

— 目 次 —

ページ

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 利用者アンケート調査	40
3.3 WEB アンケート調査	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、移動手段の維持・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 次及び第 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

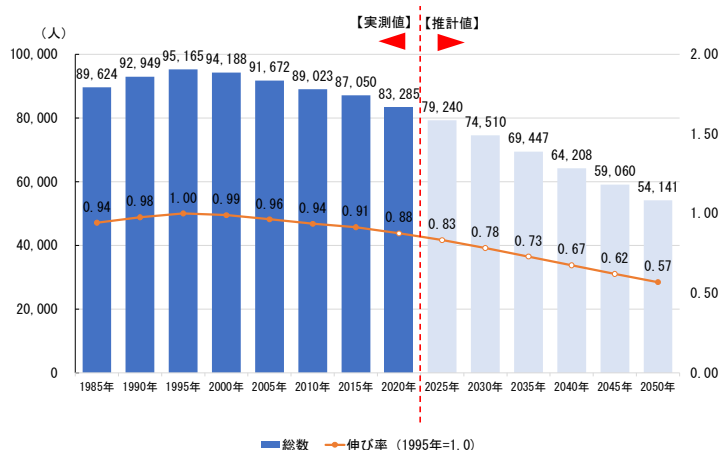
(2) 人口特性

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



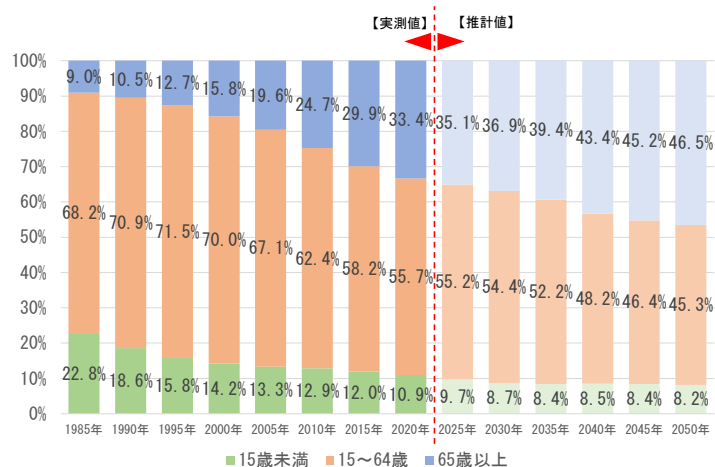
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

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



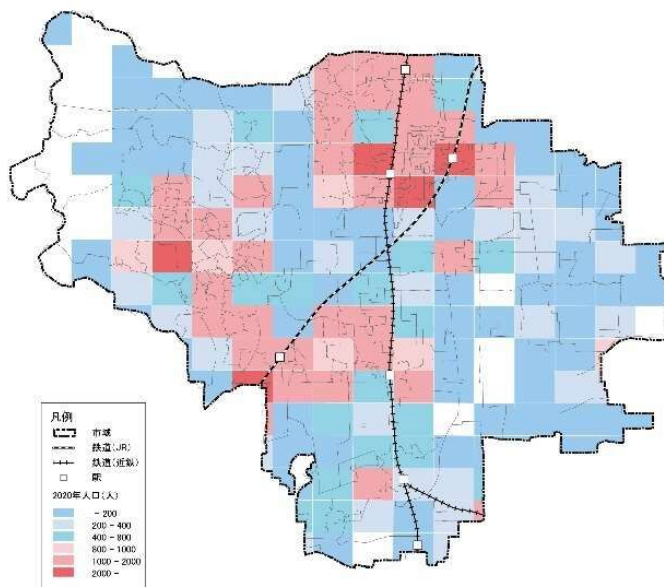
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

図 高齢化率

③ 人口分布

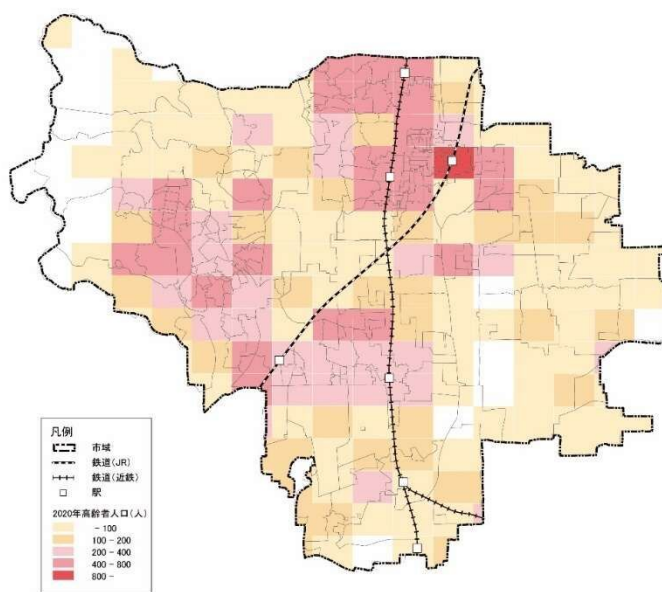
人口 2 千人以上を有する地域が近鉄郡山駅・JR 郡山駅・JR 大和小泉駅を中心とする区域と、西部の住宅地に広がっています。

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))

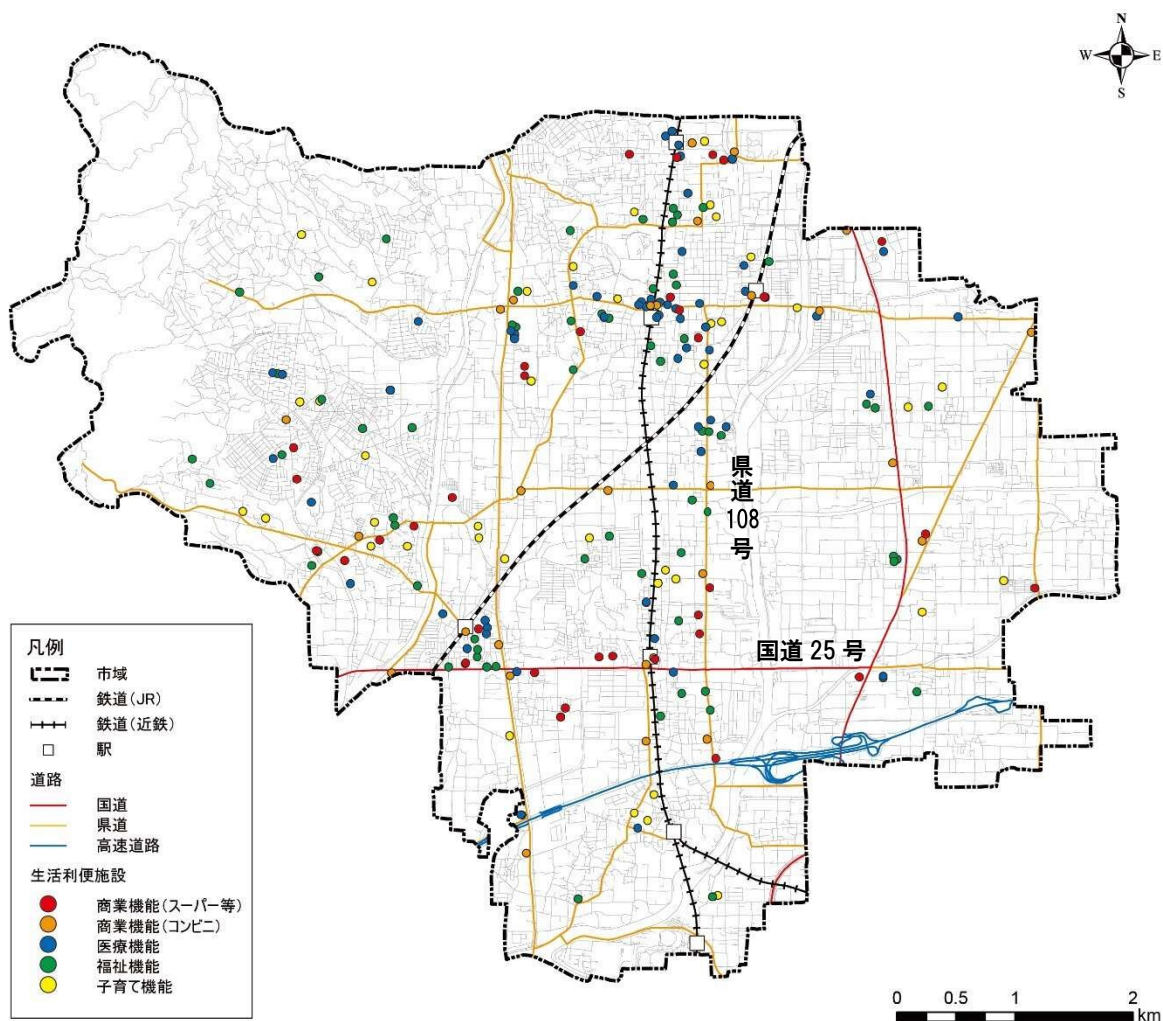


出典：令和 2 年(2020 年)国勢調査 (大和郡山市立地適正化計画より抜粋)

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。

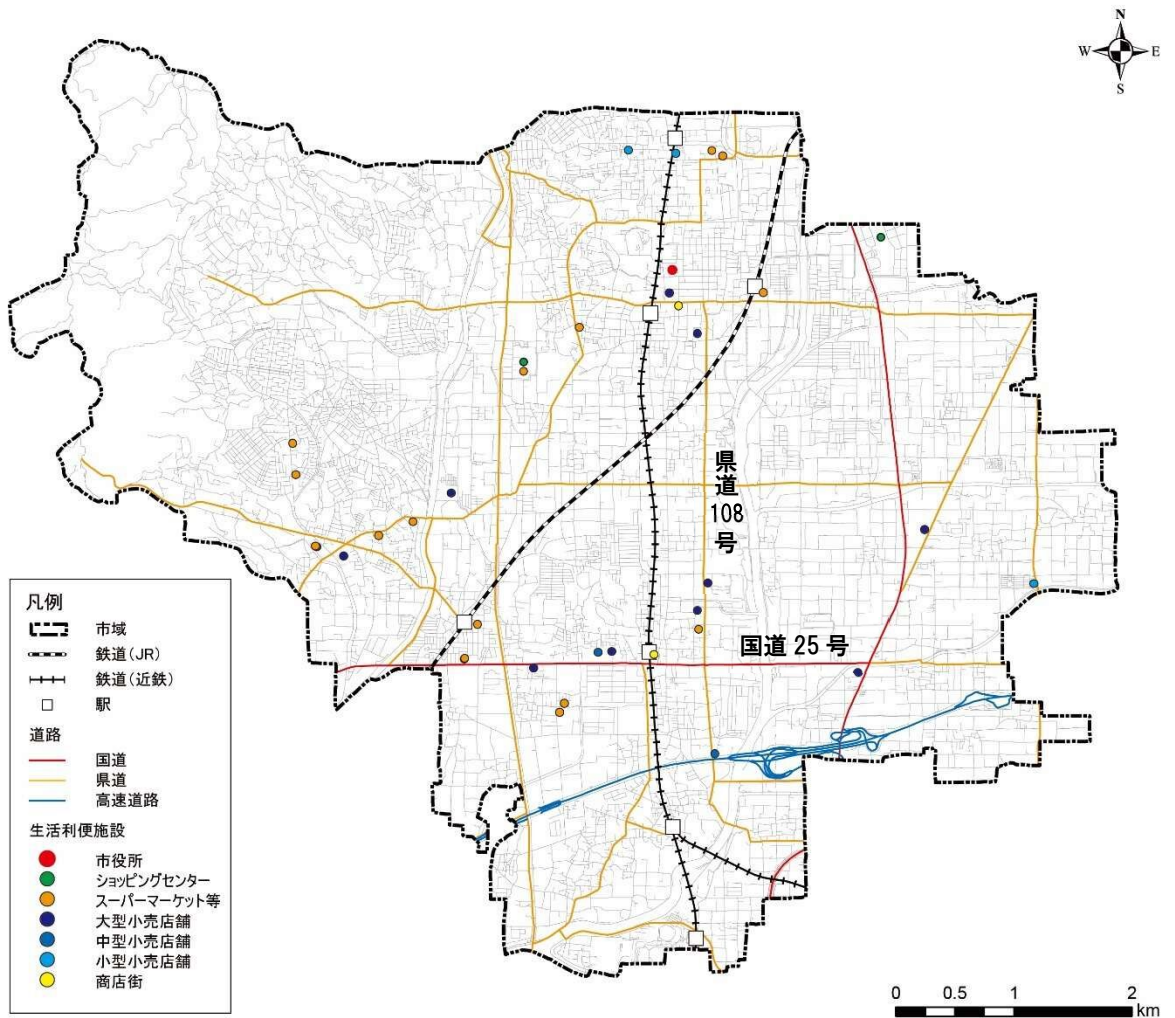


出典：令和 5 年(2023 年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

図 主要施設の立地状況

① 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。

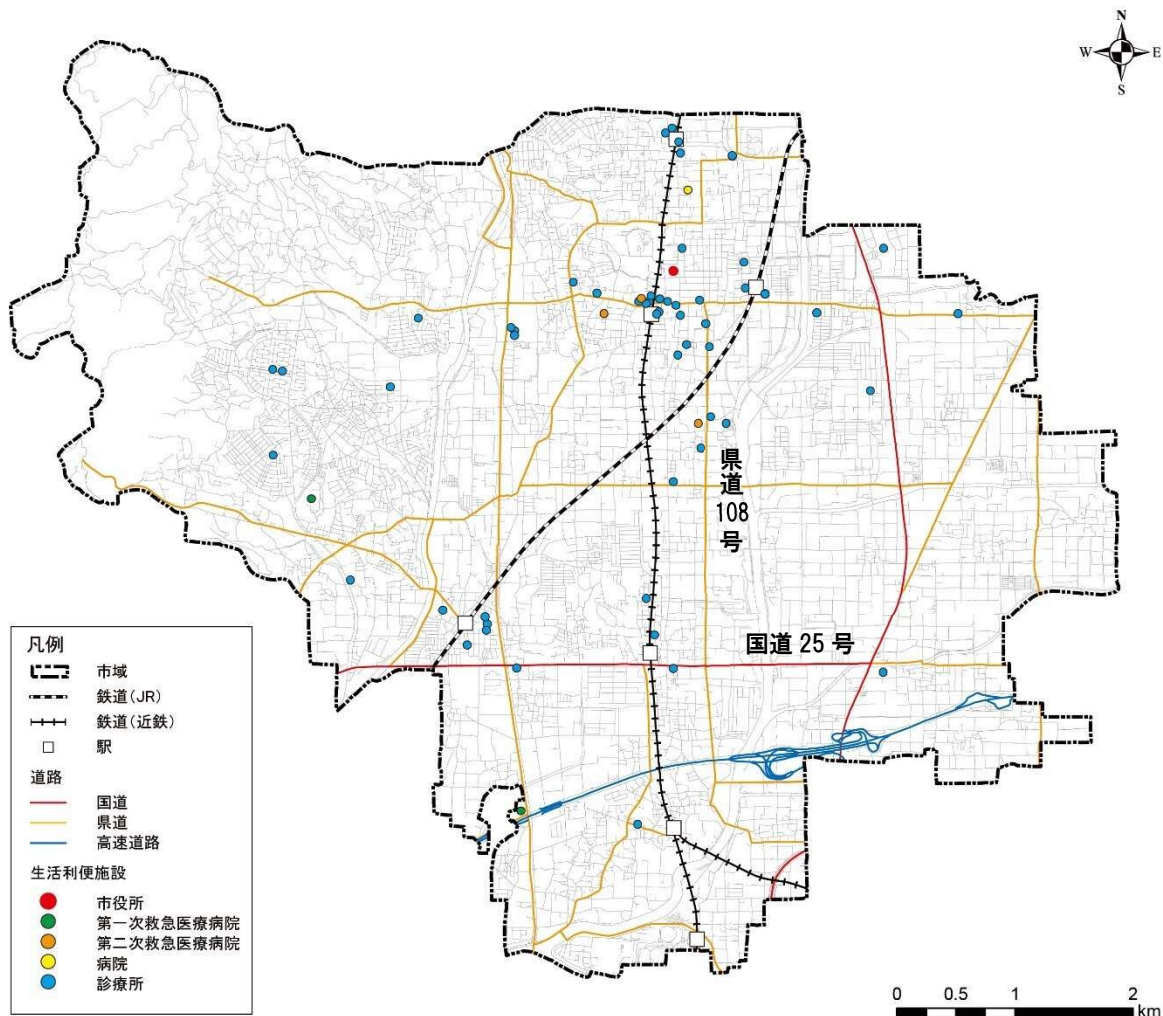


出典：令和 5 年 (2023 年) 各種施設一覧 (大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成)

