

令和7年度第3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10月27日（月）

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 デマンドタクシー実証運行 会員登録者数について （報告）・・・資料1
- ② 「大和郡山市地域公共交通計画」の基本的な方針の修正
及び基本理念について（議案）・・・資料2
- ③ 大和郡山市地域公共交通計画で示す具体的な取組について（議案）・・・資料3
- ④ 「大和郡山市地域公共交通計画」の計画目標について （議案）・・・資料4
- ⑤ 実証運行中のアンケート調査について （議案）・・・資料5
- ⑥ 大和郡山市停留所等見直し基準（案） （議案）・・・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10月27日（月）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	欠		
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	岩崎 靖彦	出		
奈良交通株式会社	乗合事業部 統括部長	大西 秀樹	代	乗合事業部統括次長	松石 康志
近畿運輸局奈良運輸支局	支局長	竹内 弘明	代	首席運輸企画専門官	柏原 博人
奈良県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長	渡邊 英一	出		
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	係長	森 加代子
奈良県郡山土木事務所	所長	辻井 伸治	出		
郡山警察署	署長	増田 朋美	代	交通課長	蔭山 正樹

(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

会員登録者数 (①+②+③)

令和7年10月17日現在 計554人 うち、障害者75人、妊産婦0人

延べ利用者数 (運行日数12日)

A地区 小泉交通	21 人
(1日あたり平均2.9人)	
B地区 奈良近鉄タクシー	15 人
(1日あたり平均1.5人)	

①北西部 A地区 (A地区の居住地乗降所を最寄りの乗降所とされている方)

会員登録者数	290 人		うち、障害者 38 人		妊産婦 0 人	
利用登録の多い乗降所	A-9 寿温泉跡地	45 人	A-10 善光苑自治会館前	43 人	A-2 城ヶ丘第2号児童公園北口	42 人
利用登録の少ない乗降所	A-14 矢田南小学校西	0 人	A-3 横山コミュニティセンター前	1 人	A-4 矢田寺前バス停 A-13 山田町杵築神社正門	各3 人

②南部 B地区 (B地区の居住地乗降所を最寄りの乗降所とされている方)

会員登録者数	198 人		うち、障害者 24 人		妊産婦 0 人	
利用登録の多い乗降所	B-4 小林町簡易郵便局北	41 人	B-2 小林住宅東公園横駐 車場北	28 人	B-3 筒井青葉台児童公園南	28 人
利用登録の少ない乗降所	B-7 東椎木町公民館	2 人	B-8 消防分団今国府分団 庫	2 人	B-12 八条町集荷場	2 人

③A・B地区以外 (公共乗降所を最寄りの乗降所とされている方)

会員登録者数	66 人		うち、障害者 13 人		妊産婦 0 人	
利用登録の多い乗降所	H-2 輝りの公園南(JR大 和小泉駅東口)	20 人	H-4 近鉄平端駅前	14 人	J-4 コープいまご	10 人
利用登録の少ない乗降所	J-1 アピタ大和郡山(バス のりば)	1 人	H-3 近鉄筒井駅前	3 人	J-3エディオン・トライアル (屋上入口)	3 人

「大和郡山市地域公共交通計画」の基本的な方針について

1. 地域公共交通計画について

1.1 地域公共交通計画の概要

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものとなるよう、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、策定します。

この計画においては、従来の鉄道、バスやタクシーといった**既存の公共交通サービスを最大限活用することを前提**に、地域の多様な輸送資源を盛り込みながら、行政、交通事業者、地域等の関係者が一体となって、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを目指すものとなります。

【地域公共交通計画を作成する意義（メリット）】

メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域公共交通の持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる個別の要望にも、地域公共交通の全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。また、事業実施に当たっての住民・議会への説明、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となります。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携と協働の強化

地域交通法では、まちづくり施策や観光振興施策と連携した地域公共交通の持続的な提供について明記されています。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

メリット3 関係者間の連携と協働の強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政・交通事業者・地域団体等のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための方針を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携・協働の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域公共交通の充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、地域公共交通全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者で議論したりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

メリット5 地域における公共交通施策の継続性

多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、担当職員の異動が発生した際にも、政策の継続性が確保されます。

また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即した地域公共交通計画として、以下の項目を盛り込む必要があります。

表. 地域公共交通計画での記載事項

記載事項	概要
a) 基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する。
b) 計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する。
c) 計画の目標	a) 基本的な方針に即して目標を設定する。
d) 事業及びその実施主体	目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
e) 計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。
f) 計画期間	原則5年程度とする。ただし、地域の実情に合わせて設定する。
g) その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載する。

※ 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）から抜粋

なお、基本的な方針については、「**地域が目指すべき将来像**」及び「その骨格となる公共交通軸」を具体的かつ即地的に定めるとともに、その将来像の中で「**公共交通が果たすべき役割**」を明確化した上で、**公共交通の活性化及び再生に向けた方向性**を記載することが求められています。

また、基本的な方針を定める上での留意点として、以下の4つの視点を盛り込むことが求められています。

【基本的な方針を定めるうえでの盛り込むべき視点】

- まちづくり、観光振興等の地域整備との一体性の確保
- 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- 住民の協力を含む関係者の連携と協働

1.3 大和郡山市地域公共交通計画でのとりまとめについて

1.2 で示した「地域公共交通計画で記載が求められる事項」について、昨年度より報告をしてきました本市を取り巻く現状、コミュニティバスをはじめとする地域公共交通の利用状況、各種アンケート結果、それらを踏まえた課題をもとに、地域の状況に即した大和郡山市地域公共交通計画の策定を図っていきます。

表. 大和郡山市地域公共交通計画での記載事項

記載事項	大和郡山市地域公共交通計画で記載する内容(案)
a) 基本的な方針	p.4 以降、本協議会で議論いただくものとして、案を提示します。
b) 計画の区域	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。
c) 計画の目標	a) 基本的な方針に即して、次回協議会において、案を提示します。
d) 事業及びその実施主体	c) 計画の目標とともに、次回協議会において、案を提示します。
e) 計画の達成状況の評価	c) 計画の目標とともに、次回協議会において、案を提示します。
f) 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。
g) その他	※ その他、記載すべき事項があれば記載します。

2. 大和郡山市地域公共交通計画で示す基本的な方針について

大和郡山市地域公共交通計画で示す基本的な方針については、求められる記載事項も踏まえ、下記の項目によって、本市において目指すべき地域公共交通の姿を明確にすることとします。

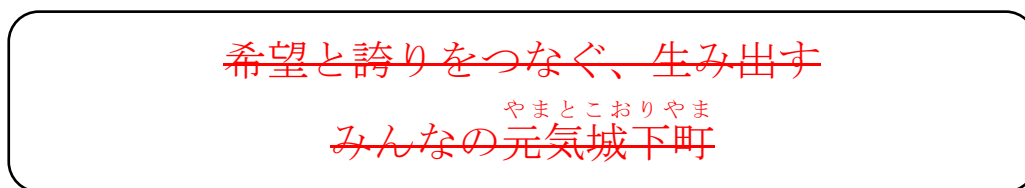
【大和郡山市地域公共交通で示す基本的な方針に関する項目】

- 基本理念
- 基本方針
- 将来ネットワーク像

2.1 基本理念

本市では、総合計画を最上位計画として、~~その将来像の実現を目指すものとして、その趣旨に沿った~~分野別の関連計画を策定しています。~~令和8年3月策定予定の第5次総合計画では、以下の将来像が検討されており、~~今回策定する大和郡山市地域公共交通計画においても、~~同様に、~~総合計画における~~将来像趣旨~~を踏まえるものとします。

~~【大和郡山市 将来像*】~~



~~つなぐ・・・次世代、事業継承~~

~~生み出す・・・創業、付加価値~~

~~みんな・・・市内外、多世代、関係人口、情報発信~~

~~元々・・・元気、活気~~

~~城下町・・・コンパクトシティ、歴史~~

~~※ 現在策定中の大和郡山市第5次総合計画で検討されている将来像（案）~~

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

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

クト+ネットワーク)。

~~以上の将来像を踏まえ、みんな（市内外、多世代など）が元気に、希望と誇りをもって過ごせるまち（コンパクトシティ）を、次世代につながる地域公共交通ネットワークやサービスの創出によって実現することを、本計画の基本理念として次のように定めます。~~

