

なお、基準は再編に伴う増便、車両拡充を反映した令和9年度確定額とする。

目標値の設定方針：適正な水準（上限目安を設定）

表 「地域公共交通の公的負担額」の目標設定

評価指標	現状※ ²	目標値
地域公共交通の公的負担額※ ¹	9,136万円／年	16,000万円／年

※1 地域公共交通の維持及び運行のために市が支出した経費から、運賃等の事業収入及び国・県からの補助金受入額を差し引いた、自治体単独の純財政負担額。対象とする経費の範囲は以下の通りとする。

1. コミュニティバス関連経費： 運行委託料、燃料油脂費、車両維持管理費等

2. デマンド交通関連経費： 運行委託料、予約システム利用料、通信費
3. 路線バス負担金： 民間路線バス等の赤字補填に係る負担金

※2 令和7年度実績

＜その他 まちづくりと連動した取組全般を評価する指標＞

立地適正化計画に位置付けられた中心拠点・生活拠点へのアクセス確保や、鉄道・白鳳台住宅線等と地域内交通の連携を通じて、市民が移動のしやすさを実感できる地域公共交通を目指す。

評価指標⑧ 地域幸福度（Well-being）指標における「移動・交通」の評価

地域公共交通の確保及び利便性の向上が、市民の暮らしやすさにつながっていることを評価するため、地域幸福度（Well-being）指標の「移動・交通」に関する主観データ実数を指標とする。調査・集計方法の継続性を確認して経年比較を行い、偏差値は参考値として把握する。

評価に当たっては、利用者数、主要拠点へのアクセス及び満足度等の変化と合わせて要因を分析する。また、市民アンケート等により地域別・年齢別・自動車の利用可否別の状況を補足する。

目標値の設定方針：現状値から 0.2 向上

表 「地域幸福度指標」の目標設定

評価指標	現状※	目標値
地域幸福度指標「移動・交通」の主観データ実数	3.3	3.5

資料：令和8年度版Well-being全国調査・奈良県香芝市・カテゴリー別データ

※ 令和8年度版

第6章 目標達成のための事業メニュー

香芝市地域公共交通計画を通じて取り組む目標達成のため、先に示した基本方針に基づき、以下のとおり、16の事業メニューを定めるものとする。

＜基本方針Ⅰ＞ 誰もが安心・安全に生活できるための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保

- Ⅰ－1 地域間を運行する鉄道・路線バスの維持・活性化
- Ⅰ－2 コミュニティバスの再編・サービス改善
- Ⅰ－3 デマンド交通の運行改善・利便性向上
- Ⅰ－4 交通結節点・停留所等の利用環境の整備
- Ⅰ－5 交通モード間の接続・乗継機能の強化

＜基本方針Ⅱ＞ 地域特性に応じた幹線・フィーダーの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供

- Ⅱ－1 モビリティデータを活用した継続的なサービス改善
- Ⅱ－2 地域・時間帯・移動目的に応じた柔軟な移動サービスの提供
- Ⅱ－3 関係分野と連携した移動支援の充実
- Ⅱ－4 多様な輸送資源の連携・有効活用

＜基本方針Ⅲ＞ 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底

- Ⅲ－1 一体的で分かりやすい運行・乗継情報の提供
- Ⅲ－2 予約・案内・支払等の利用環境の改善
- Ⅲ－3 行政施策等と連携した公共交通の利用支援
- Ⅲ－4 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成

＜基本方針Ⅳ＞ 地域住民・交通事業者・行政等の連携・協働による持続可能な地域公共交通の維持・育成

- Ⅳ－1 多様な主体の連携・協働による推進体制の構築
- Ⅳ－2 幹線・フィーダー交通の持続可能な運行体制の確保
- Ⅳ－3 地域公共交通を支える担い手の確保・育成

★ 事業メニューについて

(その1)

基本方針	事業メニュー	概要	実施主体						スケジュール（年度）						
			香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他	～R9	R10	R11	R12	R13	長期
I 誰もが安心・安全に生活できるための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保	I－1 地域間を運行する鉄道・路線バスの維持・活性化	・鉄道及び市域を越えて運行する路線バスを、市内外の主要な拠点を結び、通勤・通学を始めとする 広域的な移動を支える幹線交通として位置付け る。 ・交通事業者、国、県及び周辺自治体と連携し、利用実態や沿線地域における役割を踏まえながら、 必要なサービス水準の維持・確保及び利用促進 を図る。 ・また、コミュニティバス及びデマンド交通等の地域内フィーダー交通との接続を確保し、 幹線交通と地域内交通が一体となった地域公共交通ネットワークを形成 する。	実施	支援	実施	実施	-	-	-	実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	I－2 コミュニティバスの再編・サービス改善	・利用実態、アンケート、施設立地、人口動向及びまちづくりの方向性等を踏まえ、コミュニティバスのルート、停留所、運行本数、運行時間帯及び車両配置等を見直す。具体的には、鉄道駅や地域間を運行する路線バス等の幹線交通との接続、市役所や総合福祉センター等でのルート間の乗継を重視し、一定の 需要を効率的に輸送する地域内フィーダー交通として再編 する。 ・令和9年1月から実施する再編については、 地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け 、具体的なルート、運行回数、時刻、車両配置等を定め、実施後の利用実績を踏まえながら継続的に改善する。	実施	支援	-	協力	-	-	-	再編	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒
	I－3 デマンド交通の運行改善・利便性向上	・デマンド交通を、 市内全域における面的な移動を柔軟に支えるとともに、鉄道駅や主要なバス停等へのアクセスを担う地域内フィーダー交通として位置付け る。 ・予約・利用実績等を分析し、時間帯別の需要に応じて運行時間、車両配置、予約・配車方法、乗降場所等を改善する。 ・令和9年1月から実施する改善については、 地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け 、朝時間帯の移動ニーズに対応するため、運行開始時刻を30分前倒しするとともに、夕方の一部車両を朝時間帯へ再配置する。これにより、車両台数を増加させることなく、需要に応じた輸送力の配分を行い、利便性と運行効率の向上を図る。	実施	支援	-	-	協力	-	-	改善	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒
	I－4 交通結節点・停留所等の利用環境の整備	・鉄道駅、市役所、総合福祉センター等の主要な交通結節点について、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等の利用状況や乗継動線を踏まえ、 乗降場所、待合環境、案内表示等の改善 を図る。特に、複数の交通手段が集中する交通結節点については、安全かつ円滑な乗降・乗継ができるよう、交通手段ごとの乗降場所や動線の整理、上屋・ベンチ等の待合環境の改善、案内表示の充実等を進める。 ・また、住宅地や新たな移動需要が見込まれる地域については、道路条件、安全性及び利用見込み等を踏まえ、 バス停留所及びデマンド交通共通乗降場所の新設、移設及び配置の見直し を行う。	実施	支援	連携	連携	連携	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	I－5 交通モード間の接続・乗継機能の強化	・鉄道、地域間を運行する路線バス、コミュニティバス及びデマンド交通等について、それぞれの役割を踏まえながら、 主要な交通結節点における接続及び乗継の改善 を図る。 ・鉄道・路線バスの発着時刻を踏まえたコミュニティバスのダイヤ設定、コミュニティバス相互の乗継、乗降場所の分かりやすさ等について検証し、過度な待ち時間が生じないよう改善を図る。あわせて、路線図、時刻表、乗継方法等を一体的に提供し、 複数の交通手段を組み合わせることで利用しやすい環境 を整える。	実施	支援	連携	連携	連携	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

