



香芝市
地域公共交通計画



令和3年3月



香芝市

はじめに

香芝市は、8つの鉄道駅や西名阪高速道路など交通の便に優れており、大阪中心部へのアクセスの容易さ等の要因により住宅都市として発展してきました。全国的に人口減少時代に突入するなか、本市においても少子高齢化は進んでおり、今後はゆるやかに市の人口は減少していくと推計されています。



このような中、人々が自立した生活を営む上では”移動”は欠かせないものであり公共交通を取り巻く状況は厳しさを増してきていることから、平成24年5月に「香芝市生活交通ネットワーク計画」を策定し、市民の日常生活を支える市内の移動手段としてコミュニティバス、デマンド交通を運営し、交通施策の推進に努めて参りました。

国においては、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に整備が進められてきました。さらに、令和2年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、地域公共交通計画の作成が努力義務となりました。

こうした背景を踏まえ、本市におきましても、市を取り巻く地域公共交通を一体的な交通ネットワークとして見直すため「誰もが快適に移動でき、持続的に、健康に、安心して暮らせる住環境」を目指し、令和3年度から5年間を計画期間とした「香芝市地域公共交通計画」を策定致しました。

今後は本計画に基づき、施策の推進に努めて参りますので、市民の皆さまをはじめ、関係団体、機関等におかれましても、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたりまして、アンケート等、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆さま並びにご審議いただきました香芝市地域公共交通活性化協議会の皆さま、多くの皆さまに心からお礼申し上げます。

令和3年3月

香芝市長 **福岡 憲宏**

目次

はじめに

- 策定の目的
- 目標年次（計画期間）
- 計画の区域

1. 地域公共交通を取り巻く現状	1-1
1.1 地勢	1-1
1.2 人口特性	1-2
1.3 施設立地	1-7
1.3.1 公共施設	1-7
1.3.2 医療・福祉施設	1-9
1.3.3 商業施設	1-10
1.4 交通	1-11
1.4.1 人の動き	1-11
1.4.2 地域公共交通	1-15
1.4.3 その他の輸送資源	1-26
1.5 その他 地域公共交通を取り巻く環境	1-27
1.5.1 財政	1-27
1.5.2 交通事業者の交通環境	1-28
1.5.3 社会動向	1-29
2. 香芝市が運営する地域公共交通の利用実態・ニーズ	2-1
2.1 コミュニティバス	2-1
2.1.1 利用実態	2-1
2.1.2 運営状況	2-9
2.1.3 利用者ニーズ	2-10
2.2 デマンド交通の利用実態	2-11
2.2.1 利用実態	2-11
2.2.2 運営状況	2-24
2.2.3 利用者ニーズ	2-25

3. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	3-1
3.1 まちづくり	3-1
3.1.1 第5次香芝市総合計画（策定中）	3-1
3.1.2 香芝市シティプロモーション「みつばのかしば」	3-5
3.2 土地利用・都市計画	3-6
3.3 交通	3-9
3.4 福祉	3-12
3.5 環境	3-24
4. 地域住民懇談会の開催を通じて得られた地域意見	4-1
4.1 香芝中学校区	4-1
4.2 香芝東中学校区	4-3
4.3 香芝西中学校区	4-5
4.4 香芝北中学校区	4-7
5. 地域公共交通の抱える課題	5-1
5.1 すべての市民にとって住みよい香芝市を維持・創出する	5-1
5.2 高齢者の移動を支える	5-3
5.3 市民が必要とするサービスを適正に維持・活性化する	5-5
5.4 既存の地域公共交通サービスを有効に活用する	5-8
5.5 各交通モードを維持するために役割を分担する	5-10
6. 基本方針・目標	6-1
6.1 基本理念	6-1
6.2 基本的な方向性	6-2
6.3 基本方針	6-3
6.4 将来ネットワークのイメージ	6-4
6.5 目標	6-7
7. 目標達成のための事業メニュー	7-1
★ 事業メニューについて	7-2
Ⅰ 既存の地域公共交通サービスの改善	7-4
Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの柔軟かつ多様な活用	7-12
Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信	7-14
Ⅳ それぞれが主体性を持った移動サービスの支援体制の構築	7-17
8. 施策の達成状況の評価方法	8-1

はじめに

○ 策定の目的

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものとなっている。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、さらに公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況がみられ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきた。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等のさまざまな分野で大きな効果をもたらす。しかし、地域が抱えるさまざまな交通課題について、これまでは民間事業者を中心に対策が講じられてきたケースも少なくない状況となっている。この枠組みを見直し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要がある。

こうした背景を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通網形成計画の策定が各地で進められてきた。その後、令和 2 年 11 月 27 日には、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律が施行され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化となった。

本市でも、地域公共交通の抱える課題を明らかにし、市の最上位計画である第 5 次香芝市総合計画（策定中）や香芝市都市計画マスタープランなど、各分野の計画との整合を図りながら、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と具体の取り組みを示すことを目的とする。

○ 目標年次（計画期間）

今後概ね 5 年の香芝市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和 3 年（2021 年）度から令和 7 年（2025 年）度までの 5 年間とする。

○ 計画の区域

香芝市全域の交通ネットワークのあり方を示すものとして、市全域を対象区域に設定する。

1. 地域公共交通を取り巻く現状

1.1 地勢

香芝市は、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、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、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。

香芝市の地形は、標高の最高が 275.5m、最低が 40.0m と高低差があり、住宅地でも勾配の大きい地域が存在する。

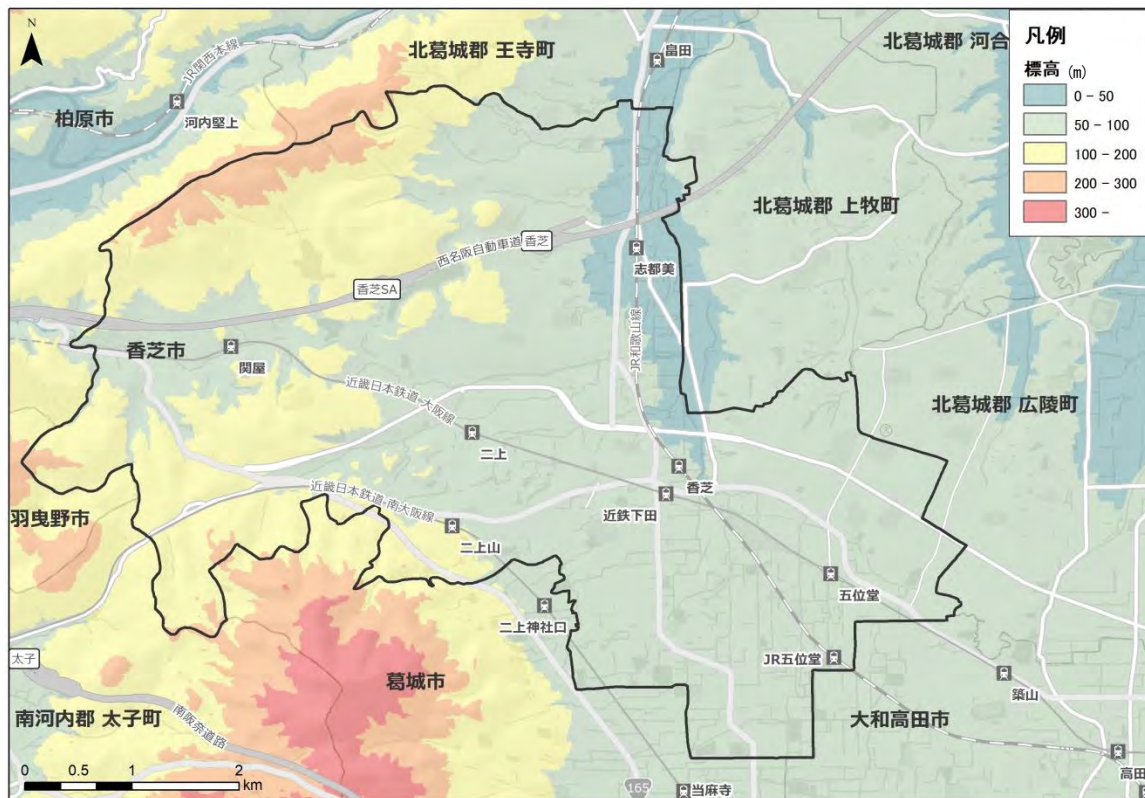


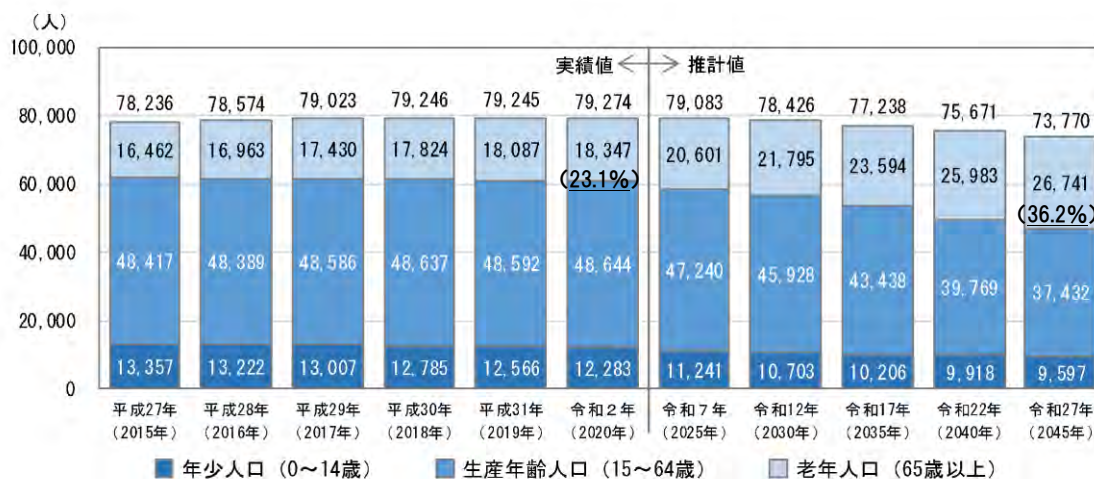
図 香芝市の地勢

1.2 人口特性

(1) 全人口

香芝市の2020年（令和2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、今後はゆるやかに減少していき、およそ25年後の2045年（令和27年）には約73,800人になると推計されている。

年齢3区分の人口比率をみると、2020年（令和2年）時点での老年人口の割合は約23.1%であったが、2045年（令和27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（策定中）（一部追記）

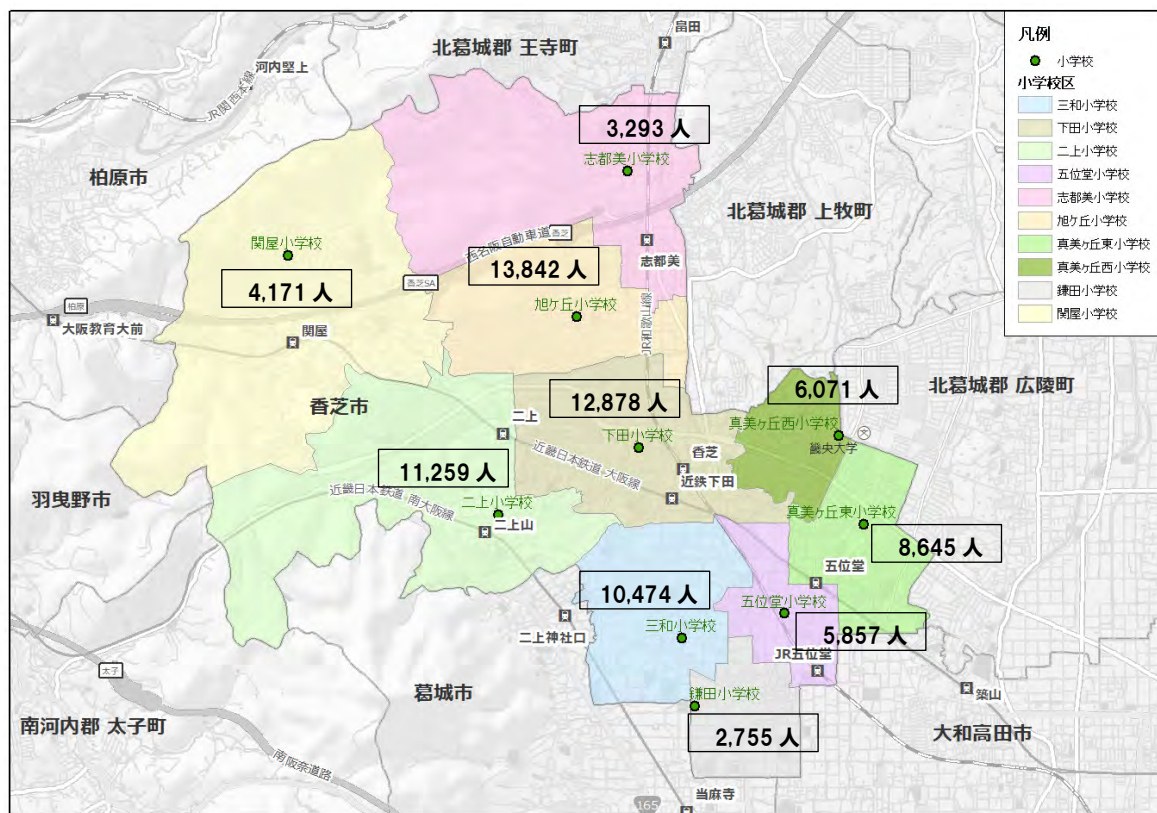
図 年齢3区分別にみた人口の推移

(2) 地域

① 小学校区別の人口推移

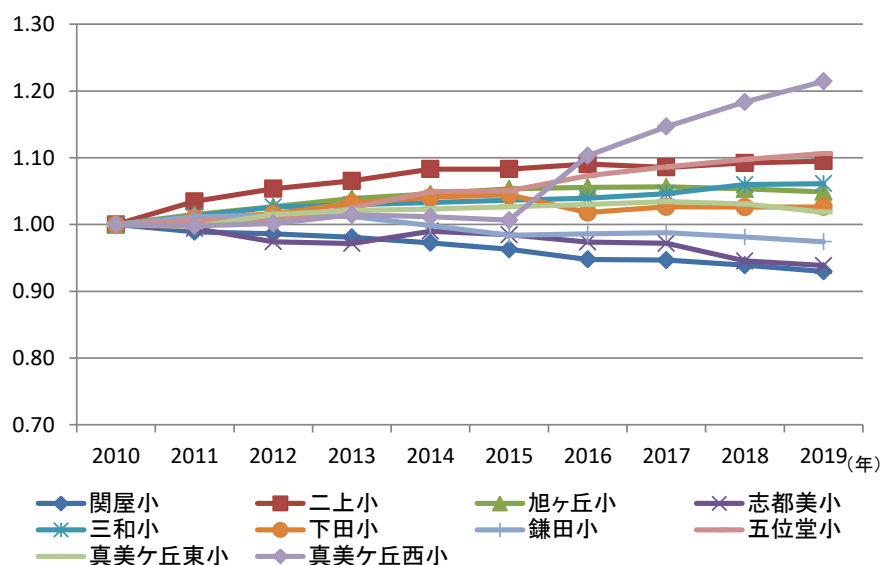
小学校区別の人口をみると、旭ヶ丘や下田、二上、三和小学校区など市の中心部の小学校区で人口が1万人を上回っている。

2010年（平成22年）以降、鎌田、志都美、関屋の3小学校区では、人口が減少している。



資料：住民基本台帳

図 小学校区別 総人口



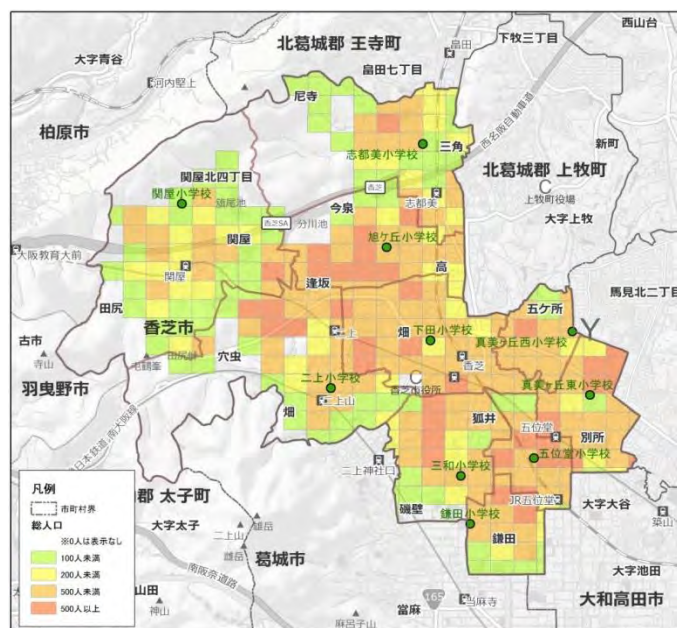
資料：住民基本台帳

図 小学校区別 2010年(平成22年)を基準(100)とした人口の推移

② 現況の人口分布（2015 年（平成 27 年））

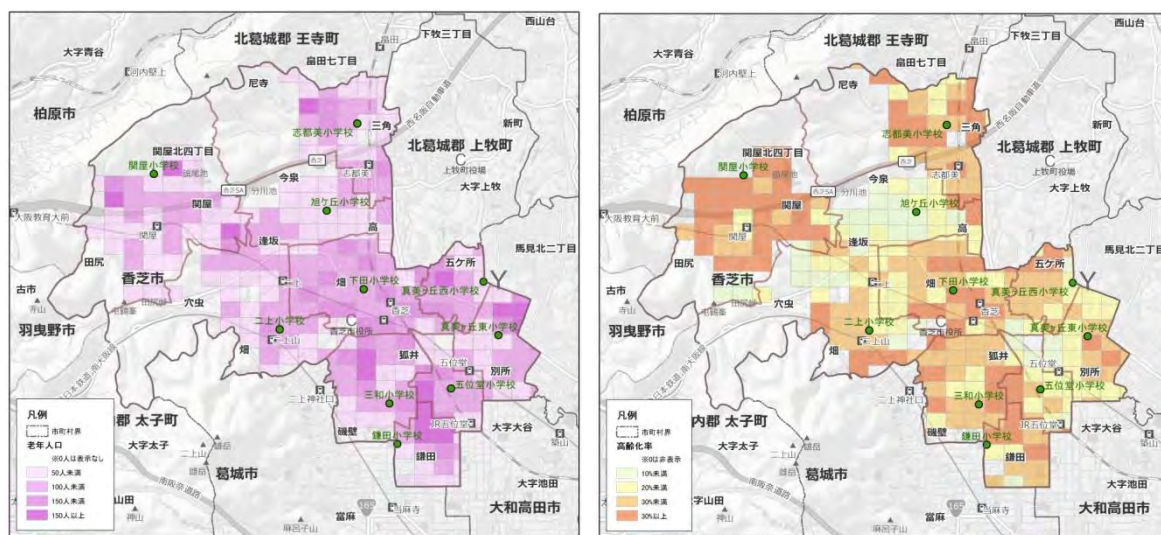
2015 年（平成 27 年）の総人口の分布状況を見ると、市の中心部から南東部にかけて人口が多い。

高齢化率は市の北部、西部、南部で高くなっている。



資料：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」

図 2015 年(平成 27 年) 総人口 (250mメッシュ)



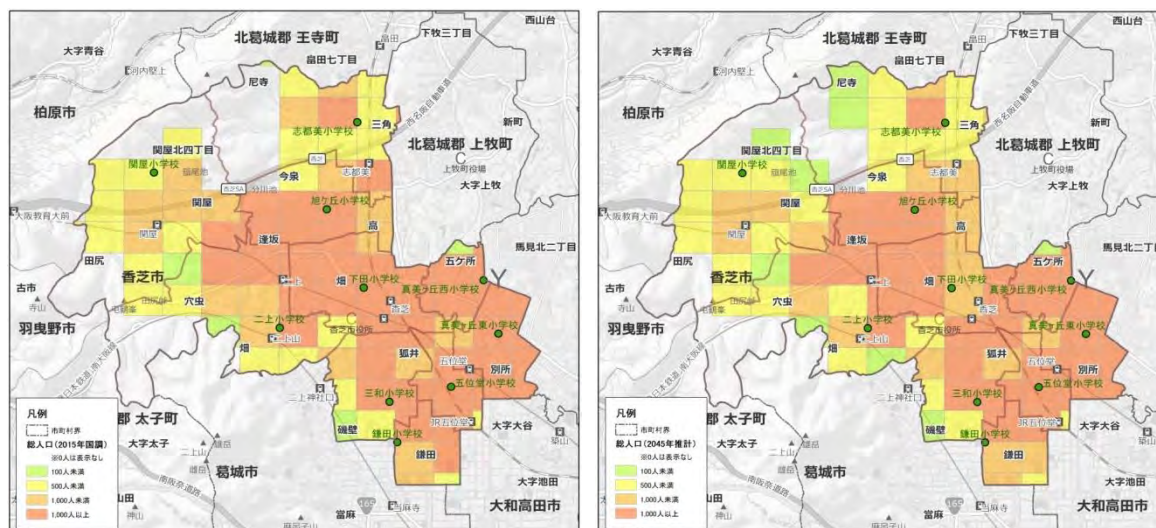
資料：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」

図 2015 年(平成 27 年) 老年人口（右）と高齢化率（左）（250mメッシュ）

③ 将来の人口分布（2045 年（令和 27 年））

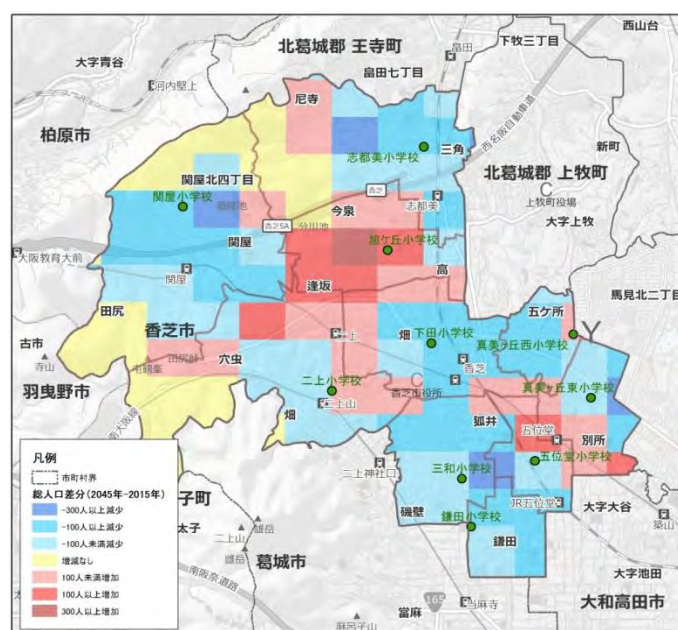
将来（2045 年（令和 27 年））の地域別人口については、五位堂駅や二上駅、旭ヶ丘小学校区で増加が見込まれている。一方で、関屋、志都美、三和、真美ヶ丘西、鎌田小学校区では、減少が見込まれる地域が多くなっている。

老年人口をみると、多くの地域で増加が予測される。一方で、既に高齢化が進んでいる市の西部や北部では、将来（2045 年（令和 27 年））には老年人口が減少する見込みとなっている。



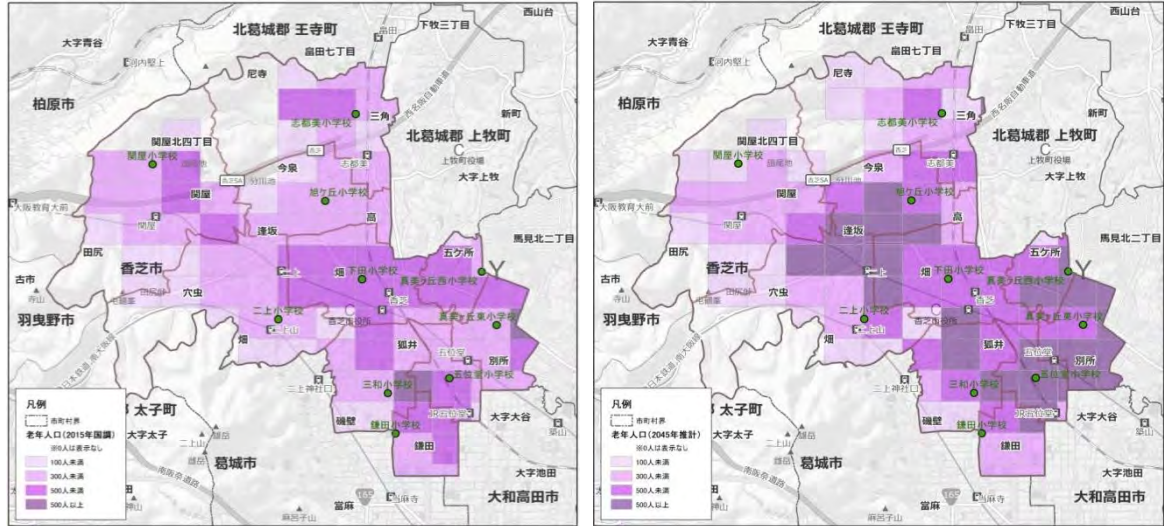
資料：国土数値情報

図 地域別人口の比較（左：2015 年（平成 27 年）、右：2045 年（令和 27 年）（500mメッシュ））



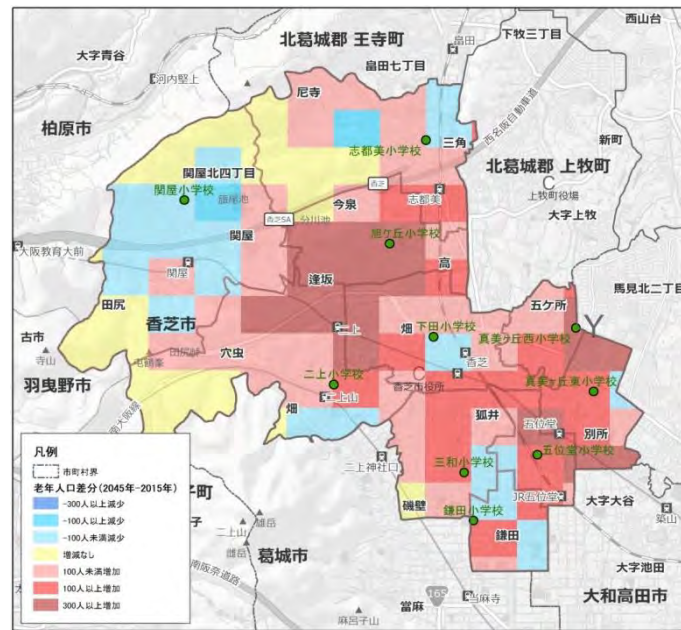
資料：国土数値情報

図 2015 年（平成 27 年）～2045 年（令和 27 年） 地域別人口の差（500mメッシュ）



資料：国土数値情報

図 地域別老年人口の比較（左：2015 年（平成 27 年）、右：2045 年（令和 27 年）（500mメッシュ））



資料：国土数値情報

図 2015 年（平成 27 年）～2045 年（令和 27 年） 地域別老年人口の差（500mメッシュ）

1.3 施設立地

1.3.1 公共施設

(1) 行政施設

市域の中央部（下田小学校区周辺）に、香芝市役所や総合福祉センター、香芝市保健センターなど、主な行政施設が集積している。

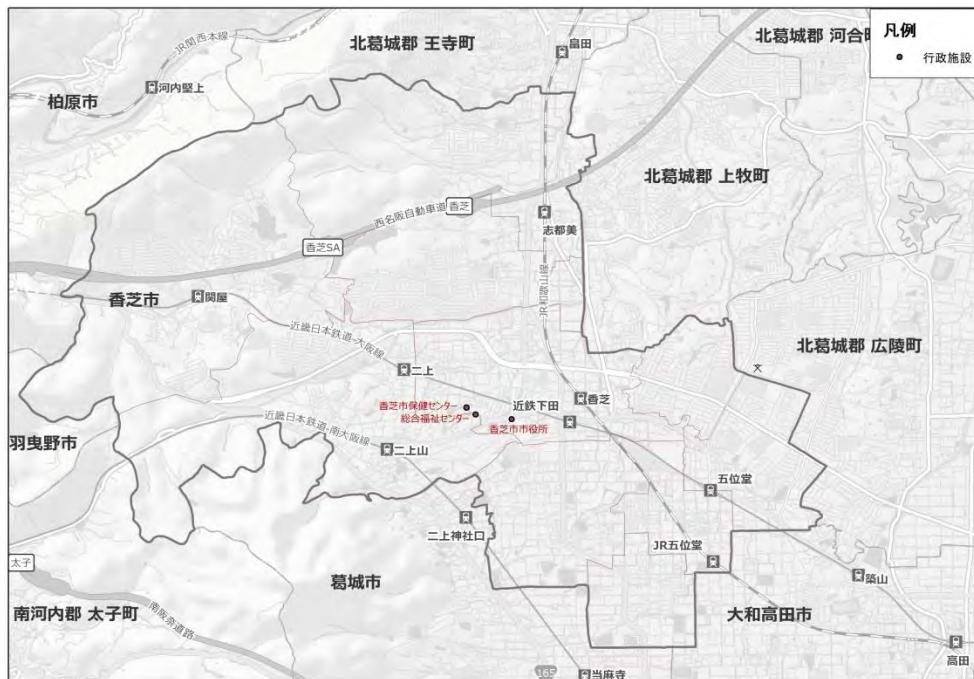


図 行政施設の立地状況

(2) 文化・教養施設

行政施設同様、市域の中央部（下田小学校区周辺）に、ホールや図書館等を有するふたかみ文化センターや中央公民館など、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

(3) 公民館や集会所

各地域に公民館や集会所が点在している。

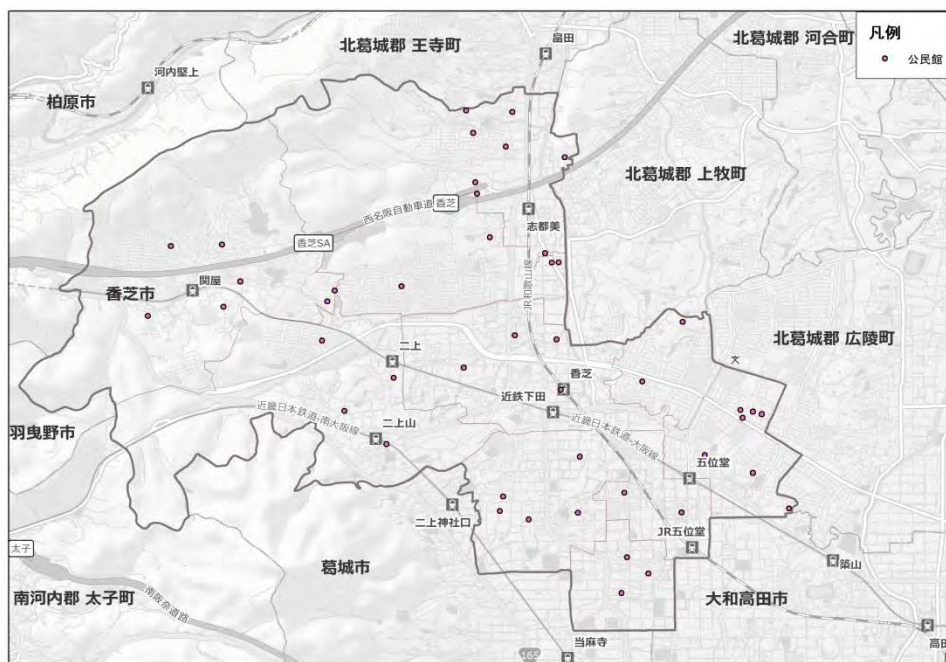


図 公民館や集会所の立地状況

(4) 教育施設・保育施設

市内に公立小学校 10 校、公立中学校 4 校があり、それぞれの小学校区ごとに 2 校以上の幼稚園や保育所が立地している。

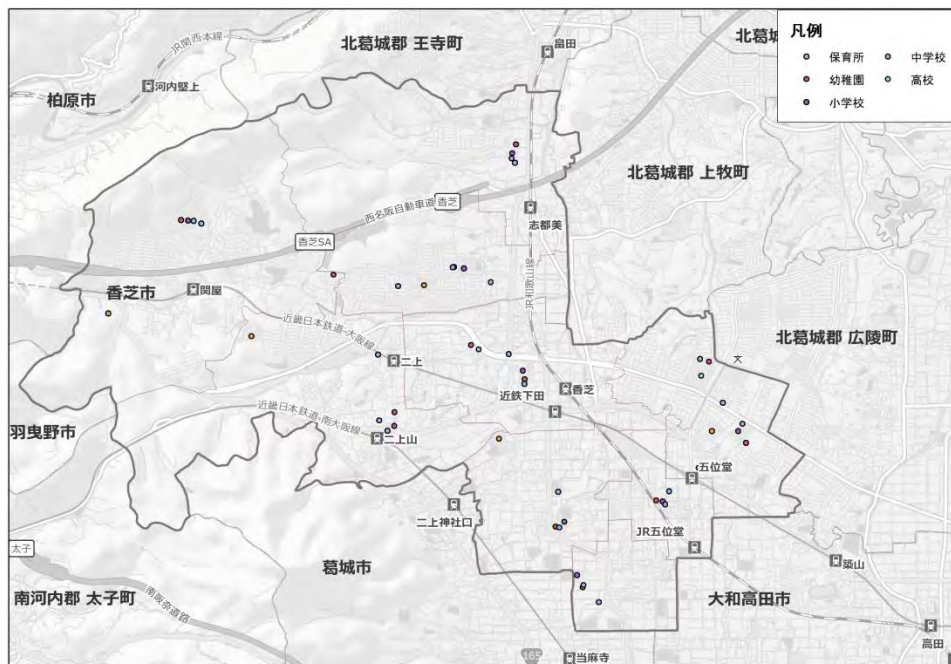


図 教育施設・保育施設の立地状況

1.3.2 医療・福祉施設

(1) 医療施設

市域の中央部、南東部を中心に、約 50 の医療施設が立地している。

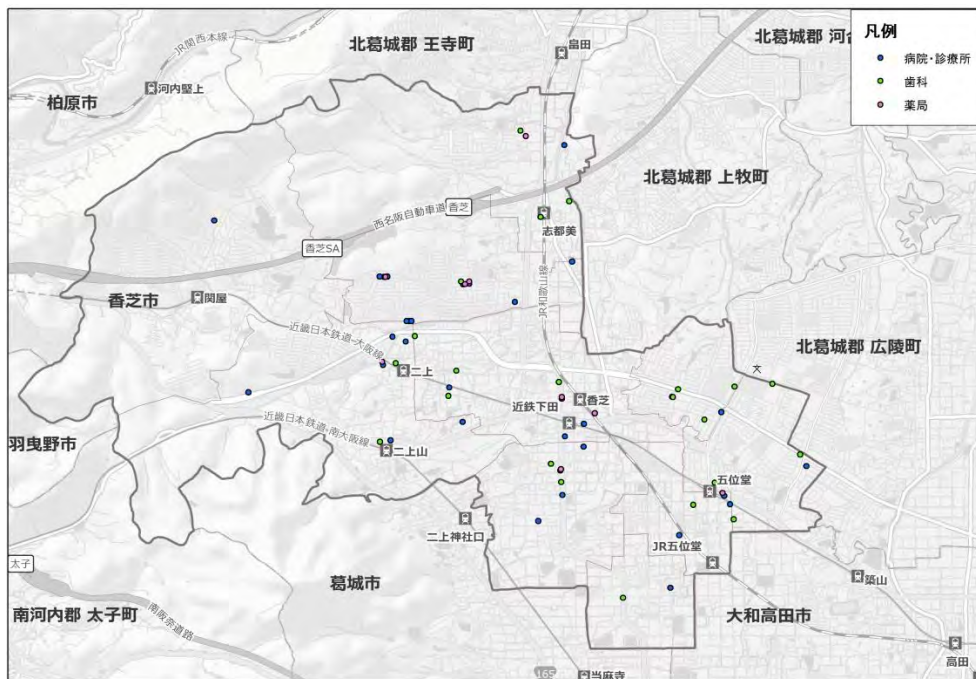


図 医療施設の立地状況

(2) 福祉施設

下田小学校区にある総合福祉センターのほか、市北部や南部（JR 五位堂駅周辺）には高齢者向けの介護施設が立地している。

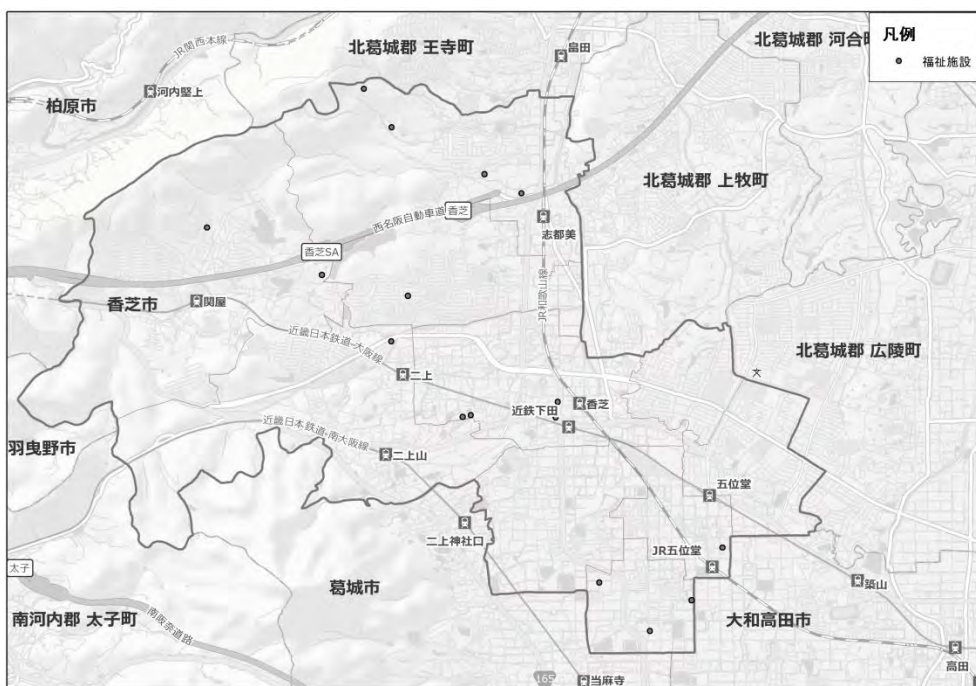


図 福祉施設の立地状況

1.3.3 商業施設

市域の中央部、南東部に商業施設が点在している。一方、関屋小学校区など、市西部には商業施設の立地はみられない。

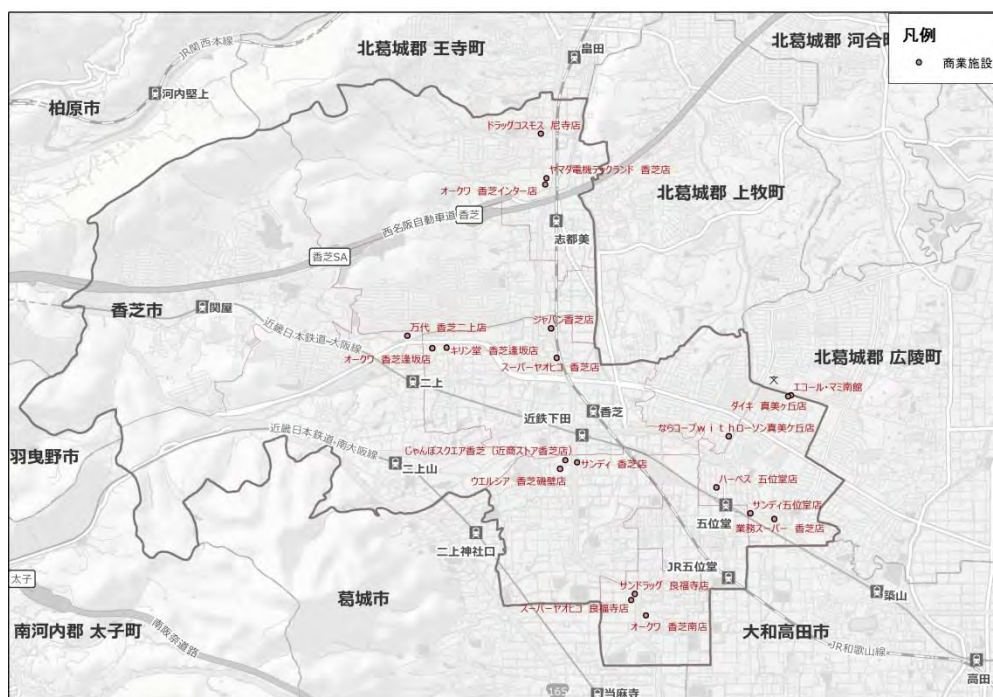


図 商業施設の立地状況

1.4 交通

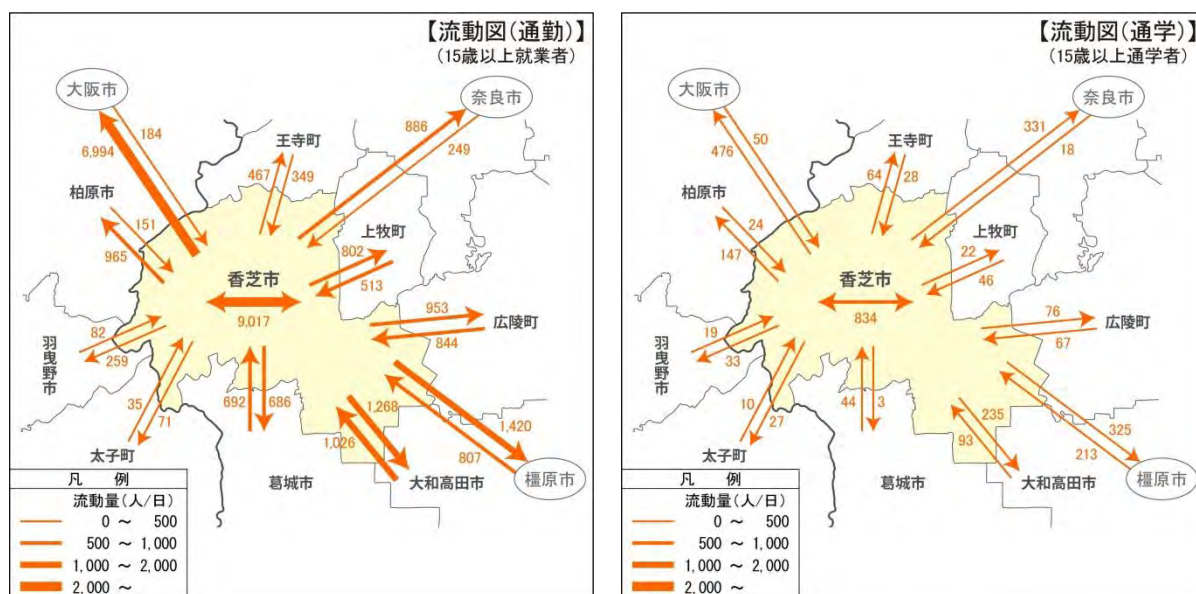
1.4.1 人の動き

(1) 移動先

① 通勤・通学

香芝市民の通勤先は、香芝市内が 9,017 人で最も多くなっている。他市町と香芝市の通勤の人の動きをみると、大阪市への流出が 6,994 人で最も多く、次いで橿原市、大和高田市、大阪府柏原市、広陵町、奈良市への流出が多い。

