

# 葛城市生活交通ネットワーク基本計画（案）

平成 27 年 4 月  
葛城市地域公共交通活性化協議会



## 目次

1. 計画策定にあたって.....	1
1.1. 計画策定の背景と目的 .....	1
1.2. 計画の位置付け .....	1
2. 現状把握.....	2
2.1. 地域の現状 .....	2
2.2. 公共交通の現状 .....	9
3. 住民アンケート調査.....	20
3.1. 調査の概要 .....	20
3.2. 調査結果の概要 .....	21
4. 現状の公共交通に関する問題・課題.....	33
5. 対策手法の方針 .....	34
6. 葛城市生活交通ネットワーク基本計画 .....	35
6.1. 葛城市における新たな公共交通の手法.....	35
6.2. 今後のスケジュール.....	37



## 1. 計画策定にあたって

### 1.1. 計画策定の背景と目的

葛城市の公共交通は、主に通勤・通学など都市間の輸送を担う鉄道（近鉄、JR）、主に通院、買い物、通勤・通学の移動手段である路線バス、そして、主に市内の公共施設間の移動手段であるコミュニティバス等で、概ね市内全域に公共交通のサービスが提供されている。

しかし、近年、公共交通の利用者は減少傾向にあり、鉄道駅の無人駅、路線バスの減便など地域公共交通を取り巻く環境は、今後益々厳しくなることが予想される。

一方で、全国の市町村と同様に、本市においても少子高齢化が進展しており、将来的には4人に1人が高齢者になることが予測され、また、市内では勾配のある地形により、日常生活の上で徒歩による外出が負担となっている地域や公共交通の利用が不便な地域も存在する。

以上のことから、本市では、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再編に取り組むこととした。

### 1.2. 計画の位置付け

本検討は、「公共交通の継続的な運行」や「公共交通の活性化」等の観点を踏まえ、生活交通ネットワーク基本計画を策定する。

なお、本計画は、葛城市、国、奈良県、交通事業者等で構成される「葛城市地域公共交通活性化協議会」における議論を経て策定されたものである。

## 2. 現状把握

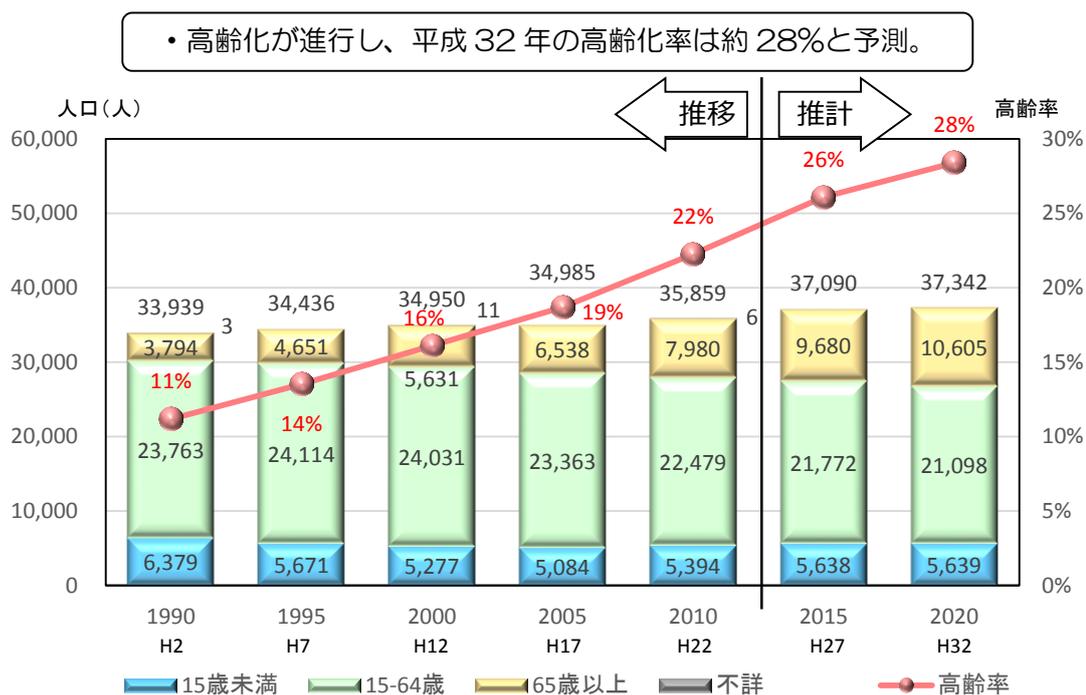
### 2.1. 地域の現状

#### 2.1.1. 人口特性

##### (1) 人口の推移

葛城市の人口は、平成12年以降、ほぼ横ばいで推移しており、平成22年は約35,900人となっている。今後の人口はやや増加傾向となり、平成32年の人口は約37,300人となることが予測されている。

一方、高齢化率は、平成2年以降上昇が続いており、平成22年で22%、平成32年には28%になると予測されている。



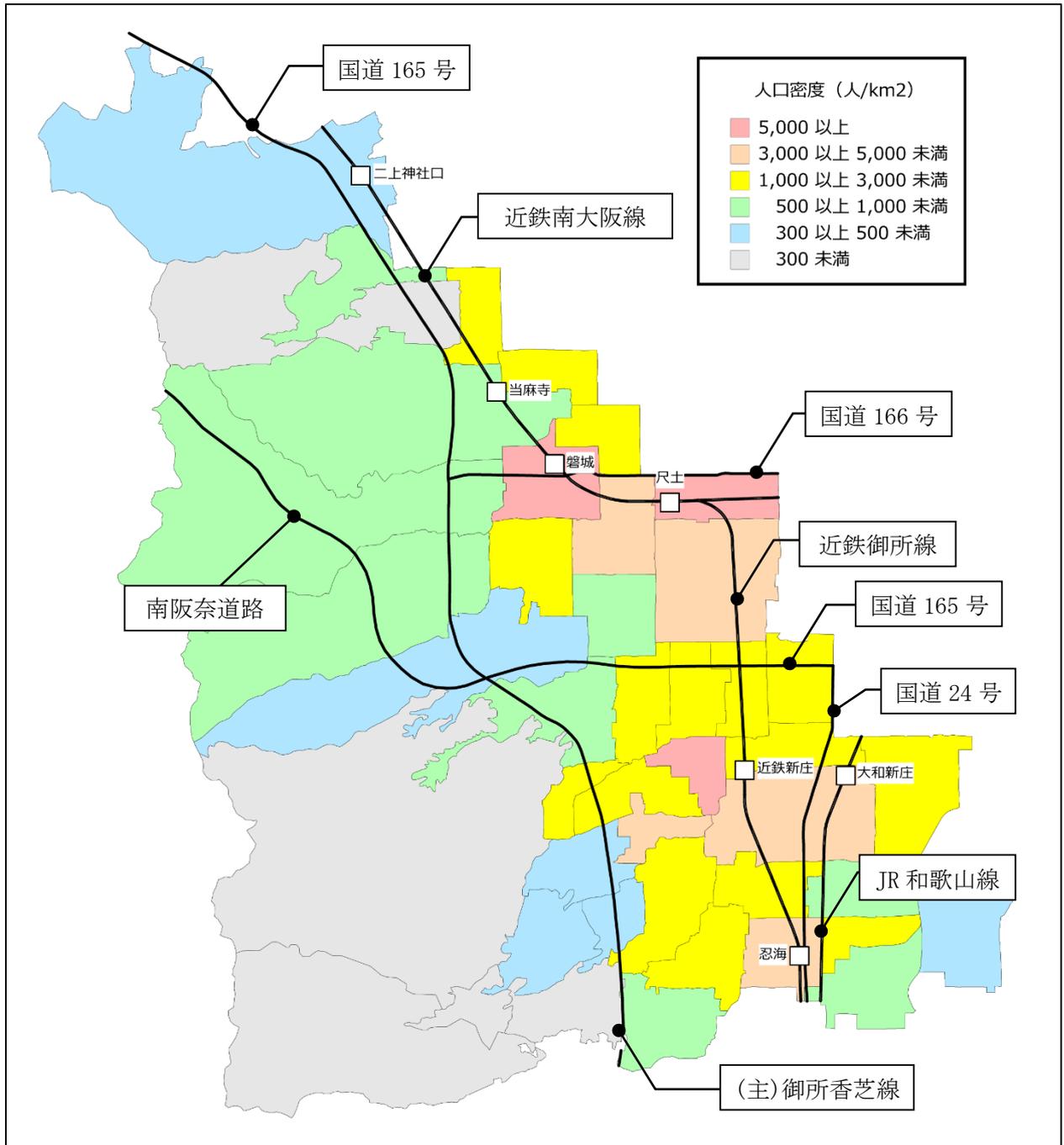
葛城市の年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査（平成2～22年）

日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月推計資料）及び住民基本台帳人口を参考に推計（平成27～32年）

## (2) 人口の分布

人口分布を見ると、近鉄尺土駅、近鉄磐城駅、近鉄新庄駅、近鉄忍海駅、及び JR 大和新庄駅周辺地区の人口密度が高い状況である。



葛城市の地区別人口密度

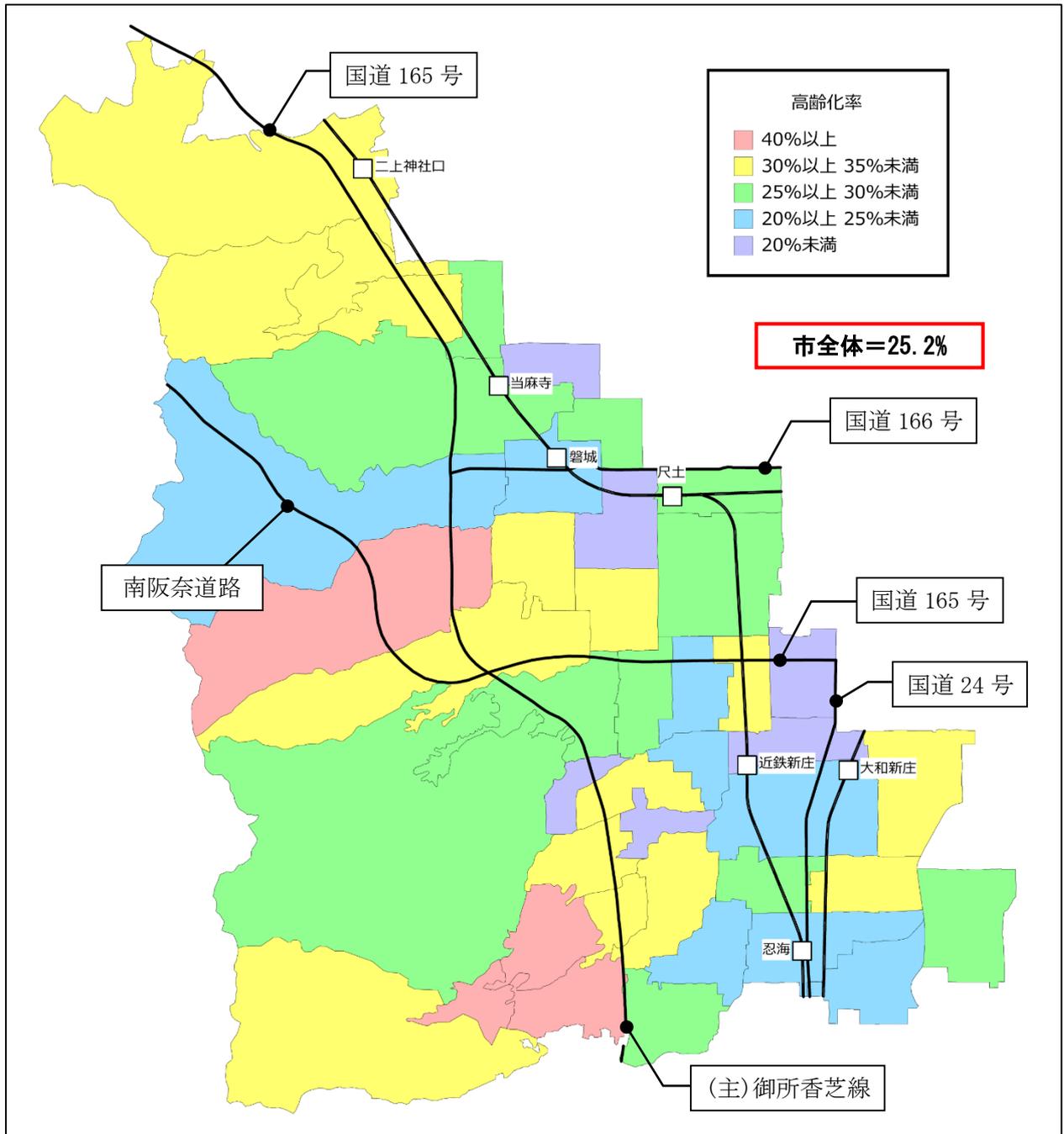
出典：人口は葛城市住民基本台帳人口（H26.12.1 現在）

面積は平成 22 年国勢調査

### (3) 高齢化の現状

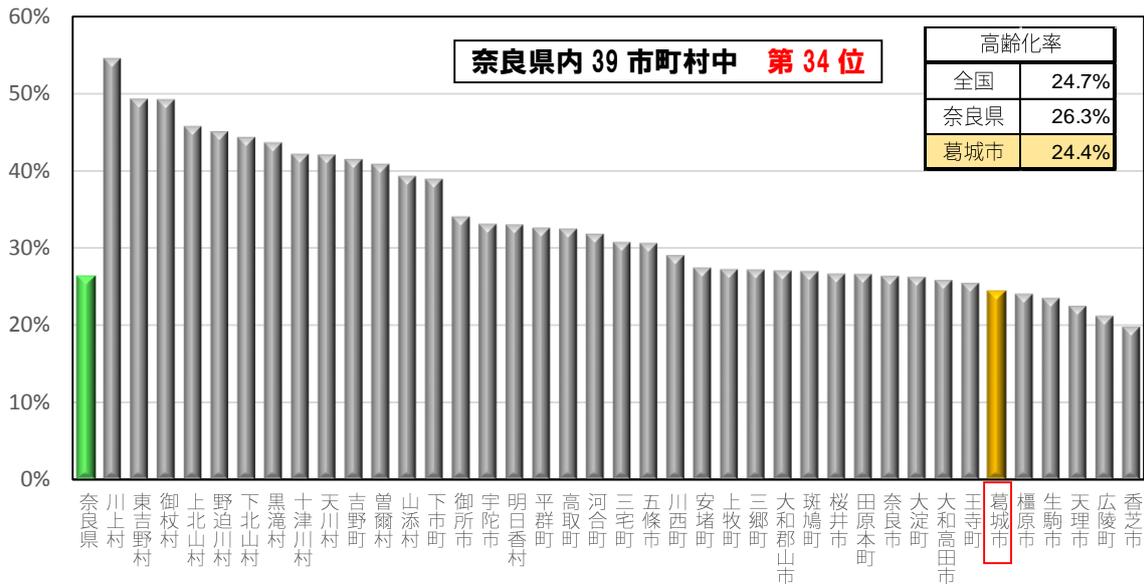
平成 26 年 12 月 1 日現在の市全体の高齢化率は 25.2%で、全国平均の 24.7%と同程度、奈良県平均の 26.3%よりは低い状況である。

また、市の奈良県内における市町村別高齢化率は 39 市町村中 34 番目と高くないが、地区別に高齢化状況を見ると、高齢化率 30%以上の地区が 4 割以上ある。特に、山側の御所香芝線沿線に高齢化率の高い地区が分布している。



