

# 大淀町地域公共交通計画

令和5年3月





## 目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 大淀町地域公共交通計画の概要	2
2. 大淀町の地域公共交通を取り巻く現況	3
2.1 人口動向	3
2.2 主な施設分布	6
2.3 交通現況	7
2.4 その他 地域公共交通を取り巻く環境	26
3. めざすまちづくりの方向性	31
3.1 本町の上位・関連計画	31
3.2 県の上位・関連計画	37
4. 住民の移動実態及びニーズ	41
4.1 住民を対象としたアンケート調査の結果について	41
4.2 路線バス・R169 ゆうゆうバスの利用者を対象としたアンケート調査の結果について	68
4.3 よどりバスの利用者を対象としたアンケート調査の結果について	71
4.4 よどりタクシーの利用者を対象としたアンケート調査の結果について	76
5. 地域公共交通計画で向き合うべき課題	81
Ⅰ. 高齢化、交通弱者の増加に対応する地域公共交通づくり	82
Ⅱ. 地域の特徴やニーズに対応した地域公共交通づくり	85
Ⅲ. 既存幹線ネットワークの維持・活性化	88
Ⅳ. 持続可能な地域公共交通サービスの提供	91
Ⅴ. 地域公共交通に対する理解・認知の醸成	94
6. 地域公共交通計画でめざすべき姿	97
6.1 めざすべき将来像	97
6.2 基本的な方針	98
6.3 目標	99
7. めざすべき姿を実現するための事業メニュー	100
基本的な方針① 骨格となる地域公共交通ネットワーク軸を守る	101
基本的な方針② 日常的な移動を支える地域公共交通サービスを見直す	105
基本的な方針③ 地域公共交通が移動手段として選ばれる環境を創る	108
8. 計画の評価・検証・見直し	110



# 1. はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

### (1) 地域公共交通を取り巻く状況

近年の車社会の進展や人口減少、少子高齢化、さらには新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が危惧されるようになってきました。

地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。そのため、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、地域公共交通ネットワークを持続的に形成していくことが必要となっています。

### (2) これまでの取り組みと背景

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が平成26年11月20日に施行され、地域公共交通の現状や問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、町民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通網形成計画の策定が各地で進められてきました。

本町では、平成28年に大淀病院の閉院及び南奈良総合医療センターの開院に伴い、町内全域で運行していた福祉バスを廃止し、幹線道路を走る幹線ルートと住宅街を走る巡回ルートの2路線から成るコミュニティバス（よどりバス）と、バス運行の無い交通空白地を運行するデマンド交通（よどりタクシー）の運行を開始しました。地域公共交通ネットワークの再編から5年が経過し、人口減少・高齢化が進む中、自家用車への依存が進むことで、バスやタクシー、鉄道等の地域公共交通の利用者が減少し、地域公共交通を運営する民間事業者だけでなく、それを支える自治体の財政負担も年々増加しています。

### (3) 目的

令和2年11月27日に、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律が施行され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務となりました。また、本町の地域公共交通における現状を踏まえ、住民の生活に必要な移動を考慮した、地域公共交通利用者の利便性の向上と、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築・再整理を行う必要があります。これらを受けて、本町では、「大淀町地域公共交通計画」を策定することで、地域公共交通を取り巻く課題を再確認し、現在の大淀町に合った地域公共交通のあり方を定め、それを実現するための施策と具体的な取組内容を示すこととします。

## 1.2 大淀町地域公共交通計画の概要

### (1) 位置づけ

本計画は、「第4次大淀町総合計画・第2期大淀町地方創生総合戦略」（令和4年3月策定）を上位計画として、他分野の計画との整合を図りながら策定します。

### (2) 目標年次（計画期間）

本計画は、今後5年間の大淀町の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和5年度から令和9年度までとします。

### (3) 計画の区域

本計画は、大淀町全域の地域公共交通のあり方を示すものとして、町全域を対象区域とします。

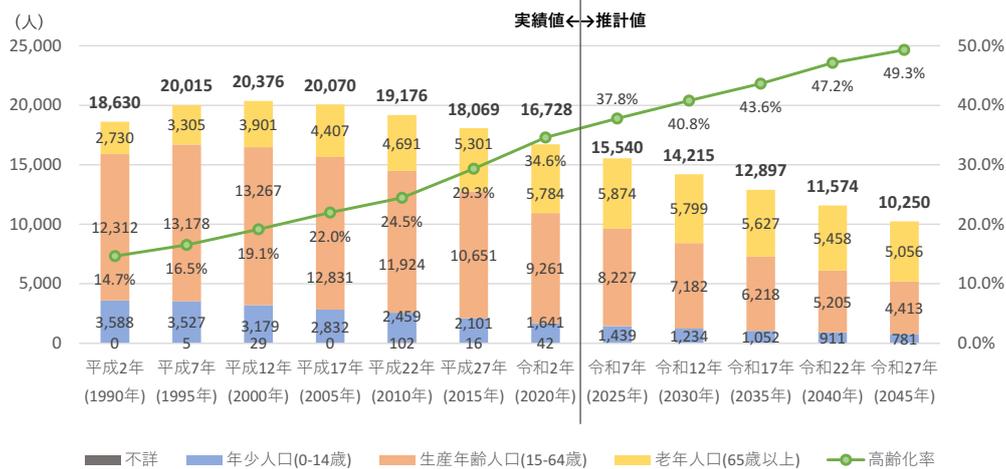
## 2. 大淀町の地域公共交通を取り巻く現況

### 2.1 人口動向

#### (1) 総人口

本町の人口は、平成12(2000)年まで人口増加が続いていましたが、以降、減少傾向にあり、令和2(2020)年では約1.7万人となっています。今後、令和27(2045)年には、人口が約4割減少し、1.0万人程度になる見通しとなっています。

また、高齢化率は上昇しており、令和2(2020)年には高齢化率が30%を超え、令和27(2045)年には町民の約半数が65歳以上になることが想定されています。

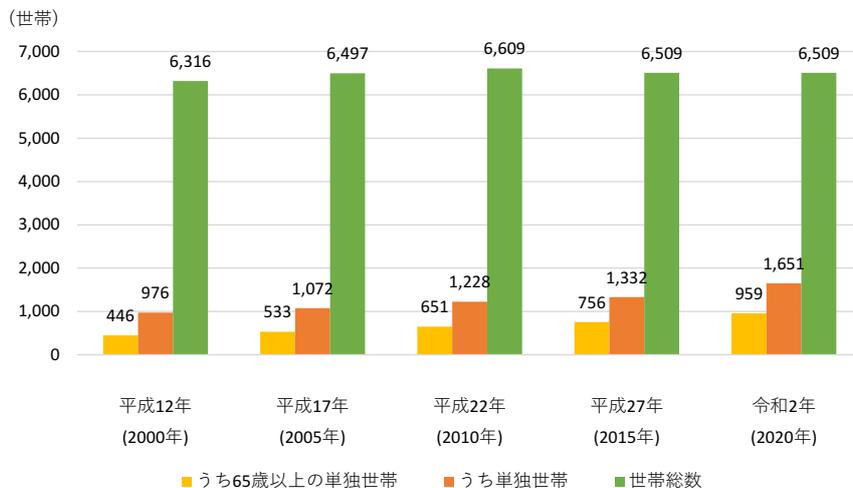


資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図2-1. 人口の推移と将来推計

#### (2) 世帯数

本町の世帯総数は約6,500世帯となっており、平成12(2000)年に比べ、微増となっています。一方、単独世帯が増加しており、65歳以上の単独世帯は、平成12(2000)年に比べ、2倍以上となる約960世帯になっています。



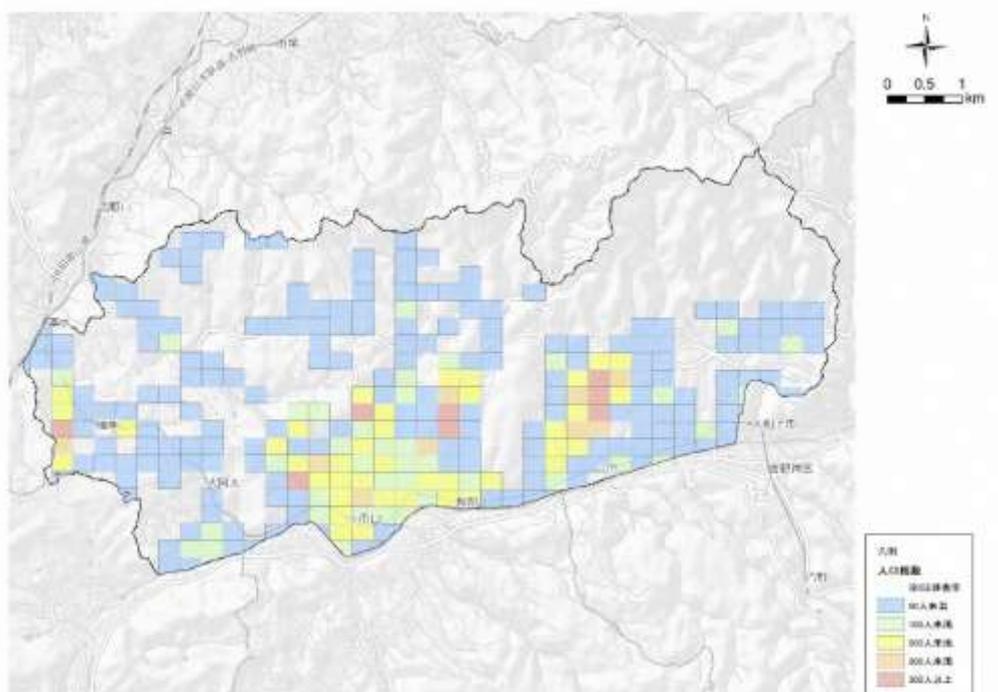
資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図2-2. 世帯数の推移

### (3) 人口分布

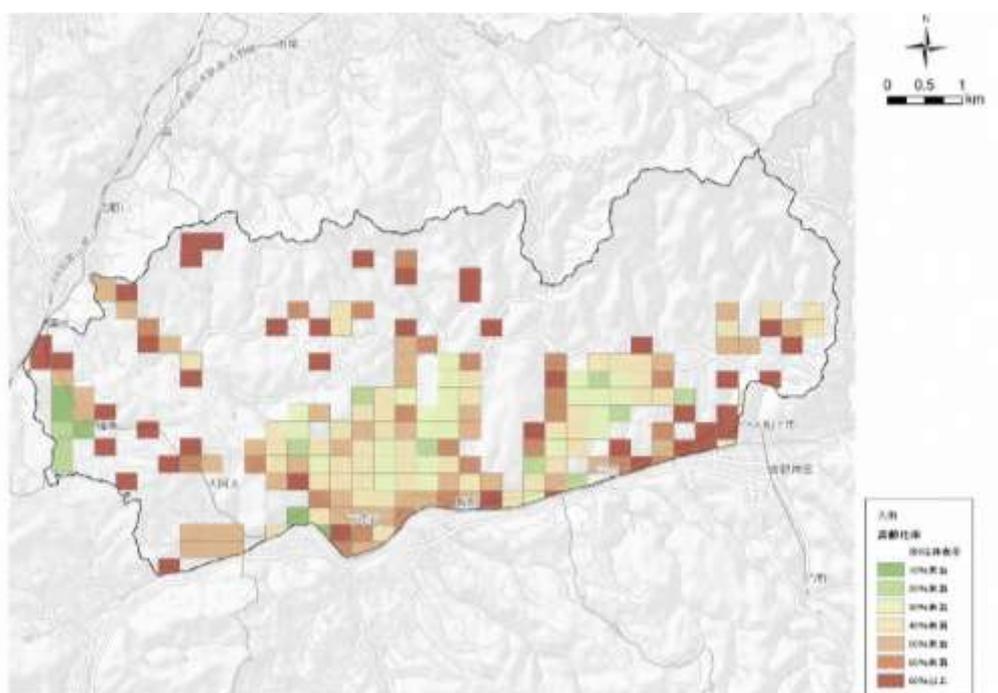
下市口駅のある下舘、松垣本、福神駅周辺や北野地区において、人口の集積がみられます。

高齢化率の分布をみると、人口の集積がみられる下舘等、多くの地区で高齢化率が30%を上回っています。北部の集落等では、高齢化率が既に50%を上回っている地区も存在します。



資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 2-3. 総人口の分布



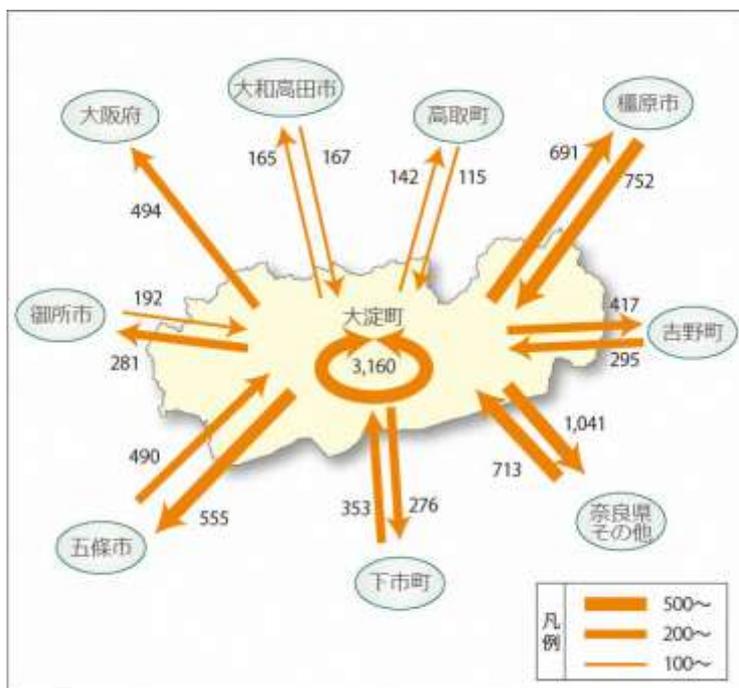
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 2-4. 高齢化率の分布

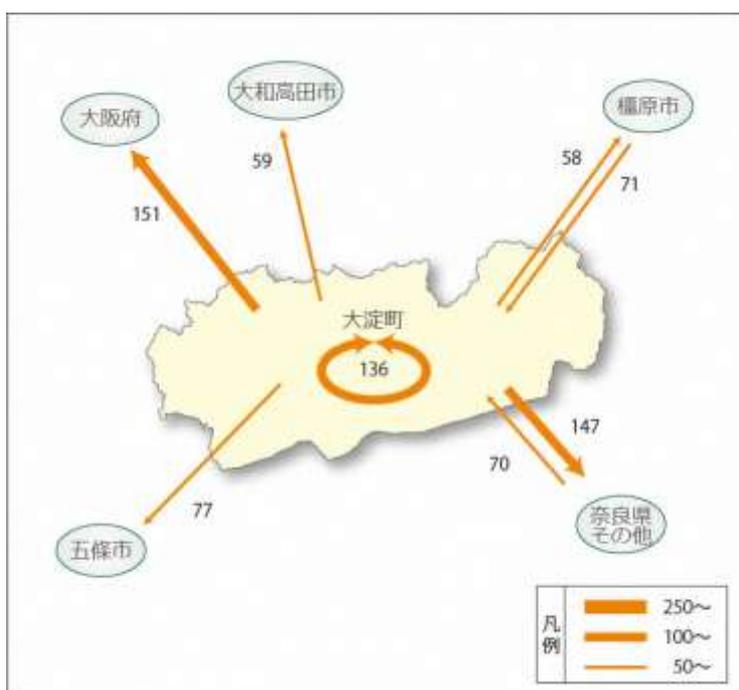
#### (4) 居住者の動き

通勤においては、本町内での移動が最も多くなっています。町外への移動としては、隣接市町である五條市や下市町、吉野町の他に、橿原市、さらには、大阪府方面への移動が多くなっています。通学においては、本町内での移動が最も多くなっており、他には大阪府や奈良県内の流出がみられます。

#### 【通勤】



#### 【通学】



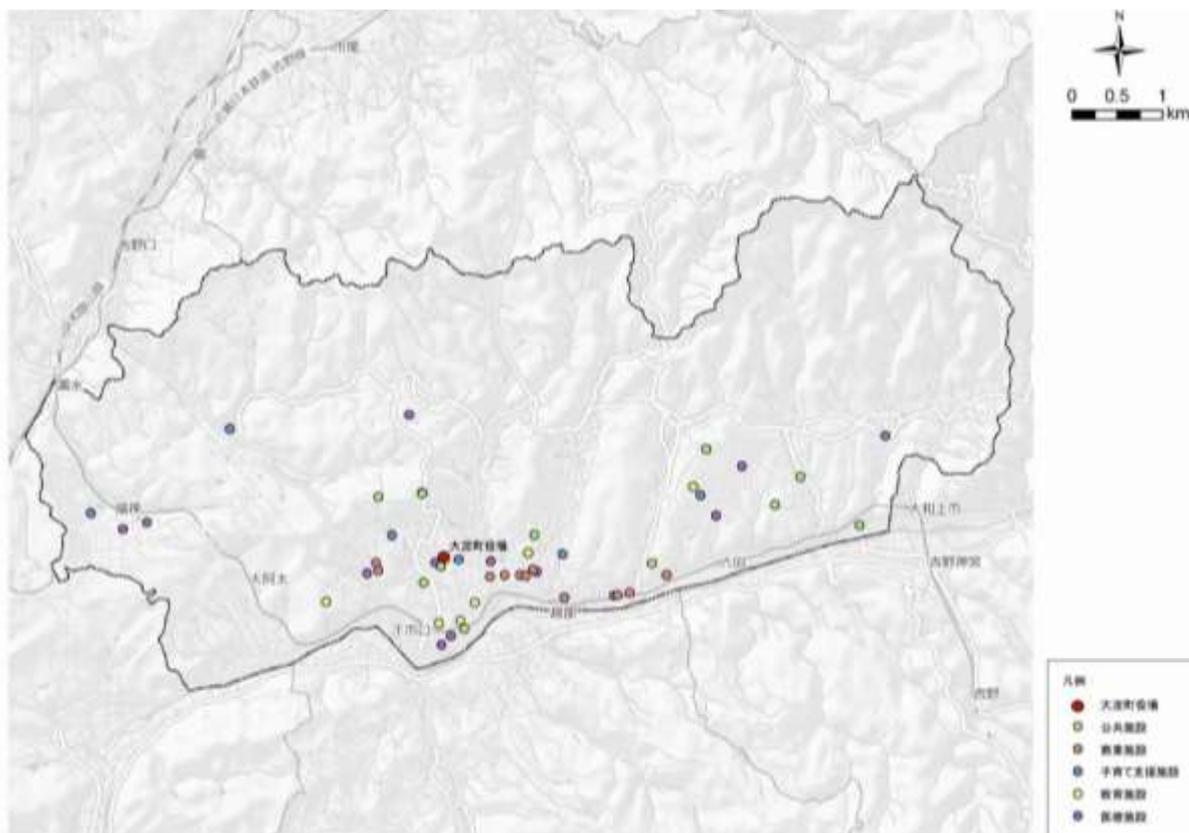
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 2-5. 人の動き

## 2.2 主な施設分布

公共施設、商業施設、医療施設など、生活に必要な主な施設は、大淀町役場がある桧垣本、下市口駅や越部駅の周辺に集積しています。また、福神には、病床数が100以上の南和病院、南奈良総合医療センターが立地しています。子育て支援施設、教育施設をはじめ、多くの施設が町南部に広く立地しています。

公共サービス、医療、買物ともに中心部に機能が集中しており、集落からアクセスして、生活に必要なサービスを楽しむ都市構造になっています。



※【各資料】公共施設：町ホームページ、商業施設：GoogleMap、  
子育て支援施設：町ホームページ、教育施設：町ホームページ、  
医療施設：なら医療情報ネット・奈良県診療所名簿

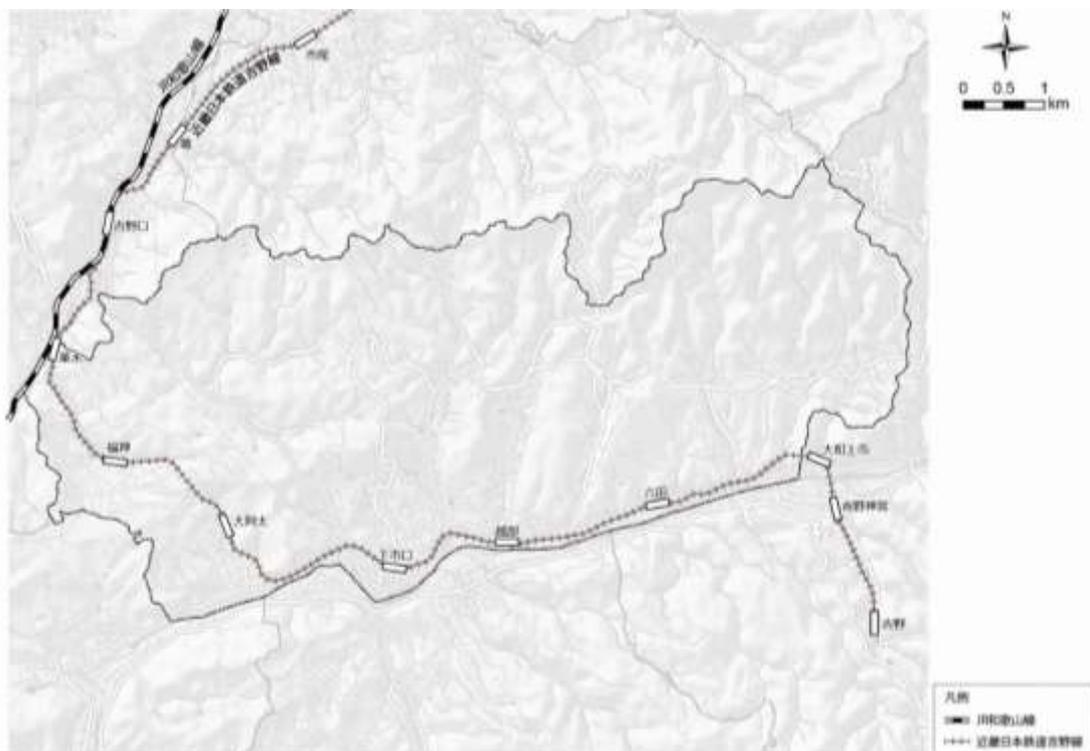
図 2-6. 主な施設分布



## 2.3.2 鉄道

### (1) 鉄道ネットワーク

鉄道においては、近畿日本鉄道が運行しており、町南部を東西に貫き、薬水駅から六田駅まで、合計6駅が存在しています。



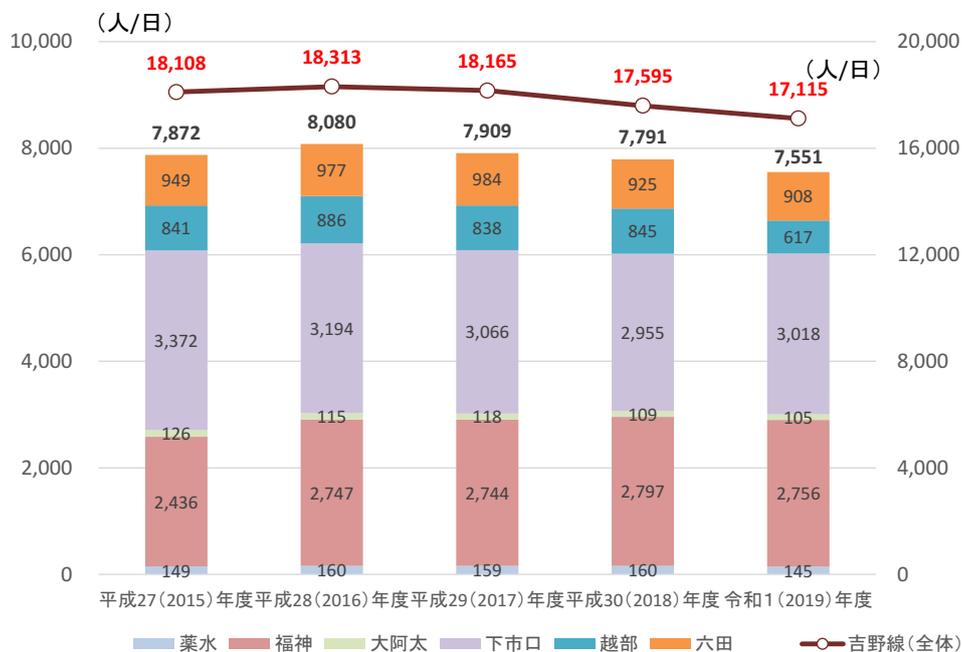
資料：各地域公共交通ホームページ

図 2-8. 鉄道路線ネットワーク

## (2) 各駅の利用状況

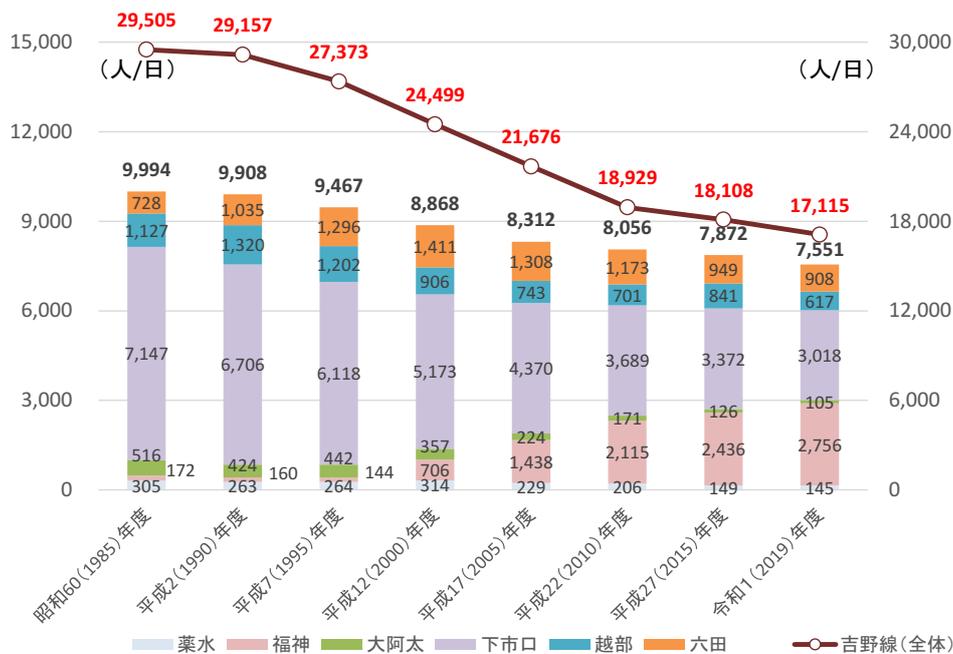
町内の6駅の利用状況をみると、直近5年では、下市口、越部駅で減少がみられる一方、福神駅では増加しており、本町6駅や吉野線全体での乗降客数の合計は微減傾向になっています。

長期的にみると、福神駅で増加傾向にある一方、昭和60(1985)年度に比べ、下市口駅で約6割、吉野線全体でも約4割の減少となっています。



資料：奈良県統計

図 2-9. 鉄道駅の利用状況（直近）



資料：奈良県統計

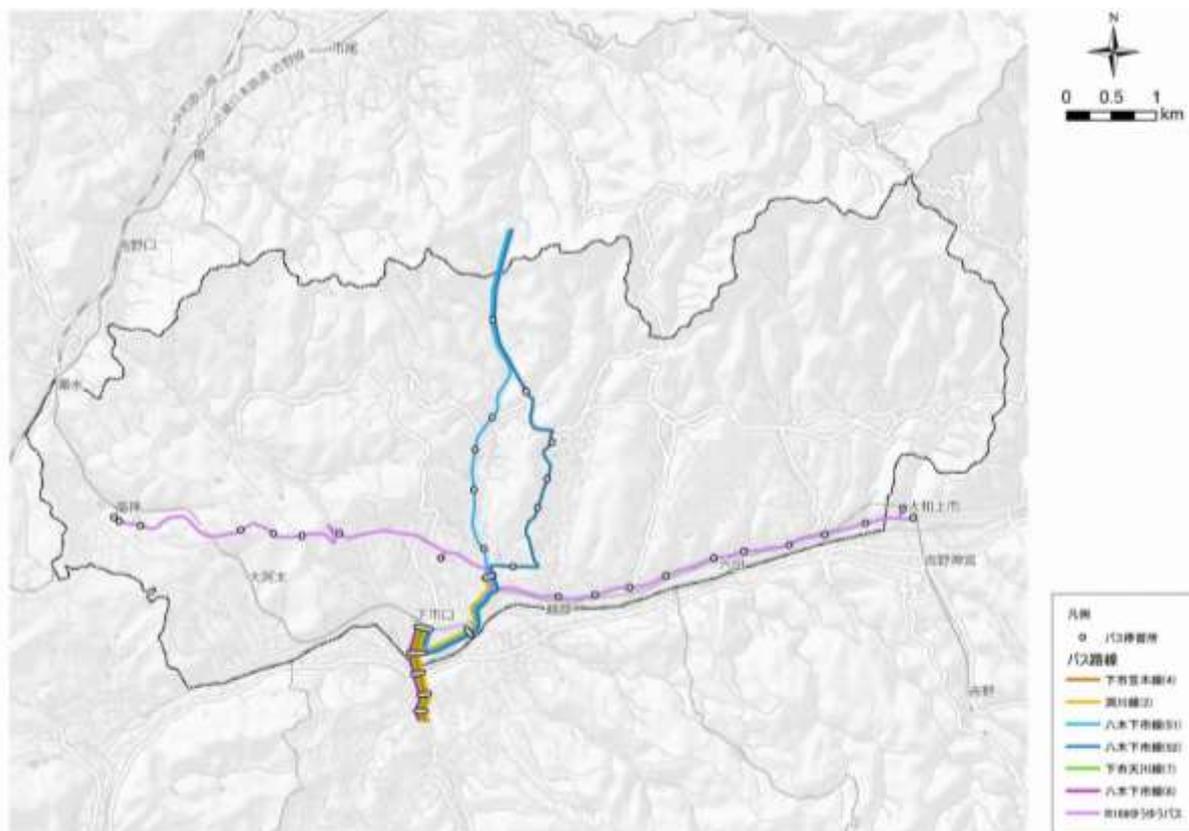
図 2-10. 鉄道駅の利用状況（長期）

### 2.3.3 路線バス・R169 ゆうゆうバス

#### (1) 路線バス及びR169 ゆうゆうバスのネットワーク

路線バスとしては、奈良交通が運行しており、下市口駅から東西南北の各方面に向かう合計7路線が存在しています。また、奈良交通の熊野線の廃止に伴い、大淀町、吉野町、川上村、上北山村、下北山村の2町3村で共同して、連携コミュニティバス「R169 ゆうゆうバス」を運行しています。

奈良交通とR169 ゆうゆうバスをあわせて、町内に31箇所の停留所が存在しています。



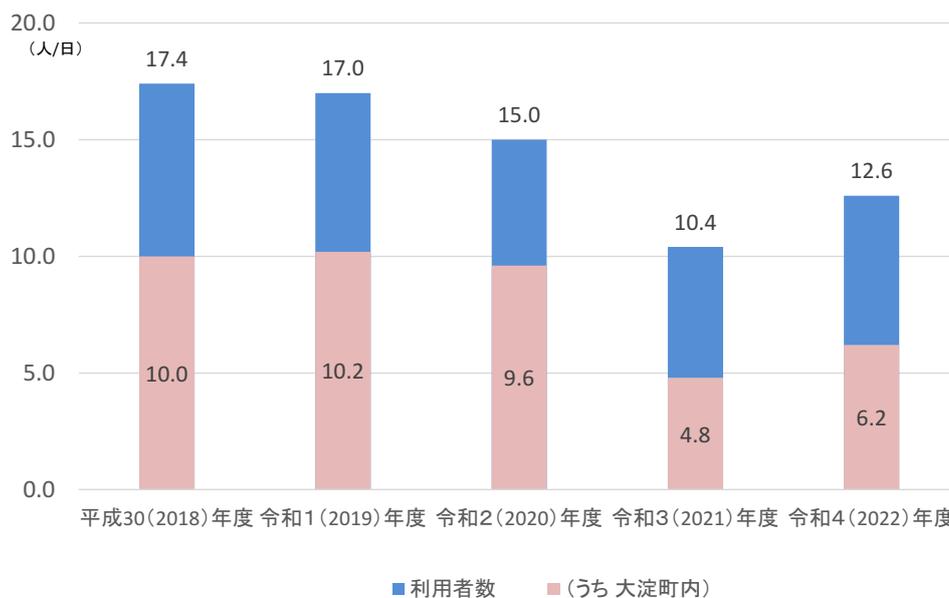
資料：各地域公共交通ホームページ

図 2-11. 路線バスネットワーク

## (2) R169 ゆうゆうバスの利用状況

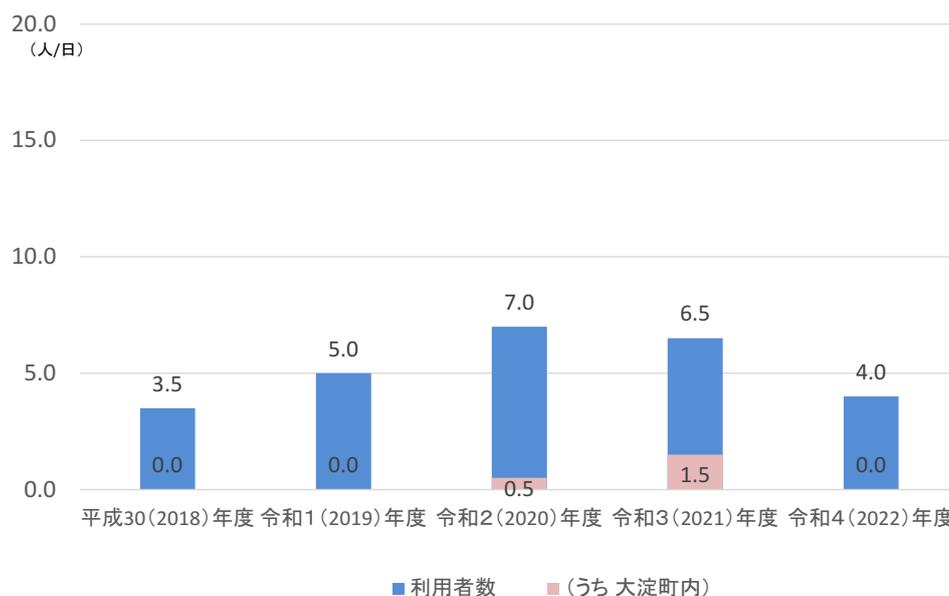
令和4（2022）年度のR169 ゆうゆうバスの1日あたりの利用者数は、平日で12.6人、休日で4.0人となっています。運行区間や時間帯が異なりますが、休日の利用者は平日に比べて、少なくなっています。

また、大淀町内の区間（上市駅以西）の1日あたりの利用者は、令和4（2022）年度でみると、平日では6.2人、休日では0人となっています。休日は、年度に関わらず、利用者がかなり少ない状況が続いています。



※ 各年度6月に実施される調査日（平日5日間）における平均

図. 2-12 R169 ゆうゆうバスの利用者数（平日）



※ 各年度6月に実施される調査日（土日各1日）における平均

図. 2-13 R169 ゆうゆうバスの利用者数（休日）

### (3) 大淀町特別乗車券

本町では、町内を運行する奈良交通の一部路線バスと R169 ゆうゆうバスで利用することができる「大淀町特別乗車券」を発行しています。

表 2-1. 大淀町特別乗車券の概要

項目	概要
運賃	100 円
利用方法	特別乗車券に「乗車停留所」「降車停留所」を記入のうえ、運賃（現金のみ）と一緒に支払い
利用可能区間	奈良交道路線バス 『芦原～下市口駅』 R169 ゆうゆうバス 『福神駅～上市駅』
設置場所	大淀町役場 道の駅 吉野路大淀 i センター 大淀バスセンター

令和元(2019)年度まで利用者は増加傾向にあり、それに伴い、本町の負担も増えていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって、令和 2 (2020)年度以降、利用者は減少しています。

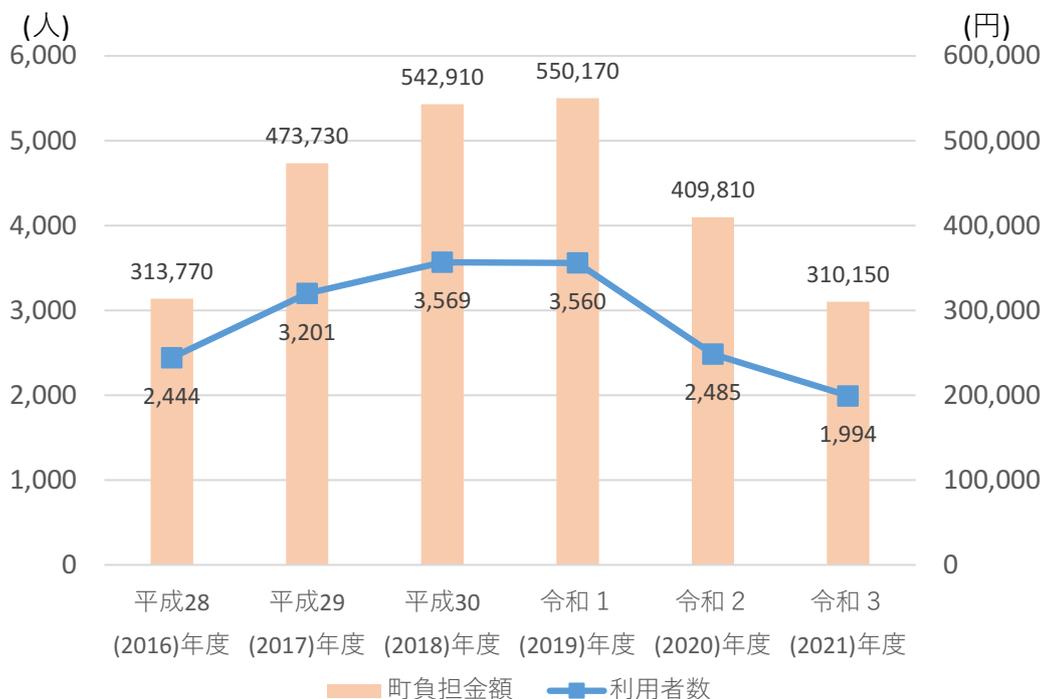


図 2-14. 大淀町特別乗車券の利用者数と本町負担金額

## 2.3.4 よどりバス

### (1) 運行概要

本町では、町民の移動手段の確保のため、本町が運行主体として、平成 14(2002)年からコミュニティバス「大淀町ふれあいバス」を運行していました。平成 28(2016)年に南奈良総合医療センターの開業に伴い、路線の再編を行い「大淀町ふれあいバス」から「よどりバス」として、町内を運行しています。

表 2-2. よどりバスの運行概要

項目	概要
運賃	1 乗車につき 100 円※
運行日	月～土曜日（日曜日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
ルート数	2 ルート（幹線ルート・巡回ルート）
便数	11 便（幹線ルート 5 便、巡回ルート 6 便）
運行形態	自家用有償旅客運送
運行台数	3 台
定員	38 名
車両登録年月	平成 22(2010)年 3 月

※小学生以下、障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている場合は無料



写真 2-1. よどりバス

## (2) よどりバスのネットワーク

よどりバスの路線は幹線ルート、巡回ルートの2ルートからなり、幹線ルートは福神駅から上市駅まで、本町の東西を横断する形で運行しています。また、巡回ルートは、大淀町役場から拠点地域を經由し北野台1丁目までを運行しています。大淀町役場や大淀バスセンターなど、一部の停留所はそれぞれのルートに接続しています。

