

川西町地域公共交通計画

令和4年3月

川西町

目次

1. 計画の目的と位置づけ	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
2. 川西町のまちづくりの方向性	3
2-1 関連する上位・関連計画	3
2-2 地域公共交通に関する関連計画（奈良県）	9
2-3 川西町のまちづくりの方向性（上位・関連計画のまとめ）	10
3. 川西町の概況	11
3-1 位置・地勢	11
3-2 人口	12
3-3 土地利用・都市計画・産業	16
3-4 交通・人の動き	18
4. 川西町の地域公共交通の現状	23
4-1 地域公共交通ネットワーク	23
4-2 鉄道	24
4-3 コミュニティバス	25
4-4 その他	27
5. 地域公共交通の利用実態と町民の移動ニーズ	30
5-1 コミュニティバスの利用状況	30
5-2 町民アンケート	42
6. 川西町の地域公共交通に関する現状と課題	58
6-1 現状のまとめ	58
6-2 地域公共交通の課題の整理	59
7. 地域公共交通計画の基本方針と目標	69
7-1 計画の基本方針	69
7-2 計画の目標	70
8. 基本方針に基づく実施施策について	71
8-1 基本方針1に関する施策	71
8-2 基本方針2に関する施策	74
9. 計画の進捗管理	76
参考資料	77

1. 計画の目的と位置づけ

1-1 計画の背景と目的

本町では、交通空白地域を解消するために、平成 24(2012)年にコミュニティバスの運行を開始し、これまで約 9 年間、町民の足を確保してきました。この間、ルートの変更やバス停の増設などに努めてきましたが、ここ数年利用者数は減少傾向にあります。本町の第 3 次総合計画（平成 29(2017)年 3 月）において本町の将来像として掲げる「安心 すくすく 豊かな心を育む“かわにし”」のうち、特に「安心」の実現に向けては、自家用車以外でも移動できる環境の維持・確保が重要であり、本町全体として人口減少や少子高齢化が進展し、with/after コロナ社会における新しい生活様式が浸透する中で、地域公共交通のあり方を改めて考える時期を迎えています。

一方、国では、令和 2(2020)年 11 月「地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」（以下、地域公共交通活性化再生法という）が改正されました。これにより、人口減少の本格化や運転手不足の深刻化等の社会変化に伴い、公共交通の維持が困難になっていることを受けて、地域の移動手段を総動員して住民等の需要に対応する移動手段の確保に努めるとともに、これを実現するための計画（地域公共交通計画）の策定が努力義務化されました。

こうした状況を踏まえ、本町の公共交通や住民生活を取り巻く環境の変化等を鑑み、公共交通のあり方を再検討し、住民や町に関わる人にとって利用しやすく、持続可能な公共交通体系を構築するため、「川西町地域公共交通計画」（上記の地域公共交通活性化再生法に基づく計画）を策定しました。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、大きく3つの役割を有しています。

まず、本計画は、令和2(2020)年11月に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画です。

次に、本計画は、総合計画、立地適正化計画といった本町の上位・関連計画との整合を図った、まちづくりの一環としての地域公共交通に関するマスタープランです。

最後に、本計画は、本町の地域公共交通を持続可能なものとするため、行政だけでなく、町民、地域組織、交通事業者などの多様な主体が、方針や目標を共有したうえで、地域公共交通の活性化に取り組むための指針となる計画です。

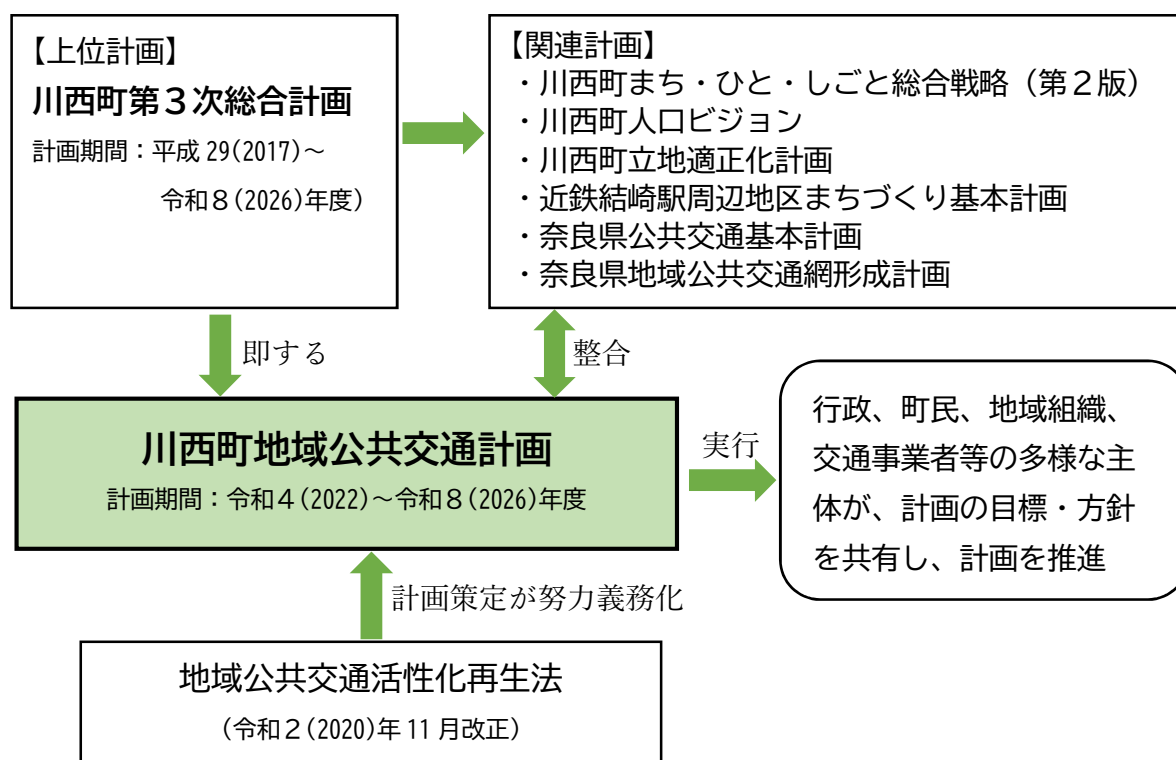


図 地域公共交通計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、川西町全域とします。

1-4 計画の期間

本計画の対象期間は、第3次川西町総合計画（平成29(2017)～令和8(2026)年度）との整合を図り、令和4(2022)～令和8(2026)年度の5年間とします。

2. 川西町のまちづくりの方向性

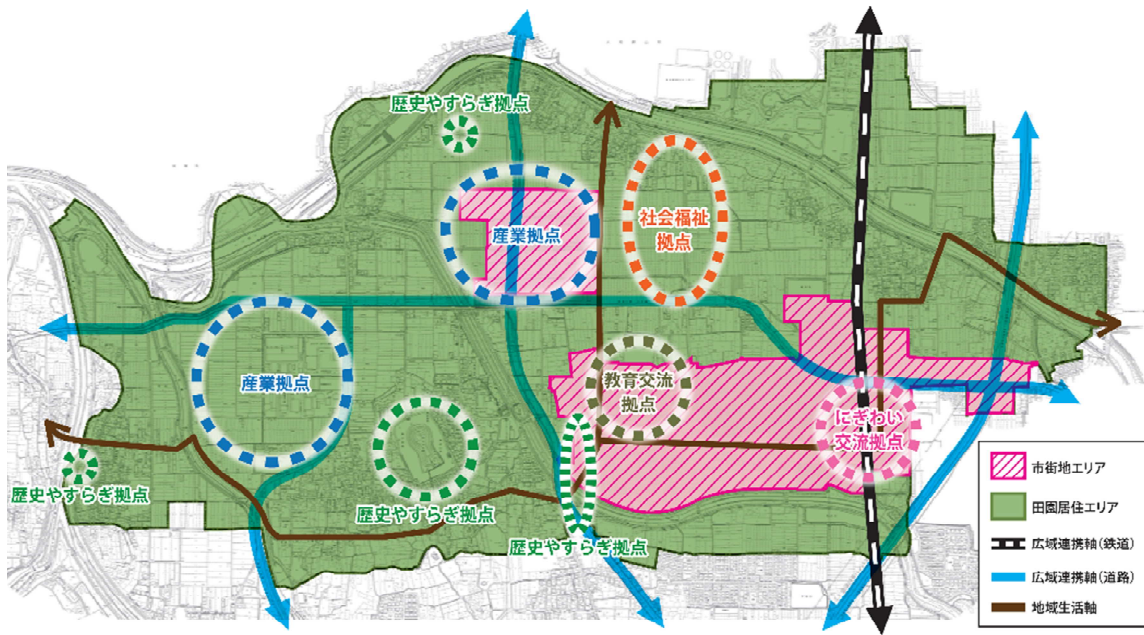
本町における現行の各種計画のうち、本計画に関連するものを以下に示します。

2-1 関連する上位・関連計画

(1) 川西町第3次総合計画・前期基本計画（平成29(2017)年3月）

計画の位置づけ	本町の最上位計画として将来の長期的な展望のもと、町政が実施する様々な分野の施策を包括的に定めた行政運営の基本となる目指すべき将来像を定めたもの																		
計画期間	総合計画：平成29(2017)～令和8(2026)年度 前期基本計画：平成29(2017)～令和3(2021)年度 ※後期基本計画は現在策定中																		
主な内容（公共交通に関連する内容）																			
<p>【まちの将来像】 安心 すくすく 豊かな心を育む “かわにし”</p> <p>【まちの基本方針】</p> <p>① 人・企業にとって魅力あるまちづくり ② 子どもや子育てしている人にとってやさしいまちづくり ③ 安心して暮らせるまちづくり ④ 地域と共につくるまちづくり</p> <p>【将来都市構造】</p> <p>○エリア区分</p> <table border="1"> <tr> <td>市街地エリア</td> <td>用途地域や地区計画などの土地利用のルールを定め、計画的なまちづくりを進める。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る。</td> </tr> <tr> <td>田園居住エリア</td> <td>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る。自然と農業環境との調和を大切に、持続可能なコミュニティおよび集落の形成を進める。</td> </tr> </table> <p>○拠点</p> <table border="1"> <tr> <td>教育交流拠点</td> <td>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および強化を進める。</td> </tr> <tr> <td>にぎわい交流拠点</td> <td>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る。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る。</td> </tr> <tr> <td>産業拠点</td> <td>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る。</td> </tr> <tr> <td>歴史やすらぎ拠点</td> <td>島の山古墳をはじめとする歴史資源の保全に努め、歴史および文化的遺産を伝える場として、生涯学習および観光振興への活用を進める。</td> </tr> <tr> <td>社会福祉拠点</td> <td>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る。</td> </tr> </table> <p>○軸</p> <table border="1"> <tr> <td>広域連携軸</td> <td>県道天理王寺線、県道大和郡山広陵線、県道結崎田原本線、京奈和自動車道およ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する。</td> </tr> <tr> <td>地域生活軸</td> <td>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する。</td> </tr> </table>		市街地エリア	用途地域や地区計画などの土地利用のルールを定め、計画的なまちづくりを進める。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る。	田園居住エリア	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る。自然と農業環境との調和を大切に、持続可能なコミュニティおよび集落の形成を進める。	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および強化を進める。	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る。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る。	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る。	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、歴史および文化的遺産を伝える場として、生涯学習および観光振興への活用を進める。	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る。	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、京奈和自動車道およ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する。	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する。
市街地エリア	用途地域や地区計画などの土地利用のルールを定め、計画的なまちづくりを進める。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る。																		
田園居住エリア	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る。自然と農業環境との調和を大切に、持続可能なコミュニティおよび集落の形成を進める。																		
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および強化を進める。																		
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る。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る。																		
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る。																		
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、歴史および文化的遺産を伝える場として、生涯学習および観光振興への活用を進める。																		
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る。																		
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、京奈和自動車道およ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する。																		
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する。																		

【土地利用構想図】



【地域公共交通に関する施策】

分野1	人・企業にとって魅力あるまちづくり			
施策1-9	駅周辺整備			
施策の方向性	近鉄結崎駅周辺の交通結節機能強化と安全円滑な交通環境を実現するとともに、「まちの玄関口」にふさわしい交流・賑わいの町を目指す。			
取り組み方針	方針① 交通結節機能の強化と安全で円滑な交通環境の実現 方針② 駅周辺を拠点とした交流・賑わいの創出とまちの魅力の発信 方針③ 住民参加によるまちづくりの推進			
関連目標	指標	現状値	目標値	【参考】近年実績
	結崎駅乗降客数	4,053人 (2015年度)	4,000人 (2021年度)	2,165人 (2018年度乗車) 2,119人 (2019年度乗車)

分野3	安心して暮らせるまちづくり			
施策3-14	公共交通			
施策の方向性	公共交通網が機能的に整備され誰もが円滑に移動できているとともに、マイカーを使わず、公共交通を利用する町民の割合を増えることを目指す。			
取り組み方針	方針① 公共交通の利便性向上 方針② 公共交通の拠点整備 方針③ 公共交通利用促進に向けた広報活動の推進			
関連目標	指標	現状値	目標値	【参考】近年実績
	コミュニティバス利用者延人数	8,230人 (2015年度)	8,600人 (2021年度)	7,886人 (2018年度) 7,704人 (2019年度) 7,315人 (2020年度)
	直近1年でコミュニティバスを利用した人の割合	10.6% (2016年度)	15% (2021年度)	8.7% (直近5年で) (2021年度)

(2) 川西町まち・ひと・しごと総合戦略(第2版)(令和2(2020)年3月改定)

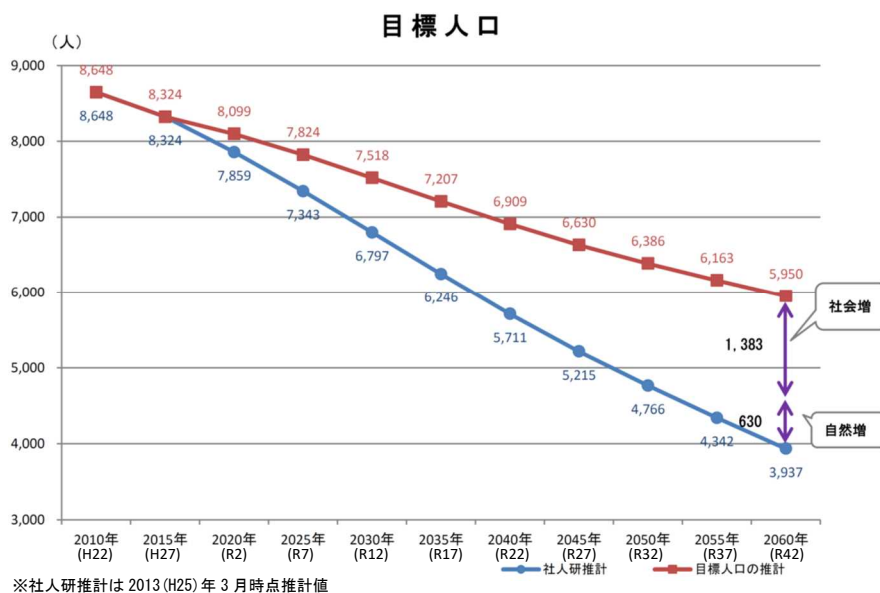
計画の位置づけ	将来に向かって活力ある川西町を維持するため、人口減少対策という観点において、総合計画に定める施策を横断する具体的なプロジェクトを定めたもの																										
計画期間	平成27(2015)～令和3(2021)年度																										
主な内容(公共交通に関連する内容)																											
<p>【プロジェクト(基本目標)】</p> <p>1. 地域における安定した雇用を創出する</p> <p>2. 新しい人の流れをつくる</p> <p>3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>【地域公共交通に関する施策】</p> <p>施策2-3 中心市街地のにぎわいづくり</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標(KPI)</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> <th>【参考】近年実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>結崎駅の乗降者数</td> <td>4,227人 (2012年)</td> <td>4,000人 (2021年度)</td> <td>2,165人(2018年度乗車) 2,119人(2019年度乗車)</td> </tr> <tr> <td>主な事業</td> <td colspan="3">結崎駅周辺の再整備による、魅力あふれる玄関口の整備</td> </tr> </tbody> </table> <p>施策4-6 安心・快適に暮らし続けられる環境づくり</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標(KPI)</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> <th>【参考】近年実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミバスの1日当たりの利用者数</td> <td>35.3人 (2014年)</td> <td>35人 (2021年度)</td> <td>31.9人(2018年度) 31.4人(2019年度) 29.7人(2020年度) 31.6人(2021年4-9月)</td> </tr> <tr> <td>主な事業</td> <td colspan="3">公共交通の利便性向上</td> </tr> </tbody> </table>				重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値	【参考】近年実績	結崎駅の乗降者数	4,227人 (2012年)	4,000人 (2021年度)	2,165人(2018年度乗車) 2,119人(2019年度乗車)	主な事業	結崎駅周辺の再整備による、魅力あふれる玄関口の整備			重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値	【参考】近年実績	コミバスの1日当たりの利用者数	35.3人 (2014年)	35人 (2021年度)	31.9人(2018年度) 31.4人(2019年度) 29.7人(2020年度) 31.6人(2021年4-9月)	主な事業	公共交通の利便性向上		
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値	【参考】近年実績																								
結崎駅の乗降者数	4,227人 (2012年)	4,000人 (2021年度)	2,165人(2018年度乗車) 2,119人(2019年度乗車)																								
主な事業	結崎駅周辺の再整備による、魅力あふれる玄関口の整備																										
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値	【参考】近年実績																								
コミバスの1日当たりの利用者数	35.3人 (2014年)	35人 (2021年度)	31.9人(2018年度) 31.4人(2019年度) 29.7人(2020年度) 31.6人(2021年4-9月)																								
主な事業	公共交通の利便性向上																										

(3) 川西町人口ビジョン (平成 28(2016)年 3 月)

計画の位置づけ	本町の人口の現状を分析し、人口に関する認識を町民と共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示したもの
推計時点	令和 42(2060)年
主な内容 (公共交通に関連する内容)	

【目標人口の考え方】

- ・ 目標人口として、2060 年におおむね 6,000 人以上を目指す。
- ・ 住宅施策の推進とまちの魅力・住みやすさを PR していくことにより、子育て世帯の転入を図る。
- ・ 若者の流出を抑制するとともに U ターンを促す。
- ・ 出生から子育てまで切れ目のない一貫した支援をおこない出生率を高める。



【目標人口達成のための取り組み】

- ＜基本目標1＞ 安定した雇用を創出する**
 - 雇用の場の創出
 - 企業誘致の推進
- ＜基本目標2＞ 新しいひとの流れをつくる**
 - 住まいの確保に向けた住宅施策の推進
 - 川西町の魅力発信と認知度の向上
 - 中心市街地のにぎわいづくり
 - ふるさと意識の醸成
- ＜基本目標3＞ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる**
 - 出産・子育て支援の充実
 - 安心して子育てしやすい環境の充実
 - 特色のある教育の推進
- ＜基本目標4＞ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する**
 - 地域医療の充実
 - 高齢者や障害者が安心して暮らせる環境づくり
 - 生涯活躍のまちづくり
 - 協働のまちづくりの推進
 - 災害に強いまちづくり
 - 安心・快適に住み続けられる環境づくり
 - 将来に渡る持続可能な行政経営

(4) 川西町立地適正化計画（平成 29(2017)年 3 月）

計画の位置づけ	居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを実現するためのマスタープラン														
計画期間	平成 29(2017)～令和 22(2040)年度														
主な内容（公共交通に関連する内容）															
<p>【まちづくりの方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①拠点や市街地における居住環境の維持・向上 ②公共交通による安全・快適な移動環境の確保 ③人や企業にとって魅力ある都市環境維持・向上 ④居住や都市機能を誘導する区域が設定されない地域への適切な対応 <p>【都市機能誘導区域と居住誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①公共交通の要となる地区：結崎駅周辺 ②各種都市機能が集積する地区：町役場周辺 <p>【公共交通に関する施策】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針</th> <th>施策・事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>・交流拠点エリアの歩行空間整備</td> </tr> <tr> <td>公共交通ネットワークの維持と利用促進</td> <td>・駅前広場での利便施設整備</td> </tr> <tr> <td>町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備</td> <td>・利用しやすい結崎駅の整備 ・駅周辺地区の一体整備による賑わいづくり</td> </tr> <tr> <td>産業振興に資する交通基盤の形成</td> <td>・町の骨格を形成する道路整備 ・企業送迎バスに対応した交通結節点（結崎駅）の整備</td> </tr> <tr> <td>観光資源を活かす交通基盤の形成</td> <td>・来訪客（徒歩・自転車）への利便施設等の整備 ・周遊観光ルートの情報発信</td> </tr> <tr> <td>住民と進める公共交通利用促進</td> <td>・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</td> </tr> </tbody> </table>		基本方針	施策・事業	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	・交流拠点エリアの歩行空間整備	公共交通ネットワークの維持と利用促進	・駅前広場での利便施設整備	町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備	・利用しやすい結崎駅の整備 ・駅周辺地区の一体整備による賑わいづくり	産業振興に資する交通基盤の形成	・町の骨格を形成する道路整備 ・企業送迎バスに対応した交通結節点（結崎駅）の整備	観光資源を活かす交通基盤の形成	・来訪客（徒歩・自転車）への利便施設等の整備 ・周遊観光ルートの情報発信	住民と進める公共交通利用促進	・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
基本方針	施策・事業														
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	・交流拠点エリアの歩行空間整備														
公共交通ネットワークの維持と利用促進	・駅前広場での利便施設整備														
町の玄関口にふさわしい結崎駅及び駅周辺の整備	・利用しやすい結崎駅の整備 ・駅周辺地区の一体整備による賑わいづくり														
産業振興に資する交通基盤の形成	・町の骨格を形成する道路整備 ・企業送迎バスに対応した交通結節点（結崎駅）の整備														
観光資源を活かす交通基盤の形成	・来訪客（徒歩・自転車）への利便施設等の整備 ・周遊観光ルートの情報発信														
住民と進める公共交通利用促進	・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														

(5) 近鉄結崎駅周辺地区まちづくり基本計画（平成 30(2018)年 12 月）

計画の位置づけ	奈良県と川西町が連携・協力して結崎駅及び駅周辺地区の拠点機能を再整備し、「川西町らしい 駅・まちづくり」の実現化を図ることを目的として、平成 29(2017)年 12 月に策定した「近鉄結崎駅周辺地区まちづくり基本構想」の実現に向け、関係者が協働で実施すべき事業等を策定した計画
計画期間	短期：平成 30(2018)～令和 4 (2022)年度 中長期：令和 5 (2023)年度～
主な内容（公共交通に関連する内容）	
<p>【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路等のハード整備事業：町道結崎 148 号線、町道結崎線、町道結崎下永線、町道踏切改良、県道天理王寺線踏切改良 ・公園・広場のハード整備事業：西口公園、東口広場 ・駅舎や施設等のハード整備事業：公園施設(休憩施設等)、駅舎、駐輪場 ・ソフト事業：まちづくり活動促進、賑わい創出、地域の魅力発進 	



※ この完成予想図はイメージです。構造物・植栽・色合いなどは実際の整備と異なることがあります。

出典：川西町ホームページ

図 結崎駅周辺整備事業完成予想図

2-2 地域公共交通に関する関連計画（奈良県）

（1）奈良県公共交通基本計画（平成 28(2016)年 3 月）

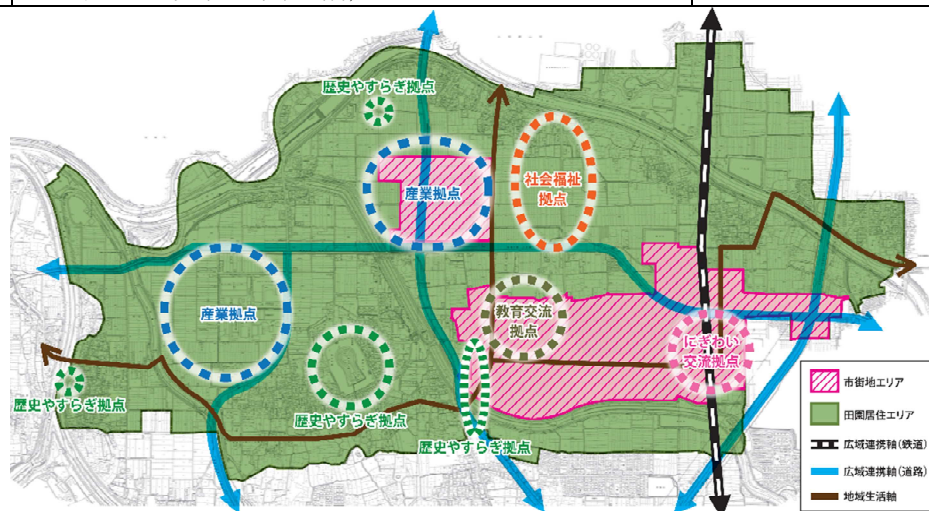
計画の位置づけ	<p>奈良県公共交通条例に基づき、まちづくり、保健、医療、福祉、教育その他の施策との連携及び関連する施策との連携を図りながら、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画</p> <p>本計画及び同時期に策定された「奈良県地域公共交通網形成計画」に基づき、各種の施策・取組を実施</p>
<p>主な内容（基本的な方針について）</p>	
<p>【公共交通の意義・役割】</p> <p>奈良県の目標である『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』を実現するために、公共交通は、県民の生活を支えるツールとして不可欠な『社会インフラ』であり、持続可能なまちづくりに資する手段としての役割を担う。</p> <p>【公共交通を維持・確保・活性化するための取組の指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ➡あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消 ➡まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 <p>【取組の実効性を持たせるための必要な事項】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 関係者間の連携・協働（市町村,交通事業者,県民等との連携・協働（奈良モデル）） 2) 実効性を高めるための実態把握と情報共有（高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえた移動ニーズの把握/県民への情報提供及び県の公共交通施策への参画） 3) 継続的な取組（PDCA サイクルによる定期的検証/データに基づく実証的アプローチ） 	

（2）奈良県地域公共交通網形成計画（平成 28(2016)年 3 月）

計画の位置づけ	<p>平成 26(2014)年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図る計画</p>
計画期間	<p>平成 28(2016)～令和 3 (2021)年度</p> <p>※後継の「奈良県地域公共交通計画」を令和 3 (2021)年度末策定予定</p>
<p>主な内容（公共交通に関連する内容）</p>	
<p>【目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①住んでよし：暮らしやすいまちづくり・歩いて暮らせるまちづくり・渋滞の解消等 ②働いてよし：雇用の場の確保・その環境整備としての移動の確保等 ③訪れてよし：観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成等 ④移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ⑤あってもよいのに現存しない交通網の形成／なくてもよいのに現存する交通網の解消 ⑥鉄道・バスのネットワークや交通の拠点・結節点といったつながりを重視 ⑦公共交通の範囲を鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等とするが、私的な交通を見据えて幅広くとらえる <p>【具体的な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリアにより異なる（川西町に関わる施策はなし） 	

2-3 川西町のまちづくりの方向性（上位・関連計画のまとめ）

項目	内容	出典
まちの将来像	安心 すくすく 豊かな心を育む “かわにし”	・第3次総合計画
目標人口	2060年におおむね6,000人以上を目指すため、 ・住宅施策推進とまちの魅力・住みやすさのPRにより、子育て世帯の転入を図る ・若者の流出を抑制するとともにUターンを促す	・人口ビジョン
まちの基本方針	①人・企業にとって魅力あるまちづくり ②子どもや子育てしている人にとってやさしいまちづくり ③安心して暮らせるまちづくり ④地域と共につくるまちづくり	・第3次総合計画
まちづくりの方針	①拠点や市街地における居住環境の維持・向上 ②公共交通による安全・快適な移動環境の確保 ③人や企業にとって魅力ある都市環境維持・向上 ④居住や都市機能を誘導する区域が設定されない地域への適切な対応	・立地適正化計画
公共交通関連	・交通結節機能の強化と安全で円滑な交通環境の実現（公共交通の拠点となる駅舎・広場等の整備、駅周辺道路・公園等の整備、企業送迎バスに対応した交通結節点整備等） ・公共交通の利便性向上 ・公共交通利用促進に向けた広報活動の推進 ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ・関係者間の連携・協働 ・実効性を高めるための実態把握と情報共有 ・継続的な取組	・第3次総合計画 ・まち・ひと・しごと総合戦略（第2版） ・立地適正化計画 ・近鉄結崎駅周辺地区まちづくり基本計画 ・奈良県地域公共交通基本計画 ・奈良県地域公共交通網形成計画
その他、まちづくりや交通に関する施策	・駅周辺を拠点とした交流・賑わいの創出とまちの魅力の発信 ・住民参加によるまちづくりの推進 ・歩いて楽しむ交流拠点づくり（結崎駅周辺、町役場周辺の歩行空間整備）	・第3次総合計画 ・立地適正化計画