通学先も同様に、香芝市内が最も多く、次いで大阪市や奈良市、橿原市などが多い。



資料：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」

図 通勤・通学流動

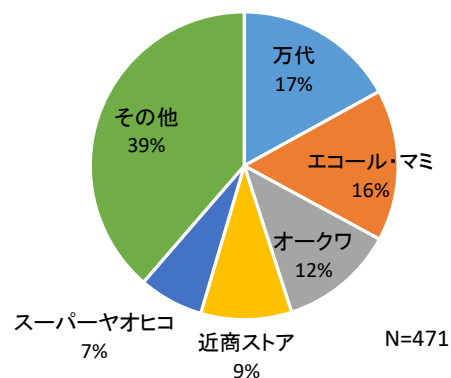
② 日常的な移動

市民が買物する商業施設としては、万代、エコールマミ、オークワが挙げられている。

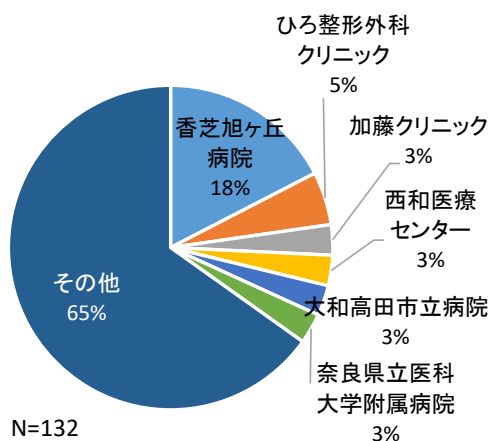
また、通院する医療施設としては、香芝旭ヶ丘病院、ひろ整形外科クリニックが多い。そのほか、市外の西和医療センター、大和高田市立病院、奈良県立医科大学附属病院も多くなっている。一方、その他の割合も多く、行先は多岐にわたっている。

行政・福祉施設では、香芝市役所、総合福祉センターが多く挙げられている。

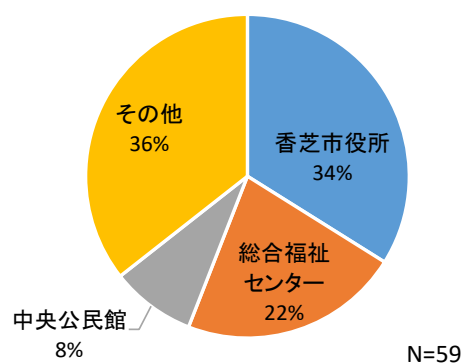
【商業施設】



【医療施設】



【行政・福祉施設】



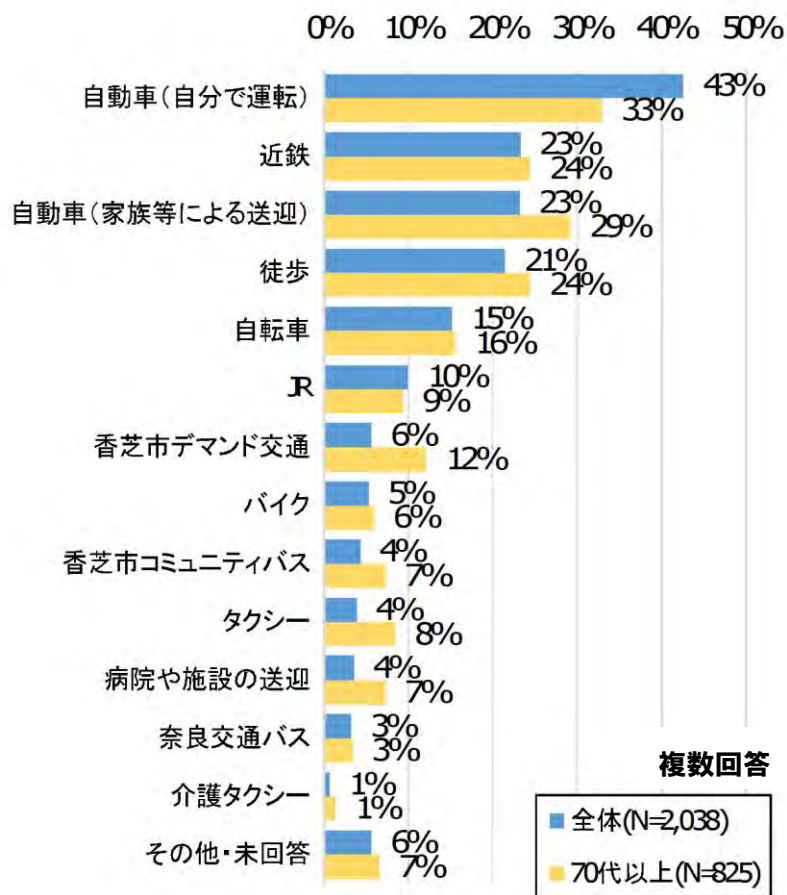
※住民基本台帳より無作為抽出

資料：香芝市公共交通(デマンド交通、コミュニティバス)に関するアンケート調査（2017年(平成29年)）

図 主な目的地

(2) 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。70 代以上でも、3 割以上が自動車を自分で運転している。



※住民基本台帳より無作為抽出

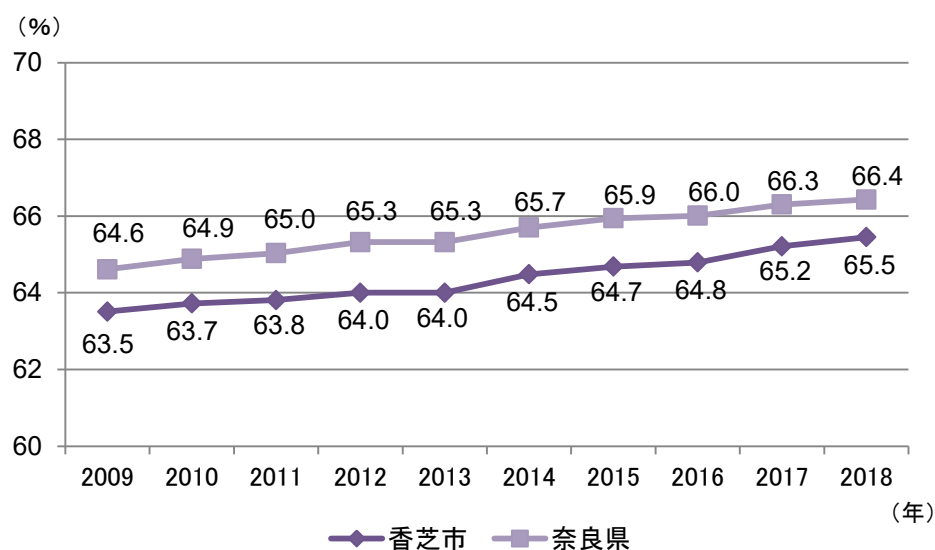
資料：香芝市公共交通(デマンド交通、コミュニティバス)に関するアンケート調査(2017年(平成29年))

図 目的地までの移動手段

(3) 自動車の利用環境

① 免許の保有状況

2018 年（平成 30 年）における運転免許保有率（運転免許保有者数÷総人口）は 65.5%となっており、この 10 年間で年々割合が高まっている。

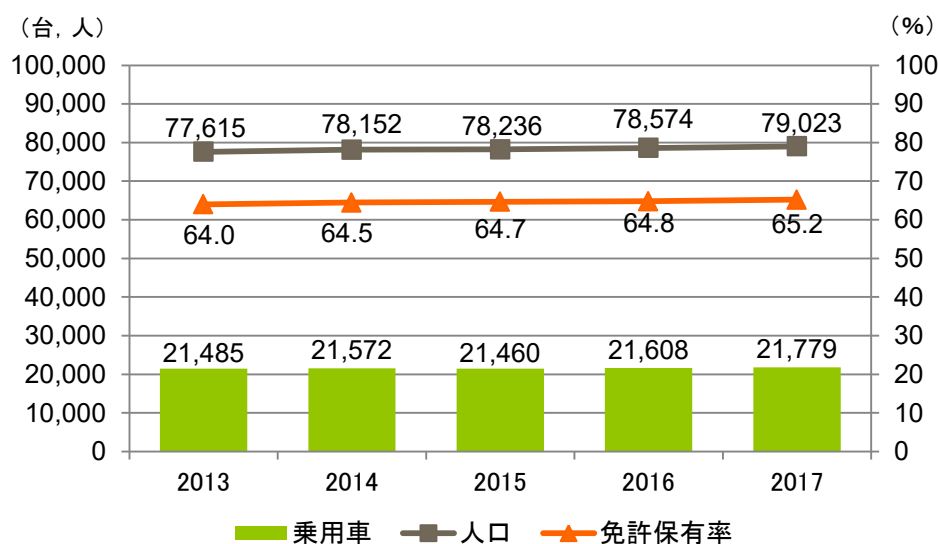


資料：奈良県ホームページ（100 の指標からみた奈良県勢）

図 免許保有率の推移

② 自動車の保有状況

自動車保有台数は増加傾向にある。



資料：自動車登録台数は近畿運輸局奈良運輸支局、人口は住民基本台帳、
免許保有率は奈良県ホームページ（100 の指標からみた奈良県勢）

図 自動車登録台数の推移

(1) ネットワーク

JR 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。

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香芝市デマンド交通が提供されている。

[illegible]

— 1-15 —

② 地域公共交通サービスのカバー率

鉄道駅から半径1 km のエリア内に全人口の約 86.1%、路線バスとコミュニティバスの停留所から半径 300mのエリア内に全人口の約 73.8%が含まれている。

鉄道駅から半径1 km もしくは路線バスとコミュニティバスの停留所から半径 300mのエリア内のいずれかに含まれ、地域公共交通サービスのエリアに含まれる人口の割合は約 96.8% となっており、既存の地域公共交通サービスが市内全域をカバーしている。

さらにデマンド交通が加わることで、地域公共交通のネットワークで市内の全域をカバーしている。

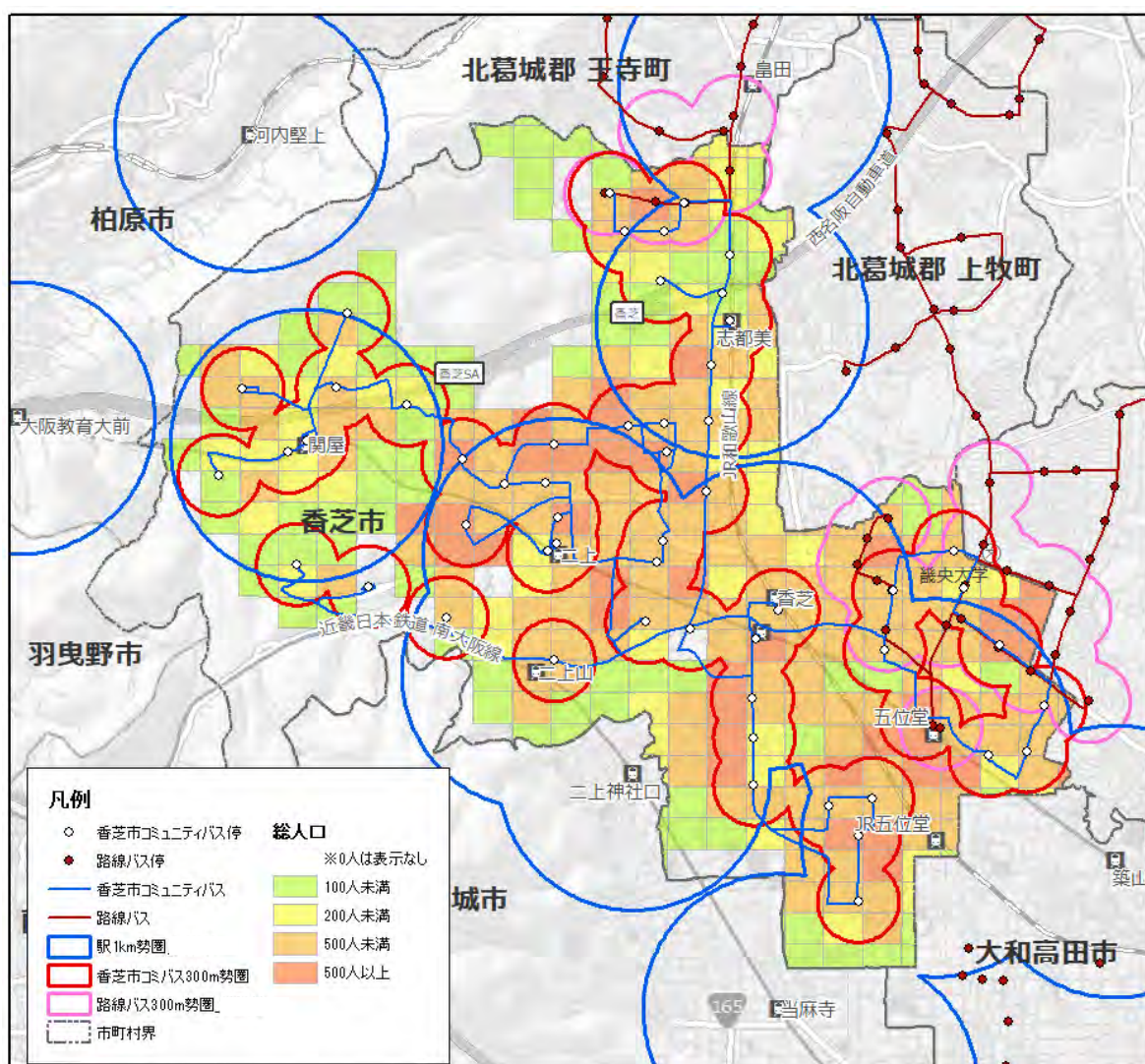


図 香芝市の地域公共交通のカバー状況

(2) 鉄道

① 運行状況

近鉄大阪線では、快速急行や急行が停車する五位堂駅において、平日に1日274本（下り134本、上り140本）が停車し、日中で概ね下り6本/時、上り7本/時が発着する。また、区間準急や普通のみが停車するその他の駅では、平日に1日160本（下り79本、上り81本）が停車し、日中で概ね下り4本/時、上り4本/時が発着する。

表 鉄道駅の発車本数（近鉄大阪線）

	時間帯	平日						土休日					
		五位堂			下田 合計	二上 合計	関屋 合計	五位堂			下田 合計	二上 合計	関屋 合計
		合計	快速急行	急行				合計	快速急行	急行			
大阪 上本町 方面	5	4		1	3	3	3	4		1	3	3	3
	6	13		6	6	6	6	9		4	5	4	4
	7	11	4	1	7	7	7	10	4	0	6	7	6
	8	10	2	2	6	6	6	8	1	3	4	4	5
	9	8		3	5	5	4	8		4	4	4	4
	10	9		4	5	5	6	8		3	5	5	5
	11	5		2	3	3	3	5		2	3	3	3
	12	7		3	4	4	4	7		3	4	4	4
	13	7		3	4	4	4	7		3	4	4	4
	14	7		3	4	4	4	7		3	4	4	4
	15	7		3	4	4	4	7		3	4	4	4
	16	7		3	4	4	4	8		3	5	4	4
	17	7		3	4	4	4	6		3	3	4	4
	18	8		4	4	4	4	7		3	4	4	4
	19	6		3	3	3	3	7		3	4	4	4
	20	7		2	5	5	4	6		2	4	4	3
	21	6		3	3	3	4	6		2	4	4	5
	22	7		3	4	4	4	6		2	4	4	3
	23	4		1	3	2	2	4		1	3	2	3
	0					1	1					1	1
	計	140	6	53	81	81	81	130	5	48	77	77	77
名張・ 五十鈴川 方面	5	5		1	2	2	2	5		1	2	2	2
	6	7		3	4	4	4	5		2	4	4	4
	7	7		3	6	6	6	7		3	3	3	3
	8	8	1	2	5	5	6	6		2	5	5	6
	9	6	1	2	4	5	4	8	1	3	4	5	4
	10	8		4	5	4	4	6		3	5	4	4
	11	6		3	4	4	5	6		3	3	3	4
	12	6		3	4	4	4	6		3	4	4	4
	13	6		3	4	4	4	6		3	4	4	4
	14	6		3	4	4	4	6		3	4	4	4
	15	6		2	4	4	4	7		3	4	4	4
	16	7		4	4	4	3	5		2	3	3	3
	17	7		3	4	4	4	8		4	4	4	3
	18	8	2	2	4	4	4	8	2	2	4	4	4
	19	8	4	0	4	4	4	8	4	0	4	5	5
	20	8	3	1	3	3	3	7	2	1	4	3	3
	21	8		4	4	4	4	6		3	4	4	4
	22	8		4	4	4	4	6		3	4	4	4
	23	7		3	4	4	4	5		2	3	3	3
	0	2		1	2	2	2	2		1	2	2	2
	計	134	11	51	79	79	79	123	9	47	74	74	74

資料：近畿日本鉄道ホームページ（2020年(令和2年)11月現在）

近鉄南大阪線では、二上山駅において、普通のみが停車し、平日に1日150本（下り76本、上り74本）が停車し、日中で概ね下り4本/時、上り4本/時が発着する。

表 鉄道駅の発車本数（近鉄南大阪線）

		平日	土休日
	時間帯	二上山 合計	二上山 合計
大阪 阿部野橋 方面	5	2	1
	6	4	4
	7	5	4
	8	3	4
	9	4	4
	10	4	4
	11	4	4
	12	4	4
	13	4	4
	14	4	4
	15	4	4
	16	4	4
	17	4	4
	18	4	4
	19	4	4
	20	4	4
	21	4	4
	22	4	4
	23	4	4
	計	74	73
橿原 神宮前 方面	5	3	2
	6	4	3
	7	4	4
	8	5	4
	9	4	4
	10	4	4
	11	4	4
	12	4	4
	13	4	4
	14	4	4
	15	4	4
	16	4	4
	17	4	4
	18	4	4
	19	4	4
	20	4	4
	21	4	4
	22	4	4
	23	3	3
	0	1	1
	計	76	73

資料：近畿日本鉄道ホームページ（2020年（令和2年）11月現在）

JR では、それぞれ、平日に 1 日 95 本（下り 48 本、上り 47 本）が停車し、日中で概ね下り 2 本/時、上り 2 本/時が発着している。

表 鉄道駅の発車本数（JR 和歌山線）

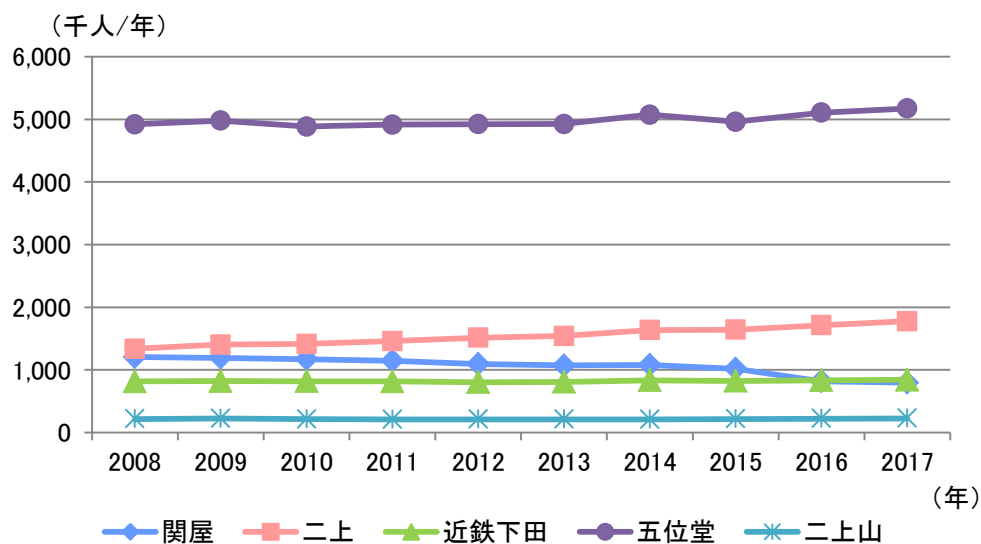
		平日			土休日		
		志都美 合計	香芝 合計	JR五位堂 合計	志都美 合計	香芝 合計	JR五位堂 合計
王寺・ 天王寺・JR 難波 方面	5	1	1	1	1	1	1
	6	3	3	4	2	2	2
	7	4	4	3	4	4	4
	8	4	4	4	4	4	4
	9	3	3	3	3	3	3
	10	2	2	2	2	2	2
	11	2	2	2	2	2	2
	12	2	2	2	2	2	2
	13	2	2	2	2	2	2
	14	2	2	2	2	2	2
	15	2	2	2	2	2	2
	16	3	3	3	3	3	3
	17	2	2	2	2	2	2
	18	3	3	3	3	3	3
	19	2	3	3	2	2	3
	20	3	2	2	3	3	2
	21	3	3	3	3	3	3
	22	3	3	3	3	3	3
	23	1	1	1	1	1	1
	計	47	47	47	46	46	46
高田・ 桜井・ 五条 方面	5	3	2	2	3	2	2
	6	2	3	3	2	3	3
	7	3	3	3	3	3	3
	8	2	2	2	2	2	2
	9	3	3	3	3	3	3
	10	2	2	2	2	2	2
	11	2	2	2	2	2	2
	12	2	2	2	2	2	2
	13	2	2	2	2	2	2
	14	2	2	2	2	2	2
	15	2	2	2	2	2	2
	16	3	3	3	3	3	3
	17	3	3	3	3	3	3
	18	3	3	3	3	3	3
	19	3	3	3	3	3	3
	20	3	3	3	3	3	3
	21	4	4	4	3	3	3
	22	2	2	2	2	2	2
	23	2	2	2	2	2	2
	0						
	計	48	48	48	47	47	47

資料：JR 西日本ホームページ（2020 年(令和 2 年)11 月現在）

② 利用状況

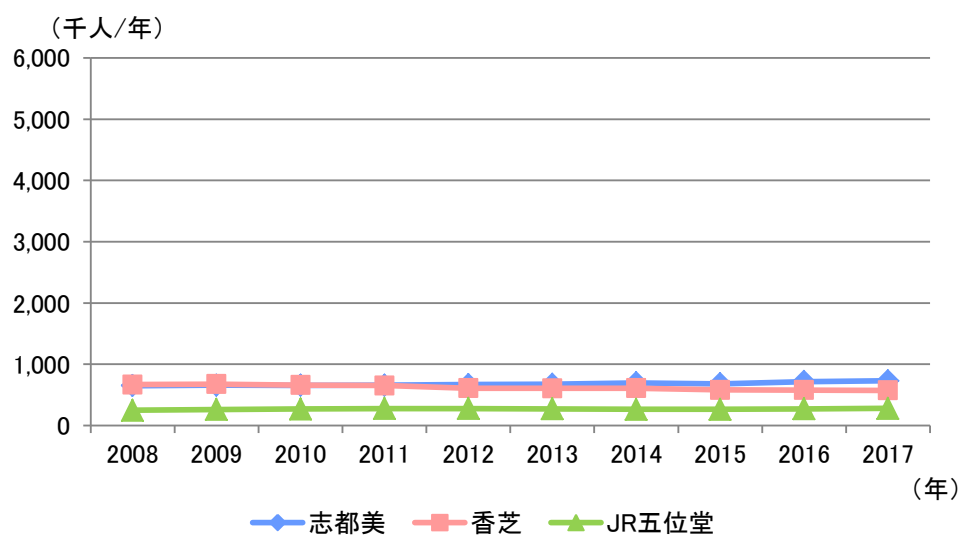
香芝市内の8つの駅の乗車人員の推移をみると、近鉄五位堂駅は年間約500万人で最も多くなっている。

利用者の推移をみると、近鉄では五位堂駅と二上駅、JRでは志都美駅で増加がみられる。



資料：奈良県統計書

図 近鉄の駅別乗車人員の推移



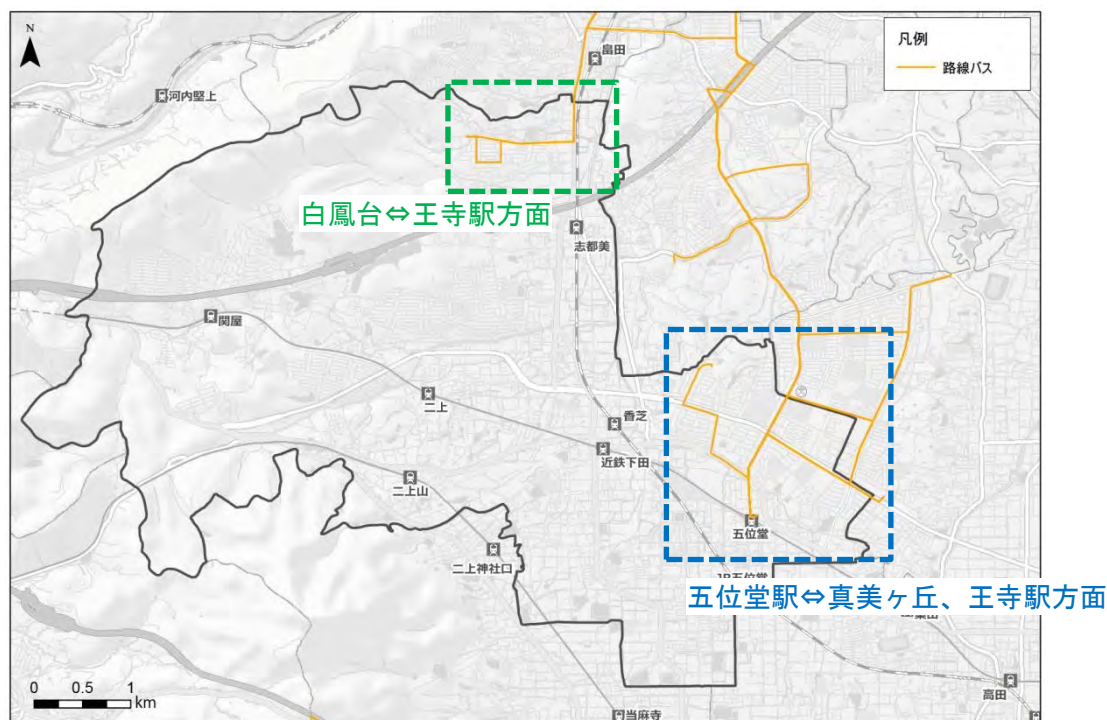
※日平均乗車人員に365を乗じて、年間平均乗車人員を算出

資料：奈良県統計書

図 JRの駅別乗車人員の推移

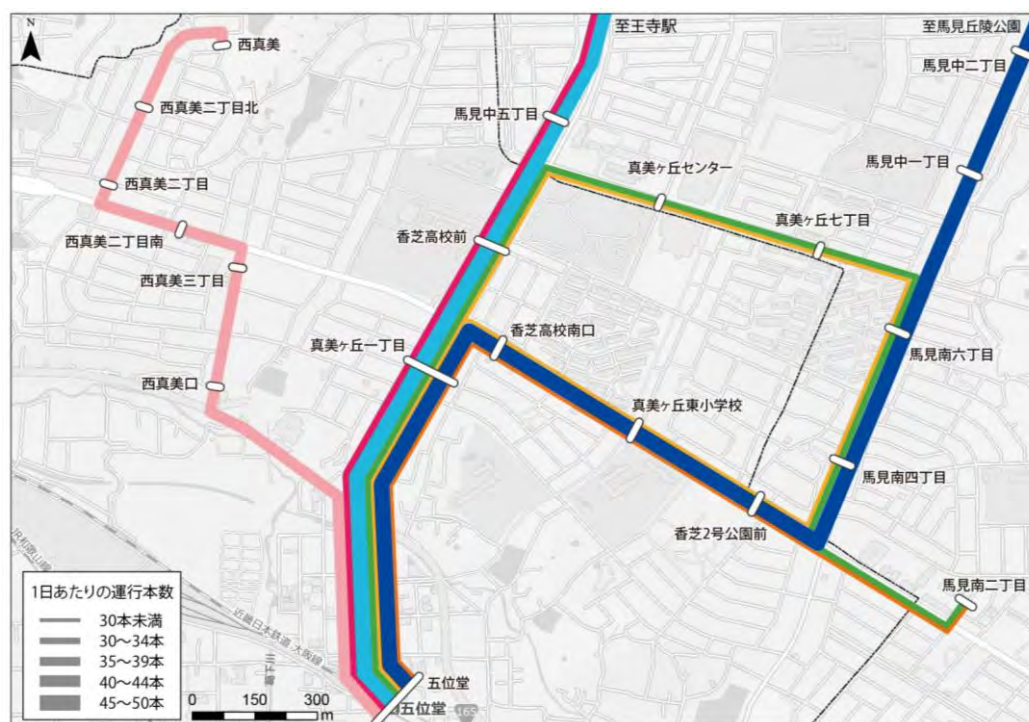
(3) 路線バス

路線バスは、奈良交通によって、近鉄五位堂駅を拠点に真美ヶ丘などの市東部を結ぶ路線と、白鳳台などの市北部から王寺駅を結ぶ路線が運行されている。



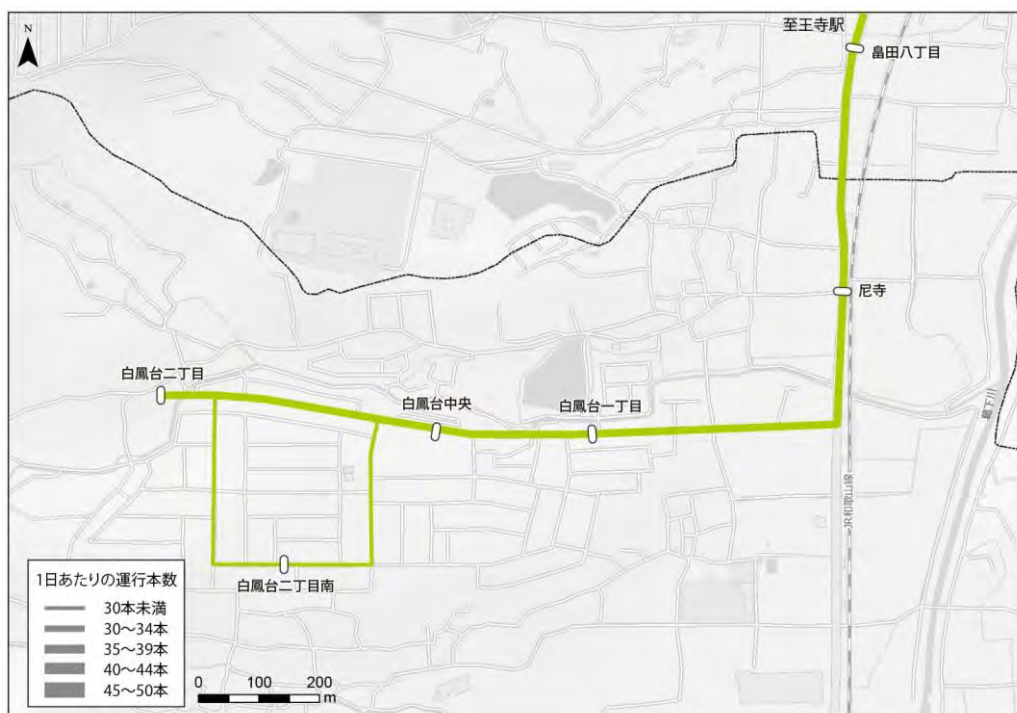
資料：奈良交通ホームページ

図 路線バスの全域図



資料：奈良交通ホームページ

図 路線バス 五位堂駅周辺拡大図



資料：奈良交通ホームページ

図 路線バス 白鳳台周辺拡大図

(4) タクシー

香芝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。

表 西大和交通圏内タクシー事業者：2020 年（令和 2 年）4 月現在

事業者名	所在地	車両数
井村輸送(株)	香芝市	6
(株)協和交通		7
王寺タクシー(株)	北葛城郡	18
志都美タクシー(株)		5
(株)愛和		8
新大和交通(株)		13
ひまわりタクシー(株)	磯城郡	19
西村タクシー(株)		8
(有)富士		8
田原本タクシー(株)		5
三宅交通		4
(株)サミット		5
中和交通(株)	大和高田市	13
広陵タクシー(有)		3
奈良近鉄タクシー(株)	奈良市	19
(株)サンキュータクシー	御所市	5
計		146

(5) 香芝市コミュニティバス

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

香芝市コミュニティバスは、木曜日と一部の祝日、年末年始を除き、4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5～6便（概ね2時間に1便）を運行している。

なお、総合福祉センター内の温泉施設が休業となる木曜日には、市の中心部である香芝市役所や総合福祉センターと JR 香芝駅、近鉄下田駅をつなぐ木曜シャトルを 16 便運行している。

運賃は、1 乗車あたり大人 100 円、小学生 50 円、小学生未満無料で、ルート乗り継ぎは無料としている。



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

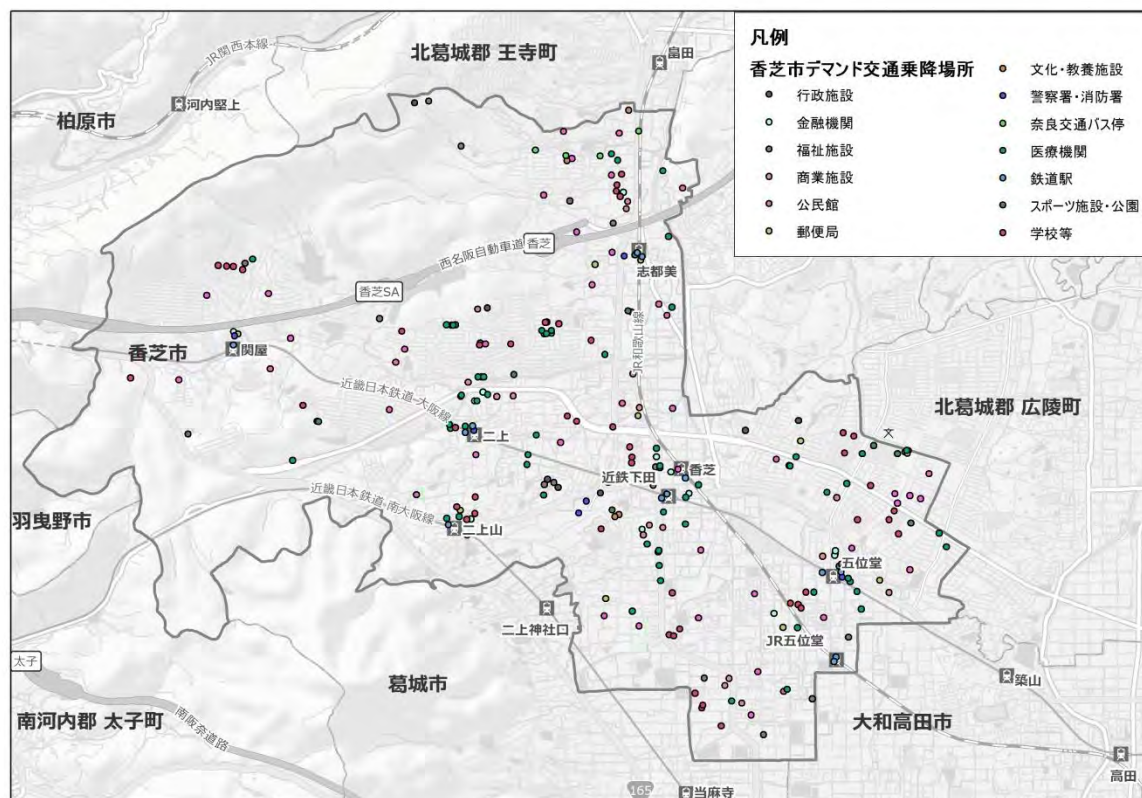
(6) 香芝市デマンド交通

香芝市デマンド交通は、乗合型のシステムとして、2013 年（平成 25 年）から運行を開始している。

事前登録及び事前予約制で、市内約 280 箇所の共通乗降場所及び自宅（付近）間の移動を可能としている。

運行日時は、平日の午前 9 時～午後 4 時 30 分である。

運賃は、1 乗車あたり大人 200 円、小学生 100 円、小学生未満無料である。



資料：香芝市デマンド交通広報資料より作成

図 デマンド交通の共通乗降場所

1.4.3 その他の輸送資源

(1) 福祉輸送について

香芝市内において、障がい者や要介護認定者等の移送については介護タクシー事業者が9社（令和2年12月現在）あるほか、他人の介助なしでは移動が困難であり単独で公共交通機関の利用が困難な方のための福祉有償運送（事前の利用登録等が必要）の事業者が中和圏域（5市2町1村※）で6社（令和2年12月現在）あり、それぞれ輸送を担っている。さらに介護保険の通所サービス利用者や障害福祉サービスの一部において、各事業所が送迎サービスを実施している。

また、市の障がい者支援として障がい者手帳保持者（一部条件あり）について、タクシーチケット（初乗り料金補助・年間48枚）を配布している。

※大和高田市、橿原市、御所市、香芝市、葛城市、広陵町、高取町、明日香村

(2) スクールバスについて

香芝市内の私立学校については、近鉄関屋駅や市外の周辺駅より当該学校までのスクールバスを運行している。

(3) 医療機関、商業施設などの民間事業者による送迎サービスについて

香芝市内の3医療機関については、運行ダイヤが設定され、定時定路線型の運行が実施されている。

また、商業施設については、送迎サービスの実施は確認できない。

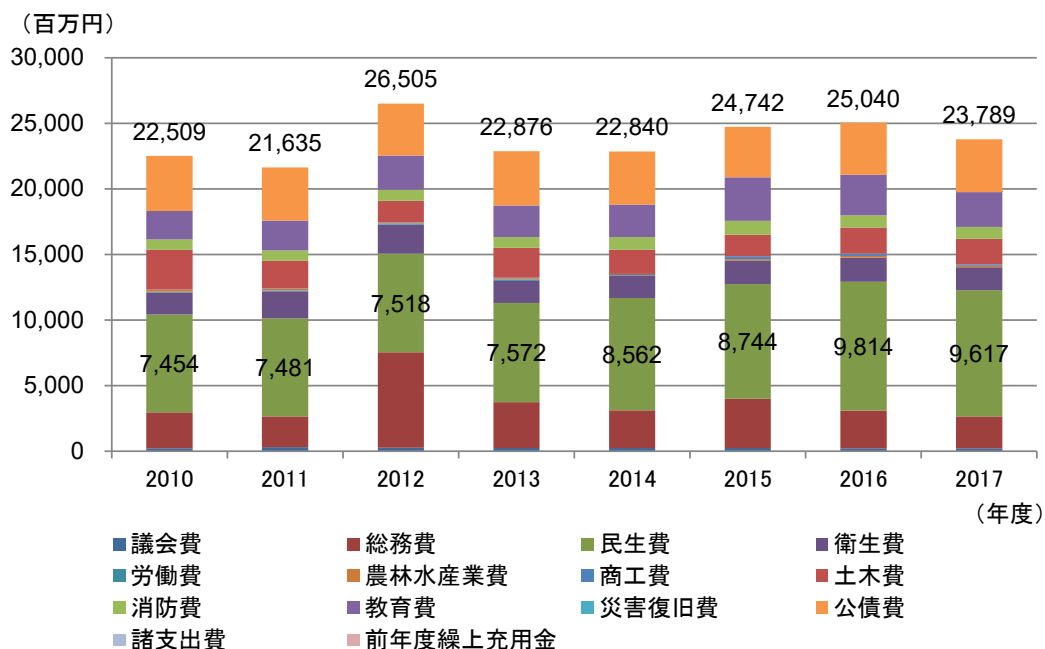
表 主な医療施設の送迎サービスの実施状況

医療機関	主な運行先	運行間隔 （1時間あたり本数）
香芝旭ヶ丘病院	五位堂駅・近鉄下田駅・香芝駅	1本
香芝生喜病院	二上駅・二上山駅・香芝駅	1～3本 （路線によって異なる）
関屋病院	関屋駅	1～6本

