



橿原市地域公共交通計画

令和5年3月



檀原市地域公共交通計画

令和5年3月
檀原市

目次

1. 計画策定の目的と計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけと概要	2
2. 本市の地域公共交通の課題	3
2-1. 各種統計資料等から見える本市の現状	3
2-2. 地域公共交通の現状の把握	10
2-3. 本市の地域公共交通の課題	30
3. 計画の基本方針	33
3-1. 計画の基本理念	33
3-2. 計画の基本方針	34
3-3. 地域公共交通の将来ネットワーク	35
4. 計画の目標	37
5. 目標の達成に向けた施策メニュー	41
6. 計画の進捗管理	64
6-1. 推進方法	64
6-2. 計画推進にあたっての各主体の役割	65

1. 計画策定の目的と計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

1) 背景

本市では、鉄道（JR、近鉄）、バス（奈良交通、コミュニティバス）、タクシーといった地域公共交通が運行されており、平成24(2012)年に策定した「橿原市生活交通ネットワーク計画」に基づき、公共交通空白地域の解消や利用促進等の取組みを進めてきました。近年の地域公共交通利用者は、一部の路線を除き減少傾向にあり、さらに、コロナ禍の影響により公共交通離れが進んでいる状況です。

一方、本市の第4次総合計画（令和3(2021)年3月策定）において、本市の将来ビジョンとして掲げる「はじまりから未来へ つながりきらめくまち かしはら」のうち、特に「まちづくり」の実現に向けては、自分に合った手段で、誰もが快適に市内を移動できていることが目指す姿として掲げられています。本市全体として人口減少や少子高齢化が進展し、with/after コロナ社会における新しい生活様式が浸透しようとする中で、地域公共交通のあり方を改めて考える時期を迎えています。

また、人口減少の本格化や運転手不足の深刻化等に伴い、地域公共交通の維持が困難になっていることを受けて、国では令和2(2020)年11月「地域公共交通活性化および再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下、地域公共交通活性化再生法という）が改正されました。これにより、地域の移動手段を総動員して住民等の需要に対応する移動手段の確保に努めるとともに、これを実現するための計画（地域公共交通計画）の策定が努力義務化されました。

2) 目的

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の諸課題に対して、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・改善するための地域公共交通のマスタープランとして、『橿原市地域公共交通計画』を策定します。

1-2. 計画の位置づけと概要

1) 計画の位置づけ

本計画は前項に記載の地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画であり、策定にあたっては、「檀原市第4次総合計画」「檀原市都市計画マスタープラン」を上位計画としてこれに即するとともに、その他の関連計画との連携・整合を図ります。

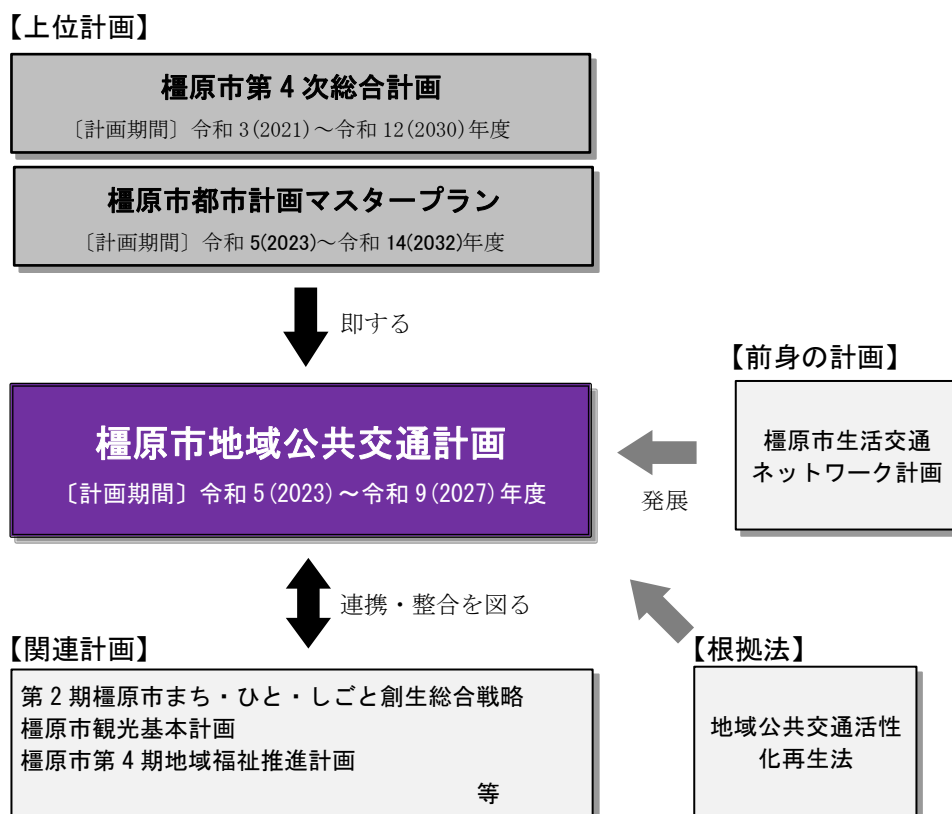


図 1.2.1 檀原市地域公共交通計画の位置づけ

2) 計画の概要

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、檀原市全域とします。

ただし、鉄道路線および一部のバス路線については、市域を跨いで運行され、市域を超えた生活圏が形成されていることを考慮し、これらの市内外を連絡する路線等を対象とします。

(2) 計画の期間

本計画の対象期間は、令和5(2023)年度から令和9(2027)年度までの5年間とします。

2. 本市の地域公共交通の課題

2-1. 各種統計資料等から見える本市の現状

1) 人口特性

📍ポイント

- ・ 総人口は約 12.1 万で県下第 2 の都市として発展してきましたが、**2010 年を境に減少**に転じています。今後、人口減少が本格化し、国立社会保障・人口問題研究所による 2040 年時点の推計値では 10.4 万人、橿原市人口ビジョンにおいても 10.9 万人とゆるやかな減少を想定しています。
- ・ 高齢化率は市全体で 3 割弱ですが、昭和 40～50 年代に造成されたニュータウン等がある**南西部地域や南部地域では高齢化率が 3～4 割を超えており、特に進展が早まっています。**

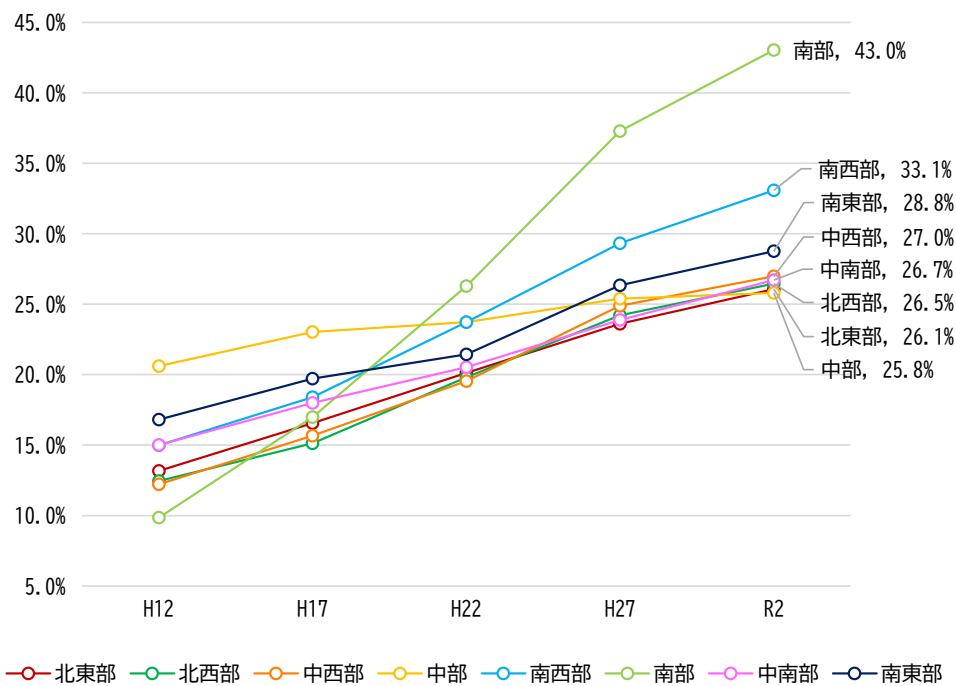
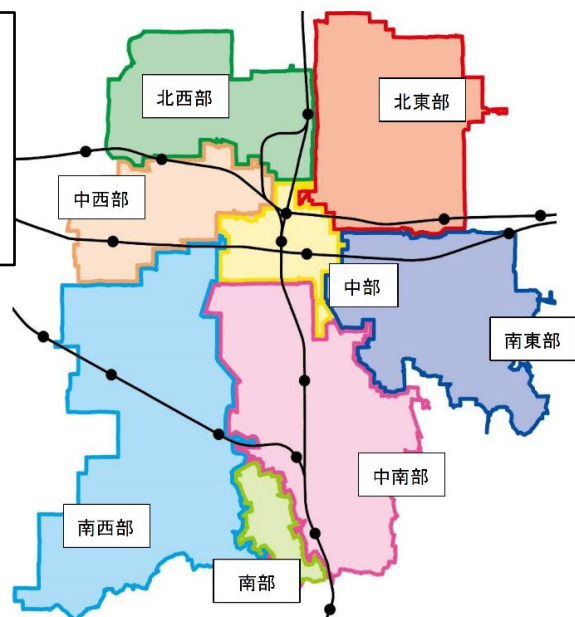


図 2. 1. 1 地域別高齢化の推移

※地域区分について

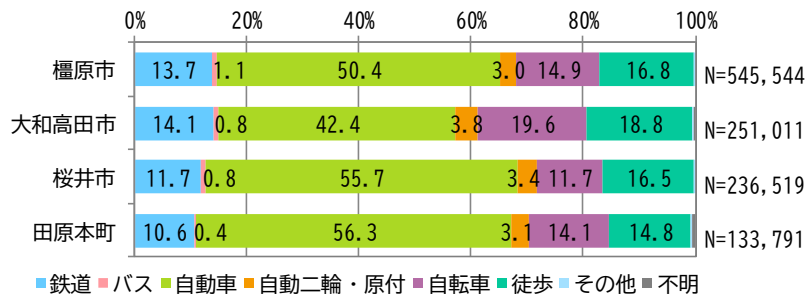
地域によって、人口分布、高齢化、公共交通のネットワーク等が異なることから、都市計画マスタープランで設定した 5 つの地域をもとに、地域特性やバス路線等の公共交通ネットワークに応じて細分化し、市内を 8 つの区域に分類しています。



2) 人の動き

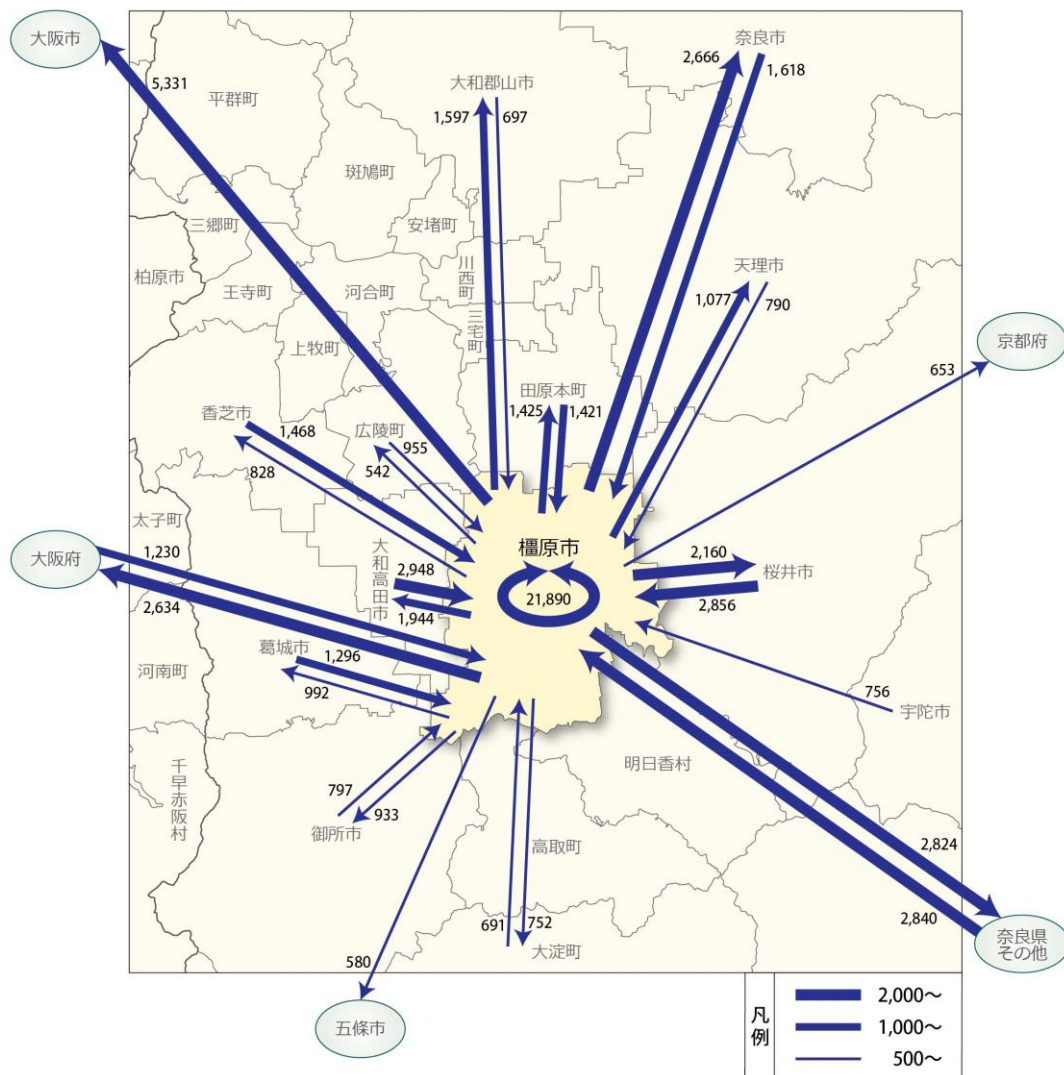
📍ポイント

- ・ 幹線道路ネットワークが整備され自動車による移動が5割を超えています。また、市全体として概ね平坦な地形であることから、徒歩・自転車での移動も多くなっています。
- ・ 人の動きとしては、市内での移動のほか、市外への鉄道路線が充実することから、大阪府・大阪市・奈良市および近隣の周辺都市との流動が多く、大阪のベッドタウンとして鉄道の利用が一定ありますが、バス利用は少なくなっています。



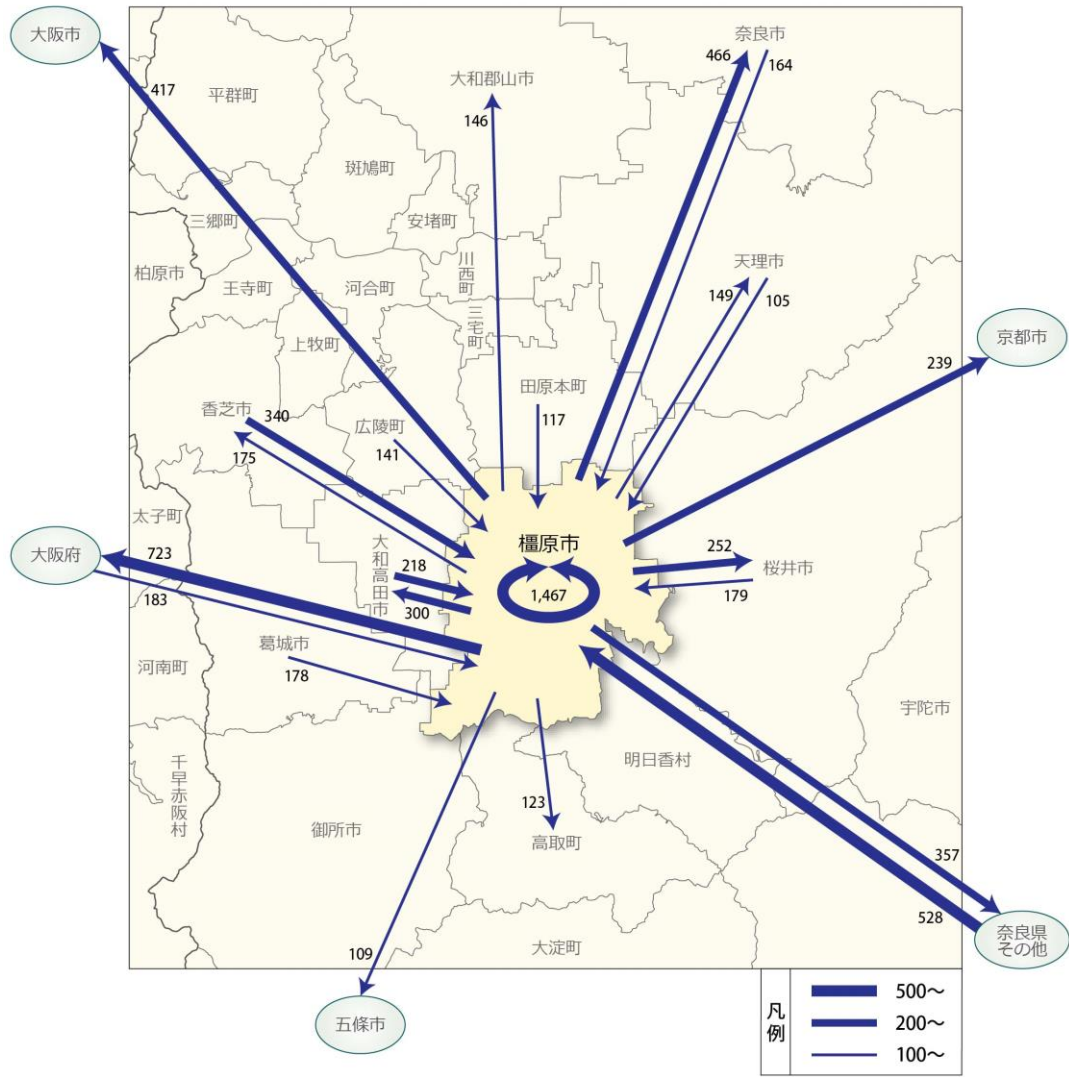
資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2. 1. 2 橿原市および周辺市町の交通手段別分担率(平成 22(2010)年)



資料：令和 2 年国勢調査

図 2. 1. 3① 通勤流動



資料：令和2年国勢調査

図 2.1.3② 通学流動

3) 自動車・道路交通

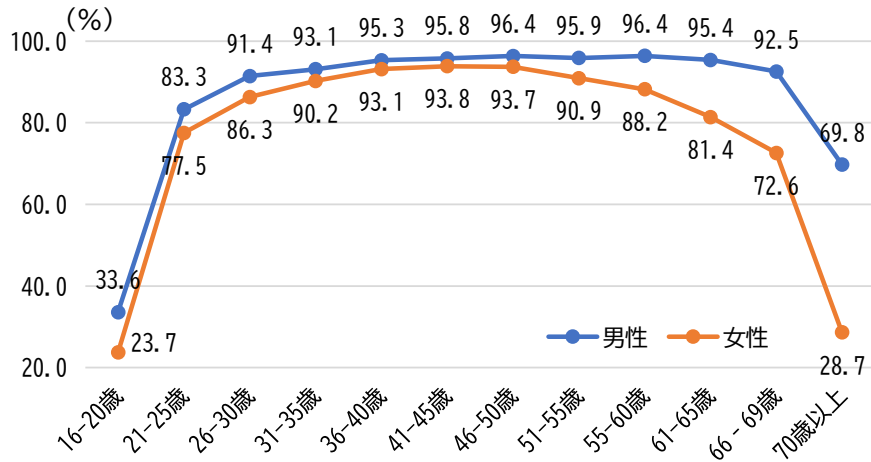
📍ポイント

- ・ 南北方向、東西方向に主要な幹線道路が充実しており、マイカーへの依存度も高く、幹線路線では一部渋滞が発生しています。
- ・ 運転免許は 70 歳以上（特に女性）で保有率が低く、免許返納者数はコロナ禍後減少傾向にあります。また、交通事故件数は減少していますが、交通事故に占める高齢者の割合は増加傾向にあります。



混雑度	交通状況
1.0 未満	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25 未満	昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が 1~2 時間ある。
1.25~1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い状態。
1.75 以上	慢性的に混雑状態を呈している状態。

資料：道路交通センサス（H27）, R4 年度第 1 回奈良県渋滞対策協議会資料
 図 2.1.4 市内道路の混雑状況



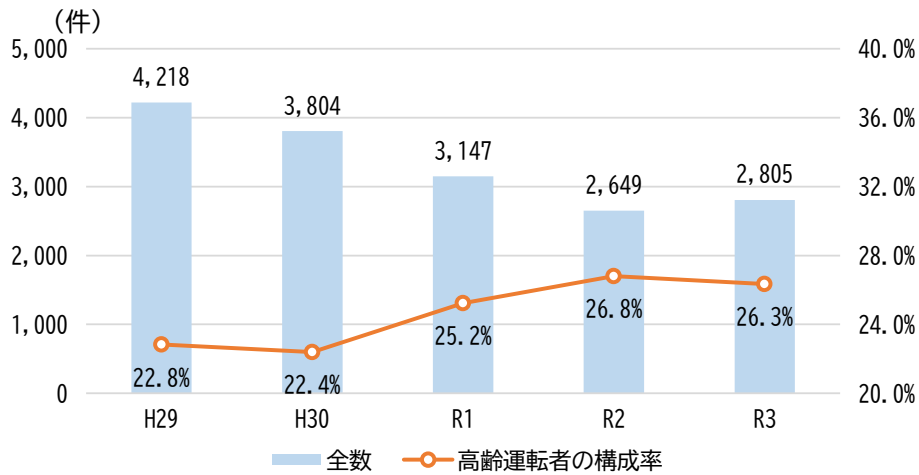
資料：檀原警察署提供

図 2.1.5 檀原市の運転免許の保有状況 (R3.12 現在)

表 2.1.1 運転免許返納者数の推移

	檀原警察署	運転免許センター	合計
H29	59	897	956
H30	79	1,172	1,251
R1	77	1,927	2,004
R2	86	1,588	1,674
R3	99	1,503	1,602

