

令和6年度第4回

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会 次第

日時：令和7年3月28日（金）

午前10時00分～

場所：大和郡山市役所

4階 大会議室

1. 開会・挨拶

2. 議 題

- (1) 予算の流用について . . . 資料1
- (2) 令和7年度地域公共交通総合連絡協議会事業計画（案）及び
令和7年度収支予算（案）について . . . 資料2
- (3) 大和郡山市地域公共交通計画【現状～課題編】 . . . 資料3
- (4) デマンドタクシー実証運行にかかる委託事業者の選定について . . . 資料4
- (5) デマンドタクシー実証運行にかかる
「協議が整っていることの証明書」の発行について . . . 資料5
- (6) デマンドタクシー実証運行開始までの流れについて . . . 資料6

3. その他

4. 閉 会

<配付資料>

会議次第、出席者名簿、座席表、資料1～6

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会 出席者名簿

令和7年3月28日（金）10時00分～

大和郡山市役所4階 大会議室

| 所属団体名 | 役職 | 委員氏名 | 出欠 | 代理出席者職 | 代理出席者氏名 |
|-----------------------|---------------|-------|----|---------|---------|
| 大和郡山市 | 市長 | 上田 清 | 出 | | |
| 大和郡山市自治連合会 | 会長 | 植村 俊博 | 出 | | |
| 大和郡山市平和地区自治連合会 | 会長 | 喜多 康雄 | 出 | | |
| 大和郡山市治道地区自治連合会 | 会長 | 矢邊 滋之 | 出 | | |
| 一般社団法人 奈良県タクシー協会 | 専務理事 | 葛城 滝男 | 出 | | |
| 公益社団法人 奈良県バス協会 | 専務理事 | 井上 景之 | 欠 | | |
| 奈良交通株式会社 | 乗合事業部 統括部長 | 大西 秀樹 | 代 | 乗合事業部次長 | 松石 康志 |
| 近畿運輸局奈良運輸支局 | 支局長 | 本田 泰彦 | 欠 | | |
| 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 | 事務局長 | 渡邊 英一 | 代 | 幹事 | 杉本 晃男 |
| 奈良県県土マネジメント部リニア・地域交通課 | 課長 | 深田 大寛 | 代 | 主任主事 | 竹之内 耀大 |
| 奈良県郡山土木事務所 | 所長 | 奥田 幸司 | 出 | | |
| 郡山警察署 | 署長 | 中井 義男 | 欠 | | |

(順不同)

(事務局)

| | | |
|-------------------|----|-------|
| 大和郡山市 総務部 | 部長 | 百嶋 芳一 |
| 大和郡山市 総務部 交通防犯対策課 | 課長 | 上谷 正博 |
| 〃 | 係長 | 源田 和弘 |

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会 座席表

大和郡山市市長

【大会議室】

入口

大和郡山市自治連
合会会長

大和郡山市治道地
区自治連合会会長

一般社団法人 奈良
県タクシー協会専務
理事

奈良県県土マネジメ
ント部リニア・地域交
通課課長

大和郡山市平和地
区自治連合会会長

奈良交通株式会
社社長

奈良県交通運輸産
業労働組合協議会
事務局長

奈良県郡山土木事
務所所長

事務局

コンサル

入口

議題第1号

予算の流用について（報告）

このことについて、大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会財務規程第5条第1項の規定に基づき以下のとおり予算の流用を行いましたので、同条第2項の規定により報告いたします。

(単位:円)

| 流用元 | 流用先 | 金額 | 理由 |
|-----|-----|--------|-------------|
| 会議費 | 事務費 | 1,000円 | 協議会開催案内の郵送費 |

令和6年度予算

(単位:円)

| 科目 | 予算額(旧) | 予算額(新) | 使途 |
|-----|------------|------------|-----------------------------|
| 会議費 | 23,000 | 22,000 | 会議お茶代等 |
| 事務費 | 37,000 | 38,000 | 事務用品、郵送費等 |
| 事業費 | 13,633,000 | 13,633,000 | 地域公共交通再編に向けた基礎調査及び検討支援業務委託費 |
| 償還金 | 3,500,000 | 3,500,000 | 国・県補助費相当額の市への償還金 |
| 予備費 | 107,600 | 107,600 | |
| 合計 | 17,300,600 | 17,300,600 | |

(参考)

■大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会財務規程

(予算の流用及び予備費の充用)

第5条 会長は、予算の執行上必要があると認めるときは、歳出予算の流用及び予備費の充用を行うものとする。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、直近の協議会に報告しなければならない。

議題第2号

令和7年度地域公共交通総合連絡協議会事業計画（案）

1. 地域公共交通計画の作成

- ・令和6年度から2カ年かけ、令和8年3月策定予定とする。
- ・持続可能な公共交通施策を検討、実施するための計画で、デマンドタクシーの実証運行を踏まえる。

2. デマンドタクシー実証運行及び効果検証

- ・令和7年10月から市内交通空白2地域において、会員制の予約型乗合タクシーによる実証運行を実施する。
- ・実証運行は、市内タクシー事業者から委託事業者を選定し、実施する。
- ・実証運行開始後、3カ月程度の早期に、利用者ヒアリングの実施や委託先事業者からの日々の記録の提供等により、令和8年4月からの本格運行に向け、見直しを行う。

3. 地域公共交通総合連絡協議会の開催

- ・令和6年度に引き続き、令和7年度も年4回程度開催する。
- ・主に、デマンド交通実証運行及び地域公共交通計画策定について協議する。

【注意】

- ・令和6年度に引き続き令和7年度も、中央復建コンサルティング株式会社へ業務委託を行う。
- ・事業において必要な資金を確保するため、国及び県の補助事業を活用する。

議題第2号

令和7年度収支予算(案)について

1 歳入の部

(単位:円)

| 科目 | 予算額 | 備考 |
|-----|------------|---|
| 負担金 | 24,315,000 | 市負担金 |
| 補助金 | 10,890,000 | 国補助(上限:計画策定業務500万円(※右記は内示額)) 3,890,000 |
| | | 県補助(上限:計画策定業務300万円+実証運行経費400万円) 7,000,000 |
| 繰越金 | 2,212 | 過去の預金利息 |
| 雑入 | 17,788 | 預金利息見込み(普通預金利率 0.100%(2024/9/2~)) |
| 合計 | 35,225,000 | |

2 歳出の部

(単位:円)

| 科目 | 予算額 | 備考 |
|-----|------------|----------------------------|
| 会議費 | 20,000 | 会議お茶代等 |
| 事務費 | 40,000 | 事務用品、郵送費等 |
| 事業費 | 24,255,000 | 地域公共交通計画策定調査業務費 10,373,000 |
| | | デマンドタクシー実証運行事業費 13,882,000 |
| 償還金 | 10,890,000 | 国庫補助金、県補助金分の市への償還金 |
| 予備費 | 20,000 | |
| 合計 | 35,225,000 | |

大和郡山市地域公共交通計画

【現状～課題編】

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. 本市の地域特性と公共交通等の現状..... | 2 |
| 2.1 本市の地域特性..... | 2 |
| 2.2 公共交通等の現状..... | 18 |
| 3. 市民ニーズ..... | 29 |
| 3.1 市民アンケート調査について..... | 32 |
| 3.2 利用者アンケートについて..... | 44 |
| 3.3 WEB アンケートについて..... | 53 |
| 4. まちづくりの方向性..... | 63 |
| 4.1 都市づくりに関する計画..... | 63 |
| 4.2 交通に関する計画..... | 70 |
| 4.3 その他..... | 74 |
| 5. 地域公共交通を取り巻く課題..... | 75 |
| 5.1 本市の特性(まとめ)..... | 75 |
| 5.2 取り組むべき課題..... | 77 |

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、大和郡山市第 4 次総合計画を上位計画として、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します。

2. 本市の地域特性と公共交通等の現状

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

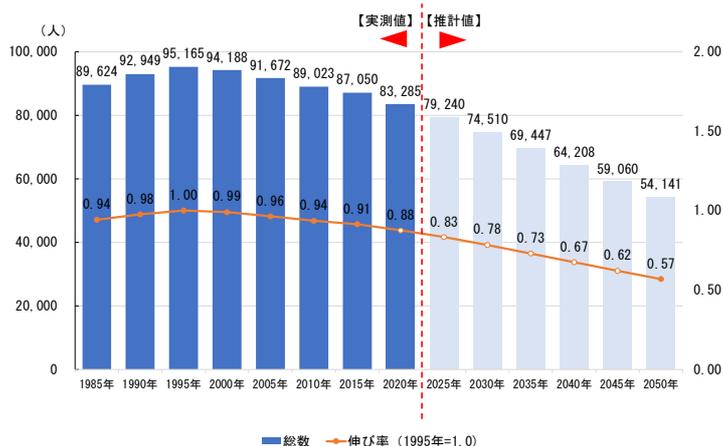
(2) 人口特性

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。

※ 基準人口は国勢調査の実施日（10月1日）。統計結果も10月1日現在



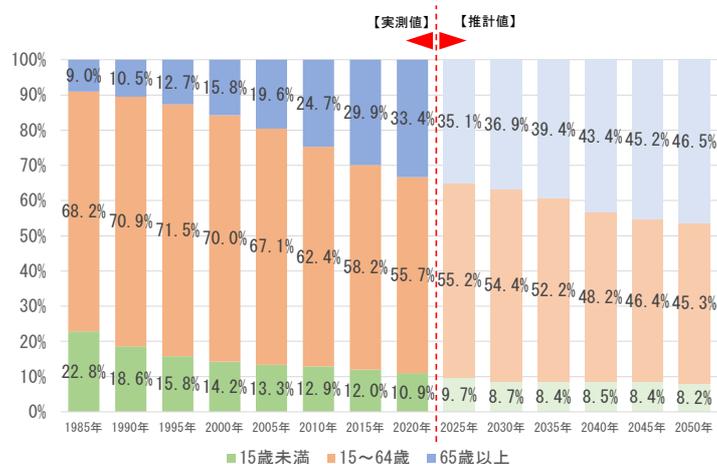
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

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、人口がピークの時の平成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%まで高くなると予想されています。

※ 基準人口は国勢調査の実施日（10月1日）。統計結果も10月1日現在



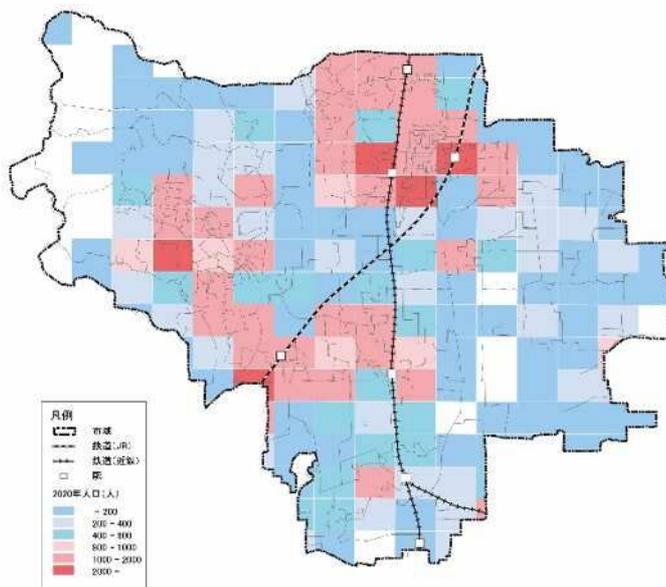
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年（2023年）推計）

図 高齢化率

③ 人口分布

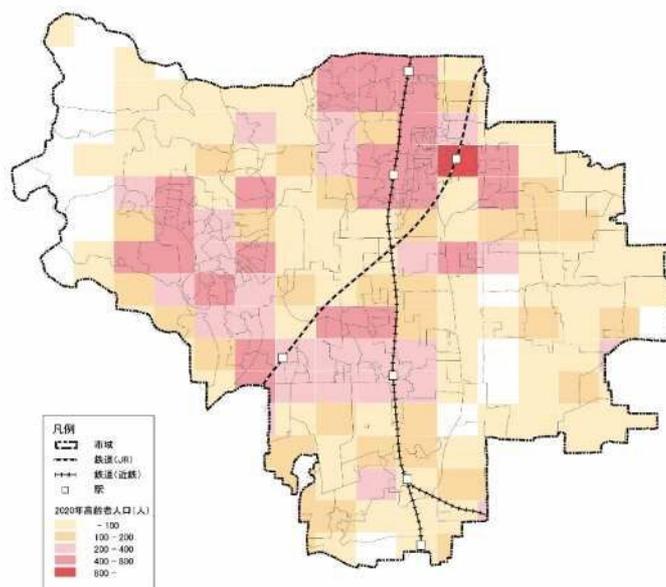
人口 2 千人以上を有する地域が近鉄郡山駅・JR 郡山駅・JR 大和小泉駅を中心とする区域と、西部の住宅地に広がっています。

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（2020 年（令和 2 年））



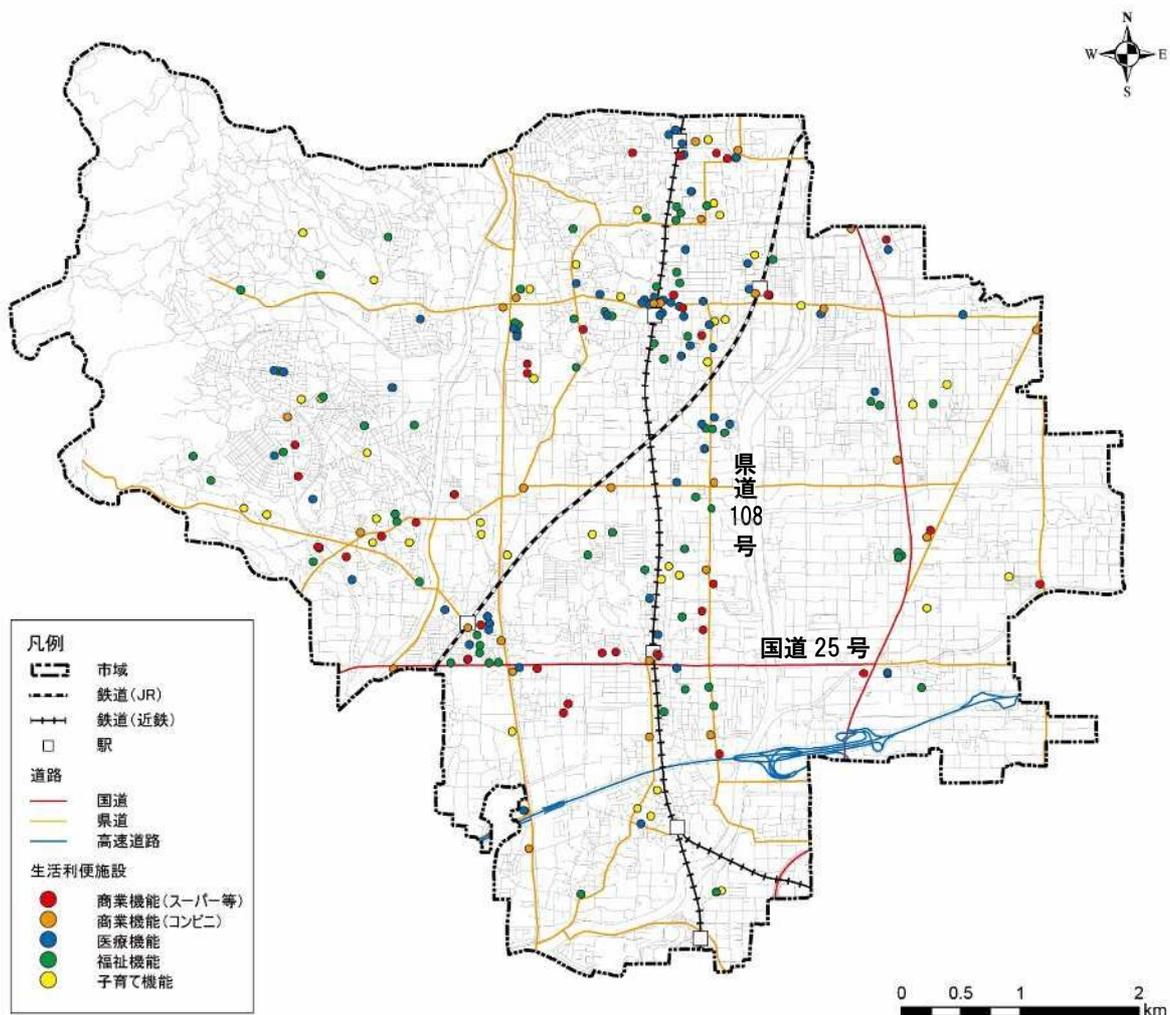
出典：令和 2 年(2020 年)国勢調査（大和郡山市立地適正化計画より抜粋）

図 高齢者人口の分布（2020 年（令和 2 年））

(3) 主要施設の立地状況

① 全体

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。

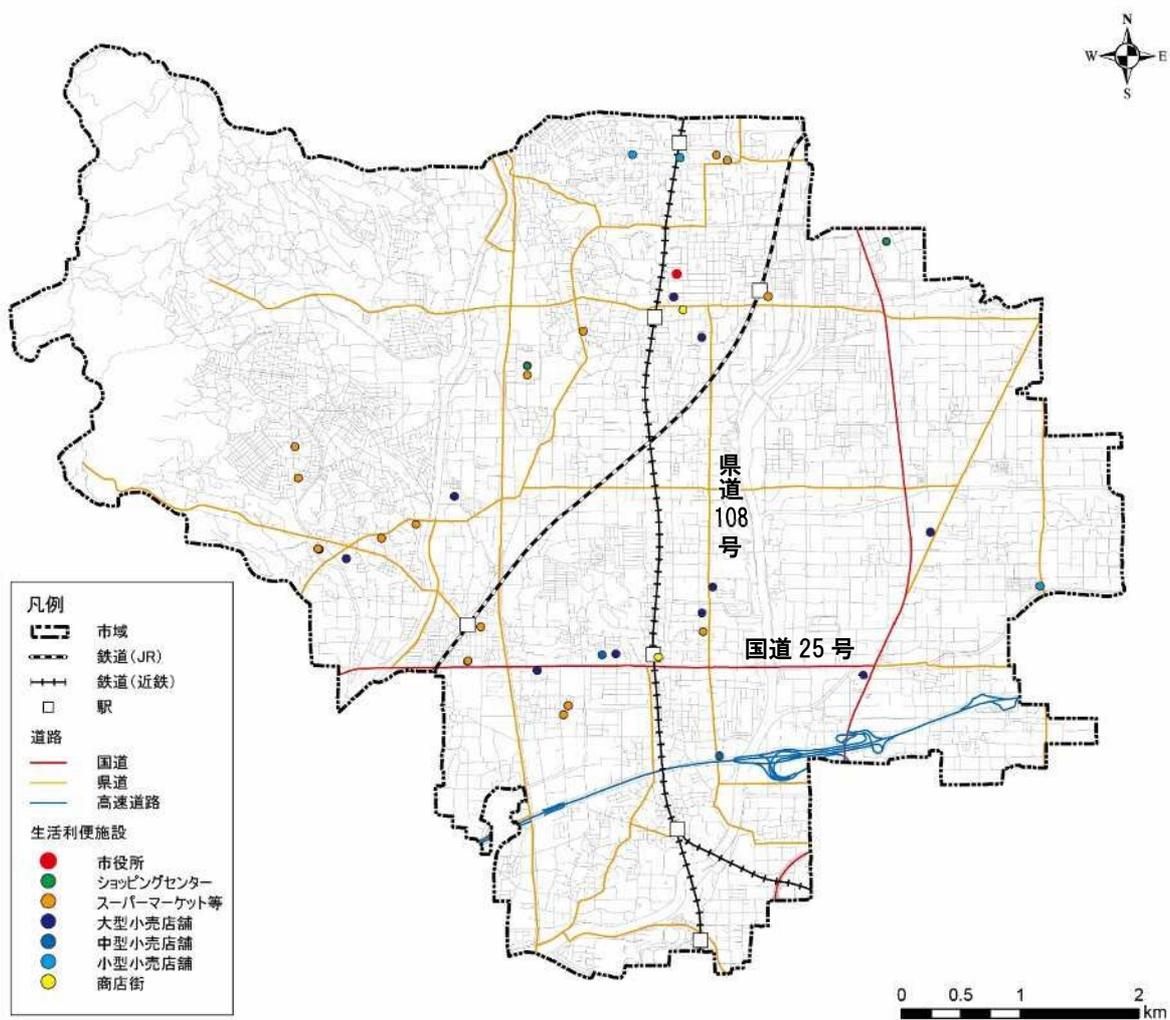


出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

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。

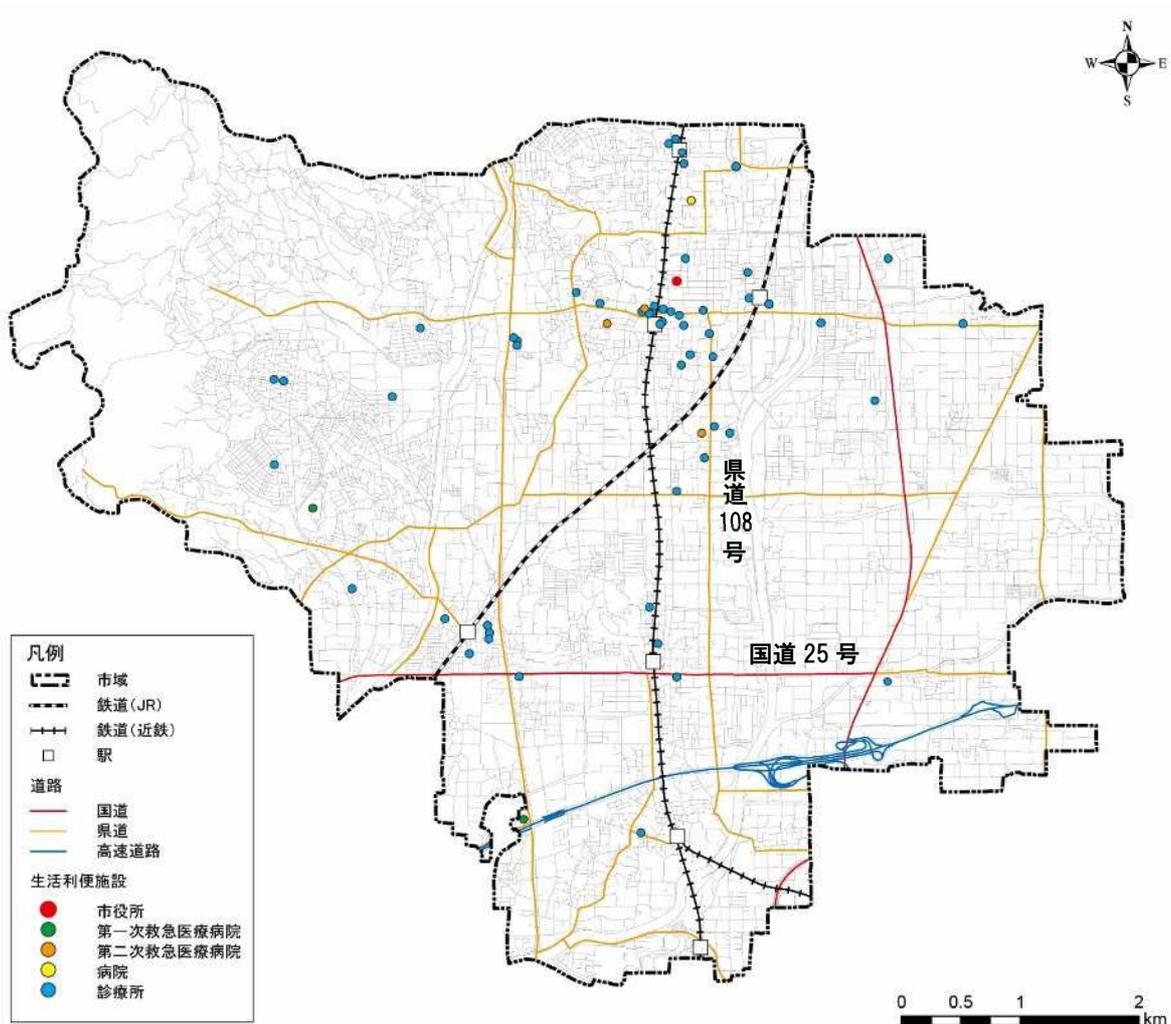


出典：令和 5 年(2023 年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

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。

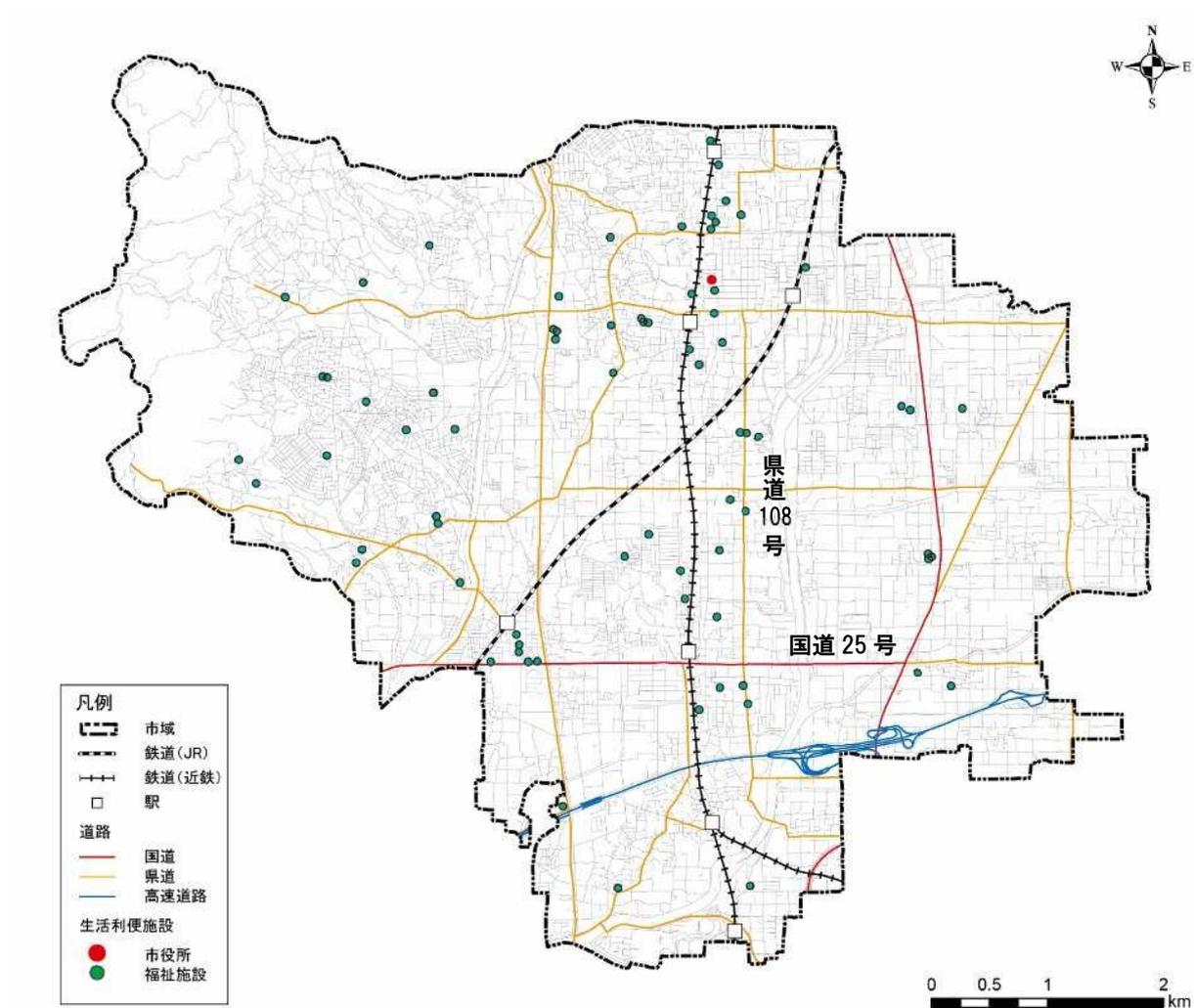


出典：令和 5 年(2023 年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画の整理結果をもとに作成）