(その2)

基本方針	事業メニュー	概要	実施主体							スケジュール（年度）					
			香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他	～R9	R10	R11	R12	R13	長期
Ⅱ 地域特性に応じた幹線・フィードアの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供	Ⅱ－1 モビリティデータを活用した継続的なサービス改善	・鉄道・路線バスの利用実績、コミュニティバスの停留所別・便別利用実績、デマンド交通の予約・利用実績、市民・利用者アンケート等を継続的に収集・分析する。特にデマンド交通については、成立した予約だけでなく、希望する時間帯に予約できなかった需要や、希望時間を変更して予約した状況等についても把握できる仕組みを整え、予約成立率、予約不成立状況等を用いてサービス改善の効果を検証する。 ・分析結果を踏まえ、ルート、ダイヤ、便数、運行時間帯、車両配置、予約・配車方法等を継続的に改善する。	実施	支援	-	-	-	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅱ－2 地域・時間帯・移動目的に応じた柔軟な移動サービスの提供	・地域ごとの人口構成、道路条件、施設立地、時間帯別需要等を踏まえ、定時定路線型交通と予約型交通の特性を生かし、適材適所の移動サービスを提供する。 ・また、季節、行事、学校活動、イベント、施設利用等に伴う一時的・集中的な需要について、既存交通の活用、ダイヤ・運行経路の調整、臨時的な移動サービス等により柔軟に対応する。	実施	支援	-	協力	協力	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅱ－3 関係分野と連携した移動支援の充実	・教育、福祉、医療、介護、健康、商業その他の関係分野と連携し、高齢者、子ども、障害者等を含む市民の通学、通院、買物、外出及び社会参加等の移動を支援する。 ・既存の公共交通との役割分担を踏まえ、それぞれの行政施策が持つ移動支援機能を連携させ、地域全体で移動を支える仕組みを構築する。	実施	支援	-	協力	協力	-	-	検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒
	Ⅱ－4 多様な輸送資源の連携・有効活用	・医療機関、介護・障害福祉サービス事業所、教育機関、民間事業者等が保有又は運行する車両・送迎サービスについて、その運行状況や利用実態を把握する。それぞれのサービス本来の目的、安全性及び既存利用者への影響を踏まえながら、公共交通との接続、運行情報の共有、共同運行等の可能性を含め、地域に存在する輸送資源を相互に補完する仕組みを検討する。	実施	支援	-	協力	協力	-	連携 (福祉関係者等)	検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒

(その3)

基本方針	事業メニュー	概要	実施主体							スケジュール（年度）					
			香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他	～R9	R10	R11	R12	R13	長期
Ⅲ 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底	Ⅲ－1 一体的で分かりやすい運行・乗継情報の提供	・鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通及びタクシーについて、 路線、時刻、乗継場所、運行状況及び利用方法等の情報を一体的に整理 する。 ・紙媒体、ウェブサイト、SNS、デジタルサイネージ等を活用し、利用者が目的地までの移動方法を分かりやすく確認できる情報環境を整える。 ※ 地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け	実施	支援	連携	連携	連携	-	-	検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒
	Ⅲ－2 予約・案内・支払等の利用環境の改善	・予約方法、運賃の支払方法、利用案内等について、利用者のニーズ及び交通事業者の状況を踏まえながら改善する。 ・デマンド交通については、高齢者等の利用に配慮して電話予約を確保しつつ、 予約受付方法の改善やデジタル技術の活用等を検討 する。	実施	支援	-	連携	連携	-	-	検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒
	Ⅲ－3 行政施策等と連携した公共交通の利用支援	・福祉、健康、交通安全、教育、地域振興等の行政施策と連携し、 公共交通を必要とする市民や新たな利用者となり得る市民への利用支援 を行う。 ・外出機会の確保、自動車運転から公共交通への円滑な移行、家族による送迎負担の軽減等につながる取組を進める。	実施	支援	協力	協力	協力	-	-	検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒
	Ⅲ－4 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成	・学校教育、市民講座、乗車体験、地域行事、モビリティ・マネジメント等を通じて、 地域公共交通の役割や維持の必要性について理解を促進 する。 市民一人一人が必要に応じて公共交通を選択し、継続的な利用によって地域公共交通を支える 「乗って残す」意識の醸成 を図る。	実施	支援	協力	協力	協力	参画	-	検討	⇒	⇒	⇒	⇒	実施
Ⅳ よる持続可能な地域公共交通の維持・育成	Ⅳ－1 多様な主体の連携・協働による推進体制の構築	・地域住民、交通事業者、行政、国、県、周辺自治体、医療・福祉・教育関係機関、民間事業者及び地域団体等が、課題及び目標を共有し、それぞれの役割を担いながら 地域の移動を支える体制を構築 する。	連携	連携	連携	連携	連携	連携	連携	実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅳ－2 幹線・フィーダー交通の持続可能な運行体制の確保	・鉄道・地域間路線バス等の幹線交通と、コミュニティバス・デマンド交通等の地域内フィーダー交通について、それぞれの役割、利用状況、収支、公的負担及び事業効果等を把握しながら、 持続可能な運行体制を確保 する。 ・国・県の各種支援制度を効果的に活用するとともに、市域を越える交通については、 県、周辺自治体及び交通事業者と、サービス水準、役割分担及び費用負担等について連携・協議 する。	連携	連携	連携	連携	連携	-	連携(周辺自治体)	実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅳ－3 地域公共交通を支える担い手の確保・育成	・運転者をはじめ、運行管理、安全管理、車両整備等を担う 人材の確保・育成 を図る。 ・交通事業者等と連携した情報発信、資格取得や研修への支援、新たな就業機会の創出等を進めるとともに、 地域に存在する経験や能力を有する人材についても、安全性及び法制度上の要件を踏まえながら活用可能性を検討 する。	支援	支援	実施	実施	実施	-	-	実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I 誰もが安心・安全に生活するための持続的かつ面的な地域公共交通ネットワークの確保

