資料４

第２期葛城市地域公共交通計画

（骨子案）

令和８年１０月

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.　葛城市を取り巻く状況 2
2.1.　公共交通の状況 2
2.2.　市民や利用者が公共交通に対して感じていること 9
3.　上位・関連計画の方向性 11
3.1.　葛城市第二次総合計画 11
3.2.　葛城市第三次総合計画（案；策定作業中） 11
3.3.　葛城市都市計画マスタープラン 2017 13
3.4.　葛城市立地適正化計画 13
4.　公共交通の抱える課題 14
4.1.　公共交通等に関する問題点 14
4.2.　上位・関連計画が示す本来あるべき姿 16
4.3.　公共交通が抱える課題 18
4.4.　公共交通に関する問題点と課題 19
5.　基本的な方針と目標 20
5.1.　基本的な方針 20
5.2.　計画の目標 20
5.3.　葛城市内の公共交通の役割 22
6.　施策・事業 25

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、令和４年３月に「葛城市地域公共交通計画」を策定し、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運行維持及び利便性向上等に向けて取り組んできました。新型コロナウイルスによる被災から復旧してきているものの、物価高騰等の影響により公共交通業界全体の経営が厳しく、少子高齢化の進展や部活の地域移行などにより、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ことが想定されます。

そこで、葛城市第三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「第２期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９年度から令和１３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８年３月に改正案が閣議決定）に基づく法定計画として策定します。

また、「葛城市第三次総合計画」「第３期葛城市総合戦略」「葛城市都市計画マスタープラン２０１７」「葛城市立地適正化計画（令和５年８月改訂）」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. 葛城市を取り巻く状況

2.1. 公共交通の状況

(1)　市内を運行する公共交通の概要

- 葛城市内には、鉄道と路線バス、葛城市が運営する公共バス等が運行している。
- 鉄道は、近鉄南大阪線・御所線、JR 和歌山線が運行し、市内に 7 つの駅があり（うち、尺土駅は特急停車駅）、大阪阿倍野方面等に繋がっている。
- 路線バスは、奈良交通の路線バスが運行し、大和高田や御所方面に繋がっている。
- 葛城市が運営する公共バス等として、環状線バス（れんかちゃん号）、ミニバス（けはや号）、予約型乗合タクシーが運行している。

表 2-1　市内を運行する公共交通

公共交通等の種類		概要
鉄道	近鉄南大阪線	尺土駅、磐城駅、当麻寺駅、二上神社口駅が立地し、大阪阿部野橋方面や橿原神宮前方面への広域移動を担う。市民の通勤・通学や市外への移動を支える主要な鉄道路線である。
	近鉄御所線	尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅が立地し、近鉄南大阪線との接続を通じて大阪方面や県内主要都市への移動を担う。尺土駅は南大阪線との乗換拠点となっている。
	JR 和歌山線	大和新庄駅が立地し、大和高田・王寺方面及び御所・五條・和歌山方面への広域移動を担う。
路線バス	奈良交通	市東部を南北方向に運行し、近鉄大和高田駅や近鉄御所駅方面との広域的な移動を担っている。
公共バス等	環状線バス（れんかちゃん号）	32 人乗り小型ノンステップバス「れんかちゃんバス」で運行している。市内の主要鉄道駅、医療機関、公共施設、商業施設等を循環する基幹路線である。外回りと内回りの 2 ルートが運行している。
	ミニバス（けはや号）	12 人乗りワンボックス車「けはや号」で運行している。地域住民の日常生活を支える生活交通として、鉄道駅や主要施設へのアクセスを担っている。A.當麻ルート、B.長尾・疋田ルート、D.寺口ルートの 3 ルートが運行している。
	予約型乗合タクシー	山麓部や市南部を中心に、時刻表に基づき停留所間を運行する予約制の乗合交通（定路線型）として、E.笛堂・薑ルート、F.笛吹・梅室ルートの 2 ルートで運行している。
一般タクシー		葛城市内で主に営業しているのは 2 事業者で、鉄道やバスでは対応しにくい時間帯や地域の移動を補完する役割を担っている。
シェアサイクル		葛城市では、観光振興や市民の利便性向上、鉄道・バス等の公共交通の補完を目的として、市内 9 か所にポートを設置し、シェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」を活用した実証実験（R8）を実施している。

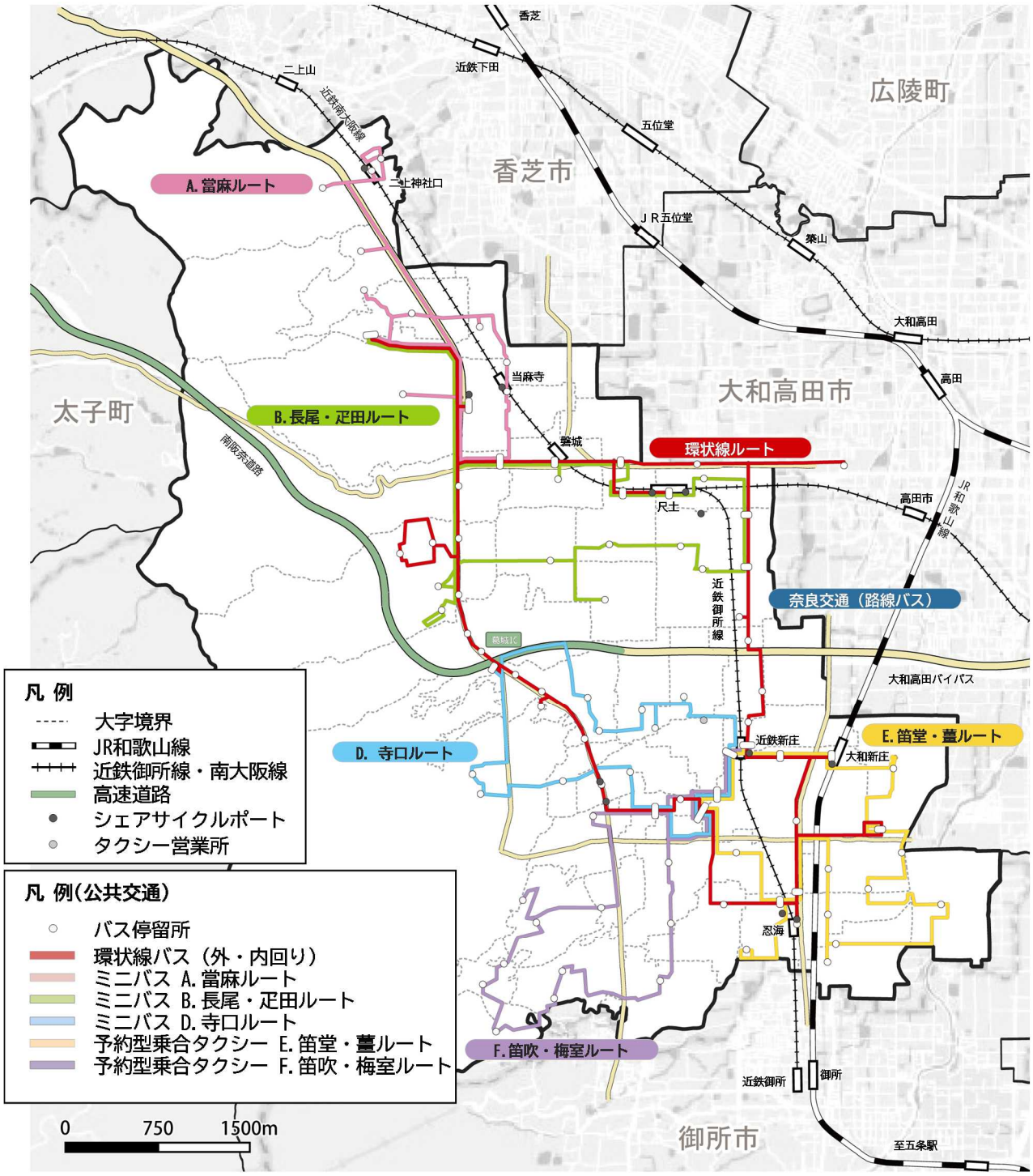


図 2-1　葛城市内の公共交通

2.1.2. 鉄道

(1) サービスレベル等の概況

- 近鉄南大阪線は、市内で最も運行本数が多い基幹的な路線であり、尺土駅は特急停車駅かつ近鉄御所線との結節点となっている。一方、前計画策定時（令和 3 年）と比べ、二上神社口駅・当麻寺駅・磐城駅では運行本数が減少している。
- JR 和歌山線は王寺方面と五條・和歌山方面を結び、ピーク時間帯は 2～3 本/時、オフピーク時間帯は 1 本/時程度の運行となっている。

