

五 條 市 地 域 公 共 交 通 計 画
（ 第 2 次 ゴ ー ち ゃ ん 交 通 計 画 ）

令和8年8月

目次

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の背景と目的.....	1
1.2 位置づけ.....	2
1.3 目標年次(計画期間).....	2
1.4 計画の区域.....	2
2. 五條市のまちづくりについて.....	3
2.1 将来像と基本理念.....	3
2.2 将来都市構造.....	4
2.3 拠点地域の基本構想(五條市まちづくり基本構想).....	6
2.4 暮らしに関わるまちづくりの方向性について.....	7
2.5 地域公共交通に関する方向性.....	8
3. 地域公共交通における現状と課題.....	11
3.1 地域公共交通を取り巻く現状.....	11
3.1.1 地域公共交通を取り巻く“市民生活”の視点.....	11
3.1.2 地域公共交通を取り巻く“社会環境”の視点.....	18
3.2 地域公共交通の活性化に向けた課題.....	23
I 地域ニーズへの対応.....	23
II 社会情勢への対応.....	23
III 生活を支えるインフラとしての対応.....	23
IV 定住や交流の促進の支援.....	24
V 地域公共交通に関する認知・理解の醸成.....	24
VI コスト負担の抑制.....	24
VII 地域公共交通の担い手の確保.....	24
4. 地域公共交通計画の基本的な方針.....	26
4.1 将来像.....	26
4.2 基本方針.....	26
a. まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築.....	26
b. 地域特性に応じた地域公共交通の維持及び利便性の向上.....	26
c. 市民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通の育成.....	27

5. 地域公共交通計画でめざす目標.....	29
5.1 目標の視点.....	29
5.1.1 まちづくりの視点.....	29
5.1.2 市民の視点.....	30
5.1.3 交通事業者の視点.....	30
5.1.4 行政の視点.....	30
5.2 評価の基準.....	32
【参考】評価基準に係る既存データ.....	34
6. 目標達成に向けた事業.....	44
6.1 五條市地域公共交通網形成計画での取組状況.....	44
6.2 具体的な事業項目.....	47
6.2.1 まちづくりの視点に基づく事業項目.....	50
6.2.2 市民の視点に基づく事業項目.....	62
6.2.3 事業者の視点に基づく事業項目.....	70
6.2.4 行政の視点に基づく事業項目.....	72
7. 計画達成状況の評価について.....	78
○ PDCA サイクルの実行.....	78
参考：路線ごとの見直しの基本方針.....	79

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきました。

一方で、地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等のさまざまな分野で大きな効果をもたらします。そのため、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、地域公共交通ネットワークを持続的に形成していく必要があります。

このような背景をうけて、わが国では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成 19 年 10 月に施行されたのち、平成 26 年 11 月に改正され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、市民・交通事業者・行政の役割を定め、地域公共交通ネットワークやサービスを維持するための取組みが進められてきました。

五條市においても、法律の施行とあわせて、平成 19 年度に五條市地域公共交通会議を設置し、平成 20 年度からは「五條市地域公共交通総合連携計画」に基づいて、地域公共交通施策を実施してきました。続けて、令和 3 年度までの 5 年間を計画期間とする「五條市地域公共交通網形成計画（ゴーちゃん交通計画）」（右下）を平成 29 年 7 月に策定し、まちづくり関連計画の方針等も踏まえ、『市内・市外問わず、様々な人が交流する拠点と連携できる交通環境と、交通弱者の移動機会の創出による活発な社会生活を送れる交通環境の実現により、市の活力を支える公共交通網』を目指した地域公共交通施策の推進に取り組んできました。

その後、令和 2 年 11 月 27 日に、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。それを受けて、五條市では、目標年次を令和 3 年度としていた地域公共交通網形成計画（ゴーちゃん交通計画）を改訂し、令和 4 年度からを計画期間とする「五條市地域公共交通計画（第 2 次ゴーちゃん交通計画）」を策定することにより、地域公共交通を取り巻く課題を確認し、現在の五條市に合った地域公共交通のあり方とそれを実現するための施策と具体的取組みを推進します。

五條市地域公共交通網形成計画 （ゴーちゃん交通計画）



1.2 位置づけ

本計画は、「五條市ビジョン」（令和３年１０月改訂）を上位計画として、「五條市まちづくり基本構想」（平成２８年２月策定）、「五條市都市計画マスタープラン」（令和３年３月改訂）等のまちづくり計画、他分野の計画との整合を図りながら策定します。

また、県全体で効果的、効率的な地域公共交通ネットワークを構築する観点から策定されている「奈良県地域公共交通網形成計画」（平成２８年３月）とも整合を図るものとしています。

1.3 目標年次(計画期間)

本計画は、今後５年間の五條市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和４年度から令和８年度までとします。

1.4 計画の区域

本計画は、五條市全域の地域公共交通のあり方を示すものとして、市全域を対象区域に設定します。

2. 五條市のまちづくりについて

2.1 将来像と基本理念

五條市では、五條市ビジョンにおいて、まちの将来像を『**「五條」ひと・みちが交わり、新たな価値が生まれるまち**』と定めています。また、五條市では、5つの基本理念を掲げ、まちづくりの基本的な方針を定めています。

【五條市ビジョン(令和3年10月改訂)で定めた将来像と基本理念】



出典：五條市ビジョン（令和3年10月改訂）

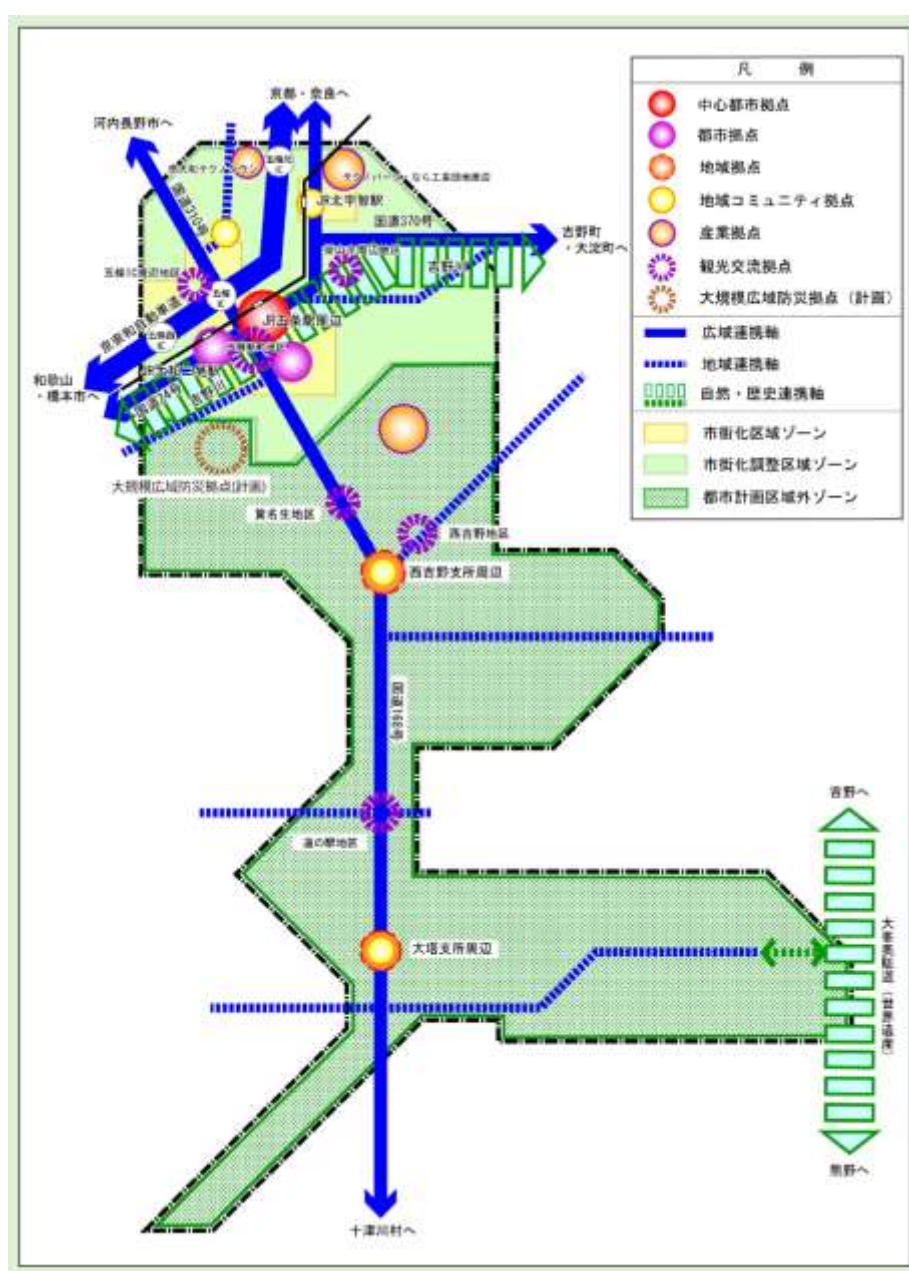
2.2 将来都市構造

五條市の将来都市構造について、五條市都市計画マスタープランにおいて、下図のように定めています。また、五條市の土地利用の方針として、以下の3つを定めています。

【五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月改訂)で定めた土地利用の方針】

- 集約型生活圏の形成と連鎖型都市構造の構築
- 都市構造に適應した個性的で合理的な土地利用の誘導
- 心が和む自然環境・歴史環境の保全・育成と、この“五條らしさ”を活かす土地利用の誘導

【五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月改訂)で定めた都市構造】



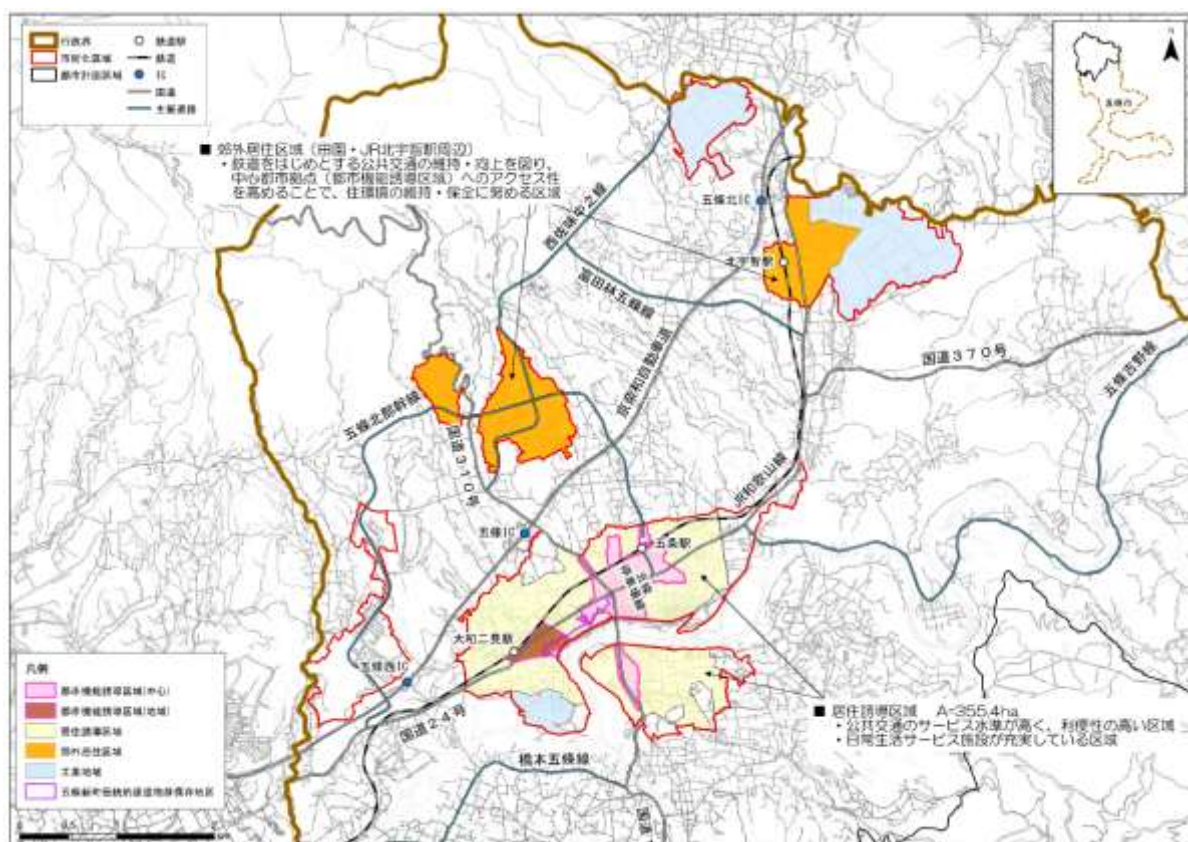
出典：五條市都市計画マスタープラン（令和3年3月改訂）

また、「五條市立地適正化計画」（平成 30 年 3 月策定）では、基本理念として「都市機能の集約・再編を核とした健康で賑わいあふれるまち 五條」の実現を目指し、以下の基本方針のもと、都市機能や居住を誘導する区域を定めています。

【五條市立地適正化計画(平成 30 年 3 月策定)で定めた基本方針】

- 施設の集約・再編による中心市街地の活力の増進
- 拠点を連結する公共交通網の再編を軸とした移動手段の確保
- 子育て世代の就労支援と、金融機関と提携した住宅取得施策の強化

【五條市立地適正化計画(平成 30 年 3 月策定)で定めた都市機能誘導区域及び居住誘導区域】



出典：五條市立地適正化計画（平成 30 年 3 月策定）

2.3 拠点地域の基本構想(五條市まちづくり基本構想)

五條市では、平成 26 年度に奈良県と五條市が結んだ「奈良県と五條市とのまちづくりに関する包括協定」をもとにして、平成 28 年 2 月に「五條中心市街地地区」と「五條病院周辺地区」のそれぞれで、まちづくり基本構想を定めています。

(1) 五條中心市街地地区のまちづくり

中心市街地地区については、『新たな中南和の玄関口の顔づくり』をまちづくりのテーマとし、取組みテーマとして以下の 3 つを定めています。

【五條中心市街地地区まちづくり基本構想(平成 28 年 2 月策定)で定めた取組みのテーマ】

- 中南和・五條の玄関口ゾーン（五條インターチェンジ周辺）
 - ✓ 中南和・五條のゲートウェイ機能の強化
- 公共サービス充実ゾーン（五條高校跡地周辺）
 - ✓ シビックコアの形成と周辺地域の活性化
- 古の五條に触れるゾーン（五條新町周辺）
 - ✓ 古の五條を体感できるまちなみの維持と交流機能の強化

(2) 五條病院周辺地区のまちづくり

五條病院周辺地区については、『健康長寿のまちづくり・五條に住まう人づくり』をまちづくりのテーマとし、取組みテーマとして以下の 2 つを定めています。

【五條病院周辺地区のまちづくり基本構想(平成 28 年 2 月策定)で定めた取組みのテーマ】

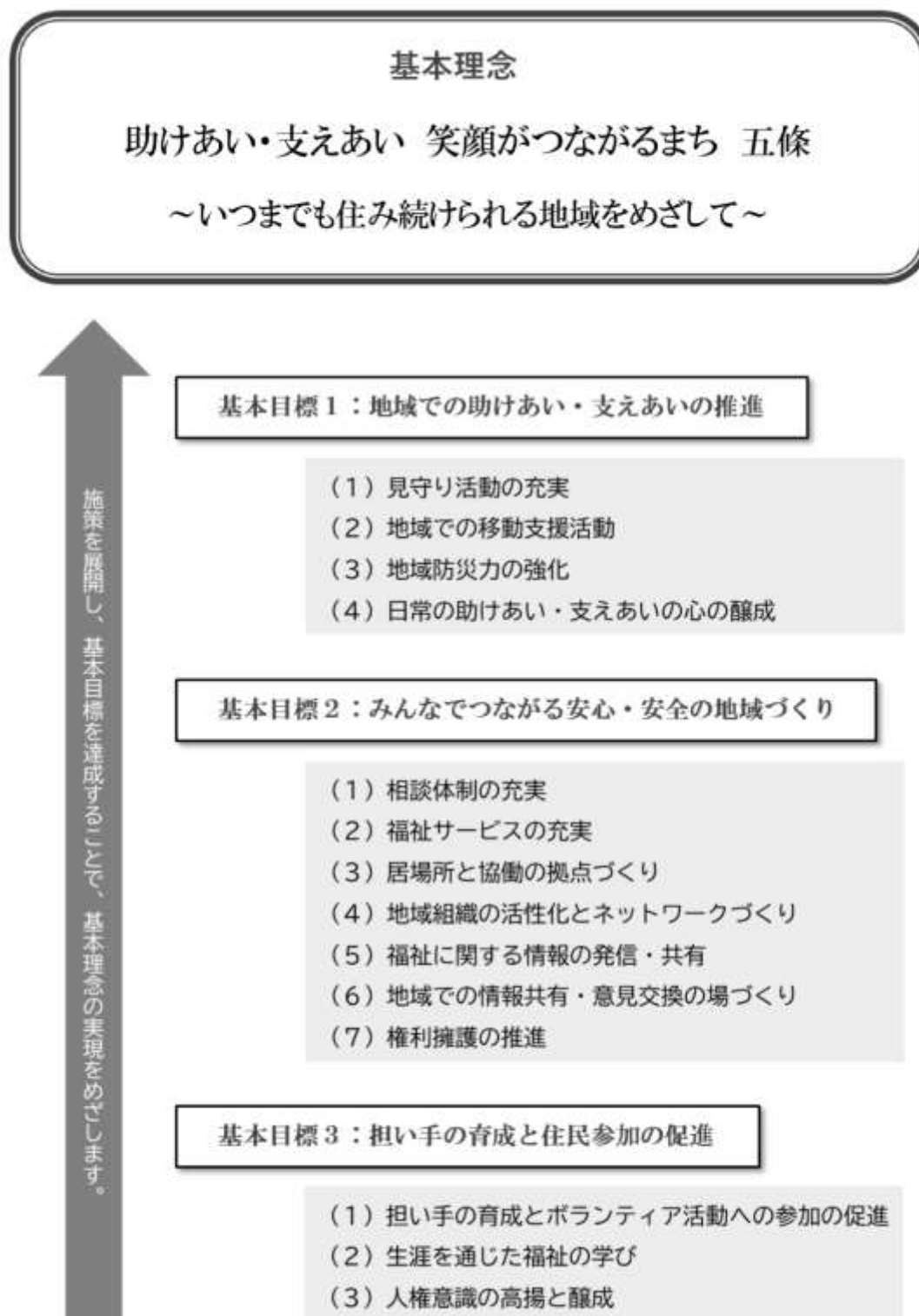
- 健康交流ゾーン（五條病院周辺）
 - ✓ 医療・介護・保健機能の強化と地域ぐるみの健康増進への取組強化
- 農業・教育交流ゾーン（五條高校賀名生分校*周辺）
 - ✓ 農業の担い手育成、中心市街地との連携及び世代間交流による定住促進

※五條高校賀名生分校は、令和 3 年 4 月 1 日から新たに市立西吉野農業高校となりました。

2.4 暮らしに関わるまちづくりの方向性について

暮らしに関わるまちづくりについて、令和２年３月策定の「五條市あんしん福祉ビジョン」では、以下のような基本理念と基本目標を定めています。

【五條市あんしん福祉ビジョンの基本理念と基本目標】



出典：五條市あんしん福祉ビジョン（令和２年３月策定）

2.5 地域公共交通に関する方向性

地域公共交通に関わるまちづくりについて、以下のような方向性を定めています。

【五條市ビジョン(令和3年10月改訂)で定めた地域公共交通に関わる施策】

基本理念	主要施策
第一條 子どもを育てたいまちをつくる	- 結婚、出産しやすい環境づくり ✓ 母子の健康づくり - 市民の多様な学習機会の充実 ✓ 生涯学習環境の充実
第二條 安心して定住できるまちをつくる	- 多様な価値観に対応した住環境の整備 ✓ 計画的なまちづくりの推進
第三條 地域資源を活かした産業のまちをつくる	- 地域資源の活用と連携による観光・交流の促進 ✓ 観光の振興 ✓ 交流の促進
第四條 南部地域の交流拠点となるまちをつくる	- 地域の交流を支える公共交通網の整備 ✓ 広域公共交通ネットワークの確保
第五條 すべての人が社会参加するまちをつくる	- 市民活動の創出 ✓ 市民活動の支援 ✓ コミュニティ活動の活性化

【五條市都市計画マスタープラン(令和3年3月改訂)で定めた交通施設の整備方針】

(基本的な考え方)

- 市民にやさしい公共交通づくり
 - ✓ 市民や本市を訪れた人が安全・安心で快適に移動ができる公共交通機関を維持・充実し、市民の利便性の向上を図り、市民、交通事業者、行政が一体となって協働で持続可能な地域公共交通の確立をめざします。

(公共交通に関する整備方針)

- バス交通の充実
 - ✓ 今後も、地域の実情にあった効率的かつ効果的な公共交通の確保とともに、誰もが安心して円滑に移動できる公共交通体系の確立をめざします。
- 鉄道交通の充実
 - ✓ 本市における唯一の鉄道である JR 西日本和歌山線の充実については、列車の待ち合せの調整・安全対策の向上等について協議するとともに、路線バスとの連絡調整、駐車場・駐輪場等の駅周辺環境整備を推進し、市民の利便性の向上を図ります。
 - ✓ JR 五条駅においては北側駅前広場などの交通結節機能の整備を完了し、今後は駅舎、南北自由通路、南側駅前広場の整備を関係機関との調整を図りつつ推進します。
 - ✓ JR 大和二見駅については、令和2年3月に「大和二見駅前広場等基本計画」が策定され、駅前広場整備に向けて事業を推進します。
 - ✓ JR 北宇智駅についても、駐車場の設置を検討するなど、JR 等との関係機関の協力のもと利便性の向上を推進します。

【五條市あんしん福祉ビジョン(令和 2 年 3 月策定)で定めた移動に関わる項目】

五條市あんしん福祉ビジョンでは、基本目標の中で定めた取組みとして、新たな移動支援サービスの検討も含めた地域における移動支援活動の充実などを挙げています。

(基本的な考え方)

- 高齢化の進行による高齢者ドライバーの事故の抑止を図る上でも、地域での助けあい・支えあいの観点から移動支援活動を活発にしていく必要があります。

(主な取組み)

- 五條市地域公共交通網形成計画（ゴーちゃん交通計画）による取組み
- 地域における移動支援活動の充実
 - ✓ 地域の移動支援ニーズの把握
 - ✓ 新たな移動支援サービスの検討
 - ✓ 自主的な移動支援活動の検討と支援