資料：檀原警察署提供



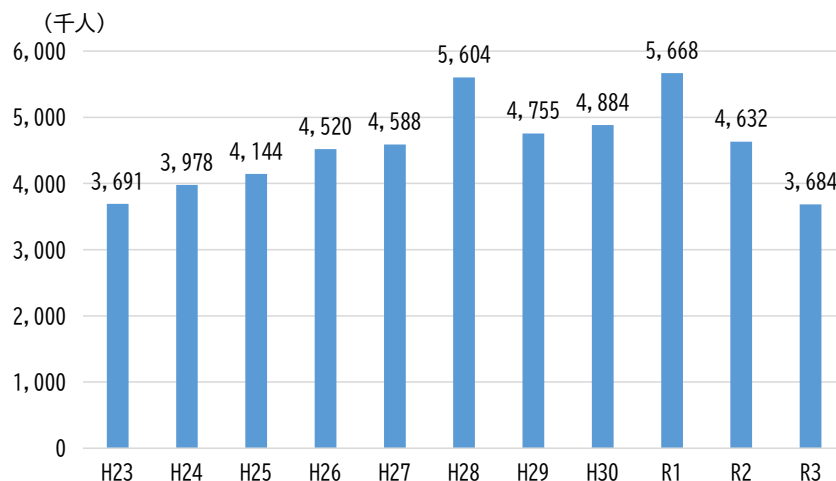
資料：高齢者の交通事故発生状況（奈良県警）

図 2.1.6 奈良県内の交通事故発生件数の推移

4) まちづくり・観光

📍ポイント

- ・ 奈良県立医科大学のキャンパス（教育研究部門）の移転および附属病院の再整備を契機とした新たなまちづくりが進められています。
- ・ 橿原神宮や今井町等の観光資源を有するとともに、橿原市を含む「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組みが進み、橿原市の観光客数は増加傾向でしたが、コロナ禍により大幅に減少しています。



資料：橿原市

※平成 28 年の増加は、神武天皇御崩御 2600 年で橿原神宮を訪れる人が非常に多かったため。

※平成 31 年(令和元年)の増加は、改元で橿原神宮や万葉集にスポットがあたり、また、JR 東海キャンペーンも重なったため。

図 2.1.7 橿原市の観光客数の推移

5) 上位・関連計画で示される地域公共交通の方向性

📍ポイント

- ・ 第4次総合計画、都市計画マスタープランにおいて、公共交通の利用促進や利用しやすいコミュニティバスの運行、まちづくりと協調した公共交通体系、利用しやすい公共交通環境の整備等が位置付けられている。
- ・ 観光基本計画では、市内周遊・近隣地域周遊のための体制整備として、二次交通の検討が位置付けられている。

表 2.1.2 本市における主要な上位・関連計画で示される地域公共交通の位置づけ

主要な計画	地域公共交通に関連する内容・施策
①第4次橿原市総合計画、橿原市第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略(R3.3)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利用促進 ・ 利用者のニーズを踏まえた利用しやすいコミュニティバスの運行 ・ 市民の誰もが生活の支えとなる、まちづくりと協調した公共交通体系の検討 ・ 市内の主要施設間のアクセス向上や駅および駅周辺のバリアフリー化推進
②橿原市都市計画マスタープラン (R5.3)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通拠点（大和八木駅、八木西口駅、畝傍駅、橿原神宮前駅）における公共交通ターミナルとしての機能の強化 ・ 地域交通拠点（上記以外の鉄道駅）における公共交通機関の利用しやすい環境づくり ・ すべての人が利用しやすい路線バスの環境づくり（停留所改良、低床バスの運行、バスレーンの設置等） ・ 交通ネットワークの再構築の検討（MaaS等） ・ 多様な交通手段を活用した交通ネットワークづくり（自転車、グリーンスローモビリティ、自動運転サービス等）
③橿原市観光基本計画(H29.6)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二次交通の検討（観光タクシー等）

2-2. 地域公共交通の現状の把握

1) 地域公共交通の概況

📍ポイント

- ・ 市内外の移動を鉄道（近鉄 4 路線 10 駅・JR1 路線 3 駅）、路線バス（奈良交通 13 路線）、一般タクシー（4 社）の民間事業者によるサービスに加え、市が運行主体となるコミュニティバス（1 路線）が提供されています。
- ・ 地域によって居住地の近隣に駅やバス停がなく、鉄道・バスによる人口カバー率が低い地域が一部に存在しています。
- ・ 鉄道・バスの利用者数は、コロナ禍前は横ばいで推移していましたが、コロナ禍により大幅に減少しました。その後、やや回復が見られますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。市が運行するコミュニティバスの収支率は 3 割から 2 割に低下しています。
- ・ 市内を運行するバス 4 路線（路線バス 3、コミュニティバス 1）が、運行を維持するため国、市により補助（地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統）を受けていますが、人口減やコロナ禍による運賃収入減により、公共交通に対する市の財政負担額は増加傾向にあります。

表 2.2.1 鉄道・バスの利用者数の推移

(単位:千人)

交通機関	事業者	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
鉄道	JR	411	414	403	414	427	427	435	471	384	421
鉄道	近鉄	14,635	15,068	14,720	15,040	14,907	14,887	14,870	14,868	11,439	12,129
路線バス	奈良交通	1,876	1,744	1,782	1,800	1,755	1,764	1,789	1,773	1,329	1,388
	市内完結	1,039	1,124	1,147	1,099	1,129	1,122	1,127	1,114	833	914
	市外接続	837	619	635	700	627	642	662	659	495	475
コミュニティバス	橿原市	30	31	33	37	39	37	39	38	24	30
合計		16,952	17,256	16,938	17,292	17,129	17,115	17,134	17,150	13,176	13,968

表 2.2.2 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)対象路線 (令和3(2021)年度)

[単位:千円]

	運送収入 a	運行費用 b	収支率 a/b	赤字額 a-b	国補助	市補助・負担
八木耳成線	15,146	33,451	45.3%	-18,305	4,082	14,223
神宮イオンモール線・神宮観音寺線	8,893	23,111	38.5%	-14,218	4,228	9,990
かしはらしコミュニティバス	4,465	20,709	21.6%	-16,244	1,658	14,586
合計	28,505	77,271	36.9%	-48,766	9,968	38,798

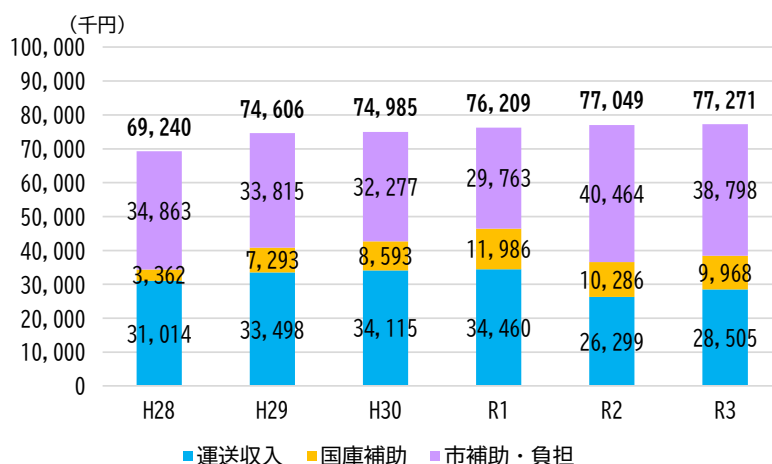


図 2.2.1 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統) 対象路線の事業費の推移

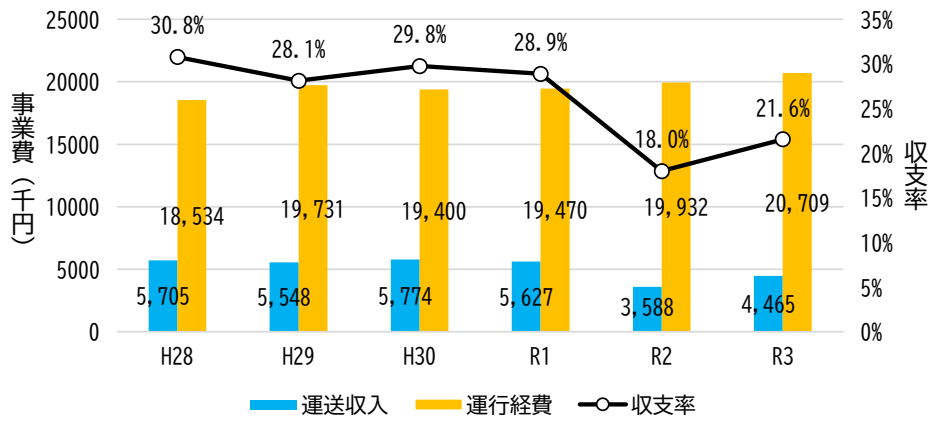
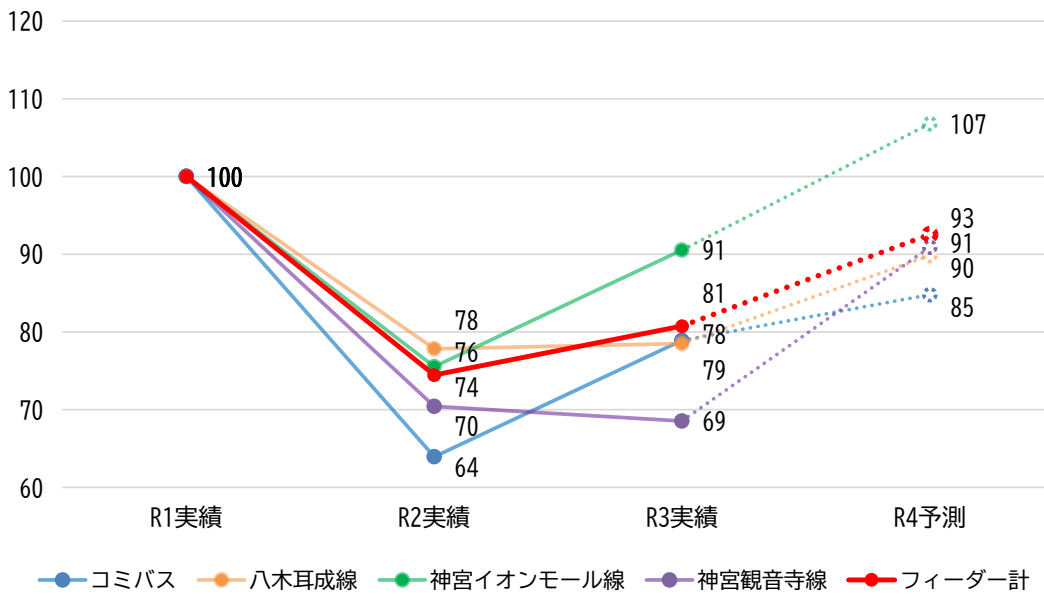


図 2.2.2 コミュニティバスの収支の推移

【参考】地域内フィーダー系統の利用者数について（令和4年度）

コミュニティバス・地域内フィーダー系統の令和4(2022)年度（市による独自推計）の利用者数は、令和元(2019)年度比で平均約9割程度の回復状況となっています。



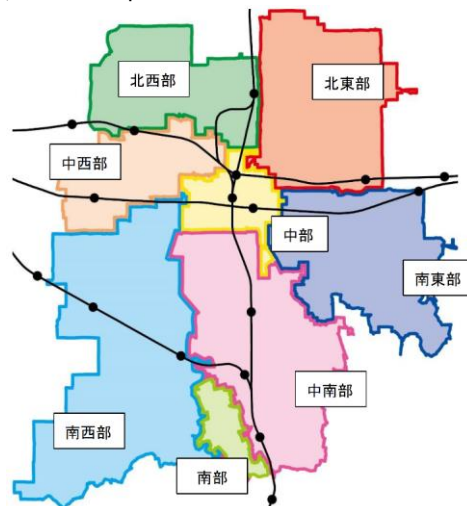
※令和4年度予測については、令和4年4月～11月（または12月）の利用者数実績を、コロナ禍前の月別利用者比率（年間利用者数に占める割合）に応じて、年間利用者数に換算している。

参考 コミュニティバス及び地域内フィーダー系統路線の利用者数の推移
（令和元(2019)年度を100とした場合）

2. 本市の地域公共交通の課題

表 2.2.3 鉄道・バスによる地域別の人口カバー率^(※)

地域	鉄道駅勢圏 (駅800m)	バス停勢圏 (バス停300m)	公共交通勢圏 (鉄道+バス)
橿原市全域	71%	40%	83%
①中部	94%	48%	97%
②北東部	63%	40%	82%
③南東部	58%	18%	76%
④中南部	73%	76%	92%
⑤南部	86%	93%	96%
⑥南西部	56%	34%	73%
⑦中西部	71%	9%	71%
⑧北西部	80%	5%	80%



(※) 人口カバー率について

各都市におけるコンパクトなまちづくりに向けた取組を支援する参考として、都市構造の評価手法をとりまとめた『都市構造の評価に関するハンドブック（平成26(2014)年8月 国土交通省）』では、都市の生活利便性を評価する指標のうち、居住機能の適切な誘導を測る指標の1つとして、「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」が設定されています。

ここでの徒歩圏は鉄道駅については800m、バス停については300mとされていることを踏まえ、本計画において駅から800m、バス停から300m圏内の人口カバー率を算出しています。

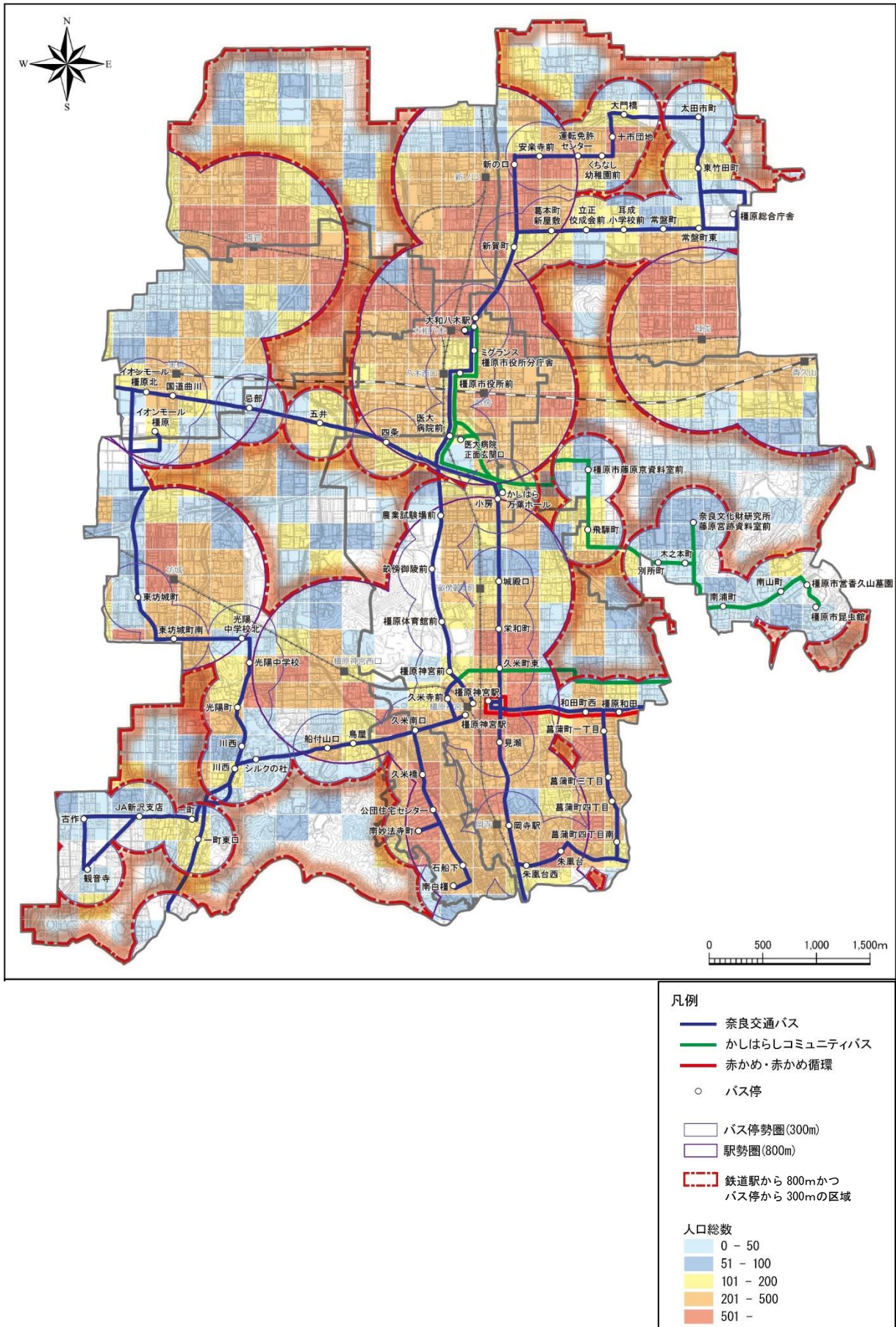


図 2.2.3 地域公共交通（鉄道・バス）のネットワーク

2) 地域公共交通に関する市民意向や関係者の意見

(1) 市民の移動実態・利用ニーズ【住民アンケート】

① 普段の外出について（移動の特徴）

📍ポイント

- ・ 通勤・通学、買い物、通院時の移動手段は自家用車（自分で運転）が多く、マイカーを中心とした生活が定着しています。徒歩・自転車も多く、通勤・通学時の鉄道利用等を除き、公共交通はあまり利用されていません。
- ・ 短い距離でも歩くことがやや困難になり、運転免許保有率が低くなる 75 歳以上では、タクシー利用率が他の世代に比べ高くなっています。
- ・ よく行く買い物先、通院先ともに地域内の食料品店や病院を利用する傾向が強く、徒歩・自転車で移動できる範囲内で日常生活を送れる環境が一定程度整っていると考えられます。
- ・ 買い物、通院とも午前中がメインで、高齢になるほどその傾向が強くなっています。

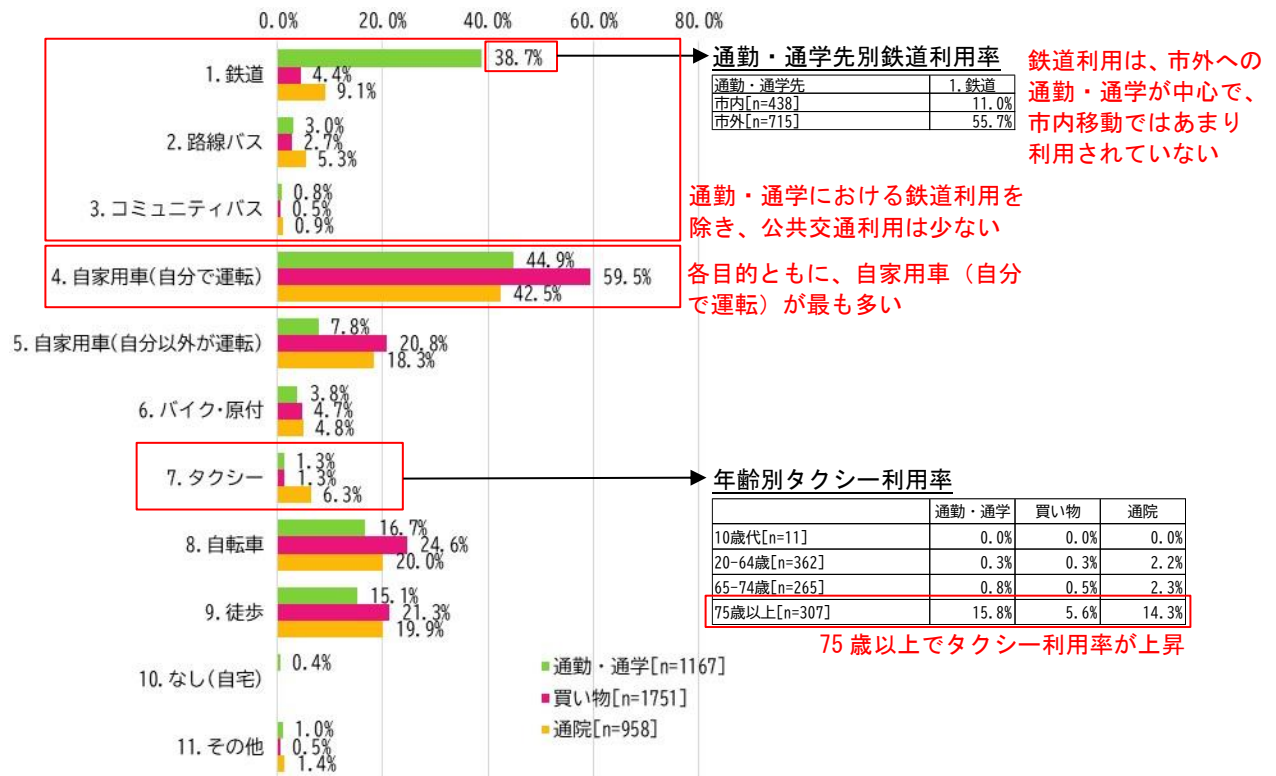


図 2.2.4 目的別の移動手段

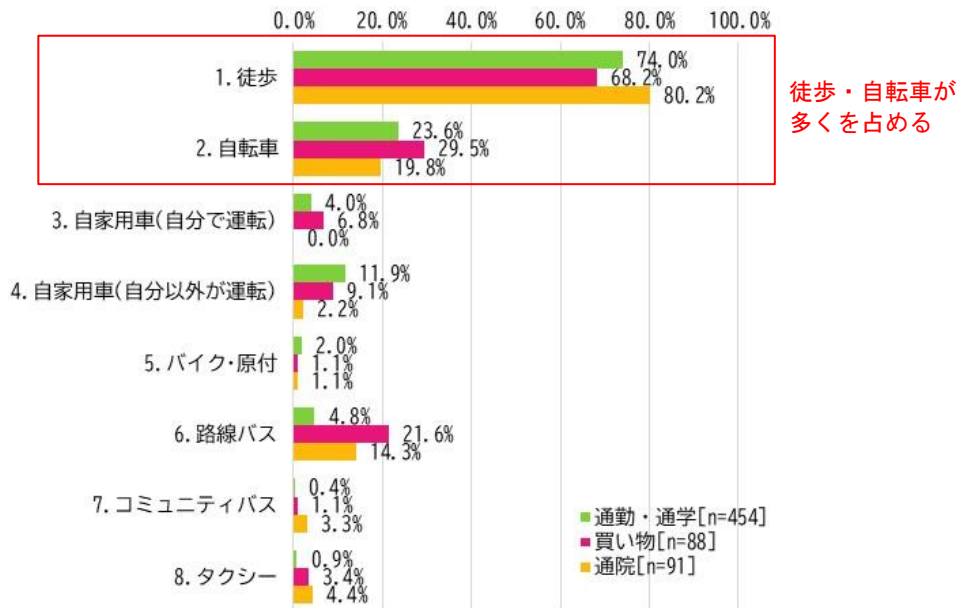


図 2.2.5 鉄道利用者の駅までの移動手段

表 2.2.4 よく行く買い物先 (地域別)