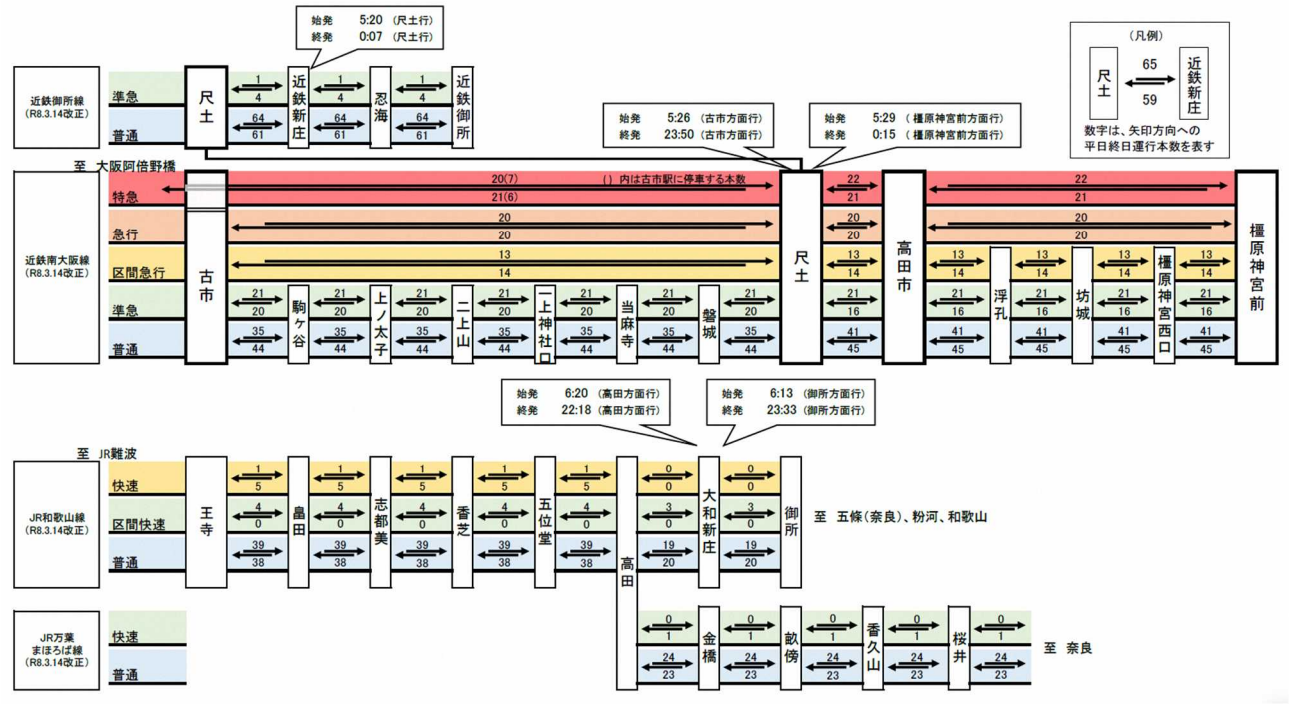


図 2-2 路線別の運行本数

出典：近畿日本鉄道「時刻表」、JR 西日本「JR おでかけネット 時刻表」を基に作成。

注：近鉄南大阪線の古市駅では、急行・区間急行・準急・普通は停車する一方、特急は一部列車のみ停車する。
図中の特急本数の括弧内の数値は、古市駅に停車する特急列車の本数を示す。

(2)　利用状況

- 葛城市内の鉄道駅の乗車人員は、尺土駅と近鉄新庄駅が多く、１日１，０００人以上となっている。両駅で市内 7 駅合計の約 6 割を占めており、市内の広域移動を支える主要な交通拠点として機能している。
- 市内 7 駅の乗車人員合計は、平成 27 年度の 6,904 人/日から令和 5 年度の 6,442 人/日へ減少している。特に定期外利用の減少が大きく、通勤・通学以外の日常的な移動や外出機会の変化が影響している可能性がある。
- 駅別では、忍海駅や尺土駅で減少がみられる一方、大和新庄駅は概ね横ばいで推移している。

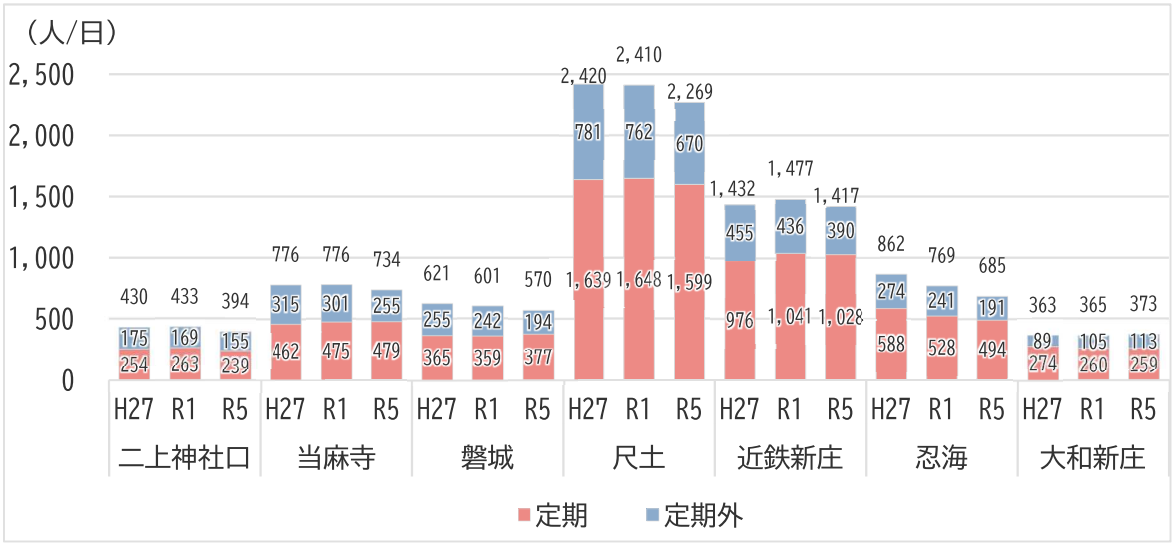


図 2-3　日あたり乗車人員の推移

出典：奈良県「奈良県統計年鑑」第 13 章「JR 輸送実績」「近鉄輸送実績」を基に作成。

注：大和新庄駅は JR 輸送実績に掲載された 1 日あたり乗車人員を使用した。その他の 6 駅は、近鉄輸送実績に掲載された年間

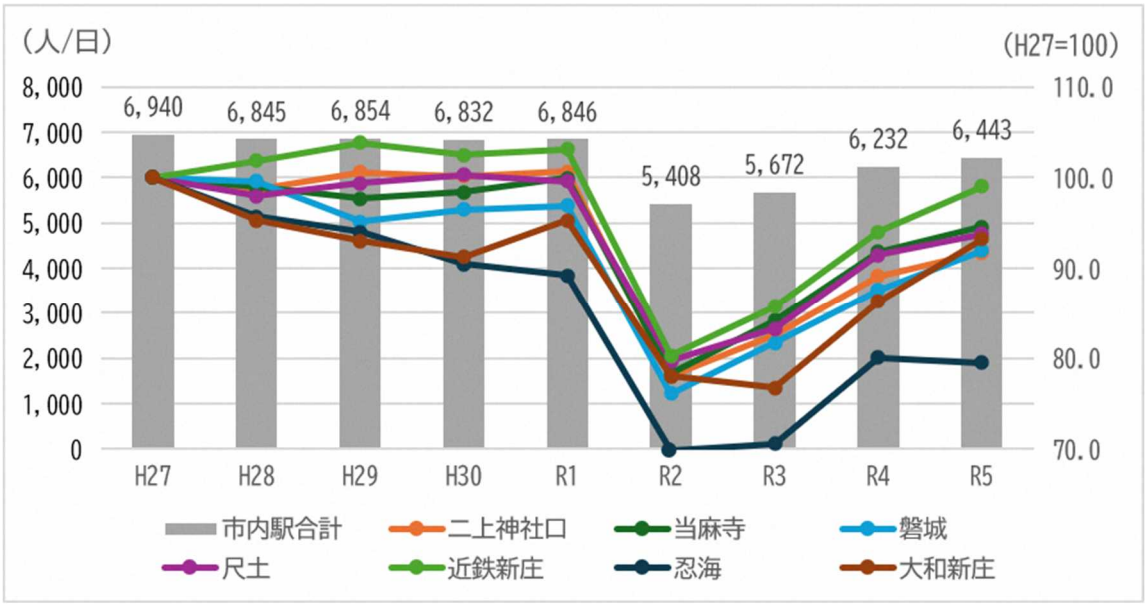


図 2-4　1 日あたり乗車人員の推移

出典：奈良県「奈良県統計年鑑」第 13 章「JR 輸送実績」「近鉄輸送実績」を基に作成

注：棒グラフは葛城市内鉄道駅の 1 日あたり乗車人員の合計、折れ線グラフは各駅の乗車人員を H27＝100 として指数化した値を示す。

2.1.3. 路線バス及び公共バス等

(1) 運行路線の概況

- 葛城市内の路線バス及び公共バス等は、市内の鉄道駅を起点または経由地として運行している。
- 奈良交通が運行する路線バスは、葛城市を跨いで運行する広域的な路線が多く、葛城市が運行する公共バス等は、一部を除き、市内や地域完結型のルート設定となっている。

