

川西町地域総合交通戦略

平成29年 3月

川 西 町

目 次

序章 川西町地域総合交通戦略について	1
序-1 策定の趣旨	1
序-2 策定の経緯	1
序-3 位置づけ	2
序-4 戦略の検討対象区域	3
序-5 本町の交通網	3
序-6 戦略の計画期間	4
序-7 戦略の構成	4
第1章 本町の現状と課題	5
1-1 人口の推移・分布	5
1-2 土地利用・産業	7
1-3 代表交通手段	10
1-4 交通流動（川西町を中心とする人の動き）	11
1-5 公共交通（周辺鉄道駅）	12
1-6 公共交通（バス：「川西こすもす号」）	14
1-7 公共交通カバー率	17
1-8 道路整備状況	18
1-9 住民ニーズ	22
1-10 結崎駅及び駅周辺の状況	24
1-11 交通施策面の課題（ポイント）のまとめ	26
第2章 本町の目指す将来像	28
2-1 将来像設定の考え方	28
2-2 本町の目指す将来像	28
第3章 総合交通戦略の目標	30
3-1 目標設定の考え方	30
3-2 総合交通戦略の目標と基本方針	31
第4章 施策・事業	33
4-1 「施策・事業」体系	33
4-2 「施策・事業」の具体的内容	34
第5章 実施プログラム	40
第6章 推進体制と進捗管理	41
6-1 推進体制組織	41
6-2 PDCA サイクル	41
6-3 評価指標・数値目標	41
資料編	43
川西町地域総合交通戦略検討協議会	44
○川西町地域総合交通戦略検討協議会名簿	44
○開催経過	45
○川西町地域総合交通戦略検討協議会設置規則	46

序章 川西町地域総合交通戦略について

序-1 策定の趣旨

本町では、高齢化や環境負荷軽減の対応、また企業立地の促進及び結崎駅周辺整備による賑わい創出など、様々な課題への取り組みを推進しています。これら課題への対応、また望ましい将来像実現のためには、交通施策の着実な展開と実現が必要不可欠です。

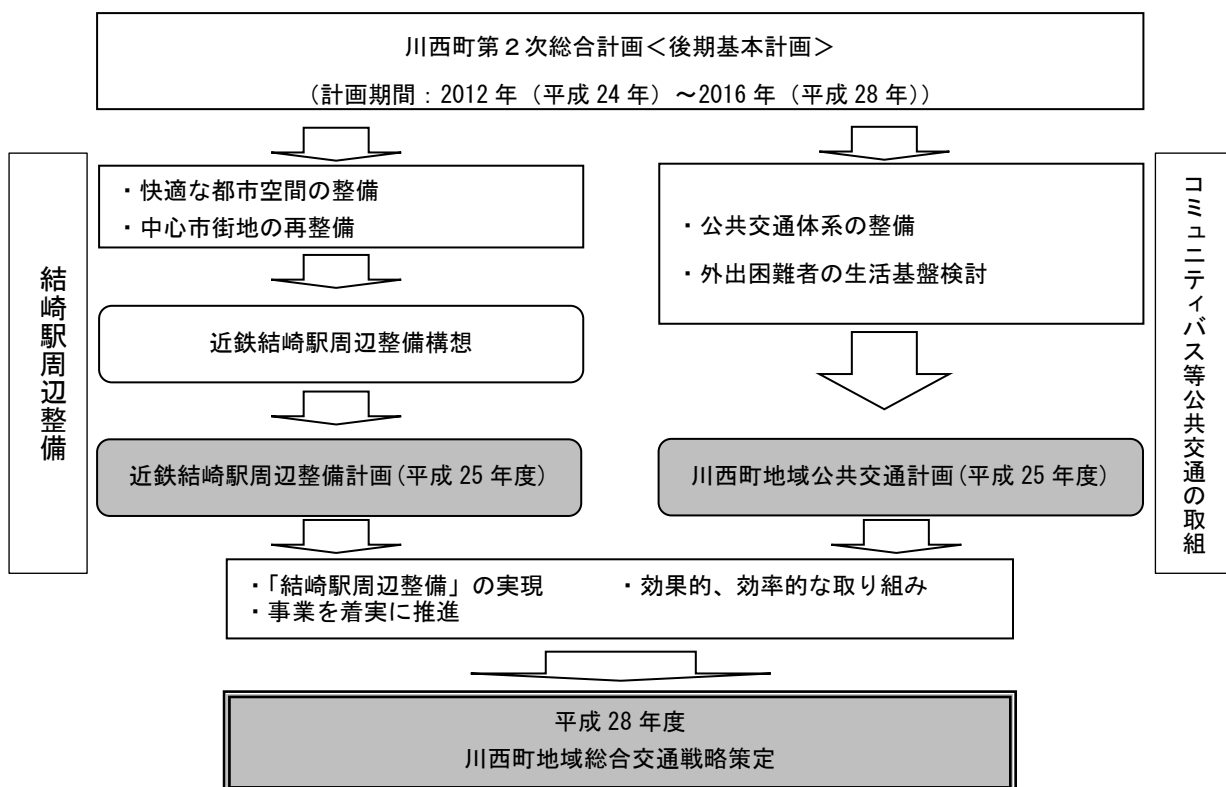
このような状況の中、将来の交通体系づくりに関する方針や施策について「川西町地域総合交通戦略検討協議会」にて協議を行い、「川西町地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」と称す）」を策定するものです。

「総合交通戦略」は、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市及び地域像の実現を図る観点から、町、住民、関係機関、団体等が相互に協力し、本町が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図り、魅力と活力があふれる都市及び地域の整備を行うことを目的とします。

序-2 策定の経緯

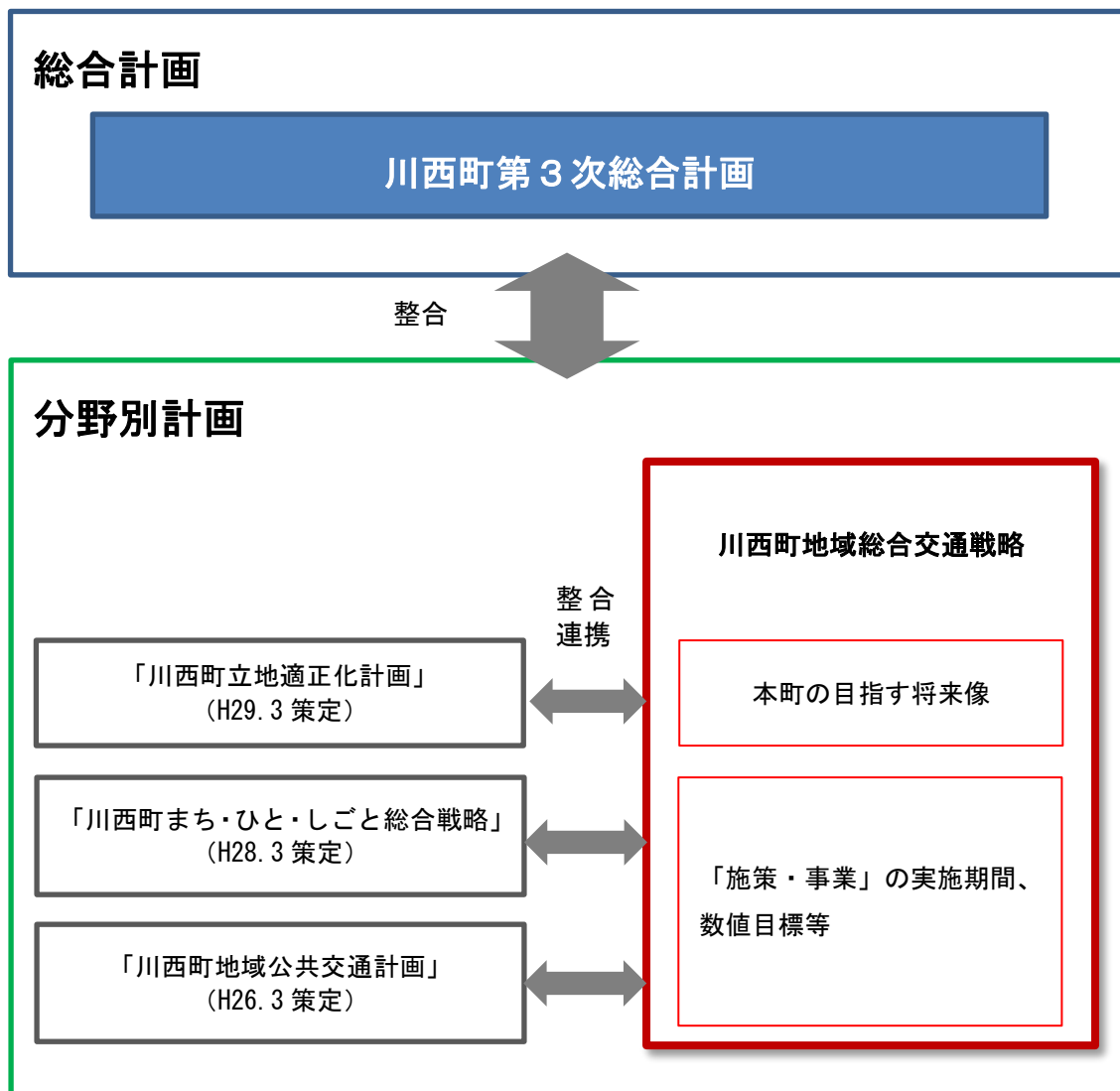
本町では、これまで「川西町第2次総合計画<後期基本計画>（以下「第2次総合計画」と称す）」にもとづき、「結崎駅周辺整備」などの市街地活性化の基盤整備に取り組んできました。他方、コミュニティバス等公共交通に関しても同じく「第2次総合計画」に基づき「川西町地域公共交通計画」を策定するなど取り組みを進めてきました。

この二つの取り組みは密接に関係しています。「結崎駅周辺整備」が熟度を増す中、取り組みを個別に進めるのではなく、両者以外の関連施策を含め一体的な計画とし、より効果的、効率的、かつ着実に推進するため「総合交通戦略」を策定します。



序-3 位置づけ

「総合交通戦略」を「将来像実現のために必要な交通環境構築の総合的計画」と位置づけます。
戦略策定にあたっては、最上位計画である「川西町第3次総合計画」との整合を図るものとします。
また、本町の分野別計画である「川西町まち・ひと・しごと総合戦略（H28.3）」「川西町地域公共交通計画（H26.3）」「川西町立地適正化計画（H29.3）」等と整合を図りつつ連携して施策を推進するものとします。



序-4 戦略の検討対象区域

町域が比較的コンパクトであり、住宅地が広く全域に分布していることから、町全域を検討対象区域とします。

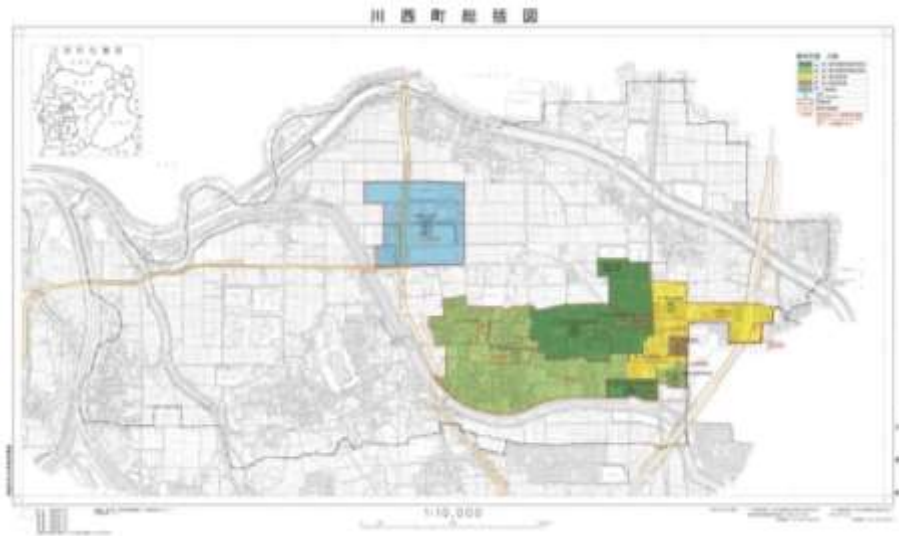


図 川西町都市計画総括図

序-5 本町の交通網

本町の公共交通網は、まず町の玄関口である「近鉄橿原線 結崎駅」があり、駅及び公共施設、集落等、広く町域を連絡する「コミュニティバス」が運行しています。

道路網は県道と町道等によりネットワークが形成されています。また「自転車道※」が町域を通過、連絡しています。

※「自転車道」:「奈良県自転車利用促進計画」により指定されている「奈良まほろばサイクリング」ルートの一部。

※コミュニティバスルートは平成28年12月時点のルート。



川西町の交通網

序-6 戦略の計画期間

後述の「実施プログラム」を踏まえ、平成 29 年度～平成 38 年度の 10 年間を計画期間とします。

序-7 戦略の構成

項目	内容
序 章 川西町地域総合交通戦略について	○「総合交通戦略」の「趣旨」、「位置づけ」、「区域」「計画期間」等、基本事項を記載。
第 1 章 本町の現状と課題	○本町の現状、交通に関するデータを整理。 ○「交通施策面での課題（ポイント）」を抽出。
第 2 章 本町が目指す将来像	○「総合計画」及び本町の長期的な土地利用、都市構造を設定する「川西町立地適正化計画」から本町が目指すべき「将来像」を提示。
第 3 章 総合交通戦略の目標	○「課題（ポイント）」、「将来像」から導き出される「総合交通戦略」の「目標」「基本方針」を提示。
第 4 章 施策・事業	○「目標」「基本方針」に対応した「施策・事業」を提示。 ○「施策・事業」の具体的内容等を記載。
第 5 章 実施プログラム	○「施策・事業」について「いつ、誰が、なにをやるか（責務と役割分担）」を明確化し、下記項目を記載。 ・事業実施主体、事業期間、事業内容。
第 6 章 推進体制と進捗管理	○戦略の推進体制、進捗管理方法を記載。 ○進捗管理のための「評価指標」、「数値目標」を設定。

第1章 本町の現状と課題

1-1 人口の推移・分布

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<ul style="list-style-type: none"> ○本町の人口は8,485人（H27現在）、少子高齢化が進行しています。 ○結崎地区（駅周辺部及び駅西側）に高密度で人口が集積し、かつ高齢化率は比較的低い水準となっています。 ○一方、結崎地区以外の人口は低密度であり、かつ高齢化率も高い水準となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 少子高齢化の進行に伴い、自家用車に頼らない移動手段の確保及びバリアフリーの推進が必要です。 ▶ 地域の現状（人口集積、駅までの距離）に応じた効果的な交通施策の展開が必要です。