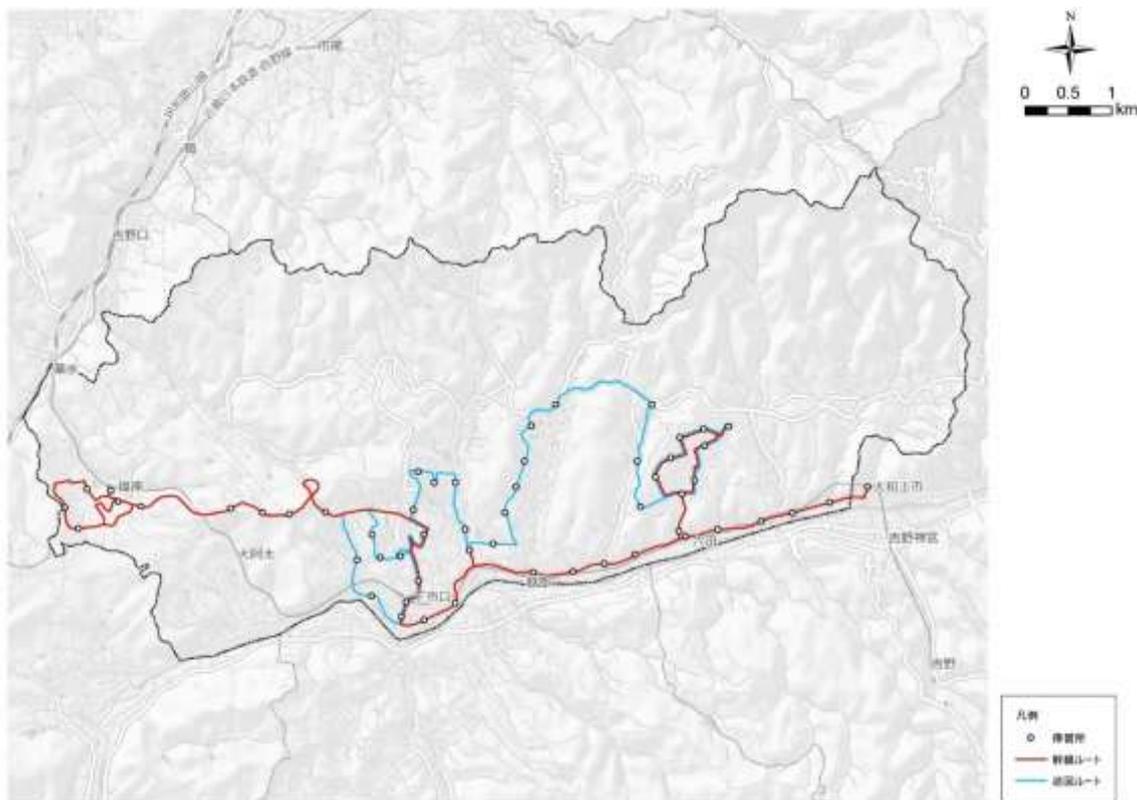


図 2-15. よどりバスネットワーク

### (3) よどりバスの年間利用者数

令和元(2019)年度までは、約 38,700～42,300 人の利用者で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大きく減り、令和 3 (2021) 年度では約 33,600 人となっています。

また、ルート別にみると、令和 3 (2021) 年度は、幹線ルートの利用者が約 14,900 人、巡回ルートの利用者が約 18,700 人となっており、感染症流行の前後で、巡回ルートの利用者は微減であるのに対し、幹線ルートの利用者は大きく減少しています。

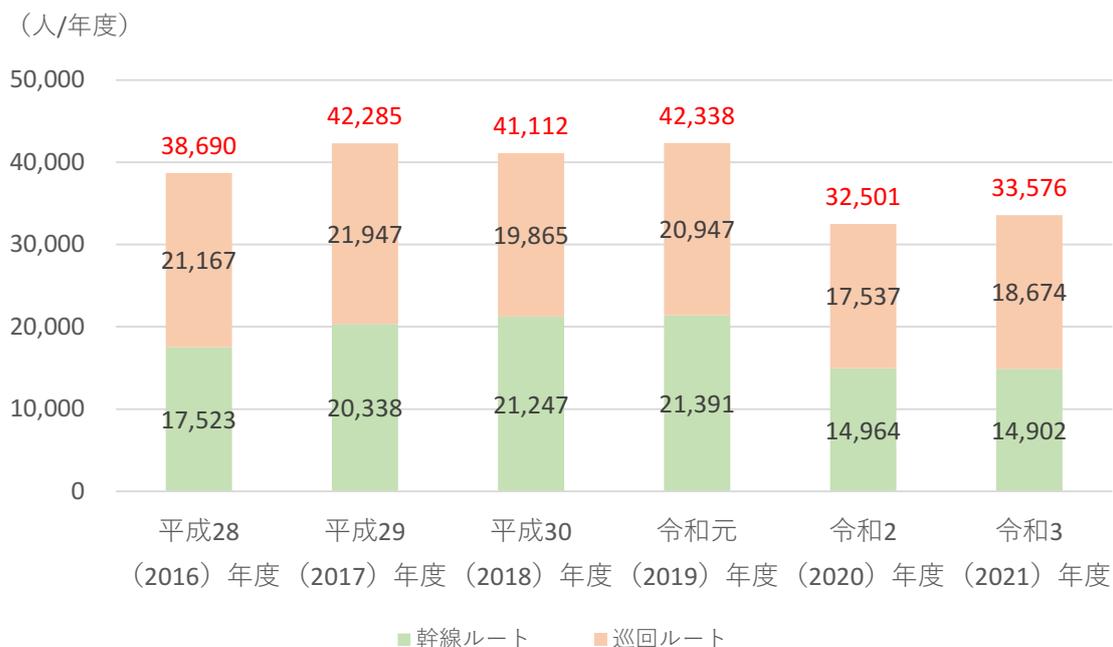


図 2-16. よどりバス利用者数の推移





### (5) 事業費・運賃収入・補助金

よどりバスの事業費は年々微増傾向にあり、令和3(2021)年度時点で約30,000千円となっています。

運賃による収入は令和元(2019)年度まで微増傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少したことで、収支率は令和3(2021)年度には約9%にまで下がっています。しかし、国庫補助金や特別交付税の措置により、事業費の一部を賄っています。

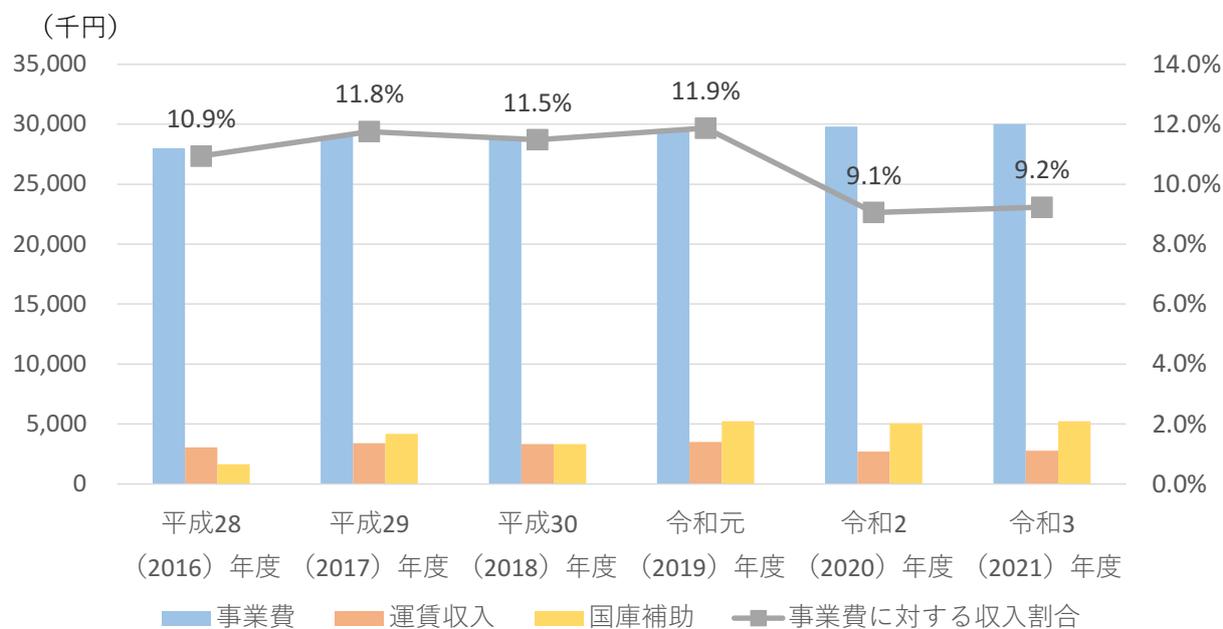


図 2-19. よどりバスの事業費・運賃収入・補助金の推移

### (6) 車両の老朽化

大淀町が運行するよどりバスについては、保有する車両(3台)がともに平成22(2010)年式となっており、老朽化が進んでいます。そのため、安全・安心な運行に向けた修繕費が上昇しており、運行を継続するためには車両更新の必要性が高まっています。

## 2.3.5 よどりタクシー

### (1) 運行概要

本町では、路線バスやよどりバスでカバーできない地域を補完するため、利用者から予約を受け、定められた乗降場所から定められた目的地まで、乗合により運行するデマンド型乗合タクシー「よどりタクシー」を運行しています。

表 2-3. よどりタクシーの運行概要

項目	概要
運行区域	町内全域（一部町外を運行）
運賃	1 乗車につき 200 円※ <sup>1</sup>
運行日	月～土曜日（日曜日及び 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
利用対象者	大淀町在住かつ、利用者登録をしている人
予約時間	8:00～17:00※ <sup>2</sup>

※1：小学生以下、障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を持っている場合は無料

※2：利用日の 1 週間前から最大 6 件まで予約可能。午前中利用の場合は利用日前日、午後利用の場合は利用の 1 時間前までに予約が必要です。

### (2) 乗降場所・運行エリア

よどりタクシーの運行エリアは、大淀町の地域公共交通全体の中での当該サービスの役割を踏まえ、既存公共交通とのすみ分けに配慮し、西部と東部を分けて運用しており、エリアを越えた移動はできません。エリアごとにそれぞれ乗降場所と目的地を設定していますが、どのエリアからも行くことができる共通乗降場所が合計 6 箇所存在しています。

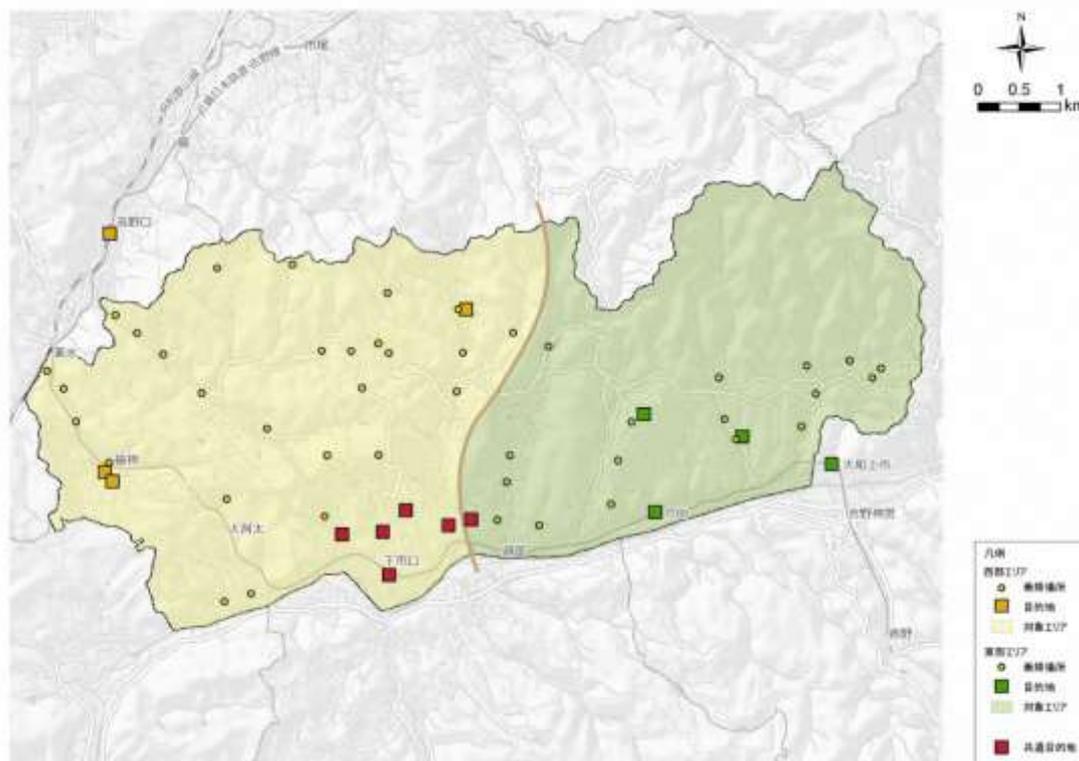


図 2-20. よどりタクシーの乗降場所

### (3) よどりタクシー年間利用者数

平成 29(2017)年に約 5,500 人が利用して以降、徐々に利用者数は減少し、令和 3 (2021)年度の利用者数は約 3,400 人となっています。

また、よどりタクシーの登録者数が増加傾向にあり、令和 3 (2021)年度時点では 1,388 人となっています。一方、実利用者数は平成 29(2017)年度以降、減少傾向となっています。令和 3 (2021)年度の登録者数に対する実利用者数は 10%を下回っています。

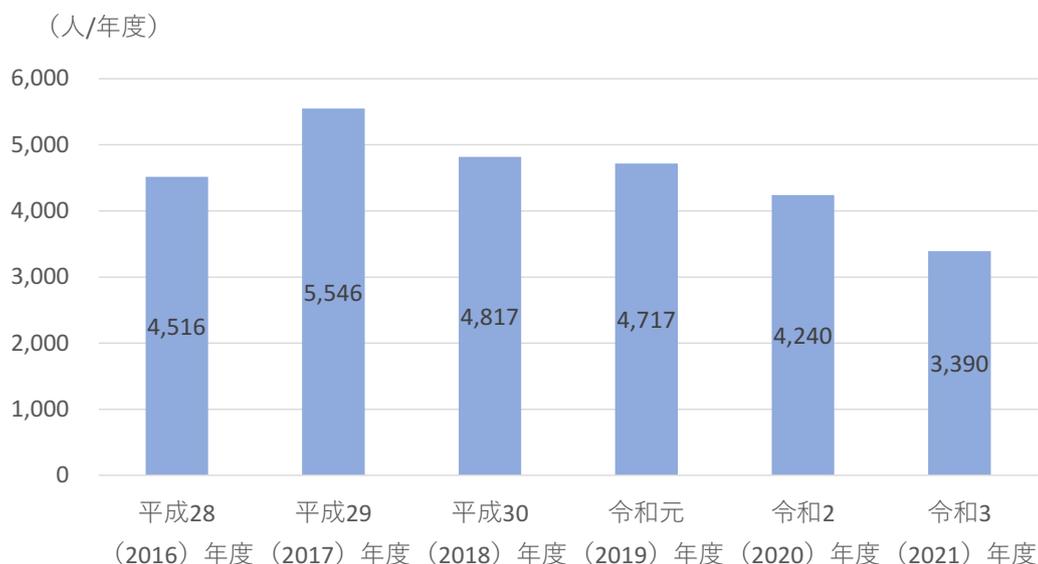


図 2-21. よどりタクシー利用者数の推移

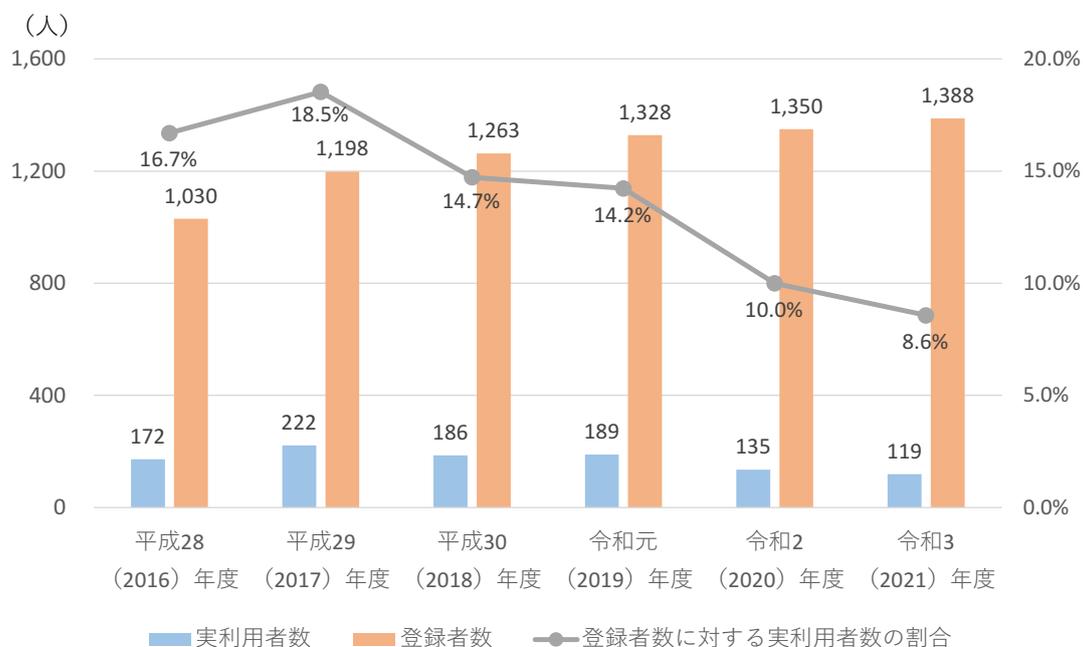
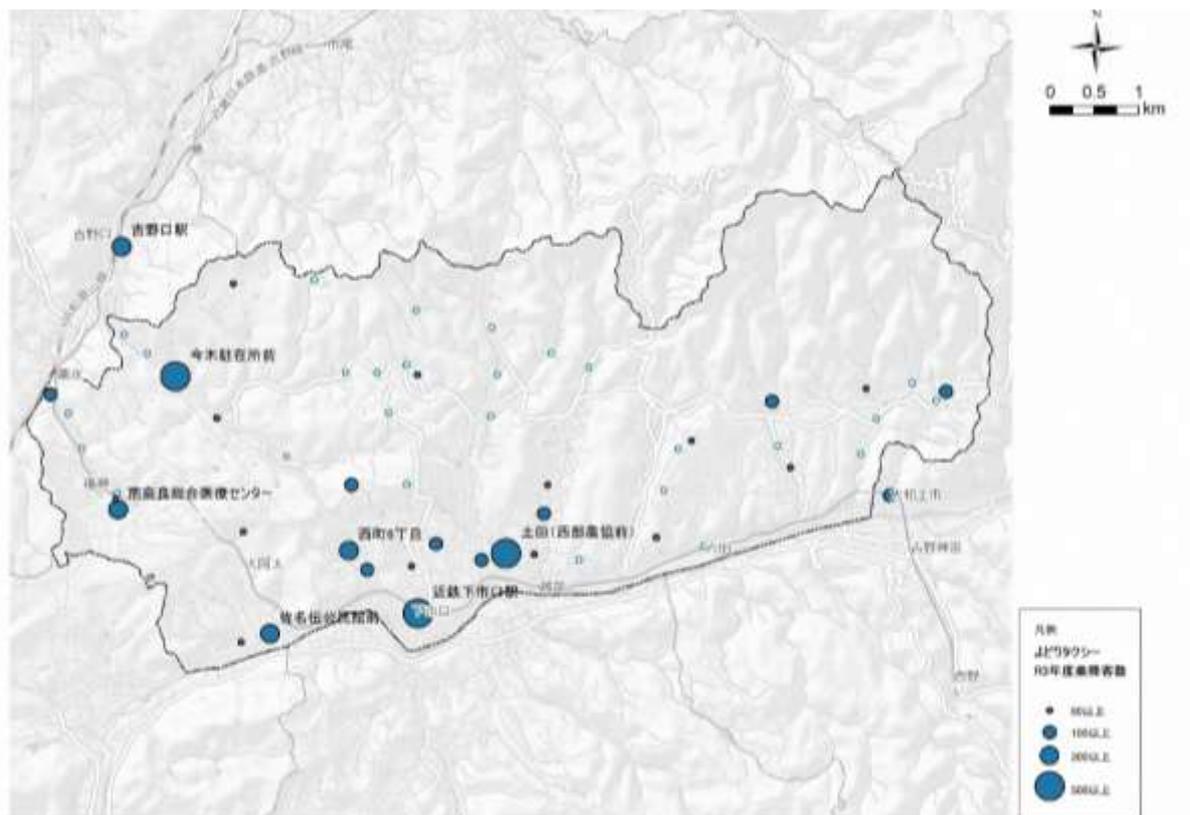


図 2-22. よどりタクシー実利用者数と登録者数の推移

#### (4) よどりタクシーの乗降場所別利用者数

乗降場所別の利用状況を見ると、共通乗降場所である「近鉄下市口駅」や「土田」等での利用が多くみられます。各エリア別にみると、西部エリアでは「今木駐在所前」「南奈良総合医療センター」等、年間300名以上の利用がある乗降場所がみられる一方で、東部エリアでは、年間300名以上の利用がある乗降場所はありません。

東部・西部とも、年間利用者が50人未満の停留所も多く存在しています。



※ 令和3(2021)年度 乗降者計

図 2-23. 乗降場所別の利用者数

### (5) 事業費・運賃収入・補助金

よどりタクシーの事業費は、年々微増傾向にあり、令和3(2021)年度時点で約9,100千円となっています。

運賃による収入は平成29(2017)年度以降減少傾向にあり、令和3(2021)年度時点で事業費に対する割合は約5%となっていますが、国庫補助金や特別交付税の措置により、事業費の一部を賄っています。

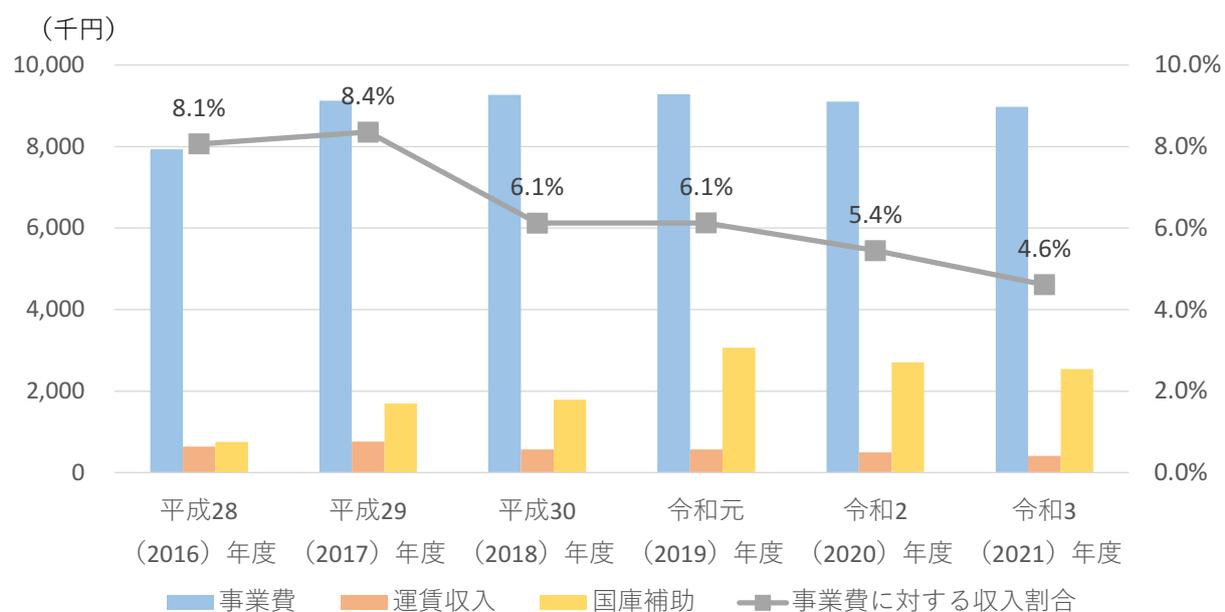


図 2-24. よどりタクシーの事業費・運賃収入・補助金の推移

## 2.3.6 タクシー

### (1) 事業状況

本町内に営業所を設けているタクシー事業者は4社となっています。

タクシー事業については、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和3(2021)年度において、前年比で約3割近く利用者が減少している事業者も存在します。

利用状況については、鉄道拠点の一つである下市口駅からのほか、南奈良総合医療センターや商業施設からの利用が多く、通院や買物を目的とした高齢者の利用が多くなっています。また、時間帯については、午前から昼過ぎにかけて、利用が集中する状況となっています。

なお、利用が集中する時間帯においては、乗務員が足りず、希望に対応しきれないケースも発生しています。

※ 上記の事業内容や利用状況については、タクシー事業者へのヒアリング結果に基づく

表 2-4. タクシー事業者と営業所所在地（五十音順）

事業者名	所在地
有限会社大淀タクシー	土田 334
千石タクシー有限会社	下湊 845-1
奈良近鉄タクシー株式会社	北六田 136-1
有限会社吉野口タクシー	下湊 122-2

## (2) タクシーチケット

コロナ禍における地域住民の日常生活の移動支援を目的とし、令和3(2021)年5月に、65歳以上の町民を対象としたタクシーチケットの配布を行いました。発行枚数 24,328 枚のうち、9,393 枚(約 38.6%)が利用され、利用枚数のうち、約 44%が通院、約 22%が買物の目的で利用されました。

また、令和4(2022)年1月に2回目、6月に3回目、10月に4回目の追加配布を行いました。

表 2-5. タクシーチケット(1回目)の概要

項目	概要
使用方法	運賃支払い時に渡す
配布金額	チケット1枚につき670円×4枚
対象者	65歳以上で大淀町に住民票がある方
対象タクシー事業者	表 2-4 に記載の4事業者

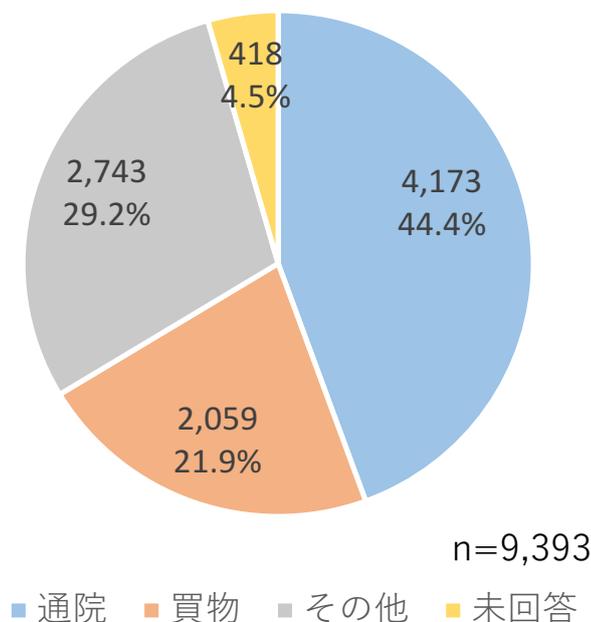


図 2-25. 目的別利用状況(タクシーチケット1回目の集計)

### 2.3.7 地域公共交通ネットワークと人口分布

本町内には、鉄道、路線バス、よどりバス、よどりタクシーによる地域公共交通ネットワークが形成されており、町民の居住地域をほぼカバーできています。一方で、鉄道駅やバス停留所から遠く、公共交通機関の徒歩圏外で、交通不便地域<sup>\*</sup>と考えられる部分が一部存在します。

<sup>\*</sup>交通不便地域：鉄道駅、バス停留所から一定距離離れており、地域公共交通を利用しにくい地域のこと。本計画においては、鉄道駅から1km、バス停留所から300m離れた地域を交通不便地域としています。

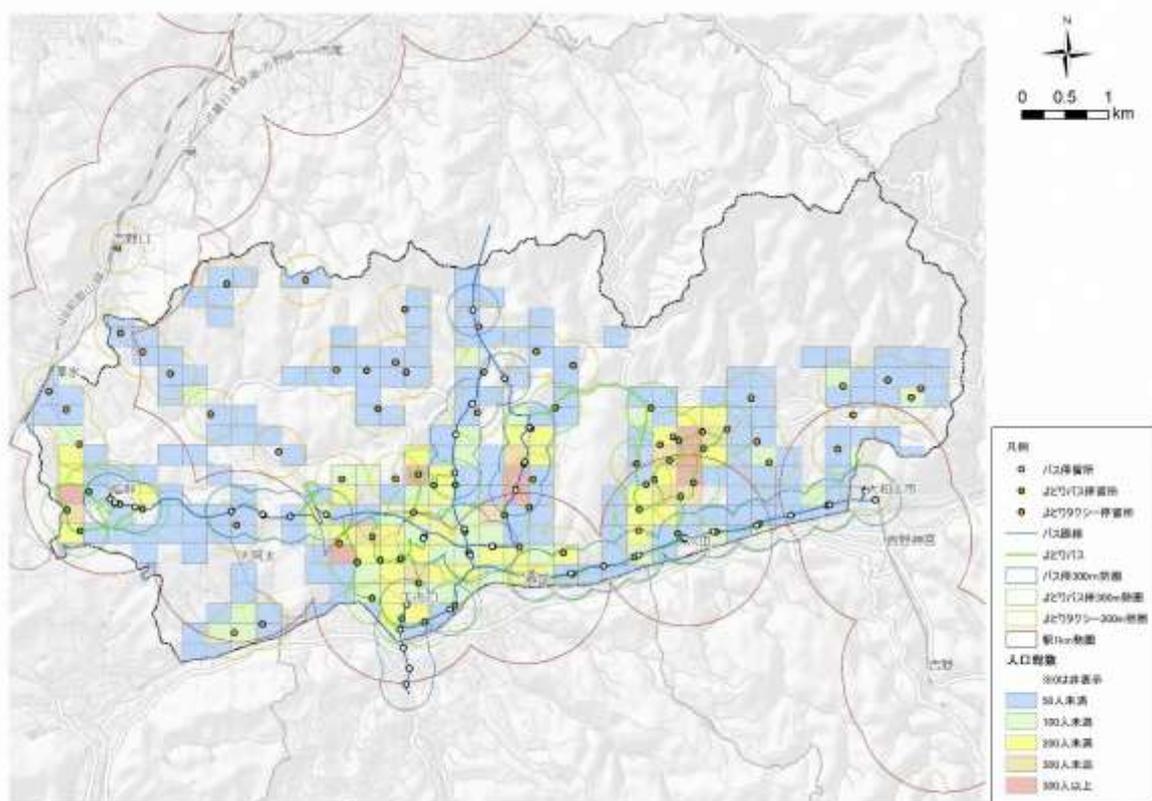


図 2-26. 地域公共交通ネットワークと人口分布

## 2.4 その他 地域公共交通を取り巻く環境

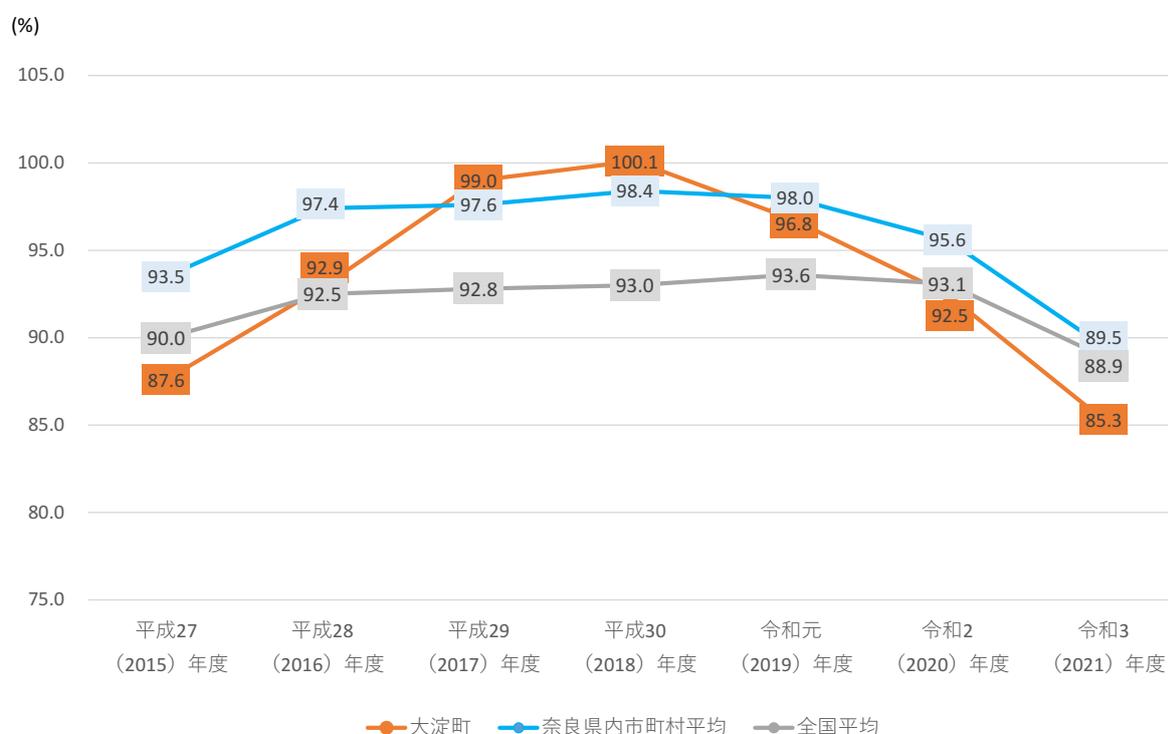
### 2.4.1 財政状況

#### (1) 経常収支比率

経常収支比率<sup>※</sup>は、平成27(2015)年度以降増加傾向にあり、平成30(2018)年度には100.1%まで上昇しました。令和3年度では85.3%まで低下しましたが、今後、人口減少などにより町税の減少が見込まれることから、依然として厳しい財政状況にあります。

奈良県内市町村平均も経常収支比率は高くなっており、全国的にみても厳しい財政状況であることがわかります。

※経常収支比率：人件費・扶助費・公債費等の毎年度経常的に支出される経費に充当された一般財源が、地方税・地方交付税等の経常的に収入される一般財源、減収補填債特例分及び臨時財政時対策債の合計額に占める割合のこと。

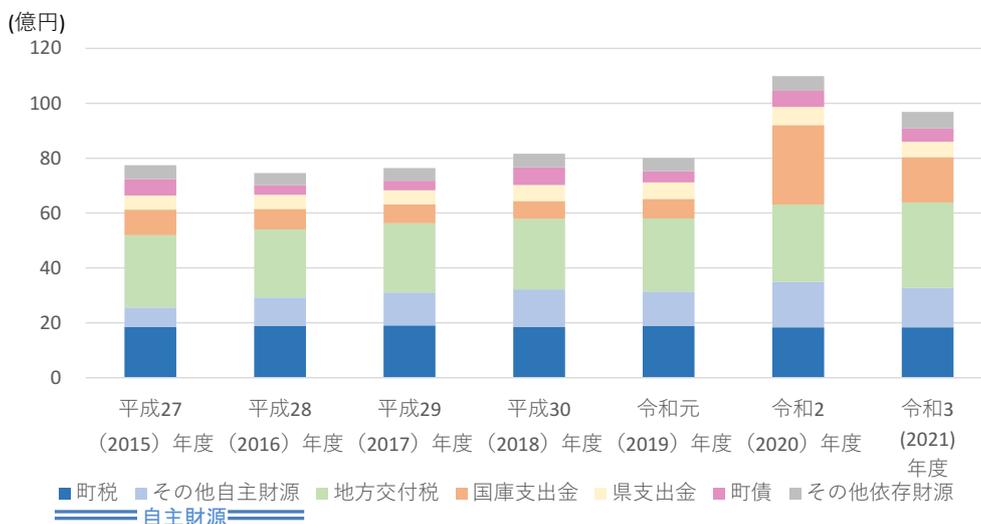


資料：市町村決算カード（総務省）、あなたのまちの財政状況（奈良県）

図 2-27. 経常収支比率の推移

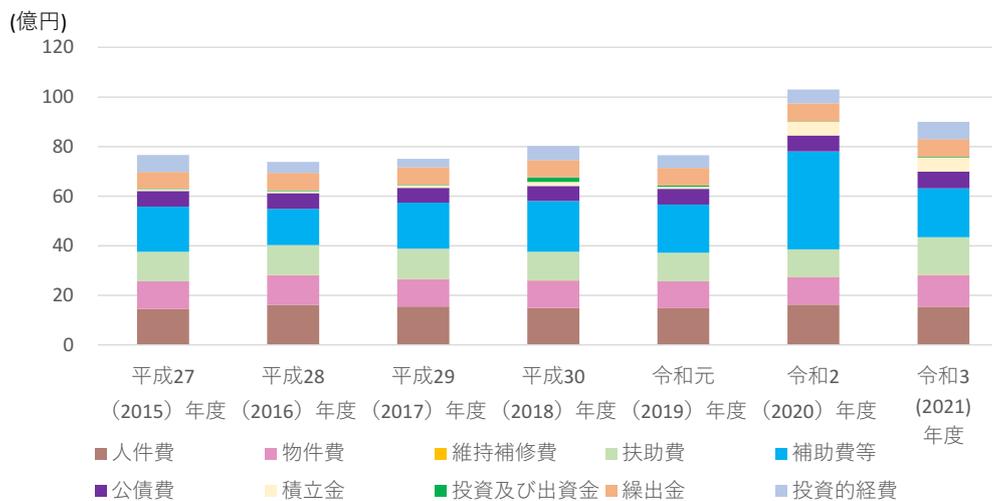
## (2) 歳入・歳出

歳入・歳出ともに、令和元(2019)年度まで約 80 億円で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度には約 100~110 億円にまで大きく増加しました。町税等による自主財源も年々増加しているものの、今後少子高齢化が想定される中で、厳しい歳入状況になることが想定されます。



資料：市町村決算カード（総務省）

図 2-28. 歳入の推移



資料：市町村決算カード（総務省）

図 2-29. 歳出の推移

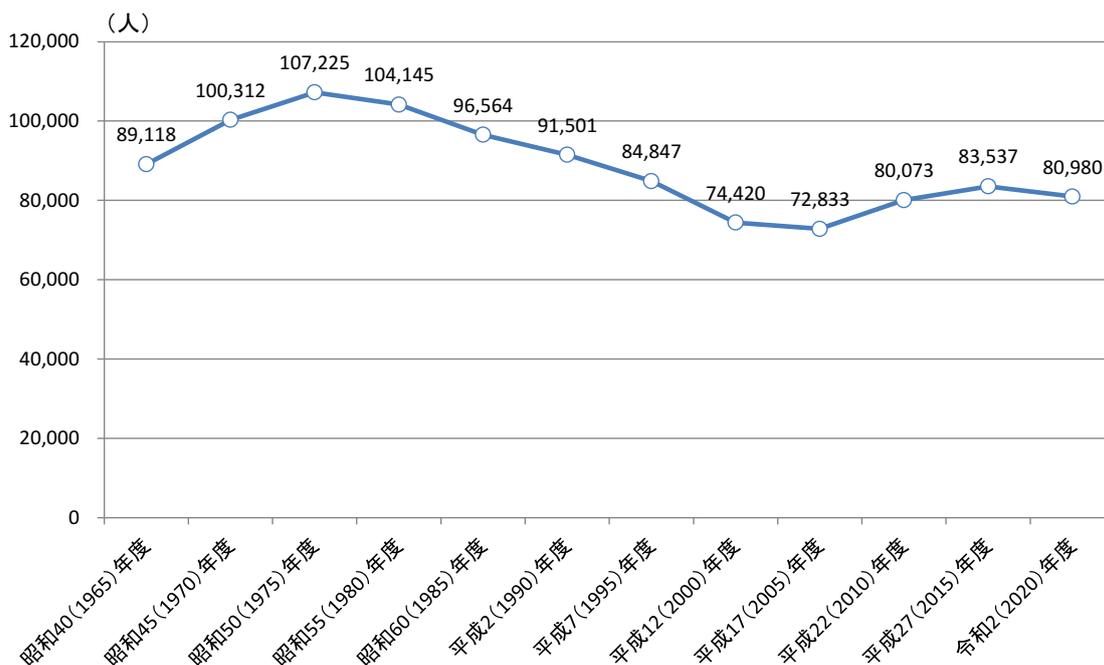
## 2.4.2 地域公共交通の運営環境

### (1) 担い手の不足

乗合バスの運転者数は、昭和 50（1975）年度をピークに減少しており、平成 17（2005）年度にはピーク時の約 6 割まで減少しています。この背景には、労働環境（年収、労働時間、雇用形態）が厳しいことや、大型二種免許の取得要件が足かせになっていました。

