

大和郡山市地域公共交通計画 (案)

令和8年〇月

大和郡山市

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の概要	1
2. 本市の地域特性と地域公共交通等の現状	2
2.1 本市の地域特性	2
2.2 地域公共交通等の現状	17
3. 市民ニーズ	29
3.1 市民アンケート調査	29
3.2 利用者アンケートについて	40
3.3 WEB アンケートについて	47
4. まちづくりの方向性	50
4.1 都市づくりに関する計画	50
4.2 交通に関する計画	55
4.3 その他	59
5. 地域公共交通を取り巻く課題	60
5.1 本市の特性（まとめ）	60
5.2 取り組むべき課題	62
6. 目指す将来像	64
6.1 基本理念	64
6.2 基本方針	65
6.3 将来ネットワーク	67
7. 事業及びその実施主体	69
基本方針Ⅰに対応する事業内容	69
基本方針Ⅱに対応する事業内容	72
基本方針Ⅲに対応する事業内容	76
基本方針Ⅳに対応する事業内容	82
■ 事業内容の一覧	87
8. 達成状況の評価及び進捗管理	89
8.1 達成状況の評価	89
8.2 進捗管理の考え方	92
8.3 計画の推進体制	93

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

大和郡山市（以下「本市」という。）では、平成 27 年度（2015 年度）に第 4 次総合計画が策定されたのち、平成 29 年度（2017 年度）に立地適正化計画の策定※、さらに令和 2 年度（2020 年度）に都市計画マスタープランの改定が行われ、これらの計画に基づくまちづくりを進めています。

また、まちづくりの根幹として非常に重要な役割を担う交通については、効率的・効果的な都市交通施策を体系的・具体的に取りまとめた大和郡山市総合交通戦略が令和元年度（2019 年度）に策定され、本市が抱える交通課題の解決に努めているところです。

そのような中、近年では少子高齢化の進展や、国内で初めてコロナ感染が確認された令和 2 年（2020 年）1 月 15 日以降の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等、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しました。この結果、全国各地で交通事業者の撤退、運行路線の廃止や縮小が進んでおり、地域公共交通サービスの持続が危ぶまれるようになっていきます。しかしながら、移手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすものです。

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、持続的な地域公共交通ネットワークのあり方を改めて検討していくことが必要となっています。そこで、本市の地域の実情や、地域公共交通における現状を踏まえ、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築・再整理することを目的として、「大和郡山市地域公共交通計画」を新たに策定することとします。

※ 立地適正化計画は令和 5 年度（2023 年度）に改定も実施

1.2 計画の概要

(1) 位置づけ

本計画は、大和郡山市総合計画(第 4 次および第 5 次(令和 7 年度末策定予定))を上位計画として、第 3 次大和郡山市都市計画マスタープラン、大和郡山市立地適正化計画や他分野の計画との整合を図りながら策定します。また、交通分野の先行計画である大和郡山市総合交通戦略の内容を踏まえたものとします。

(2) 目標年次（計画期間）

本計画は、今後 5 年間の本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 8 年度（2026 年度）から令和 12 年度（2030 年度）までとします。なお、計画期間中においても、実証運行の結果等を踏まえ、計画の進捗状況の検証を適宜実施し、必要に応じて計画の改定を行うものとします。

(3) 計画の区域

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

2. 本市の地域特性と地域公共交通等の現状

2.1 本市の地域特性

(1) 本市の概況

本市は奈良県北部に位置し、市域の北部は奈良市に接しています。市域は、東西 9km、南北 7km の広がりを持ち 42.68k m²の面積を有しています。

鉄道網は、JR 関西本線（大和路線）と近鉄橿原線が南北に縦断し、大阪、京都、奈良方面を結ぶ JR 線 2 駅、近鉄線 5 駅を有しています。道路網は、西名阪自動車道や京奈和自動車道、国道 24 号、25 号などを基軸に形成されています。



図 大和郡山市の位置と周辺交通機関

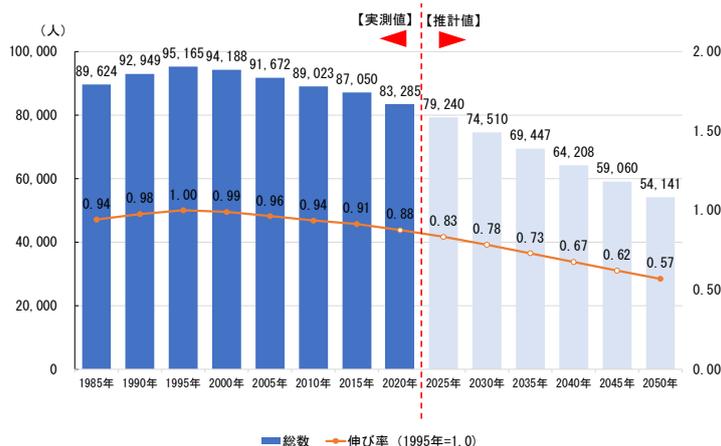
(2) 人口特性

① 総人口の推移

国勢調査によると、本市の人口は、令和2年（2020年）時点で約8万3千人となっており、県内で第4位の人口規模となっています。

人口の推移をみると、ピークは平成7年（1995年）の約9万5千人で、それ以降は減少しています。また、令和32年（2050年）の推計値は約5万4千人となっており、ピーク時の約6割まで減少することが予想されています。

※ 基準人口は推計を含め10月1日（国勢調査実施日）現在



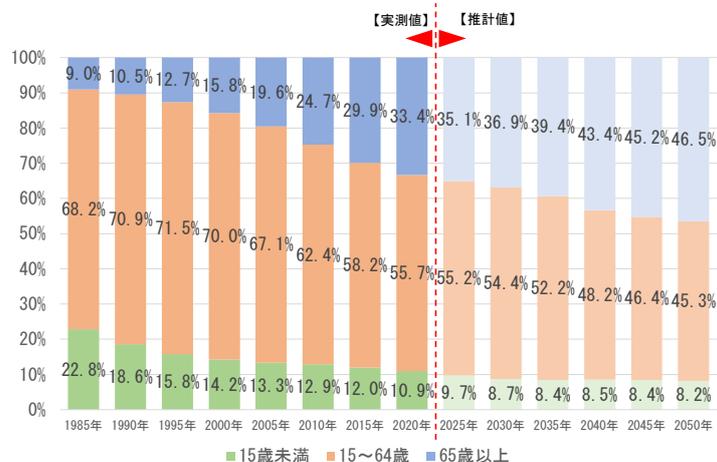
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

図 総人口の推移

② 年齢階層別人口の推移

年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者の人口割合（高齢化率）は、人口がピーク時の平成7年（1995年）では12.7%、令和2年（2020年）で33.4%と増加傾向にあり、令和32年（2050年）には46.5%になると予想されています。

※ 基準人口は推計を含め10月1日（国勢調査実施日）現在



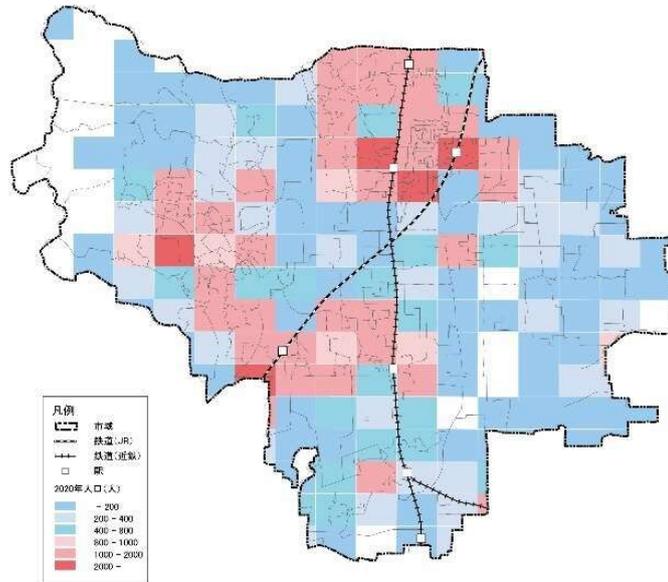
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

図 高齢化率

③ 人口分布

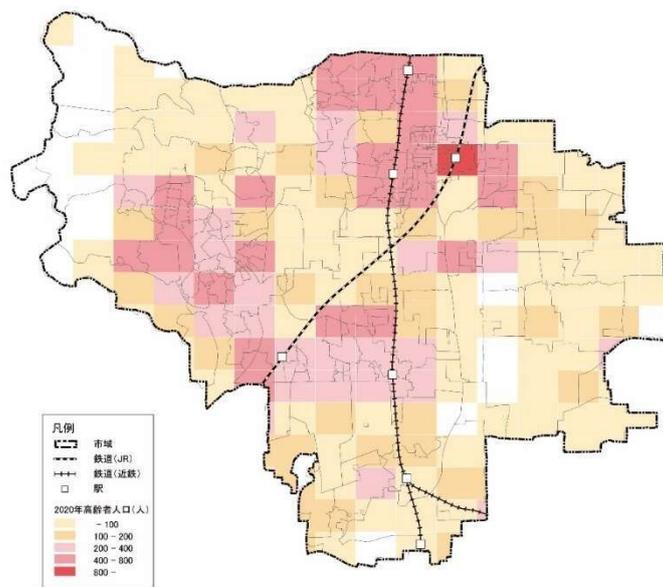
人口 2 千人以上を有する地域が近鉄郡山駅・JR 郡山駅・JR 大和小泉駅を中心とする区域と、西部の住宅地に広がっています。

また、JR 郡山駅周辺を中心とする区域では、高齢者の人口が 800 人を上回っているほか、市北部や西部の住宅地等でも高齢者の人口が多くなっています。



出典：令和 2 年(2020 年)国勢調査 (大和郡山市立地適正化計画より抜粋)

図 総人口の分布 (令和 2 年(2020 年))

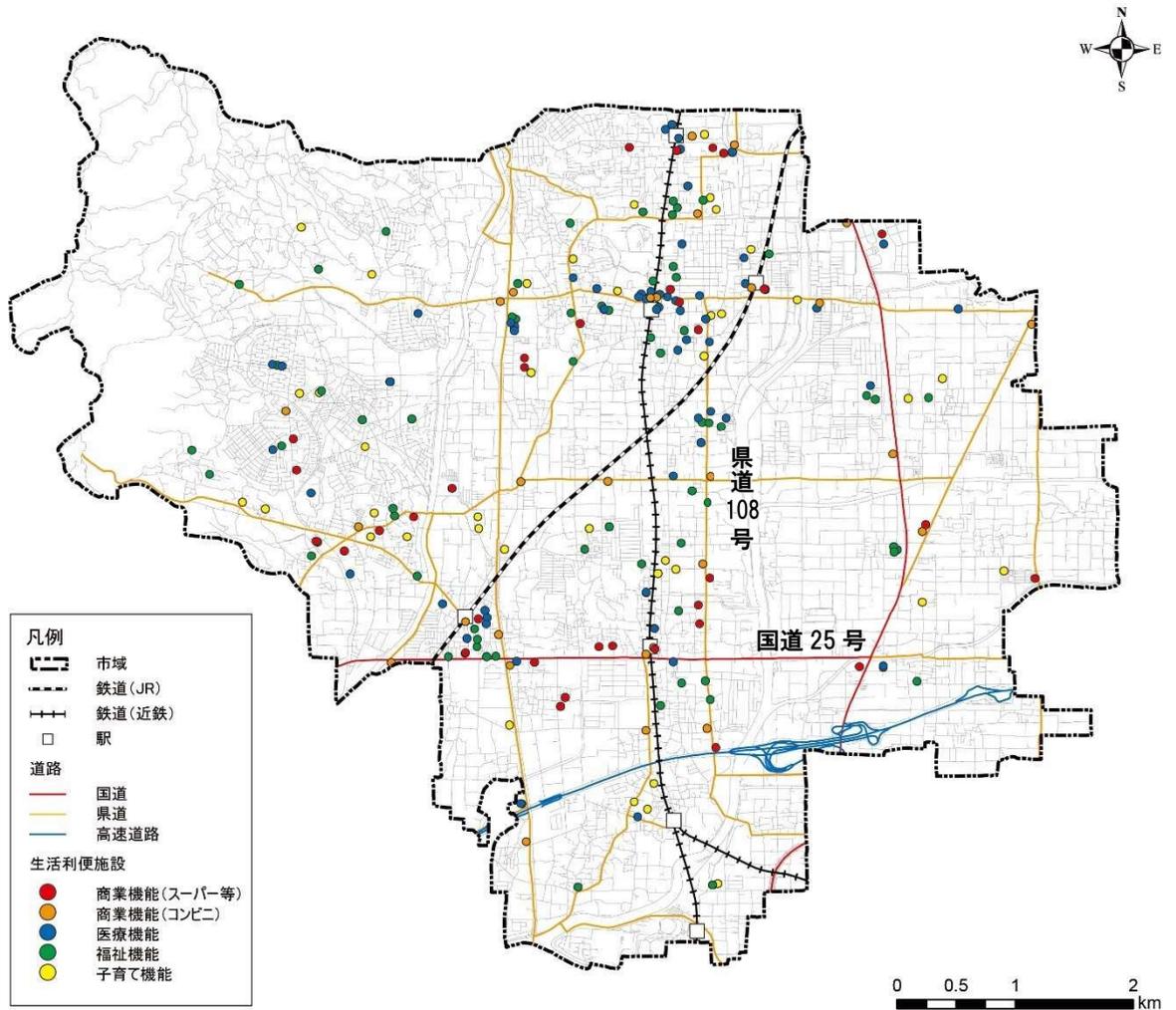


出典：令和 2 年(2020 年)国勢調査 (大和郡山市立地適正化計画より抜粋)

図 高齢者人口の分布 (令和 2 年(2020 年))

(3) 主要施設の立地状況

本市では、商業・医療・子育て等の日常生活に関する生活利便施設が整備されているものの、駅前周辺に子育て施設の立地数が少ない状況となっています。

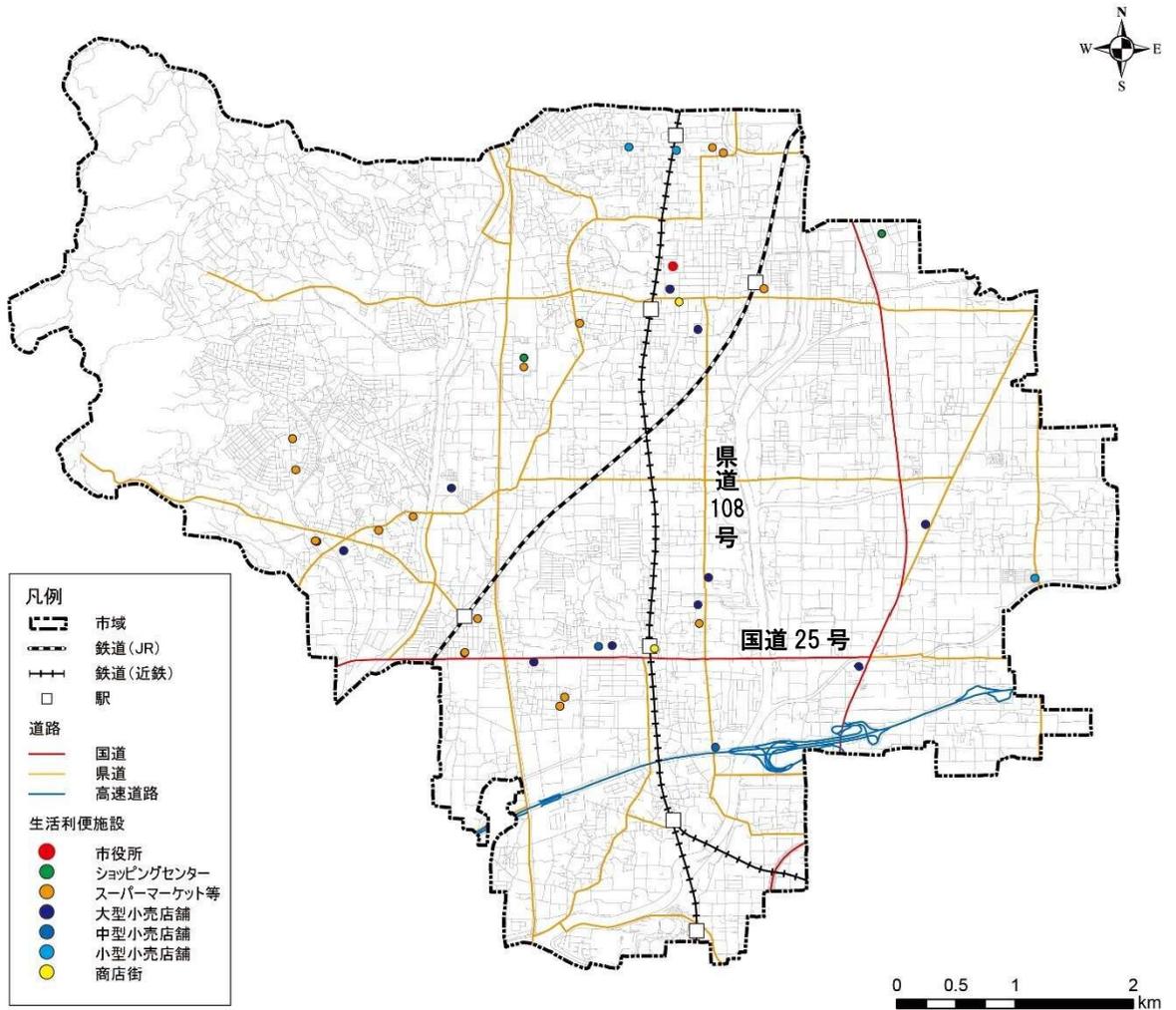


出典：令和 5 年(2023 年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

図 主要施設の立地状況

② 商業施設

商業施設については、市の北東部に大型のショッピングセンターを有し、国道 25 号や県道 108 号沿いに大型小売店舗があるほか、西部の住宅団地周辺にスーパーマーケット等が立地しています。

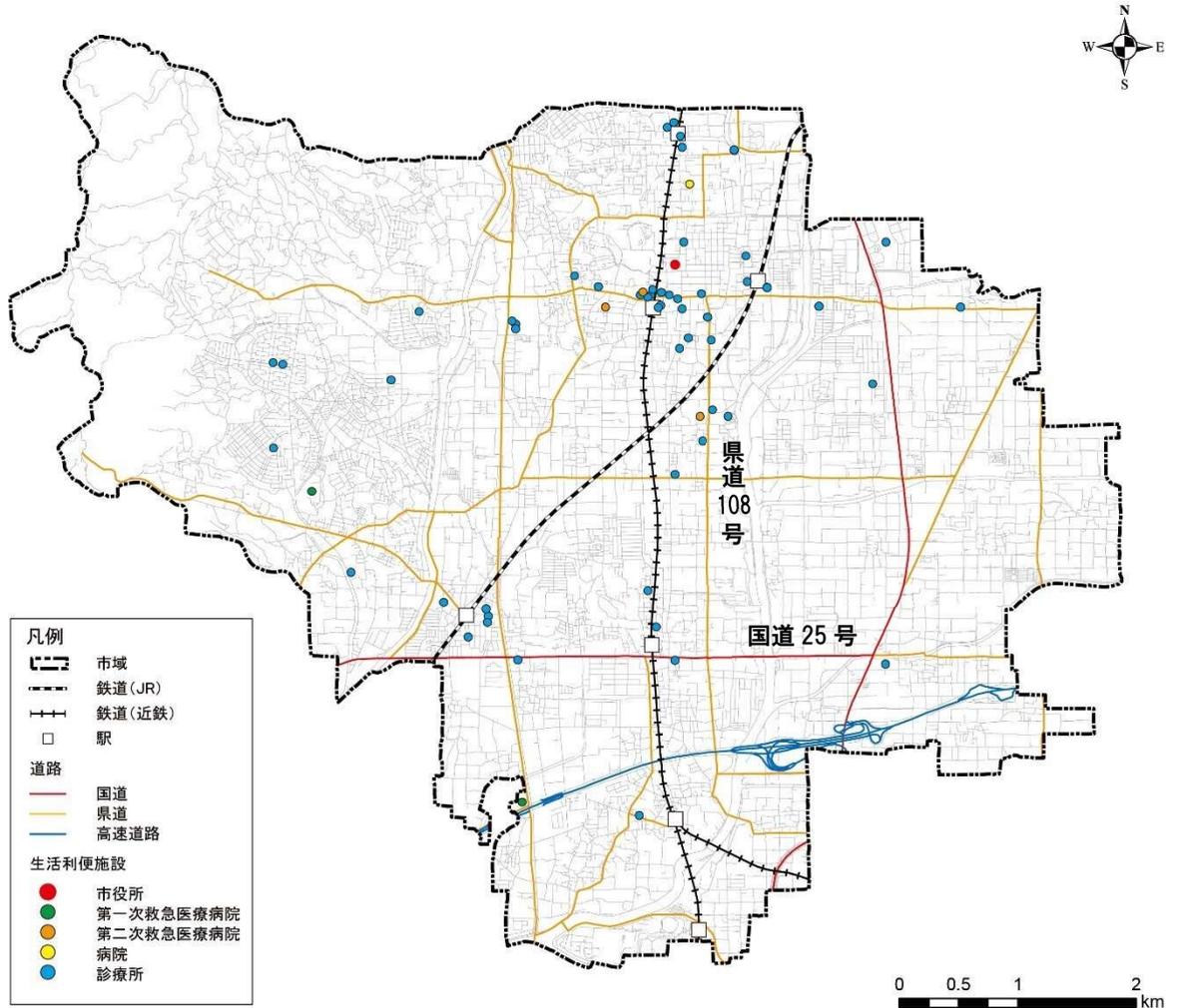


出典：令和 5 年(2023 年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

図 商業施設の位置図

③ 医療施設

医療施設については、近鉄郡山駅や JR 郡山駅、JR 大和小泉駅など駅周辺に多く立地しているほか、各地域に点在しています。

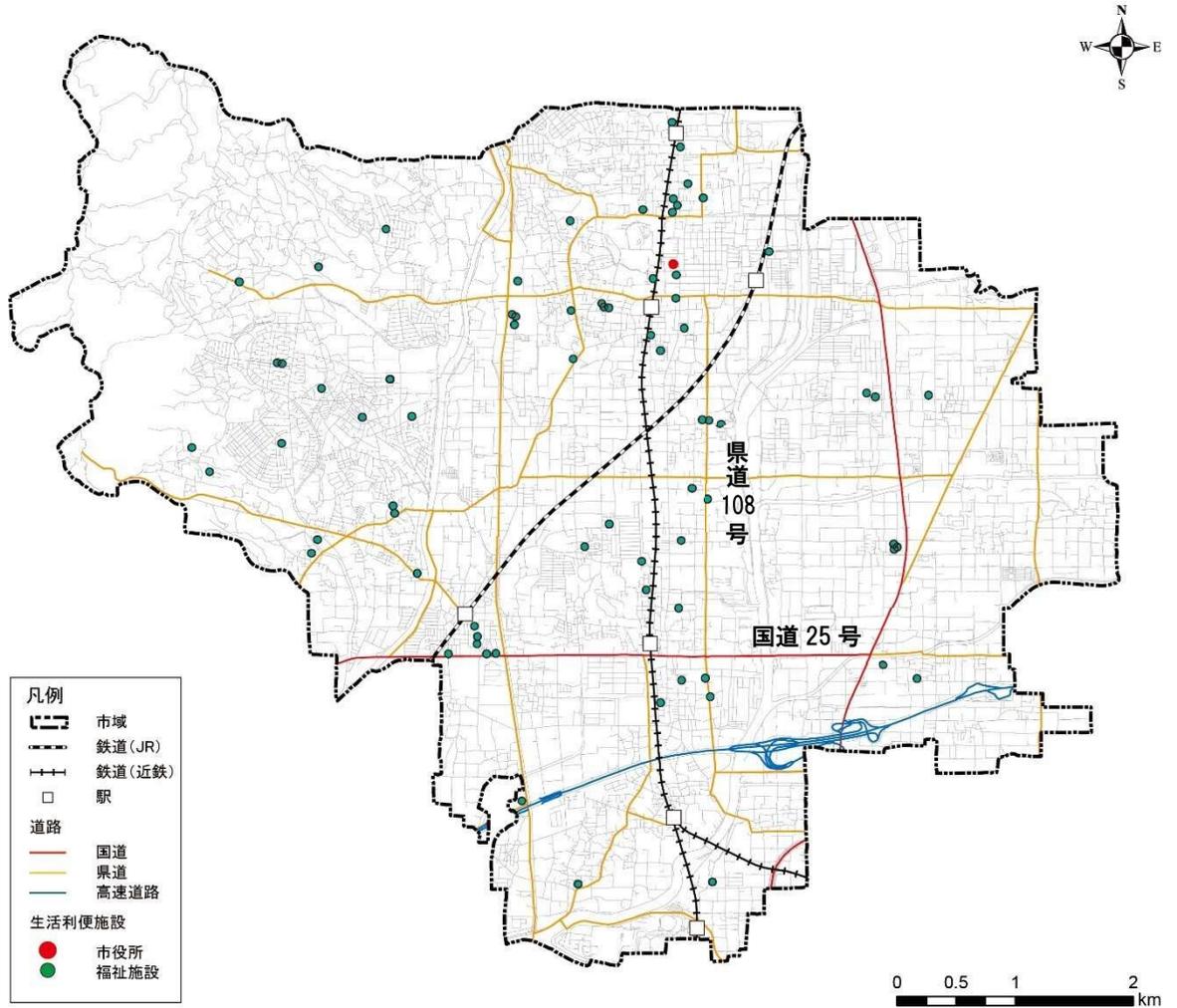


出典：令和 5 年 (2023 年) 各種施設一覧 (大和郡山市立地適正化計画の整理結果をもとに作成)

