

参考資料 1. 上位・関連計画

参考 1-1 第4次大和高田市総合計画〔平成20年12月策定〕・後期基本計画〔平成25年4月策定〕

本市は、時代の潮流や新たな社会情勢を踏まえ、総合的・長期的な視点から、本市のめざすべき将来像や基本方向を示すため、平成20年12月に「第4次大和高田市総合計画」を策定するとともに、平成25年4月には「後期基本計画」を策定しています。

■将来都市像

【将来都市像】

元気な高田 誇れる高田

【将来都市像の実現に向けた4つのテーマ】

- 自立するまちづくり
- 心豊かな 市民・教育・福祉
- 元気にぎわいのまちづくり
- 安心・安全の美しいまちづくり

■土地利用の方針

○市街地地区

市街地地区は、中心部の都市核地区を除き、一般住宅地区・沿道複合地区・軽工業地区・工業流通地区に区分し、古くからの既成市街地及び新たに市街地をめざすところを有効に活用することによって、利便性や公共サービスの水準の維持、向上のもとに均衡のとれた活力ある市街地の形成を図ります。

○都市核地区

都市核地区については、近鉄大和高田駅と近鉄高田市駅を結ぶ県道大和高田斑鳩線沿道を中心とした地区を商業・業務・文化等の都市機能の集積する拠点性の高い商業・業務地区として位置づけ、土地の高度利用による機能の集約化や住居系とも調和のとれた都市機能の充実を図り中心性の高い拠点形成を進めます。また、市役所を中心とした地区をシビックコア地区として位置づけ、公共機関の集積する利便性の高い市民の交流の場としての機能を高めます。

○景観保全地区

景観保全地区は、馬見丘陵の南端部にあたる市北西部の築山・大谷山自然公園周辺を景観保全地区として位置づけ、自然環境との調和に留意しながら土地利用を図ります。

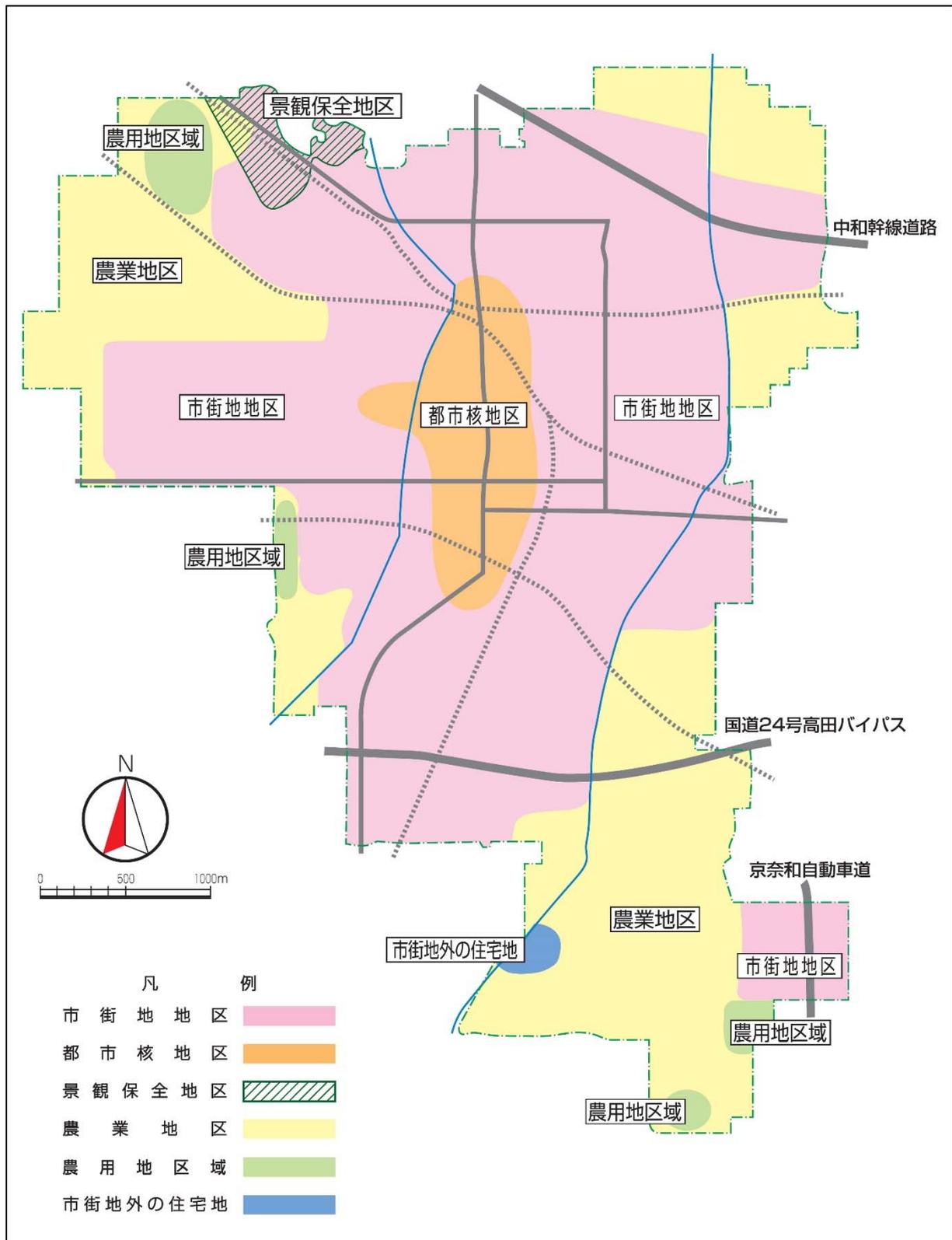
○農業地区

農業地区は、農業振興地域の農用地区域を中心に、優良農地の保全・整備を図ります。また、奈良県の「都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例」による区域指定地区については、その地域の実情に応じた既存集落地域の活性化を支援します。

○市街地外の住宅地

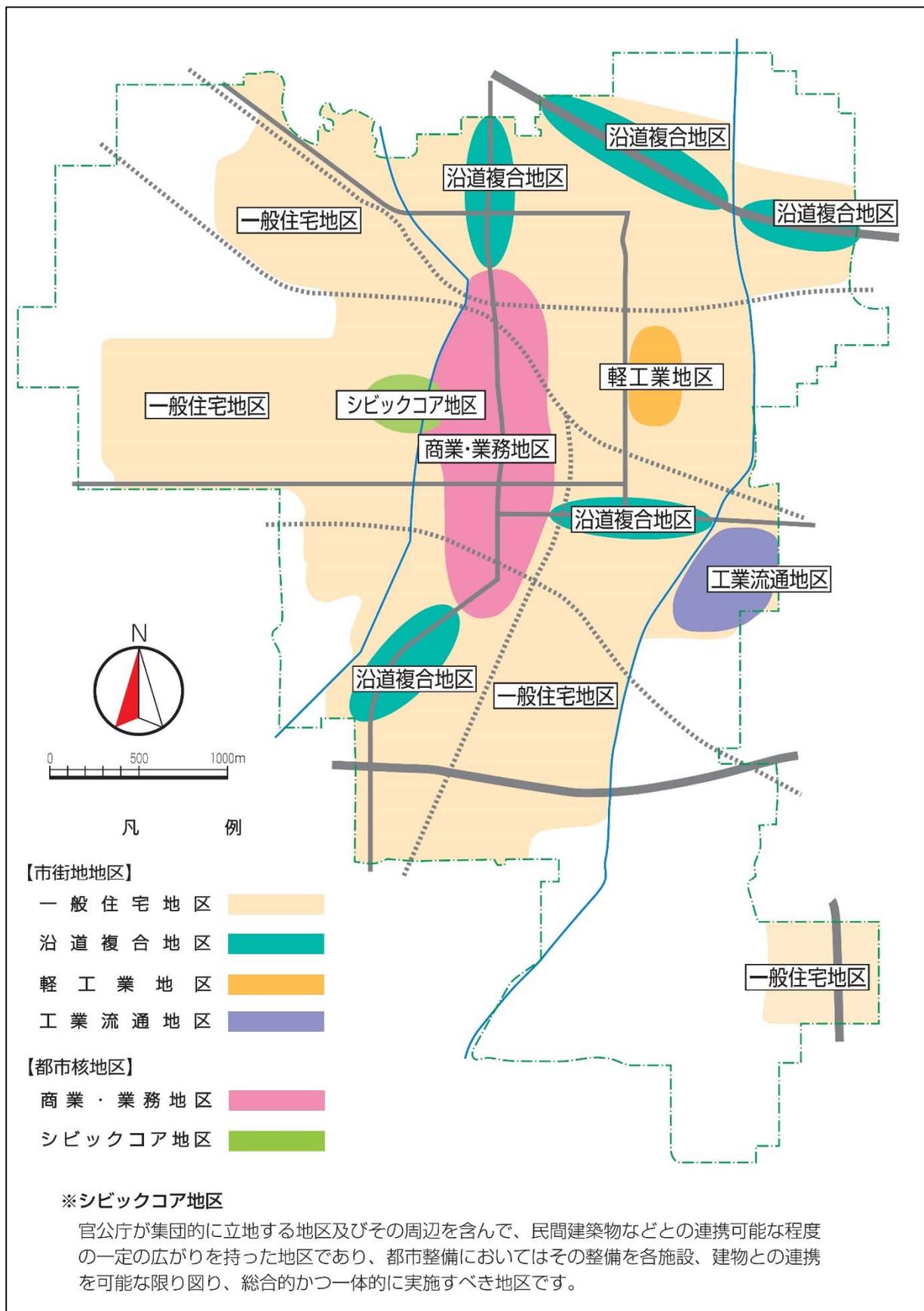
市街地外の住宅地については、比較的まとまった住宅地が立地しており、適切な建築行為の誘導と公共施設の整備等により居住環境の維持・形成に努めます。

■土地利用の方針（土地利用構想図）



資料) 第4次大和高田市総合計画

■土地利用の方針（土地利用構想図 -市街地地区・都市核地区-）



資料) 第4次大和高田市総合計画

参考1-2 大和高田市都市計画マスタープラン〔平成24年3月策定〕

本市は、第4次大和高田市総合計画を踏まえつつ、道路や公園などの都市施設の整備や都市防災、景観形成など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、「大和高田市都市計画マスタープラン」を策定しています。