また、大淀町内のタクシー事業においても、ハローワークや事業者ホームページでの求人だけでは、十分な応募が得られず、乗務員不足が続いていることが報告されています\*。

※ タクシー事業者へのヒアリング結果に基づく



資料：数字で見る自動車 2022（国土交通省）

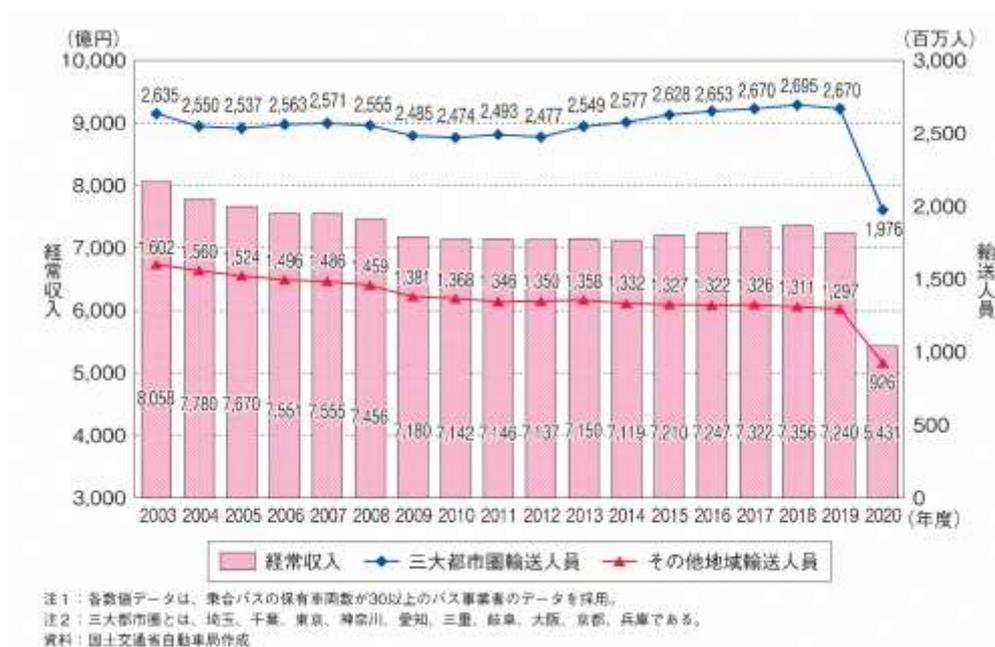
図 2-30. 乗合バス運転者数の推移（全国）

## (2) 収支環境の悪化

一般路線バスの輸送人員は、三大都市圏を除く地域では、平成 15（2003）年以降、微減傾向が続いていましたが、コロナ禍によって、急激な落ち込みとなっています。

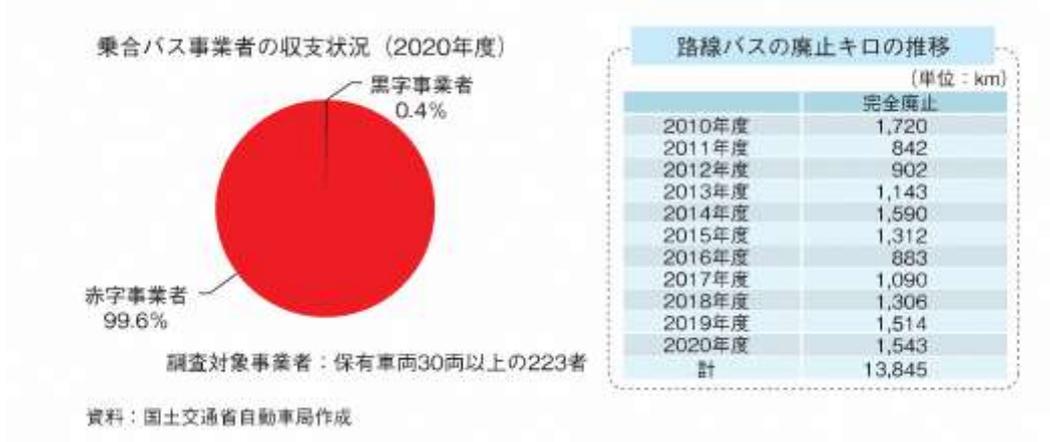
令和 2（2020）年度は、乗合バス事業者の 99.6%が赤字となっています。なお、奈良交通についても、令和 2（2020）年度、令和 3（2021）年度において、感染症流行や燃料費の高騰などの影響で、昭和 18（1943）年の設立以来初めて、営業利益が 2 期連続で赤字となったことを明らかにしています。

また、これらの経営環境の悪化により、年間 1,000 km 以上の路線バスが廃止され続けています。



資料：令和 4 年版交通政策白書

図 2-31. 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

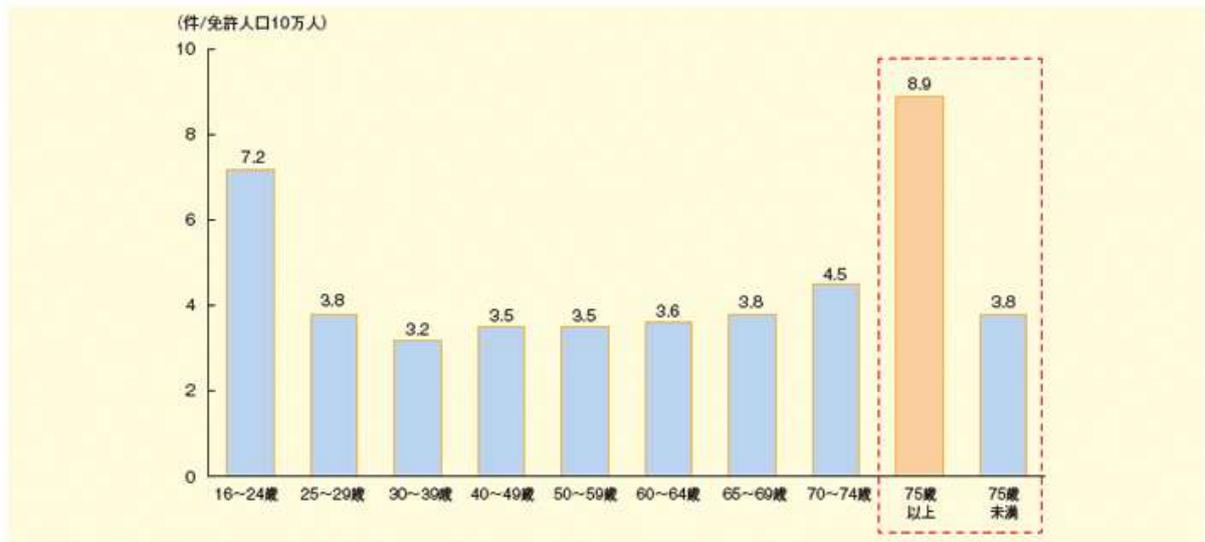


資料：令和 4 年版交通政策白書

図 2-32. 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

### 2.4.3 安全・安心への意識

わが国では、死亡事故全体に占める高齢ドライバーによる死亡事故の割合が増加しているなど、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。



注 1 警察庁資料による。  
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

資料：平成29年版交通安全白書（内閣府）

図2-33. 年齢階層別 人口10万人当たり死亡事故件数  
【原付以上 第1当事者】（全国）



注 警察庁資料による。

資料：平成29年版交通安全白書（内閣府）

図2-34. 75歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移  
【原付以上 第1当事者】（全国）

### 3. めざすまちづくりの方向性

#### 3.1 本町の上位・関連計画

##### 3.1.1 第4次大淀町総合計画 後期基本計画 / 第2期大淀町地方創生総合戦略

本町では、よりよいまちづくりを総合的かつ計画的に推進するための最上位計画として、平成29(2017)年3月に「第4次大淀町総合計画」を策定しています。

この総合計画の前期基本計画の計画期間満了に伴い、それまでの施策の進捗や実績を検証するとともに、新たに生じた課題や社会情勢による変化に対応するため、「後期基本計画」を令和4(2022)年3月に策定しました。この「後期基本計画」においては「第2期大淀町地方創生総合戦略」を一体的に策定することで、より効率的で実効性のある計画としています。

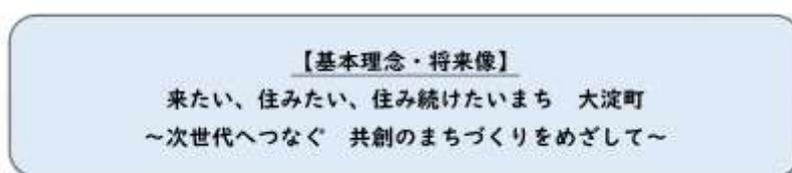


出典：第4次大淀町総合計画 後期基本計画・第2期大淀町地方創生総合戦略（本編）

図3-1. 大淀町総合計画・大淀町地方創生総合戦略の計画期間

#### (1) 基本理念・将来像

「協働」「共有」「共感」の理念を大切にしながら、「共創のまちづくり」を進めていくため、下記の基本理念・将来像を掲げています。



出典：第4次大淀町総合計画 後期基本計画・第2期大淀町地方創生総合戦略（本編）

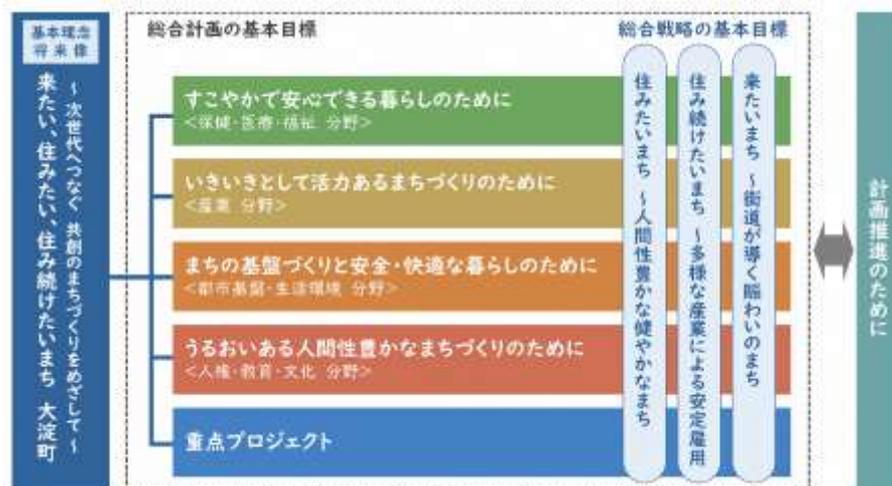
#### (2) まちづくりの基本目標

本町の将来像の実現に向け、下記の4つを基本目標とし、協働と連携のまちづくりや情報発信を進めるとともに、行財政運営の効率化や広域行政の推進に積極的に取り組んでいくこととしています。

- ✓ すこやかで安心できる暮らしのために
- ✓ いきいきとして活力あるまちづくりのために
- ✓ まちの基盤づくりと安全・快適な暮らしのために
- ✓ うるおいある人間性豊かなまちづくりのために

### (3) 施策体系

後期基本計画では、本町の将来像を実現するため、以下のとおり、分野別の施策を体系化しています。



出典：第4次大淀町総合計画 後期基本計画・第2期大淀町地方創生総合戦略（概要版）

図 3-2. 「後期基本計画」の施策体系

このうち、「まちの基盤づくりと安全・快適な暮らしのために」に含まれる施策の項目として、「交通ネットワークの形成」を明示しています。ここでは、道路交通体系の整備と維持管理とあわせて、地域公共交通計画の策定を通じ、本町を形成する公共交通網がより効果的・効率的に活用されるために、検討・協議を図り、公共交通の利用促進や地域の実情に応じた公共交通体系の構築に努めることを明記しています。また、それらの結果として、交通ネットワークについて、下記の成果指標を設定しています。

表 3-1. 後期基本計画で掲げた交通ネットワークの形成に関する成果指標

指標名	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
道路における歩道設置率	11.3%	12%
よどりバス利用者数	42,338人/年 (令和元年度)	43,000人/年
よどりタクシー利用者数	4,714人/年 (令和元年度)	4,800人/年

出典：第4次大淀町総合計画 後期基本計画・第2期大淀町地方創生総合戦略（本編）

### 3.1.2 大淀町大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区まちづくり基本構想

本町では、平成 28(2016)年 2 月に奈良県と締結した「奈良県と大淀町とのまちづくりに関する包括協定」に基づき、平成 29(2017)年 3 月に「大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区」を対象として、まちづくりの方針やめざすべき将来像等を定めた「まちづくり基本構想」を策定しています。

本構想の中で、近鉄下市口駅における「駅前広場の整備とアクセス整備」の取り組み例として、「奈良県南部エリアの観光バスルート路線の検討」や「駅を中心とした交通ネットワークの整備」を挙げています。



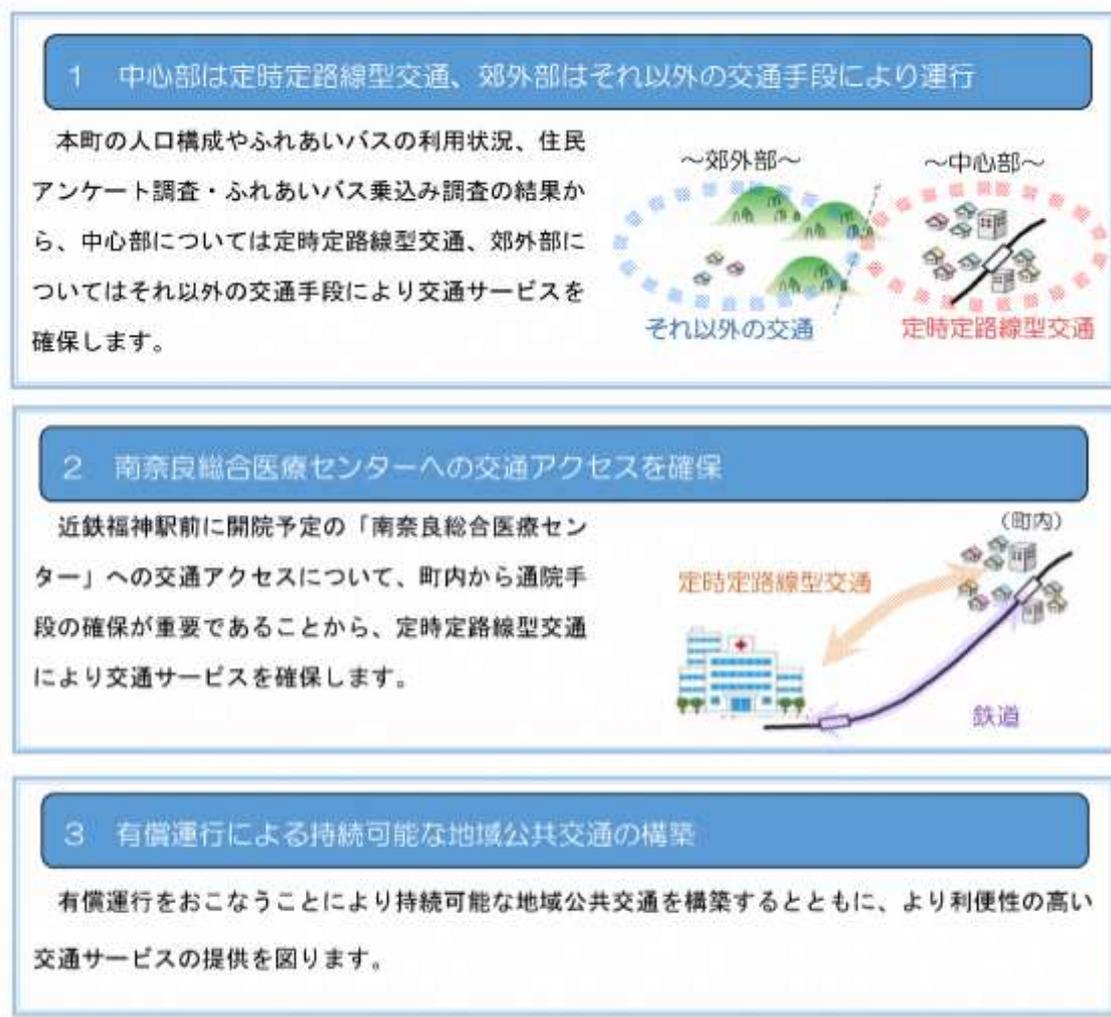
出典：大淀町大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区まちづくり基本構想

図 3-3. まちづくり構想図

### 3.1.3 大淀町生活交通ネットワーク計画

今回策定する大淀町地域公共交通計画に先立って、平成 27(2015)年 3 月に大淀町生活交通ネットワーク計画を策定し、本町として住民の移動ニーズに適合し、かつ持続可能な交通サービスを提供することをめざしてきました。

この計画では、本町が行う地域公共交通サービスの基本方針を以下のように定め、施策を進めています。



出典：大淀町生活交通ネットワーク計画

図 3-4. 大淀町生活交通ネットワーク計画で掲げた基本方針

### 3.1.4 大淀町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

本町のまちづくりの基本理念・将来像である「来たい、住みたい、住み続けたいまち 大淀町～次世代へつなぐ 共創のまちづくりをめざして～」の実現に向けて、町内で生活するすべての高齢者が生きがいを持って安心して生活できる環境を実現するための計画として、令和3(2021)年度から令和5(2023)年度までを計画期間とする「大淀町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画」を策定しています。

#### (1) 基本理念

本計画では、住民誰もが長寿を喜び、世代や性別を超えて協働と連帯の精神に支えられた地域社会の中で、高齢者が健やかに、一人ひとりが自立していきいきと暮らすことができるまちづくりをめざし、下記の基本理念を定めています。

- ✓ 豊かな長寿社会の実現
- ✓ 健康で生きがいのある生活の実現
- ✓ お互いに思いやり、助け合う共生社会の実現

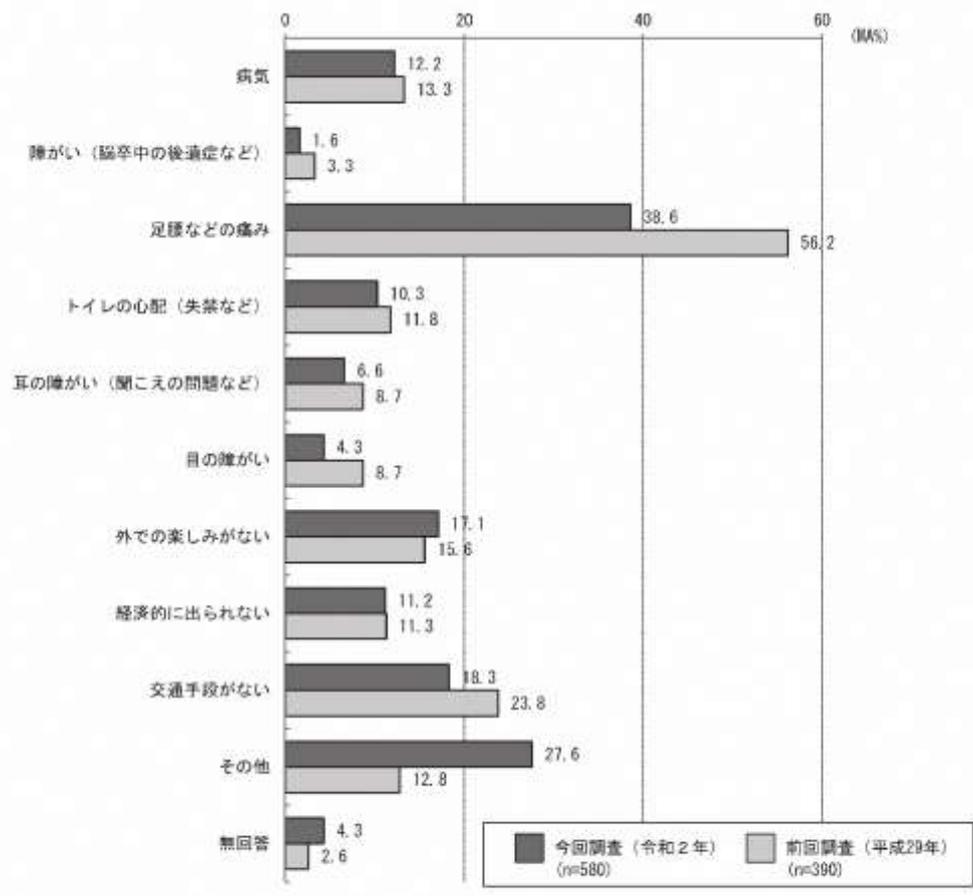
#### (2) 基本目標と施策

本計画では、下記に示す4つの基本目標を定めています。

- 基本目標1 生涯現役で暮らすことができるまちづくり
- 基本目標2 住み慣れた地域で安心して生活できるまちづくり
- 基本目標3 地域みんなで支え合い、ふれあうまちづくり
- 基本目標4 安全で快適なくらしやすいまちづくり

このうち、交通や移動に関する主な取り組みとして、基本目標1の「生涯現役で暮らすことができるまちづくり」の中で、生活保護の支給を受けている世帯に属する70歳以上の高齢者に対して福祉タクシーの利用券(年間12枚)を交付し、基本料金を助成することで移動にかかる経済的負担の軽減を図ることを示しています。

また、高齢者の移動手段確保のため、地域公共交通部門と高齢者福祉部門の関係者が、地域の課題について認識を共有し、必要な対策をともに講じることができる連携の仕組みを検討することにも言及しています。



※「その他」27.6% (160件)のうち、「新型コロナウイルス感染症の影響」等の回答が全体の14.8% (86件)みられた。

出典：大淀町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

図3-5. 高齢者 (65歳以上) が外出を控えている理由【参考】

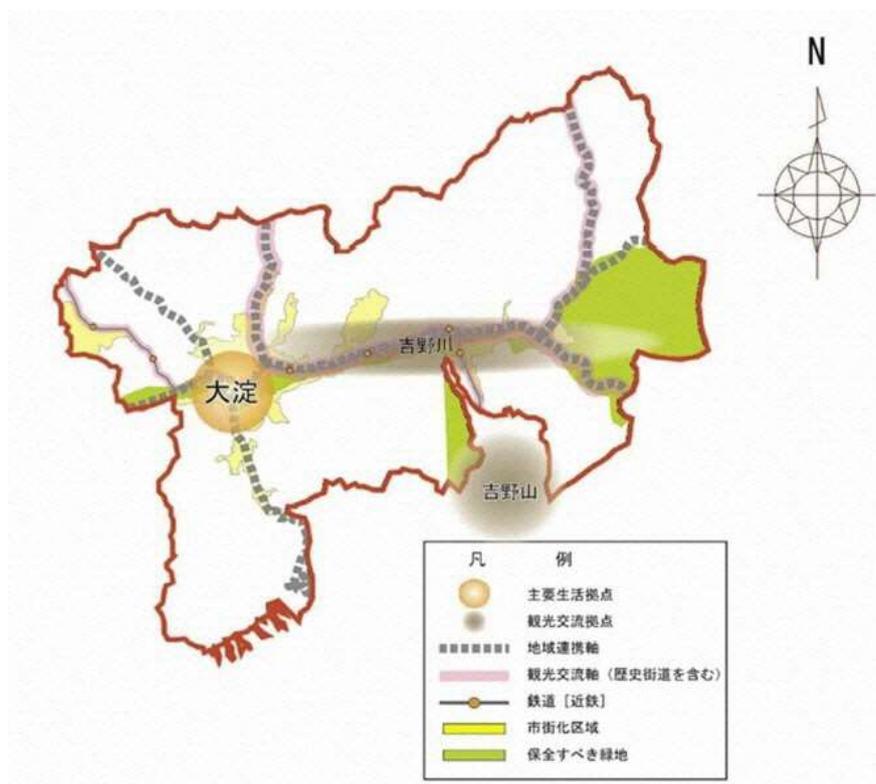
## 3.2 県の上位・関連計画

### 3.2.1 奈良県都市計画区域マスタープラン

平成 23(2011)年 5 月に、奈良県における都市計画区域の整備方針を示した「奈良県都市計画区域マスタープラン」が策定されてから、社会情勢の変化に対応するため、令和 4(2022)年 5 月に都市計画の変更がなされました。

この中で、大淀町、吉野町及び下市町は吉野地域全体の玄関口として、以下の方針に基づいた地域づくりの推進について明記されています。

- ✓ 吉野地域の発展を牽引する中枢拠点の形成
- ✓ 交流を促す地域連携軸の形成
- ✓ ゆとりと潤いのあるおおいのある地域環境を演出するレクリエーション空間や水と緑の観光交流軸の形成



出典：大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

図 3-6. 吉野三町都市計画区域の将来都市構造のイメージ

### 3.2.2 奈良県公共交通基本計画

奈良県では、奈良県公共交通条例（平成 25(2013)年 7 月奈良県条例第 12 号）に基づき、まちづくり、医療、福祉、観光等と連携しながら公共交通に関する施策を推進するため、平成 28(2016)年 3 月に「奈良県公共交通基本計画（第 1 期）」が策定されました。そして、社会情勢の変化に対応するため、令和 4 (2022)年 3 月に改定が行われました。

#### (1) 基本理念

県内の現在の地域公共交通に関する現状や、第 1 期計画の成果や効果検証から得られた新たな課題等を踏まえ、公共交通に関する施策の推進のため、以下 3 つの基本理念が定められています。

- ✓ 地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する
- ✓ 地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取り組みに参画する
- ✓ 持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する

#### (2) 取組指針

対象とする交通サービスを鉄道、路線バス、タクシーに加え、市町村等が主に事業主体となるコミュニティバス・デマンドバス、自家用有償旅客運送や住民同士の助け合いによる運送のほか、施設バスやシェアサイクル等、幅広く捉えることとし、「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」、「鉄道駅やバス停の質向上による『地域の拠点』づくり」を行うことが指針として定められています。

#### (3) 推進施策

本計画の基本理念を実現するため、下記 4 つの施策を推進することが示されています。

<b>推進施策 1</b>	<b>県内公共交通の維持・充実に向けた取組</b>
<b>推進施策 2</b>	<b>公共交通に関わる空間の質向上</b>
<b>推進施策 3</b>	<b>多様な関係者による連携・協働</b>
<b>推進施策 4</b>	<b>時代の変革に対応した公共交通の構築</b>

出典：奈良県公共交通基本計画（本編）

図 3-7. 奈良県公共交通基本計画で示された推進施策

## 推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組

### 1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化

- (1) 「地域公共交通計画」の策定促進 (10頁)  
「奈良県地域公共交通計画」を策定します。また、各市町村における「地域公共交通計画」の策定を促進します。
- (2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化 (11頁)  
「エリア公共交通検討会議」を中心とした取組を推進します。
- (3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入 (12頁)  
クロスセクター効果の活用による、多面的な議論を促進します。



橿原市～五條市～十津川村を運行する路線バス「八木新宮線」

### 1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用

- (1) 地域の多様な輸送資源を活用した公共交通ネットワークの充実 (13頁)  
様々な輸送資源の活用を推進し、移手段の確保等を図ります。
- (2) 貨客混載などの複合的な交通サービスの展開 (14頁)  
貨客混載やサイクルトレイン等の新たなサービスの展開を支援します。
- (3) 災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携 (14頁)  
緊急時の輸送力の確保等について協力関係の維持・充実を図るほか、安全・安心な移動環境の整備等を推進します。



路線バスにおける貨客混載の取組 (宇陀地域公共交通活性化協議会)

## 推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上

### 2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上

- (1) 地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備 (15頁)  
関係するまちづくりプロジェクト等と一体となった機能向上を促進します。
- (2) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用 (16頁)  
安心して安全かつ快適に利用できる環境の確保や地域の魅力向上に貢献する拠点としての活用を促進します。



駅舎を地域住民の交流の場や観光案内所として活用<JR御所駅>

### 2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備

- (1) 駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進 (17頁)  
県内公共交通のバリアフリー化を一層推進します。
- (2) バリアフリー推進の機運醸成 (18頁)  
「心のバリアフリー」の観点からの取組を積極的に推進します。
- (3) 公共交通の利用環境の整備 (19頁)  
公共交通に不慣れな利用者にもわかりやすい情報発信等を推進します。



ノンステップバス車両 (奈良交通提供)

出典：奈良県公共交通基本計画（概要版）

図 3-8. 奈良県公共交通基本計画で示された推進施策の詳細（その1）

## 推進施策3 多様な関係者による連携・協働

### 3-1 「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民等との連携・協働

- (1) 関係者間の連携による公共交通に関する検討体制の強化 (20頁)  
「エリア公共交通検討会議」へのより多様な関係者の参加を推進します。
- (2) まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等に係る施策との連携 (21頁)  
移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供する観点から、関係施策との連携を推進します。



地域の関係者による協議  
〔広坂町提供〕

### 3-2 公共交通を担う人材の確保・育成

- (1) 公共交通の働き手の確保に向けた取組 (22頁)  
交通事業者・国・市町村・学校等と連携し、バスやタクシーの運転手確保に向けた取組等を引き続き推進します。
- (2) 行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信 (23頁)  
公共交通施策を幅広い層が「自分ごと」として考えていただけるよう、各種施策等に関する的確な情報を発信します。



市町村担当者等の勉強会等の開催

## 推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築

### 4-1 デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上

- (1) デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実 (24頁)  
デジタル技術を活用した新しい公共交通サービスについて、県内における導入・展開を促進します。
- (2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築 (25頁)  
デジタル技術を活用した取組を推進するための基盤となる、運行に係る各種データの整備を促進します。



奈良公園・西の京エリア、法隆寺も活用。  
バスでおトクにスポットを巡ろう！  
スマートフォンのみで購入可能な乗車券  
〔奈良交通提供〕

### 4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進

- (1) 公共交通の利用促進 (26頁)  
自家用車利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進します。
- (2) 公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減 (26頁)  
より環境負荷の低い車両・施設等の導入を促進します。



予約制乗合タクシー車両に  
電気自動車を導入〔三郷町提供〕

出典：奈良県公共交通基本計画（概要版）

図 3-9. 奈良県公共交通基本計画で示された推進施策の詳細（その2）

## 4. 住民の移動実態及びニーズ

### 4.1 住民を対象としたアンケート調査の結果について

#### ○ 調査概要

本町における持続可能でより良い交通体系を作り上げていくため、町民のみなさまの交通行動の実態を把握することを目的として、町内の 1,520 世帯を対象に「移動に関するアンケート調査」を実施しました。また、単身世帯以外には、1 世帯あたり 2 票を配布し、より多くの町民の皆様の意見の把握に努めました。

なお、調査の対象者として、大淀町にお住まいの 16 歳以上の方を住所地や年齢に偏りがないように、無作為に抽出しました。

#### ○ 回収状況

世帯で見ると、1,520 世帯への発送のうち、689 世帯（回収率：45.3%）からの回答を得ました。また、構成員が複数の世帯には 1 通あたり 2 票を配布した結果、2,767 票の配布に対し、1,134 票（回収率：41.0%）の回収を得ました。

表 4-1. 回収数

	配布数	回収数	回収率
世帯	1,520	689	45.3%
調査票	2,767	1,134	41.0%

※ 次頁以降に示すグラフについて、構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、個別の値を合計しても必ずしも 100 とはなりません。

※ 単一回答のグラフについては、不明・未回答、複数回答された回答を除く割合で示しています。複数回答のグラフについては、不明・未回答を除く割合で示しています。

#### 4.1.1 移動を取り巻く環境

##### (1) 自動車の利用について

回答者の約7割が、今後も運転し続ける予定であると回答しています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、今後は運転を控えたいと思っている回答者や、送り迎えに頼っている回答者の割合が高くなっています。75歳以上では、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が1割を上回っています。

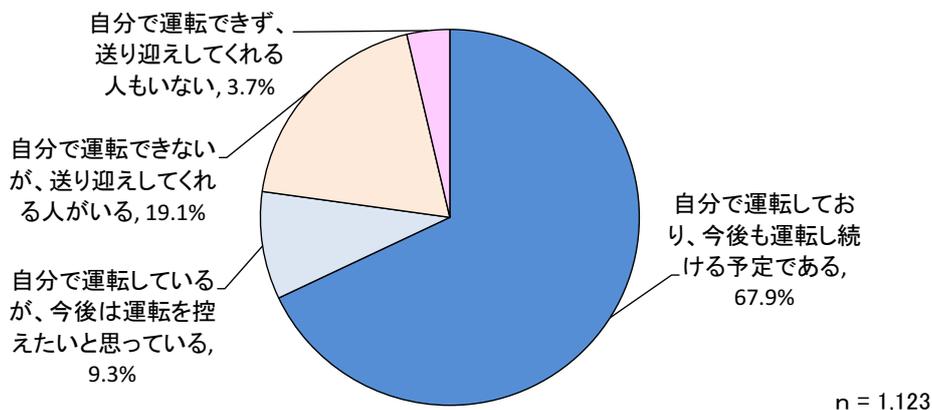


図 4-1. 自動車の利用

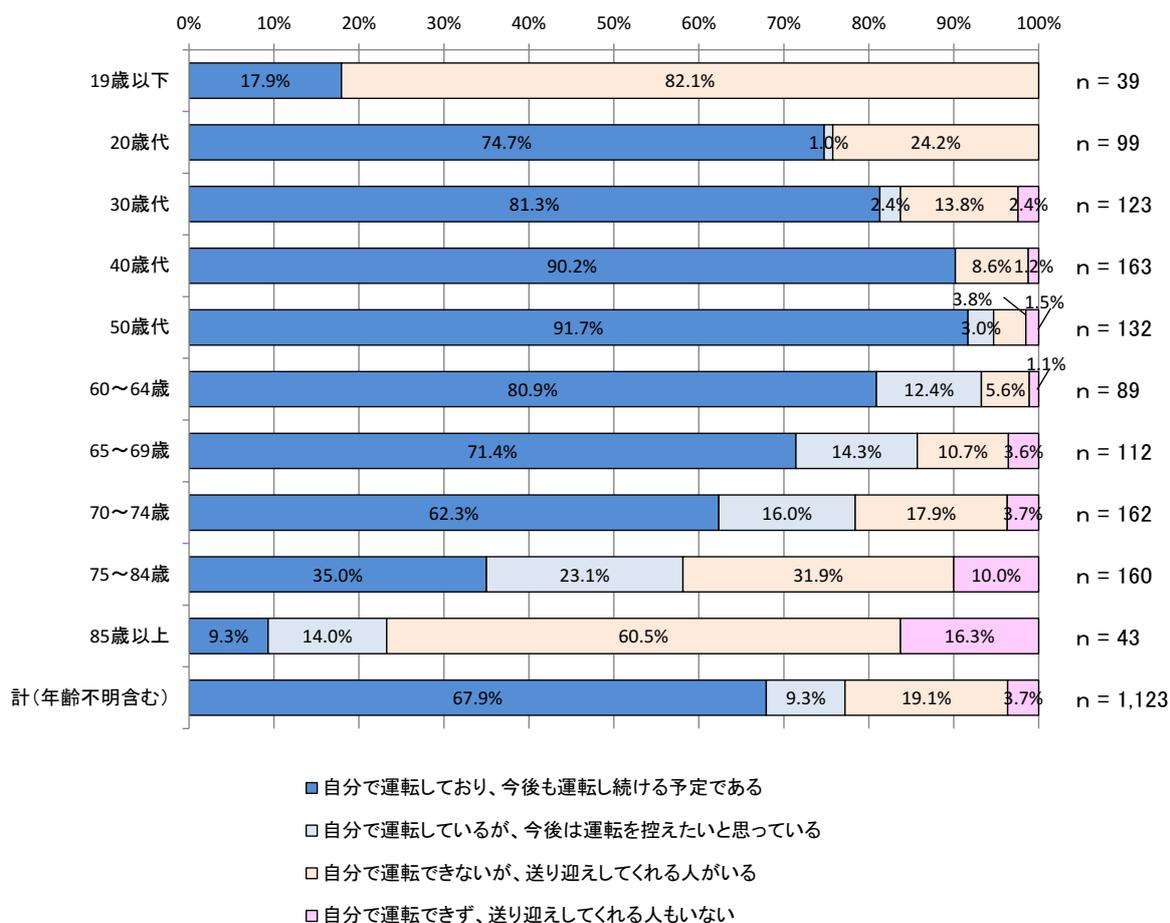


図 4-2. 自動車の利用（年齢階層別）

## (2) コロナ禍による影響について

### ① 外出状況の変化

コロナ禍における外出状況については、外出することが減った回答者が約6割を占めています。

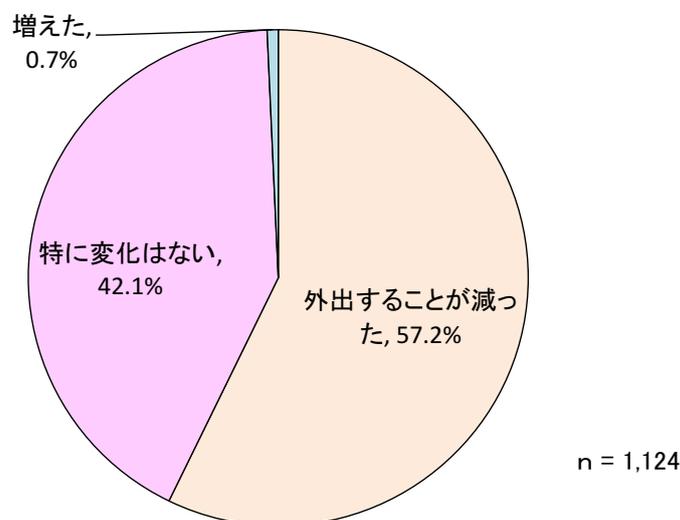


図 4-3. コロナ禍における外出状況の変化

### ② 公共交通の利用への影響

コロナ禍における公共交通の利用への影響について、「ふだんから公共交通を利用しており、これまでどおり利用している」回答者が約17%を占めます。

一方、「ふだんから公共交通を利用していたが、コロナ禍で利用を控えるようになった」回答者が約11%を占めています。

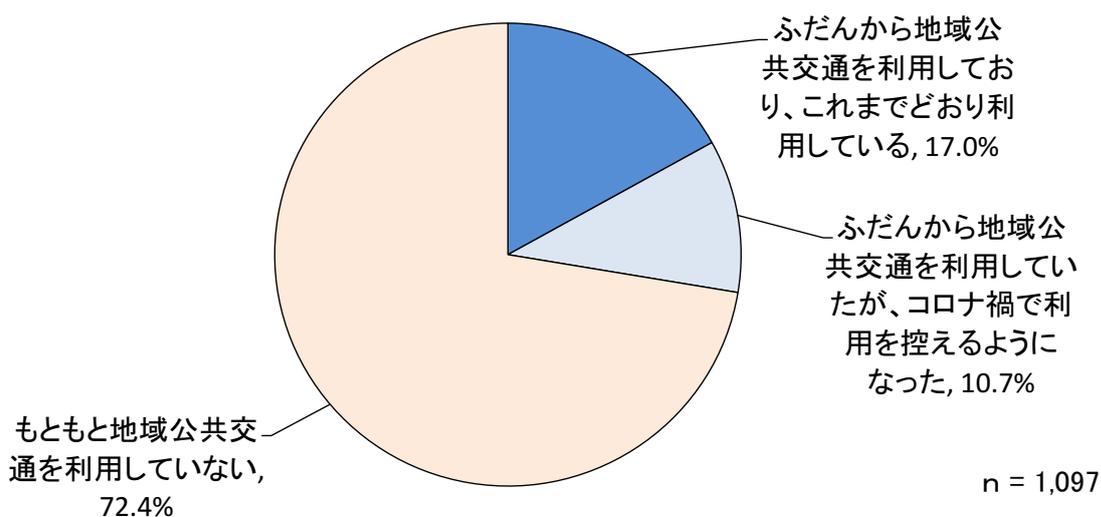


図 4-4. コロナ禍における公共交通の利用への影響

### (3) 外出環境について

外出について、約 13%が「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある」状況となっています。

年齢階層別で見ると、年齢が上がるほど、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある」割合が高くなっており、75～84歳の約 23%、85歳以上の約 36%を占めています。

