

# 香芝市の公共交通に関する取組方針

## 1. 香芝市の公共交通に関わる問題・課題

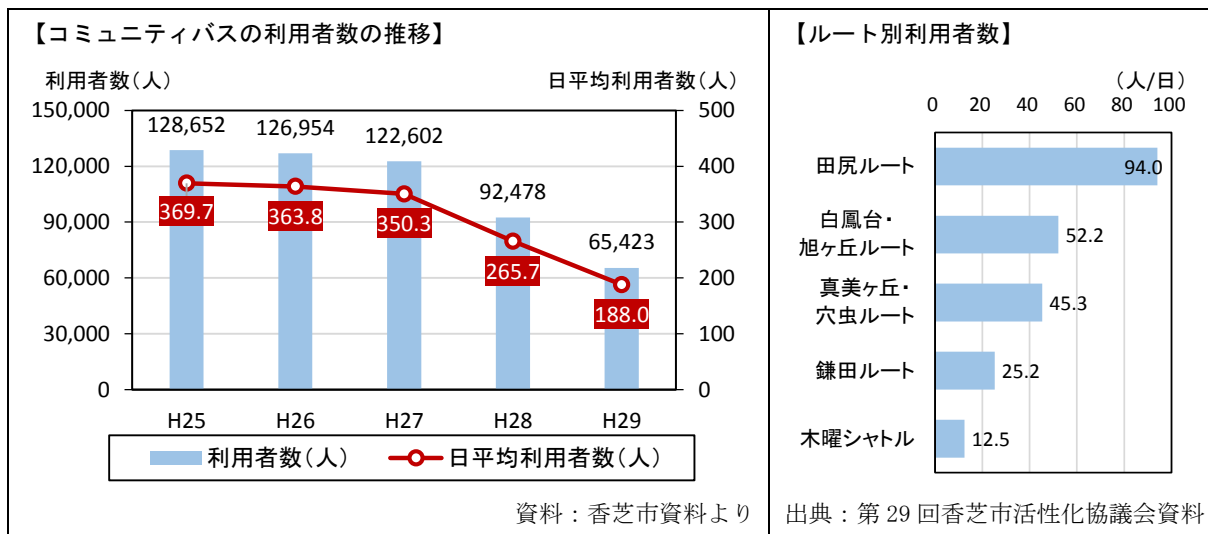
- ・香芝市の公共交通に関わる主な問題・課題を整理した。

### 1) 公共交通に関わる問題

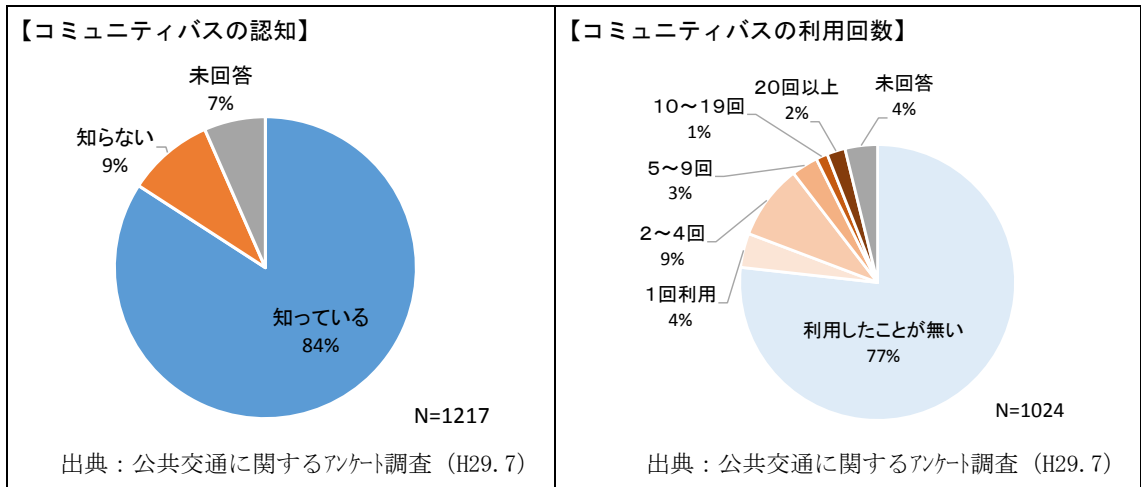
#### (1) コミュニティバスの問題

##### ① 増便の要望が出ているルートや、利用者数が少ないルートがある。

- ・香芝市のコミュニティバスの利用者数は、年間では約 65,000 人（平成 29 年度）、1 日あたりでは平均約 190 人である。  
(平成 28 年度から利用者数が減少しているが、有料化によるものと想定)
- ・ルート別に見ると、利用者数が多いルート（田尻ルート等）がある中で、利用者数が 1 便あたり 1 人以下の利用者数が少ないルート（木曜シャトル等）もある。