図 商業施設の位置図

② 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。

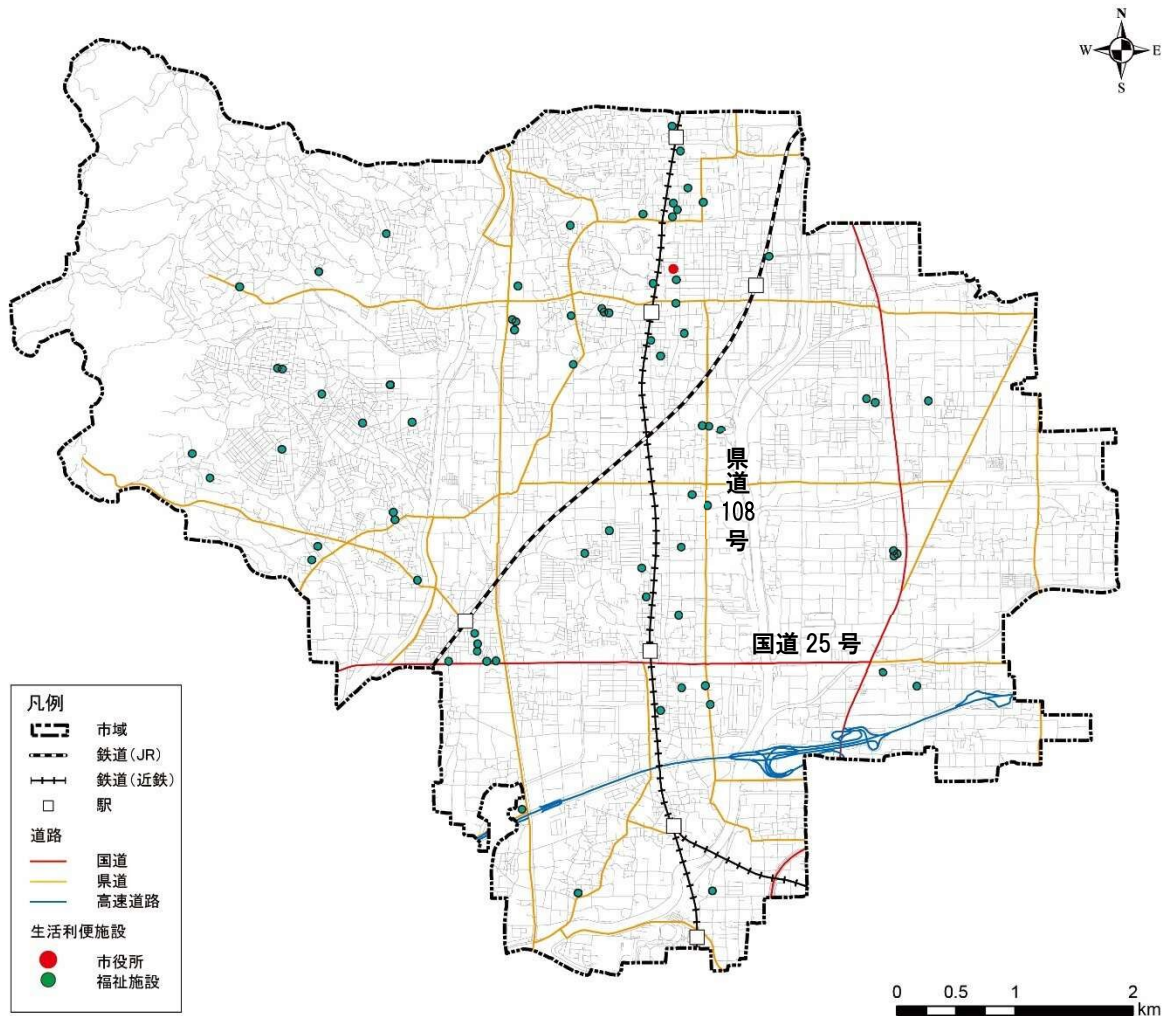


出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画の整理結果をもとに作成）

図 医療施設の位置図

③ 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。

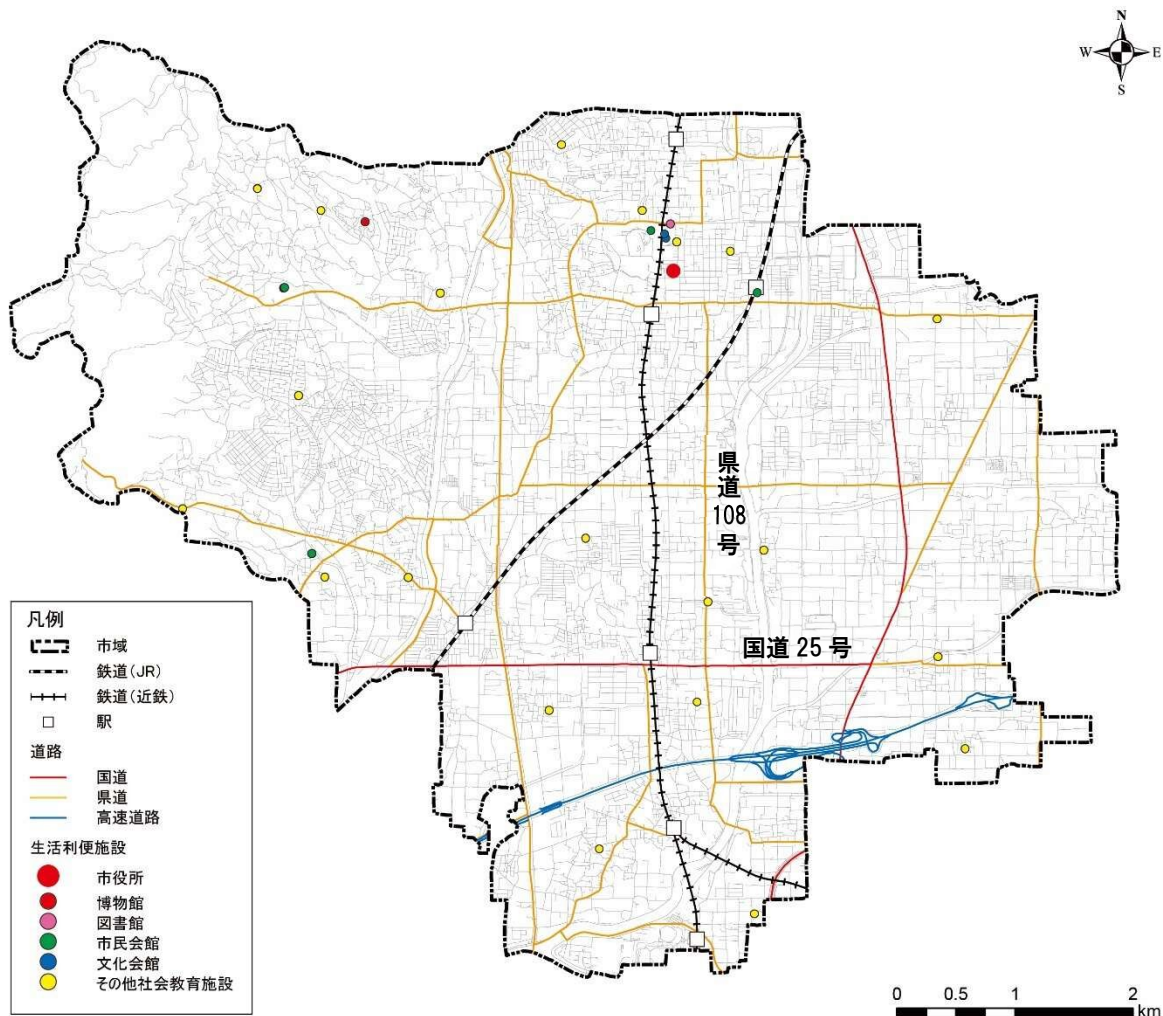


出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

図 福祉施設の位置図

④ 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)

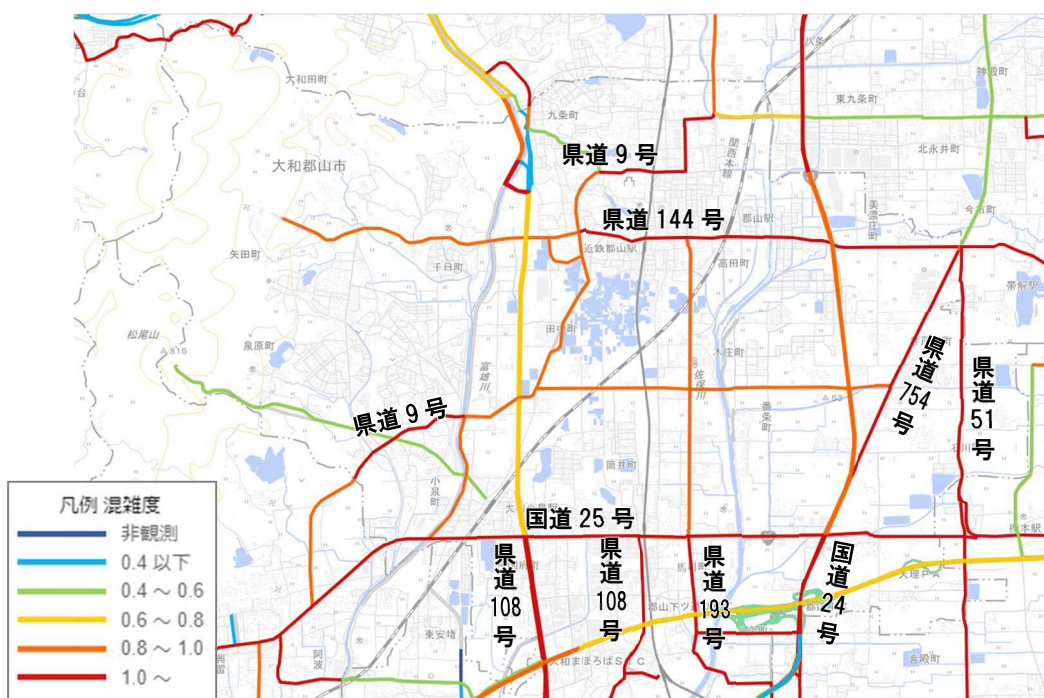
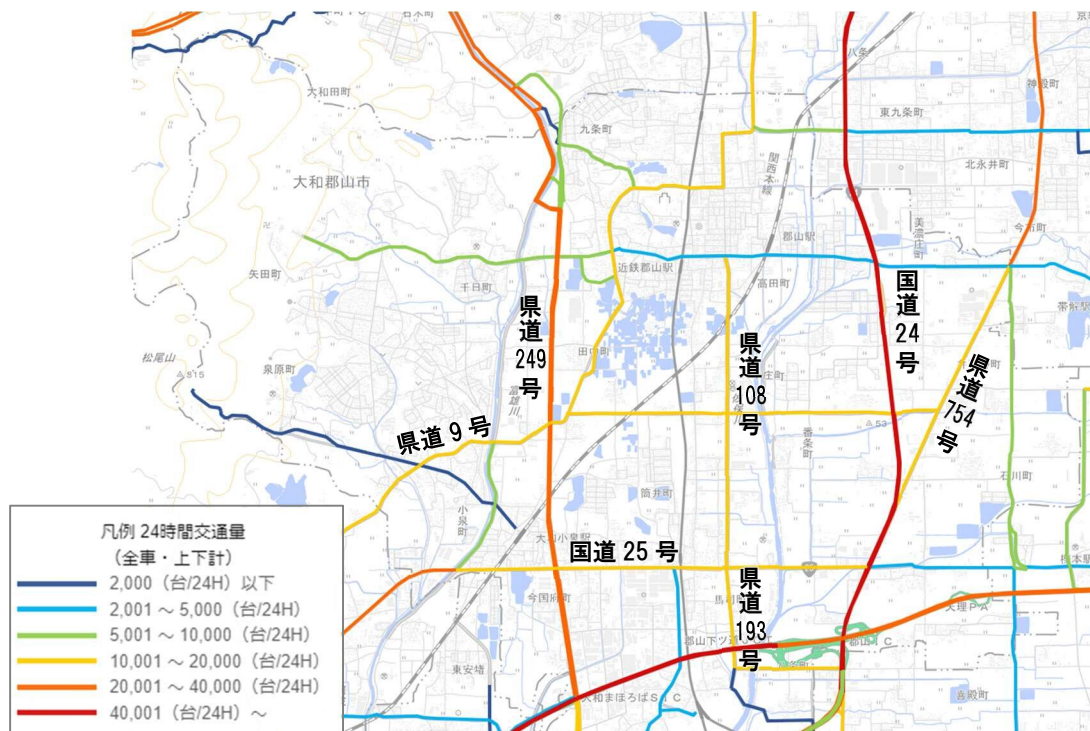
図 文化施設の位置図

(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。

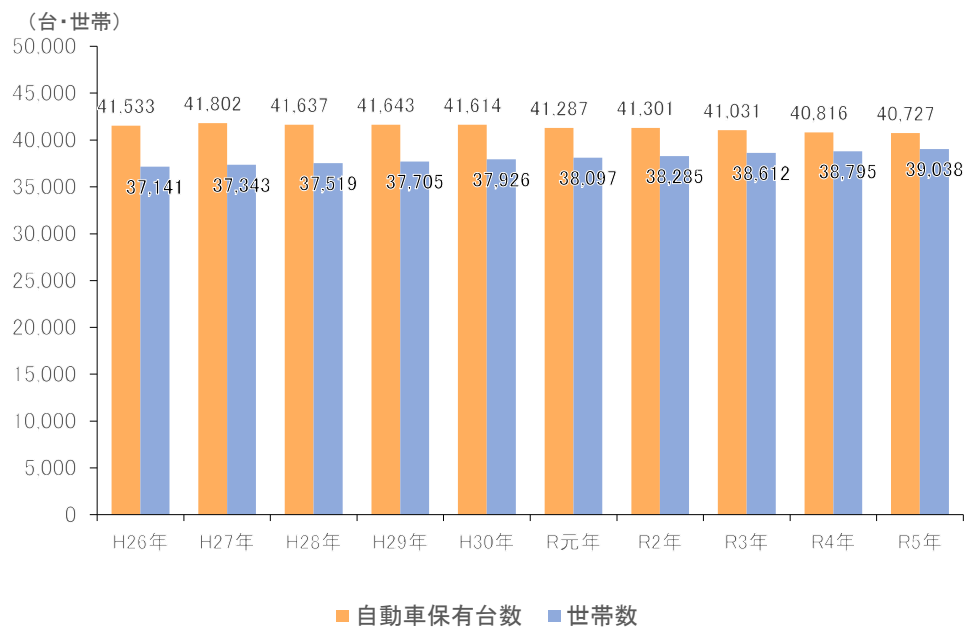


資料：令和3年度（2021年度）全国道路・街路交通情勢調査

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

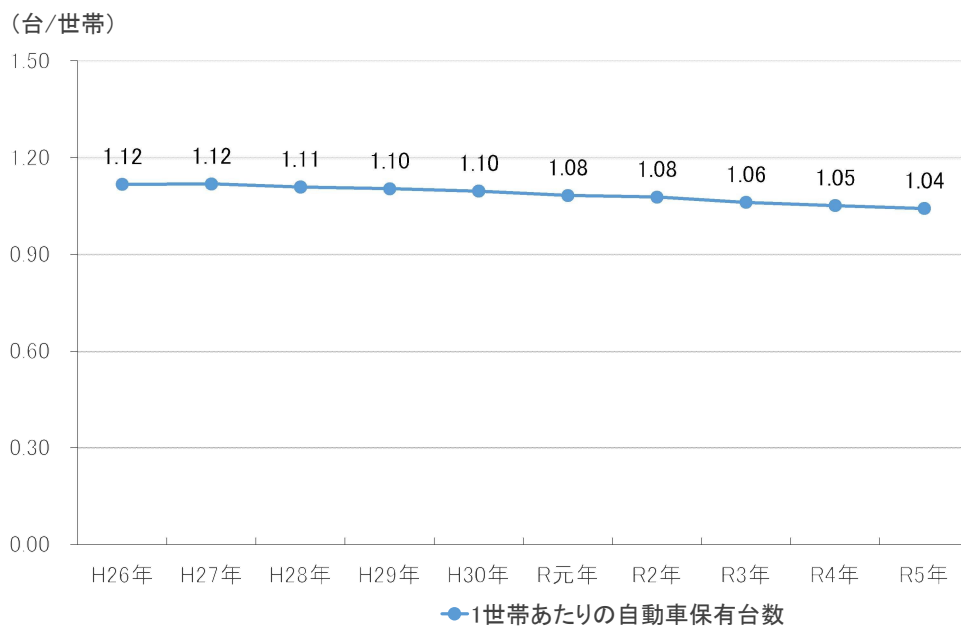
本市の自動車保有台数は年々減少しており、令和5年（2023年）では約4万1千台となっています。同様に、1世帯当たりの自動車保有台数も年々減少しており、令和5年（2023年）では1.04台/世帯となっています。



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
世帯数：各年3月31日時点

図 自動車保有台数と世帯数の推移



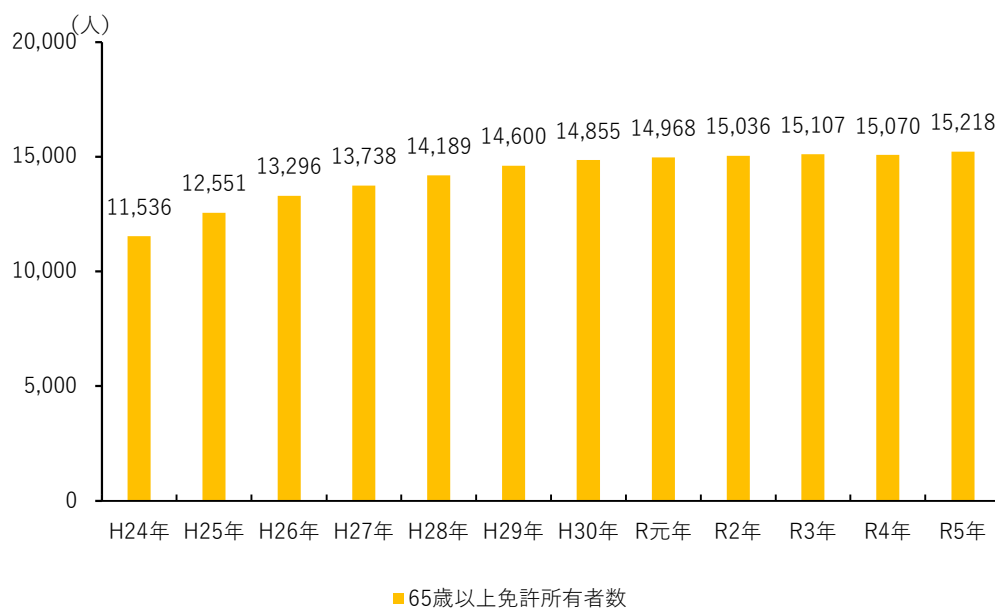
資料：奈良県統計年鑑、大和郡山市統計

図 1世帯当たりの自動車保有台数

③ 運転免許保有率

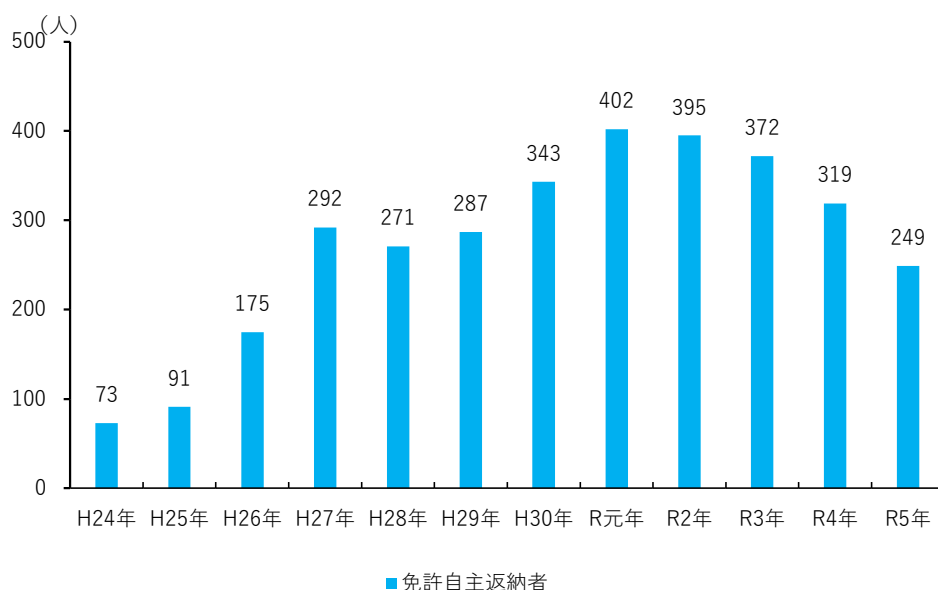
本市の65歳以上の免許所有者数は年々増加しており、令和5年（2023年）時点で15,218人と平成24年（2012年）と比較して約1.3倍に増加しています。

