第2期葛城市地域公共交通計画（資料編）

資料３

1. 葛城市を取り巻く状況

1.1. 本市の概況

(1)　位置・地勢

・ 奈良県内で北西部に位置し、地理的には、北は香芝市、東は大和高田市、南は御所市、西は金剛生駒紀泉国定公園をはさんで大阪府南河内郡太子町・河南町と隣接している。金剛・葛城・二上など西部の山並みと東に広がる沖積地で、面積は 33.72km^2、人口は約 3.7 万人、44 の大字から構成されている。

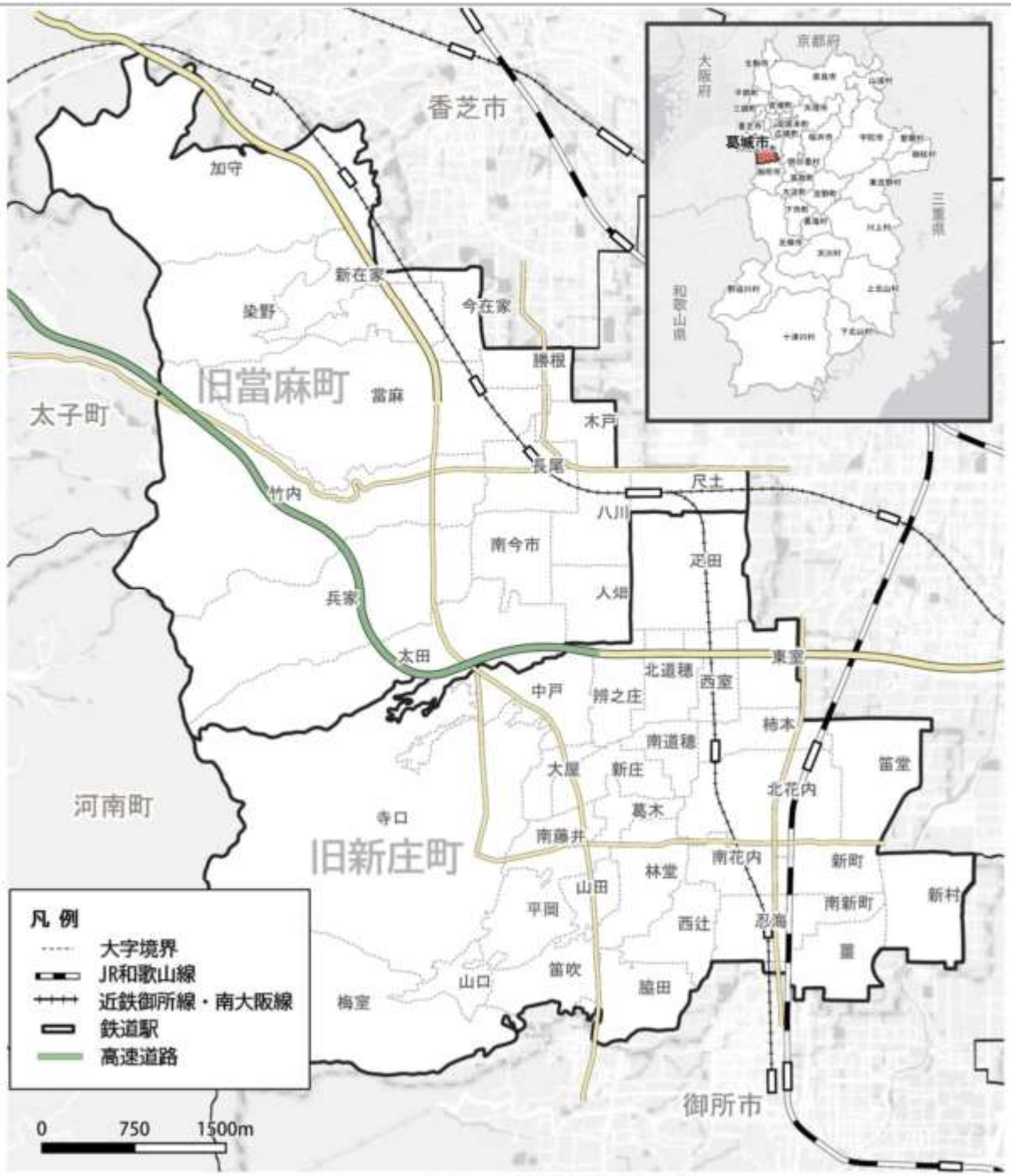


図 1-1　葛城市の位置及び旧町区域

(2)　土地利用

・　土地利用は、市西部・南西部の山麓部に森林が広く分布する一方、市中央部から東部では、鉄道路線や幹線道路沿いを中心に建物用地がまとまって分布している。



図 1-2　葛城市の土地利用状況

出典：　国土交通省「国土数値情報（土地利用細分メッシュデータ・令和３年度）」を基に作成。

注：右上の円グラフは、葛城市域内における土地利用区分別の面積構成比を示している。市域内部分の面積を集計し、各区分の面積を総面積で除して算出した。

(3)　用途地域

- 用途地域は住居系が中心であり、当麻寺駅、磐城駅、尺土駅及び近鉄新庄駅周辺には、第一種住居地域や中高層住居専用地域等がまとまって指定されている。商業系用途地域は近鉄新庄駅とJR大和新庄駅を結ぶ沿道等に限定的に指定され、準工業地域及び工業地域は国道24号沿道や葛城川周辺に分布している。

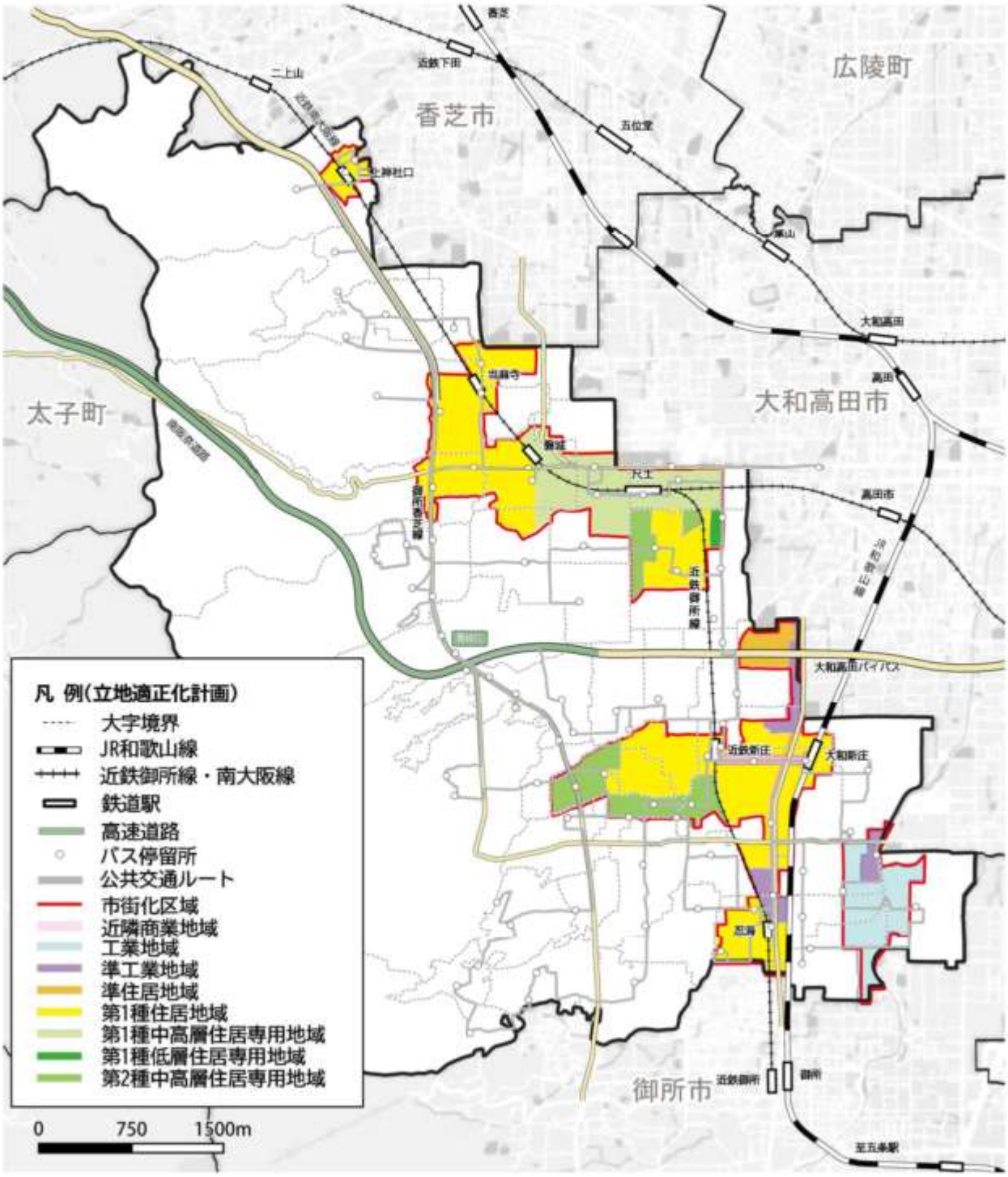


図 1-3　葛城市の都市計画用途地域

出典：国土交通省「国土数値情報（都市計画決定情報データ・令和6年度、都市計画用途地域）」を基に作成。

(4)　立地適正化計画

・　居住誘導区域は、当麻寺駅・磐城駅、尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅等の周辺に分布し、その内側に都市機能誘導区域が設定されている。鉄道駅や庁舎周辺等を中心とした複数の生活拠点が形成されており、鉄道、環状線バス及びミニバス等が各区域への移動を支えている。

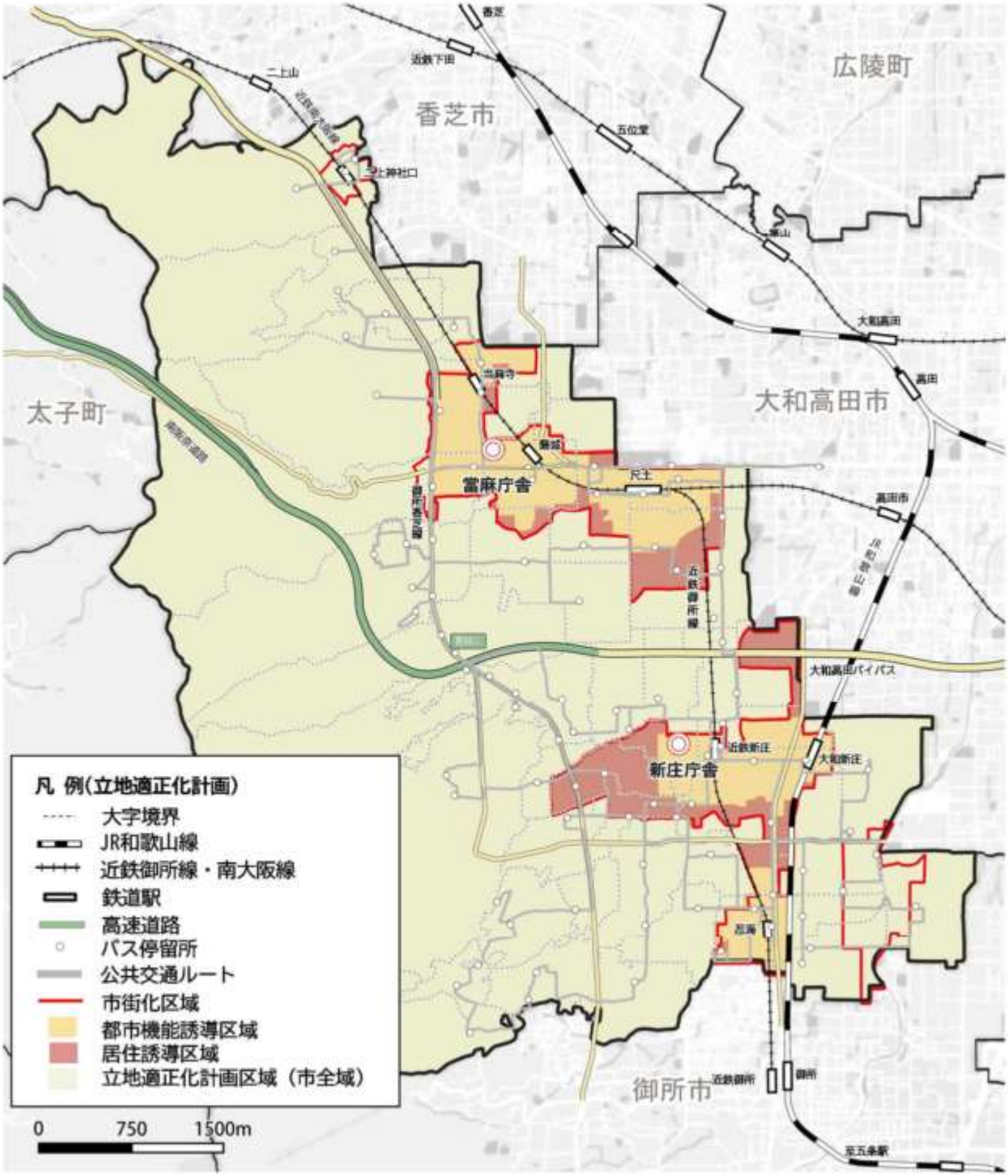


図 1-4　葛城市の立地適正化計画

出典：国土交通省「国土数値情報（都市計画決定情報データ・令和 6 年度、立地適正化計画）」を基に作成。

(5)　道路網

・　市内の幹線道路は、南北方向に国道 24 号・168 号及び主要地方道御所香芝線、東西方向に国道 165 号・166 号及び大和高田バイパスが通っている。国道 165 号及び御所香芝線沿線より東側には比較的平坦な地形が広がり、南阪奈道路の葛城 IC を含む道路網が形成されている。



図 1-5　葛城市の道路網

出典：国土交通省「国土数値情報（行政区域データ、鉄道データ、道路データ」、「地理院タイル（淡色地図）」を基に作成。

1.2. 市内の主な施設

(1) 施設立地

- 公共施設や医療・福祉施設は、當麻庁舎周辺及び新庄庁舎・屋敷山公園周辺に多く分布している。
- 商業施設は、国道 24 号、165 号、166 号の沿線を中心に立地しており、主要駅周辺や幹線道路沿道にはスーパーマーケット等の買物施設、国道 24 号・165 号沿線には飲食施設やロードサイド型店舗がみられる。
- 小・中学校は市内各地域に配置されている一方、市内には高等学校が立地していない。
- 観光施設は、當麻寺・石光寺周辺や竹内街道・長尾神社周辺に寺院・神社・史跡等の歴史文化資源が集積する一方、二上山・山麓部や道の駅周辺には自然・公園・休憩拠点が分布している。

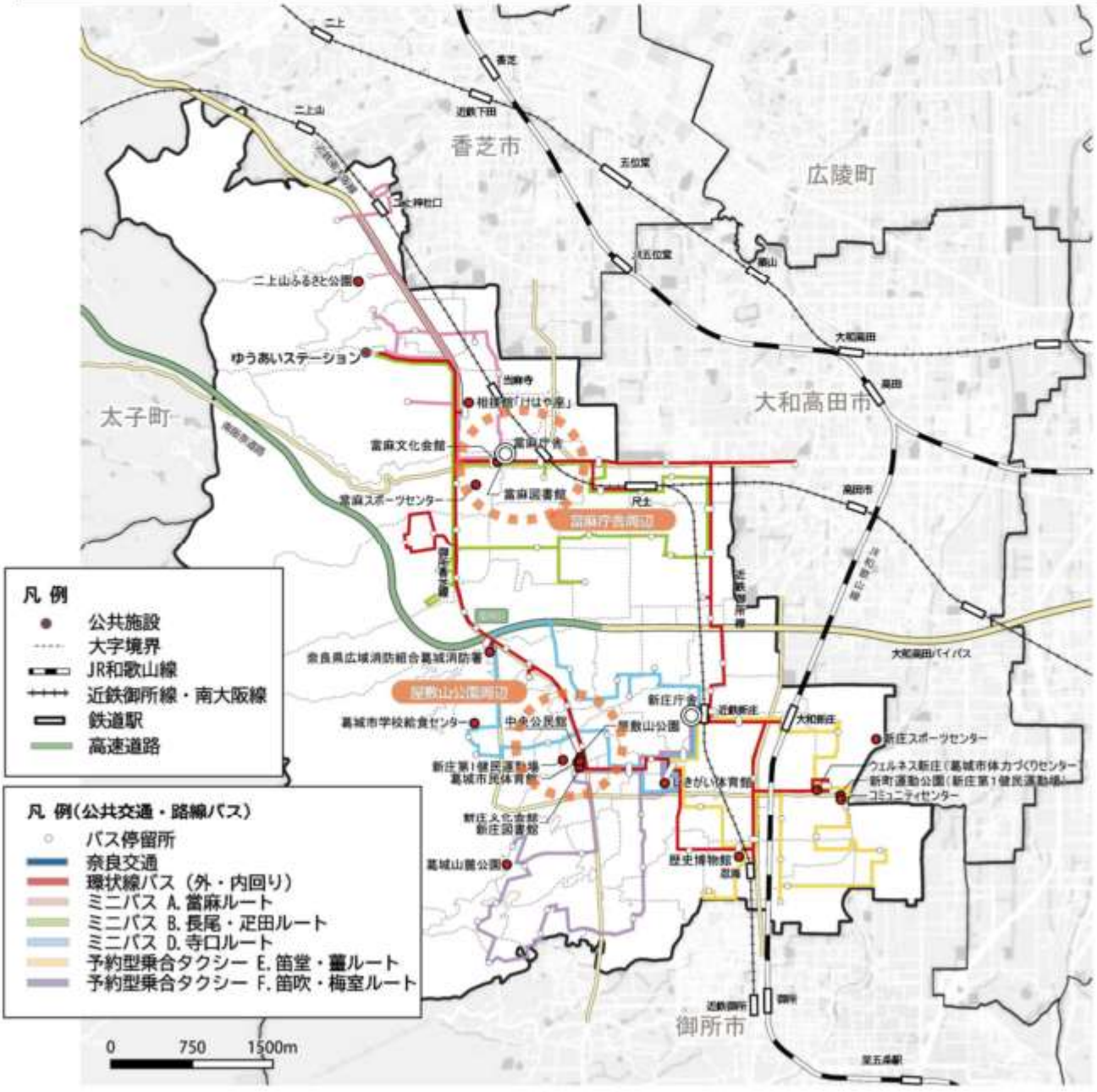


図 1-6 公共施設の立地状況

出典：葛城市「全施設マップ」を基に作成。施設分類は「全施設マップ」のカテゴリを参考に、市役所、水道・環境・斎場、図書館、公園・スポーツ施設、消防、その他公共施設、文化施設等を公共施設として集約・整理した。

(2)　医療・福祉施設

- 医療・福祉施設は、當麻病院やゆうあいステーションが立地する當麻周辺と、いきいきセンター、介護老人保健施設等が立地する新庄庁舎周辺に集積している。また、市内各地域に施設が分布するほか、環状線バスは市外の大和高田市立病院にも接続している。
- これらの主要な医療・福祉施設は、環状線バス、ミニバス及び予約型乗合タクシーの沿線に位置しており、公共交通によるアクセスが確保されている。



図 1-7　医療・福祉施設の立地状況

出典：葛城市「全施設マップ」を基に作成。施設分類は「全施設マップ」のカテゴリを参考に、病院、福祉施設を「医療・福祉施設」として集約・整理した。

(3)　商業施設

- 商業施設は、国道 24 号、国道 165 号及び国道 166 号の沿線を中心に立地している。施設の用途には地域差があり、尺土周辺ではスーパーマーケット等の買物施設、国道 24 号沿線では買物・飲食施設がみられる。
- 葛城 IC から東室交差点にかけての国道 165 号沿線には、東室オープンモールをはじめとした飲食店を中心としたロードサイド型店舗が集積している。一方、この区間は環状線バスや予約型乗合タクシー等の運行ルートから外れており、自動車利用を前提とした立地となっている。

