

大和高田市地域公共交通計画 (素案)



令和4(2022)年 月
大和高田市

目次

1.	はじめに.....	1
1.1	計画の背景と目的.....	1
1.2	計画の区域.....	2
1.3	計画の期間.....	2
1.4	計画の位置づけ.....	2
(1)	計画の位置づけ.....	2
(2)	関連する計画の概要.....	3
2.	大和高田市の現状.....	9
2.1	位置・地勢.....	9
2.2	人口・世帯数.....	10
(1)	総人口.....	10
(2)	世帯数、世帯当たり人員.....	11
(3)	年齢別人口.....	12
(4)	地域別人口.....	13
2.3	通勤・通学流動.....	17
2.4	土地利用.....	18
(1)	都市計画区域・区域区分・用途地域.....	18
(2)	立地適正化計画における誘導区域.....	19
(3)	主な施設分布.....	20
2.5	市内公共交通について.....	24
(1)	公共交通利用圏域.....	24
(2)	公共交通分担率.....	25
(3)	鉄道.....	26
(4)	路線バス.....	29
(5)	高速バス.....	31
(6)	コミュニティバス「きぼう号」.....	31
(7)	タクシー.....	35
(8)	その他.....	35
3.	アンケート調査.....	36
3.1	概要.....	36
3.2	市民アンケート調査結果（部分）.....	37

(1) 個人属性	37
(2) 移動特性	38
(3) コロナ禍に伴う影響	40
(4) コミュニティバス「きぼう号」について	40
(5) バス停に欲しい施設	42
3.3 きぼう号利用者アンケート調査結果（部分）	43
(1) 個人属性	43
(2) コミュニティバス「きぼう号」の利用特性	44
(3) コロナ禍に伴う影響	46
(4) コミュニティバス「きぼう号」について	46
(5) バス停に欲しい施設	48
4. 人流ビッグデータ分析	49
4.1 概要	49
4.2 データ数	49
4.3 滞在人口	50
4.4 移動人口	52
5. 大和高田市の現状のまとめと課題	54
5.1 大和高田市の現況・将来動向について	54
5.2 大和高田市の公共交通の現況について	55
5.3 移動実態について	56
5.4 公共交通・コミュニティバス「きぼう号」に対する課題・ニーズについて	57
6. 基本的な方針	58
6.1 本市が目指すまちづくりの将来像と公共交通の果たす役割	58
6.2 基本的な方針	59
(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	59
(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	59
(3) 公共交通の持続可能性の確保	59
7. 計画の目標	60
7.1 目標の設定	60
7.2 目標値の例	61
(1) 市内の公共交通の1日平均利用者数（指標 1-1）	61
(2) 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（指標 3-1）	62
(3) 公共交通への公的資金投入額（指標 3-2）	62

8. 目標達成のための施策・事業.....	63
8.1 施策・事業の概要.....	63
8.2 施策・事業詳細.....	64
(1) 公共交通利用者の維持・確保.....	64
(2) おでかけ機会の確保.....	71
(3) 事業効率の改善.....	74
8.3 施策・事業の実施スケジュール.....	77
9. 計画の達成状況の評価.....	78

1. はじめに

1.1 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。本市は鉄道で奈良市、大阪市、京都市まで60分以内で向かうことができ、市内に路線バスやタクシーが運行されている等、比較的充実した公共交通環境にあります。また、本市は、平成8年（1996年）よりコミュニティバス「きぼう号」を運行することで、路線バスやタクシーだけではカバーできない地域の住民の移動手段の確保にも取り組んできました。

しかし、近年、モータリゼーションの進展による利用者の減少、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等によって、これら公共交通の維持は厳しくなっています。令和2年からは、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴い公共交通の利用者が大幅に減少し、交通事業者は大きな打撃を受けています。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（ビジョン+事業体系を記載するもの）であり、令和2年11月に改正・施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、活性化再生法と呼びます）において定められています。「地域公共交通計画」は、地域の移動手段を確保するために、住民等の移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民等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、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の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等の関係主体は、本計画に定める施策を連携しながら進めていくことで、鉄道、路線バス、コミュニティバス「きぼう号」、タクシー、高速バス、その他の移動手段等の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。

1.2 計画の区域

計画の区域は大和高田市全域とします。ただし、広陵町、葛城市等、本市に乗り入れている公共交通については、隣接市町と連携して検討します。

1.3 計画の期間

本計画の期間は、社会情勢やニーズの変化に応じ適切な計画を策定できるよう、令和8年度（2026年度）までの5年間とします。ただし、令和4年4月現在策定中の「大和高田市都市計画マスタープラン」「奈良県都市計画区域マスタープラン」の策定状況や、「大和高田市まちづくりの指針」等その他の計画の改定、社会情勢やニーズの変化に合わせ、期間中においても必要に応じて見直しを行うこととします。

	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)	令和9年度 (2027年度)
大和高田市 地域公共交通計画	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2027年度)					次期計画

図-1-1 本計画の期間

1.4 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、市の公共交通政策の方針を定める「公共交通のマスタープラン」として、「大和高田市都市計画マスタープラン」や「大和高田市立地適正化計画」等の市のその他の計画との連携・調和を図りながら上位計画である「大和高田市まちづくりの指針」を補完するものとして位置づけられます。また、「奈良県都市計画区域マスタープラン」「奈良県公共交通基本計画」「奈良県地域公共交通網形成計画」とも整合を図るものとしてします。

なお、「奈良県都市計画区域マスタープラン」および「大和高田市都市計画マスタープラン」については策定中であることから、これらが策定された後に、本計画も必要に応じて見直すものとします。

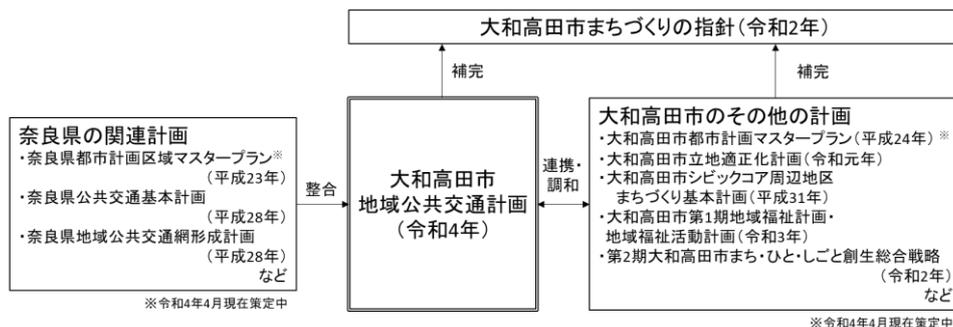


図-1-2 本計画の位置づけ

(2) 関連する計画の概要

1) 大和高田市まちづくりの指針（令和2年3月、大和高田市）

「大和高田市まちづくりの指針」は、それまで4次にわたり策定されてきた総合計画に代わり、目指すべき都市の将来像とそれを実現するために取り組まなければならない基本目標、それを実現するために重点的に取り組む重点施策を定めたものです。

この中で、令和2年度（2020年）から令和9年度（2027年度）までの8年間で目指すべき都市の将来像は、「笑顔の花咲くまち大和高田～みんなで奏でる幸せのハーモニー」と定められています。

公共交通については、将来都市像を実現するための基本目標のうち「⑤安心して暮らせる快適なまちづくり」において以下のように位置づけられています。

・持続可能なまちづくりの推進

先人たちが進めてきた自然・歴史・文化環境整備と定住環境の整備を継承するとともに、中心市街地と生活拠点を結ぶ交通ネットワークの形成、再構築に努め、コンパクトで利便性の高いまちの維持・発展を図り、人口減少・少子高齢社会においても、だれもが安心して暮らし続けることができるまちづくりを進めます。

将来都市像	基本目標	施策の方向性
笑顔の花咲くまち ～みんなで奏でる幸せのハーモニー～ 大和高田	認め合い、高め合う人が輝くまちづくり	人権を尊重する社会の実現及び平和を願う市民意識の醸成 生涯学習機会の充実・文化活動の推進・スポーツ環境の整備 国際交流の推進及び国際化社会への対応
	子どもたちの笑顔あふれるまちづくり	教育環境の充実 子育て支援体制の充実
	健康でいきいきと暮らせるまちづくり	医療体制の整備・健康づくり事業の推進 地域福祉の推進
	活気あふれるにぎわいのまちづくり	地域福祉の推進 農業の振興 観光の振興
	安心して暮らせる快適なまちづくり	持続可能なまちづくりの推進 都市基盤の整備 生活環境の整備と充実 安全で災害に強いまちづくりの推進
	自立と協働のまちづくり	財政基盤の確立 効率的な行政運営の推進 市民参画による協働のまちづくりの推進

中心市街地と生活拠点を結ぶ交通ネットワークの形成、再構築

出典：「大和高田市まちづくりの指針」より整理

図-1-3 「大和高田市まちづくりの指針」において定められている将来像、基本目標

2) 大和高田市都市計画マスタープラン（平成 23 年、大和高田市）

「大和高田市都市計画マスタープラン」は、道路や公園等の都市施設の整備や都市防災、景観形成等都市計画やまちづくりにかかる計画的な整備を図るための、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めたものです。

この中で、まちの将来像を、「自然環境や歴史文化にあふれた あらゆる世代が住み続けるまち」とし、ゾーン、拠点、交通軸による将来都市構造を定めています。

公共交通については、このうち交通軸において以下のとおり位置づけられています。

1) 広域交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市や奈良市、京都市及び和歌山市などの大都市圏と連結する JR や近鉄の鉄道軸を位置づける。 ・大都市との連携を促進する南北の広域軸として京奈和自動車道、東西の広域軸として、中和幹線、国道 24 号大和高田バイパスを位置づける。
2) 市内幹線交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・広域軸に連結し、都市核地区と市縁辺部とをネットワークさせる市内幹線交通軸として、国道 24 号、国道 165 号、県道大和高田斑鳩線を位置づける。
3) 生活交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・市内幹線交通軸の交通機能を補完し、日常生活機能を連携する生活軸として、(都) 大和高田当麻線、(都) 今里築山線を位置づける。また、中心市街地の通過交通を排除する役割を合わせ持つ高田川右岸道路（県道河合大和高田線）から、中心市街地へのアクセスが容易になるよう（都）本郷大中線の整備を図る。 ・身近な公共交通機関として JR、近鉄及びコミュニティバス（きぼう号）を位置づける。 ・狭隘な道路で構成された地域や街区の生活道路として、また災害時の安全な避難ルートとして活用できる地区内幹線道路の設定を検討する。

(参考) 次期大和高田市都市計画マスタープラン（令和4年(検討中)、大和高田市）

「持続可能な土地利用を目指した安全快適に住み続けられるまち 大和高田」をまちの将来像とし、ゾーン、拠点、軸による将来都市構造を定めています。

公共交通については、このうち軸について以下のとおり位置づけられています。

広域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交流軸として、京奈和自動車道、中和幹線、国道24号大和高田バイパスを位置づけ、広域的なネットワーク機能による大阪市や京都市、和歌山市等の大都市圏と広域的なネットワークの充実を図る。
地域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交流軸として、国道24号、国道165号、県道大和高田斑鳩線、都市計画道路大和高田当麻線、都市計画道路今里築山線、都市計画道路本郷大中線を位置づけ、広域軸を補完し、市域内及び隣接都市とのネットワークの充実を図る。
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通軸として、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR和歌山線、JR桜井線の鉄道および市域内から拠点へのアクセスや拠点間の接続するバス路線（コミュニティバス「きぼう号」）を位置づけ、市域内や隣接都市及び大都市圏とのネットワーク機能の充実を図る。
河川緑地軸	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を縦断する高田川と葛城川、県道大和高田当麻線のJR高田駅前から行政拠点までの沿道を位置づける。 ・市内の貴重な緑地帯として、また本市のうるおいのある都市環境形成の要として位置づけ、市民の憩いの空間や散策路として、自然公園や総合公園及び農業ゾーンに散在するため池などとの水と緑のネットワークの形成を図る。

3) 大和高田市立地適正化計画（令和元年6月、大和高田市）

立地適正化計画は、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の配置や公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を目指すための計画です。

この中で、市で目指すべき「まちづくりの方針（案）」は、「主要3駅周辺を中心として、誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築」と定められています。

公共交通については、このまちづくりの方針の実現や、実現に向け設定した都市機能誘導区域への誘導施設の誘致、居住誘導区域への定住・移住の促進等に向け推進する施策として、以下のような「公共交通の充実」に取り組むことが定められています。

- ◇鉄道による交通利便性の向上
- ◇鉄道との乗り継ぎや主要な公共施設へのアクセス性の向上
- ◇既設の民間バス路線の維持
- ◇コミュニティバスの運行の維持・向上
- ◇地域公共交通網形成計画の策定の検討

4) 大和高田市シビックコア周辺地区まちづくり基本計画（平成31年3月、大和高田市）

「大和高田市シビックコア周辺地区まちづくり基本計画」は、大和高田市のシビックコア地区について、「奈良県と大和高田市のまちづくりに関する包括協定」の締結後策定した「シビックコア周辺地区まちづくり基本構想」に基づき、その実現のための事業内容や事業主体を明らかにした事業計画の策定を目的としたものです。

この中で公共交通については、まちづくりの基本方針の1つである「快適なアクセス環境づくり」の実現のための「公共交通利便性向上検討事業」として、以下の事業に取り組むことが定められています。

- 継続的な運行ルート・運行ダイヤの見直し等の検討
- コミュニティバス停標柱の再整備等の検討
- 主要なコミュニティバス停における情報表示装置設置等の検討
- コミュニティバス運行実績情報の整理及び市への提供
- 運行ルート・運行ダイヤの見直し検討の協力

5) 大和高田市第1期地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和3年3月、大和高田市）

「大和高田市第1期地域福祉計画・地域福祉活動計画」は、地域に関わるすべての人と行政が一体となって、総合的な福祉施策を推進していくため、大和高田市における地域福祉を推進する仕組みおよび地域福祉の推進のための実践的な活動計画を定めたものです。

この中で、計画の基本理念を「助け合い、支え合う、笑顔あふれる福祉をめざして ～いつまでも住み続けられるまち 大和高田～」と定め、それを実現するための基本目標が定められています。

公共交通については、それら基本目標のうち「安全・安心な地域づくり」について、その実現のための施策として、「移動手段の充実」に取り組むことが定められています。

(3) 移動手段の充実

- ・コミュニティバスや公共交通機関の充実により、住民の移動手段の確保を図ります。
- ・地域の事業所における自主的な移動支援活動や、地域住民による助け合い・支え合いに基づく移動支援活動等に必要な支援や体制づくりを検討していきます。

6) 第2期大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月、大和高田市）

「第2期大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、改定した「大和高田市人口ビジョン」の戦略人口を実現するための基本目標や施策の基本的な方向性、具体的な施策を定めたものです。

この中で公共交通については、基本目標のうち「地域が連携し、安心して暮らせるまちをつくる」について、その実現のための施策として、「地域の特性に応じたコンパクトなまちづくりの推進」に取り組むことが定められています。

- 本市の充実した鉄道駅や医療・福祉・商業などの施設が立地しているエリアと生活拠点を結ぶ交通ネットワークの形成・再構築を図り、市民の利便性の向上に努めます。

7) 奈良県都市計画区域マスタープラン（平成23年5月、奈良県）

奈良県では、県政が目指す姿、都市計画の目指すべき方向性、都市計画区域における人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、当該都市計画区域を一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全することを目的とし、都市計画に関する基本的な方向性と主要な都市計画の決定方針を具体的に示す「奈良県都市計画区域マスタープラン」を策定しています。

8) 奈良県公共交通基本計画（平成 28 年 3 月、奈良県）

奈良県では、全ての県民が健康で文化的な日常生活、社会生活を営むため、公共交通による移動環境を確保することを目的とする「奈良県公共交通条例」を制定しています。奈良県は、この条例に基づき、公共交通を幅広くとらえてまちづくり、保健、医療、福祉、教育、観光、産業その他の施策との連携や関連する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、「奈良県公共交通基本計画」を策定しています。

9) 奈良県地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月、奈良県）

奈良県地域交通改善協議会（国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民等の代表から構成）は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成を図るため、「奈良県公共交通基本計画」に定める基本的な方針を計画の基本方針としながら、法律で規定された項目を整理した「奈良県地域公共交通網形成計画」を策定しています。

2. 大和高田市の現状

2.1 位置・地勢

本市は、奈良県の北西部、大和盆地の南西部に位置し、東は橿原市、南は御所市、西は葛城市、北は香芝市及び広陵町と隣接しており、市の西方に金剛葛城山系が望まれます。

本市の地形は、市北部に位置する標高 70～80m の馬見丘陵のほかはほぼ平坦で、市域を高田川や葛城川が南北に流れており、高田駅、大和高田駅、高田市駅を中心に市街地が形成され、周辺部には田園地帯があります。

市域は 16.48km²（周囲 26.4km、東西 4.8km、南北 5.1km）と狭くはありますが、古くから交通の要衝であり、今日も鉄道網等によって奈良市や和歌山市、大阪市、京都市等と結ばれ、奈良県の中南和地域の経済・文化・行政の中心として発展してきました。

特に、大阪大都市圏へ約 30 分程度で連絡する好立地の条件から、大阪との文化・経済的な関わりが深く、近年は大阪大都市圏に近接した住宅都市的な色彩も強めています。



出典：大和高田市ホームページ

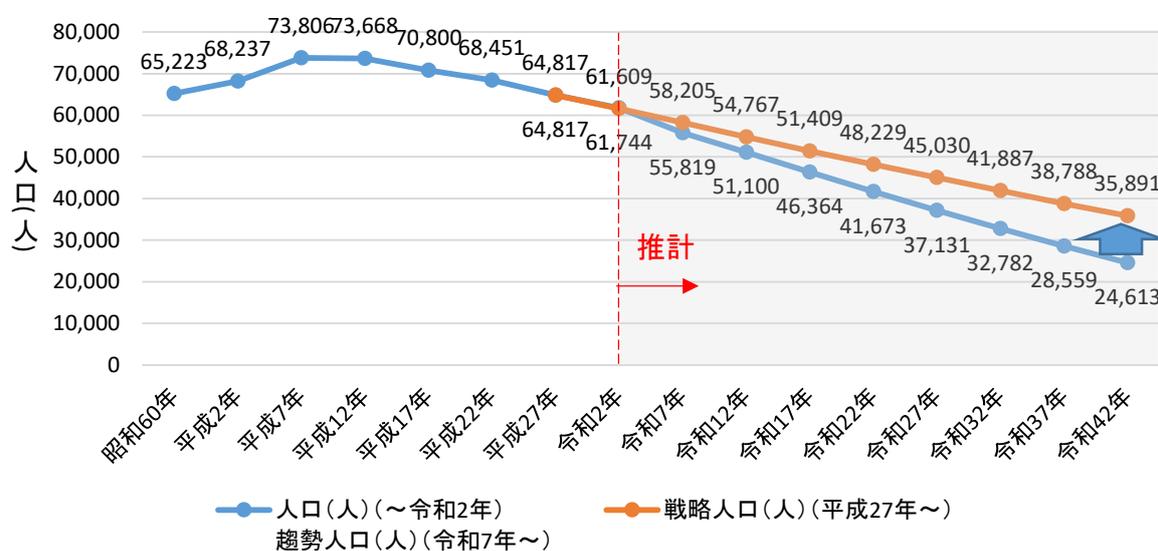
図-2-1 大和高田市の位置

2.2 人口・世帯数

(1) 総人口

人口は、昭和60年（1985年）以降、平成7年（1995年）の73,806人をピークに漸減しており、令和2年（2020年）では61,744人となっています。

一方、大和高田市人口ビジョンにおいては、人口は令和42年（2060年）に24,613人まで減少すると推計されています。そこで、「大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、合計特殊出生率及び純定住率の上昇による20～30歳代の転出超過の抑制等に長期的視点から取り組むことにより、令和42年（2060年）の戦略人口として35,891人を目指すこととしています。



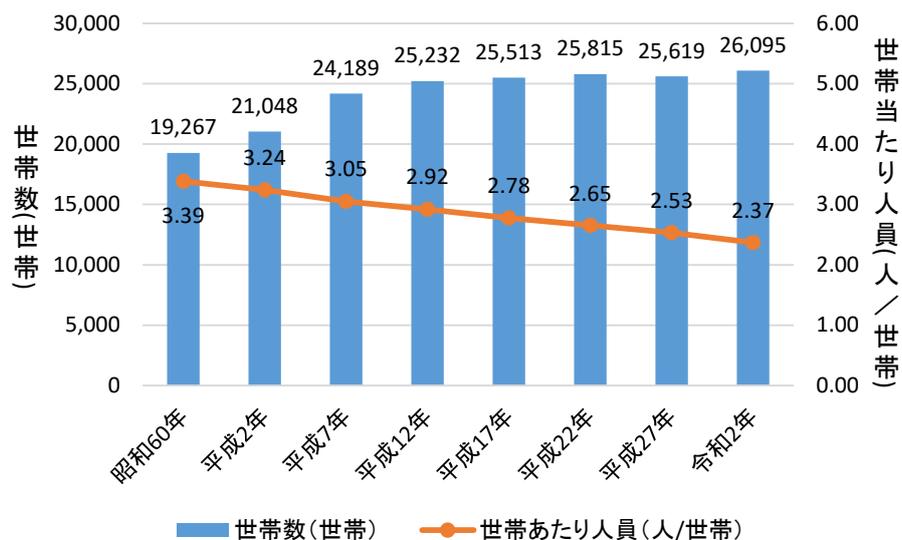
出典：国勢調査（昭和60年～令和2年）、第2次大和高田市人口ビジョン（令和2年～）より作成

図-2-2 人口の推移

(2) 世帯数、世帯当たり人員

世帯数は、平成 22 年（2010 年）まで漸増していましたが近年は上げ止まっており、令和 2 年（2020 年）は 26,095 世帯となっています。

世帯あたり人員については、昭和 60 年（1985 年）に 3.39 人/世帯であったのが、令和 2 年（2020 年）には 2.37 人/世帯まで減少しており、核家族化・小世帯化が進行しています。



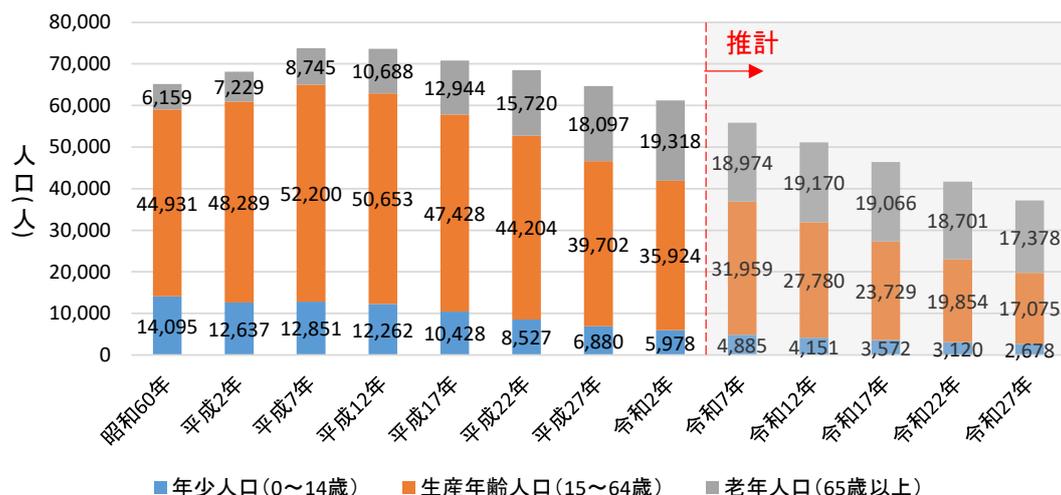
出典：国勢調査（昭和 60 年～令和 2 年）より作成

図-2-3 世帯数、世帯当たり人員の推移

(3) 年齢別人口

年齢3区分別人口は、令和2年（2020年）の年少人口（0～14歳）は5,978人、生産年齢人口（15～64歳）は35,924人、老年人口は19,318人となっています。構成比率では、年少人口および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。