	1位	2位	3位	4位	5位
1.中部	2.ヤマト一八木店 42.6%	1.近鉄百貨店(成城石井) 29.0%	15.オークワ醍醐店 23.2%	27.イオンモール橿原 21.3%	16.エバーグリーン膳夫店 15.5%
2.北東部	10.オークワ常盤店 33.6%	13.コープみみなし 31.2%	1.近鉄百貨店(成城石井) 21.1%	16.エバーグリーン膳夫店 17.4%	15.オークワ醍醐店 17.0%
3.南東部	16.エバーグリーン膳夫店 56.0%	15.オークワ醍醐店 52.2%	27.イオンモール橿原 22.0%	14.産直市場よってって 20.1%	17.オークワ畝傍店 17.6%
4.中南部	19.イズミヤ橿原神宮前店 43.9%	17.オークワ畝傍店 33.1%	27.イオンモール橿原 22.3%	21.Aコープ 19.0%	16.エバーグリーン膳夫店 18.6%
5.南部	21.Aコープ 72.0%	27.イオンモール橿原 28.6%	20.サンディ橿原神宮店 24.0%	19.イズミヤ橿原神宮前店 18.3%	1.近鉄百貨店(成城石井) 15.4%
6.南西部	26.オークワ坊城店 50.2%	27.イオンモール橿原 40.6%	25.万代坊城店 37.8%	24.ヨシムラ 31.5%	28.業務スーパー橿原店 10.4%
7.中西部	5.オークワ真菅店 50.5%	27.イオンモール橿原 38.4%	6.トライアル橿原店 36.9%	4.ヤオヒコ真菅店 20.7%	28.業務スーパー橿原店 20.7%
8.北西部	5.オークワ真菅店 47.6%	6.トライアル橿原店 39.9%	4.ヤオヒコ真菅店 35.9%	27.イオンモール橿原 24.2%	7.エバーグリーン田原本店 18.1%
全体	27.イオンモール橿原 26.4%	1.近鉄百貨店(成城石井) 15.1%	5.オークワ真菅店 15.1%	6.トライアル橿原店 14.7%	16.エバーグリーン膳夫店 13.9%

表 2.2.5 よく行く通院先 (地域別)

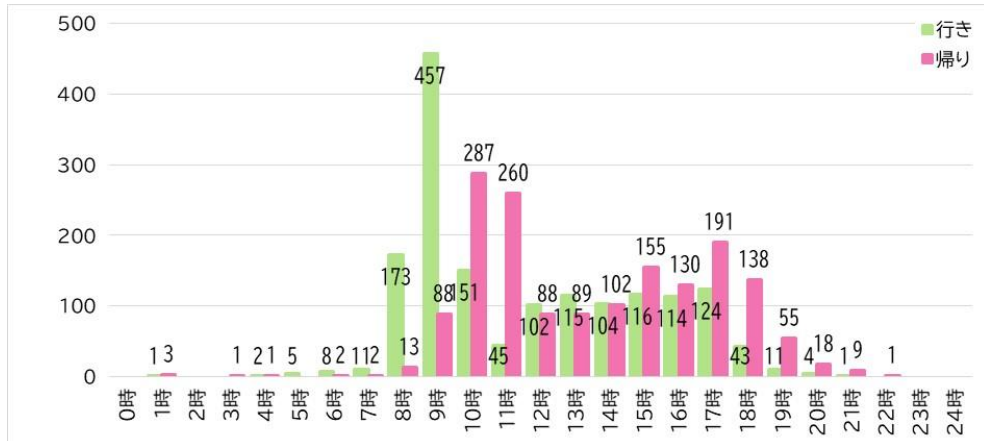
	1位	2位	3位
1.中部	8.市内のその他の病院 52.1%	2.平成記念病院 21.9%	9.市外の病院 12.3%
2.北東部	8.市内のその他の病院 61.9%	9.市外の病院 17.8%	1.県立医大附属病院 7.6%
3.南東部	8.市内のその他の病院 54.7%	9.市外の病院 14.7%	1.県立医大附属病院 10.7%
4.中南部	8.市内のその他の病院 52.0%	1.県立医大附属病院 15.0%	9.市外の病院 13.4%
5.南部	8.市内のその他の病院 57.0%	1.県立医大附属病院 16.1%	6.大和橿原病院 12.9%
6.南西部	8.市内のその他の病院 59.3%	9.市外の病院 16.4%	1.県立医大附属病院 15.7%
7.中西部	8.市内のその他の病院 60.4%	1.県立医大附属病院 16.7%	9.市外の病院 14.6%
8.北西部	8.市内のその他の病院 62.6%	9.市外の病院 13.9%	1.県立医大附属病院 11.3%
全体	8.市内のその他の病院 57.3%	9.市外の病院 13.6%	1.県立医大附属病院 13.3%

※アンケートでの通院先の選択肢
 1.県立医大附属病院
 2.平成記念病院
 3.平尾病院
 4.錦織病院
 5.平成まほろば病院
 6.大和橿原病院
 7.橿原リハビリテーション病院
 8.市内のその他の病院
 9.市外の病院

2. 本市の地域公共交通の課題

買い物

全体



75歳以上

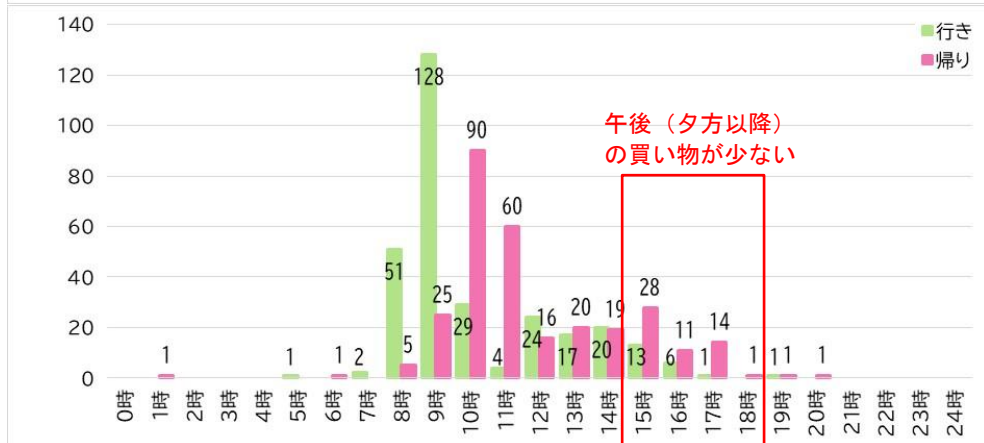
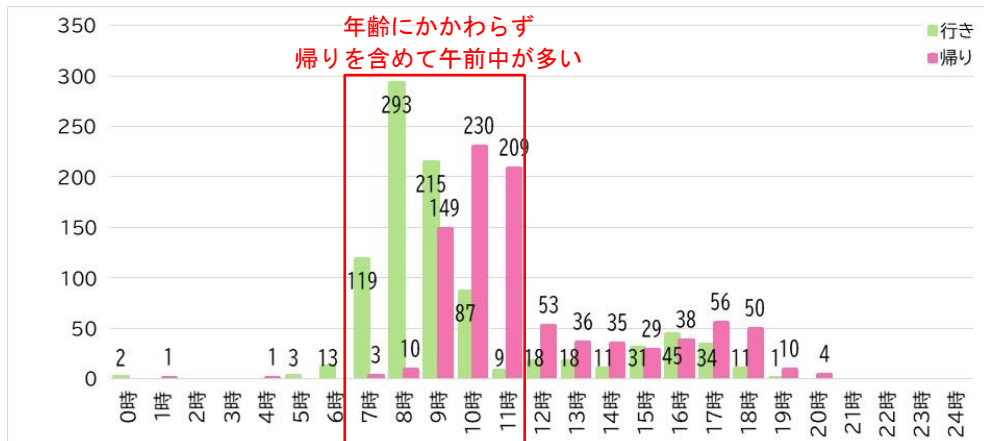


図 2.2.6 買い物の時間帯

通院

全体



75歳以上

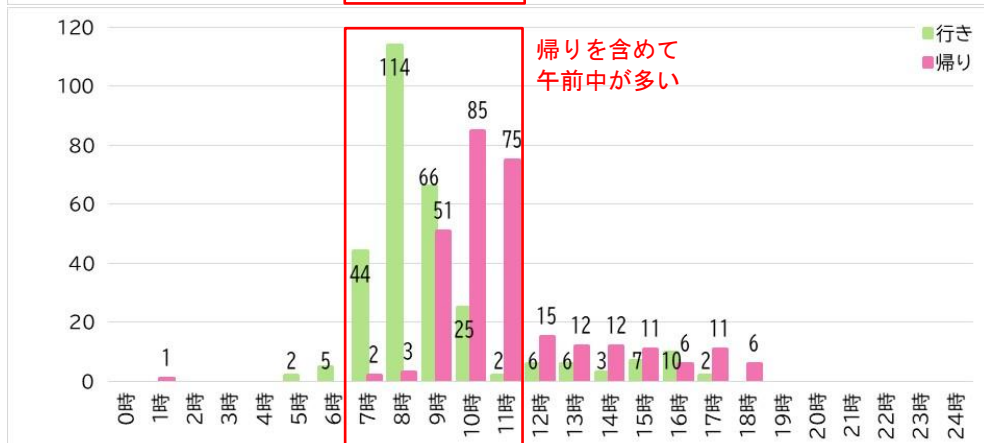


図 2.2.7 通院の時間帯

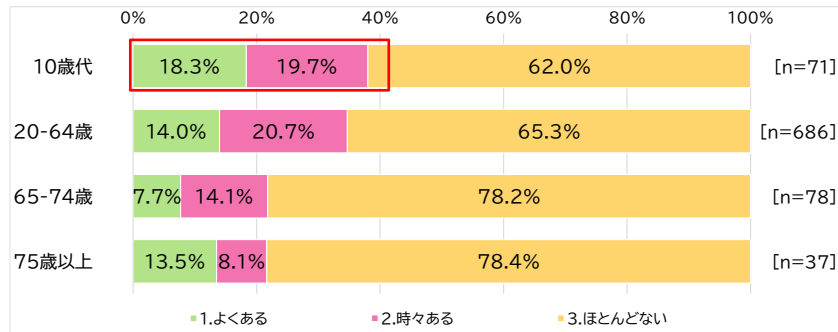
② 普段の外出について（移動で困ることの有無）

📍ポイント

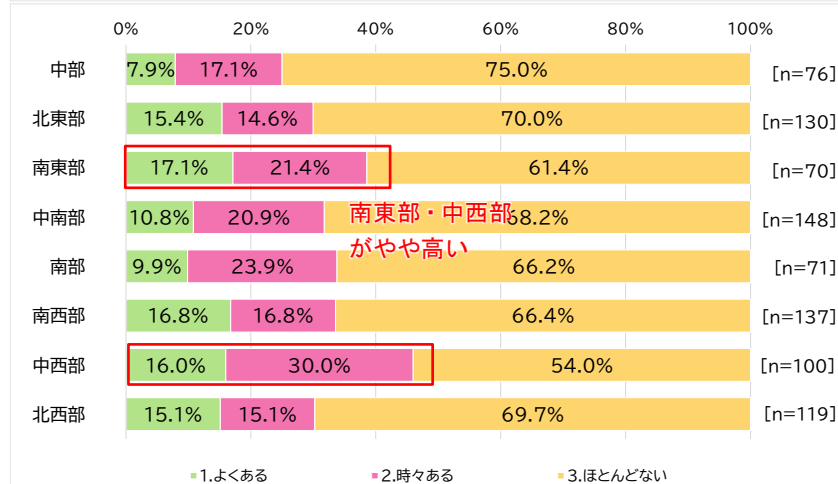
・ 移動に困ることの割合は、年代別には若年層（通勤・通学）や高齢者（買い物、通院）、地域別には中西部や南東部（通勤・通学、買い物）、南部・南西部（通院）、また、免許非保有者で高く、マイカーを持たない世代や公共交通サービスが少ない地域において、移動困難者が一定数いると考えられます。

通勤・通学

年齢別



地域別



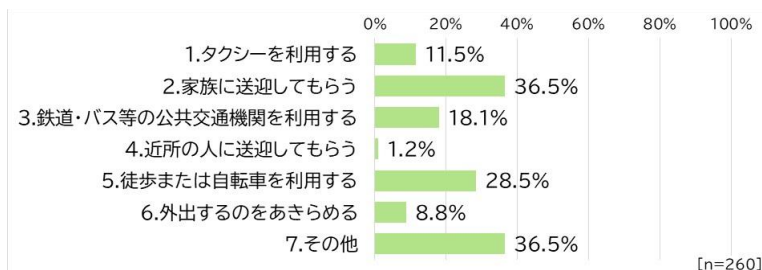
困る理由

順位	理由
1位	9. 真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行くのが大変
2位	5. 交通渋滞により到着時間が遅れる
3位	3. 駅やバス停までが遠い

図 2.2.7 通勤・通学時の移動で困ることの有無とその理由

通勤・通学

全体



10歳代

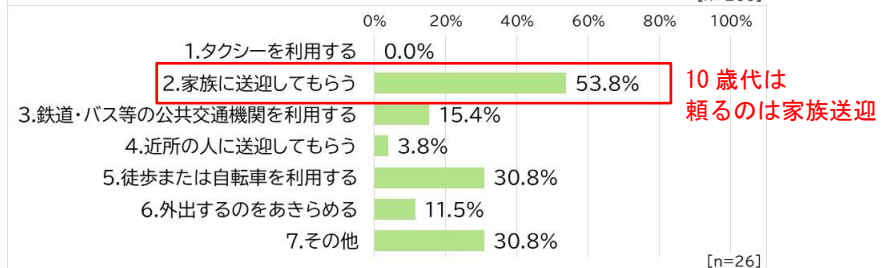
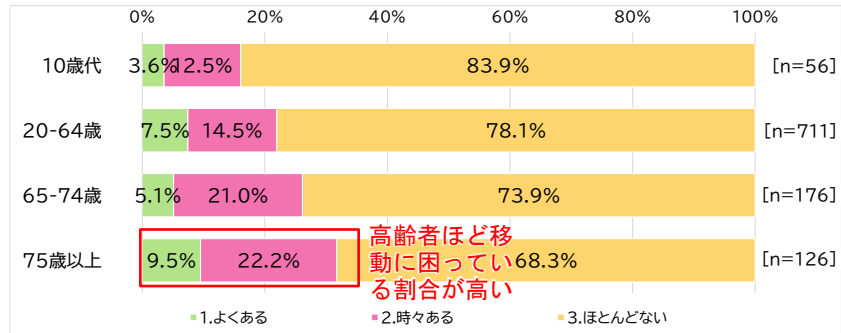


図 2.2.8 通勤・通学時の移動で困った場合の対応

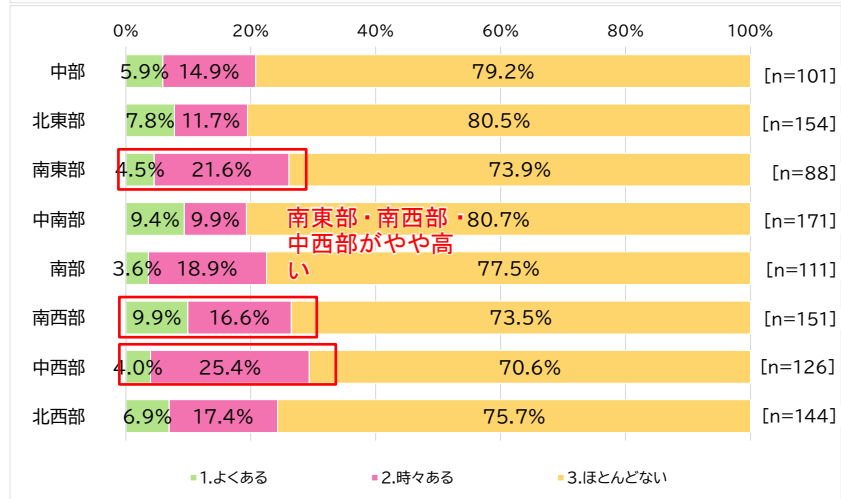
2. 本市の地域公共交通の課題

買い物

年齢別



地域別



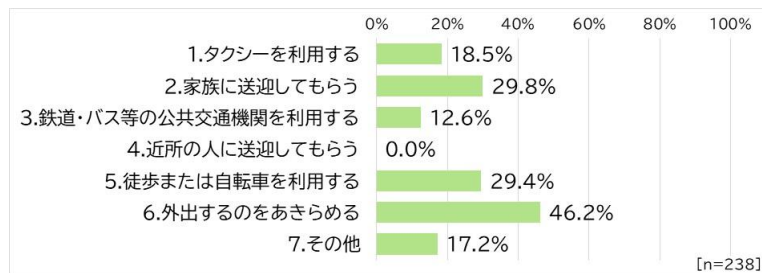
困る理由

買い物先への移動で困る理由	
1位	9. 真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行くのが大変
2位	5. 交通渋滞により到着時間が遅れる
3位	3. 駅やバス停までが遠い

図 2. 2. 9 買い物時の移動で困ることの有無とその理由

買い物

全体



75歳以上

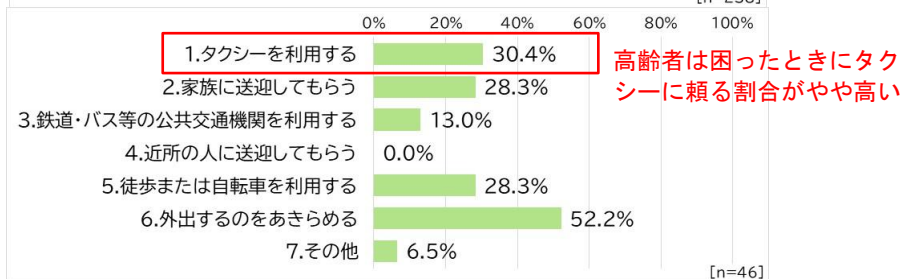
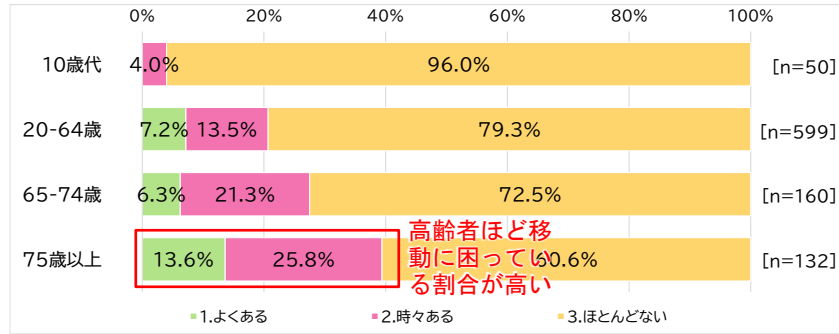
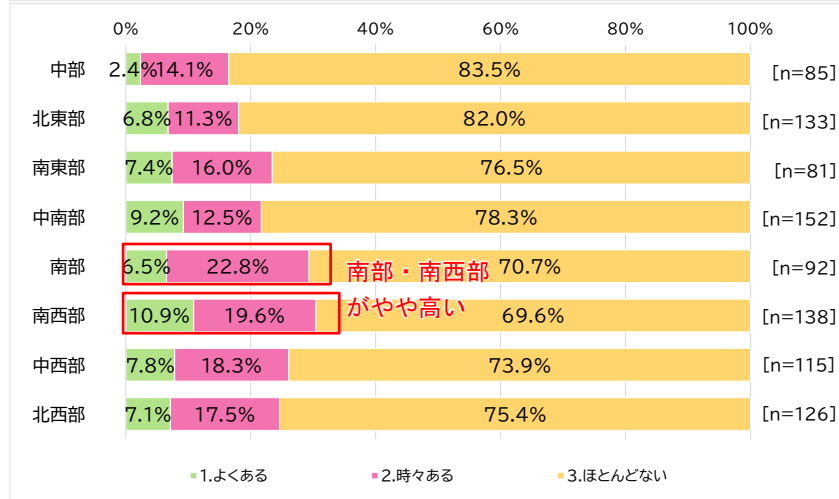


図 2. 2. 10 買い物時の移動で困った場合の対応

通院
年齢別



地域別

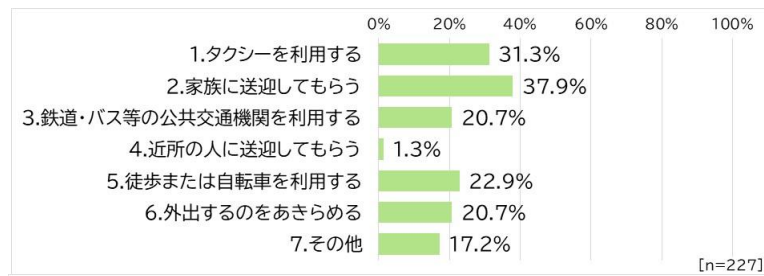


困る理由

通院先への移動で困る理由	
1位	9. 真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行くのが大変
2位	3. 駅やバス停までが遠い
3位	1. 行き公共交通機関がない