図 医療施設の位置図

④ 福祉施設

福祉施設については、高齢人口の多い市北部に多く立地しているほか、各地域に点在しています。

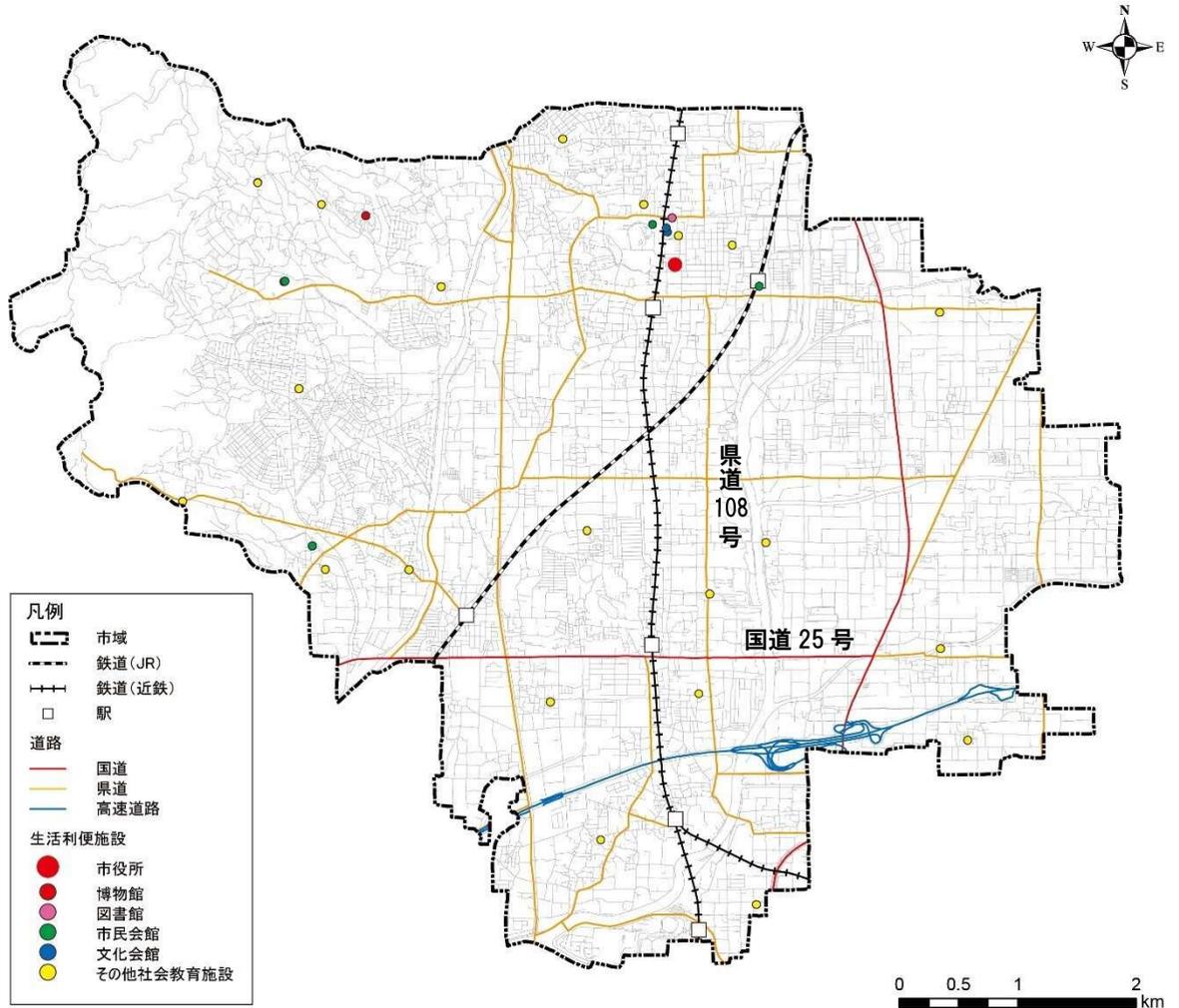


出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

図 福祉施設の位置図

⑤ 文化施設

文化施設については、図書館や市民会館は主に市役所周辺に立地しており、その他社会教育施設は各地域に点在しています。



出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

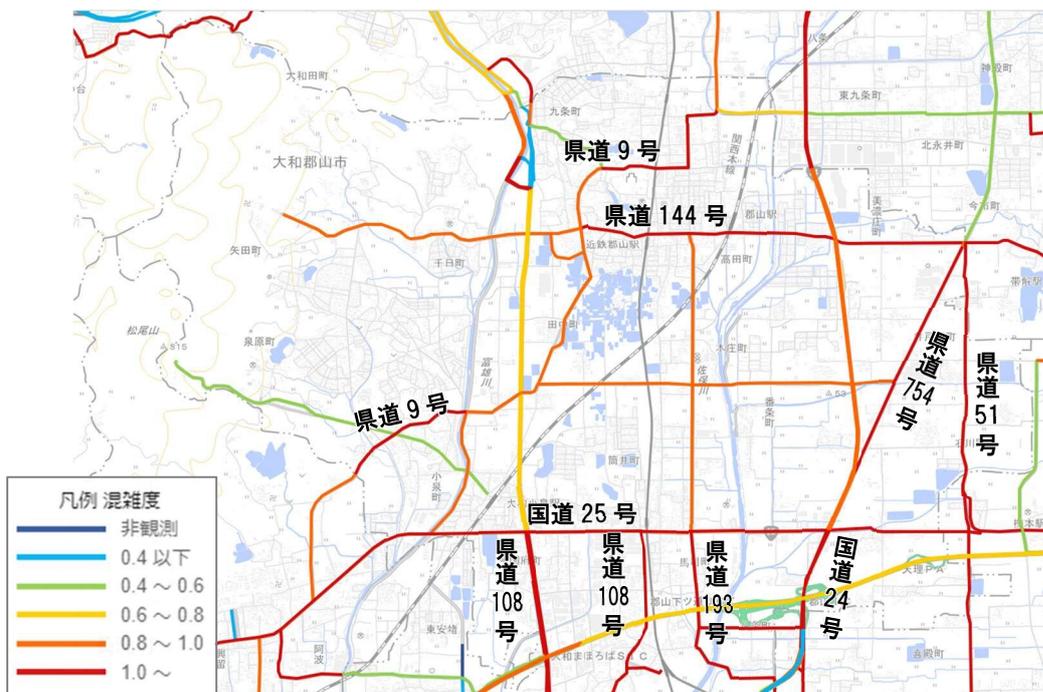
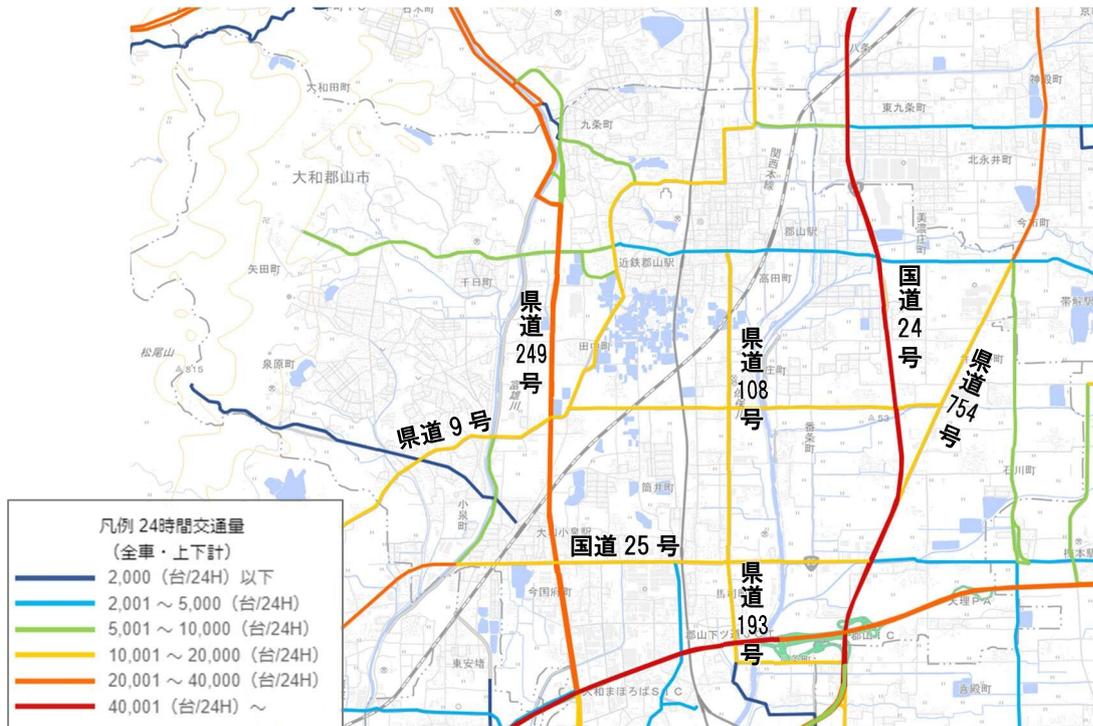
図 文化施設の位置図

(4) 道路の交通環境

① 交通量・混雑度

南北・東西の主要な国道、県道は交通量が1万台/日を超え、特に国道24号は上下線計で4万台/日以上、県道249号は2万台/日以上と交通量が多くなっています。

また、南北の通りでは国道24号、県道51号、754号、193号、108号、東西の通りでは国道25号、県道9号、144号で混雑度が1.0以上となっています。

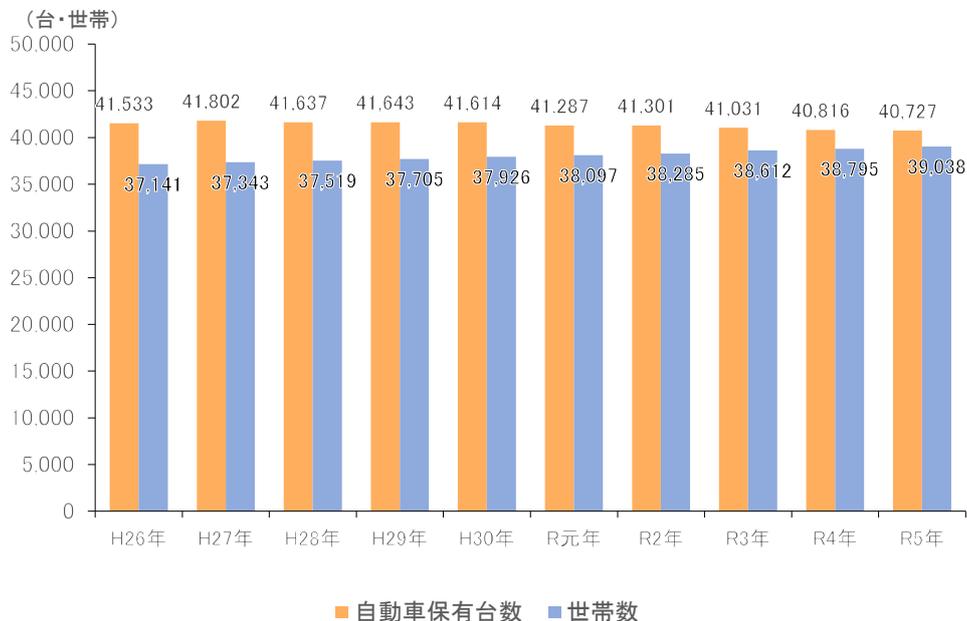


資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路交通状況（上：24時間交通量、下：混雑度）

② 自動車保有台数

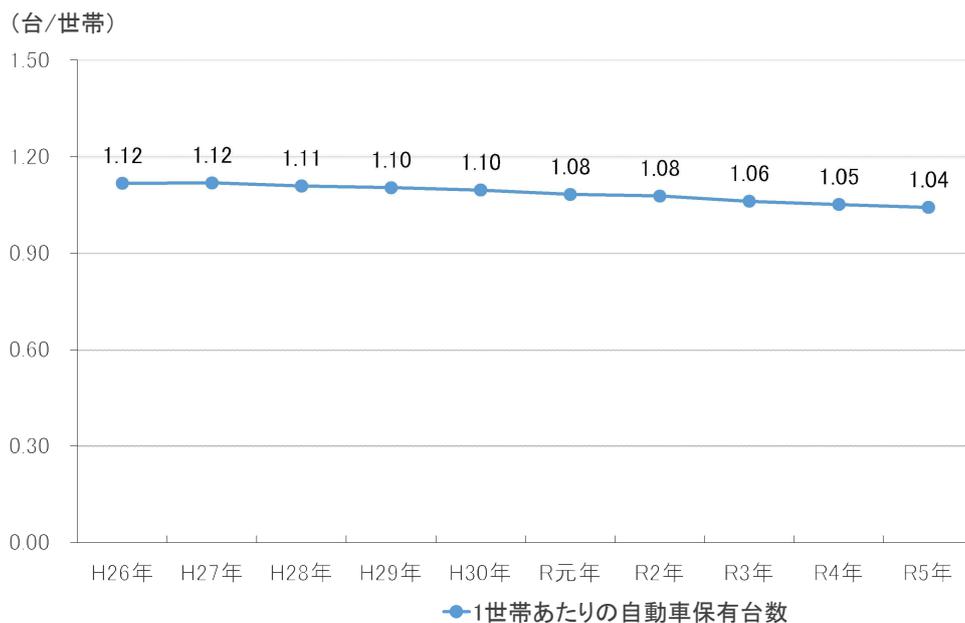
本市の自動車保有台数は年々減少しており、令和5年（2023年）では約4万1千台となっています。同様に、1世帯当たりの自動車保有台数も年々減少しており、令和5年（2023年）では1.04台/世帯となっています。



資料：奈良県統計年鑑、大和郡山市統計

※ 自動車保有台数：各年3月31日時点の乗用車（普通・小型）、各年4月1日時点の軽自動車（四輪乗用）の合計
人口：各年3月31日時点

図 自動車保有台数と世帯数の推移



資料：奈良県統計年鑑、大和郡山市統計

図 1世帯当たりの自動車保有台数

③ 運転免許保有率

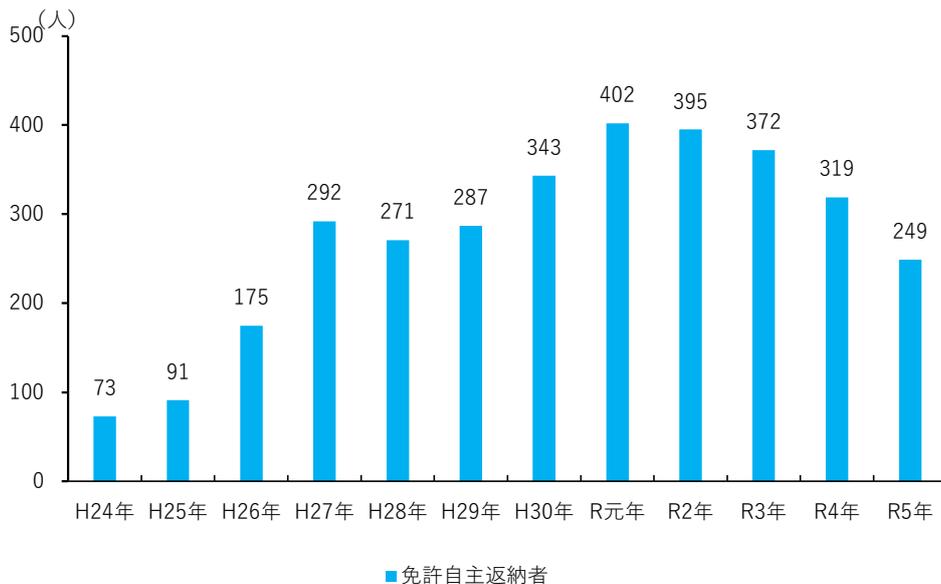
本市の65歳以上の免許所有者数は年々増加しており、令和5年（2023年）時点で15,218人と平成24年（2012年）と比較して約1.3倍に増加しています。

市民全体における免許の自主返納者数は、平成26年（2014年）以降、年間100人を上回っています。年次ごとの増減はありますが、平成27年（2015年）以降、年間200人を上回り、令和5年（2023年）では249人となっています。



資料：大和郡山市統計

図 65歳以上の免許所有者数



資料：大和郡山市統計

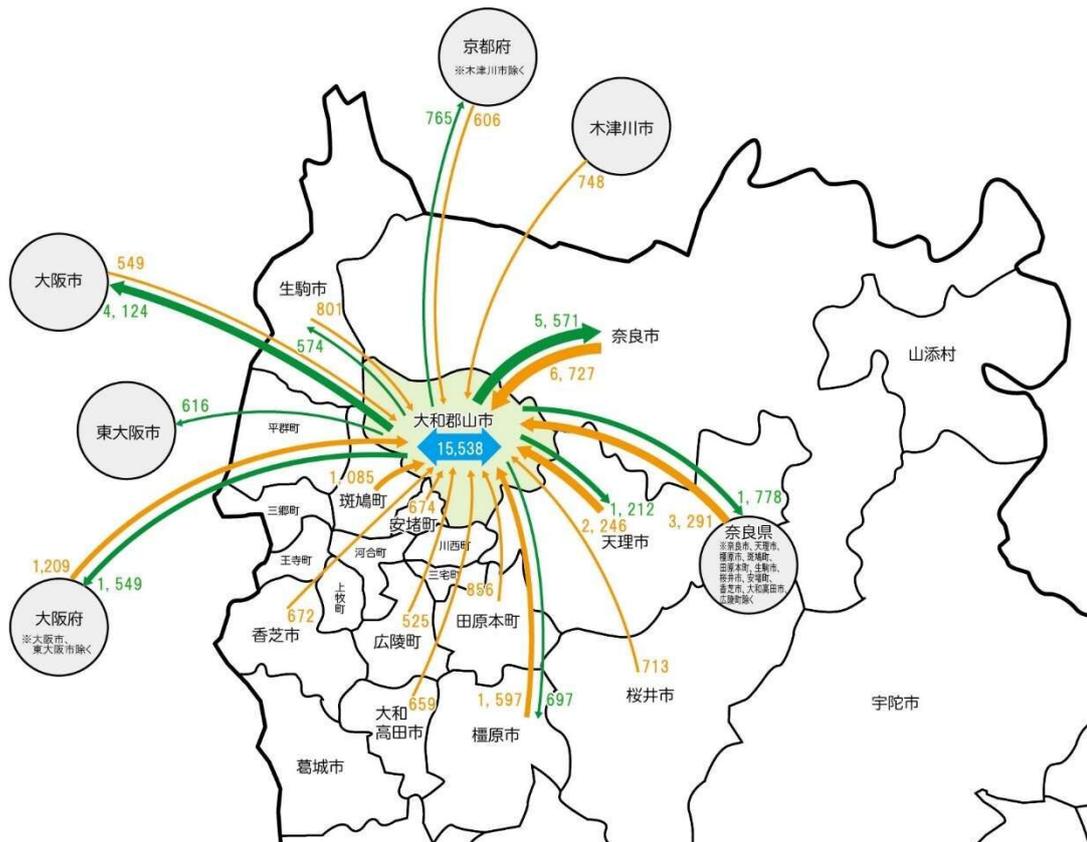
図 免許自主返納者数

(5) 市内外の移動に関する現状

① 通勤流動

本市内で働いている市民は約1万6千人である一方、市外を通勤先とする市民は約2万人となっており、奈良市（約6千人）、大阪市（約4千人）、天理市（約1千人）などに通勤する人が多くなっています。

市外からは、奈良市（約7千人）、天理市（約2千人）、橿原市（約2千人）などから通勤する人が多くなっています。

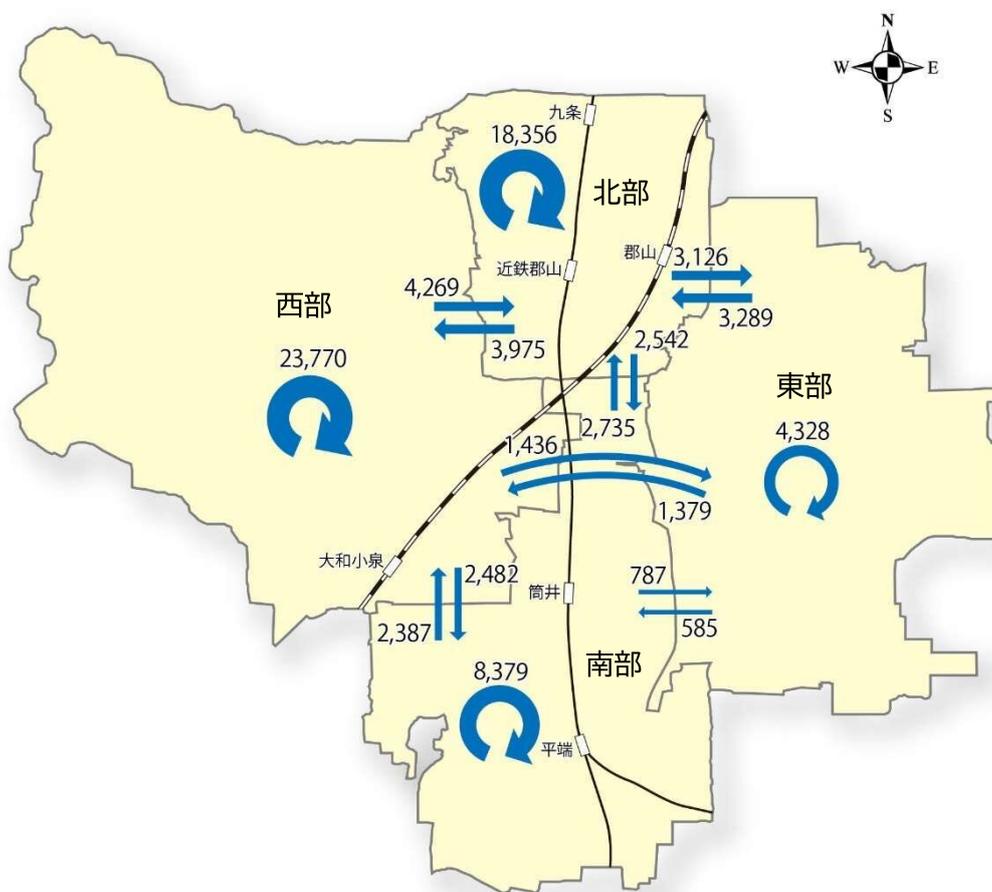


② 市内の地域間流動

本市内の地域別の移動量をみると、大和小泉駅を含む市西部の地域内々の移動量や、近鉄郡山駅・JR 郡山駅を含む市北部の地域内々の移動量がそれぞれ約 2 万トリップ※/日となっています。

地域間の移動では市北部と市西部間の移動が最も多くそれぞれ約 4 千トリップ/日、市北部と市東部間の移動がそれぞれ約 3 千トリップ/日と、市北部との結びつきが強くなっています。

※人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位



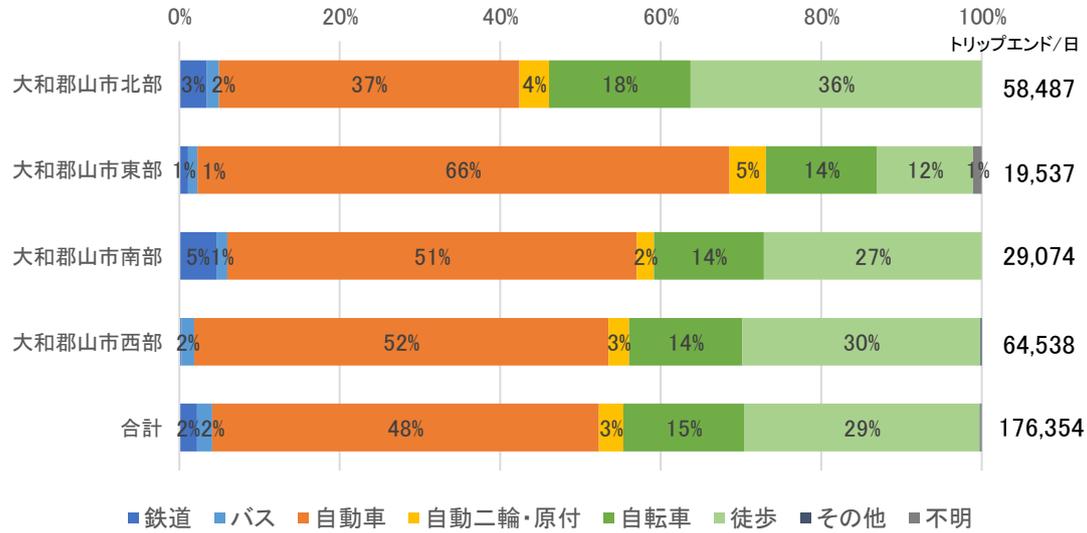
資料：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年度（2021 年度））

図 市内の地域間流動

③ 市内の移動における地域別の交通手段

市内の移動においては、自動車が48%で最も多く利用されており、特に市東部では66%と他の地域に比べて多く利用されています。

また、バスの利用は市全体で約2%と低くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

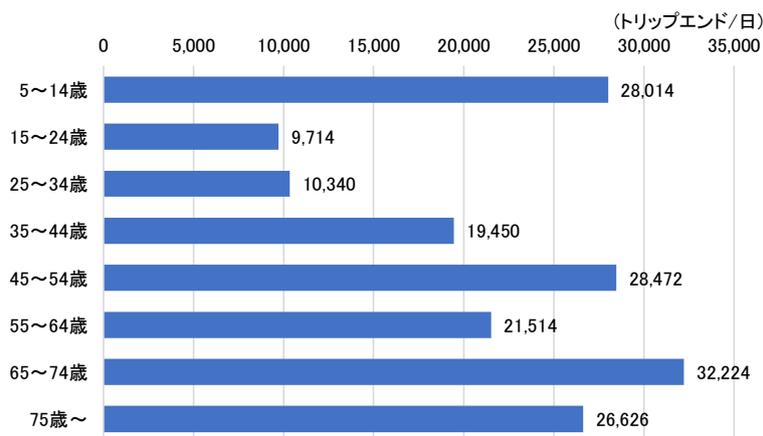
図 市内の移動における地域別の交通手段

④ 市内の移動における年代別の交通手段

市内の移動を年代別にみると、65～74歳の移動が最も多く約3万2千トリップエンド※/日で、次いで45～54歳、5～14歳の移動が多くなっています。

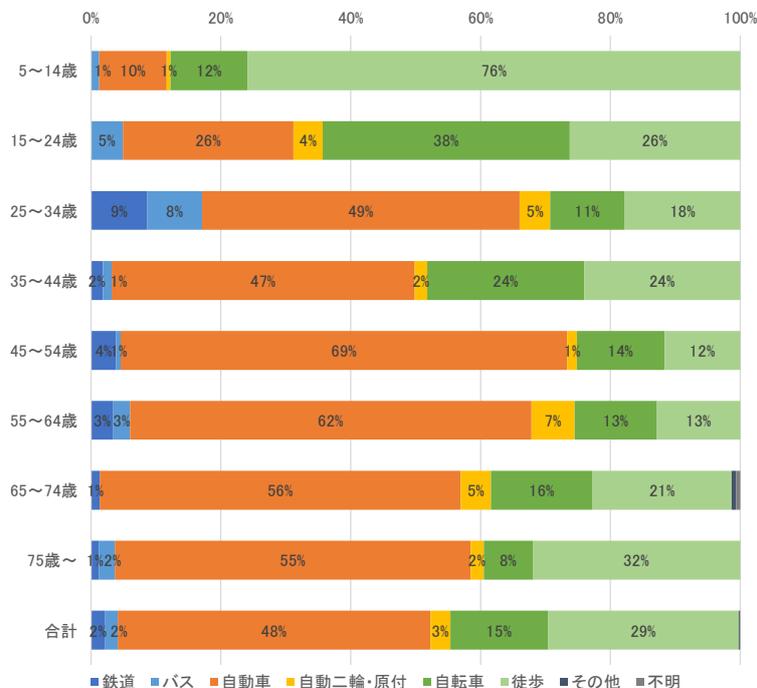
年代別に利用している交通手段をみると、25歳以上では自動車が40%以上を占めており、特に45～54歳、55～64歳では60%以上を占めています。一方、25～34歳ではバスが8%利用されており、次いで15～24歳で5%利用されているなど、地域公共交通利用は若年層が中心となっています。

※ある地域から出発したトリップの数とその地域に到着したトリップの数の和



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

図 年代別の市内移動量



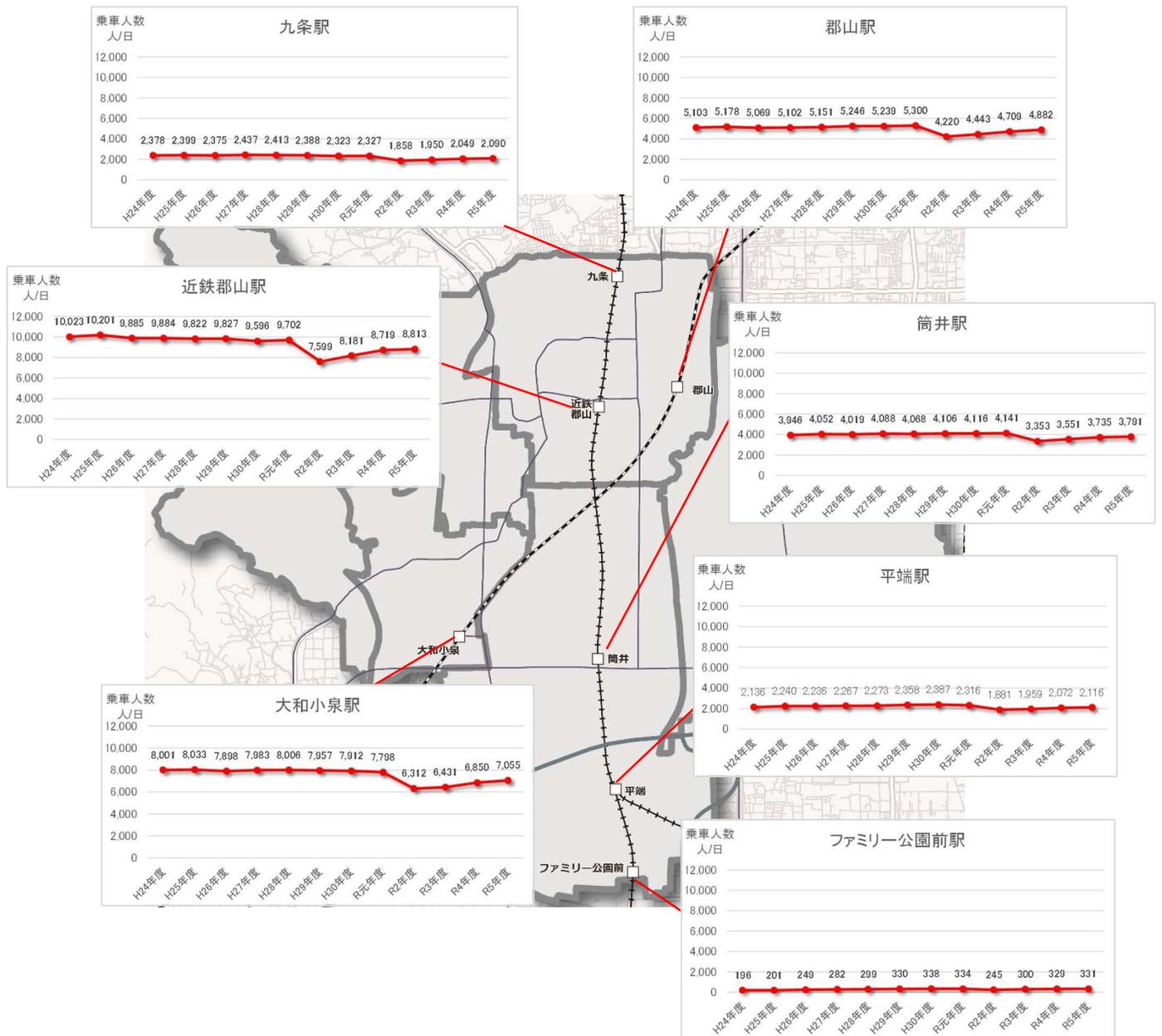
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

図 市内の移動における年代別の交通手段

2.2 地域公共交通等の現状

(1) 鉄道の利用状況

市内7つの鉄道駅のうち、最も乗車人数が多いのは近鉄郡山駅で1日当たり約9千人が利用しています。すべての駅で新型コロナの影響により令和元年(2019年)から令和2年(2020年)にかけて利用者が減少しましたが、令和5年(2023年)はコロナ前の9割程度となっています。



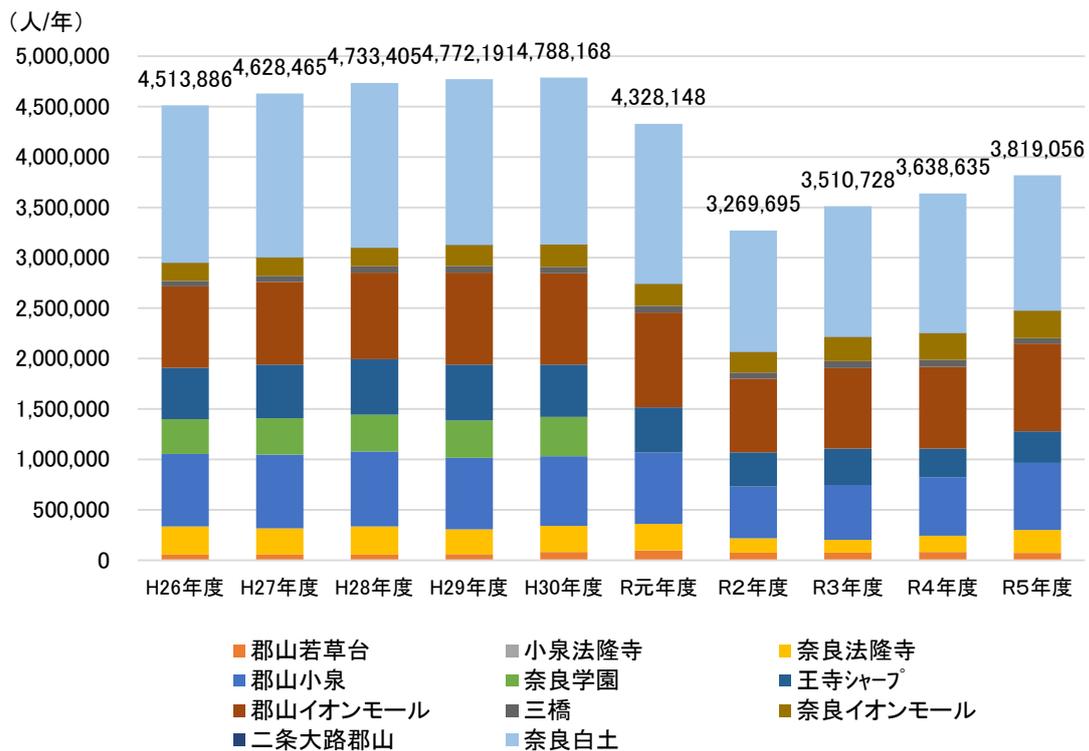
資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 駅別1日平均乗車人数の推移

