

参考 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

ここでは、香芝市の上位・関連計画を対象に、将来都市像の位置づけ、地域公共交通の方向性等について整理を行った。

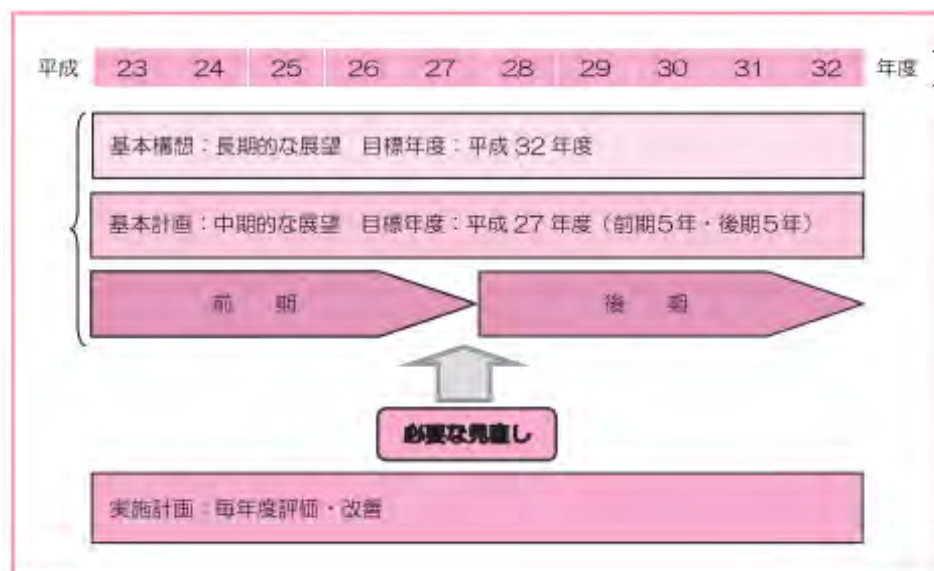
1. まちづくり

(1) 第4次香芝市総合計画（H23.3策定）

第4次香芝市総合計画（H23.3）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、10年間のまちづくりの指針として策定したものである（計画期間：2011～2020年度）。

「基本構想」と「基本計画」及び、別に定める「実施計画」で構成している。基本構想はまちの将来像を設定し、そのための基本方針と政策・施策を示すものであり、基本計画は将来像と基本方針の実現を図るための個々の政策・施策を体系的・具体的に示すものである。

現在は後期基本計画の期間中（2016～2020年度）である。



資料：第4次香芝市総合計画（H23.3）

図 総合計画の構成

① 将来像（10年後のあるべき姿）

『笑顔と元気!! 住むなら かしば』

② 将来像（10年後のあるべき姿）

公共交通については、10の政策（分野別将来イメージ）のうちの「3 快適で便利なまち（都市基盤）」の施策「10 良好な新市街地の形成」において、デマンド交通・公共交通バスの効率化と利便性向上、公共バスの生活交通への変換の検討等の公共交通充実の方向を示している。

※H10～：公共バス運行

※H25～：デマンド交通運行

※H28.10：公共バス ⇒ コミュニティバス（有償化、各停留所における自由乗降化）

3 快適で便利な まち (都市基盤)	10 良好な新市街地の形成	土地利用の適正化
		バリアフリー化の促進
		土地区画整理事業の推進
	11 駅を中心とした拠点機能充実	公共交通の充実
		住居表示の整備
	12 道路整備の充実	地域拠点としての駅周辺整備
都市計画道路の整備		
		生活道路等の安全性の確保

【公共交通の充実】

主な事業	内容
地域公共交通協議会事業	デマンド交通と公共バスの運行内容を検討し、両交通の効率化と利便性の向上を図ります。また、公共バスについては、公共施設のシャトルバスから生活交通への変換を検討します。
公共バス運行管理事務	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。
デマンド交通運行事業	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。