図 2. 2. 11 通院時の移動で困ることの有無とその理由

通院
全体



75歳以上

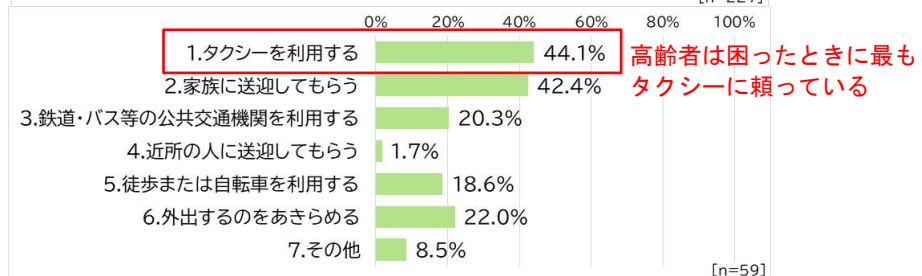


図 2. 2. 12 通院時の移動で困った場合の対応

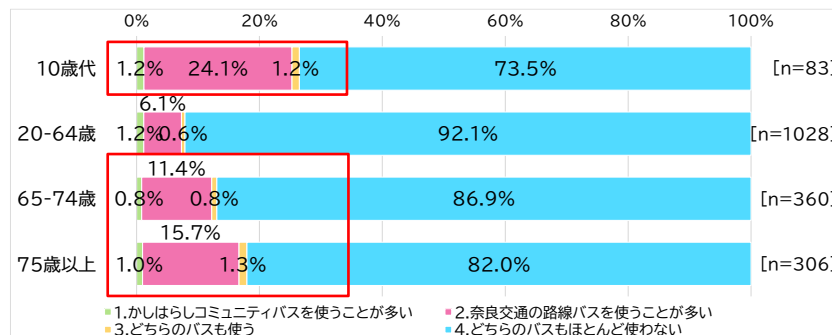
2. 本市の地域公共交通の課題

③公共交通の利用状況について

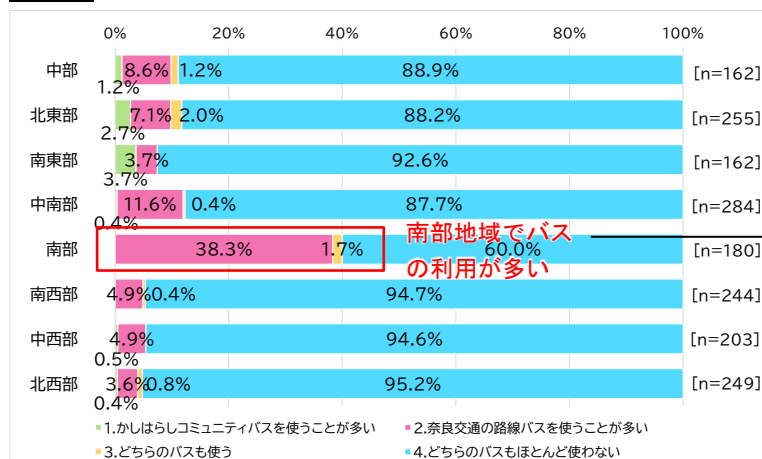
📍ポイント

- ・ バスの利用は、10歳代および65歳以上や、高齢者が多い南部地域、運転免許非保有者において多く、交通弱者にとって必要とされる移動手段となっています。
- ・ コミュニティバスの認知度は、主要な運行地域である南東部において他地域と大きく変わらず、地域の方々にあまり利用されていないことが伺えます。
- ・ バスについての不便・不満については、バスの運行本数・ダイヤへの不満が多く、これ以上のサービス低下は更なる利用者離れにつながる恐れがあります。
- ・ バスを利用しない理由として、バス運行のないエリアを持つ北西部・中西部・南東部において、自宅近くにバス停がないからと答えた人が多く、公共交通の利用を希望している可能性があります。
- ・ コロナ禍により、半数程度が公共交通（バス・鉄道）の利用頻度が減少し、高齢ほどその傾向が強くなっています。その代替手段は、全体としては自動車、運転免許保有率の低い75歳以上ではタクシーが増えています。

年齢別



地域別



バスを使う方に占める高齢者の割合（地域別）

	65歳以上	75歳以上
中部 [n=17]	35.3%	23.5%
北東部 [n=23]	52.2%	30.4%
南東部 [n=6]	0.0%	0.0%
中南部 [n=34]	55.9%	20.6%
南部 [n=71]	62.0%	36.6%
南西部 [n=13]	46.2%	23.1%
中西部 [n=10]	10.0%	10.0%
北西部 [n=11]	54.5%	36.4%

運転免許

保有状況別

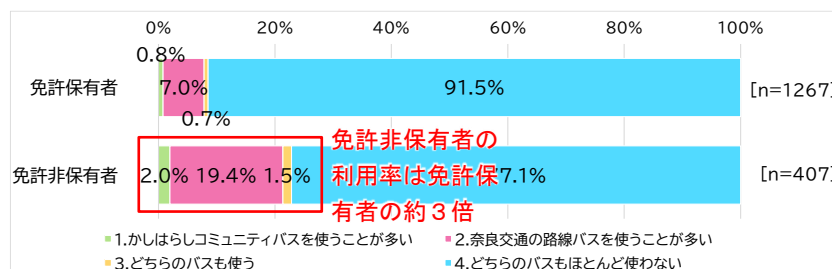
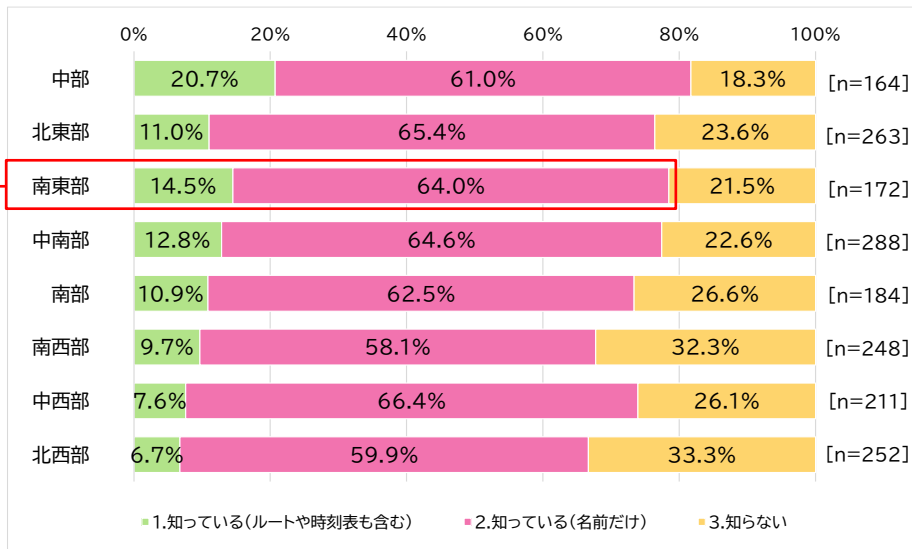
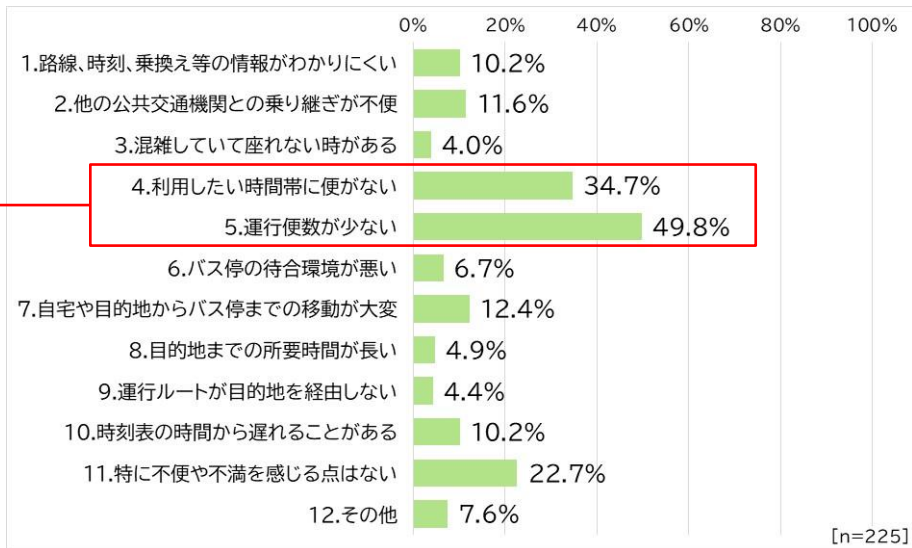


図 2.2.13 バスの利用頻度



→コミュニティバスの主要な運行地域である南東部だが、認知度は他地域と大きく変わらない

図 2.2.14 コミュニティバスの認知度



→運行便数の少なさ、利用したい時間に運行されていないことに集中

図 2.2.15 バスについて不便・不満を感じること

2. 本市の地域公共交通の課題

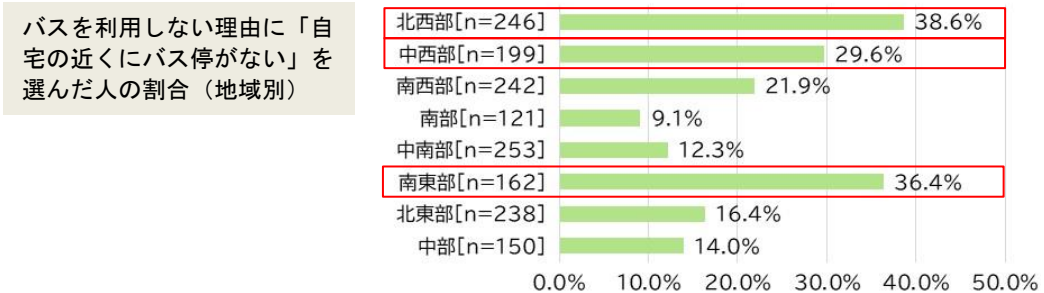
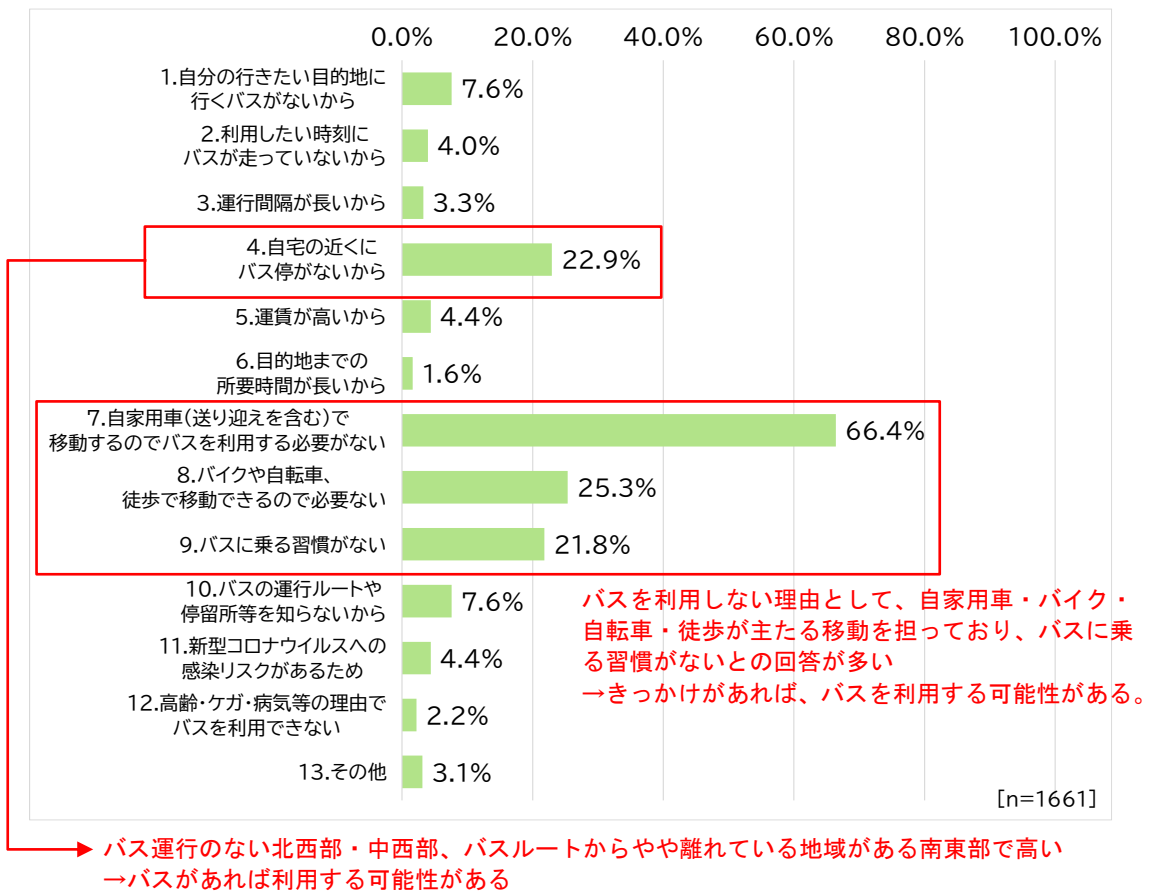


図 2.2.16 バスを利用しない理由

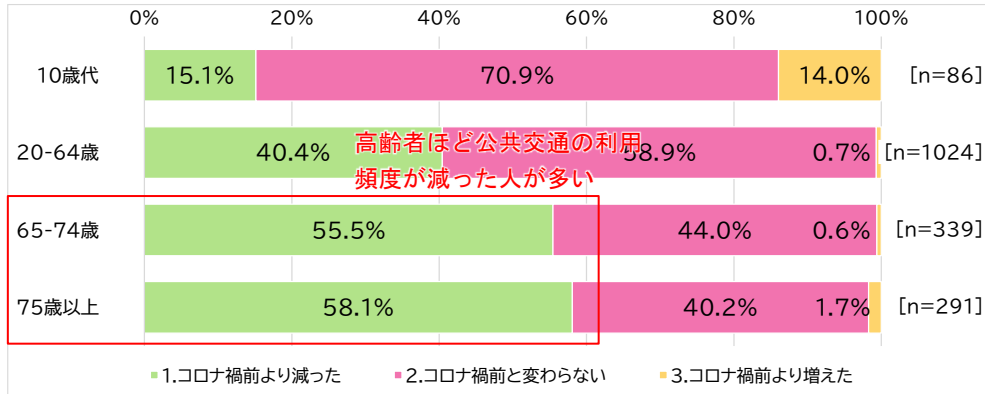


図 2. 2. 17 コロナ禍後の鉄道・バスの利用頻度

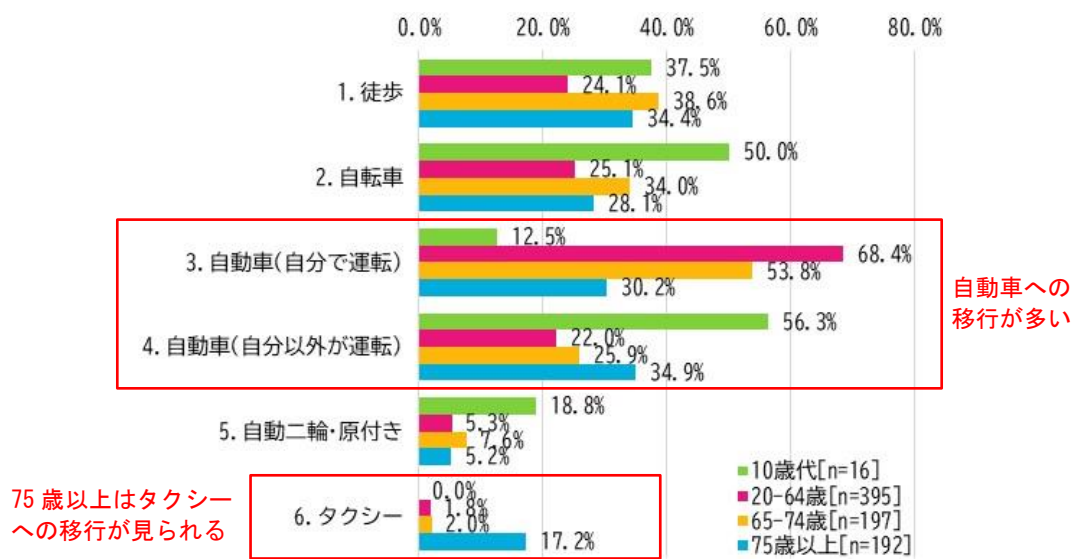


図 2. 2. 18 代わりに増えた移動手段（鉄道・バスの利用頻度が減ったと回答した人）

(2) バス利用者の意見・利用状況【バス利用者アンケート】

📍ポイント

- ・ 路線バス利用者の約半数、コミュニティバス利用者の約 1/4 が日常的に送迎してくれる家族・知人がおらず、バスが生活に欠かせない移動手段となっています。
- ・ 路線バスについては、イオンモール橿原への利用が多くなっています。
- ・ コミュニティバスは、路線バスに比べて、通勤・通院の割合が高くなっています。利用状況からも平日は奈良県立医科大学病院までの通勤・通院利用が多くを占めています。大和八木駅～医大病院までの路線バスの運賃が 190 円であるのに対して、コミュニティバス 170 円であることから、コミュニティバスが医大病院への安価な交通手段として利用されている面が強いといえます。
- ・ 運行本数、運行時間帯への不満が多く、これ以上のサービス低下は更なる利用者離れにつながる恐れがあります。また、利用したくなる公共交通に向けて、バス待ち環境や鉄道駅等での乗継ぎ、情報提供・案内に対する改善も求められています。

【路線バス】

【コミュニティバス】

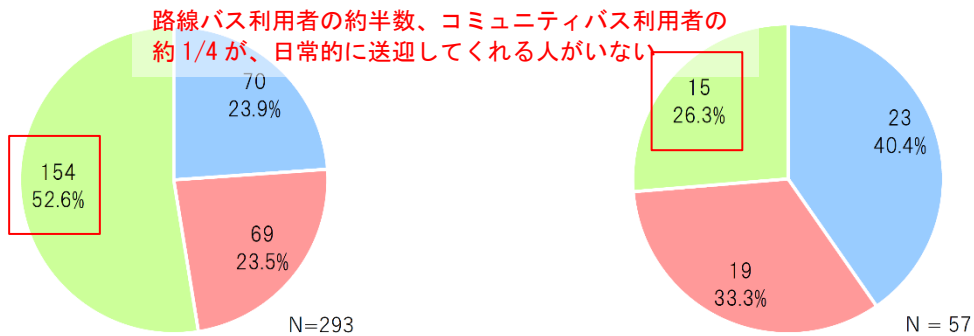


図 2.2.19 バス利用者の自動車の利用状況

【路線バス】 路線バスは買い物・通院目的が多い

【コミュニティバス】 コミュニティバスは通院・通勤目的が多い

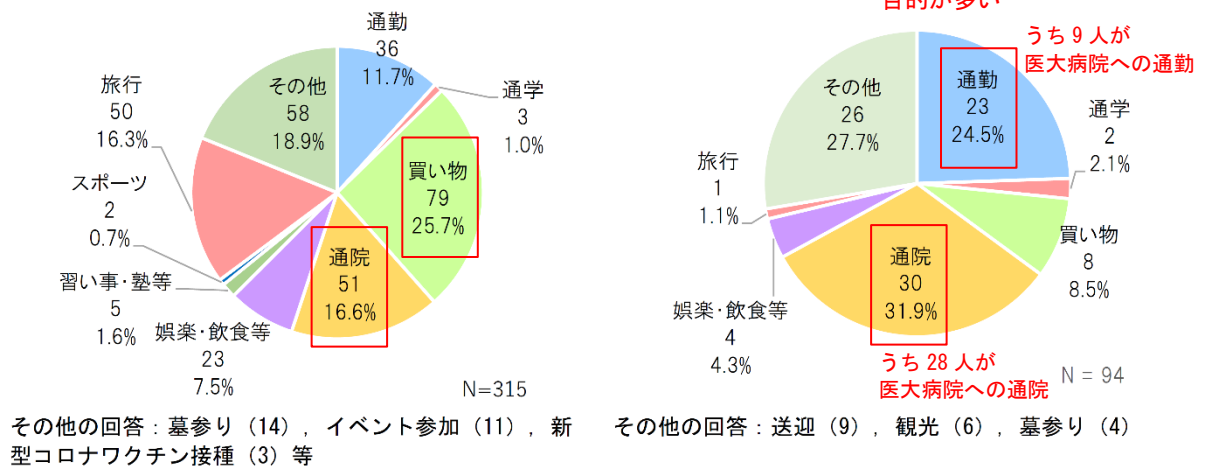


図 2.2.20 バスの利用目的

2. 本市の地域公共交通の課題



※調査日(2022/9/23, 9/25)の合計値
 ※大和八木駅、榎原神宮前駅除く

図 2.2.21 路線バス利用者数(乗車5名以上のバス停)

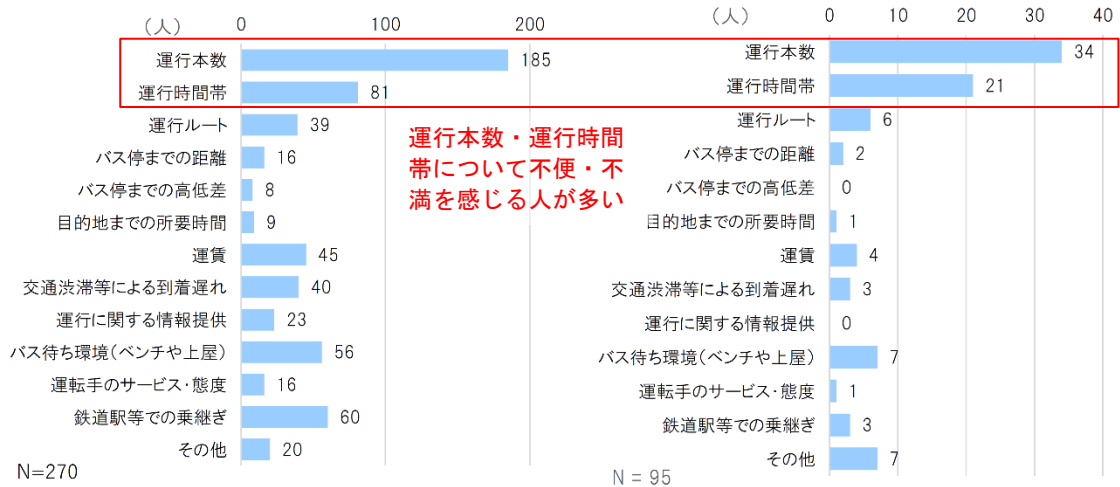
表 2.2.6 コミュニティバス利用者数(平日)

停留所名	降車バス停											計		
	大和八木駅(南)①のりば	ミグランス榎原市役所分庁舎	榎原市役所前	医大病院玄関口	かしはら万葉ホール	榎原市藤原京資料室前	飛騨町	別所町	木之本町	南浦町	南山町		榎原市営香久山墓園	榎原市昆虫館
大和八木駅(南)①のりば				37	4	2		1		2		6	1	53
ミグランス榎原市役所分庁舎														
榎原市役所前									1				1	2
医大病院玄関口	38	1	1		1		2							43
かしはら万葉ホール	2													2
榎原市藤原京資料室前	3													3
飛騨町	1			2										3
別所町	1	1		1										3
木之本町														
南浦町	1													1
南山町	1													1
榎原市営香久山墓園	5		1											6
榎原市昆虫館	1													1
計	53	2	2	40	5	2	2	1	1	2		6	2	118