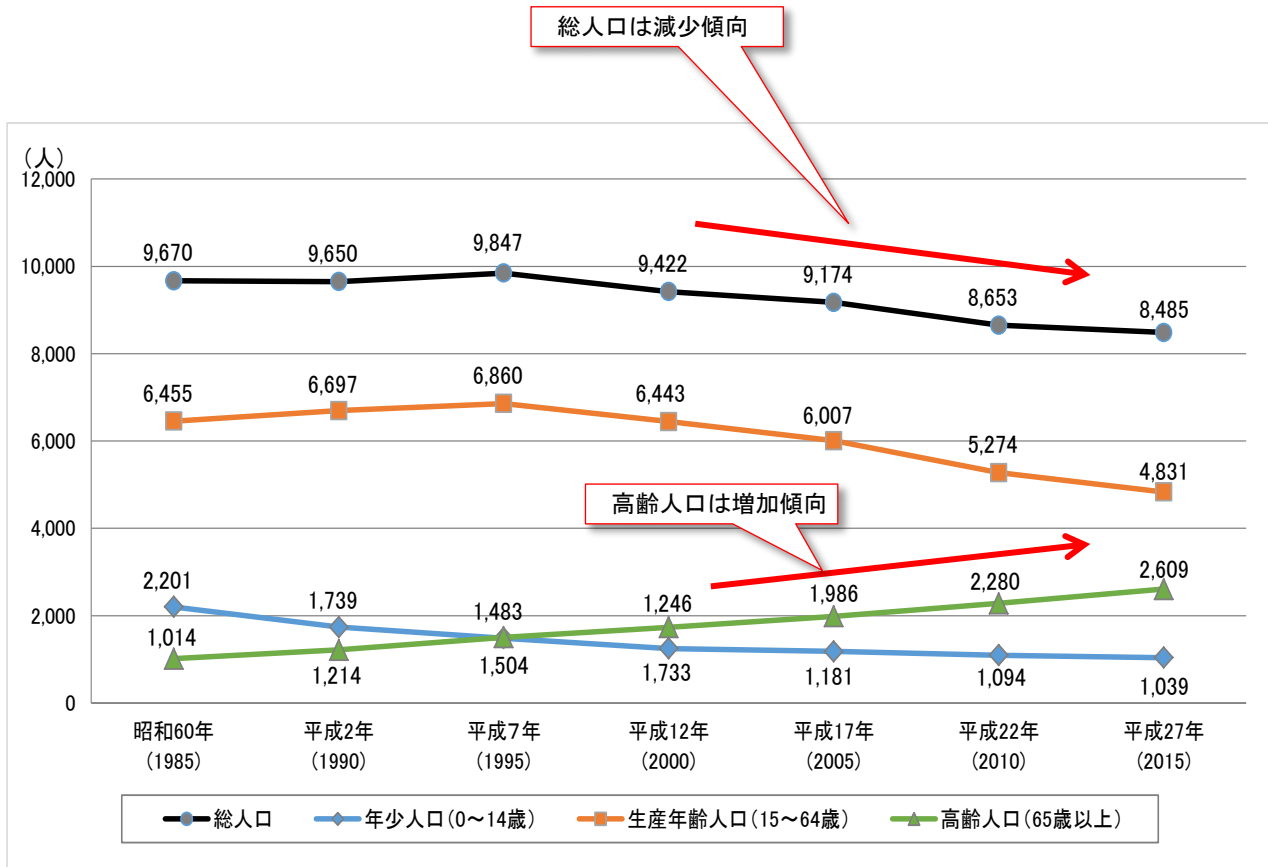


図 年齢階層別人口推移

資料：国勢調査

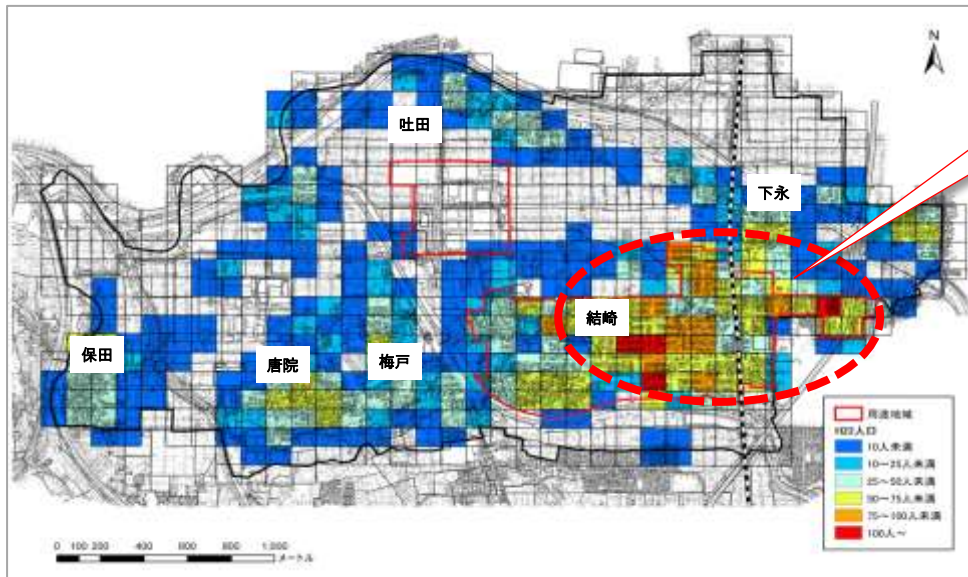
注) 国勢調査値について

国勢調査は平成27年が最新であるが、平成28年12月現在公表されている値は限定されているため、図表掲載データは平成27年または平成22年までの場合がある。

地区名	総人口	65歳以上人口	高齢化率
結崎 (ゆうざき)	5,349	1,254	23%
下永 (しもなが)	872	268	31%
吐田 (はんだ)	567	173	31%
梅戸 (うめど)	506	153	30%
唐院 (とういん)	852	272	32%
保田 (ほた)	507	160	32%
計	8,653	2,280	26%

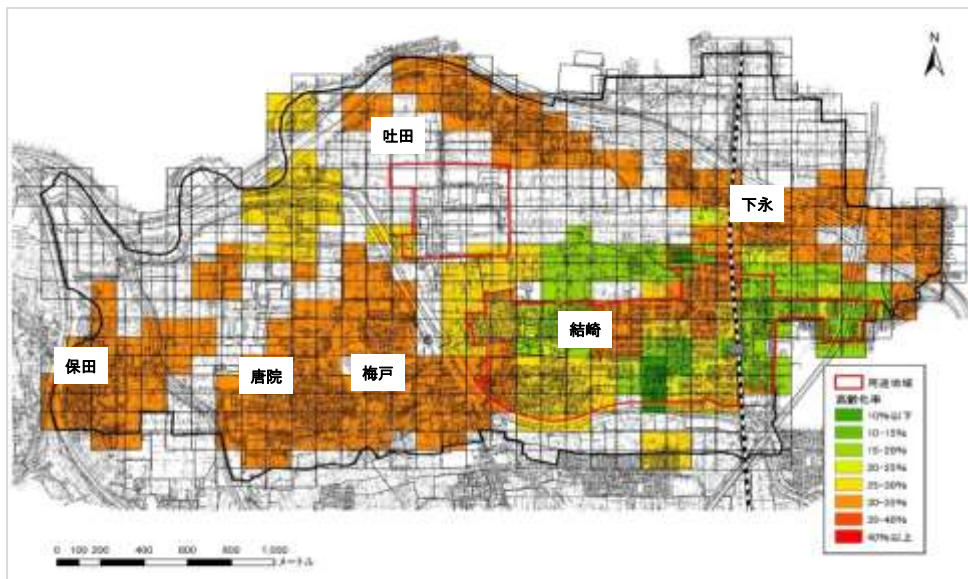
・結崎地区以外では高齢化率が高い

地域別人口・高齢化率（平成22年）



・高密度に人口が集積

国勢調査 人口メッシュ（平成22年）

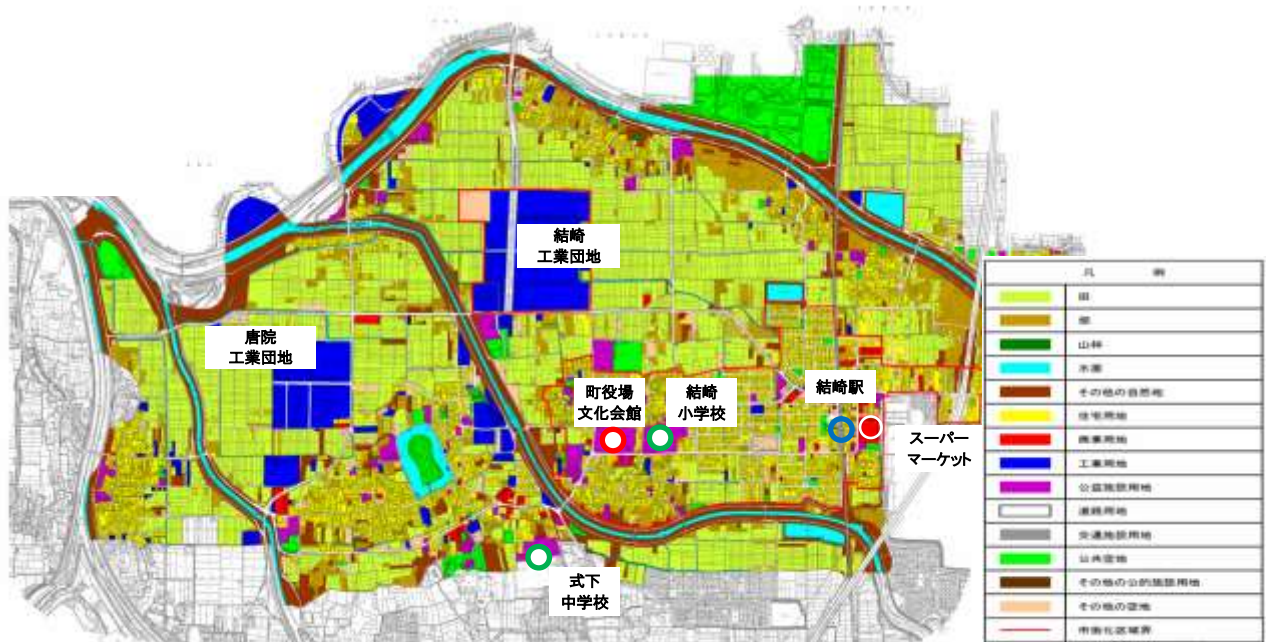


国勢調査 高齢化率（平成22年）

資料：国勢調査

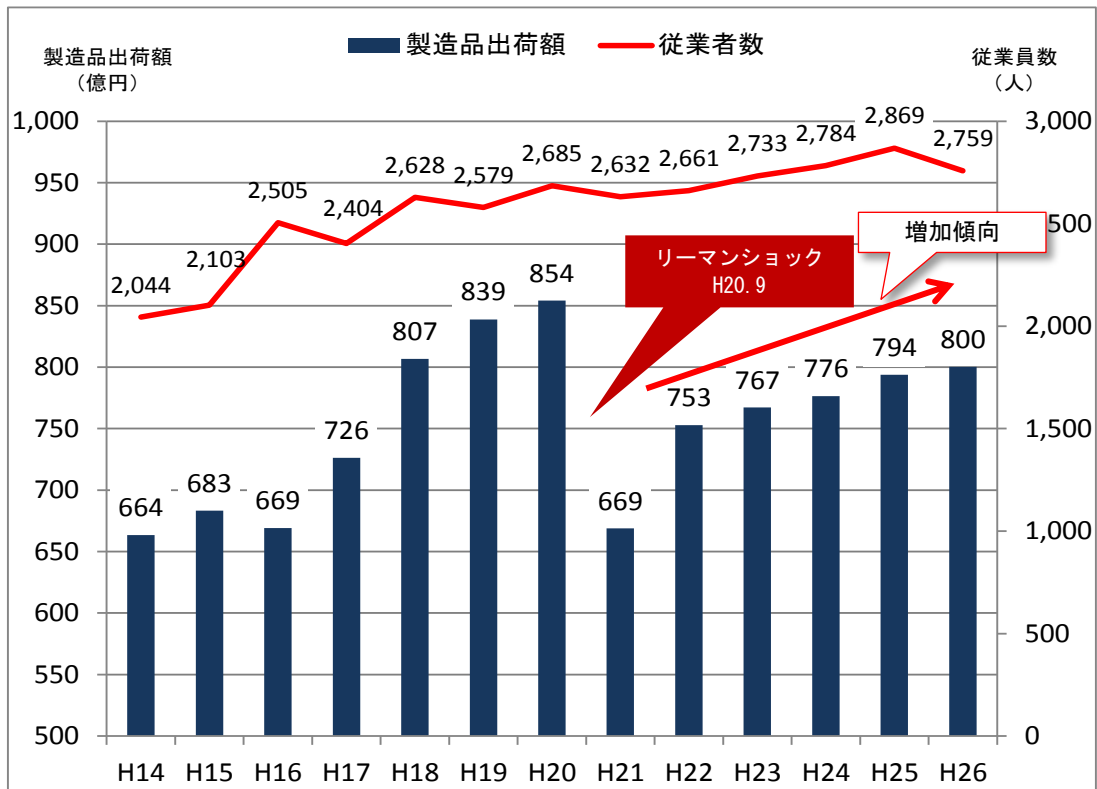
1-2 土地利用・産業

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○結崎駅～町役場の地域はまとまった宅地を形成し、町役場、文化会館等の公共サービス施設が立地しています。 ○比較的規模の大きな商業施設として結崎駅東側に「スーパーマーケット」があります。 ○本町は「結崎工業団地」「唐院工業団地」の二つの工業集積地を有しています。 <p>【商工業、観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○工業活動（出荷額）は平成 21 年にリーマンショックにより、一旦落ち込みが見られましたが、その後堅調に推移しています。 ○商業活動（販売額）は縮小傾向が続いています。 ○本町には奈良盆地最大級古墳である「島の山古墳」、また「能楽発祥の地」であるなど歴史文化資源を有しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通結節点である「結崎駅」、及び公共サービス施設が立地する「町役場」周辺への「行きやすさ」「利用しやすさ」の向上が必要です。 ▶ 「結崎駅」と「商業施設」が近接して立地しており、駅周辺地域の一体的な利便性向上により「賑わい」の創出が期待されます。 ▶ 二つの「工業団地」の存在は本町の強みであり、企業活動に資する道路ネットワークの推進が重要です。 ▶ 本町固有の歴史文化資源と豊富な自然、田園により、個性ある観光ネットワーク形成が可能です。



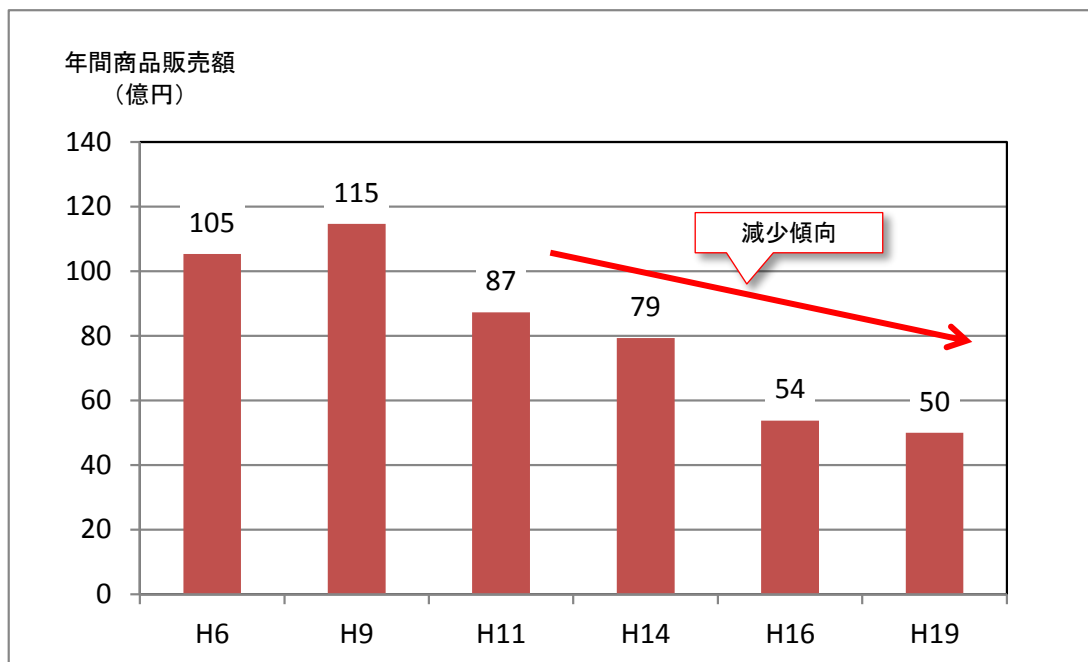
土地利用図

資料：平成 26 年度 都市計画基礎調査



工業製造品出荷額・従業者数の推移(川西町)

資料：経産省「工業統計」



商品販売額の推移(川西町)

資料：経産省「商業統計」

川西町観光マップ

かわにしちようかんこうまっぷ

散策モデルコース

①結崎駅

近鉄線原崎の駅、川西町の玄関口。

徒歩15分

②面塚

「観世音」発祥の地であることを示した石碑があり、春は提灯的に植えられた桜が一面に開花し、たいへん美しい。(詳しくは面塚のページ参照)

徒歩5分

③糸井神社

約千年前の書物にも記載されている山姥あま神社(詳しくは神社のページ参照)。

徒歩10分

④島の山古墳・比売久波神社

島の山古墳は国の史跡でもあり、県内でも有数の規模を誇ります。(詳しくは島の山古墳・神社のページ参照)

徒歩30分

⑤富貴寺・光林寺・六景神社

国・県の指定を受けた仏像や本堂など歴史ある文化財があります。(詳しくは文化財のページ参照)

徒歩30分

⑥油掛け地蔵

成立は大永3年(1523年)で、奇世光背の菩薩が約6センチの地蔵立像です。できるものを造らせたために顔をかける習わし(地灯伊達)があることから、油掛け地蔵と名前がつけられました。

徒歩30分

⑦八幡神社

明治25年建立の鳥居、多数の石灯籠や船馬が残る神社。白米寺(願寺)の取違屋があります。



----- 散策モデルコース
 _____ 迂回コース
 黄色い町並みや緑化を強調している地帯を通過します。

川西町の歴史 聖徳太子の通学路「太子道(筋違い道)」

現在、面塚のあるところの地下にある弥生時代の面塚遺跡や、今川と大和田の合流地点付近の古墳時代の南辻田遺跡など、また最近発見された6世紀前半の円筒埴輪からみても、川西町が古代から住居地であったことはほぼ間違いないようです。そこで注目されるのが聖徳太子の通学路と謳われている「太子道」です。戦後の里から川西町を渡って法隆寺へ行く最短路線をとるためのもので、高時の妻理理、南北の筋に対して斜交する(西へ約20°)ことから「筋違い道」とも呼ばれています。