I-1 地域間を運行する鉄道・路線バスの維持・活性化

○ 概要

- ・鉄道及び市域を越えて運行する路線バスを、市内外の主要な拠点を結び、通勤・通学を始めとする広域的な移動を支える幹線交通として位置付ける。
- ・交通事業者、国、県及び周辺自治体と連携し、利用実態や沿線地域における役割を踏まえながら、必要なサービス水準の維持・確保及び利用促進を図る。
- ・また、コミュニティバス及びデマンド交通等の地域内フィーダー交通との接続を確保し、幹線交通と地域内交通が一体となった地域公共交通ネットワークを形成する。

○ 取組内容

具体的な取組1 周辺市町を含む関係者と連携した広域幹線の維持

- ・鉄道及び白鳳台住宅線、五位堂駅を発着する路線バスについて、利用実態を関係者で共有し、必要なサービス水準の維持に向けた課題を継続的に確認する。また、奈良県、王寺町、上牧町、広陵町等と費用負担及び利用促進策を引き続き協議する。

具体的な取組2 広域幹線と地域内交通を組み合わせた利用促進

- ・鉄道駅や路線バス停留所について、交通結節点としての位置付けを高め、幹線交通と地域内交通を組み合わせた利用促進に努める。具体的には、鉄道・路線バスのダイヤ改正時に、都度コミュニティバスとの接続状況を点検し、必要に応じて見直しを行う。また、各交通主体や沿線施設と連携した周遊企画等により、広域幹線となる鉄道や路線バスの利用機会を増やす。



資料：木津川市「きづがわ公共交通だより」

図 広域幹線のダイヤ改正に合わせたコミュニティバスのダイヤ改正が行われている事例

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	実施	実施	—	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I-2 コミュニティバスの再編・サービス改善

○ 概要

- ・利用実態、アンケート、施設立地、人口動向及びまちづくりの方向性等を踏まえ、コミュニティバスのルート、停留所、運行本数、運行時間帯及び車両配置等を見直す。具体的には、鉄道駅や地域間を運行する路線バス等の幹線交通との接続、市役所や総合福祉センター等でのルート間の乗継を重視し、一定の需要を効率的に輸送する地域内フィーダー交通として再編する。
- ・令和9年1月から実施する再編については、地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け、具体的なルート、運行回数、時刻、車両配置等を定め、実施後の利用実績を踏まえながら継続的に改善する。

○ 取組内容

具体的な取組1 生活拠点・新たな施設需要への対応

- ・居住地から市内の都市拠点（市役所、総合福祉センター、鉄道駅、医療・商業施設）への移動を支えるネットワークを基本として、香芝市スポーツ公園の整備等、新たなまちづくりの動き、需要も確認し、停留所や経路を必要に応じて見直す。
- ・なお、ネットワークの設定にあたっては、香芝市立地適正化計画で示された居住誘導区域、都市機能誘導区域や誘導施設の設定状況等、市のまちづくりに関連する計画を踏まえ、都市整備の動きや考え方と連動したものとする。

具体的な取組2 ダイヤの継続的な検証・見直し

- ・ルート別、便別、停留所別の利用状況を継続的に把握し、利用が少ない便の時刻調整、需要が多い区間への車両・便の重点配分、鉄道駅や主要施設への接続改善を行う。

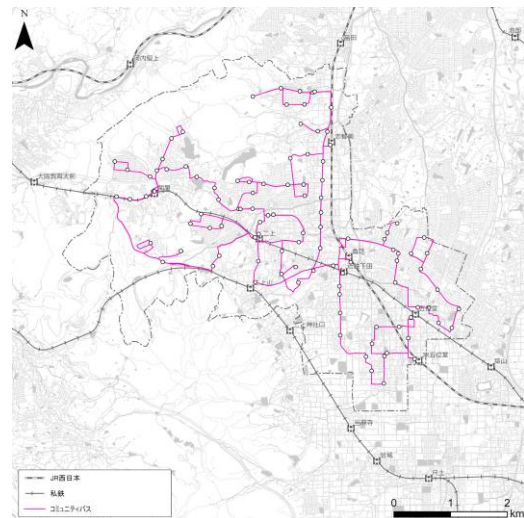


図 令和9年1月に再編する
コミュニティバスネットワーク図（再掲）

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	協力	—	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
再編	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒

I-3 デマンド交通の運行改善・利便性向上

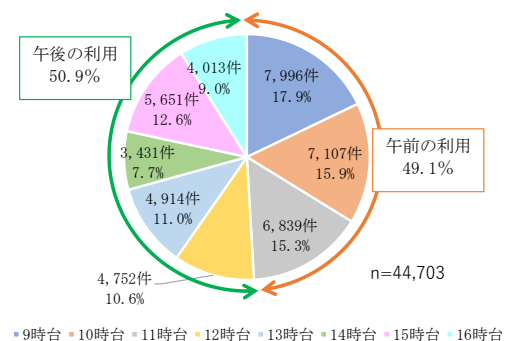
○ 概要

- ・デマンド交通を、市内全域における面的な移動を柔軟に支えるとともに、鉄道駅や主要なバス停等へのアクセスを担う地域内フィーダー交通として位置付ける。
- ・予約・利用実績等を分析し、時間帯別の需要に応じて運行時間、車両配置、予約・配車方法、乗降場所等を改善する。
- ・令和9年1月から実施する改善については、地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け、朝時間帯の移動ニーズに対応するため、運行開始時刻を30分前倒しするとともに、夕方の一部車両を朝時間帯へ再配置する。これにより、車両台数を増加させることなく、需要に応じた輸送力の配分を行い、利便性と運行効率の向上を図る。

