資料５

葛城市地域公共交通計画

令和４年３月

（令和６年３月一部改訂）

葛　　城　　市

目　次

1.　計画の策定にあたって 1
1.1.　計画策定の趣旨と目的 1
1.2.　計画の区域 1
1.3.　計画の期間 1
1.4.　計画の位置づけ 1
2.　地域の現状等 2
2.1.　地勢等 2
2.2.　社会・経済状況 3
2.3.　公共交通の状況 7
2.4.　人の動き 20
2.5.　公共交通に対する市民の声 23
3.　上位・関連計画の方向性 25
3.1.　葛城市第二次総合計画 25
3.2.　第2期葛城市総合戦略 25
3.3.　葛城市都市計画マスタープラン 2017 26
3.4.　葛城市立地適正化計画 26
3.5.　葛城市生活交通ネットワーク実施計画 26
4.　公共交通の抱える課題 27
4.1.　公共交通等に関する問題点 27
4.2.　公共交通が抱える課題 29
5.　計画の基本的な方針と目標 32
5.1.　基本的な方針 32
5.2.　計画の目標 32
5.3.　葛城市内の公共交通の役割 34
6.　目標達成のための施策・事業 37
6.1.　目標1：自動車に頼らなくても、安全で安心して通院や買い物に利用できる公共交通 37
6.2.　目標2：交流や賑わいを促進する公共交通 44
6.3.　目標3：地域全体で守り・支える、協働の公共交通 49
7.　計画の達成状況の評価 53
7.1.　計画の推進体制 53
7.2.　数値指標及び目標値 53
7.3.　計画の進捗管理と評価のスケジュール 54

1.計画の策定にあたって

1.1.計画策定の趣旨と目的

葛城市では、平成31年3月に「葛城市生活交通ネットワーク実施計画」を改訂し、市内を運行しているコミュニティバス（環状線バス、ミニバス）や予約型乗合タクシーの利便性向上等に向けて取り組んできました。しかしながら、生産年齢人口の減少や新型コロナウイルスの影響により、公共交通全体の利用者数が減少していることや、今後の高齢者数の増加により既存の公共交通サービスでは対応できない多種多様な移動ニーズがでてくるなど、様々な問題が顕在化しています。

そこで、葛城市第二次総合計画等の上位計画で示された本市の将来像を踏まえながら、本市が抱える公共交通等の課題解決に向けて、将来の公共交通のあり方や具体的な事業内容を定めた「葛城市地域公共交通計画」を策定することとします。

1.2.計画の区域

計画の区域は、葛城市全域とします。

1.3.計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

1.4.計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月に改正法が施行）に基づく法定計画として策定します。

また、「葛城市第二次総合計画」「第2期葛城市総合戦略」「葛城市都市計画マスタープラン2017」といったまちづくりの上位計画・関連計画と整合を図りながら、公共交通に係るマスタープランとして位置づけます。

2. 地域の現状等

2.1. 地勢等

(1) 地形等

- 葛城市は、平成16年10月 1 日に旧新庄町と旧當麻町の 2 町の合併により誕生した市である。
- 奈良県内で北西部に位置し、地理的には、北は香芝市、東は大和高田市、南は御所市、西は金剛生駒紀泉国定公園をはさんで大阪府南河内郡太子町・河南町と隣接している。金剛・葛城・二上など西部の山並みと東に広がる沖積地で、面積は 33.72km^2、人口は約 3.7 万人、44 の大字から構成されている。

(2) 土地利用

- 市街化区域は旧當麻町と旧新庄町の中心部で形成されており、住居系の用途地域が多い。なお、準工業地域や工業地域は国道 24 号沿いや葛城川周辺で指定されている（市の東側）。

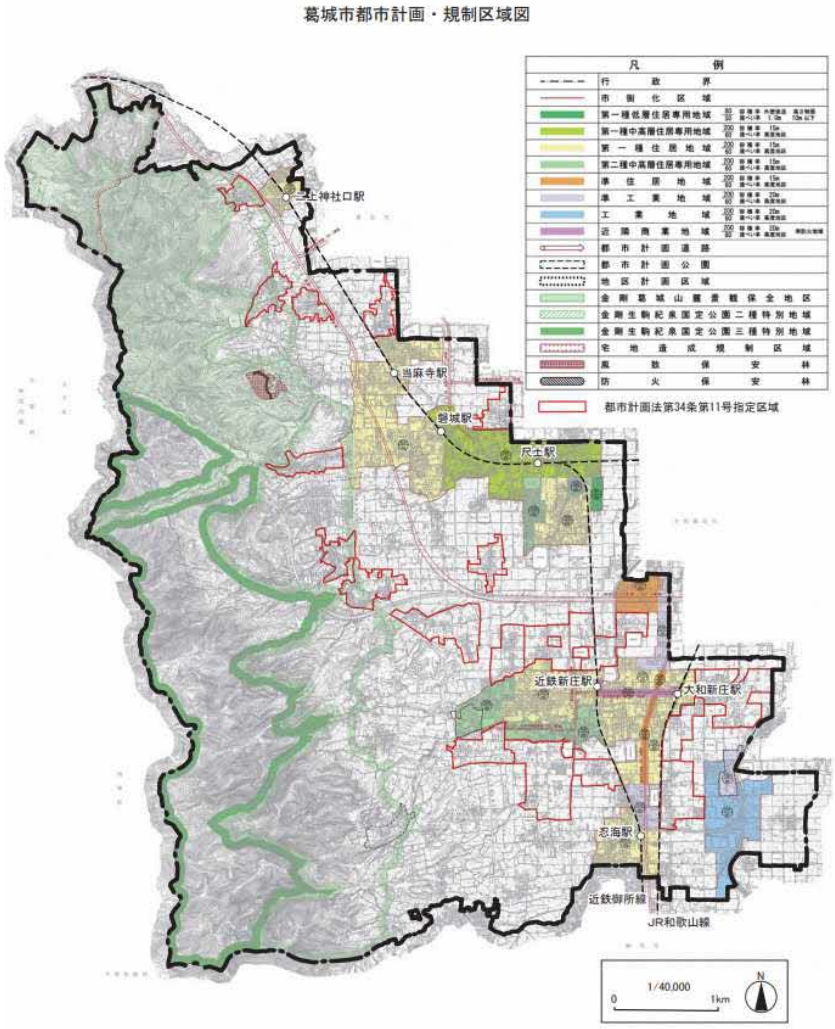


図 2-1 葛城市の都市計画・規制区域図

（出典：葛城市都市計画マスタープラン 2017 より抜粋）

2.2. 社会・経済状況

(1)　総人口の推移

・　葛城市の令和2年の人口は約3.7万人。平成22年と比較して約4%の増加。県内市町村で人口増加している自治体は少なく、葛城市の人口増加は特徴的と言える。

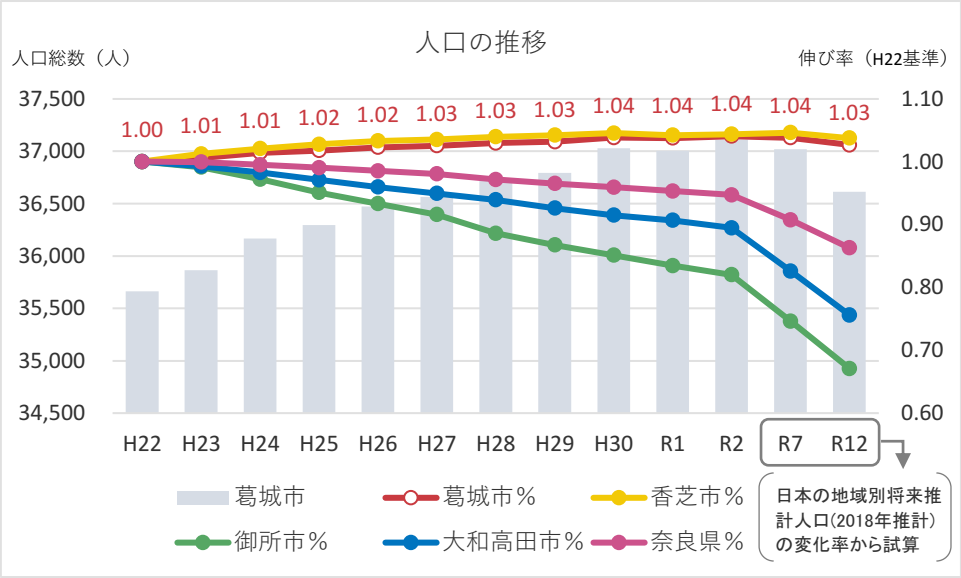


図 2-2 葛城市の人口の推移

（出典：奈良県の推計人口調査（年報）を編集）

(2)　年齢３区分人口割合の推移

・　年齢3区分別人口割合は、平成22年時点で、年少人口15.0%、生産年齢人口63.3%、老年人口21.8%。令和2年時点では、生産年齢人口割合は減少、老年人口割合が増加し、高齢化が進展。

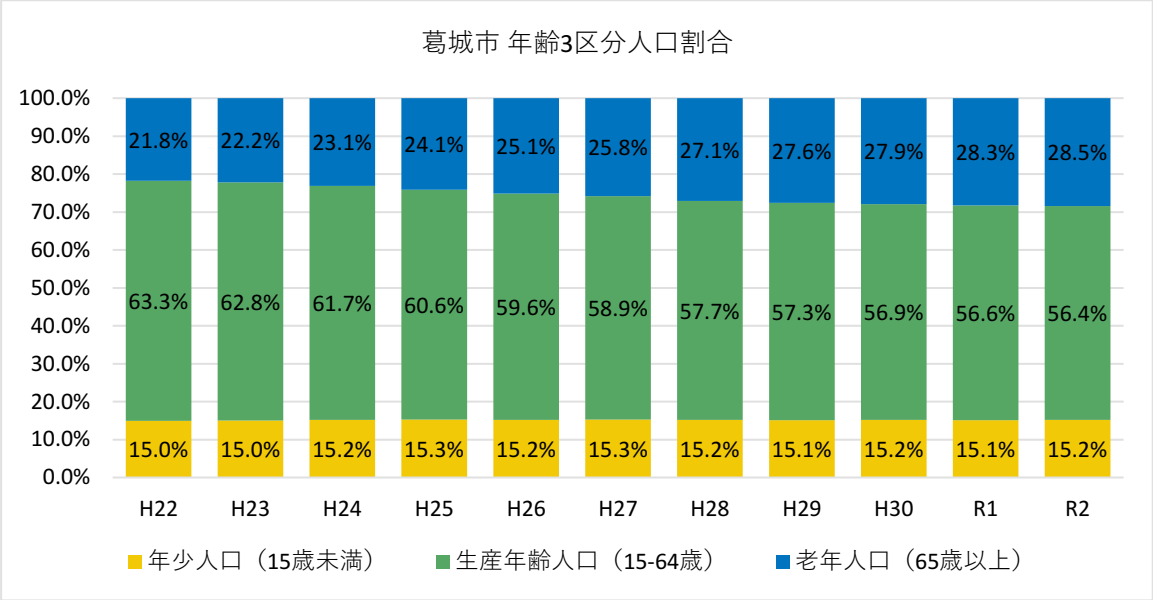


図 2-3 葛城市年齢３区分人口割合

（出典：奈良県の推計人口調査（年報）を編集）

(3)　大字別の人口特性

- 北花内や疋田、尺土、八川周辺などの中央部地域に人口は集中している。一方、山口や梅室などの山麓部地域（特に南側）は、人口の少ないエリアが多い。
- 高齢化率は、山口や山田、染野、兵家などで 50%を超過し、山麓部地域で高齢化が進んでいる。

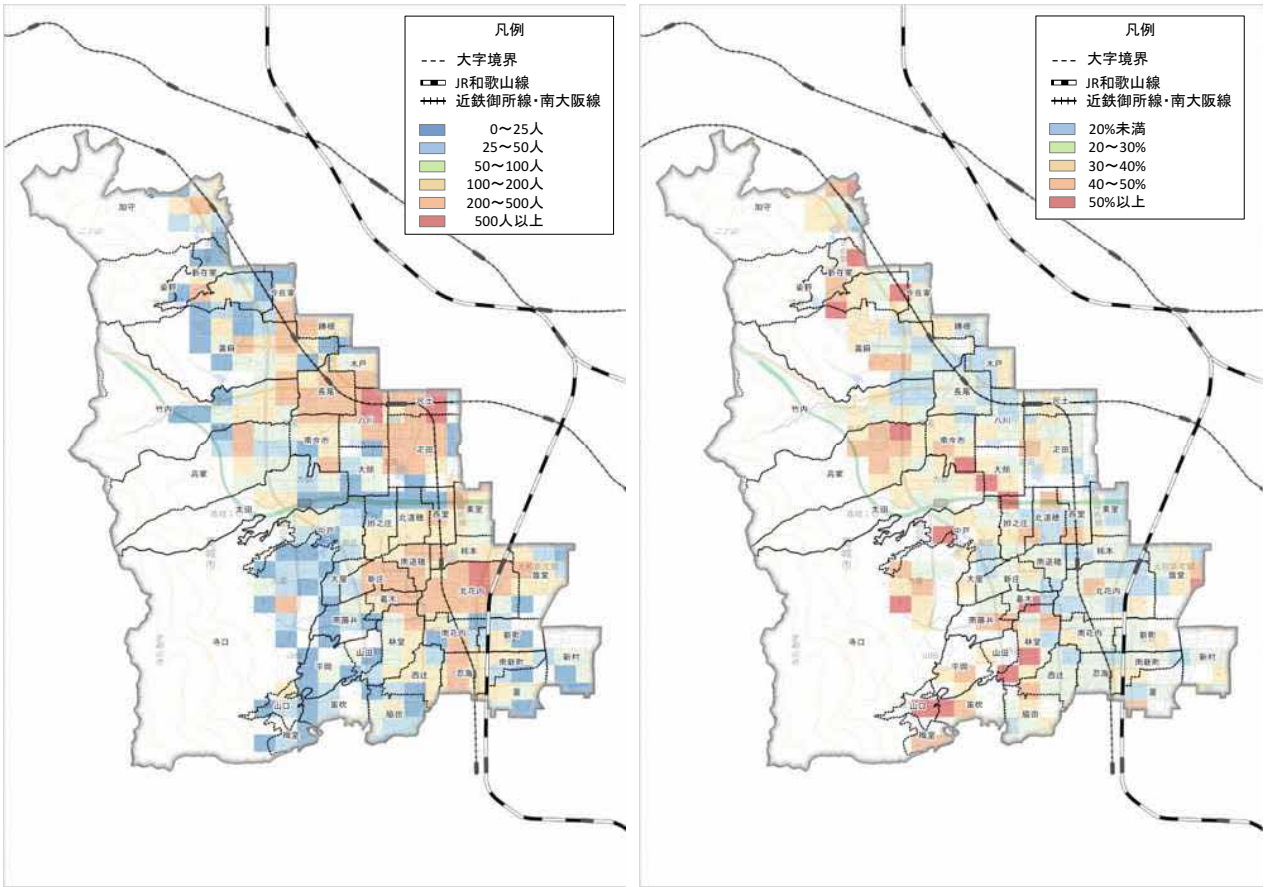


図 2-4 250m メッシュ別の人口特性（左：総人口、右：高齢化率）

（出典：平成 27 年国勢調査）

(4)　施設立地

- 行政サービス施設は、新庄庁舎と當麻庁舎の２ヶ所がある。
- 商業施設（大規模店舗・コンビニエンスストア）が、市街化区域周辺を中心に点在している。当麻寺駅、磐城駅周辺では、大規模店舗は立地していない。
- 医療施設は、北花内や新庄、尺土を中心に点在し、駅の周辺に内科、外科・整形外科、小児科が立地している。また、隣接市に大和高田市立病院や済生会御所病院が立地している。
- 福祉施設としては、「福祉総合ステーション（ゆうあいステーション）」や「いきいきセンター」などがある。文化施設としては、図書館や文化会館、公園、スポーツセンター、コミュニティセンター、相撲館等、市民が集える施設が数多くみられる。

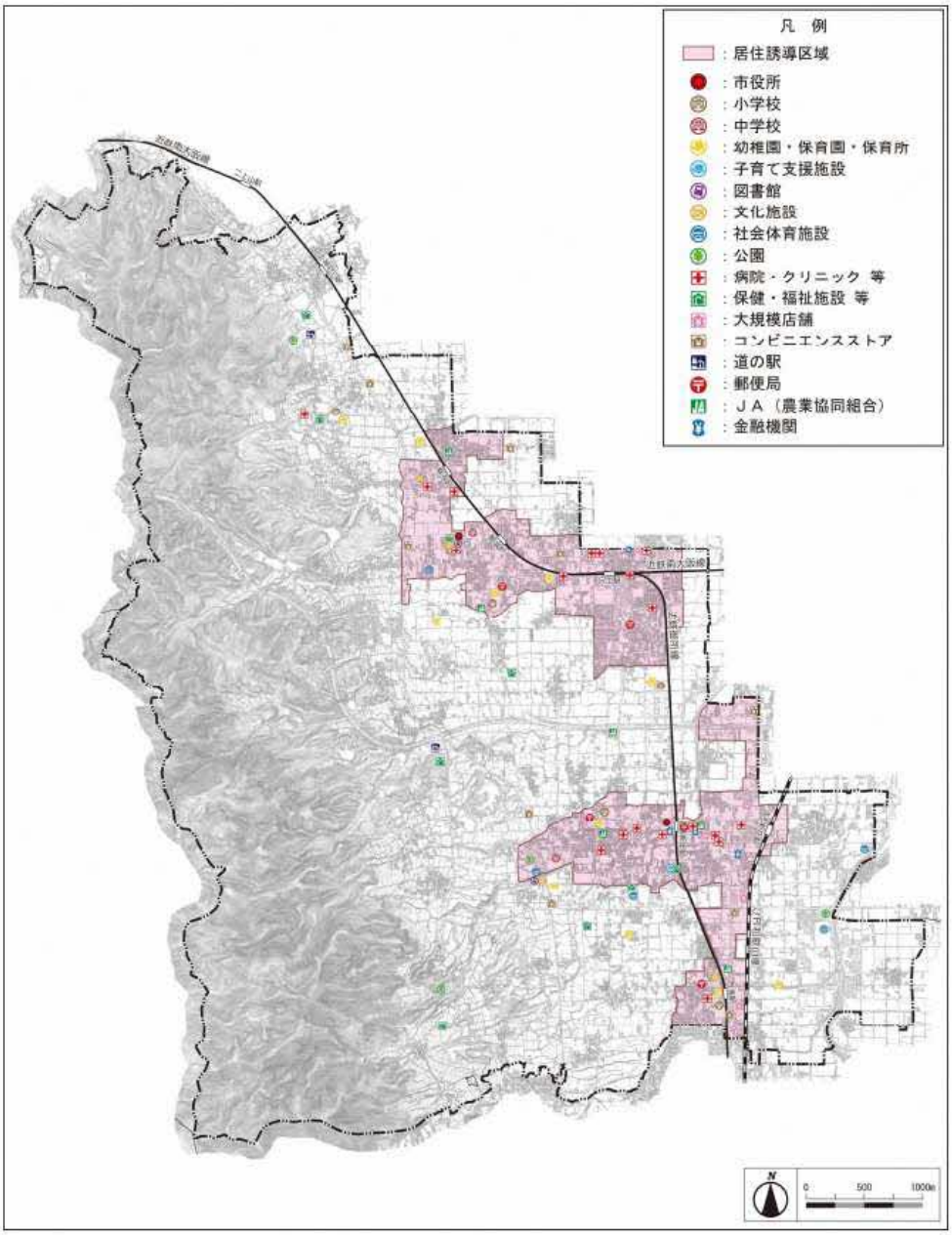


図 2-5 各種施設の立地状況

（出典：葛城市立地適正化計画より抜粋）

(5)　観光

- 奈良県西部の観光入込客数は、平成28年から増加傾向にある。
- 西部としては、信貴山エリア等の外国人観光客増加、馬見丘陵公園への来訪増加、平成28年11月の「道の駅かつらぎ」の開業効果等が要因として挙げられる。