【五條市地域公共交通網形成計画(平成 29 年 7 月策定)で定めた方向性】

本計画の前身計画となる五條市地域公共交通網形成計画では、3 つの基本方針、6 つの基本目標を定め、11 の具体的施策に取り組んできました。

(五條市地域公共交通網形成計画で定めた基本方針・基本目標及び具体的施策)

現状	課題	基本方針	基本目標	具体的施策
地域別に公共交通のニーズが異なっている	地域ニーズに適した対応が必要	①南和地域の交流拠点となる施設と連携したネットワークの構築	乗継環境の向上	1) まちづくりと連携した JR 五条駅と JR 大和二見駅の乗継拠点の整備
新たな拠点が整備されつつある	新たな移動ニーズへの対応が不可欠		地域拠点間のアクセス強化	2) 新たな交流拠点での公共交通環境整備 3) IC カード対応機器の導入促進（コミュニティバス、JR 五条駅） 4) 交流拠点を繋ぐルートの充実
人口が急速に減少している	定住・移住を促進する移動利便性の向上を図る	②地域特性に応じた、地域公共交通の維持及び利便性の向上	誰もが利用しやすい公共交通網の構築	5) 公共交通網の見直し・改善
公共交通を利用していない人が多い	公共交通の利用促進が必要	③市民が一体となった地域公共交通の育成	公共交通の利用促進	6) 公共交通時刻表パンフレットの作成及び情報提供（ホームページ） 7) コミュニティバス等乗車制度の改善 8) 運転免許証自主返納者への特典制度の構築
高齢者の交通事故が増加している	交通事故を防ぐ対応が必要		観光客の周遊促進	9) 観光客への情報提供の充実
市の財政が圧迫	コスト負担の抑制		公共交通の魅力の向上	10) イベント等によるバス利用促進 11) 市内の児童等へのバス乗り方教室等の開催

出典：五條市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 7 月策定）

【奈良県地域公共交通網形成計画（平成 28 年度～令和 3 年度）で示された方向性】

先に示した五條市の上位・関連計画に加え、奈良県が定める地域公共交通の方向性として、奈良県地域公共交通網形成計画（平成 28 年度～令和 3 年度）が策定されており、五條市に関わる記述として、以下のとおり、基本的な方針とまちづくりの方向性が示されています。

基本的な方針	まちづくりの方向性 （公共交通とまちづくりのデッサン：南部 A・B）
◆持続可能なまちづくりに資する手段としての交通 ◆移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ◆市町村、交通事業者、県民等との連携・協働 ～『奈良モデル』～ 等	・ 「南奈良総合医療センター」及び「五條病院」へのアクセス確保 ・ 公共交通を活用した来訪者の利用促進による地域活性化

3. 地域公共交通における現状と課題

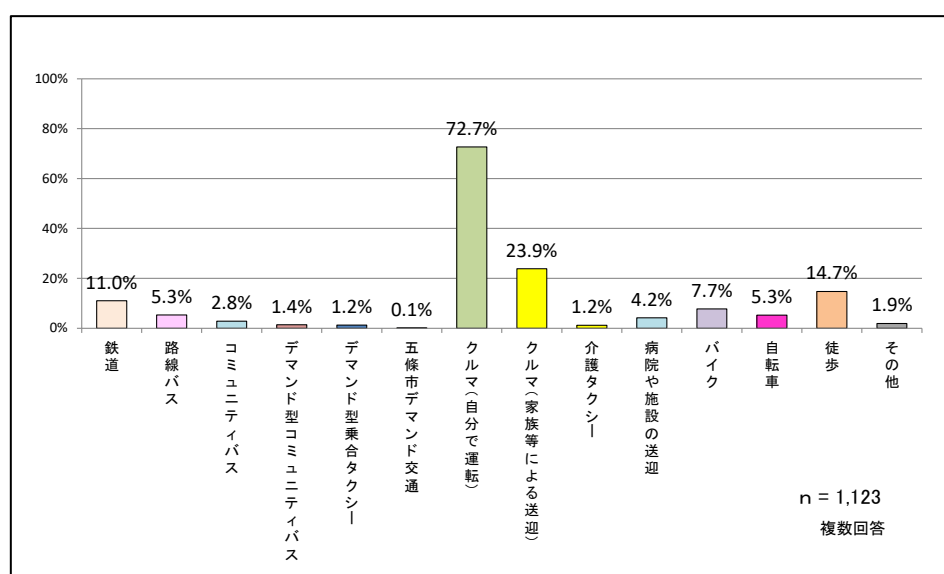
3.1 地域公共交通を取り巻く現状

3.1.1 地域公共交通を取り巻く“市民生活”の視点

(1) クルマに依存したライフスタイルとなっている。

令和 3 年 6 月に実施した住民アンケート調査では、外出の際によく利用する移動手段として、7 割以上の市民が「クルマを自分で運転する」と回答しています。一方、鉄道や路線バス、市が運行しているコミュニティバスなどの地域公共交通の利用は低い割合となっており、クルマに依存したライフスタイルとなっています。

(外出の際によく利用する移動手段)



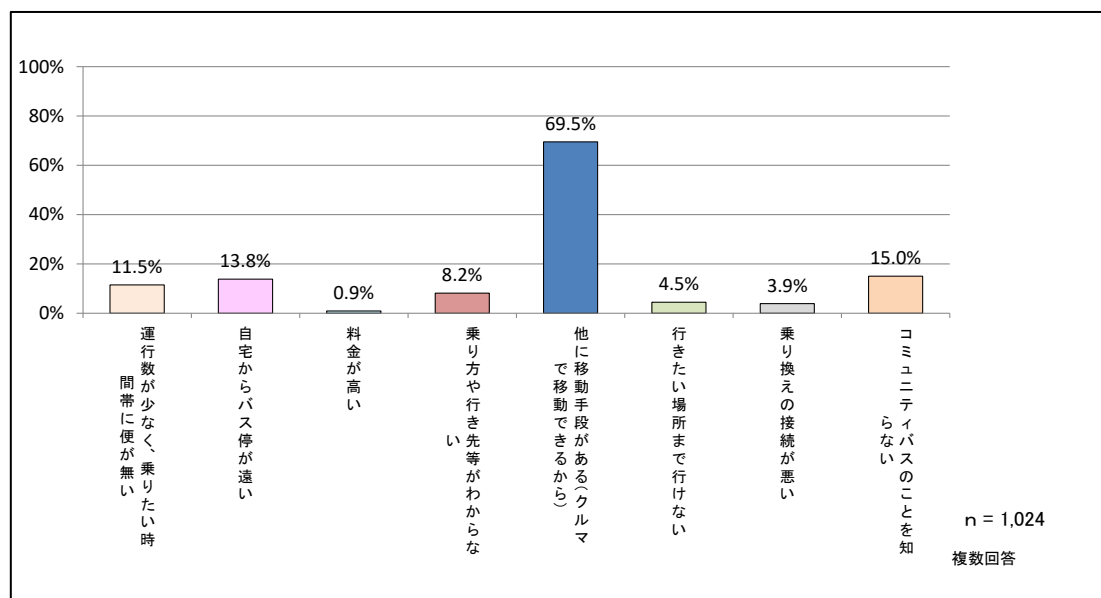
※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和 3 年度 公共交通に関するアンケート調査

(2) 公共交通に対する認知度が低い。

地域公共交通を利用しない理由としては、「他に移動手段がある(クルマで移動できるから)」が最も多くなっており、(1)で示したとおり、クルマに依存したライフスタイルが定着していることがうかがえます。その他の理由としては、「運行数が少なく、乗りたい時間帯に便が無い」ことや「自宅からバス停が遠い」ことのほかに、「コミュニティバスのことを知らない」とする市民も多くなっています。コミュニティバスの場合、コミュニティバスのことを「全く知らない」市民が約 27%、運行していることを知っていても「行先や時刻を知らない」市民が約 56%を占めており、そもそも公共交通に対する認知度が低い状況となっています。

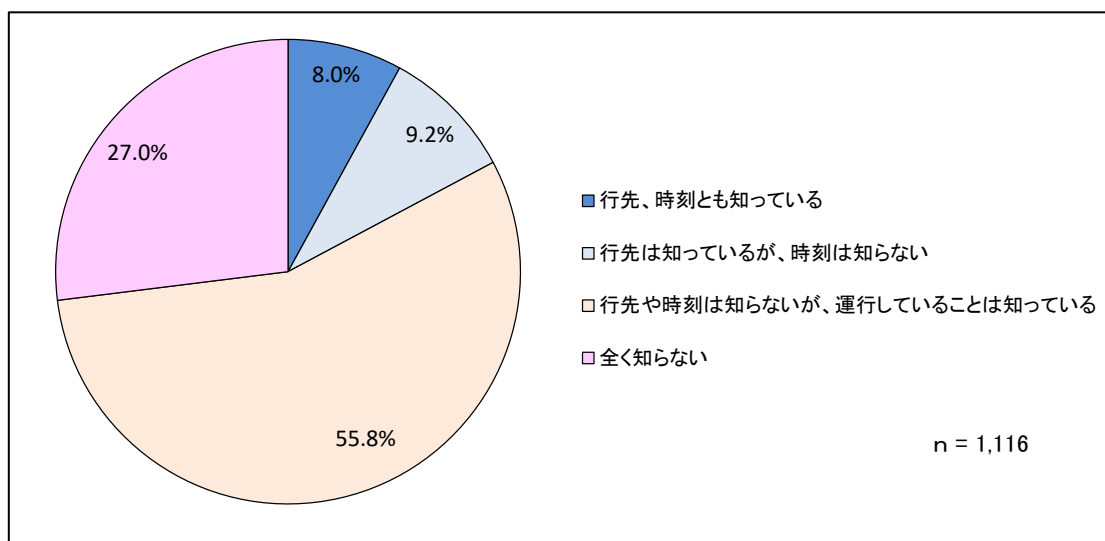
(地域公共交通を利用しない理由(コミュニティバスの例))



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和３年度 公共交通に関するアンケート調査

(地域公共交通の認知状況(コミュニティバスの例))



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和３年度 公共交通に関するアンケート調査

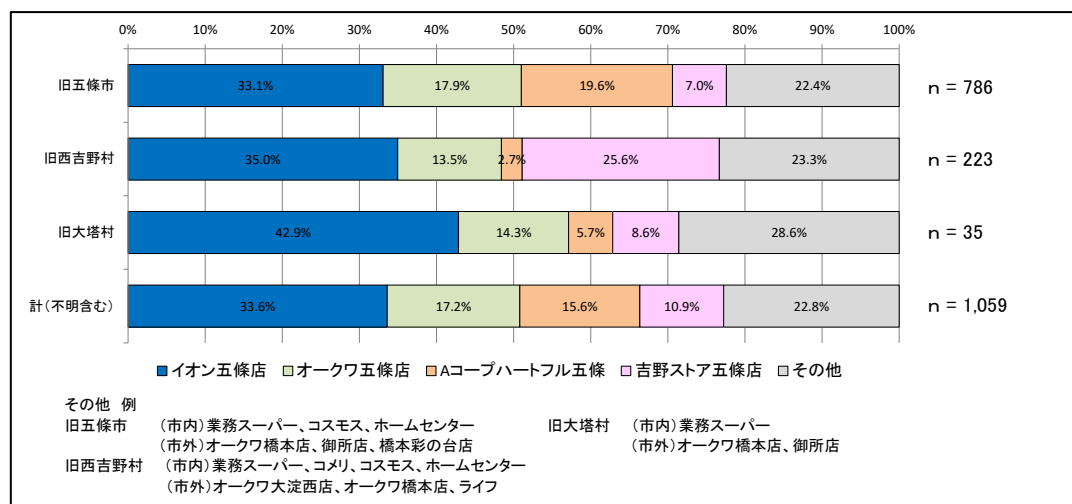
(3) 各地区でニーズが異なる。

主な外出（買物、通院）についてみると、市内の買物は、どの地区もイオン五條店に行かれる方が多く、市外の買物は五條地区、大塔地区では和歌山県橋本市方面に、西吉野地区では大淀町方面に行かれる方が多くみられます。

通院については、どの地区も南奈良総合医療センターに行かれる方が多い状況です。なお、五條地区は、南奈良総合医療センターだけでなく、橋本市民病院へ行く方も多く、西吉野地区と大塔地区は、市内の診療所に行かれる方が多い状況です。

このように、買物及び通院による日常的な移動において、地区ごとに異なるニーズが存在しています。

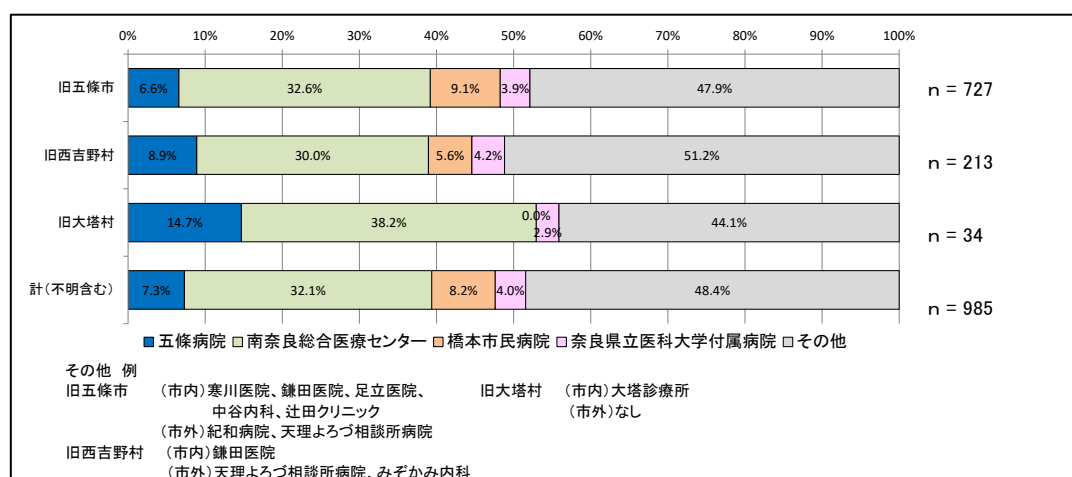
(買物先(旧行政区別))



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和３年度 公共交通に関するアンケート調査

(通院先(旧行政区別))



※ 不明・未回答を除く割合

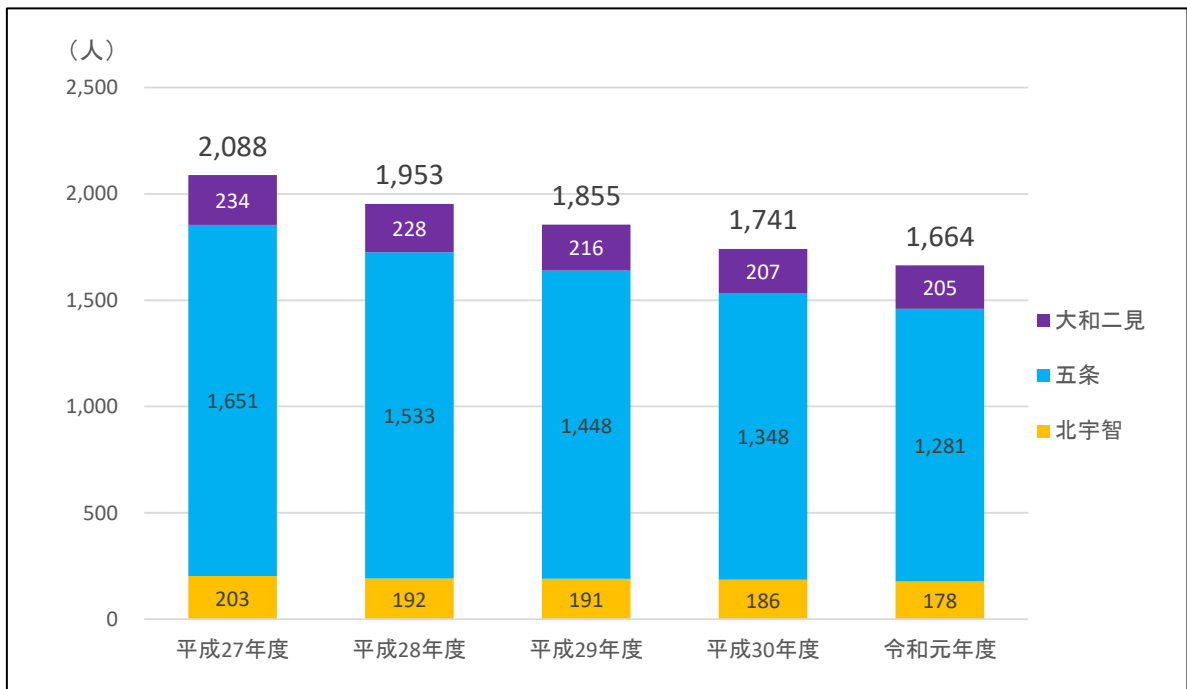
出典：令和３年度 公共交通に関するアンケート調査

(4) 地域公共交通の軸となる鉄道サービスの低下が危惧される。

五條市内における鉄道駅の利用状況をみると、減少傾向が続いており、令和元年度の市内 3 駅合計の利用実績は、平成 27 年度に比べ、約 20%減少しています。

コロナ禍の影響も受け、令和 4 年 3 月のダイヤ改正では、JR 和歌山線の和歌山～五條駅間において、発着する本数の減少が見られます。

(鉄道駅の1日あたりの利用状況)



出典：奈良県 統計年鑑

(五條駅での発着本数の変化(JR 和歌山線 和歌山方面))

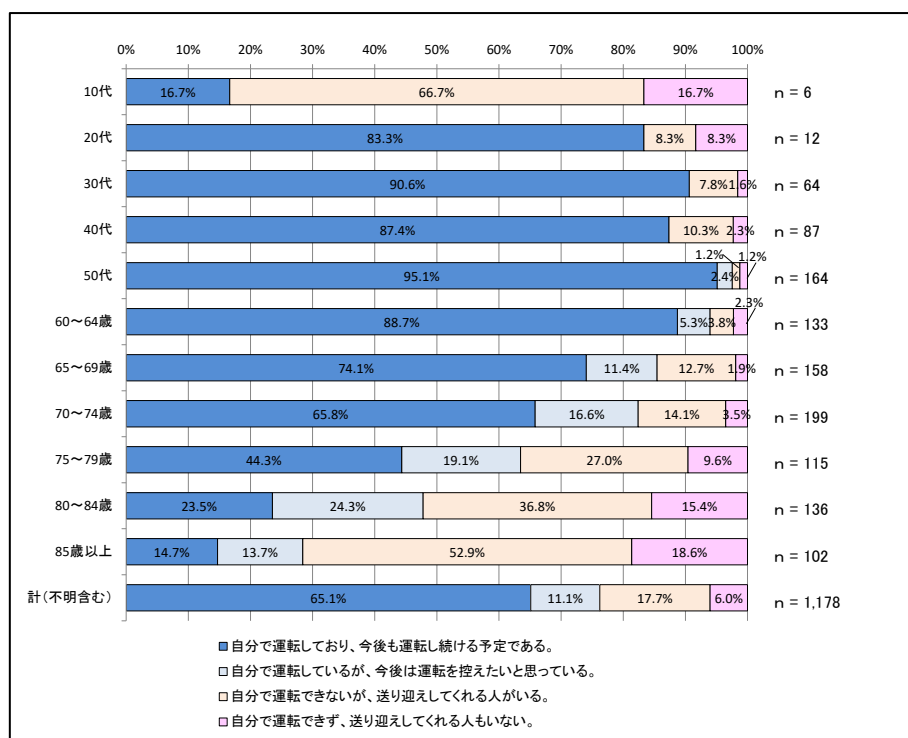
	発着本数		
	令和 4 年 3 月 12 日 (土) 以前	令和 4 年 3 月 12 日 (土) 以降	増減
和歌山方面から (到着本数)	26 本	21 本	-5 本
和歌山方面へ (発車本数)	25 本	20 本	-5 本

出典：JR 西日本ホームページ

(5) 将来的には公共交通に対するニーズが高くなる。

高齢化が進む中で、年齢が上がるほど「今後は運転を控えたい」と思っている市民が多くなっています。また、地域公共交通の今後の利用について、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」とする回答者が5割以上となっており、将来的には地域公共交通に対するニーズが高くなることが予想されます。

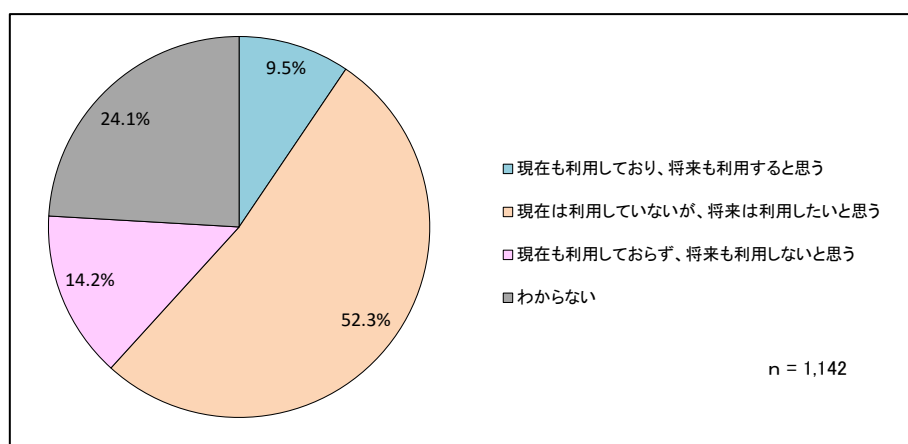
(クルマの利用環境)



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和3年度 公共交通に関するアンケート調査

(今後の利用について)