○ 取組内容

具体的な取組1 時間帯別需要に応じた車両配置・運行時間の改善

- ・令和9年1月から、通院需要が集中する朝時間帯の移動ニーズに対応するため、運行開始時刻を30分前倒しするとともに、夕方の一部車両を朝時間帯へ再配置する。
- ・引き続き、予約成立率、予約不成立件数、希望時刻との差等で検証することで、車両配置と配車方法を継続的に改善する。



具体的な取組2 予約・乗降場所の使いやすさ向上

- ・電話予約を維持しながらインターネット予約の利用環境を改善する。鉄道駅、病院、商業施設等の利用が多い共通乗降場所について、位置、名称、案内表示を点検し、分かりやすさを高める。

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	—	協力	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
改善	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒

★ 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統の種別	地域内フィーダー系統	地域間幹線系統（参考）
対象路線	○香芝市コミュニティバス ・関屋白鳳台ルート ・旭ヶ丘高山台ルート ・真美ヶ丘ルート ・鎌田ルート ・ ・祇園荘ルート ○香芝市デマンド交通	○奈良交通の地域間幹線路線 ・白鳳台住宅線 ・王寺駅、五位堂駅等を結ぶ路線バス系統
地域公共交通における位置付け	・市内の各地域と鉄道駅、主要な路線バス停、公共施設、医療施設、商業施設等を結ぶ<u>地域内交通</u>として位置付ける。 ・鉄道や地域間を結ぶ路線バス等に接続し、市内各地域から幹線交通への移動を支える<u>フィーダー交通</u>としての役割を担う。	・香芝市と周辺市町を結び、通勤、通学、通院、買物等の広域的・日常的な移動を支える<u>地域間幹線交通</u>として位置付ける。 ・鉄道とともに広域的な公共交通ネットワークの骨格を形成し、コミュニティバスやデマンド交通が接続する<u>幹線交通</u>としての役割を担う。
路線維持や補助の必要性	・高齢者や運転免許を持たない市民をはじめ、<u>自家用車を自由に利用できない市民の日常生活に必要な移動を確保する</u>ために必要である。 ・民間路線バスだけでは対応が難しい地域を補完し、鉄道駅、路線バス、公共施設、医療・商業施設等への移動を支えていることから、継続的な運行確保が求められる。 ・一方、<u>運賃収入のみで運行経費を賄うことは困難</u>であるため、国及び県の補助制度を活用しながら、地域公共交通ネットワークの維持・確保に努める必要がある。	・香芝市と王寺町、広陵町、上牧町等の周辺地域を結び、<u>市域を越える通勤、通学、通院、買物等の移動を支える</u>ために必要である。 ・路線が廃止・減便された場合、鉄道駅や周辺市町村の医療・商業・教育施設等への移動が困難となり、特に自家用車を利用できない市民への影響が大きい。 ・<u>広域的な生活交通を確保</u>するとともに、地域内フィーダー交通が接続する幹線交通を維持するため、沿線自治体、奈良県及び交通事業者が連携し、必要な支援を行うことが求められる。
実施主体	香芝市 香芝市地域公共交通活性化協議会	奈良交通株式会社 奈良県、香芝市、沿線市町 香芝市地域公共交通活性化協議会
目的・効果と評価方法	・コミュニティバスについては、<u>利用実績や利用者意向等を的確に把握</u>し、ルート、停留所、ダイヤ、便数、運行時間帯、運賃等の妥当性を検証・評価する。 ・デマンド交通については、利用件数に加え、予約成立率、予約不成立状況、希望時間からの変更状況等を把握し、<u>利便性及び運行効率を評価</u>する。	・<u>利用実績や沿線住民・利用者の意向等を的確に把握</u>し、運行ルート、ダイヤ、便数、運賃、鉄道・地域内フィーダー交通との接続等の妥当性を検証・評価する。 ・それらの結果をもとに、奈良県、沿線自治体及び交通事業者が連携して、路線の維持・改善を図る。

I-4 交通結節点・停留所等の利用環境の整備

○ 概要

- ・鉄道駅、市役所、総合福祉センター等の主要な交通結節点について、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等の利用状況や乗継動線を踏まえ、**乗降場所、待合環境、案内表示等の改善**を図る。特に、複数の交通手段が集中する交通結節点については、安全かつ円滑な乗降・乗継ができるよう、交通手段ごとの乗降場所や動線の整理、上屋・ベンチ等の待合環境の改善、案内表示の充実等を進める。
- ・また、住宅地や新たな移動需要が見込まれる地域については、道路条件、安全性及び利用見込み等を踏まえ、**バス停留所及びデマンド交通共通乗降場所の新設、移設及び配置の見直し**を行う。

○ 取組内容

具体的な取組 1 主要結節点の待合・案内・動線改善

- ・五位堂駅、近鉄下田駅・JR香芝駅周辺、市役所、香芝市総合福祉センター等を優先し、乗降場所、歩行動線、上屋、ベンチ、照明、案内表示及びバリアフリー状況を点検する。改善可能な箇所から段階的に整備する。

具体的な取組 2 停留所の移設、待合環境の環境による利便性向上

- ・利用実績、市民要望、道路条件及び安全性を踏まえ、コミュニティバス停留所とデマンド交通共通乗降場所の新設、移設、名称統一を検討する。また、待合環境の改善に向け、施設管理者や沿道関係者との協力による上屋やベンチ設置等の可能性を検討する。

沿線企業が自発的に敷地内に設置
(砥堀駅前BS; 姫路市)



地域住民・高校生が製作し寄贈
(上垣内BS; 兵庫県神河町)



産業団地の開発事業者より寄贈されたソーラー式
電照標柱
(第2テクノ31番BS
; 兵庫県三田市)



自治体と取り組んだ
利用促進プロジェクト
で設置したLEDライト
(太寺2丁目BS
; 兵庫県明石市)



資料：国土交通省 第2回モーダルコネクト検討会

図 施設管理者や沿道関係者との協力による待合環境の改善例

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	—	—

○ スケジュール(年度)

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I-5 交通モード間の接続・乗継機能の強化

○ 概要

- ・鉄道、地域間を運行する路線バス、コミュニティバス及びデマンド交通等について、それぞれの役割を踏まえながら、**主要な交通結節点における接続及び乗継の改善**を図る。
- ・鉄道・路線バスの発着時刻を踏まえたコミュニティバスのダイヤ設定、コミュニティバス相互の乗継、乗降場所の分かりやすさ等について検証し、過度な待ち時間が生じないよう改善を図る。あわせて、路線図、時刻表、乗継方法等を一体的に提供し、**複数の交通手段を組み合わせて利用しやすい環境**を整える。