(2) 路線バスの利用状況

市内を運行する路線バスの利用者数（推計値）は平成30年度（2018年度）で約478.8万人となっており、平成26年度（2014年度）と比較して約6%の増加となっていました。それ以降、コロナ禍の影響で、平成30年度（2018年度）に比べ、令和2年度（2020年度）の利用者が約3割程度の落ち込みとなりましたが、令和2年度（2020年度）以降、回復傾向が続いています。

路線別では、シャープ前～近鉄奈良駅～県庁前を結ぶ奈良白土線の利用が最も多く、次いでJR郡山駅や近鉄郡山駅～イオンモール大和郡山を結ぶ郡山イオンモール線の利用が多くなっています。



資料：大和郡山市「路線別利用人数」

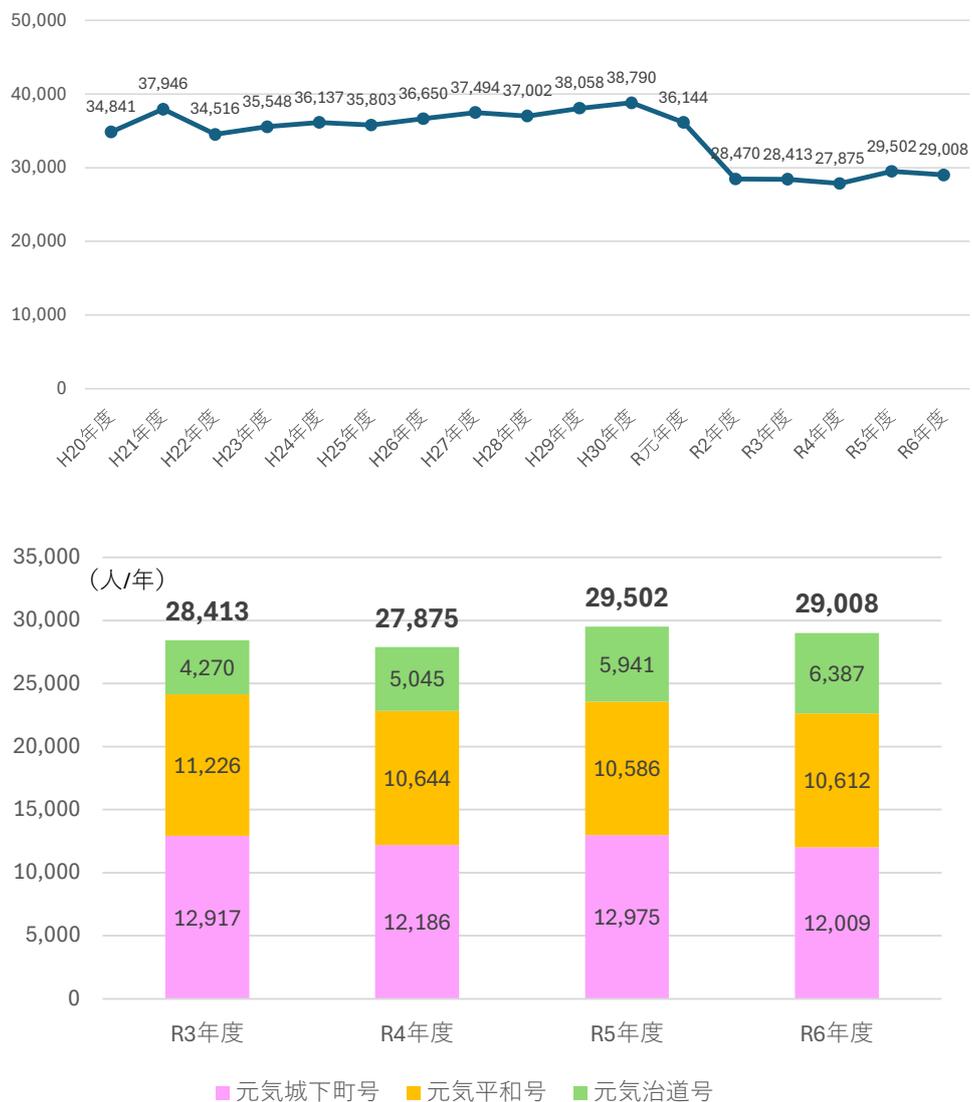
図 路線バス利用者数の推移

(3) コミュニティバスの利用状況

① 年間の利用者数

コミュニティバスの利用者数は、コロナ前となる令和元年度（2019年度）まで、おおむね年間3.6万人以上で推移していました。その後コロナ禍により落ち込みがみられましたが、令和2年度（2020年度）以降は、横ばい傾向となっており、令和6年度（2024年度）は約2.9万人となっています。

路線別の利用状況を見ると、元気城下町号が最も多く、次いで、元気平和号、元気治道号の順となっています。なお、直近4か年においては、元気治道号で利用者が増加傾向にあります。



資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 コミュニティバスの利用者数

2) 元気平和号

元気平和号の停留所別の1日当たりの平均乗降人数をみると、JR 郡山駅 (24.3 人) が最も多く、次いで近鉄郡山駅 (14.5 人)、県営住宅稗田団地 (13.4 人) が多くなっています。

一方で、条里の森公園前 (0.1 人)、郡山東中学校 (0.2 人)、稗田北児童公園前 (0.1 人)、上三橋町 (0.2 人)、美濃庄町西 (0.2 人)、井戸野町 (0.1 人) で利用が少なくなっており、これらを合わせ、1日平均1回未満の停留所が11か所存在しています。



資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 元気平和号 停留所別の1日平均乗降者数 (令和6年度)

3) 元氣治道号

元氣治道号の停留所別の1日当たりの平均乗降回数をみると、近鉄郡山駅（12.6人）が最も多く、次いでJR郡山駅（8.8人）、オークワ筒井北店（4.5人）が多くなっています。

一方で、箱本館「紺屋」（0.1人）、国道横田南（0.1人）、伊豆七条町（0.2人）、石川町（0.2人）で利用が少なくなっており、これらを合わせ、1日平均1回未満の停留所が14か所存在しています。



資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 元氣治道号 停留所別の1日平均乗降者数（令和6年度）

③ 収支状況

コミュニティバスの運行における経費と収入の関係をみると、全体で約 4,313 万円の経費に対し、収入は約 227 万円となっており、収支率は 5.3%となっています。

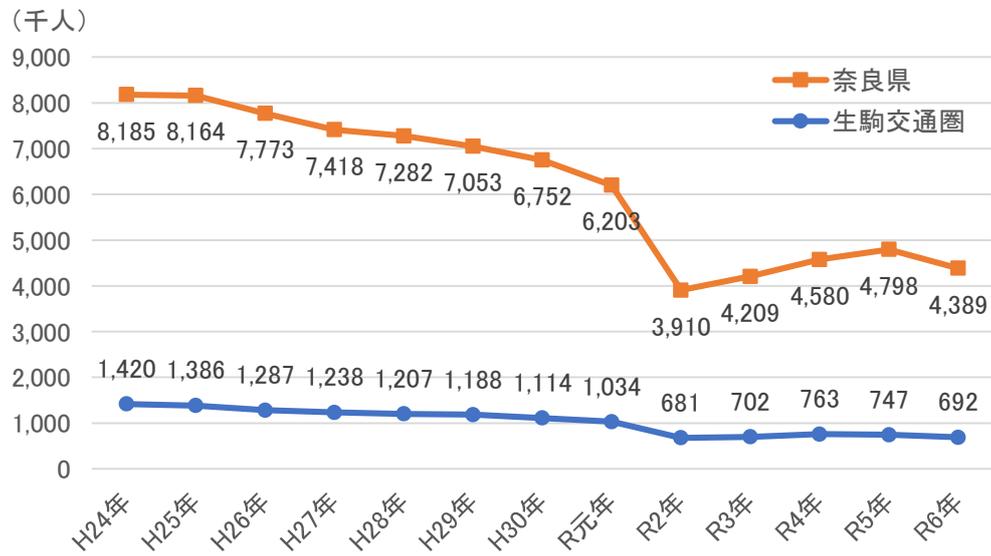
ルート別に収支率をみると、元気城下町号が 6.2%、元気平和号が 5.4%、元気治道号が 4.2%となっています。

表 コミュニティバスの収支状況（令和 6 年度実績）

	元気城下町号	元気平和号	元気治道号	合計
運行経費（円）	13,792,600	15,194,600	14,145,600	43,132,800
運行収入（円）	853,647	816,477	597,936	2,268,060
収支率	6.2%	5.4%	4.2%	5.3%

(4) タクシーの利用状況

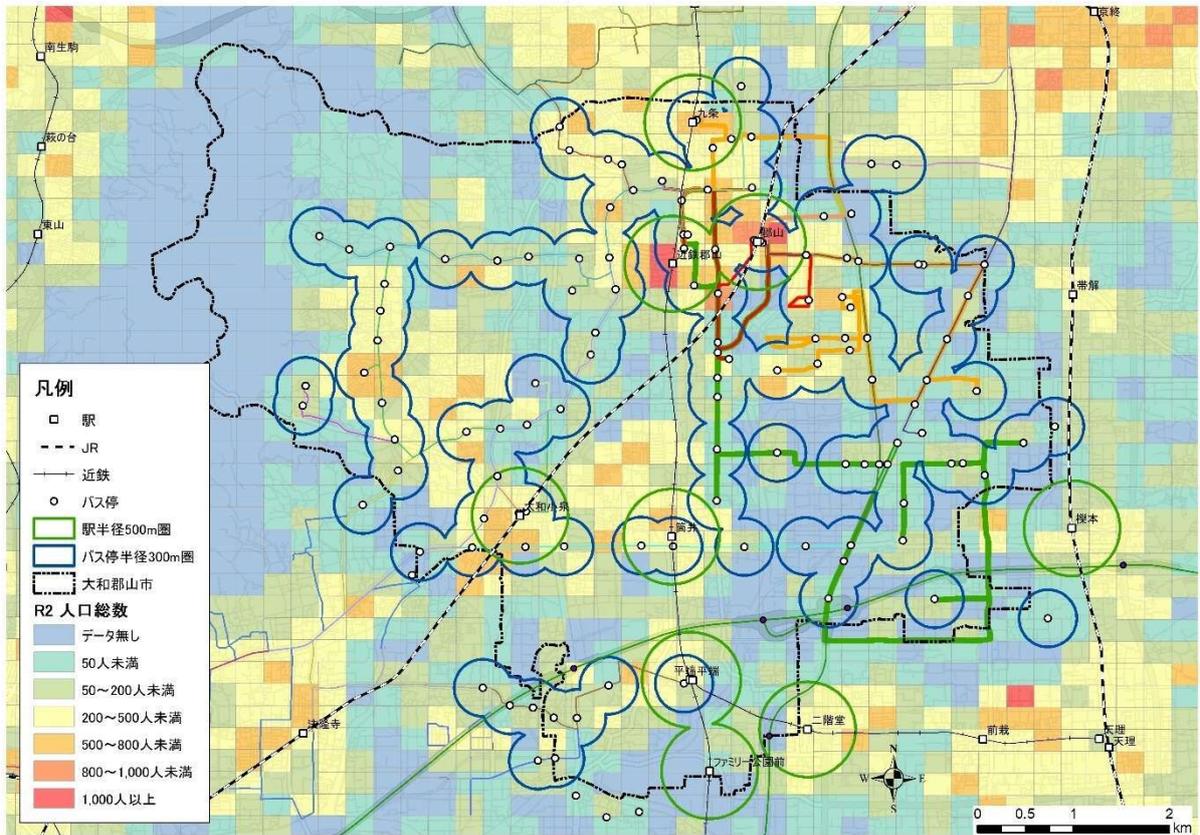
平成 24 年（2012 年）以降、減少傾向が続いており、コロナ禍を契機にさらに減少が大きくなりました。近年は回復傾向にありますが、平成 24 年（2012 年）に比べ、大和郡山市が含まれる生駒交通圏では、利用者は約 5 割まで減少しています。



(5) 交通空白地

地域公共交通のカバー人口※は総人口で 60,360 人（カバー率 72%）、老年人口（65 歳以上）で約 19,101 人（カバー率 70%）となっています。市西部や中部の住宅地において交通空白地があります。

※ 本計画では駅から半径 500m もしくはバス停から半径 300m に含まれるエリアの居住する人口と定義



資料：国土数値情報、令和2年（2020年）国勢調査

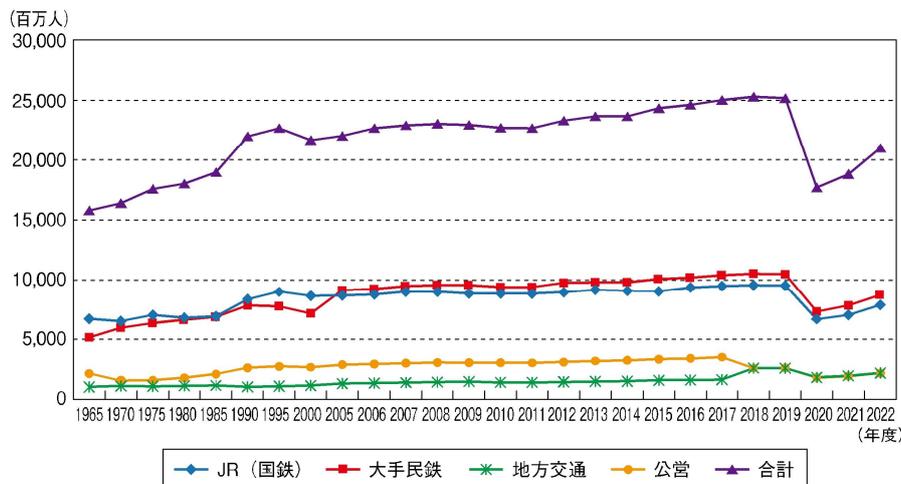
図 交通空白地と人口分布状況

【参考】我が国の地域公共交通の実情

○ 収支環境

鉄道の輸送人員は、平成 12 年（2000 年）以降、横ばいもしくは微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって、JR、大手民鉄ともに、急激な落ち込みとなりました。令和 3 年度（2021 年度）に回復はみられますが、コロナ前までの水準には戻っていません。

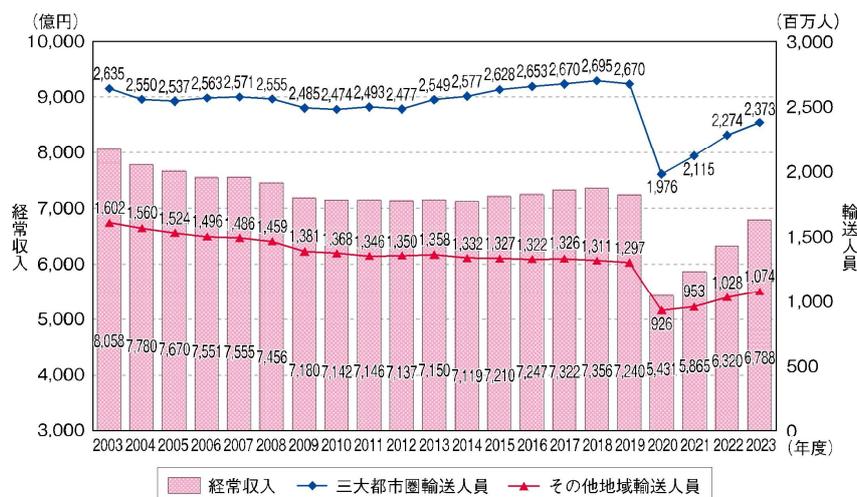
また、一般路線バスの輸送人員は、大阪府を含む三大都市において、平成 15 年（2003）年以降、横ばいもしくは微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって、急激な落ち込みとなりました。令和 3 年度（2021 年度）に回復はみられますが、鉄道同様、コロナ前までの水準には戻っていません。



注 1：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
 注 2：2004 年度以降は大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
 注 3：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
 資料：『鉄道統計年報』から国土交通省鉄道局作成

資料：令和 7 年版交通政策白書

図. 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



注 1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。
 注 2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料：国土交通省物流・自動車局作成

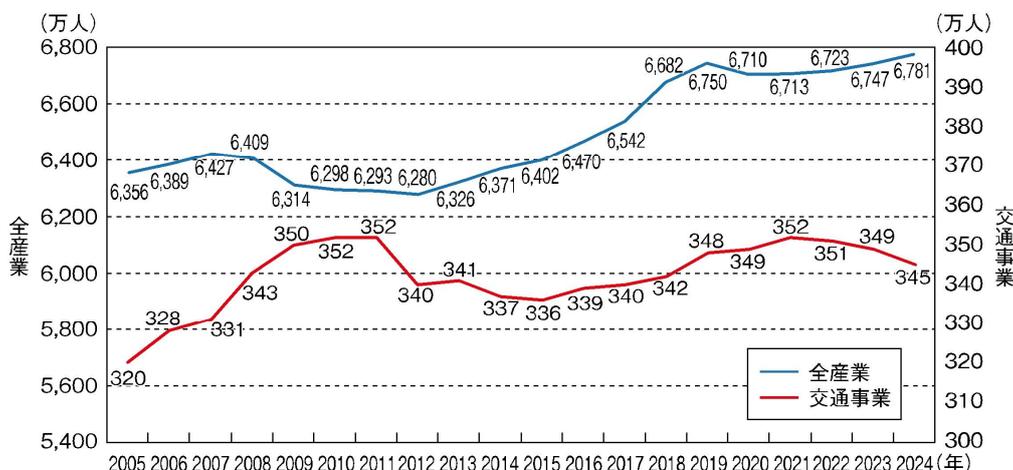
資料：令和 7 年版交通政策白書

図. 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

○ バス・タクシー運転者を取り巻く動向

近年、産業全体では就業者数が増加してきているなかで、自動車運送事業等においては、労働力不足の高まりがみられるにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。また、バスやタクシー運転手の年齢構成比は、他の職種よりも中高年層が多く、タクシー運転者においてはその傾向が顕著となっており、さらなる担い手不足が懸念されています。

これにより、金剛バスの事業廃止をはじめ、乗務員不足を主な理由とする路線削減の動きが全国各地で進んでいます。さらに、自動車運転者に対して、令和6年（2024年）4月以降に労働時間等基準の改正が適用されており、バス路線網の維持に向けて更なる運転手の不足が発生する見込みです。



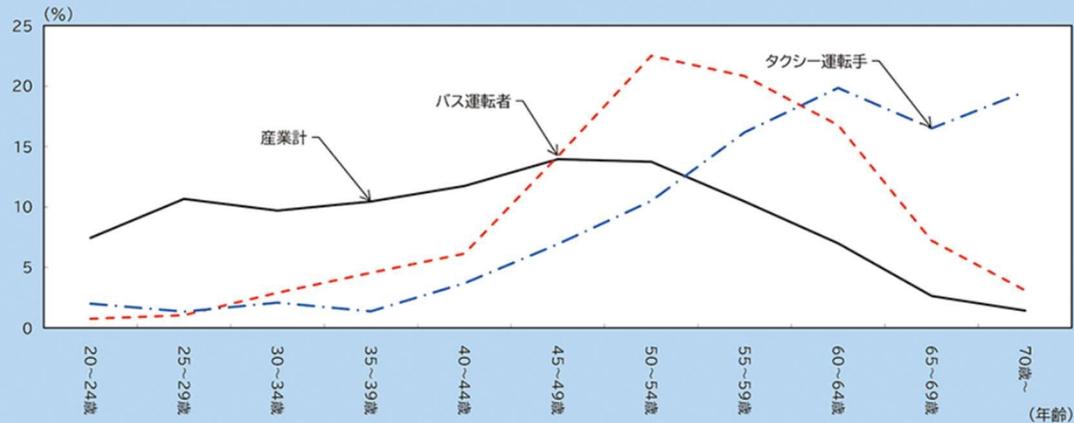
注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
 注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注3：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注4：交通事業は運輸業、郵便業。
 資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

資料：令和7年版交通政策白書

図. 全産業と交通事業の就業者数の推移

【コラム1-4-④図 バス・タクシー運転手の年齢構成比について】

○ バス・タクシー運転手は、他の職種よりも、若年層の労働者が少なく、中高年齢層が多い。タクシー運転手においてその傾向が顕著。今後も人材確保は課題となり続ける可能性。



資料出所 厚生労働省「令和5年賃金構造基本統計調査」をもとに厚生労働省政策統括官付政策統括室にて作成

資料：令和6年版 労働経済の分析 ー人手不足への対応ー（厚生労働省）

図. バス・タクシー運転手の年齢構成比

表. 乗務員不足を主な理由とする路線削減の動きの例

地域	事業者	概要	実施時期	
鉄道	福井県	福井鉄道	昼間時間帯を中心に2割減便	令和5年10月
	愛媛県	伊予鉄道	郊外電車や市内電車の一部路線を減便	令和5年11月
	長崎県	島原鉄道	平日のダイヤを一時的に減便	令和5年10月
バス	京都府	京阪京都交通	平日のダイヤを一時的に減便	令和5年10月
	京都府	京都京阪バス	一部路線における運行回数の変更 (一部路線では、平日の全運行を取りやめ)	令和5年11月
	大阪府ほか	阪急バス	4路線の廃止ならびに沿線33停留所の閉鎖	令和5年11月
	大阪府	金剛バス	自社で運行する全15路線の事業を廃止	令和5年12月

3. 市民ニーズ

本市では、本計画の策定にあたり、市民やバス利用者の日常的な移動の現状や、地域公共交通への意見やニーズを把握するため、下記3点の調査を実施しました。

1. 市民アンケート調査・・・対象地域の3,000世帯に配布
2. 利用者アンケート調査・・・コミュニティバス利用者にヒアリング
3. WEBアンケート調査・・・市HP上で意見募集

3.1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

本市の交通空白地に対する地域公共交通のあり方検討に役立てるため、路線バスやコミュニティバスが運行されていない地域、もしくは、コミュニティバス沿線の地域にお住まいの方を対象に、3,000世帯(6,000人)を対象に郵送配布、郵送回収によるアンケート調査を実施しました。

(2) 調査日程

- 対象者への調査票の発送：令和6年7月25日(木)
- 対象者からの回答期限：令和6年8月9日(金)

(3) 調査内容

- あなたご自身について
- 外出について
- 自動車や地域公共交通の利用について
- 移動に対する意識について
- 新たな交通手段に対する意見 など

(4) 回収状況

- 3,000世帯(6,000票)への配布に対し、郵送回収により1,304世帯1,990票の回収を得ました。郵送回収による43.5%となっています。

表. 郵送による回収状況

配布数	回収数(世帯)	回収率	回収(調査票)
3,000世帯	1,304世帯	43.5%	1,990票

3.1.1 外出について

(1) 移動の不自由さ

回答者のうち、移動の不自由さがない回答者が約 56%となっています。

一方、高齢を理由に移動の不自由さを感じている回答者が約 35%となっています。

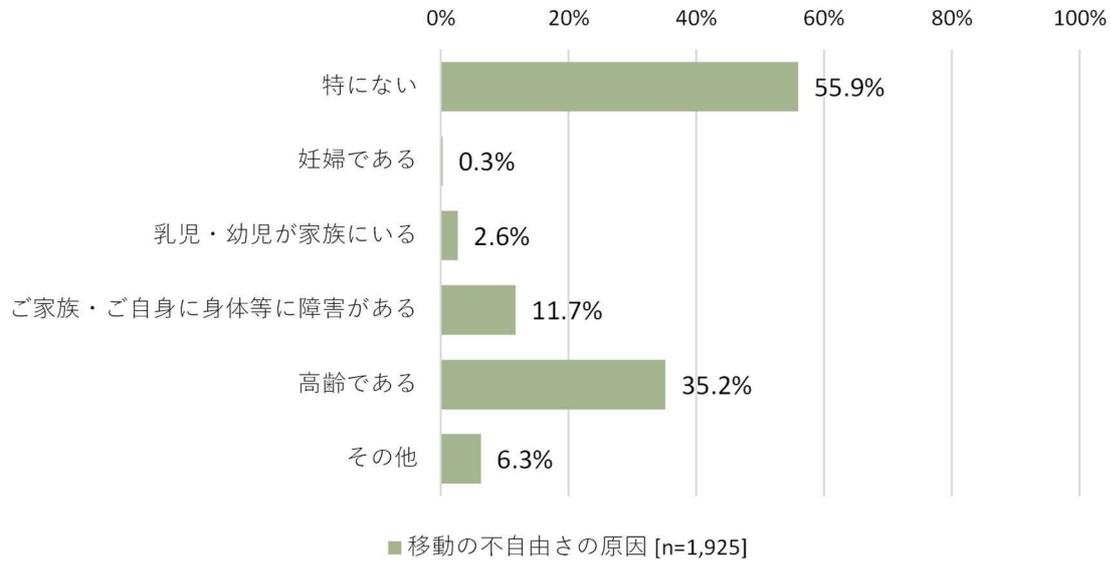


図. 移動の不自由さの状況

(2) 世帯構成

回答者の世帯構成は、夫婦のみの世帯と親と子供から成る二世帯の世帯が約 4 割、単独世帯が約 2 割となっています。

また、高齢者（65 歳以上）では、年齢が高くなるにつれ、単独世帯の割合が高くなっています。

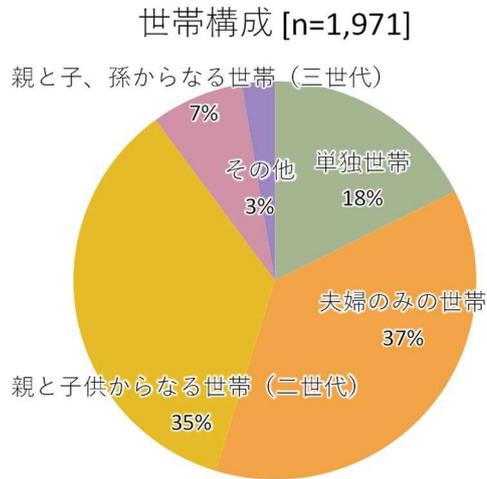


図. 世帯構成

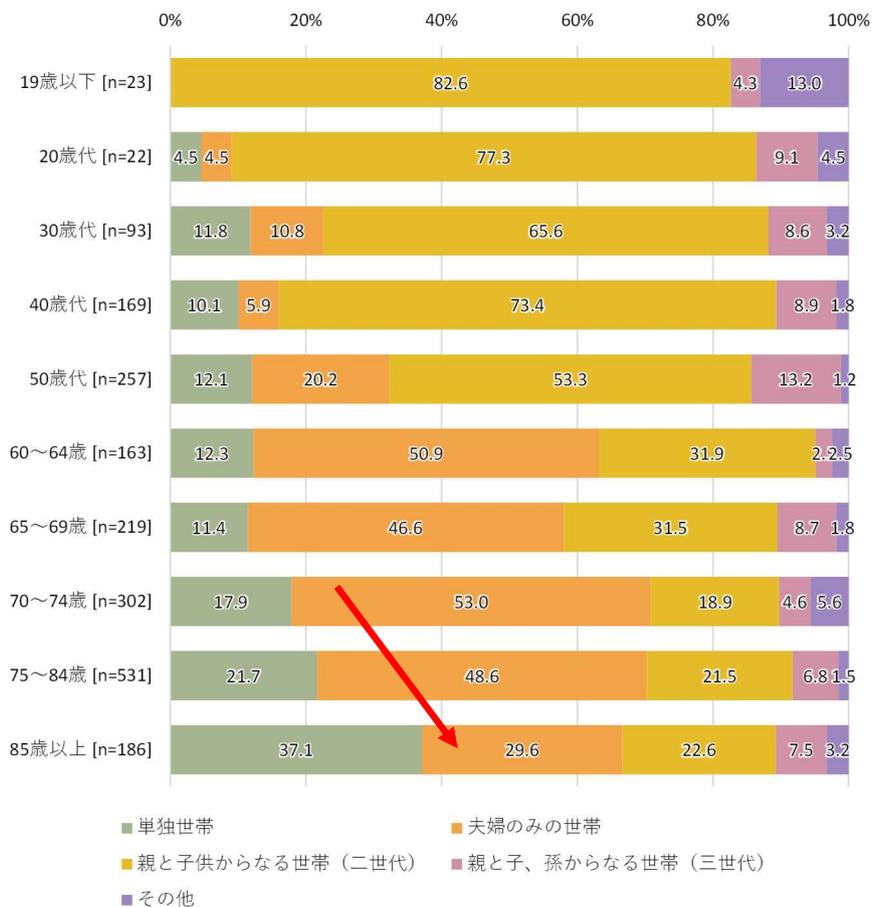


図. 世帯構成（年齢階層別）

(3) 自動車運転免許の保有

回答者の約65%が、自動車運転免許を「保有しており、今後も保有し続けたい」と考えています。一方、「保有していたが、既に返納した」、「一度も保有したことがない」と合わせると、現在、自動車運転免許を保有していない回答者が約3割となっています。

