



香芝市
地域公共交通計画
【概要版】



令和3年3月



香芝市

はじめに

本市では、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。

今後は、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。このような背景のなか、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、ご協力いただいた市民の皆さま、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

○ 策定の目的

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します。そのため、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ります。

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りました。

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、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します。

○ 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 年間とします。

○ 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します。



目次

1. 地域公共交通を取り巻く現状について	1
(1) 地形	1
(2) 人口	1
(3) 施設立地	2
(4) 交通	2
(5) その他 地域公共交通を取り巻く環境	4
2. 香芝市が運営する地域公共交通について	5
(1) コミュニティバス	5
(2) デマンド交通	7
3. まちづくりの方向性について（上位・関連計画）	8
(1) 第5次香芝市総合計画（策定中）	8
(2) その他の関連計画	8
4. 地域住民懇談会の開催について	9
5. 地域公共交通の抱える課題について	10
(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	10
(2) 高齢者の移動を支える	11
(3) 市民が必要とするサービスを適正に維持・活性化する	12
(4) 既存の地域公共交通サービスを有効に活用する	13
(5) 各交通モードを維持するために役割を分担する	14
6. 基本方針・目標	16
(1) 基本理念	16
(2) 基本的な方向性	16
(3) 基本方針	17
(4) 将来ネットワークのイメージ	18
(5) 目標	19
7. 目標達成のための事業メニュー	21
★ 事業メニューについて	22
I 既存の地域公共交通サービスの改善	24
II 既存の地域公共交通サービスの柔軟かつ多様な活用	32
III 多様な媒体を使った情報発信	34
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	37
8. 施策の達成状況の評価方法	39

1. 地域公共交通を取り巻く現状について

(1) 地形

- 香芝市の地形は高低差があり、住宅地でも勾配の大きい地域が存在している。

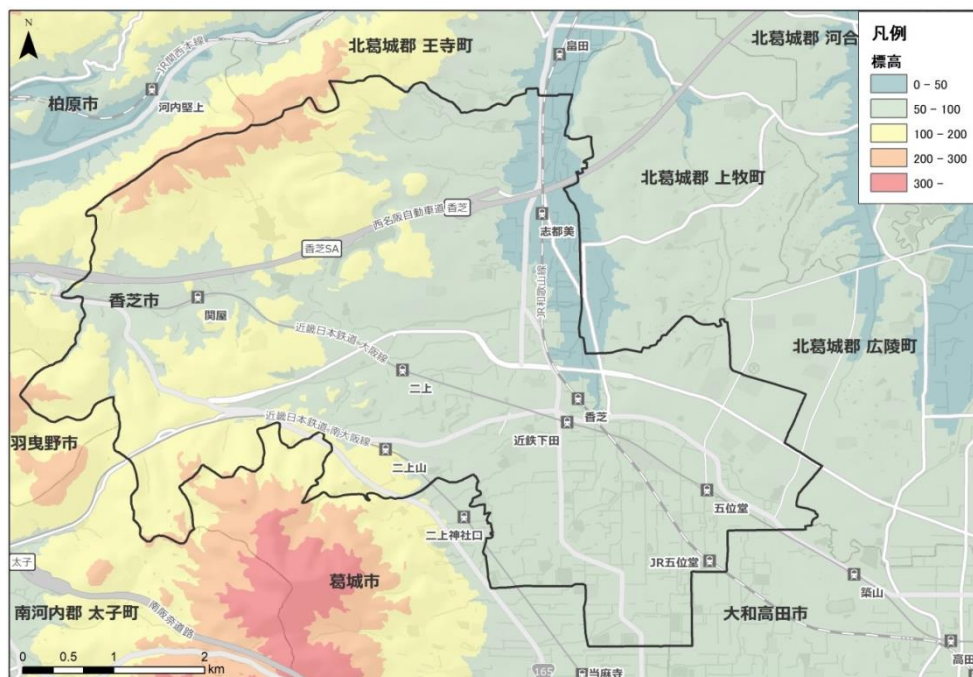
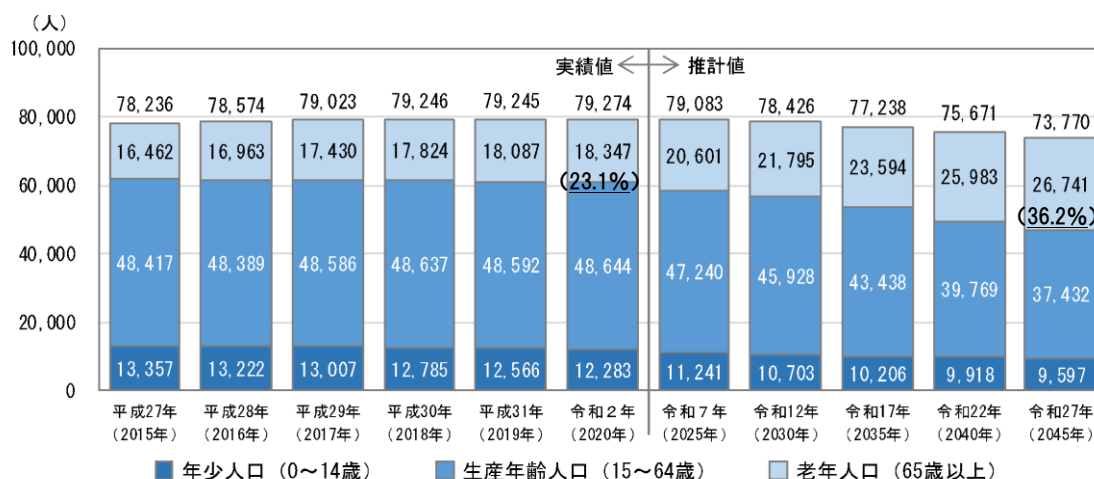


