

### (3) 公共交通の利用実績

#### ① ふるさと号

ふるさと号では、毎日・全便について、乗務員がバス停の乗車人数と降車人数を記録することによって利用実態を把握している。また、ふるさと号は平成24年10月に運行を始めたことから、毎年10月～翌年9月を単位として、利用実績の集計・分析ととりまとめを行っている。

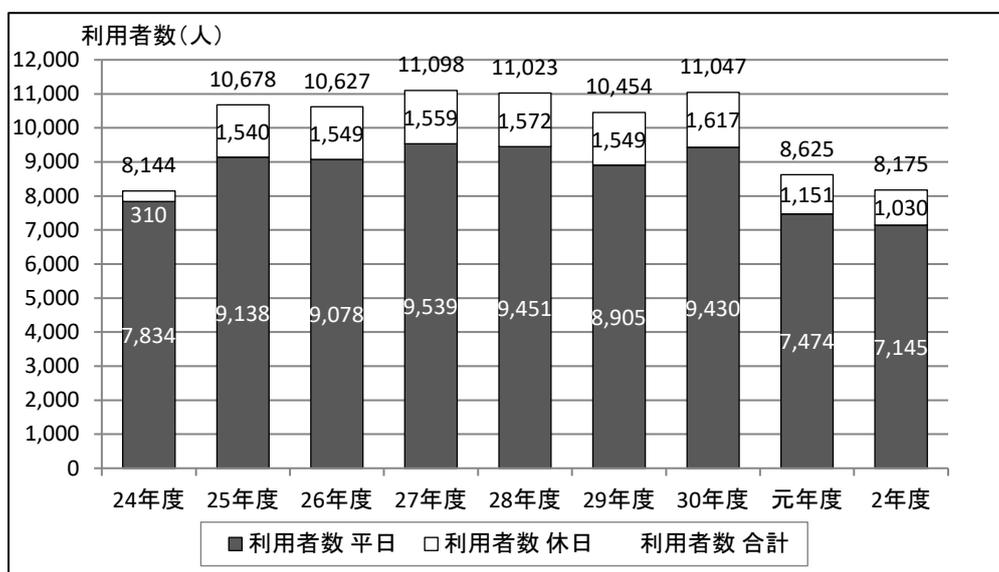
※ このため、本節に限り、10月～翌年9月を「年度」と称している。

#### a) 利用者数の経年変化

ふるさと号の運行を始めた平成24年度の年間利用者数は8,144人であったが、平成25年10月のダイヤ改正（増便や路線バスとの接続見直しなど）を契機として、平成25～30年度の利用者数は年間11,000人前後で推移していた。

ところが、令和2年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少し、令和元年度の利用者数は8,625人に減少した。令和2年度もその影響が継続し、年間の利用者数は8,175人に留まった。これは対前年比450人（5.2%）の減少、コロナ禍前の平成30年度（11,047人）との比較で2,872人（26.0%）の減少である。

図-12 年間の利用者数の推移（平成24年度～令和2年度）



注：年度＝当該年次の10月から翌年の9月まで（令和2年度＝令和2年10月～3年9月）

b) 月間の利用者数

図-13 と図-14 は過去5年間について、月別の乗車人数や1日平均の乗車人数を平日・休日別に示したものである。

コロナ禍前の平成28～30年度の平日の利用状況（青色の細い破線や点線）を見ると、毎年4月～7月、10～11月の利用者数が多く、厳寒期の1月～3月の利用者数が少ない状況となっている。

ところが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月頃から利用者が大幅に減少し、例年は月間800～900人の利用がある5～7月の利用者数が、令和元年度・2年度は500人前後に留まるなど、大幅に減少している。

図-13 月別利用者数の経年比較（平成28年度～令和2年度）

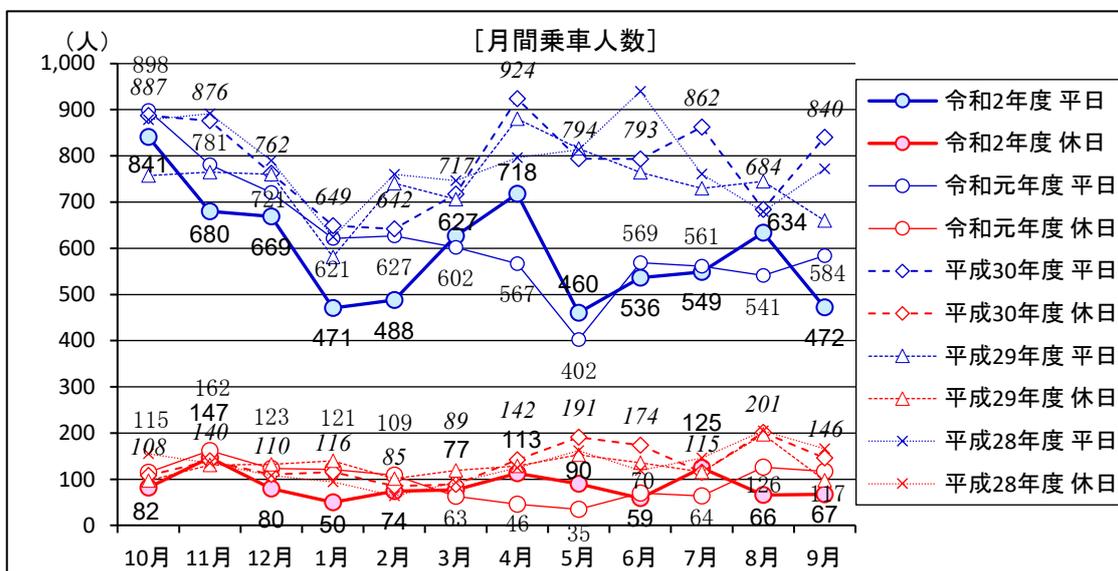
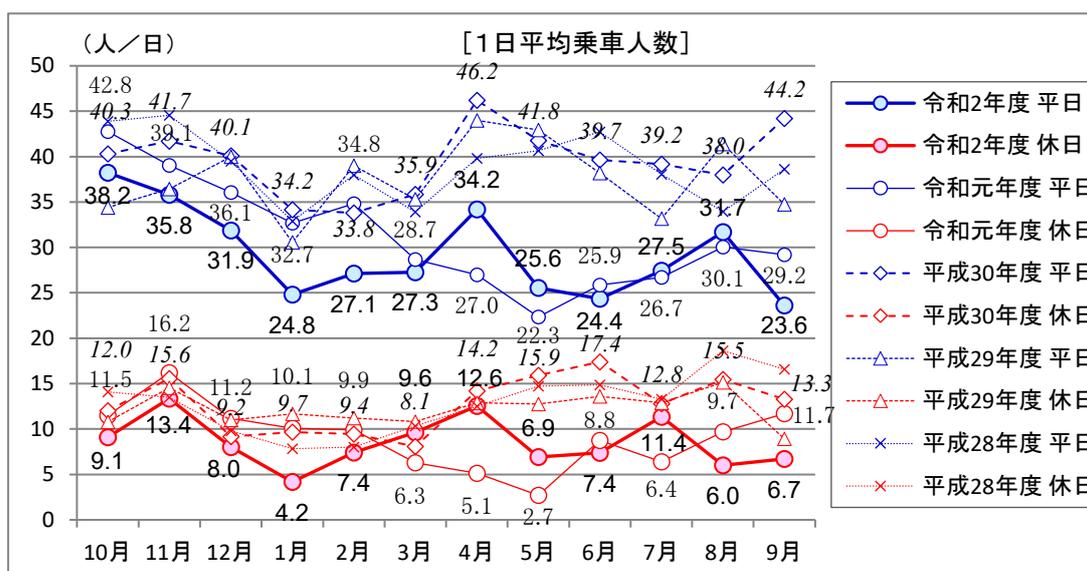


図-14 月別1日平均利用者数の経年比較(平成28年度～令和2年度)