資料：第4次香芝市総合計画 後期基本計画（H28.3）

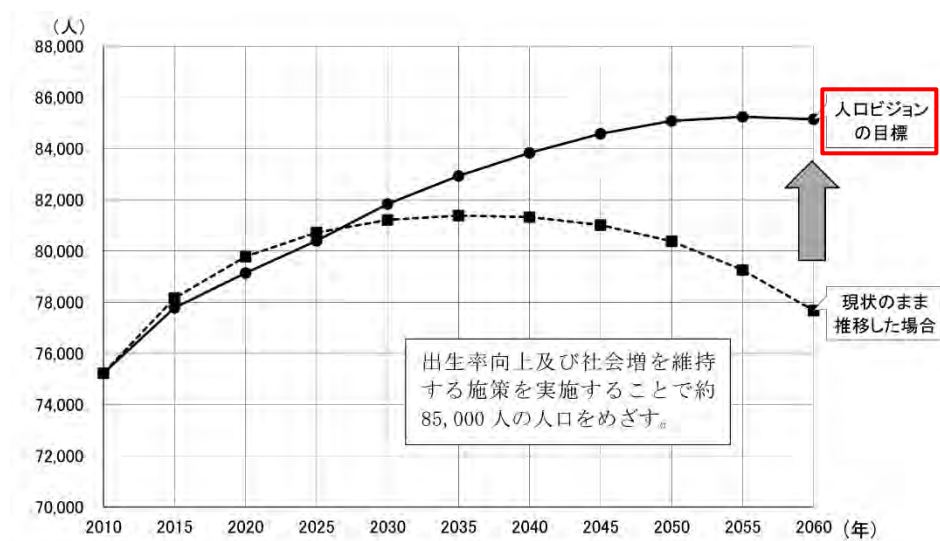
図 公共交通の位置づけ

(2) 香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28.3策定・H31.3改定）

香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H28.3策定・H31.3改定）は、人口動向や将来的な人口推計の分析を踏まえて中長期的な将来展望を示す「香芝市人口ビジョン」を策定するとともに、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について定めたものである（計画期間：2015～2019年度の5年）

① 人口ビジョン

総合戦略の推進によって人口維持を図り、2060年に人口約85,000人を維持することを目指している。

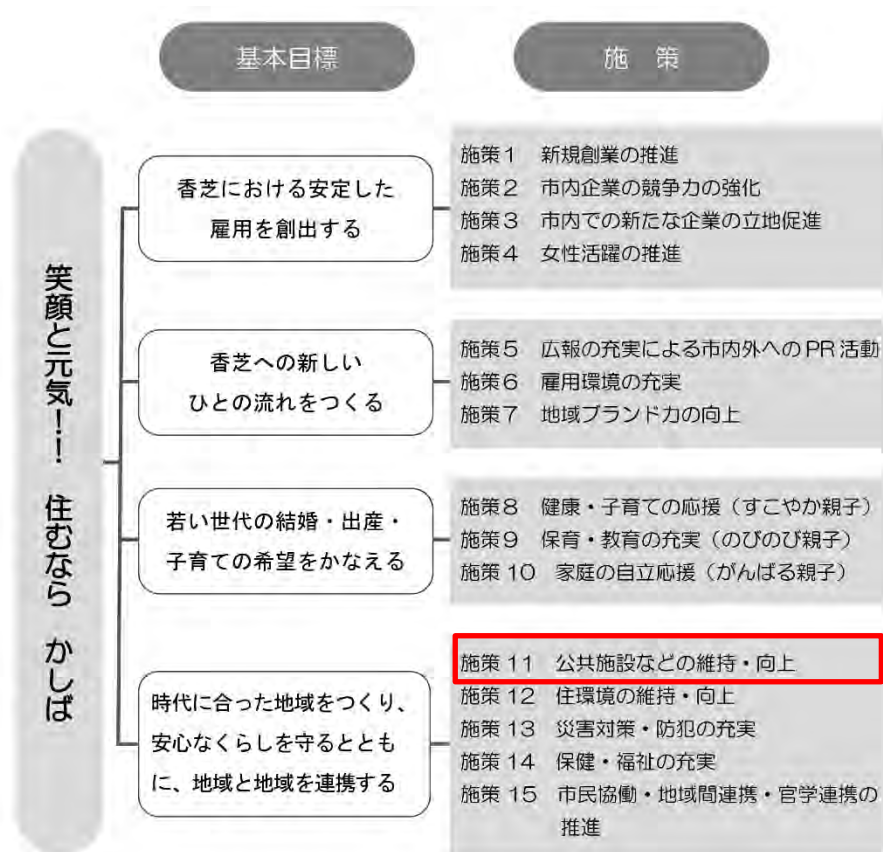


資料：香芝市人口ビジョン（H28.3）

図 将来人口の見通し

② 香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「施策 11 公共施設などの維持・向上」において、公共バスによる施設利用の推進、デマンド交通による市民の均等な移動機会の確保、外出支援による健康増進の方向を示している。