■まちの将来像

【まちの将来像】

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

【今後推進すべき主要施策】

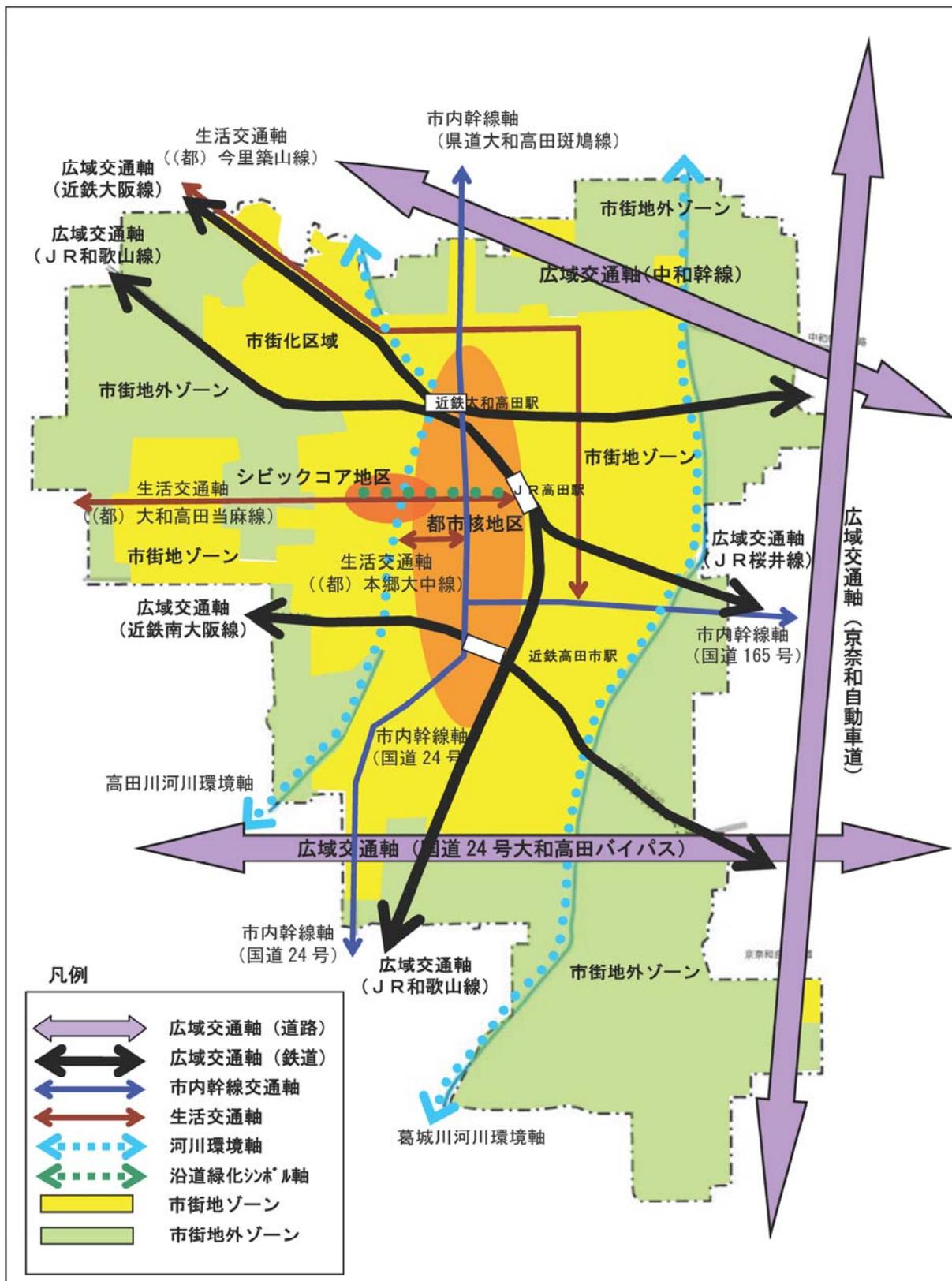
- 自然・歴史・文化環境整備
 - ・河川やため池、公園・緑地等を活用したゆとり空間の整備
 - ・農業景観・集落景観の維持保全による田園都市イメージの形成
 - ・本町・市町周辺のまち並みの整備による誇れる歴史文化都市の形成
 - ・自然・歴史・文化を体感できるネットワークの形成
- 定住環境整備
 - ・まちの活気を呼ぶ近隣商業機能の充実による賑わい空間の形成
 - ・医療・福祉の充実による誰もが安心して暮らせるまちの創出
 - ・幹線道路から生活道路までの整備による利便性と安全性の高いまちの形成
 - ・ソフトな防災機能が備わったまちづくりの強化による良好なコミュニティ社会の形成

■将来都市構造

名称	概要
市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の市街化区域を基本としてエリアを設定する。 ・本市の中心的な市街地を含むエリアで、市民の日常生活の場として良好な住環境整備を推進するとともに、近隣商業機能の充実を図り、生活利便性の向上を推進する。 ・平成23年5月に市街化区域に編入した新市街地については、隣接する既存の市街化区域の土地利用現況と整合を図りつつ、区域に編入した理由を勘案して開発を誘導するものとする。
市街地外ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の市街化調整区域を基本としてエリアを設定する。 ・基本的な土地利用は農地であるが、都市計画法第34条第11号の規定に基づく区域指定地区を活用し、旧住居地区の活性化を推進する。 ・農地の緑やため池の水面など、ゾーンの特性を活用したうおいのある緑地景観の形成を図る。 ・本市の南部に位置する大和高田市総合公園を活用し、市民の健康の維持増進や市民のレクリエーションの場としての機能の充実を図る。

名 称	概 要
都市核地区	<ul style="list-style-type: none"> 市街地ゾーン内において、近鉄大和高田駅、近鉄高田市駅、JR高田駅及び市役所周辺地区で囲まれたエリアを設定する。 商業・業務機能などの都市機能の強化充実により本市の中心市街地の活性化を図るとともに、「さざんかホール」や本市の歴史文化を活用した交流機能の充実を図り、商業や文化の拠点形成を図る。 駅周辺においてすべての市民が安心して住めるように生活利便性の向上を図るとともに、住宅の供給を誘導するなど、定住環境が整った地区の創出をめざす。
シビックコア地区	<ul style="list-style-type: none"> 都市核地区内の西部に立地する広域行政施設や市役所等の行政施設が集積するエリアを設定する。 行政施設の集積地区として、良好な道路景観や緑地景観の形成を図るとともに、余裕のある敷地規模を活用し、市民交流機能の充実を図る。
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。
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。
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。
河川環境軸	<ul style="list-style-type: none"> 市内を縦断する高田川と葛城川を位置づける。 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るとともに、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ネットワークを形成することを検討する。 <p>【高田川河川環境軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の桜並木の維持保全を図るとともに、左岸の散策路の活用を図り、魅力ある市民の憩い空間の創出を図る。 <p>【葛城川河川環境軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大和高田市総合公園までの歩行アクセスルートとして活用するとともに、魅力ある市民の憩い空間の創出を図る。
沿道緑化シンボル軸	<ul style="list-style-type: none"> 県道大和高田当麻線のJR高田駅前からシビックコア地区までの沿道を位置づける。 本市の沿道緑化のシンボルとして、沿道住民との協働のもと、一層の充実を図る。

図. 将来都市構造図



資料) 大和高田市都市計画マスタープラン

参考1-3 大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略〔平成27年10月策定〕

本市は、人口の将来展望を示す「大和高田市人口ビジョン」を策定するとともに、地方創生に係る基本目標を定め、講ずべき施策の基本的方向及び具体的取組をまとめた「大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しています。

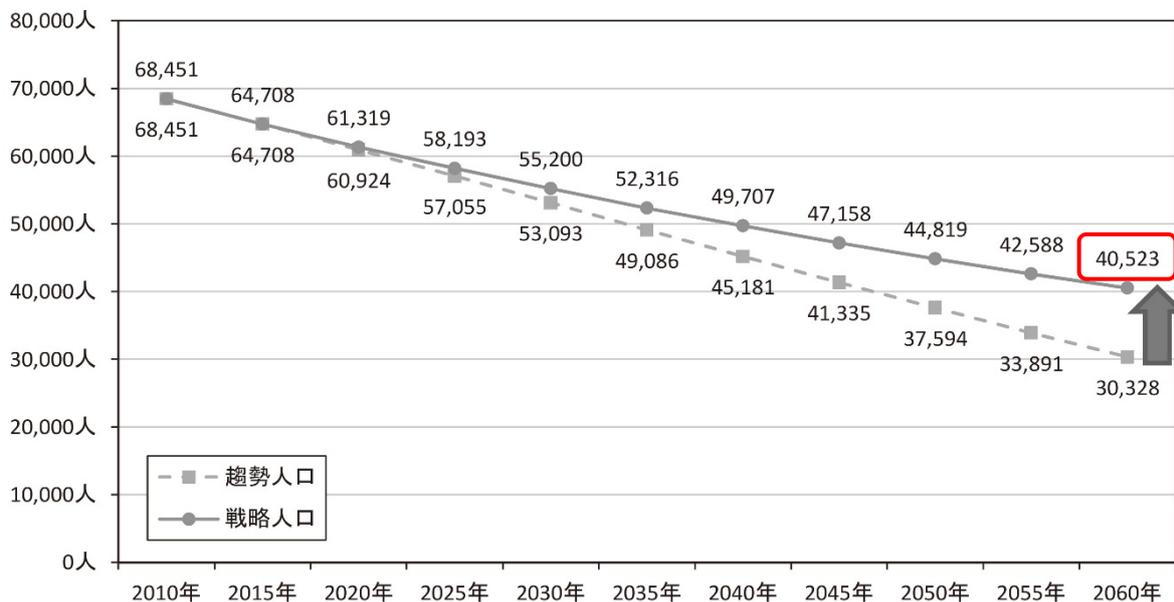
■将来を見据えた人口問題に対する取り組みの考え方

- 2010年の総人口68,451人から、今後の趨勢人口として2060年には30,300人程度まで減少が見込まれます。
- 本市では、こうした趨勢人口を踏まえた上で、合計特殊出生率及び純定住率の上昇を図ることにより、長期的視点から人口減少の抑制に取り組むこととし、その目標として目指すべき将来の「戦略人口」を設定します。

■目指すべき将来の戦略人口と展望

- 少子高齢化、転出超過といった本市の人口問題に対して、長期的視点から取り組むことにより、**2060年において40,000人程度**の人口規模を目指します。

図. 戦略人口



資料) 大和高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

■平成 31 年度に向けた総合戦略（基本目標・施策・具体的取組）

基本目標 1 本市における安定した雇用を創出する

施策	具体的取組
○地域産業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ・起業家支援・事業後継者の育成支援 ・六次産業化の支援 ・農業経営基盤の強化支援 ・商工業者への支援 ・働きやすい職場づくりの支援
○地元雇用の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致の推進 ・農業の担い手確保・育成・就農支援

基本目標 2 大和高田への新しいひとの流れをつくる

施策	具体的取組
○転入の受け皿・環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・住まいの確保支援 ・プラットフォームの構築
○集客力の向上と人的交流の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ブランド商品による集客向上 ・人的交流資源の創出

基本目標 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

施策	具体的取組
○出産希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・出産環境の整備 ・妊娠・出産に対する支援の充実
○子育ての希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て環境の整備 ・就学支援・教育相談の充実 ・子育てに対する支援の推進 ・学習支援体制の整備 ・学校等の安全対策の充実
○結婚希望の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・結婚希望者への婚活等の支援 ・婚活プラットフォームの構築 ・若者に対する就業支援
○ワーク・ライフ・バランスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・育児休業取得の推進 ・子育て施設の運営内容の充実
○「子育てに魅力的なまち」の発信	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て情報発信の充実 ・本市の魅力や特性等の PR

基本目標 4 地域が連携し、安心して暮らせるまちをつくる

施策	具体的取組
○定住自立圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地域機能の確立
○人と人のつながりを活かしたまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア活動の育成支援 ・市民協働活動の育成支援
○市民の活動基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・既存ストックの利活用 ・都市中核ゾーンの空き家の活用