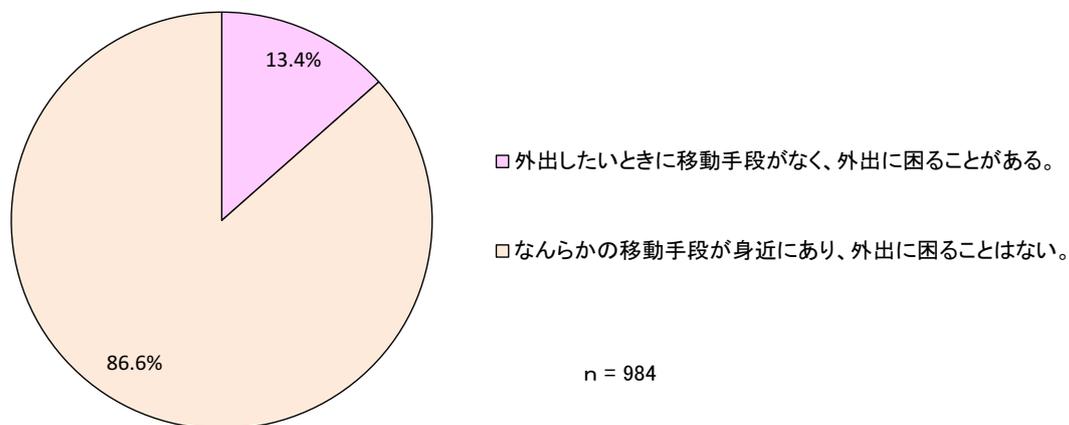


図 4-5. 外出環境



図 4-6. 外出環境（年齢階層別）

## 4.1.2 外出状況

### (1) 外出目的について

主な外出目的については、買物が最も多く、ついで、通勤、通院となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、通院を目的とした外出の割合が高くなっています。

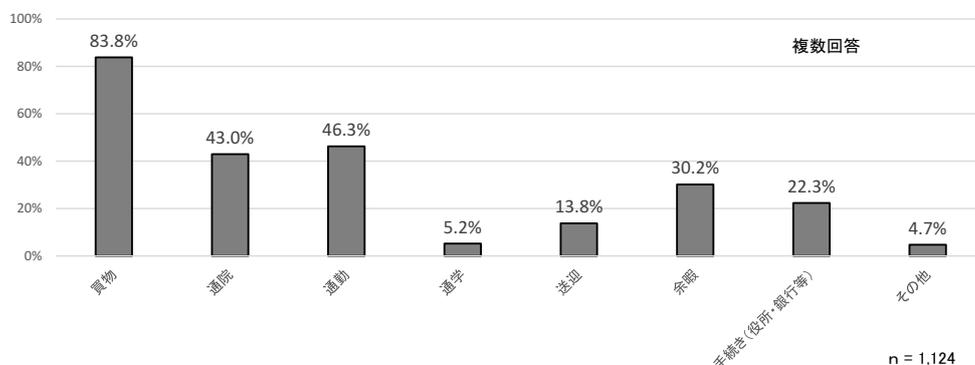


図 4-7. 外出目的

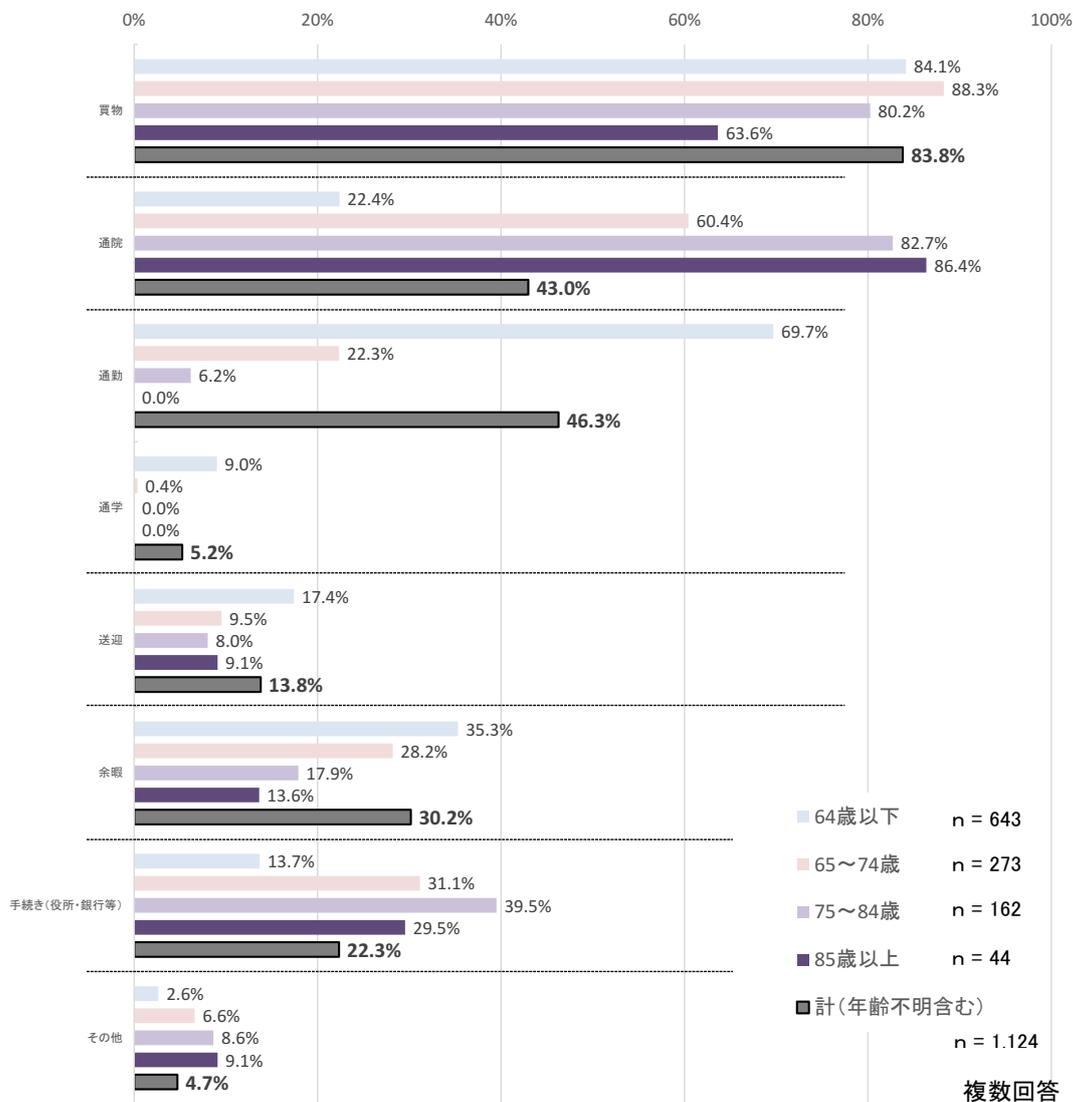


図 4-8. 外出目的 (年齢階層別)

(2) 買物を目的とした外出について

① 買物先

よく買物に行く地域として、5割以上が町内を選択しています。

地域別にみると、西々部において、町外を選択している回答者の割合が高くなっています。

具体的には、樫原市や御所市を買物先とする回答が複数みられます。

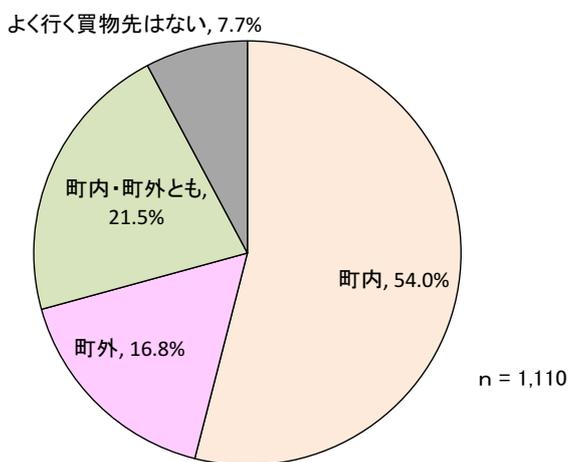


図 4-9. 買物先

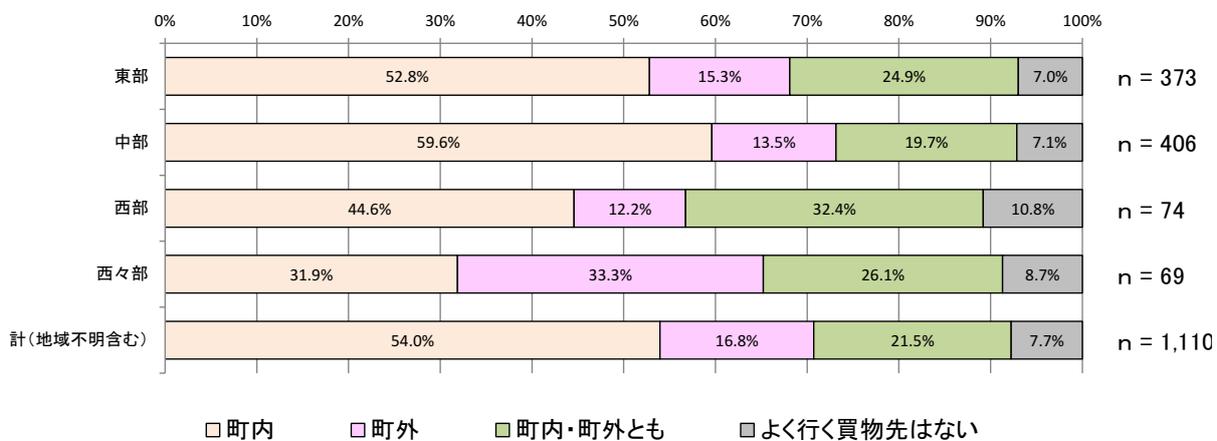


図 4-10. 買物先 (地域別)

## ② 買物先までの移動手段

買物先までの移動手段として、7割以上が自動車を自分で運転しています。

年齢階層別にみると、75～84歳でも、5割以上が自動車を自分で運転して、買物先に移動しています。一方、85歳以上では、買物先までの移動について、約5割が家族や知人による運転に頼っています。

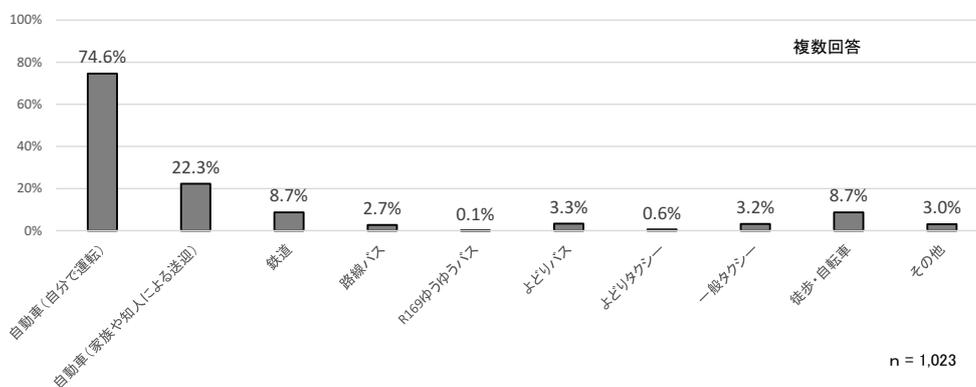


図 4-11. 買物先への移動手段

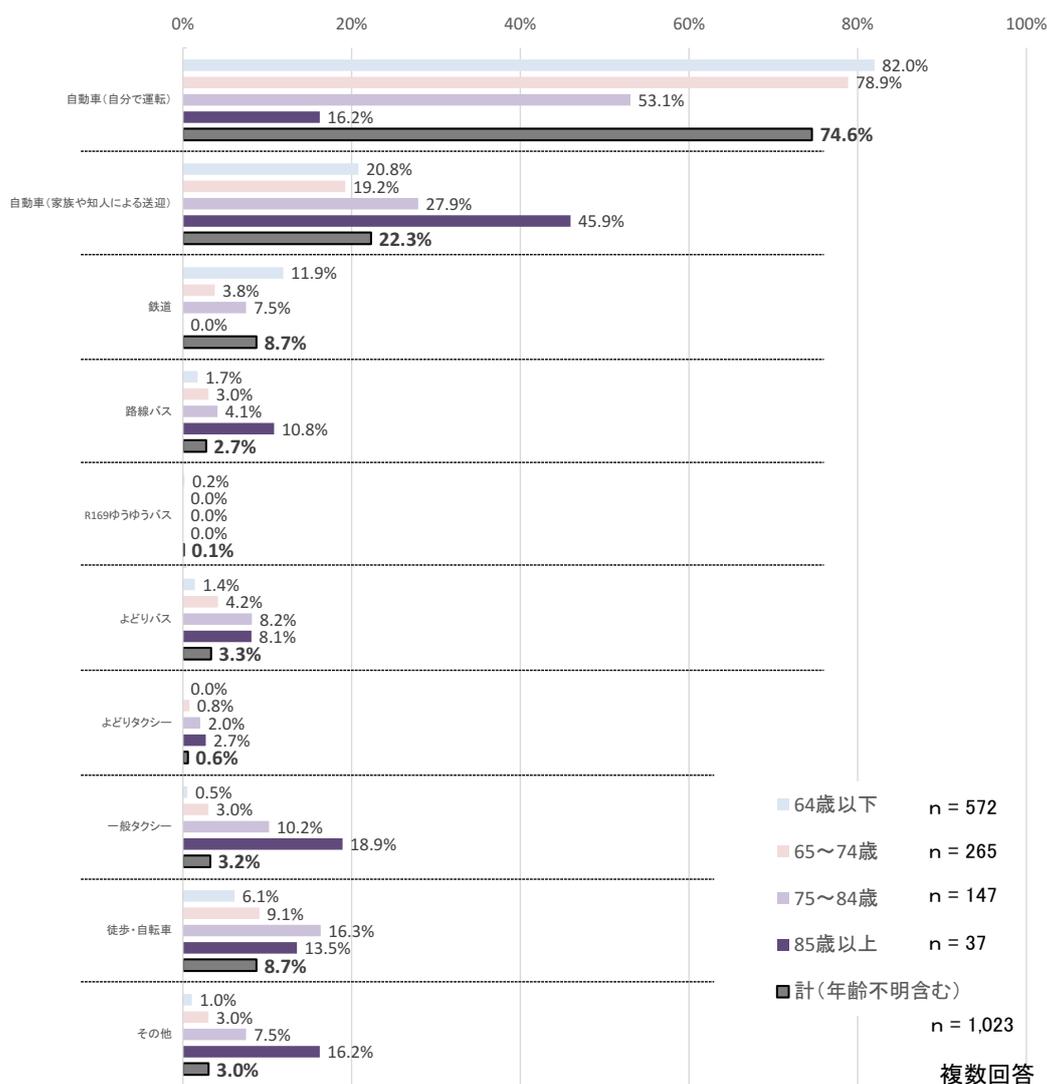


図 4-12. 買物先への移動手段（年齢階層別）

### (3) 通院を目的とした外出について

#### ① 通院先

よく行く通院先として、約5割が町内を選択しています。

地域別にみると、買物先と比べて、大きな差はみられません。

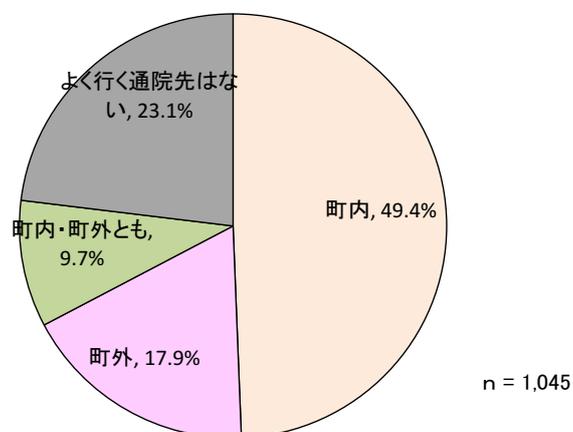


図 4-13. 通院先

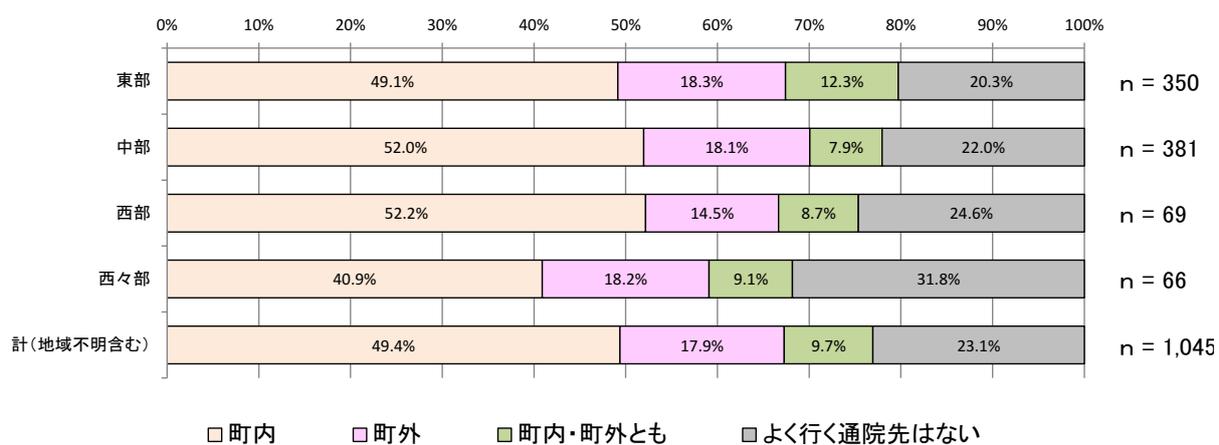


図 4-14. 通院先 (地域別)

② 通院先までの移動手段

通院先までの移動手段として、7割以上が自動車を自分で運転しています。

年齢階層別にみると、75～84歳でも、5割以上が自動車を自分で運転して、通院先に移動しています。一方、85歳以上では、通院先までの移動について、5割以上が家族や知人による運転に頼っています。

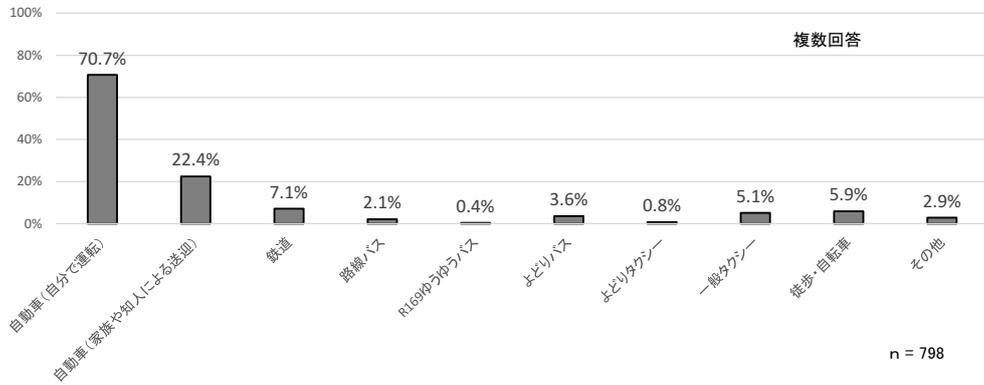


図 4-15. 通院先への移動手段

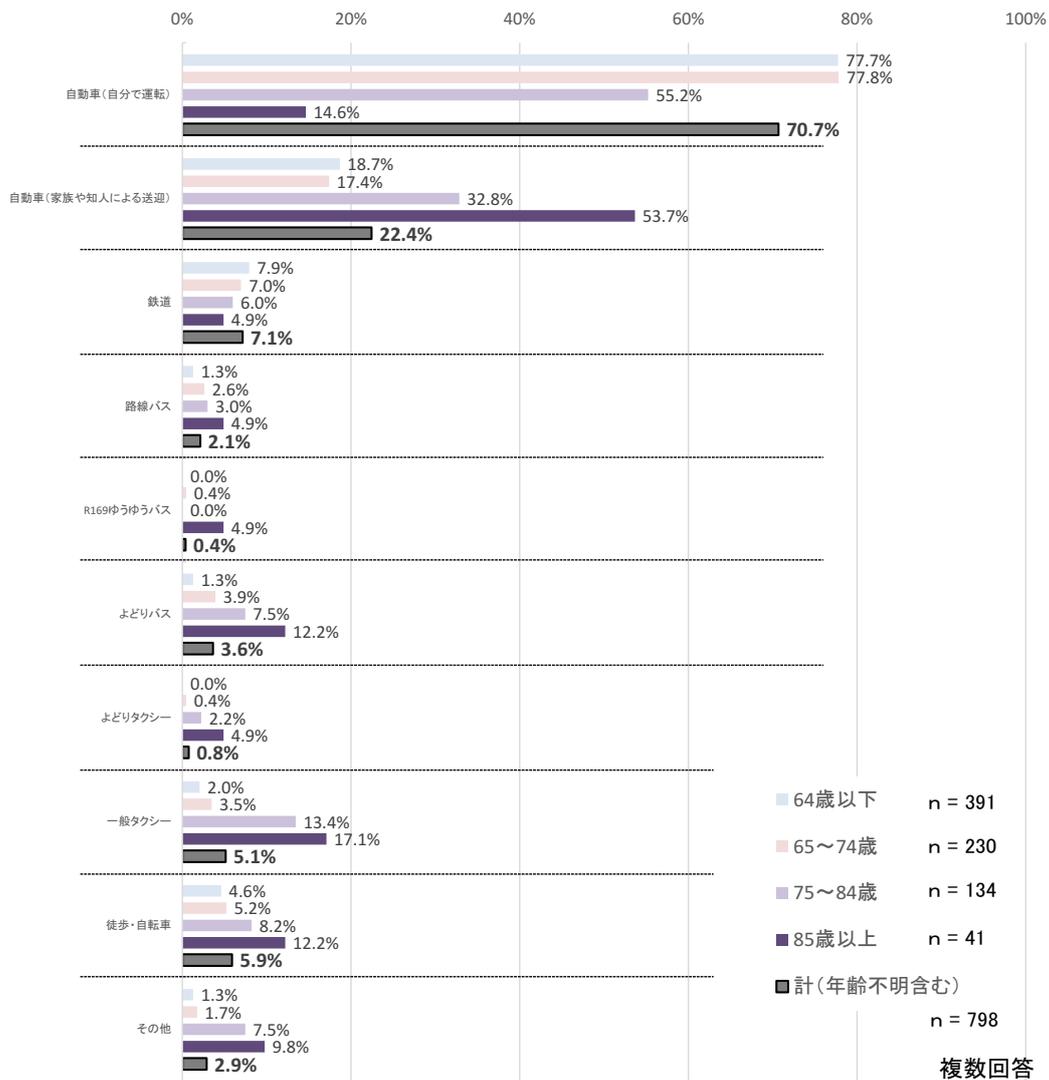


図 4-16. 通院先への移動手段 (年齢階層別)

### 4.1.3 地域公共交通の利用状況

#### (1) 鉄道について

##### ① 鉄道の利用状況

鉄道については、利用しない回答者が約3割を占めるとともに、利用は年数回程度とする回答者が約45%を占めており、利用頻度が低い回答者の割合が高くなっています。

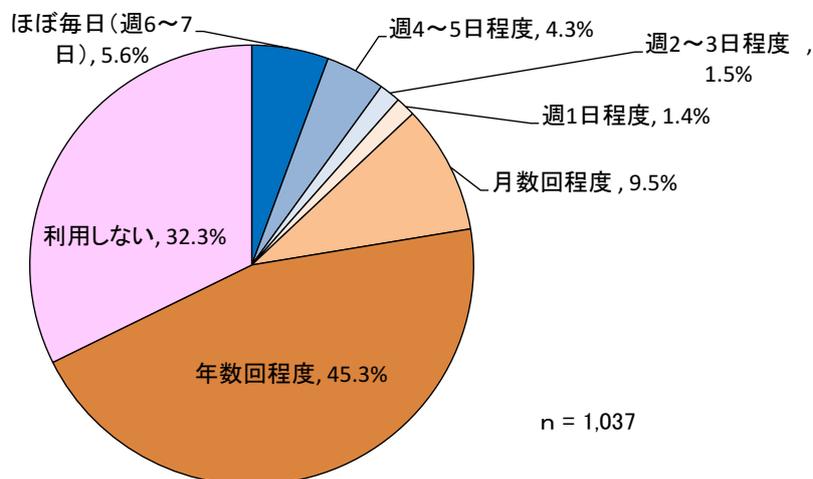


図 4-17. 鉄道の利用頻度

##### ② 鉄道駅までの移動手段

4割以上が、自動車を自分で運転することで鉄道駅までアクセスしています。一般タクシーで駅までアクセスする回答者(3.1%)を除くと、路線バス等の地域公共交通でのアクセスは1%程度となっています。

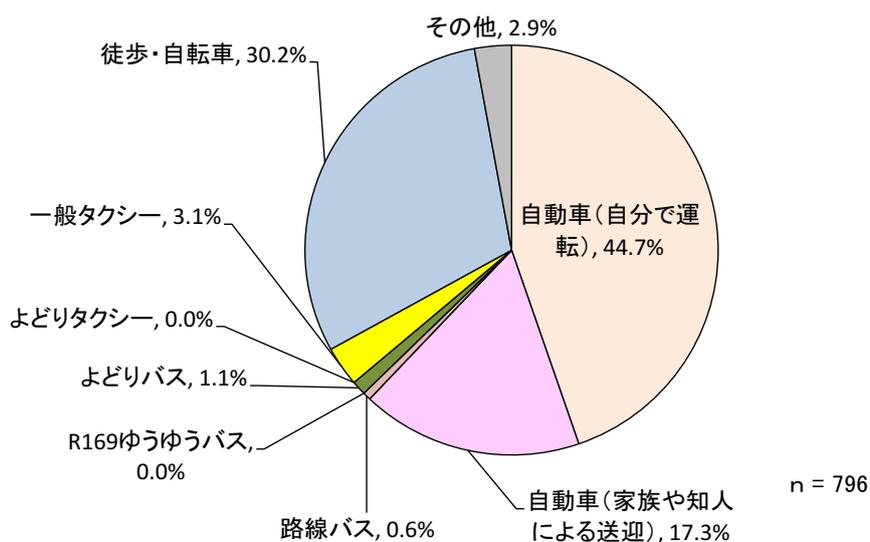


図 4-18. 鉄道駅までの移動手段

## (2) 路線バス・R169 ゆうゆうバスについて

### ① 路線バスやR169 ゆうゆうバスの認知状況

路線バスについて、約3割が全く知らない状況となっています。全く知らない回答者と合わせ、約9割がルートや運行内容を理解していない状況となっています。

また、R169 ゆうゆうバスについては、約6割が全く知らない状況となっています。全く知らない回答者と合わせ、9割以上がルートや運行内容を理解していない状況となっています。

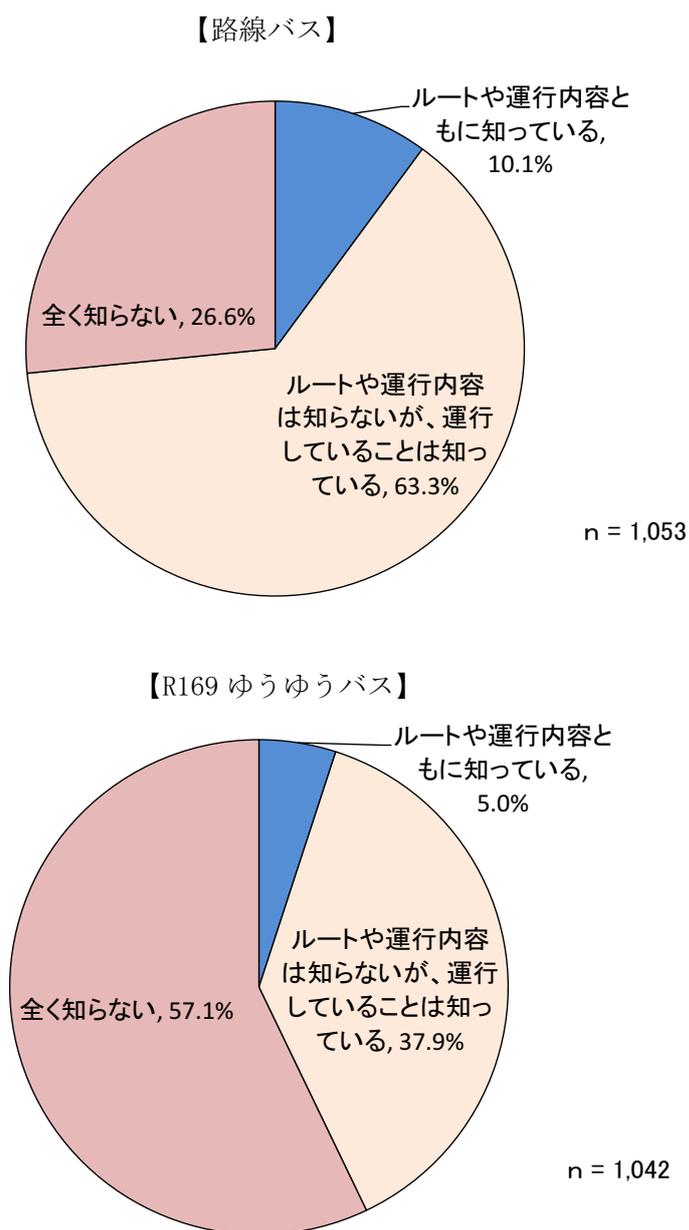


図 4-19. 路線バス（上）と R169 ゆうゆうバス（下）の認知状況

② 路線バスやR169 ゆうゆうバスの利用状況

路線バスやR169 ゆうゆうバスについては、9割以上が利用していません。

年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、バスを利用する回答者の割合が高くなっています。

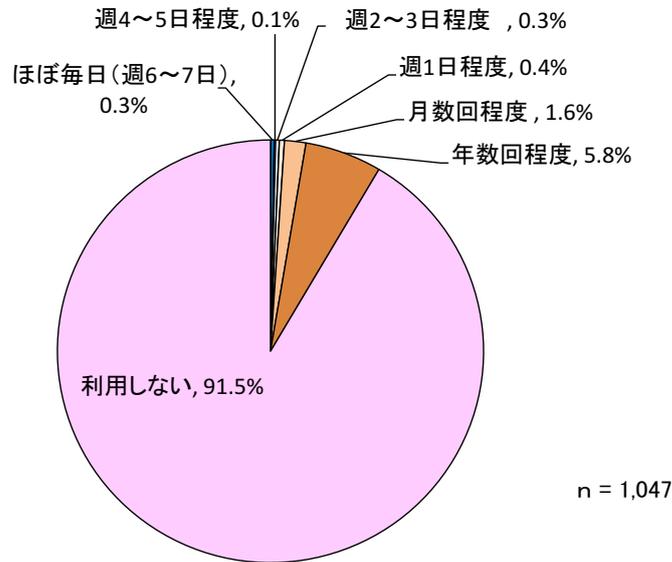


図 4-20. 路線バスやR169 ゆうゆうバスの利用頻度



図 4-21. 路線バスやR169 ゆうゆうバスの利用頻度 (年齢階層別)

### (3) 一般タクシーの利用について

#### ① 一般タクシーの利用目的

一般タクシーの利用目的については、通院の割合が最も高くなっています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、通院のほか、買物を目的とした利用も多くなっています。

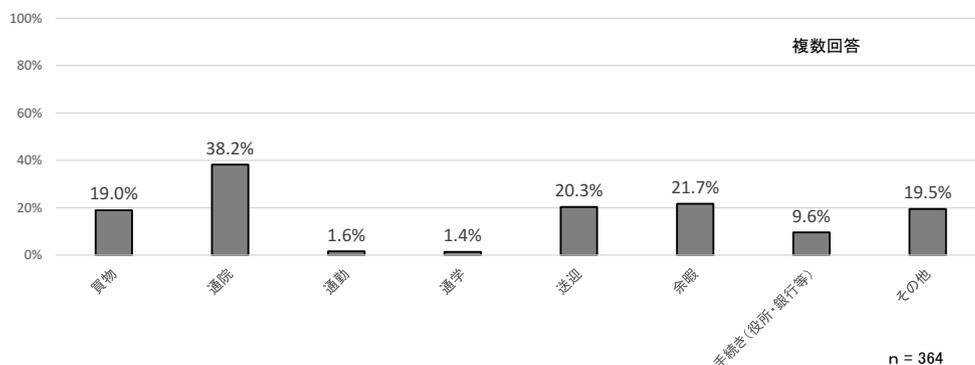


図 4-22. タクシーの利用目的

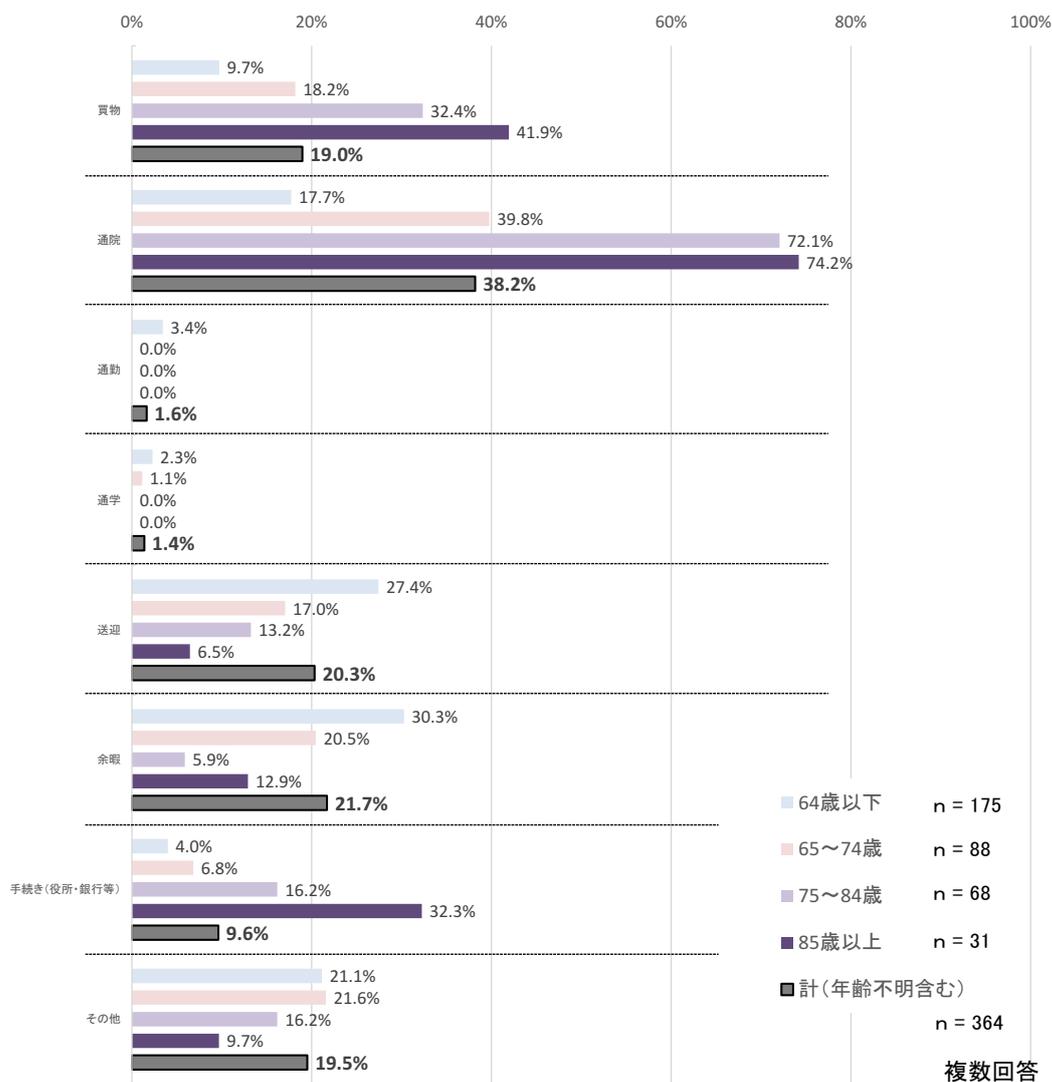


図 4-23. タクシーの利用目的 (年齢階層別)

② 一般タクシーの利用頻度

一般タクシーについては、約8割が利用していません。年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、タクシーを利用する回答者の割合が高くなっています。

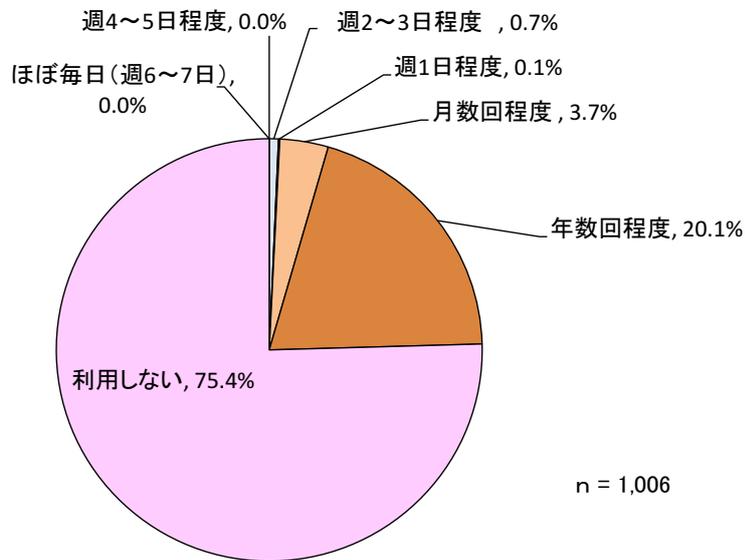


図 4-24. タクシーの利用頻度

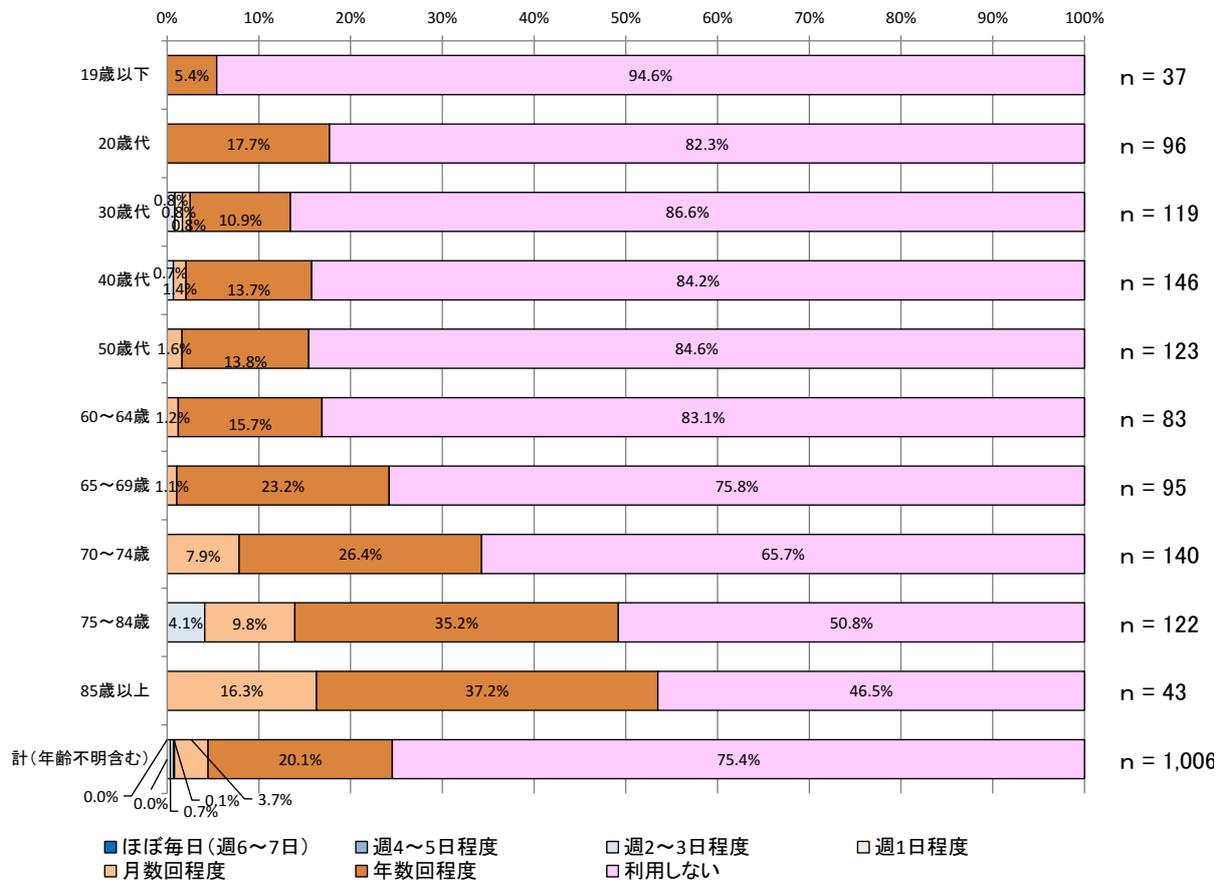


図 4-25. タクシーの利用頻度 (年齢階層別)