1.5 その他 地域公共交通を取り巻く環境

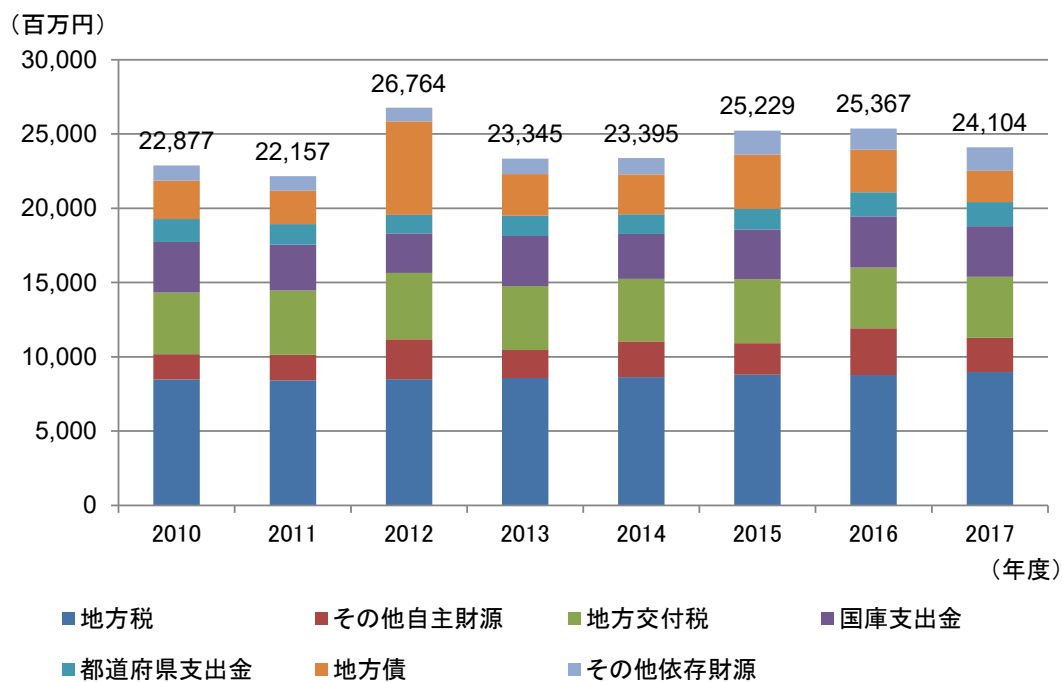
1.5.1 財政

2010 年（平成 22 年）度から 2017 年（平成 29 年）度までの歳入歳出の状況について、歳出では、民生費が年々増加傾向にあり、2010 年（平成 22 年）度に 74 億 5400 万円だったものが、2017 年（平成 29 年）度には、約 1.3 倍となる 96 億 1700 万円になっている。



出典：奈良県 HP 財政状況資料集

図 歳出の状況



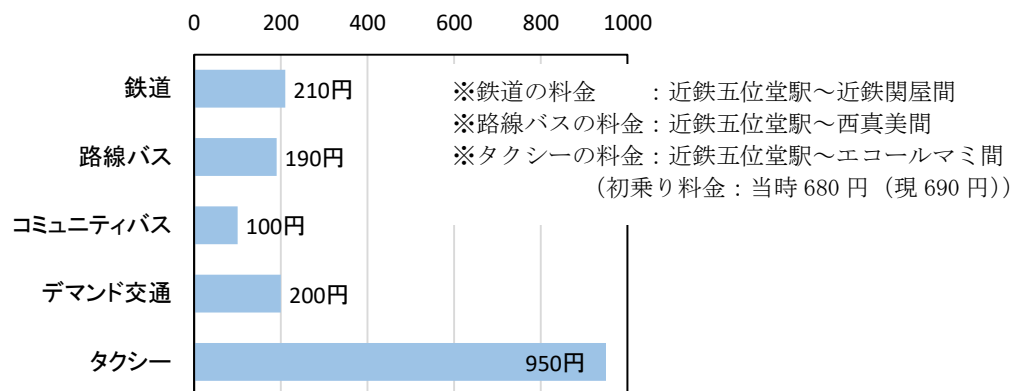
出典：奈良県 HP 財政状況資料集

図 歳入の状況

1.5.2 交通事業者の交通環境

(1) デマンド交通の提供におけるタクシー事業への影響

タクシーの初乗り料金や利用料金に比べ、香芝市で運行しているデマンド交通が1回 200 円で利用できることについて、タクシー事業を圧迫しているとの意見が出ている。

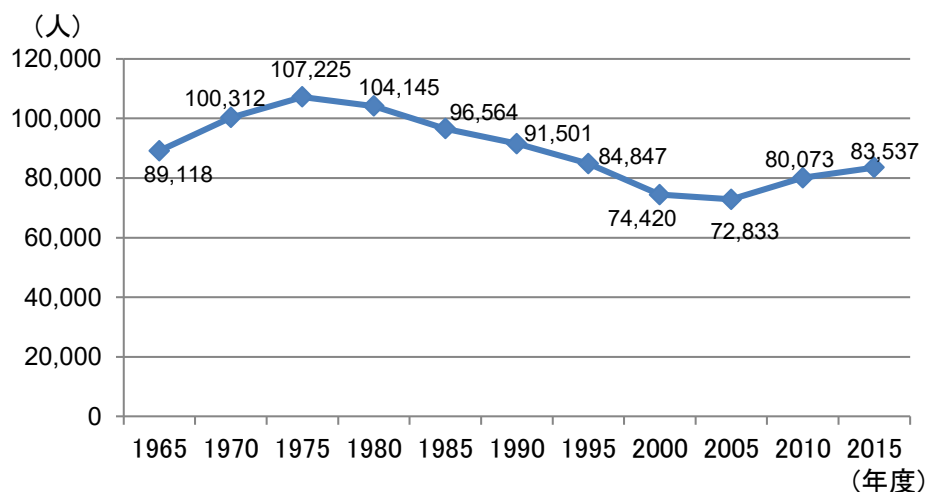


出典：2018 (H30). 2 第 29 回活性化協議会

図 香芝市の公共交通の料金比較

(2) バス運転者不足の深刻化

乗合バスの運転者数は、1975 年（昭和 50 年）度をピークに減少しており、2005 年（平成 17 年）度にはピーク時の約 6 割まで減少している。この背景には、労働環境（年収、労働時間、雇用形態）が厳しいことや、大型二種免許の取得要件が足かせになっている。

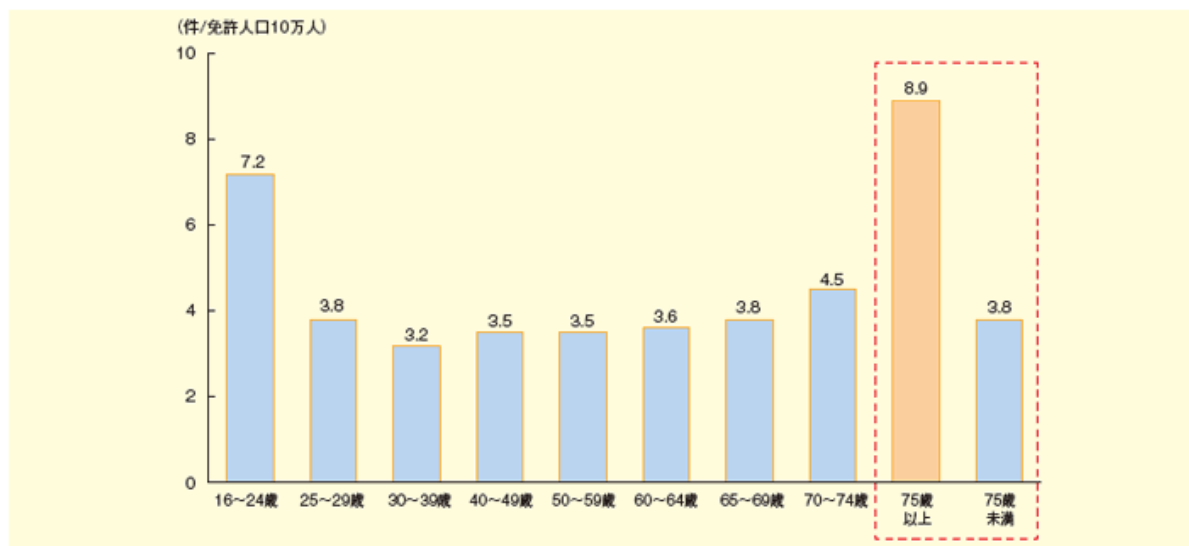


資料：数字で見る自動車 2019（国土交通省）

図 乗合バス運転者数の推移

1.5.3 社会動向

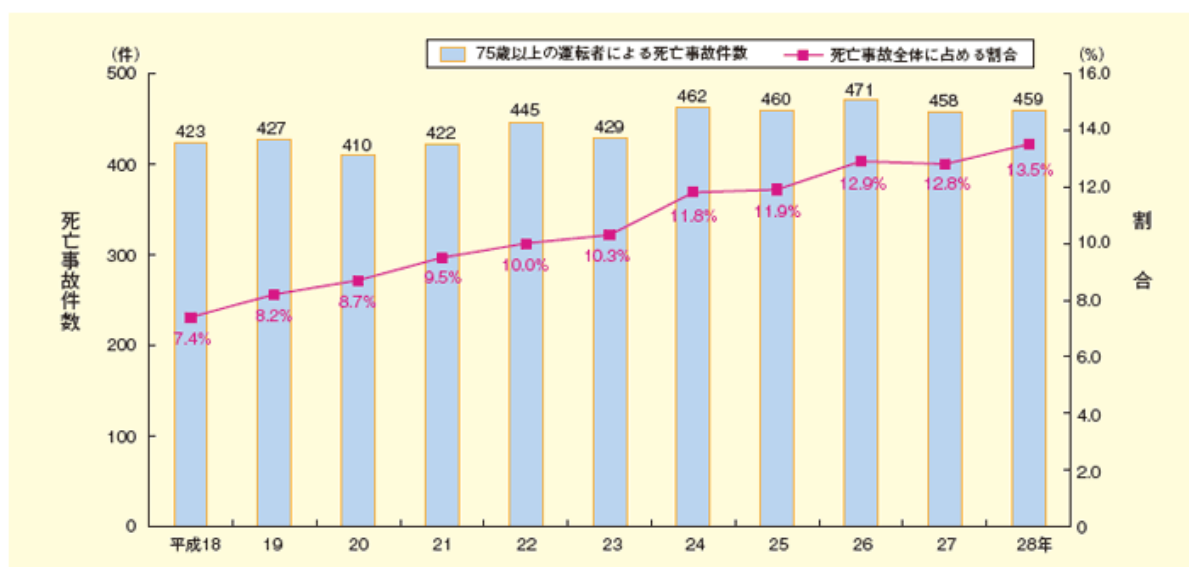
わが国では、東京で発生した高齢ドライバーによる死亡事故など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えている。



注 1 警察庁資料による。
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

出典：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

図 年齢階層別 人口 10 万人当たり死亡事故件数（原付以上 第 1 当事者：2016 年（平成 28 年））



注 警察庁資料による。

出典：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

図 75 歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移（原付以上 第 1 当事者）

2. 香芝市が運営する地域公共交通の利用実態・ニーズ

2.1 コミュニティバス

2.1.1 利用実態

(1) 全ルート計

2018 年（平成 30 年）度の利用者数は約 60,960 人で、2016 年（平成 28 年）10 月のコミュニティバス有償化以降、利用者数は減少傾向となっている。

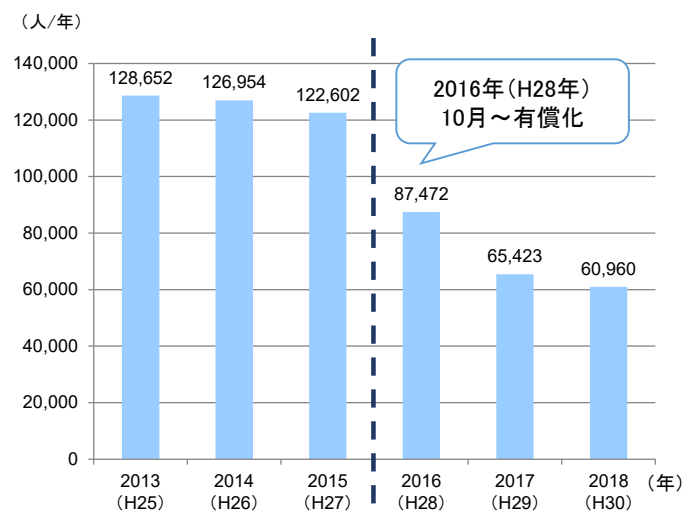
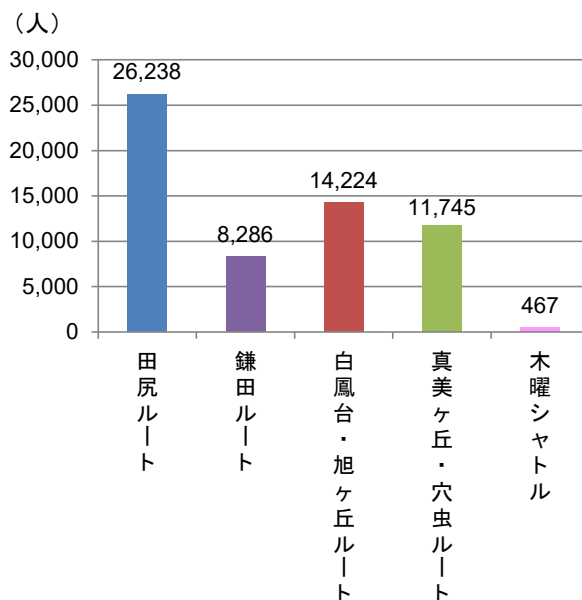


図 コミュニティバスの利用者数の推移

(2) ルート別

2018 年（平成 30 年）度の利用者数をルート別にみると、田尻ルートが年間 26,238 人で最も多い。一方、鎌田ルートが年間 8,286 人で少なく、1 便あたりの乗車人数は 5.6 人となっている。

また、木曜シャトルは、年間 467 人となっている。



資料：香芝市実績データ（2018 年（平成 30 年）4 月～2019 年（平成 31 年）3 月）

図 香芝市コミュニティバス ルート別利用者数

表 ルート別 1 日あたり・1 便あたりの利用者数

	年間乗客数	稼働日数	1 日あたりの乗客数	便数	1 便あたりの乗客数
田尻ルート	26,238	297.5	88.2	5	17.6
鎌田ルート	8,286	297.5	27.9	5	5.6
白鳳台・旭ヶ丘ルート	14,224	297.5	47.8	5	9.6
真美ヶ丘・穴虫ルート	11,745	297.5	39.5	6	6.6
木曜シャトル	467	49	9.5	16	0.6

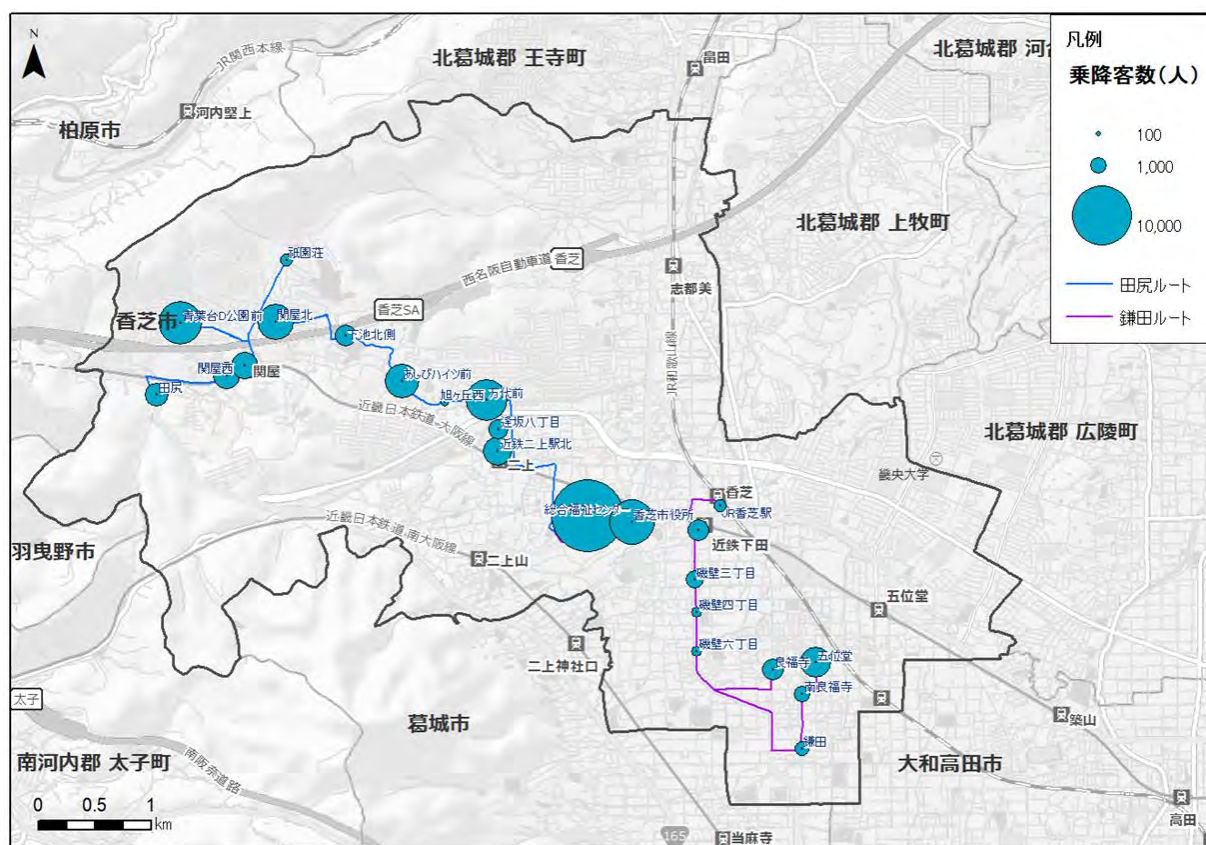
資料：香芝市実績データ（2018 年（平成 30 年）4 月～2019 年（平成 31 年）3 月）

① 田尻ルート・鎌田ルート

停留所別の利用状況をみると、「総合福祉センター」や「香芝市役所」のほか、田尻ルートでは「青葉台D公園前」「関屋北」「万代前」、鎌田ルートでは「五位堂」の利用が多い。

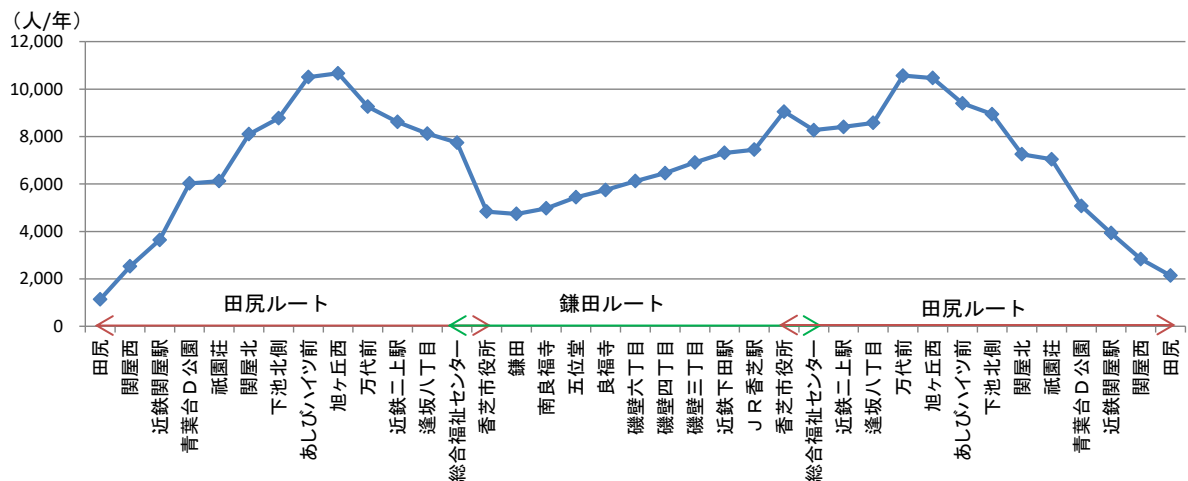
区間ごとの乗車人数をみると、「青葉台D公園前」や「関屋北」、「あしびハイツ前」などの住宅地と「万代前」や「総合福祉センター」などスーパーや温泉施設の間で利用者が多くなっている。

便別では、第1便（8時台）や第2便（10時台）で関屋地域から総合福祉センター方面の間で利用者が多く、逆方面では第2便（11時台）～第4便（15時台）の利用が多い。



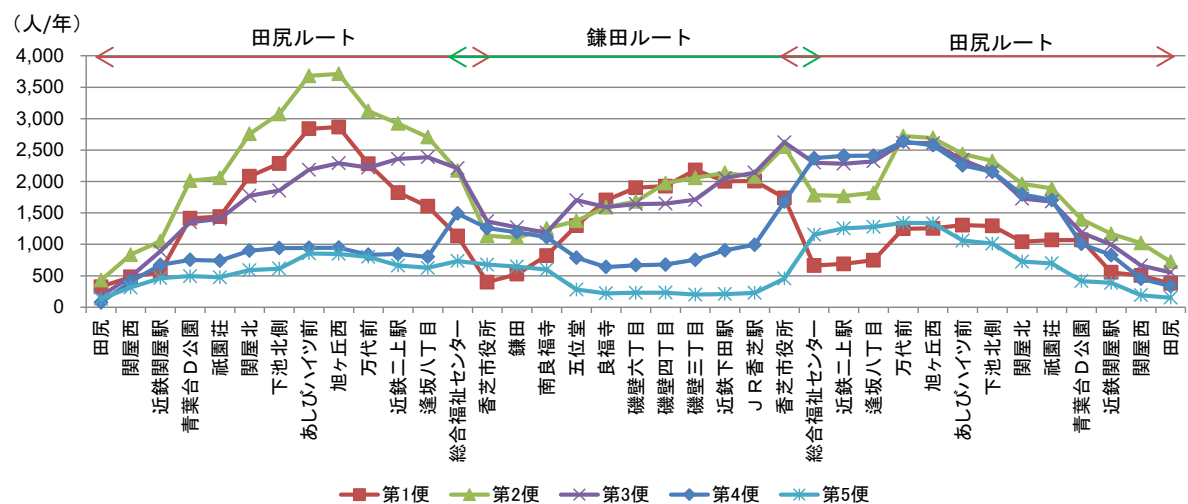
資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 田尻ルート・鎌田ルートの停留所別の利用状況（乗降者数）



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 田尻ルート・鎌田ルートの区間ごとの乗車人数



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

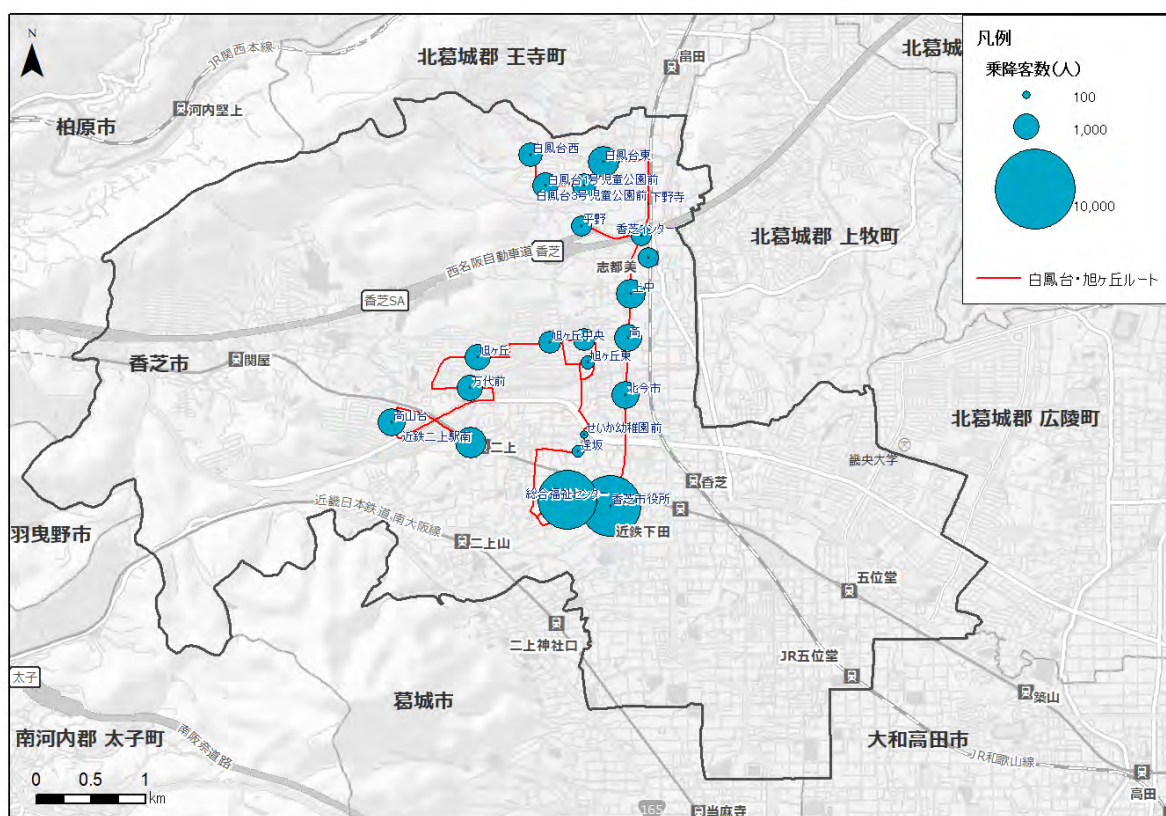
図 田尻ルート・鎌田ルートの区間ごとの乗車人数（便別）

② 白鳳台・旭ヶ丘ルート

停留所別の利用状況をみると、「総合福祉センター」や「香芝市役所」のほか、「白鳳台東」「上中」「近鉄二上駅南」「高山台」の利用が多い。

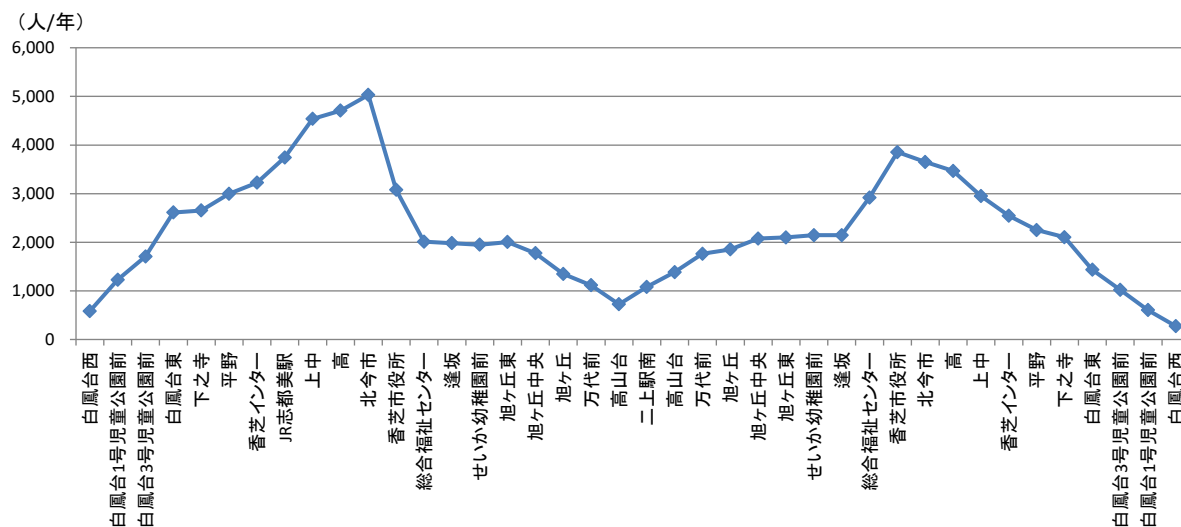
区間ごとの乗車人数をみると、「白鳳台東」や「上中」などの住宅地と「香芝市役所」や「総合福祉センター」などの公共施設の間で利用者が多くなっている。一方、「旭ヶ丘」や「高山台」、「白鳳台」付近では、年間2,000人を下回る区間も存在している。

便別では、第1便（8時台）～第3便（12時台）で白鳳台地域から総合福祉センター間での利用者が多く、逆方面では第4便（15時台）の利用が多い。



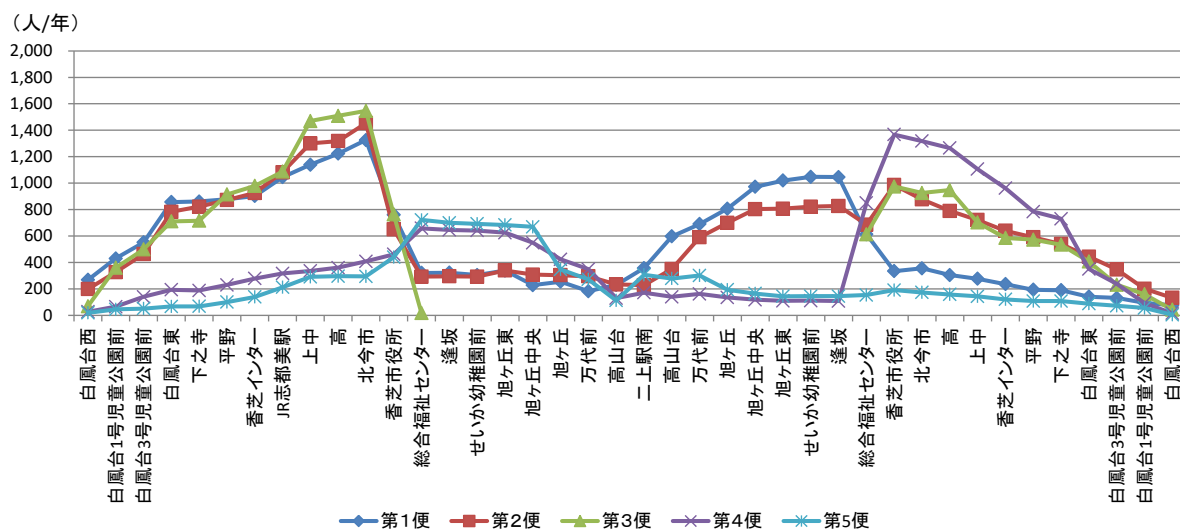
資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 白鳳台・旭ヶ丘ルートの停留所別の利用状況（乗降者数）



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 白鳳台・旭ヶ丘ルート各区間の乗車人数



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

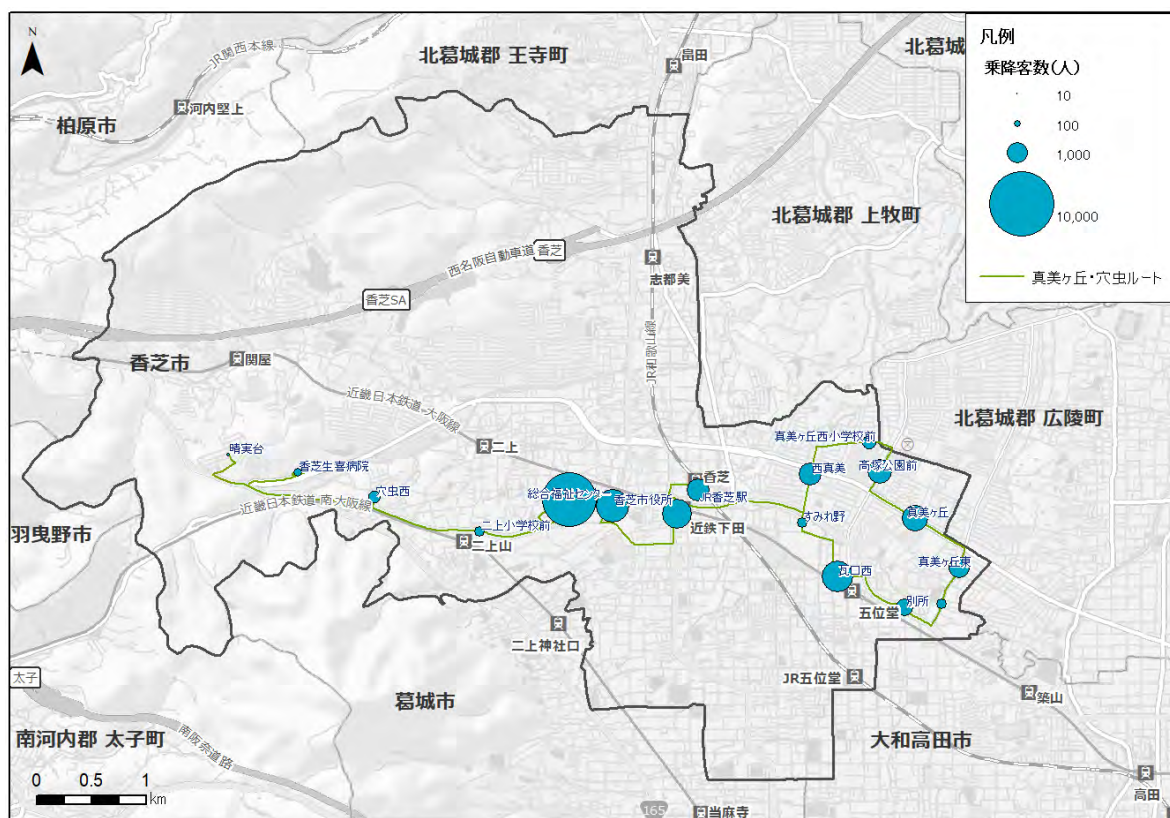
図 白鳳台・旭ヶ丘ルート各区間の乗車人数（便別）

③ 真美ヶ丘・穴虫ルート

停留所別の利用状況をみると、「総合福祉センター」や「香芝市役所」のほか、「瓦口西」の利用が最も多くなっている。

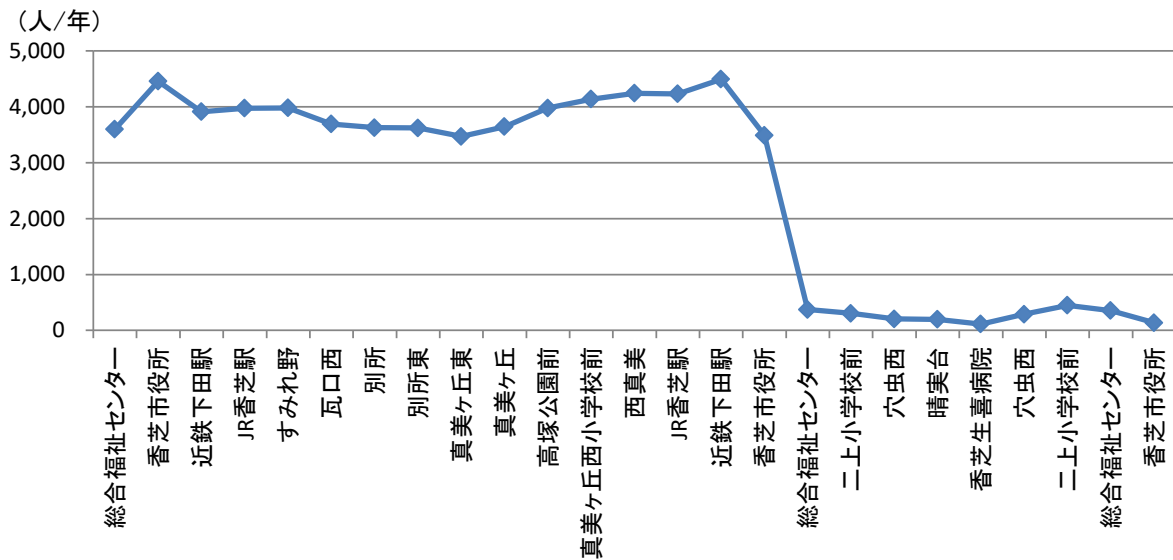
区間ごとの乗車人数をみると、総合福祉センター～真美ヶ丘方面～香芝市役所間での利用者数が多い。一方、総合福祉センター～二上方面～香芝市役所間は利用者が少ない。

便別では、他の便に比べ、第6便（17時台）の利用が少ない。



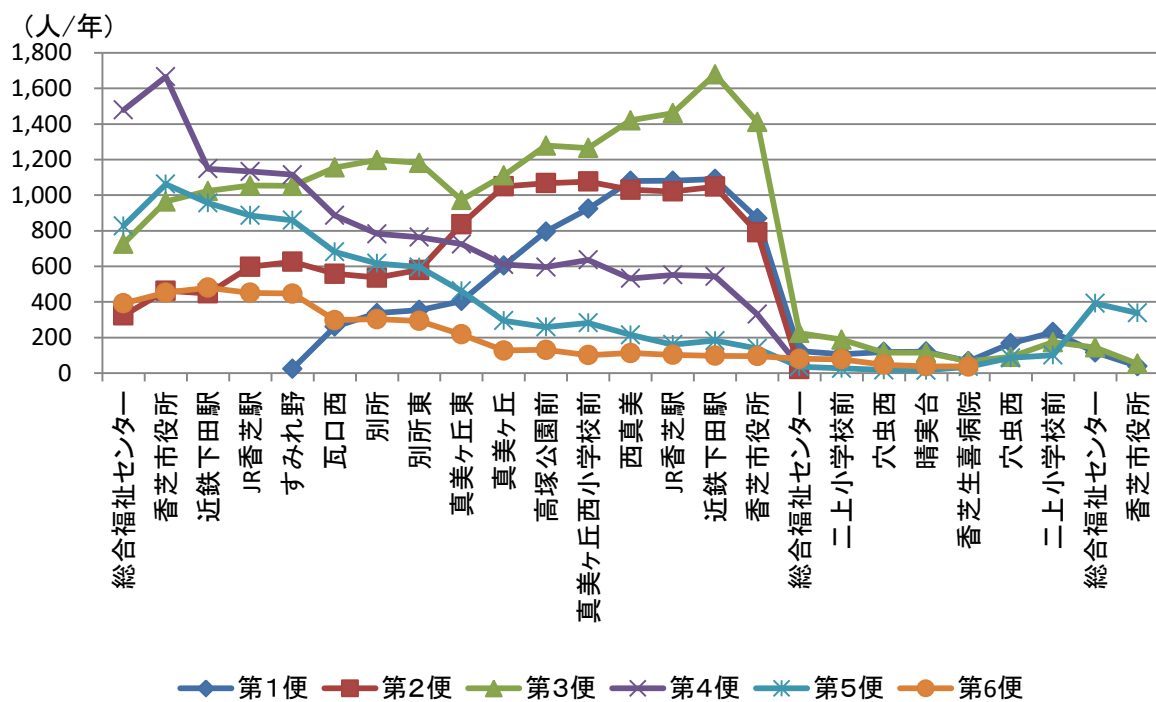
資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 真美ヶ丘・穴虫ルートの停留所別の利用状況（乗降者数）



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 真美ヶ丘・穴虫ルートの区間ごとの乗車人数



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 真美ヶ丘・穴虫ルートの区間ごとの乗車人数（便別）

2.1.2 運営状況

(1) 収支状況

コミュニティバスは、2018 年（平成 30 年）において、年間約 594 万円の歳入に対し、年間 3,992 万円の歳出を要しており、収支率は 14.9%となっている。

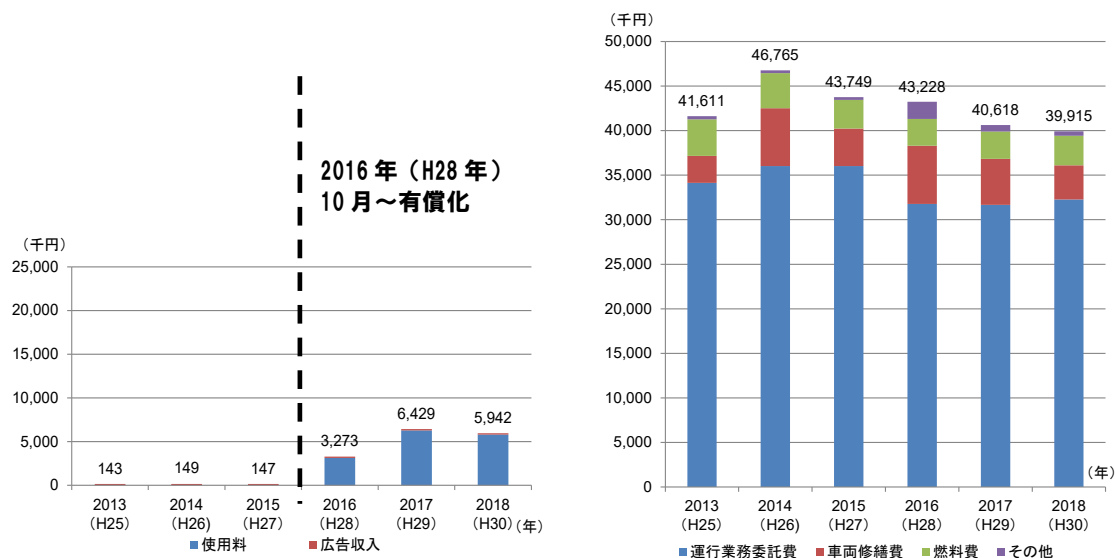


図 コミュニティバスの運行に係る歳入（左）と歳出（右）

(2) 車両

コミュニティバスは、予備車両も含めて4台を市が保有し、運行を行っている。車両は購入から10年以上が経過し、走行距離が約60万kmとなっている車両もあり、更新の必要性が高まっている。