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。

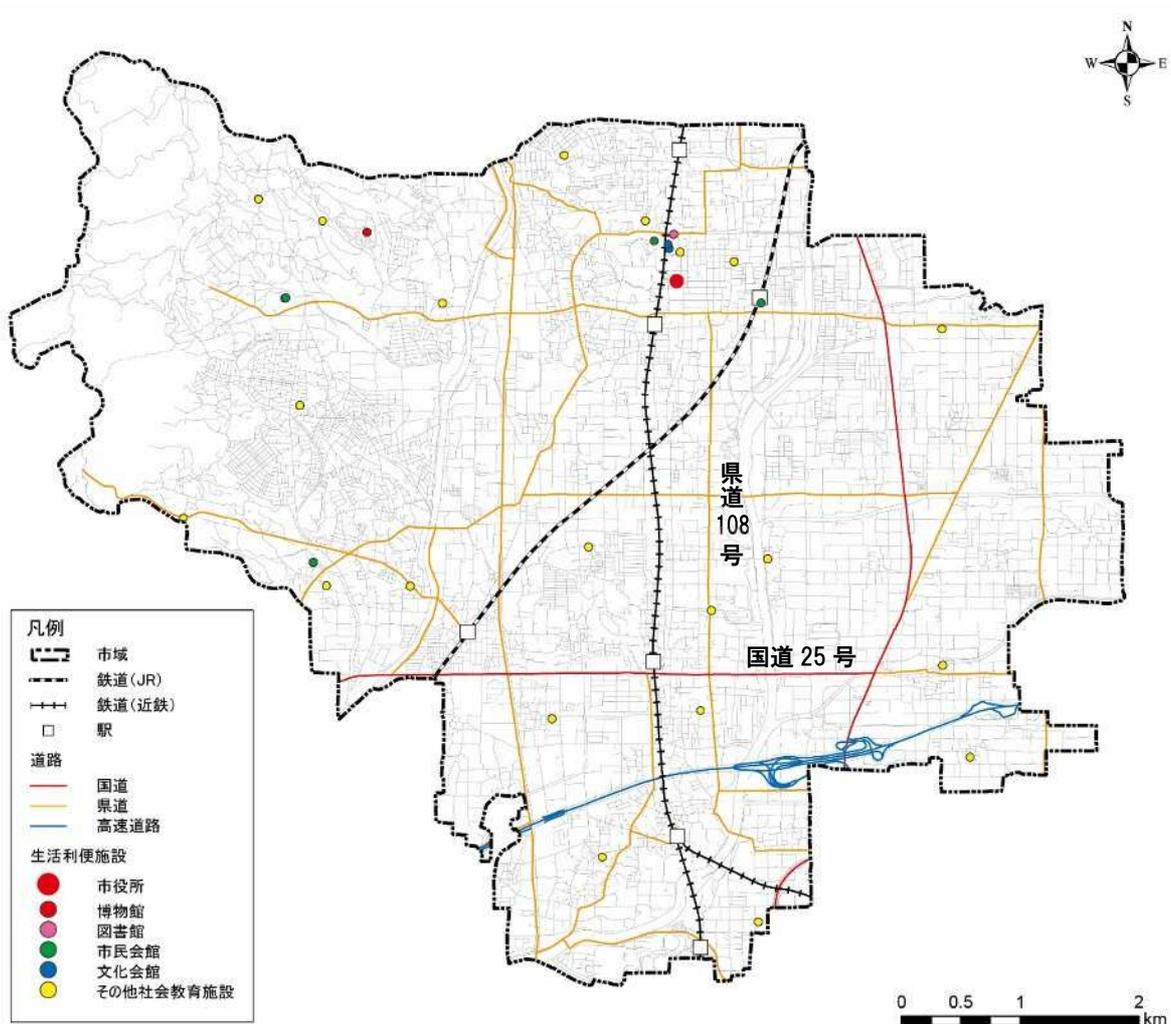


出典：令和5年(2023年)各種施設一覧（大和郡山市立地適正化計画での整理結果をもとに作成）

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）

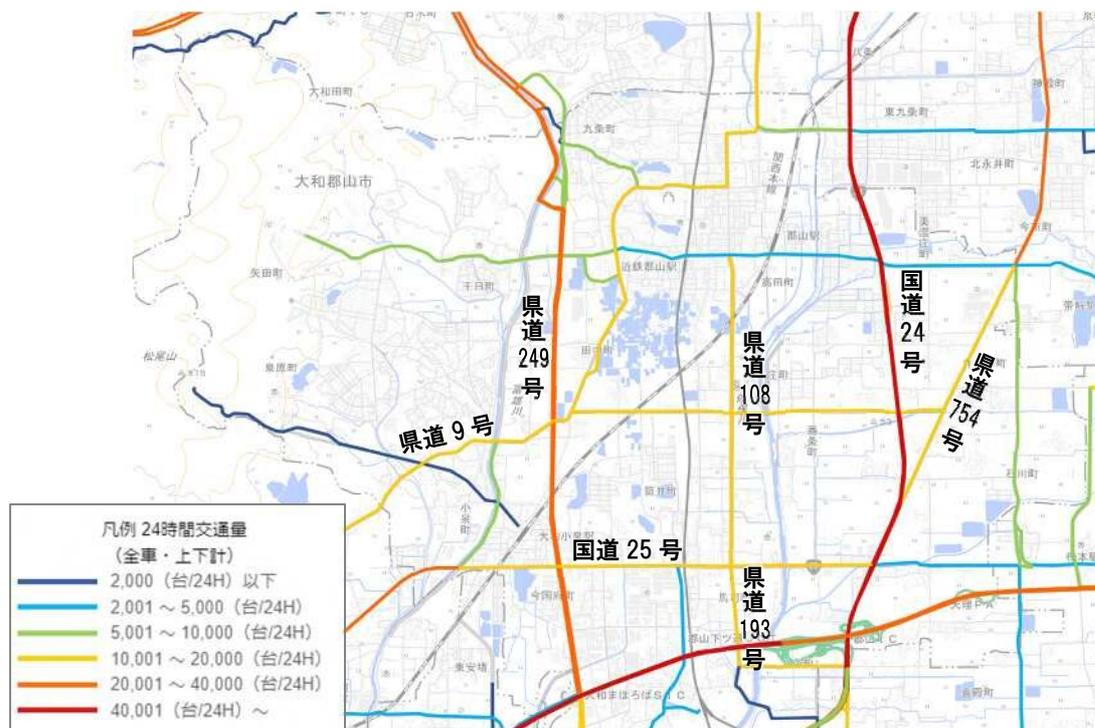
図 文化施設の位置図

(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。

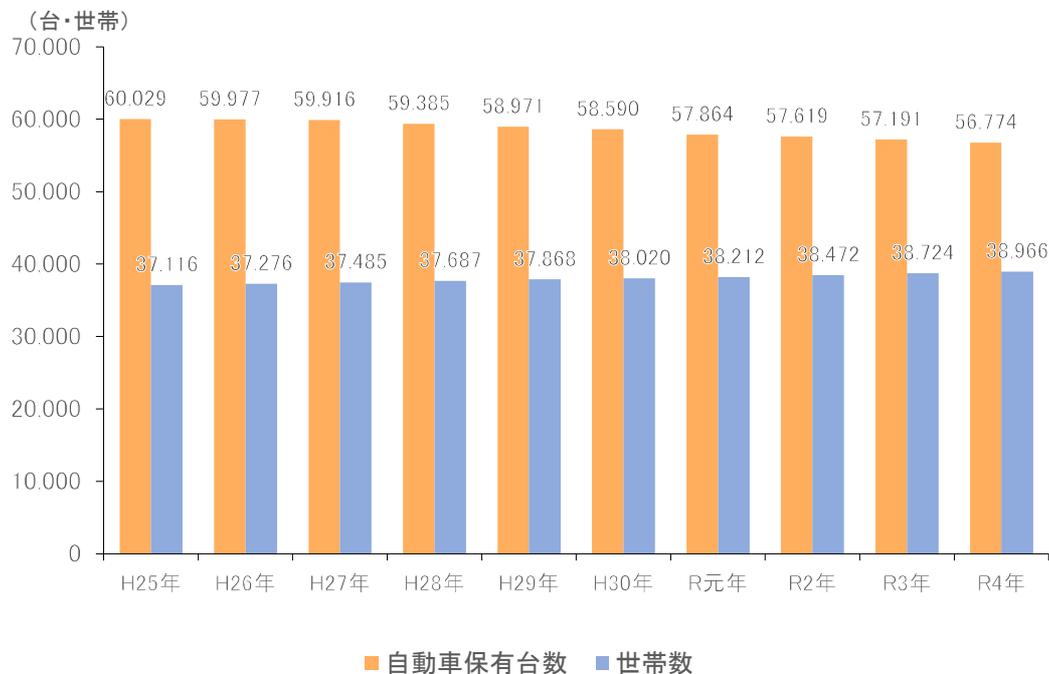


資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路交通状況（上：24時間交通量、下：混雑度）

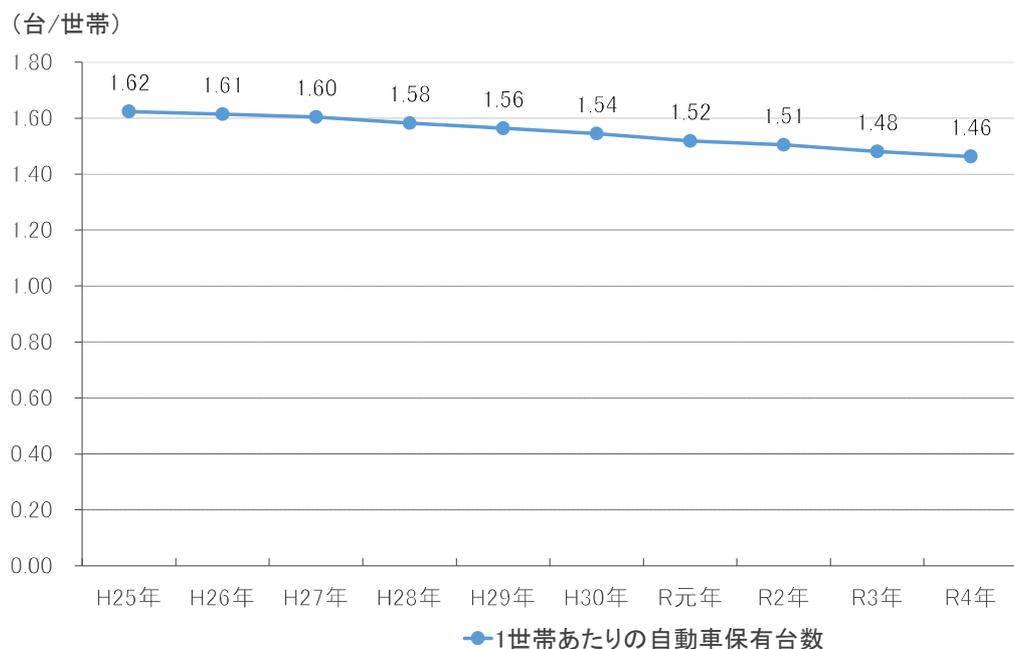
② 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は年々減少しており、令和4年（2022年）では約5万7千台となっています。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4年（2022年）では1.46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

図 自動車保有台数と世帯数の推移



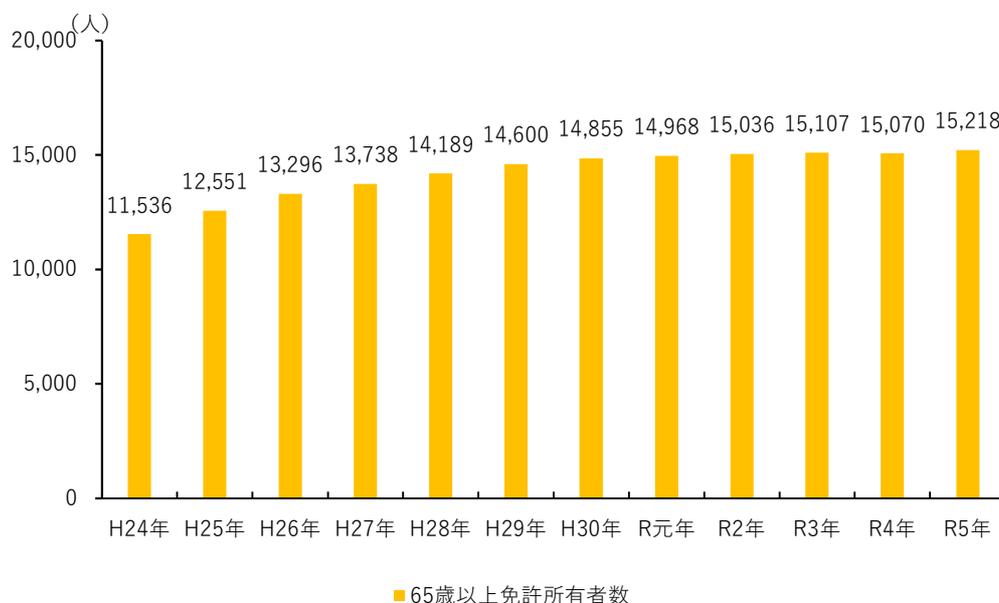
資料：奈良県統計年鑑、大和郡山市統計

図 1世帯当たりの自動車保有台数

③ 運転免許保有率

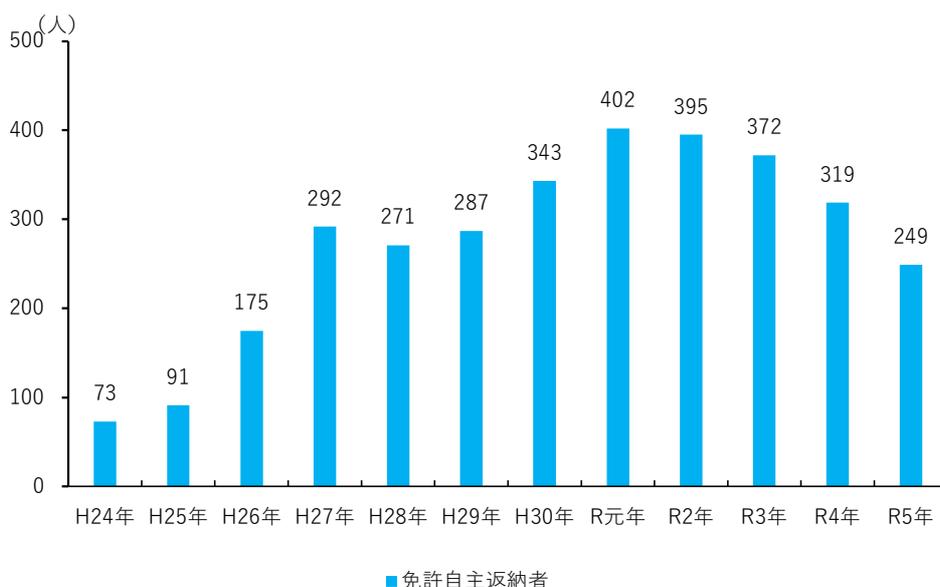
本市の65歳以上の免許所有者数は年々増加しており、令和5年（2023年）時点で15,218人と平成24年（2012年）と比較して約1.3倍に増加しています。

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

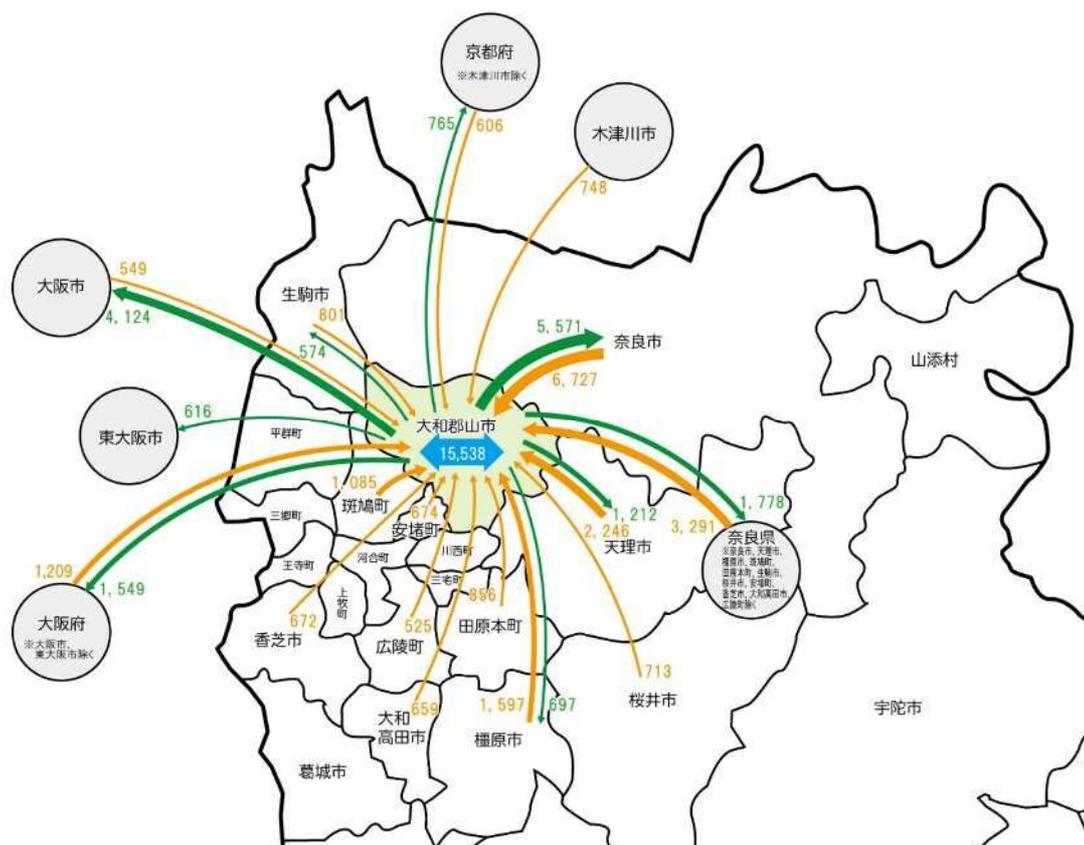
図 免許自主返納者数

(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」

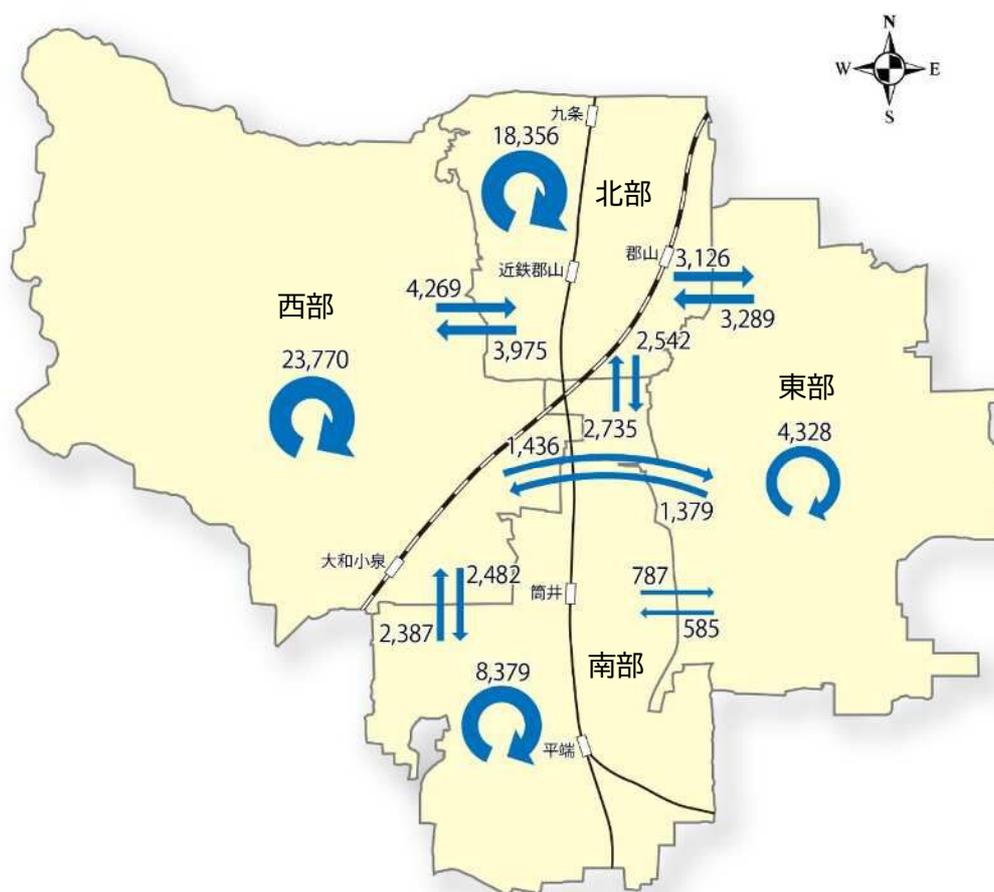
図 通勤流動

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。

※トリップとは、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のこと。



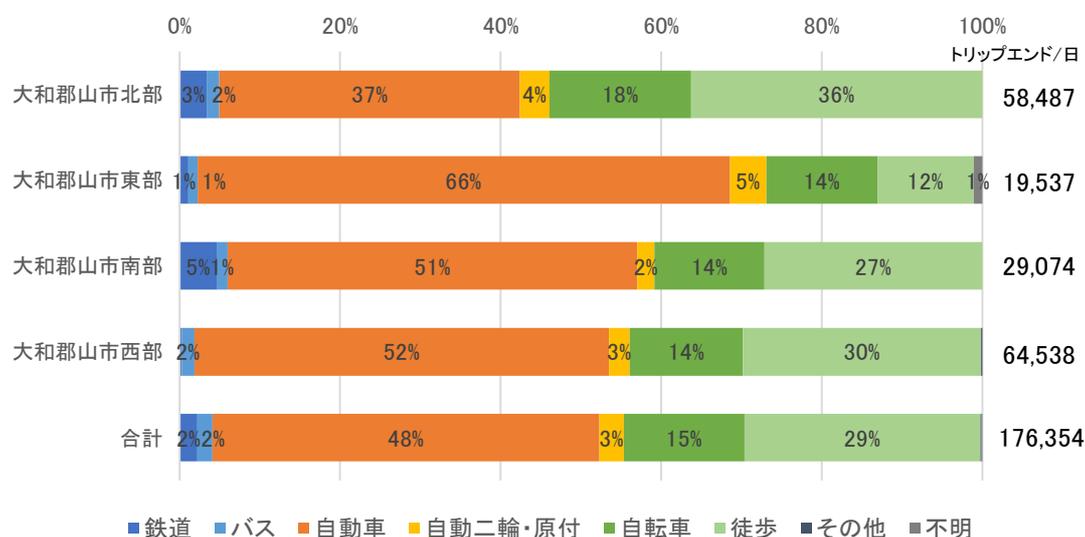
資料：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年度（2021 年度））

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

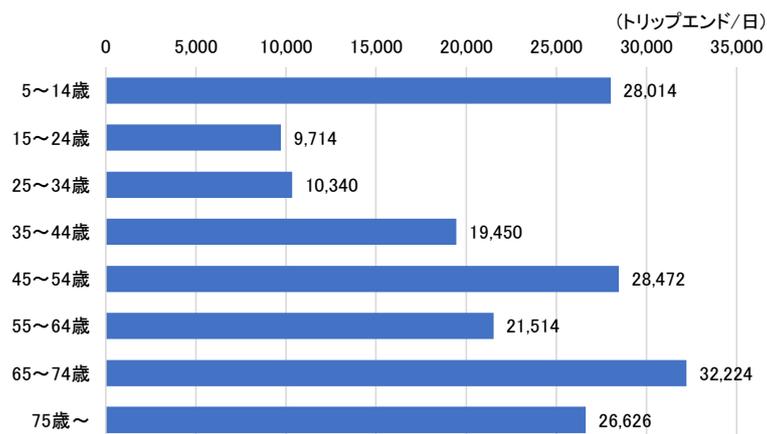
※トリップエンドとは、ある地域から出発したトリップの数とその地域に到着したトリップの数の和のこと。

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。

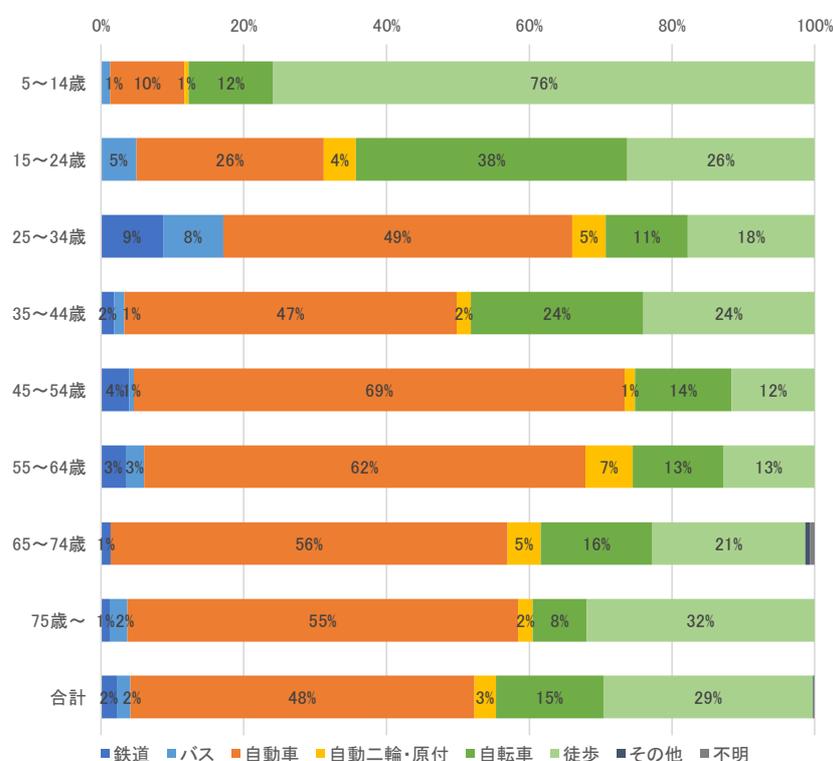
年代別に利用している交通手段をみると、25歳以上では自動車が40%以上を占めており、特に45～54歳、55～64歳では60%以上を占めています。一方、25～34歳ではバスが8%利用されており、次いで15～24歳で5%利用されているなど、公共交通利用は若年層が中心となっています。