また、高齢者（65歳以上）では、年齢が高くなるにつれ、免許を保有していない回答者（返納済みや一度も保有したことがない方）の割合が高くなっています。

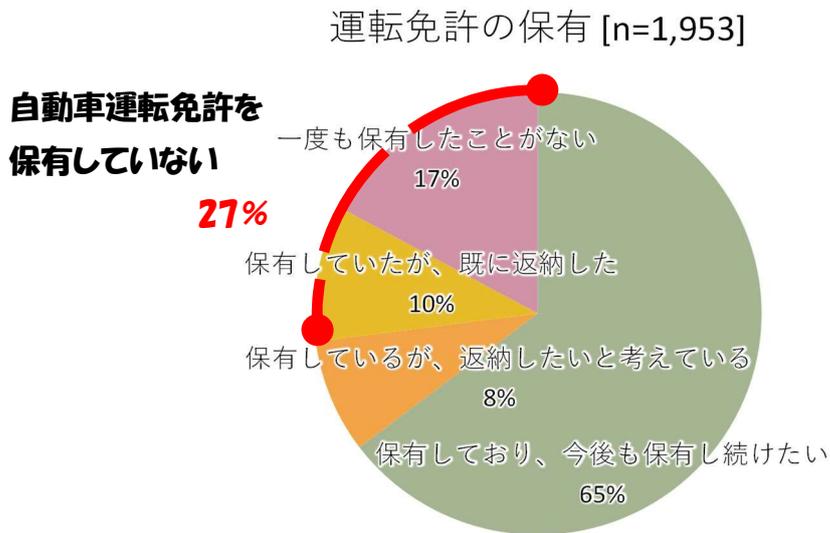


図. 自動車運転免許の保有状況

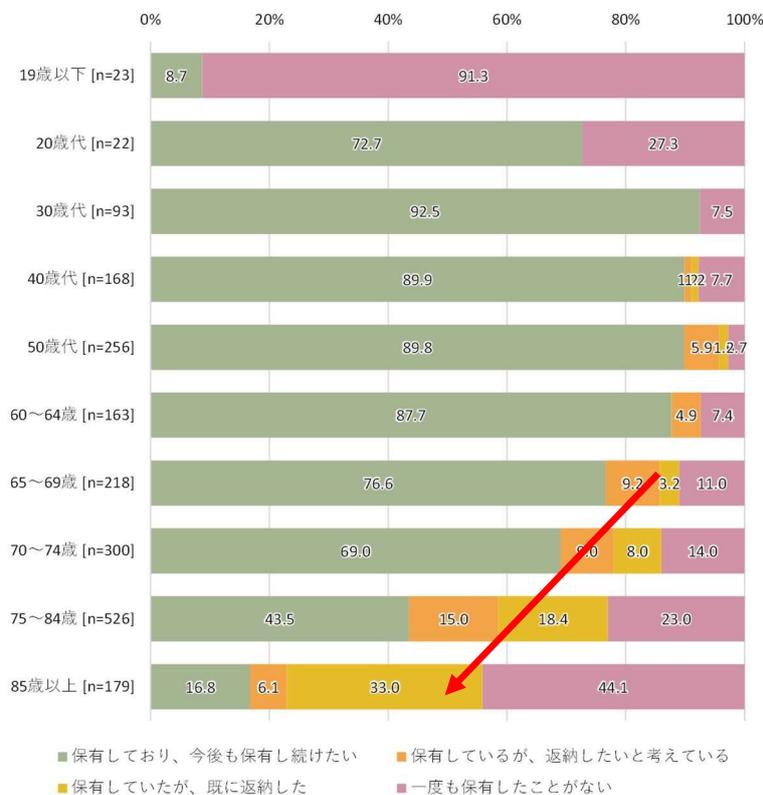


図. 自動車運転免許の保有状況（年齢階層別）

(4) 外出先

① 買物先

買物での外出では、すべての地域で自地域内での移動が多くなっています。

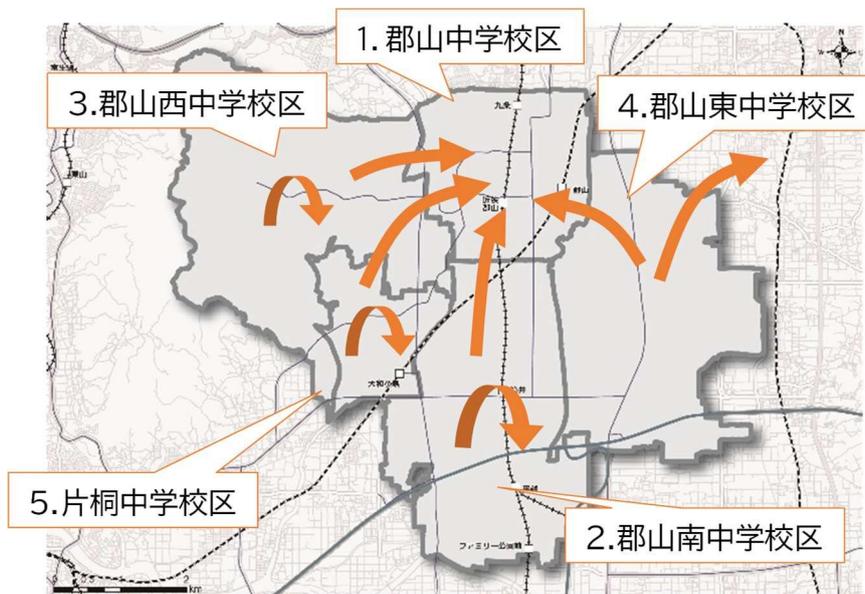


※20%以上の割合を占める移動を図示

図 買物時の行先

② 通院先

通院での外出では、すべての地域から郡山中学校区への移動が多くなっています。地域別にみると、郡山南中学校区、郡山西中学校区、片桐中学校区では、自地域内での移動も多くなっています。また、郡山東中学校区では、その他奈良県内での移動が多くなっています。



※20%以上の割合を占める移動を図示

図 通院時の行先

3.1.2 地域公共交通の利用について

(1) バスの利用状況

奈良交通の路線バスが通っている郡山西中学校区では、月に数回以上利用する人が3割以上となっています。一方で、郡山南中学校区や郡山東中学校区、片桐中学校区のように、月に数回以下（「利用しない」を含む）の割合が約8～9割を占める地域も存在しています。

また、年齢階層別にみると、70歳以上で、年齢が高くなるにつれ、バスの利用割合が高くなっています。

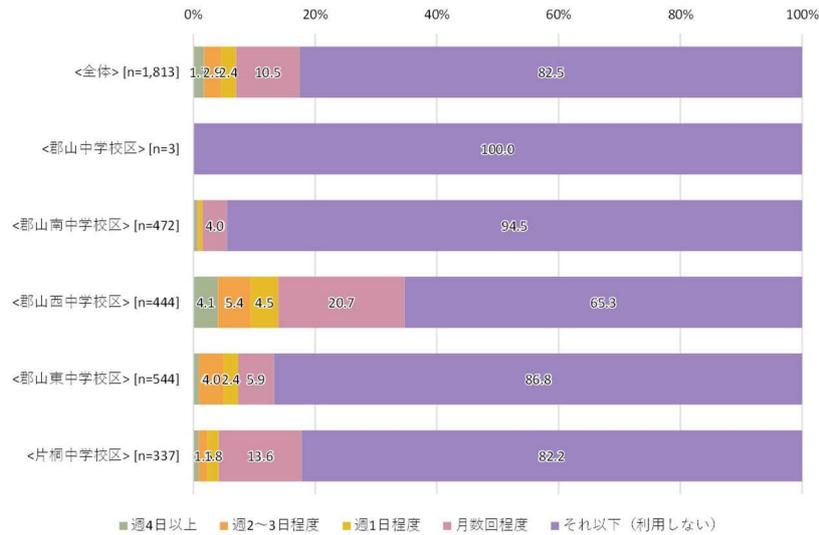


図 バスの利用頻度



図 バスの利用頻度（年齢階層別）

(2) タクシーの利用状況

① 利用頻度

タクシーを月数回程度利用する回答者が約 1 割となっています。地域別にみると、片桐中学校区で利用頻度が高い傾向にあります。

また、年齢階層別にみると、バス同様、年齢が高くなるにつれ、タクシーの利用割合が高くなっています。

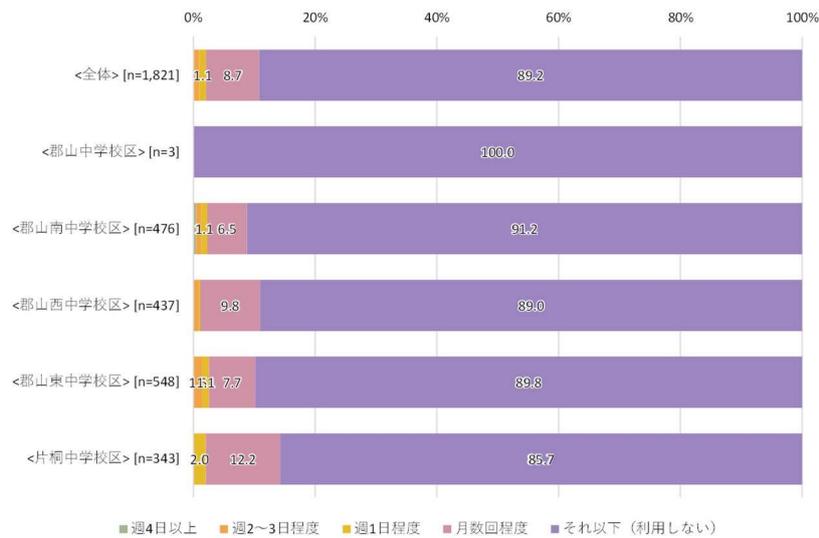


図 タクシーの利用頻度

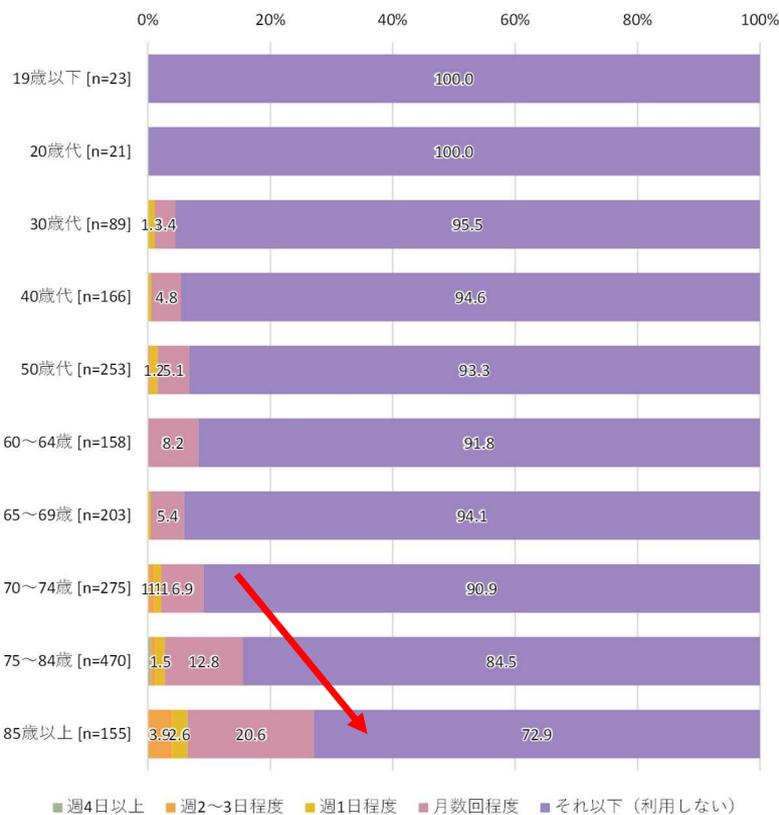


図 タクシーの利用頻度 (年齢階層別)

② タクシーの利用料金

タクシーを利用する際の利用料金は、1,000円～1,500円が最も高い割合になっています。

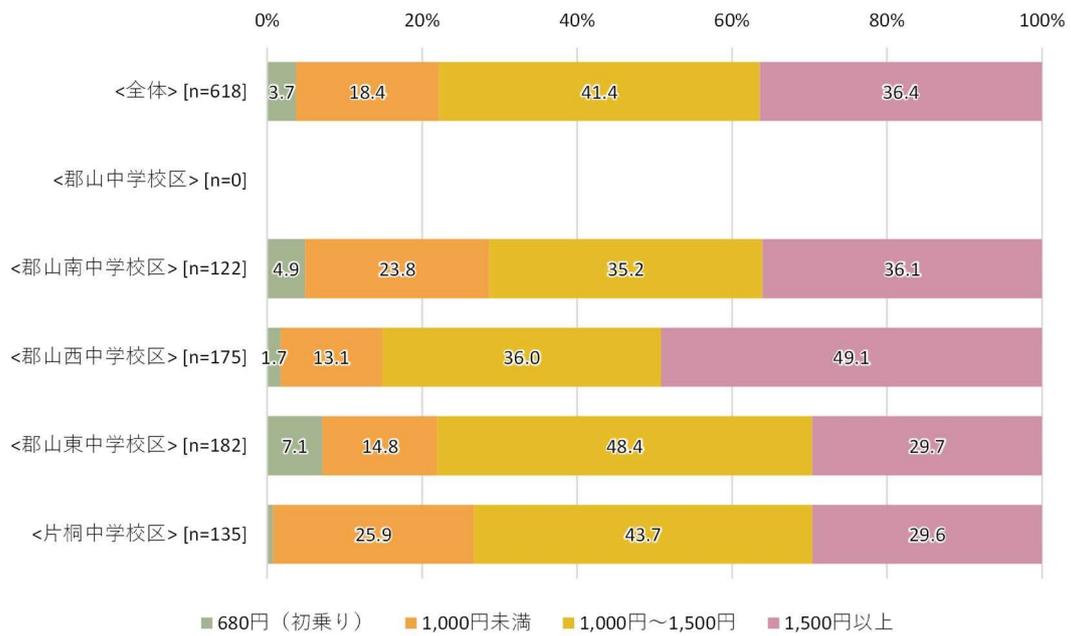


図 タクシーの利用料金

3.1.3 移動に対する環境や意識

(1) 外出の困りごと

外出の困りごとについて、市全体に比べて、片桐中学校区では、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者の割合が約6ポイント高くなっています。

また、年齢階層別にみると、年齢が高くなるにつれ、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者の割合が高くなっています。

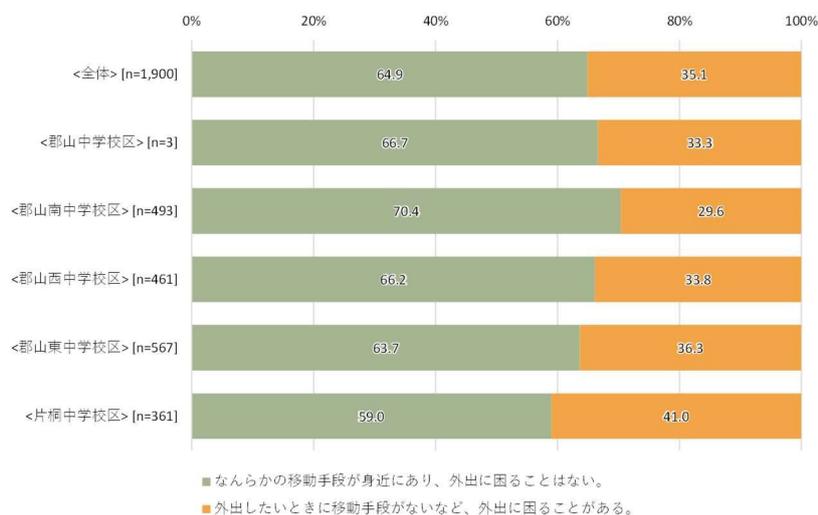


図 外出の困りごと

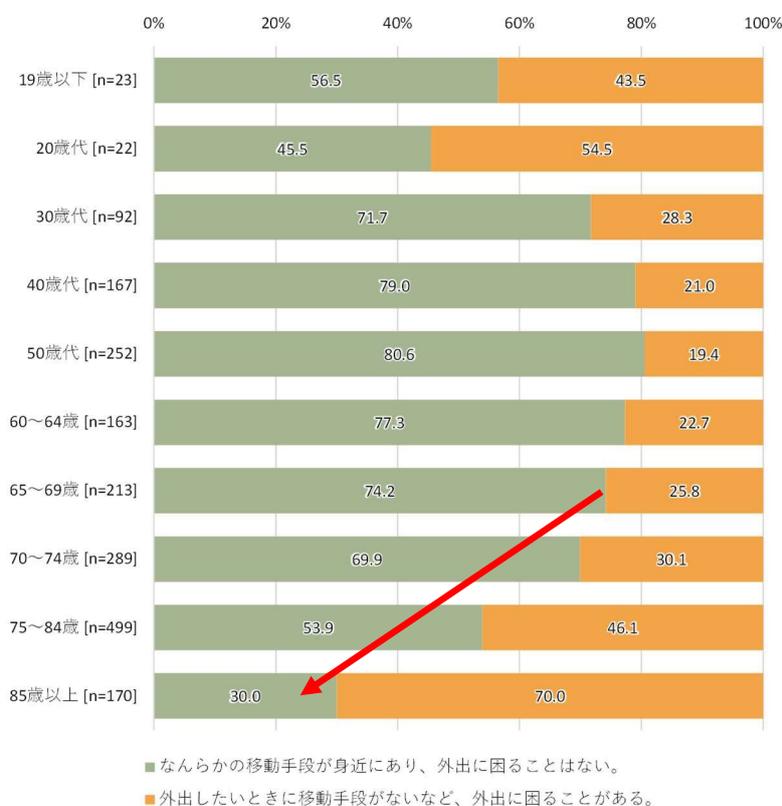


図 外出の困りごと（年齢階層別）

(2) 増やしたい外出目的

外出に困る回答者にとって、増やしたい外出目的として、買物が最も多く、通院（デイケア含む）、各種手続き（役所・銀行）など、生活に欠かせない行動が上位となっています。特に高齢者（65歳以上）では、通院（デイケア含む）目的による外出を増やしたい回答者が約6割となっています。

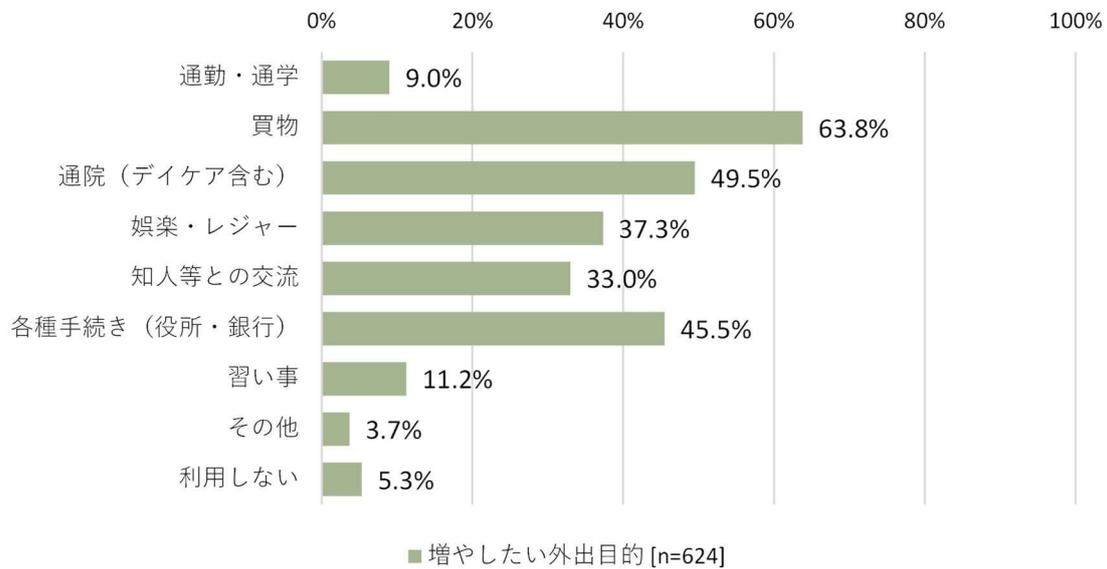


図 増やしたい外出目的

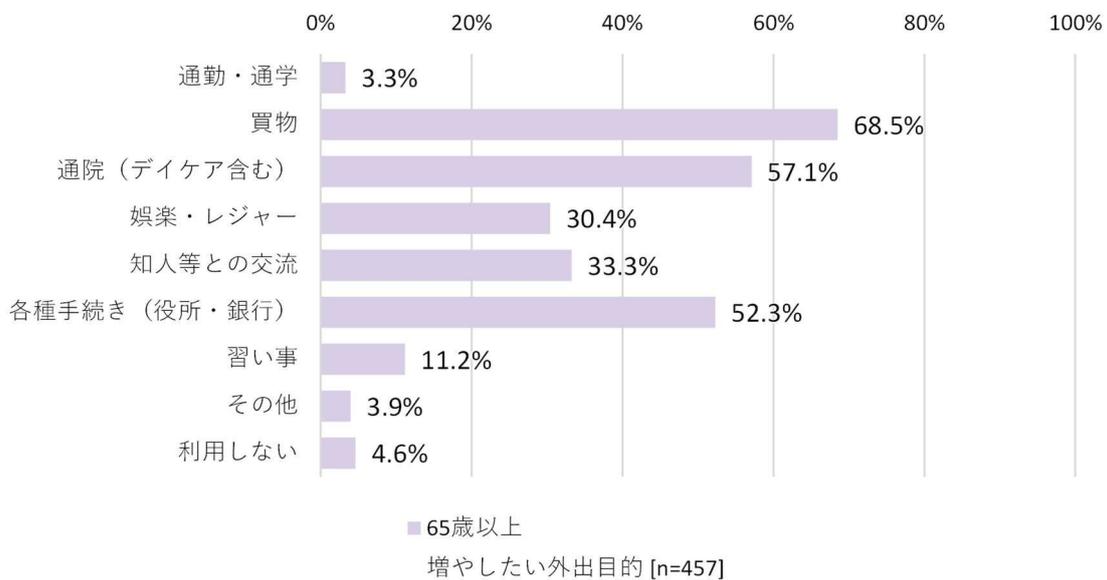


図 増やしたい外出目的（65歳以上）

(3) サービスの導入について

① サービスの種類

新たに導入するサービスの希望について、予約型乗合タクシーの導入が約 3 割、タクシー利用補助が約 7 割となっています。

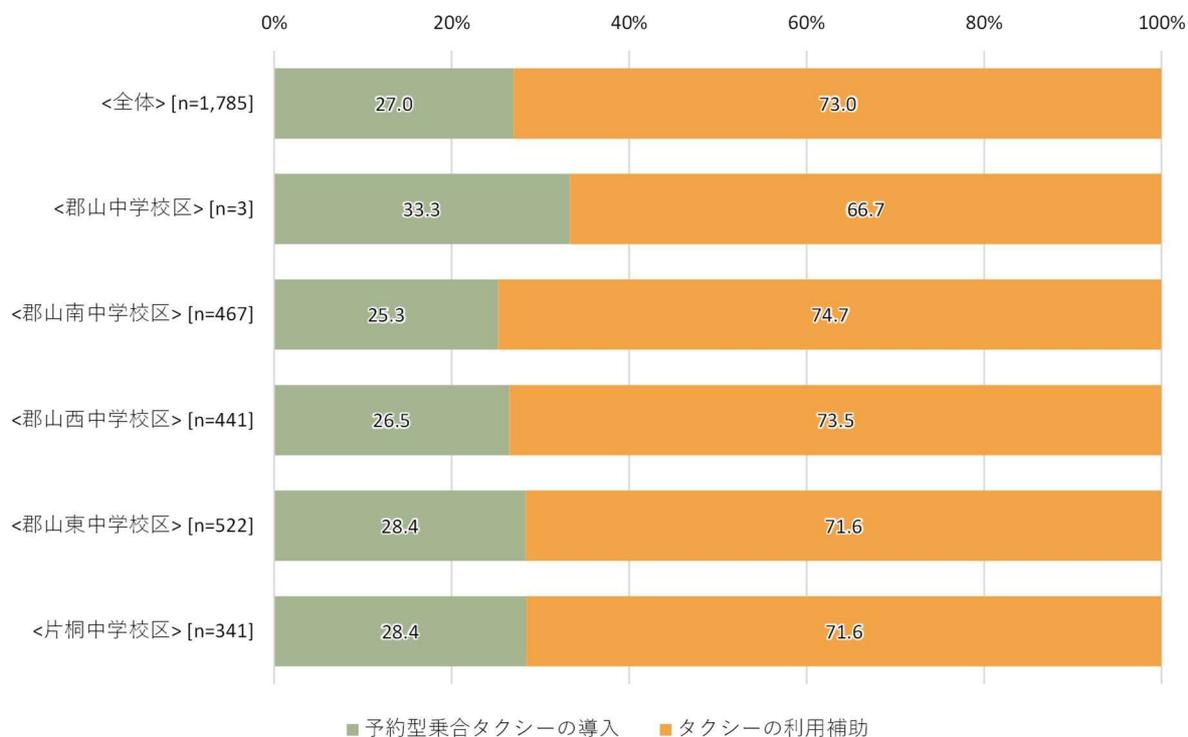


図 サービスの導入について

② サービスを利用したい時間帯

新たにサービスが導入される場合、サービスを利用したい時間帯について、行きは午前 8 時～10 時、帰りは午後 4 時から 6 時が最も多くなっています。

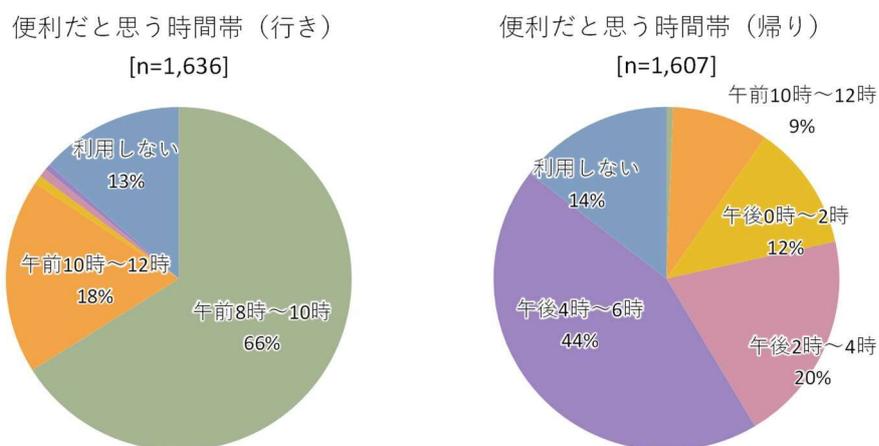


図 サービスを利用したい時間帯

3.2 利用者アンケートについて

(1) 調査概要

大和郡山市コミュニティバスの今後のあり方検討に役立てるため、コミュニティバスの利用者を対象にヒアリング形式のアンケート調査を実施しました。

また、調査日に利用されなかった方から意見が得られるよう、車内に調査票を据え置き、郵送回収も受け付けました。



写真：調査風景

(2) 調査日程

- ヒアリング調査日：令和6年7月17日（木）、18日（金）の2日間
- 車内据え置き期間：調査日から2週間程度

(3) 調査内容

- あなたご自身について
- コミュニティバスの利用について
- コミュニティバスに対するお困りごとについて
- 市が行う今後の交通施策に対する意見 など

(4) 回収状況

- 元気城下町号の利用者から124票、元気平和号の利用者から85票、元気治道号の利用者から44票、計253票を得ました。

表. 郵送による回収状況

ルート	回収数
元気城下町号	124 票
元気平和号	85 票
元気治道号	44 票
合計	253 票

3.2.1 コミュニティバスの利用について

(1) 年齢

コミュニティバス全体では、回答者の約6割が75歳以上となっています。

ルート別では、「元気治道号」で特に75歳以上の割合が高くなっています。また、「元気平和号」では、他のルートに比べ、64歳以下の回答者の割合が高くなっています。

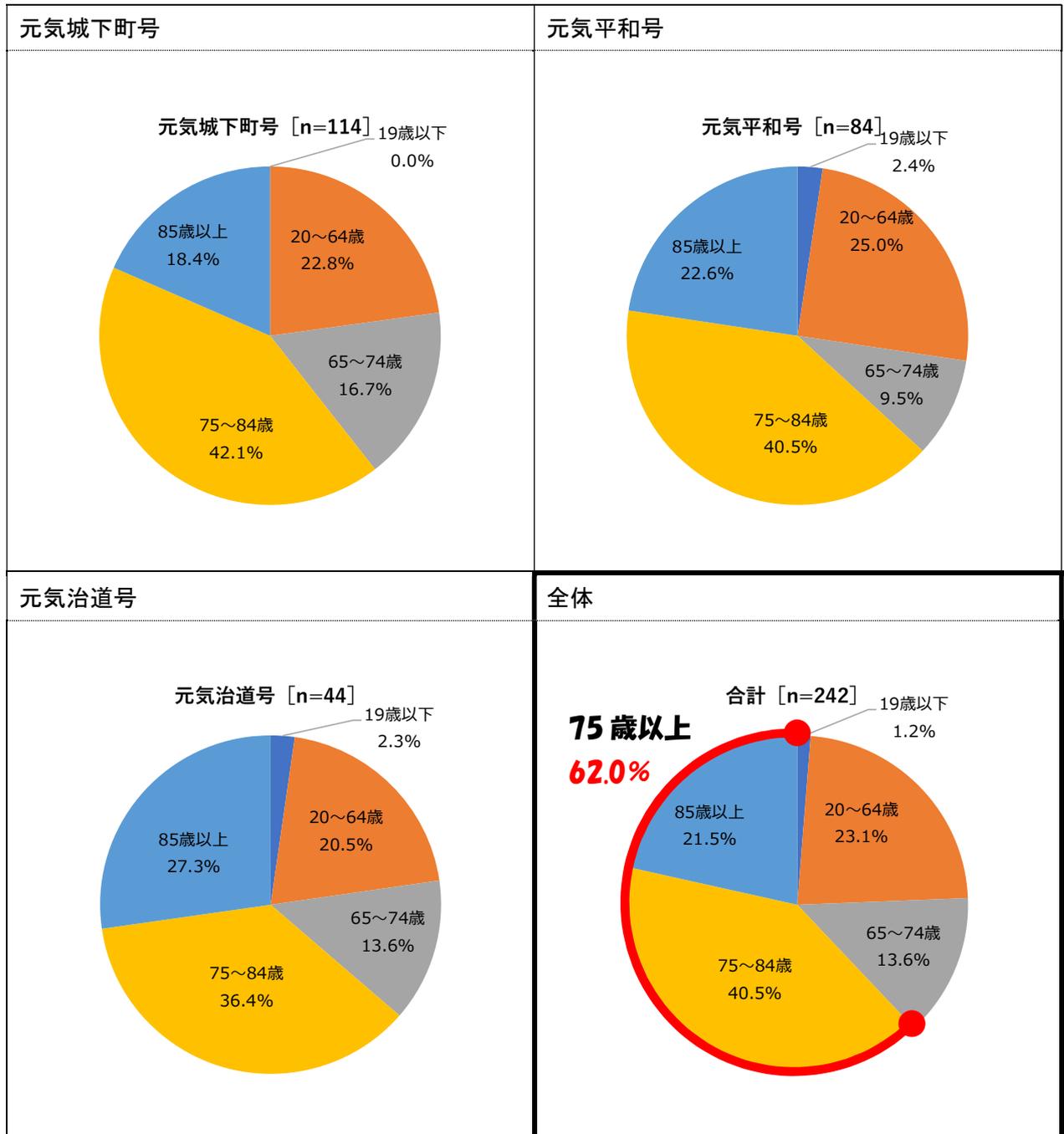


図. 利用者の年齢階層

(2) お出かけされた目的

コミュニティバス全体では、買物を目的としてお出かけしている回答者が5割以上となっています。ついで、通院（デイケア含む）が約34%となっています。

「元気城下町号」では、買物を目的としてお出かけしている人が約46%を占めています。また、その他が約4割を占めていますが、仕事・業務・通勤と回答された割合が約12%（12名）を占めています。また、「元気平和号」では、買物を目的としてお出かけしている回答者が6割以上となり、他のルートよりも高くなっています。また、その他の詳細をみると、仕事・業務・通勤と回答された割合が約11%（9名）を占めています。一方、「元気治道号」では、買物、通院（デイケア含む）を目的としてお出かけしている回答者がそれぞれ4割となっています。