- ・香芝市公共交通に関するアンケート結果（H29.7）において、コミュニティバスの認知度は約84%と高いが、知っている人の中の利用者の割合は約19%と低い。



- ・利用者の意見としては、「運行便数の増加」、「バス停の増設」、「バスの情報提供」等の意見が多い。

## ② バス車両が老朽化している。

- ・コミュニティバスは平成10年度の総合福祉センターのオープンに伴い運行を開始した。
- ・バス車両は予備車を含めて、4台所有し、全ての車両が10年以上経過しており、最も古い車両は16年所有（走行距離約600,000km）している。



- ・近年は、バス車両の整備費用及び修理費用が、増加傾向となっている。

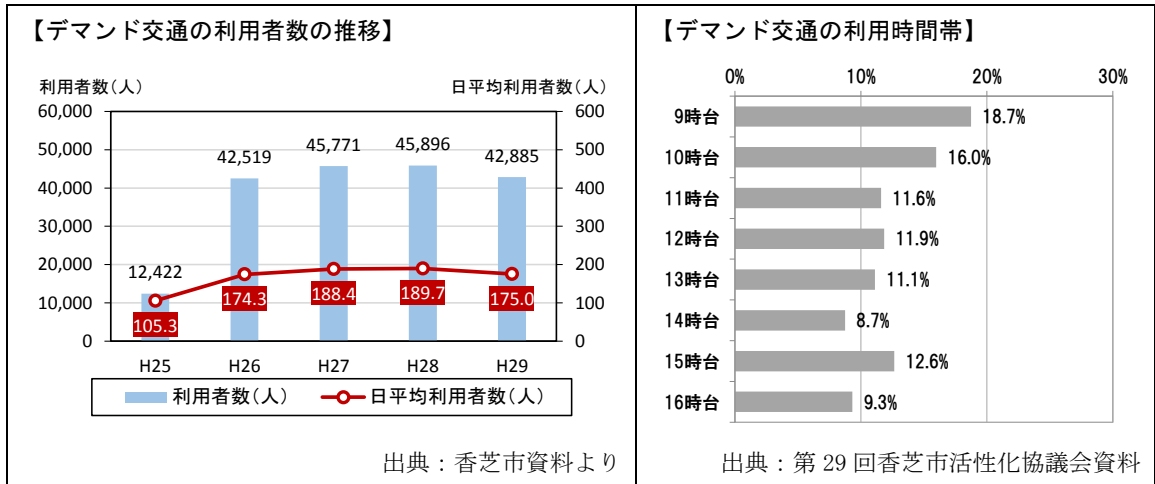
### ③ 白ナンバー（自家用車）で運行しており、緑ナンバー（事業用）より安全性が劣る。

- ・平成 10 年度から運行しているコミュニティバスは、当初無料送迎バスで運行を開始し、平成 28 年 10 月から有料運行を始めることから「市町村運営有償運送」（白ナンバー）での運送形態となった。
- ・一般的なバス及びタクシーは、緑ナンバー（事業用）である。
- ・奈良県内 12 市のうちコミュニティバスの運行は、白ナンバーは 3 市、緑ナンバーは 8 市である。なお、緑ナンバーの運行費用は、白ナンバーより約 1.5 倍高い。（出典：奈良県内の 12 市の予算書より整理）