大和八木駅～医大病院玄関口間が全体の6割以上

【路線バス】

【コミュニティバス】



運行本数・運行時間帯について不便・不満を感じる人が多い

※複数回答あり

図 2.2.22 バスについて不便に思う点・改善すべき点

2. 本市の地域公共交通の課題

表 2.2.7 バス・鉄道がもっと便利になる・利用したくなる主なアイデア（自由回答）

項目	主な意見・アイデア
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橿原神宮からイオンモール方面へのバスの本数が少ない。 ・ 飛鳥の観光地でもあり、バスの運行本数を増やすべき。 ・ 9時台～12時台の本数を増やしてほしい。 ・ バスは小型で良いので本数を増やしてほしい。 ・ 運行本数を1時間に最低2本ぐらいほしい。 ・ 白橿町在住だが、八木駅までの便数が増えると病院や買い物が便利になる。 ・ 橿原神宮前駅から市営墓地は、平日でも回数が少なくても運行してほしい。
運賃・割引	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大和八木駅と医大病院間は100円にしてはどうか。 ・ ポイント制や何回か乗れば1回無料等のわかりやすいサービス。 ・ バスに乗るたびにスタンプが貯まるとかスタンプラリー。 ・ バスに乗ると市内の飲食店とコラボしてランチ50円引き券がもらえるなど、バスに乗ったら得するサービス。 ・ 鉄道とバスの連動割引サービスの新設。 ・ 老人割引（時間帯制限付）の導入（老人のフレイル防止促進のため） ・ 地域商店街とタイアップした割引制度の導入
情報提供・案内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行き先が表示されても他府県からの観光客は極めてわかりづらいので、地図上にてルート表示されていればと思う。 ・ バスが遅れているのか、通過済みかわかる等、バス停での到着情報の掲示。 ・ バス停の場所や行き先が一目見てわかりやすいとみんな使うと思う。 ・ 観光客の乗車率が高いシーズン・時間帯に次の停留所のアナウンス時に最寄りの観光スポットの簡単な案内を行う。
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 午前中にマホロバ廻りがないので時間がかかる。 ・ イオンやニトリ、大きめの店や施設などある程度せまい範囲の周回バス。 ・ 運行の空白地域をなくしてほしい。 ・ 市内循環バスがあれば行動範囲も広がるのでは。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大和八木駅での電車とバスの乗り継ぎ。 ・ いつも便利によく利用しており、バス便が無くなることは考えられない。自分の足となり、便利で良い。ありがとう。 ・ 今でも便利だと思う。 ・ 運転手がアナウンス等しっかりとしてくださり、気持ちよく利用している。 ・ 年齢が高くなるにつれ、バスに頼る気持ちが強くなる。

→ 「運行本数」「運賃・割引」「情報提供・案内」「路線」に関する意見やアイデアが多い

(3) 交通事業者や乗務員の意見【交通事業者・乗務員アンケート】

📍ポイント

- ・ いずれの交通事業者とも、**地域住民の移動を支えられなくなることへの危機感**を非常に強く持っています。
- ・ 認識する問題点としては、生活様式や働き方の大きな変化により**利用者がコロナ禍前の水準には戻らないこと**、沿線人口の減少や道路整備等による**利用者の一層の減少**、補助額が年々増加する中での**バス路線の維持**、**乗務員不足と人材確保の難しさ**等が挙げられています。
- ・ 事業者だけの取組みには限界があり、地域や行政に対して、地域が主体となった**公共交通の利用促進施策**、**公共交通教育**の取組み、**地域住民や行政職員の積極的な利用**、**利用者増に向けた運賃割引施策**、**観光施策との連携**、**燃料高騰に対する支援**等が期待されています。
- ・ バス乗務員からの市内路線全体や各路線についての意見としては、概ね以下のとおりです。
 - イオンモールにアクセスする路線で幅広い年齢層から利用がある。他は利用が少なく、高齢者が中心。
 - コミュニティバスは、平日は医大までの利用が大半だが、**花（コスモス・菜の花など）のシーズンは病院利用者・観光客で乗り切れないときがある。**
 - 改善に向けた提案としては、渋滞解消や高齢者向け IC カード導入による**定時性の確保**、**医大移転に伴うバス運行の検討**、**バス利用促進の市民周知**、一部の多客路線における**増便や車両の大型化**等を求める声がある。

表 2.2.8 交通事業者が認識する課題

事業者	回答内容
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい生活様式の定着により、特に定期券利用者について、コロナ前の水準に回復することは厳しい ・ 将来の人口減少による鉄道利用者の一層の減少 ・ 道路整備が進み、さらなる鉄道利用の減少が予想 ・ 車両・設備の更新、バリアフリー整備、防災対策などの継続的な実施
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 不採算路線が多く、年々補助額が増加するなかでの路線の維持が課題
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員不足による稼働率の低下 ・ 乗務員の高齢化が進む中、新たな運転手の確保が困難で、ますます人材不足

表 2.2.9 地域や行政に期待すること

事業者	回答内容
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が主体の公共交通の利用促進施策の実施 ・ 意識の醸成と地域住民による積極的な利用 ・ 子供たちに公共交通利用の必要性を学校で教えるようにしてほしい（校外授業など） ・ 鉄道施設の維持、地域住民の利用の公的補助 ・ 行政職員の積極的な通勤、出張利用
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪の目的となるような催し、施設の整備 ・ 公共交通を利用しやすくするための運賃補助 ・ 利用促進の PR の連携。 ・ 燃料高騰等の支援。 ・ 世界遺産登録エリアに向けた取り組み
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナワクチン、買い物利用券等の発行等の支援 ・ 外出支援のためのタクシー利用券の発行

(4) 市内の大学・高校等に通う学生の意見【学生アンケート】

<p>📍ポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 奈良県立医科大学生は、新キャンパスへのアクセス確保、鉄道・バスの増便、授業時間にあわせたダイヤ変更を求める声が多くなっています。 ・ 高校生は、市外からは鉄道(近鉄)、市内からは徒歩・自転車による通学が主ですが、自家用車による送迎がJRやバスよりも多くなっています。また、鉄道・バスの増便、授業時間にあわせたダイヤ変更を求める声が多くなっています。 	
---	--

表 2.2.9 バスや鉄道が便利になるアイデア (自由回答)

【奈良県立医科大学 (全回答者数 289)】

分類	件数	アイデアの一例
駅	51	・ 新しいキャンパス近くに新駅設置
本数・ダイヤ	24	・ 通学・帰宅ラッシュ時の本数増 ・ 授業の終了時刻にあわせたバス運行
路線	21	・ 八木駅から大学キャンパスまでのシャトルバス
運賃・割引	7	・ 奈良交通の定期券をもっと安くしてほしい
バス停	7	・ 新キャンパス前にバス停設置
乗継	5	・ バスは、電車との乗り継ぎを意識した時刻表にしてほしい
情報提供・案内	4	・ バスの位置情報、遅延情報、混雑情報が分かるわかりやすいサイト
その他	23	・ キャンパスの近くに駐車場、駐輪場の整備。

【高校 (全回答者数 1,822)】

分類	件数	アイデアの一例
本数・ダイヤ	180	・ 学校の活動時間にあわせたダイヤ設定
運賃・割引	103	・ 値下げ、割引、料金制度の工夫 ・ 乗車ポイント加算による割引
車両	35	・ 通学時間帯の鉄道車両数増加 ・ バス車両の大型化
バス停	24	・ 学校の前にバス停を設置する
路線	24	・ コミュニティバスでの観光モデルコース
情報提供・案内	24	・ 位置情報・混雑状況が分かるアプリ ・ SNSを利用した情報発信
駅	13	・ 畝傍高校の近くに駅を新設する ・ ホームドアの設置
乗継	12	・ 公共交通機関どうしの接続が悪いと利用者数が減るので接続を改善する
待合環境	10	・ 待つ場所に冷暖房や屋根を設置 ・ 駅構内にお店をつくる
遅延	8	・ 些細な遅延でもリアルタイムで分かるようにしてほしい
その他	34	・ 乗車ポイント制度の導入 ・ PayPayなどで支払いができるようにする
なし	35	・ 文句を言うのは失礼だと思う ・ 十分便利

(5) 橿原市への観光客の意見【観光客アンケート】

📍ポイント

- ・ 観光客の移動手段は自動車が多くを占めるが、遠方からの観光客は、市内移動の際に鉄道やレンタサイクルを利用する人が多い。
- ・ 観光地の移動で重視することとして、近畿地方在住者は、周辺の観光情報の提供を求める声が多いのに対し、遠方からの観光客への移動手段や移動情報の提供が求められている。

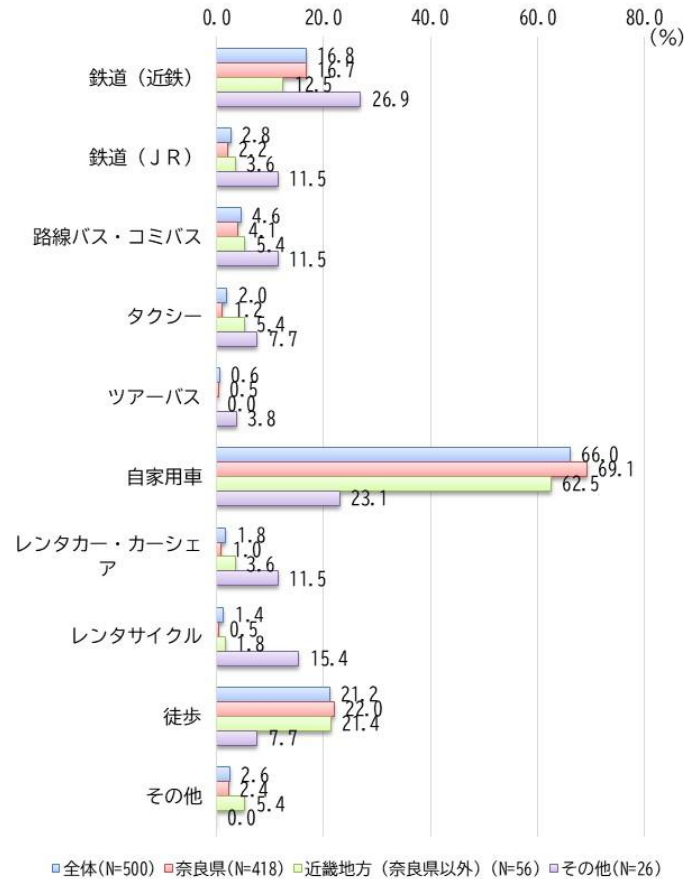


図 2.2.23 橿原市内での交通手段

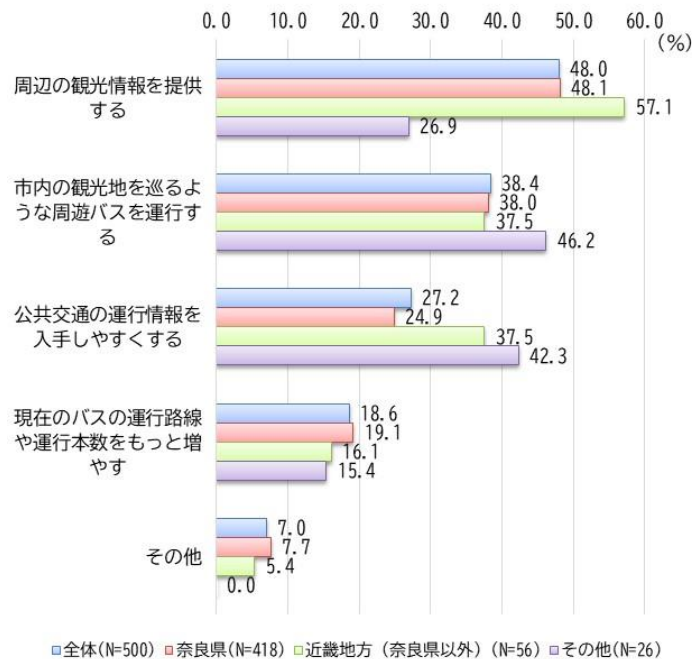


図 2.2.24 観光地の移動で重視すること

2-3. 本市の地域公共交通の課題

前節までに整理した各種基礎資料や移動実態・ニーズ把握等の調査結果を分析し、本市の地域公共交通について、以下の3つの課題を抽出しました。

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

本市および地域公共交通の現状・各種調査結果の分析結果	根拠となる図表の参照先
<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークが充実し、自動車による移動が便利であること、地形が平坦で徒歩や自転車による移動がしやすいこと、徒歩・自転車の圏内に日常的に利用する施設（商業施設や病院）が立地していること等から、多くの市民の主たる移動は、自家用車・徒歩・自転車が担っている。 公共交通の利用は日常的な移動手段としては限定的であるものの、鉄道は市外への通勤・通学、バスは若年層・高齢者・運転免許非保有者等の交通弱者の日常的な市内移動、タクシーは後期高齢者による利用が多く、こうした方々にとって、地域公共交通のサービスが低下したり、なくなったりすれば、移動が困難になる恐れがある。 	図 2.1.2 橿原市および周辺市町の交通手段別分担率 (P. 4) 図 2.2.4 目的別の移動手段 (P. 14) 図 2.2.5 鉄道利用者の駅までの移動手段 (P. 15) 図 2.2.10 買い物先への移動で困った場合の対応 (P. 18) 図 2.2.12 通院先への移動で困った場合の対応 (P. 19) 図 2.2.13 バスの利用頻度 (P. 20) 図 2.2.19 バス利用者の自動車の利用状況 (P. 24)
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等、地域公共交通として多様な輸送サービスが提供されているが、利用者のコロナ禍前水準への回復が難しく、この状況が続けばサービスの削減や撤退の可能性が高まる。 	表 2.2.1 鉄道・バスの利用者数の推移 (P. 10)
<ul style="list-style-type: none"> ほとんどのバス路線の収支は赤字で、国や県・市で補助をして維持をしているが、その財政負担額は増加傾向にあり、市の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る。 	図 2.2.1 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）対象路線の事業費の推移 (P. 10)
<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは、大和八木駅～医大病院玄関口間の通院・通勤目的での利用は多いが、医大病院玄関口より以降の南東部地域での利用が少ないため、サービスの見直し・改善を図る必要がある。 	図 2.2.2 コミュニティバスの収支の推移 (P. 11) 図 2.2.14 コミュニティバスの認知度 (P. 21) 図 2.2.20 バスの利用目的 (P. 24) 表 2.2.6 コミュニティバス利用者数(平日) (P. 25)

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

本市および地域公共交通の現状・各種調査結果の分析結果	根拠となる図表の参照先
<ul style="list-style-type: none"> 南部地域や南西部地域においては市内でも高齢化が進み、また、北西部・中西部・南西部地域など、鉄道・バスによる人口カバー率が低い地域が存在し、その地域の公共交通が確保されなければ日常生活を送るうえでの移動が困難な人が増えてくる恐れがある。 	図 2.1.1 地域別高齢化率の推移 (P.3) 表 2.2.3 鉄道・バスによる地域別の人口カバー率 (P.12) 図 2.2.3 地域公共交通(鉄道・バス)のネットワーク (P.13)
<ul style="list-style-type: none"> 現在、バス運行がされていないエリアを含む地域(北西部・中西部・南東部)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る。 	図 2.2.16 バスを利用しない理由 (P.22)
<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍で鉄道・バスの利用頻度が減少し、マイカーを持たない移動弱者の外出機会が失われている可能性がある。 コロナ禍による自家用車利用の増加もあいまって、これまで以上にマイカーを中心とする生活が定着する中、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る。 高齢者では、自動車利用の増加とあわせてタクシーの利用が増えており、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る。 	表 2.1.1 運転免許返納者数の推移 (P.7) 図 2.1.6 奈良県内の交通事故発生件数の推移 (P.7) 図 2.2.17 コロナ禍後の鉄道・バスの利用頻度 (P.23) 図 2.2.18 代わりに増えた移動手段(鉄道・バスの利用頻度が減ったと回答した人) (P.23)
<ul style="list-style-type: none"> 奈良県立医科大学のキャンパス(教育研究部門)の移転および附属病院の再整備を契機とした新たなまちづくりが進められており、これ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る。 	表 2.2.7 バス・鉄道がもっと便利になる・利用したくなるアイデア(自由回答) (P.26)
<ul style="list-style-type: none"> 「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組みが進められており、二次交通や移動情報の提供などの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る。 	表 2.1.2 本市における主要な上位・関連計画で示される地域公共交通の位置づけ (P.9) 図 2.2.24 観光地の移動で重視すること (P.29)

課題3 関係する各主体の連携と適切な役割分担

本市および地域公共交通の現状・各種調査結果の分析結果	根拠となる図表の参照先
<ul style="list-style-type: none"> バス運行本数やダイヤに対する不満が多く、現状からの減便は更なる利用者減少、収益悪化を招き、その結果として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組みが必要である。 	<p>図 2.2.15 バスについて不便・不満を感じる事 (P.21)</p> <p>図 2.2.22 バスについて不便に思う点・改善すべき点 (P.25)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 市民の主たる移動は、自家用車・自転車・徒歩が担っており、バスを利用しない理由として、一定数がバスに乗る習慣がないからと答えており、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組みが、利用増進に繋がる可能性がある。 	<p>図 2.1.2 櫃原市および周辺市町の交通手段別分担率(平成 22(2010)年) (P.4)</p> <p>図 2.2.16 バスを利用しない理由 (P.22)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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非常に強くなっている。 バス乗務員からは、道路渋滞解消やスムーズな乗降できる IC カードの導入による定時性の確保、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る。 	<p>表.2.2.8 交通事業者が認識する課題 (P.27)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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、地域住民・交通事業者・行政を含めた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ある。 	<p>— (※上記の背景より抽出)</p>

3. 計画の基本方針

3-1. 計画の基本理念

本市の最上位計画である橿原市第4次総合計画では、将来ビジョンとして、“はじまりから未来へ、つながりきらめくまち かしはら”が掲げられ、橿原に住むことに喜びや誇りを感じることや、この地を訪れる人にも来てよかった、住んでみたいという魅力を感じるまちにしたいという思いが込められています。

本市の地域公共交通の諸課題を解決し、総合計画に掲げる将来ビジョンの実現を人の移動や交通の観点から支えるため、本計画の基本理念を次のように定めました。

《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

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。

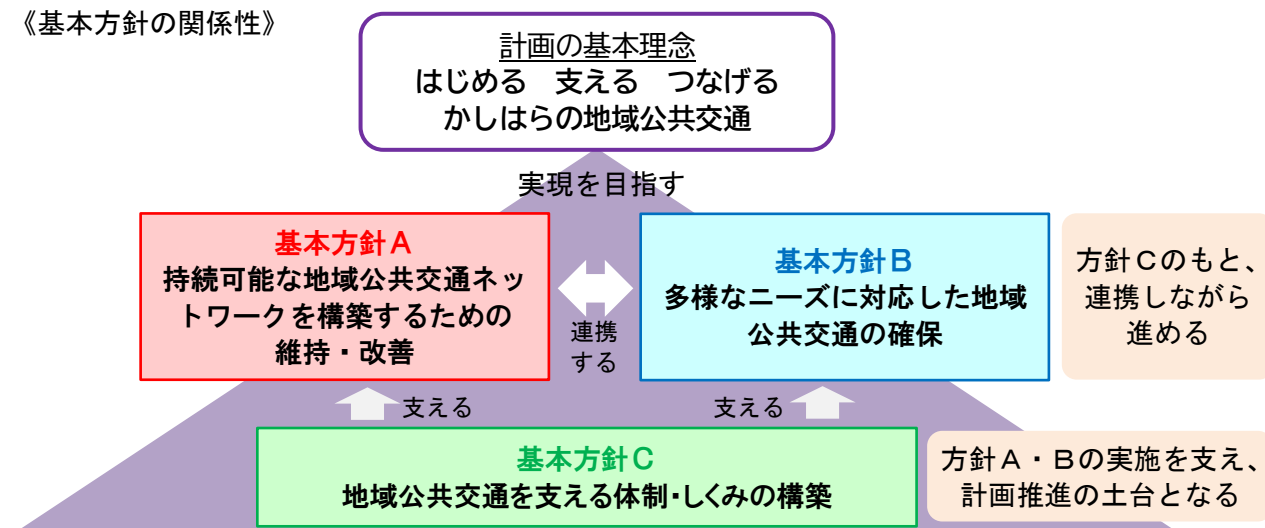
3-2. 計画の基本方針

前章で抽出した本市の地域公共交通の課題を解決し、本計画の基本理念「はじめる 支える つなげる かしはらの地域公共交通」を実現するために、課題に応じて、3つの基本方針を設定しました。

地域公共交通の課題	基本方針
<p>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</p>	<p>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。</p>
<p>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</p>	<p>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。</p>
<p>課題3 関係する各主体の連携と適切な役割分担</p>	<p>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。</p>

基本方針に基づく各種施策（詳細は次章に記載）の実施にあたり、まず必要となるのが、基本方針Cの体制・仕組みの構築であり、計画推進の土台となる方針です。基本方針Cのもとで、基本方針Aや基本方針Bが連携し、基本理念の実現を目指していきます。

《基本方針の関係性》



3-3. 地域公共交通の将来ネットワーク

1) 地域公共交通等の位置づけと役割分担

本市の地域公共交通ネットワーク（以下、ネットワーク）は、主に市域や都市圏を超え広域的な移動を支える「広域幹線」、主に隣接する市町への移動を支える「地域幹線」、主に市内における移動を担う「市内支線」として位置づけ、これらをタクシー等の「面的個別輸送」や少量の移動ニーズや特定の目的に対応する福祉交通等の「その他の交通」により補完します。

各モード別の位置づけと役割分担と具体的な路線は、以下のとおりです。

位置付け	役割	交通モード	具体的な路線 (○：既存, ◇：今後新規の可能性のあるもの)
広域幹線	ネットワークの骨格を形成し、市域や都市圏を超える移動や、拠点間での移動等を多面的に支える	鉄道	○近鉄大阪線・南大阪線・橿原線・吉野線 ○JR桜井線
地域幹線	ネットワークの骨格を形成し、主に市内の拠点から隣接する市町への移動等を支える	バス	○奈良交通（市域を超える路線） ・ <u>八木新宮線</u> 、 <u>八木下市線</u> 、 <u>八木御所線</u> 、八木五條線、飛鳥線、 <u>高田イオンモール線</u> ※「 <u>下線</u> 」は、現在、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用
市内支線	主に市内の拠点と居住エリアをつなぎ、地域内の移動サービスと不便地域の解消を担う	バス等	○奈良交通（市内で完結する路線） ・八木イオンモール線、医大病院線、橿原団地線、 <u>八木耳成線</u> 、 <u>神宮イオンモール線</u> 、 <u>神宮観音寺線</u> ○ <u>かしはらしコミュニティバス</u> ◇地域主体の移動手段 ※「 <u>下線</u> 」は、現在、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)を活用
面的個別輸送	個別の需要に対し、細やかな対応により、地域住民の移動を支える	一般 タクシー	○橿原タクシー ○栄タクシー ○奈良近鉄タクシー ○サンキュータクシー
その他の交通	少量の移動ニーズや特定の目的に対応し、日常生活を支える	補助的 輸送資源	○施設送迎バス ◇ボランティア輸送
		福祉交通	○福祉タクシー ◇福祉有償運送