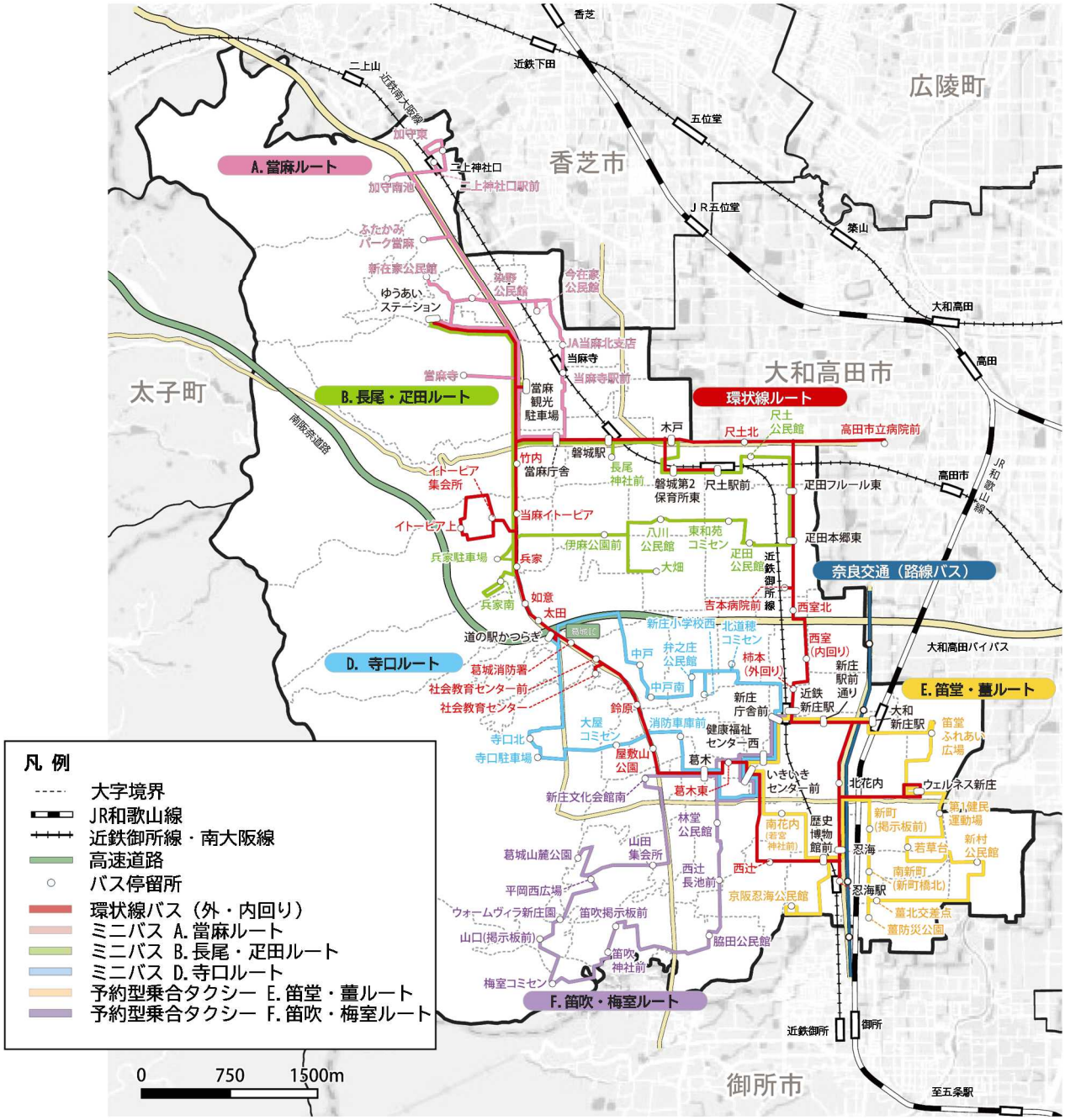


図 2-5 葛城市内の路線バス等のルート図

表 2-2　公共バス等の運行概要（奈良交通の路線バス除く）

路線名	起点	終点	沿線自治体	運行本数	停留所数	関連する公共交通
環状線バス（外回り）	忍海	忍海	葛城市 大和高田市	5 便／日	40 か所	近鉄南大阪線・御所線、JR 和歌山線、奈良交通路線バス
環状線バス（内回り）	忍海	忍海		5 便／日		近鉄南大阪線・御所線、JR 和歌山線、奈良交通路線バス
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	葛城市	4 便／日	13 か所	環状線バス、近鉄南大阪線（二上神社口駅・当麻寺駅）
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		4 便／日	18 か所	環状線バス、A ルート、近鉄南大阪線・御所線（磐城駅・尺土駅）
D 寺口ルート	いきいきセンター前※	新庄庁舎前		3 便／日	14 か所	環状線バス、予約型乗合タクシーE・F、近鉄御所線（近鉄新庄駅周辺）
E 笛堂・薑ルート	いきいきセンター前	近鉄新庄駅		3 便／日	19 か所	環状線バス、D・F ルート、近鉄御所線、JR 和歌山線
F 笛吹・梅室ルート	近鉄新庄駅	近鉄新庄駅		3 便／日	17 か所	環状線バス、D・E ルート、近鉄御所線

注：B ルートの第 1 便は長尾神社前始発、D ルートの第 1 便は新庄庁舎前始発

(2)　利用状況

- 葛城市が運行する公共バス等では、環状線バスの利用が最も多く、利用者数も増加傾向にある。
- ミニバスも増加傾向にあるが、予約型乗合タクシーは顕著な増加が見られないため、運行している地域特性や需要及び利用者ニーズに応じた運行見直しを視野に入れる必要がある。

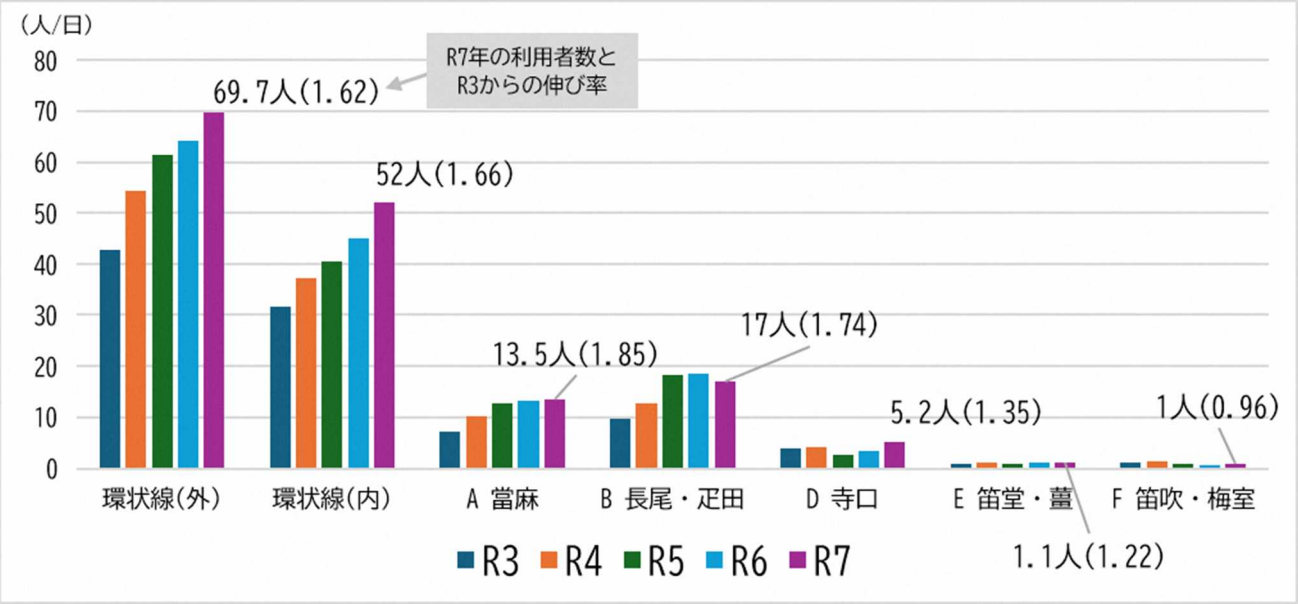


図 2-6　公共バス等の 1 日平均利用者数の推移

出典：葛城市資料

2.1.4. タクシー

- 葛城市内または周辺で営業しているタクシー事業者は、中和交通（本社：葛城市）、サンキュータクシー（本社：御所市）等がある。
- この２社の西大和交通圏での車両登録台数は、合計で２４台である（５年前の１８台よりも増車）。
- 一方、この２社合計のドライバー数は２割以上減少しており、中和交通株式会社では減少、株式会社サンキュータクシーでは横ばいとなっている。