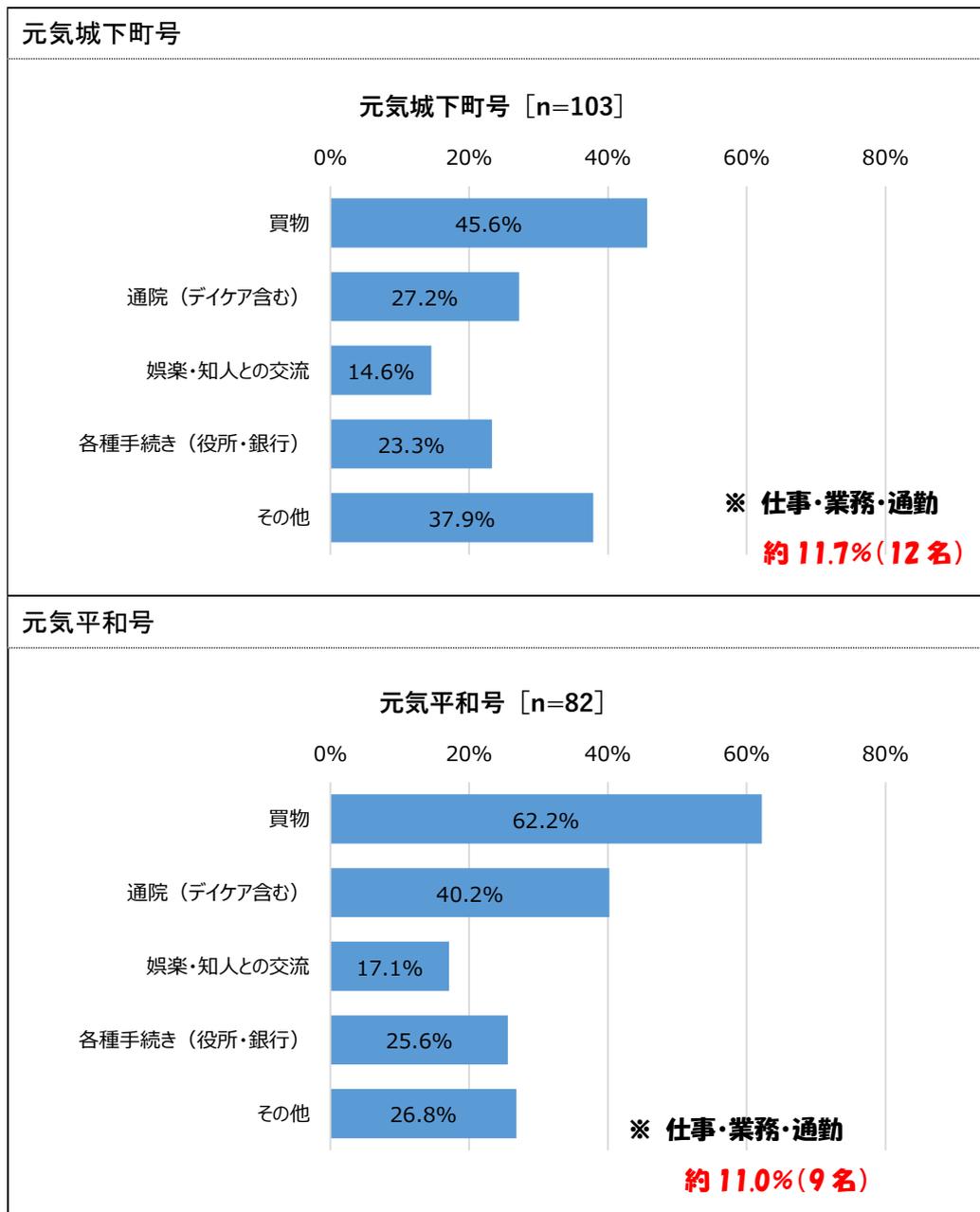


図. お出かけされた目的 (その1)

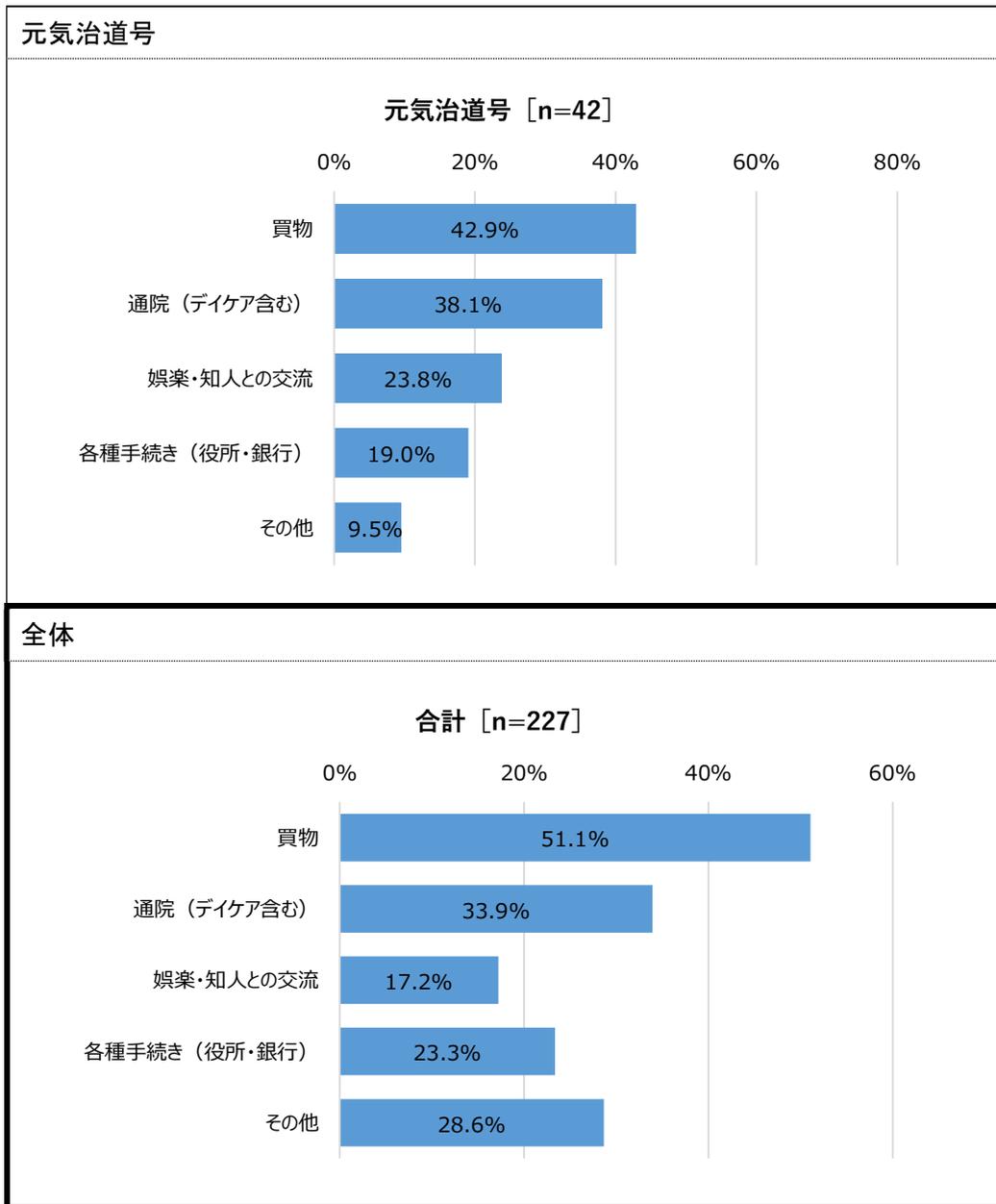


図. お出かけされた目的 (その2)

(3) 困っていること

コミュニティバス全体では、困っていることが「特にない」とする回答者が約34%となっています。困りごとについては、「利用したい時間帯に便がない」とする回答者が約4割となっています。ついで、「所要時間が長い」とする回答者が1割を上回っています。

「元気治道号」では、「利用したい時間帯に便がない」とする回答者が約56%となっており、他のルートよりも高くなっています。

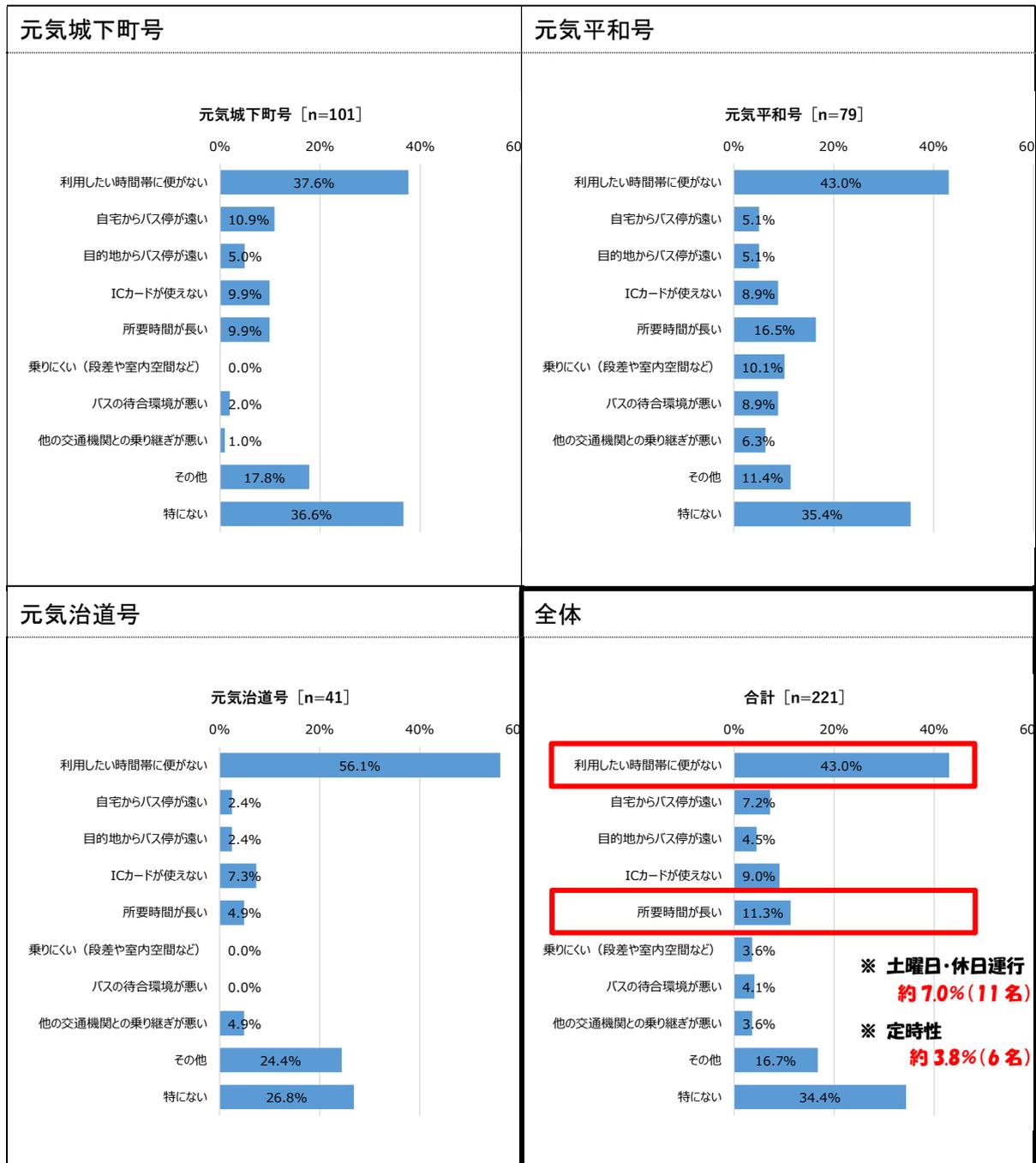


図. 困っていること

3.2.2 市が行う今後の交通施策について

(1) 考え方

コミュニティバス全体では、「料金や財政負担が増えてもいいので、今の路線を増発してほしい」回答者と「料金や財政負担はなるべく変えず、今の路線、ダイヤを維持してほしい」回答者がほぼ同数となっています。

「元気治道号」では、「料金や財政負担が増えてもいいので、今の路線を増発してほしい」回答者が6割以上となっています。

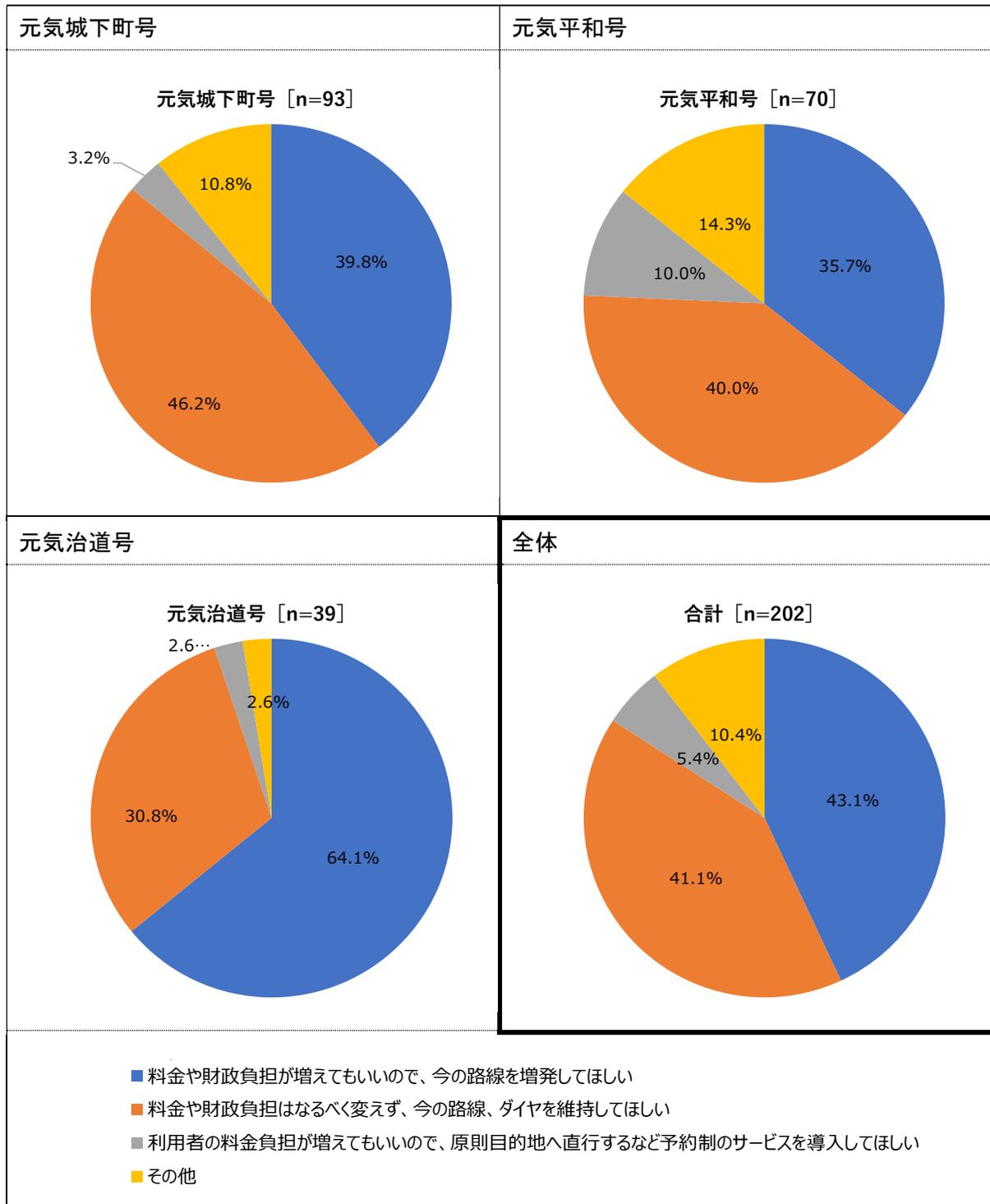
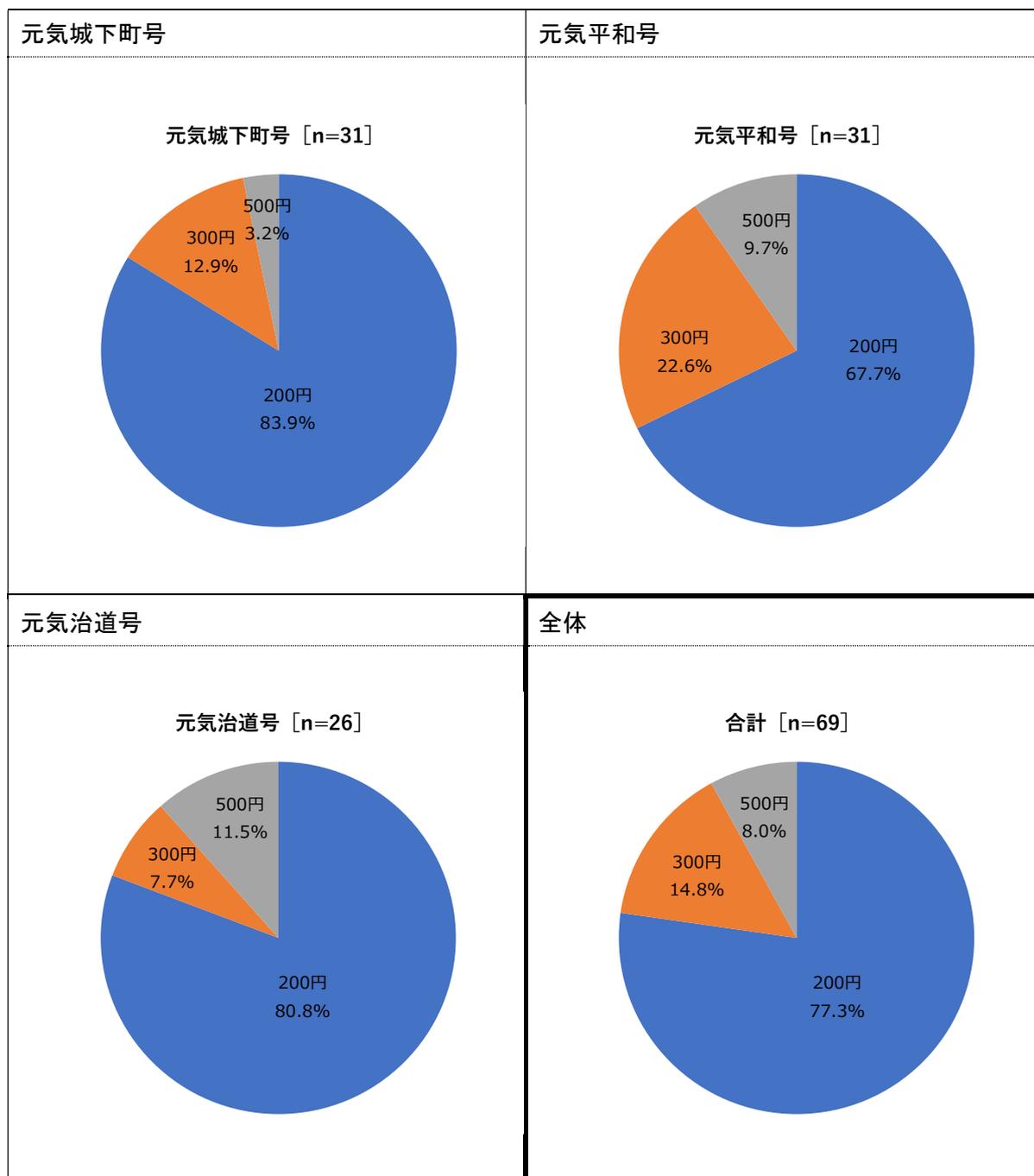


図. 市が行う今後の交通施策に対する考え方

(2) 適正料金

前頁の質問において、サービスの見直しにあたっては、「利用者の料金が増えてもいい」とした方のうち、約8割の回答者が200円を適正と考えています。



※ 先の質問で「利用者の料金が増えてもいい」と回答した方のみを対象

図. 適正と考える料金

3.3 WEB アンケートについて

(1) 調査概要

上記のアンケート調査の対象に含まれない市民等から幅広く意見を募るため、WEB によるアンケート調査を実施しました。

(2) 調査日程

- 開始日：令和6年7月22日（月）
- 終了日：令和6年8月30日（金）

(3) 調査内容

- あなたご自身について
- 市内でのバス利用について
- 市が行う今後の交通施策に対する意見 など

(4) 回収状況

- 期間中に 604 件の回答を得ました。

3.3.1 バスの利用について

(1) バスの利用頻度

頻度に関わらず、バスを利用している回答者は約3割程度となっています。70歳以上の年代では、月1回以上の利用が30%以上を占めています。特に85歳以上では、週4日以上利用する人が11%と他の年代に比べて多くなっています。また、10・20歳代も週4日以上の利用が約42%を占めています。

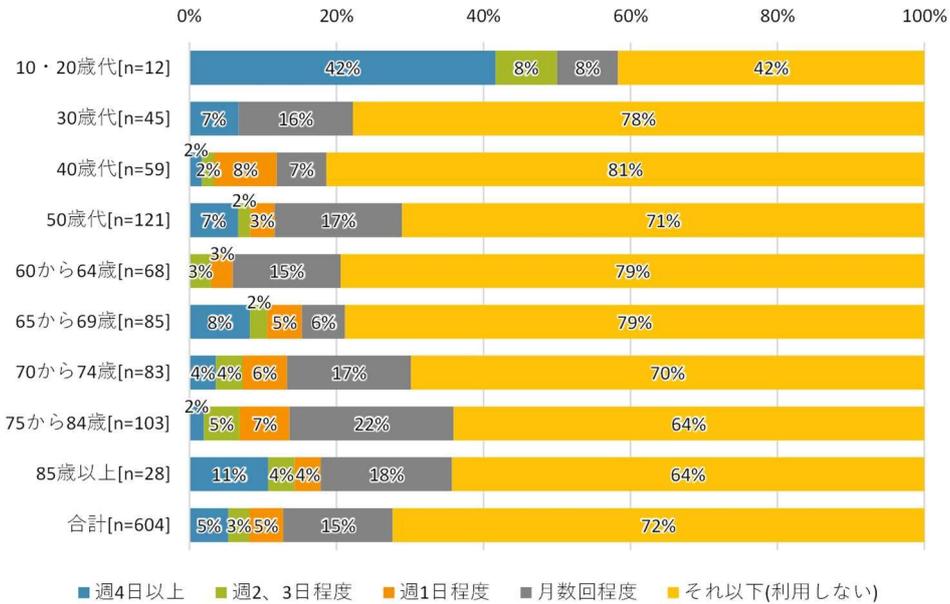


図 市内でのバスの利用頻度

(2) バスの利用目的

10代は通学での利用が主となっています。また、中高年（30歳から65歳）では、買物での利用が多くなっています。一方、75歳以上では通院利用が最も多く、75～84歳では14%、85歳以上では19%を占めています。85歳以上で各種手続きでの利用も8%みられます。

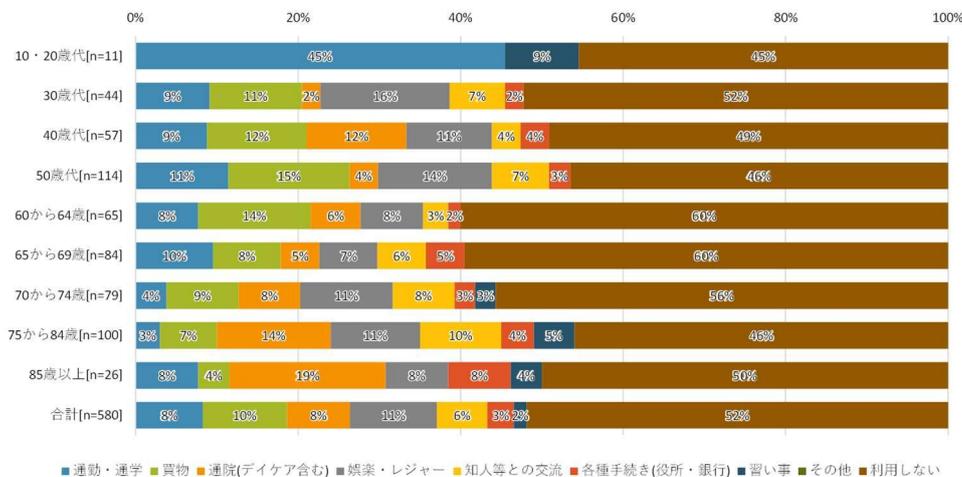
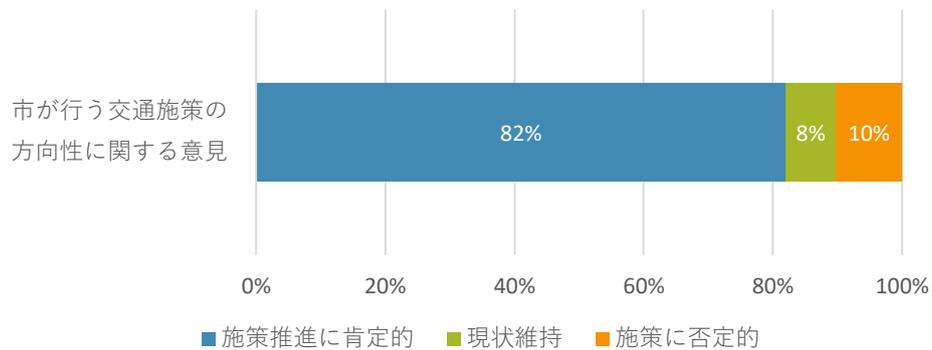


図 市内でのバスの主な利用目的

3.3.2 市が行う今後の交通施策に対する主な意見（267件）

(1) 市が行う交通施策の方向性に関する意見（39件）

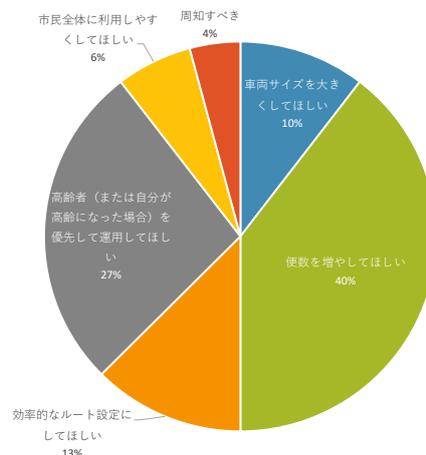
市が行う交通施策の方向性については、肯定的な意見が多くなっています。



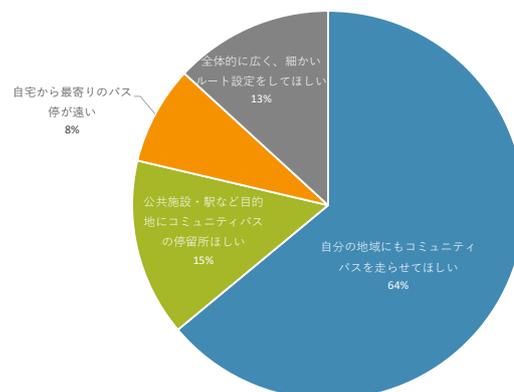
(2) コミュニティバスに関する意見（142件）

運行方法については、運行本数に対する要望が多く寄せられています。また、運行ルートやエリアについては、自分の地域にコミュニティバスを走らせてほしいとの意見が多く挙げられました。

<運行方法に関する意見>



<運行ルートやエリアに関する意見>



4. まちづくりの方向性

4.1 都市づくりに関する計画

(1) 大和郡山市第5次総合計画

① 将来像について

本市は城下町として発展し、市民生活において歴史・文化を身近に感じながら、安心して暮らせるまちづくりを進めてきました。今後、様々な世代の市民はもちろんのこと、仕事や学業で本市に来る人、観光で来訪する人、本市を離れても応援してくれる人など、本市に関わる様々な人々（関係人口）にとって、自分らしく過ごせる場所、応援したくなる場所となるよう、以下の将来像を設定します。