葛城市の地区別高齢化率

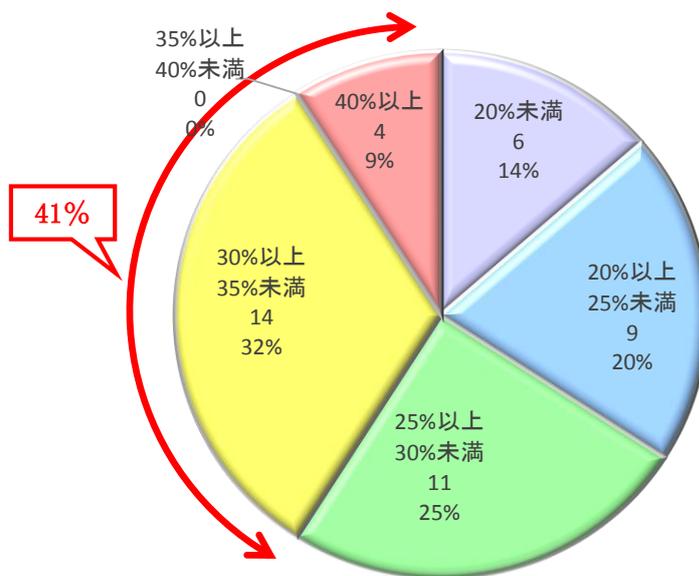
出典：葛城市住民基本台帳人口（H26.12.1 現在）



奈良県内の市町村別高齢化率

出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（H26.1.1 現在）

※前頁の葛城市高齢化率と調査時点が異なる



葛城市内の高齢化率別地区数の割合

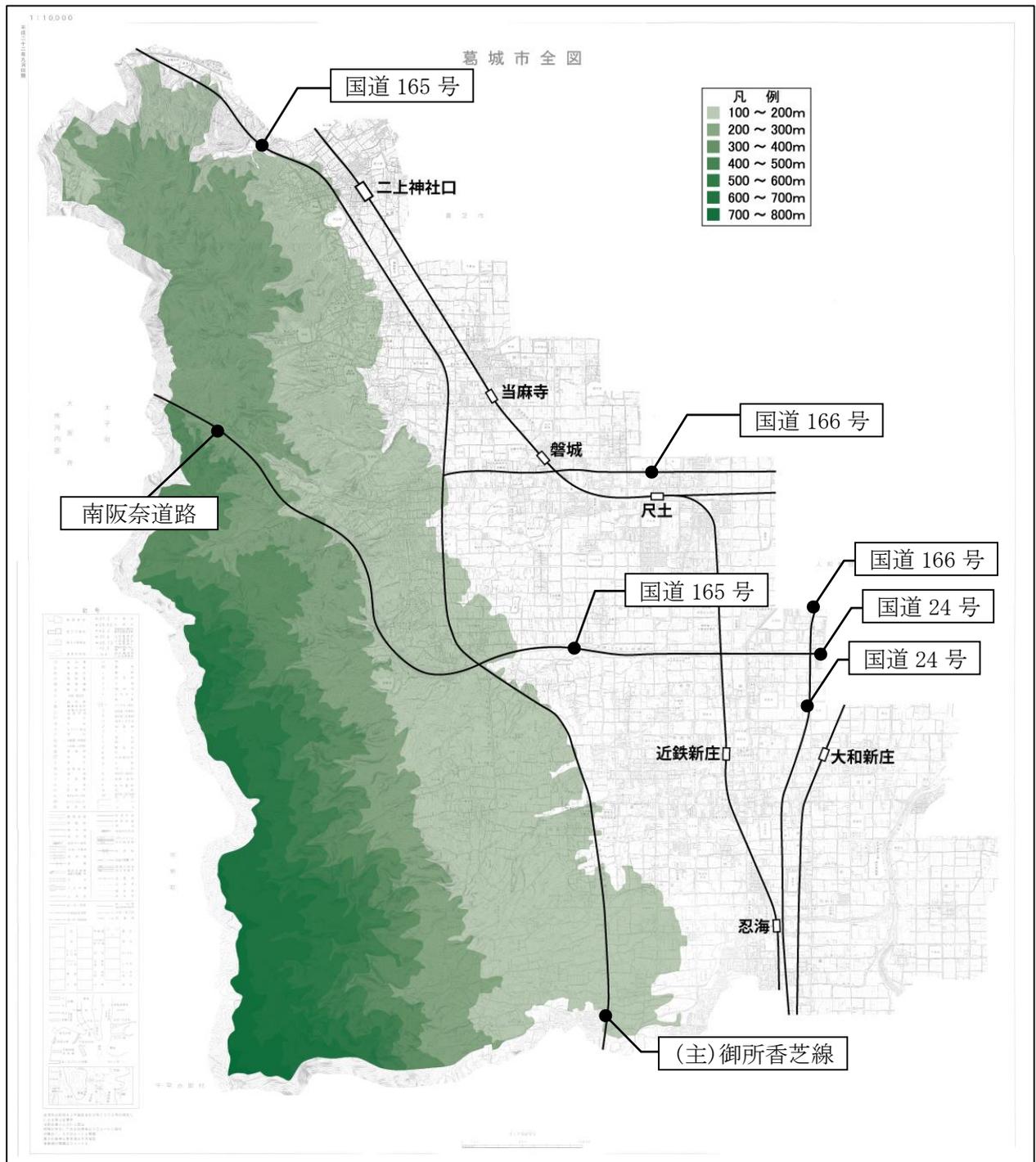
(葛城市内 44 地区の高齢化率による地区数の分布)

出典：葛城市住民基本台帳人口（H26.12.1 現在）

## 2.1.2. 地理的特性

### (1) 地形の状況

葛城市は奈良盆地の南西部に位置し、南北軸である国道 165 号及び御所香芝線沿線より以東は緩やかな平地が広がっている。一方、国道 165 号及び御所香芝線より以西は、標高 517m (雄岳) の二上山や葛城山の山並みがあり、地形が急峻であるため、市の東側の平坦地に住宅地が分布している。また、山裾の比較的緩やかな斜面を切り開いて集落が形成されている。



## (2) 施設の分布状況

### ■ 公共施設

葛城市役所の新庄庁舎は近鉄新庄駅付近、當麻庁舎は近鉄磐城駅付近の国道 166 号沿線にあり、市内いずれの地域からもアクセス性は良い。

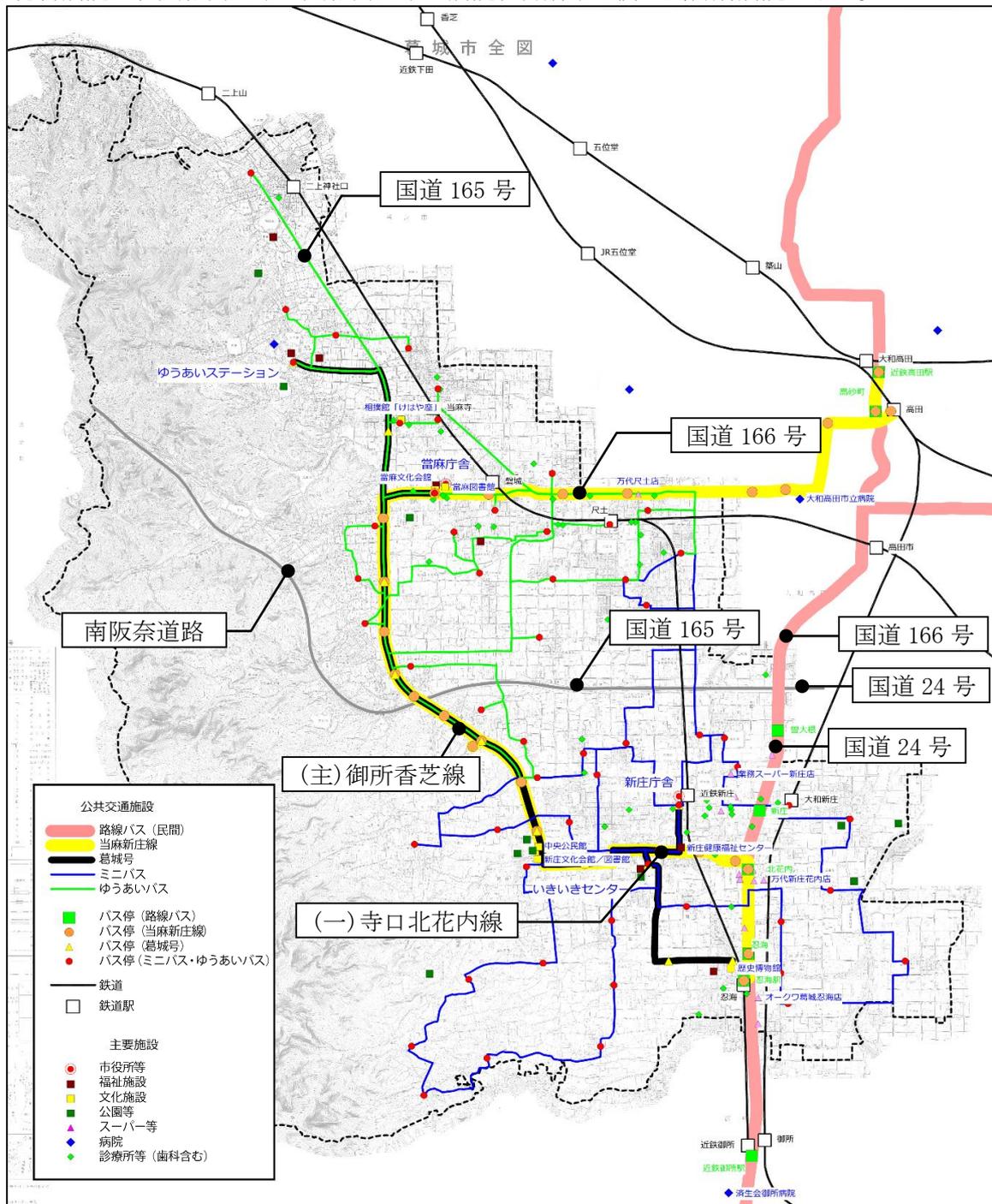
また、福祉施設、文化施設などの公共施設も国道 24 号、国道 166 号、御所香芝線、寺口北花内線で構成される市内環状道路沿線に、多く立地している。

### ■ 生活利便施設

スーパー等の生活利便施設は、国道 24 号と国道 166 号沿線に集中して立地している。

### ■ 医療機関

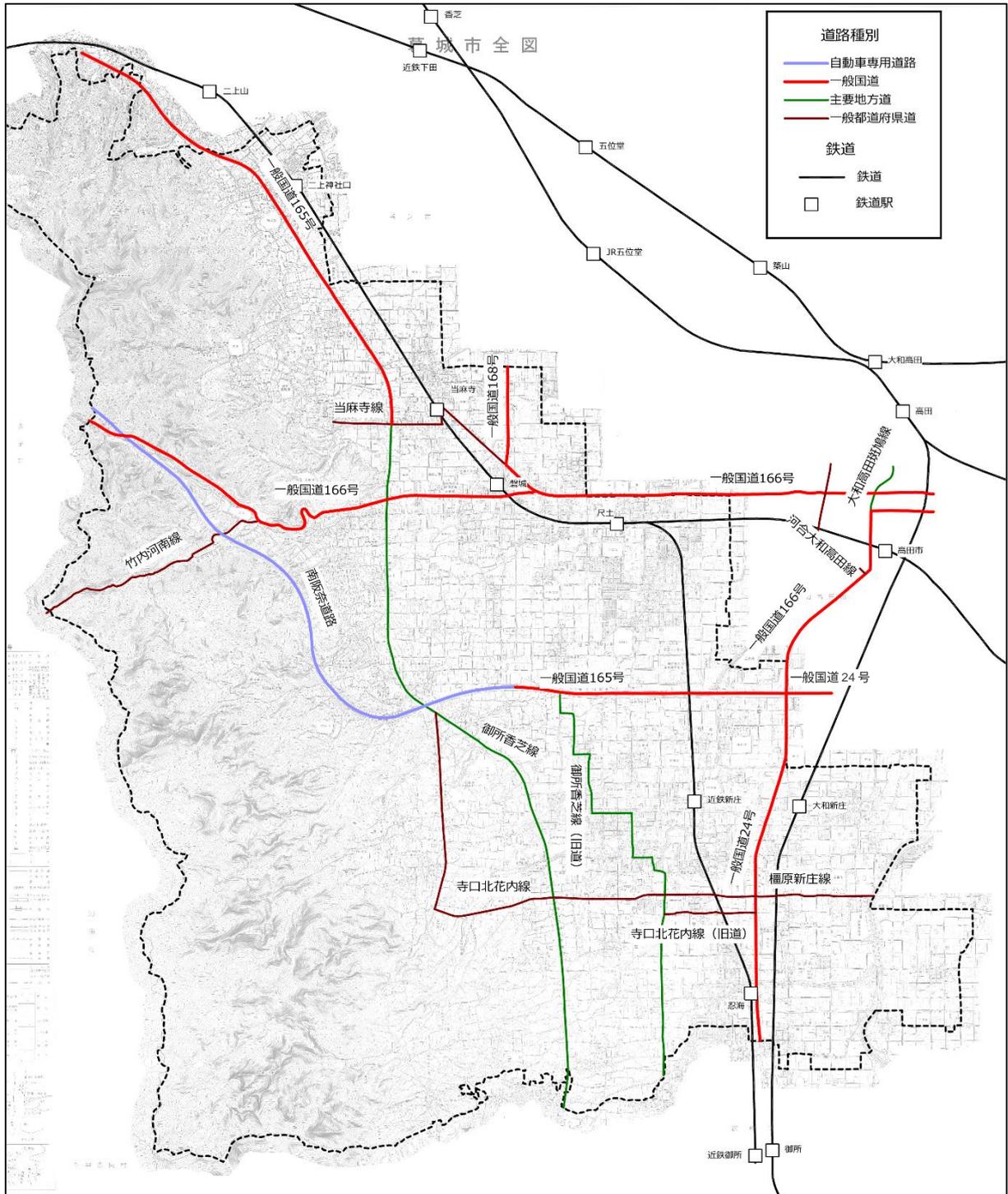
市内の医療機関は、市内環状道路沿線や鉄道駅周辺に多く立地している。また、近隣自治体の総合病院は、大和高田市の大和高田市立病院、御所市の済生会御所病院がある。



葛城市内の主要施設分布状況

### (3) 道路ネットワーク

市内の幹線道路網は、南北軸として一般国道 24 号、165 号、御所香芝線、東西軸として南阪奈道路、一般国道 165 号、166 号、寺口北花内線が通過しており、これらの路線による格子型幹線道路網が形成されている。



