

第 22 回大和高田市地域公共交通活性化協議会
大和高田市地域公共交通計画（案）概要

令和 4 年 2 月 4 日(金)
大和高田市 まち振興課

1. 経緯

令和 3 年 10 月 1 日(金)に行いました第 20 回大和高田市地域公共交通活性化協議会において、大和高田市地域公共交通計画策定に際する調査分析の実施状況を説明いたしました。その後、調査結果の取りまとめ・分析、課題の整理、基本的な方針・施策の検討を行い、この度「大和高田市地域公共交通計画（案）」として取りまとめましたので、本協議会にお諮りいたします。

なおデザイン等は現在調整中であり、今後変更する可能性があります。

2. 大和高田市地域公共交通計画（案）について

※詳しくは「大和高田市地域公共交通計画（案）」を参照ください。該当する章のページも記載しています。

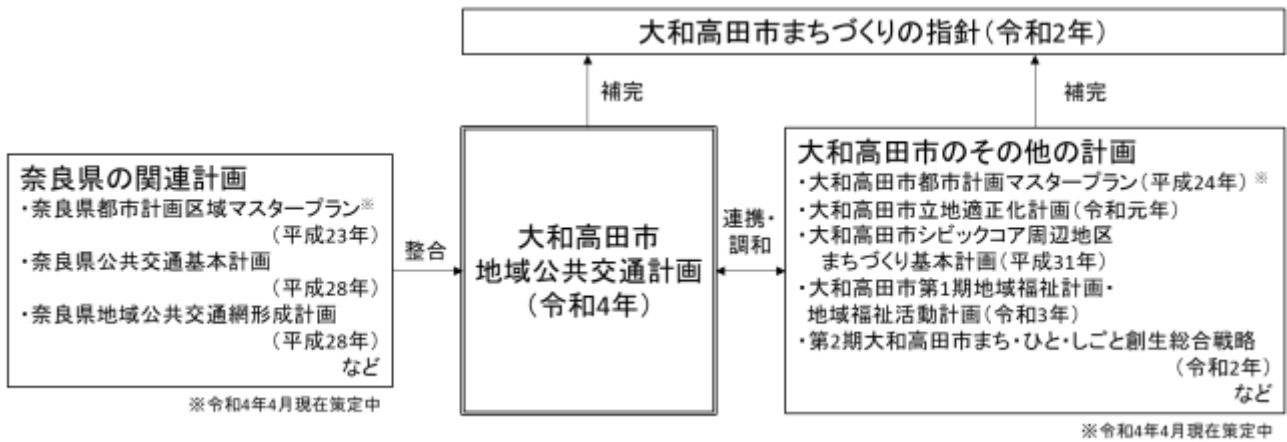
1 はじめに（計画（案） pp.1-8）

<計画の背景と目的>

- ・地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。
- ・しかし近年、利用者の減少、少子高齢化や人口減少の本格化、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加、新型コロナウイルス感染症の影響等によって、公共交通の維持は厳しくなっています。一方、高齢者の運転免許の返納の増加、交通弱者の移動手段の確保等の観点から、公共交通に関する施策の重要性も一層高まっています。
- ・このような背景を踏まえ、この度本市では「大和高田市地域公共交通計画」を策定することとしました。
- ・「地域公共交通計画」とは、「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です。「地域公共交通計画」は、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら策定します。また「地域公共交通計画」では、従来の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した上で、地域の多様な輸送資源についても最大限活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することが求められています。
- ・本市および交通事業者などの関係主体は、本計画に定める施策を連携しながら進めていくことで、路線バスやコミュニティバス「きぼう号」、その他の移動手段等、公共交通の確保と利便性・効率性の向上を図り、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指していきます。

<計画の区域、期間、位置づけ>

- ・本計画の区域は大和高田市全域とします。
- ・本計画の期間は令和 4～8 年度の 5 年間とします。
- ・本計画は下記の各関連計画と連携、整合を図るものとします。



2 大和高田市の現状 (計画 (案) pp.9-35)