参考1-4 大和高田市のまちづくりについて〔平成27年7月協定締結〕

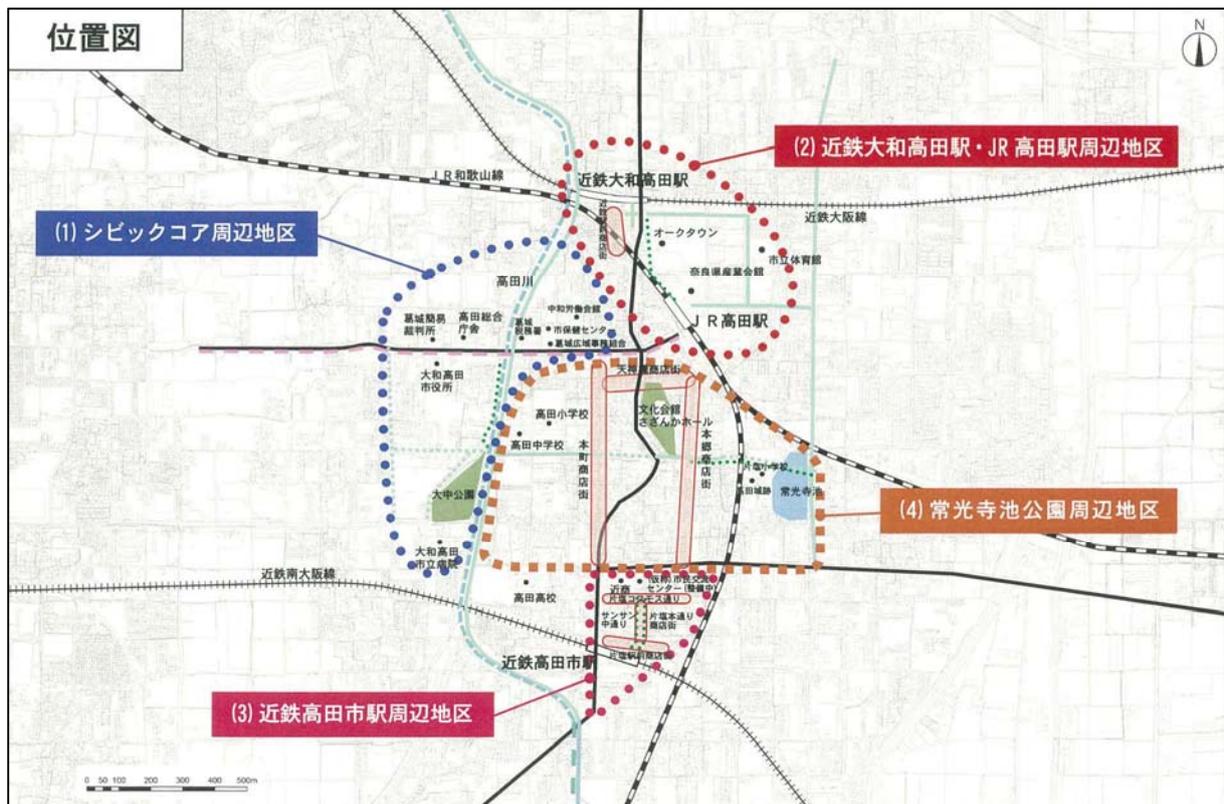
奈良県及び大和高田市は、大和高田市内における持続的発展や活性化を企図したまちづくりに資するため、「まちづくりに関する包括協定」を締結しています。

包括協定では、まちづくりに取り組む4地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）を定め、各地区においてまちづくり基本構想を策定することとしています。

■まちづくりの方向性

中心市街地に行政、医療・福祉、商業機能が集積している地域性を活かしながら、市全体の利便性を向上させ、地域の活性化につなげる。

図. 位置図



資料) 大和高田市のまちづくりについて

■まちづくりのコンセプト・検討予定の基盤となる取組

【シビックコア周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・行政機関、医療機関などを中心とした市街地の形成
- ・市立病院と連携した地域包括ケアシステムの構築
- ・観光資源を活かした魅力ある憩いの空間の形成

○検討予定の基盤となる取組

- ・市、県、国の公有地の有効利用
- ・市庁舎の移転、地域包括ケア拠点の整備及びアクセス性の向上
- ・地盤産業の販売と憩いの場の提供
- ・高田千本桜遊歩道の整備

【近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・県中西部地域の拠点駅にふさわしい駅前空間づくり
- ・市の中心拠点として活気とにぎわいのある魅力的な周辺市街地づくり

○検討予定の基盤となる取組

- ・公有地を活用した駅前の再整備
- ・既存商店街の活性化
- ・近鉄大和高田駅とJR高田駅間のアクセス性の向上

【近鉄高田市駅周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・地域のにぎわいと交流を生み出す市街地と交通拠点の形成

○検討予定の基盤となる取組

- ・「（仮称）市民交流センター」と既存商店街が一体となったにぎわいの創出
- ・「（仮称）市民交流センター」までの歩行環境整備
- ・駅周辺の再整備

【常光寺池公園周辺地区】

○まちづくりのコンセプト

- ・常光寺池公園を中心とした憩いゾーンの創出と商店街及び各施設間の連携強化

○検討予定の基盤となる取組

- ・常光寺池公園と高田城跡とが一体となる公園整備
- ・幼児教育施設の整備
- ・地区内の交通アクセスの向上と歩行環境の整備

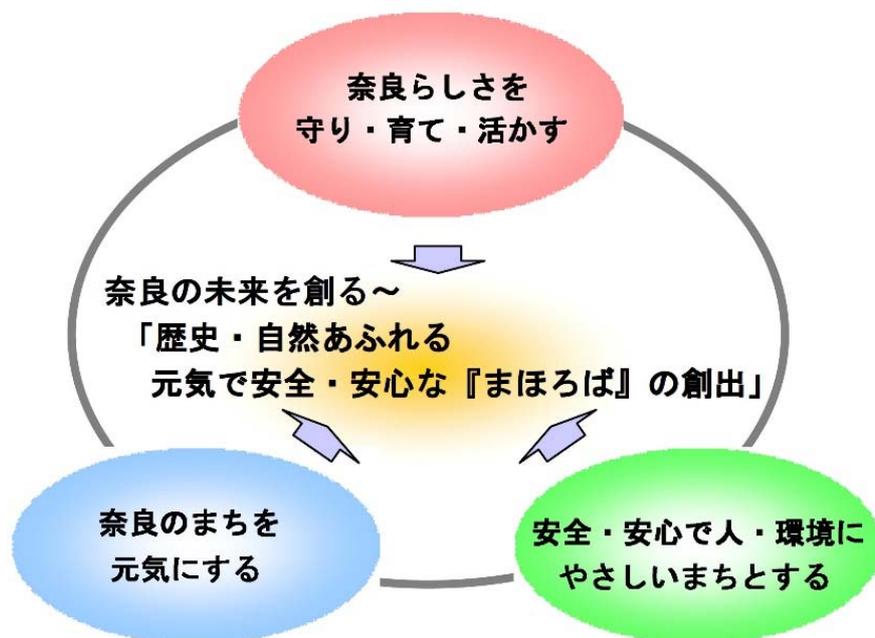
奈良県は、県政が目指す姿、都市計画の目指すべき方向性、都市計画区域における人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、当該都市計画区域を一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全することを目的とし、都市計画に関する基本的な方向性と主要な都市計画の決定方針を具体的に示す「奈良県都市計画区域マスタープラン」を策定しています。

■都市づくりの基本方向

大和都市計画区域及び吉野三町都市計画区域の都市づくりの基本方向としては、良好な自然環境や恵まれた歴史文化遺産、良好な都市景観、ゆとりある居住環境などの奈良らしさを守り・育てながら、人口減少、高齢化、逼迫する財政状況など厳しさを増す社会経済情勢の変化へ対応し、奈良のまちを元気にするため施策を推進することとする。

また、生活を営む上で最も基礎となる安全・安心を確保するため、バリアフリーの推進や地域医療の再生など、安全・安心で人・環境にやさしいまちとするための施策を推進することとする。

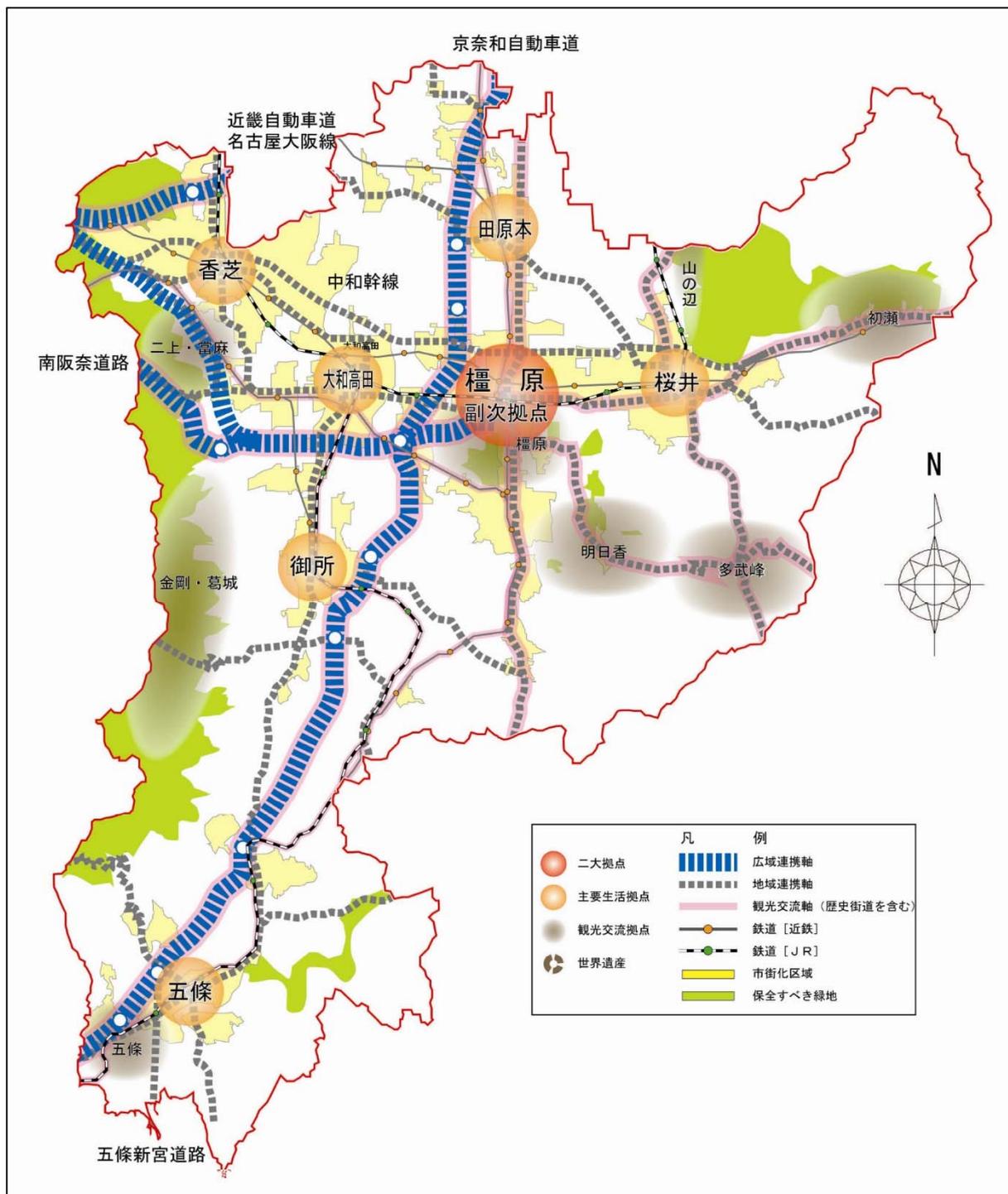
ひいては、これらの推進により、奈良の未来を創る～「歴史・自然あふれる元気で安全・安心な『まほろば』の創出」を目指す。