葛城市の道路ネットワーク

## 2.2. 公共交通の現状

### 2.2.1. 公共交通の配置

#### ■ 鉄道

鉄道網は、JR 和歌山線および近鉄南大阪線、近鉄御所線が市東部を南北に通っており、鉄道駅は JR 駅 1 駅、近鉄駅 6 駅が存在する。

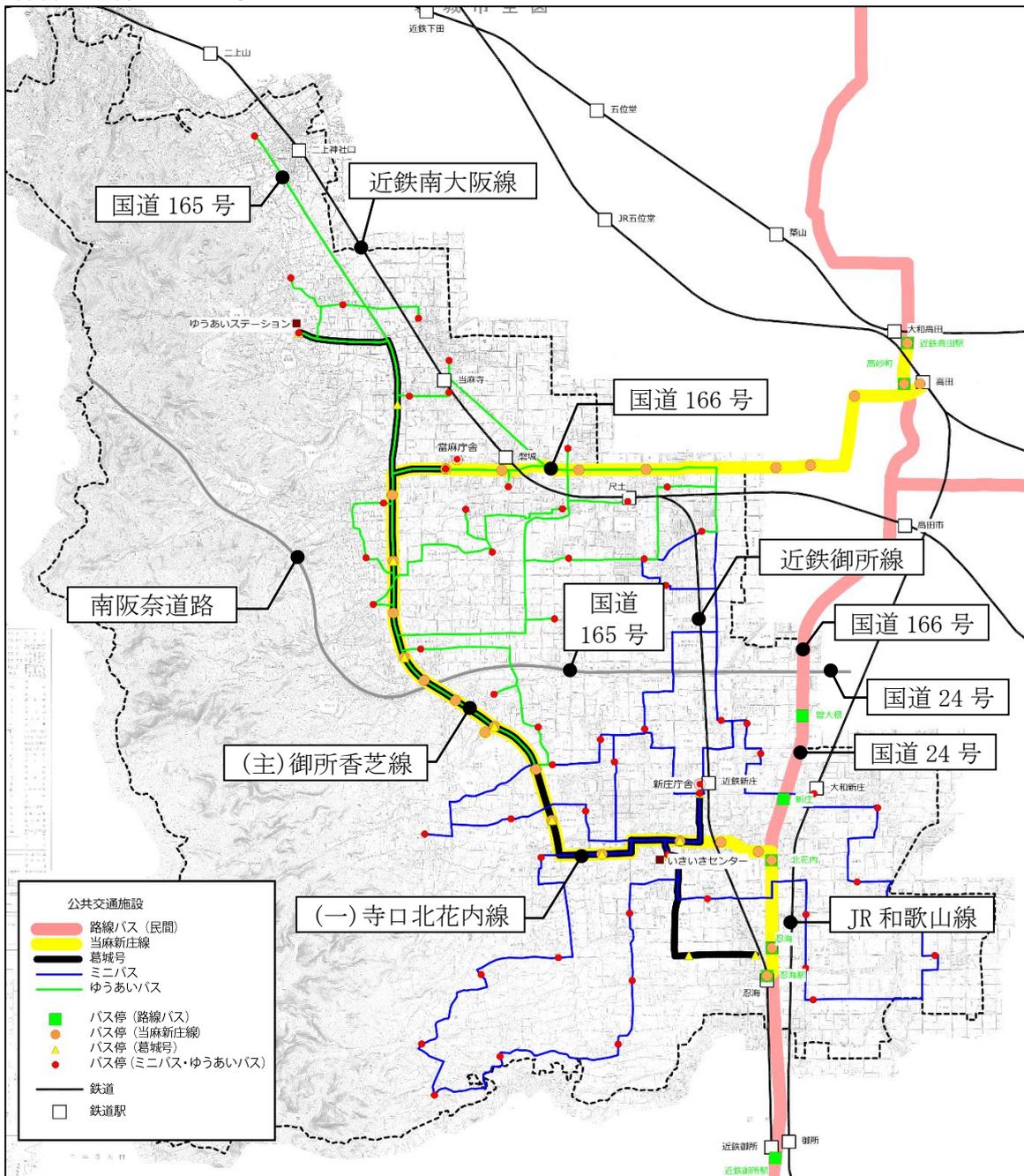
#### ■ 路線バス

市内の路線バスは、①「八木新宮線」、②「近鉄高田駅－五條バスセンター」、③「近鉄高田駅－忍海駅」の 3 路線があり、市内区間は国道 24 号を利用する 2 経路ある。いずれも奈良交通株式会社が運行している。

#### ■ コミュニティバス

従前からの公共バスである「葛城号」、「ミニバス」、「ゆうあいバス」は市庁舎、いきいきセンター、ゆうあいステーション等を起点とした往復あるいは循環路線として、無料で運行している。

また、平成 26 年 10 月より「当麻新庄線」が公共バスとなり、奈良交通株式会社に委託し、有料で運行している。



葛城市の公共交通網の概要

## 2.2.2. 公共交通の運行状況

### (1) 鉄道の運行状況

#### a) ダイヤ

朝、夕の通勤・通学（7時～9時）、帰宅時間帯（17時～21時）では、JR和歌山線で1～3便/時、近鉄南大阪線で7～9便/時、近鉄御所線で4～5便/時が運行されている。なお、高齢者の移動のニーズが高いと想定される昼間の時間帯（9時～17時）には、JR和歌山線で1～2便/時、近鉄南大阪線で7～8便/時、近鉄御所線で4便/時が運行されている。

また、奈良市中心部までの所要時間は約60分、大阪都心部（大阪阿部野橋駅）へまでの所要時間は約35分となっている。

鉄道の運行状況

運行主体	西日本旅客鉄道（JR西日本）	
路線名	JR和歌山線	
駅名	大和新庄（やまとしんじょう）	
方面	五条・橋本方面	高田・王寺方面
便数	22便/日 普通22便	22便/日 快速1便＋普通21便
始発	6:12	6:20
最終	23:29	22:18
所要時間 (快速)	五条まで 約30分	奈良まで 約60分
運賃	五条まで 410円	奈良まで 580円

運行主体	近畿日本鉄道株式会社		
路線名	近鉄南大阪線	近鉄御所線	
駅名	尺土（しゃくど）		
方面	大阪阿部野橋方面	橿原神宮前・吉野方面	近鉄御所方面
便数	136便/日 <small>特急27便＋急行等74便＋普通35便</small>	137便/日 <small>特急28便＋急行等66便＋普通43便</small>	76便/日 普通76便
始発	5:29	5:31	5:36
最終	23:48	0:15	0:16
所要時間 (急行等)	大阪阿部野橋まで 約35分	橿原神宮前まで 約8分	近鉄御所まで 約8分
運賃	大阪阿部野橋まで 560円	橿原神宮前まで 260円	近鉄御所まで 210円

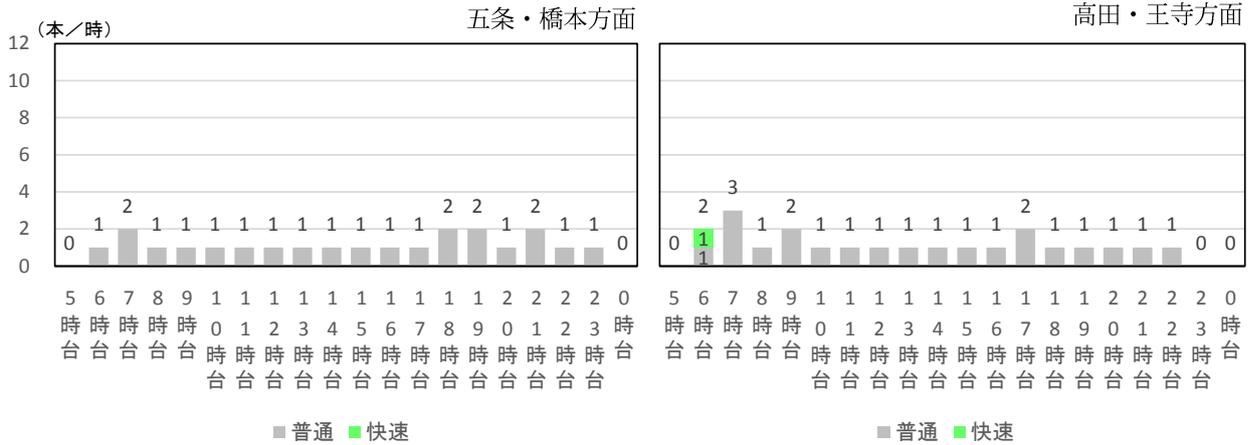
運行主体	近畿日本鉄道株式会社	
路線名	近鉄御所線	
駅名	忍海（おしみ）	
方面	近鉄御所方面	尺土方面
便数	76便/日 普通76便	76便/日 急行等6便＋普通70便
始発	5:42	5:22
最終	0:22	23:58
所要時間 (急行等)	近鉄御所まで 約2分	尺土まで 約7分
運賃	近鉄御所まで 150円	尺土まで 210円

※急行等：急行、区間急行、準急、快速

出典：JR西日本ホームページ（平成26年10月18日改正・平日ダイヤ）

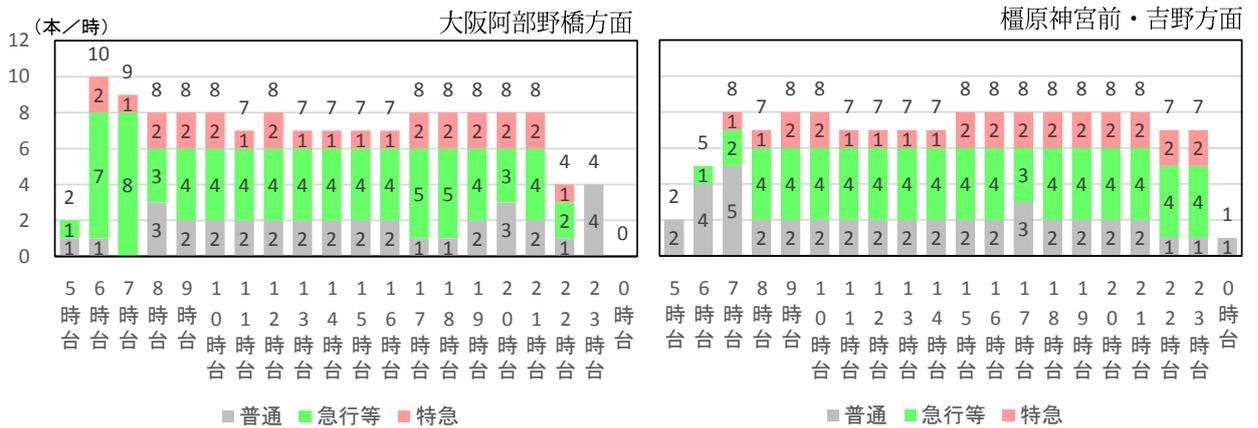
近畿日本鉄道ホームページ（平成26年9月21日改正・平日ダイヤ）

JR 大和新庄駅（JR 和歌山線）の時間帯別運行本数



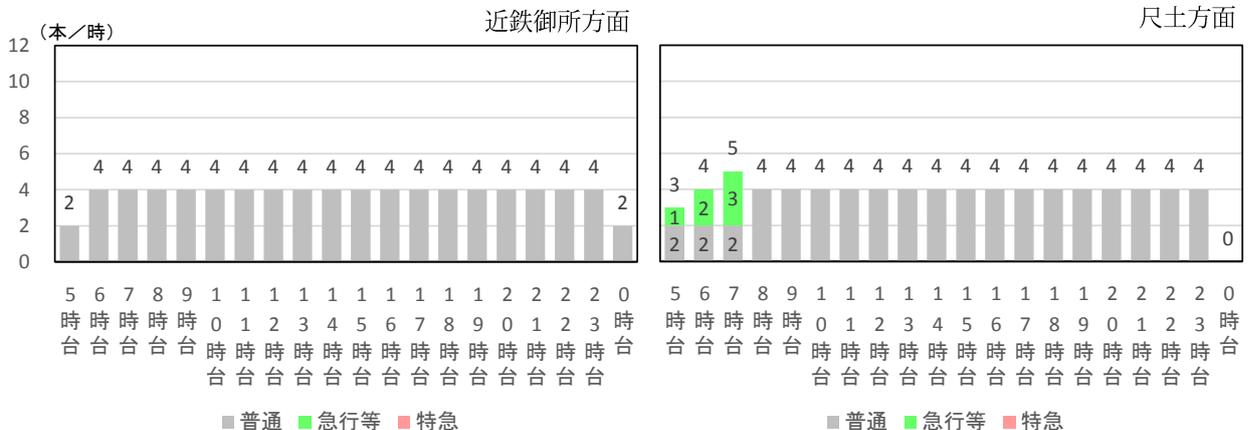
出典：JR 西日本ホームページ（平成 26 年 10 月 18 日改正・平日ダイヤ）

近鉄尺土駅（近鉄南大阪線）の時間帯別運行本数



出典：近畿日本鉄道ホームページ（平成 26 年 9 月 21 日改正・平日ダイヤ）

近鉄忍海駅（近鉄御所線）の時間帯別運行本数

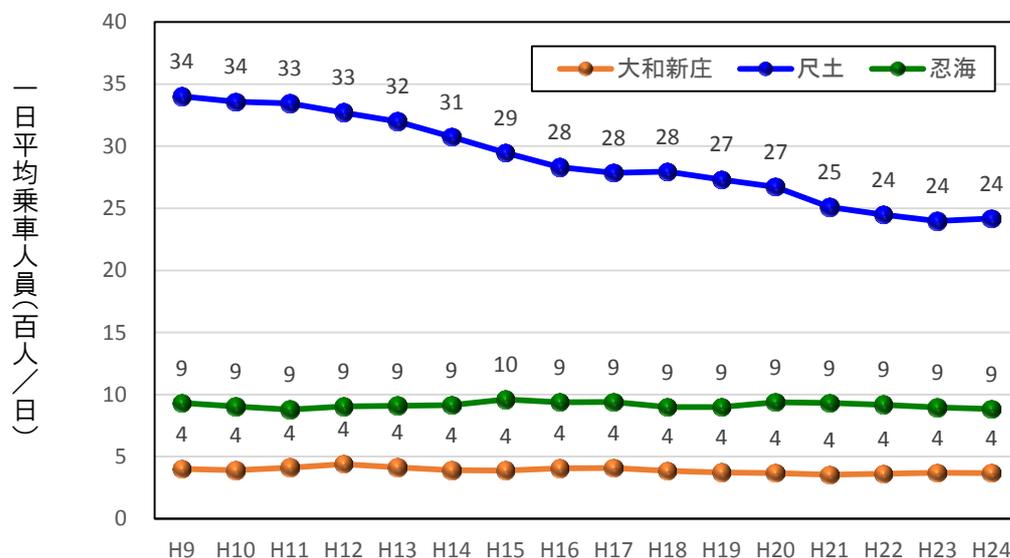


出典：近畿日本鉄道ホームページ（平成 26 年 9 月 21 日改正・平日ダイヤ）

## b) 乗車人数

近鉄尺土駅の一日平均乗車人員は平成 24 年度で約 2,400 人/日が利用している。一日平均乗車人員の推移を見ると、平成 9 年以降、減少傾向で推移している。

また、JR 大和新庄駅、近鉄忍海駅の一日平均乗車人員は平成 24 年度で、それぞれ約 400 人/日、約 900 人/日が利用しており、両駅とも平成 9 年以降、横ばい傾向で推移している。



市内鉄道駅の一日平均乗車人員

出典：奈良県長期時系列統計データ（奈良県統計課）

## (2) 路線バスの運行状況

### a) ダイヤ

市内を通過する路線バスは、①「八木新宮線」、②「近鉄高田駅－五條バスセンター」③「近鉄高田駅－忍海」の3路線がある。なお、①「八木新宮線」は、日本一長い路線バスとして広域運行されていることから便数も少なく、運行時間もほぼ昼間時間帯のみとなっている。このため、地域の足としての機能は、②「近鉄高田駅－五條バスセンター」③「近鉄高田駅－忍海」が担っている。

路線バスの概要

運行主体		奈良交通株式会社								
路線名		①八木新宮線			②近鉄高田駅－五條BC			③近鉄高田駅－忍海		
系統		特急・160			60・70・76			62		
方面		新宮駅	八木駅	往復計	五條BC	近鉄高田駅	往復計	忍海止	近鉄高田駅	往復計
主な利用道路		国道24号	国道24号	国道24号	国道24号	国道24号	国道24号	国道24号	国道24号	国道24号
往復 便数 (時)	朝	0	0～1	0～1	0～2	1	1～3	1	1～2	2～3
	昼	0～1	0～1	0～2	0～1	0～1	1～2	0～1	0～1	0～2
	夕	0	0	0	1	1	2	0	0	0
	全日	3便/日	5便/日	8便/日	10便/日	12便/日	22便/日	7便/日	8便/日	15便/日
始発		9時台	7時台	—	7時台	6時台	—	7時台	7時台	—
最終		14時台	16時台	—	20時台	21時台	—	22時台	10時台	—
行先		五條BC	八木駅	—	五條BC	近鉄高田駅	—	忍海止	近鉄高田駅	—
時間		33分	30-35分	—	31-39分	17-18分	—	17-18分	17-18分	—
運賃		760円	530円	—	760円	330円	—	330円	330円	—