○ 取組内容

具体的な取組 1 コミュニティバス相互の乗継利便性の向上

- ・コミュニティバス、デマンド交通の利用実績、さらには、市で実施するアンケート調査等を通じ、乗継実績やニーズを継続的に把握し、利用ニーズを踏まえ、主要結節点において、コミュニティバスの各ルート間での乗継利便性の向上を図る。
- ・また、市のホームページや広報物を通じて、乗継利便性や乗継方法の周知に努める。



写真 拠点（市役所）での乗り継ぎが考慮され、
乗り場、ダイヤが工夫されている例（貝塚市）

具体的な取組 2 接続を意識したダイヤ調整

- ・鉄道・路線バスのダイヤ改正時に、コミュニティバスとの接続状況を点検し、必要に応じて見直しを行う。（施策 I-1 と共通）

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅱ 地域特性に応じた幹線・フィーダーの連携による適材適所の地域公共交通サービスの提供

Ⅱ-1 モビリティデータを活用した継続的なサービス改善

○ 概要

- ・鉄道・路線バスの利用実績、コミュニティバスの停留所別・便別利用実績、デマンド交通の予約・利用実績、市民・利用者アンケート等を継続的に収集・分析する。特にデマンド交通については、成立した予約だけでなく、希望する時間帯に予約できなかった需要や、希望時間を変更して予約した状況等についても把握できる仕組みを整え、予約成立率、予約不成立状況等を用いてサービス改善の効果を検証する。
- ・分析結果を踏まえ、ルート、ダイヤ、便数、運行時間帯、車両配置、予約・配車方法等を継続的に改善する。

○ 取組内容

具体的な取組１ 交通サービス・ダッシュボードの作成

- ・利用者数、便別・停留所別利用、予約成立率、収支率、公的負担、満足度等を毎年度同じ形式で整理し、協議会等を通じて関係者で共有する。また、市民や利用者も当事者意識をもって確認できるよう、ホームページにおいて、交通サービス・ダッシュボードの公開を図る。

具体的な取組２ 小さなPDCAによる機動的な改善の実施

- ・年次評価を待たず、予約不成立や特定便への需要集中等が確認された場合は、時刻、車両配置、案内方法等の小規模な改善を行い、その効果を次回データで確認する。

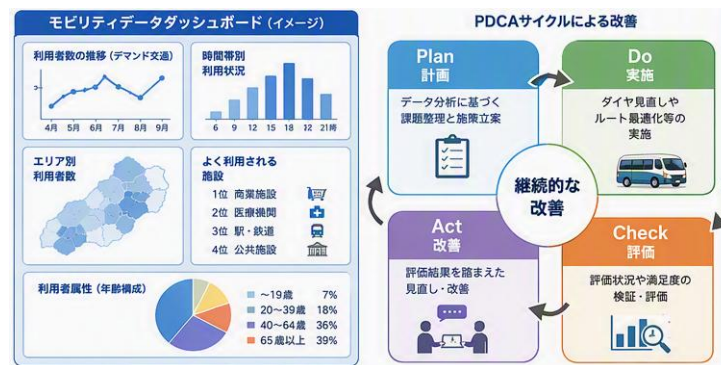


図 データ分析とともに機動的な改善を進めるイメージ

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	—	—	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅱ-2 地域・時間帯・移動目的に応じた柔軟な移動サービスの提供

○ 概要

- ・地域ごとの人口構成、道路条件、施設立地、時間帯別需要等を踏まえ、定時定路線型交通と予約型交通の特性を生かし、適材適所の移動サービスを提供する。
- ・また、季節、行事、学校活動、イベント、施設利用等に伴う一時的・集中的な需要について、**既存交通の活用、ダイヤ・運行経路の調整、臨時的な移動サービス等により柔軟に対応**する。

○ 取組内容

具体的な取組１ 地域・時間帯に応じたサービスの使い分け

- ・一定需要がある区間・時間帯はコミュニティバス、面的で分散した需要はデマンド交通、個別性の高い移動はタクシーという役割分担を基本に、地域別の利用状況を踏まえてサービスを組み合わせる。
- ・なお、令和9年1月からは、I-3のとおり、通院需要が集中する午前中を中心に、車両配置と配車方法を改善する。

具体的な取組２ 行事・施設利用への臨時対応

- ・スポーツ公園、市民行事、学校活動等で一時的な需要が見込まれる場合、既存便の案内強化、時刻・経路調整、臨時便・シャトル運行等を需要に応じて検討する。

★ 本市での取組実績

- ・本市では、右記のとおり、香芝市スポーツ公園プールや香芝市子ども図書館等に行けるシャトルバスを令和8年7、8、9月に運行した。



○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	外資事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	協力	協力	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 1 0 (2028)	R 1 1 (2029)	R 1 2 (2030)	R 1 3 (2031)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅱ-3 関係分野と連携した移動支援の充実

○ 概要

- ・教育、福祉、医療、介護、健康、商業その他の関係分野と連携し、高齢者、子ども、障害者等を含む**市民の通学、通院、買物、外出及び社会参加等の移動を支援**する。
- ・既存の公共交通との役割分担を踏まえ、それぞれの行政施策が持つ移動支援機能を連携させ、**地域全体で移動を支える仕組みを構築**する。

○ 取組内容

具体的な取組1 通院・買物・社会参加を支える分野横断連携

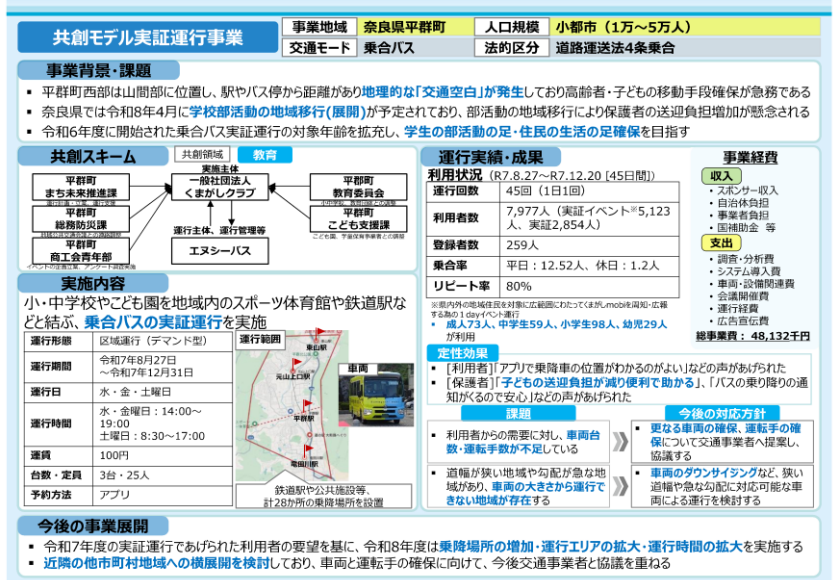
- ・交通、福祉、介護、障害、健康、商業の各担当及び関係機関が、移動に困る場面と既存支援制度を共有する。公共交通で対応できる人、介助を伴う福祉的移送が必要な人を整理し、適切なサービスにつなぐ。