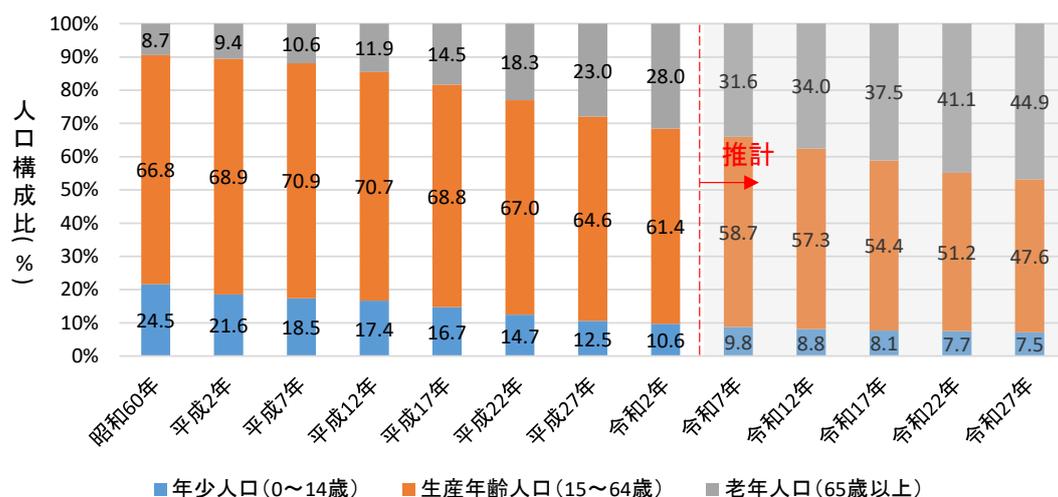
また、今後も年少人口および生産年齢人口の減少、老年人口の増加傾向による少子高齢化の進行が見込まれています。



出典：国勢調査（昭和60年～令和2年）、国立社会保障・

人口問題研究所の将来人口予測（令和7年～）より作成

図-2-4 年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査（昭和60年～令和2年）、国立社会保障・

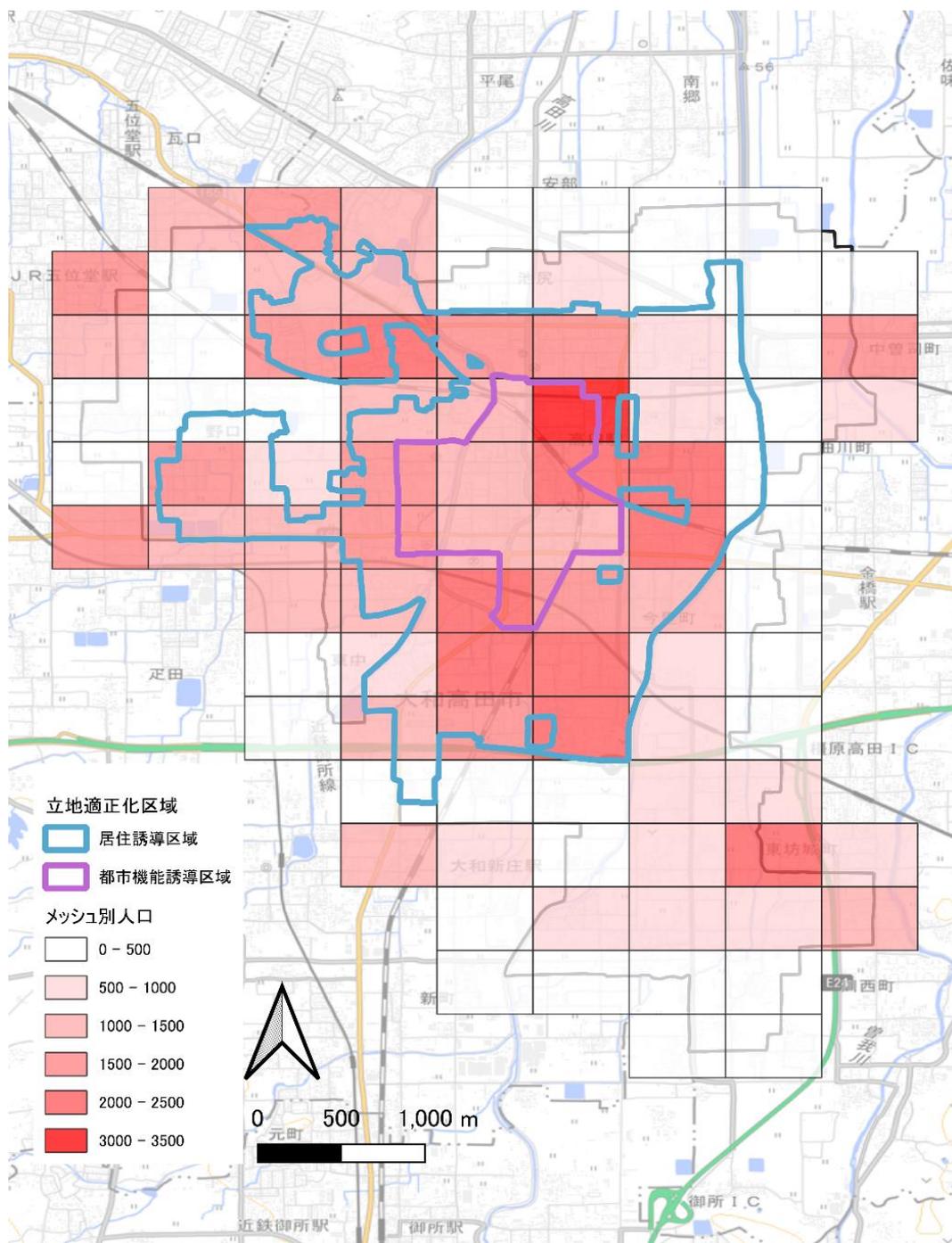
人口問題研究所の将来人口予測（令和7年～）より作成

図-2-5 年齢3区分別人口比率の推移

(4) 地域別人口

1) 地域別現況人口

人口は近鉄大和高田駅・JR 高田駅周辺が最も多く、磯野、東中、中三倉堂、田井新町等中心部とその周辺で多くなっています。

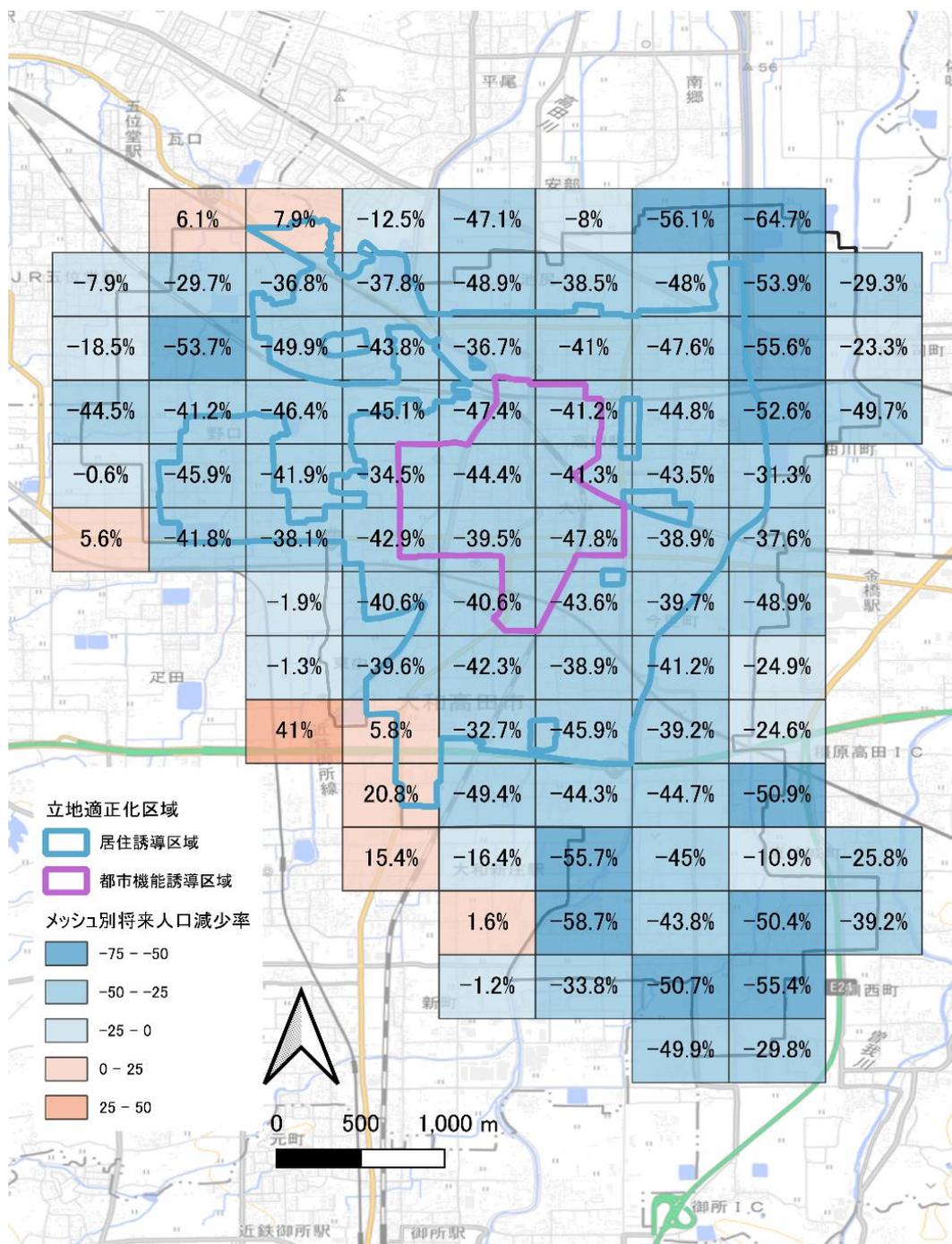


出典：国勢調査（平成 27 年）より作成

図-2-6 4 次メッシュ別総人口（平成 27 年）

2) 将来人口の地域別変化

令和 27 年（2045 年）にはほとんどの箇所で 40%以上人口が減少、また、高齢化率の高い周辺部は 50～60%減少すると推定されています。

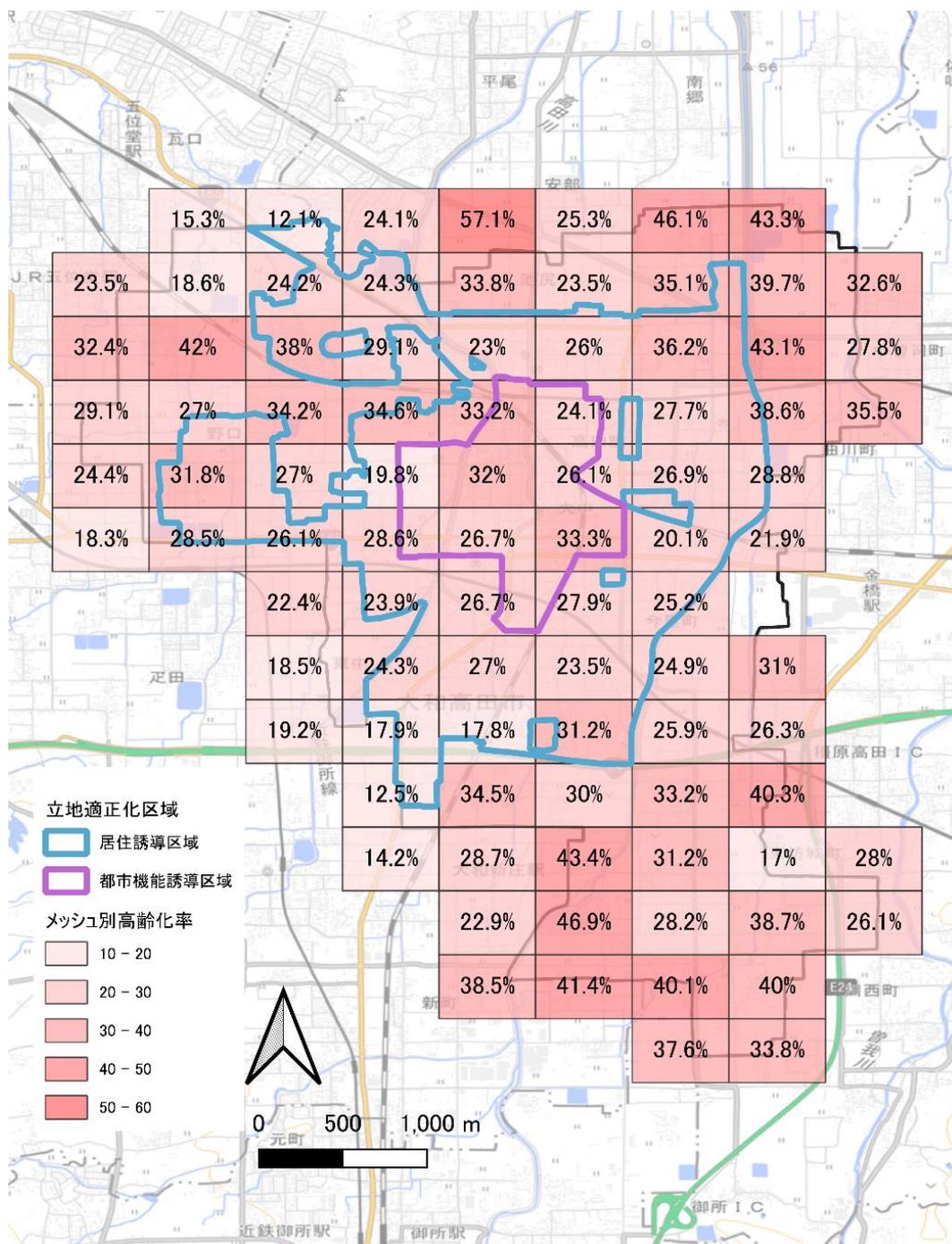


出典：国土数値情報（平成 30 年）より作成

図-2-7 4 次メッシュ別総人口減少率（平成 27 年・令和 27 年）

3) 地域別老年人口率（現況）

老年人口の割合は 20～40%台で、松塚、池田、奥田、吉井、根成柿等周辺部で高くなっています。

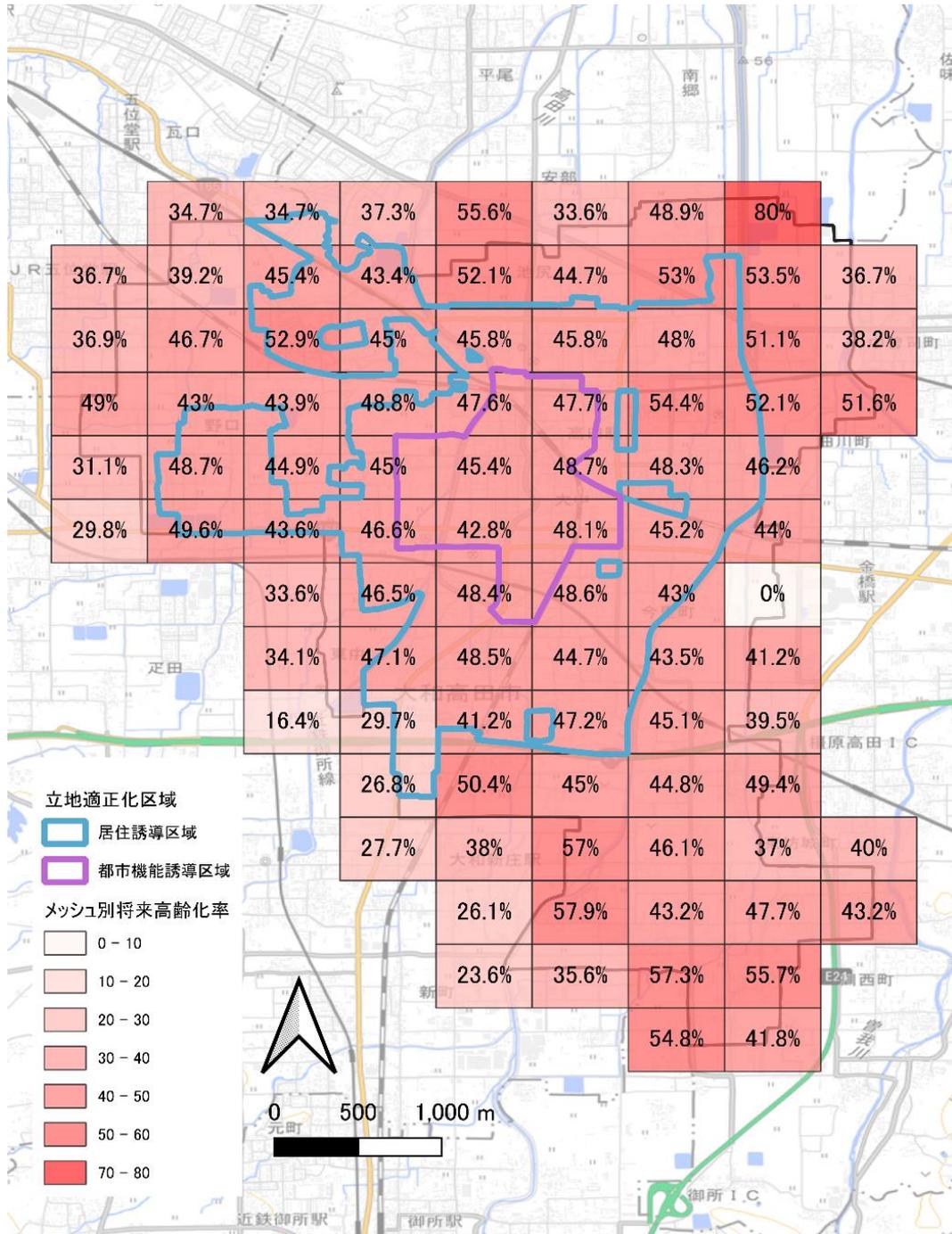


出典：国勢調査（平成 27 年）より作成

図-2-8 4 次メッシュ別老年人口率（平成 27 年）

4) 地域別老年人口率（将来）

令和 27 年（2045 年）には老年人口の割合はほとんどの箇所で 40%以上になり、周辺部ではさらに 50～60%になると推定されています。



出典：国土数値情報（平成 30 年）より作成

図-2-9 4 次メッシュ別将来高齢化率（令和 27 年）

2.3 通勤・通学流動

国勢調査（平成 27 年）によると、大和高田市から大和高田市外に通勤・通学する人は 21,477 人、大和高田市外から大和高田市に通勤・通学する人は 12,990 人となっています。市町村別内訳をみると、隣接する市町村や奈良市、大阪市等との流動が多くなっています。

表-2-1 大和高田市外への流出・流入人口（15 歳以上通勤・通学の計）

流出先	流出人口（人）	流入元	流入人口（人）
大阪市	4,248	橿原市	2,290
橿原市	3,176	葛城市	1,545
葛城市	1,290	香芝市	1,503
香芝市	1,119	広陵町	988
奈良市	1,087	御所市	623
広陵町	825	桜井市	587
御所市	814	奈良市	431
大和郡山市	739	五條市	339
東大阪市	591	田原本町	300
桜井市	526	大淀町	260
その他市町村	7062	その他市町村	4124
合計	21,477	合計	12,990

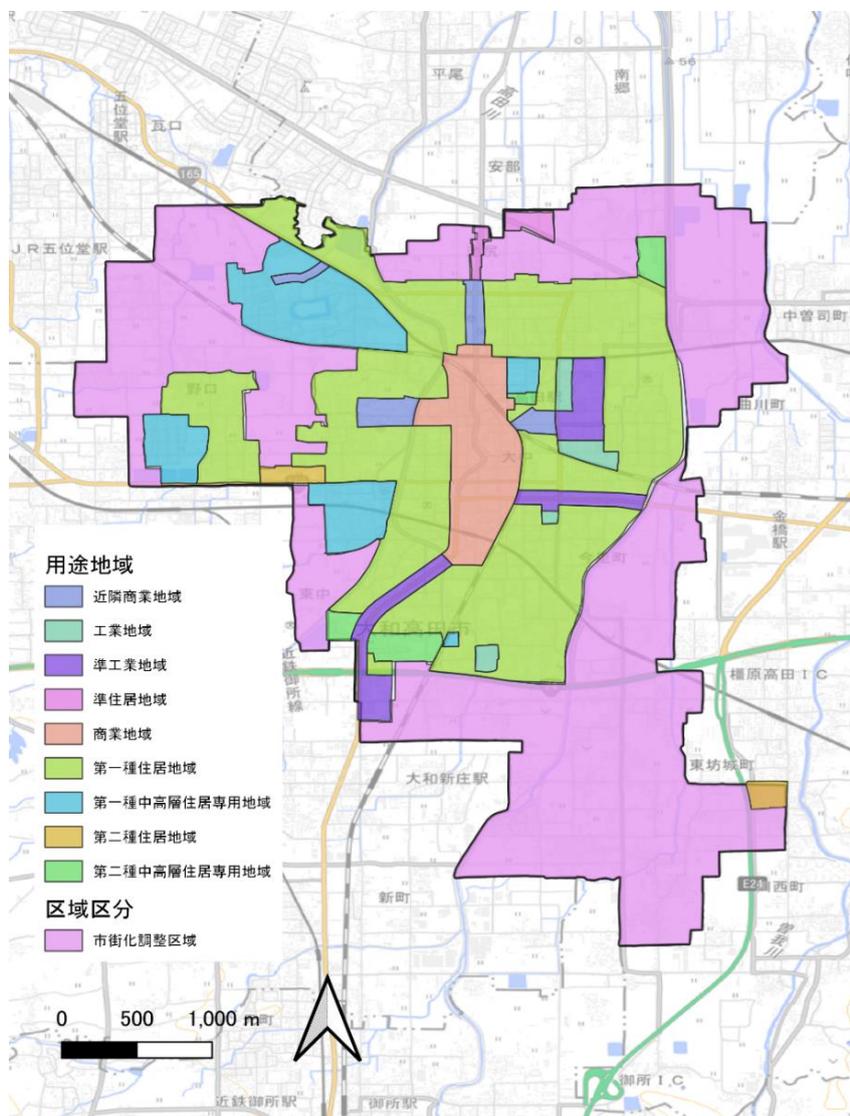
出典：国勢調査（平成 27 年）より作成

2.4 土地利用

(1) 都市計画区域・区域区分・用途地域

奈良県では、12市12町1村からなる「大和都市計画区域」(最終決定平成23年5月10日)を指定しており、大和高田市はその全域(1,649.0ha)が都市計画区域に指定されています。

都市計画区域のうち、市街化区域として796.4ha(48.3%)が、市街化調整区域として852.6ha(51.7%)が指定されています。また、用途地域については、住居系用途地域が5地域(第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種・第2種住居地域、準住居地域)で638.3ha(80.1%)、商業系用途地域が2地域(近隣商業地域、商業地域)で96.8ha(12.2%)、工業系用途地域が2地域(準工業地域、工業地域)で61.3ha(7.7%)指定されています。