<大和高田市の現状>

- ・人口は平成 7 年 (1995 年) をピークに漸減しており、令和 2 年 (2020 年) は 61,744 人となっています。また年齢 3 区分別では、年少人口、生産年齢人口は減少傾向、老年人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進行しています。また、人口は中心市街地とその周辺で多い一方、老年人口の割合は周辺部で高くなっています。
- ・令和 27 年 (2045 年) にはほとんどの箇所 40%以上人口が減少、また老年人口率の高い周辺部は 50～60%減少すると推定されています。
- ・公共施設、医療機関、福祉施設などは、大半が市街地区域内に立地しています。

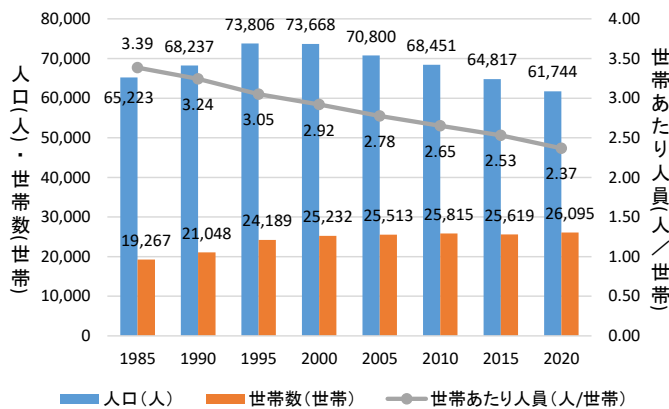


図-1 人口・世帯数の推移

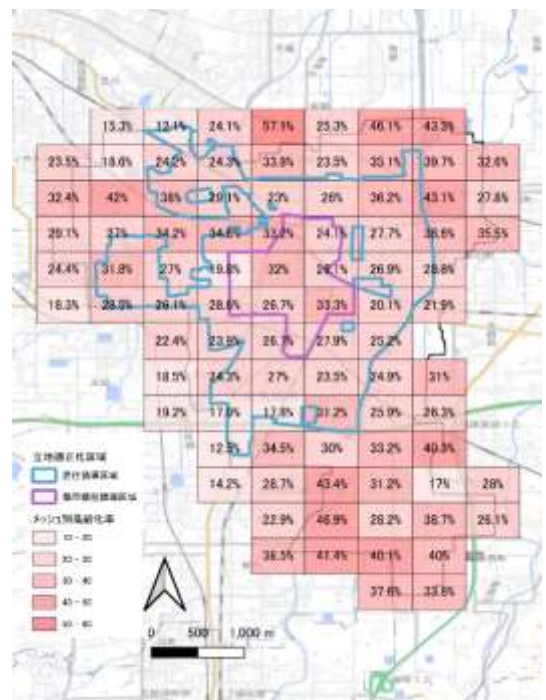


図-2 4次メッシュ別老年人口率

<市内公共交通について>

- ・市内の鉄道利用圏域をみると、市街化区域は概ねカバーされています。また、鉄道利用圏域のカバーされていない箇所は、バス停が配置されています。ただし、市北東部などにおいてわずかにカバーされていない箇所がみられます。
- ・自転車と徒歩の公共交通分担率は奈良県内で最も高く、また鉄道端末手段も自転車と徒歩の利用率が最も高く、徒歩や自転車で移動する傾向が強いです。
- ・鉄道は近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR 和歌山線、JR 桜井線が通っています。一日平均利用者数の推移を見ると、各駅とも微減傾向を示しています。
- ・路線バスは奈良交通の路線バスが 13 系統運行されています。一日平均利用者数は平成 29 年度（2017 年度）以降増加傾向にありましたが、令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり 660.9 人/日と低下しています。
- ・コミュニティバス「きぼう号」は 3 路線 6 系統運行されています。一日平均利用者数は平成 30 年度（2018 年度）までは増加傾向にありましたが、令和元年度（2019 年度）以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減少し、令和 2 年度（2020 年度）は 176.2 人/日となりました。
- ・その他、市内を高速バス、タクシー、病院送迎バスなどが運行されています。