※奈良県西部：大和高田市、大和郡山市、御所市、香芝市、葛城市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、広陵町、河合町が含まれている。

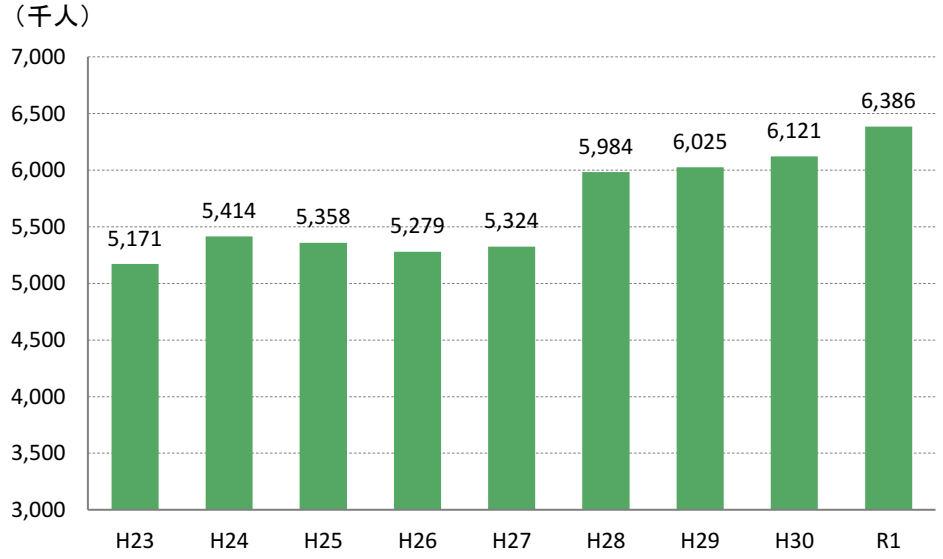


図 2-6 奈良県西部の観光入込客数

（出典：奈良県統計年鑑）

(6)　乗用車保有台数

- 葛城市の乗用車保有台数（普通乗用車、小型乗用車、軽自動車（乗用））は増加傾向にある。特に、軽自動車（乗用）が増加している。
- 令和元年の１世帯あたりの自動車保有台数は1.29台。

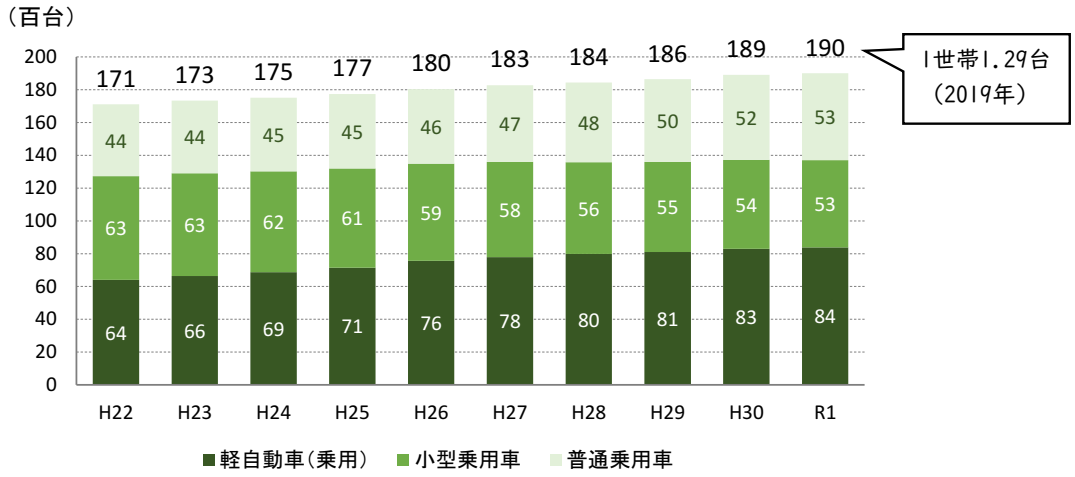


図 2-7 葛城市の自動車等登録数

（出典：奈良県統計年鑑）

2.3. 公共交通の状況

2.3.1. 公共交通網

- 市内の鉄道は、近鉄南大阪線、近鉄御所線、JR 和歌山線によって大阪・和歌山方面と結ばれている。
- 市内のバスは、市域をまたがる広域的な地域間幹線系統として、奈良交通の路線バスが国道24号を運行している。
- 葛城市が運行する公共交通として、公共バス（環状線バス、ミニバス）と予約型乗合タクシーがある。

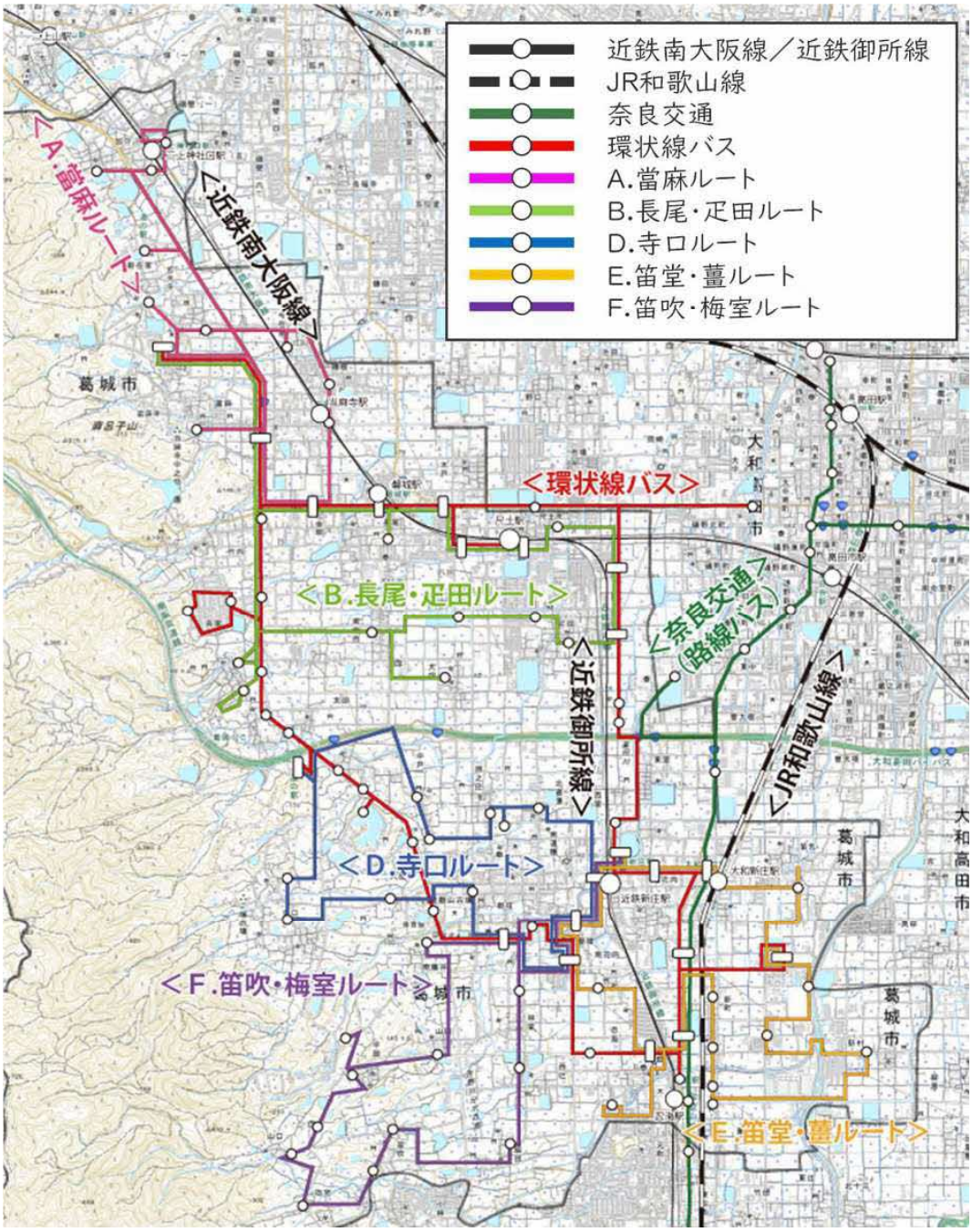
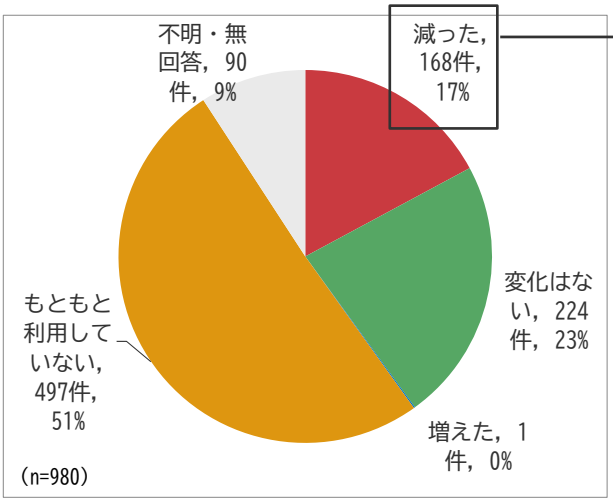


図 2-8 葛城市内の公共交通

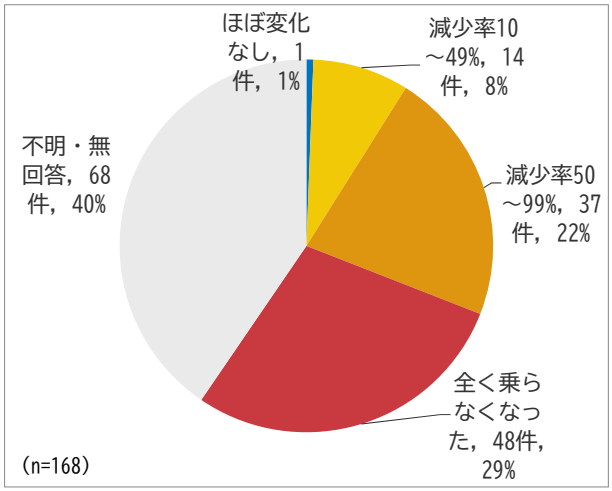
（参考：新型コロナウイルスの公共交通への影響）

- 新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通利用が減少した市民は17%。もともと公共交通を利用していない人を除くと、公共交通利用者の43%が減少したと回答。
- 減少度合いは人それぞれであるが、全く乗らなくなった人が3割を占めている。
- なお、新型コロナウイルス感染症が収束した場合は、公共交通利用者の8割が、利用回数が元に戻ると回答した。一方、利用回数が戻らないと回答した人は、15%ほど存在する。

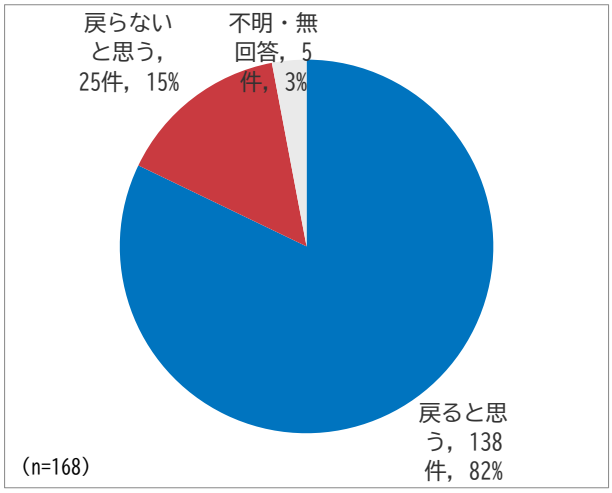
新型コロナウイルスによる公共交通利用回数の変化



減少した回数の割合



今後、利用回数が戻るか戻らないか



（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.3.2. 鉄道

(1) サービスレベル等の概況

- 市内には近鉄と JR が運行しており、近鉄は南大阪線（二上神社口駅、当麻寺駅、磐城駅、尺土駅）と御所線（尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅）、JR は和歌山線（大和新庄駅）が運行している。
- 近鉄南大阪線（尺土駅）はピーク時間帯で 1 時間 6 本以上（片道）、オフピーク時間帯は 1 時間 4 本（片道）で運行している。近鉄御所線はピーク時間帯で 1 時間 4 本（片道）、オフピーク時間帯は 1 時間 2 本（片道）で運行している。近鉄御所線は、近鉄南大阪線と比べて運行本数は少ない。
- JR 和歌山線（大和新庄駅）はピーク時間帯で 1 時間 2~3 本（片道）、オフピーク時間帯で 1 時間 1 本（片道）と、近鉄と比べて運行本数は少ない。

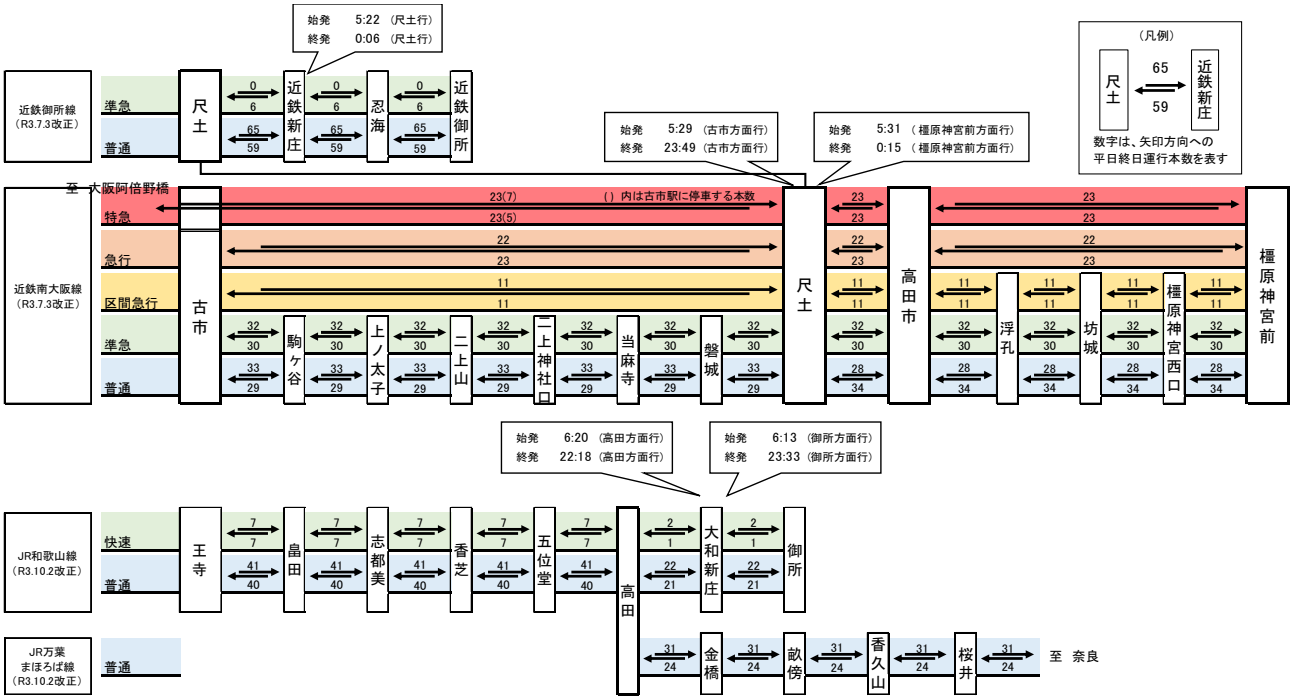


図 2-9 路線別の運行本数

（出典：各社 HP）

(2)　利用状況

- 葛城市内の鉄道駅では、尺土駅の利用者数が最も多く、次いで近鉄新庄駅が多い。
- 10年程度前の平成22年と比較して、ほぼ横ばい傾向にあるが、二上神社口駅と忍海駅は1割程度の減少が見られる。

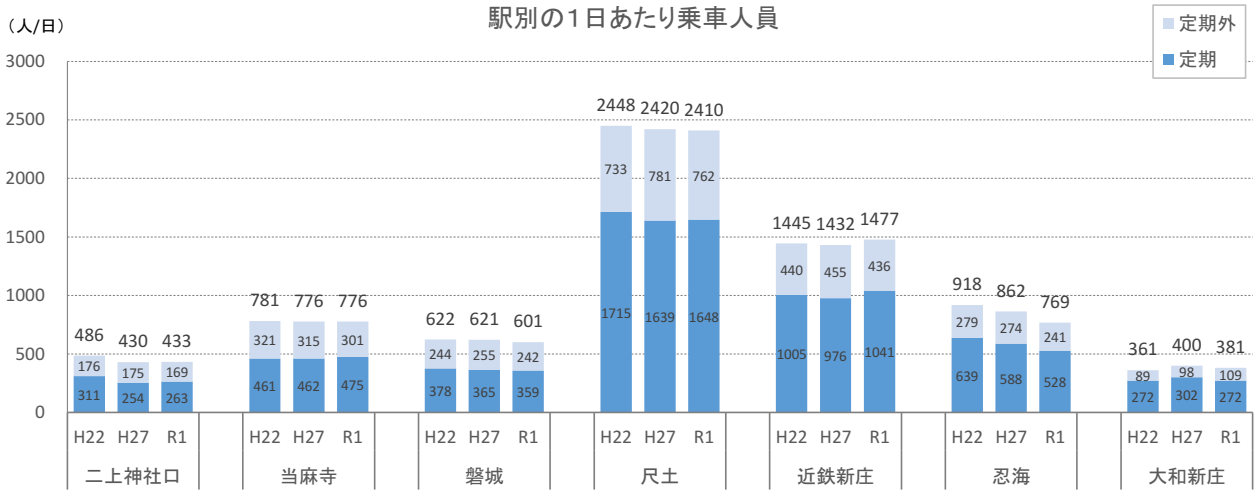


図 2-10 日あたり乗車人員の推移

（出典：奈良県統計年鑑）

- 市民がよく利用する駅は、尺土駅や近鉄新庄駅が多い。
- なお、鉄道をほとんど利用していない人は、全体の3割程度を占める。

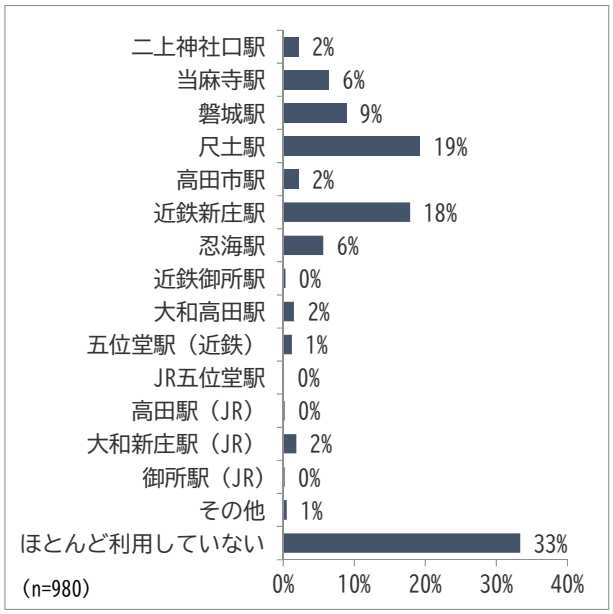


図 2-11 葛城市内やその周辺で最も利用する駅

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(3)　駅までの移動手段

- 最も利用する駅までの移動手段は、徒歩が6割程度と最も多い。次に多いのは、自転車や自動車である。
- 駅までの移動手段として、バスやタクシーを利用している人は少ない。