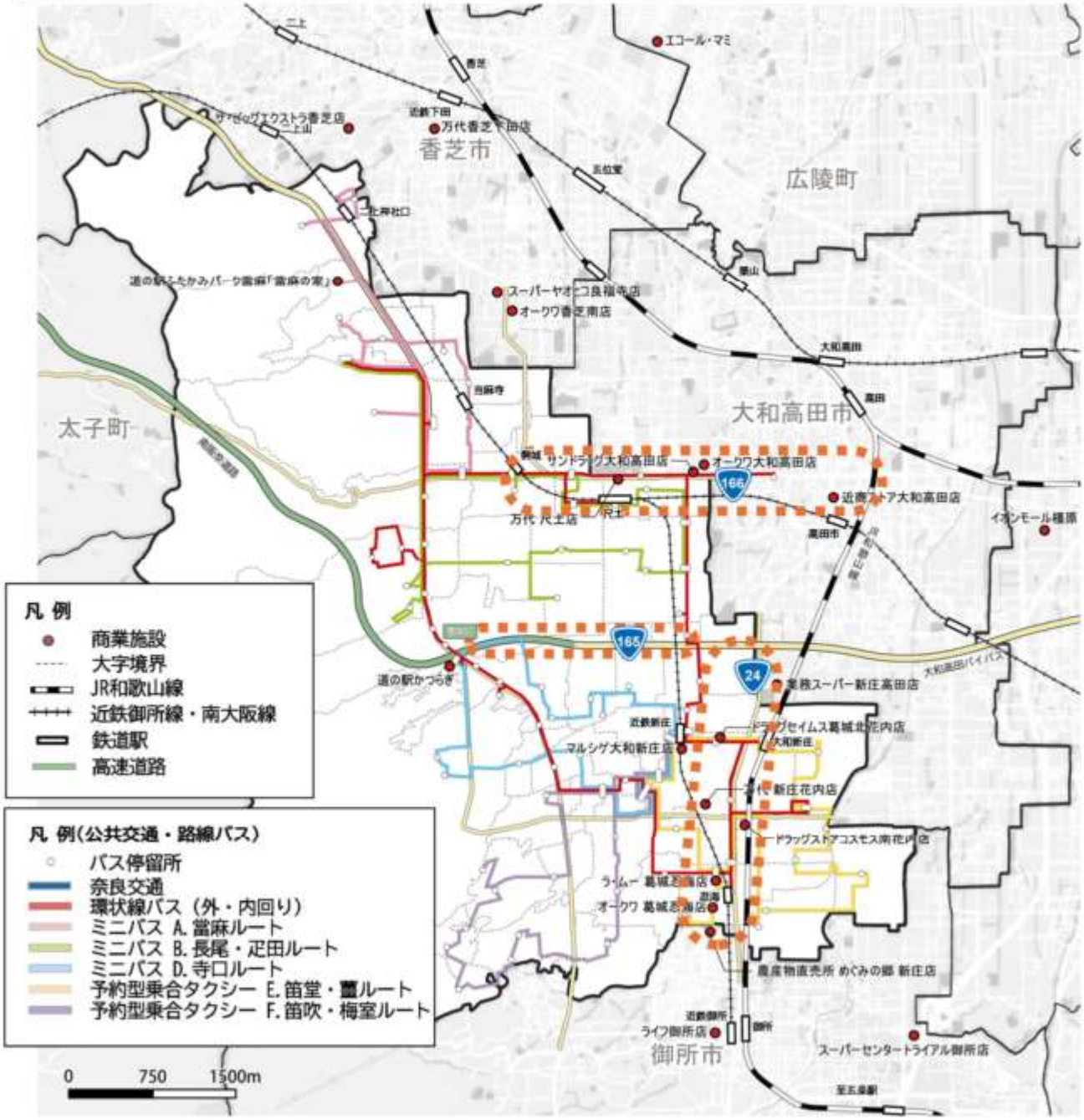


図 1-8　商業施設の立地状況

出典：葛城市「全施設マップ」を基に作成。施設分類は「全施設マップ」のカテゴリを参考に、買物施設を商業施設として整理するとともに、利用者アンケートで利用先として回答のあった主要施設を追加した。

(4)　教育施設

- 小・中学校は市内各地域に配置されている一方、市内に高等学校がないため、高校生は大和高田市をはじめとする近隣市等へ通学する必要がある。
- 市外の高等学校への通学には鉄道等の広域公共交通を利用する必要があるため、鉄道駅までの移動手段や、朝夕の通学時間帯における鉄道とバスの接続性の確保が重要となる。

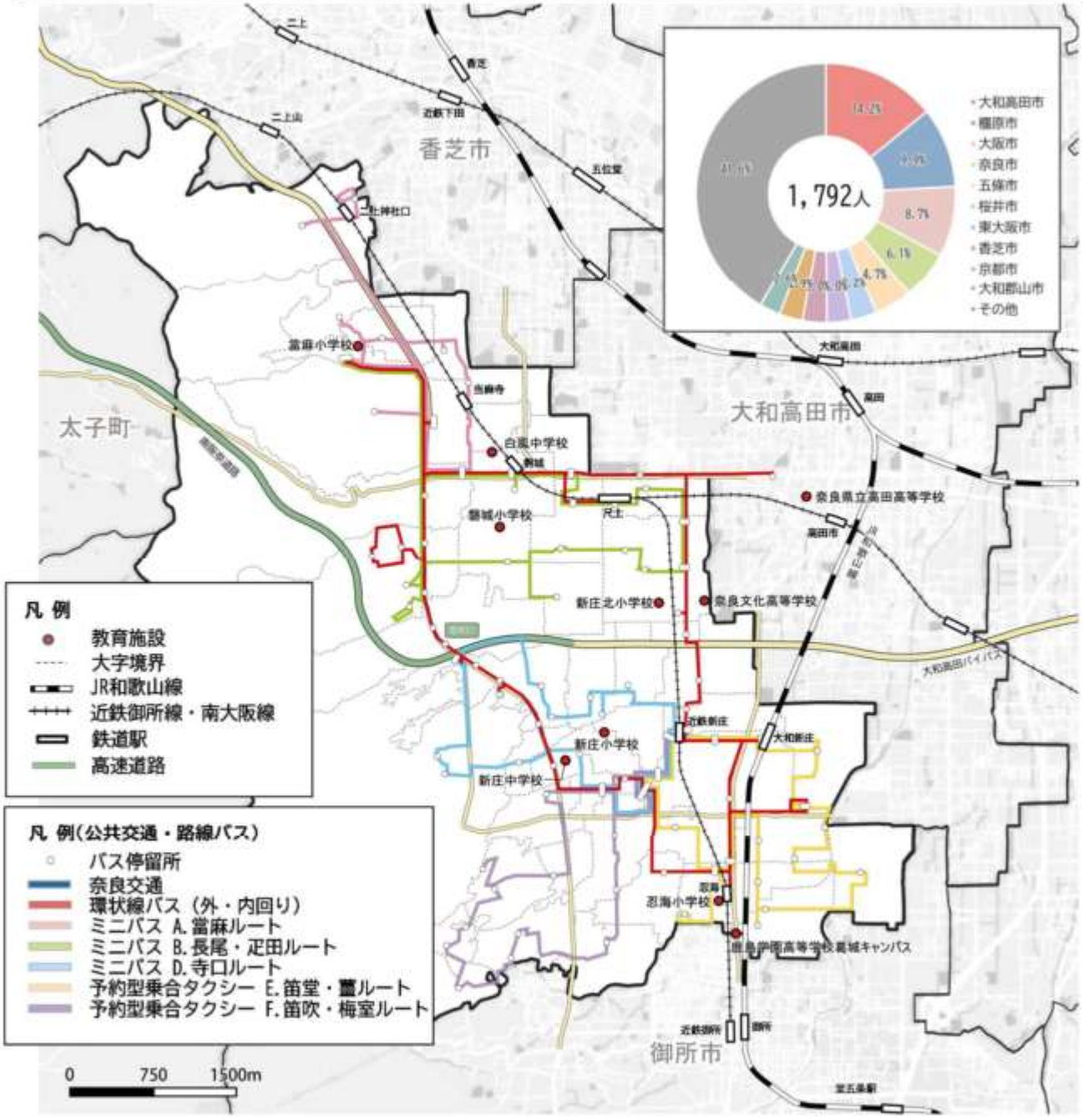


図 1-9　教育施設の立地状況

出典：葛城市「全施設マップ」を基に作成。施設分類は「全施設マップ」のカテゴリを参考に整理し、小学校・中学校に加え、近隣市に立地する高等学校等を追加した。

(5)　観光施設

- 主要観光施設は、市西部の山麓部から當麻寺周辺、竹内街道沿いに多く分布している。
- 當麻寺・石光寺周辺や竹内街道・長尾神社周辺は、寺院・神社・史跡が集積する歴史文化資源の中心的エリアである。一方、二上山・山麓エリアや道の駅かつらぎ周辺エリアは、自然・公園・休憩拠点を含む観光エリアとして位置づけられる。

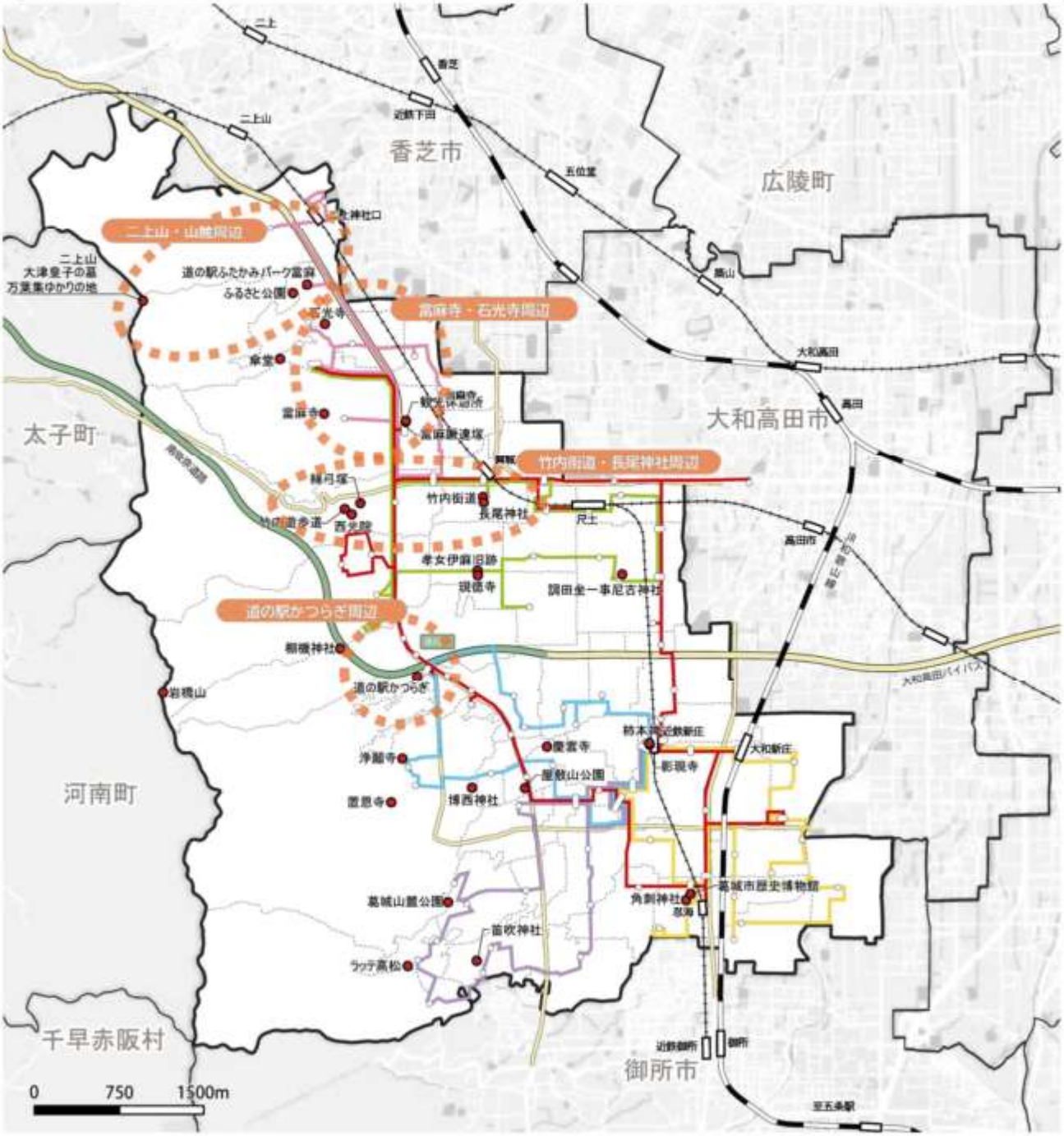


図 1-10　観光施設の立地状況

出典：葛城市「葛城市観光マップ」及び葛城市ホームページを基に作成。観光施設の分類及び位置は、観光マップや市ホームページに掲載されている情報を参考に整理した。

表 1-1　観光資源の立地傾向

カテゴリー	主な施設	立地傾向	公共交通との関係
寺院	當麻寺、石光寺、西光院、慶雲寺、置恩寺、浄願寺など	市西部から中央部にかけて多く、特に當麻寺・石光寺周辺に集積	當麻寺駅周辺の寺院は鉄道から徒歩でアクセスしやすい。一方、山麓部や南部の寺院は駅から距離があり、ミニバス・予約型乗合タクシー等との接続が課題である。
神社	長尾神社、柿本神社、角刺神社、笛吹神社など	市中央部から南部にかけて点在。集落内や旧街道沿いに立地	笛吹神社など南部・山麓部の施設は公共交通のみでのアクセスがやや弱い。
史跡・文化資源	綿弓塚、孝女伊麻旧跡、傘堂、大津皇子の墓、當麻蹴速塚など	竹内街道沿い、市西部の山麓部で寺院や神社と近接して立地	竹内街道は近鉄磐城駅から徒歩約 5 分の位置にあり、長尾神社から西に向かって進む道として、鉄道駅を起点とした徒歩周遊と結びつけやすい。
公園・自然資源	葛城山麓公園、屋敷山公園、しあわせの森公園、ふるさと公園、二上山など	市西部・南部の山麓部に立地	鉄道駅から離れている施設が多く、現状では公共交通によるアクセスが十分に確保されていない施設もみられる。
観光・商業施設	道の駅かつらぎ、道の駅ふたかみパーク當麻、観光休憩所、葛城市歴史博物館など	幹線道路沿道や市街地周辺に立地	道の駅等は自動車利用者の立ち寄り拠点としての性格が強い一方、周辺にはコミュニティバスや予約型乗合タクシー等の公共交通も確保されている。

- 葛城市の観光入込客数は、平成 27 年の 651 千人から平成 29 年に 1,121 千人まで増加し、その後は 900 千人台から 1,000 千人台で推移している。令和 6 年は 1,185 千人と過去最高を記録している。
- 葛城市を含む奈良県西部の観光客数は、平成 27 年の 5,324 千人から令和元年の 6,386 千人まで増加した後、令和 2 年・令和 3 年に大きく減少した。その後、令和 4 年に回復し、令和 6 年は 6,647 千人と、コロナ禍前の令和元年を上回っている。
- 奈良県西部全体では、コロナ禍の令和 2 年・令和 3 年に大きく落ち込んだ一方、葛城市では同時期も同水準を維持しており、推移に違いがみられる。

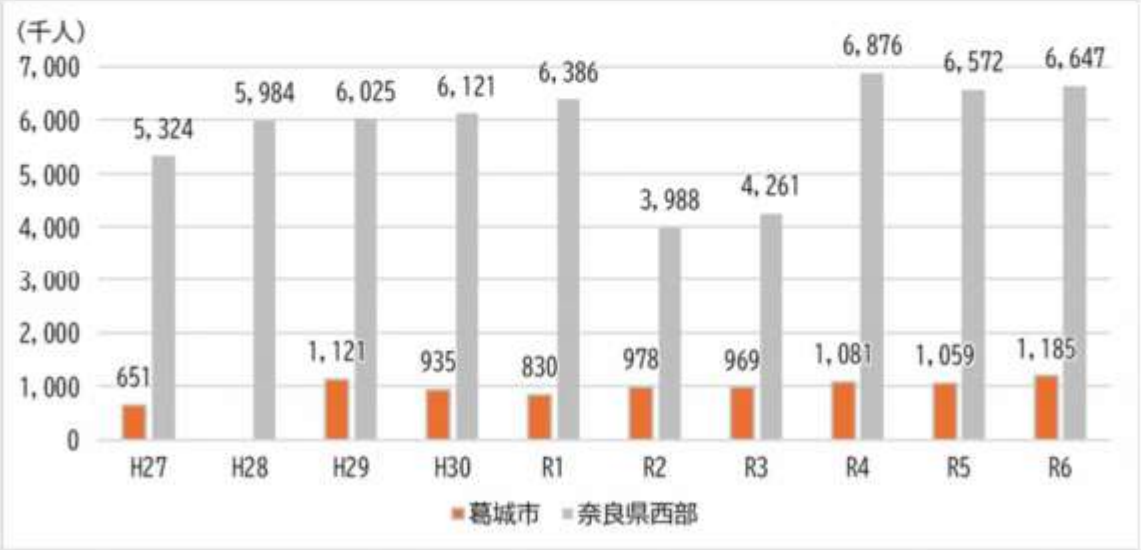


図 1-11　葛城市の観光入込客数

出典：奈良県「奈良県観光客動態調査」及び葛城市「第二次総合計画達成度見込み報告書」を基に作成。

注：県西部は、大和高田市、大和郡山市、御所市、香芝市、葛城市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、広陵町、河合町を含む。報告書内の数値は、千人未満を四捨五入して表記されている。

1.3. 本市を取り巻く社会環境

1.3.1. 人口・社会経済の状況

(1) 総人口の推移

- 葛城市の総人口は平成27年以降おおむね横ばいで推移している一方、周辺自治体や奈良県全体では人口減少が進んでおり、葛城市についても将来は人口減少が見込まれている。

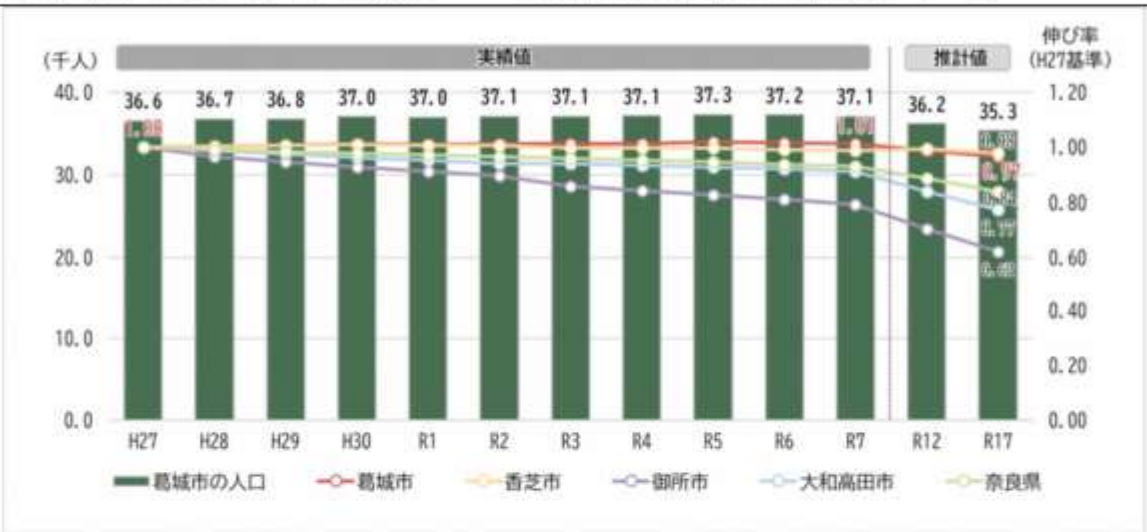


図 1-12 葛城市の人口推移

出典： 奈良県「奈良県推計人口調査（年報）」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

注： H27～R7は各年10月1日現在の実績人口、R12・R17は将来推計人口。伸び率はH27を1.00として算出。なお、将来推計人口は令和2年国勢調査を基準とする推計値である。

(2) 年齢3区分人口割合の推移

- 年齢3区分別人口をみると、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にある一方、老年人口は増加、高齢化率も上昇しており、将来は少子高齢化がさらに進行すると見込まれている。

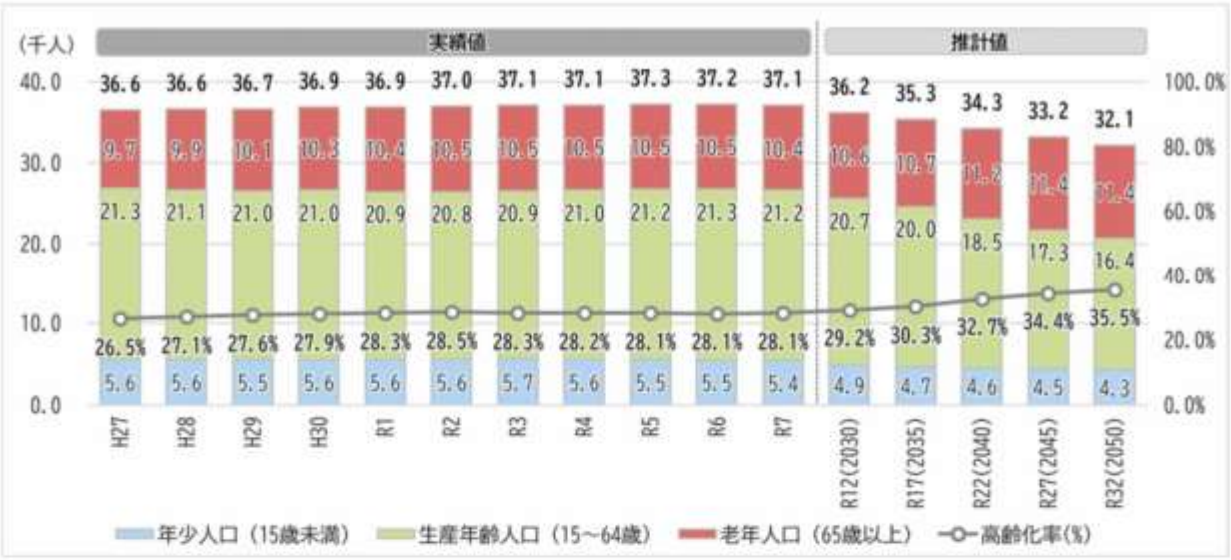


図 1-13　葛城市年齢 3 区分人口割合の推移

出典：平成 27 年国勢調査、奈良県「年齢別推計人口」及び「奈良県推計人口調査（年報）」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」　注：H27 は国勢調査、H28～R7 は奈良県の年齢別推計人口、R12～R32 は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を使用している。年齢不詳を除いて集計しており、年齢 3 区分人口の合計は総人口と一致しない場合がある。

(3)　人口動向と施設・公共交通の関係

- 総人口は、市中央部から東部の市街地や鉄道駅周辺に多く分布しており、H27 から R2 にかけては近鉄新庄駅・尺土駅周辺等で増加する一方、市北西部の山麓部や市南部では減少がみられる。
- 高齢化率は、総人口の分布とは異なり、南西部の山麓部や市南東部の市境付近で高く、H27 から R2 にかけては市南部や葛城 IC 北側等で上昇がみられる。

