

第 23 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 3 月 28 日(月)
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、令和 4 年 2 月 4 日(金)に書面開催で実施しました第 22 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（素案）」としてお諮りさせていただき、ご承認いただきました。

今回、令和 4 年 2 月 25 日(金)から 3 月 17 日(木)まで実施したパブリックコメントの結果、およびその間に委員の皆様から頂戴しました追加のご意見等を踏まえまして、「大和高田市地域公共交通計画（案）」としてお諮りさせていただきます。

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。

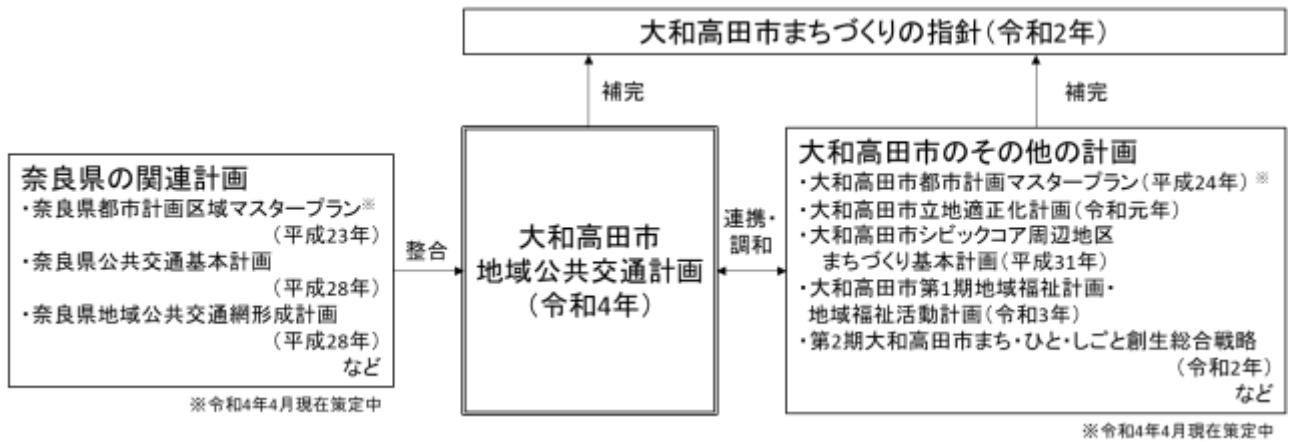
1 はじめに（計画（案） pp.1-8）

<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.9-38)