図 香芝市の地勢

(2) 人口

- 香芝市の人口は、今後はゆるやかに減少していく。
- また、高齢者の割合が増加している。



※ 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

(3) 施設立地

- 医療施設や商業施設は、市域の中央部、南東部を中心に立地している。
- 一方、関屋小学校区など、市西部には商業施設の立地がない。

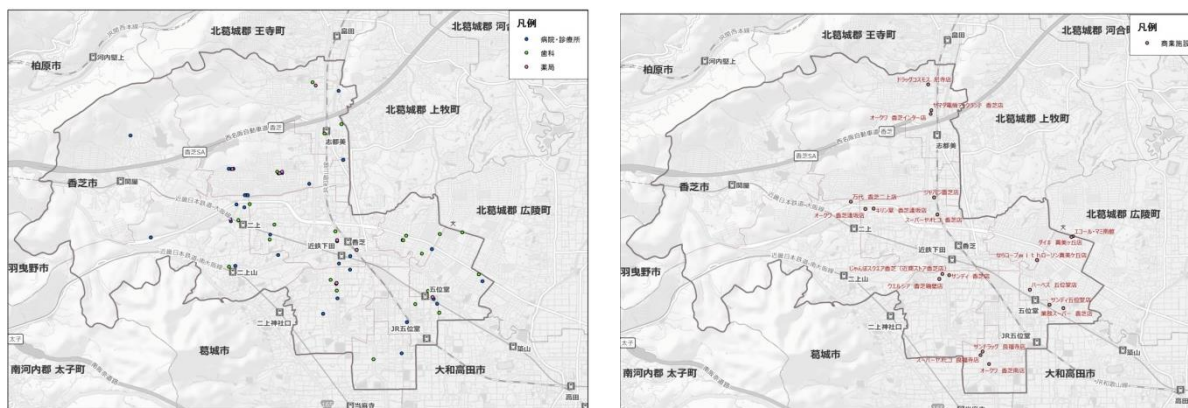
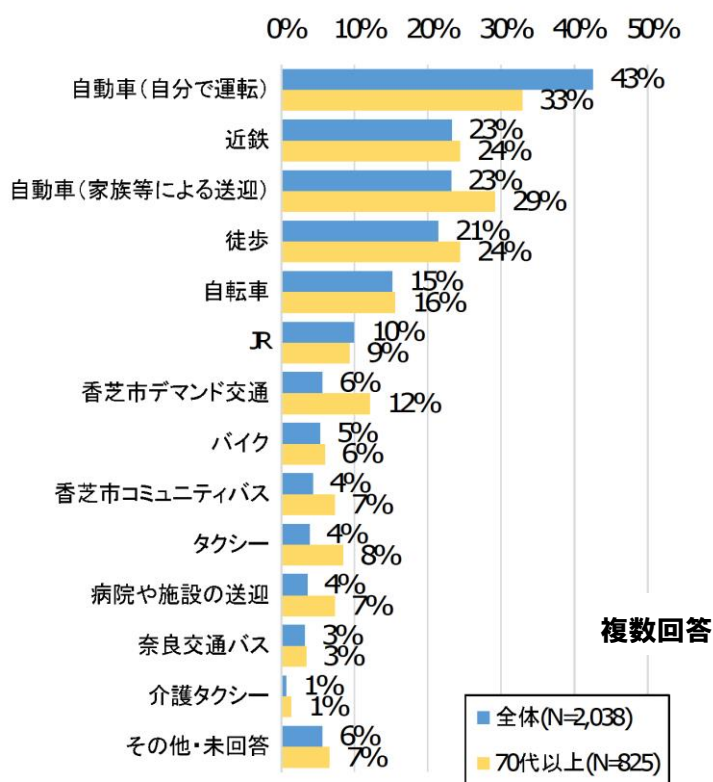


図 主な施設（医療施設（左）、商業施設（右））の立地状況

(4) 交通

① 市民の移動手段

- 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

② 地域公共交通サービスのネットワーク

- 3つの鉄道路線（JR、近鉄2路線）と路線バス（奈良交通）に加え、香芝市が運営する香芝市コミュニティバスが、香芝市内の地域公共交通ネットワークを形成している。
- 地域公共交通サービスの提供が比較的受けやすいエリア※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、事前予約制の乗合公共交通として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。

※ 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エリア

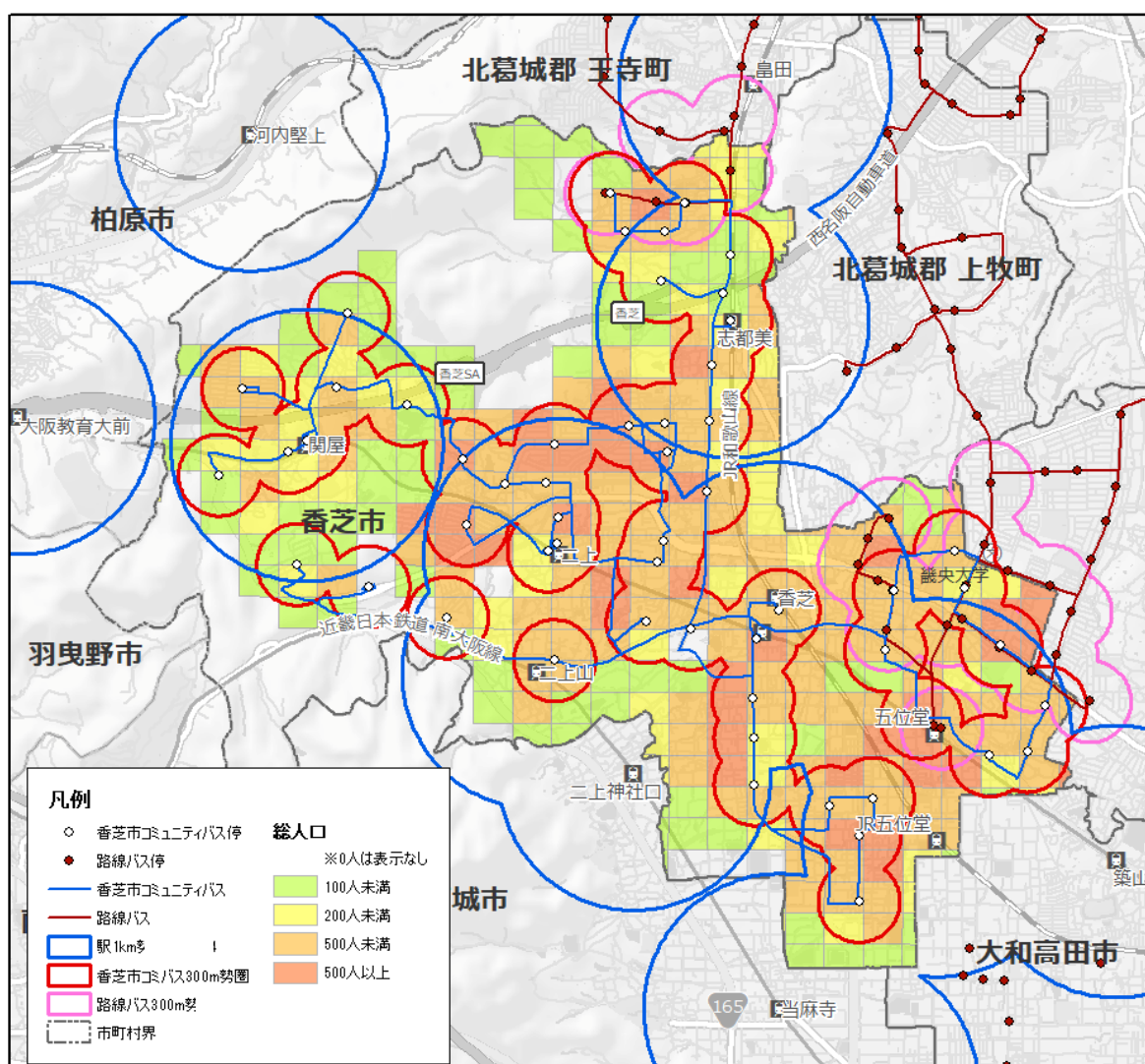
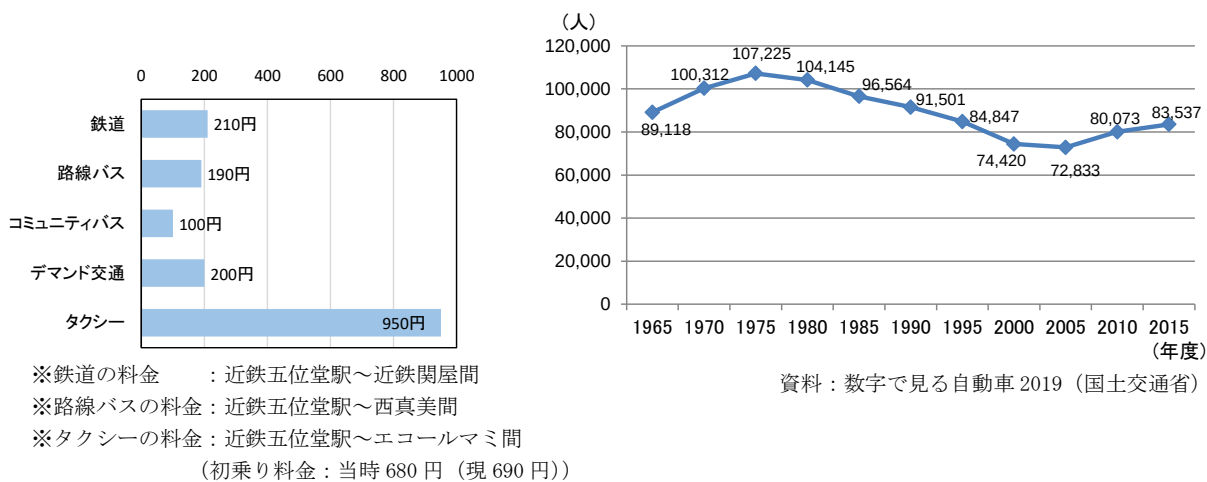