③ 利便性向上が望ましいタクシー拠点

乗り場の整備や客待ちタクシーの配置等、タクシーがより利用しやすくなってほしい拠点については、鉄道駅や医療施設が多くなっています。

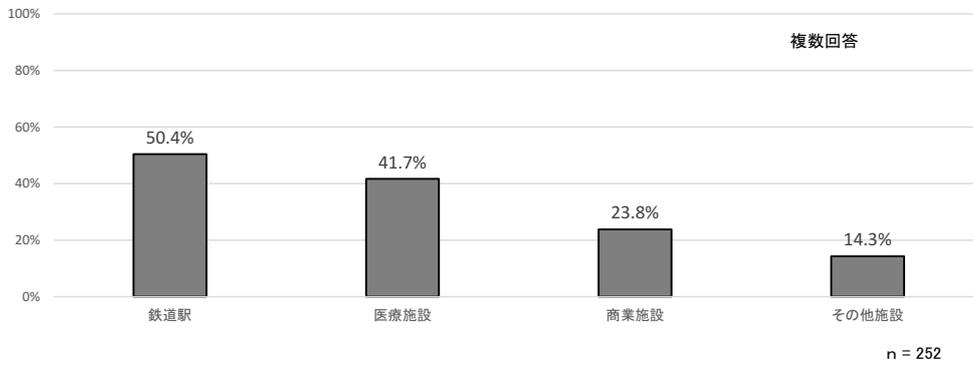


図 4-26. 利便性向上が望ましいタクシー拠点

#### (4) よどりバスの利用について

##### ① よどりバスの認知状況

よどりバスについては、全く知らない回答者と合わせ、ルートや運行内容を知らない回答者が8割以上となっています。

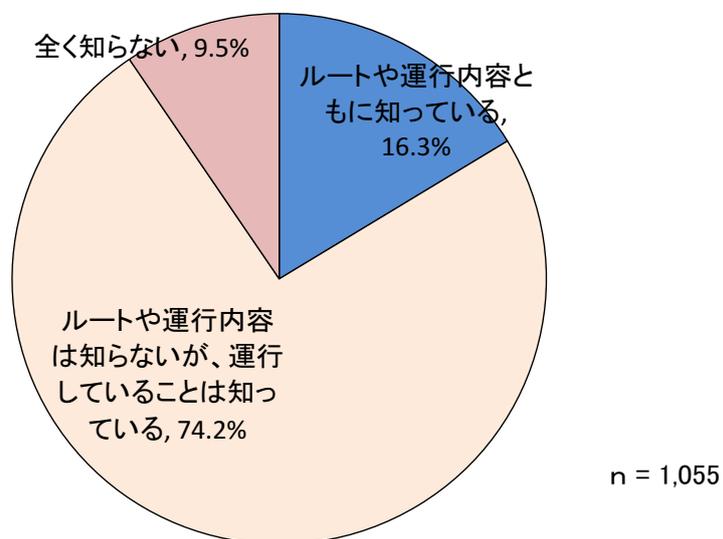


図 4-27. よどりバスの認知状況

② よどりバスの利用頻度

よどりバスについては、約9割が利用していません。年齢階層別にみると、75歳以上の利用頻度が高い傾向となっています。

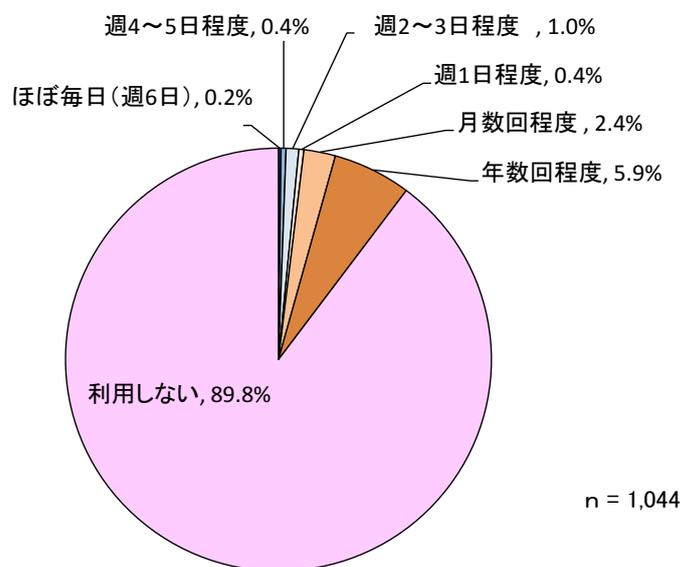


図 4-28. よどりバスの利用頻度

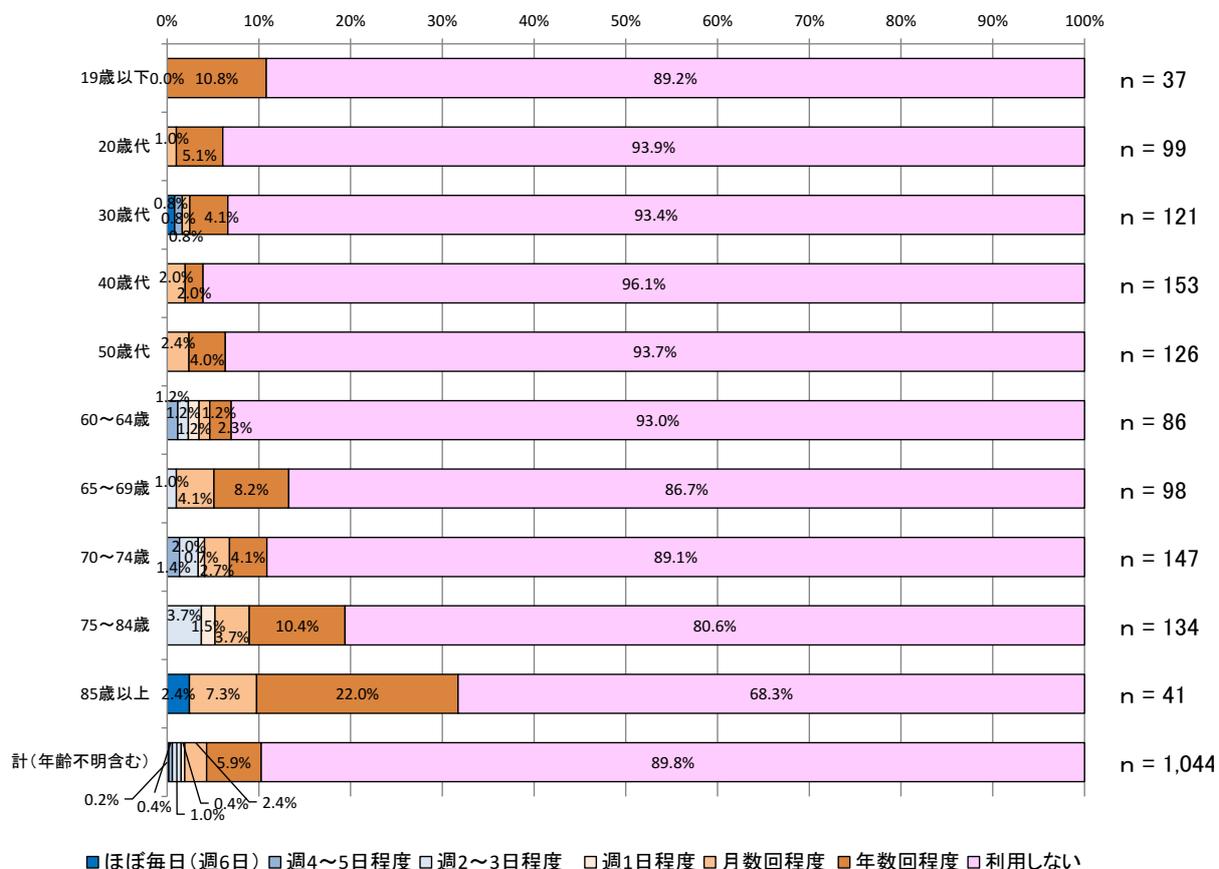


図 4-29. よどりバスの利用頻度 (年齢階層別)

### ③ よどりバスを利用しない理由

よどりバスを利用しない理由として、7割以上は「手軽に利用できる移動手段があり、利用する機会がない」としています。一方、「ルートや運行時間帯、利用方法が分からない」ことを理由に、よどりバスを利用しない回答者が1割存在しています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、身体的な理由、または自宅周辺によどりバスが通っていないことを利用しない理由とする割合も高くなっています。

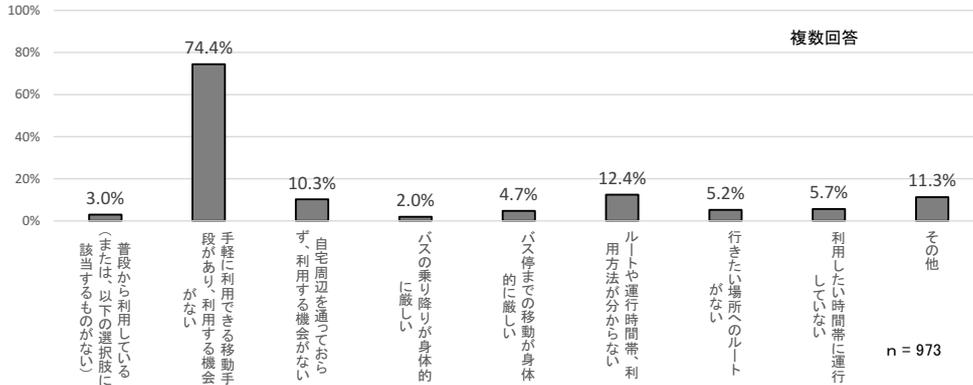


図 4-30. よどりバスを利用しない理由

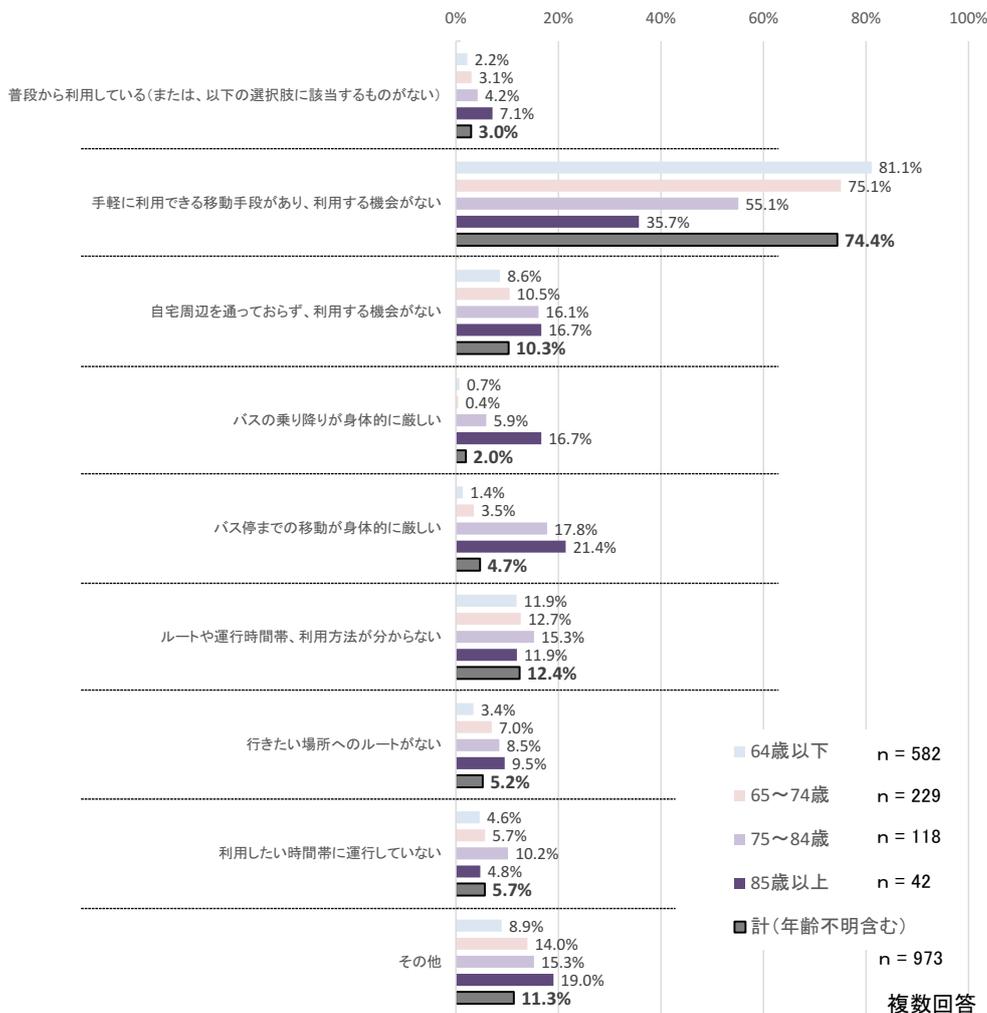


図 4-31. よどりバスを利用しない理由 (年齢階層別)

④ よどりバスの最寄り停留所

<自宅から停留所までの距離>

よどりバスについては、自宅から最寄りの停留所について、約3割が場所を知らない状況となっています。一方、歩いて5分以内に停留所があるとする回答者も約3割を占めています。

地域別にみると、5分以内に停留所がある割合は、西々部で高く、西部で低くなっています。

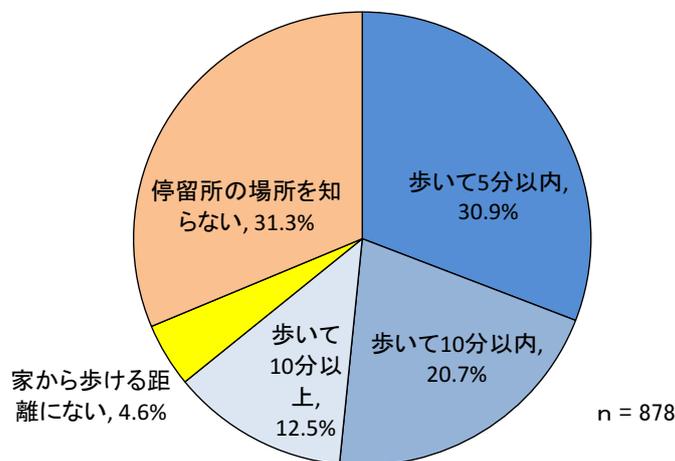


図 4-32. よどりバスの最寄り停留所の位置

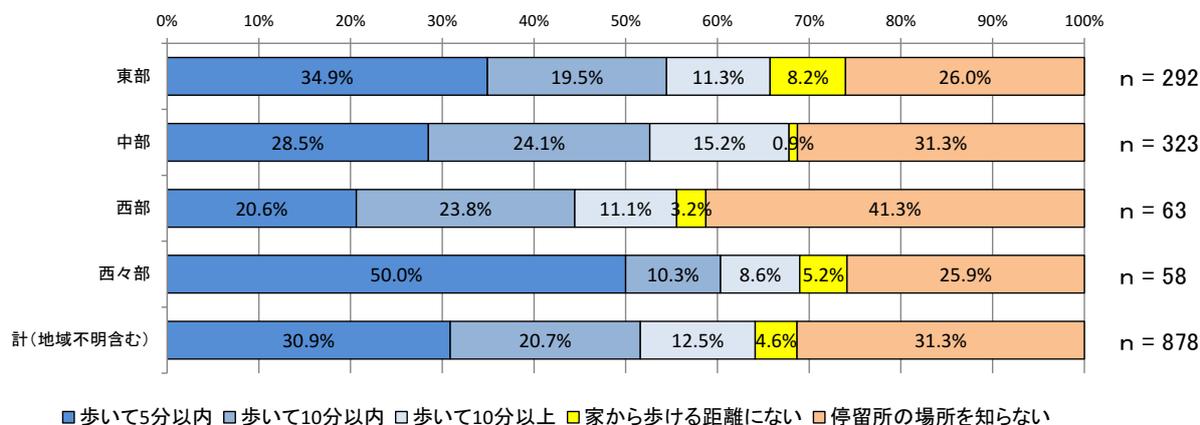


図 4-33. よどりバスの最寄り停留所の位置 (地域別)

<停留所の位置の妥当性>

よどりバスの最寄りの停留所の位置について、8割以上が適切な場所にあると評価しています。

地域別にみると、西部で見直しが必要であるとの回答が多く、3割以上を占めています。

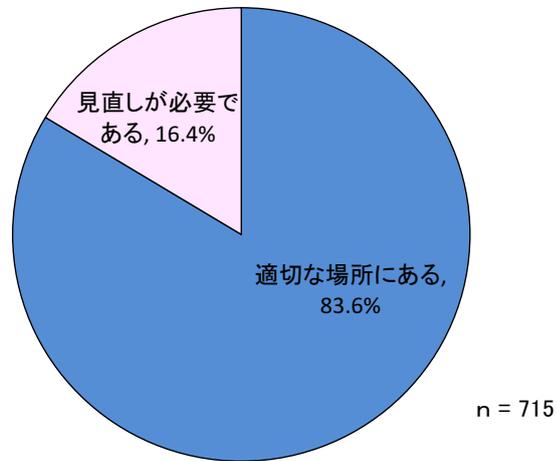


図 4-34. よどりバスの最寄り停留所の位置

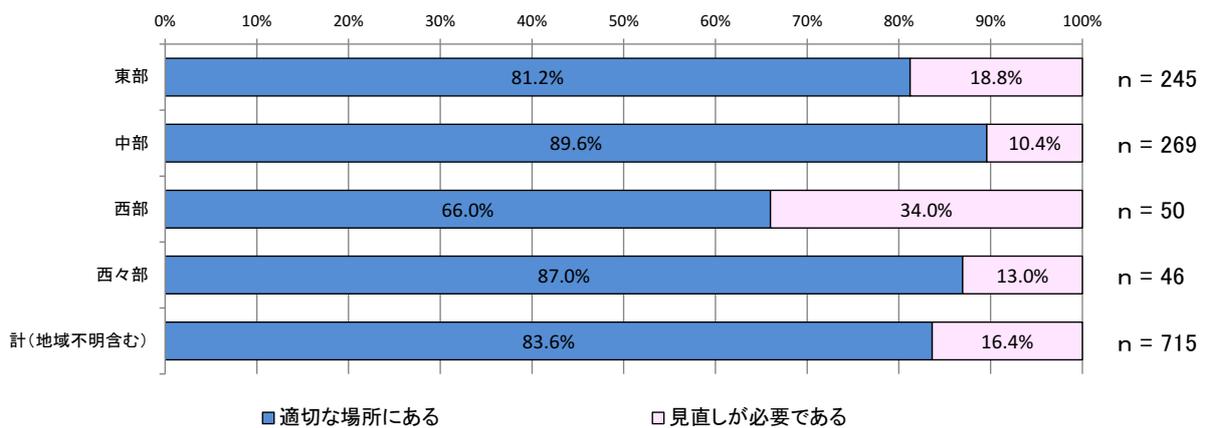


図 4-35. よどりバスの最寄り停留所の位置 (地域別)

(5) よどりタクシーの利用について

① よどりタクシーの認知状況

よどりタクシーについては、全く知らない回答者と合わせ、ルートや運行内容を知らない回答者が約9割となっています。

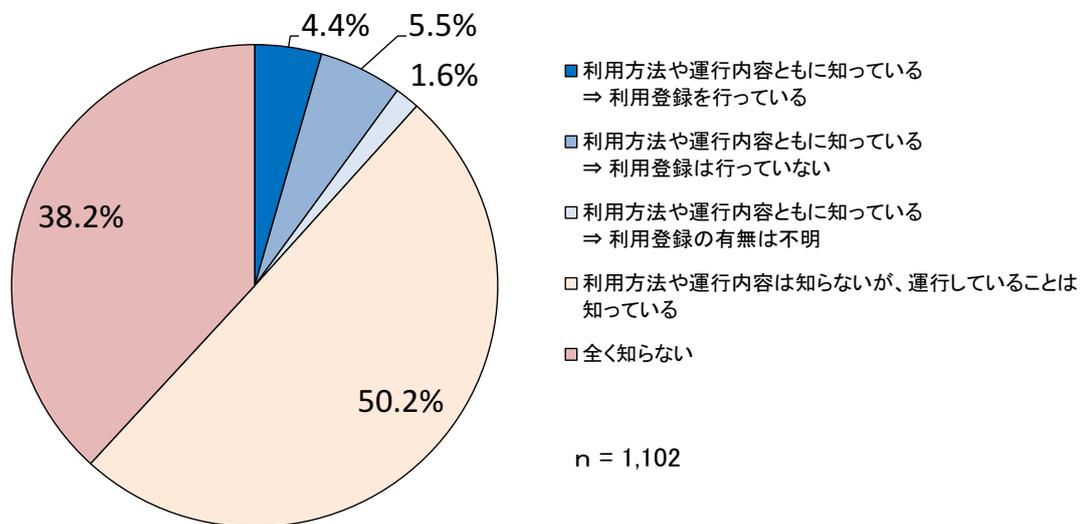


図 4-36. よどりタクシーの認知状況と登録状況

② よどりタクシーの利用頻度

よどりタクシーについては、9割以上が利用していません。年齢階層別にみると、75歳以上の利用頻度が高い傾向となっています。

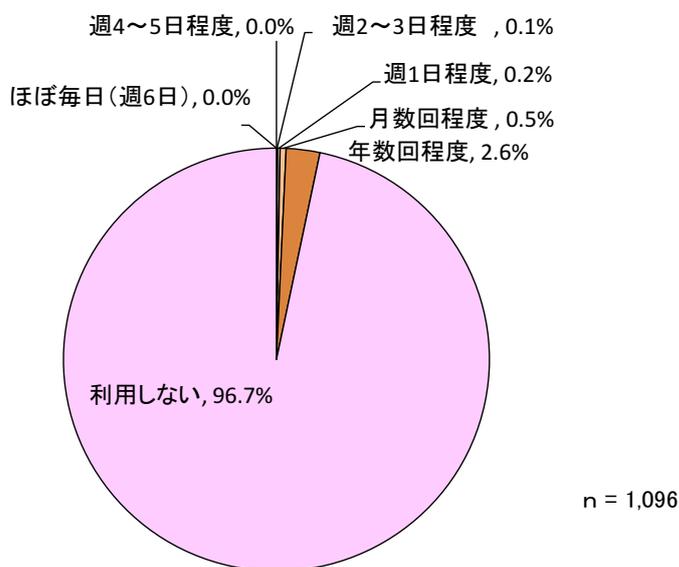


図 4-37. よどりタクシーの利用頻度



図 4-38. よどりタクシーの利用頻度 (年齢階層別)

③ よどりタクシーを利用しない理由

よどりタクシーを利用しない理由として、7割以上は「手軽に利用できる移動手段があり、利用する機会がない」としています。一方、「ルートや運行時間帯、利用方法が分からない」ことを理由に、よどりタクシーを利用しない回答者も約16%存在しています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、身体的な理由でよどりタクシーを利用しないとする割合も高くなっています。

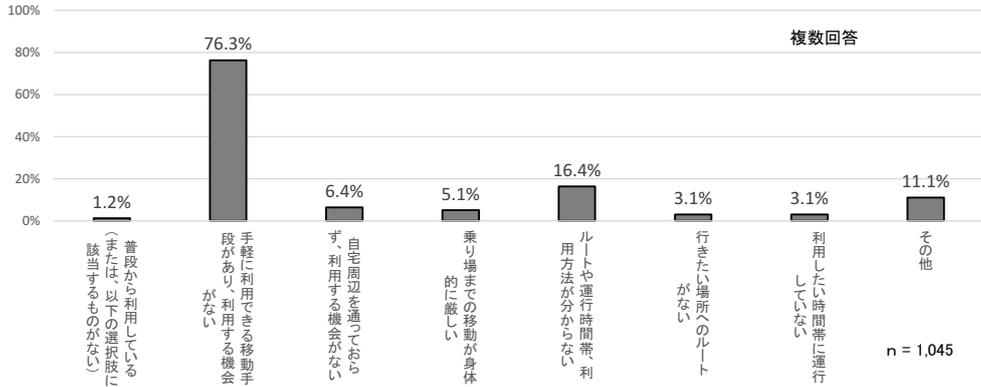


図 4-39. よどりタクシーを利用しない理由

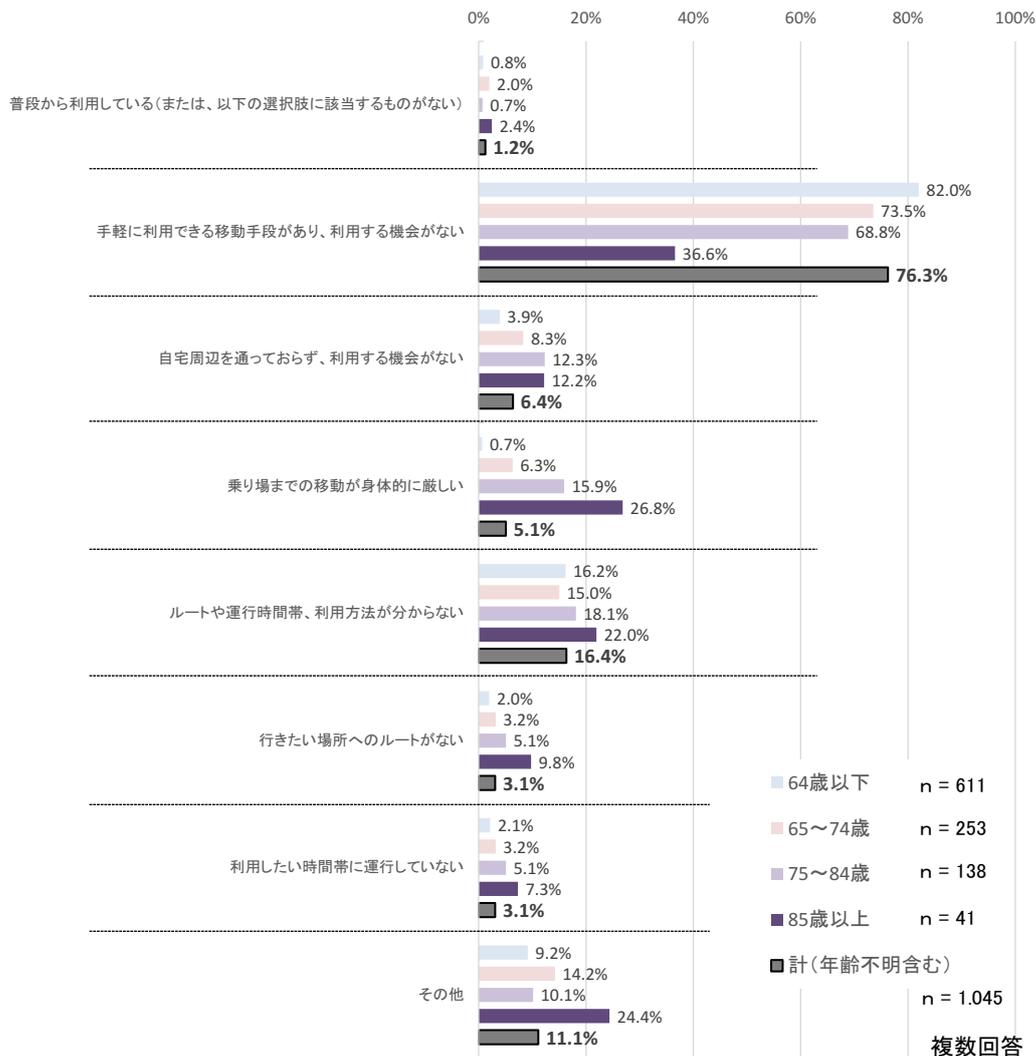


図 4-40. よどりタクシーを利用しない理由 (年齢階層別)

④ よどりタクシーの最寄り停留所

<自宅から停留所までの距離>

よどりタクシーについては、自宅から最寄りの停留所について、7割以上が場所を知らない状況となっています。

地域別にみると、5分以内に停留所があるとする回答者の割合は、東部や西々部で高く、西部で低くなっています。

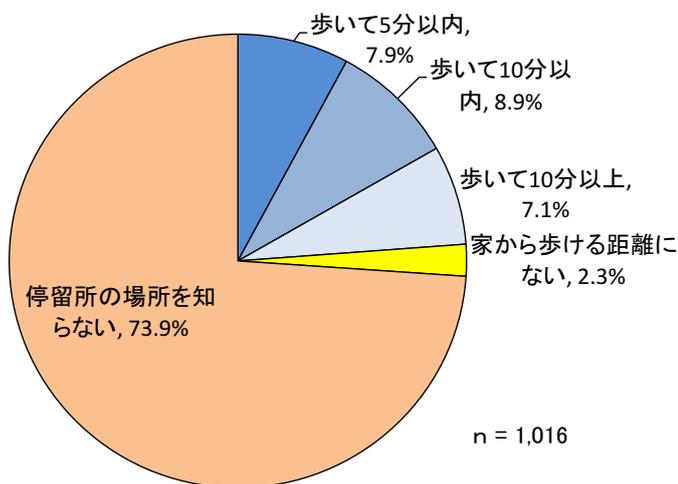


図 4-41. よどりタクシーの最寄り停留所の位置

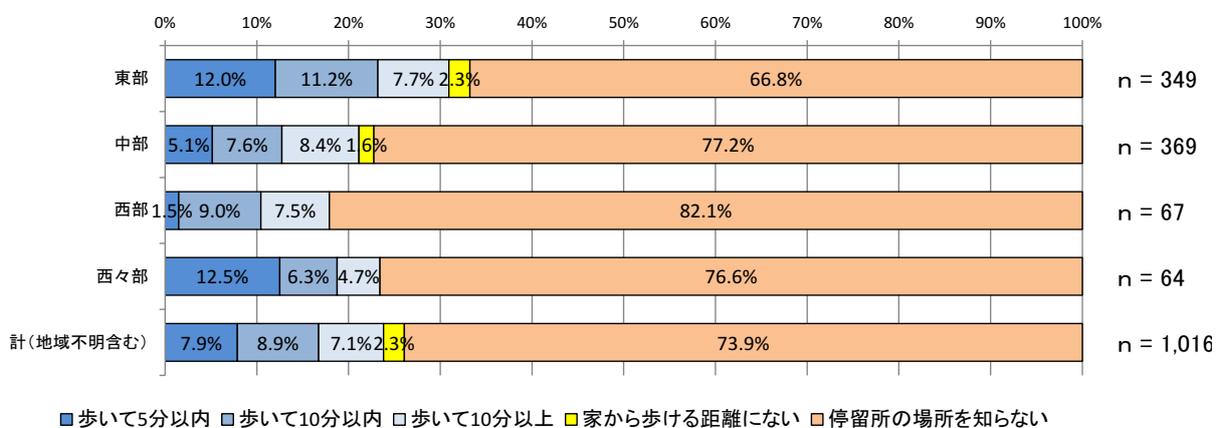


図 4-42. よどりタクシーの最寄り停留所の位置 (地域別)

<停留所の位置の妥当性>

よどりタクシーの最寄りの停留所の位置について、約6割が適切な場所にあると評価しています。

地域別にみると、西部で見直しが必要であると回答が多く、約6割を占めています。

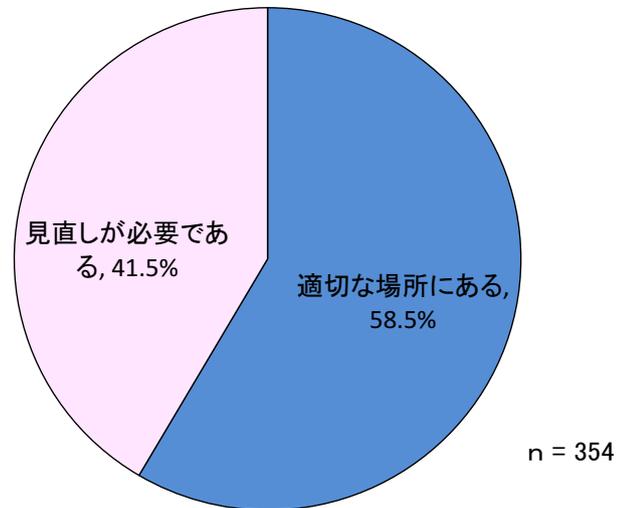


図 4-43. よどりタクシーの最寄り停留所の位置

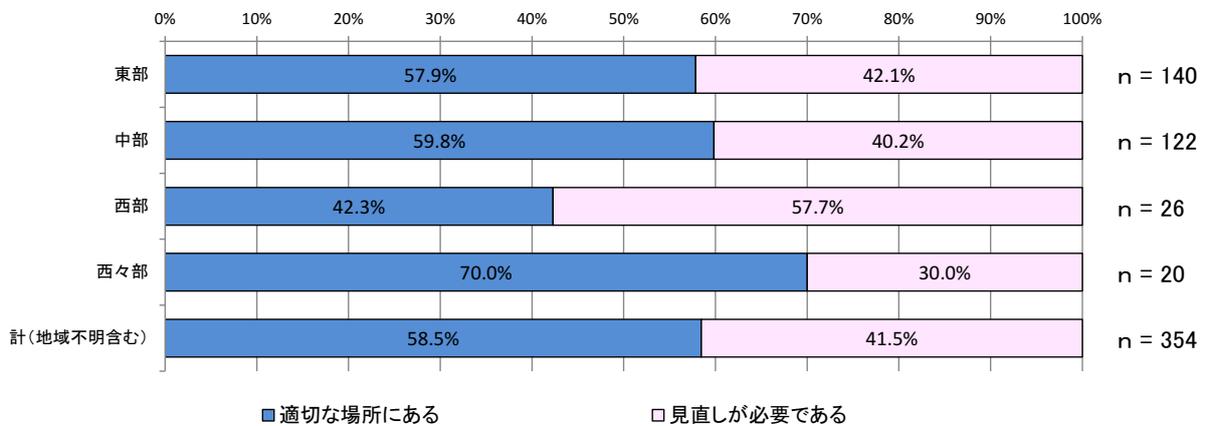


図 4-44. よどりタクシーの最寄り停留所の位置 (地域別)

#### 4.1.4 将来の移動

##### (1) 10年後の移動イメージについて

10年後の移動イメージについて、自動車を運転して移動していると考えている回答者が5割以上となっています。年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、他者に頼った移動や公共交通の利用への転換をイメージしています。

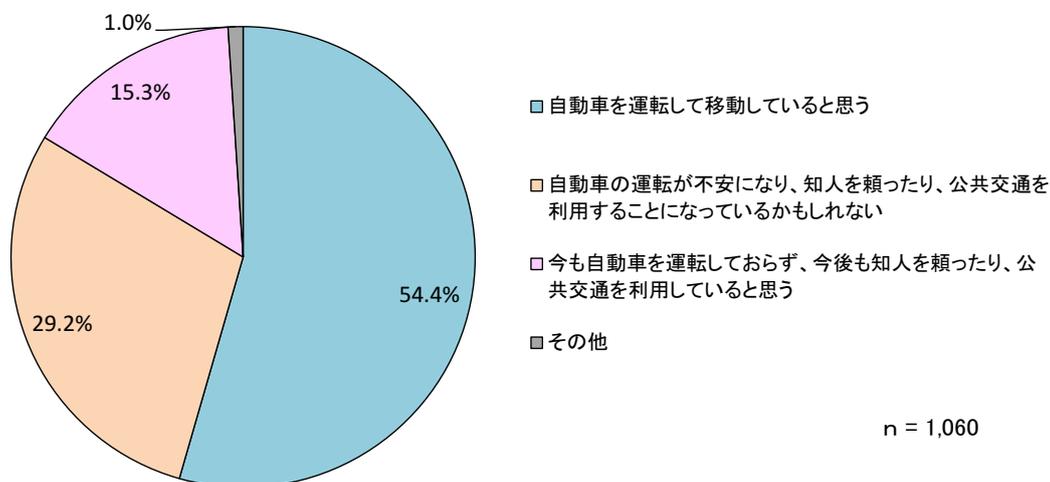


図 4-45. 10年後の移動イメージ

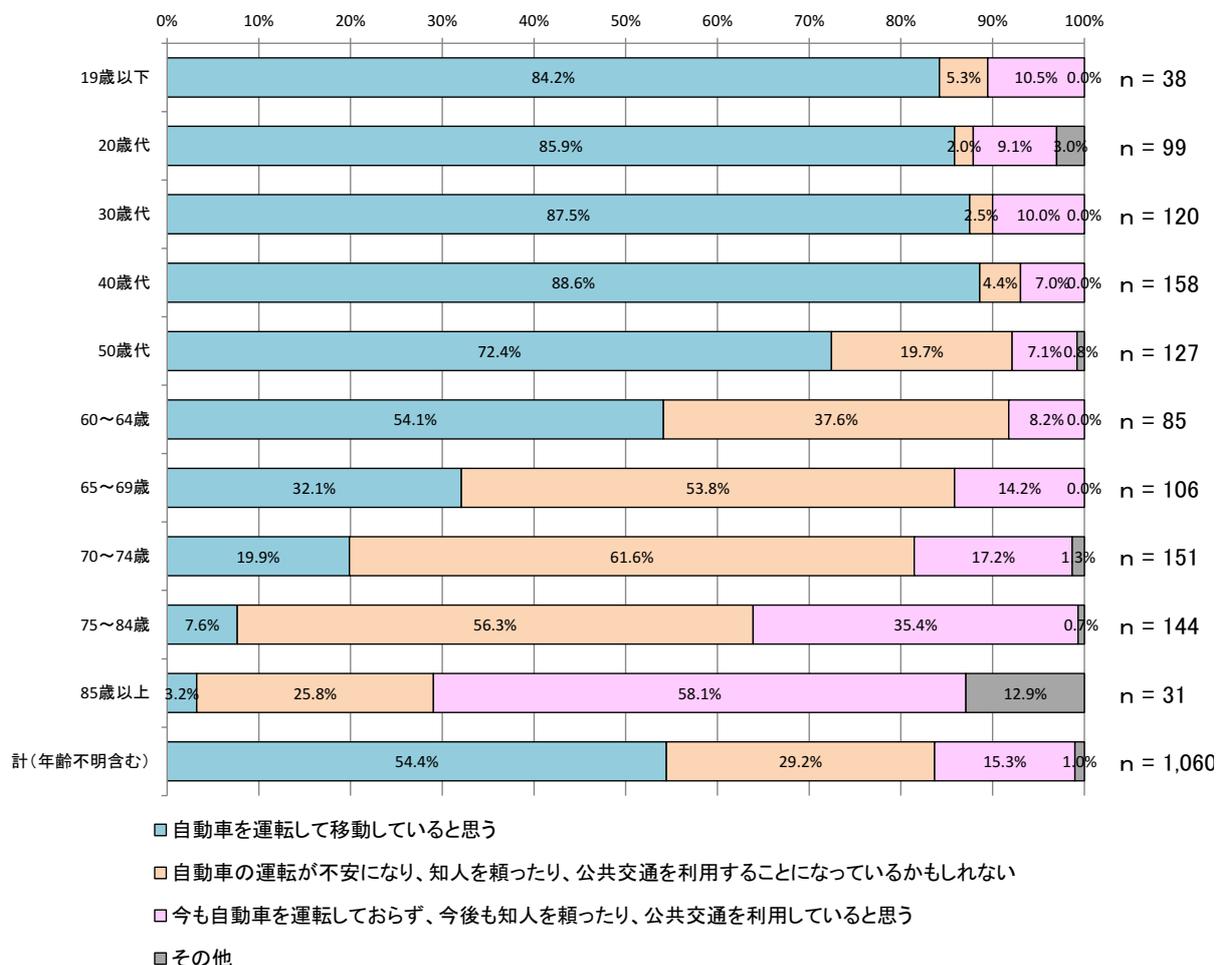


図 4-46. 10年後の移動イメージ（年齢階層別）

## (2) 公共交通の維持のための協力意向について

今後、公共交通の維持のための協力意向について、自分自身が利用を増やしてみようと考えている割合が高く、約4割となっています。また、家族や知人が利用するように勧めようと考えている回答者や、利用はしなくても、地域や個人で協賛金を支出する等の支援をしてみたいと考える回答者も2割以上となっています。