■大和都市計画区域の将来像（中部地域）

- ・橿原市を中心とする中部地域は、吉野三町都市計画区域、東部地域との連携を図りながら、多様な都市機能が総合的に備わった、本県の発展を先導するもう一つの都市圏として位置付ける。
- ・副次拠点である橿原市中心部においては、商業・業務機能や文化・居住機能を強化し、本県の2大拠点の一翼を担う副次中枢拠点の形成を図る。
- ・主要生活拠点であり、各日常生活圏の中心となっている香芝市、大和高田市、桜井市、御所市、五條市、田原本町の主要駅周辺においては、居住機能に加え、商業サービス機能を充実させ、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図る。
- ・京奈和自動車道等を軸とした広域連携軸や、国道24号バイパス、国道169号、中和幹線道路等による地域連携軸の形成を図る。
- ・京奈和自動車道、近畿自動車道名古屋大阪線のインターチェンジ周辺や、幹線道路沿道、既存工業団地周辺等においては、地域の自立を図るため、周辺環境との調和及び保全等に配慮しつつ、主として工業系、物流系、商業系の土地利用を計画的に推進し、雇用の場の確保、高付加価値産業等の集積を図る。
- ・橿原市、桜井市、明日香村の飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群のほか、山の辺（「山辺の道」周辺）、二上・當麻、金剛・葛城等における歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図るとともに、多様化する観光客のニーズに対応しながら歴史的まちなみの保全・整備や多様な宿泊施設・ターミナル機能等の集積などにより、観光交流拠点の形成を図る。
- ・観光交流拠点をつなぐ京奈和自動車道等及び国道24号、国道169号などの幹線道路やJR・近鉄などの鉄道、大規模自転車道などとその沿道空間を対象に、ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流社の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む。）を形成する。

図. 中部地域の将来都市構造のイメージ図



資料) 奈良県都市計画区域マスタープラン

奈良県では、平成25年7月、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。

■公共交通に関する施策についての基本的な方針

住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良

- 住んでよし：暮らしやすいまちづくり・歩いて暮らせるまちづくり・渋滞の解消 等
- 働いてよし：雇用の場の確保・その環境整備としての移動の確保、雇用の場としての交通事業者・交通関連産業 等
- 訪れてよし：観光地へのアクセス確保・広域周遊観光ルートの形成 等

■総合的かつ計画的に講ずべき施策（これまでの取組を更に推進していくもの）

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」の策定
 - ・「奈良モデル」の考え方に基づき、市町村をはじめとした行政、交通事業者、住民等と連携を図りながら、「地域公共交通網形成計画」を策定します。
- まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携
 - ・さまざまな取組みから派生する移動ニーズを把握し、関係者間でのワークショップを通じて路線・サービス内容等を決定し、実行します。
- 公共交通の利用環境の整備
 - ・バリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応を推進します。
 - ・バス停の上屋整備や、バスロケーションシステム、ICカードの導入など、ハード・ソフト一体で公共交通の利用環境の向上を推進します。
- 公共交通のソフト面での利用促進
 - ・モビリティマネジメントをはじめとした公共交通の利用促進、運行や運賃等の情報提供のための支援など、ダイヤモンドサイドへ働きかける取組を行います。
- 市町村との連携・協働
 - ・公共交通における「奈良モデル」の取組として、奈良県地域交通改善協議会において、国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等と連携・協働を図ります。
- 県民等とのコミュニケーション
 - ・住民代表の奈良県地域交通改善協議会等への参画を推進します。
 - ・ウェブや広報等による情報発信やアンケート調査などを実施します。

○災害等緊急時の対応

- ・「奈良県地域防災計画」に定められた指定地方公共機関（西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道、奈良交通）との緊急輸送により、災害等緊急時の県民の移動を確保します。

○交通安全の取組との連携

- ・公共交通を利用するにあたって欠かせない徒歩空間の安全確保のため、交通安全の取組との連携を図ります。

■総合的かつ計画的に講ずべき施策（取組内容を今後新たに検討するもの）

○まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携

- ・新たに取り組む施策から派生する移動ニーズを把握しながら、移動手段を確保するための検討を行います。

○県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方

- ・バラエティ豊かな交通サービスを実現するため、協働のあり方を検討します。

○無人化された鉄道駅の再活性化

- ・無人化された鉄道駅及びその周辺のまちづくりや地域の活性化のため、鉄道事業者と地域との連携・協働に対する県の具体的な関与・方策のあり方を検討します。

○新たな交通サービスの実現に向けて

- ・SNSの活用や運行者募集による輸送サービスなど、新たな交通サービスの実現に向けて検討を行います。

○働く場としての交通事業者のあり方

- ・県内の交通事業に従事する者の育成のあり方、交通事業者の雇用の確保のあり方について、交通事業者と連携しつつ検討を行います。

○運賃の活用

- ・基金の設置や運賃認可の特例の活用など、運賃の活用の可能性を検討します。

○財政支出のあり方

- ・公共交通の存廃が他の行政分野の財政支出に影響することを踏まえ、公共交通に対する最適な財政支出のあり方を検討します。

○県職員はじめ公共交通に関わる人材の育成

- ・他の行政分野を知った上で、県の交通行政を担う行政職員や県民、民間事業者などの人材育成のあり方を検討します。

○行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方

- ・市町村が提供するコミュニティバスなど、行政が提供する交通サービスの入札をはじめとした、契約のあり方について検討を行います。

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、住民などの代表から構成）は、平成 26 年 11 月に改正された「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。

■計画のポイント

ポイント 1：県、市町村、交通事業者、県民等による「連携の証」

本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、奈良県地域交通改善協議会のメンバー（国、県、市町村、交通事業者、道路管理者、警察、住民代表等）にとっての「連携・協働の証」・「行動規範」です。

ポイント 2：公共交通とまちづくりのデッサン

県、関係市町村、交通事業者等による協議・ワークショップを地域別、グループ別で開催し、対象エリアの課題やまちづくりの動向、路線のあり方、目指す方向性などを「公共交通とまちづくりのデッサン」として表現しています。

ポイント 3：協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性を確保

これまでの奈良県地域交通改善協議会の枠組み、路線ごとの協議・ワークショップにおいて関係者間で検討した内容を踏まえた計画策定により、実効性を確保しています。

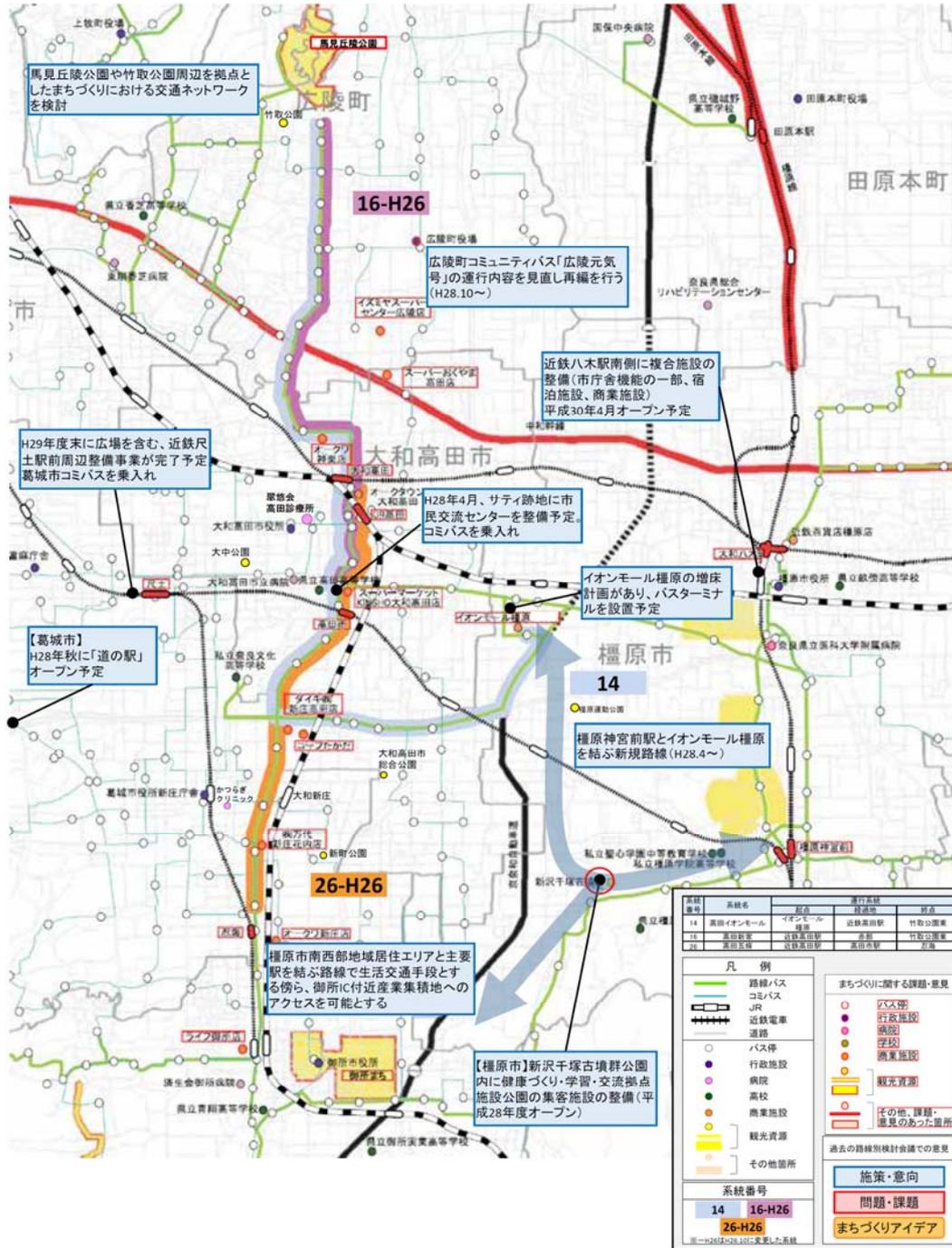
■対象区域

奈良県全域とするが、具体的なプロジェクトについては、複数の市町村に跨る路線バス・複数の市町村が連携して運行するコミュニティバスを軸に、これらと接続する鉄道駅、コミュニティバス、施設バス、タクシー、デマンド交通等の交通手段や交通結節点を含む関係市町村の区域とし、「公共交通とまちづくりのデッサン」で示すこととする。

■公共交通とまちづくりのデッサン（中部 E-1 高田イオンモール線・高田新家線・高田五條線）

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	駅前再開発でのバス乗り入れによる交通結節機能強化 大規模商業施設へのアクセス拡充 新規施設へのアクセス確保
関係市町村	大和高田市、橿原市、葛城市、広陵町