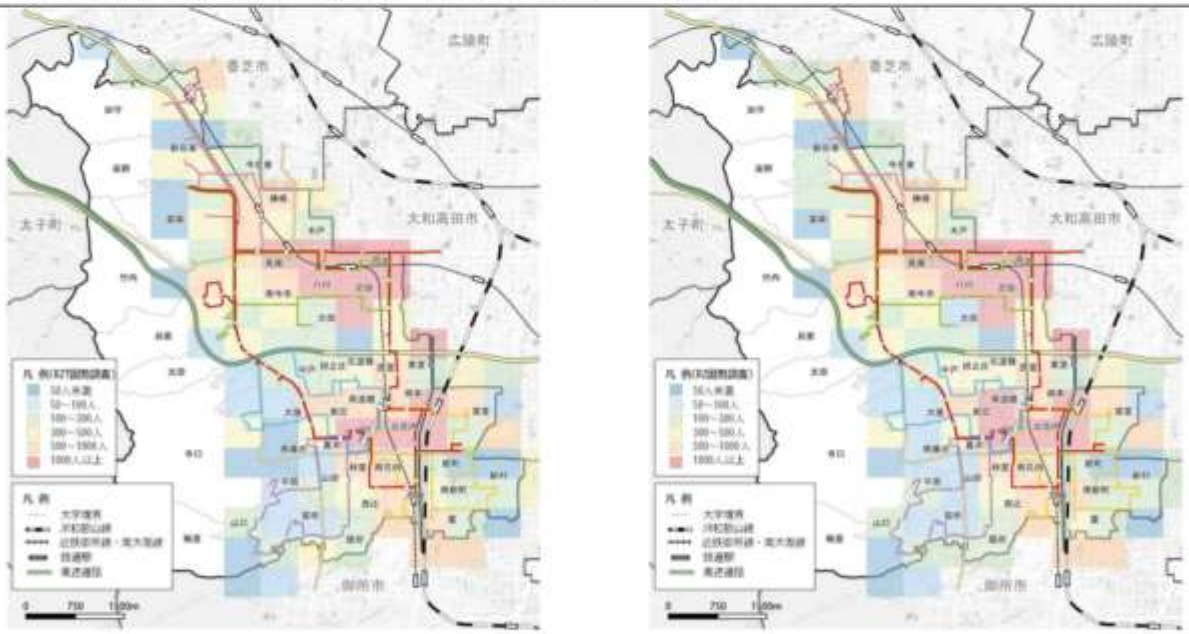


図 1-14　500m メッシュ別の総人口（左：平成 27 年、右：令和 2 年）

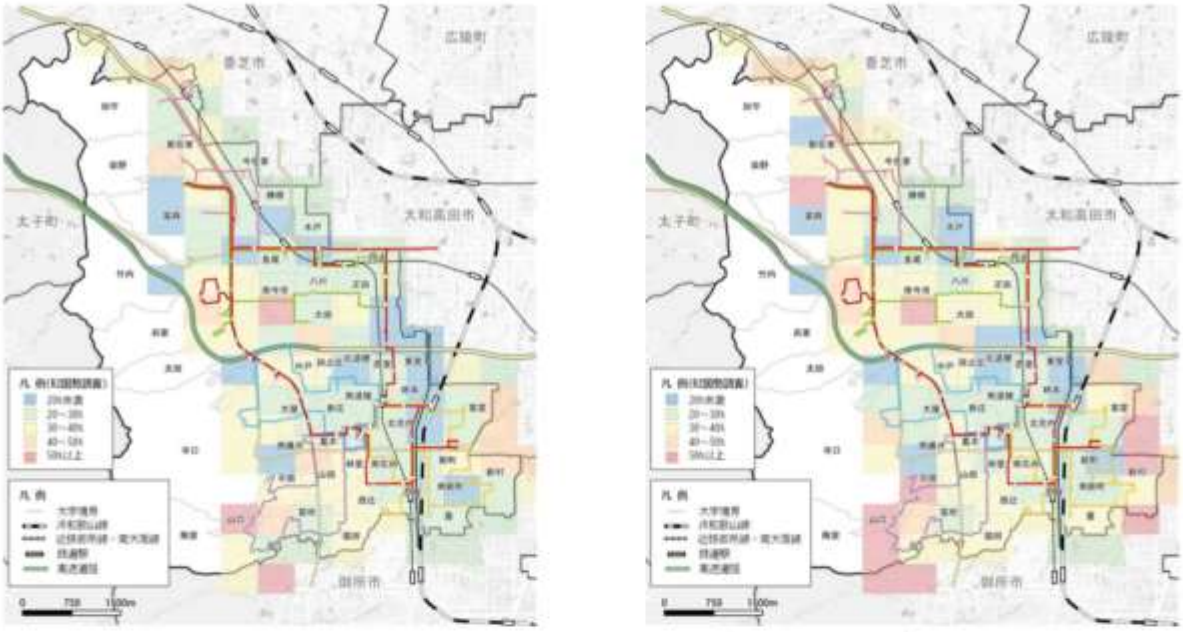


図 1-15　500m メッシュ別の高齢化率（左：平成 27 年、右：令和 2 年）

出典：総務省統計局「平成 27 年国勢調査、令和 2 年国勢調査 地域メッシュ統計（500m メッシュ）」を基に作成。

(4)　産業・経済

・　事業所は當麻寺駅・磐城駅周辺や国道 24 号沿道に比較的多く分布し、従業者数は北花内・南花内・新町・南新町周辺の工業ゾーンを中心に多くみられる。



図 1-16　500m メッシュ別の全産業事業所数



図 1-17　500m メッシュ別の全産業従業員数

出典：出所：総務省・経済産業省「令和 3 年経済センサス-活動調査 地域メッシュ統計（産業大分類別事業所数及び従業者数）」、国土交通省 国土数値情報、国土地理院を基に作成。

(5)　乗用車保有台数

・　葛城市の乗用自動車等台数は増加傾向にある。1 世帯当たり 1 両を上回っており、自動車利用を前提とした生活スタイルが広く定着していることがうかがえる。



図 1-18　葛城市の自動車等登録数

出典：奈良県「奈良県統計年鑑」第 13 章「市町村別自動車数」A.自動車等登録数、B.軽自動車等課税数を基に作成
注：普通乗用車及び小型乗用車は「自動車等登録数」、軽自動車（乗用）は「軽自動車等課税数」の四輪乗用を使用。図中の値は台数を 100 で除し、百台単位で四捨五入して表示している。

1.3.2. 人の動きと移動実態

※グラフ等に記載する「トリップ」とは、通勤・通学・買物などの目的で、ある地点から別の地点へ移動する1回の動きを指す。

(1) 葛城市の発生量・集中量の推移

- 葛城市全体の1日当たりの移動量は平成22年から令和3年にかけてわずかに減少しており、地域別では葛城市南部で増加する一方、北部では減少している。
- 目的別では、平成22年・令和3年ともに「帰宅」が最も多く、次いで「自由」が多い。令和3年は、北部で各目的の移動量がおおむね減少する一方、南部では「帰宅」や「登校」などが増加している。

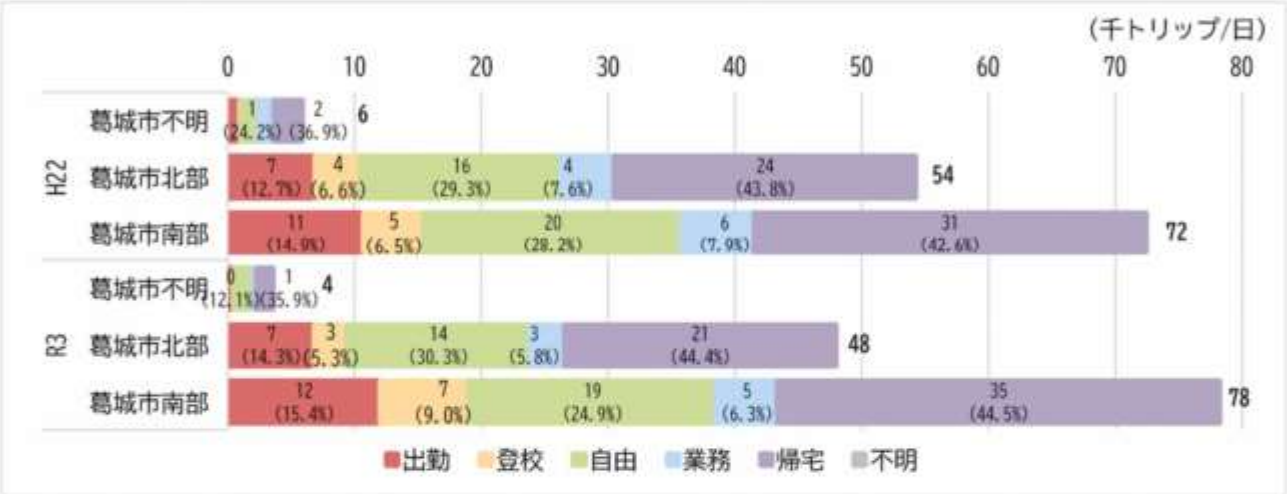


図 1-19 地域別・移動目的別発生集中量及び構成比の変化

注：移動量は、各地域を出発する移動と到着する移動を合計した「発生集中量」を示す。

- 代表交通手段は、平成22年・令和3年ともに自動車が最も多く、特に葛城市南部では約6割を占めている。また、令和3年の南部では、平成22年と比べて鉄道や徒歩の割合が高くなっている。



図 1-20 地域別・代表交通手段別発生集中量の変化

出典： 近畿圏パーソントリップ調査「令和3年近畿圏パーソントリップ調査 基礎集計 表 d-1 目的別代表交通手段別発生集中量」及び平成22年近畿圏パーソントリップ調査を基に作成。

注： 図中の値は、トリップ数を 1,000 で除し、千トリップ／日単位で四捨五入して表示している。割合は各地域・各年の総計に占める構成比を示す。代表交通手段とは、1 回の移動で複数の交通手段を利用した場合に、その移動を代表する交通手段を示したものである。例えば、徒歩で駅まで移動した後に鉄道を利用した場合は「鉄道」として集計される。

(2) 葛城市に関連する OD 交通量の推移

- 葛城市を出発地または目的地とする 1 日当たりの移動量は、平成 22 年から令和 3 年にかけて減少している。目的別では、「帰宅」が最も多く、平成 22 年から令和 3 年にかけて「業務」や「自由」の移動が減少する一方、「出勤」や「登校」の移動は増加している。



図 1-21 葛城市関連 OD の移動目的別トリップ数の変化

- 交通手段別では、自動車による移動が最も多く、平成 22 年から令和 3 年にかけて移動量はおおむね横ばいであるものの、全体に占める割合は上昇している。また、徒歩による移動が増加する一方、鉄道や自転車による移動は減少している。



図 1-22 葛城市関連 OD の代表交通手段別トリップ数の変化

(3)　葛城市内間の OD 交通量の推移

- 葛城市内で完結する 1 日当たりの移動量は、平成 22 年から令和 3 年にかけてわずかに増加している。目的別では、「帰宅」や「登校」の移動が増加し、「自由」はおおむね横ばいである一方、「業務」や「出勤」の移動は減少している。葛
- 交通手段別では、平成 22 年から令和 3 年にかけて自動車や徒歩による移動の割合が上昇する一方、自転車やバイク・原付の割合は低下しており、市内の移動は自動車と徒歩が中心となっている。代表交通



図 1-23　葛城市内間 OD の移動目的別トリップ数の変化

- 葛城市内で完結する移動を交通手段別にみると、平成 22 年・令和 3 年ともに自動車が最も多く、次いで徒歩が多いことから、市内の移動は自動車と徒歩が中心となっている。葛
- 平成 22 年から令和 3 年にかけて、自動車や徒歩による移動の割合が上昇する一方、自転車やバイク・原付の割合は低下している。



図 1-24　葛城市内間 OD の代表交通手段別トリップ数と分担率（平日）の変化

出典：近畿圏パーソントリップ調査「令和 3 年近畿圏パーソントリップ調査 分布交通量 表 e-1 目的別代表交通手段別 OD 交通量」及び「平成 22 年 目的別代表交通手段別 OD 表（平日）」を基に作成。

注：葛城市内々OD は、発地及び着地がともに葛城市である OD を集計した。図中の値はトリップ数を 1,000 で除し、千トリップ/日単位で四捨五入して表示している。割合は各年の総計に占める構成比を示す。

(4)　昼間・夜間人口の状況

・ 葛城市の 15 歳以上の昼間人口は２５,８４０人、夜間人口は３１,２２２人で、昼夜間人口比率は約８２．８％となっている。夜間人口のうち、昼間も葛城市内で就業・通学する人は 19,521 人、市外へ通勤・通学する人は１１,７０１人であり、15 歳以上の市民の約３７．５％が昼間に大阪市のほか、大和高田市、橿原市、御所市、香芝市等の市外へ移動している。

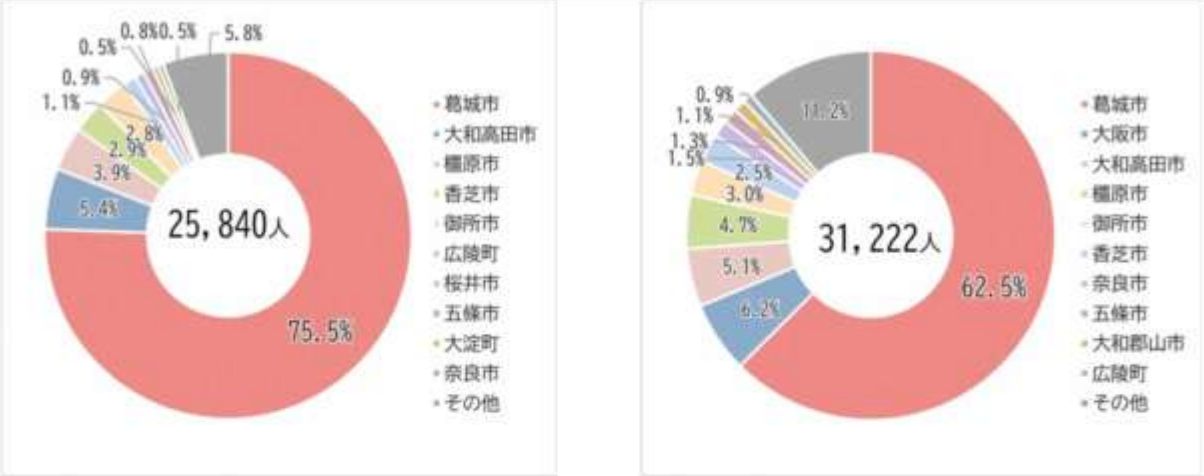


図 1-25　葛城市の昼間人口・夜間人口の地域別構成（令和 2 年）
（左：昼間人口の居住地別構成、右：夜間人口の従業地・通学地別構成）

出典：総務省統計局「令和 2 年国勢調査　従業地・通学地による人口・就業状態等集計」を基に作成。
注：昼間人口は、葛城市内で就業または通学する 15 歳以上の人口であり、居住地別に集計している。夜間人口は、葛城市に常住する 15 歳以上の人口であり、従業地・通学地別に集計している。

(5)　通学の移動状況

・ 葛城市の 15 歳以上の通学流動をみると、市内通学は少なく、市外通学が大半を占める。主な通学先は大和高田市、橿原市、奈良市、五條市等の奈良県内に加え、大阪市、東大阪市等の大阪方面や京都市等にも及んでいる。特に大和高田市への通学者割合は増加している。



図 1-26　㋑通学先の市内市外の別、㋺市外の通学先構成（左：平成 22 年、中：平成 27 年、右：令和 2 年）

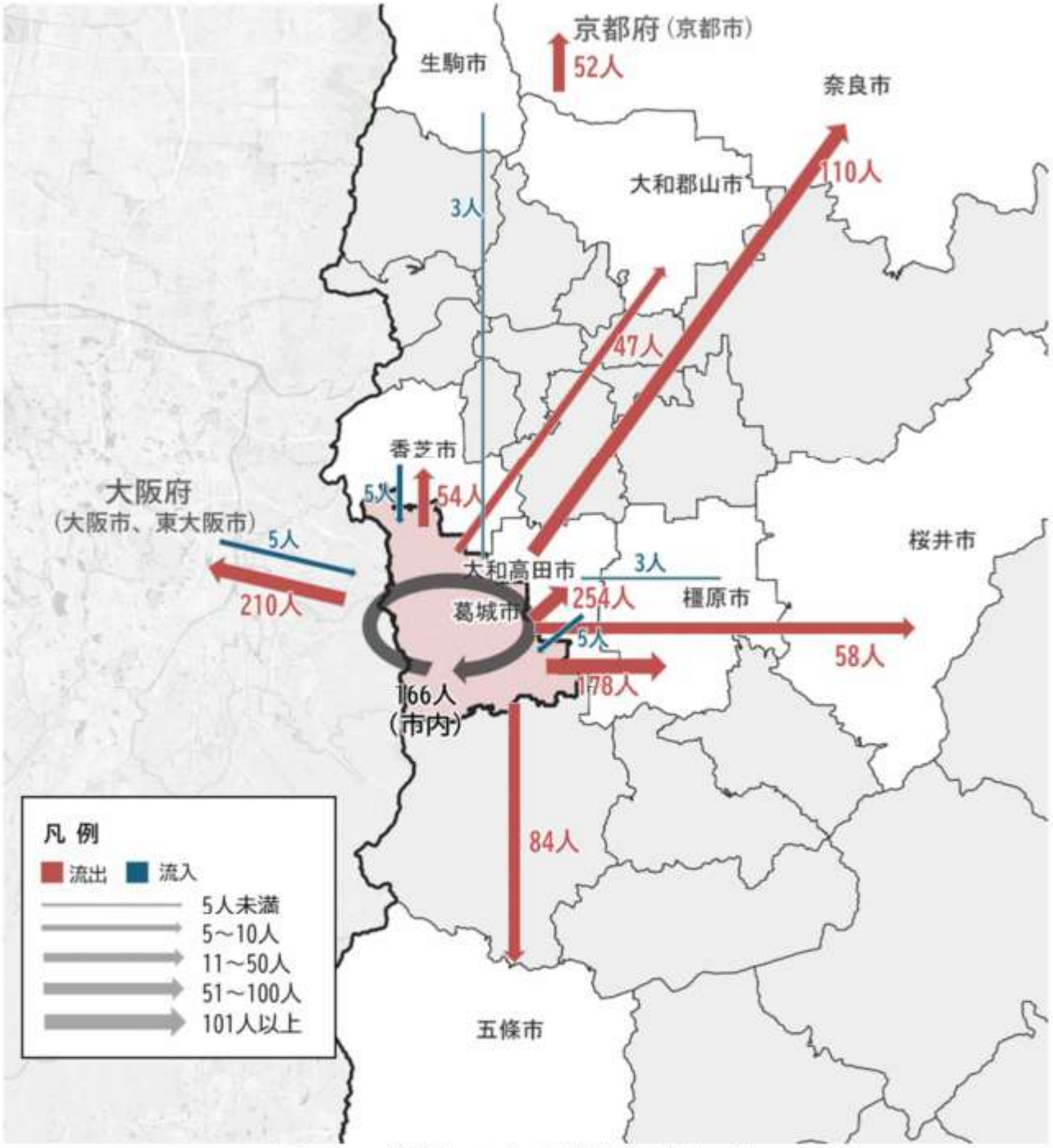


図 1-27　葛城市における通学流動（令和 2 年）

出典：総務省統計局「平成 22 年、平成 27 年及び令和 2 年国勢調査　従業地・通学地による人口・就業状態等集計」を基に作成。

注：通学者は、15 歳以上で、主に高等学校、専修学校、各種学校等に通学する者をいう。葛城市から市外へ通学する者について、通学先の上位 10 市区町村を個別に示し、それ以外を「その他」として集計している。

(6)　通勤の移動状況

- 15 歳以上の通勤流動をみると、市内通勤は少なく、市外通勤が大半を占める。市外への通勤流出は大阪市が最も多いものの、平成２２年から令和２年にかけて減少しており、大和高田市、橿原市、御所市、香芝市等の近隣市への流出が微増している。
- 葛城市への通勤流入は、大和高田市、橿原市、香芝市、御所市等の近隣市から多く、特に香芝市からの流入は増加傾向にある。一方、
- 各年とも流出者数が流入者数を大きく上回っており、葛城市は市外への通勤流出が多い。