  ※タクシーの営業区域のうち、葛城市が属している区域が西大和交通圏である。

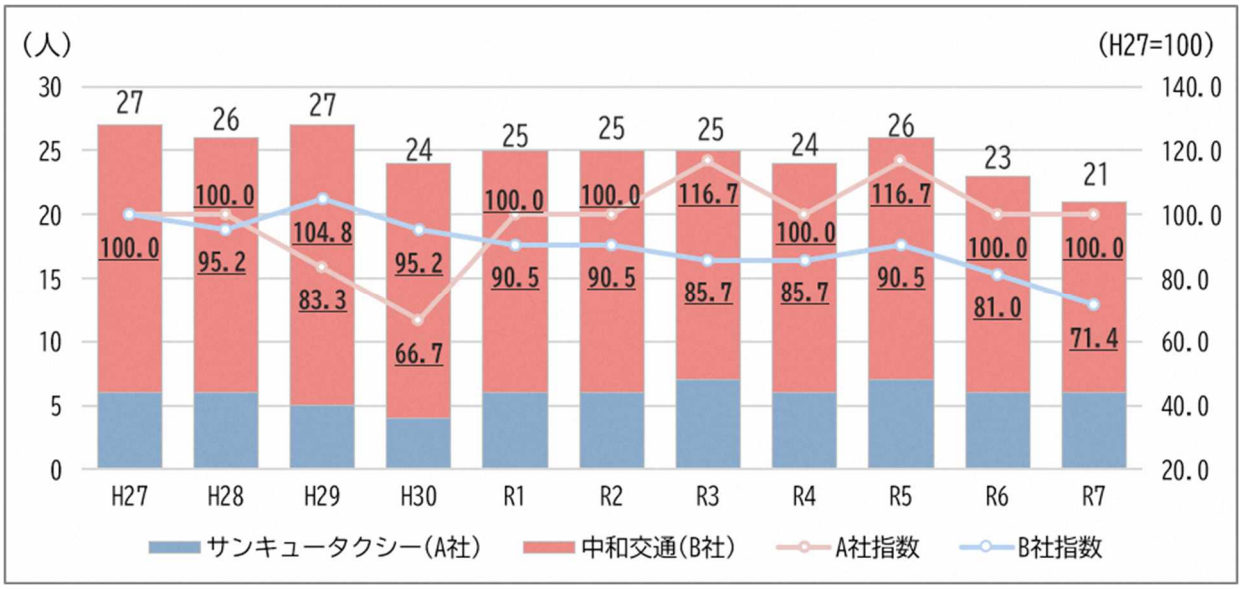


図 2-7　中和交通及びサンキュータクシーのドライバー数の推移

出典：各事業者提供資料を基に作成。

2.2. 市民や利用者が公共交通に対して感じていること

(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、運行時間帯の見直し、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上に対する意見が多く集まり、回答割合は20%以上を占める。
- どのような改善をしても利用することはない、という回答は16%程度を占める。

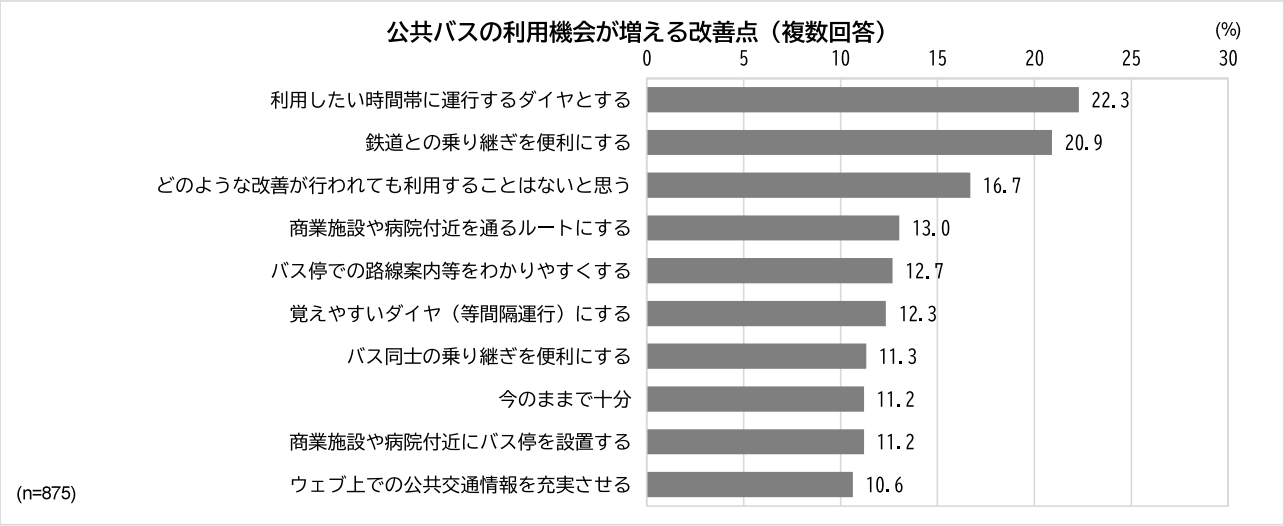


図 2-8 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーについて利用機会が増えるための改善点（上位１０位）

出典：令和８年住民アンケート調査結果（葛城市の公共交通に関するアンケート）より抜粋

(2) 鉄道の活性化のために必要な取組への意向

- 鉄道の活性化のために必要な取組として、駅がまちの拠点となるように駅周辺を整備する、駐車場や駐輪場を整備する、駅前を発着するバスの拡充に対する意見が多く集まった。

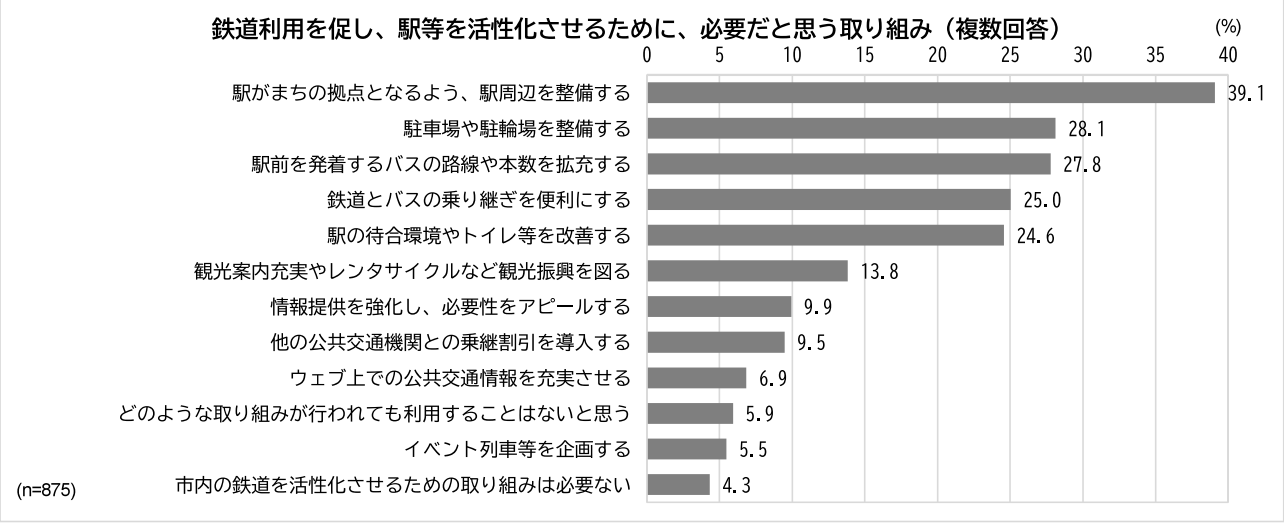


図 2-9 鉄道利用を促し、駅等を活性化させるために必要だと思う取組

出典：令和８年住民アンケート調査結果（葛城市の公共交通に関するアンケート）より抜粋

(3)　路線バスの活性化のために必要な取組への意向

- 路線バスの活性化のために必要な取組として、鉄道との乗り継ぎの利便性向上、運行時間帯の見直しに対する意見が多く集まった。環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの回答傾向と類似している。
- どのような取組を行って利用することはない、という回答は15%程度を占める。

