

葛城市地域公共交通計画 (案)

令和4年〇月

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. 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
6. 目標達成のための施策・事業	33
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	33
6.2. 目標2:交流や賑わいを促進する公共交通	36
6.3. 目標3:地域全体の協働により公共交通を守り・支える意識の醸成	37
7. 計画の達成状況の評価	39
7.1. 計画の推進体制	39
7.2. 数値指標及び目標値	39
7.3. 計画の進捗管理と評価のスケジュール	40

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33.72km²、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)。

葛城市都市計画・規制区域図

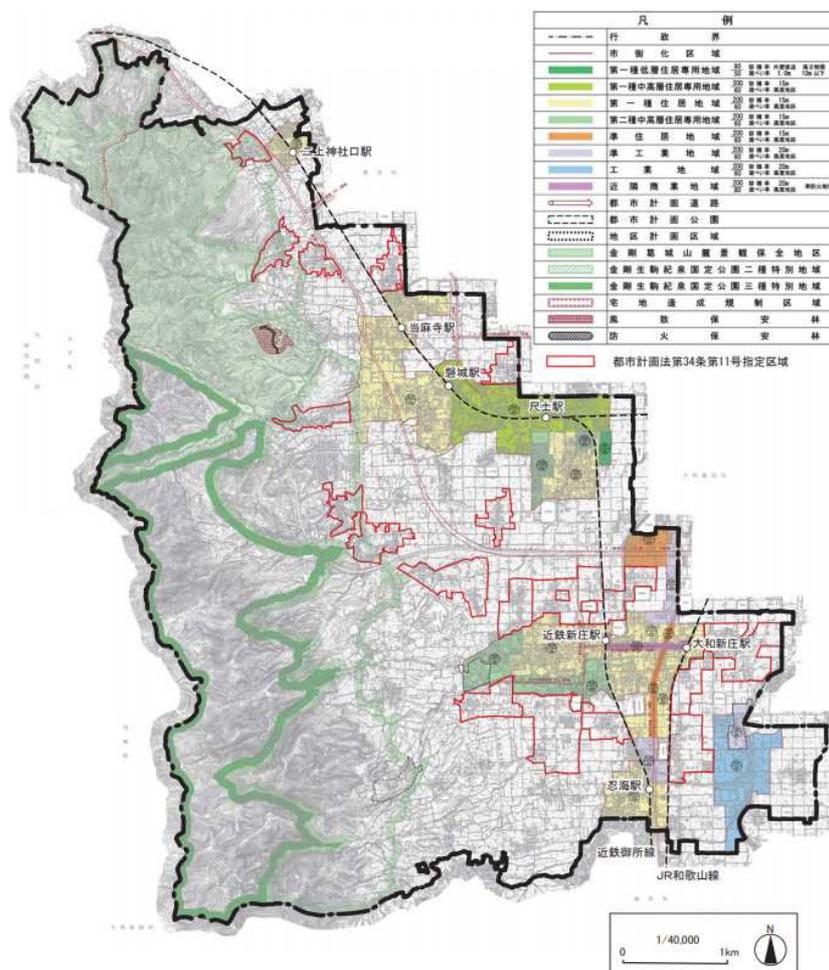


図 2-1 葛城市の都市計画・規制区域図

(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。

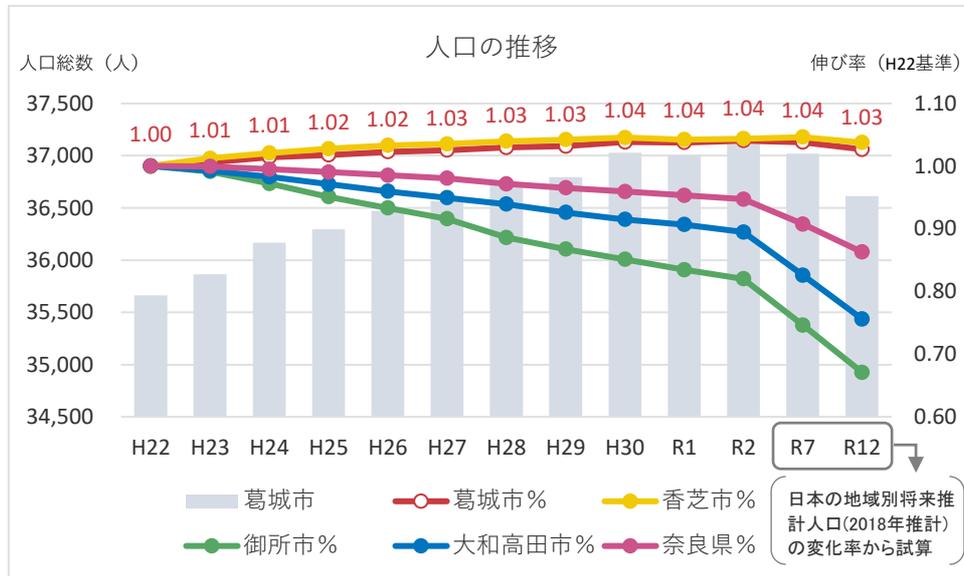


図 2-2 葛城市の人口の推移

(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。

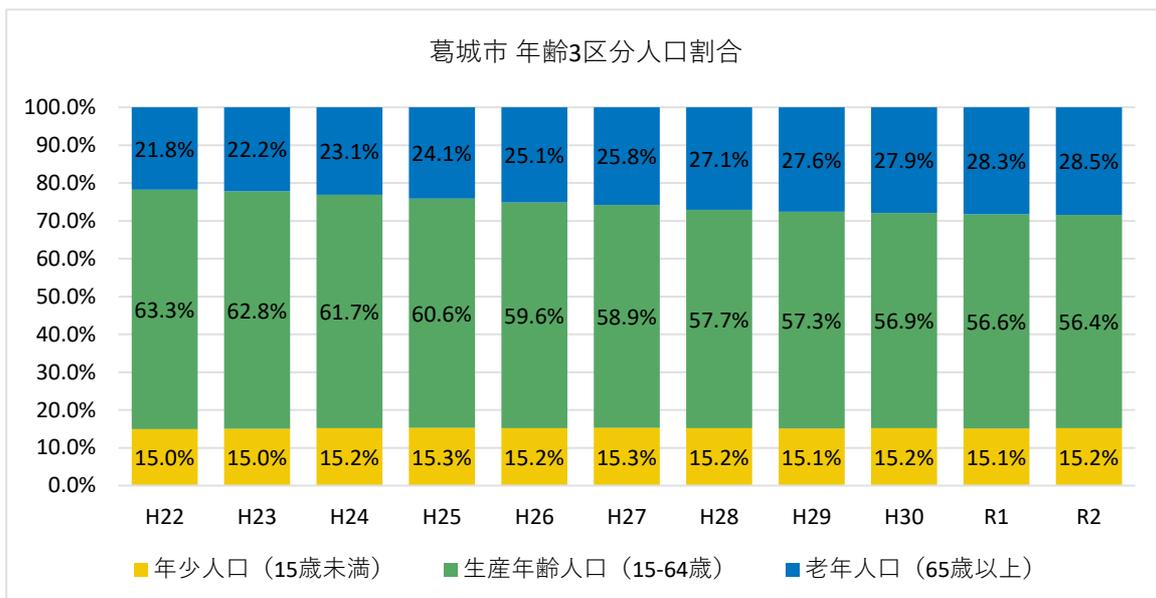


図 2-3 葛城市年齢3区分人口割合

(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

- ・ 北花内や足田、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。

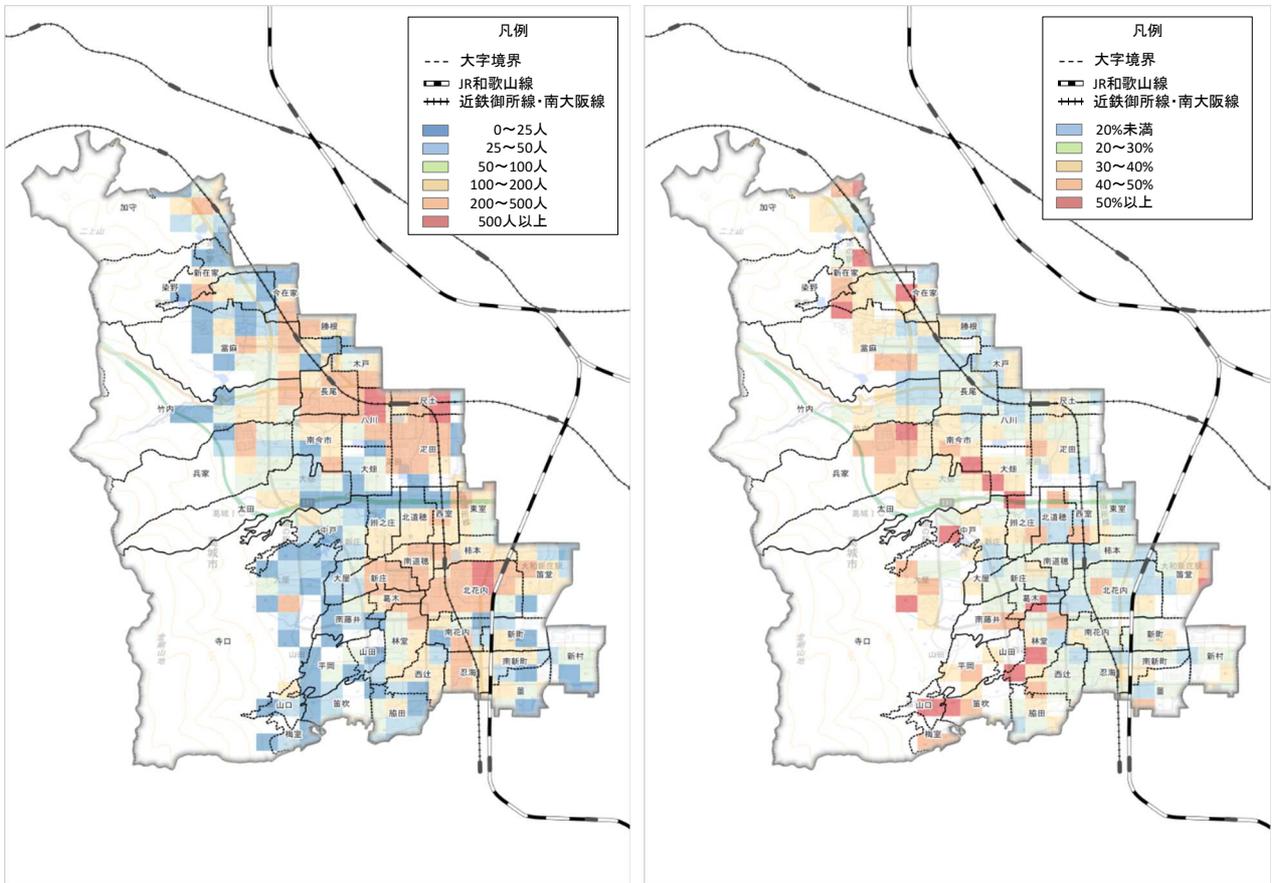


図 2-4 250m メッシュ別の人口特性(左:総人口、右:高齢化率)