(注) 朝：7:00－9:00 昼：9:00－17:00 夕：17:00－19:00

(注) 五條BC：五條バスセンター

出典：奈良交通株式会社ホームページ（平成26年10月1日改正・平日ダイヤ）

### (3) コミュニティバスの運行状況

#### a) ダイヤ

葛城市のコミュニティバスは、「葛城号」、「ミニバス」、「ゆうあいバス」及び「当麻新庄線」の4路線ある。このうち当麻新庄線のみ有料で、その他3路線は無料運行である。

葛城号は、歴史博物館とゆうあいステーションを結び、御所香芝線を主路線とした往復型路線で、往復8便/日、片道35分程度で運行している。

ミニバスは、いきいきセンターと新庄庁舎を拠点とした循環路線で、4ルートが運行されている。各ルートとも3便/日、循環1回あたりの所要時間は30分程度である。

ゆうあいバスは、ゆうあいステーションと当麻庁舎を拠点とした循環路線で、6ルートが運行されている。各ルートとも2便/日および最終1便はゆうあいステーションからの送り便、循環1回あたりの所要時間は、拠点施設から近いエリアで30分程度、遠いエリアで60分程度である。

最後に、当麻新庄線は、平成26年10月に路線バスより公共バスへ変更して運行されており、近鉄高田駅と忍海駅を結び、国道166号、御所香芝線を主路線とした往復型路線で、16便/日、片道40分程度で運行している。

#### コミュニティバスの概要

運行主体	葛城市			
路線名	葛城号	ミニバス	ゆうあいバス	当麻新庄線
便数	平日 8便/日	各コース 平日 3便/日	各コース 平日 2便/日 (最終(第3便)はゆうあいステーションからの送り便)	平日 16便/日
タイプ	往復	循環	循環	往復
起終点	ゆうあいステーション 歴史博物館	いきいきセンター 新庄庁舎	ゆうあいステーション 当麻庁舎	近鉄高田駅 忍海駅(屋敷山公園前)
ルート	1ルートのみ	① 笛吹ルート ② 寺口ルート ③ 疋田ルート ④ 笛堂・萱ルート	① Aルート ② Bルート ③ Cルート ④ Dルート ⑤ Eルート ⑥ Fルート	1ルートのみ
主な 経由地	いきいきセンター 新庄庁舎 当麻庁舎	① 平岡西広場 ② 寺口駐車場 ③ 東和苑コミセン ④ 笛堂ふれあい広場	① 当麻寺駅前 ② 加守消防池 ③ 尺土公民館 ④ 南今市公民館 ⑤ 大畑 ⑥ イトーピア集会所	当麻イトーピア 磐城駅 尺土駅 高田市立病院前 JR高田駅西口
発車 時刻	ゆうあいステーション発 10:00 11:25 14:30 15:55 歴史博物館発 9:20 10:45 13:40 15:15	① 8:20 11:13 14:58 ② 8:59 11:52 15:37 ③ 9:45 13:30 16:23 ④ 10:17 14:02 16:55	① 8:40 12:05 16:00 ② 9:20 12:50 16:30 ③ 10:10 13:35 16:30 ④ 8:40 12:05 16:00 ⑤ 9:40 13:05 16:30 ⑥ 10:25 13:50 16:30	近鉄高田駅発 8:25 10:37 11:51 14:10 15:35 16:50 18:15 19:29 忍海駅(屋敷山公園前)発 6:43 7:49 9:35 11:10 13:22 14:43 16:13 18:47
所要時間	約35分	約30分	約30-60分	約40分
運賃	無料			有料(距離制) 190~580円

出典：葛城市ホームページ(平成26年10月時点)

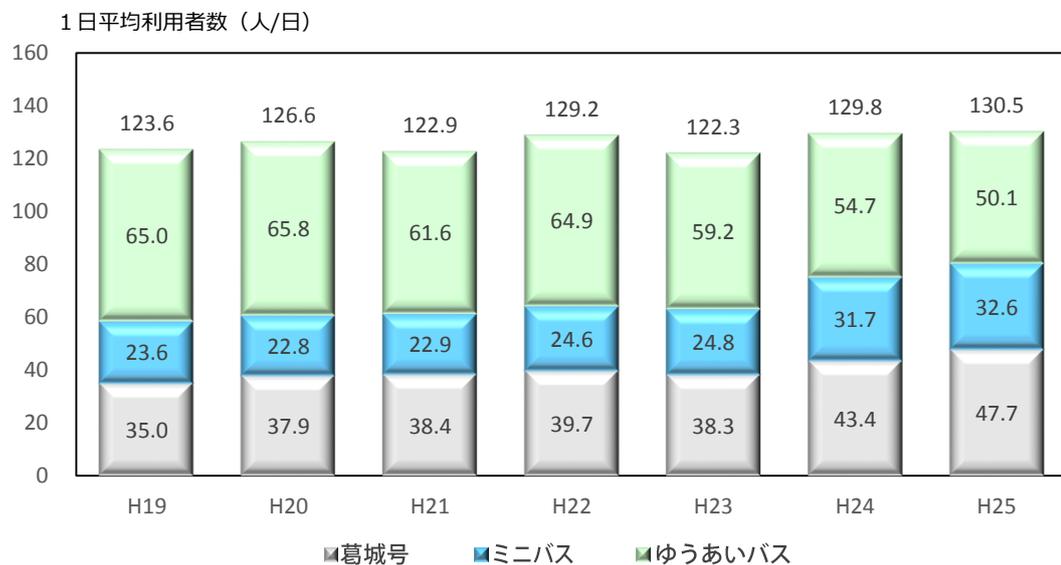
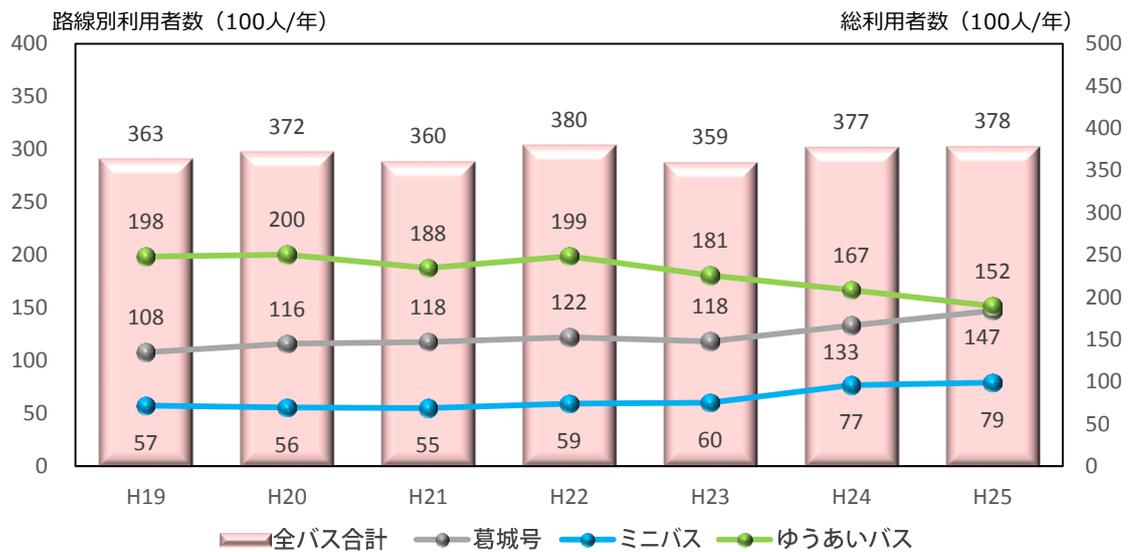
## b) 乗車人員

平成25年度のコミュニティバス利用者数は、「葛城号」、「ミニバス」、「ゆうあいバス」の3路線で年間約38,000人、1日平均で約130人が利用している。

※参考：当麻新庄線の1日平均利用者数は約50人（平成26年10月～12月間の平均）

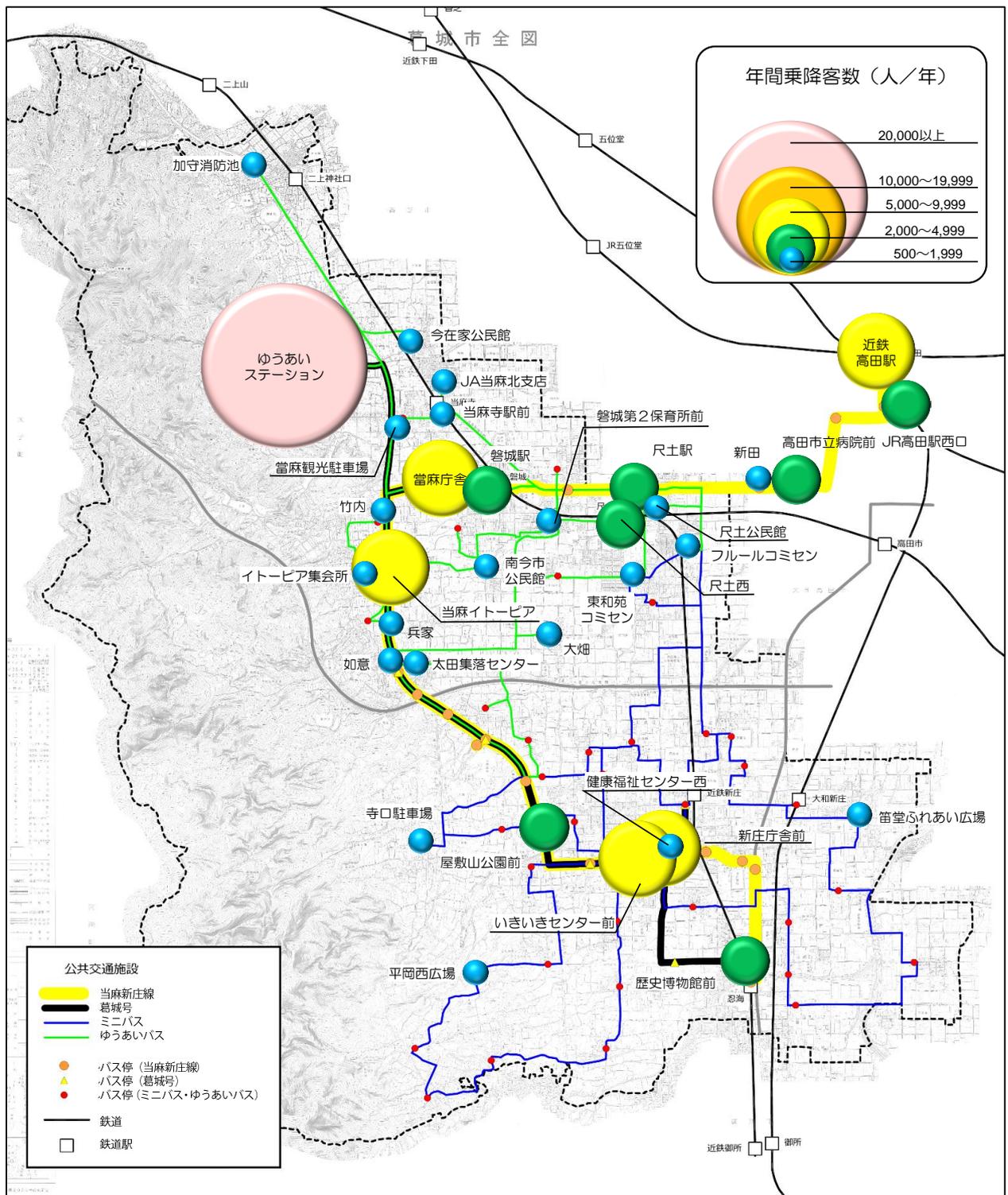
合計した利用者数の推移を見ると、横ばい傾向で推移している。路線別で見ると葛城号、ミニバスは近年増加傾向、ゆうあいバスは平成23年以降減少傾向で推移している。

