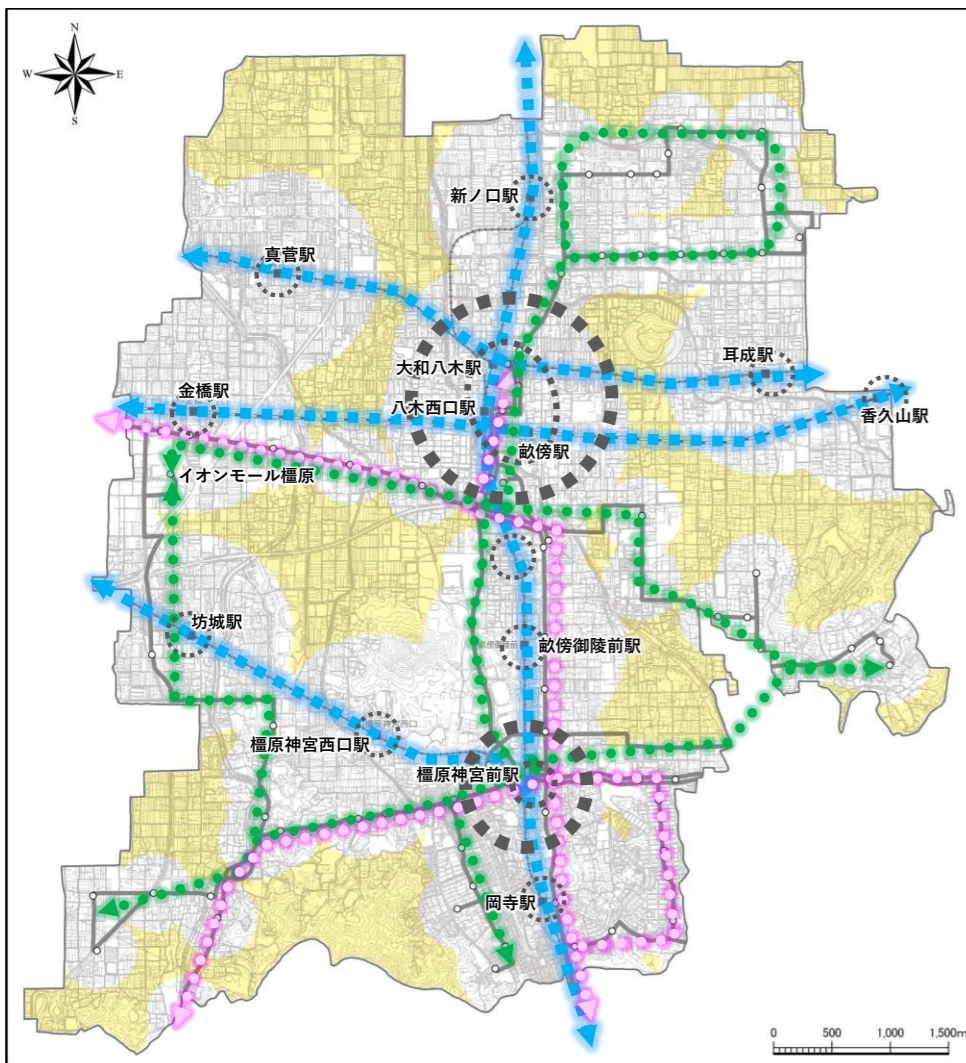


計画の目標

分類	目標	評価指標	現状値 (令和3年度)	数値目標
計画全体に関する目標	①-1 地域公共交通の利用者数の回復(市内のみ運行する路線)	かしはらしコミュニティバスの利用者数 奈良交通路線バスの利用者数	30千人 914千人	↑ 増加 (令和3年度比20%増)
	①-2 地域公共交通の利用者数の回復(市外に跨り運行する路線)	奈良交通路線バスの利用者数 近鉄・JRの利用者数(市内13駅の乗車人員)	475千人 12,550千人	↑ 増加 (令和3年度比10%増)
	②地域公共交通に対する市の財政負担額の維持	バス路線維持に係る市の財政負担総額	46,948千円	→ 維持 (令和3年度水準)
基本方針Aに関する目標	③地域内フィーダー系統補助路線の収支率の改善	奈良交通路線バス(八木耳成線、神宮イオンモール線・神宮観音寺線)の収支率 かしはらしコミュニティバスの収支率	42.5 % 21.6 %	↑ 改善 (令和3年度比5ポイント以上改善)
	①バス路線の維持	市内を運行するバス路線数	14 路線 (奈良交通13、 コミバス1)	→ 維持 (14路線)
基本方針Bに関する目標	②コミュニティバスサービスの向上	新たに実施するサービス改善策の取り組み数	0	↑ 増加 (各年度1以上)
	①公共交通へのアクセス環境の確保	バス・鉄道等による人口カバー率	83 % (令和2年度)	↑ 増加 (現状以上)
基本方針Cに関する目標	②地域が主体的に地域公共交通を考える取り組みの支援	地域が主体的に地域公共交通を考える取り組み数	1 (令和4年度)	↑ 増加 (取り組み数2)
	①地域公共交通に係る関係者の連携の強化	連携施策を検討する意見交換会の実施回数	0 回	↑ 増加 (2回/年間以上)
基本方針Cに関する目標	②地域公共交通に係る積極的な情報発信	市広報における地域公共交通に関する情報発信の回数	0 回	↑ 増加 (2回/年間以上)
	③地域公共交通への理解の促進	公共交通学習を実施する学校数	0 校	↑ 増加 (延べ16校)