文化財

所在地	名称	種別	区分	指定年月日
富貴寺(原田)	富貴寺本堂	建造物	国指定	昭和29年3月20日
富貴寺(原田)	富貴寺地蔵堂	建造物	国指定	昭和29年3月20日
富貴寺(原田)	富貴寺地蔵堂	建造物	国指定	昭和29年3月20日
富貴寺(原田)	富貴寺地蔵堂	建造物	国指定	昭和29年3月20日
比売久波神社(原田)	比売久波神社本殿	建造物	国指定	昭和42年3月27日
比売久波神社(原田)	比売久波神社本殿	建造物	国指定	昭和42年3月27日
比売久波神社(原田)	比売久波神社本殿	建造物	国指定	昭和42年3月27日
比売久波神社(原田)	比売久波神社本殿	建造物	国指定	昭和42年3月27日
糸井神社(結崎)	結崎のおかげ通り船馬	有形民俗文化財	国指定	昭和62年3月10日
糸井神社(結崎)	結崎のおかげ通り船馬	有形民俗文化財	国指定	昭和62年3月10日
糸井神社(結崎)	結崎のおかげ通り船馬	有形民俗文化財	国指定	昭和62年3月10日
糸井神社(結崎)	結崎のおかげ通り船馬	有形民俗文化財	国指定	昭和62年3月10日
八幡神社(原田)	本堂及び山門	建造物	国指定	平成17年3月29日
八幡神社(原田)	本堂及び山門	建造物	国指定	平成17年3月29日
八幡神社(原田)	本堂及び山門	建造物	国指定	平成17年3月29日
八幡神社(原田)	本堂及び山門	建造物	国指定	平成17年3月29日
油掛け地蔵(原田)	油掛け地蔵	彫刻	国指定	平成16年3月31日
油掛け地蔵(原田)	油掛け地蔵	彫刻	国指定	平成16年3月31日
油掛け地蔵(原田)	油掛け地蔵	彫刻	国指定	平成16年3月31日
油掛け地蔵(原田)	油掛け地蔵	彫刻	国指定	平成16年3月31日

※町指定文化財については、川西町教育委員会社会教育課へお問い合わせください。

年中行事



子出来おんだ祭り
 2月11日/六景神社



糸井神社秋祭り・子ども相撲
 子ども相撲-10月第2日曜
 秋祭-10月第4日曜とその前日

1-3 代表交通手段

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○本町を出発地または目的地とする代表交通手段は「自動車（51.2%）」が最も多く、次に「徒歩（18.6%）」となっています。</p> <p>○登校を除く、全ての目的で自動車が最も多くなっています。</p>	<p>▶ 現状、地域交通の主役は「自動車」であり、「自動車」利用の利便性、安全性向上等の対応が必要です。</p> <p>▶ 一方で、環境負荷の少ない公共交通（電車、バス）、「徒歩」、「自転車」への転換を推進することが必要です。</p>

平日 単位:トリップ

	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪・原付	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
1.出勤	1,293	27	3,192	306	300	150	0	0	5,268
2.登校	460	38	63	0	220	1,001	0	0	1,782
3.自由	493	38	4,515	257	1,653	2,009	15	92	9,072
4.業務	233	0	3,003	223	104	220	22	0	3,805
5.帰宅	2,041	87	7,113	602	1,939	3,126	0	72	14,980
6.不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	4,520	190	17,886	1,388	4,216	6,506	37	164	34,907

平日 単位:%

	1. 鉄道	2. バス	3. 自動車	4. 自動二輪・原付	5. 自転車	6. 徒歩	7. その他	8. 不明	合計
1.出勤	24.5	0.5	60.6	5.8	5.7	2.8	0.0	0.0	100.0
2.登校	25.8	2.1	3.5	0.0	12.3	56.2	0.0	0.0	100.0
3.自由	5.4	0.4	49.8	2.8	18.2	22.1	0.2	1.0	100.0
4.業務	6.1	0.0	78.9	5.9	2.7	5.8	0.6	0.0	100.0
5.帰宅	13.6	0.6	47.5	4.0	12.9	20.9	0.0	0.5	100.0
6.不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計	12.9	0.5	51.2	4.0	12.1	18.6	0.1	0.5	100.0

目的別代表交通手段（川西町・平日） 「上表：トリップ数」・「下表：構成比」

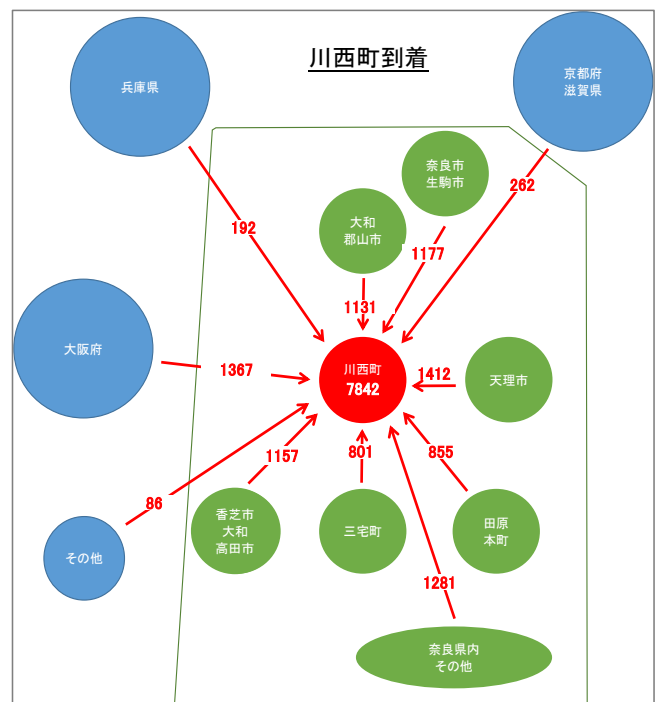
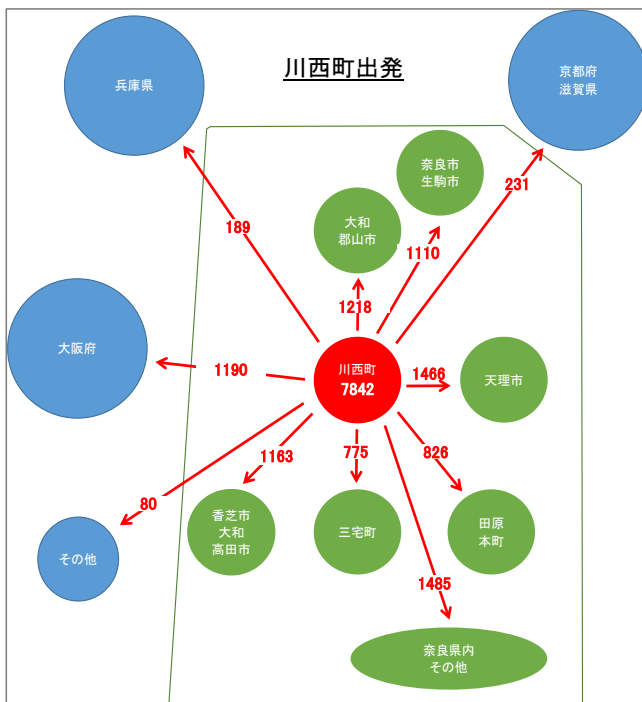
資料：近畿圏パーソントリップ調査 H22

注)データはH22年値であり「路線バス」が廃止後、また「コミュニティバス」も運行されていない時点の状況である。
表記の「バス」の値は企業等の送迎バスと推定される。

1-4 交通流動（川西町を中心とする人の動き）

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○本町を出発地または目的地とする交通は「川西町内（44.9%）」が最も多くなっています。</p> <p>○次いで「天理市（8.2%）」、「大阪府（7.3%）」の順となっています。</p>	<p>➤川西町内での交通需要に主眼を置きつつ、天理市などの近隣市町村や大阪府等、広域交通需要にも考慮が必要です。</p>

		川西町出発 (トリップ)	川西町到着 (トリップ)	発着計 (トリップ)	構成比 (%)
奈良県	川西町	7,842	7,842	15,684	44.9
	三宅町	775	801	1,576	4.5
	田原本町	826	855	1,681	4.8
	大和郡山市	1,218	1,131	2,349	6.7
	天理市	1,466	1,412	2,878	8.2
	奈良市・生駒市他	1,110	1,177	2,287	6.6
	香芝市・大和高田市	1,163	1,157	2,320	6.6
	その他(奈良県内)	1,254	1,281	2,535	7.3
県外	滋賀・京都	231	262	493	1.4
	大阪府	1,190	1,367	2,557	7.3
	兵庫県	189	192	381	1.1
	和歌山県	0	0	0	0.0
	域外	80	86	166	0.5
全域計		17,344	17,563	34,907	100.0



出発地⇄到着地 交通量（トリップ数・構成比）

資料：近畿圏パーソントリップ調査 H22

1-5 公共交通（周辺鉄道駅）

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○町内には「近鉄橿原線 結崎駅」があり町の玄関口となっています。（乗降人員：4,053人/日）</p> <p>○大阪都心部方面アクセスの直近駅として「JR関西本線 法隆寺駅（斑鳩町）」があります。</p> <p>○町内を発着とする「結崎駅」利用者の駅まで（からの）交通手段は徒歩（57.0%）、自転車（20.6%）が多くなっています。</p> <p>○町内地域性としては、駅に近い「下永」「結崎」では「自転車」「徒歩」が多く、駅から遠い「唐院」「吐田」では「自動車」が多くなっています。</p> <p>○また工業団地のある「結崎」「吐田」「唐院」では「バス（企業送迎バス）」の利用があります。</p>	<p>➢ 結崎駅周辺地区では「徒歩」「自転車」需要への利便性向上と安全確保が必要です。</p> <p>➢ 結崎駅アクセスでは地域特性（駅までの距離）に応じた効果的な施策の展開が必要です。</p>

橿原線	
駅名	乗降人員
大和西大寺	46,530
尼ヶ辻	5,588
西ノ京	7,288
九条	4,937
近鉄郡山	18,377
筒井	7,960
平端	4,237
ファミリー公園前	434
結崎	4,053
石見	2,136
田原本	13,173
笠縫	2,615
新ノ口	4,092
大和八木	36,886
畝傍御陵前	3,872
橿原神宮前	18,862

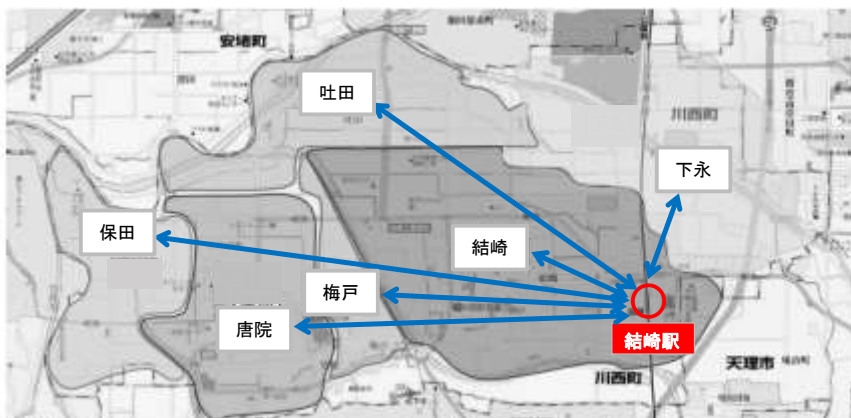
（単位：人）



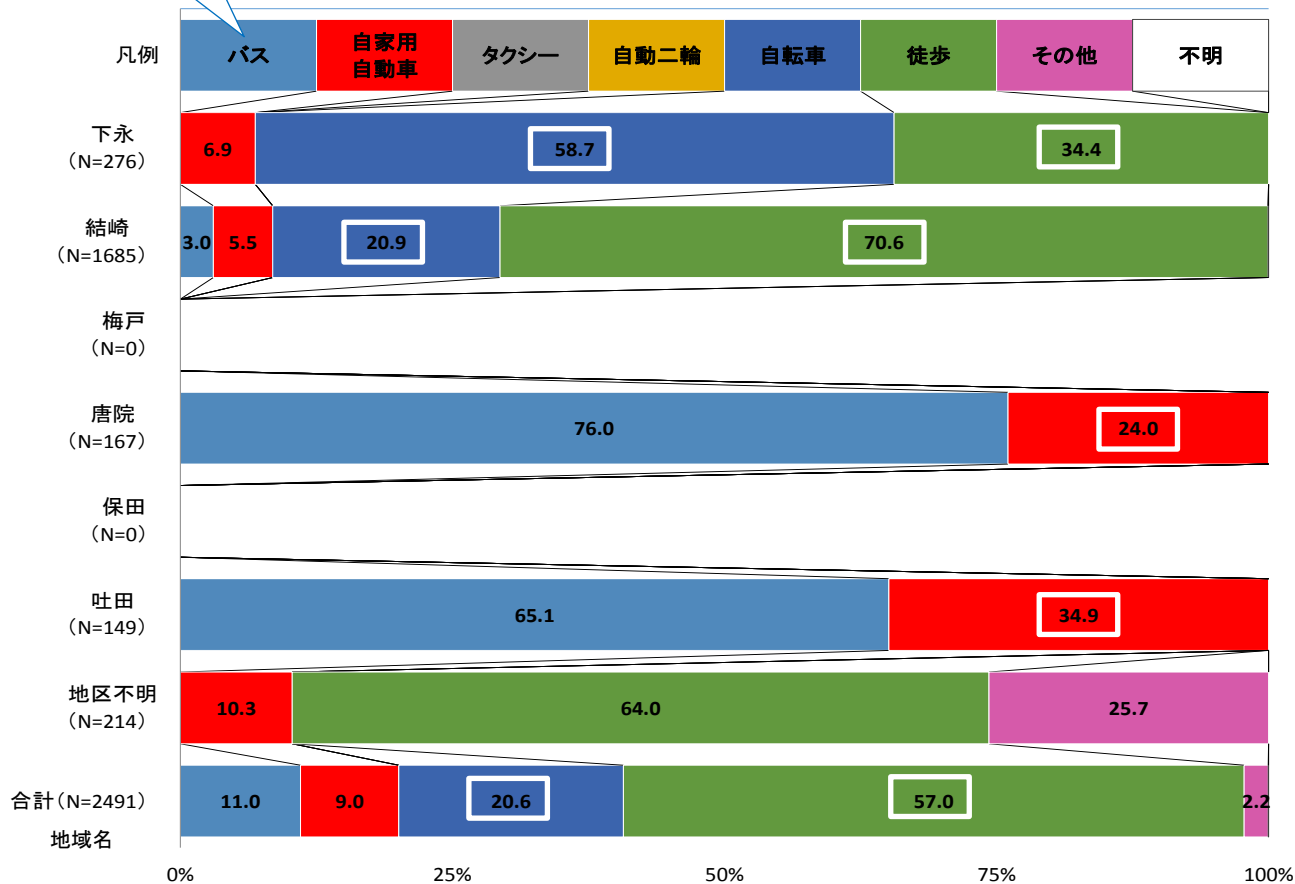
川西町周辺 道路網・鉄道網状況図

「結崎駅」利用者の、駅まで（から）の町内地域別駅交通手段について [下図]

- ・ 結崎駅利用者の町内での移動手段を把握するため、
「各地域から駅までの移動」と「駅から各地域までの移動」の数値を抽出しました。
- ・ 数値には、住民以外（町外からの通勤者、来訪者）の移動も含まれています。
- ・ PT 調査は標本抽出調査であり、有効サンプル数を拡大し集計しています。
「梅戸」「保田」に関しては、結崎駅利用者のサンプル数は0となっています。



データはH22年値であり、「路線バス」が廃止後、また「コミュニティバス」も運行前の時点の数値です。したがって、結崎・唐院・吐田の「バス」の値は、従業員等専用の「企業送迎バス」による利用と推定されます。



「結崎駅」利用者の、駅まで（から）の町内地域別駅交通手段（平日）（N=母数）

資料：近畿圏パーソントリップ調査 H22

1-6 公共交通（バス：「川西こすもす号」）

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○川西町の路線バスは結崎駅から法隆寺駅間で運行していましたが、10年程前に廃止となっています。</p> <p>○平成24年11月より「コミュニティバス」を試行運行し、平成25年には「川西こすもす号」の実証運行が開始され、現在まで継続運行を実施しています。</p> <p>○「川西こすもす号」の利用者数は、平成26年8月～平成27年5月では一旦減少傾向となりましたが、平成27年6月～平成28年3月は堅調に推移しています。</p> <p>○乗降数では「スーパーおくやま前」、「結崎駅前」が多くなっています。</p> <p>○吐田、梅戸、唐院、保田地区の利用比率が高く、中心部までの距離や高齢化率を反映した利用となっています。</p>	<p>▶ 「川西こすもす号」は「結崎駅と各地域」、及び「各地域」相互を連絡する、唯一の公共交通であり、高齢化社会に向けて路線の維持は必要不可欠です。</p> <p>▶ 利用者数は堅調に推移していますが、今後もPDCAサイクルにより、一層の利用者増、定着を図ることが重要です。</p>