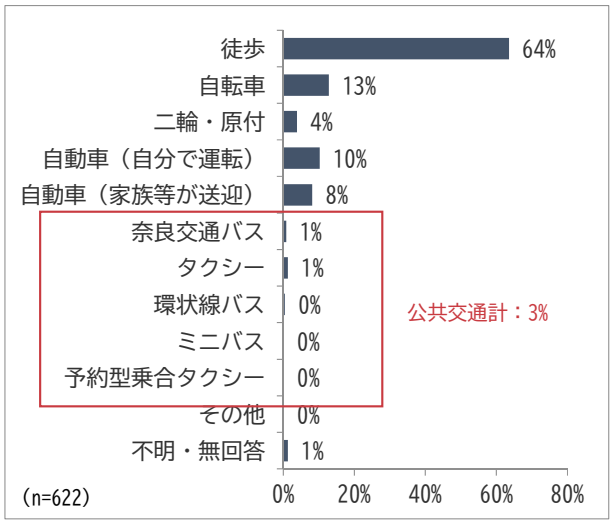


図 2-12 最も利用する駅までの移動手段

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(4)　鉄道駅への移動についての不便な点

- 鉄道駅までの移動についての不便な点として、大半は「特になし（不便ではない）」と感じている。
- ただし、不便な点としては、「駐車場がない・少ない」「一般送迎用スペースがない・少ない」など、自動車でのアクセスに関することが指摘された。

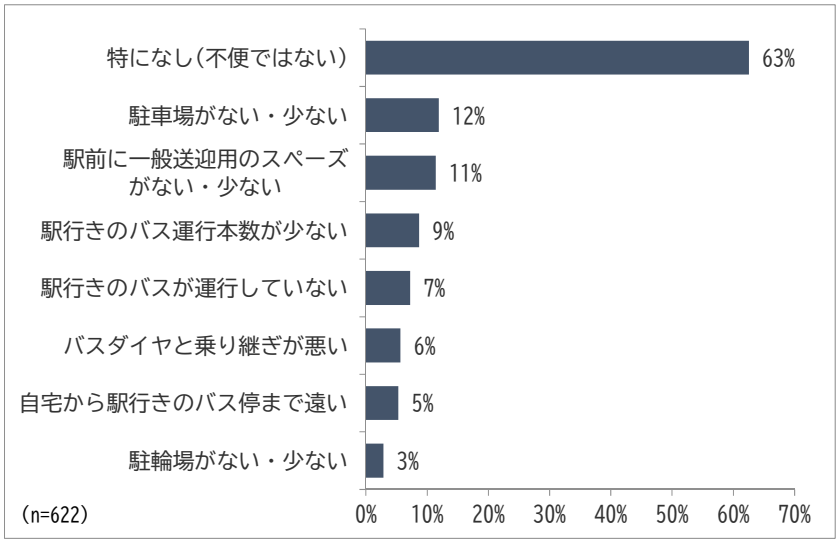


図 2-13 鉄道駅への移動についての不便な点

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.3.3. 路線バス

(1) サービスレベル等の概況

- 市内の路線バスは奈良交通が運行しており、近鉄大和高田駅や大和八木駅方面、新宮駅方面などが運行している。市内のバス停は、曽大根、新庄、北花内、忍海、忍海駅の５ヶ所。
- 近鉄大和高田駅や大和八木駅方面は、ピーク時間帯で１時間３本、オフピーク時間帯で１時間１本程度の運行であり、五條・新宮駅方面は、ピーク時間帯で１時間２本、オフピーク時間帯で１時間１本程度の運行である。

(2) 利用状況

- 市民がよく利用するバス停（路線バス）は、北花内や新庄が多い。
- ただし、路線バスをほとんど利用していない人は、全体の9割程度を占める。

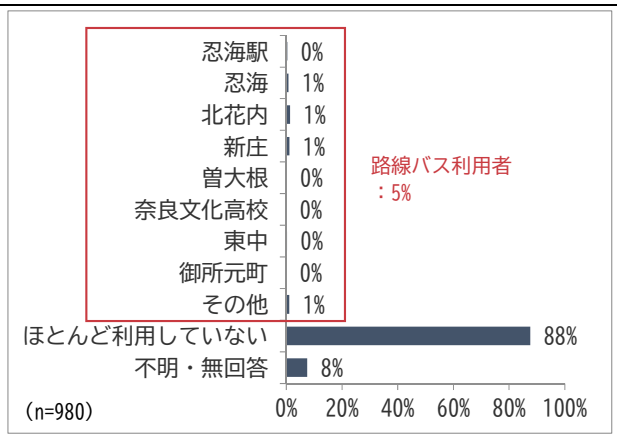


図 2-14 葛城市内やその周辺で最も利用するバス停

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(3) 路線バス利用についての不便な点

- 路線バス利用についての不便な点として、「運行本数」や「運行時間帯」に対する意見が多かった。

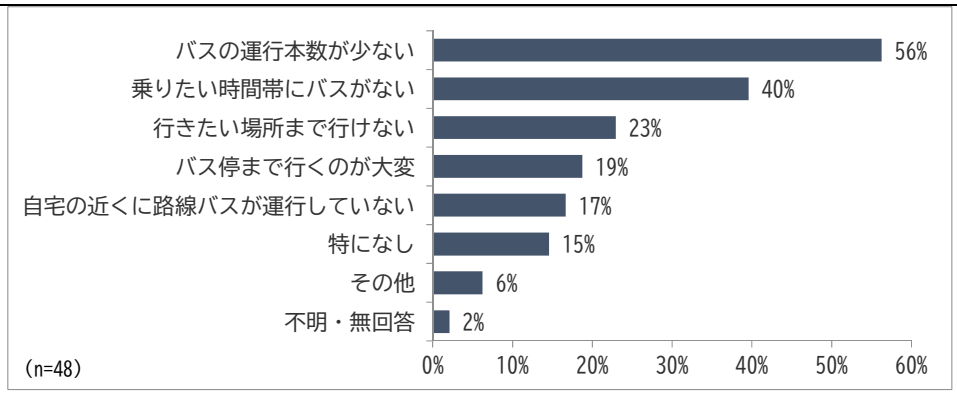


図 2-15 路線バス利用についての不便な点

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.3.4. 葛城市が運行する公共交通

(1) サービスレベル等の概況

- 葛城市が運行する公共交通として、幹線的な路線である環状線ルート、支線的な役割を持つミニバスルートと予約型乗合タクシーが運行している。
- 環状線ルートは、旧町同士をつなぐ幹線道路上を運行するルート（内回りルートと外回りルート）であり、1日5便ずつ運行している。ミニバスルートは、各大字を通過し日常生活圏内を運行するルート（A、B、D ルート）であり、1日 3～4便ずつ運行している。
- 予約型乗合タクシーは、市の南側の各大字を通過し日常生活圏内を運行するルート（E、F ルート）であり、1日3便ずつ運行している。

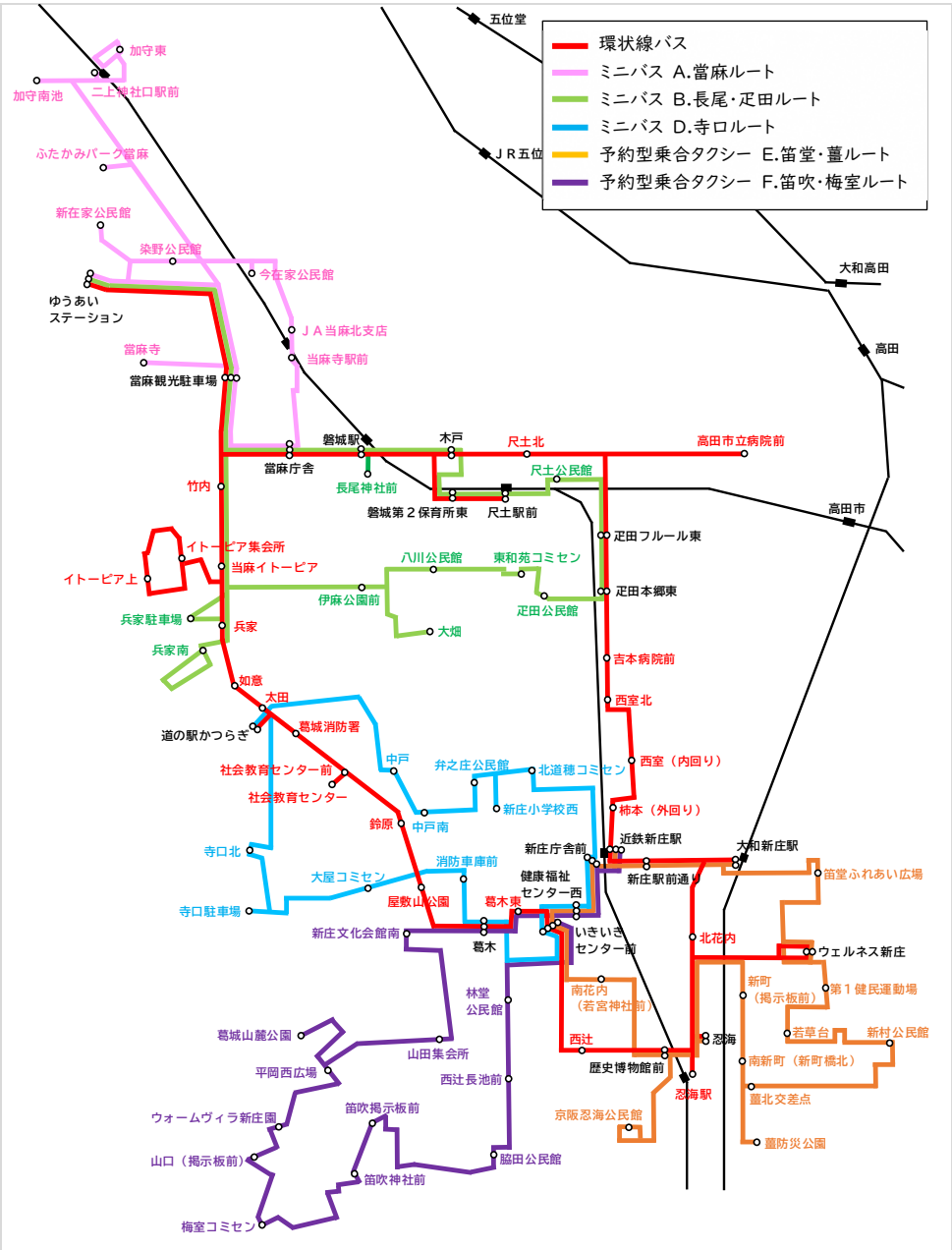


図 2-16 葛城市が運行する公共交通網

(2)　環状線バスとミニバスの利用者数

- 最も利用の多いルートは、環状線ルートの外回りであり、新型コロナウイルス感染症の影響前（以下、新型コロナ以前）の令和元年度では１日 50 人以上の利用があった。環状線ルートの内回りの利用も多く、新型コロナ以前は１日 30 人以上の利用があった。
- ミニバスルートは、新型コロナ以前で、A當麻ルートやB長尾・疋田ルートは １ 日 10 人以上の利用だが、D寺口ルートは１日５人程度と他のルートと比べて利用が少ない。
- なお、いずれのルートも令和 2 年度では利用が減少しており、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響が想定される。

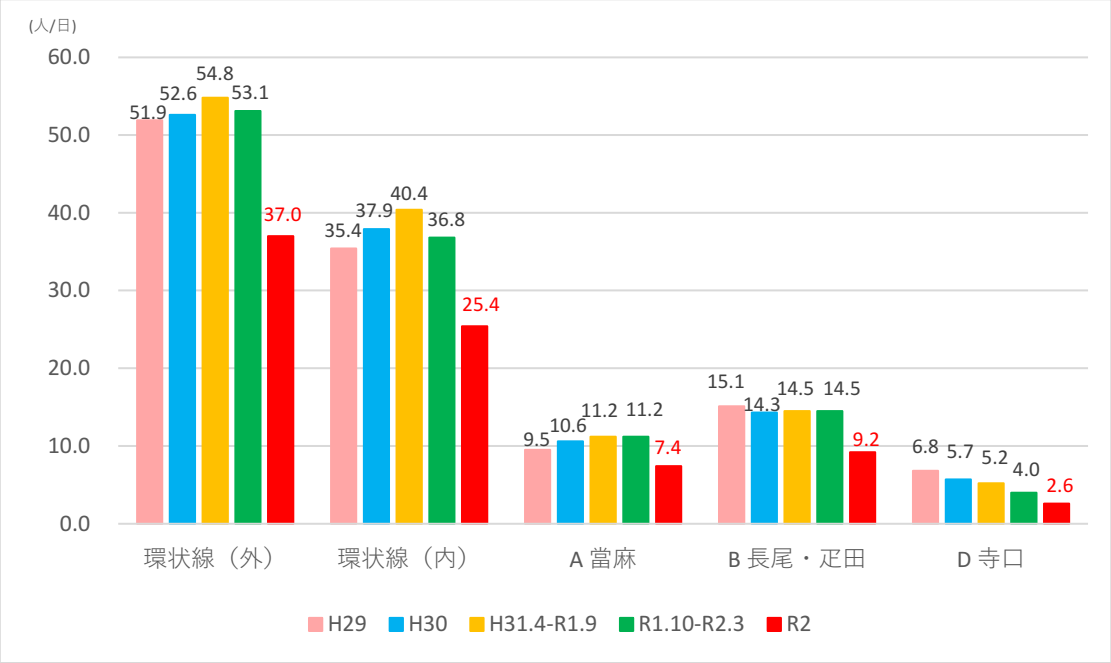


図 2-17 年度別の利用者数の推移

※利用者数は、乗車数＋降車数の平均値

(3)　予約型乗合タクシーの利用者数

- 予約型乗合タクシーは、令和元年 10 月より運行開始。それまではミニバスルートとして運行していた。
- E ルートについて、ミニバスルートの運行時期は 2.0 人以上の利用があったが、現在は 1.0 人を下回っている。ただし、令和 2 年度は前年度よりも利用者数が増加した。
- Fルートについて、ミニバスルートの運行時期は 3.0 人程度の利用があったが、現在は 2.0 人以下の利用に留まっており、令和 2 年度でも減少した。
- E ルート及び F ルートの両ルートで、ミニバスルートの運行時期よりも、1 日あたり 2.0 人程度の減少がでている。

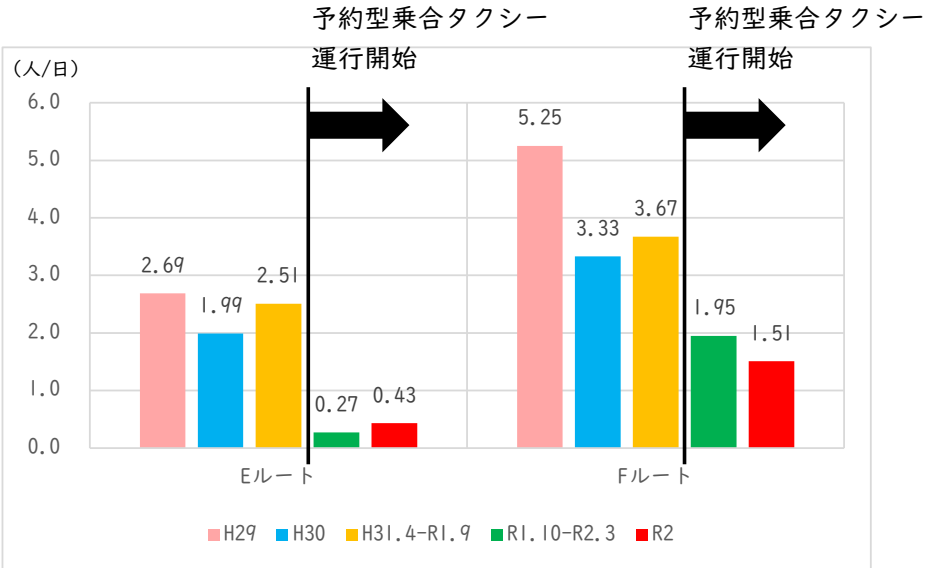


図 2-18 年度別の利用者数の推移

- 予約型乗合タクシーを利用できない理由としては、Eルート沿線では、運行サービスに関する理由が多く、Fルート沿線では、使うための情報不足や坂道等の地理的要因に関する理由が多い。