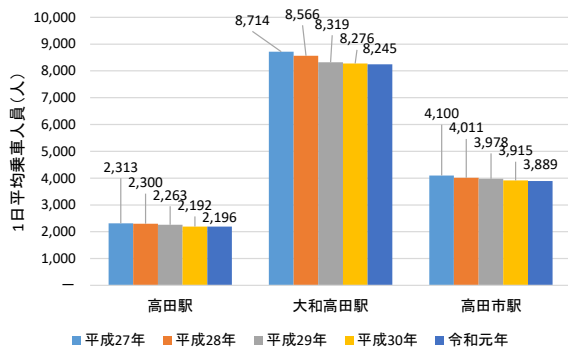


図-3 鉄道 1 日平均利用者数 (太字: 合計)

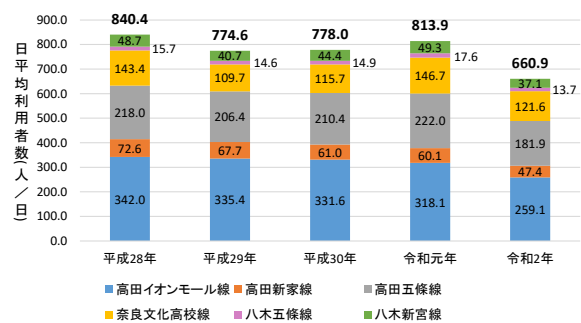


図-4 路線バス 1 日平均利用者数 (太字: 合計)

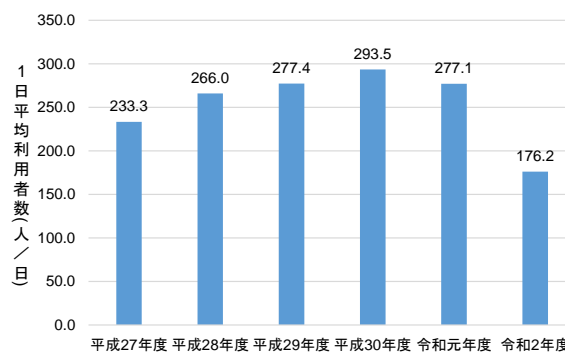


図-5 コミュニティバス「きぼう号」1 日平均利用者数 (年度別)

3 アンケート調査（計画（案） pp.36-48）

- ・市民の移動実態、および公共交通網やコミュニティバス「きぼう号」に対する課題、ニーズを把握し、現況の公共交通網に対する課題を把握するため、市民およびコミュニティバス「きぼう号」利用者に対し9月にアンケート調査を実施しました。

<市民アンケート調査>

- ・外出目的は、買い物が55%と最も多く、次いで通勤・通学、通院の順に多くなりました。買い物先はトナリエ大和高田、近商ストア大和高田店、オークワが多くなりました。
- ・外出先へは車を運転していく場合が多く、次いで自転車、車に同乗しての移動が多くなりました。
- ・コミュニティバス「きぼう号」については、回答者の94%が知っていましたが、そのほとんどが利用していませんでした。またコミュニティバス「きぼう号」の評価に「満足」、「やや満足」とした人は、「不満」、「やや不満」とした人の半数以下となりました。
- ・コミュニティバス「きぼう号」を知っていた回答者のうち、半数以上は自分で車やバイク、自転車等を運転できるため、コミュニティバス「きぼう号」を利用していないことがわかりました。次いで、運行本数の少なさ、路線のわかりにくさ、時間や行先とニーズとのずれ、所要時間を、不満点、利用しない理由として挙げる人が多くなりました。

<「きぼう号」利用者アンケート調査>

- ・コミュニティバス「きぼう号」の利用目的は、買い物が50%と最も多く、次いで通院、趣味・娯楽・習い事の順に多くなりました。買い物先はトナリエ大和高田、近商ストア大和高田店が多くなりました。
- ・コミュニティバス「きぼう号」は往復どちらでも利用する人が49%と最も多くなりました。また、行きのみ利用する人も23%みられました。コミュニティバス「きぼう号」を利用しない場合、徒歩またはタクシーで移動する人が最も多く、次いで電車が多くなりました。
- ・コミュニティバス「きぼう号」の評価については、「満足」、「やや満足」とした人は合計51%となり、「不満」、「やや不満」とした人の合計30%を上回りました。
- ・半数以上が、利用したい時間にバスがない、運行本数が少ないといった点に不満のあることがわかりました。次いで、バス停の環境、バスの定時性、路線図や路線そのもののわかりにくさを、不満点、利用しない理由として挙げる人が多くなりました。