(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。

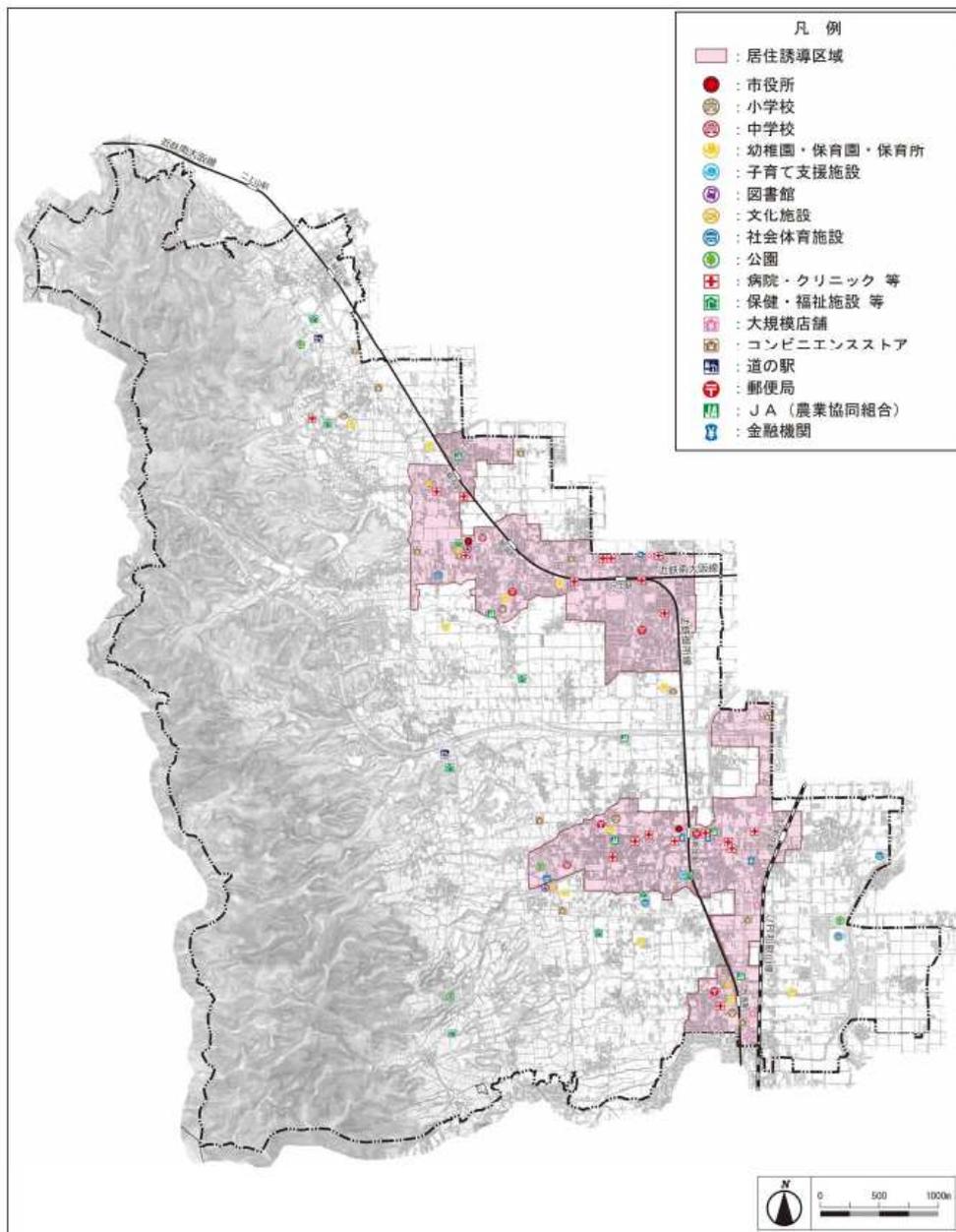


図 2-5 各種施設の立地状況

(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。

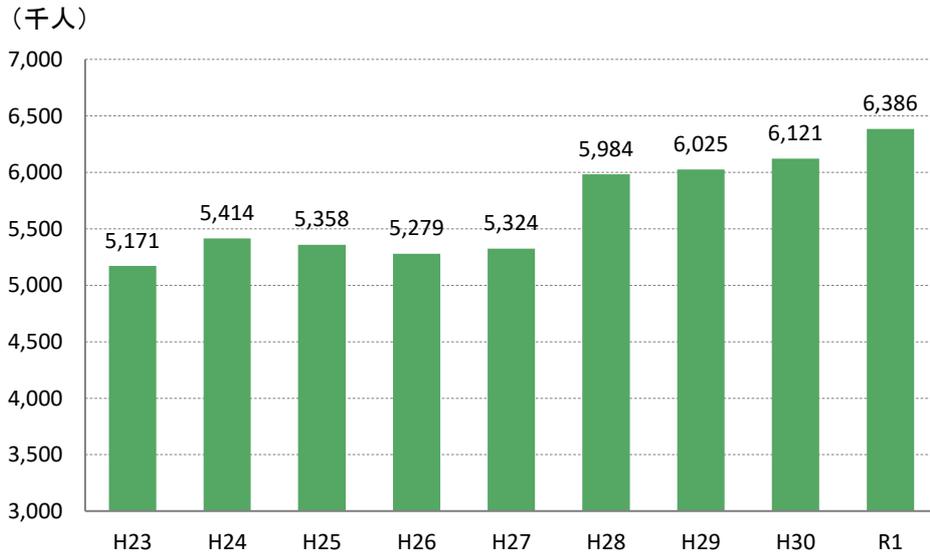


図 2-6 奈良県西部の観光入込客数

(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。

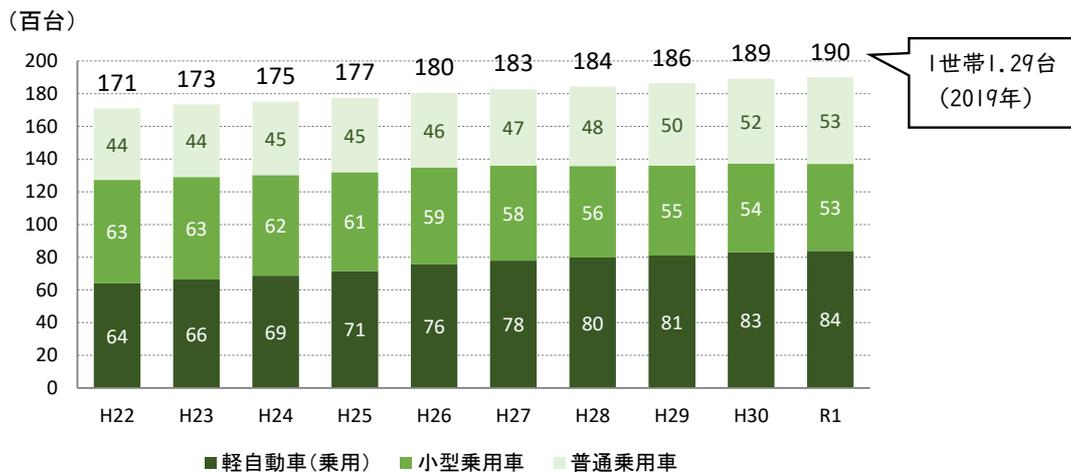


図 2-7 葛城市の自動車等登録数

(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。

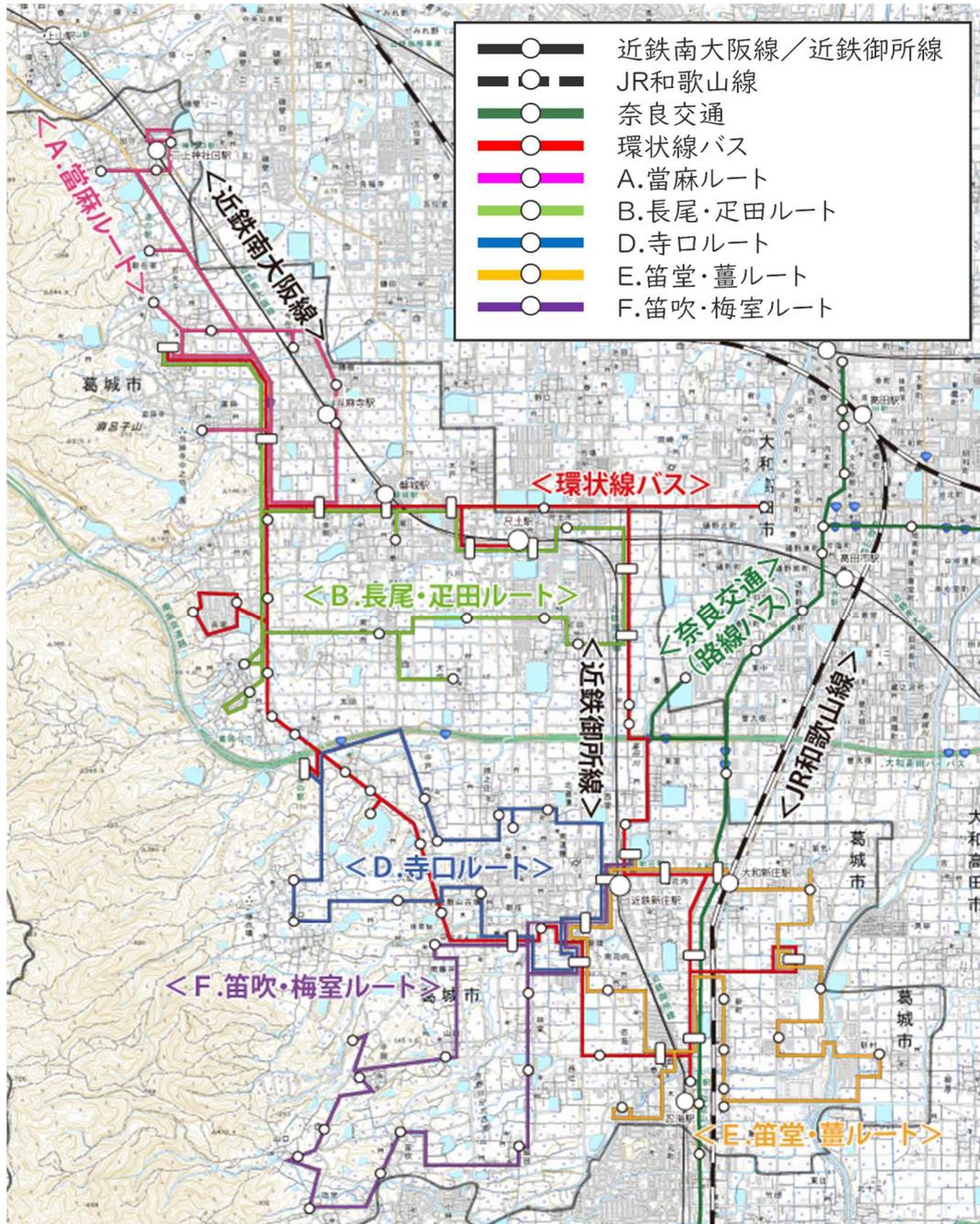
