

1 調査名称：川西町地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：川西町

3 調査圏域：川西町管内

4 調査期間：平成28年度

5 調査概要：

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

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

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

I 調査概要

1 調査名称：川西町地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

序章 川西町地域総合交通戦略について

序-1 策定の趣旨

序-2 策定の経緯

序-3 位置づけ

序-4 戦略の検討対象区域

序-5 本町の交通網

序-6 戦略の計画期間

序-7 戦略の構成

第1章 本町の現状と課題

1-1 人口の推移・分布

1-2 土地利用・産業

1-3 代表交通手段

1-4 交通流動（川西町を中心とする人の動き）

1-5 公共交通（周辺鉄道駅）

1-6 公共交通（バス：「川西こすもす号」）

1-7 公共交通カバー率

1-8 道路整備状況

1-9 住民ニーズ

1-10 結崎駅及び駅周辺の状況

1-11 交通施策面の課題（ポイント）のまとめ

第2章 本町の目指す将来像

2-1 将来像設定の考え方

2-2 本町の目指す将来像

第3章 総合交通戦略の目標

3-1 目標設定の考え方

3-2 総合交通戦略の目標と基本方針

第4章 施策・事業

4-1 「施策・事業」体系

4-2 「施策・事業」の具体的内容

第5章 実施プログラム

第6章 推進体制と進捗管理

6-1 推進体制組織

6-2 PDCA サイクル

6-3 評価指標・数値目標

資料編

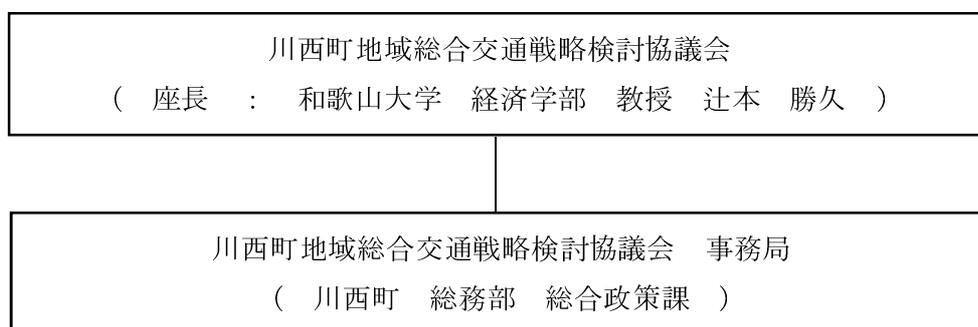
川西町地域総合交通戦略検討協議会

○川西町地域総合交通戦略検討協議会名簿

○開催経過

○川西町地域総合交通戦略検討協議会設置規則

3 調査体制



4 委員会名簿等：

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

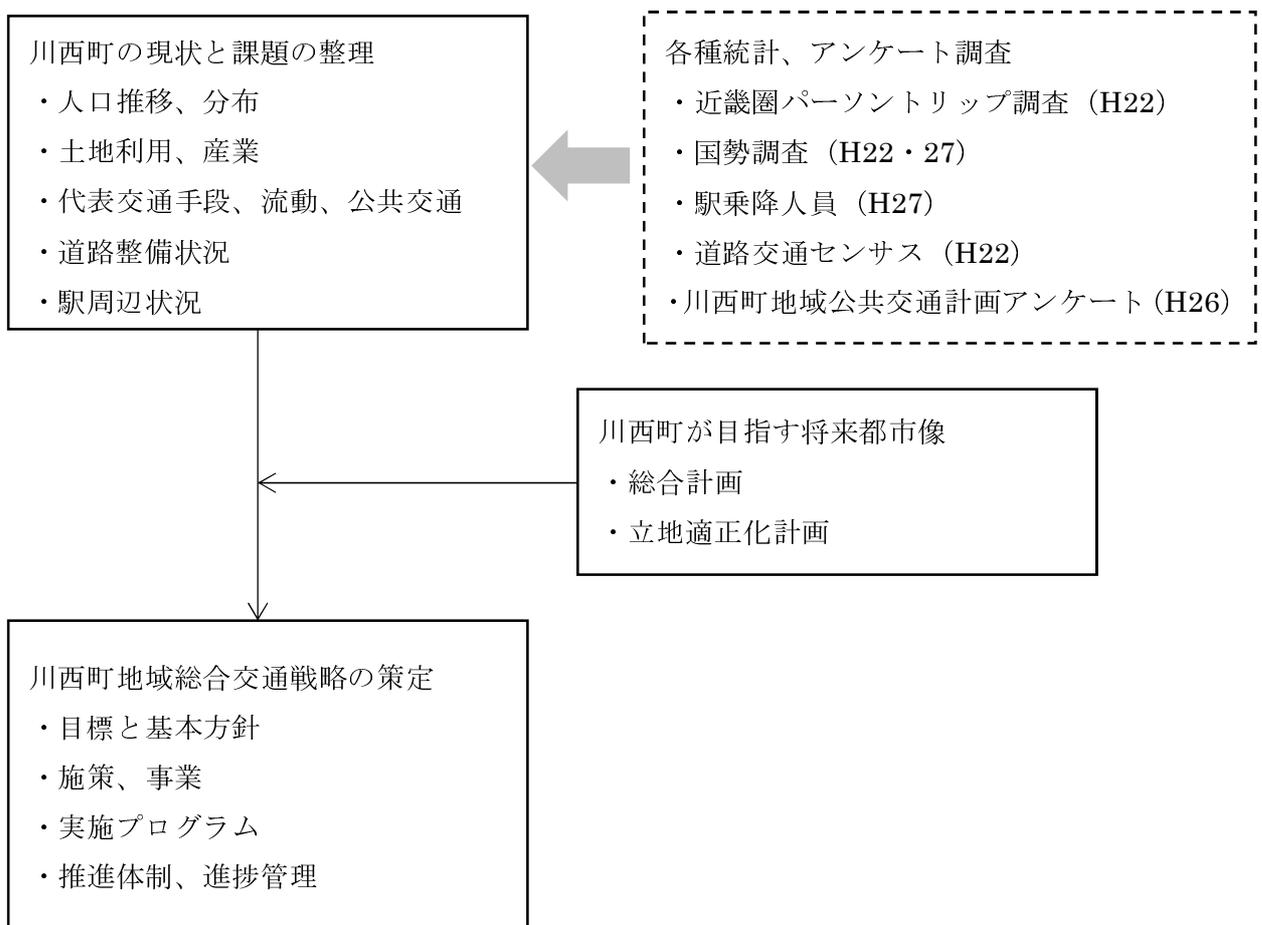
II 調査成果

1 調査目的

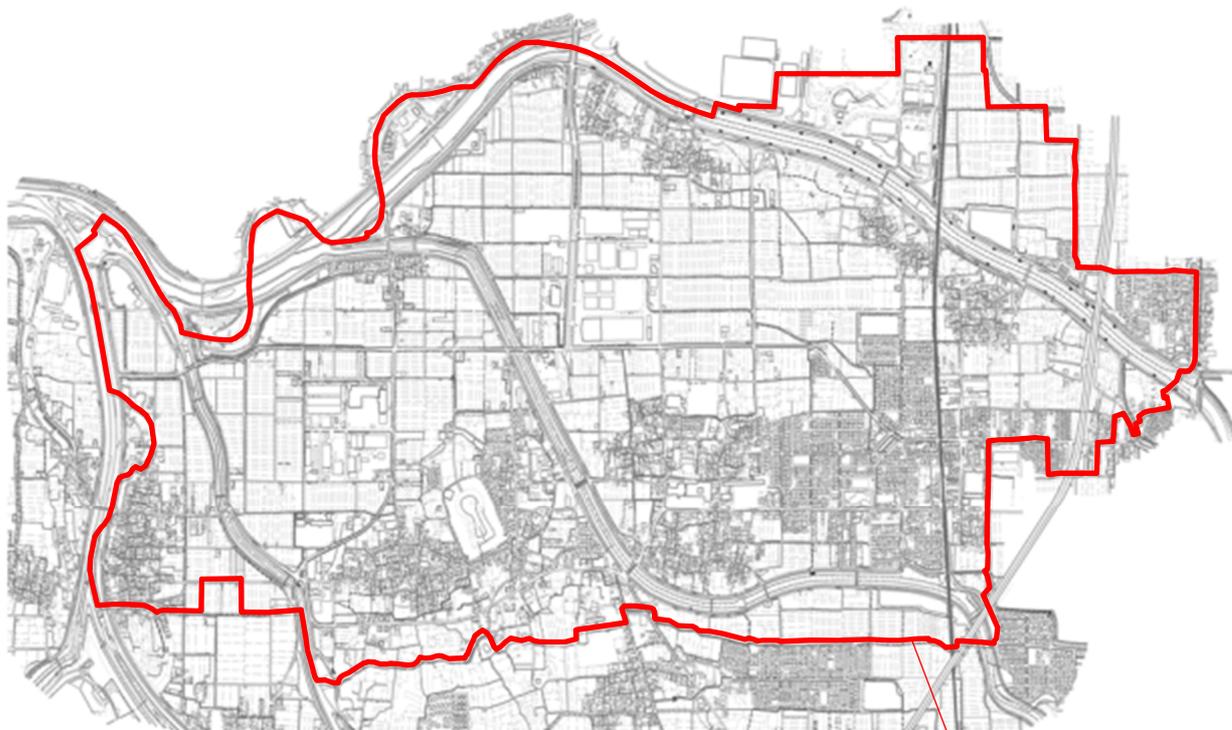
「総合交通戦略」は、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市及び地域像の実現を図る観点から、町、住民、関係機関、団体等が相互に協力し、本町が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図り、魅力と活力があふれる都市及び地域の整備を行うことを目的とする。