※トリップエンドとは、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のこと。



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

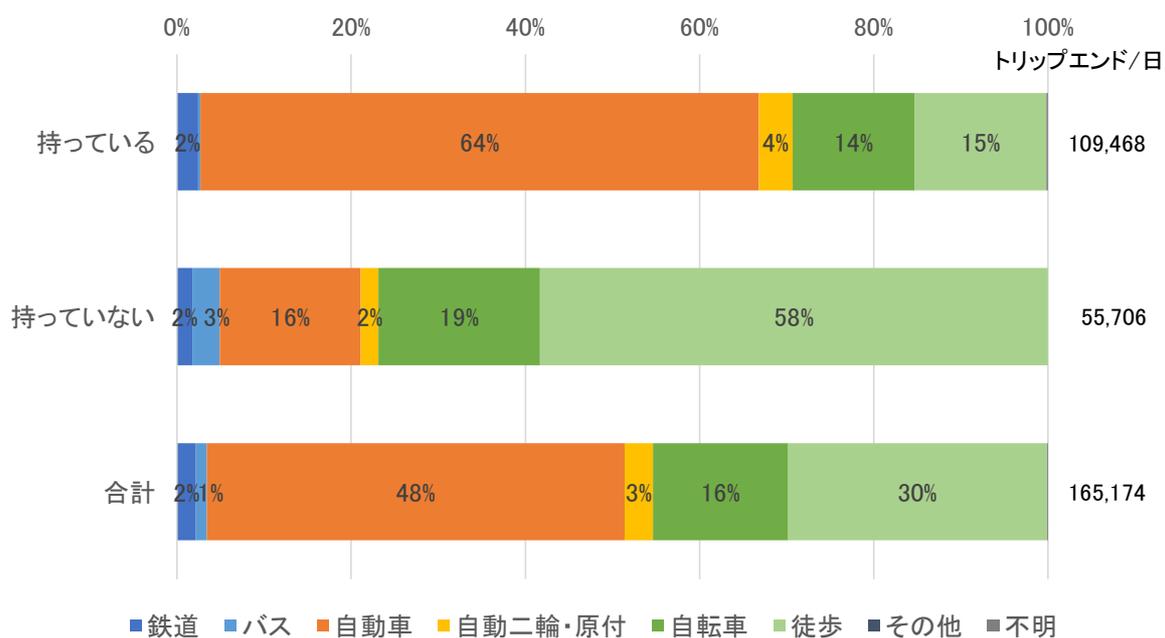


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

図 市内の移動における年代別の交通手段

⑤ 市民の免許有無別移動手段

運転免許の有無別に移動手段をみると、運転免許を持っている方は64%が自動車で移動していますが、持っていない方は徒歩や自転車での移動が主となっています。



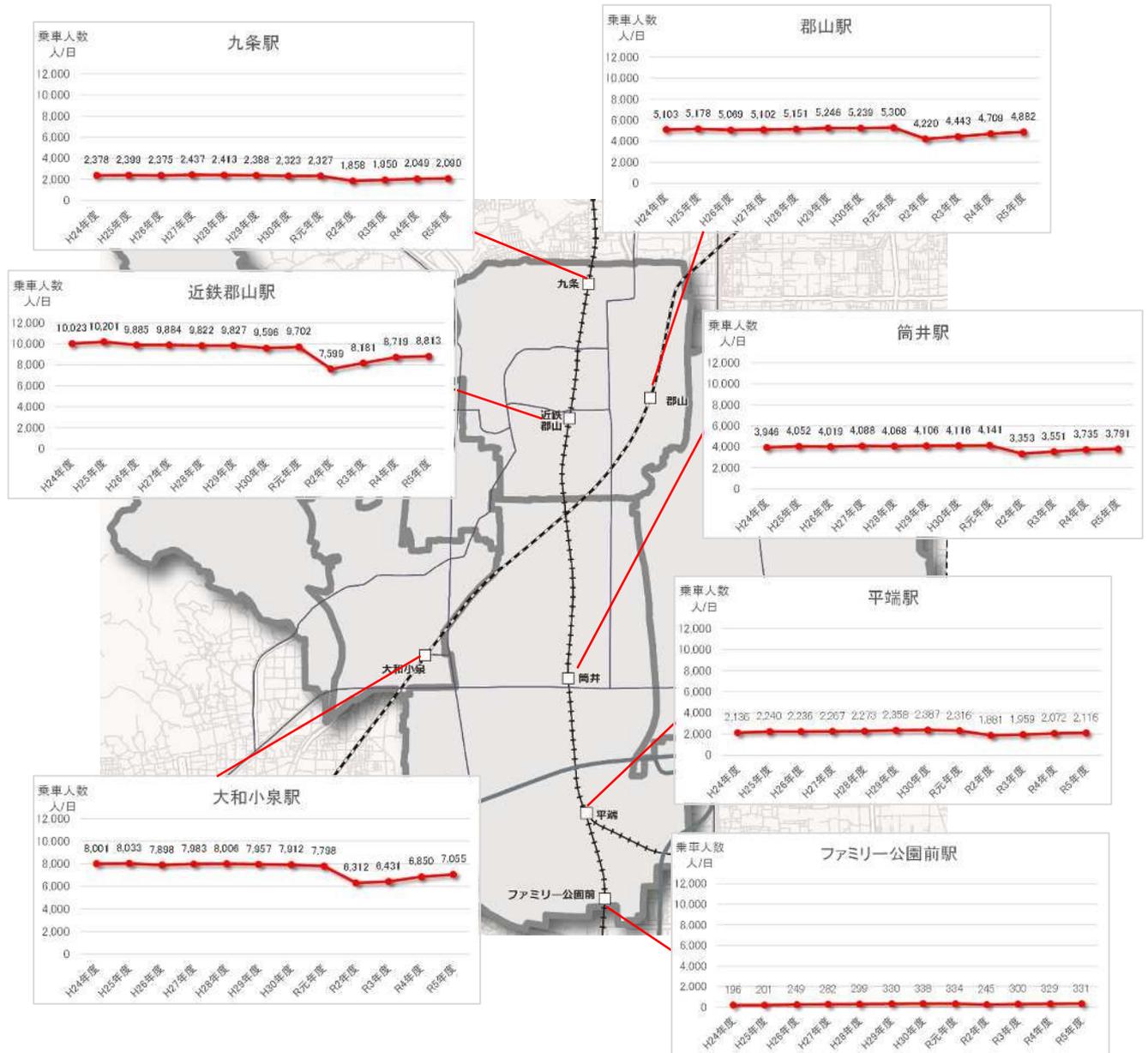
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度（2021年度））

※トリップエンドとは、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のこと。

2.2 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度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて利用者が減少しており、令和5年度（2023年度）はコロナ前の約9割程度となっています。



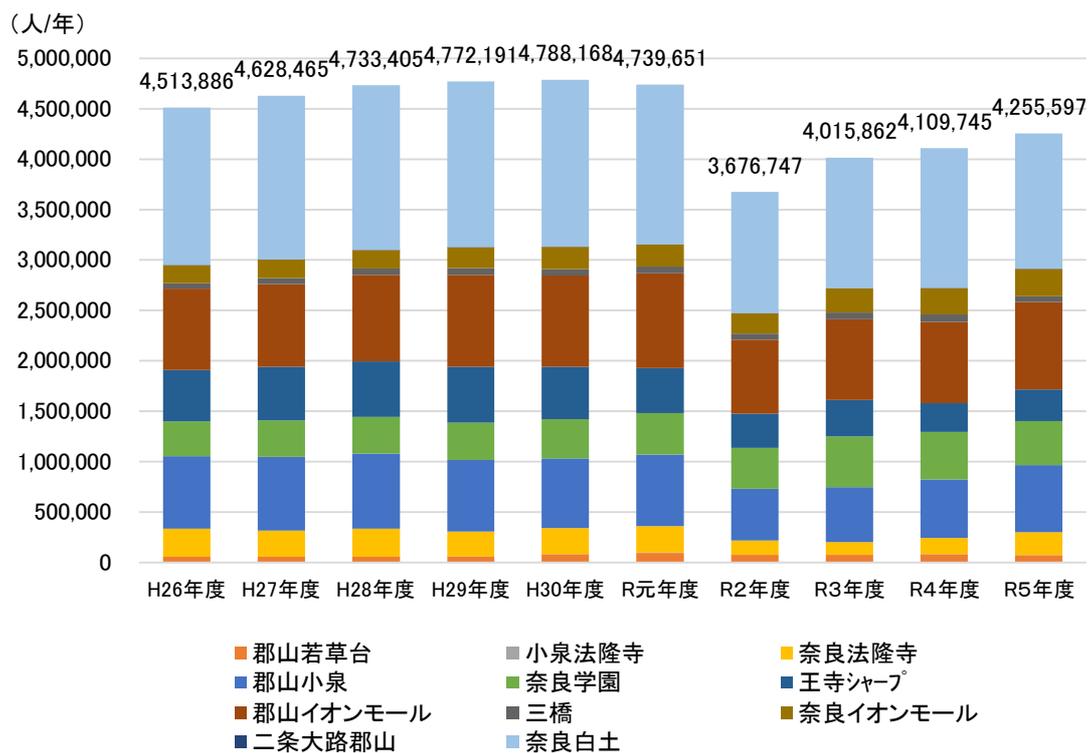
資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

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）は令和元年度（2019年度）で約474万人となっており、平成26年度（2014年度）と比較して約5%の増加となっていました。それ以降、コロナ禍の影響で、令和元年度（2019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3年度（2021年度）以降、回復傾向が続いており、コロナ前の9割程度の利用者となっています。

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：奈良交通株式会社

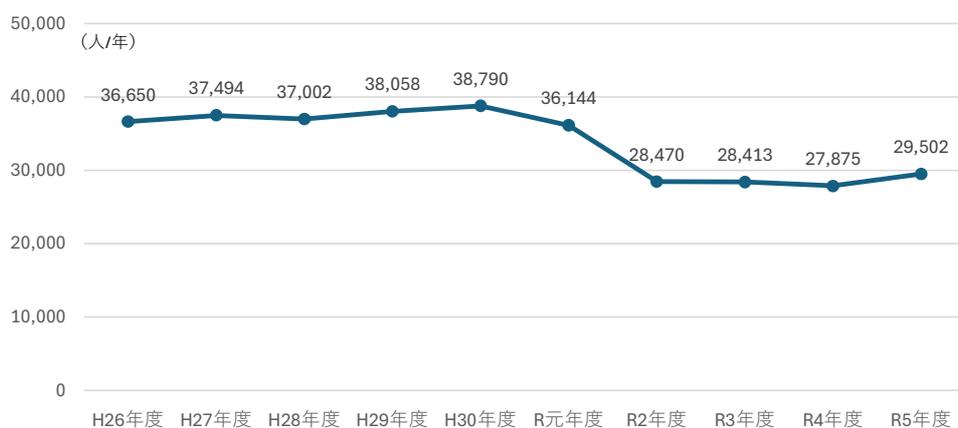
図 路線バス利用者数の推移

(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）まで年間3.6万人以上で推移していました。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、微増傾向が続き、令和5年度（2023年度）は約3.0万人となっています。

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3か年においては、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」

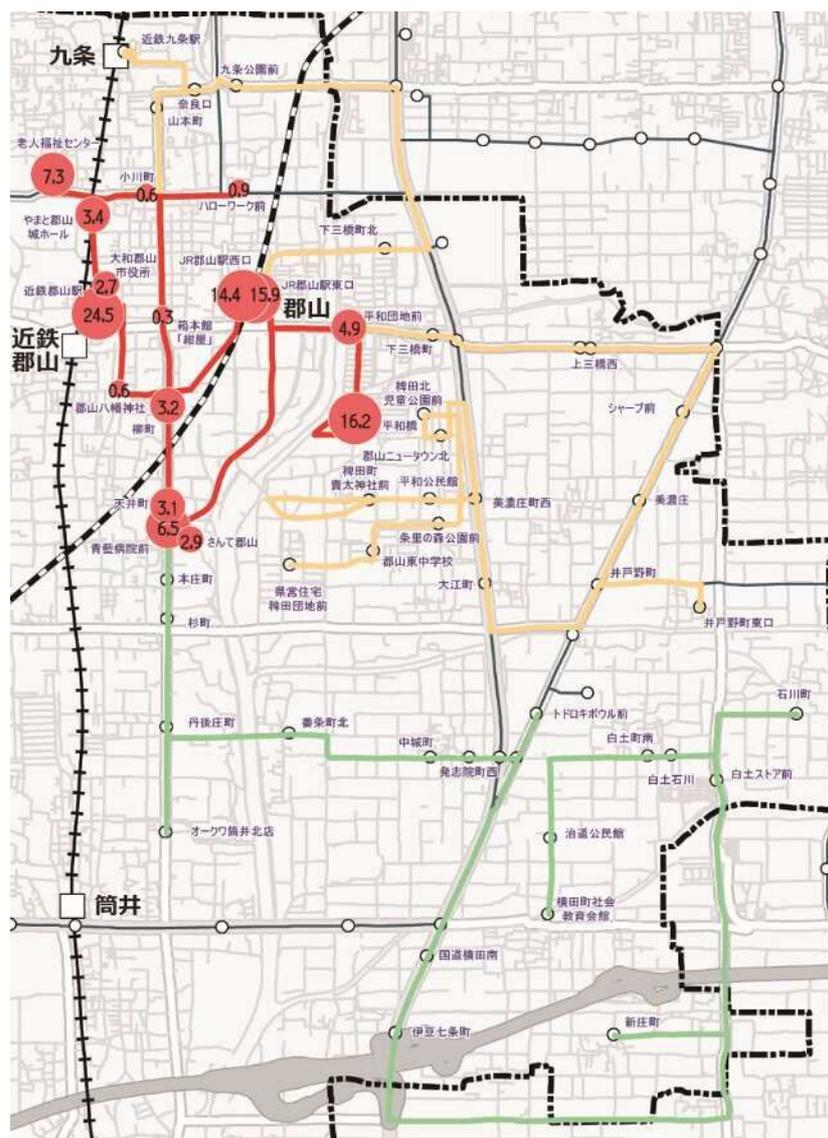
図 コミュニティバスの利用者数

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（24.5人）、平和橋（16.2人）、JR郡山駅（東口：15.9人、西口14.4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4か所存在しています。具体的には、箱本館「紺屋」（0.3人）、小川町（0.6人）、郡山八幡神社（0.6人）、ハローワーク前（0.9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5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（10.9人）が最も多く、次いでJR郡山駅（東口）（9.0人）、オークワ筒井北店（5.6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）、白土町南（0.1人）、治道公民館（0.1人）、伊豆七条町（0.2人）、石川町（0.2人）、郡上八幡神社（0.2人）で利用が少なく、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。

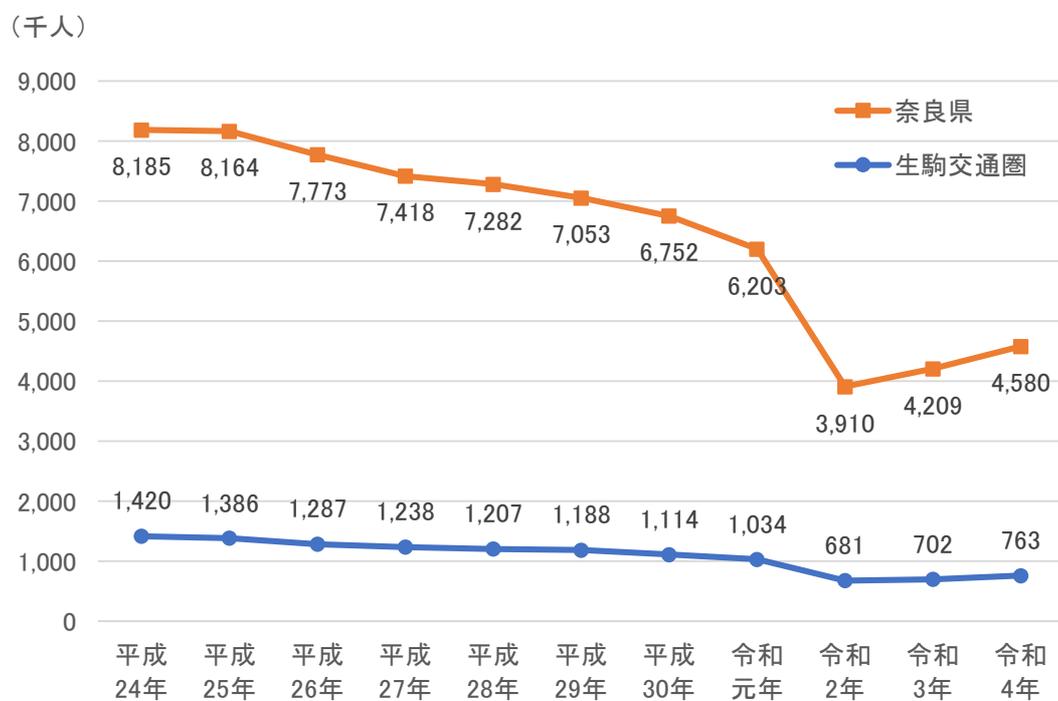


資料：大和郡山市「コミュニティバス利用者数」

図 元氣治道号 停留所別の1日平均乗降者数（令和5年度）

(4) タクシーの利用状況

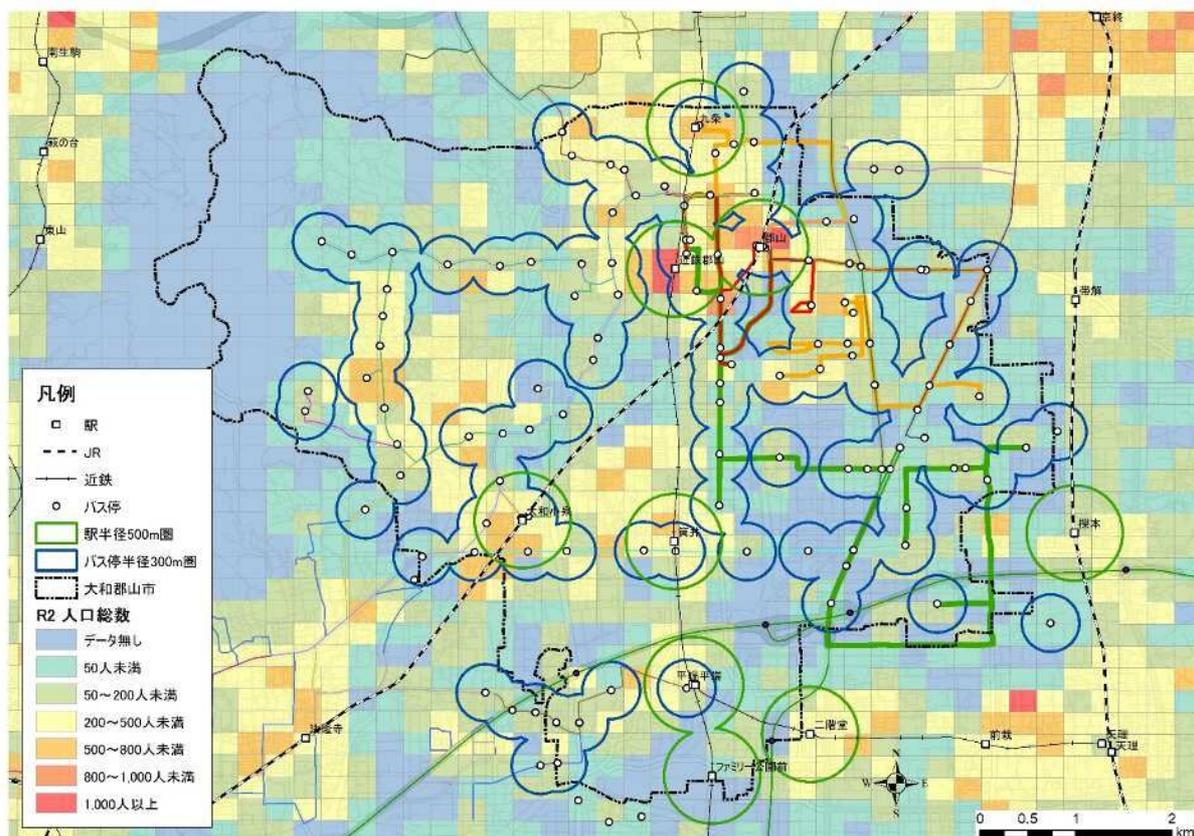
平成24年（2012年）以降、減少傾向が続いており、コロナ禍を契機にさらに減少が大きくなりました。近年は回復傾向にありますが、平成24年（2012年）に比べ、大和郡山市が含まれる生駒交通圏では、利用者は約5割まで減少しています。



(5) 交通空白地

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。

※ 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した



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

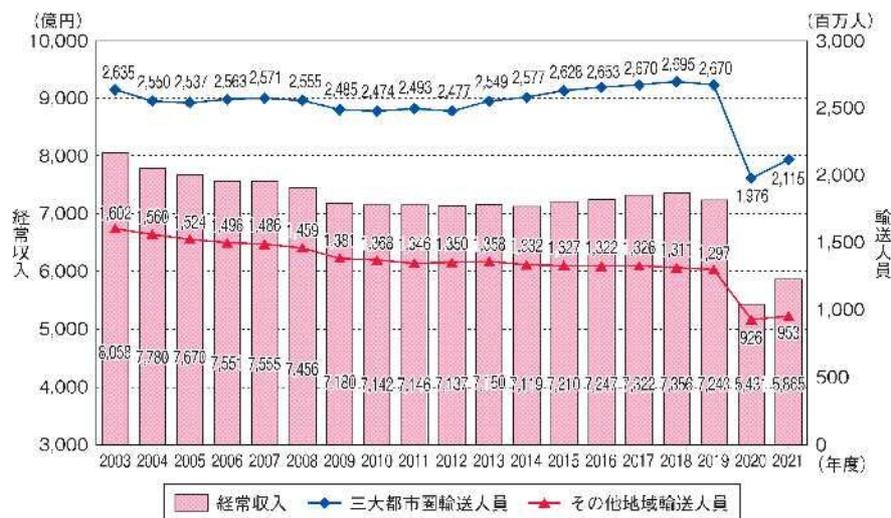
鉄道の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響によって、我が国全体の傾向として、急激な落ち込みとなっています。

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、コロナ前までの水準から大きく減少しています。



資料：令和5年版交通政策白書

図. 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



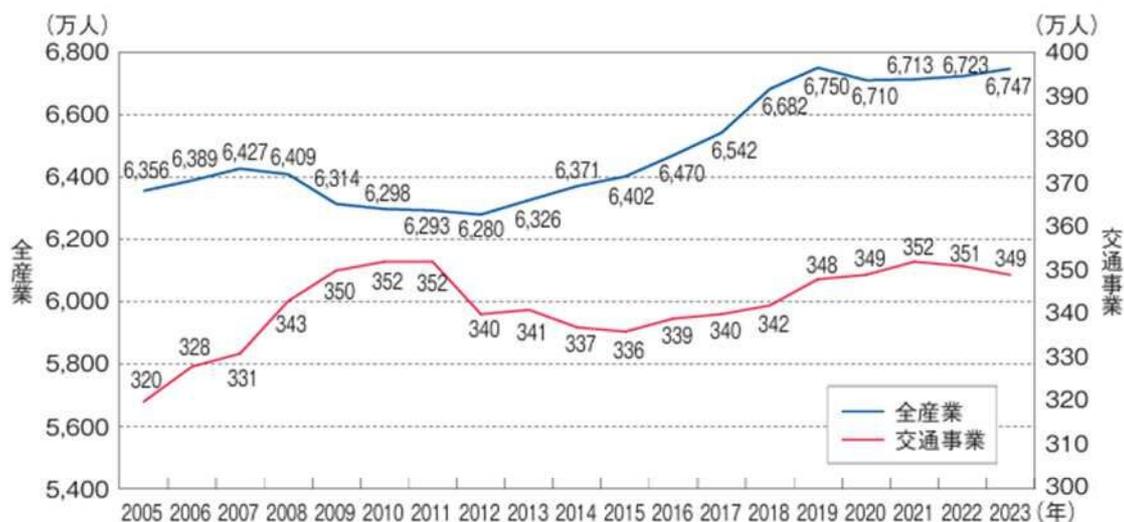
資料：令和5年版交通政策白書

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。



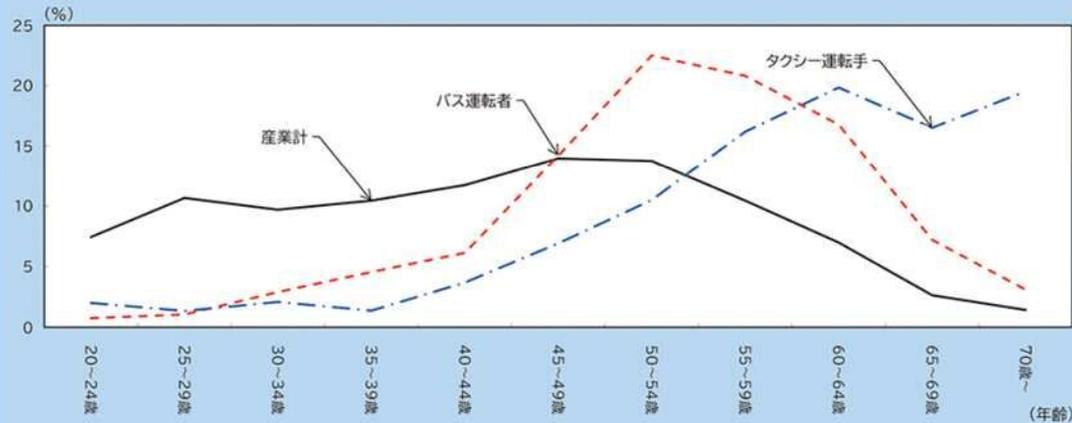
注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
 注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注3：2012年10月1日に郵便事業株式会社、郵便局株式会社が統合し、日本郵便株式会社となったことに伴い、産業分類間の移動（主に「運輸業、郵便業」から「複合サービス事業」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
 注4：交通事業は運輸業、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5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

(1) 市民アンケート調査について

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

・・・別添：「交通に関するアンケート調査票」参照

【主な調査項目】

- あなたご自身について
- 外出について
- 自動車や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 |

(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

- ……別添：「令和6年度 大和郡山市コミュニティバス利用者アンケート」参照

【主な調査項目】

- 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) 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

【主な調査項目】

- 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。

3.1 市民アンケート調査について

3.1.1 回答者の特徴

(1) 年齢

回答者の年代は、65歳以上が約6割を占めています。

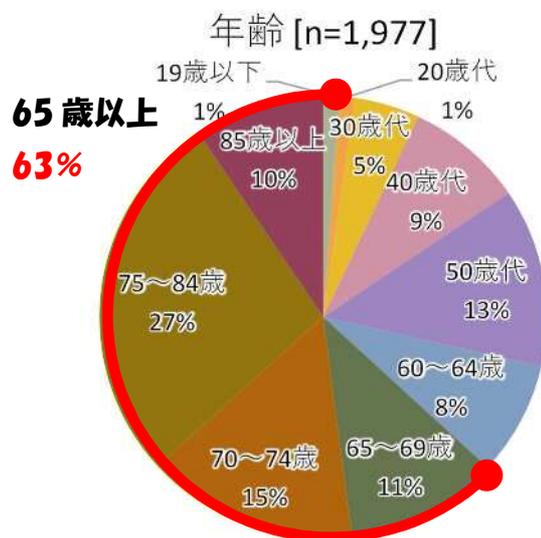


図. 年齢構成

(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代の世帯が約 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。