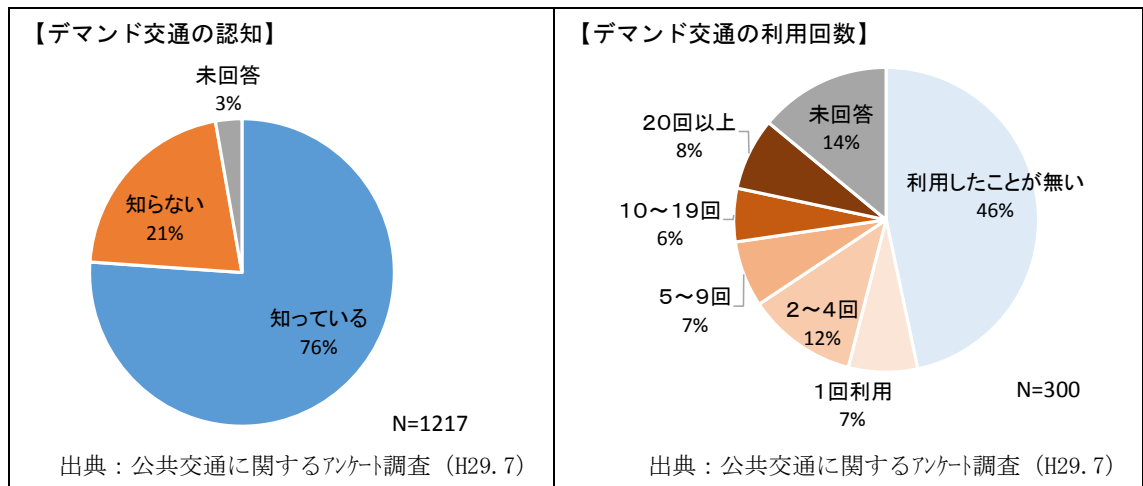
## (2) デマンド交通の問題

### ① 予約が取りにくいとの意見が出ている。

- ・デマンド交通の利用者数は、年間では約 43,000 人（平成 29 年度）、1 日あたりでは平均約 180 人である。
- ・利用者の年齢は 70 代以上が全体の 4/5 であり、利用時間は午前中の 9 時台が比較的多い。



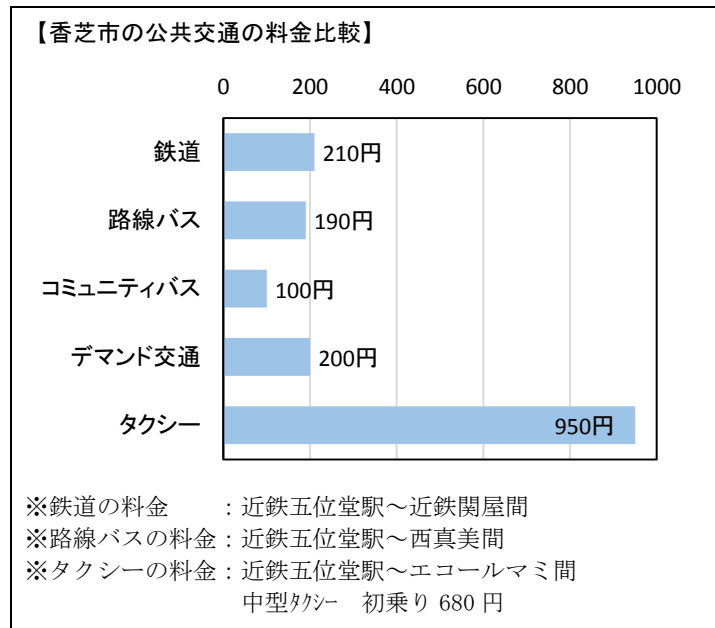
- ・アンケート結果から、デマンド交通の認知度は約 76%と高いが、利用登録者のうちの利用者は約 40%が利用している。なお、全体で見ると 10%が利用。