<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。

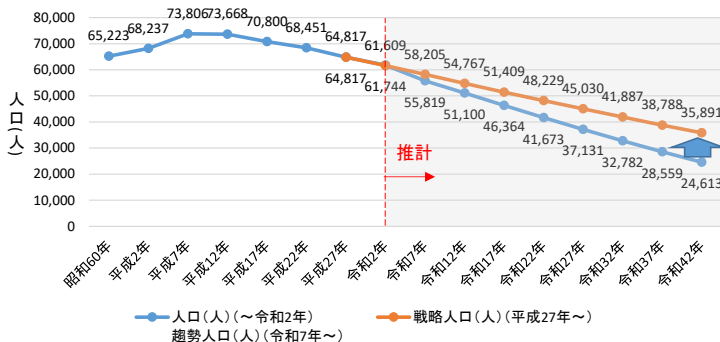


図-1 人口・世帯数の推移

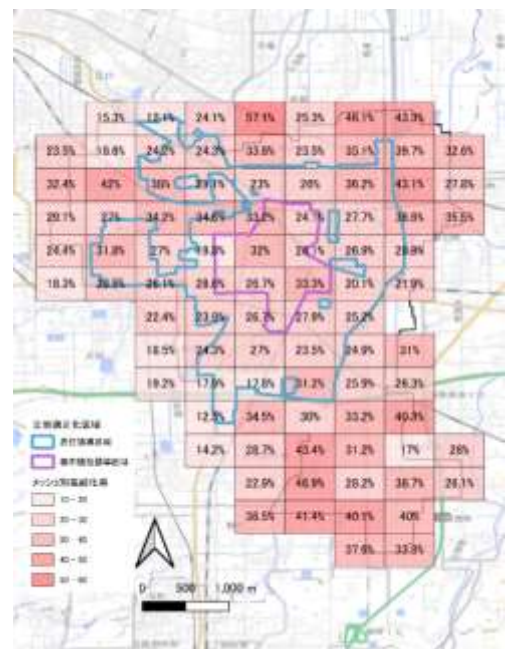


図-2 4次メッシュ別老年人口率

<市内公共交通について>

- ・本市の公共交通としては、近鉄、JR の鉄道路線、奈良交通の路線バス、コミュニティバス「きぼう号」、高速バス、タクシーが挙げられます。
- ・公共交通利用圏域は、市内を概ねカバーしており、カバー率は面積で 89.7%、人口で 99.3%となっています。しかし、市東北部などにおいてわずかにカバーできていない箇所が見られます。
- ・バス停勢圏に着目すると、そのカバー率は面積で 67.6%、人口で 78.5%とカバーできていない範囲が比較的多くなっています。また、カバーできている範囲においても、路線バス沿線とコミュニティバス「きぼう号」沿線では本数等に差があることがわかります。
- ・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ことがわかります。
- ・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。