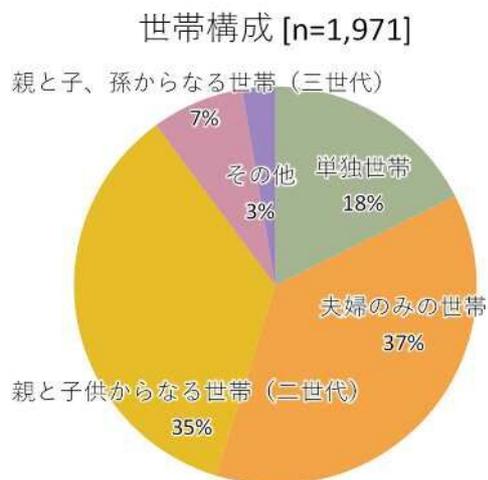


図. 世帯構成



図. 世帯構成 (年齢階層別)

(3) 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。

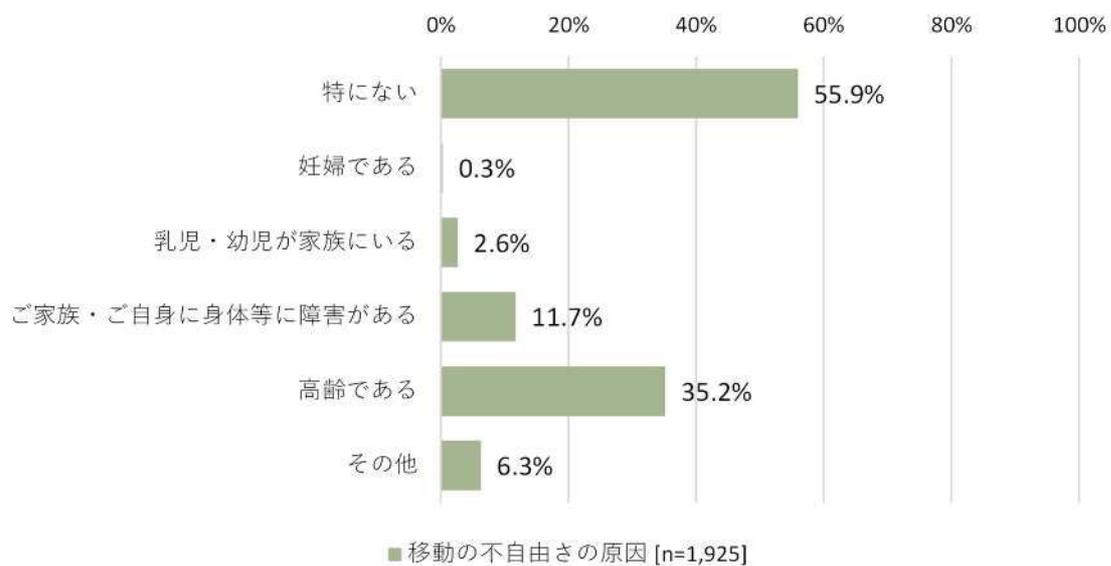


図. 移動の不自由さの状況

(4) 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。

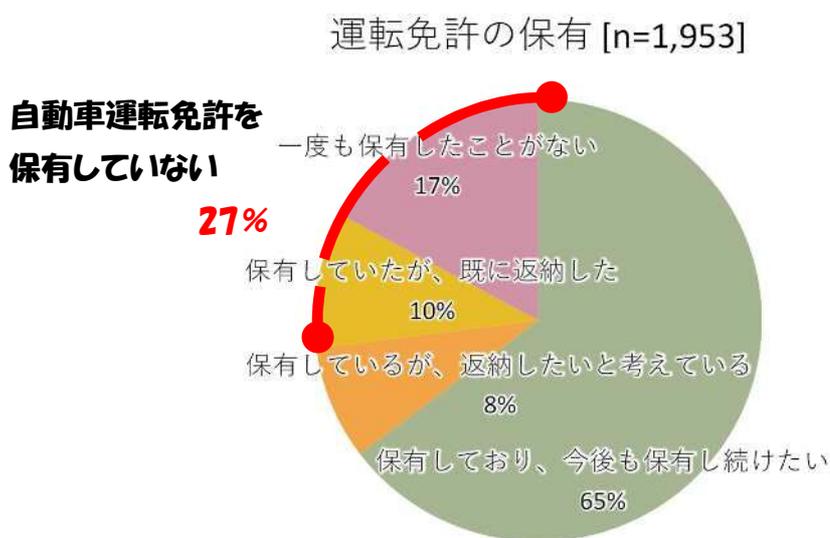


図. 自動車運転免許の保有状況

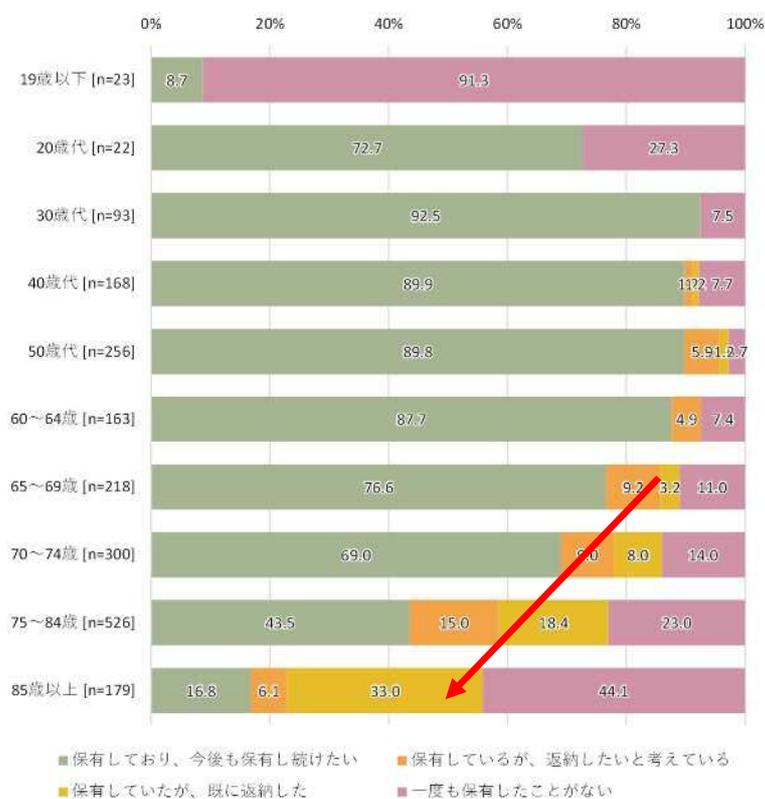


図. 自動車運転免許の保有状況（年齢階層別）

3.1.2 外出について

(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

3.1.3 地域公共交通の利用について

(1) 最寄りバス停の距離

最寄りバス停までの距離について、奈良交通の路線バスが通っている郡山西中学校区では約4割、大和郡山市コミュニティバスが通っている郡山東中学校区では約5割がバス停まで歩いて5分以内と回答しています。

一方で、郡山南中学校区や片桐中学校区では歩いて5分以内が約1割と少なく、歩いて10分以上が約4割を占めています。特に、郡山南中学校区では最寄りバス停を知らない人が約3割となっています。

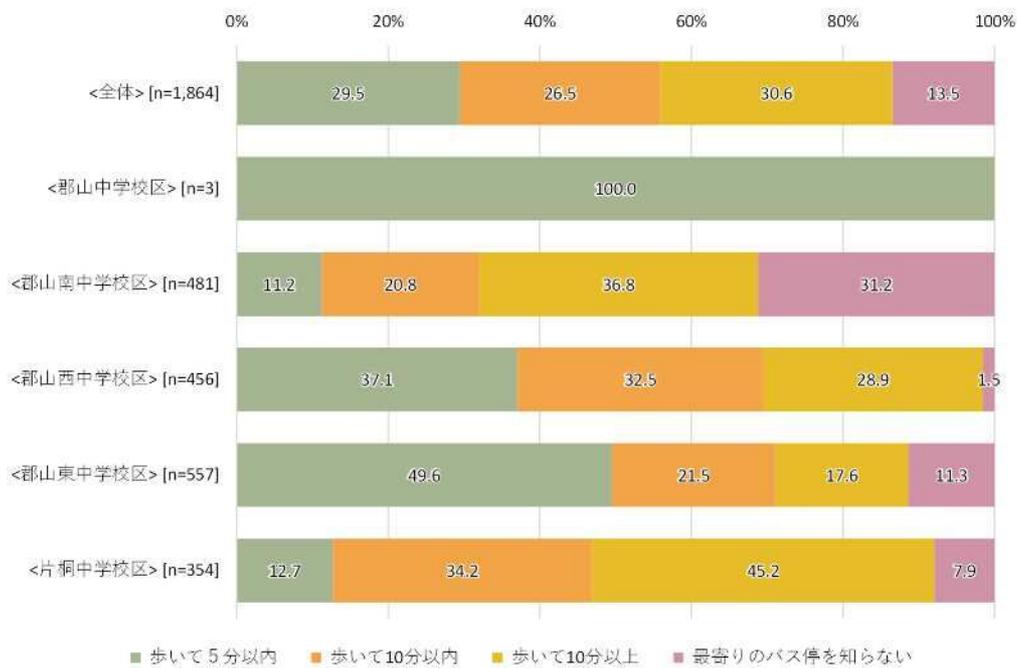


図 最寄りバス停の距離

(2) バスの利用頻度

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。

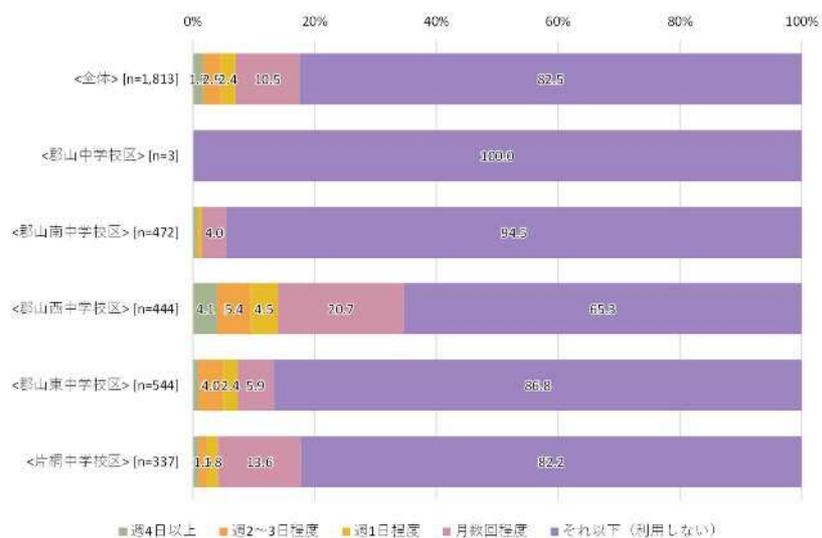


図 バスの利用頻度



図 バスの利用頻度（年齢階層別）

(3) タクシーの利用頻度

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。

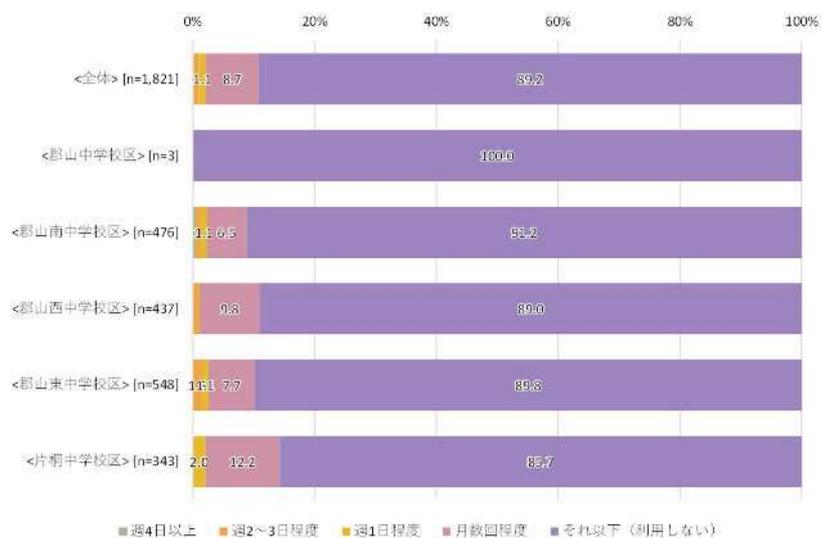


図 タクシーの利用頻度



図 タクシーの利用頻度 (年齢階層別)

(4) 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。

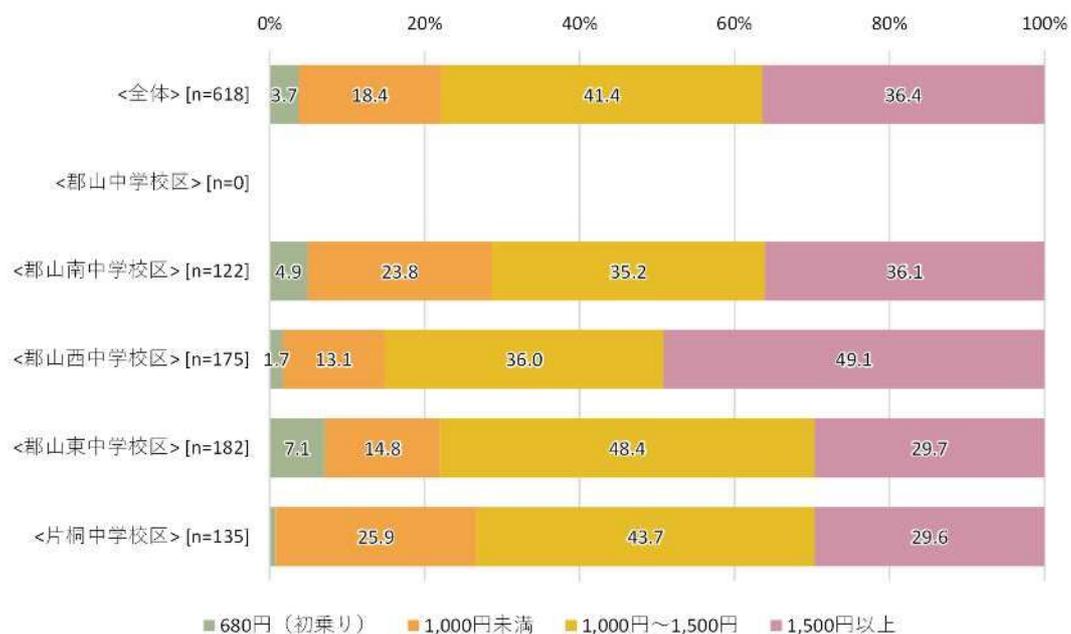


図 タクシーの利用料金

3.1.4 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。

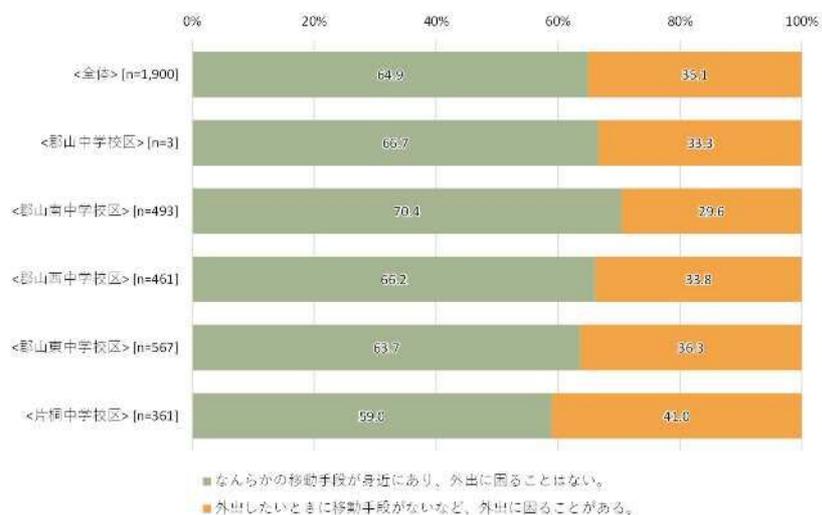


図 外出の困りごと

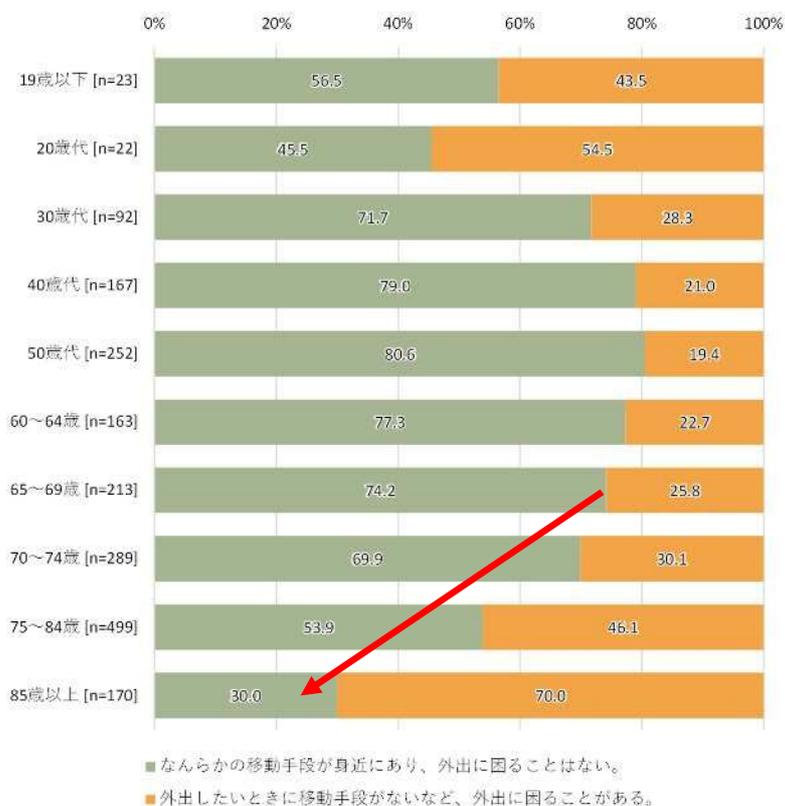


図 外出の困りごと（年齢階層別）

(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。

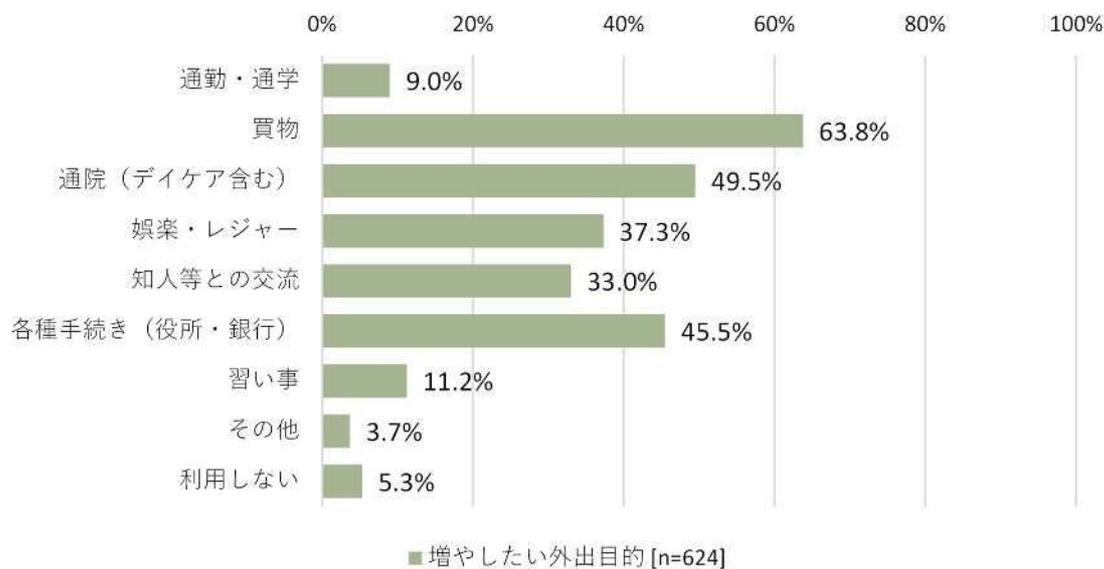


図 増やしたい外出目的

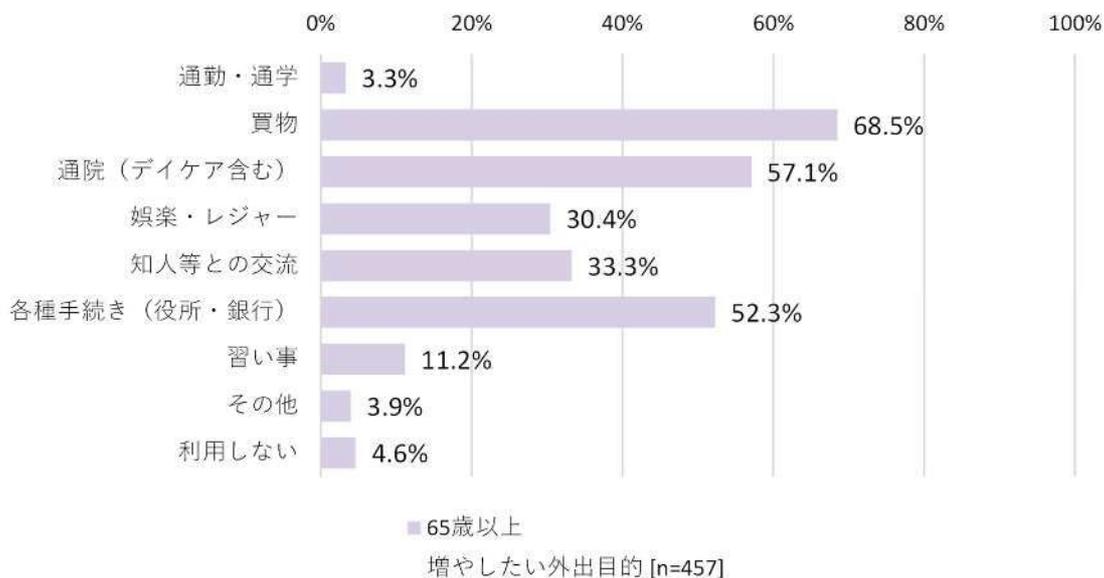


図 増やしたい外出目的（65歳以上）

(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 割となっている。

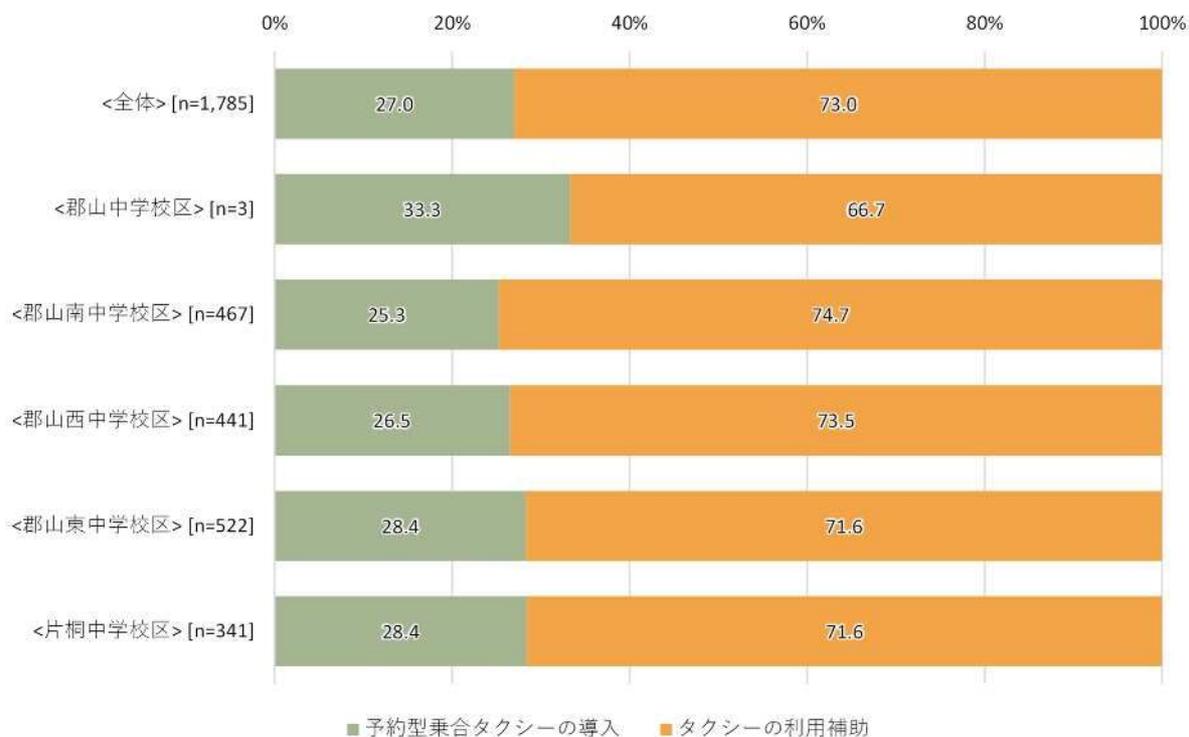


図 サービスの導入について

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。

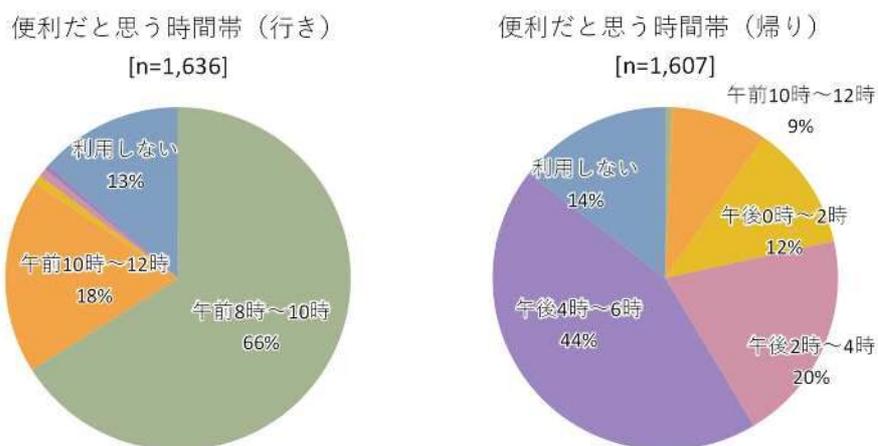


図 サービスを利用したい時間帯

3.2 利用者アンケートについて

3.2.1 利用者の特徴

(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。

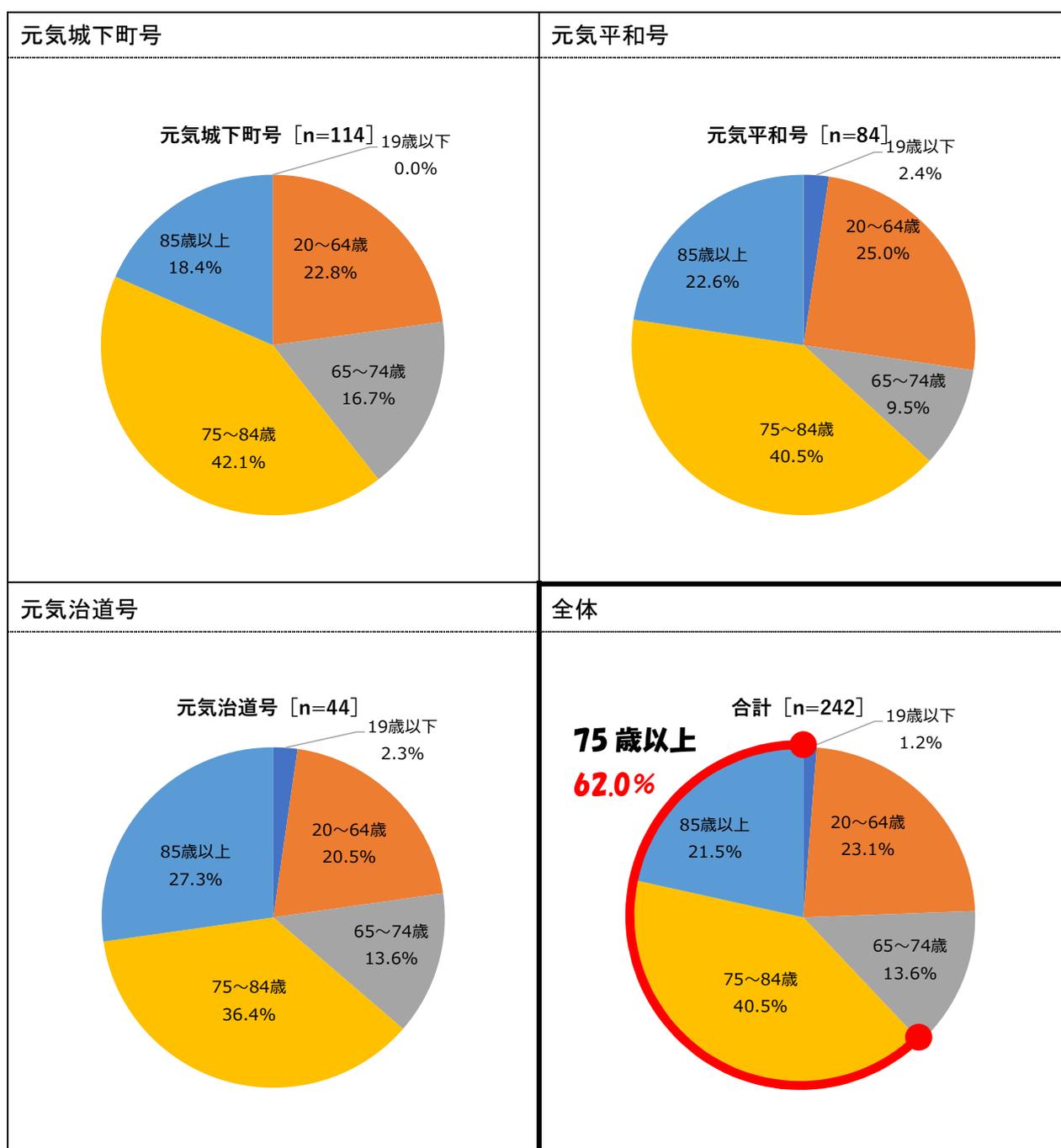


図. 利用者の年齢階層

(2) 最寄りのバス停までの距離

コミュニティバス全体では、回答者の約5割が、歩いて5分以内の距離に最寄りのバス停があると回答しています。特に「元気平和号」や「元気治道号」では、歩いて5分以内の距離に最寄りのバス停がある回答者の割合が高く、6割以上となっています。一方、「元気城下町号」では、最寄りのバス停までの距離が歩いて5分以上とする回答者の割合が約6割となっています。