【大和郡山市地域公共交通計画の基本理念（案）】

当初

やま^とこ^おり^やま
~~みんなの元気城下町を~~
~~地域公共交通がつなぐ、生み出す~~

案3

地域公共交通の輪をつくろう
やま^とこ^おり^やま
秀長ゆかりの元気城下町

案4

つないで生み出す
地域公共交通の輪

案7

公共交通の輪^{（黄色）}でつなぐ
やま^とこ^おり^やま
みんなの元気城下町

2.2 基本方針

(1) まちづくり、観光振興等の地域整備との一体性の視点

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

<基本方針Ⅰ>

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

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 公共交通の利用者に配慮した安全・快適な駅前ロータリーの整備
- 拠点整備と連動した地域公共交通ネットワークの見直し
- 利用者及び交通事業者に配慮した公共交通の構築

(2) 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の視点

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

<基本方針Ⅱ>

- 既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の維持・強化
- 既存公共交通機関の利用を前提とした補完的な地域公共交通サービスの整備

(3) 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの視点

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

<基本方針Ⅲ>

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

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の利用環境の改善
- 地域の~~ボランティア等~~支えあいによる移動サービスの推進支援
- コミュニティバスの再編^{*}
- ~~新たな地域公共交通として~~デマンド交通の導入

(4) 住民の協力を含む関係者の連携と協働の視点

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

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

<基本方針Ⅳ>

- 地域と取り組む次世代の地域公共交通ネットワークづくりの推進

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 地域との協議を踏まえた廃止・見直し基準の設定
- 地域住民等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
- 地域の支えあいによる移動サービスの推進支援（再掲：基本方針Ⅲと同様）

※モビリティ・マネジメント (Mobility Management、略称MM) とは、1人1人のモビリティ (移動) が、社会的にも個人的にも望ましい方向 (過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等) に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

2.3 将来ネットワーク

(1) 将来ネットワーク像

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

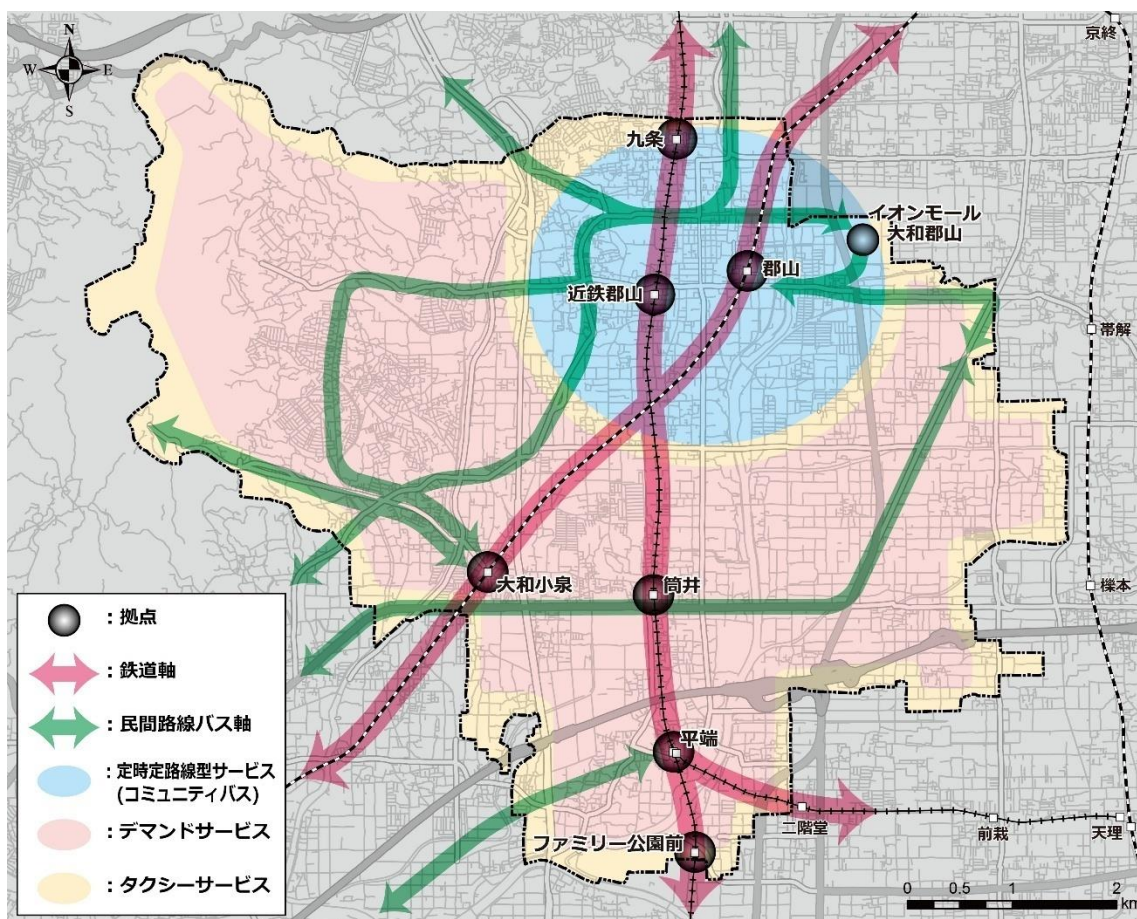


図. 将来ネットワークのイメージ

(2) 各交通手段の役割分担

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

表. 交通手段別の役割分担

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

※地域公共交通利便増進実施計画を別途作成し、確保・維持を推進することを**想定**。

「大和郡山市地域公共交通計画」の基本的な方針について新旧対照表

現行	改正後（案）
<p>○2. 大和郡山市地域公共交通計画で示す基本的な方針について</p> <p style="text-align: right;">令和7年7月28日</p> <p style="text-align: center;">第2回地域公共交通総合連絡協議会</p> <p>P.4 2.1 基本理念</p>	<p>○2. 大和郡山市地域公共交通計画で示す基本的な方針について</p> <p style="text-align: right;">令和7年10月27日</p> <p style="text-align: center;">第3回地域公共交通総合連絡協議会</p> <p>P.4 2.1 基本理念</p>
<p>本市では、総合計画を最上位計画として、<u>その将来像の実現を目指すものとして、分野別の関連計画を策定しています。</u>令和8年3月策定予定の第5次総合計画では、以下の将来像が検討されており、今回策定する大和郡山市地域公共交通計画においても、<u>総合計画における将来像を踏まえるものとし</u>ます。</p> <p>※第5次総合計画における将来像(案)は、内部検討段階の仮のもののため、本公開資料からは削除しています。</p>	<p>本市では、総合計画を最上位計画として、<u>その趣旨に沿った分野別の関連計画を策定しています。</u>今回策定する大和郡山市地域公共交通計画においても<u>同様に、総合計画における趣旨を踏まえるものとし</u>ます。</p> <p><u>少子高齢化と人口減少の進む本市においては、「コンパクトプラスネットワーク」による地域づくりが求められています。人口密度の高いコンパクトな地区同士を公共交通ネットワークで結ぶことにより、市民の生活利便性と移動利便性の高い地域を目指します。本市は、それらを新たな公共交通の構築と既存の公共交通の再編により実現することとし、本計画の基本理念を次のように定めます。</u></p> <p><u>※コンパクトプラスネットワークとは、人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること（コンパクト+ネットワーク）。</u></p>

以上の将来像を踏まえ、みんな（市内外、多世代など）が元気に、希望と誇りをもって過ごせるまち（コンパクトシティ）を、次世代につながる地域公共交通ネットワークやサービスの創出によって実現することを、本計画の基本理念として次のように定めます。

P.5 【大和郡山市地域公共交通計画の基本理念 (案)】

やまとおおりやま
みんなの元気城下町を
地域公共交通がつなぐ、生み出す

P.5 【大和郡山市地域公共交通計画の基本理念】

案3

地域公共交通の輪をつくろう
やまとおおりやま
秀長ゆかりの元気城下町

案4

つないで生み出す
地域公共交通の輪

案7

公共交通の輪でつなぐ

やまどこおりやま
みんなの元気城下町

<p>P.6 2.2 基本方針</p> <p>(1) まちづくり、観光振興等の地域整備との一体性の視点</p> <p>本市における地域公共交通ネットワークの維持・強化にあたっては、総合計画の<u>将来像にあるコンパクトシティの理念</u>を踏襲しつつ、全市的な上位・関連計画を取り入れたものとします。また、別途取</p>	<p>P.6 2.2 基本方針</p> <p>(1) まちづくり、観光振興等の地域整備との一体性の視点</p> <p>本市における地域公共交通ネットワークの維持・強化にあたっては、総合計画の<u>趣旨</u>を踏襲しつつ、全市的な上位・関連計画を取り入れたものとします。また、別途取り組みが進められている近鉄郡</p>
<p>り組みが進められている近鉄郡山駅周辺整備事業や近鉄平端駅周辺地区で検討されているまちづくりの基本構想などの拠点整備の動きと一体性を持った計画とします。それらを踏まえて、課題であるニーズや需要に応じたサービスの再構築を図ることを基本とします。</p>	<p>山駅周辺整備事業や近鉄平端駅周辺地区で検討されているまちづくりの基本構想などの拠点整備の動きと一体性を持った計画とします。それらを踏まえて、課題であるニーズや需要に応じたサービスの再構築を図ることを基本とします。</p>
<p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <基本方針 I > ● <u>コンパクトシティを実現する拠点整備及びネットワーク構築の一体的な推進</u> </p>	<p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <基本方針 I > ● 「<u>コンパクトプラスネットワーク</u>」による<u>地域づくりを実現する拠点整備及びネットワーク構築の一体的な推進</u> </p>
<p>(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>公共交通の利用者に配慮した駅前ロータリーの整備</u> ● <u>拠点整備と連動した地域公共交通ネットワークの見直し</u> 	<p>(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>安全・快適な駅前ロータリーの整備</u> ● <u>拠点整備と連動した地域公共交通ネットワークの見直し</u> ● <u>利用者及び交通事業者</u>に配慮した公共交通の構築
<p>(2) 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の視点</p>	<p>(2) 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の視点</p>

