

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（2023 年）、コミュニティバス、タクシーは令和 6 年（2024 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。次いで、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。次いで、「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、まちづくりに係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

(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、公共交通カバード人口率は約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。

【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

— 用語について —

○コンパクト・プラス・ネットワーク：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

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、及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、世代などにかかわらず、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。

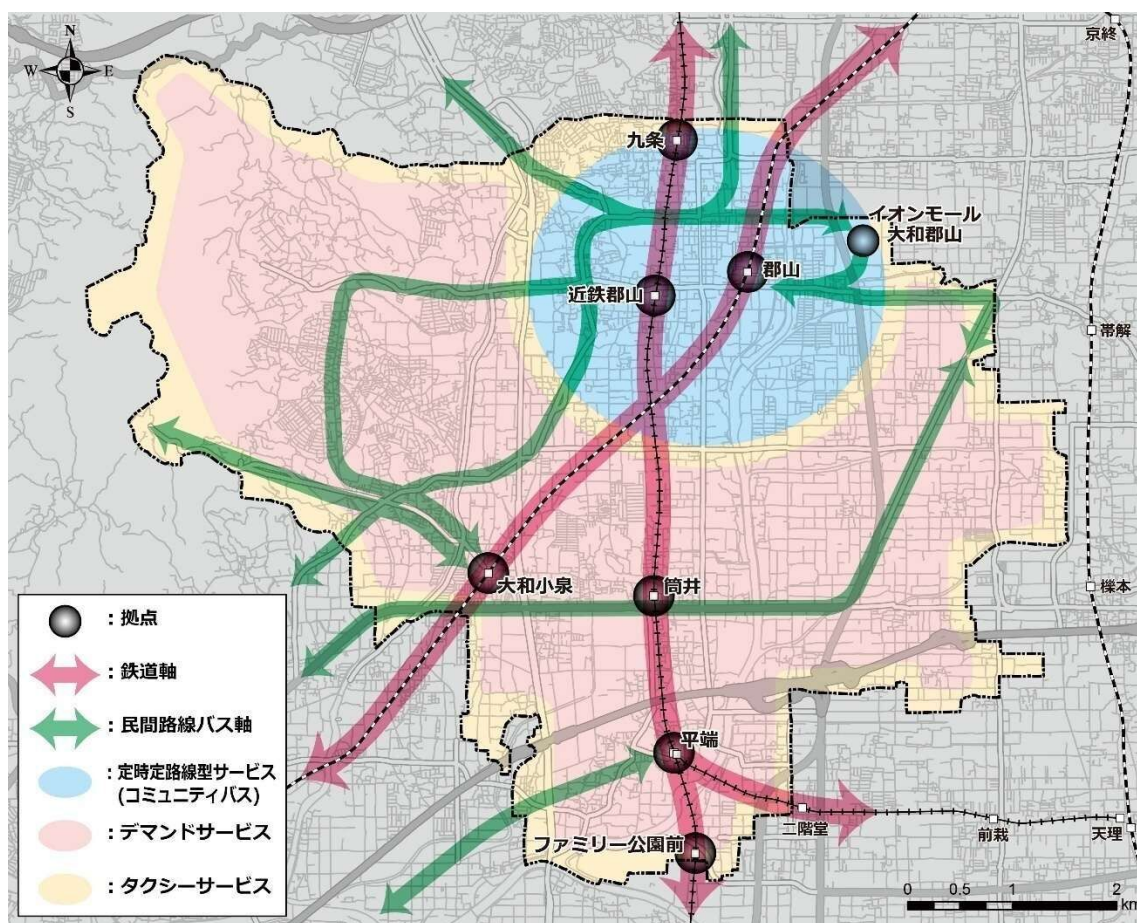


図 将来ネットワークのイメージ

(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

-- 用語について --

○地域公共交通確保維持事業：地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するための運行経費（赤字）に対する国庫補助事業

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						
◇ 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。						
○ 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						
◇ 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。 ◇ 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。			 近鉄郡山駅周辺整備事業イメージ図 令和 7 年 3 月 31 日時点 ※ 今後の費用負担協議会及び基本設計・予備設計の段階で、仕様変更する場合があります。			
○ 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）	
実施設計	工事	⇒	⇒	⇒	グランドオープン	