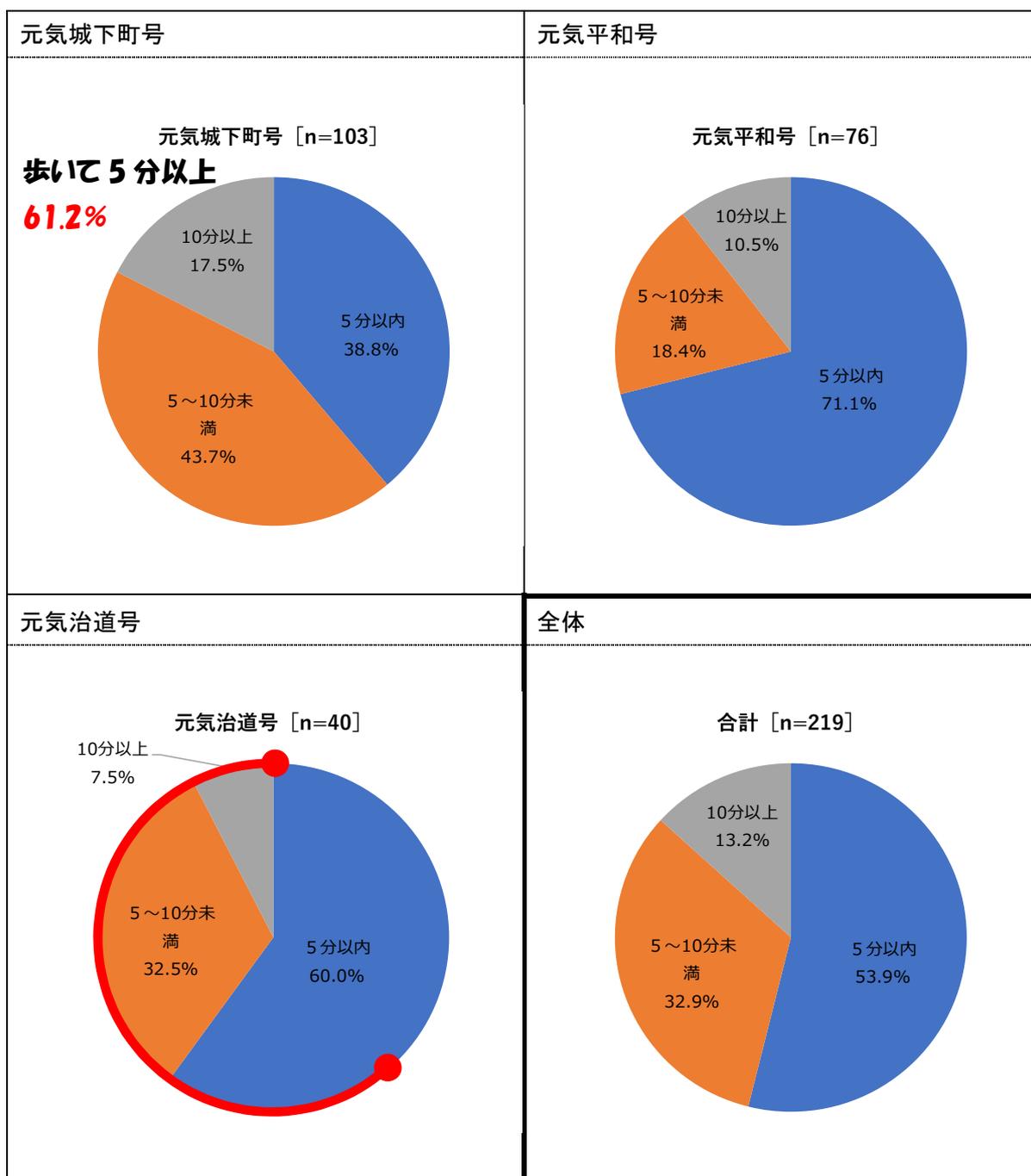


図. 最寄りのバス停までの距離

3.2.2 コミュニティバスの利用について

(1) 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。

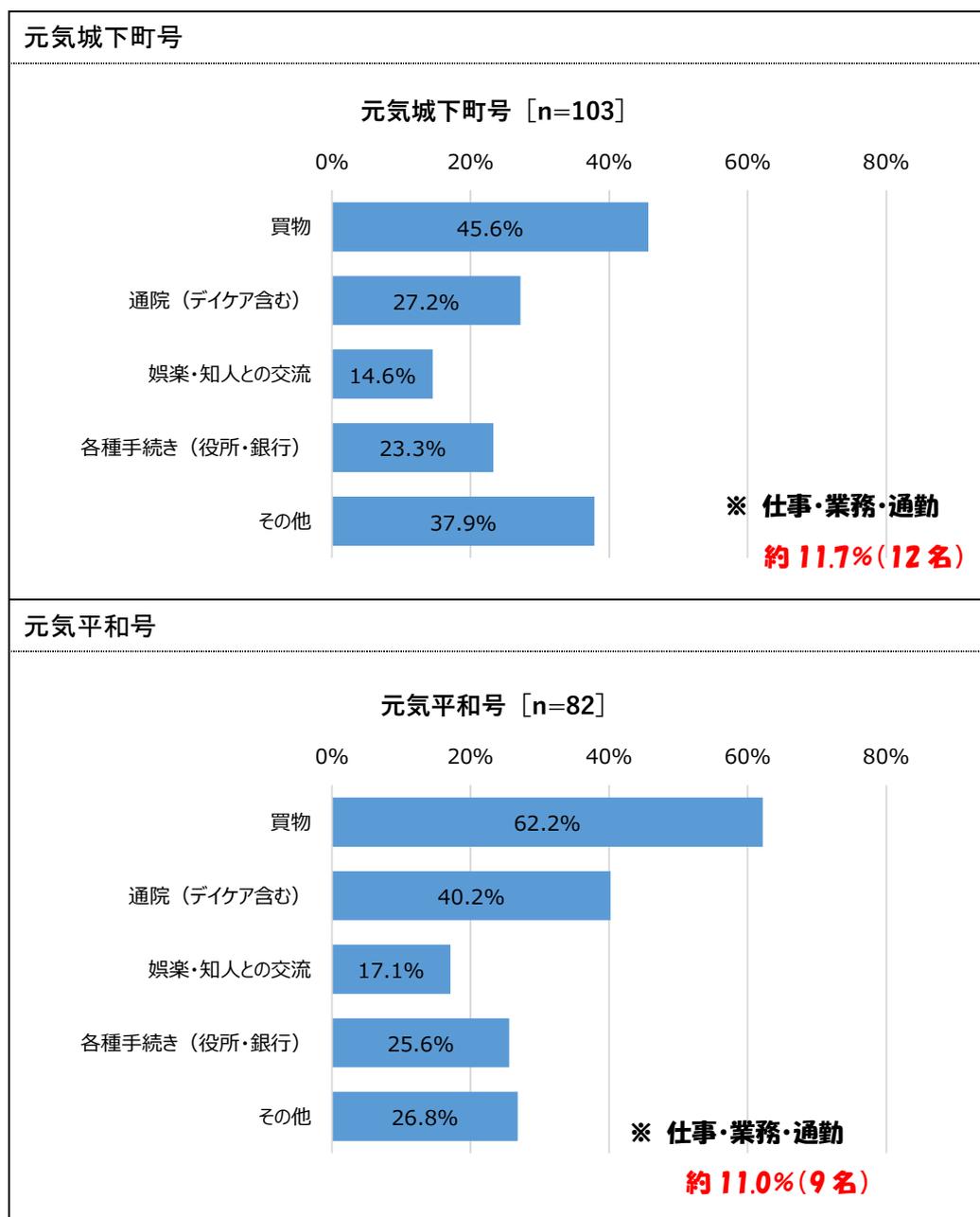


図. お出かけされた目的（その1）

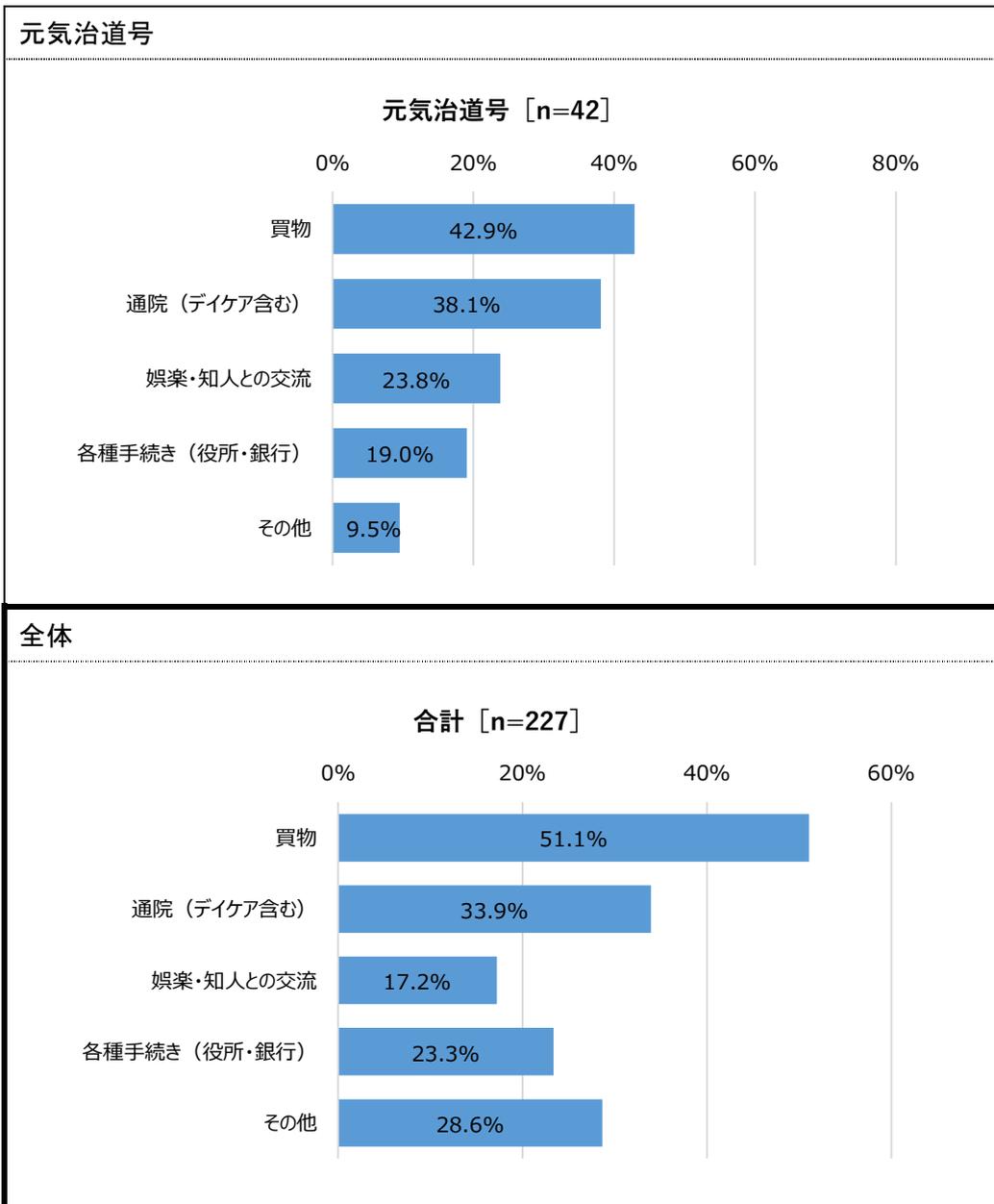


図. お出かけされた目的 (その 2)

(2) 帰り（帰りの方は行き）の交通手段

コミュニティバス全体では、行き（もしくは帰り）もコミュニティバスを利用している回答者が約7割となっています。その他では、徒歩と回答した方が約6%（12名）となっています。

「元気平和号」については、鉄道や路線バスを併用している回答者がそれぞれ10%以上となっています。また、「元気治道号」については、行き（もしくは帰り）もコミュニティバスを利用している回答者が約6割にとどまっています。路線バスや自家用車で送迎を併用している回答者がそれぞれ約10%を占めるとともに、タクシーを利用する利用者也約7%を占めています。