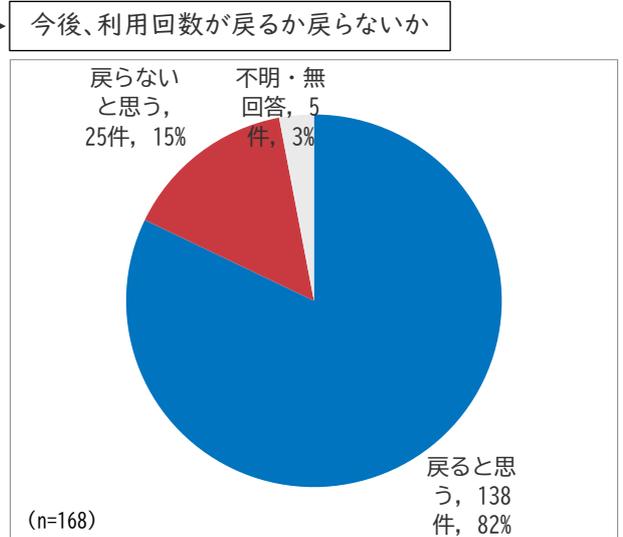
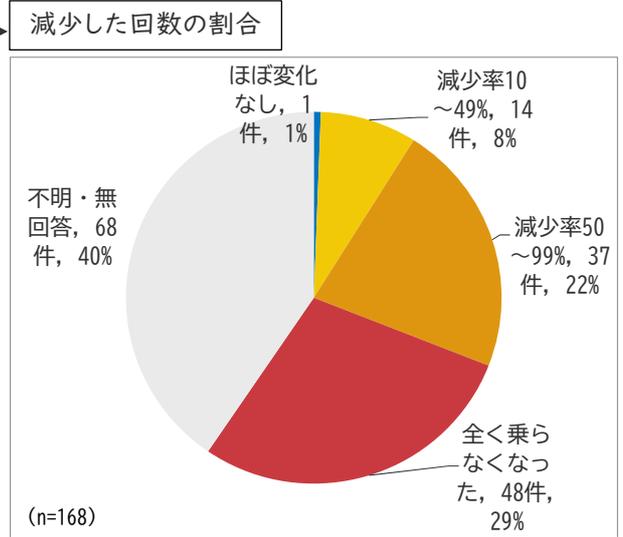
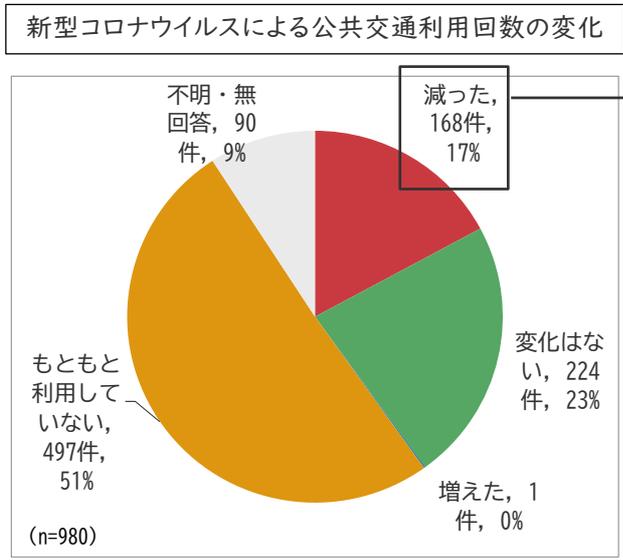


図 2-8 葛城市内の公共交通

(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。



(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。

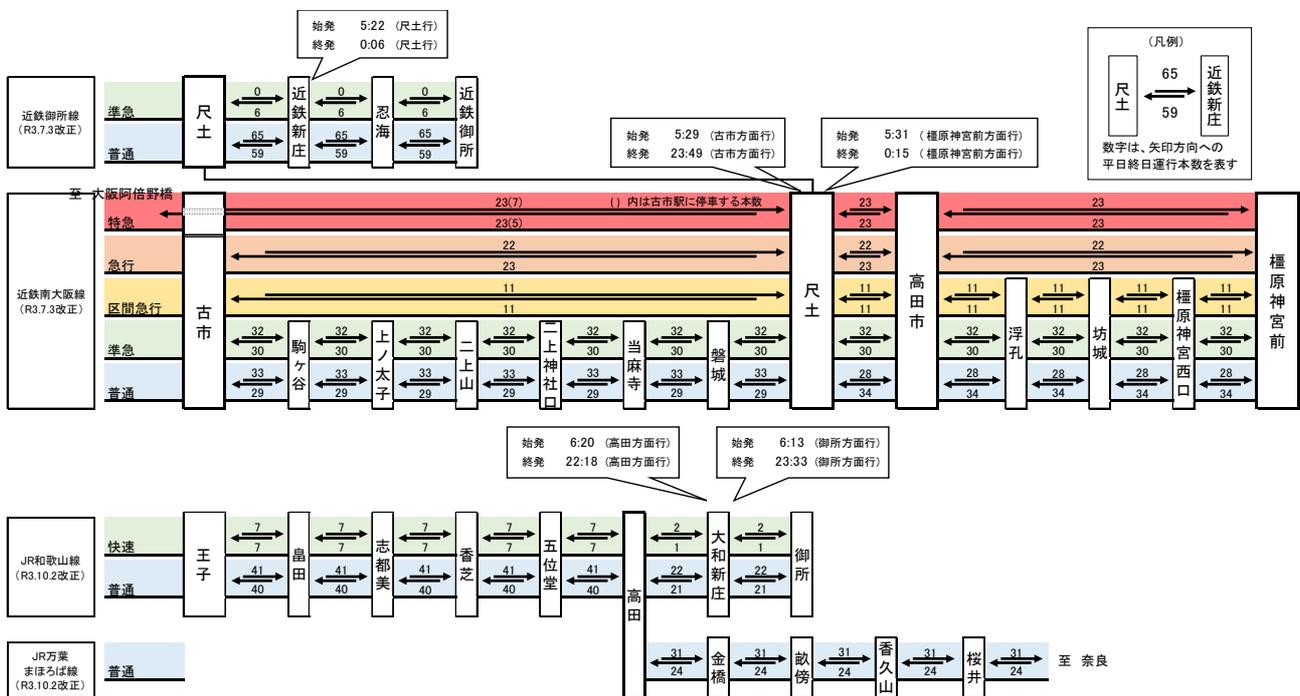


図 2-9 路線別の運行本数

(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2010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。