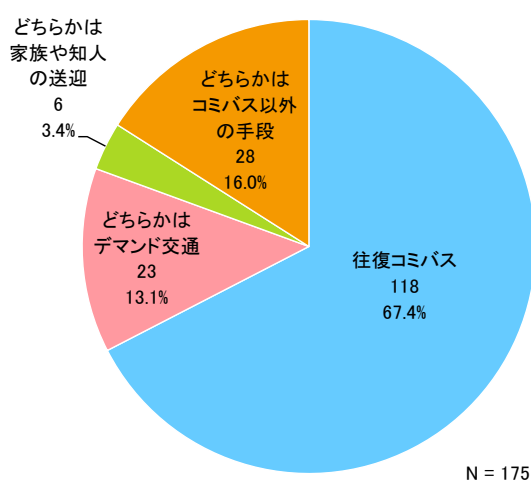


図 使用されている車両

2.1.3 利用者ニーズ

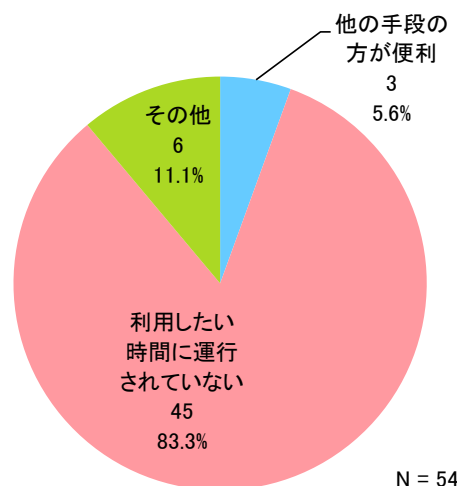
(1) 往復の利用について

コミュニティバスを利用する際の往復の利用手段について、往復ともに利用する方が大半だったが、片道のどちらかでデマンド交通やそれ以外の手段（タクシーや徒歩など）を利用する方もそれぞれ約15%存在した。その理由としては、コミュニティバスが利用したい時間に運行されていないことが圧倒的に多かった。



資料：コミュニティバス利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

図 往復の利用手段

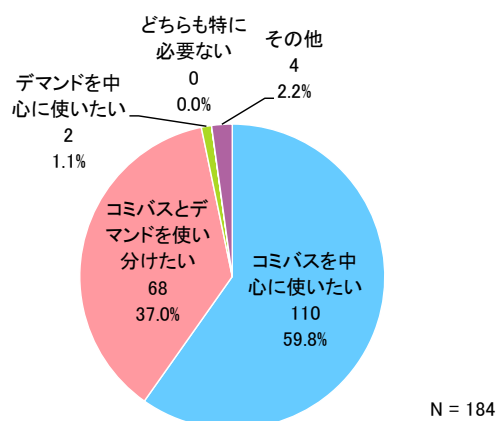


資料：コミュニティバス利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

図 片道でコミュニティバスを利用しない理由

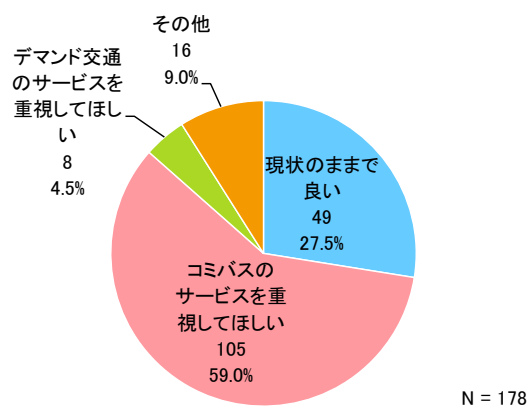
(2) 今後の利用について

あなたの生活にとって、地域公共交通をどのように利用したいかという問いに対して、現状でコミュニティバスを利用している方の約60%がコミュニティバスを中心に使いたいと回答している。また、香芝市の地域公共交通の施策については、現状でコミュニティバスを利用している方の約59%がコミュニティバスのサービスを重視してほしいと回答している。



資料：コミュニティバス利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

図 コミュニティバスの需要



資料：コミュニティバス利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

図 香芝市の地域公共交通の施策について

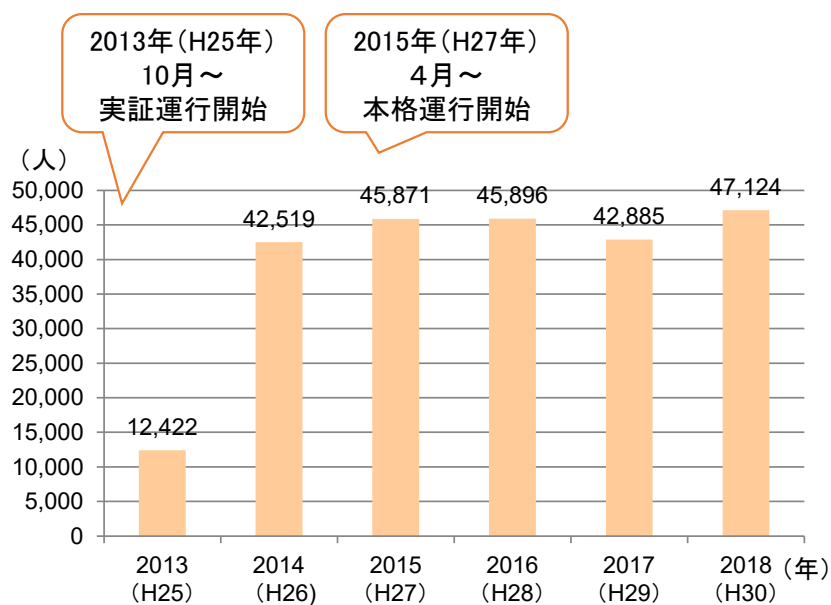
2.2 デマンド交通の利用実態

2.2.1 利用実態

(1) 利用者数

① 全体

2018年(平成30年)度の利用者数は約47,000人で、過去最も多い利用者数となっている。



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

② 共通乗降場所別

2018 年（平成 30 年）4 月～2019 年（平成 31 年）3 月までの 1 年間のデマンド交通の利用状況をみると、最も利用の多い乗降場所は、総合福祉センター（かしば屯鶴峯温泉）で、乗車・降車合わせると、1 年間では、全利用者の約 10%となる約 5,750 回利用されている。

利用回数上位 30 箇所の施設をみると、「エコールマミ南館」や「ジャンボスクエア香芝」など商業施設が 6 箇所、「香芝旭ヶ丘病院」や「香芝生喜病院」などの医療施設が 7 箇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」などの鉄道駅への利用もみられる。

乗車と降車の回数の違いをみると、「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、「ジャンボスクエア香芝」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。

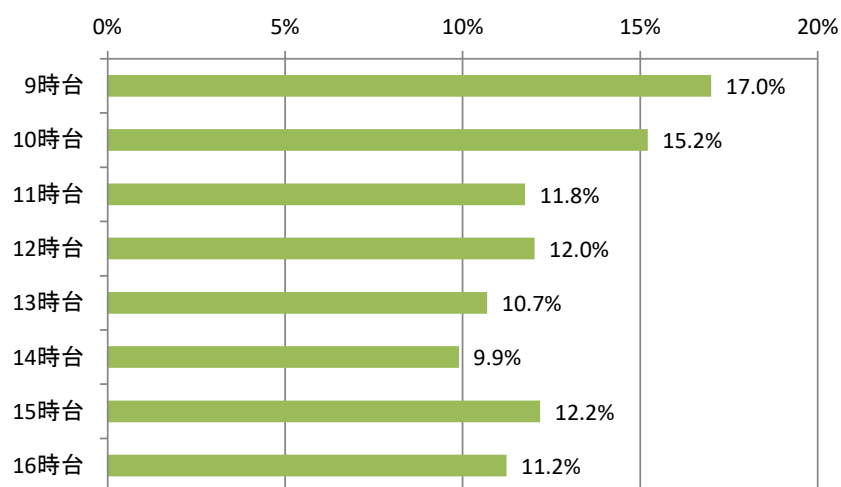
表 共通乗降場所別利用者数（上位 30 箇所）

順位	乗降場所	乗車(回/年)	降車(回/年)	合計(回/年)	全利用に対する割合
1	総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉	2,956	2,797	5,753	10%
2	エコールマミ南館	1,909	2,002	3,911	7%
3	香芝旭ヶ丘病院	1,473	2,249	3,722	7%
4	ジャンボスクエア香芝	1,708	1,259	2,967	5%
5	香芝生喜病院	790	1,466	2,256	4%
6	モナミホール・中央公民館	1,100	1,045	2,145	4%
7	近鉄五位堂駅(北)	753	1,374	2,127	4%
8	永野整形外科クリニック 西本内科 川崎眼科	740	1,281	2,021	4%
9	近鉄五位堂駅(南)	593	1,259	1,852	3%
10	ふたかみ文化センター・市民図書館・市民ホール・博物館	761	721	1,482	3%
11	万代香芝二上店	835	574	1,409	3%
12	ひろ整形外科クリニック	652	713	1,365	2%
13	近鉄関屋駅	455	779	1,234	2%
14	ジャパン香芝店	511	599	1,110	2%
15	つじ眼科 和田クリニック まえだ泌尿器科クリニック・ハート薬局	383	655	1,038	2%
16	旭ヶ丘クリニック 梅川皮膚科・アール薬局香芝店	365	491	856	2%
17	オークワ香芝逢坂店	426	357	783	1%
18	JR志都美駅(西)	393	369	762	1%
19	香芝市役所	285	471	756	1%
20	ハーベス五位堂店	431	261	692	1%
21	和里(にこり)香芝	345	336	681	1%
22	特別養護老人ホーム「大和園白鳳」	323	298	621	1%
23	JR香芝駅	247	341	588	1%
24	関屋病院	253	260	513	1%
25	近鉄二上駅(北)	207	294	501	1%
26	せいか保育園・幼稚園・キッズ	292	207	499	1%
27	香芝市畑(個人宅)	235	239	474	1%
28	香芝市関屋北(個人宅)	197	253	450	1%
29	保健センター	193	223	416	1%
30	ケアハウスかしの木	182	207	389	1%

資料：香芝市実績データ（2018 年(平成 30 年) 4 月～2019 年(平成 31 年) 3 月）

(2) 利用時間帯

デマンド交通の利用時間帯は、9時台が最も多い。

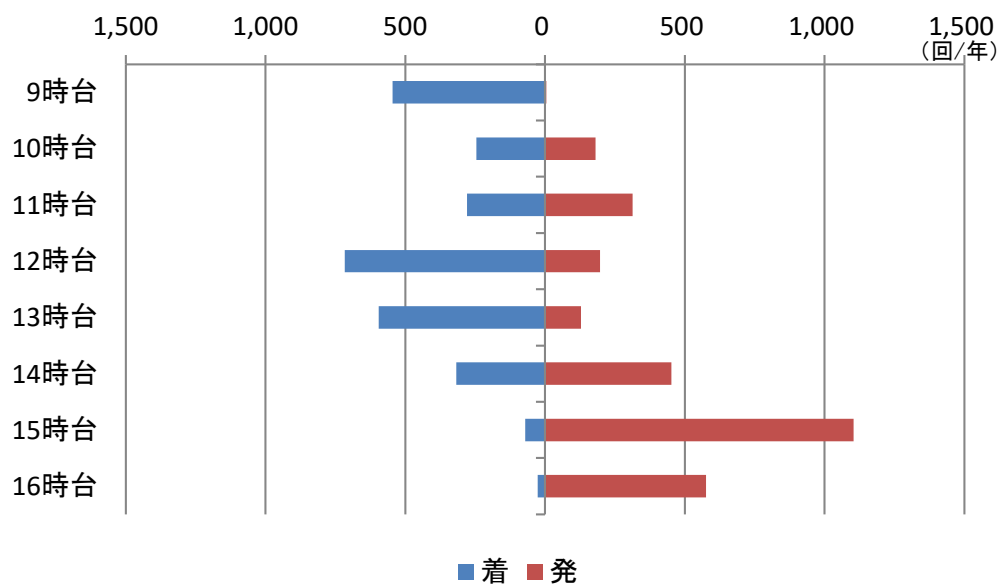


資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 デマンド交通の利用時間帯

① 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉

利用者が最も多い総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉では9時台または12～13時台に到着する利用が多くなっている。また、15～16時台に出発する利用者が多い。

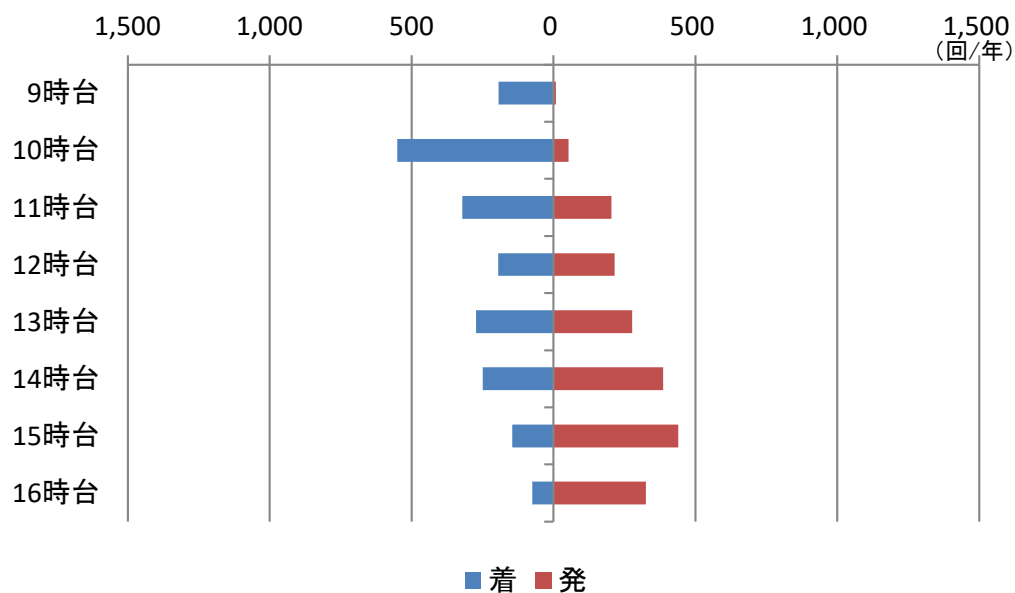


資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉の発着時間帯

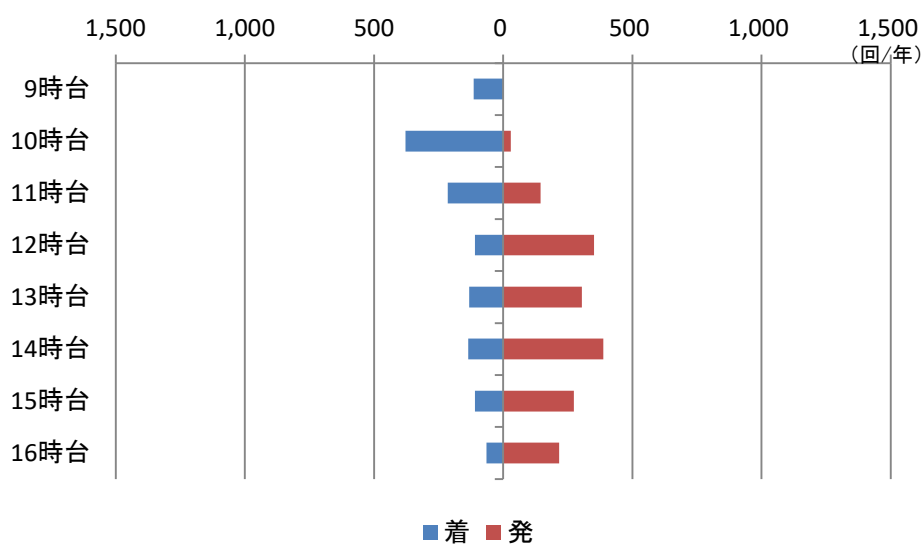
② 商業施設

商業施設であるエコールマミ南館、ジャンボスクエア香芝では、10 時台に到着する利用者が多い。また、出発は午後が多くなっている。



資料：香芝市実績データ（2018 年(平成 30 年) 4 月～2019 年(平成 31 年) 3 月)

図 エコールマミ南館の発着時間帯

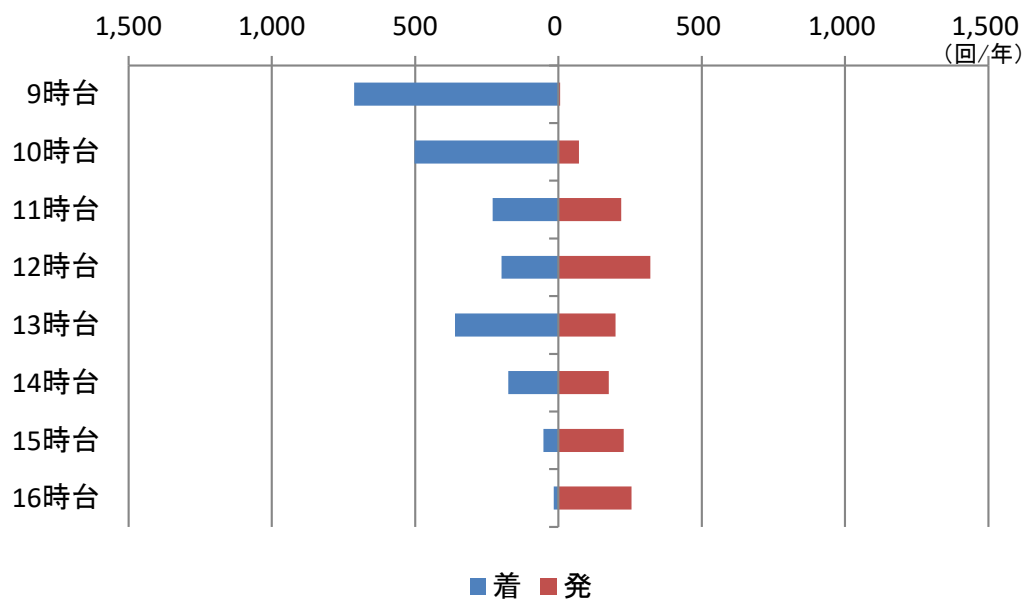


資料：香芝市実績データ（2018 年(平成 30 年) 4 月～2019 年(平成 31 年) 3 月)

図 ジャンボスクエア香芝の発着時間帯

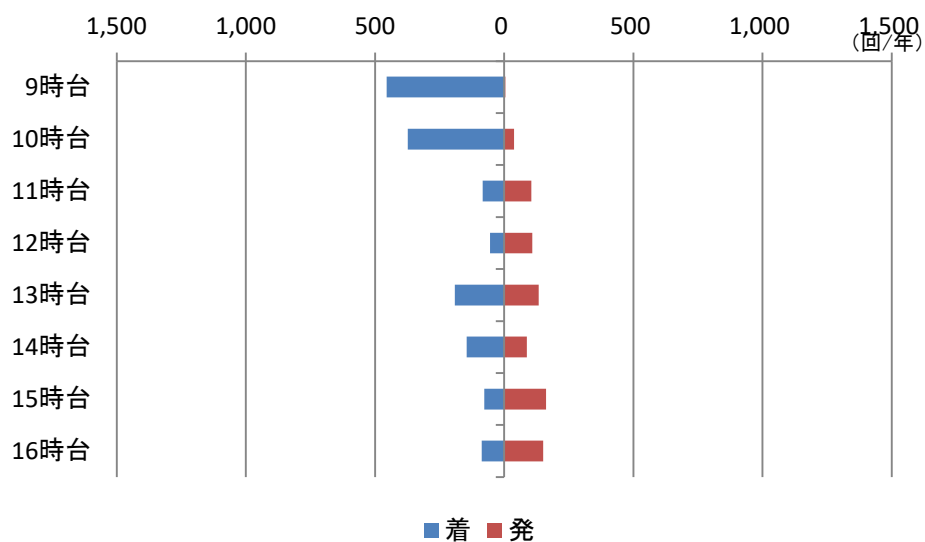
③ 医療機関

香芝旭ヶ丘病院や香芝生喜病院などの医療施設では、9～10時台に到着する利用者が多い。



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 香芝旭ヶ丘病院の発着時間帯

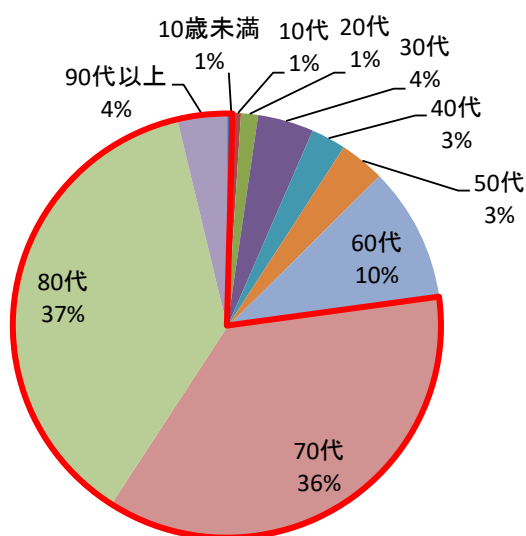


資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 香芝生喜病院の発着時間帯

(3) 利用者の特徴

デマンド交通の利用者は、70代以上が約8割を占めている。

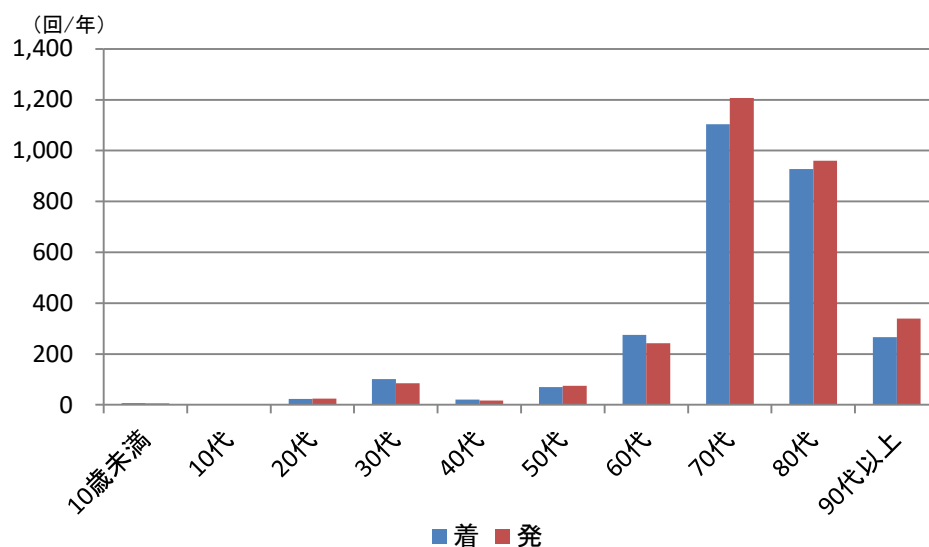


資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 デマンド交通の利用者年齢層

① 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉

総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉への利用では、70代の利用者が最も多い。



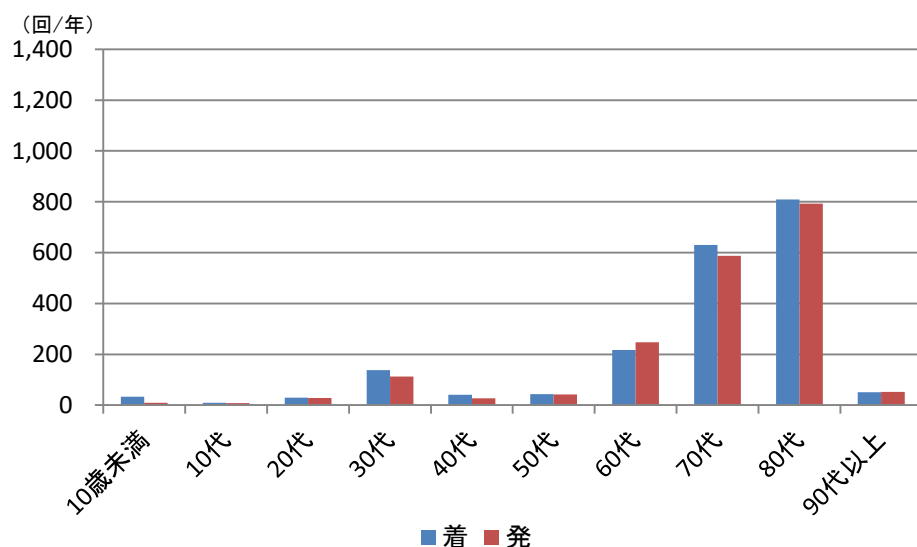
資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 総合福祉センター・かしば屯鶴峯温泉を起終点とする利用者の年齢層

② 商業施設

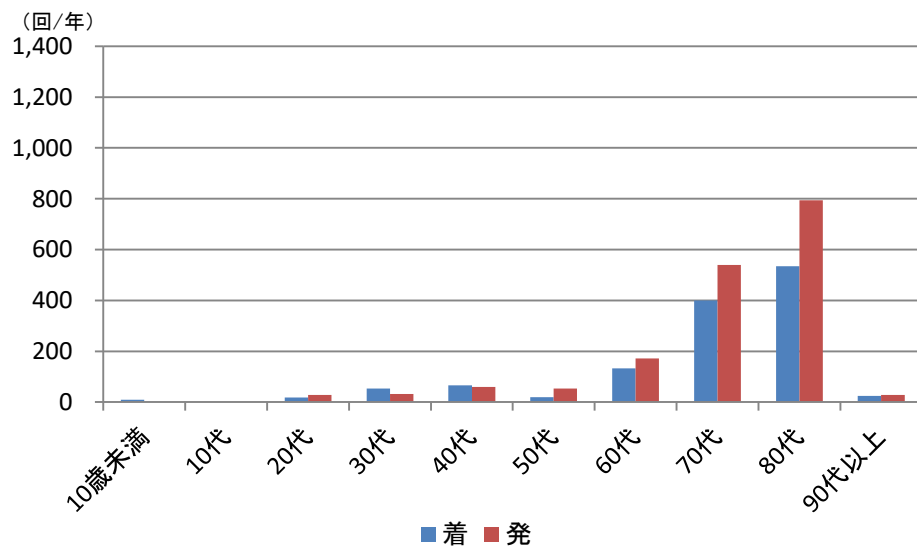
商業施設であるエコールマミ南館、ジャンボスクエア香芝では、80代の利用者が最も多い。

70～80代の利用者については、両施設を合わせた場合、施設へ到着する利用よりも、出発する利用が多くなっている。



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 エコールマミ南館を起終点とする利用者の年齢層

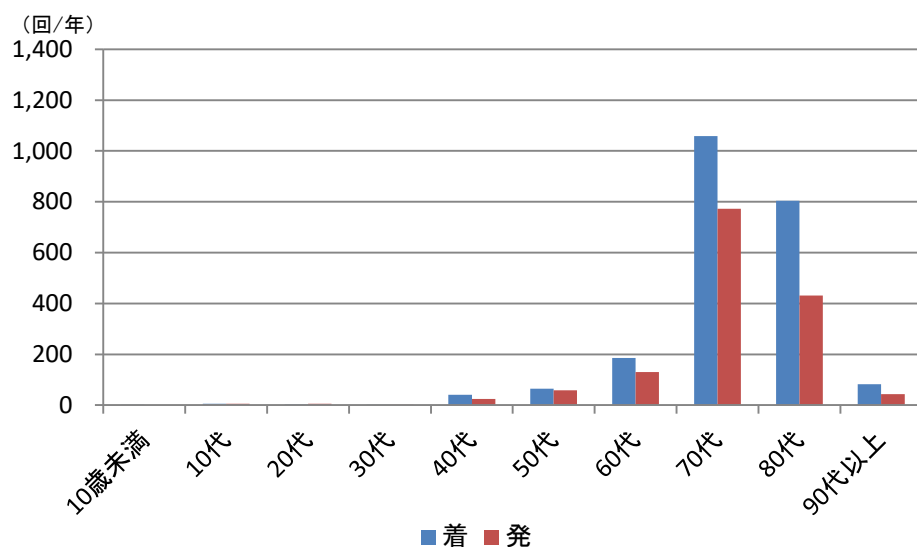


資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 ジャンボスクエア香芝を起終点とする利用者の年齢層

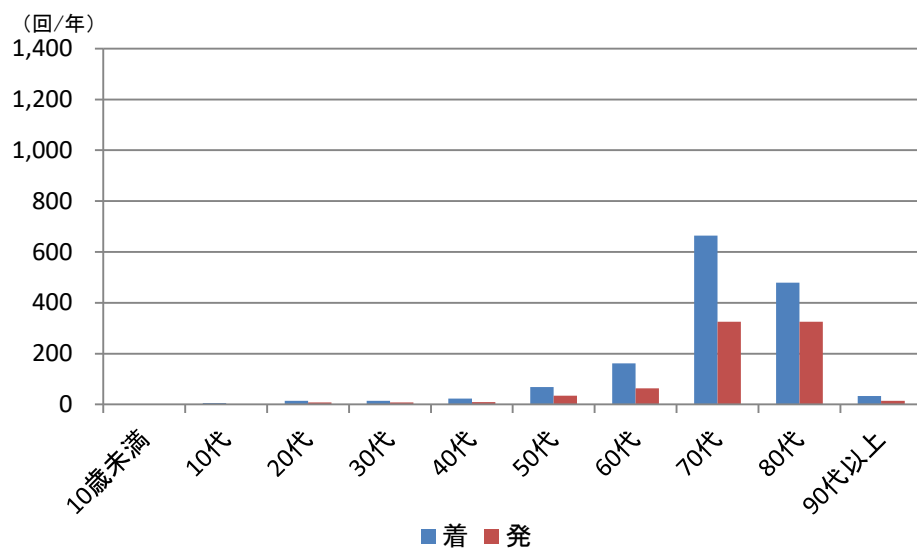
③ 医療機関

香芝旭ヶ丘病院や香芝生喜病院などの医療施設では、70代の利用者が最も多く、到着する利用が多くなっている。



資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 香芝旭ヶ丘病院を起終点とする利用者の年齢層



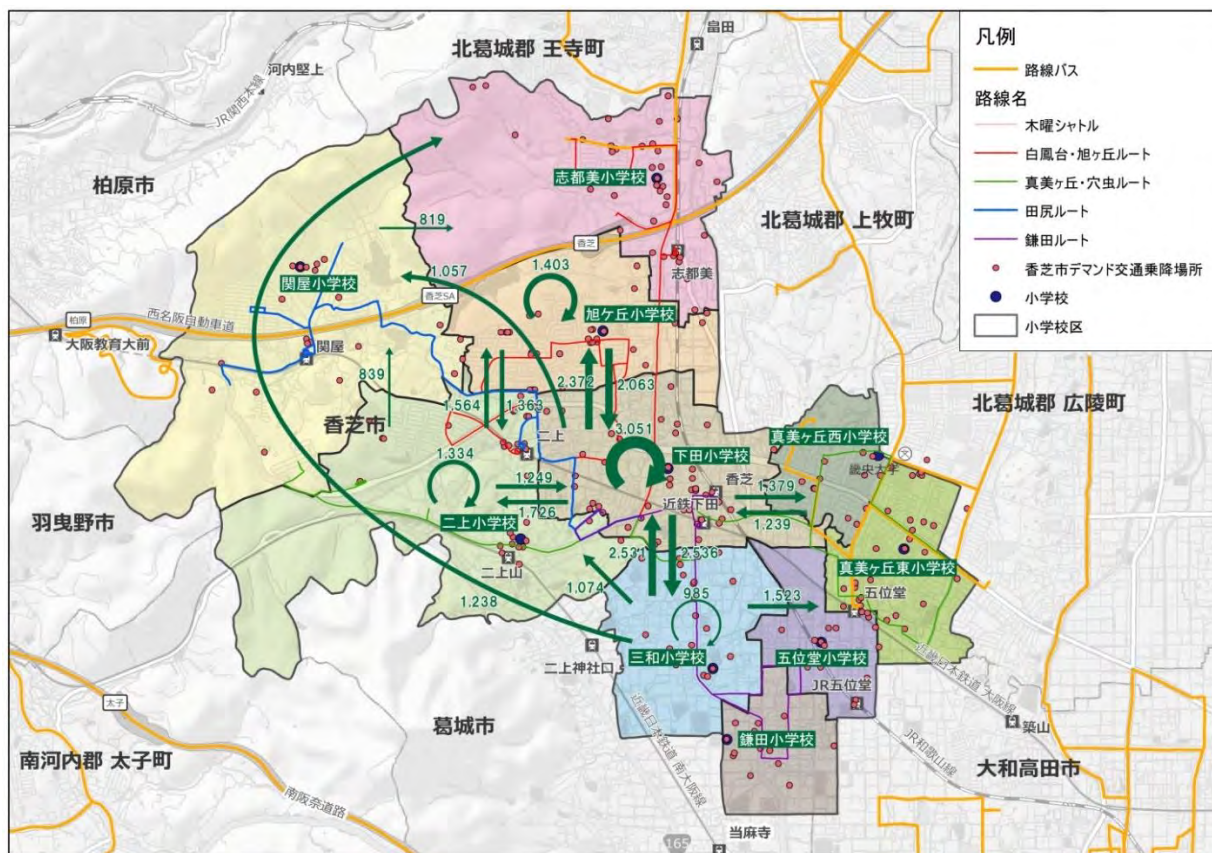
資料：香芝市実績データ（2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月）

図 香芝生喜病院を起終点とする利用者の年齢層

(4) 利用区間

① 小学校区別

総合福祉センターや市役所がある下田小学校区内どうしを移動する利用が最も多い。



※2018年(平成30年)4月～2019年(平成31年)3月の実績を基に集計、年間800回以上を表示

※小学校区は2010年(平成22年)時点

図 デマンド交通の利用者の動き(小学校区別)

② 施設別

＜総合福祉センター＞

- 総合福祉センターでは、往路・復路ともに鎌田・五位堂を結ぶ利用が多い。
- 復路では往路に比べて関屋方面や志都美方面を結ぶ利用が多くなっている。

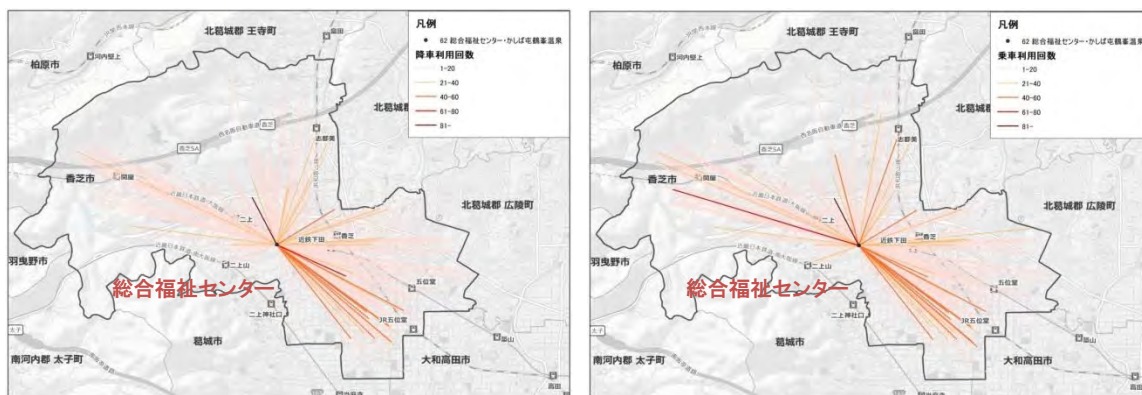


図 総合福祉センターへのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜モナミホール・中央公民館＞

- モナミホール・中央公民館では、復路で関屋方面を結ぶ利用が多くなっている。

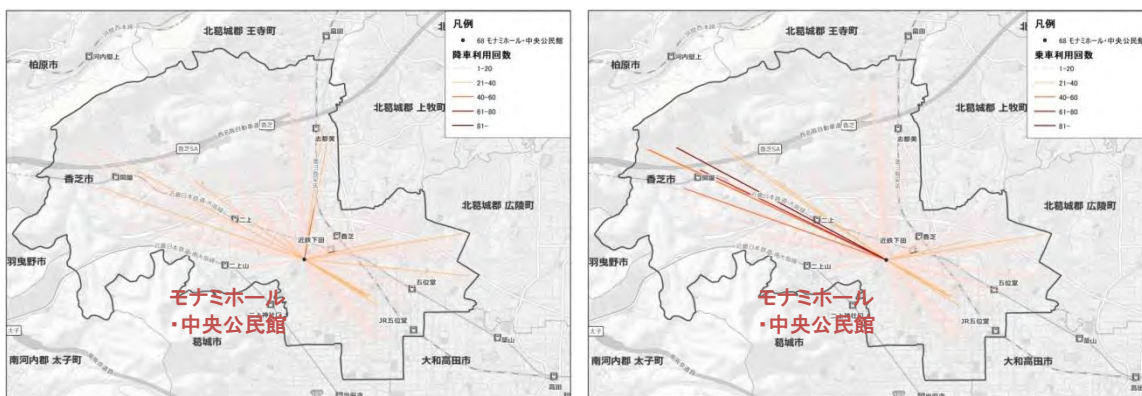


図 モナミホール・中央公民館へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜ふたかみ文化センター・市民図書館・市民ホール・博物館＞

- ふたかみ文化センター・市民図書館・市民ホール・博物館では、磯壁方面や真美ヶ丘方面を結ぶ利用が多く、白鳳台や関屋など遠方を結ぶ利用は少ない。

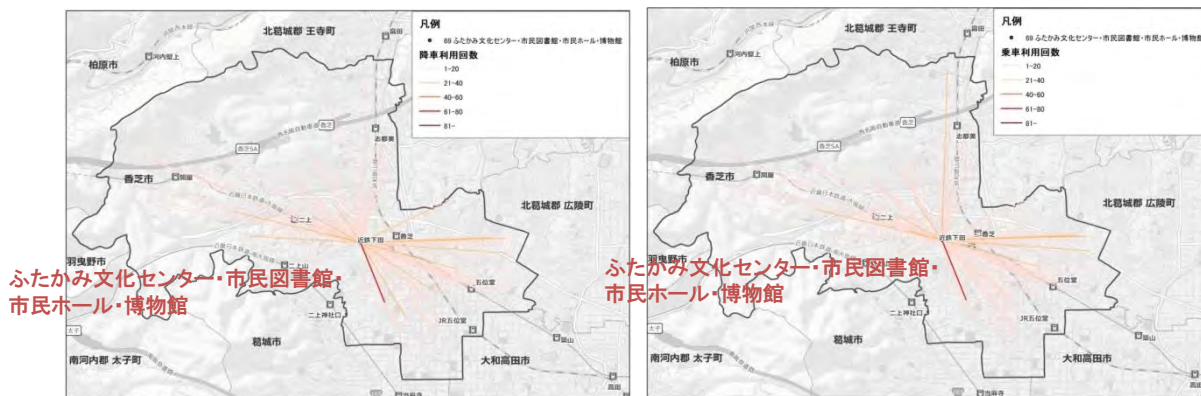


図 ふたかみ文化センター・市民図書館・市民ホール・博物館へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜香芝旭ヶ丘病院＞