図 香芝市の地域公共交通のカバー状況

(5) その他 地域公共交通を取り巻く環境

① 交通事業者を取り巻く環境

- タクシーの初乗り料金や利用料金に比べ、香芝市が運営する安価な地域公共交通サービスがタクシー事業を圧迫しているとの意見が出ている。
- 乗合バスの運転者数は、労働環境（年収、労働時間、雇用形態）が厳しいことなどを背景に、ピーク時から大きく減少している。

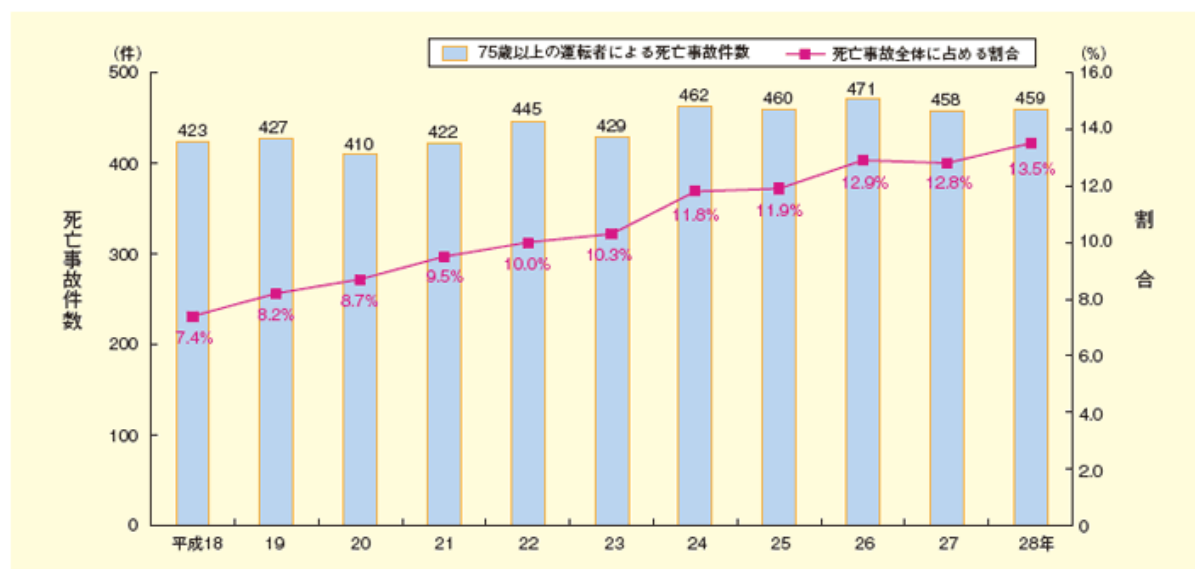


出典：2018（H30）. 2 第 29 回活性化協議会

図 各移動手段の利用料金（左）と乗合バス運転者数の推移（右）

② 高齢者ドライバーによる事故

- わが国では、75 歳以上の運転者による死亡事故の割合が高まり、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 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について

(1) コミュニティバス

① 利用状況

- 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。
- ルートごとに利用実態に差が生じており、田尻ルートが最も利用者が多くなっている。利用者が少ない鎌田ルートでは、1 便あたりの乗車人数は 5.6 人となっている。木曜シャトルでは、1 便あたりの乗車人数は 0.6 人となっている。

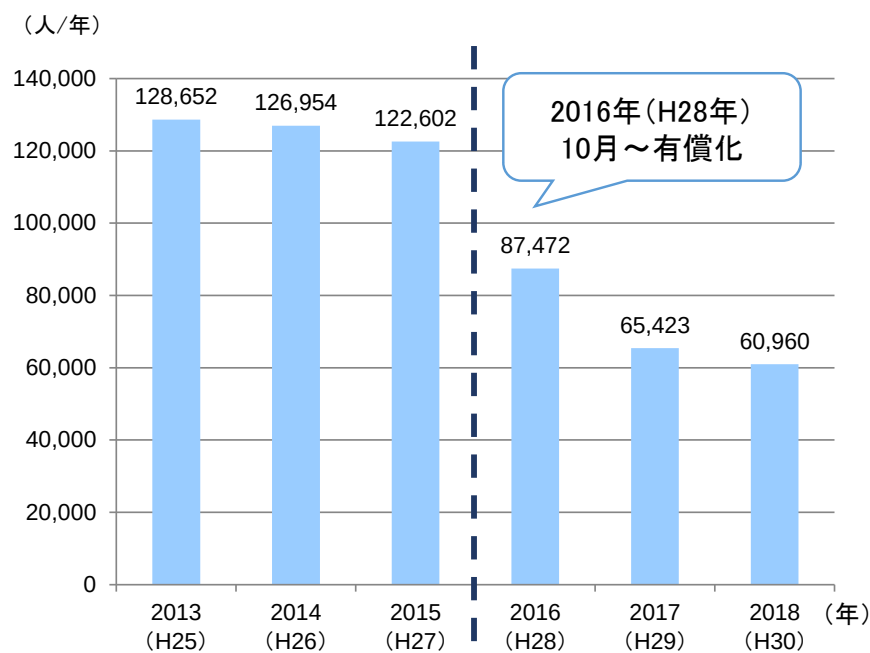


図 コミュニティバスの利用者数の推移

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）

② 運営状況

- コミュニティバスは、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。利用車 1 人（運賃 100 円）に対し、557 円の費用が発生している。
- また、運行車両は購入から 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。