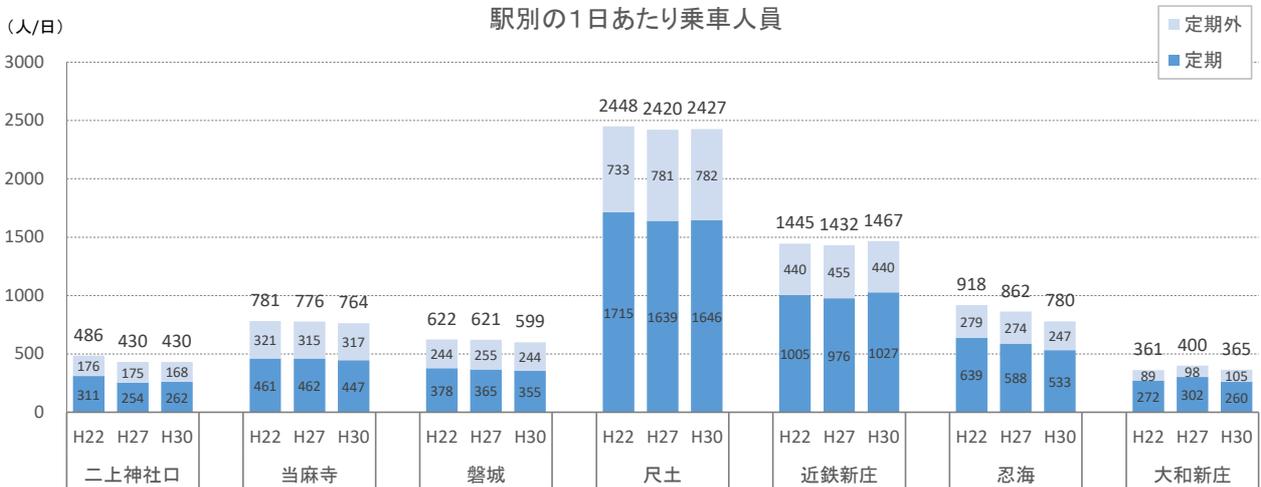


図 2-10 日あたり乗車人員の推移

(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。

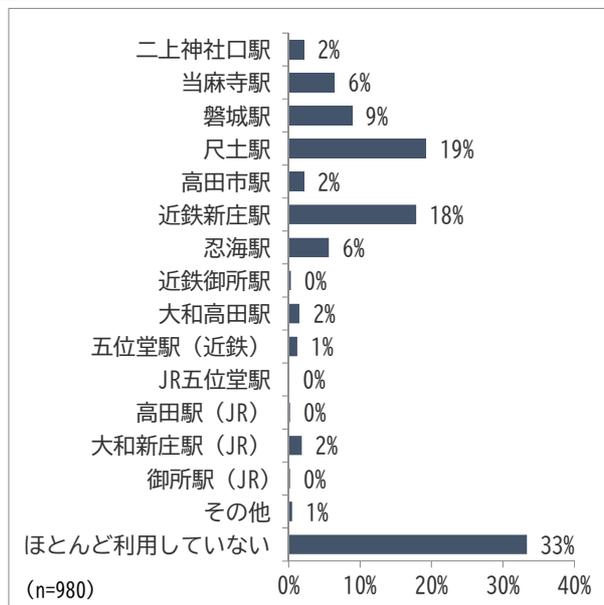


図 2-11 葛城市内やその周辺で最も利用する駅

(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。

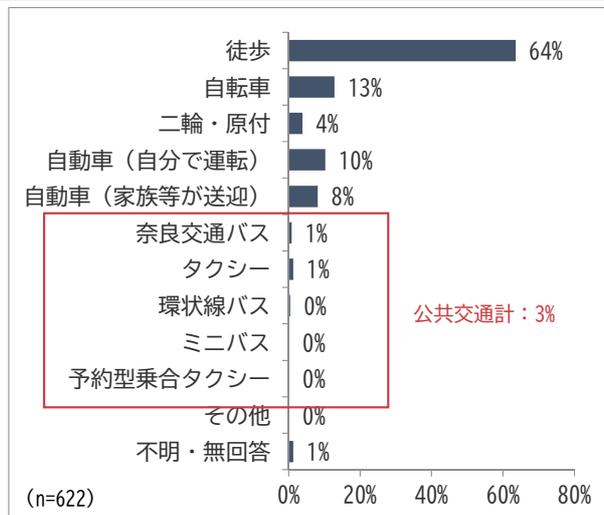


図 2-12 最も利用する駅までの移動手段

(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。

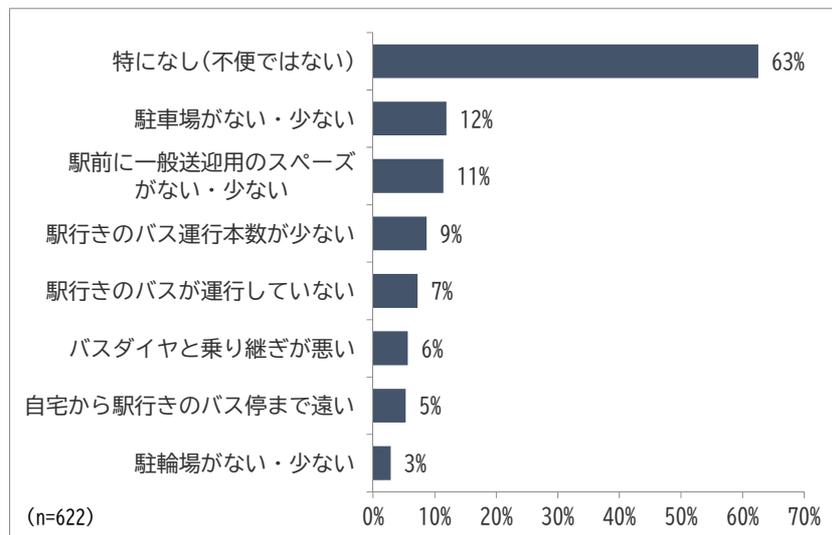


図 2-13 鉄道駅への移動についての不便な点

(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、曾大根、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。