- ・利用者の意見としては、「予約がとりにくい」、「運行時間の拡大」、「運航日の拡大」等の意見が多い。

## ② タクシー事業者から「民業圧迫」との意見が出ている。

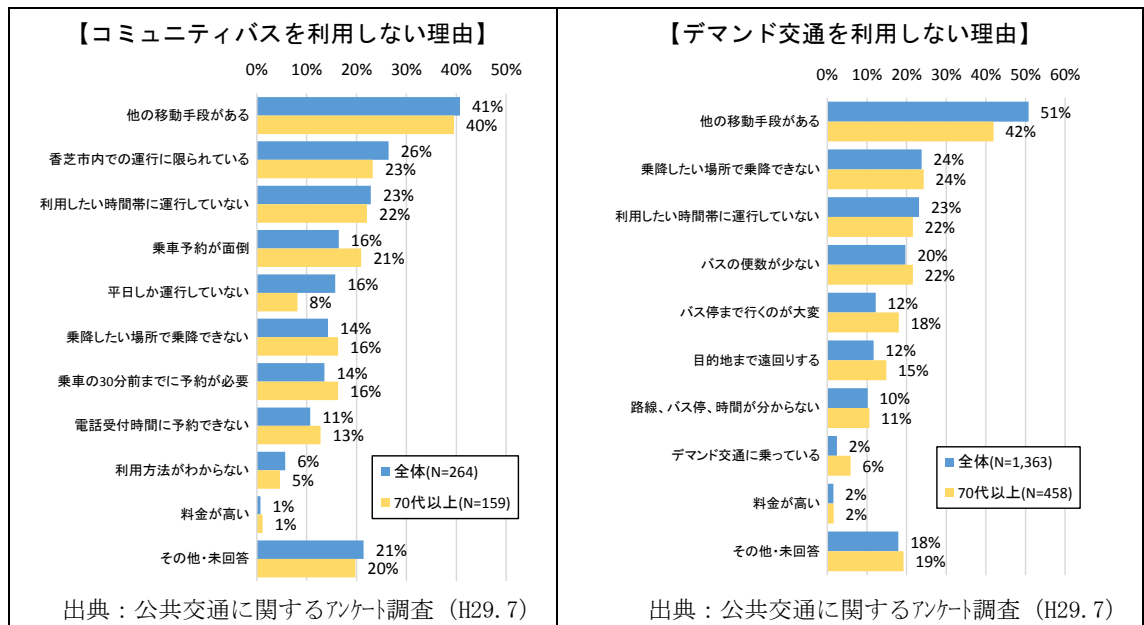
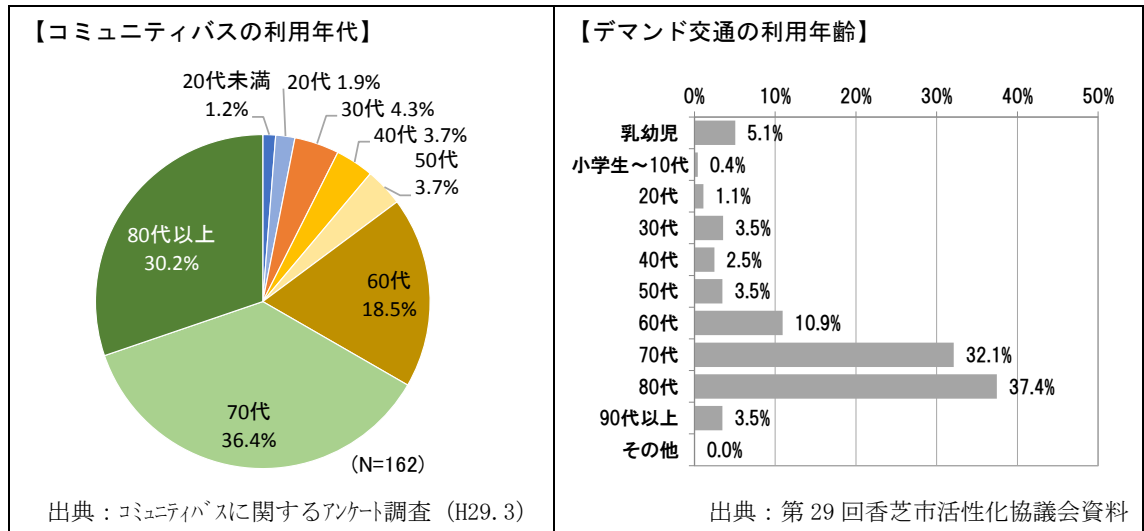
- ・デマンド交通の料金は1回 200 円であり、コミュニティバスの 100 円、タクシー初乗り料金の 680 円と比べても、比較的、安く設定されている。
- ・奈良県内のデマンド交通を運行している自治体を見ても、料金を 300 円と設定している自治体が多い。
- ・タクシー事業者から、デマンド交通は「民業圧迫」との意見が出ている。(H30.2 第 29 回 活性化協議会より)



### (3) 両交通の問題

#### ① 高齢者の利用が多い

- ・アンケート結果から、コミュニティバスの利用者は70代以上が約72%と全体の2/3を占める。また、デマンド交通の利用者も70代以上が全体の4/5を占めている。
- ・コミュニティバス及びデマンド交通を利用しない理由としては、「他の移動手段があるため」の意見が最も多い。