施策 11 公共施設などの維持・向上

■ 推進する主な事業（実施検討中のものを含む）

- ・ 公共施設等総合管理事業
- ・ 公共施設再編事業
- ・ スポーツ公園事業
- ・ 主要幹線道路整備事業

・ **公共交通運行事業**

公共バスについて、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。デマンド交通について、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。

- ・ 安全で安定した水道水の供給
- ・ 下水道施設の長寿命化

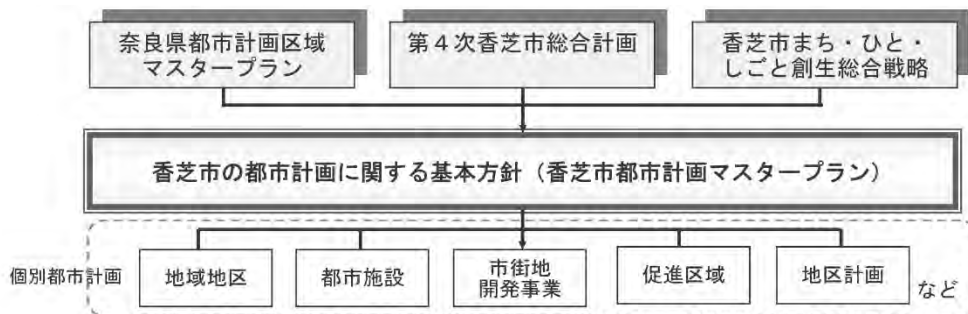
資料：香芝市まち・ひと・しごと創生総合戦略（H31.3改定）

図 公共交通の位置づけ

2. 土地利用・都市計画

(1) 香芝市都市計画マスタープラン（H30.3策定）

香芝市都市計画マスタープラン（H30.3）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（計画期間：2018～2027年の10年（概ね20年後の都市の姿を展望しつつ））