出典：川西町第3次総合計画

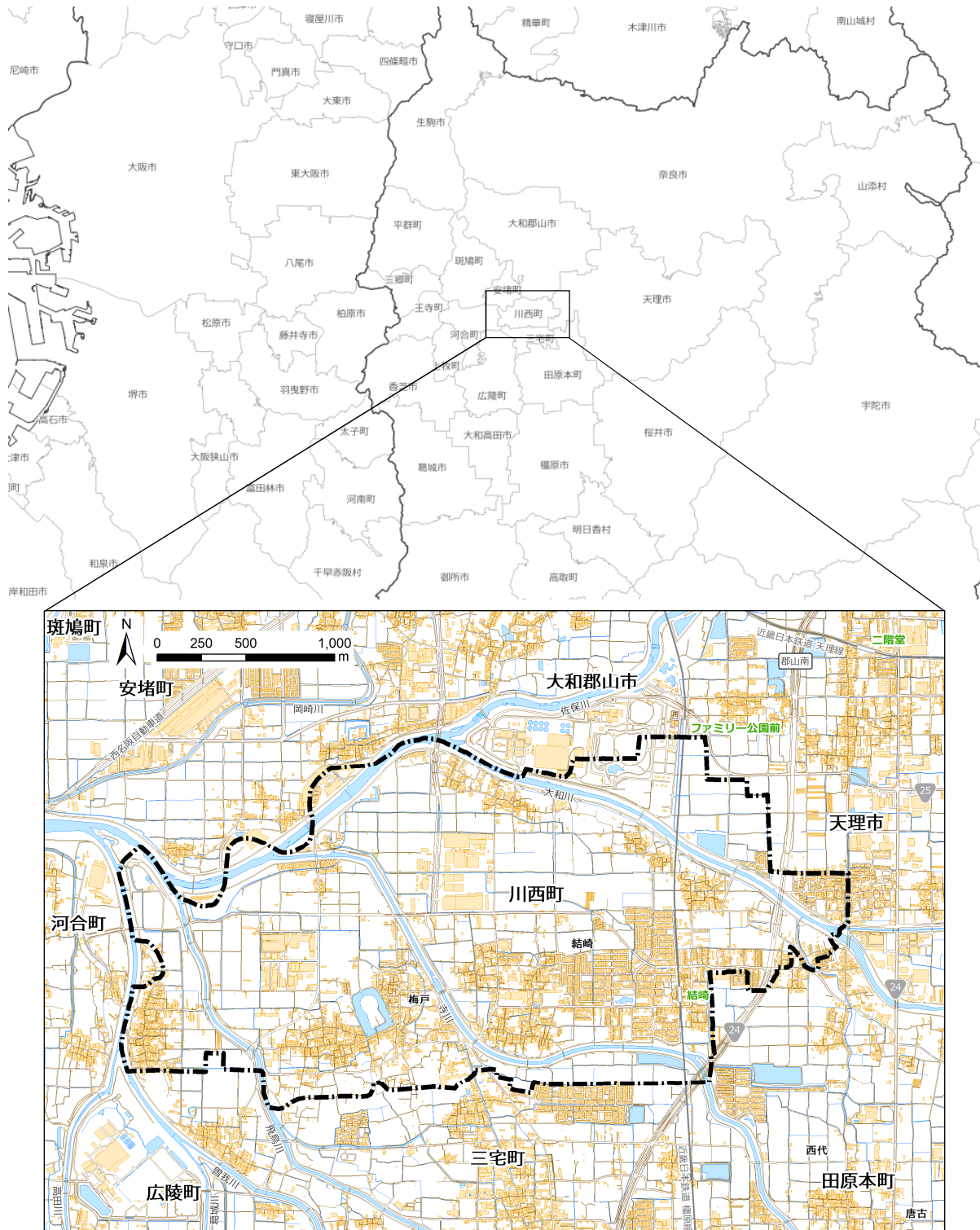
図 土地利用構想図（第3次総合計画より）

3. 川西町の概況

3-1 位置・地勢

本町は、奈良県北部に広がる奈良盆地のほぼ中央に位置し、町域は、東西約 3.4 km、南北約 1.9 km、面積 5.93 km²と県下 3 番目（39 市町村中）に小さく、非常にコンパクトな町です。

また、4 本の川が集結して大和川に注ぐ水辺の里であるとともに、町内には美しくのどかな田園空間も広がり、豊かな自然にあふれています。



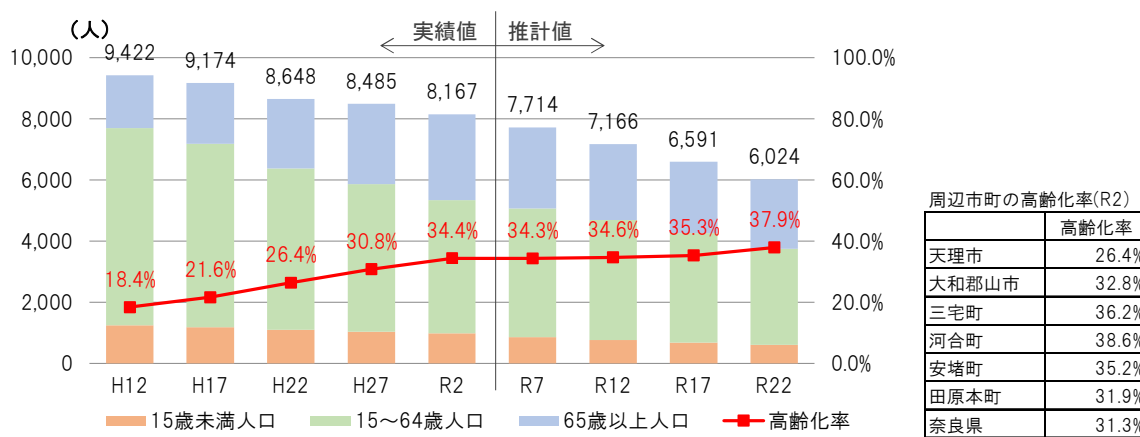
資料：国土地理院地図

図 川西町の位置

3-2 人口

(1) 人口

- ・令和2(2020)年の人口は約8,200人弱で、この20年間で約13%減少しています。人口減少の傾向は今後も続く見込みで、10年後には約7,200人弱、20年後には約6,200人になると推計されます。
- ・15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口は減少傾向にある一方、高齢化率は上昇しており、令和2(2020)年の高齢化率は約34.4%と約3人に1人が高齢者です。高齢化率は、周辺の三宅町・河合町に比べて低いですが、天理市・大和郡山市や奈良県全体よりもやや高い水準にあります。



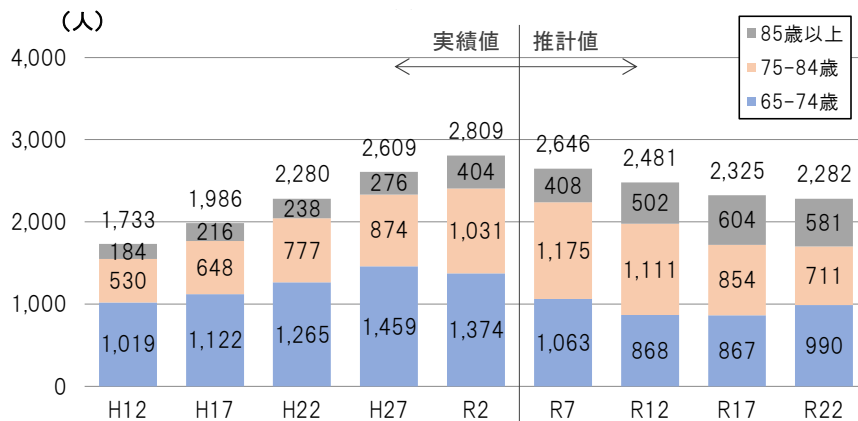
※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所によるもの(2018(H30)年3月推計値)

資料：国勢調査(実績値)、国立社会保障・人口問題研究所(推計値)

図 川西町の人口の推移

(2) 高齢者人口

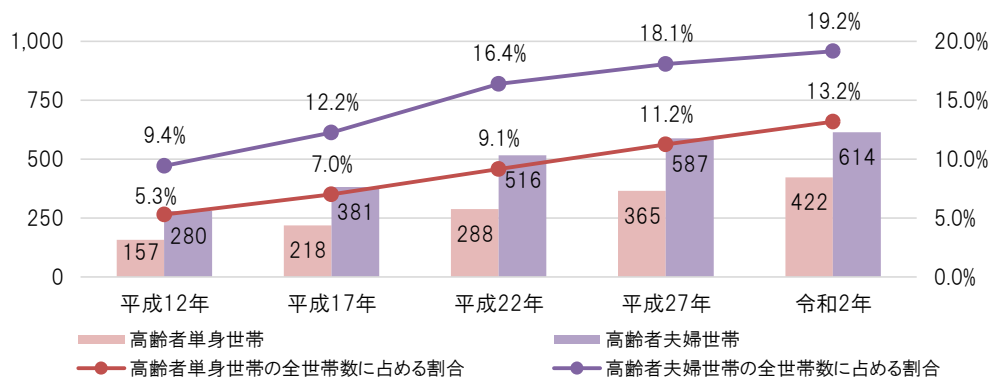
- ・65歳以上の高齢者の人口は令和2(2020)年まで増加傾向にあります。今後は減少に転じる見込みです。このうち、減少に転ずるのは65～74歳で、75歳以上の人口は当面は増加する見込みです。
- ・高齢者夫婦世帯および高齢者単身世帯が全世帯に占める割合は、それぞれ約19%、約13%（令和2(2020)年）で、20年前の2倍以上に増加しています。
- ・健康寿命（平均自立期間）は微増傾向で、健康な高齢者が増えていると考えられます。



※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所によるもの（2018(H30)年3月推計値）

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

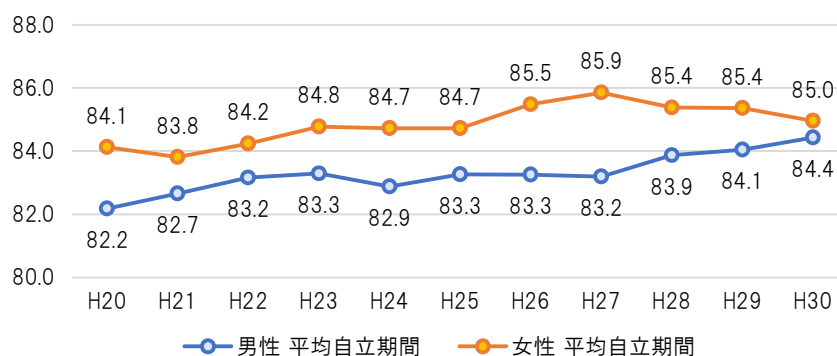
図 川西町の高齢者人口の推移



※高齢者夫婦世帯は、夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみの世帯

資料：国勢調査

図 川西町の高齢者夫婦・高齢者単身世帯数の推移



※数値は、65歳時の健康寿命（平均自立期間）に65を加えたもの

資料：市町村別奈良県民の健康寿命奈良県

図 川西町の健康寿命（平均自立期間）の推移

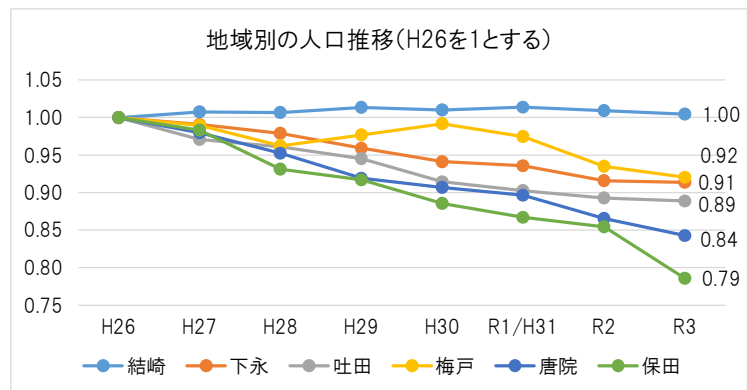
(3) 地域別人口

- ・結崎地区が全町民の約 2/3 を占めており、町全体の人口が減少する中で、結崎地区の人口は横ばいで推移しています。
- ・結崎地区以外はいずれも減少しており、特に、保田地区、唐院地区は減少率が大きくなっています。

《地域別人口》

地域	人口	割合
結 崎	5,578	66.2%
下 永	868	10.3%
吐 田	456	5.4%
梅 戸	439	5.2%
唐 院	708	8.4%
保 田	378	4.5%
計	8,427	100.0%

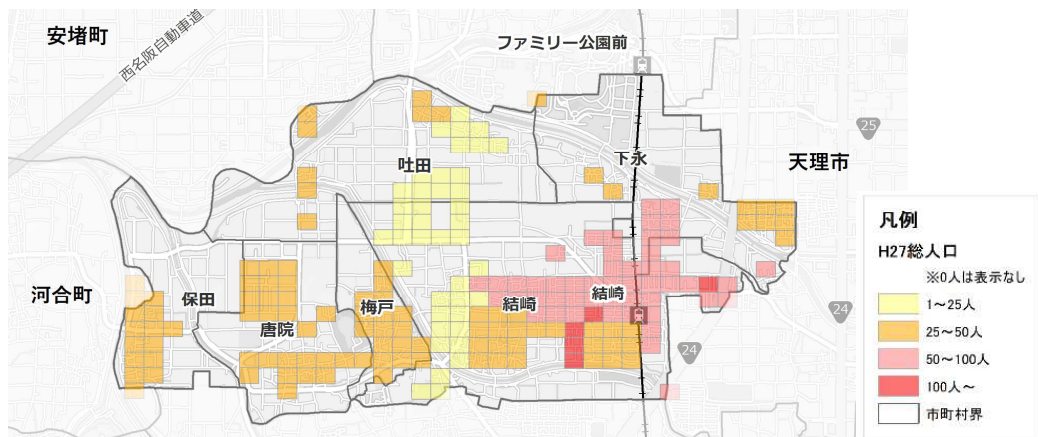
(令和3(2021)年4月現在)



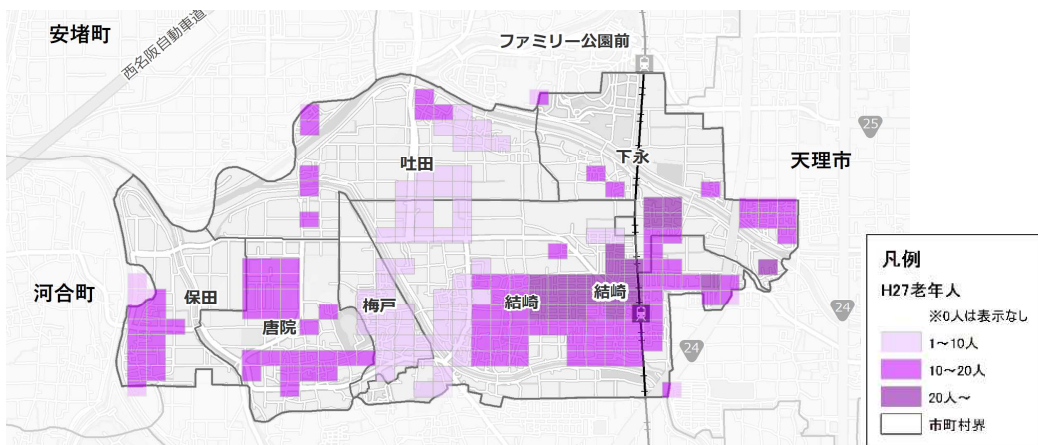
資料：住民基本台帳

図 地域別人口の推移

(総人口)



(高齢者(65歳以上)人口)



資料：平成 27 年国勢調査

※平成 27 年国勢調査の 250m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分して表示

図 100m メッシュあたり人口

(4) 要支援・要介護認定者数

- ・ 要支援・要介護の認定者数は増加傾向にあり、今後も増加する見込みです。要支援の認定者数は横ばいから微増で推移しますが、要介護認定者数は増加する見込みです。
- ・ 過去の調査（東京都）によれば、外出頻度が1週間に1回以下の人は、1日1回以上の人に比べ、歩行障害発生リスクが4倍、認知機能発生リスクが3.5倍となっています。

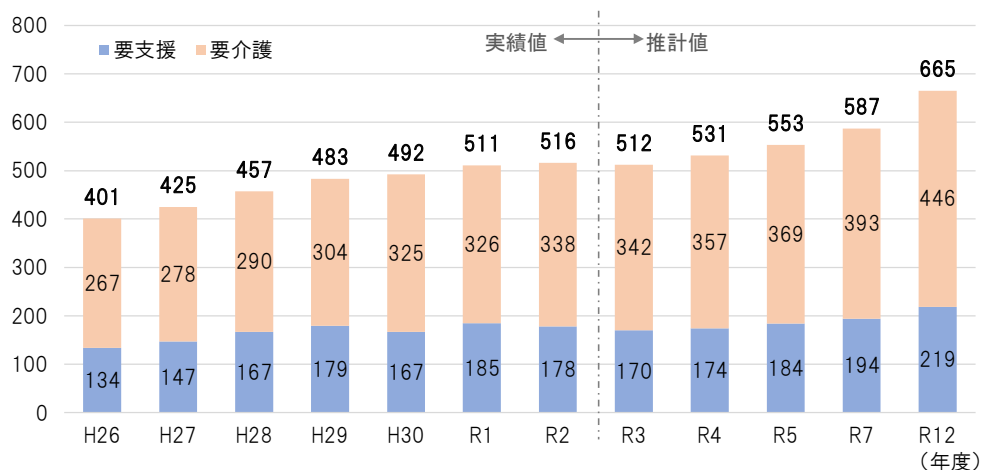
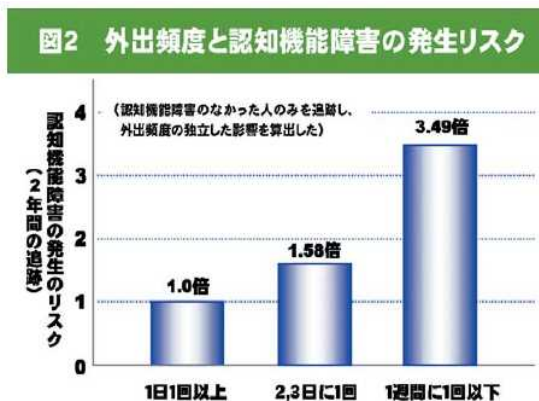
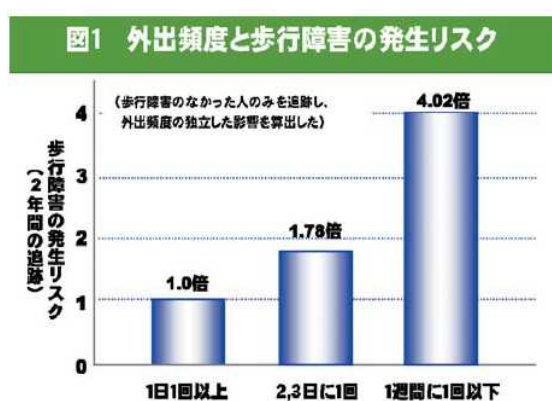


図 川西町の要支援・要介護の認定者数推移

【参考】外出頻度と歩行障害や認知障害のリスク

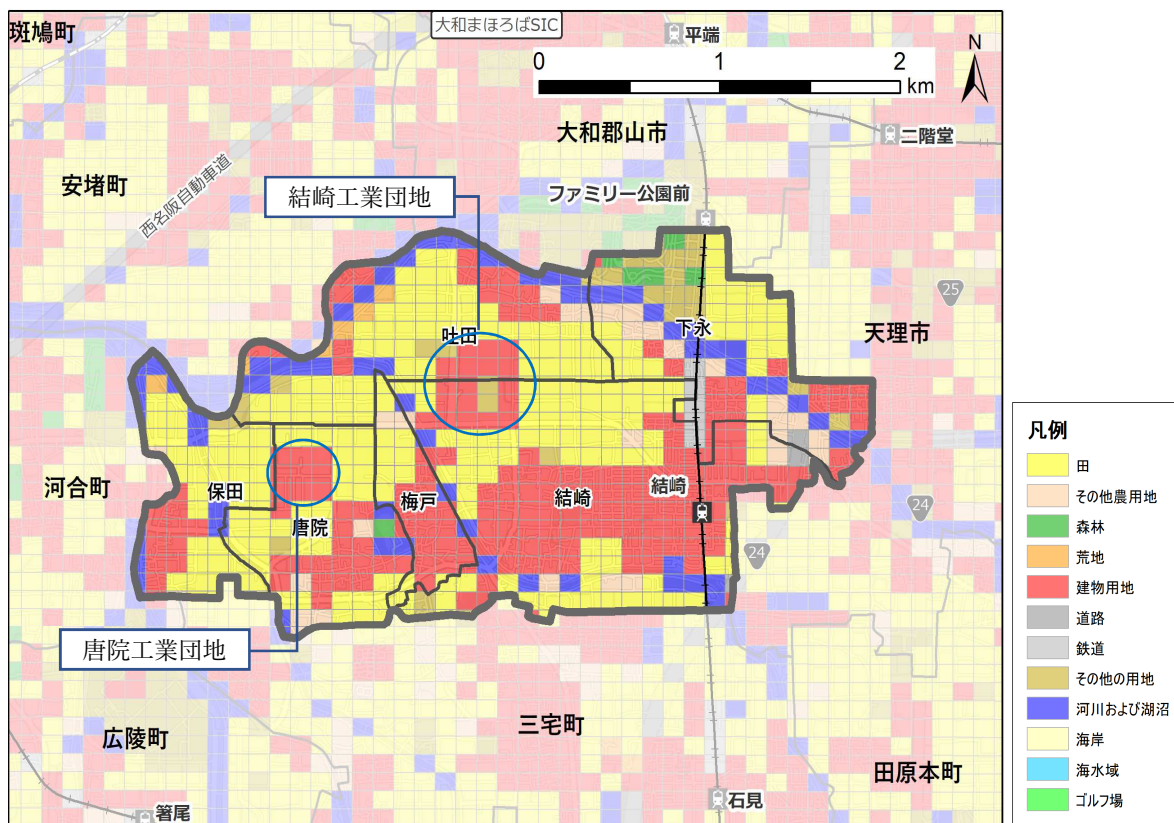


出典：老人研 News No.19(平成 19年 3月)

3-3 土地利用・都市計画・産業

(1) 土地利用・都市計画

- ・人口集積がある町南部に建物用地が拡がり、町中央～北部は田・その他農用地が主となっています。
- ・都市計画は、結崎駅～町役場周辺エリアに住居系の用途地域が指定されているほか、結崎工業団地、唐院工業団地に工業系の用途地域が指定されています。



資料：土地利用細分メッシュ（平成28年度）

図 土地利用の状況

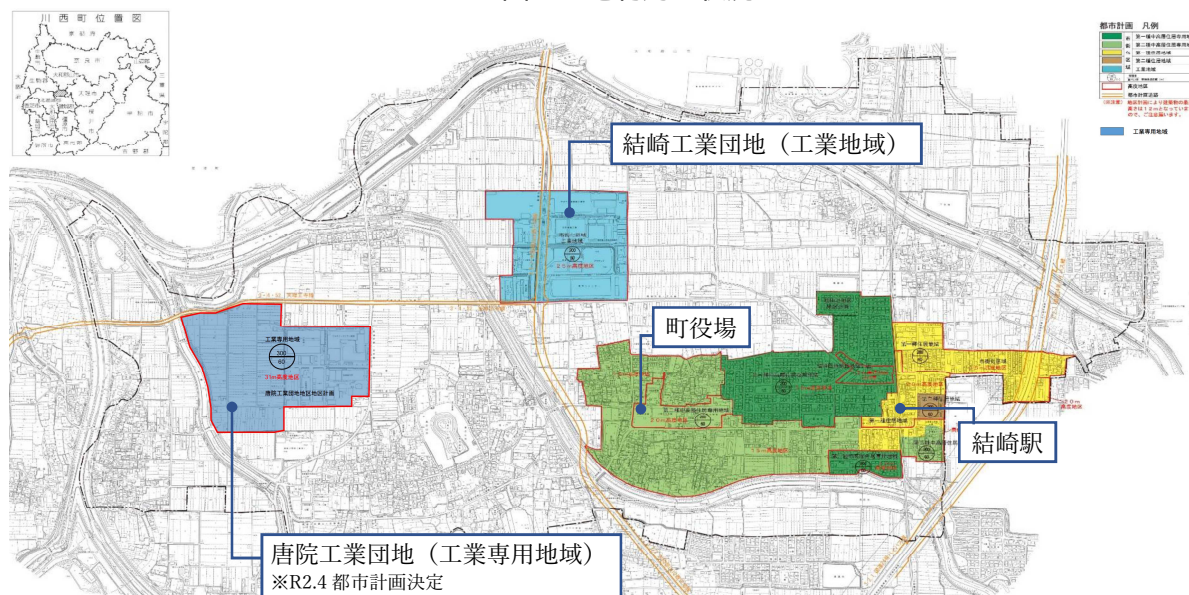


図 都市計画図

(2) 産業

- 前ページで記載のとおり、本町には結崎・唐院の2つの工業団地があり、令和2(2020)年現在、16社が立地し、工場が集積しています。
- このため、町全体での事業所数は減少傾向にありますますが、従業員数は微増、製造品出荷額等は微増～横ばいで推移しています。

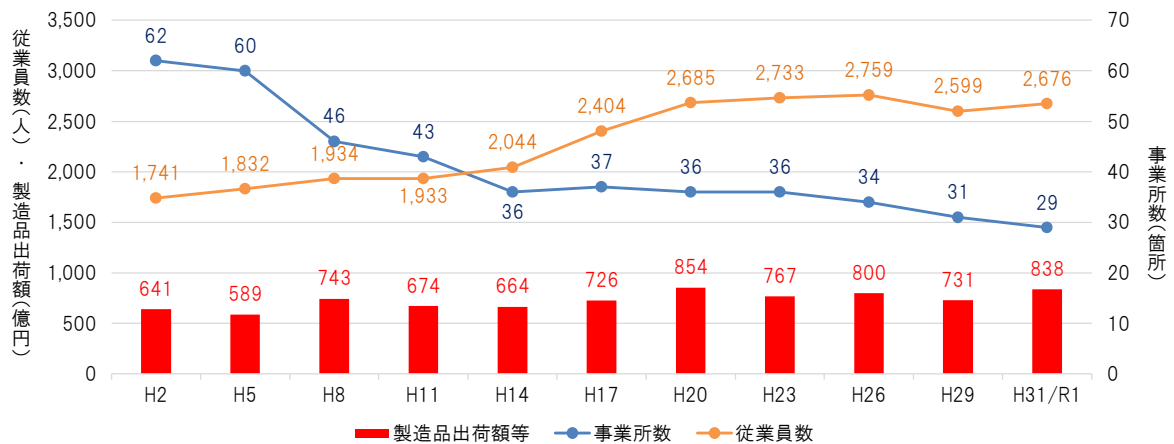


図 川西町の事業所数・従業員数・製造品等出荷額

(3) 主要施設

- 川西町の主要な施設は、結崎駅周辺、町役場周辺など、町の南部に集中しています。
- 主要な商業施設は、結崎駅東側に1軒（スーパーおくやま）で、町域東部はコンビニエンスストアのみとなっています。
- 小規模な診療所はコミュニティバス路線沿線に立地していますが、大規模な病院は町内にはありません。
- 小学校・中学校ともに町内に1つで、中学校は三宅町との組合立の式下中学校が三宅町との境界部に立地しています。

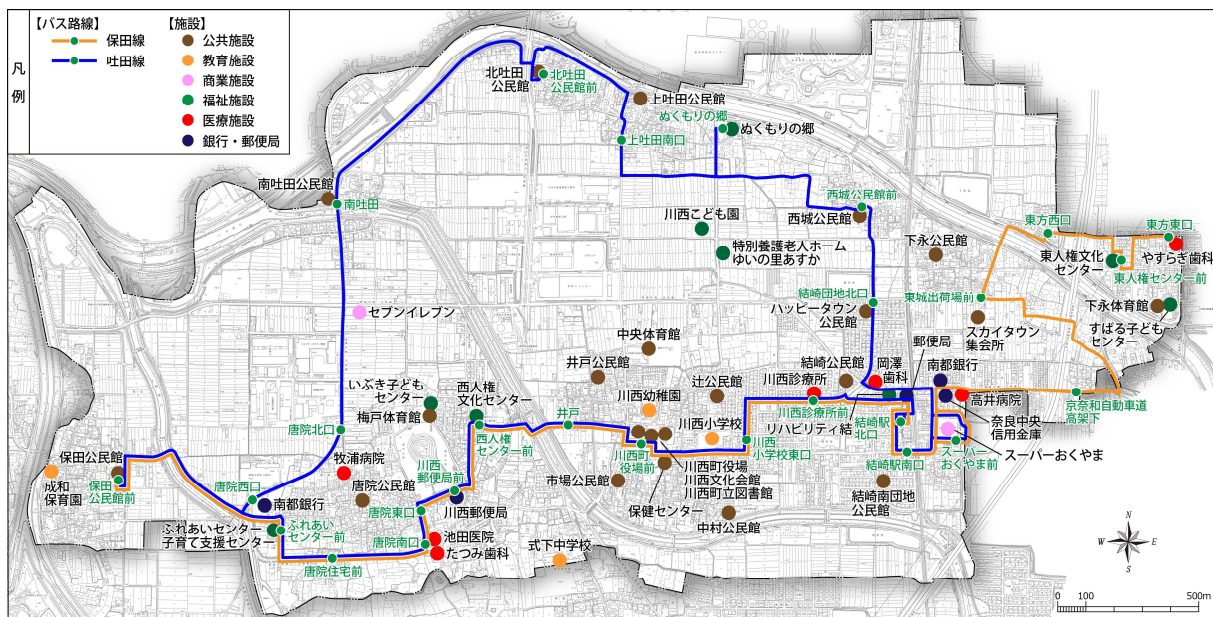
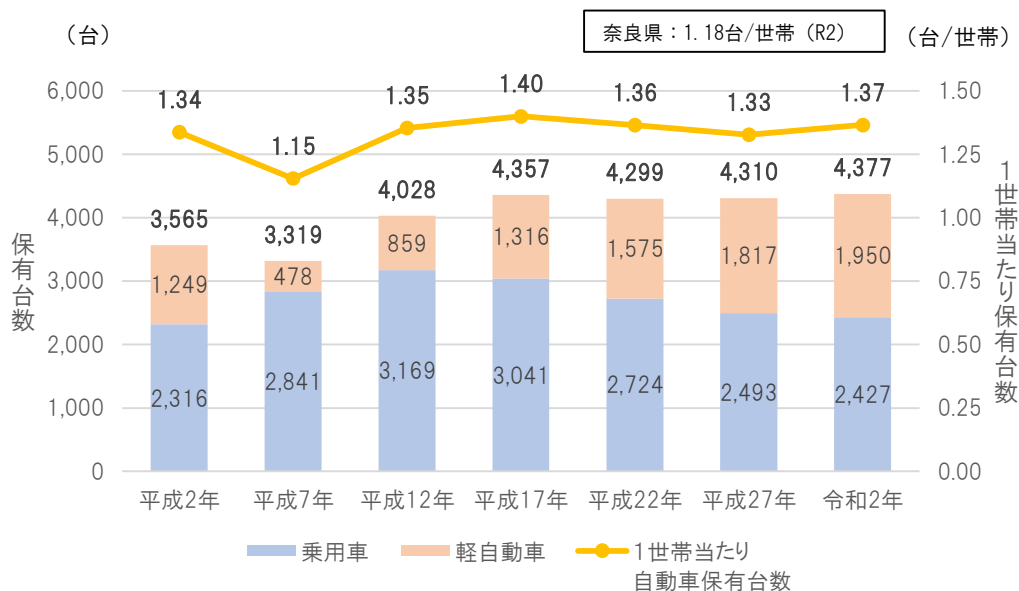