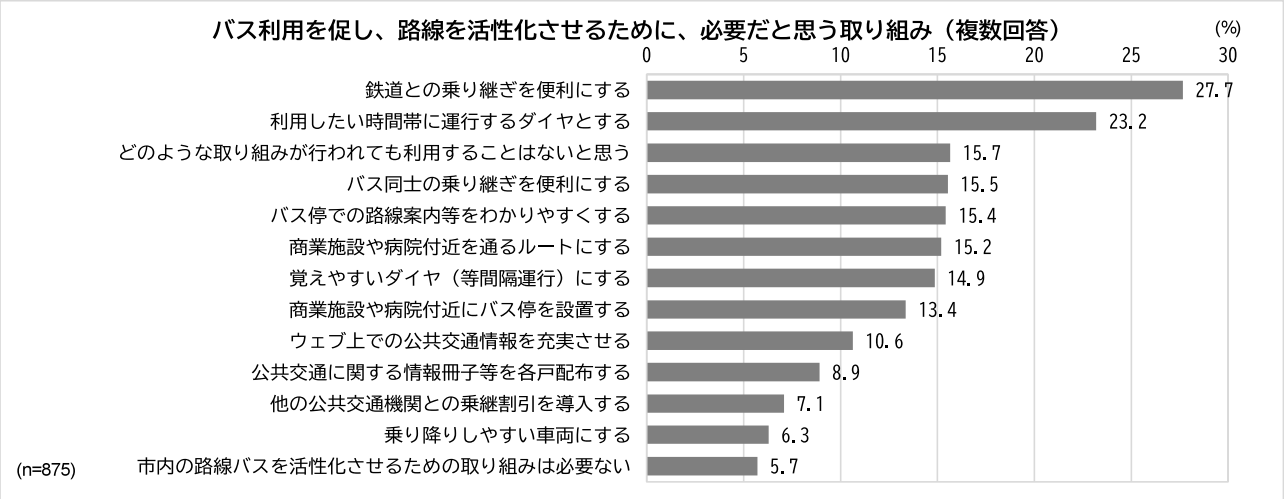


図 2-10　バス利用を促し、路線を活性化させるために必要だと思う取組

出典：令和８年住民アンケート調査結果（葛城市の公共交通に関するアンケート）より抜粋

(4)　市民が求めている公共共通の役割

- 葛城市の公共交通に求められる役割のうち「移動手段としての役割」については、将来の運転免許返納時のときの移動手段、子ども・学生・高齢者・免許を持たない人の移動手段に対する意見が多く集まり、回答割合は60%以上を占める。
- 「地域社会に求められる役割」については、いつでも利用できる安心感に対する意見が多く集まり、この項目についても回答割合が60%を超える。

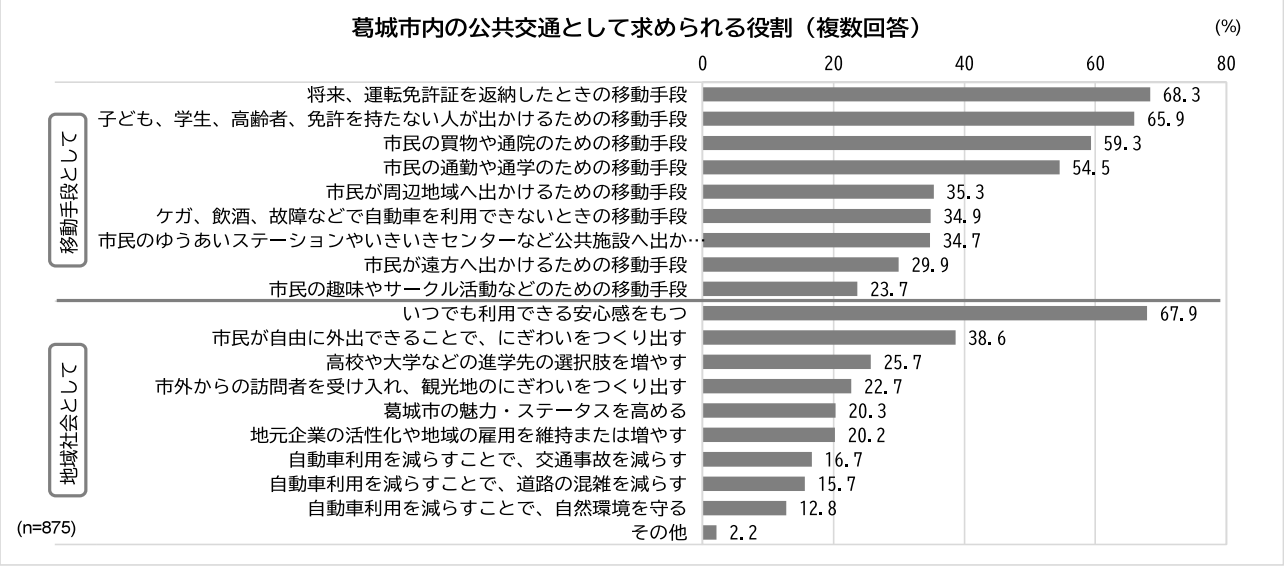


図 2-11　葛城市内の公共交通に求められる役割

出典：令和８年住民アンケート調査結果（葛城市の公共交通に関するアンケート）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進める
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. 葛城市第三次総合計画（案；策定作業中）

(1) 計画の概要

計画期間　　令和 9 年度～令和 18 年度（１０年間）

基本理念（案）　山麓（みどり）と都市（まち）が調和した誰もが安心して住み続けられるまち
～「あたたかさ×暮らしやすさ」の葛城ライフ～

政策の柱　　［政策目標１］未来に向けたこどもの育ちと学び

［政策の柱２］温もりで支え合う福祉と医療

［政策の柱３］人を呼び込む、活力と魅力あるまち

［政策の柱４］生活における確かな安全と安心

［政策の柱５］みんなで取り組む持続可能なまちづくり

［政策の柱６］人と自然に優しい住環境

［政策の柱７］誰もが尊重し合う、心豊かな社会

リーディングプロジェクト　　輝く未来を誘致するまちづくりプロジェクト

主な重点施策　　旧當麻庁舎跡地エリアの賑わい創出、旧當麻庁舎跡地エリアの賑わい創出、豊かな自然環境を活かした山麓地域の活性化等

(2) 公共交通に関連する施策等

施策目標	人を呼び込む、活力と魅力あるまち 基幹道路や駅前の整備により「暮らしやすく住みたいまち」の実現を図ります
リーディングプロジェクト	尺土駅前整備事業（都市基盤の整備）、旧當麻庁舎跡地エリアの賑わいの創出、葛城インターチェンジ周辺地区の活性化、豊かな自然環境を生かした山麓地域の活性化

(3)　第三次総合計画の策定に向けたアンケート調査の結果

・　第三次総合計画の策定に向けたアンケート調査では、まちづくりに向けた各施策の重要度・満足度をみると、「地域交通ネットワークの整備」は、重要度が高い一方で満足度が低い施策として位置づけられる。