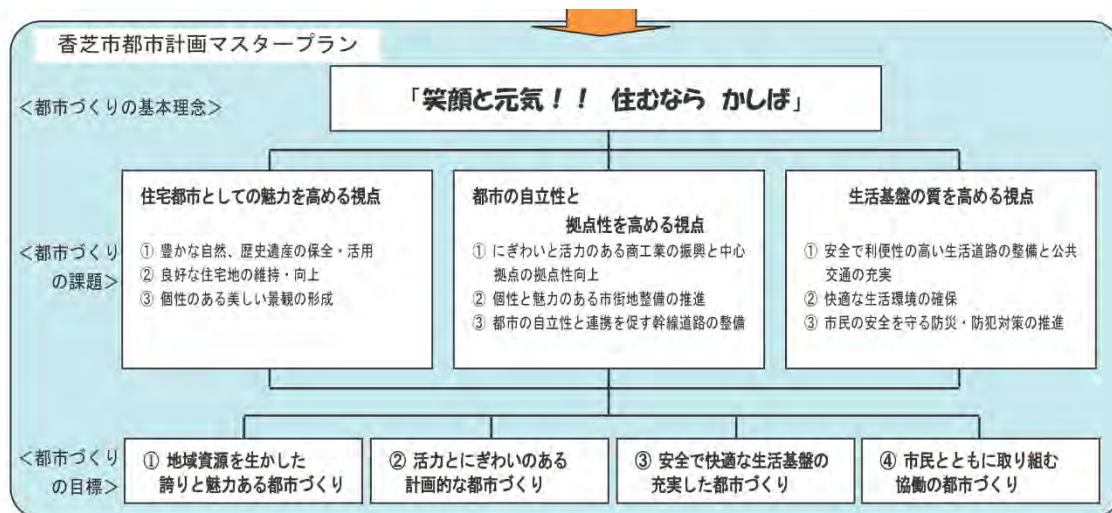


資料：香芝市都市計画マスタープラン（H30.3）

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

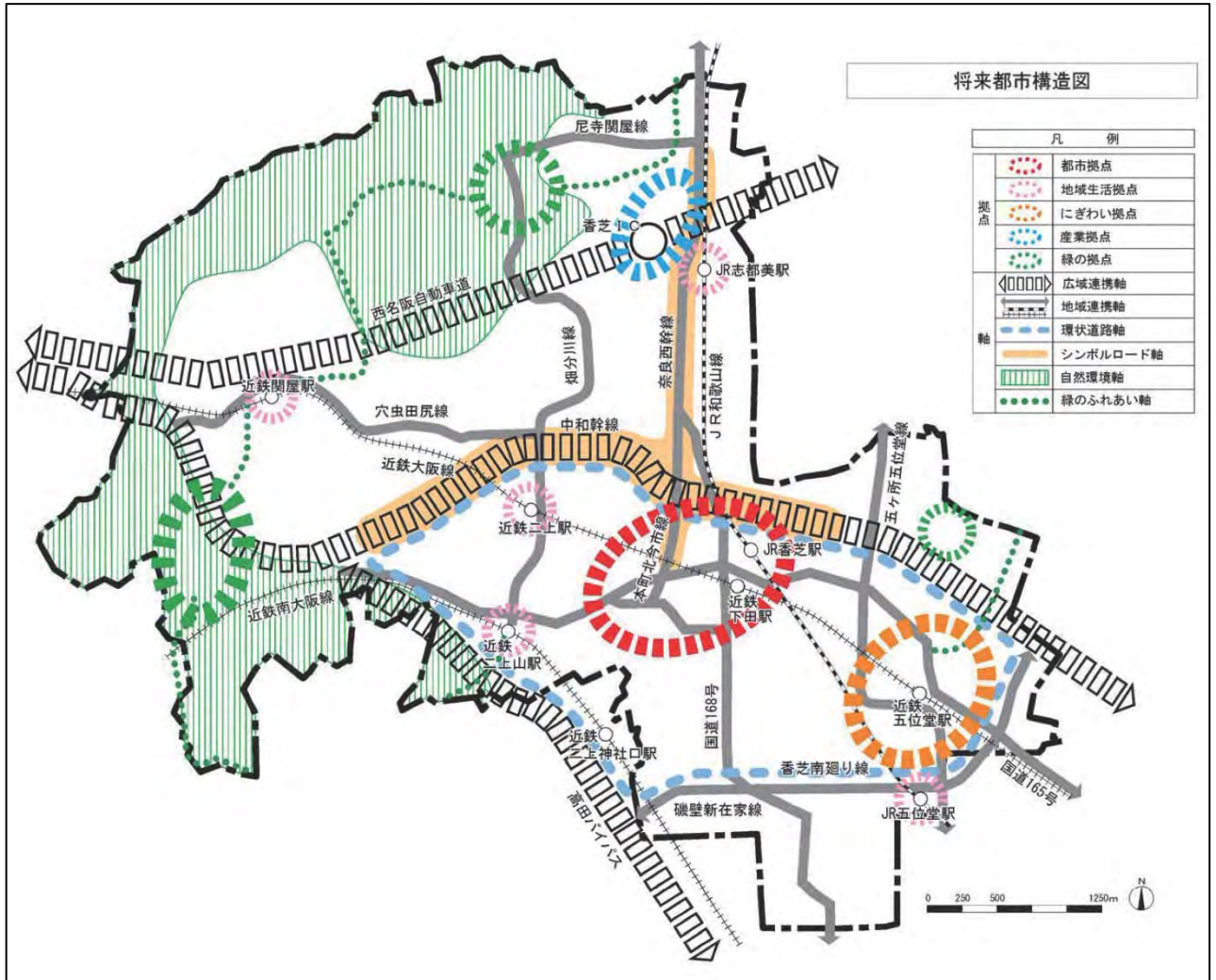


資料：香芝市都市計画マスタープラン（H30.3）

図 都市づくりの目標

② 将来都市構造

将来都市構造として、市役所を中心に JR 香芝駅、近鉄下田駅、総合福祉センターを含むエリアを都市拠点、近鉄五位堂駅を中心とするエリアをにぎわい拠点に位置づけたコンパクトな都市構造を示している。