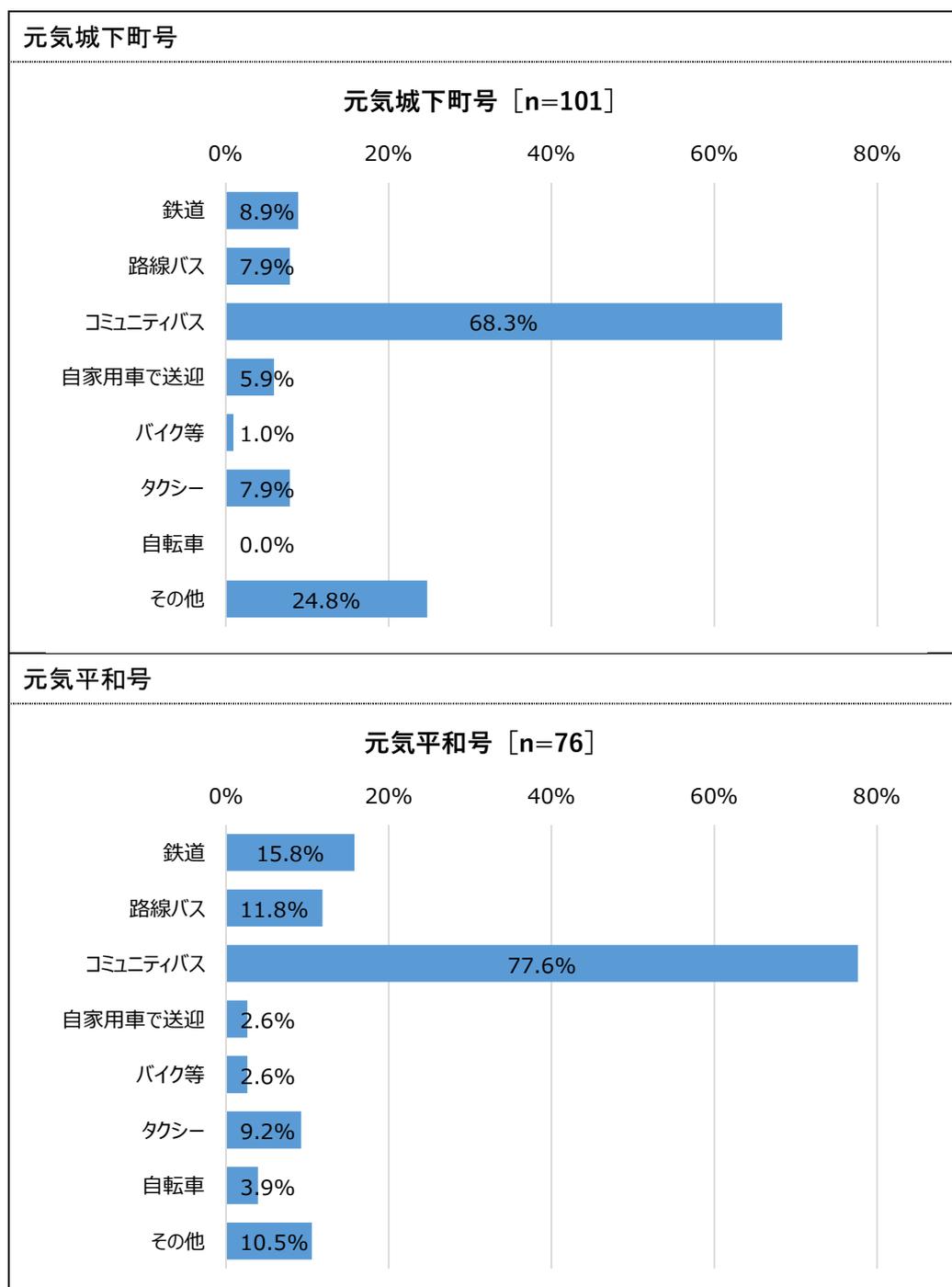


図. 帰り（帰りの方は行き）の交通手段（その1）

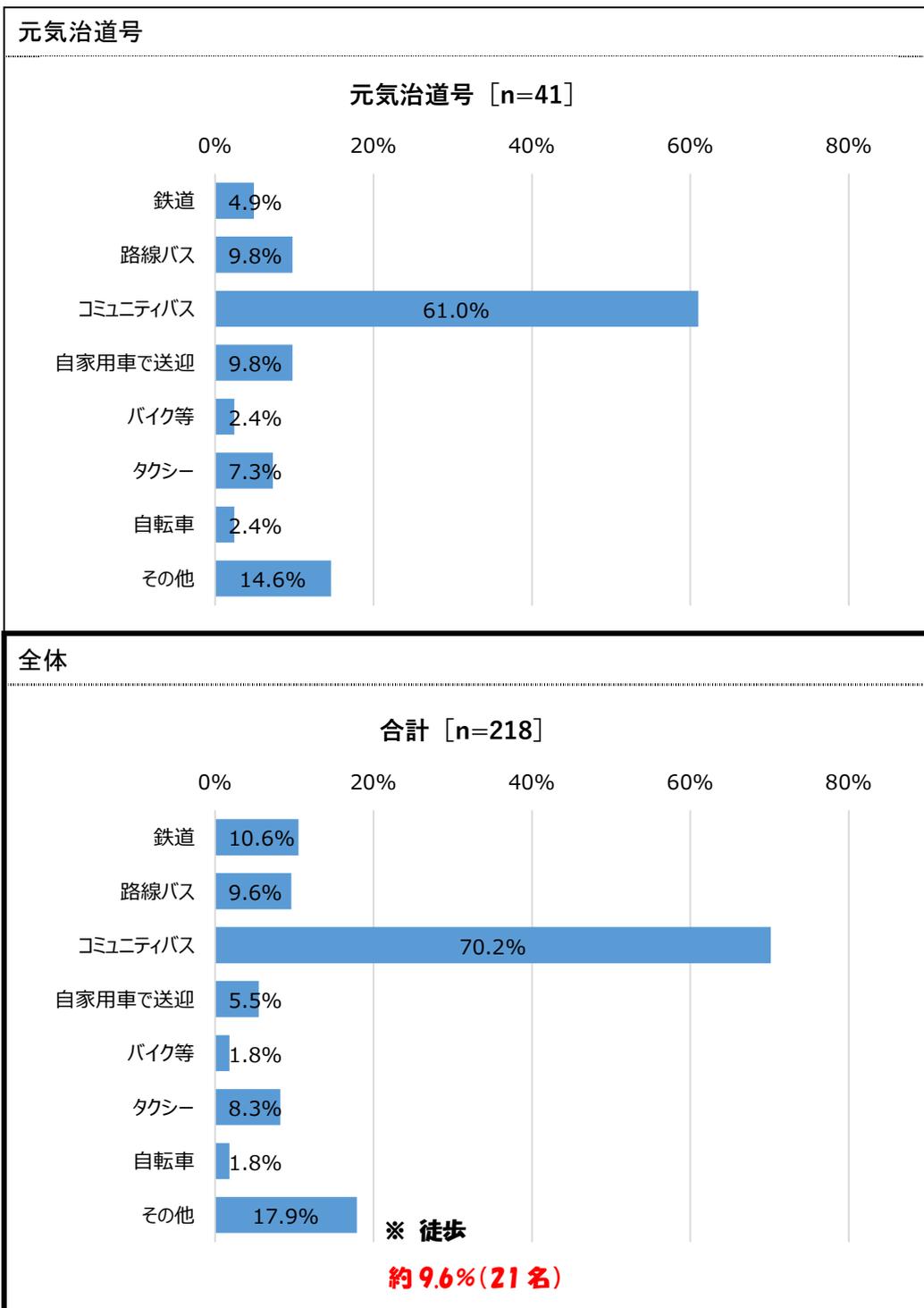


図. 帰り（帰りの方は行き）の交通手段（その2）

(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。

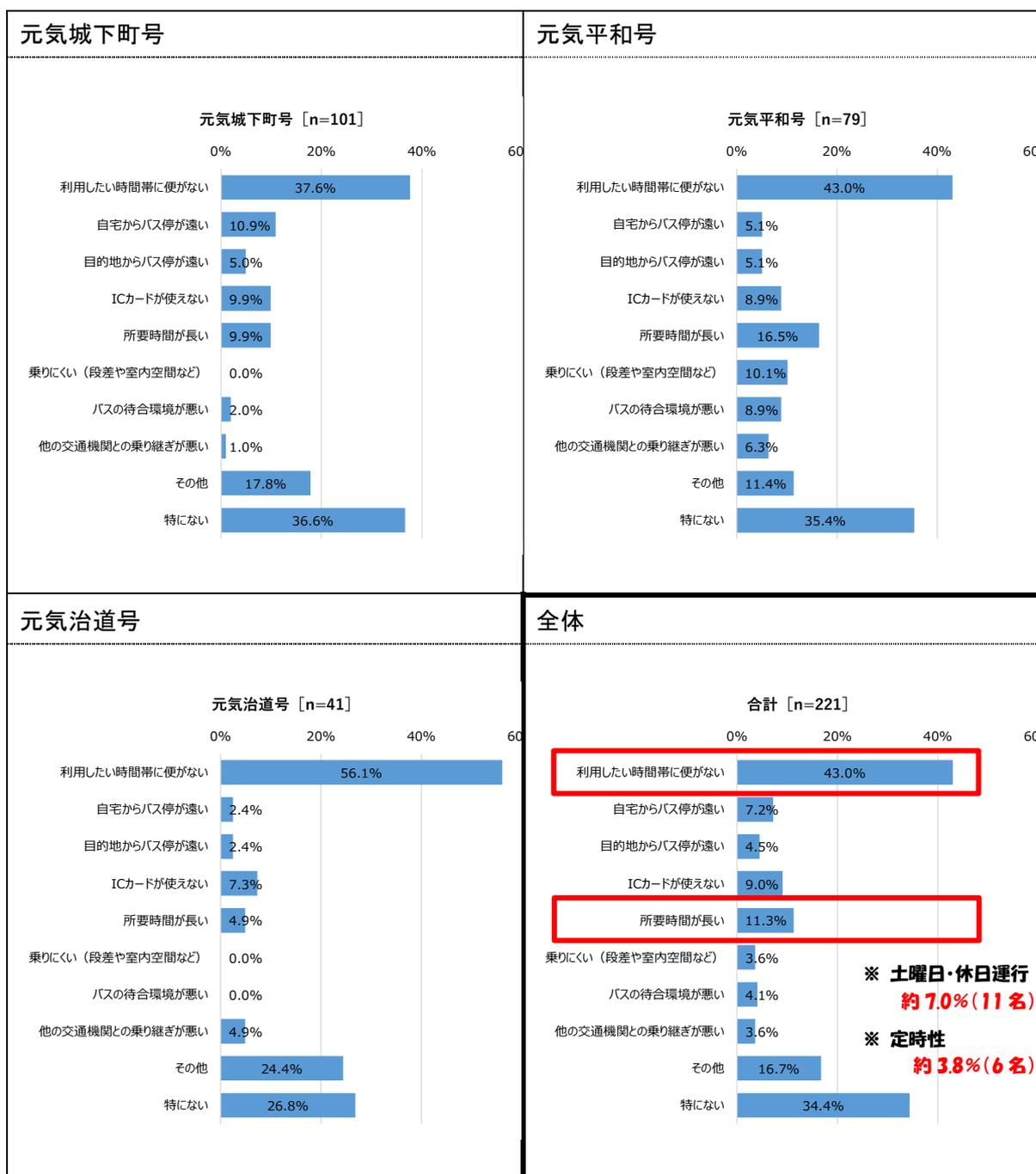


図. 困っていること

3.2.3 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。

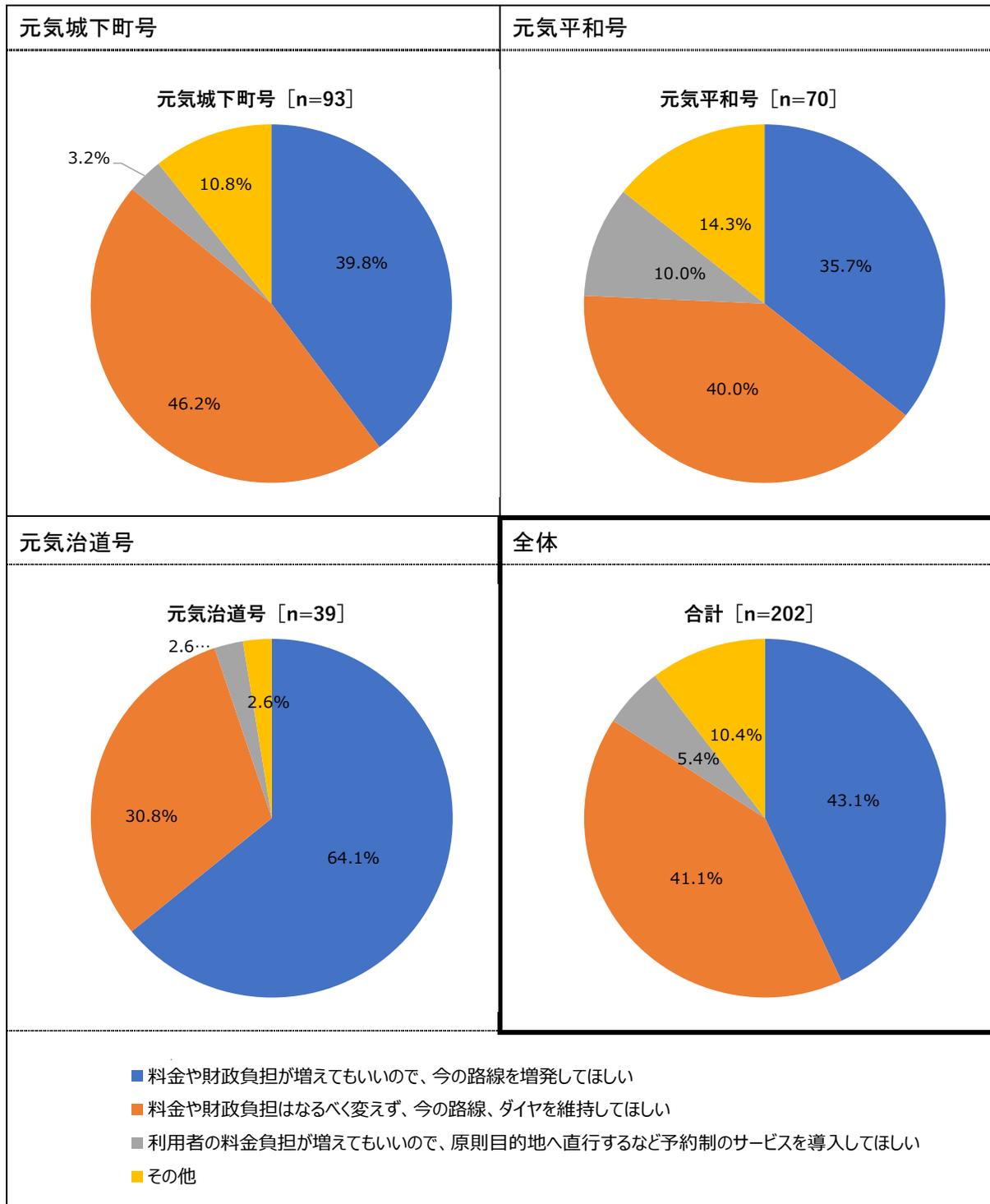
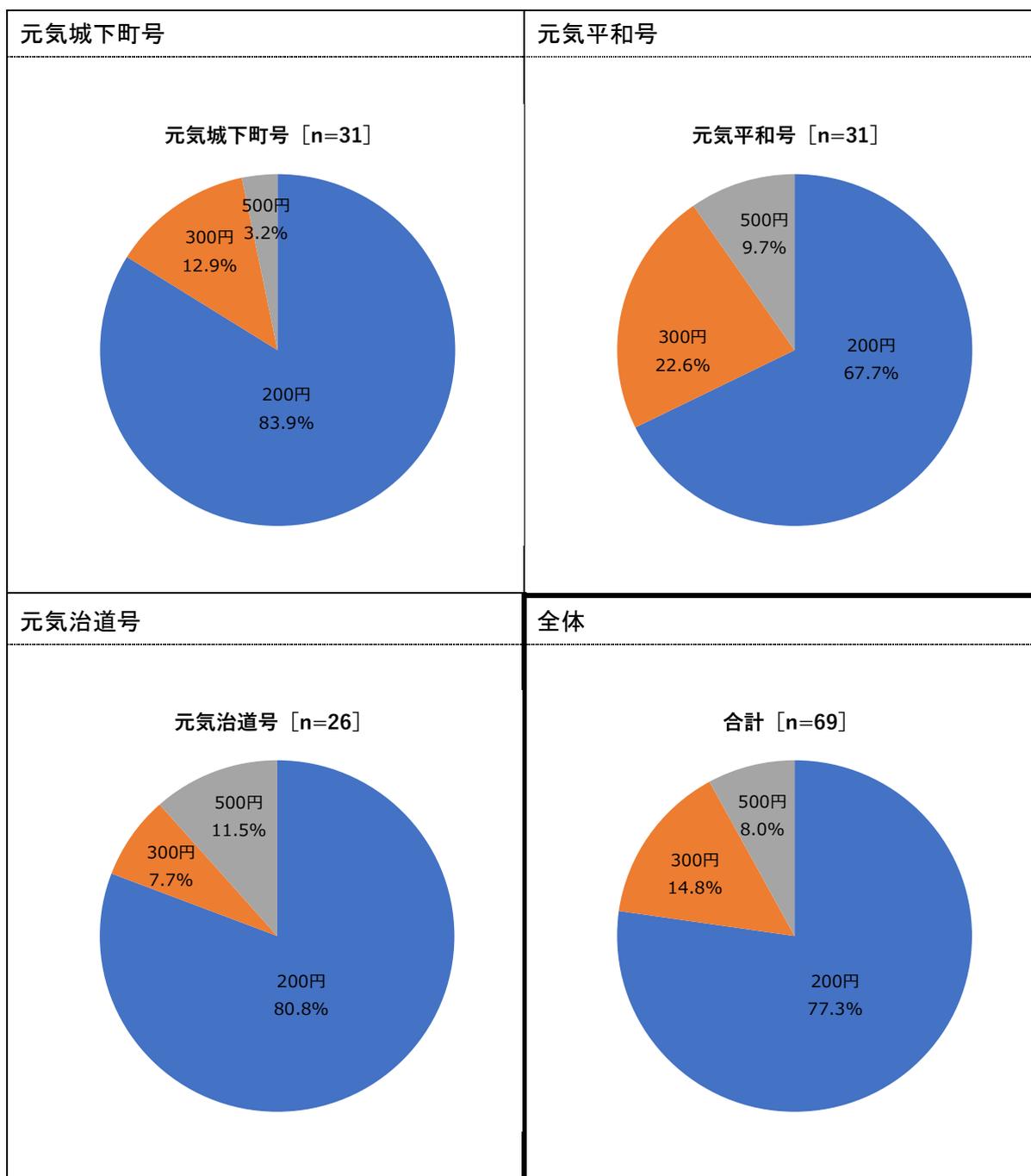


図. 市が行う今後の交通施策に対する考え方

(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

3.3.1 バスの利用について

(1) 市内でのバスの利用頻度

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) 市内でのバスの利用目的

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。

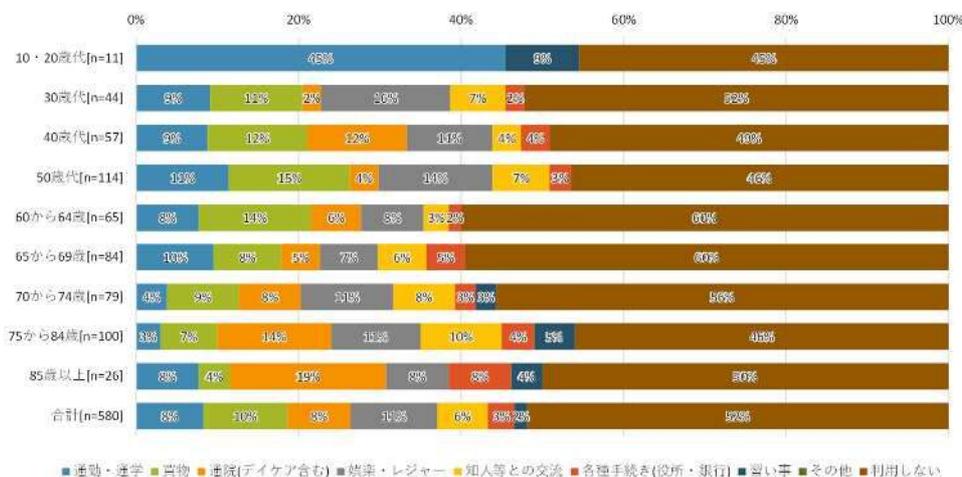
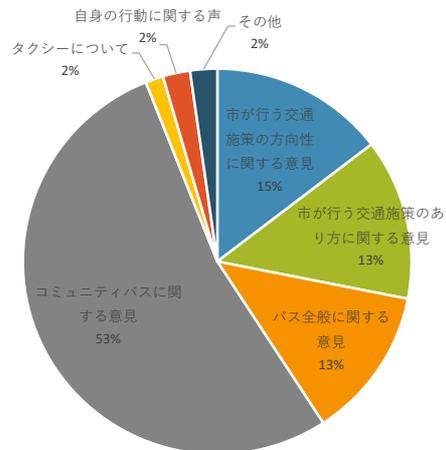


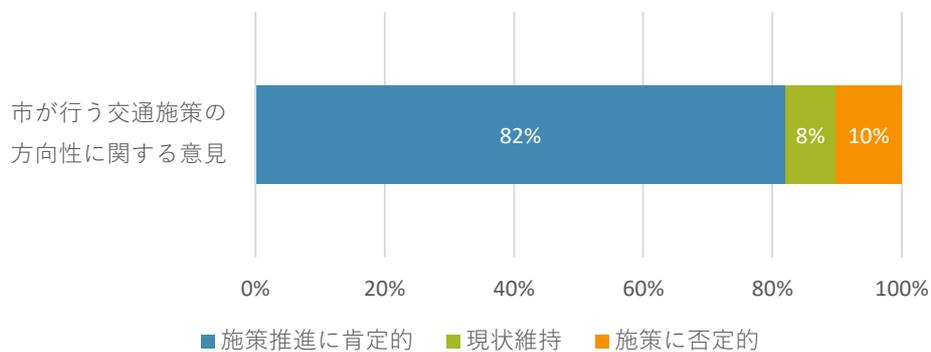
図 市内でのバスの主な利用目的

3.3.2 市が行う今後の交通施策に対する主な意見 (267 件)

自由意見によって、以下のような意見をいただきました。



(1) 市が行う交通施策の方向性に関する意見 (39 件)



- 買い物や通院等の難民が出ない為にも市民の足としての最低限の確保は必要と思う。
- 生活の足をなくさないようにしてほしい。
- 心、頭、体力(歩く)を楽しみながら維持することは非常に大事であり、将来を見据えれば、移動手段があることが医療費節減に繋がるのではないか。
- 移動手段に対する補助金は絶対に続けて欲しい。
- 誰も乗らないなら運行するのはやめるべきである。赤字のたれ流し(税金の無駄使い)はやめるべきである。

(2) 市が行う交通施策のあり方に関する意見（36件）

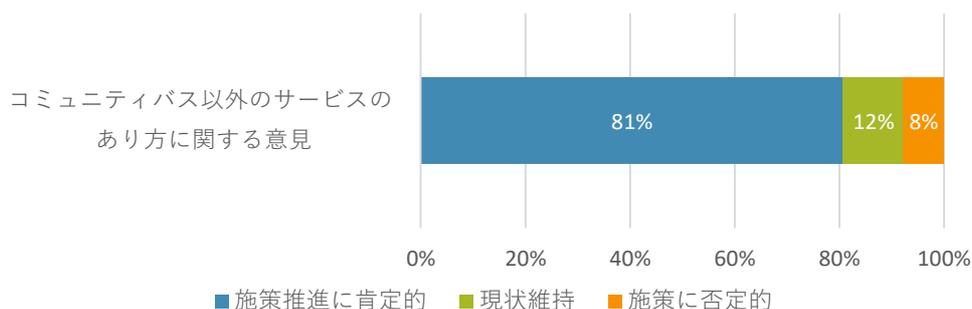
① コミュニティバスのあり方に関する意見⇒(4)に集約

- 年間予算に見合うよう、コミュニティバスは大勢の市民が利用できるよう配慮してほしい。
- コミュニティバスは、高齢者等の交通弱者対応に特化し、その人達にとって使い勝手のいい制度にすべきである。
- 日常移動はコミュニティバスに特化し、デマンド型は土日祝の観光利用もカバーすればよいと思う。
- 高齢社会になり、自身で移動手段がない方には、公共の移動手段は貴重であり、利用料は多少アップするのはやむを得ない。もっと利用促進を図り、市の負担を抑えた運営にあたることを望む。
- 運賃100円は安すぎる。今のままでは運営、維持費が若い世代の税金負担になっていくだけであり、障害のある方や75歳以上の方には割引、回数を限った無料回数券配布などの工夫をしてほしい。
- 子育て支援として、運行本数を増やしたり、無料化したり、コミュニティバスが有効に使えたらよいのではないか。
- 買い物、病院通いなど、老人が利用しやすいコースを設定されたい。
- 高齢者の免許返納後の買い物、通院がし易いようにバス停を設置してほしい。

② コミュニティバスとともに、新たなサービスのあり方に関する意見⇒(4)に集約

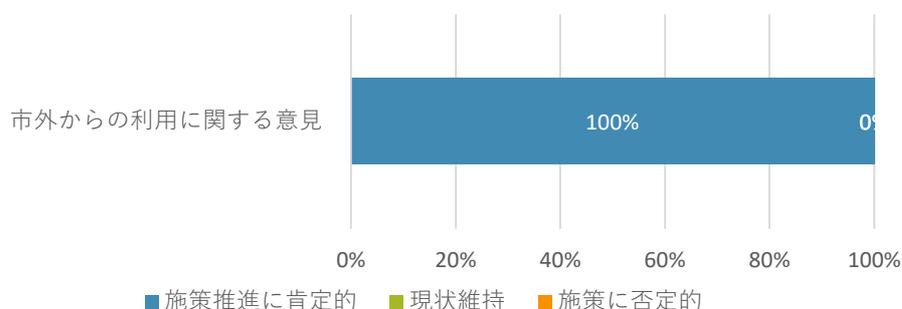
- コミュニティバスの再編成と高齢者移動支援に加えて、タクシー会社の協力のもと、デマンドタクシー、デマンド交通を展開していただきたい。
- コミュニティバスとは別にバス停までなかなか行けない方もおられるので、電話予約などで利用できる、タクシーとバスのような役割のコミュニティバスがあればよい。困っている方、必要な方を優先に利用していただくために税金の投入はやむを得ないのではないかと思う。
- 安価で使える乗り合いのタクシーがあってもいいと思う。
- 地域コミュニティを守る為にも公共交通機関の確保は必要不可欠と思う。ただし、バスに固守するのではなく、その他の手段がないか各方面をリサーチするべきである。

③ コミュニティバス以外のサービスのあり方に関する意見（26件）



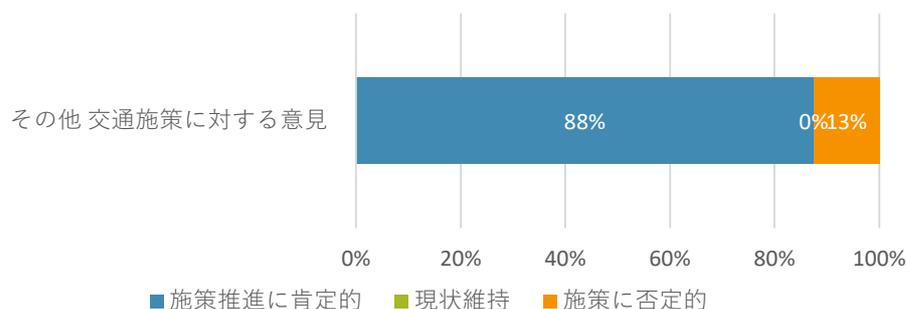
- コミュニティバスに割く費用を、駅を中心に、老若男女、誰もが利用できるタクシーに当ててほしい。
- タクシー利用に対しての運賃補助などを実施した方がコストを下げられるのではないかと。高齢者によってドア to ドアでなければ利用不可能である。
- 将来運転ができなくなった時に、予約すれば来てくれるタクシーのような交通手段を自治体が主体で運営してくれれば大変ありがたい。
- 天理市のようにルートを決めず予約して利用出来るなら良いが、本数が少ないと利用できないと思う。
- 自動運転、Uber タクシー等、最新の技術にチャレンジしてほしい。

④ 市外からの利用に関する意見（2件）



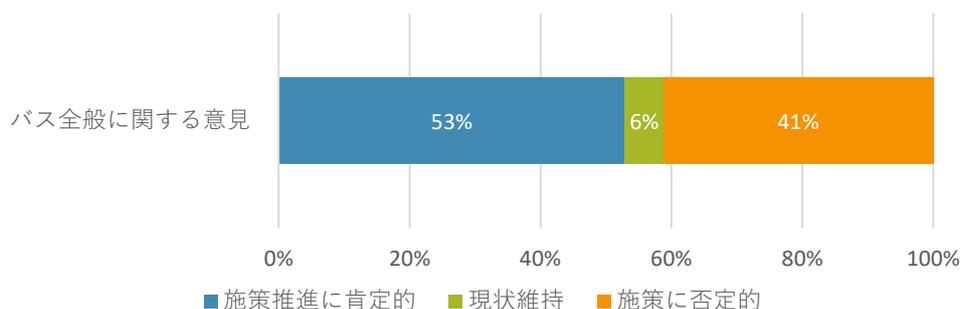
- 観光利用客からの収入を運営費に回せるよう郡山城や矢田寺、慈光院など、観光名所をめぐる 1day パスなどを作ってみてはどうか。
- 市外の人でも使えた方が良いと思う。

⑤ その他 交通施策に対する意見 (8 件)



- 病院、企業などの送迎とかも取り入れて、税金を有効に活用してほしい。
- 子育て世帯が暮らしやすく、そして増やせるような政策をお願いしたい。
- バス路線の無い地域にはコミュニティバスやその地域の人が相互扶助の努力をしているのがよい。そのためには行政の力が必要だと思う。
- 若い人や子供のいるファミリーや観光客も使いたくなるような新しいシステムを期待する。それが、大和郡山のまちのにぎわいづくりにつながると思う。
- 矢田地区、青葉台地区で実施中のボランティアによる買い物システムの効果検証等を今後に生かしてもらいたい。

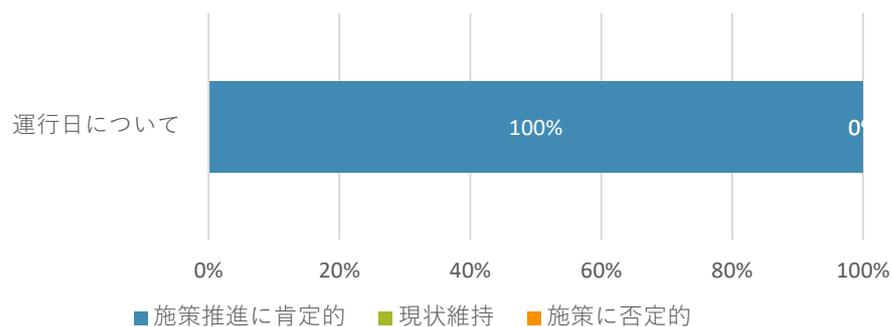
(3) バス全般に関する意見 (34 件)



- 奈良交通バスはこの先も必要だと思う。
- バス路線が将来もあり続けてほしい。
- 路線バスの本数をもっと増やしてほしい。
- 民間バス料金を下げてほしい。
- 終便の時間が早すぎる。
- 定員の数を増やしてほしい。
- 住宅のそばにバス停がほしい。停留所まで遠い。
- 自分の家の近くは、どこに停留所があるのかわからない。
- 屋根のついていないバス停に屋根を設置してほしい。
- JR 小泉駅から近鉄郡山駅間のバスについて、多くの停留所を周るので時間も料金もかかる。最短距離を走るバスの運行を希望する。
- 駅から離れた地域は高齢者も多く、通院、買物に行くにも遠い為、もう少し本数を増やしてほしい。
- 車いす利用者にとって、重いスロープの出し入れや席確保やシートベルト着用など運転手さんに手をわずらわせ、時間もかかり、一般のお客様にご迷惑をかけるようで利用しにくい。また、コミュニティバスは車椅子での乗車ができないので利用できず残念である。
- バスを利用する場合は高齢者に補助をしてほしい。

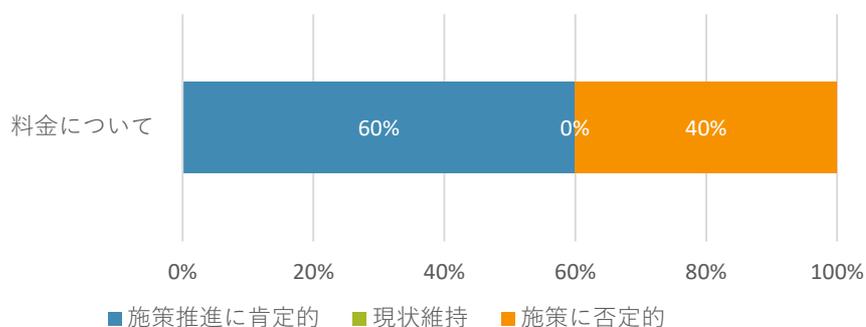
(4) コミュニティバスに関する意見 (142 件)

① 運行日について (15 件)



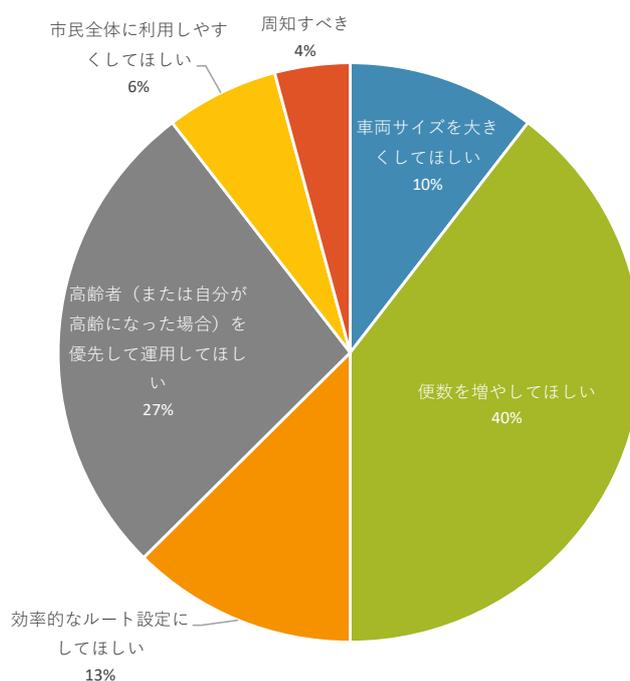
- コミュニティバスは、土曜日、日曜日も運行してほしい。土日祝に運行がなければ、日常の足とはいえない。

② 料金について (10 件)



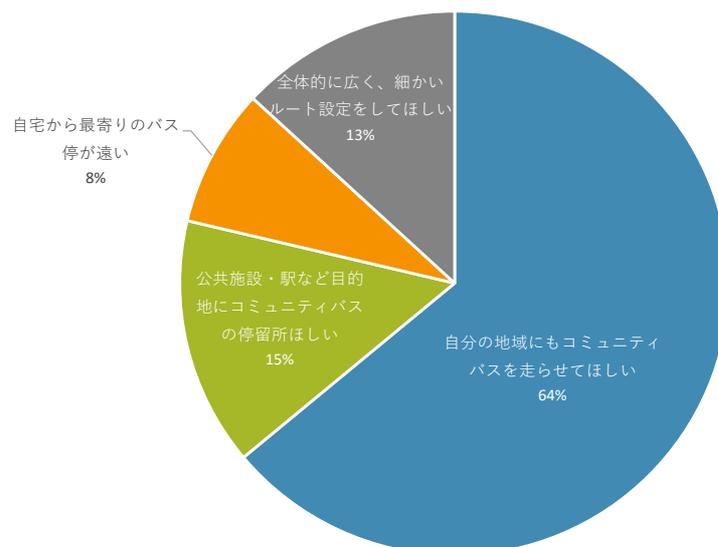
- ある程度の便数があれば今よりも料金が高くなるのは仕方がない。
- 高齢者 75 歳以上は運賃を無料にしてほしい。民間のバスと同じ値段は負担に感じる。

③ 運行方法について



- 現在のコミュニティバスは時間がかかり過ぎで不便である。普通コースと急行コースの両方あれば、人それぞれのニーズにあわせて乗れるので便利だと思う。
- 大和小泉駅とアピタの直通バス（総合医療センター経由）や、大和小泉駅と大和郡山市役所やイオンモール大和郡山の直通バスなど、目的地に短時間低料金で行けるコースもお願いしたい。
- 公民館などへ行くため、時間の短縮と乗車出来る時間を考慮してほしい。
- 周回でコミュニティバスもいいですが、各方面に行くピストンバスタイプもいいのではないか。
- コミュニティバスでは経由地が多すぎて時間がかかり日常的に使づらい。

④ 運行ルートやエリアについて



- バスの運行エリアを増やしてほしい。
- バス停をもっと細かくたくさん作ってほしい。
- 近鉄郡山駅とJR郡山駅が行き来できるバスがあると助かる。
- 市役所や城ホールに行くのが不便であり、バスの路線を考えてほしい。
- 民俗博物館まで乗り入れてほしい。
- 郡山ニュータウンにバスがほしい。
- 青葉台では運行されていないので、今後、この地域にもコミュニティバスが運行されることを願っている。
- 郡山主要部・まほろば健康パーク行のバスの運行をお願いしたい。
- 平和地区は、市の中心地域に行く公共交通機関がほとんどない。
- 昭和校区でも、駅から離れた地域ではバスが通っていないから、自力で出かけるしか方法がない。せめて、駅までのコースが設定されていたら動き易くなり、返納する気持ちになるだろう。
- コミュニティバスはある一定の所しかなく、小林町などは全く走っていない。もっと広範に走らせてもらいたい。
- 矢田町・矢田山町方面は運行していないので、コミュニティバスを運行してほしい。
- 泉原から郡山方面のコミュニティバスも走らせてほしい
- 横田町は、運転免許証がなければ、徒歩圏内に日常生活に必要な物資の販売店もなく、公共交通の充実が不可避である。