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

<基本方針Ⅱ>

- 既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の維持・強化
- 既存公共交通機関の利用を前提とした補完的な地域公共交通サービスの整備

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

<基本方針Ⅱ>

- 既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の維持・強化
- 既存公共交通機関の利用を前提とした補完的な地域公共交通サービスの整備

P.8 (3) 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの視点

本市においては、前述のとおり、鉄道・バス・タクシーなどの既存の公共交通網を維持していくことが基本となります。一方で、それらでカバーできない地域が存在することや、また、高齢化などによって利用できない市民が存在するなど、総合計画で定める「みんな」の移動を支えることはできない状況となっています。そこで、本計画では、課題である交通弱者の移動を支える交通手段の確保への対応として、地域の支えあいなどの活力（元気）を重視することを基本としつつ、なお支え切れないニーズや需要には、行政主体のサービスで補完していくことを基本姿勢とします。

<基本方針Ⅲ>

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

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の利用環境の改善
- 地域の支えあいによる移動サービスの推進支援
- コミュニティバスの再編[※]
- デマンド交通の導入

(4) 住民の協力を含む関係者の連携と協働の視点
(略)

P.8 (3) 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの視点

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

<基本方針Ⅲ>

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

(参考：基本方針に紐づく施策イメージ)

- 既存公共交通機関の利用環境の改善
- 地域のボランティア等支えあいによる移動サービスの推進支援
- コミュニティバスの再編[※]
- 新たな地域公共交通としてデマンド交通の導入

(4) 住民の協力を含む関係者の連携と協働の視点
(略)

※モビリティ・マネジメント (Mobility Management、略称MM)
とは、1人1人のモビリティ (移動) が、社会的にも個人的

P.10 (2)各交通手段の役割分担
(略)

※地域公共交通利便増進実施計画を別途作成し、確保・維持を推進することも想定

にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

P.10 (2)各交通手段の役割分担
(略)

※地域公共交通利便増進実施計画を別途作成し、確保・維持を推進することを想定。

大和郡山市地域公共交通計画で示す具体的な取組について

1. 【基本方針 I : 「コンパクトプラスネットワーク」による地域づくりを実現する拠点整備及びネットワーク構築の一体的な推進】を達成するために取り組む施策・事業メニュー（案）

（基本方針 I の考え方）

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

表.1 基本方針 I を達成するために取り組む施策・事業（例）

No.	施策概要	関連計画	リーディングプロジェクト	概要	主体	スケジュール※
(1)-1	近鉄郡山駅舎の移設	大和郡山市 総合交通戦略 奈良県 地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎を現バスターミナル前へ移設し、橋上駅構造とすることで、九条 12 号踏切の歩行者ボトルネックを解消するとともに、交通結節点としての機能強化を図り、バリアフリー化など多くの人が利用しやすい駅とする。 	県・市 鉄道事業者	中期
(1)-2	近鉄郡山駅前広場の整備	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の移設に合わせ、交通結節点としての機能強化を図るため、現バスターミナルの位置に、駅前広場やバスターミナル、送迎スペースを整備する。 また、バスターミナルにおいては、北側からの一般車・タクシーの進入をなくし、バス優先とすることで、バス事業の運行環境改善を図る。 	県・市	長期
(1)-3	近鉄平端駅前広場の整備	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> (都)筒井長安寺線の整備に合わせ、近鉄平端駅への東側からのアクセスを実現するため、まちづくり基本計画の検討を進め、駅周辺の土地利用方針を策定し、駅前広場等の交通関連施設を整備する。 	市	長期
(1)-4	鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築	大和郡山市 総合交通戦略 奈良県 地域公共交通計画	◎	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備、駅周辺の都市計画道路の整備と合わせ、需要や地域ニーズに応じたバス路線やダイヤの見直しを行い、拠点性のアクセス性向上をはじめとする地域公共交通の利便性向上を図る。 既存需要のさらなる取り込みや新たな需要の取り込みを図るため、運行ダイヤの調整と合わせ、広報誌や SNS 等での発信を行う。 	市 バス事業者	長期
(1)-5	バリアフリーに対応した誘導案内施設等の充実	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 障害者（視覚・聴覚・知的等）に配慮したわかりやすい時刻表や誘導案内方策について検討する。 	市 交通事業者	短期～長期

No.	施策概要	関連計画	リーディングプロジェクト	概要	主体	スケジュール*
(1)-6	観光来訪者に対応した新たな交通ネットワーク、サービスの構築	大和郡山市 総合交通戦略 奈良県 地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> 観光需要に対応したバスルートの設定など、観光来訪者が利用しやすい地域公共交通ネットワークやサービスの構築を図る。 観光用の企画チケットなど料金設定等を検討する。 観光施設の案内等を行い、観光地の知名度向上とともに利便性向上を図る取組を検討・実施する。 	市 交通事業者	短期～長期

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

2. 【基本方針Ⅱ：既存公共交通機関の維持・強化につながるサービス体系の整備】を達成するために取り組む施策・事業メニュー（案）

（基本方針Ⅱの考え方）

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

表.2 基本方針Ⅱを達成するために取り組む施策・事業（例）

No.	施策概要	関連計画	リーディングプロジェクト	概要	主体	スケジュール*
(2)-1	鉄道駅を中心とした路線バス・コミュニティバス路線の再構築（再掲）	大和郡山市総合交通戦略	◎	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備、駅周辺の都市計画道路の整備と合わせ、需要や地域ニーズに応じたバス路線やダイヤの見直しを行い、拠点性のアクセス性向上をはじめとする地域公共交通の利便性向上を図る。 	市バス事業者	短期～中期
(2)-2	自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進	奈良県地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> 自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の普及のためのPRを実施することで、キャッシュレスで利用しやすい環境を発展させる。 コミュニティバスに活用する取組を検討する。 	市バス事業者	短期～中期
(2)-3	バリアフリー車両の導入	大和郡山市総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやコミュニティバス車両の更新時において、バリアフリーに対応した車両（ノンステップバス等）の導入を進める。 	市バス事業者	短期～中期
(2)-4	ユニバーサルデザイン車両によるタクシーの導入	大和郡山市総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 障害者や高齢者が利用できるユニバーサルデザインタクシーの積極的な導入を促進する。 	市タクシー事業者	短期～中期
(2)-5	バス・タクシーの運転手の確保	大和郡山市総合交通戦略	◎	<ul style="list-style-type: none"> 行政は、バス・タクシー乗務員のイメージアップと求職喚起を図るPRを実施する。 交通事業者は、大型免許や2種免許の取得についての支援など自社での育成体制を充実させるとともに、若年層向けPRを強化するなど求人活動を積極的に行う。 	県・市交通事業者	短期～中期
(2)-6	リニア中間駅の設置に向けた誘致活動の推進	大和郡山市総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線の中間駅の市内への設置について、奈良県内の36市町村長と奈良県議会議員22人（令和元年7月24日時点）で構成する「「奈良県にリニアを！」の会」や「リニア中央新幹線中間駅の大和郡山市への建設促進期成同盟会」等での誘致活動・PR活動を行い、中間駅設置の実現を目指す。 	市	長期
(2)-7	デジタル技術を活用した新たな交通サービスの導入	奈良県地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> デジタル技術を活用した観光MaaS等の新たな交通サービスの導入に向けた取組を検討する。 <p>※「MaaS (Mobility as a Service)」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス。</p>	県・市交通事業者	中期～長期