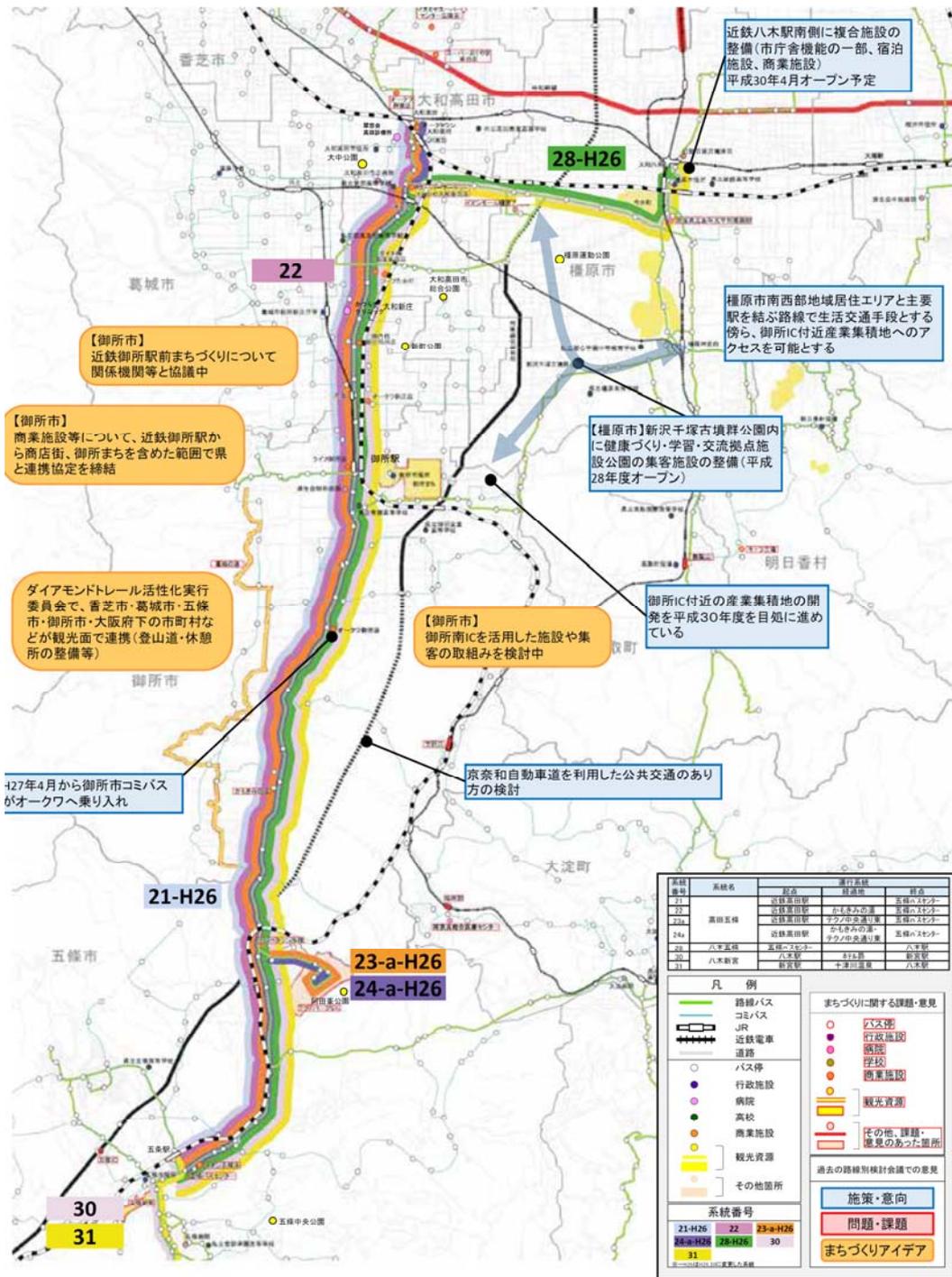


資料）奈良県地域公共交通網形成計画（本編2 公共交通とまちづくりのデッサン）

■公共交通とまちづくりのデッサン（中部 E-2 高田五條線・八木五條線・八木新宮線）

路線・地域の概要

まちづくりの方向性	ダイヤモンドトレール等への観光による誘客 京奈和自動車道の活用や御所南 IC 周辺施設へのアクセス確保
関係市町村	大和高田市、橿原市、五條市、御所市、葛城市



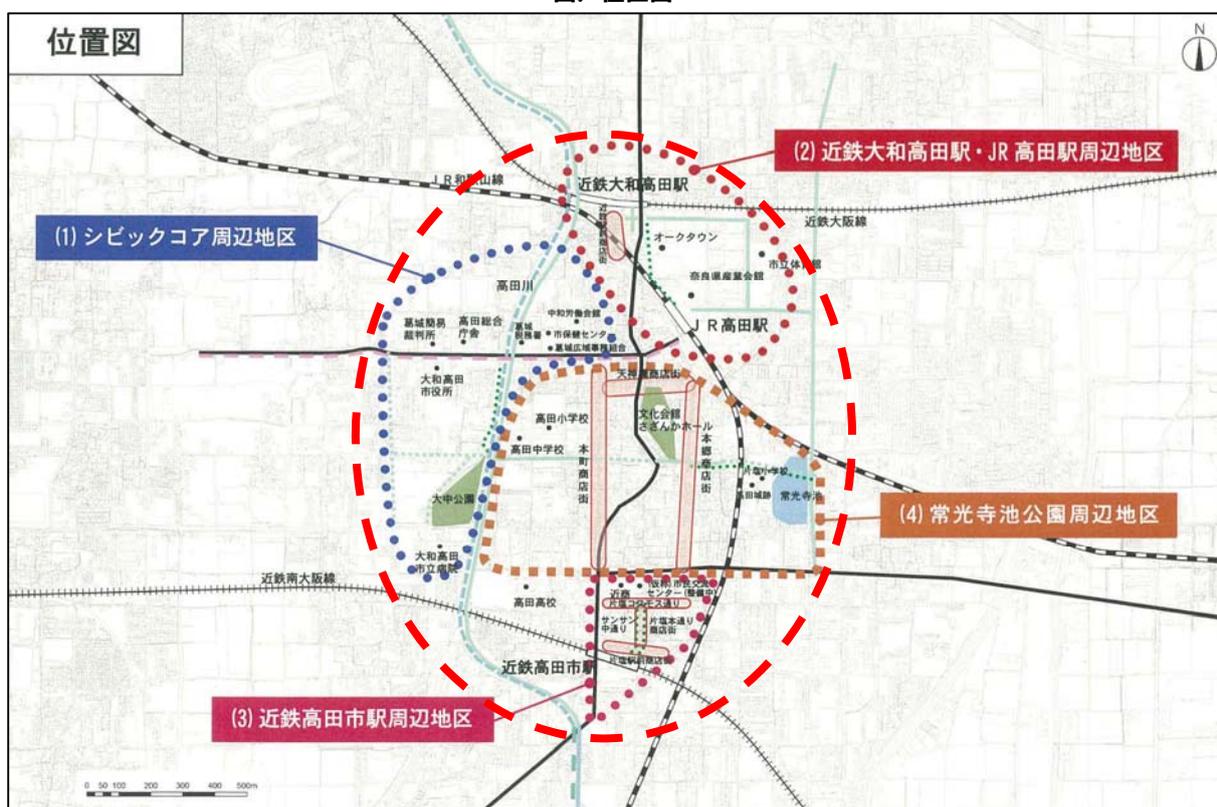
資料）奈良県地域公共交通網形成計画（本編2 公共交通とまちづくりのデッサン）

参考資料2. 主要3駅周辺の定義

参考2-1 主要3駅周辺の定義

本計画における主要3駅周辺とは、「大和高田市のまちづくりについて」（平成27年7月協定締結）に示す4地区（シビックコア周辺地区、近鉄大和高田駅・JR高田駅周辺地区、近鉄高田市駅周辺地区、常光寺池公園周辺地区）を包含するエリアであり、大和高田駅、高田市駅、高田駅の主要3駅をはじめ、大和高田市役所、大和高田市立病院などの施設が立地するエリアを位置づけます。

図. 位置図



資料) 大和高田市のまちづくりについて

参考資料3. 住民意向調査の概要

参考3-1 住民意向調査の概要

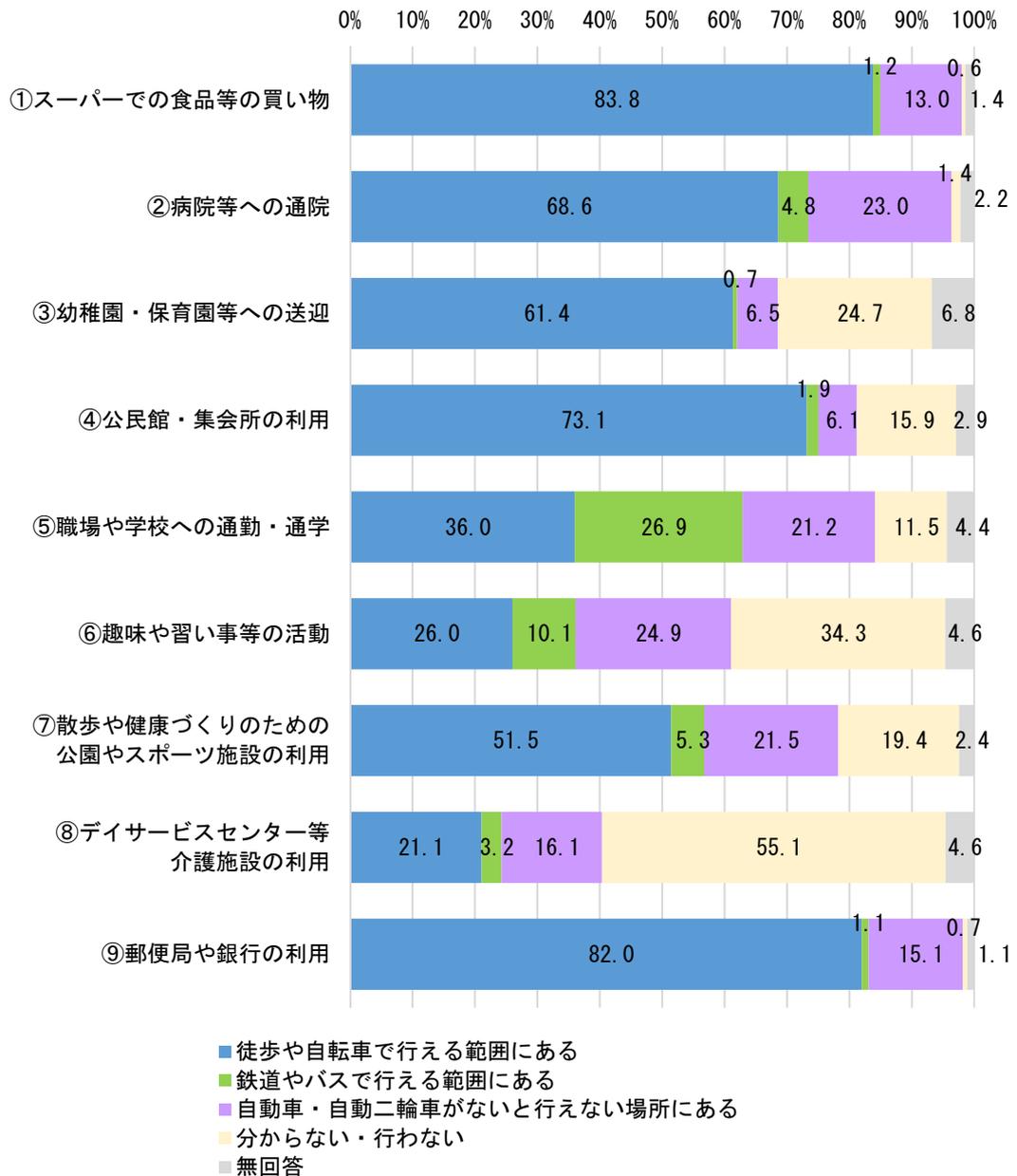
(1) 日常生活の活動

1-① 現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲

現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲は、「スーパーでの食品等の買い物」(83.8%)や「郵便局や銀行の利用」(82.0%)が回答数の8割以上を占めており、次いで「公民館・集会所の利用」(73.1%)、「病院等への通院」(68.6%)、「幼稚園・保育園等への送迎」(61.4%)となっています。