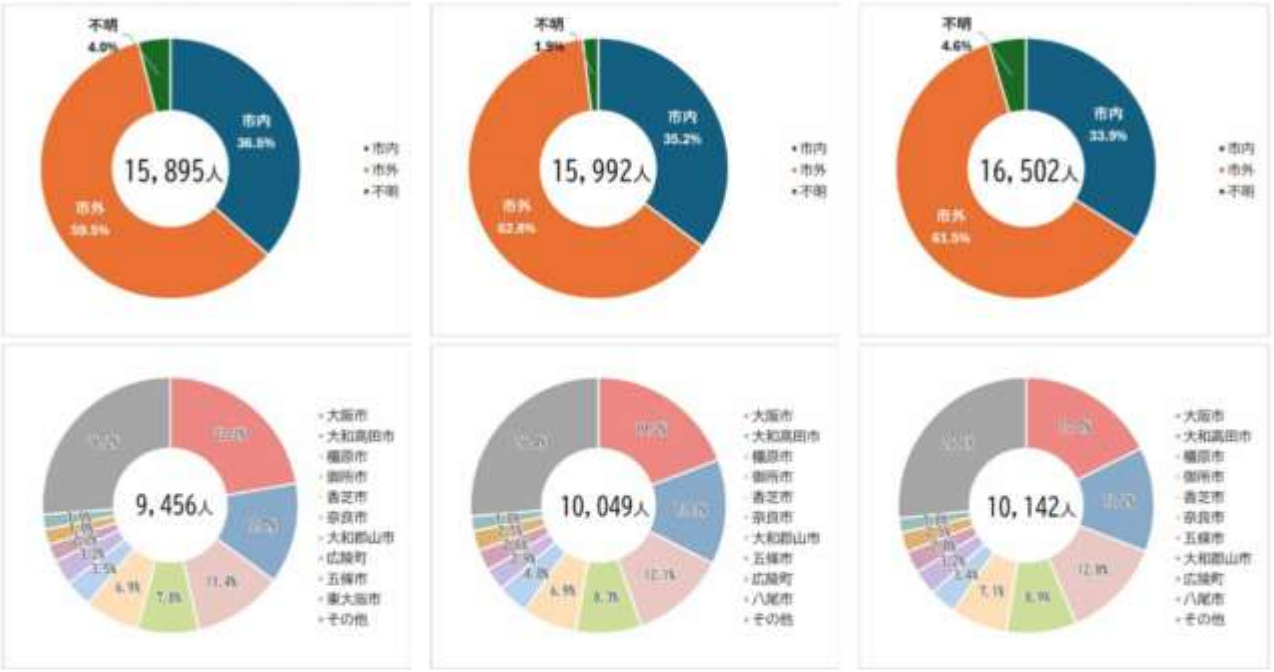


図 1-28　㋑通勤先の市内市外の別、㋒市外の通勤先構成（左：平成 22 年、中：平成 27 年、右：令和 2 年）



図 1-29　市外から葛城市への通勤者の居住地構成（左：平成 22 年、中：平成 27 年、右：令和 2 年）

出典：総務省統計局「平成 22 年、平成 27 年及び令和 2 年国勢調査　従業地・通学地による人口・就業状態等集計」を基に作成。
注：通勤者は、15 歳以上で自宅以外の場所において就業する者をいう。市外から葛城市へ通勤する者及び葛城市から市外へ通勤する者について、居住地または通勤先の上位 10 市区町村を個別に示し、それ以外を「その他」として集計している。

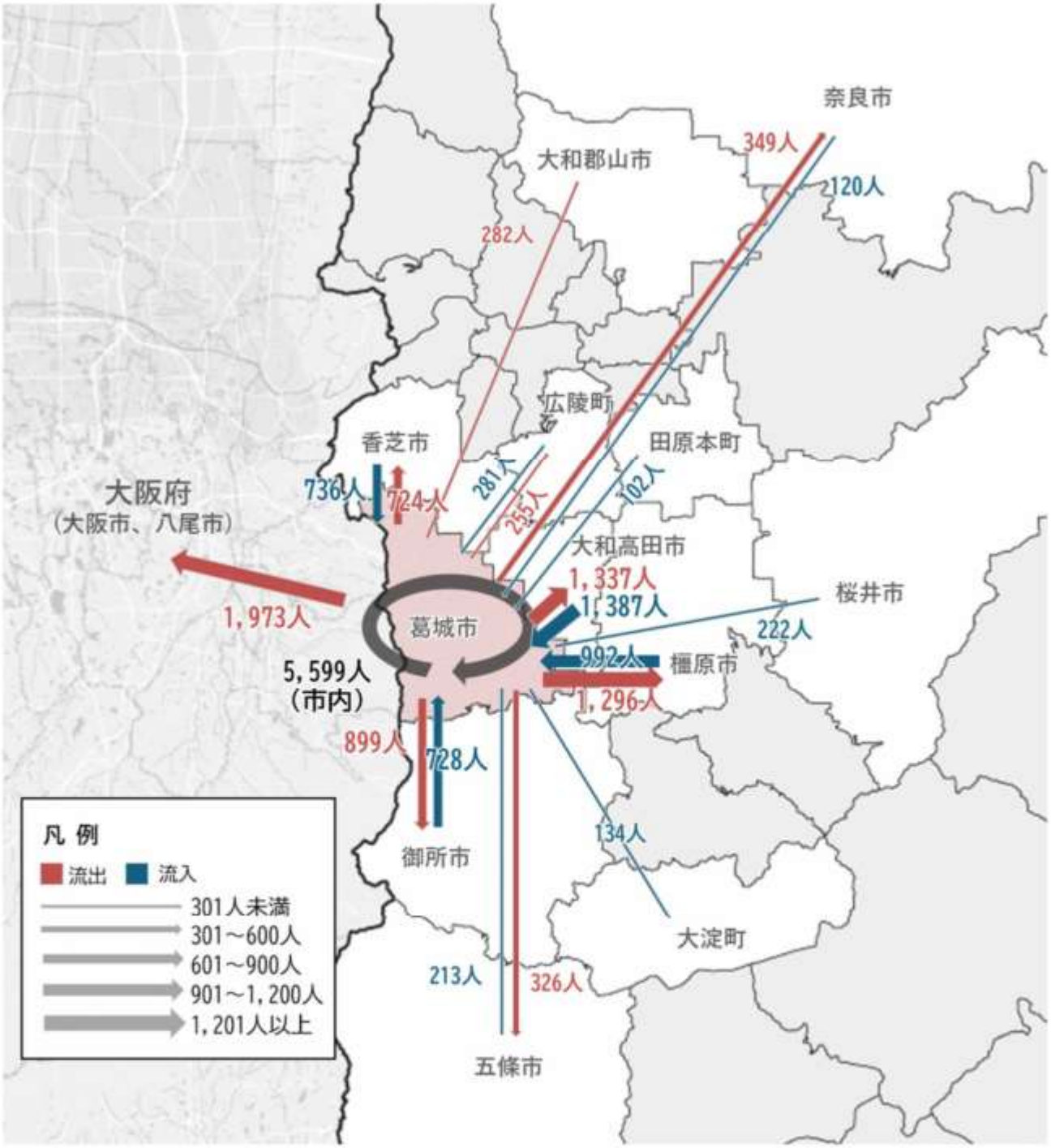


図 1-30　葛城市における通勤流動（令和２年）

1.4. 公共交通の状況

(1)　市内を運行する公共交通の概要

表 1-2　市内を運行する公共交通

サービス名	概要
近鉄南大阪線	尺土駅、磐城駅、当麻寺駅、二上神社口駅が立地し、大阪阿部野橋方面や橿原神宮前方面への広域移動を担う。市民の通勤・通学や市外への移動を支える主要な鉄道路線である。
近鉄御所線	尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅が立地し、近鉄南大阪線との接続を通じて大阪方面や県内主要都市への移動を担う。尺土駅は南大阪線との乗換拠点となっている。
JR 和歌山線	大和新庄駅が立地し、大和高田・王寺方面及び御所・五條・和歌山方面への広域移動を担う。
奈良交通路線バス	市東部を南北方向に運行し、近鉄大和高田駅や近鉄御所駅方面との広域的な移動を担っている。
葛城市コミュニティバス（環状線内回り・外回り）	32 人乗り小型ノンステップバス「れんかちゃんバス」で運行している。市内の主要鉄道駅、医療機関、公共施設、商業施設等を循環する基幹路線である。
ミニバス A・B・D	12 人乗りワンボックス車「けはや号」で運行している。地域住民の日常生活を支える生活交通として、鉄道駅や主要施設へのアクセスを担っている。
予約型乗合タクシーE（笛堂・葺ルート）	市南部・東部を対象として、時刻表に基づき停留所間を運行する予約制の乗合交通である。
予約型乗合タクシーF（笛吹・梅室ルート）	市南部・山麓部を対象として、時刻表に基づき停留所間を運行する予約制の乗合交通である。
一般タクシー	葛城市内で主に営業しているのは２事業者で、鉄道やバスでは対応しにくい時間帯や地域の移動を補完する役割を担っている。
シェアサイクル	葛城市では、観光振興や市民の利便性向上、鉄道・バス等の公共交通の補完を目的として、市内 9 か所にポートを設置し、シェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」を活用した実証実験を実施している。

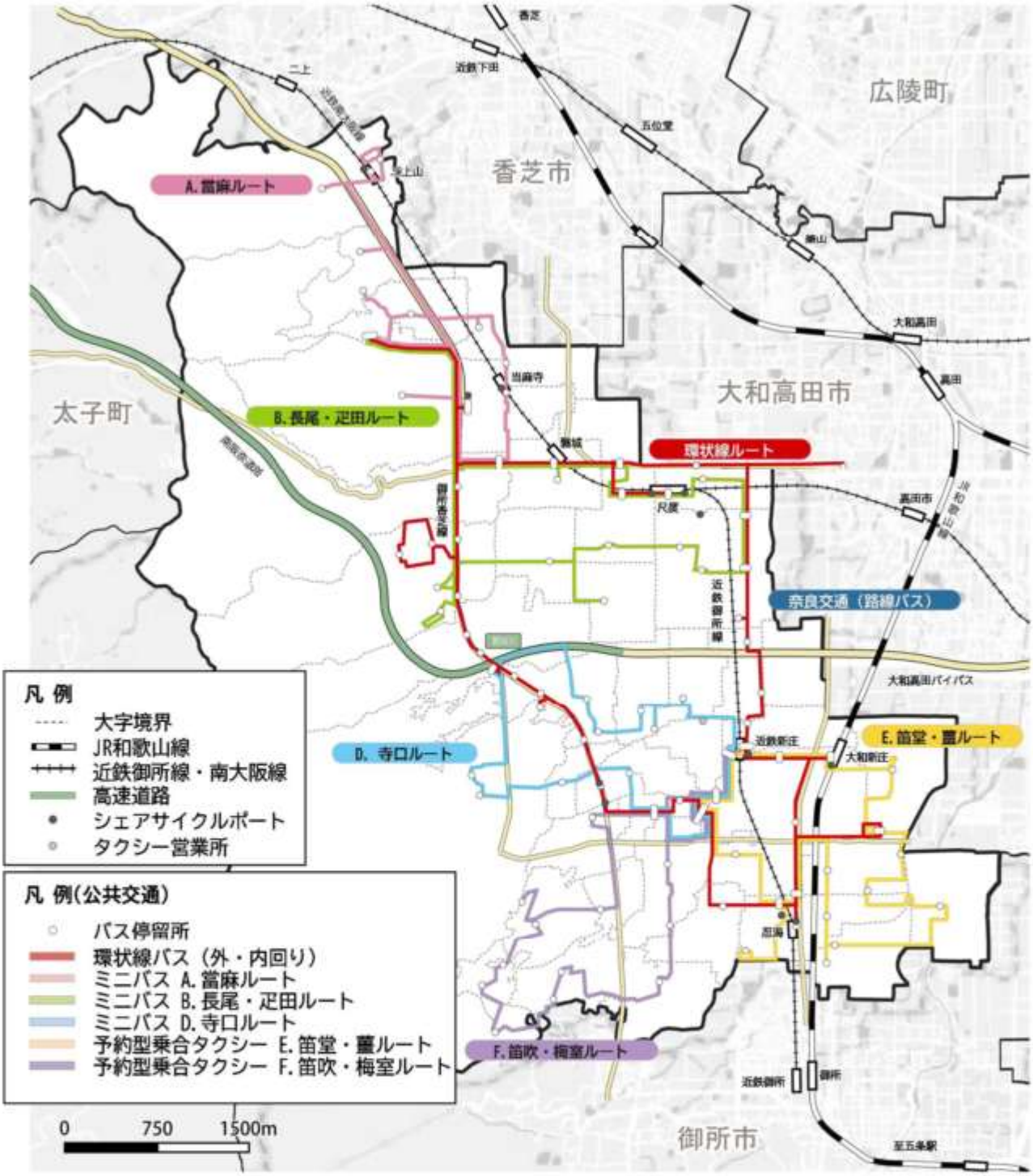


図 1-31　葛城市内の公共交通

1.4.2. 鉄道

(1) 運行路線の概況

- 市内には近鉄と JR が運行しており、近鉄は南大阪線（二上神社口駅、当麻寺駅、磐城駅、尺土駅）と御所線（尺土駅、近鉄新庄駅、忍海駅）、JR は和歌山線（大和新庄駅）が運行している。また、市の北東部には近鉄大阪線が近接しており、大阪方面などへの広域的な移動を支えている。
- 鉄道利用は尺土駅及び近鉄新庄駅に比較的集中している。また、市外の大和高田駅や高田市駅は周辺地域の広域的な交通拠点として機能している。

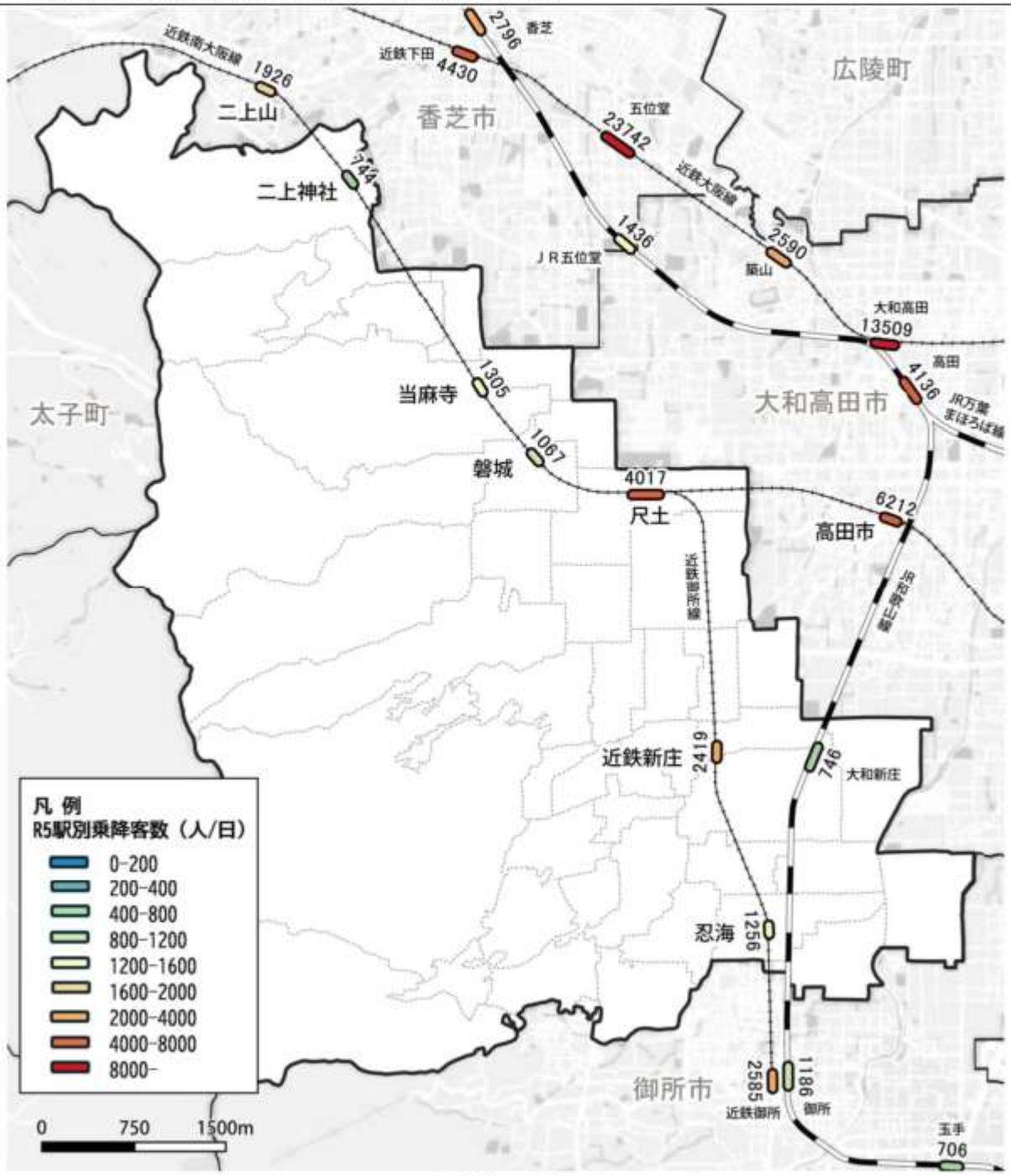


図 1-32 運行路線と乗降客数（人/日）

出典：国土交通省「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」を基に作成。

注：図中の数値は、2023 年の駅別乗降客数（人／日）を示す。

(2)　サービスレベル等の概況

- 近鉄南大阪線では、尺土駅から橿原神宮前方面に特急 22 本、急行 20 本、区間急行 13 本、準急 21 本、普通 41 本、大阪阿部野橋方面に特急 21 本、急行 20 本、区間急行 14 本、準急 20 本、普通 44 本が運行している。尺土駅は近鉄南大阪線と近鉄御所線の結節点であり、市内の主要な鉄道交通拠点である。
- 近鉄御所線は、尺土駅から近鉄御所方面に 64 本、近鉄御所駅から尺土方面に 61 本が運行しており、市東部と尺土駅方面を結んでいる。
- JR 和歌山線では、王寺駅から高田・桜井方面に快速 1 本、区間快速 4 本、普通 39 本、高田駅から王寺方面に快速 5 本、普通 38 本が運行している。高田駅から五條方面に区間快速 3 本、普通 19 本であり、近鉄と比較すると運行本数は少ない。
- また、高田駅から万葉まほろば線の奈良方面に普通 24 本、反対方向に 23 本が運行している。

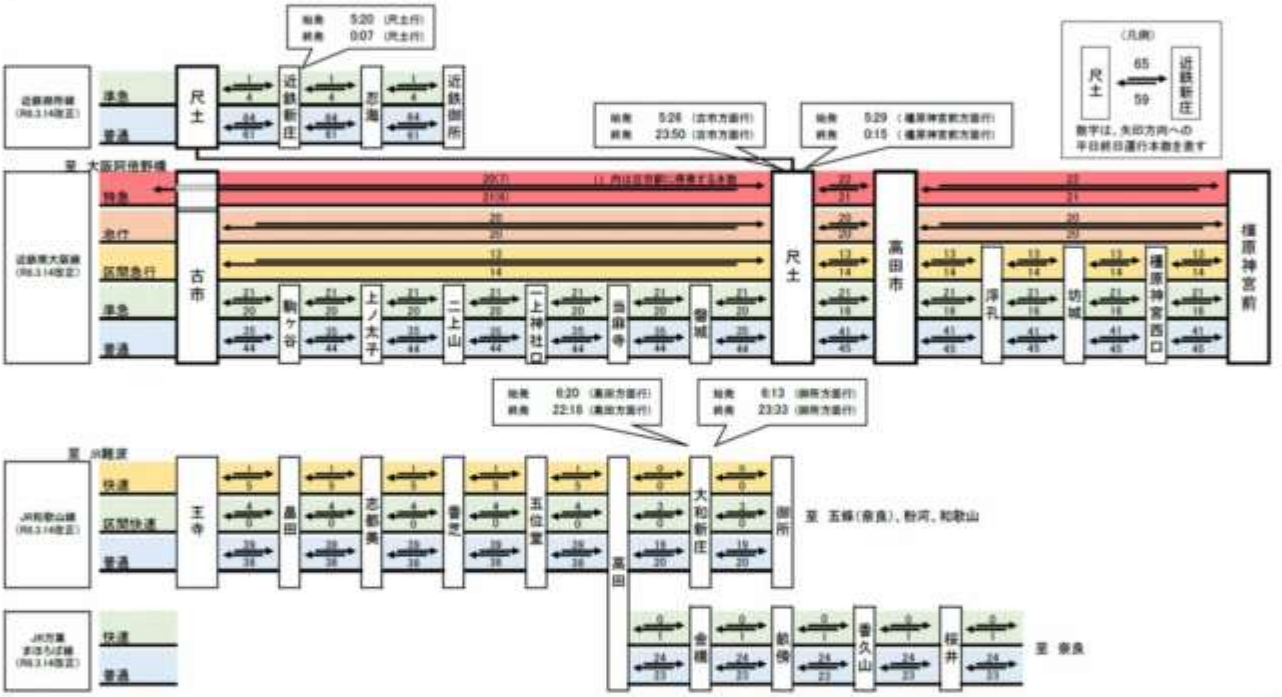


図 1-33　路線別の運行本数

出典：近畿日本鉄道「時刻表」、JR 西日本「JR おでかけネット 時刻表」を基に作成。
注：近鉄南大阪線の古市駅では、急行・区間急行・準急・普通は停車する一方、特急は一部列車のみ停車する。
図中の特急本数の括弧内の数値は、古市駅に停車する特急列車の本数を示す。

現計画（R3 時点）と比較した結果は以下の通り：

- 近鉄御所線では、普通列車が近鉄御所方面で 65 本から 64 本、尺土方面で 59 本から 61 本となっており、大きな変化はみられない。
- 近鉄南大阪線では、特急、急行、準急が減少している一方、区間急行や普通列車は増加している。特に、二上神社口駅、当麻寺駅、磐城駅等に停車する準急は、橿原神宮前方面で 32 本から 21 本、大阪阿部野橋方面で 30 本から 20 本へ減少している一方で、普通列車は大阪阿部野橋方面で 29 本から 44 本へ大きく増加している。
- JR 和歌山線は、R3 時点では快速と普通で整理されていたが、R8 では快速に加えて区間快速が設定されている。王寺方面～高田方面では、R3 の快速 7 本に対し、R8 は快速 1 本・区間快速 4 本の計 5 本となり、普通列車は減少している。