将来の地域公共交通のネットワークイメージ



広域幹線(鉄道)	←→
地域幹線(路線バス)	◀▶
市内支線【既存】 (路線バス・コミバス)	←→
市内支線【新規】 (地域主体の移動手段)	●●●●●●
面的個別輸送	一般タクシーにより、市内全域をカバー(図示なし)
その他の交通	補助的輸送資源や福祉交通等により特定の目的に対応(図示なし)
拠点(都市計画マスタープランでの位置づけに基づく)	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点 広域交通拠点 地域交通拠点

橿原市地域公共交通計画(概要版)

橿原市都市デザイン部都市計画課 令和5(2023)年3月

地域公共交通計画とは

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿と、その実現に向けて取り組む施策を明確にした、地域公共交通のマスタープランとなる計画です。

計画の目的と位置づけ

本計画は、「橿原市第4次総合計画」「橿原都市計画マスタープラン」を上位計画とする公共交通分野の具体的な計画であり、行政・交通事業者・地域住民などの関係者が適切な役割分担のもとで一体となって連携し、持続可能な地域公共交通の維持・確保・改善を図るため、各種の施策を展開していきます。

本市の地域公共交通の課題

課題1 鉄道・バスが連携する既存の地域公共交通ネットワークの維持

- ◆多くの市民の主たる移動は、自家用車・徒歩・自転車が担っています。
- ◆鉄道は通勤・通学、バスは交通弱者の市内移動、タクシーは後期高齢者による利用が多く、地域公共交通のサービス低下・削減により、こうした方々の移動が困難になる恐れがあります。
- ◆地域公共交通利用者のコロナ禍前水準への回復が難しい状況が続けば、サービスの削減や撤退の可能性が高まります。
- ◆バス路線を維持するための国や県・市による財政負担額は増加傾向にあり、財政状況が厳しい中で維持することが困難になる可能性があります。
- ◆コミュニティバスは、医大病院玄関口より以降の南東部地域での利用が少なく、サービスの見直し・改善を図る必要があります。

課題2 地域の状況・社会情勢の変化・まちづくりの動向を踏まえた移動手段の確保

- ◆特に高齢化が進む地域、鉄道・バスによる人口カバー率が低い地域等において、公共交通が確保されなければ日常的な移動が困難な人が増えてくる恐れがあります。
- ◆バス運行がされていないエリアを含む地域では、バスを利用しない理由として、近くにバス停がないからと答える割合が他地域よりも高く、公共交通の利用を希望している可能性があります。
- ◆コロナ禍で鉄道・バスの利用頻度が減少し、移動弱者の外出機会が失われている可能性があります。
- ◆増加する高齢者が自動車に頼った生活を余儀なくされると、安全・安心が低下する恐れがあります。
- ◆高齢者にとって、公共交通としてのタクシーのニーズが高まっている可能性があります。
- ◆奈良県立医科大学キャンパス移転等の新たなまちづくりに伴う移動手段の確保や新駅設置等の必要性が高まる可能性があります。
- ◆「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」の世界遺産登録に向けた取り組みが進み、観光客の移動支援策の充実を図る必要性が高まる可能性があります。

課題3 関係する各主体の連携と適切な役割分担

- ◆現状からの減便は、更なるサービス削減や撤退の悪循環に陥る恐れがあり、利用者減少に歯止めをかける取り組みが必要です。
- ◆一定数の市民がバスに乗る習慣がないからバスを利用しないと答えており、バスを利用するきっかけづくりや公共交通への関心を高める取り組みが、利用増進に繋がる可能性があります。
- ◆交通事業者は厳しい事業環境に直面し、地域住民の移動を支えられなくなることへの危機感が強くなっています。
- ◆バス乗務員からは、定時性の確保、バス利用促進の市民周知、多客路線における増便や車両大型化等の改善への提案があり、現場目線での改善策により、利便性が向上できる可能性があります。
- ◆市民や利用者の要望・意向と、交通事業者が直面する現状や地域への期待に隔たりがあり、関係者が一体感を持って課題1や課題2に対応し、公共交通を守っていくことが重要です。