図 川西町の主要施設位置図

3-4 交通・人の動き

(1) 自動車保有台数

・自動車保有台数は増加傾向で、1世帯当たりの自動車保有台数は奈良県平均を上回っており、マイカーへの依存が高くなっています。



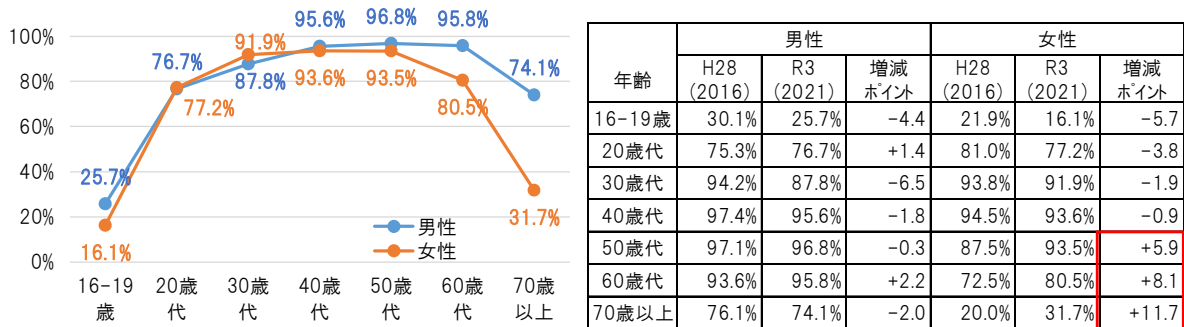
資料：奈良県統計年鑑

※乗用車は普通車・小型車の登録数の合計、軽自動車は四輪乗用の課税数

図 川西町の自動車保有台数の推移

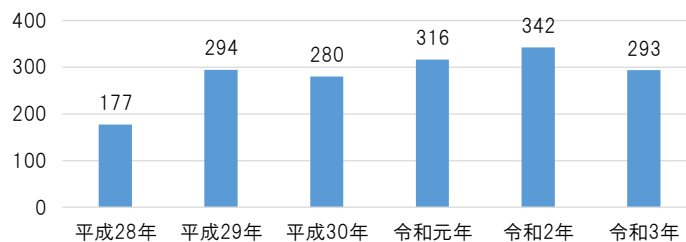
(2) 運転免許保有状況

- ・運転免許保有率は女性で60歳以上、男性で70歳以上になると下がり、特に70歳以上の女性は約30%と低くなっていますが、50歳以上の女性の免許保有率は近年増加傾向にあります。
- ・天理署管内における運転免許の自主返納数は、年々増加傾向にあります。
- ・高齢者の免許返納が進みにくい理由として、免許がなければ日常生活に困るという意見が多くなっています。



資料：天理警察署より提供

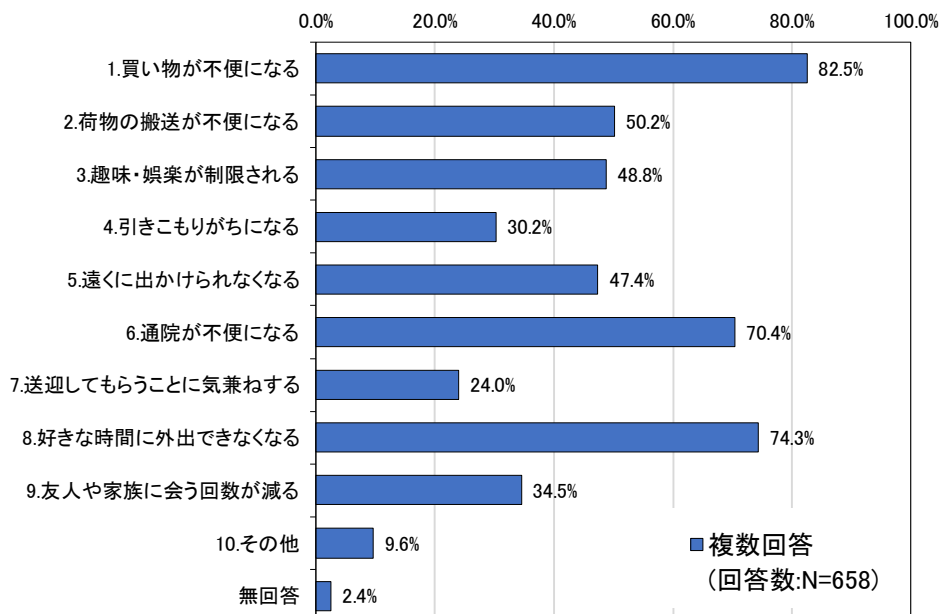
図 川西町の年齢別運転免許保有状況（令和3(2021)年10月末現在）



※天理署管内：天理市、田原本町、川西町、三宅町、山添村と奈良市旧都祁村地区

資料：天理警察署より提供

図 運転免許の自主返納件数の推移（天理署管内）（令和3(2021)年は10月末まで）

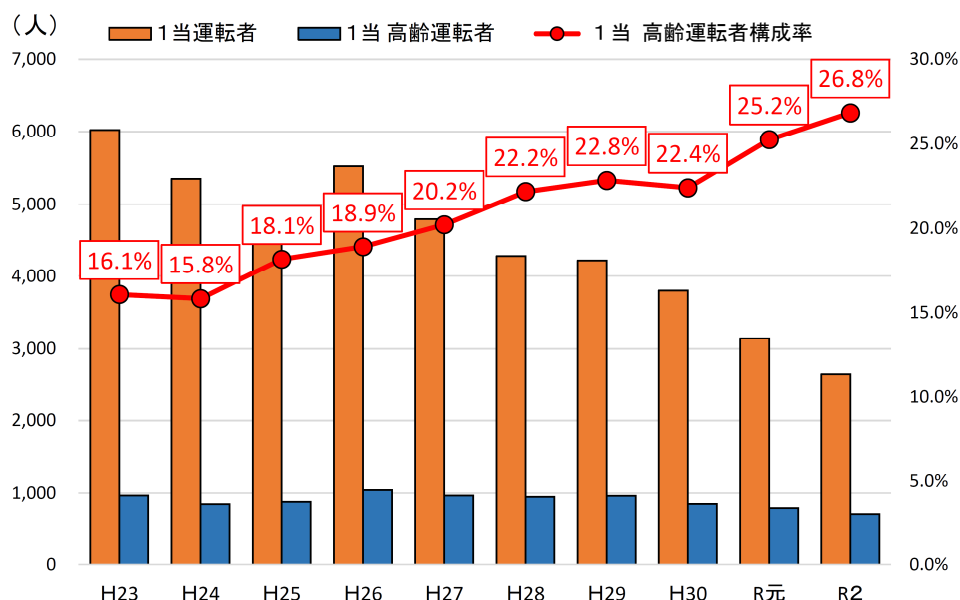


出典：令和元年度川西町民の移動に関する調査（高齢者を対象に実施したアンケート結果）

図 運転免許を返納しない理由

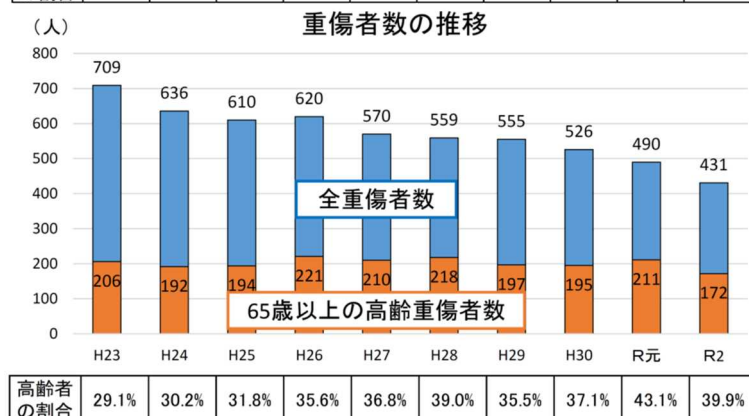
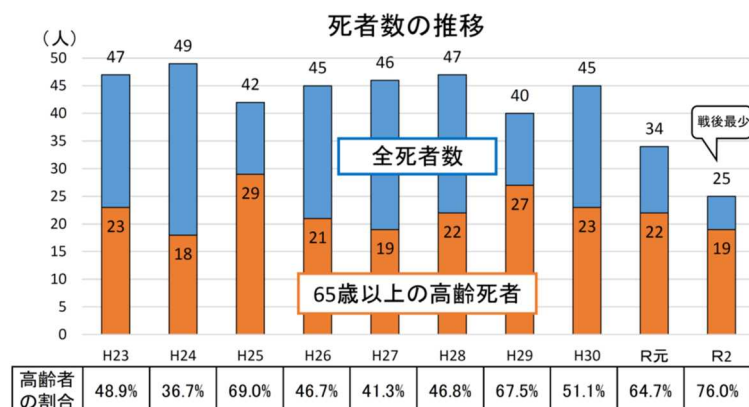
(3) 交通事故

- ・奈良県内における交通事故の発生件数は減少傾向にあります。高齢運転者の占める割合は増加傾向にあります。
- ・奈良県内の交通事故による死者数・重要者数は減少傾向にあります。高齢者の占める割合は増加傾向にあります。



出典：令和2年における交通事故の発生状況等について（奈良県版）（奈良県警）

図 奈良県内の交通事故に占める高齢運転者の構成率の推移（第1当事者のみ）



出典：令和2年における交通事故の発生状況等について（奈良県版）（奈良県警）

図 奈良県内の交通事故による死者数・重要者数の推移

(4) 通勤・通学流動

- ・通勤は町内が最も多く、川西町への流入・流出ともに大阪府や隣接する都市部（大和郡山市・奈良市・天理市）が多くなっています。
- ・通学は、大阪府・奈良市（流出）が最も多く、次いで、町内、京都府（流出）となっています。

《通勤》



《通学》

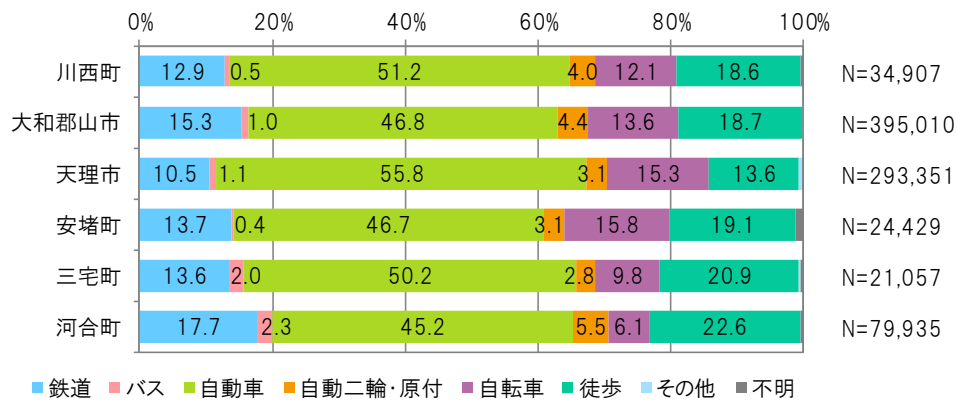


資料：平成 27 年国勢調査

図 地域間移動の状況（通勤・通学流動）

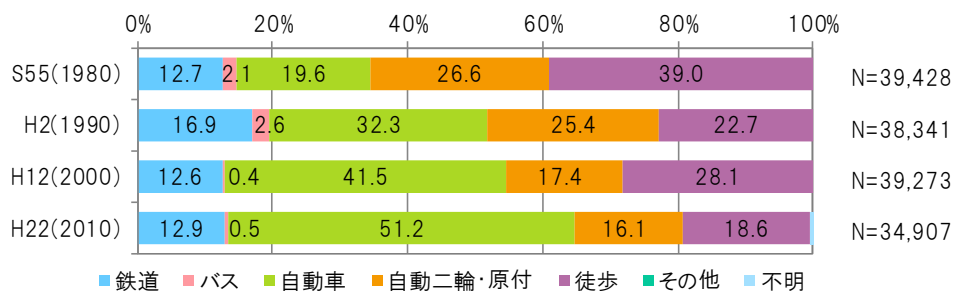
(5) パーソントリップ調査

- ・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査における川西町の自動車分担率は約 5 割を超えており、周辺の市町も同様の傾向です。
- ・自動車の分担率は増加傾向にある一方（昭和 55 年：19.6%→平成 22 年：51.2%）で、徒歩が減少しており（昭和 55 年：39.0%→平成 22 年：18.6%）、自動車への依存度が高くなっていることがうかがえます。



資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 周辺市町との代表交通手段別分担率の比較（平成 22 年）



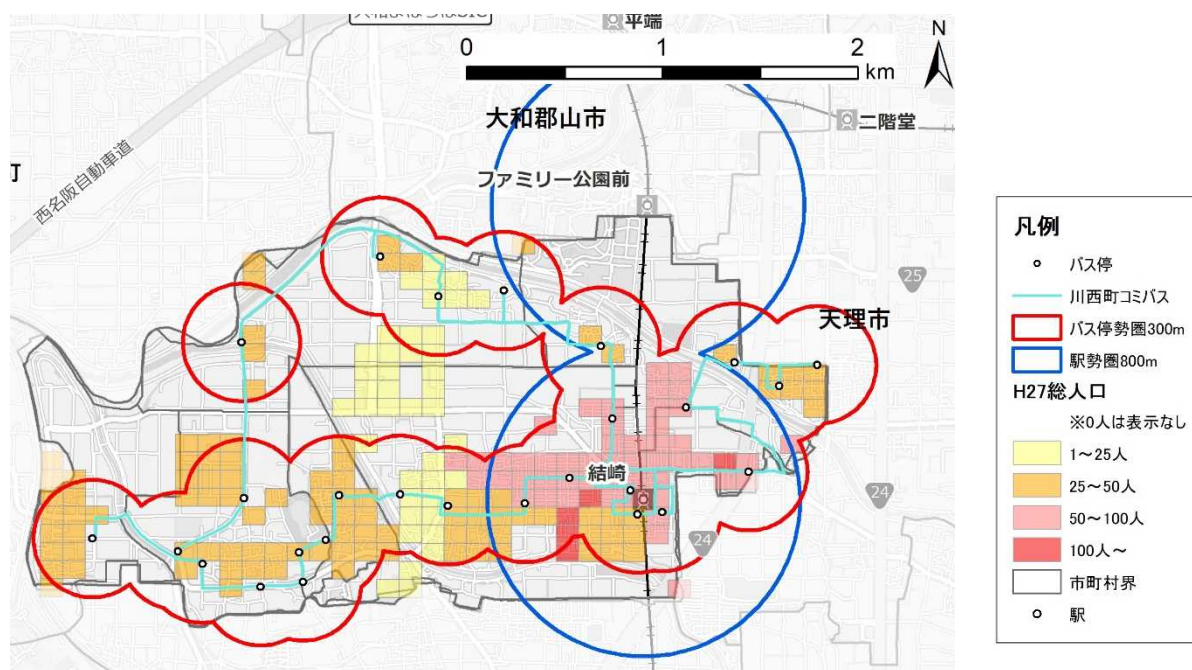
資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 川西町の代表交通手段別分担率の推移（昭和 55 年～平成 22 年）

4. 川西町の地域公共交通の現状

4-1 地域公共交通ネットワーク

- ・町内の地域公共交通は、鉄道（近鉄橿原線）および川西町コミュニティバス（川西こすもす号）、タクシー（町内に事業所はないが、営業区域は西大和交通圏（P27 参照）に区分）となっています。
- ・駅から半径 800m、バス停から半径 300m の圏内には人口総数の約 93%がカバーされており、全国平均 55%を大きく上回っています。



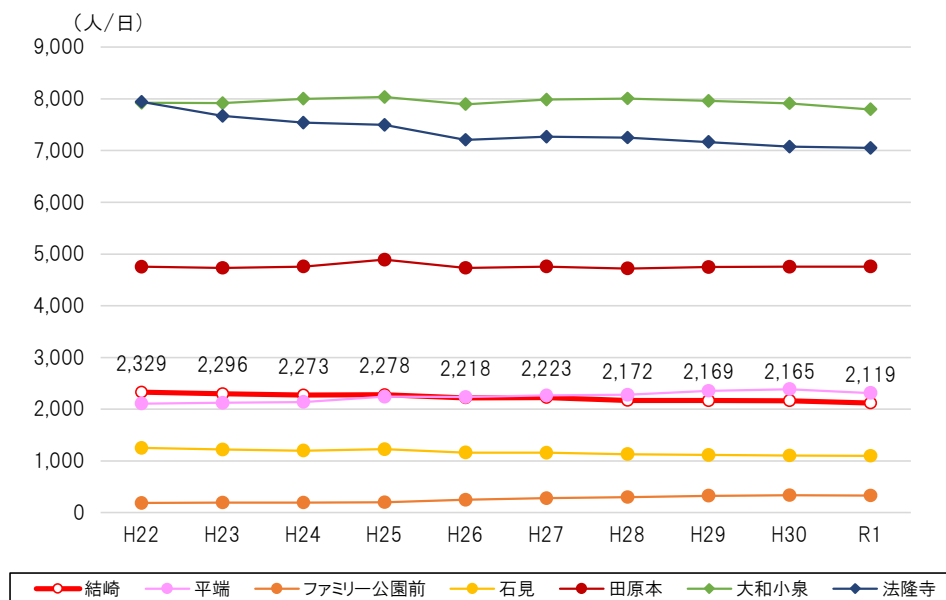
	人口総数	老年人口
川西町全体	8,213 人	2,530 人
	100.0%	100.0%
駅800m・バス停300m 圏内	7,629 人	2,330 人
	92.9%	92.1%

【参考】全国平均55%（都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8)）
資料：平成 27 年国勢調査（人口総数・老年人口）

図 公共交通のカバー状況

4-2 鉄道

- ・町内唯一の鉄道駅である結崎駅の乗車人員はほぼ横ばいで推移しています。
- ・結崎駅周辺は「まちの玄関口」にふさわしい姿にしていくため、各種施設の整備に取り組んでいます。駅前ロータリーや駅前広場、トイレなどがすでに供用され、現在、駅関連施設（改札口など）の整備が進められています。



資料：奈良県統計年鑑

図 川西町周辺の鉄道駅の乗車人員推移



写真 結崎駅周辺の整備状況（令和3年7月撮影）

4-3 コミュニティバス

(1) 路線と運行概要

- ・コミュニティバスは、町南部を東西に接続する保田線と、町北部と南部を接続する吐田線の2路線が運行されています。
- ・コミュニティバス車両は、ワゴンタイプで乗車定員が最大13人、車両台数は2台（うち1台は予備車両）です。
- ・運行日は平日（月～金）のみ、運行本数は計15便/日、料金は中学生以上1回100円ですが、70歳以上等は減額申請を行うことにより1回50円で利用することが可能です。



	時刻表								時刻表							
	吐田線 (上り)	保田線 (上り)	保田線 (下り)	吐田線 (下り)	吐田線 (上り)	保田線 (上り)	保田線 (下り)	吐田線 (下り)	吐田線 (上り)	保田線 (上り)	保田線 (下り)	吐田線 (下り)	吐田線 (上り)	保田線 (上り)	保田線 (下り)	
保田公民館前	8:08	-	-	10:55	10:58	-	-	13:46	保田公民館前	13:49	-	-	16:22	16:25	-	-
唐院西口	8:10	-	-	10:53	11:00	-	-	13:44	唐院西口	13:51	-	-	16:20	16:27	-	-
唐院北口	8:11	-	-	10:52	11:01	-	-	13:43	唐院北口	13:52	-	-	16:19	16:28	-	-
南吐田	8:14	-	-	10:49	11:04	-	-	13:40	南吐田	13:55	-	-	16:16	16:31	-	-
北吐田公民館前	8:17	-	-	10:46	11:07	-	-	13:37	北吐田公民館前	13:58	-	-	16:13	16:34	-	-
上吐田南口	8:19	-	-	10:44	11:09	-	-	13:35	上吐田南口	14:00	-	-	16:11	16:36	-	-
めくもりの郷	-	-	-	10:42	11:11	-	-	13:33	めくもりの郷	14:02	-	-	16:09	16:38	-	-
西城公民館前	8:21	-	-	10:40	11:13	-	-	13:31	西城公民館前	14:04	-	-	16:07	16:40	-	-
結崎団地北口	8:22	-	-	10:39	11:14	-	-	13:30	結崎団地北口	14:05	-	-	16:06	16:41	-	-
東方東口	-	9:33	9:36	-	-	12:17	12:20	-	東方東口	15:08	15:28	-	-	18:01	18:04	-
西人権センター前	-	9:31	9:38	-	-	12:15	12:22	-	西人権センター前	15:06	15:30	-	-	17:59	18:06	-
東方西口	-	9:30	9:39	-	-	12:14	12:23	-	東方西口	15:05	15:31	-	-	17:58	18:07	-
東城出荷場前	-	9:29	9:40	-	-	12:13	12:24	-	東城出荷場前	15:04	15:32	-	-	17:57	18:08	-
京奈和自動車道高架下	-	9:26	9:43	-	-	12:10	12:27	-	京奈和自動車道高架下	15:01	15:36	-	-	17:54	18:11	-
スーパーおくやま前	-	9:23	9:46	10:35	11:18	12:07	12:30	13:26	スーパーおくやま前	14:09	14:58	15:38	16:02	16:45	17:51	18:14
結崎駅南口	8:25	9:21	9:48	10:33	11:20	12:05	12:32	13:24	結崎駅南口	14:11	14:56	15:40	16:00	16:47	17:49	18:16
結崎駅北口	8:32	9:19	9:50	10:31	11:22	12:03	12:34	13:22	結崎駅北口	14:13	14:54	15:47	16:08	16:49	17:47	18:18
川西診療所前	8:33	9:18	9:51	10:30	11:23	12:02	12:35	13:16	川西診療所前	14:14	14:53	15:48	16:07	16:50	17:41	18:19
川西小学校東口	8:34	9:17	9:52	10:29	11:24	12:01	12:36	13:15	川西小学校東口	14:15	14:52	15:49	16:06	16:51	17:40	18:20
川西町役場前	8:39	9:15	9:57	10:27	11:29	11:59	12:41	13:13	川西町役場前	14:20	14:50	15:51	16:04	16:56	17:38	18:22
井戸	8:41	9:10	9:59	10:22	11:31	11:54	12:43	13:08	井戸	14:22	14:45	-	-	16:58	17:33	-
西人権センター前	8:42	9:09	10:00	10:21	11:32	11:53	12:44	13:07	西人権センター前	14:23	14:44	-	-	16:59	17:32	-
川西郵便局前	8:43	9:08	10:01	10:20	11:33	11:52	12:45	13:06	川西郵便局前	14:24	14:43	-	-	17:00	17:31	-
唐院東口	8:44	9:07	10:02	10:19	11:34	11:51	12:46	13:05	唐院東口	14:25	14:42	-	-	17:01	17:30	-
唐院南口	8:45	9:06	10:03	10:18	11:35	11:50	12:47	13:04	唐院南口	14:26	14:41	-	-	17:02	17:29	-
唐院住宅前	8:46	9:05	10:04	10:17	11:36	11:49	12:48	13:03	唐院住宅前	14:27	14:40	-	-	17:03	17:28	-
ふれあいセンター前	8:47	9:04	10:05	10:16	11:37	11:48	12:49	13:02	ふれあいセンター前	14:28	14:39	-	-	17:04	17:27	-
保田公民館前	8:51	9:00	10:09	10:12	11:41	11:44	12:53	12:58	保田公民館前	14:32	14:35	-	-	17:08	17:23	-

図 川西町コミュニティバスの路線図と時刻表

(2) 利用者数の推移

- ・コミュニティバスの利用者数は減少傾向にあり、令和2(2020)年度の乗車数は、平成26(2014)年度の約8割となっています。

年度	年間乗車数 (人)	【参考】人口(人)	
		総人口	65歳以上
H26(2014)	8,836	8,815	2,584
H27(2015)	8,173	8,803	2,672
H28(2016)	8,532	8,721	2,748
H29(2017)	8,027	8,704	2,807
H30(2018)	7,886	8,634	2,872
R1(2019)	7,704	8,617	2,926
R2(2020)	7,315	8,518	2,934

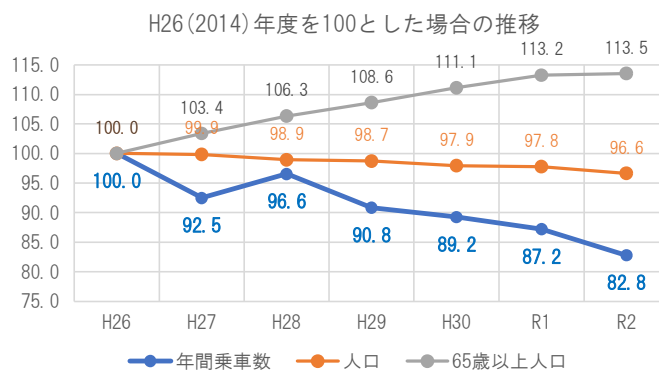
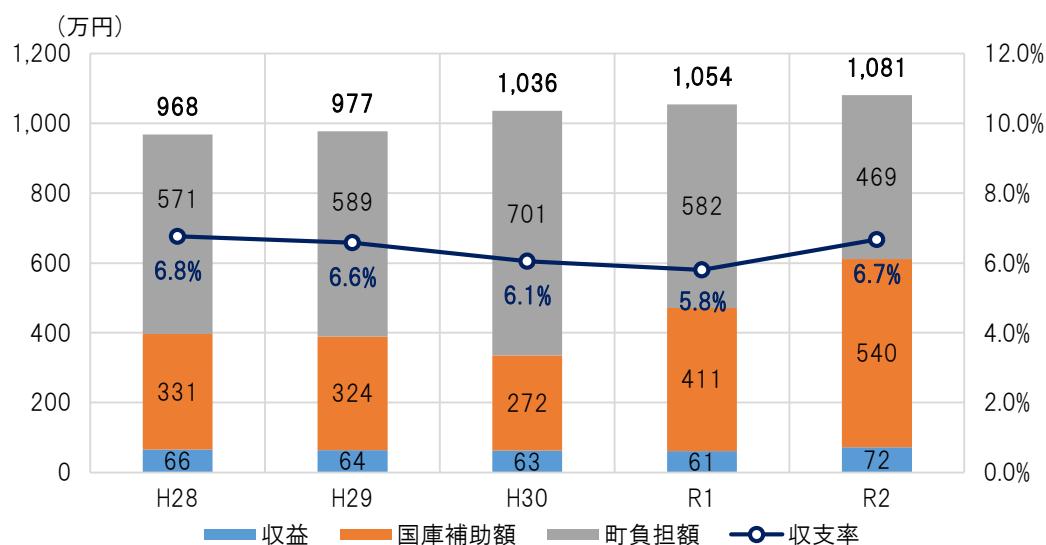


表 川西町コミュニティバス利用者数の推移

(3) 事業収支の推移(平成26(2014)年度～令和2(2020)年度)

- ・コミュニティバスの運行にかかる支出(運行委託費)は、平成29(2017)年度以降微増傾向にあり、令和2(2020)年度は約1,080万円となっています。
- ・コミュニティバスの収益は、年間約60～70万円程度で推移しており、収支率(収入/支出)は6～7%前後となっています。



※収益・収支率の算定には広告収入を含む。

※令和2(2020)年度の収益については、減免に対する町からの補填分を含む(コロナ交付金を活用)

図 川西町コミュニティバスの運行経費・収支率の推移

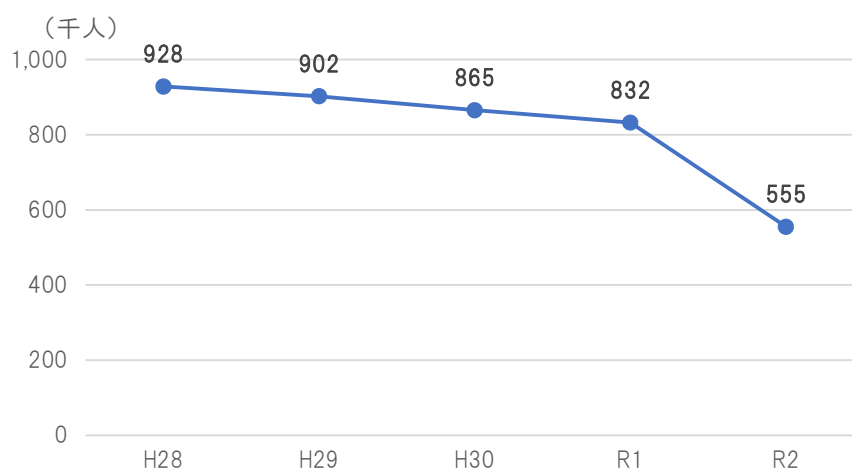
4-4 その他

(1) タクシー

- ・川西町が含まれる西大和交通圏は、17 営業所 141 台のタクシーが運行されています。
- ・西大和交通圏の車両数は平成 28(2016)年度に比べて約 93%と減少しています。
- ・西大和交通圏の輸送人員も減少傾向にあるうえ、特に令和 2(2020)年度は新型コロナの影響により、前年比 33%減と大幅な減少となっています。



資料：令和 2 年度奈良県公共交通基本計画に基づく施策の実施状況報告書（奈良県）
 図 奈良県北部地域のタクシー営業所数・車両数（令和 2 年 3 月末現在）



資料：国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局より提供
 図 西大和交通圏のタクシー輸送人員の推移