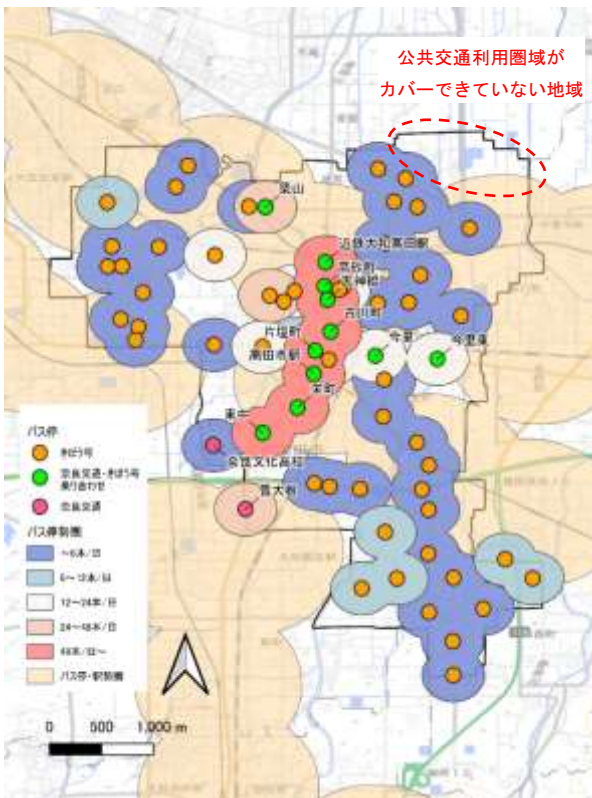


図-3 市内公共交通利用圏域およびバス停勢圏

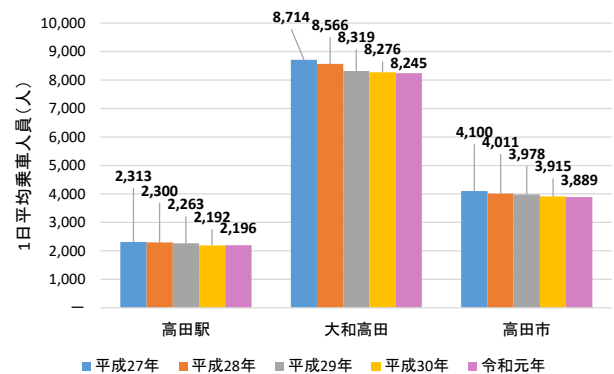


図-4 鉄道 1 日平均利用者数（太字：合計）

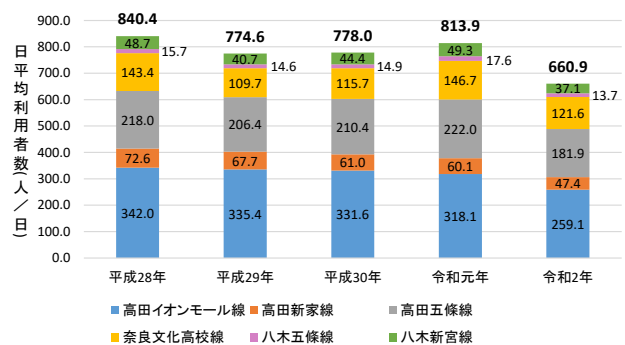


図-5 路線バス 1 日平均利用者数（太字：合計）

- ・高速バスは「やまと号」と空港リムジンバスが運行されており、令和元年度には新型コロナウイルス感染拡大に伴い利用者が減少したほか、令和2年以降は運行を休止しています。
- ・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。
- ・タクシーは5事業者が営業しています。本市の属する中部交通圏の配置車両数、輸送人員、営業収入はいずれも減少傾向となっており、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり大きく減少しています。
- ・公共交通ではありませんが、以上の他に病院送迎バス等が運行されています。

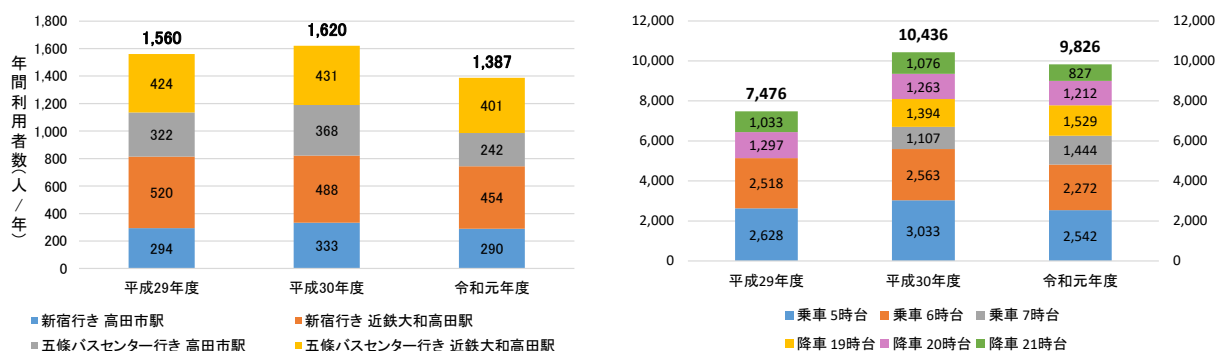


図-6 高速バス年間利用者数 (太字：合計)
(左：夜行高速バス「やまと号」、右：空港リムジンバス)