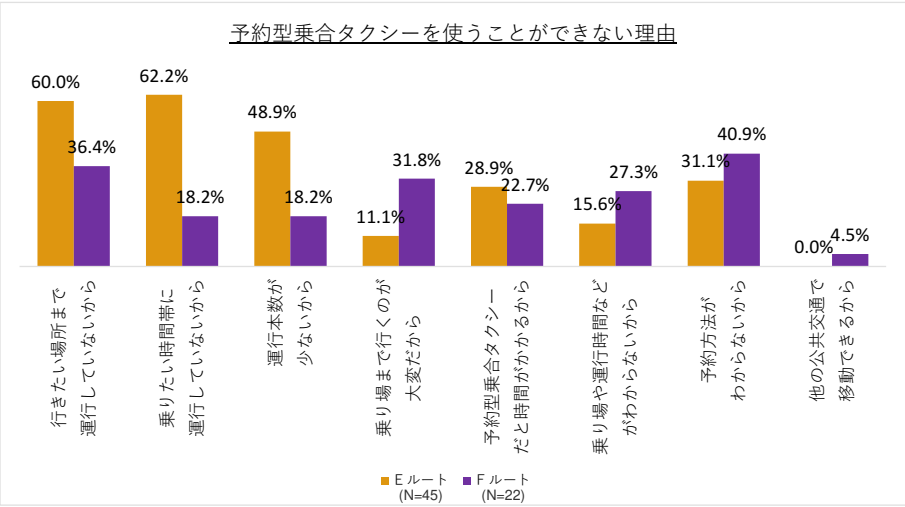


図 2-19 予約型乗合タクシーを使うことができない理由

（出典：令和 2 年度 E･F ルート沿線住民アンケート調査結果）

(4)　認知度

・　環状線バスの認知度は比較的高いが、予約型乗合タクシーについてはほとんど認知されていない。

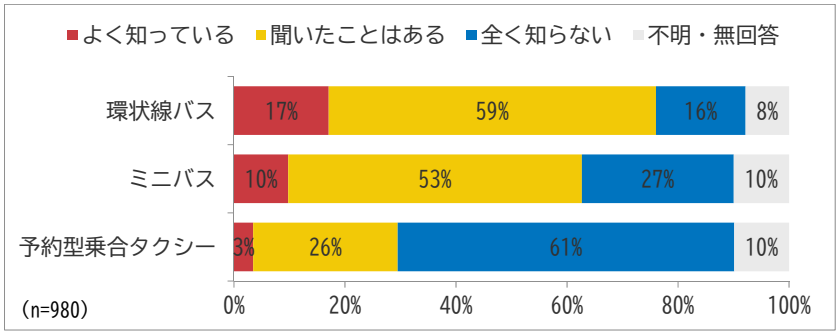


図 2-20 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの認知度

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(5)　運行内容の満足度

・　総合評価としては、「満足」「やや満足」の回答は1割強を占める。

・　個別にみると、満足度の高い項目は「運行ルート・経由地」「目的地までの所要時間」である。一方で、不満足度の高い項目は「運行本数」「運行時間帯」である。

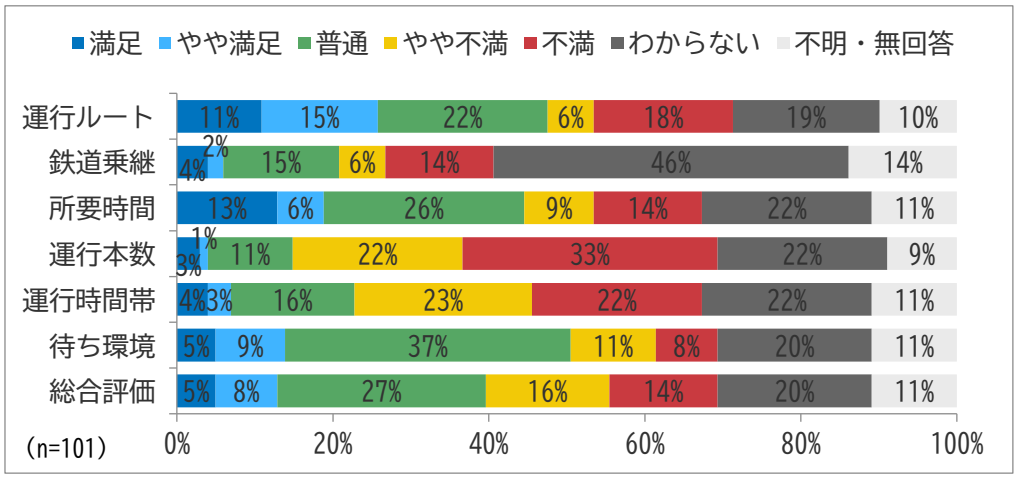


図 2-21 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの運行内容の満足度

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(6)　利用しない理由

- 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーを利用しない理由として、「そもそも使う必要がない」人は7割以上を占める。「使いたいが使うことができない」人は1割未満である。
- 使いたいが使うことができない人の理由としては、「運行本数が少ない」「乗りたい時間帯に運行していない」「ルートや時刻表がわからない」の理由が多く占める。

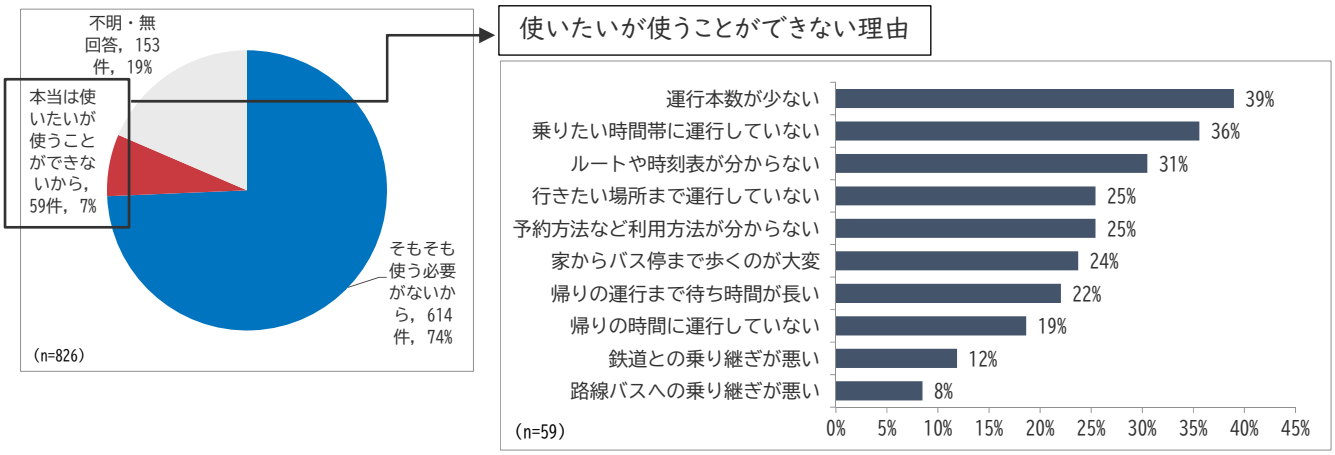


図 2-22 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーを利用しない理由

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(7)　令和３年４月から実施している運賃無料の取組

- 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーの運賃無料の取組について、今後も継続を望む意見は、約6割を占める。

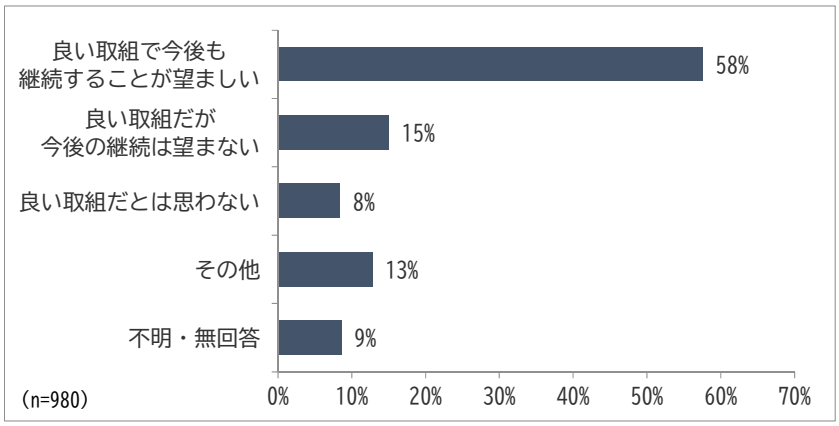


図 2-23 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーの運賃無料の取組について

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.3.5. タクシー

(1) 事業者数と車両台数

- 葛城市が含まれる西大和交通圏内で登録されているタクシー事業者は 16 社あり、車両台数は143台になる。

表 2-1 西大和交通圏内のタクシー事業者

事業者名	所在地	車両数	事業者名	所在地	車両数
井村輸送㈱	香芝市	6	ひまわりタクシー㈱	磯城郡	18
㈱協和交通		7	西村タクシー㈱		7
王寺タクシー㈱	北葛城郡	18	㈲冨士		8
志都美タクシー㈱		5	田原本タクシー㈱		5
㈱愛和		7	三宅交通		4
新大和交通㈱		13	㈱サミット		5
中和交通㈱	大和高田市	13	奈良近鉄タクシー㈱	奈良市	19
広陵タクシー㈲		3	㈱サンキュータクシー	御所市	5
合計					143

※令和3年11月時点

(2) 利用状況

- 市民のタクシー利用は、週に1回以上の高頻度利用者はほとんどいない。
- 利用頻度で多いのは、「不定期に利用」や「年に数回程度の利用」で、3～4%を占める。
- また、タクシー事業者によると、「週明けの月曜日の利用が多いが、土曜日、特に日曜・祭日等はかなり少なくなる」という利用傾向にあります。

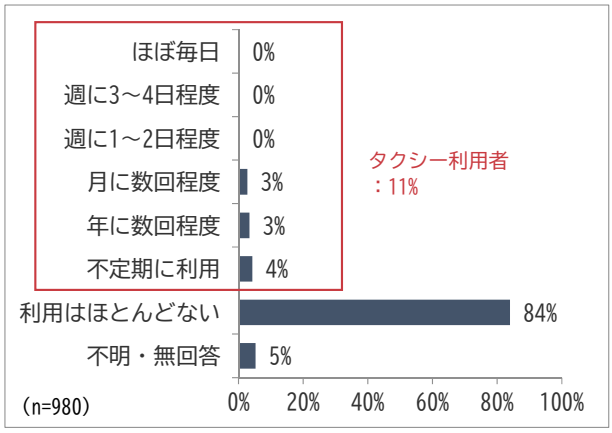


図 2-24 タクシーの利用頻度

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

・　タクシー利用の主な移動目的は、「通院」が最も多く、4割程度を占める。
・　次に多いのは、「緊急の用事」や「お酒を飲むとき」など、不定期・突発的な利用が多い。

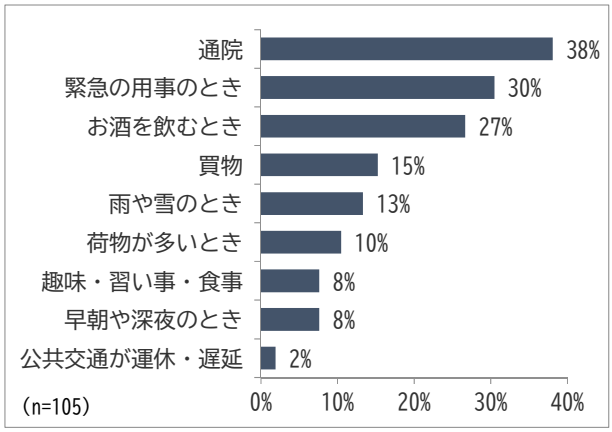


図 2-25 タクシーを利用する際の移動目的

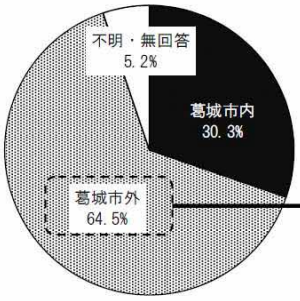
（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.4. 人の動き

(1) 通勤や通学移動

- 市民の通勤や通学先は、葛城市内が約 30%、市外が約 65%を占める。
- 市外のうち、奈良県内が約 33%、他府県が約 32%を占める。
- 奈良県内では、隣接市の大和高田市や橿原市、御所市への移動が多い。

全体(n=575)



【葛城市外の通勤・通学先】

葛城市外の通勤・通学先	人数（人）	割合（%）
大和高田市	40	7.0
橿原市	32	5.6
御所市	26	4.5
香芝市	21	3.7
奈良市	18	3.1
五條市	9	1.6
大和郡山市	8	1.4
広陵町	6	1.0
田原本町	5	0.9
高取町	5	0.9
河合町	4	0.7
吉野町	3	0.5
大淀町	3	0.5
桜井市	2	0.3
上牧町	2	0.3
王寺町	2	0.3
明日香村	1	0.2
他府県	184	32.0
合　計	371	64.5

図 2-26 葛城市民の通勤や通学先

（出典：葛城市第二次総合計画より抜粋）

(2)　買い物先と移動手段

- 市民の買い物先（食料品・日用品）は、市内や市内近隣のスーパーが大半を占める。
- 買い物先への移動手段は、8割以上が自動車（自分で運転、または家族等が送迎）を利用している。公共交通を利用している人は少なく、環状線バスやミニバス、予約型乗合タクシーの利用は1%程度である。

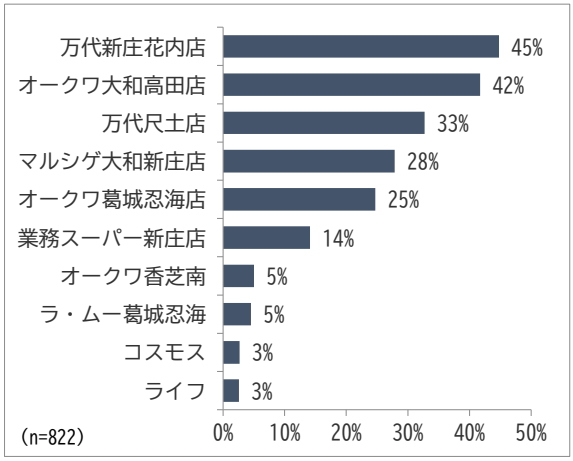


図 2-27 食料品・日用品の買い物先

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

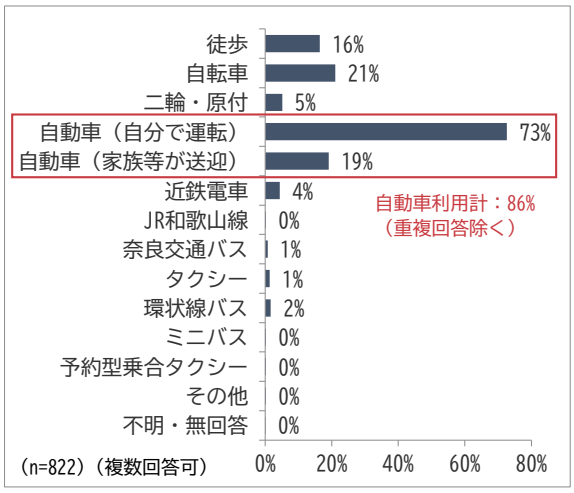


図 2-28 食料品・日用品の買い物先への移動手段

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(3)　通院先と移動手段

- 市民の通院先（持病の治療や薬の処方など定期的な通院）は、市内の医療機関への通院も多いが、大和高田市立病院や奈良県立医科大学附属病院などの、市外の医療機関への通院も多い。
- 通院先への移動手段は、7割以上が自動車（自分で運転、または家族等が送迎）を利用している。市外の医療機関への通院も多いことから、近鉄電車や環状線バスの利用も見られる。

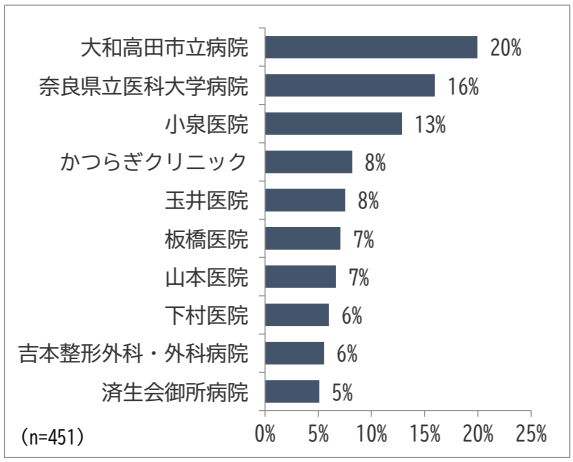


図 2-29 通院先（持病の治療や薬の処方など定期的な通院）

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

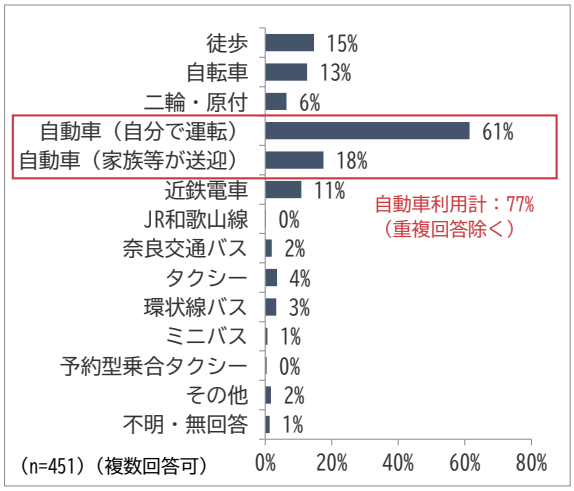


図 2-30 通院先（持病の治療や薬の処方など定期的な通院）への移動手段

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

2.5. 公共交通に対する市民の声

(1) 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの改善意向

- 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーの改善意向として最も多かった意見は、「どのような改善が行われても利用することはないと思う」で、約2割を占める。
- 改善点としては、「鉄道との乗継」や「利用したい時間帯に運行するダイヤ」への意向が高く、16%程度を占める。その他、全体の1割以上を占める意見は、「今のままで十分」「覚えやすいダイヤ設定」「バス同士の乗継」「バス停での路線案内等をわかりやすく」が挙げられた。

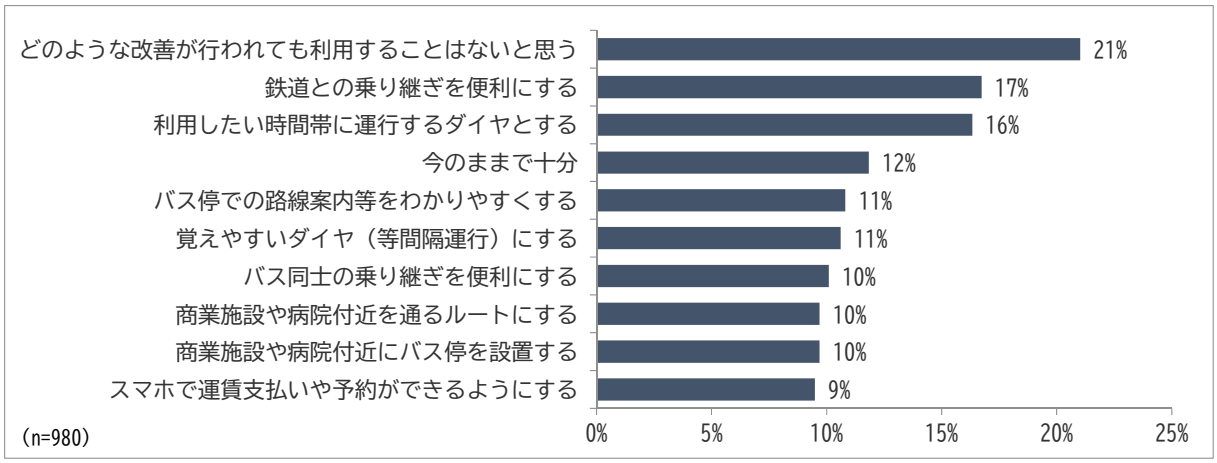


図 2-31 環状線バス･ミニバス･予約型乗合タクシーについて、利用機会が増えるための改善点（上位10位）

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(2) 鉄道の活性化のために必要な取組意向

- 鉄道の活性化のために必要な取組意向として最も多かった意見は、「駅がまちの拠点となるよう、駅周辺を整備する」で、約4割を占める。
- その他の取組意向としては、「駐車場や駐輪場の整備」や「鉄道とバスの乗継」「駅の待合環境やトイレの改善」「駅前を発着するバスの拡充」が挙げられた。
- 取組は必要ないや、取組を行っても利用することはない、などの意見は少なかった。