※ 不明・未回答を除く割合

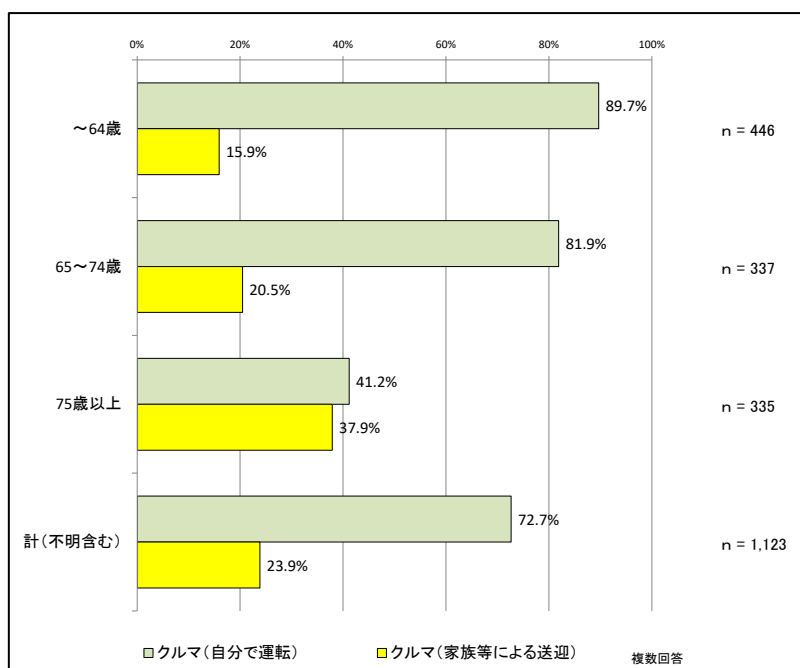
出典：令和3年度 公共交通に関するアンケート調査

(6) 高齢者ドライバーが増加している。

五條市においては、既に 3 人に 1 人が高齢者となっており、全国平均よりも高齢化が進んでいます。このように、市内で高齢者の割合が増える中で、75 歳以上でも約 4 割が「クルマを自分で運転する」と回答しています。

こうしたなか、全国的に高齢者ドライバーによる死亡事故の割合が増加傾向にあり、高齢者ドライバーの交通事故の問題は年々増加しています。五條市でも、ドライバーも含め、65 歳以上が当事者となる事故の割合が高くなっています。

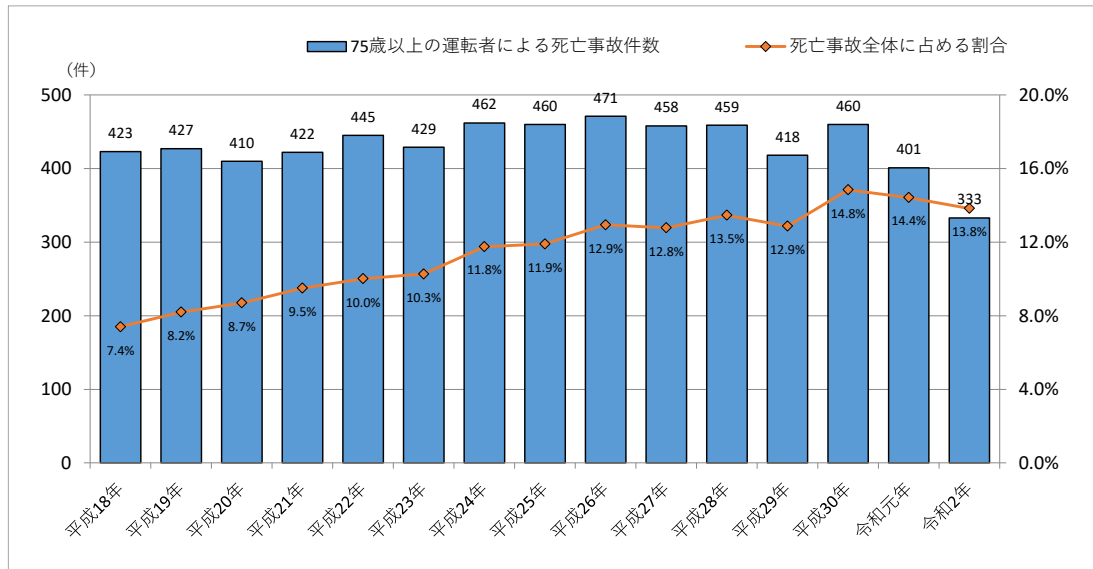
(クルマの利用状況(年齢階層別(3区分))



※ 不明・未回答を除く割合

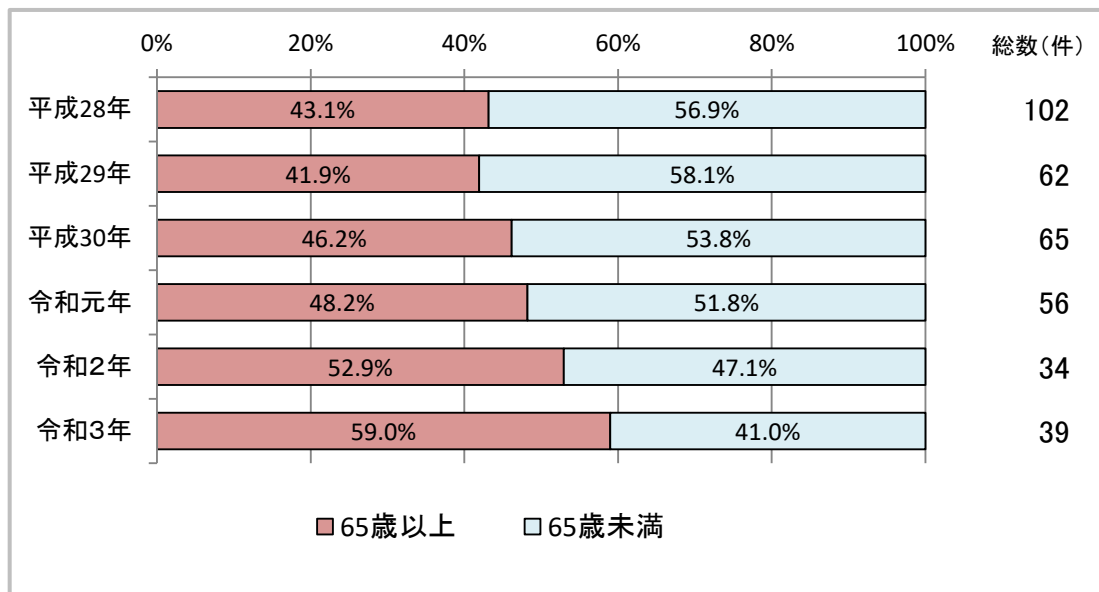
出典：令和 3 年度 公共交通に関するアンケート調査

(75 歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移(原付以上 第1当事者))



出典：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）ならびに道路の交通に関する統計

(五條市内における交通事故の発生状況(年齢別の当事者割合))



出典：五条警察署

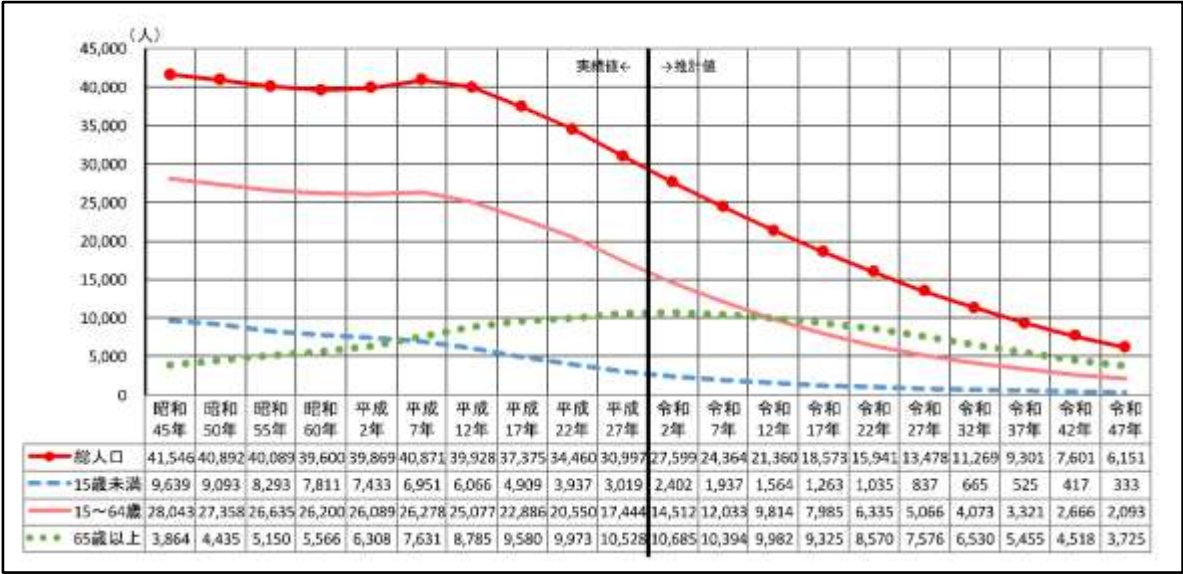
3.1.2 地域公共交通を取り巻く“社会環境”の視点

(7) 高齢化とともに、人口が急速に減少している。

五條市の総人口は、昭和 45 年の約 4.2 万人から減少し、平成 2 年から平成 7 年にかけては増加しているものの、その後、減少のペースが速まっています。また、将来推計値では、同様のペースで減少が続くとの推計結果が示されています。

また、総人口に占める高齢者の割合が高まることも考えられます。

(年齢 3 区分別人口数の推移)



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（五條市ビジョンより転載）

※本出典の人口の出典である国勢調査は、住民登録とは関係なく現在市内に住んでいる人や世帯を対象に調査を行うため、住民登録の人口とは一致しない。

※平成 12 年以前のデータは、以降の合併にあわせて「五條市・西吉野村・大塔村」を合計したもの。

※令和 2 年に実施された国勢調査における実績値は、総人口 27,927 人（15 歳未満 2,287 人、15～64 歳：14,577 人、65 歳以上 11,063 人）となり、15 歳～64 歳、65 歳以上で、平成 27 年の国勢調査結果に基づく推計値を上回っている。

(人口増減率)

	人口増減率		
	平成 17 年-22 年	平成 22 年-27 年	平成 27 年-令和 2 年
日本	0.23%	-0.75%	-0.75%
奈良県	-1.45%	-2.60%	-2.92%
五條市	-7.80%	-10.05%	-9.90%

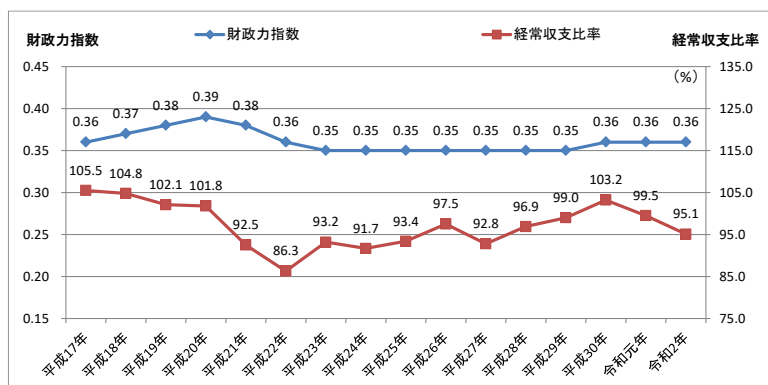
出典：総務省「国勢調査」

(8) 地域公共交通への支出が大きな負担となってきた。

五條市は財政力が低く地方交付税等の依存財源に頼らざるを得ず、経常収支比率が高い数値で推移するなど、厳しい財政運営が続いています。

一般会計歳出決算額の推移では、歳出総額から義務的経費及び投資的経費を除いた額は減少傾向にありますが、その中で地域公共交通の運行に要する支出額は同等の水準で推移しており、その比率は少しずつ増加しています。今後、人口減少に伴う自主財源の減少等によりさらに財政状況が厳しさを増すことが予想され、地域公共交通サービスの維持がより大きな負担となることが考えられます。

(財政力指数及び経常収支比率)



出典：五條市ビジョン

(五條市一般会計歳出決算額と地域公共交通への支出額の推移)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
① 一般会計歳出決算額	204億5,636万円	194億5,619万円	205億81万円	215億4,004万円	243億8,835万円
② ①のうち、義務的経費、投資的経費を除いた経費の支出額	87億3,311万円	85億9,524万円	85億1,885万円	78億3,043万円	(※) 74億902万円
③ ②のうち、地域公共交通への支出額	1億884万円	1億1,215万円	1億1,459万円	1億1,450万円	1億1,442万円
割合 (②/③、%)	1.2	1.3	1.3	1.5	1.5

(※) 臨時的に多額の支出を要した特別定額給付金事業費 (29億8,400万円) を除く

出典：五條市

参考：

財政力指数

- 交付税算定上の理論的な収入を理論的な支出で除した値で、過去 3 年間の平均を求めたもの。数値が高いほど自治体運営に余裕があり、1 を超えると普通交付税の不交付団体となる。

経常収支比率

- 毎年度経常的に収入される市税などに対する、毎年度経常的に支出される人件費・扶助費・公債費等の割合。比率が高いほど財政構造の硬直化が進んでいることを示す。

義務的経費

- 地方公共団体の歳出のうち、任意に削減できない経費。市職員等の人件費、生活保護費等の扶助費及び地方債の元利償還金等の公債費が該当する。

投資的経費

- 道路、公園、学校などの建設や大規模改修など、社会資本の整備等に要する経費。普通建設事業費や災害復旧事業費が該当する。

(9) 新型コロナウイルスの感染拡大により、地域公共交通の経営環境が悪化している。

令和2年4月には、新型コロナウイルス感染症の広がりを受けて、全国の都道府県に緊急事態宣言の対象が拡大されました。これにより移動は大きく制限され、地域公共交通の利用も大きく落ち込みました。令和2年5月の緊急事態宣言の解除後、鉄道や乗合バスでは、令和2年10月に、令和元年比で80%まで輸送状況の回復がみられましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準に戻らない状況が続いていることが報告されています。

再度発出されていた緊急事態宣言が令和3年10月に解除されましたが、変異株による感染拡大の恐れなど、注意を要する状況が続いていることや、新型コロナウイルスの感染拡大を契機としたライフスタイルの変化によって、今後、地域公共交通の利用者が減少したままとなることが懸念されています。

従来から地方の路線バスは赤字経営が続いていましたが、コロナ禍により、さらに大きな痛手を受けており、民間の交通事業者の経営基盤そのものがより一層厳しい状況となっています。

今後、地域公共交通の経営環境が一段と苦しくなる可能性があり、民間の交通事業者が運行する地域公共交通については、廃止や減便など、運行サービスの低下が危惧されます。

(新型コロナウイルス感染拡大における交通事業者への影響)



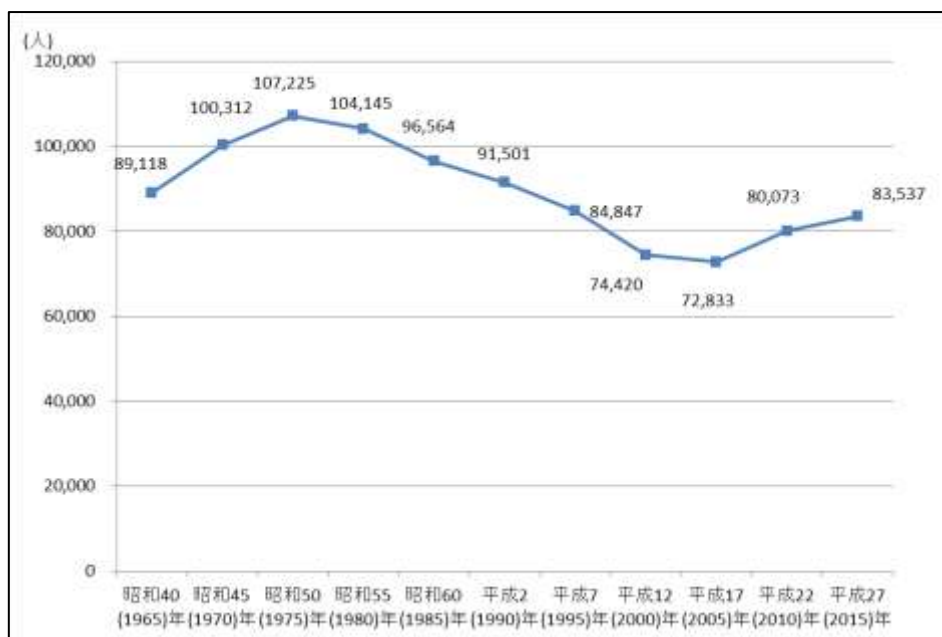
出典：近畿運輸局

(10) 地域公共交通の担い手が不足している。

全国のバスの運転者数は、昭和 50 年をピークに減少しており、平成 17 年にはピーク時の 7 割以下（67.9%）となるなど、地域公共交通の運営にあたっては、新たな人材の不足、乗務員の高齢化による離職による担い手不足が深刻な問題となっています。

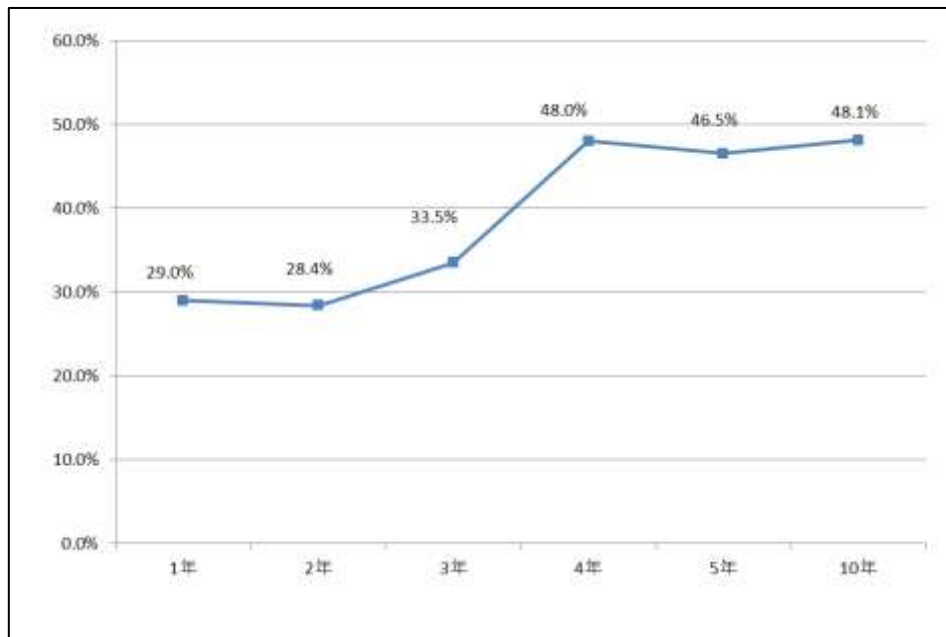
五條市内で運行している奈良交通においても、長年にわたって、必要運転者が慢性的に不足している状況となっています。

(乗合バス運転者数の推移)



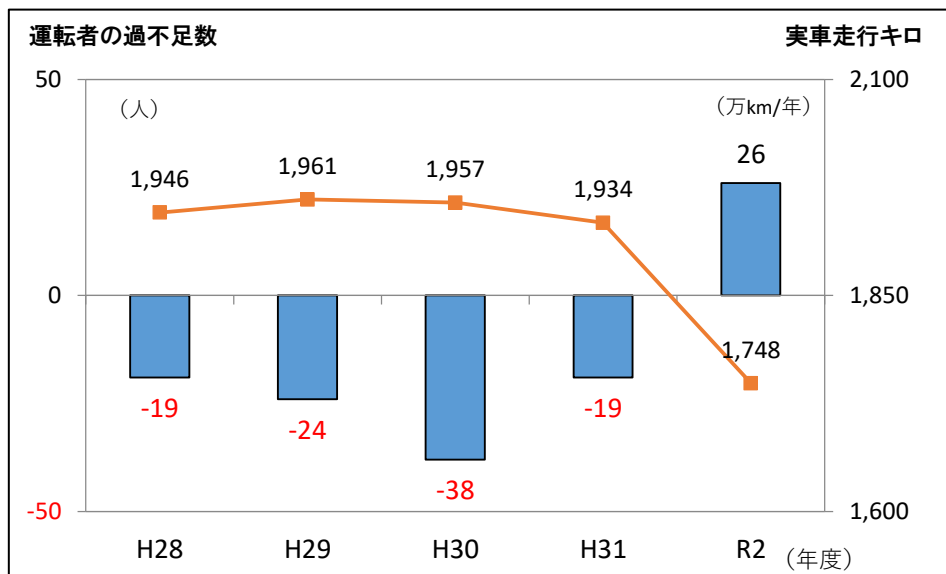
出典：2017 年版 日本のバス事業

(バス運転者の勤務年数と離職率の推移(平成 25 年))



出典：国土交通省自動車局資料

(奈良交通での必要運転者に対しての過不足数及び実車走行キロ)



※ 運転者の過不足数：各年度の3月末時点の数値

R2.3.14 および 6.1 に実施した奈良県北部地域の路線の運行回数適正化に伴い、R2 年度末は一時的に人員に余裕がある状況となっている。

※ 実車走行キロ：各年度の数値（奈良県内の路線バス及びコミュニティバスのみ
(高速・リムジン・定観除く)）

出典：奈良交通提供資料

3.2 地域公共交通の活性化に向けた課題

五條市のまちづくりの方向性及び地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、以下の7項目が課題として考えられます。

I 地域ニーズへの対応

五條市は旧市村（旧五條市、旧西吉野村、旧大塔村）の3つの地区があり、それぞれの地域で定着したライフスタイルが存在しています。また、地域の規模、都市構造のほか、アンケート結果からも、目的となる行先など、各地区の特性が異なっていることが明らかとなり、画一的な地域公共交通によるサービスでは地域ニーズに対応することが難しいと考えられます。また、地域や路線によっては、時期や時間で輸送量が変動する場合もあり、その対応も考慮する必要があります。

したがって、各地区に適したサービスをそれぞれ検討していくことが課題となります。

II 社会情勢への対応

五條市では、今後も人口減少が続くとともに、高齢化がさらに進むことが見込まれています。このような社会構造の変化は、大量輸送を前提とした地域公共交通の役割を見直し、より地域住民の生活に寄り添った地域公共交通への転換を図っていくことが課題となります。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、生活様式が見直される中で、地域公共交通が求められる安全・安心の質にも変化が見られるなど、それらの新たなニーズにも配慮した地域公共交通としていくことも課題となります。

III 生活を支えるインフラとしての対応

高齢化が進む中で、これまで以上に高齢者の社会参加が期待されています。その中で、全国的に高齢者ドライバーによる事故がニュースになるなど、高齢者ドライバーの交通事故の問題は年々深刻さを増しています。

市民の声としても、年齢が上がるほど「今後は運転を控えたい」と思っている市民が多いことや、公共交通を「将来的には利用したいと思う」市民も存在していることなどから、生活を支えるインフラとして、安全・安心な移動環境を提供していくことが、高齢者が元気に活動するためのまちづくりの視点からも課題となります。

Ⅳ 定住や交流の促進の支援

五條市では、まちづくりの目指す方向の一つとして、定住や交流の促進が挙げられています。高齢者や交通手段が無い方など、交通弱者に対して、安心して市内に住み続けていただくためには、円滑な移動手段を確保していくことが求められます。