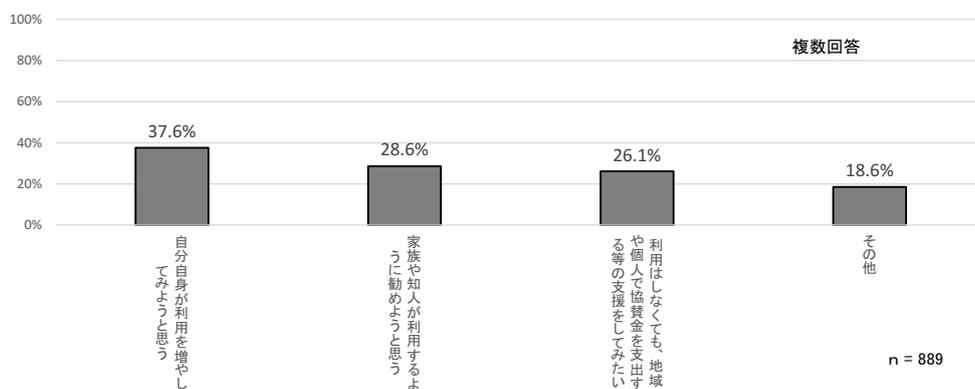


図 4-47. 公共交通の維持のための協力意向

## 4.2 路線バス・R169 ゆうゆうバスの利用者を対象としたアンケート調査の結果について

### ○ 調査概要

町内を運行する奈良交通ならびに R169 ゆうゆうバスの利用者を対象に、下記日程においてバス車内でヒアリング調査（聞き取り調査）を行いました。

なお、現地でのヒアリングができなかった利用者には、調査票と返信用封筒を可能な限り手渡しし、帰宅後の回答を依頼しました。

（調査日）

令和4年9月28日（水）及び令和4年9月29日（木）

※ 調査員の体調不良等による不足分を9月30日（金）に補足実施

### ○ 回収状況

下記のとおり、奈良交通ならびに R169 ゆうゆうバスの利用者 83 名から回答を得ました。

表 4-2. 回収数

	28日（水）	29日（木）	30日（金） 補足実施	後日回収	合計
奈良交通	44	32	-	0	76
R169 ゆうゆうバス	3	0	4	0	7
合計	47	32	4	0	83

#### (1) 路線バス・R169 ゆうゆうバスの利用頻度について

路線バスや R169 ゆうゆうバスについては、ほぼ毎日利用する利用者や月数回程度の利用者など、多様な頻度の利用者が混在しています。

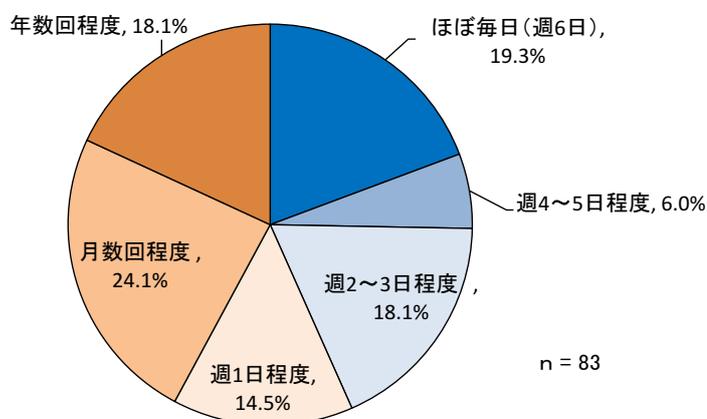


図 4-48. 路線バスや R169 ゆうゆうバスの利用頻度

## (2) 路線バス・R169 ゆうゆうバスの利用方法について

### ① 「行き」の利用について

路線バスやR169 ゆうゆうバスの「行き」での利用については、午前中が多く、特に9時台、10時台が多くなっています。

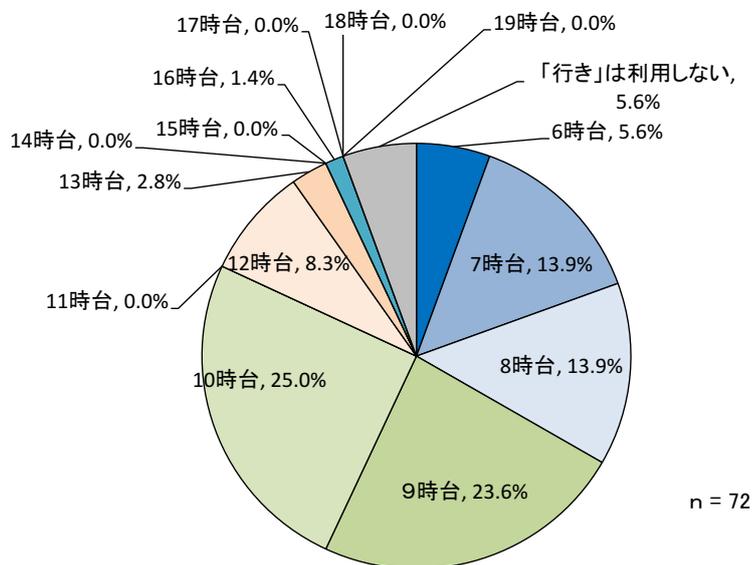


図 4-49. 「行き」の利用について

### ② 「帰り」の利用について

路線バスやR169 ゆうゆうバスの「帰り」での利用については、17時台が最も多くなっています。

また、「帰り」は利用しない割合が2割を占めています。なお、これらの回答を細かくみると、電車のほか、タクシーの利用がみられる結果となっています。

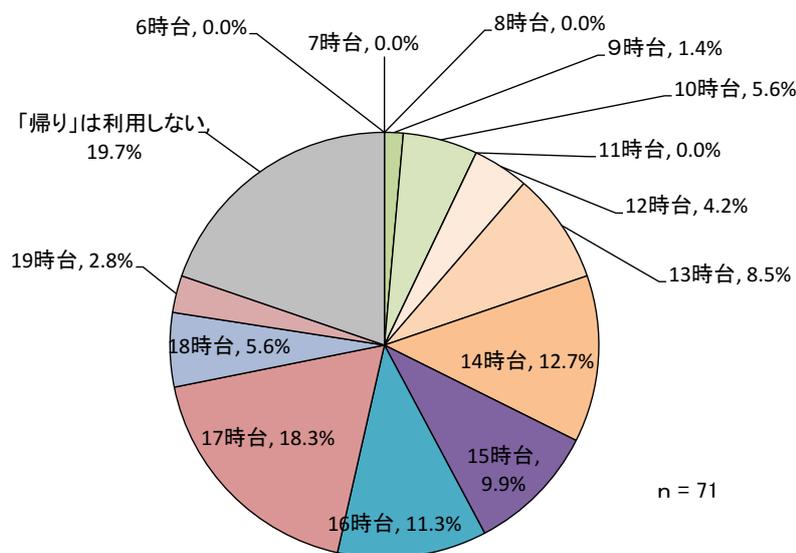


図 4-50. 「帰り」の利用について

### (3) 路線バスやR169 ゆうゆうバスに対する要望について

路線バスやR169 ゆうゆうバスに対する要望については、「「帰り」のバスの時間を見直してほしい」との声が多くなっています。また、「その他」として、本数（増便）に対するニーズが多くなっています。

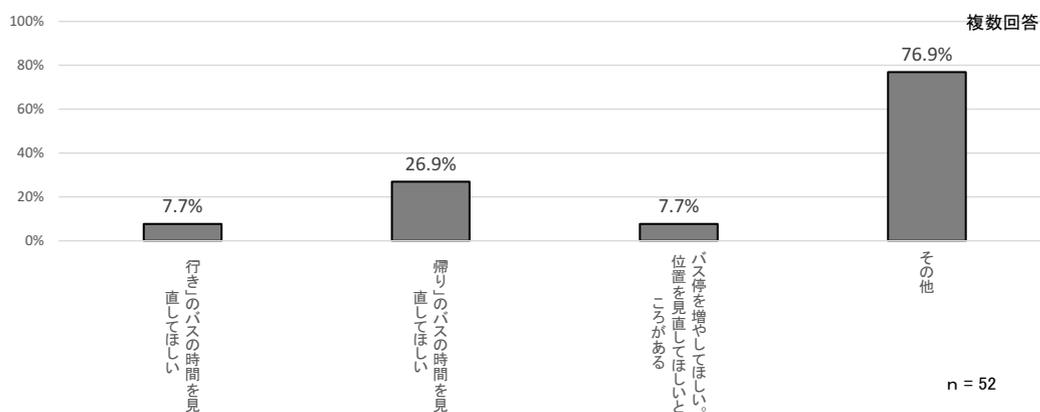


図 4-51. 路線バスやR169 ゆうゆうバスに対する要望

#### （「その他」の主な意見）

- 本数を増やしてほしい。（多数）
- もう少し遅くまでやってほしい。（多数）
- 17時台のバスを増やしてほしい。（多数）
- 本数が減っており、不便で使いにくい。
- 朝夕は51、52系統の運行時間をずらして走らせてほしい。
- 今より本数を減らすのはやめてほしい。
- バスにステップがあり、乗降しづらい。
- 乗降しやすい車両にしてほしい。
- 時間が遅れるので困る。
- 料金が高い。

### 4.3 よどりバスの利用者を対象としたアンケート調査の結果について

#### ○ 調査概要

よどりバスの利用者を対象に、下記日程においてバス車内でヒアリング調査（聞き取り調査）を行いました。

なお、現地でのヒアリングができなかった利用者には、調査票と返信用封筒を可能な限り手渡しし、帰宅後の回答を依頼しました。

（調査日）

令和4年9月28日（水）及び令和4年9月29日（木）

※ 調査員の体調不良等による不足分を9月30日（金）に補足実施

#### ○ 回収状況

下記のとおり、よどりバスの利用者125名から回答を得ました。

表 4-3. 回収数

	28日（水）	29日（木）	30日（金） 補足実施	後日回収	合計
回収数	52	49	6	18	125

#### (1) よどりバスの利用頻度について

よどりバスの利用については、週2～3日程度の利用者の割合が高く、約4割を占めています。

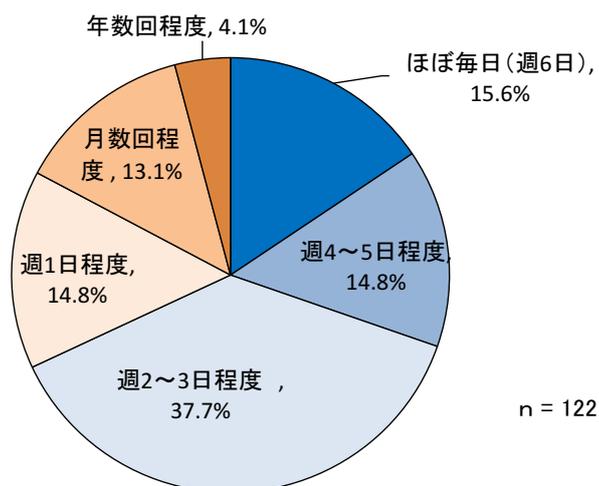


図 4-52. よどりバスの利用頻度

(2) よどりバスの利用方法について

① 「行き」の利用について

よどりバスの「行き」での利用については、午前中が多く、特に9時台、10時台が多くなっています。

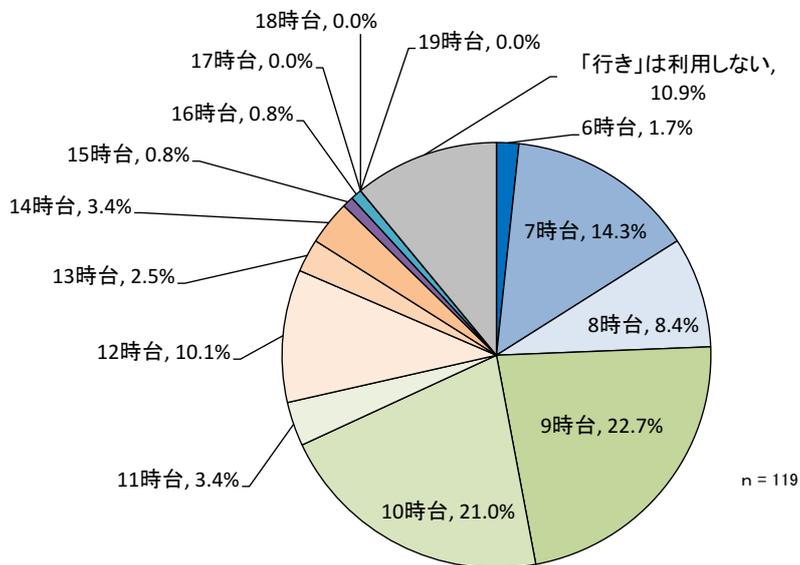


図 4-53. 「行き」の利用について

(2) 「帰り」の利用について

よどりバスの「帰り」での利用については、12時台や14時台が最も多くなっています。また、「帰り」は利用しない割合が約2割を占めています。なお、これらの回答を細かくみると、電車のほか、タクシーや送迎の利用が多くみられます。

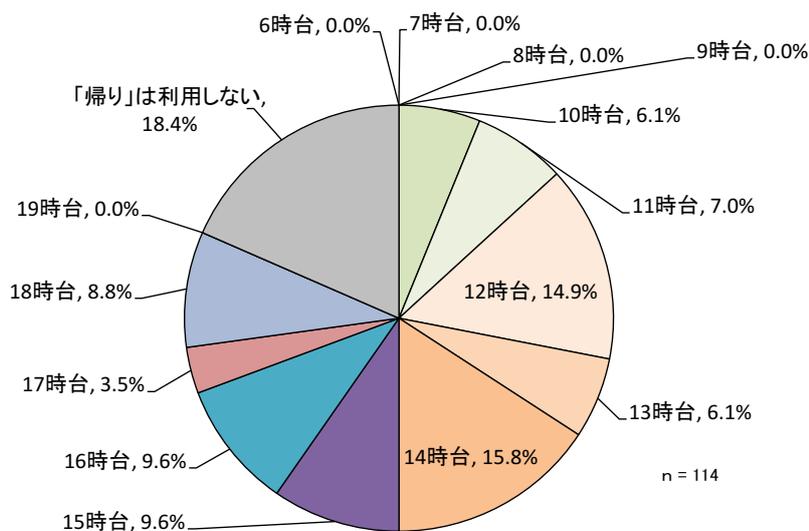


図 4-54. 「帰り」の利用について

### (3) よどりバスの停留所について

#### ① 自宅から停留所までの距離

よどりバスについては、自宅から最寄りの停留所が、歩いて5分以内にあるとする利用者が約5割を占めています。

地域別にみると、西部では、5分以内に停留所があるとする利用者の割合が低くなっています。

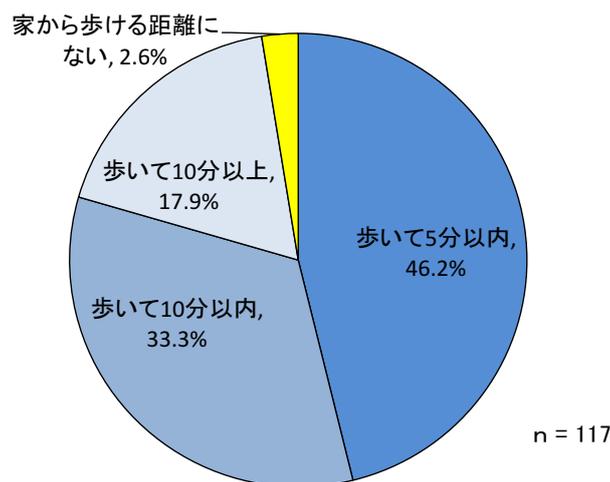


図 4-55. よどりバスの最寄り停留所の位置

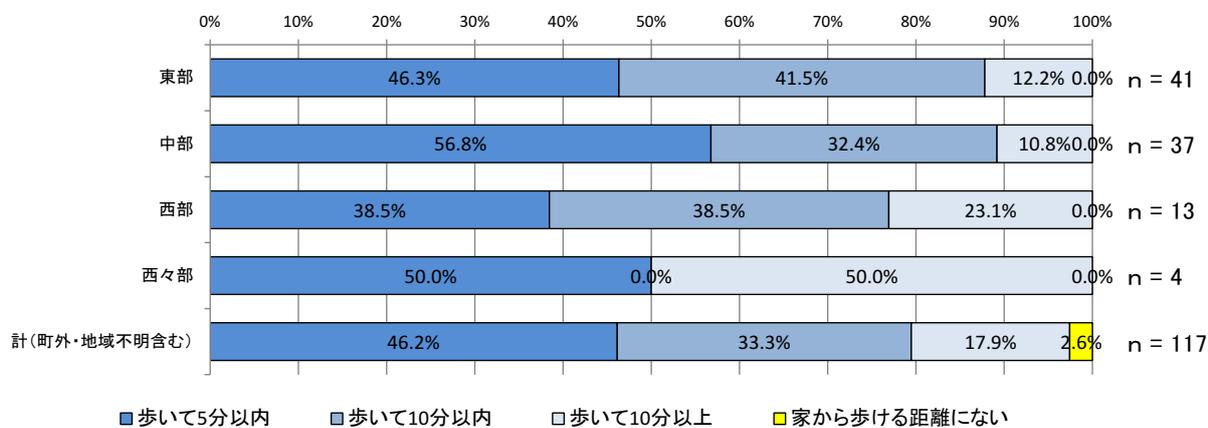


図 4-56. よどりバスの最寄り停留所の位置 (地域別)

② 停留所の位置の妥当性

よどりバスの最寄りの停留所の位置について、9割以上が適切な場所にあると評価しています。

地域別にみると、東部や中部に比べ、西部、西々部で見直しが必要であるとする意見が多くなっています。

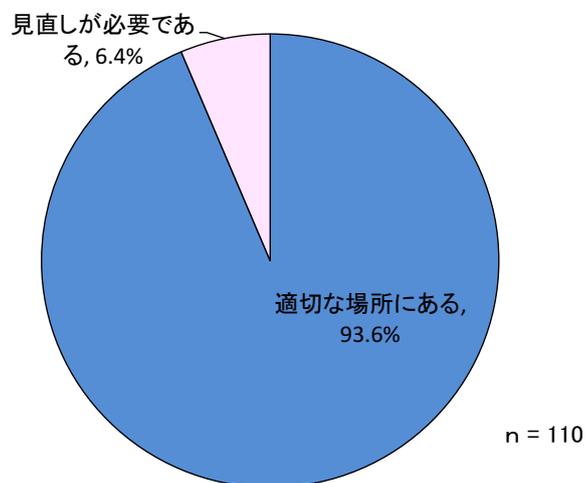


図 4-57. よどりバスの最寄り停留所の位置

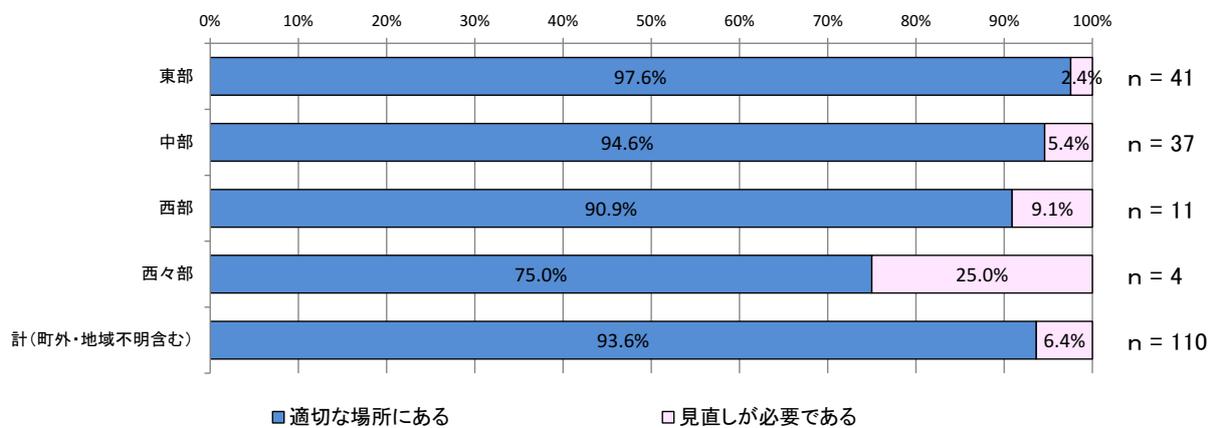


図 4-58. よどりバスの最寄り停留所の位置 (地域別)

#### (4) よどりバスに対する要望

よどりバスに対する要望については、バスダイヤの見直しのほか、「その他」として、本数（増便）に対するニーズが多くなっています。

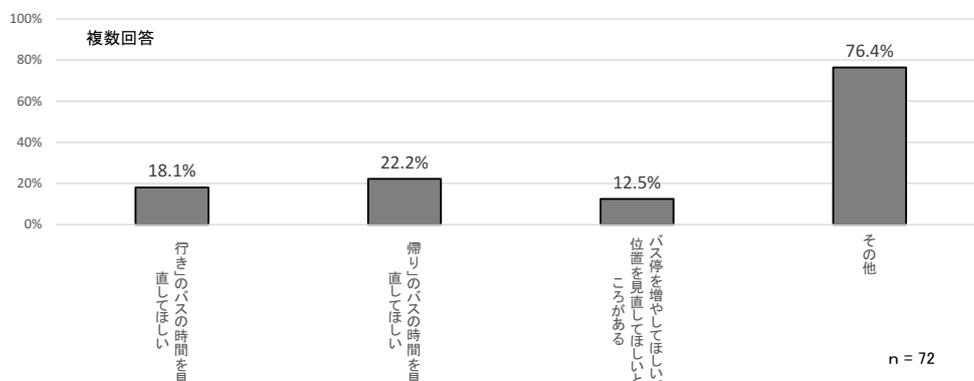


図 4-59. よどりバスに対する要望

#### (バスダイヤに関するの主な意見)

- 本数を増やしてほしい。（多数）
- 診療時間によりタイミングが合わないので、万遍なくバスが来るダイヤを設定してほしい。
- 乗りたい時間にバスがない。これ以上の減便はやめてほしい。
- 駅で電車が来る時間と合うようにしてほしい。
- 南奈良総合医療センターのルートについて、12時台の便がほしい。
- 行きは乗車しても、買い物をして帰りのバスがない。
- 最終バスの時刻が早い。特に下市口駅 18：43 では早すぎる。

#### (停留所の位置に関するの主な意見)

- 学会前に停留所を増やしてほしい。
- 南大和 1 丁目と 2 丁目の間に停留所を作ってほしい。
- 美吉野園～わーくさぼーと Pono の間に停留所を作ってほしい。
- オークワの中までバスが入ってほしい。
- 奈良交通同様、自由乗降区間を設けてほしい。

#### (「その他」の主な意見)

- 値段が上がってもよいので日曜日に運行してほしい。
- バス車内の段差が危ないので、ノンステップバスで運行してほしい。

#### 4.4 よどりタクシーの利用者を対象としたアンケート調査の結果について

##### ○ 調査概要

よどりタクシーの利用登録者のうち、令和3年度に10回以上利用された方(58名)を対象に、アンケート調査票を配布しました。

##### ○ 回収状況

下記のとおり、58名への発送のうち、44名(回収率:75.9%)からの回答を得ました。

表 4-4. 回収数

配布数	回収数	回収率
58	44	75.9%

##### (1) よどりタクシーの利用頻度について

よどりタクシーの利用については、月数回程度の利用が多く、約4割を占めています。

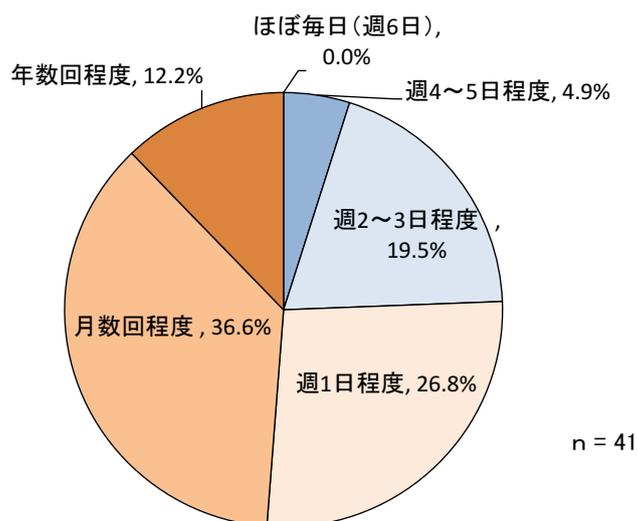


図 4-60. よどりタクシーの利用頻度

## (2) よどりタクシーの利用方法について

### ① 「行き」の利用について

よどりタクシーの「行き」での利用については、午前中が多く、9時台が約4割を占めています。

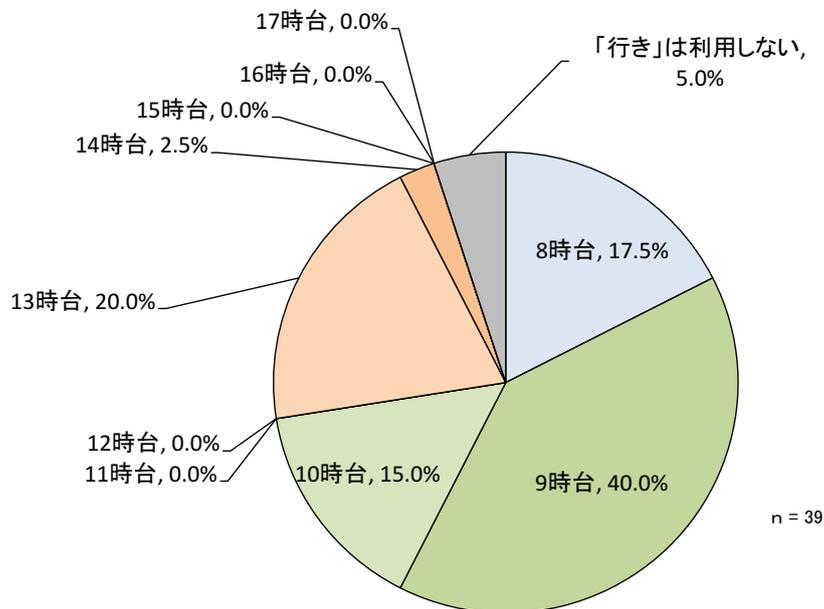


図 4-61. 「行き」の利用について

### ② 「帰り」の利用について

よどりタクシーの「帰り」での利用については、13時台～15時台が多くなっています。

また、「帰り」は利用しない回答者の割合が2割以上を占めています。なお、これらの回答を細かくみると、バスやタクシーの利用がみられます。

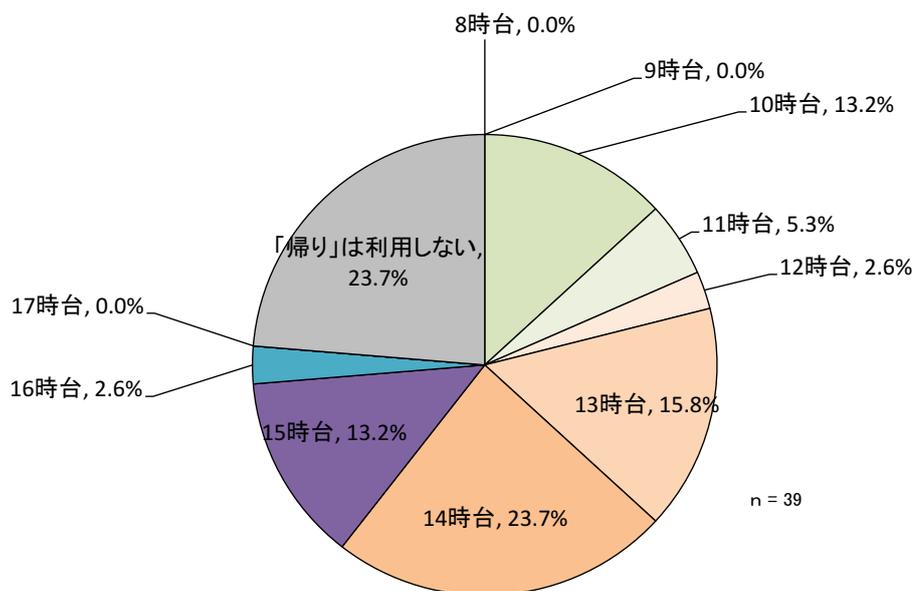


図 4-62. 「帰り」の利用について

### (3) よどりタクシーの停留所について

#### ① 自宅から停留所までの距離

よどりタクシーについては、自宅から最寄りの停留所が、歩いて5分以内にあるとする利用者が約3割となっています。

ただし、地域別にみると、西部ではすべての回答者が、停留所までの距離について、5分以上と回答しています。

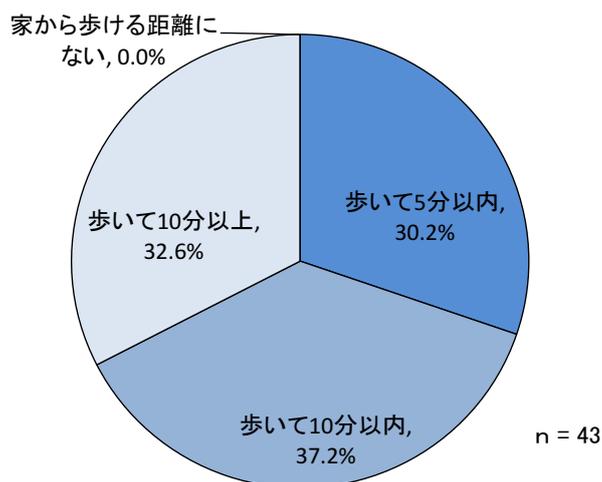


図 4-63. よどりタクシーの最寄り停留所の位置

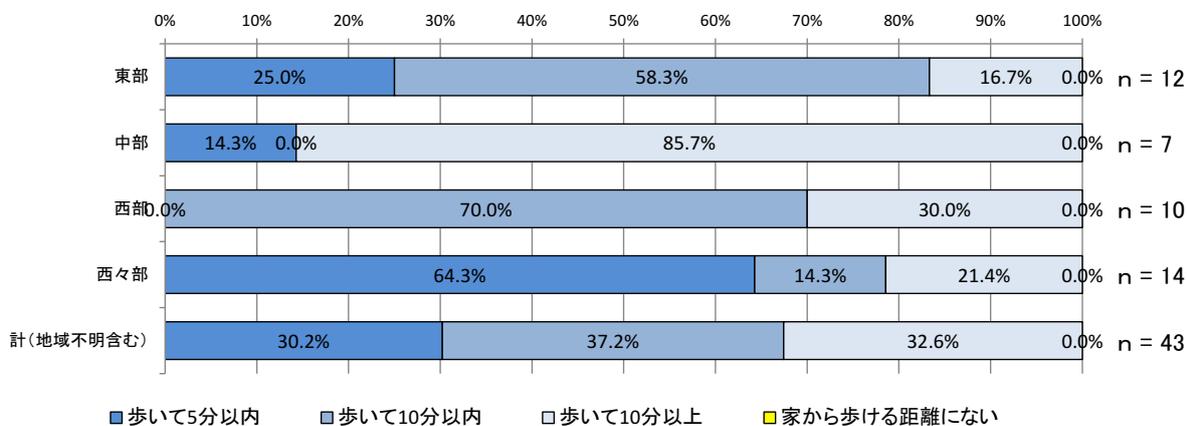


図 4-64. よどりタクシーの最寄り停留所の位置 (地域別)

## (2) 停留所の位置の妥当性

よどりタクシーの最寄りの停留所の位置について、約8割が適切な場所にあると評価しています。

地域別にみると、中部や西々部で見直しが必要であるとする意見が多くなっています。

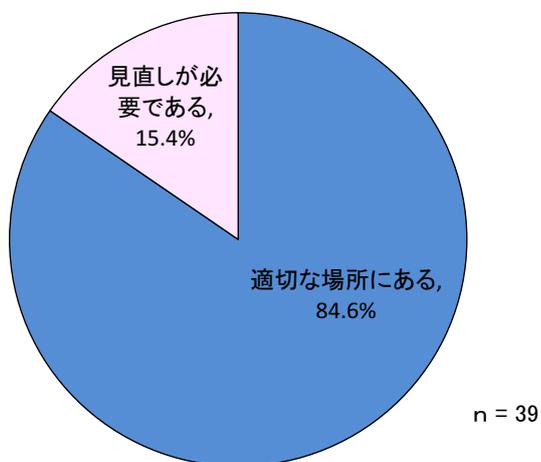


図 4-65. よどりタクシーの最寄り停留所の位置

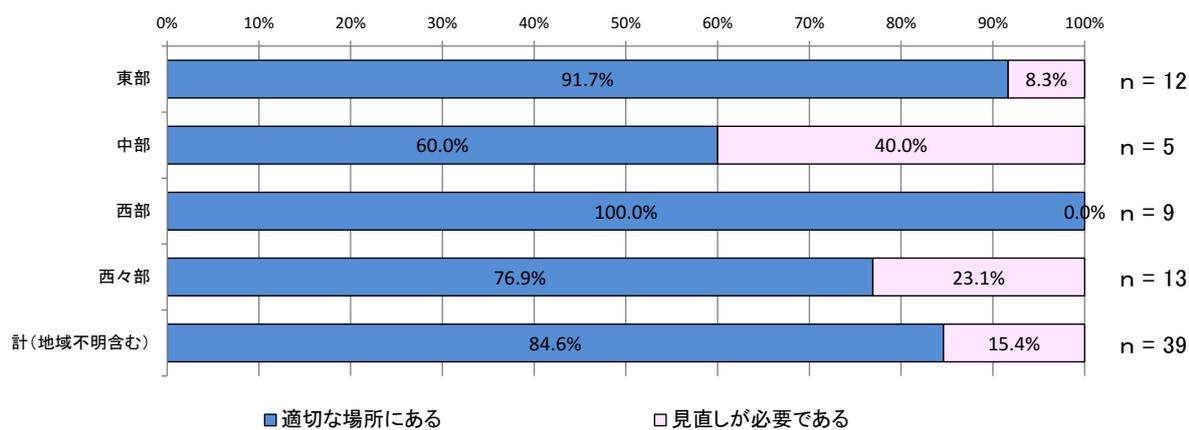


図 4-66. よどりタクシーの最寄り停留所の位置 (地域別)

#### (4) よどりタクシーに対する要望

よどりタクシーについては、行先や停留所の数、位置、予約方法などの意見が多く挙げられています。

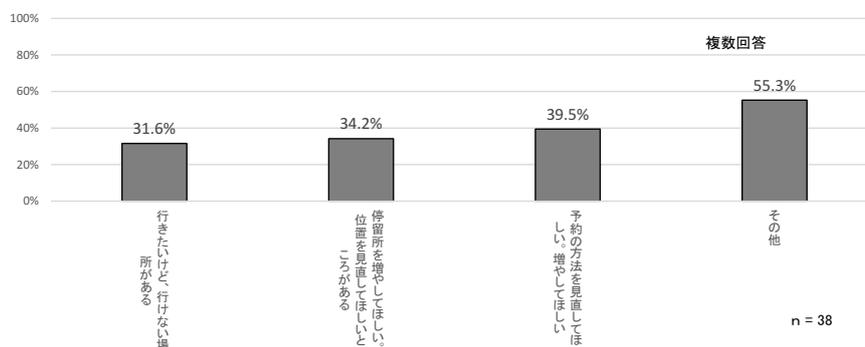


図 4-67. よどりタクシーに対する要望

##### (行きたいけど、行けない場所として挙げられた主な施設)

- 南奈良総合医療センター (多数)
- 吉野ストア (多数)
- 南都銀行
- 吉野病院

##### (停留所を増やしてほしい場所として挙げられた主な箇所)

- セレモニーホール吉野
- 個人病院

##### (予約の方法に関する主な意見)

- 午前中の予約を当日でも可にしてほしい。(多数)
- 午前中に急に行きたい時、1時間前位に予約できればありがたい。
- 予約1時間前は厳しい。
- 病院の帰りが決めにくい。予約であっても帰りは決められない。
- インターネット予約を可能にしてほしい。

##### (「その他」の主な意見)

- よどりバスと運行開始時間を同じにしてほしい。
- 日曜日も運行してほしい。
- 区間であればどこでも降ろしてほしい。
- 共通目的地から共通目的地を行けるようにしてほしい。
- 帰りは代金を多く払っても自宅前まできてほしい。
- 行政区に1箇所程度の目的地がほしい。