資料：香芝市都市計画マスタープラン（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。

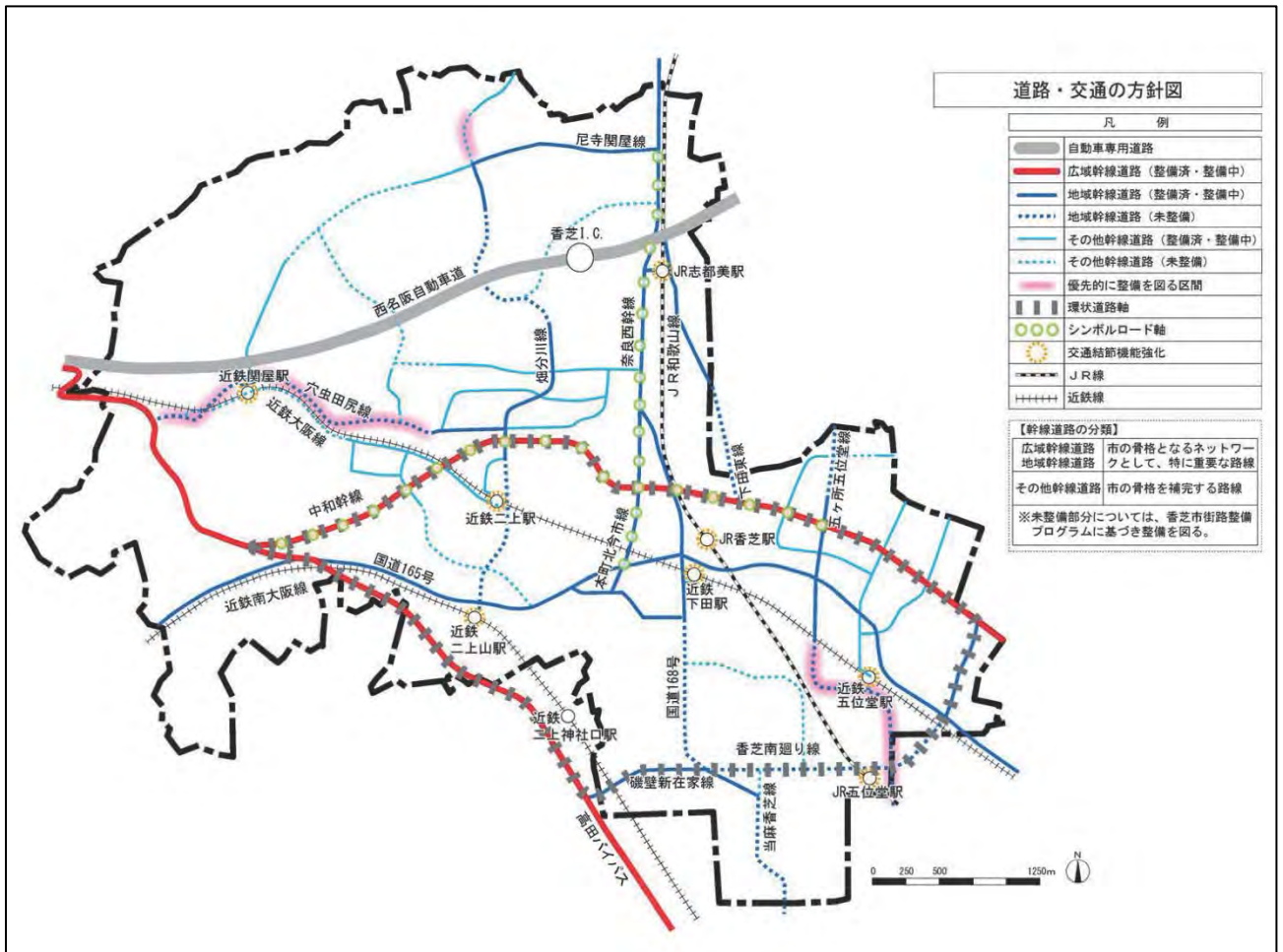
【 公共交通の方針 】

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（H30.3）

図 公共交通の方針及び道路・交通の方針図

3. 交通

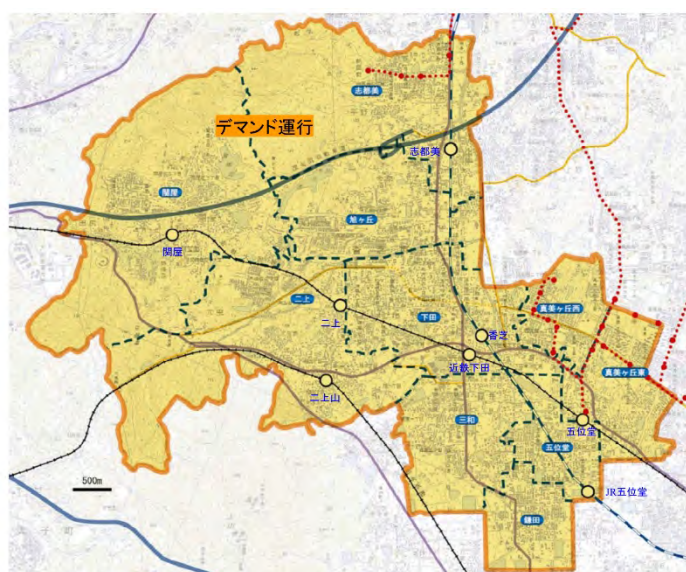
(1) 香芝市生活交通ネットワーク計画

香芝市生活交通ネットワーク計画（香芝市地域公共交通活性化協議会、H24.5）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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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（H24.5）

(2) 奈良県地域公共交通網形成計画

奈良県地域公共交通網形成計画（奈良県地域交通改善協議、H28.3 策定・H29.8 改定）は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（H26.11 改正）」に基づき、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（計画期間：2016～2020 年度）。