大和郡山市 将来像

希望と誇りをつなぎ、
やまどこおりやま
 新たな価値を生み出す元気城下町

② 交通に係る取り組みについて

人口減少や少子高齢化が進む中、高齢者や子育て世代、障害のある人など、すべての人が健康で快適な生活環境を実現することや持続可能な都市経営を可能とすることを大きな課題と捉え、以下のとおり、交通体系、交通機能の充実を、展開する施策の1つに挙げています。

1) 交通体系、交通機能の充実

【まちづくり戦略課、建設課、交通防犯対策課】

- 人口減少・少子高齢化に対応した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現に向け、すべての人が円滑に移動できるよう、市内の公共交通ネットワークの拡充を図ります。
- 既存交通網の維持を図るほか、これらと協調した交通施策の実施により、市内交通網の充実を図ります。
- 持続可能性の確保のため、客観的な指標に基づく評価を行い、時勢に見合った交通網への再編を検討します。
- 道路や橋りょうの耐震化、長寿命化など、適切な維持・管理に取り組みます。

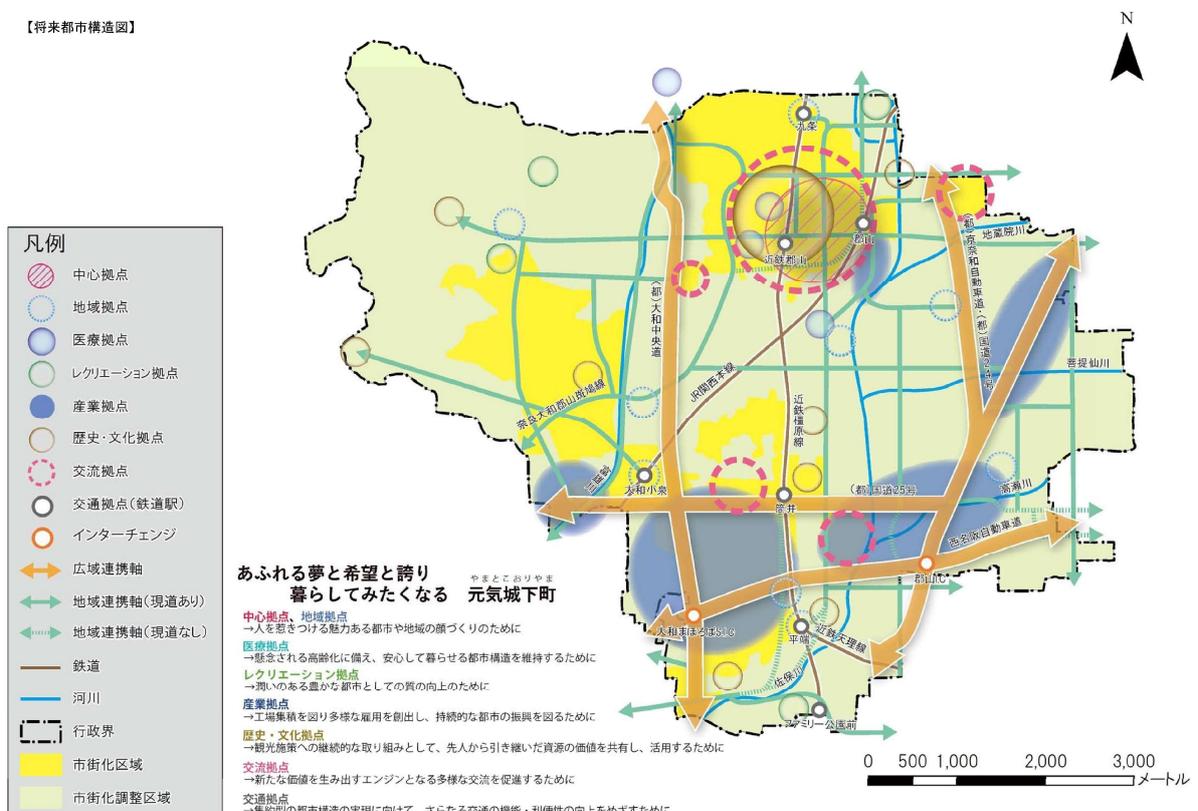
(2) 第3次大和郡山市都市計画マスタープラン

本市では、概ね20年後（令和22年（2040年））のまちの将来を見据えながら、道路、公園や市街地の具体的な都市計画の方針等について、概ね10年後（令和12年（2030年））の整備目標を示すものとして、令和3年（2021年）に「第3次大和郡山市都市計画マスタープラン」を策定しています。

① 将来都市構造

この計画では、市の顔であり、都市の中心地としての機能を担う拠点（中心拠点）を近鉄郡山駅、JR郡山駅を中心とした場所と定め、そのほか、人を惹きつける魅力ある地域の顔づくりのための拠点（地域拠点）を定めた将来の都市構造を示しています。

【将来都市構造図】

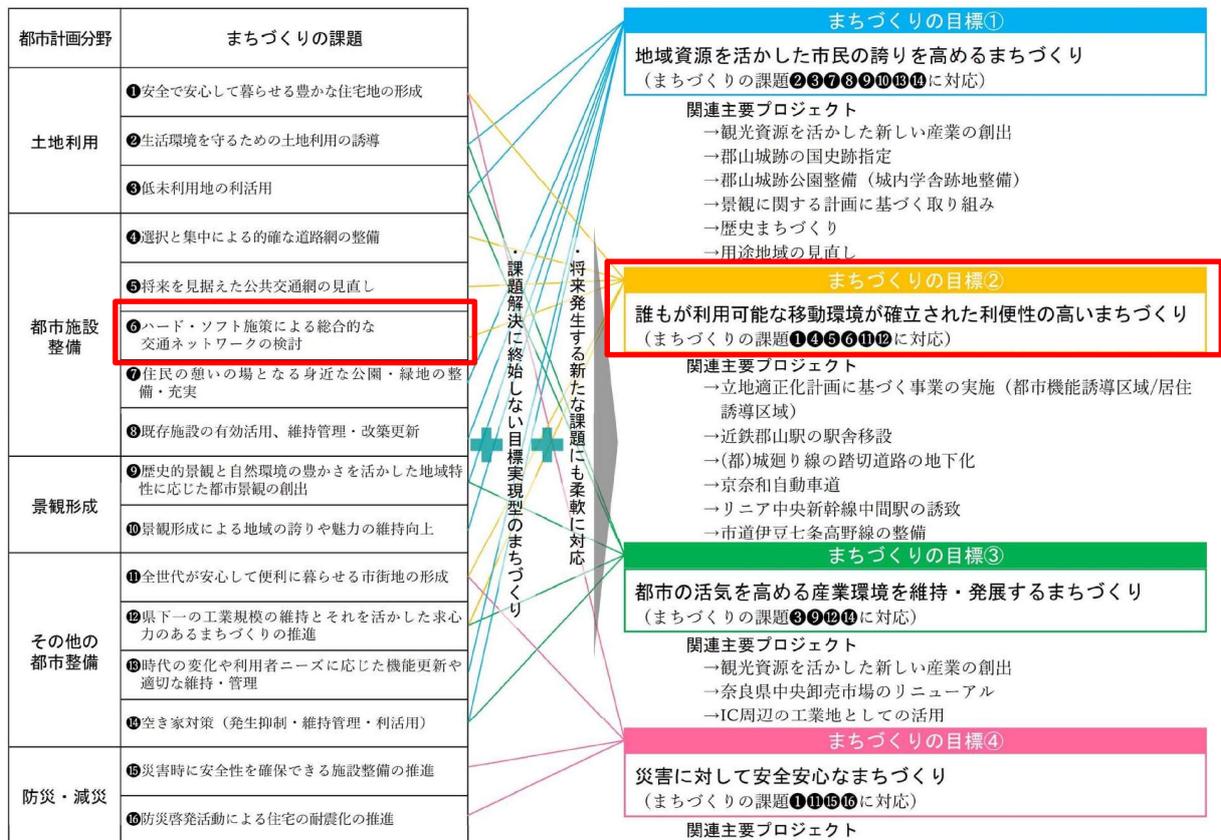


出典：第3次大和郡山市都市計画マスタープラン

図. 将来都市構造

② 交通にかかる都市施設整備

都市施設整備の課題の1つとして、「ハード・ソフト施策による総合的な交通ネットワークの検討」を挙げ、それに対応するまちづくりの目標として「誰も利用可能な移動環境が確立された利便性の高いまちづくり」を掲げています。さらに、道路・交通施設整備の方針として、バス通行の不便さの解消等を目的とする道路整備や自家用車に過度に依存する交通行動から環境や健康に配慮した交通行動を選択するための意識醸成、路線バス・コミュニティバスや福祉輸送サービス、デマンドタクシーなどとも連携した公共施設利用者と公共交通空白地域の住民の利便性向上等を挙げています。



出典：第3次大和郡山市都市計画マスタープラン

図. まちづくりの課題や主要プロジェクトの関係性

(3) 大和郡山市立地適正化計画

本市では人口減少によるコミュニティの衰退や工業団地の従業員の定住促進などの課題について、効率的な居住機能や都市機能の誘導を進め、コンパクトシティの形成に向けたまちづくりに取り組んでいくことを目的に、目標年次を令和17年（2035年）として、平成30年（2018年）3月に立地適正化計画を策定し、令和6年（2024年）3月に防災指針の追加を含めた改定を行いました。

① 将来のまちづくり像

この計画では、5つの特徴に分け、地域の方向性を定め、それらをつなぐ公共交通ネットワークとして、鉄道（近鉄橿原線、JR大和路線）や路線バス（奈良法隆寺線、郡山小泉線、郡山イオンモール線）を位置づけています。



出典：大和郡山市立地適正化計画

図. 将来まちづくりのイメージ

② まちづくりの方針

この計画では、まちづくりの方針を定める中で、その1つとして、「誰もが利用できる公共交通の確保」を挙げ、高齢者、学生など移動制約を受ける人も自由に目的地に移動できる公共交通を維持することとしています。

まちづくりの方針

(1) 少子化を克服する住みやすく、育てやすい環境の形成

大和郡山市から大阪・京都等に通勤する市民の継続的な居住促進のため快適な通勤通学、魅力ある子育て環境の構築を目指します。

(2) 健康で長生きできる社会の構築

徒歩圏に生活サービス施設が揃うだけでなく、城下町の風情を感じるまち歩きや地域活動への参加等によるアクティブで心身も健やかな生活ができる街づくりを進めます。

(3) 昭和工業団地勤務者の定住化の促進

職住近接のゆとりある生活と若年層の定住促進により、西部住宅地区の移住・定住を図り、オールタウン化を抑制し、地域コミュニティが維持された住宅地の形成を目指します。

3つの方針を支える

(4) 都市サービスを提供する都市拠点の形成

生活に必要なサービスを提供する都市機能を職場や住まいなどの身近な拠点へ集約を図ります。周辺住宅地への住む魅力を高めるような都市サービスを提供することを目指します。

(5) 人口密度の維持を図り、生活利便性の継続的な確保

公共施設や生活利便施設を拠点に集約し、徒歩や公共交通により誰もが容易に利用できるようにします。また、暮らしの安心を担保するコミュニティを維持するため、市街地への居住を促進します。

(6) 誰もが利用できる公共交通機能の確保

高齢者、学生など移動制約を受ける人も自由に目的地に移動できる公共交通を維持します。

(7) 安全・安心な市街地の形成

安全・安心を確保するため、空き家を活用し、災害の危険性の高い地域などから、より安全な市街地へ居住を促進します。

(8) 持続可能な都市経営ができる市街地の形成

効率的な都市経営ができる市街地を形成しつつ、土地の活用等により地価を維持します。

出典：大和郡山市立地適正化計画

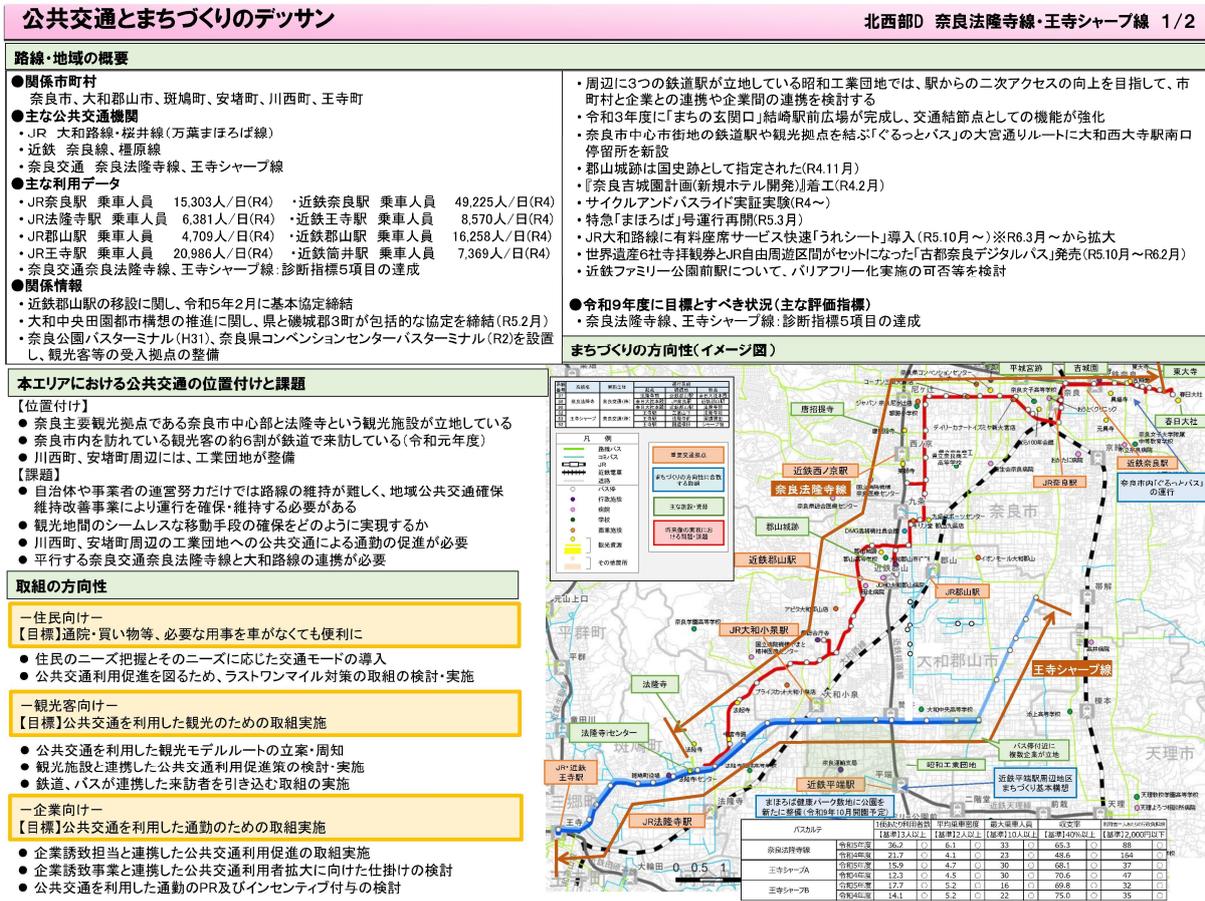
図. まちづくりの方針

4.2 交通に関する計画

(1) 奈良県地域公共交通計画

奈良県では、地域公共交通を幅広く捉え、まちづくり、医療・福祉、観光、産業その他の施策との連携を図りながら、地域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、県、市町村、交通事業者をはじめとする地域の関係者の連携・協働の証となる「奈良県地域公共交通計画」が令和4年度（2022年度）に策定されています。

この計画では、広域的な視点から地域ごとのイメージ（公共交通とまちづくりのデザイン）が示され、大和郡山市域においては、鉄道とともに、路線バスの奈良法隆寺線などを幹線軸として、近鉄郡山駅移設に伴う公共交通アクセスの検討、デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入などが挙げられています。



出典：奈良県地域公共交通計画

図. 公共交通とまちづくりのデザインの一例（その1）

住民向けの取組		観光客向けの取組	
取組名	王寺駅を核とした効率的な公共交通ネットワークの構築	取組名	観光イベント開催に伴う利便性の高い公共交通アクセスの提供
取組内容	・交通結節点である王寺駅を拠点とした効率的なモビリティについて検討・実施	取組内容	・交通事業者と連携し、観光イベント開催時に利便性が高い公共交通アクセスを提供
実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、交通事業者	実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、交通事業者
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	公共交通の利便性の向上、観光客の増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	近鉄郡山駅移設に伴う公共交通アクセスの検討	取組名	デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入
取組内容	・近鉄郡山駅の移設計画と連動した公共交通アクセス方法の検討	取組内容	・デジタル技術を活用した観光MaaS等の新たな交通サービスの導入に向けた取組を検討・実施
実施主体・協力主体	大和郡山市、交通事業者、奈良県	実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、交通事業者
実施効果	公共交通の利便性向上	実施効果	公共交通の利便性の向上、観光客の増加
実施期間	R7.4～	実施期間	R5.4～
取組名	自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進	取組名	観光施設と連携した公共交通の利用促進策の実施
取組内容	・令和5年3月より販売を開始している自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の普及のためのPRを実施 ・コミュニティバスに活用する取組を検討・実施	取組内容	・観光施設と連携して、沿線にある観光施設の魅力を発信する宿泊旅行商品を作成・PRするとともに利用促進策を検討・実施
実施主体・協力主体	奈良交通	実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、交通事業者
実施効果	バス利用者増加、それに伴う鉄道利用者増加	実施効果	観光施設の魅力向上、公共交通利用者の増加
実施期間	R5.3～	実施期間	R5.4～
取組名	コミュニティバスデータのGTFS化に伴うオープンデータ化及び住民への周知	取組名	路線バス車内モニターによる観光施設案内
取組内容	・令和4年度に県で整備したコミュニティバスデータのGTFSデータ化を活用し、各種検索サイトへのデータ提供や、住民へのPRの実施	取組内容	・路線バス車内のモニターで、観光施設の案内等を行い、観光地の知名度向上とともに利便性向上を図る取組を検討・実施
実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、奈良県	実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、奈良交通
実施効果	コミュニティバスの利用者増加	実施効果	観光地の魅力PR、公共交通利便性向上
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	観光客向けモデルルート作成及び観光PRの実施	取組名	交通モードを組み合わせた周遊観光の促進
取組内容	・各観光施設等に公共交通で巡っていただくようなモデルルートの作成 ・デジタル技術等を活用した効果的な周知方法の検討・実施	取組内容	・観光客の移動ニーズに合わせて複数の交通モードが連携する周遊観光の取組を検討・実施
実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県	実施主体・協力主体	奈良市、大和郡山市、斑鳩町、安堵町、川西町、王寺町、奈良県、交通事業者
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	公共交通の利便性の向上、観光客の増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	企業誘致事業と連携した公共交通利用促進及び既存工業団地内におけるバスの運行	取組名	誘致している企業向けの取組
取組内容	・企業誘致事業と連携し、通勤需要を取り込めるような取組の検討・実施 ・既存工業団地企業が共同出資するバス運行の検討・実施	取組内容	・企業誘致事業と連携し、通勤需要を取り込めるような取組の検討・実施 ・既存工業団地企業が共同出資するバス運行の検討・実施
実施主体・協力主体	安堵町、川西町、奈良県、奈良交通	実施主体・協力主体	安堵町、川西町、奈良県、奈良交通
実施効果	公共交通利用者数の増加	実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～

出典：奈良県地域公共交通計画

図. 公共交通とまちづくりのデザインの一例（その2）

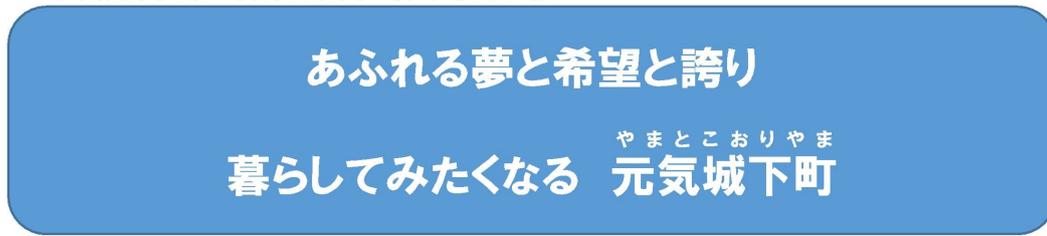
(2) 大和郡山市総合交通戦略

本市では、交通の面から、将来のまちづくりを支えるとともに、大和郡山市が抱える交通課題の解決を図るため、概ね20年後の都市交通の将来像の実現を展望した上で、短・中期的に取り組む施策・事業について定めることとして、令和11年度（2029年度）を計画目標年次とし、効率的・効果的な都市交通施策を体系的・具体的に取りまとめた「大和郡山市総合交通戦略」を令和2年（2020年）に策定しました。

本計画では、総合計画における将来像やまちづくりの方向性を都市交通の面から実現を目指すこととし、総合計画における将来像を踏まえ、「暮らす人、訪れる人を支える交通体系が整ったまち」を都市交通の将来像として挙げています。

また、鉄道駅について交通拠点として機能・利便性を高めていくことや、バス路線について積極的な利用により維持を図るとともに、コミュニティバスの活用や新たな交通手段の導入等により公共交通空白地の解消を目指すことを示しています。

大和郡山市第4次総合計画における将来像



大和郡山市第4次総合計画における基本方針

- ①夢と誇りがもてる、過去と未来をつなぐまちづくり
- ②信頼と協働が育む、次世代を切り開くまちづくり
- ③誰もが住みたくなる、働きたくなるまちづくり



総合交通戦略における将来像



大和郡山市に住んでいる人が、今後も住み続けたいと思うまちとするため、交通の面から生活行動を支える多様な交通手段を確保します。また、大和郡山市に住んでみたい・訪れたいと思ってもらえるように、大和郡山市の魅力を交通体系の充実により高めていきます。

出典：大和郡山市総合交通戦略

図. 都市交通の将来像

■将来交通ネットワークのイメージ

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めていくため、立地適正化計画で位置づけた地域拠点・居住誘導区域等の生活の場と商業地・工業地とを接続する鉄道・バス等の公共交通及び道路のネットワークを充実し、暮らす人・訪れる人の誰もが移動しやすいまちを目指していきます。

■鉄道軸

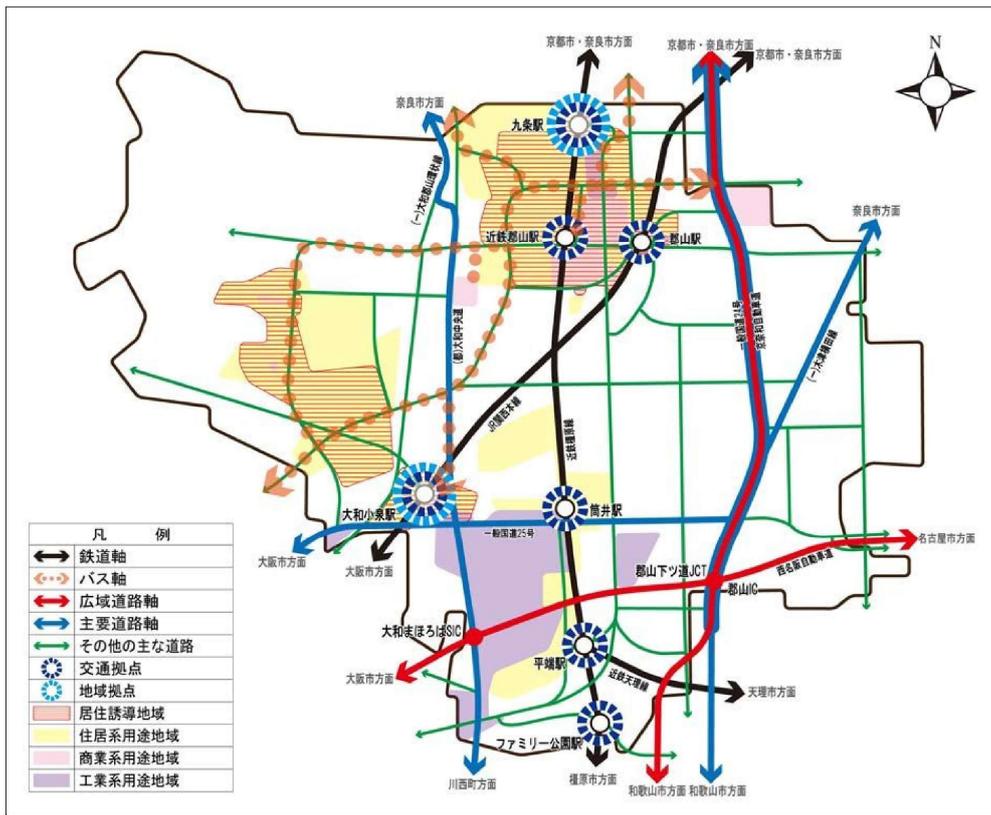
市内及び市外との広域的な移動を支える近鉄（橿原線・天理線）及びJR（関西本線）を鉄道軸として位置づけます。また、鉄道駅は、交通拠点として機能・利便性を高めていきます。

■バス軸

鉄道駅や主要施設にアクセスするための移動を支える交通手段であるバスは、本市の主要な交通拠点である近鉄郡山駅・大和小泉駅と他都市の拠点（奈良駅・法隆寺駅）や主要な病院・大規模商業施設を結ぶ路線をバス軸として位置づけます。その他のバス路線も積極的な利用により維持を図るとともに、コミュニティバスの活用や新たな交通手段の導入等により公共交通空白地の解消を目指します。

■道路軸

自動車専用道路として広域的な移動を支える「西名阪自動車道」「京奈和自動車道」を広域道路軸、「一般国道24号」「一般国道25号」「都市計画道路（以下「(都)」とする）大和中央道」「一般県道（以下「(一)」とする。）大和郡山環状線」「(一)木津横田線」を主要道路軸として位置づけます。道路軸以外の県道や都市計画道路等の主要な道路も含めて幹線道路ネットワークを構築し、円滑な交通処理を行います。



出典：大和郡山市総合交通戦略

図. 将来ネットワークのイメージ

4.3 その他

(1) 健康・福祉の視点

令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの地域福祉の推進を図る「第3次大和郡山市地域福祉計画」及び「第2次大和郡山市地域福祉活動計画」では、基本施策3-3「生活基盤の整備」として、コミュニティバスの運行や交通事業者との連携による公共交通環境の整備・充実や、地域や企業・事業者等と連携した移動支援や買い物支援の促進などを挙げて、市民一人ひとりが安心して地域で暮らしていける環境づくりを目指すこととしています。

(2) 環境の視点

平成14年（2002年）に前計画を策定して以降、環境をめぐる情勢が大きく変化してきたことを受け、これらの変化に対応して平成30年（2018年）に策定した「大和郡山市環境基本計画（第二次）」では、地球環境に関する環境目標と施策体系の1つとして、公共交通の維持・活性化を挙げています。

(3) 都市拠点整備の視点

① 近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画

本市の中心としてふさわしいまちづくりの基本的な方向性を定めることを目的として、令和元年（2019年）に策定、令和6年（2024年）に改定した「近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画」では、地区内の地域資源を活かし、多くの人が訪れ、楽しむことができ、また、子どもからお年寄りまでいつまでも安心して、豊かに住み続けられるまちを実現させるため、人が集まり、回遊しやすく、歩きやすい仕組みづくりを進めるうえで、コミュニティバスの運行経路の見直しも含めた検討を進めています。

② 近鉄平端駅周辺地区まちづくり基本構想

近鉄平端駅周辺の地域意見や課題を整理し、地区の特性を活かしたまちづくりを実現するための基本的な方向性を令和3年（2021年）に定めた「近鉄平端駅周辺地区まちづくり基本構想」では、高速バスや観光周遊バスの立ち寄りも見据えた整備イメージを挙げています。

5. 地域公共交通を取り巻く課題

5.1 本市の特性（まとめ）

2章から4章で整理した本市の特性をまとめると、以下のような特徴が挙げられます。

(1) 本市の地域特性

- 本市の鉄道網は、JR 関西本線（大和路線）と近鉄橿原線が南北に縦断し、**大阪、京都、奈良方面を結ぶ JR 線 2 駅、近鉄線 5 駅が立地**しています。
- 人口の推移をみると、平成 7 年（1995 年）以降、減少局面となっており、**今後も人口減少が続く**と予想されています。また、65 歳以上の**高齢者の人口割合（高齢化率）は増加傾向**にあり、令和 32 年（2050 年）には 46.5%まで上昇すると予想されています。
- 市内の主要施設の立地状況をみると、商業・医療・子育て等の**日常生活に関する施設が整備されている状況**にあります。
- **市内の移動においては、自動車利用の割合が約 48%**で最も多くなっています。一方、バスの利用は市全体で約 2%と低くなっています。また、**年代別では、高齢者の割合が相対的に多くな**っています。

(2) 地域公共交通等の現状

- 鉄道の利用状況をみると、市内すべての駅で新型コロナの影響により利用者が減少しており、**鉄道駅の利用者数はコロナ前の約 9 割程度***となっています。
- 市内を運行する路線バスの利用者数は、平成 26 年度（2014 年度）以降、増加傾向となっていました。しかし、コロナ禍の影響で利用者が落ち込み、**路線バスの利用者数はコロナ前の約 8 割程度***となっています。なお、路線別では、市東部と奈良市を結ぶ路線や、イオンモール大和郡山にアクセスする路線の利用が多くなっています。
- **コミュニティバスの利用者数についても、コロナ前の 8 割程度*であり**、年間利用者は約 2.9 万人となっています。なお、直近 3 か年において、元気平和号で利用者が減少する一方、元気治道号で利用者が増加傾向にある等、**路線による利用状況の変化**が見られます。また、**一部では 1 週間の利用が 1 人未満となっている停留所も存在**しています。
- タクシーについては、平成 24 年（2012 年）に比べ、大和郡山市が含まれる生駒交通圏の**利用者が約 5 割*まで減少**しています。
- 市全体でみると、鉄道駅、路線バス、コミュニティバスの停留所の徒歩圏に含まれる地域公共交通カバー人口率は約 7 割となっており、**市西部や中部の住宅地において交通空白地が存在**しています。
- なお、地域公共交通を取り巻く環境として、バスやタクシー運転手の高齢化が進んでおり、**乗務員不足を主な理由とする路線削減、サービス撤退の動き**が全国各地で進んでいます。さらに、自動車運転者に対する労働時間等基準の改正（令和 6 年（2024 年）4 月）により、**更なる運転手の不足が発生する見込み**です。