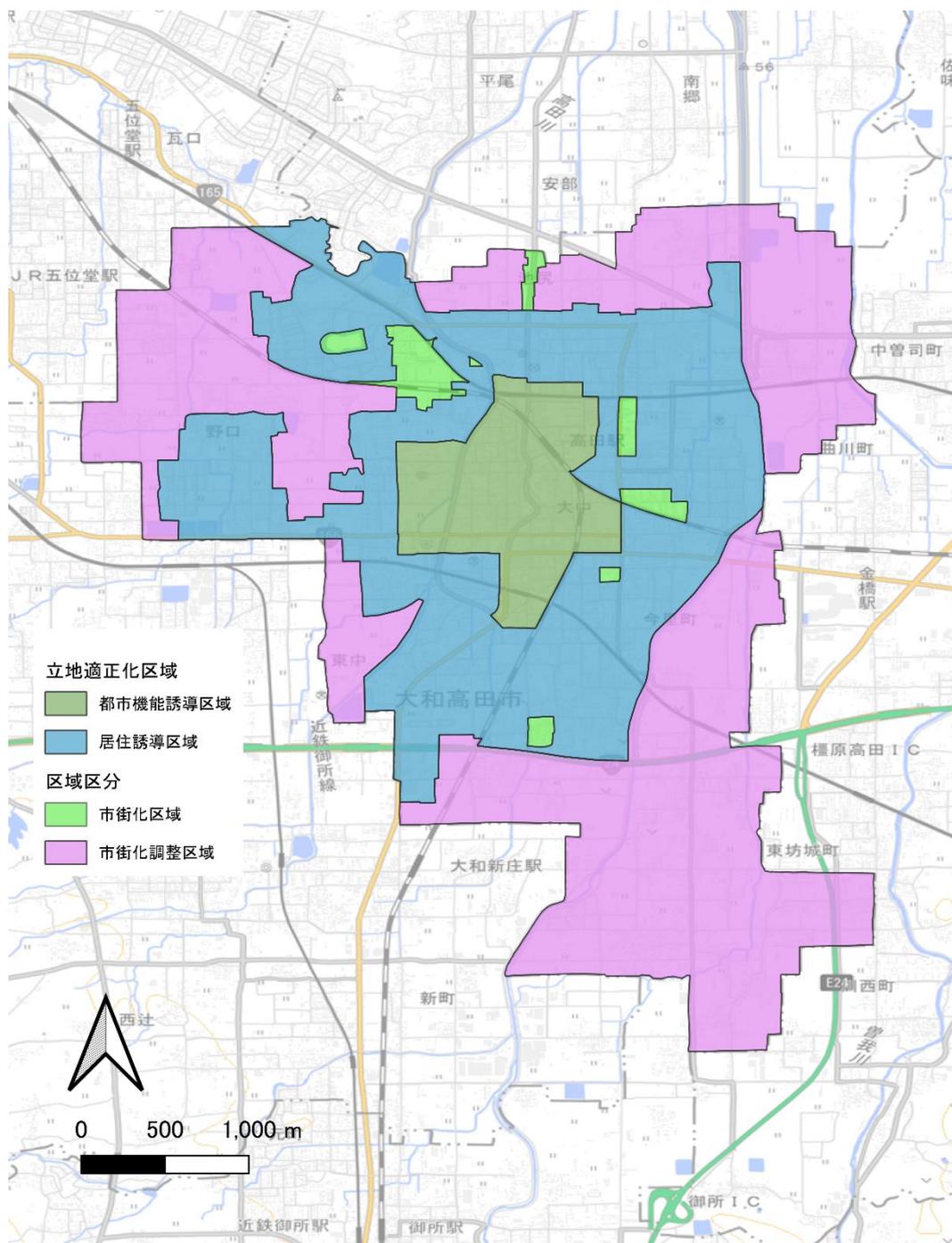
出典：国土数値情報より作成

図-2-10 区域区分、用途地域指定状況

(市街化区域は用途地域指定部分と一致する)

(2) 立地適正化計画における誘導区域

令和元年（2019年）6月に策定された「大和高田市立地適正化計画」においては、居住誘導区域として760ha（都市計画区域の46.1%、市街化区域の95.5%）が、都市機能誘導区域として147ha（都市計画区域の8.9%、市街化区域の18.5%）が指定されています。

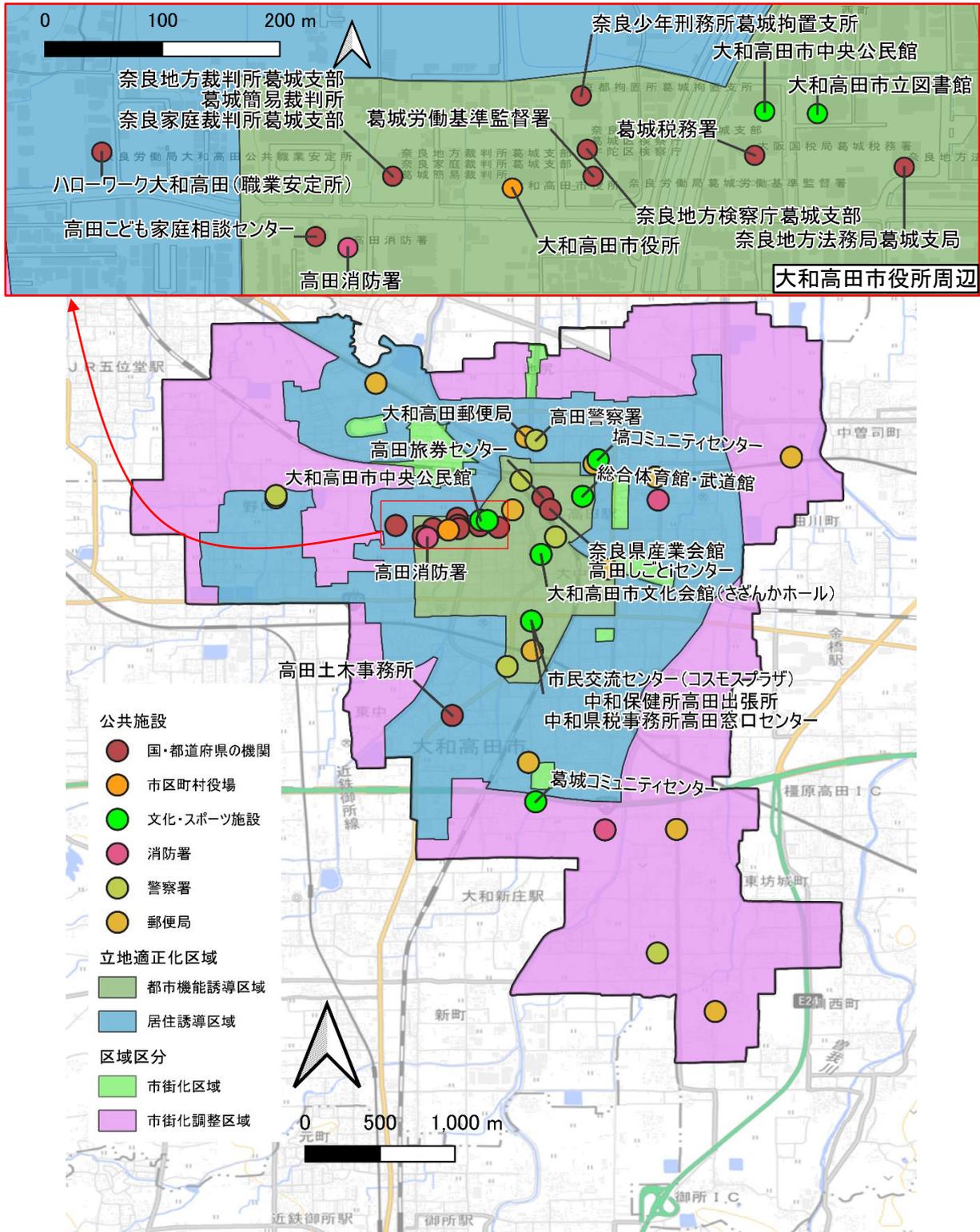


出典：国土数値情報より作成

図-2-11 立地適正化計画における誘導区域

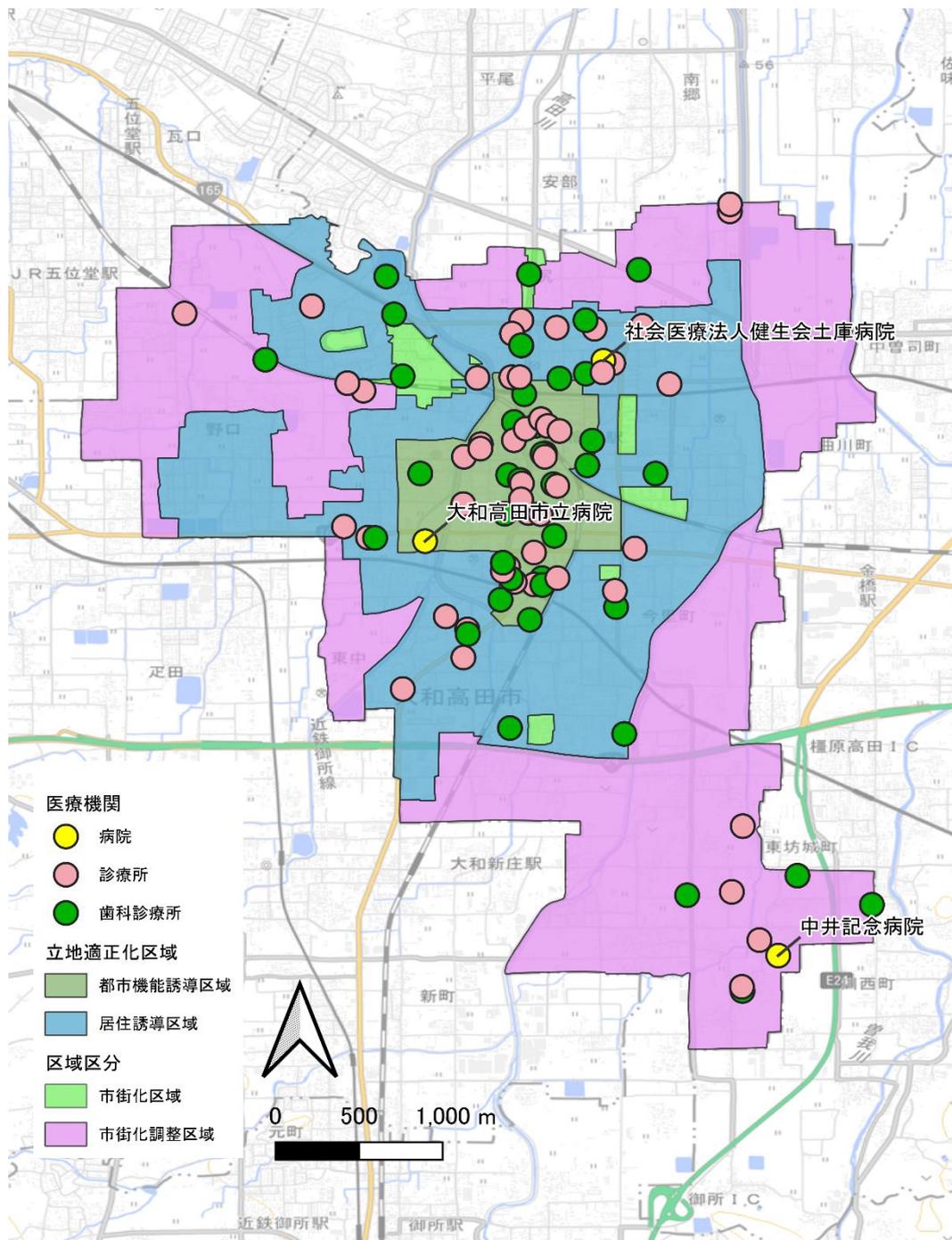
(3) 主な施設分布

市内に立地する主な施設のうち、公共施設、医療機関、教育施設、福祉施設は、大半が市街化区域内に立地しています。



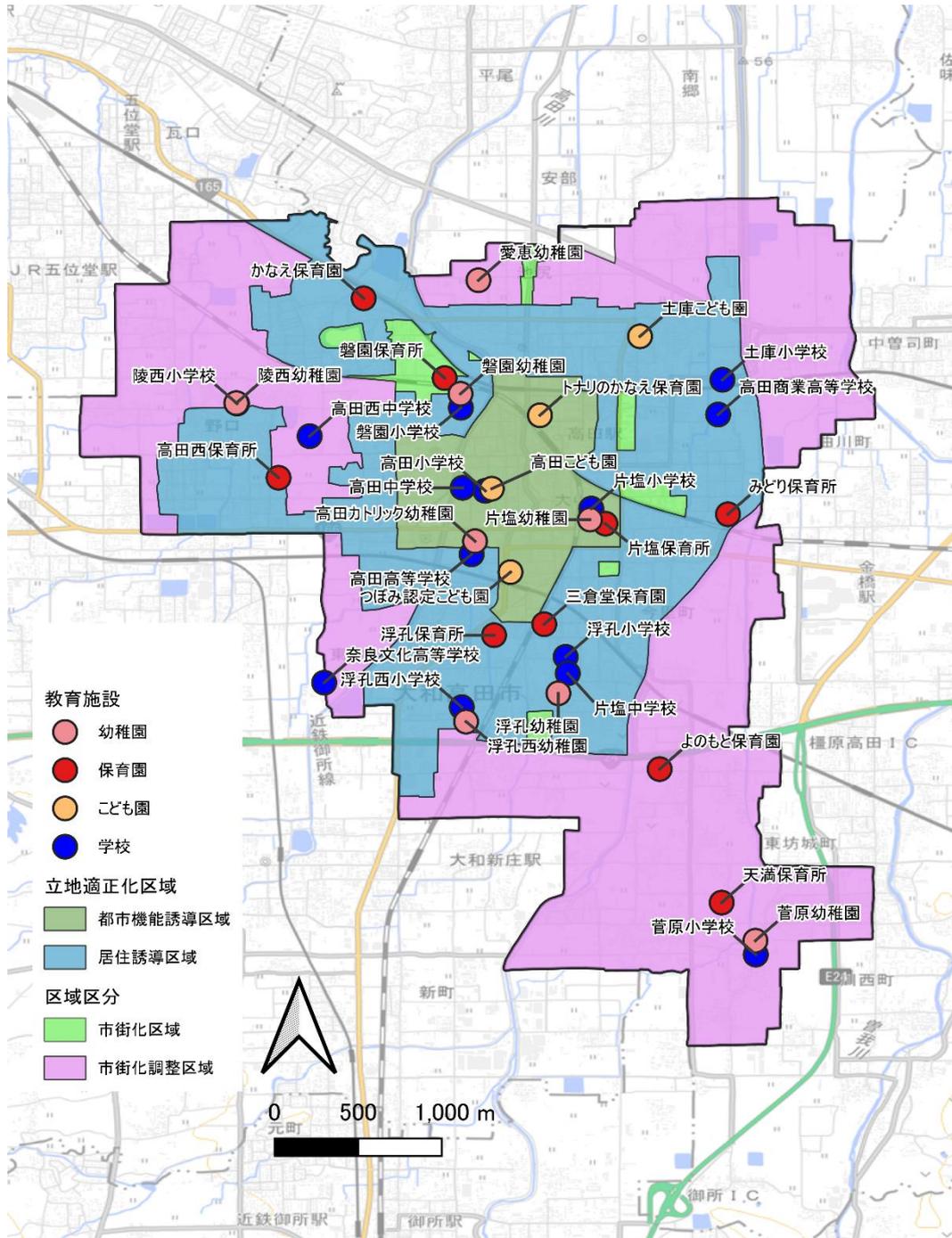
出典：国土数値情報を最新の情報を踏まえ更新し作成

図-2-12 公共施設立地状況（役所、郵便局、消防署、警察署、文化施設）



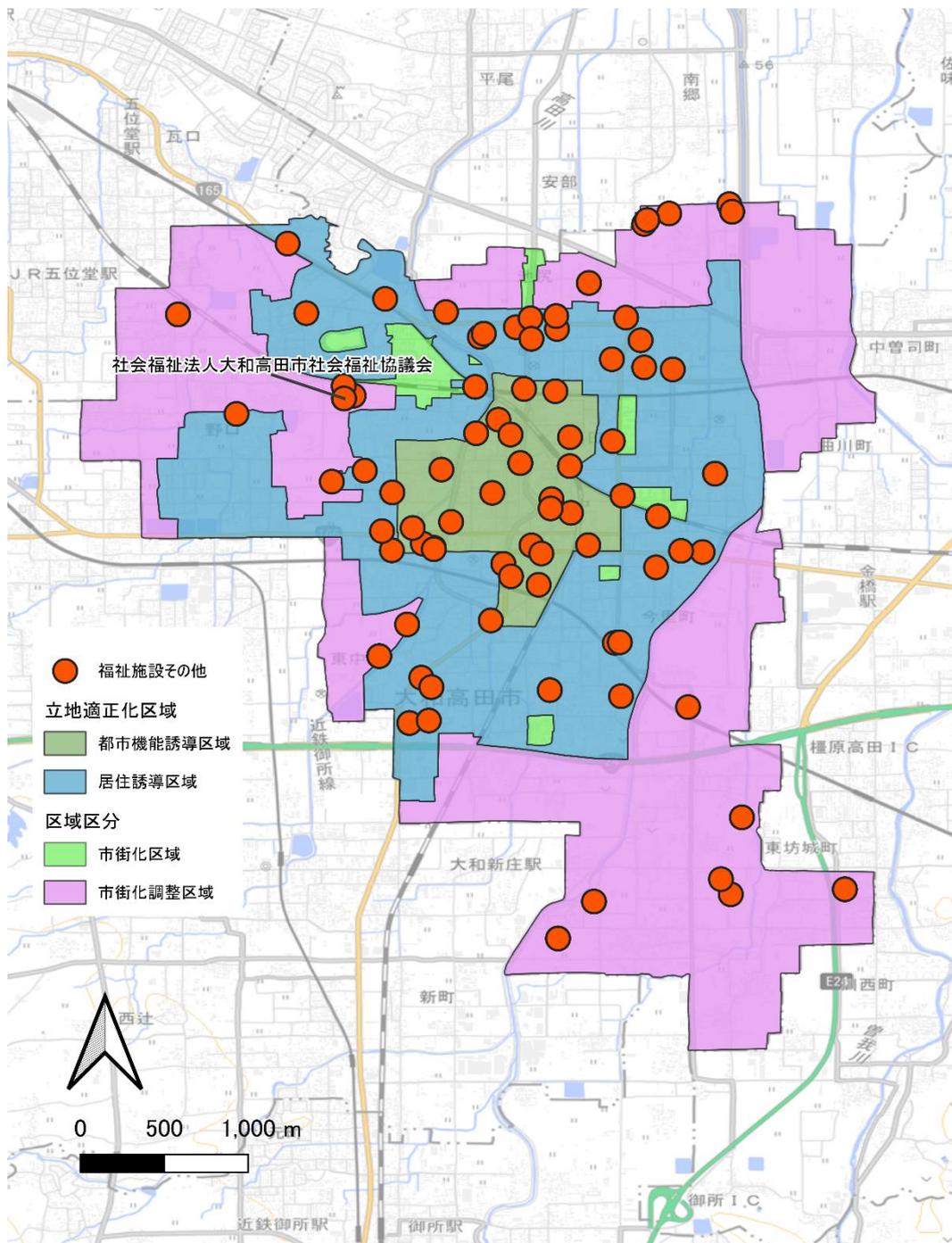
出典：国土数値情報より作成

図-2-13 医療機関立地状況



出典：国土数値情報より作成

図-2-14 教育施設立地状況（学校・幼稚園・保育園・こども園）



出典：国土数値情報より作成

図-2-15 福祉施設立地状況

2.5 市内公共交通について

(1) 公共交通利用圏域

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、市北東部等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。



出典：大和高田市立地適正化計画

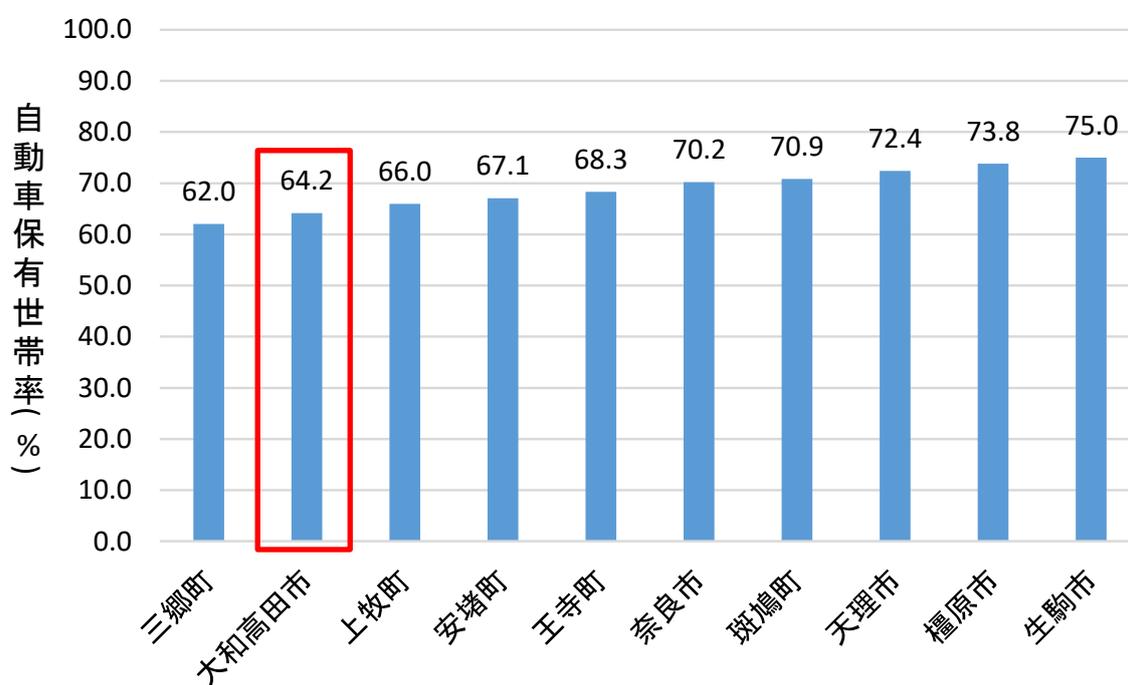
図-2-16 市内バス交通網利用圏域

(2) 公共交通分担率

乗用車保有世帯率は、令和2年（2020年）は64.2%と奈良県内では2番目に低い割合となっています。

また、代表交通手段のうち公共交通手段が占める割合は、鉄道が14.1%、バスが0.8%となっています。自動車分担率は42.4%で奈良県内では奈良市中部、西部や生駒市南部に次いで低く、また、自転車と徒歩の合計分担率は38.4%で奈良県内では最も高くなっています。

これらのことより、奈良県内の他市区町村に比べ、自動車や公共交通より徒歩や自転車で移動する傾向が強いことがわかります。



出典：奈良県統計年鑑（令和2年）より作成

図-2-17 自動車保有世帯率（上位10市町村）

表-2-2 大和高田市代表交通手段別発生集中量

	鉄道	バス	自動車	自動二輪 原付	自転車	徒歩	その他	不明	合計
発生集中量	35,349	1,959	106,474	9,470	49,233	47,246	569	711	251,011
分担率(%)	14.1	0.8	42.4	3.8	19.6	18.8	0.2	0.3	100.0

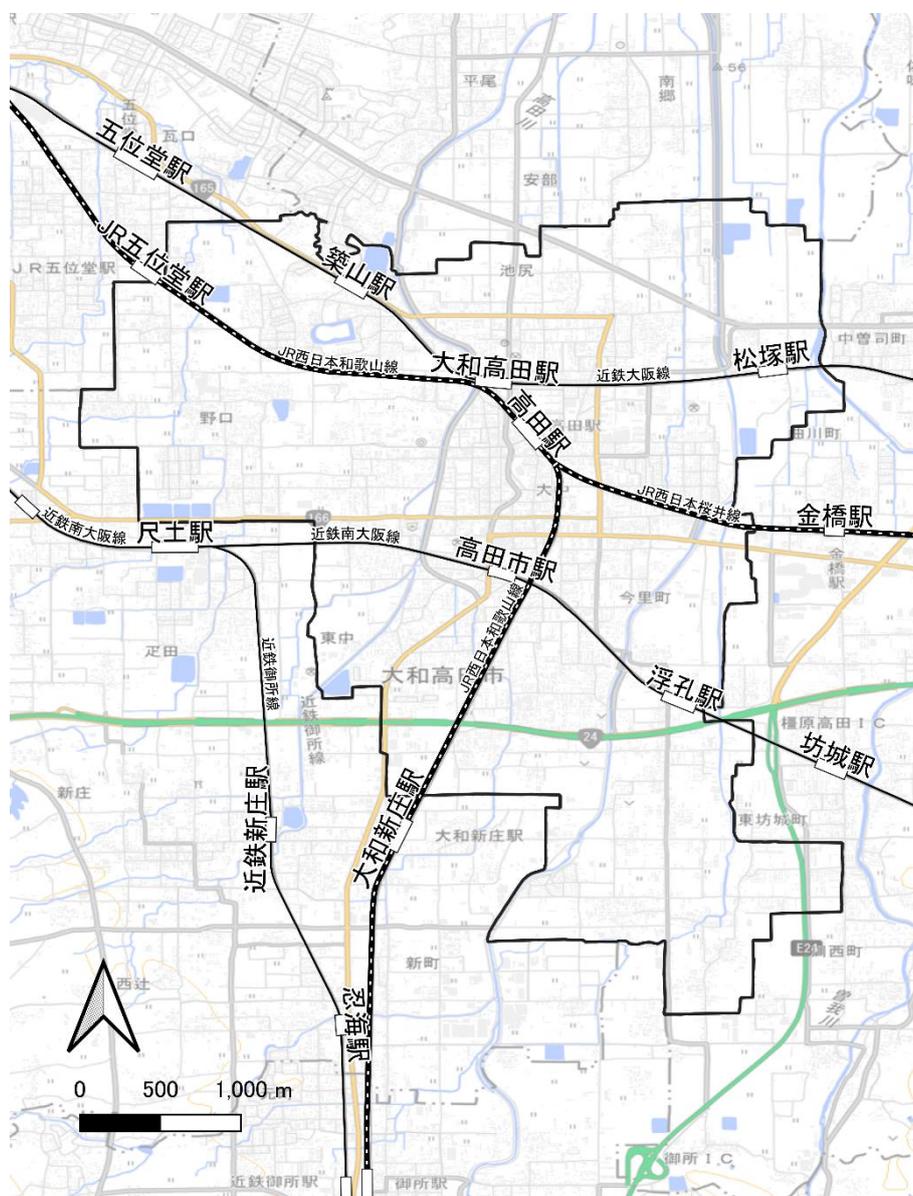
出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