- ・また、「公共交通に関する情報をもっと出してほしい」との意見も出ている。

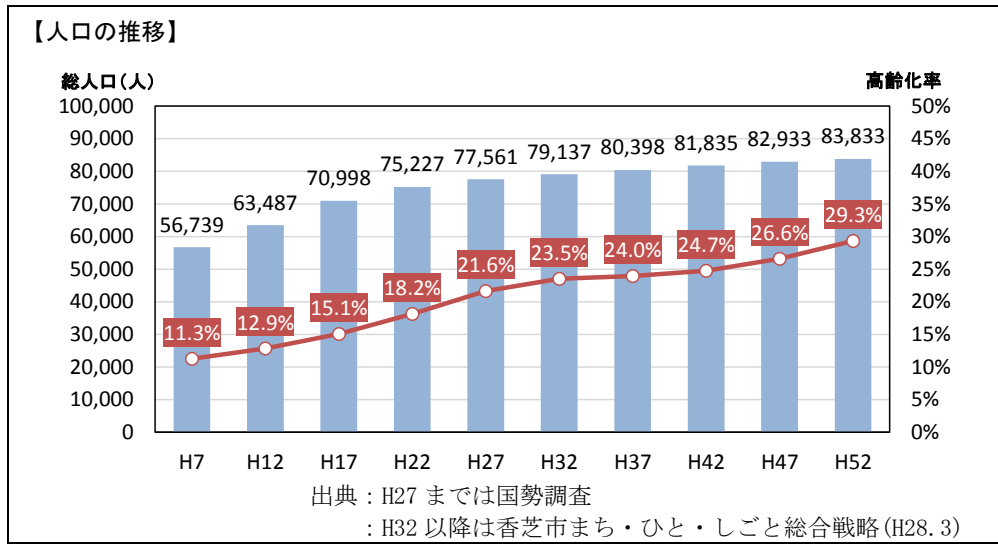
## (4) 市の問題

### ① 将来的に、人口が減少する。

- ・本市の人口は、平成 27 年は約 7 万 8 千人であり、今後も増加傾向が続く予測になっており、それに合わせて高齢化率も高くなり、高齢者が増加する傾向である。

※参考

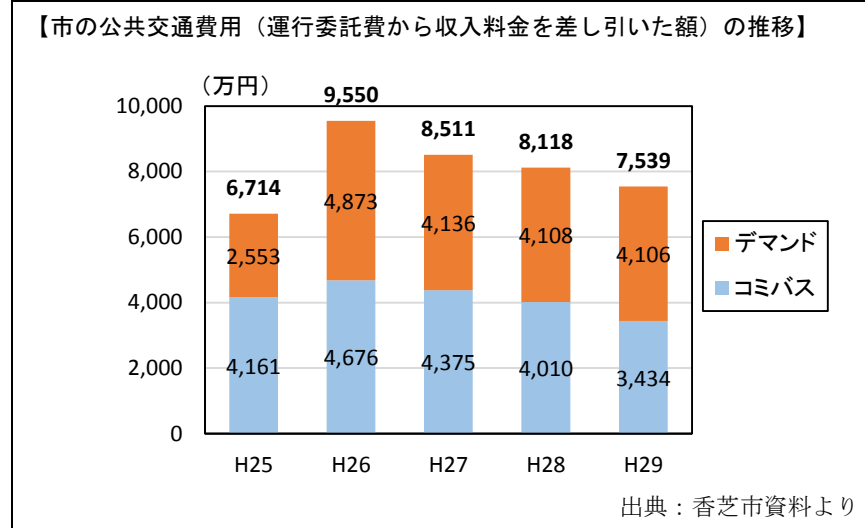
平成 30 年 3 月末時点の香芝市の人口：79,246 人(香芝市ホームページより)



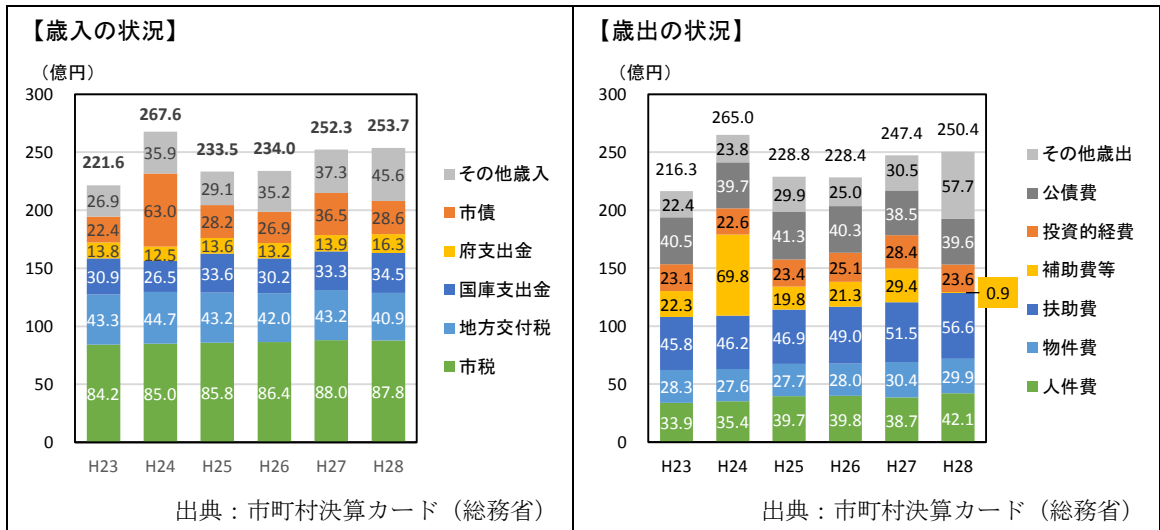
- ・将来的に人口減少に突入するなか、若者層の市外への流出がすすみ、雇用の減少や空き家の増加等、市の衰退に繋がるおそれがある。