買い物、金融機関、病院など、日常的な生活に欠かせない都市機能施設が、既に身近に存在していることがうかがえます。

図. 現在の住まいの地域において徒歩や自転車でできる活動の範囲 <N=722>

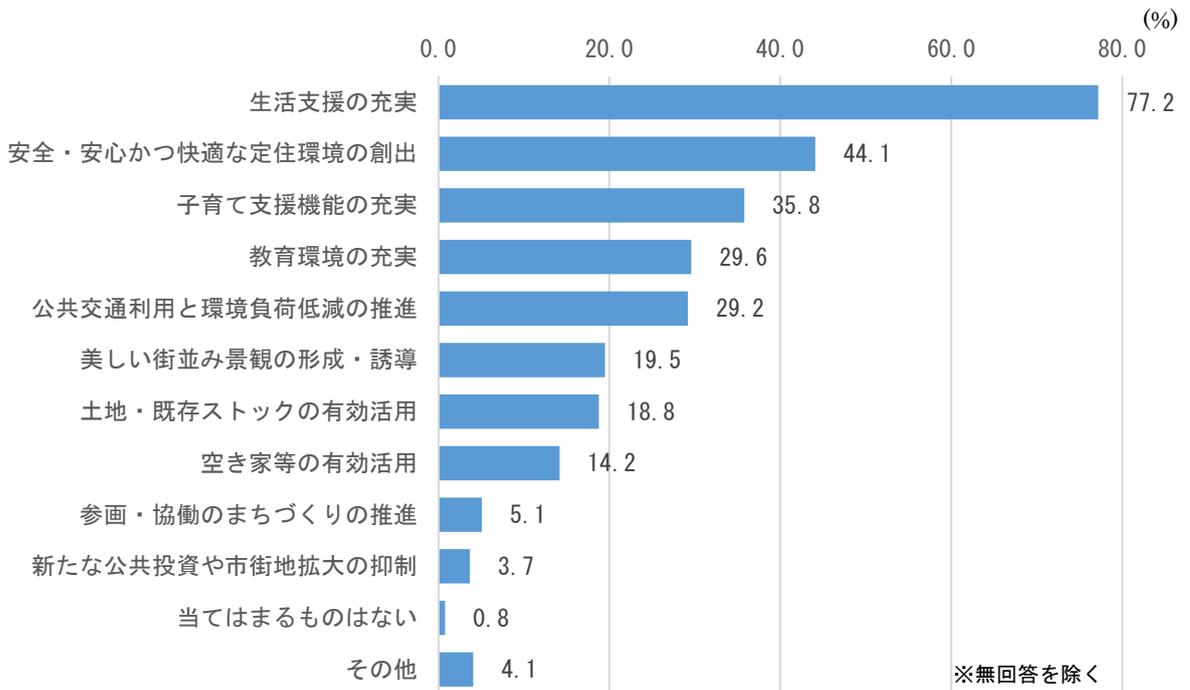


(2)「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりについて

2-① 持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策（複数回答：3つまで〇）

持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策は、「生活支援の充実」(77.2%)、「安全・安心かつ快適に暮らすことができる定住環境の創出」(44.1%)、「子育て支援機能の充実」(35.8%)が回答の上位を占めており、生活支援が強く求められているほか、安全・安心で快適な暮らし、子育て支援の充実が求められています。

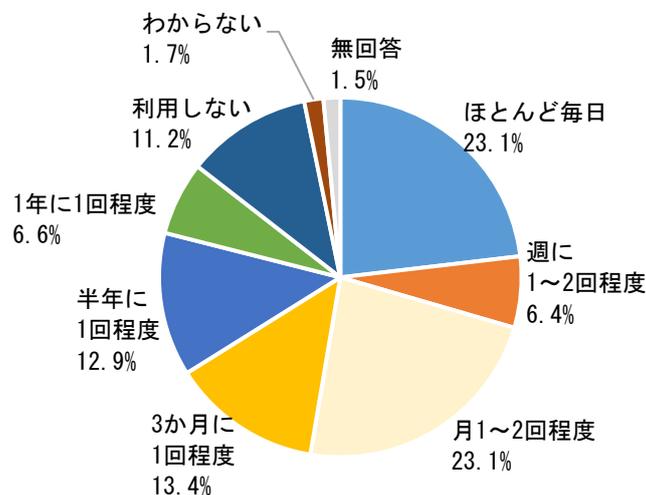
図. 持続的な発展を遂げていくために力を入れるべき施策 <複数回答、N=709>



2-② 普段の公共交通の利用頻度

普段の公共交通の利用頻度は、「ほとんど毎日」と「月1~2回程度」が各々23.1%を占め最も多く、次いで「3か月に1回程度」(13.4%)、「半年に1回程度」(12.9%)となっています。また、約3割の回答者が、週に1~2回以上利用していることがうかがえます。

図. 普段の公共交通の利用頻度 <N=722>

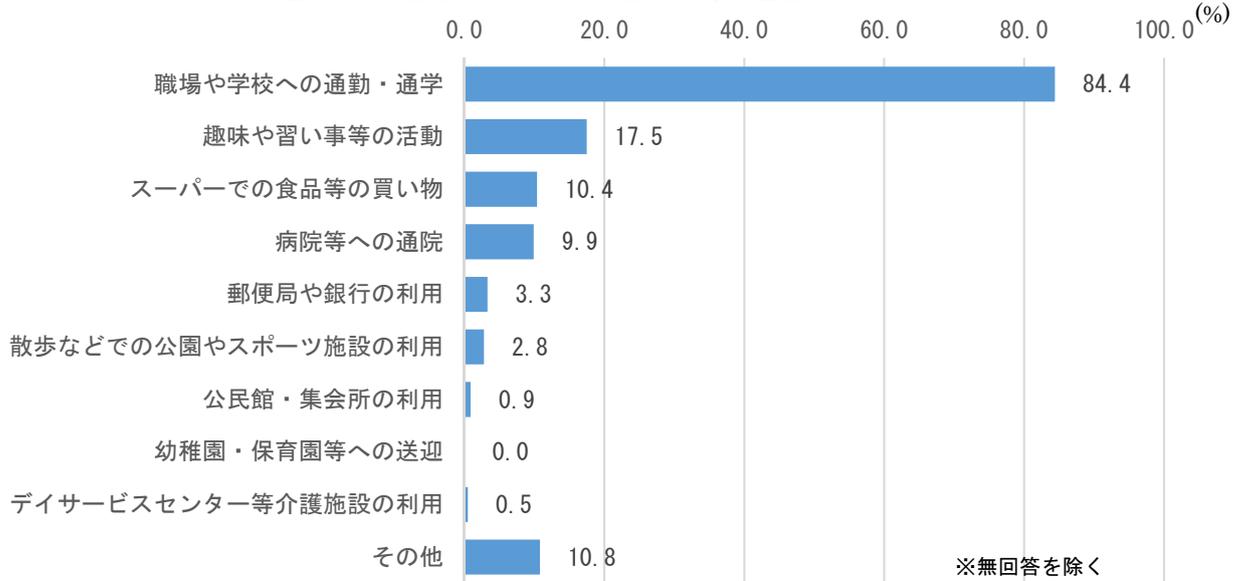


2-③ 公共交通を利用する理由・目的

(2-②で「1ほとんど毎日」または「週1~2回程度」と回答した人)(複数回答:3つまで)

公共交通を利用する理由・目的は、「職場や学校への通勤・通学」(84.4%)、「趣味や習い事等の活動」(17.5%)、「スーパーでの食品等の買い物」(10.4%)が回答の上位を占めています。公共交通の利用頻度が高い回答者の利用目的は、**特に通勤・通学が多くなっています**。

図. 公共交通を利用する理由・目的 <複数回答、N=212>



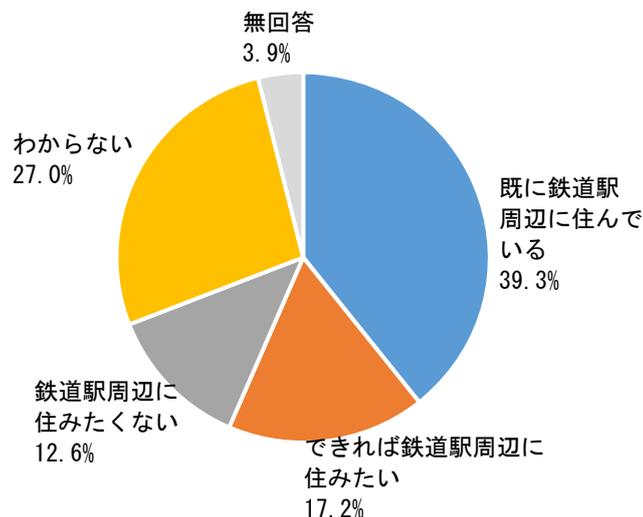
(3) 今後の住み替えの意向について

3-① 鉄道駅周辺への住み替え希望

鉄道駅周辺への住み替え希望は、「既に鉄道駅周辺に住んでいる」が39.3%を占め最も多く、次いで「わからない」(27.0%)、「できれば鉄道駅周辺に住みたい」(17.2%)となっています。

「既に鉄道駅周辺に住んでいる」、「できれば鉄道駅周辺に住みたい」との回答者が6割近くを占めており、**鉄道駅周辺での居住意向が比較的高いものと推測**されます。

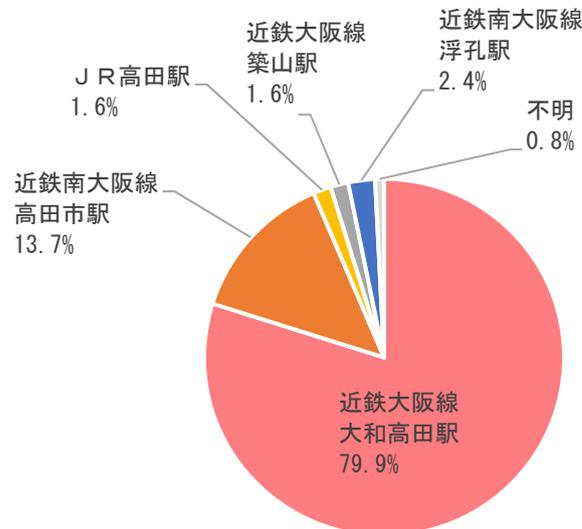
図. 鉄道駅周辺への住み替え希望 <N=722>



3-② 実際に周辺に住みたい鉄道駅（3-①で「できれば鉄道駅周辺に住みたい」と回答した人）

実際に周辺に住みたい鉄道駅は、「近鉄大阪線 大和高田駅」が79.9%を占め最も多く、次いで「近鉄南大阪線 高田市駅」（13.7%）となっています。大阪方面と連絡し、特急や急行が停車する大和高田駅や高田市駅に人気が集中しています。