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

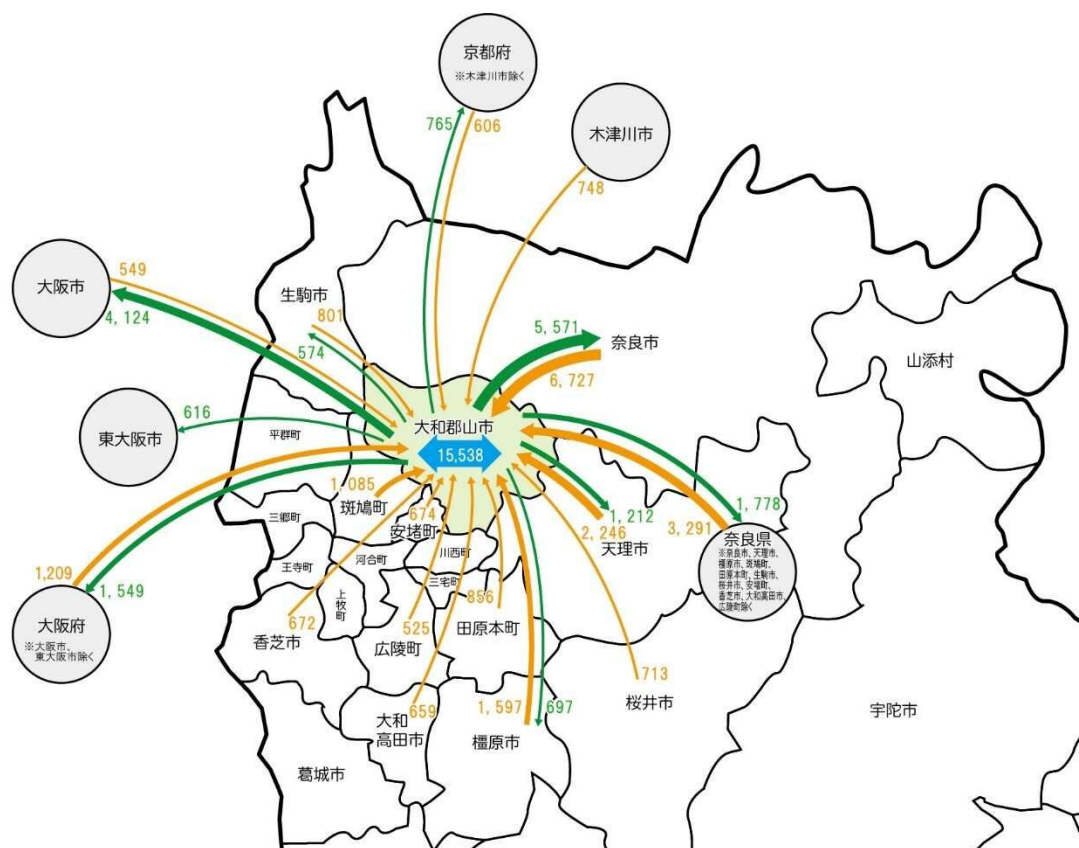
図 免許自主返納者数

(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。



資料：令和2年（2020年）国勢調査 「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」

図 通勤流動

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。



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

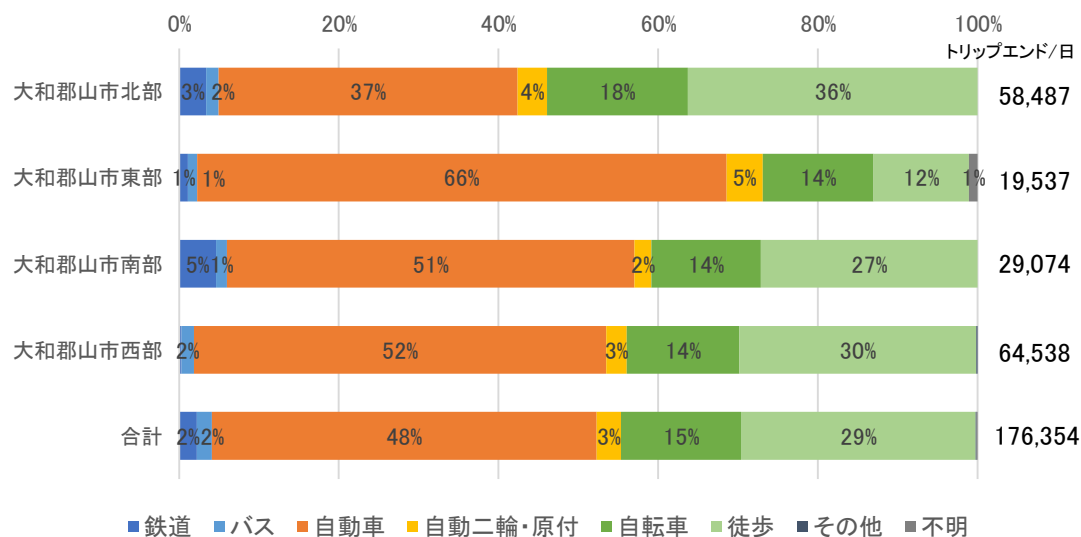
-- 用語について --

○トリップ：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

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。



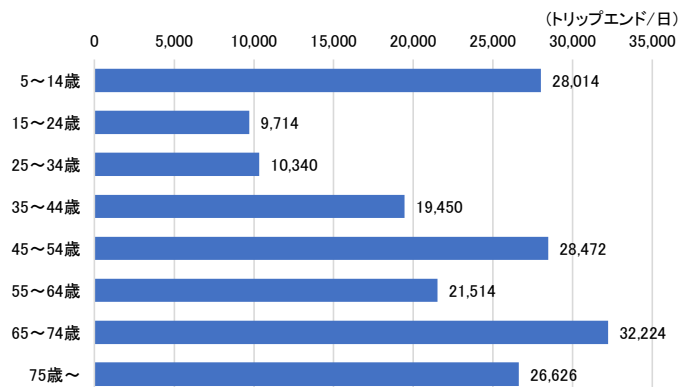
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

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

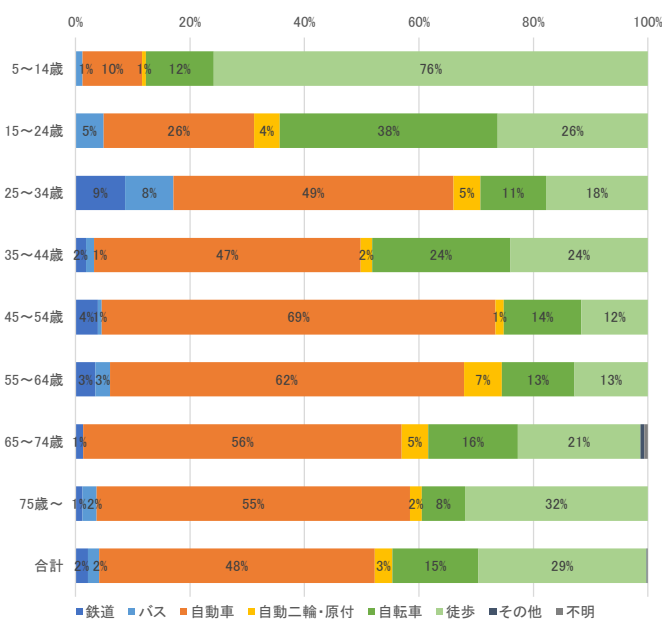
市内の移動を年代別にみると、65～74歳の移動が最も多く約3万2千トリップエンド/日で、次いで45～54歳、5～14歳の移動が多くなっています。

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。



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

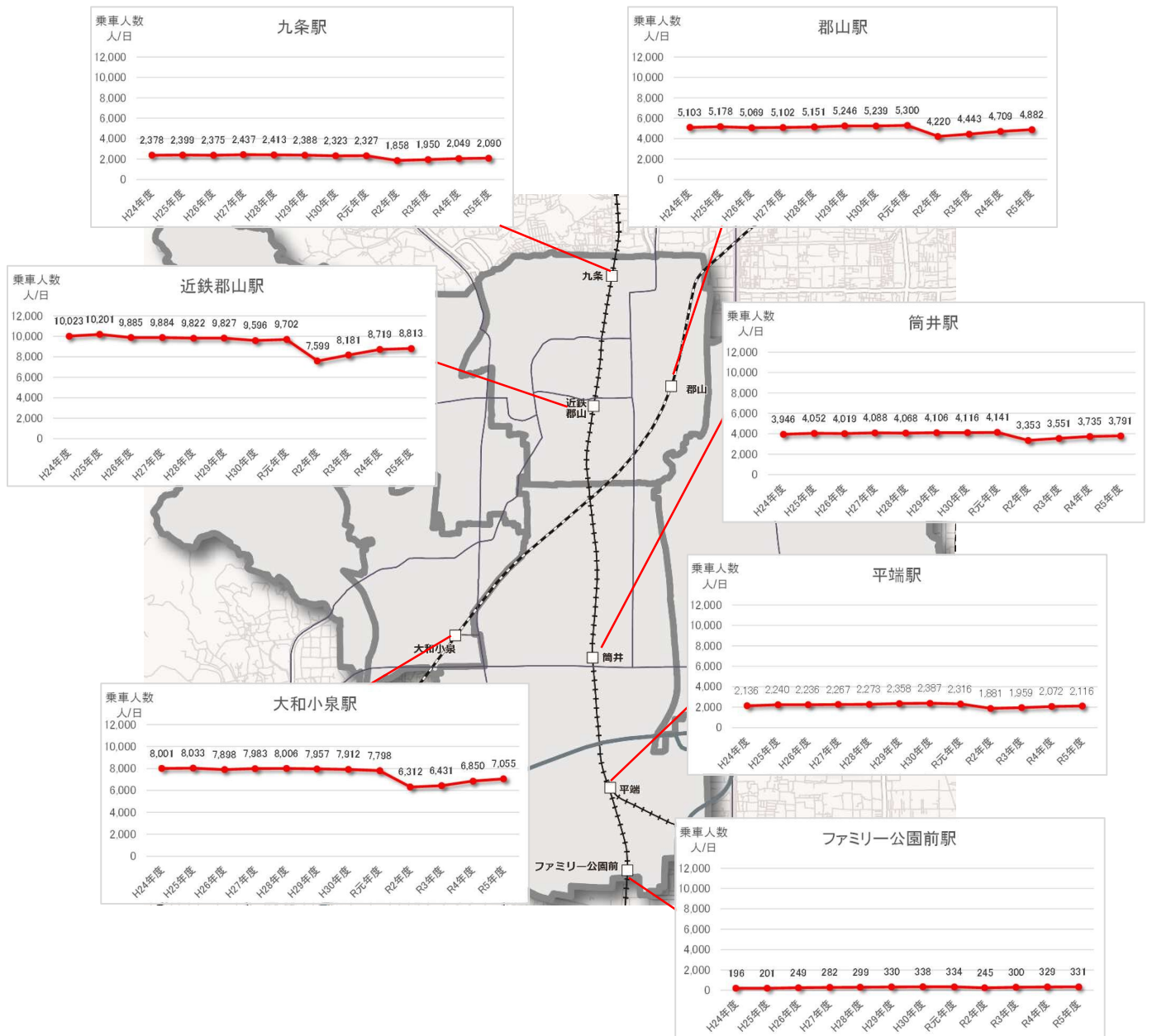
-- 用語について --

○トリップエンド：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

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。



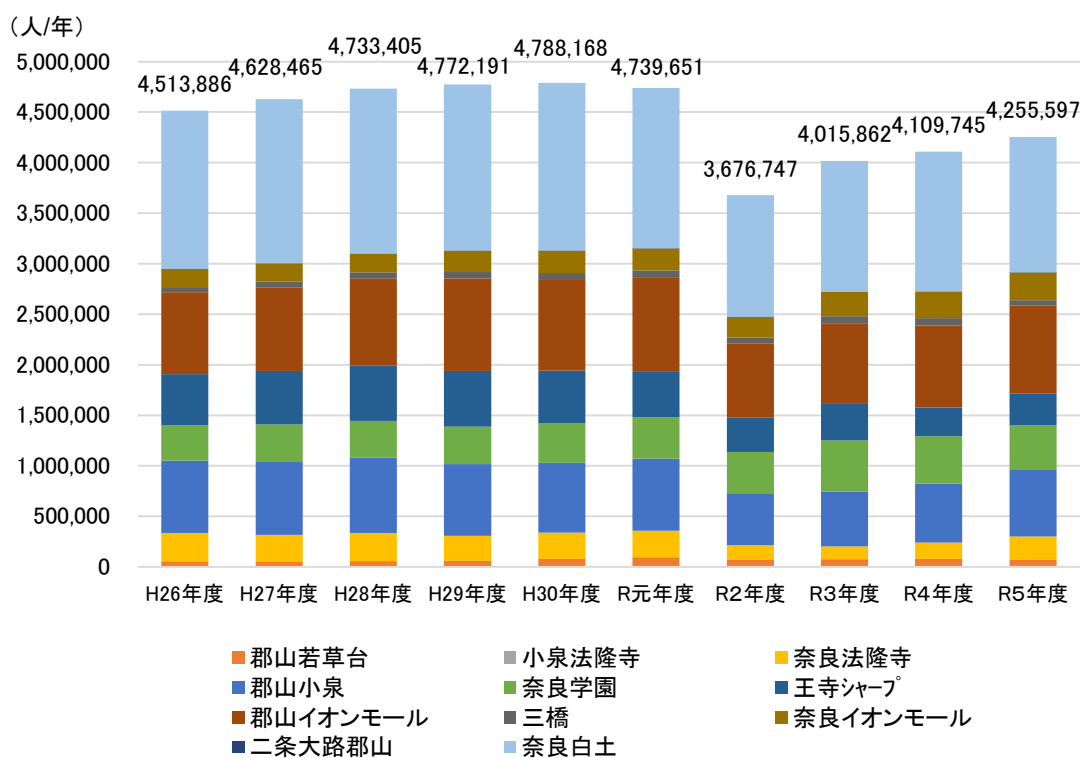
資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

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2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」

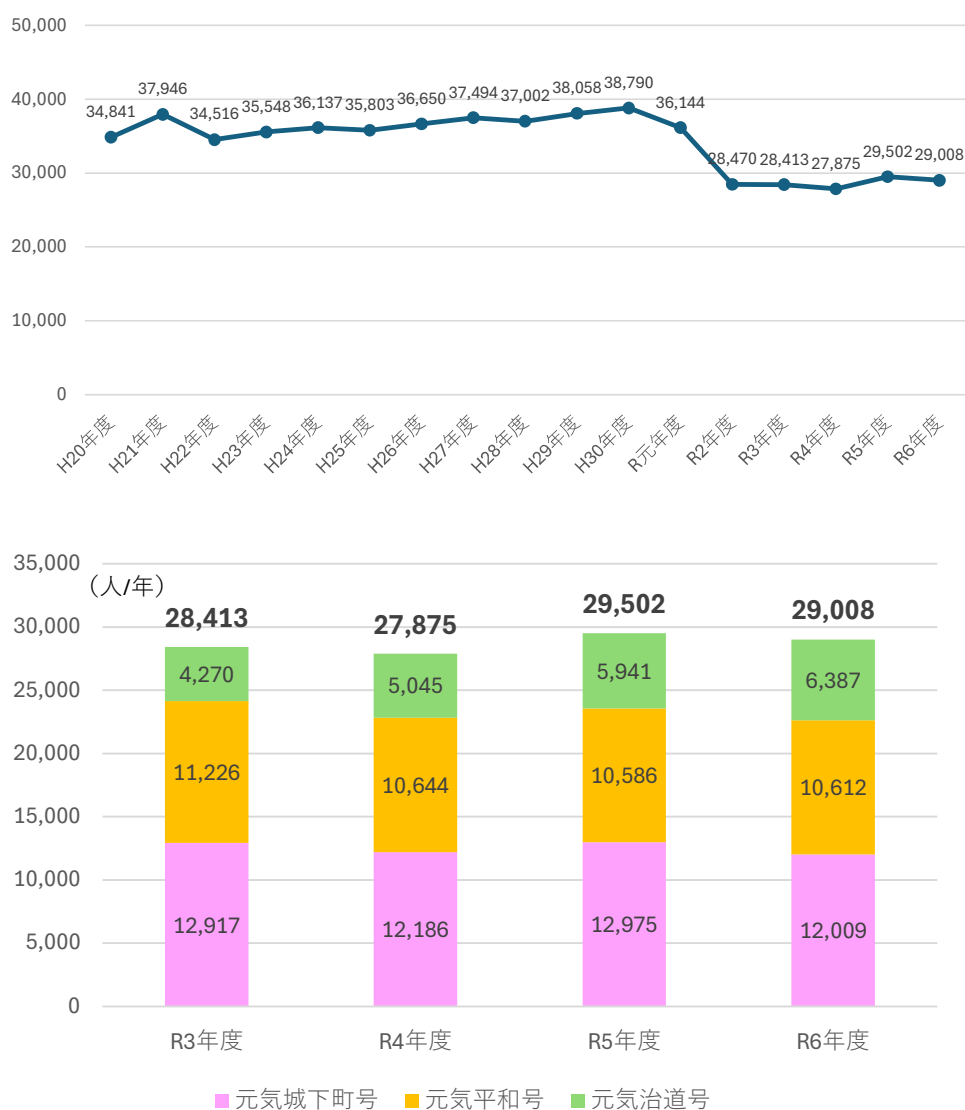
図 路線バス利用者数の推移

(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、概ね年間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」