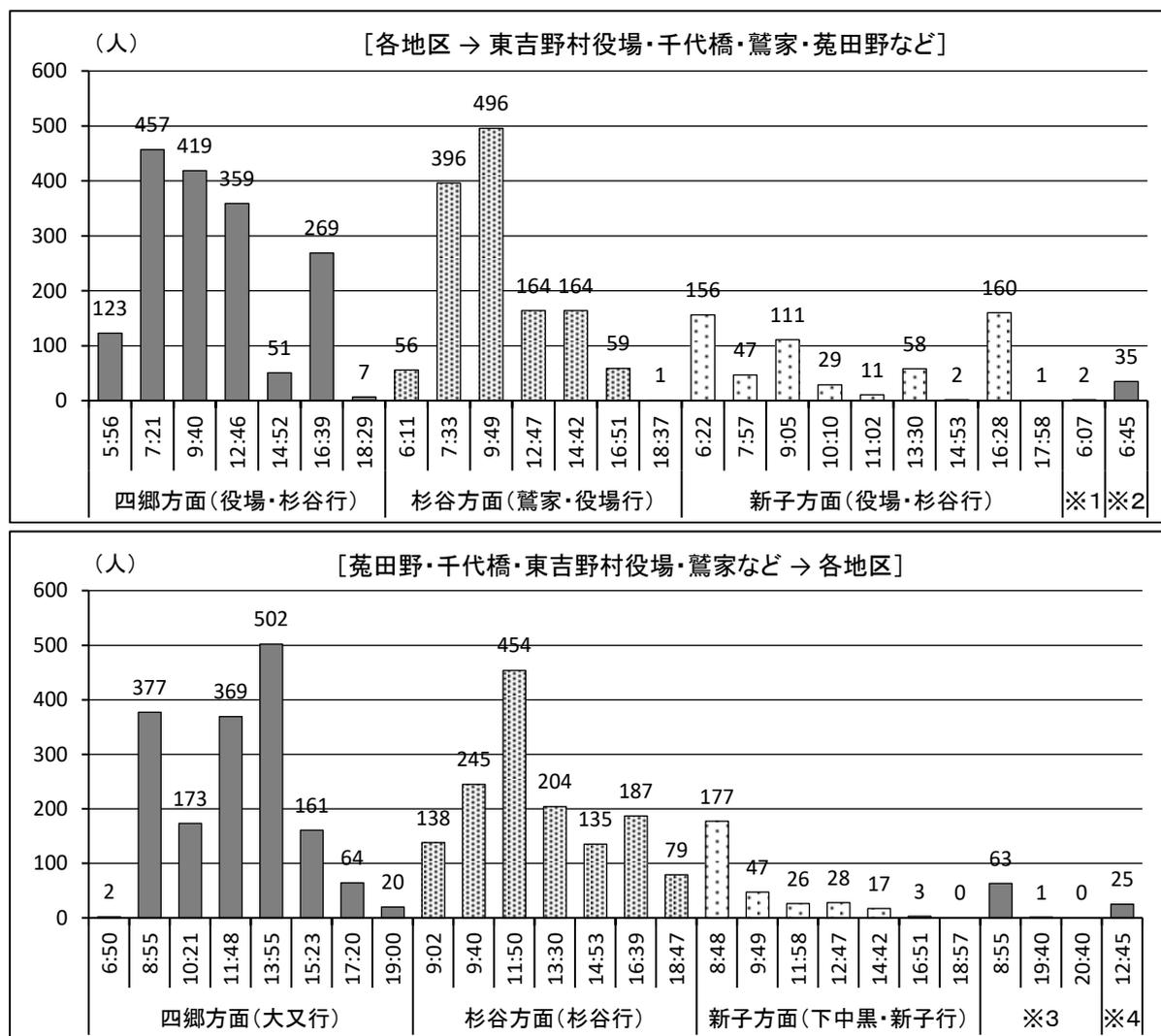
c) 便別の利用者数

図-15 はふるさと号の各便の年間利用者数を示すものである。上の図は各地区から村の中心部に向かう便、下の図は村の中心部から各地区に向かう便を対象としている。

便別の利用者数を見ると、午前中の便の利用者が相対的に多く、午後の便は利用者数が少ない。各地区から村の中心部に向かう便では、午前7時～9時台の便の利用者が多く、村の中心部から各地区に向かう便では、午前11時～午後1時台の利用者が多い。

ふるさと号は高齢者、特に75歳以上の利用が多く、買い物や通院を午前中に済ませる人が多いことなどがこうした利用実態に表れていると考えられる。

図-15 便別の利用者数（令和2年10月～3年9月・平日）



注：図中の時刻は始発停留所（大又、杉谷、新子、東吉野村役場、ひよしのさとマルシェ等）の発時刻

※1：東吉野村役場→菟田野行 ※2：鷺家→南奈良総合医療センター行

※3：菟田野→ひよしのさとマルシェ・東吉野村役場行 ※4：南奈良総合医療センター→新子行

## ② 奈良交通路線バス

図-16 と図-17 は、奈良交通路線バス（榛原駅～東吉野村役場）の村内における利用実態を図化したものである。いずれも、奈良交通による実態調査（6月の平日5日間）の1日平均の利用者数を表す。

令和元年・2年の村内の利用者数は、榛原に向かう便（往路）では17～19人／日、榛原から東吉野村に到着する便（復路）では11～12人／日であった。往路は早朝6:33発と8:10発の利用が相対的に多く、10:24発以降の便はせいぜい2人程度の利用である。復路は各便に概ね1.5～3人／便があり、特定の便への集中はなく、均等に利用されている。

6:33発は高校生等の通学利用が主と考えられ、8:10発は宇陀市等への買い物・通院の利用者が多いと考えられる。復路は村への帰宅利用や観光や登山などで東吉野村を訪れる村外の利用が主と考えられる。復路の方が利用者が少ないのは、自家用車による送迎があるためと思われる。

バス停別には、ふるさと号との接続するひよしのさとマルシェや東吉野村役場での乗降が多い。令和元年6月、令和2年6月のふるさと号の1日平均利用者数は39.7人、25.9人（図-14参照）であり、上記2つの乗り換え拠点の乗車人数の合計値（令和元年6月、令和2年6月、それぞれ15.2人／日、12.0人／日）と比較すると、ふるさと号利用者の4割程度が奈良交通路線バスに乗り継いでいることになる。

図-16 奈良交通路線バス・便別・村内の1日平均利用者数（令和元年・2年）

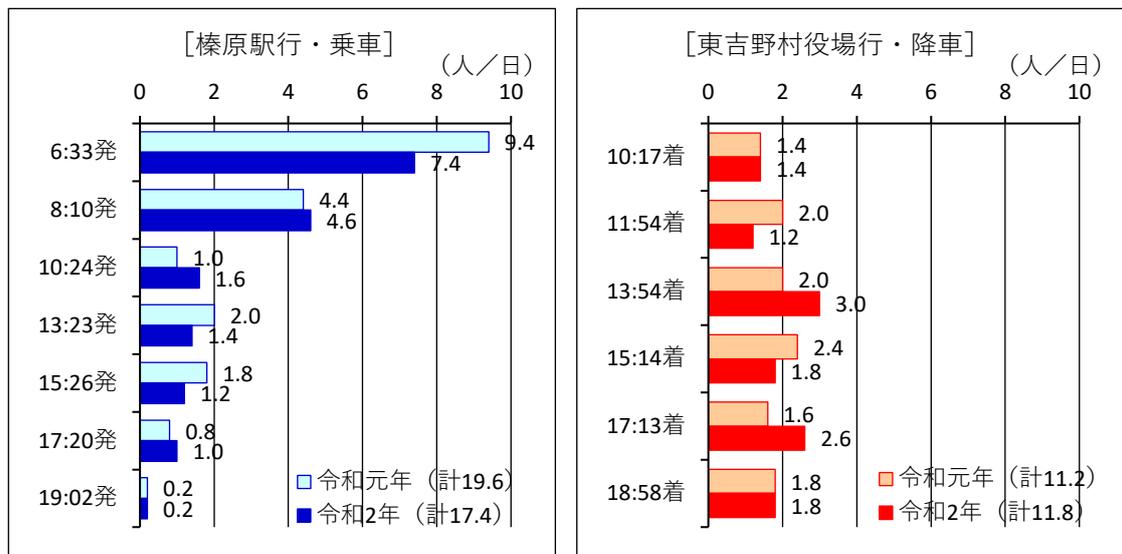
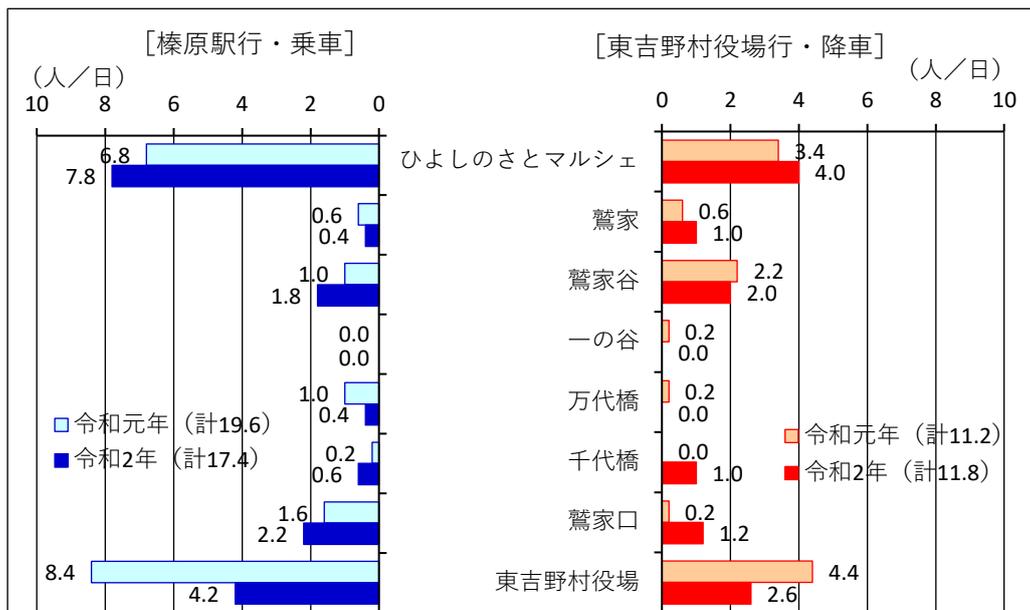