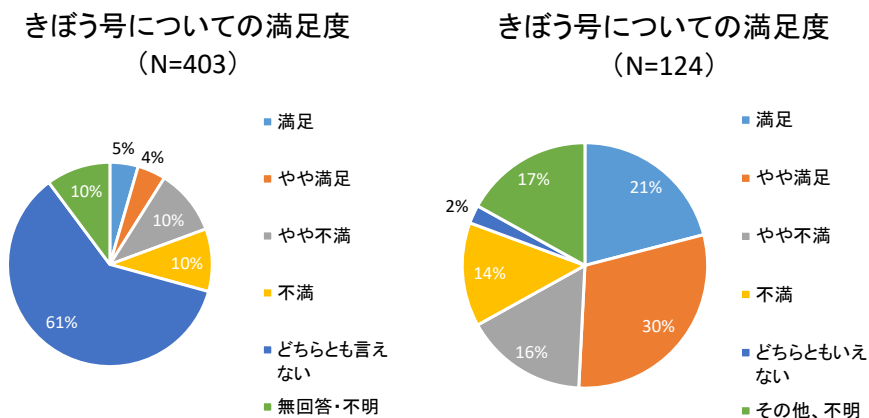


図-6 コミュニティバス「きぼう号」についての満足度
(左：市民アンケート、右：「きぼう号」利用者アンケート)

4 人流ビッグデータ分析（計画（案） pp.49-57）

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出傾向の変化を把握し、公共交通へのニーズへの影響を把握するため、コロナ禍前（平成 31 年（2019 年）4 月）とコロナ禍中（令和 2 年（2020 年）4 月・緊急事態宣言発出期間）の人流を比較しました。
- ・人の滞在については、中心部とその周辺が多くいました。一方 2 時点比較では、ほとんどの地区で減少しました。
- ・人の移動については、市北部～市南東部にかけての南北の移動が多くいました。一方 2 時点比較では、平日休日ともにおおむね減少しました。