また、交流においても、人の移動は基本不可欠であり、そのためには、移動手段の有無に関わらず、安心して移動できる環境づくりが重要となります。

したがって、定住に加え、交流を促進するため、地域公共交通を維持・確保していくことが、まちづくりの目指す姿を実現に向けた課題となります。

Ⅴ 地域公共交通に関する認知・理解の醸成

クルマを中心としたライフスタイルが定着している中で、地域公共交通への関心が低いことが明らかになっています。そのため、ルートやダイヤが十分に認知されておらず、貴重な地域公共交通サービスが有効に活用されていない状況にあります。

五條市の地域公共交通の維持には、交通事業者の経営資源の投入、行政による財政負担など、多大な努力がなされており、それに見合う利用や市民の理解が必要となります。具体的には、今後は運転を控えたいと思っている市民に対して、地域公共交通の有用性を伝え、生活を支える移動手段の受け皿として地域公共交通を認識してもらうことも重要です。このことから、地域公共交通を適切に利用してもらう環境づくりに向けて、市民に地域公共交通を認知し、その重要性について理解を深めてもらうための取組みを進めることが課題となります。

Ⅵ コスト負担の抑制

厳しい財政状況の中、市が提供する地域公共交通サービスを持続的に守っていくため、費用を含めた適正なサービスのあり方や、費用負担のあり方に留意していくことが課題となります。

Ⅶ 地域公共交通の担い手の確保

乗務員の高齢化、労働環境の悪化などを背景に、全国各地で地域公共交通の担い手不足が深刻になっています。地域公共交通の維持・確保には、乗務員をはじめとする地域公共交通の担い手の確保も重要な課題となります。

現状

課題

【地域公共交通を取り巻く“市民生活”の視点】

- (1) クルマへの依存したライフスタイルとなっている。
- (2) 公共交通に対する認知度が低い。
- (3) 各地区でニーズが異なる。
- (4) 地域公共交通の軸となる鉄道サービスの低下が危惧される。
- (5) 将来的には公共交通に対するニーズが高くなる。
- (6) 高齢者ドライバーが増加している。

【地域公共交通を取り巻く“社会環境”の視点】

- (7) 高齢化とともに、人口が急速に減少している。
- (8) 地域公共交通への支出が大きな負担となってきた。
- (9) 新型コロナウイルスの感染拡大により、地域公共交通の経営環境が悪化している。
- (10) 地域公共交通の担い手が不足している。

- I 地域ニーズへの対応
- II 社会情勢への対応
- III 生活を支えるインフラとしての対応
- IV 定住や交流の促進の支援
- V 地域公共交通に関する認知・理解の醸成
- VI コスト負担の抑制
- VII 地域公共交通の担い手の確保

4. 地域公共交通計画の基本的な方針

4.1 将来像

五條市ビジョンにおいて、まちの将来像を『「五條」 ひと・みちが交わり、新たな価値が生まれるまち』と定めていることを踏まえ、市内・市外を問わず、様々な人が交流する拠点を繋ぐ地域公共交通網と、高齢化等による交通弱者の増加が予想される中、安全・安心な移動機会の創出により、市民の日常生活を支え、安心して暮らすことができる交通環境を目指し、市の活力を支える地域公共交通ネットワークを実現します。

4.2 基本方針

4.1 で示した将来像を実現するため、3 章で示した地域公共交通における現状と課題に対応する基本方針を以下の3点と定めます。なお、五條市は、SDGs を推進すべくこれらのゴールとの関係性を意識しながら、各種施策に取り組めます。

a. まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築

- 市役所庁舎の移転、定住や交流の促進など、まちづくりとの連携を図りながら、過度に自動車に頼らずとも、住み続けられるまちづくりを実現する地域公共交通ネットワークの継続的な見直し・改善に努めます。
- 異なる地域公共交通間の相互の乗継環境の向上を図り、各地域公共交通が有機的に連携し、市内の移動の利便性を高める地域公共交通ネットワークの構築を図ります。



b. 地域特性に応じた地域公共交通の維持及び利便性の向上

- 人口規模・需要に応じた地域公共交通のサービスレベルを見直すことで、厳しい財政状況の中でも、あらゆる年齢の人々の健康的な生活を確保し福祉を推進するとともに、人々に包摂的かつ公平で質の高い教育が受けられる環境を確保するための持続可能な地域公共交通サービスの提供に努めます。
- 見直しにあたっては、地域ごとに異なるニーズを見極め、既存サービスの運行形態に捉われず、デジタル技術・AI 等を活用した新たなモビリティサービスの導入や公共交通のシームレスな利用環境を整備するための MaaS の実現可能性など多様な運行サービスについて検討することで、市民の生活を支える重要なインフラとして、地域住民の生活に寄り添うように地域公共交通の利便性の向上を図ります。



c. 市民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通の育成

- 市民が、五條市で運行される地域公共交通の重要性を理解し、貴重な地域公共交通サービスが有効に活用されるための取組みを促進します。また、市民も担い手の一主体として、地域公共交通に向き合う環境づくりを目指します。
- 市内で地域公共交通を運営する交通事業者と行政との連携を強化し、具体的な方針や内容を定めて、地域ニーズに合ったサービスを持続的かつ効率的に提供するための取組みの推進を図ります。※



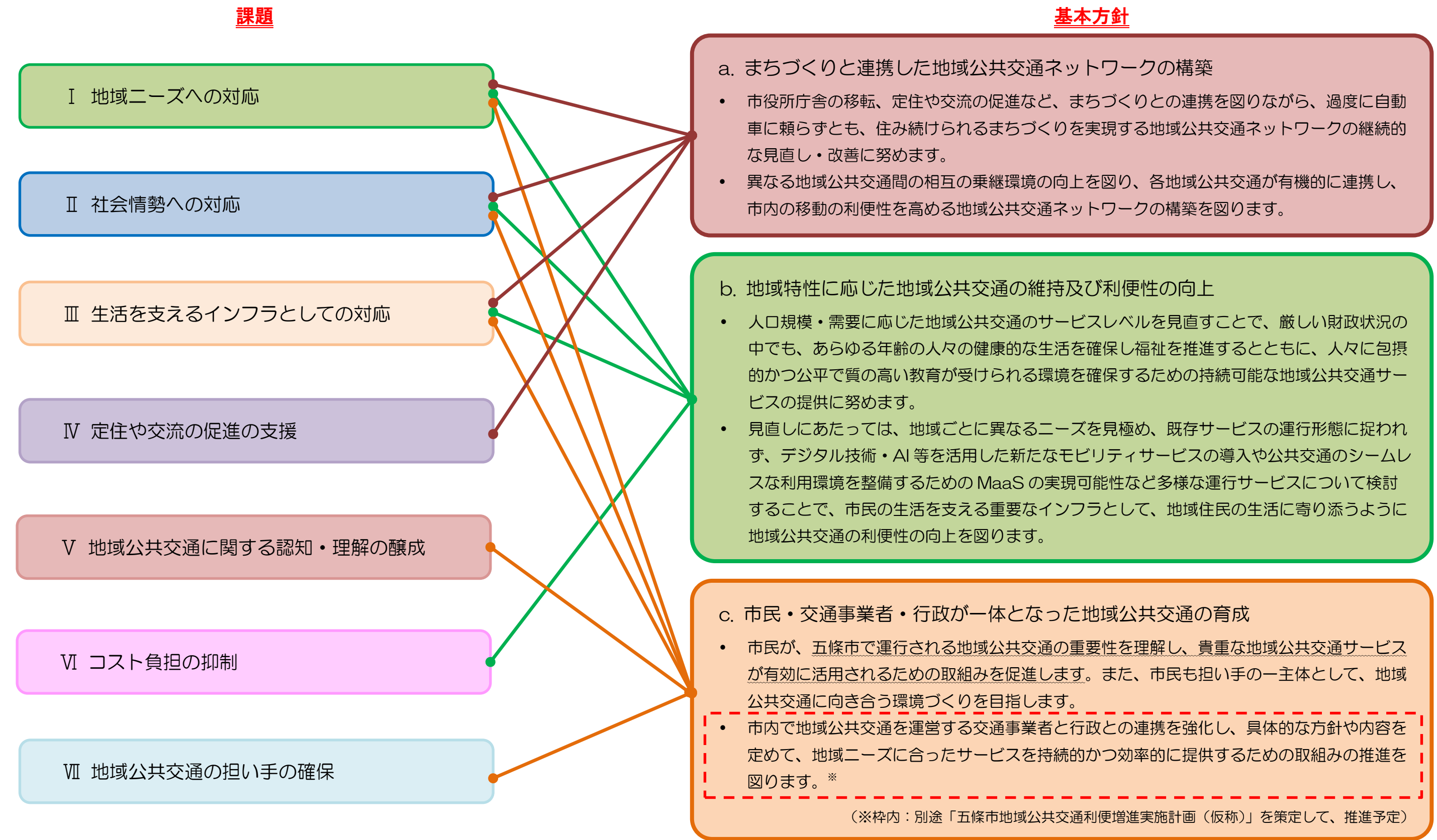
※ 別途「五條市地域公共交通利便増進実施計画（仮称）」を策定して、推進予定

参考【SDGs(持続可能な開発目標)について】

SDGsとは、Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称で、「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能でよりよい社会の実現をめざす世界共通の目標です。平成 27 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（行動計画）」の中で掲げられました。令和 12 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

17 のゴールの内、公共交通の維持・確保を図ることにより、「3. すべての人に健康と福祉を」、「4. 質の高い教育をみんなに」、「8. 働きがいも経済成長も」、「11. 住み続けられるまちづくりを」、「13. 気候変動に具体的な対策を」に寄与するものと考えています。





5. 地域公共交通計画でめざす目標

4.2 で示した基本方針に基づき、五條市地域公共交通計画で達成を目指す目標について、「まちづくり」の視点とともに、地域公共交通計画を支える重要な担い手である「市民」、「交通事業者」、「行政」のそれぞれの視点から定めます。

なお、具体的な評価指標については、市民のみなさまにもわかりやすいものとするとともに、これまでの五條市の地域公共交通の取組みで定めてきた指標との整合性にも留意して設定します。

5.1 目標の視点

5.1.1 まちづくりの視点

(1) 地域公共交通の維持・改善

市の活力を支える地域公共交通ネットワークの実現に向けて、地域公共交通の利便性を向上させるとともに、拠点にアクセスする必要本数を維持することを目指します。

（評価指標）

- 地域公共交通の人口カバー率
- 拠点施設への乗り入れ本数

(2) 地域公共交通の利用促進

地域公共交通サービスの維持・改善により、地域公共交通に対する市民の満足度を向上させ、人口減少下においても、利用率の増加を目指します。

（評価指標）

- 地域公共交通に対する満足度
- 人口に対する地域公共交通の利用率

(3) 脱炭素社会の推進

今日の環境問題への対応として、地域公共交通を生かしたコンパクト・プラス・ネットワーク※等による脱炭素型まちづくりを目指します。

（評価指標）

- 人口に対する地域公共交通の利用率（再掲）

※ コンパクト・プラス・ネットワークとは、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成するまちづくりを指す。

5.1.2 市民の視点

(4) 地域公共交通に対する理解の醸成

市民みんなで支える意識の醸成を図ることを念頭に、五條市で運行される地域公共交通について、理解を深め、利用促進を目指します。また、市民が主体となって、多様な輸送資源を活用した地域の取組みを推進します。

(評価指標)

- 地域公共交通に対する認知度
- 人口に対する地域公共交通の利用率（再掲）

5.1.3 交通事業者の視点

(5) 担い手の維持・確保

地域公共交通サービスを維持・改善するために、五條市で運行される地域公共交通の担い手となる交通事業者の維持・確保を図ります。

(評価指標)

- 五條市で地域公共交通を提供する交通事業者数

5.1.4 行政の視点

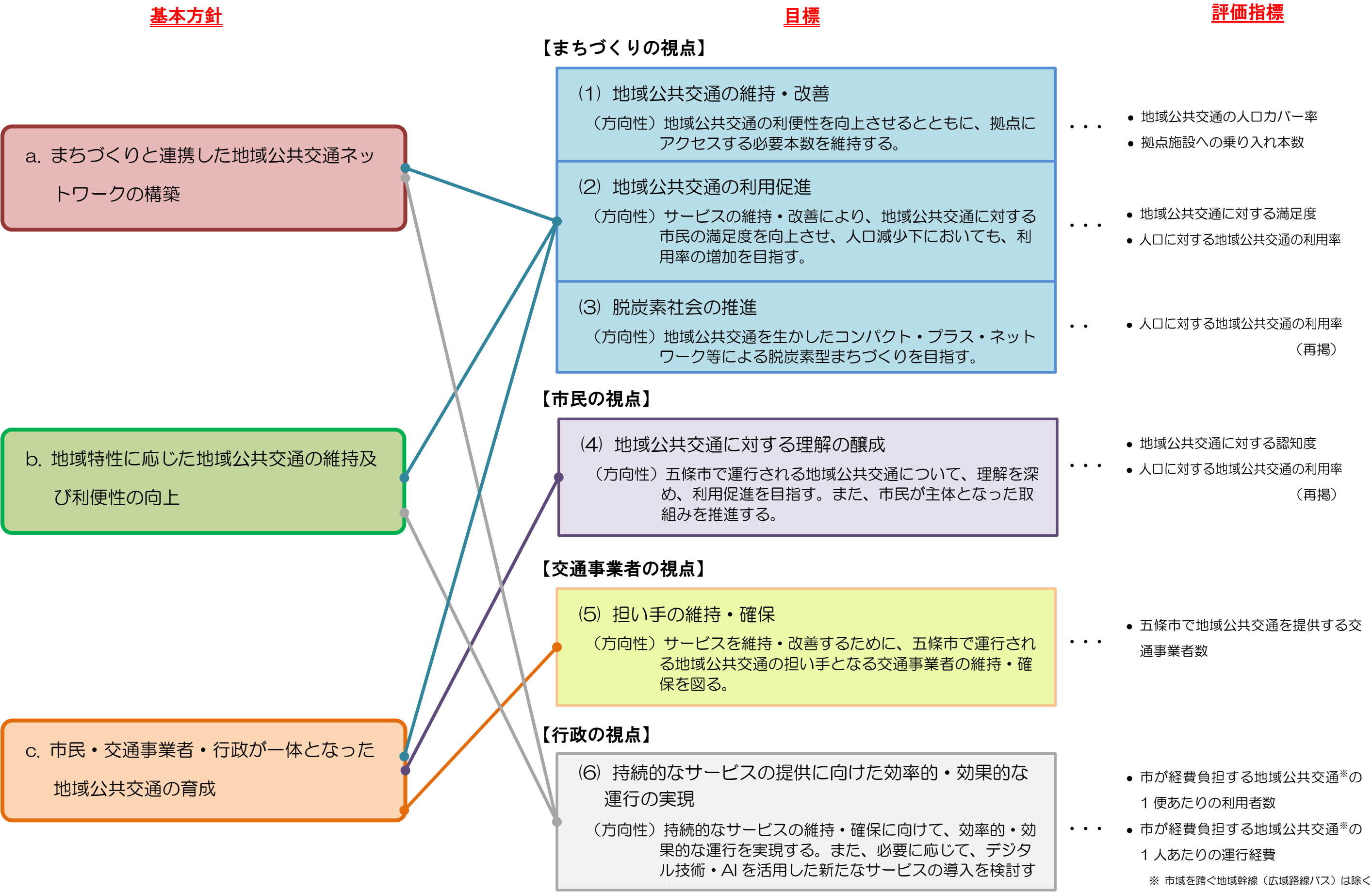
(6) 持続的なサービスの提供に向けた効率的・効果的な運行の実現

地域公共交通の持続的なサービスの維持・確保に向けて、効率的・効果的な運行の実現を目指します。また、必要に応じて、デジタル技術・AIを活用した新たなサービスの導入を検討します。

(評価指標)

- 市が経費負担する地域公共交通※の1便あたりの利用者数
- 市が経費負担する地域公共交通※の1人あたりの運行経費

※ 市が経費負担する地域公共交通のうち、市域を跨ぐ地域幹線（広域路線バス及び五條・十津川地域連携コミュニティバス（広域通院ライン））は、奈良県地域交通改善協議会で定める指標に基づき評価・検証が行われるため、本計画では評価の対象外とする。



5.2 評価の基準

目標とともに示した評価指標について、各主体が目指すべき具体的な到達点を共有し、同じゴールに向かって取り組むことができるよう、評価の基準となる目標値を次頁のとおり、定めます。

（計画書 P33）

（新）

★ 五條市地域公共交通計画で定める評価指標と評価の基準

視点	目標	評価指標		評価の基準		考え方 （設定根拠・算出方法）	備考
				現状	目標 （R8 年度）		
まちづくり	(1)地域公共交通 の維持・改善	① 地域公共交通の人口カバー率※1		89.8%	89.8%	・住む場所や年齢などに関係なく利用できる地域公共交通の環境を維持・改善する。	令和 3 年 11 月時点
		② 拠点施設への乗り入れ本数	JR 五条駅	150 本/日	150 本/日	・市の活力を支える拠点へのアクセス性について、現状のサービスを確保する。	令和 8 年 7 月時点
	(2)地域公共交通 の利用促進	③ 地域公共交通に対する満足度 （不満を持っている人の割合）		48.5%※2	38.0%	・地域ニーズに応じたサービスの提供により、不満を持っている人の割合を概ね 10 ポイント引き下げる。	令和 3 年度アンケート
		④ 人口に対する地域公共交通の利用率 （人口に対する路線バス、市が運行する地域公共交通の利用者数の割合）		5.8回/人・年	6.3回/人・年	・人口減少が見込まれる中、地域ニーズに応じたサービスの提供等により利用者数の維持・増加を図り、1 人あたりの利用回数を 0.5 ポイント引き上げる。 （推計される人口減少が続いた場合にも、総利用者数の減少の割合を人口減少の割合に対して半分程度に抑える。）	利用者数：令和 2 年度実 人口：令和 3 年 3 月末実
	(3)脱炭素社会の 推進						
市民	(4)地域公共交通 に対する理解 の醸成	⑤ 地域公共交通に対する認知度	路線バス	72.8%※3	100.0%	・地域公共交通が、市民の移動手段の選択肢として位置づけられるよう、それぞれの手段について「全く知らない」とする市民をゼロにする。	令和 3 年度アンケート
			コミュニティバス	73.0%※3	100.0%		
		⑥ 人口に対する地域公共交通の利用率（再掲）		上に同じ	上に同じ	-	-
交通事業者	(5) 担い手の維持・確保	⑦ 五條市で地域公共交通を提供する交通事業者数		4 社	4 社以上	・市民が生活に必要な地域公共交通サービスを今後も受け続けられるよう、提供環境を確保する。	令和 3 年時点
行政	(6)持続的なサービスの提供に向けた効率的・効果的な運行の実現	⑧ 市が経費負担する地域公共交通※4 の 1 便あたりの利用者数	路線バス※4	3.9 人	3.5 人以上	・幹線的な役割を担う系統として、おおよそ自家用車やタクシー以上を運ぶものとして設定	令和 3 年度実績（推定）
			ゴーちゃんバス	-	4.0 人以上	・ただし、路線バスについては、山間過疎地域へ向け運行する路線につき、現行の実績をもとに、10%程度の減を許容する。	令和 3 年 11 月 10 日に再編を行った直後のため、実績値なし。
			上記以外 （ただし予約制のものは除く）	-	1.0 人以上	・最低人数の 1 人は運ぶものとする。	
		⑨ 市が経費負担する地域公共交通※4 の 1 人あたりの運行経費		-	※右記参照	・財政面への影響を考慮し、効率的・効果的な運行の実現に向け、現状の収支状況を維持することとし、概ね令和 3 年 11 月の再編後の各路線の実績値以下とする。（10%程度の増を許容する。）	

※1 地域公共交通の人口カバー率：鉄道駅から 800mもしくはバスやデマンド交通に乗降できるスポット（停留所、自由乗降区間内の任意地点）から 300mのエリアを地域公共交通がカバーするエリアとして定義

※2 地域公共交通に対する満足度：「令和 3 年度 公共交通に関するアンケート調査」で、市内の地域公共交通について「やや不満」「不満」と答えた人の割合

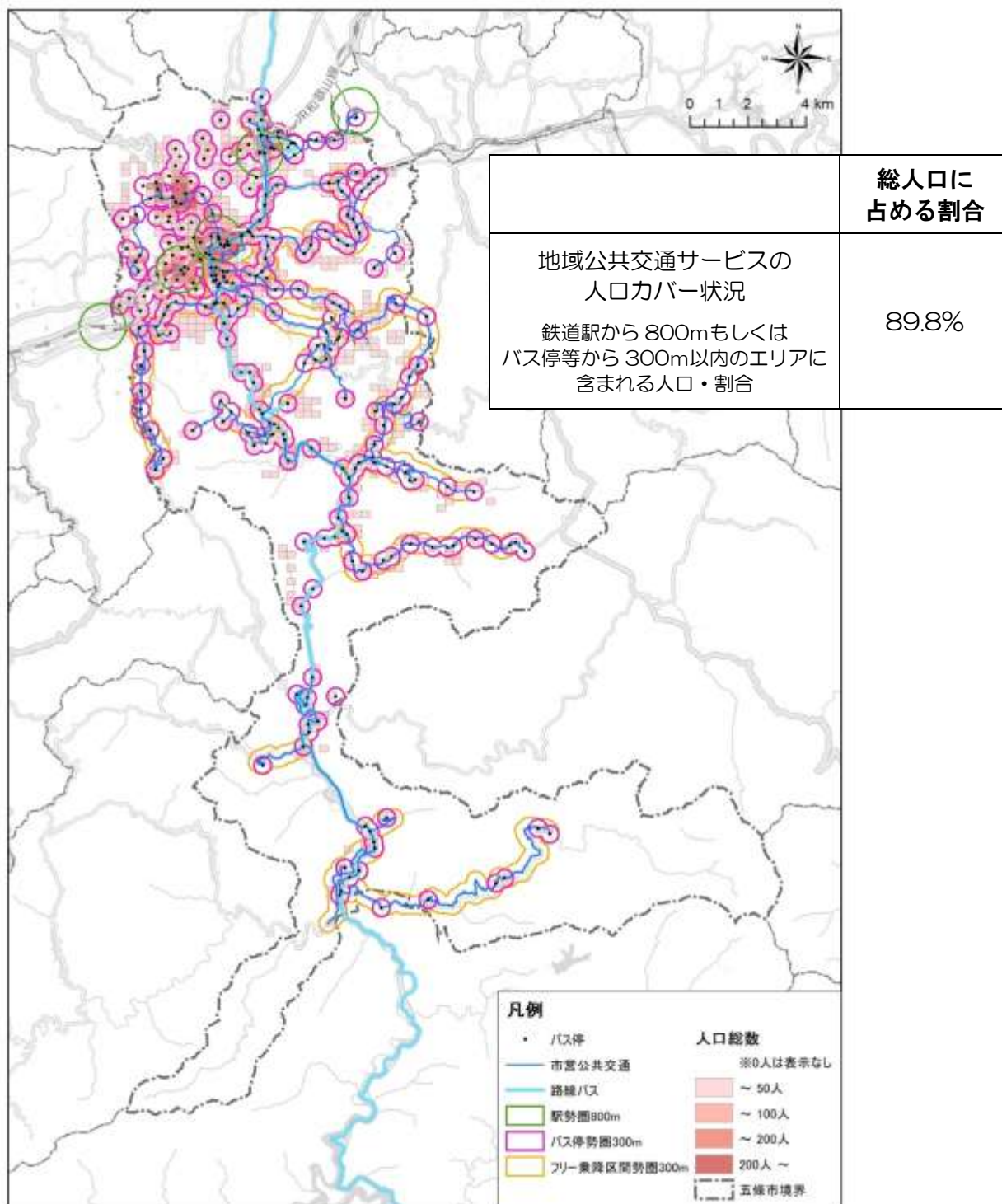
※3 地域公共交通に対する認知度：「令和 3 年度 公共交通に関するアンケート調査」で、それぞれの地域公共交通機関について「全く知らない」と答えた人を除く割合