また、バス停別にみると、福祉施設（ゆうあいステーション、いきいきセンター前）や市役所庁舎（新庄庁舎前、當麻庁舎）、近鉄高田駅、イトピア集会所で利用者数が多い。



コミュニティバスの乗車人員の推移

出典：葛城市資料



コミュニティバスのバス停別乗降者数

出典：葛城市資料

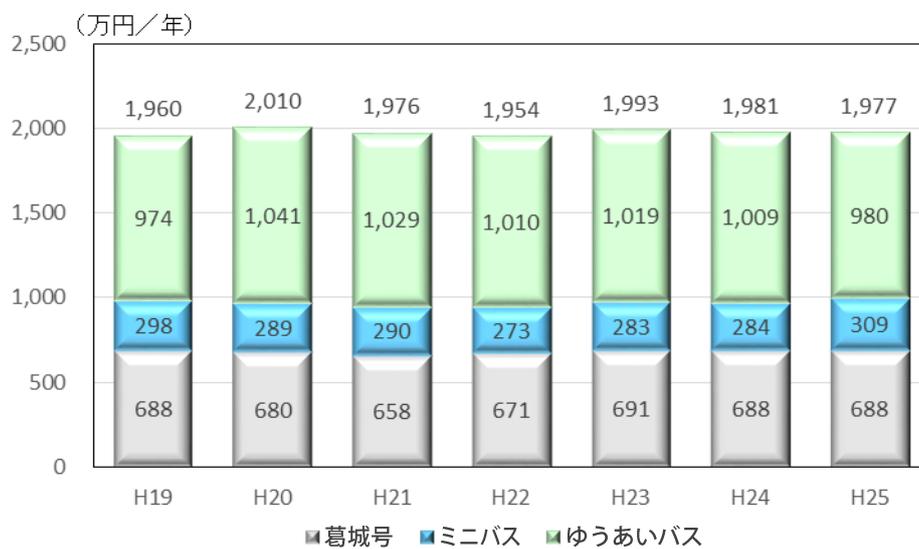
注 1) 年間乗降客数 500 人/年以上のバス停を表示

注 2) 葛城号、ミニバス、ゆうあいバスは平成 25 年度実績値 (H25.4~H26.3) を使用

注 3) 当麻新庄線は H26.10~12 実績値を年間換算した推計値を使用

### c) 運行経費（委託費）

コミュニティバス（葛城号、ミニバス、ゆうあいバス）の運行経費は合計で年間約 2,000 万円であり、ほぼ横ばいで推移している。



#### コミュニティバスの委託費の推移

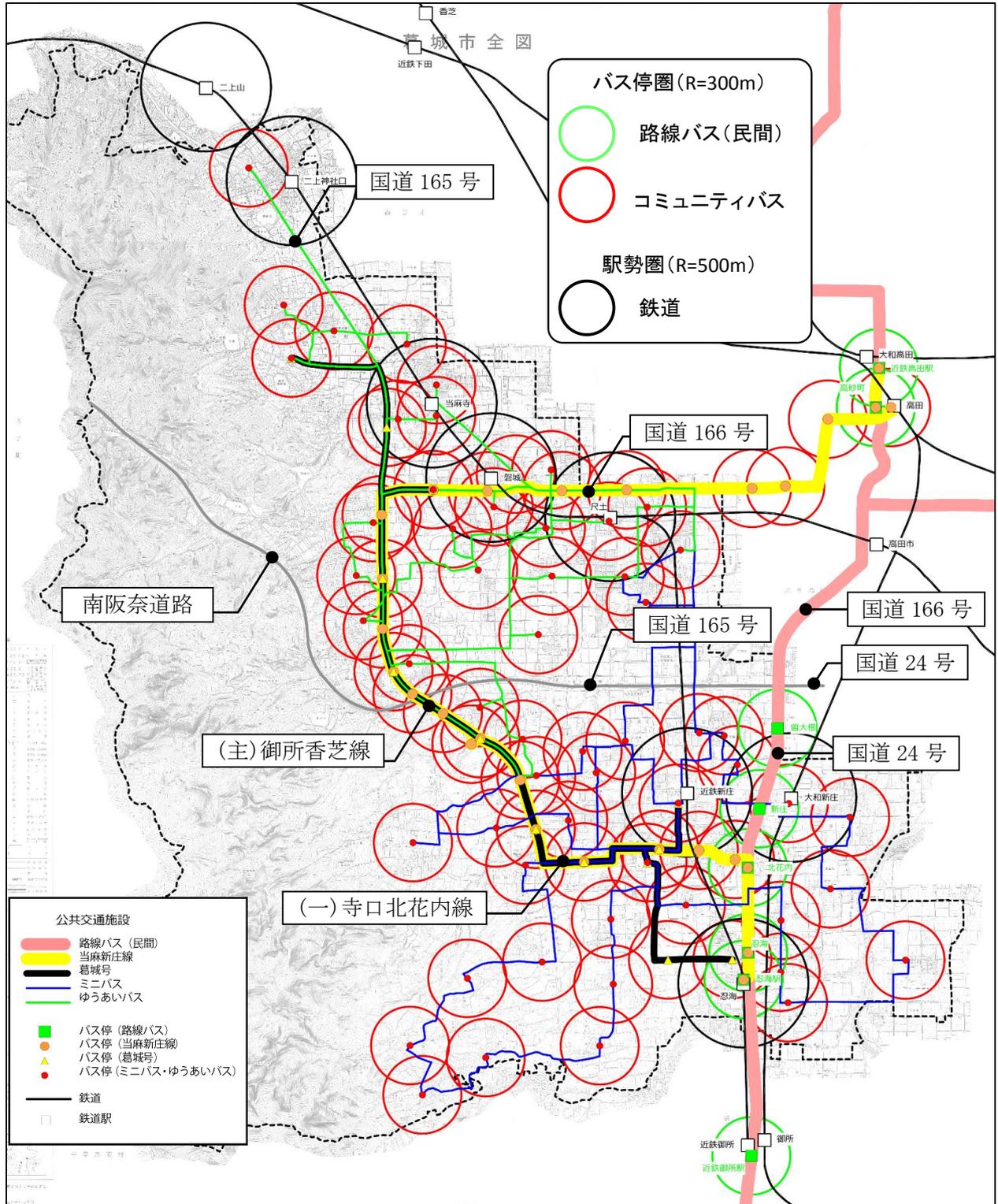
(注) 当麻新庄線は平成 26 年 10 月より公共バスとなったため集計対象から除外している

出典：葛城市資料

### 2.2.3. 公共交通空白地域

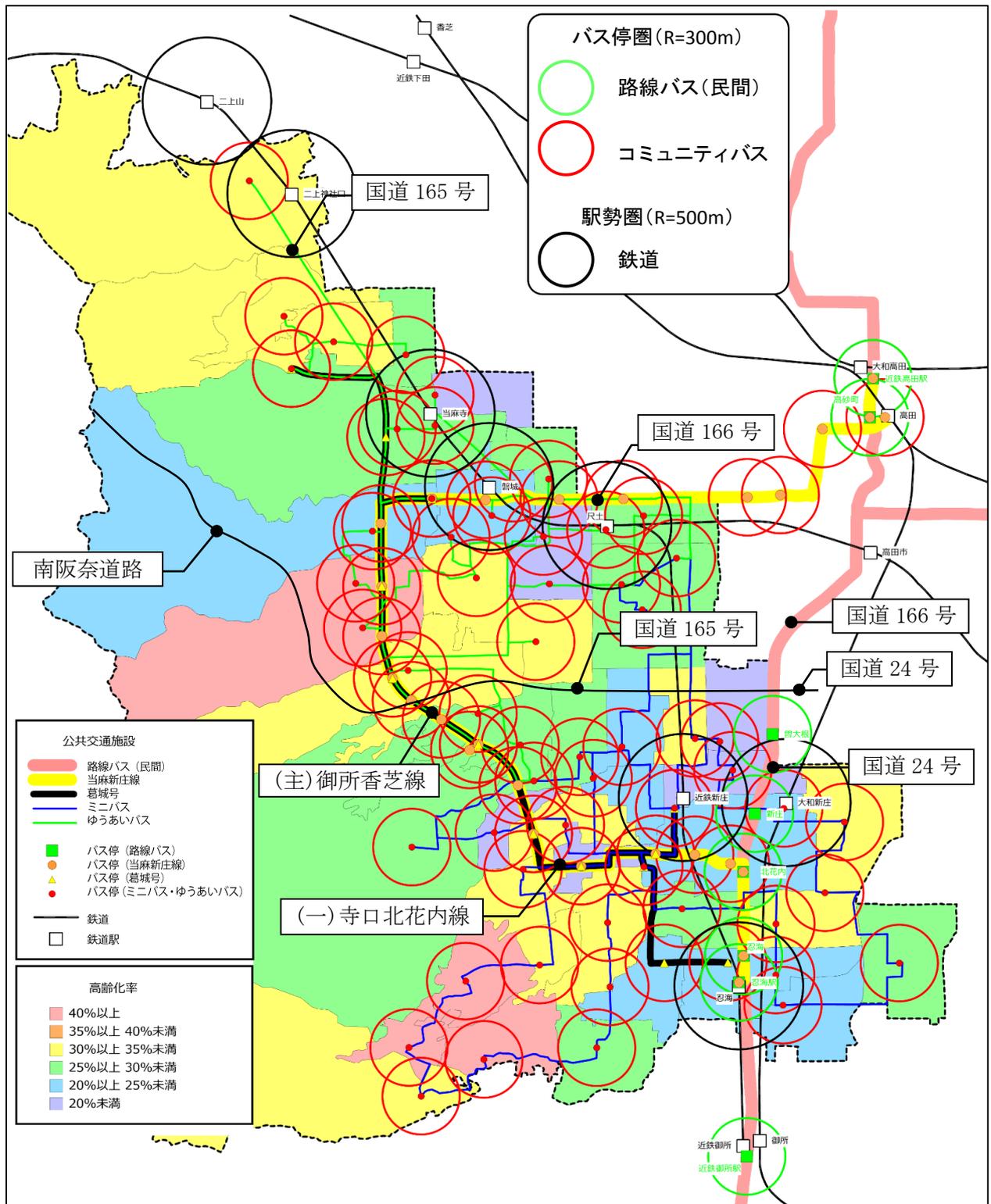
路線バスとコミュニティバスのそれぞれのバス停から 300m の圏域の円、鉄道駅から 500m の圏域の円を描き、それ以遠の地域を「公共交通空白地域」とした。

その結果、市内のほとんどの居住地は、概ね円内に含まれている。なお、一部、空白地域となっている場所も見られる。



公共交通空白地域 (バス停 300m・鉄道駅 500m 圏外)

参考2) 公共交通空白地域 (バス停 300m・鉄道駅 500m 圏外) の高齢化率



公共交通空白地域 (バス停 300m・鉄道駅 500m 圏外) の高齢化率

### 3. 住民アンケート調査

#### 3.1. 調査の概要

概要を以下に示す。

項 目	内 容
調 査 名 称	葛城市 公共交通に関するアンケート調査
調 査 時 期	平成 26 年 12 月 8 日（配布）～12 月 26 日（回収）
調 査 地 域	葛城市全域
配 布 数	3,000 世帯
調 査 対 象 者	葛城市 住民基本台帳から世帯主を無作為に抽出
そ の 他	回答の対象は、中学生以上（平成 14 年 4 月 1 日以前生まれ）

また、調査項目を以下に示す。

設問番号	分類	項 目
設問 1	世帯の居住地	①大字
設問 2	回答者の属性	①性別 ②年齢 ③職業 ④自動車運転頻度
設問 3	外出の状況	①出かける主な目的 ②目的地の場所 ③出かける頻度 ④目的地までの移動手段
設問 4	公共交通全般について	①葛城市の公共交通の充実度 ②公共交通の利便性 ③公共交通が不便な場合の代替手段等
設問 5	路線バスについて	①利用状況 ②利用する理由 ③利用しない理由
設問 6	コミュニティバスについて	①利用状況 ②利用する路線 ③利用する理由 ④利用しない理由 ⑤改善点 ⑥利用しやすくなった場合の行きたい場所 (利用目的・行き先、利用頻度)
設問 7	今後の公共交通について	①コミュニティバスの有料化について ②有料化した場合の料金 ③市の公共交通に対する費用負担について ④今後の公共交通の利用について