平成28年12月1日(木)改正 川西こすもす号路線図・時刻表
 (運休日：土・日・祝日、12/31～1/3)

川西こすもす号

【乗車料】
 1乗車につき一律100円

【特別運行】
 町イベント開催日は運休日も運行します。

【年次運行】
 12月31日まで運行

※乗車料は現金・クレジットカード・電子マネーで決済可。ICカードは利用できません。

【お問い合わせ】
 0576-444211 FAX 0576-444724



平成28年12月1日(木)改正 川西こすもす号路線図・時刻表
 (運休日：土・日・祝日、12/31～1/3)

川西こすもす号

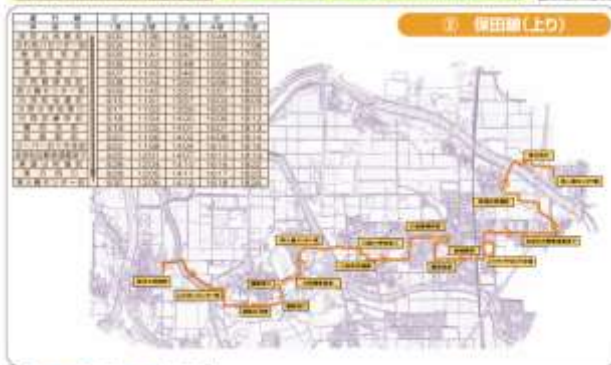
【乗車料】
 1乗車につき一律100円

【特別運行】
 町イベント開催日は運休日も運行します。

【年次運行】
 12月31日まで運行

※乗車料は現金・クレジットカード・電子マネーで決済可。ICカードは利用できません。

【お問い合わせ】
 0576-444211 FAX 0576-444724

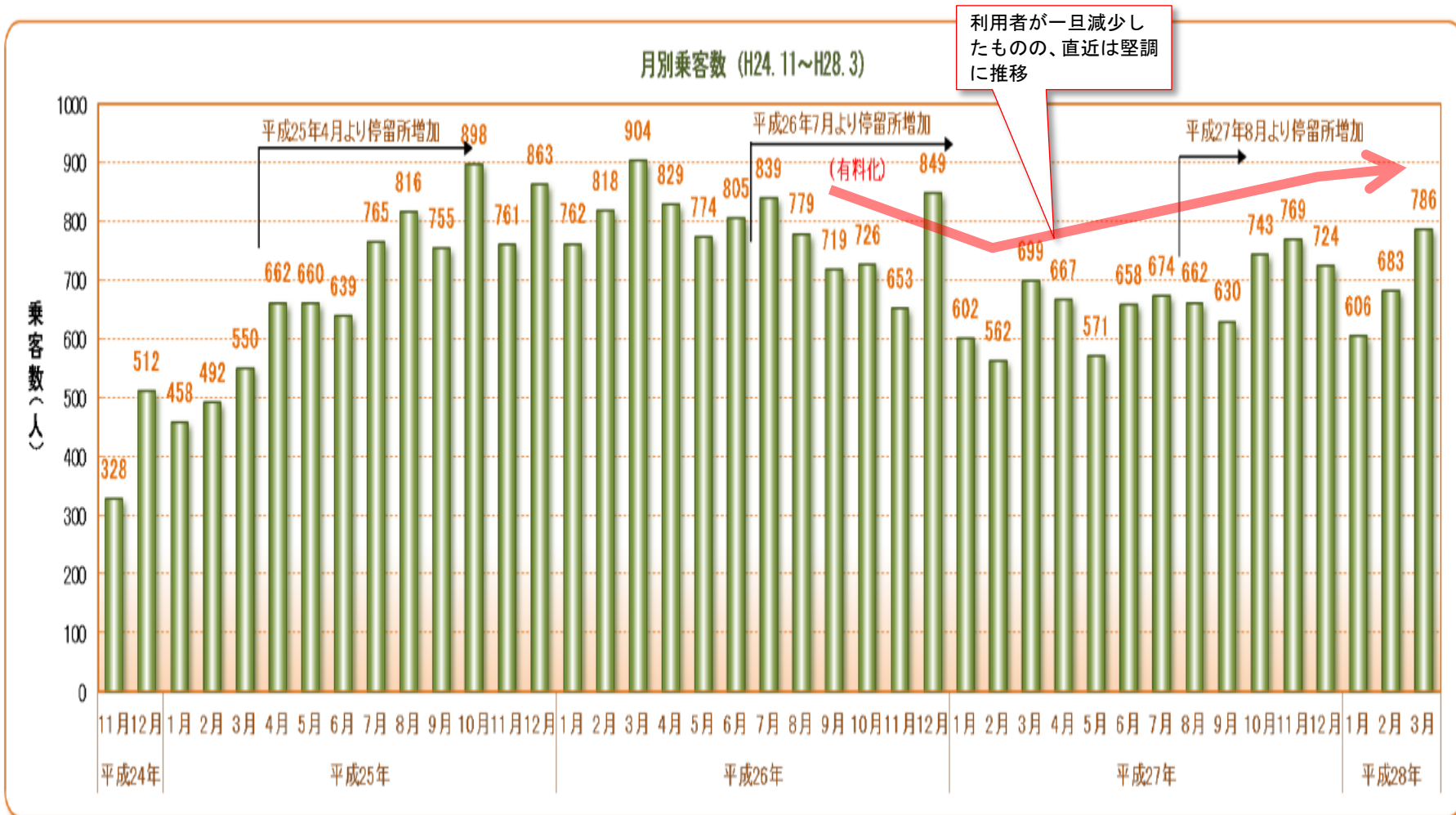


凡 黄 共同コース 赤 単独コース



凡 黄 共同コース 赤 単独コース

資料：町資料

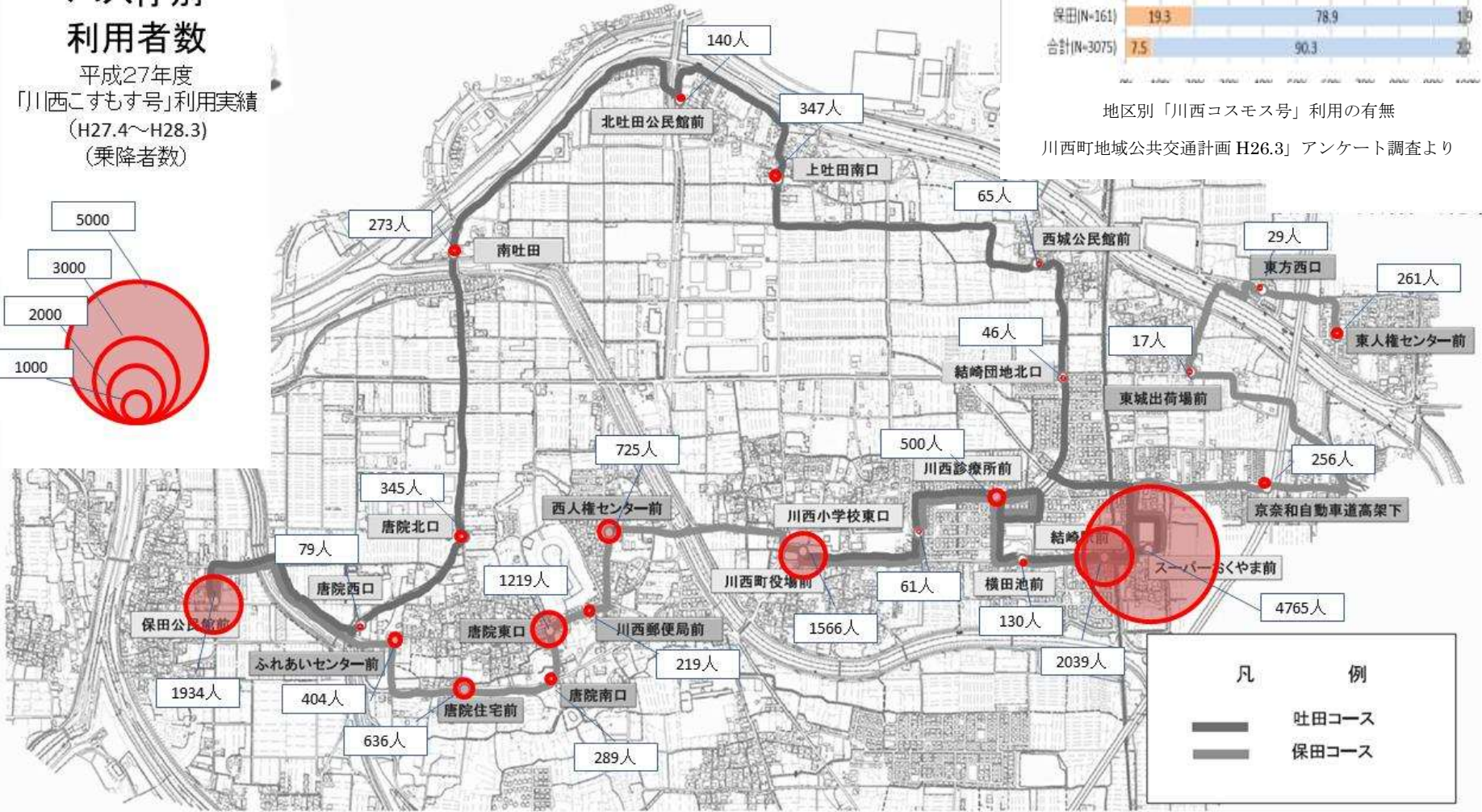
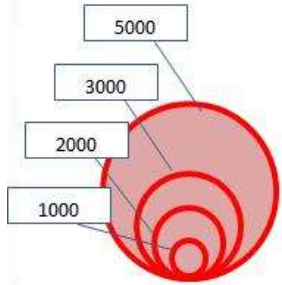


「川西こすもす号」利用者数の推移

資料：町資料

バス停別 利用者数

平成27年度
「川西こすもす号」利用実績
(H27.4~H28.3)
(乗降者数)



結崎(N=1856)	2.9	95.2	1.9
下永(N=280)	3.2	95.0	1.8
吐田(N=236)	20.8	78.4	0.8
梅戸(N=123)	15.4	78.9	5.7
唐院(N=307)	19.9	78.8	1.3
保田(N=161)	19.3	78.9	1.9
合計(N=3075)	7.5	90.3	2.2

地区別「川西コスモス号」利用の有無
川西町地域公共交通計画 H26.3」アンケート調査より

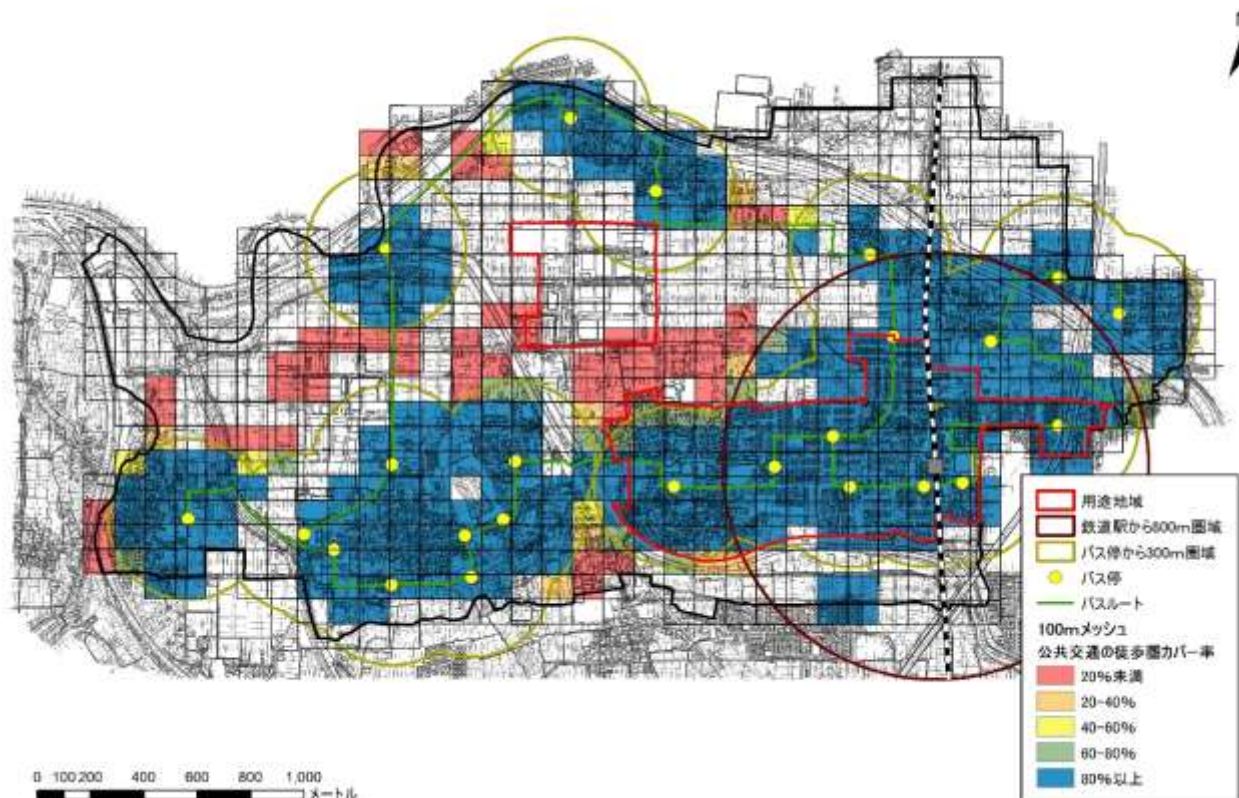
凡	例
—	吐田コース
—	保田コース

「川西こすもす号」バス停別利用者数

1-7 公共交通カバー率

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○本町の公共交通の徒歩圏（駅 800m、バス停 300m）としたカバー率の状況を見ると、カバーしている人口は8,205人となり、総人口に対する人口カバー率は 94.8%となっています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通の「基盤（ルート、バス停）」は一定の水準にあります。 ▶ より一層の利用者増を図るためには、ルート延長やバス停数などの「量」だけでなく、「定時性」、「運行時間帯」、「頻度」、「快適性」など、「質」の向上が重要です。

川西町 平成 22 年総人口 (a)	8,653 人
公共交通の徒歩圏人口 (b)	8,205 人
公共交通の人口カバー率 (b/a)	94.8%
〃 (全国平均値)	55.0%