- 香芝旭ヶ丘病院では、往路・復路ともに穴虫方面や五位堂方面を結ぶ利用が多い。

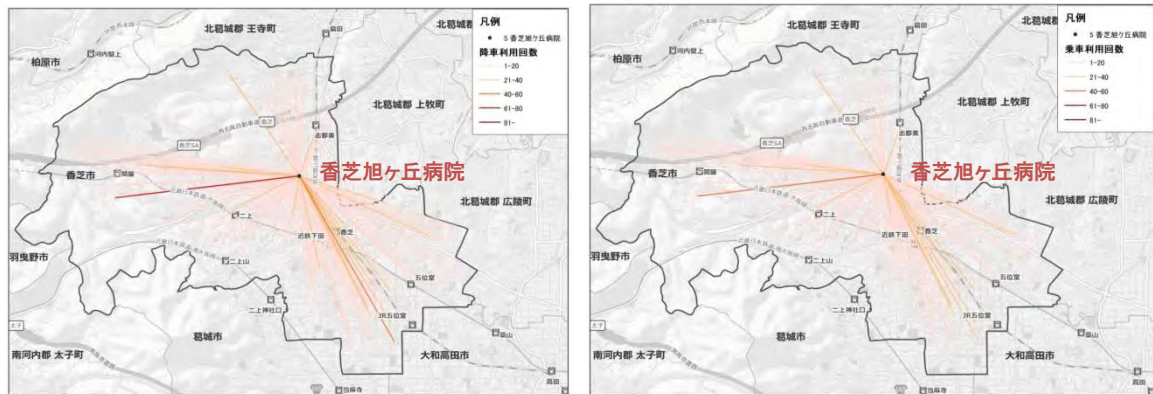


図 香芝旭ヶ丘病院へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜香芝生喜病院＞

- 香芝生喜病院では、往路・復路ともに磯壁・五位堂方面を結ぶ利用が多い。

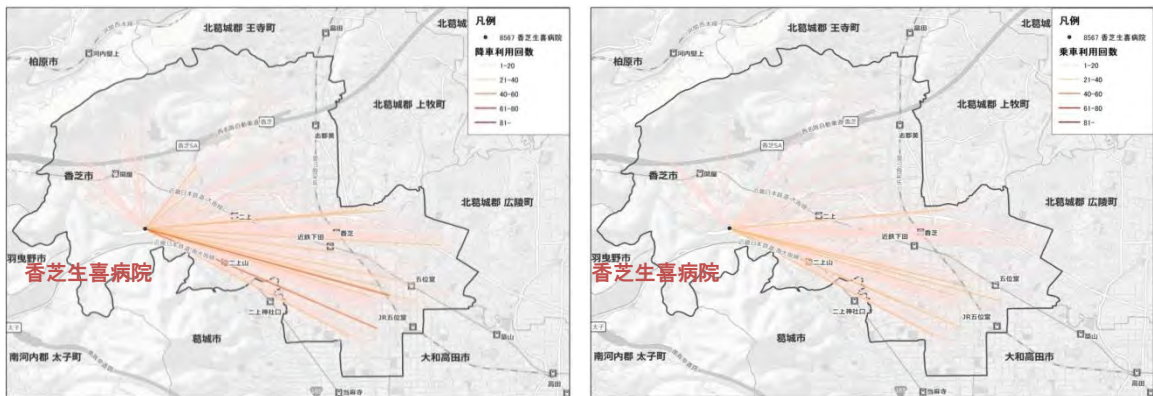


図 香芝生喜病院へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜永野整形外科クリニック・西本内科・川崎眼科＞

- 永野整形外科クリニック・西本内科・川崎眼科では、往路・復路ともに磯壁方面を結ぶ利用が多い。

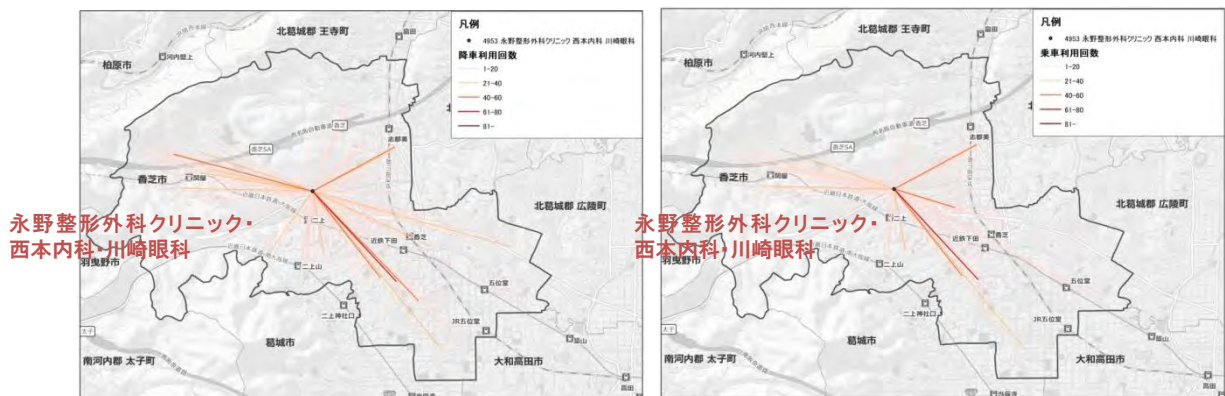


図 永野整形外科クリニック・西本内科・川崎眼科へのデマンド交通の利用状況
（左：往路、右：復路）

＜エコールマミ南館＞

- エコールマミ南館では、往路・復路ともに真美ヶ丘や近鉄下田駅付近を結ぶ利用が多い。
また、関屋・穴虫方面を結ぶ利用も多い。

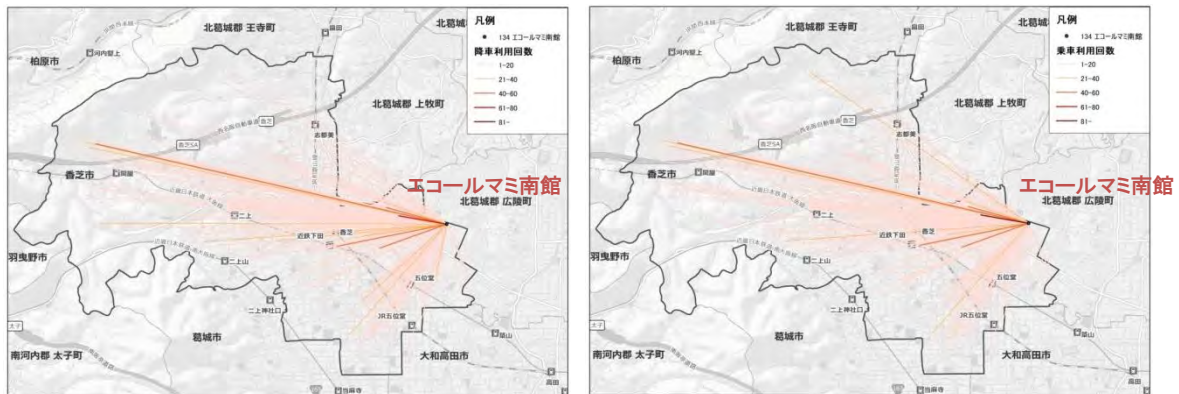


図 エコールマミ南館へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜ジャンボスクエア香芝＞

- ジャンボスクエア香芝では、高山台や旭ヶ丘、関屋を結ぶ利用が、特に復路で多い。



図 ジャンボスクエア香芝へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

＜近鉄五位堂駅＞

- 近鉄五位堂駅では、旭ヶ丘や白鳳台方面、鎌田・五位堂方面を結ぶ利用が多い。

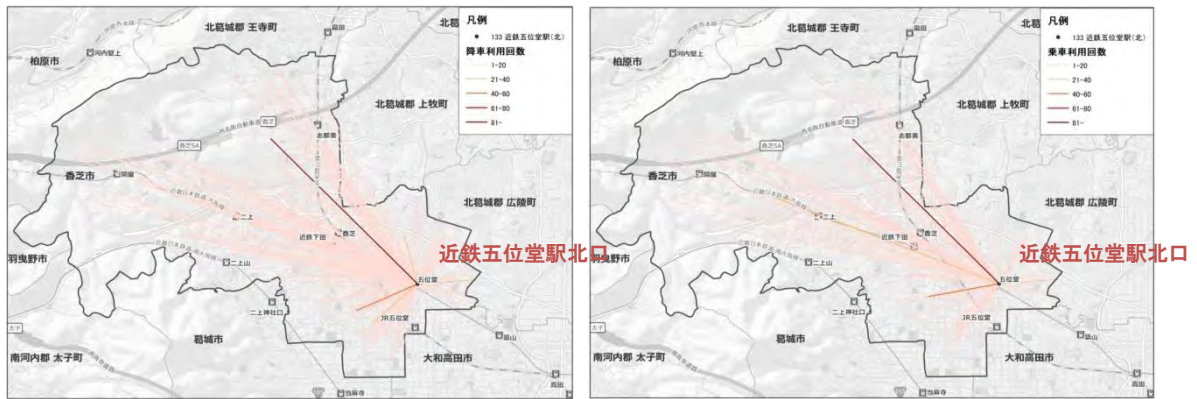


図 近鉄五位堂駅（北）へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）



図 近鉄五位堂駅（南）へのデマンド交通の利用状況（左：往路、右：復路）

2.2.2 運営状況

デマンド交通の運行経費については、市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料が、2018年（平成30年）度において約4,154万円となっている。

なお、利用者が1乗車あたりに支払う運賃と市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料を合わせた額（＝運行に係る費用全体：5,038万円）を利用者数で割り戻すと、1乗車あたり200円の運賃に対し、利用者1人につき1,069円の費用が発生している。

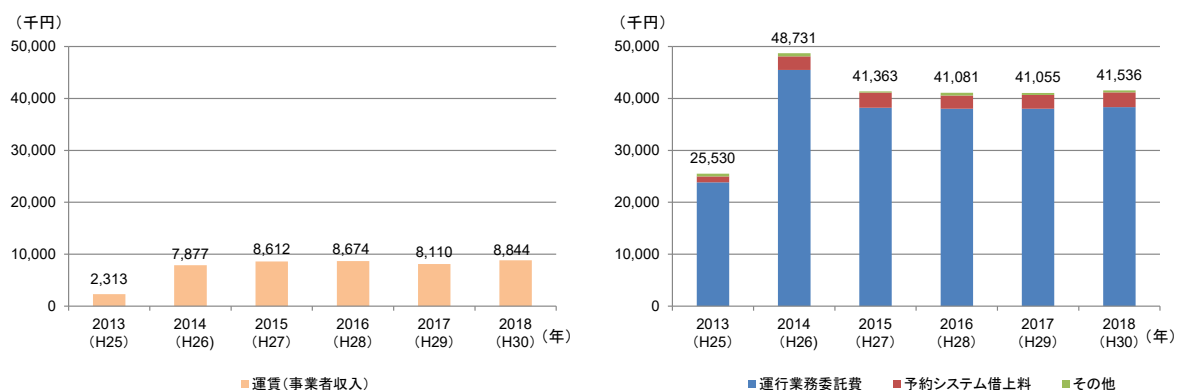
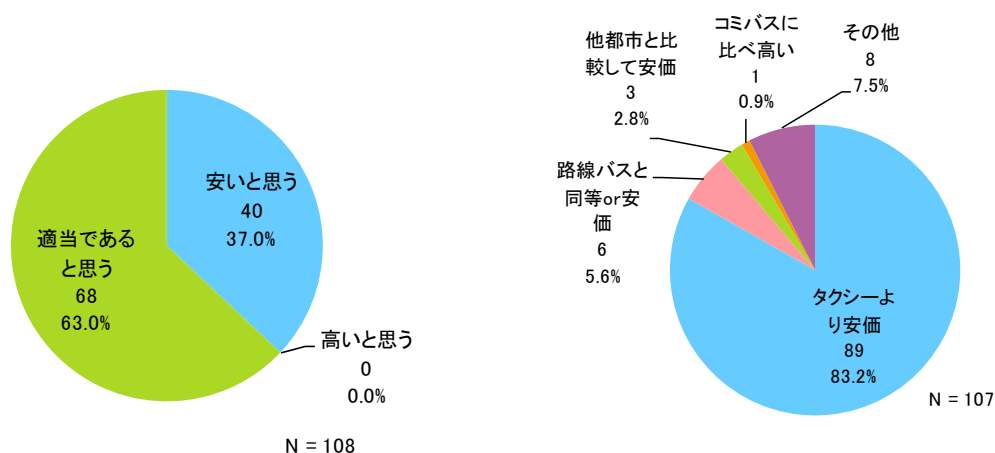


図 デマンド交通の運行に係る運賃（事業者収入）（左）と
市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料等（右）

2.2.3 利用者ニーズ

(1) 利用料金について

デマンド交通の利用料金について、タクシーよりも安価であるという認識はあるものの、現状の料金設定が適当と考えている人が多い。



資料：デマンド交通利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

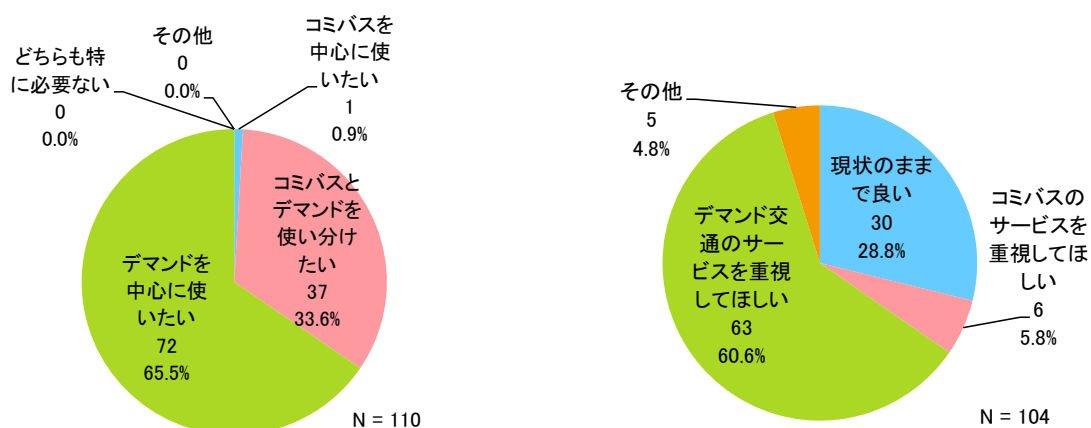
資料：デマンド交通利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

図 現在のデマンド交通の利用料金について

図 現在のデマンド交通の利用料金に対する意見

(2) 今後の利用について

あなたの生活にとって、地域公共交通をどのように利用したいかという問いに対して、現状でデマンド交通を利用している方の約66%がデマンド交通を中心に使いたいと回答している。また、香芝市の地域公共交通の施策については、現状でデマンド交通を利用している方の約60%がデマンド交通のサービスを重視してほしいと回答している。



資料：デマンド交通利用者アンケート
(2019年(令和元年)9～10月)

(2019年(令和元年)9～10月)

図 デマンド交通の需要

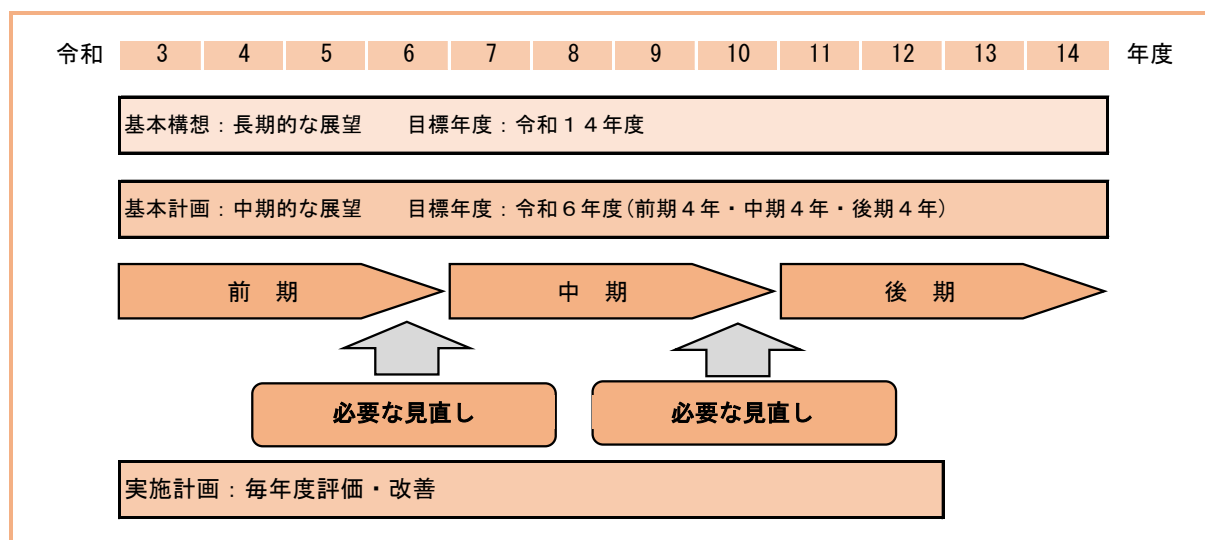
図 香芝市の地域公共交通の施策について

3. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

3.1 まちづくり

3.1.1 第5次香芝市総合計画（策定中）

2021年（令和3年）に策定する第5次香芝市総合計画は、まちの将来像とその実現のための基本方針や政策・施策を示したものであり、12年間（計画期間：2021（令和3年）～2032（令和14年）度）のまちづくりの指針として、位置づけられる。



資料：第5次香芝市総合計画 前期基本計画（2021(R3).3）予定

図 総合計画の構成

(1) 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」など、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～

(2) 前期基本計画

2021年（令和3年）に策定予定の前期基本計画では、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連携を図りながら、地域公共交通（コミュニティバス・デマンド交通）を運営することやモビリティマネジメントなどを実施することで、地域公共交通の利用促進に取り組むことを挙げている。

政策	施策	主な取り組み
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	①ごみ減量と資源化の推進 ②環境保全対策の推進
	24 自然環境・景観の保全	①美しい自然環境・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	①良好な市街地の形成 ②持続可能な地域公共交通の確立
	26 生活基盤・地域拠点の整備・機能充実	①公園整備の推進 ②バリアフリー化の推進 ③地域拠点としての駅周辺整備
	27 道路整備の充実	①幹線道路の整備 ②生活道路等の安全性の確保
	28 上水道の基盤強化	①安心、安全、安定した水道の供給 ②健全な水道事業の運営
	29 下水道の整備	①下水道の整備・更新 ②水洗化の促進 ③持続的な下水道機能の確保

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、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ます。

指標名	単位	算出方法（指標説明）	現状値 （R1）	目標値		
				R6	R10	R14
コミュニティバス利用者数	人	年間コミュニティバス利用者数	58,660	65,000	65,000	65,000
デマンド交通利用者数	人	年間デマンド交通利用者数	43,478	47,000	47,000	47,000
JR西日本の利用者数	千人	JR西日本市内3駅の利用者数	1,613	1,613	1,613	1,613
近畿日本鉄道の利用者数	千人	近畿日本鉄道市内5駅の利用者数	8,894	8,894	8,894	8,894
奈良交通の利用者数	千人	奈良交通市内バス4路線の利用者数	1,679	1,679	1,679	1,679
タクシー西大和交通圏全体の利用者数	千人	タクシー西大和交通圏全体の利用者数	865	865	865	865

■実施する主な事業

地域公共交通事業	民間の公共交通機関との連携を図りながら、地域公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）を運営します。また、モビリティマネジメントなど実施し、地域公共交通の利用促進に取り組めます。
----------	---

資料：第5次香芝市総合計画 前期基本計画（2021（R3）.3）予定

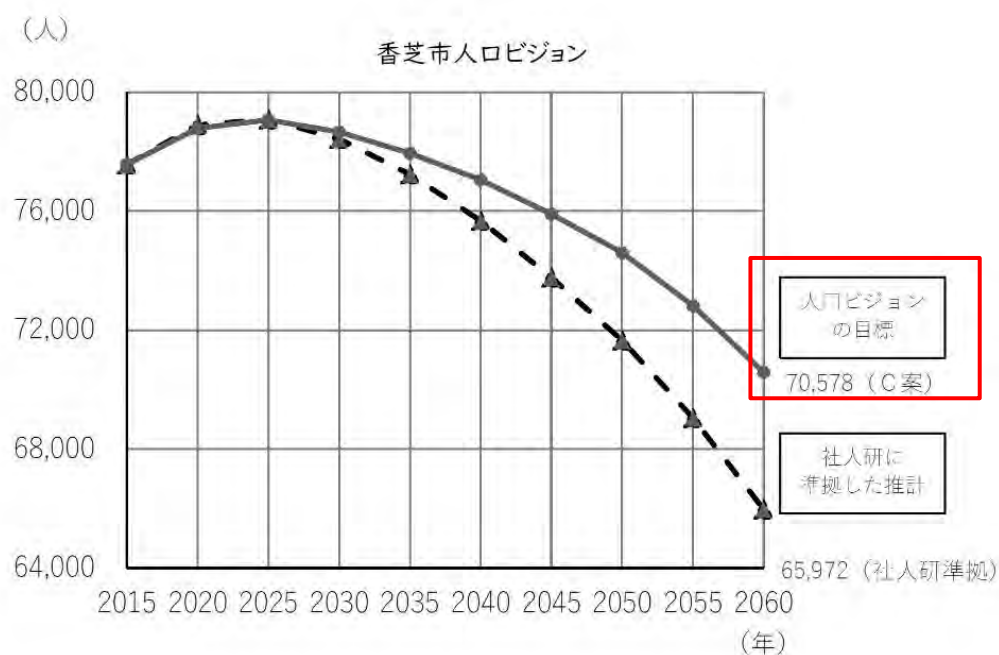
図 公共交通の位置づけ

(3) 香芝市第2期総合戦略

2016年（平成28年）に策定、2020年（令和2年）3月に改定された香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、第5次総合計画に包含して「人口減少克服・地方創生」の実現のため、人口ビジョン達成に向けた施策の方向性や具体的な取り組みを定めている。

① 香芝市人口ビジョン

総合戦略の推進によって人口減少スピードを抑制し、2060年（令和42年）に人口約70,000人の人口規模であることを目標としている。

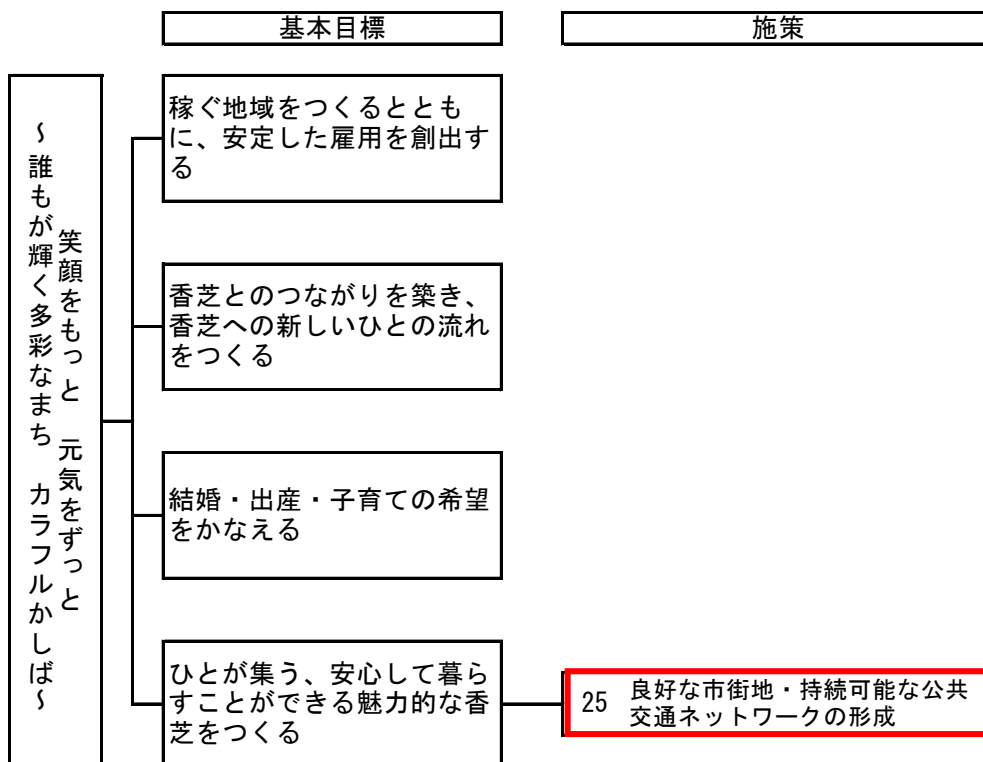


資料：第5次香芝市総合計画 前期基本計画（2021(R3).3）予定

図 将来人口の見通し

② 第2期総合戦略

第5次総合計画における「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」と結びつけることで「持続可能な地域公共交通の確立」を目指している。



資料：第5次香芝市総合計画 前期基本計画（2021（R3）.3）予定

図 公共交通の位置づけ

3.1.2 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、来訪客の増加など、香芝市への「新しい人の流れ」を作り出すために、2019年（令和元年）に公表されている。

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、香芝市が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などのくらしやすさ

○ 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

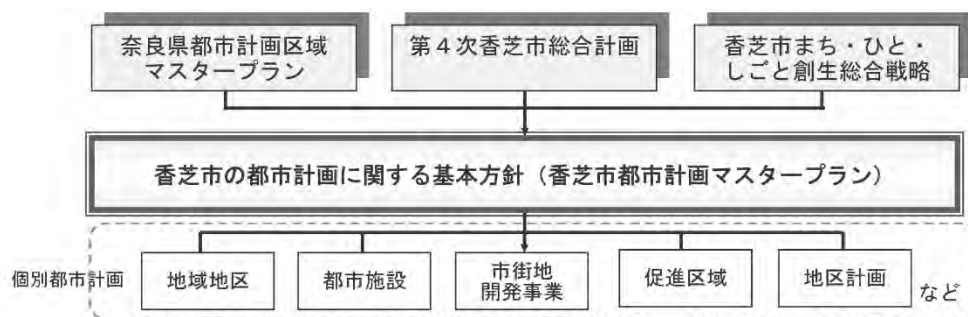
○ めぐりば

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

3.2 土地利用・都市計画

○ 香芝市都市計画マスタープラン

2018 年（平成 30 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、香芝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、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、計画期間を 2018（平成 30 年）～2027 年（令和 9 年）の 10 年としている。

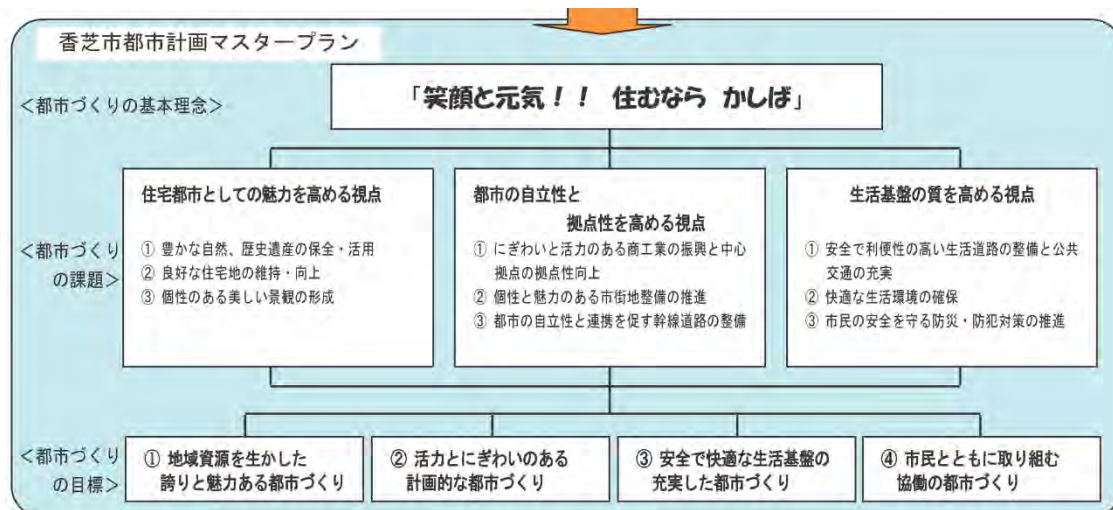


資料：香芝市都市計画マスタープラン（2018（H30）. 3）

図 都市計画マスタープランの位置づけ

① 都市づくりの目標

- ・ 地域資源を生かした誇りと魅力ある都市づくり
- ・ 活力とにぎわいのある計画的な都市づくり
- ・ 安全で快適な生活基盤の充実した都市づくり
- ・ 市民とともに取り組む協働の都市づくり



資料：香芝市都市計画マスタープラン（2018（H30）. 3）

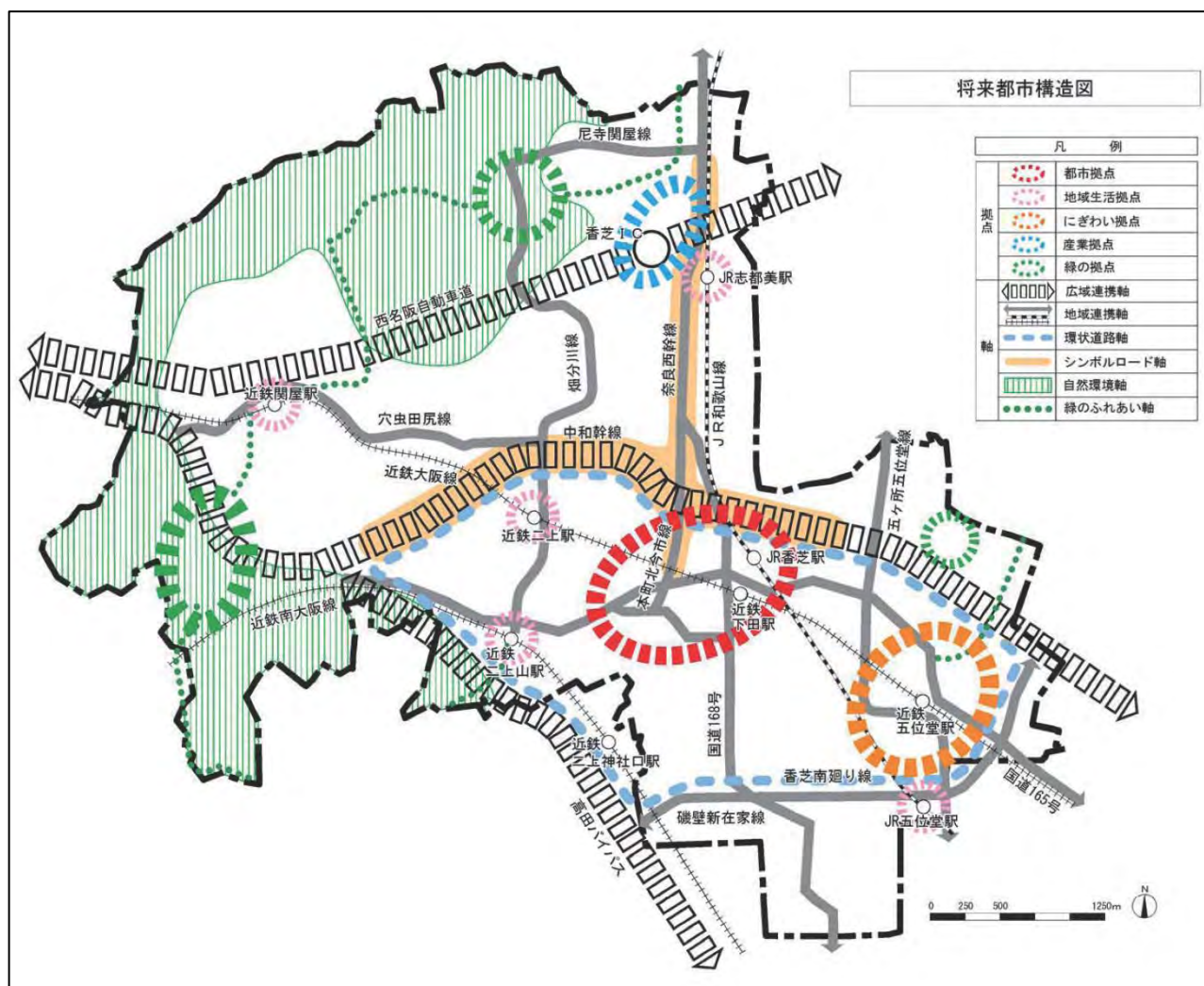
図 都市づくりの目標

② 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：都市機能などの集積を図り、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・交流などを誘導するもの



資料：香芝市都市計画マスタープラン（2018(H30).3）

図 将来都市構造図

③ 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づけている。また、鉄道各駅における交通結節機能の強化を位置づけている。

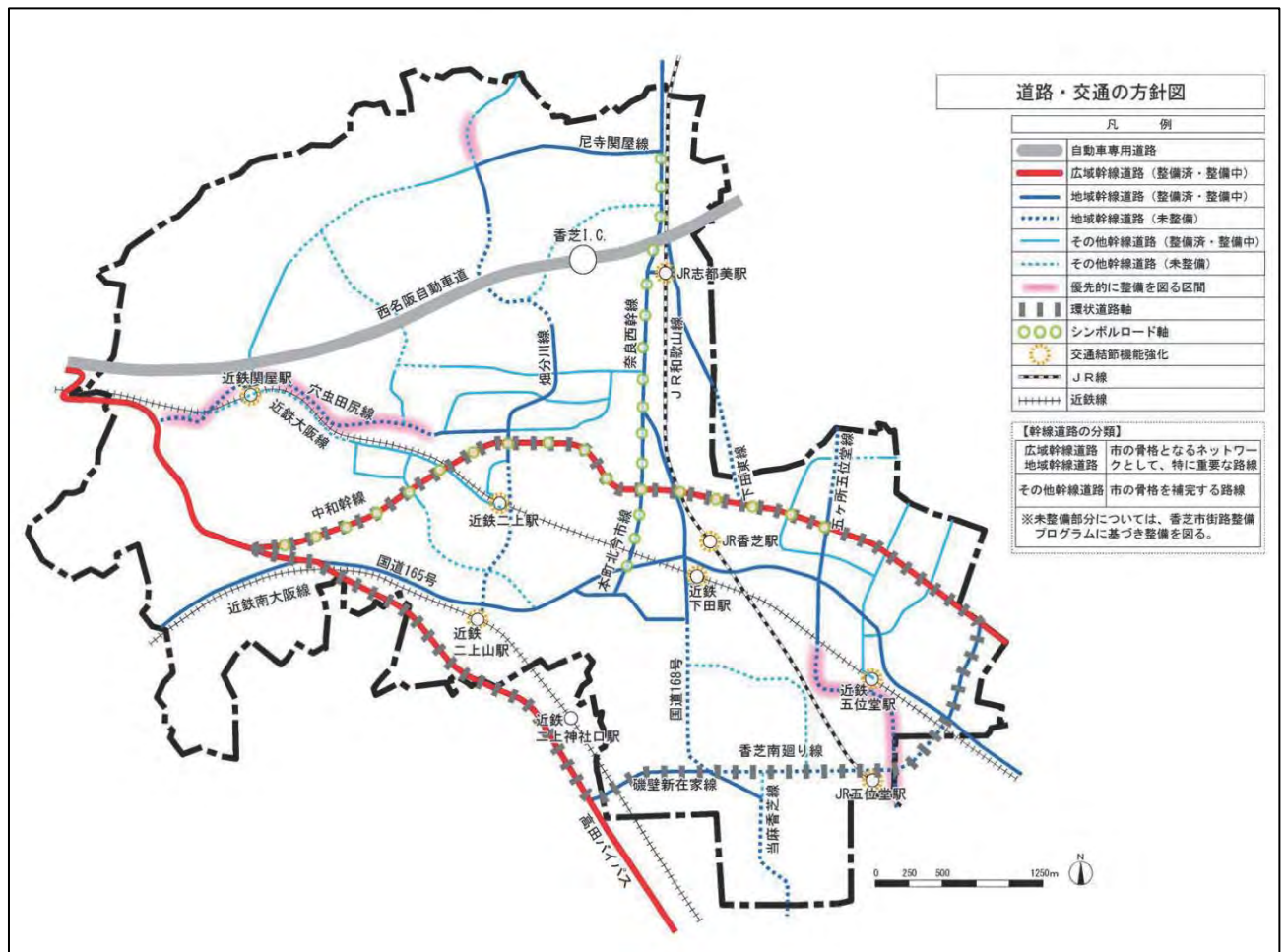
【 公共交通の方針 】

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（2018(H30)）. 3)

図 公共交通の方針及び道路・交通の方針図

3.3 交通

(1) 香芝市生活交通ネットワーク計画

2012 年（平成 24 年）に策定された香芝市生活交通ネットワーク計画は、公共バス（コミュニティバス運行前の無料バス）の運行・利用状況、公共交通に関するニーズ（市民、交通事業者）を踏まえ、市域の新たな地域公共交通の手法について検討を行ったものである。

「コミュニティバス+デマンド導入（市北部）」、「コミュニティバス+デマンド導入（市北部・南部）」、「全域デマンド導入案」の 3 案の比較検討を行い、最終的に「全域デマンド導入案」を提案している。

表 全域デマンド導入案の概要（最終提案）

概要	全市均一のサービスを提供するため、無料の公共バスを廃止し、市内全域にデマンド交通（予約制乗合タクシー）を導入する。
運行区域	市内全域
利用対象者	予め登録した市民
車両	タクシー車両(11 人乗り未満)を8台導入
運賃	有料(例:一人一乗車あたり 300 円) 複数のエリアを設定し、エリア間をまたぐ移動に関して、追加料金を設定することも考えられる。
運行費用(年間)	総合計:5400 万円(車両 5100 万円(2.6 万円×8台×245 日), システム関連費用:300 万円)
案の特徴	・ 市内全域において、自宅(もしくは自宅付近)からあらかじめ設定された主要な施設前(公共施設、鉄道駅など)まで乗り降りする。 ・ 全市均一のサービスを提供することができる。 ・ 乗車するためには、事前登録と予約が必要となる。 ・ 希望の時刻に乗車することができる。
案の課題	案Ⅰ、Ⅱのデマンド運行に比べ、特に以下が課題となる。 ・ 事前登録・予約が必要となることや、料金設定への抵抗感が懸念される。 ・ 一時に市全域の利用者の事前登録・予約が必要で、事務量が大きくなる。 ・ 需要特性を把握し、運行内容をより市民ニーズに対応するものとするため、実証運行が必要となる。 ・ 運賃や運行時間帯などについて、既存の交通事業者(バス・タクシー)との調整が必要となる。 ・ 既存の路線バスの利用者や収益が減少した場合、路線バスの運行サービスが低下(減便、縮小、廃線)する可能性がある。



資料：香芝市生活交通ネットワーク計画（2012(H24).5）

(2) 奈良県地域公共交通網形成計画

2016 年（平成 28 年）に策定、2017 年（平成 29 年）に改定された奈良県地域公共交通網形成計画は、計画期間を 2016（平成 28 年）～2020 年（令和 2 年）度として、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図る計画である。

① 計画策定の目標

- ・『住んでよし』
暮らしやすいまちづくり・歩いて暮らせるまちづくり・渋滞の解消 等
- ・『働いてよし』
雇用の場の確保・その他環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者・交通関連産業 等
- ・『訪れてよし』
観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成 等
- ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現
- ・あつてよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消

＜県内の一市町村内完結のコミュニティバス＞

指標	目標
過去 3 年間の利用者数平均増減率	コミュニティバスを運行している市町村の人口増減率以上
運行 1 回あたりの利用者数	1.0 人以上
収支率	20%以上
利用者 1 人あたりの行政負担	2,300 円未満

- ・鉄道・バスのネットワークや交通の拠点・結節点といったつながりを重視
- ・公共交通の範囲を鉄道や路線バス、行政が運営主体となるコミュニティバス、施設バス、タクシー、福祉タクシー・福祉有償輸送、公共交通空白地有償輸送、レンタカー、レンタサイクルとするが、自家用自動車、自動二輪車、自転車、徒歩など私的な交通を見据え、幅広くとらえる。

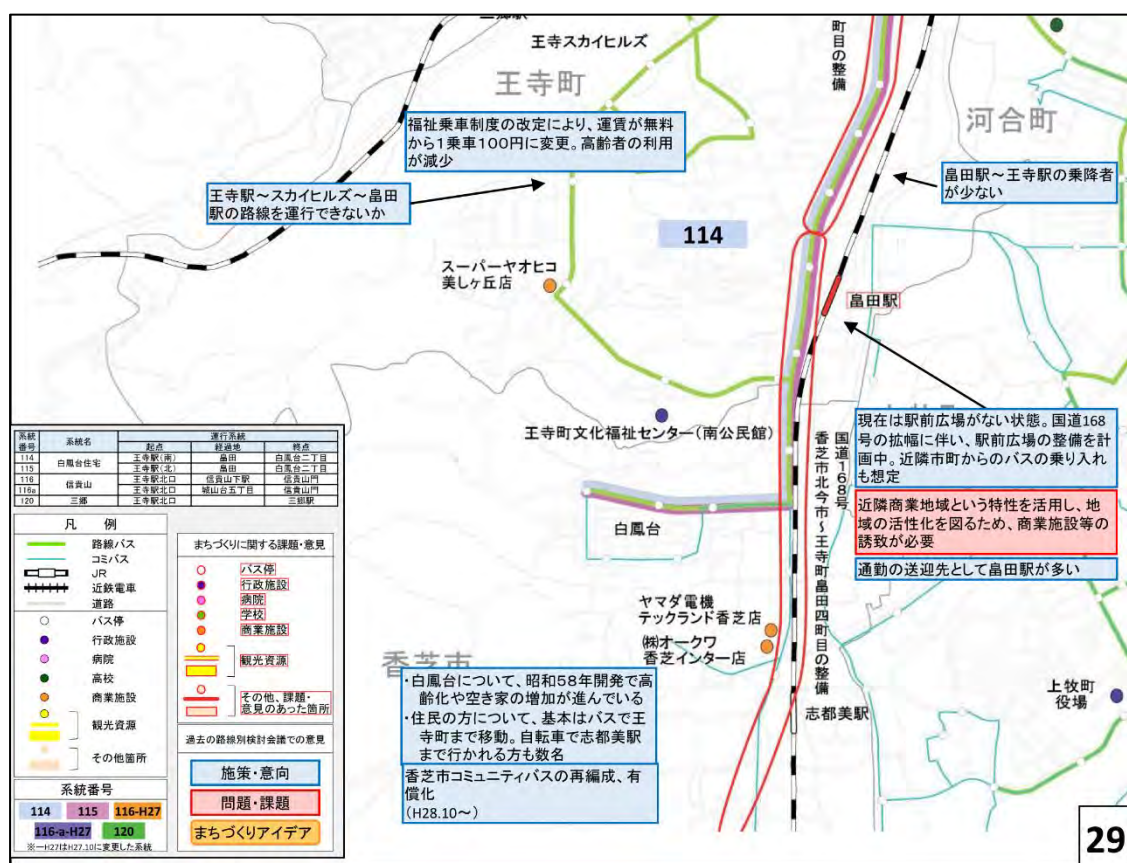
資料：奈良県地域公共交通網形成計画（2017（H29）. 8 改定）

② 公共交通とまちづくりのデザイン

公共交通とまちづくりのデザインにおいて、王寺駅から白鳳台方面を結ぶ幹線系統（白鳳台住宅線）に加え、香芝市固有の実施事業として、コミュニティバスの運行内容の継続的検討が挙げられている。