※4 市域を跨ぐ地域幹線（広域路線バス及び五條・十津川地域連携コミュニティバス（広域通院ライン））は、奈良県地域交通改善協議会で定める指標に基づき評価・検証が行われるため、本計画では評価の対象から除外

【参考】評価基準に係る既存データ

① 地域公共交通の人口カバー率

鉄道駅から800mもしくはバスやデマンド交通に乗降できるスポット（停留所、自由乗降区間内の任意地点）から300mのエリアを地域公共交通がカバーするエリアとした場合、そのエリアに含まれる人口は五條市の総人口の約90%を占めています。



※地域公共交通ネットワーク：令和3年11月10日時点、人口メッシュ：平成27年国勢調査

② 拠点施設への乗り入れ本数

市内の主要な鉄道駅の１つとして、重要な交通結節点となる JR 五条駅では １日 104 本のバスやデマンド型乗合タクシーが発着しています。また、路線バスや市が運営する地域公共交通の運行拠点を担い、地域住民の買物拠点が立地する五條バスセンターでは １日 150 本のバスやデマンド型乗合タクシーが発着しています。

（交通結節点におけるバス等の発着本数）

交通結節点	路線バス等	市が運行する 地域公共交通	合計
JR 五条駅	24 本/日	80 本/日	104 本/日
五條バスセンター	48 本/日	102 本/日	150 本/日

※五條市調べ（令和３年 11 月 10 日時点）

（路線バス等の発着状況（詳細））

路線名	系統番号	始発地	終着地	主な経由地	便数		発着状況	
					平日	土・日祝	五条駅	五條バスセンター
高田五條線	60	五條バスセンター	近鉄大和高田駅	近鉄御所駅	5	3	-	5
		近鉄大和高田駅	五條バスセンター		3	2(3)	-	3
	66	近鉄大和高田駅	五條バスセンター	テクノ	2	1(0)	-	2
	76	五條バスセンター	近鉄大和高田駅	テクノーかもきみの湯	1	1(0)	-	1
	70	五條バスセンター	近鉄大和高田駅	かもきみの湯	6	6(7)	-	6
		近鉄大和高田駅	五條バスセンター		5	5	-	5
八木五條線	161	五條バスセンター	大和八木駅(南)	近鉄御所駅	2	1	-	2
八木新宮線	301	大和八木駅(南)	新宮駅	JR五条駅	3	3	3	3
	302	新宮駅	大和八木駅(南)	JR五条駅	3	3	3	3
五條城戸線	10	五條バスセンター	城戸	※ 五條病院 通過	2	1	2	2
		城戸(東)	五條バスセンター		2	1	2	2
	11	五條バスセンター	城戸	五條病院玄関口	1	-	1	1
		城戸(東)	五條バスセンター	西吉野農業高校	3	-	3	3
	12	五條バスセンター	城戸	五條病院玄関口	5	2	5	5
		城戸	五條バスセンター		3	2	3	3
広域通院ライン	通院	福神駅	十津川温泉	五條病院玄関口	1	-	1	1
		十津川温泉	福神駅		1	-	1	1
					計		24	48

※五條市調べ（令和３年 11 月 10 日時点）

(市が運行する地域公共交通の発着状況(詳細))

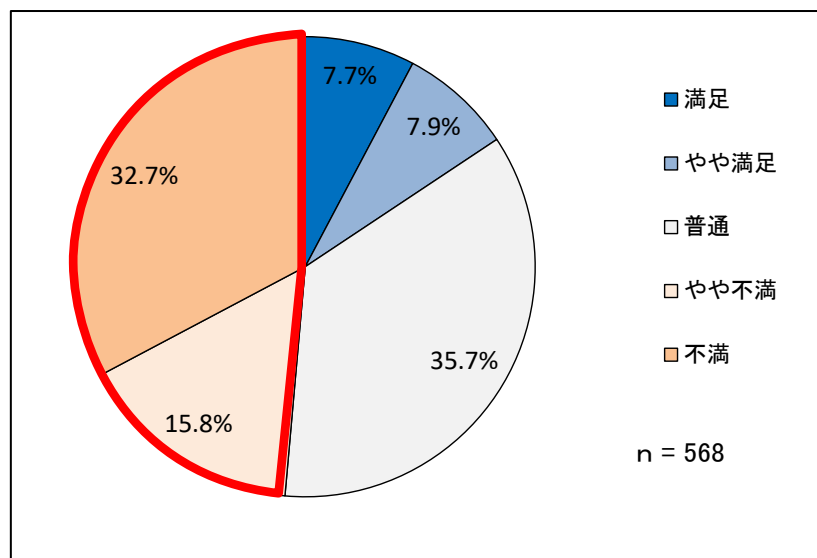
種別	コース	始発地	終着地	便数	発着状況		
					五条駅	五條バスセンター	
コミュニティバス	五条駅・田園方面ライン	五條バスセンター	なつみ台二丁目	24	24	15	
	南奈良総合医療センター 通院ライン	五條バスセンター	福神駅	17	-	17	
	西吉野コース	勢井	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	4	-	-	
		松川泊専名寺下	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	2	-	-	
	大塔コース	篠原玉井下	大塔支所	5	-	-	
		中原・天辻	大塔支所前	4	-	-	
		殿野	大塔支所前	5	-	-	
ゴーちゃんタクシー	牧野方面コース	牧野地区 及び岡町の一部	五條バスセンター外	8	8	8	
	北宇智方面コース	北宇智地区 及び岡町・今井町の一部	五條バスセンター外	8	8	8	
	二見方面コース	二見、新町地区及び 本町、阪合部地区の一部	五條バスセンター外	8	8	8	
	県営南和田地線	出屋敷	五條市役所	8	8	16	五條バスセンターは1便あたり2回発着
	城戸線	城戸	イオン五條店	6	6	6	
	樫辻線	樫辻集会所	イオン五條店	6	6	6	
	西阿田線	五條病院	五條市役所	6	6	12	五條バスセンターは1便あたり2回発着
	大深線	大深小学校	イオン五條店	6	6	6	
計					80	102	

※五條市調べ（令和3年11月10日時点）

③ 地域公共交通に対する満足度

令和3年6月に実施した「公共交通に関するアンケート調査」では、五條市の地域公共交通について、**現状に不満（不満・やや不満）とする評価を持っている方の割合は約48.5%**となっています。

(市内の公共交通に対する満足度)



※ 不明・未回答、「わからない」と回答した人（589名）を除く割合
出典：令和3年6月「公共交通に関するアンケート調査」

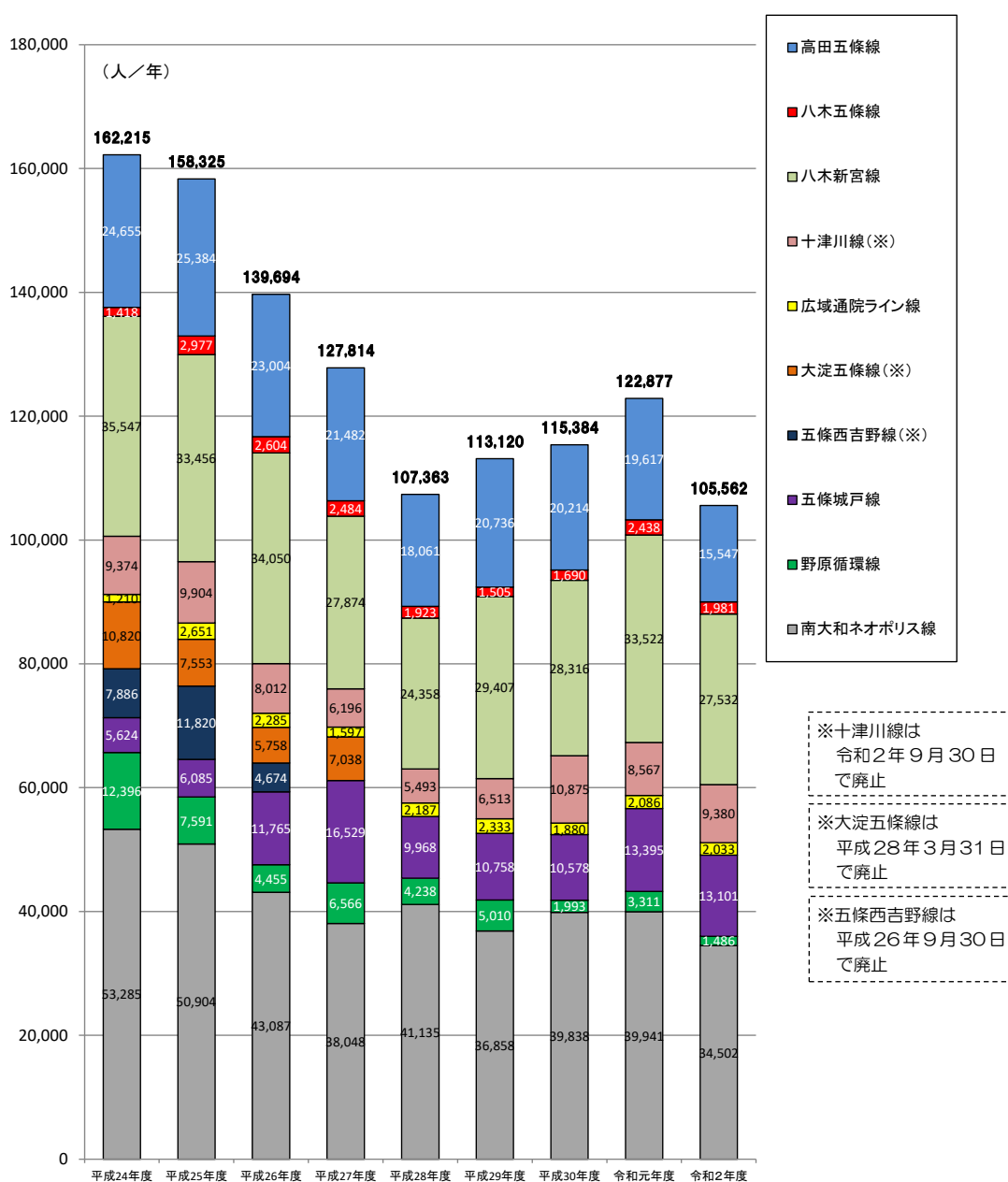
④ 人口に対する地域公共交通の利用率

令和２年度の実績では、五條市内で運行される路線バスの利用者数は年間 105,562 人となっています。また、市が運営する地域公共交通の利用者数は年間 62,329 人となっています。

これら、五條市内で運行される地域公共交通の利用者数はあわせて年間 167, 891 人となっています。

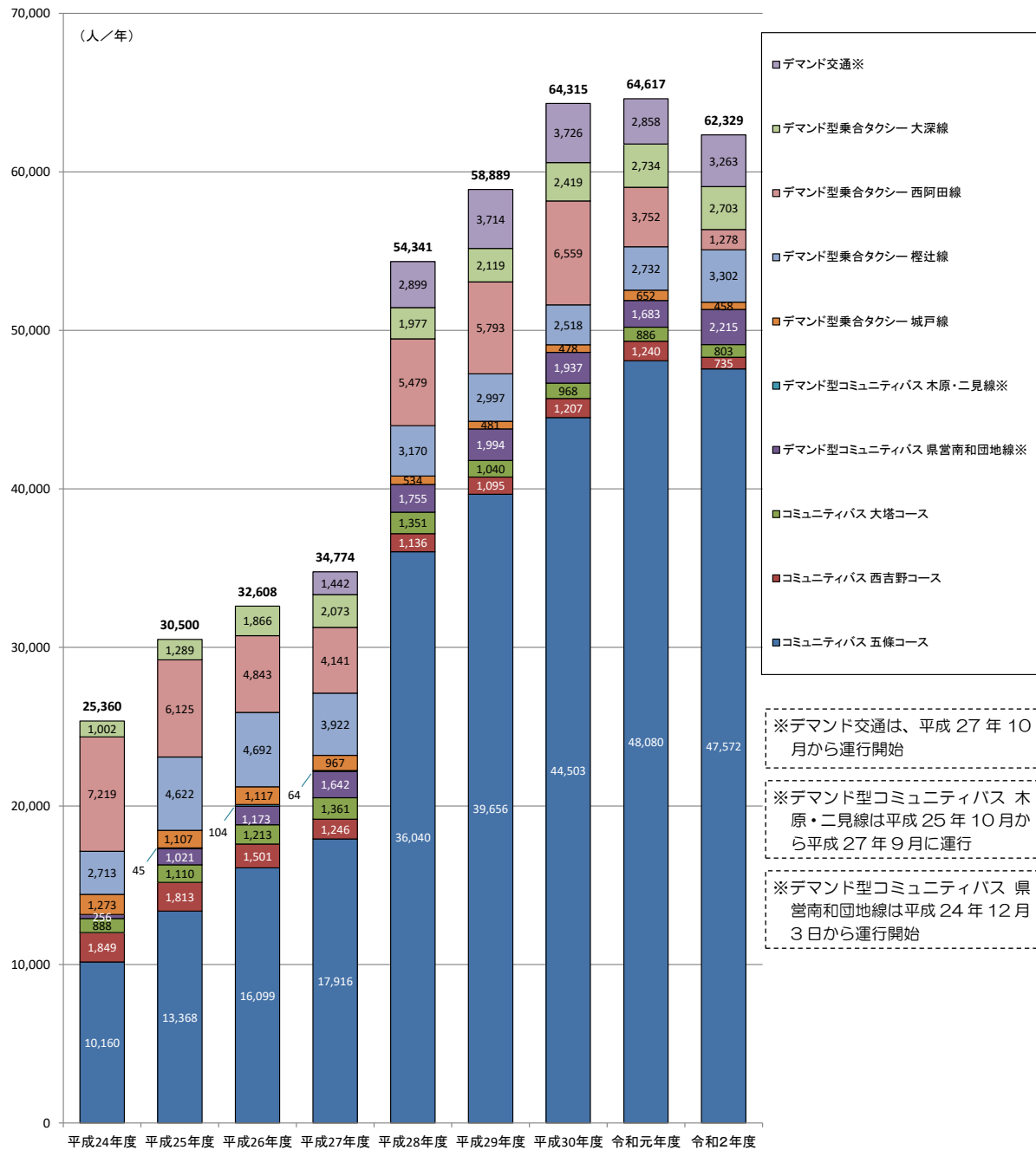
この数字を、令和３年３月末の五條市の人口（29,188 人）で割ると、1 人あたり年間 5. 8 回となります。

（路線バスの利用状況(推定)）



出典：奈良交通

(市が運行する地域公共交通の利用状況(推定))

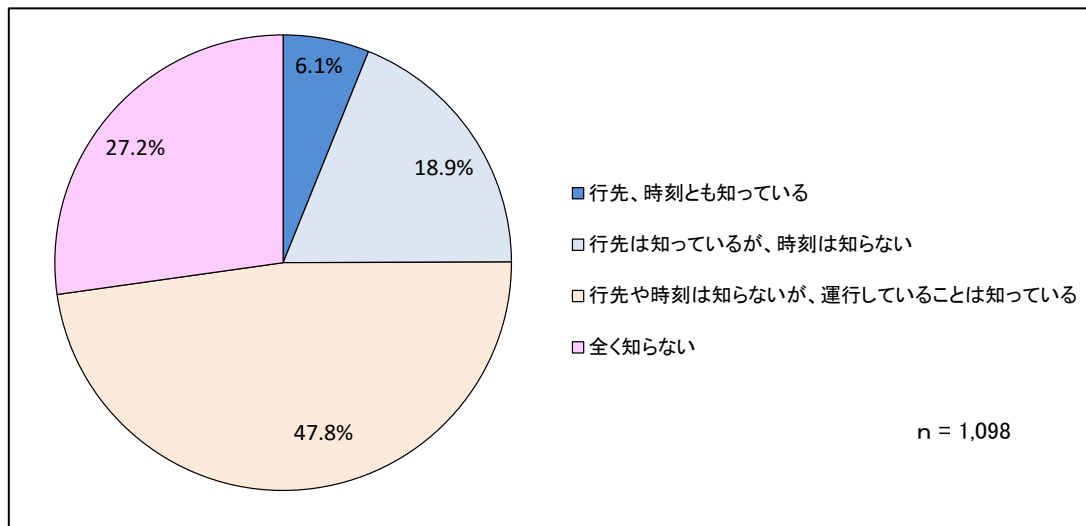


出典：五條市

⑤ 地域公共交通に対する認知度

令和３年６月に実施した「公共交通に関するアンケート調査」では、行先や時刻などについて、路線バス（奈良交通）、コミュニティバスともに約３割が「全く知らない」と回答しています。

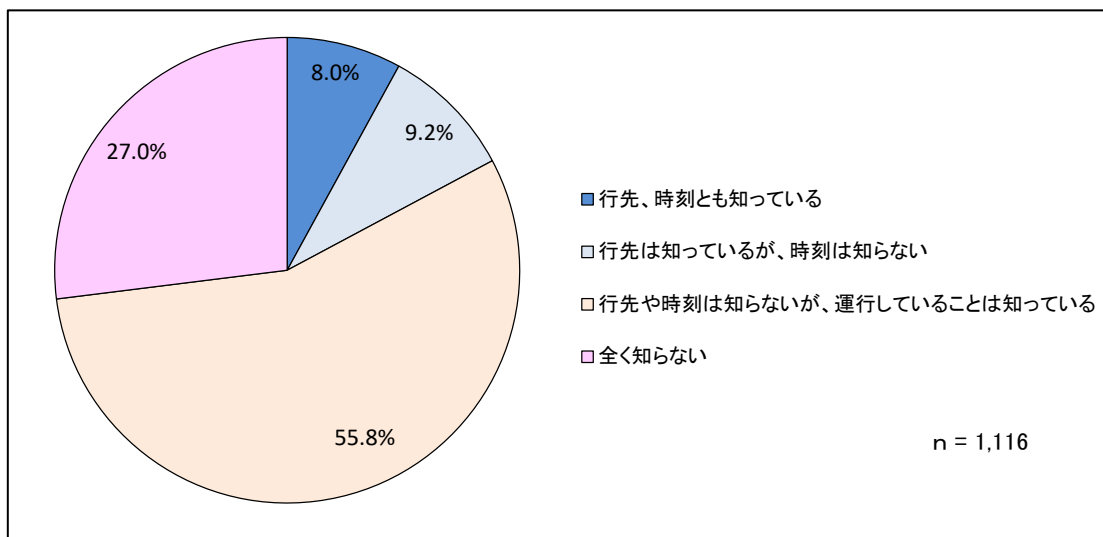
（路線バス（奈良交通）の認知状況）



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和３年６月「公共交通に関するアンケート調査」

（コミュニティバスの認知状況）



※ 不明・未回答を除く割合

出典：令和３年６月「公共交通に関するアンケート調査」

⑥ 人口に対する地域公共交通の利用率（再掲）

④に同じとします。（p.37 参照）

⑦ 五條市で地域公共交通を提供する交通事業者数

五條市では、鉄道事業者 1 社を含めて、**計 4 社の交通事業者**が地域住民の移動を支えています。

（市内で地域住民の移動を支えている交通事業者）

種別	事業者名
鉄道	・ JR 西日本旅客鉄道株式会社
バス・タクシー等	・ 奈良交通株式会社 ・ 五條二見交通株式会社 ・ 株式会社野原タクシー

※令和 3 年 11 月時点

⑧市が経費負担する地域公共交通※の 1 便あたりの利用者数（令和 3 年 11 月 10 日改正前の実績）

※ 市域を跨ぐ地域幹線（広域路線バス及び五條・十津川地域連携コミュニティバス（広域通院ライン））は除く

＜路線バス＞

路線バスの五條城戸線では、令和 2 年度において **1 便あたりの利用者数が約 2.9 人となっています。**

（路線バスの 1 便あたりの利用者数（人））

事業者	路線名	1 便あたりの利用者数		
		平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
奈良交通	五條城戸線	2.4	3.1	2.9

出典：五條市

＜コミュニティバス＞

コミュニティバスでは、令和２年度において１便あたりの利用者数が１.０人を下回る系統も存在しています。

（コミュニティバスの１便あたりの利用者数（人））

コース	系統	運行区間			１便あたりの利用者数		
					平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
五 條 コース	A 系統	なつみ台	～	五條バスセンター	22.1	19.6	16.9
	B 系統	小和	～	五條バスセンター	2.1	1.9	2.0
	C 系統	上野公園	～	五條バスセンター	0.4	0.4	0.4
	F 系統	なつみ台	～	五條駅北口	7.8	8.0	10.2
	南奈良総合医療 センター通院ライン	五條バスセンター	～	福神駅	4.5	4.5	4.1
西吉野 コース	勢井・屋那瀬線	勢井	～	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	1.0	1.0	0.6
	桧川迫・屋那瀬線	桧川迫専名寺下	～	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	0.3	0.3	1.0
大 塔 コース	舟ノ川バス	篠原玉井下	～	大塔支所	0.4	0.4	0.4
	ふれあいバス	中原・天辻	～	大塔支所前	1.7	1.3	1.0
		殿野	～	大塔支所前			