(3) 鉄道

1) 概要

本市は、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR 和歌山線、JR 桜井線が通っており、県庁所在地である奈良市をはじめ、大都市である大阪市、京都市まで 60 分以内で向かうことができます。

また、県内市町村の鉄道駅圏域（駅を中心として半径 800m）における用途地域の比率、人口密度、人口比率を比較すると、上位に位置していることから、駅周辺における都市機能や住民の集約性の高さがうかがえます。特に、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要 3 駅周辺においては、中心的な市街地が形成されており、その重要性は高いものと考えられます。

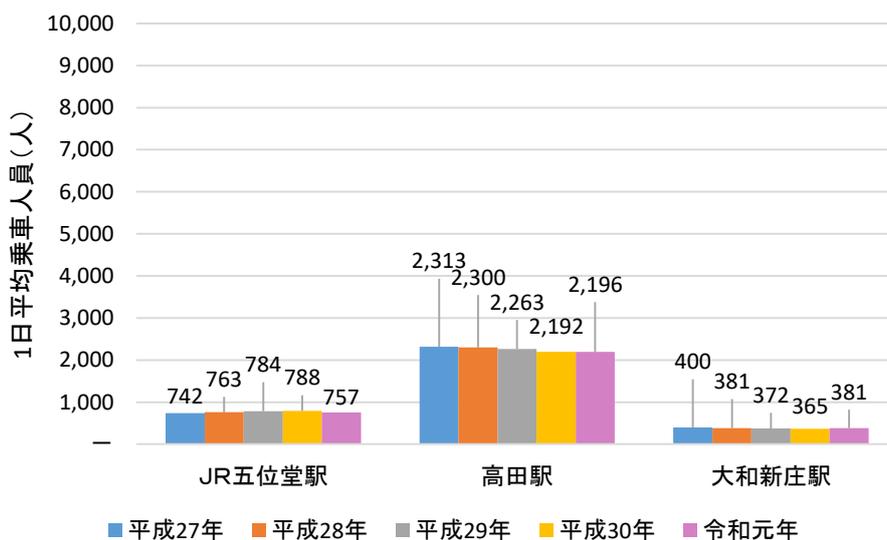


出典：国土数値情報（令和 2 年）より作成

図-2-18 大和高田市の鉄道路線

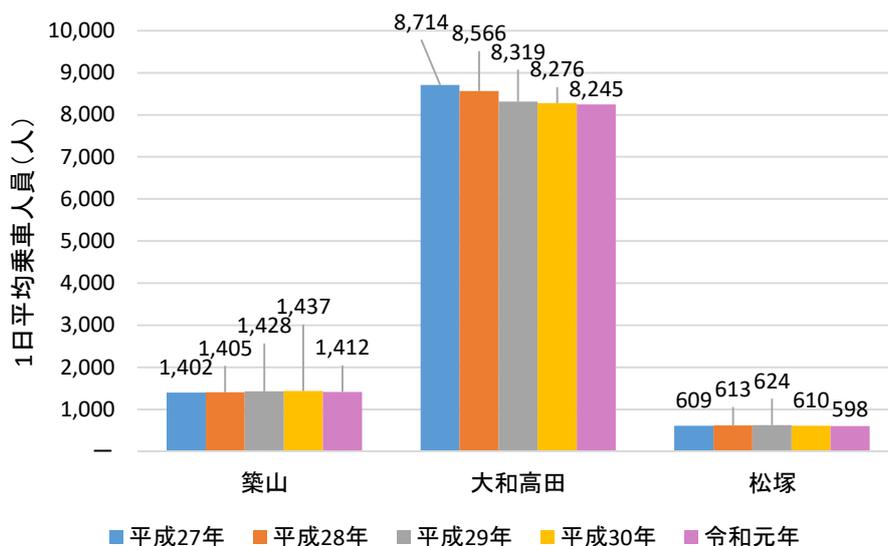
2) 利用者数

本市周辺の鉄道の日平均利用者数は、大和高田駅が 8,000 人～9,000 人と最も多く、次いで、高田市駅が 4,000 人前後となっています。また、経年では各駅とも横ばいか微減傾向を示しています。



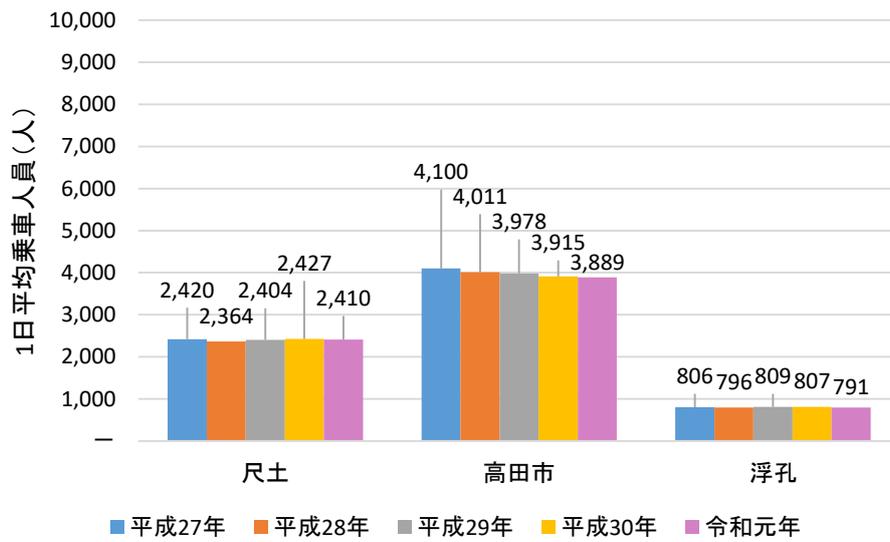
出典：奈良県統計年鑑より作成

図-2-19 鉄道 1 日平均乗車人員（JR 線）



出典：奈良県統計年鑑より作成

図-2-20 鉄道 1 日平均乗車人員（近鉄大阪線）

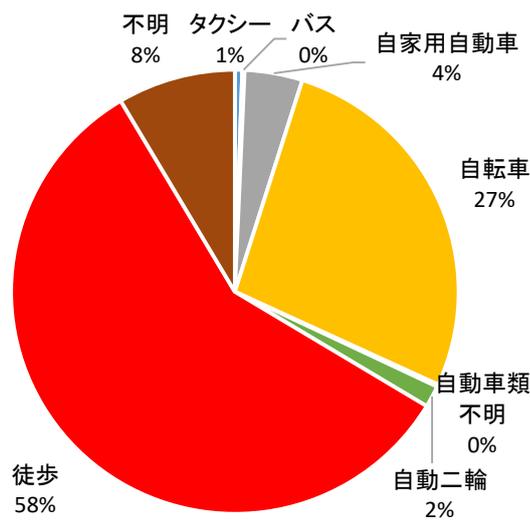


出典：奈良県統計年鑑より作成

図-2-21 鉄道 1 日平均乗車人員（近鉄線南大阪線）

3) 端末交通手段

鉄道駅からの端末交通手段は徒歩が最も多く、次いで自転車、自家用車となっており、端末交通手段についても、代表交通手段と同様に、自動車や公共交通より徒歩や自転車で移動する傾向が強いことがわかります。



出典：第 5 回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査

図-2-22 市内周辺鉄道駅で乗降する人の端末交通手段分担率（平日）

(4) 路線バス

1) 概要

本市内では奈良交通の路線バスが 13 系統運行しており、ほとんどが近鉄大和高田駅バス停を拠点にしています。近鉄大和高田駅～高田市駅をつなぐ南北の公共交通軸を形成しているとともに、奈良文化高校、広陵町の竹取公園、葛城市の忍海、五條市の五條バスセンター、橿原市のイオンモール橿原や大和八木駅等、市外への移手段としての役割も担っています。また、高速道路を使わないものとしては日本最長のバス路線として知られる八木新宮線が大和八木駅から高田市駅を経由して運行されています。

表-2-3 奈良交通路線バス運行本数

路線	行先	1日あたり運行本数		
		平日	土曜	日・祝日
高田イオンモール線	竹取公園東→イオンモール橿原	11	11	11
	イオンモール橿原→竹取公園東	11	11	11
	近鉄大和高田駅→今里→イオンモール橿原	1	1	1
	イオンモール橿原→今里→近鉄大和高田駅	1	1	1
高田新家線	竹取公園東→近鉄大和高田駅	4	2	3
	近鉄大和高田駅→竹取公園東	4	1	1
	竹取公園東→近鉄大和高田駅→忍海※	3	2	1
	忍海→近鉄大和高田駅→竹取公園東※	4	3	3
高田五條線	近都大和高田駅→五條バスセンター	10	8	8
	五條バスセンター→近鉄大和高田駅	12	10	10
	近鉄大和高田駅→忍海	4	6	7
	忍海→近鉄大和高田駅	4	4	4
	近鉄大和高田駅→奈良文化高校→忍海	2	1	0
奈良文化高校線	竹取公園東→奈良文化高校	3	3	0
	奈良文化高校→竹取公園東	2	2	0
八木五條線	五條バスセンター→大和八木駅（南口）	2	1	1
八木新宮線	大和八木駅（南口）→新宮駅	3	3	3
	新宮駅→大和八木駅（南口）	3	3	3

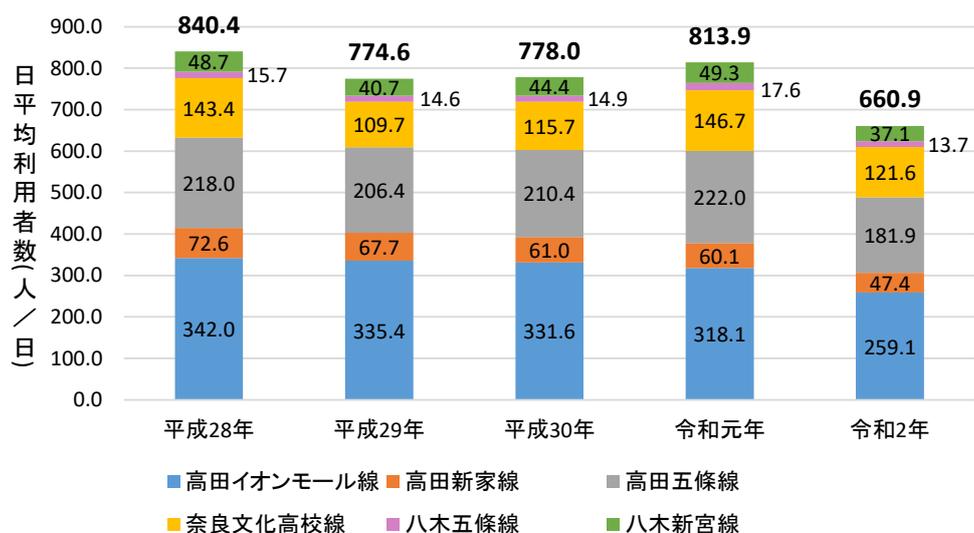
※高田新家線、高田五條線直通

出典：奈良交通提供資料より作成

2) 利用者数

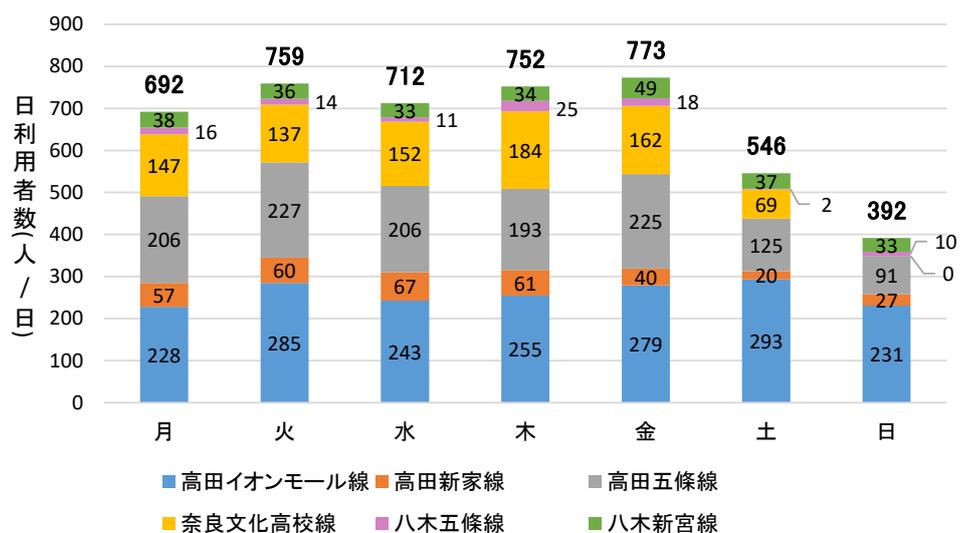
奈良交通が毎年6月に実施している利用実態調査によると、大和高田市内の一日平均乗車数は平成29年度（2017年度）以降増加傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり660.9人/日と低下しています。

路線別では高田イオンモール線が最も多く、令和2年度（2020年度）は259.1人/日と利用者数の約39%を占めています。また、曜日別では平日は金曜日、休日は土曜日が多くなっています。



出典：奈良交通提供資料より作成

図-2-23 路線バス1日平均利用者数（太字：合計）



出典：奈良交通提供資料より作成

図-2-24 路線バス曜日別利用者数（2020年）（太字：合計）

(5) 高速バス

五條バスセンターと新宿を結ぶ夜行高速バス「やまと号」（五條新宿線）が、近鉄高田市駅、近鉄大和高田駅を經由して奈良交通と関東バスの共同で運行されています。

また、近鉄高田市駅と関西国際空港を結ぶリムジンバスが奈良交通と関西空港交通の共同で運行されています。

なお、いずれも令和4年2月現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で運行を休止しています。

(6) コミュニティバス「きぼう号」

1) 概要

大和高田市では、コミュニティバス「きぼう号」を市民交流センターバス停を拠点に3路線6系統運行しています。市内周辺部と中心部、各種公共施設をつないでおり、路線バスの運行されていない地域の市民の移動手段として重要な役割を担っています。

- | | |
|----------|---|
| ・系統数 | : 6系統（東部線内回り、東部線外回り、西部線内回り、西部線外回り、南部線内回り、南部線外回り） |
| ・1日あたり本数 | : 各系統3本 |
| ・運賃 | : 片道100円（ただし、未就学児および同伴する大人1人、小学生・中学生、「きぼう号カード」を持っている人は無料） |
| ・バス台数 | : 3台（ノンステップバス） |
| ・運行委託 | : 奈良交通株式会社 |
| ・運休日 | : 第1と第3月曜日（月曜日が祝日（振替休日）の場合運行）、年末年始（12月30日～1月3日） |



図-2-25 コミュニティバス「きぼう号」

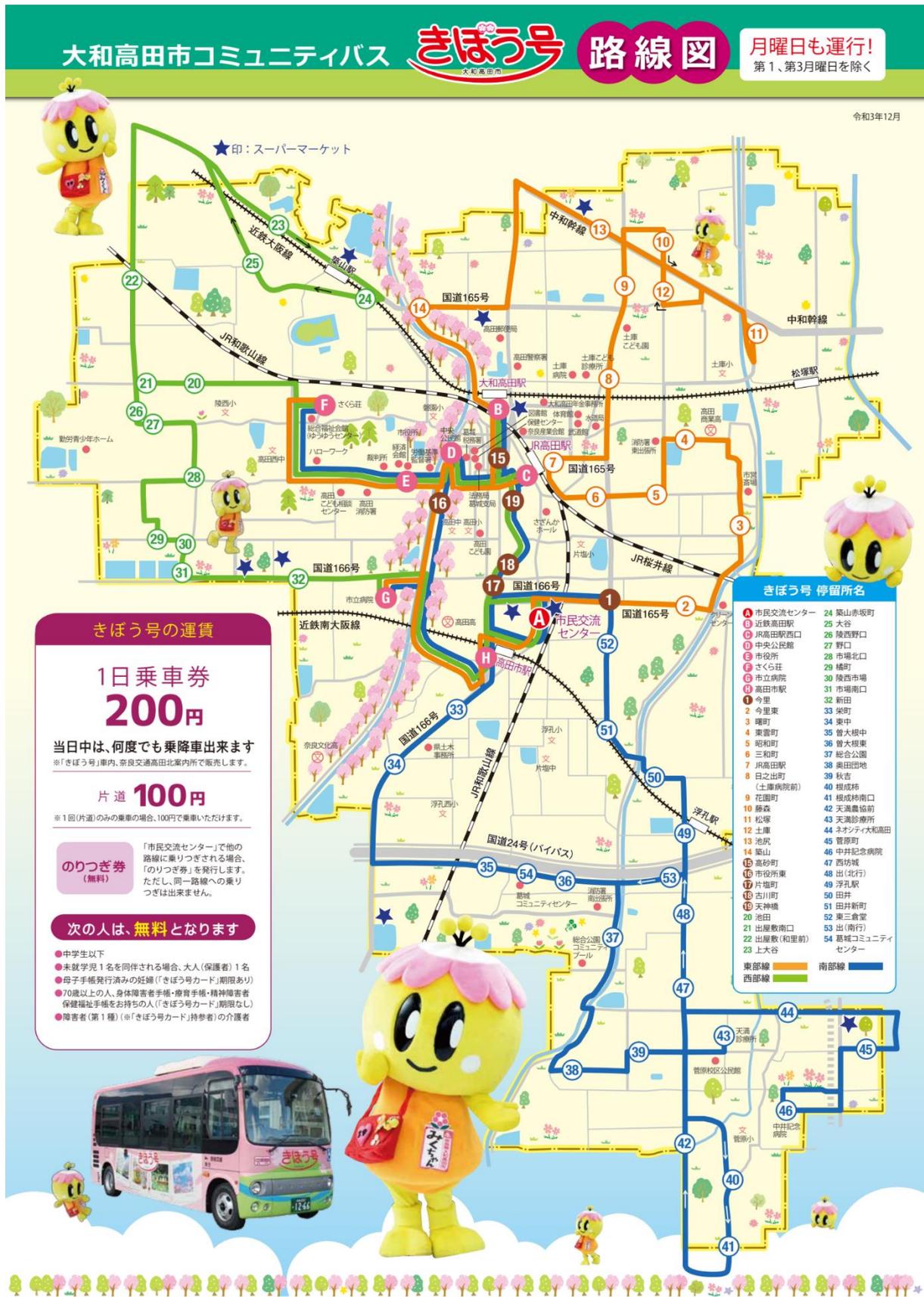
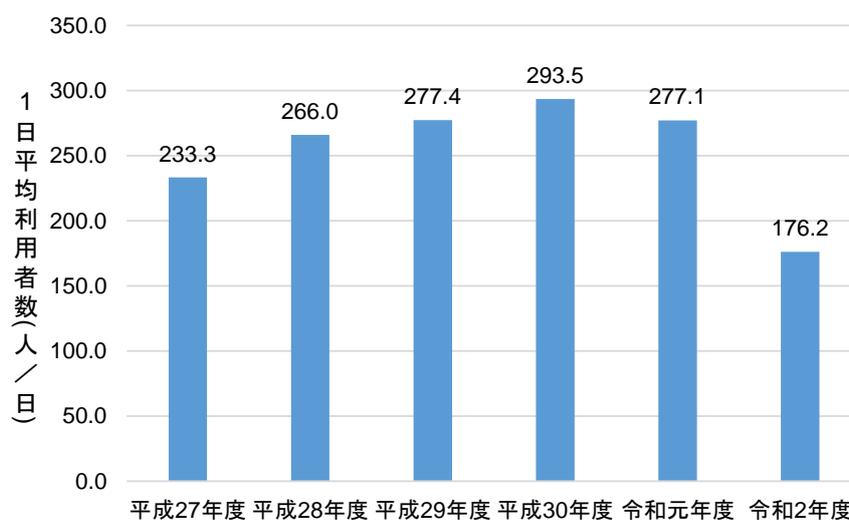


図-2-26 コミュニティバス「きぼう号」路線図案内チラシ

2) 利用者数

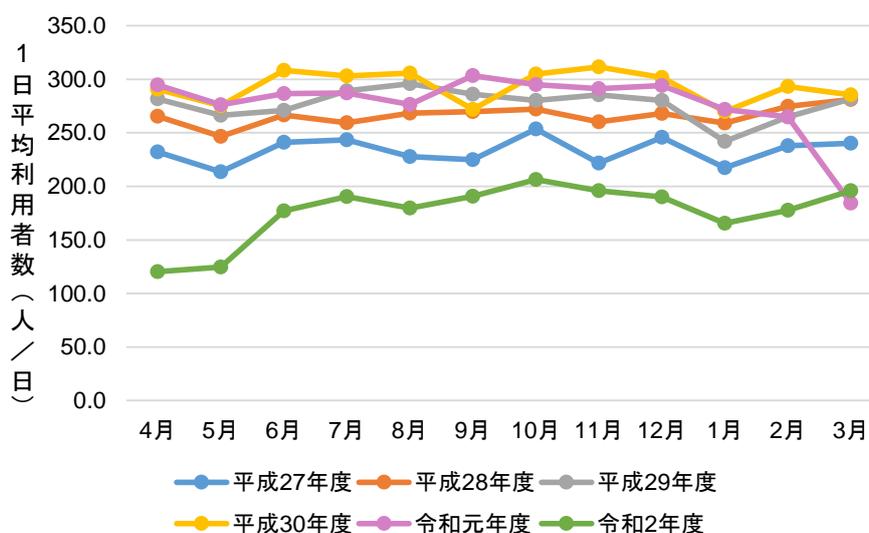
コミュニティバス「きぼう号」の一日平均利用者数は、平成30年度（2018年度）までは増加傾向にありましたが、令和元年度（2019年度）以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減少し、令和2年度（2020年度）は176.2人/日となりました。

また、奈良交通が毎年6月に実施している利用実態調査によると、路線別では南部線が最も多く、令和2年度（2020年度）は89.7人/日と利用者数の約46%を占めています。また、どの系統でも外回りより内回りの方が利用されている傾向にあります。曜日別では平日は水曜日、休日は土曜日が多くなっています。