図-17 奈良交通路線バス・村内のバス停別1日平均利用者数（令和元年・2年）



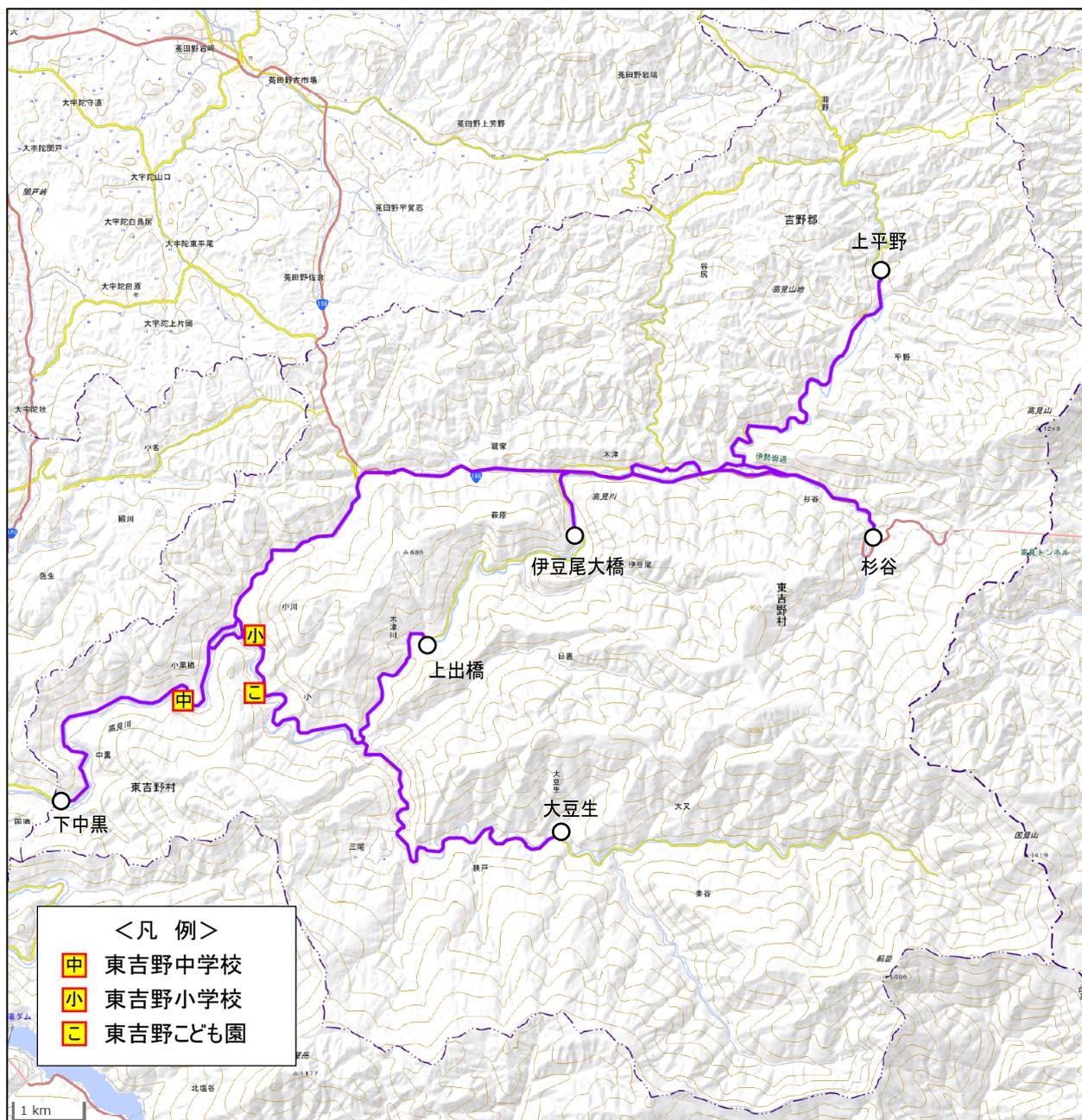
資料：奈良交通（令和元年6月7～13日、令和2年6月22～26日の平日5日間の利用実績）

#### (4) スクールバスの現状

##### ① ネットワーク

東吉野村では、中学校、小学校、こども園へのスクールバスを運行している。中学校、小学校、こども園は東吉野村役場から概ね1～2 km 圏内にあり、通学する生徒、児童、園児のいる区間において運行している。路線図を図-18 に示す。

図-18 スクールバス路線図（中学校・小学校・こども園）



資料：地図は地理院地図

② 利用者数・運行状況

令和3年度は、中学生22人、小学生26人、園児19人がスクールバスを利用しており、車両4台を用いて運行している。地区別の利用者数と車両の関係を表-7に示す。

登校時間帯は、各方面から中学校には8:00、小学校には7:55または8:00に到着するように運行ダイヤが組まれている。こども園には、1台の車両が3方面を順に回って8:18～8:59の間に到着するように運行されている。

下校時間帯は、中学校を16:10に出発する便を基本に、クラブ活動後の17:10または17:40に出発する便が運行されている。水曜日は15:05発で一斉下校することとなっている。

小学校は、時間割により14:50と16:10に下校する便が設定されており、水曜日は14:25発で一斉下校する。

こども園は、登園時と同様、1台の車両が3方面を順に回って14:14～14:53の間に帰りの便が設定されている。水曜日は約1時間早い設定となっている。

表-7 車両ごとの利用者数

	車両①	車両②	車両③	車両④
東吉野中学校	14人 (平野・木津・鷺家・小川)	8人 (小・小川)		
東吉野小学校		4人 (三尾・小)	22人 (平野・木津・鷺家・小栗栖)	
東吉野こども園				19人

資料：東吉野村教育委員会

表-8 スクールバスの運行時間

	登校 (学校・園への到着時刻)	下校 (学校・園の 出発時刻)	
		水曜日以外	水曜日
東吉野中学校	8:00	16:10 17:10 (11～3月) 17:40 (4～10月)	15:05
東吉野小学校	7:55 (三尾・小方面) 8:00 (平野・鷺家・小栗栖方面)	14:50 16:15	14:25
東吉野こども園	8:18 (平野・鷺家方面) 8:39 (中黒・小栗栖方面) 8:59 (三尾・小方面)	14:53 (同左) 14:34 (同左) 14:14 (同左)	13:48 (同左) 13:29 (同左) 13:10 (同左)

資料：東吉野村教育委員会

### 3. 日常生活における外出の現状

#### (1) 検討の目的

公共交通需要の少ない地域において公共交通計画を策定するには、公共交通を必要とする住民の日常生活に必要な活動（自動車を利用できない高齢者等の買い物や通院、高校生の通学など）の実態を捉え、希望する時間にその活動ができる場所（商業施設や医療機関、学校など）に行き来できる公共交通サービスを提供することが重要である。

東吉野村では、こうした考え方にに基づき、平成23年に住民アンケート調査を実施し、その結果に基づいて東吉野村地域公共交通総合連携計画を策定し、平成24年10月からふるさと号を運行してきた。

それから約10年が経過し、高齢化の一層の進展と人口減少、運転免許を持った世代の高齢化とそれに伴う高齢者の自動車利用の進展など、東吉野村の公共交通をとりまく環境が変化してきている。

また、新型コロナウイルス感染症のまん延に伴い、外出を伴う住民の日常生活に影響が及ぼされ、公共交通の利用者の減少が見られる。こうした影響を把握し、ポストコロナの公共交通のあり方を検討する必要性が生じている。

このような背景のもとで、東吉野村民の日常生活における外出の実態やコロナ禍の影響を捉えるとともに、東吉野村地域公共交通計画を策定するための基礎データとするため、東吉野村の全世帯を対象として「日頃の外出に関するアンケート調査」（以下、アンケート調査と記載）を実施した。

#### (2) アンケート調査の概要

アンケート調査は、令和3年9月に実施した。アンケート調査は、東吉野村の全世帯に各1通の調査票を郵送し、世帯全体のことについて質問する形で実施した。回収は同封の返信封筒による郵送回収とした。