## ② 将来的に、市財政が圧迫される。

- 市は、コミュニティバスとデマンド交通を運行しており、年間約7,500万円（平成29年度）の費用負担がかかっており、ここ数年の運行費用は横ばい傾向、やや減少傾向となっている。



- しかし、将来的に人口減少・少子高齢化になるなか、公共交通にかかる費用は財政が圧迫するなかで、費用がかかれなくなりつつある。





## 2) 公共交通に関わる課題

### (1) コミュニティバスの課題

#### ① 需要に応じたダイヤ、ルートの見直しが必要

- ・コミュニティバスは総合福祉センター・市役所と大規模住宅エリア等をつなぐ公共交通である。
- ・大規模住宅エリアについては、高齢化率が高くなってきている地域もあり、コミュニティバスに頼っている地域とそうでない地域があるため、地域によって需要が異なっていることから、需要にあわせた見直しが必要である。

#### ② コスト負担の継続的な抑制見直しが必要

- ・市の公共交通の運行費用は、市民約 7.8 万人（平成 29 年度）いることから、1 人あたり約 1,000 円かけていることになる。
- ・今後は、高齢者が増えることで、市の歳入も減少することから、持続可能な公共交通を目指すため、費用を抑制した取り組みが必要である。

### (2) デマンド交通の課題

#### ① 乗合率を上げる等の利便性向上が必要

- ・利用者の意見として、「予約がとりにくい」等の意見が出ており、それに対応するため、予約の方法や、積極的に乗り合いをさせる予約をするなど、様々な方法がある。
- ・しかし、デマンド交通の利用者も 1 日 20 人と上限に近いいため、抜本的な見直しを検討して利便性の向上を行う必要がある。

#### ② 公共交通の役割の明確化見直しが必要

- ・タクシー事業者から「民業圧迫」との意見がきていることから、事業者への影響を抑え、本来にデマンド交通が必要な方に使ってもらえるような公共交通になる必要がある。
- ・今後は、既存事業者（鉄道、路線バス、タクシー）と連携を図り、各事業者の公共交通の役割を明確にして、その役割に応じた公共サービスを行う必要がある。

### (3) 両交通の課題

#### ① 市民の利用促進が必要

- ・アンケートの結果、多くの市民が、自家用車で移動していることが分かったが、高齢者や交通手段がない若者層等に対しては、安心して市内に住み続けてもらうため、移動手段を確保する必要がある。
- ・また、市外からの移住者等を対象に、公共交通等の移動確保も重要と考える。

#### (4) 市の課題

##### ① 高齢者等の移動利便性の向上が必要

- ・ 今後は、これまで以上に高齢者が社会参加し続けるなか、運転免許証を保有している高齢者向けの交通安全の充実と、運転免許証自主返納制度の浸透や割引制度の導入等が必要と考えられる。

##### ② コスト負担の継続的な抑制検討が必要

- ・ 今後は、高齢者が増えることで、市の歳入も減少することから、持続可能な公共交通を目指すため、費用を抑制した取組みが必要である。(再掲)

## 2. 香芝市の公共交通の方向性

### 1) 公共交通の将来像と基本的な考え方

- ・上位計画(第4次 香芝市総合計画 後期基本計画、香芝市都市計画マスタープラン)を踏まえ、本見直し計画での公共交通に関する「将来像」及び市としての「基本的な考え方」を以下に示す。

#### ア 公共交通に関する将来像

- ・第4次 香芝市総合計画 後期基本計画等の下記上位計画や、公共交通の課題等を踏まえ、計画が目指す公共交通の将来像を以下の通りとする。

第4次 香芝市総合計画 後期基本計画 (平成28年3月)	《基本方針》 ・公共バス等の運行方法について、検討を行い、 <u>利便性の向上</u> を図ります。 《主な取り組み》 ◆公共交通の充実 ・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、施設利用を推進します。 ・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ります。
香芝市 都市計画 マスタープラン (平成30年3月)	《公共交通の方針》 ◆利便性の向上 ・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 <u>効率化と利便性向上</u> を図ります。



《将来像》  
効率的で利便性の高い公共交通

## イ 基本的な考え方

- ・基本方針を検討するにあたって、市としての公共交通の基本的な考え方として以下の3つを設定する。

### ① コミュニティバスとデマンド交通の運行継続

- ・市が運営している公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）は、両交通ともに多くの市民に認知されており（約7割以上）、また、主に、買物や通院等の目的で両交通合わせて年間約10万8千人（平成29年度）の利用があるなかで、両交通は住民、特に高齢者等の交通弱者にとって重要な交通手段となっていることから、今後も運行を維持していくものとする。