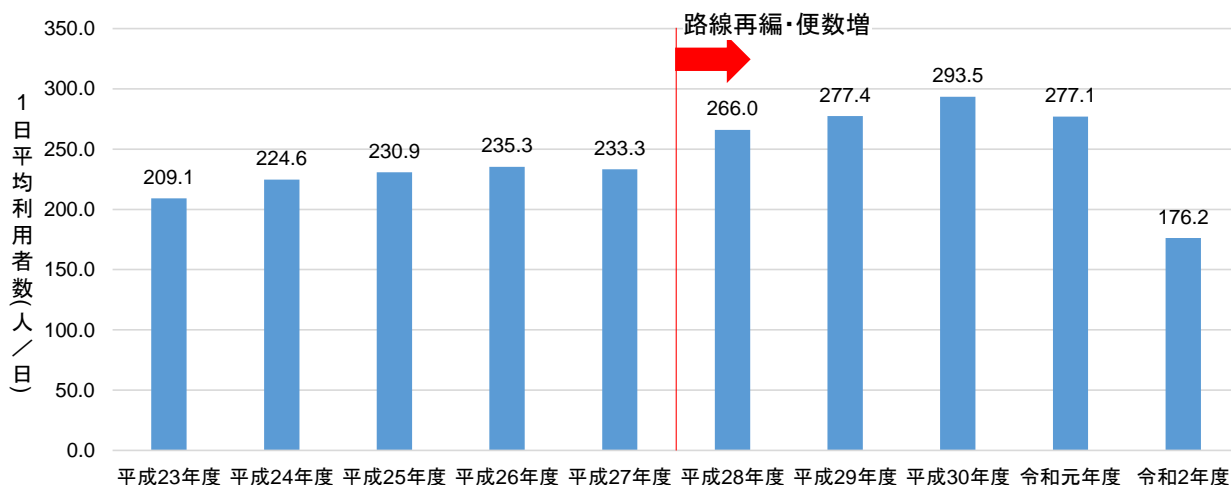


図-7 コミュニティバス「きぼう号」1日平均利用者数 (年度別)

3 アンケート調査（計画（案）pp.39-53）

・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。

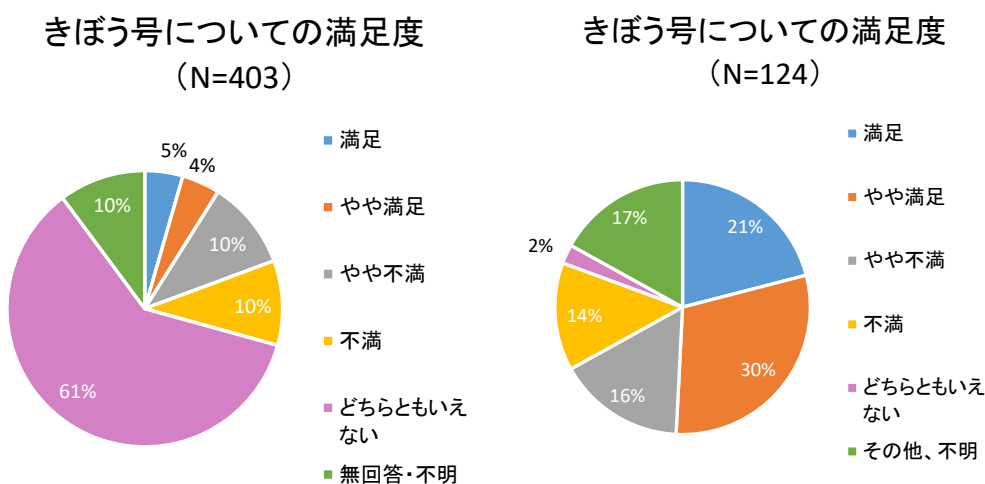


図-8 コミュニティバス「きぼう号」についての満足度
(左：市民アンケート、右：「きぼう号」利用者アンケート)