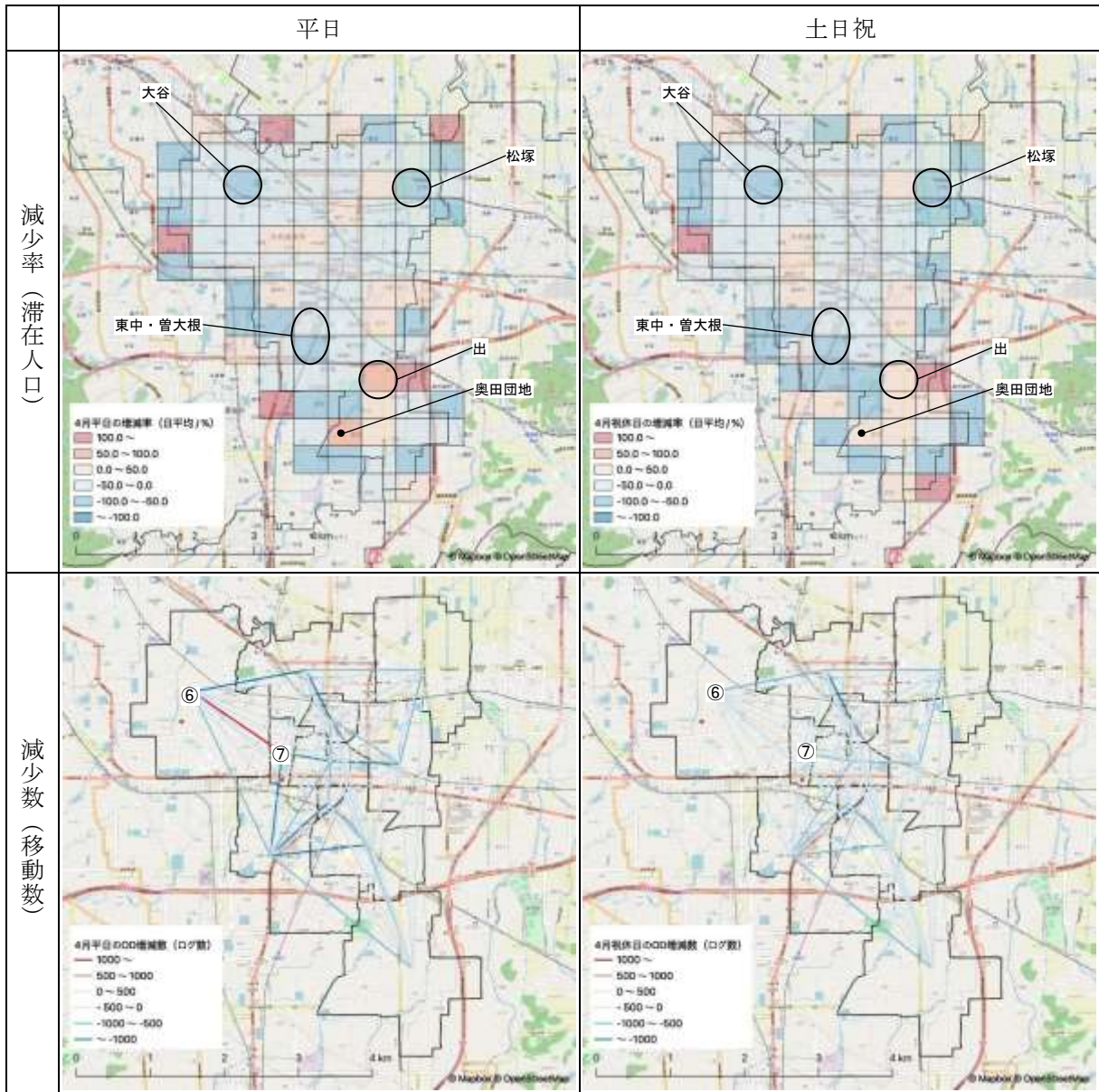


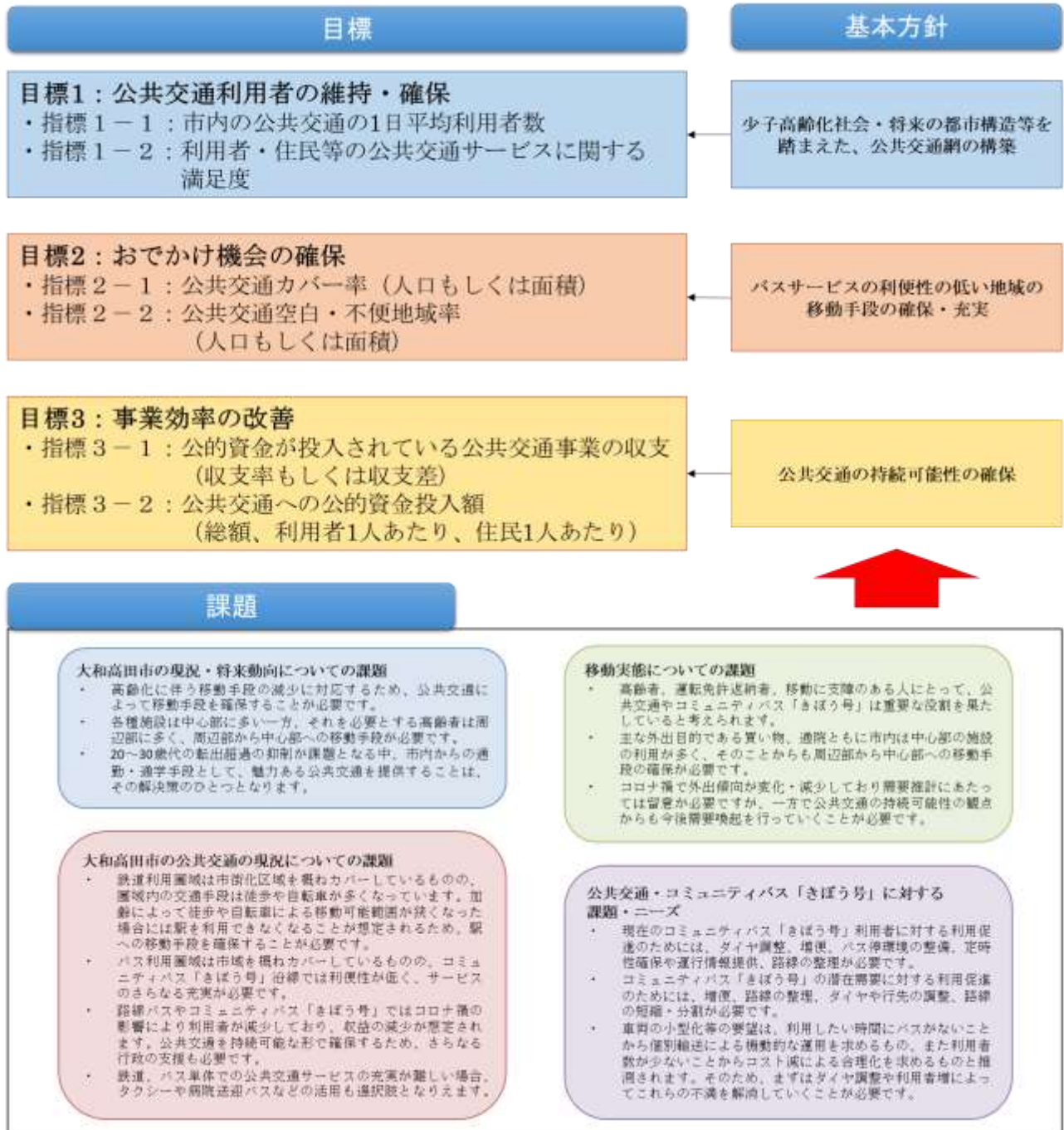
図-7 平成 31 年（2019 年）4 月、令和 2 年（2020 年）4 月の滞在人口・移動の増減状況
 (⑥：西部、⑦：シビックコア周辺地区)