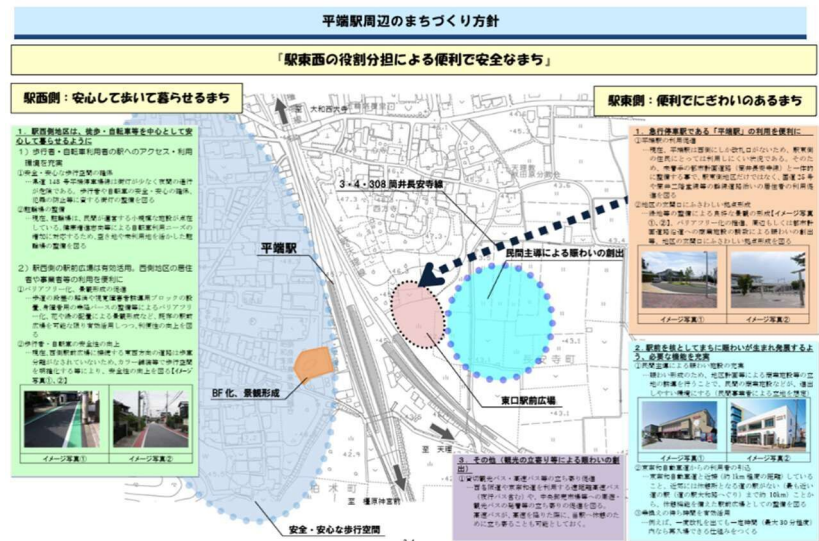
-- 用語について --

○ボトルネック：前後と比較して相対的に交通容量が低く、全体の流れに悪影響を与えている道路区間又は箇所

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
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

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

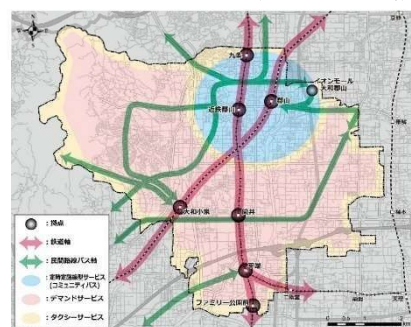


★リーディングプロジェクト（利便増進実施計画への位置づけ）

○ 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	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

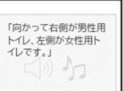
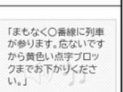
I-5 バリアフリーに対応した誘導案内施設等の充実

○ 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。

<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（2023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）

	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				
位置サイン				
案内サイン				
規制サイン				

○ 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

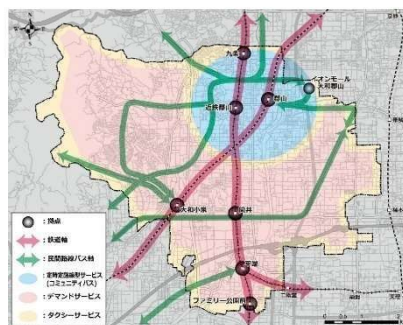
Ⅱ-1 鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築（再掲）★

★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	⇒	⇒	⇒	⇒	

-- 用語について --

○CI-CA plus：奈良交通が発行する金額式定期券。金額内の区間であれば全線で利用可能。

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）＞

京都市
CITY OF KYOTO



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(2025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）>



出典：前橋市 HP

○ 関連する計画

◇ 奈良県地域公共交通計画

○ 実施主体

◇ 県・市 ◇ 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	⇒	⇒	⇒

— 用語について —

○MaaS (Mobility as a Service)：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

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、運行ルートや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（2025 年）10 月～令和 8 年（2026 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(2025年)10月1日より、2カ所の交通空白地域(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カ月間で延べ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

収支状況をみると、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オペレーター費用	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、令和7年（2025年）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。