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

3. 【基本方針Ⅲ：地域や民間活力を生かしつつ、行政が補完する階層的な公共交通サービスの整備】を達成するために取り組む施策・事業メニュー（案）

（基本方針Ⅲの考え方）

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

表.3 基本方針Ⅲを達成するために取り組む施策・事業（例）

No.	施策概要	関連計画	リーディングプロジェクト	概要	主体	スケジュール※
(3)-1	コミュニティバスの再編	大和郡山市 総合交通戦略	◎	<ul style="list-style-type: none"> 効率的かつ持続的な地域公共交通サービスとしていくため、需要や地域ニーズに照らし合わせた停留所、運行ルートまた運賃の見直しを行う。また施策の継続にあたっては「地域公共交通確保維持改善事業」の活用を検討する。 <p>（※ 本施策メニューは「大和郡山市地域公共交通利便増進実施計画」にもその内容を定め、推進を図る。）</p>	市	短期～中期
(3)-2	デマンドタクシーの導入	奈良県 地域公共交通計画	◎	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通が利用できない交通空白地を解消するため、路線バスやコミュニティバスを補完するサービスとして、デマンドタクシーの導入を進める。また施策の継続にあたっては「地域公共交通確保維持改善事業」の活用を検討する。 <p>（※ 本施策メニューは「大和郡山市地域公共交通利便増進実施計画」にもその内容を定め、推進を図る。）</p>	市	短期
(3)-3	路線バスへの支援又は代替	奈良県 地域公共交通計画	◎	<ul style="list-style-type: none"> 複数の市町村を跨ぐバス路線（奈良法隆寺線・郡山若草台線・王寺シャープ線）及び市内単独のバス路線の廃止・運休・減便については、市の補助金による直接支援又はコミュニティバスやデマンドタクシーによる代替活用を検討する。 	市 バス事業者	短期～長期
(3)-4	福祉的な視点に基づいた地域の支え合いによる「お出かけ支援」の推進	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 現在、市内2地区において、地域住民によるボランティアで運行している「支え合い交通」（矢田おでかけGO、はつらつじゅんけい号）について、運行の継続を支援していくとともに、路線バス、コミュニティバスやデマンドタクシーとの役割分担を踏まえながら、必要な地域への導入支援を図っていく。 	市 社会福祉協議会 地域住民	短期 (継続)
(3)-5	NPO 等が実施する福祉有償運送サービスの活用	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体と連携し、公共交通を補完する機能を充実させることで、公共交通を利用できない人の移動を支援する。 	市 NPO 等	短期 (継続)

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

4. 【基本方針Ⅳ：地域と取り組む次世代の地域公共交通ネットワークづくりの推進】を達成するために取り組む具体的な施策・事業メニュー（案）

（基本方針Ⅳの考え方）

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

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

表. 4 基本方針Ⅳを達成するために取り組む施策・事業（例）

No.	施策概要	関連計画	リーディングプロジェクト	概要	主体	スケジュール※
(4)-1	廃止・見直しルールに基づいたコミュニティバス、デマンドタクシーの運行	奈良県 地域公共交通計画	◎	<ul style="list-style-type: none"> 市民の生活を支える地域公共交通として、限られた資源（財源や人手、車両）を効果的かつ適切に運用していくため、廃止・見直しルールを定め、それに基づいた運行見直しを適宜図っていく。 市は定めた廃止・見直しルールを周知し、地域住民は廃止・見直しルールを理解し、地域の移動手段を守るための利用促進や地域の取り組みを進めるものとする。 	市 地域住民	短期～中期
(4)-2	環境にやさしい交通手段選択への意識醸成の推進	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への過度な依存を脱却し、公共交通や徒歩・自転車等の環境にやさしい交通手段を選択し、「移動」を「エコ」にする「スマートムーブ」の取組が進められており、本市においても公共交通マップの配布や、啓発活動により取組を進めていく。 	市 地域住民	短期
(4)-3	学校での公共交通の学習機会の拡大	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 各学校園や一般参加者向けの交通安全教室や交通安全県民運動等を通し、公共交通を身近に感じられるものとする。 	市 教育関係者	短期 (継続)
(4)-4	運転免許証を返納しやすい環境の整備	大和郡山市 総合交通戦略		<ul style="list-style-type: none"> 自動車等の運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を進め、積極的なPRを行う。また、引き続き、運転免許を自主返納した方に特典を付与する「高齢者運転免許自主返納等促進支援事業」を継続する。 また、高齢者交通安全支援事業所に登録しているバス・タクシーの交通事業者が実施している運賃の割引制度や、その他、高齢者交通安全支援事業所に登録している事業所が実施している様々な特典制度の充実を図る。 	市 郡山警察署 交通事業者 地元企業	短期 (継続)
(4)-5	病院通院者に対する利用促進策の実施	奈良県 地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> 市内医療機関における通院者の移動ニーズを調査・分析し、利用に便利な交通手段として認知されるよう、広報誌やSNS等を通じて住民へ周知する取組を検討・実施する。 	県・市 交通事業者	短期
(4)-6	オープンデータ化による住民周知	奈良県 地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> GTFS データを活用し、各種検索サイトへのデータ提供や住民へのPRを実施する。 <p>※GTFS (General Transit Feed Specification) とは、公共交通機関の時刻表や地理情報などを記述するための世界標準のデータ形式。</p>	県・市	短期

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

「大和郡山市地域公共交通計画」の計画目標について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即した地域公共交通計画として、計画の目標について、以下の内容が求められています。

目標設定にあたって求められる事項（ポイント）

- 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。
- 地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示する。
- 事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努める。
- 公共交通の利用状況に関する目標についても、可能な限り定量的に設定することが望ましい。
- アウトプットのみに着目するのではなく、事業・施策の実施により交通が生み出す成果（アウトカム）に着目して目標を設定することが望ましい。

【参考：「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」で示された計画の目標に関する記述】

基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要である。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。その際、公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった公共交通の利用状況に関する目標についても、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意しながら、地域公共交通計画に定められた事業に関するPDCAサイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、可能な限り定量的に設定することが望ましい。また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減しているクロスセクター効果があると考えられること、加えて多様な関係者の主体的な参画を促す観点から、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。

また、数値目標の設定にあたっては、国土交通省が発行する「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第4版）」（令和5年10月）において、設定すべき数値指標の例が示されています。ここでは、「標準指標」「推奨指標」「選択指標」と区分されており、「標準指標」については、基本的に全ての計画において設定することが求められています。

表. 数値指標の例

目標例	数値指標例	区分	性質	交通施策との関連性が高い	住民目線でわかりやすい	計測に伴う調査・分析の負担が小さい
地域公共交通利用者数の維持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○	
事業効率の改善	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	アウトプット	○		
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム		○	
おでかけ機会の確保	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		○	
	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	アウトプット	○	○	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		○	○
	運行回数	推奨	アウトプット	○		○
	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	○		○
既存サービスの高度化（情報化）	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	アウトプット	○	○	○
	キャッシュレス決済の導入件数・導入率	推奨	アウトプット	○	○	○
	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	推奨	アウトプット	○	○	○
まちのにぎわい創出	市区町村や市町村内特定地区・施設の来訪者数	選択	アウトカム		○	
	市区町村内特定地区・施設最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
観光振興	観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）	選択	アウトカム		○	
	観光地最寄りの駅・バス停の乗降者数	選択	アウトカム		○	
	企画乗車船券等の販売数・利用者数	選択	アウトカム	○	○	○
	企画乗車船券等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
環境負荷の軽減	地域公共交通に起因するCO2排出量の削減	推奨	アウトカム		○	
	自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		○	
	渋滞の削減	選択	アウトカム		○	
	EVバス等の導入	選択	アウトプット	○	○	○
安全確保	免許返納者数の拡大	選択	アウトカム		○	○
人口規模の維持	公共交通の沿線人口	選択	アウトカム		○	○
系統間での円滑な接続の確保	系統間の接続便数・接続率	選択	アウトプット	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	系統間の乗継ぎに係る平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第4版）（国土交通省）

2. 大和郡山市地域公共交通計画で示す計画の目標について

大和郡山市地域公共交通計画で示す計画の目標については、先に示した基本方針に基づいて、整理することとします。

2.1 <基本方針1>によって達成する目標

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

表. <基本方針1>に対応する評価指標ならびに数値目標

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

【参考】コミュニティバス3路線の利用実績

(単位：人)

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

2.2 <基本方針2>によって達成する目標

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

表. <基本方針2>に対応する評価指標ならびに数値目標

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

2.3 <基本方針3>によって達成する目標

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

表. <基本方針3>に対応する評価指標ならびに数値目標

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

2.4 <基本方針4>によって達成する目標

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

表. <基本方針4>に対応する評価指標ならびに数値目標

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

※令和8年4月から運賃改定実施。

【現行】

一人1乗車につき100円

小学生50円

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

未就学児 無料

【令和8年4月から運賃改定概要】

一人1乗車につき200円

小学生 100円

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

未就学児 無料

【参考】7カ年のコミュニティバス3路線の収支率

(単位:円)