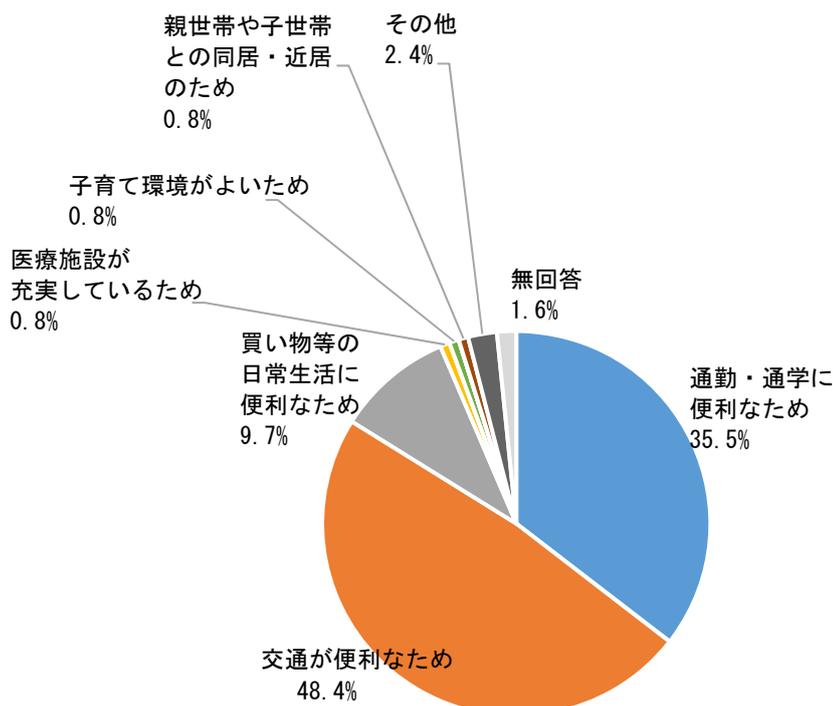
図. 実際に住みたい鉄道駅 <N=124>



3-③ 鉄道駅の周辺に住みたい理由（3-①で「できれば鉄道駅周辺に住みたい」と回答した人）

鉄道駅の周辺に住みたい理由は、「交通が便利のため」が48.4%を占め最も多く、次いで「通勤・通学に便利のため」（35.5%）、「買い物等の日常生活に便利のため」（9.7%）となっており、理由として通勤・通学はもとより、様々な場面での交通の利便性が高いと考えられています。

図. 鉄道駅周辺に住みたい理由 <N=124>



(1) ワークショップの案内

意見交換会を開催！！ みんなで考える 大和高田市 まちの未来

人口が減少していく中で・・・
大和高田市らしい、にぎわいある
「コンパクト」な、まちに！！

日時：2018年9月16日（日）13時15分～（1時間程度）

場所：市民交流センター 4階多目的室

20年後の大和高田市・・・

人口が減少、少子高齢化、空き家が、ますます進行！！

こんな未来がやってくるのは、目に見えている。この状況を少しでも
良くするため、皆様の知恵をお借りしたい。

中心部が、にぎわう「コンパクト」な『まち』にすることが、良いと
考えているが、そのためには、どこに何があれば、すべての人たちが集
い、安心して暮らしやすい『まち』となるか、みんなで考えていきたい。

大和高田市 20年後
人口は約7割！！

参加者
大募集

○申込み方法：

参加希望の方はEメール又はTEL
にてお問い合わせください。

※当日参加も受け付けております。



お問い合わせ先：大和高田市 環境建設部都市計画課

TEL：0745-22-1101 E-mail：tokei@city.yamatotakada.nara.jp

(2) ワークショップのまとめ

ワーク① ・どこにどんな問題があるのか
・重要だと思う、また不足している“コト”・“モノ”

A 班

【産業】

●商業

- ・排他的な店が多い ・お店を増して欲しい ・若者が集まる店がない
- ・喫茶店、スイーツ店がない ・コンビニが少ない

【土地利用】

●中心市街地

- ・商業高校を駅前に、高校が駅から遠い ・街が古い

●住宅地

- ・まちなかに家がない、土地がない ・お風呂がない家もある ・高齢者をまちなかに

【交通施設】

●道路

- ・よく冠水する ・道が分かりにくい、迷いやすい ・広い道が少ない

●公共交通

○鉄道

- ・JRの本数が少ない ・駅前に座れる場所がない

○バス

- ・巡回バスが少ない ・スクールバスが欲しい

●歩行者、自転車

- ・レンタサイクル流行らない ・駐輪場は少ない ・歩道が狭い、少ない

【公園緑地】

- ・遊べる公園が少ない

【公共公益施設】

- ・高田に大学がなくなった ・公共施設が集約していない ・公共施設は歩いていける範囲で

【安全安心】

●防犯

- ・街灯が少なく、歩道が暗い

●空き家

- ・空き家を貸してくれない（特に高齢者）

ワーク② ・考えていただいたことについて、解決・改善するために必要な取り組み
(駅中心に人が集まる場にするには何が必要か?)

A 班

【産業】

●商業

- ・小さな店をたくさん作ってつなぐ ・学生が帰りに遊べる店

【土地利用】

●中心市街地

- ・身近なクリニックは駅前に ・複合施設を駅前に
- ・まちなかを再開発し、高層化する⇒空いた土地で道路・住宅を整備
- ・1階に店舗、上階に住居

●住宅地

- ・年齢による住み分け⇔マンションに子育て施設 ・若者は駅前に住む
- ・住める場所を増やす

●その他

- ・市を湯の街に
- ・駅前、まちなかに温泉、足湯、銭湯

【交通施設】

●道路

- ・道路網を整える

●公共交通

○鉄道

- ・近鉄とJRを繋ぐ、駅の連絡を便利に
- ・近鉄、JR、アーケードを結ぶ
- ・トナリエをつなぐ
- ・駅前でイベント・パフォーマンス

●歩行者、自転車

- ・レンタサイクルを活用
- ・駅からまちなかを歩きやすくする
- ・駅とマンションをつなげる
- ・雨にぬれずに移動できるようにする
- ・アーケードはあった方がよい

●その他交通施設

- ・郊外にP&R

【景観形成】

- ・ランドマークがあるとよい
- ・高層ビル（ホテルなど）→良好な眺望

ワーク① ・どこにどんな問題があるのか

- ・重要だと思う、また不足している“コト”・“モノ”

B班

【都市の将来像】

●まちづくりの方向性

- ・まちをデザインしたイメージ図の作成
- ・コンパクトにしなくてよい
- ・笑顔が少ない
- ・郊外の発展⇒中心部の発展になる
- ・外部からの意見を聞く
- ・大きな視野をもつ市政

●人口減少

- ・尺土、葛城は人口増えている、高田は人口減
- ・大阪を意識すべき

【産業】

●商業

- ・シャッター街を写真スポットにする、アートで盛上げ
- ・商業施設が高い、市外で買物をしている
- ・商店街はペット連れOKにする
- ・市の南側も開発する（大型施設）
- ・HPの更新をもっとすべき（店舗）

【福祉】

●子育て

- ・子どもが遊ぶ公園、病院が少ない
- ・子どもの泣き声に寛容で、自由な子育てを

【土地利用】

●中心市街地

- ・中心部は建物が密集しており、開発できない

【交通施設】

●道路

- ・道路標識を増やす
- ・3つの駅をつなぐ道路がない、アクセスが悪い
- ・道が狭い

●公共交通

○鉄道

- ・JR高田駅の利便性がよい
- ・中心部に3駅もあってわかりづらい、見通しが悪い
- ・3つも駅があるため分散してしまう（特にJR）

●歩行者、自転車

- ・高齢者が歩きにくい
- ・道が狭く、歩行者に危険
- ・歩いている人が少ない
- ・歩道の整備

【景観形成】

- ・自然環境、山の稜線がよい ・高層ビル不要

【公園緑地】

- ・きれいな公園が少ない ・草刈りが必要 ・にぎわいがない

【公共公益施設】

- ・建物の建て方がばらばらで、計画性がない
- ・複合的なまとまりがなく、アクセスが悪い（病院など） ・専門的な大学がない
- ・閉鎖された施設（総合庁舎）が放置されている

【安全安心】

- 防犯
 - ・街灯が少ない ・治安が悪い
- 災害
 - ・災害復旧を早急にする
- 空き家
 - ・空き家が修理されていない ・土地売買を地主にPRする
- 環境
 - ・プラスチックのリサイクルが不便 ・清掃、清潔

【コミュニティ】

- ・学校の周りに寄り道するところが少ない ・高田で若者が集まる場がない
- ・滞在できない、集える施設がない

【情報発信】

- ・イベントは多いが、情報発信が少ない
- ・閑空リムジンバスなど、便利なものが周知されてない、不足している
- ・大和高田市のことが知られていない ・コスモスプラザでは何をしているのかわからない

**ワーク② ・考えていただいたことについて、解決・改善するために必要な取り組み
（駅中心に人が集まる場にするには何が必要か？）**

B 班**【都市の将来像】**

- まちづくりの方向性
 - ・少子化、高齢化のどちらに向くかをはっきりする ・未来のイメージを作って各戸配布する

【産業】

- 商業
 - ・電子マネーに対応した商店街 ・飲食店が少ない、飲食街をつくる
 - ・プラットホーム、駅直結の商業施設
 - ・高級感あるケーキ店、ホテル、カフェ、ファストフード ・若者向けの商業施設
 - ・企業に働きかける ・大阪芸大とコラボしたカフェ

【土地利用】

- 中心市街地
 - ・高校を1つにして中心部に設置 ・時間・場所・空間+αを提供
 - ・イオンと競合しない機能を（緑のまちにする） ・映画館、ゲームセンター
- 農地
 - ・地産地消 ・農地にする（居住誘導区域） ・郊外は調整地
- その他
 - ・原発をつくる（発電システム） ・ソーラーシステム

【交通施設】

- 道路
 - ・冠水解消、高架化 ・市役所前（県道5号）の通りを広げる ・混在の解消
- 公共交通

○鉄道

- ・1つの駅にする、主要3駅をつなぐペDESTリアンデッキ

○バス

- ・コミュニティバスの増便

●歩行者、自転車

- ・歩行者、自転車専用道路の整備
- ・歩行者、自転車に安全で走りやすい道
- ・踏切をなくす

●その他交通施設

- ・大型駐車場

【景観形成】

- ・駅の外観をきれいにする（降りてもらえるように）

【公園緑地】

- ・緑、やすらぐ場をつくる
- ・公園、土とふれあい

【安全安心】

- ・子どもの安全安心、市民共通の認識

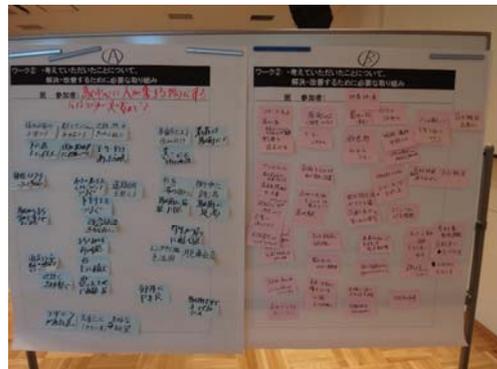
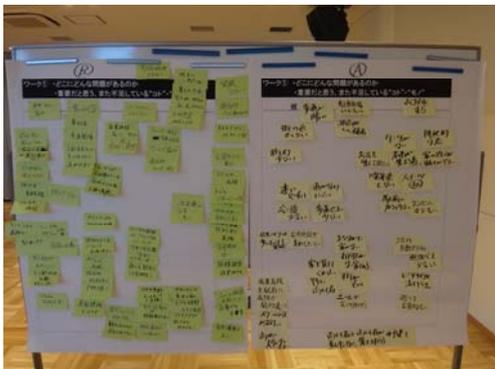
【コミュニティ】

- ・高田でできるボランティア
- ・フリーマーケット
- ・世代間交流ができる場所←コワーキングスペース
- ・高齢者（全ての世代）が楽しめる場所、社会とつながる場所