その結果、調査票を配布した920世帯のうち、523世帯から有効回答を得た（有効回収率56.8%）。

表-9にアンケート調査の実施概要を示す。

表－9 アンケート調査の実施概要

項目	内容
① 目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東吉野村民の日頃の外出（通勤、通学（高校生以上）、日常の買い物、定期的な通院）の実態を把握する。</li> <li>・コロナ禍における外出機会の変化について把握する。</li> </ul>
② 対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東吉野村の全世帯（920世帯、令和3年9月6日現在）</li> </ul>
③ 方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民基本台帳に記載された世帯主に調査票（1通）を郵送し、世帯の代表者が回答する形で実施した。</li> <li>・記入後の調査票は、郵送（料金受取人払い郵便）で回収した。</li> </ul>
④ 実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年9月6日に調査票を発送（小川郵便局に持ち込み）、9月21日を返信（投函）期限とした。</li> </ul>
⑤ 調査項目	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 通勤や通学に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯で通勤、通学している人の有無・人数</li> <li>・通勤や通学におけるふるさと号や路線バスの利用状況</li> <li>・ふるさと号や路線バスを利用する人の勤務先・通学先の市町村</li> </ul> </li> <li>2) 食料品や日用品などの買い物に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物の頻度</li> <li>・買い物に行かない人について、その理由</li> <li>・日頃最もよく行く商業施設・2番目によく行く商業施設と利用交通手段</li> <li>・最もよく行く商業施設に着きたい時刻</li> <li>・買い物に必要な時間（最低限必要な時間、落ち着いて買い物できる時間）</li> <li>・買い物に行きたいのに行けない商業施設と行けない理由</li> </ul> </li> <li>3) 定期的な通院に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的に通院する家族の有無</li> <li>・日頃最もよく通院する医療機関・2番目によく行く医療機関と利用交通手段</li> <li>・通院の頻度</li> <li>・最もよく行く医療施設に着きたい時刻</li> <li>・診療を受けるのに必要な時間（到着～支払までの時間）</li> </ul> </li> <li>4) ふるさと号に関する事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用する家族・必要とする家族の有無</li> <li>・ふるさと号の利便性や有用性、運行の是非に関する意識</li> </ul> </li> <li>5) 新型コロナウイルス感染症が日常生活に及ぼした影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的な買い物や定期的な通院に関する頻度や利用交通手段の変化状況</li> <li>・コロナ禍収束後の日常生活の変化見通し</li> </ul> </li> <li>6) 世帯属性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・家族人数（うち、高齢者の人数）</li> <li>・運転免許の保有や返納、自家用車の保有の状況</li> <li>・ふるさと号や路線バスを必要とする家族の有無・人数</li> <li>・自宅所在地（大字） など</li> </ul> </li> </ol>
⑥ 配布・回収状況	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 配布数： 920世帯</li> <li>2) 回収数： 542世帯 （調査票回収率：58.9%＝542÷920）</li> <li>3) 無回答等： 4世帯 （白票、転居・介護施設入居との記載など）</li> <li>4) 無効票： 15世帯 （記入状況が著しく悪い票など）</li> <li>5) 有効回答： 523世帯 （有効回収率：56.8%＝523÷920）</li> </ol>

### (3) アンケート調査回答者の特性

#### ① 世帯分類

日常生活における外出機会や行先、利用交通手段は世帯構成の違いによるところが顕著に表れる。このため、世帯人数や高齢者の人数などに基づき、世帯を表-10のように分類した。

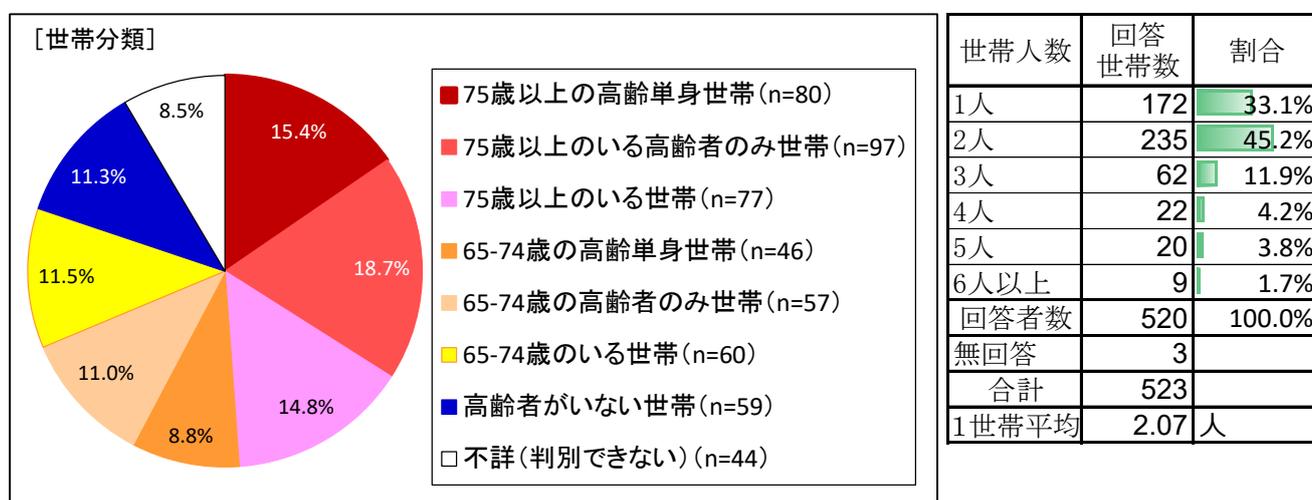
表-10 世帯分類

世帯分類	定 義
1. 75歳以上の単身世帯	世帯人数が1人で、その人が75歳以上の世帯
2. 75歳以上のいる高齢者のみ世帯	世帯人数が2人以上で、75歳以上の家族が1人以上おり、全員が65歳以上の世帯
3. 75歳以上のいる世帯	世帯人数が2人以上で、75歳以上の家族が1人以上おり、64歳以下の家族が1人以上いる世帯
4. 65～74歳の単身世帯	世帯人数が1人で、その人が65～74歳の世帯
5. 65～74歳の高齢者のみ世帯	世帯人数が2人以上で、全員が65～74歳の世帯
6. 65～74歳のいる世帯	世帯人数が2人以上で、75歳以上の家族はおらず、65～74歳の家族が1人以上、64歳以下の家族が1人以上いる世帯
7. 高齢者がいない世帯	上記以外の世帯（65歳以上の家族がいない世帯）
8. 不詳（判別できない）	世帯人数は回答しているが、高齢者の人数の回答がないため、上記の判別ができない世帯

#### ② 回答世帯の特性

- ・高齢化の進展が著しい東吉野村では、75歳以上の単身世帯は15.4%、75歳以上のいる高齢者のみ世帯は18.7%であり、これらを合わせると34.1%に及ぶ。
- ・さらに、65～74歳の単身世帯（8.8%）と65～74歳の高齢者のみ世帯（11.0%）を加えると、過半数（53.9%）が高齢者だけの世帯である。高齢者がいない世帯は全体の11.3%に留まる。
- ・世帯人数別には2人世帯が半数弱（45.2%）で最も多く、1人世帯が約3分の1（33.1%）を占める。

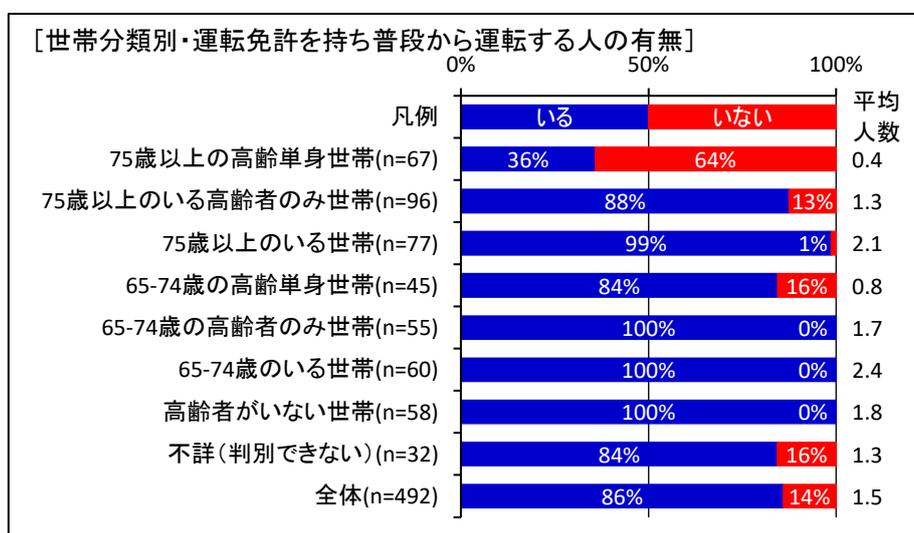
図-19 世帯分類別および世帯人数別の回答世帯数・構成比



### ③ 自動車を運転する家族の有無

- ・図-20は、普段から自動車を運転する人の有無を世帯分類別に示したものである。
- ・東吉野村では、全世帯の86%において、普段から自動車を運転する人がいる。
- ・高齢者がいない世帯では、全ての世帯で普段から自動車を運転する人がいるほか、高齢者がいる世帯でも、「65～74歳の高齢者のみ世帯」や「65歳以上のいる世帯」、「75歳以上のいる世帯」では、ほぼ100%の世帯で自動車を運転する人がいる。
- ・このように、高齢者がいる世帯でも前期高齢者だけの世帯や非高齢の家族がいる世帯では、ほとんどの世帯で自動車を運転する人がおり、自動車を利用できる環境にある。
- ・一方で、「75歳以上の高齢単身世帯」では、自動車を運転する人がいる世帯は36%に留まり、64%では自動車を運転する人がいない。