具体的な取組2 子ども・子育て世帯の移動支援

- ・通学、学校行事、部活動の地域展開等に伴う移動需要を教育分野と把握し、既存の鉄道・バス利用案内、時間帯に応じた送迎・シャトル等の対応を検討する。

【奈良県平群町】くまがしmobi共創モデル実証運行事業

国土交通省



資料：国土交通省

図 部活動の学校間移動を支援する乗合バス実証運行の例（平群町）

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	協力	協力	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒

Ⅱ-4 多様な輸送資源の連携・有効活用

○ 概要

- ・医療機関、介護・障害福祉サービス事業所、教育機関、民間事業者等が保有又は運行する車両・送迎サービスについて、その運行状況や利用実態を把握する。
- ・それぞれのサービス本来の目的、安全性及び既存利用者への影響を踏まえながら、公共交通との接続、運行情報の共有、共同運行等の可能性を含め、**地域に存在する輸送資源を相互に補完する仕組みを検討**する。

○ 取組内容

具体的な取組1 送迎資源の把握と連携可能性の整理

- ・医療機関、介護・障害福祉サービス事業所、教育機関等の送迎車両について、令和8年に実施した調査に引き続き、運行目的、時間帯、区間、車両、運転者、空き時間及び利用条件の継続的な把握に努める。

具体的な取組2 共同利用・接続の小規模実証

- ・本来利用者への影響、安全管理、法制度及び費用負担を確認した上で、複数施設の送迎共同化、公共交通結節点への接続、空き時間帯の活用等について、協力可能な事業者から段階的に取組内容を検討する。

資料：神戸市「山の街地域バス NEWS 第1号」
(令和7年(2025年)年5月発行)

図 医療施設の協力による交通サービスの例

山の街地域NEWS 2025/5
無料送迎バスを活用した実証実験を行います(やまバス)

発行：山の街まちづくり協議会
協力：医療法人社団健心会・こやまクリニック
神戸市交通政策課



実証実験を行います。
山の街地域内を巡回するバスですが、医療法人社団健心会・こやまクリニックのご協力のもと、交通に不便を抱えている地域の方が、病院の無料送迎バスに混乗させていただく実証実験を行います。
送迎バスの混乗に支障が来たさないよう、百合丘自治会・市営山の街団地自治協議会を対象に、実証実験を開始しますので、なにとぞご理解をお願いいたします。
実証実験において、病院利用者への影響や、既存公共交通への影響等を確認します。

運行概要
運行期間：令和7年6月2日(月)～9月30日(火)
運行曜日：月・火・水・金・土(木・日・祝祭日)
運行時間：8:30～12:00
青ルート：松ヶ枝・日の峰・市営住宅行き(4便)
赤ルート：大原・桂木路市営住宅行き(4便)
使用車両：「3号車」マイクロバス(乗車定員20名)

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	外資事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	協力	協力	—	連携(福祉関係者等)

○ スケジュール(年度)

R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	長期
検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒

Ⅲ 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成と利用促進の徹底

Ⅲ-1 一体的で分かりやすい運行・乗継情報の提供

○ 概要

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通及びタクシーについて、路線、時刻、乗継場所、運行状況及び利用方法等の情報を一体的に整理する。
- ・紙媒体、Webサイト、SNS、デジタルサイネージ等を活用し、利用者が目的地までの移動方法を分かりやすく確認できる情報環境を整える。

※ 地域公共交通利便増進実施計画での事業に位置付け

○ 取組内容

具体的な取組1 香芝市公共交通ガイドの一体化

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通及びタクシーを一冊・一画面で確認できる総合案内を作成する。目的地別の行き方、予約方法、運賃、乗継例、問い合わせ先を高齢者にも読みやすい表現で掲載する。

具体的な取組2 現地・Web・SNSの情報統一

- ・ダイヤ改正や運休情報を市Webサイト、SNS、停留所掲示等で同じ内容・タイミングで発信する。主要結節点では路線図、乗り場案内及び乗継情報を重点的に掲示する。

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 1 0 (2028)	R 1 1 (2029)	R 1 2 (2030)	R 1 3 (2031)	長期
検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-2 予約・案内・支払等の利用環境の改善						
○ 概要						
・予約方法、運賃の支払方法、利用案内等について、利用者のニーズ及び交通事業者の状況を踏まえながら改善する。 ・デマンド交通については、高齢者等の利用に配慮して電話予約を確保しつつ、予約受付方法の改善やデジタル技術の活用等を検討する。						
○ 取組内容						
具体的な取組1 電話とデジタルを併用した予約環境 ・デマンド交通は電話予約を確保しつつ、Web予約の入力項目、予約確認、変更・取消等、個別の操作方法について、改善を図る。また、窓口や講座で予約方法を案内し、デジタル利用が難しい人を取り残さない運用とする。 具体的な取組2 支払方法の選択肢拡大の検討 ・現金利用者に配慮しながら、交通系IC、コード決済、事前購入型の回数券等について、導入費、運用負担、利用者ニーズ及び事業者システムとの整合を比較し、実現可能な方式から検討する。 【検討する支払方法例】 ・QRコード ・交通系ICカード ・非接触型クレジットカード決済 ・顔認証 等						
○ 実施主体						
香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	—	連携	連携	—	—
○ スケジュール（年度）						
R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	長期	
検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒	

Ⅲ-3 行政施策等と連携した公共交通の利用支援

○ 概要

- ・福祉、健康、交通安全、教育、地域振興等の行政施策と連携し、**公共交通を必要とする市民や新たな利用者となり得る市民への利用支援**を行う。
- ・外出機会の確保、自動車運転から公共交通への円滑な移行、家族による送迎負担の軽減等につながる取組を進める。