※拠点について（都市計画マスタープランでの位置づけ）

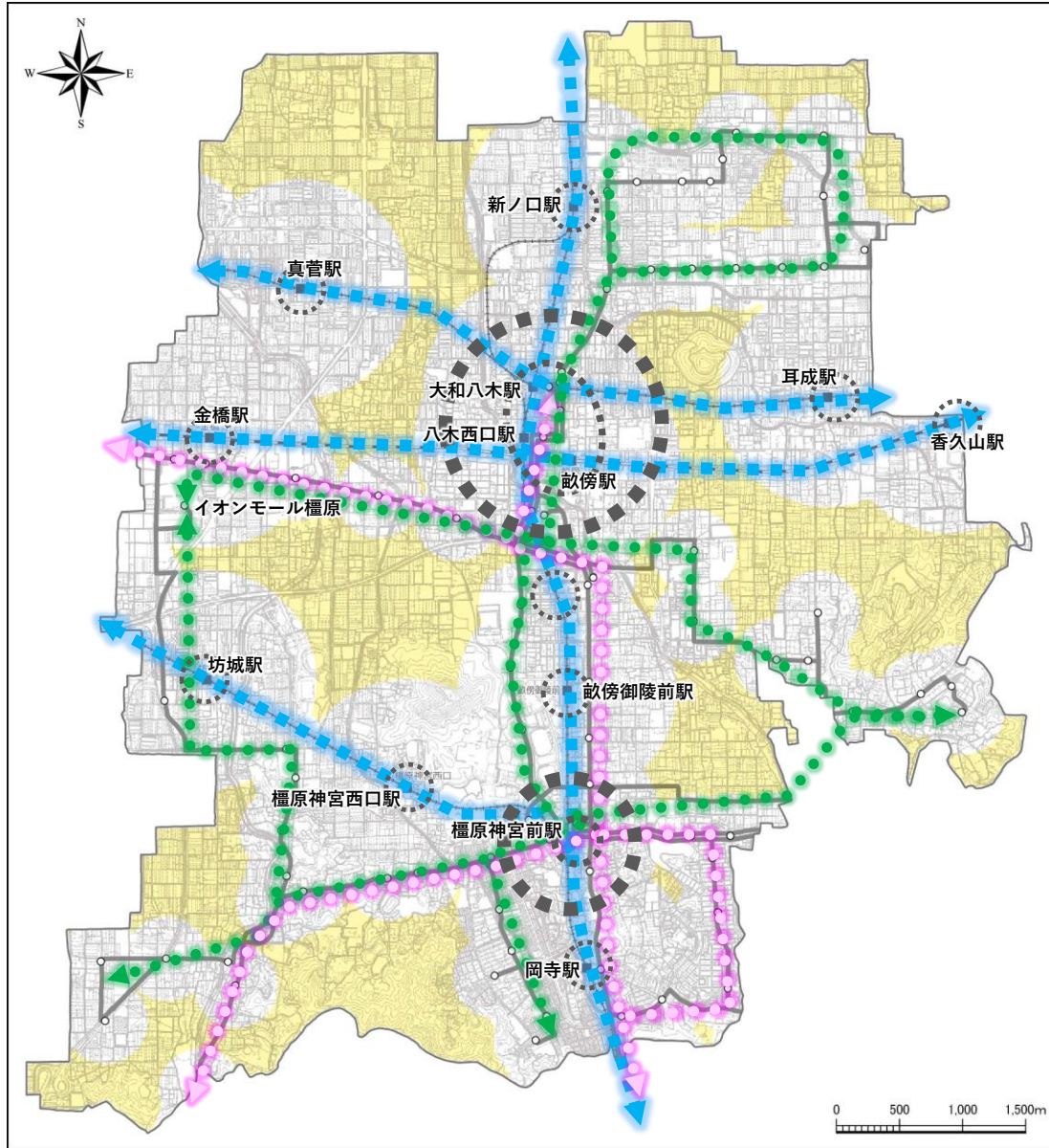
多くの人やものが集まり、本市を特徴づける場所として、賑わいや都市の利便性の向上を推進するとともに、地域資源の保全や活用による交流人口の増大を促進する。

都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> 大和八木駅、八木西口駅、畝傍駅を含む商業・業務施設、本庁舎・分庁舎、観光、各種サービス機能が集積したエリア 橿原神宮前駅周辺の観光、各種サービス機能が集積したエリア
広域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> 大和八木駅、八木西口駅、畝傍駅 橿原神宮前駅
地域交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> 真菅駅、新ノ口駅、耳成駅、畝傍御陵前駅、岡寺駅、坊城駅、橿原神宮西口駅、金橋駅、香久山駅の各駅周辺地区 新駅を計画する駅周辺地区

3. 計画の基本方針

2) 将来の地域公共交通ネットワークイメージ

地域公共交通の将来ネットワークとしては、充実した鉄道・バスネットワークによる現在の骨格構造の維持を基本とし、地域のニーズを踏まえ、主に市内支線の利便性の向上やサービスの見直しを行うとともに、地域の実情に応じて、不便地域と新たな路線の導入を支援するなどにより、利便性・効率性の向上を図ります。



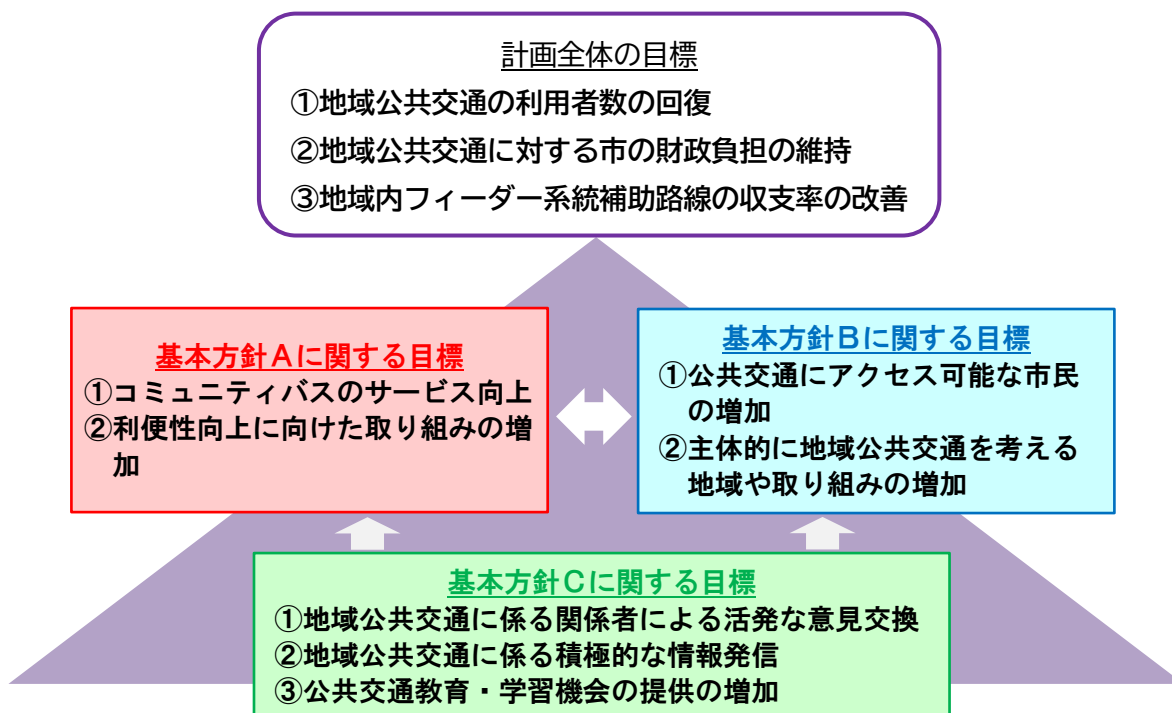
広域幹線（鉄道）	
地域幹線（路線バス）	
市内支線【既存】（路線バス・コミバス）	
市内支線【新規】（地域主体の移動手段）	不便地域 バス停から300m、鉄道駅から800m以上離れた地域（不便地域）と拠点とつなぐ（※地域主体の検討に基づき、必要に応じて導入）
面的個別輸送	一般タクシーにより、市内全域をカバー（図示なし）
その他の交通	補助的輸送資源や福祉交通等により特定の目的に対応（図示なし）
拠点（都市計画マスタープランでの位置づけに基づく）	都市拠点 広域交通拠点 地域交通拠点

図 将来の地域公共交通ネットワークイメージ

4. 計画の目標

本計画の基本理念の達成を図るため、計画の目標、評価指標および数値目標を、計画全体および基本方針ごとに設定しました。なお、数値目標については、コロナ禍からの利用者数の回復程度を見通すことが難しいことから、継続的なモニタリングに基づき、必要に応じて見直しを行っていくこととします。

《計画の目標》



4. 計画の目標

【計画全体】 はじめる 支える つなげる かしはらの地域公共交通			
【目標設定の考え方】			
<p>・基本方針A、B、Cに基づき各種施策を実施した結果として、地域公共交通を利用する人が増え、地域公共交通ネットワークの持続可能性が高まっているかを検証するため、以下の3点を計画全体の目標とします。</p> <p>①市内を運行する公共交通利用者数の回復</p> <p>数値目標-1 コミュニティバス・地域内フィーダー系統の令和4(2022)年度の利用者数が令和3(2021)年度比約10%増で推移していることを鑑み、各種施策の実施により、市内のみで運行する路線の利用者数の令和3(2021)年度比20%増を目指します。</p> <p>数値目標-2 市外のバス停や市民以外の利用も含まれる等、本市以外の要素を含むものの、各種施策の実施により、市外に跨がり運行する路線の利用者数の令和3(2021)年度比10%増を目指します。</p> <p>②地域公共交通に対する市の財政負担額の維持</p> <p>数値目標 上昇・高騰する人件費・燃料費のなかでネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の令和3(2021)年度水準維持を目指します。</p> <p>③地域内フィーダー系統補助路線の収支率の改善</p> <p>数値目標 コミュニティバス・地域内フィーダー系統の令和4(2022)年度の利用者数が令和3(2021)年度比約10%増で推移していることを鑑み、対象路線の収支率の令和3(2021)年度比5ポイント以上の改善を目指します。</p>			
目標	評価指標	現状値 (令和3年度)	数値目標
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	30 千人	↗ 増加 (令和3年度比20%増)
	奈良交通路線バス ^(※1) の利用者数	914 千人	
①-2 地域公共交通の利用者数の回復(市外に跨がり運行する路線)	奈良交通路線バス ^(※2) の利用者数	475 千人	↗ 増加 (令和3年度比10%増)
	近鉄・JRの利用者数(市内13駅の乗車人員)	12,550 千人	
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 ^(※3)	46,948 千円	→ 維持 (令和3年度水準)
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	42.5 %	↗ 改善 (令和3年度比5ポイント以上改善)
	かしはらしコミュニティバスの収支率	21.6 %	

(※1)対象路線：神宮イオンモール線、神宮観音寺線、八木耳成線、樞原団地線、八木イオンモール線、医大病院線

(※2)対象路線：八木新宮線、八木下市線、八木御所線、八木五條線、飛鳥線

(※3)対象路線：地域内フィーダー系統補助路線（3系統：八木耳成線、神宮イオンモール・神宮観音寺線、かしはらしコミュニティバス）、地域間幹線系統補助路線（4系統：八木下市線、八木御所線、高田イオンモール線、八木新宮線）

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**【目標設定の考え方】**

- ・市民の日常生活を支える地域公共交通ネットワークが維持・確保できているかを検証するため、以下の2点を目標とします。

①バス路線の維持

数値目標既存のバスが日常的な市内移動の手段としての役割を担っており、これを維持する必要があるため、市内を運行するバス路線数の現状維持を目指します。

②コミュニティバスサービスの向上

数値目標コミュニティバスの維持に向け、認知度の向上をはじめとする利用の増進に向けた取り組みが必要であることから、新たに実施するサービス改善策の取り組み数を各年度1以上とします。

目標	評価指標	現状値	数値目標
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、 コミュニティバス 1)	→ 維持 (14 路線)
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 (令和 3 年度)	↗ 増加 (各年度 1 以上)

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**【目標設定の考え方】**

- ・地域の実情に応じた移動手段が確保され、一人でも多くの市民が公共交通を身近に利用できる環境を創出できているかを検証するため、以下の2点を目標とします。

①公共交通へのアクセス環境の確保

数値目標一人でも多くの人が公共交通を利用できるようにするため、バス・鉄道等による人口カバー率を現状以上とします。

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

数値目標新たな移動手段の確保に向けた地域の主体的な取り組みを推進するため、地域が主体的に地域公共交通を考える取り組み数を2とします。

目標	評価指標	現状値	数値目標
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 ^(※1)	83 % (令和 2 年度)	↗ 増加 (現状以上)
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)バス停から 300m、鉄道駅から 800mの区域内の夜間人口 (令和 2 年国勢調査ベース)

基本方針C 地域公共交通を支える体制・しくみの構築**【目標設定の考え方】**

・それぞれの主体が適切な役割分担のもとで連携し、一体感を持って、計画を円滑かつ機動的に推進出来ているかを検証するため、以下の3点を目標とします。

①地域公共交通に係る関係者の連携の強化

数値目標関係者が相互に対話する機会を設けることが重要なため、連携施策を検討する意見交換会の実施回数を年間2回以上とします。

②地域公共交通に係る積極的な情報発信

数値目標地域公共交通の利用促進と利用者の関心を高めるため、市広報等での地域公共交通に関する情報発信の回数を年間2回以上とします。

③地域公共交通への理解の促進

数値目標特に児童・学生の地域公共交通の学びの機会を増やすため、公共交通学習を実施する学校数を延べ16校とします。

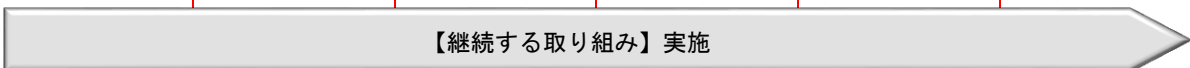
目標	評価指標	現状値 (令和3年度)	数値目標
①地域公共交通に係る関係者の連携の強化	連携施策を検討する意見交換会の実施回数	0回	↗ 増加 (2回/年間以上)
②地域公共交通に係る積極的な情報発信	市広報における地域公共交通に関する情報発信の回数	0回	↗ 増加 (2回/年間以上)
③地域公共交通への理解の促進	公共交通学習を実施する学校数	0校	↗ 増加 (延べ16校)

5. 目標の達成に向けた施策メニュー

前章で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、以下の施策メニューを定めました。計画期間内で推進するそれぞれの施策メニューの具体的な取組例、実施主体およびスケジュールについては、次ページ以降に記載しています。

表 6.1.1 本計画の施策メニュー

基本方針	番号	施策メニュー
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	A-1	行政負担による地域公共交通の維持
	A-2	コミュニティバスのサービス改善・見直し
	A-3	誰もが使いやすい公共交通環境整備
B 多様なニーズに対応した 地域公共交通の確保	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
	B-2	まちづくりの進捗にあわせた移動手段の確保
	B-3	ターゲットを明確にした交通弱者の移動支援
C 地域公共交通を支える 体制・しくみの構築	C-1	地域公共交通に係る協議・調整の場づくり
	C-2	観光・商業施設・地元企業等との連携
	C-3	地域公共交通に関する情報発信
	C-4	地域公共交通の担い手の確保
	C-5	地域公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成
	C-6	地域主体の検討・運行を支援するスキームの構築

施策メニュー	A-1 行政負担による地域公共交通の維持				
施策のねらい	国庫補助を活用しつつ、路線バス・コミュニティバスの運行を継続することにより、地域公共交通ネットワークを維持し、市全体として公共交通により移動しやすい環境を整えます				
具体的な取組内容（例）					
●国と県・市の協調によるバス路線の維持					
【継続する取り組み】					
✓ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統および地域間幹線系統）の活用継続による運行経費の確保					
《対象路線となる路線と位置づけ・必要性など》					
系統の種別	地域内フィーダー系統			地域間幹線系統	
対象路線	①神宮イオンモール・神宮観音寺線 ②八木耳成線 ③かしはらしコミュニティバス			①八木下市線 ②八木御所線 ③高田イオンモール線 ④八木新宮線	
路線維持や補助の必要性	いずれも、橿原市の人口の集積地区である八木地区と橿原神宮前地区と公的施設または大型商業施設や医療施設、主要駅を円滑に連結する役目を担う路線として、共通の性格を有する。今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。また、①については、車両のバリアフリー化を目的にノンステップバスの導入を図り、障がい者や高齢者などへの優しい移動手段の提供の幅を広げていく。			いずれも、隣接する市町間等を連絡する路線定期運行であり、生活や観光において不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や県・市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。	
実施主体	①②奈良交通 ③橿原市（運行は奈良交通に委託）			奈良交通	
目的・効果と評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者数 ・収支率（フィーダー系統） ・市財政負担額（フィーダ系統、地域間幹線系統） ・ノンステップバス導入率（神宮イオンモール・神宮観音寺線） 				
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎	◎（県・国）	◎（バス）			
スケジュール（年度）					
令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する

（※）その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

施策メニュー	A-2 コミュニティバスのサービス改善・見直し				
施策のねらい	利用者・利用区間が限定され、収支率が低いコミュニティバスのサービスの改善・見直しにより、主に市南東部における公共交通の利便性を向上し、買い物等新たな利用者層の掘り起こしを図ります				
具体的な取組内容（例）					
<p>●情報提供の充実による利便性の向上</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 商業施設への買い物プランの提案 ✓ コミュニティバスマップの作成・提供 ✓ バスロケーションシステムの充実によるコミュニティバス運行状況の提供 等 <p>●利用しやすい運賃体系や割引施策の実施</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ コミュニティバス利用者に対する買い物割引の実施 ✓ 定期券、回数券の導入 ✓ コミュニティバス運賃の見直し（奈良交通路線バス運賃との協調を図る等） 等 <p>●コミュニティバスに乗ってみたいくなる仕掛けの企画</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 乗ってみたいくなるバスラッピングの実施 <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ リピーター確保に向けた取組みの実施 等 <p>●利用状況やニーズにあわせたダイヤ・ルートの見直し</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 買い物や通院のニーズにあわせたダイヤ・ルートの見直し 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎		○（バス）		○（商工会議所・商業施設・観光協会）	
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
 (※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 利用しやすい運賃体系や割引施策の導入

■コミュニティバスの低価格定期券（小山市）

全線共通定期券 おーバスnoroca

印刷用ページを表示する 更新日：2021年9月27日更新

Tweet いいね！ 498 シェアする LINEで送る

通常運賃より最大8割引き！ おーバス乗り放題の定期券「noroca」販売中！

1日約80円でおーバス14路線乗り放題

新しい定期券「noroca」は通常運賃と比較して最大8割引きと、驚くほどおトク。

おーバス片道200円／往復400円に対してわずか約80円／1日当たり（28,000円÷365日＝76.7円）ほどで「おーバス14路線乗り放題」（デマンドバスを除く）に。

例えば6か月定期や12か月定期なら、週に1～2日使うだけで元が取れてしまいます。もちろん、何回乗り換えても乗り放題です。

発売額

発売額一覧

割引率	期間	中学生以上65歳未満	通学（中学・高校・大学等）	小学生・65歳以上・障がい者
		運賃 片道200円	片道200円	片道100円
5割引	1か月	4,200円（11日）	3,600円（9日）	2,100円（11日）
	3か月	12,000円（10日）	10,000円（9日）	6,000円（10日）
7割引	6か月	15,000円（7日）	13,000円（6日）	7,500円（7日）
	12か月	28,000円（6日）	25,000円（5日）	14,000円（6日）

かつこ内の日数は1路線を1日1往復利用した場合に採算が取れる1か月単位の日数です。

通学、小学生・65歳以上・障がい者割引適用の定期券は、各種証明書を提示された場合のみ販売します。

出典：小山市ホームページ

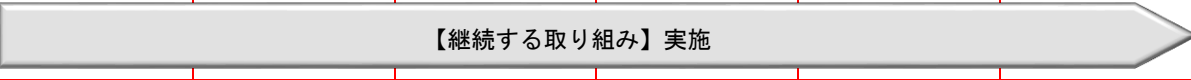
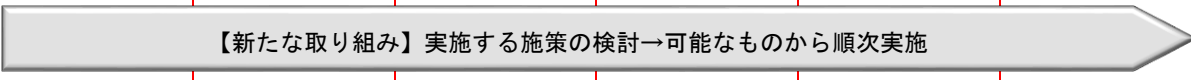
参考 コミュニティバスに乗ってみたいくなる仕掛けの企画

■バス車体・車内ラッピング、デジタルスタンプラリーの事例

- ・「すみっこぐらし」と行くデジタルスタンプラリー（令和4(2022)年8月～11月）の実施にあわせて、車体・車内ラッピングを実施（奈良県）



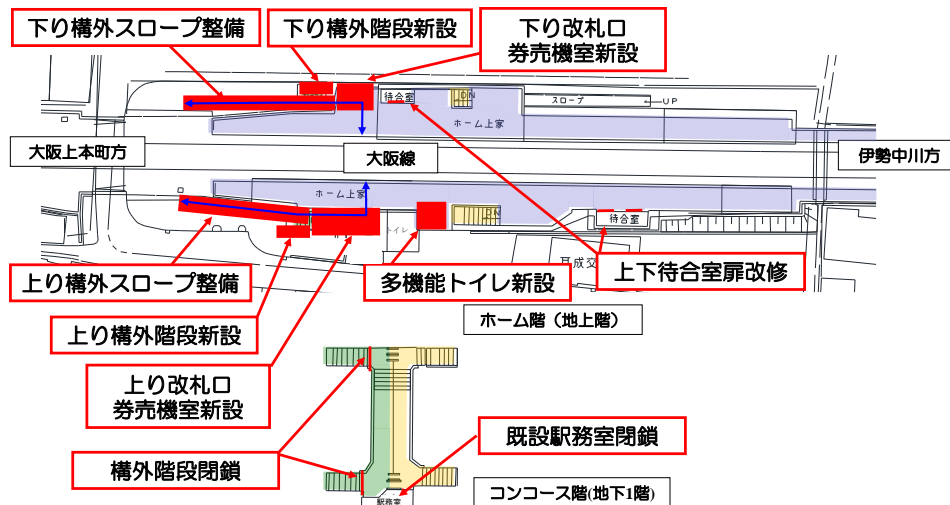
出典：奈良県ホームページ

施策メニュー	A-3 誰もが使いやすい公共交通環境整備				
施策のねらい	ハード・ソフト両面での利便性向上策を実施することにより、公共交通を利用しやすい環境を整え、既存の公共交通利用者には継続して利用して頂くとともに、新たな公共交通利用者の取り込みを図ります				
具体的な取組内容（例）					
<p>●施設や車両の整備・更新</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅関連施設のバリアフリー化 ✓ ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両導入の推進 <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 多様な情報を提供するデジタルサイネージの導入 等 <p>●鉄道・バスの乗り継ぎ利便性の向上</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 鉄道ダイヤの改正にあわせたバスダイヤの調整 <p>●利用しやすい運賃体系や支払い方法の導入・推進</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ICカード等のキャッシュレス決済の利用促進 <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 金額式定期券の導入の推進 ✓ 運賃とサービス（買い物・観光等）のパッケージ化の実施 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	○（県・国）	◎（鉄道・バス・タクシー）		○（商工会議所・商業施設・観光協会）	
スケジュール（年度）					
令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
 <p>【継続する取組み】実施</p>					
 <p>【新たな取組み】実施する施策の検討→可能なものから順次実施</p>					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 施設や車両の整備・更新