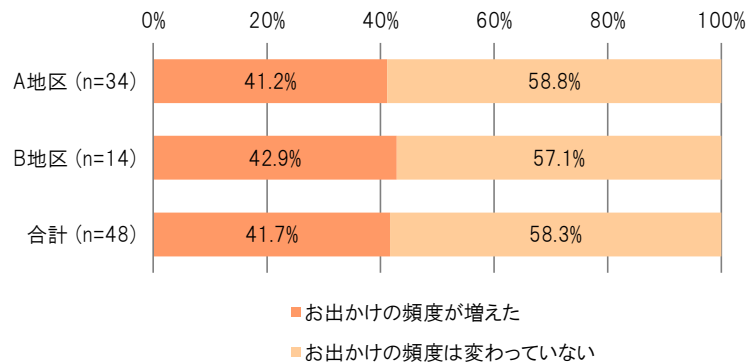


図 お出かけ頻度

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。

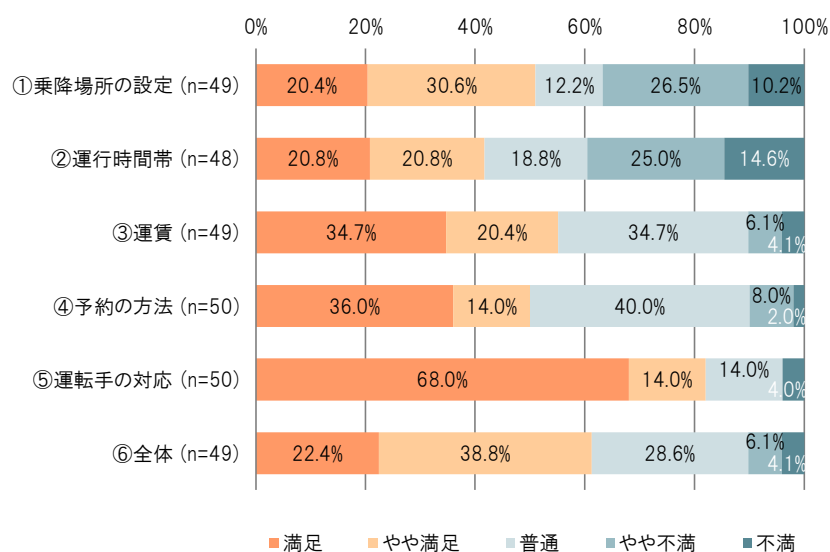


図 項目別デマンドタクシーの満足度（A地区＋B地区）

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。

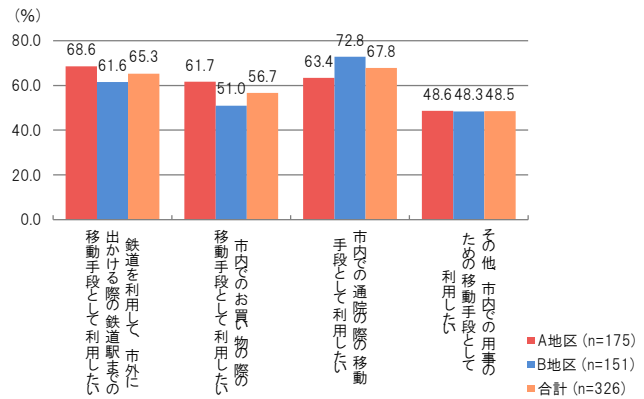


図 今後利用したい(利用する)機会 【複数回答】

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も、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も、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。