⑤ その他（8件）

- コミュニティバスの時間やコースがややこしくて利用しづらい。バス停を明確にして、高齢者でもわかりやすい時刻表を設置してほしい。（4件）
- バスの名前がものすごく分かりにくい。
- マイクロバスなのでベビーカーを持って乗ることが憚られた。
- さんて郡山での乳幼児健診の時間が、コミュニティバスと全くあっておらず、利用しづらかった。予約制だと利用しやすくなるかもしれない。

(5) タクシーについて（4件）

- 公共交通機関とは別に、タクシーの台数やサービスの維持が大切だと思う。現在は需要に対して供給が応えられていない状態と感じる。
- 高齢者はもちろん、小さなお子さんを抱えた方が、急に必要となった時にタクシーも呼べない、来ないのが現状である。タクシー会社と連携し利用者の確保と利益を生める仕組みづくりをお願いしたい。
- タクシーが事前予約できない時間帯があり（透析患者優先などで）、途方に暮れたことがある。
- 子供を療育へ通わせる際、定期的にタクシー利用していた時期があったが、受給者証では全く割引対象にならなかったのが残念だった。

(6) 自身の行動に関する声（6件）

- 後期高齢者であるが、免許証の返納を考えた場合、買い物等の用事に不便を覚える。今のままでは免許証返納は考えられない。
- 運転免許を返納した後のことを考えると、バスがもっと便利に利用できないと返納を躊躇してしまう。
- 近い将来、クルマ、自転車に乗れなくなった時はどうしたらいいのか今から不安である。
- 高齢者75歳以上は運賃無料にしてほしい。お出かけをどうしても我慢してしまう。

(7) その他（6件）

- コミュニティバスがあることも知らなかった。
- 赤ちゃん連れや保育園入園前、妊婦の時など利用したかったが、利用して良いのかどうか、どうやって（場所や乗り場で）使えば良いかがわからず利用できなかった。転居届を市役所で受理する時やその後に郵送などで案内してはどうか。

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4次総合計画（後期基本計画）

本市では、平成28年度から10年間における本市が目指す将来像を明らかにし、まちづくりの基本方針を示す「大和郡山市第4次総合計画」を策定しています。令和3年度から令和7年度について、後期5年間の基本計画に基づき、将来像の実現に努めてきました。

① 将来像について

本市では、「平和のシンボル、金魚が泳ぐ城下町。」をまちづくりの指標として掲げ、地域の個性である豊かな自然や歴史・文化などを十分に生かし、市民がお互いの人権を尊重し合い、共通の誇りを持ち、心豊かに暮らすまちを目指してきました。大和郡山市第4次総合計画においても、これまでの基本的な姿勢を保ちつつ、令和7年（2025年）のまちの姿として、次の将来像を定め、取り組んできました。

大和郡山市 将来像

あふれる夢と希望と誇り

暮らしてみたくなる

やまごおりやま
元気城下町

② リーディングプロジェクトについて

将来像実現のための核となり先導的な役割を果たす重点的な取り組みをまとめたリーディングプロジェクトを、戦略目標と合わせて、以下のように定めています。この中には、戦略目標4「時代に合った安全・安心な地域づくりと地域資源の有効活用により好循環を導く」ためのリーディングプロジェクトとして、「公共交通環境の整備・充実」を挙げています。

| 戦略目標 | リーディングプロジェクト |
|--|---|
| 1 既存事業者の経営安定化と新規起業 チャレンジ等により雇用を創出する | 1. 企業の経営安定支援 2. 新たな産業振興と起業の活性化 3. 雇用を生み出す農業の確立 |
| 2 職住近接や多世代住居・近居住居、 生活環境の確保により定住者を増やす | 1. 住宅・土地ストックを活用した安住促進 2. 商業の活性化 3. 地域ブランドの向上 |
| 3 結婚・出産・子育てしたいと思われる 環境を構築する | 1. 出産・子育てに関する支援 2. 教育環境の充実 |
| 4 時代に合った安全・安心な地域づくり と地域資源の有効活用により好循環を 導く | 1. 公共交通環境の整備・充実 2. 安全・安心なまちづくり 3. 持続可能な公共施設マネジメントの推進 |

出典：大和郡山市第4次総合計画後期基本計画（概要版）

図. 戦略目標とリーディングプロジェクト

③ 施策の大綱

本市の将来像を実現するため、日常の市民生活を支える総合的・体系的な取り組みを以下のとおりとしています。

その中で、施策 4-6「安全な交通環境の整備」のための主な課題の1つとして、持続可能な公共交通システムの構築が挙げられています。また、施策 4-7「誇りを持てるまちなみづくり」のための主な取り組みの1つとして、後述する総合交通戦略の推進による交通環境の整備を挙げるとともに、施策 4-9「魅力ある市街地づくり」のための主な取り組みの1つとして、バスターミナルの整備等、近鉄郡山駅周辺整備を進めることを挙げられています。さらには、施策 5-1「高齢者福祉の充実」の視点からも、移動手段の充実に関する取り組みに言及しています。

| | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1. 協働のまち | 4. 安全・快適な暮らし |
| 1-1 市民参画の推進 | 4-1 防災・減災の推進 |
| 1-2 コミュニティ活動の推進 | 4-2 消防・救急体制の充実 |
| 1-3 市民サービス・窓口サービスの充実 | 4-3 防犯体制の強化 |
| 1-4 市民相談窓口の充実と安心安全な消費生活の確立 | 4-4 水道事業の健全経営 |
| 1-5 戦略経営の推進 | 4-5 安全な水道水の供給 |
| 1-6 人材育成の強化 | 4-6 安全な交通環境の整備 |
| 1-7 財政基盤の健全化 | 4-7 誇りを持てるまちなみづくり |
| 1-8 課税・徴収の強化 | 4-8 身近な緑地の整備 |
| 1-9 公正で効率的な行政の確保 | 4-9 魅力のある市街地づくり |
| | 4-10 快適な住環境づくり |
| | 4-11 空き家対策の推進 |
| 2. 産業・環境 | 5. 健康・福祉・生きがいづくり |
| 2-1 雇用就労対策・労働環境の改善 | 5-1 高齢者福祉の充実 |
| 2-2 商工業の振興 | 5-2 介護サービスの充実 |
| 2-3 観光の振興 | 5-3 障害者福祉の充実 |
| 2-4 地場産業の振興 | 5-4 健康づくりの推進 |
| 2-5 農業の振興 | 5-5 医療体制の充実 |
| 2-6 生活衛生環境の維持・向上 | 5-6 保健予防の充実 |
| 2-7 資源循環型社会の形成 | 5-7 国民健康保険の健全運営 |
| | 5-8 介護保険の健全運営 |
| 3. 子育て・教育 | 5-9 生活支援サービスの充実 |
| 3-1 子育て支援体制の充実 | 5-10 文化財の保護・継承 |
| 3-2 ひとり親家庭の自立支援 | 5-11 芸術文化活動の促進 |
| 3-3 乳幼児の健康づくりの充実 | 5-12 生涯学習の充実 |
| 3-4 子どもの健康づくりの充実 | 5-13 図書館サービスの充実 |
| 3-5 学校教育の充実 | 5-14 生涯スポーツの振興 |
| 3-6 幼児教育の充実 | 5-15 人権文化の啓発 |
| 3-7 青少年の活動機会の充実 | 5-16 人権意識向上の場の充実 |
| 3-8 子どもの健全育成体制の充実 | |
| 3-9 特別支援教育の充実 | |
| 3-10 食育の推進 | |
| 3-11 子どもの安全の確保 | |

出典：大和郡山市第4次総合計画後期基本計画

図. 施策の大綱

(2) 第2期大和郡山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

本市における人口の現状と将来の展望を提示する人口ビジョンを策定し、これを踏まえて本市のまち・ひと・しごと創生に向けた目標や重点的戦略・施策の基本的方向、具体的な施策をまとめたものとして、令和3年度から令和7年度を計画期間とする「第2期大和郡山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しています。

この計画では、本市の人口減少は避けられないものとしつつ、令和22年（2040年）に約7万人、令和42年（2060年）に約6万人を維持することを目標とする中で、特に社会増減が将来人口に与える影響が大きいことを鑑み、以下に示す基本姿勢と目指すべき将来の方向を挙げています。

<基本姿勢>

- 1 若い世代、子どもを育てる世代を増加させる。
- 2 地域の魅力アップ、暮らしやすさを向上させる。
- 3 市民・事業者、みんなが主役のまちづくりを進める。

<目指すべき将来の方向>

- ア. 若者の転出抑制・転入促進を進める。
- イ. 職住近接により転入を進める。
- ウ. 生み育てたくなる環境を構築する。
- エ. 市民・事業者がチャレンジできるまちづくりを進める。

出典：第2期大和郡山市まち・ひと・しごと創生総合戦略（概要版）

図. 基本姿勢と目指すべき将来の方向

その中で、総合計画と整合した基本目標4「時代に合った安全・安心な地域づくりと地域資源の有効活用により好循環を導く」ための具体的な記述として、駅周辺の整備、市内を横断する鉄道網、バス交通の利便性向上に取り組むこととしています。また、具体的な重要業績評価指標（KPI）として、コミュニティバスの利用者数について、令和7年（2025年）度には38,000を目標値として挙げています。

表. 基本目標4に対する重要業績評価指標（KPI）

| 指 標 | 現状値 | 目標値 |
|--------------------|---------------|---------------|
| コミュニティバスの利用者数 | 令和元年度 36,144人 | 令和7年度 38,000人 |
| 歩道のバリアフリー化の実施距離 | 令和元年度 310m | 令和7年度 600m |
| 都市計画道路城廻り線街路事業の進捗率 | 令和元年度 88% | 令和7年度 100% |

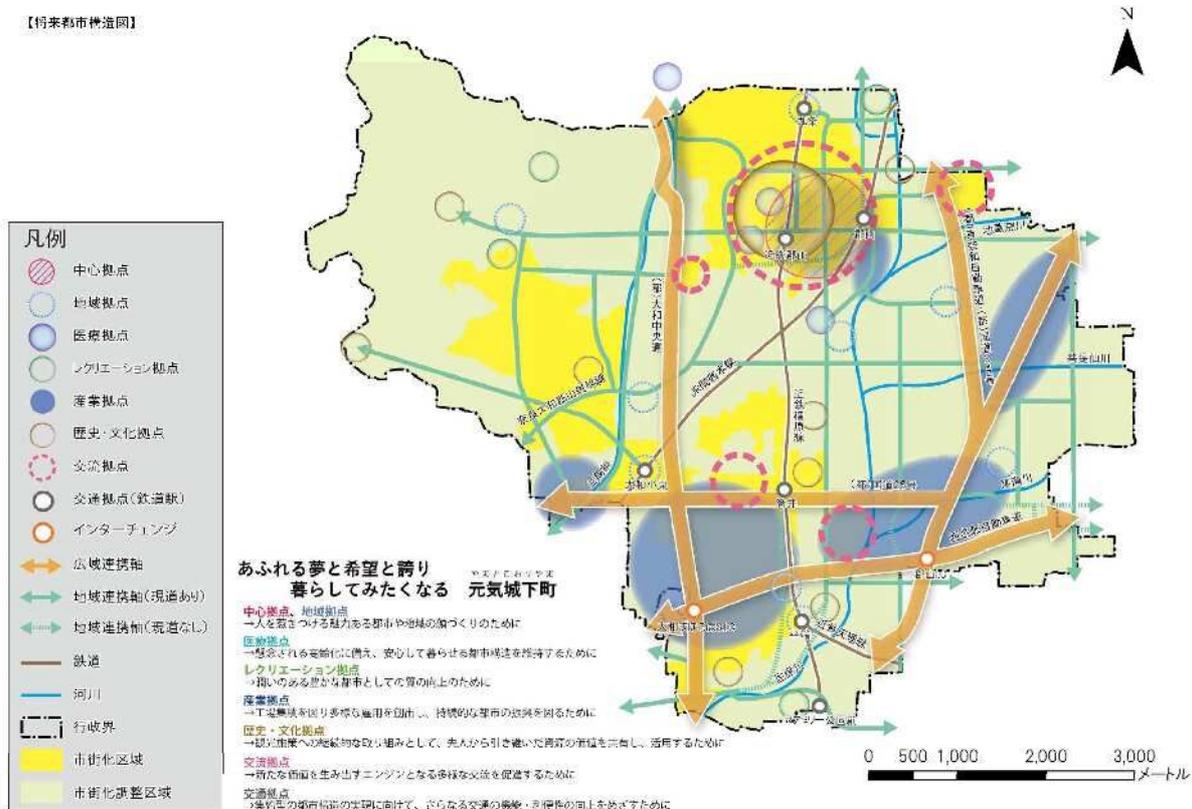
出典：第2期大和郡山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(3) 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、乗合やデマンドタクシー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

(4) 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、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、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 (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 | 口動機型金額型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乗降型金額型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連携・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GTFSS化による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GTFSSデータ化を活用し、各観光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 | R6.4～ | 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辺観光の促進 |
| 取組内容 | ・各観光施設等に公共交通で遊んで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辺観光の取組を検討・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 |
| 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（その2）

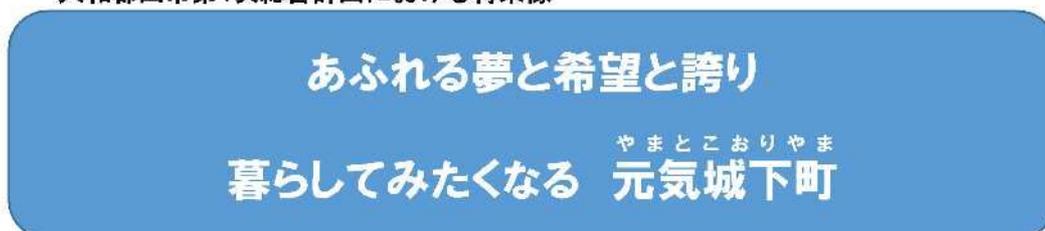
(2) 大和郡山市総合交通戦略

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

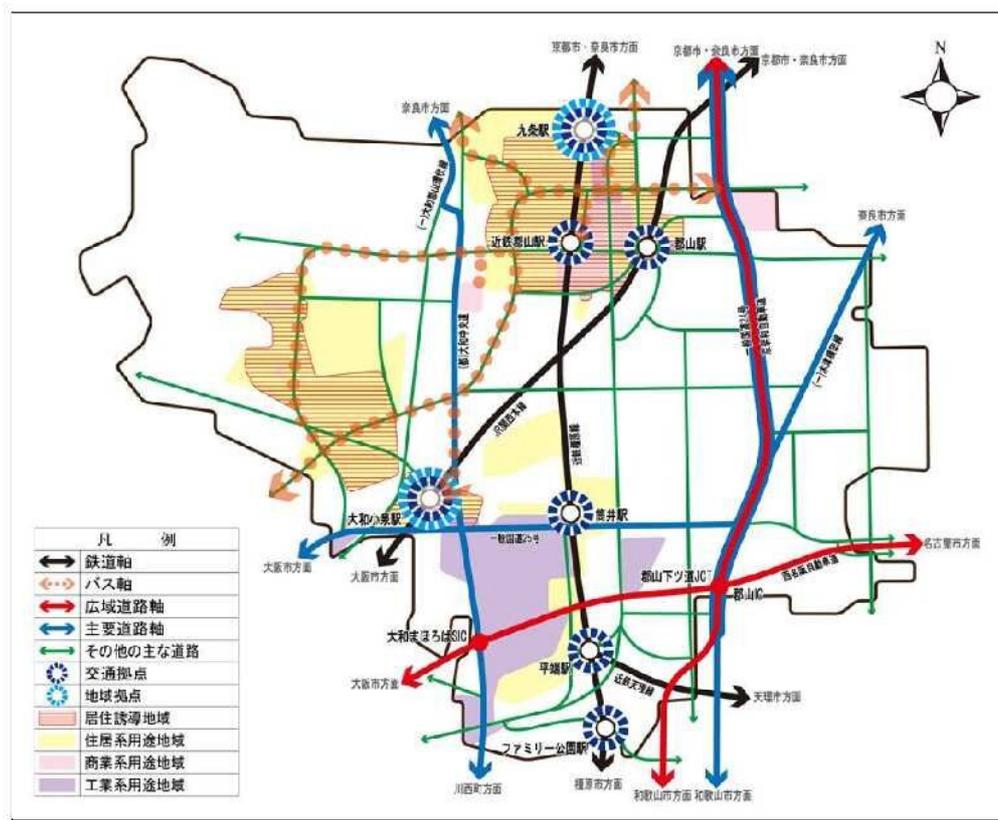
市内及び市外との広域的な移動を支える近鉄（橿原線・天理線）及びJR（関西本線）を鉄道軸として位置づけます。また、鉄道駅は、交通拠点として機能・利便性を高めていきます。

■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・人和小泉駅と他都市の拠点（奈良駅・法隆寺駅）や主要な病院・人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

自動専用道路として広域的な移動を支える「西名阪自動中道」「京奈和自動中道」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)木津横日線」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) 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、鉄道同様に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もコロナ前の約 9 割程度***となっています。なお、路線別では、シャープや、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 3.0 万人となっています。なお、直近 3 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・コミュニティバスは令和 5 年、タクシーは令和 4 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」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駅、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。

議題第4号

デマンドタクシー実証運行にかかる
委託事業者の選定について

選定方法及び選定期等は以下のとおりとする。

1. 選定方法について

デマンドタクシー実証運行における運行範囲を2つに分け、それぞれにおいて、入札又は公募型プロポーザル方式により、本市を営業区域に持つタクシー事業者を対象に委託事業者を決定。

2. 選定基準について

委託金額に加えて、受託可能な財政的体力、事業者の運行実績や運行区域内の交通事情への理解度、配車にかかる想定時間などを総合的に評価。

3. 選定期について

令和7年4月中の契約締結を目指す。

議題第5号

道路運送法施行規則第4条第2項に規定する地域公共交通会議等
において協議が調っていることの証明書(案)

令和7年3月28日付け大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会において、デマンドタクシー実証運行を行うにあたり、下記事項に関し協議が調ったことを証明する。

記

1. 地域公共交通会議の名称及び対象市町村

(名称) 大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会

(対象市町村) 大和郡山市

2. 合意の内容

(1) 路線または営業区域

大和郡山市矢田町、城町、外川町、新町、山田町、矢田山町、千日町、泉原町、小泉町、田中町、満願寺町、西田中町、小泉町東二丁目

(2) 運行方法

道路運送法第4条の許可に基づく一般乗合旅客運送(区域運行)

(別紙参照:区域内に設ける乗降所間を運行する)

(3) 実施予定日および運行時間

令和7年10月1日～令和8年3月31日(土日祝日および12/29～1/3を除く)

午前9時～午後5時(午後5時には乗客の降車を完了する)

(4) 運行車両

乗車定員5名(乗務員含む)の車両1台

(予備車として同等定員以上の車両1台以上を確保する)

(5) 利用対象者

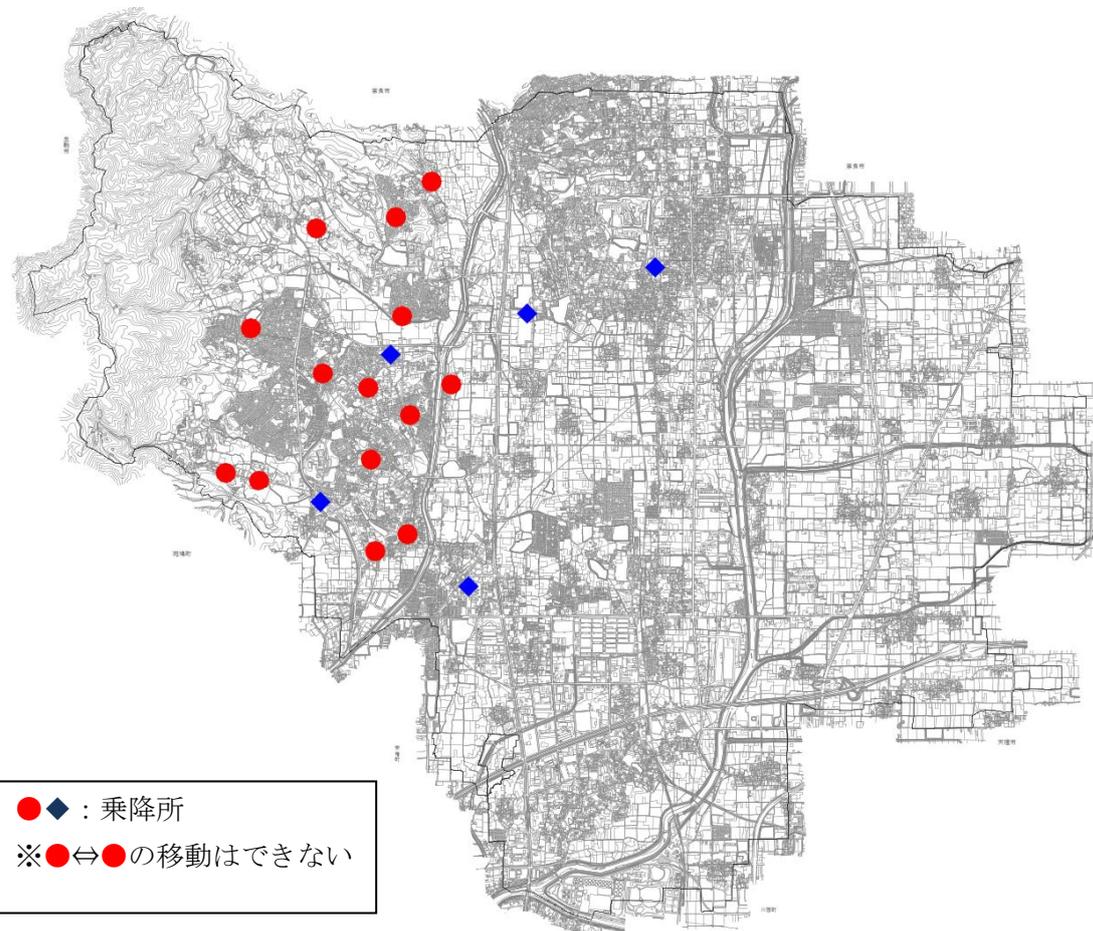
大和郡山市民で、① 65歳以上、② 心身障害者手帳等所有者、③ 妊産婦のいずれか、及び上記に同乗する、④ ②の介助者、⑤ 小学生以下の子ども

令和7年 月 日

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会
会長 上田 清

議題第5号

別紙



議題第5号

道路運送法施行規則第4条第2項に規定する地域公共交通会議等
において協議が調っていることの証明書(案)

令和7年3月28日付け大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会において、デマンドタクシー実証運行を行うにあたり、下記事項に関し協議が調ったことを証明する。

記

1. 地域公共交通会議の名称及び対象市町村

(名称) 大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会

(対象市町村) 大和郡山市

2. 合意の内容

(1) 路線または営業区域

大和郡山市筒井町、長安寺町、八条町、椎木町、今国府町、宮堂町、柏木町、池沢町、馬司町、額田部寺町、額田部南町、額田部北町、昭和町、小林町、北西町、南井町、豊浦町、小南町、小泉町東一丁目、小泉町東二丁目、小泉町東三丁目、小林町西一丁目、小林町西二丁目、小林町西三丁目

(2) 運行方法

道路運送法第4条の許可に基づく一般乗合旅客運送(区域運行)

(別紙参照:区域内に設ける乗降所間を運行する)

(3) 実施予定日および運行時間

令和7年10月1日～令和8年3月31日(土日祝日および12/29～1/3を除く)

午前9時～午後5時(午後5時には乗客の降車を完了する)

(4) 運行車両

乗車定員5名(乗務員含む)の車両1台

(予備車として同等定員以上の車両1台以上を確保する)

(5) 利用対象者

大和郡山市民で、① 65歳以上、② 心身障害者手帳等所有者、③ 妊産婦のいずれか、及び上記に同乗する、④ ②の介助者、⑤ 小学生以下の子ども

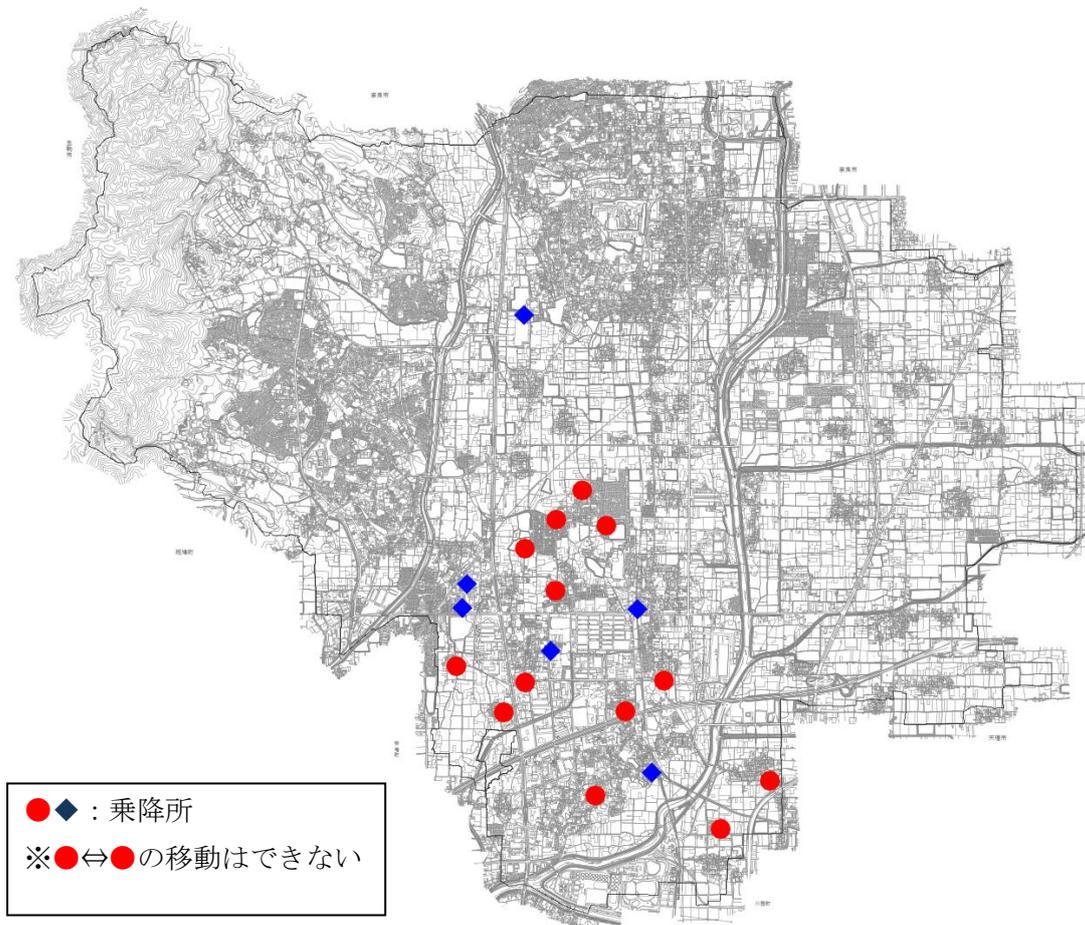
令和7年 月 日

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会

会長 上田 清

議題第5号

別紙



議題第6号

デマンドタクシー実証運行開始までの流れについて

| 時期 | 契約関係 | 運行関係 | 市HP | 公式LINE | つながり | パンフレット | 乗降所 |
|-------|-------|-------------------------------|---------------|--------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 4月初旬 | 事業者募集 | | | | | | 占用申請等 |
| 4月末 | 事業者決定 | 車体掲示内容決定 | | | | | |
| 5月下旬 | | 予約電話番号決定 | 公開 | 配信 | 記事内容確定 | 原稿確定 | 看板製作開始 |
| 7月初旬 | | 申請書配布 (パンフ一体型) 申請受付開始※1 | 会員登録に関し 追記 | 配信 | 特集記事掲載※2 見開き2P分 | 配布・配架※1 つながり折込 支所等に設置 | |
| 8月下旬 | | 会員証発送 ※以降随時発行 | | 配信 | | | 看板設置開始 |
| 9月17日 | | 予約受付開始 | | 配信 | | | 看板設置完了 ※以降設置状況 を定期点検 |
| 10月1日 | | 運行開始 | | | | | |