注：徒歩圏境界にあるメッシュ区画の人口は、当該メッシュ区画人口をカバー面積比で按分し算出。

公共交通の人口カバー率

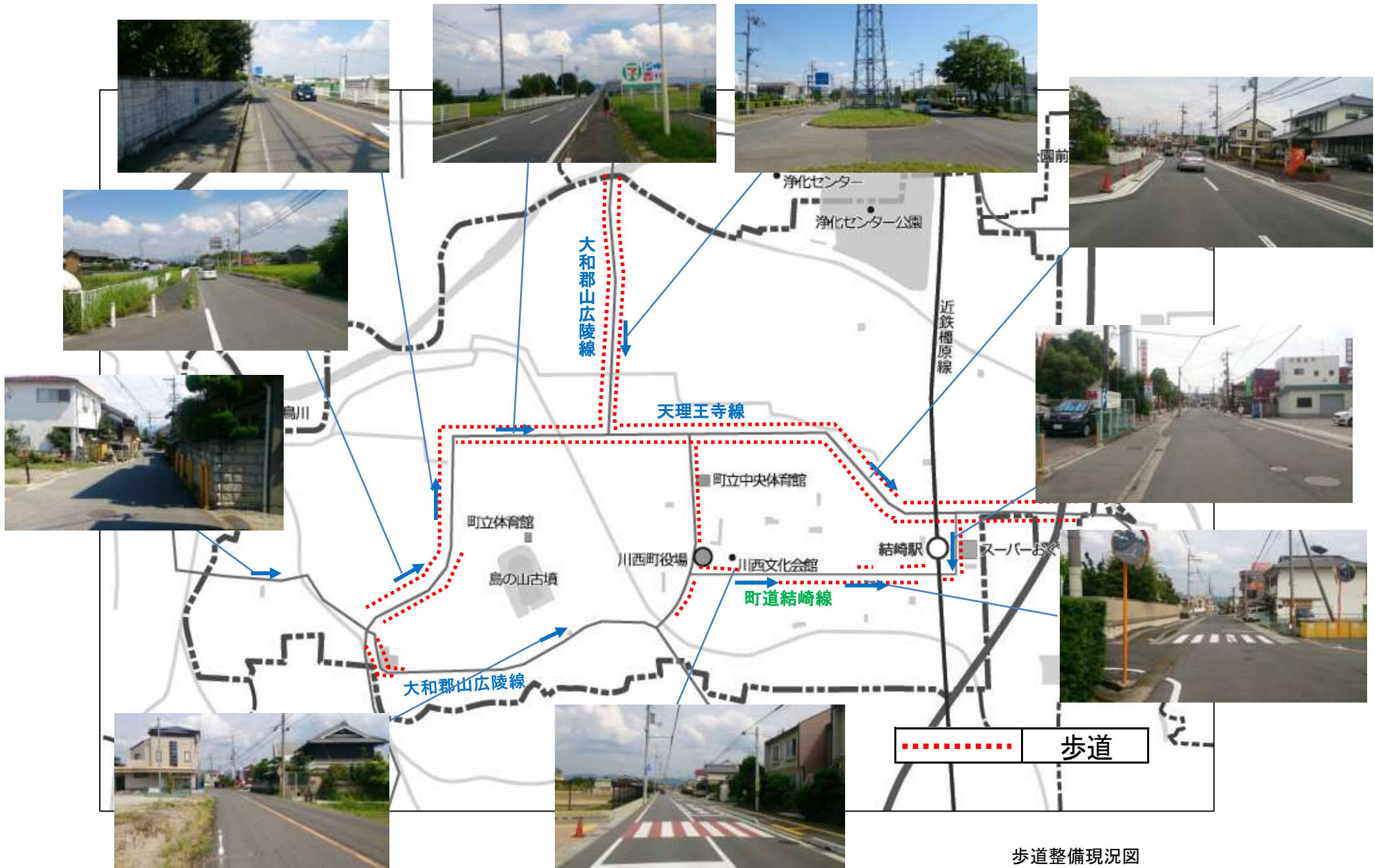
1-8 道路整備状況

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>○本町の道路網は南北に「大和郡山広陵線」、東西に「天理王寺線」の県道があります。</p> <p>○上記、県道と市街地、集落にある町道等により道路ネットワークが形成されています。</p> <p>○未整備の都市計画道路があります。</p> <p>○町道は、通学路など身近な生活道路としての役割を持っていますが、狭幅員の区間や危険（交通面、防犯面）と指摘されている箇所があります。</p>	<p>▶ 未整備の都市計画道路は、本町の骨格を形成するルートであり、整備促進、早期完成が望まれます。</p> <p>▶ 通学路を含む町道の歩道整備、バリアフリー化、幅員狭小部の解消等の整備推進が必要です。</p> <p>▶ 場所や時間を問わず、安心して移動ができる環境づくりが必要です。</p>



川西町域道路網図

※自動車交通量は H22 道路交通センサス

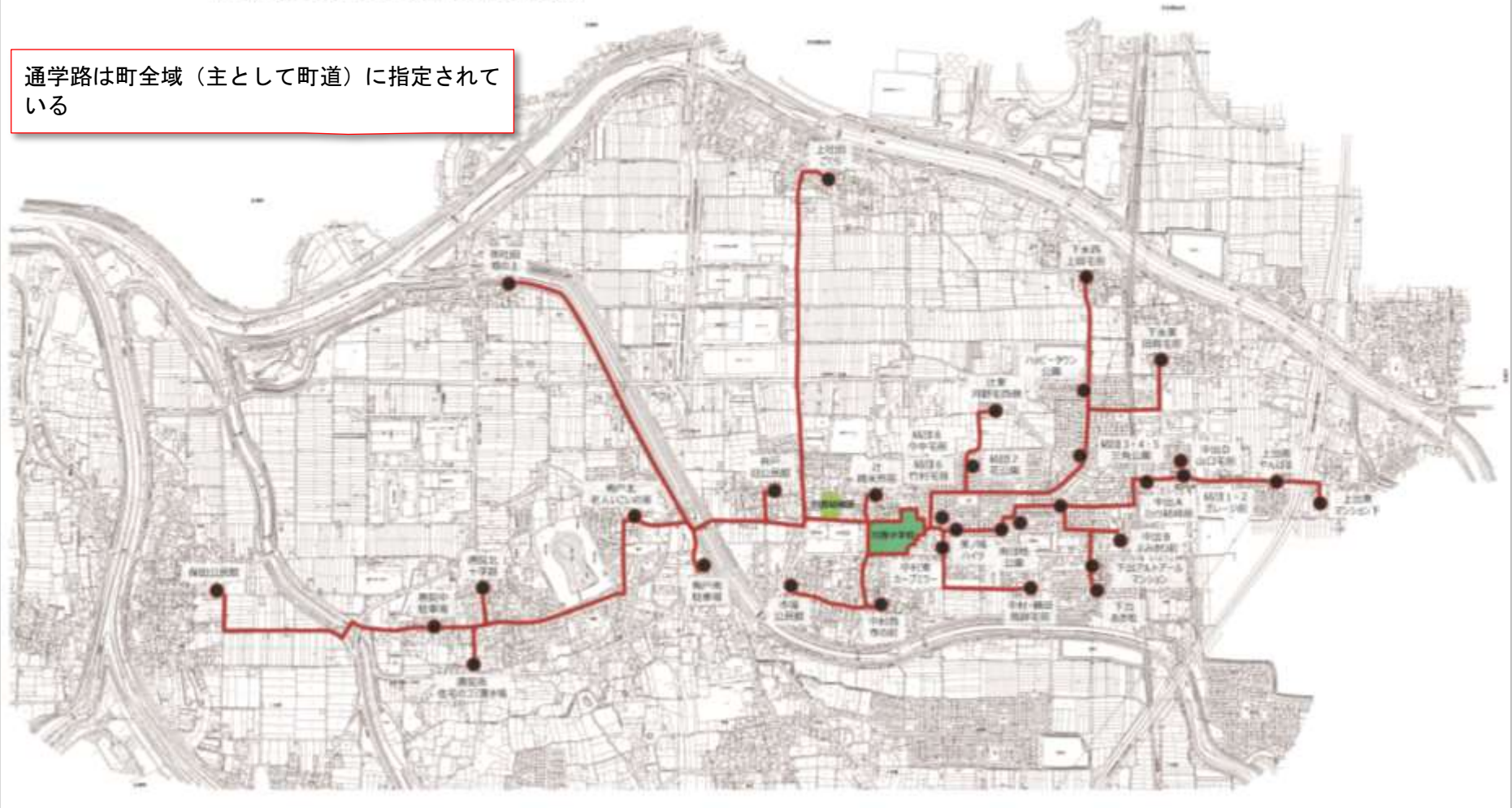


歩道整備現況図

※「県道」、及び「町道結崎線」を対象に歩道設置区間を图示。

【小学校】部団の通学路と集合場所

通学路は町全域（主として町道）に指定されている



資料：町資料

川西町 危険箇所 マップ

川西町連合PTA校外指導部

この度、川西町連合PTA校外指導部では、特に町内の水の危険な場所、交通の危険な場所、そして人気の少ない場所等を検討し、マップに仕上げました。

子どもは地域の宝です。
是非この機会に地域の安全確保について
ご協力をお願いいたします。



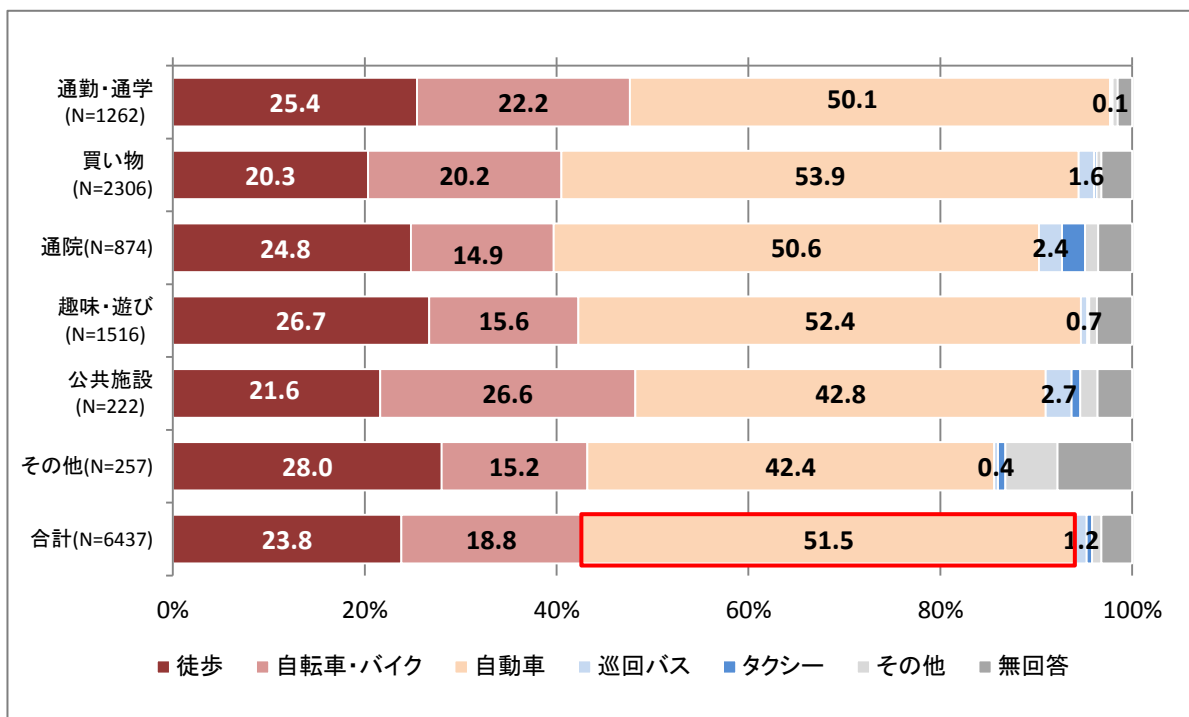
資料：町資料

1-9 住民ニーズ

(「川西町地域公共交通計画 H26.3」アンケート調査より)

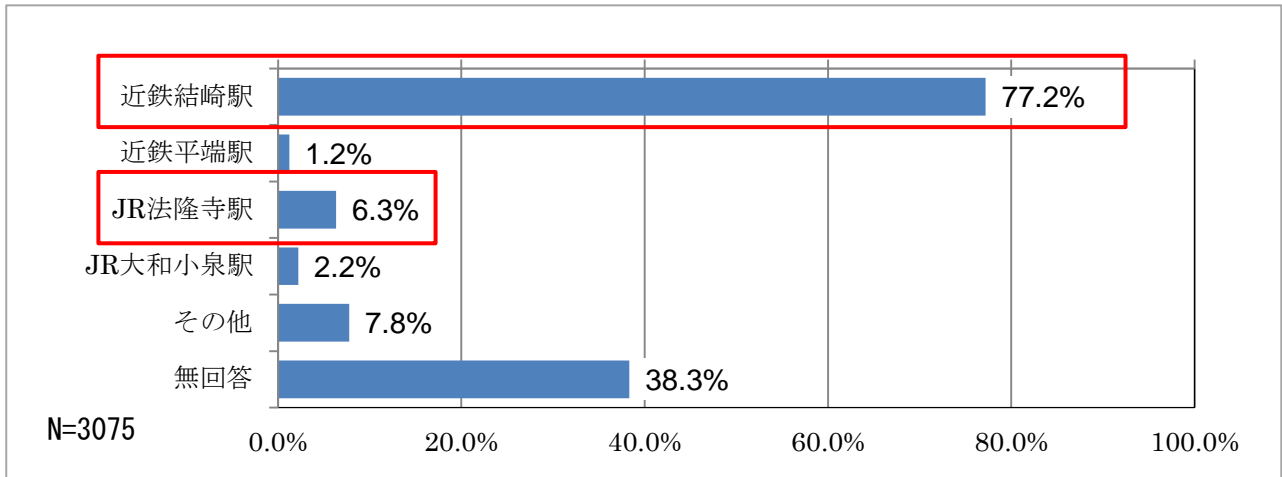
現状	交通施策面の課題 (ポイント)
<p>○現状、住民の交通の主役は「自動車」であり 51.5%と半数を超えています。</p> <p>○「巡回バス (コミュニティバス)」利用は 1.2%と非常に少ない状況です。</p> <p>○利用鉄道駅で最も多いのは「近鉄結崎駅 (77.2%)」、次いで「JR 法隆寺駅 (6.3%)」となっています。</p> <p>○現在のコミュニティバスについて、「休日の運行」、「本数の増加」など、一層の充実を求める声が多く、「町外の鉄道駅までの接続」を求める声もあります。</p> <p>○利用していない方の回答では「車・バイク・自転車があり利用しない」とする回答が最も多くなっています。</p>	<p>➤ 現状は「自動車」に依存していることから、「公共交通」「徒歩」「自転車」に転換を進める一方、今後も「自動車」需要への対応が必要です。</p> <p>➤ 「巡回バス」の利用比率は 1%程度であり、一層の利用者数増、定着化が必要です。</p> <p>➤ 将来的にはコミュニティバスの町外ルートを展望できる施策展開が必要です。</p>

注)本項の内容は前記の「1-3 代表交通手段」と類似しているが、「1-3」では住民以外の需要も含まれる事、また「川西こすもす号」運行開始されている状況での「住民ニーズ」を明確にするため記載することとした。



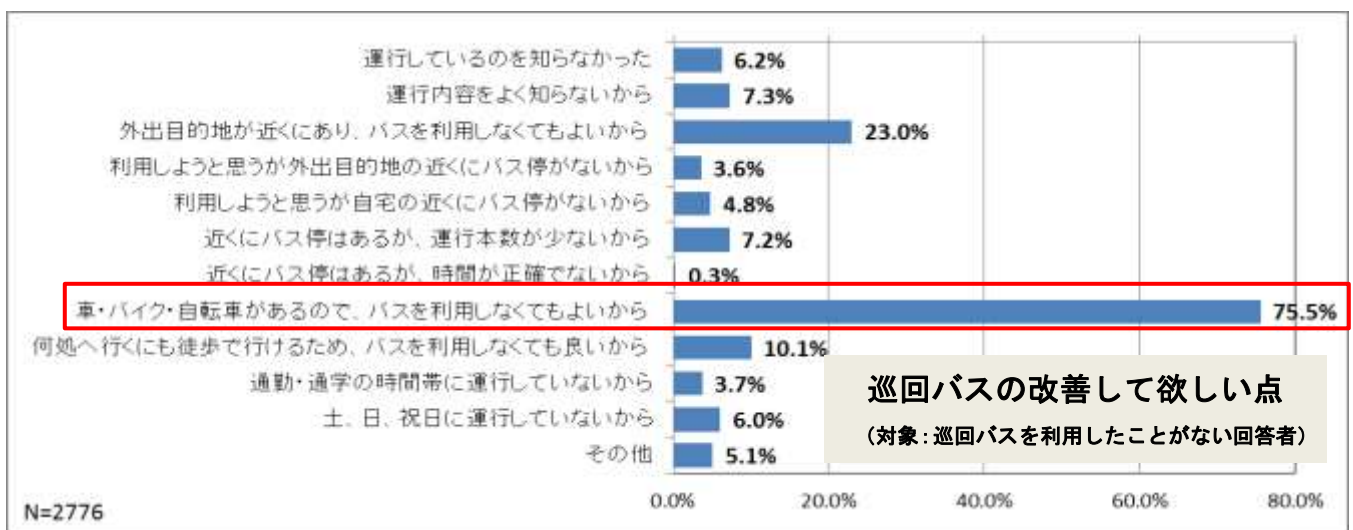
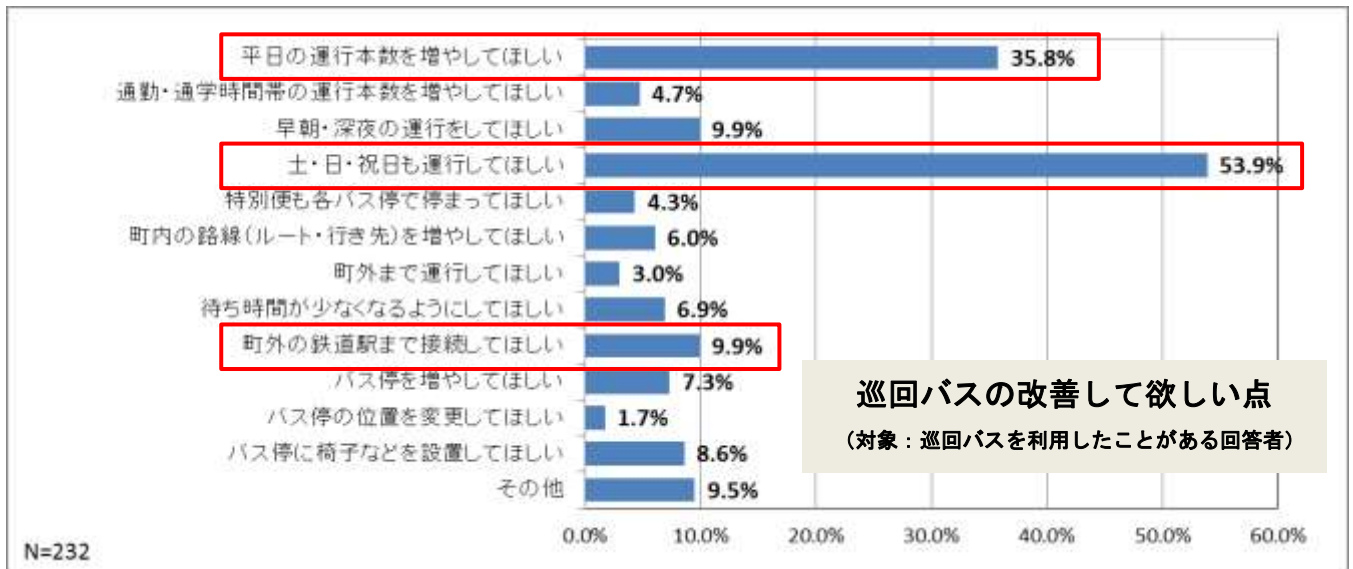
目的別交通手段