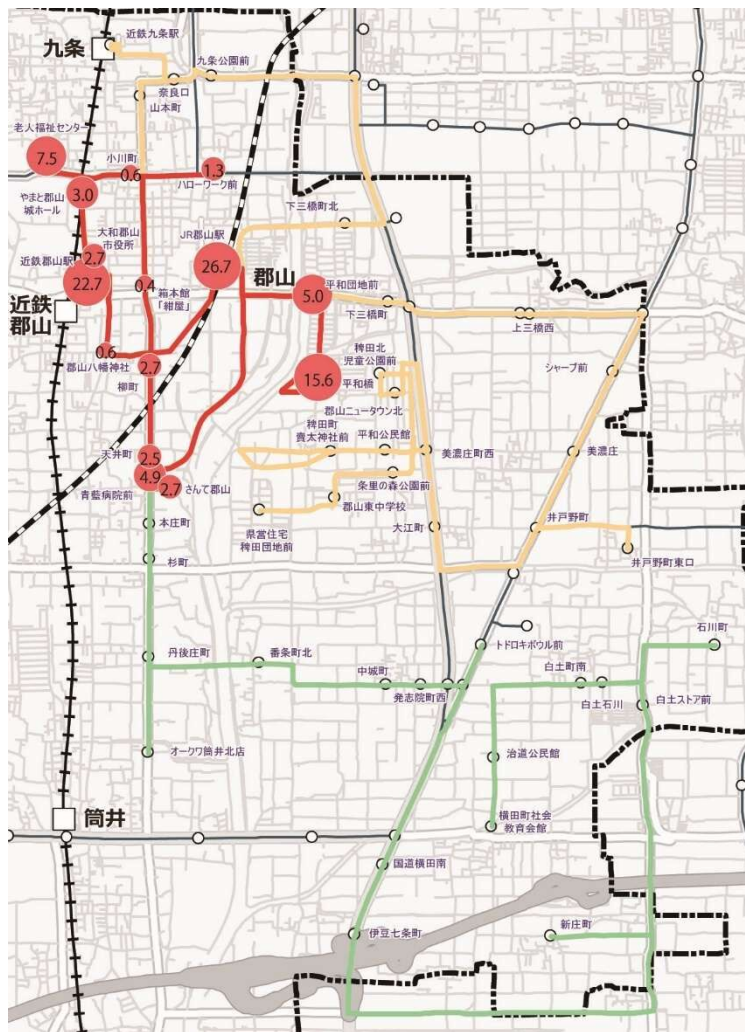
図 コミュニティバスの利用者数

② 停留所別乗降人数

1) 元気城下町号

元気城下町号の停留所別の1日当たりの平均乗降人数をみると、近鉄郡山駅（22.7人）、平和橋（15.6人）、JR郡山駅（26.7人）で多くなっています。

一方で、1日平均1人未満の停留所が3か所存在しています。具体的には、箱本館「紺屋」（0.4人）、小川町（0.6人）、郡山八幡神社（0.6人）となっています。



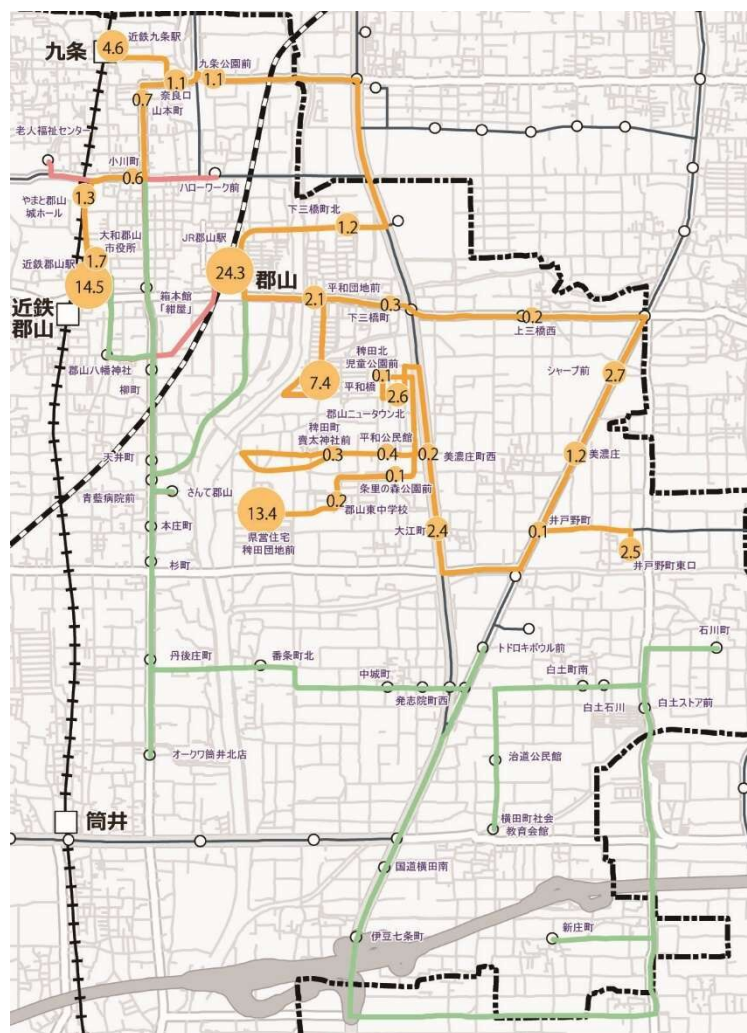
資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 元気城下町号 停留所別の1日平均乗降者数（令和6年度（2024年度））

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）、県営住宅稗田団地前（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）、上三橋西（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。



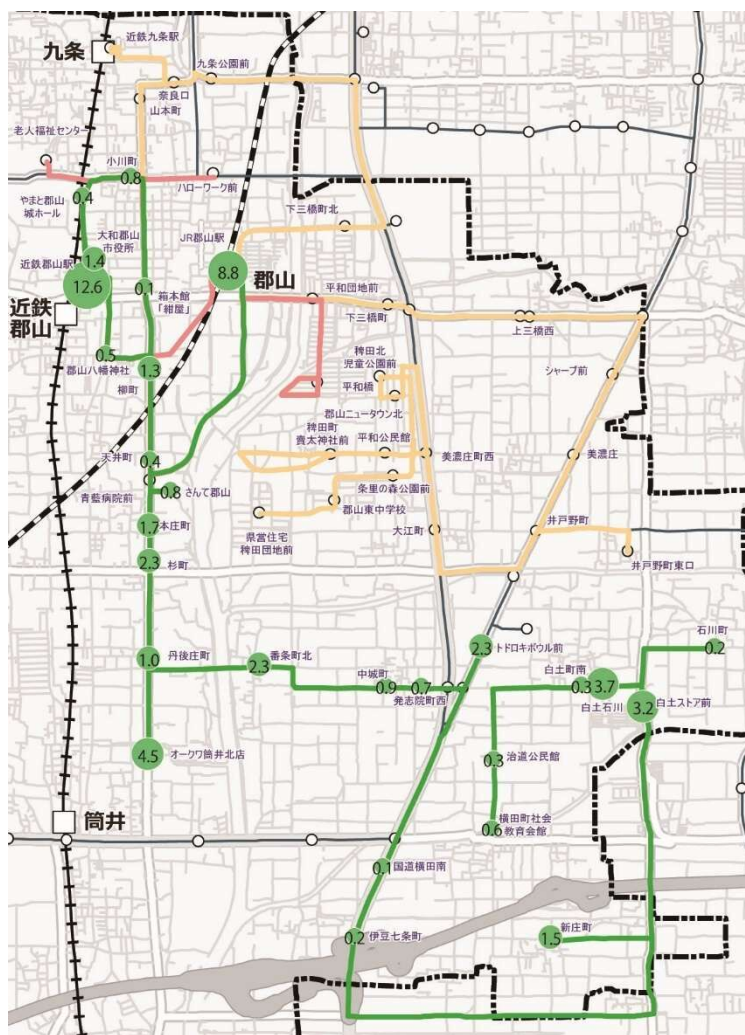
資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 元気平和号 停留所別の1日平均乗降者数（令和6年度（2024年度））

3) 元気治道号

元気治道号の停留所別の1日当たりの平均乗降人数をみると、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 元気治道号 停留所別の1日平均乗降者数 (令和6年度(2024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。

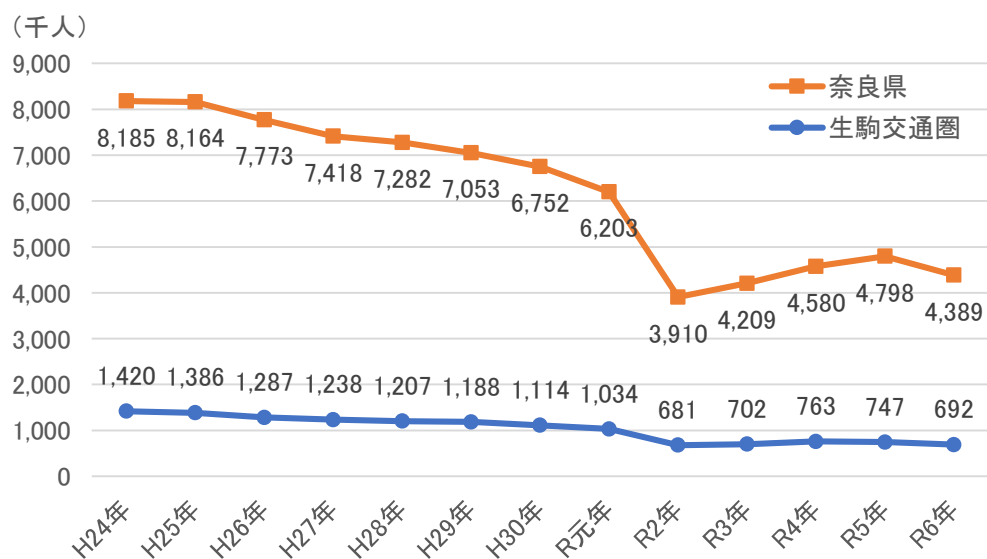
ルート別に収支率をみると、元気城下町号が 6.2%、元気平和号が 5.4%、元気治道号が 4.2%となっています。

表 コミュニティバスの収支状況（令和 6 年度（2024 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。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。

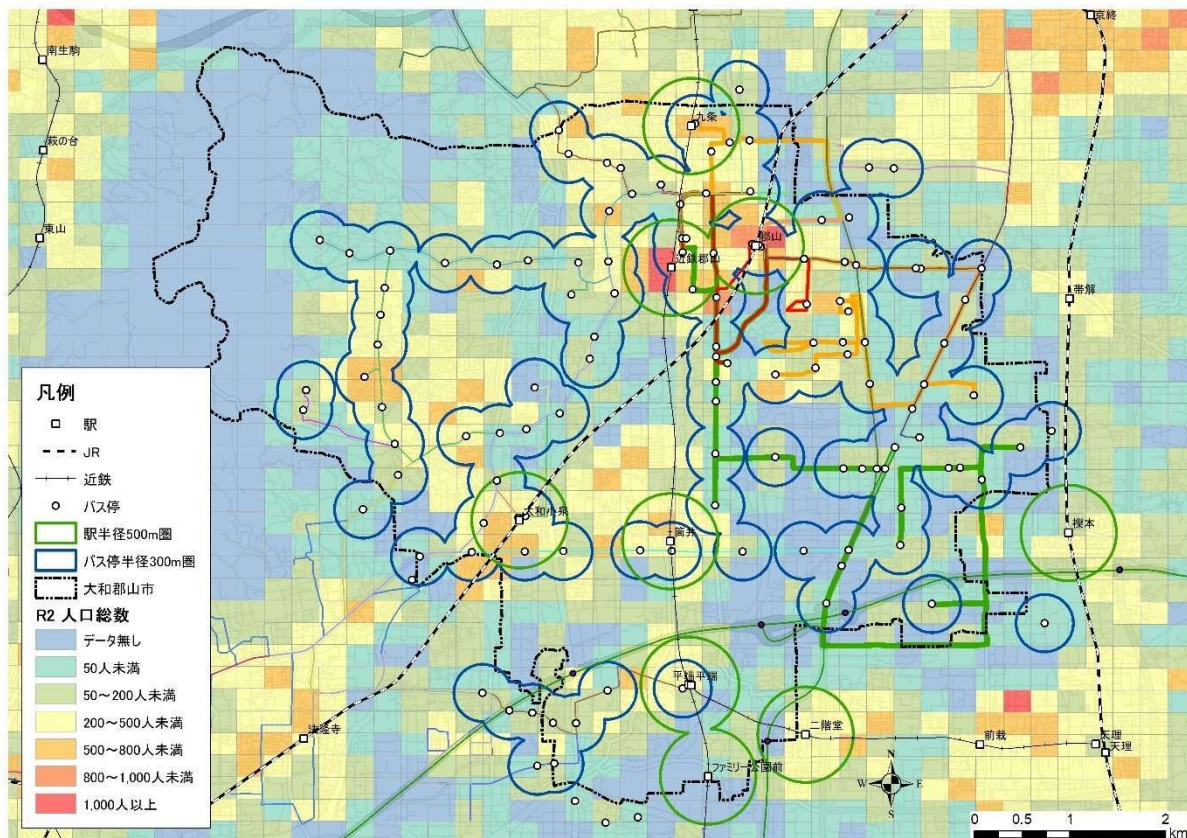


資料：奈良運輸支局提供データ

図 タクシーの利用状況の推移

(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。



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

— 用語について —

○地域公共交通のカバー人口：駅から半径500mもしくはバス停から半径300mに含まれるエリアに居住する人口

○交通空白地：駅から半径500m又はバス停から半径300m内のどちらにも含まれない地区

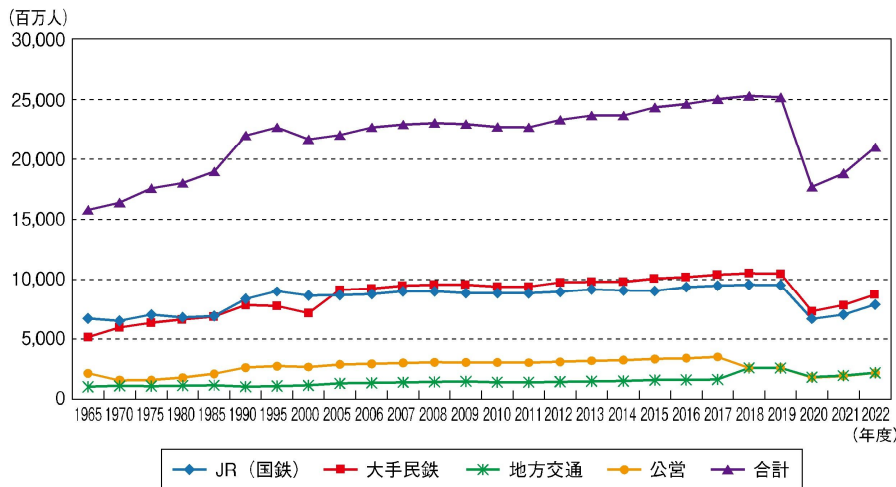
※ いずれも本計画における定義

【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。

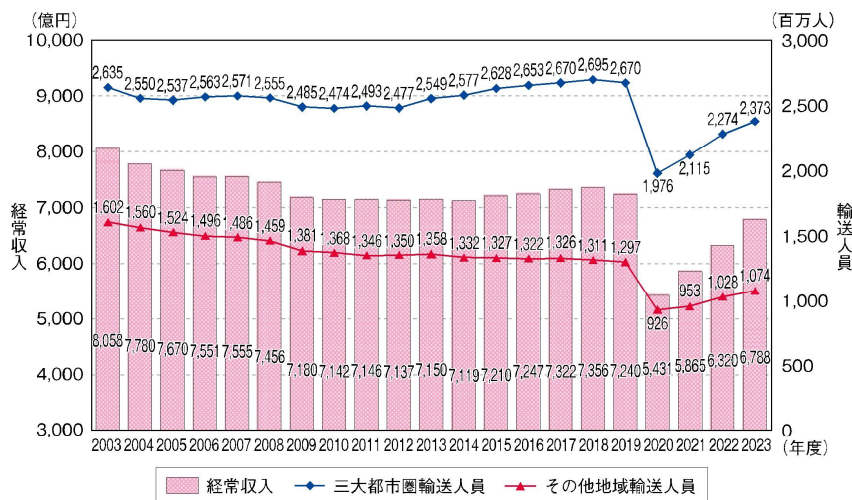
また、一般路線バスの輸送人員は、大阪府を含む三大都市において、平成 15 年（2003 年）以降、横ばいもしくは微増傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって、急激な落ち込みとなりました。令和 3 年度（2021 年度）に回復はみられますが、鉄道同様、コロナ前までの水準には戻っていません。



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（2025 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

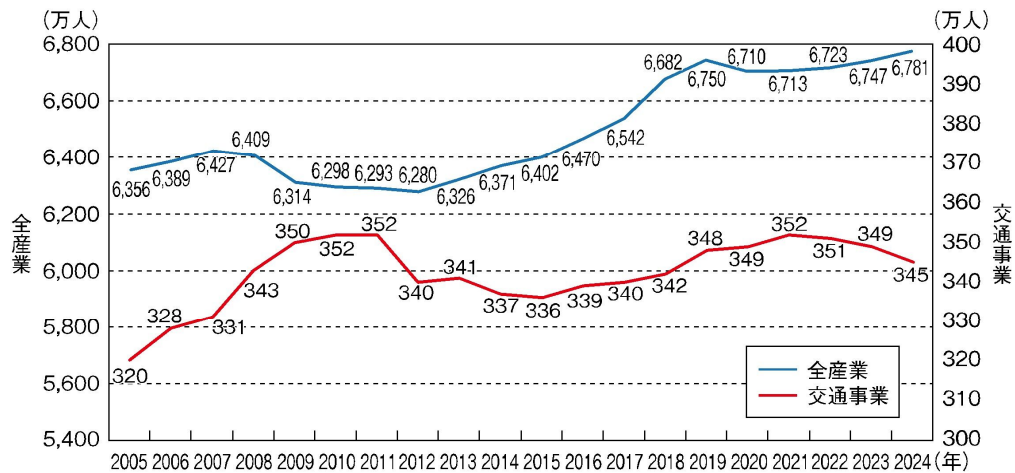
資料：令和 7 年（2025 年）版交通政策白書

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。



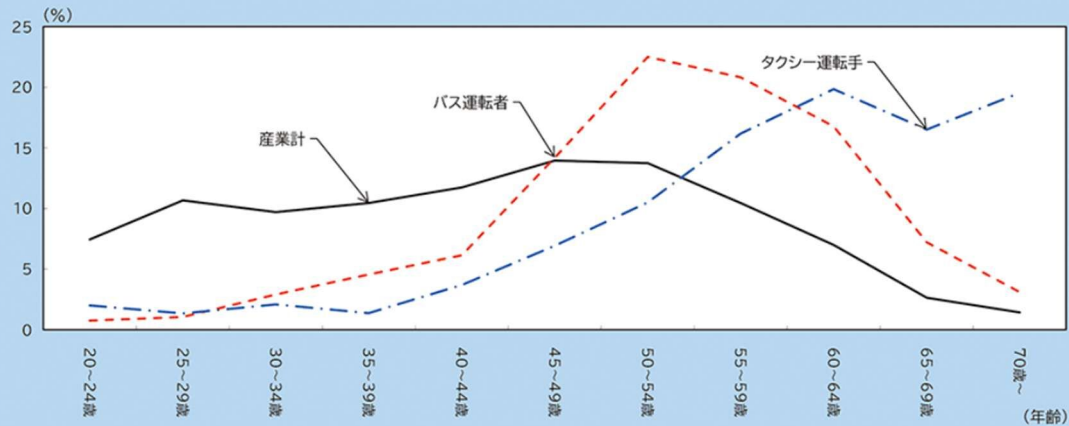
注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
 注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注3：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注4：交通事業は運輸業、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（2025年）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（2024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(2024年)7月25日(木)
- 対象者からの回答期限：令和6年(2024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。

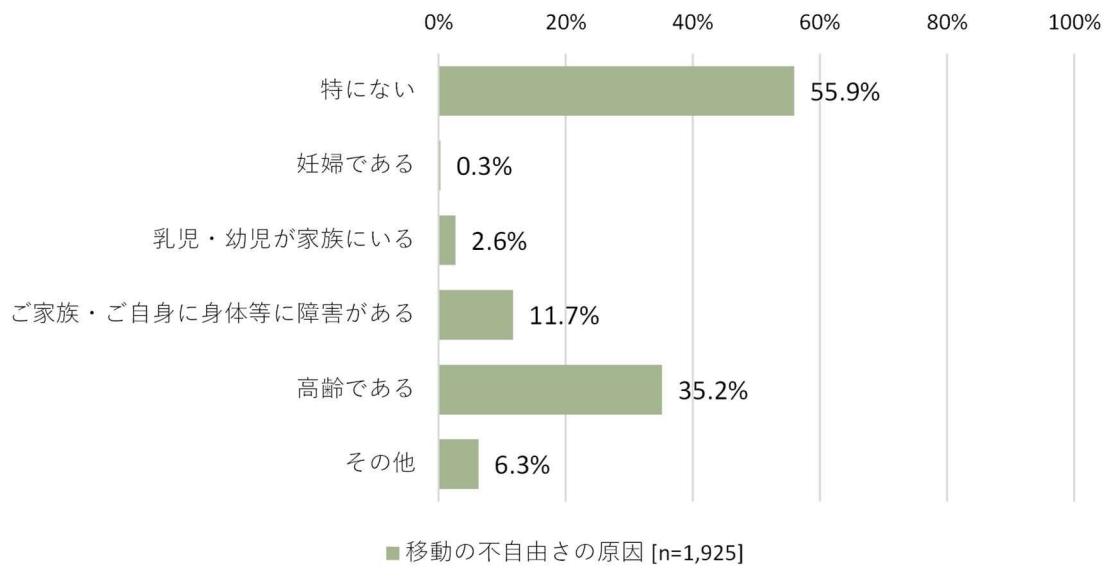


図 移動の不自由さの状況

(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な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。