(2) 工業団地の従業員送迎バス

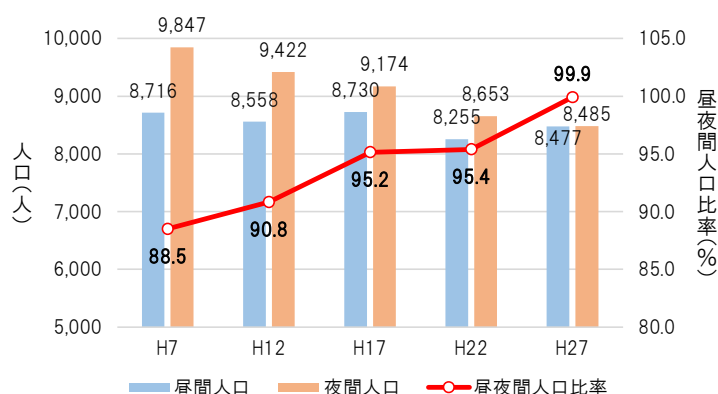
- ・結崎・唐院の2つの工業団地は、いずれも鉄道駅から徒歩圏外に位置するため、従業員の通勤は自動車に依存していますが、令和元(2019)年度実施の立地企業へのアンケート調査によれば、16社中6社が、企業単位で従業員の送迎バス（鉄道駅～企業立地場所）を運行しています。
- ・従業員送迎バスは一部、法隆寺駅・大和小泉駅（いずれもJR）にアクセスする便もありますが、多くが結崎駅を発着しており、1日あたり片道約30便程度の運行となっています。
- ・運行時間帯は、企業の就業時間や勤務形態により差がありますが、朝は5～9時台、夕方は16～20時台に集中しており、10～15時台は運行がありません。

表 従業員送迎バスの結崎駅発着時間

結崎駅発					
企業 立地場所	A社 唐院	B社 唐院	C社 結崎	D社 唐院	E社 結崎
5:00					
6:00					6:05
7:00	7:30		7:25 7:35 7:50	7:20 7:40	7:05 7:20
8:00		8:00	8:10		7:55 8:10
9:00					9:40
10:00					
11:00					
12:00					
13:00					
14:00					
15:00					
16:00	16:30				16:05 16:35
17:00				17:30	17:10
18:00	18:30			18:40	18:05
19:00			19:00	19:40	19:05 19:35
20:00			20:00		20:10 20:40
計	3	1	6	5	14
				合計	29

結崎駅着					
企業 立地場所	A社 唐院	B社 唐院	C社 結崎	D社 唐院	E社 結崎
5:00	5:10		5:36		
6:00			6:36		6:06
7:00	7:10			7:20	7:06 7:16 7:31
8:00					8:11
9:00					9:36
10:00					
11:00					
12:00					
13:00					
14:00					
15:00					
16:00					16:06
16:30					16:36
17:00			17:16		17:06
17:30	17:40	17:40	17:31	17:30	17:11
18:00			18:16		18:06
18:30			18:31	18:40	
19:00			19:16		19:06
19:30	19:40		19:31	19:40	19:36
20:00					20:11
20:30					20:41
計	4	1	8	4	15
				合計	32

※結崎駅以外に、法隆寺駅、大和小泉駅(いずれもJR)へのアクセス便もある。
資料：川西町共同運行バスの実現可能性に関する調査事業委託業務報告書（令和2年3月）

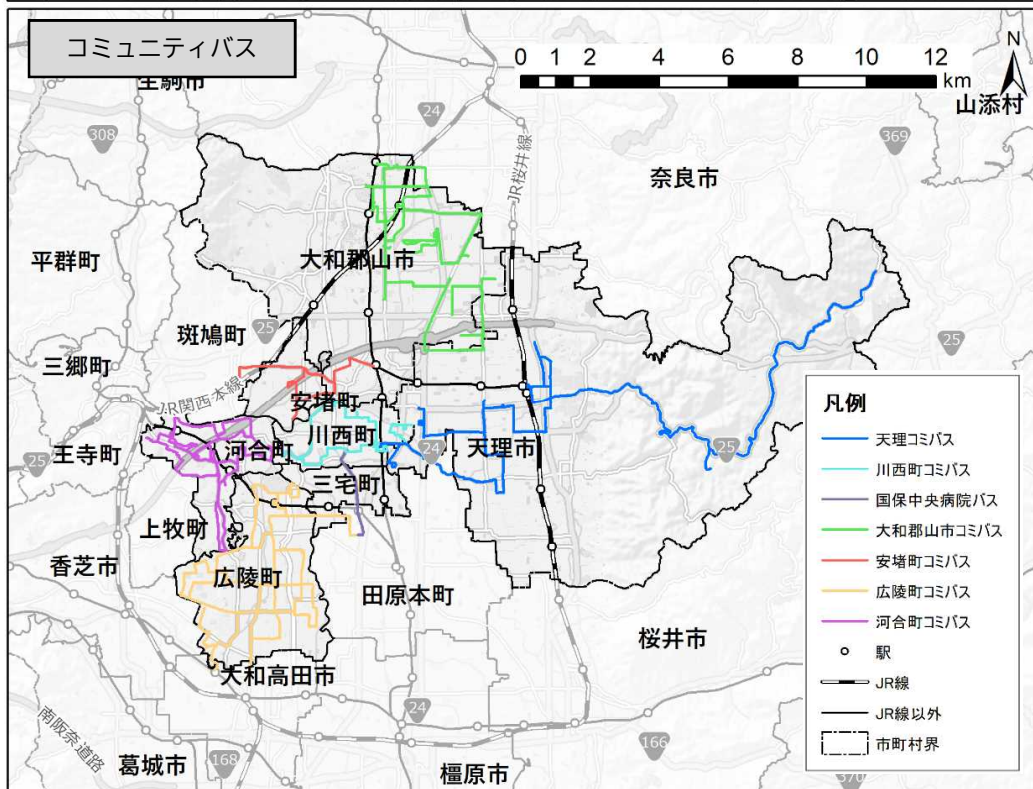
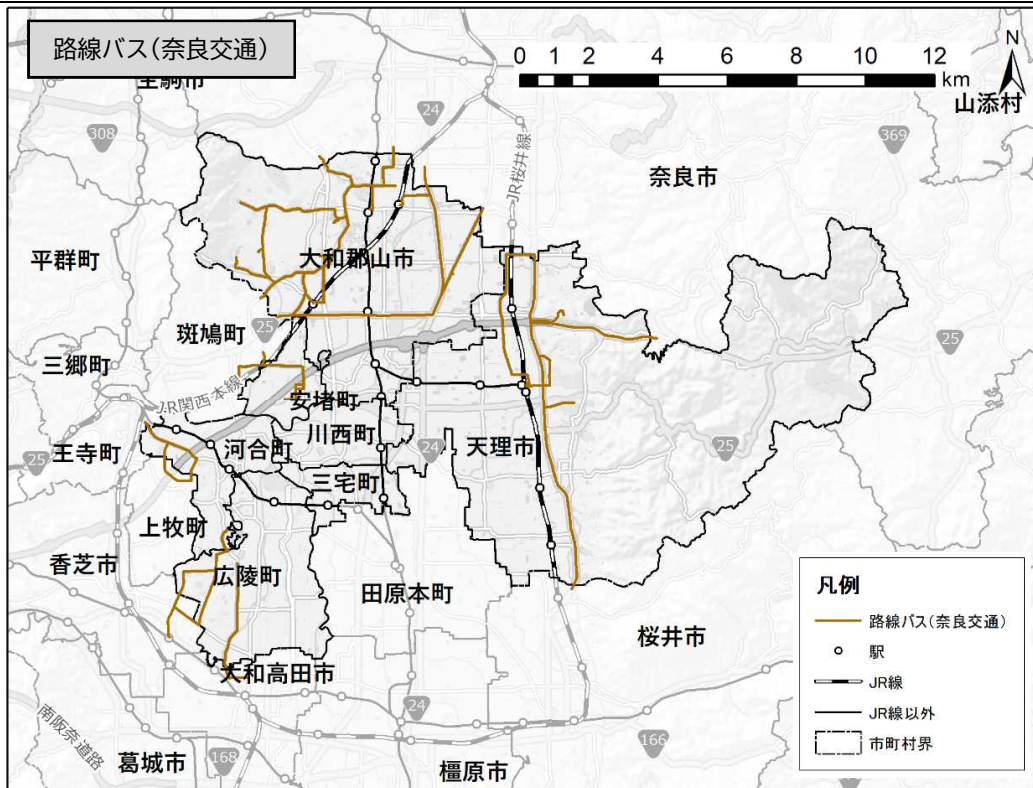


資料：国勢調査

【参考】 川西町の昼夜間人口の推移

(3) 周辺市町の公共交通の運行状況

・周辺市町では、路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシー利用補助(タクシーチケット)等の公共交通サービスが提供されています。



デマンド型乗合タクシー	天理市
タクシー利用補助(タクシーチケット)	三宅町、田原本町、安堵町

資料：奈良交通及び各市町ホームページ（令和3年12月現在）

図 周辺市町の公共交通ネットワーク（大和郡山市・天理市・安堵町・三宅町・田原本町・河合町・広陵町）

5. 地域公共交通の利用実態と町民の移動ニーズ

5-1 コミュニティバスの利用状況

(1) 令和3(2021)年11月の利用状況 (OD 調査)

① 調査概要

項目	内容
調査日	令和3(2021)年11月8日(月)~12日(金)
対象とする便	全ての便
調査内容・調査方式	<ul style="list-style-type: none">・調査員がバスに乗り込み、利用者がどこで乗って(O)どこで降りたか(D)を目視でカウントのうえ、下記の調査票に基づき、アンケートを実施する・利用の多いスーパーおくやまの停留所において、アンケートを実施する。・アンケート調査票については、参考資料参照。

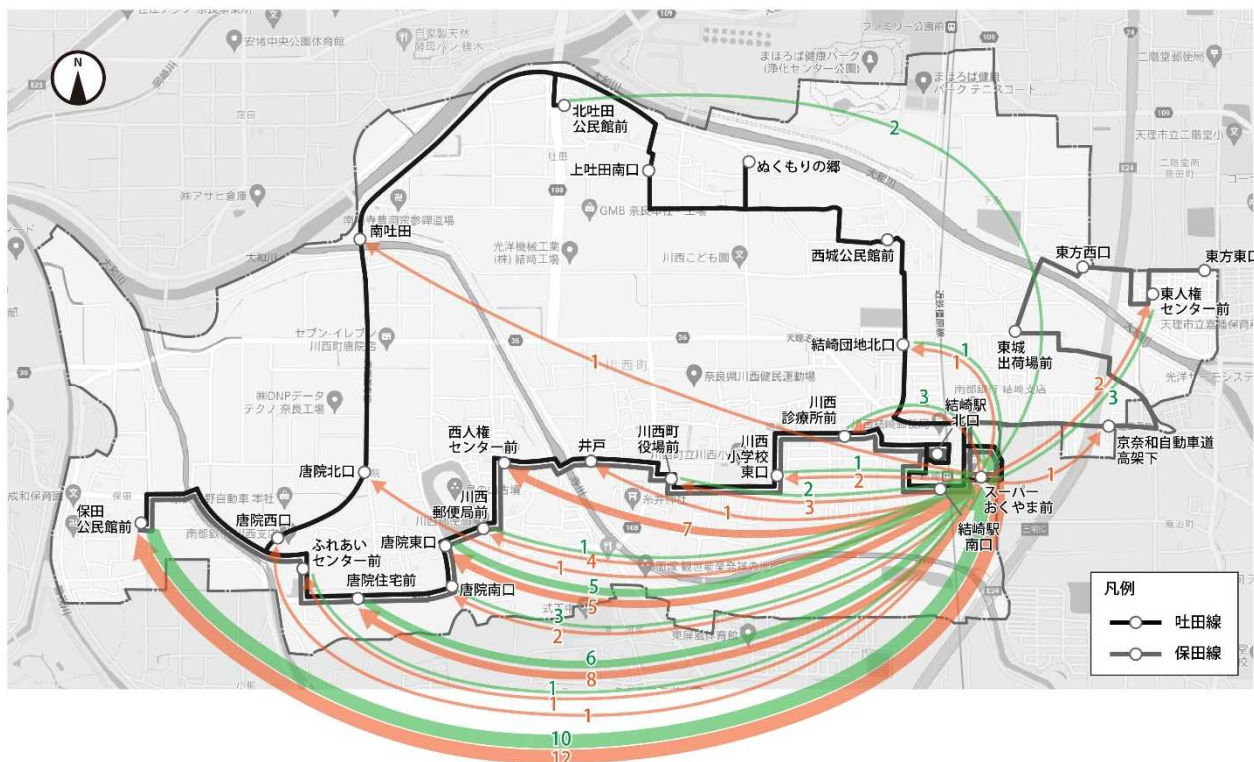
② 調査結果概要

(1) 利用者 OD

【「スーパーおくやま前」の乗降】

- ・全乗車の39%、全降車の28%を占めています。
- ・このうち、結崎駅～保田公民館前（保田線）が86%を占め、保田線（京奈和高架下～東方東口）、吐田線の利用者は非常に少なくなっています。
- ・保田公民館前の利用者が最も多く（乗車10、降車12）、次いで、唐院住宅前（乗車6、降車8）、唐院東口（乗車5、降車5）となっています。

《スーパーおくやま前発着のOD（11/8～11/12計）》



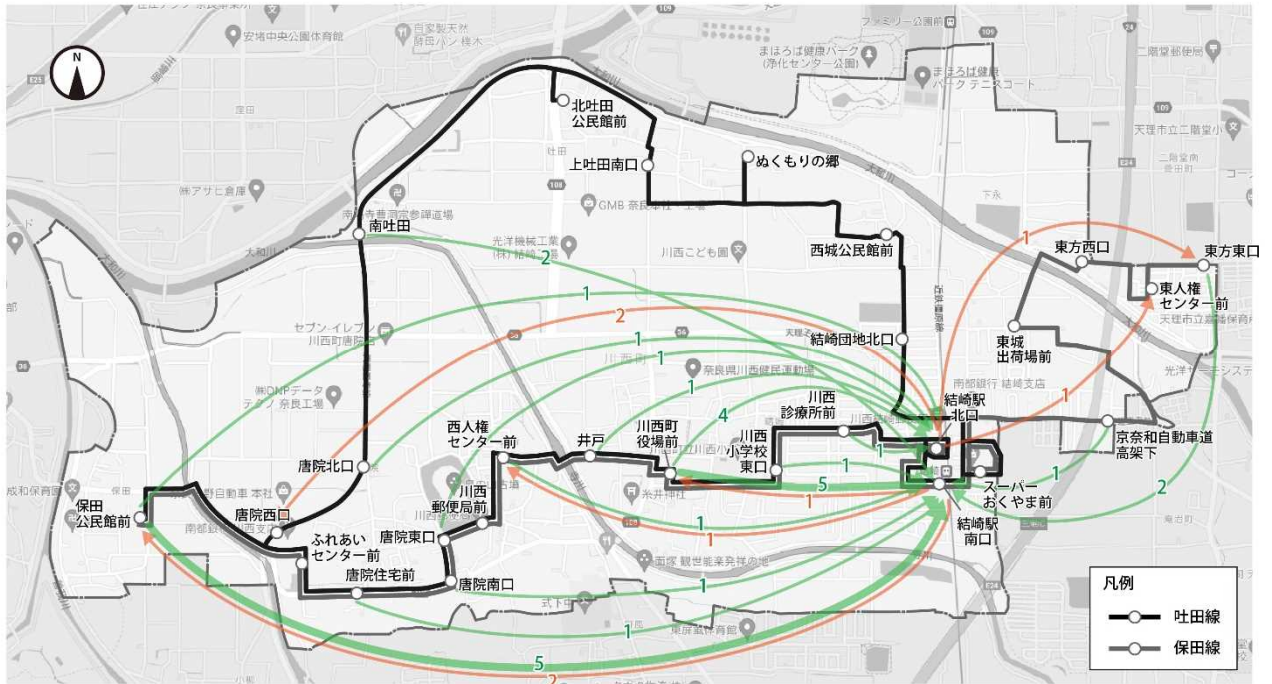
スーパーおくやま前

	乗車	降車	乗降計	%
保田線（結崎駅南口～保田公民館前）	47	32	79	86%
保田線（京奈和高架下～東方東口）	3	3	6	7%
吐田線（唐院西口～結崎団地北口）	4	3	7	8%
計	54	38	92	100%

【「結崎駅北口・結崎駅南口」の乗降】

- 全乗車の5%、全降車の21%を占めています。
- このうち、結崎駅～保田公民館前（保田線）が72%を占め、保田線（京奈和高架下～東方東口）、吐田線の利用者は少なくなっています。
- 川西町役場前の利用者が最も多く（乗車9、降車1）、次いで、保田公民館前（乗車5、降車2）となっています。

《結崎駅北口・結崎駅南口発着のOD（11/8～11/12計）》



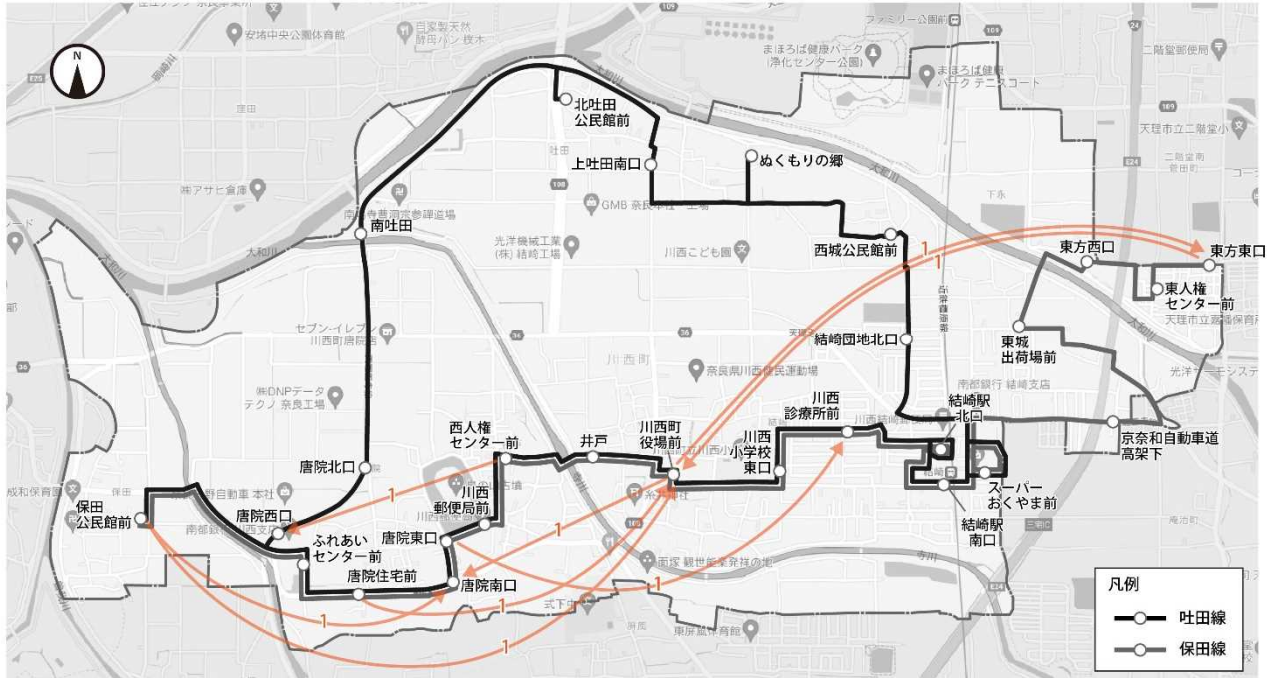
結崎駅南口＋結崎駅北口

	乗車	降車	乗降計	%
保田線（結崎駅南口～保田公民館前）	4	22	26	72%
保田線（京奈和高架下～東方東口）	2	3	5	14%
吐田線（唐院西口～結崎団地北口）	1	4	5	14%
計	7	29	36	100%

【その他の停留所の乗降】

- 川西町役場前を中心に利用が見られますが、非常に少ない状況です。

《「スーパーおくやま」「結崎駅南口」「結崎駅北口」以外発着のOD (11/8~11/12 計)》

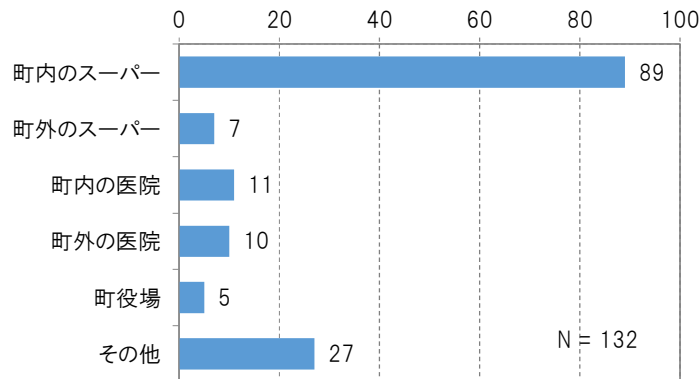


11/8~11/12 (5日計)

	降車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	乗車計	降車計		
乗車		保田公民館前	唐院西口	唐院北口	南吐田	北吐田公民館前	上吐田南口	ぬくもりの郷	西城公民館前	結崎団地北口	東方東口	東人権センター前	東方西口	東城出荷場前	京奈和自動車道高架下	スーパーおくやま前	結崎駅南口	結崎駅北口	川西診療所前	川西小学校東口	川西町役場前	井戸	西人権センター前	川西郵便局前	唐院東口	唐院南口	唐院住宅前	ふれあいセンター前				
1 保田公民館前																10	5	1											18	15		
2 唐院西口																														3		
3 唐院北口																														2	1	
4 南吐田																														2	1	
5 北吐田公民館前																														2		
6 上吐田南口																																
7 ぬくもりの郷																																
8 西城公民館前																																
9 結崎団地北口																																
10 東方東口																																
11 東人権センター前																																
12 東方西口																																
13 東城出荷場前																																
14 京奈和自動車道高架下																																
15 スーパーおくやま前																																
16 結崎駅南口																																
17 結崎駅北口																																
18 川西診療所前																																
19 川西小学校東口																																
20 川西町役場前																																
21 井戸																																
22 西人権センター前																																
23 川西郵便局前																																
24 唐院東口																																
25 唐院南口																																
26 唐院住宅前																																
27 ふれあいセンター前																																
降車計		15	3	1	1					1	2	3			1	38	19	10	3	2	7	1	8	4	5	4	8	1	137	137		

(2) お出かけ先

- ・町内のスーパー（おくやま）と回答した人が約 67%で最も多く、圧倒的多数を占めています。



■町外のスーパー

	回答数
天理市ビック	6
かしはら、コンビニ	1

N = 7

■町外の医院

	回答数
国保中央病院	5
郡山の歯科(ふくもと)	1
八木西口	1
天理よろづ病院	1
天理市高井病院	1
郡山	1

N = 10

■その他

	回答数
銀行、郵便局等	5
天理市方面	5
大和郡山市方面	4
橿原市方面	3
東京方面	2
奈良市方面	1
田原本町方面	1
その他	5

N = 26

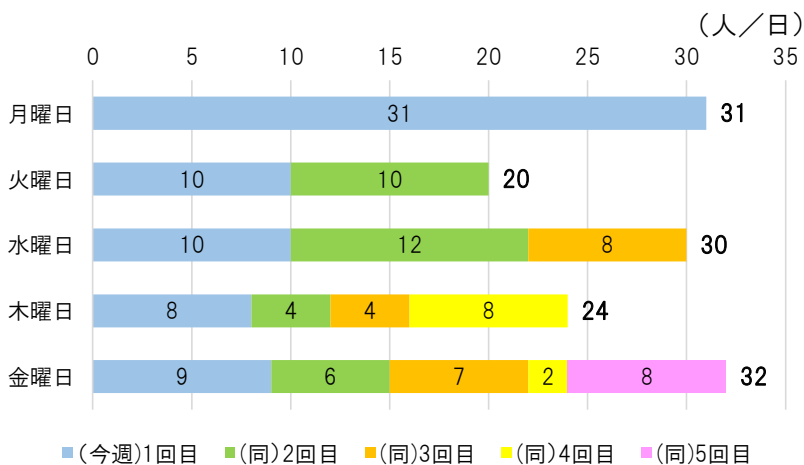
■町内の医院

	回答数
川西診療所	6
たつみ歯科医院	2
みやもと整骨院	2

N = 10

(3) 曜日別利用状況（乗車人数）

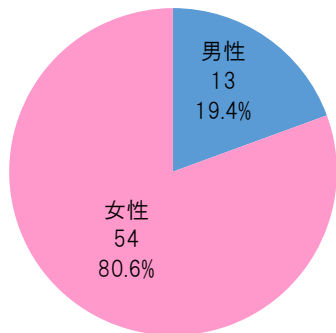
- ・延べ乗車人数は 137 人ですが、複数回利用している人が多く、実乗車人数は 67 人となっています。往復で利用される方も多いため、実利用者数は約 30 人程度と考えられ、毎日利用する方もいます。



延べ乗車人数	137
実乗車人数	68
週2日以上利用	34
週3日以上利用	19

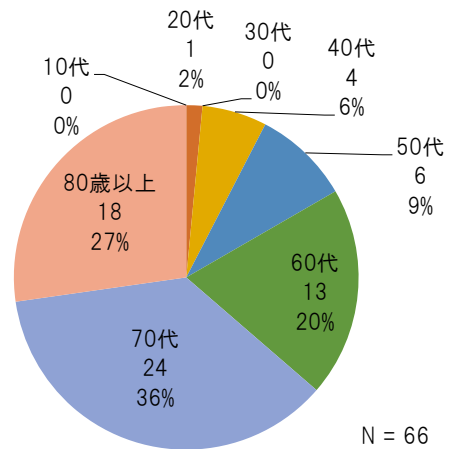
(4) 属性（実乗車人数ベース）

①性別



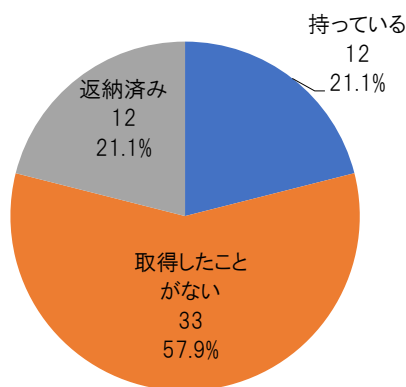
N = 67

②年齢層【参考：聴取調査非実施。調査員にて判断】



N = 66

③運転免許の保有状況



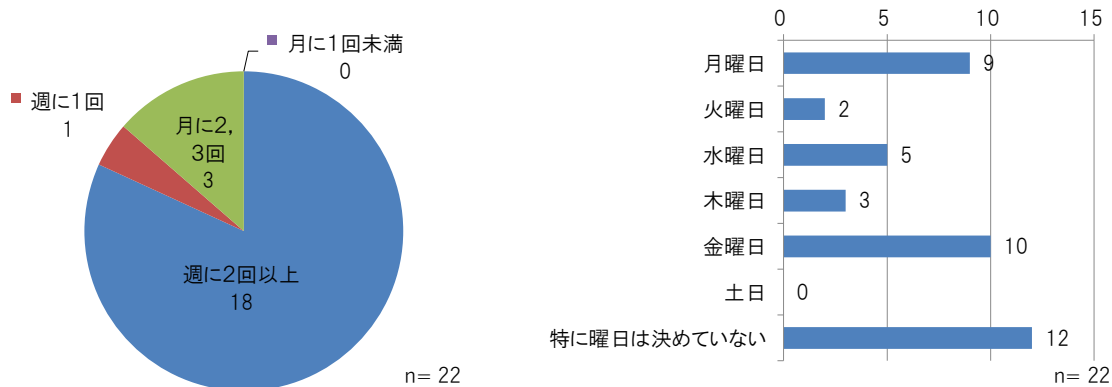
N = 57

(5) コミュニティバスに対する自由意見

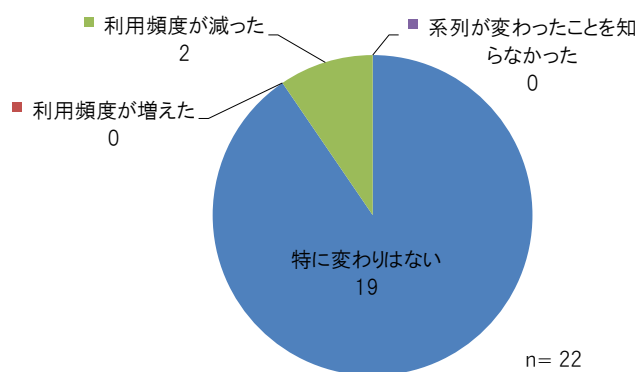
助かっている・重宝している・満足している・ありがたい・辞めないでほしい	14
運行便数を増やしてほしい	14
土日祝日に運行してほしい	6
運行ルートの変更や延伸(JR駅方面)	3
最終は役所どまりではなく保田公民館まで	2
朝晩の運行時間帯を伸ばしてほしい	2
3連休時に1日でよいので運行してほしい	2
バス停を増やしてほしい	2
押し車を乗せられるようにしてほしい	1
その他 (社内飲食不愉快、毎日運動がてらおくやまに行く、近所付き合いがいい、月3、4回利用、町職員で利用等)	10

【参考：スーパーおくやまにおけるバス利用者への聴き取り調査】

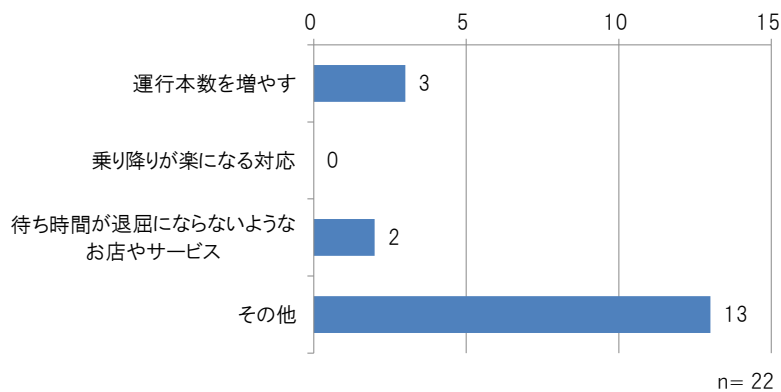
(1) おくやまの利用頻度・利用曜日



(2) おくやまがコノミヤ系列に変わった後の利用頻度



(3) コミュニティバスでおくやまを利用するにあたっての要望



(その他意見)

【バスに関する意見】

- ・保田の停留所を増やして欲しい。近隣の方も皆要望している。集落の端と端に作って欲しい。
- ・おくやま前の停留所の椅子を新しくして欲しい。保田の停留所を増やして欲しい。
- ・土曜日、日曜日でも走って欲しい
- ・土曜日か日曜日、どちらかでも走って欲しい。
- ・土曜日、日曜日でも走らせて欲しい。祝日も運行して欲しい。