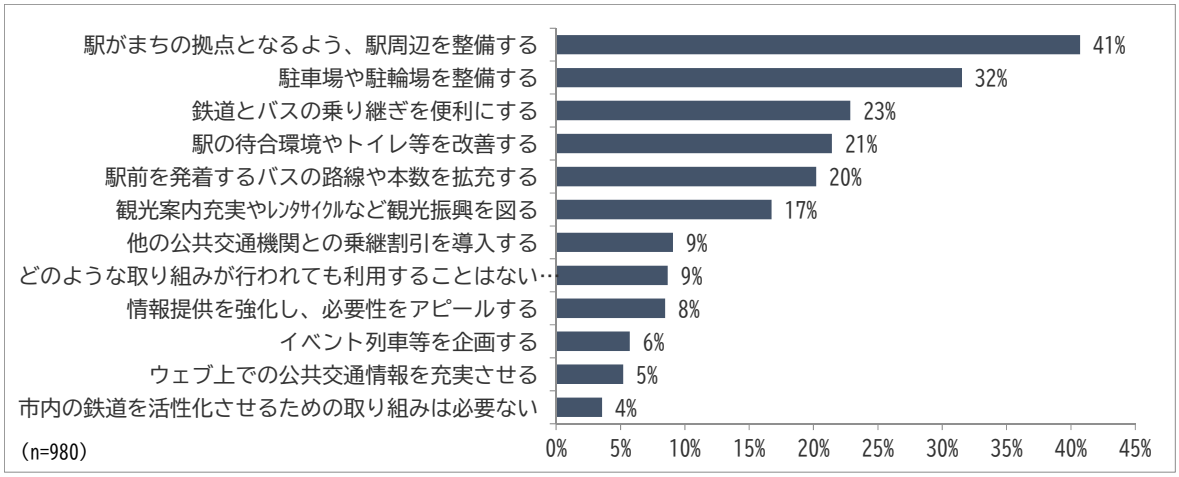


図 2-32 鉄道利用を促し、駅等を活性化させるために必要だと思う取組意向

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(3)　路線バスの活性化のために必要な取組意向

- 路線バスの活性化のために必要な取組意向として最も多かった意見は、「鉄道との乗継」で、約25%を占める。
- その他の取組意向としては、「利用したい時間帯に運行するダイヤ」「バス停での路線案内等をわかりやすく」「商業施設や病院付近を通るルート」「覚えやすいダイヤ」が挙げられた。
- 取組は必要ないや、取組を行っても利用することはない、などの意見は、一定数見られた。

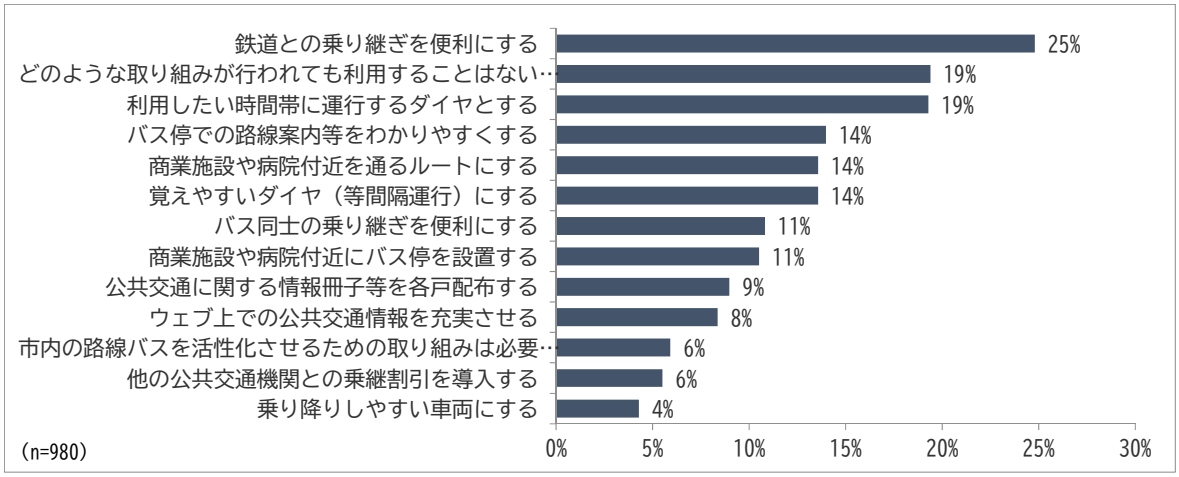


図 2-33 バス利用を促し、路線を活性化させるために必要だと思う取組意向

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

(4)　葛城市内の公共交通に求められる役割

- 葛城市内の公共交通（鉄道・バス等）に求められる役割としては、「子ども・学生・高齢者・免許を持たない人が出かけるための移動手段」が最も多く、7割程度を占める。
- その他の役割としては、「将来、運転免許証を返納したときの移動手段」「いつでも利用できる安心感」「市民の買い物や通院のための移動手段」「市民の通勤や通学のための移動手段」が挙げられた。

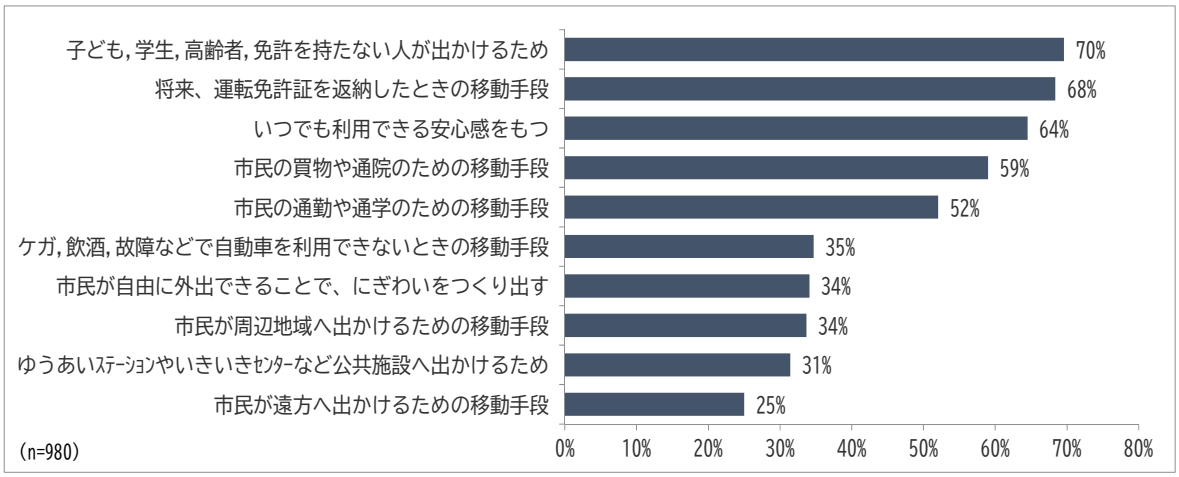


図 2-34 葛城市内の公共交通に求められる役割（上位10位のみ）

（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

3. 上位・関連計画の方向性

3.1. 葛城市第二次総合計画

(1) 計画の概要

計画期間　平成29年度～令和8年度（10年間）

将来像　歴史を重ね、未来を育む時代を超えて愛される住みよい共存の都市（まち）　葛城

政策の柱　［政策の柱1］ 調和・共存　～多種多様な価値観が共存するまち～

［政策の柱2］ 壮健・学習　～心と身体が健やかに育まれるまち～

［政策の柱3］ 活力・安全　～にぎわいあふれる安心なまち～

(2) 公共交通に関連する施策等

施策目標	住みよいまちを支える社会基盤の実現 －基幹道路や駅前道路、地域交通ネットワークの整備をすすめる
具体的な取組	地域の交通手段を確保するため、地域の拠点や商業施設、病院、駅等をつなぐ公共バスを運行するとともに、利便性を向上させ利用者数の増加を図ります。
指標	公共バスの年間利用者数 〔現状〕50,000 人 → 〔中間目標値〕55,000 人 → 〔将来目標値〕60,000 人

3.2. 第２期葛城市総合戦略

(1) 計画の概要

計画期間　令和2年度～令和6年度（5年間）

政策の柱　［政策の柱1］ 子育てに係る各種支援・取組を通じた人口増加（移住支援）

［政策の柱2］ 観光業を基幹とした産業の振興（集客支援）

［政策の柱3］ 地域コミュニティの強化を通じた地域の紐帯の強化（定住支援）

将来人口目標　令和42年時点で37,000人

(2) 公共交通に関連する施策等

アクションプラン	地域公共交通の充実 （地域コミュニティの強化を通じた地域の紐帯の強化（定住支援）） （地域コミュニティの強化を通じた地域の紐帯の強化（定住支援））
具体的な取組	今後も住民の生活サービス機能（医療・介護・福祉、買い物、公共交通、物流、燃料供給、教育等）を維持し、住みよいまちとしての魅力を保つため、駅周辺の整備や鉄道網及びバス交通の利便性向上に取り組む。具体的には、予約型乗合タクシーのほか、自動運転移動サービスやAIデマンド交通など新たな輸送サービスの導入に向けた取り組みを通じて、公共交通の利便性向上に努める。
重要業績評価指標	葛城市コミュニティバス（環状線ルート）の年間利用者数 〔現状〕32,226人 → 〔目標値〕35,500人

3.3. 葛城市都市計画マスタープラン 2017

(1) 計画の概要

計画期間　平成29年度～令和8年度（10年間）

都市づくりの目標　自然・歴史的環境の中で、安全で住み良い、魅力と活力のあるまち

(2) 公共交通に関連する施策等

<各地域共通>

都市施設整備等の基本方針	<施設整備等の考え方> 公共交通の多種多様なニーズ、課題解決に向けて、関係機関との連携を図りながら、地域公共交通の活性化及び再生について、総合的かつ一体的に推進していきます。	
	公共交通機関の確保	市コミュニティバス運行の実績を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生について、総合的かつ一体的に推進していきます。

<地区別構想>

北部地域	・当麻寺駅・磐城駅については、駅前環境の充実に努めます。
中央部地域	・近鉄尺土駅周辺において、駅前広場の整備等、利便性の向上を図ります。 ・道路ネットワークや公共交通機関の整備も含め、公共施設を市の中心に集約する構想を検討します。 ・近鉄尺土駅周辺については、ターミナル拠点として駅前広場の確保、道路の整備、防災機能の向上等を図ります。

3.4. 葛城市立地適正化計画

(1) 計画の概要

計画策定時期　平成29年11月

まちづくりの方針　[方針1] 子育て世代が安心して楽しく住み続けられるまちづくり

[方針2] 高齢者をはじめ、誰もが明るく元気に住み続けられるまちづくり

[方針3] 全世代をターゲットに取り組むべき全市的なまちづくり

3.5. 葛城市生活交通ネットワーク実施計画

(1) 計画の概要

計画策定時期　平成27年6月策定、平成31年3月改訂

計画の概要　葛城市における新たな公共交通手法として、コミュニティバスを活用した公共交通の再編を検討し、具体的な運行内容等を提示。

基本方針　[方針1] ルートが重複しているコミュニティバス路線を効率化する

[方針2] 市民のニーズを踏まえた公共交通サービスを確保する

[方針3] 受益者負担の考えのもと、公共交通サービスを有料化の方向で見直す

4. 公共交通の抱える課題

4.1. 公共交通等に関する問題点

＜人口は増加しているが、高齢化も進み、生産年齢人口は減少＞

- 子育て世代の増加により、市全体の人口は増加している。ただ、高齢化も進んでいるため、生産年齢人口は減少している。
- 生産年齢人口の減少により、通勤目的の公共交通利用者が減少している。

＜市西側の山麓部での高齢化の進展＞

- 市西側の山麓部周辺で、高齢化率が高い。
- 傾斜が急な地域であるため、自動車の運転ができなくなると、生活に必要な移動（外出）ができなくなる可能性が高い。

＜自動車利用が前提となった生活スタイル＞

- ほとんどの家庭には自動車が1台以上あり、自動車利用を前提とした生活スタイルとなっているため、自動車を利用できる住民にとっては、公共交通を利用する機会は限定される。
- 買い物や通院では、自動車を使った移動（送迎含む）が7～8割を占めている。
- 将来の運転免許返納後に公共交通が必要と考える人は多い。ただし、体力や身体機能が低下してから初めて公共交通を利用する場合は、公共交通に慣れていないことから、利用困難な可能性がある。

＜生活関連施設は国道 24 号沿道に集中＞

- スーパーなどの生活関連施設は国道 24 号沿いに立地し、市民の買い物先も国道沿いが主となっている。
- 公共交通を使って国道沿いの施設へ行くには、奈良交通か環状線バス、笛堂・薑ルートを使う必要があり、北部地域や山麓部地域等から公共交通を使ったアクセスは容易ではない。

＜市外への通院も多い＞

- 高齢者の通院先は、市内の尺土駅周辺や近鉄新庄駅周辺への通院が多い。また、市外の大和高田市立病院や奈良県立医科大学附属病院、済生会御所病院等へ通院している市民もいる。
- 公共交通を利用して市外へ通院するには、ミニバスから近鉄電車や環状線ルートへの乗換といった、公共交通機関同士での乗換が出てくるため、乗継の円滑化や帰宅時の公共交通の確保の問題がある。

＜公共交通利用者数の減少とサービスレベルの低下＞

- 高齢化、生産年齢人口減少、新型コロナウイルスの影響等により、公共交通利用者数が少しずつ減少している。将来もこのまま推移すると、公共交通のサービスレベルを維持することが困難になる。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通を利用しなくなった人が多く存在する。また、新型コロナウイルスが収束したとしても、利用回数が元に戻らないと考えている人は、15%程度存在する。

- 新型コロナウイルスの影響として、近鉄電車の令和3年7月のダイヤ改正では、南大阪線二上神社口駅～磐城駅間の 11 時台～14 時台の運行本数が半減や、御所線の 10 時台～14 時台の運行本数が半減したなど、市民生活への影響が少なからずある。
- 路線バスや環状線バス等のサービス改善意向として、鉄道との乗り継ぎを便利にすること（市内の主な乗継場所：尺土駅や近鉄新庄駅、忍海駅）、利用したい時間帯に運行するダイヤの設定に対する意見が多い。

＜尺土駅の交通拠点としての機能＞

- 通学や通勤の移動先を市外が大半をしめる本市では、急行や特急が停車する尺土駅（近鉄）の利用が多い。
- 尺土駅構内はエスカレータとエレベータが整備、駅構外から改札口までは車いす対応エスカレータが整備されている。駅構外からホームまでの移動で、駅員や介助者なしで全て移動できる状況にはない。
- 尺土駅は公共交通の要所であることは上位計画でも位置づけられており、交通結節点としての機能強化に検討余地がある。
- なお、駅の整備としては、駐車場・駐輪場・一般送迎用スペースの整備が望まれている。

＜ミニバスルートの利用減少＞

- ミニバスルートの D.寺ロルートは、他のミニバスルートと比べて利用者数が少なく、新型コロナウイルス感染症拡大の以前から利用者数の減少が続いている。近年の1便あたり利用者数は1～2人程度であり、現在のバス車両（13人乗り）以外の運行方法について検討余地がある。
- 寺ロルートだけでなく、公共交通全体の維持・確保等に向けて、利便性向上に関する施策や利用促進に資する施策の検討が望まれている。

＜予約型乗合タクシーの利用減少＞

- 令和元年 10 月から運行開始した予約型乗合タクシーは、ミニバスルートでの運行時期よりも利用が低迷している。
- 周辺住民や利用者からは、午前中の移動の意向が多い点や、予約方法の改善、他の公共交通との乗継の改善等への意向が高いことから、継続的に運行方法等の見直しを図ることが必要である。

＜公共交通と観光施策の連携が不十分＞

- 葛城市は、国宝・當麻曼荼羅をはじめ数多くの国宝や重要文化財を伝える當麻寺、我が国最古の官道である竹内街道、相撲発祥の地であることなど、名所・旧跡は多く有しているが、“観光振興”に関する明確な計画がない。
- ただし、総合計画では、観光資源を十分に活用できていないことを踏まえて、市内に点在する名所・名跡の持続的な観光客の誘致に繋がるよう、観光周遊コース形成などが具体的な取り組みとして示されており、自動車以外での観光客を対処とした周遊観光方法も検討する必要がある。

4.2. 公共交通が抱える課題

課題１：高齢者や山麓部住民等の移動手段の確保

- 地域内交通である環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーは、市内のほぼすべての大字を走行しており、市民の生活の足として重要な社会基盤の一つである。そのため、将来に渡り、これらの公共交通サービスの維持・確保する必要性は高い。
- マイカーでの移動が困難な高齢者及び山麓部のバス停等までの移動が困難な高齢者並びに学生・児童等に対して、利便性向上に資する施策を実施・検討する必要がある。

課題２：通勤・通学・通院などの市外移動への利便性向上

- 市民の通勤や通学は、その大半が市外に目的地を有している。また、医療機関についても、市外へ通院している人が多い。将来にわたって当該地に安心して住み続けるためには、市外への通勤・通学・通院等の移動の利便性確保も必要である。
- そのためには、広域交通軸のサービス維持・確保、広域交通軸に結節している地域内交通のサービス維持・確保、交通結節点での乗継利便性の向上、交通結節点での待ち環境の向上等が必要である。

課題３：交通拠点である尺土駅での案内や機能の強化

- 尺土駅は、広域交通軸である近鉄南大阪線と近鉄御所線が接続する駅であり、市内で最も利用の多い拠点駅であり、市民の交流の起点となるまちづくりが進められている。
- そのため、まちづくりとも連携し、尺土駅を交通拠点として機能強化等を図ることが必要である。
- また、利用者が減少している近鉄御所線について、維持・確保や活性化に向けた取組について検討をする必要がある。

課題４：文化・観光拠点間を結ぶ移動手段の確保

- 長期的なまちの活性化に繋げるために観光業の振興も不可欠である。そのため、自動車を使わなくても市内に点在する文化・観光拠点を周遊できるように、公共交通に限らず多様な移動サービスを活用・導入を検討する必要がある。
- 新たなモビリティサービスについて、技術の発展や Society5.0 の実現に向けた取組等を考慮しつつ、観光利用等への活用・導入を検討する必要がある。

  ※Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）のこと。狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指すものです。

課題５：市民等との協働による公共交通の維持・確保

- 市内の公共交通（鉄道、路線バス、環状線バス、ミニバス、予約型乗合タクシー）の維持・確保に向けては、行政と交通事業者のみの努力だけでは限界があり、市民や関係者からの支援も必要となっている。そのため、市民や関係者等と協働・連携により、公共交通の維持・確保を図る必要がある。

- また、本市においても、今後は高齢者数の増加が予想されている。ただし、マイカーが運転できなくて移動支援が必要となる高齢者は各地に点在しており、その多様な移動ニーズに対応するには、既存の環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーだけでは十分にカバーすることができないと予想される。そのため、住民が主体となった移動手段の導入等も検討する必要がある。
- 今後の道路整備等の状況により、必要に応じた利便性向上を図っていく必要がある。