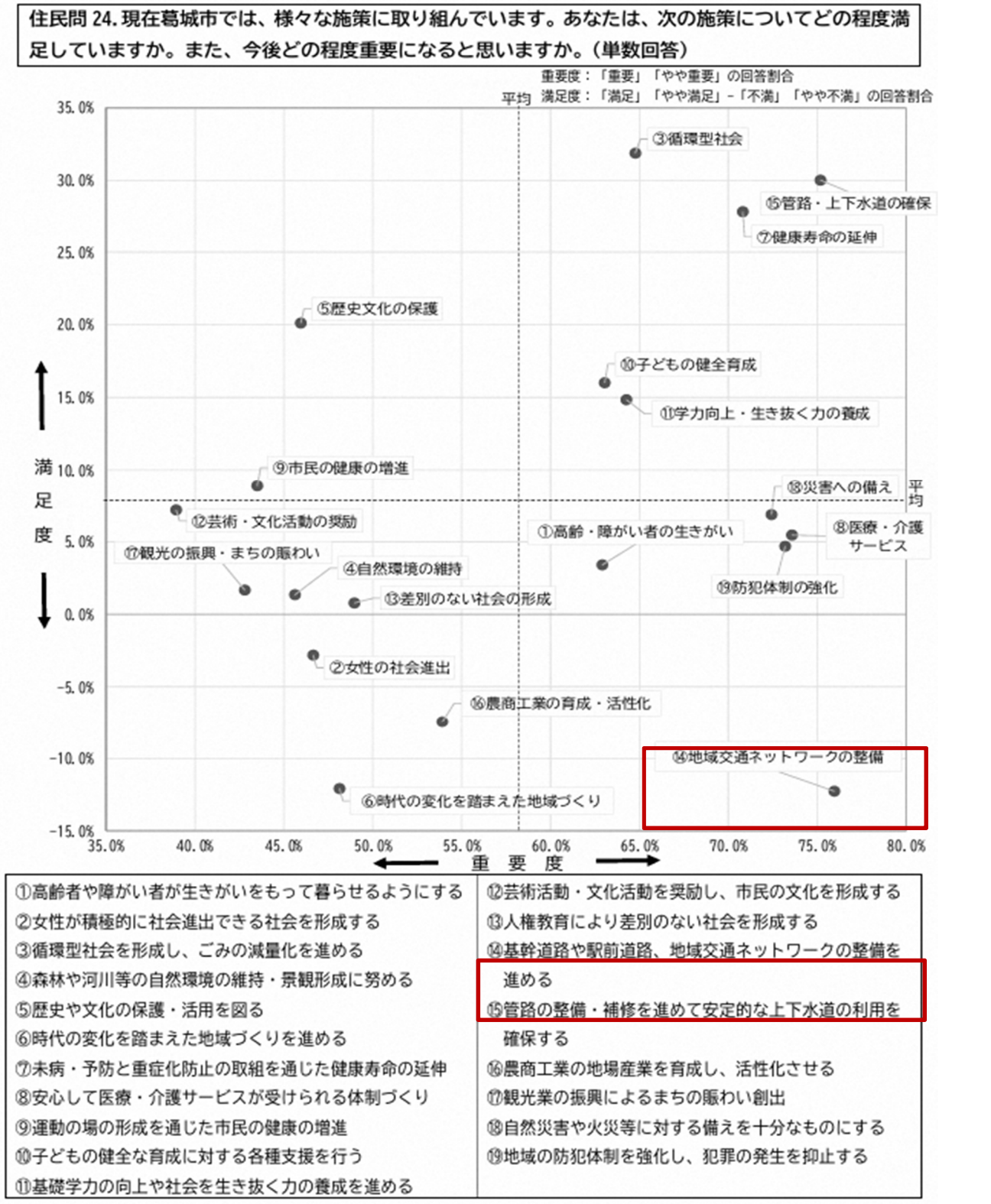


図 3-1　まちづくり施策に対する重要度・満足度（住民問 24）

出典：葛城市「葛城市総合計画・総合戦略等策定に向けたアンケート調査結果報告書」より抜粋

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、令和５年８月改訂

計画目標年次　　令和２２年頃

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］施策を講じる主たる世代を全世代に広げた全市的なまちづくり

(2) 将来都市構造と地域のまちづくりの方向性

居住誘導区域や都市機能誘導区域は、葛城市全体のまちづくりを見据えつつ、葛城市地域公共交通計画で定めた地域公共交通ネットワークを活用し、エリアの特徴を活かした地域のまちづくりを行い、葛城市の将来の都市構造を構築する、こととしている。

当麻寺・磐城エリア	高齢者をはじめ誰もが自立して生活できる安心・安全で賑わい・魅力のある地域をつくる！
尺土エリア	葛城市のターミナル。生活サービスの集約で働く世代を定着させる！
新庄エリア	医療拠点として、市民の健康を守る！
忍海エリア	職住近接で働く世代を定着させる！
その他エリア	二上神社口駅周辺、市街化調整区域の集落、東部の工業地域

4. 公共交通の抱える課題

公共交通等の現状及び上位・関連計画が示す将来像を踏まえ、現状の問題点と公共交通が抱える課題を整理する。

4.1. 公共交通等に関する問題点

＜地域交通の利便性に対する改善要望＞

- 第三次総合計画策定に向けた調査では、「地域交通ネットワークの整備」は、重要度が高い一方で満足度が低く、最も優先的に改善すべき施策に位置づけられている。

（本編 P12　図 3-1）

＜高齢化と将来的な人口＞

- 総人口は平成 27 年の 36,563 人から令和 7 年の 37,067 人へ微増し、概ね横ばいで推移している
- 老年人口割合は平成 27 年の 26.5%から令和 7 年の 28.1%へ上昇しており、令和 32 年には 35.5%に達する一方、年少人口割合は 13.3%、生産年齢人口割合は 51.2%まで低下すると見込まれている。総人口は大きく変化していないが、年齢構成では変化がでてきており、属性に応じた対策が必要となる。

（資料編　図 1-12、図 1-13）

＜山麓部等における移動手段確保と輸送の担い手不足＞

- 市北西部の山麓部及び市南部の市境付近では、総人口が減少する中でも 65 歳以上人口が増加している。医療・福祉・買物等の主な外出先は市中央部から東部に多く、周辺部からの移動手段が必要となる。
- 特に山麓部では、道路幅員や地形条件等により、既存のバス・タクシー等では対応しにくい地域もみられることから、地域の実情に応じた移動手段の確保が必要である。
- 市内関係タクシー事業者 2 社のドライバー数は、平成 27 年度の 27 人から令和 7 年度の 21 人へ約 22.2%減少している。市民の日常の移動を支えている公共交通の担い手不足が顕在化している。既存の交通事業者だけでなく、地域住民等との連携も含めた持続可能な移動手段の確保が求められる。

（資料編　図 1-15、図 1-16、図 1-58、住民アンケート結果）

＜自動車利用が前提の生活スタイル＞

- 移動手段の半数以上を自動車が占め、その割合は平成 22 年から上昇している。
- 1 世帯当たりの乗用自動車等保有台数に大きな変化はないものの、1 世帯当たり保有台数は 1 台を上回っており、自動車利用前提の生活スタイルが続いている。
- 市西部の山麓部は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。
- 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。

（資料編　図 1-18、住民アンケート結果）

＜生活関連施設への公共交通アクセスが不十分＞

- 市内にはロードサイド型店舗が多く、国道 24 号や国道 166 号の沿道には買物施設が多く立地し、東室交差点周辺では飲食店が多く立地している。国道 24 号沿線の商業施設には奈良交通、環状線バス及び予約型乗合タクシーE ルート等でアクセスできる一方、北部・山麓部からは乗継が必要となる場合がある。また、東室交差点周辺は公共交通の運行ルートから外れており、商業施設と停留所が離れているなど、公共交通によるアクセスが限定的である。

（資料編　図 1-8）

＜市外への通院・通勤・通学と鉄道サービスレベルの変化＞

- 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バスへの乗換といった、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。
- 鉄道の運行本数は、朝夕は概ね毎時 4 本が確保されている一方、買物・通院時間帯の 10～14 時台は毎時 2 本に半減し、22 時以降も減便されている。準急の減少などもあり、市内各駅から大阪阿部野橋方面へ乗換なしで移動できる機会が減っており、普通列車が増加していても、乗換や待ち時間を含めた利便性は低下している可能性がある。
- 15 歳以上の市民のうち１１,７０１人（約３７．５％）が市外へ通勤・通学している。市内に高等学校がないため、高校生は市外へ通学するための手段（徒歩や自転車以外の手段）を確保する必要がある。
- 市外への通勤･通学が多い本市では、鉄道と駅までアクセス手段を便利にすることが必要である。
- 通院先は、市内の診療所・クリニックも多いが、大和高田市立病院や奈良県立医科大学附属病院への通院のほうが多い。大和高田市立病院は環状線バスで直通移動できるが、それ以外の病院はバスや鉄道を乗り継ぐ必要があり、公共交通機関同士の乗継利便性の向上が必要である。

（資料編　図 1-2５、図 1-26、図 1-2８、住民アンケート結果）

＜公共交通利用者数の増加と路線・便・停留所によって異なる利用動向＞

- 環状線バス・ミニバスの年間利用者数は、令和 6 年度の 51,540 人から令和 7 年度の 56,163 人へ約 9.0%増加している。
- 路線別では環状線 11.3%増、A ルート 1.3%増、B ルート 7.5%減、D ルート 53.9%増と差が大きく、同一路線でも便別・停留所別の動向が異なる。
- D 寺口ルートは大幅に増加しているものの、1 便当たり利用者数は少ないことから、利用実態に応じて、車両規模や運行方法、予約型・オンデマンド型交通等への転換を含めた運行形態の見直しを検討する必要がある。

（資料編　表 1-4）

＜非効率な運行区間・運行時間帯＞

- 當麻観光駐車場、社会教育センター、道の駅かつらぎ、ウェルネス新庄等では、施設の開館前・主な利用時間帯前に到着する便や、幹線経路から施設内へ立ち寄る便があり、利用が少ない場合でも運行時間を要している。

（資料編　表 1-8、図 1-44、図 1-45）

＜観光需要の増加が公共交通利用に十分結び付いていない可能性＞

- 観光入込客数は平成 27 年の 651 千人から令和 6 年の 1,185 千人へ約 82.0%増加している。
- 一方、A ルートの観光施設周辺の停留所では、乗降者数が前年度をわずかに下回っており、観光需要の増加が公共交通利用に十分結び付いていない可能性がある。