出典：五條市

＜デマンド型コミュニティバス等＞

デマンド型コミュニティバス等では、令和２年度において１便あたりの利用者数が１.２人～２.５人となっています。

（デマンド型コミュニティバス等の１便あたりの利用者数（人））

種別	系統	１便あたりの利用者数		
		平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
デマンド型コミュニティバス	県営南和団地線	1.8	1.7	1.8
デマンド型乗合タクシー	城戸線	1.3	1.4	1.2
	檜辻線	1.8	1.9	2.4
	西阿田線	5.5	3.6	1.6
	大深線	2.8	2.5	2.5
デマンド交通	釜窪・木ノ原・二見エリア	1.3	1.6	1.6

出典：五條市

⑨ 市が経費負担する地域公共交通※の1人あたりの運行経費（令和3年11月10日改正前の実績）

※ 市域を跨ぐ地域幹線（広域路線バス及び五條・十津川地域連携コミュニティバス（広域通院ライン））は除く

＜路線バス＞

路線バスの五條城戸線では、令和2年度において1人あたりの運行経費が約1,424円となっています。

（路線バスの1人あたりの運行経費（円））

事業者	路線名	1人あたりの運行経費		
		平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
奈良交通	五條城戸線	1,712	1,356	1,424

＜コミュニティバス＞

コミュニティバスでは、主に市街地を運行する五條コースに比べ、山間地域を運行する西吉野コース・大塔コースは高額となっています。

（コミュニティバスの1人あたりの運行経費（円））

コース	系統	運行区間			1人あたりの運行経費		
					平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
五 條 コース	A 系統	なつみ台	～	五條バスセンター	209	221	257
	B 系統	小和	～	五條バスセンター	1,210	1,218	1,244
	C 系統	上野公園	～	五條バスセンター	3,920	4,306	4,093
	F 系統	なつみ台	～	五條駅北口	216	361	349
	南奈良総合医療 センター通院ライン	五條バスセンター	～	福神駅	508	444	549
西吉野 コース	勢井・屋那瀬線	勢井	～	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	2,721	4,242	4,617
	桧川迫・屋那瀬線	桧川迫専名寺下	～	城戸・屋那瀬 鎌田医院前	15,118	13,269	18,272
大 塔 コース	舟ノ川バス	篠原玉井下	～	大塔支所	4,956	5,690	6,758
	ふれあいバス	中原・天辻	～	大塔支所前	5,117	6,801	6,391
		殿野	～	大塔支所前			

出典：五條市

＜デマンド型コミュニティバス等＞

デマンド型コミュニティバス等では、令和２年度において １人あたりの運行経費が 2,219 円～4,408 円となっています。

(デマンド型コミュニティバス等の1人あたりの運行経費(円))

種別	系統	1人あたりの運行経費		
		平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度
デマンド型コミュニティバス	県営南和団地線	2,293	2,441	2,255
デマンド型乗合タクシー	城戸線	4,121	3,803	4,408
	樫辻線	2,840	2,702	2,310
	西阿田線	1,259	1,591	3,387
	大深線	1,848	2,160	2,219
デマンド交通	釜窪・木ノ原・二見エリア	3,906	3,935	3,495

出典：五條市

6. 目標達成に向けた事業

6.1 五條市地域公共交通網形成計画での取組状況

本計画の先行計画となる五條市地域公共交通網形成計画では、以下に示す 11 の具体的な事業項目を定め、取組みを進めてきました。

【五條市地域公共交通網形成計画で定めた具体的な事業項目】

- 1) まちづくりと連携した JR 五条駅と JR 大和二見駅の乗継拠点の整備
- 2) 新たな交流拠点での公共交通環境整備
- 3) IC カード対応機器の導入促進（コミュニティバス、JR 五条駅）
- 4) 交流拠点を繋ぐルートの充実
- 5) 公共交通網の見直し・改善
- 6) 公共交通時刻表パンフレットの作成及び情報提供（ホームページ）
- 7) コミュニティバス等乗車制度の改善
- 8) 運転免許証自主返納者への特典制度の構築
- 9) 観光客への情報提供の充実
- 10) イベント等によるバス利用促進
- 11) 市内の児童等へのバス乗り方教室等の開催

★ 五條市地域公共交通網形成計画で定めた具体的な事業項目の取組状況

具体的な事業項目 (＜ ＞内は実施主体)	概要	進捗状況	今後の方向性
1) まちづくりと連携した JR 五条駅と JR 大和二見 駅の乗継拠点の整備 ＜五條市、交通事業者＞	■ JR 五条駅の乗継拠点の整備 ・駅前広場の整備 ・休憩施設の充実 等	・JR 五条駅を中心とした地域の移動の円滑化等を推進するため、「五 條市バリアフリー基本構想（五条駅周辺地区）」を策定（令和2年3 月）	・駅前広場等の整備に向けた検討 ・五條市バリアフリー基本構想（五条駅周辺地 区）に基づく特定事業計画策定の検討
	■ JR 大和二見駅の整備 ・休憩施設の充実 等	・老朽化した駅舎の建替完了（JR 実施） ・老朽化したトイレの建替完了（五條市）	・駅前広場等の整備に向けた検討
2) 新たな交流拠点での公共 交通環境整備 ＜五條市、交通事業者、道路管理者＞	■ 五條高校跡地（市役所新庁舎等）や五條病院周辺等の新たな 交流拠点での公共交通環境整備 ・公共交通乗降場所の整備・充実 ・休憩施設の整備 等	・令和3年 11 月 10 日、市庁舎の移転を契機とした地域公共交通網 の再編を実施 （五條市役所内に待合スペースを設置。飲食等を提供する「にぎわい 棟」にもアクセス可能）	・利便性の向上に向けた検討
3) IC カード対応機器の導入 促進（コミュニティバス、 JR 五条駅） ＜五條市、交通事業者＞	■ コミュニティバス等への IC カード対応車載機の設置 ■ JR 五条駅での IC カード乗車改札機（簡易型改札機含む）の 導入	[JR 和歌山線] ・H30.3 五条駅から高田駅間 IC カード改札（簡易）設置 ・R01.9 和歌山線 全車新型車両に置き換え完了 ・R02.3 和歌山線 全線で IC カード決済運用開始 [コミュニティバス五條コース（奈良交通）] ・R02.1 全国相互利用 IC カード及び奈良交通 IC カード決済運用開 始	・完了
4) 交流拠点を繋ぐルート の充実 ＜五條市、交通事業者＞	■ 地域拠点間を繋ぐコミュニティバス等の検討 ・JR 五条駅周辺（五条駅、市役所新庁舎）：交流ゾーン ・五條病院周辺（五條病院、カルム五條）：健康づくりゾー ン	・令和3年 11 月 10 日、市庁舎の移転を契機とした地域公共交通網 の再編を実施 （JR 五条駅周辺にはコミュニティバス及び乗合タクシー、五條病院周 辺には乗合タクシーを運行）	・見直し・改善を継続的に実施
5) 公共交通網の見直し・改 善 ＜五條市、交通事業者 等＞	■ 五條市の公共交通網の再編検討 ・地域のニーズにあったサービス水準を設定し、鉄道と広 域バス路線との調和を図りながら、公共交通網を検討 ・五條市地域公共交通ワーキング会議で諮問提言し、五條 市地域公共交通会議で検討	・令和3年 11 月 10 日、市庁舎の移転を契機とした地域公共交通網 の再編を実施 （平成 29 年度～令和元年度に五條市地域公共交通ワーキング会議を 計 4 回開催。市内の状況確認の上、再編に向けた助言を受けた。）	・見直し・改善を継続的に実施
6) 公共交通時刻表パンフレ ットの作成及び情報提供 （ホームページ） ＜五條市、交通事業者、地域住民＞	■ 五條市公共交通総合案内（パンフレット）の作成及び情報提 供（ホームページ） ・円滑な乗り継ぎに資するパンフレットの作成 ・作成したパンフレットの戸別配布、主要施設への設置、 ホームページへの掲載	・市が運行するコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーだけでな く、電車・バスを含めた五條市総合時刻表パンフレットを作成し、平 成 31 年 4 月に新聞折込にて各戸配布 ・改正があった路線は適宜、時刻表の各戸配布や自治会回覧を実施す るとともに、ホームページにも掲載。	・運行の見直しや改善にあわせて、適宜情報発 信を継続実施

具体的な事業項目 (＜＞内は実施主体)	概要	進捗状況	今後の方向性
7) コミュニティバス等乗車 制度の改善 ＜五條市、交通事業者＞	■「1日乗車券」の作成・発行 ・五條市が運行しているコミュニティバス、デマンド型タクシー等で共通で使える1日乗車券の発行。	・五條市が運行するコミュニティバス、予約制乗合タクシーで使える1日乗車券の導入を検討。令和4年度中の運用開始を目指し準備中。 ・新型コロナウイルス感染症の拡大とあわせ、市民への支援の一環として、五條市が運行する各種地域公共交通の無料運行を令和2年8月から期間限定で実施。	・1日乗車券の導入の実現
8) 運転免許証自主返納者への特典制度の構築 ＜五條市、奈良県警察本部、交通事業者、地域住民＞	■運転免許証自主返納者への特典 ・返納者へのインセンティブの検討 ・運転免許証自主返納制度の周知	・運転免許を返納し、運転経歴証明書を所有する65歳以上の市民に対し、一人一回に限り五條市のコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーで利用できる回数乗車券(1冊11枚綴2000円)を5冊交付(令和2年4月1日、申請受付開始)	・継続実施
9) 観光客への情報提供の充実 ＜五條市、交通事業者＞	■来訪者用の観光マップの作成 ・観光施設を紹介したマップ等にバスの時刻表を記載 ■来訪者用のホームページの作成	・未実施(市民の利便性向上の検討を優先)	・継続的な検討の実施
10) イベント等によるバス 利用促進 ＜五條市、奈良県警察本部、交通事業者、地域住民＞	■イベント等で地域公共交通に親しむ ・各種イベントにおいて、実際のバスやタクシーを用意するなどし、地域公共交通に関する催しを実施	・路線バス「十津川線」の利用促進対策事業として、申請者到大塔温泉夢乃湯等への路線バスチケット(往復)及び温泉割引券をプレゼントする事業を実施。(1回目:H30.7.25~9.30、2回目:H30.12.17~H31.2.28、3回目:R1.5.13~9.30) ・平成30年10月21日「駅近五條マルシェ」(主催:五條市まちづくり推進課)にて、五條市地域公共交通紹介ブースを設置し、時刻表の配布等、情報発信を実施。	・継続的な検討・取組みの実施 ※より多くの人に地域公共交通について知ってもらい、理解を深めていただくことが重要であるため、関係部局と連携し各方面でのPRに取り組んでいく。
	■高齢者や障害者向けのバス乗り方教室 ・高齢者や障害者を対象に、バスの乗り方の説明会や試乗などを実施	・令和2年度に介護福祉課(高齢者福祉所管)が主催する圏域別地域ケア会議(計6地区。出席者は各地域の自治会、老人クラブ、民生委員、赤十字奉仕団の代表や、地域の駐在所、郵便局、福祉施設の職員)に出席し、地域公共交通の現状の説明と、お困りごと等の意見交換を実施。	
11) 市内の児童等へのバス 乗り方教室等の開催 ＜五條市、奈良県警察本部、交通事業者、地域住民、教育委員会＞	■市内の幼児・児童を対象としたバス乗り方教室 ・バスに乗る機会の少ない子ども達にバスやデマンド型タクシーの乗り方等を学習するイベントの実施	・座学等でのバス教室を検討中。	

6.2 具体的な事業項目

五條市地域公共交通計画では、6.1 で示した五條市地域公共交通網形成計画での事業項目の取組状況を踏まえたうえで、4 章で挙げた基本的な方針、5 章で挙げた目標を実現するための事業項目の見直しを行い、下記のとおり、具体的な事業項目を定めます。

★ 五條市地域公共交通計画で取り組む具体的な事業項目

視点	目標	具体的な事業項目
まちづくり	①地域公共交通の維持・改善	1) 地域の規模やニーズに適した地域公共交通体系の確保・維持
		2) 民間事業者による既存サービスの維持
	②地域公共交通の利用促進	3) 市庁舎移転に伴う再編後の地域公共交通ネットワークの継続的な見直し・改善
		4) 駅周辺の環境整備やダイヤ調整による交通モード間での相互連携の強化
	③脱炭素社会の推進	5) より環境負荷の低い車両への転換
市民	④地域公共交通に対する理解の醸成	6) 五條市公共交通総合案内（パンフレット）等を活用した継続的な情報発信
		7) コミュニティバス等の乗車制度の改善（五條市版 MaaS の検討）
		8) 運転免許証自主返納への特典制度の運用継続
		9) 地域公共交通への理解醸成に向けた取組みの実施
交通事業者	⑤担い手の維持・確保	10) 担い手確保に向けた情報発信
行政	⑥持続的なサービスの提供に向けた効率的・効果的な運行の実現	11) 近隣施設が実施する送迎サービスの活用検討
		12) 五條市の地域公共交通に関する課題や方向性、役割分担を協議する関係者会議の定期的な開催
		13) コロナ禍を踏まえた新しい生活様式への対応（キャッシュレス決済の導入、AI 等による運行管理のデジタル化）

★ 具体的な事業項目の概要

視点	事業項目	概要	実施主体							スケジュール						利便増進 実施計画 に反映する事業
			五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
地域	1) 地域の状況やニーズに適した地域公共交通体系の確保・維持	・五條市では、地域の状況によって、必要な地域公共交通のあり方が異なること、買物や通院等の日常的な移動先が異なることを踏まえ、定時定路線型のコミュニティバスのほか、需要に応じて運行する予約制の乗合タクシーの活用など、地域の状況やニーズに適した柔軟な運行体系の構築を図ります。	実施	支援	連携	連携	連携	連携	-	実施	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	○
	2) 民間事業者による既存サービスの維持	・市民の移動を支える地域公共交通の幹線軸となる鉄道と路線バス及びドア to ドアの輸送を担うタクシーについて、既存サービスの維持を図ります。	支援	支援	実施	実施	実施	連携	-	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	○ (路線バス)
	3) 市庁舎移転に伴う再編後の地域公共交通ネットワークの継続的な見直し・改善	・令和３年１１月の五條市役所新庁舎の移転とあわせ、見直しを行った地域公共交通ネットワークについて、実証運行の結果を踏まえ、継続的に見直し・改善を図ります。	実施	支援	連携	連携	連携	連携	-	実施	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	○
	4) 駅周辺の環境整備やダイヤ調整による交通モード間での相互連携の強化	・鉄道や路線バスをはじめとした各交通モード間でのダイヤ調整を推進します。 ・駐車場・駐輪場等の駅周辺の環境整備を検討・推進します。	連携	支援	連携	連携	-	-	-	検討	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	
	5) より環境負荷の低い車両への転換	・既存車両の更新時期とあわせて、より環境負荷の低い車両への転換を推進します。	支援	支援	-	実施	実施	-	-	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
市民	6) 五條市公共交通総合案内（パンフレット）等を活用した継続的な情報発信	・五條市の地域公共交通の情報が一冊にまとめた五條市総合時刻表パンフレットを作成し、適宜情報発信を継続実施します。 ・作成したパンフレットは、主要施設（市役所、駅、五條バスセンター等）に設置するとともに、ホームページにも掲載します。	実施	支援	連携	連携	連携	-	-	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

視点	事業項目	概要	実施主体							スケジュール						利便増進 実施計画 に反映す る事業
			五條市	国・県	鉄道 事業者	バス 事業者	タクシー 事業者	市民・ 地元	その他	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
市民	7) コミュニティバス等の乗車制度の改善（五條市版 MaaS の検討）	- 五條市が運行しているコミュニティバス、デマンド型タクシー等で共通で使える1日乗車券を発行します。 - また、1日乗車券には、地域店舗、他の交通事業者との連携による特典チケットを付加することでお出かけ促進、回遊促進につながるアナログ型の五條市版 MaaS への発展を検討します。 - さらには、鉄道事業者やバス事業者等と連携し、デジタル技術を活用した MaaS の導入に向けた検討を行います。	実施	支援	連携	連携	連携	連携	-	検討	適宜 実施	⇒	⇒	⇒	適宜 拡充	
	8) 運転免許証自主返納への特典制度の運用継続	返納者へのインセンティブの継続や運転免許証自主返納制度の周知を行い、運転免許証自主返納を促進します。	実施	支援	連携	実施	実施	推進	連携 (警察)	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
	9) 地域公共交通への理解醸成に向けた取組みの実施	高齢者や障害者向けのバス乗り方教室や子ども連れや若い世代向けの各種イベントと連携したバスやタクシーの PR など、地域公共交通に関する催しを積極的に実施します。	実施	支援	実施	実施	実施	参加	-	適宜 実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
事業者	10) 担い手確保に向けた情報発信	五條市の地域公共交通が持続的に発展できるよう、担い手となる乗務員等について、事業者だけでなく、市の広報誌への掲載など、市や地元も一体的となって募集や周知を行います。	支援	支援	実施	実施	実施	連携	-	適宜 実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
行政	11) 近隣施設が実施する送迎サービスの活用検討	既存の地域公共交通の経営を阻害しない範囲において、地域公共交通への転換も含め、近隣施設が実施する送迎サービスの活用を検討することで、市内の交通弱者の移動利便性の向上を目指します。	実施	支援	-	-	-	連携	連携 (企業、 病院等)	検討	適宜 実施	⇒	⇒	⇒	⇒	
	12) 五條市の地域公共交通に関する課題や方向性、役割分担を協議する関係者会議の定期的な開催	- 地域公共交通計画で定めた目標や取組みが着実に達成されていくよう、五條市地域公共交通会議での協議に加え、より詳細な事項を協議する専門部会や市民参画を前提とした勉強会、ワークショップ等を継続的に実施していきます。 - また、取組みの評価を行い、改善を図ります。	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施 (警察、 学識経験者 等)	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
	13) コロナ禍を踏まえた新しい生活様式への対応	キャッシュレス決済や AI を活用した運行管理システムの導入など、新しい生活様式に対応し、効率的で効果的な地域公共交通の実現を図ります。	実施	支援	連携	連携	連携	連携	-	検討	適宜 実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

6.2.1 まちづくりの視点に基づく事業項目

1) 地域の状況やニーズに適した地域公共交通体系の確保・維持						
○ 概要						
五條市では、地域の状況によって、必要な地域公共交通のあり方が異なること、買物や通院等の日常的な移動先が異なることを踏まえ、定時定路線型のコミュニティバスのほか、需要に応じて運行する予約制の乗合タクシーの活用など、地域の状況やニーズに適した柔軟な運行体系の構築を図ります。						
○ 取組内容						
（経緯） - 令和 3 年 11 月 10 日の五條市役所新庁舎の開庁にあわせ、コミュニティバスをはじめとする地域公共交通網の再編を行いました。この改正では、多くのご利用が見込まれる基幹的な路線を定期運行のコミュニティバス（ゴーちゃんバス）が運行し、それ以外の地域から中心市街地へ向けては予約制の乗合タクシー（ゴーちゃんタクシー）が運行することとし、より広い地域をカバーすることを目指しました。 （事業内容） - 地域の規模やニーズに適した運行体系の更なる見直しの継続 ✓ 実施した再編内容をベースとして、継続的な検証を進め、地域の状況やニーズ・利用状況に適した運行体系の見直しを随時行い、国・県の補助制度を活用しながら、五條市でも適切な財政負担を継続し、地域住民の生活を支える重要な手段となる地域公共交通の維持を図ります。 ✓ また、見直しにあたっては、既存の運行サービスだけでなく、近隣施設が実施する送迎サービスや地域住民が主体となる運行サービスも含めた検討を行います。 - タクシーの相乗り制度の導入に向けた取組みの検討 ✓ 五條市の地域公共交通を支えるうえで、バスとともにタクシーの役割がますます高くなっていきます。タクシーが持つ機動性や利便性をより効率的に、地域住民の移動に活用できるようにするための方法として、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーへの相乗りを認める新たな制度の導入を検討します。 ※ 上記の取組みについては、別途、五條市地域公共交通利便増進実施計画にもその内容を定め、推進を図っていきます。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
実施	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜地域の状況やニーズに適した運行体系の位置づけ・役割＞

機能		種別	位置付け・役割	主体
広域幹線		鉄道	・都市間連絡の骨格となる交通軸	鉄道事業者
地域幹線		路線バス（広域路線）	・周辺市町への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線軸	バス事業者
		五條・十津川地域連携コミュニティバス（広域通院ライン）		五條・十津川地域公共交通活性化協議会
地域内	支線路線	路線バス（市内完結路線）	・地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ・五条駅等で、上記の路線バス（広域路線）等と接続することで、それらの地域幹線を補完	バス事業者
		ゴーちゃんバス コミュニティバス ・西吉野コース ・大塔コース ゴーちゃんタクシー		五條市
	面的な個別輸送機能	タクシー	・個別の需要に対し、細やかな対応により、面及び質双方から地域住民の移動を支える機能	タクシー事業者

＜「相乗りサービス」制度について＞



Press Release

令和3年10月29日
自動車局旅客課

新たにタクシーの「相乗りサービス」制度を導入します！
～タクシーを割安に利用することが期待されます～

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスを認める新たな制度を導入します（本日付で通達を公布し、本年11月1日から運用可能）。

1. 概要

- タクシーの「相乗りサービス」とは、配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスです（運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態となります）。
- 今般、利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度を導入しました。
- タクシー事業者にとっても、「相乗りサービス」を提供することで、利用者の利便性の向上を図り、新たなタクシー需要を喚起することが期待されます。

出典：国土交通省

＜地域公共交通確保維持改善事業の活用＞

- 支線路線の機能を有する系統・コースは、下記に示すとおりです。補助対象地域間幹線系統を補完するもの、過疎地域など交通不便地域の移動を確保するものであり、地域の生活を守る移動手段として、より必要性の高いものであることから、地域公共交通確保維持改善事業の活用を含めた取組みを通じて、地域公共交通サービスの確保・維持を目指していきます。