4 人流ビッグデータ分析（計画（案） pp.54-58）

- ・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。

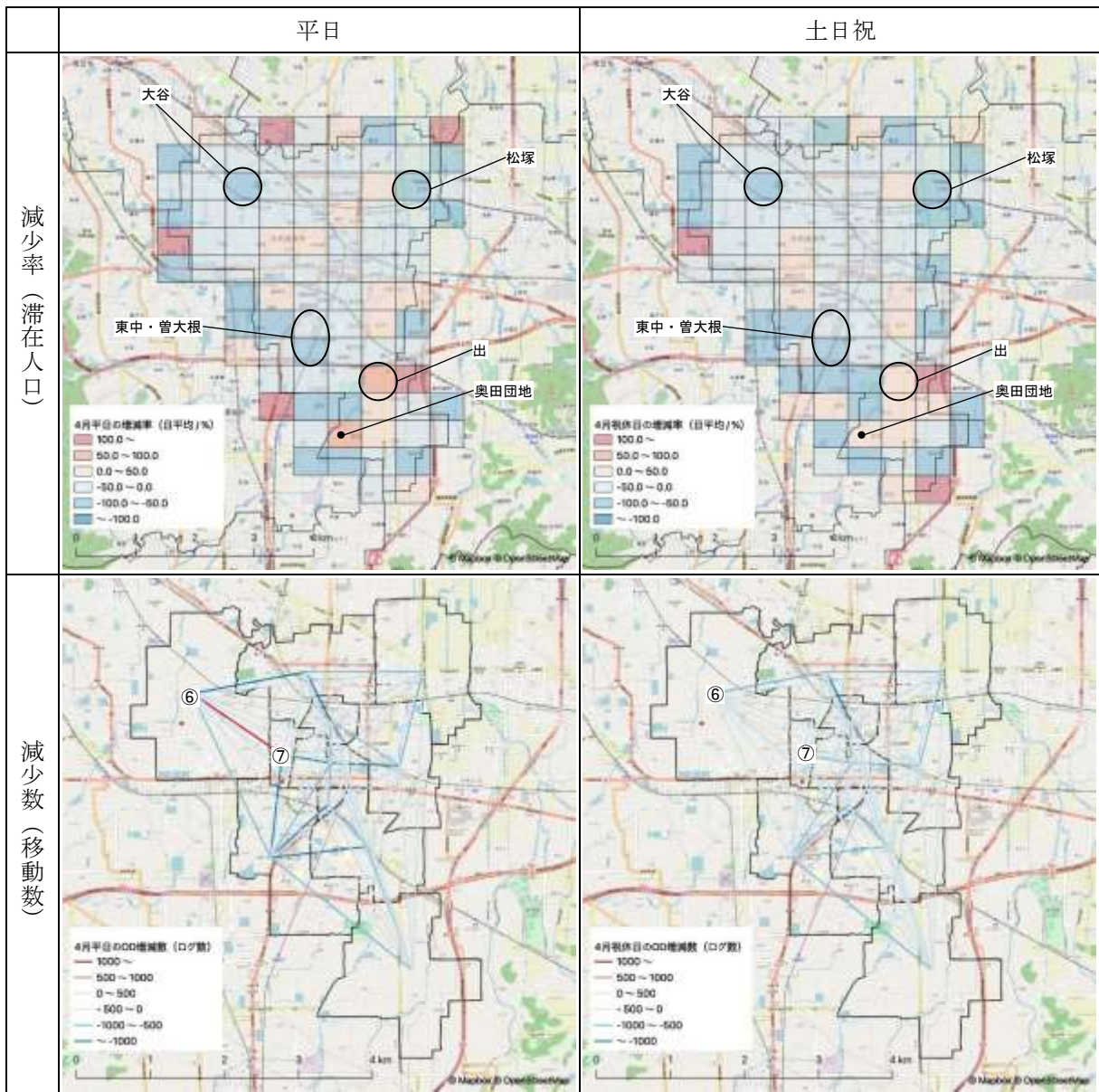


図-9 平成31年（2019年）4月、令和2年（2020年）4月の滞在人口・移動の増減状況
 （⑥：西部、⑦：シビックコア周辺地区）

5 大和高田市の現状のまとめと課題（計画（案） pp.59-62）

6 基本的な方針（計画（案） pp.63-64）

7 計画の目標（計画（案） pp.65-69）

・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。



課題

大和高田市の現況・将来動向についての課題

- ・高齢化に伴う身体能力の低下や運転免許の返納によって、利用できる移動手段は次第に減少します。そのような状況でも安全に移動できる交通手段として公共交通は重要な役割を果たすことから、高齢化社会においてこれらを維持・確保することは重要な課題です。
- ・各種施設は中心部に多い一方、それを必要とする高齢者は周辺部に多くなっています。また、市外への通勤・通学のための手段のひとつである鉄道の駅も中心部に多く立地しています。そのため、周辺部から中心部及び鉄道駅への移動手段として、路線バスやコミュニティバス「きぼう号」等の運行の維持が必要です。
- ・市外への通勤・通学需要も高いことから、市外とを結ぶ鉄道駅への利便性を向上させることで、定住率の向上、転出人口の抑制につながると考えられます。