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。

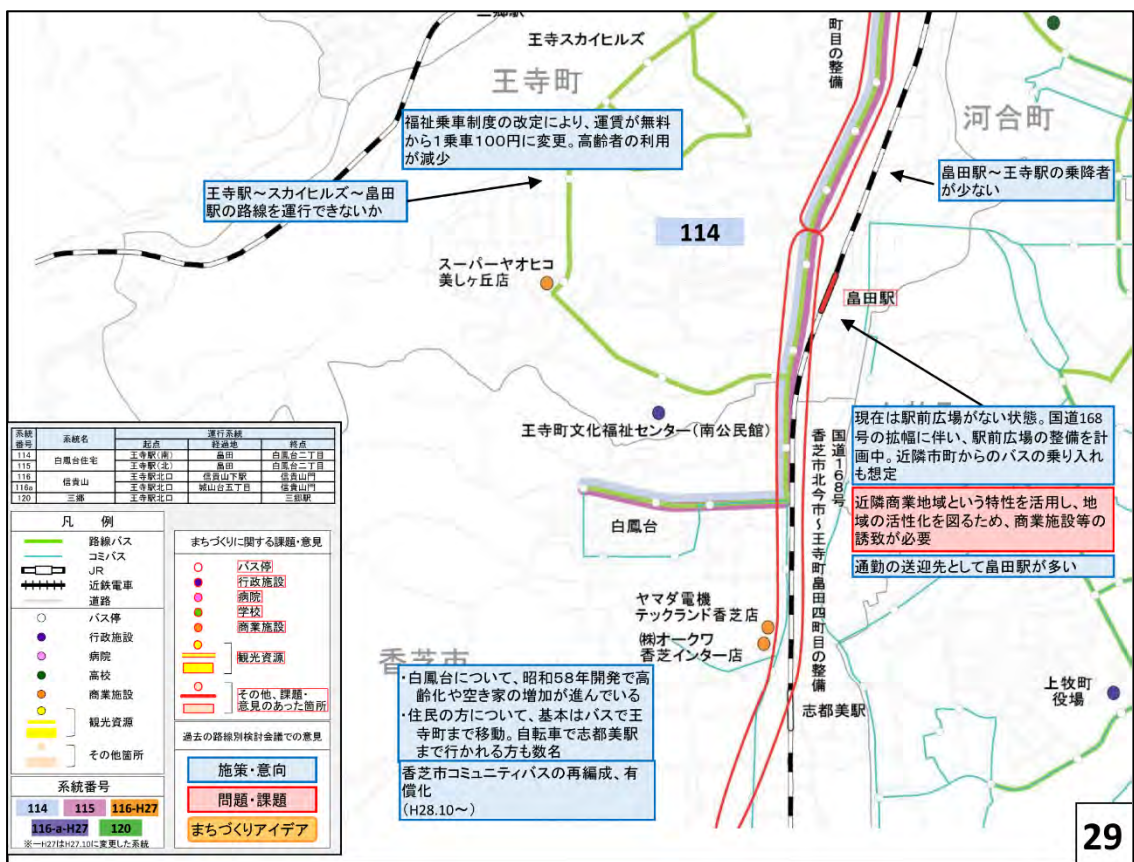
資料：奈良県地域公共交通網形成計画（H29.8 改定）

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、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



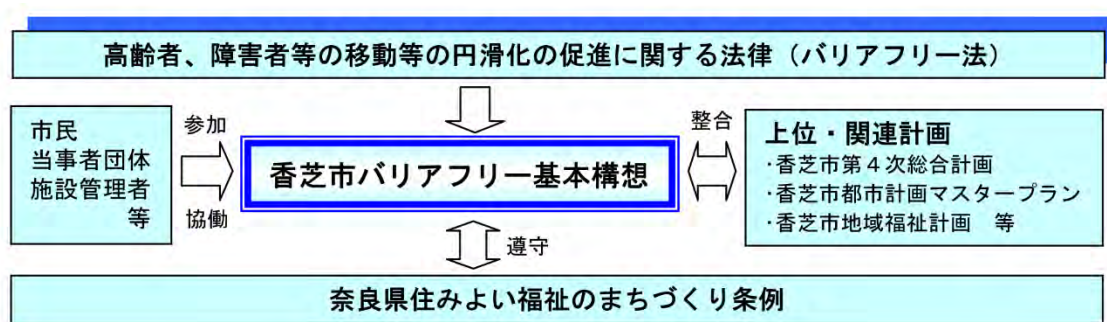
資料：奈良県地域公共交通網形成計画（H29.8改定）

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）

4. 福祉

(1) 香芝市バリアフリー基本構想

香芝市バリアフリー基本構想（移動等円滑化基本構想）（H25.3）は、高齢者・障がい者をはじめとして誰もが安心して移動・活動することができるよう移動の円滑化・利便性及び安全性の向上を図るための基本方針を明らかにするとともに、駅を中心とした地区や高齢者、障がい者などが利用する施設が集積した地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を計画的に進め、香芝市の賑わいの拠点としてふさわしい地区を実現することを目的に策定したものである。