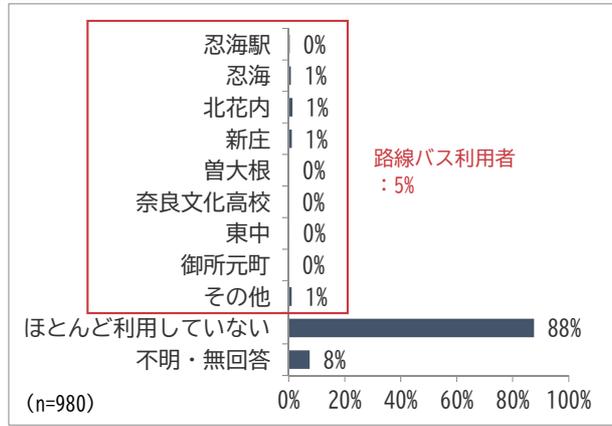


図 2-14 葛城市内やその周辺で最も利用するバス停

(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。

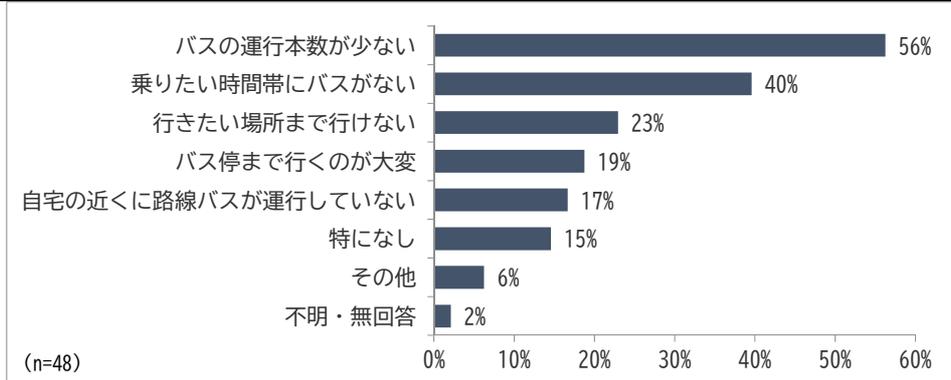


図 2-15 路線バス利用についての不便な点

(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。

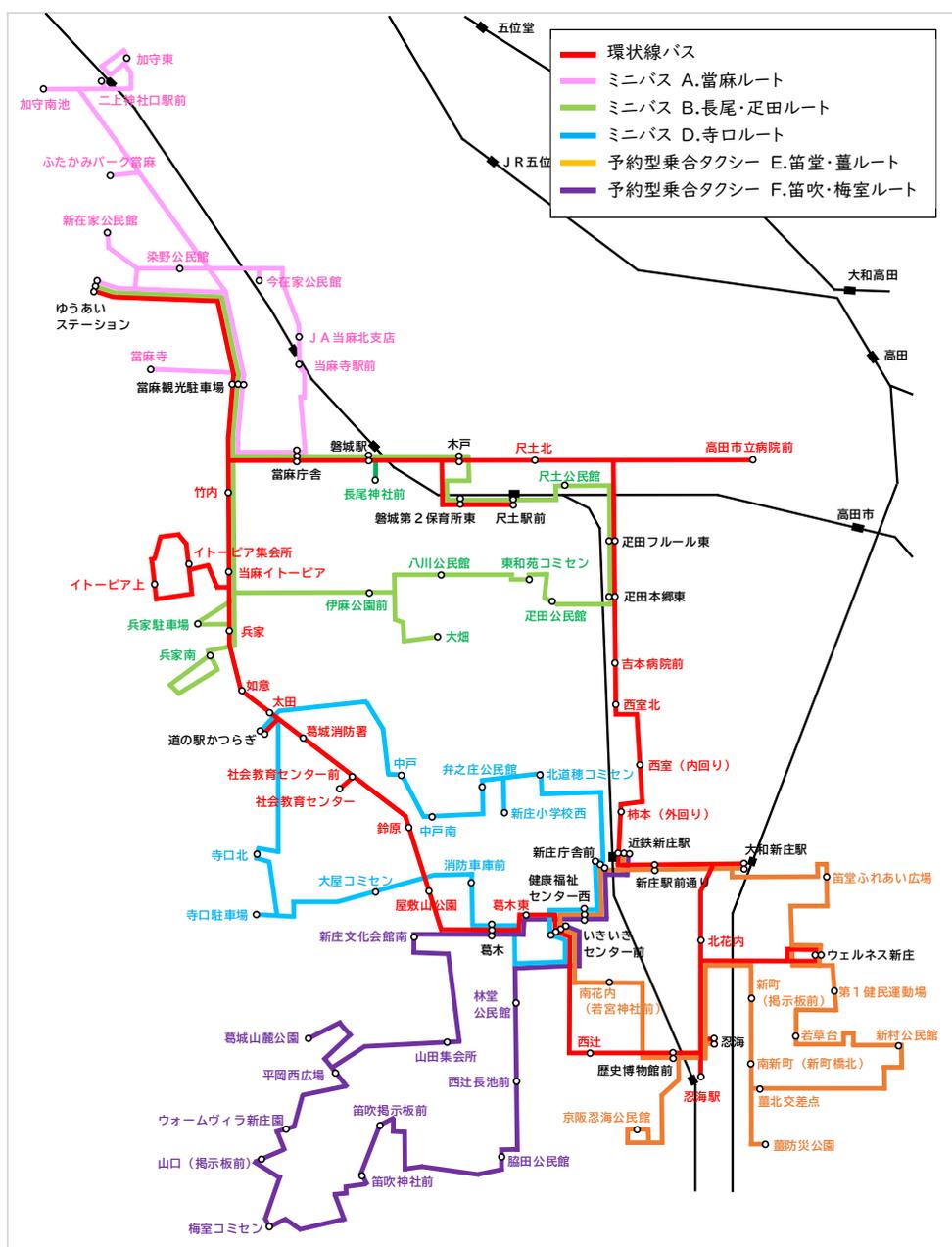


図 2-16 葛城市が運行する公共交通網

(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。

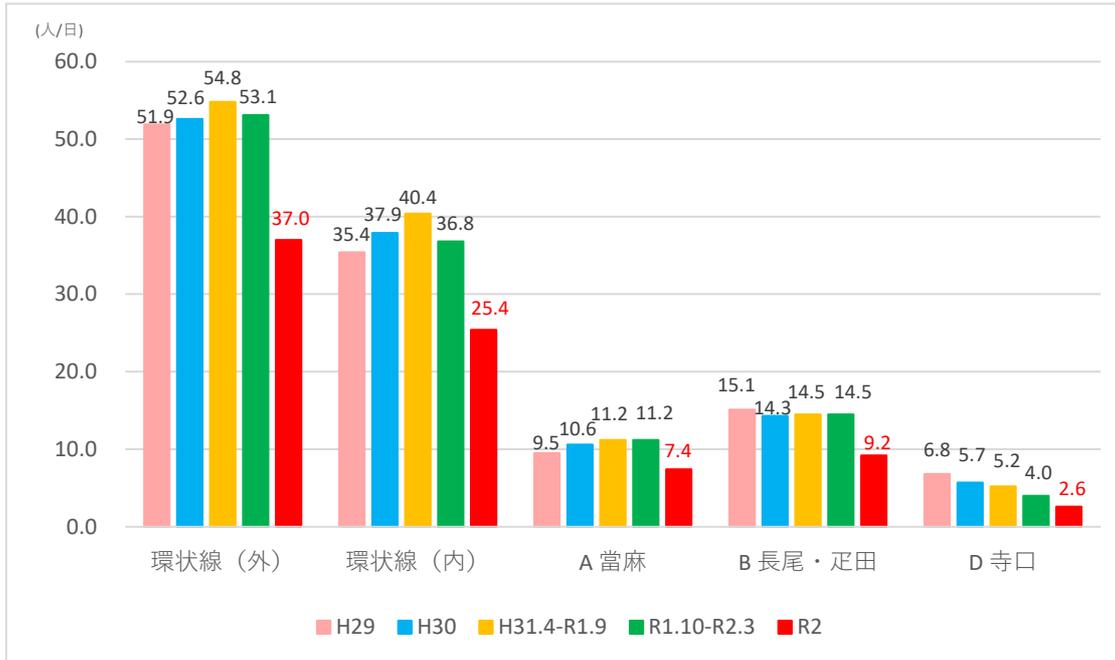


図 2-17 年度別の利用者数の推移

※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人程度の減少が起きている。

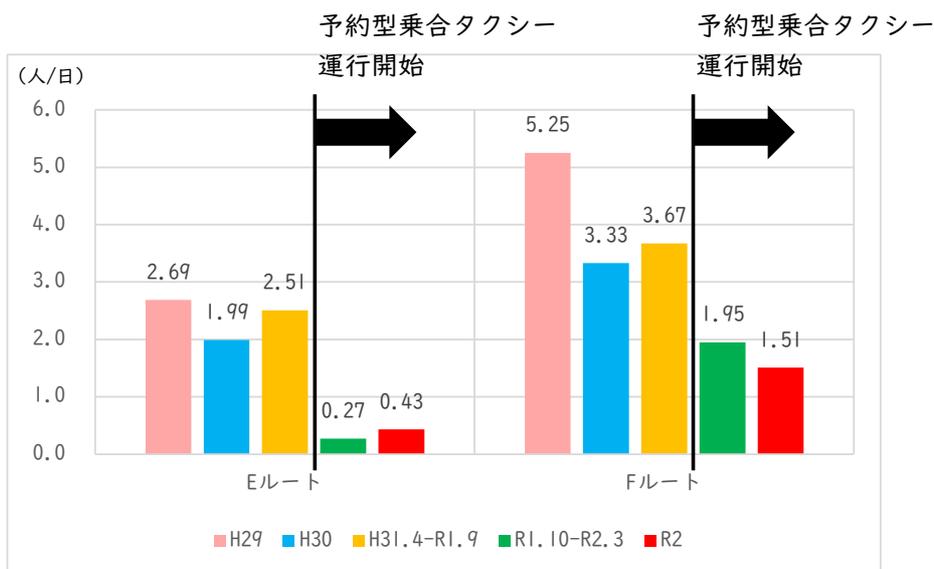


図 2-18 年度別の利用者数の推移

- ・ 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。

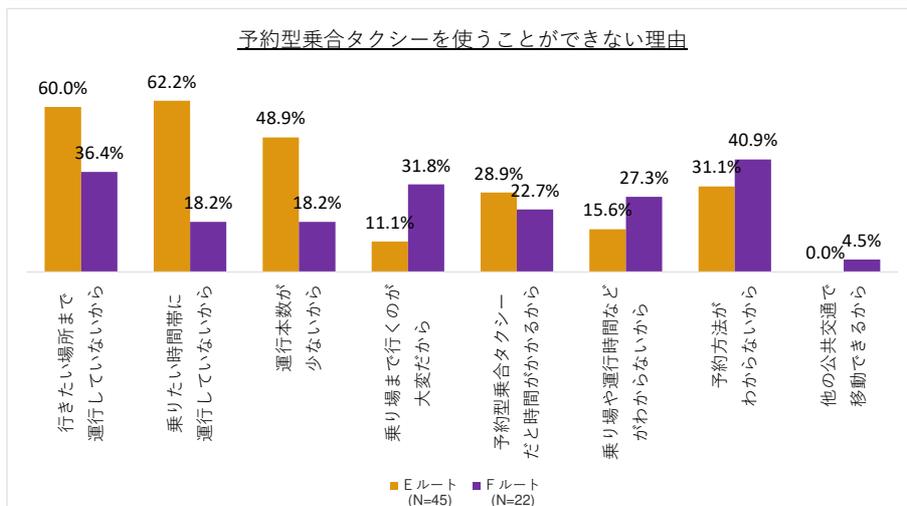


図 2-19 予約型乗合タクシーを使うことができない理由

(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。

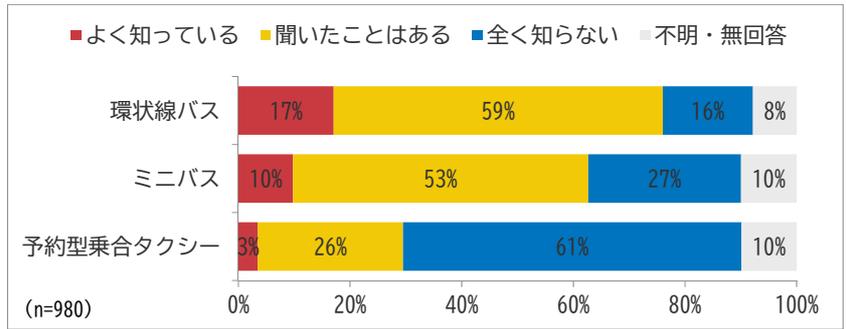


図 2-20 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの認知度

(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。

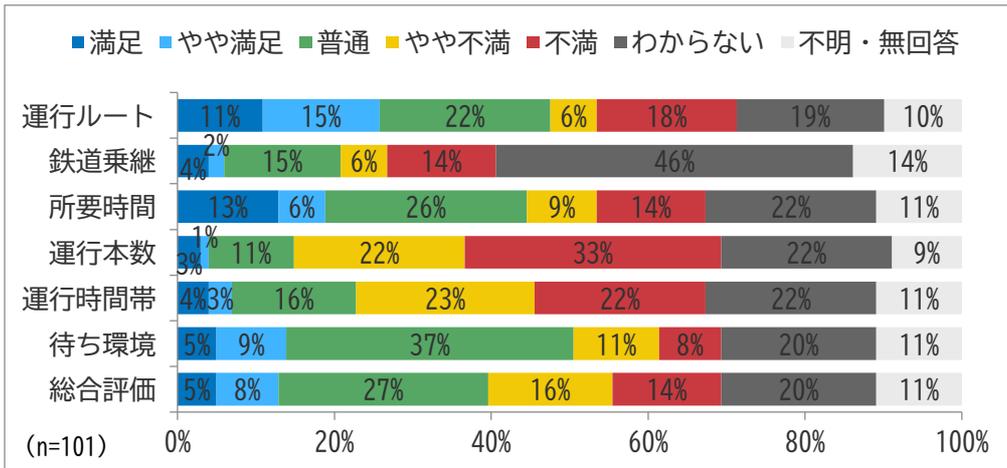


図 2-21 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの運行内容の満足度

(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。「使いたいが使えない」人は1割未満である。
- ・ 使いたいが使え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。