注)回収票は 3075 であるが、複数の目的ごとに交通手段の回答のため、母数 (N) は 6437 サンプルとなる。



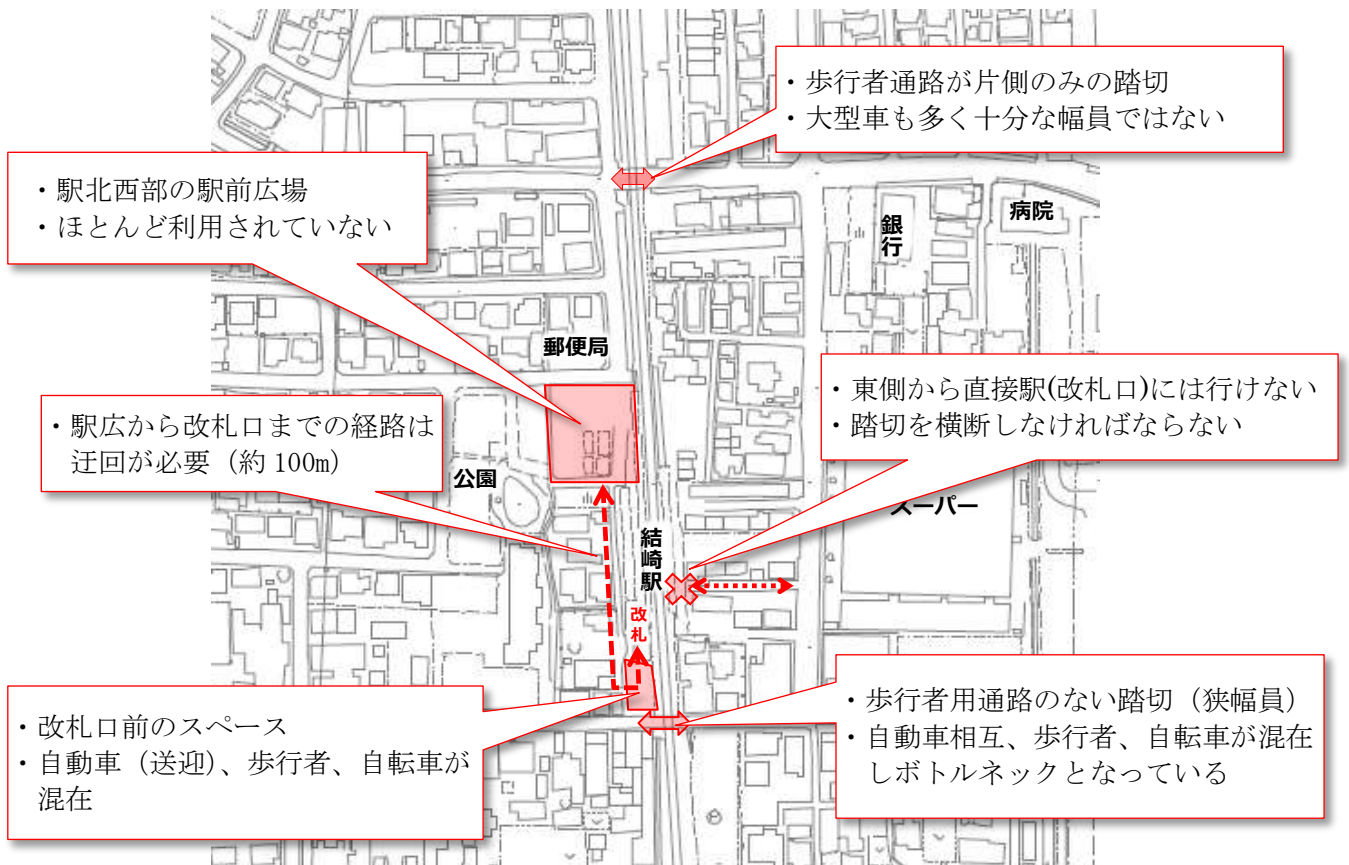
利用鉄道駅

注) 複数目的 (3つ) の駅利用比率合計のため、合計は 100% とならない。



1-10 結崎駅及び駅周辺の状況

現状	交通施策面の課題（ポイント）
<p>【駅及び駅広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 駅改札口前（駅南側）のスペースに送迎等の自動車と歩行者自転車が混在して集中しています。 ○ 駅舎改札は西側にあり、東側からは踏み切りを横断する必要があります。 <p>【駅周辺道路等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 駅南側の踏み切りは歩行者通路がなく、狭幅員であり自動車相互、歩行者、自転車が混在しボトルネックとなっています。 ○ 駅北西部には「駅前広場」がありますが、改札までのアクセスが不便であり、ほとんど利用されていません。 <p>【企業送迎バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 工業団地の企業からの送迎バスの運行が相当数あります。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 町の玄関口としてふさわしい駅及び周辺整備が必要です。 ▶ 利用されていない「駅前広場」などの現況ストックを生かしつつ、住民ニーズを反映した「使い勝手のよい」玄関口づくりを推進する必要があります。 ▶ 本町所在企業の送迎バス利用に即した、駅前広場等の整備が必要です。



○工業団地の企業から「結崎駅」への送迎バスは、5社の運行が確認されています。

(1) 結崎工業団地

企業名	出勤 退社	鉄道駅	バス運行 駅発時間	利用人数
東洋シャッター	出勤	結崎駅	7:50、8:05	約20人
		法隆寺駅	7:35、7:53	約30人
	退社	結崎駅	17:30、18:30、19:30、20:00	約20人
		法隆寺駅	17:30、18:30、19:30、20:30	約30人
GMB	出勤	結崎駅	7:25、7:50、8:10	40~50人
	退社	結崎駅	17:30、18:30、19:30（以降、残業があれば随時運行）	40~50人
新田ゼラチン	出勤	—	運行なし	—
	退社	—	運行なし	—
光洋機械	出勤	結崎駅	7:10、7:25、7:35、8:10、8:40、9:40 他	40~50人
		法隆寺駅	7:15、7:20、7:55、9:20 他	80~100人
	退社	結崎駅	17:05、18:00、19:00、19:30、20:05、20:35 他	40~50人
		法隆寺駅	16:10、17:15、18:10、19:10、20:05 他	80~100人

(2) 唐院工業団地

企業名	出勤 退社	鉄道駅	バス運行 駅発時間	利用人数
杉本カレンダー	出勤	—	運行なし	—
	退社	—	運行なし	—
大阪精工	出勤	—	運行なし	—
	退社	—	運行なし	—
大阪電気工業	出勤	結崎駅	時間を申し合わせて、交代で運転 車両：マイクロバス、乗用車各1台 駐車場：結崎駅で駐車場を借用	6名
	退社	結崎駅		6名
汎建製作所	出勤	大和小泉駅 ⇒結崎駅	7:15、7:40（45）	12~13名
	退社	結崎駅 ⇒大和小泉 駅	17:20 （残業者のため、19:00、20:00に運行、但し状況により変わる）	4~5名

工業団地企業の送迎バス運行状況

資料：川西町地域公共交通計画 H26.3]

1-11 交通施策面の課題（ポイント）のまとめ

ここまでに示した「交通施策面の課題（ポイント）」を分野別に整理し、下記及び次ページに図示します。

○交通施策面の課題（ポイント）

○少子高齢化、環境負荷軽減に対する課題

- ・現況、「自動車」への依存が高いことを認識。
- ・自動車需要に即した対応をする一方で、環境負荷の少ない「公共交通（電車、バス）」、「徒歩」、「自転車」への転換を推進。
- ・バリアフリーの推進。

○結崎駅及び駅周辺地区での課題

- ・町の玄関口としてふさわしい駅及び周辺整備が必要。
- ・駅への自動車による送迎（K&R）の対応が必要。
- ・駅東側からのアクセス向上など、利便性向上により賑わいを創出。
- ・「結崎駅」周辺地区と公共サービス施設が立地する「町役場」周辺への「行きやすさ」「利用しやすさ」の向上。
- ・結崎駅周辺地区では「徒歩」、「自転車」需要への利便性向上と安全確保が必要。
- ・結崎駅アクセスでは地域特性（駅までの距離）に応じた効果的な施策の展開。

○産業振興面での課題

- ・二つの「工業団地」を生かした企業活動に資する道路ネットワークの推進。
- ・企業の送迎バス利用に即した、駅前広場等の整備が必要。

○コミュニティバスの維持、利用促進面での課題

- ・高齢化社会に向けて、路線の維持は必要不可欠。
- ・一層の利用者増を図るためには、「質」の向上が重要。

○その他

- ・町道の歩道整備、バリアフリー化、幅員狭小部の解消等の整備推進。
- ・場所や時間を問わず、安心して移動ができる環境づくり。
- ・個性ある観光ネットワーク形成が可能。
- ・「近隣市町村」や「大阪府」等、広域交通需要にも考慮。

「交通施策面の課題（ポイント）」

高齢者比率が高く
コミュニティバス
需要が比較的多い
地区

【産業振興面での課題】

- ・企業活動に資する道路ネットワークの推進。

高齢者比率が高く
コミュニティバス
需要が比較的多い
地区

コミュニティバスルート
.....

【コミュニティバスの維持、利用促進面での課題】

- ・高齢化社会に向けて、路線の維持は必要不可欠。
- ・一層の利用者増を図るためには、「質」の向上が重要。

【産業振興面での課題】

- ・企業の送迎バス利用に即した、駅前広場等の整備が必要。

【結崎駅及び駅周辺地区での課題】

- ・町の玄関口としてふさわしい駅及び周辺整備が必要。
- ・駅への自動車による送迎（K&R）の対応が必要
- ・駅東側からのアクセス向上など、利便性向上により賑わいを創出。
- ・「結崎駅」周辺地区と公共サービス施設が立地する「町役場」周辺への「行きやすさ」「利用しやすさ」の向上。
- ・結崎駅周辺地区では「徒歩」、「自転車」需要への利便性向上と安全確保が必要。
- ・結崎駅アクセスでは地域特性（駅までの距離）に応じた効果的な施策の展開。

結崎駅に徒歩、自転車
で利用する圏域

【町全域の課題】

【少子高齢化、環境負荷軽減に対する課題】

- ・現況、「自動車」への依存が高いことを認識。
- ・自動車需要に即した対応をする一方で、環境負荷の少ない「公共交通（電車、バス）」、「徒歩」、「自転車」への転換を推進。
- ・バリアフリーの推進。

【その他】

- ・町道の歩道整備、バリアフリー化、幅員狭小部の解消等の整備推進。
- ・場所や時間を問わず、安心して移動ができる環境づくり。
- ・個性ある観光ネットワーク形成が可能。
- ・「近隣市町村」や「大阪府」等、広域交通需要にも考慮。

第2章 本町の目指す将来像

2-1 将来像設定の考え方

将来都市像は、本町のまちづくりの上位計画である「川西町第3次総合計画」において定められる「まちの将来像」を踏まえるものとします。

また、「拠点（都市機能の集積拠点）」や「都市軸（都市の骨格、交通ネットワーク）」の整備方向性を示す「将来都市構造」は、長期的な土地利用、都市施設の立地誘導計画である「立地適正化計画」で示される事項と整合を図るものとします。

2-2 本町の目指す将来像

前項の考えた方に基づき、以下のように「目指す将来像」を設定するものとします。

○将来像

「安心 すくすく 豊かな心を育む かわにし」

○将来都市構造

将来都市構造は「エリア区分」、「拠点（都市機能の集積拠点）」、及び「都市軸（都市の骨格、交通ネットワーク）」の3要素により構成するものとします。

「エリア区分」の将来像

市街地エリア	市街地エリアでは、用途地域や地区計画など土地利用のルールを定め、計画的なまちづくりを進めます。都市機能を誘導し、集約することにより、日常生活に必要なサービスを持続的に確保できる市街地の形成を進めます。
田園居住 エリア	田園居住エリアでは、無秩序な土地利用を防ぎ、優良な農地や豊かな自然環境の保全と産業の活性化とのバランスを考慮しながら、地域の事情に応じたまちづくりを進めます。自然と農業環境との調和を大切にし、持続可能なコミュニティ及び集落の形成を進めます。

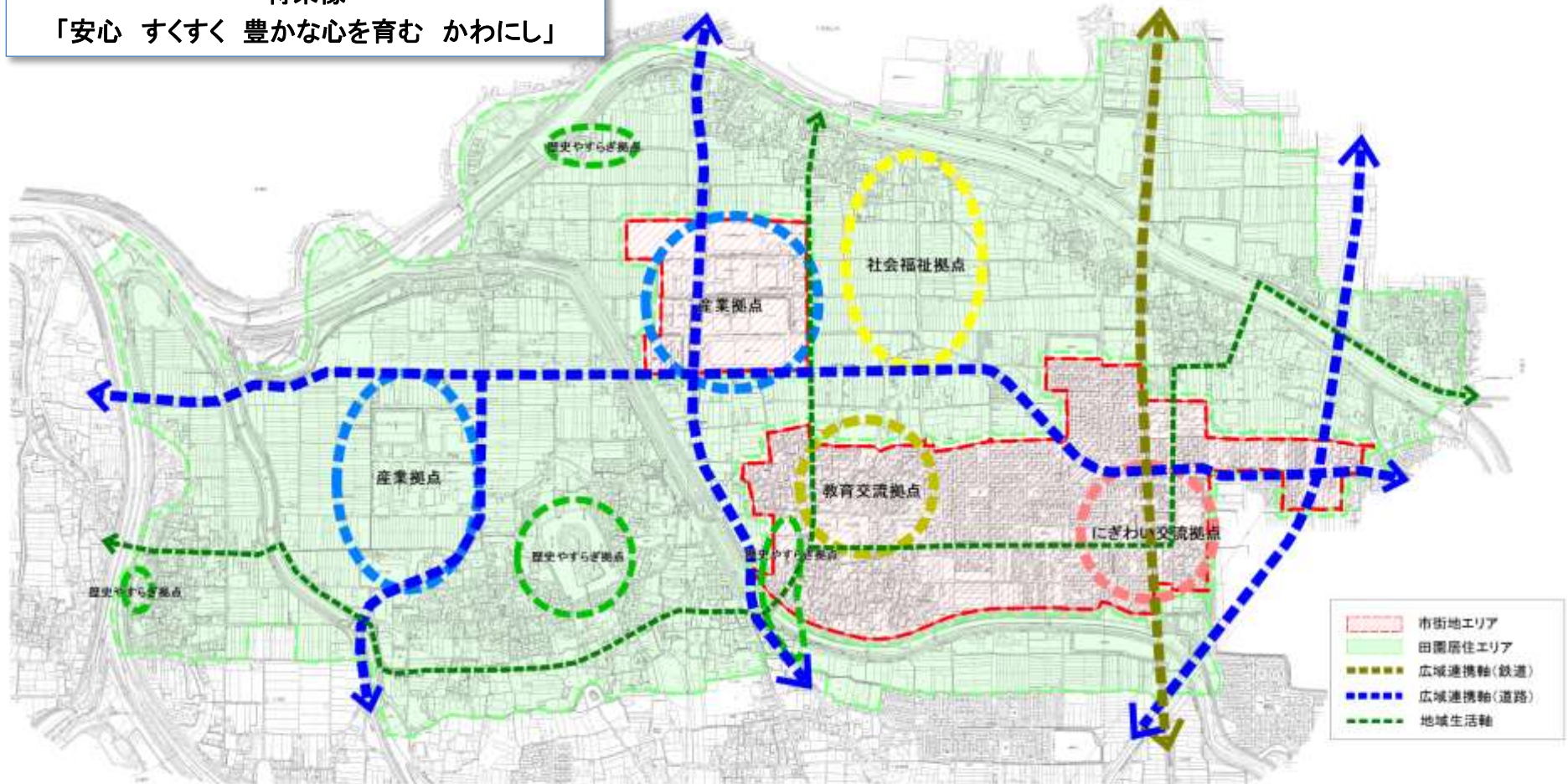
「拠点」の将来像

交流拠点	教育交流拠点	役場を中心とした公共施設、教育施設、文化施設等の集積を維持し、本町の行政サービスと教育文化の拠点としての機能維持及び強化を進めます。
	にぎわい交流拠点	本町の玄関口として、結崎駅周辺地域への交流機能と利便性を高め、商業施設等の誘導を図ります。情報発信ともてなしの空間となる交流施設や情報発信機能の整備を進め、都市機能の充実を進めます。
産業拠点		既存工業団地の維持を図るとともに、新たな活力の創出に向け、周辺の緑地環境や景観に配慮しながら、市街地エリアの拡大を視野に入れた産業系土地利用の推進や必要な基盤インフラ整備を進めるとともに、秩序ある拠点形成を進めます
歴史やすらぎ拠点		島の山古墳をはじめとする歴史資源の保全に努め、歴史及び文化的遺産を伝える場として、生涯学習及び観光振興への活用を進めます。
社会福祉拠点		保育機能をはじめとする新たな社会福祉機能の集積を図り、多様な住民ニーズに対応するため、さらなる社会福祉環境の充実を進めます。