資料：香芝市バリアフリー基本構想（H25.3）

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】（最も重要度・優先度が高い地区）

J R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。

- ・ 賑わいと魅力あるまちづくり

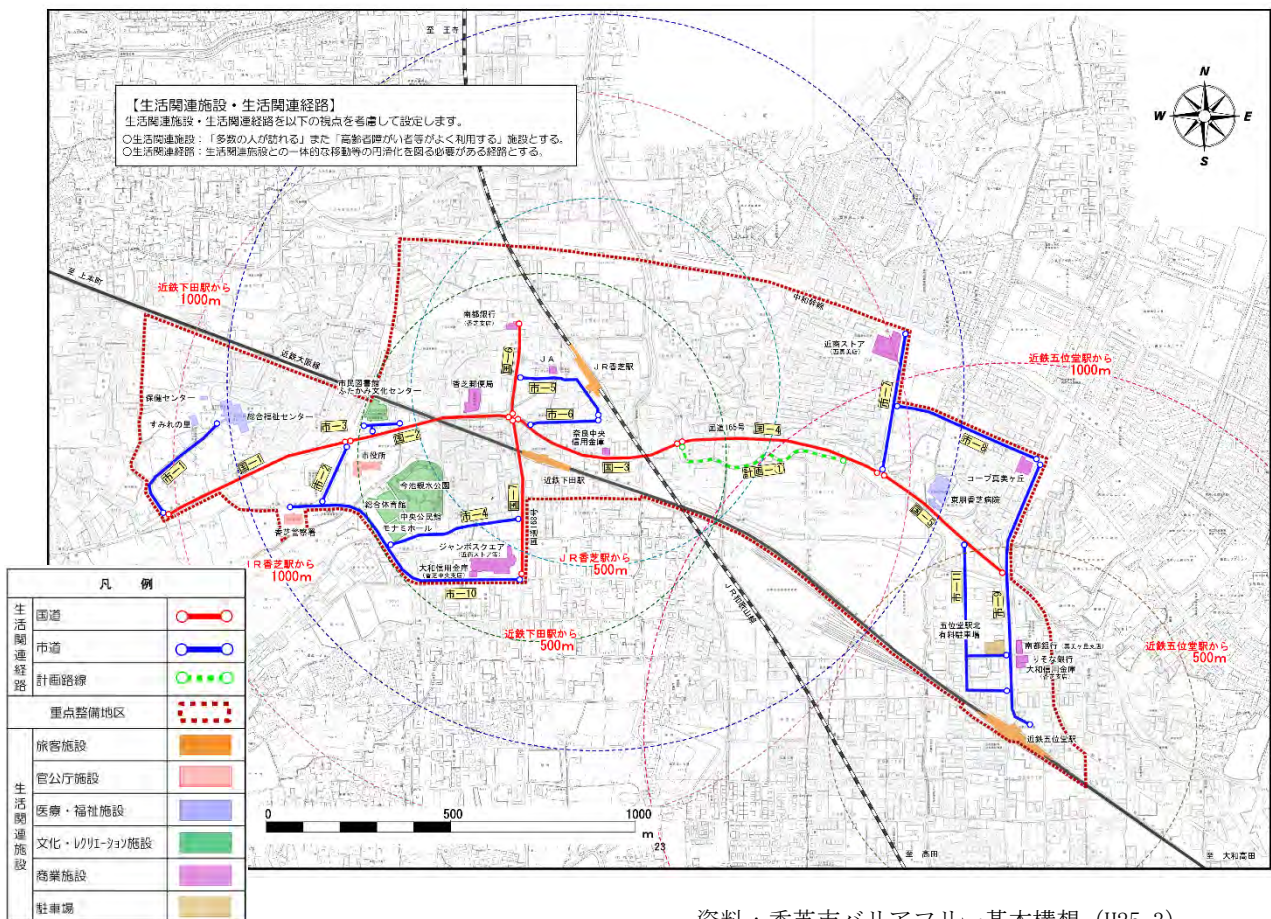


図 重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路

③ 公共交通の整備目標

バス停、バス車両の特定事業と整備目標は下表のとおりとなっている。

表 バス停・バス車両の整備目標（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
		短期	中期	長期	
バス 停留所	○屋根、ベンチの設置			■	※1
	○時刻表などの改良 (見やすい文字や点字表示など)		■		
	○バスロケーションシステムの導入	※2			
バス車両	●ノンステップバスの導入		■		
	●手すり・吊革、ステップ端部などの 色彩による明確化		■		※3
	○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)			■	※4
	○ノンステップバスの運行情報の提供		■		※5
その他	○乗務員への教育訓練の強化	■			

※1 旅客の多い停留所から順に整備しているが、多額の費用負担により、年間に数件の設置状況である。歩道幅員等の問題で設置出来ない場合も存在する。

※2 莫大なインシヤルコストと、ランニングコストが必要であり、事業者単独での導入は困難。

※3 ノンステップ車両は同要件を満たしているため、導入と同時に対応できる。

※4 同要件を満たす車両が製造されていないため現時点では対応が困難。

※5 ノンステップ車両の導入状況に合わせて提供する。

短期	5年（平成25年度～平成29年度）
中期	10年（平成30年度～平成34年度）
長期	10年以上（平成35年度以降）

資料：香芝市バリアフリー基本構想（H25.3）