■耳成駅スロープ設置の計画



工事概要

- ・上下構外スロープ整備
- ・上下構外階段整備
- ・上下改札口、券売機室新設
- ・多機能トイレ新設
- ・上下待合室扉改修

資料:近畿日本鉄道株提供

参考 利用しやすい運賃体系の導入事例

■金額式定期 (奈良交通)

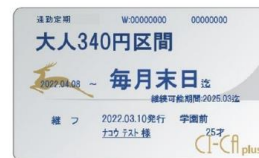
自動継続型金額式ICカード定期券
シーカプラス
「CI-CA plus」のWEB販売について



このたび当社では、券面に記載された運賃の範囲内であれば全路線（一部除く）でご利用いただける金額式ICカード定期券「CI-CA plus」のWEB販売および自動継続サービスを新たに開始いたします。通勤・通学だけでなく、日常のお出かけや観光などでもご利用いただける大変便利でお得な定期券を、パソコンやスマートフォンでいつでもご購入いただけ、有効期限ごとの購入手続きも不要となりますので、ぜひお買い求めください。なお、金額式定期券・WEB販売・自動継続の組み合わせは業界初のサービスとなります。

1. 導入の目的

- (1) 定期券ご購入時における案内所窓口の混雑および現金のみでの販売を解消する。(ウィズコロナにおける非接触にも対応する。)
- (2) 商品価値を高めることにより、長期でご利用されるお客様の利便性向上を図るとともに、新規顧客の獲得を目指す。
- (3) 人流の活性化に繋げ、交通ネットワークの維持と沿線地域の経済活性化に貢献する。



▲カード券面

2. 販売開始日

令和5年3月1日(水) (予定)

3. CI-CA plus の概要

(1) 金額式定期券

金額式定期券 (新設)	従来の区間式定期券
定期券に記載された運賃区間内の奈良交通・エヌシーバスの全路線（高速バス等の一部路線を除く）でご利用可能 ※運賃区間を越えて乗車された場合は「差額運賃」の精算でご利用可能	定期券の指定区間のみご利用可能 ※指定区間を越えて乗車された場合は越えた区間の「片道運賃」が必要

5. 目標の達成に向けた施策メニュー

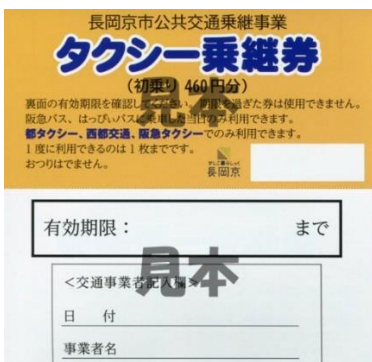
施策メニュー	B-1 鉄道・バスによるカバー率が低い地域における移動手段の確保				
施策のねらい	地域や行政が一緒になって考えて取り組み、現在、鉄道やバスによるカバー率が低い地域（以下、不便地域）における移動手段の確保を図ることで、一人でも多くの方が移動しやすい環境を整えます				
具体的な取組内容（例）					
<p>●不便地域における移動手段確保の取組みの推進</p> <p>【継続する取り組み】</p> <p>✓ 地域住民の主体的な取り組みの支援 等</p> <p>●駅やバス停までの移動支援</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <p>✓ バス停付近での駐輪場確保（サイクルアンドバスライド） 等</p> <p>●タクシーの有効活用</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <p>✓ タクシーを乗り合って利用することによるグループタクシー制度の導入 等</p>					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎		○（バス・タクシー）	◎		
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
<div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; border: 1px solid #ccc; margin: 5px auto; width: 80%;"> <p>【継続する取り組み】実施</p> </div>					
<div style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px; border: 1px solid #ccc; margin: 5px auto; width: 80%;"> <p>【新たな取り組み】実施する施策の検討→可能なものから順次実施</p> </div>					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
 (※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 駅やバス停までの移動支援の事例

■バスからタクシーへの乗継ぎ支援（長岡京市）

・65歳以上または70歳以上の高齢者専用定期券を利用した日に、指定のタクシーを利用した場合、タクシーの初乗り運賃460円が無料になるタクシー乗継券を交付するサービス。



使い方

<バスご利用時>

1. 乗車時に乗車券の発券機から、乗車券を取って、持っておいてください。
 ※はつびいバスは降車の際に乗車券を発行してください。
 （運賃の精算はランドバスをお願いします。）

<タクシーご利用時>

2. タクシーをご利用し、清算の際に、先ほどバスで発行した乗車券と市から交付された「タクシー乗継券」1枚を乗務員に渡してください。
 3. 運賃から補助額（460円）を差し引いた残りの運賃を支払ってください。
- ※乗継券を使用できるのは、対象のバス路線に乗車した当日のみです。当日とは、午後12時までを指します。

出典：長岡京市ホームページ

参考 駅やバス停までの移動支援の事例

■バス停付近での駐輪場確保（サイクルアンドバスライド）（奈良交通）

サイクル&バスライドの実証実験を開始します！—令和4年2月1日（火）～7月31日（日）—

このたび、ザ・ビッグエクストラ大安寺店様、MI Nara様のご協力を得て、「大安寺」「宮跡庭園・ミ・ナーラ前」の2停留所にて「サイクル&バスライド」の実証実験を開始します。
 「サイクル&バスライド」とは、自宅などからバス停隣接の駐輪場まで自転車で行き、路線バスに乗り換えて目的地へ向かう移動方法で、健康増進と環境に優しい取り組みです。バスご利用の方は無料で駐輪できます。
 詳細は以下をご覧ください。

最寄りのバス停まで自転車で行く
 環境にやさしい取り組み
 はじめませんか？

ミ・ナーラで！

無料

P



サイクル
 アンド バスライド

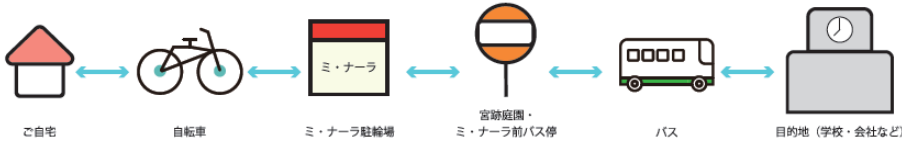
実証実験
 スタート

2月1日より

- 実施期間 2022年2月1日（火）～7月31日（日）
- 募集開始日 2022年1月20日（木）より受付開始
- 駐輪場所 ミ・ナーラ（宮跡庭園・ミ・ナーラ前バス停すぐ）
- 駐輪場ご利用時間 24時間（路線バスの始発から終発まで対応しているので安心）

要申込

【ご利用イメージ】《バス利用者の方は、**無料**で駐輪できます！屋根付きの駐輪場もあるので雨の日も安心！》



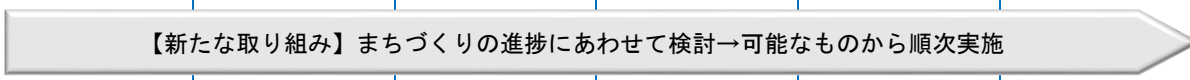
奈良交通 サイクル&バスライド

検索



お問い合わせ 奈良交通お客様サービスセンター TEL0742-20-3100（営業時間 8：30～19：00）

出典：奈良交通ホームページ

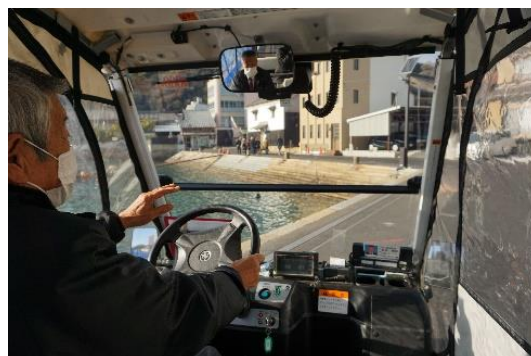
施策メニュー	B-2 まちづくりの進捗にあわせた移動手段の確保				
施策のねらい	公共交通の観点から、観光資源の周遊のしやすさや医大のキャンパス移転に伴う学校関係者の利便性を向上し、新しいまちづくりを下支えします				
具体的な取組内容（例）					
<p>●観光施策と連動した公共交通の整備</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 世界遺産登録の動向とあわせた移動手段等に関する連携施策の実施 ✓ レンタサイクル等の二次交通の充実 等 <p>●医大キャンパス移転と連動した公共交通の整備</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 新キャンパスへのアクセス向上を図る取り組み ✓ 医大新駅整備に係る各種検討 等 <p>●国体開催と連動した公共交通整備</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 令和 13 (2031) 年国体開催に向けた移動手段等に係る各種検討 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	◎（県）	○（鉄道・バス・タクシー）		○（観光協会）	
スケジュール（年度）					
令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)	令和 9 (2027)	長期
 <p>【新たな取り組み】まちづくりの進捗にあわせて検討→可能なものから順次実施</p>					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

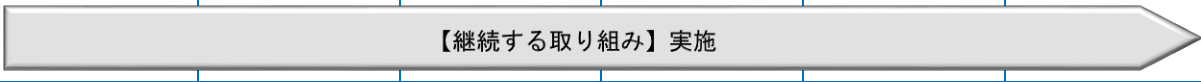
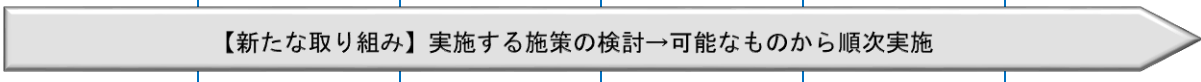
参考 観光施策と連動した公共交通の整備

■福山市でのグリーンスローモビリティ^(※)の導入事例

- ・平成 30 (2018) 年度に、国土交通省の支援のもと実証運行を行い、令和元 (2019) 年度よりタクシー事業者による本格運行を国内で初めて開始。



^(※) グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス・車両の総称で、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

施策メニュー	B-3 ターゲットを明確にした交通弱者の移動支援				
施策のねらい	誰もが円滑で快適に移動できる環境の充実を図るため、子どもや子育て世代、障がい者、運転免許返納者等、公共交通のメイン利用者となる交通弱者がより公共交通を利用しやすくなる環境を整えます				
具体的な取組内容（例）					
<p>●子ども・子育て世代に対する移動支援</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 子どもの均一運賃、大人同伴での割引等の導入 等 <p>●障がい者に対する移動支援</p> <p>【継続する取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両導入の推進 ✓ 障がい者への理解を深める乗務員教育の実施 ✓ 路線バス・コミュニティバス・タクシーの割引制度 等 <p>●運転免許返納者等に対する移動支援</p> <p>【継続する取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 免許返納後の公共交通利用支援（バス・タクシー） <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 返納者に対する公共交通の利用案内 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎		◎（バス・タクシー）			
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
 <p>【継続する取り組み】実施</p>					
 <p>【新たな取り組み】実施する施策の検討→可能なものから順次実施</p>					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
 (※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

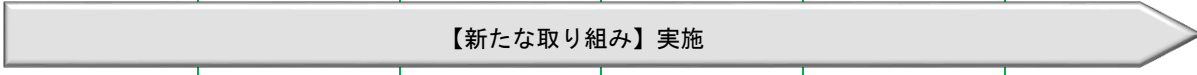
参考 子ども・子育て世代に対する移動支援

■高槻市営バスの取組み

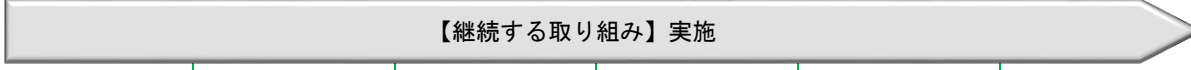
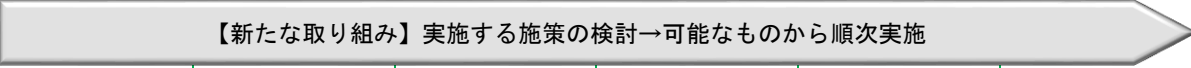
- ・子育て世代の移動を支援するためのこのとりパス・かるがもパス、長期休暇期間中の小中学生の移動を支援するU-12, U-15 おでかけパスを実施。

制度	内容
このとりパス（妊婦特別運賃制度）	妊婦と同伴の1名まで、市営バス全線100円で利用可能
かるがもパス（乳幼児保護者等特別運賃制度）	子どもの1歳の誕生日まで、乳児と同伴の2名まで市営バス全線100円で利用可能
U-12, U-15 お出かけパス	小・中学生を対象に、夏休み・冬休み・春休み期間中がバスが一定料金で乗り放題（U-12：1,500円、U-15：3,000円）

5. 目標の達成に向けた施策メニュー

施策メニュー	C-1 地域公共交通に係る協議・調整の場づくり				
施策のねらい	交通だけではなく観光や福祉といった他分野との連携、また、檀原市だけではなく県や近隣自治体といった広域的な連携を図り、関係者の連携・協働により、地域公共交通の維持・活性化を図ります				
具体的な取組内容（例）					
<p>●庁内関係部局との協議・調整</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <p>✓ 市の施策との整合を図るための庁内調整を行う場の確保 等</p> <p>●近隣自治体・県・各種関係機関との協議・調整</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <p>✓ 各主体が積極的に参画を図るための協議・調整を行う場の確保 等</p>					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	◎（県・国）	◎（鉄道・バス・タクシー）	◎	◎（商工会議所・観光協会等）	
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
					

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

施策メニュー	C-2 観光・商業施設・地元企業等との連携				
施策のねらい	目的地となる魅力ある施設と、目的地への移動手段である公共交通が連携し、施設利用促進と公共交通利用促進の相乗効果が発揮できるようにします				
具体的な取組内容（例）					
<p>●運賃割引等による利用促進</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通を利用したツアーやイベントの実施 <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 観光施設・商店等と連携した割引クーポンの発行 ✓ 市施設の入場料とバス運賃のセット割引券の配布 等 <p>●情報共有による利便性の向上</p> <p>【継続する取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 観光マップの作成 <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ バス停近隣スポットへの案内の設置 ✓ 観光・商業施設・地元企業等との意見交換 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎				○(商工会議所・商業施設・観光協会・企業)	
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
 <p>【継続する取組み】実施</p>					
 <p>【新たな取組み】実施する施策の検討→可能なものから順次実施</p>					

【実施主体について】 ◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 観光・商業施設等と連携した運賃割引

■バス利用による買い物割引の事例

・奈良交通×イオンモール橿原

・広陵町コミュニティバス×町内スーパー

発売額	大人用 300円券5枚つづり 1,000円 小児用 150円券5枚つづり 500円 ※障害者等割引はできません。
ご利用区間	イオンモール橿原 (イオンモール橿原北含む) ～ 大和八木駅 ～ 近鉄高田駅 ～ 高田市駅・東中 ～ 橿原神宮前駅西口・橿原神宮前駅 (33系統に限る)
発売場所	・ 近鉄大和八木駅・近鉄高田駅の各奈良交通乗車券うりば ・ イオンモール橿原内イオンサービスカウンター ・ イオンモール橿原行きバス車内
払い戻しについて	使用開始前であれば全額払い戻しいたします。 また、一部使用済の場合は全額から使用された枚数に普通片道運賃を乗じた金額を差し引いた額を払い戻しいたします。 なお、いずれの場合も手数料210円を差し引かせていただきます。

出典：奈良交通ホームページ



参考 観光・商業施設等と連携したイベントの企画・実施

■コミュニティバスを活用したキャンペーン

コミュニティバスDE自由研究キャンペーン

かしはらしコミュニティバスご利用の降車時に、沿線施設の入場チケットをプレゼント。夏休みの自由研究は、かしはらしコミュニティバスでGO!

【配布期間】 令和元年8月1日～8月18日 【適用期間】 令和元年8月1日～9月1日
☆チケットご希望の方は、コミュニティバス乗務員に申し出てください。乗車の方一人1枚お渡しします。
☆チケットは入場施設の料金区分(小人・学生・大人の区分)なく利用できます。

こども科学館 (かしはら万葉ホール下車)

夏休みイベント開催!!

8月11日(日)～16日(金)※13日(火)を除く

- 特別工作教室は声にエコーがかかって聞こえる不思議な「はね電話」(11・12日限定)
- 大人気のスライム、発泡ビーズを入れてカラフルに
- プラネタリウム「星だまこ」は夏の星座を紹介
- 実験工房は何でも凍らさず液体窒素実験

わくわくかきまほし科学館にぜひ来てね!!
(※整理券が必要なイベントもあります)

昆虫館 (橿原市昆虫館下車)

「美しきメダカ展～光と影」
令和元年7月17日～令和元年9月16日

「夏休み自由研究相談会～昆虫・植物・岩石の名前調べ」
令和元年9月16日(日)午前10時30分～午後3時

「イネの花を観察しよう!」 [定員30名・要申込み]
令和元年8月17日(土)午前10時～午後3時 雨天中止

特別講演会 「いろいろなメダカの違いー絶滅危惧種なのにどうしてどこでもみられる魚なの?ー」
[定員50名・要申込み]
令和元年8月25日午後1時～午後3時

その他、昆虫とのふれあいなどいろいろなイベントを開催!
夏休みはぜひ昆虫館へ!!

運賃 大人(中学生以上) 170円 (各駅に1円が戻ります)
小児(小学生) 90円 (各駅に1円が戻ります)
※65歳以上20分は30円 (適用期間に身分または年齢を証明できる証明書を必ずお持ちください)

橿原市藤原京資料室(橿原市藤原京資料室下車)
奈良文化財研究所藤原宮跡資料室(平日:木之本町、休日:奈良文化財研究所藤原宮跡資料室下車)
藤原宮跡の出土品の展示などから、ここに都があった当時の藤原宮を学べます。土日祝日は、観光ボランティアガイドさんのお話が聞けますよ!

【問い合わせ先】 橿原市地域公共交通会議(橿原市生活交通課内) TEL.0744-47-3549 奈良交通 お客様サービスセンター TEL.0742-20-3100

施策メニュー	C-3 地域公共交通に関する情報発信				
施策のねらい	地域公共交通に関する情報提供を充実することにより、利用促進を図るとともに、地域公共交通を取り巻く環境についても積極的に情報発信を行い、地域公共交通への関心を高めていきます				
具体的な取組内容（例）					
<p>●時刻表、路線図、利用方法等をまとめた総合時刻表の整備</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域公共交通で便利におでかけできる、おでかけしたくなるような情報をまとめたガイドの作成 ✓ 様々な利用ニーズに対応し、紙媒体による配布とあわせ、電子媒体（インターネット、スマートフォンアプリ等）により提供 ✓ 時刻表の改正や路線の変更に応じて、適切に更新 等 <p>●地域公共交通の利用・運営実態に関する情報提供</p> <p>【継続する取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 広報、ホームページ、SNS等多様な媒体や手法の活用 <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域公共交通に対する行政負担額等の見える化の実施 ✓ 地域公共交通の安全性のPRや、維持に向けた利用の訴求 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	○（県）	◎（鉄道・バス・タクシー）			
スケジュール（年度）					
令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

【参考】 地域公共交通の利用状況・運営実態に関する情報提供

■市広報における公共交通特集の実施（鈴鹿市）



乗って残そう公共交通
～持続可能な公共交通を目指して～

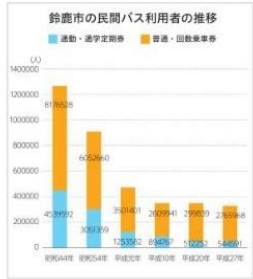


鈴 鹿市の公共交通網は鉄道、バス、タクシーにより形成されています。鉄道路線は市内の南北に伸びる近畿日本鉄道の名古屋線と鈴鹿線、伊勢鉄道の伊勢線、鈴鹿川沿いにJRの関西本線が市内外を広域的に結んでいます。バス路線は三重交通の乗合バスが市内に11路線、市が運行するコミュニティバス（C-BUS）が4路線あります。その他にもタクシー事業者が5社あり、これら公共交通機関は、市民の皆さんの日々の移動手段として、幅広く利用されています。



ている状態、いわゆる「モータリゼーション」の進展に加え、近年の人口減少、少子高齢化による公共交通利用者の減少により公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。利用者の減少は運行本数の減少などサービス水準の低下を招くこととなり、さらには公共交通利用者を減少させるという負のスパイラルに陥ることに繋がっています。その影響で公共交通網が成り立たなくなる可能性もあり、利用者減少による取支悪化が原因で路線存続が困難となった鉄道やバス路線の増加は、近年全国的な社会問題となっています。

多 様な移動手段の役割分担により本来の公共交通網が形成されて、市内外への移動手段が提供されていますが、公共交通機関の利用者数は年々減少傾向にあります。特にバス路線では、利用者数がピークとなった昭和44年度と平成27年度を比較すると、約4分の1まで減少しています。通勤・通学定期の利用者減少の割合が著しく進み、移動手段がバス利用から自動車に転換してきたことが要因の一つです。



平 成28年には第一次ベビーブーム世代が70代になり始め、高齢化率が益々高くなってきています。本市も既に総人口数のピークを迎え、人口減少・高齢社会の進展による縮小・成熟型社会への転換期を迎えています。

また、昨今高齢者ドライバーによる自動車事故が問題視されており、今年3月12日に施行された改正道路交通法では、リスクの高い運転者対策を目的とした運転免許更新時の認知機能検査などが新たに追加されています。

全国的にも運転免許の自主返納の支援などが進められており、免許返納者が増加傾向にあることから、免許返納者の移動手段となる公共交通の維持確保が課題となっています。



鉄 道や乗合バス、コミュニティバス、タクシーの相互連携により公共交通全体の充実を図るため、利用者へのサービス向上と公共交通の利用促進を目的として「鈴鹿市内公共交通時刻表」を全戸に配布しています。また、昨年度は安全・安心フェスタすずかでのバス乗り方教室、パルンフェスティバルで公共交通機関のPR、伊勢鉄道30thアニバーサリーフェスなどの交流イベントに参加し啓発を行いました。公共交通維持には皆さんに利用していただくことが大切であり、自分たちの公共交通機関であるという「マイルール、マイバス」意識の向上に繋がります。よう利用促進の啓発活動に取り組んでいきます。



出典：鈴鹿市広報（平成29(2017)年6月号）

■公共交通情報誌の発行/公共交通ポータルサイトの立ち上げ（前橋市）

moove!
MACHASH MOBILITY TIMES

変わりはじめる
前橋の交通

vol. 01
2022. APR
【創刊号】

CONTENTS
交通は変わる。あなたの日常のために。
変わりはじめる前橋の交通
市民が行く。
1週間マイカーをやめてみた！
通勤期間を有効活用して、最大限に「移動」を楽しむ。
気持を切り替えて街と暮らしを味わう時間。
運転士が、当たり前の安全を地域へ届ける。
通勤の電車は、後と会える時間。
学生が通学に「運転手さん」を失います！
新築が、ありがたそうに聞いたら、やいばいを感じます。

1週間マイカーをやめてみた!
通勤期間を有効活用して、最大限に「移動」を楽しむ。

気持を切り替えて街と暮らしを味わう時間。

運転士が、当たり前の安全を地域へ届ける。

通勤の電車は、後と会える時間。

学生が通学に「運転手さん」を失います!