### 3.2. 調査結果の概要

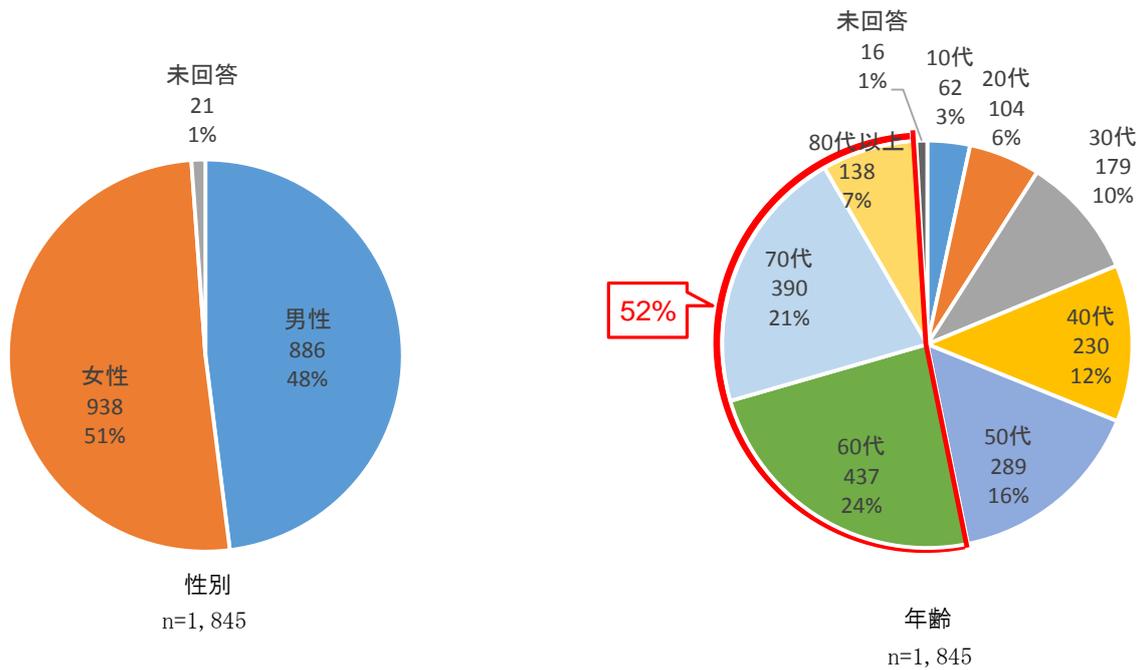
回収結果を以下に示す。

配布数	回収数	回収率	回答者数
3,000 部	949 通	31.6%	1,845 人

#### 3.2.1. 属性

性別については、51%が女性であった。

年齢については、60代以上が52%であり、高齢者の回答が半数を占めた。



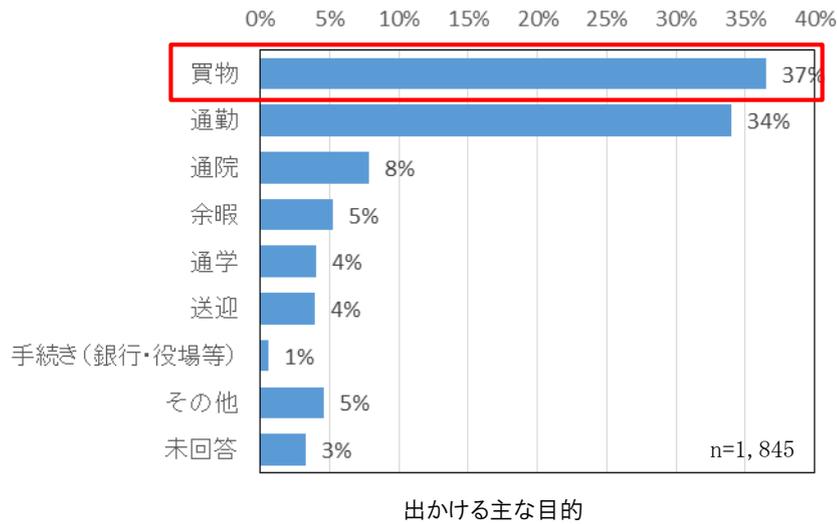
### 3.2.2. 普段の生活での外出について

外出について、1番目（最も）、2番目、3番目によく出かける主な目的について、それぞれ目的地の場所、頻度、移動手段を質問した。

ここでは、1番目（最も）よく出かける主な目的について集計した。

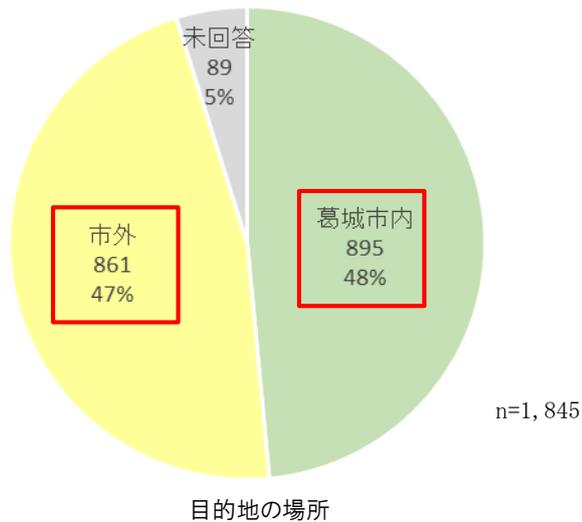
#### (1) 出かける主な目的

出かける際の主な目的は、「買物」が37%と最も多く、次いで「通勤」であった。



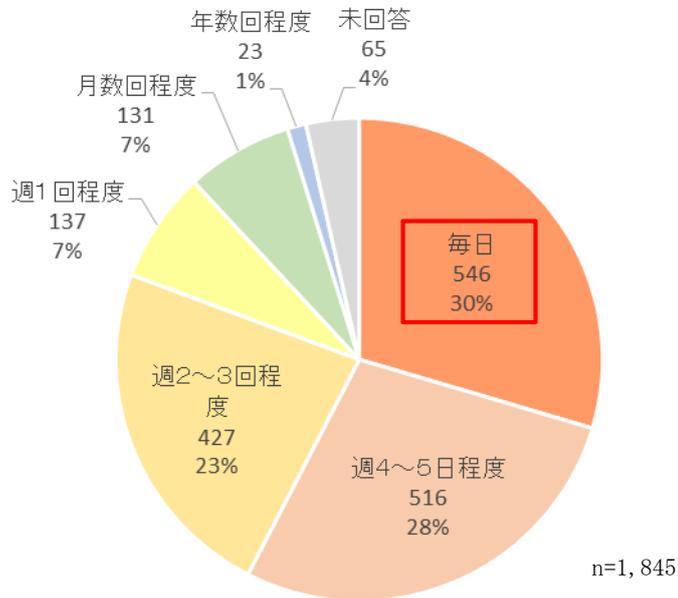
#### (2) 目的地の場所

目的地の場所は、48%が「葛城市内」、47%が「市外」であった。



### (3) 出かける頻度

出かける頻度は、「毎日」が30%と最も多く、次いで「週4~5日程度」であった。

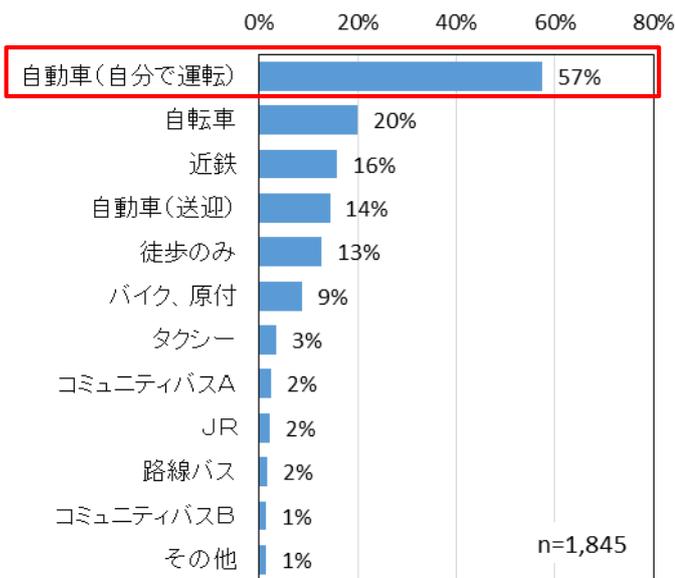


出かける頻度

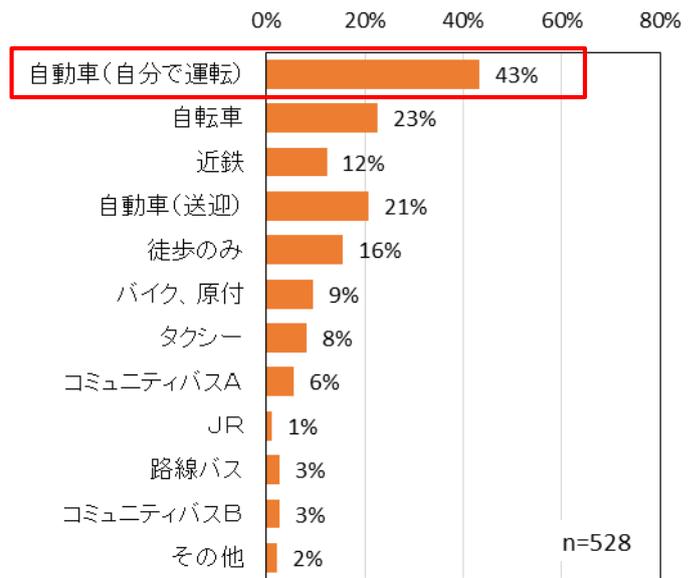
### (4) 目的地までの移動手段

目的地までの移動手段は、全ての回答者では、「自動車（自分で運転）」が約57%と他と比べ非常に多かった。

また、70代以上の高齢者の方で集計した結果、全ての回答者に比べ「自動車（自分で運転）」の回答割合が減少し、他の手段の割合が増加した。



目的地までの移動手段  
(全ての回答者)

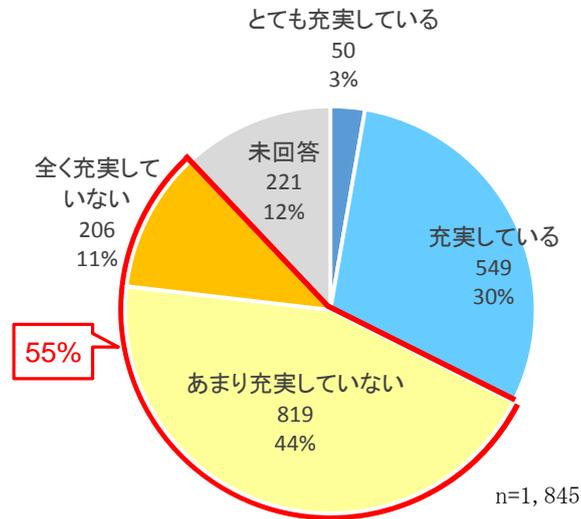


目的地までの移動手段  
(70代以上)

### 3.2.3. 公共交通全般について

#### (1) 葛城市内の公共交通の充実度

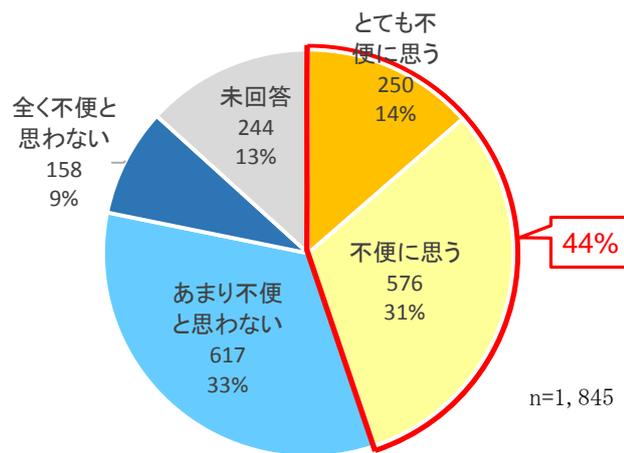
市内の公共交通の充実については、「あまり充実していない」が44%と最も多く、「全く充実していない」と合わせると55%と過半数を占めている。



葛城市内の公共交通の充実度

#### (2) 外出したい時の公共交通の不便度

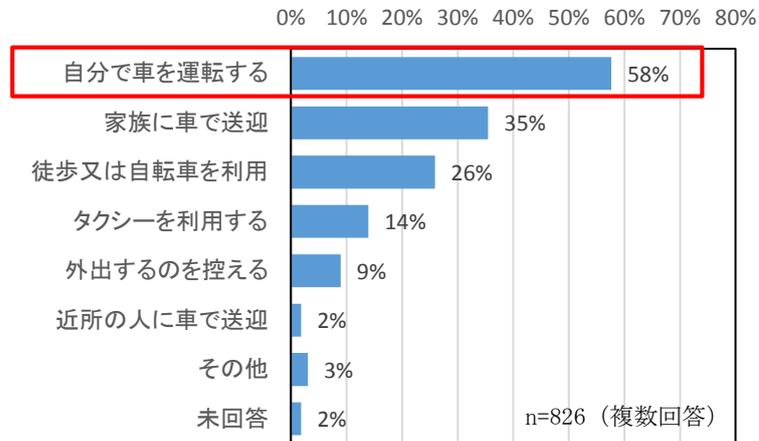
外出したいときの公共交通の不便度は、「とても不便に思う」「不便に思う」合わせると44%の方が不便と感じている。



外出したい時の公共交通の不便度

### (3) 不便と思う時の代替手段

不便と思う時の代替手段としては「自分で車を運転する」が58%と最も多く、次いで「家族に車で送迎」であった。

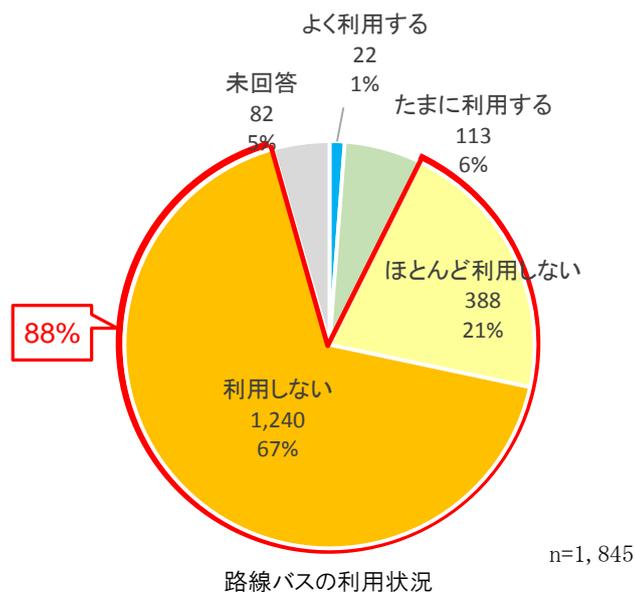


不便と思う時の代替手段

### 3.2.4. 路線バスについて

#### (1) 路線バスの利用状況

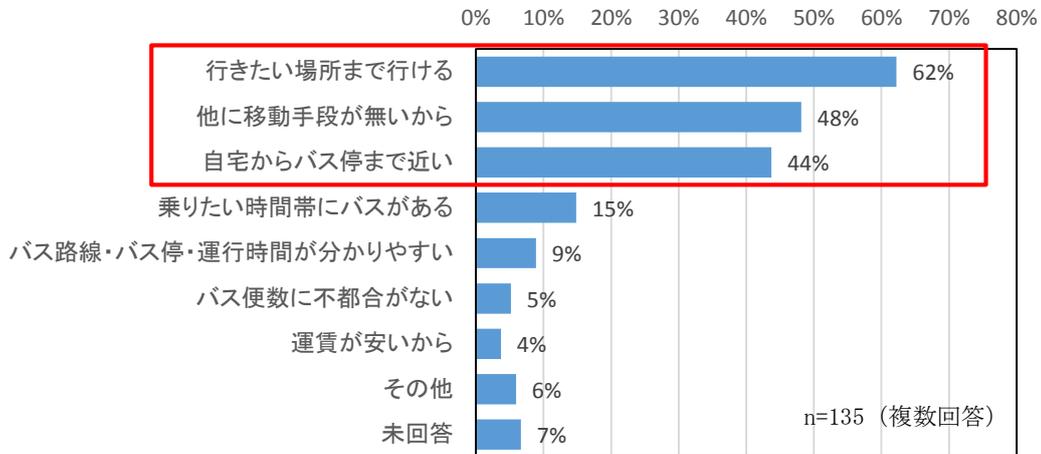
路線バスの利用状況は、「利用しない」が67%と最も多く、「ほとんど利用しない」21%と合わせると約9割が路線バスを利用していない状況である。



路線バスの利用状況

## (2) 路線バスを利用する理由

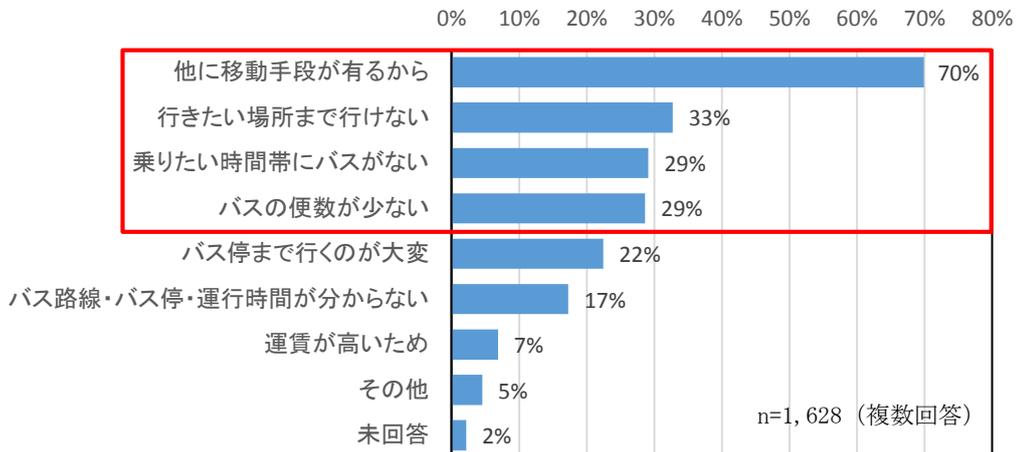
路線バスを利用する理由としては、「行きたい場所まで行ける」が62%と最も多く、次いで「他に移動手段が無いから」48%、「自宅からバス停まで近い」44%の理由が多い。



路線バスを利用する理由

## (3) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由としては、「他に利用手段が有るから」が70%と最も多く、次いで「行きたい場所まで行けない」33%、「乗りたい時間帯にバスがない」29%、「バスの便数が少ない」29%であった。

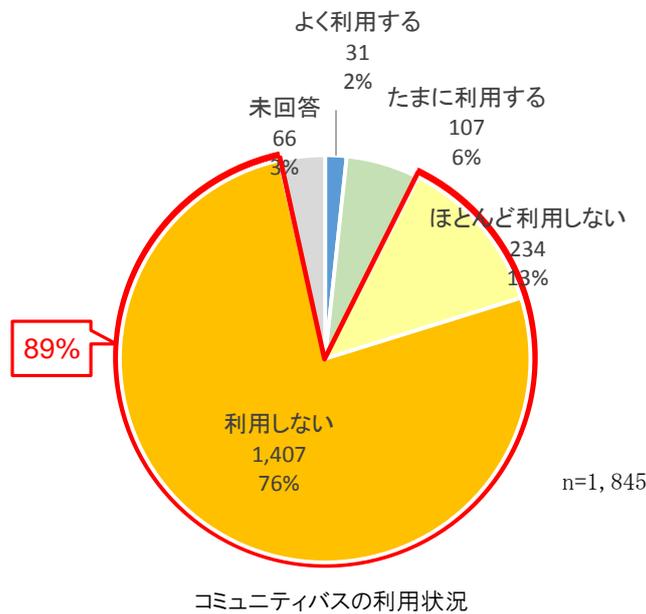


路線バスを利用しない理由

### 3.2.5. コミュニティバスについて

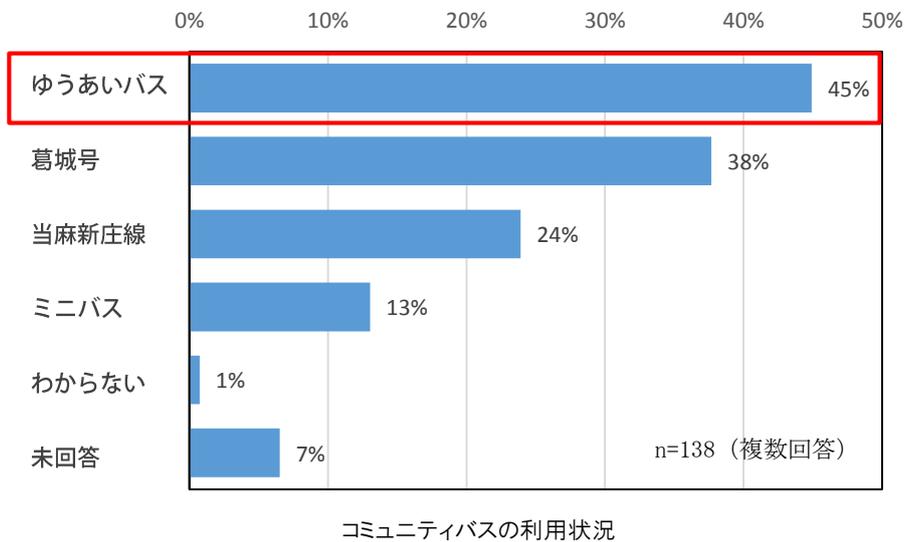
#### (1) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用状況は、「利用しない」が76%と最も多く、「ほとんど利用しない」13%と合わせると約9割がコミュニティバスを利用していない状況である。