## 5. 地域公共交通計画で向き合うべき課題

地域公共交通を取り巻く現況やまちづくりの方向性、住民の移動実態及びニーズを踏まえ、大淀町が地域公共交通計画で向き合うべき課題として、下表に示す5つを挙げます。

次頁以降に、下表の右に示す課題に直面する背景をグラフとともに詳述します。

表 5-1. 向き合うべき課題とその背景（概要）

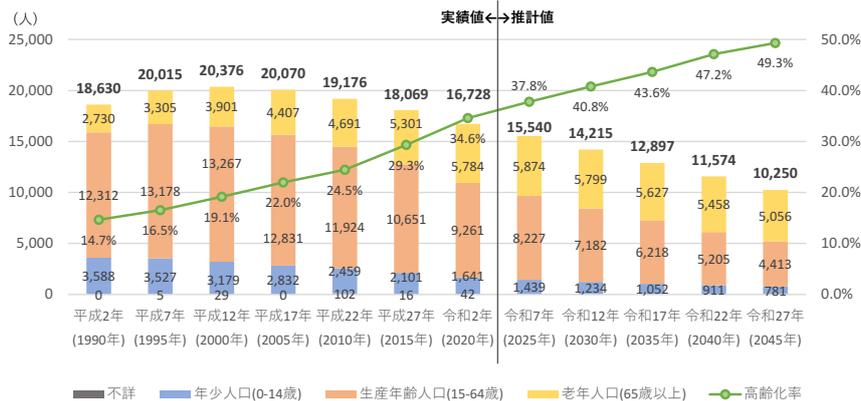
課題	課題の背景
<b>I. 高齢化、交通弱者の増加に対応する地域公共交通づくり</b>	本町では、高齢化率が上昇する中で、65 歳以上の単独世帯が増加しており、日常生活に不可欠な移動についても、地域や行政の役割が求められる可能性が高まっています。 また、安全・安心への意識が見直される中、自動車の運転を不安に思う高齢者の割合が高くなっており、地域公共交通の役割が高まっていくと考えられます。
<b>II. 地域の特徴やニーズに対応した地域公共交通づくり</b>	本町で運行するよどりバス、よどりタクシー及び一般のタクシーは、買物や通院等、利用者の生活に欠かせない交通手段となっています。そのなかで、地域の特徴やニーズに応じた要望や利用需要が存在し、きめ細やかなサービスへの期待の高まりがうかがえます。
<b>III. 既存幹線ネットワークの維持・活性化</b>	本町では、通勤や買物、通院など、町外への移動も多くなっており、そのアクセスを支える既存の幹線ネットワーク（鉄道、バス）は重要な役割を担っています。しかし、利用者の減少や担い手の不足など、鉄道、バス事業とも、厳しい経営環境となっていることが危惧されます。
<b>IV. 持続可能な地域公共交通サービスの提供</b>	本町は、今後も厳しい歳入状況になることが想定される中、よどりバスならびによどりタクシーの事業費は、年々微増傾向となっています。一方、利用状況を見ると、提供されているサービス水準が十分に活かされていない可能性があり、利用実態に応じたサービス水準のあり方が求められます。
<b>V. 地域公共交通に対する理解・認知の醸成</b>	自動車による移動が定着しており、9割が「路線バスやよどりバスを利用しない」と回答するなど、町民にとって、地域公共交通を利用する習慣が醸成されていません。利用しない理由の1つとして、利用方法等が分からないことが挙げられており、認知の不足と利用しない習慣が負の循環（スパイラル）になっている可能性があります。

# I. 高齢化、交通弱者の増加に対応する地域公共交通づくり

## 課題の背景(1) 高齢化の進行

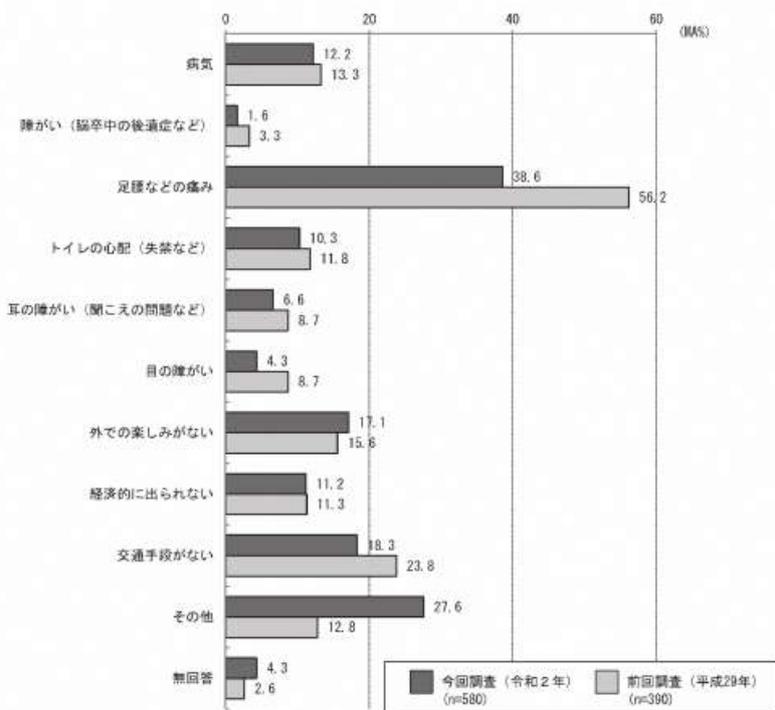
本町では、高齢化率は上昇しており、令和2(2020)年には高齢化率が30%を超え、令和27(2045)年には町民の約半数が65歳以上になることが想定されています。

「大淀町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画」では、外出を控える理由として、約2割の高齢者が「交通手段がない」ことを挙げており、高齢者の移動手段確保のため、地域公共交通部門と高齢者福祉部門の関係者が、地域の課題について認識を共有し、必要な対策をとるに講じることができる連携の仕組みを検討することにも言及されています。



資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図5-1. 人口の推移と将来推計(再掲)



※「その他」27.6%(160件)のうち、「新型コロナウイルス感染症の影響」等の回答が全体の14.8%(86件)みられた。

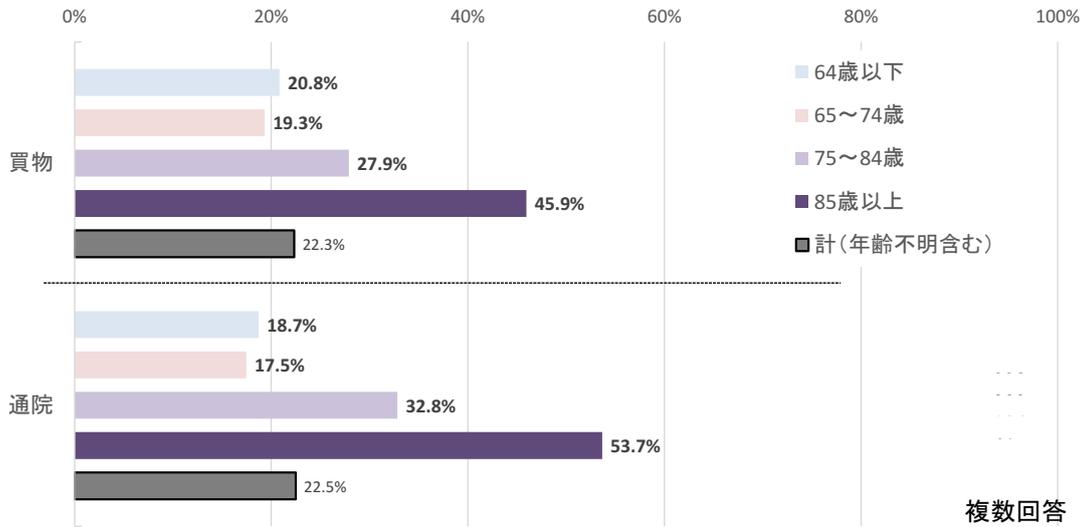
出典：大淀町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

図5-2. 高齢者(65歳以上)が外出を控えている理由(再掲)

## 課題の背景(2) 支え合う家族人員の変化

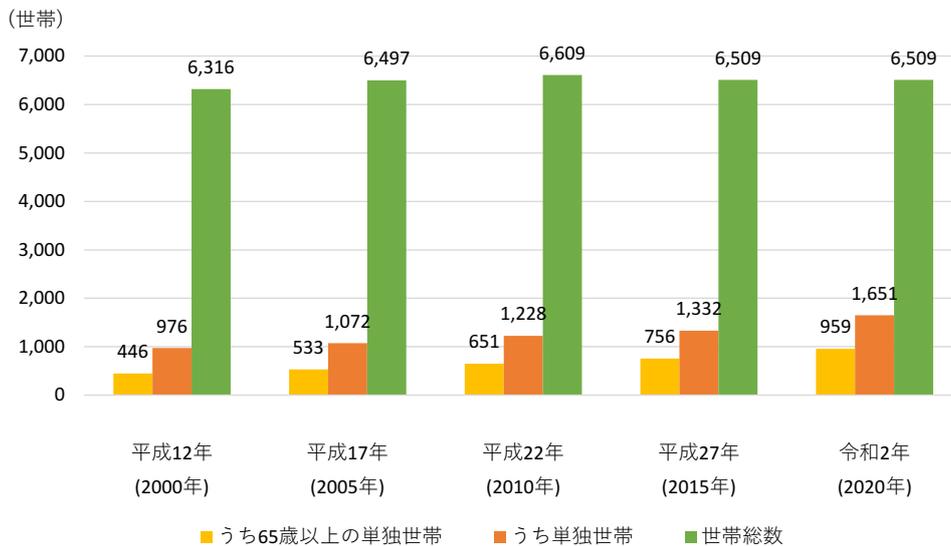
現状では、年齢が上がるほど、買物や通院など、日常生活に必要な移動について、家族や知人による運転に頼る割合が高くなっており、85歳以上では約5割を占めています。

ただし、本町では、65歳以上の単独世帯が、平成12(2000)年に比べ、2倍以上となる約960世帯になっており、これまで家族が支えてきた日常生活に不可欠な移動についても、地域や行政の役割が求められる可能性が高まっています。



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-3. 買物や通院を目的とした移動における『家族や知人による運転』に頼る割合



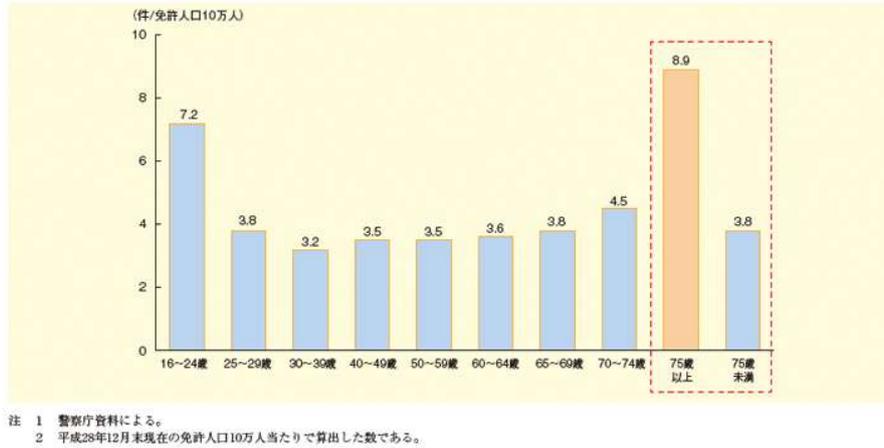
資料：国勢調査(～令和2(2020)年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和7(2025)年～)

図 5-4. 世帯数の推移(再掲)

### 課題の背景(3) 自動車から地域公共交通への転換機運

わが国では、死亡事故全体に占める高齢ドライバーによる死亡事故の割合が増加しているなど、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。

本町でも、10年後の移動について、年齢が上がるほど、自動車の運転が不安になり、地域公共交通等の利用への転換をイメージする住民の割合が高くなっており、地域公共交通の役割が高まっていくと考えられます。



資料：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

図 5-5. 年齢階層別 人口 10 万人当たり死亡事故件数【原付以上 第 1 当事者】（全国）（再掲）



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-6. 10 年後の移動イメージ（再掲）

## II. 地域の特徴やニーズに対応した地域公共交通づくり

### 課題の背景(1) よどりバス・よどりタクシーによるサービスの展開

本町では、民間事業者による幹線ネットワークとともに、定時定路線型のよどりバスと、デマンド型のよどりタクシーによって、居住地をカバーし、地域公共交通による町内の移動を支えてきました。

令和3（2021）年度については、コロナ禍による減少がみられるものの、よどりバスでは年間3万人以上、よどりタクシーでは年間3千人以上が利用しており、買物や通院等、利用者の生活に欠かせない交通手段となっています。

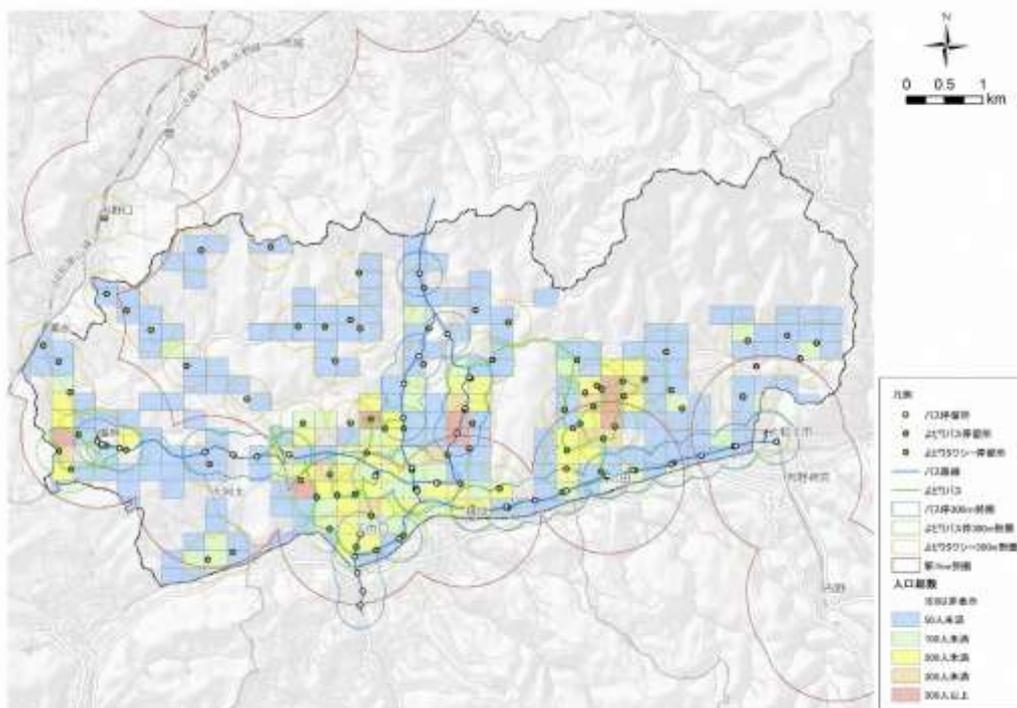


図 5-7. 地域公共交通ネットワークと人口分布（再掲）

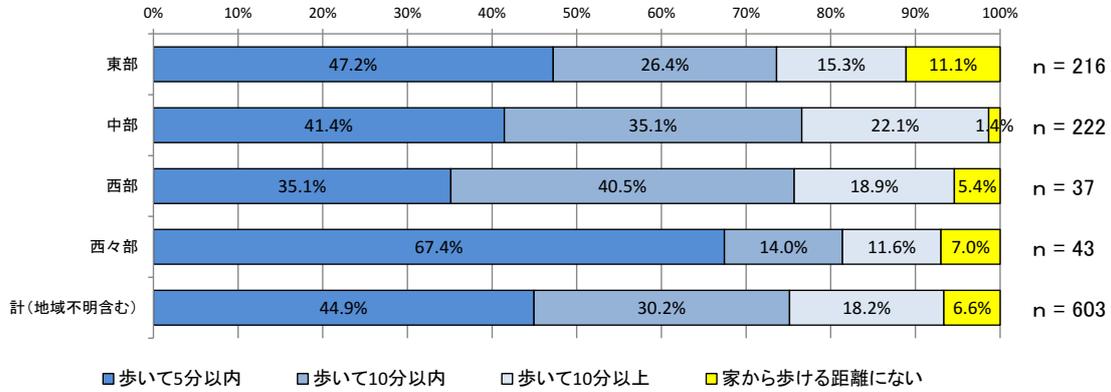
表 5-2. よどりバス・よどりタクシーの利用者数

	利用者数 (令和3（2021）年度)
よどりバス	33,576 人
よどりタクシー	3,390 人

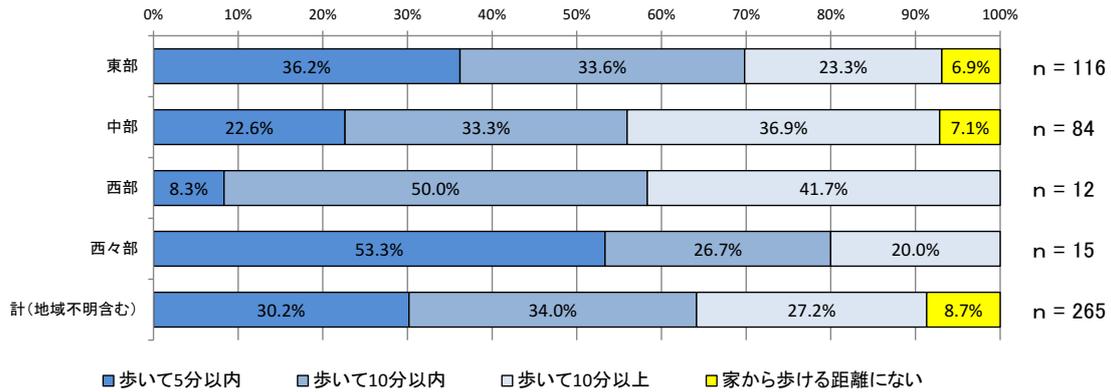
## 課題の背景(2) 停留所の位置に対する見直しニーズ

町内の居住地をカバーし、運行しているよどりバス、よどりタクシーですが、地域によって、自宅から停留所までの距離が離れていることが指摘されており、西部地域を中心に、停留所の位置に対する見直しニーズが存在しています。

### 【よどりバス】

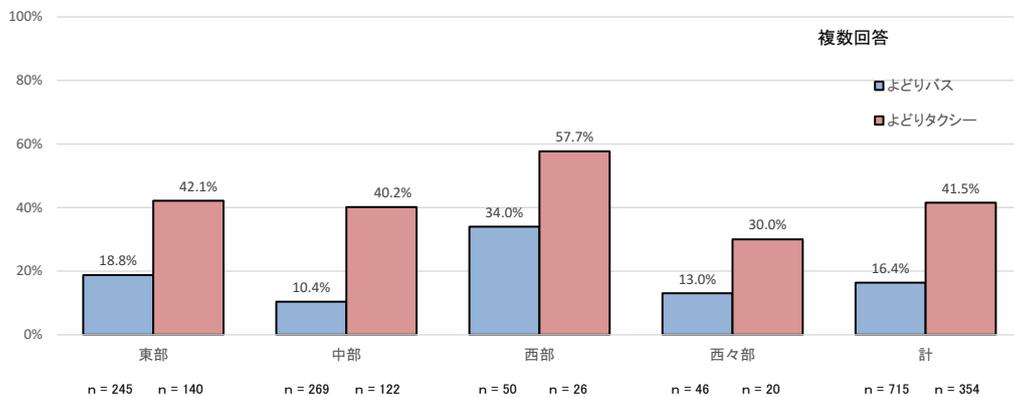


### 【よどりタクシー】



※「停留所の場所を知らない」回答者を除く割合  
資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-8. 自宅からよどりバス・よどりタクシーの最寄り停留所までの距離



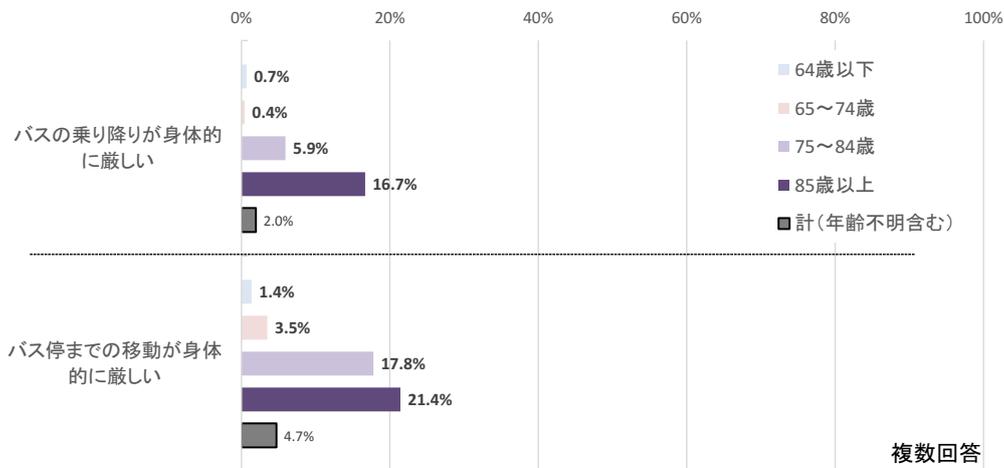
資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-9. よどりバス・よどりタクシーの停留所位置の見直しを求める割合

### 課題の背景(3) よりきめ細やかなサービスへの期待

高齢者を中心に、既存のよどりバスについて、「バスの乗り降りが身体的に厳しい」ことや「バス停までの移動が身体的に厳しい」ことが、利用しない理由に挙げられています。また、よどりバスやよどりタクシーの実際の利用者からは、本数、運行ダイヤや停留所、予約方法などの改善に対する多様な要望が挙げられています。また、帰りはこれらのサービスを利用せず、一般タクシーに頼るケースも多くなっていますが、タクシー事業者からは乗務員不足を背景に、希望に対応しきれないケースも報告されています。

地域住民の多様なニーズ、利用スタイルに合わせ、よどりバス、よどりタクシー、さらには一般のタクシーを含めたよりきめ細やかなサービスへの期待の高まりがうかがえます。



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-10. よどりバスを利用しない理由

#### (よどりバス利用者からのニーズ)

資料：よどりバス利用者を対象としたアンケート調査

- 本数を増やしてほしい。(多数)
- 行きは乗車しても、帰りのバスがない。
- 停留所を増やしてほしい。
- 奈良交通同様、自由乗降区間を設けてほしい。
- ノンステップバスで運行してほしい。

#### (よどりタクシー利用者からのニーズ)

資料：よどりタクシー利用者を対象としたアンケート調査

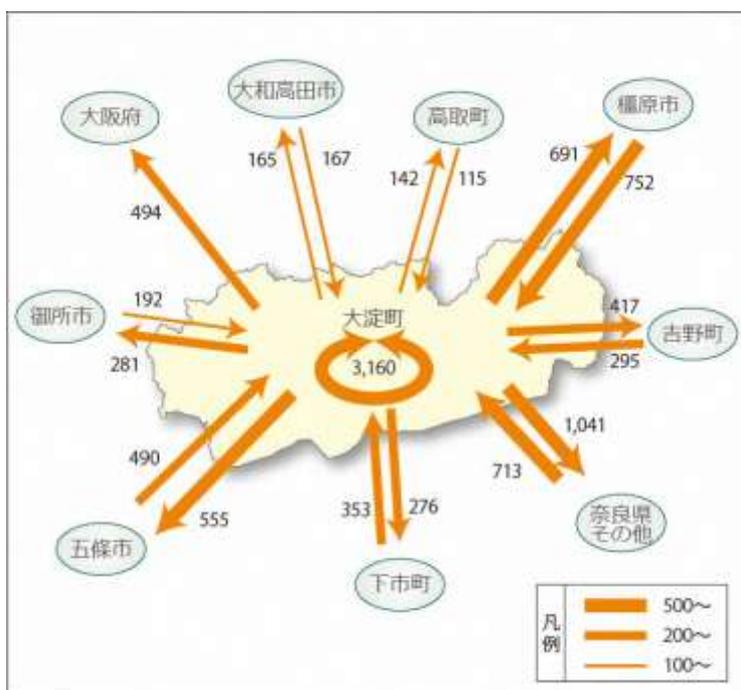
- 行きたい場所に行けるようにしてほしい。(例：南奈良総合医療センター、吉野ストア等)
- 目的地から目的地に行けるようにしてほしい。
- 帰りが利用しにくい。
- 午前中の予約を当日でも可にしてほしい。(多数)
- インターネット予約を可能にほしい。

### Ⅲ. 既存幹線ネットワークの維持・活性化

#### 課題の背景(1) 広域的な移動に欠かせない手段としての役割

本町では、通勤を目的とした移動において、隣接市町である五條市や下市町、吉野町の他に、橿原市、さらには、大阪府方面への移動が多くなっています。また、買物や通院においても、町外への移動がみられ、鉄道やバスの利用によるアクセスがみられます。

「第4次大淀町総合計画 後期基本計画 / 第2期大淀町地方創生総合戦略」の基本理念・将来像である「来たい、住みたい、住み続けたいまち 大淀町」を実現するうえでも、勤務先や日常生活に必要な買物先・通院先が所在する都心や近隣市へのアクセスを支える既存の幹線ネットワーク（鉄道、バス）は重要な役割を担っています。



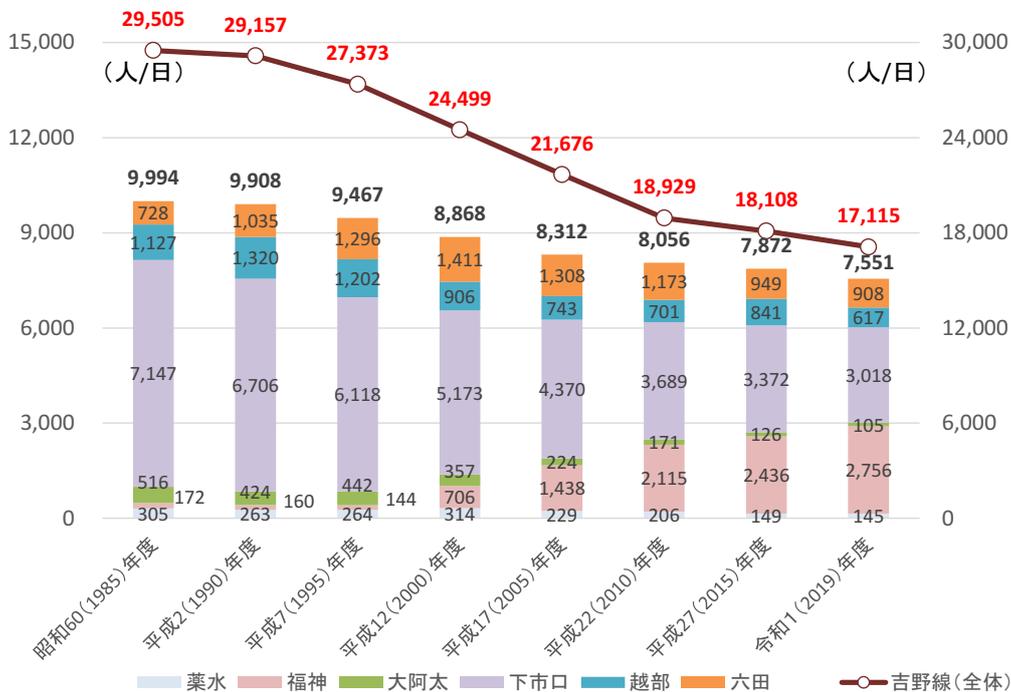
資料：国勢調査（令和2（2020）年）

図 5-11. 通勤の動き（再掲）

## 課題の背景(2) 鉄道事業を取り巻く環境の変化

本町では、近畿日本鉄道吉野線が運行されており、町南部を東西に貫く貴重な幹線軸として、薬水駅から六田駅まで6駅が存在しています。しかしながら、昭和60（1985）年度に比べ、下市口駅で約6割、吉野線全体でも約4割の減少となっており、厳しい経営環境となっていることが危惧されます。

令和4（2022）年7月に発表された「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言では、「利用者が大幅に減少し、危機的状況にある線区については、鉄道事業者と沿線自治体は相互に協働して、地域住民の移動手段の確保や観光振興等の観点から、鉄道の地域における役割や公共政策的意義を再確認したうえで、必要な対策に取り組むことが急務」であると言及し、沿線自治体との協働の必要性が挙げられています。



資料：奈良県統計

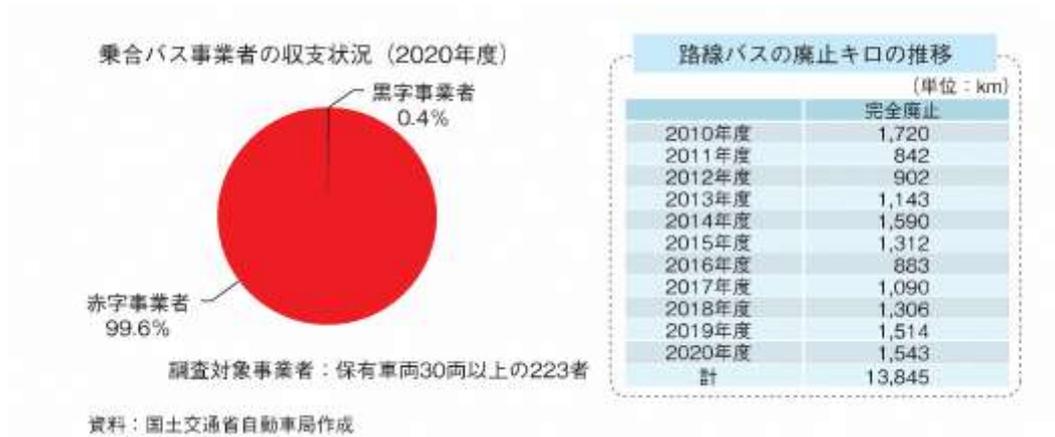
図 5-12. 鉄道駅の利用状況（再掲）

### 課題の背景(3) 乗合バス事業を取り巻く環境の変化

バスについては、奈良交通によって、下市口駅から東西南北の各方面に向かう合計7路線が存在しており、鉄道とともに、本町の地域公共交通ネットワークの骨格を担っています。

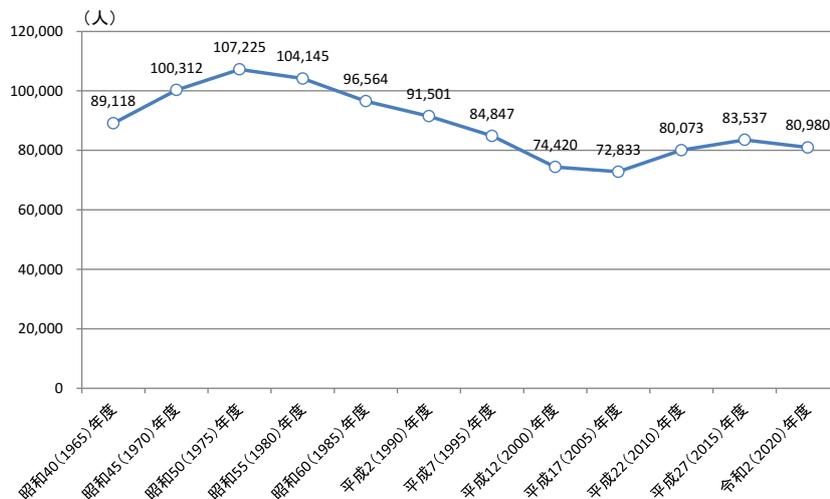
しかし、コロナ禍によって、バス事業を取り巻く環境は厳しく、令和2(2020)年度は、乗合バス事業者の99.6%が赤字となっています。奈良交通についても、令和2(2020)年度、令和3(2021)年度において、感染症流行や燃料費の高騰などの影響で、昭和18(1943)年の設立以来初めて、営業利益が2期連続で赤字となったことを明らかにしています。全国的には、年間1,000km以上の路線バスが廃止され続けており、路線の維持の難しさを表しています。

また、乗合バスの運転者数は、昭和50(1975)年度をピークに減少しており、平成17(2005)年度にはピーク時の約6割まで減少しています。これにより、他地域では、利用者が多い路線でも、乗務員不足によって、路線の廃止や減便などが行われるケースもみられるようになっていきます。引き続き、地域公共交通ネットワークを支えるためには、担い手を確保していくこともより重要になっていきます。



資料：令和4年版交通政策白書

図5-13. 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状(再掲)



資料：数字で見る自動車2022(国土交通省)

図5-14. 乗合バス運転者数の推移(全国)(再掲)

#### IV. 持続可能な地域公共交通サービスの提供

##### 課題の背景(1) 財政支出に対する負担の増加

本町は、経常収支比率が高く、財政の硬直化が進む中、今後少子高齢化が想定されており、厳しい歳入状況になることが想定されます。

そのなかで、本町で運行するよどりバスならびによどりタクシーの事業費は、年々微増傾向となっています。令和3(2021)年度では、よどりバスとよどりタクシーをあわせて、約4,000万円となっています。また、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少したことで、収支率も令和3(2021)年度には約9%にまで下がっています。

これらの運行には、国庫補助金や特別交付税の措置により、事業費の一部を賄っている状況となっており、運行維持に向けた適切な費用負担が求められていきます。

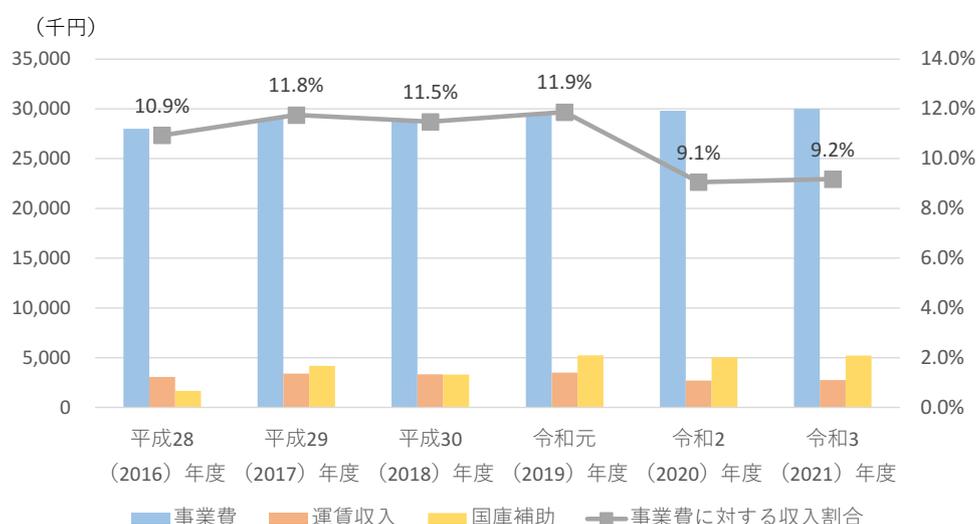


図 5-15. よどりバスの事業費・運賃収入・補助金の推移 (再掲)

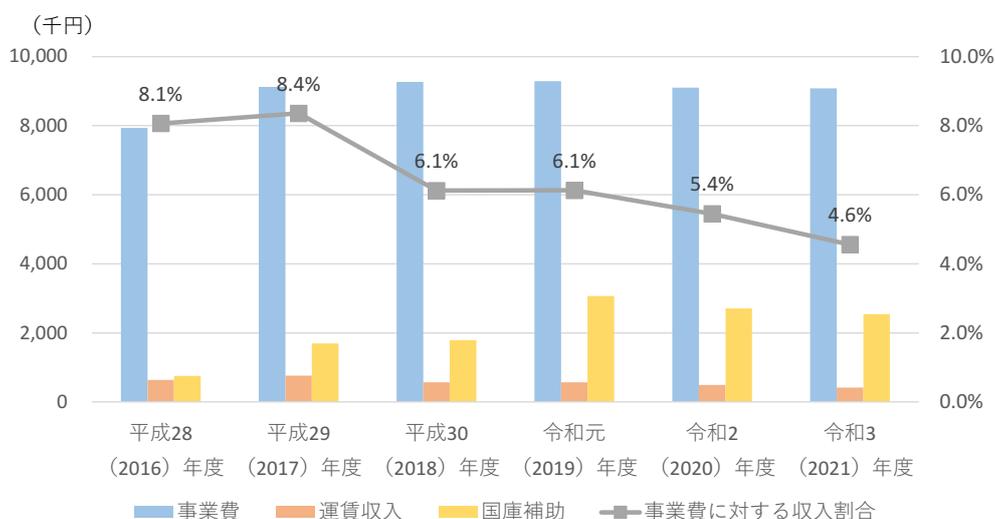
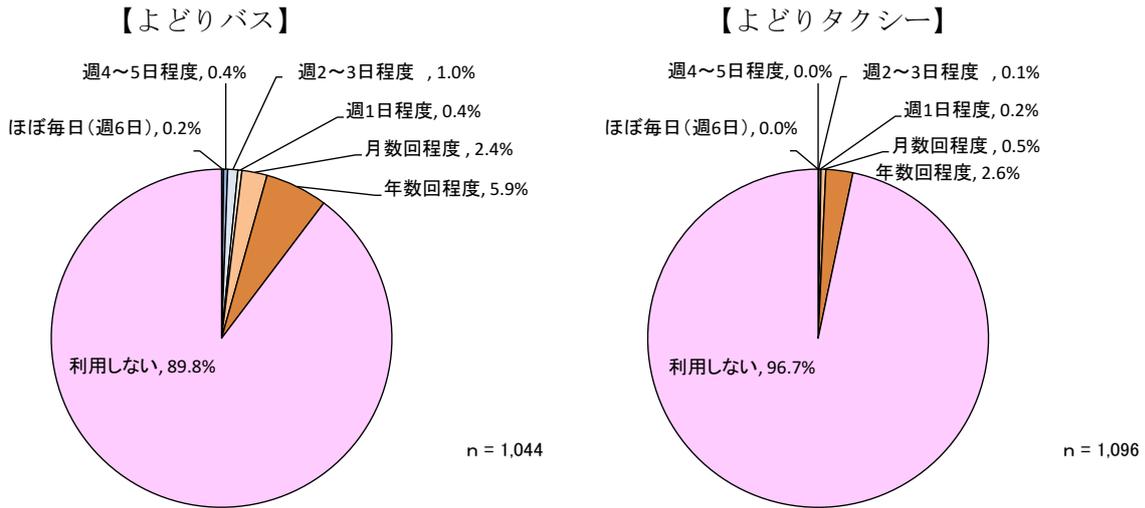


図 5-16. よどりタクシーの事業費・運賃収入・補助金の推移 (再掲)

課題の背景(2) 利用実態とサービス水準のバランス

本町では、よどりバスが、幹線ルートと巡回ルートによって、市内の主な居住地や都市拠点を結んでいます。また、それを補完する形で、よどりタクシーを運行しています。

しかし、よどりバス、よどりタクシーとも町民の9割に利用されていない現状となっています。また、バス停ごとにみても、年間利用者が300人未満(=1日あたりの利用者がおよそ1人以下)となる停留所も存在しており、提供されているサービス水準が十分に活かされていない可能性があり、利用実態に応じたサービス水準のあり方が求められます。



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-17. よどりバス・よどりタクシーの利用頻度(再掲)



※ 令和3(2021)年度 乗降者計

図 5-18. 幹線ルートにおける停留所別の利用者数(再掲)

### 課題の背景(3) 車両の老朽化

本町が運行するよどりバスについては、保有する車両（3台）がともに平成 22（2010）年式となっており、老朽化が進んでいます。そのため、安全・安心な運行に向けた修繕費が上昇しており、運行を継続するためには車両更新の必要性が高まっています。

先に示した背景(1)や(2)と照らしあわせつつ、車両更新の必要性の検討を含めた議論を進めていく必要があります。

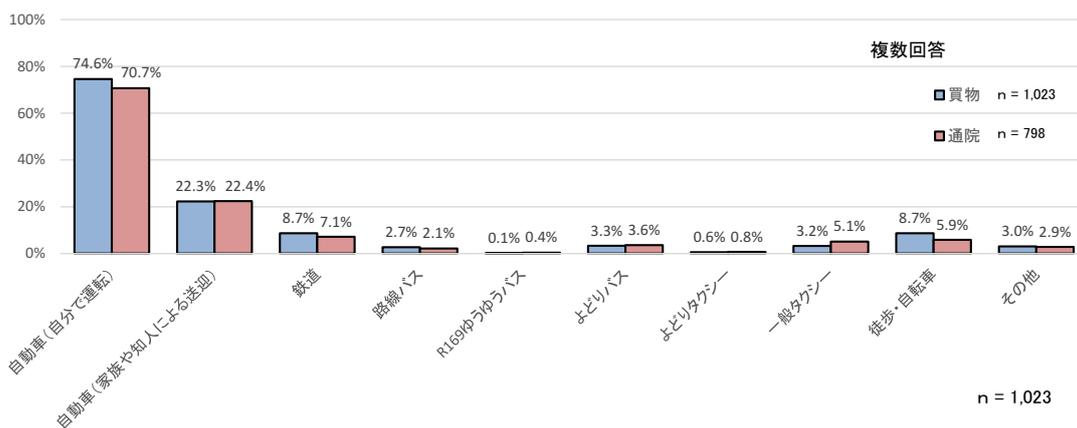


写真 5-1. よどりバス（再掲）

## V. 地域公共交通に対する理解・認知の醸成

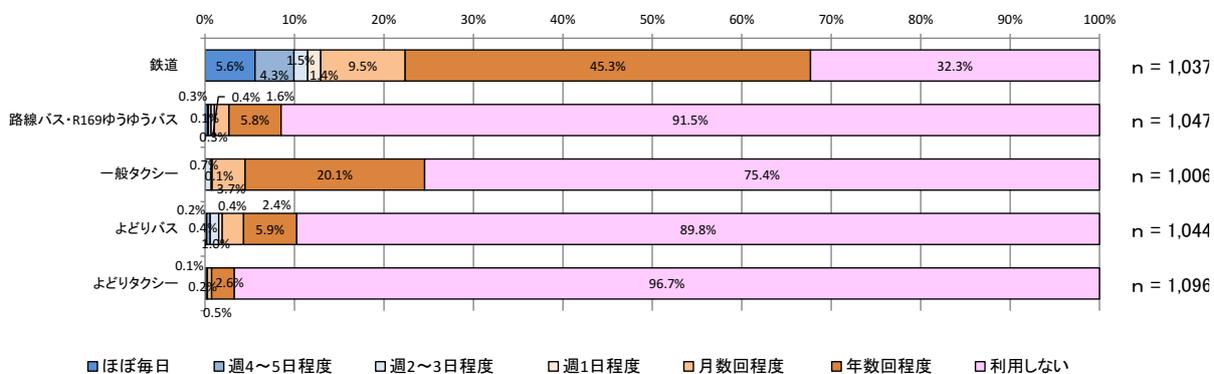
### 課題の背景(1) 利用習慣の乏しさ

日常生活の中で、家族や知人による送迎も含め、自動車による移動が定着しています。その結果、現在、本町で運行されている地域公共交通については、路線バスやよどりバスを9割以上が利用しないと回答するなど、町民にとって、利用する習慣が醸成されていません。町民の生活の中で、地域公共交通を利用することがそもそも選択肢に入っていない可能性があります。