（地域公共交通確保維持改善事業も含めた取組みを通じて、確保・維持を目指す地域公共交通サービス）

種別 (運行系統名等)	区間 (起点・終点・経由地)	運行態様	主体
路線バス			
・五條城戸線	<u>五条駅～西吉野農業高校</u>	路線定期運行	奈良交通
ゴーちゃんバス			
・五条駅・田園方面ライン	五条駅北口～田園五丁目 <u>五条駅～田園五丁目</u> <u>五条駅～なつみ台二丁目</u>	路線定期運行	五條市
・南奈良総合医療センター 通院ライン	<u>五条駅～福神駅</u> (居伝町経由もしくはエルベタウン経由)	路線定期運行	五條市
コミュニティバス			
・大塔コース ✓ 舟ノ川バス(篠原方面)	篠原玉井下～大塔支所	路線定期運行	五條市
✓ 大塔コース(区域運行)	<u>大塔地区の一部</u>	<u>区域デマンド運行</u>	五條市
ゴーちゃんタクシー			
・牧野方面コース	牧野地区及び岡町の一部 ～ <u>五条駅外</u>	区域デマンド運行	五條市
・北宇智方面コース	北宇智地区及び岡町・今井町の一部 ～ <u>五条駅外</u>	区域デマンド運行	五條市
・二見方面コース	二見、新町地区及び本町、阪合部地区の一部 ～ <u>五条駅外</u>	区域デマンド運行	五條市
・ <u>野原・南宇智方面コース</u>	<u>野原地区及び南宇智地区の一部</u> ～ <u>五条駅外</u>	<u>区域デマンド運行</u>	<u>五條市</u>
・ <u>西吉野北部方面コース</u>	<u>白銀北地区及び賀名生地区の一部</u> ～ <u>五条駅外</u>	<u>区域デマンド運行</u>	<u>五條市</u>
・西阿田線	五條病院～五條市役所 (阿太地域経由)	路線デマンド運行	五條市
・ <u>阪合部方面コース</u>	<u>阪合部地区の一部</u> ～ <u>五条駅外</u>	<u>区域デマンド運行</u>	五條市
・ <u>西吉野南部方面コース</u>	<u>白銀南、宗松地区及び賀名生地区の一部</u> ～ <u>五条駅外</u>	<u>区域デマンド運行</u>	<u>五條市</u>

2) 民間事業者による既存サービスの維持						
○ 概要						
市民の移動を支える地域公共交通の幹線軸となる鉄道と路線バス及びドア to ドアの輸送を担うタクシーについて、既存サービスの維持を図ります。						
○ 取組内容						
(経緯) - 地域公共交通を取り巻く環境として、従来から人口減少や高齢化、モータリゼーションの進展による利用者離れが指摘されており、経営環境は厳しいものとなっていました。 - 令和 3 年 10 月に緊急事態宣言が解除されましたが、変異株による感染拡大の恐れなど、注意を要する状況が続いていることや、新型コロナウイルスの感染拡大を契機としたライフスタイルの変更によって、今後、地域公共交通の利用者が減少したままとなることが懸念されています。 (事業内容) - 既存サービスの維持に向けた努力の継続 - 各交通事業者が主体となって、それぞれが運行する既存の運行サービス（ネットワークや運行ダイヤ、料金等）の維持に向けた努力を継続し、地域住民の移動を支えます。 - また、五條市は、国や県と連携し、広報等による利用促進をはじめ、運行サービスの維持に向け、可能な支援を行います。 ※ 上記の取組みについては、別途、五條市地域公共交通利便増進実施計画にもその内容を定め、推進を図っていきます。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
支援	支援	実施	実施	実施	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜民間事業者による運行サービスの現状＞

（市内で地域住民の移動を支えている交通事業者（再掲））

種別	事業者名
鉄道	・ JR 西日本旅客鉄道株式会社
バス・タクシー等	・ 奈良交通株式会社 ・ 五條二見交通株式会社 ・ 株式会社野原タクシー

（民間事業者により運行されているバスサービスの現状）

路線名	系統番号	始発地	終着地	主な経由地	便数	
					平日	土・日祝
高田五條線	60	五条駅	近鉄大和高田駅	近鉄御所駅	5	3
		近鉄大和高田駅	近鉄大和高田駅		3	2(3)
	66	近鉄大和高田駅	五条駅	テクノ	2	1(0)
	76	五条駅	近鉄大和高田駅	テクノ→かもきみの湯	1	1(0)
	70	五条駅	近鉄大和高田駅	かもきみの湯	6	6(7)
		近鉄大和高田駅	近鉄大和高田駅		5	5
八木五條線	161	五条駅	大和八木駅（南）	近鉄御所駅	2	1
八木新宮線	301	大和八木駅（南）	新宮駅	五條病院玄関口・ホテル昴	3	2
		大和八木駅（南）	新宮駅	五条駅・ホテル昴	—	1
		新宮駅	大和八木駅（南）	五条駅・ホテル昴	—	1
	302	新宮駅	大和八木駅（南）	五條病院玄関口・ホテル昴	—	1
		新宮駅	大和八木駅（南）	五條病院玄関口・十津川温泉	1	1
		新宮駅	大和八木駅（南）	西吉野農業高校・ホテル昴	2	—
五條城戸線	(事業者調整中)	五条駅	西吉野農業高校	五條病院玄関口	6	2
		西吉野農業高校	五条駅		6	2

※令和8年10月1日予定

3) 市庁舎移転に伴う再編後の地域公共交通ネットワークの継続的な見直し・改善						
○ 概要						
令和 3 年 11 月の五條市役所新庁舎の移転とあわせ、見直しを行った地域公共交通ネットワークについて、実証運行の結果を踏まえ、継続的に見直し・改善を図ります。						
○ 取組内容						
(経緯) - 令和 3 年 11 月 10 日の五條市役所新庁舎の開庁にあわせ、コミュニティバスをはじめとする地域公共交通網の再編を行いました。この改正では、多くのご利用が見込まれる基幹的な路線を定期運行のコミュニティバス（ゴーちゃんバス）が運行し、それ以外の地域から中心市街地へ向けては予約制の乗合タクシー（ゴーちゃんタクシー）が運行することとし、より広い地域をカバーすることを目指しました。 (事業内容) - 地域公共交通ネットワークの見直し・改善 ✓ 本計画に定める評価の基準に基づき、継続的に評価を行い、利用者の声も踏まえながら、随時見直し、改善を行うことで、よりよい地域公共交通ネットワークの実現を目指します。 ※ 上記の取組みについては、別途、五條市地域公共交通利便増進実施計画にもその内容を定め、推進を図っていきます。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
実施	適宜見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜市役所庁舎のエントランス付近に整備された乗降拠点の状況＞



＜市役所庁舎の移転とあわせた地域公共交通ネットワークの見直し・改善状況について＞

- ゴーちゃんバス（コミュニティバス）の市役所新庁舎への乗り入れ
- ゴーちゃんタクシー（旧名称：デマンド型コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー）の市役所新庁舎への乗り入れ

- ✓ 県営南和団地～野原経由 JR 五条駅線
- ✓ 城戸～谷ノ宮経由五條線
- ✓ 檜辻～奥谷経由五條線
- ✓ 西阿田線
- ✓ 大深線

- 上記路線について、地域のニーズに合わせた移動の確保や、利便性の向上を目的とし、停留所と運行時間を設定し、予約のあった停留所間を運行するサービスとして、区域運行型のゴーちゃんタクシーに運行形態の変更

- ✓ 野原・南宇智方面コース
- ✓ 西吉野北部方面コース
- ✓ 阪合部方面コース

※西阿田線は現行の路線運行型の形態を継続

停留所と運行時間を設定し、予約のあった停留所間を運行するサービスとして、区域運行型のゴーちゃんタクシー（3 コース）の新設

- 牧野方面コース**…路線バス「南大和ネオポリス線」とコミュニティバス A 系統の廃止による影響を受ける地域において運行
- 北宇智方面コース**…コミュニティバス B 系統の廃止による影響を受ける地域において運行
- 二見方面コース**…コミュニティバス C 系統と五條市デマンド交通（実証運行）の廃止による影響を受ける地域において運行

4) 駅周辺の環境整備やダイヤ調整による交通モード間での相互連携の強化

○ 概要

- 鉄道や路線バスをはじめとした各交通モード間でのダイヤ調整を推進します。
- 駐車場・駐輪場等の駅周辺の環境整備を検討・推進します。

○ 取組内容

(経緯)

- 五條市で運行されている貴重な地域公共交通資源を有効に活かすため、交通モード同士が競合するのではなく、有機的に連携するネットワークづくりが求められます。

(事業内容)

- 各交通モード間でのダイヤ調整の推進
 - ✓ 五条駅や五條バスセンターさらには地域拠点となる停留所において、乗継利便性を考慮したダイヤとなるよう、各交通事業者と連携を図ります。
 - ✓ また、市が運行する公共交通については、鉄道や路線バスのダイヤ見直しに速やかに対応し、乗継利便性の向上・確保に取り組めます。
- 駐車場・駐輪場等の駅周辺の環境整備の検討・推進
 - ✓ クルマや自転車と、地域公共交通の役割分担を改めて整理するなかで、地域公共交通が適切に役割を担えるよう、駐車場・駐輪場等の駅周辺の環境整備を検討・推進します。

○ 実施主体

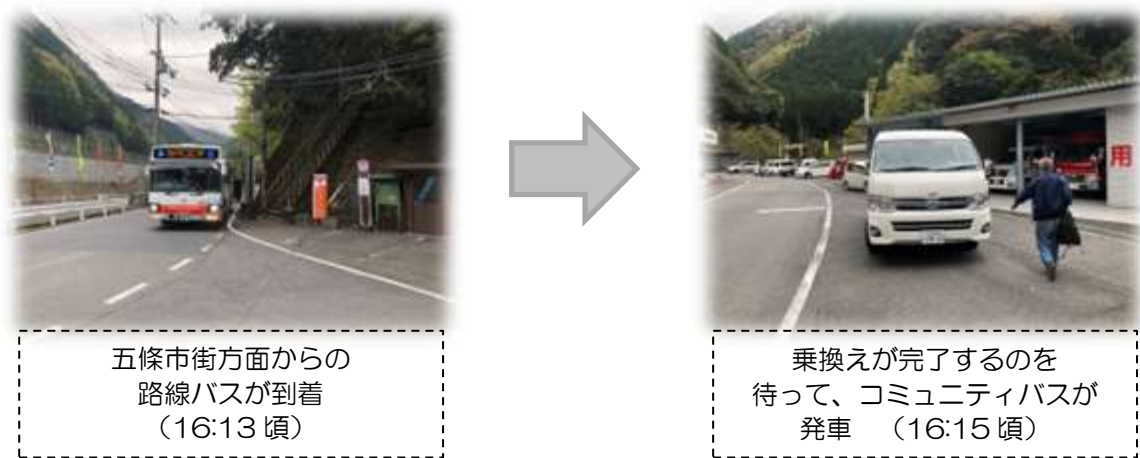
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
連携	支援	連携	連携	-	-	-

○ スケジュール（年度）

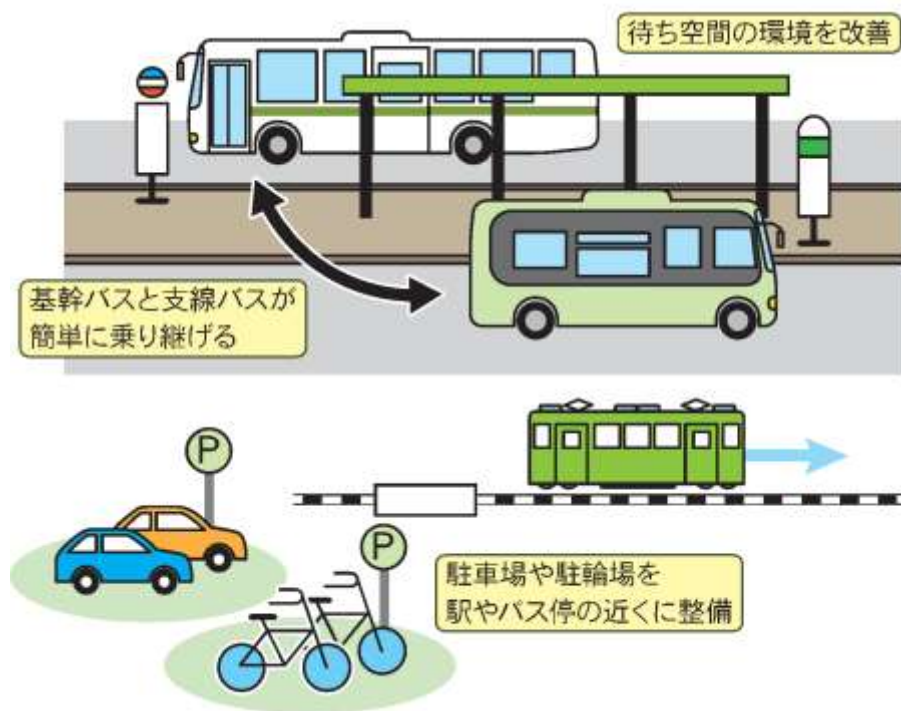
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期
検討	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒

＜各交通モード間でのダイヤ調整イメージ＞

（大塔支所での乗継利便性の確保の例）



＜駅周辺の環境整備の推進イメージ＞



出典：国土交通省「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」

5) より環境負荷の低い車両への転換						
○ 概要						
既存車両の更新時期とあわせて、より環境負荷の低い車両への転換を推進します。						
○ 取組内容						
(経緯) - 地球温暖化等、環境への関心が高まる中、地域公共交通が環境負荷の低減に果たす役割も大きくなっていきます。そのなかで、可能な限り、環境に優しいサービスの提供に向けた取組みが求められています。 (事業内容) - より環境負荷の低い車両への転換 ✓ 交通事業者は、既存車両の更新時期とあわせて、より環境負荷の低い車両への転換を推進します。 ✓ また、五條市は、国や県と連携し、可能な支援を行います。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
支援	支援	-	実施	実施	-	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

<民間事業者による環境に配慮した取組みの例(奈良交通)>



奈良交通では、葛城営業所を含む 10 営業所でグリーン経営認証を取得し、環境に対する意識の向上を図り、環境にやさしい車両の導入及びエコドライブを推進するなど、環境問題に対する積極的な取組みが進められています。

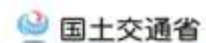
※ グリーン経営認証

- 企業の環境保全活動への取組意欲を向上させ、運輸業界における環境負荷の低減につなげることを目的として、エコドライブや環境に配慮した点検・整備の実施など、一定のレベル以上の取組みを行っている事業者に対して、審査のうえ認証登録が行われる制度です。

出典：奈良交通 HP

<より環境負荷の低い車両への転換に対する国土交通省の補助事業「地域交通グリーン化事業」>

国土交通省の補助事業「地域交通グリーン化事業」



令和2年度予算 512百万円

政府は省エネルギー、温室効果ガス(CO₂)排出削減等政府方針実現のため、次世代自動車の普及を促進

成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)

運輸部門における省エネの推進 → 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5〜7割とすることを目標とする。

地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)

運輸部門におけるエネルギー起源CO₂削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)

持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い替えの促進を図る事業を対象として支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰傾向にあり、機動的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助率	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4〜1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック
対象			

地域の計画と連携した取組みを支援するとともに、段階的に次世代自動車の本格的普及を実現

出典：国土交通省

6.2.2 市民の視点に基づく事業項目

6) 五條市公共交通総合案内（パンフレット）等を活用した継続的な情報発信						
○ 概要						
- 五條市の地域公共交通の情報が一冊にまとめた五條市総合時刻表パンフレットを作成し、適宜情報発信を継続実施します。 - 作成したパンフレットは、主要施設（市役所、駅、五條バスセンター等）に設置するとともに、ホームページにも掲載します。						
○ 取組内容						
（経緯） - クルマを中心としたライフスタイルが定着している中で、地域公共交通への関心が低いことが明らかになっています。そのため、ルートやダイヤが十分に認知されておらず、貴重な地域公共交通サービスが有効に活用されていない可能性があります。 （事業内容） - 五條市公共交通総合案内（パンフレット）の作成 ✓ 令和3年 11 月の再編を踏まえ、市が運行するコミュニティバス、予約制の乗合タクシーだけでなく、電車・バスを含めた五條市総合時刻表パンフレットを作成し、市民に広く広報することとします。 - 五條市の地域公共交通に関する情報発信の継続 ✓ 作成したパンフレットについては、より多くの市民の目に留まるよう、主要施設（市役所、駅、五條バスセンター等）に設置するとともに、ホームページにも掲載します。 - 啓発チラシの車内への掲示による情報発信 ✓ パンフレットとともに、地域公共交通の利用を訴える啓発チラシを作成し、主要施設に設置するとともに、バスやタクシーの車内に車載・掲示することで、情報発信の強化に努めます。 - 転入者へのパンフレット等の配布 ✓ 転入者に対し、五條市の地域公共交通の認知度を高め、地域公共交通を活用したライフスタイルが定着するきっかけとなるよう、パンフレットや啓発チラシを転入手続き時に配布します。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	-	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜五條市公共交通総合案内(パンフレット)の作成例＞



7) コミュニティバス等の乗車制度の改善（五條市版 MaaS の検討）						
○ 概要						
- 五條市が運行しているコミュニティバス、デマンド型タクシー等で共通で使える 1 日乗車券を発行します。 - また、1 日乗車券には、地域店舗、他の交通事業者との連携による特典チケットを付加することでお出かけ促進、回遊促進につながるアナログ型の五條市版 MaaS への発展を検討します。 - さらには、交通事業者等と連携し、デジタル技術を活用した MaaS の導入に向けた検討を行います。						
○ 取組内容						
（経緯） - 市民にとって、五條市で運行される地域公共交通が身近なものとなるよう、利用利便性の向上とともに、地域と連動することで日々の日常に溶け込むサービスへの転換が期待されています。 （事業内容） 1 日乗車券の発行 ✓ 五條市が運行するコミュニティバス、予約制乗合タクシーで使える 1 日乗車券の導入を検討します。 ✓ また、1 日乗車券には、地域店舗、他の交通事業者との連携による特典チケットを付加することでお出かけ促進、回遊促進につながるアナログ型の五條市版 MaaS への発展を検討します。 - デジタル技術を活用した利便性改善の実現 ✓ 国や県等の動きにあわせながら、鉄道事業者やバス事業者等と連携し、五條市におけるデジタル技術を活用した MaaS の導入可能性を検討していきます。 MaaS（Mobility as a Service）とは： 一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指し、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものとして期待が高まっています。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
検討	適宜実施	⇒	⇒	⇒	適宜拡充	

<1日乗車券の発行イメージ(滋賀県甲賀市で発行されているフリー乗車券)>



【概要】

- 甲賀市内のコミュニティバス（一部を除く）・コミタクが1日乗り放題となるフリー乗車券

【料金】

- 中学生以上500円
- 小学生以下250円
- 中学生以上障がい者 250円
- 小学生以下障がい者 130円

出典：甲賀市 HP

<MaaS のイメージ>



出典：国土交通省

8) 運転免許証自主返納への特典制度の運用継続						
○ 概要						
返納者へのインセンティブの継続や運転免許証自主返納制度の周知を行い、運転免許証自主返納を促進します。						
○ 取組内容						
(経緯) - 高齢化が進む中で、これまで以上に高齢者の社会参加が期待されています。その中で、全国的に高齢者ドライバーによる事故がニュースになるなど、高齢者ドライバーの交通事故の問題は深刻さを増しています。 - 市民の声としても、年齢が上がるほど「今後は運転を控えたい」と思っている市民が多いことや、公共交通を「将来的には利用したいと思う」市民もいます。 (事業内容) - 五條市公共交通回数乗車券の交付継続 ✓ 高齢者の運転による交通事故防止を目的に、運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを進めるとともに、自主返納した高齢者の移動の支援や地域公共交通の利用促進を行うため、五條市公共交通回数乗車券の交付を継続します。 - 民間事業者による取組支援の継続 ✓ 奈良交通では、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を保有する 65 歳以上の方に対し、「奈良交通ゴールドパス（6ヶ月券）」を2回（通算1年分のみ）にわたり、無料で配付する取組みを継続します。 ✓ 奈良県タクシー協会では、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた方を対象に乗車運賃が1割引となる取組みを継続します。（「料金割引適用車ステッカー」を貼っているタクシーが対象） - 運転免許証自主返納制度の周知 ✓ 五條市が独自に実施している五條市公共交通回数乗車券の交付（上記）や奈良県が実施している高齢者運転免許自主返納支援制度について、積極的な周知を行い、運転免許証自主返納を促進します。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	実施	実施	推進	連携（警察）
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜五條市公共交通回数乗車券の交付に関するチラシ(上)＞

及び「広報 五條」(2020(令和2)年3月号)による周知の例(下)＞

運転免許証を自主返納された方へ
五條市公共交通回数乗車券を交付します
 ～ 五條市高齢者運転免許証自主返納者支援事業 ～

五條市では、高齢者の運転による交通事故を防止し、運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを進めるとともに、自主返納した高齢者の移動を支援することにより、高齢者の社会参加を促すことやコミュニティーバスをはじめとした地域公共交通の利用促進を目的として、令和2年4月1日から、高齢者運転免許自主返納支援事業を行います。

支援内容、対象者、申請窓口等は、以下のとおりとなっています。

支援内容	一人一回に限り、「五條市公共交通回数乗車券」 [※] (1冊 2,000 円、11 回乗車分) を5冊交付 ※「五條市公共交通回数乗車券」 五條市のコミュニティーバス、デマンド型バス、デマンド型 タクシーに利用できる回数券
対象者	運転免許証の自主返納等を行い、「運転経歴証明書」 の交付を受けた本市の住民基本台帳に記載されてい る65歳以上の方
手続き	対象者は、所定の申請書に「運転経歴証明書」の写し を添えて申請してください。 ※申請内容を確認のうえ、「五條市公共交通回数乗車券」を 即日お渡しします。
申請窓口	五條市役所 介護福祉課

回数乗車券利用の注意点



- 「五條市公共交通回数乗車券」を利用するときは、必ずバスやタクシーの運転手等
に、本人の確認のため「運転経歴証明書」を提示してご利用ください。
- 対象者以外の者に譲り渡したり、対象者以外の者が利用することはできません。
- 回数乗車券を紛失した場合、再発行は行いません。
- 回数乗車券が不要になった場合は、速やかに市役所に返却してください。

問合せ先

＜申請について＞ 五條市役所 介護福祉課 (22-4001 内線249)

＜五條市公共交通について＞ 企画政策課 地域公共交通係 (内線214)

4月1日スタート！五條市公共交通回数乗車券を交付 運転免許を自主返納した シニア世代を支援します

シニア世代の運転による交通事故が増加しており、自身や家族が不安に感じて、運転免許を自主返納する人が増えています。市では、運転免許を返納したシニア世代に対し、市内での移動を支援し、暮らしやすい環境をつくるため、コミュニティーバスなどの市公共交通で使える回数乗車券の交付を4月1日(水)から始めます。

また1月27日には、奈良県警察本部と「高齢者運転免許自主返納支援事業に関する協定」を結びました。今後も市と警察が協力し、暮らしやすい環境づくりを継続して進めていきます。



(協定調印式の様子)