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

※運行収入は運賃のみで、国及び県からの補助金の受給は無し。

質問 10 大和郡山市デマンドタクシーの満足度を教えてください。【〇はそれぞれ1つ】						
①乗降場所の設定 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	
②運行時間帯 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	
③運賃 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	
④予約の方法 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	
⑤運転手の対応 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	
⑥全体の満足度 ⇒	1. 満足	2. やや満足	3. 普通	4. やや不満	5. 不満	

最後に、みなさまにお伺いします。

質問 11	実証実験の結果を踏まえ、令和8年4月以降に運行継続する場合、どのようなサービスであることが望めますか。【〇は1つ】 また、サービスの拡充を求める場合、その内容についても教えてください。【〇はいくつでも】
1. 利用料金が少し高くなっても、サービスを拡充してほしい	↳【利用料金が高くなっても拡充してほしい内容】（以下、あてはまるもの全てに〇） a. 目的地となる乗降場所を増やしてほしい（具体的な場所や施設名等： ） b. 自宅近くの乗降場所を増やしてほしい c. 利用時間帯を広げてほしい d. 会員登録ができない家族又は介助者を同乗できるようにしてほしい e. その他（ ）
2. このままのサービスで継続してほしい	
3. 少し不便になってもいいから、利用料金を少し安くして継続してほしい	

質問 12	大和郡山市デマンドタクシーや地域公共交通に関して、ご意見等がありましたら教えてください。
.....	

ご回答ありがとうございました。返信用封筒に入れて、ポストへの投函をお願いいたします。

大和郡山市デマンドタクシーの会員登録申請をされた皆様へ

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 交通防犯対策課）
 令和7年 11月

大和郡山市デマンドタクシーの実証実験に関するアンケートへのご協力をお願い

日頃から大和郡山市の市政各般においてご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。
 このアンケート調査は、大和郡山市における交通空白地の解消を図るために令和7年10月より実施しているデマンドタクシーの実証実験において、会員登録をいただいた皆様へ、ふだんの移動状況やデマンドタクシーの利用状況等をお伺いし、今後の検討の資料とするために行うものです。
 つきましては、ご多用のところ恐れ入りますが、調査にご協力くださいますよう、お願いいたします。

※この調査は、デマンドタクシーの実証実験において、10月17日(金)までに会員登録をいただいた皆様に、ご協力をお願いしています。

※ご回答いただいた内容は、本検討にのみ活用するものといたします。

※なお、いただいたご意見に関し、個々に返答するものではありませんのであらかじめご了承ください。

● アンケートのご回答にあたって ●

・以下に示す回収期日までに、

デマンドタクシーのご利用の有無にかかわらず、ご回答をお願いします。

・回答するご本人が記入しづらい場合は、申し訳ございませんが、

ご本人の回答をご確認のうえ、身近な方が代筆いただきますよう、お願いいたします。

● 調査票の回収について ●

ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒にいれ、

11月30日(日)まで に、ポストにご投函ください。

● お問い合わせ先 ●

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 交通防犯対策課)

TEL:0743-53-2383(直)

大和郡山市デマンドタクシーの実証実験に関するアンケート

質問 1 あなたご自身について教えてください。 【〇はそれぞれ1つ】

- ①お出かけの頻度 ⇒ 1. ほぼ毎日(週4回以上) 2. 週2～3回程度 3. 週1回程度 4. それ以下
- ②お出かけ方法 ⇒ 1. 1人で外出できる 2. 介助者がいれば外出できる
- ③運転免許の保有 ⇒ 1. 持っている 2. 返納を検討中 3. 返納した 4. 取得したことがない
- 【1. 持っている】【2. 返納を検討中】の方 (以下、いずれかに〇)
1. 日常的に自動車運転している 2. 普段から自動車は運転していない
- 【3. 返納した】【4. 取得したことがない】の方 (以下、いずれかに〇)
1. 家族や知人の自動車を送り迎えをしてもらう 2. 普段から自動車は利用しない

質問 2 大和郡山市デマンドタクシーの利用状況を教えてください。 【〇は1つ】

1. 利用したことがない → 質問3へおすすみください。
2. 1回以上、利用した → 次のページ 質問5へおすすみください。

大和郡山市デマンドタクシーを利用されたことがない方にお聞きします。

質問 3 大和郡山市デマンドタクシーを利用したことがない理由を教えてください。 【〇はいくつでも】

1. デマンドタクシーの利用を検討するようなお出かけの機会がなかった
2. 行きたい目的地の近くに乗降場がなかった 3. 利用したい時間帯に運行していなかった
4. 利用したい時間帯は混んでいて、利用できなかった 5. 電話での連絡が面倒・分かりにくい
6. 他の移動手段のほうが便利(自家用車等) 7. その他()

質問 4 大和郡山市デマンドタクシーは令和8年3月までの実証実験を予定しています。あてはまるものをお答えください。 【〇は1つ】
また、「今後、利用すると思う(利用したい)」方は、該当しそうな機会をお教えてください。 【〇はいくつでも】

1. 今後、利用すると思う(利用したい) 2. 今後も利用しないと思う
- 【1. 今後、利用すると思う(利用したい)】の方 (以下、あてはまるもの全てに〇)
1. 鉄道を利用して、市外に出かける際の鉄道駅までの移動手段として利用したい
2. 市内でのお買い物の際の移動手段として利用したい
3. 市内での通院の際の移動手段として利用したい
4. その他、市内での用事のための移動手段として利用したい

質問 11 におすすみください。 ▶▶

大和郡山市デマンドタクシーを利用されたことがある方にお聞きします。

質問 5 大和郡山市デマンドタクシーを利用される主なパターンを教えてください。 【〇は1つ】
また、「行き」もしくは「帰り」のみで大和郡山市デマンドタクシーを利用される場合は、「帰り」「行き」の移動手段も教えてください。 【〇は1つ】

1. 自宅から目的地までの「行き」の利用のみで大和郡山市デマンドタクシーを利用している
- ↳ 【その際の「帰り」の移動手段をお教えてください】(以下、いずれかに〇)
- a. 自動車による送迎 b. バス c. タクシー d. 徒歩 e. その他()
2. 目的地から自宅までの「帰り」の利用のみで大和郡山市デマンドタクシーを利用している
- ↳ 【その際の「行き」の移動手段をお教えてください】(以下、いずれかに〇)
- a. 自動車による送迎 b. バス c. タクシー d. 徒歩 e. その他()
3. 「行き」「帰り」ともに大和郡山市デマンドタクシーを利用している

質問 6 大和郡山市デマンドタクシーを利用した際のお出かけ先を教えてください。 【〇はいくつでも】

1. 近鉄郡山駅及びその周辺 2. JR 大和小泉駅及びその周辺
3. アピタ大和郡山及びその周辺 4. 産直市場よってって・ウェルシア薬局及びその周辺
5. 片桐民主診療所及びその周辺 6. 近鉄筒井駅及びその周辺
7. 近鉄平端駅及びその周辺 8. エディオン・トライアル及びその周辺
9. コープいまご及びその周辺 10. イオンモール大和郡山
11. その他大和郡山市内(具体的に) 12. 大和郡山市外

質問 7 大和郡山市デマンドタクシーでお出かけする主な目的を教えてください。 【〇はいくつでも】

1. 通勤・通学 2. 通院・通所・見舞い 3. 買い物 4. 余暇(飲食、習い事等)
5. 手続き(銀行、市役所等) 6. その他()

質問 8 大和郡山市デマンドタクシーの利用により、お出かけの頻度は変わりましたか。 【〇は1つ】

1. お出かけの頻度が増えた 2. お出かけの頻度は変わっていない

質問 9 現在、大和郡山市デマンドタクシーを利用している移動について、大和郡山市デマンドタクシーが運行される前の主な移動手段を教えてください。 【〇はいくつでも】

1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(送迎) 3. 一般タクシー 4. 路線バス・コミュニティバス
5. 自転車 6. 徒歩 7. その他()
8. 大和郡山市デマンドタクシーが運行されるまでは、その移動はしていなかった(できなかった)

次ページにおすすみください。 ▶▶

【会員登録者されていない方専用】デマンドタクシー実証実験アンケート調査

こちらは会員登録されていない方専用のデマンドタクシー（会員制予約型乗合タクシー）実証実験に関する意見募集フォームです。交通空白地域に対して公共交通を提供するための事業です。本アンケート調査の結果は、令和8年4月からの本格運行に向けての参考資料とさせていただきます。（アンケート調査期間：令和7年10月1日～令和7年12月5日）