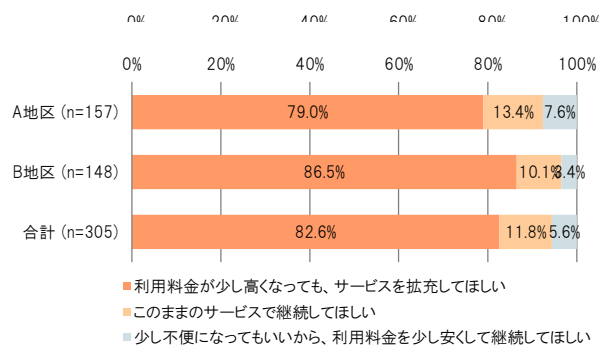


図 今後のサービスのあり方

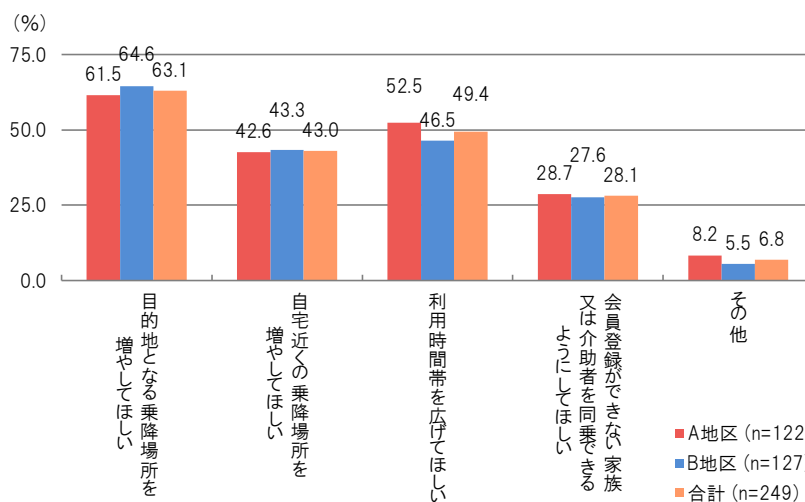


図 料金が高くなっても拡充してほしい要望 【複数回答】

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）

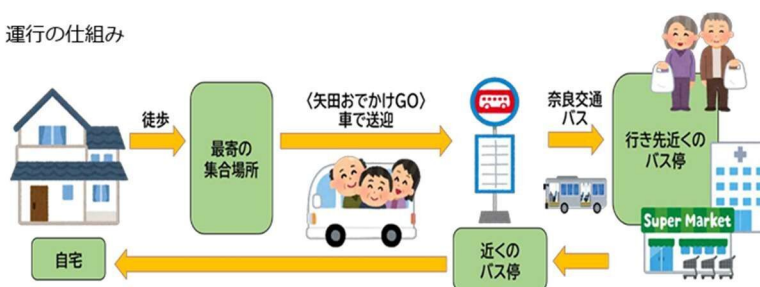
令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年	長期
随時検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	継続実施

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）

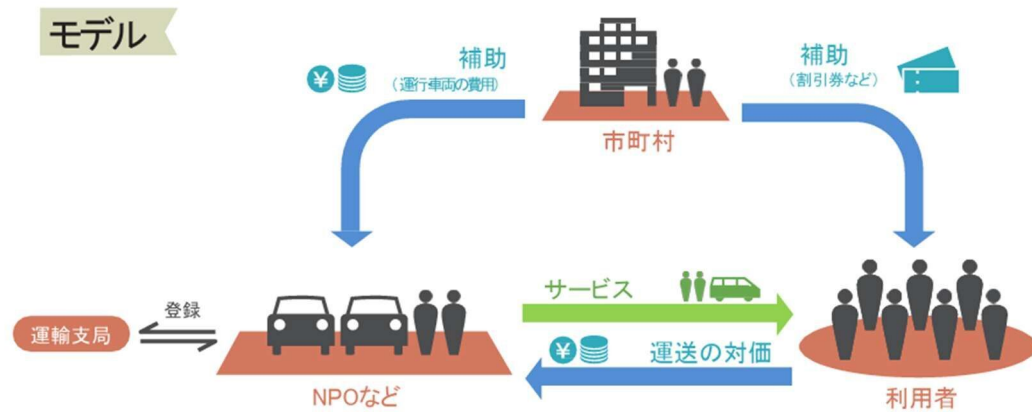
令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年	長期
継続実施・新たな展開検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

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

- ◇ 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）
- ◇ 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。

（近隣都市での廃止・見直し基準の設定例）

停留所の基準・・・1週間あたりの乗降者数が2名未満

ルート（便）の基準・・・1便あたりの乗降者数が2名未満

など

○ 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

- ◇ 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。

<環境にやさしい移動を訴えるチラシ例>

出典：環境省 HP



○ 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

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

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

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

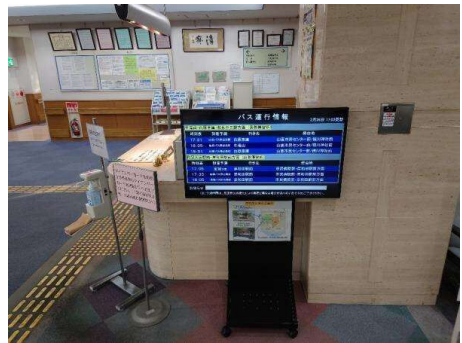
IV-5 病院通院者に対する利用促進策の実施

○ 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



＜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	長期	◎
	Ⅱ-2	自動継続型金額式 I C 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		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Ⅰ>によって達成する目標

<基本方針Ⅰ>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Ⅱ＞によって達成する目標

＜基本方針Ⅱ＞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Ⅱ＞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Ⅲ＞によって達成する目標

＜基本方針Ⅲ＞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Ⅲ＞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～元氣平和号・元氣治道号、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	移動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Ⅳ>によって達成する目標

<基本方針Ⅳ>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Ⅳ>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（2026 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（2026 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すべ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	・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	・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	・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	・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）	・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くなる取組への協力 ・通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用