・ また、JR 万葉まほろば線も高田駅から奈良方面の普通列車が 31 本から 24 本へ減少している。

(3) 利用状況

・ 葛城市内の鉄道駅における 1 日あたり乗車人員をみると、令和 5 年度は尺土駅が 2,269 人/日で最も多く、次いで近鉄新庄駅が 1,417 人/日となっている。両駅で市内 7 駅合計の約 6 割を占めており、市内の鉄道利用を支える主要な拠点となっている。

・ 市内 7 駅の乗車人員合計は、平成 27 年度の 6,904 人/日から令和 5 年度の 6,442 人/日へ減少している。特に定期外利用の減少が大きく、通勤・通学以外の日常的な移動や外出機会の変化が影響している可能性がある。

・ 駅別では、忍海駅や尺土駅で減少がみられる一方、大和新庄駅は概ね横ばいで推移している。今後は、主要駅である尺土駅、近鉄新庄駅へのアクセス確保に加え、利用が減少している駅周辺における移動需要やバス等との接続状況を確認する必要がある。



図 1-34 日あたり乗車人員の推移

出典：奈良県「奈良県統計年鑑」第 13 章「JR 輸送実績」「近鉄輸送実績」を基に作成。

注：大和新庄駅は JR 輸送実績に掲載された 1 日あたり乗車人員を使用した。その他の 6 駅は、近鉄輸送実績に掲載された年間乗車人員を 365 で除し、四捨五入して算出した。最新の令和 6 年度統計年鑑に掲載された駅別実績は令和 5 年度である。

- 葛城市内鉄道駅の 1 日あたり乗車人員の合計は、H27 から R1 までは概ね横ばいで推移していたが、R2 に大きく減少した。その後は回復傾向にあり、R5 には 6,443 人/日まで回復しているものの、H27 比では 92.8%にとどまり、コロナ禍前の水準には戻っていない。
- 駅別では、尺土駅の利用者数が最も多い。近鉄新庄駅は R5 時点で H27 比 99.0%となっており、コロナ禍前とほぼ同水準まで回復している。一方、忍海駅は R5 時点で H27 比 79.5%にとどまっており、駅によって回復状況に差がみられる。

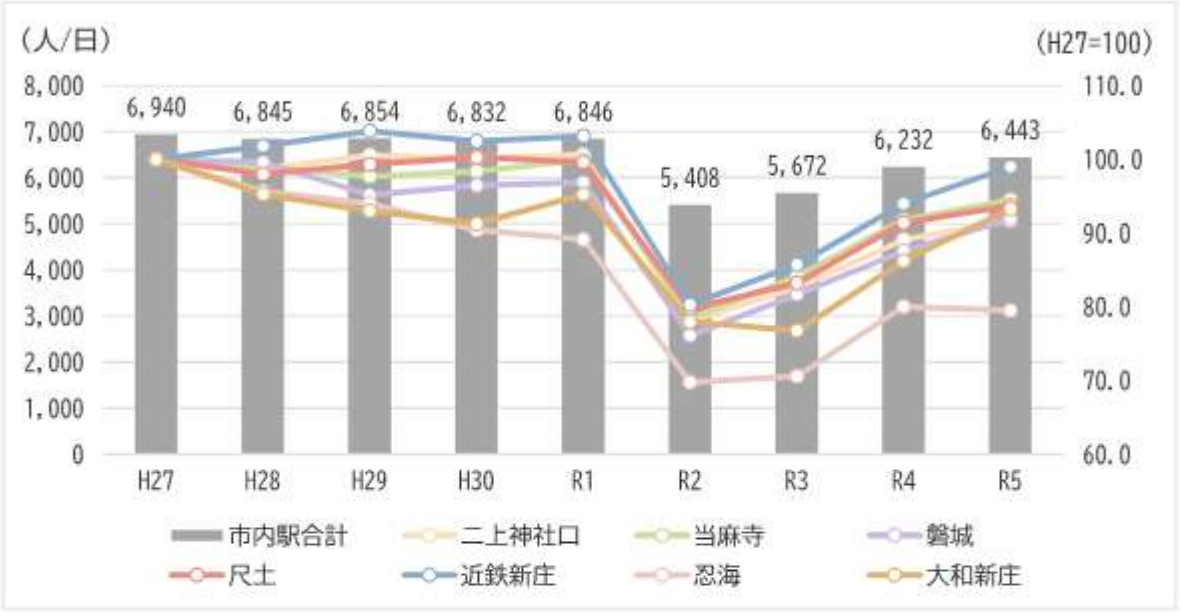


図 1-35　1 日あたり乗車人員の推移

出典：奈良県「奈良県統計年鑑」第 13 章「JR 輸送実績」「近鉄輸送実績」を基に作成
注：棒グラフは葛城市内鉄道駅の 1 日あたり乗車人員の合計、折れ線グラフは各駅の乗車人員を H27＝100 として指数化した値を示す。

1.4.3. 路線バス

(1) 運行路線の概況



図 1-36 葛城市内の地域公共交通運行路線

表 1-3　運行概要

路線名	起点	終点	沿線自治体	運行本数	停留所数	関連する公共交通
環状線バス（外回り）	忍海	忍海	葛城市 大和高田市	5 便／日	40 か所	近鉄南大阪線・御所線、JR 和歌山線、奈良交通路線バス
環状線バス（内回り）	忍海	忍海		5 便／日		近鉄南大阪線・御所線、JR 和歌山線、奈良交通路線バス
A 當麻ルート	ゆうあいステーション	ゆうあいステーション	葛城市	4 便／日	13 か所	環状線バス、近鉄南大阪線（二上神社口駅・当麻寺駅）
B 長尾・疋田ルート	ゆうあいステーション※	ゆうあいステーション		4 便／日	18 か所	環状線バス、A ルート、近鉄南大阪線・御所線（磐城駅・尺土駅）
D 寺口ルート	いきいきセンター前※	新庄庁舎前		3 便／日	14 か所	環状線バス、予約型乗合タクシーE・F、近鉄御所線（近鉄新庄駅周辺）
E 笛堂・薑ルート	いきいきセンター前	近鉄新庄駅		3 便／日	19 か所	環状線バス、D・F ルート、近鉄御所線、JR 和歌山線
F 笛吹・梅室ルート	近鉄新庄駅	近鉄新庄駅		3 便／日	17 か所	環状線バス、D・E ルート、近鉄御所線

注：B ルートの第 1 便は長尾神社前始発、D ルートの第 1 便は新庄庁舎前始発

(2)　サービスレベル等の概況

- 環状線バスは、内回り・外回りがそれぞれ 1 日 5 便運行しており、外回りは朝 7 時台から夕方 16 時台まで、内回りは朝 6 時台から夕方 18 時台まで運行している。
- ミニバスは、A 當麻ルート、B 長尾・疋田ルート、D 寺口ルートが運行している。A 當麻ルートは 1 日 4 便、B 長尾・疋田ルートも 1 日 4 便であり、主に午前から夕方にかけて運行している。一方、D 寺口ルートは 1 日 3 便であり、他のミニバスルートと比べて運行本数は少ない。
- 予約型乗合タクシーは、E 笛堂・薑ルート、F 笛吹・梅室ルートがそれぞれ 1 日 3 便運行している。予約型乗合タクシーは、時刻表に基づいて停留所間を運行するが、利用には事前予約が必要であり、ミニバスでは対応しにくい地域の移動を補完している。

(3)　環状線バスとミニバスの利用者数

- 令和 7 年度の年間利用者数は 56,163 人で、乗車・降車を合計した乗降者数は 112,326 人となっている。最も利用が多いのは、環状線・A・B ルートが接続するゆうあいステーションの 17,657 人で、全体の約 15.7%を占める。次いで、高田市立病院前 8,827 人、尺土駅前 8,386 人、尺土北 6,550 人、磐城駅 5,094 人となっており、上位 5 停留所で全体の約 41.4%を占める。
- 一方、D 寺口ルート沿線を中心に、利用の少ない停留所が近接する区間や、利用が少ないにもかかわらず複数ルートが重複する停留所もみられる。

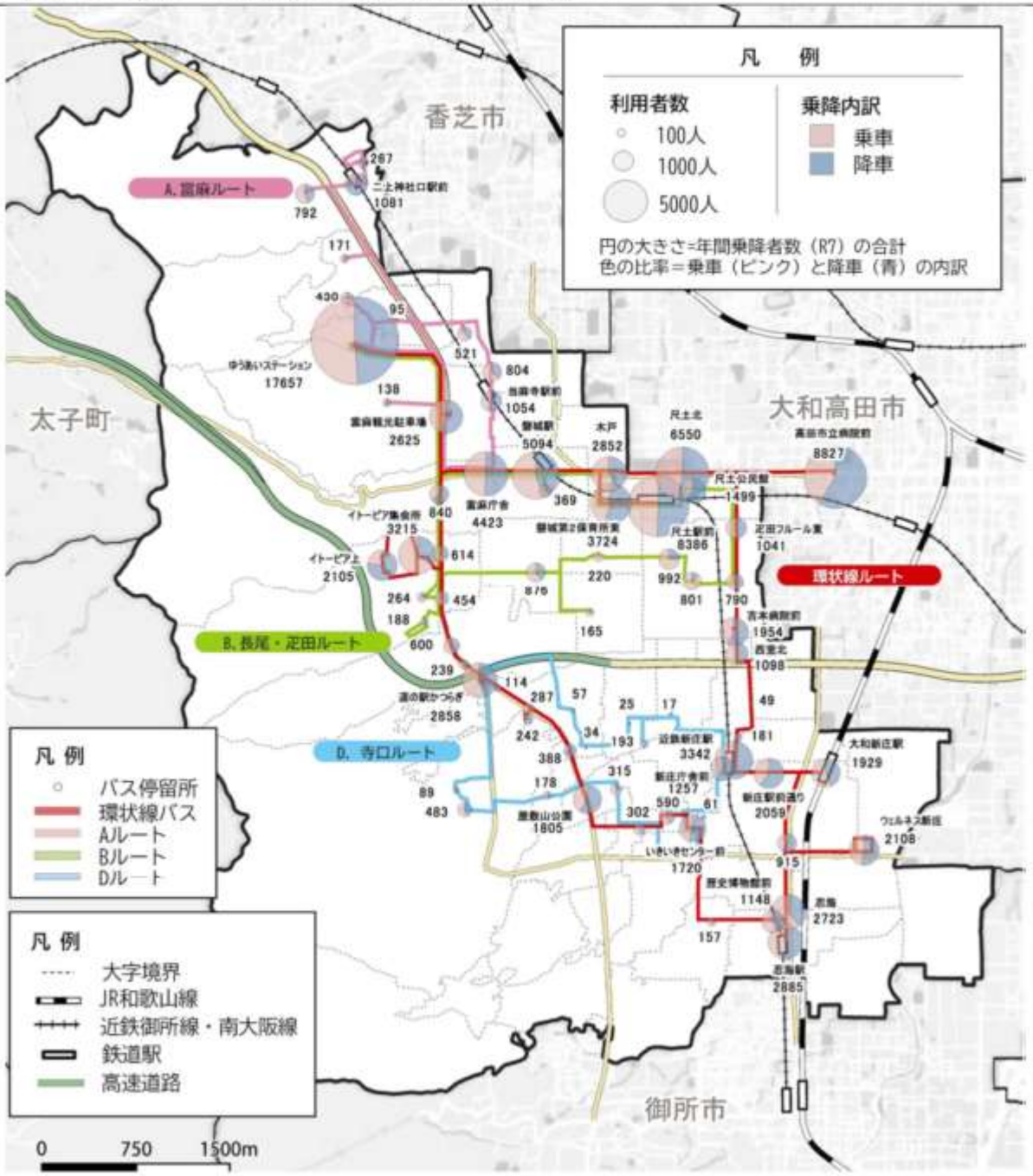


図 1-37　利用者数

出典：国土交通省「国土数値情報（行政区域データ、鉄道データ、道路データ）」、国土地理院「地理院タイル（淡色地図）」及び葛城市提供資料を基に作成。

注：停留所の円の大きさは令和 7 年度の年間乗降者数を示す。停留所名のラベルは、年間乗降者数が 1,000 人以上の停留所のみ表示している。

(4)　環状線バスとミニバスの利用者数の推移

- 令和 7 年度の利用者数は 56,163 人（157.32 人/日）で、令和 6 年度の 51,540 人（144.37 人/日）から 4,623 人、約 9.0%増加している。
- 増加の中心は環状線であり、利用者数は 39,035 人から 43,443 人へ約 11.3%増加した。外回り・内回りともに利用が増えており、令和 7 年度は環状線が全体の約 77%を占めるなど、市内公共交通の基幹路線としての役割が一層大きくなっている。
- ミニバス全体の利用者数は 12,505 人から 12,720 人へ約 1.7%増加しているが、ルート別には差がみられる。A 當麻ルートはほぼ横ばい、B 長尾・疋田ルートは減少した一方、D 寺口ルートは大きく増加している。ただし、D 寺口ルートの 1 日平均利用者数は 5.16 人で、A・B ルートと比べると依然として少ない。

表 1-4　コミュニティバスのルート別利用実績（令和 6・7 年度）

ルート名		R7 年度 乗降者数（人）	R7 年度 利用者数（人）	R7 年度 1 日平均（人／日）	R6 年度 乗降者数（人）	R6 年度 利用者数（人）	R6 年度 1 日平均（人／日）
環状線	外回り	49,734	24,867	↑69.66	45,866	22,933	64.24
	内回り	37,152	18,576	↑52.03	32,204	16,102	45.10
	小　計	86,886	43,443	↑121.69	78,070	39,035	109.34
ミニバス	A　當麻	9,628	4,814	↑13.48	9,508	4,754	13.32
	B　長尾・疋田	12,130	6,065	↓16.99	13,110	6,555	18.36
	D　寺口	3,682	1,841	↑5.16	2,392	1,196	3.35
	小　計	25,440	12,720	↑35.63	25,010	12,505	35.03
合　計		112,326	56,163	↑157.32	103,080	51,540	144.37



図 1-38　環状線バス（内回り・外回り）・ミニバス（A・B・D ルート）別利用者数の推移

出典：葛城市提供資料「コミュニティバス利用実績」を基に作成。

注：利用者数は、乗車数と降車数の平均値。

- 全ルートの 1 日当たり利用者数を合計すると、令和 7 年度は平日約 176 人、土曜日約 151 人、日曜・祝日約 92 人となっている。令和 6 年度と比べると、平日と土曜日は増加した一方、日曜・祝日はほぼ横ばいであり、全体の利用増加は主に平日及び土曜日の需要増によるものと考えられる。
- 環状線は内回り・外回りともにすべての曜日で利用が増加している一方、A 當麻ルート及び B 長尾・疋田ルートでは休日利用が減少している。今後は、平日の通勤・通学、通院、買物等の需要への対応を維持するとともに、休日については便別利用状況を踏まえ、運行本数等を検証する必要がある。

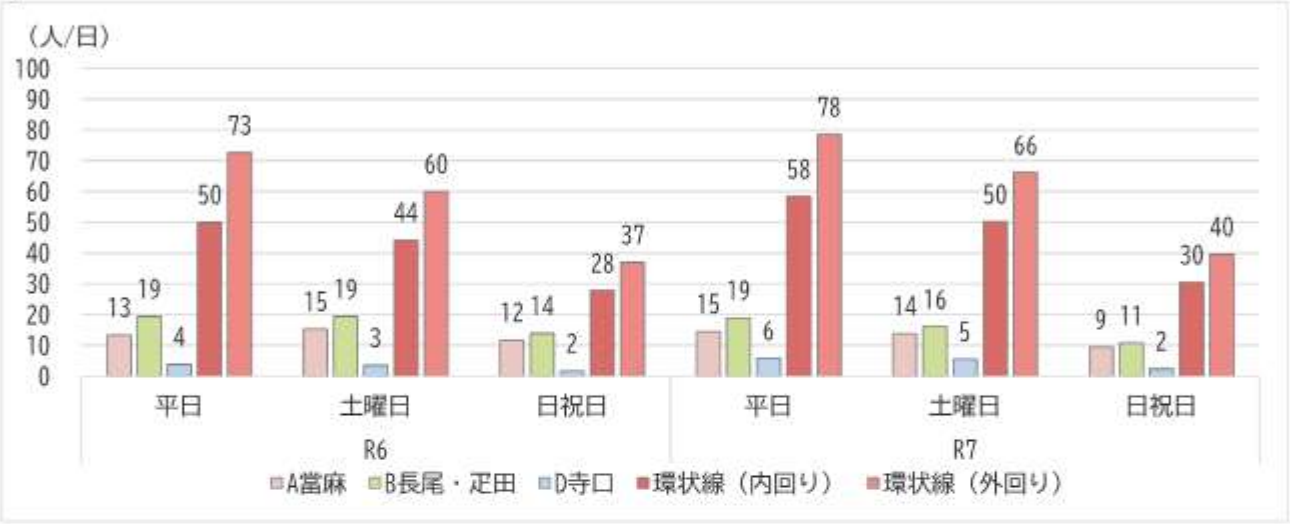


図 1-39　R6・R7 年度の曜日別 1 日平均利用者数

出典：葛城市提供資料「コミュニティバス利用実績」を基に作成

注：利用者数は、乗車数と降車数の平均値。1 日平均利用者数は、R6 年度は平日 243 日、土曜日 48 日、日祝 66 日、R7 年度は平日 242 日、土曜日 50 日、日祝 65 日で除して算出。12 月 28 日～1 月 4 日は運休日として除外。

(5)　停留所別乗降者数の増減（R7-R6）

・ 停留所別では、尺土駅前の増加が最も大きく、忍海駅、近鉄新庄駅等の鉄道駅や、吉本病院前、高田市立病院前、新庄庁舎前等でも増加しており、鉄道接続や医療・公共施設への移動需要がうかがえる。一方、長尾神社前、磐城駅、疋田フルール東等では減少しており、特にBルート沿線で減少が目立つ。

表 1-5　令和6年度から令和7年度における停留所別乗降者数増加の上位10停留所

順位	停留所名	R7乗降者数（人）	R6乗降者数（人）	増減数（人）	増減率（人）	環	A	B	D
1	尺土駅前	8,386	7,069	1,317	18.60%	●		●	
2	吉本病院前	1,954	1,286	668	51.90%	●			
3	忍海駅	2,885	2,341	544	23.20%	●			
4	尺土北	6,550	6,017	533	8.90%	●			
5	新庄庁舎前	1,257	778	479	61.60%				●
6	高田市立病院前	8,827	8,350	477	5.70%	●			
7	道の駅かつらぎ	2,858	2,410	448	18.60%	●			●
8	近鉄新庄駅	3,342	2,903	439	15.10%	●			
9	ウェルネス新庄	2,108	1,718	390	22.70%	●			
10	屋敷山公園	1,805	1,416	389	27.50%	●			

表 1-6　令和6年度から令和7年度における停留所別乗降者数減少の上位10停留所

順位	停留所名	R7乗降者数（人）	R6乗降者数（人）	増減数（人）	増減率（人）	環	A	B	D
1	長尾神社前	369	814	▲445	▲54.7%			●	
2	磐城駅	5,094	5,312	▲218	▲4.1%	●		●	
3	ゆうあいステーション	17,657	17,874	▲217	▲1.2%	●	●	●	
4	疋田フルール東	1,041	1,177	▲136	▲11.6%	●		●	
5	今在家公民館	521	624	▲103	▲16.5%		●		
6	八川公民館	220	276	▲56	▲20.3%			●	
7	疋田公民館	801	851	▲50	▲5.9%			●	
8	北道穂コミセン	17	45	▲28	▲62.2%				●
9	社会教育センター	242	269	▲27	▲10.0%	●			
10	大畑	165	189	▲24	▲12.7%			●	