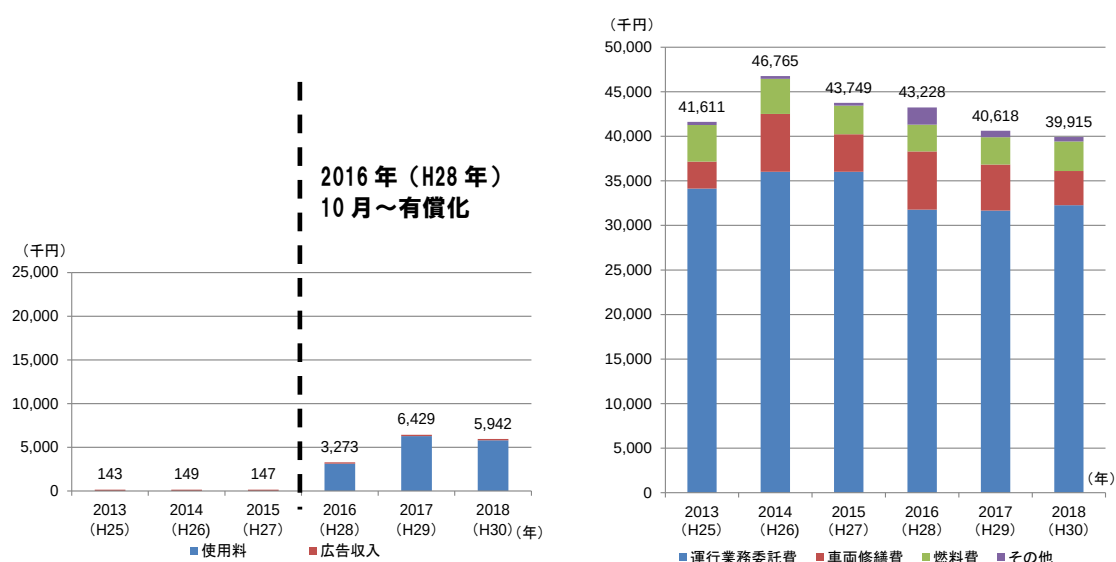
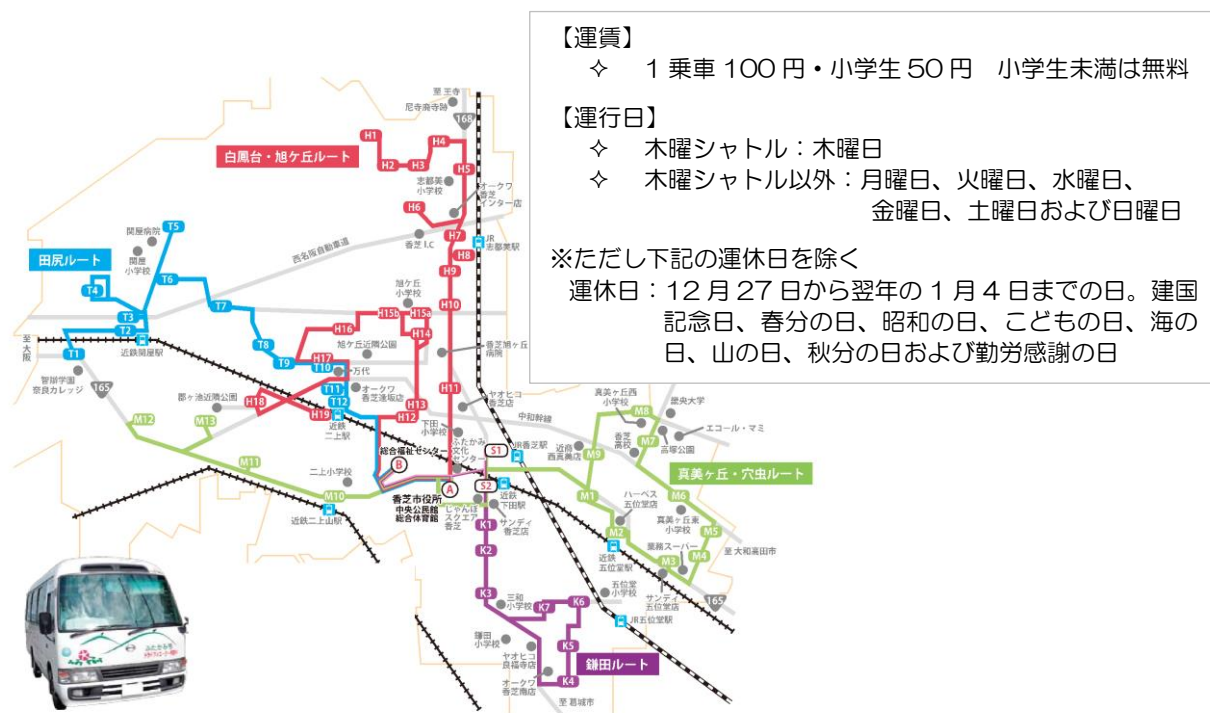


図 コミュニティバスの運行に係る歳入（左）と歳出（右）

【参考 コミュニティバスの運行概要】

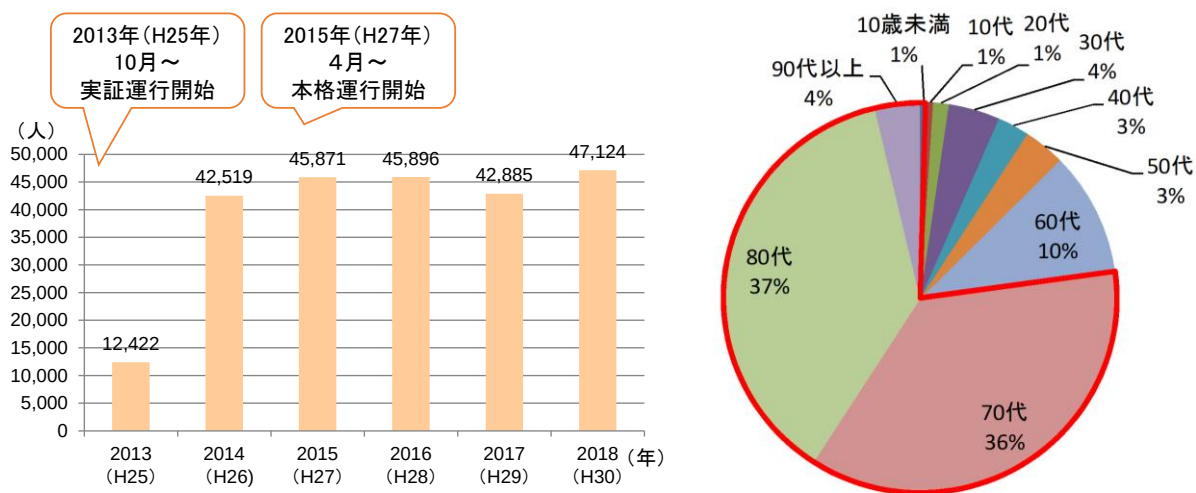


資料：香芝市 HP

(2) デマンド交通

① 利用状況

- 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。
- デマンド交通の利用者の 8 割が 70 代以上となっている。



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（左）と利用者の年齢構成（右）

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。
- 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。

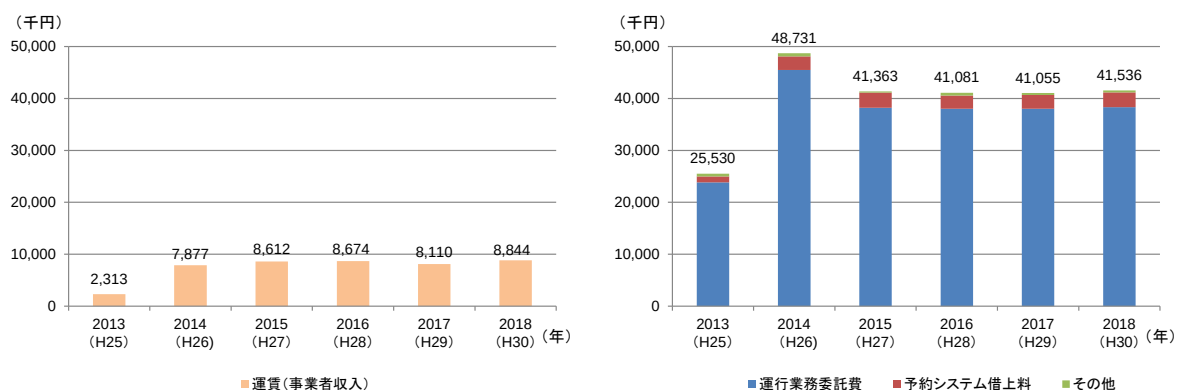


図 デマンド交通の運行に係る運賃（事業者収入）（左）と市が委託事業者に支払う運行委託費用及び予約システムの借上げ料等（右）

3. まちづくりの方向性について（上位・関連計画）

（1）第5次香芝市総合計画（策定中）

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～

【地域公共交通に関する方向性】

- ◇ 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。（「主な取り組み」より）

（2）その他の関連計画

① 香芝市都市計画マスタープラン（2018年（平成30年））

【地域公共交通に関する方向性】

- ◇ 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。
- ◇ 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。
（全体構想のうち、「公共交通の方針」より）