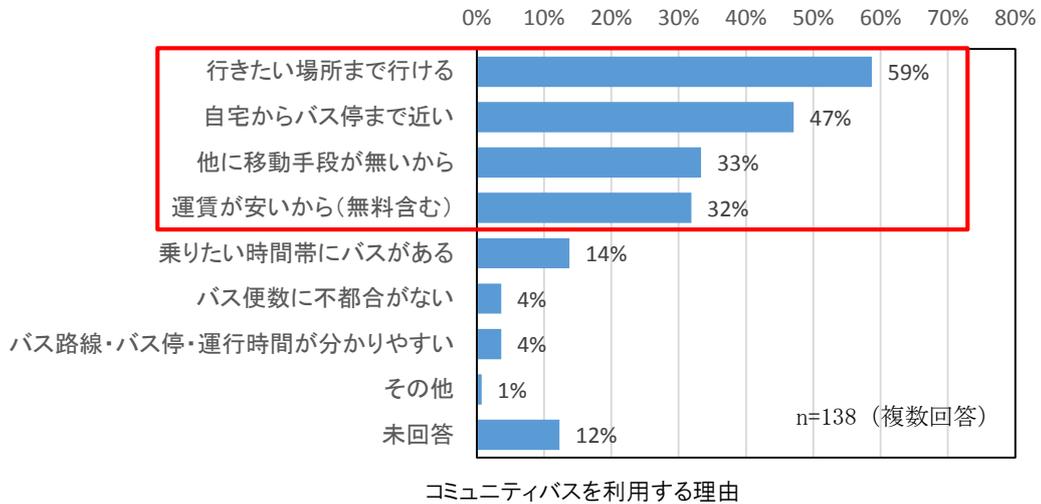
#### (2) 利用しているコミュニティバス

上記質問で「よく利用する」と「たまに利用する」と回答した方のうち、利用しているコミュニティバスは「ゆうあいバス」が45%と最も多く、次いで「葛城号」である。



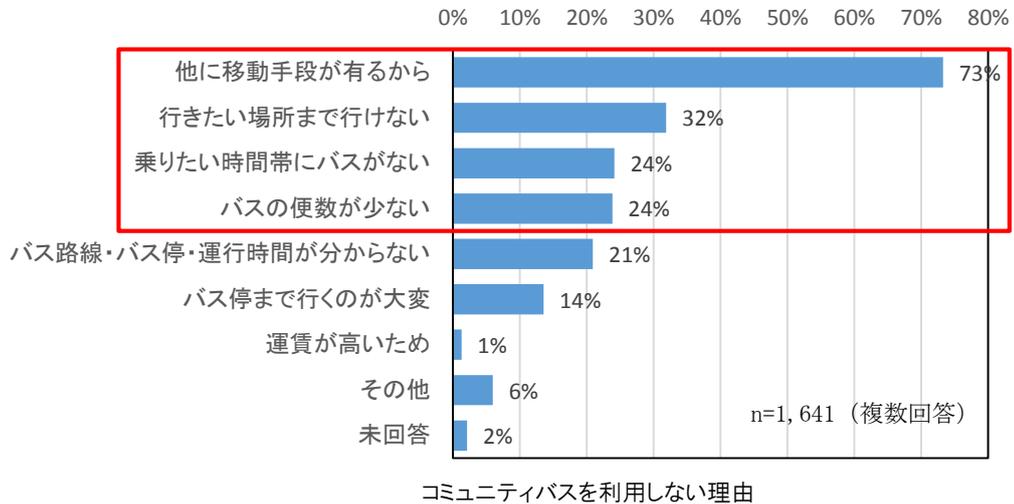
### (3) コミュニティバスを利用する理由

コミュニティバスを利用する理由としては、「行きたい場所まで行ける」が59%と最も多く、次いで「自宅からバス停まで近い」47%、「他に移動手段が無いから」33%、「運賃が安いから（無料含む）」32%の理由が多い。



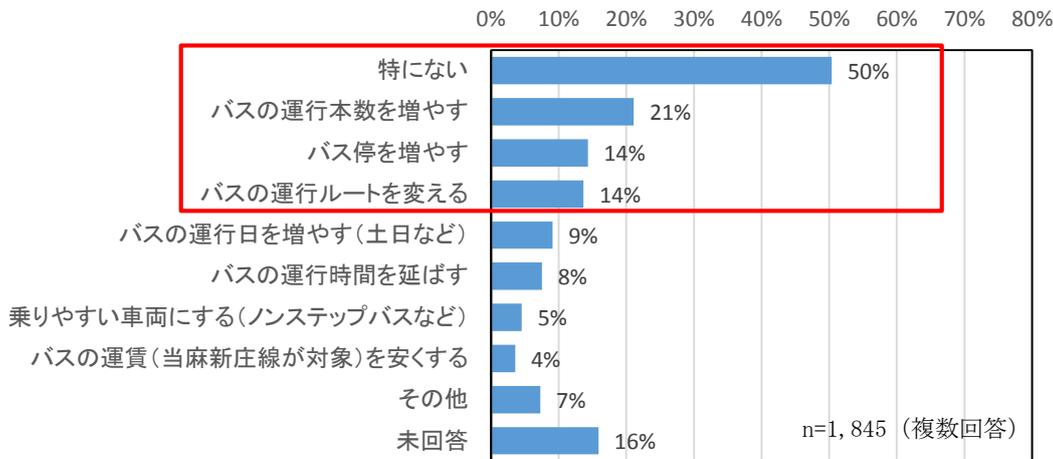
### (4) コミュニティバスを利用しない理由

コミュニティバスを利用しない理由としては、「他に利用手段が有るから」が73%と最も多く、次いで「行きたい場所まで行けない」32%、「乗りたい時間帯にバスがない」24%、「バスの便数が少ない」24%であった。



### (5) コミュニティバスの改善案

コミュニティバスの改善案としては、「特にない」が50%と最も多く、次いで「バスの運行本数を増やす」21%、「バス停を増やす」14%、「バスの運行ルートを変える」14%の意見が多い。



コミュニティバスの改善案

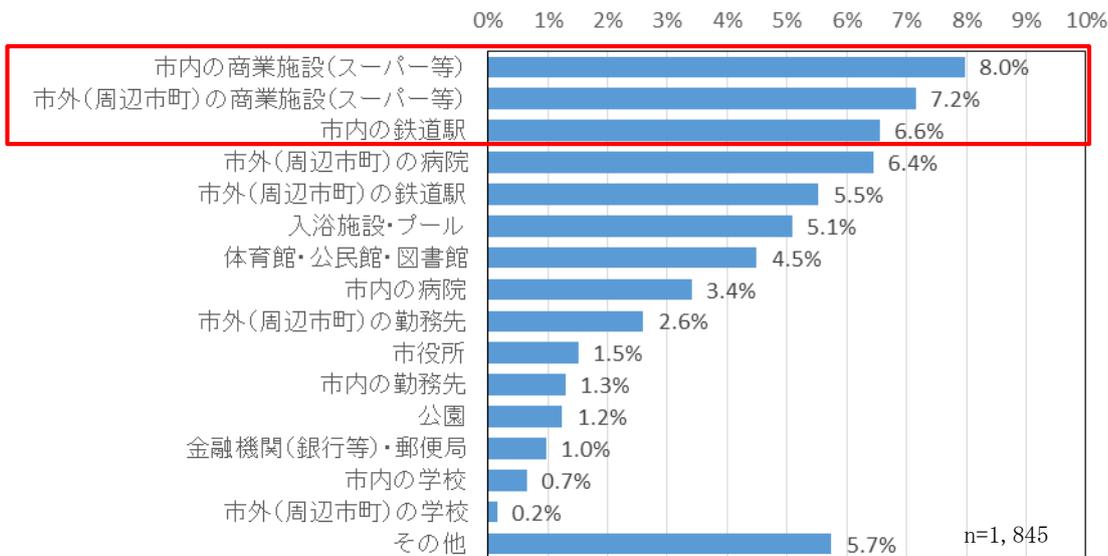
### (6) コミュニティバスの改善後について

コミュニティバスが利用しやすくなったら、バスを使って行きたい場所について1番目（最も）、2番目と、それぞれ目的・行き先、利用頻度、移動手段を質問した。

ここでは、1番目（最も）に行きたい場所について集計した。

#### a) 行きたい目的地

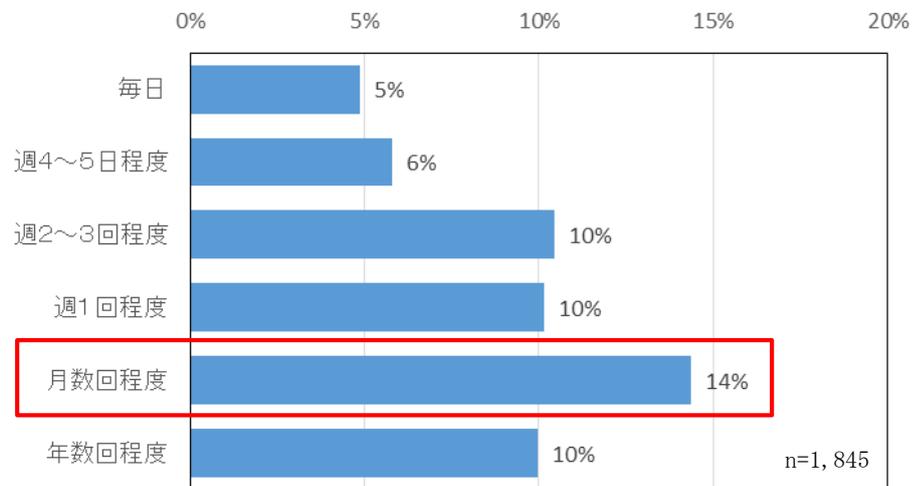
コミュニティバスを利用して行きたい場所は、「市内の商業施設（スーパー等）」8%、「市外（周辺市町）の商業施設（スーパー等）」7%、「市内の鉄道駅」7%、と、買い物先と駅の意見が多い。



コミュニティバスを利用して行きたい場所

## b) 利用頻度

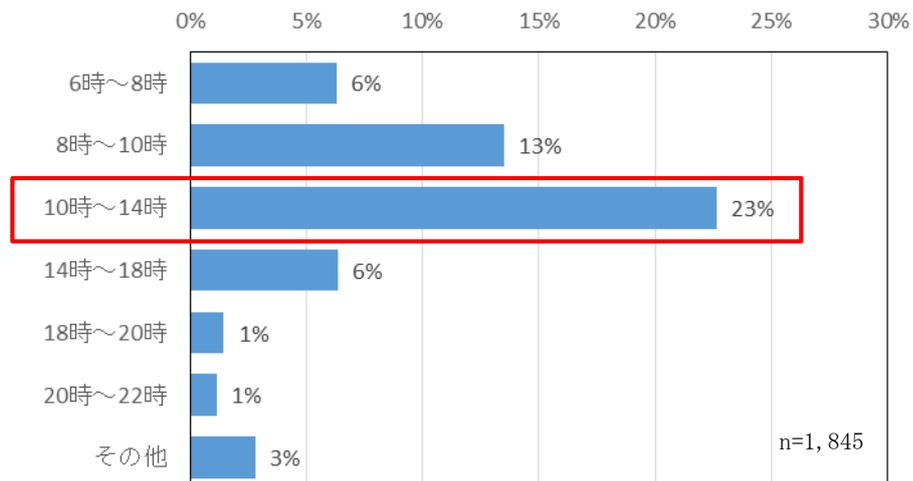
コミュニティバスが改善された場合の利用頻度は、「月数回程度」が14%と最も多く、次いで、「週2～3回程度」及び「週1回程度」、「年数回程度」が10%であった



コミュニティバスの利用頻度

## c) 利用する時間

コミュニティバスを利用する時間帯は、「10～14時」が23%と最も多く、次いで「8～10時」となっており、午前中を中心とした昼間時間帯が多い。



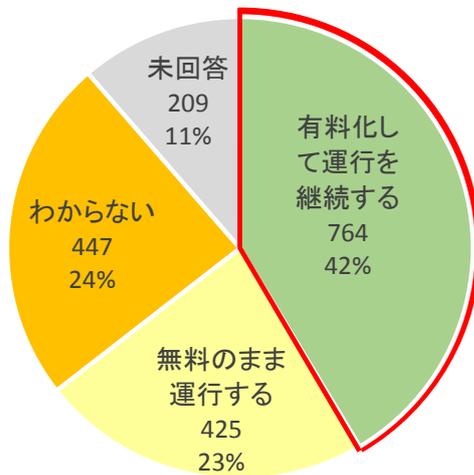
コミュニティバスの利用時間帯

### 3.2.6. 今後の公共交通について

#### (1) コミュニティバスの無料運行について

コミュニティバスの無料運行については、「有料化して運行を継続する」が42%と最も多かった。

なお、「無料のまま運行する」は、23%であった。

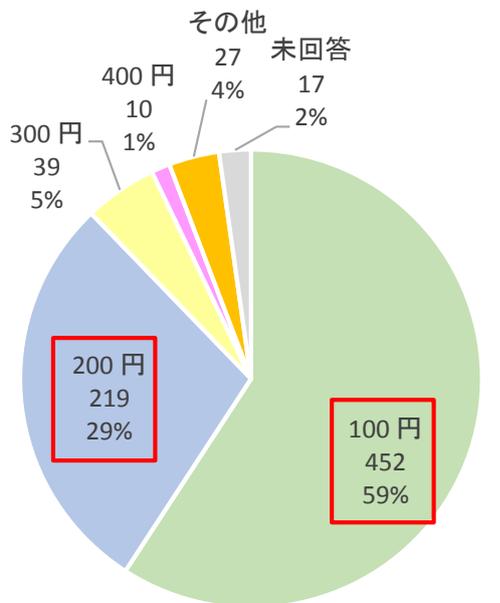


n=1,845

運行時の料金形態

#### (2) 有料化する場合の料金

「有料化して運行を継続する」と回答した方のうち、「100円」と回答した方は約6割、「200円」と回答した方は約3割であった。



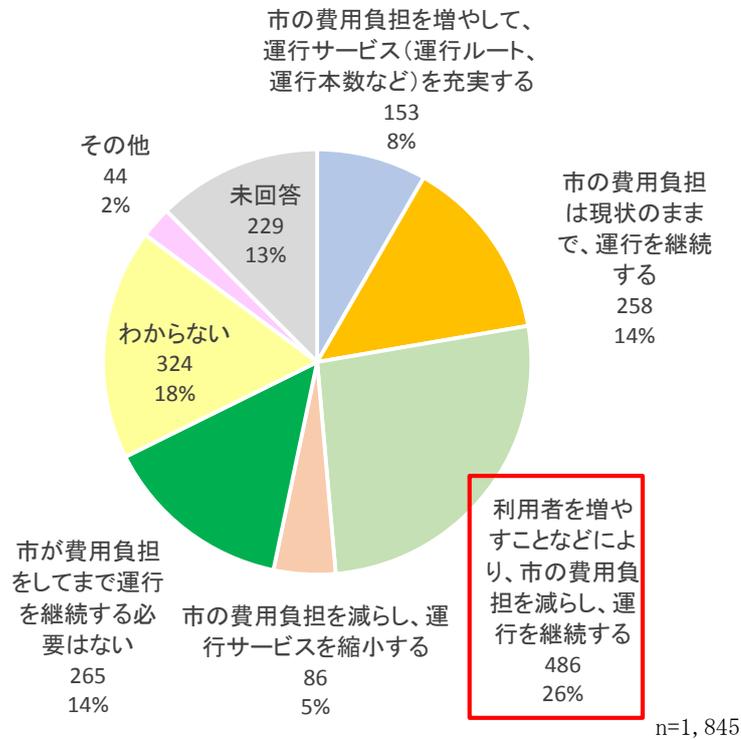
n=764

有料化する場合の料金

### (3) 公共交通への市の費用負担について

公共交通への市の費用負担に対しては、「利用者を増やすことなどにより、市の費用負担を減らし、運行を継続する」が26%と最も多かった。

一方、「市が費用負担をしてまで運行を継続する必要はない」は14%であった。

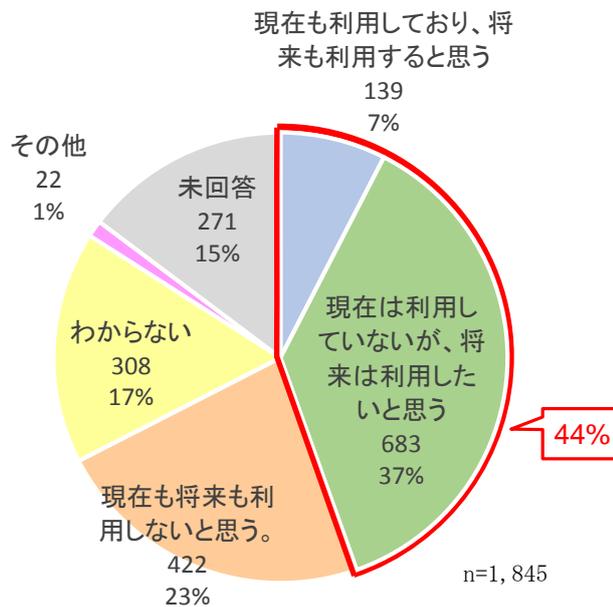


市の費用負担に対する意見

### (4) 今後の公共交通

公共交通の今後の利用意向に対しては、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が37%と最も多かった。