※ 鉄道、路線バスは令和 5 年、コミュニティバス、タクシーは令和 6 年の実績

(3) 市民ニーズ

① 市民

- 高齢者では、**年齢が高くなるにつれ、単独世帯の割合が高くなっています。**
- また、**年齢が高くなるにつれ、免許を保有していない回答者の割合が高く、バスの利用割合が高くなっています。**
- **高齢を理由に移動の不自由さを感じている回答者が約 35%となっています。**
- 外出に困る回答者にとって、**増やしたい外出目的として、買物や通院など、生活に欠かせない行動が上位**となっています。特に高齢者（65 歳以上）では、通院（デイケア含む）目的による外出を増やしたい回答者が約 6 割となっています。

② 利用者

- コミュニティバス全体では、**回答者の約 6 割が 75 歳以上**となっています。
- コミュニティバスの利用目的については、買物を目的としてお出かけしている回答者が 5 割以上となっています。ついで、通院（デイケア含む）が約 34%となっており、**生活に欠かせない行動が利用目的の上位**となっています。
- コミュニティバスに対する困りごとについて、「**利用したい時間帯に便がない**」とする回答者が約 4 割となっています。ついで、「**所要時間が長い**」とする回答者が 1 割を上回っています。

(4) まちづくりの方向性

- 大和郡山市第 4 次総合計画（後期基本計画）において、リーディングプロジェクトの 1 つとして「**公共交通環境の整備・充実**」を挙げています。
- その他の関連計画においても、都市施設整備、コンパクトシティ形成、健康福祉、環境の視点など、**まちづくりにかかる多様な観点において、地域公共交通ネットワークの充実を図ることを目指す**ことを掲げています。

5.2 取り組むべき課題

本市の地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、地域公共交通計画の推進を通じて取り組むべき課題を以下のように整理します。

課題1：交通弱者の移動を支える交通手段の確保

本市では、今後も高齢者の割合は増加することが予想されています。その中で、本市の高齢者の特徴として、年齢が高くなるにつれ、単独世帯の割合が高くなっています。また、高齢になるほど、免許を保有していない割合が高く、高齢を理由に移動の不自由さを感じている回答者が多くなっています。

外出に困る回答者にとって、増やしたい外出目的として、買物や通院など、生活に欠かせない行動が上位となっており、市西部や中部の住宅地における交通空白地の解消も含め、今後増加が見込まれる高齢者をはじめとする**交通弱者の移動を支える交通手段の確保**を進めていくことが1つ目の課題となります。

課題2：ニーズや需要に応じたサービスの再構築

課題1で示したとおり、高齢化を迎える本市において、生活に欠かせない移動手段を確保していくことは重要ですが、今後も人口減少が続く中で、サービスを維持していくことは難しくなっていく可能性があります。今日のサービスにおいても、利用者の減少などにより厳しい経営環境となっている交通事業者や、1週間の利用が1人未満となっているコミュニティバスの停留所などが存在していることを踏まえ、拡充すべきところと、そうでない部分を適切に評価し、**ニーズや需要に応じたサービスの再構築**を行っていくことが2つ目の課題となります。

課題3：持続的なサービスの提供に向けた体制の維持

本市の総合計画に掲げる「暮らしてみたいくなる」まちや、それを受けて、都市計画マスタープランで示す「誰も利用可能な移動環境が確立された利便性の高いまちづくり」において、地域公共交通の役割はますます重要になります。そのような中、全国的な流れとして、乗務員不足を主な理由とする路線削減や廃業の動きが進むなど、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

本市で地域公共交通を運営する事業者を取り巻く環境も例外ではなく、それぞれの交通事業者と行政や市民が相互に理解し、協力することで、**持続的なサービスの提供に向けた体制の維持**を図っていくことが3つ目の課題となります。

○ 本市の特性を踏まえた課題

□ 本市の特性

(1) 本市の地域特性

- ・本市は、大阪、京都、奈良方面を結ぶJR線2つ、近鉄線5つの鉄道駅が立地している。
- ・人口の推移をみると、減少局面となっており、今後も人口減少が続くと予想される。
- ・高齢化率は増加傾向にあり、令和32年には46.5%まで上昇すると予想される。
- ・商業・医療・子育て等の日常生活に関係する施設が市内に整備されている。
- ・市内の移動では、自動車利用の割合が約48%で最も多くなっている。

(2) 公共交通等の現状

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスともに、新型コロナの影響により利用者が減少しており、利用者数はコロナ前の約8～9割程度となっている。
- ・市が運行するコミュニティバスについては、元気平和号で利用者が減少する一方、元気治道号で利用者が増加傾向にある等、路線による利用状況の変化がみられる。また、一部では1週間の利用が1人未満となっている停留所も存在する。
- ・タクシーについては、平成24年に比べ、大和郡山市が含まれる生駒交通圏の利用者が約5割まで減少している。
- ・市全体でみると、公共交通カバー人口率は約7割となっており、市西部や中部の住宅地において交通空白地が存在している。
- ・全国的にみると、乗務員不足を主な理由とする路線削減の動きが進んでいる。

(3) 市民ニーズ

① 市民

- ・高齢者では、年齢が高くなるにつれ、単独世帯の割合が高い。
- ・年齢が高くなるにつれ、免許を保有していない回答者の割合が高く、バスの利用割合が高い。
- ・高齢を理由に移動の不自由さを感じている回答者が約35%となっている。
- ・外出に困る回答者にとって、買物や通院など、生活に欠かせない行動が上位となっている。特に高齢者（65歳以上）では、通院（デイケア含む）目的による外出を増やしたい市民が多い。

② コミュニティバス利用者

- ・コミュニティバスでは、利用者の約6割が75歳以上となっている。
- ・コミュニティバスの利用目的については、買物や通院（デイケア含む）など、生活に欠かせない行動が利用目的の上位となっている。
- ・コミュニティバスに対する困りごとについて、「利用したい時間帯に便がない」とする回答者が約4割となっている。そのほか、「所要時間が長い」とする回答者が1割を上回っている。

(4) まちづくりの方向性

- ・大和郡山市第4次総合計画（後期基本計画）において、リーディングプロジェクトの1つとして「公共交通環境の整備・充実」を挙げている。
- ・その他の関連計画においても、都市施設整備、コンパクトシティ形成、健康福祉、環境の視点など、まちづくりにかかる多様な観点において、地域公共交通ネットワークの充実を目指すことを掲げている。

□ 地域公共交通で向き合うべき課題

■ 交通弱者の移動を支える交通手段の確保

- ・コミュニティバスの再編やデマンド交通の導入により、交通空白の解消やきめ細やかなサービスの実現を図り、過度に自動車に頼らずに移動できる交通環境とする。

■ ニーズや需要に応じたサービスの再構築

- ・コミュニティバスについて、停留所の廃止基準をつくり、地域公共交通計画に盛り込むことで、将来の再編につなげていく。
- ・地域公共交通事業自体の廃止を含めた見直し時期や乗降地点等運行に関わる軽微な見直し時期を地域公共交通計画に盛り込むことで、地域公共交通総合連絡協議会で定期的に協議する。

■ 持続的なサービスの提供に向けた体制の維持

- ・あくまでも民間の公共交通の維持及び確保に努め、路線又は便数の廃止・縮小のないように、地域公共交通の整備・構築を行う。

6. 目指す将来像

6.1 基本理念

本市では、総合計画を最上位計画として、その趣旨に沿った分野別の関連計画を策定しています。今回策定する大和郡山市地域公共交通計画においても、同様に、総合計画における趣旨を踏まえるものとします。

少子高齢化と人口減少が進む本市においては、「コンパクトプラスネットワーク※」による地域づくりが求められています。人口密度の高いコンパクトな地区同士を公共交通ネットワークで結ぶことにより、市民の生活利便性と移動利便性の高い地域を目指します。本市は、それらを新たな公共交通の構築と既存の公共交通の再編により実現することとし、本計画の基本理念を次のように定めます。

※人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること（コンパクト+ネットワーク）

【大和郡山市地域公共交通計画の基本理念】

公共交通の輪でつなぐ
やまとおりのやま
みんなの元気城下町

6.2 基本方針

(1) まちづくり、観光振興等の地域整備との一体性の視点

本市における地域公共交通ネットワークの維持・強化にあたっては、総合計画の趣旨を踏襲しつつ、全市的な上位・関連計画を取り入れたものとします。また、別途取り組みが進められている近鉄郡山駅周辺整備事業や近鉄平端駅周辺地区で検討されているまちづくりの基本構想などの拠点整備の動きと一体性を持った計画とします。それらを踏まえて、課題であるニーズや需要に応じたサービスの再構築を図ることを基本とします。

<基本方針Ⅰ>

- 「コンパクトプラスネットワーク」による地域づくりを実現する拠点整備及びネットワーク構築の一体的な推進

(2) 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の視点

本市の地域公共交通を考えるうえでは、近畿日本鉄道、JR西日本による鉄道軸に加え、奈良交通による路線バスによって形成されている幹線ネットワークのほか、一般タクシーなど既存の地域公共交通機関を維持していくことが前提であり、最も重要となります。利用者減少、担い手不足等の社会的な背景から、より厳しい経営環境になっていくことが予想されますが、課題である持続的なサービスの提供ができるよう、地域の自主的な取組も含め、全体でこれら地域公共交通網を支えることを基本姿勢とします。したがって、本計画では、既存の地域公共交通機関だけでは対応できないニーズへの対応について、適切な役割分担のもと、それらが持つ強みを生かしながら、それを補完するものとして、充実を図っていくことを基本とします。

<基本方針Ⅱ>

- 既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備

(3) 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの視点

本市においては、前述のとおり、鉄道・バス・タクシーなどの既存の地域公共交通網を維持していくことが基本となります。一方で、それらでカバーできない地域が存在することや、高齢化などによって利用できない市民が存在するなどの課題が存在します。そこで、本計画では、課題である交通弱者の移動を支える交通手段の確保への対応として、地域のボランティア等支えあいなどの活力（自主的取組）を含めて重視することを基本としつつ、なお支え切れないニーズや需要には、競合しない範囲で行政主体のサービスで補完していくことを基本姿勢とします。

<基本方針Ⅲ>

- 地域や民間活力を生かしつつ、行政が補完する階層的な公共交通サービスの整備

(4) 住民の協力を含む関係者の連携と協働の視点

地域公共交通が有効に活用されていくためには、地域の理解、積極的な関与を通して、潜在的な輸送需要の把握、地域で自らの移動手段を支える機運醸成が不可欠と考えます。

本市においても、それぞれの課題に対応するものとして、本計画を通じて、地域の移動手段を一緒に考え、一緒に作り上げ（生み出す）、一緒に活用する体制を構築することで次世代につなぐ地域公共交通ネットワークづくりを目指すものとします。

<基本方針Ⅳ>

- 地域と取り組む次世代の地域公共交通ネットワークづくりの推進

6.3 将来ネットワーク

(1) 将来ネットワーク像

本市が目指す地域公共交通の将来ネットワークについては、民間事業者が運営する鉄道軸、路線バス軸、および一般タクシーによる面的交通を維持していくことを前提とします。行政が提供する地域公共交通サービスについては、人口分布や利用状況を踏まえた内容の見直しを継続して図りつつ、次世代につなぐ持続可能なサービスの提供を目指していきます。また、市内外、世代などに関わらず、みんなが希望と誇りをもって過ごせるまちとなるようなネットワークとしていきます。

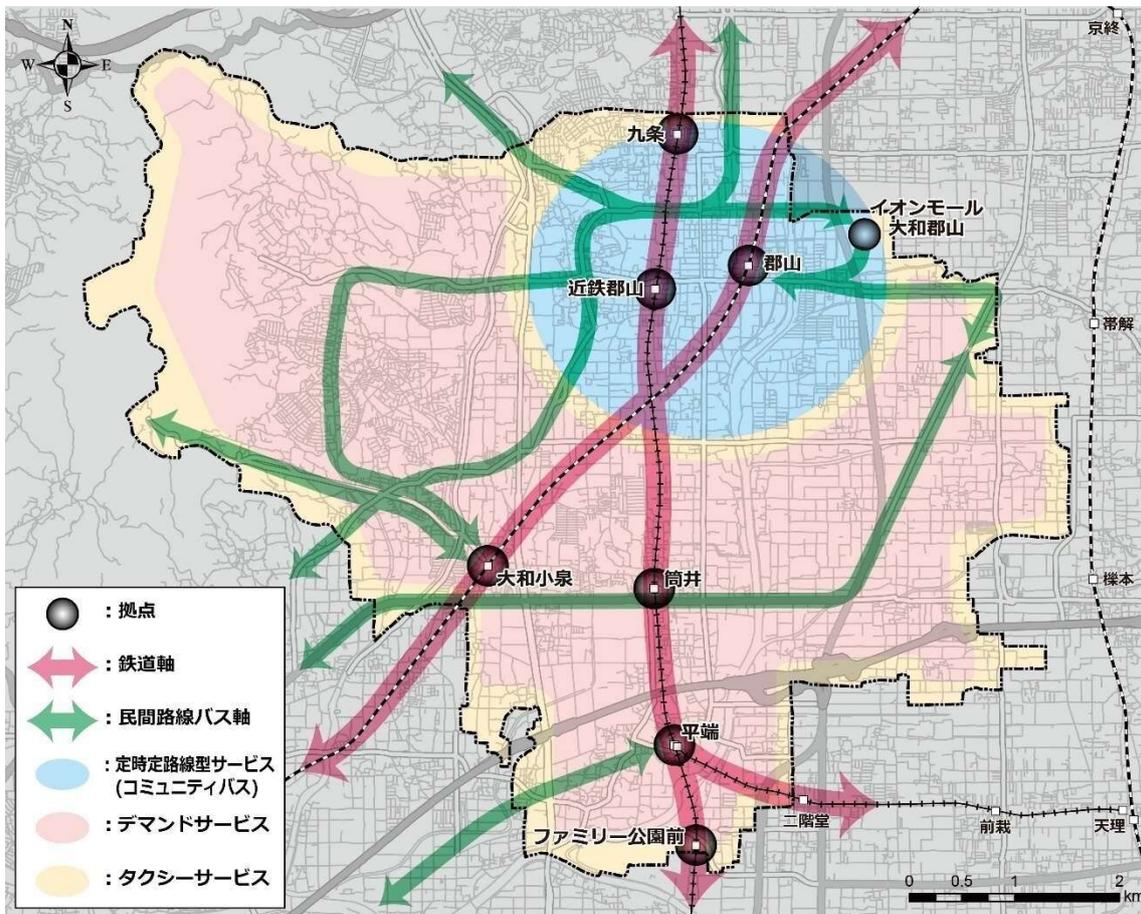


図. 将来ネットワークのイメージ

(2) 各交通手段の役割分担

将来ネットワークを実現する上で、各交通モードについて、下記に示す位置づけ、ならびに役割のもと、確保・維持に努めていくものとします。

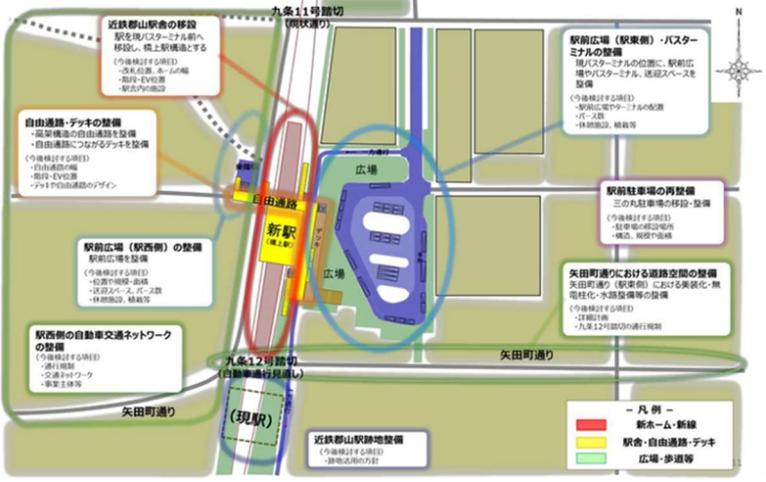
表. 交通手段別の役割分担

位置づけ		モード	路線等	役割	確保・維持の方針
幹線公共交通	広域幹線	鉄道	近畿日本鉄道 JR 西日本	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、広域的な観点から、生活、観光等の多面的な移動を支える。	鉄道駅及びその周辺の取り組みと合わせ、サービス及び需要の確保をめざす。
	地域幹線	民間路線バス	奈良交通	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成するサービスであり、市民の日常的な利用、市外からの観光需要等、市内の多面的な移動を支える。	一部の路線については、 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用 し、持続可能な運行をめざす。
面的交通		一般タクシー		きめ細やかな需要や、その他の手段で支えることのできない多様な移動を面的に支える。	その他の移動手段との役割分担の下、サービス及び需要の確保をめざす。
補完的な公共交通	定時定路線型サービス	大和郡山市コミュニティバス		広域幹線・地域幹線に接続する支線として、住民生活に係る移動を支える。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用 し、持続可能な運行をめざす。 [*]
	デマンド型サービス	住民参加型移動・外出支援サービス		地域の移動需要に対して、地域自らの力で支える。	大和郡山市高齢者移動支援事業の推進によって、サービスの確保・推進を目指す。
	デマンド型交通			広域幹線・地域幹線を補完するサービスとして、それらの移動手段で対応できない移動需要を支える。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用 し、持続可能な運行をめざす。 [*]

※地域公共交通利便増進実施計画を別途作成し、確保・維持を推進することを想定

7. 事業及びその実施主体

基本方針Ⅰに対応する事業内容

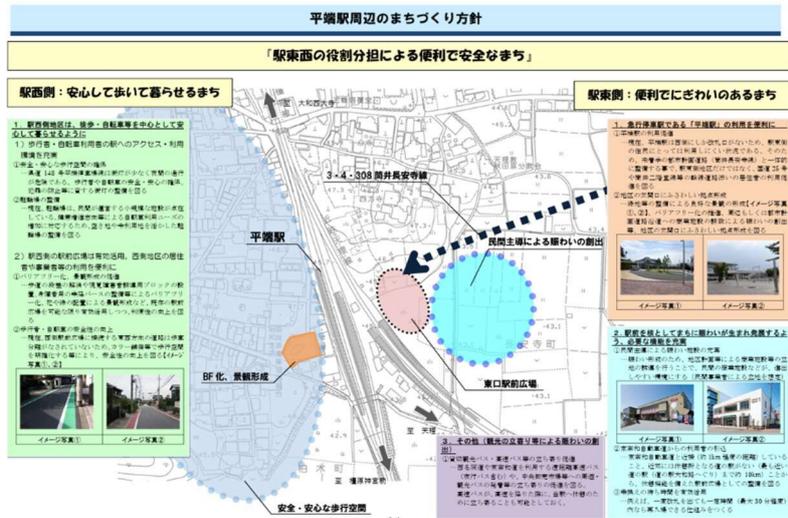
I-1 近鉄郡山駅舎の移設					
○ 概要					
<p>◇ 駅舎を現バスターミナル前へ移設し、橋上駅構造とすることで、九条 12 号踏切の歩行者ボトルネックを解消するとともに、交通結節点としての機能強化を図り、バリアフリー化など多くの人が利用しやすい駅とする。</p>		<p>＜近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画図(令和元年7月策定)＞</p> 			
○ 関連する計画		◇ 大和郡山市総合交通戦略		◇ 奈良県地域公共交通計画	
○ 実施主体		◇ 県・市 ◇ 鉄道事業者			
○ スケジュール(年度)					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
実施設計	工事	→	→	供用開始	

I-2 近鉄郡山駅前広場の整備					
○ 概要					
<p>◇ 駅舎の移設に合わせ、交通結節点としての機能強化を図るため、現バスターミナルの位置に、駅前広場やバスターミナル、送迎スペースを整備する。</p> <p>◇ また、バスターミナルにおいては、北側からの一般車・タクシーの進入をなくし、バス優先とすることで、バス事業の運行環境改善を図る。</p>		 <p>近鉄郡山駅周辺整備事業イメージ図 (令和4年8月31日時点案) ※今後の費用負担協議及び基本設計・予備設計の過程で、仕様変更する場合があります。</p>			
○ 関連する計画		◇ 大和郡山市総合交通戦略			
○ 実施主体		◇ 県・市			
○ スケジュール(年度)					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期(～令和14年)
用地取得	→	→	→	工事	グランドオープン

I-3 近鉄平端駅前広場の整備

○ 概要

◇ (都)筒井長安寺線の整備に合わせ、近鉄平端駅への東側からのアクセスを実現するため、まちづくり基本計画の検討を進め、駅周辺の土地利用方針を策定し、駅前広場等の交通関連施設を整備する。



出典：近鉄平端駅周辺地区まちづくり基本構想

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

◇ 市

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
設計	工事	⇒	⇒	⇒	⇒

I-4 鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築 ★

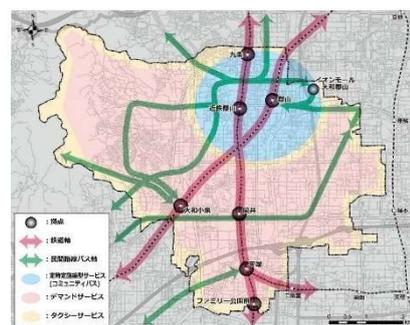
★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）

○ 概要

◇ 駅前広場の整備、駅周辺の都市計画道路の整備と合わせ、需要や地域ニーズに応じたバス路線やダイヤの見直しを行い、拠点性のアクセス性向上をはじめとする地域公共交通の利便性向上を図る。

◇ 既存需要のさらなる取り込みや新たな需要の取り込みを図るため、運行ダイヤの調整と合わせ、広報紙やSNS等での発信を行う。

＜将来ネットワークのイメージ＞
(6.3より再掲)



○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略 ◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 市 ◇ バス事業者

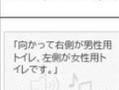
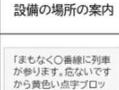
○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I-5 バリアフリーに対応した誘導案内施設等の充実

○ 概要

◇ 障害者（視覚・聴覚・知的等）に配慮したわかりやすい時刻表や誘導案内方策について検討する。

	視覚表示設備	触覚表示設備	音案内設備	ICT・人的サポート
誘導サイン	 施設・設備の方向	 誘導用ブロック(盲杖ブロック)	 設備までの距離の案内	 高精度音声ナビゲーションシステム
位置サイン	 駅や出入口の名称	 点字による場所の案内	 「ピン・ポーン」	 視覚障害者向け駅構内ナビゲーションシステム
案内サイン	 構内図や周辺地図	 触知案内板	 設備の場所の案内	 環境音字幕表示システム
規制サイン	 ホーム上の注意喚起(サイン)	 誘導用ブロック(盲杖ブロック)	 「まもなく〇番線に列車が参ります。応不急から黄色い点字ブロックまでお下りください。」	

<誘導案内設備の種類と情報の提供手段の例>

出典：令和5年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会（国土交通省）

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

◇ 市 ◇ 交通事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

I-6 観光来訪者に対応した新たな交通ネットワーク、サービスの構築

○ 概要

◇ 観光需要に対応したバスルートの設定など、観光来訪者が利用しやすい地域公共交通ネットワークやサービスの構築を図る。

◇ 観光用の企画チケットなど料金設定等を検討する。

◇ 観光施設の案内等を行い、観光地の知名度向上とともに利便性向上を図る取組を検討・実施する。

<本市の運行エリアを含む企画チケットの例>



出典：奈良交通 HP

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 市 ◇ 交通事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

基本方針Ⅱに対応する事業内容

Ⅱ-1 鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築（再掲）★

★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）

○ 概要

- ◇ 駅前広場の整備、駅周辺の都市計画道路の整備と合わせ、需要や地域ニーズに応じたバス路線やダイヤの見直しを行い、拠点性のアクセス性向上をはじめとする地域公共交通の利便性向上を図る。
- ◇ 既存需要のさらなる取り込みや新たな需要の取り込みを図るため、運行ダイヤの調整と合わせ、広報紙や SNS 等での発信を行う。

＜将来ネットワークのイメージ＞
(6.3より再掲)



○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略
- ◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

- ◇ 市
- ◇ バス事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

Ⅱ-2 自動継続型金額式 ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進

○ 概要

- ◇ 自動継続型金額式 ICカード定期券「CI-CA plus」の普及のための PR を実施することで、キャッシュレスで利用しやすい環境を発展させる。
- ◇ コミュニティバスに活用する取組を検討する。



＜「CI-CA plus」の概要＞

出典：奈良交通 HP

○ 関連する計画

- ◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

- ◇ 市
- ◇ バス事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

Ⅱ-3 バリアフリー車両の導入

○ 概要

- ◇ 路線バスやコミュニティバス車両の更新時において、バリアフリーに対応した車両（ノンステップバス等）の導入を進める。



<導入を進める乗合ノンステップバスの例>

出典：奈良交通 HP

○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

- ◇ 市
- ◇ バス事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

Ⅱ-4 ユニバーサルデザイン車両によるタクシーの導入

○ 概要

- ◇ 障害者や高齢者が利用できるユニバーサルデザインタクシーの積極的な導入を促進する。



<導入を進めるユニバーサルデザイン車両の例>

出典：奈良近鉄タクシーHP

○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

- ◇ 市
- ◇ タクシー事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	

Ⅱ-5 バス・タクシーの運転手の確保 ★

★リーディングプロジェクト

○ 概要

- ◇ 行政は、バス・タクシー乗務員のイメージアップと求職喚起を図る PR を実施する。
- ◇ 交通事業者は、大型免許や 2 種免許の取得についての支援など自社での育成体制を充実させるとともに、若年層向け PR を強化するなど求人活動を積極的に行う。

＜行政が進める担い手確保に対する発信例（京都市）＞



出典：京都市 HP

＜民間事業者が進める担い手確保や人材育成の取組例＞

(女性の活躍推進の取組)



(次世代人材育成プログラムの実施)



出典：奈良交通

(入社支援体制の充実)



出典：奈良近鉄タクシー

○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

- ◇ 県・市
- ◇ 交通事業者

○ スケジュール（年度）

令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年	長期
随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

II-6 リニア中間駅の設置に向けた誘致活動の推進

○ 概要

リニア中央新幹線の中間駅の市内への設置について、奈良県内の36市町村長と奈良県議会議員20人(令和7年7月2日時点)で構成する「奈良県にリニアを！」の会」や「リニア中央新幹線中間駅の大和郡山市への建設促進期成同盟会」等での誘致活動・PR活動を行い、中間駅設置の実現を目指す。

PR横断幕・看板の設置等



出典：『リニア中央新幹線中間駅の誘致について』

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

◇ 市

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

II-7 デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入

○ 概要

◇ デジタル技術を活用した観光MaaS※等の新たな交通サービスの導入に向けた取組を検討する。

<MaaSの運用例（GunMaaS）>



スマホひとつで目的地までらくらくご案内



出典：前橋市 HP

※「MaaS (Mobility as a Service)」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で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て検索・予約・決済等を一括で行うサービス

○ 関連する計画

◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 県・市 ◇ 交通事業者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
		随時実施	⇒	⇒	⇒

基本方針Ⅲに対応する事業内容

Ⅲ-1 コミュニティバスの再編 ★					
★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）					
○ 概要					
◇ 効率的かつ持続的な地域公共交通サービスとしていくため、需要や地域ニーズに照らし合わせた停留所、運行ルートまた運賃の見直しを行う。また施策の継続にあたっては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行をめざす。			<運行中の大和郡山市コミュニティバス車両> 		
(※ 本施策メニューは「大和郡山市地域公共交通利便増進実施計画」にもその内容を定め、推進を図る)					
○ 関連する計画		◇ 大和郡山市総合交通戦略			
○ 実施主体		◇ 市			
○ スケジュール（年度）					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
運賃見直し	随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-2 デマンドタクシーの導入 ★					
★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）					
○ 概要					
◇ 地域公共交通が利用できない交通空白地を解消するため、路線バスやコミュニティバスを補完するサービスとして、デマンドタクシーの導入を進める。なお事業内容については令和7年10月～令和8年3月に実施した実証運行の結果を反映するものとする。また施策の継続にあたっては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行をめざす。			<令和7年10月 実証運行出発式の様子> 		
(※ 本施策メニューは「大和郡山市地域公共交通利便増進実施計画」にもその内容を定め、推進を図る)					
○ 関連する計画		◇ 奈良県地域公共交通計画			
○ 実施主体		◇ 市			
○ スケジュール（年度）					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
本格運行の開始	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

【デマンドタクシー(交通空白地解消に向けた実証実験)について】

本市では、令和7年10月1日より、2箇所の交通空白地域(駅から500メートル及びバス停から300メートル離れた交通の不便な地区)に対し公共交通を提供・確保するため、会員制の予約型乗り合いタクシー(デマンドタクシー)の実証運行を開始しました。

■ 利用人数

実証運行開始以降、11月までの2か月間で延べ236名が利用しており、いずれのエリアでも、10月に比べ、11月の利用人数が増えている状況となっています。

表. 延べ利用人数と収受運賃

	A地区 小泉交通		B地区 奈良近鉄タクシー		合計	
	利用人数 (延べ)	収受運賃	利用人数 (延べ)	収受運賃	利用人数 (延べ)	収受運賃
合計	166	67,250	70	31,750	236	99,000
2025.10	69	27,750	29	12,750	98	40,500
2025.11	97	39,500	41	19,000	138	58,500