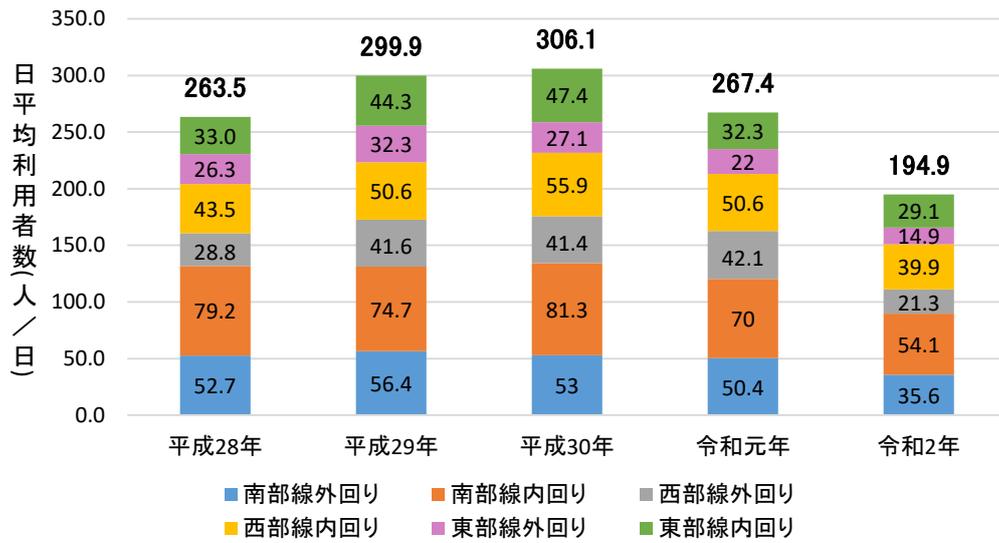
出典：大和高田市提供資料

図-2-27 コミュニティバス「きぼう号」1日平均利用者数（年度別）



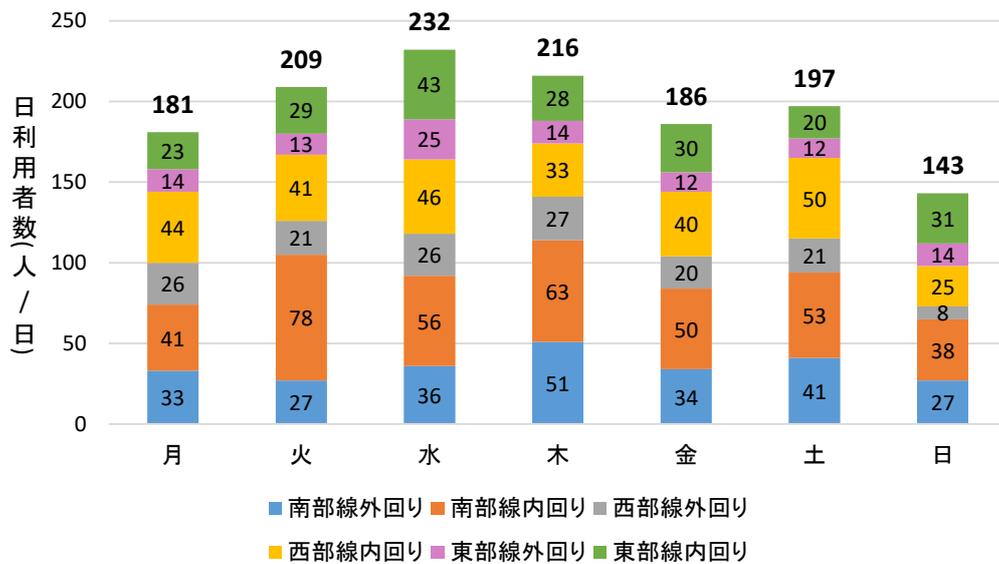
出典：大和高田市提供資料

図-2-28 コミュニティバス「きぼう号」1日平均利用者数（令和2年、月別）



出典：奈良交通利用実態調査より整理

図-2-29 コミュニティバス「きぼう号」系統別 1 日平均利用者数（年度別）（太字：合計）



出典：奈良交通利用実態調査より整理

図-2-30 コミュニティバス「きぼう号」系統別利用者数（令和2年、曜日別）（太字：合計）

(7) タクシー

本市は、タクシーの営業区域では橿原市、高取村、明日香村とともに中部交通圏に属しています。このうち、本市で営業しているタクシー事業者は以下の6事業者です。

表-2-4 大和高田市内のタクシー事業者

事業者名	本社所在地	営業所所在地	車両数	
			ジャンボ	セダン
ひまわりタクシー 株式会社	三宅町	大和高田市		13
井村輸送 株式会社	香芝市	大和高田市		5
月山交通 株式会社	大和高田市	大和高田市	1	9
有限会社 高田交通	大和高田市	大和高田市	1	31
広陵タクシー 有限会社	大和高田市	大和高田市	1	1
		広陵町		3
中和交通 株式会社*	大和高田市	葛城市		13
計			3	75

※中和交通株式会社は西大和交通圏所属

また、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。なお、現在、中部交通圏は供給過剰のおそれがある区域として準特定地域に指定されています。

表-2-5 中部交通圏のタクシー事業者の輸送回数、営業収入、配置車両数

	配置車両数 (両)	輸送人員 (千人)	営業収入 (百万円)
平成 27 年度 (2015 年度)	183	1,204	1,210
平成 28 年度 (2016 年度)	182	1,177	1,183
平成 29 年度 (2017 年度)	182	1,121	1,147
平成 30 年度 (2018 年度)	177	1,135	1,111
令和元年度 (2019 年度)	177	994	1,035
令和 2 年度 (2020 年度)	173	648	673

(8) その他

公共交通ではありませんが、以上の他に民間企業による送迎サービスとして、土庫病院、中井記念病院、吉本整形外科・外科病院（葛城市）、當麻病院（葛城市）、秋津鴻池病院（御所市）、奈良友誼会病院（上牧町）の送迎バス等が大和高田市内を運行しています。

3. アンケート調査

3.1 概要

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」利用者に対しアンケート調査を実施しました。

表-3-1 アンケート調査概要

	市民アンケート調査	きぼう号利用者アンケート調査
目的	地域住民の公共交通網に対する課題及びニーズの把握	コミュニティバス「きぼう号」利用者の意見やニーズの把握
調査方法	アンケート調査票 ^{※1} を郵送配布、郵送回収	調査員がコミュニティバス「きぼう号」全便に乗車し、アンケート調査票 ^{※1} を車内で配布、郵送回収
発送日・配布日	令和3年9月9日(木)	令和3年9月9日(木)、11日(土)
回収期限	令和3年9月24日(金) ^{※2} (調査期間 16日)	令和3年9月24日(金) ^{※2} (調査期間 14～16日)
調査対象	15歳以上の大和高田市民 1,000人 年齢層別人口構成比に応じ無作為に抽出	配布日のコミュニティバス「きぼう号」利用者
配布数	1,000人	209人
回収数	428人(回収率 42.8%)	124人(回収率 59.3%)
調査内容	①個人属性(年齢性別、家族構成、外出能力、居住地域、最寄バス停) ②普段の外出について(頻度、行先、手段、時間、コロナ禍による行動変化) ③コミュニティバス「きぼう号」の評価(利用有無、満足度、不満項目、要求サービス) ④自由意見	①個人属性(年齢性別、家族構成、外出能力、居住地域、最寄バス停) ②コミュニティバス「きぼう号」の利用について(頻度、行先、時間、所要時間、乗継回数、コロナ禍による行動変化) ③コミュニティバス「きぼう号」の評価(満足度、不満項目、要求サービス) ④自由意見

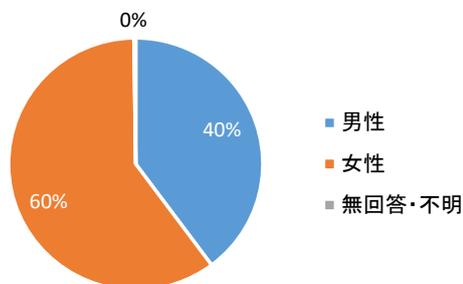
※1：アンケート調査票とあわせ、返信用封筒、コミュニティバス「きぼう号」の路線図・時刻表を同封

※2：期限後も市役所に寄せられた調査票は集計を行った

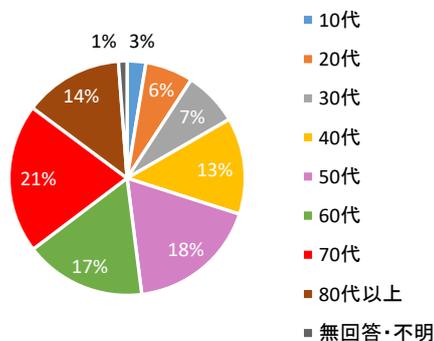
3.2 市民アンケート調査結果（部分）

(1) 個人属性

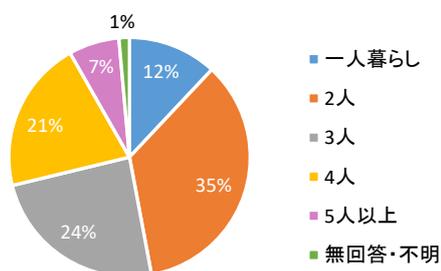
性別 (N=427)



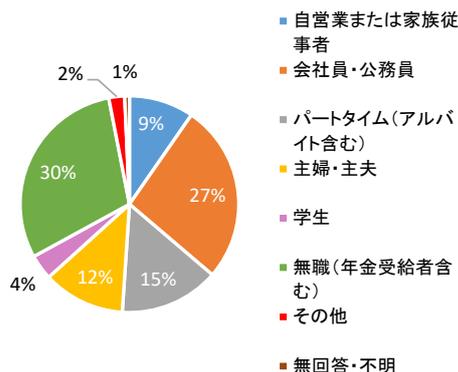
年齢 (N=427)



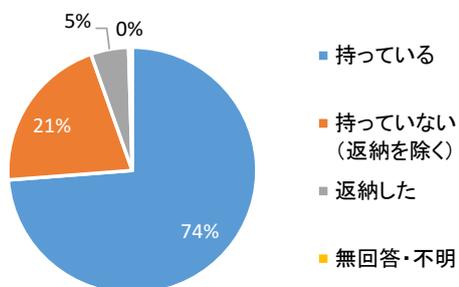
同居人数 (N=427)



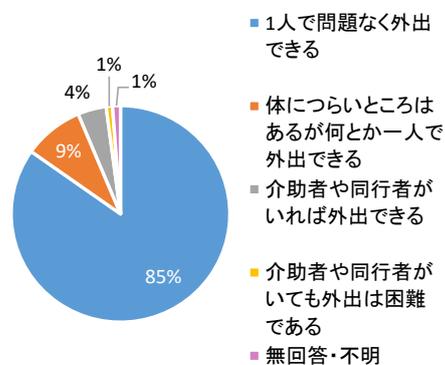
職業 (N=427)



運転免許証の有無 (N=427)



外出能力 (N=427)



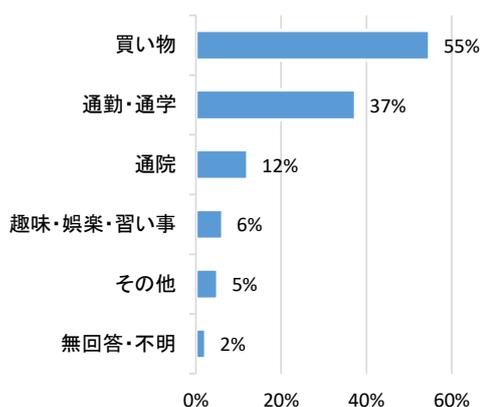
(2) 移動特性

1) 外出目的・外出先

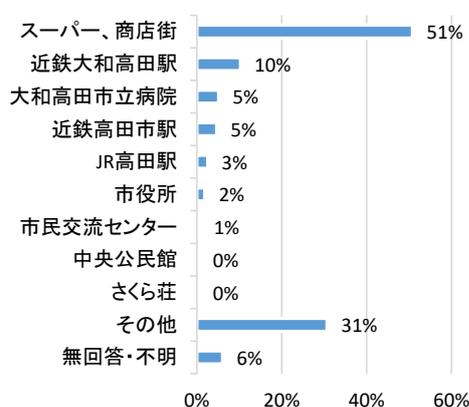
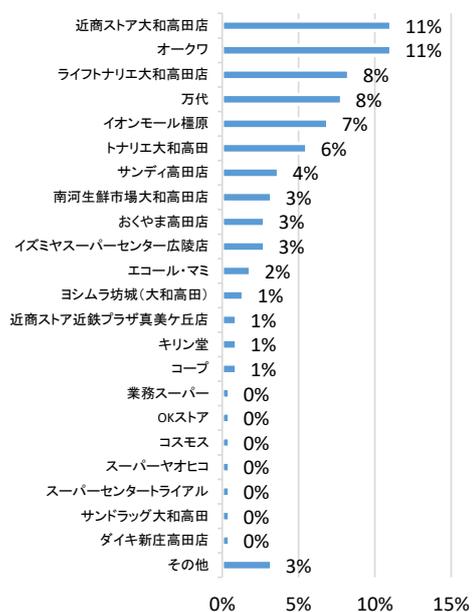
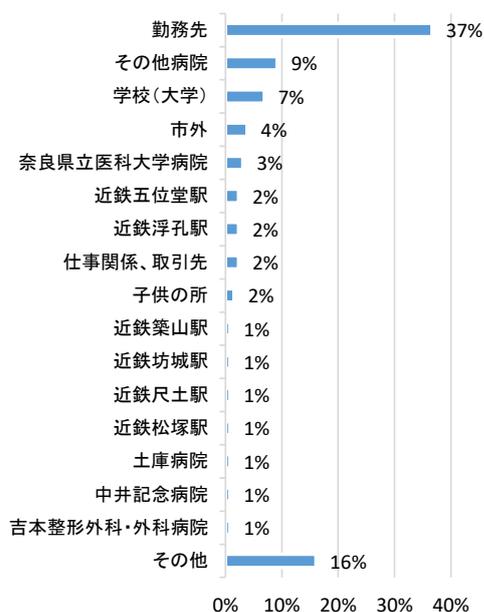
外出目的は、買い物が55%と最も多く、次いで通勤・通学、通院の順に多くなりました。外出先は、スーパー・商店街が51%と最も多く、次いで近鉄大和高田駅、大和高田市立病院となりました。

なお、「スーパー・商店街」の内訳では、近商ストア大和高田店とオークワが最も多くなりました。ただし、トナリエ大和高田は、ライフトナリエ大和高田店と合わせると14%となり最も多くなります。また、「その他」の内訳では、勤務先が37%と最も多く、次いで病院、学校が多くなりました。

外出目的(N=427)



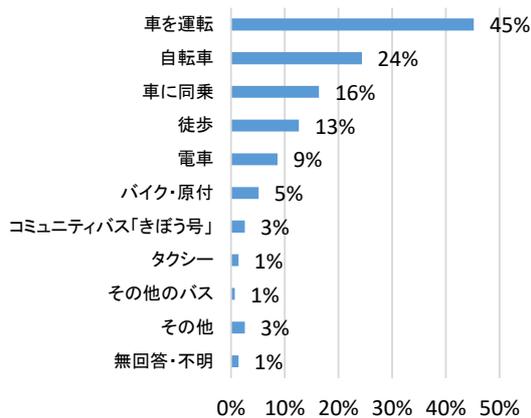
外出先(N=427)

外出先:スーパー・商店街
(N=217)外出先:その他
(N=131)

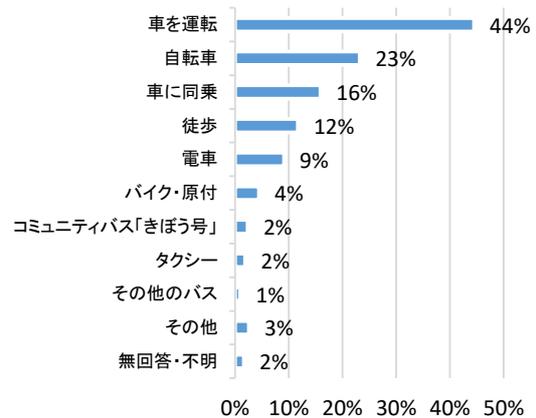
2) 移動手段、移動時間帯

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。外出先へ向かう時間は、8時以前が最も多く、午前中に多い傾向でした。外出先から帰る時間は、昼と夕方の2つの波がみられました。

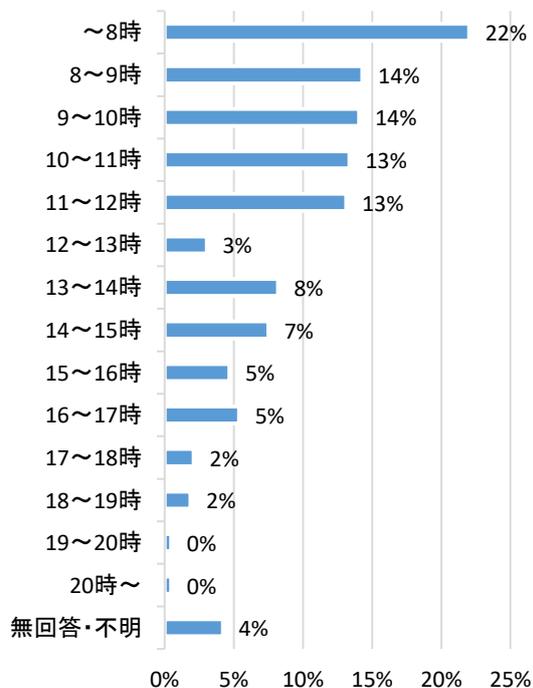
外出時の移動手段(行き)
(N=427、複数選択可)



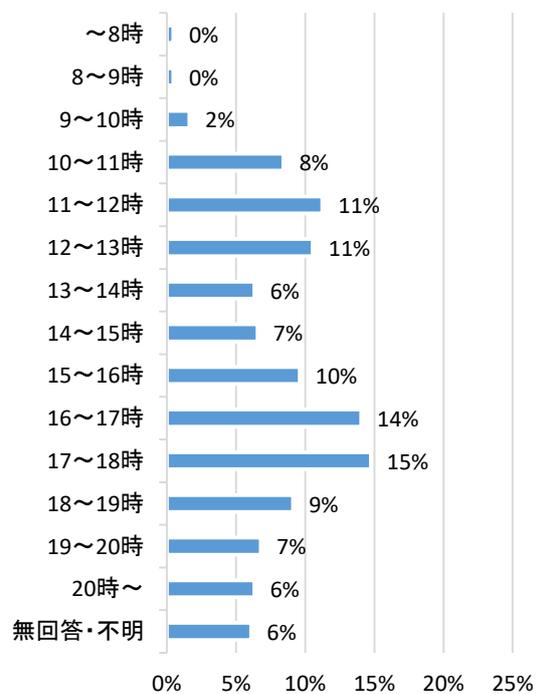
外出時の移動手段(帰り)
(N=427、複数選択可)



外出時の出発時間(行き)
(N=427)



外出時の出発時間(帰り)
(N=427)

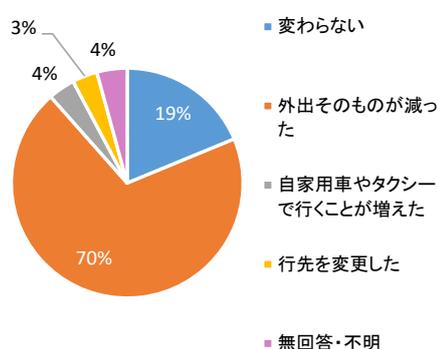


(3) コロナ禍に伴う影響

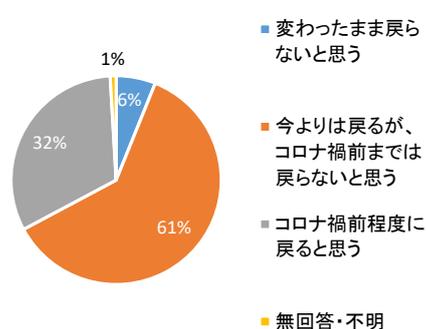
コロナ禍による影響として、「外出そのものが減った」という人が70%と最も多くなりました。一方、「変わらない」と回答した人も19%見られました。

また、コロナ禍後の外出については、「今よりは戻るがコロナ禍前までは戻らないと思う」という回答が61%と最も多くなりました。

コロナ禍に伴う外出傾向の変化 (N=427)



コロナ禍後の外出傾向 (N=329)

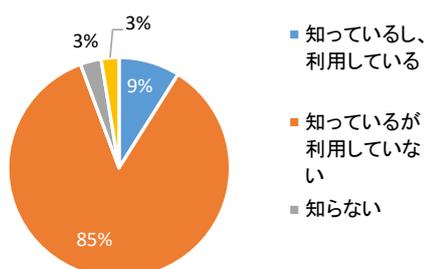


(4) コミュニティバス「きぼう号」について

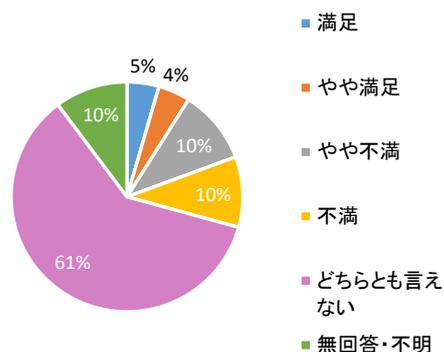
1) 認知度、満足度

コミュニティバス「きぼう号」の認知度については、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」を知っている人のうち、その満足度については「どちらとも言えない」という人が61%と最も多くなりました。また、「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。

きぼう号の認知、利用について (N=427)



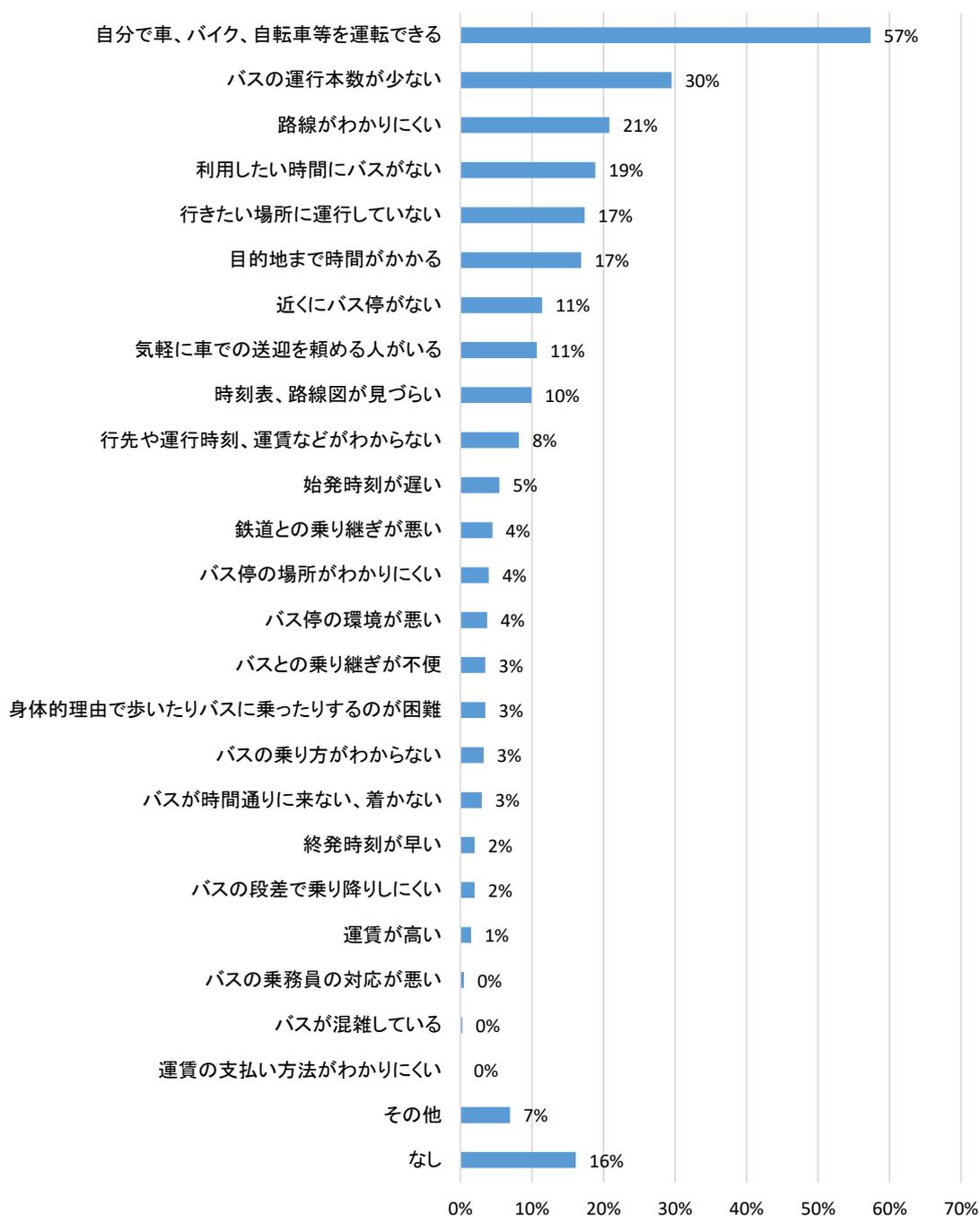
きぼう号についての満足度 (N=403)