なお、いただいたご意見に関し、個々に返答するものではありませんのであらかじめご了承ください。

【会員登録者されていない方専用】デマンドタクシー実証実験アンケート調査の表組みです。

お住いの地区をお選びください	(入力必須) ▼
あなたの年齢をお選びください	(入力必須) <input checked="" type="radio"/> 19歳以下 <input type="radio"/> 20歳代 <input type="radio"/> 30歳代 <input type="radio"/> 40歳代 <input type="radio"/> 50歳代 <input type="radio"/> 60歳代 <input type="radio"/> 70歳代 <input type="radio"/> 80歳代以上
氏名を入力してください	<input type="text"/>
メールアドレスを入力してください	<input type="text"/>
会員登録をしていない理由をお選びください	該当するものすべてをお選びください (入力必須) <input type="checkbox"/> 自分で自動車等を運転する <input type="checkbox"/> 家族が送迎してくれる <input type="checkbox"/> 自転車や徒歩で足りる <input type="checkbox"/> 予約が面倒 <input type="checkbox"/> 乗り合いがある <input type="checkbox"/> 乗降所が決まっている <input type="checkbox"/> 利用対象者に該当しない <input type="checkbox"/> 自身が住む地域で運行されない <input type="checkbox"/> サービスのことを知らなかった <input type="checkbox"/> その他 <input type="text"/>
まわりに登録している方はおられますか	ひとつだけお選びください (入力必須) <input checked="" type="radio"/> いない <input type="radio"/> 家族に登録した人がいる <input type="radio"/> 知人に登録した人がいる <input type="radio"/> その他 <input type="text"/>
普段の移動について、あてはまるものをお聞かせください	現在のお出かけに対する状況をひとつだけお選びください (入力必須) <input checked="" type="radio"/> 自動車を利用し、比較的不自由なくお出掛けしている <input type="radio"/> 自動車は利用しないが、鉄道・バス・タクシーなどを使って比較的不自由なくお出掛けしている <input type="radio"/> 自動車も鉄道・バス・タクシーもあまり利用しないが、近所でお出掛けすることで大きな困りごとはない <input type="radio"/> 自動車も鉄道・バス・タクシーも利用できず、お出掛けに困ることが多い <input type="radio"/> その他 <input type="text"/>
将来的にデマンドタクシーを利用したいと思う目的をお選びください	一番良く利用したいと思うものをひとつだけお選びください (入力必須) <input checked="" type="radio"/> 通院・看護 <input type="radio"/> 介護等施設利用 <input type="radio"/> 仕事 <input type="radio"/> 買い物 <input type="radio"/> 公共機関等への手続き・相談 <input type="radio"/> 送迎 <input type="radio"/> 趣味・娯楽 <input type="radio"/> その他 <input type="text"/>
デマンドタクシーで必要と思う利用対象者をお選びください	必要と思うものをすべてお選びください (入力必須) <input type="checkbox"/> 65歳以上 <input type="checkbox"/> 70歳以上 <input type="checkbox"/> 75歳以上 <input type="checkbox"/> 障害者 <input type="checkbox"/> 介助者・付添人 <input type="checkbox"/> 妊産婦 <input type="checkbox"/> 子ども連れの家族 <input type="checkbox"/> 子ども・児童（単独） <input type="checkbox"/> 普通自動車免許等返納者 <input type="checkbox"/> 年齢等に関わらずすべての市民 <input type="checkbox"/> 観光客・市外の方 <input type="checkbox"/> その他 <input type="text"/>
デマンドタクシーで妥当と思われる運賃（1人1乗車につき）をお選びください	持続可能な交通弱者への移動サービスとして民業と競合しないよう一般のタクシー初乗り運賃（750円）の8割より低い500円としています (入力必須) <input checked="" type="radio"/> タクシー料金と同じ <input type="radio"/> タクシー料金の8割まで <input type="radio"/> タクシー料金の半額まで <input type="radio"/> 今と同じ料金まで <input type="radio"/> その他 <input type="text"/>
A地区において追加してほしい乗降所をご記入ください	乗降所の設置には道路交通法上の制限の他、土地所有者の同意が必要です <input type="checkbox"/> A地区追加乗降所 <input type="text"/>
A地区において廃止しても良いと思う乗降所をご記入ください	<input type="checkbox"/> A地区廃止乗降所 <input type="text"/>
B地区において追加してほしい乗降所をご記入ください	乗降所の設置には道路交通法上の制限の他、土地所有者の同意が必要です <input type="checkbox"/> B地区追加乗降所 <input type="text"/>
B地区において廃止しても良いと思う乗降所をご記入ください	<input type="checkbox"/> B地区廃止乗降所 <input type="text"/>
現行の運行範囲（A地区・B地区）について意見があればご記入ください	交通空白地域において一般のバスやタクシーと競合しないように限定された乗降所間の運行としています <input type="text"/>
市の公共交通施策で希望するものをお選びください	ひとつだけお選びください (入力必須) <input checked="" type="radio"/> デマンドタクシー <input type="radio"/> コミュニティバス <input type="radio"/> タクシー補助 <input type="radio"/> 介護タクシー <input type="radio"/> ライドシェア <input type="radio"/> ボランティア・地域の取組 <input type="radio"/> 特になし <input type="radio"/> その他 <input type="text"/>
その他自由にご記入ください	<input type="text"/>

確認画面に進む

市内運行委託事業者用アンケート

実施月 令和7年11月 (12月5日回収)

対象者 奈良交通、奈良近鉄タクシー、小泉交通

会社名

回答者

(タクシー会社のみ回答)

- 1 日常の営業活動において、迎車を断ることの多い地域、曜日、時間帯、理由又は断る条件をご記入ください。

【回答】

①地域

②曜日

③時間帯

④理由

又は

断る条件

(バス・タクシー会社回答)

- 2 今回の実証運行において、日常の営業に支障はありましたか。番号に○を付け、理由もご記入ください。

【回答】

①あった

②多少あった

③ほとんどない

④まったくない

理由

(バス・タクシー会社回答)

3 デマンドタクシーの運賃についてどう思いますか。番号に○を付け、理由もご記入ください。

【回答】

- ①もっと高くすべき ②適切 ③もっと低くても良い

理由

(バス・タクシー会社回答)

4 デマンドタクシーの乗降所を5つ程度、A地区又はB地区内に限って増やすことについてどう思いますか。番号に○を付け、理由もご記入ください。

【回答】

- ①支障はない ②反対 ③わからない

理由

(バス・タクシー会社回答)

5 デマンドタクシーの運行範囲を拡げ、A地区又はB地区外に乗降所を増やすことについてどう思いますか。番号に○を付け、理由もご記入ください。ただし、現行では利用者数が少ない場合や民間のバスが廃止・縮小された場合を想定しています。

【回答】

- ①支障はない ②反対 ③わからない

理由

(タクシー会社のみ回答)

12 予約受付時間（利用日の2週間前から当日乗車の1時間前まで）についてどう思いますか。番号に○を付け、理由もご記入ください。

【回答】

- ①適当 ②2週間前を短くしてほしい ③その他

理由

(タクシー会社のみ回答)

13 本市では、地域公共交通について協議する地域公共交通総合連絡協議会を年に数回開催していますが、参加いただけますか。番号に○を付け、理由もご記入ください。

【回答】

- ①可能 ②不可能 ③その他

理由

(バス・タクシー会社回答)

14 市に希望又は要望することがあればご記入ください。

(バス・タクシー会社回答)

15 その他、課題等があれば自由にご記入ください。

1. コミュニティバス等における大和郡山市停留所等見直し基準（案）

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

また、予約型乗合タクシー（デマンドタクシー）については、直近の算出可能年度における登録時の「最寄りの乗降所」の登録が0のときにその乗降所を廃止する。

なお、廃止する場合には、新たな停留所又は乗降所を検討する。

【地域公共交通総合連絡協議会で協議される事例】

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

（コミュニティバス：算出式）

1日あたりの乗降者数＝A路線のB停留所全便における

1年間あたりの（乗車数＋降車数）÷年間運行日数＜0.5

※乗降者数＝乗車数＋降車数

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

2. コミュニティバスにおける運行ルート・便の見直し基準（案）

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

（算出式）

直近の算出可能年度における対象路線の

1日1便あたりの乗降者数＜2

3. 軽微な見直しの時期（案）

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

4. 大和郡山市地域公共交通事業自体の見直し（案）

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

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

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

<参考>

1. 香芝市

【運行概要】

- ①路線数 6路線（全9便・全9便・全10便・全4便・全4便・全4便）
- ②運行日 月・火・水・金・土・日曜日運行
※木曜日・祝日・振替休日・国民の休日・年末年始（12月27日～1月4日）除く。
- ③運賃 1乗車100円・小学生50円 小学生未満は無料
※1日乗車券200円・小学生100円