※1 申請書一体型のパンフレットは、各支所、南部公民館、新町ふれあいセンター、西田中町ふれあいセンターに設置予定。
併せて申請書の回収箱を設置し、交通防犯対策課職員が定期的に回収に回る予定です。

※2 コミュニティバスの運賃改定も併せて広報します。

なお、各自治会その他団体などから要請があれば、随時説明会を開催します。

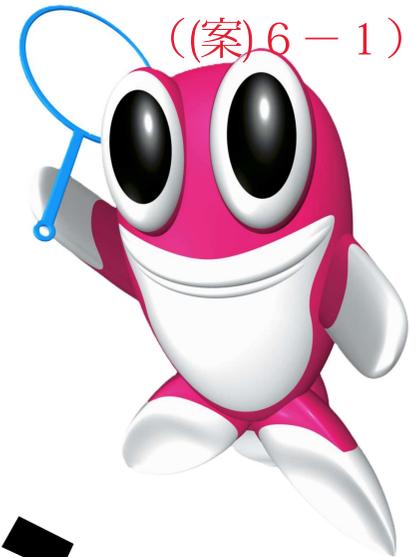
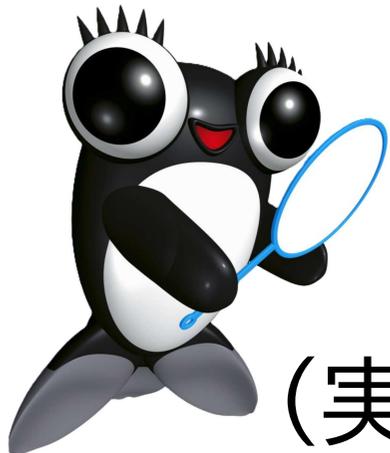
(別添資料) ※いずれも現時点での案。

- ・つながり7月号 特集記事 カラー2頁
- ・パンフレット(会員登録申請書一体型) A3二つ折り
- ・車体掲示物 ※デザイン 縦30cm・横60cm
- ・乗降所看板 A3又はB4
- ・会 員 証 透明カバー付き名刺サイズ

区域
乗合

大和郡山市

デマンドタクシー



(実証運行) 大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会

※タテ300mm × ヨコ600mm

令和7年10月1日から デマンドタクシーの実証運行が始まります

本市は市内に7つの鉄道駅が立地するほか、西部には鉄道駅と住宅地を結ぶ路線バスが運行され、東部ではコミュニティバスを運行するなど比較的公共交通に恵まれた街ですが、少子高齢化の進行などにより交通の不便な居住地※も存在します。

国においては「交通空白」解消本部が立ち上がるなど、全国で交通空白の解消に取り組む機運が高まっており、本市においてもこうした交通の不便な地域を解消し、住み続けられる街をつくるため、デマンドタクシー(会員制の予約型乗合タクシー)の実証運行を行うこととなりました。

運行概要は下記のとおりで、詳細については折込パンフレットをご覧ください。

なお、このデマンドタクシーは現在本市が策定を進めている地域公共交通計画の参考とするものです。地域公共交通計画とは、公共交通のあるべき将来像を示すもので、将来にわたって持続可能な交通施策の構築を目指しており、実証運行の結果を検証し、改善を加えながら本格運行への移行や、その他有効な施策の検討を進めていきます。

皆さまの積極的なご利用、ご協力をお願い申し上げます。

※ 既存のバス停留所から300m圏外、鉄道駅から500m圏外にある、比較的人口が多い地域

| 運行概要 | |
|--------|---|
| 実証運行期間 | 令和7年10月～令和8年3月(予定) |
| 運行日 | 月曜日～金曜日 (※祝日および12/29-1/3を除く。) |
| 運行時間 | 午前9時以降の乗車～午後5時までの降車 ※正午～午後1時は乗務員休憩のため運行しません。 |
| 運行方法 | 区域内に設置する乗降所間を予約に基づき運行します。 ※乗降所以外での乗り降りはできません。 ※一部利用いただけない乗降所間があります。 |
| 車両 | A・B各地区に1台ずつ(乗客定員4名の車両) |
| 会員登録 | 利用前に会員登録が必要です。 |
| 利用方法 | 事前に電話による利用予約※が必要です。 ※利用日の2週間前から当日の1時間前まで受付可能。 ※予約しておける件数は一人6件まで。 (向こう2週間に7件以上の予約を入れておくことはできません。) ※電話での予約が困難な場合は、交通防犯対策課へFAX又はメールで予約(市から運行事業者へ取り次ぎます。) |
| 会員対象者 | 市民のうち、65歳以上の高齢者・障害者・妊産婦※ ※母子健康手帳を所持し、妊娠中又は出産後1年内にある方。 |
| 非会員の利用 | 次の方は会員と同乗する場合のみ利用いただけます。 ・障害者の介助者(障害者の会員1人につき1人まで) ・小学生までのお子様 |
| 運賃 | 通常:1人1乗車につき500円 障害者および介助者:同250円 小学生:同250円 未就学児:無料 |
| その他 | ・予約時間に乗降所にいない場合にはキャンセルとみなします。 ・キャンセルが極端に多い、無断キャンセルが多いなど、他の利用者に無視できない影響が出る場合は、予約件数の制限や会員登録の停止などを行う場合があります。 |

令和8年4月1日から コミュニティバス運賃を改定します

平成15年の運行開始以来100円を維持してきた運賃について、民間路線バスとの均衡を図ることや、人件費をはじめとする経費の高騰が続いていることから、令和8年4月1日より下記のとおり改定することとしました。

ご利用の皆さまにはご負担をお願いすることとなりますが、持続可能な公共交通の構築に向け、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

※この改定内容は、改定案を公開したうえで市ホームページや郵送等で事前に意見募集を行い、住民代表やその他の関係者で組織する大和郡山市地域公共交通運賃等協議会の協議を経て決定されたものです。

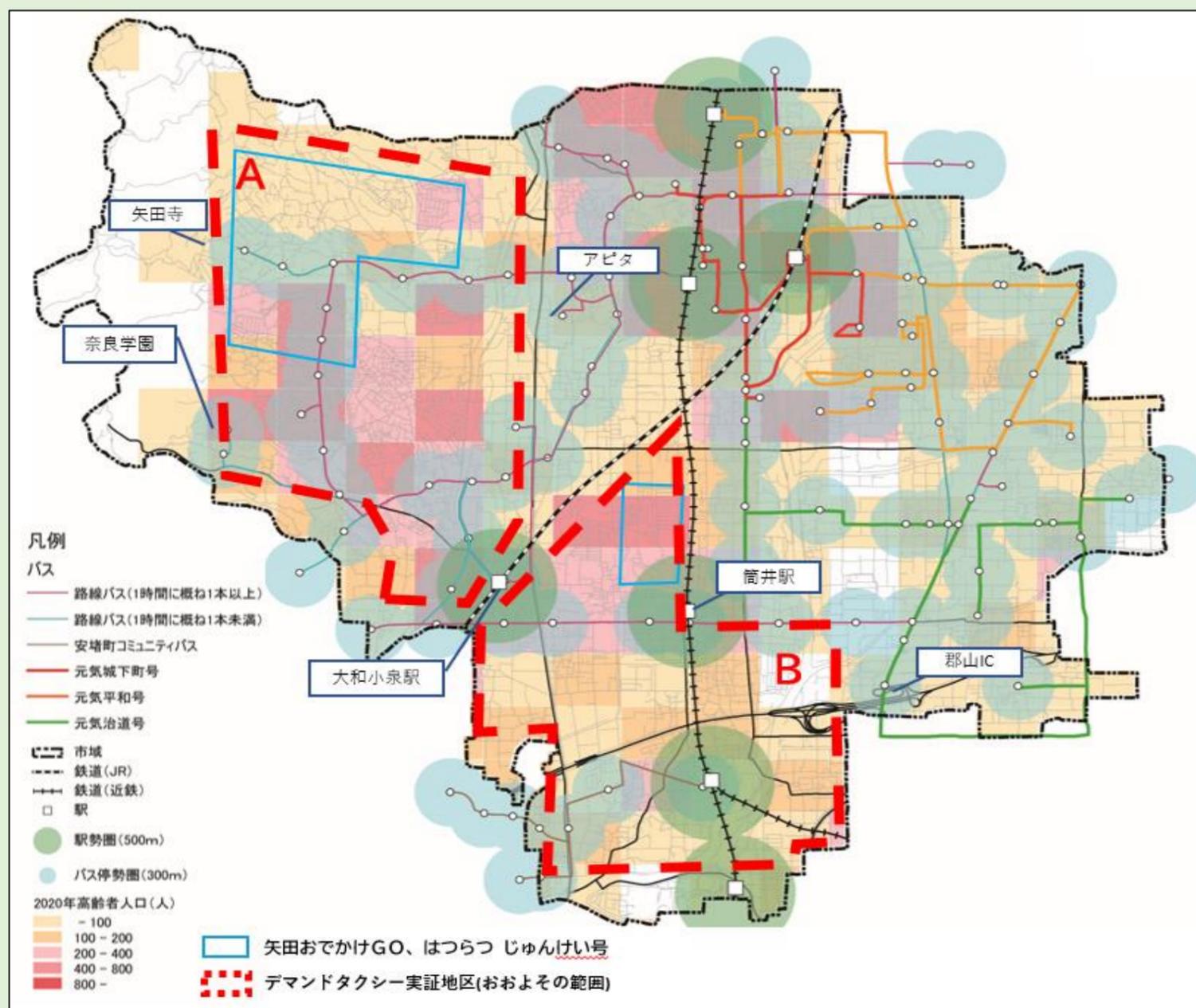
| 運賃区分 | 現行 | 改定後 |
|---------------|------|------|
| 通常 | 100円 | 200円 |
| 小学生 | 50円 | 100円 |
| 障害者※1および介助者※2 | 無料 | 100円 |
| 未就学児 | 無料 | 無料 |

※1 身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳のいずれかの所持者

※2 第1種障害者または精神障害1級の方の介助者(1名のみ)

【回数券の扱いについて】

運賃改定後も回数券は1枚100円(小児用は同50円)の券としてご使用いただけます。



| | |
|-----------|--|
| 利用対象者 | 次の①～③のいずれかに該当する方で会員登録をされた方 ① 65歳以上の方 ② 障害者手帳等をお持ちの方※1 ③ 母子健康手帳を交付された妊産婦※2 上記のほか、次の方は会員に同乗してのご利用が可能です。 ④ ②に該当する人の介助者(②に該当する方お1人につきお1人まで) ⑤ 小学生および未就学児 ※1 身体障害者手帳、精神障害者手帳、療育手帳のいずれかをお持ちの方。 ※2 妊娠中または出産後1年内の方。 |
| 運行日・運行時間 | 月曜日～金曜日(祝日及び12/29～1/3を除く) 午前9時から午後5時(9時から乗車でき、最終降車は5時まで) ※正午～午後1時の間は運行しません。 |
| 運行車両 | 乗客定員4名のタクシー車両 |
| 運行区域・乗降場所 | 市内の交通不便地域を中心に、駅・買い物施設・医療施設とを結びます。 乗降所の位置は中面の地図でご確認ください。 |
| 運賃 | 通常：1人1乗車につき500円 障害者及び介助者：同250円 小学生：同250円 未就学児：無料 |
| 会員登録 | 会員登録申込書を記入してご提出ください。 会員証がご自宅に届き次第、ご利用予約が可能になります。 |
| 予約受付 | 乗車日の2週間前から当日は1時間前までご予約ができます。 土曜日を除く、午前8時から午後4時の間に電話にてご予約ください。 予約の際は、 会員番号、氏名、乗車日、利用区間、出発(または到着)希望時間、同乗者を含めた利用人数 をお伝えください。※ なお、 運行地区により予約先が異なります のでご注意ください。 A地区… B地区… お1人につき各地区最大6件までご予約しておくことが可能です。 キャンセルの際は早めにご連絡ください。 ※電話での予約が難しい場合は、FAX又はメールで、市役所交通防犯対策課にご予約ください。 市から運行事業者へ予約内容を取り次ぎますので、お早めのご連絡をお願いします。 |
| その他 | 他の方のご予約状況により、希望通りにご予約できない場合があります。 予約時刻に乗降所におられない場合、キャンセルとみなして車両は発車しますので、余裕をもってお越しください。 道路事情や乗り合わせにより、到着時間は前後しますので予めご了承ください。 無断キャンセルやその他迷惑行為について悪質と判断した場合は、乗車拒否や利用予約の取り消しのほか、会員資格の停止、抹消を行う場合があります。 ご乗車の際、乗務員は原則介助を行いません。 |

大和郡山市地域公共交通総合連絡協議会
(事務局：大和郡山市総務部交通防犯対策課)
TEL 0743-53-2383 FAX 0743-53-1049
Mail anzen@city.yamatokoriyama.lg.jp

詳しくはコチラ！

QR

会員登録申込書《記入例》 ※申込書はココの裏面です。

| | | | | | | |
|------|-----------------------------|--------------------|----------|------------|------------------|----------|
| 利用者① | ふりがな 氏名 | こおりやま たろう 郡山 太郎 | 生年 月日 | 大平 30年1月1日 | 備考 | 杖を使っています |
| 利用者② | ふりがな 氏名 | こおりやま はなこ 郡山 花子 | 生年 月日 | 大平 33年5月3日 | 備考 | |
| 住所 | 〒639-XXXX 大和郡山市〇〇町XX番地XX | △△ハイツXX号室 | 最寄りの乗降所 | A-1 | ※上記の記号で記入してください。 | |
| 固定電話 | 0743-XX-XXXX | 受付[] | 入力[] | 会員番号[] | | |

事前に伝えておきたいことを記入してください。

障害者や妊産婦に該当する方はチェックしてください。
障害者の方は障害者手帳等の写しを、妊産婦の方は母子健康手帳の写しを添付(ホチキス留等)してください。

中面の乗降所一覧から最寄りの乗降所の記号を記入してください。

この欄は記入しないでください。

デマンドタクシーでお出かけしませんか?!

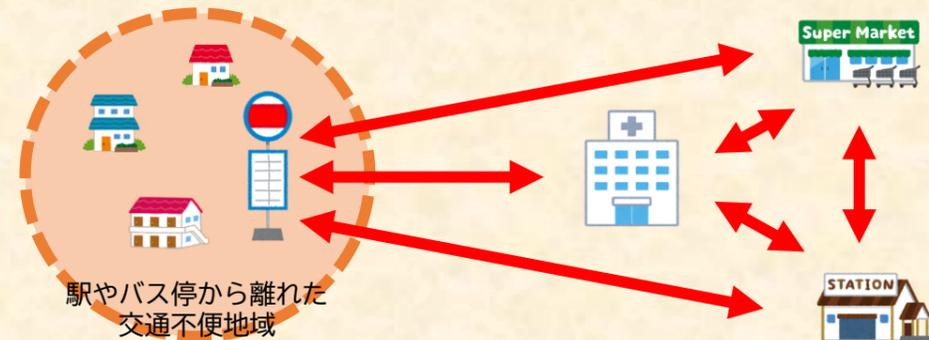
予約制乗合タクシー実証運行事業

((案)6-3)



デマンドタクシーってなに?

デマンドタクシーは、駅やバス停から離れた交通不便地域内に設ける乗降所と、鉄道駅や診療所・スーパーなどの生活利便施設とを結ぶ**予約制の乗合交通**です。
決まった時刻表や路線をもたず、みなさんの予約に基づいて、必要なときに必要な区間だけを走行します。



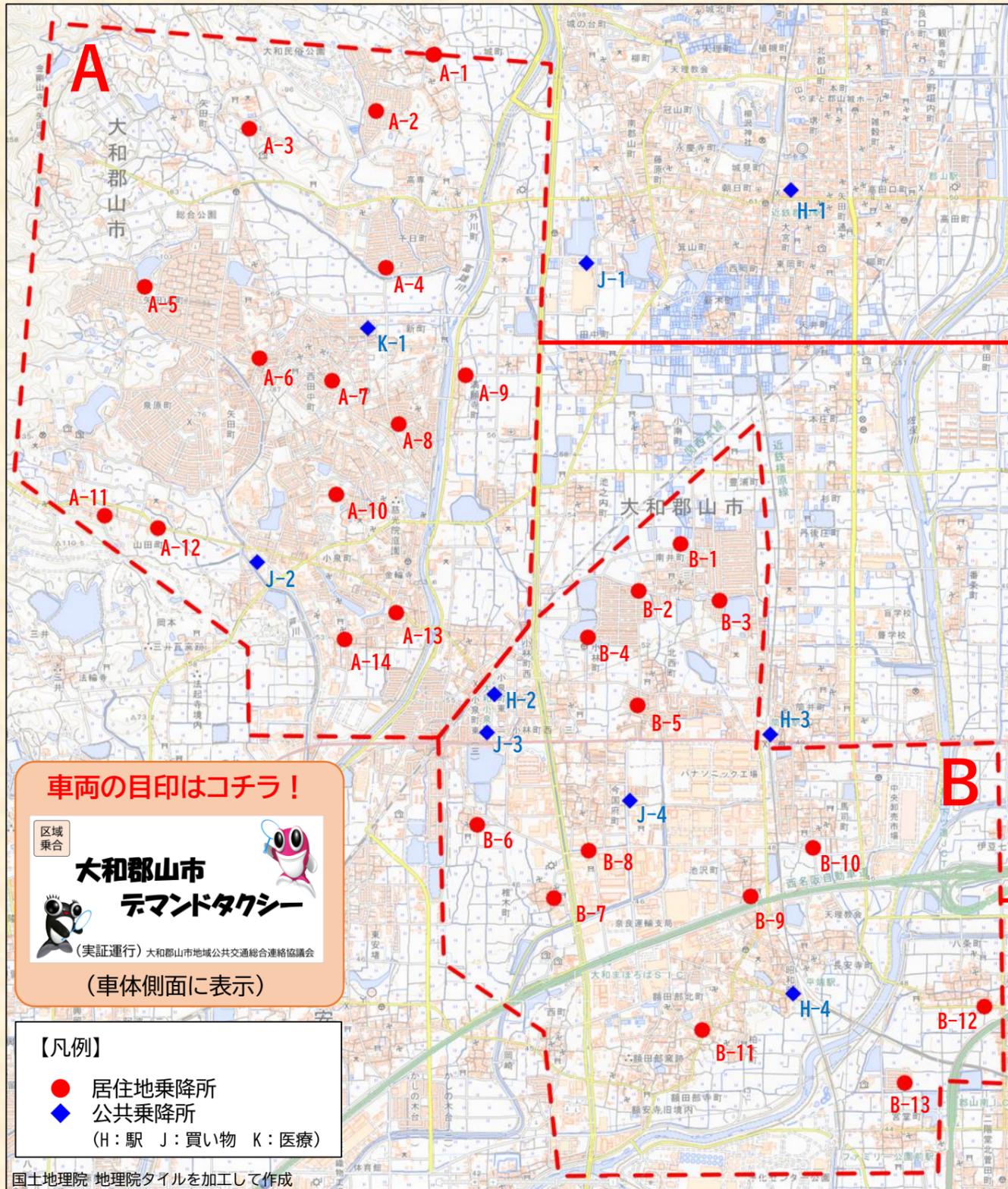
65歳以上の方や障害者、妊産婦の方がご利用いただけます。
運行は10月1日から! ※利用予約は9月17日受付開始。
利用するにはまずは会員登録をしてください!

★ご利用までの流れ

- ① 中面の**会員登録申込書を提出** ※申込書は各提出先にも設置しています。
【提出先】交通防犯対策課(市役所4階2番窓口)または各支所、西田中町・新町の各ふれあいセンター
- ② 会員証がご自宅に届きます。**利用する際は持参**しましょう。
- ③ 利用したい日時**の2週間前～当日1時間前までに電話で利用予約**
A地区：XXXX-XX-XXXX B地区：XXXX-XX-XXXX
- ④ 予約した**時間に余裕をもって乗降所へ向かい**ましょう!

このデマンドタクシーは、あらかじめ決まった乗降所間のみを運行する乗合交通です。
一般のタクシーと異なり、**乗降所以外での乗り降りはありません。**
また**他の利用者が乗り合わせる**ことがあり、その状況次第で目的地まで**通常より時間を要する**場合があります。

乗降所の案内



車両の目印はコチラ！



【凡例】

- 居住地乗降所
- ◆ 公共乗降所
(H: 駅 J: 買い物 K: 医療)

国土地理院 地理院タイルを加工して作成



各乗降所付近には左図の案内板を設置しています。居住地乗降所はオレンジ色、公共乗降所は青色です。乗降所名の横には地区を表す記号（A・B）が付いています。ご利用の際は、案内板付近の安全な場所でお待ちください。

各地区内の、居住地乗降所⇄公共乗降所 又は 公共乗降所⇄公共乗降所の区間でご乗車できます。乗降所でない場所での乗降や、居住地乗降所⇄居住地乗降所の区間、地区を跨ぐ乗降所の区間などのご利用はできません。

A 地区

| 居住地乗降所 | |
|--------|---------------|
| A-1 | 西城町公民館東(掲示板前) |
| A-2 | 城ヶ丘第2号児童公園北口 |
| A-3 | 横山コミュニティセンター前 |
| A-4 | 千日町第1号児童公園南口 |
| A-5 | 矢田サロン会館駐車場 |
| A-6 | 新町温泉 |
| A-7 | 寿温泉跡地 |
| A-8 | 善光苑自治会館前 |
| A-9 | 満願寺町公民館 |
| A-10 | 県営住宅小泉団地駐車場北口 |
| A-11 | 山田町杵築神社正門 |
| A-12 | 矢田南小学校西 |
| A-13 | 小泉西方スポーツ会館駐車場 |
| A-14 | 小泉神社表門(掲示板前) |

| 公共乗降所 | |
|-------|-------------------|
| H-1 | 近鉄郡山asmo前(近鉄郡山駅) |
| H-2 | 輝りの公園南(JR大和小泉駅東口) |
| J-1 | アピタ大和郡山(バスのりば) |
| J-2 | 産直市場よってって・ウェルシア薬局 |
| K-1 | 片桐民主診療所 |

居住地乗降所 ⇄ 公共乗降所
公共乗降所 ⇄ 公共乗降所
の区間でご利用いただけます。

A地区の利用予約はコチラ
XXXX-XX-XXXX

B 地区

| 居住地乗降所 | |
|--------|--------------|
| B-1 | 南井町児童館駐車場 |
| B-2 | 小林住宅東公園横駐車場北 |
| B-3 | 筒井青葉台児童公園南 |
| B-4 | 小林町簡易郵便局北 |
| B-5 | 末広自治会集会所 |
| B-6 | 西椎木町公民館 |
| B-7 | 東椎木町公民館 |
| B-8 | 消防分団今国府分団庫 |
| B-9 | 池沢町公民館 |
| B-10 | 馬司町南(地藏尊南側) |
| B-11 | 額田部北町自治会館前 |
| B-12 | 八条町集荷場 |
| B-13 | 宮堂町平端児童公園北口 |

| 公共乗降所 | |
|-------|--------------------|
| H-2 | 輝りの公園南(JR大和小泉駅東口) |
| H-3 | 近鉄筒井駅前 |
| H-4 | 近鉄平端駅前 |
| J-1 | アピタ大和郡山(バスのりば) |
| J-3 | エディオン・トライアル(屋上入口)※ |
| J-4 | コープいまご |

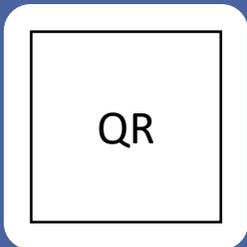
居住地乗降所 ⇄ 公共乗降所
公共乗降所 ⇄ 公共乗降所
の区間でご利用いただけます。

B地区の利用予約はコチラ
XXXX-XX-XXXX

※ J-3「エディオン・トライアル(屋上入口)」は午前10時以降のみ利用可能です。

| | | | | | |
|------|------|-------|----|------|---------|
| 利用者① | ふりがな | 生年 | 大昭 | 年月日 | 備考 |
| | 氏名 | 月日 | 平令 | 年月日 | |
| 利用者② | ふりがな | 生年 | 大昭 | 年月日 | 備考 |
| | 氏名 | 月日 | 平令 | 年月日 | |
| 住所 | 〒 | 大和郡山市 | | | 最寄りの乗降所 |
| | 固定電話 | - | - | - | |
| 受付 | | 入力 | | 会員番号 | |

会員登録申込書
★点線で切り取ってご提出ください。
★提出先や記入例、注意事項は裏面にありますのでご確認ください。



↑↑↑
詳しくは
コチラ!



大和郡山市 デマンドタクシー

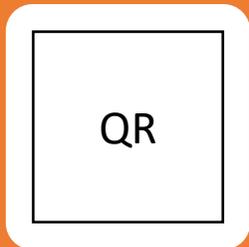
公共

A B

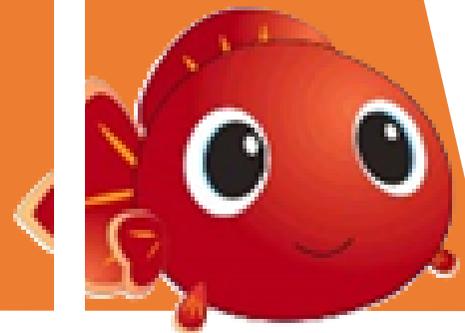
アピタ大和郡山店

ご予約はこちら: **A** XXXX-XX-XXXX **B** XXXX-XX-XXXX
※ご利用には事前の[会員登録](#)が必要です。

お問い合わせ:0743-53-2383
大和郡山市総務部交通防犯対策課



↑↑↑
詳しくは
コチラ!



大和郡山市 デマンドタクシー

居住地

A

矢田南小学校西

ご予約はこちら:XXXX-XX-XXXX
※ご利用には事前の[会員登録](#)が必要です。

お問い合わせ:0743-53-2383
大和郡山市総務部交通防犯対策課

大和郡山市デマンドタクシー 会員証

((案) 6-5)

会員番号 : 00000 料金区分 : 般

お名前 : 郡山 太郎 様

最寄りの乗降所 : 西城町公民館東(掲示板前)

運行時間 : 月曜日～金曜日(祝日除く) 午前 9 時～午後 5 時

予約受付 : 月曜日～土曜日 午前 8 時～午後 4 時

A 地区 XXXX-XX-XXXX

B 地区 XXXX-XX-XXXX