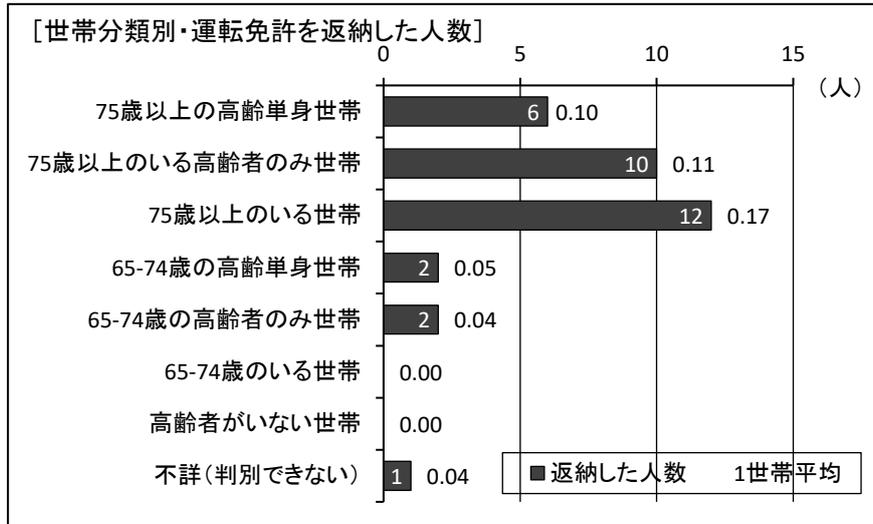
図-20 世帯分類別・普段から自動車を運転する人の有無



### ④ 運転免許の返納状況

- ・図-21は世帯分類別に運転免許を返納した人の人数を示したものである。
- ・運転免許を返納した人数は合計33人であり、そのうち28人が75歳以上を含む世帯（75歳以上の高齢単身世帯、75歳以上のいる高齢者のみ世帯、75歳以上のいる世帯）であった。
- ・1世帯当たりの平均返納者数は、非高齢者が同居する「75歳以上のいる世帯」が0.17人／世帯で最も多く、「75歳以上の単身高齢世帯」と「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」が0.10～0.11人／世帯であった。
- ・これは、非高齢の家族が同居する世帯では、自らが運転しなくても家族に送迎してもらえるため運転免許を返納しやすいが、高齢単身世帯や高齢者のみ世帯では、送迎の担い手である若い世代の家族がいないため、多少の無理をしつつ自動車の運転を継続しているケースがあることを暗示している。

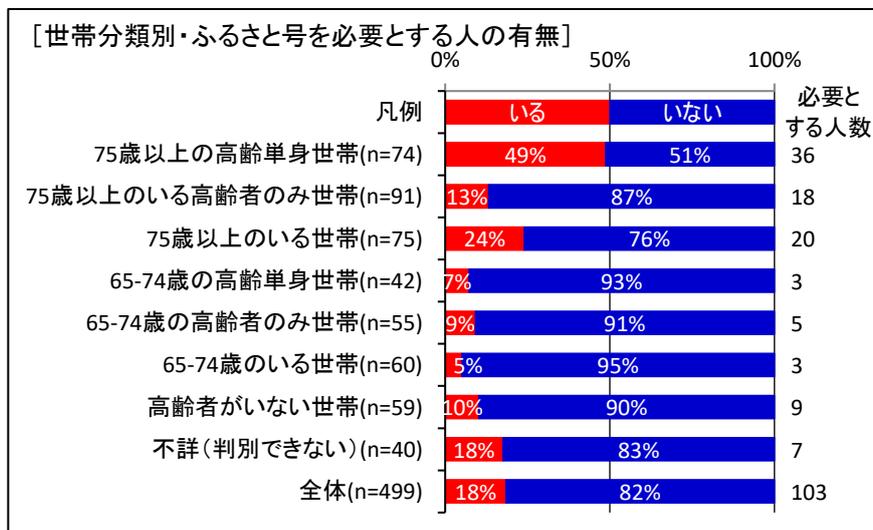
図-21 世帯分類別・1世帯当たり平均運転免許返納者数



⑤ ふるさと号や路線バスの必要性

- ・図-22は、日常的な外出にふるさと号や路線バスを必要とする家族の有無とその人数について示したものである。
- ・世帯分類別には、「75歳以上の高齢単身世帯」では49%の世帯にふるさと号や路線バスを必要とする家族がおり、その人数は36人となっている。
- ・それに次いで、「75歳以上のいる世帯」(24%、20人)と「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」(13%、18人)において必要とする人が多い。
- ・また、「高齢者がいない世帯」でもふるさと号や路線バスを必要とする人がみられるが、これはふるさと号等を利用して通学する高校生などである。

図-22 世帯分類別・ふるさと号や路線バスを必要とする家族の有無と人数

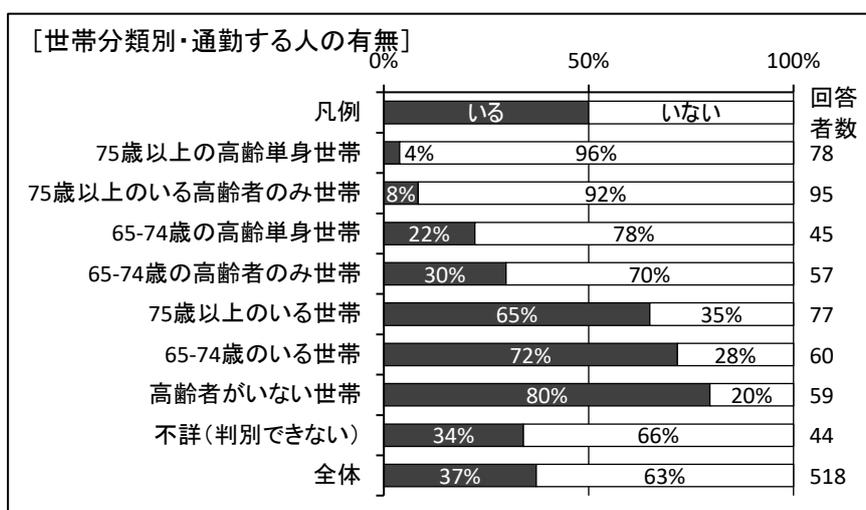


#### (4) 通勤・通学の状況

##### ① 通勤の状況

- ・ 図-23 は、世帯において通勤している人の有無を表したものである。
- ・ 高齢化の進展により高齢者のみの世帯が過半数を占めることから (p. 28・図-19 参照)、通勤する人のいる世帯は全体の 37%であった。
- ・ 非高齢者のいる「高齢者がいない世帯」、「65～74 歳のいる世帯」、「75 歳以上のいる世帯」では、通勤する人のいる世帯の割合は 65～80%となった。
- ・ なお、ふるさと号や路線バスを利用して通勤しているのは全体で 5 人であった。

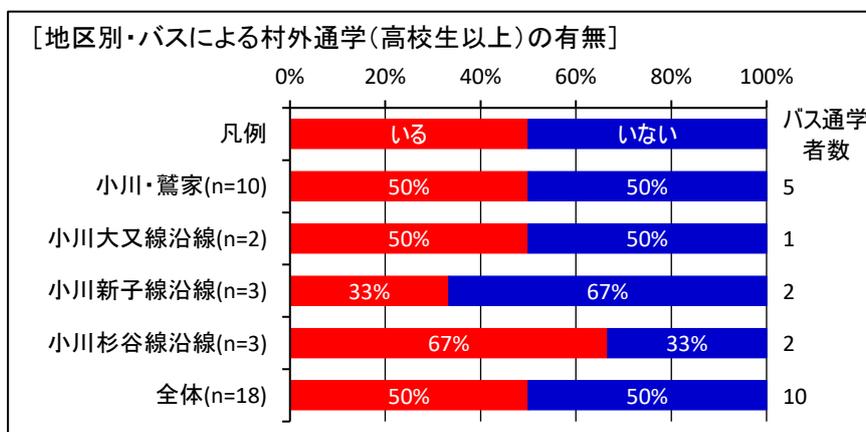
図-23 世帯分類別・通勤する人の有無



##### ② 高校生以上の通学の状況

- ・ 村外の高校等に通学する家族がいると回答した世帯 18 世帯、全体の 4%であった。
- ・ このうち、村外の高校等への通学の際に、ふるさと号や路線バスを利用して家族がいる世帯は 50% (18 世帯のうち 9 世帯) であり、通学する学生・生徒の人数は 10 人であった。