本町の現状分析・課題整理と本町の目指す都市将来像を踏まえ、総合交通戦略の目標の実現に向けた施策・事業及び実施プログラムを示す。

2 調査フロー



3 調査圏域図



対象区域：町内全域

4 調査成果

(別紙「川西町地域総合交通戦略（概要版）」を参照)

川西町地域総合交通戦略
(概要版)

平成29年 3月

川 西 町

川西町地域総合交通戦略について

【策定の趣旨】

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

【策定の経緯】

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

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

【位置づけ】

「総合交通戦略」を「将来像実現のために必要な交通環境構築の総合的計画」と位置づけます。

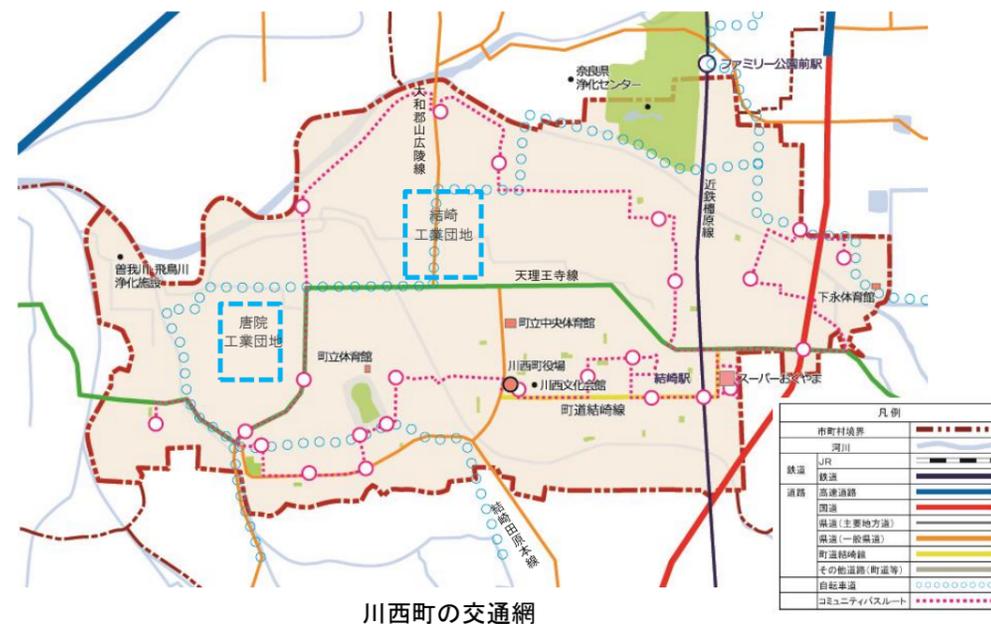
策定にあたっては最上位計画である「川西町第3次総合計画」との整合を図るものとします。