新築が、ありがたそうに聞いたら、やいばいを感じます。

Report: 公共交通と「減った人口」の関係

1週間マイカーをやめてみた!

気持を切り替えて街と暮らしを味わう時間。

運転士が、当たり前の安全を地域へ届ける。

通勤の電車は、後と会える時間。

学生が通学に「運転手さん」を失います!

新築が、ありがたそうに聞いたら、やいばいを感じます。

前橋市交通情報発信サイト
前橋交通ポータル

前橋交通ポータルとは

PICK UP

新着情報

ブログ

公共交通 SNS

お問い合わせ

[HOME](#) > [公共交通 SNS](#)

SNS

公共交通 SNS

各公共交通機関のSNSから運行情報をリアルタイムにお届けします。

JR東日本高崎支社（鉄道）
Facebook



上毛電気鉄道株式会社（鉄道）
Facebook



関越交通株式会社（バス）
Facebook



関越交通株式会社（バス）
Twitter



出典:前橋市交通情報発信サイト・前橋交通ポータル (<https://maebashimobility.jp/>)

5. 目標の達成に向けた施策メニュー

施策メニュー	C-4 地域公共交通の担い手の確保				
施策のねらい	深刻な担い手不足に陥っている交通事業者の人材確保を支援したり、新しい技術の研究を進め、将来にわたって安定的な地域公共交通サービスが提供できる環境を整えます				
具体的な取組内容（例）					
<p>●地域公共交通の担い手の確保</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通事業者の合同企業説明会の開催支援、市広報を活用した運転手募集 ✓ 運転手の雇用条件の改善に向けた取組み 等 <p>●自動運転技術に関する情報収集・研究</p> <p>【新たな取り組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 最新の情報をキャッチアップするとともに、実装に向けた課題や持続可能性について研究 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎	○（県・国）	◎（バス・タクシー）			
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
 (※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 地域公共交通の担い手の確保の事例

■市広報における乗務員募集の事例（五條市）

地域の公共交通を担う 乗務員を募集しています
バス・タクシー

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
内 ▼大型二種免許取得支援制度あり
内 ▼充実した研修体制で親切・丁寧な指導
内 ▼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
内 ▼大型・普通自動車二種免許取得支援制度あり
内 ▼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
内 ▼普通自動車二種免許取得支援制度あり
内 ▼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

出典：広報五條（令和元(2019)年10月号）

■担い手の確保のイベント開催（山口県）

ふるさと山口企業合同就職フェアと同時開催！

公共交通 担い手確保ミニフェア
乗合バスやタクシーの会社で働いてみませんか？

10月28日 午前：10:00～12:30
 午後：13:30～16:00

会場 山口グランドホテル 3階
 山口市小郡黄金町1-1 新山口駅新幹線口前

対象者 ・求職中の一般の方
 ・2023年3月に大学、短大、専修学校等を卒業予定の方

フェア内容 ・バス・タクシー事業者の採用担当者との面談ブース
 ・運転業務適性診断コーナー
 ・二種免許取得情報コーナー ・各社情報コーナー

◆問合せ
山口県観光スポーツ文化政策課
TEL:083-933-3120

出展企業は10月中旬頃にWeb掲載予定です。

主催：山口県、中国運輸局山口運輸支隊、(公社)山口県バス協会、(一社)山口県タクシー協会 後援：厚生労働省山口労働局

施策メニュー	C-5 地域公共交通を地域自ら守り育てる意識の醸成				
施策のねらい	地域公共交通を取り巻く環境を理解し、みんなで守り育てていくために、鉄道やバス等をより身近で愛着が持てる存在としていくことにより、これを積極的に利用する意識につなげていきます				
具体的な取組内容（例）					
<p>●人が集まり、地域が愛着を持てる駅・バス停づくり</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅前・バス停前でのマルシェ等の企画・開催 ✓ 地域の顔となる駅舎や魅力あるバス停等の整備・管理・運営 ✓ 路線・バス停・駅名の愛称の導入 ✓ 地域や学校と連携した駅やバス停周辺の美化活動の推進 等 <p>●駅やバス停の待合環境の向上</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域と連携したバス待合環境の安全性・快適性の向上 等 <p>●公共交通を知る・学ぶ機会の創出</p> <p>【新たな取組みの一例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通教育の実践（バスの乗り方教室の実施、乗車体験、車庫見学、教材作成等） ✓ 学習機会の提供（住民向け出前講座の開催等） 等 					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	○（県）	○（鉄道・バス・タクシー）	◎	◎（商工会議所） ○（観光協会）	
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 人が集まる駅やバス停づくり

<p>■魅力ある駅づくり（地域鉄道やローカル線を中心に実施事例多数）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近江鉄道日野駅：地元が運営するコミュニティ駅舎における日替わりカフェ ・和歌山電鐵貴志川線：猫が駅長を務めることで全国的に有名 ・JR 大村駅（長崎県）：駅舎内スタジオから地域の情報を伝えるコミュニティ FM ・JR 湯浅駅（和歌山県）：新駅舎横に観光交流施設・図書館を併設。日本遺産認定の旧駅舎は地域住民の憩いの場や観光客が気軽に立ち寄れる施設に向け再整備中（R5.3 完成予定）
--

■ 駅やバス停周辺におけるイベントの実施

・きのくに線駅マルシェ（有田市）

和歌山県有田市の3駅を巡る「きのくに線駅マルシェ」を開催！

和歌山県有田市に位置するJRきのくに線 初島駅・箕島駅・紀伊高原駅の3駅の駅構内や駅前でマルシェイベントを開催いたします。3駅を電車で巡りお買い物を楽しんでいただく、これまでにない新しいスタイルのマルシェイベントです。

大人の方ももちろん、お子さまにも楽しんでいただける催しも各駅で実施し、ご来場者さまも出店者さまにもワクワクする1日になること間違いなしです。近隣の皆さまのみならず遠方の方さまも「きのくに線駅マルシェ」に是非ご来場ください。

- 開催日時
2022年10月30日(日) 10:00~16:00
※雨天決行(荒天時は中止)
※駐車場はございません。ご来場は公共交通機関をご利用ください。

- 開催場所
JRきのくに線
初島駅 (所在地:和歌山県有田市初島町1395番地)
箕島駅 (所在地:和歌山県有田市箕島893番地)
紀伊高原駅 (所在地:和歌山県有田市宮原町池川原336番地)

- 概要
(1) マルシェ
和歌山県内の飲食店や雑貨店が集まります。
出店店舗数:38店舗(初島駅10店舗・箕島駅20店舗・紀伊高原駅8店舗)
(2) お子さま向けイベント
「3駅スタンプラリー」など小学生以下のお客を対象とした催しを各駅で実施いたします。
※内容は各駅で異なります。詳細については別紙をご参照ください。

- その他
列車の運行情報や新型コロナウイルス感染症の今後の感染状況により、中止や内容を変更する場合がございます。
※きのくに線駅マルシェ実行委員会公式インスタグラムで情報発信中!
https://www.instagram.com/eki_marche



出典：JR西日本プレスリリース資料

■ バス停やその周辺を拠点化する取組み

・十勝バス・にぎわいターミナル（十勝市）：バス停から徒歩1分のところに、バス事業者が運営する焼き肉店をオープン。この店舗をにぎわいターミナルとして位置づけ、情報発信・地場産品の販売や宅配荷物の預かり、医師による遠隔の健康相談などを行う場所として試験運用を開始（令和4(2022)年11月～）

国土交通省
十勝・帯広における汎用モデル実証プロジェクト

11/12より
2/11まで
10:00~16:00
中興路店
にぎわいターミナル
TEL.0155-37-6500

情報発信
乗務員
チェック
パーク
& ライド
予約
食品販売
コミュニティ
スペース
24時間
宅配BOX
受取可能

にぎわいターミナルでは

- 簡易健康チェック
健康チェック機器を設置し、利用者自身で健康状態の目安を把握できるサービスで、医師による遠隔診療も予定しています。
- 宅配BOXで24時間荷物を受取
「にぎわいターミナル」を地域の宅配ボックスとして活用し、不在で受け取れなかった荷物や「にぎわいターミナル」に到着するコンテナボックスには宅配ボックス「P.O.」で受取が可能です。
※P.O.のサービスは、お申し込みが必要です。
- 食品販売
多量受取の仕込みを利用し、十勝産の高品質な産物を常設で販売いたします。また、加工食品等の販売も予定しています。
- 情報発信
バスの待ち時間を楽しくするコンテンツや、隣駅に行く地域情報を発信していく予定です。
- コミュニティスペース
地域住民の憩いの場となる場所として、「にぎわいターミナル」を開放します。無料ドリンク等の提供も行います。
- 送迎
利用者のご自宅から「にぎわいターミナル」への送迎サービス（大正町駅まで）を拡充します。
ご自宅から「にぎわいターミナル」への送迎に希望の方は「080-3236-6962」までご連絡ください。ご希望の送迎日時や、お申し込みの件数などをお知らせください。
- パーク & ライド
バス停への多様なアクセス方法を確保するため、自家用車や自転車等を預かることができるようになります。
- サービス色々!!
「にぎわいターミナル」から「大正町駅」バス停までお送りします。お申し込みの件数や送迎日時など、お申し込みの件数をお知らせください。

出典：十勝バスホームページ

参考 駅等の美化活動の事例

■ 継続的な駅周辺の美化活動（近江鉄道）

【新八日市駅（令和3年(2021年)4月）】



【多賀大社前駅（令和2年(2020年)12月）】



【日野駅（令和2年(2020年)10月）】



出典：近江鉄道ホームページ

参考 バスの乗り方教室・乗車体験会・出前講座等の企画・実施

■ バス乗り方教室（広陵町）



■ 出前講座の実施（都留市）

公共交通の出前講座に市の職員が伺います!

シェアする

ツイート

更新日：2019年03月01日

現在、市内公共交通（市内循環バス・予約型乗合タクシー・道の駅つる線を含む路線バス）の利用率の向上を目指し、地域の方々が集う会合に市職員が出向き、バスの乗り方などをお伝えする講座を実施しています。

市内で開催される「ふれあい・いきいきサロン」など地域のご年配の方々が集まる場所に市担当職員が出向き、公共交通の乗り方に関する**出前講座（20～30分ほど）**を実施しています。

- ・ 市内循環バスや予約型乗合タクシーとは何か分からない
- ・ 乗り方や料金などの仕組みがわからない
- ・ 停留所などの位置を見直してもらいたい

などの疑問点やご意見等をお持ちで出前講座を希望される方は、お気軽に地域環境課までお問い合わせください。

地域の集まりやふれあい講座等ぜひご活用ください！



5. 目標の達成に向けた施策メニュー

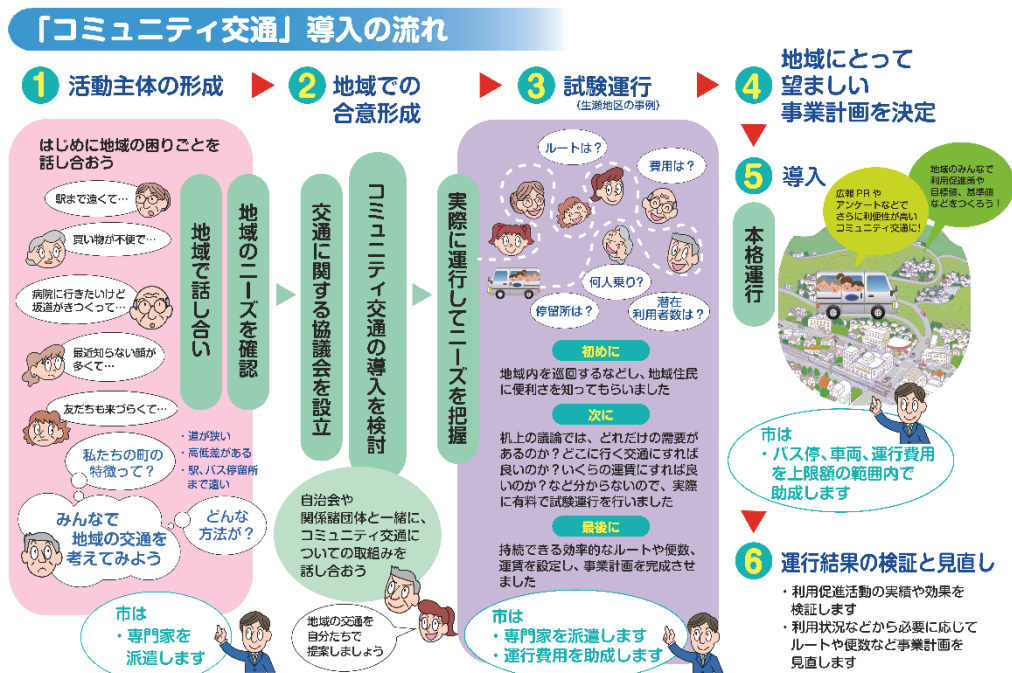
施策メニュー	C-6 地域主体の検討・運行を支援するスキームの構築				
施策のねらい	既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応え、地域の課題解決を図るための交通メニューと行政による支援のイメージを明確化し、地域が主体となった移動手段確保に向けた検討・調整・導入を進めやすくします				
具体的な取組内容（例）					
●地域主体での運行に向けたルールづくり 【新たな取り組みの一例】 ✓ 不便地域に対応したガイドラインの作成 等					
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他（※）	
◎		○（バス・タクシー）	◎		
スケジュール（年度）					
令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8(2026)	令和 9(2027)	長期
		【新たな取り組み】検討	【新たな取り組み】実施		

【実施主体について】◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
（※）その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

参考 他都市における地域公共交通確保のためのガイドラインの事例

■西宮市

- ・地域住民が生活移動手段の確保を目的として主体的に取り組む乗合交通（コミュニティ交通）の取組に市は支援を行い、持続可能な地域公共交通の確保を図る。
- ・市の支援について、試験運行時には運行損失額（補助対象経費から、運賃・協賛金・その他試験運行に係る収入を減じて得た額）を支援し、本格運行時には、運行損失額の一部を支援する。

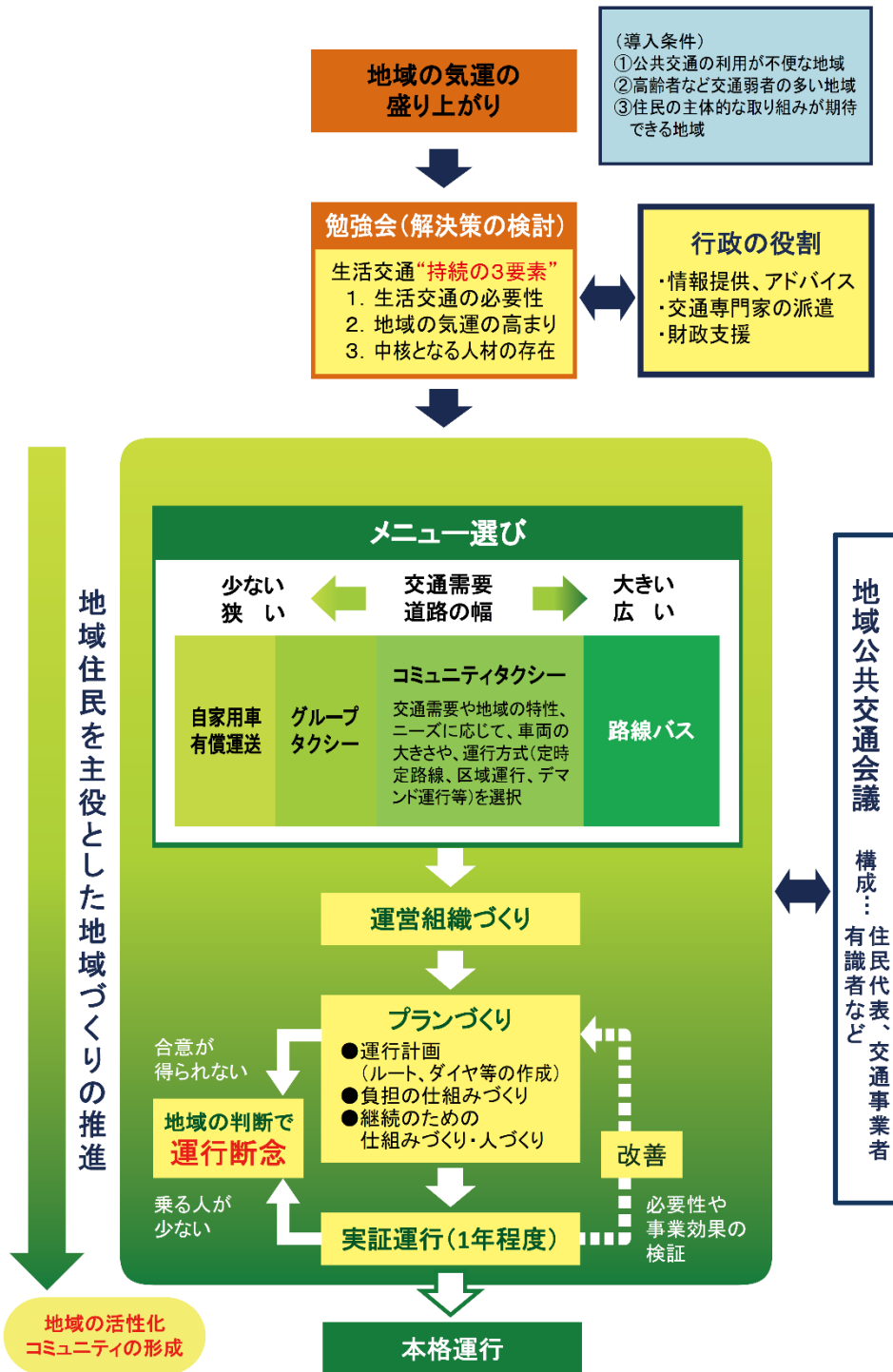


出典：地域が作る地域の交通 コミュニティ交通（西宮市）

図 地域主体によるコミュニティ交通導入までの流れ①

■山口市

- 山口市においてコミュニティ交通と位置付けている「コミュニティタクシー」「グループタクシー」「自家用有償運送」について、「導入の条件」「実証運行」「本格運行の基準」「地域負担と市の補助」「導入の流れ」「導入の流れのポイント」についてまとめたもの



出典：山口市コミュニティ交通の導入手引き（山口市）

図 地域主体によるコミュニティ交通導入までの流れ②

6. 計画の進捗管理

6-1. 推進方法

今後、本計画を推進していく上では、施策メニューの実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していく必要があります。また、コロナ禍による不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応して、必要に応じて施策や目標の見直しを行い、“作ったら終わり”の計画ではなく、より実効性のある橿原市の地域公共交通の羅針盤としていく必要があります。

本計画を着実かつ効率的に推進するために、「橿原市地域公共交通会議」のもとで、PDCAサイクル（計画[Plan]→実行[Do]→検証[Check]→改善[Action]の循環検討手法）の考え方に基づき、検証・見直しを行います。

計画全体のPDCA



個別の施策に対するPDCA

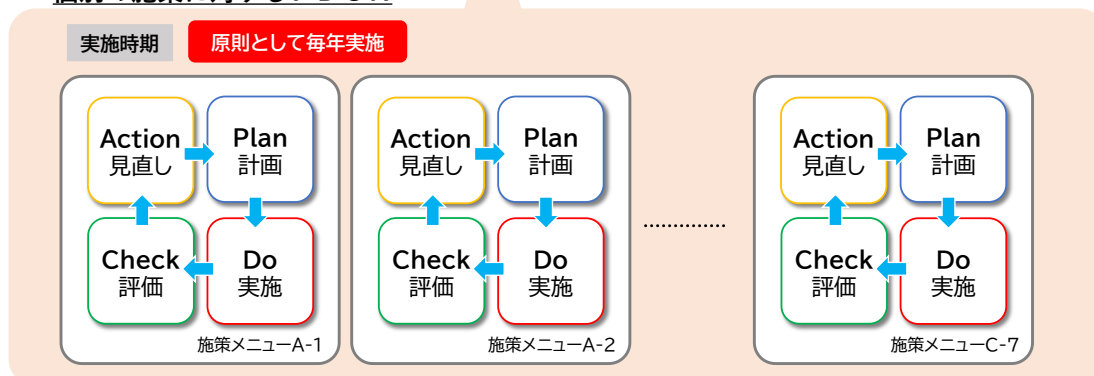


図 6.1.1 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ

6-2. 計画推進にあたっての各主体の役割

地域公共交通は、これまでのように交通事業者や行政だけに任せていては、守っていくことが困難な局面を迎えています。第4章で掲げた基本理念の実現に向けて、それぞれの施策メニューを実行するにあたっては、橿原市や交通事業者だけではなく、地域住民等も含めたすべての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していく必要があります。

各施策メニューの実施主体については、第5章に記載の通りですが、計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割を以下のとおり整理しました。

表 6.2.1 各主体の基本的な役割

主体	役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画全体の管理 ・ 関係者間のパイプ役となり、課題認識の共有・解決に向けた機運の醸成 ・ 交通事業者や地域主体の取組みに対する財政的・側面的支援
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で快適な交通サービスの提供 ・ 利便性向上の取組みや積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積極的な地域公共交通利用 ・ 地域公共交通への関心と理解の向上 ・ 地域主体での移動手段の確保に向けた検討への参画
その他 (商業・観光関係団体や施設、 企業等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用して地域や施設を訪れたいとする取組みへの協力 ・ 通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用