図-24 地区別・村外へのバス通学者(高校生以上)の有無と人数



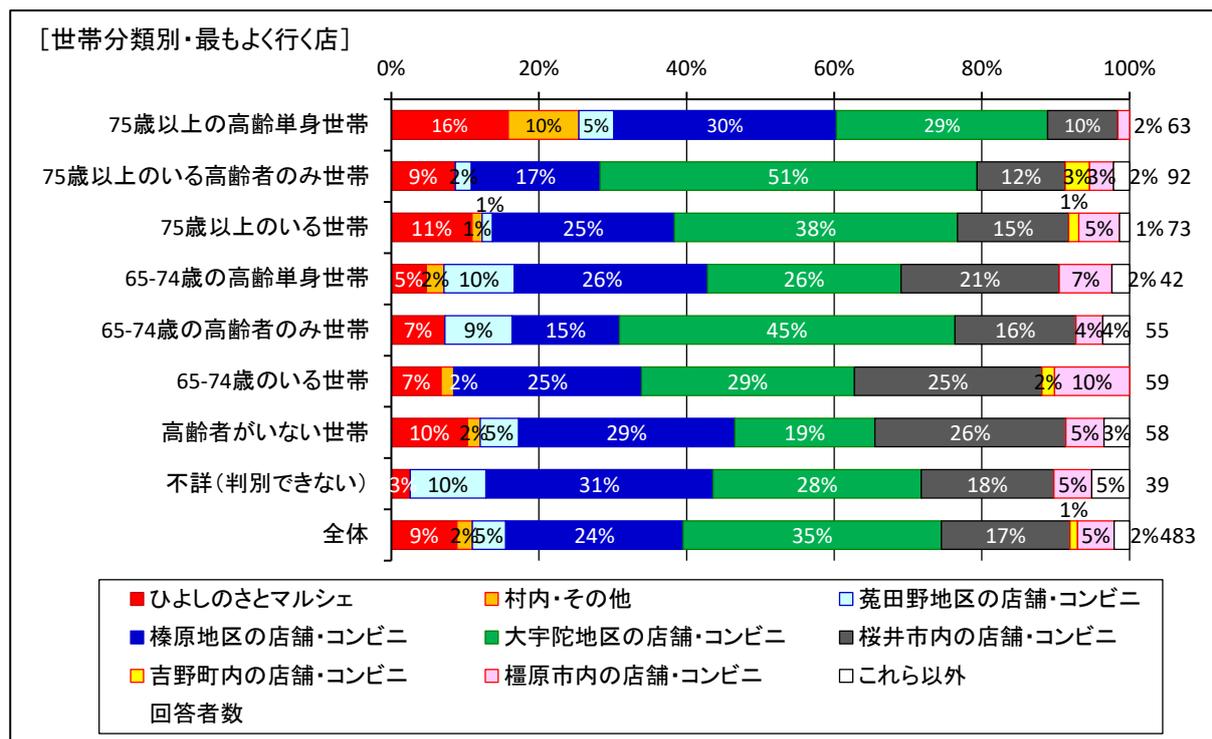
注：村外の高校に通学する家族のいる世帯を対象。

(5) 日常的な買い物の状況

① 買い物の行先

- ・図-25には、最もよく行く日常的な買い物（食料品や日用品の買い物）の行先を世帯分類別に図示している。
  - ・全体では、大宇陀地区の店舗・コンビニが35%で最も多く、榛原地区の店舗・コンビニ(24%)、桜井市内の店舗・コンビニ(17%)がそれに次ぐ。これらに菟田野地区の店舗・コンビニ(5%)を合わせると、全体の81%が日常的な買い物のために宇陀市や桜井市に出掛けている。
  - ・その一方で、ひよしのさとマルシェは9%、村内のその他の店舗は2%に留まっている。
  - ・世帯分類別に見ると、
    - 「75歳以上の高齢単身世帯」では、路線バスでアクセスできる榛原地区の店舗・コンビニ(30%)の利用割合が最も高い。また、ひよしのさとマルシェ(16%)や村内のその他の店舗(10%)の利用割合が他の世帯分類に比べて多い。
    - 「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」や「65～74歳の高齢者のみ世帯」では、距離的に近い大宇陀地区の店舗・コンビニの利用割合が高い(それぞれ51%、45%)。
    - 若い世代の家族が多い「高齢者がいない世帯」や「65～74歳の高齢者がいる世帯」では、榛原地区や大宇陀地区に加え、桜井市内の店舗・コンビニ(25～26%)や檀原市内の店舗・コンビニ(後者では10%)など、遠方の商業施設の利用割合が高い。
- などの傾向が見られる。

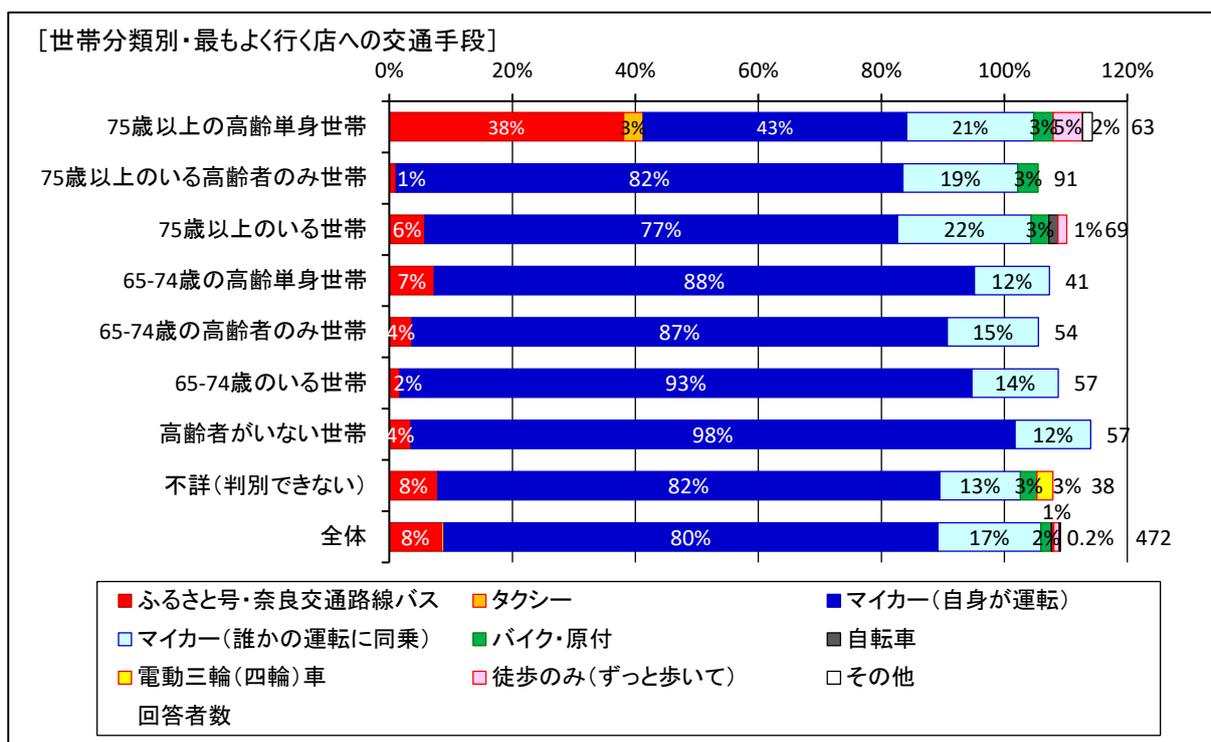
図-25 世帯分類別・最もよく行く日常的な買い物の行先



② 日常的な買い物の利用交通手段

- ・図-26には、最もよく行く買い物先への利用交通手段を示している。
- ・全体では、80%の世帯で「マイカー（自身が運転）」と回答している。また、「マイカー（誰かの運転に同乗）」が17%あり、多くの世帯で自家用車を利用して買い物に出掛けている。
- ・世帯分類別に見ると、
  - 「高齢者がいない世帯」や「65～74歳の家族がいる世帯」では、90%以上が「マイカー（自身が運転）」と回答しており、マイカー以外の交通手段の利用はほとんど見られない。
  - 「65～74歳の単身高齢世帯」や「65～74の高齢者のみ世帯」では、「マイカー（自身が運転）」が上記より少し少なく（87～88%）、「ふるさと号・奈良交通路線バス」が4～7%となるものの、傾向は上記と同じである。
  - 「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」や「75歳以上のいる世帯」においても、「マイカー（自身が運転）」の割合が80%前後に及んでいる。一方で、「マイカー（誰かの運転に同乗）」は20%前後であり、相対的に高い。
  - これに対し、「75歳以上の高齢単身世帯」では、「ふるさと号・奈良交通路線バス」が38%を占め、タクシーやバイク・原付、徒歩のみなど自家用車以外の利用もそれぞれ数%程度であるが見られる。その一方で、「マイカー（自身が運転）」は43%に留まり、「マイカー（誰かの運転に同乗）」が21%と相対的に多くなっている。