【 香芝市固有の実施事業 】

事業003	コミュニティバスの再編
実施内容	無償の公共バスを有償のコミュニティバスに再編 運行内容を継続的に検討
実施主体	香芝市
実施効果	利便性の向上、地域公共交通の維持
実施期間	H28. 10 ～ H33. 3



資料：奈良県地域公共交通網形成計画（2017（H29）.8 改定）

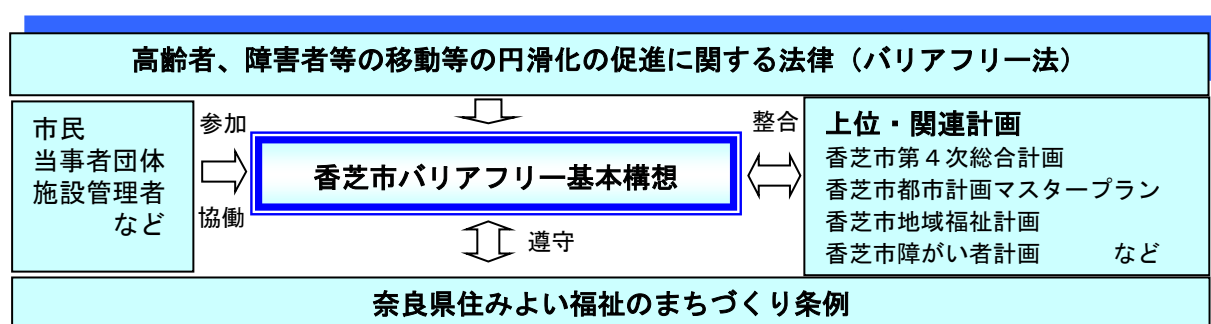
図 公共交通とまちづくりのデザイン（C 白鳳台住宅線・信貴山線・三郷線）

3.4 福祉

(1) 香芝市バリアフリー基本構想

2013 年（平成 25 年）に策定され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・公共交通機関など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。

2020 年（令和 2 年）には当初策定の香芝市バリアフリー基本構想の取り組み・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、障がい者など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（2020（R2）.3）

図 基本構想の位置づけ

① 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

② 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】

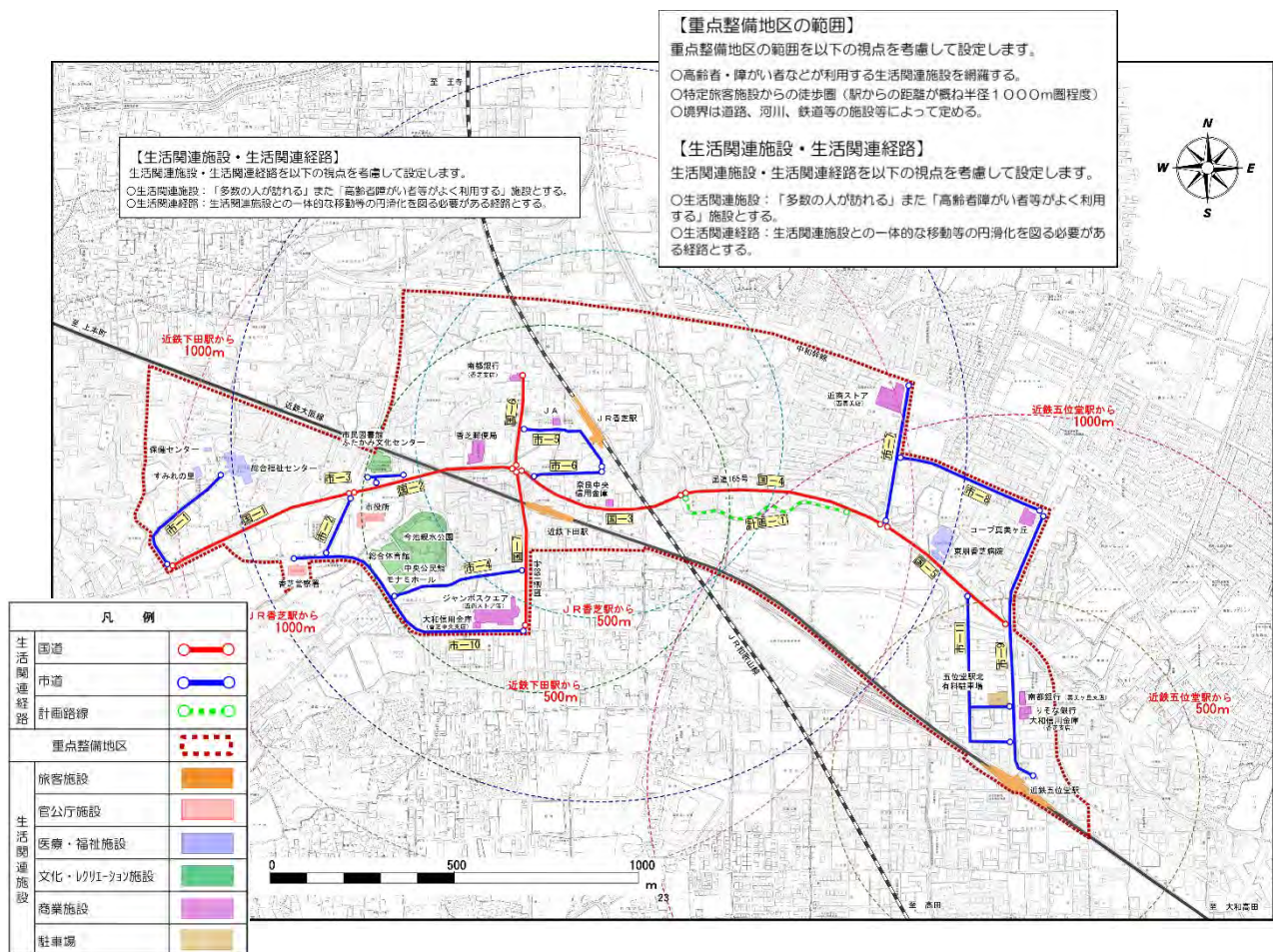
- すべての人が安心して快適に移動・活動できる「かしば交流・賑わい拠点」

【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など、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など、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（2020（R2）.3）

図 重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路

③ 公共交通特定事業等の整備目標

公共交通機関に関する特定事業と整備目標は、それぞれ以下のとおりとなっている。

表 近鉄五位堂駅の整備目標（事業者：近畿日本鉄道(株)）

整備内容 (●：特定事業、○：その他の事業及びソフト事業)		整備時期			備考
		完了	中期	長期	
階段	○階段踏面端部の色の明確化の検討				※1
案内施設	●誘導チャイムの設置（入り口など）	※2			
	○案内・誘導設備の改善・充実 （分かりやすい表示など）				※1
プラットホーム	○ホームドアなどの設置	※3			
その他施設	○多機能トイレの増設	※1			
	○トイレ入り口の音声案内				※1
	○券売機の音声対応				
	○券売機車いす対応				※4

※1 技術的には可能だが、整備には長期的な検討が必要。

※2 既に誘導チャイムを設置している改札口と近いため、利用者の混乱を招く恐れがある。今後検討を要する。

※3 現状の車両編成、線路の線形、駅の構造など他事業に要する費用などにより、対応は困難。

※4 事業実施については、国（1/3）、地方自治体（1/3）からの事業費補助が前提。

表 近鉄下田駅の整備目標（事業者：近畿日本鉄道(株)）

整備内容 (●：特定事業、○：その他の事業及びソフト事業)		整備時期			備考
		完了	中期	長期	
階段 昇降設備	●エレベーターの設置	■			
	●階段手摺りの二段化	■			
	○階段踏面端部の色の明確化の検討			■	※1
案内施設	●点字表示などの充実 (料金表、案内表示など)	■			
	●誘導チャイムの設置	■			
	○案内・誘導設備の改善・充実 (分かりやすい表示など)	■			
	○音声案内の充実			■	※1
プラット ホーム	●ホーム内方線の設置	■			
	●ホームと電車との隙間・段差の解消	■			
	○視覚障がい者誘導用ブロックの 設置・改良（JIS 基準への統一化）の 検討			■	※1
	○ホームドアなどの設置	※2			
その他 施設	●多機能トイレの設置 (オストメイト対応など)	■			
	●トイレ入り口の段差解消	■			
	○照明の明るさの確保の検討 (地下通路、地下改札、階段など)	■			
	○券売機の音声対応			■	※1
	○券売機の車いす対応	■			
	○トイレの改善（水洗化）	■			

※1 技術的には可能だが、整備には長期的な検討が必要。

※2 現状の車両編成、線路の線形、駅の構造など他事業に要する費用などにより、対応は困難。

表 JR香芝駅の整備目標（事業者：西日本旅客鉄道(株)）

整備内容 (●：特定事業、○：その他の事業及びソフト事業)		整備時期			備考
		完了	中期	長期	
階段 昇降設備	●エレベーターの設置	※1			協議中
	●階段手摺りの二段化				
	○階段踏面端部の色の明確化の検討	※2			
案内施設	●点字表示などの充実（案内表示など）	※1			協議中
	●誘導チャイムの設置（改札入り口）				
	○音声案内の充実	※2			
	○案内・誘導設備の改善・充実 （分かりやすい表示など）	※3			
プラット ホーム	●ホーム内方線の設置	※1			協議中
	●ホームと電車の隙間・段差の解消				
	○視覚障がい者誘導用ブロックの設置・改良（JIS 基準への統一化）の検討				
	○ホーム、通路などの幅員拡幅	※2			
	○ホームドアなどの設置				
その他 施設	●多機能トイレの設置 （オストメイト対応など）	※1			協議中
	●トイレ入り口の段差解消				
	○休憩施設の充実（改札内）	※2			
	○券売機の音声対応				
	○券売機の車いす対応				
	○トイレの改善 （男女共用トイレの個別化 など）				

※1 駅舎のバリアフリー化については、実施に向けて協議中。

※2 駅前広場整備などの市事業やまちづくりと一体となった検討を要する。

※3 近接駅のバリアフリー情報の提供などを検討。

表 バス停留所、バス車両などの整備目標（事業者：奈良交通(株)）

整備内容 (●：特定事業、○：その他の事業及びソフト事業)		整備時期			備考
		完了	中期	長期	
バス停留所	○時刻表などの改良 (見やすい文字や点字表示など)				※1
	○バスロケーションシステムの導入				
バス車両	●ノンステップバスの導入				※2
	●手すり・吊革、ステップ端部などの 色彩による明確化				
	○車内でのオープンスペースの確保 (ベビーカー置き場など)				
	○ノンステップバスの運行情報の提供				※3
その他	○乗務員への教育訓練の強化				※4

※1 時刻表の見直しを検討し、電話案内など代替手段についても検討する。また、点字表示については、関係団体などで作成して頂いたものを貼付することも検討する。

※2 ノンステップバスは手すり・吊革などの基準を満たしている。引続き導入を継続する。

※3 バスロケーションシステムで、ノンステップバスの運行情報が把握できる。

※4 乗務員への教育は既に実施している。今後も引続き継続する。

表 タクシー車両などの整備目標（事業者：奈良県タクシー協会）

整備内容 (○：その他の事業及びソフト事業)		整備時期			備考
		完了	中期	長期	
車両	○筆談メモ、ボードの常設				
その他	○乗務員への教育訓練の強化				

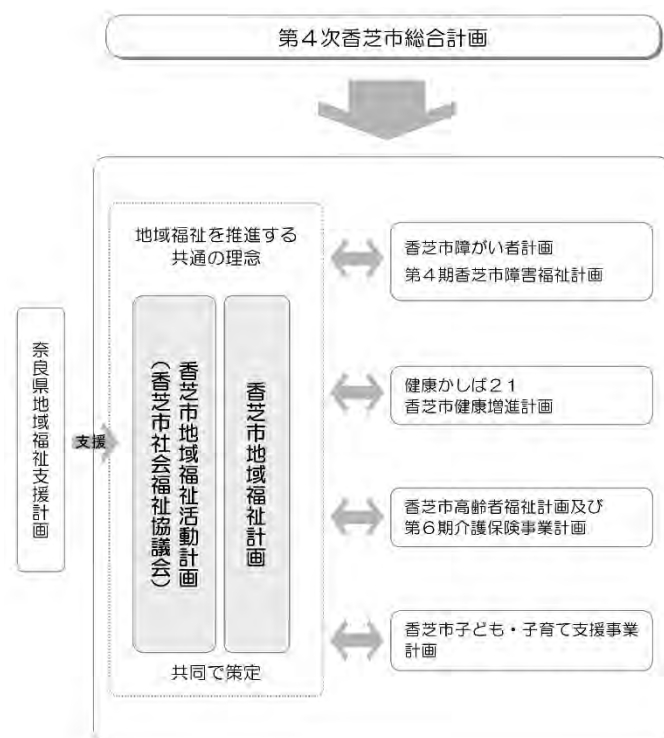
◎ 香芝市内のタクシー事業者の中で、ユニバーサルデザインタクシーが導入されているのは、いむらタクシー。

完了（短期）	平成30年度までに整備が完了したもの
中期	5年（平成30年度～令和4年度）
長期	5年以上（令和5年度以降）

資料：香芝市バリアフリー基本構想（2020（R2）.3）

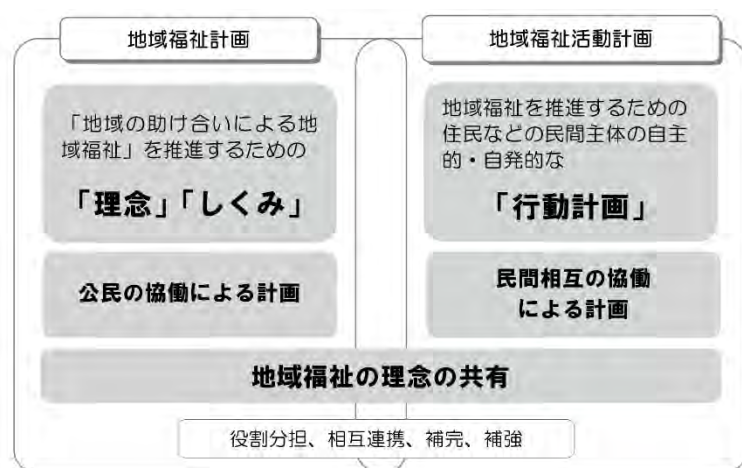
(2) 第2期香芝市地域福祉計画・第2期香芝市地域福祉活動計画 ※次期計画策定中

2016年（平成28年）に策定された第2期香芝市地域福祉計画・第2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、それぞれの立場において、お互いの役割を担い、相互に連携、補完、補強し合いながら、地域福祉を進展させていくことを目的に、計画期間を2016（平成28年）～2020年（令和2年）度の5年として、取り組まれている。



資料：第2期香芝市地域福祉計画・第2期香芝市地域福祉活動計画（2016(H28).3）

図 計画の位置づけ



資料：第2期香芝市地域福祉計画・第2期香芝市地域福祉活動計画 2016(H28).3）

図 地域福祉計画と地域福祉活動計画の関係

① 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。



（1）すべての市民が安心して外出できる環境づくり

②市内交通網の利便性の向上

＜行政の取り組み＞

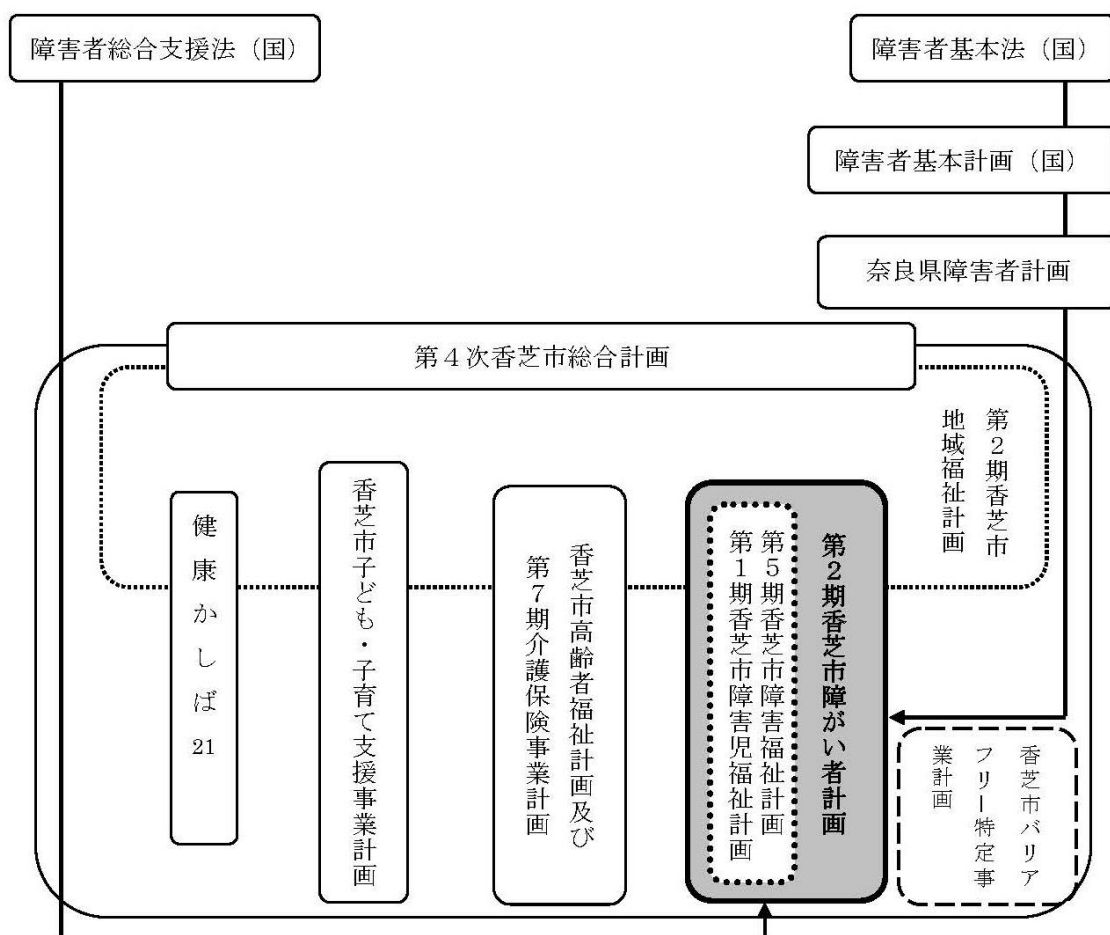
- ・市内の公共交通網について、公共バスのルート等見直しにより、効率的な運行を検討し、高齢者、障がいのある人、子ども連れの人など市民が安心して外出できる環境づくりをめざし、移動手段の確保と利用利便性の向上を図ります。
- ・障がいのある人への外出支援としてタクシーチケットの補助や福祉有償運送事業の活性化を図ります。

資料：第2期香芝市地域福祉計画・第2期香芝市地域福祉活動計画（2016（H28）.3）

図 計画の体系と公共交通に関する方針

(3) 第2期香芝市障がい者計画

2019年（平成31年）に策定された第2期香芝市障がい者計画は、障害者基本法第11条第3項に基づく「市町村障害者計画」として、香芝市における障がいのある人のための施策に関する基本的な計画になるもので、計画期間内の行動目標を定め、行政をはじめ市民や事業者が行う障がいのある人の支援に関する活動の指針であり、計画期間を2019（平成31年）～2023年（令和5年）度の5年とするものである。



資料：第2期香芝市障がい者計画（2019(H31).3）

図 計画の位置づけ

① 計画の体系と公共交通網整備の方針

「生活環境の整備・充実」として、持続可能な公共交通網を形成し、外出しやすい環境の整備を挙げている。



(1) 生活環境の整備・充実

② 移動手段・交通機関のバリアフリーの促進

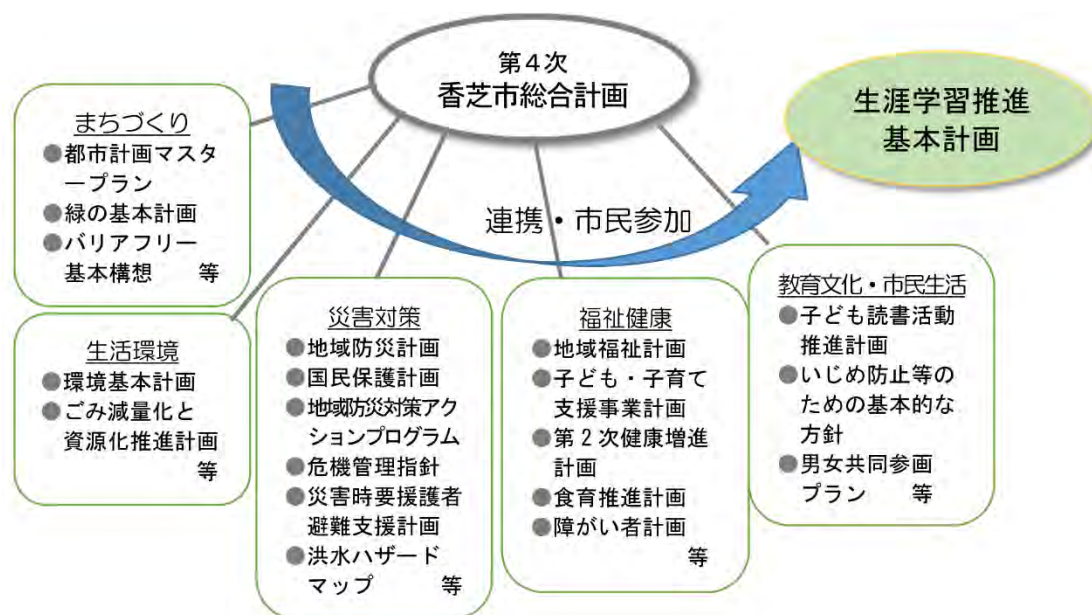
- 交通の妨げとなる路上駐車や放置自転車、看板等について、関係機関と連携し、撤去及び管理を行い、市民の交通マナーやバリアフリーに対する意識啓発に努めます。
- 移動の利便性を図るため、持続可能な公共交通網を形成し、外出しやすい環境整備に努めます。
- 高速道路や ETC の割引、公共交通機関の割引、タクシーチケットの配布等、各種割引制度について、情報の提供と周知を図ります。

資料：第2期香芝市障がい者計画（2019(H31).3）

図 計画の体系と公共交通に関する方針

(4) 第2次香芝市生涯学習推進基本計画

2015年（平成27年）に策定された第2次香芝市生涯学習推進基本計画は、「地域で人々が心豊かに暮らすことができる環境づくり」をめざし、教育政策のみならず、まちづくり各分野との連携のもとで総合的な市民の暮らしの環境を向上させる視点で策定したものである。



資料：第2次香芝市生涯学習推進基本計画（2015(H27).3）

図 計画の位置づけ

① 施策体系

「ライフステージに対応する学習機会の提供と成果を活かす環境づくり」として、学習機会の充実強化、芸術・歴史文化イベント等の振興を挙げている。公共交通に関する具体的な方向づけはないものの、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。

芝 番ちすか活で地域に、あい育ち、あいふれ、学び、

基本目標

具体的取組み（施策）

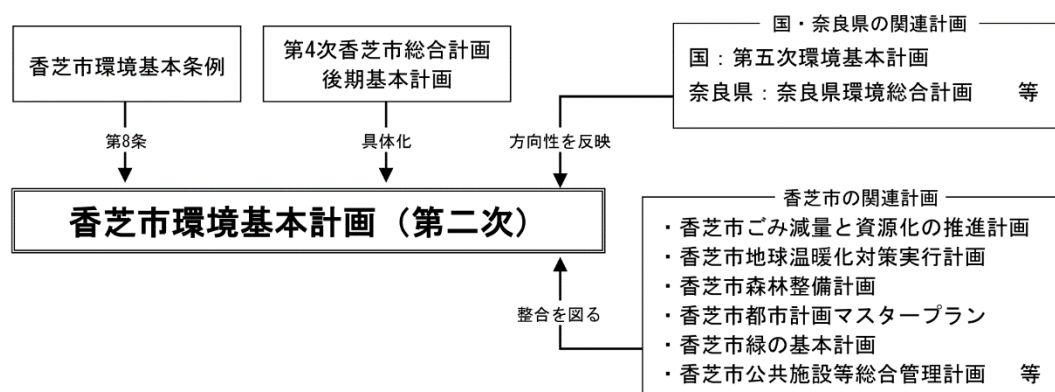


图 政策体系图

3.5 環境

○ 香芝市環境基本計画（第二次）

2019 年（平成 31 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 2019 年（平成 31 年）～2028 年（令和 10 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）（2019(H31).3）

図 計画の位置づけ

■ 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
自然豊かな環境が人とともにめぐるまち 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）（2019(H31).3）

図 施策の体系と公共交通に関する方針

4. 地域住民懇談会の開催を通じて得られた地域意見

4.1 香芝中学校区

日時：2019 年（令和元年）10 月 27 日（日） 午前 10 時～

場所：香芝市総合福祉センター

参加：4 名

内容

基調講演（富山大学 猪井准教授）

地域公共交通の現状（生活安全課、奈良交通、奈良近鉄タクシー）

ワークショップ



○ 地域の声

（利用の現状）

- 80 歳代だが自家用車を運転しており、デマンド交通、コミュニティバスは使ったことがない。またデマンド交通を使ってみたい。
- 自宅は公共交通に恵まれている地域であり、コミュニティバスは、多い時に週 2～3 回程度、病院などへの移動に（真美ヶ丘、鎌田ルート）利用している。運転免許は返納した。コミュニティバス時刻表をいつも持ち歩いており、家族にもコピーを渡している。
- デマンド交通はよく利用するが、月曜日の朝は当日では予約が取れないため一般タクシーを利用する。
- コミュニティバスは使ったことがない（自動車運転免許所持）。地域公共交通に対する高齢者等の声は聞いている。
- コミュニティバス運転手は良い運転手が多く、車内はコミュニケーションがとれている（乗降時挨拶等和気あいあい）。1 人だけ無口な運転手がいる。
- コミュニティバス（真美ヶ丘）は最近子育て世代利用がみられ、ともに利用する身として気持ちが良い。
- 買物難民はいると聞いている（関屋が多い）。スーパーの宅配などを利用しているようである。

（現状の問題点）

- デマンド交通は予約が必要なため、緊急時には使いにくい。
- コミュニティバス停留所は、看板が小さく分かりにくい。
- 高齢者が運転免許を自主返納しても、家族の送迎がなければ外出できないため、支援制度が必要ではないか。
- コミュニティバスの時刻表は、香芝生喜病院を往復で利用しにくい。
- 停留所ベンチの足が折れていた。（高塚公園前）

(改善案)

- コミュニティバスは、乗客がいなくても各停留所に 30 秒ずつ程度は停車してはどうか。
⇨交通量が多く、難しいこともあるのではないかな。
- 良い情報が市民に届いていない！（例：キャンセルの多さ）
- デマンド交通は、悪質なキャンセルへの罰則など、利用者マナー向上を図るべき。
- 道路が狭隘でコミュニティバス運行のない地区（磯壁，狐井など）では、車両小型化で新たに運行してはどうか。車両は、他ルートの利用の少ない便をまわすなどを検討してはどうか。
- コミュニティバスは、運行頻度が 1 時間に 1 本あれば利用しやすい。

(その他)

- 地域公共交通の運営には、費用対効果の視点も必要である。利用者も利便性を求めるだけでなくバランスが必要である。
- 利用に際しては、一定の受益者負担を求めるべきである。無料だと使っていない人に不公平感がある。
- デマンド交通は、同一のタクシー事業者が継続して実施したほうがよいのではないかな。（→市より、入札案件となるため最長 5 年契約となる旨を説明）
- 地域公共交通にかかる予算はどの程度か。（→市より、市民 1 人あたり 1,000 円以内を目安として調整していく旨を説明）
- 停留所のベンチは誰が置いているのか。（→市より、市でなく地域が独自に設置しており、道路管理者の立場としては、道路占有物は本来撤去対象であること、今後あり方の検討が必要な旨を説明）
- アンケート調査等の際は、地域公共交通の運賃について、「0 円が良いか、200 円がよいかな」と問うのではなく「200 円でよいかな」という設問とすること。市民は安い方を選択することが明らかである。

4.2 香芝東中学校区

日時：2019 年（令和元年）10 月 27 日（日） 午後 2 時～

場所：香芝市総合福祉センター

参加：4 名

内容

基調講演（富山大学 猪井准教授）

地域公共交通の現状（生活安全課、奈良交通、奈良近鉄タクシー）

ワークショップ



○ 地域の声

（利用の現状）

- 西中校区在住だが、平日の通勤にはコミュニティバス等を使わない。休日は時間にあわせて使っている。
- 真美ヶ丘在住で、もっぱら自転車移動のためコミュニティバス等は利用しない。
- 五位堂駅まで徒歩 10 分以内でありコミュニティバス、デマンド交通は使ったことがない。運転免許返納はまだ早いと考えている。
- 高齢者は、孫が送迎してくれることが多く、地域公共交通は使わない傾向がある。
- 往路は徒歩、復路は広陵町のコミュニティバスを利用している方がいる。
- デマンド交通は、自身は利用していないが、利用している人は週 5 日くらい利用している。わたしもまず使ってみようと思う。
- 1 回使えば便利さが分かる。近所で利用している方からは、「300 円でもいい。有難い」と聞いている。

（現状の問題点）

- 停留所に屋根がなく、待ちにくい（スーパーは待ちやすい）。
- バス車両に段差があり利用しにくい（特に車イス利用者など）。
- 使い始めるまでのハードルが高い。

(改善案)

- デマンド交通は、キャンセルで不便になる人がいるため、利用者教育が必要ではないか。
予約キャンセルへのペナルティは有効である。常習犯は治らない。
- 五位堂駅前、朝夕に混雑が激しい。朝夕は自家用車の進入禁止とし、公共交通のみ進入できるようにしてはどうか。通勤は、コミュニティバスでなく奈良交通を使えばいい。
⇨送迎は一種のステータスであり、公共交通への転換は難しいのではないか。
- 真美ヶ丘は大和高田市が生活圏であり、デマンド交通が市外の行先（高田病院など）に使えないのは不便。また、デマンド交通は市外の人には利用できない。行政連携で解決できないか。（葛城市は行政界を越えてコミュニティバスを運行している）
- 市外のバスへ乗り継げるようにしてはどうか。（広陵町コミュニティバスなど）
- 公共交通の宣伝が下手。市民への情報提供の徹底が必要ではないか。（例：保育所等で保護者に宣伝する、子どもには1回乗車ごとにカッシーシールを配布する、温泉利用者にチラシを渡す、など）
- 畿央大生を取り込むため、コミュニティバスの運行経路等を工夫してはどうか。（→市より、現状は奈良交通の路線バスとの競合を避けている旨の説明）
- 子供が学校や塾への移動に使えるよう工夫してはどうか。（総合福祉センターから香芝西中学校への運行をするなど）
⇨子どもはなるべく歩いたほうがよいのではないか。
- せめて1時間に1本に増便をしてほしい。
- デマンド交通を廃止し、道路の狭隘な地区をまわるミニワゴン車両等の路線を開設してはどうか。
- バス車両買替でサービス向上を図れるのではないか。
- 通勤からの帰宅は上り坂となるため、コミュニティバスの夜便を運行して利用してもらってはどうか。

(その他)

- デマンド交通は予約が手間になる。若い人は「シンプルで使いやすく」を求めている。新しいニーズの掘り起こしが必要ではないか。
- 使っていない人へのアンケートが必要ではないか。
- デマンド交通を土日に運行しないのはなぜか（→市より、民業圧迫（タクシー、路線バス）へ配慮している旨の説明）
- コミュニティバスは木曜運休なのが不便である（→市より、元々は屯鶴峯温泉定休日だったが、現在は車両の修理日に充てている旨の説明）
- コミュニティバスは“負のスパイラル”に陥っている。（利用者減少と、コスト増・減便）
- 行政から地域公共交通改善の提案があれば、住民は反対しないのではないか。

4.3 香芝西中学校区

日時：2019 年（令和元年）11 月 10 日（日） 午前 10 時～

場所：せきや青葉台会館

参加：24 名

内容

基調講演（富山大学 猪井准教授）

地域公共交通の現状（生活安全課、奈良交通、奈良近鉄タクシー）

意見交換会



○ 地域の声

（全般）

- コミュニティバスもデマンドタクシーも住民の足としてどちらも機能しているので、このまま維持してほしい。
- コミュニティバスもデマンド交通も、住民の足になっている。今のサービスがあるおかげで、もう少しここに住んでもよい、と考える人もいる。
- 介護予防の視点でも重要だと思う。
- 運転者がとても親切であるという声をよく聞く。

（コミュニティバス）

- 一人暮らしの高齢者にとっては、外出する機会を作るためにコミュニティバスが必要だ。
- バス停に椅子や屋根を設置してほしい。2 時間に 1 本しか運行しておらず待ち時間が長いのに、買い物の荷物を持ったまま立ってバスを待つのは大変だ。
- 晴実台より先の地域にもバス停を作ってほしいと要望を出している。関屋地域は坂が多く急こう配で、バス停が遠いと高齢者は利用しづらい。
- 祇園荘の奥まで延伸してほしい。
- 関屋地域はスーパーが無く買い物が不便である。もし便数を増やす検討をするならば、この地域を優先的に増やしてほしい。
- コミュニティバスを買い物帰りに利用すると、荷物で手がふさがっているのに、いちいち小銭を出して運賃を払うのが面倒だし、危険だ。回数券や定期券など、支払いしやすい取り組みをしてほしい。
- 自動車免許を返納した時に、優遇策を作ってくれないか。75 歳以上になったときに福祉バス券を発行してほしい。
- バスの遅延や位置情報がスマホで分かるシステムを導入してほしい。
- 路線ごとに色を変える等、乗りたくなるようなデザインにしてはどうか。
- 障がい者も安心して利用できるバス車両にしてほしい。
- 高齢になったため、自動車の運転をいつまで続けられるか分からない。これから利用する

となると、コミュニティバスは段差が高く乗りにくい。

- 定時定路線のサービスがありがたい。
- 公共バスの時代には、一部の乗務員が信号や踏切を安全に守っておらず、乗務員の教育を徹底してほしい。

(デマンド交通)

- デマンド交通が運行されていることで、生活が改善された。
- 一人暮らしの人にとっては、買い物や通院のために荷物を持って移動したいときにデマンドタクシーは非常に助かる。
- 民業圧迫になっていることは分かるが、料金が高くなると利用者が減ってしまう。利用者が減ると、ルートが狭められ、さらに利用者が減っていくという負のスパイラルになる。
- 一部の運転手に限ってだが、デマンド交通の評判が悪い。少しでも時間に遅れると横柄な態度で注意された。
- ユニバーサルデザインタクシーを導入してほしい。車両が変われば使ってみようと思う。

(その他)

- 地域公共交通に対する理念を持つことが大事である。
- 住民の意見を真摯に取り入れ、地域の特徴にあった計画としてほしい。
- 必要に応じて、柔軟な見直しを検討してほしい。
- 先進事例も取り入れながら、取り組みを進めてほしい。
- MaaS など、国が示している先進的な取り組みも視野に入れて検討してほしい。
- バス車両の購入や、継続的な運行に向けて、国の支援制度なども十分に活用して、取り組んでほしい。
- 計画の策定に向けた協議会では、補助金（交付金）の実情なども理解を深めた上で協議をしてほしい。

4.4 香芝北中学校区

日時：2019 年（令和元年）11 月 10 日（日） 午後 2 時～

場所：地域交流センター

参加：12 名

内容

基調講演（富山大学 猪井准教授）

地域公共交通の現状（生活安全課、奈良交通、奈良近鉄タクシー）

ワークショップ



○ 地域の声

（コミュニティバス）

- 香芝旭ヶ丘病院やオークワ香芝店など、よく利用する病院やスーパーに停留所を作ってほしい。
- 尼寺地域はコミュニティバスが近くまで来ず、北部地域の中でもコミュニティバスを利用できる地域が限られている。尼寺公民館にバス停を作ってほしい。
- 尼寺廃寺跡にコミュニティバスを乗り入れてほしい。せっかく立派な見学施設を作ったのに、市外の人が訪れるには不便だ。今は、JR 畠田駅か志都美駅から歩くしかない。
- 二上駅から白鳳台へ帰ってくるルートは、志都美駅に停まらないのは何故なのか。
- 木曜日の運行がないため不便である。
- 白鳳台に住む中学生は、香芝北中学校まで通うのに天候が悪くても自転車通学するしか選択肢はない。コミュニティバスが中学校まで行けたら、安全に通学できると思う。
- コミュニティバスの運行本数を増やしてほしい。通勤・通学者も使えるように運行時間を早くしてほしい。
- コミュニティバスの支払いをキャッシュレス化し、割引を導入してほしい。CI-CA などの IC カードを使えると良い。
- バス停の到着時刻やバスの位置を表示する案内板を設置してほしい。

(デマンド交通)

- 市北部の住民としては、香芝市の中心部（下田駅等）よりも王寺駅方面を利用することが多いため、デマンド交通の乗降場所を市内に限定せず運行してほしい。
- 王寺駅へデマンド交通で行けたら良いと思うが、70 歳以上限定にするなど条件を付けてはどうか。
- デマンド交通の帰りの予約方法を改善してほしい。前日までに予約している人が多く、当日に予約が取りづらい。キャンセルが多い人には罰則を与えても良いのではないか。
- 通学時間や帰宅時間にも使えるように運行時間を延長してほしい。また、デマンド交通の土日運行を希望する。
- デマンド交通を利用するために事前登録が必要なのは不便だ。Uber のようなシステムで自由に使えたらもっと便利になるのではないか。

(路線バス)

- 白鳳台地域は奈良交通の路線バスで王寺駅方面をよく利用する。
- ゴールドパス（65 歳以上は 1 乗車につき大人運賃の半額で利用可能、3 カ月券 5,500 円、6 カ月券 8,500 円）の利用期間が短い。元を取れるほど利用できない。
- ゴールドパスの広報をもっとしてほしい。
- 下田方面にも運行してほしい。五位堂へはコミュニティバスを乗り継げば行けるが、直通で行けるようにしてほしい。

(その他)

- 市としての公共交通の基本姿勢が伝わってこない。
- 公共交通が維持できる収支を確保するためには人口密度はどのくらい必要か。

5. 地域公共交通の抱える課題

「1章 地域公共交通を取り巻く現状」や「2章 香芝市が運営する地域公共交通の利用実態・ニーズ」、「3章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性」、「4章 地域住民懇談会の開催を通じて得られた地域意見」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。

5.1 すべての市民にとって住みよい香芝市を維持・創出する

香芝市は、市の西部に山地・丘陵部があり、坂道の勾配が大きいその地域の住民にとっては、徒歩で外出しにくい環境にある。さらに、市の西部は、日常生活に欠かせない商業施設が立地しておらず、市の中心部まで外出しなければならないことが指摘されている。また、市の南部では道路幅員が狭くコミュニティバスが進入しにくい箇所が存在する等、地域それぞれで移動に関する特徴が存在している。