5 大和高田市の現状のまとめと課題 (計画 (案) pp.54-57)

6 基本的な方針 (計画 (案) p.58)

7 計画の目標 (計画 (案) p.59)

・以上の調査分析結果をもとに、本市市内の公共交通についての課題、まちづくりの将来像の実現に向けた基本的な方針、計画目標と指標を以下のように整理しました。



8 目標達成のための施策・事業（計画（案）pp.60-63）

<実施する事業>

・計画の基本方針、目標を実現するため、以下の事業を実施します。なお（）内は実施主体を示しています。

(1) 少子高齢化社会・将来の都市構造等を踏まえた、公共交通網の構築

- 1) 市内公共交通の維持（市及び各事業者、市民）
- 2) 住民のニーズの継続的把握とサービス改善（市及び各事業者）
- 3) ノンステップバスの導入（市及び奈良交通）
- 4) バス待ち環境の整備（市及び奈良交通）
- 5) まちづくり、道路環境整備の推進（市）
- 6) 公共交通についての情報発信（市及び各事業者）
- 7) 新型コロナ対策の実施（市及び各事業者）



図-8 ノンステップバスの例（奈良交通 HP より）



図-9 バス車内でのデジタルサイネージのイメージ（公共交通についての情報発信）
（奈良交通サービス HP より）



図-10 バスロケーションシステムのイメージ（公共交通についての情報発信）

(2) バスサービスの利便性の低い地域の移動手段の確保・充実

- 1) コミュニティバス「きぼう号」のダイヤ改正、増便、路線再編等の検討（市）
- 2) タクシーの有効活用のための施策検討（市及びタクシー事業者）
- 3) 路線バスや病院送迎バス等との連携の検討（市および奈良交通、各病院等）

(3) 公共交通の持続可能性の確保

- 1) 各種補助制度の活用（国、県、市及び奈良交通）
- 2) おでかけ需要の創出（市、市内各種団体）
- 3) 地元との協働（市、市内各種団体）

<実施スケジュール>

基本的な方針	施策・事業	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	
(1) 少子高齢化社会・将来の都市構造等を踏まえた、公共交通網の構築	1) 市内公共交通の維持	実施・継続					
	2) 住民のニーズの継続的把握とサービス改善	実施・継続					
	3) ノンステップバスの導入	実施・継続					
	4) バス待ち環境の整備	実施・継続					
	5) まちづくり、道路環境整備の推進	実施・継続					
	6) 公共交通についての情報発信	デジタルサイネージ・バスロケーションサービスの設置			情報発信の継続		
	7) 新型コロナ対策の実施	実施・継続					
(2) バスサービスの利便性の低い地域の移動手段の確保・充実	1) コミュニティバス「きぼう号」のダイヤ改正、増便、路線再編等の検討	計画	改正	評価・見直し(必要に応じ)			
	2) タクシーの有効活用のための施策検討	協議			実施・継続		
	3) 路線バスや病院送迎バスとの連携の検討	協議			実施・継続		
(3) 公共交通の持続可能性の確保	1) 各種補助制度の活用	実施・継続					
	2) おでかけ需要の創出	実施・継続					
	3) 地元との協働	実施・継続					