計画の基本方針

基本理念

はじめる 支える つなげる かしはらの地域公共交通

はじめる：日本国はじまりの地で、未来に向けた持続可能なまちづくりを支える地域公共交通を守っていくための取組みを、ここからはじめていきます。

支える：交通事業者や行政だけでなく、地域住民等も含めたすべての関係者が一体となって、厳しい状況に直面する地域公共交通を支えていきます。

つなげる：地域公共交通の意義や役割を関係者みんなが理解し、“自分ごと”とする意識を醸成することで、「使い→育て→守る」という循環を生み、次の世代につなげていきます。

基本方針

本市の地域公共交通の課題を解決し、基本理念を実現するための計画の基本方針

基本方針 A 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するための維持・改善

地域公共交通は、特に交通弱者の生活になくてはならないものですが、利用者減やコロナ禍等により交通事業者の経営環境が非常に厳しくなっていることから、効率的な輸送体系の構築、適切な行政負担等により既に構築されている地域公共交通ネットワークの維持・改善を図ります。

基本方針 B 多様なニーズに対応した地域公共交通の確保

地域の状況や社会情勢の変化、さらにはまちづくりの進捗に応じて、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズがある場合、それに応じていくために、地域の実情に応じた新たな移動手段の確保し、市全体の地域公共交通ネットワークの底上げを図ります。

基本方針 C 地域公共交通を支える体制・しくみの構築

交通事業者だけに頼った地域公共交通の維持は厳しい状況を踏まえ、行政や交通事業者、住民等、それぞれの主体が適切に連携・役割分担し、持続的かつ効果的な地域公共交通の維持・確保・改善を図ります。

目標の達成に向けた施策メニューと具体的な取組内容（例）

計画の基本理念

はじめる 支える つなげる かしはらの地域公共交通

基本方針 A 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するための維持・改善

施策 A-1 行政負担による地域公共交通の維持

- 国と県・市の協調によるバス路線の維持

施策 A-2 コミュニティバスのサービス改善・見直し

- 情報提供の充実による利便性の向上
- 利用しやすい運賃体系や割引施策の実施
- コミュニティバスに乗ってみたいくなる仕掛けの企画
- 利用状況やニーズにあわせたダイヤ・ルートの見直し

施策 A-3 誰もが使いやすい公共交通環境整備

- 施設や車両の整備・更新
- 鉄道・バスの乗り継ぎ利便性の向上
- 利用しやすい運賃体系や支払い方法の導入・推進

実現を目指す

連携する

支える

支える

基本方針 B 多様なニーズに対応した地域公共交通の確保

施策 B-1 鉄道・バスによるカバー率が低い地域における移動手段の確保

- 不便地域における移動手段確保の取組みの推進
- 駅やバス停までの移動支援
- タクシーの有効活用

施策 B-2 まちづくりの進捗にあわせた移動手段の確保

- 観光施策と連動した公共交通の整備
- 医大キャンパス移転と連動した公共交通の整備
- 国体開催と連動した公共交通整備

施策 B-3 ターゲットを明確にした交通弱者の移動支援

- 子ども・子育て世代に対する移動支援
- 障がいのある人に対する移動支援
- 運転免許返納者等に対する移動支援

基本方針 C 地域公共交通を支える体制・しくみの構築

施策 C-1 地域公共交通に係る協議・調整の場づくり

- 庁内関係部局との協議・調整
- 近隣自治体・県・各種関係機関との協議・調整

施策 C-2 観光・商業施設・地元企業等との連携

- 運賃割引等による利用促進
- 情報共有による利便性の向上

施策 C-3 地域公共交通に関する情報発信

- 時刻表、路線図、利用方法をまとめた総合時刻表の整備
- 地域公共交通の利用・運営実態に関する情報提供

施策 C-4 地域公共交通の担い手の確保

- 地域公共交通の担い手の確保
- 自動運転技術に関する情報収集・研究

施策 C-5 地域公共交通を地域自ら守り育てる意識の醸成

- 人が集まり、地域が愛着を持てる駅・バス停づくり
- 駅やバス停の待合環境の向上
- 公共交通を知る・学ぶ機会の創出

施策 C-6 地域主体の検討・運行を支援するスキームの構築

- 地域主体での運行に向けたルールづくり