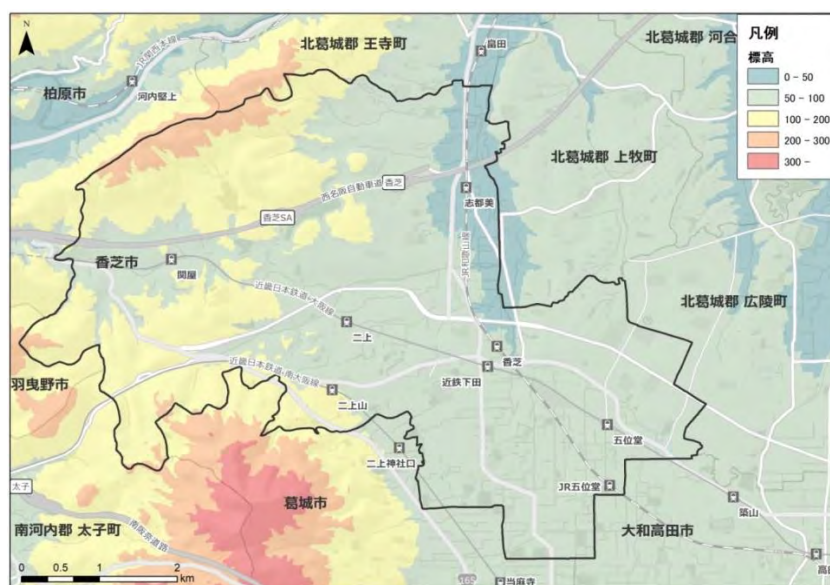


図 香芝市の地勢（再掲）

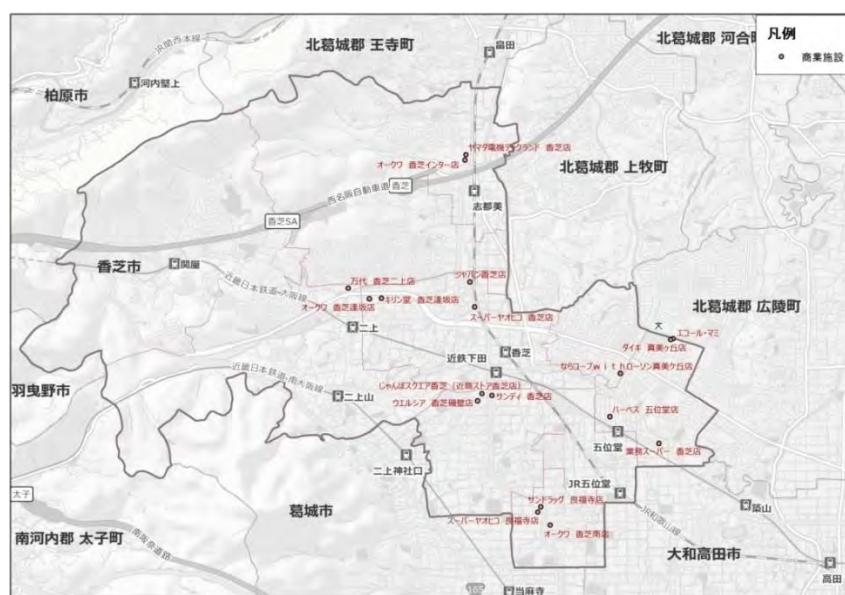
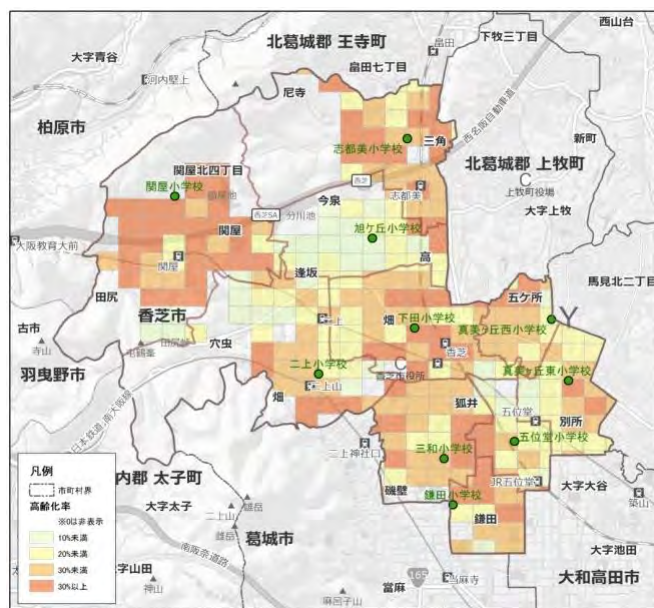


図 商業施設の立地状況（再掲）

また、地域ごとの高齢化率は、市の西部や南部で高くなっている。その一方で、市の中央部では若い世帯が新たに入居する地域も存在している。



資料：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」

図 2015 年（平成 27 年） 高齢化率（250mメッシュ）（再掲）

このような環境の中、香芝市としては、公共施設と市内各地域間の移動手段を確保するためコミュニティバスの事業を推進している。その他にも、バリアフリーの観点からだれもが利用しやすい公共交通サービスを充実させることや、福祉の観点からすべての市民が安心して外出できる環境をつくることを目指している。

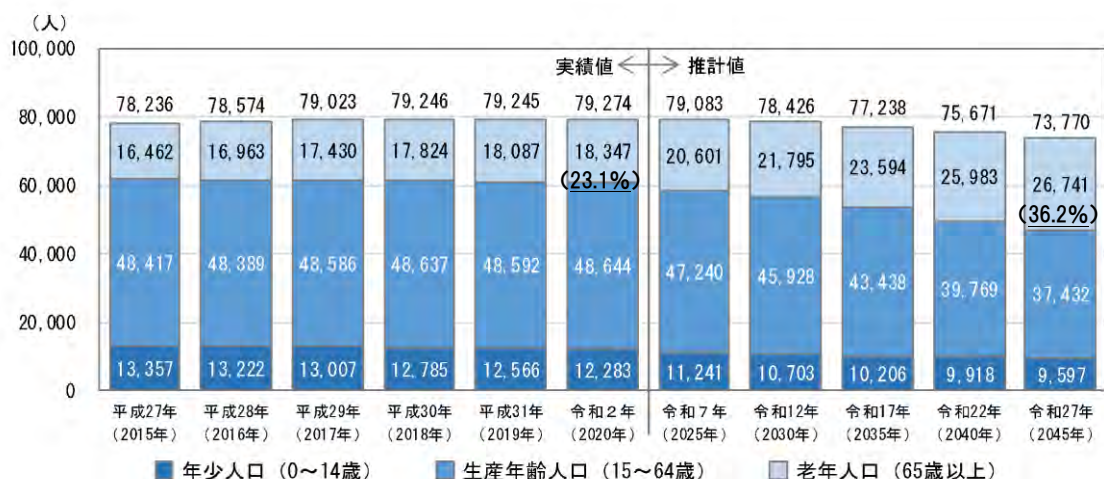
また、市民としても、住んでいる地域にかかわらず、公共交通のサービスを受けられ、よりよい生活になることを望む声が挙がっている。

これらを踏まえ、『「年齢」や「住む場所」や「利用できる交通手段」など、市民を取り巻く環境に関わらず、いかに、誰もが住みよい香芝市を維持・創出するための地域公共交通サービスとしていくか』が課題の 1 つとして挙げられる。

5.2 高齢者の移動を支える

香芝市の人口は、これまで増加傾向にあったものの、今後はゆるやかに減少していくことが想定されている。一方、老年人口は増加していき、2045 年（令和 27 年）頃には高齢化率が約 36% となることを見込まれている。

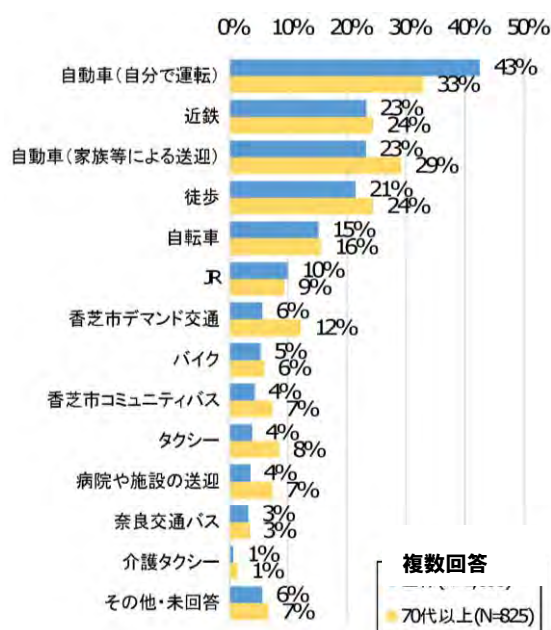
高齢社会を迎える中、香芝市民の移動手段は自動車が約 4 割で最も多く、70 代以上でも 3 割以上が自動車を自分で運転している。社会的には、高齢ドライバーによる死亡事故の発生など、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えている。



※ 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）

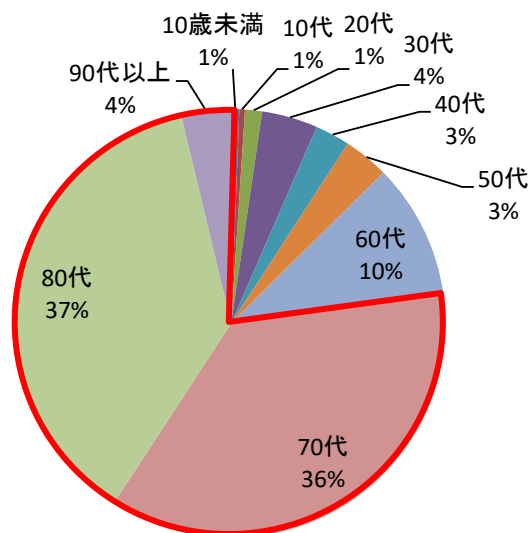


※住民基本台帳より無作為抽出

資料：香芝市公共交通（デマンド交通、コミュニティバス）に関するアンケート調査（2017 年（平成 29 年））

図 目的地までの移動手段（再掲）

一方、デマンド交通の利用者の約8割以上が70歳以上の高齢者となっている等、自らの運転を必要としない地域公共交通は、既に利用している高齢者にとって、欠かせない交通手段のひとつとなっている。



資料：香芝市実績データ（2018(平成30年)4月～2019(平成31年)3月)

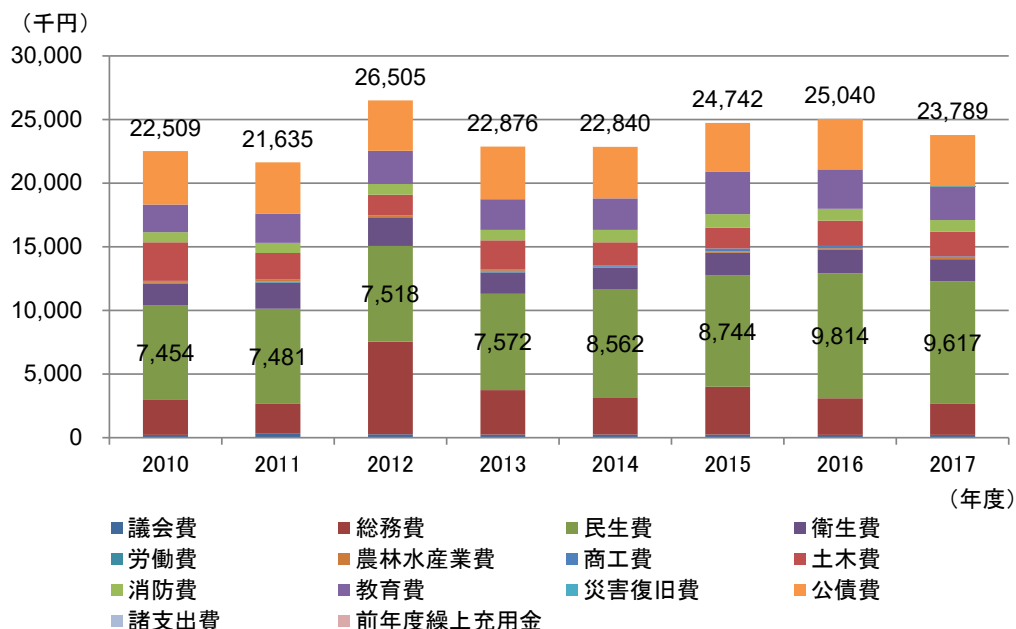
図 デマンド交通の利用者年齢層（再掲）

今後は、市民の均等な移動機会を確保し、外出することによって健康増進を図っていくことが求められている。そのため、地域公共交通は、車依存からの脱却を促し、高齢者の移動を支えるサービスとしての役割を担う必要がある。

これらを踏まえ、『更なる高齢化を見据え、車依存からの脱却を図り、市民や地域の安全・安心を支える移動手段として、いかに、高齢者に選ばれ、高齢者の移動を支える地域公共交通サービスとしていくか』が課題の1つとして挙げられる。

5.3 市民が必要とするサービスを適正に維持・活性化する

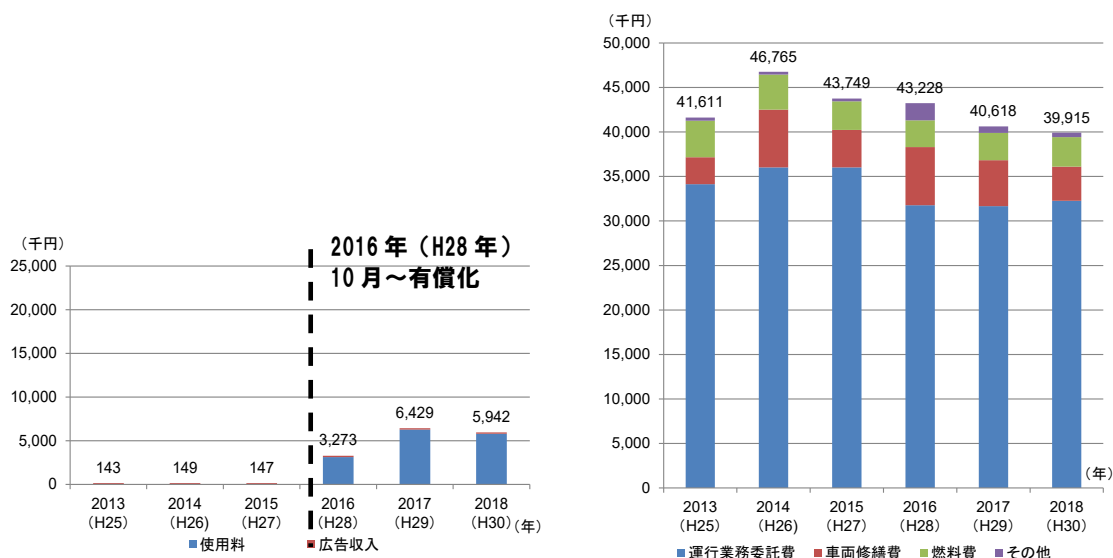
香芝市の人口は、2025 年（令和 7 年）頃まで緩やかに増加する見込みだが、それ以降は全市的な人口の減少が見込まれている。その一方で、2045 年（令和 27 年）には高齢化率が約 36.3%まで増加すると見込まれている。少子高齢化に伴って、市の財政は、福祉などに支出する費用である民生費が年々増加している。



出典：奈良県 HP 財政状況資料集

図 歳出の状況（再掲）

一方、香芝市がサービスを提供しているコミュニティバスの支出状況をみると、利用者 1 人（運賃：100 円）につき、557 円の費用が発生しており、600 万円の歳入に対し、年間 3,992 万円の歳出を要する結果となっている。



また、デマンド交通の収支状況をみると、利用者1人（運賃：200円）につき1,069円の費用が発生しており、利用者が1乗車あたりに支払う運賃と市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料を合わせた額（＝運行に係る費用全体）として、年間約5,038万円の運行経費を要する結果となっている。

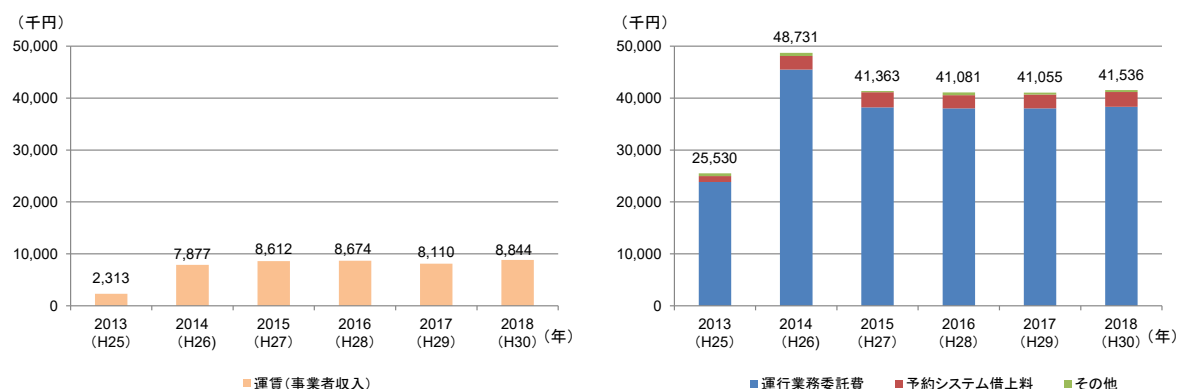


図 デマンド交通の運行に係る運賃（事業者収入）（左）と
市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料等（右）（再掲）

さらに、コミュニティバスについては、ルートや時間帯によって利用者数に差があり、地域住民からは負担のあり方を考えていくべきとの声も出ている。また、デマンド交通については、予約方法のあり方や市内に限定された利用条件等、見直しを図るべきとする声も出ている。

これらに加え、新型コロナウイルスの感染拡大の終息が見えない中で、地域の生活に不可欠なインフラサービスとして、不安なく利用されるための取り組みを進めていくことも求められる。

これらを踏まえ、『将来の人口減少、更なる高齢化、新型コロナウイルスの感染症リスクの増加が予測される中、いかに、市民が必要とする地域公共交通サービスを適正に維持・活性化していくか』が課題の1つとして挙げられる。

【参考：新型コロナウイルスの感染拡大後の利用状況】

① コミュニティバス（１日あたりの利用者数）

	2019 年 (人/日)	2020 年 (人/日)	増減
1 月	159.1	161.0	1.2%増
2 月	170.8	151.4	11.4%減
3 月	183.0	82.7	54.8%減
4 月	171.5	48.6	71.7%減
5 月	170.8	55.3	67.6%減
6 月	179.6	82.2	54.2%減
7 月	191.6	111.1	42.0%減
8 月	175.0	116.0	33.7%減
9 月	191.9	122.2	36.3%減
10 月	176.9	99.4	43.8%減

② デマンド交通（１日あたりの利用者数）

	2019 年 (人/日)	2020 年 (人/日)	増減
1 月	179.2	179.4	0.1%増
2 月	197.9	177.7	10.2%減
3 月	196.7	122.3	37.8%減
4 月	194.4	100.0	48.6%減
5 月	180.9	108.9	39.8%減
6 月	181.7	142.2	21.7%減
7 月	193.5	164.9	14.8%減
8 月	181.2	164.5	9.2%減
9 月	198.8	167.1	15.9%減
10 月	193.1	168.4	12.8%減

5.4 既存の地域公共交通サービスを有効に活用する

香芝市では、現在、民間事業者が運行する鉄道、路線バス、タクシーと香芝市が運営するコミュニティバス、デマンド交通が利用できる。鉄道駅から半径1kmもしくは路線バスとコミュニティバスの停留所から半径300mのエリア内のいずれかに含まれる人口の割合は約96.8%となっている。

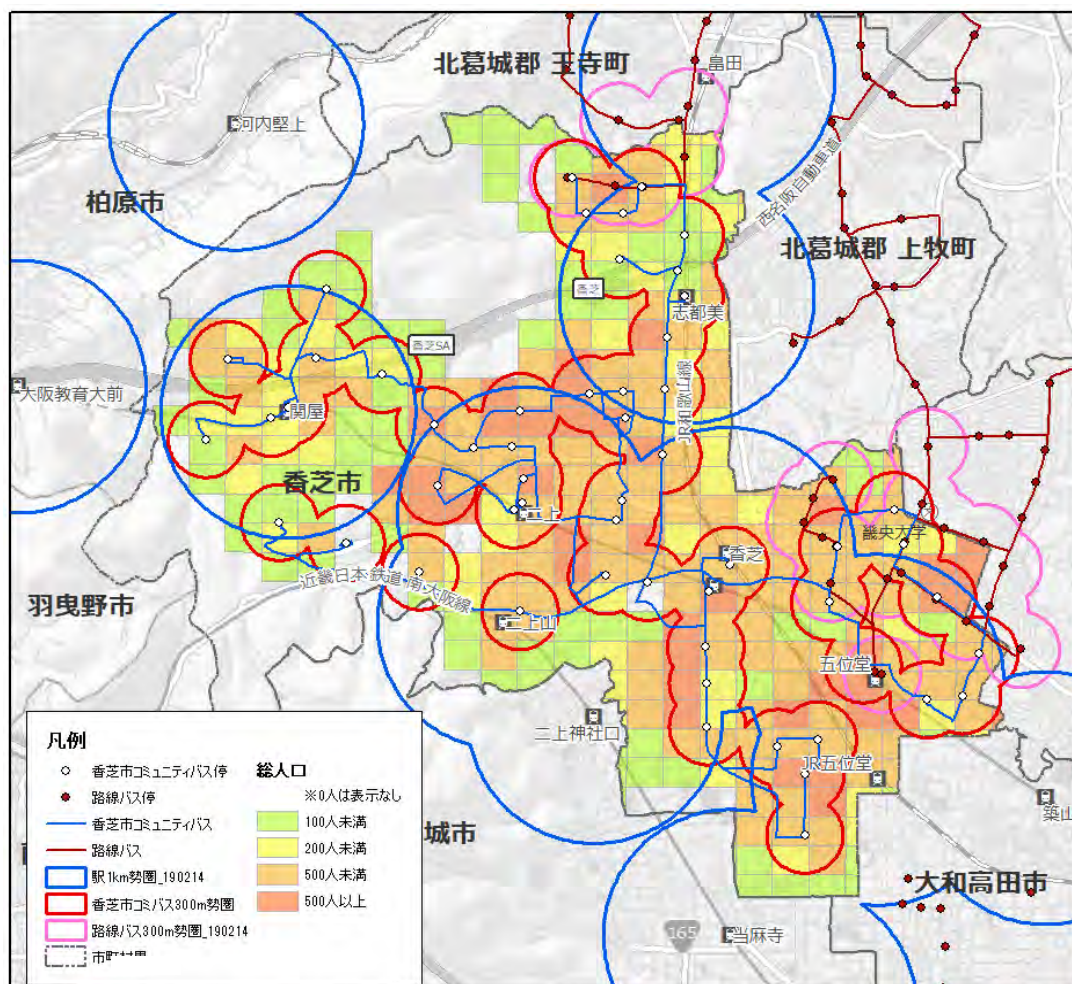


図 香芝市の地域公共交通のカバー状況（再掲）

一方で、コミュニティバスは 2016 年（平成 28 年）の有償化以降、利用者数は減少傾向となっている。さらに、ルートや区間・便によっては利用状況に差が出ている。また、デマンド交通については、高頻度に利用する人がいる一方、全く利用していない人も多く存在している。

このことから、地域公共交通のネットワークは整っているものの、有効に活用されていない状況がみてとれる。

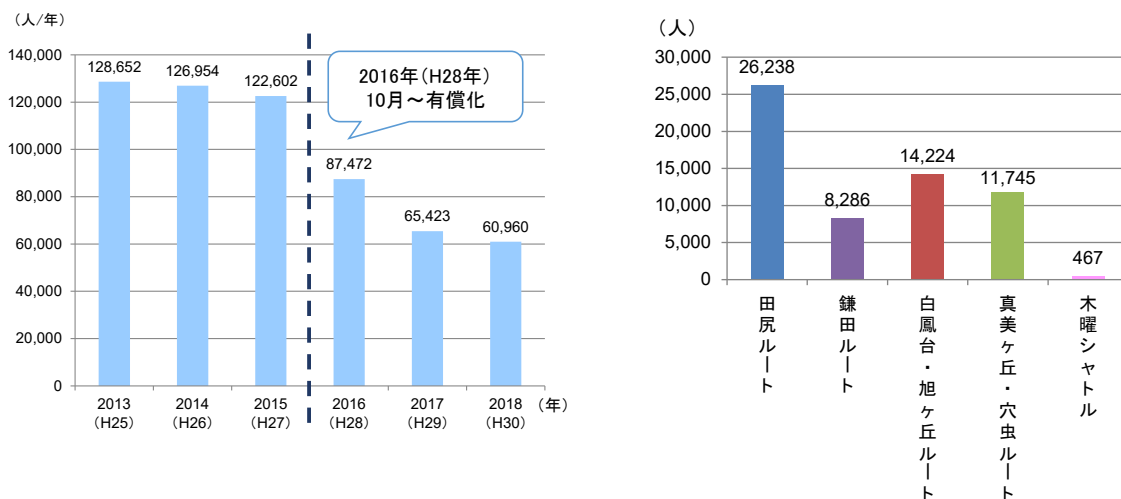


図 コミュニティバスの利用者数の推移(再掲)

資料：香芝市実績データ

(2018(平成 30 年) 4 月～2019 年(平成 31 年) 3 月)

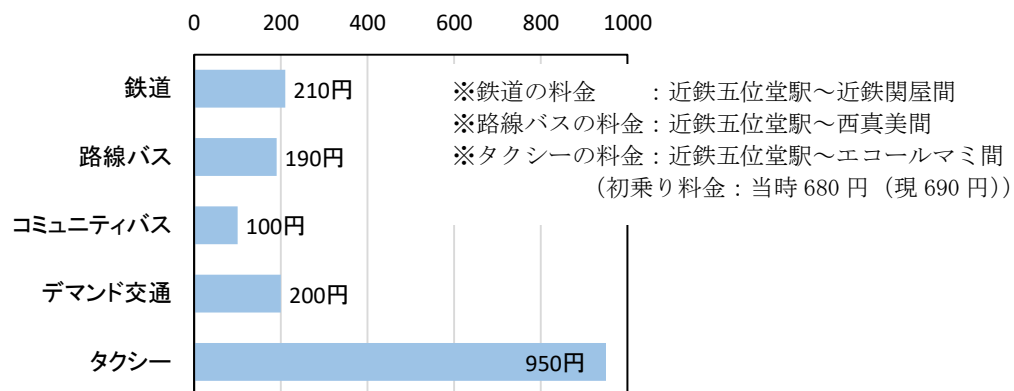
図 香芝市コミュニティバス ルート別利用者数 (再掲)

また、コミュニティバスについては「ベンチの改善、支払いのキャッシュレス化など、利用者の使いやすさを向上させてほしい」という声が挙げられている。デマンド交通については「一部の利用者の無断キャンセルを抑制し、全ての利用者にとって使いやすくしてほしい」という声も挙げられている。

これらを踏まえ、『民間事業者による鉄道、路線バス、タクシー、香芝市が運営する移動サービスが充実する中、いかに、既存の地域公共交通サービスを有効に活用していくか』が課題の 1 つとして挙げられる。

5.5 各交通モードを維持するために役割を分担する

上記 5.4 でも述べたように、香芝市の地域公共交通は、民間事業者と市の運営によってサービスが充実している。その一方で、市が提供する交通サービスが安価であるために、民間の交通事業への影響が指摘されている。



出典：2018 (H30). 2 第 29 回活性化協議会

図 香芝市の公共交通の料金比較 (再掲)

しかし、地域公共交通の利用者にとっては、現在利用している手段が使いやすく、今後も、地域公共交通を利用し続けたいと考えている。

これらを踏まえ、『民間事業者による鉄道、路線バス、タクシーと香芝市が運営する移動サービスについて、持続可能なサービスとして、いかに、交通モードごとの適正な役割分担をしていくか』が課題の 1 つとして挙げられる。

（香芝市の特徴）

(1) 地域公共交通を取り巻く現況

- ・市の西側が山地・丘陵部を擁し、住宅地でも**勾配の大きい地域**が存在する。
- ・全市的な**人口の減少局面**を迎えている。
- ・2045年には**高齢化率が約36.2%**まで増加すると見込まれている。
- ・一方で、**若い世帯が新たに入居**する地域も存在する。
- ・生活に必要な主な**施設が市中央部に集積**している。また、日常生活に欠かせない**商業施設が市西部には立地していない**。
- ・**70代以上の3割以上が自動車**を自分で運転している。
- ・鉄道や路線バス、コミュニティバスによって、既存の**地域公共交通サービスが居住エリアの約97%をカバー**している。さらに、デマンド交通が市内全域でサービスを提供している。
- ・市が提供する交通サービスによる**民間の交通事業への影響**が指摘されている。
- ・高齢ドライバーによる死亡事故の発生など、**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。

(2) 香芝市が運営する地域公共交通の利用実態・ニーズ等の把握

○ コミュニティバスの利用実態

- ・平成28年10月の有償化以降、**利用者数は減少傾向**となっている。
- ・ルートや区間、便によって、**利用状況に差**が生じている。（利用が少ない区間が存在する）
- ・木曜に運行されている**木曜シャトルの利用者は1日あたり10人以下**となっている。
- ・600万円の歳入に対し、**年間3,992万円の歳出**を要しており、収支率は14.9%となっている。
- ・**車両の老朽化**が進み、更新の必要性が高まっている。
- ・運賃100円に対し、利用者1人につき557円の費用が発生している。

○ デマンド交通の利用実態

- ・**利用者の約8割が70代以上**となっている。
- ・**年間約5,038万円の運行経費が必要**となっており、利用者1人につき1,069円の費用が発生している。

○ コミュニティバス・デマンド交通利用者のニーズ

- ・コミュニティバス・デマンド交通それぞれの利用者にとって、現在利用している手段が使いやすく、今後も利用し続けたいと考えている。

(3) 上位関連計画におけるまちづくりの方向性

まちづくりの将来像：（総合計画） ※ 新総合計画策定中
公共交通に関する方向性

- ・公共交通の**効率化と利便性の向上**を図る。（都市計画マスタープラン）
- ・公共バスは**公共施設と市内各地域間の移動手段を確保**し、施設利用を推進する。
- ・デマンド交通は市民の均等な移動機会の確保と、**外出支援による健康増進**を図る。（総合戦略）
- ・ノンステップバスや福祉タクシーの導入など、**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**に努める。（バリアフリー基本構想）
- ・すべての市民が安心して外出できる環境づくりを図る。（地域福祉計画・地域福祉活動計画）

(4) 地域住民の声

- ・コミュニティバスやデマンド交通が、**高齢者が外出する機会を創出**している。
- ・**地域の特徴**にあった計画にしてほしい。
- ・地域に限らず、コミュニティバスのサービスが受けられるネットワークにしてほしい。
- ・デマンド交通の無断キャンセルの抑制など、**利用者のマナー向上**を図るべきである。
- ・ベンチの改善、支払いのキャッシュレス化など、**利用者の使いやすさを向上**させてほしい。
- ・しっかりと周知して、**新たな利用者を取り込む**べきである。
- ・**負担のあり方**も含め、考えていくべきである。

（地域公共交通の課題）

「年齢」や「住む場所」や「利用できる交通手段」など、市民を取り巻く環境に関わらず、いかに、誰もが住みよい香芝市を維持・創出するための地域公共交通サービスとしていくか

更なる高齢化を見据え、車依存からの脱却を図り、市民や地域の安全・安心を支える移動手段として、いかに、高齢者に選ばれ、高齢者の移動を支える地域公共交通サービスとしていくか

将来の人口減少、更なる高齢化、新型コロナウイルスの感染症リスクの増加が予測される中、いかに、市民が必要とする地域公共交通サービスを適正に維持・活性化していくか

民間事業者による鉄道、路線バス、タクシー、香芝市が運営する移動サービスが充実する中、いかに、既存の地域公共交通サービスを有効に活用していくか

民間事業者による鉄道、路線バス、タクシーと香芝市が運営する移動サービスについて、持続可能なサービスとして、いかに、交通モードごとの適正な役割分担をしていくか

図 香芝市の特徴と地域公共交通の課題

6. 基本方針・目標

6.1 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1つである『くらしば』など、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を支える計画となるよう、住む場所や年齢などに関係なく、誰もが、快適に移動でき、持続的に、健康に、安心して暮らせる住環境が確保される交通まちづくりの実現を目指すこととし、以下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』**

6.2 基本的な方向性

(1) 各交通主体が担う役割

香芝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・ニーズ、さらには、地域住民懇談会で得られた声を踏まえると、移動の特性により、それぞれ異なる役割を担っていることが考えられる。

今後は、以下に示す「移動の特性」と「移動を支える主体」の主な関係性（役割分担）を区分し、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こととする。

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
通勤・通学	鉄道 / 路線バス
買物・通院・交流など	コミュニティバス / タクシー車両を活用したサービス



図 各交通主体が担う役割のイメージ

(2) 計画の方向性

① 鉄道 / 路線バス

鉄道や路線バスについては、これまでどおり、基幹的路線として市民の移動が支えられることが基本となる。

そのため、本計画を通じ、鉄道や路線バスについて、主に市民の通勤・通学を支える重要な移動手段として、他の手段との乗継や連携の強化、安全・安心な運行環境の維持・確保など、より適正かつ円滑に民間事業の運営がなされるような環境づくりを目指す。

② コミュニティバス / タクシー車両を活用したサービス

コミュニティバスやタクシー車両を活用したサービスについて、昼間時間帯など、主に、買物、通院、交流などの日常的な移動を支えるための欠かせない移動手段と位置づける。

そのため、本計画を通じ、行政と民間事業者が連携し、それぞれの特徴を活かし補完しながら、面的なサービスの提供など、市民の移動を支える環境づくりを目指す。

6.3 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など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＞ 交通事故や新型コロナウイルス感染症への不安を感じず、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の提供
- ＜基本方針Ⅱ＞ 地域特性に応じた適材適所で多様な地域公共交通サービスの提供
- ＜基本方針Ⅲ＞ 地域公共交通への理解と利用を高める地域公共交通に関する認知度向上と利用促進の徹底
- ＜基本方針Ⅳ＞ 地域住民・交通事業者・行政が一体となった役割分担の明確化と地域公共交通サービスの育成

＜基本方針Ⅰ＞ 交通事故や新型コロナウイルス感染症への不安を感じず、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の提供
高齢ドライバーによる死亡事故の発生、新型コロナウイルス感染症の感染リスクなど、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中、年齢や住んでいる地域にかかわらず、誰もが公共交通のサービスを受けられる持続的かつ面的な地域公共交通を提供する。

＜基本方針Ⅱ＞ 地域特性に応じた適材適所で多様な地域公共交通サービスの提供

土地の高低差や道路幅員など地域それぞれに移動に関する問題がある中、市民が必要とする適材適所で多様な地域公共交通サービスを提供する。

＜基本方針Ⅲ＞ 地域公共交通への理解と利用を高める地域公共交通に関する認知度向上と利用促進の徹底

民間事業者が運行する鉄道、路線バス、タクシーや、香芝市が運営するコミュニティバスなどの地域公共交通サービスが充実している中、既存のサービスを有効活用するために更なる認知度向上と利用促進を徹底する。

＜基本方針Ⅳ＞ 地域住民・交通事業者・行政が一体となった役割分担の明確化と地域公共交通サービスの育成

将来の人口減少、更なる高齢化が予測される中、民間事業者と香芝市それぞれが提供する地域公共交通サービスが、サービスのエリアや価格等の均衡を保ちつつ機能を維持できるように、地域住民を交えて役割分担を明確にする。

6.4 将来ネットワークのイメージ

(案1)

- 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 : 既存のネットワークを維持しつつ、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再構築する。
- ④ タクシー車両を活用したサービス : 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。

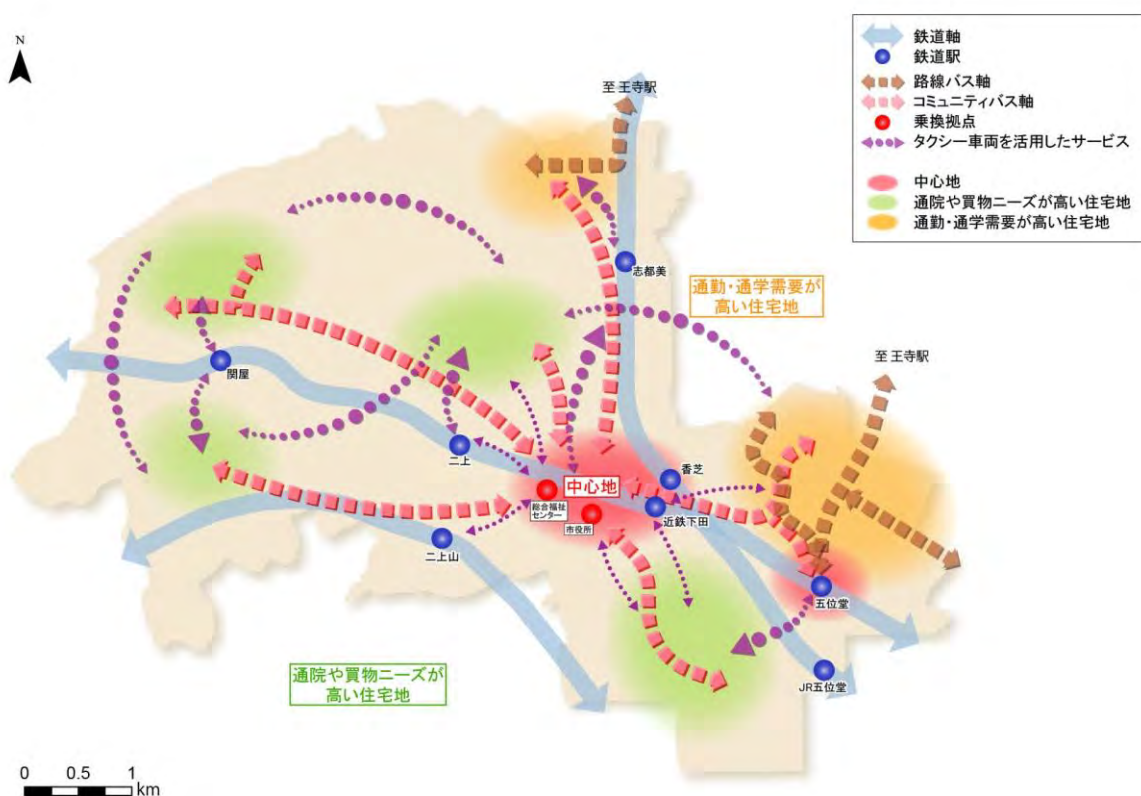


図 地域公共交通ネットワークの将来イメージ（案1）

(案2)

- 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 : 既存のネットワークを維持しつつ、総合福祉センターや市役所を核とし、需要に応じたサービスの強化・見直しを図り、ネットワークを再構築する。
- ④ タクシー車両を活用したサービス : 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。

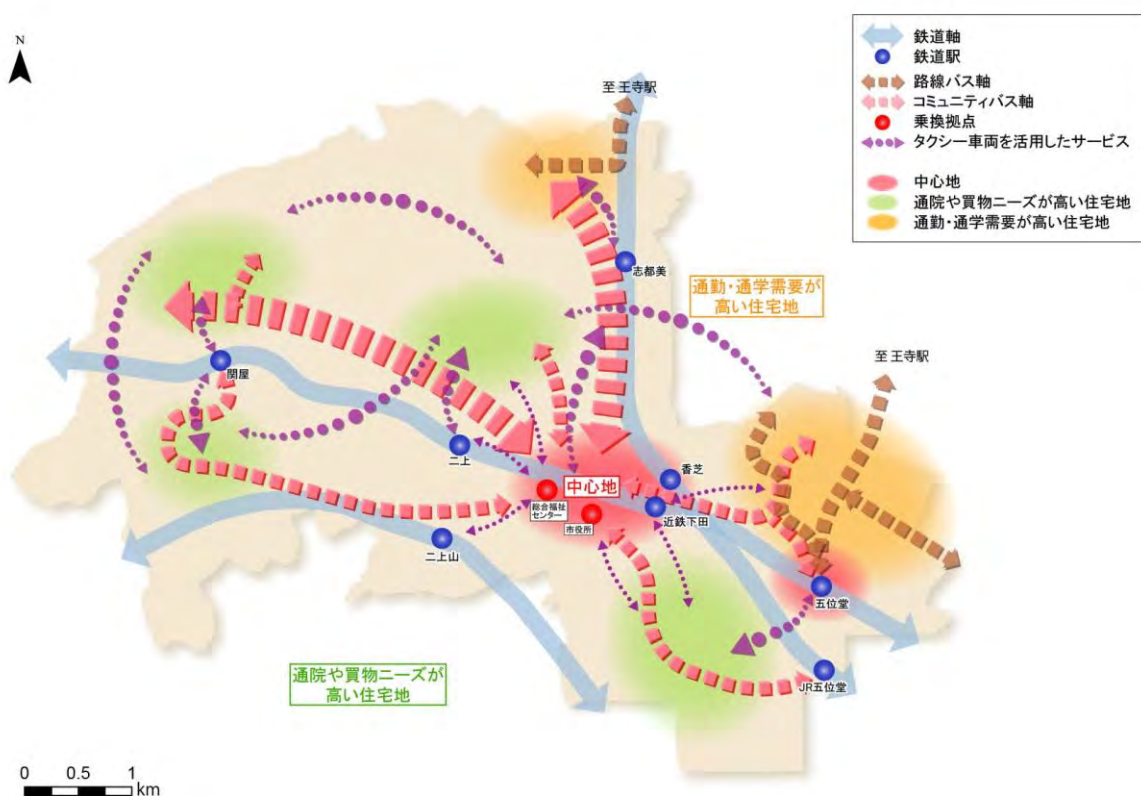


図 地域公共交通ネットワークの将来イメージ (案2)

(案3)

- 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 : **最寄りの鉄道駅との接続や買い物、病院等の生活施設への移動を充実**し、地域コミュニティの強化を図るため、路線バス軸との役割分担のもと、地域公共交通ネットワークを再構築する。
- ④ タクシー車両を活用したサービス : 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。