② 香芝市バリアフリー基本構想（2013年（平成25年））

【地域公共交通に関する方向性】

- ◇ 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。（重点整備地区の「地区の基本方針」より）

③ 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年（平成28年））※

【地域公共交通に関する方向性】

- ◇ 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。
（基本的な取り組みのうち、「すべての市民が安心して外出できる環境づくり」より）

※次期計画策定中

4. 地域住民懇談会の開催について

① 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 / 意見交換会

② 開催概要

I 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



II 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



III 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



IV 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



③ 地域意見

- 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。

5. 地域公共交通の抱える課題について

(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

<課題の背景>

- 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。
- 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。
- 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ある。

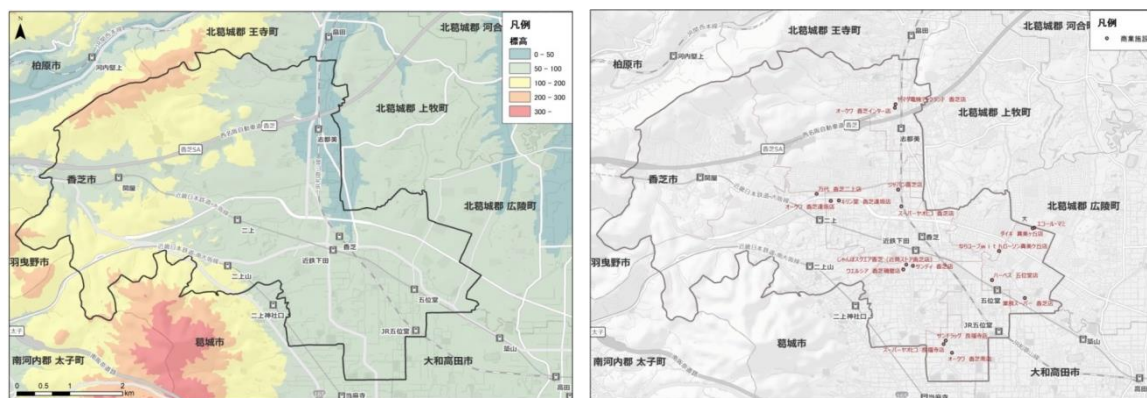


図 香芝市の地勢（左：再掲）及び商業施設の立地状況（右：再掲）

<着眼点>

- 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。
- 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。
- 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。

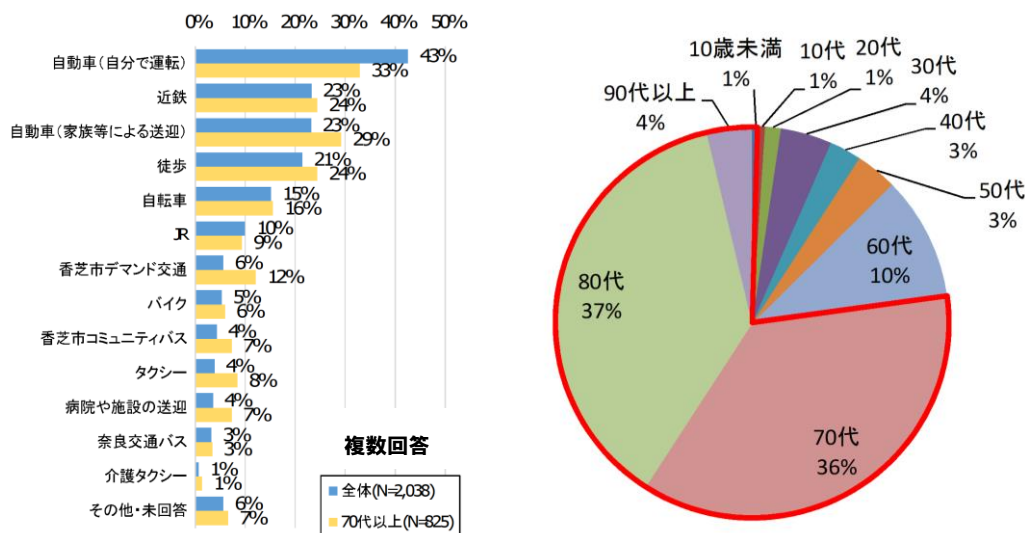
<課題>

- ◆ 「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。

(2) 高齢者の移動を支える

<課題の背景>

- 香芝市の人口は、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くことが見込まれている。
- 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。
- 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。



※住民基本台帳より無作為抽出

資料：(左) 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))

(右) 香芝市実績データ

図 目的地までの移動手段(左：再掲)、利用者の年齢構成(右：再掲)

<着眼点>

- 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。

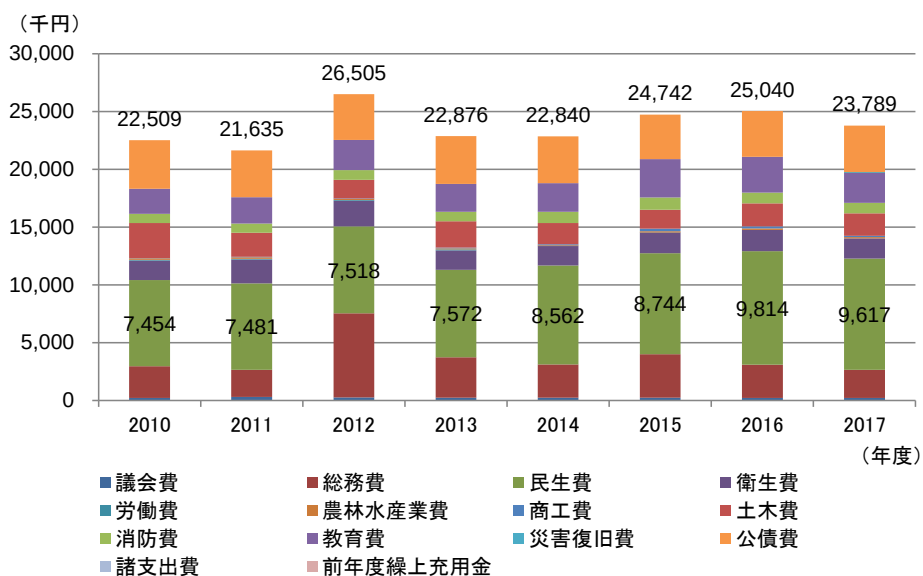
<課題>

- ◆ 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。

(3) 市民が必要とするサービスを適正に維持・活性化する

<課題の背景>

- 香芝市の人口は、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くことが見込まれている。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。
- 香芝市がサービスを提供しているコミュニティバスやデマンド交通の支出状況をみると、1運行あたりで利用者1人から得られる運賃の5～10倍の費用を要する結果となっている。