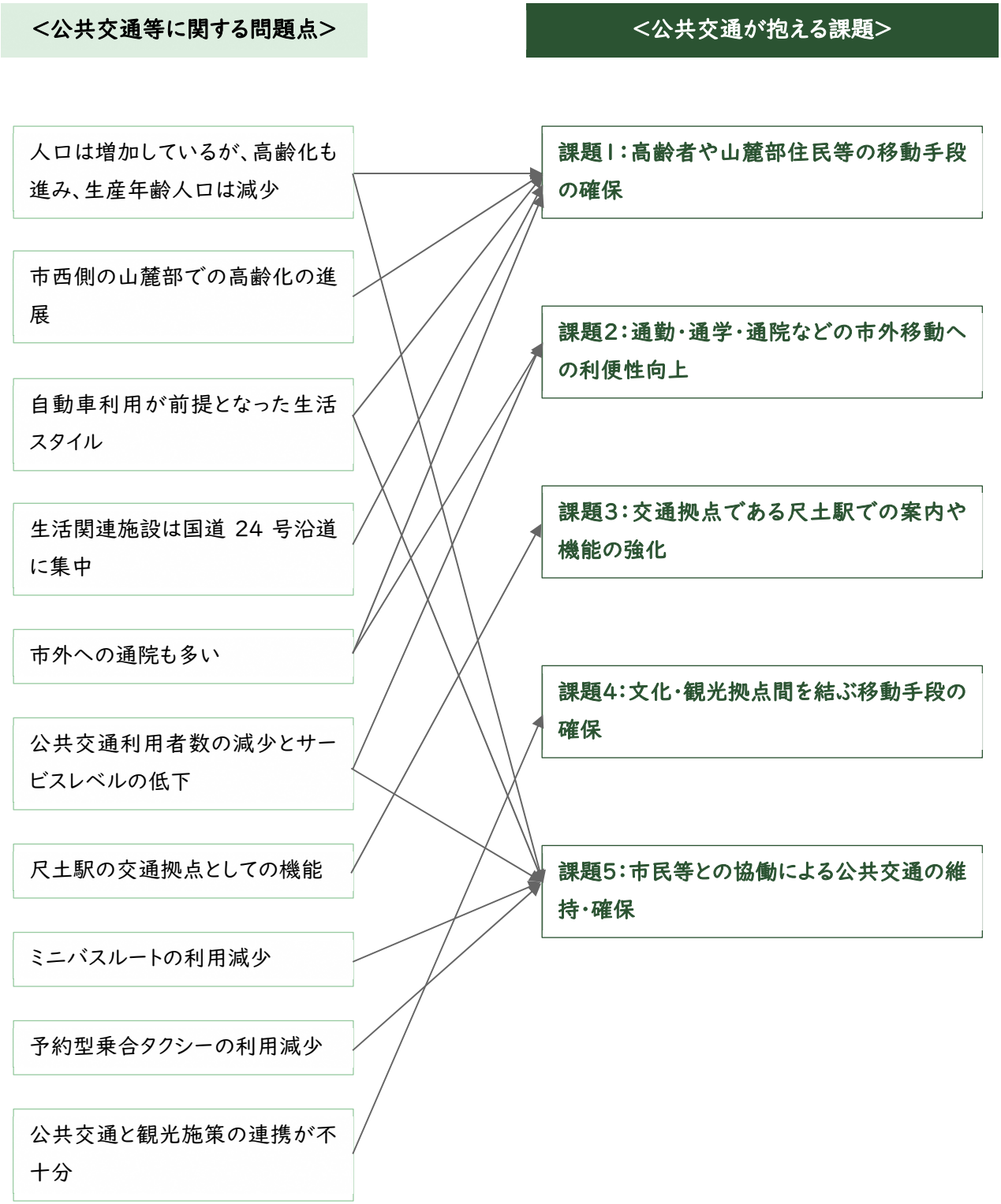


図 4-1 公共交通等に関する問題点と課題

5. 計画の基本的な方針と目標

5.1. 基本的な方針

葛城市第二次総合計画の将来像や現況の課題等を踏まえて、特に総合計画に示されている「施策の柱3『活力・安全』～にぎわいあふれる安心なまち～」、「施策目標『住みよいまちを支える社会基盤の実現』」の実現を目指して、本計画の基本方針を次の通り定めます。

住みよいまちを支え、にぎわいや活力の創出に寄与する、地域公共交通の実現

5.2. 計画の目標

本計画の関連計画となる総合戦略では“生活サービス機能維持や住みよいまちの魅力保持のために、駅周辺整備や公共交通の利便性向上”、都市計画マスタープランでは“公共交通の活性化・再生に向けて総合的・一体的な推進”や“駅前や駅周辺の環境整備・充実”、立地適正化計画では“既存施設や地域公共交通ネットワークを活用し、高齢者が自立して生活できる地域づくり（高齢者をはじめ、誰もが明るく元気に住み続けられるまちづくり）”が計画の方針等として示されています。

また、本計画の基本方針である「住みよいまちを支え、にぎわいや活力の創出に寄与する、地域公共交通の実現」に向けて、自動車を利用できない人であっても安心して生活できる社会の構築や、地域全体が一丸となって公共共通を守り次世代につなげる意識の醸成等が必要と考えます。

そこで、本計画においては、次の3つの目標を掲げ、具体的な事業に取り組みます。

目標１：自動車に頼らなくても、安全で安心して通院や買い物に利用できる公共交通

- 施策①：環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの維持・確保
- 施策②：公共交通不便地域における公共交通サービスの導入に対する支援
- 施策③：高齢者運転免許自主返納に対する支援

目標２：交流や賑わいを促進する公共交通

- 施策④：尺土駅の交通結節機能強化
- 施策⑤：交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み

目標３：地域全体で守り・支える、協働の公共交通

- 施策⑥：公共交通の維持・確保に向けた利用促進策の充実

（上位・関連計画の方針や施策のうち、連携を図った主な項目）

葛城市 第二次総合計画	政策の柱3　活力・安全 ～にぎわいあふれる安心なまち～ ➡施策目標　住みよいまちを支える社会基盤の実現
第2期葛城市 総合戦略	政策の柱3　地域コミュニティの強化を通じた地域の紐帯の強化（定住支援） ➡具体的な取組：生活サービス機能維持や住みよいまちの魅力保持のために、駅周辺整備や公共交通の利便性向上
葛城市都市計画 ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ2017	施策：地域公共交通の活性化及び再生について、総合的かつ一体的に推進 施策：駅前や駅周辺の環境整備・充実
葛城市 立地適正化計画	まちづくりの方針：既存施設や地域公共交通ネットワークを活用し、高齢者が自立して生活できる地域づくりを行う

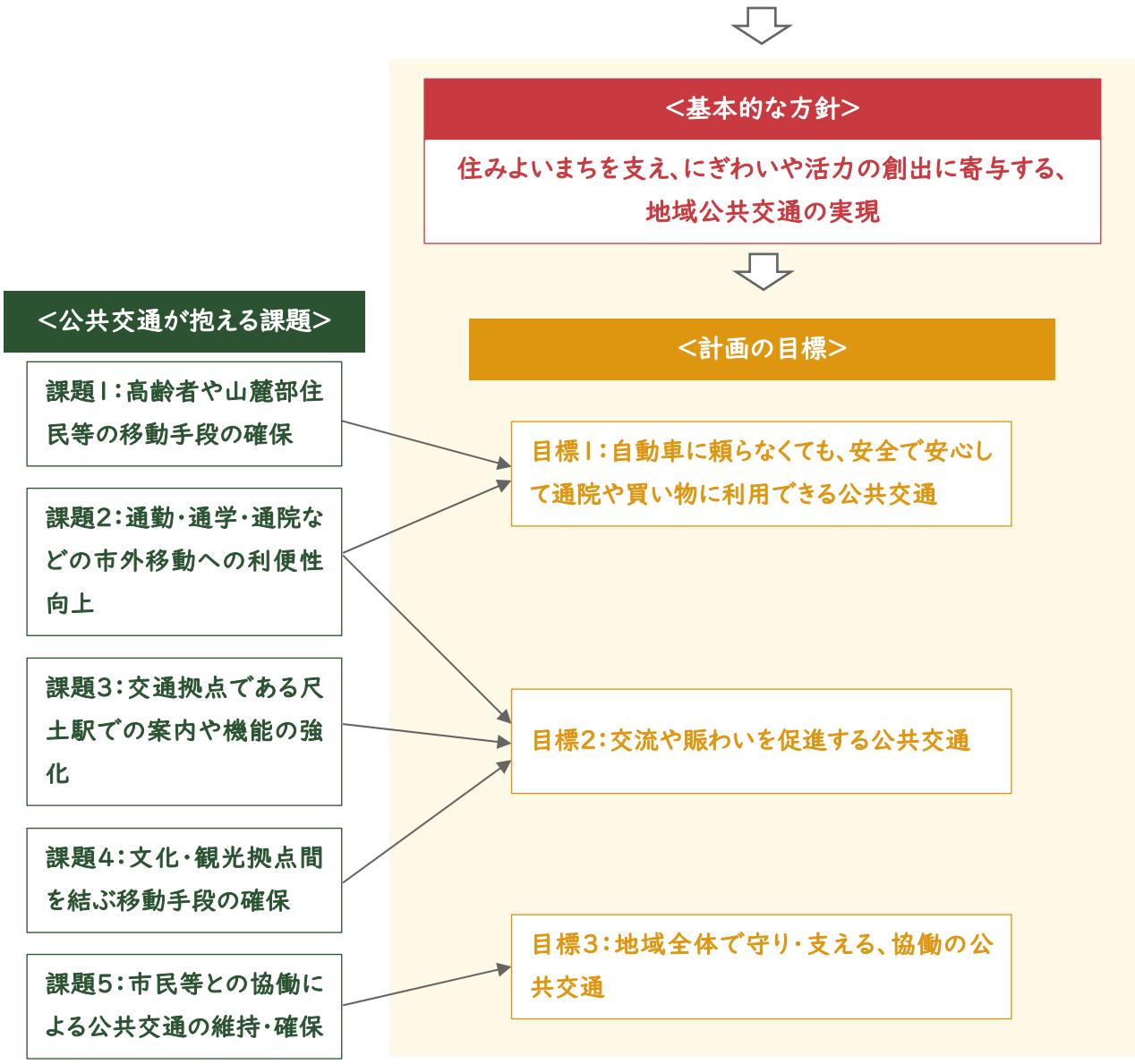


図 5-1 公共交通が抱える課題と計画の目標

5.3. 葛城市内の公共交通の役割

5.3.1. 将来の交通体系

本市が目指す公共交通の将来像は、次のとおりとします。

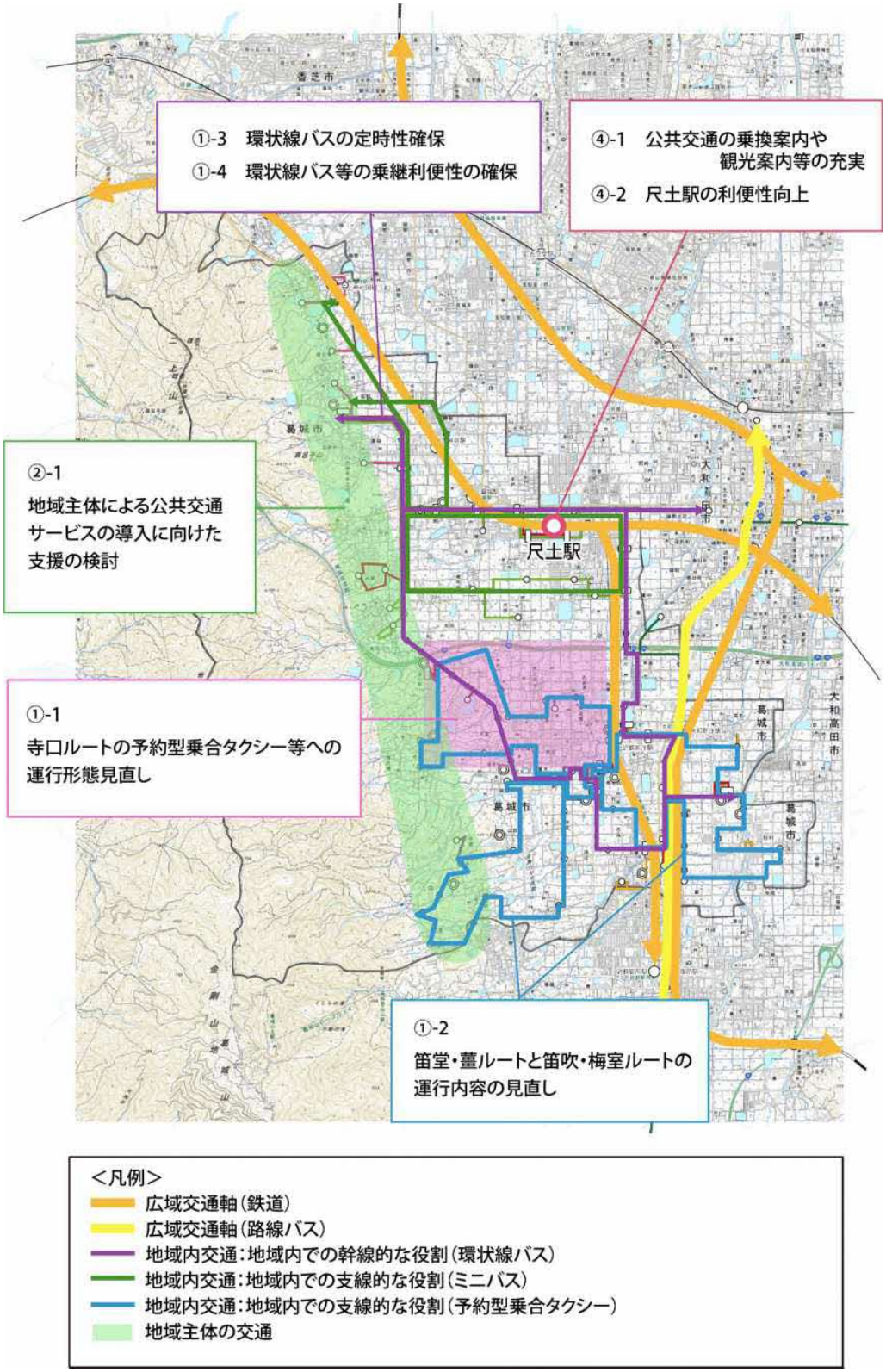


図 5-2 将来の公共交通網

※図中の「①-1」などの番号は、P37 以降に掲載する事業番号を指す。

5.3.2. 公共交通が果たすべき役割

本市の地域公共交通の位置づけ等として、「広域交通軸」「地域内交通」「個別輸送」の大きく3項目で分類します。鉄道や路線バスの市域を跨る広域的な交通については「広域交通軸」とします。また、主に市内の移動を担う環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーを「地域内交通」とします。一般タクシーや地域主体の交通は「個別輸送」とします。

以上より、本計画における公共交通の位置づけや役割を次のように定めます。

表 5-1 公共交通の位置づけや役割

<table>
<tr><th>位置付け</th><th colspan="2">公共交通機関等</th><th>役割</th><th>確保・維持策</th></tr>
<tr><td rowspan="6">広域交通軸</td><td rowspan="3">鉄道</td><td>近鉄南大阪線</td><td rowspan="6">・ 大和高田市や大阪府等、隣接都市間や広域的な都市間の移動を支える交通（特に鉄道）
・ 路線バスは、市域をまたがる広域的な地域間幹線系統であり、市域内の移動と市域外への移動を支える幹線的な役割を持つ交通</td><td rowspan="3">交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保</td></tr>
<tr><td>近鉄御所線</td></tr>
<tr><td>JR和歌山線</td></tr>
<tr><td rowspan="3">路線バス</td><td>高田五條線</td><td rowspan="3">地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を確保
※県が補助の認定を受けている</td></tr>
<tr><td>八木五條線</td></tr>
<tr><td>八木新宮線</td></tr>
<tr><td rowspan="2">地域内交通（地域内での幹線的役割）</td><td rowspan="2">環状線バス</td><td>外回り</td><td rowspan="8">・ 居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ交通（生活交通ネットワーク）
・ 市内での外出行動を支える交通</td><td rowspan="2">地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を確保</td></tr>
<tr><td>内回り</td></tr>
<tr><td rowspan="6">地域内交通（地域内での支線的役割）</td><td rowspan="3">ミニバス</td><td>A.當麻ルート</td><td rowspan="6">関連する交通事業者との連携や、法定協議会で協議の上、一定水準のサービスを確保</td></tr>
<tr><td>B.長尾・疋田ルート</td></tr>
<tr><td>D.寺口ルート</td></tr>
<tr><td rowspan="3">予約型乗合タクシー</td><td>E.笛堂・薑ルート</td></tr>
<tr><td>F.笛吹・梅室ルート</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td>個別輸送</td><td colspan="2">一般タクシー／地域主体の交通</td><td>・ 利用者の多様なニーズにきめ細かく対応し、ドア・ツー・ドアで市内外を面的に輸送する交通</td><td>交通事業者や実施主体と協議の上、安定的な運行の確保に向けた支援等を実施</td></tr>
</table>

5.3.3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

本計画で対象とする地域公共交通のうち、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用している路線について、その補助事業の必要性は、次に示すとおりです。

葛城市の地域公共交通の問題等を解決するため、葛城市の公共交通の現状や住民ニーズを把握して、葛城市に適した生活交通ネットワークを確保することが重要である。
環状線バス（外回り・内回り）は、公共施設（庁舎、福祉施設等）、鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり、地域の生活交通の確保を目的にしており、地域公共交通確保維持事業はその実現に必要不可欠な事業である。

5.3.4. 地域公共交通の事業及び実施主体

本計画で対象としている地域公共交通（特に補助系統）の事業及び実施主体等は、次に示すとおりです。

路線	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
高田五條線	近鉄大和高田駅	五條ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	4条乗合	路線定期運行	奈良交通株式会社	幹線補助
八木五條線	五條ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	大和八木駅				
八木新宮線	大和八木駅	新宮駅				
環状線バス外回り	忍海	忍海	4条乗合	路線定期運行	葛城市（運行は奈良交通に委託）	フィーダー補助
環状線バス内回り						
ミニバス A 當麻ルート	ゆうあいステーション	ゆうあいステーション	4条乗合	路線定期運行	葛城市（運行は奈良交通に委託）	（なし）
ミニバス B 長尾・疋田ルート	ゆうあいステーション	ゆうあいステーション				
ミニバス D 寺ロルート	いきいきセンター前	新庄庁舎前				
予約型乗合タクシー E 笛堂・薑ルート	いきいきセンター前	近鉄新庄駅	4条乗合	区域運行	葛城市（運行はサンキュータクシーに委託）	（なし）
予約型乗合タクシー F 笛吹・梅室ルート	近鉄新庄駅	近鉄新庄駅				

※環状線バス外回りと内回りは、大和高田市にも跨がる系統であるが、以下の理由から大和高田市の地域公共交通計画には位置づけない。

- 大和高田市は当該系統に係る費用負担を行っていない。
- 乗入を実施している医療機関を除き大和高田市内に停留所がなく（道路に市境があり、方面で所在地が異なる場合を除く）、大和高田市の住民の利用実態が無い。
- 大和高田市は当該補助系統について、フィーダー補助申請を行わない。