### ② 公共交通の役割の明確化と、より効率的な運行

- ・市が運営しているコミュニティバスは、主に市役所、総合福祉センター、鉄道駅から市内の各地域や施設を結び、デマンド交通は、主にコミュニティバスや路線バスの空白地の解消を図る目的で運行しているが、既存の公共交通（路線バス、タクシー）と運行目的や行き先が重複する部分もあることから、一部の交通事業者から「民業圧迫」との声もあがっており、各公共交通の役割を検討し、より効率的な運行を図っていく必要がある。
- ・このことから、今後、市が運行する公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）は、既存の公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）への影響を出来る限り抑え、役割としては、既存公共交通を補完する交通サービスであることを基本とする。

※参考：「市が交通サービスを提供する主な対象者」と「対象者の運行の目的」について

- ・市が交通サービスを提供する主な対象者は、現在のコミュニティバス等の利用者属性や交通サービスのセーフティーネットの観点等を踏まえ、主に、高齢者等の交通弱者とし、運行の目的は、高齢者等が普段の生活をする上で困難を来さないよう、主に、市内の「買物」や「通院」、そして、多くの市民が入浴や生涯学習等を行う「総合福祉センター」に行くための交通サービスとする。

※参考 「市が交通サービスを提供する主な対象者」と「対象者の運行の目的」

項目	内容	資料等
市が交通サービスを提供する主な対象者	高齢者等の交通弱者	①コミュニティバスの利用者の年代 ・70歳代以上（66.6%） ※コミュニティバス乗り込み調査（H29.3） ②デマンド交通の利用者の年代 ・70歳代以上（73.0%） ※平成29年4月～平成30年1月の集計
対象者の運行の目的 （市が運行する公共交通の行き先）	・市内の「買物」や「通院」 ・「総合福祉センター」での入浴や生涯学習	①コミュニティバスの目的地 ・総合福祉センター（36.4%）【1位】 ・スーパー（11.1%）【2位】 ・香芝市役所（9.9%）【3位】 ※コミュニティバス乗り込み調査（H29.3） ②デマンド交通の目的地（乗降場所） ・総合福祉センター（4.5%）【1位】 ・香芝旭ヶ丘病院（3.2%）【2位】 ・ジャンボスクエア香芝（3.2%）【3位】 ※平成29年4月～平成30年1月の集計

### ③ 将来に渡っての運行費用の維持

- ・市が運営している公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）の運行費用は、合わせて約 8,160 万円（平成 29 年度、コミュニティバス：約 4,060 万円、デマンド交通：約 4,100 万円）であり、利用者 1 人あたり約 750 円（利用者年間約 10 万 8 千人：平成 29 年度）、市民 1 人あたり約 1,030 円（香芝市の人口約 7 万 9 千人：H30.3 末）の費用を負担している。

#### ※参考

- ・運賃収入を差し引いた運行費用は、7,540 万円であり、利用者 1 人あたり約 700 円、市民 1 人あたり約 950 円の費用を負担となる。

ただし、現状コミュニティバスについては例外により「市町村運営有償運送」（白ナンバー）で運行しているが、「安全性」や「高齢者等が乗降しやすい」など一般的な運行（緑ナンバー）に変更していく必要がある。その場合に現状の運行費用にすると、利用者 1 人あたり約 944 円、市民 1 人あたり約 1,290 円となっている。

- ・市の歳出は、高齢化の進展による介護や医療などの扶助費が年々増加し、財政状況が厳しい状況を向かえていく中、今後の公共交通の運行費用については、現在の運行費用の水準より約 2 割程度を抑制していく必要があると考える。
- ・今後、運行費用の水準としては、コミュニティバスを一般的な運行形態（緑ナンバー）に変更した場合、市民 1 人あたり約 1,000 円程度を費用負担のベースとして考える。