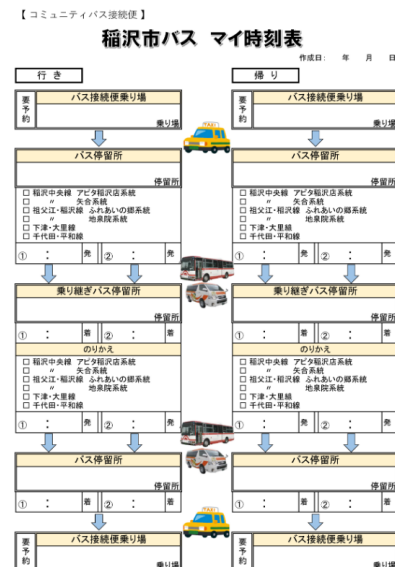
○ 取組内容

具体的な取組 1 免許返納後の移動相談・利用体験支援

- ・交通安全施策と連携し、免許返納を検討する人に公共交通ガイド、乗り方相談、体験乗車等を案内する。マイ時刻表の作成を支援し、返納後の通院・買物等を想定した移動プランを分かりやすく示す。

資料：稲沢市HP

図 稲沢市（愛知県）が提供するマイ時刻表の例



具体的な取組 2 健康・福祉・地域活動と連携した外出促進

- ・健康教室、介護予防、地域サロン、文化・スポーツ事業等の案内に公共交通での行き方を併記し、外出機会の確保と公共交通利用を一体的に促進する。

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	外資事業者	市民・地元	その他
実施	支援	協力	協力	協力	—	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
検討	実施	拡充	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-4 地域公共交通を「乗って残す」意識の醸成

○ 概要

- ・学校教育、市民講座、乗車体験、地域行事、モビリティ・マネジメント等を通じて、**地域公共交通の役割や維持の必要性について理解を促進**する。
- ・市民一人一人が必要に応じて公共交通を選択し、継続的な利用によって地域公共交通を支える**「乗って残す」意識の醸成**を図る。

○ 取組内容

具体的な取組1 学校・地域での乗車体験

- ・小中学生向けの乗り方教室、車両見学、公共交通を使った校外学習、親子乗車体験等を実施し、公共交通を身近な移動手段として理解する機会をつくる。



出典：宇陀市

写真 教育活動と連動した乗り方教室の実施イメージ

具体的な取組2 地域・施設と連携した「乗って残す」企画

- ・地域行事、商業施設、公共施設等と連携し、無料の乗車企画や、スタンプ企画、利用者特典、公共交通で来場しやすいイベント案内等を実施する。

図 コミュニティバスを活用した
利用促進の実績（再掲）



○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	協力	協力	協力	参画	—

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	長期
検討	⇒	⇒	⇒	⇒	実施

Ⅳ 地域住民・交通事業者・行政等の連携・協働による持続可能な地域公共交通の維持・育成

Ⅳ-1 多様な主体の連携・協働による推進体制の構築

○ 概要

・地域住民、交通事業者、行政、国、県、周辺自治体、医療・福祉・教育関係機関、民間事業者及び地域団体等が、課題及び目標を共有し、それぞれの役割を担いながら地域の移動を支える体制を構築する。

○ 取組内容

具体的な取組 協議会を核とした分野連携の実施

・地域公共交通活性化協議会を中心に、交通事業者、地域、医療・福祉・教育・商業関係者及び周辺自治体がデータと課題を共有し、事業ごとの担当、協力内容及び実施時期を明確にする。



写真 香芝市地域公共交通活性化協議会の様子 →

表 各主体に期待する役割

主体	期待する役割（例）
地域住民（自治会）	・地域課題の理解・共有 ・見守り・サポート 等
交通事業者	・安全かつ円滑な運行サービスの提供 ・新たな取組への積極的な参画 等
国・県・周辺自治体	・適切な連携・支援 等
医療・福祉・教育関係機関 民間事業者及び地域団体	・地域課題の理解・共有 ・移動支援に対する連携 等
商工・観光団体	・イベント等の連携 ・利用促進に対する協働 等
学識経験者	・専門的見地からの助言 等
市（交通担当課）	・安全かつ円滑な運行サービスに対する環境整備 ・データ分析・評価 ・利便性向上と利用促進 等

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
連携	連携	連携	連携	連携	連携	連携

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 1 0 (2028)	R 1 1 (2029)	R 1 2 (2030)	R 1 3 (2031)	長期
実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅳ-2 幹線・フィーダー交通の持続可能な運行体制の確保

○ 概要

- ・鉄道・地域間路線バス等の幹線交通と、コミュニティバス・デマンド交通等の地域内フィーダー交通について、それぞれの役割、利用状況、収支、公的負担及び事業効果等を把握しながら、**持続可能な運行体制を確保**する。
- ・国・県の各種支援制度を効果的に活用するとともに、市域を越える交通については、**県、周辺自治体及び交通事業者と、サービス水準、役割分担及び費用負担等について連携・協議**する。

○ 取組内容

具体的な取組 1 適切な財政負担の継続

- ・民間で運行されてきた幹線交通について、交通事業者の自主的な取組を基本としつつ、利用者数だけでなく、代替手段の有無、通勤・通学・通院等を支える役割を鑑み、運行維持に必要な運行経費の負担に努める。なお、市域を越える路線は県・周辺自治体・事業者と役割分担及び費用負担を協議する。
- ・また、コミュニティバス・デマンド交通等の地域内フィーダー交通について、運行収支の関係性にも配慮しつつ、幹線交通同様、利用者数だけでなく、代替手段の有無、通勤・通学・通院等を支える役割を鑑み、運行維持に必要な運行経費の負担に努める。

具体的な取組 2 国・県支援制度を活用した運行確保

- ・幹線・フィーダー交通の役割、必要性、実施主体、運行内容及び接続関係を計画に明確に位置付け、地域公共交通確保維持改善事業等の活用を図る。
- ・また、その他の国や県の支援制度について、事業趣旨に沿うものがあれば、積極的な活用を検討する。

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
連携	連携	連携	連携	連携	—	連携 (周辺自治体)

○ スケジュール（年度）

R 9 (2027)	R 1 0 (2028)	R 1 1 (2029)	R 1 2 (2030)	R 1 3 (2031)	長期
実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅳ-3 地域公共交通を支える担い手の確保・育成