「都市軸」の将来像

広域連携軸	県道天理王寺線、県道大和郡山広陵線、県道結崎田原本線、京奈和自動車道及び近鉄橿原線を軸として、隣接する市町村をはじめとする県内外の主要都市間との広域連携を形成します。
地域生活軸	県道大和郡山広陵線、町道結崎線、町道結崎吐田線、町道結崎下永線を軸として、生活拠点を中心とした地域生活圏の利便性や機能性を確保するため、町内の各拠点や集落間の地域連携を形成します。

将来像
「安心 すくすく 豊かな心を育む かわにし」



将来都市構造（エリア区分、拠点、都市軸）

本町の目指す将来像

第3章 総合交通戦略の目標

3-1 目標設定の考え方

本章では、前述の「第1章 本町の現状と課題」、「第2章 本町の目指す将来像」から導き出される「総合交通戦略」の「目標」「基本方向」を設定します。

具体時には、「本町の目指す将来像」実現のため、交通面で何をすべきかを「交通施策面の「課題（ポイント）」を照らし合わせて設定するものとします。

○本町の目指す将来像

■将来都市像

「にぎわい やすらぎ うるおいのまち かわにし」

■将来都市構造

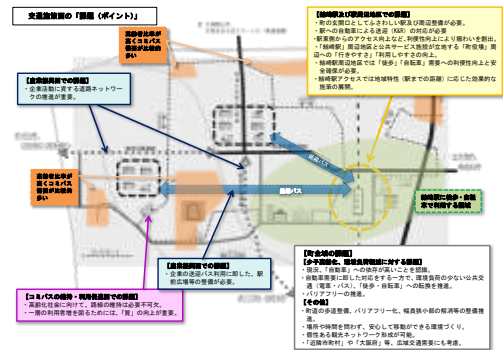
2種類のエリア区分、5種類（9箇所）の拠点、及び「広域都市軸」「地域生活軸」を構築



「2-2 本町の目指す将来像」より

○交通施策面の課題（ポイント）

- ・ 少子高齢化、環境負荷軽減に対する課題
- ・ 結崎駅及び駅周辺地区での課題
- ・ 産業振興面での課題
- ・ コミュニティバスの維持、利用促進面での課題 等



「1-11 交通施策面の「課題（ポイント）」のまとめ」より

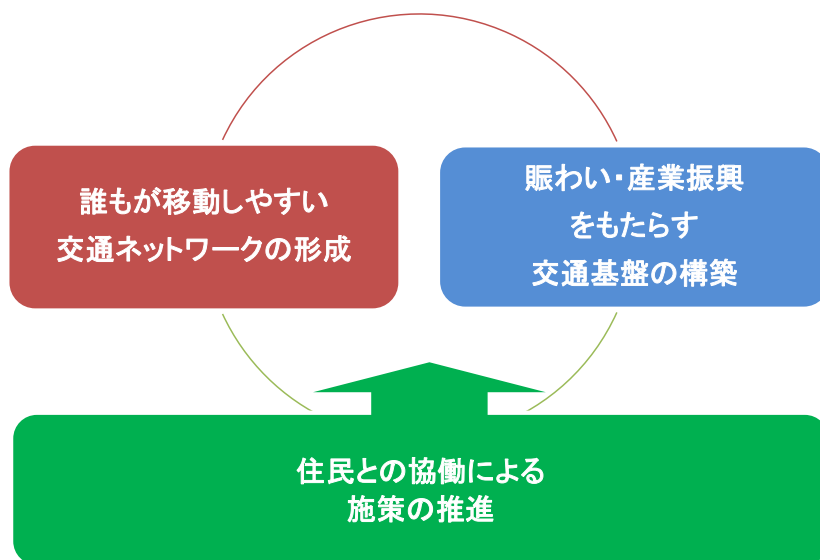
○「本町の目指す将来像」実現のため、交通面で何を目標とすべきかを「交通施策面の課題（ポイント）」と照らし合わせて検討

総合交通戦略の目標と基本方針の設定

3-2 総合交通戦略の目標と基本方針

前述の考え方から、「総合交通戦略」の「目標」と「基本方針」を下記のように設定します。また、将来像との関連イメージを次ページに示します。

ここに示す「目標」と「基本方針」は、後述の「施策・事業」の柱となるものです。



「総合交通戦略」の「目標」と「基本方針」

目標		基本方針	
目標 1	誰もが移動しやすい 交通ネットワークの形成	1-1	歩いて楽しむ交流拠点（にぎわい交流拠点、教育交流拠点）づくり
		1-2	公共交通ネットワークの維持と利用促進
目標 2	賑わい・産業振興をもたらす 交通基盤の構築	2-1	町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備
		2-2	産業振興に資する交通基盤の形成
		2-3	観光資源を活かす交通基盤の形成
目標 3	住民との協働による 施策の推進	3-1	住民と進める公共交通利用促進

総合交通戦略の目標

- 目標1 誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成
- 目標2 賑わい・産業振興をもたらす交通基盤の構築
- 目標3 住民との協働による施策の推進

3-1 住民と進める公共交通利用促進

2-3 観光資源を活かす交通基盤の形成

2-2 産業振興に資する交通基盤の形成

2-1 町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備

2-2 産業振興に資する交通基盤の形成

1-2 公共交通ネットワークの維持と利用促進

2-3 観光資源を活かす交通基盤の形成

1-1 歩いて楽しむ交流拠点（にぎわい交流拠点、教育交流拠点）づくり

	市街地エリア
	田園居住エリア
	広域連携軸(鉄道)
	広域連携軸(道路)
	地域生活軸
	コミュニティバスルート



目指す「将来像」をベースに、総合交通戦略の展開イメージを重ねて作成。

「将来像」と「目標」及び「基本方針」の関連（イメージ）

第4章 施策・事業

4-1 「施策・事業」体系

○「施策・事業」体系

目 標	基本方針	施策・事業
目標1 誰もが移動しやすい 交通ネットワークの形成	歩いて楽しむ交流拠点(にぎ 1-1 わい交流拠点、教育交流拠 点)づくり	1-1-1 交流拠点エリアの歩行空間整備
	1-2 公共交通ネットワークの維 持と利用促進	1-2-1 駅前広場での利便施設整備
目標2 賑わい・産業振興をもたらす 交通基盤の構築	2-1 町の玄関口にふさわしい結 崎駅及び駅周辺の整備	2-1-1 利用しやすい結崎駅の整備(駅舎、駅広、駐輪場等) 2-1-2 駅周辺地区の一体的整備による賑わいづくり(周辺道路、広場等)
	2-2 産業振興に資する交通基盤 の形成	2-2-1 町の骨格を形成する道路整備 2-2-2 企業送迎バスに対応した交通結節点(結崎駅)の整備
	2-3 観光資源を活かす交通基盤 の形成	2-3-1 来訪客(徒歩、自転車)への利便施設等の整備 2-3-2 周遊観光ルートの情報発信
目標3 住民との協働による 施策の推進	3-1 住民と進める公共交通利用 促進	3-1-1 住民との協働によるコミュニティバス等公共交通の利用促進

4-2 「施策・事業」の具体的内容

本項では、前項で示した「施策・事業」について、具体的内容を以下に示します。

目標 1 誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成

基本方針 1-1 歩いて楽しむ交流拠点（にぎわい交流拠点、教育交流拠点）づくり

施策事業 1-1-1 交流拠点エリアの歩行空間整備

「教育交流拠点」と「にぎわい交流拠点」を結ぶ町道結崎線の歩道空間を整備します。

- 歩いて外出しやすい環境を整えるため、町道結崎線の歩道のバリアフリー化や拡幅等を実施します。



歩道の整備状況(町道結崎線)



歩道の整備状況(町道結崎線)



目標 1 誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成

基本方針 1-2 公共交通ネットワークの維持と利用促進

施策事業 1-2-1 駅前広場での利便施設整備

新たに整備される「(結崎駅) 駅前広場」を活用し、鉄道、コミュニティバスの利用促進を図るため利便施設を整備します。

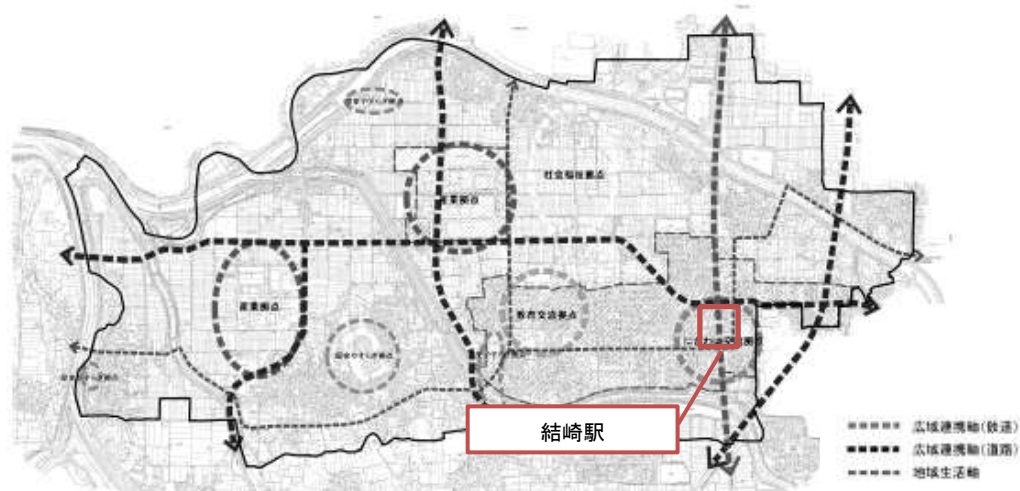
- 駅への自動車送迎円滑化のため、「K&Rスペース」を整備します。
 - コミュニティバスを利用促進するため、バス停上屋及び待合スペース等を整備します。
- ※ 「川西町地域公共交通計画」との連携を図るものとします。



現在の送迎、K&Rの様子
(結崎駅 北側広場)



現在の送迎、K&Rの様子
(結崎駅 南側スペース)



目標 2 賑わい・産業振興をもたらす交通基盤の構築

基本方針 2-1 町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備

施策事業 2-1-1 利用しやすい結崎駅の整備（駅舎、駅広、駐輪場等）

2-1-2 駅周辺地区の一体的整備による賑わいづくり（周辺道路、広場等）

「結崎駅」の駅舎、駅前広場及び駅周辺について、町の玄関口にふさわしい環境を目指し、一体的な整備推進を図ります。

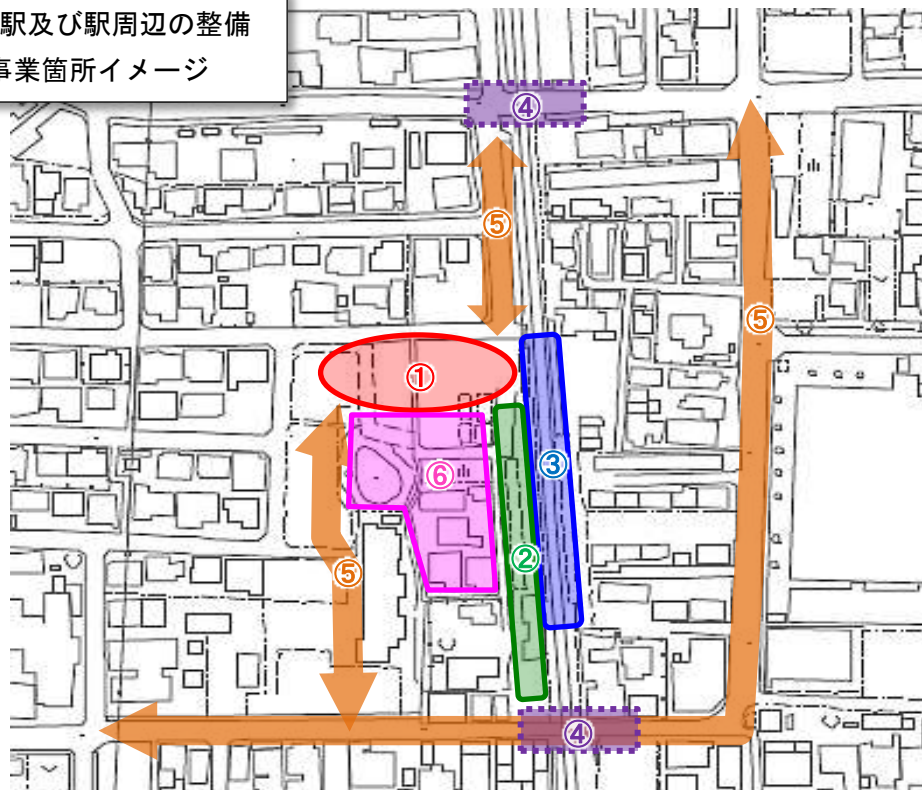
【2-1-1】

- ① 駅への送り迎えをスムーズにするため、駅前広場を整備します。
- ② 駅周辺整備と連携して、駅舎及び駐輪場の再配置を検討します。
- ③ 誰もが利用しやすい駅を目指して、駅構内のバリアフリー化の推進を図ります。

【2-1-2】

- ④ 自動車、歩行者の東西アクセス向上を図るため、踏切改良等を検討します。
- ⑤ 駅へのアクセス向上及び周辺施設との利便性向上のため、駅周辺道路を整備します。
- ⑥ 駅前での賑わい創出に資する、使い勝手の良い広場を整備します。

結崎駅及び駅周辺の整備
事業箇所イメージ



目標 2 賑わい・産業振興をもたらす交通基盤の構築

基本方針 2-2 産業振興に資する交通基盤の形成

施策事業 2-2-1 町の骨格を形成する道路整備

2-2-2 企業送迎バスに対応した交通結節点（結崎駅）の整備

本町の強みである「産業拠点（結崎工業団地、唐院工業団地）」の利便性を強化するため、幹線道路及び交通結節点の整備推進を図ります。

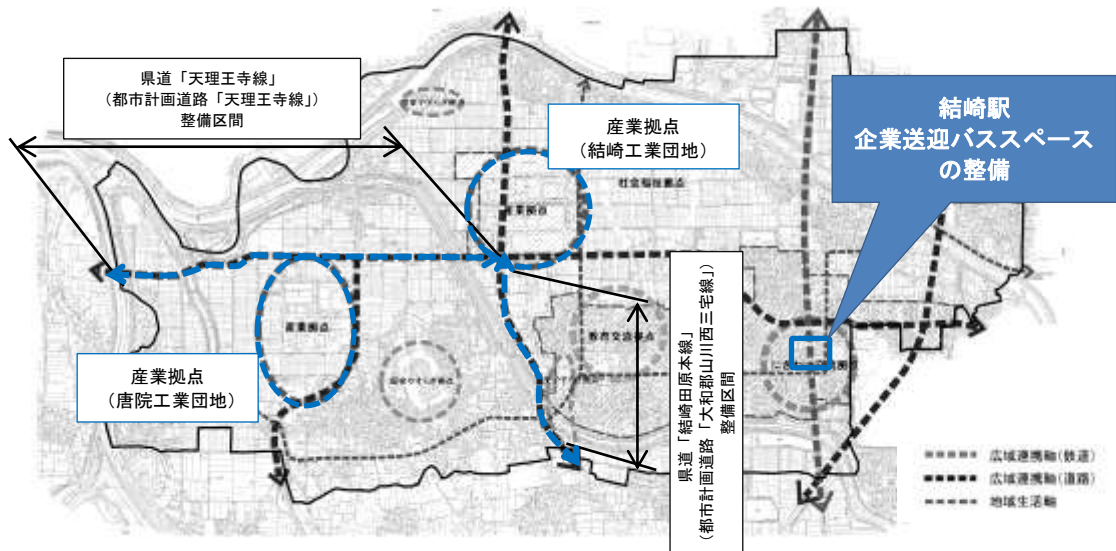
- 町内外からのアクセス向上を図るため、県道「天理王寺線」（都市計画道路「天理王寺線」）、県道「結崎田原本線」（都市計画道路「大和郡山川西三宅線」）の整備推進を図ります。
- 工業団地への通勤利便性向上のため、企業送迎バス需要に即したスペースを整備します。