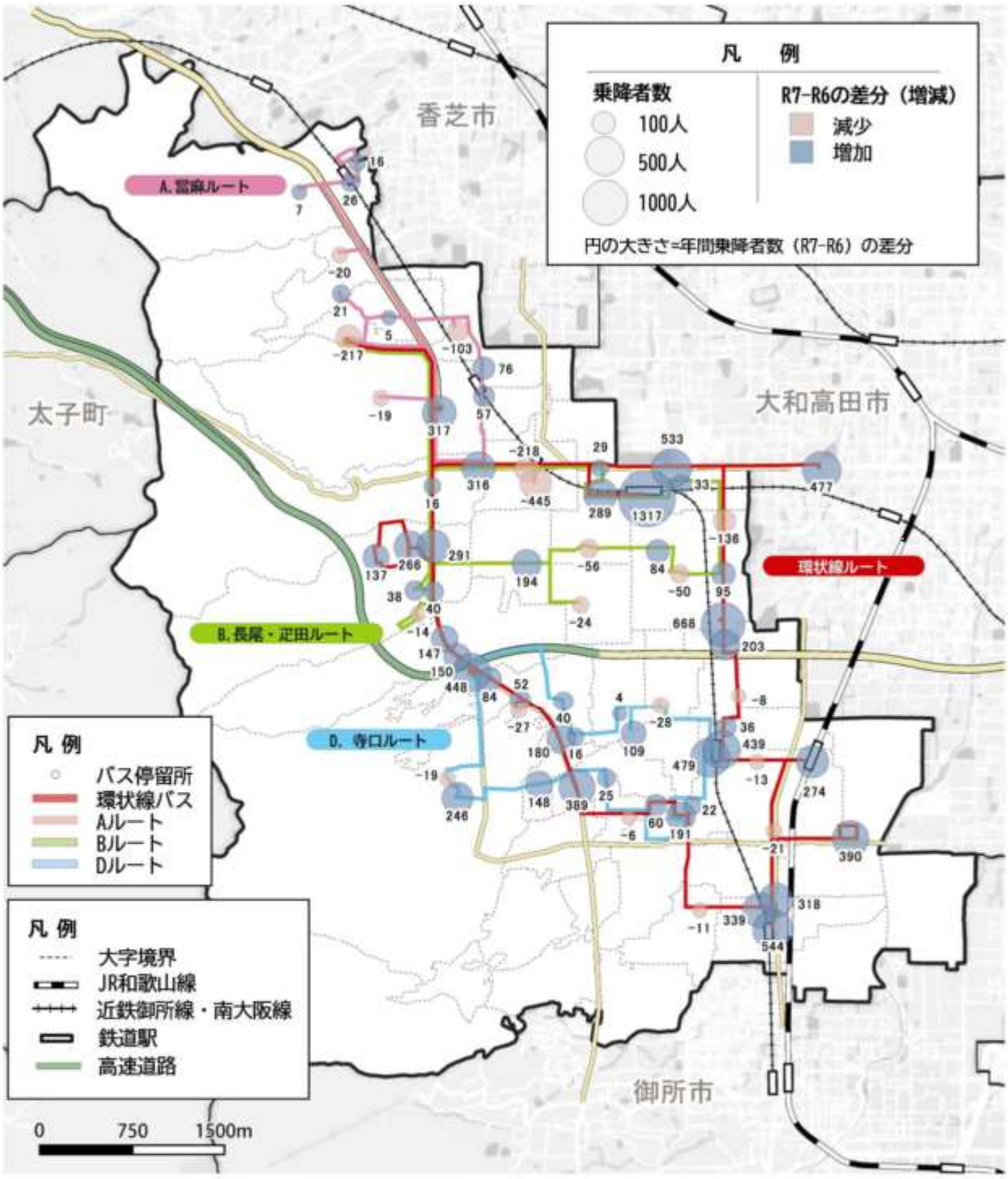


図 1-40　停留所別乗降者数の対前年度増減（環状線・A・B・D ルート）

- 月別推移をみると、外回り・内回りともに、冬季から年度末にかけて利用が増加する傾向がみられる。
- 前年同月比をみると、内回りはすべての月で前年同月を上回っており、安定して利用が増加している。特に1月・2月・10月などで伸びが大きい。
- 外回りも多くの月で前年同月を上回っているが、8 月は前年同月を下回っている。全体としては増加傾向にあるものの、月によって増加幅に差がみられる。



図 1-41　環状線バス（内回り・外回り）の月別利用者数の推移

- A 當麻ルートと B 長尾・疋田ルートは、冬季に利用が落ち込み、年度末にかけて回復する傾向がみられる。特に B 長尾・疋田ルートは利用規模が大きいものの、R7 年度は R6 年度より低い水準で推移する月が多い。
- D 寺口ルートは、他ルートと比べて利用規模は小さいが、R7 年度は春から秋にかけて前年より高い水準で推移しており、利用増加の傾向がみられる。



図 1-42　ミニバス（A・B・D ルート）の月別利用者数の推移

(6)　環状線バス（外回り・内回り）

- 環状線バスは、市内の鉄道駅、医療施設、公共施設、商業施設等を結びながら市内を循環し、一部は大和高田市の高田市立病院前まで運行している。外回り・内回りの 2 方向で運行することで、市内各地域から主要施設や鉄道駅への移動を支える基幹的な路線となっている。運行時間帯は、外回りがおおむね 7 時台から 16 時台まで、内回りがおおむね 6 時台から 18 時台までとなっており、内回りは外回りに比べて早朝及び夕方以降にも運行している。

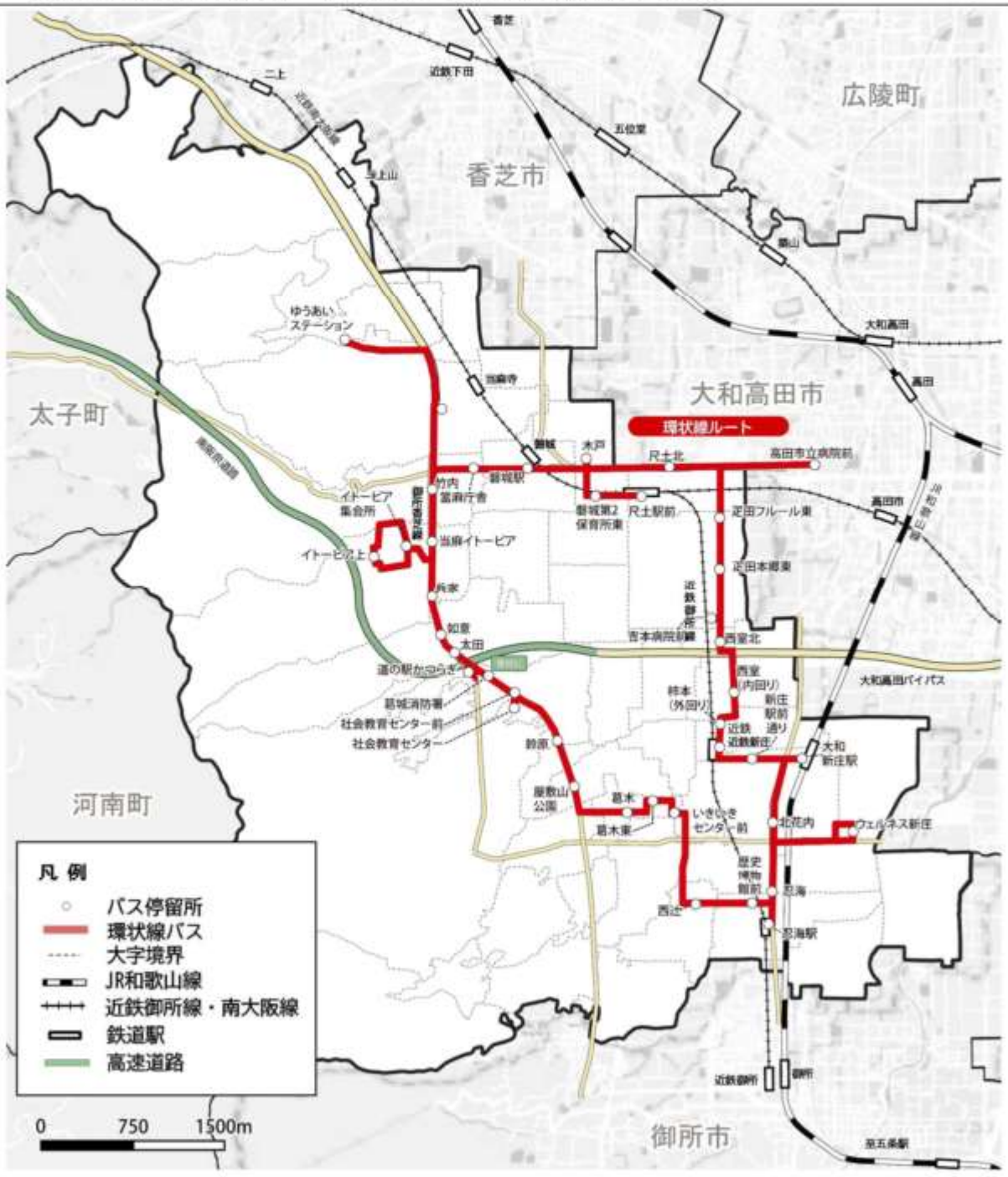


図 1-43　環状線ルート概要

出典：国土交通省「国土数値情報（行政区域データ、鉄道データ、道路データ）」、国土地理院「地理院タイル（淡色地図）」及び葛城市提供資料を基に作成。

- 環状線バスの令和 7 年度の年間利用者数は、外回りが 24,867 人、内回りが 18,576 人となっており、利用規模は外回りの方が大きい。一方、令和 6 年度からの増加率は、外回りの 8.4%に対して内回りは 15.4%となっており、内回りの方が大きく増加している。
- 便別では、外回りは第 2 便から第 5 便まで比較的利用が分散しているのに対し、内回りは第 2 便の利用が特に多い。年度間の変化をみると、両方向とも第 4 便は前年度を下回っている。一方、外回りでは第 5 便、内回りでは第 1 便から第 3 便の増加が大きく、方向及び運行時間帯によって利用動向に差がみられる。

表 1-7　環状線バスの方向別年間利用実績（令和 7・6 年度比）

運行方向	R6 利用者数（人）	R7 利用者数（人）	増減数（人）	増減率	R6 1 日平均（人）	R7 1 日平均（人）
外回り	22,933	24,867	1,934	8.40%	64.24	69.66
内回り	16,102	18,576	2,474	15.40%	45.1	52.03
合計	39,035	43,443	4,408	11.30%	109.34	121.69

表 1-8　便別利用実績の方向別比較

便	外回り				内回り			
	R6	R7	増減数	増減率	R6	R7	増減数	増減率
第 1 便	3,208	3,617	409	12.70%	496	1,006	510	102.80%
第 2 便	5,515	5,972	457	8.30%	6,627	7,708	1,081	16.30%
第 3 便	5,011	5,533	522	10.40%	4,286	5,200	914	21.30%
第 4 便	5,125	5,002	▲123	▲2.4%	2,997	2,927	▲70	▲2.3%
第 5 便	4,074	4,743	669	16.40%	1,696	1,735	39	2.30%
合計	22,933	24,867	1,934	8.40%	16,102	18,576	2,474	15.40%

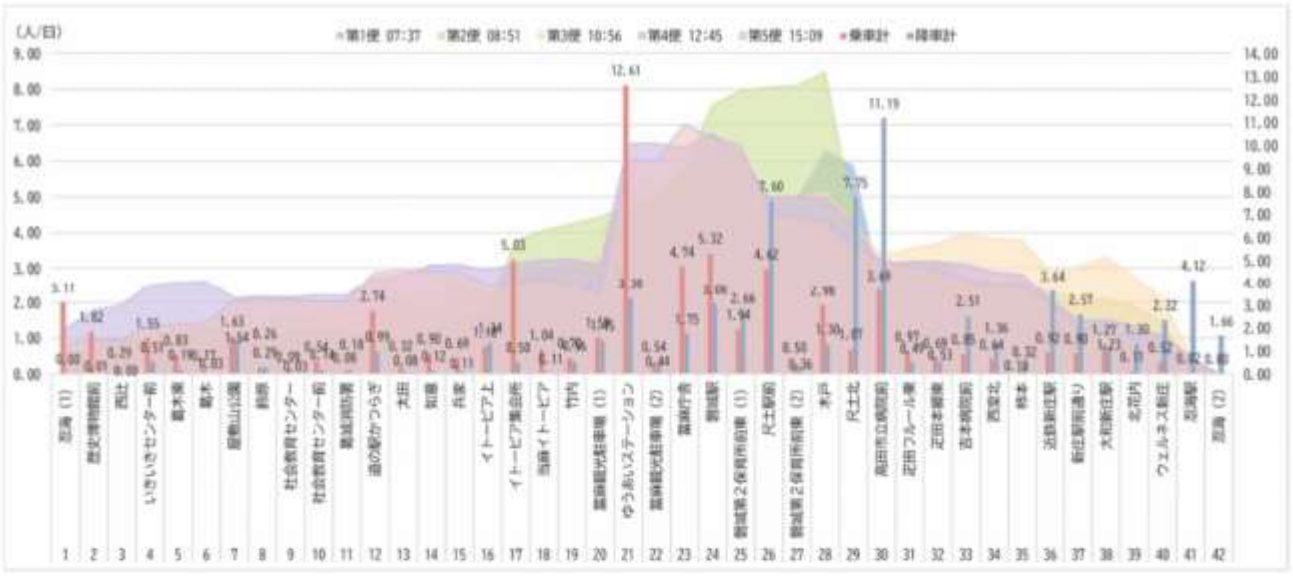


図 1-44　環状線（外回り）の停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

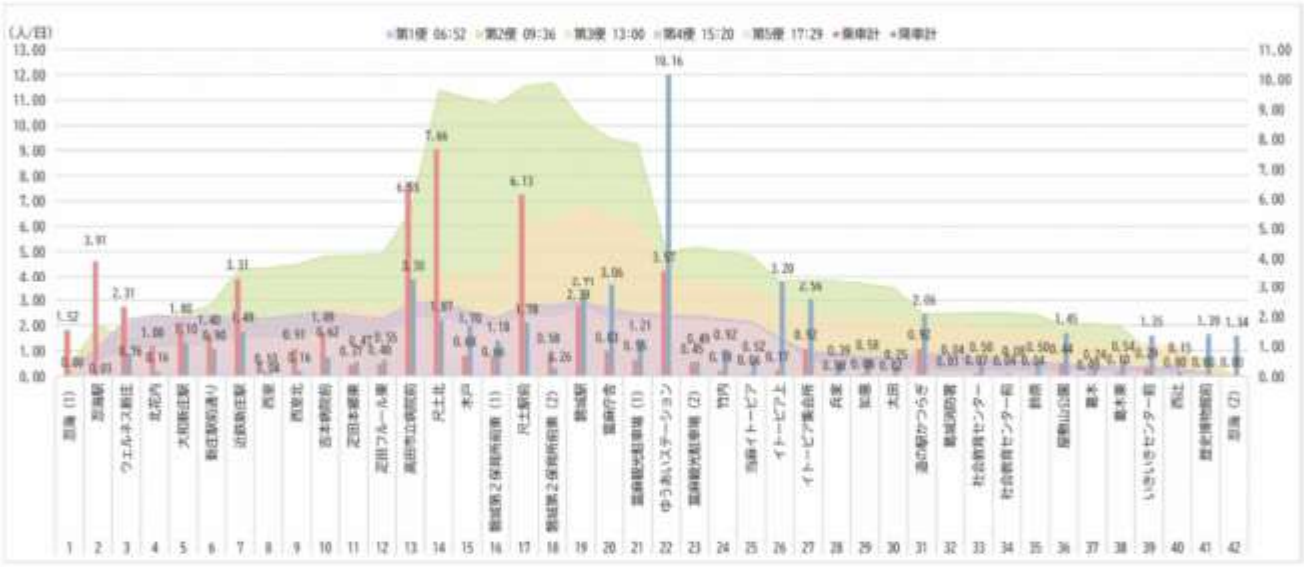


図 1-45　環状線（内回り）の停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

(7)　ミニバス（A 當麻ルート）

・ A 當麻ルートは、ゆうあいステーションを起終点として、當麻地域の住宅地、公共施設、観光施設等を循環し、近鉄当麻寺駅及び二上神社口駅に接続している。環状線バスでは対応しにくい地域を補完し、地域住民の通院、買物、公共施設の利用や鉄道駅への移動を支える生活交通としての役割を担っている。

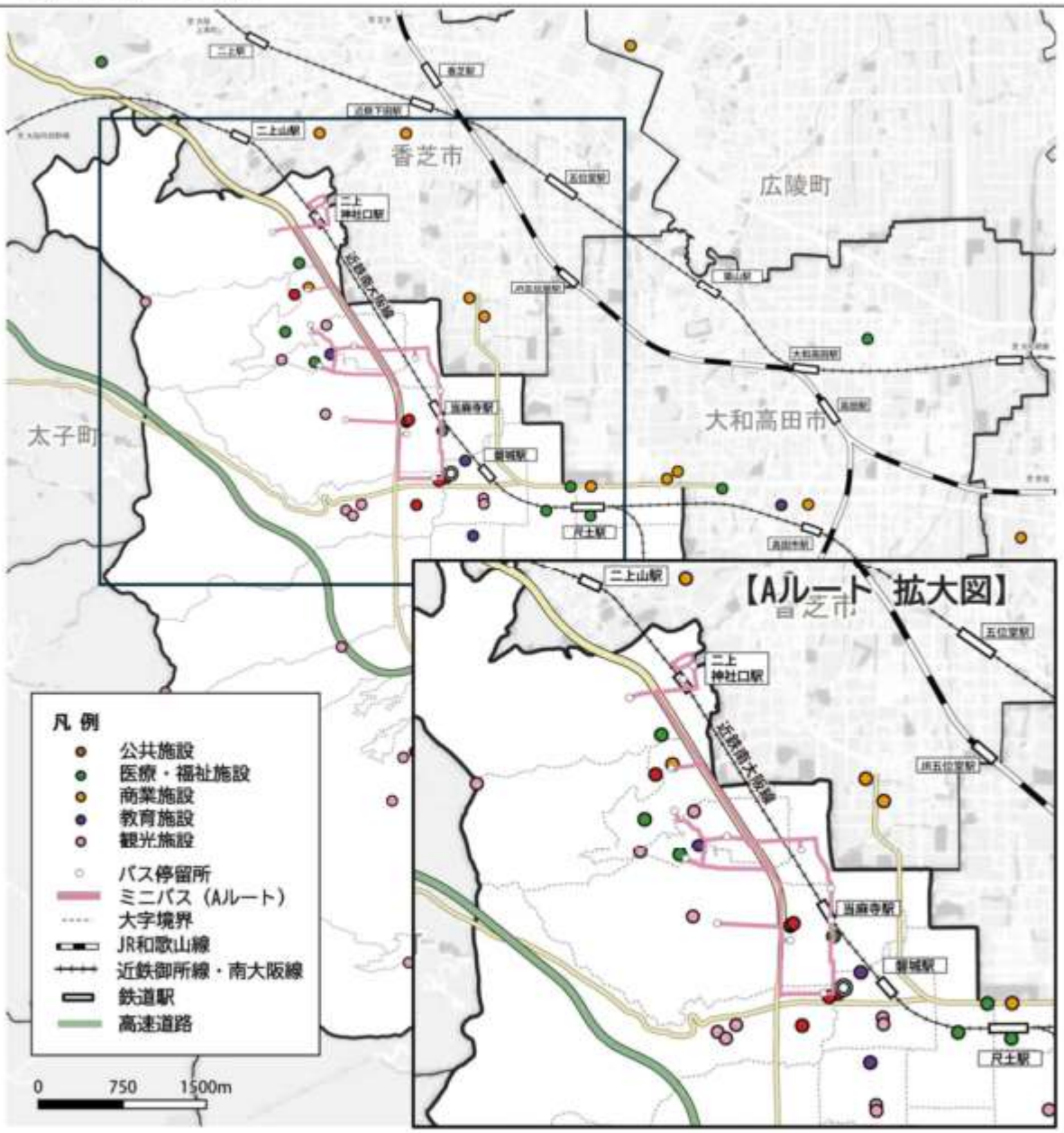


図 1-46　A ルート概要

・ 令和 7 年度の A 當麻ルートの年間利用者数は 4,814 人で、令和 6 年度の 4,754 人から 60 人、約 1.3%増加しており、全体としてはおおむね横ばいで推移している。便別では、第 2 便及び第 3 便の利用が多く、午前から午後にかけての移動を中心に利用されている。令和 6 年度と比べると、第 1 便及び第 4 便はそれぞれ 5%以上増加する一方、第 2 便及び第 3 便はわずかに減少しており、朝及び夕方の利用がやや増加している。

表 1-9　A ルートの便別利用実績（令和 7 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	8 時台～9 時台	1,002	1,002	2,004	1,002	2.81
第 2 便	10 時台～11 時台	1,426	1,426	2,852	1,426	3.99
第 3 便	14 時台～15 時台	1,418	1,418	2,836	1,418	3.97
第 4 便	16 時台～17 時台	968	968	1,936	968	2.71

表 1-10　A ルートの便別利用実績（令和 6 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	8 時台～9 時台	950	950	1,900	950	2.66
第 2 便	10 時台～11 時台	1,455	1,455	2,910	1,455	4.08
第 3 便	14 時台～15 時台	1,437	1,437	2,874	1,437	4.03
第 4 便	16 時台～17 時台	912	912	1,824	912	2.55

表 1-11　A ルートの便別利用実績（令和 7・6 年度比）

便	R6 利用者数（人）	R7 利用者数（人）	増減数（人）	増減率	1 便当たり利用者数 R6→R7
第 1 便	950	1,002	52	5.50%	2.66→2.81
第 2 便	1,455	1,426	▲29	▲2.0%	4.08→3.99
第 3 便	1,437	1,418	▲19	▲1.3%	4.03→3.97
第 4 便	912	968	56	6.10%	2.55→2.71



図 1-47　A 當麻ルートの停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

出典：葛城市提供資料を基に作成。

注：積み上げ面グラフの車内利用者数は、各停留所における乗車数から降車数を順次加減し、当該停留所を出発した時点の便別車内利用者数を算出したものである。各便の年間値を 357 日で除して 1 日平均を表示している。

・ 停留所別では、JA 当麻北支店、當麻庁舎、当麻寺駅前等で乗降者数が増加しており、生活関連施設や公共施設、鉄道駅への移動需要がうかがえる。一方、今在家公民館では 103 人(約 16.5%)減少し、減少幅が最も大きい。ふたかみパーク當麻、當麻寺及び當麻観光駐車場でも減少しているが、減少数はいずれも 20 人以下である。

表 1-12　A ルートの乗降者数増加上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	JA 当麻北支店	804	728	76	10.40%
2	當麻庁舎	318	256	62	24.20%
3	当麻寺駅前	1,054	997	57	5.70%
4	二上神社口駅前	1,081	1,055	26	2.50%
5	新在家公民館	430	409	21	5.10%
6	加守東	267	251	16	6.40%
7	加守南池	792	785	7	0.90%
8	染野公民館	95	90	5	5.60%

表 1-13　A ルートの乗降者数減少上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	今在家公民館	521	624	▲103	▲16.5%
2	ふたかみパーク當麻	171	191	▲20	▲10.5%
3	當麻寺	138	157	▲19	▲12.1%
4	當麻観光駐車場	48	56	▲8	▲14.3%