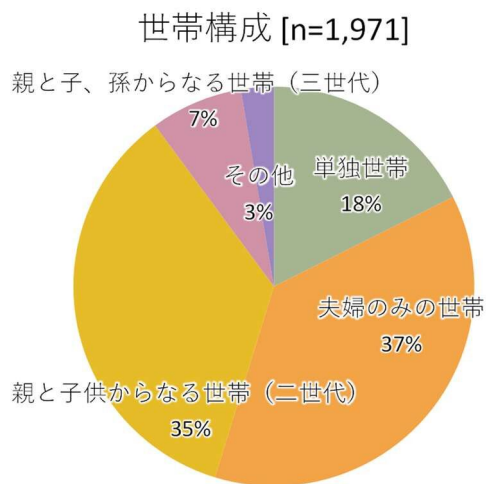


図 世帯構成

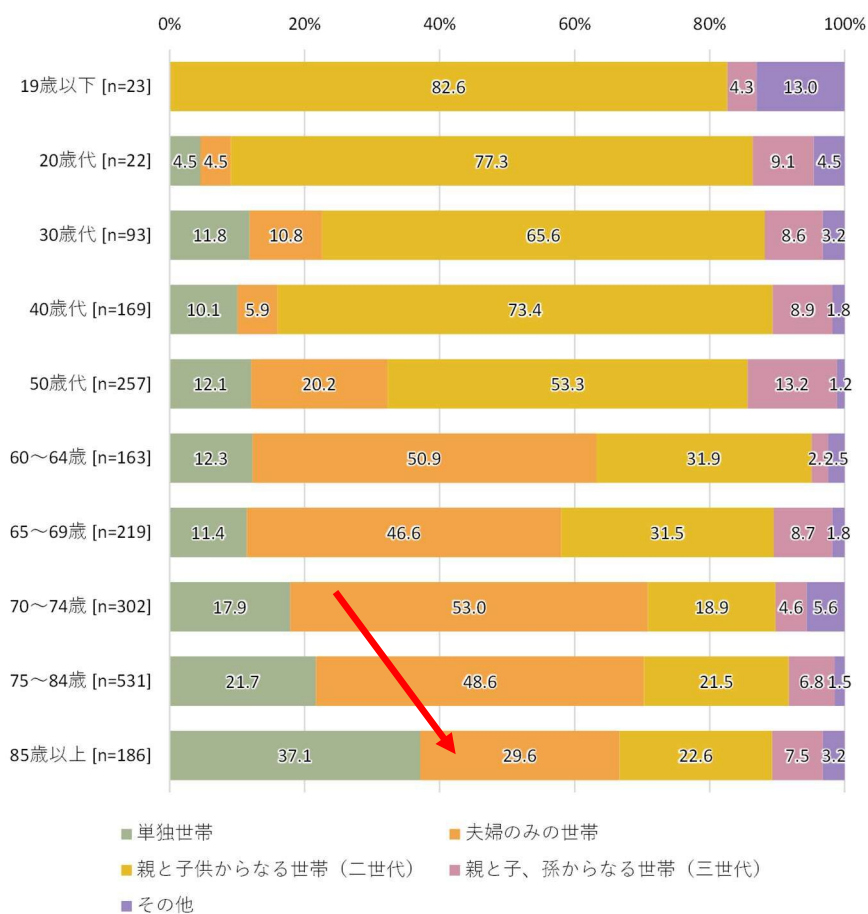


図 世帯構成 (年齢階層別)

(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」を合わせると、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。

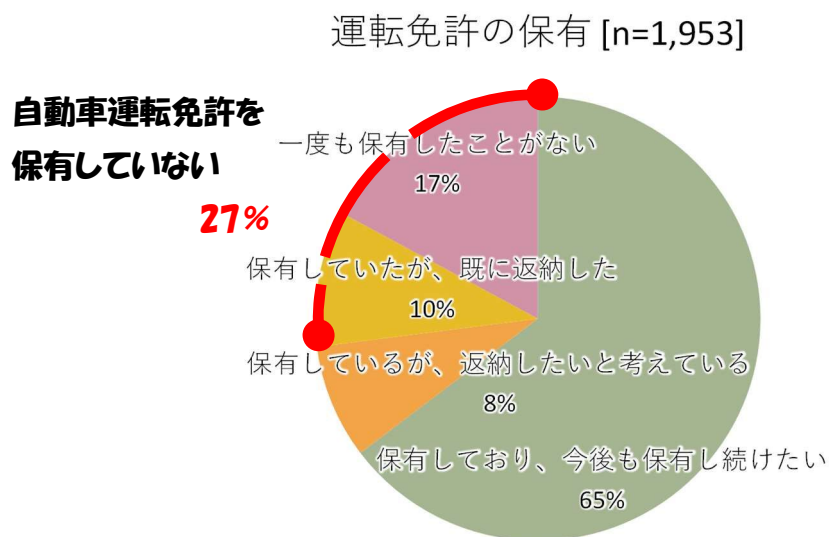


図 自動車運転免許の保有状況

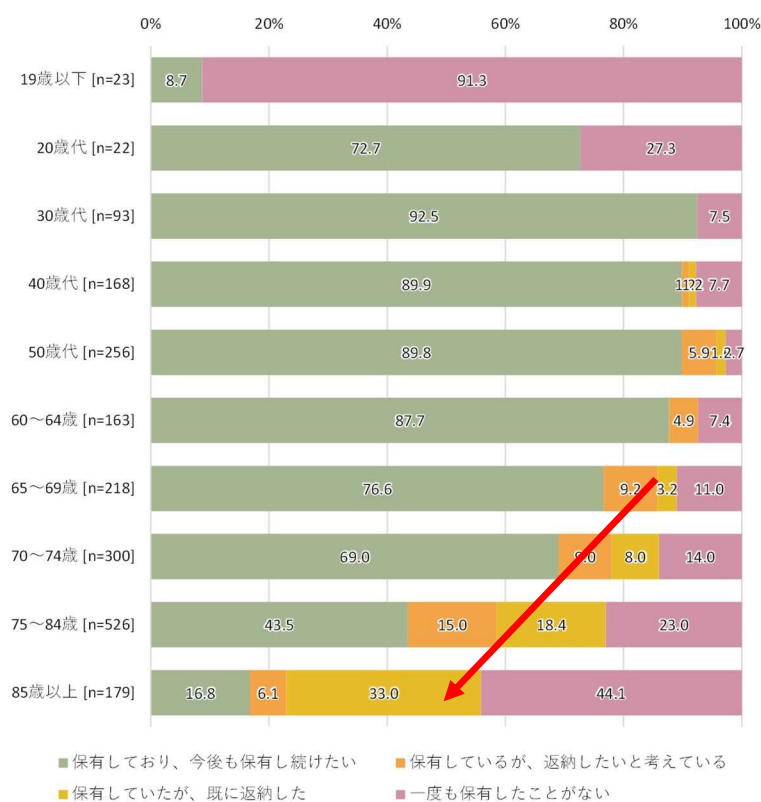
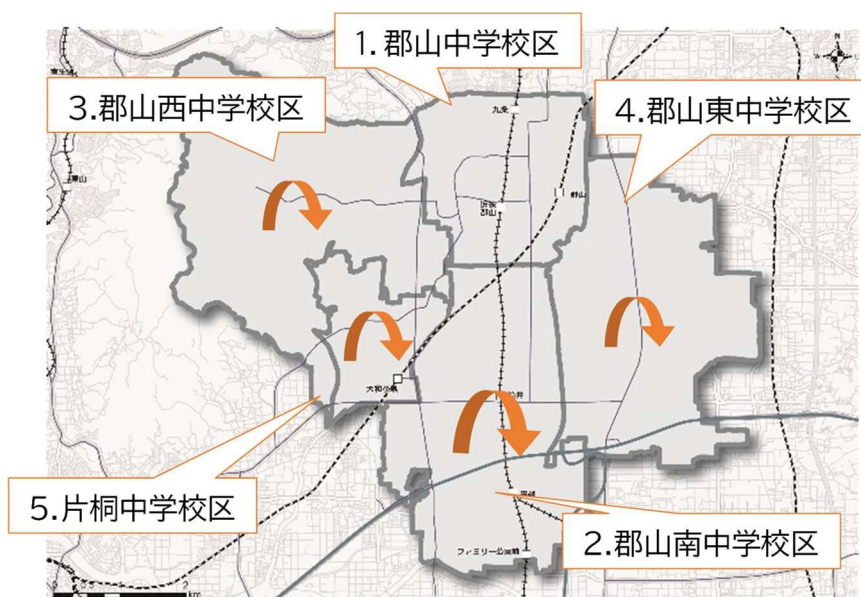


図 自動車運転免許の保有状況（年齢階層別）

(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。

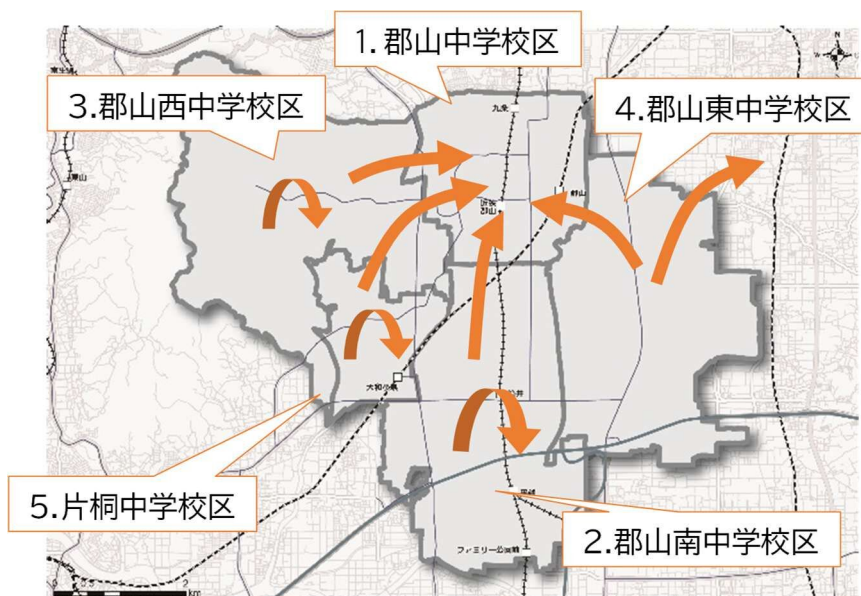


※20%以上の割合を占める移動を図示

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。

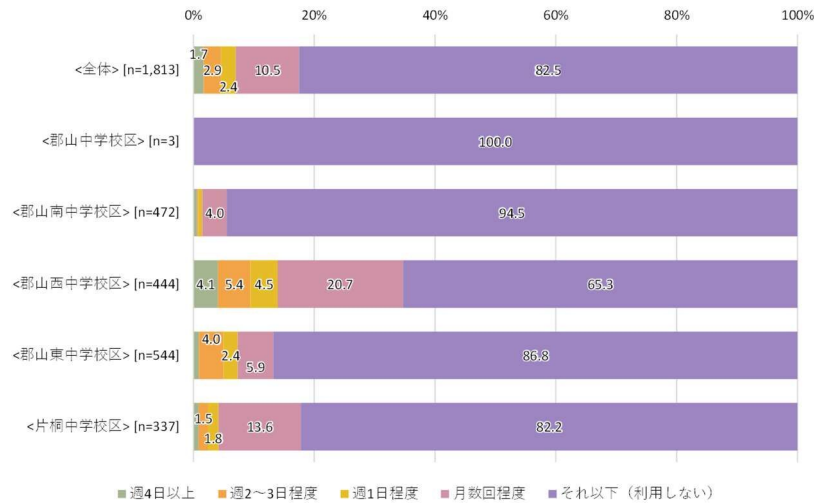


図 バスの利用頻度

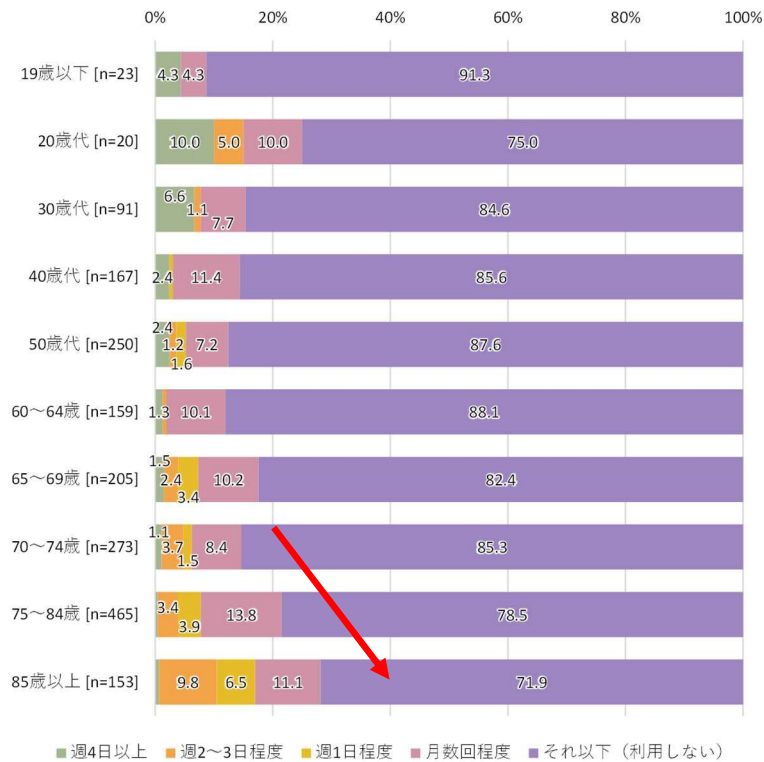


図 バスの利用頻度（年齢階層別）

(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。

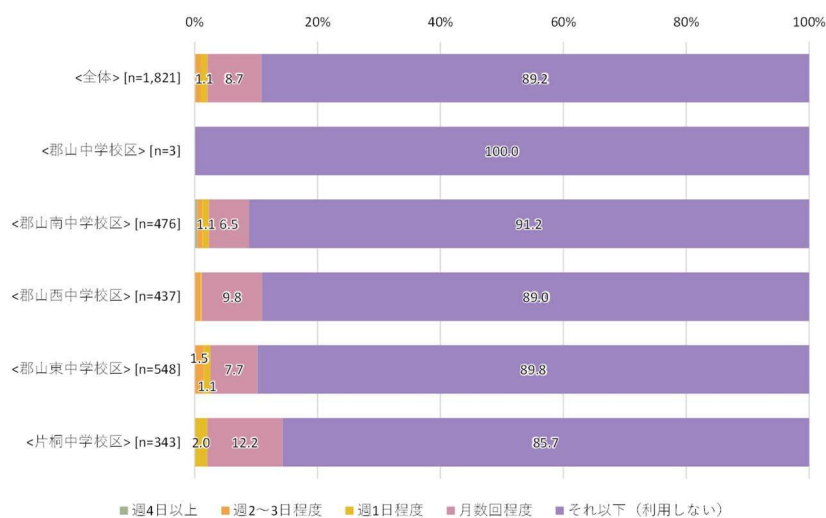


図 タクシーの利用頻度

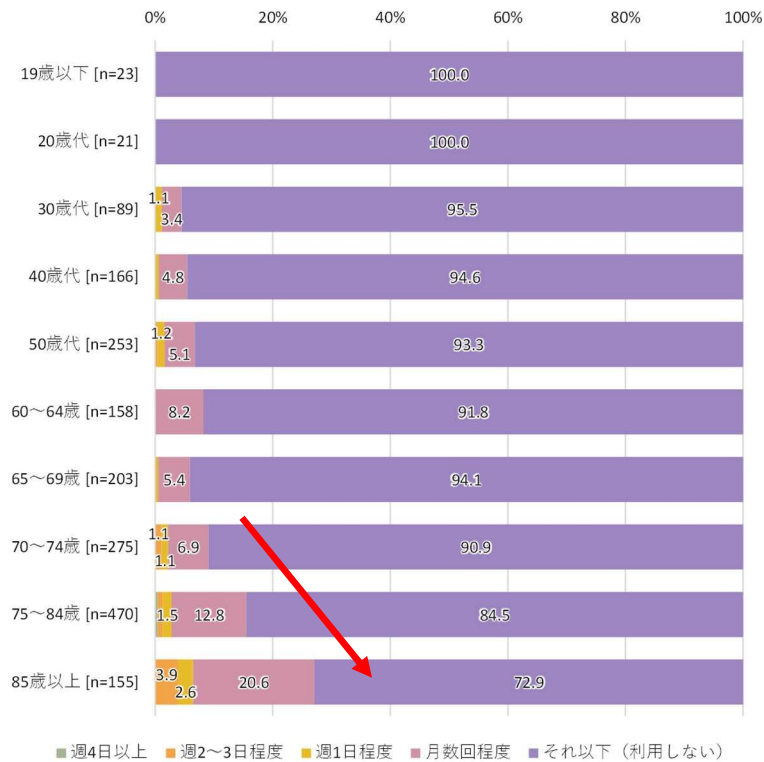


図 タクシーの利用頻度 (年齢階層別)