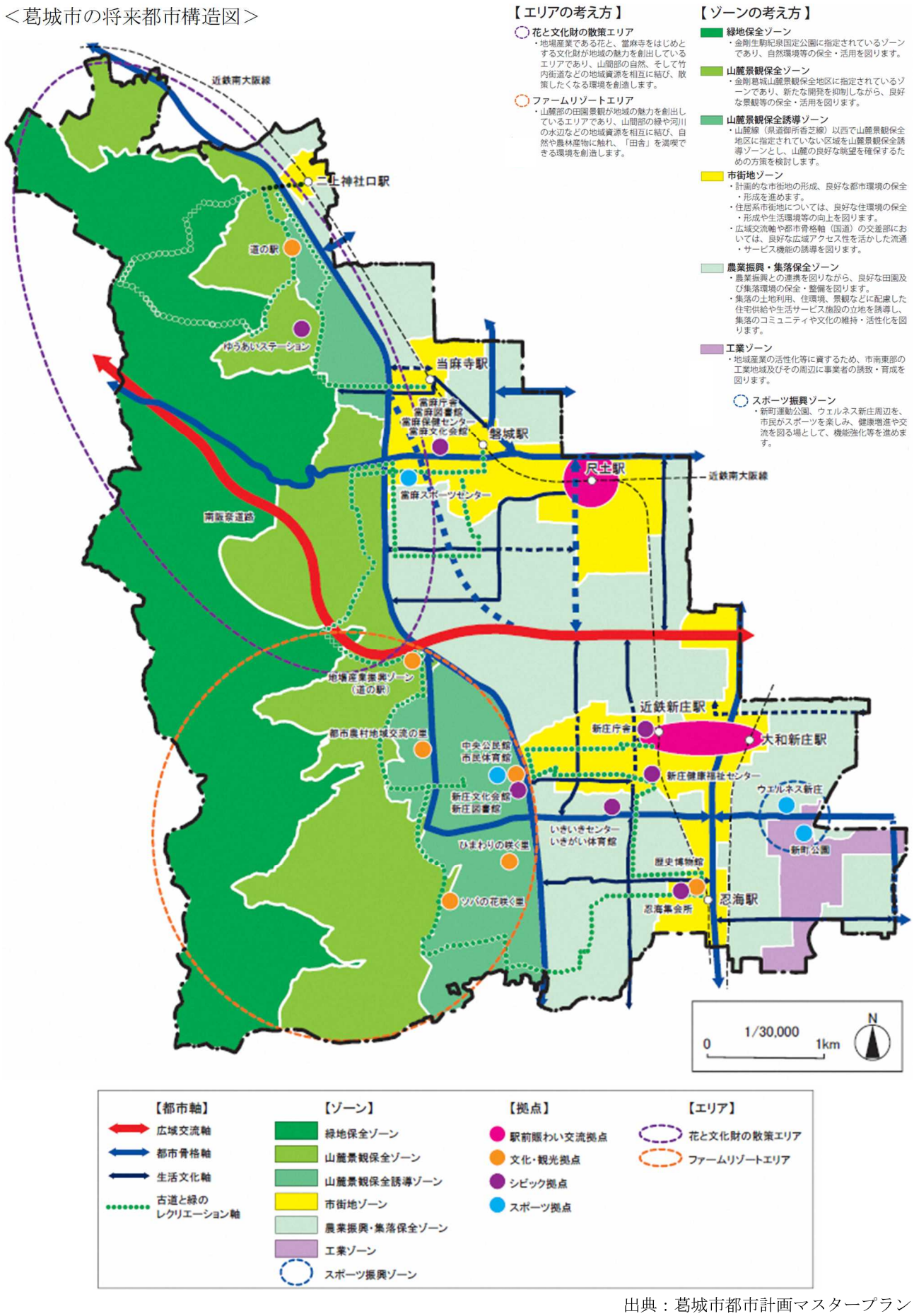
（資料編　図 1-11、図 1-47、表 1-12、表 1-13）

4.2. 上位・関連計画が示す本来あるべき姿

現況の問題点と対比する本来あるべき姿を、上位・関連計画及び第三次総合計画の策定中資料から次のとおり整理する。

誰もが安心して日常生活を送ることができる移動環境 高齢者、児童・生徒、自動車を利用できない人等が、居住地域にかかわらず医療・福祉・買物・教育・公共施設へ移動できる環境を確保する。	**広域交通と地域内交通が円滑につながる交通体系** 鉄道を広域交通軸、環状線バス・ミニバス・予約型交通等を地域内交通として、主要駅や乗継停留所で接続時刻、待合環境及び案内を整える。
持続可能で地域ニーズに応じた公共交通 人口構成、利用実績、施設利用時間及び輸送の担い手不足を踏まえ、地域住民等との連携も含め、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保する。	**まちづくりや施設立地と連携した移動環境** 尺土駅前整備や令和９年開設予定の（仮称）當麻複合施設等と連携し、生活・交流拠点へ公共交通で到達しやすい環境を形成する。
地域の魅力と活力を高める観光・交流の移動環境 歴史・文化・自然等の地域資源を生かし、鉄道駅、當麻寺、竹内街道、道の駅かつらぎ等を多様な移動手段でつなぐことで、人を呼び込み、地域内の回遊を促進し、地域の活力と魅力を高める。	

＜葛城市の将来都市構造図＞



出典：葛城市都市計画マスタープラン

4.3. 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

- マイカーでの移動が困難な高齢者、特に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、家族の送迎等に頼らなくても移動できる環境を確保する。
- 道路条件等により既存の公共交通が入りにくい地域については、オンデマンド交通や地域住民等による移動支援など、地域で支え合う移動手段についても検討し、外出機会を確保する。

課題２：鉄道と公共バス等との接続性向上

- 市民の多くが、大阪や橿原方面へ移動している実態を踏まえ、公共交通を使って市外への買い物・通院等が出来るように、鉄道と市内交通との接続性や利便性を向上する。
- 尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅等における鉄道との接続に加え、ミニバスと環状線バスの乗継による大和高田市立病院等への往復移動を確保する。

課題３：利用実態と地域ニーズに応じた交通サービスの最適化

- 公共交通の利用実態を踏まえ、ルート、ダイヤ、車両及び運行形態の最適化を図る。特に、ミニバスや予約型乗合タクシーについては、AI オンデマンド交通等への再編も含め、地域ニーズに応じた柔軟な交通サービスを整備する。
- 運転士不足等による供給制約を踏まえ、交通事業者と行政が連携した担い手確保や、限られた人員・車両を有効に活用できる持続可能な運行体制を構築する。
- 低利用区間等の運行を見直すことで、忍海駅等への延伸、鉄道・他のバスとの接続改善又は必要性の高い区間へ再配分等、限りある運行サービスに対して最適化を図る。

課題４：主要駅における交通結節機能と利用環境の充実

- 尺土駅前整備と連携し、鉄道、バス、予約型乗合タクシー等との乗継機能と、自転車（シェアサイクル含む）及び送迎車の乗降環境を強化する。忍海駅等の主要駅・乗継停留所についても、ベンチや上屋等の待合環境や案内情報を充実させ、鉄道とバス等の乗継利便性を高める。
- 令和９年開設予定の（仮称）當麻複合施設を、行政、図書館、生涯学習、ホール等の機能を備える當麻地域の新たな生活・交流拠点として捉え、ミニバス A 當麻ルート等によるアクセス、停留所位置、運行時間及び当麻寺駅等との接続など、生活・交流拠点との連携を図る。

課題５：観光・交流を支える移動環境の充実

- 鉄道、バス、予約型乗合タクシー、タクシー及びシェアサイクル等を組み合わせ、當麻寺、（仮称）當麻複合施設、竹内街道、道の駅かつらぎをはじめ、市内に点在する観光・交流拠点と交通結節点をつなぎ、住民の日常利用と来訪者の回遊の双方を支える。

4. 4. 公共交通に関する問題点と課題

現況の問題点を、本来あるべき姿との対比から整理し、主に対応する 5 つの課題との関係を示す。

上位・関連計画が示す本来あるべき姿

①誰もが安心して日常生活を送ることができる移動環境	②広域交通と地域内交通が円滑につながる交通体系
③持続可能で地域ニーズに応じた公共交通	④まちづくりや施設立地と連携した移動環境
⑤地域の魅力と活力を高める観光・交流の移動環境	

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
課題 2	鉄道と公共バス等との接続性向上
課題 3	利用実態と地域ニーズに応じた交通サービスの最適化
課題 4	主要駅における交通結節機能と利用環境の充実
課題 5	観光・交流を支える移動環境の充実