2) 利用しない理由、不満点

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。

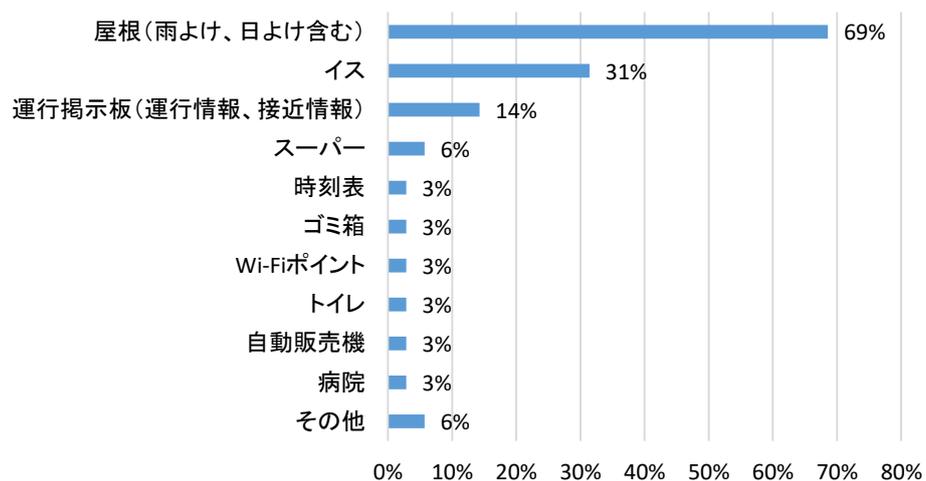
きぼう号の不満点、利用しない理由 (N=403、複数選択可)



(5) バス停に欲しい施設

コミュニティバス「きぼう号」のバス停に欲しい施設は、屋根が69%と最も多く、次いでイス、運行情報や接近情報、次のバス時間の案内等の運行掲示板が多くなりました。

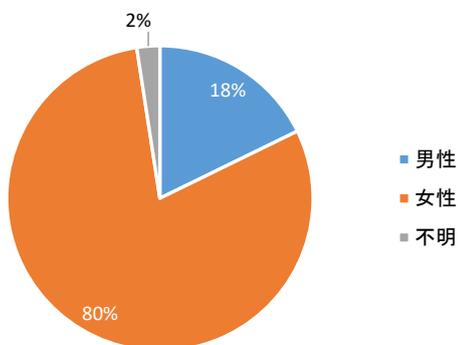
バス停に欲しい施設 (N=35)



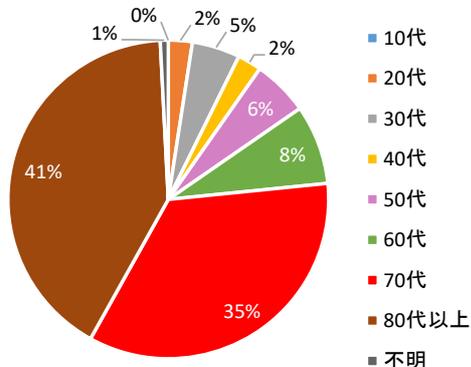
3.3 きぼう号利用者アンケート調査結果（部分）

(1) 個人属性

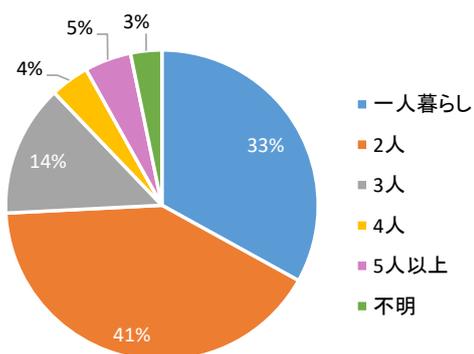
性別 (N=124)



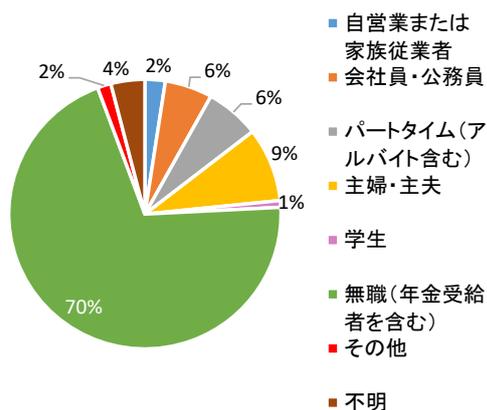
年齢 (N=124)



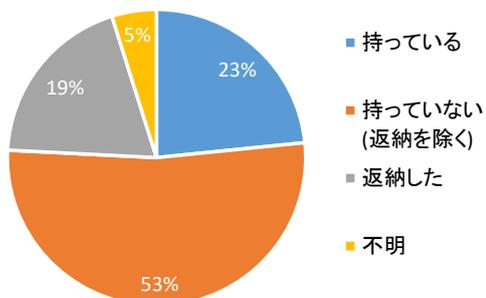
同居人数 (N=124)



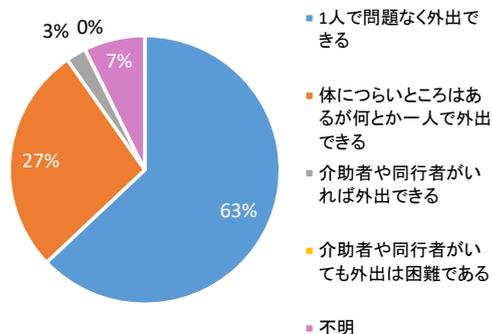
職業 (N=124)



運転免許証の有無 (N=124)



外出能力 (N=124)



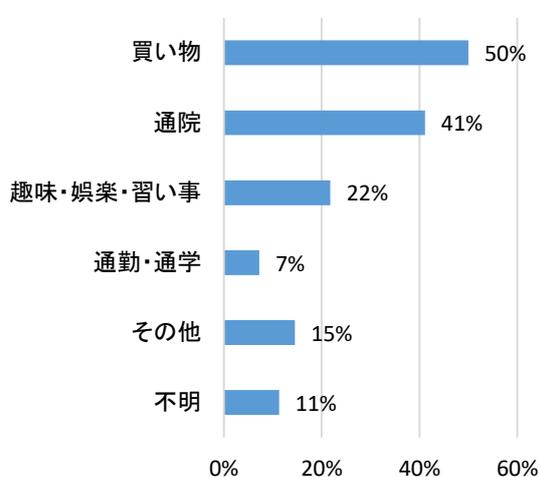
(2) コミュニティバス「きぼう号」の利用特性

1) 利用目的・外出先

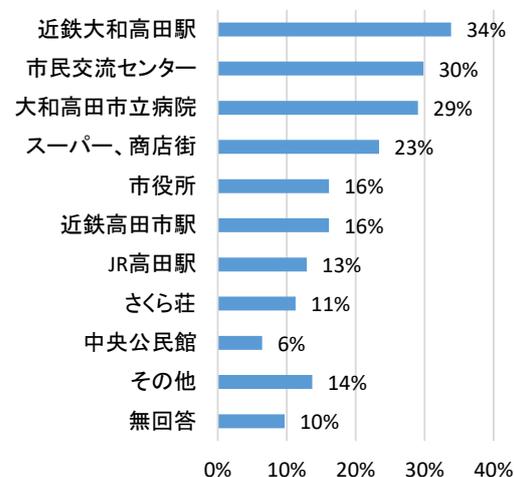
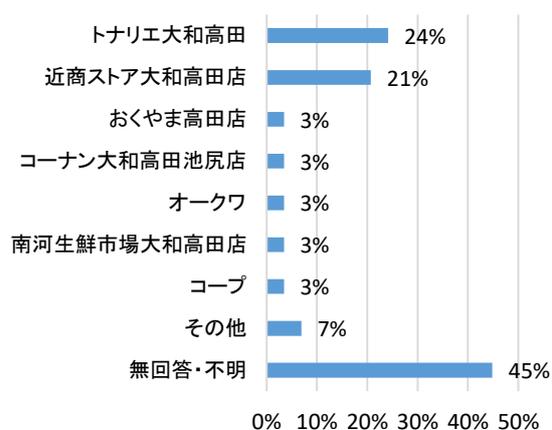
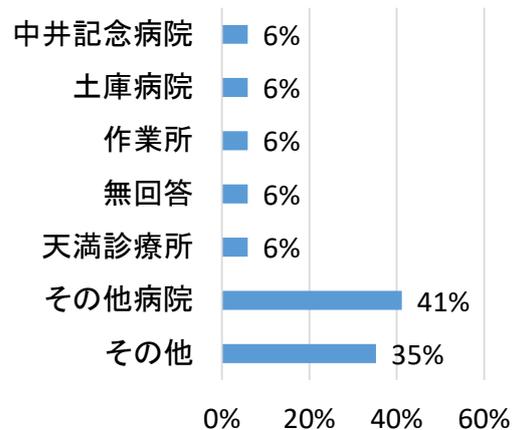
コミュニティバス「きぼう号」の利用目的は、買い物が50%と最も多く、次いで通院、趣味・娯楽・習い事の順に多くなりました。コミュニティバス「きぼう号」を利用した外出先は、近鉄大和高田駅が34%と最も多く、次いで市民交流センター、大和高田市立病院となりました。

なお、「スーパー・商店街」の内訳では、トナリエ大和高田が24%と最も多くなり、次いで近商ストア大和高田店が21%となりました。また、「その他」の内訳では、病院が最も多くなりました。

きぼう号の利用目的(N=124)



きぼう号を利用した外出先(N=124)

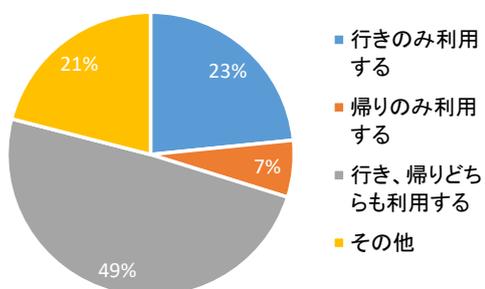
きぼう号を利用した外出先:
スーパー・商店街(N=29)きぼう号を利用した外出先:
その他(N=17)

2) コミュニティバス「きぼう号」を利用しない場合の移手段、移動時間帯

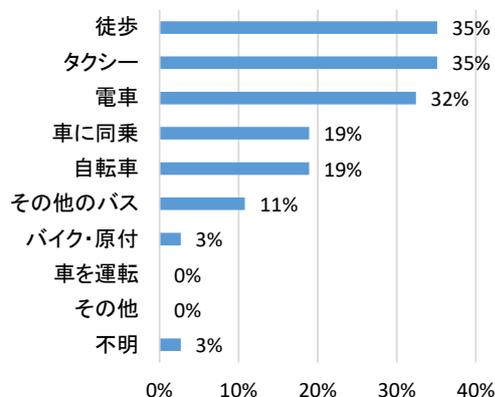
コミュニティバス「きぼう号」は往復どちらでも利用する人が49%と最も多くなりました。また、行きのみ利用する人も23%みられました。コミュニティバス「きぼう号」を利用しない場合、徒歩またはタクシーで移動する人が最も多く、次いで電車が多くなりました。

外出先へ向かう時間は、8～9時が最も多く、午前中に多い傾向でした。外出先から帰る時間は、11～12時が最も多く、昼と夕方の2つの波がみられました。

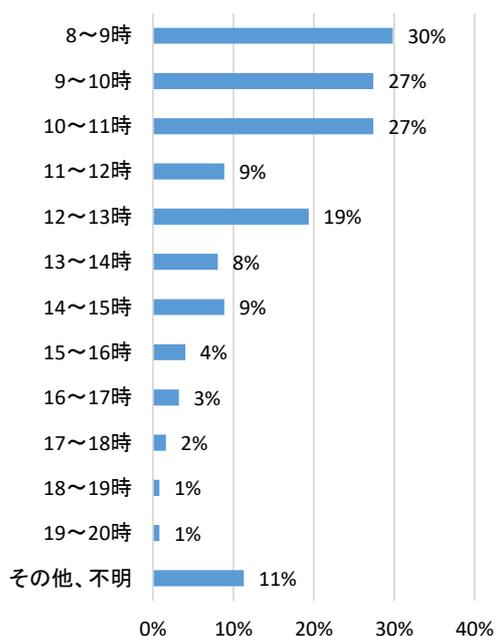
往復別でのきぼう号の利用
(N=124)



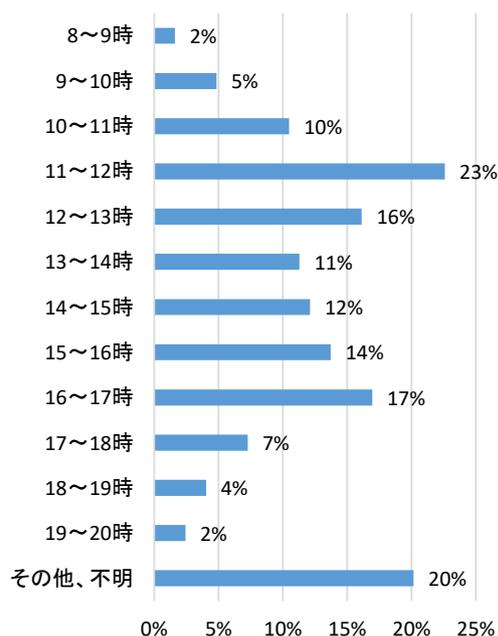
きぼう号を利用しない移動の
移手段(N=37、複数選択可)



外出時の出発時間(行き)
(N=124)



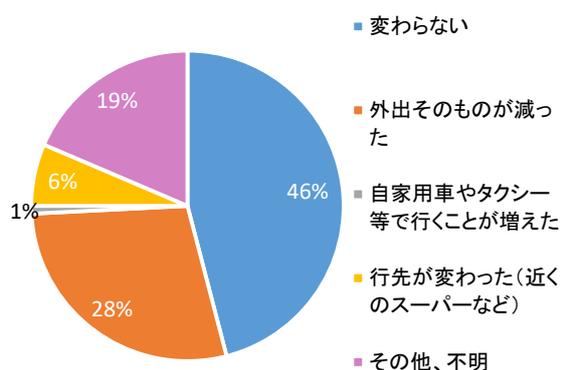
外出時の出発時間(帰り)
(N=124)



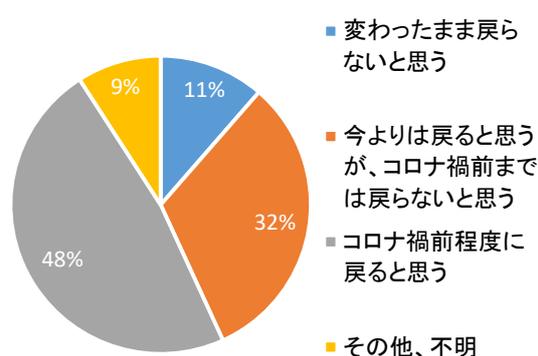
(3) コロナ禍に伴う影響

コロナ禍においても、外出の傾向が変わらなかったという人が46%と最も多くなりました。一方、コロナ禍後の外出については、「コロナ禍前程度に戻ると思う」という回答が48%と最も多くなりました。

コロナ禍に伴う外出傾向の変化 (N=124)



コロナ禍後の外出傾向 (N=44)

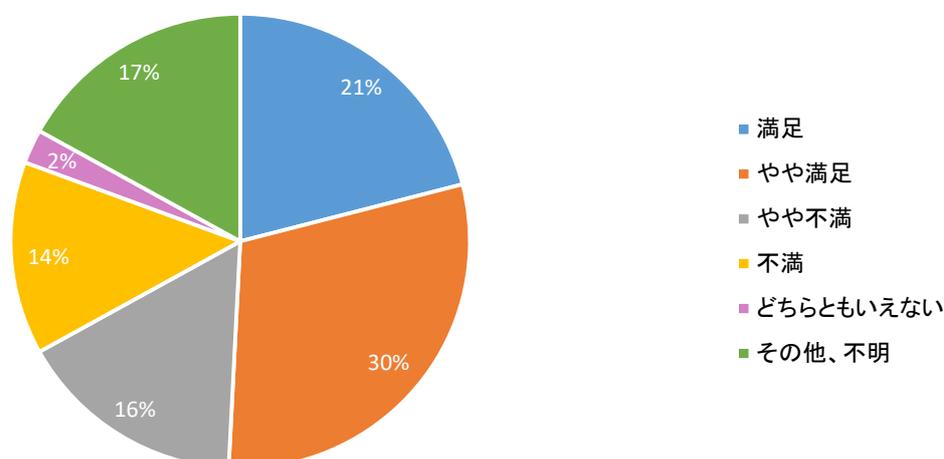


(4) コミュニティバス「きぼう号」について

1) 満足度

コミュニティバス「きぼう号」の満足度については、「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。

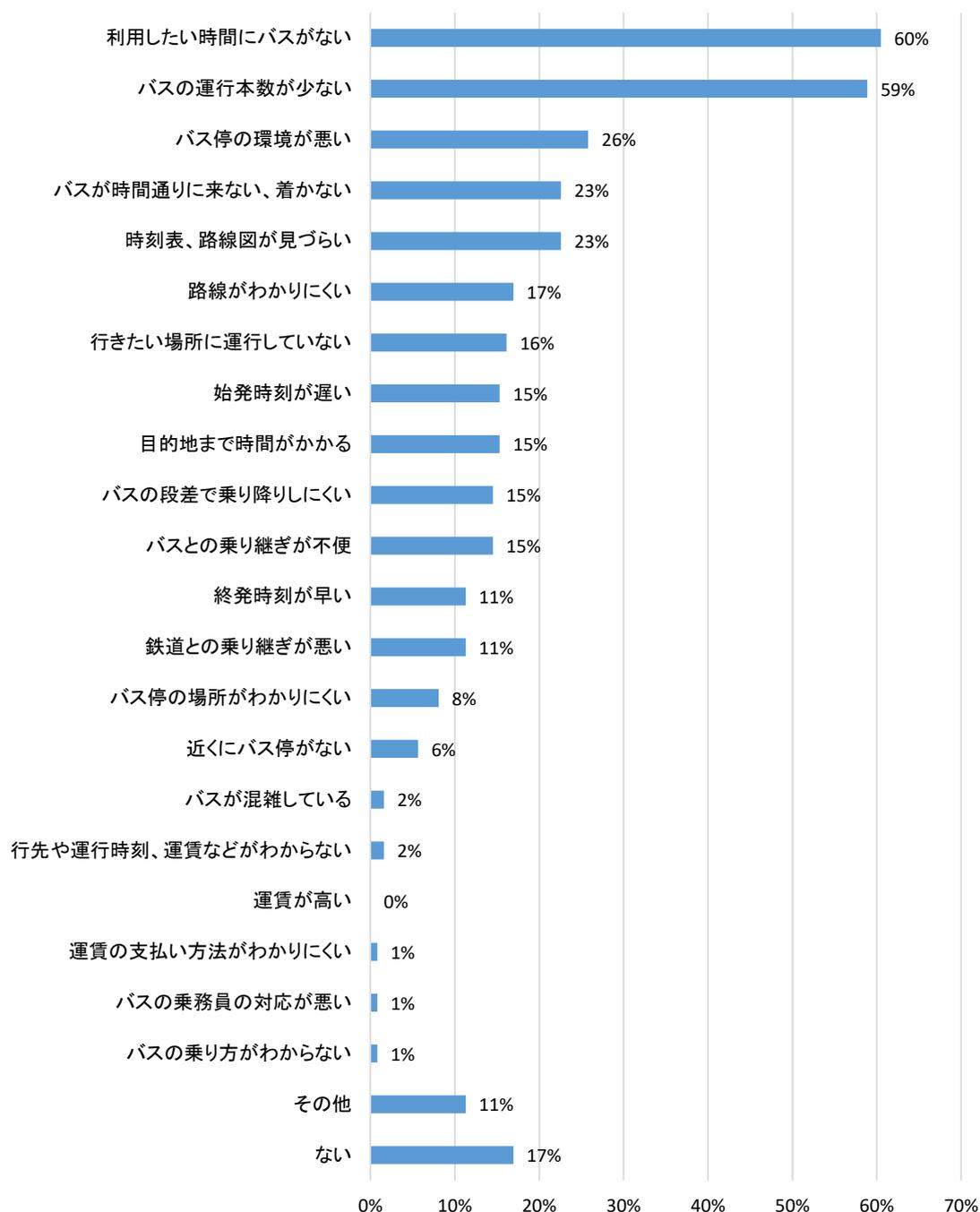
きぼう号についての満足度 (N=124)



2) 利用しない理由、不満点

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。

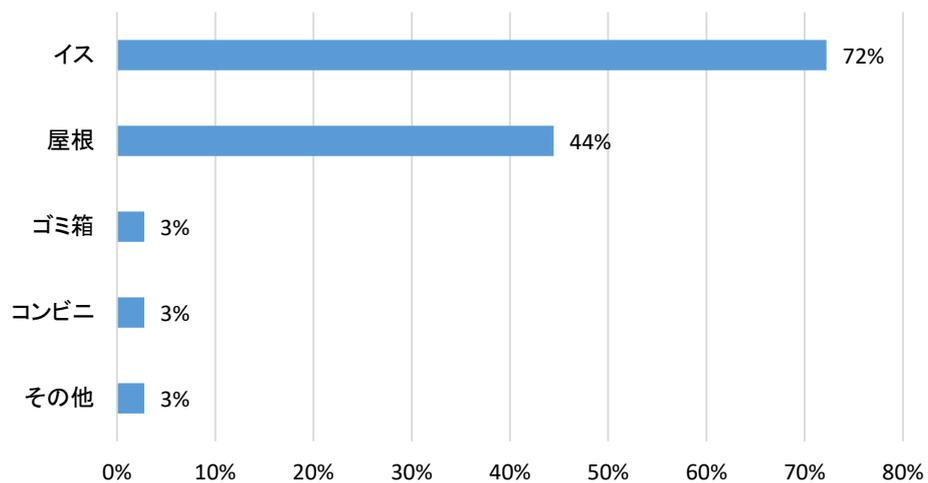
きぼう号の不満点、利用しない理由 (N=124、複数選択可)



(5) バス停に欲しい施設

コミュニティバス「きぼう号」のバス停に欲しい施設は、イスが72%と最も多く、次いで屋根が多くなりました。

バス停に欲しい施設(N=36)



4. 人流ビッグデータ分析

4.1 概要

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。

人流ビッグデータは新型コロナウイルスの感染拡大の前後で比較が実施できるように、サンプル数が十分確保できる携帯電話の位置情報データを収集・整理しました。この人流ビッグデータを用いて、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するため、人流データ数、エリア別の滞在人口、エリア別の移動人口等をコロナ禍前後で、比較・分析を実施しました。

4.2 データ数

日平均データ数は、平日、土日祝日ともに減少しており、コロナ禍前後で外出が減少傾向であると考えられます。また、コロナ禍前後の日平均データ数の減少数は、平日より土日祝日の方が多くなっており、特に土日祝日の外出が減少していると想定されます。

表-4-1 位置情報データ数

		日数	日平均ログ数
平成 31 年（2019 年）4 月	平日	20	63,361.25
	土日祝	10	67,908.10
令和 2 年（2020 年）4 月	平日	21	51,151.24
	土日祝	9	51,894.56
増減数	平日	-	-12,210.01
	土日祝日	-	-16,013.54
増減率(%)	平日	-	-19.27
	土日祝日	-	-23.58

4.3 滞在人口

日平均滞在人口は中心部で多く、特に近鉄大和高田駅周辺、JR 高田駅周辺で多くなりました。また、周辺でも、東中・西三倉堂周辺、市場橋町周辺、南陽町・蔵之宮町周辺で多くなりました。