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。

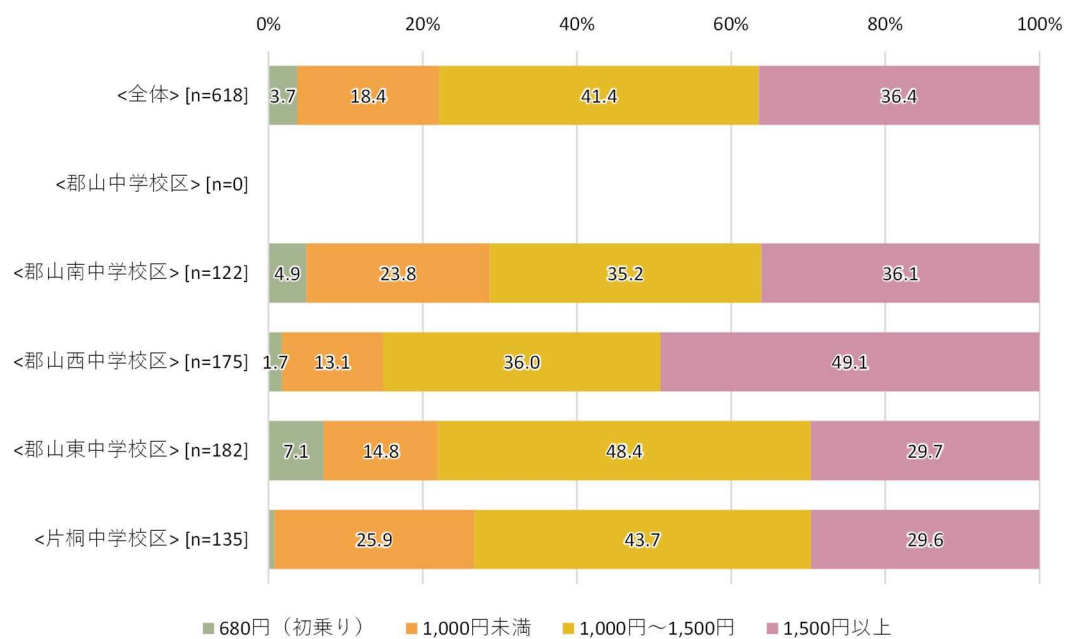


図 タクシーの利用料金

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。

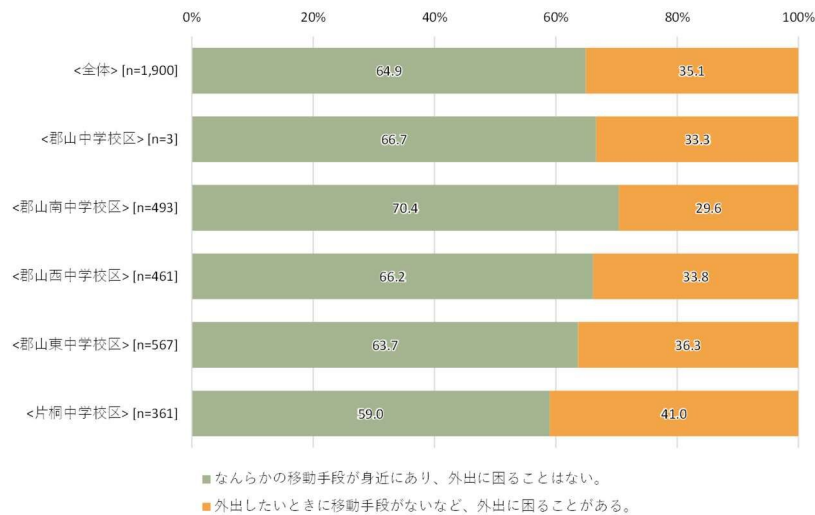


図 外出の困りごと

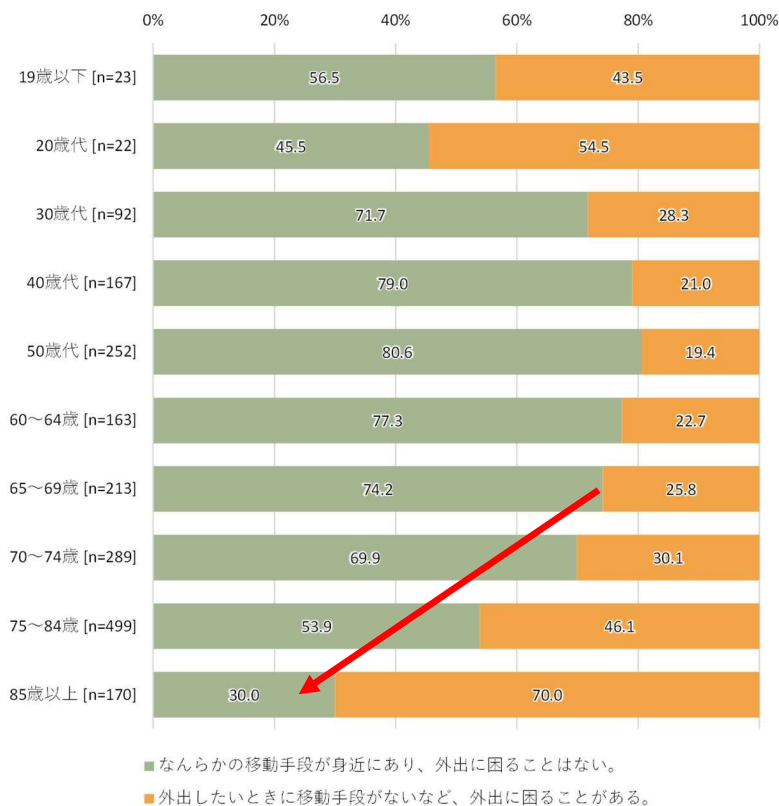


図 外出の困りごと（年齢階層別）

(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。

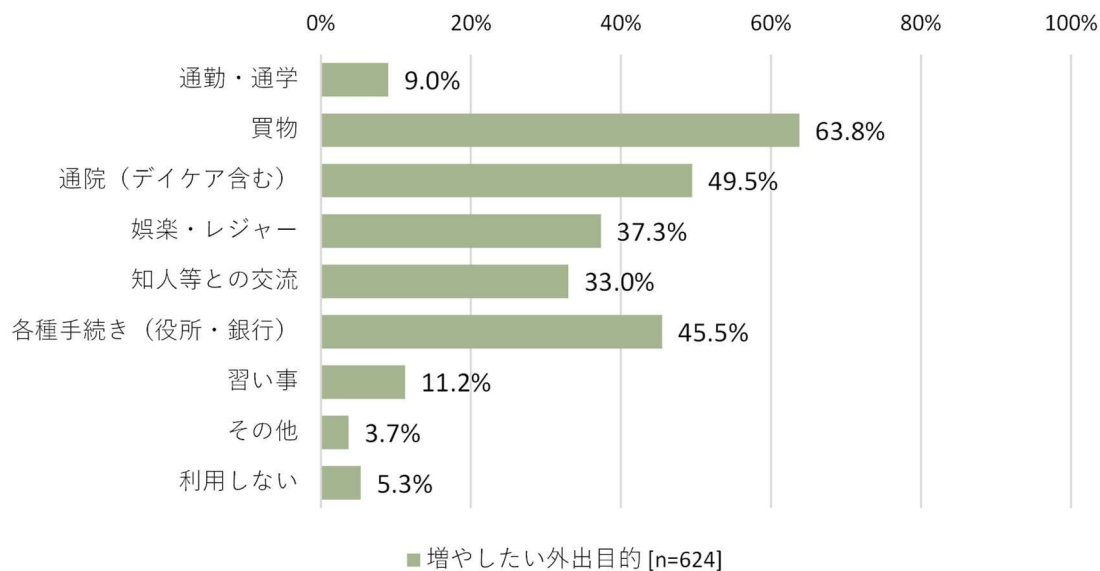


図 増やしたい外出目的

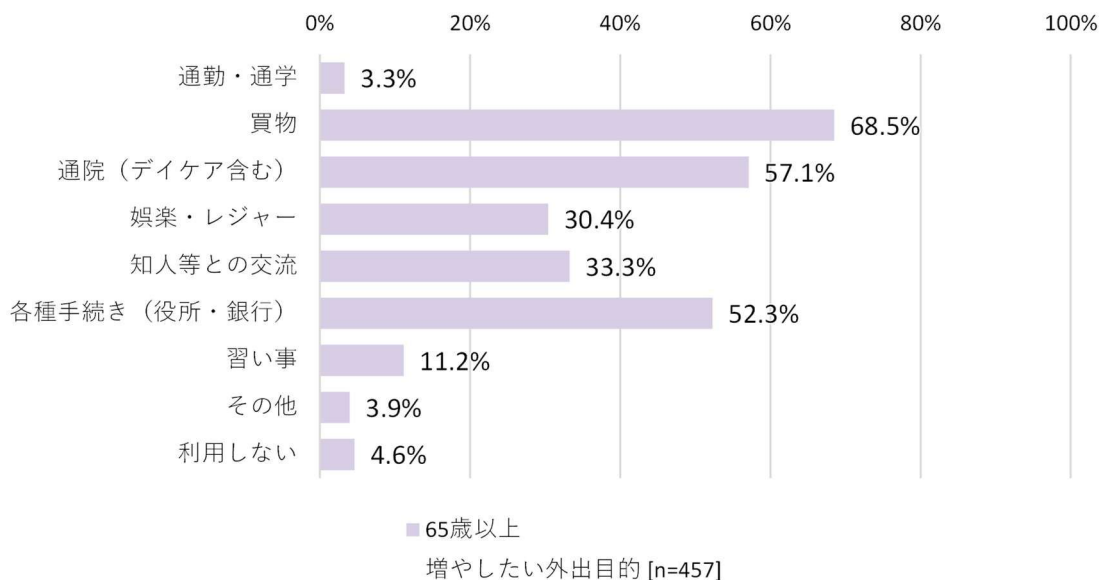


図 増やしたい外出目的（65歳以上）

(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。

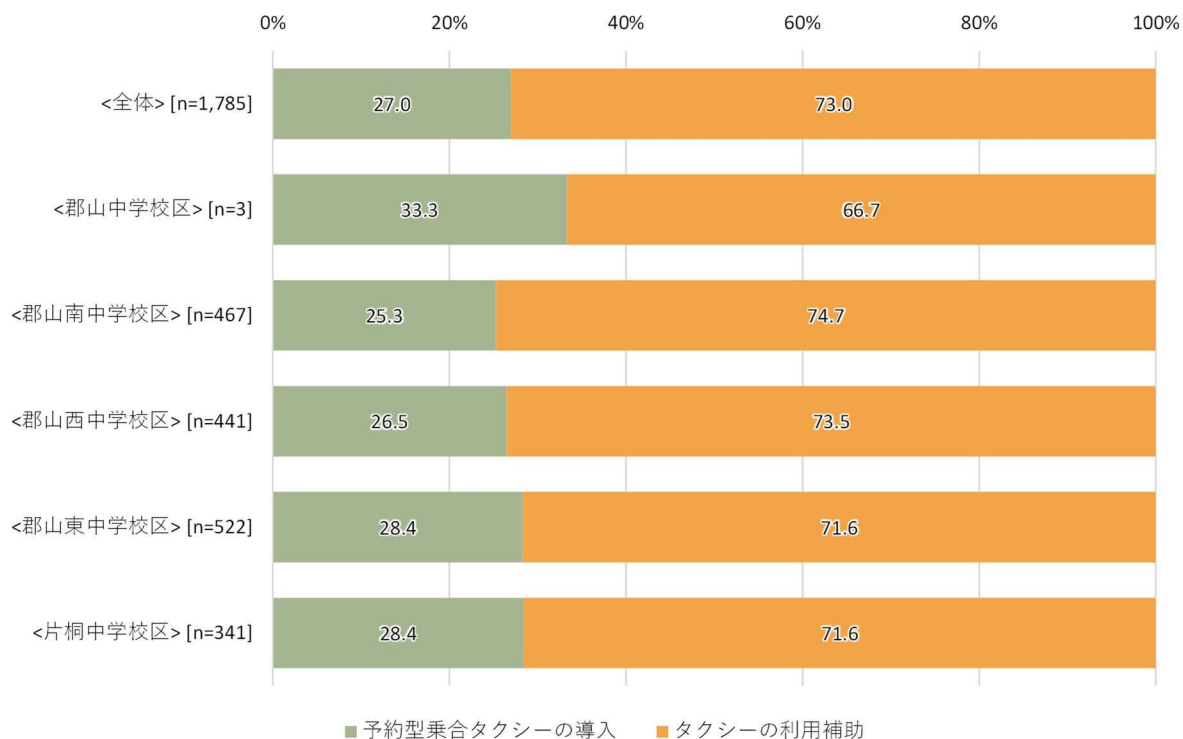


図 サービスの導入について

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。

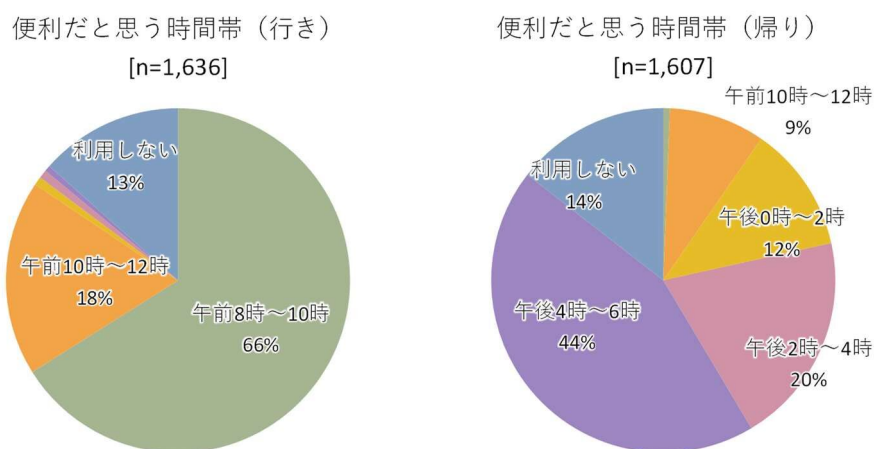


図 サービスを利用したい時間帯

3.2 利用者アンケート調査

(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（2024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。

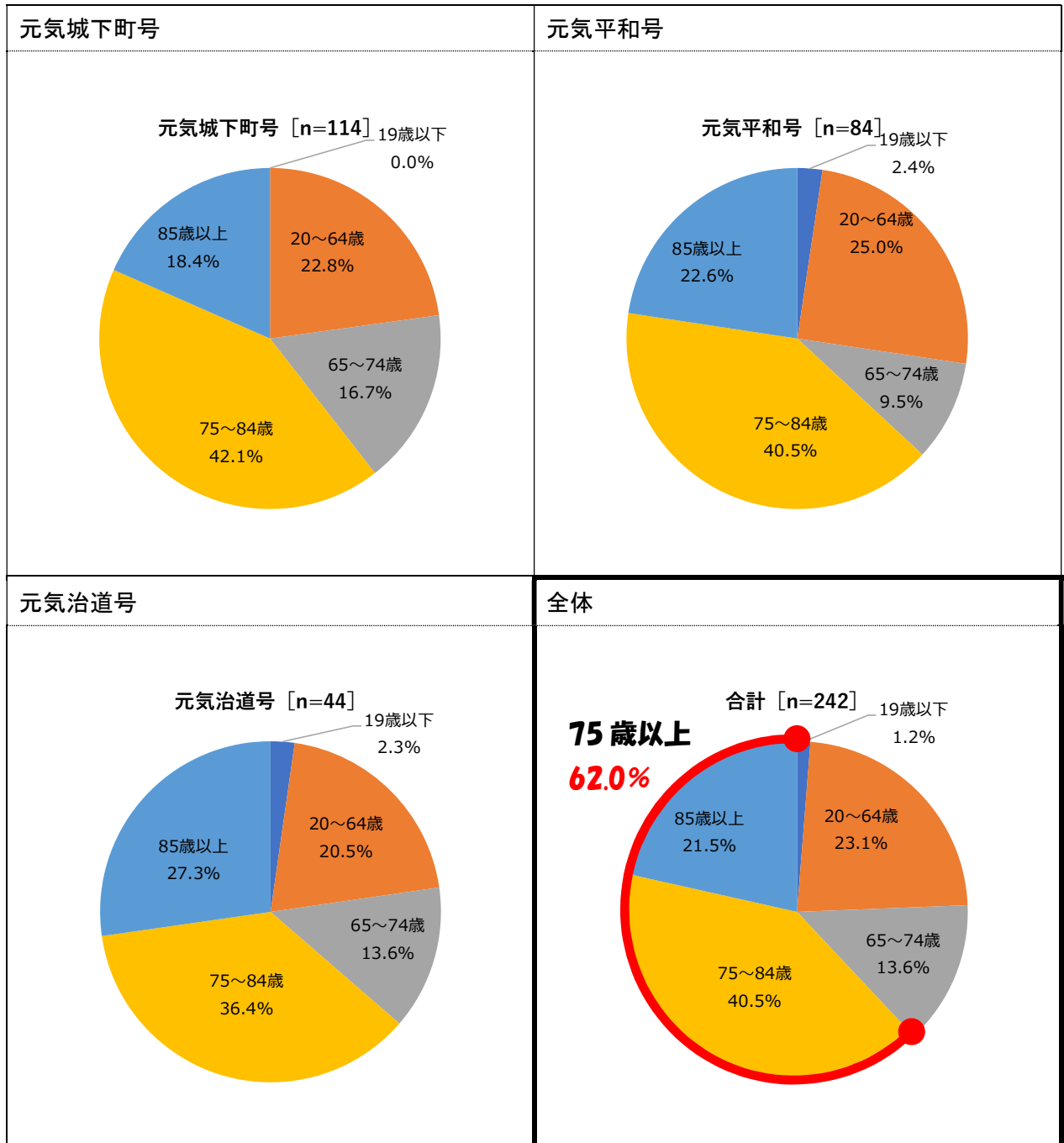


図 利用者の年齢階層

(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。次いで、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。