#### ※参考 一般的な公共交通予算額を基準値から見た市民 1 人あたりの費用額

- ・以下の 3 つの方法で、算出した場合、いずれも市民 1 人あたりの費用額は 1,000 円を上回ることになる。

項目	公共交通の市民 1 人あたりの費用	資料等
住民 1 人あたりの公共交通予算額	約 1,316 円	①住民 1 人あたりの公共交通予算額 ・人口 3～10 万人：1,316 円（中央値） ※出典：地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務報告書（H24.10、国土交通省 総合政策局）
「地域公共交通予算比率」から算出した市民 1 人あたりの費用	約 1,147 円	①地域公共交通予算比率 ・一般会計予算額に占める公共交通関連経費の割合：0.38%（中央値） ※出典：地域公共交通の活性化・再生への取組みの在り方報告書（H20.3、国土交通省 総合政策局） ②香芝市の一般会計予算額 ・23,930,000 千円（出典：香芝市ホームページ） ③公共交通の予算額 ・23,930,000 千円×0.38% =90,934 千円
「市が運営する公共交通を廃止し、タクシー券を配布した場合の費用」から算出した市民 1 人あたりの費用	約 2,065 円	①タクシー券配布費用 ・（6 歳以下人口+75 歳以上人口（平成 29 年度））×1 ヶ月当たりのタクシー券×12 ヶ月 =13,600 人×1000 円×12 =163,200 千円 ※6 歳以下の未就学児（約 5,400 人）で設定。 ※75 歳以上の後期高齢者（約 8,200 人）で設定。 ※1 ヶ月当たりのタクシー券は、片道 500 円、往復（×2）、月 1 回使用と設定。

将来像  
効率的で利便性の高い公共交通

市の公共交通に関する基本的な考え方

- ◆コミュニティバスとデマンド交通の運行継続
- ◆公共交通の役割の明確化と、より効率的な運行
- ◆将来に渡っての運行費用の維持

公共交通の将来像と基本的な考え方

## 2) 公共交通の基本的な方針

- ・公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）に関わる問題・課題や、公共交通に関する将来像と基本的な考え方を踏まえ、公共交通の基本方針を以下の通りとする。

### ア 公共交通（コミュニティバス、デマンド交通）の継続維持

- ・コミュニティバス、デマンド交通は、それぞれの役割を持って運行している。
- ・本市の総合福祉センター、市役所と各住宅地や駅、商業施設を公共交通でつなぐ必要があり、その移動は、主にコミュニティバスが担っている。
- ・アンケートでは、コミュニティバスの利用している方が、住民の約2割程度で、また、公共交通を「将来は利用したい」との意見が約6割と多い。
- ・以上のことから、コミュニティバスとデマンド交通は、鉄道から市内各地域や施設を結ぶ重要な移動手段であり、また、一部地域の住民にとって生活を維持する上で必要不可欠な交通手段であることから、今後も継続して維持する。
- ・具体的な運行費用の抑制検討については、「運行事業者との契約内容の見直し」、「白ナンバーの継続運行の検討」等が考えられる。

### イ 利用者ニーズに応じた、効率的な運行

- ・市内の公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー）は、様々な市民ニーズを踏まえて、公共交通サービスを提供している。
- ・コミュニティバスの利用状況については、利用者数は1日あたり約190人程度であるが、利用者が多いルートや少ないルートがあり、少ないルートは、利用者数が1便あたり1人以下もある。また、コミュニティバスの1日あたりの便数は、4～5便であるため、アンケート調査（H29.3）において利用者から「便数を増やしてほしい」との意見が出ている。
- ・デマンド交通については、タクシー事業者から、デマンド交通は「民業圧迫」との意見が出ている。（H30.2 第29回活性化協議会より）
- ・以上のことから、コミュニティバスとデマンド交通は、
  - ⇒既存事業者との役割を明確化
  - ⇒市民1人あたりの費用額1,000円
  - ⇒地域のニーズを踏まえた上で、両交通の住み分けを踏まえて検討していく。
- ・具体的な検討については、「需要に応じた、コミュニティバスのルートや便数の検討」、「既存事業者（タクシー等）への影響の抑制」等が考えられる。

## ウ 市民が使いやすくするための利便性の向上

- ・アンケート結果から、コミュニティバスの利用者は70代以上が約72%と全体の2/3を占める。また、デマンド交通の利用者も70代以上が全体の2/3を占めている。
- ・デマンド交通は、1日平均180人の利用者がいるものの、運行台数の上限が8台と決まっているため、利用時間が集中する時など、「満席で予約が取りにくい」との意見が出ている。
- ・また、極力、乗り合いをさせる予約計画にしているため、「目的地に行くのに時間がかかっている」との意見も出ている。
- ・以上のことから、コミュニティバス及びデマンド交通については、若者層及び高齢者を含め市民にとって使いやすい公共交通の構築・利用促進を図る。
- ・具体的な検討については、「デマンド交通の利便性の向上（乗合率の向上、乗車時間の短出）」、各種の「情報提供（総合公共交通パンフレットの提供、インターネットを使ったダイヤ検索）」等が考えられる。