出典：奈良県 HP 財政状況資料集

図 歳出の状況

<着眼点>

- 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。
- 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。

<課題>

- ◆ 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。

(4) 既存の地域公共交通サービスを有効に活用する

<課題の背景>

- 地域公共交通サービスの提供が比較的受けやすいエリア※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、事前予約制の乗合公共交通として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。
- 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。デマンド交通については、高頻度を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。

※ 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エリア

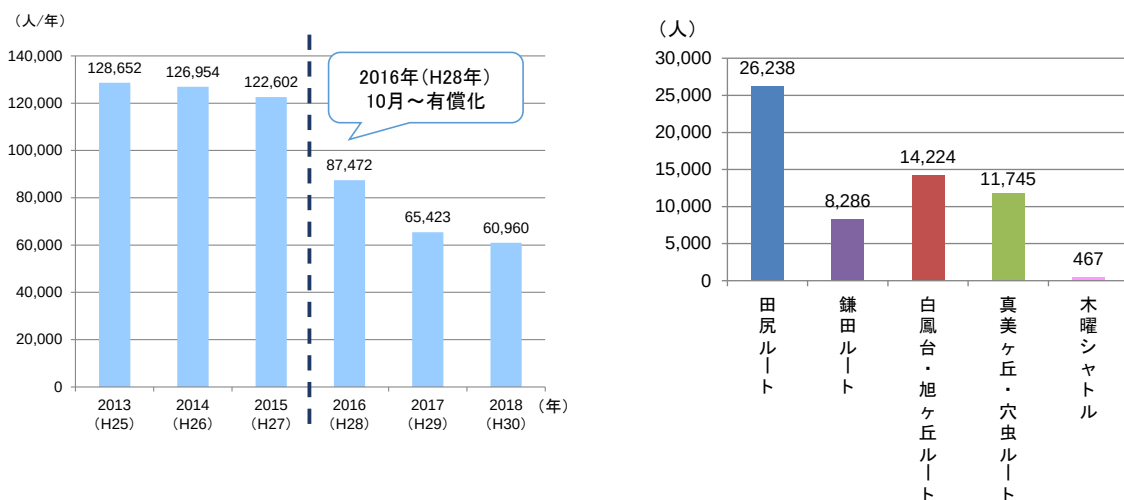


図 コミュニティバスの利用者数の推移(再掲)

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)

<着眼点>

- 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。

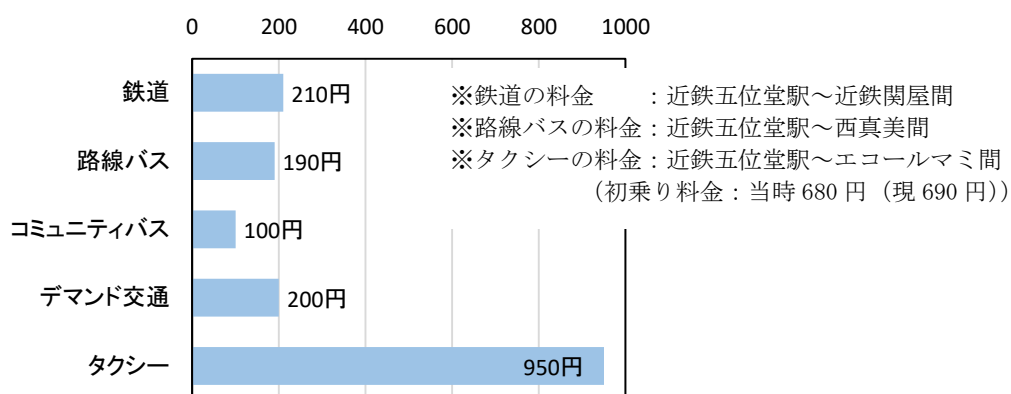
<課題>

- ◆ 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。

(5) 各交通モードを維持するために役割を分担する

<課題の背景>

- 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。
- 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。
- 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。



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)

<課題>

- ◆ 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。

（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

(1) 基本理念

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』**

(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、移動の特性により、それぞれ異なる役割を担っている。
- 今後は、「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。



図 各交通主体が担う役割のイメージ

② 計画の方向性

✧ 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。
- 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。

✧ 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。
- 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。