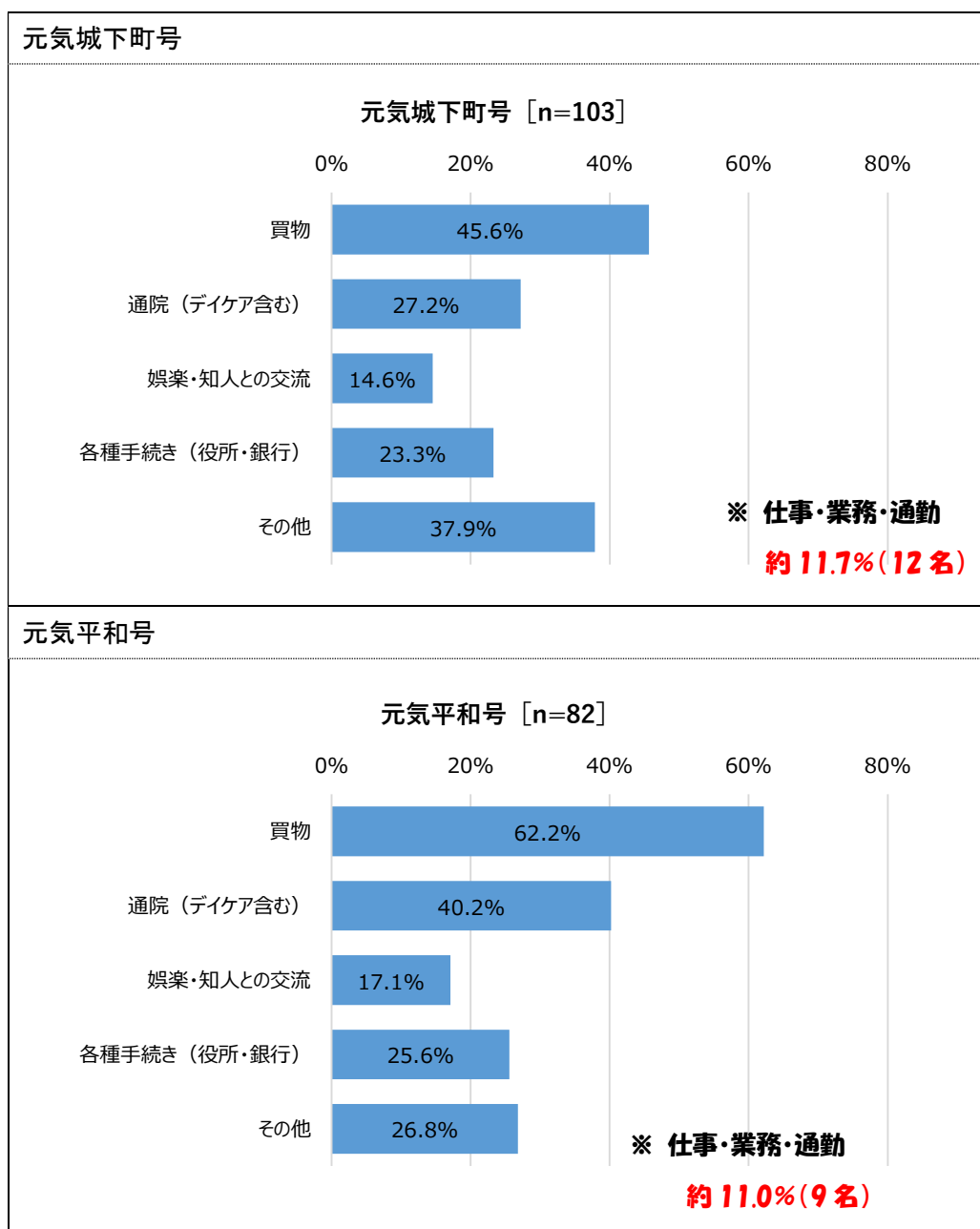


図 お出かけされた目的（その1）

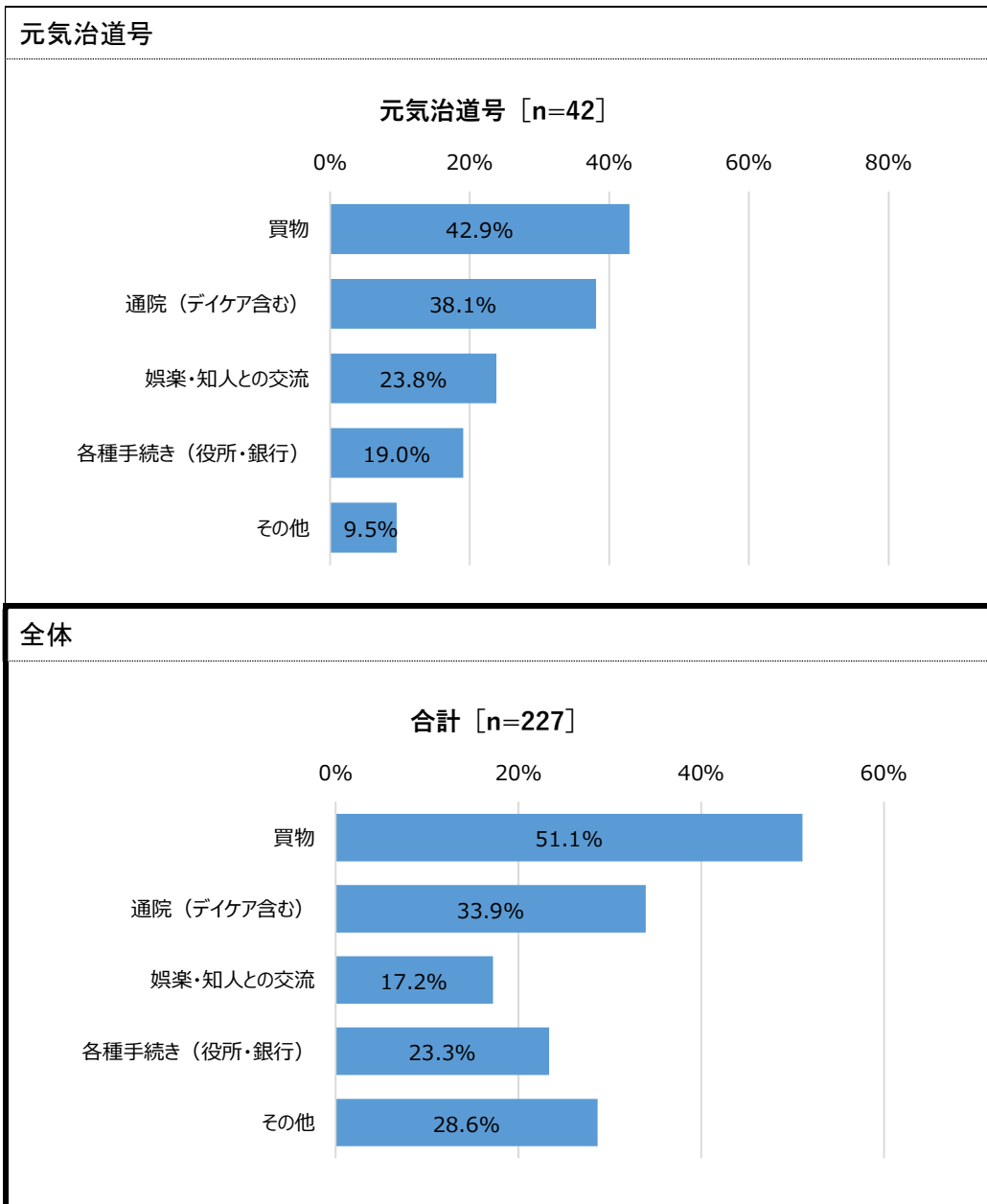


図 お出かけされた目的 (その2)

(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。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。

「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。

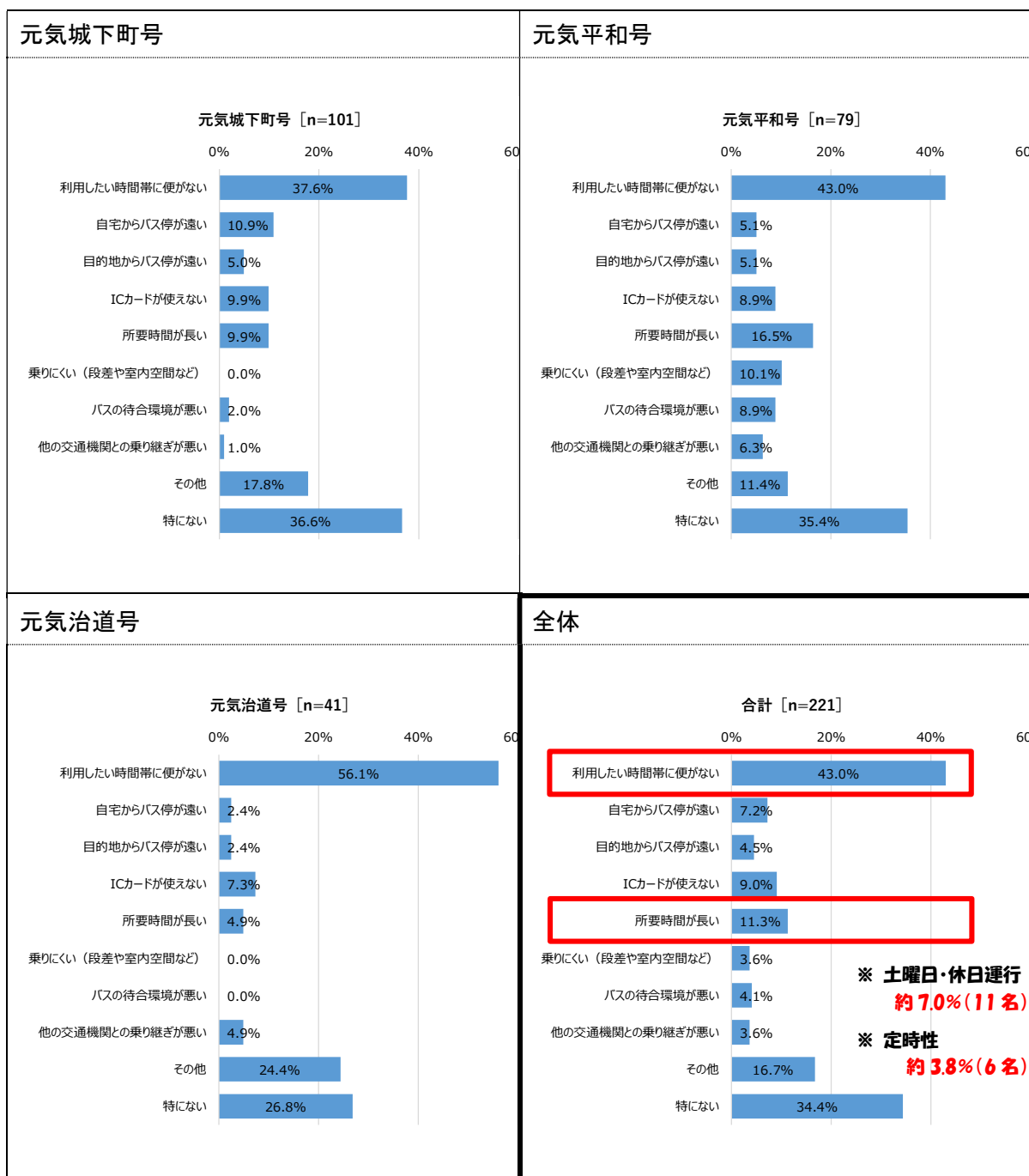


図 困っていること

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。

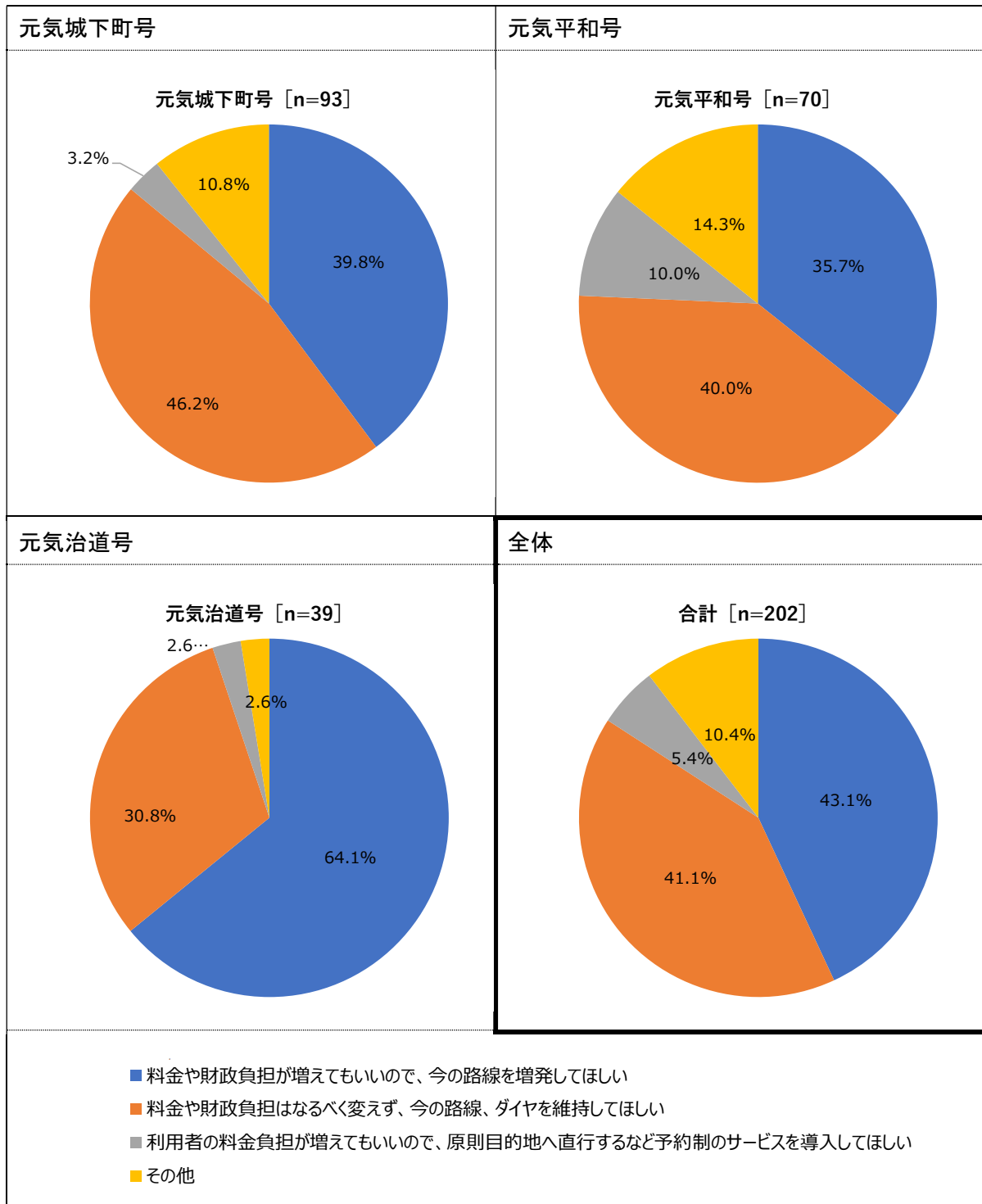
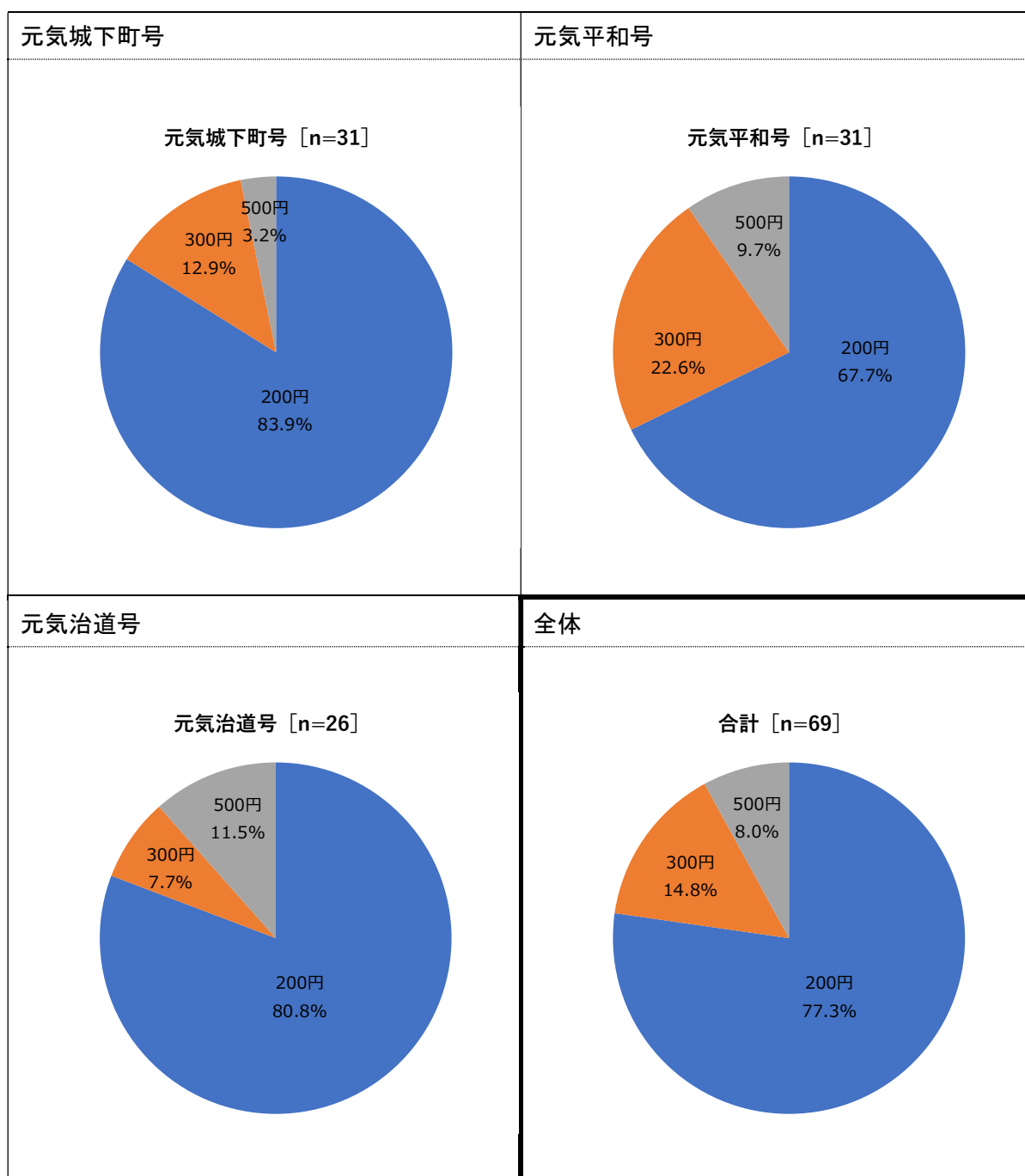


図 市が行う今後の交通施策に対する考え方

(2) 適正料金

(1)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 アンケート調査

(1) 調査概要

先に示した市民アンケート調査や利用者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（2024年）7月22日（月）
- 終了日：令和6年（2024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