大和高田市の公共交通の現況についての課題

- ・公共交通利用圏域は市域を概ねカバーしているものの、バス停圏域ではカバーできていない範囲があり、また、コミュニティバス「きぼう号」沿線は路線バス沿線に比べ利便性が低いことから、サービスのさらなる充実に向けた各種検討が必要です。
- ・市内の交通手段は徒歩や自転車が多くなっています。加齢に伴う身体能力の低下により徒歩や自転車による移動可能範囲が狭くなった場合、駅を利用できなくなることが想定されるため、駅への移動手段を確保することが必要です。
- ・路線バスやコミュニティバス「きぼう号」はコロナ禍の影響により利用者が減少しており、収益の減少が想定されます。公共交通を持続可能な形で確保するため、継続した行政の支援も必要です。
- ・タクシーは供給過剰のおそれがあるとされていることから、市内の輸送資源を最大限に活用する観点を踏まえ、鉄道、バス車体で充足が難しいニーズの受け皿としてタクシーを活用できる可能性があります。
- ・鉄道、バス、タクシーなどでの移動ニーズの充足が難しい場合、公共交通ではありませんが病院送迎バスなどの活用も検討する必要があります。

移動実態についての課題

- ・高齢者、運転免許返納者、移動に支障のある人にとって、公共交通やコミュニティバス「きぼう号」は重要な役割を果たしていると考えられます。
- ・主な外出目的である買い物、通院ともに市内は中心部の施設の利用が多く、そのことから周辺部から中心部への移動手段の確保が必要です。
- ・コロナ禍で外出傾向が変化・減少しており需要推計にあたっては留意が必要ですが、一方で公共交通の持続可能性の観点からも今後需要喚起を行っていくことが必要です。

公共交通・コミュニティバス「きぼう号」に対する課題・ニーズ

- ・現在のコミュニティバス「きぼう号」利用者に対する利用促進のためには、ダイヤ調整、増便、バス停環境の整備、定時性確保や運行情報提供、路線の整理に向けた各種検討が必要です。
- ・コミュニティバス「きぼう号」の潜在需要に対する利用促進のためには、増便、路線の整理、ダイヤや行先の調整、路線の短縮・分割に向けた各種検討が必要です。
- ・車両の小型化等の要望は、利用したい時間にバスがないことから個別輸送による機動的な運用を求めるものと推測されます。しかし、車両の小型化は、乗務員の人件費の削減ができないためコスト削減効果は見込めず、むしろ追加車両や追加の乗務員が必要となり高コストとなる場合もあります。そのため、まずはダイヤ調整や利用者増によってこれらの不満を解消していくことが必要です。

<目標値>

指標		対象	令和 2 年度	目標値
1-1	市内の公共交通の 1 日平均利用者数	各鉄道駅、各バス路線	(略)	平成 30 年度以上
1-2	利用者・住民等の 公共交通サービスに 関する満足度	きぼう号利用者アンケート調査	51%	令和 2 年度以上
2-1	公共交通カバー率	鉄道・路線バス・ コミュニティバス「きぼう号」	99.3%	令和 2 年度以上
		路線バス・ コミュニティバス「きぼう号」	78.5%	令和 2 年度以上
2-2	公共交通空白・ 不便地域率	鉄道・路線バス・ コミュニティバス「きぼう号」	0.7%	令和 2 年度以下
		路線バス・ コミュニティバス「きぼう号」	21.5%	令和 2 年度以下
3-1	公的資金が 投入されている 公共交通事業の収支率	コミュニティバス「きぼう号」	1.5%	令和 2 年度以上
3-2	公共交通への 公的資金投入額	コミュニティバス「きぼう号」	54,357,812 円	令和 2 年度以下

8 目標達成のための施策・事業（計画（案） pp.70-84）

<実施する事業>

・本計画の目標を実現するため、以下の事業を実施します。

目標	実施する事業	実施主体				
		市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
公共交通利用者の維持・確保	1) 市内公共交通の維持	○	○		○	
	2) 住民のニーズの継続的把握とサービス改善	○	○			
	3) ノンステップバスの導入	○	○			
	4) バス待ち環境の整備	○	○			
	5) まちづくり、道路環境整備の推進	○				
	6) 公共交通についての情報発信	○	○			
	7) 新型コロナ対策の実施	○	○		○	
おでかけ機会の確保	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	○				
	2) タクシーの有効活用のための施策検討	○	○			
	3) 路線バスや病院送迎バス等との連携の検討	○	○			各病院等
事業効率の改善	1) 各種補助制度の活用	○	○			
	2) おでかけ需要の創出	○		○		
	3) 地元との協働	○		○		