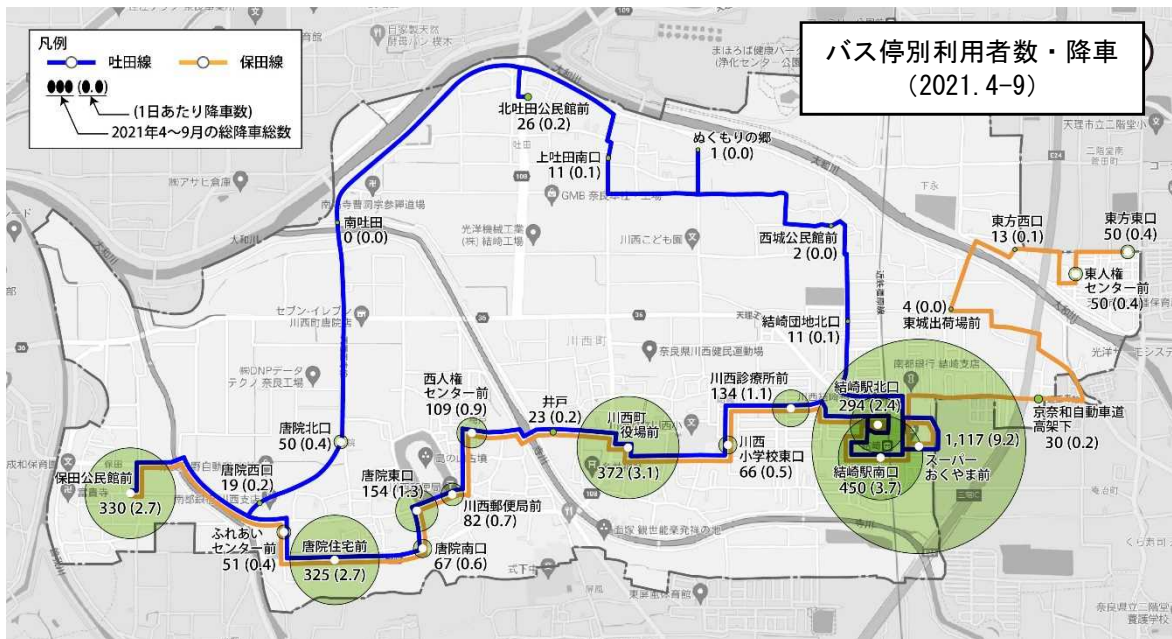
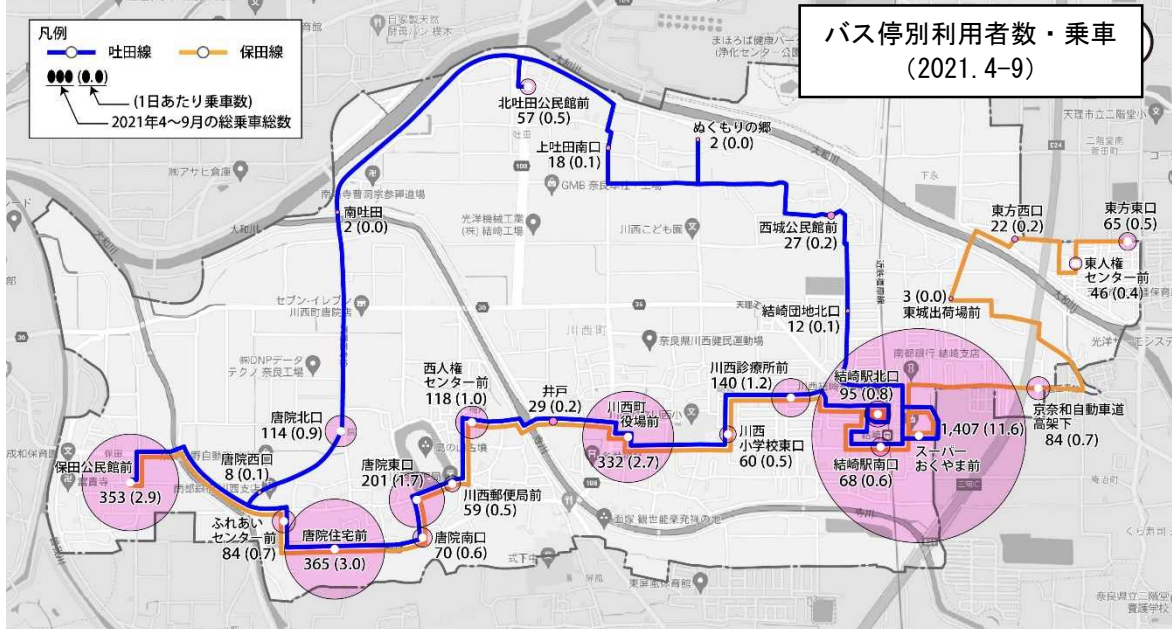
【その他】

- ・スーパー内の空いているスペースに休憩出来るイスなどを用意して欲しい！

(2) 令和3(2021)年度上半期(4月~9月)の利用状況

① バス停別乗車数(令和3(2021)年4~9月)

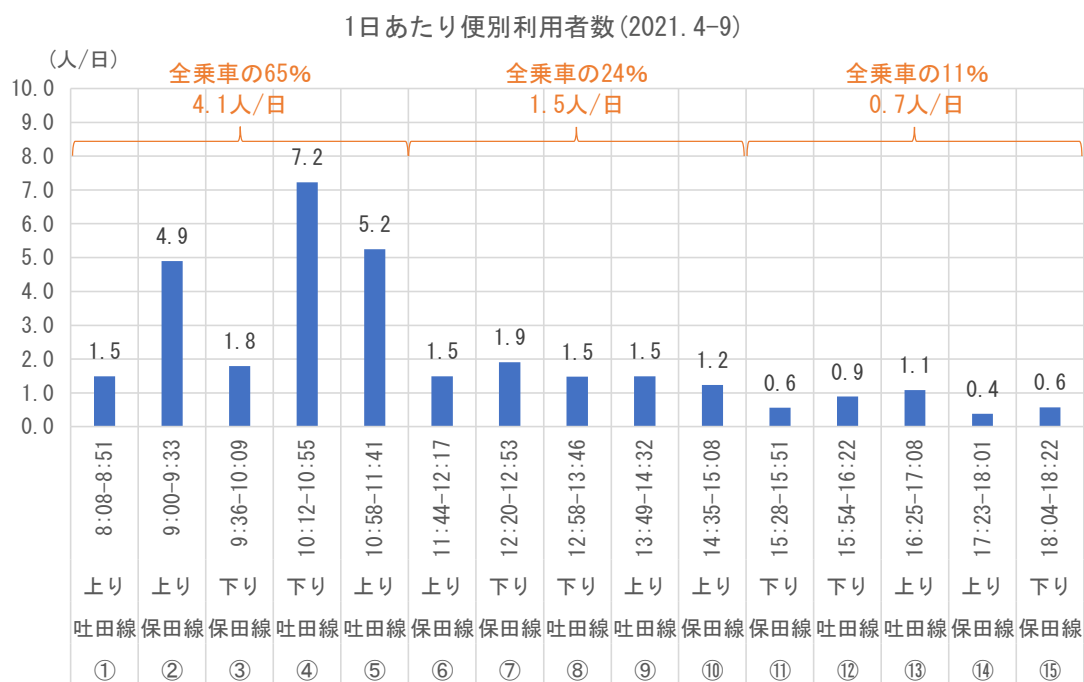
- ・バス停別では、「スーパーおくやま前」が乗車1,407人、降車1,117人と最も多く、全体の3~4割(乗車37%、降車29%)を占めています。
- ・これに次いで、唐院住宅前(乗365、降325)、保田公民館前(乗353、降330)、川西町役場前(乗332、降372)となっており、町南部を運行する保田線の停留所での乗降が多数を占めています。
- ・一方、町北部を運行する吐田線の停留所での乗降は非常に少なく、多くの停留所で1日あたりの利用者数が1.0人を下回っています。
- ・結崎駅南口(乗68、降450)、結崎駅北口(乗95、降294)は、降車が圧倒的に多くなっており、行き(自宅等から駅まで)はコミュニティバスを使うが、帰りはコミュニティバス以外の交通手段を使っていると考えられます。



資料：川西町

② 便別(時間帯別)乗車数 (令和3(2021)年4~9月)

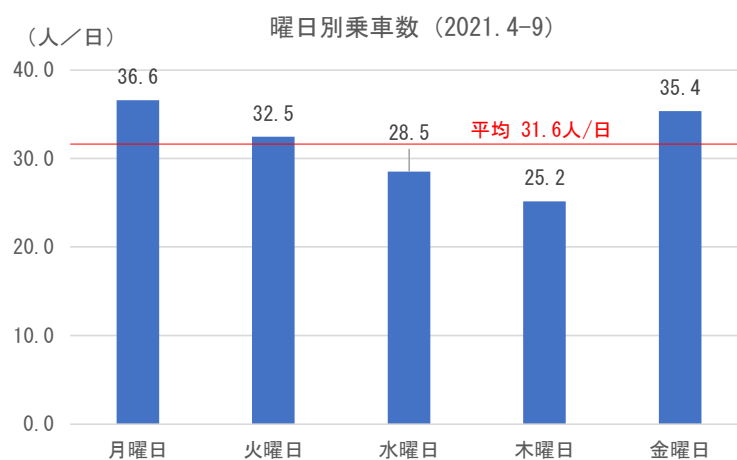
- ・便別では、主に午前中に運行される①~⑤便の利用者が全体の65%を占め、1便あたりの乗車数は4.1人となっています。
- ・午後以降に運行される便については乗車数が少なく、⑥~⑩便は1.5人/便、⑪~⑮便は0.7人/便と1便当たり平均2人を下回っています。



資料：川西町

③ 曜日別乗車数 (令和3(2021)年4~9月)

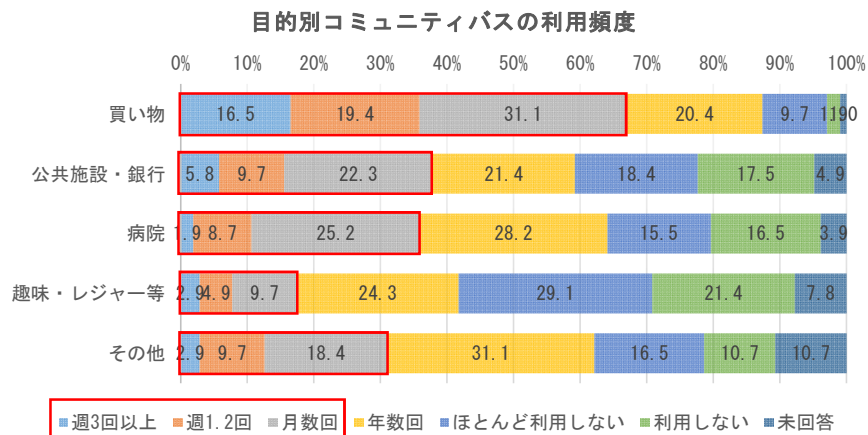
- ・利用目的として買物が多く、週末はコミュニティバスが運行されていないため、曜日別では、月曜日・金曜日の利用が多く、木曜日が最も少なくなっています。



資料：川西町

④ コミュニティバスの利用目的（減額利用申請者アンケート調査（R3.3実施）より）

- ・減額利用申請者アンケートによると、買い物での利用頻度が最も多く、月数回以上利用するが6割を超えています。これに対して、公共施設・銀行や病院については3～4割程度、趣味・レジャーについては2割程度となっています。
- ・減額利用申請を行ったものの「利用しない」「ほとんど利用しない」と回答した人が約30名程度おり、実際にコミュニティバスを利用している人は約100名程度と想定されます。

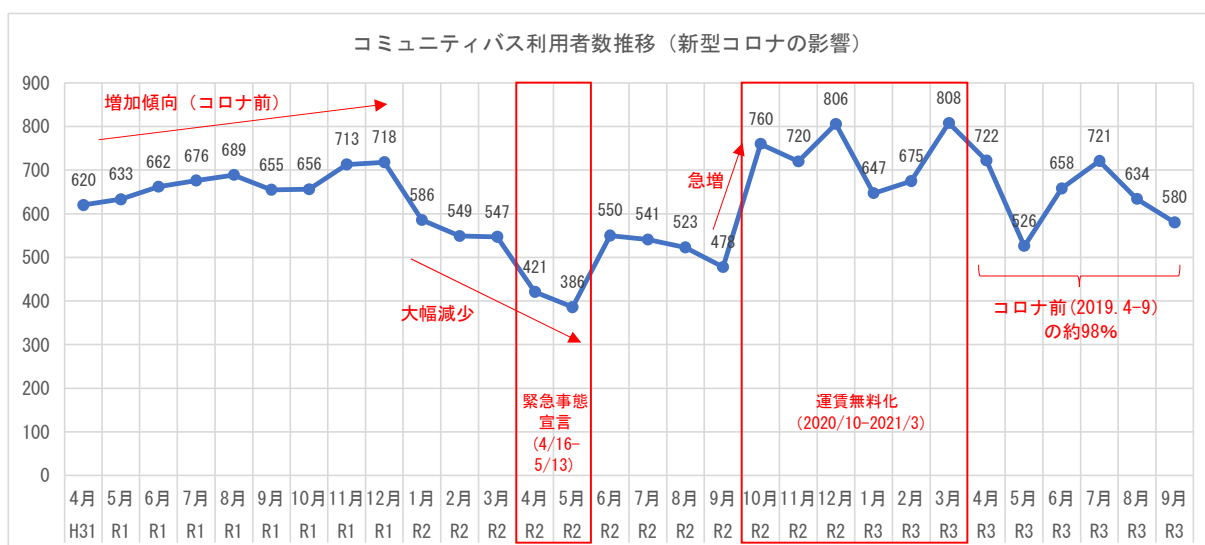


※アンケート全回答者134名中、すべての目的について「ほとんど利用しない」「利用しない」と回答した31名を除いた集計。(N=103)

資料：減額利用申請者アンケート調査（R3.3実施）

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響（令和元(2019)年度～令和3(2021)年度の月別乗車数）

- ・新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」）の拡大前まで（令和元(2019)年12月頃まで）は、毎月が増加傾向にありましたが、新型コロナ拡大以降、大幅に減少し、緊急事態宣言時（令和2(2020)年4～5月）は前年同月比3～4割減となりました。
- ・その後利用者数はやや回復し、運賃無料化した令和2(2020)年10月～令和3(2021)年3月は、コロナ前の令和元(2019)年同月を上回りました。
- ・有料に戻した令和3(2021)年4～9月は、無料期間よりも減少したものの、コロナ前の令和元(2019)年4～9月の約98%程度に回復しています。



資料：川西町

(4) 利用状況のまとめ

- ・「スーパーおくやま」への買い物のための移動手段として利用されている割合が高く、その多くが「結崎駅～保田公民館間（保田線）」の利用で占められています。
- ・一方で、「京奈和自動車道高架下～東方東口（保田線）」「結崎団地北口～唐院西口（吐田線）」の利用は非常に少なくなっています。
- ・限られた利用者（数十名程度）によるヘビーユース（繰返し利用）が利用の多くを占めていると考えられます。
- ・利用の多くが午前中の便で占められ、午後の利用は非常に少なくなっています。
- ・利用者の多くが女性で、運転免許を持たないため、生活のための移動手段としてコミュニティバスが必要不可欠との声があります。利用者からは、増便、運行時間帯の拡大、土日祝の運行を望む声があります。

5-2 町民アンケート

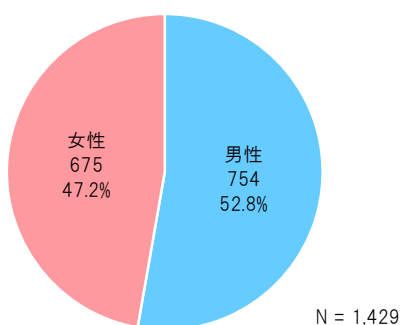
(1) 実施概要

項目	内容
対象者	高校生以上の町民 2,000 人を対象に各戸につき 2 枚配布
方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和 3 (2021) 年 10 月 26 日発送 11 月 15 日締切
有効配布数	1,951 通 (49 通が住所不定のため返送)
有効回収数	951 通 (1,461 票)
回答率	48.7%
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性 ・ふだんの外出状況 ・自動車による送迎状況 ・コミュニティバスの利用状況 ・地域公共交通に求めるもの ・生活スタイル (新型コロナの影響、スマートフォンの利用等) ・アンケート調査票は参考資料参照。

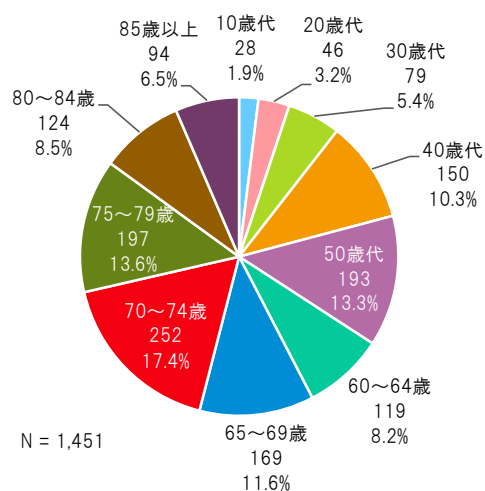
(2) 結果概要 (回答項目別)

① 回答者概要

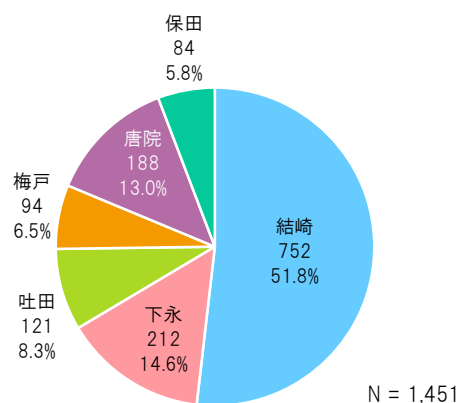
(1) 性別



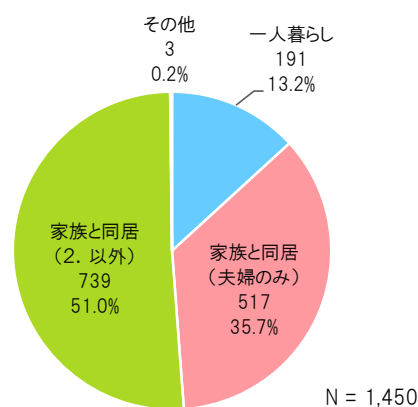
(2) 年齢



(3) 居住地区

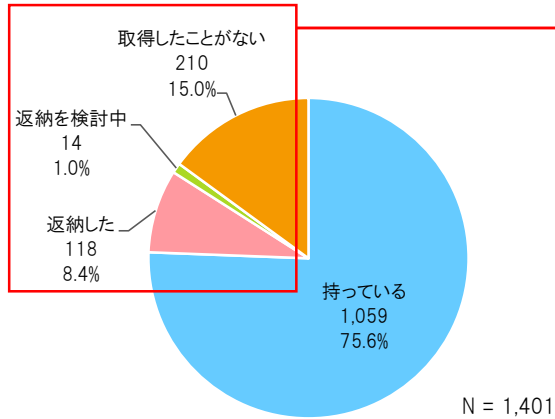


(4) 世帯構成



(5) 運転免許の保有状況

・免許非保有者（予定を含む）の約6割が75歳以上の後期高齢者となっています。

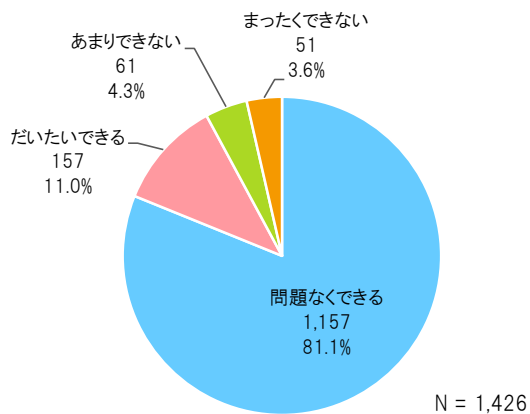


	10～64歳	65～74歳	75歳以上	計
返納した	7	31	80	118
返納を検討中	2	6	6	14
取得したことがない	49	45	115	209
計	58	82	201	341

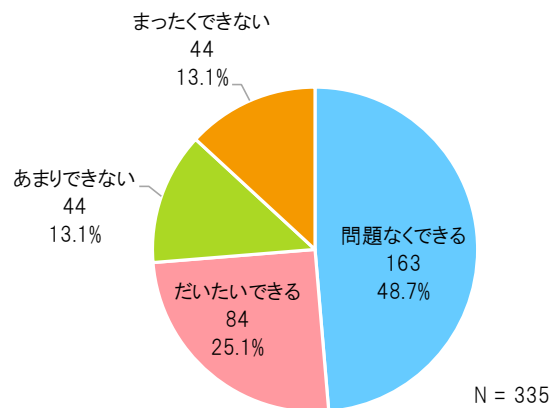
(6) 公共交通を使って1人で外出可能か

・「あまりできない」「まったくできない」と回答した人は、全回答者では10%未満ですが、免許非保有者（予定を含む）に限れば、26%と高くなっています。

(全回答者)



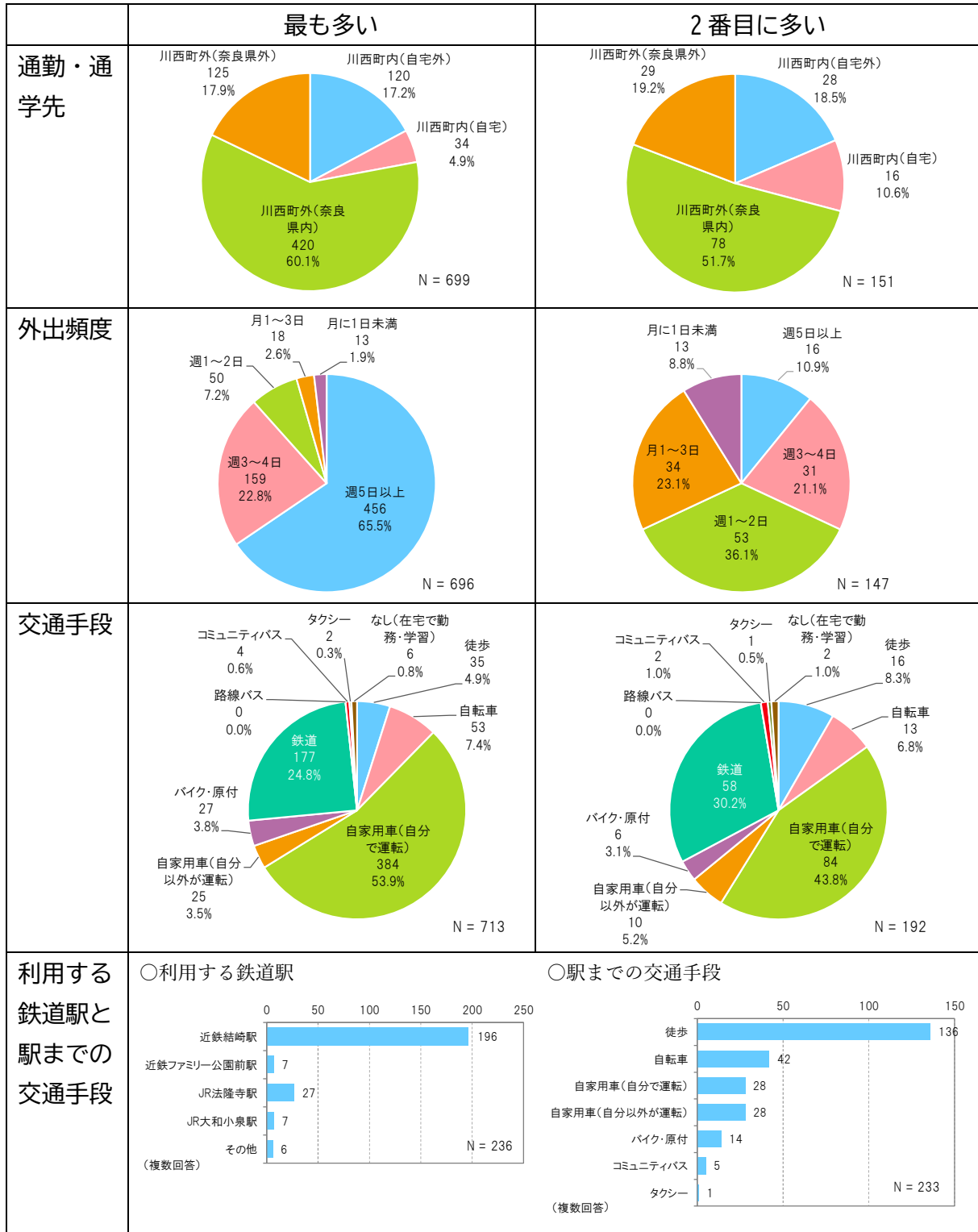
(免許非保有者（予定を含む）のみ)



② ふだんの外出について

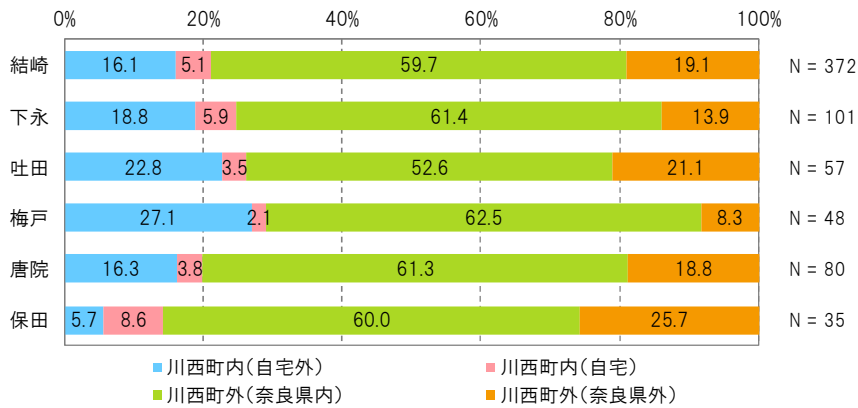
(1) 通勤・通学

- ・最も多い通勤・通学先、2番目に多い通勤・通学先ともに、川西町外（奈良県内）が半数を超えています。
- ・交通手段は自家用車が最も多く、次いで鉄道が多くなっています。鉄道利用者が利用する鉄道駅としては、結崎駅が最も多く、次いでJR法隆寺駅となっています。

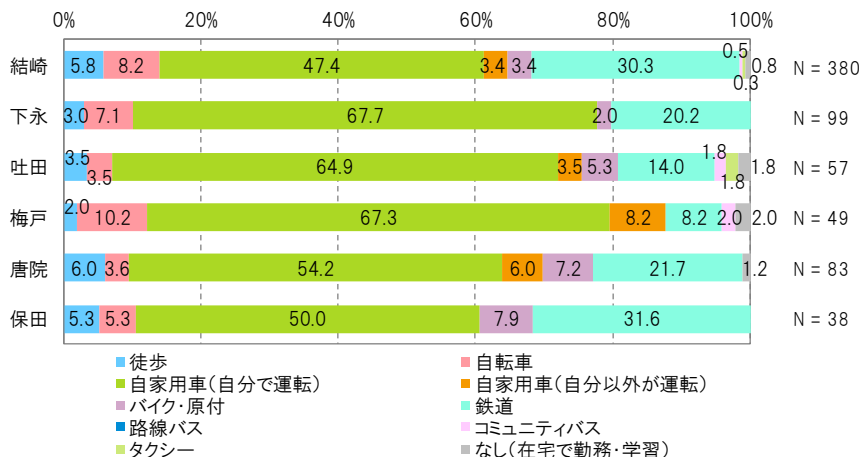


【地域別集計】

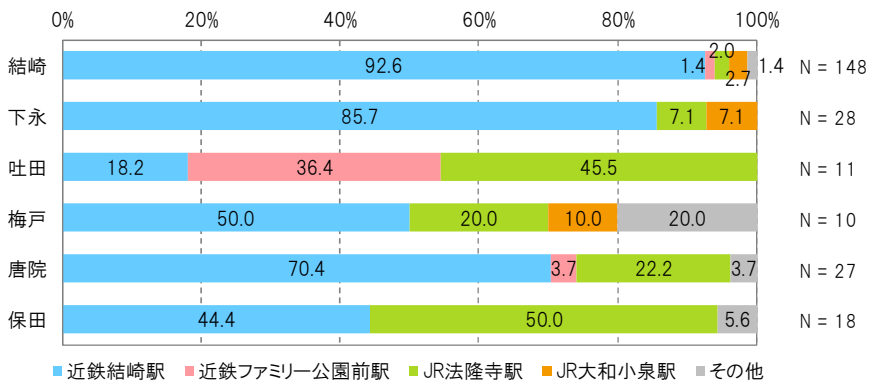
(通勤・通学先 (最も多い))



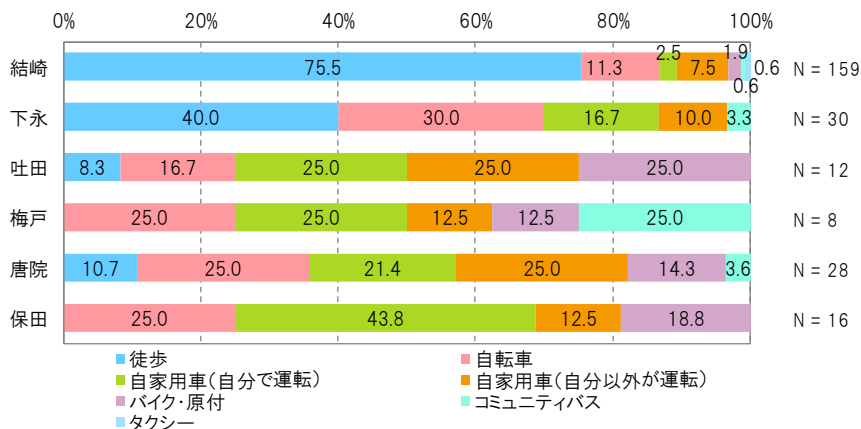
(通勤・通学の交通手段 (最も多い通勤先))