① 4月1日(水)から

② 市内在住の65歳以上の人で、運転免許の自主返納を行い、「運転経歴証明書」の交付を受けた人
※過去に自主返納した人でも可

③ コミュニティーバスやデマンド型乗合タクシーなどで使える「五條市公共交通回数乗車券」(1冊 2,000 円、11 回乗車分) を5冊交付
※1人1冊に限る

④ 所定の申請書に運転経歴証明書の写しを添えて申請してください。

⑤ 交付された回数乗車券を利用する時は、運転経歴証明書の提示が必要です。

※お問い合わせ先：五條市役所 介護福祉課 (22-4001 内線249)

9) 地域公共交通への理解醸成に向けた取組みの実施						
○ 概要						
高齢者や障害者向けのバス乗り方教室や子ども連れや若い世代向けの各種イベントと連携したバスやタクシーの PR など、地域公共交通に関する催しを積極的に実施します。						
○ 取組内容						
(経緯) - クルマを中心としたライフスタイルが定着している中で、地域公共交通への関心が低いことが明らかになっています。そのため、ルートやダイヤが十分に知られておらず、貴重な地域公共交通サービスが有効に活用されていない可能性があります。 (事業内容) - 高齢者や障害者向けのバス乗り方教室・乗車体験会の実施 ✓ クルマを運転できない高齢者や障害者、免許返納予定者等のうち、バスやタクシーなどを利用したくても、利用の方法が分からず、利用ができていない方々を対象として、交通事業者とともに、予約の方法も含めた乗り方教室や乗車体験会の実施を検討します。 - 子ども連れや若い世代向けの各種イベントの実施 ✓ 地域公共交通を使った生活が幅広い市民に浸透するよう、地域公共交通を使う楽しさを含めた周知・PR ができる取組みを交通事業者とともに企画し、実施することを検討します。 - 教育活動と連動した乗り方教室の実施 ✓ 公共交通機関であるバスへの理解と関心を高め、バス利用の促進を考えるとともに、介助等の体験を通じてバリアフリーについての理解を深めることを目的とした機会を設けるなど、子どもたちの教育の一環として、地域公共交通に触れてもらう機会の創出を検討します。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	実施	実施	実施	参加	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

<高齢者向けのバス乗車体験会の実施例(福井市)>



【プログラム内容】

1日目(講義)

- ・ 安全な外出に必要な知識と体力について
- ・ 公共交通機関の利用方法や免許返納について

2日目(乗車体験)・・・左写真

出典：福井市 HP

<子ども連れや若い世代向けのバスに親しむためのイベントのイメージ(バスまつり)>



出典：スルッと KANSAI 協議会 HP

<教育活動と連動した乗り方教室の実施イメージ(奈良県宇陀市)>



出典：宇陀市

6.2.3 事業者の視点に基づく事業項目

10) 担い手確保に向けた情報発信						
○ 概要						
五條市の地域公共交通が持続的に発展できるよう、担い手となる乗務員等について、事業者だけでなく、市の広報誌への掲載など、市や地元も一体的となって募集や周知を行います。						
○ 取組内容						
(経緯) - 乗務員の高齢化、労働環境の低下などを背景に、全国各地で地域公共交通の担い手不足が深刻になっています。 - 今後、市民生活を支える地域公共交通を維持していくためには、バス、タクシーともに担い手となる乗務員の確保に向けた取組みが不可欠となっています。 (事業内容) - 市が保有する発信媒体を活用した乗務員募集の実施 ✓ ホームページや広報紙（広報 五條）などを通じて、乗務員確保に向けた周知、募集記事を発信し、交通事業者の乗務員募集を支援します。 - バスやタクシー乗務員に対するイメージアップの取組促進 ✓ 今後、バスやタクシー乗務員として、重要な担い手の候補となる若い世代に向けて、乗務員としての仕事の魅力ややりがい、誇りある仕事であることを PR するイベントや発信方法の検討など、交通事業者が市、市民・地元と連携して取組みを推進します。 (例) - 就職 Web サイトでの PR - 就職イベントブース出展 - バス事業者見学ツアーの実施 など						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
支援	支援	実施	実施	実施	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜五條市で実施した「広報 五條」による乗務員募集の例(2021(令和3)年2月号)＞

地域の公共交通を担う 乗務員を募集しています

バス・タクシー

地域住民の移動を支えるバス会社・タクシー会社が乗務員（ドライバー）を募集しています。みんなの笑顔を選び、地域を元気にする仕事をやってみませんか。男女を問わず未経験の人も大歓迎です。

詳しくは各問合先に確認してください。

※QRコードを読み取ると、各事業所のホームページにアクセスできます。ただし、野原タクシーはインスタグラムのページとなりますので、機種によって表示できない場合があります。

《バス》

奈良交通株式会社

- ▼大型二種免許取得支援制度あり
- ▼小型バスから大型バスへステップアップできます。

奈良交通株式会社
総務人事部（採用係）

0742-20-3119

《タクシー》

株式会社野原タクシー

- ▼普通自動車二種免許取得支援制度あり
- ▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

株式会社野原タクシー

23-2233

出典：五條市

＜バスやタクシー乗務員に対するイメージアップの取組促進のイメージ＞

乗合バス乗務員不足の解決に向けた施策について				参考資料			
現状	●高知県は少子高齢化の影響もあり、乗務員不足が深刻（H29年度調査において乗務員が不足していると回答した事業者：63.9% 7/10社） ※現時点で「足りている」と回答した3社も、高知バス等の乗務員を路線バスに充てていたり、退職等により、近い将来には足りなくなる見込み ●独自に免許取得の助成を行っている事業者もあるが、それでも人が来ない。小さな会社では余力もなく、事業者による取組みには限界がある ●乗合バスにおいて、乗務員不足による減便も発生している（H30.4 とさでん交通 バス19路線減便）						
県民生活への影響が特に大きい乗合バスについて、個別に緊急な対策が必要							
バス運転士確保対策事業							
ターゲット	●県外の「ターン・リターン」希望者（バス事業者単体ではPRしにくい分野） ●県外・県内のバス乗務員就職希望者						
項目	バス乗務員専門の就職WebサイトでのPR	バス乗務員専門の就職イベントブース出展	バス事業者見学ツアーの実施				
内容	●バス乗務員専門の就職Webサイトにおいて、高知県の特設ページを作成し、県内のバス会社の採用情報や、高知県の魅力及び移住制度の紹介の実施 ●県内のバス会社の見学ツアー実施の紹介、参加者の募集	●バス乗務員専門の関西で実施される就職イベントにブースを出展し、県内のバス会社の採用情報や、高知県の魅力及び移住制度の紹介の実施 ●県内のバス会社の見学ツアー実施の紹介、参加者の募集	●乗合バス乗務員として就職を希望する参加者へ、高知県内のバス会社の見学ツアーを実施 ●事務所や営業所の案内、所有するバスの見学、先輩社員からの話、採用条件の提供、可能であれば、採用面談等も実施				
目的・効果	●バス乗務員志望者に直接PRでき、採用に繋がりがやすい ●「高知県」の名前でページを作成することで、県内の小さな会社も目に留めてもらえる可能性が高くなる ●高知県の魅力も一緒にPRすることで、高知県で乗務員として働くことを考えてもらうきっかけとなる	●バス乗務員志望者に直接PRでき、採用に繋がりがやすい ●バス専門の就職イベント参加者は求職のバス乗務員や大型2種免許取得者が多く、採用できれば即戦力になる可能性が高い ●「高知県」の名前でブースを出展することで、県内の小さな会社も目に留めてもらえる可能性が高くなる	●実際に事務所の見学等を実施し、社風や働き方のイメージをより具体的に感じてもらい、就職意欲を後押し ●高知県の魅力も同時に感じてもらい、高知県への移住の不安を解消する				
3つの事業を一体的に実施することで、より効果的に県外のバス乗務員就職希望者の獲得を図る							

出典：高知県 HP

- 71 -

6.2.4 行政の視点に基づく事業項目

11) 近隣施設が実施する送迎サービスの活用検討						
○ 概要						
既存の地域公共交通の経営を阻害しない範囲において、地域公共交通への転換も含め、近隣施設が実施する送迎サービスの活用を検討することで、市内の交通弱者の移動利便性の向上を目指します。						
○ 取組内容						
(経緯) - 五條市や近隣市町では、既存の地域公共交通サービスに加え、各施設等が独自に実施する送迎サービスが存在しています。 - 地域公共交通の車両や人的資源に限られる中で、これらのサービスも、市民生活を支える移動手段として連携することが期待されます。 (事業内容) - 近隣施設が実施する送迎サービスの活用 ✓ 近隣施設等が実施する送迎サービスへの一般市民の混乗や空き時間の有効活用について、既存の地域公共交通の経営への影響や制度的な課題などを踏まえて実現性の検討を進めます。 (例) ・ スクールバス ・ 教習所利用者向け送迎サービス ・ 宿泊施設の送迎サービス ・ 通院向け送迎サービス ・ 企業従業員向け送迎サービス						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	-	-	-	連携	連携 (企業、病院等)
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
検討	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

＜五條市周辺で見られる主な送迎サービスの状況の例＞

施設名	概要
小中学校用 スクールバス	[西吉野・大塔方面] 台数：7台運行（全て市所有車両） 行先：五條南小学校、五條中学校 [阪合部・大深方面] 台数：3台（2台市所有車両、1台委託先車両） 行先：五條南小学校、五條中学校 [阿太・大野新田方面] 台数：3台（全て委託先車両） 行先：五條東小学校、五條東中学校
奈良県立五條高等学校	登下校時間にあわせて、運行 ・福神駅（登校時：4便、下校時：6便） ※ 日により異なる
ナント自動車学校 （下市町）	主な立ち寄り：五条駅、五條バスセンター、五條高校付近 便数：6便（一部 予約に応じて運行）
和歌山県紀北自動車学校 （橋本市）	主な立ち寄り：市役所、五条駅、田園 便数：14便（予約に応じて運行） 主な立ち寄り：北宇智駅 便数：7便（予約に応じて運行）
南海橋本自動車学校 （橋本市）	主な立ち寄り：田園、五條バスセンター 便数：8便（予約に応じて運行）
カルディアキャンプ場	ロッジ・バンガロー宿泊者送迎（JR 五条駅）

出典：各施設 HP

12) 五條市の地域公共交通に関する課題や方向性、役割分担を協議する関係者会議の定期的な開催

○ 概要

- 地域公共交通計画で定めた目標や取組みが着実に達成されていくよう、五條市地域公共交通会議での協議に加え、より詳細な事項を協議する専門部会や市民参画を前提とした勉強会、ワークショップ等を継続的に実施していきます。
- また、取組みの評価を行い、改善を図ります。

○ 取組内容

(経緯)

- 地域公共交通計画で定めた目標や取組みについては、市だけでなく、交通事業者や市民・地元が進めていくことも多く、進捗状況や課題を都度、共有しながら推進していく必要があります。
- また、地域公共交通で定めた取組みを具体的なアクションとして推進していくためには、関係する主体同士でより深い視点で議論を深めていく必要があります。

(事業内容)

- 五條市地域公共交通会議の開催
 - ✓ これまでに引き続き、五條市地域公共交通会議を開催し、地域公共交通計画の事業推進を図りながら、五條市における地域公共交通の課題解決に向けた議論を深めていきます。
 - ✓ 「奈良県地域交通改善協議会」や「五條・十津川地域公共交通活性化協議会」での協議も踏まえ、適宜、連携や調整を行います。
- 専門部会等の柔軟な会議運営
 - ✓ 新たな取組みの実現に向けた技術的な課題等について、関係する主体同士で集中的に議論するための専門部会を必要に応じて立ち上げます。
 - ✓ また、南奈良総合医療センター通院ラインが乗り入れる大淀町やその他近隣市町村など、五條市の地域公共交通政策に関わる事項が生じた場合は、必要に応じて当該市町村での会議に参画します。
- 公共交通に関する知識を深めるための勉強会やワークショップ等の開催
 - ✓ 奈良県が実施する、交通行政担当だけでなく観光等の関連する分野を担当する行政職員、交通事業者、地域公共交通会議等に参画する市民委員等を対象とする勉強会やワークショップ等に積極的に参画するなど、制度面や実務面を含め、知識・理解を深めます。

○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施 (警察、学識経験者等)
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	

<地域公共交通会議の構成員と役割分担のイメージ>

構成員	役割
① 地方公共団体	・事務局 ・関係者間の連携・調整 ・庁内の連携・調整 ・計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・計画において合意された事業の実施
② 関係する公共交通事業者等	・計画において合意された事業の実施
③ 関係する道路管理者	・計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・道路管理上の意見の発信
④ その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 (例：利用促進策を行う NPO など)	・計画において合意された事業の実施
⑤ 関係する公安委員会	・計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・交通安全上の意見の発信
⑥ 高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者	・公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与
⑦ その他 (例：近隣市町村、地元施設・事業者など)	・公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与

出典；国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第2版）より一部加筆

<専門部会等での検討事項と構成員のイメージ>

検討事項（例）	構成員
① 既存サービスの運行内容の改善について	・事務局 ・バス事業者、タクシー事業者 など
② 市域を越える運行サービスの検討について	・事務局 ・近隣市町村 ・バス事業者、タクシー事業者 など
③ 近隣施設が実施する送迎サービスの活用検討について	・事務局 ・施設運営者 ・バス事業者、タクシー事業者 など
④ 新たなシステムの導入検討について	・事務局 ・バス事業者、タクシー事業者 ・システム開発事業者 など

13) コロナ禍を踏まえた新しい生活様式への対応						
○ 概要						
キャッシュレス決済や AI を活用した運行管理システムの導入など、新しい生活様式に対応し、効率的で効果的な地域公共交通の実現を図ります。						
○ 取組内容						
(経緯) - 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、市民を取り巻く生活環境やそれぞれの価値観やライフスタイルは大きく変わりました。 - それに伴い、地域公共交通へのニーズも変わっていくこととなり、他業種で見られるような非接触型の支払い方式や、多様なニーズに対応する運行サービスの柔軟性の強化など、新しいサービスの導入が期待されるようになっていきます。 (事業内容) - キャッシュレス決済の導入促進 - 市が運行する地域公共交通において、QR コード決済等の支払いサービスの導入に向けた検討をします。 - バス事業者やタクシー事業者がキャッシュレス決済の導入を進めやすい環境づくりに向け、連携を強化します。 - AI を活用した運行管理システムの導入 - 市が運行する予約制の乗合タクシーをより効率的に運用し、多様なニーズに応えやすいサービスとしていくため、AI を活用した運行管理システムの導入を検討します。 - 導入にあたっては、運行委託先のタクシー事業者の業務負担の軽減も見据えたシステムとすることを前提とし、市全体の地域公共交通のサービス環境の改善を図るものとしします。						
○ 実施主体						
五條市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地元	その他
実施	支援	連携	連携	連携	連携	-
○ スケジュール（年度）						
2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	長期	
検討	適宜実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

<キャッシュレス決済の導入イメージ>



出典：国土交通省

<AIを活用した運行管理システム(AI オンデマンド交通)の導入イメージ>

AIオンデマンド交通について

オンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

○AIによる最適な運行ルート決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】

乗客はスマートフォンや電話から乗車予約

AIによる決定

国土交通省 国土交通省 国土交通省
 国土交通省 国土交通省 国土交通省

出典：国土交通省

7. 計画達成状況の評価について

○ PDCA サイクルの実行

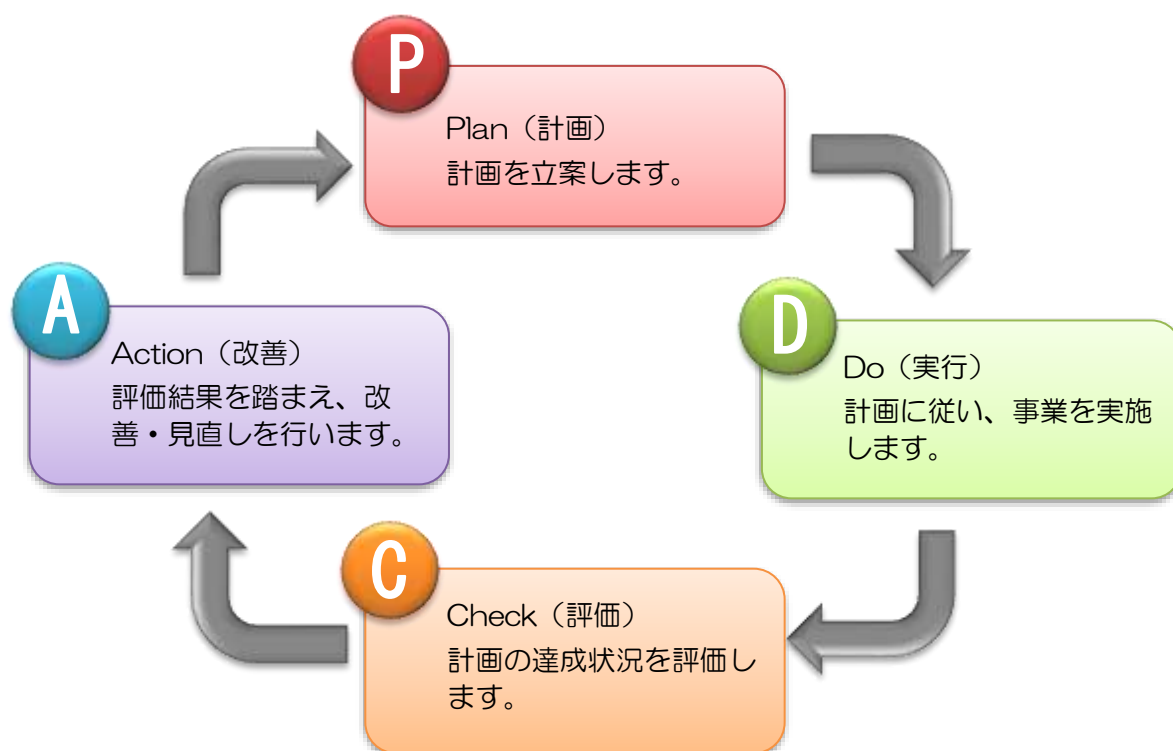
本計画で作成した目標を達成するために、適切にPDCAサイクルを実行していきます。

PDCAサイクルは、5年間の計画を通じた中長期的な評価に加えて、施策の取組状況や社会情勢の変化等を踏まえて、路線ごとの指標は毎年度評価を実施します。

毎年開催する「五條市地域公共交通会議」において、各事業の実施状況や各種データから目標値の達成状況を報告します。

なお、目標値を達成していない場合は、課題や原因を確認し、必要に応じて、事業項目を見直します。

(PDCA サイクル)



※ PDCA の概ねの時期

- Plan (計画) : 年度の終わり時期
- Do (実行) : 年度が始まる時期
- Check (評価) : 年度の中頃以降の時期
- Action (改善) : 年度の後半の時期

◆◆◆◆ PDCA サイクル ◆◆◆◆

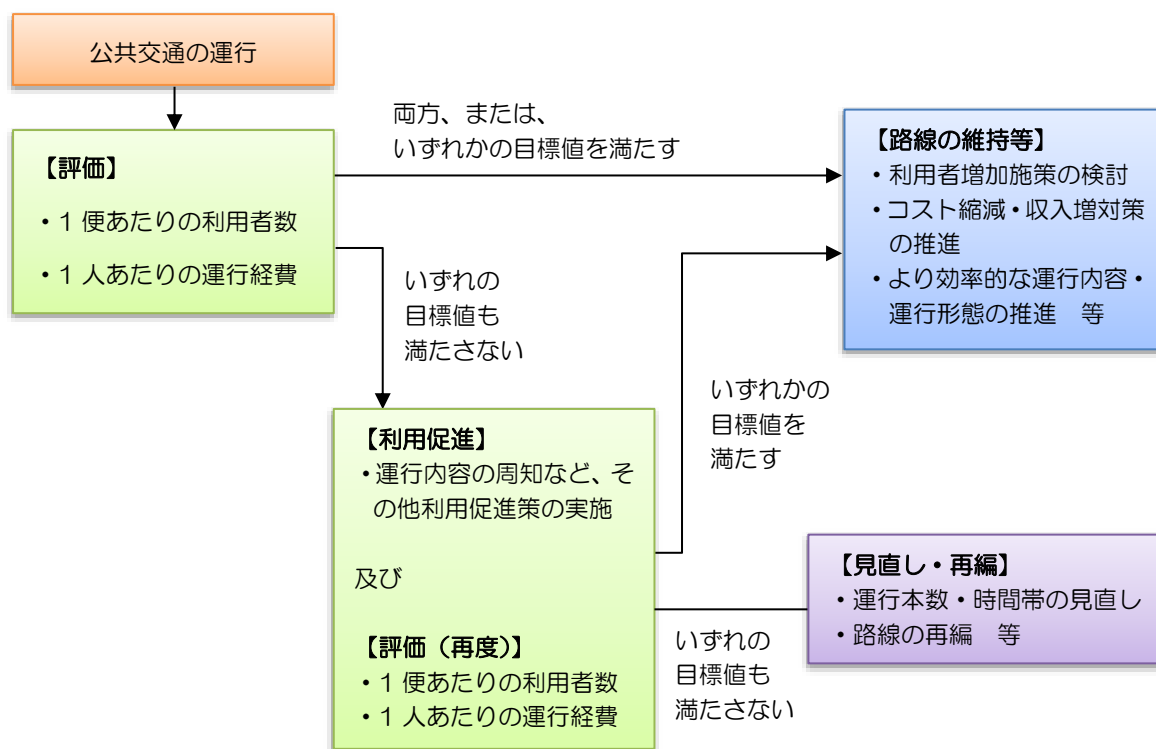
- PDCA サイクルとは、業務プロセス管理手法の一つで、Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行う取組みです。

参考：路線ごとの見直しの基本方針

先に定めた評価の基準をもとに、結果が「1 便あたりの利用者数」と「1 人あたりの運行経費」の両方、または、いずれかの目標値を上回る場合、現状の運行内容で一定の需要があると認められます。このため、路線の維持を前提として、更なる利用者増加施策の実施や、より効率的な運行を行うため、必要に応じて、運行内容・運行形態の検討も実施します。

評価結果が「1 便あたりの利用者数」と「1 人あたりの運行経費」とともに基準値を下回る場合、現状の利用状況では路線の維持が困難となるため、運行内容を住民に改めて周知するなど、利用促進に資する取組みを実施します。それでも利用状況が改善しない場合は、「見直し・再編対象」として、運行内容について見直し・再編を検討します。

（地域公共交通の見直しの流れ）



五條市地域公共交通計画
(第2次ゴーちゃん交通計画)

令和4年3月 策定

令和8年8月 変更

五條市 市長公室 企画政策課

〒637-8501 奈良県五條市岡口 1-3-1

電話：0747-22-4001（代表）