天理王寺線橋梁下部工事の様子
(河合町から川西町を望む)



企業送迎バスの様子
(結崎駅 北側広場)



目標 2 賑わい・産業振興をもたらす交通基盤の構築

基本方針 2-3 観光資源を活かす交通基盤の形成

施策事業 2-3-1 来訪客（徒歩、自転車）への利便施設等の整備

2-3-2 周遊観光ルートへの情報発信

公共交通、徒歩、自転車等での来訪者が、町内観光スポットへスムーズにアクセス可能となる利便施設を整備します。

- 来訪者が町内観光スポットへスムーズに移動できるように、町の玄関口である「結崎駅」に観光案内情報等を提供できる設備を整備します。
- 徒歩、自転車等での来訪者の移動環境の充実を図るため、案内サイン及び休憩スペースなどを整備します。



油掛け地蔵



糸井神社



面塚



案内サイン事例
出典：奈良県 HP



富貴寺



比売久波神社



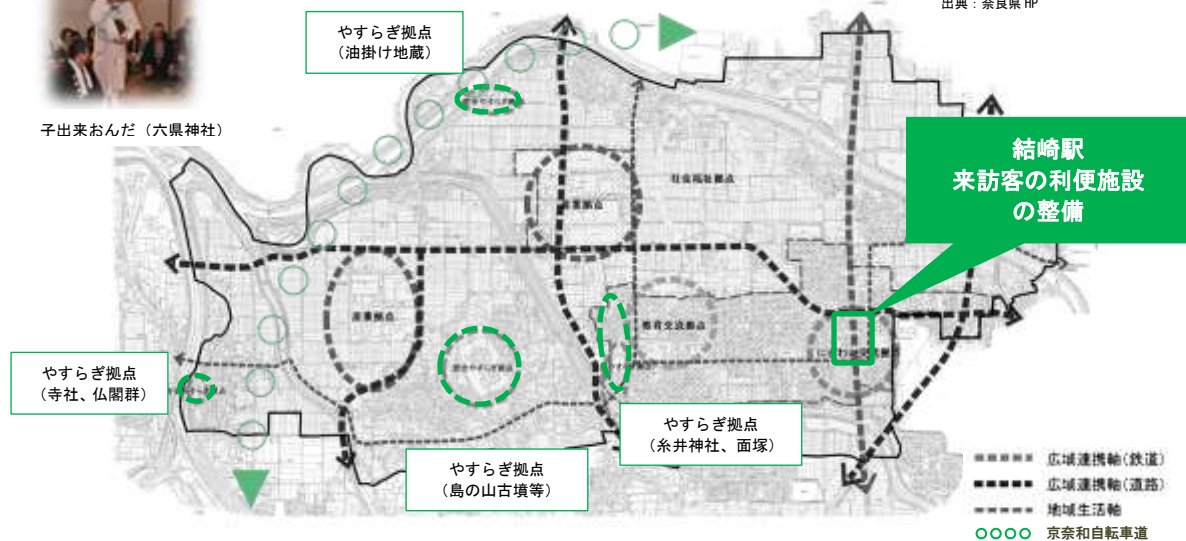
島の山古墳



スポーツサイクル用のバイクスタンド
出典：奈良県 HP



子出来おんだ（六県神社）



目標 3 住民との協働による施策の推進

基本方針 3-1 住民と進める公共交通利用促進

施策事業 3-1-1 住民との協働によるコミュニティバス等公共交通の利用促進

住民ニーズに即したコミュニティバスの運営を実施するとともに、キャンペーン等を企画、実施します。

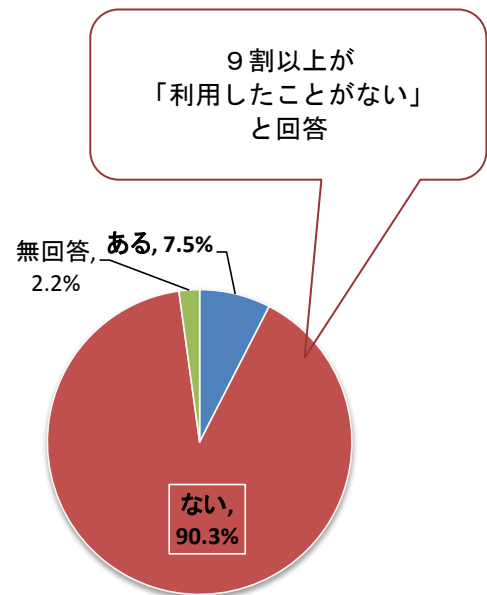
- 住民ニーズを運営に反映させるため、住民代表が参加する「川西町地域公共交通会議」の実施を継続します。
- コミュニティバスの利用者を増加させるため、利用状況及び乗降客数の目標達成状況等の情報について、広報などを通じ住民に公開します。
(※運行継続の判断基準等を広く住民に伝えます。)
- 「まずは知ってもらう、乗ってもらう」を念頭におき、町民に公共交通の重要性を再認識して頂くため、結崎駅周辺整備事業の完成に合わせて公共交通利用促進に関するキャンペーン等を企画、実施します。



コミュニティバス 川西こすもす号



川西町地域公共交通会議



N=3075

川西こすもす号の利用の有無

出典：「川西町地域公共交通計画 H26. 3」
アンケート調査

第5章 実施プログラム

ここまで示した、各種事業について「実施プログラム」を下表に示します。

「実施プログラム」とは「誰が（事業主体）」、「いつ（実施期間）」、「何をするか（事業内容）」を明らかにしたものです。

本町にあっては「結崎駅（周辺）整備」が平成 32 年度末の供用を予定しており、交通基盤整備の節目を迎えることから、平成 29 年度～平成 33 年度を「前期 5 年間」、また供用後、整備効果が顕在化する平成 34 年度～平成 38 年度を「後期 5 年間」とし、今後 10 年間の実施プログラムを示すものとします。

目標	基本方針	施策・事業	事業詳細（区間・箇所）	事業主体	短期（前期5年間）					長期（後期5年間）	備考		
					H29	H30	H31	H32	H33	H34～H38			
目標1 誰もが移動しやすい 交通ネットワークの形成	歩いて楽しむ交流拠点 （にぎわい交流拠点、教育交流拠点） づくり	1-1-1	交流拠点エリアの歩行空間整備	町道結崎線の歩道整備	川西町								
		公共交通ネットワークの 維持と利用促進	1-2-1	駅前広場での便利施設整備	結崎駅「K&R」スペースの整備	川西町							
バス停等コミュニティバス利用者の利 便施設	川西町												
目標2 賑わい・産業振興を もたらす交通基盤の構築	町の玄関口にふさわしい 結崎駅及び駅周辺の整備	2-1-1	利用しやすい結崎駅の整備 （駅舎、駅広、駐輪場等）	駅舎の配置検討及び再整備（バリアフリー 含む）	川西町 鉄道事業者								
				駅前広場、駐輪場等の交通施設	川西町								
		2-1-2	駅周辺地区の一体的整備による 賑わいづくり（周辺道路、広場等）	周辺道路（駅アクセス道路、町道結崎 線歩道、等）の整備 公園、広場等の整備	川西町								
				県道天理王寺線及び町道結崎線の踏切 改良検討	奈良県 川西町								鉄道事業者との協 議継続
	2-2	産業振興に資する交通基盤の形成	2-2-1	町の骨格を形成する道路整備	県道「天理王寺線」（都市計画道路 「天理王寺線」）：川西町域	奈良県							
			2-2-2	企業送迎バスに対応した 交通結節点（結崎駅）の整備	企業送迎バススペースの整備	川西町							
2-3	観光資源を活かす交通基盤の形成	2-3-1	来訪客（徒歩、自転車）への 便利施設等の整備	結崎駅周辺での観光利便施設の整備	川西町								
		2-3-2	周遊観光ルートの情報発信	案内サイン及び休憩スペース等の整備	川西町								結崎駅周辺整備と 連携し整備を推進
目標3 住民との協働による 施策の推進	住民と進める公共交通利用促進	3-1-1	住民との協働による コミュニティバス等公共交通の 利用促進	地域公共交通会議、広報活動等、継続 的な取り組み	川西町								「川西町地域公共 交通会議」の意見 を踏まえ、結崎駅 供用に合わせて企 画、実施
				キャンペーン等の開催	川西町								

第6章 推進体制と進捗管理

6-1 推進体制組織

総合交通戦略の推進、進捗管理にあたっては、現在組織されている「川西町地域総合交通戦略検討協議会」において実施するものとします。

6-2 PDCA サイクル

評価のプロセスについては、Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(見直し)のPDCAサイクルを基本とした進行管理を行うこととし、後述の「数値目標」をもとに本計画策定後、調査、分析評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性等を検討するものとします。



PDCA サイクル：Plan-Do-Check-Action の略称。Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善）の4つの視点をプロセスの中に取り込むことで、プロセスを不断のサイクルとし、継続的な改善を推進するマネジメント手法のこと。

6-3 評価指標・数値目標

評価指標及び数値目標は「基本目標」ごとに設定するものとします。設定にあたっては下記の事項を考慮し設定するものとし、目標年次は前期5年間の最終年度である平成33年度とします。

- 住民にわかりやすいこと。
- 整備量でなく、得られる効果（アウトカム指標）を基本とすること。
- データ入手の容易性と継続的に観測可能であること。
- 交通のほか社会、経済等の視点を持つこと。

◇評価指標・目標値

目標		基本方針		施策・事業		評価指標		直近実績値（年次）	目標値（H33）	データ 入手方法等	備考
目標1	誰もが移動しやすい 交通ネットワークの形成	1-1	歩いて楽しむ交流拠点 (にぎわい交流拠点、教育交流拠点) づくり	1-1-1	交流拠点エリアの歩行空間整備 （歩道等）	交流拠点エリアの 歩行者及び自転車交通量		未観測	増加	川西町	
						川西町					
		1-2	公共交通ネットワークの 維持と利用促進	1-2-1	駅前広場での利便施設整備	「K&R」利用者数		未観測	増加	川西町	
						コミュニティバス 利用者数	一日平均利用者数			32.7人/日 (H27)	40人/日 (約22%増)
					結崎駅周辺バス停乗降数 (結崎駅前+スーバおくやま)	6,774人/年 (H27)	8,200人/年 (約22%増)	川西町	上記「一日平均利用者数」と 同水準の増減率（約22%増）を適用		
目標2	賑わい・産業振興を もたらす交通基盤の構築	2-1	町の玄関口にふさわしい 結崎駅及び駅周辺の整備	2-1-1	利用しやすい結崎駅の整備 (駅舎、駅広、駐輪場等)	結崎駅乗降数		4,053人/日 (H27)	4,000人/日	鉄道事業者 公表値	「川西町立地適正化計画」の目標値を適用 約4,000人/日（H27）→約4,000人/日（H33）→約3,500人/日（H52）
						「K&R」利用者数（再掲）		未観測	増加	川西町	
						結崎駅構内バリアフリー化		未対応	対応済	鉄道事業者	
				2-1-2	駅周辺地区の一体的整備による 賑わいづくり（周辺道路、広場等）	「川西町立地適正化計画」結崎駅周辺都市機能 誘導区域内への誘導施設の新規立地		現状	1事業者以上 の増加	川西町	※「誘導施設」 ：医療法第1条の5第2項に定められる診療所のうち、内科、外科、 整形外科、小児科のいずれかを含むもの
		2-2	産業振興に資する交通基盤の形成	2-2-1	町の骨格を形成する道路整備	産業拠点への新規立地企業数		現状	1社以上 の増加	川西町	※「産業拠点」 ：川西町第3次総合計画で定める5つの拠点の1つ
				2-2-2	企業送迎バスに対応した 交通結節点（結崎駅）の整備	結崎駅送迎バス利用企業数		5社 (H26)	5社	川西町	
		2-3	観光資源を活かす交通基盤の形成	2-3-1	来訪客（徒歩、自転車）への 利便施設等の整備	自転車道、観光施設近傍の 歩行者及び自転車交通量		未観測	増加	川西町	
				2-3-2	周遊観光ルートの情報発信						
目標3	住民との協働による 施策の推進	3-1	住民と進める公共交通利用促進	3-1-1	住民との協働による コミュニティバス等公共交通の 利用促進	コミュニティバスの満足度 (満足している、やや満足の合計)		52% (H25)	増加	川西町	「川西町地域公共交通計画H26.3」アンケート調査 コミュニティバスの満足度 「満足している：29%」「やや満足：23%」
						コミュニティバス 利用者数 (再掲)	一日平均利用者数	32.7人/日 (H27)	40人/日 (約22%増)	川西町	「川西町まち・ひと・しごと総合戦略」の 評価指標を適用 32.7人/日（H27）→40人/日（H31年）約22%増
							結崎駅周辺バス停乗降数 (結崎駅前+スーバおくやま)	6,774人/年 (H27)	8,200人/年 (約22%増)	川西町	上記「一日平均利用者数」と 同水準の増減率（約22%増）を適用

未観測：各々の事業が完了する前（前期5年間で）に実施するものとします。

資料編

川西町地域総合交通戦略検討協議会

○川西町地域総合交通戦略検討協議会 名簿

団体名	団体における役職	委員名	備考
近畿日本鉄道株式会社	鉄道本部 企画統括部 営業企画部長	福嶋 博	
奈良交通株式会社	自動車事業本部 乗合事業部長	石川 正也	
一般社団法人 奈良県タクシー協会	専務理事	吾妻 孝義	
一般社団法人 奈良県タクシー協会 磯城支部	代表	葛本 真	
公益社団法人 奈良県バス協会	専務理事	山口 勝彦	
奈良県交通運輸産業 労働組合協議会	事務局長	霜永 勝一	
川西町自治連合会	会長	森本 修司	
川西町商工会	会長	吉村 伸泰	副会長
川西町老人クラブ連合会	会長	丸谷 延弘	
川西町婦人会	会長	吉村 眞知子	
国土交通省近畿運輸局 奈良運輸支局	支局長	木村 淳三	
奈良県県土マネジメント部 地域交通課	次長	折原 英人	
奈良県中和土木事務所	所長	入口 和明	
天理警察署	署長	榭井 宏之	
国土交通省近畿地方整備局 都市整備課	課長	松村 知樹	
学識経験者	和歌山大学経済学部 教授	辻本 勝久	会長
川西町	副町長	森田 政美	副会長
	福祉部長	下間 章兆	
	産業建設部長 兼産業建設課長	吉田 昌功	

(順不同、敬称略)

○開催経過

	日 程	主な内容
第 1 回	平成 28 年 6 月 29 日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会長、副会長選出 ・ 川西町地域総合交通戦略検討協議会設置要綱 ・ 「(仮称)川西町地域総合交通戦略」の策定について
第 2 回	平成 28 年 9 月 28 日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称)川西町地域総合交通の素案について
第 3 回	平成 28 年 12 月 26 日（月）	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称)川西町地域総合交通（素案）について ・ パブリックコメントのスケジュール（案）について
第 4 回	平成 29 年 3 月 24 日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 川西町地域総合交通戦略 パブリックコメント実施報告について ・ 川西町地域総合交通戦略 最終案について

○川西町地域総合交通戦略検討協議会設置規則

(目的)

第1条 この規則は、川西町附属機関設置条例(昭和41年川西町条例第11号)により設置された川西町地域総合交通戦略検討協議会(以下「協議会」という。)の組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(検討事項)

第2条 協議会の検討事項は、次に掲げる事項とする。

- (1) 総合的な都市交通戦略の策定に関すること。
- (2) 総合的な都市交通戦略の実施に係る協議・調整等に関すること。
- (3) 前号に掲げるもののほか、協議会の設置の目的を達成するために必要な事項

(構成)

第3条 協議会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 町民
- (2) 学識経験を有する者
- (3) 公共交通事業者及びその事業用自動車の運転者で構成された団体から推薦された者
- (4) 関係行政機関の職員

(任期)

第4条 協議会の委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長2名を置く。

2 会長、副会長は委員の互選により選出する。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、自ら会議に出席することができないときは、代理の者を出席させることができる。この場合において、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理者をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の決議の方法は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 会長は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、川西町総務部総合政策課に置く。

(報酬及び費用弁償)

第8条 会議に出席した委員及び第6条第5項の規定により出席した者は、当該会議への出席にかかる費用を受け取ることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ているものについては、この限りではない。

2 前項の費用の弁済額及び支給方法等は、川西町特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例(昭和61年川西町条例第2号)に準ずる。

(委任)

第9条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。