(通勤・通学時に利用する鉄道駅)

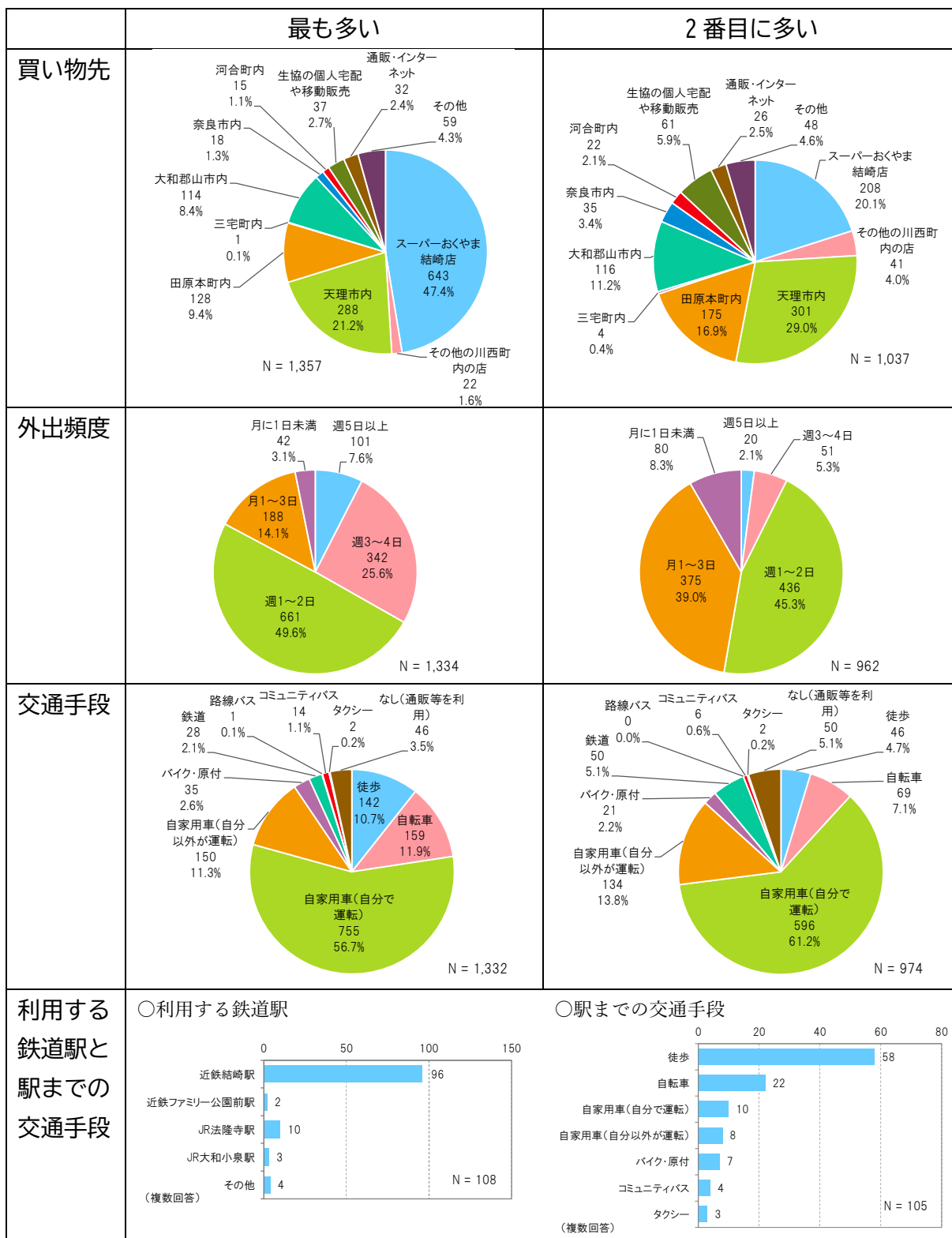


(通勤・通学時に利用する駅までの交通手段)



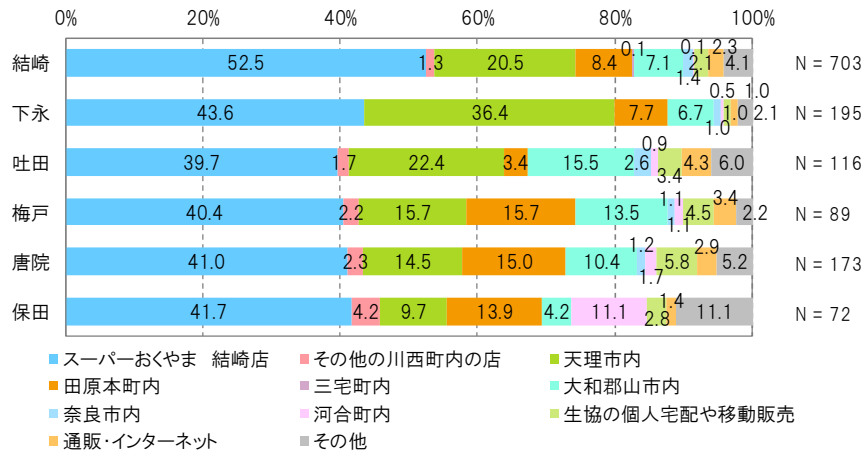
(2) 買い物

- ・最も多い買い物先については、スーパーおくやまが最も多く約5割を占めています。2番目に多い買い物先としては、天理市内が最も多くなっています。
- ・利用頻度は、週1～2回が約4～5割で最も多くなっています。最も多い買い物先については、週3～4回の利用も多く、約1/4を占めます。
- ・交通手段は自家用車が最も多く、自分が運転・自分以外が運転をあわせると6割を超えています。

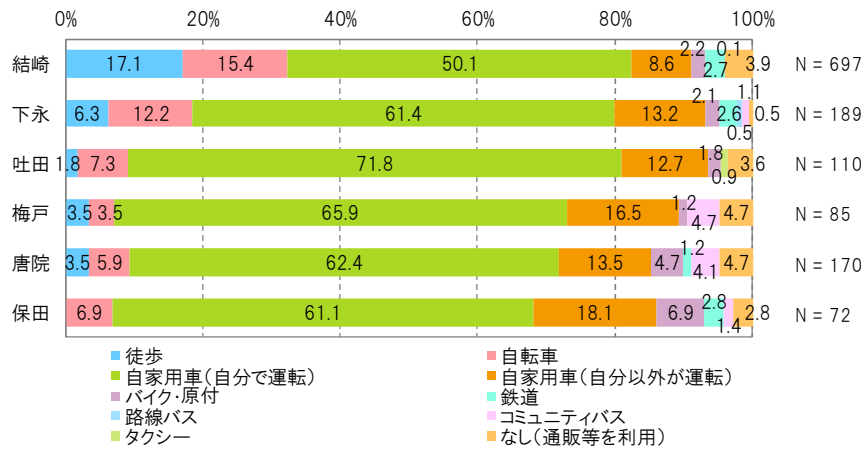


【地域別集計】

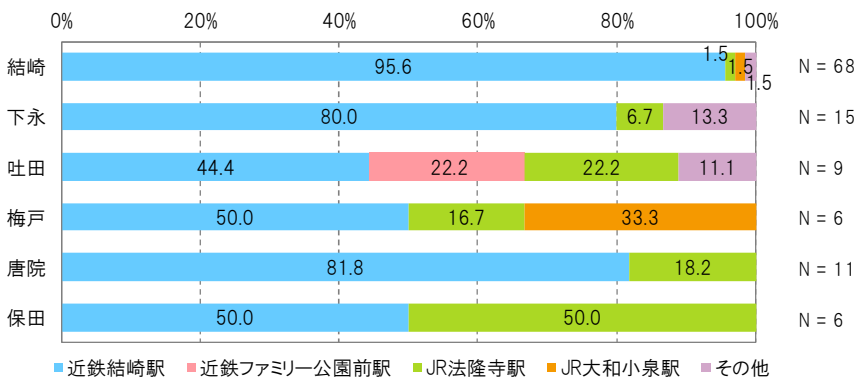
(買い物先 (最も多い))



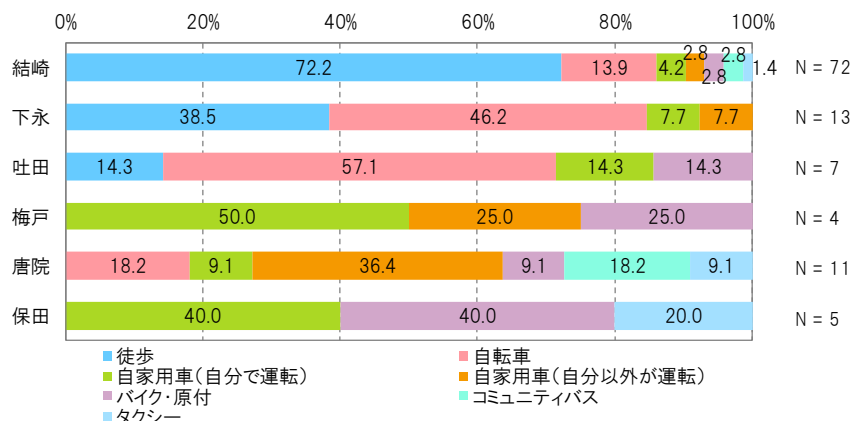
(買い物時の交通手段 (最も多い買い物先))



(買い物時に利用する鉄道駅)

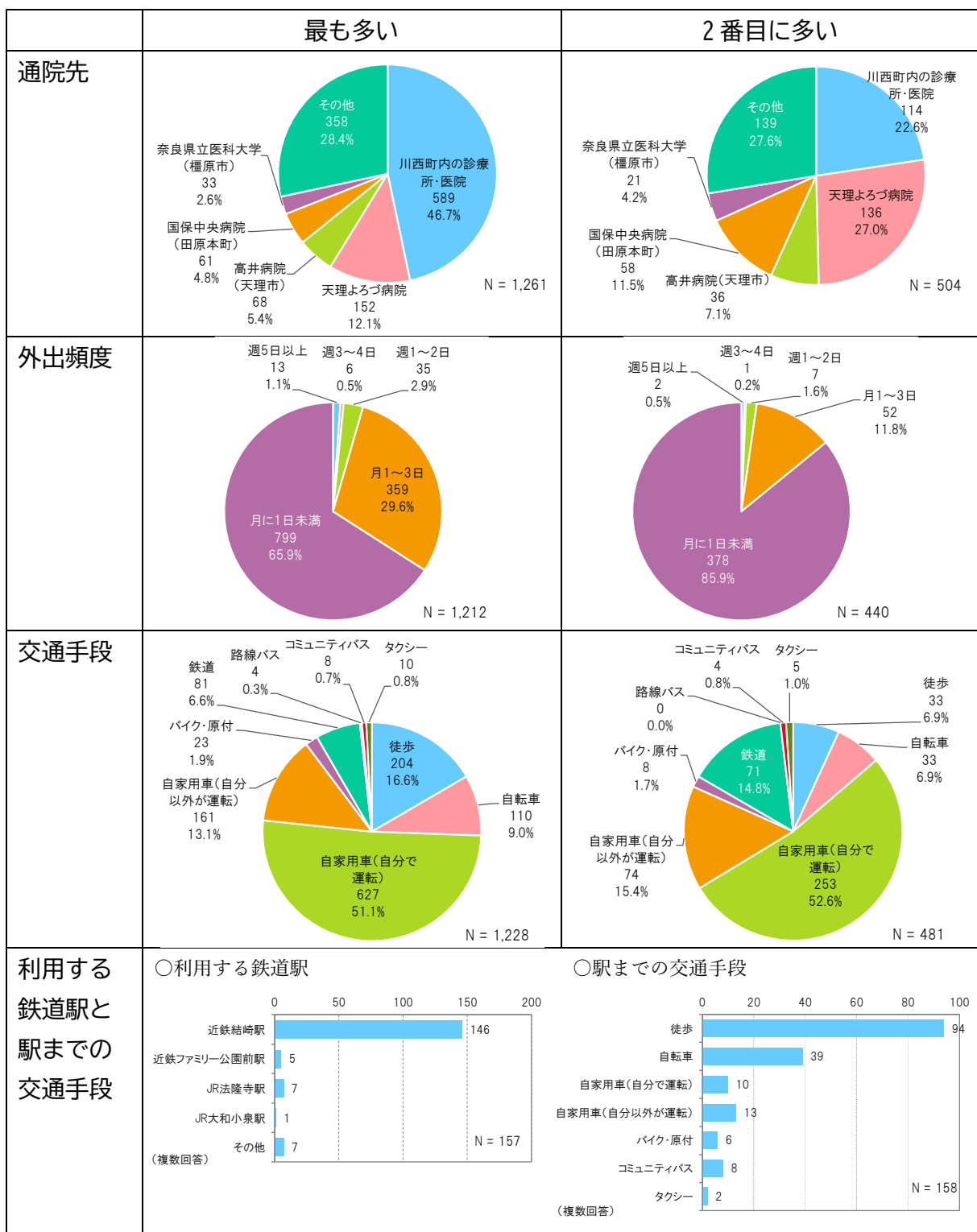


(買い物時に利用する駅までの交通手段)



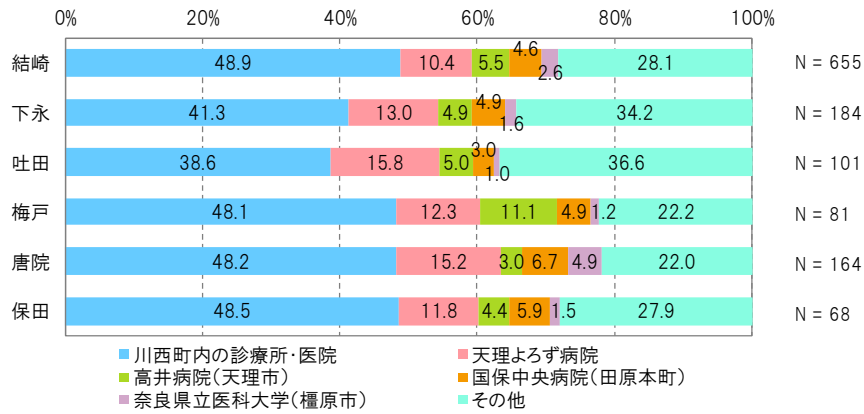
(3) 通院

- ・最も多い通院先については、川西町内の診療所・医院、これに次いで天理よろづ病院となっています。2番目に多い通院先については、天理よろづ病院が多くなっています。
- ・利用頻度は月に1日未満が最も多く6割以上を占めます。
- ・交通手段は自家用車が最も多く、自分が運転・自分以外が運転をあわせると6割を超えています。

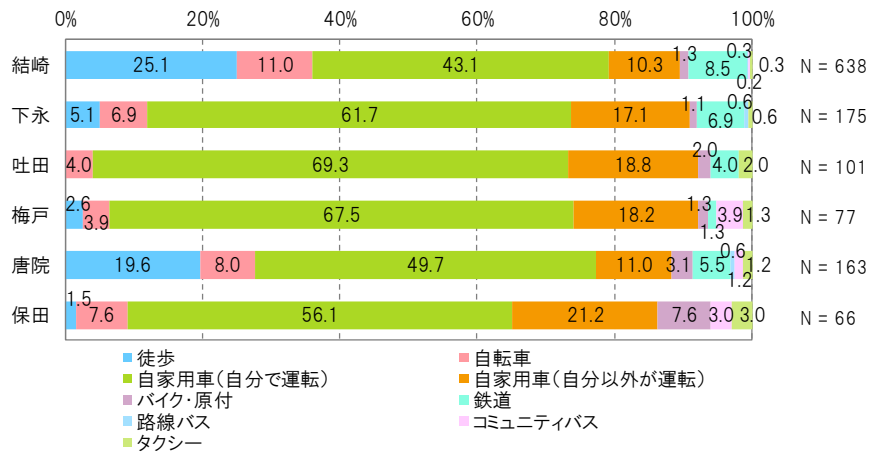


【地域別集計】

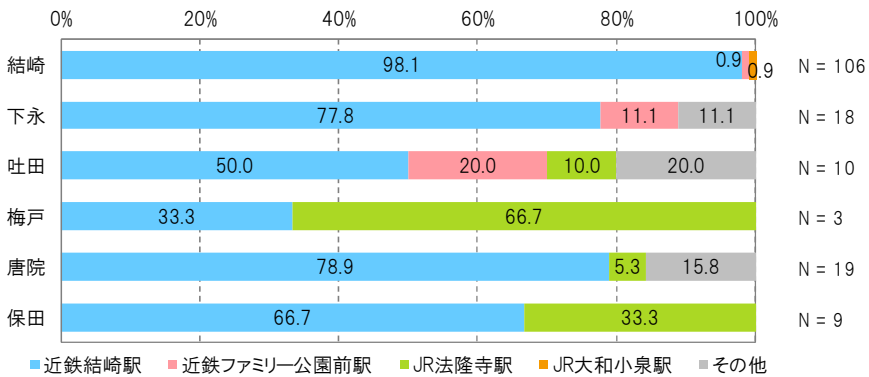
(通院先 (最も多い))



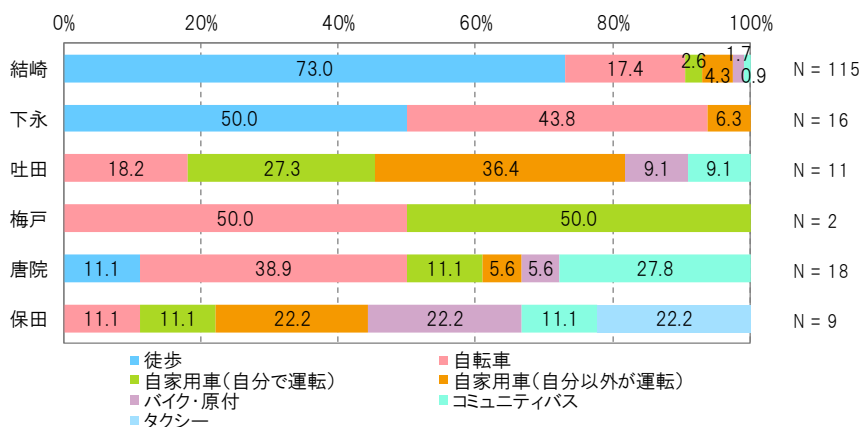
(通院時の交通手段 (最も多い通院先))



(通院時に利用する鉄道駅)



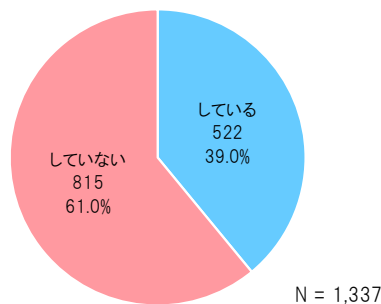
(通院時に利用する駅までの交通手段)



③ 自動車による送迎について

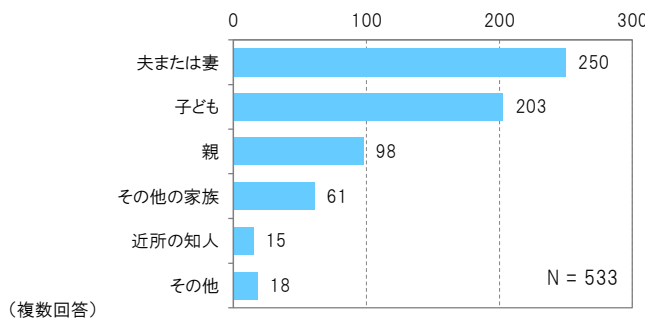
- ・約4割が日常的に家族や知り合いを送迎していると回答しており、地域としては吐田地域でその割合が高くなっています。
- ・送迎の目的としては買い物が最も多く、次いで通院となっています。
- ・送迎している人の約3割が、「公共交通手段がないため」、「送迎対象者が1人で外出することが難しいため」と回答しています。
- ・送迎している人の約7割が、送迎が自らの生活に与える影響は特にないと回答しています。

(1) 家族や知り合いの送迎の有無

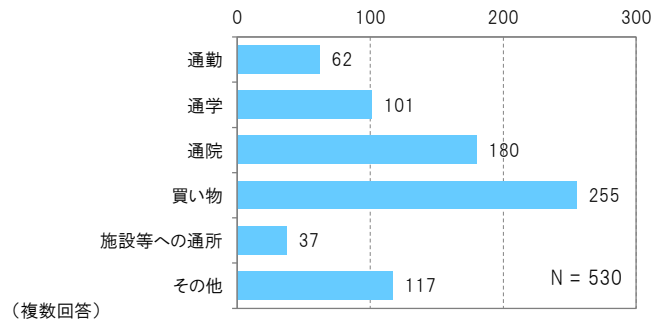


	結崎	下永	吐田	梅戸	唐院	保田
している	36.7%	41.4%	46.4%	41.9%	39.3%	41.2%
していない	63.3%	58.6%	53.6%	58.1%	60.7%	58.8%
	N = 684	N = 191	N = 112	N = 86	N = 173	N = 68

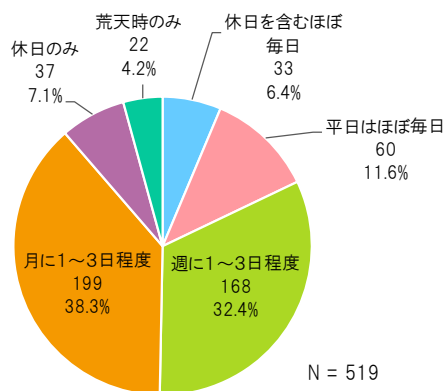
(2) 誰を送迎しているか



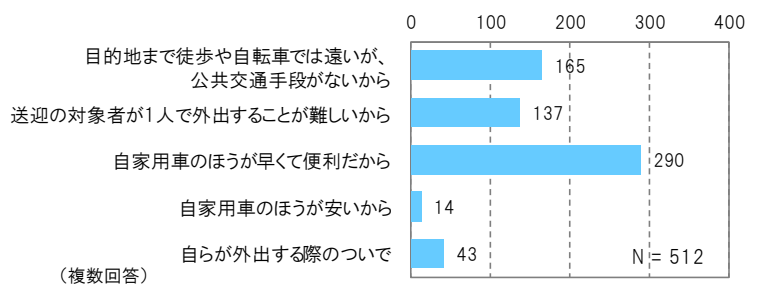
(3) 送迎の目的



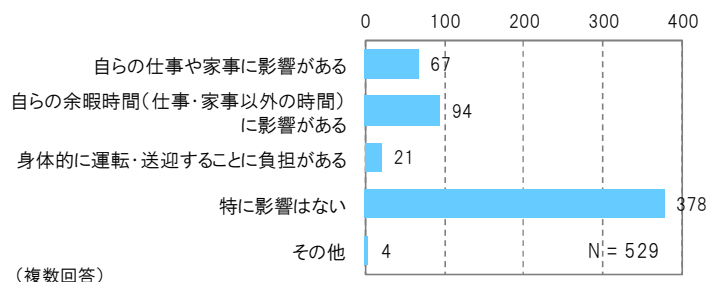
(4) 送迎の頻度



(5) 送迎の理由



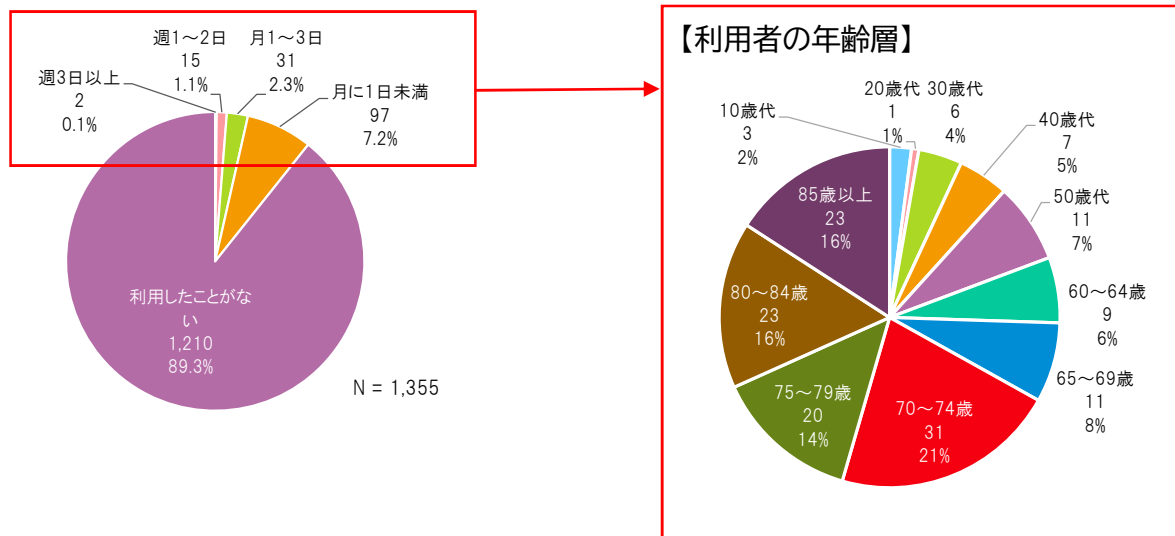
(6) 送迎の影響



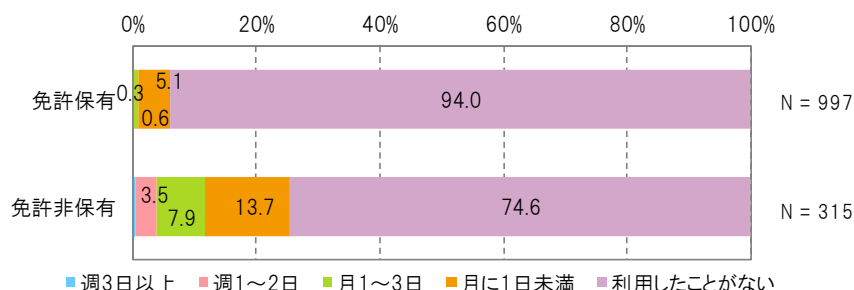
④ コミュニティバスの利用状況について

(1) コミバスの利用頻度

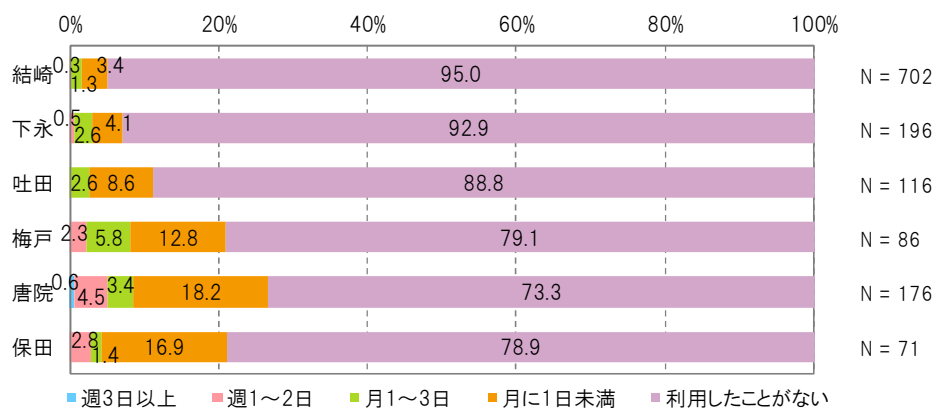
- ・ コミバスを利用しているのは約1割ですが、免許非保有者だけで見ると、約25%となっています。利用頻度としては、月に1日未満が最も多くなっています。
- ・ 利用していると回答した人の年齢層は、65歳以上が約75%、75歳以上が約4割を占めています。
- ・ 地域別では、唐院・保田・梅田地域では2割を超えています、その他の地域では1割を下回っています。