6. 目標達成のための施策・事業

6.1. 目標1:自動車に頼らなくても、安全で安心して通院や買い物に利用できる公共交通

施策①：環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの維持・確保

数値指標：環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利用者数、地域内フィーダー系統補助対象の利用者数、運賃収支額、行政負担額

- 市内移動を支える環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの維持・確保に向けて、市民に利用してもらえる公共交通を目指し、利用者の需要やニーズに応じた運行ダイヤ・運行ルート・運行形態等に見直し、環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利便性を高めます。
- 国庫補助を受けている環状線バス（地域内フィーダー系統補助）については、利便性向上を図るとともに、補助要件を満たす利用者数や運行内容の維持・確保に努めます。

【地域内フィーダー系統補助（地域公共交通確保維持事業）を受けている環状線バスの役割や必要性等】

■ 目的・役割・必要性：

- 本市の地域公共交通の問題等を解決するため、市の公共交通の現状や住民ニーズを把握して、本市に適した生活交通ネットワークの確保が重要である。
- 環状線バスは、公共施設（庁舎、福祉施設等）、鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり、地域の生活交通の確保を目的にしており、地域公共交通確保維持事業はその実現に必要不可欠な事業である。

■ 定量的な目標：

- R4年度の目標：76人／日以上にする
  （新型コロナウイルス感染症流行以前の利用者数へのゆるやかな回復を目指す）

■ 定量的な効果：

- 公共施設、鉄道駅等へのアクセス向上等、住民の生活の質の向上
- 安全で効率的な公共交通サービスの提供
- コミュニティバス、路線バス等の利用者数の増加

■ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体：

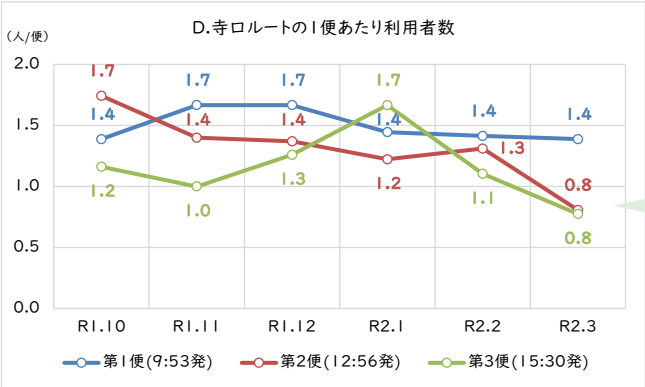
- 交通事情（渋滞、交通事故、道路の緊急工事等）によりバスの遅延が発生した場合において、利用者にその遅延状況を知らせ、利便性を高めるため、「バス現在地情報システム（バスロケーションシステム）」を平成28年度から導入している。
- 平成29年度8月より、利用者の利便性を高めるため、インターネットでバスの時刻表が検索できるよう経路検索サイトへの対応を進めている。

（出典：地域内フィーダー系統確保維持計画（令和3年6月作成）より一部抜粋）

事業	事業①－1 D. 寺ロルートの予約型乗合タクシー等への運行形態見直し	（SDGsへの対応）

実施概要

- 定時定路線で運行しているD. 寺ロルートについて、利用実態に合わせたルート、運行時間帯、運行形態への見直しを行います。
- 新しい運行形態として、E. 笛堂・薑ルートやF. 笛吹・梅室ルートで実施している予約型乗合タクシー等を検討します。
- 運行形態等の見直しにあたっては、環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシー等の役割に応じて、それぞれの運行形態を維持する場合の基準、ミニバスから予約型乗合タクシー等に運行形態を変更する場合の基準など、運行形態の見直し・改善に向けた基準づくりを検討します。



いずれの便も乗用車タイプの車両（5 人乗り）でも運送可能

<D.寺ロルートの 1 便あたり利用者数>
※利用者数：乗車人数を集計

D　寺ロルート

バス停名	1便	2便	3便
いきいきセンター前	▼	12:56	15:24
健康福祉センター西	▼	12:57	15:25
新庄庁舎前	9:59	12:59	15:27
北道穂コミセン	10:02	13:02	15:30
新庄小学校西	10:04	13:04	15:32
弁之庄公民館	10:06	13:06	15:34
中戸南	10:08	13:08	15:36
中戸	10:09	13:09	15:37
道の駅かつらぎ	10:15	13:15	15:43
寺口北	10:19	13:19	15:47
寺口駐車場	10:20	13:20	15:48
大屋コミセン	10:23	13:23	15:51
消防車庫前	10:25	13:25	15:53
葛木	10:27	13:27	15:55
いきいきセンター前	10:30	13:30	15:58
健康福祉センター西	10:31	13:31	15:59
新庄庁舎前	10:33	13:33	16:01

<D.寺ロルートのダイヤ>
※R4.3 時点

実施主体

葛城市、バス事業者、タクシー事業者

実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
運行形態見直し	検討	実証運行	実施	→	→	→

事業	事業①−2 E. 笛堂・薑ルートとF. 笛吹・梅室ルートの運行内容の見直し	（SDGsへの対応）

実施概要

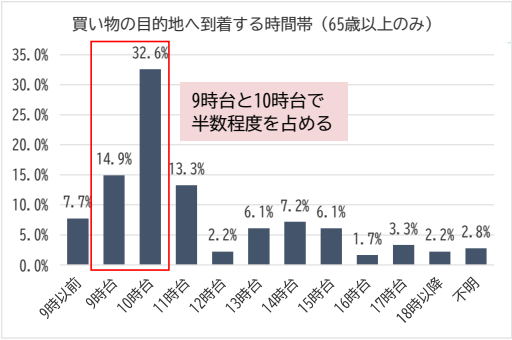
・　E. 笛堂・薑ルートとF. 笛吹・梅室ルートの予約型乗合タクシーの運行内容の見直しとして、次に示す事業を進めます。

（ア）E. 笛堂・薑ルートとF. 笛吹・梅室ルートの予約型乗合タクシーについて、午前中の増便など、ダイヤの見直しを行います。

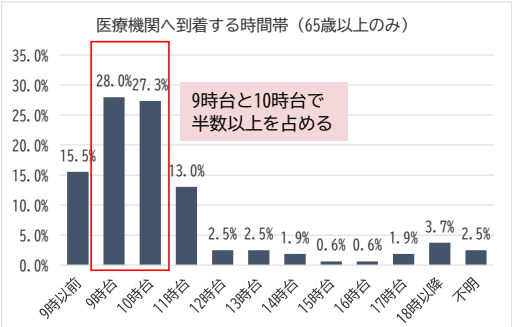
（イ）バス停まで歩くのが大変な大字（梅室、山口等）について、フリー乗降方式の導入を図ります。

（ウ）予約型乗合タクシーの予約方法について、WEB からの予約など、予約の利便性向上策を検討します。

（エ）商業施設と連携した公共交通サービスの利便性向上策を検討します。



65 歳以上の高齢者は、10 時台までに活動する人が多いため、活動時間にあわせたダイヤの設定が望まれる



E　笛堂・薑ルート

バス停名	1便	2便	3便
いきいきセンター前	11:31	13:31	15:31
健康福祉センター西	11:32	13:32	15:32
新庄庁舎前	11:34	13:34	15:34
近鉄新庄駅	11:35	13:35	15:35
新庄駅前通り	11:36	13:36	15:36
大和新庄駅	11:39	13:39	15:39
笛堂ふれあい広場	11:43	13:43	15:43
ウェルネス新庄			
第1健民運動場			
若草台			
新村公民館			
薑北交差点			
薑防災公園			
南新町（新町橋北）			
新町（掲示板前）			
忍海			
京阪忍海公民館			
歴史博物館前			
南花内（若宮神社前）			
いきいきセンター前			
健康福祉センター西			
新庄庁舎前			
近鉄新庄駅			

F　笛吹・梅室ルート

バス停名	1便	2便	3便
近鉄新庄駅	10:05	12:35	14:35
新庄庁舎前	10:06	12:36	14:36
健康福祉センター西	10:08	12:38	14:38
いきいきセンター前	10:09	12:39	14:39
林堂公民館	10:11	12:41	14:41
西辻長池前	10:13	12:43	14:43
脇田公民館	10:15	12:45	14:45
笛吹掲示板前	10:19	12:49	14:49
笛吹神社前	10:20	12:50	14:50
梅室コミセン	10:23	12:53	14:53
山口（掲示板前）	10:25	12:55	14:55
ウォームヴィラ新庄園	10:26	12:56	14:56
平岡西広場	10:28	12:58	14:58
葛城山麓公園	10:30	13:00	15:00
山田集会所	10:33	13:03	15:03
新庄文化会館南	10:36	13:06	15:06
葛木	10:38	13:08	15:08
いきいきセンター前	10:41	13:11	15:11
健康福祉センター西	10:42	13:12	15:12
新庄庁舎前	10:45	13:15	15:15
近鉄新庄駅	10:46	13:16	15:16

<65 歳以上の買い物先や通院先に到着する時間帯>
（出典：令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋）

実施主体　葛城市、タクシー事業者

実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
ダイヤ見直し	検討	検討	実施	→	→	→
フリー乗降	検討	検討	実証運行	実施	→	→
予約利便性向上	検討	検討	検討	実証実験	実施	→
商業施設連携	検討	検討	実証運行	実施	→	→

事業	事業①−3 環状線バスの定時性確保	（SDGsへの対応）

実施概要

- 環状線バスの第１便の遅延解消・定時性確保に向けて、第１便目で停車するバス停の見直しを行います。
- 利用実態にあわせて見直しを図りますが、御所香芝線の渋滞が顕著であることを鑑み、「社会教育センター」「道の駅かつらぎ」「當麻観光駐車場前」等を経由しない第１便ルートを検討します。

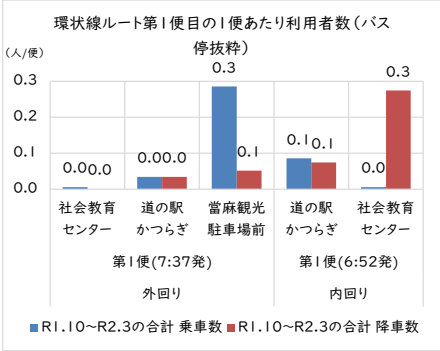
環状線バス（れんかちゃんバス）

外回り

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便
忍海	7:37	8:51	10:56	12:45	15:09
歴史博物館前	7:39	8:53	10:58	12:47	15:11
西辻	7:40	8:54	10:59	12:48	15:12
いきいきセンター前	7:43	8:57	11:02	12:51	15:15
葛木東	7:44	8:58	11:03	12:52	15:16
葛木	7:46	9:00	11:05	12:54	15:18
屋敷山公園	7:48	9:02	11:07	12:56	15:20
鈴原	7:49	9:03	11:08	12:57	15:21
社会教育センター	7:51	9:05	11:10	12:59	15:23
社会教育センター前	7:52	9:06	11:11	13:00	15:24
葛城消防署	7:53	9:07	11:12	13:01	15:25
道の駅かつらぎ	7:56	9:10	11:15	13:04	15:28
太田	7:59	9:13	11:18	13:07	15:31
如意	8:00	9:14	11:19	13:08	15:32
兵家	8:01	9:15	11:20	13:09	15:33
イトーピア上	8:05	9			
イトーピア集会所	8:07	9			
当麻イトーピア	8:08	9			
竹内	8:10	9			
當麻観光駐車場	8:13	9			
ゆうあいステーション	▼	9			
當麻観光駐車場	▼	9			
當麻庁舎	8:16	9			
磐城駅	8:17	9			
磐城第２保育所東	8:20	9			
尺土駅前	8:23	9			
磐城第２保育所東	8:24	9			
木戸	8:26	9			
尺土北	8:28	9			
高田市立病院前	8:34	9			
疋田フルール東	8:36	9			
疋田本郷東	8:37	9			
吉本病院前	8:41	10			
西室北	8:43	10			
柿本	8:45	10			
近鉄新庄駅	8:49	10			
新庄駅前通り	8:50	10			
大和新庄駅	8:53	10			
北花内	8:56	10			
ウェルネス新庄	9:00	10			
忍海駅	9:08	10			
忍海	9:09	10			

内回り

バス停名	1便	2便
忍海	6:52	9:36
忍海駅	6:53	9:37
ウェルネス新庄	7:00	9:44
北花内	7:04	9:48
大和新庄駅	7:08	9:52
新庄駅前通り	7:09	9:53
近鉄新庄駅	7:15	9:59
西室	7:17	10:01
西室北	7:19	10:03
吉本病院前	7:23	10:07
疋田本郷東	7:25	10:09
疋田フルール東	7:26	10:10
高田市立病院前	7:33	10:17
尺土北	7:36	10:20
木戸	7:38	10:22
磐城第２保育所東	7:39	10:23
尺土駅前	7:42	10:26
磐城第２保育所東	7:43	10:27
磐城駅	7:47	10:31
當麻庁舎	7:48	10:32
當麻観光駐車場	▼	10:35
ゆうあいステーション	▼	10:40
當麻観光駐車場	▼	10:44
竹内	7:49	10:46
当麻イトーピア	7:50	10:47
イトーピア上	7:53	10:50
イトーピア集会所	7:55	10:52
兵家	7:57	10:54
如意	7:58	10:55
太田	7:59	10:56
道の駅かつらぎ	8:02	10:59
葛城消防署	8:04	11:01
社会教育センター	8:07	11:04
社会教育センター前	8:08	11:05
鈴原	8:09	11:06
屋敷山公園	8:10	11:07
葛木	8:12	11:09
葛木東	8:13	11:10
いきいきセンター前	8:15	11:12
西辻	8:18	11:15
歴史博物館前	8:19	11:16
忍海	8:22	11:18

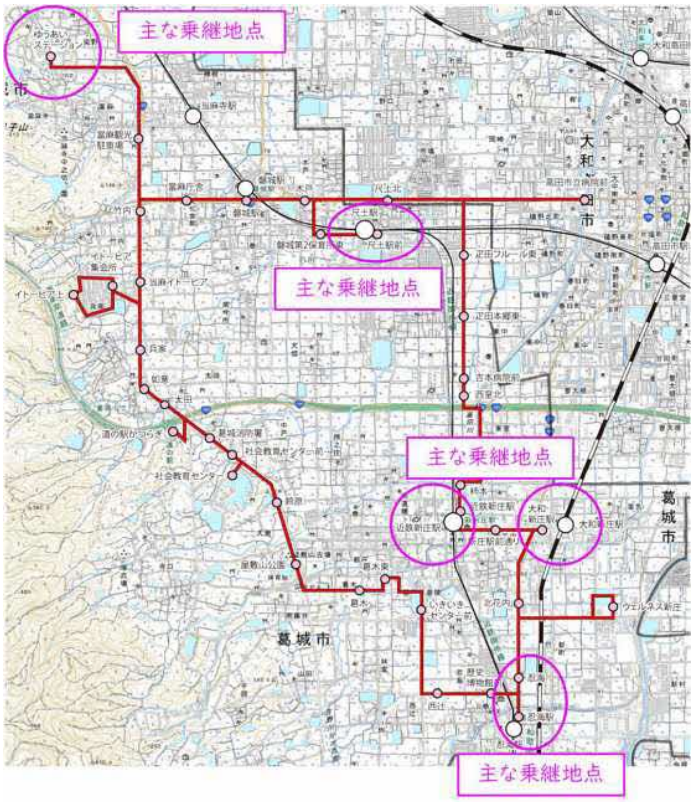


<環状線バスの第１便のルート案>

実施主体	葛城市、バス事業者

実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
ルート見直し	検討	検討	実施	→	→	→

<table>
<tr><td rowspan="2">事業</td><td>事業①−4</td><td rowspan="2">（SDGsへの対応）</td></tr>
<tr><td>環状線バス等の乗継利便性の確保</td></tr>
<tr><td>実施概要</td><td colspan="2">・　環状線バスは広域交通軸である鉄道や路線バスとの接続や、ミニバス・予約型乗合タクシーと接続しており、主要な駅やバス停で乗継できるようにダイヤを設定しています。
・　市外への通院や国道24号沿道への買い物など、目的地によっては公共交通機関同士の乗換が必要な地域もあることから、今後も利用者の乗継利便性を確保するために、鉄道や路線バスのダイヤ改正状況や利用実態にあわせて、ダイヤの見直しを図ります。
 

<環状線バスの主な乗継地点></td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">葛城市、バス事業者</td></tr>
</table>

実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
	乗継利便性	随時実施	→	→	→	→	→

施策②：公共交通不便地域における公共交通サービスの導入に対する支援

数値指標：公共交通不便地域における公共交通に対する満足度

・　山麓部等の公共交通不便地域において、地域の声等を総合的に判断した上で、現状の公共交通以外の移動サービス導入の支援をします。

<table>
<tr><td rowspan="2">事業</td><td>事業②－1</td><td rowspan="2">（SDGsへの対応）
 </td></tr>
<tr><td>地域主体による公共交通サービスの導入に向けた支援の検討</td></tr>
<tr><td>実施概要</td><td colspan="2">・　山麓部等の公共交通不便地域において、高齢者の外出支援や小中学生の通学支援等を目的とした地域主体の公共交通サービスを導入する際の、行政からの支援方法を検討します。
※地域主体の公共交通サービス：自家用有償旅客運送、ボランティア運送（道路運送法における許可または登録を要しない運送）

<支援方法の例>
・　行政側の問合せ窓口の設置
・　検討に際しての行政職員の派遣
・　地域が所有する車両の購入費の一部補助
・　市が所有する車両の無償貸与
・　車検等の法定の整備費用、修理費の一部補助
・　任意の自動車保険料の一部補助
・　輸送サービスの利用調整に係る人件費の一部補助
・　実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の一部補助
※　上記については支援の例であり、本計画において決まったものではありません。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">葛城市、市民</td></tr>
</table>

実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
	導入支援検討	検討	検討	検討	実施	→	→

施策③：高齢者運転免許自主返納に対する支援

数値指標：高齢者の環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利用者数

・　高齢者の運転免許証の自主返納者に対して、運転経歴証明書の申請手数料等に対する支援をします。

事業	事業③－１ 高齢者運転免許自主返納への支援	（SDGsへの対応）
実施概要	・　高齢者の運転免許証自主返納者に対して、運転経歴証明書の申請手数料の一部を支援します。 ・　公共交通サービスを使ってお出かけができるように、葛城市が「マイ時刻表」を作成します。 マイ時刻表を作ります! 更新日：2021年03月01日 コミュニティバスの『マイ時刻表』を作成します！ 「最寄りのバス停から目的地のバス停までのバスの時刻を簡単に知りたい」という声にお応えして、ルートと時刻だけを載せた簡単な時刻表です。どなたでも無料で作成しますので、お気軽にお申込みください。 申込方法 (1)住所(2)氏名(3)連絡先(4)乗るバス停名(5)降りるバス停名（または目的地である施設名）(6)ご利用時間帯(7)マイ時刻表の希望サイズをお電話でお伝えいただくか、ファクス又はメールで企画政策課までお申込みください。お申込み受付後、数日後ご自宅へ郵送いたします。 企画政策課へメールを送信 名刺サイズ見本 行き　OOOO → OOOO　帰り お問い合わせ先 ○運行について 奈良交通㈱葛城営業所　℡0745-63-2501 ○事業について 葛城市役所企画政策課　℡0745-69-3001 ぐるっとかつらぎ　葛城市コミュニティバス 葛城　太郎様　マイ時刻表 最寄りのバス停 OOOO ＜葛城市のマイ時刻表作成の取組＞	
実施主体	葛城市	