■ 収支状況

収支状況を見ると、2か月間で約469万円の運行経費に対して、収入は約10万円であり、収支率は2.1%となっています。

表. 収支状況

		① 運行費用	② レーダー費用	③ 初期費用等	④ 運行経費 (①+②+③)	⑤ 運賃収入	⑥ 収支率 (⑤/④)	請求額 (④-⑤)
A地区 小泉交通	合計	1,736,000	423,176	190,000	2,349,176	67,250	2.9%	2,281,926
	10月	954,800	212,976	190,000	1,357,776	27,750	2.0%	1,330,026
	11月	781,200	210,200	0	991,400	39,500	4.0%	951,900
B地区 奈良近鉄タクシー	合計	1,736,000	416,936	189,200	2,342,136	32,250	1.4%	2,309,886
	10月	954,800	212,976	189,200	1,356,976	13,250	1.0%	1,343,726
	11月	781,200	203,960	0	985,160	19,000	1.9%	966,160
デマンドタクシー 合計	合計	3,472,000	840,112	379,200	4,691,312	99,500	2.1%	4,591,812
	10月	1,909,600	425,952	379,200	2,714,752	41,000	1.5%	2,673,752
	11月	1,562,400	414,160	0	1,976,560	58,500	3.0%	1,918,060

■ 会員登録者及び利用者へのアンケート結果

実証運行の実施に合わせ、10月17日（金）までに会員登録をされた554人の方を対象に、郵送配布、郵送回収によるアンケート調査を実施しました。

① お出かけ機会への効果

デマンドタクシーを利用した回答者のうち、4割以上が「お出かけの頻度が増えた」と回答しました。

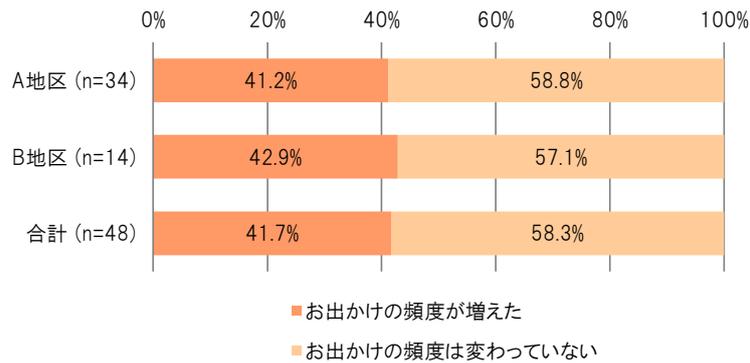


図 お出かけ頻度

② デマンドタクシーの満足度

デマンドタクシーの利用に対する評価について、全体としての満足度（満足、やや満足の合計）が約6割となっています。

概ね満足度が高い傾向となっていますが、「乗降場所の設定」や「運行時間帯」について、不満が見られ、実証運行を通じて、改善ポイントが明らかになっています。

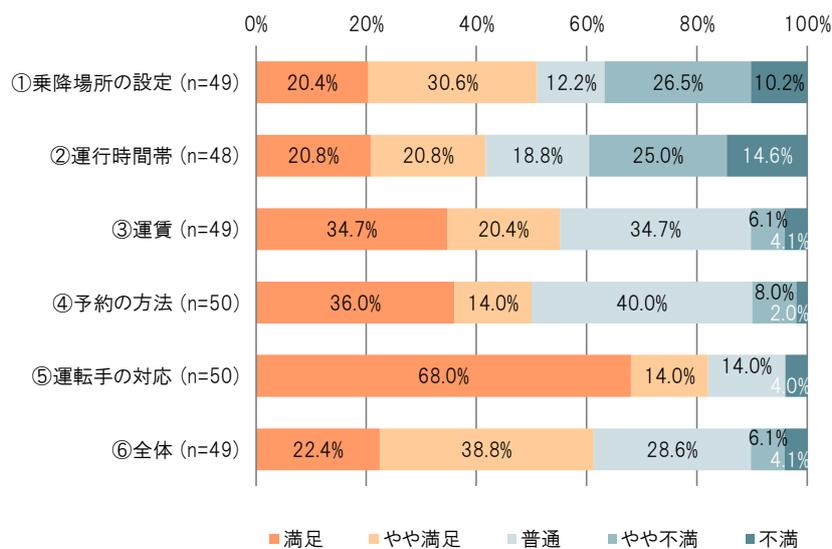


図 項目別デマンドタクシーの満足度（A地区+B地区）

③ 利用意向（利用していない方）

デマンドタクシーを利用していない回答者についても、今後利用したい機会として、市内の通院や買い物のほか、「鉄道を利用して、市外に出かける際の鉄道駅までの移動手段として利用したい」など、多様な機会での利用したいと考えています。

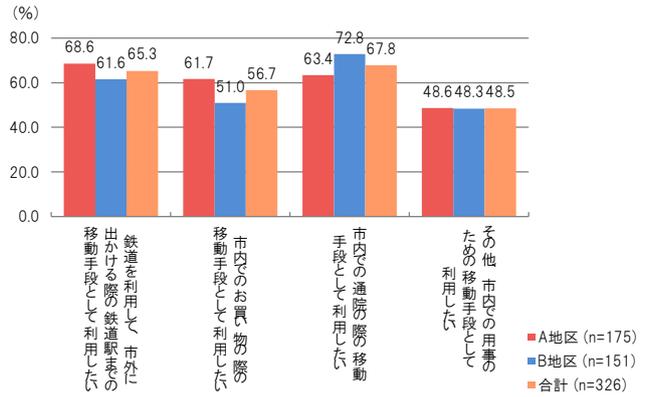


図 今後利用したい(利用する)機会 【複数回答】

④ 今後のサービスのあり方について

今後のサービスについて、全回答者のうち、「利用料金が少し高くなって、サービスを拡充してほしい」回答者の割合が8割以上となっています。

また、「利用料金が少し高くなって、サービスを拡充してほしい」内容については、「目的地となる乗降場所を増やしてほしい」が最も多く、「利用時間帯を広げてほしい」、「自宅近くの乗降場所を増やしてほしい」の順となっています。

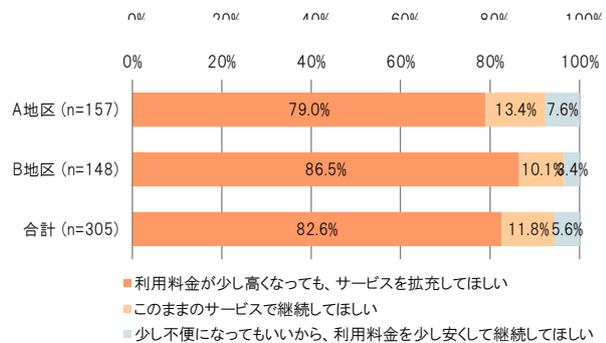


図 今後のサービスのあり方

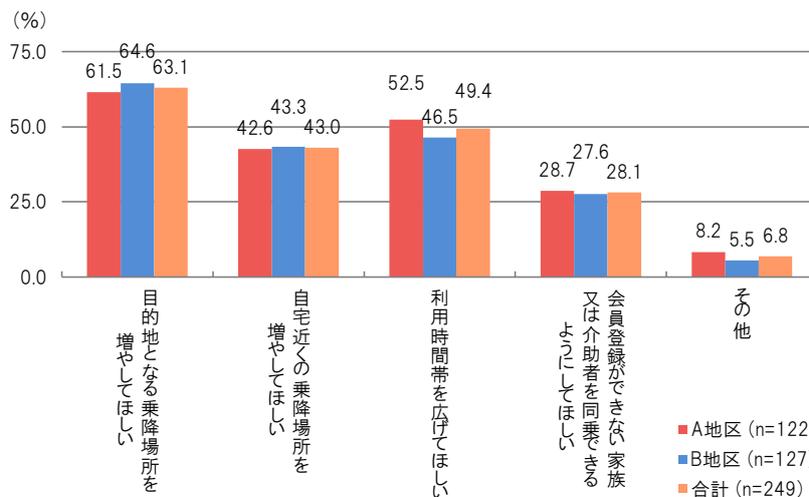


図 料金が高くなってでも拡充してほしい要望 【複数回答】

Ⅲ-3 路線バスへの支援又は代替

○ 概要

◇ 複数の市町村を跨ぐバス路線（奈良法隆寺線・郡山若草台線・王寺シャープ線）及び市内単独のバス路線の廃止・運休・減便については、県の補助等と協調した市の補助金による直接支援又はコミュニティバスやデマンドタクシーによる代替活用を検討する。



＜市内バス路線のイメージ＞

○ 関連する計画

◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 県・市 ◇ バス事業者

○ スケジュール（年度）

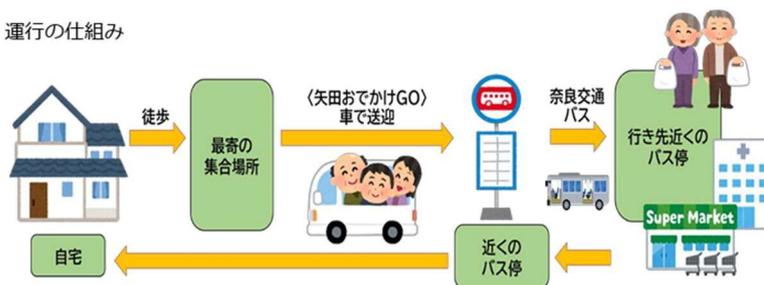
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

Ⅲ-4 福祉的な視点に基づいた地域の支え合いによる「お出かけ支援」の推進

○ 概要

◇ 現在、市内2地区において、地域住民によるボランティアで運行している「支え合い交通」（矢田おでかけGO、はつらつじゅんけい号）について、運行の継続を支援していくとともに、路線バス、コミュニティバスやデマンドタクシーとの役割分担を踏まえながら、必要な地域への導入支援を図っていく。

□ 運行の仕組み



出典：住民参加型 移動・外出支援 立ち上げガイドブック（大和郡山市ほか）

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

◇ 市 ◇ 社会福祉協議会 ◇ 地域住民

○ スケジュール（年度）

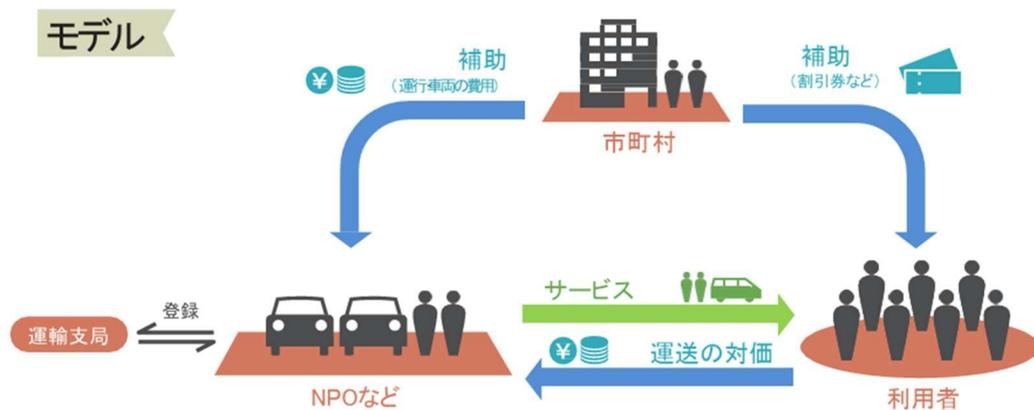
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
継続実施・新たな展開検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

Ⅲ-5 NPO等が実施する福祉有償運送サービスの活用

○ 概要

◇ 多様な主体と連携し、地域公共交通を補完する機能を充実させることで、地域公共交通を利用できない人の移動を支援する。

<NPO等による運営のイメージ>



出典：高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット（国土交通省）

○ 関連する計画

◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

◇ 市 ◇ NPO

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

基本方針Ⅳに対応する事業内容

Ⅳ-1 廃止・見直しルールに基づいたコミュニティバス、デマンドタクシーの運行					
★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）					
○ 概要					
<p>◇ 市民の生活を支える地域公共交通として、限られた資源（財源や人手、車両）を効果的かつ適切に運用していくため、廃止・見直しルールを定め、それに基づいた運行見直しを適宜図っていく。（次ページ参照）</p> <p>◇ 市は定めた廃止・見直しルールを周知し、地域住民は廃止・見直しルールを理解し、地域の移動手段を守るための利用促進や地域の取り組みを進めるものとする。</p>					
<p>（近隣都市での廃止・見直し基準の設定例）</p> <p>停留所の基準・・・1週間あたりの乗降者数が2名未満</p> <p>ルート（便）の基準・・・1便あたりの乗降者数が2名未満</p> <p style="text-align: right;">など</p>					
○ 関連する計画		◇ 奈良県地域公共交通計画			
○ 実施主体		◇ 市 ◇ 地域住民			
○ スケジュール（年度）					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

Ⅳ-2 環境にやさしい交通手段選択への意識醸成の推進					
○ 概要					
<p>◇ 自家用車への過度な依存を脱却し、地域公共交通や徒歩・自転車等の環境にやさしい交通手段を選択し、「移動」を「エコ」にする「スマートムーブ」の取組が進められており、本市においても地域公共交通マップの配布や、啓発活動により取組を進めていく。</p>					
<p><環境にやさしい移動を訴えるチラシ例></p> <p style="text-align: right;">出典：環境省 HP</p>					
					
○ 関連する計画		◇ 大和郡山市総合交通戦略			
○ 実施主体		◇ 市 ◇ 地域住民			
○ スケジュール（年度）					
令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

【廃止・見直しルールに基づいたコミュニティバス、デマンドタクシーの運行について】

1. コミュニティバス等における大和郡山市停留所等見直し基準について

コミュニティバスについては、直近の算出可能年度における各路線の全便の1日あたりの乗降者数が0.5人未満の停留所を廃止対象（見直しするための判断材料の1つ）とし、廃止することで利用者の増加や利便性又は満足度の向上が見込まれ、大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会で協議後、市長が適当と認めたとときに廃止します。

また、予約型乗合タクシー（デマンドタクシー）については、登録会員の内、ある乗降所を会員登録時の「最寄りの乗降所」とする会員数が0人のときにその乗降所を廃止することとします。（追加直後の乗降所を除く）

なお、廃止する場合には、新たな停留所又は乗降所を検討します。

＜地域公共交通総合連絡協議会で協議される事例＞

- 自治会や団体から新規停留所や乗降所の設置や運行ルート変更の要望があり、利用者のサービス向上が見込まれる場合。
- 新規開通された道路を通ることで、目的地までの距離又運行時間が短縮される場合。
- 対象となる運行ルートは渋滞を招くおそれがある、又は、交通量が多く危険を回避することが必要となる場合。
- その他、運行ルートや範囲が、路線バス、病院送迎車、地域の自主的取組等と競合する場合や地元が停留所を不要と判断した場合等。

（コミュニティバス：算出式）

1日あたりの乗降者数

= A路線のB停留所全便における1年間あたりの乗降者数

÷年間運行日数 <0.5（人）

※乗降者数=乗車数+降車数

※予約型乗合タクシーにおいては、直近の算出可能年度である1年間の最寄りの乗降所の登録数が0のとき乗降所を廃止する。

2. コミュニティバスにおける運行ルート・便の見直し基準（案）

直近の算出可能年度における各路線の1日1便あたりの乗降者数が2人未満の路線を減便又は廃止対象とし、市地域公共交通総合連絡協議会で協議後、市長が適当と認めたとときに減便又は廃止します。なお、廃止する場合には、新たな運行ルートを検討します。

（算出式）

1日1便あたりの乗降者数

= A路線の1年間あたりの乗降者数 ÷（年間運行日数 × 1日あたりの便数 <2（人）

3. 軽微な見直しの時期（案）

停留所、乗降所、運行ルート又は運行範囲の変更等軽微な見直しについて、市長が必要と認めるときは、市地域公共交通総合連絡協議会にて、毎年度、協議するものとします。なお、見直し基準は、原則として本計画の計画期間毎に設定します。

4. 大和郡山市地域公共交通事業自体の見直し（案）

コミュニティバスについては、新たな運行ルート設定後1年経っても改善されないとき、又は、改善される見込みのないことが明らかなきときは、予約型乗合タクシーへの移行を含め、より効果的な新たな輸送手段又は別の事業で代替することとします。

また、予約型乗合タクシーについては、本計画の計画期間である5年間の運行を行った後、より効果的な輸送手段が必要と市長が認めるときは、コミュニティバスへの移行も含め新たな輸送手段又は別の事業で代替することとします。

なお、地域公共交通を取り巻く社会情勢の変化等により、新たな輸送手段又は別の事業の実施が困難と市長が認めるとき等は、事業自体の存続を含め、地域公共交通総合連絡協議会にて協議します。

IV-3 学校での公共交通の学習機会の拡大

○ 概要

- ◇ 各学校園や一般参加者向けの交通安全教室や交通安全県民運動等を通し、地域公共交通を身近に感じられるものとする。



<営業所でのバスの乗り方教室の例>

出典：奈良交通 HP

○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

- ◇ 市 ◇ 教育関係者

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

IV-4 運転免許証を返納しやすい環境の整備

○ 概要

- ◇ 自動車等の運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を進め、積極的なPRを行う。また、引き続き、運転免許を自主返納した方に特典を付与する「高齢者運転免許自主返納等促進支援事業」を継続する。
- ◇ また、高齢者交通安全支援事業所に登録しているバス・タクシーの交通事業者が実施している運賃の割引制度や、その他、高齢者交通安全支援事業所に登録している事業所が実施している様々な特典制度の充実を図る。

参考：市が実施している「高齢者運転免許自主返納等促進支援事業」

1. 商品券：大和郡山市商工会が発行するもので、5,000円分（1,000円分5枚）を交付します。交付日より6ヶ月間、大和郡山市商工会登録加盟店において使用できます。
2. ICOCA：西日本旅客鉄道株式会社が発行するICカードである無記名ICOCA（デポジット（カード発行預り金）500円+チャージ分4,500円の合計5,000円分）

○ 関連する計画

- ◇ 大和郡山市総合交通戦略

○ 実施主体

- ◇ 市 ◇ 奈良県警 ◇ 交通事業者 ◇ 地元企業

○ スケジュール（年度）

令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

IV-5 病院通院者に対する利用促進策の実施

○ 概要

◇ 市内医療機関における通院者の移動ニーズを調査・分析し、利用に便利な交通手段として認知されるよう、広報紙や SNS 等を通じて住民へ周知する取組を検討・実施する。



＜病院内にデジタルサイネージを設置した例＞

出典：岸和田市 HP

○ 関連する計画

◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 市 ◇ 交通事業者

○ スケジュール（年度）

令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

IV-6 オープンデータ化による住民周知

○ 概要

◇ GTFS※データを活用し、各種検索サイトへのデータ提供や住民への PR を実施する。

※ GTFS (General Transit Feed Specification) とは、公共交通機関の時刻表や地理情報などを記述するための世界標準のデータ形式

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

2017 年 3 月に国土交通省が定めた形式
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数の CSV ファイルを格納した ZIP ファイル

GTFS-JP のオープンデータ化→バスの活性化に



スマホで経路検索
インターネットで
バス経路の検索が
可能に



サイネージで運行案内
バス車両の現在位置情報など
を組み合わせ、リアルタイム
で運行情報を案内



調査・分析の基礎データ
GTFS-JP と国勢調査 5 次メッ
シュ人口を利用した、高齢者
の人口分布とバスサービスの
可視化の例



クリスマスバスでバスロケ
単なる移動手段ではない
「ゆしみの公共交通」の
創出と、公共交通の魅力
を引き出す

＜GTFS を活用した取組事例＞

出典：岐阜県中津川市 HP

○ 関連する計画

◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 県・市

○ スケジュール（年度）

令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年	長期
随時検討・実施	⇒				

■ 事業内容の一覧

(その1)

	No.	施策概要	リーディングプロジェクト	主体	スケジュール	利便増進実施計画への位置づけ
基本方針Ⅰ	I-1	近鉄郡山駅舎の移設		県・市 鉄道事業者	中期	
	I-2	近鉄郡山駅前広場の整備		県・市	長期	
	I-3	近鉄平端駅前広場の整備		市	長期	
	I-4	鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築	◎	市 バス事業者	長期	◎
	I-5	バリアフリーに対応した誘導案内施設等の充実		市 交通事業者	短期～長期	
	I-6	観光来訪者に対応した新たな交通ネットワーク、サービスの構築		市 交通事業者	短期～長期	
基本方針Ⅱ	Ⅱ-1	鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築(再掲)	◎	市 バス事業者	短期～中期	◎
	Ⅱ-2	自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進		市 バス事業者	短期～中期	
	Ⅱ-3	バリアフリー車両の導入		市 バス事業者	短期～中期	
	Ⅱ-4	ユニバーサルデザイン車両によるタクシーの導入		市 タクシー事業者	短期～中期	
	Ⅱ-5	バス・タクシーの運転手の確保	◎	県・市 交通事業者	短期～中期	
	Ⅱ-6	リニア中間駅の設置に向けた誘致活動の推進		市	長期	
	Ⅱ-7	デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入		県・市 交通事業者	中期～長期	

(その2)

	No.	施策概要	リーディングプロジェクト	主体	スケジュール	利便増進実施計画への位置づけ
基本方針Ⅲ	Ⅲ-1	コミュニティバスの再編	◎	市	短期～中期	◎
	Ⅲ-2	デマンドタクシーの導入	◎	市	短期	◎
	Ⅲ-3	路線バスへの支援又は代替	◎	県・市 バス事業者	短期～長期	
	Ⅲ-4	福祉的な視点に基づいた地域の 支え合いによる「お出かけ支援」 の推進		市 社会福祉協議会 地域住民	短期 (継続)	
	Ⅲ-5	NPO 等が実施する福祉有償運送 サービスの活用		市 NPO 等	短期 (継続)	
基本方針Ⅳ	Ⅳ-1	廃止・見直しルールに基づいた コミュニティバス、デマンドタ クシーの運行	◎	市 地域住民	短期～中期	◎
	Ⅳ-2	環境にやさしい交通手段選択へ の意識醸成の推進		市 地域住民	短期	
	Ⅳ-3	学校での公共交通の学習機会の 拡大		市 教育関係者	短期 (継続)	
	Ⅳ-4	運転免許証を返納しやすい環境 の整備		市 郡山警察署 交通事業者 地元企業	短期 (継続)	
	Ⅳ-5	病院通院者に対する利用促進策 の実施		県・市 交通事業者	短期	
	Ⅳ-6	オープンデータ化による住民周 知		県・市	短期	

※スケジュール：短期＝1～2年程度、中期：3～5年程度、長期：それ以降（計画期間内で検討し、推進を図る）

8. 達成状況の評価及び進捗管理

8.1 達成状況の評価

先に示した基本方針に基づき、本計画の目標を以下のとおり定め、達成状況の評価を行っていくものとします。

<基本方針1>によって達成する目標

<基本方針1>で定めた「コンパクトプラスネットワーク」による地域づくりを実現する拠点整備及びネットワーク構築の一体的な推進によって達成する目標として、以下の評価指標及び数値目標を設定します。

表. <基本方針I>に対応する評価指標ならびに数値目標

評価指標		現状	目標値 (令和12年度)	考え方
地域公共交通 の利用者数 (人/年)	鉄道 (市内7駅)	2.9万人/日 (令和5年度実績)	2.9万人/日	人口減少が予測される中で、現在の地域公共交通網を維持するため、各公共交通の利用者数を維持する。
	【近鉄】平端駅・九条駅・筒井駅・近鉄郡山駅・ファミリー公園前駅 【JR】大和小泉駅・郡山駅.			
	路線バス (市内11系統)	426万人/年 (令和5年度実績)	426万人/年	
	【11系統】イオンモール大和郡山～近鉄郡山駅			
	タクシー (生駒交通圏)	76万人/年 (令和4年度実績)	76万人/年	
	【生駒交通圏】生駒市、大和郡山市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町			
	コミュニティバス (3路線)	2.9万人/年 (令和6年度実績)	2.9万人/年	
	※下記【参考】参照			
	デマンドタクシー	—	各10人/日	
	※令和8年4月から2地区で本格運行のため、現時点では実績なし			

【参考】コミュニティバス3路線の利用実績

(単位：人)

年度	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
利用者数	38,790	36,144	28,740	28,413	27,875	29,502	29,008
備考	※ピーク	※令和2年1月15日 国内で初めて新型コロナウイルスの感染が確認					

＜基本方針 2＞によって達成する目標

＜基本方針 2＞で定めた「既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備」によって達成する目標として、以下の評価指標及び数値目標を設定します。

表. ＜基本方針 2＞に対応する評価指標ならびに数値目標

評価指標	現状 (令和 6 年度)	目標値 (令和 12 年度)	考え方
市内の地域公共交通を支える 運行事業者数	6 社	6 社	地域公共交通サービスやネットワークの基盤となる事業者数や系統数を維持することを前提とする。
	鉄道(2)・バス(1)・タクシー(3)		
市内で運行される 路線バスの系統数	11 系統	11 系統	

＜基本方針 3＞によって達成する目標

＜基本方針 3＞で定めた「地域や民間活力を生かしつつ、行政が補完する階層的な公共交通サービスの整備」によって達成する目標として、以下の評価指標及び数値目標を設定します。

表. ＜基本方針 3＞に対応する評価指標ならびに数値目標

評価指標	現状 (令和 6 年度)	目標値 (令和 12 年度)	考え方
交通空白地のエリア数	3 地区	0 地区	既存の地域公共交通の維持を前提としつつ、行政が補完する階層的な公共交通サービスとともに、交通空白地とされるエリアがない移動環境を達成する。
	(東部) 平成 20 年 2 月～元気平和号・元気治道号、令和 7 年 10 月～(北西部) A 地区デマンドタクシー及び(南部) B 地区デマンドタクシー ※デマンドタクシーは実証運行		
地域公共交通への 公的資金投入額	約 4,250 万円 ※コミュニティバス(3 路線)	約 6,850 万円/年 ※コミュニティバス(3 路線)及びデマンドタクシー 2 地区	移手段の確保に対する行政の役割の高まりも踏まえつつ、効果的なサービスへの見直し、改善を前提に、運行に係る公的資金投入額については、コミュニティバス及びデマンドタクシーの維持を基本とする。 ただし、利用者数及び乗合率向上のための予約・AI 配車システムの導入については、別途検討とし、また、運行に関する経費の上昇等により、負担の増加がやむを得ない場合は、社会情勢を見極めつつ、適切に対応するものとする。

＜基本方針4＞によって達成する目標

＜基本方針4＞で定めた「地域と取り組む次世代の地域公共交通ネットワークづくりの推進」によって達成する目標として、以下の評価指標及び数値目標を設定します。

表. ＜基本方針4＞に対応する評価指標ならびに数値目標

評価指標	現状 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)	考え方
市が運行する 地域公共交通の収支率	5.3% ※コミュニティバス(3路線)	10% ※コミュニティバス(3路線)及びデマンドタクシー2地区	運行に関する経費の上昇なども見込まれる中、利用促進、適正な料金施策等により、持続可能なサービスの達成を目指し、収支率は現状以上とすることを目標とする。

【参考】コミュニティバスの運賃改定について(令和8年4月に実施)

(現行)

一人1乗車につき100円

小学生50円

身体障害者手帳所持者、第1種障害者及び精神障害1級の介助者(1名まで) 無料

未就学児 無料

(令和8年4月から運賃改定概要)

一人1乗車につき200円

小学生 100円

身体障害者手帳所持者、第1種障害者及び精神障害1級の介助者(1名まで) 100円

未就学児 無料

表. 7カ年のコミュニティバス3路線の収支率

(単位:円)

年度	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
運行経費 ①=②+③	39,768,140	42,235,954	42,966,320	42,741,000	42,368,480	42,121,720	43,132,800
運行収入 ②	2,855,500	2,622,520	2,155,850	2,086,200	2,116,366	2,205,040	2,268,060
委託額 ③	36,912,640	39,613,434	40,810,470	40,654,800	40,252,114	39,916,680	40,864,740
収支率 ④=②/①	7.2%	6.2%	5.0%	4.9%	5.0%	5.2%	5.3%

※運行収入は運賃のみで、国及び県からの補助金の受給は無し

8.2 進捗管理の考え方

策定した計画（PLAN）を推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力し、重点施策の取組を進め（DO）、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（CHECK）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（ACTION）を行います。

本計画では、年次ごとに下記のようなPDCAサイクルのもと、進捗管理を行い、継続的な改善を図っていきます。

	春 (4～6月)	夏 (7～9月)	秋 (10～12月)	冬 (1～3月)
【CHECK】 事業内容の評価	➡			
進捗状況の確認	➡			
【ACTION】 改善案の検討		➡		
【PLAN】 計画の立案		➡		
事業化に向けた手続き			➡	
【DO】 計画の実行（準備）				➡
<協議会の開催>	○		○	

図. 年次ごとのPDCAサイクルのイメージ

※実際の実施時期や回数などは変動します。

8.3 計画の推進体制

地域公共交通は、これまでのように交通事業者や行政だけでは、守っていくことが困難な局面を迎えています。第6章で掲げた基本理念（公共交通の輪でつなぐ みんなの元気城下町）の実現に向けて、それぞれの施策メニューを実行するにあたっては、大和郡山市や交通事業者だけではなく、地域住民等も含めた全ての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していく必要があります。計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割を以下のとおりとします。

表. 各主体の基本的な役割

主体	役割
大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会・運賃等協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画全体の管理（施策・取組の進捗及び目標の達成状況の確認、必要に応じて計画・目標の見直し）
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の運営（協議会の事務局機能） ・関係者間のパイプ役となり、課題認識の共有・解決に向けた機運の醸成 ・交通事業者や地域主体の取組に対する財政的・側面的支援
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な交通サービスの提供 ・利便性向上の取組や積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進
地域・住民	<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な地域公共交通利用 ・地域公共交通への関心と理解の向上 ・地域主体での移動手段の確保に向けた検討への参画
その他 （商業・観光関係団体や施設、企業等）	<ul style="list-style-type: none"> ・行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用し、地域や施設を訪れたいとする取組への協力 ・通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用

大和郡山市地域公共交通計画

【発行】 大和郡山市 総務部 交通防犯対策課

【発行年月】 令和8年〇月

〒639-1098 奈良県大和郡山市北郡山町 248-4

T E L : 0743-53-2383 (直)

0743-53-1151 (内線 656)

F A X : 0743-53-1049