図-10 ノンステップバスの例（奈良交通 HP より）



図-11 バス車内でのデジタルサイネージのイメージ（奈良交通サービス HP より）



図-12 バスロケーションシステムのイメージ

<実施スケジュール>

目標	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)	
公共交通利用者の 維持・確保	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	協議	→	→			
	5) まちづくり、道路環境整備の推進	協議	→	→			
	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	→	→	→	→	→
	7) 新型コロナ対策の実施	実施・継続	→				
おでかけ機会の確保	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	協議	→	計画	→	再編・継続	→
	2) タクシーの有効活用のための 施策検討	協議	→	→			
	3) 路線バスや病院送迎バスとの 連携の検討	協議	→	→			
事業効率の改善	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.85）

- ・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。なお、評価に用いる指標には、7章に掲げた指標も用いることとします。
- ・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。

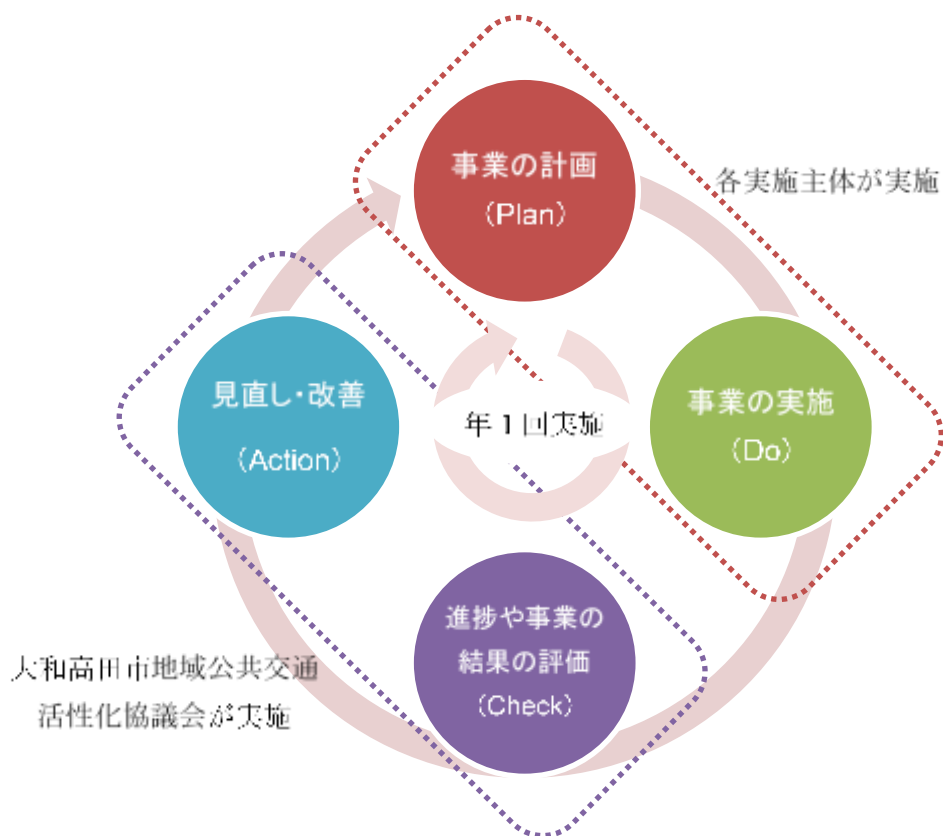


図-13 PDCA サイクルのイメージ

3. 今後のスケジュール

本協議会にてご審議いただきました結果を踏まえ、令和4年4月に「大和高田市地域公共交通計画」として市で策定・公表することを予定しております。策定・公表されました後も、本計画に定めております各施策の実施、目標の達成に向け、引き続き委員の皆様方のご協力をよろしくお願い申し上げます。