「現在も利用しており、将来も利用すると思う」と合わせると、約4割の方が「将来利用すると思う」回答であった。



## 4. 現状の公共交通に関する問題・課題

### (1) 住民の移動ニーズへの対応

- ・アンケート結果から、住民の約9割の方がコミュニティバスを利用しておらず、その理由としては、「他の移動手段があるから」が最も多いが、「行きたい場所まで行けない」、「乗りたい時間帯にバスが無い」、「バスの便数が少ない」など、住民の移動ニーズと適していないことが理由としてあげられている。
  - ・一方、普段の生活で出かける主な目的は「買物」が最も多く、また、コミュニティバスの改善後に行きたい目的地も、市内及び市外の商業施設（スーパー等）が多い状況である。
- ⇒以上のことから、住民の多くは「買い物」に出かけたいニーズがあるものの、現在のコミュニティバスでは、「買い物」へのニーズに対応できていない状況がわかったことから、今後は、住民の移動ニーズ(買い物等)に対応した公共交通を確保することが必要である。

### 課題①：住民の移動ニーズ（買い物等）に対応した公共交通の確保

### (2) 高齢者への対応

- ・葛城市では5年後の2020年（平成32年）には約3割の方が高齢者になることが予測されており、今後、ますます高齢化が進展する状況である。
  - ・一方、アンケート結果では、現在の公共交通に対して4割の方が「不便に思う」と回答しているが、今後の公共交通については、4割の方が「将来利用したい」との意向もある。
  - ・また、自由意見でも「高齢になると車の運転ができなくなるので、今後も継続してほしい」など、コミュニティバスの継続運行に関する意見も多い。
- ⇒以上のことから、今後は、高齢者等を考えた日常生活に必要な移動手段を確保することが必要である。

### 課題②：高齢者の日常生活に必要な移動手段の確保

### (3) 行政負担の抑制

- ・これまで葛城市のコミュニティバスの運行経費は、年間約2,000万円かかっていたが、平成26年10月からの当麻新庄線の運行により、更なる費用負担がかかっている。
  - ・また、アンケート結果では、今後の公共交通に対しても「利用者を増やすことなどにより、市の財政負担を減らし、運行を継続する」を望んでおられる方が26%であった。
- ⇒以上のことから、利便性向上に伴う行政負担の増加を抑制する必要があることから、今後は、有料化及び効率的な運行による持続可能な公共交通を確保することが必要である。

### 課題③：有料化及び効率的な運行による持続可能な公共交通の確保

## 5. 対策手法の方針

- ・葛城市の公共交通の課題や住民アンケート調査結果等を踏まえ、公共交通については以下の方針とした。

### (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。

- ・葛城号と当麻新庄線は重複区間が長く、お互いのバス停も近い場所にある。
- ・また、アンケートでは「利用者増加等で市の費用負担を減らし運行継続する」が3割と最も多く、市民は市の費用負担を減らすことを要望している。
- ・以上のことから、ルートが重複している葛城号と当麻新庄線を統合して、その他のコミュニティバス路線の市内全域の効率化を図る。
- ・なお、統合した場合の利用者に対する影響を勘案した手法を検討し、市民の公共交通サービスを確保する。

### (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。

- ・アンケートで、市民の出かける目的としては、「買い物」が最も多い状況である。  
※市民の現在の「出かける主な目的」は買い物が37%と最も多い。  
※改善後にコミバスで行きたい目的地は、市内及び市外のスーパーの要望が多い。
- ・しかし、コミュニティバスのバス停は、主に公共施設（市役所、福祉施設等）の近くにあり、商業施設前（スーパーなど）は少ない状況である。
- ・以上のことから、「買い物」に行きたいニーズを踏まえた手法を検討する。

### (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。

- ・アンケートで、コミュニティバスは「有料化して運行を継続する」の意見が約4割と最も多かった。
- ・一方、アンケートでは「利用者増加等で市の費用負担を減らし運行継続する」が3割と最も多く、市民は市の費用負担を減らすことも要望している。
- ・以上のことから、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。

## 6. 葛城市生活交通ネットワーク基本計画

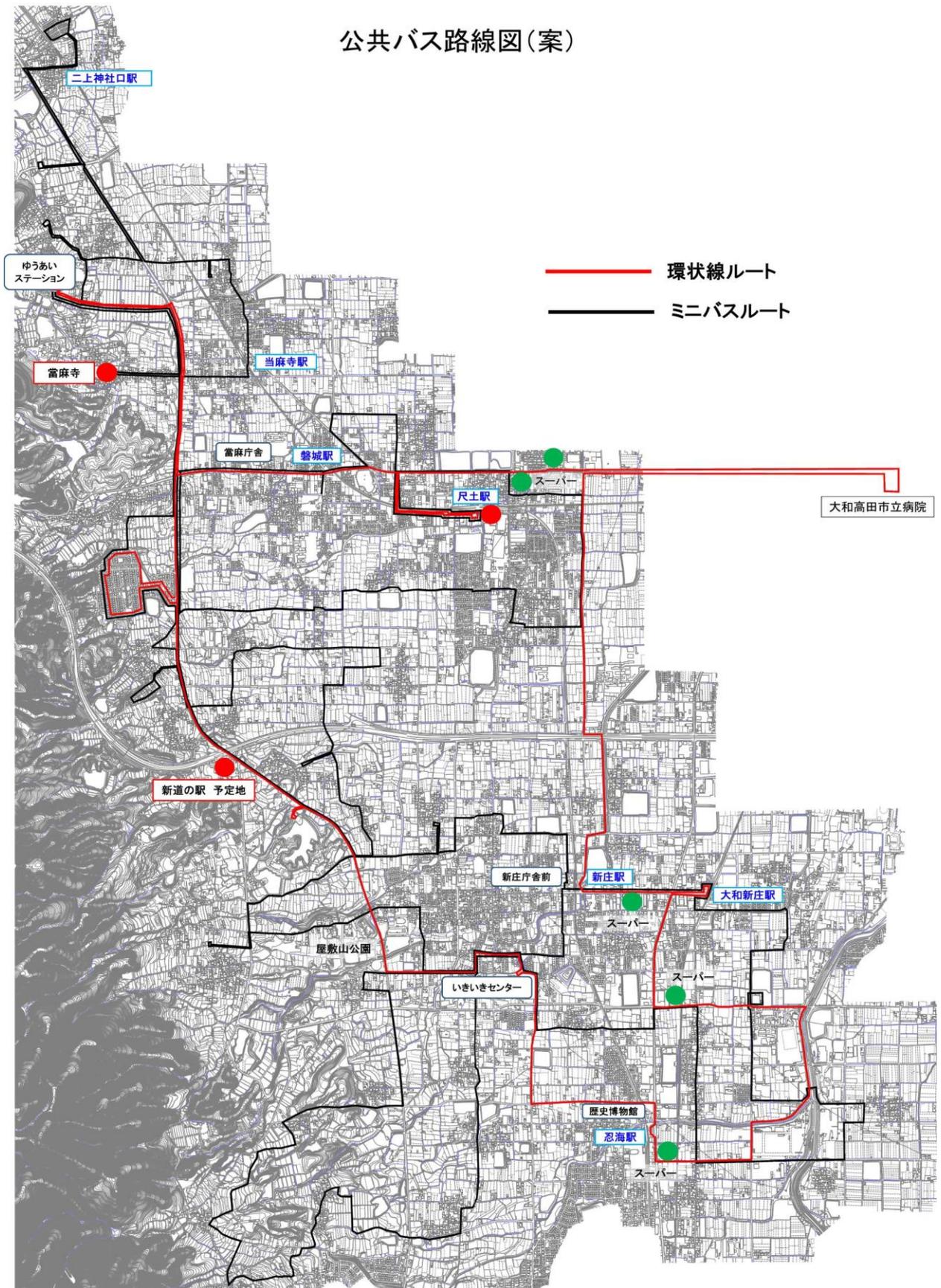
### 6.1. 葛城市における新たな公共交通の手法

- ・葛城市では、「重複したコミュニティバス路線の効率化」、「市民ニーズを踏まえた公共交通サービスの確保」、「公共交通サービスの有料化」の方針のもと、「コミュニティバスのルート変更」や「デマンド交通の導入」などの方法を、「市財政負担」や「既存事業者への影響」等の視点を含めて、関係機関との調整を実施しながら検討した結果、コミュニティバスを活用した手法が現時点では適切な手法であると判断した。現時点の手法の概要（案）を以下に示す。
- ・また、「コミュニティバス」については、バスルート沿線地域の移動手段として定着しつつあること、また、継続的な運行とするため運行経費を抑えることが可能なことなども考えられる。
- ・なお、「コミュニティバス」を活用した手法で、運行計画（案）を策定し、実証運行を行うことで、得られる各種データや既存公共交通の運行データ等から、既存の公共交通に与える影響を明らかにし、各種関係機関と協議・調整を図り、よりより公共交通サービスを提供していきたいと考える。

#### ■コミュニティバスを活用した手法の概要（案）

項目	内 容（案）
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在のコミュニティバスの運行台数を増加し、エリア及び便数を拡充する。</li> <li>・運行ルートは、市内の主な公共施設（庁舎、鉄道駅等）を結ぶルート（環状線ルート）と各大字を通過するルート（ミニバスルート）の2系統とする。</li> </ul>
運行区域	葛城市全域及び大和高田市立病院（想定）
利用対象者	葛城市民、観光客
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイクロバス：2台</li> <li>・ミニバス：3台</li> </ul> （現在は葛城号〔路線バスタイプ〕1台、ゆうあいバス〔マイクロバス〕2台、ミニバス1台、計4台）
運賃	有料（アンケートの意見を参考に料金を設定） ※葛城市内のコミュニティバスを乗り換えて利用した場合も同一料金とするこ も考えられる。
案の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状線ルートは、市民ニーズを踏まえ市内の大型商業施設（スーパー等）を含み、市内全域の主な公共施設（庁舎、鉄道駅等）、福祉施設（ゆうあいステーション、いきいきセンター）等、また、今後完成予定の尺土駅前、新たに整備される道の駅への乗り入れも考慮し、さらには利用者が特に多く高齢化している地区への乗り入れも考慮したルートとなる。</li> <li>・ミニバスルートは、現在のコミュニティバスのルートを概ね踏襲するルートで、加えて山間部等の地区への乗り入れも考慮したルートとなる。</li> <li>・運行台数を増やすことで、運行エリアや便数が増加する。</li> <li>・定時定路線のため、利用者にとって利用しやすい公共交通となる。</li> <li>・現在のコミュニティバスのルートやエリアが同程度であるため、既存の公共交通事業者への影響は低い。</li> </ul>
案の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有料化による抵抗感により、利用者数が減少することが想定される。</li> <li>・コミュニティバスを見直しても、補完できない住民ニーズは残る。</li> </ul>

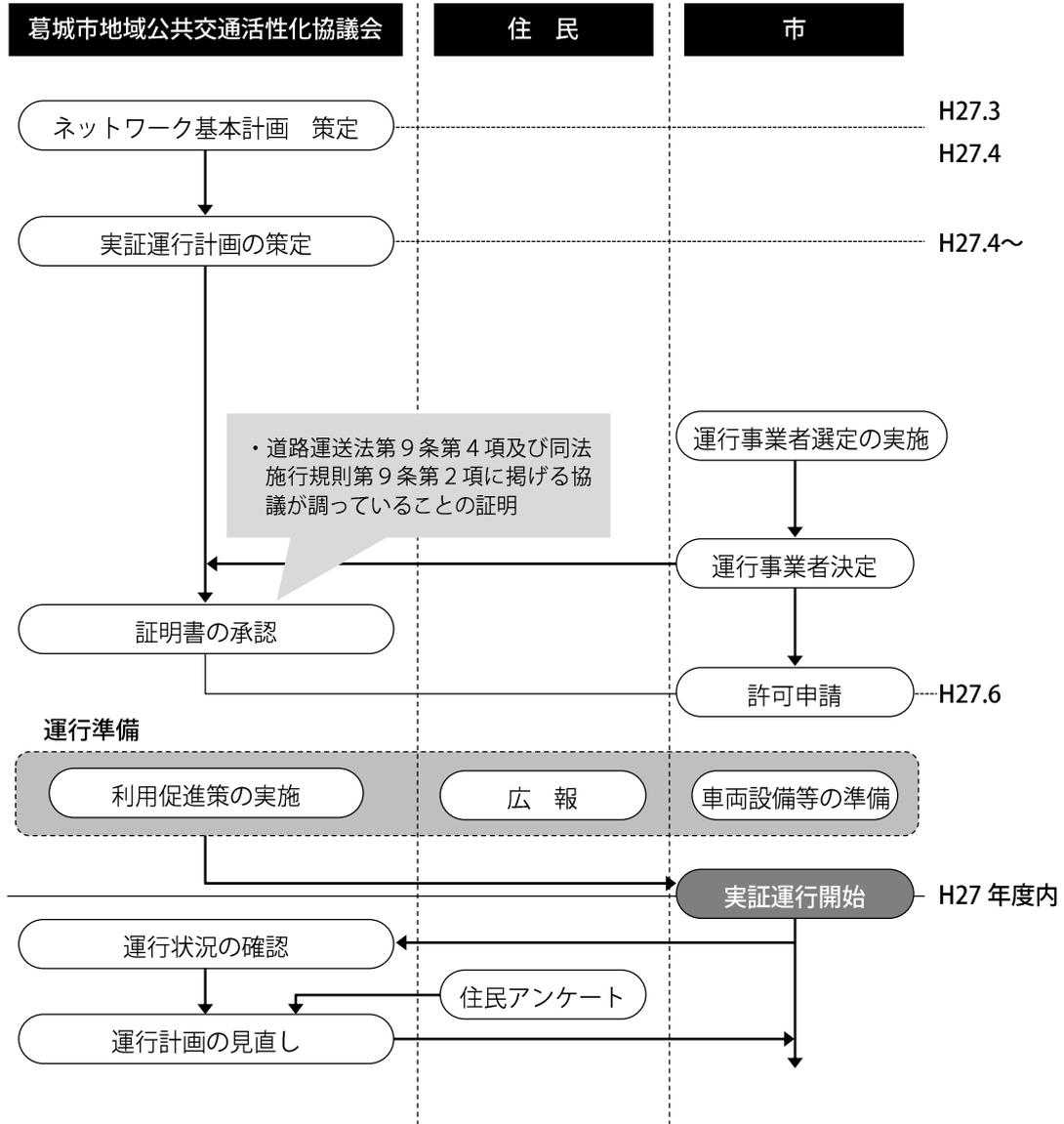
# 公共バス路線図(案)



コミュニティバスの見直しルート案

## 6.2. 今後のスケジュール

- 平成27年度は運行計画の策定と実証運行の準備を行い、平成27年度内には実証運行を開始する。実証運行で得られた利用状況のデータ等を踏まえ、平成28年度以降に評価・見直しを行なう。なお、評価・見直しにあたっては、利用状況や収支率の実績データや利用者アンケート調査等を行い、コミュニティバスの運行計画の変更やデマンド交通の導入等を検討していく。



今後のスケジュール（案）