(1) 停留所の見直し基準

1週間あたりの乗降者数が2人未満

(2) ルート・便の見直し基準

1日1便あたりの乗降者数が2人未満

2. 木津川市

【運行概要】

- ①路線数 3路線（各全20便（土・日・祝日は全16便））
- ②運行日 毎日
※土・日曜日・祝日、お盆および年末年始は一部運休。
- ③運賃 大人（中学生以上）200円・小児（小学生）100円
※奈良交通発売のプリペイドカード「CI-CA」が利用可。

【運行継続条件】

1日あたりの利用者数10人（乗降者数20人）

※1日1路線8便の場合：1便あたり1.25人

※予約型乗合タクシーは、1日あたりの利用者数1.5人（予約日）

(ア) サービスレベルの見直し（案）の作成

コミュニティバスにおいては、原則1年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、運行本数や運賃等の見直し、予約型乗合タクシーへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

予約型乗合タクシーにおいては、原則1年以上の運行を行った後、コミュニティバスの継続運行条件を満たしている場合は、コミュニティバスへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

(イ) 運行の休廃止

休廃止路線の抽出

サービスレベルの見直しを行い、原則1年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、休廃止路線の候補とする。

■元気城下町号 (老人福祉センター→近鉄・JR郡山駅→老人福祉センター)							令和6年度				→参考 (単位:人)				
No.	停留所名	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	乗車数 ①	降車数 ②	乗+降 ③=①+②	乗+降 ④(行き+帰り)	1日あたり 基準:⑤<0.5 ⑤=④/243日	1週間あたり ⑥=⑤×5日	回数 延べ ⑦	1日1便あたり ⑧=⑤/⑦
1	老人福祉センター	—	9:20	11:00	13:15	15:00	16:30	857	0	857	1,822	7.50	37.49	11	0.68
2	やまと郡山城ホール	—	9:22	11:02	13:17	15:02	16:32	129	70	199	729	3.00	15.00	16	0.19
3	大和郡山市役所	—	9:24	11:04	13:19	15:04	16:34	191	49	240	667	2.74	13.72	16	0.17
4	近鉄郡山駅	7:40	9:27	11:07	13:22	15:07	16:37	2,154	438	2,592	5,526	22.74	113.70	12	1.90
5	大和郡山市役所	7:42	9:29	11:09	13:24	15:09	16:39	79	6	85	—	—	—	—	—
6	やまと郡山城ホール	7:44	9:31	11:11	13:26	15:11	16:41	134	99	233	—	—	—	—	—
7	老人福祉センター	7:48	—	—	—	—	—	224	1	225	—	—	—	—	—
8	小川町	7:50	9:34	11:14	13:29	15:14	16:44	128	27	155	155	0.64	3.19	6	0.11
9	ハローワーク前	7:51	9:35	11:15	13:30	15:15	16:45	116	192	308	308	1.27	6.34	6	0.21
10	箱本館「紺屋」	7:57	9:41	11:21	13:36	15:21	16:51	28	63	91	91	0.37	1.87	6	0.06
11	JR郡山駅西口	8:02	9:46	11:26	13:41	15:26	16:56	401	1,187	1,588	6,492	26.72	133.58	22	1.21
12	柳町	8:05	9:49	11:29	13:44	15:29	16:59	123	290	413	650	2.67	13.37	11	0.24
13	天井町	8:06	9:50	11:30	13:45	15:30	17:00	4	531	535	603	2.48	12.41	11	0.23
14	さんて郡山	8:07	9:51	11:31	13:46	15:31	17:01	80	144	224	647	2.66	13.31	11	0.24
15	青藍病院前	8:09	9:53	11:33	13:48	15:33	17:03	287	272	559	1,182	4.86	24.32	11	0.44
16	JR郡山駅東口	8:13	9:57	11:37	13:52	15:37	17:07	1,352	385	1,737	—	—	—	—	—
17	平和団地前	8:15	9:59	11:39	13:54	15:39	17:09	26	486	512	1,215	5.00	25.00	11	0.45
18	平和橋	8:17	10:01	11:41	13:56	15:41	17:13	2,029	1,768	3,797	3,797	15.63	78.13	6	2.60
19	平和団地前	8:22	10:06	11:46	14:01	15:46	—	636	67	703	—	—	—	—	—
20	JR郡山駅東口	8:25	10:09	11:49	14:04	15:49	—	304	1,238	1,542	—	—	—	—	—
21	さんて郡山	8:29	10:13	11:53	14:08	15:53	—	313	110	423	—	—	—	—	—
22	青藍病院前	8:31	10:15	11:55	14:10	15:55	—	486	137	623	—	—	—	—	—
23	天井町	8:32	10:16	11:56	14:11	15:56	—	56	12	68	—	—	—	—	—
24	柳町	8:33	10:17	11:57	14:12	15:57	—	72	165	237	—	—	—	—	—
25	JR郡山駅西口	8:37	10:21	12:01	14:16	16:01	—	1,316	309	1,625	—	—	—	—	—
26	郡山八幡神社	8:40	10:24	12:04	14:19	16:04	—	82	52	134	134	0.55	2.76	5	0.11
27	近鉄郡山駅	8:43	10:27	12:07	14:22	16:07	—	343	2,591	2,934	—	—	—	—	—
28	大和郡山市役所	8:45	10:29	12:09	14:24	16:09	—	13	329	342	—	—	—	—	—
29	やまと郡山城ホール	8:47	10:31	12:11	14:26	16:11	—	46	251	297	—	—	—	—	—
30	老人福祉センター	8:52	10:37	12:17	14:32	16:17	—	0	740	740	—	—	—	—	—
計								12,009	12,009	24,018	24,018	98.84	494.20		

1日1便あたりの乗降者数 16.47

24,018

98.84

494.20

(単位:人)

■元氣平和号 (県営住宅稗田団地前→近鉄郡山駅)						令和6年度		
No.	停留所名	第1便	第2便	第3便	第4便	乗車数 ①	降車数 ②	乗+降 ③=①+②
1	県営住宅稗田団地前	7:30	9:10	12:40	15:30	1,913	0	1,913
2	郡山東中学校	7:31	9:11	12:41	15:31	30	0	30
3	条里の森公園前	7:32	9:12	12:42	15:32	20	0	20
4	平和公民館	-	9:14	12:44	15:34	25	32	57
5	稗田町寛太(めた)神社前	-	9:15	12:45	15:35	44	0	44
6	美濃庄町西	7:34	9:19	12:49	15:39	15	0	15
7	郡山ニュータウン北	7:36	9:21	12:51	15:41	338	6	344
8	稗田北児童公園前	7:36	9:21	12:51	15:41	23	1	24
9	美濃庄町西	7:39	9:24	12:54	15:44	18	0	18
10	大江町	7:39	9:24	12:54	15:44	326	0	326
11	井戸野町	7:40	9:25	12:55	15:45	15	0	15
12	井戸野町東口	7:44	9:29	12:59	15:49	332	3	335
13	美濃庄	7:47	9:32	13:02	15:52	234	1	235
14	シャープ前	7:50	9:35	13:05	15:55	564	55	619
15	上三橋西	7:52	9:37	13:07	15:57	27	0	27
16	下三橋町	7:55	9:40	13:10	16:00	51	0	51
17	平和橋	7:57	9:42	13:12	16:02	993	8	1,001
18	平和団地前	8:02	9:47	13:17	16:07	215	58	273
19	JR郡山駅東口	8:06	9:51	13:21	16:11	414	3,030	3,444
20	下三橋町北	8:08	9:53	13:23	16:13	73	52	125
21	九条公園前	8:17	10:02	13:32	16:22	77	87	164
22	奈良口	8:19	10:04	13:34	16:24	59	101	160
23	近鉄九条駅	8:21	10:06	13:36	16:26	332	433	765
24	山本町	8:23	10:08	13:38	16:28	117	10	127
25	小川町	8:24	10:09	13:39	16:29	87	19	106
26	やまと郡山城ホール	8:26	10:11	13:41	16:31	12	185	197
27	市役所	8:28	10:13	13:43	16:33	3	324	327
28	近鉄郡山駅	8:34	10:19	13:49	16:39	0	1,952	1,952
計						6,357	6,357	12,714