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-19. 日常生活（買物・通院）での移動手段

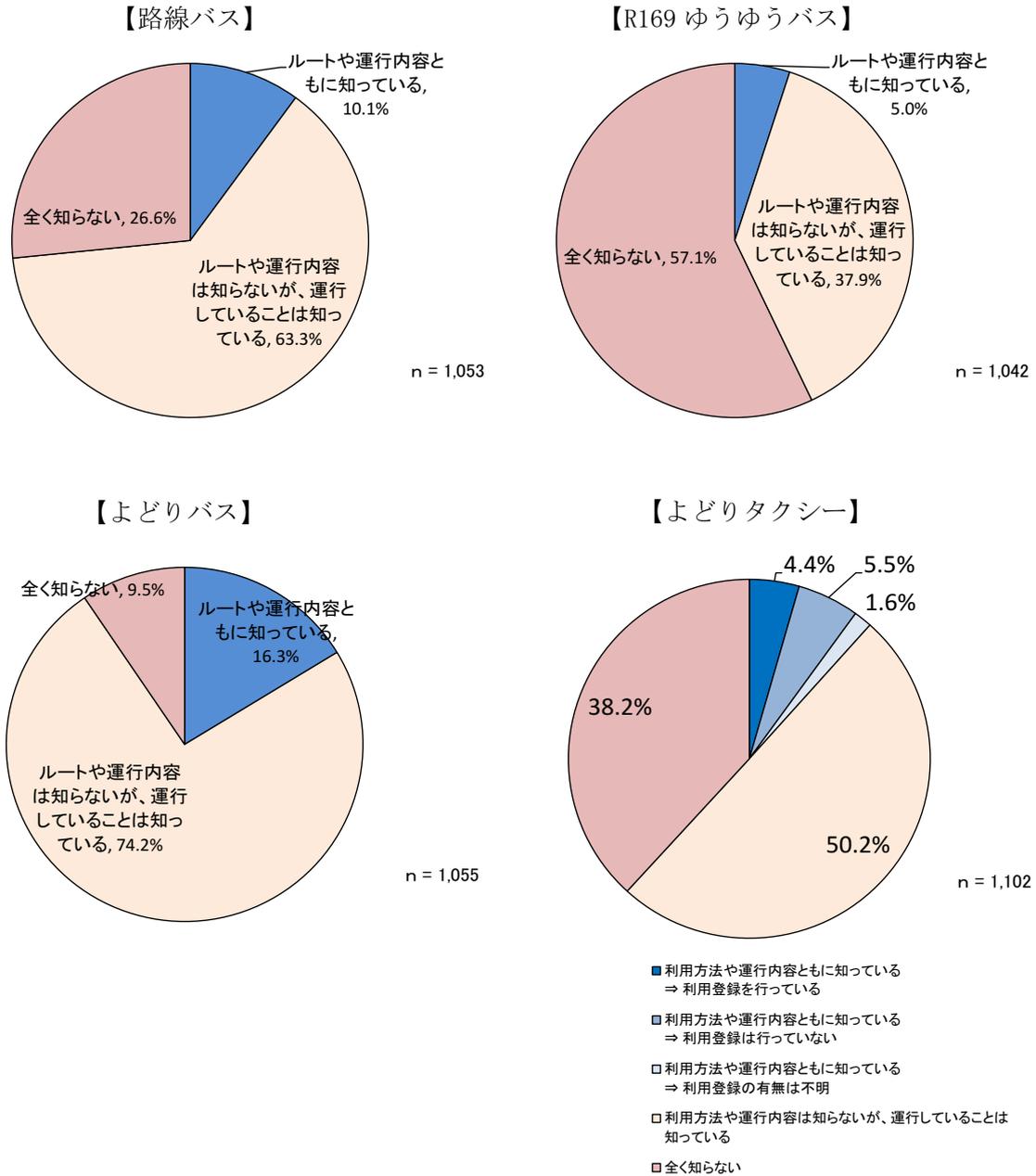


資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-20. 本町で運行される地域公共交通の利用頻度

## 課題の背景(2) 運行サービスに対する認知の低さ

本町で運行されている地域公共交通について、運行していることをそもそも知らない方が存在するとともに、運行していることは知っていても、それぞれのルート、利用方法や運行内容を理解していない割合が高くなっています。

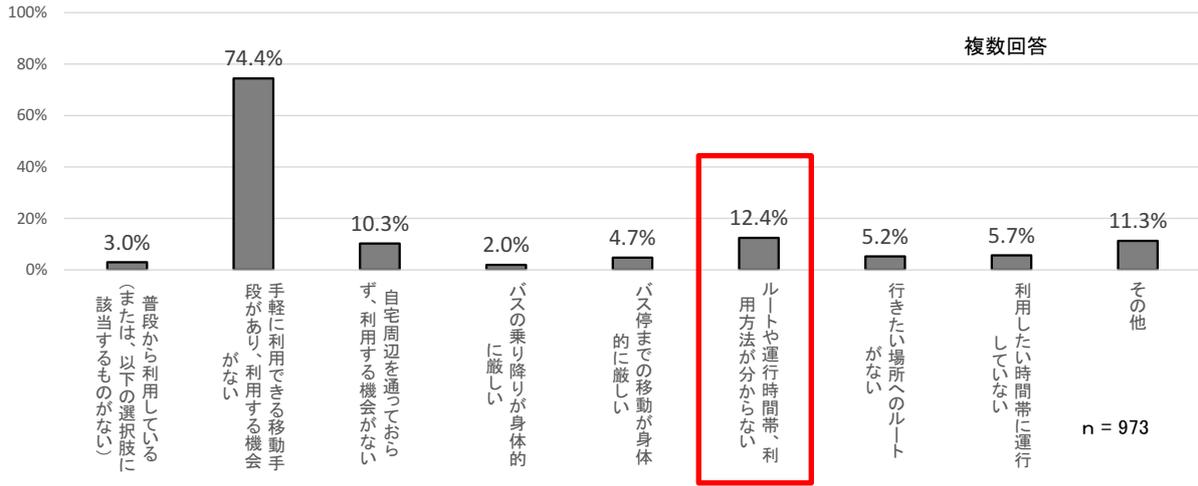


資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-21. 各サービスの認知状況

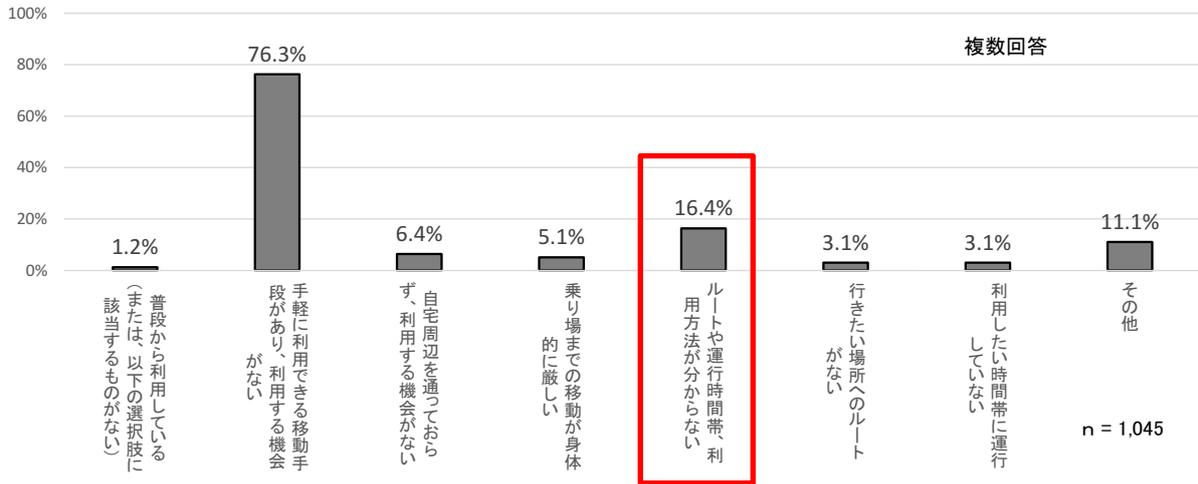
### 課題の背景(3) 認知不足と利用控えの負のスパイラルの発生

よどりバスやよどりタクシーについて、利用しない理由の1つとして、ルートや運行時間帯、利用方法が分からないことがそれぞれ1割以上となっており、認知の不足が、利用しない習慣を誘発し、また、利用しない習慣が認知不足を生み出す負の循環（スパイラル）になっている可能性があります。



資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-22. よどりバスを利用しない理由（再掲）



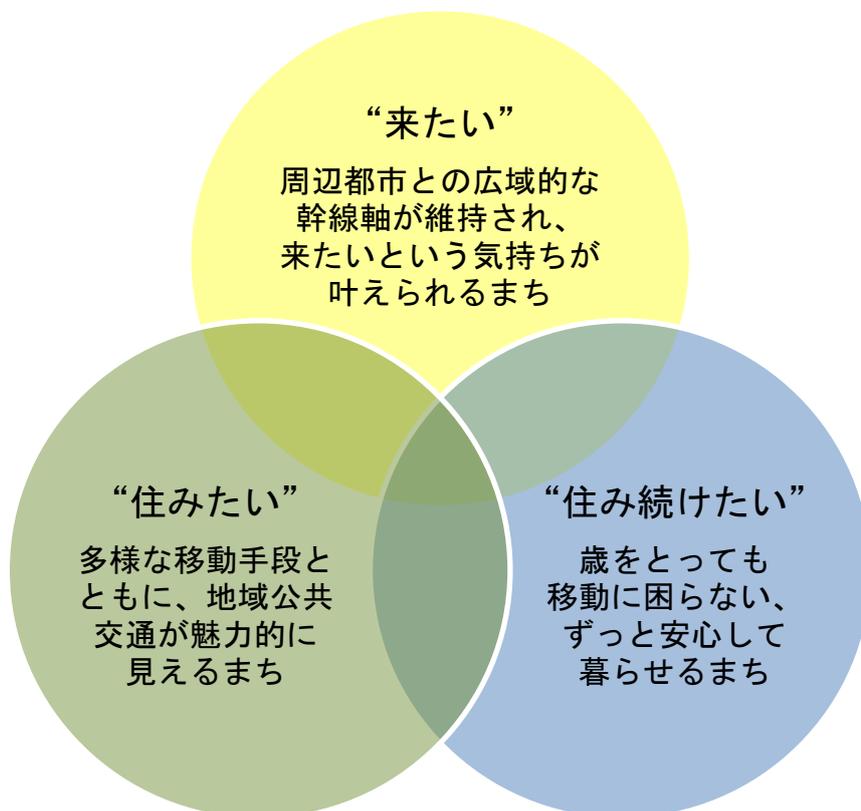
資料：住民を対象とした「移動に関するアンケート調査」

図 5-23. よどりタクシーを利用しない理由（再掲）

## 6. 地域公共交通計画でめざすべき姿

### 6.1 めざすべき将来像

「第4次大淀町総合計画」で示す“来たい、住みたい、住み続けたいまち 大淀町”を交通の視点から実現するため、地域公共交通がそれらの思いを支える大切な担い手として、末永く発展していくことを本計画でめざすこととします。



#### 【めざすべき将来像】

**地域公共交通サービスで**

**“来たい” “住みたい” “住み続けたい” が叶うまち**

## 6.2 基本的な方針

大淀町地域公共交通計画では、先に示した課題を踏まえ、めざすべき将来像を実現するための基本方針として、以下の3つを定めます。

### 基本的な方針① 骨格となる地域公共交通ネットワーク軸を守る

#### 【関係する課題】 III. 既存幹線ネットワークの維持・活性化

“来たい、住みたい、住み続けたいまち 大淀町”を実現するうえで、町内の地域公共交通はもちろんのこと、周辺都市とつながる広域的な幹線軸は重要なライフラインとしての機能を有します。

厳しい経営環境となっている広域的な幹線軸の維持及び持続的な発展を支える利便性向上について、行政と事業者が一体となった視点から取り組みます。

### 基本的な方針② 日常的な移動を支える地域公共交通サービスを見直す

- #### 【関係する課題】
- I. 高齢化、交通弱者の増加に対応する地域公共交通づくり
  - II. 地域の特徴やニーズに対応した地域公共交通づくり
  - IV. 持続可能な地域公共交通サービスの提供

町内の移動については、鉄道や路線バス、一般タクシーとともに、よどりバスやよどりタクシーによって、面的な地域公共交通サービスの提供が行われています。これら、住民に定着したサービスを前提としつつ、歳をとっても移動に困らない、ずっと安心して暮らせるための持続可能なサービスのあり方を検討するとともに、今後高まる地域公共交通への期待に応えるきめ細やかな交通サービスの実現に取り組みます。

なお、大淀町全体の地域公共交通サービス維持の観点から、費用面での制約、既存公共交通とのすみ分けや役割分担にも留意した取り組みとします。

### 基本的な方針③ 地域公共交通が移動手段として選ばれる環境を創る

#### 【関係する課題】 V. 地域公共交通に対する理解・認知の醸成

地域の現状や声を踏まえながら、基本的な方針①や②で実施する施策を通じ、地域公共交通ネットワークやサービスの充実を図るとともに、住民が地域公共交通に関心を持ち、さらには、利用したいと思うことができる情報発信を積極的に実施します。

また、一方的な情報発信だけではなく、町民と一緒に考え、地域公共交通を育て、より良くしていくための取り組みも進めます。

### 6.3 目標

計画の策定後、各主体がめざすべき将来像を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要となります。そのため、6.2 で示した基本的な方針に基づく目標ならびに数値指標を設定します。

表 6-1. 評価指標ならびに目標値

基本的な方針	評価指標		現状	目標値	検証時期	考え方
	①	拠点数	鉄道駅の数 (駅)	6	6	毎年 (実績値)
停留所の数 (停留所)			31	31	毎年 (実績値)	
利用者数		6 駅の乗降者数 (人/日) ※1	7,551	7,400	毎年 (実績値)	生産年齢人口の減少による公共交通利用者の減少が予測される中で、利用者数を維持する。
②	町が運行する 地域公共交通サービスの利用者数※2 (人/年)		36,966	40,000	毎年 (実績値)	サービスの見直しとあわせて、利用者の10%上昇をめざす。
	町が運行する 地域公共交通サービスの乗降箇所数※2 (箇所)		111	115	毎年 (実績値)	サービスの見直しとあわせて、乗降箇所数の見直しを図る。
	町が運行する 地域公共交通サービスの行政負担額※2 (万円/年)		3,579	3,600	毎年 (実績値)	財政状況を鑑み、負担額を維持したうえで、収支率の改善を図る。
	町が運行する 地域公共交通サービスの収支率※2 (%)		8.1	10.0	毎年 (実績値)	
③	地域公共交通サービスの 認知度※3 (%)	路線バス	10.1	20.0	令和9年度	情報発信を積極的に行うことで、認知度や利用頻度の改善を図る
		R169 ゆうゆうバス	5.0	10.0		
		よどりバス	16.3	25.0		
		よどりタクシー	11.5	15.0		
	地域公共交通サービスの 利用頻度※4 (%)	路線バス	8.5	10.0		
		R169 ゆうゆうバス	10.2	15.0		
よどりタクシー		3.3	5.0			

※1：令和元（2019年）度

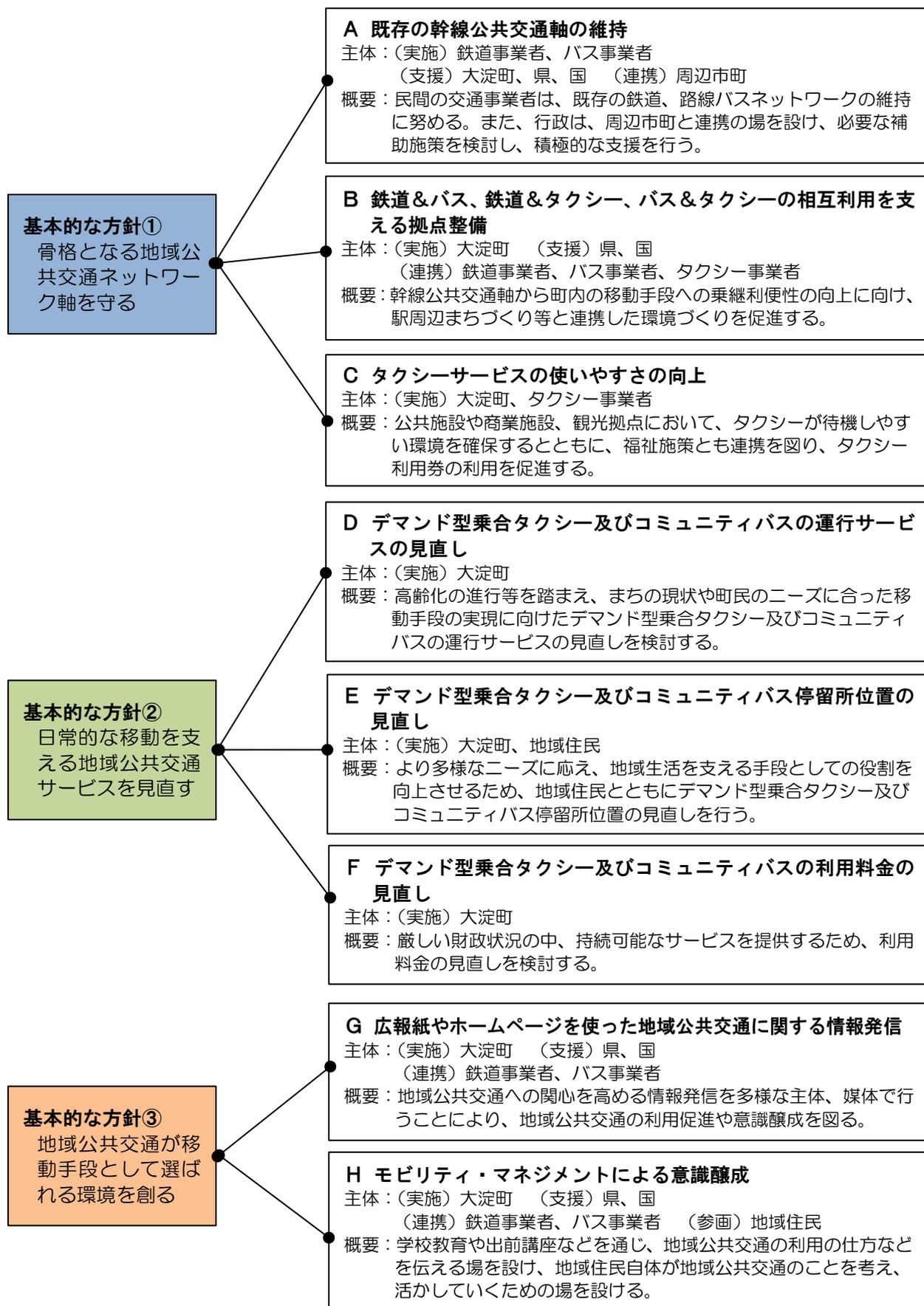
※2：令和3（2021年）度におけるよどりバス・よどりタクシーの合算値

※3：令和4（2022年）度を実施した移動に関するアンケート調査で、ルートや運行内容ともに知っている回答者

※4：令和4（2022年）度を実施した移動に関するアンケート調査で、利用頻度が「年数回程度」以上の回答者

## 7. めざすべき姿を実現するための事業メニュー

大淀町地域公共交通計画でめざすべき姿を実現するための施策メニューを、6.2で示した基本的な方針に基づき、整理します。



## 基本的な方針① 骨格となる地域公共交通ネットワーク軸を守る

A 既存の幹線公共交通軸の維持						
○ 実施主体						
大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他 (周辺市町村)
支援	支援	実施	実施	-	理解	連携
○ スケジュール（年度）						
2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	長期	
実施	→	→	→	→	→	
○ 概要						
<ul style="list-style-type: none"> <li>民間の交通事業者は、既存の鉄道、路線バスネットワークの維持に務める。また、行政は、周辺市町と連携の場を設け、必要な補助施策を検討し、積極的な支援を行う。</li> </ul>						
○ 取組内容（例）						
<ul style="list-style-type: none"> <li>持続に向けた合理化（←交通事業者）と合理化に対する理解の促進（←地域住民）</li> <li>観光施策との連携（＝広域からの利用者の確保）</li> <li>パーク＆ライドの促進（＝町内からの鉄道利用の促進）</li> <li>バス待ち環境の整備</li> </ul>						

### ● 幹線公共交通軸を生かした将来ネットワークイメージ

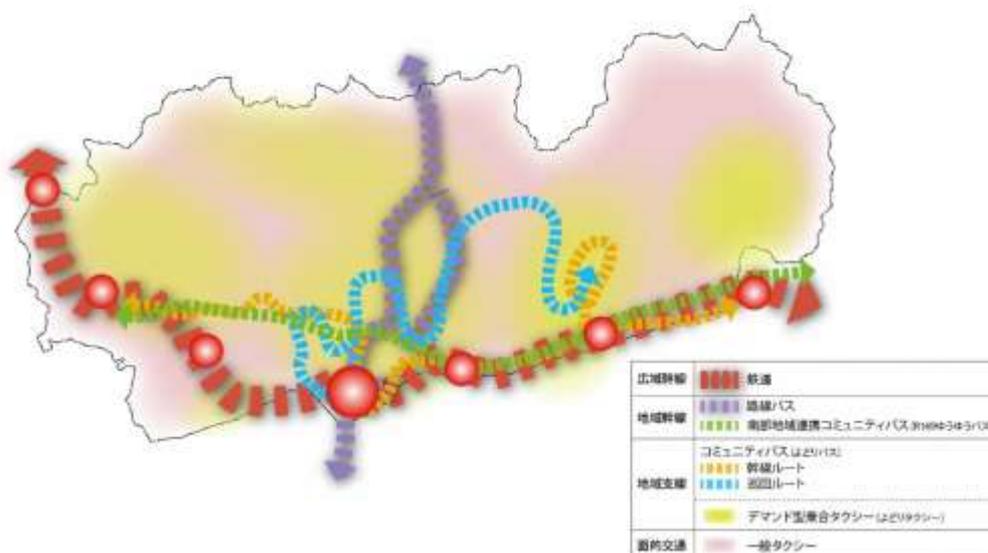


表. 交通手段別の役割分担

位置づけ		モード	路線等	役割	確保・維持の方針
幹線公共交通軸	広域幹線	鉄道	・近鉄	地域公共交通ネットワークの骨格を形成し、都市圏を超える移動や、町内の拠点間の移動等について、生活、観光等で多面的に支える。	鉄道駅を拠点とした取り組みと合わせ、サービス及び需要の確保をめざす。
	地域幹線	路線バス	・奈良交通	地域公共交通ネットワークの第2の骨格を形成する路線であり、町内の南北の移動ならびに町域を超える移動について、生活、観光等で多面的に支える。	<u>地域公共交通確保維持事業(幹線補助)</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。
		南部地域連携コミュニティバス	・R169 ゆうゆうバス※	鉄道による広域幹線軸を補完しつつ、町内の東西移動ならびに町域を超える移動等について、生活、観光等で多面的に支える。	運行する周辺町村と連携しつつ、 <u>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。
域内公共交通	地域支線	コミュニティバス	・よどりバス ＜幹線ルート＞ (運行主体：大淀町)	広域幹線・地域幹線に接続する支線であり、住民生活に係る移動を支える。	<u>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。
			・よどりバス ＜巡回ルート＞ (運行主体：大淀町)	広域幹線・地域幹線に接続する支線であり、住民生活に係る移動を支える。	交通事業者、国や県の協調及び支援により、サービス及び需要の確保をめざす。
		デマンド型乗合タクシー	・よどりタクシー (運行主体：大淀町)	広域幹線・地域幹線に接続する支線であり、住民生活に係る移動を支える。	<u>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。
	面的交通	一般タクシー		よりきめ細やかな需要や、地域幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える。	地域幹線・支線との役割分担の下、サービス及び需要の確保をめざす。

※ 運行主体：大淀町・吉野町・川上村・上北山村・下北山村

## B 鉄道&バス、鉄道&タクシー、バス&タクシーの相互利用を支える拠点整備

### ○ 実施主体

大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	支援	連携	連携	連携	-	-

### ○ スケジュール(年度)

2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
協議・検討	→	→	実施	→	→

### ○ 概要

- ・ 幹線公共交通軸から町内の移手段への乗継利便性の向上に向け、駅周辺まちづくり等と連携した環境づくりを促進する。

### ○ 取組内容(例)

- ・ 大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区のまちづくりと連携した駅前整備
- ・ 駅や停留所周辺の安全対策の推進と交通安全意識の啓発



出典：大淀町大淀病院跡地及び近鉄下市口駅周辺地区まちづくり基本構想

図 7-1. 駅前整備と一体となったまちづくり構想図(再掲)

C タクシーサービスの使いやすさの向上						
○ 実施主体						
大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	-	-	-	実施	-	-
○ スケジュール(年度)						
2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期	
協議・検討	実施	→	→	→	→	
○ 概要						
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や商業施設、観光拠点において、タクシーが待機しやすい環境を確保するとともに、福祉施策とも連携を図り、タクシー利用券の利用を促進する。</li> </ul>						
○ 取組内容(例)						
<ul style="list-style-type: none"> <li>主要施設でのタクシー待機環境の整備</li> <li>主要施設でのタクシー呼出し電話の設置</li> <li>配車アプリの導入</li> <li>福祉タクシー券配布事業の継続と利用促進</li> </ul>						



図 7-2. 主要施設でのタクシー呼出し電話の設置イメージ(例: ライフ大淀店)

基本的な方針② 日常的な移動を支える地域公共交通サービスを見直す

**D デマンド型乗合タクシー及びコミュニティバスの運行サービスの見直し**

○ 実施主体

大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	-	-	-	-	-	-

○ スケジュール(年度)

2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
協議・検討	見直し	→	→	→	→

○ 概要

- ・ 高齢化の進行等をふまえ、まちの現状や町民のニーズに合った移動手段の実現に向けたデマンド型乗合タクシー及びコミュニティバスの運行サービスの見直しを検討する。

○ 取組内容(例)

- ・ よどりタクシーの予約方法の見直しを検討
  - ✓ 予約受付時間の拡大、予約締切時間の見直し
  - ✓ アプリやインターネットツールを活用した予約方法の導入
- ・ よどりバスの運行ダイヤや運行ルートの見直しを検討
- ・ 安全確保及び利用者利便を図る観点から、よどりバス車両を更新

(よどりタクシーの予約概要(現行))

- ・ 受付時間：午前8時～午後5時
- ・ 受付開始：利用日の1週間前から
- ・ 受付締切：午前(午前8時～正午)に利用される場合 ⇒ **利用日の前日まで**  
午後(午後1時～午後5時)に利用される場合 ⇒ **利用の1時間前まで**

◆ よどりタクシー 利用方法

- 1. 予約センターに電話をします**  
名前と住所をオペレーターに伝えてください。利用者登録の情報を確認します。  
予約センター TEL: 0746-32-2985  
FAX: 0746-32-0385
- 2. 乗車希望日時・乗降場所・乗車人数を伝えます**  
複数で乗車される場合は、乗車される方全員の名前を伝えてください。乗車される方はすべて『利用者登録』が必要です。  
※小学生以下の方は登録する必要はありません。
- 3. オペレーターが乗車時間を伝えます**  
オペレーターから伝えられた乗車時間は応れないように、必ずメモをしてください。  
※帰りの予約をしておくこともできます。
- 4. 予約時間に車が迎えに来ます。指定された時間に、予約した乗降場所でお待ちください**  
時間は多少前後することがありますので、時間に余裕を持って乗降場所でお待ちください。
- 5. 予約した時間に乗車できない場合は、必ずキャンセルの連絡をしてください**  
乗車される予定時間の1時間前までに、予約センターに連絡してください。

図 7-3. よどりタクシーの利用方法

## E デマンド型乗合タクシー及びコミュニティバス停留所位置の見直し

### ○ 実施主体

大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	-	-	-	-	実施	-

### ○ スケジュール(年度)

2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
協議・検討	見直し	→	→	→	→

### ○ 概要

- より多様なニーズにこたえ、地域生活を支える手段としての役割を向上させるため、地域住民とともにデマンド型乗合タクシー及びコミュニティバス停留所位置の見直しを行う。

### ○ 取組内容(例)

- 停留所位置の見直しに向けた下記取り組みの実施
  - ✓ 停留所の見直しルールの作成
  - ✓ 見直しに向けた地域・集落ごとの勉強会・協議の実施

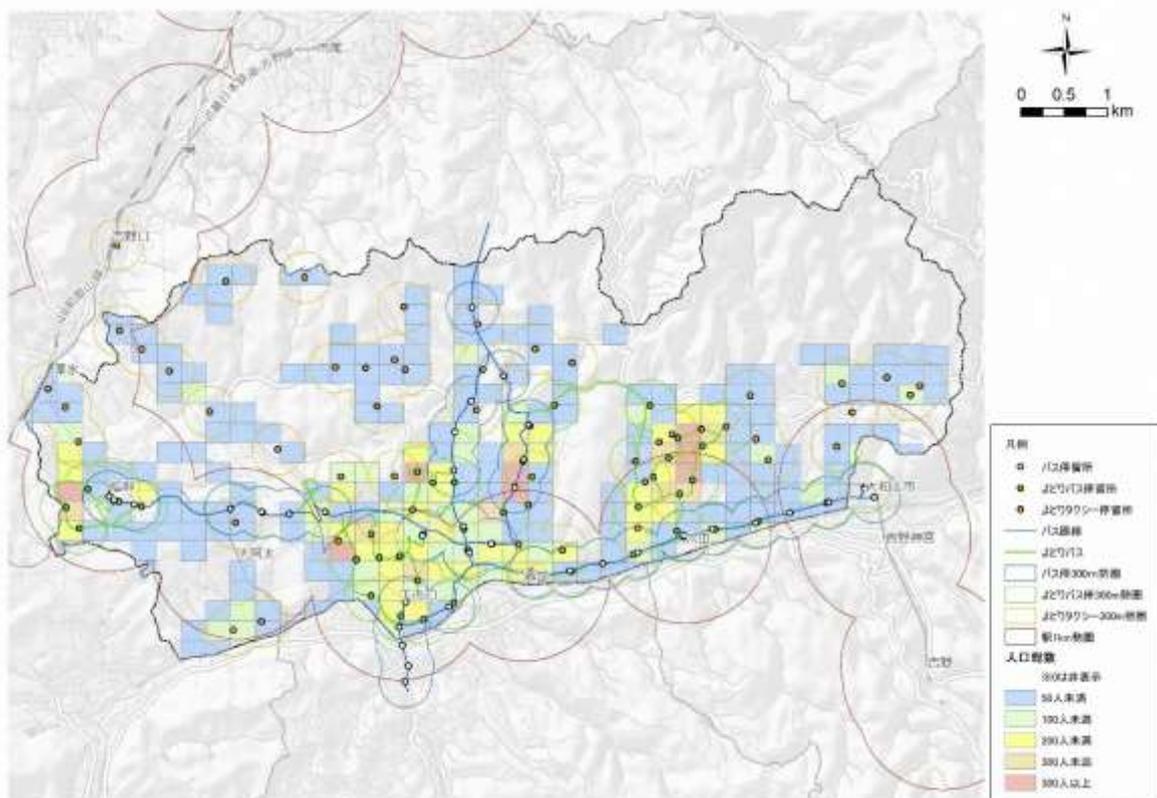


図 7-4. 地域公共交通ネットワークと人口分布 (再掲)

## F デマンド型乗合タクシー及びコミュニティバスの利用料金の見直し

### ○ 実施主体

大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	-	-	-	-	-	-

### ○ スケジュール(年度)

2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
協議・検討	見直し	→	→	→	→

### ○ 概要

- ・ 厳しい財政状況の中、持続可能なサービスを提供するため、利用料金の見直しを検討する。

### ○ 取組内容(例)

- ・ 持続可能性や受益者負担の観点から、下記を検討
  - ✓ 大淀町特別乗車券制度の見直し
  - ✓ 路線バスやR169 ゆうゆうバスの正規運賃とのバランスが取れたデマンド型乗合タクシー及びコミュニティバスの利用料金への改定

#### (大淀町特別乗車券制度の概要)

- ✓ 大淀町特別乗車券をご利用いただくと、奈良交通路線バス、R169 ゆうゆうバスを利用する際に、乗車運賃が100円となる。(正規運賃：190円～620円)

#### 利用対象者

- ・ だれでも利用可

#### 利用できる区間

- ・ 奈良交通路線バス 『芦原～下市口駅』
- ・ R169 ゆうゆうバス 『福神駅～上市駅』

※ この区間外への乗り越しはできない。

#### 特別乗車券設置場所

- ・ 町役場
- ・ 道の駅 吉野路大淀 i センター
- ・ 大淀バスセンター



図 7-5. 大淀町特別乗車券(見本)

基本的な方針③ 地域公共交通が移動手段として選ばれる環境を創る

G 広報紙やホームページを使った地域公共交通に関する情報発信						
○ 実施主体						
大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	支援	連携	連携	-	-	-
○ スケジュール(年度)						
2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期	
実施	→	→	→	→	→	
○ 概要						
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通への関心を高める情報発信を多様な主体、媒体で行うことにより、地域公共交通の利用促進や意識醸成を図る。</li> </ul>						
○ 取組内容(例)						
<ul style="list-style-type: none"> <li>ケーブルテレビや大淀町公式動画チャンネル等での動画発信</li> <li>町が保有するその他情報発信ツール(ホームページ、SNS、広報紙)での情報発信</li> </ul>						

(町が保有する情報発信ツール(一例))

- ✓ 大淀町公式 LINE

下記 QR コードからアクセス可能です。



- ✓ 大淀町公式 YouTube チャンネル

下記 QR コードからアクセス可能です。



- ✓ 大淀町よどりちゃん公式 Twitter

下記 QR コードからアクセス可能です。



## H モビリティ・マネジメントによる意識醸成

### ○ 実施主体

大淀町	県・国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	地域住民	その他(周辺市町)
実施	支援	連携	連携	-	参画	-

### ○ スケジュール(年度)

2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)	長期
実施	→	→	→	→	→

### ○ 概要

- 学校教育や市民講座などを通じ、地域公共交通の利用の仕方などを伝える場を設け、地域住民自体が地域公共交通のことを考え、活かしていくための場を設ける。

### ○ 取組内容(例)

- 町内の小・中学生を対象とした「乗り方教室」の実施
- 町が開催する「生涯学習講座」受講者を対象とした乗車体験会の実施
- 「まちづくり出前講座」の積極的な実施
- 転入者に対する利用案内の配布

(事業者と連携した小・中学生を対象としたモビリティ・マネジメントの例)

**宇陀市モビリティマネジメント**

対象: 奈良県宇陀市菟田野小学校3・4年生54名、教員6名  
 日時: 平成27年11月20日 9:00~10:10  
 場所: 奈良交通標原営業所

プログラム:

- ・9:00~ 奈良交通バス事業概要説明
- ・9:05~ バスの役割、運転手について説明
- ・9:20~ ノンステップバスの説明  
車いすでの乗車体験、整備点検の説明  
ビット内車体底面の見学  
現金、ICカードで運賃払い体験
- ・9:50~ 交通と環境について説明  
(CO2をあまり出さない環境に良いバスについて)
- ・10:10~ バスに乗車し、洗車機を通り、終了。

出典: 国土交通省ホームページ(宇陀市・奈良交通)

## 8. 計画の評価・検証・見直し

策定した計画 (Plan) を推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力し、重点施策の取り組みを進め (Do) 、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証 (Check) を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し (Action) を行います。

なお、本町では、計画の策定後に関連部局と連携し、小さな PDCA サイクルを実現する以下の進行管理、役割分担を掲げ、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定しています。

表 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組内容
大淀町地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体的な進捗管理</li> <li>・ 定期的な評価・検証</li> <li>・ 中間見直し (令和 7 (2025) 年度)</li> <li>・ 最終的な評価・検証 (令和 9 (2027) 年度)</li> </ul>
関連主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各施策の実施</li> <li>・ 各施策の進捗管理、見直しの検討 (適宜)</li> </ul>

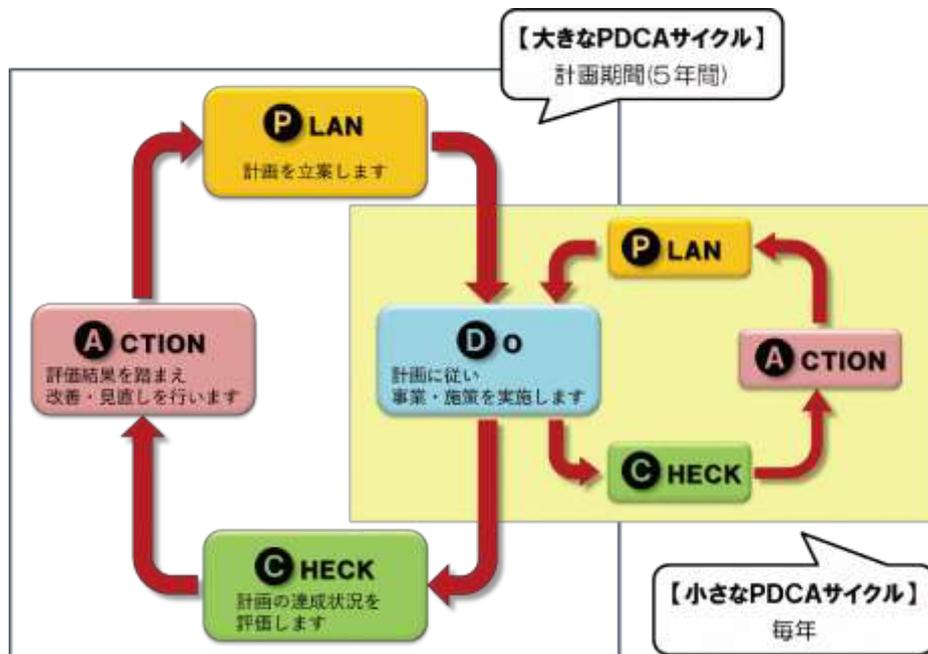


図 8-1. PDCA サイクル



## 大淀町地域公共交通計画

【発行】 大淀町

【発行年月】 令和5年3月

【問合せ先】 大淀町役場 総務部企画財務課

〒638-8501 奈良県吉野郡大淀町桧垣本 2090

TEL : 0747-52-5501 (代表)