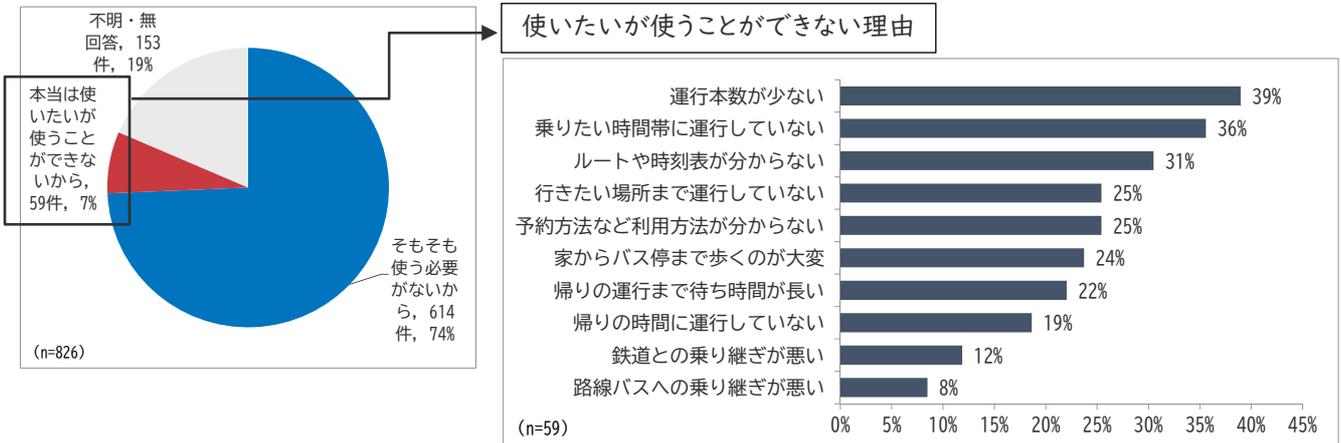


図 2-22 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーを利用しない理由

(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。

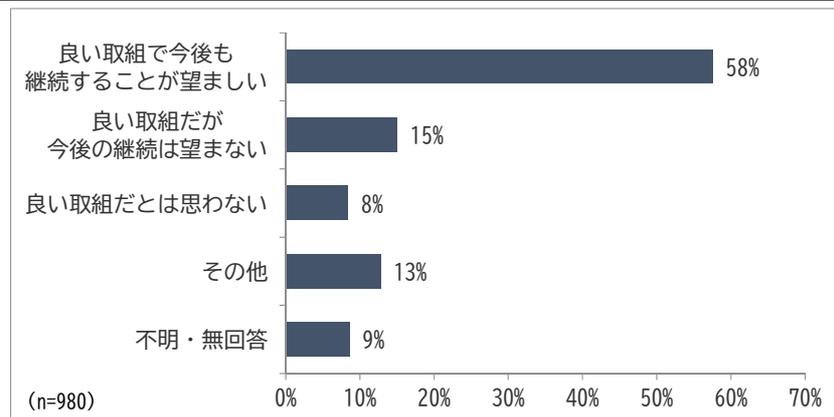


図 2-23 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの運賃無料の取組について

(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 146 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(株)	香芝市	6	ひまわりタクシー(株)	磯城郡	19
(株)協和交通		7	西村タクシー(株)		8
王寺タクシー(株)	北葛城郡	18	(有)富士		8
志都美タクシー(株)		5	田原本タクシー(株)		5
(株)愛和		8	三宅交通		4
新大和交通(株)		13	(株)サミット		5
中和交通(株)	大和高田市	13	奈良近鉄タクシー(株)	奈良市	19
広陵タクシー(有)		3	(株)サンキュータクシー	御所市	5
合計					146

※令和2年4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。

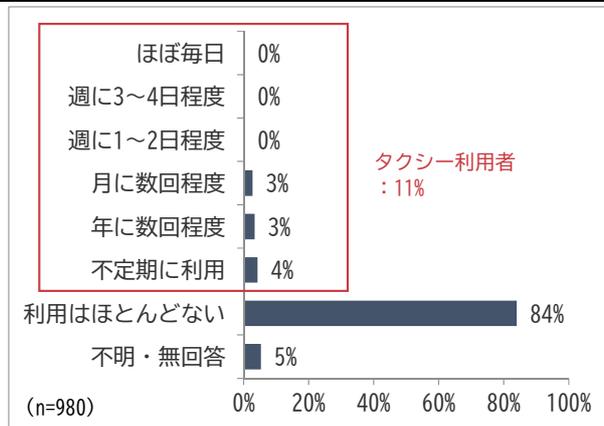


図 2-24 タクシーの利用頻度

(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。

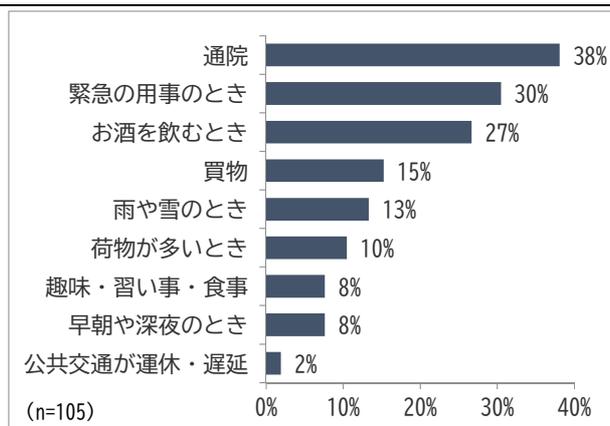


図 2-25 タクシーを利用する際の移動目的

(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。

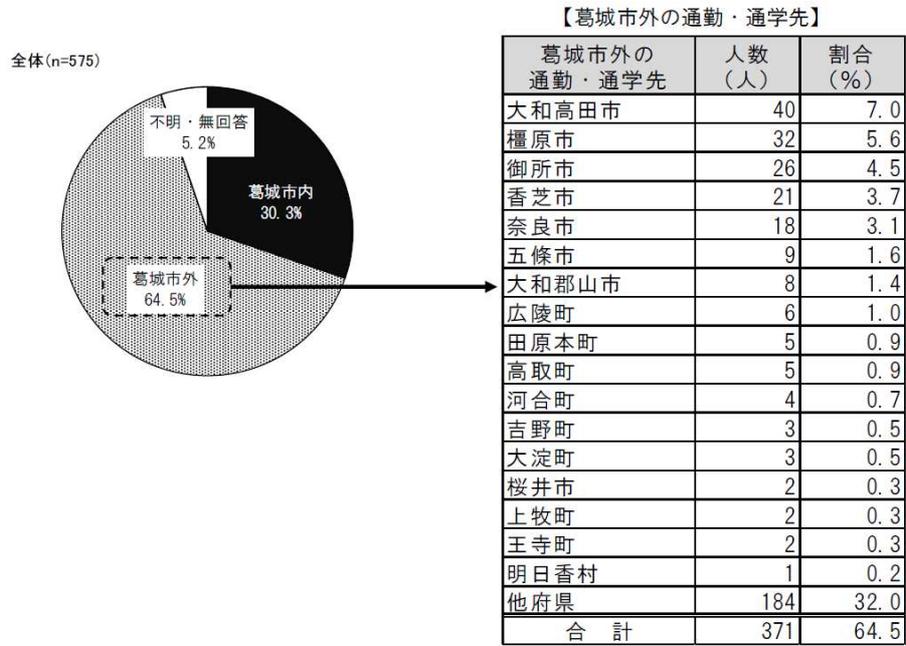


図 2-26 葛城市民の通勤や通学先

(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、7割以上が自動車を利用している。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。

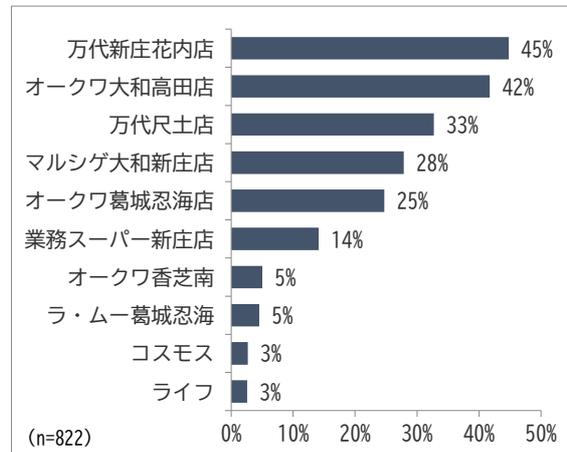


図 2-27 食料品・日用品の買い物先

(出典:令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋)