■元氣平和号(近鉄郡山駅→県営住宅稗田団地)						令和6年度				→参考 (単位:人)		
No.	停留所名	第1便	第2便	第3便	乗車数 ①	降車数 ②	乗+降 ③=①+②	乗+降 ④(行き+帰り)	1日あたり 基準:⑤<0.5 ⑤=④/243日	1週間あたり ⑥=⑤×5日	回数 ⑦	1日1便あたり ⑧=⑤/⑦
28	近鉄郡山駅	10:35	14:05	16:55	1,571	0	1,571	3,523	14.50	72.49	7	2.07
29	市役所	10:37	14:07	16:57	81	5	86	413	1.70	8.50	7	0.24
30	やまと郡山城ホール	10:39	14:09	16:59	84	23	107	304	1.25	6.26	7	0.18
31	小川町	10:41	14:11	17:01	12	35	47	153	0.63	3.15	7	0.09
32	山本町	10:42	14:12	17:02	8	34	42	169	0.70	3.48	7	0.10
33	近鉄九条駅	10:44	14:14	17:04	216	140	356	1,121	4.61	23.07	7	0.66
34	奈良口	10:46	14:16	17:06	56	45	101	261	1.07	5.37	7	0.15
35	九条公園前	10:49	14:19	17:09	30	80	110	274	1.13	5.64	7	0.16
36	下三橋町北	10:55	14:25	17:15	51	105	156	281	1.16	5.78	7	0.17
37	JR郡山駅東口	10:59	14:29	17:19	2,066	397	2,463	5,907	24.31	121.54	7	3.47
38	平和団地前	11:01	14:31	17:21	27	207	234	507	2.09	10.43	7	0.30
39	平和橋	11:03	14:33	17:23	13	782	795	1,796	7.39	36.95	7	1.06
40	下三橋町	11:08	14:38	17:28	0	26	26	77	0.32	1.58	7	0.05
41	上三橋西	11:11	14:41	17:31	0	12	12	39	0.16	0.80	7	0.02
42	シャープ前	11:13	14:43	17:33	6	40	46	665	2.74	13.68	7	0.39
43	美濃庄	11:14	14:44	17:34	0	63	63	298	1.23	6.13	7	0.18
44	井戸野町東口	11:18	14:48	17:38	2	270	272	607	2.50	12.49	7	0.36
45	井戸野町	11:20	14:50	17:40	0	20	20	35	0.14	0.72	7	0.02
46	大江町	11:22	14:52	17:42	0	252	252	578	2.38	11.89	7	0.34
47	美濃庄町西	11:23	14:53	17:43	1	23	24	57	0.23	1.17	11	0.02
48	郡山ニュータウン北	11:25	14:55	17:45	2	278	280	624	2.57	12.84	7	0.37
49	稗田北児童公園前	11:26	14:56	17:46	0	9	9	33	0.14	0.68	7	0.02
50	平和公民館	11:29	14:59	17:49	29	6	35	92	0.38	1.89	6	0.06
51	稗田町寛太(めた)神社前	11:30	15:00	17:50	0	37	37	81	0.33	1.67	6	0.06
52	条里の森公園前	11:33	15:03	17:53	0	11	11	31	0.13	0.64	7	0.02
53	郡山東中学校	11:34	15:04	17:54	0	13	13	43	0.18	0.88	7	0.03
54	県営住宅稗田団地前	11:39	15:09	17:59	0	1,342	1,342	3,255	13.40	66.98	7	1.91
計					4,255	4,255	8,510	21,224	87.34	436.71		

21,224

87.34

1日1便あたりの乗降者数 12.48

■元氣治道号 (横田町社会教育会館→近鉄郡山駅)				令和6年度				1日あたり	1週間あたり	回数	1日1便あたり	
No.	停留所名	第1便	第2便	第3便	乗車数 ①	降車数 ②	乗+降 ③=①+②	乗+降 ④(行きのみ)	基準:⑤<0.5 ⑤=④/243日	⑥=⑤×5日	延べ ⑦	⑧=⑤/⑦
1	横田町社会教育会館	8:45	11:45	15:00	88	0	88					
2	治道公民館	8:47	11:47	15:02	29	1	30					
3	白土石川	8:50	11:50	15:05	890	1	891	891	3.67	18.33	3	1.22
4	石川町	8:52	11:52	15:07	20	0	20					
5	新庄町	8:57	11:57	15:12	197	1	198					
6	伊豆七条町	9:02	12:02	15:17	40	2	42					
7	トドロキボウル前	9:10	12:10	15:25	220	19	239					
8	発志院町西	9:12	12:12	15:27	52	6	58					
9	中城町	9:13	12:13	15:28	112	3	115					
10	番条町北	9:15	12:15	15:30	245	17	262					
11	オークワ筒井北店	9:20	12:20	15:35	283	260	543					
12	丹後庄町	9:22	12:22	15:37	150	4	154					
13	杉町	9:23	12:23	15:38	312	23	335					
14	本庄町	9:24	12:24	15:39	153	52	205					
15	さんて郡山	9:26	12:26	15:41	59	34	93					
16	JR郡山駅東口	9:32	12:32	15:47	469	826	1,295					
17	天井町	9:35	12:35	15:50	31	28	59					
18	柳町	9:36	12:36	15:51	19	207	226					
19	郡山八幡神社	9:38	12:38	15:53	14	106	120	120	0.49	2.47	3	0.16
20	市役所	9:40	12:40	15:55	0	289	289					
21	近鉄郡山駅	9:48	12:48	16:03	0	1,504	1,504					
計					3,383	3,383	6,766	1,011	4.16			

■元氣治道号(近鉄郡山駅→横田町社会教育会館)				令和6年度				1日あたり	1週間あたり	回数	1日1便あたり		
No.	停留所名	第1便	第2便	第3便	乗車数 ①	降車数 ②	乗+降 ③=①+②	乗+降 ④(行き+帰り)	基準:⑤<0.5 ⑤=④/243日	⑥=⑤×5日	延べ ⑦	⑧=⑤/⑦	
1	近鉄郡山駅	10:05	13:45	16:45	1,560	0	1,560	3,064	12.61	63.05	6	2.10	
2	市役所	10:07	13:47	16:47	59	3	62	351	1.44	7.22	6	0.24	
3	やまと郡山城ホール	10:09	13:49	16:49	41	44	85	85	0.35	1.75	3	0.12	
4	小川町	10:11	13:51	16:51	179	9	188	188	0.77	3.87	3	0.26	
5	箱本館「紺屋」	10:13	13:53	16:53	9	2	11	11	0.05	0.23	3	0.02	
6	柳町	10:14	13:54	16:54	53	34	87	313	1.29	6.44	6	0.21	
7	天井町	10:15	13:55	16:55	3	26	29	88	0.36	1.81	6	0.06	
8	JR郡山駅東口	10:19	13:59	16:59	662	172	834	2,129	8.76	43.81	6	1.46	
9	さんて郡山	10:23	14:03	17:03	38	61	99	192	0.79	3.95	6	0.13	
10	本庄町	10:25	14:05	17:05	43	158	201	406	1.67	8.35	6	0.28	
11	杉町	10:26	14:06	17:06	26	200	226	561	2.31	11.54	6	0.38	
12	丹後庄町	10:27	14:07	17:07	0	89	89	243	1.00	5.00	6	0.17	
13	オークワ筒井北店	10:29	14:09	17:09	249	293	542	1,085	4.47	22.33	6	0.74	
14	番条町北	10:32	14:12	17:12	68	229	297	559	2.30	11.50	6	0.38	
15	中城町	10:34	14:14	17:14	5	90	95	210	0.86	4.32	6	0.14	
16	発志院町西	10:35	14:15	17:15	1	114	115	173	0.71	3.56	6	0.12	
17	トドロキボウル前	10:37	14:17	17:17	7	318	325	564	2.32	11.60	6	0.39	
18	国道横田南	10:41	14:21	17:21	1	17	18	18	0.07	0.37	3	0.02	
19	伊豆七条町	10:42	14:22	17:22	0	12	12	54	0.22	1.11	6	0.04	
20	新庄町	10:50	14:30	17:30	0	166	166	364	1.50	7.49	6	0.25	
21	白土ストア前	10:54	14:34	17:34	0	782	782	782	3.22	16.09	3	1.07	
22	石川町	10:56	14:36	17:36	0	24	24	44	0.18	0.91	6	0.03	
23	白土町南	10:58	14:38	17:38	0	62	62	62	0.26	1.28	3	0.09	
24	治道公民館	11:01	14:41	17:41	0	35	35	65	0.27	1.34	6	0.04	
25	横田町社会教育会館	11:05	14:45	17:45	0	64	64	152	0.63	3.13	6	0.10	
計					3,004	3,004	6,008	11,763	52.57	262.84			
							計	12,774	12,774	52.57			

1日1便あたりの乗降者数 8.76