図-26 世帯分類別・最もよく行く日常的な買い物先への交通手段

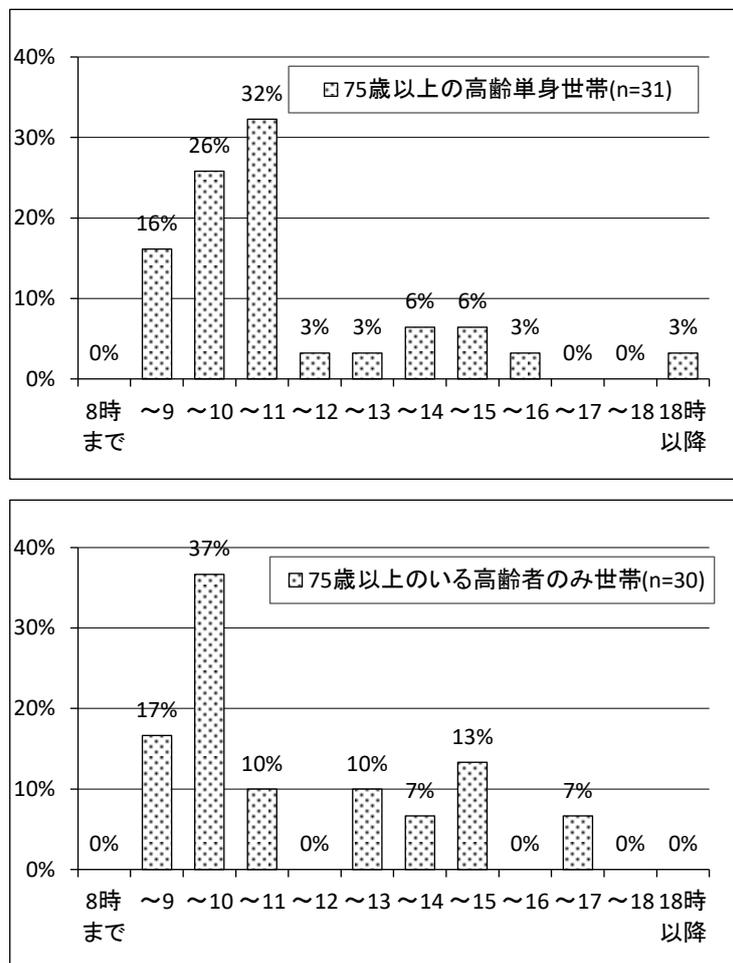


注：複数回答。構成比は回答者数を100%とした値であり、構成比の合計は100%を超える。

③ 買い物に都合の良い時間帯

- ・図-27は、日常的な買い物において、最もよく行く買い物先に到着するのに都合のよい時間帯を示したものである。路線バスやふるさと号を利用する割合が高い「75歳以上の単身高齢世帯」と「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」について図化している。
- ・「75歳以上の高齢単身世帯」では、32%が10～11時の間、26%が9～10時の間に着くのが最も都合が良いと回答し、「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」では、37%が9～10時の間、17%が8～9時の間に着くのが最も都合が良いと回答した。
- ・いずれも、午前中の時刻を回答した割合が高い。

図-27 世帯分類別・最もよく行く商業施設に到着したい時刻



④ 買い物に必要な時間

- ・図-28は商業施設別に、図-29は世帯分類別に、最もよく行く買い物先において買い物に必要な時間を表したものである。急いだら買い物を済ませることの時間（最低限の時間）と落ち着いて買い物ができる時間（余裕を持った時間）について図化している。
- ・施設別に見ると、小規模なひよしのさとマルシェでは、24～50分、地域の食品スーパーのある大宇陀地区の店舗・コンビニでは30～57分であるが、大規模なショッピングセンターのある榛原地区の店舗・コンビニでは40分～1時間18分という結果が得られている。
- ・世帯分類別には、「75歳以上の高齢単身世帯」や「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」、「65～74歳の高齢単身世帯」では必要な買い物時間が長くなる傾向が見られる。

図-28 商業施設別・最もよく行く買い物先で必要な買い物時間

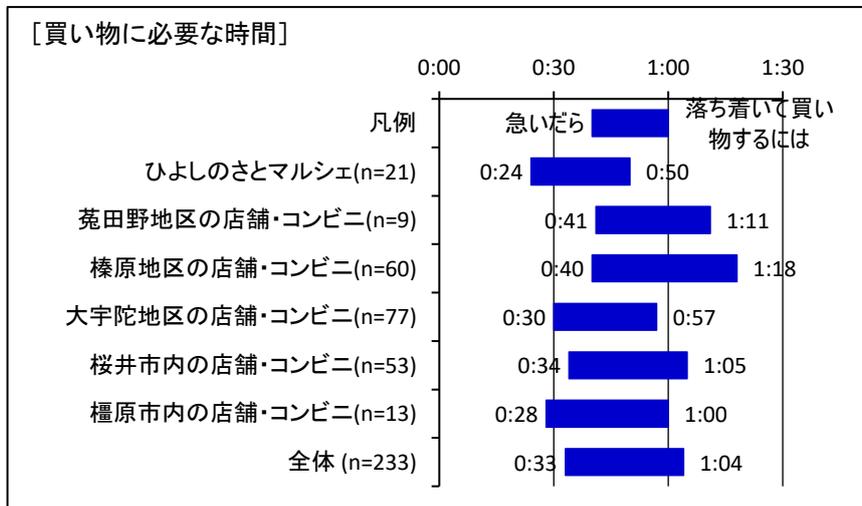
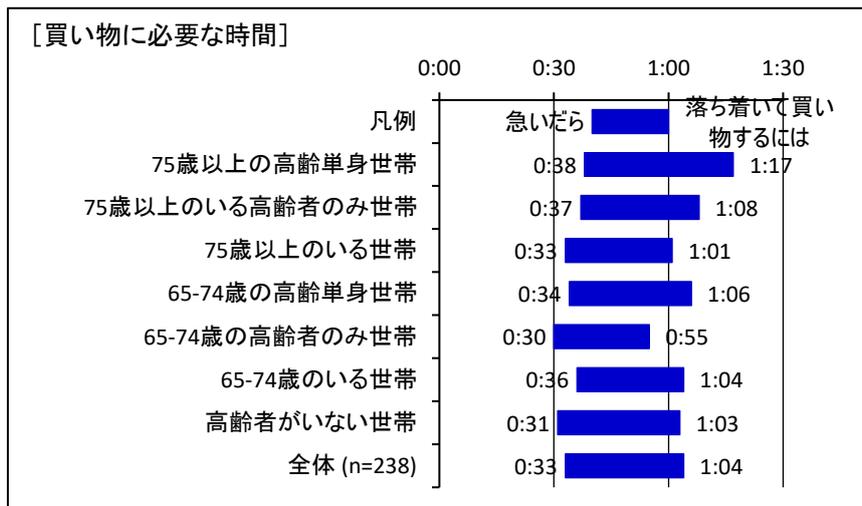


図-29 世帯分類別・最もよく行く買い物先で必要な買い物時間



注：急いだら買い物を済ませることができる時間と、落ち着いて買い物をするのに必要な時間の両方とも回答したサンプルを集計対象とした。

⑤ 行きたくても行けない商業施設

- ・「日常の買い物に行きたいが行くことができない商業施設」の有無について尋ねた結果、全体の13%が「ある」と回答した。世帯分類別に見ると「75歳以上の高齢単身世帯」の38%、「65～74歳の高齢単身世帯」の12%があると回答した。
- ・行きたいのに行けない商業施設（図-30）は、大宇陀地区の店舗・コンビニ（35%）と榛原地区の店舗・コンビニ（33%）との回答が、他の地区の商業施設に比べて多い。これらは、「最もよく行く日常的な買い物の行き先」（図-25, p. 32）の上位2つと一致している。
- ・行きたいのに行けない理由（図-31）は、「その店まで行くバスが走っていないから」と「車で送ってくれる人がいないから」がともに38%で最も多く、「バスは走っているが都合の良い時間帯のバスがないから」が36%でその次に多い。
- ・これらから、自動車を運転できる人が少ない高齢単身世帯（p. 29・図-20 参照）では、バスが走っていなかったり送迎してくれる人がいなかったりするため、多くの人を利用する大宇陀地区や榛原地区の商業施設に行きたいものの、それが叶わない状況にあることが分かる。