【免許保有状況別集計】

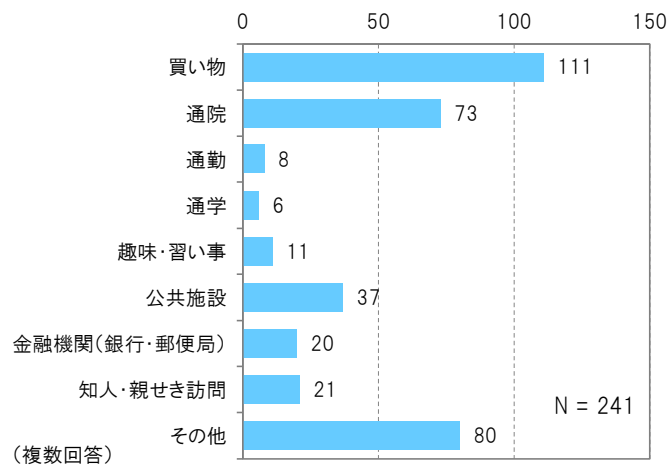


【地域別集計】



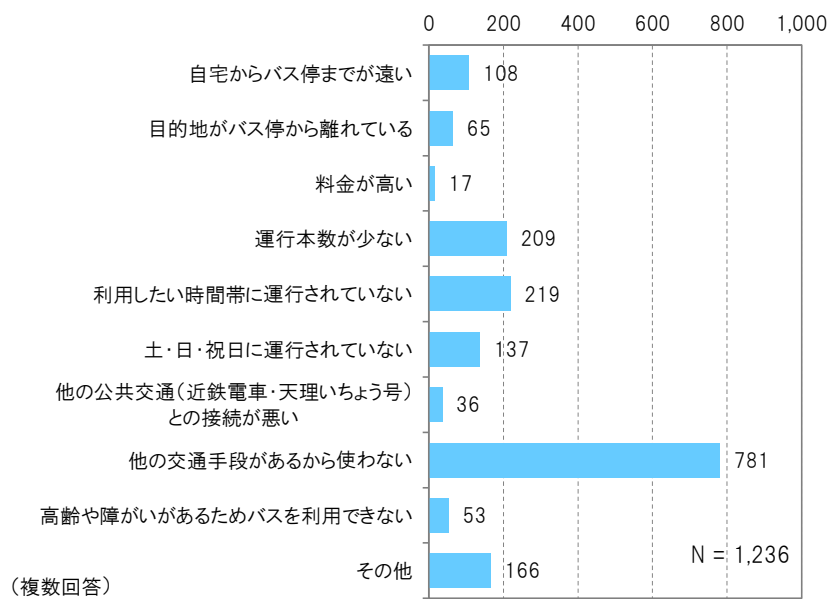
(2) コミバスの利用目的

・ コミバスの利用目的としては、買い物が最も多く、次いで、その他、通院が多くなっています。



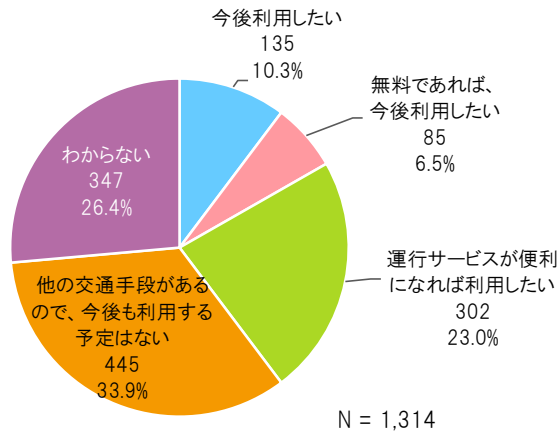
(3) コミバスを利用しない理由

・ コミバスを利用しない理由としては、他の交通手段があるから使わないが最も多く、これに次いで、コミバスの運行時間帯や運行本数を理由に挙げる人が多くなっています。

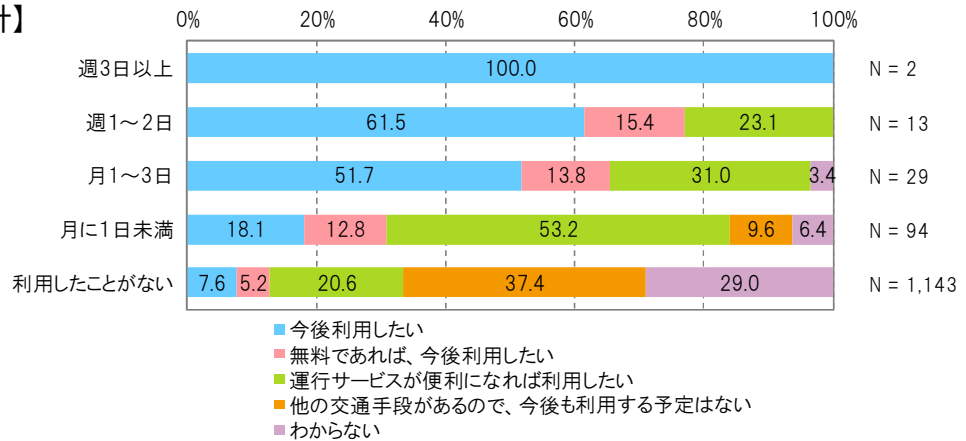


(4) コミバスの今後の利用意向

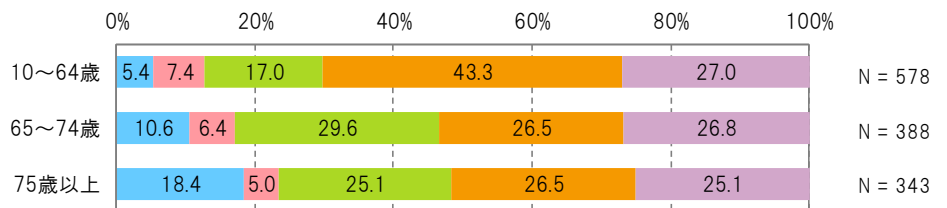
・ コミバスの今後の利用意向については、今後も利用する予定がないという回答が最も多いですが、高齢者ほど今後の利用意向は高く、約 2 割が今後利用したい、約 3 割が運行サービスの改善により利用してもよいと回答しています。



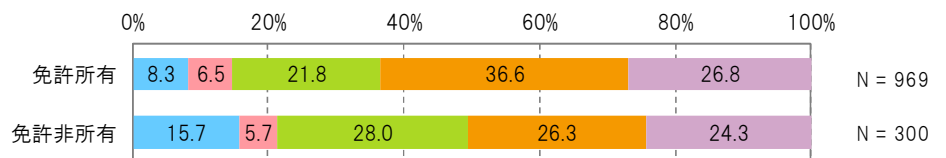
【利用頻度別集計】



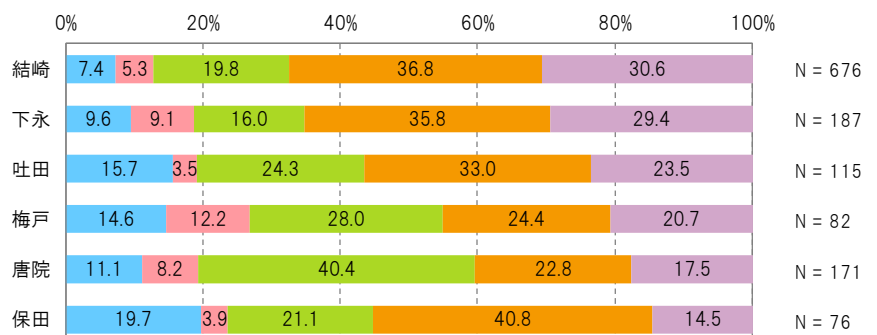
【年齢別集計】



【免許保有状況別集計】

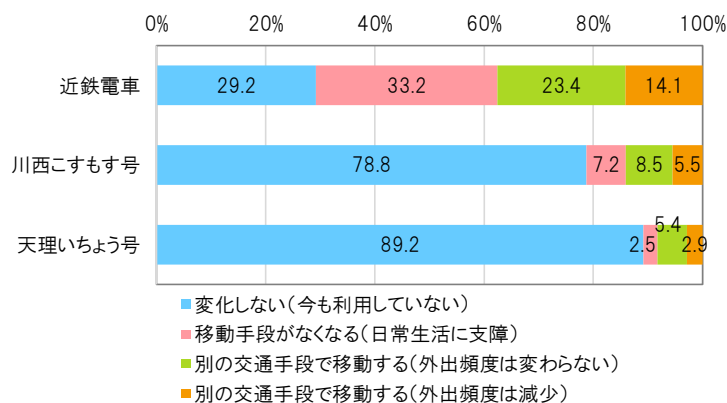


【地域別集計】

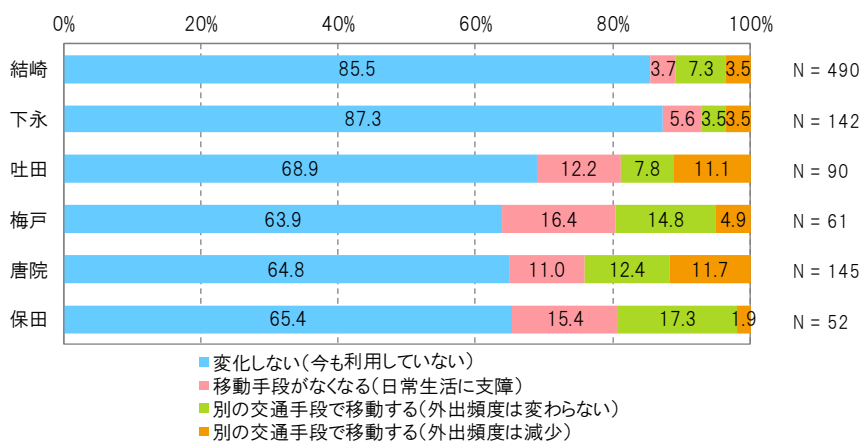


⑤ 地域公共交通がなくなった場合の生活への影響

・近鉄電車がなくなると日常生活に支障があると回答した人が約3割、川西町コミュニティバスがなくなると支障があると回答した人は約7%となっています。



【地域別集計 (川西こすもす号)】

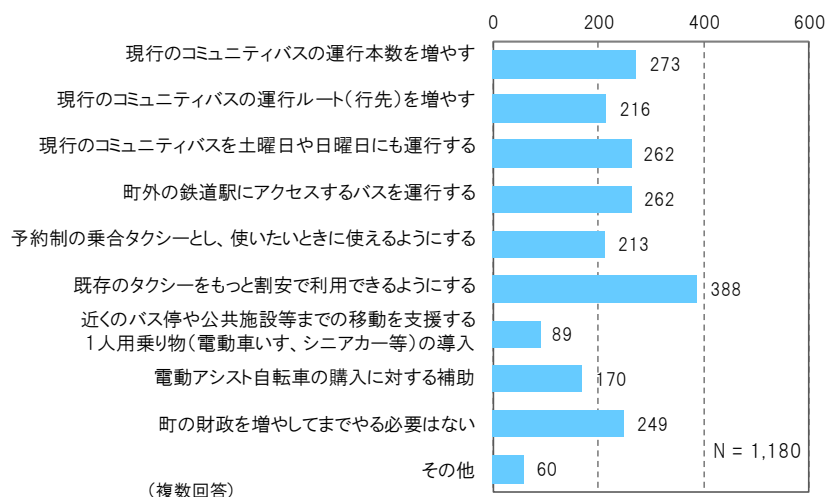


⑥ 今後必要だと思う (あればぜひ利用したい) サービス

・今後必要だと思う地域公共交通のサービスについては、「既存のタクシーを割安で利用できるようになること」と回答した人が回答者数の約3割で、最も多くなっています。

・また、運行本数増、土日運行、町外駅へのアクセス等のコミュニティバスのサービス改善を望む人も、それぞれにつき約2割程度あります。

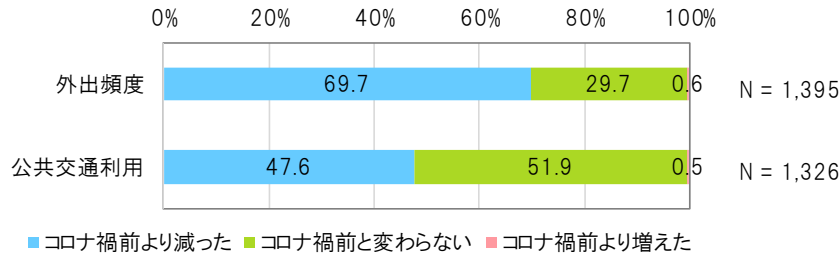
・回答者数の約2割は、町の財政を増やしてまでやる必要はないと回答しています。



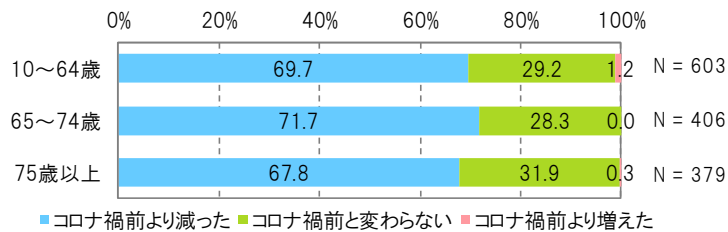
⑦ 生活スタイルの変化

(1) 新型コロナの影響

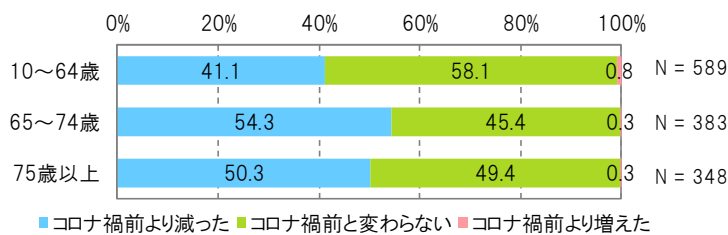
- ・新型コロナの影響により、外出頻度がコロナ禍前より減ったと回答した人が約7割、公共交通利用がコロナ禍前より減ったと回答した人が約5割となっています。
- ・公共交通が安心して利用できないために利用を控えているという人は2割程度おり、その代わりに利用が増えた交通手段としては、自動車が多くなっています。



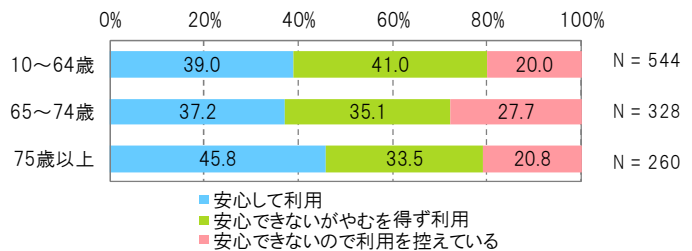
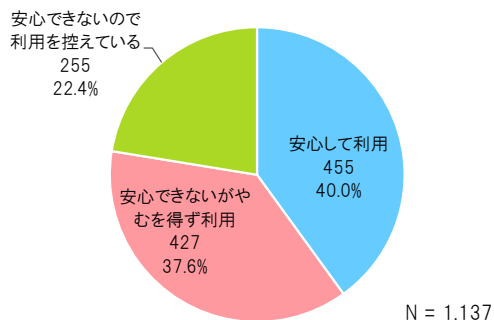
【外出頻度（年齢別）】



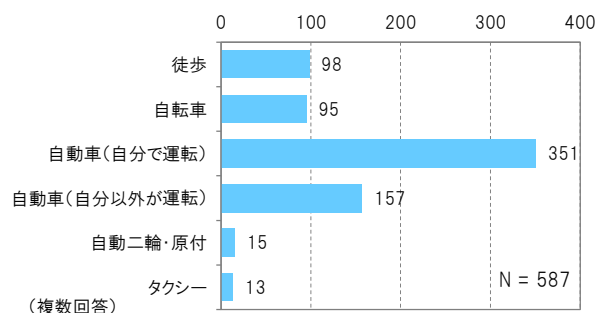
【公共交通利用（年齢別）】



【公共交通が安心して利用できているか】

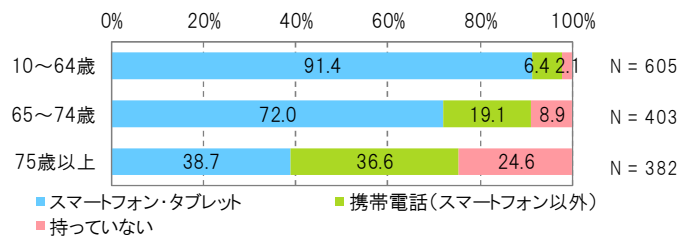
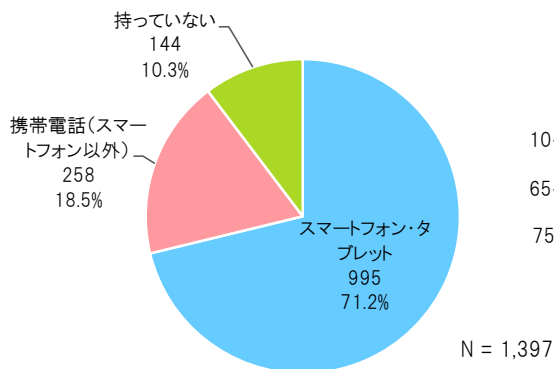


【代わりに増えた交通手段】

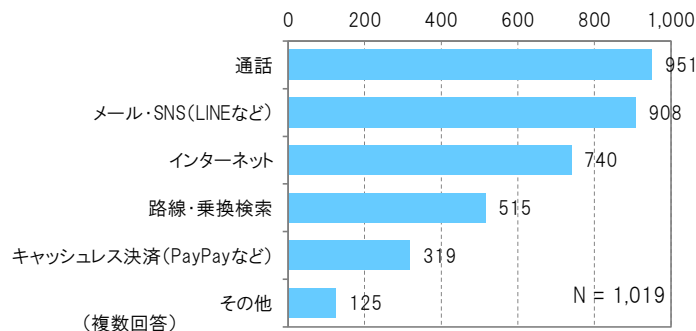


(2)スマートフォンの利用

- ・スマートフォンの普及が進んでいますが、75歳以上の高齢者の所有率はまだ4割弱にとどまっています。
- ・スマートフォンを用いて利用する機能としては、通話、メール・SNS、インターネットの順に多く、これらの利用率は64歳未満では8割を超えますが、65歳以上では利用率は低くなっており、75歳以上では、メール・SNSは約3割、インターネットは2割未満となっています。



【スマートフォンを用いて利用する機能】



	10~64歳	65~74歳	75歳以上
通話	83.6%	70.0%	41.6%
メール・SNS(LINEなど)	86.8%	65.5%	30.1%
インターネット	80.3%	45.7%	17.3%
路線・乗換検索	57.0%	28.5%	13.4%
キャッシュレス決済(PayPayなど)	40.8%	12.9%	4.7%
その他	13.9%	6.9%	3.1%
計	N = 605	N = 403	N = 382

(3) 結果概要 (まとめ)

【ふだんの外出】

- ・通勤・通学は、町外（奈良県内）が5割以上を占める。
- ・最も多く行く買い物先としては、スーパーおくやま・結崎店が最も多く（約5割）、次いで天理市内（約2割）。2番目によく行く買い物先としては、天理市が約3割、田原本町が約2割と町外が多くなっている。外出頻度は週1~2回が最も多く約4~5割。
- ・最も多く行く通院先としては、川西町内の診療所・医院が最も多く（約5割）、次いで天理よろづ病院（約1割強）。2番目に多く行く通院先としては、天理よろづ病院が約3割で最も多い。外出頻度は月に1日未満が最も多く6割を超える。
- ・交通手段はいずれの目的とも自家用車（自分で運転）が約5割程度を占め最も多い。
- ・日常的に家族等を送迎している人は全体の約4割で、買物・通院での送迎が多い。

【コミュニティバスの利用について】

- ・利用したことがあるのは約1割弱で、そのうち約7割が月に1日未満の利用となっている。利用者の約75%が65歳以上で、さらに、75歳以上が約4割を占めている。
- ・コミバスを利用しない理由としては、「他の交通手段があるから」が最も多く、これに次いで、コミバスの運行時間帯や運行本数を利用しない理由に挙げる人が多い。
- ・高齢者ほど今後の利用意向は高く、運行サービスの改善により利用してもよいと考える人も3割程度いる。

【今後の地域公共交通について】

- ・近鉄電車がなくなると日常生活に支障があると回答した人が約3割、川西町コミュニティバスがなくなると支障があると回答した人は約7%。
- ・今後必要だと思う地域公共交通のサービスについては、「既存のタクシーを割安で利用できるようになること」と回答した人が最も多く、回答者数の約3割。コミバスのサービス改善（運行本数増、土日運行、町外駅へのアクセス等）についても、それぞれについて約2割程度が改善を望んでおり、コミバス・タクシーに対する要望が多くなっている。また、町の財政を増やしてまでやる必要はないと回答した人は約2割程度となっている。

【生活スタイルの変化について】

- ・新型コロナの影響により、外出頻度や公共交通利用が減ったという人が約5~7割を占める。また、公共交通の利用を控えているという人も2割程度おり、その代わりに利用が増えた交通手段としては、自動車が多い。
- ・スマートフォンの普及が進んでいるが、75歳以上の高齢者の所有率はまだ4割弱にとどまっている。

6. 川西町の地域公共交通に関する現状と課題

6-1 現状のまとめ

(1) 川西町の現状・社会情勢

- ・人口減少・高齢化が進展。今後、高齢者の総数は減少していくが、75歳以上の後期高齢者数は増加する。要介護認定者も増加見込み。
- ・結崎地区に人口の約7割が集中し、地域間で人口集積、土地利用等に偏りがある。
- ・日常生活を送るうえで、移動における自動車への依存度が高まっている。
- ・運転免許の自主返納件数は増加傾向にある一方、公共交通の主要な利用者であった女性高齢者の運転免許保有率も上昇傾向にある。
- ・鉄道駅から結崎・唐院工業団地への従業員送迎バスが企業単位で運行されている。運行は朝夕に集中し、昼間の運行はない。

(2) コミュニティバスの利用状況

- ・コミュニティバスは町内を概ね網羅するように運行しているが、現状では必ずしも利用者は多くなく、事業採算性も非常に低い状況が続いている。
- ・買い物目的でスーパーおくやまを訪れる人のコミュニティバス利用が多くを占めており、利用区間・利用時間帯・利用者に大きな偏りが見られる。
 - 利用区間：結崎駅～保田公民館に集中
 - 利用時間帯：午前中に集中
 - 利用者：毎日のように利用するヘビーユーザ（数十名程度）
- ・限られた利用者ではあるが、多くが運転免許を持たない高齢者であり、生活を送るうえでコミュニティバスが必要不可欠で、増便、運行時間帯の拡大、土日祝の運行が望まれている。

(3) 町民の移動ニーズ（町民アンケート結果より）

- ・外出時の交通手段の5割程度を自動車に占めており、自家用車による移動が定着している。日常的に自家用車による送迎を行っている人も4割程度いる。
- ・買物・通院目的でよく行く行き先は町内が最も多いが、買物は天理市や田原本町、通院は天理市への利用もこれに次いで多くなっている。
- ・コミバスを利用したことがあるのは約1割弱で、利用頻度も低い。利用者の大半を高齢者が占めており、後期高齢者も多い。
- ・コミバスを利用しない理由としては、「他の交通手段があるから」が最も多い。
- ・高齢者ほど今後のコミバス利用意向は高く、運行サービスの改善により利用してもよいと考える人も2割程度いる。
- ・今後必要だと思う地域公共交通のサービスについては、既存のタクシーの割安利用が約3割、コミバスのサービス改善（運行本数増、土日運行、町外駅へのアクセス）についてはそれぞれ2割程度と、コミバス・タクシーに対する要望が多くなっている。一方で、町の財政を増やしてまでやる必要はないとの意見も見られる。
- ・新型コロナの影響により、5～7割の人の外出頻度・公共交通利用が減り、2割が公共交通の利用を控えている。その代わりとして自動車を利用する人が増えている。
- ・スマートフォンの普及は進むが、75歳以上高齢者の所有率は4割弱にとどまっている。

6-2 地域公共交通の課題の整理

課題①

コミュニティバスは必要だが、利用実態・移動ニーズに合わせた見直しが必要

- 利用者の少ないコミュニティバスですが、運転免許を持たない高齢者が主な利用者層となっており、そうした方々にとっては生活を送るうえで必要不可欠な移動手段となっています。
- 今後、効率的な運行・ニーズに合わせた運行に向け、運行内容の改善やその他サービスによる対応の可能性を模索する必要があります。



《課題を見出した背景》

- コミュニティバスは利用者が少なく、利用の多くがスーパーおくやまへの買物利用。
- 利用区間は、保田線（スーパーおくやま～川西町役場～保田公民館）が多くを占めており、吐田線（結崎団地北口～北吐田公民館～唐院西口）及び保田線（京奈和自動車道高架下～東方東口）は利用者が非常に少ない。

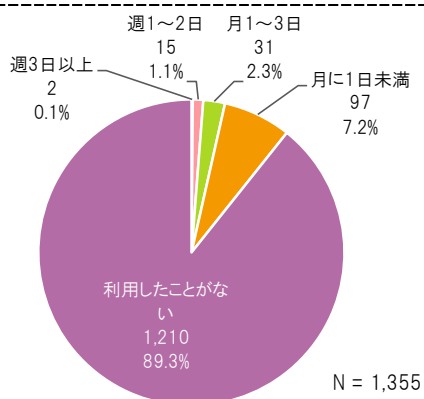


図 コミュニティバスの利用頻度
【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

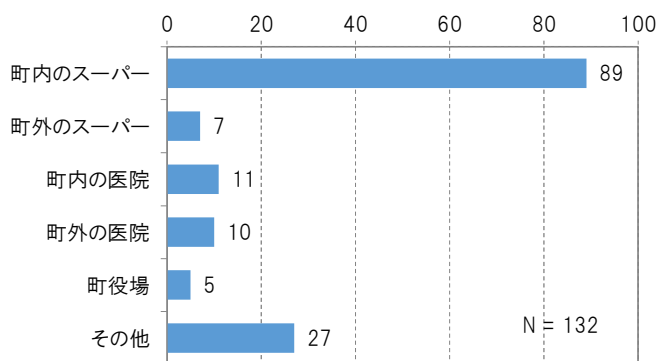


図 コミュニティバスの利用目的
【令和3(2021)年11月実施の利用者アンケートより】

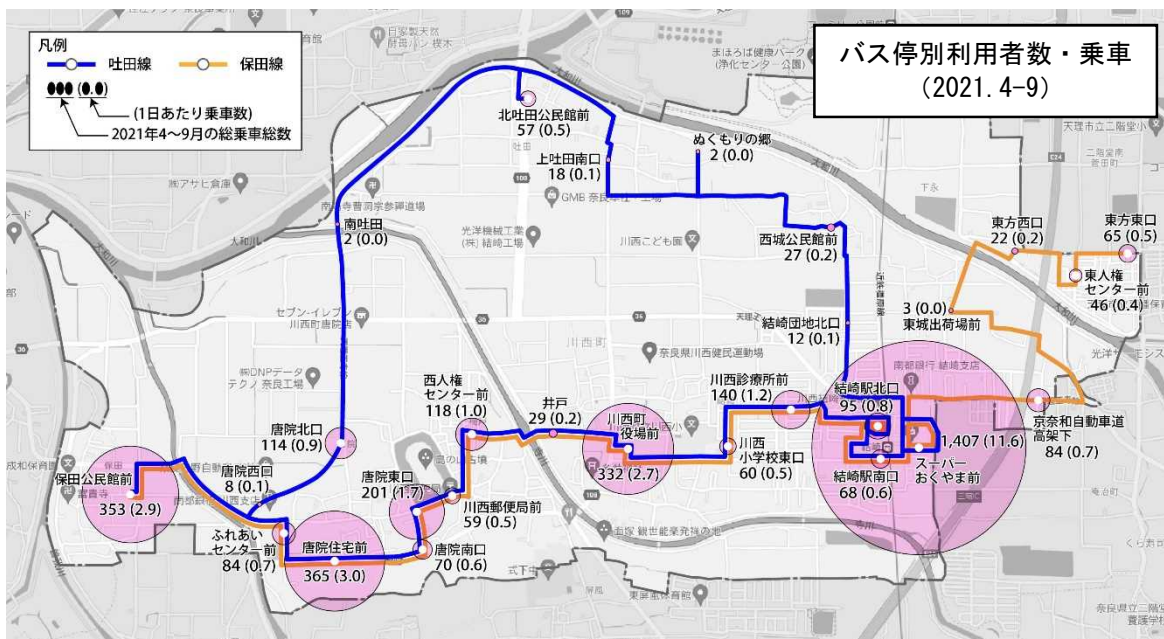


図 コミュニティバスのバス停別利用者数（乗車）【令和3(2021)年4～9月の利用実績より】

・コミュニティバスの利用時間帯は、午前中に集中し、午後の利用は非常に少ない。

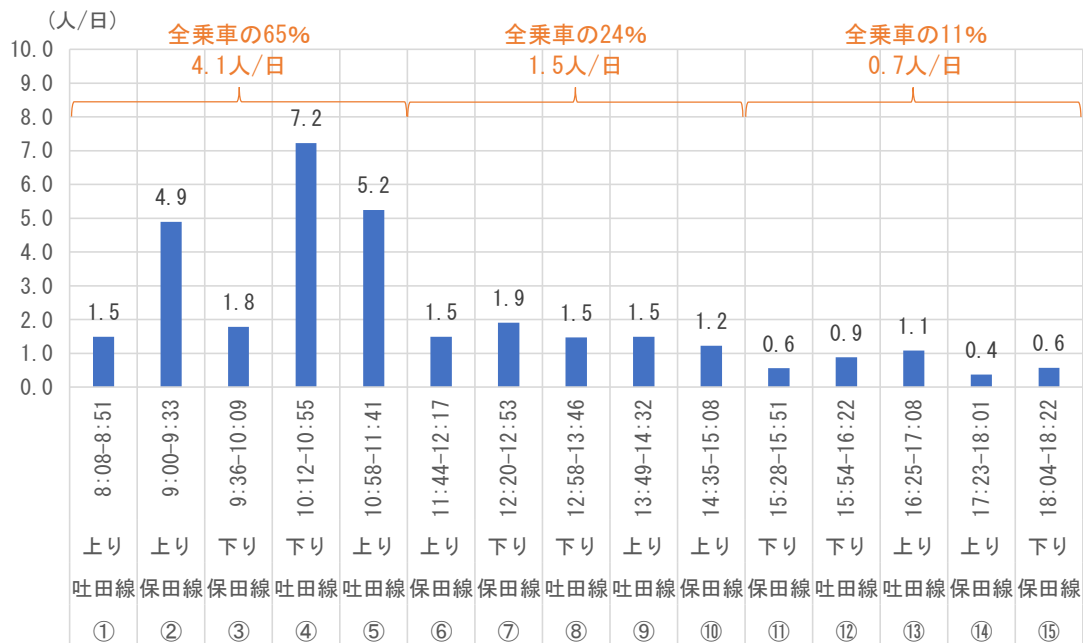
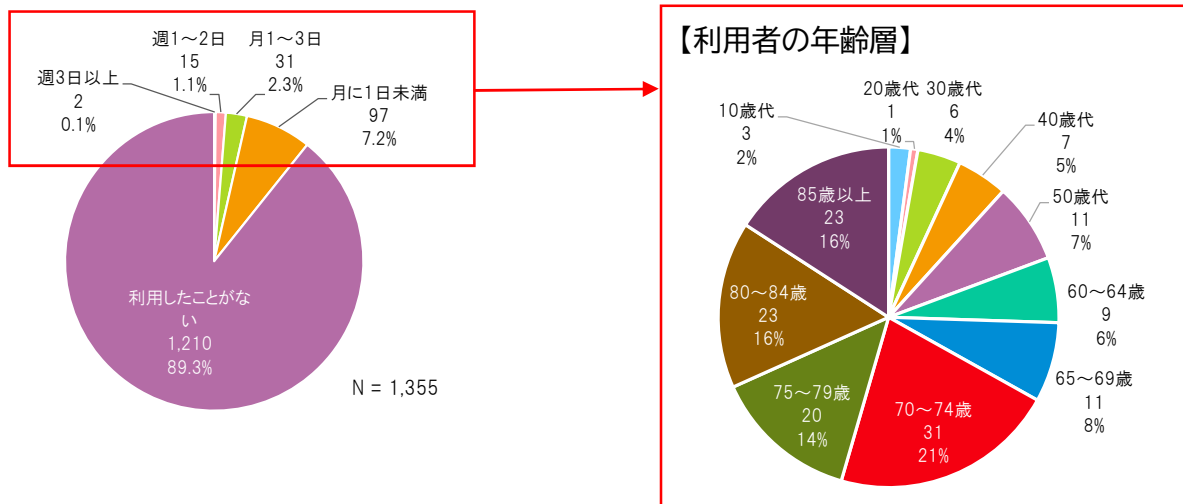