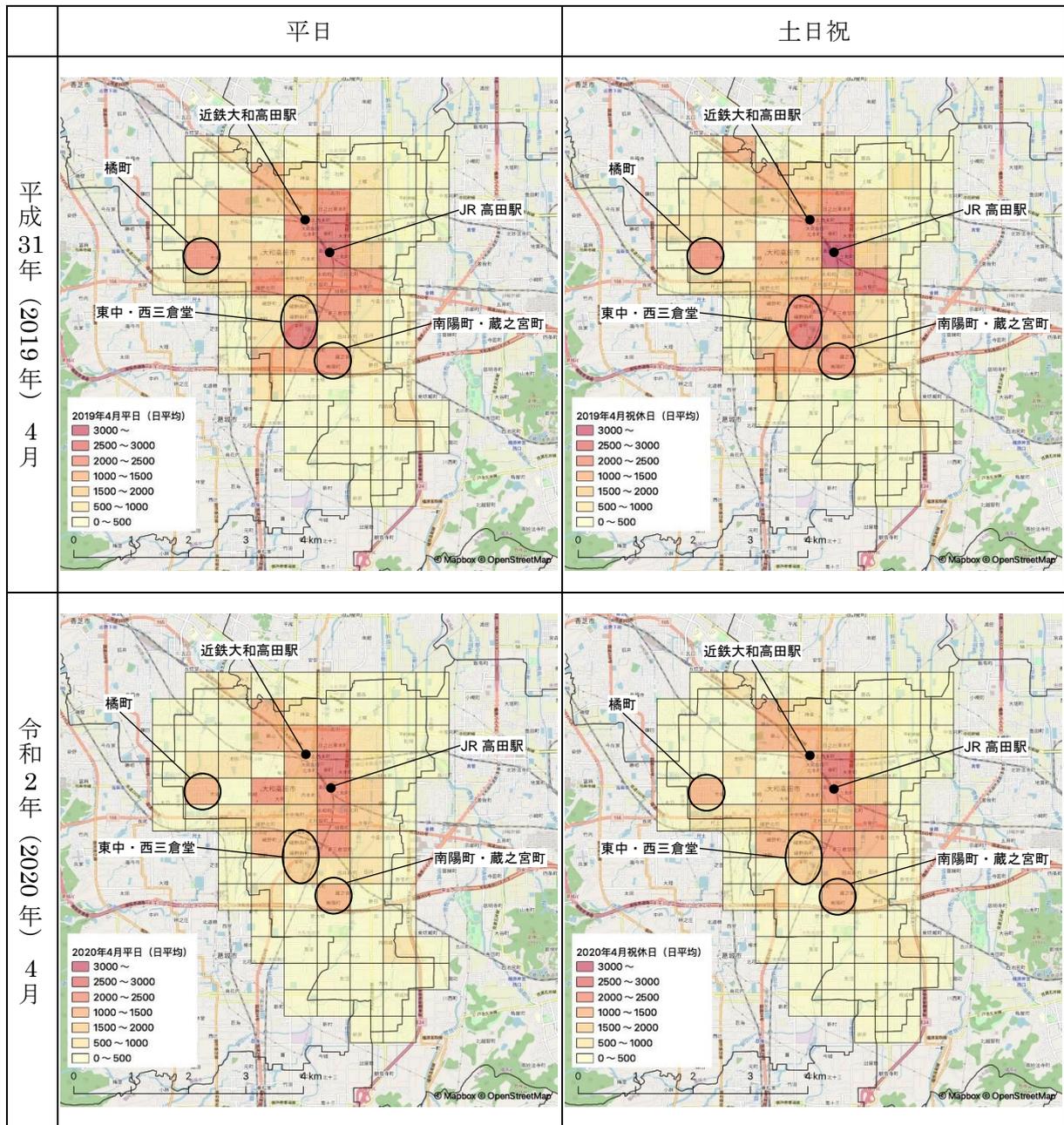


図-4-1 平成31年(2019年)4月、令和2年(2020年)4月の滞在人口状況

日平均滞在人口は、平日は、大谷周辺、松塚周辺、東中・曾大根周辺で減少した一方、出周辺、奥田団地周辺で増加しました。土日祝日は、平日に比べより多くの箇所滞在人口が減少しました。

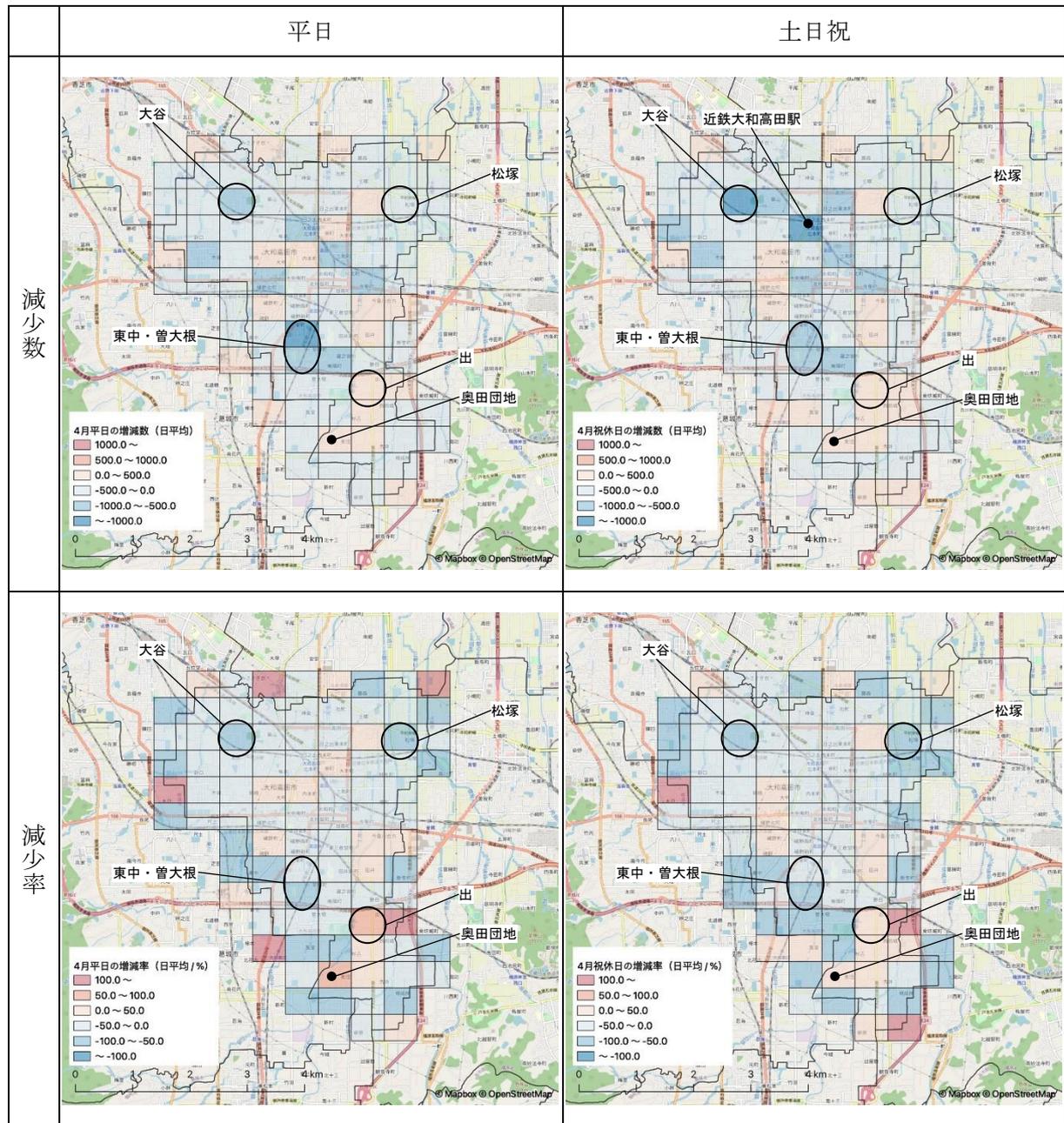


図-4-2 平成31年(2019年)4月、令和2年(2020年)4月の滞在人口の増減状況

4.4 移動人口

平成 31 年（2019 年）は、北部～近鉄大和高田駅・JR 高田駅周辺地区の南北の移動が特に多く見られました。

令和 2 年（2020 年）は全体的に減少しましたが、その中でも平日は北部～市南東部の南北の移動や、西部～シビックコア周辺地区の移動が多く見られました。

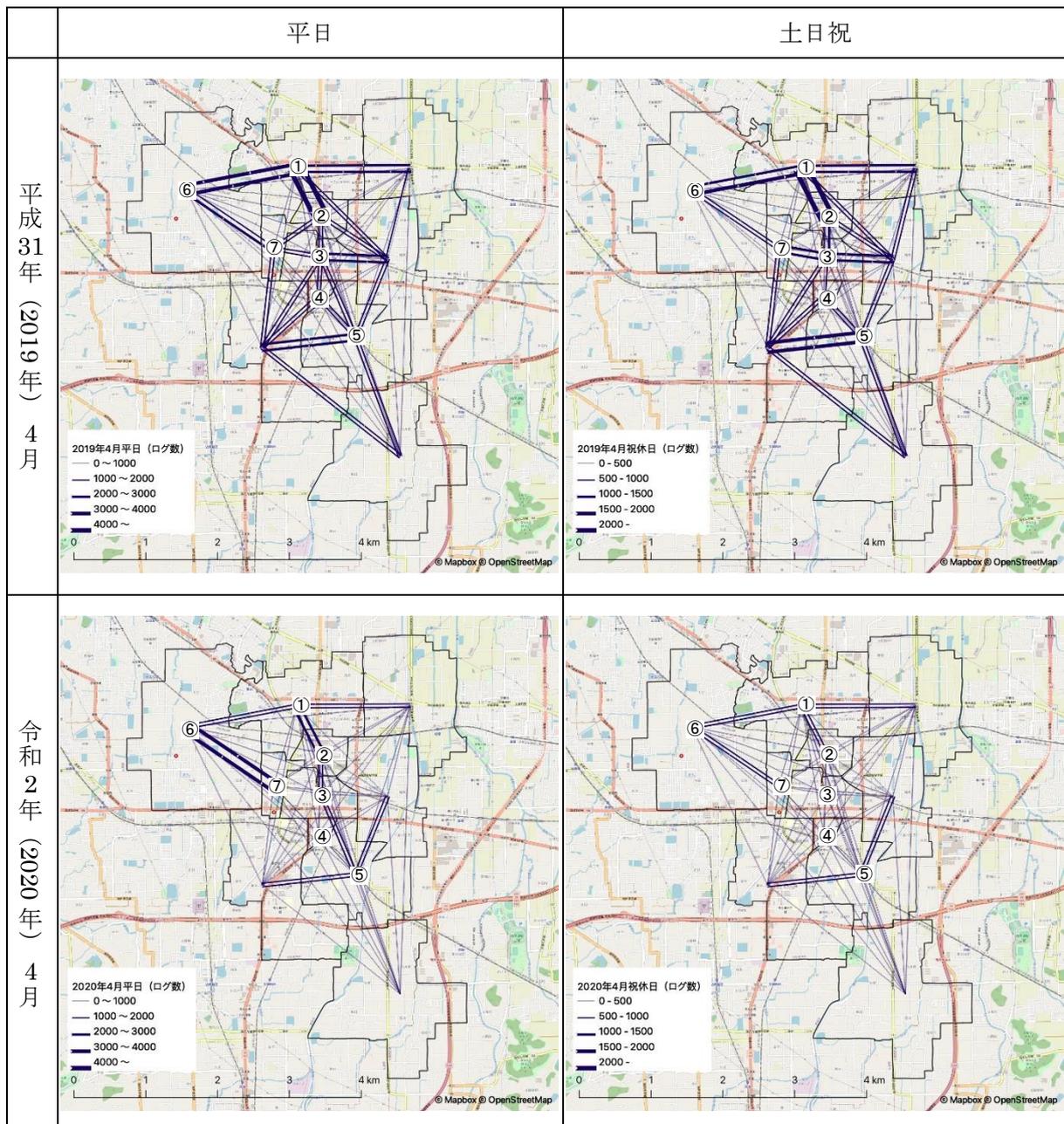


図-4-3 平成 31 年（2019 年）4 月、令和 2 年（2020 年）4 月の人々の移動の状況
 (①：北部、②：近鉄大和高田駅・JR 高田駅周辺地区、③：常光寺池公園周辺地区、
 ④：近鉄高田駅周辺地区、⑤：南東部、⑥：西部、⑦：シビックコア周辺地区)

移動人口は平日、休日ともにおおむね減少しましたが、土日祝日は、平日ほど大きく減少しませんでした。一方その中でも西部～シビックコア周辺地区の移動が大きく増加しました。

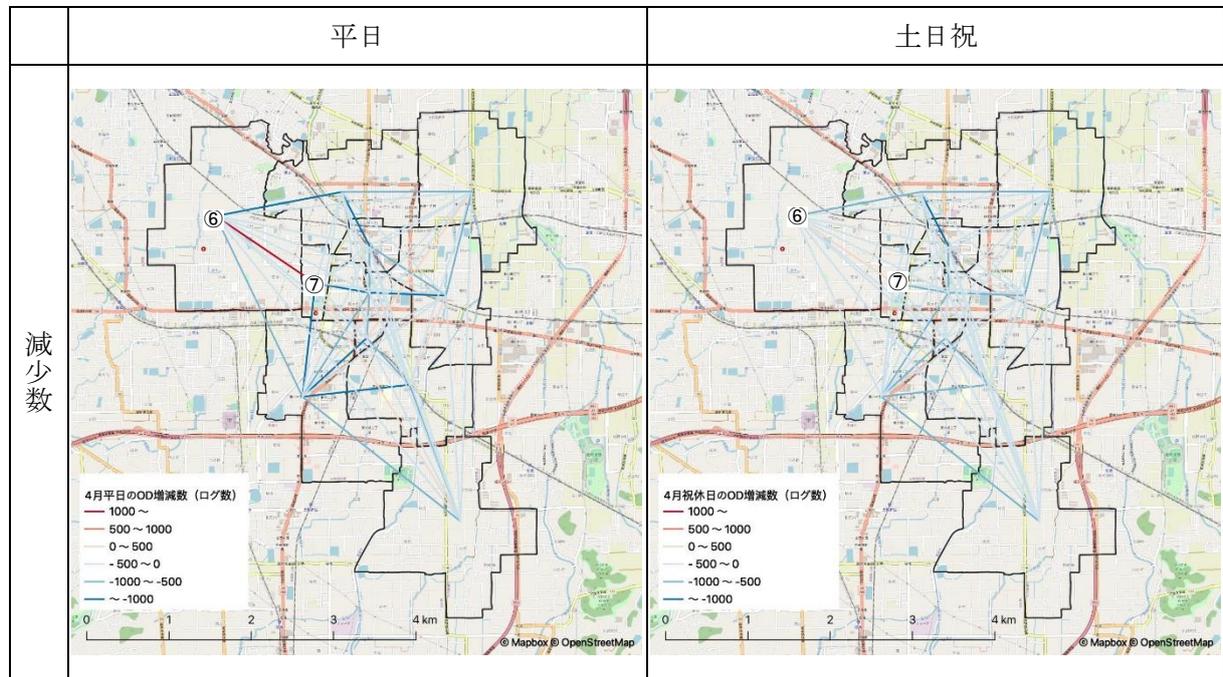


図-4-4 平成 31 年（2019 年）4 月、令和 2 年（2020 年）4 月の人々の移動の増減状況
 (⑥：西部、⑦：シビックコア周辺地区)

※移動人口の集計に当たっては、市域を、小学校区および「奈良県と大和高田市とのまちづくりに関する包括協定書」（平成 27 年）における「まちづくり基本構想を策定する地区」をもとに、右の 11 エリアに分類し、各エリアを発着する人口を集計しています。

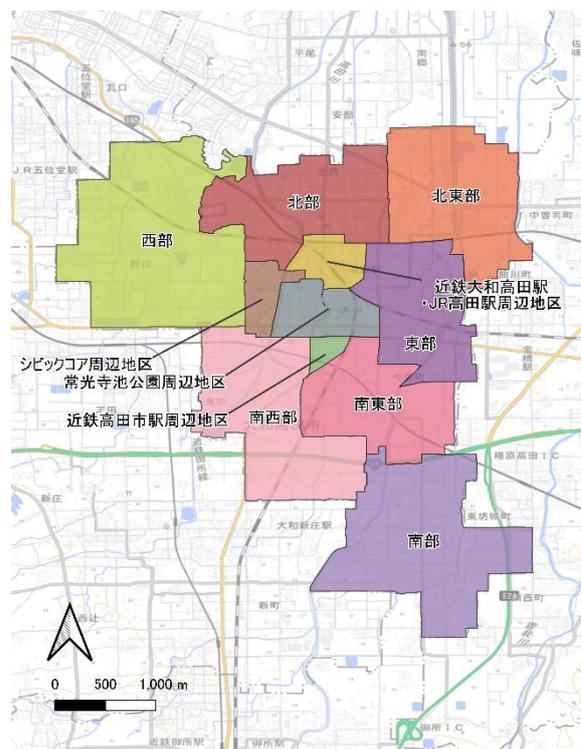


図-4-5 移動人口発着エリア

5. 大和高田市の現状のまとめと課題

2章～4章の調査分析結果をもとに、大和高田市や市内の公共交通についての現状を整理し、これらを踏まえた課題を以下のように整理します。

5.1 大和高田市の現況・将来動向について

<現状整理結果>

- ・ 人口減少、高齢化、核家族化が進行中で、今後も同様の傾向が持続する見込みとなっています。また、20～30歳代の転出超過を抑制することが課題となっています。
- ・ 人口は中心部とその周囲で多い一方、高齢化率は市周辺部が高くなっています。2045年にはほとんどの地域で40%以上になる見込みです。
- ・ 通勤・通学による流動は、大和高田市内の他、隣接市町村、奈良市、大阪市が多くなっています。
- ・ 公共施設、医療機関、教育施設、福祉施設等、中心部により立地しています。



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。

5.2 大和高田市の公共交通の現況について

<現状整理結果>

- ・ 奈良県内の他市町村に比べ、自動車や公共交通より徒歩や自転車で移動する傾向が強くなっています。これは駅端末交通にも同じことがいえます。
- ・ 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、市北東部等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。
- ・ 鉄道利用者は横ばいかわずかに減少傾向にあります。大和高田駅、高田市駅、高田駅の利用者が他の駅より多くなっています。
- ・ バス停勢圏は市域を概ねカバーしていますが、路線バス沿線とコミュニティバス「きぼう号」沿線では本数や鉄道駅までの所要時間等に差があります。
- ・ 路線バス利用者は経年では増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響で減少しています。
- ・ 高速バスは2路線運行されていますが、いずれもコロナ禍の影響で運行休止しています。
- ・ コミュニティバス「きぼう号」の利用者も、コロナ禍の影響で減少しています。大和高田駅、高田市駅、市民交流センター、市役所、市立病院、さくら荘等での利用が他の停留所より多くなっています。
- ・ タクシーは市内を6事業者が営業しています。本市を含む中部交通圏は供給過剰のおそれがある区域として準特定地域に指定されており、経年では輸送人員、営業収入ともに減少しています。
- ・ その他、民間企業による送迎サービスとして市内を病院送迎バス等が運行しています。



大和高田市の公共交通の現況についての課題

- ・ 鉄道利用圏域は市街化区域を概ねカバーしているものの、圏域内の交通手段は徒歩や自転車が多くなっています。加齢によって徒歩や自転車による移動可能範囲が狭くなった場合には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。
- ・ バス利用圏域は市域を概ねカバーしているものの、コミュニティバス「きぼう号」沿線では利便性が低く、**サービスのさらなる充実**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、バス単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**病院送迎バス等との連携**も検討する必要があります。

5.3 移動実態について

<現状整理結果>

(市民アンケート調査結果)

- ・ 回答者の 26%が運転免許を持っておらず、15%が外出の際に支障があると回答しています。
- ・ 外出目的は、買い物、通勤・通学、通院の順に多くなっています。
- ・ 買い物での行先は、市内はトナリエ大和高田、近商ストア大和高田店、オークワ、市外はイオンモール樺原、イズミヤ広陵店、エコール・マミが多くなっています。
- ・ 通院での行先は、大和高田市立病院が最も多くなっています。
- ・ 移動手段は車、自転車、徒歩の順に多く、一方バスやタクシーは比較的に利用されていません。
- ・ 行きは午前中（特に 8 時以前）、帰りは 10～13 時、15～18 時の出発が多くなっています。
- ・ コロナ禍前後で 77%が外出傾向を変更しています。また、変更した人の中の 61%（→全体の約 47.0%）がコロナ禍後はコロナ禍前ほど外出傾向は戻らないと回答しています。

(きぼう号アンケート調査結果)

- ・ 回答者の 80%は女性、76%は 70 代以上、33%は一人暮らし、41%は二人暮らしでした。また、回答者の 72%が運転免許を所持しておらず、30%が外出の際何かしら支障があると回答しています。
- ・ 外出目的は、買い物、通院、趣味・娯楽・習い事の順に多くなっています。
- ・ 買物での行先は、市内はトナリエ大和高田、近商ストア大和高田店が多くなっています。
- ・ 通院での行先は、大和高田市立病院が最も多くなっています。
- ・ 30%が行き・帰りのいずれかでコミュニティバス「きぼう号」ではなく徒歩、タクシー、電車等で移動しています。
- ・ 行きは午前中（特に 8 時）、帰りは 11～13 時、14～17 時の出発が多くなっています。
- ・ コロナ禍前後でも 46%が外出傾向を変更していませんでした。また、変更した人の中でも 48%（→全体の約 16.8%）がコロナ禍後はコロナ禍前まで外出傾向は戻ると回答しています。

(人流ビッグデータ分析結果)

- ・ コロナ禍前後で市内の人流は全体的に減少しました。
- ・ 滞在人口は中心部とその周囲が多くなっています。
- ・ 人々の移動は市北部～南西部にかけての南北の流動が多くなっています。



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。

5.4 公共交通・コミュニティバス「きぼう号」に対する課題・ニーズについて

<現状整理結果>

(市民アンケート調査結果)

- ・ コミュニティバス「きぼう号」を利用していない主な理由は、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、所要時間の長さ等でした。
- ・ コミュニティバス「きぼう号」について車両の小型化（ワンボックスやタクシー）、デマンド交通への転換、タクシーの割引券の活用等を求める意見がありました。

(きぼう号アンケート調査結果)

- ・ 回答者の 51%がコミュニティバス「きぼう号」に満足している一方、30%が不満があると回答がありました。
- ・ コミュニティバス「きぼう号」への不満点、利用していない主な理由は、利用したい時間にバスがない、運行本数の少なさやバス停の環境、バスの定時性、路線図や路線そのもののわかりにくさ等でした。
- ・ コミュニティバス「きぼう号」について車両の小型化（ワンボックスやタクシー）、デマンド交通への転換、タクシーの割引券の活用等を求める意見がありました。

(タクシーについて)

- ・ タクシーについては、運行時間、運賃、台数、迎車にかかる時間、短距離利用への抵抗感といった点に課題がみられました。



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**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**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、また、利用者数が少ないことからコスト減による合理化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。

6. 基本的な方針

6.1 本市が目指すまちづくりの将来像と公共交通の果たす役割

本市の目指すまちづくりの将来像について、「大和高田市まちづくりの指針」では「コンパクトで利便性の高いまちの維持・発展を図り、人口減少・少子高齢社会においても、だれもが安心して暮らし続けることができるまちづくり」と定められております。この将来像を実現するための基本目標のひとつとして「安心して暮らせる快適なまちづくり」を設定しており、その中で、持続可能なまちづくりのために、「中心市街地と生活拠点を結ぶ交通ネットワークの形成、再構築」に取り組むこととしております。

検討中である「次期大和高田市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造のうち公共交通軸は、「近鉄大阪線、近鉄南大阪線、JR 和歌山線、JR 桜井線の鉄道および市域内から拠点へのアクセスや拠点間の接続するバス路線（コミュニティバス「きぼう号」）を位置づけ、市域内や隣接都市及び大都市圏とのネットワーク機能の充実を図る」としております。

「大和高田市立地適正化計画」では、市で目指すべき「まちづくりの方針（案）」を「主要3駅周辺を中心として、誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築」としており、そのために、公共交通の充実に取り組むことを定めております。

「大和高田市第1期地域福祉計画・地域福祉活動計画」は大和高田市における地域福祉を推進する仕組みおよび地域福祉の推進のための実践的な活動計画を定めたものであり、「安全・安心な地域づくり」の実現のための施策として、「移動手段の確保」に取り組むこととしております。

このようなまちづくりの将来像を踏まえて、市における公共交通の役割は以下のとおりとします。

- ・ 中心市街地と生活拠点を結ぶ交通ネットワーク
- ・ 市域内や隣接都市及び大都市圏とのネットワーク
- ・ 誰もが安心して暮らし続けることができる市街地の維持・再構築のための交通ネットワーク
- ・ 安全・安心な地域づくりのための移動手段

6.2 基本的な方針

まちづくりの将来像の実現に向けて、基本的な方針を以下のとおり定めます。

(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

高齢化に伴う運動能力の低下、運転免許の返納によって、徒歩や自転車、自動車といったこれまで主に使用していた移動手段が今後使えなくなると考えられます。また、大和高田市人口ビジョンでは、20～30歳代の転出超過の抑制が課題となっています。他方、主要な駅や公共施設、医療機関、教育施設、福祉施設等は中心市街地に立地しており、今後は中心市街地への立地誘導をさらに進めていく予定です。そこで、少子高齢化等の情勢や将来の都市構造を踏まえ、周辺部と中心市街地を結ぶ公共交通網を構築します。