(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

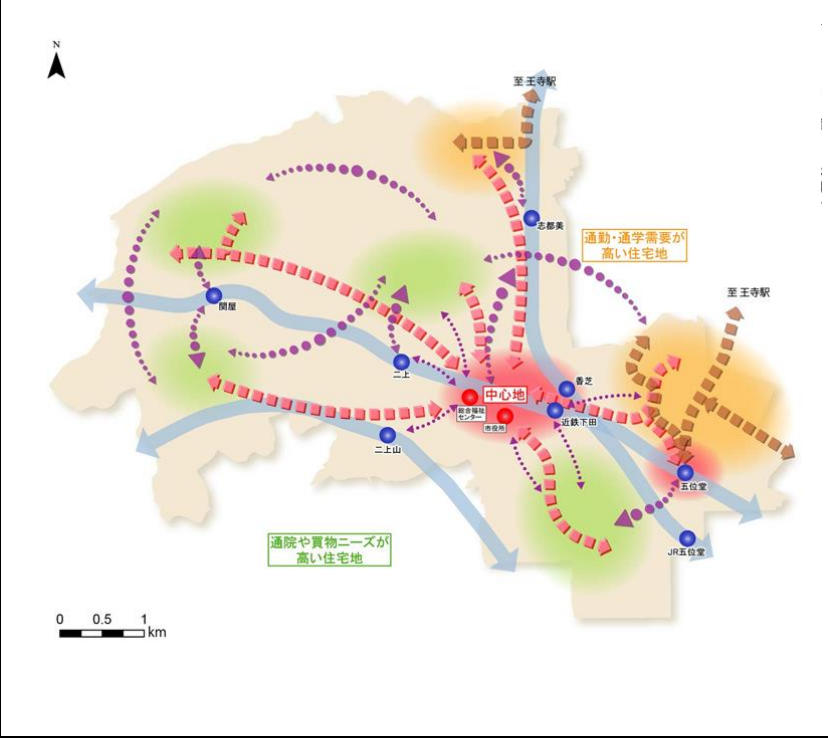
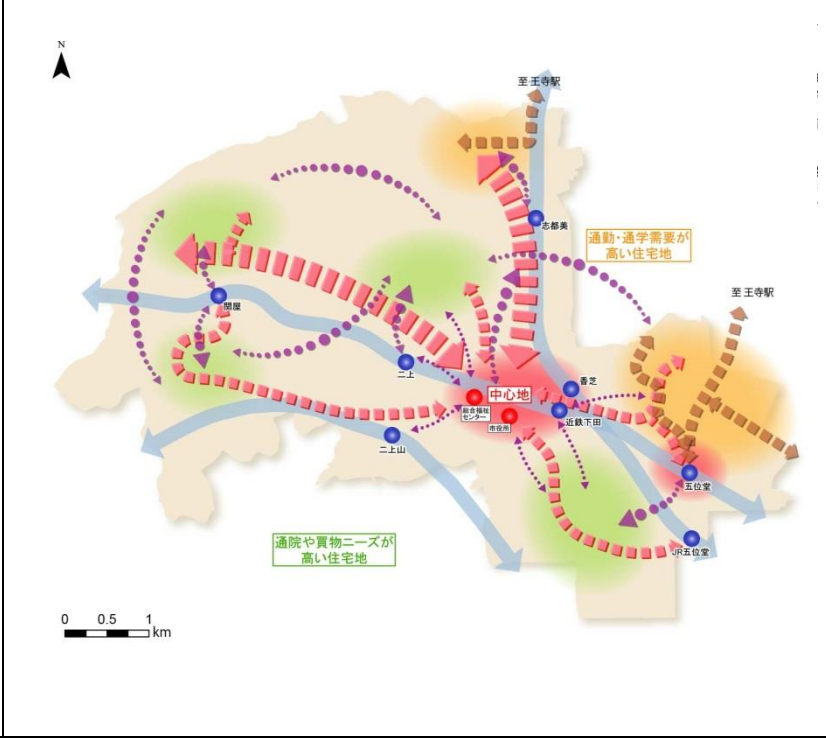
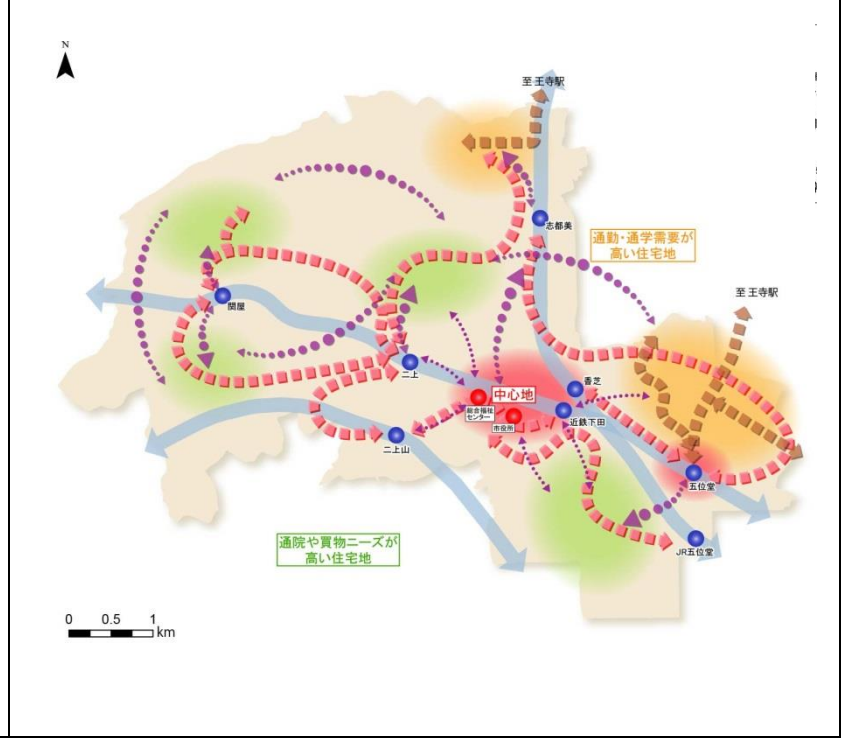
民間事業者が運行する鉄道、路線バス、タクシーや、香芝市が運営するコミュニティバスなどの地域公共交通サービスが充実している中、既存のサービスを有効活用するために更なる認知度向上と利用促進を徹底する。

＜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。

(4) 将来ネットワークのイメージ

- 令和3年度以降、コミュニティバスやデマンド交通の運行見直しを図りながら、ネットワークの更新を進める。

		案1	案2	案3
概要	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。	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。	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。	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。	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。	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、 <u>需要に応じたサービスの強化・見直し</u> を図り、ネットワークを再構築する。	<u>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</u> 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。	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。	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。
ネットワークのイメージ				

(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。

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

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

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

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。

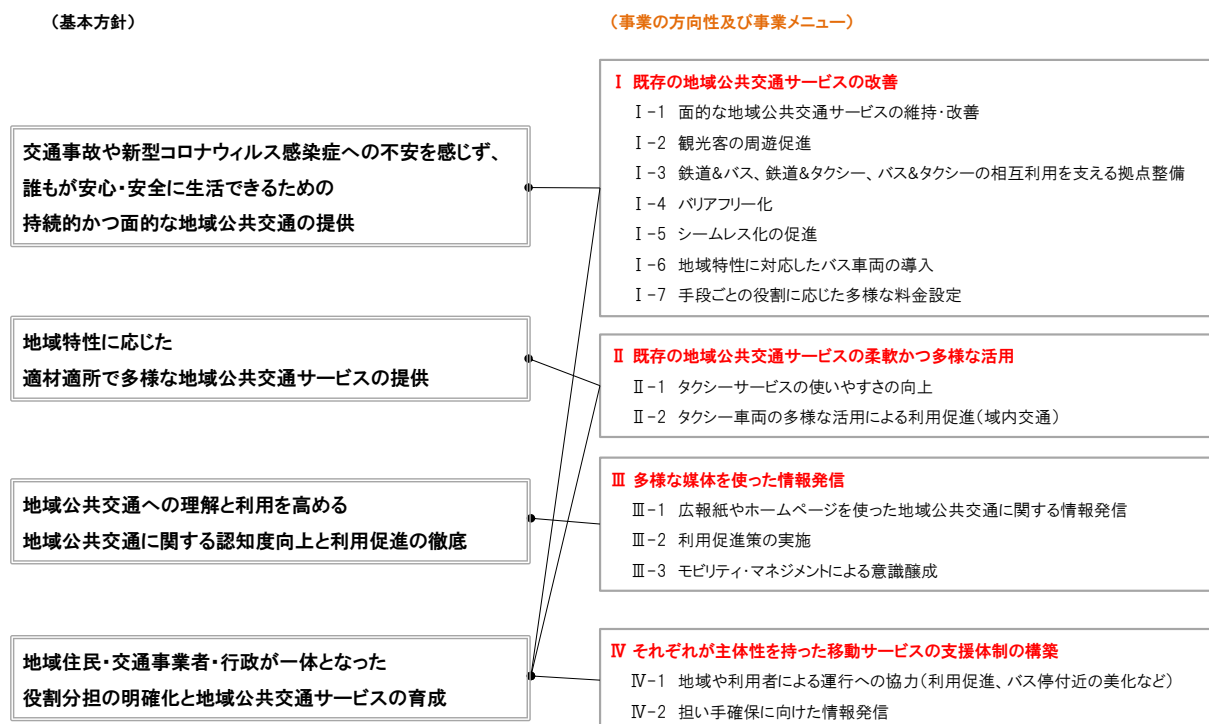


図 基本方針と事業の方向性及び事業メニューの関係性について

★ 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。	鉄道	支援	支援	実施	-	-	-	-	検討	⇒	⇒	⇒	⇒	実施
		・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。	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	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