(8)　ミニバス（B 長尾・疋田ルート）

・ B 長尾・疋田ルートは、ゆうあいステーションを拠点として、兵家、疋田、尺土、長尾等の住宅地や地域内施設を経由し、近鉄尺土駅及び磐城駅に接続している。

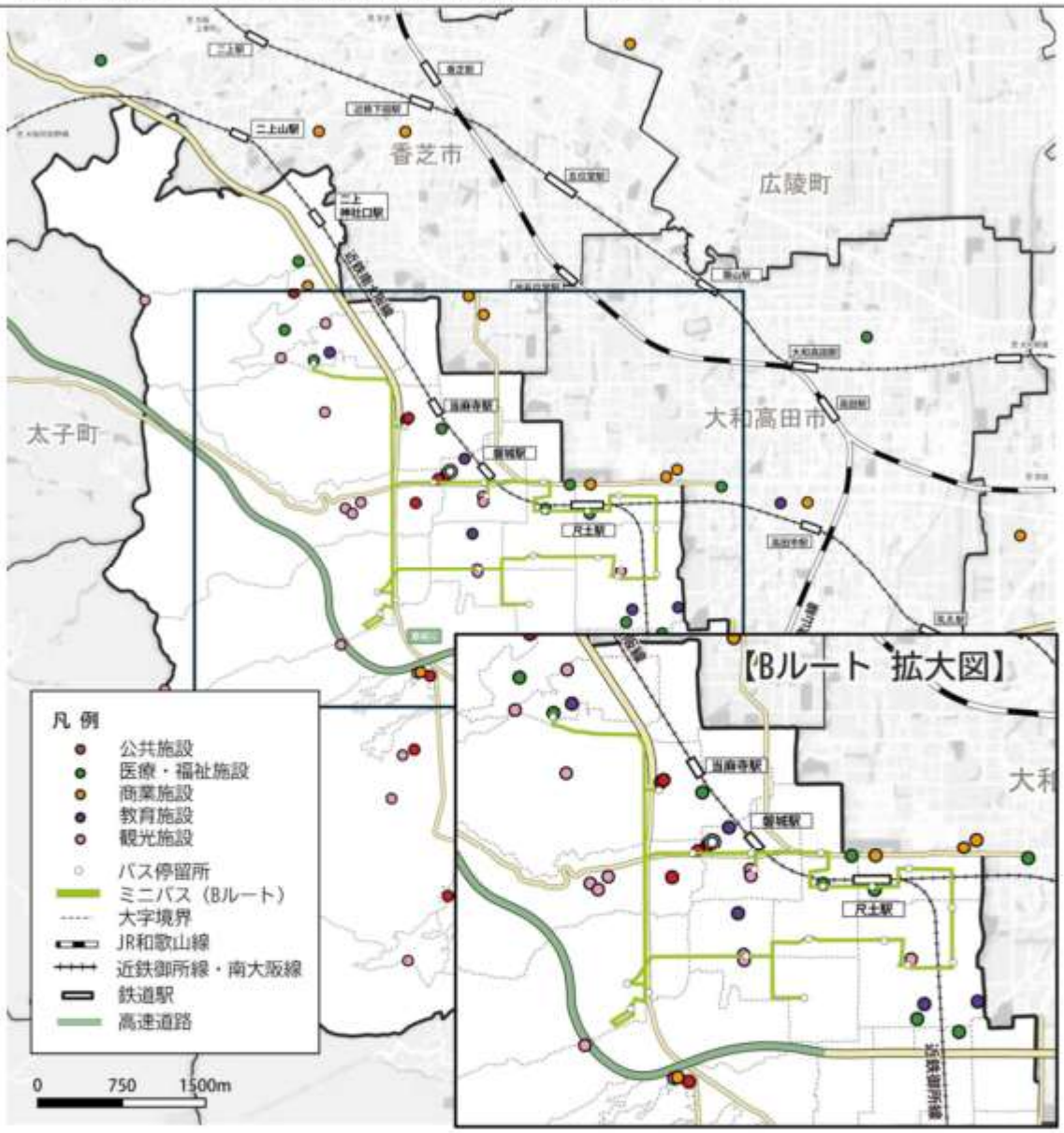


図 1-48　B ルート概要

・ 令和 7 年度の年間利用者数は 6,065 人で、令和 6 年度の 6,555 人から 490 人、約 7.5%減少した。便別では、第 1 便の利用が最も多く、次いで第 2 便が多い。令和 6 年度と比べると、第 2 便が 452 人、約 21.2%減少しており、ルート全体の減少に大きく影響している。一方、第 3 便は 44 人、約 3.4%増加しており、便によって利用動向に差がみられる。

表 1-14　B ルートの便別利用実績（令和 7 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	8 時台～9 時台	2,168	2,168	4,336	2,168	6.07
第 2 便	9 時台～10 時台	1,682	1,682	3,364	1,682	4.71
第 3 便	14 時台	1,347	1,347	2,694	1,347	3.77
第 4 便	16 時台～17 時台	868	868	1,736	868	2.43

表 1-15　B ルートの便別利用実績（令和 6 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	8 時台～9 時台	2,182	2,183	4,365	2,183	6.11
第 2 便	9 時台～10 時台	2,134	2,134	4,268	2,134	5.98
第 3 便	14 時台	1,303	1,303	2,606	1,303	3.65
第 4 便	16 時台～17 時台	936	936	1,872	936	2.62

表 1-16　B ルートの便別利用実績（令和 7・6 年度比）

便	R6 利用者数（人）	R7 利用者数（人）	増減数（人）	増減率	1 便当たり利用者数 R6→R7
第 1 便	2,183	2,168	▲14.5	▲0.7%	6.11→6.07
第 2 便	2,134	1,682	▲452	▲21.2%	5.98→4.71
第 3 便	1,303	1,347	▲44	3.4%	3.65→3.77
第 4 便	936	868	▲68	▲7.3%	2.62→2.43

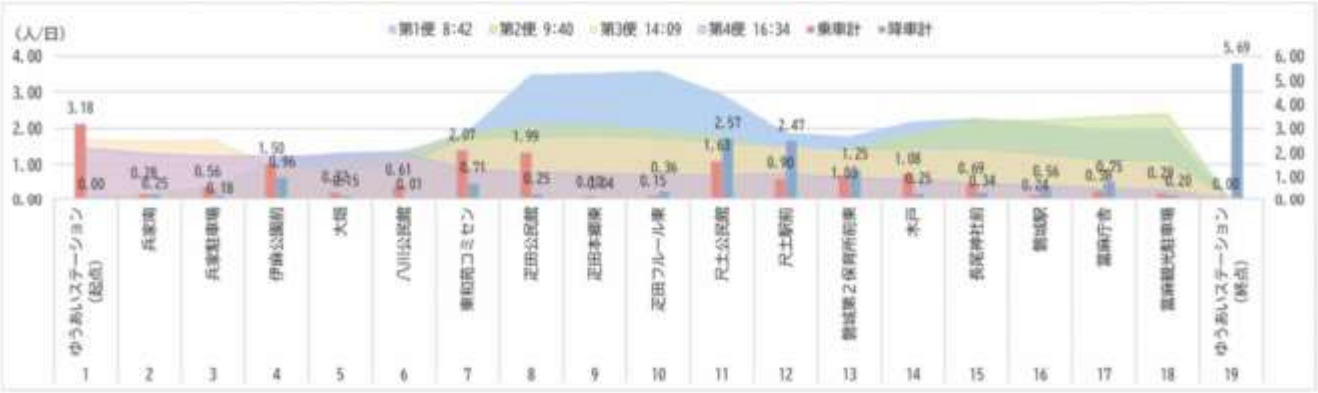


図 1-49　B 長尾・疋田ルートの停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

出典：葛城市提供資料を基に作成。

注：積み上げ面グラフの車内利用者数は、各停留所における乗車数から降車数を順次加減し、当該停留所を出発した時点の便別車内利用者数を算出したものである。各便の年間値を 357 日で除して 1 日平均を表示している。

・ 停留所別では、伊麻公園前が 194 人、尺土駅前が 152 人増加したほか、磐城第 2 保育所前東、東和苑コミセン等でも増加している。一方、A ルート及び環状線と重複するゆうあいステーションが 506 人、長尾神社前が 445 人減少し、環状線と重複する磐城駅及び疋田フルール東、A ルートと重複する當麻庁舎等でも減少みられる。

表 1-17　B ルートの乗降者数増加上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	伊麻公園前	876	682	194	0.28
2	尺土駅前	1,202	1,050	152	0.14
3	磐城第 2 保育所前東	816	731	85	0.12
4	東和苑コミセン	992	908	84	0.09
5	兵家駐車場	264	226	38	0.17
6	尺土公民館	1,499	1,466	33	0.02
7	木戸	475	465	10	0.02
8	疋田本郷東	52	49	3	0.06

表 1-18　B ルートの乗降者数減少上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	ゆうあいステーション	3,164	3,670	▲506	▲0.14
2	長尾神社前	369	814	▲445	▲0.55
3	磐城駅	286	500	▲214	▲0.43
4	疋田フルール東	181	317	▲136	▲0.43
5	當麻庁舎	403	534	▲131	▲0.25
6	八川公民館	220	276	▲56	▲0.20
7	疋田公民館	801	851	▲50	▲0.06
8	大畑	165	189	▲24	▲0.13
9	兵家南	188	202	▲14	▲0.07
10	當麻観光駐車場	177	181	▲4	▲0.02

(9)　ミニバス（D 寺口ルート）

・ D 寺口ルートは、第 1 便が新庄庁舎前を起終点として運行し、第 2 便及び第 3 便はいきいきセンター前を始発、新庄庁舎前を終点として運行している。新庄、北道穂、中戸、寺口、大屋等の地域を経由し、道の駅かつらぎや地域内の公共・福祉施設等を結んでいる。

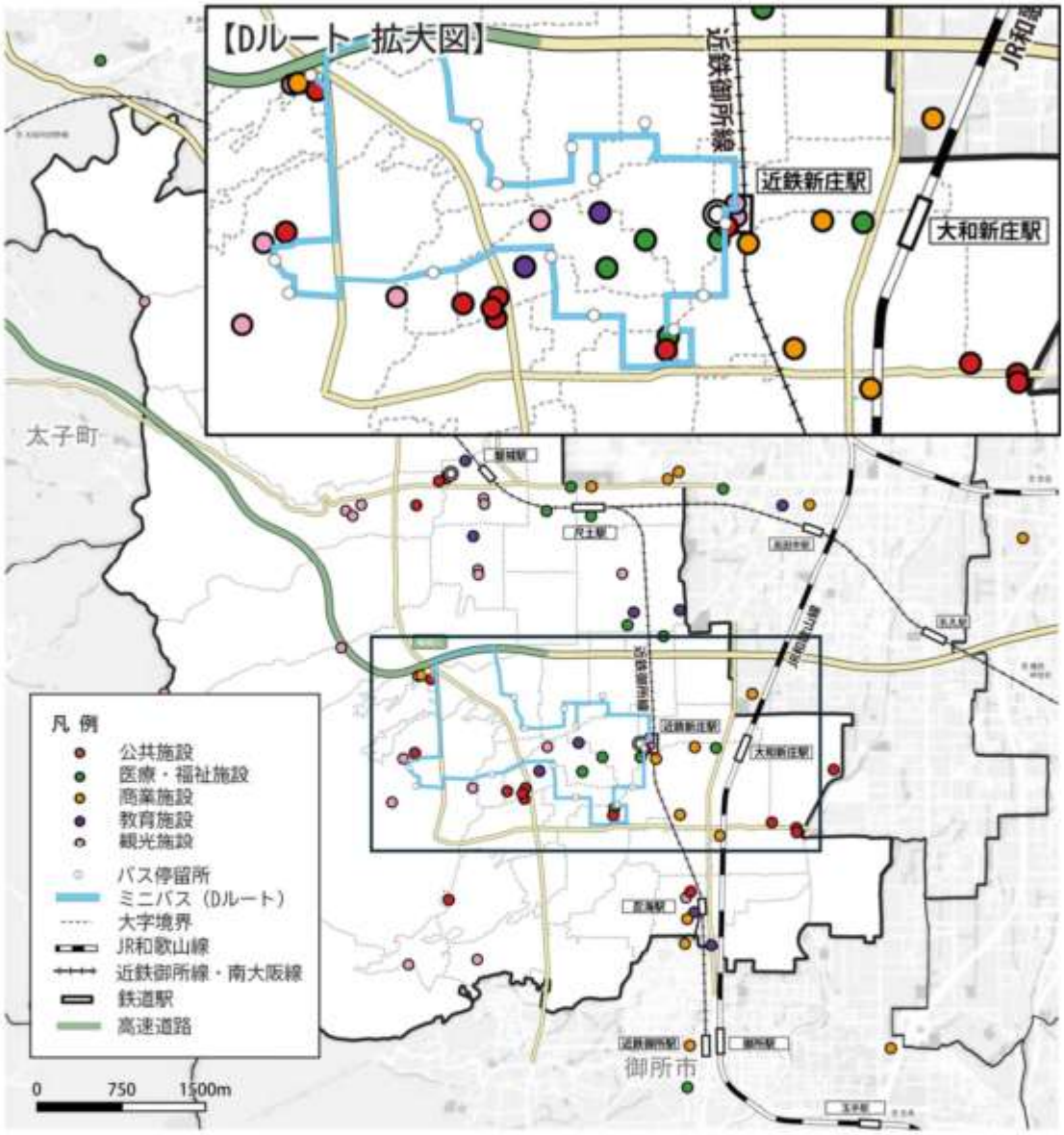


図 1-50　D ルート概要

・ 令和 7 年度の年間利用者数は 1,841 人で、令和 6 年度の 1,196 人から 645 人、約 53.9%増加した。便別では、第 1 便の利用が最も多く、次いで第 2 便が多い。令和 6 年度と比べると、すべての便で利用が増加しており、特に第 3 便は 253 人、約 104.5%増加している。また、第 1 便は 231 人、約 44.5%、第 2 便は 161 人、約 37.0%増加しており、利用の増加は特定の便のみに限られず、各時間帯でみられる。

表 1-19　D ルートの便別利用実績（令和 7 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	9 時台～10 時台	750	750	1,500	750	2.10
第 2 便	12 時台～13 時台	596	596	1,192	596	1.67
第 3 便	15 時台～16 時台	495	495	990	495	1.39

表 1-20　D ルートの便別利用実績（令和 6 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	9 時台～10 時台	519	519	1,038	519	1.45
第 2 便	12 時台～13 時台	435	435	870	435	1.22
第 3 便	15 時台～16 時台	242	242	484	242	0.68

表 1-21　D ルートの便別利用実績（令和 7・6 年度比）

便	R6 利用者数（人）	R7 利用者数（人）	増減数（人）	増減率	1 便当たり利用者数 R6→R7
第 1 便	519	750	231	44.5%	1.45→2.10
第 2 便	435	596	161	37.0%	1.22→1.67
第 3 便	242	495	253	104.5%	0.68→1.39

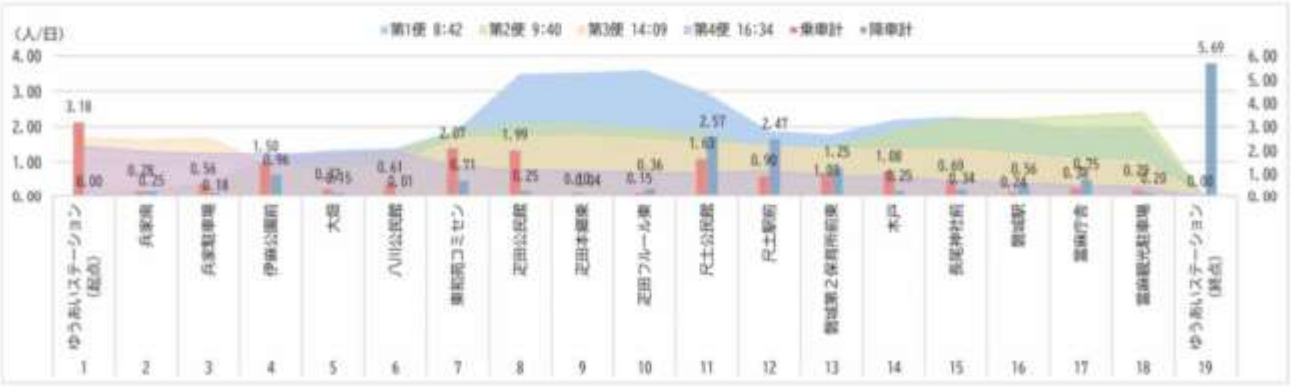


図 1-51　D 寺口ルートの停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

出典：葛城市提供資料を基に作成。

注：積み上げ面グラフの車内利用者数は、各停留所における乗車数から降車数を順次加減し、当該停留所を出発した時点の便別車内利用者数を算出したものである。各便の年間値を 357 日で除して 1 日平均を表示している。

・ 停留所別では、新庄庁舎前が 479 人、寺口駐車場が 246 人、大屋コミセンが 148 人、道の駅かつらぎが 139 人増加したほか、いきいきセンター前及び新庄小学校西でも増加している。
・ 一方、北道穂コミセンは 28 人、寺口北は 19 人、葛木は 18 人減少している。ルート全体では利用が増加していることから、一様な利用増ではなく、便や停留所によって利用動向に差がみられる。

表 1-22　D ルートの乗降者数増加上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	新庄庁舎前	1,257	778	479	61.6%
2	寺口駐車場	483	237	246	103.8%
3	大屋コミセン	178	30	148	493.3%
4	道の駅かつらぎ	462	323	139	43.0%
5	いきいきセンター前	399	272	127	46.7%
6	新庄小学校西	193	84	109	129.8%
7	中戸	57	17	40	235.3%
8	消防車庫前	315	290	25	8.6%
9	健康福祉センター西	61	39	22	56.4%
10	中戸南	34	18	16	88.9%

表 1-23　D ルートの乗降者数減少上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）	増減率
1	北道穂コミセン	17	45	▲28	-62.2%
2	寺口北	89	108	▲19	-17.6%
3	葛木	112	130	▲18	-13.8%

(10)　予約型乗合タクシーの利用者数

- 予約型乗合タクシーは、令和元年 10 月より運行を開始した。それまでは、E 笛堂・葭ルート、F 笛吹・梅室ルートともにミニバスルートとして運行していた。
- E ルートについて、ミニバスルートの運行時期は 2.0 人以上の利用があったが、現在は 1.0 人を下回っている。ただし、令和 2 年度は前年度よりも利用者数が増加した。
- F ルートについて、ミニバスルートの運行時期は 3.0 人程度の利用があったが、現在は 2.0 人以下の利用に留まっており、令和 2 年度でも減少した。
- E ルート及び F ルートの両ルートで、ミニバスルートの運行時期よりも、1 日あたり 2.0 人程度の減少がでている。

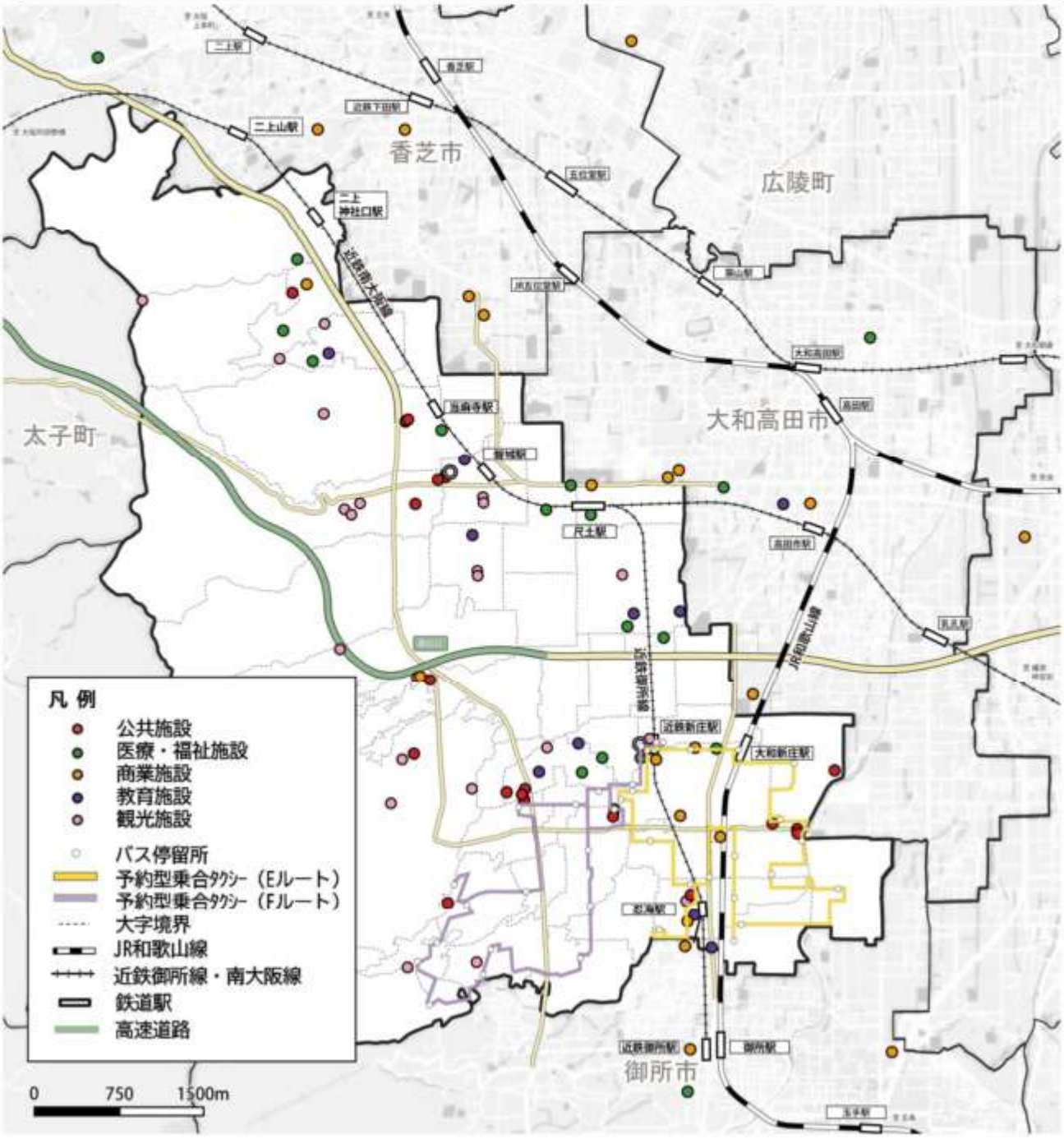


図 1-52　予約型乗合タクシー（E・F ルート）の概要



図 1-53　予約型乗合タクシー（E・F ルート）の年度別利用者数の推移

(11)　予約型乗合タクシー（E 當麻ルート）

・　予約型乗合タクシーE 笛堂・葭ルートは、いきいきセンター前を起点、近鉄新庄駅を終点として、大和新庄駅、笛堂、葭、新町、忍海等を結んでいる。予約に応じて運行し、鉄道駅や公共・福祉施設への移動を補完する生活交通としての役割を担っている。