【計画期間】

平成29年度～平成38年度の10年間を計画期間とします。

【検討対象区域】

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



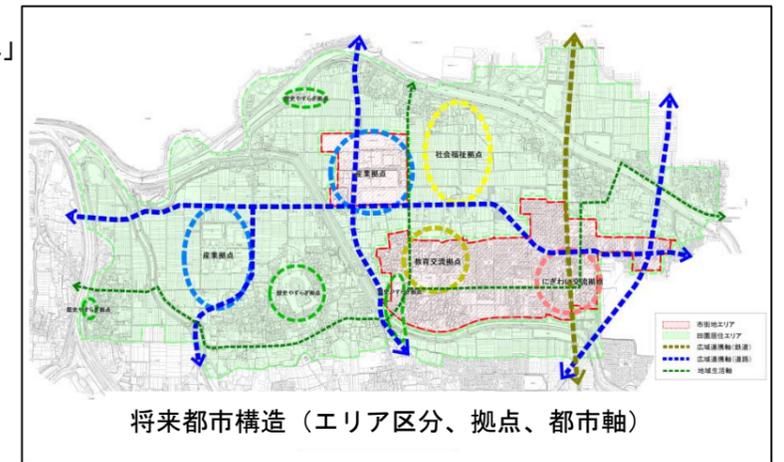
本町の目指す将来像

【将来像】「川西町第3次総合計画」より

「安心 すくすく 豊かな心を育む かわにし」

【将来都市構造】

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



交通施策面の課題(ポイント)

○少子高齢化、環境負荷軽減に対する課題

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

○結崎駅及び駅周辺地区での課題

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

○産業振興面での課題

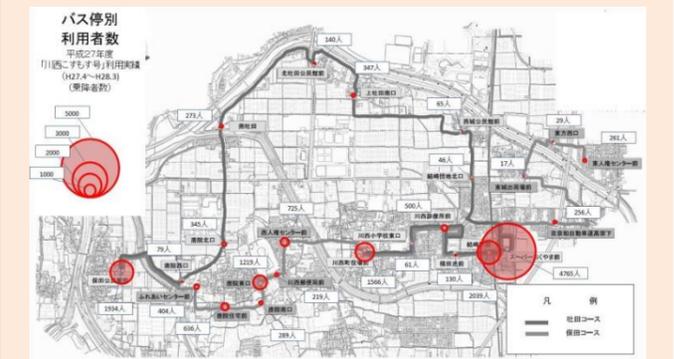
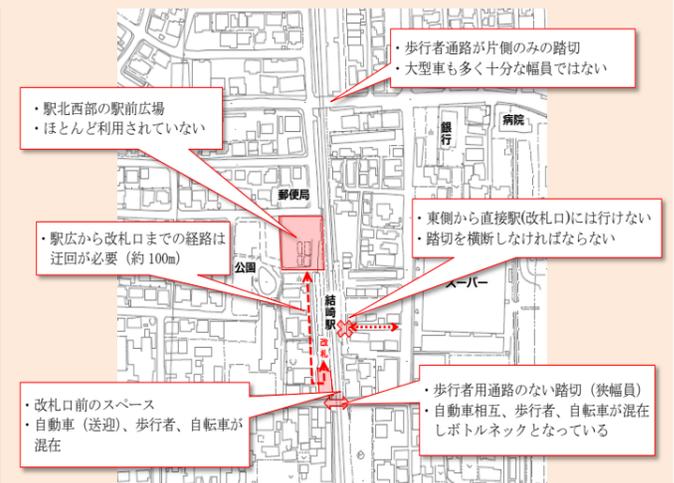
- ・二つの「工業団地」を生かした企業活動に資する道路ネットワークの推進。
- ・企業の送迎バス利用に即した、駅前広場等の整備が必要。

○コミュニティバスの維持、利用促進面での課題

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

○その他

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

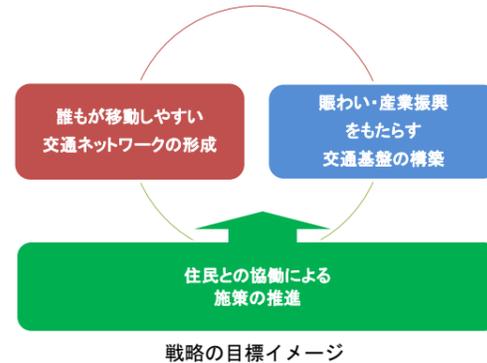


川西町地域総合交通戦略の「施策・事業」体系と「実施プログラム」

【施策・事業体系】(目標、基本方向、施策・事業)

前述の「本町の目指す将来像」実現のため、交通面で何をすべきかを、「交通施策面の課題(ポイント)」と照らし合わせ、「目標」と「基本方向」を設定しました。

次に、「目標」と「基本方針」を柱とし、関係者との協議のうえ「施策・事業」を立案し、「施策・事業」体系を構築しました。



施策・事業体系

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

【実施プログラム】

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

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

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

川西町地域総合交通戦略の推進体制と進捗管理

【推進体制組織】

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

【PDCA サイクル】

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



【評価指標・数値目標】

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

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

【評価指標・目標値】

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

未観測: 各々の事業が完了する前(前期5年間で)に実施するものとします。