(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

バス停勢圏は市域を概ねカバーしているものの、運行本数や行先、時間のニーズとのずれ、主な行先への所要時間の長さ等の面で利便性が低い地域が存在しています。そこで、潜在・顕在ニーズを踏まえ、地域の移動手段の確保・充実を図ります。

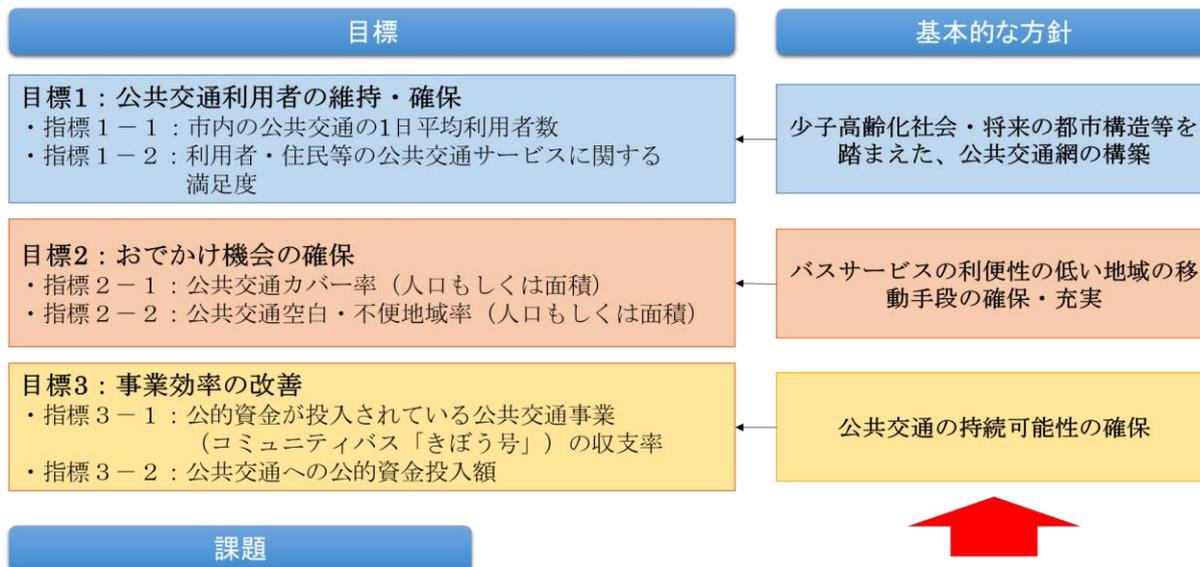
(3) 公共交通の持続可能性の確保

市内の公共交通は、コロナ禍の影響による利用者の減少による減収が想定されます。そこで、人々の多様な移動手段を持続可能な形で確保するため、市民の理解の下、行政の支援を検討・実施します。また、コロナ禍に伴う外出傾向の変化に対応しつつ、人々の健康増進の観点からも、コロナ禍後も見据えたおでかけ需要の喚起策を検討・実施し持続可能性の確保に努めます。

7. 計画の目標

7.1 目標の設定

6章に示した基本的な方針を踏まえ、計画目標と指標を以下のとおりに定めます。



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

- ・ 鉄道利用圏域は市街化区域を概ねカバーしているものの、圏域内の交通手段は徒歩や自転車が多くなっています。加齢によって徒歩や自転車による移動可能範囲が狭くなった場合には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。
- ・ バス利用圏域は市域を概ねカバーしているものの、コミュニティバス「きぼう号」沿線では利便性が低く、サービスのさらなる充実が必要です。
- ・ 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、バス単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、また利用者数が少ないことからコスト減による合理化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。

7.2 目標値の例

目標の達成状況は、7.1 に示す定量的指標をもって評価することとします。以下にその一例を示します。

(1) 市内の公共交通の1日平均利用者数（指標 1-1）

新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う「新しい生活様式」の浸透等によって利用者数が減少しており、これを「令和8年度までに、新型コロナウイルス感染症の影響が出る前の平成30年度の実績値以上まで増加させる」ことを目標とします。ただし、奈良交通路線バスの高田五條線（忍海）は平成30年度実績値より令和2年度実績値の方が大きいため、高田五條線（忍海）のみ、「令和8年度までに、令和2年度の実績値以上まで増加させる」ことを目標とします。

表-7-1 指標 1-1 の目標値

会社・路線	駅・路線	令和2年度	目標値	算出方法
JR 西日本	高田駅	2,196 人/日	2,263 人/日以上	奈良県統計年鑑の 値を日数で除算
近畿日本鉄道 (大阪線)	築山駅	1,412 人/日	1,428 人/日以上	
	大和高田駅	8,245 人/日	8,319 人/日以上	
	松塚駅	598 人/日	624 人/日以上	
近畿日本鉄道 (南大阪線)	高田市駅	3,889 人/日	3,978 人/日以上	
	浮孔駅	791 人/日	809 人/日以上	
奈良交通*	高田新家線	52 人/日	67 人/日以上	奈良交通提供資料
	高田五條線 (忍海)	83 人/日	83 人/日以上	
	高田五條線 (五條バスセンター)	212 人/日	240 人/日以上	
	八木五條線	28 人/日	30 人/日以上	
	八木新宮線	143 人/日	196 人/日以上	
コミュニティバス 「きぼう号」		176 人/日	294 人/日以上	年間利用者数 (市で調査)を 日数で除算

(2) 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（指標 3-1）

補助金を除く運賃収入や広告費等の運賃外収入を合わせた運行収入を、運行経費で割ったものを収支率といい、コミュニティバス「きぼう号」については令和 2 年度は 1.53%となっています。

運行収入については、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う「新しい生活様式」の浸透等による利用者数の減少に伴い減少しており、また、運行経費については、燃料の高騰、車両の修繕によって増加しています。そこで、運行収入を増やすことで「令和 8 年度までに、令和 2 年度の実績値を維持、または改善させる」ことを目標とします。

表-7-2 指標 3-1 の目標値

会社・路線	令和 2 年度	目標値	算出方法
コミュニティバス 「きぼう号」	1.5%	令和 2 年度以上	市および事業者データ 運行収入（運賃収入・広告費等の 運賃外収入）を運行経費で除算

(3) 公共交通への公的資金投入額（指標 3-2）

本市はコミュニティバス「きぼう号」に対し、運行経費から運行収入、補助金を除いた額を運行委託料として支払っており、令和 2 年度は約 5,400 万円となっています。この運行委託料についても、運行収入を増やすことで「令和 8 年度までに、令和 2 年度の実績値を維持、または改善させる」ことを目標とします。

表-7-3 指標 3-2 の目標値

会社・路線	令和 2 年度	目標値	算出方法
コミュニティバス 「きぼう号」	54,357,812 円	令和 2 年度以下	市および 事業者データ

8. 目標達成のための施策・事業

8.1 施策・事業の概要

本計画の目標を実現するため、以下の事業を実施します。

表-8-1 実施する事業一覧

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	○	○			国、県
	2) おでかけ需要の創出	○		○		
	3) 地元との協働	○		○		

8.2 施策・事業詳細

(1) 公共交通利用者の維持・確保

1) 市内公共交通の維持				
○施策・事業内容				
<p>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、市内の移動のために重要な役割を果たしていると考えられます。そのため、人口減少・少子高齢社会においても、だれもが安心して暮らし続けることができるよう、現在運行されている市内公共交通を今後も引き続き維持していく必要があります。</p> <p>このことから、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等の輸送資源を総合的にとらえて、地域がより主体的に公共交通の維持・充実にに関わり、多様な関係者が連携し、最適な交通体系の構築を行うことが望まれます。</p> <p>鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス等の市内公共交通を維持するため、市民は積極的にこれを利用し、交通事業者は鉄道、路線バス、タクシー、高速バス等、市はコミュニティバス「きぼう号」の路線及びサービスの水準の維持、改善に努めます。</p>				
<p>図-8-1 市内公共交通の維持に向けた取り組み体制のイメージ</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○		○	
○スケジュール				
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)
実施・継続				

2) 住民のニーズの継続的把握とサービス改善				
○施策・事業内容				
<p>公共交通網の構築に当たっては、少子高齢化の進展や、将来の都市構造の変化等に伴い変動する住民のニーズを継続的に把握し対応することが必要です。例えば、利用者の多い病院や商業施設へのアクセス環境の対応が課題となっています。</p> <p>そこで、市は、公共交通への住民のニーズを踏まえ、「シビックコア周辺地区まちづくり基本計画」にも定められているように、継続的な運行ルート、運行ダイヤの見直し等の改善を検討し、奈良交通は、継続的な公共交通サービスの改善に資するコミュニティバス「きぼう号」の運行実績情報を整理し、市へ提供します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			
○スケジュール				
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)
実施・継続				
➔				

3) ノンステップバスの導入

○施策・事業内容

少子高齢化の進展や運転免許の返納によって、公共交通の利用者に占める高齢者の割合も今後増えると考えられるため、公共交通においてもバリアフリー化に取り組む必要があります。

そこで、奈良交通は、「奈良県地域公共交通網形成計画」にも定められている通り、高田イオンモール線、高田新家線、高田五條線の車両へのノンステップバスの導入を進めます。

また、市は令和3年12月にコミュニティバス「きぼう号」の車両更新を行い、すべての車両のノンステップ化を完了しています。



図-8-2 ノンステップバスの例（奈良交通 HP より）

○実施主体

市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			

○スケジュール

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)
実施・継続				



4) バス待ち環境の整備				
○施策・事業内容				
<p>市は、「奈良県地域公共交通網形成計画」および「シビックコア周辺地区まちづくり基本計画」にも定められているように、バス停標柱の再整備を行います。また、市は、バス停標柱の多言語表記等の導入を検討します。</p> <p>また、きぼう号利用者アンケート調査の結果、バス待ち環境の改善が課題として明らかになりました。バス停への整備を希望する設備として具体的には、炎天下や雨天の中待つための屋根や、高齢の利用者が待つためのイス等が挙げられています。しかし、道路の幅員や停留所の周辺環境等により、整備が困難な場所も存在します。まずは、現状把握を行い整備が可能か検討します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			
○スケジュール				
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)
協議		実施・継続		

5) まちづくりや道路環境整備との連携				
○施策・事業内容				
<p>市は、「大和高田市立地適正化計画」にも定められているように、交通結節点となる駅前まちづくりを推進します。</p> <p>また、きぼう号利用者アンケート調査の結果、定時性の確保が課題として明らかになりました。コミュニティバス「きぼう号」の経路上では、渋滞の発生や狭い道路での対面でのすれ違いが発生しており、これが遅れの一因であると推測されます。そこで、市は、バスが走行する道路の整備・拡幅、待避スペースの設置等、公共交通の定時性確保に資する道路環境整備について、道路管理者との連携を検討します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○				
○スケジュール				
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)
協議		実施・継続		

6) 公共交通についての情報発信

○施策・事業内容

市内の輸送資源を最大限に活用する観点から、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバスといった既存の公共交通や病院送迎バス等の多様な輸送資源を総合的にとらえ、目的や行先に応じてより便利な交通手段を選択し移動できるようにすることが必要です。

そこで、市は、市内の公共交通について、市広報、HP、SNS で情報発信を行い、公共交通の認知度の向上、利用促進を図ります。

また、市及び奈良交通は、「奈良県地域公共交通網形成計画」にも定められているように、デジタルサイネージ、バスロケーションシステムを導入し、リアルタイム運行情報を提供します。

さらに、市は、「奈良県地域公共交通網形成計画」および「シビックコア周辺地区まちづくり基本計画」にも定められているように、コミュニティバス「きぼう号」の主要停留所へのバス情報表示装置の設置を検討します。第一段階として、コミュニティバス「きぼう号」の結節点である「市民交流センター」バス停に情報表示装置の設置をします。



図-8-3 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-8-4 バスロケーションシステムのイメージ

○実施主体

市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			

○スケジュール

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)
デジタルサイネージ・バスロケーションシステムの設置		情報発信の継続		



7) 新型コロナ対策の実施

○施策・事業内容

新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴い、公共交通についても不特定多数が利用するものであるという性質上、利用者の感染防止のための対策を行う必要が求められています。

そこで、交通事業者は、駅、車内等の定期的な消毒、バス車両への抗菌・抗ウイルス加工等を実施します。

また、市及び交通事業者は、公共交通における感染拡大防止のため、3密の回避、外出の抑制、テレワークや時差出勤の実施を呼び掛けます。さらに、公共交通利用者に対する啓発手法として、バス車内に、公共交通利用中における新型コロナウイルス感染対策についての啓発ポスターの掲出を検討します。

また、市民は、公共交通を利用する際には、大声で話さない、定期的な消毒の実施、マスクの着用、3密の回避等感染拡大防止に協力します。



出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

図-8-5 公共交通利用中における新型コロナウイルス感染対策についての啓発ポスターの例

○実施主体

市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○		○	

○スケジュール

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)
実施・継続				

(2) 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、路線再編等の検討				
○施策・事業内容				
<p>市では、路線バスが走っていない地域を中心にコミュニティバス「きぼう号」を運行しています。コミュニティバス「きぼう号」については、市民アンケート調査及びきぼう号利用者アンケート調査の結果、ダイヤや行先の調整、路線の整理・短縮・分割、増便、バス停環境の整備、定時性確保や運行情報提供が課題として明らかになりました。</p> <p>そこで、市は、これらの結果を踏まえ、コミュニティバス「きぼう号」のダイヤ改正、路線再編等を検討します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○				
○スケジュール				
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)
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

○施策・事業内容

市内の輸送資源を最大限活用する観点から、ダイヤや行先等が希望と合わない等、コミュニティバス「きぼう号」だけでは充足できない移動ニーズに対しては、その他の交通手段の活用が考えられます。特にタクシーについては、供給過剰のおそれがある区域として準特定地域に指定されているなど、供給体制に余裕があり、その受け皿となるポテンシャルがあると考えられます。一方で、タクシーはコミュニティバス「きぼう号」よりも割高となるため、市民アンケート調査及びきぼう号利用者アンケート調査でも明らかとなったように、短距離であっても利用をためらう状況にあると推測されます。

そこで、コミュニティバス「きぼう号」を利用できない場合の代わりとしても、より気軽にタクシーを活用してもらえるように、幅広い年齢層に利用しやすくするため決済方法の拡幅が必要です。そのため、市は、タクシー事業者に対して非接触決済の導入の支援を検討します。

また、タクシー各事業者は、サービスの向上や需要喚起策の実施によって、供給過剰の解消などタクシーのサービスの適正化・活性化を図ります。

○実施主体

市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			

○スケジュール

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)
協議		実施・継続		



3) 路線バスや病院送迎バス等との連携の検討				
○施策・事業内容				
<p>市民アンケート調査及びきぼう号利用者アンケート調査の結果、イオンモール樫原等市外の商業施設や、市内の病院への移動需要が高いことが明らかになりました。しかし、コミュニティバス「きぼう号」では本数や運行範囲に限りがあり、これらのニーズに十分対応することは難しいと考えられます。一方市内には、市外へ向かう路線バスや、病院へ向かう病院送迎バスが多数運行されており、市内の輸送資源を最大限活用する観点からも、コミュニティバス「きぼう号」だけでは充足できない移動ニーズを満たすためにはこれらと連携することが有効であると考えられます。</p> <p>そこで、市は、路線バスや病院送迎バス等とコミュニティバス「きぼう号」がそれぞれ乗り入れをしている市内各鉄道駅等において連携を実施することにより、商業施設や病院等への利便性の向上を図ることを検討します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			各病院等
○スケジュール				
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)
協議		実施・継続		

(3) 事業効率の改善

1) 各種補助制度の活用				
○施策・事業内容				
<p>市内公共交通に対する市や交通事業者の負担を軽減し、持続可能な形で運行を続けるため、市や国、県は各種補助制度を整備し、交通事業者やコミュニティバス「きぼう号」を運行する市は補助制度を活用していく必要があります。</p> <p>市及び奈良交通は、「奈良県地域公共交通網形成計画」にも定められているように、「奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業」により、奈良交通高田五條線の運行費に対する補助を申請します。また、県の「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」「奈良県バス環境向上事業」「外国人観光客受入環境（交通サービス）整備促進事業」により、本計画に掲げた各施策の事業費に対する補助を申請します。</p> <p>さらに、市は、地域公共交通確保維持改善事業により、コミュニティバス「きぼう号」の運行費に対する補助を申請します。</p>				
表-8-2 地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する運行系統について				
運行系統	大和高田市コミュニティバス「きぼう号」			
地域の公共交通における位置づけ・役割	市の公共交通の役割である「中心市街地と生活拠点を結ぶ交通ネットワーク」の一環として、市域内から拠点へのアクセスや拠点間を接続するバス路線として位置づけられます。			
地域公共交通確保維持事業の必要性	核家族化と高齢化が進んでおり、コミュニティバスは、自家用車で移動できない交通弱者となる人々の貴重な移動手段として重要と考えています。			
定量的な目標	利用者数	176.2 人/日 (令和 2 年度) → 293.5 人/日以上 (令和 8 年度)		
	収支率	1.53% (令和 2 年度) → 1.53%以上 (令和 8 年度)		
	市の支出額	54,357,812 円 (令和 2 年度) → 54,357,812 円以下 (令和 8 年度)		
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○	○			国、県
○スケジュール				
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)
実施・継続				

2) おでかけ需要の創出				
○施策・事業内容				
<p>公共交通の利用は、基本的には外出先で活動する際に派生的に生じる需要です。そのため、公共交通の利用者を増やし持続可能性を確保するためには、外出する用事や行先を創出し、その移動に公共交通を利用してもらうことが有効です。</p> <p>そこで、市及び市内各種団体は、公共施設や市内各所でのイベントを計画し、合わせてそのアクセスに公共交通を利用してもらうよう呼びかけます。</p> <p>また、市は、スーパーや病院、娯楽施設等、公共交通を活用した新たなお出かけ先の誘致を検討します。</p> <p>さらに、市は、市外の観光客の誘致に取り組むとともに、市内の移動に公共交通を利用してもらうよう呼びかけます。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○		○		
○スケジュール				
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)
実施・継続				
→				

3) 地元との協働				
○施策・事業内容				
<p>コミュニティバス「きぼう号」の持続的な運行のためには、市の負担の軽減や事業の収支率の改善が必要です。コミュニティバス「きぼう号」にデジタルサイネージを設置し、地元企業に広告を掲載していただくことで、認知増による地元企業の活性化や地域の振興に寄与するとともに、コミュニティバス「きぼう号」については広告収入による収支率の改善を図ります。</p> <p>また、市は、市内の輸送資源を最大限活用する観点から、「第1期地域福祉計画・地域福祉活動計画」にも定められているように、地域の事業所における自主的な移動支援活動や、地域住民による助け合い・支え合いに基づく移動支援活動等に必要な支援や体制づくりを検討します。</p>				
○実施主体				
市	交通事業者	市内各種団体	市民	その他
○		○		
○スケジュール				
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)
実施・継続				
➔				

8.3 施策・事業の実施スケジュール

これらの事業は、以下のスケジュールで進めていきます。なお、進捗状況や取り組み結果により、必要に応じて見直すこととします。

表-8-3 事業の実施スケジュール

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			実施・継続		
	5) まちづくり、道路環境整備の推進	協議			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					
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			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		
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

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、本計画 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。

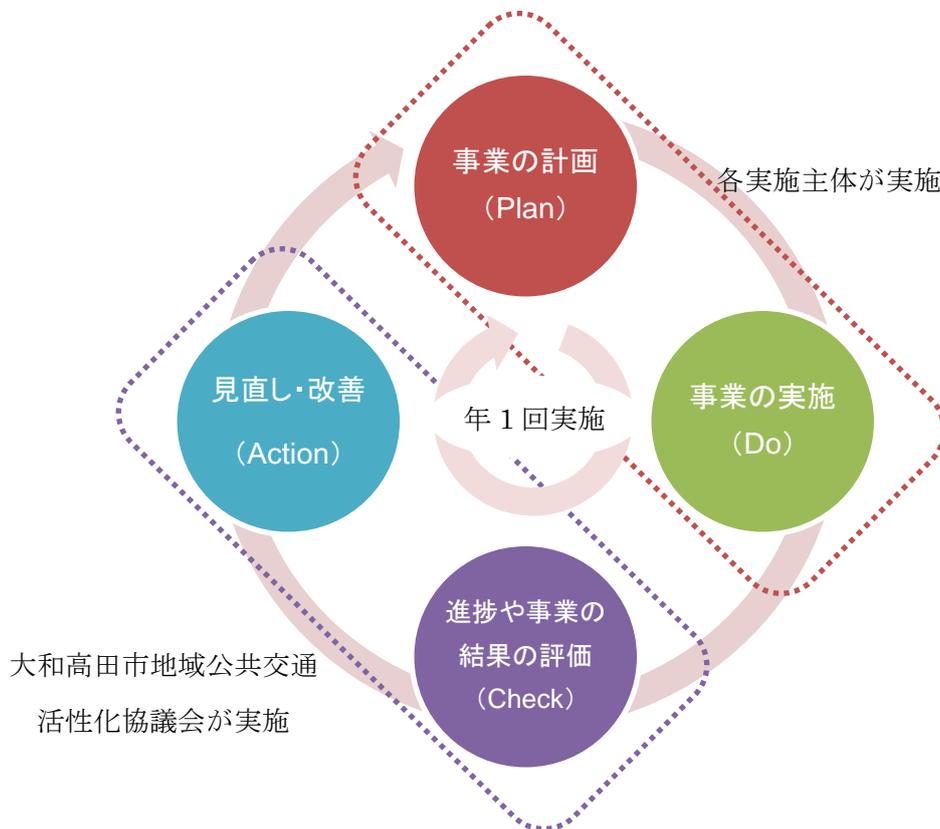


図-9-1 PDCA サイクルのイメージ

大和高田市地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 大和高田市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うために設置する。

なお、この協議会は道路運送法（昭和26年法律第183号）に規定する地域公共交通会議の性格を有するものとする。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を奈良県大和高田市大中98番地4大和高田市役所庁舎内に置く。

(協議事項等)

第3条 協議会は、次の各号に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業実施に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は別表に掲げる委員をもって構成する。

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

3 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により協議会の役員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第6条 会長は副市長をもって充てる。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

(副会長)

第7条 副会長は、委員の中から会長が指名する。

2 副会長は会長を補佐する。

3 会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

(監事及び監査)

第8条 監事は委員の中から会長が指名する。

2 監事は、協議会の会計監査を行う。

3 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告しなければならない。

(会議の運営等)

第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長を指名する。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 委員は、必要に応じて、指名する者をもって代理者とし、その権限を付与することができるものとする。

4 会議の議事は、出席委員の過半数をもって可決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(書面審議)

第10条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

2 前条第4項の規定は、前項の場合について準用する。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は大和高田市地域振興部まち振興課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置く。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及び諸収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の処置)

第14条 協議会が解散した場合、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長が精算する。

(報酬)

第15条 委員の報酬は、これを支給しない。

(規約の変更)

第16条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(その他)

第17条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この規約は、平成23年11月14日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年6月5日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年7月12日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年9月1日から施行する。

別表（第4条関係）

区 分		委 員
法第6条第2項第1号の委員	地域公共交通計画作成市	大和高田市副市長
法第6条第2項第2号の委員	公共交通事業者等	奈良交通(株) 乗合事業部 部長
		近畿日本鉄道(株) 高田市駅長
		西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部大阪支社総務企画課 課長
		公益社団法人奈良県バス協会専務理事
		一般社団法人奈良県タクシー協会専務理事
		奈良県タクシー協会高田市部会代表
	道路管理者	奈良国道事務所副所長
		奈良県高田土木事務所長
		大和高田市環境建設部長
	法第6条第2項第3号の委員	公安委員会
市民又は地域公共交通の利用者		大和高田商工会議所専務理事
		大和高田市町総代連合会長
		大和高田市商店街振興協議会
		市民活動団体
大和高田市が必要と認める者		近畿運輸局奈良運輸支局長
		奈良県県土マネジメント部地域デザイン推進局まちづくり連携推進課長
		奈良県県土マネジメント部リニア推進・地域交通対策課
		奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長
		大和高田市地域振興部長

大和高田市地域公共交通計画

令和4（2022）年3月発行

発行：大和高田市地域公共交通活性化協議会

編集：大和高田市（担当：まち振興課）

住所：〒635-8511 大和高田市大字大中98番地4 TEL：0745-22-1101（代表）

URL：<https://www.city.yamatotakada.nara.jp>