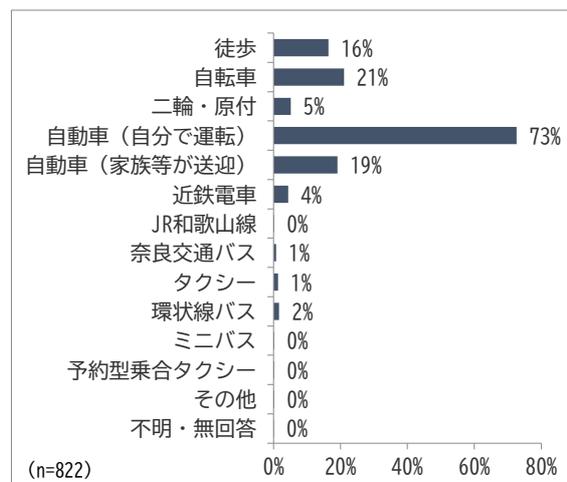


図 2-28 食料品・日用品の買い物先への移動手段

(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、6割以上が自動車を利用している。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。

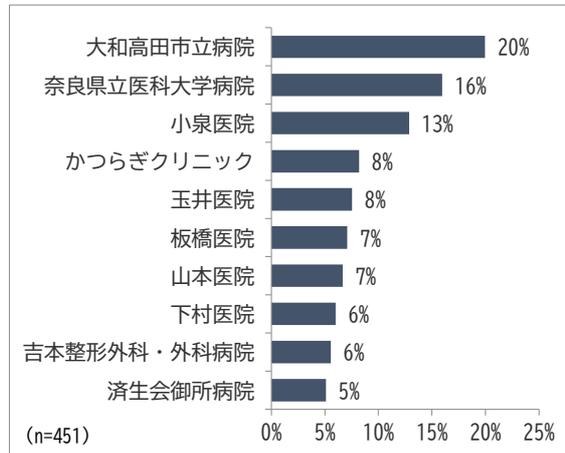


図 2-29 通院先(持病の治療や薬の処方など定期的な通院)

(出典:令和3年度住民アンケート調査結果より抜粋)

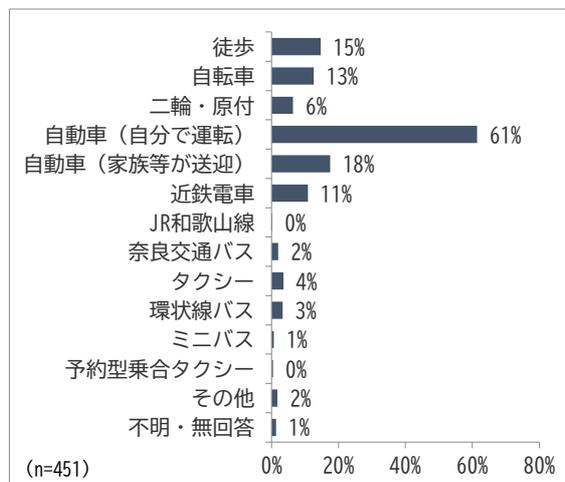


図 2-30 通院先(持病の治療や薬の処方など定期的な通院)への移動手段

(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。

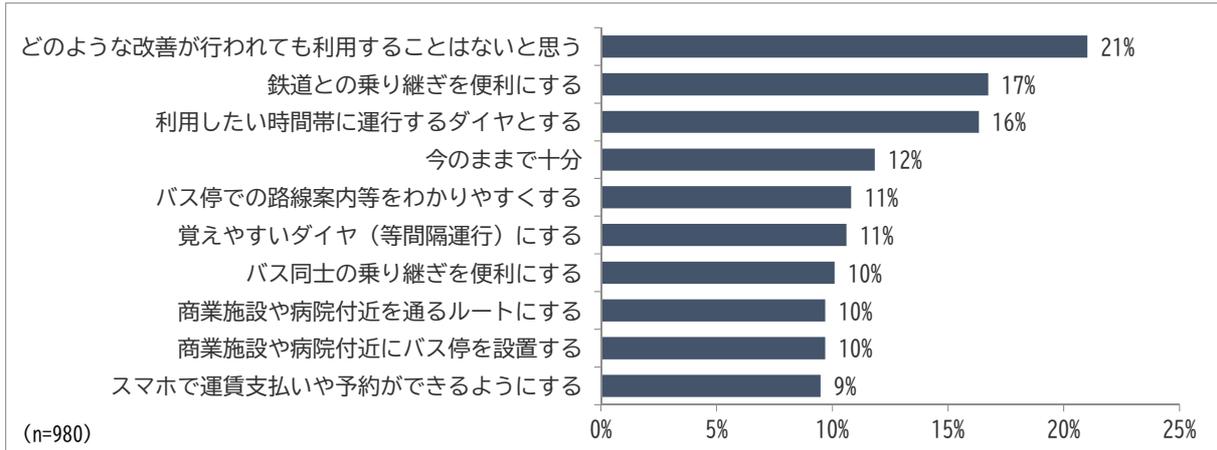


図 2-31 環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーについて、利用機会が増えるための改善点（上位10位）

（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。

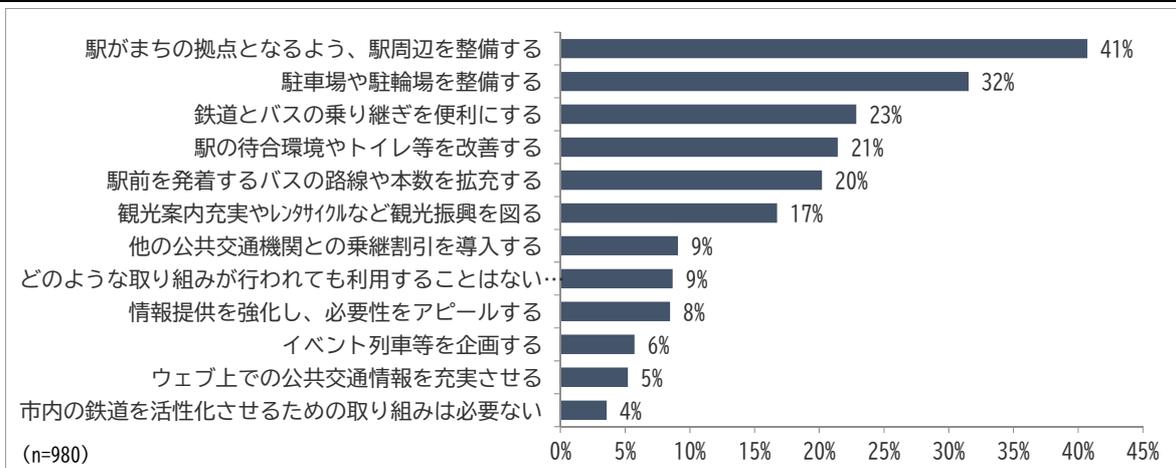


図 2-32 鉄道利用を促し、駅等を活性化させるために必要だと思う取組意向

（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。

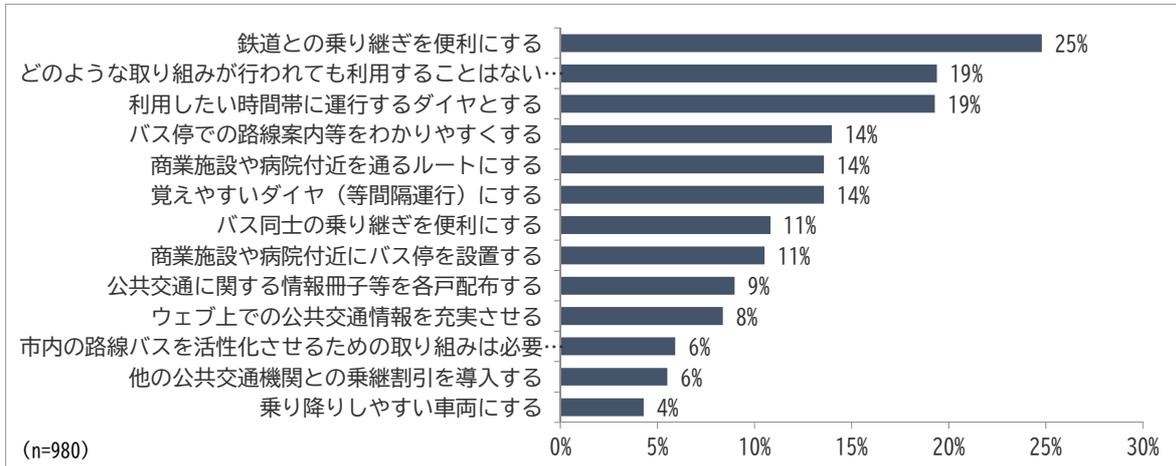


図 2-33 バス利用を促し、路線を活性化させるために必要だと思う取組意向

(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。

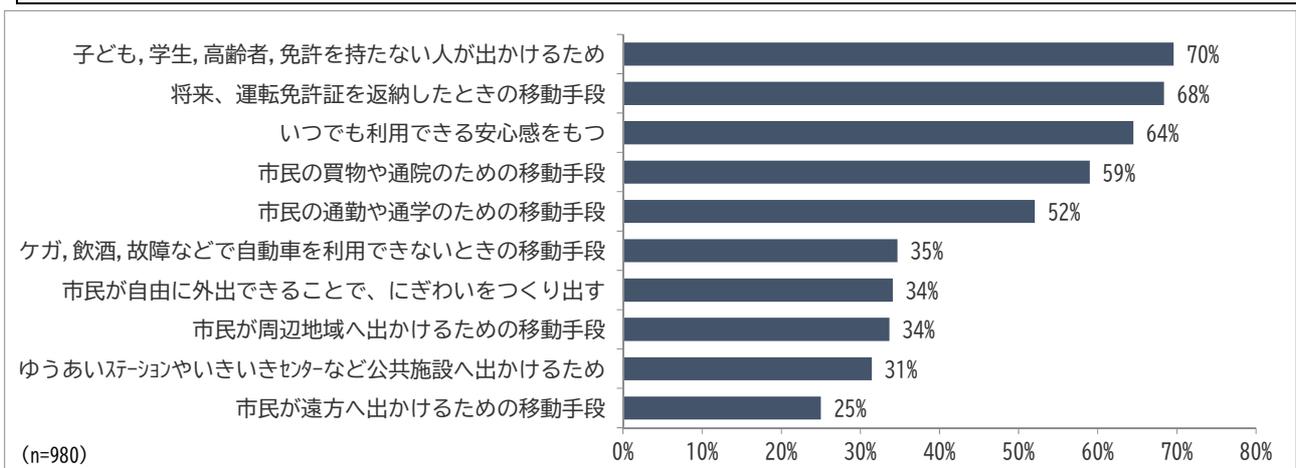


図 2-34 葛城市内の公共交通に求められる役割（上位10位のみ）

(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 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 ー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))
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が6~7割を占めている。