凡例：● 主として対応する課題 ○ 関連して対応する課題

注：本来あるべき姿は、上位・関連計画及び第三次総合計画の策定中資料を基に整理した。対応関係は現時点の案であり、今後のアンケート結果や協議を踏まえて更新する。

公共交通等に関する問題点と課題の対応

公共交通等に関する問題点	課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5
地域交通の利便性に対する改善要望	○	○	●	●	
高齢化と将来的な人口減少の進行	●		○		
山麓部等における移動手段確保と輸送の担い手不足	●		●		
自動車利用が前提の生活スタイル	○		●	○	
生活関連施設への公共交通アクセスが不十分	●		●	●	
市外への通院・通勤・通学と鉄道サービスレベルの変化		●		●	
公共交通利用者数の増加と路線・便・停留所によって異なる利用動向			●		
非効率な運行区間・運行時間帯		○	●	○	
観光需要の増加が公共交通利用に十分結び付いていない可能性			○		●

5. 基本的な方針と目標

5.1. 基本的な方針

葛城市第三次総合計画（策定中）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「政策目標３『人を呼び込む、活力と魅力あるまち』～施策目標 4『暮らしやすく住みたいまち』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る。

暮らしを守る移動手段の確保とにぎわい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る。

また、本計画の基本方針である「**暮らしを守る移動手段の確保とにぎわい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仕組みづくり等が必要と考える。

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む。

目標１：市民のくらしを維持する公共交通

- 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：高齢者をはじめとした移動制約者に対する支援

目標２：交通・交流拠点を中心とした賑わいを促進する公共交通

- 施策③：鉄道駅等の交通結節機能強化
- 施策④：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：地域全体で創る、協働の公共交通

- 施策⑤：持続可能な公共交通の維持
- 施策⑥：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

（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 第三次総合計画	政策目標３　　人を呼び込む、活力と魅力あるまち ➡施策目標４　　暮らしやすく住みたいまちの実現
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

＜基本的な方針＞

暮らしを守る移動手段の確保とにぎわいの創出に寄与する地域公共交通の実現

＜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
- 課題２：鉄道と公共バス等との接続性向上
- 課題３：利用実態と地域ニーズに応じた交通サービスの最適化
- 課題４：主要駅における交通結節機能と利用環境の充実
- 課題５：観光・交流を支える移動環境の充実

＜計画の目標＞

- 目標１：市民のくらしを維持する公共交通
- 目標２：交通・交流拠点を中心とした賑わいを促進する公共交通
- 目標３：地域全体で創る、協働の公共交通

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。

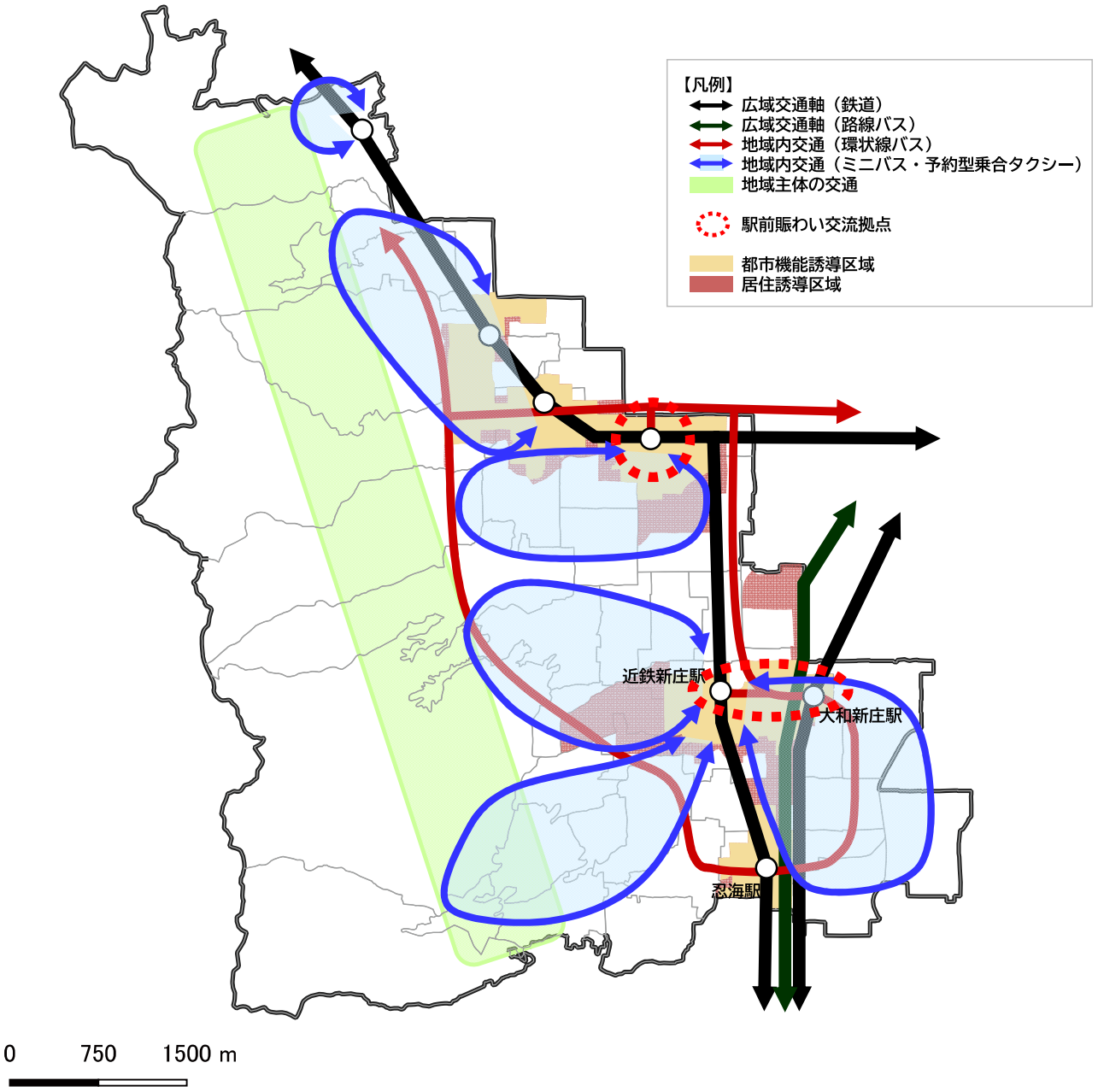


図 5-2　将来の公共交通網（イメージ図）

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="7">広域交通軸</td><td rowspan="3">鉄道</td><td>近鉄南大阪線</td><td rowspan="7">・ 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>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="4">路線バス</td><td>高田五條線</td><td rowspan="4">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 rowspan="2">八木新宮線</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td>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="3">・ 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>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="4">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="4">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
※補助の活用を検討</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="2">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><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） ※今後検討
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 寺口ルート	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） ※今後検討
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. 施策・事業

計画の目標	施策	事業		事業概要
1. 市民のくらしを維持する公共交通	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	【新】環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの一体的な見直し（地域公共交通利便増進実施計画による公共バス等の再編により利用を推進）	・ 【新】（AI）オンデマンド交通の導入も視野に入れた一体的な再編 ・ 環状線バスの定時性確保（遅延状況を考慮したダイヤ・ルート・停車バス停の見直し） ・ 環状線バス等のダイヤ見直しによる乗継利便性の確保
	②高齢者をはじめとした移動制約者に対する支援	②-1	高齢者運転免許自主返納への支援	＜検討中＞ ・ 運転経歴証明書の申請手数料の一部を支援
2. 交通・交流拠点を中心とした賑わいを促進する公共交通	③鉄道駅等の交通結節機能強化	③-1	尺土駅の利便性向上	・ 尺土駅前整備による鉄道、バス、予約型乗合タクシー等との乗継機能と、自転車（シェアサイクル含む）及び送迎車の乗降環境を強化 ・ 公共交通の乗換案内や観光案内等の充実
		③-2	【新】忍海駅等の主要駅・乗継停留所の利便性向上	＜検討中＞
	④交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み	④-1	【新】新たな生活・交流拠点（仮称）當麻複合施設との連携	＜検討中＞
		④-2	【新】シェアサイクルの本格運用	＜検討中＞
		④-3	【新】案内の強化	＜検討中＞

計画の目標	施策	事業		事業概要
3. 地域全体で創る、協働の公共交通	【新】 ⑤持続可能な公共交通の維持	【新】 ⑤-1	【新】積極的利用による鉄道・バス・タクシーの維持	・ 【新】通勤・通学者への利用促進 ・ 住民に対するモビリティ・マネジメント（子供や高齢者が主） ・ 【新】市内事業所への働きかけ等（エコ通勤等）
		【新】 ⑤-2	【新】乗務員の確保	＜検討中＞
	⑥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	⑥-1	地域主体による公共交通サービスの導入に向けた支援	・ 相談体制や支援方法等の検討および実施