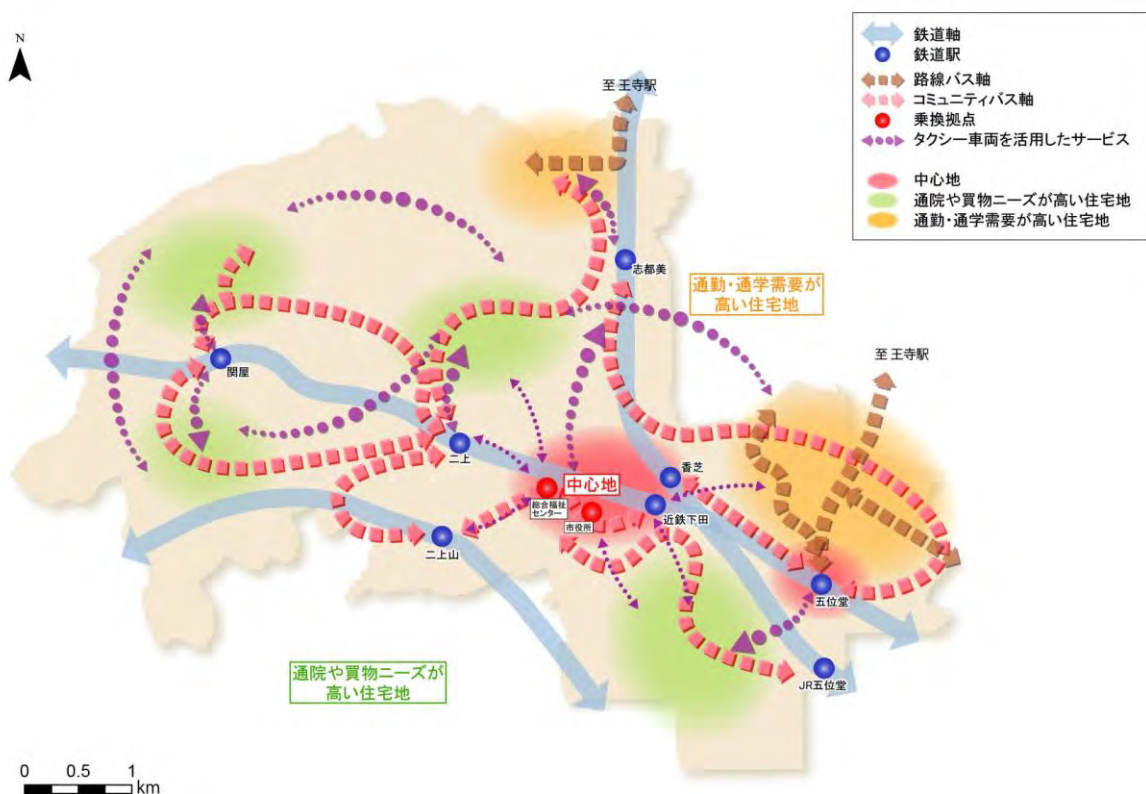


図 地域公共交通ネットワークの将来イメージ（案3）

6.5 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>に対応する評価指標ならびに目標値

年齢や住む場所に関わらず、「誰もが安心・安全に生活できる」ことを評価するため、『地域公共交通サービスのカバー率』を指標とする。目標値については、鉄道駅から半径1kmもしくは路線バスとコミュニティバスの停留所から半径300mのエリア内のいずれかに含まれ、地域公共交通サービスのエリアに含まれる人口の割合とし、現行と同様、96.8%を維持することと定める。また、地域意見を継続的に把握し、常に「誰もが安心・安全に生活できる」環境であることを確認・評価する取り組みとして、『地域懇談会の実施回数』を指標とする。目標値については、年1回以上とする。

さらに、「持続的かつ面的な地域公共交通の提供」により、自動車に過度に頼らない「安心・安全に生活できる」環境の実現を評価するため、地域の生活を支える各交通主体の利用者数を指標とする。民間事業者による移動手段については、現在の地域公共交通網を維持するための基準として現状の利用者数を目標値として定める。また、市が運営する移動手段については、より便利な地域公共交通を目指す中で、過去最も利用者が多かった年度における利用者数を目標値と定める。

表 <基本方針Ⅰ>に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標		現状	目標値	考え方
地域公共交通サービスのカバー率 (鉄道駅から1km、停留所から300m)		96.8%	96.8%	年齢や住む場所に関わらず、誰もが地域公共交通を利用できる状況を維持する
地域懇談会の実施回数		-	年1回以上	地域意見を継続的に把握し、常に「誰もが安心・安全に生活できる」環境とする
地域公共交通の利用者数 (人/年)	JR 西日本の 市内3駅	1,613 千人	1,613 千人	年少人口や生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたライフスタイルの変化が予測される中で、平成30年度時点の各公共交通の利用者数を維持する
	近畿日本鉄道の 市内5駅	8,894 千人	8,894 千人	
	奈良交通の 市内バス4路線	1,679 千人	1,679 千人	
	タクシー 西大和交通圏全体	865 千人	865 千人	
コミュニティバスの利用者数 (2018年度)		60,960 人	65,423 人	過去最も利用者が多かった年度の利用者数を維持する

※ データ諸元：2018年度奈良県統計年鑑、2018年度奈良交通(株)提供・輸送人員、2018年度奈良運輸支局提供・西大和交通圏輸送人員、2018年度コミュニティバス・デマンド交通利用者数

＜基本方針Ⅱ＞に対応する評価指標ならびに目標値

「地域特性に応じた」地域公共交通サービスの実現を評価するため、使いやすさの向上による『地域公共交通の満足度』を指標とする。目標値については、今後、各地域公共交通に「満足」と感じる人を約 10 ポイント増加させることと定める。

表 ＜基本方針Ⅱ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	現状	目標値	考え方
コミュニティバスの満足度※ (香芝市公共交通に関するアンケート調査) (2017 年(平成 29 年))	31%	40%	香芝市がサービスを提供するコミュニティバスに「満足」と感じる人を約 10 ポイント増加させる

※ 回答者（未回答を除く）のうち、「満足」と「やや満足」を足した割合

＜基本方針Ⅲ＞に対応する評価指標ならびに目標値

利用促進に向けた「地域公共交通に関する認知度向上」を評価するため、地域公共交通の認知度に着目する。特に、香芝市が運営する地域公共交通である『コミュニティバスの認知度』を指標とする。目標値については、コミュニティバスを「知っている」人の割合について、現状と同等の水準として、90%を維持することとする。

また、認知度の質の向上や利用促進の具体的な取り組みとして、『利用促進に関する情報発信の回数』を評価する指標とする。目標値については、それぞれの取り組みについて、市民の生活スタイルが変化しやすい年 1 回以上の実施と定める。

表 ＜基本方針Ⅲ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標		現状	目標値	考え方
コミュニティバスの認知度※ (香芝市公共交通に関するアンケート調査) (2017 年 (平成 29 年))		90%	90%	香芝市がサービスを提供する コミュニティバスを「知っている」人の割合を高水準で維持する
利用促進に関する 情報発信の回数	運行内容に関する 広報の発行	-	年 1 回以上	運行に関するルートやダイヤ、 さらには使いやすさを伝え、サ ービスに対する認知度の質を 向上させる
	モビリティマネ ジメントの実施	-	年 1 回以上	学校教育や市民講座の開催を 通じて 交通の問題を考え、利 用のきっかけをつくる

※ 回答者（未回答を除く）のうち、「知っている」と回答した人の割合

＜基本方針Ⅳ＞に対応する評価指標ならびに目標値

「地域住民・交通事業者・行政が一体となった役割分担」を評価するため、担い手となる『地域公共交通を提供する事業者数』を指標とする。目標値については、今後、年少人口や生産年齢人口が減少局面を迎える中においても、『地域公共交通を提供する事業者数』が現状維持されることと定める。

また、各主体がそれぞれの役割とともに、適切な連携を図る「地域公共交通サービスの育成」を評価するため、『関係者会議の開催回数』を指標とする。目標値については、各事業者の取組方針や課題を定期的に共有することとし、四半期ごととして、年４回以上の開催と定める。

表 ＜基本方針Ⅳ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標		現状	目標値	考え方
事業者数	鉄道事業者数	２社	２社	年少人口や生産年齢人口が減少局面を迎える中においても、『地域公共交通を提供する事業者数』が現状維持される
	民間バス路線の事業者数	１社	１社	
	タクシー事業者数 (西大和交通圏内タクシー事業者) (2020年(令和2年))	16社	16社	
関係者会議の開催回数※		年４回	年４回	各事業者の取組方針や課題を定期的に共有するため、四半期ごとの情報発信を目指す

※ 現行の「香芝市地域公共交通活性化協議会」での協議も含む

7. 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の事業メニューを、6.3 で示した基本方針に基づき、以下のとおり、4つの「事業の方向性」及び14の「事業メニュー」を整理する。

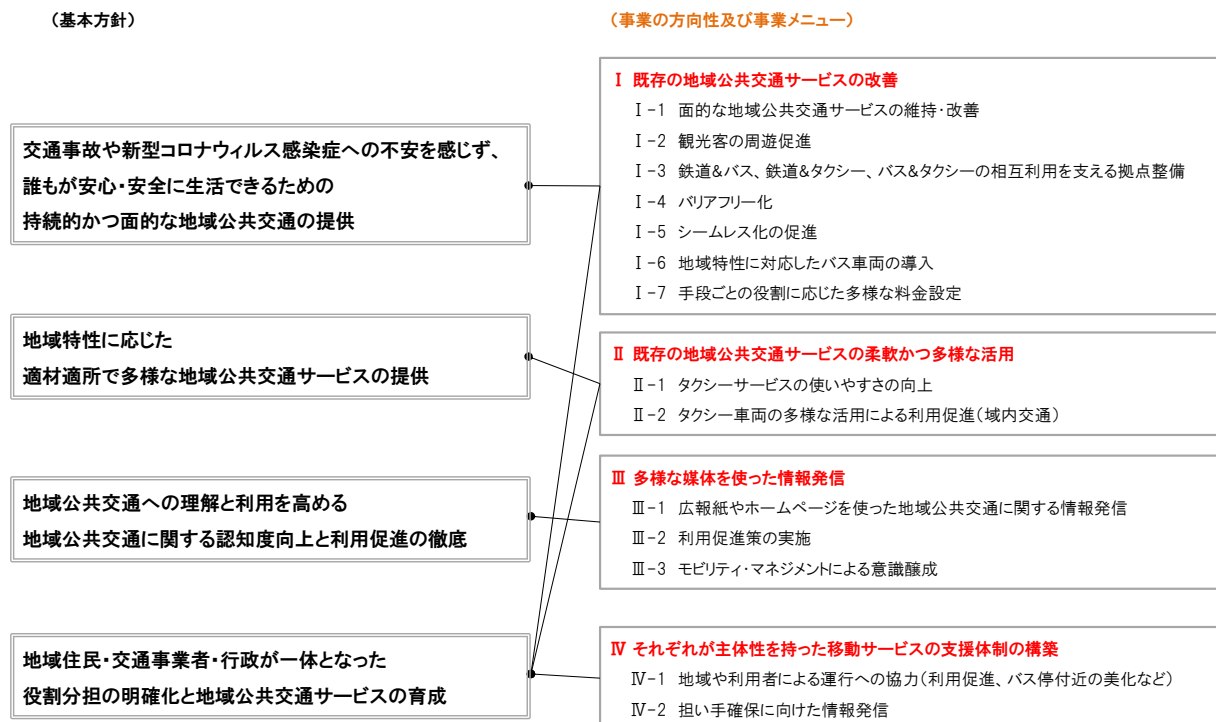


図 基本方針と事業の方向性及び事業メニューの関係性について

★ 事業メニューについて

事業の方向性	事業メニュー	概要		実施主体							スケジュール					
				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	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
I 既存の地域公共交通サービスの改善	I-1 面的な地域公共交通サービスの維持・改善	・各交通主体の役割を明確にし、香芝市が提供する運行サービスの運行体系を見直す。		実施	支援	-	-	-	-	-	検討	実証運行	本格運行	⇒	⇒	⇒
		・個々の既存の鉄道、路線バス、タクシーサービスを維持する。		支援	支援	実施	実施	実施	-	-	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	I-2 観光客の周遊促進	・来訪者もコミュニティバスを利用できるように対象範囲を拡大し、ルートやダイヤを検討する。		実施	支援	-	-	-	-	-	検討	⇒	整備	⇒	⇒	⇒
	I-3 鉄道&バス、鉄道&タクシー、バス&タクシーの相互利用を支える拠点整備	・各交通主体が連携し、それぞれの特徴を活かした補完が促進されるよう、拠点施設の待合環境の改善を図る。		実施	支援	協力	協力	協力	協力	-	検討	⇒	整備	⇒	⇒	⇒
	I-4 バリアフリー化	・鉄道駅のバリアフリー化を推進する。 ・路線バスの停留所、車両など、各移動手段のバリアフリー化を推進する。	鉄道	支援	支援	実施	-	-	-	-	検討	⇒	⇒	⇒	⇒	実施
			路線バス	支援	支援	-	実施	-	-	-	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
			タクシー	支援	支援	-	-	実施	-	-	完了（必要に応じて、更新）					
	I-5 シームレス化の促進	・各種交通主体におけるキャッシュレス決済、事業者や利用者のニーズに合った支払方法を導入する。		実施	支援	-	-	(実施)	-	-	検討	⇒	導入	⇒	⇒	⇒
	I-6 地域特性に対応したバス車両の導入	・コミュニティバス車両の老朽化を踏まえ、地域特性に対応したバス車両を導入する。		実施	支援	-	-	-	-	-	検討	導入(予定)	⇒	⇒	⇒	⇒
	I-7 手段ごとの役割に応じた多様な料金設定	・持続可能なサービスの提供を目指す上で、各交通主体の料金体系のバランスを考慮し、香芝市が提供する運行サービスの料金体系を見直す。		実施	支援	-	-	-	-	-	検討	見直し	見直し	⇒	⇒	⇒

事業の方向性	事業メニュー	概要	実施主体							スケジュール					
			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	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの柔軟かつ多様な活用	Ⅱ-1 タクシーサービスの使いやすさの向上	・公共施設や商業施設、観光拠点において、タクシーが待機しやすいスペースや環境を確保する。	実施	-	-	-	協力	協力	協力(施設)	検討	⇒	実施	⇒	⇒	⇒
	Ⅱ-2 タクシー車両の多様な活用による利用促進（域内交通）	・マタニティタクシー、子育て応援タクシー、買物支援タクシーの導入、高齢者のタクシー定期券の配布など、タクシーサービスの多様化による利用促進を図る。	支援	-	-	-	実施	-	協力(施設)	検討	⇒	実施	⇒	⇒	⇒
Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信	Ⅲ-1 広報紙やホームページを使った地域公共交通に関する情報発信	・子ども向けの情報発信や、市民の関心が高い新型コロナウイルス感染症と関連した情報発信など、地域公共交通への関心を高める情報発信を多様な主体、媒体で行う。	実施	連携	実施	実施	実施	協力	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅲ-2 利用促進策の実施	・利用促進を図るべきターゲットを明確にし、コミュニティバスについて優待乗車証の交付、鉄道や路線バスとコミュニティバスが連携した移動検索ツール導入等の利用促進策を行う。 ・目的地までの移動手段について乗り継ぎモデルを作成し、利用促進策を行う。	実施	-	-	-	-	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅲ-3 モビリティ・マネジメントによる意識醸成	・学校教育や市民講座などを通じ、地域公共交通の利用の仕方などを伝える場を設け、地域住民自体が地域公共交通のことを考え、活かしていくための場を設ける。	実施	支援	協力	協力	協力	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
Ⅳ それぞれが主体性を持った移動サービスの支援体制の構築	Ⅳ-1 地域や利用者による運行への協力（利用促進、バス停付近の美化など）	・バス停の美化、待合環境の整備、住民が使いやすいバス停設置に向けた検討や地権者との調整など、気持ちよく地域公共交通が利用できる環境を、住民とともに創造する。	支援	-	-	協力	-	実施	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	Ⅳ-2 担い手確保に向けた情報発信	・ホームページにより、バスやタクシードライバーの確保に向けた情報発信を市内外に行う。	実施	支援	-	連携	連携	-	-	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I 既存の地域公共交通サービスの改善

I-1 面的な地域公共交通サービスの維持・改善

○ 概要

- ✧ 各交通主体の役割を明確にし、香芝市が提供する運行サービスの運行体系を見直す。

○ 取組内容

① コミュニティバスの運行見直し

- ✧ 現在、5ルート（木曜シャトル含む）で運行しているコミュニティバスについて、利用実態に合わせたルート、運行時間帯、車両の見直しを行う。なお、より地域の実情に応じた運行を実現するため、実証運行を経て、本格運行を実現するものとする。



② タクシー車両を活用したサービス

- ✧ 現在のデマンド交通について、既存タクシーとの役割分担を踏まえ、運行サービスのあり方、料金体系等の見直しを行う。



○ 期待される効果

- ✧ 市民への地域公共交通サービスの維持
 - 評価指標「地域公共交通サービスのカバー率」の目標値達成に貢献
- ✧ 適正な役割分担による利便性の向上
 - 評価指標「地域公共交通の利用者数」、「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	実証 運行	本格 運行	⇒	⇒	⇒

○ 概要

- ✧ 個々の既存の鉄道、路線バス、タクシーサービスを維持する。

○ 取組内容

① 鉄道 / 路線バス

- ✧ 本計画を通じ、鉄道や路線バスについて、主に市民の通勤・通学を支える重要な移動手段として、他の手段との乗継や連携の強化、安全・安心な運行環境の維持・確保など、より適正かつ円滑に民間事業の運営がなされるような環境づくりを目指す。

② コミュニティバス / タクシー車両を活用したサービス

- ✧ 本計画を通じ、行政と民間事業者が連携し、それぞれの特徴を活かし補完しながら、面的なサービスの提供など、市民の移動を支える環境づくりを目指す。



○ 期待される効果

- ✧ 市民への地域公共交通サービスの維持
 - 評価指標「地域公共交通サービスのカバー率」の目標値達成に貢献
- ✧ 適正な役割分担による交通事業者の持続的発展
 - 評価指標「事業者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

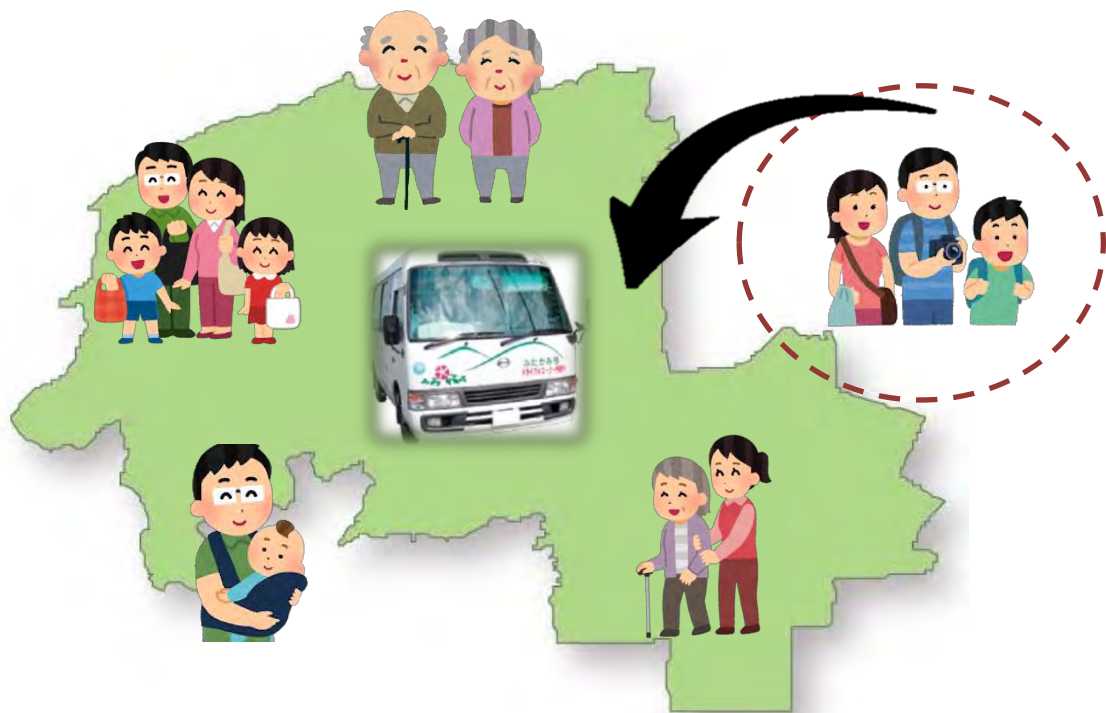
I-2 観光客の周遊促進

○ 概要

- ✧ 来訪者もコミュニティバスを利用できるように対象範囲を拡大し、ルートやダイヤを検討する。

○ 取組内容

- ✧ 誰でもコミュニティバスを利用して移動ができるように、利用者層の範囲を拡大する。また、ルートやダイヤを検討する。



○ 期待される効果

- ✧ 利用者数の増加
→ 評価指標「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	⇒	整備	⇒	⇒	⇒

I-3 鉄道&バス、鉄道&タクシー、バス&タクシーの相互利用を支える拠点整備

○ 概要

- ✧ 各交通主体が連携し、それぞれの特徴を活かした補完が促進されるよう、拠点施設の待合環境の改善を図る。

○ 取組内容

- ✧ 鉄道、バス、タクシーの乗継利便性を考慮した待合環境の改善に取り組む。

- ・ 待合施設・ベンチの整備
- ・ 適切な情報発信を行う案内ツールの設置



写真 民地を活用し、待合環境を創出したイメージ（京都市）



写真 適切な情報発信を行う案内ツールの設置イメージ（近鉄大久保駅）

○ 期待される効果

- ✧ 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」、「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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	協力	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	⇒	整備	⇒	⇒	⇒

I-4 バリアフリー化

○ 概要

- ✧ 鉄道駅のバリアフリー化を推進する。
- ✧ 路線バスの停留所、車両など、各移動手段のバリアフリー化を推進する。

○ 取組内容

- ✧ 特定旅客施設（鉄道駅）におけるバリアフリー設備（エレベーターなど）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更、車両（鉄道車両、路線バス）のバリアフリー化を推進する。

○ 対象

- ✧ 近鉄五位堂駅
- ✧ 近鉄下田駅
- ✧ JR 香芝駅
- ✧ バス停留所、バス車両
- ✧ タクシー車両

※ 香芝市バリアフリー基本構想に基づく



出典：香芝市バリアフリー基本構想

図 近鉄五位堂駅における構内エレベーターの設置例

○ 期待される効果

- ✧ 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」、「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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
鉄道	支援	支援	実施	-	-	-	-
路線バス	支援	支援	-	実施	-	-	-
タクシー	支援	支援	-	-	実施	-	-

○ スケジュール（年度）

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
鉄道	検討	⇒	⇒	⇒	⇒	実施
路線バス	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
タクシー	完了（必要に応じて、更新）					

I-5 シームレス化の促進

○ 概要

- ✧ 各種交通主体におけるキャッシュレス決済、事業者や利用者のニーズに合った支払方法を導入する。

○ 取組内容

- ✧ スマートフォン決済や比較的安価とされる車内のQRコード決済の導入など、事業者間の連携・共通化を前提とした乗継利便性の向上を図る支払方法の導入を目指す。

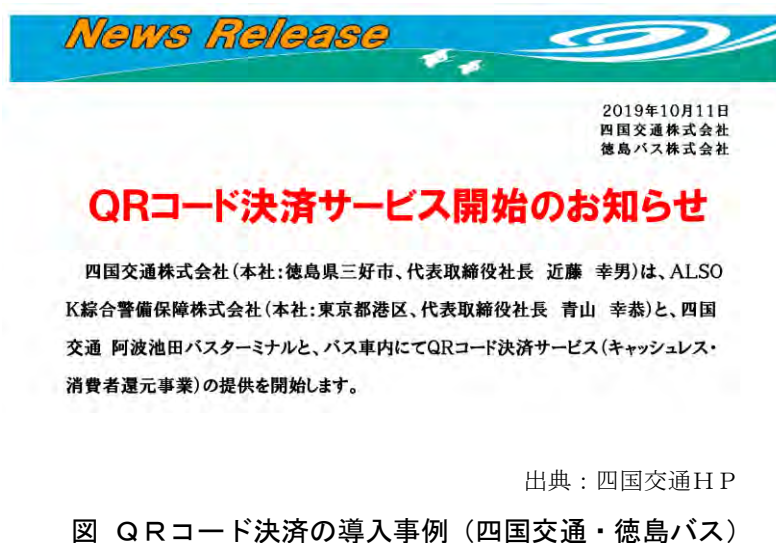


図 QRコード決済の導入事例（四国交通・徳島バス）

○ 期待される効果

- ✧ 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」、「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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)	-	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	⇒	導入	⇒	⇒	⇒

I-6 地域特性に対応したバス車両の導入

○ 概要

- ◇ コミュニティバス車両の老朽化を踏まえ、地域特性に対応したバス車両を導入する。

○ 取組内容

- ◇ 運行地域の利用状況や道路条件を踏まえ、地域特性に対応したバス車両の導入を検討する。



更新

○ 期待される効果

- ◇ 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」、「コミュニティバスの利用者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	導入 (予定)	⇒	⇒	⇒	⇒

I-7 手段ごとの役割に応じた多様な料金設定

○ 概要

- ✧ 持続可能なサービスの提供を目指す上で、各交通主体の料金体系のバランスを考慮し、香芝市が提供する運行サービスの料金体系を見直す。

○ 取組内容

- ✧ コミュニティバスについては、運行ルートの見直しと併せて、持続可能なサービスとなる料金設定を導入する。
- ✧ また、デマンド交通についても、タクシーとの役割分担、共存を図るため、一律 200 円とされていた料金体系を見直し、ゾーン制の導入など、利用状況に応じた料金制度を導入する。

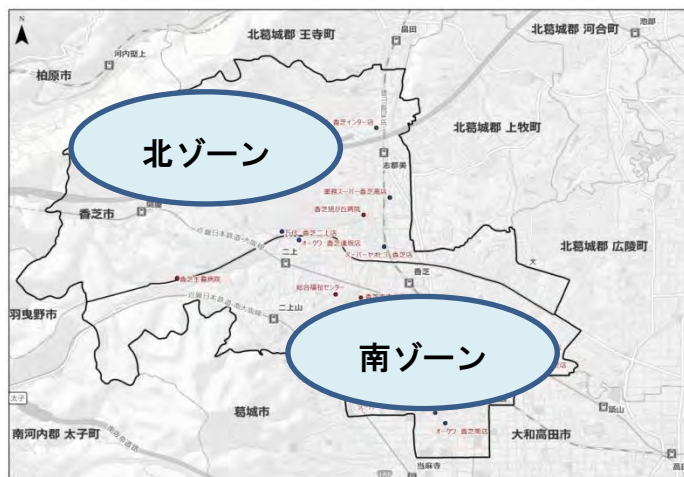


図 中和幹線を境界とした料金ゾーン設定のイメージ

○ 期待される効果

- ✧ 適正な役割分担による交通事業者の持続的発展
→ 評価指標「事業者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	見直し	見直し	⇒	⇒	⇒

Ⅱ 既存の地域公共交通サービスの柔軟かつ多様な活用

Ⅱ-1 タクシーサービスの使いやすさの向上

○ 概要

- 公共施設や商業施設、観光拠点において、タクシーが待機しやすいスペースや環境を確保する。

○ 取組内容

- 公共施設については、タクシーの利用ニーズを把握した上で、タクシー乗り場や待合スペースの確保に努める。
- 商業施設、観光拠点について、遊休スペースの活用など、タクシーが待機しやすいスペースや環境を確保に向けた働きかけを行う。

① 公共施設

- 総合福祉センター、香芝市役所等の行政施設

② 商業施設、観光拠点

- デマンド型交通の共通乗降場所となっている施設



図 総合福祉センターの
停留所の現状

○ 期待される効果

- 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」（タクシー）の目標値達成に貢献

○ 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	-	-	-	協力	協力	協力（施設）

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	⇒	実施	⇒	⇒	⇒

Ⅱ-2 タクシー車両の多様な活用による利用促進（域内交通）

○ 概要

- ✧ マタニティータクシー、子育て応援タクシー、買物支援タクシーの導入、高齢者のタクシー一定期券の配布など、タクシーサービスの多様化による利用促進を図る。

○ 取組内容

例１：マタニティータクシー

- ✧ 乗務員が普通救命講習などの研修を受け、陣痛時やご入退院時の病院への送迎、乳児検診などのお子さまとの外出時などを支援する。



例２：買物支援タクシー

- ✧ 買物が困難な住民に対し、利用者が電話で買いたい商品や店舗を伝え、タクシードライバーが指定の店舗で商品を購入して利用者宅まで届ける。（例：キャビック（京都府）、かもめタクシー（兵庫県）、つつじ観光バス（群馬県））
- ✧ 新型コロナウイルス感染症の影響等で外出を自粛している人や、外出が困難な人への救援事業として、買物や飲食店のテイクアウト品の受取など、外出が必要な用件をタクシーが代行する。（例：五條市及び五條二見交通(株)、(株) 野原タクシー）

○ 期待される効果

- ✧ 使いやすさの改善による利便性の向上
→ 評価指標「地域公共交通の利用者数」（タクシー）の目標値達成に貢献

○ 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	-	-	-	実施	-	協力（施設）

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
検討	⇒	実施	⇒	⇒	⇒

Ⅲ 多様な媒体を使った情報発信

Ⅲ-1 広報紙やホームページを使った地域公共交通に関する情報発信

○ 概要

◇ 子ども向けの情報発信や、市民の関心が高い新型コロナウイルス感染症と関連した情報発信など、地域公共交通への関心を高める情報発信を多様な主体、媒体で行う。

○ 取組内容

例１：バス事業者による子供向けの情報発信

例２：新型コロナ禍における地域公共交通の意義・役割や安全性を伝える情報発信（チラシの配布）



出典：国際興業バスのホームページ

図 バス事業者による子供向けサイトの例



出典：（一社）日本モビリティ・マネジメント会議

図 コロナ禍における公共交通の乗り方チラシ

○ 期待される効果

◇ 地域理解の向上

→ 評価指標「コミュニティバスの認知度」「利用促進に関する情報発信の回数」の目標値達成に貢献

○ 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	連携	実施	実施	実施	協力	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-2 利用促進策の実施

○ 概要

- ✧ 利用促進を図るべきターゲットを明確にし、コミュニティバスについて優待乗車証の交付、鉄道や路線バスとコミュニティバスが連携した移動検索ツール導入等の利用促進策を行う。
- ✧ 目的地までの移動手段について乗り継ぎモデルを作成し、利用促進策を行う。

○ 取組内容

例１：優待乗車証の交付

- ✧ 高齢者の運転免許自主返納支援として、１年間無料で乗車できる優待乗車証を交付する。

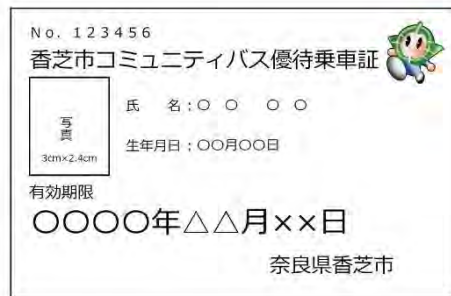
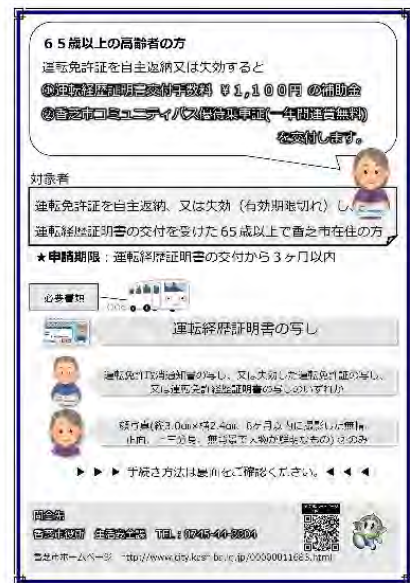


図 香芝市で取り組んでいる優待乗車証



例２：鉄道や路線バスとコミュニティバスが連携した移動検索ツール

- ✧ コミュニティバスについて、現在、情報反映されていない移動検索プラットフォームに情報が載るように働きかけを行う。

○ 期待される効果

- ✧ 地域理解の向上
 - 評価指標「コミュニティバスの認知度」「利用促進に関する情報発信の回数」の目標値達成に貢献

○ 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	-	-	-	-	-	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-3 モビリティ・マネジメントによる意識醸成

○ 概要

- ✧ 学校教育や市民講座などを通じ、地域公共交通の利用の仕方などを伝える場を設け、地域住民自体が地域公共交通のことを考え、活かしていくための場を設ける。

○ 取組内容

- ✧ 香芝市の職員が主体となり、交通事業者や地元関係者とともに、地域公共交通の利用の仕方などを伝える場を設ける。
- ✧ 情報発信とともに、教育機関や交通事業者と連携し、地域住民自体が地域公共交通のことを考え、活かしていくための場を設ける。（モビリティ・マネジメント）

宇陀市モビリティマネジメント

対象: 奈良県宇陀市菟田野小学校3・4年生54名、教員6名
 日時: 平成27年11月20日 9:00~10:10
 場所: 奈良交通榛原営業所
 プログラム:

- ・9:00~ 奈良交通バス事業概要説明
- ・9:05~ バスの役割、運転手について説明
- ・9:20~ ノンステップバスの説明
 車いすでの乗車体験、整備点検の説明
 ビット内車体底面の見学
 現金、ICカードで運賃払い体験
- ・9:50~ 交通と環境について説明
 (CO2をあまり出さない環境に良いバスについて)
- ・10:10~バスに乗車し、洗車機を通り、終了。

出典：国土交通省 HP

図 事業者と連携したモビリティマネジメントの例（宇陀市・奈良交通）

○ 期待される効果

- ✧ 地域理解の向上
 → 評価指標「コミュニティバスの認知度」「利用促進に関する情報発信の回数」の目標値達成に貢献

○ 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	-	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

IV それぞれが主体性を持った移動サービスの支援体制の構築

IV-1 地域や利用者による運行への協力（利用促進、バス停付近の美化など）

○ 概要

- ✧ バス停の美化、待合環境の整備、住民が使いやすいバス停設置に向けた検討や地権者との調整など、気持ちよく地域公共交通が利用できる環境を、住民とともに創造する。

○ 取組内容

- ✧ 気持ちよく地域公共交通が利用できる環境づくりに向けて、市と地域が連携し、バス停の美化などを、定期的な取り組みに位置づけていけるよう、働きかけを行う。



○ 期待される効果

- ✧ 地域理解の向上
→ 評価指標「コミュニティバスの認知度」の目標値達成に貢献

○ 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	-	-	協力	-	実施	-

○ スケジュール（年度）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

IV-2 担い手確保に向けた情報発信

○ 概要

- ◇ ホームページにより、バスやタクシードライバーの確保に向けた情報発信を市内外に行う。

○ 取組内容

- ◇ ホームページ等、市が発信可能な媒体を用い、人手不足への支援のため、取り組みを実施する。

図 市広報にバス乗務員募集記事を掲載した例（奈良県五條市）

おしらせ・イベント

まだまだ受付中！
乗車券無料！限定キャンペーン
大塔の温泉へ
路線バスで行こう！

五條バスセンター・JR五條駅から大塔町にある温泉施設「星のくに」「夢乃湯」へ、路線バスに乗って行きませんか。無料で乗車できる往復乗車券をプレゼントするキャンペーンを実施しています。詳しくは市役所、公民館等で配布中のパンフレットまたは市ホームページで確認してください。

申込・利用期間
9月30日（月）まで

申込方法
電話またはFAXで申し込んでください。FAXの場合は、パンフレット裏面の利用申込書に必要事項を記入して送信してください。
▼乗車券の受付のみになります。宿泊や施設の利用の予約は、別に行ってください。
▼夏休み期間中などは、営業時間や定休日に変更になる場合がありますので注意してください。

乗車券の申込・受取に関すること
企画政策課（内線214）
☎25-0629
▼施設利用に関すること
星のくに（定休日：水曜日）
☎35-0321
ふれあい交流館（定休日：火・水曜日）
☎36-0058

地域の公共交通を担うバス・タクシー乗務員を募集しています

五條市の公共交通を担うバスやタクシーの乗務員が不足しています。みんなの笑顔を運んで、地域を元気にする仕事をやってみませんか。
男女を問わず、未経験の人でも歓迎します。詳しくは各事業所に問い合わせてください。
※QRコードを読み取ると、各事業所のホームページにアクセスできます。

《バス》
奈良交通株式会社
▼大型二種免許取得支援制度あり
▼充実した研修体制で親切・丁寧な指導
▼小型バスから大型バスへステップアップできます。
奈良交通株式会社 総務人事部（採用係）
☎0742-20-3119

《バス・タクシー》
五條二見交通株式会社
▼大型・普通自動車二種免許取得支援制度あり
▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり
五條二見交通株式会社
☎23-1212

《タクシー》
株式会社野原タクシー
▼普通自動車二種免許取得支援制度あり
▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり
株式会社野原タクシー
☎23-2233

○ 期待される効果

- ◇ 担い手確保による交通事業者の持続的発展
→ 評価指標「事業者数」の目標値達成に貢献

○ 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）

2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	長期
実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

8. 施策の達成状況の評価方法

香芝市地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間（５年）において、着実な取り組み、継続的な評価・見直しが必要となる。そのためには、施策の達成状況について、定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みづくりが重要となる。PDCA サイクルを定めるとともに、上位・関連計画の動き等、まちづくり全体と本計画での取り組みの整合性も踏まえながら、適宜、評価・検証を行う。

また、その評価結果を踏まえ、必要に応じて、計画の適切な見直しを行う。

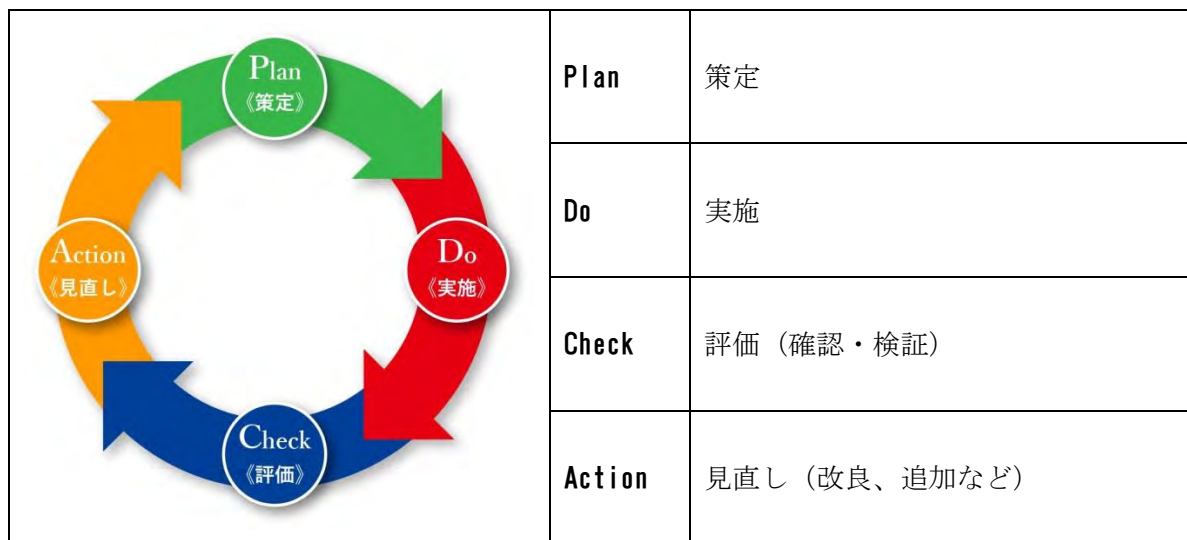


図 PDCA サイクルのイメージ

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。

表 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組内容
生活安全課	・ 全体的な進捗管理 ・ 定期的な評価・検証 ・ 中間見直し（令和５年（２０２３年）度を目途） ・ 最終的な評価・検証（令和７年（２０２５年）度を目途）
関連部局 （生活安全課と連携）	・ 各施策の実施 ・ 各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）

【定期的な評価・検証に関する具体イメージ】

＜基本方針Ⅰ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標		評価年次	データ根拠
地域公共交通サービスのカバー率 (鉄道駅から1km、停留所から300m)		2025 年	国勢調査
地域懇談会の実施回数		毎年	実績データ
地域公共交通 の利用者数(人/年)	JR 西日本の 市内3 駅	毎年	事業者提供データ
	近畿日本鉄道の 市内5 駅	毎年	事業者提供データ
	奈良交通の 市内バス4 路線	毎年	事業者提供データ
	タクシー 西大和交通圏全体	毎年	関係機関提供データ
コミュニティバスの利用者数		毎年	市資料(実績データ)

＜基本方針Ⅱ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	評価年次	データ根拠
コミュニティバスの満足度※ (香芝市公共交通に関するアンケート調査)	2023 年 2025 年	市によるアンケート実施

※ 回答者(未回答を除く)のうち、「満足」と「やや満足」を足した割合

＜基本方針Ⅲ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標		評価年次	データ根拠
コミュニティバスの認知度※ (香芝市公共交通に関するアンケート調査)		2023 年 2025 年	市によるアンケート実施
利用促進に関する 情報発信の回数	運行内容に関する 広報の発行	毎年	実績データ
	モビリティマネジメ ントの実施	毎年	実績データ

※ 回答者(未回答を除く)のうち、「知っている」と回答した人の割合

＜基本方針Ⅳ＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	評価年次	データ根拠
鉄道事業者数	毎年	実績
民間バス路線の事業者数	毎年	実績
タクシー事業者数 (西大和交通圏内タクシー事業者)	毎年	関係機関提供データ
関係者会議の開催回数※	毎年	市資料（実績データ）

※ 現行の「香芝市地域公共交通活性化協議会」での協議も含む

香 芝 市 地 域 公 共 交 通 計 画

【発 行】 香芝市

【発行年月】 令和3年3月

【問合せ先】 香芝市市民環境部生活安全課

〒639-0292 奈良県香芝市本町 1397 番地

T E L (代表) : 0745-76-2001

F A X : 0745-78-3830

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

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



香芝市
Kashiba City