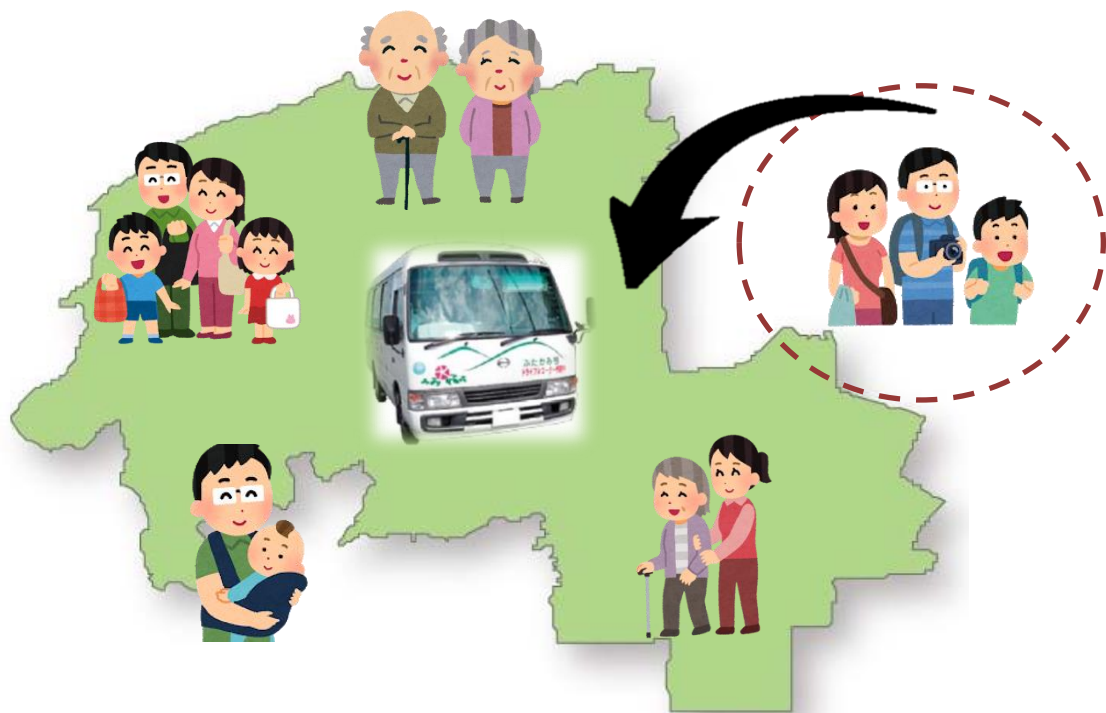
I-2 観光客の周遊促進

○ 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。



2019年10月11日
四国交通株式会社
徳島バス株式会社

QRコード決済サービス開始のお知らせ

四国交通株式会社(本社:徳島県三好市、代表取締役社長 近藤 幸男)は、ALSO K総合警備保障株式会社(本社:東京都港区、代表取締役社長 青山 幸恭)と、四国交通 阿波池田バスターミナルと、バス車内にてQRコード決済サービス(キャッシュレス・消費者還元事業)の提供を開始します。

出典: 四国交通HP

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。

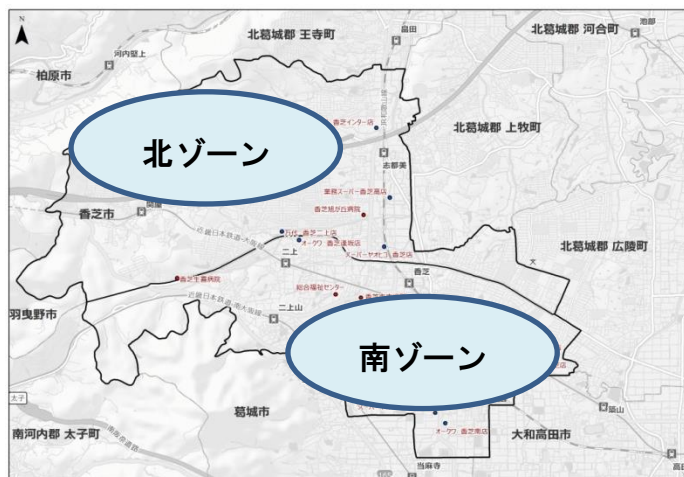


図 中和幹線を境界とした料金ゾーン設定のイメージ

○ 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。

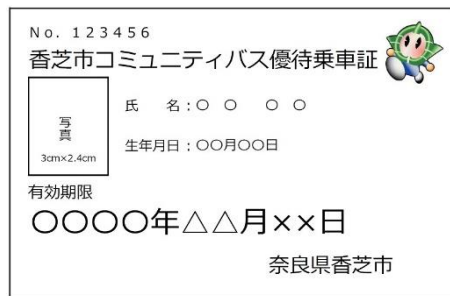
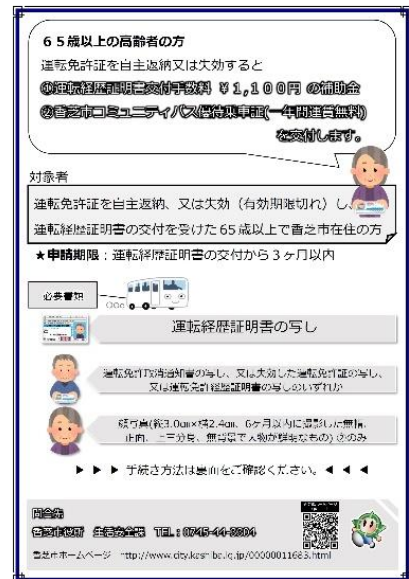


図 香芝市で取り組んでいる優待乗車証



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
 ピ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）

**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。



おしらせ・イベント

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、営業時間や定休日が変わる場合がありますのでご注意ください。

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。みんなの笑顔を選んで、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。

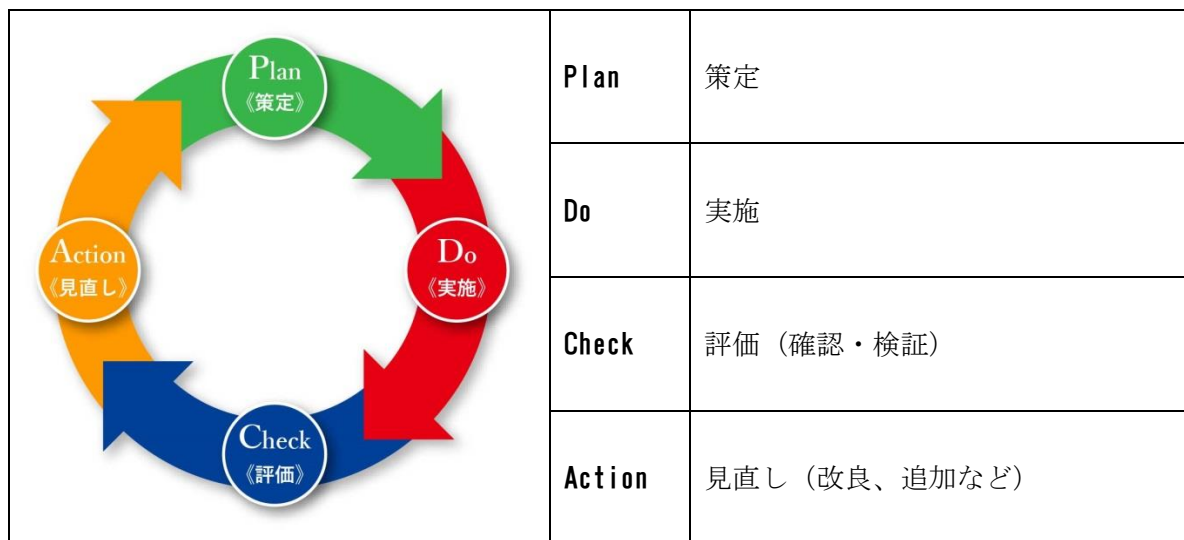


図 PDCA サイクルのイメージ

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）

香芝市地域公共交通計画（概要版）

【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