実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
	免許返納支援	検討	検討	実施	→	→	→
	マイ時刻表作成	随時実施	→	→	→	→	→

6.2. 目標２：交流や賑わいを促進する公共交通

施策④：尺土駅の交通結節機能強化

数値指標：尺土駅前バス停の環状線バス・ミニバスの利用者数

・　交通拠点である尺土駅について、鉄道と他の公共交通等との乗継の利便性や、来訪者に対する案内強化等、機能の強化を図ります。

<table>
<tr><td rowspan="2">事業</td><td>事業④－１</td><td rowspan="2">（SDGsへの対応）</td></tr>
<tr><td>公共交通の乗換案内や観光案内等の充実</td></tr>
<tr><td>実施概要</td><td colspan="2">・　現在検討を進めている尺土駅前周辺整備事業の整備進捗状況にあわせて、尺土駅の改札周辺におけるバスの案内（乗り場案内、時刻表案内等）や、駅前広場における周辺観光案内など、来訪者がスムーズに観光できるように案内を強化します。

駅の改札周辺や駅前広場、バス停周辺に、
交通や観光に関する案内等はない</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">葛城市、鉄道事業者、バス事業者</td></tr>
</table>

実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
	案内充実	検討	検討	検討	実施	→	→

事業	事業④−2 尺土駅の利便性向上	（SDGsへの対応）

実施概要

- 公共交通の利用促進に向けて、近鉄特急・急行の停車駅である尺土駅への利便性向上やアクセス性向上に資する機能整備や料金施策等を検討します。
- まずは、パークアンドライド利用を促進するために、尺土駅周辺の駐輪場や駐車場の場所案内・料金案内（一時利用可能なことを伝える等）などの利用案内の充実を進めます。

＜一時利用の料金＞
・駐車場料金：昼間30分100円
　　1日500円
・駐輪場料金：自転車1日1回150円
　　ミニバイク（50cc以下）1日1回200円

＜尺土駅周辺の駐輪場・駐車場＞

※パークアンドライド：自宅から利用したい駅やバス停の近くまで自動車やバイクで移動して、駐車・駐輪した後、そこから鉄道やバスを利用して目的地まで移動することです。

実施主体

葛城市、鉄道事業者

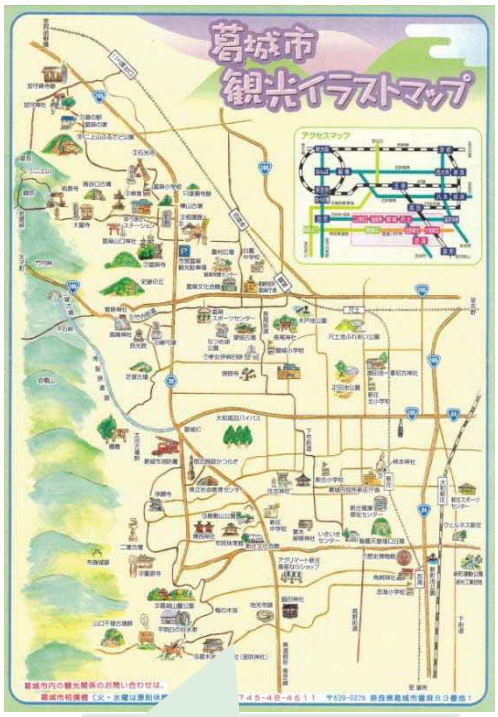
実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
機能整備 料金施策検討	検討	検討	検討	検討	検討	実施
利用案内 充実	検討	実施	→	→	→	→

施策⑤：交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み

数値指標：道の駅「かつらぎ」と相撲館「けはや座」の観光入込客数

- 地域の交流活性化や賑わいづくりに向けて、地域の観光拠点等への移動手段の整備や情報発信等について、関係者と連携して検討・整備を行います。

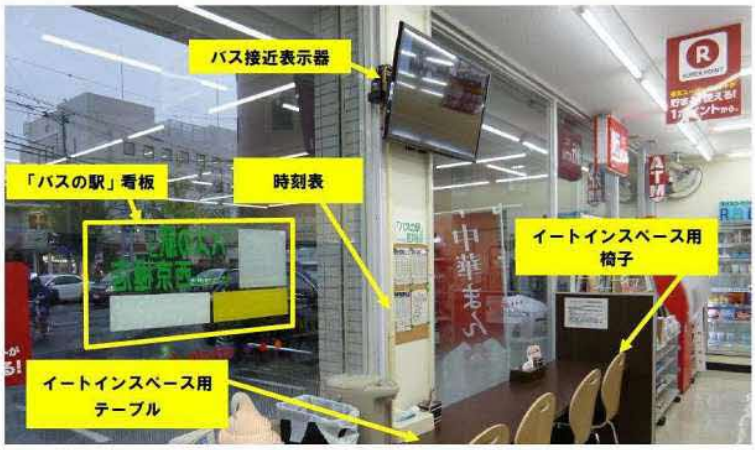
事業	事業⑤－Ⅰ 公共交通を使った観光のための環境づくり	（SDGsへの対応）
実施概要	・ 公共交通を使って市内の観光地を巡ることができるように、観光マップと公共交通マップが一緒になった観光マップを作成します。 ・ 作成した観光マップは、誰もが利用できるように、WEB上にて情報発信します。 ・ 公共交通を使った観光促進として、観光地と公共交通の利用料金がセットになった企画乗車券開発を検討します。  観光マップに公共交通のルート図を追加する等 観光施設に公共交通を使ったアクセス方法を追加する等	
実施主体	葛城市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、その他（観光事業者）	

実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
	観光マップ	検討	実施	→	→	→	→
	企画券検討	検討	検討	検討	検討	検討	実施

事業	事業⑤−2 観光拠点等の集客施設における公共交通案内の強化	（SDGsへの対応）

実施概要

・　観光施設や商業施設、医療機関等、市民や来訪者のよく集る場所において、公共交通の利用案内（バス停位置や運行ルート・ダイヤの案内）の強化を図ります。



＜商業施設内でのバス待ち環境向上の事例（京都市バスの「バスの駅」）＞

実施主体	葛城市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、その他（観光事業者、施設等）

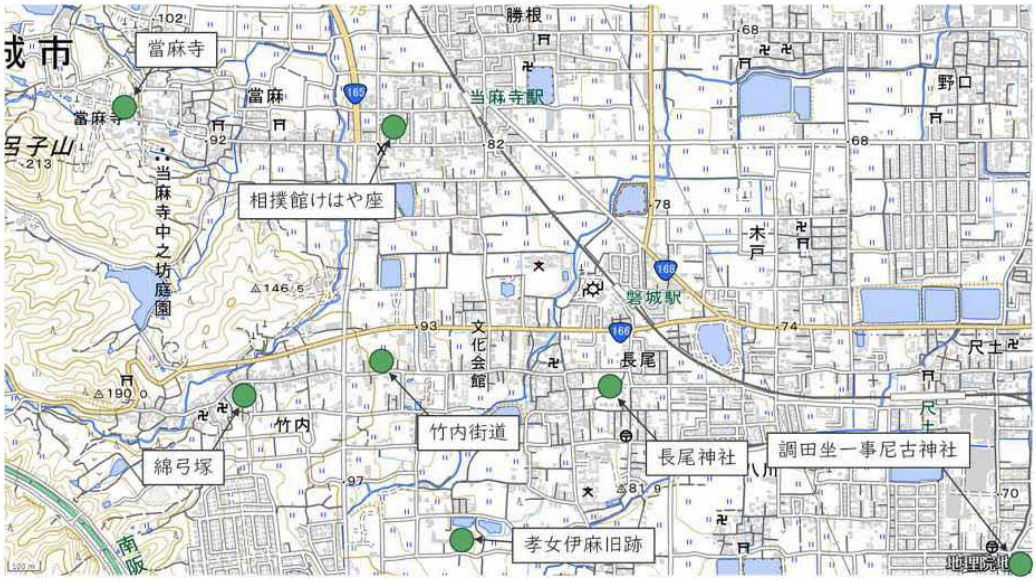
実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
施設での案内強化	検討	検討	実施	→	→	→

事業	事業⑤−3 レンタサイクルの整備	（SDGsへの対応）

実施概要

- 当麻寺駅や磐城駅周辺には魅力的な観光地が多く存在し、環状線バスやミニバスが運行しています。ただ、観光地間を移動（周遊観光）するには運行本数は十分でないため不便な状況にあります。
- そのため、環状線バス・ミニバス等で周遊観光しにくい場所や時間帯の補完として、レンタサイクル（シェアサイクル）を整備し、市内観光の活性化や移動の利便性向上を図ります。



<尺土駅・当麻寺駅周辺の観光施設>

実施主体	葛城市、その他（レンタサイクル事業者）

実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
レンタサイクル	検討	検討	検討	検討	検討	実施

6.3. 目標３：地域全体で守り・支える、協働の公共交通

施策⑥：公共交通の維持・確保に向けた利用促進策の充実

数値指標：コミュニティバス等と接続する主要駅の利用者数

- 市内を運行する公共交通、特に市内移動を支える環状線バスの維持・確保に向けて、利用促進策の継続実施や内容の充実を図ります。
- また、地域住民や市外からの来訪者に対して、公共交通の利用促進につながる情報提供の充実を図ります。

<table>
<tr><td rowspan="2">事業</td><td colspan="7">事業⑥－１</td><td rowspan="2">（SDGsへの対応）
 </td></tr>
<tr><td colspan="7">住民に対するモビリティ・マネジメント</td></tr>
<tr><td>実施概要</td><td colspan="8">・ 住民に対して、公共交通の利用につながる情報提供の充実を図ります。
・ 具体的には、公共交通の利用案内（ルートやダイヤ等）や、公共交通を利用することのメリット（お得な情報等）などの情報発信を強化します。
（ア）幼児（幼稚園児や保育園児）を対象とした取組：バス会社の見学や乗り方教室等を通じて、公共交通に興味・親しみを感じてもらう。
（イ）小学生を対象とした取組：乗り方教室や自動車と公共交通の違い、自動車と環境問題の関係、地域における公共交通の役割等を学習し、将来において自動車と公共交通をかしこく利用するための知識を深めてもらう。
（ウ）高齢者を対象とした取組：高齢者がよく集る場所などで、公共交通の利用案内（ルートやダイヤ等）やお得な乗車券等に関する情報を発信し、免許返納後も公共交通で外出できることを理解してもらう。また、自宅最寄りバス停から目的地のバス停までのマイ時刻表作成の説明を行い、免許返納前から公共交通で外出する習慣（訓練）をつけてもらう。
（エ）利用者を対象とした取組：環状線バスやミニバス等、公共交通を利用している人を対象に、市内すべての公共交通に関する情報等を提供することで、公共交通を使った移動や生活の幅を広げてもらう。また、平日の通勤・通学時の利用だけではなく、休日や定年退職後の公共交通利用を考えてもらう。
（オ）一般市民を対象とした取組：市内の公共交通に関する情報等を、ホームページや広報誌など、市民に広く行き渡る媒体を活用して発信する。
（カ）上記（ア）～（オ）の取組を実施する際には、取組の対象者が感じている現状の公共交通の問題点や改善のアイディア等を収集し、ルートやダイヤを見直すための基礎資料として活用します。
※モビリティ・マネジメント：渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことです。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="8">葛城市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td colspan="2">長期</td></tr>
<tr><td>情報提供充実</td><td>随時実施</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td colspan="2">→</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="2">事業</td><td>事業⑥−2</td><td rowspan="2">（SDGsへの対応）</td></tr>
<tr><td>バス車内の利便性向上</td></tr>
<tr><td>実施概要</td><td colspan="3">・　バス車内において利用者の利便性向上につながる機能の整備を行います。具体的には、車内の情報発信・案内の強化としてデジタルサイネージの導入（環状線バス）、車内の快適性向上としてWi-Fiの整備等を行います。

<奈良交通のバス車内デジタルサイネージの事例>

※デジタルサイネージ：駅やバス停、鉄道・バスの車内などで、ディスプレイなどの電子機器を使って、公共交通案内や観光案内、広告など、様々な情報を発信する仕組みのことです。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="3">葛城市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>長期</td></tr>
<tr><td>車内利便性向上</td><td>検討</td><td>検討</td><td>検討</td><td>検討</td><td>実施</td><td>→</td></tr>
</table>

事業	事業⑥−3 公共交通に関する情報の見える化	（SDGsへの対応）

実施概要

・　環状線バスやミニバス、予約型乗合タクシーの公共交通情報を GTFS（標準的なバス情報フォーマット）化し、コンテンツプロバイダー（公共交通の乗換検索サービス事業者）にデータ提供することで、インターネット上で経路やダイヤを検索できるなどの利便性向上を図ります。

<GTFS 化による高度な活用方法の例>
（出典：国土交通省「はじめよう！「標準的なバス情報フォーマット」」より抜粋）

※GTFS：General Transit Feed Specification の略で、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したものです。

実施主体

葛城市、その他（コンテンツプロバイダー）

実施時期

事業	R4	R5	R6	R7	R8	長期
GTFS 化	データ作成	提供開始	→	→	→	→

計画の目標	施策	事業		実施主体						実施時期					
				葛城市	鉄道事業者	バス事業者	ﾀｸｼｰ事業者	市民	その他	R4	R5	R6	R7	R8	長期
1.自動車に頼らなくても、安全で安心して通院や買い物に利用できる公共交通	①環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの維持・確保	①-1 D. 寺ロルートの予約型乗合タクシー等への運行形態見直し		○		○	○			検討	実証運行	実施	→	→	→
		①-2 E. 笛堂・薑ルートとF. 笛吹・梅室ルートの運行内容の見直し	ダイヤ見直し	○			○			検討	→	実施	−	−	−
			フリー乗降	○			○			検討	→	実証運行	実施	→	→
			予約利便性向上	○			○			検討	→	→	実証運行	実施	→
			商業施設連携	○		○	○		○	検討	→	実証運行	実施	→	→
		①-3 環状線バスの定時性確保		○		○				検討	→	実施	−	−	−
		①-4 環状線バス等の乗継利便性の確保		○		○				随時実施	→	→	→	→	→
	②公共交通不便地域における公共交通サービスの導入に対する支援	②-1 地域主体による公共交通サービスの導入に向けた支援の検討		○				○		検討	→	→	実施	→	→
	③高齢者運転免許自主返納に対する支援	③-1 高齢者運転免許自主返納への支援	免許返納支援	○						検討	→	実施	→	→	→
			マイ時刻表	○						随時実施	→	→	→	→	→
2.交流や賑わいを促進する公共交通	④尺土駅の交通結節機能強化	④-1 公共交通の乗換案内や観光案内等の充実		○	○	○				検討	→	→	実施	→	→
		④-2 尺土駅の利便性向上	機能整備,料金施策検討	○	○					検討	→	→	→	→	実施
			利用案内充実	○						検討	実施	→	→	→	→
	⑤交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み	⑤-1 公共交通を使った観光のための環境づくり	観光マップ	○	○	○	○		○	検討	実施	→	→	→	→
			企画券検討	○	○	○	○		○	検討	→	→	→	→	実施
		⑤-2 観光拠点等の集客施設における公共交通案内の強化		○	○	○	○		○	検討	→	実施	→	→	→
		⑤-3 レンタサイクルの整備		○					○	検討	→	→	→	→	実施
3.地域全体で守り・支える、協働の公共交通	⑥公共交通の維持・確保に向けた利用促進策の充実	⑥-1 住民に対するモビリティ・マネジメント		○	○	○	○	○		随時実施	→	→	→	→	→
		⑥-2 バス車内の利便性向上		○		○				検討	→	→	→	実施	→
		⑥-3 公共交通に関する情報の見える化		○					○	ﾃﾞｰﾀ作成	提供開始	→	→	→	→

7. 計画の達成状況の評価

7.1. 計画の推進体制

本計画の推進は、葛城市地域公共交通活性化協議会が行います。

目標の達成状況や評価、事業の進捗管理等については、葛城市地域公共交通活性化協議会を毎年開催し、その場において報告・協議を行います。

7.2. 数値指標及び目標値

本計画の目標に応じた数値指標と目標値は、下表に示すとおりです。なお、目標値については、新型コロナウイルス感染症拡大の前の水準まで回復することを期待して設定しています。ただし、社会情勢等にあわせて適宜見直しを行います。

表 7-1 本計画の数値指標及び目標値

目標	施策	数値指標	現況値	目標値
目標1 自動車に頼らなくても、安全で安心して通院や買い物に利用できる公共交通	施策① 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの維持・確保	環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利用者数	29,800 人/年 (R2) 46,500 人/年 (参考値:R1)	37,000 人/年
		環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの収支率	1.3% (R2)	1.5%
		環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの行政負担額	72,618 千円 (R2)	82,417 千円
	施策② 公共交通不便地域における公共交通サービスの導入に対する支援	公共交通不便地域における公共交通に対する満足度	12% (R3)	20%
	施策③ 高齢者運転免許自主返納に対する支援	高齢者の環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利用者数	22,400 人/年 (R2) 34,900 人/年 (参考値:R1)	26,200 人/年

※将来の環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーに係る運行費用は、目標年度の令和8年度までの5年間で、12%増加すると想定し、将来の行政負担額(費用−収入)や収支率を算定した。なお増加率の12%は、過去5年間(令和元年から令和5年まで)の奈良県最低賃金の時間額の増加率を参考にした。

目標	施策	数値指標	現況値	目標値
目標2 交流や賑わいを促進する公共交通	施策④ 尺土駅の交通結節機能強化	尺土駅前バス停の環状線バス・ミニバスの利用者数	1,690 人/年 （R2） 2,390 人/年 （参考値：R1）	1,910 人/年
	施策⑤ 交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み	道の駅「かつらぎ」と相撲館「けはや座」の観光入込客数	46.6 万人/年 （R2） 51.5 万人/年 （R1）	51.5 万人/年
目標3 地域全体で守り・支える、協働の公共交通	施策⑥ 公共交通の維持・確保に向けた利用促進策の充実	コミュニティバス等と接続する主要駅の利用者数 ※主要駅：尺土駅、近鉄新庄駅、大和新庄駅	155.8 万人/年 （R1）	124.6 万人/年

7.3. 計画の進捗管理と評価のスケジュール

目標の達成状況及び事業の進捗管理については、国の地域公共交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の事業計画にあわせるなど、事業ごとに1年間を検証期間とし、毎年6月頃に開催する葛城市地域公共交通活性化協議会において検証します。検証結果は次年度以降の事業に速やかに反映し、必要に応じて事業内容等の見直しを行います。

計画の最終年度（令和8年度）には最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。なお、公共交通を取り巻く社会環境の変化や検証結果を踏まえ、必要と認めるときには計画を変更します。