頻度にかかわらず、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。

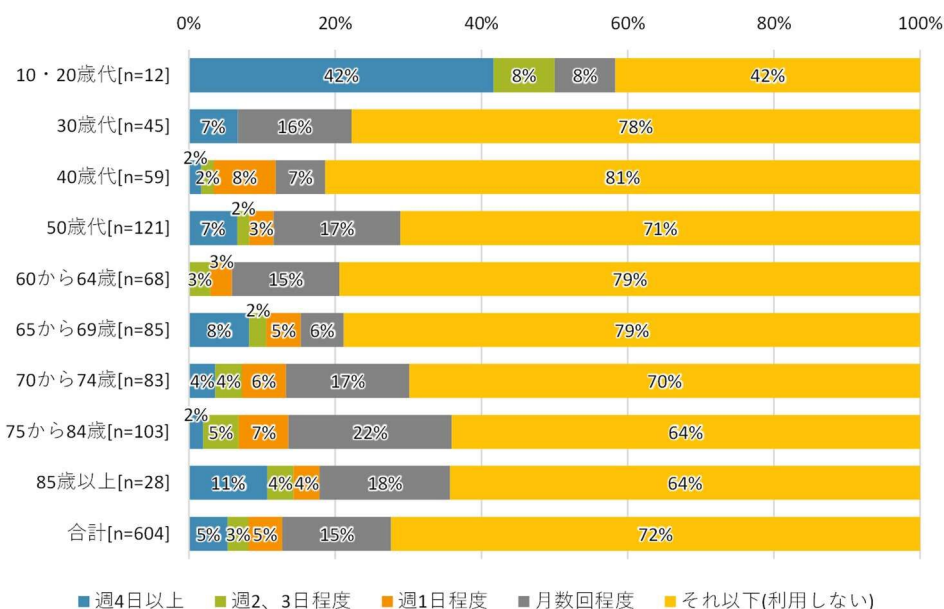


図 市内でのバスの利用頻度

(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。

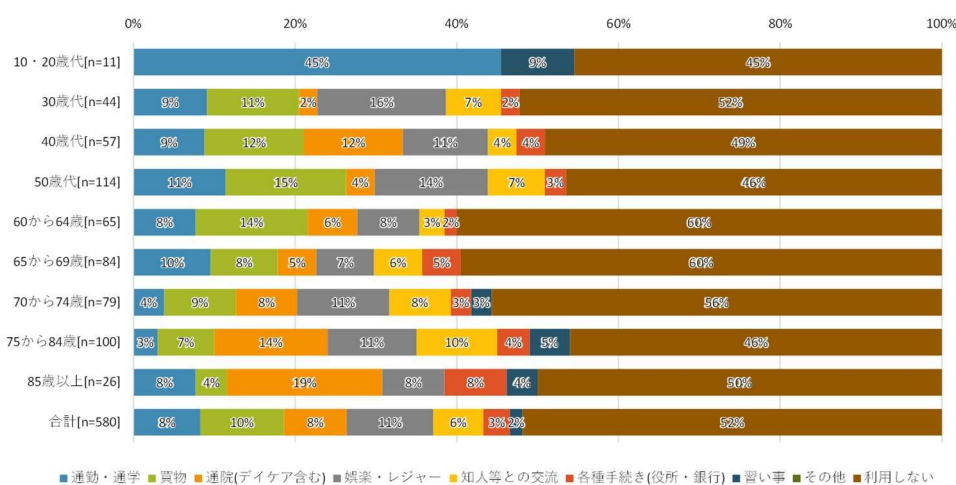
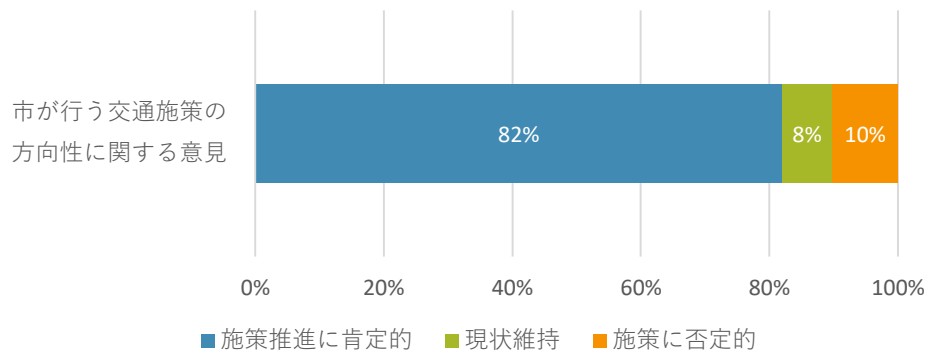


図 市内でのバスの主な利用目的

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）

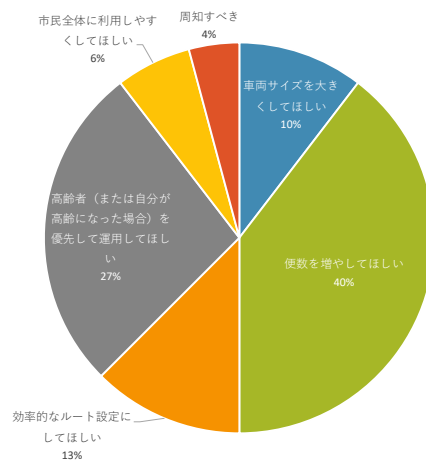
市が行う交通施策の方向性については、肯定的な意見が多くなっています。



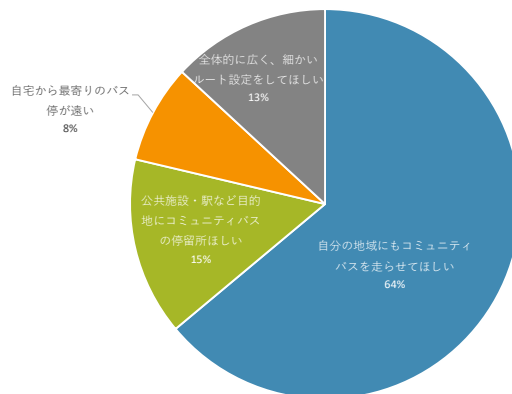
(2) コミュニティバスに関する意見（142件）

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^{やま}とこ^こおり^りやま^{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】

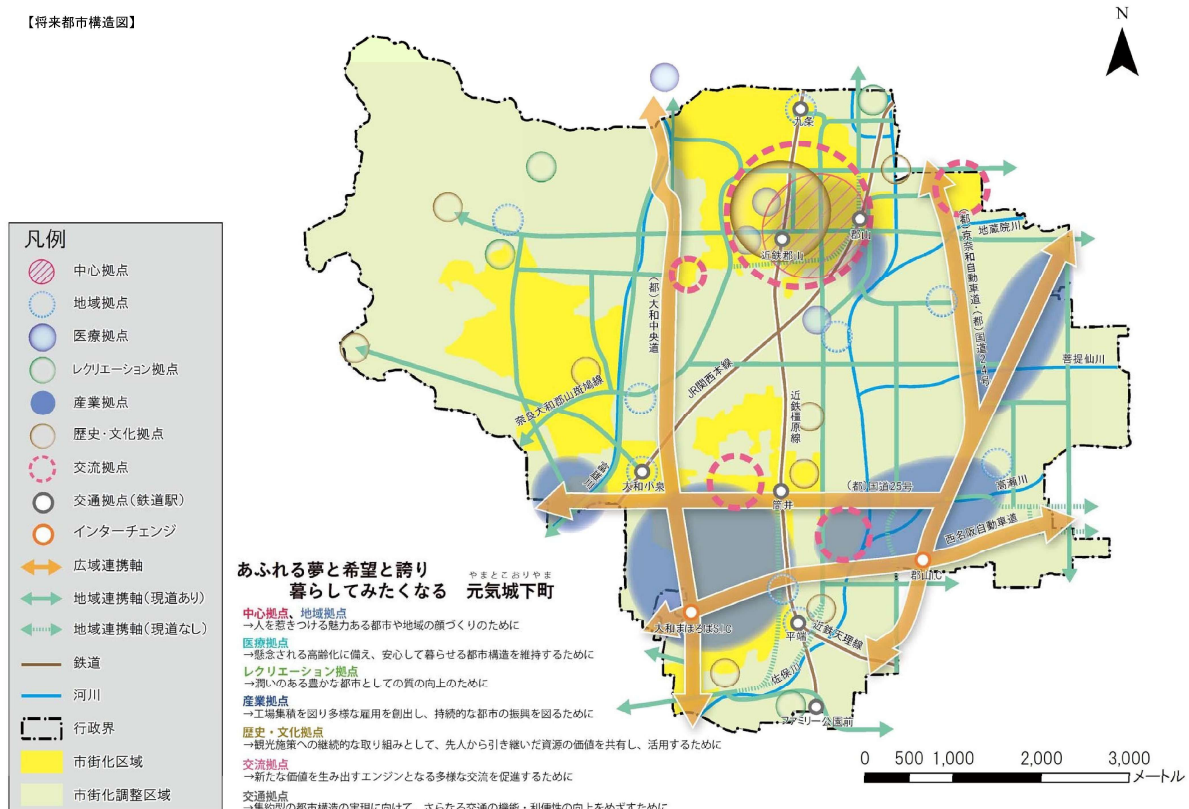
- 人口減少・少子高齢化に対応した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現に向け、すべての人が円滑に移動できるよう、市内の公共交通ネットワークの拡充を図ります。
- 既存交通網の維持を図るほか、これらと協調した交通施策の実施により、市内交通網の充実を図ります。
- 持続可能性の確保のため、客観的な指標に基づく評価を行い、時勢に見合った交通網への再編を検討します。
- 道路や橋りょうの耐震化、長寿命化など、適切な維持・管理に取り組みます。

(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。



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 交通に係る都市施設整備

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「誰もが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

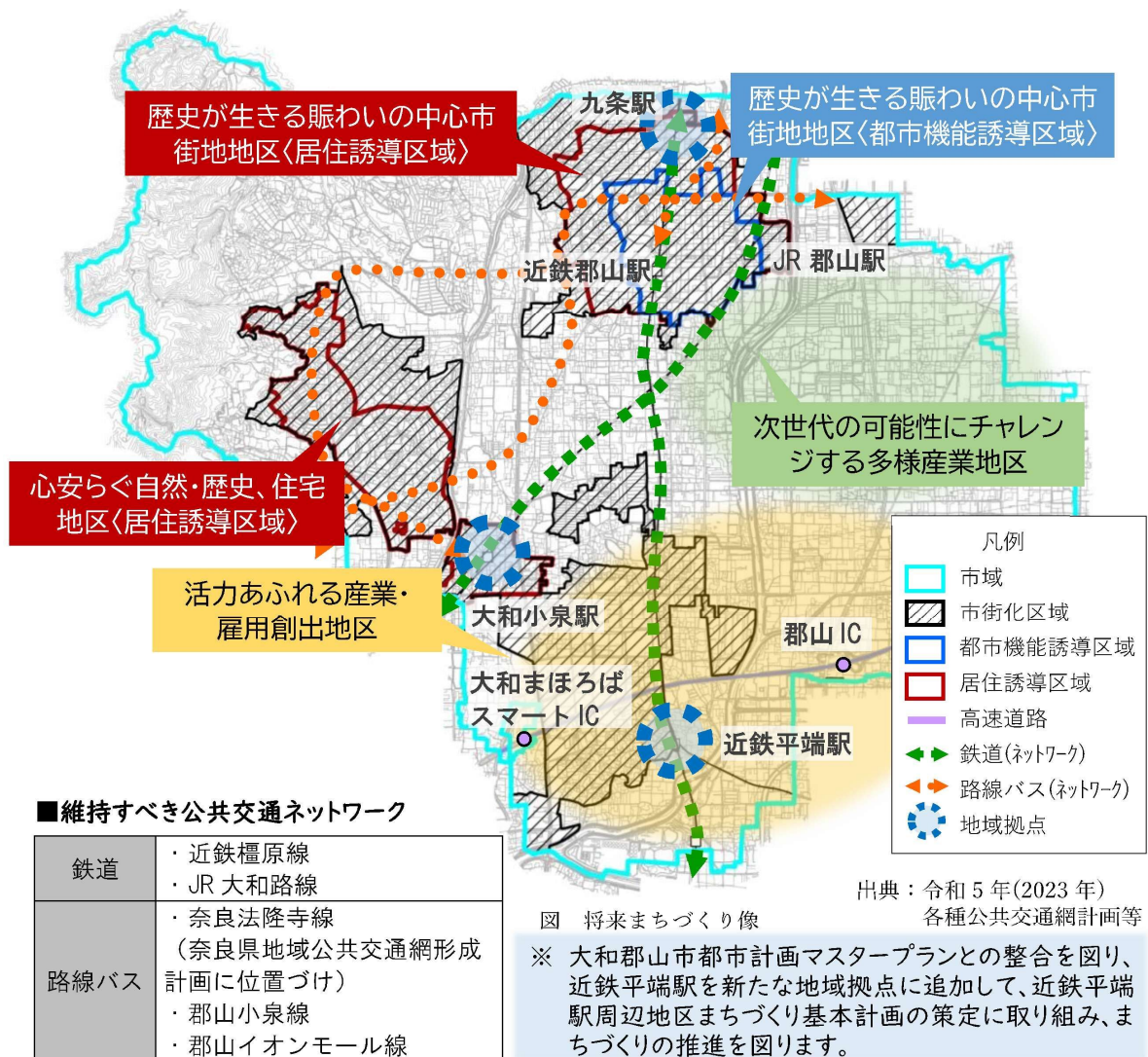
図 まちづくりの課題や主要プロジェクトの関係性

(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

— 用語について —

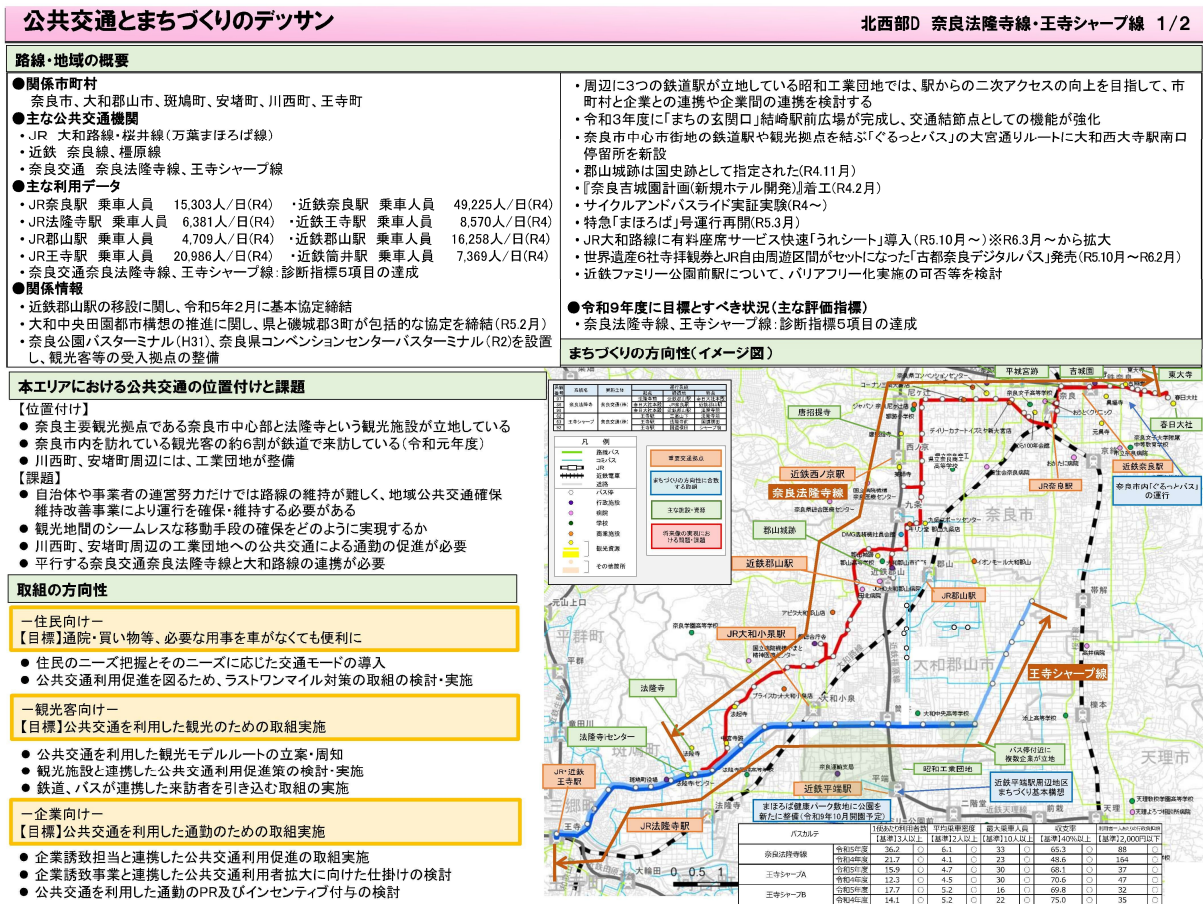
○オールタウン：住宅団地など開発時期に同年代が集まって居住したことにより、年数の経過とともに高齢化が進行し、若い世代の流入等も起こらなかったために、住民が高齢者中心となったまちのこと

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～
		誘致している企業向けの取組	
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	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ッサンの一例（その2）

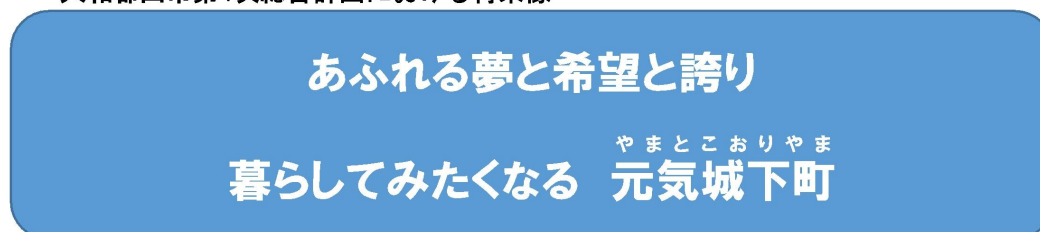
(2) 大和郡山市総合交通戦略

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

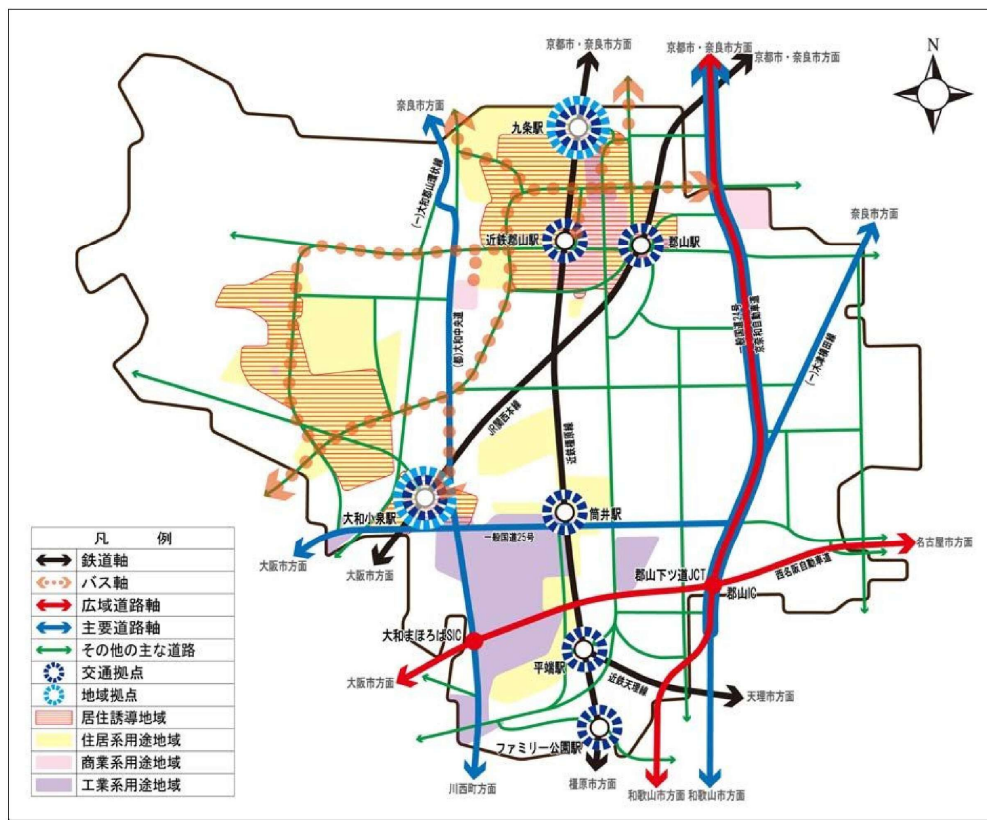
市内及び市外との広域的な移動を支える近鉄（橿原線・天理線）及びJR（関西本線）を鉄道軸として位置づけます。また、鉄道駅は、交通拠点として機能・利便性を高めていきます。

■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。