【情報発信】

- ・大阪に近いメリットをPR
- ・交通利便性を活かしきれていない
- ・高田の名物をつくる、集める、マルシェ
- ・道の駅
- ・アンテナショップ、発信基地
- ・ツイッター公式アカウント、SNS活用

(3) ワークショップの様子



参考資料4. 誘導区域設定の考え方

参考4-1 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

<参考 都市計画運用指針における都市機能誘導区域設定の基本的な考え方（抜粋）>

①都市計画運用指針における区域設定の考え方

①-1 留意すべき事項

- ア 都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。
- イ 都市機能の充足による居住誘導区域への居住の誘導、人口密度の維持による都市機能の持続性の向上等、住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めることとされている。
- ウ 都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり、都市機能と併せて居住を誘導することが基本となる。ただし、都市の中心拠点等において、特に商業等の都市機能の集積を図る必要から住宅の立地を制限している場合等には、居住誘導区域を設定しないことも考えられる。
- エ 居住誘導区域と都市機能誘導区域は、同時に設定することが基本となるが、都市機能誘導区域の法律上の効果を早期に発揮させる必要性が高く、かつ、住民への丁寧な説明等のために居住誘導区域の設定に時間を要する場合等には、都市機能誘導区域の設定が居住誘導区域の設定に先行することも例外的に認められる。

<参考 都市計画運用指針における居住誘導区域設定の基本的な考え方（抜粋）>

①都市計画運用指針における区域設定の考え方

①-1 居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

①-2 都市再生法第81条第14項、同法施行令第24条により、次に掲げる区域については居住誘導区域に含まないこととされていることに留意

- ア 法第7条第1項に規定する市街化調整区域
- イ 建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
- ウ 農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域又は農地法第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
- エ 自然公園法第20条第1項に規定する特別地域、森林法第25条若しくは第25条の2の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区

①-3 次に掲げる区域については、原則として、居住誘導区域に含まないこととする

- ア 土砂災害特別警戒区域
- イ 津波災害特別警戒区域
- ウ 災害危険区域（2）イに掲げる区域を除く。）
- エ 地すべり等防止法第3条第1項に規定する地すべり防止区域
- オ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

①-4 次に掲げる区域については、それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととする

- ア 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項に規定する土砂災害警戒区域
- イ 津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項に規定する津波災害警戒区域

- ウ 水防法第15条第1項4号に規定する浸水想定区域
- エ 特定都市河川浸水被害対策法第32条第1項に規定する都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域
- オ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域

①-5 次に掲げる区域を居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行う

- ア 法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域
- イ 法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第12条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域
- ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域
- エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

①-6 留意すべき事項

居住誘導区域が将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべきことは言うまでもない。例えば、今後、人口減少が見込まれる都市においては、現在の市街化区域全域をそのまま居住誘導区域として設定するべきではなく、また、原則として新たな開発予定地を居住誘導区域として設定すべきではない。なお、人口等の将来の見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所が公表をしている将来推計人口の値を採用すべきであり、仮に市町村が独自の推計を行うとしても国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値を参酌すべきである。また、都市機能誘導区域へ誘導することが求められる医療、福祉、商業等の身近な生活に必要な都市機能は、各機能の特性に応じた一定の利用圏人口によってそれらが持続的に維持されることを踏まえ、当該人口を勘案しつつ居住誘導区域を定めることが望ましい。

一方で、居住誘導区域の設定に当たっては、市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。なお、市街地の周辺の農地のうち、田園住居地域内のまとまりのある農地や生産緑地地区など将来にわたり保全することが適当な農地については、居住誘導区域に含めず、市民農園その他の都市農業振興施策等との連携等により、その保全を図ることが望ましい。

参考資料5. 目標値設定の考え方

参考5-1 目標値設定の考え方

(1) 居住誘導区域の人口密度に関する目標

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口において、大和高田市のH47 行政区域人口が46,367人と、H27(64,817人)より約70%に減少する予測が出されるなど、厳しい人口減少が予測されています。

そうした中で、居住の誘導を図りながら人口の減少率を緩やかに抑えることで、居住誘導区域における人口密度の維持を図ります。

居住誘導区域の人口密度はH27:63人/haであり、このまま何もしなければH47:45人/ha(算出根拠は次ページの“参考 人口密度に関する推定値の考え方”を参照)にまで減少することが見込まれますが、立地適正化計画等における各種施策の推進によって、**H47:50人/ha以上**を維持することを目標とします。

本市の居住誘導区域は、都市特性等を踏まえ、市街化区域と概ね同等の範囲を設定しており、H27 国勢調査における行政区域全体に対する市街化区域の人口比率は81%となっています。本目標値は、将来の行政区域全体の人口減少や居住誘導区域外等の郊外への人口流出の抑制や、居住誘導区域内への緩やかな居住の誘導を図ることにより、H47 時点においてもH27 時点の人口比率を維持するものとし、H47 行政区域人口46,367人×市街化区域人口比率81%=37,557人÷**38,000人**を目指すものです。

また、この人口密度の維持には、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を踏まえ推計した居住誘導区域の人口から、約3,800人(下表参照(38,000人-34,207人=3,793人))程度上乗せする必要があります。この実現に向けては、市街地の活性化や空き家の活用、子育て世代の定住促進、都市基盤の整備等の各種誘導施策によって、良好な居住環境の形成を図り、居住誘導区域外への人口流出の抑制及び区域外から区域内への緩やかな居住の誘導をしていく必要があります。

年	行政区域人口	居住誘導区域人口(推定値)	居住誘導区域面積	人口密度
2015年(H27)	64,817	47,842	760ha	63人/ha
2035年(H47)	46,367(社人研)	34,207		45人/ha(推定値)
		約38,000		50人/ha(目標値)

【参考 人口密度に関する推定値の考え方（H47：45人/haの根拠）】

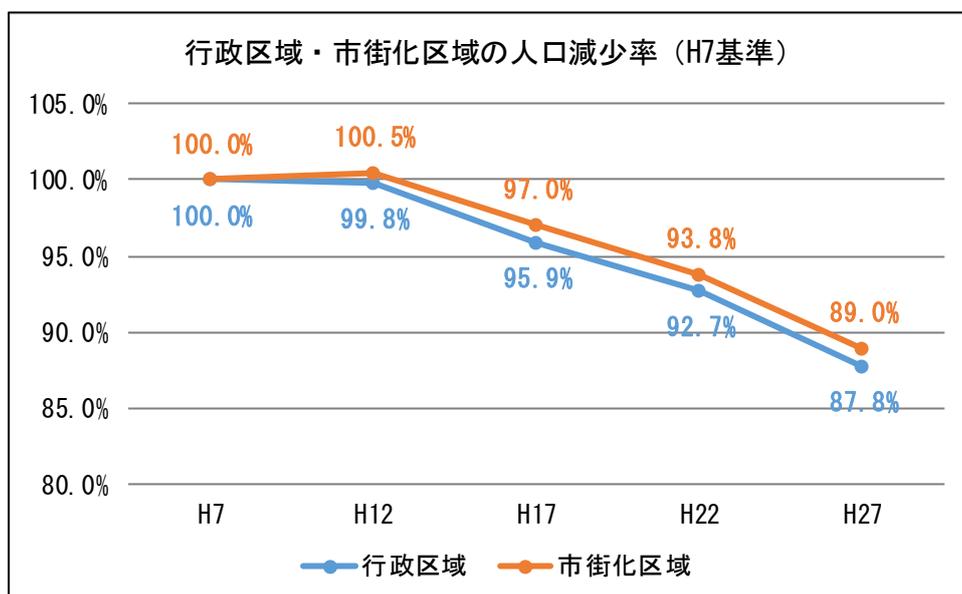
居住誘導区域の人口密度の目標値設定にあたって、H47 居住誘導区域の人口密度（推定値）を算出します。

【居住誘導区域人口密度の見通し】

- ① H7-H27 の行政区域人口の減少率 **A** 及び市街化区域人口の減少率 **B** の傾向を比較すると、概ね同様の傾向で減少していることから、行政区域と市街化区域の人口減少は比例関係にある。
- ② 本市の居住誘導区域は、市街化区域とほぼ同範囲であることから、市街化区域と居住誘導区域の人口減少率が等しく、行政区域と居住誘導区域の人口減少も比例関係にあると推定。
- ③ 上記の考え方に基づき、H27-H47 の行政区域人口（社人研推計値）の減少率 **C** を算出し、H27 居住誘導区域人口に減少率 **C** を乗じることにより、H32-H47 の居住誘導区域人口 **D** を算出。
- ④ 居住誘導区域人口 **D** より、H47 の人口密度（推定値）を算出すると、45人/ha となる。

年	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
行政区域人口	73,806	73,668	70,800	68,451	64,817
減少率 A (H7 基準)	100.0%	99.8%	95.9%	92.7%	87.8%
市街化区域人口	58,908	59,190	57,170	55,271	52,419
減少率 B (H7 基準)	100.0%	100.5%	97.0%	93.8%	89.0%

資料) 国勢調査



年	2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	2035年 (H47)
行政区域 人口	64,817	60,451	55,818	51,101	46,367
減少率 C (H27 基準)	100.0%	93.3%	86.1%	78.8%	71.5%
居住誘導 区域人口 D (推定値)	47,842	44,637	41,192	37,699	34,207
居住誘導 区域面積	760ha				
人口密度 (推定値) (人/ha)	63	59	54	50	45

(2) 鉄道利用者数に関する目標

近年の本市の鉄道利用者数の減少率と人口減少率を比較すると、人口減少率を上回って鉄道利用者数の減少が進んでいます。今後も人口減少が見込まれる中、鉄道利用者のさらなる減少が想定されますが、将来的な公共交通機能の維持・確保に向けた、立地適正化計画等におけるまちづくりの各種施策の推進によって、将来の鉄道利用者数の減少を人口減少率と同程度以下に抑制することを目標とします。

指標	目標値
鉄道利用者数の減少率と人口減少率の差	<p>●現状 (H17~H27) :</p> <p>鉄道利用者数の減少率 (13.1%減) > 人口減少率 (8.5%減) 〔人口減少よりも鉄道利用者数の減少が大きい〕</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>●目標 (H27~H47) :</p> <p>鉄道利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 (28.5%減) 〔人口減少と同程度またはそれ以下の減少に抑える〕</p>

【参考 目標値の根拠となるデータ】

(現状)

市内鉄道駅 の一日平均乗車数	路線名	年次	平成 17 年	平成 27 年	減少率
		駅名	2005	2015	
近鉄大阪線		築山	1,368	1,402	/
		大和高田	9,787	8,714	
		松塚	714	609	
近鉄南大阪線		高田市	5,072	4,100	
		浮孔	906	806	
JR 和歌山線		高田	2,796	2,318	
総数			20,643	17,949	13.1%
人口			70,800	64,817	8.5%

(目標)

年次	平成 27 年	平成 47 年	減少率
	2015	2035	
人口	64,817	46,367	28.5%
市内鉄道駅 の一日平均乗車数	17,949	12,834	28.5%

←人口減少率と同程度と仮定

※過去の実績からみると、人口減少率を上回って鉄道利用者数の減少が進んでいますが、鉄道利用者数の減少率 ≤ 人口減少率とすることを目標とし、これは、約 13,000 人程度 (12,834 人以上) の利用者の確保を目指すものです。

資料) 乗車数：近畿日本鉄道・JR 西日本 (将来値は減少率より算出)

人 口：国勢調査、日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年 (2018 年) 推計)