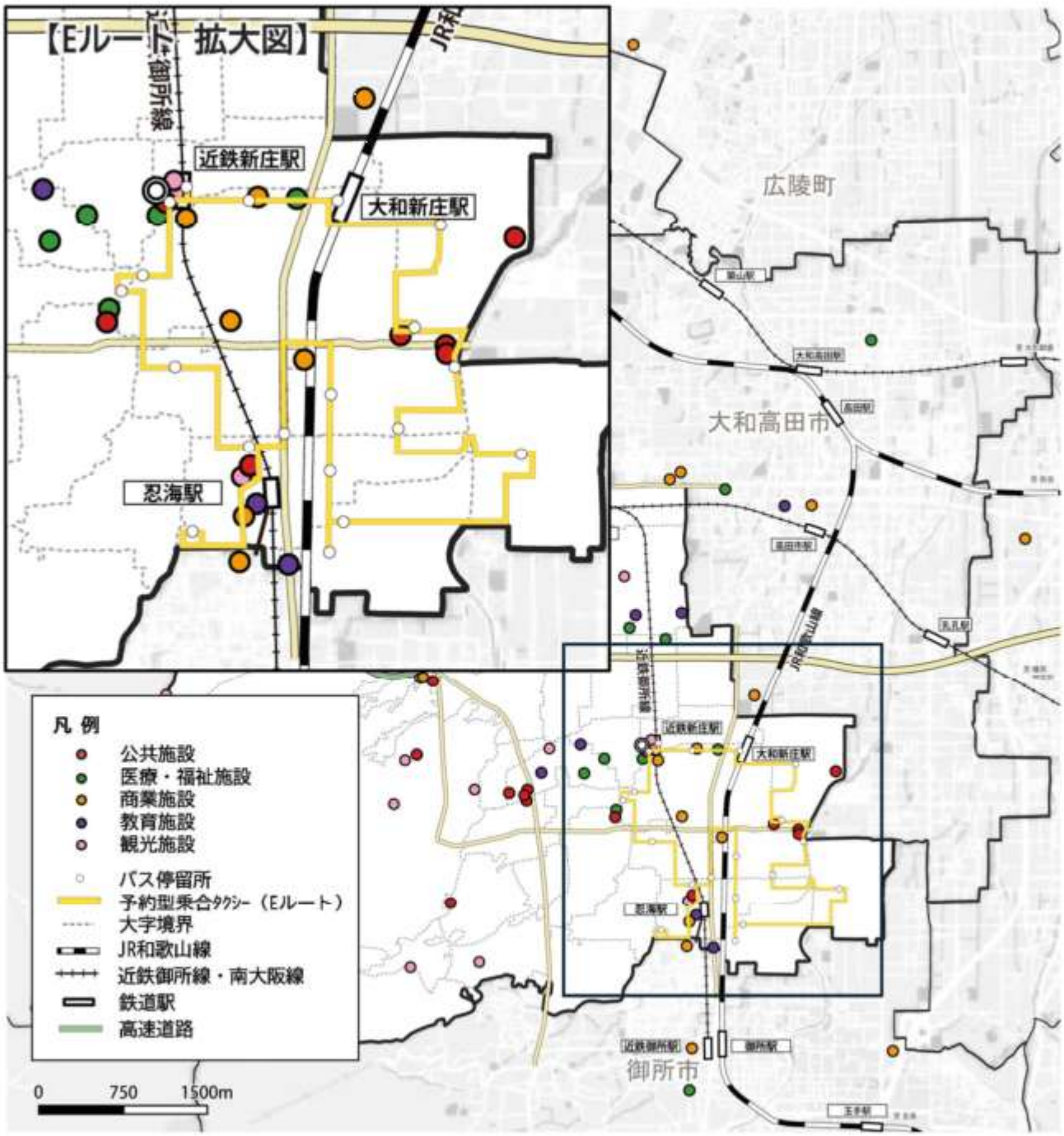


図 1-54　E ルート概要

・ 車内利用者数をみると、第 1 便は大和新庄駅から若草台、新村公民館付近にかけて多く、第 2 便及び第 3 便はウェルネス新庄出発後が最も多いが、第 1 便に比べて利用規模は小さい。

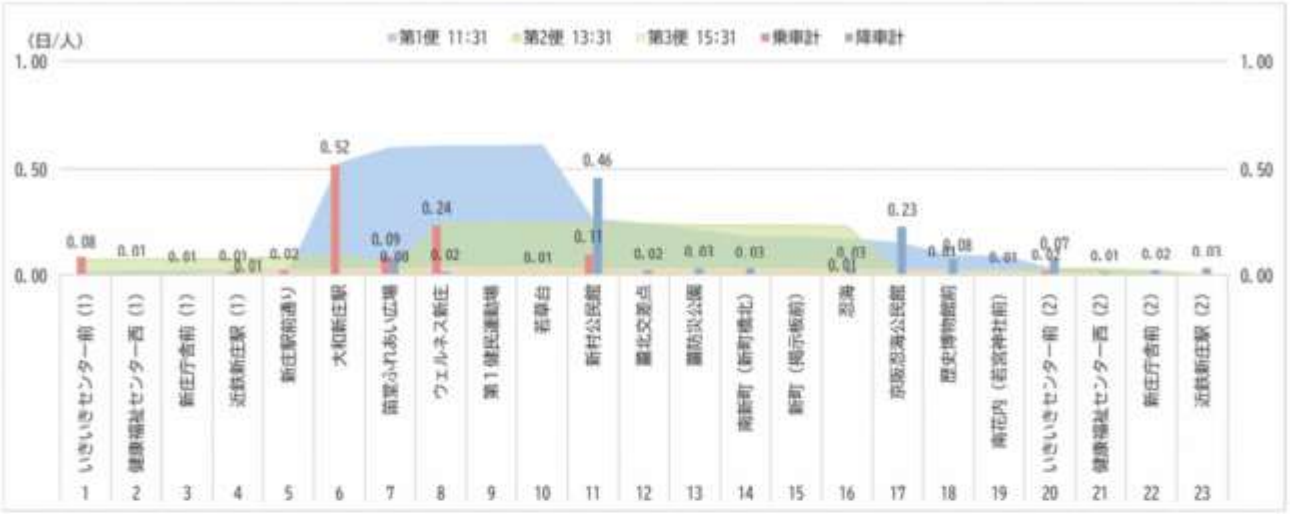


図 1-55　E 営麻ルートの停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

出典：葛城市提供資料を基に作成。
注：積み上げ面グラフの車内利用者数は、各停留所における乗車数から降車数を順次加減し、当該停留所を出発した時点の便別車内利用者数を算出したものである。各便の年間値を 357 日で除して 1 日平均を表示している。

・ 令和 7 年度の年間利用者数は 405 人で、令和 6 年度の 427 人から 22 人、約 5.2%減少した。便別では、第 1 便が 252 人から 264 人へ 12 人、約 4.8%増加した一方、第 2 便は 11 人、約 8.1%減少し、第 3 便は 23 人、約 59.0%減少している。第 1 便が年間利用者数の約 65%を占めており、利用が昼前の便に集中している。

表 1-24　E ルートの便別利用実績（令和 7 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	11 時台～12 時台	264	264	528	264	0.74
第 2 便	13 時台～14 時台	125	125	250	125	0.35
第 3 便	15 時台～16 時台	16	16	32	16	0.04

表 1-25　E ルートの便別利用実績（令和 6 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	11 時台～12 時台	252	252	504	252	0.71
第 2 便	13 時台～14 時台	136	136	272	136	0.38
第 3 便	15 時台～16 時台	39	39	78	39	0.11

表 1-26　E ルートの便別利用実績（令和 7・6 年度比）

便	R6 利用者数（人）	R7 利用者数（人）	増減数（人）	増減率	1 便当たり利用者数 R6→R7
第 1 便	252	264	12	4.8%	0.71→0.74
第 2 便	136	125	-11	▲8.1%	0.38→0.35
第 3 便	39	16	-23	▲59.0%	0.11→0.04

・ 停留所別では、笛堂ふれあい広場が 51 人、近鉄新庄駅が 15 人増加したほか、蔵防災公園、歴史博物館前等でも増加している。一方、ウェルネス新庄は 68 人、京阪忍海公民館は 32 人、いきいきセンター前は 17 人減少しており、これらの減少がルート全体の利用減少に影響している。

表 1-27　E ルートの乗降者数増加上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）
1	笛堂ふれあい広場	61	10	51
2	近鉄新庄駅	19	4	15
3	蔵防災公園	12	4	8
4	歴史博物館前	29	22	7
5	新庄駅前通り	8	2	6
6	南新町（新町橋北）	11	7	4
7	大和新庄駅	187	184	3
8	南花内（若宮神社前）	2	0	2

表 1-28　E ルートの乗降者数減少上位 10 停留所

順位	停留所名	R7 乗降者数（人）	R6 乗降者数（人）	増減数（人）
1	ウェルネス新庄	92	160	▲68
2	京阪忍海公民館	83	115	▲32
3	いきいきセンター前	63	80	▲17
4	健康福祉センター西	8	18	▲10
5	蔵北交差点	8	15	▲7
6	忍海	12	19	▲7
7	新庄庁舎前	11	12	▲1

(12)　予約型乗合タクシー（F 當麻ルート）

・ F 笛吹・梅室ルートは、近鉄新庄駅を起終点として、新庄庁舎前、健康福祉センター西、いきいきセンター前を経由し、笛吹、梅室、山口、平岡等の山麓部を循環している。予約に応じて運行し、山麓部から鉄道駅や公共・福祉施設への移動を補完する生活交通としての役割を担っている。

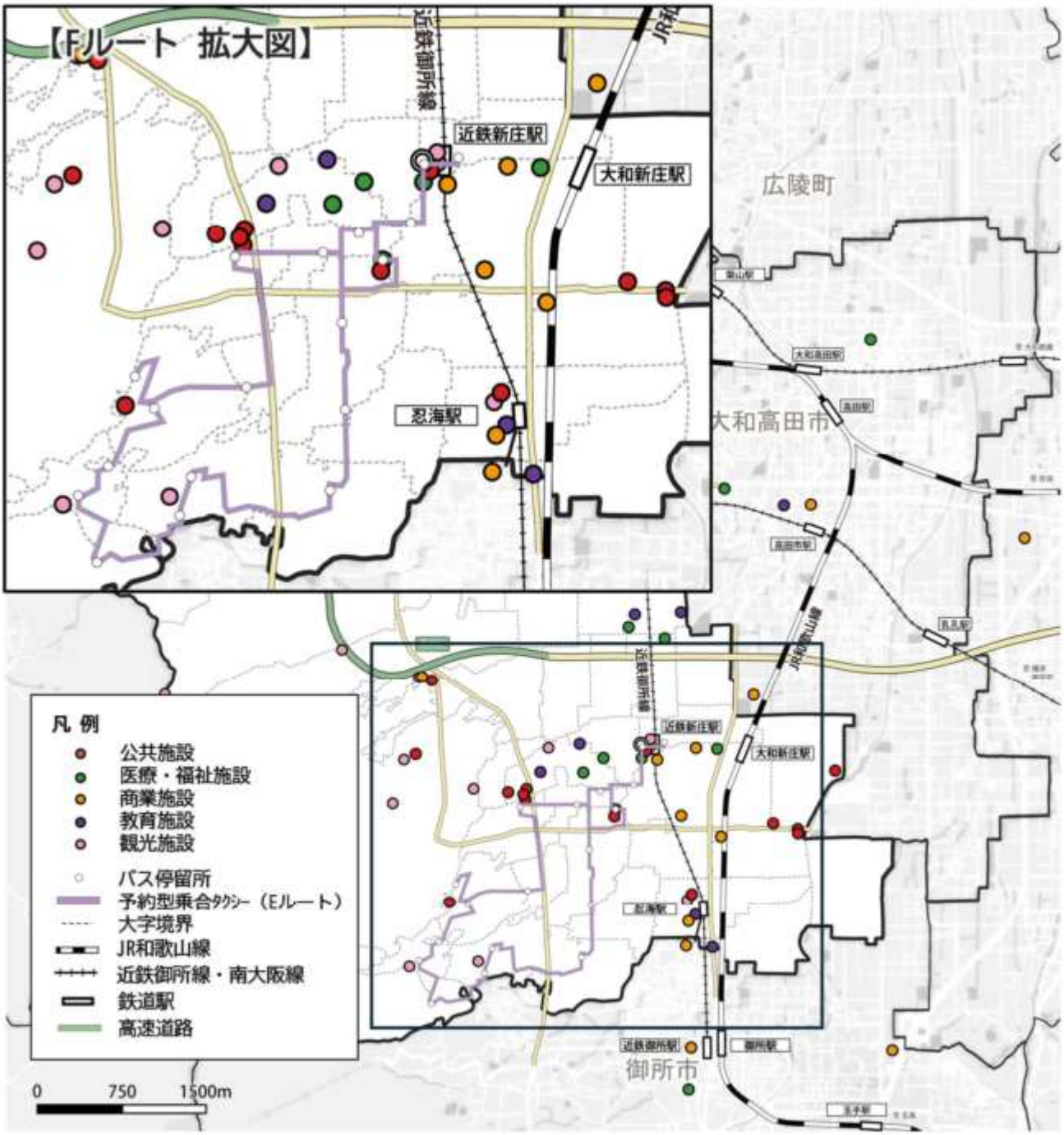


図 1-56　F 笛吹・梅室ルート概要

・ 令和 7 年度の便別車内利用者数をみると、第 2 便の利用が全体的に多く、梅室コミセンから葛城山麓公園付近にかけて比較的高い水準となっている。第 1 便も梅室コミセン以降で車内利用者数が増加している。一方、第 3 便は他の便と比べて利用水準が低く、便別実績と同様に昼の第 2 便を中心とした利用がみられる。



図 1-57　F 笛吹・梅室ルートの停留所別乗降者数及び便別車内利用者数（令和 7 年度・1 日平均）

出典：葛城市提供資料を基に作成。
注：積み上げ面グラフの車内利用者数は、各停留所における乗車数から降車数を順次加減し、当該停留所を出発した時点の便別車内利用者数を算出したものである。各便の年間値を 357 日で除して 1 日平均を表示している。

・ 令和 7 年度の年間利用者数は 360 人で、令和 6 年度の 242 人から 118 人、約 48.8%増加した。便別では、第 2 便が 157 人と最も多く、令和 6 年度から 85 人、約 118.1%増加しており、ルート全体の増加に大きく影響している。第 1 便も 35 人、約 38.5%増加した一方、第 3 便は 2 人、約 2.5%減少しており、便によって利用動向に差がみられる。

表 1-29　E ルートの便別利用実績（令和 7 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	10 時台	126	126	252	126	0.35
第 2 便	12 時台～13 時台	157	157	314	157	0.44
第 3 便	14 時台～15 時台	77	77	154	77	0.22

表 1-30　E ルートの便別利用実績（令和 6 年度）

便	主な運行時間帯	乗車数（人）	降車数（人）	乗降数（人）	利用者数（人）	1 便当たり利用者数（人）
第 1 便	10 時台	91	91	182	91	0.25
第 2 便	12 時台～13 時台	72	72	144	72	0.20
第 3 便	14 時台～15 時台	79	79	158	79	0.22

表 1-31　Eルートの便別利用実績（令和7・6年度比）

便	R6利用者数（人）	R7利用者数（人）	増減数（人）	増減率	1便当たり利用者数 R6→R7
第1便	91	126	35	38.5%	0.25→0.35
第2便	72	157	85	118.1%	0.20→0.44
第3便	79	77	-2	▲2.5%	0.22→0.22

・ 停留所別では、近鉄新庄駅が126人、新庄文化会館南が44人、梅室コミセンが32人増加したほか、いきいきセンター前、ウォームヴィラ新庄園、笛吹掲示板前及び笛吹神社前等でも増加している。近鉄新庄駅の利用規模及び増加幅が大きく、鉄道との接続を伴う利用需要が高まっている可能性がある。

表 1-32　Fルートの乗降者数増加上位10停留所

順位	停留所名	R7乗降者数（人）	R6乗降者数（人）	増減数（人）
1	近鉄新庄駅	267	141	126
2	新庄文化会館南	90	46	44
3	梅室コミセン	41	9	32
4	いきいきセンター前	70	50	20
5	ウォームヴィラ新庄園	35	18	17
6	笛吹掲示板前	31	15	16
7	笛吹神社前	74	58	16
8	健康福祉センター西	16	4	12
9	林堂公民館	4	3	1
10	脇田公民館	6	5	1

表 1-33　Fルートの乗降者数減少上位10停留所

順位	停留所名	R7乗降者数（人）	R6乗降者数（人）	増減数（人）
1	葛城山麓公園	11	25	▲14
2	葛木	12	22	▲10
3	西辻長池前	7	14	▲7
4	平岡西広場	1	8	▲7
5	新庄庁舎前	55	59	▲4
6	山口（掲示板前）	0	4	▲4
7	山田集会所	0	3	▲3

1.4.4. タクシー

(1) 事業者数と車両台数

- タクシー協会を通じて照会し、回答が得られた中和交通株式会社及び株式会社サンキュータクシーの2社について、ドライバー数の推移を整理した。
- 2社のドライバー数の合計は、平成27年度の27人から令和7年度の21人へ6人、約22.2%減少している。事業者別では、中和交通株式会社が21人から15人へ6人、約28.6%減少している一方、株式会社サンキュータクシーは6人で横ばいとなっている。

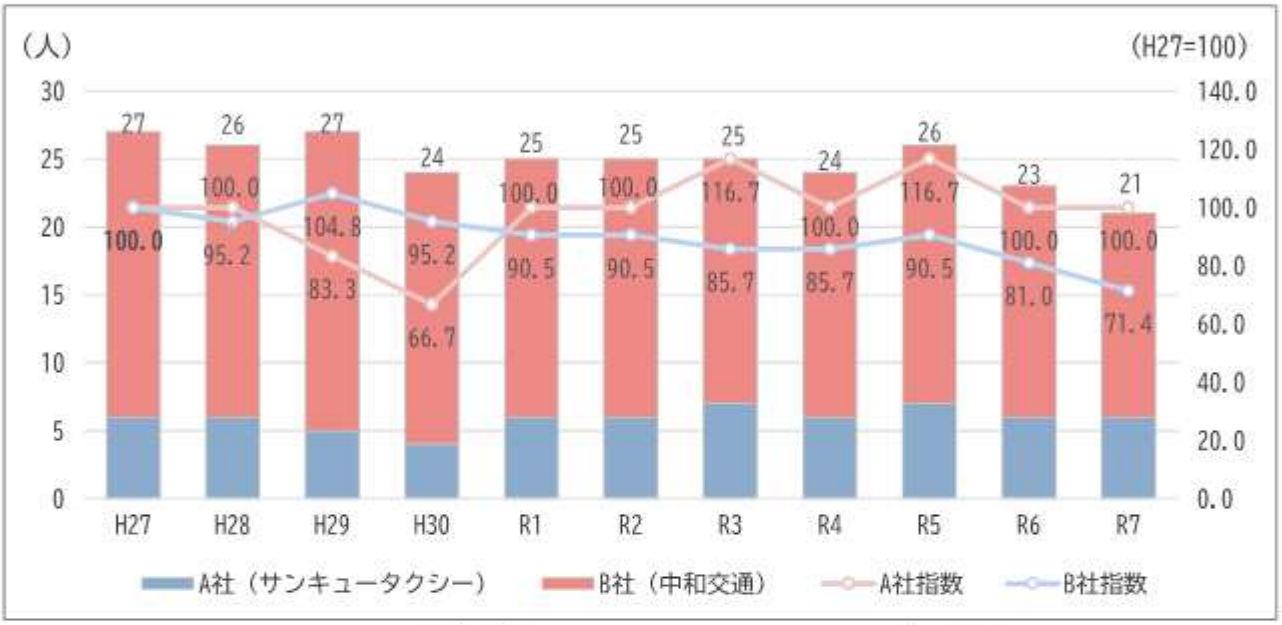


図 1-58 回答事業者におけるタクシードライバー数の推移

出典：各事業者提供資料を基に作成。