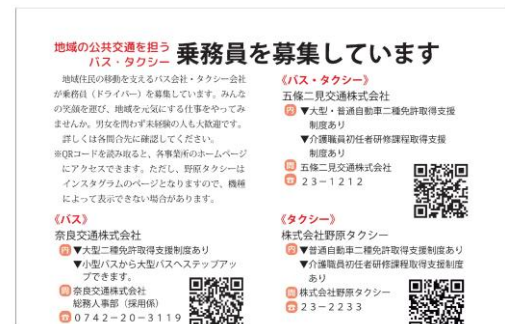
○ 概要

- ・運転者をはじめ、運行管理、安全管理、車両整備等を担う**人材の確保・育成**を図る。
- ・交通事業者等と連携した情報発信、資格取得や研修への支援、新たな就業機会の創出等を進めるとともに、**地域に存在する経験や能力を有する人材についても、安全性及び法制度上の要件を踏まえながら活用可能性を検討**する。

○ 取組内容

具体的な取組1 市の施策や情報発信ツールを活用した人材確保の支援

- ・市広報、Webサイトを活用し、バス・タクシー運転者の採用情報を継続的に発信する。また、合同説明会や職場見学の実施を検討する。
- ・あわせて、まちづくり、定住促進施策等と連携し、人材の発掘、確保を支援する。



資料：「広報 五條」（令和3年（2021年）3月号）

図 広報紙を活用した乗務員募集の例

具体的な取組2 資格取得・定着・多様な人材活用の支援

- ・第二種運転免許等の取得支援、安全・接遇研修、就業後の定着支援を事業者と検討する。事業者では、シニア、子育て世代、若者等が働きやすい勤務形態や短時間勤務等、多様な働き方の実現を引き続き検討する。

1. 未経験者を中心とした採用者範囲の拡大
 - (1) 若年者確保のための新卒採用（高校卒、大学卒）の強化（住宅補助、平日限定社員）
 - (2) 女性運転者の採用強化（昼間帯に勤務するデイトタイム社員制度の導入）
 - (3) 自衛隊・消防の定年退職者の採用連携
2. 採用強化
 - (1) SNS発信強化（採用HP改修、インスタ・フェイスブックでの発信、YouTube広告、ターゲット広告、おもしろ動画の放映等）
 - (2) バス運転体験会・営業所見学会の開催
 - (3) 就職イベントの出展（どらナビイベント東京・名古屋・大阪・福岡等）
 - (4) 採用募集用のバスラッピング等
3. 安全を基軸とした運転者の育成
 - (1) 普通免許の未経験者からの採用（大型2種免許取得費用の全額負担）
 - (2) 大型2種免許取得については、自社自動車教習所と柔軟に連携
 - (3) 小型バス車両からの段階的な乗務
 - (4) 社内研修センターでの教育
4. 労働条件の整備
 - (1) 労働時間の短縮（休日増）と賃金アップ
 - (2) 定年延長による安定雇用

資料：第11回「奈良県地域交通改善協議会」

図 奈良交通が実施する運転者確保強化策

○ 実施主体

香芝市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
支援	支援	実施	実施	実施	—	—

○ スケジュール（年度）

R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	長期
実施(推進)	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

第7章 地域公共交通利便増進事業の実施

本計画に位置付ける事業のうち、地域公共交通ネットワークの再構築及び利用者の利便性向上に特に関係する事業については、「香芝市地域公共交通利便増進実施計画」において具体的な事業内容、実施主体、実施時期及び事業効果等を定め、令和9年（2027年）1月から一体的に実施する。

利便増進実施計画では、主として、以下の事業を具体化し、取組を図るものとする。

【香芝市地域公共交通利便増進実施計画で取り組む事業】

- ①コミュニティバスの再編・サービス改善（前述Ⅰ-2と連携）
- ②デマンド交通の運行改善（前述Ⅰ-3と連携）
- ③交通結節点における乗降・乗継環境の改善（前述Ⅰ-4と連携）
- ④交通モード間の接続改善（前述Ⅰ-5と連携）
- ⑤乗継情報等の分かりやすい提供（前述Ⅲ-1と連携）

また、鉄道・地域間路線バスの維持、多様な輸送資源との連携、利用促進、担い手確保等については、これらの利便増進事業の効果を高める関連事業として一体的に推進する。

第8章 施策の達成状況の評価方法

第1次計画では、社会経済情勢等への変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）に基づく検証・見直しによる進捗管理を実施してきた。第2次計画も、第1次計画の仕組みを引き継ぎ、大きなPDCAサイクルと小さなPDCAサイクルの組み合わせによる進捗管理を継続的に実施する。

なお、本市では、計画の策定後に関連部局と連携し、以下のとおり、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定している。その際、5.5で示した評価指標とともに、次ページに示すモニタリング項目を以て、進捗管理を行うものとする。

表 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組内容
都市創造部	・ 全体的な進捗管理 ・ 定期的な評価・検証 ・ 中間見直し（令和12年（2030年）度を目途） ・ 最終的な評価・検証（令和14年（2032年）度を目途）
関連部局 （都市創造部と連携）	・ 各施策の実施 ・ 各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）

表 計画を推進する上でのモニタリング項目

モニタリング項目	主な把握単位	活用方法
利用状況の内訳	交通モード別、路線・ルート別、地区別、時間帯別、便別	標準指標である年間利用者数の増減要因、利用転換、需要の偏りを分析する。
デマンド交通の予約状況	申込件数、成立件数、不成立件数、予約成立率、時間帯別、希望時刻との差	運行開始時刻、時間帯別車両配置、予約方法の見直しに活用する。
コミュニティバス利用状況	便別・停留所別利用、1 便当たり乗降者数、乗継利用状況	ルート、便数、時刻、車両配置の見直しに活用する。
財政・経営状況の内訳	運賃収入、運行経費、市負担、国・県補助、サービス別収支率、1 人当たり経費	標準指標である収支率・公的負担額の変動要因を分析し、持続可能性を検証する。
担い手・連携状況	運転者確保、交通事業者、医療・福祉・教育等との連携状況	サービス提供体制、地域の輸送資源との役割分担、関連事業の見直しに活用する。

香 芝 市 地 域 公 共 交 通 計 画

【発 行】 香芝市

【発行年月】 令和〇年〇月

【問合せ先】 香芝市 都市創造部 都市政策交通課

〒639-0292 奈良県香芝市本町 1397 番地

T E L (代表) : 0745-76-2001

F A X : 0745-78-9830

E-Mail : anzen@city.kashiba.lg.jp

U R L : <http://www.city.kashiba.lg.jp/>