<生活関連施設は国道24号沿道に集中(自動車移動が前提)>

- ・ 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。
- ・ 自動車利用が前提となった都市構造であり、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.寺口ルートは、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。
- ・ 寺口ルートだけでなく、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。

4.2. 公共交通が抱える課題

4.2.1. 葛城市内の公共交通の役割

(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。

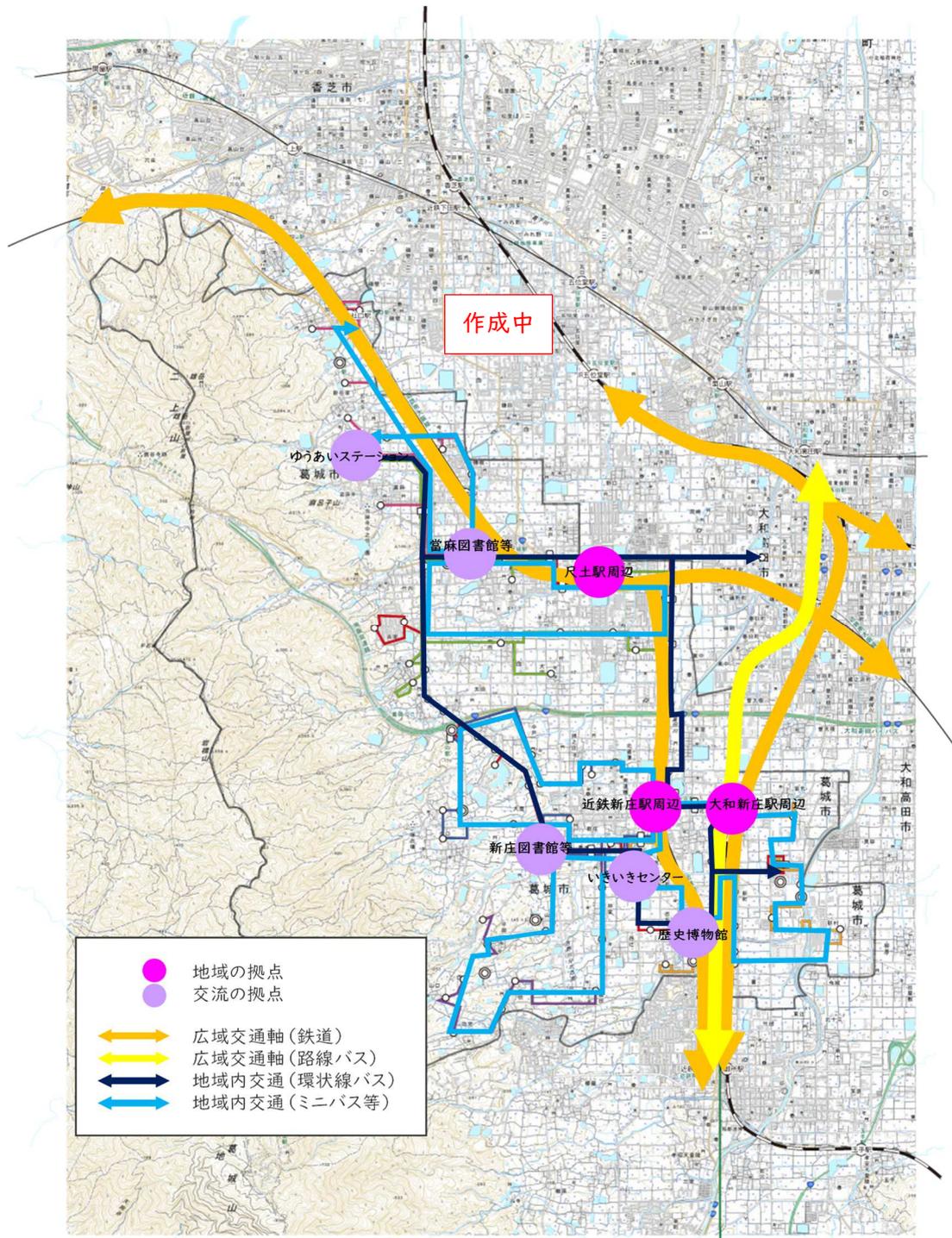


図 4-1 将来の公共交通網

(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」の大きく2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。

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。

公共交通機関等		分類	役割
鉄道	近鉄南大阪線	広域交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	近鉄御所線		
	JR		
路線バス	高田五條線		
	八木五條線		
	八木新宮線		
環状線バス	外回り	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	内回り		
ミニバス	A. 當麻ルート		
	B. 長尾・疋田ルート		
	D. 寺ロルート		
予約型乗合タクシー	E. 笛堂・薑ルート		
	F. 笛吹・梅室ルート		

4.2.2. 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。
- ・ 特に、マイカーでの移動が困難な学生や高齢者、バス停まで徒歩での移動が大変な山麓部住民に対して、利便性向上に資する施策を実施する必要性がある。

課題2：通勤や通学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。将来にわたって当該地に住み続けるためには、通勤や通学の移動の利便性確保が必要である。
- ・ そのためには、広域交通軸のサービス維持・確保、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・観光の起点とな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る。また、尺土駅周辺には観光施設や文化施設等が立地しており、市民だけでなく観光客の玄関口としての側面も有している。
- ・ そのため、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。

課題4：市民等との協働による公共交通の維持・確保

- ・ 現在、市内を走行している公共交通の維持・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。

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、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

目標2：交流や賑わいを促進する公共交通

目標3：地域全体で守り・支える、協働の公共交通

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利便性向上

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

- ・ 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。

事業	事業①-1							(SDGzへの対応)
	D. 寺口ルートの予約型乗合タクシー等への運行形態見直し							 
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線で運行しているD. 寺口ルートについて、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。 							
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	R9~	
	運行形態見直し							

事業	事業①-2							(SDGzへの対応)
	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							 
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 							
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	R9~	
	ダイヤ見直し							
	フリー乗降							
	予約利便性向上							

事業	事業①-3							(SDGzへの対応)  
	環状線バスの定時性確保							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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るが、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。 							
実施主体	葛城市、バス事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	ルート見直し							

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。

事業	事業②-1							(SDGzへの対応)  
	地域主体による自家用有償旅客運送の導入に向けた支援の検討							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 山麓部等の公共交通不便地域において、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。 							
実施主体	葛城市、市民							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	導入支援検討							

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							(SDGzへの対応)  
	高齢者運転免許自主返納への支援							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、「マイ時刻表」を作成します。 							
実施主体	葛城市							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	免許返納支援							

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。

事業	事業④-1							(SDGzへの対応)  
	公共交通の乗換案内や観光案内等の充実							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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。 							
実施主体	葛城市、鉄道事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	案内 充実							

事業	事業④-2							(SDGzへの対応)  
	駐車場の整備及び利用促進							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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周辺に、一時駐車場の整備を進めます。 パークアンドライド利用を促進するために、利用案内の充実、料金割引を検討します。 							
実施主体	葛城市、鉄道事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	駐車場 整備							

事業	事業④-3							(SDGzへの対応)  
	レンタサイクルの整備							
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 尺土駅周辺には魅力的な観光地が多く存在するが、路線バスや公共バスの運行本数は十分でないため、公共交通を使った観光は困難な状況にある。そのため、公共交通を補完するために、レンタサイクルを整備し、市内観光の活性化を図ります。 							
実施主体	葛城市、鉄道事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	レンタサイ クル							

6.3. 目標3：地域全体の協働により公共交通を守り・支える意識の醸成

施策⑤：公共交通利用促進に向けた情報整備・提供

数値指標：市内の公共交通利用者数（鉄道、バス、環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシー）

- ・ 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。

事業	事業⑤-1							(SDGzへの対応)	
	住民に対するモビリティ・マネジメント								
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 								
実施主体	葛城市								
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~		
	情報提供 充実								

事業	事業⑤-2							(SDGzへの対応)	
	バス車内の利便性向上								
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 								
実施主体	葛城市、バス事業者								
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~		
	車内利便 性向上								

施策⑥：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：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⑥-1							(SDGzへの対応)
	公共交通を使った観光マップの作成							  
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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。 							
実施主体	葛城市、観光事業者、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	観光マップ							

事業	事業⑥-2							(SDGzへの対応)
	観光拠点等の集客施設における公共交通案内の強化							  
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 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。 							
実施主体	葛城市、観光事業者、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者							
実施時期	事業	R4	R5	R6	R7	R8	R9~	
	施設での案内強化							

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、社会情勢等にあわせて適宜見直しを行います。

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利便性向上	環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシーの利用者数		
	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		
	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	作成中	
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	尺土駅の環状線バス・ミニバスの利用者数		
目標3 地域全体で守り・支える、協働の公共交通	施策⑤ 公共交通利用促進に向けた情報整備・提供	市内の公共交通利用者数（鉄道、バス、環状線バス・ミニバス・予約型乗合タクシー）		
	施策⑥ 交流活性化や賑わい創出に向けた協働の取り組み	観光入込客数		

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事業（地域内フィーダー系統確保維持計画）の事業期間にあわせて、10月～翌年9月の1年間を検証期間として、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。