図 1日あたり便別利用者数【令和3(2021)年4-9月の利用実績より】

・コミュニティバスの主要な利用者は、免許非保有の高齢者となっており、75歳以上の後期高齢者が約半数を占めている。



【免許保有状況別集計】

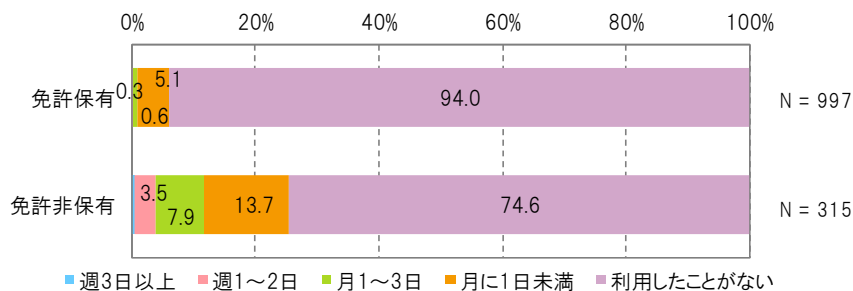


図 コミュニティバスの利用者層【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

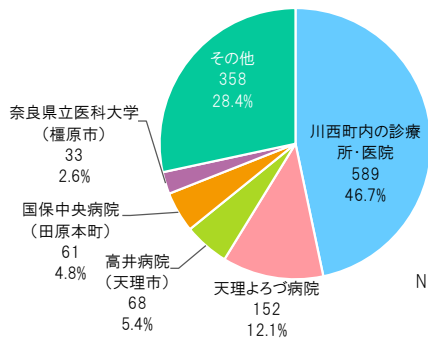
・コミュニティバスの利用者からは、生活を送るうえでコミュニティバスが必要不可欠で、増便、運行時間帯の拡大、土日祝の運行が望む声が多い。

表 コミュニティバス利用者の自由意見【令和3(2021)年11月実施の利用者アンケートより】

助かっている・重宝している・満足している・ありがたい・辞めないでほしい	14
運行便数を増やしてほしい	14
土日祝日に運行してほしい	6
運行ルートの変更や延伸(JR駅方面)	3
最終は役所どまりではなく保田公民館まで	2
朝晩の運行時間帯を伸ばしてほしい	2
3連休時に1日でよいので運行してほしい	2
バス停を増やしてほしい	2
押し車を乗せられるようにしてほしい	1

・町民の町外への移動状況を見ると、通院先としては天理よろづ病院が多い。頻度は月1回未満が半数以上で自家用車でのアクセスが中心だが、高齢者は送迎・鉄道・タクシーでの通院割合が高い。

(最も多い通院先)



(2番目に多い通院先)

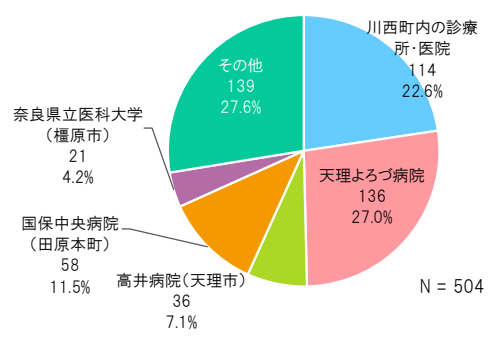


図 主要な通院先【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

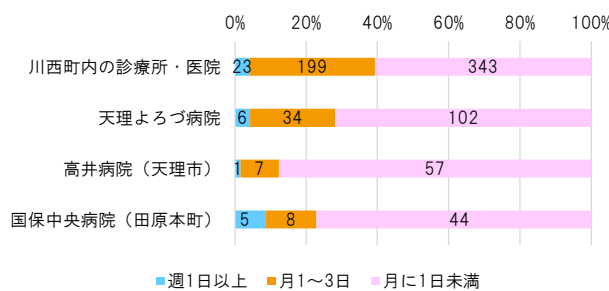
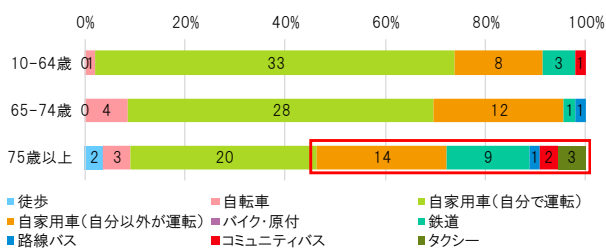


図 主要な通院先の利用頻度【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

(最も多い通院先)



(2番目に多い通院先)

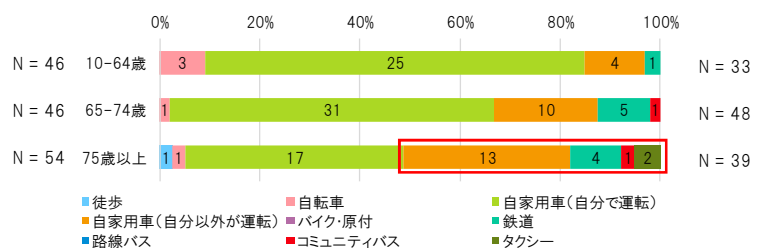


図 天理よろづ病院への交通手段【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

・通勤・通学は町外が多く、通学は鉄道、通勤は自動車が多い。利用する鉄道駅としては結崎駅が多くを占める。一部地域では法隆寺駅利用の割合が多いが、総数としては少ない。

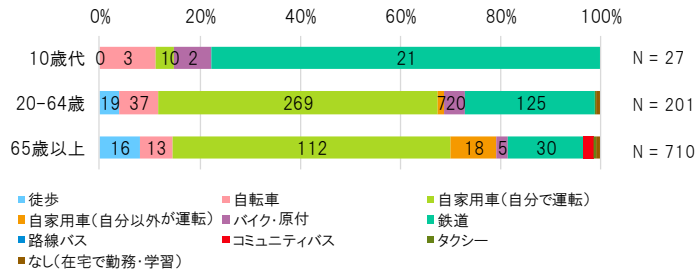


図 通勤・通学時の交通手段（年齢別）【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

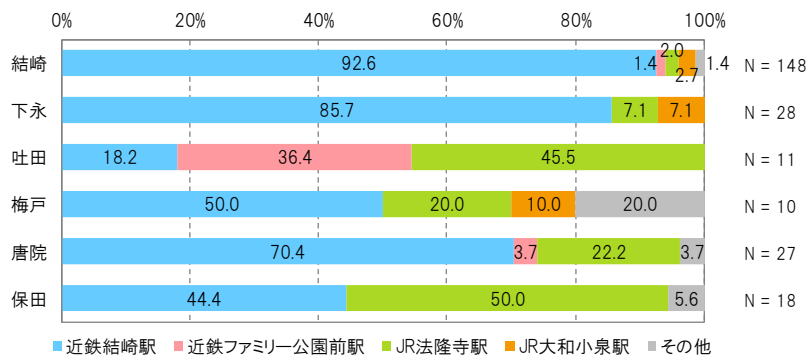


図 通勤・通学で利用する鉄道駅（地域別）【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

課題②

コミュニティバス等で移動が困難な人でも移動しやすい環境を整えることが必要

- コミュニティバス等を利用したくても利用することが困難な人（高齢や障害等の理由により、家からバス停やバス停から目的地までが遠い、その移動が厳しい等）が数は少ないですが一定数存在し、バスサービスの充実による移動の支援には限界があります。
- 今後、高齢者全体（65歳以上）の人口は減少するものの、75歳以上の後期高齢者の人口や、要支援・要介護の認定者数は増加する見込みであることから、コミュニティバスでは移動が困難な町民も移動しやすい環境を整えていくことが必要です。



《課題を見出した背景》

- 公共交通を使って一人で外出が困難な人が一定数おり、75歳以上の免許非保有者が多い。

○「公共交通を使って1人で外出することが困難」と回答した人

➡回答者の約8%（112人）。うち約84%（94人）が65歳以上、そのうち約92%（81人）が免許非保有。

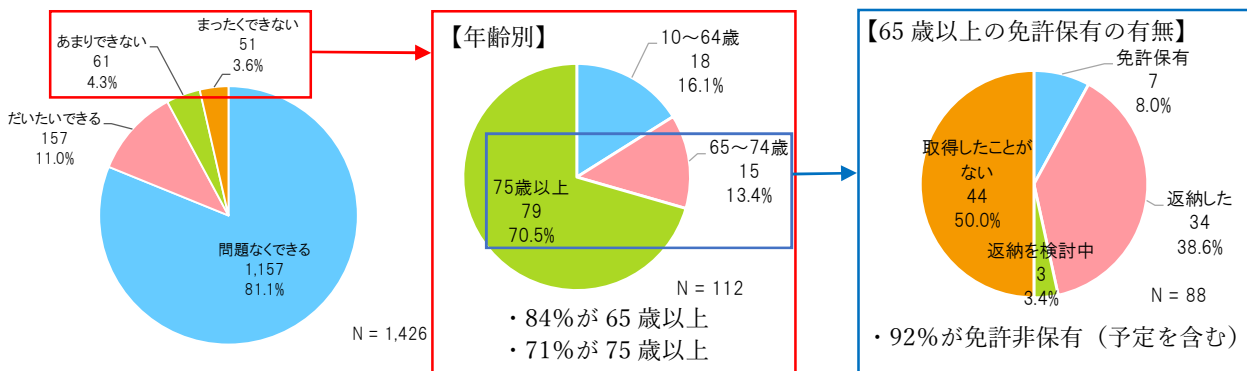


図 公共交通を使って一人で移動できるか【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

・公共交通を使って一人で外出が困難な人がコミュニティバスを利用しない理由については、高齢・障害があることとする人が最も多く、コミュニティバスによる対応には限界がある。

○「コミバスを利用しない理由」、「公共交通を使って一人で外出が困難な人」の回答
 ➔「高齢・障害があるためバスを利用できない」との回答が最も多い（38人/92人）。

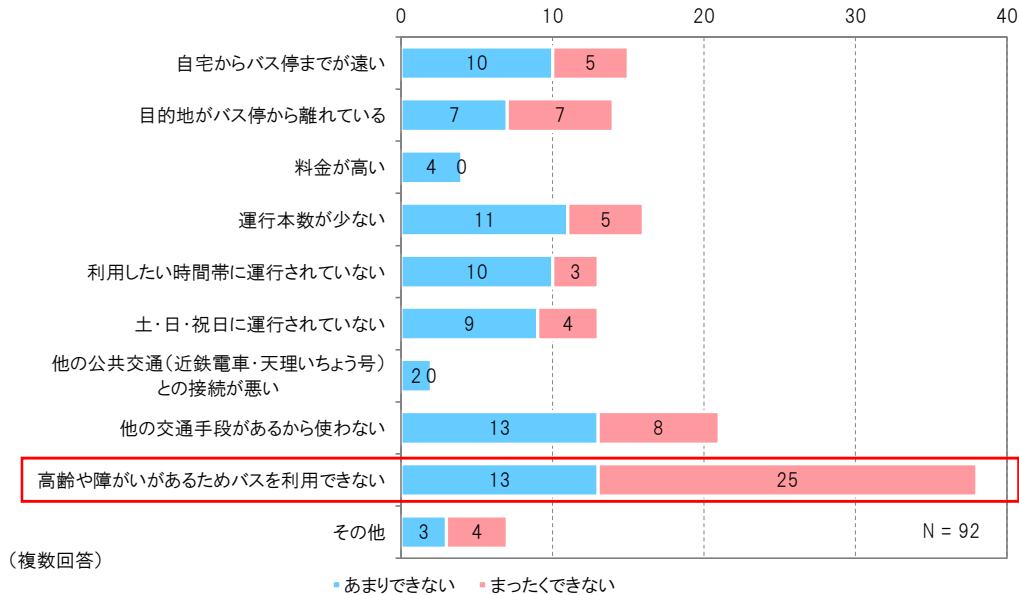
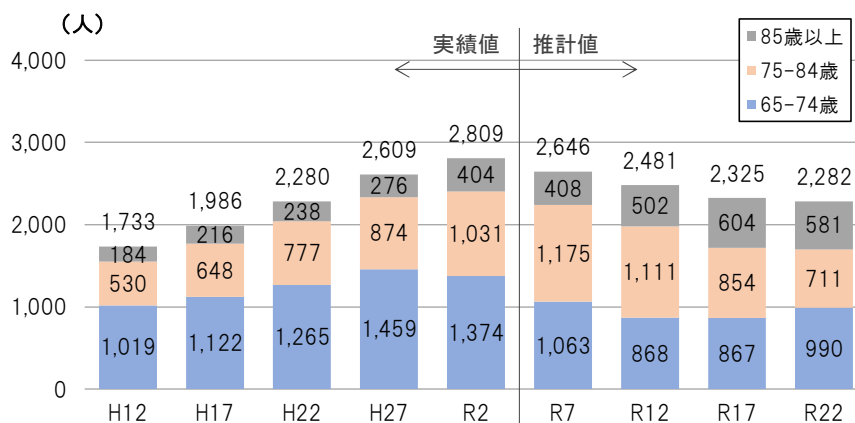


図 コミュニティバスを利用しない理由（公共交通を使って一人で外出が困難な人のみ）
 【令和3（2021）年11月実施の町民アンケートより】

・今後、高齢者のうち、65～74歳人口は減少するが、75歳以上人口は増加する見込み。
 ・今後、要支援・要介護認定者数は増加する見込み。



※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所によるもの（H27国勢調査結果より推計）

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

図 高齢者人口の推移

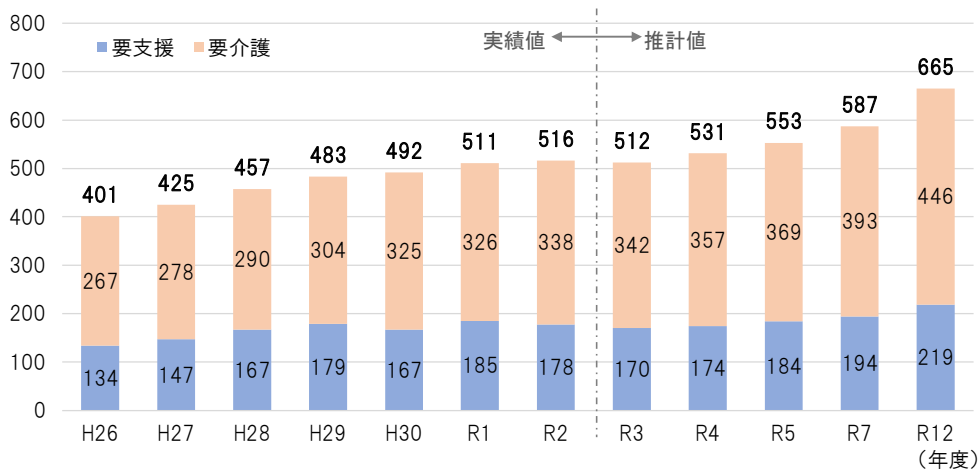


図 要支援・要介護の認定者数推移

・公共交通を使って一人で外出が困難な人は、既存タクシーの割安利用を望む声が多い。

○「今後必要なサービス」、「公共交通を使って一人で外出が困難な人」の回答

➡「既存タクシーの割安利用」を望む声が多い（38人／78人）。

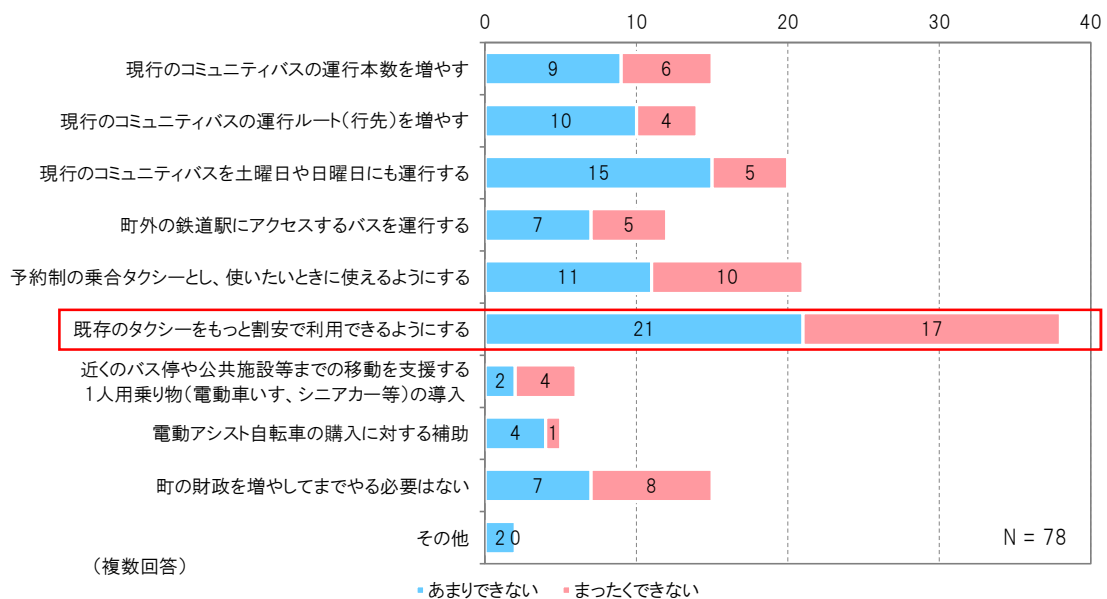


図 今後必要なサービス（公共交通を使って一人で外出が困難な人のみ）

【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

課題③

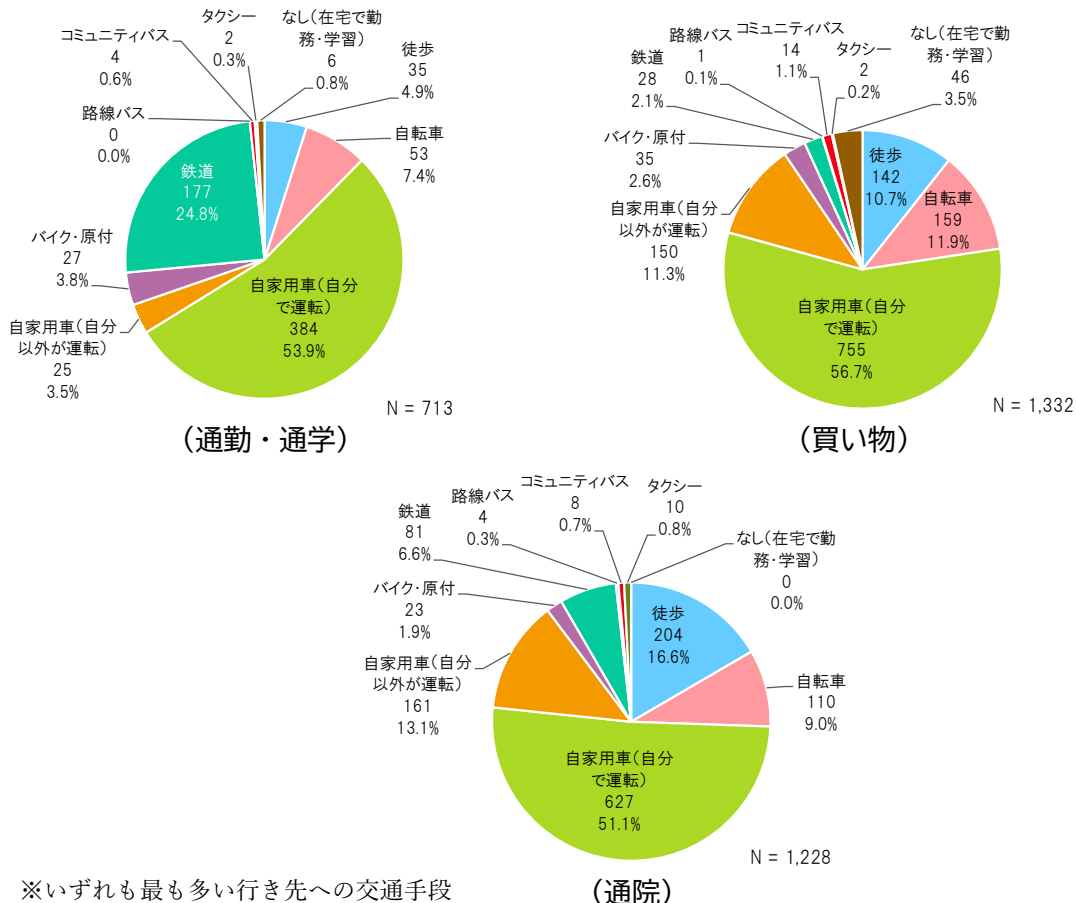
地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要

- 町民の移動は自家用車への依存度が高く、自家用車なしの生活は考えにくくなっています。
- 一方で、交通事故に占める高齢運転者の割合は増加傾向にあります。
- 高齢者の交通事故を減らしていくためにも運転免許の返納を促していくことが重要ですが、高齢者の免許返納が進みにくい理由として、免許がなければ日常生活に困るという意見が多くなっています。
- 運転免許を自主返納した高齢者が、返納後も移動に困らない環境を整え、自家用車に頼らなくても生活ができることを認識してもらえよう取組んでいく必要があります。
- また、新型コロナによって町民の外出や公共交通利用頻度が減少しており、持続可能な地域公共交通を目指していくために利用促進を図っていくことが必要です。



《課題を見出した背景》

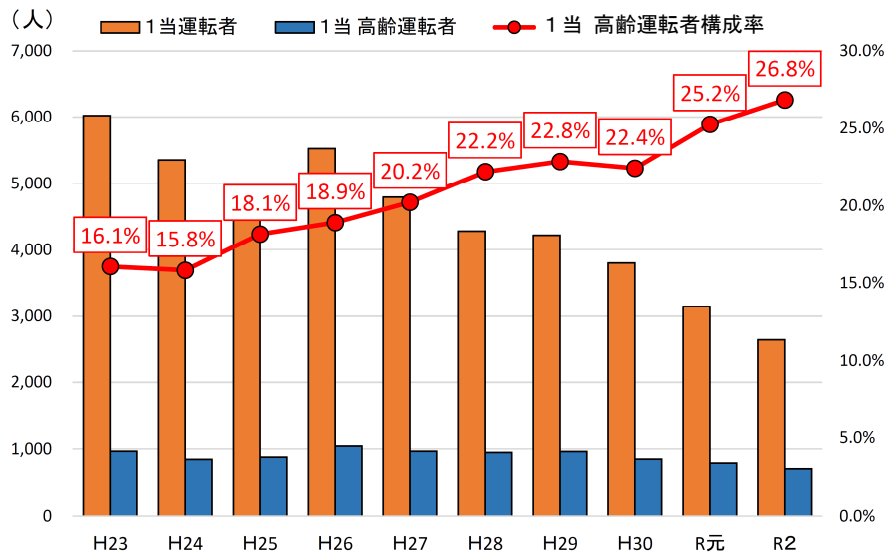
- 川西町民のふだんの外出における移動手段のうち自動車(自分で運転・自分以外が運転)が占める割合は、通勤・通学、買い物、通院ともに自家用車が半数以上を占めており、日常生活における自動車への依存度が高くなっています。



※いずれも最も多い行き先への交通手段

図 ふだんの外出時における交通手段【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

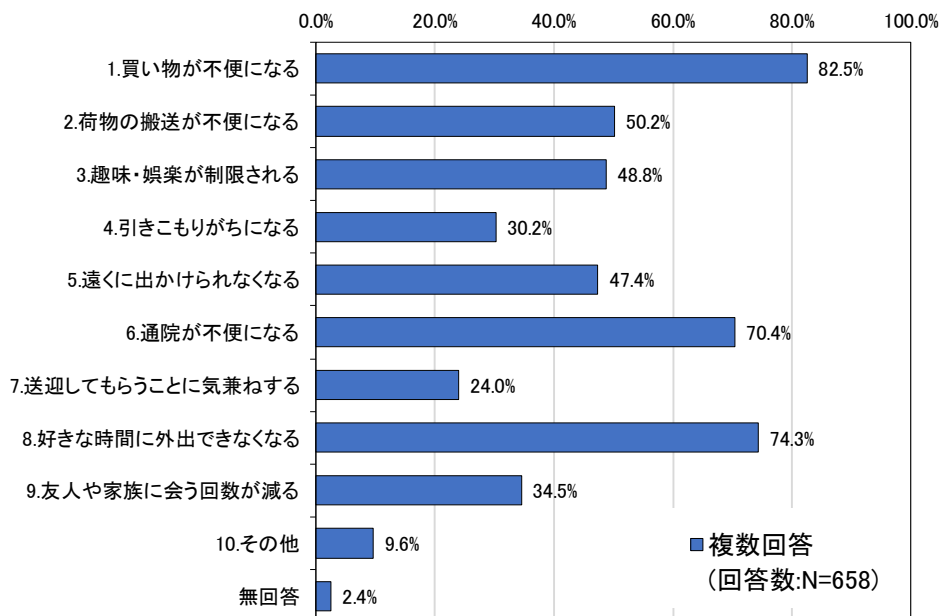
・奈良県内における交通事故の発生件数は減少傾向にあります。高齢運転者による事故の割合は増加傾向にあります。



出典：令和2年における交通事故の発生状況等について（奈良県版）（奈良県警）

図 奈良県内の交通事故に占める高齢運転者の構成率の推移（第1当事者のみ）

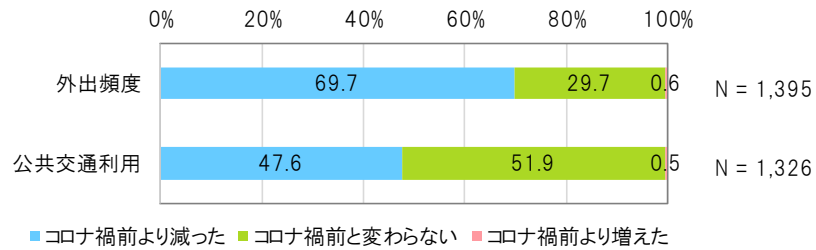
・高齢者の免許返納が進みにくい理由として、免許がなければ日常生活に困るという意見が多くなっています。



出典：令和元年度川西町民の移動に関する調査（高齢者を対象に実施したアンケート結果）

図 運転免許を返納しない理由

・新型コロナの影響により、町民の外出や公共交通利用頻度は減少しており、その代わりに自動車による移動が大きく増えています。



■ コロナ禍前より減った ■ コロナ禍前と変わらない ■ コロナ禍前より増えた
 図 外出や公共交通利用頻度の変化
 【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

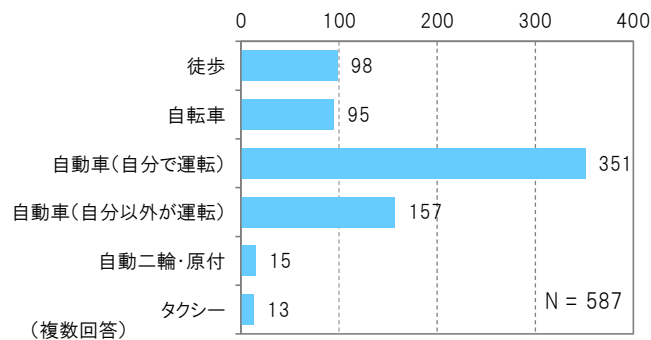


図 公共交通の代わりに増えた交通手段
 【令和3(2021)年11月実施の町民アンケートより】

7. 地域公共交通計画の基本方針と目標

7-1 計画の基本方針

本町における地域公共交通の課題と、まちづくりの方向性を踏まえ、地域公共交通計画の基本方針を以下のとおり定めます。

地域公共交通の課題
(1) コミュニティバスは必要だが、利用実態・移動ニーズに合わせた見直しが必要
(2) コミュニティバス等で移動が困難な人でも移動しやすい環境を整えることが必要
(3) 地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要



まちづくりの方向性（上位・関連計画）
(1) 交通結節機能の強化と安全で円滑な交通環境の実現
(2) 公共交通の利便性向上
(3) 公共交通利用促進に向けた広報活動の推進
(4) まちのにぎわい創出、住民参加のまちづくり、歩いて楽しむ拠点づくり



地域公共交通計画の基本方針	
地域公共交通の目指す姿	<p>町民の生活を守り、まちの魅力を高める地域公共交通</p> <p>安全・安心・元気に暮らせる魅力あるまちを実現するため、これを支える持続可能な地域公共交通を目指します。</p>
地域公共交通が果たすべき役割	<p>○日常生活の維持・充実を支える</p> <p>高齢者を中心に幅広い世代や多様な人々が、移動に困らずに暮らし続けることができるよう、毎日の「暮らし」を支える誰もが利用できる移動手段を確保する。</p> <p>○交流機会の向上を支える</p> <p>町民同士や町民と来訪者が交流する機会を増やし、町の活力が向上するよう、町民が「おでかけ」しやすい移動手段を確保する。</p>
基本方針	<p>(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築</p> <p>誰でも使いやすいコミュニティバスに運行内容を見直したうえで維持することにより、利便性が高く、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する。</p> <p>コミュニティバス等を利用したくても利用することが困難な人について、公共交通の利用環境の整備や新たな移動手段の確保を図る。</p> <p>(2) 地域公共交通を利用したくなる環境づくり</p> <p>公共交通に関する情報提供や利用促進策を図ること等により、自家用車に頼らなくても生活ができることを認識してもらうとともに、アフターコロナの外出機会の向上を図る。</p>

7-2 計画の目標

計画の基本方針を踏まえ、計画の目標及び評価指標、目標値を設定します。これらについては、毎年度、評価指標の目標値に対する達成状況を検証します。

目標	評価指標	現状値	目標値 (2026(令和8)年度末)
①コミュニティバスの利用者数を維持する	コミュニティバス 1 便当たりの乗車数	4.0 人/便 ^{※1} (令和2年度実績)	現状値以上
②適正な財政負担により地域公共交通を維持する	利用者 1 人あたりのコミュニティバス運行経費	1,477 円 ^{※2} (令和2年度実績)	現状値を維持

※1：コミュニティバス乗車数（7,315 人）÷年間運行回数（1,845 便）＝4.0 人/便（令和2年度）

※2：コミュニティバス運行経費（約 1,081 万円）÷コミュニティバス利用者数（7,315 人）＝1,477 円/人（令和2年度）