9 計画の達成状況の評価（計画（案） p.64）

- ・本計画の事業や施策の推進にあたっては、事業の計画(Plan)、事業の実施(Do)、進捗や事業の結果の評価(Check)、見直し・改善(Action)の PDCA サイクルを実施し、より良い公共交通環境の構築を目指すものとします。そのうち評価、見直しについては「大和高田市地域公共交通活性化協議会」が主体となって年1回以上行うこととします。
- ・また、「奈良県都市計画区域マスタープラン」、「大和高田市都市計画マスタープラン」等の関連する計画の策定状況や、新型コロナウイルス感染症の拡大・収束等の社会情勢の変化を踏まえ、本計画で定めた目標や事業についても必要に応じ見直すこととします。

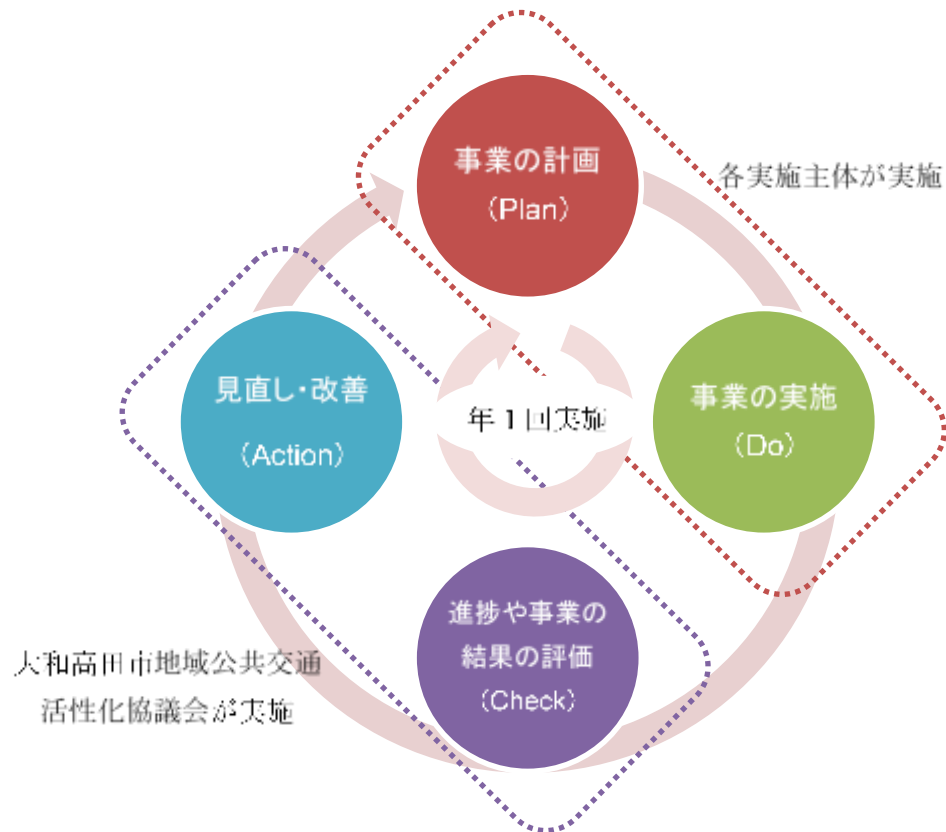


図-11 PDCA サイクルのイメージ

3. 今後のスケジュール

今後、本協議会においていただいた意見を踏まえ見直しを行い、パブリックコメントの募集を3週間実施する予定です。その後、いただいたコメントを踏まえ再度見直しを実施したものを、最終的な案として大和高田市地域公共交通活性化協議会にお諮りする予定です。