図-30 行きたいのに行けない商業施設

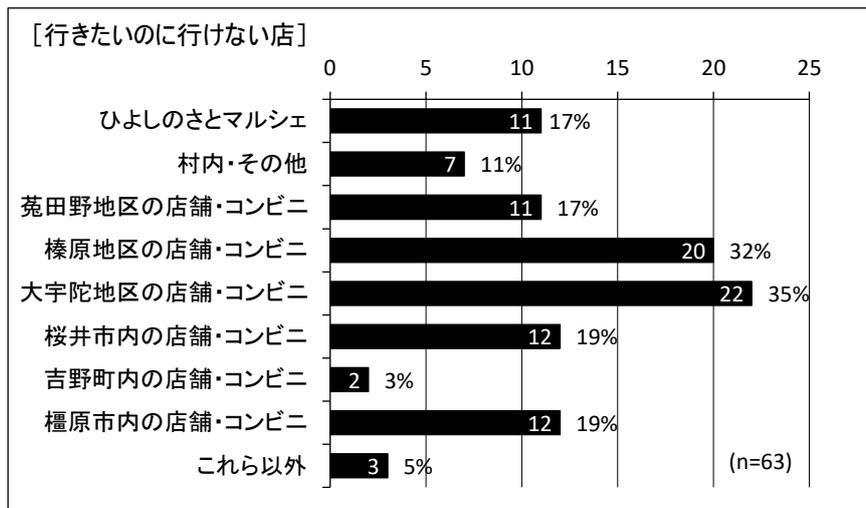
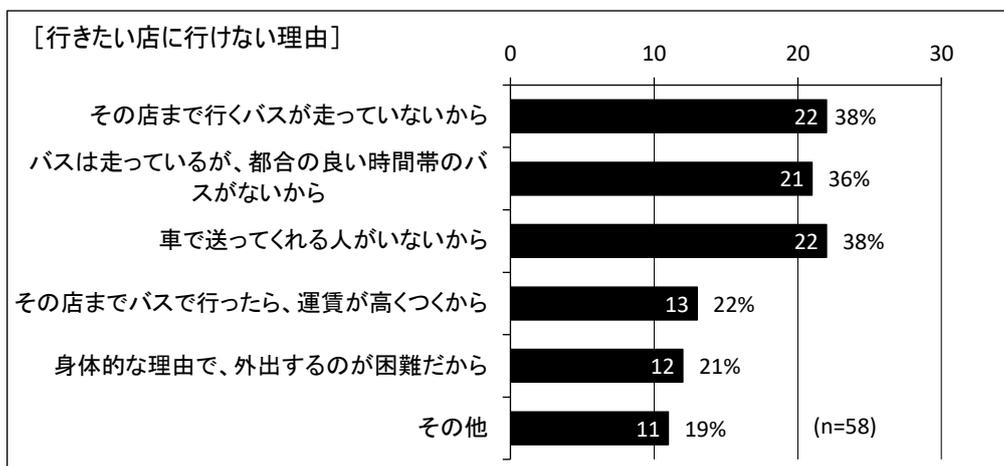


図-31 行きたいのに行けない理由

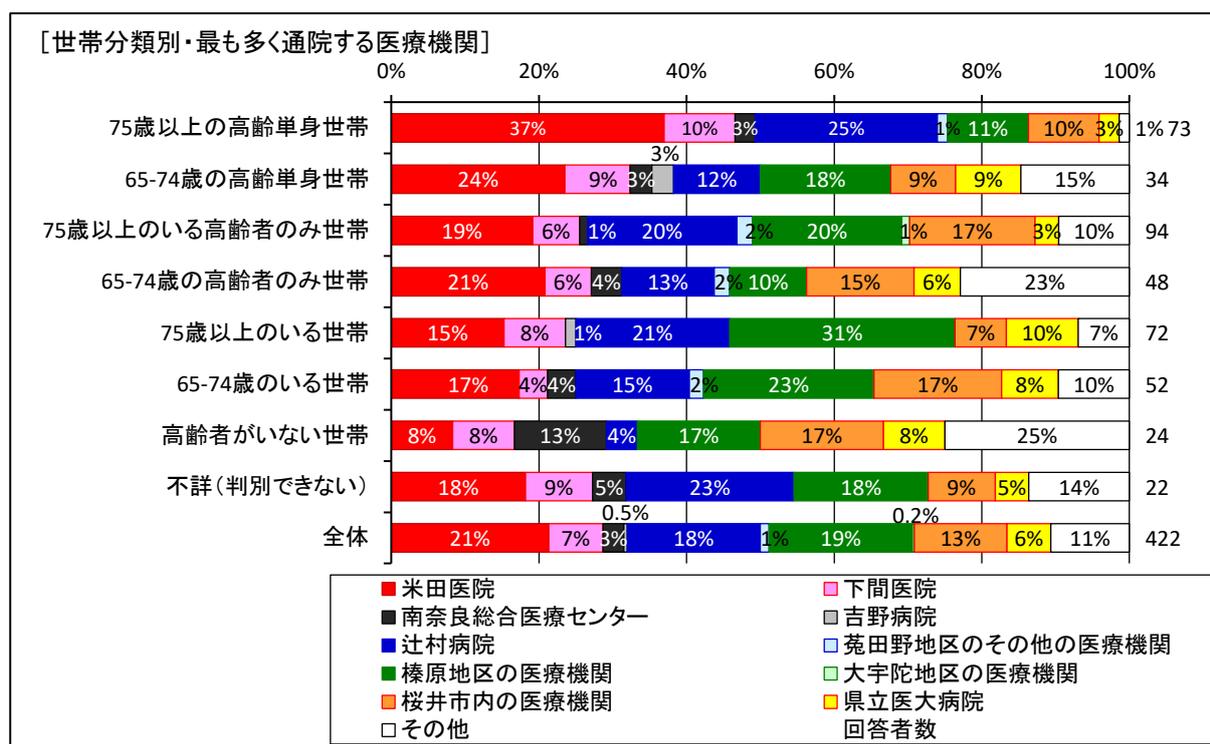


## (6) 定期的な通院の状況

### ① 通院の行き先

- ・ 持病の治療や毎日の薬をもらうためなど、定期的に通院する人の有無を尋ねたところ、全体の81%の世帯で定期的に通院する人がおり、「75歳以上の高齢単身世帯」、「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」、「75歳以上のいる世帯」では、90%以上の世帯で定期的に通院している人がいることが分かった。
- ・ 最もよく行く医療機関は、村内の米田医院が21%で最も多く、次いで榛原地区の医療機関(19%)、辻村病院(菟田野地区、18%)、桜井市内の医療機関(13%)の順となった。
- ・ 世帯分類別に見ると、「75歳以上の高齢単身世帯」では村内の米田医院(37%)や下間医院(10%)、村外でも近隣の辻村病院(25%)に通院する人が他の世帯分類よりも多い。
- ・ 「65～74歳の高齢単身世帯」や「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」、「65～74歳の高齢者のみ世帯」でも、若い世代のいる世帯より村内の医療機関を利用する割合が高い。

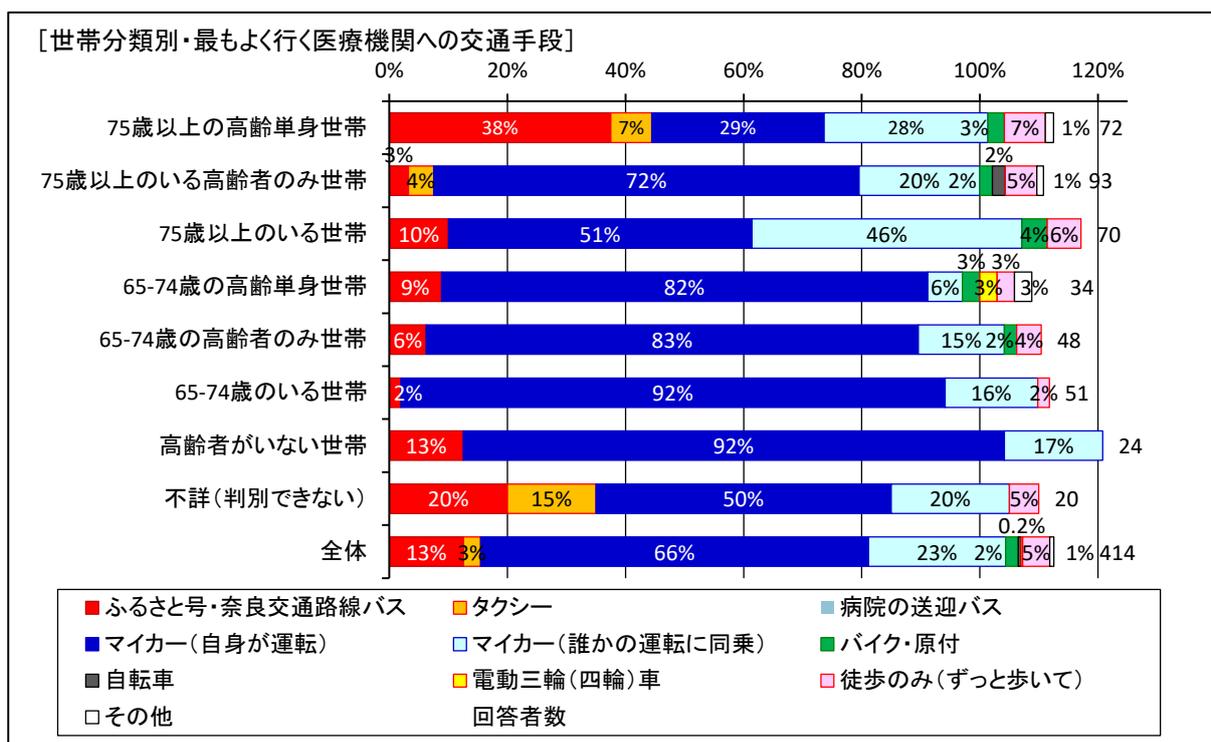
図-32 世帯分類別・最もよく通院する医療機関



② 定期的な通院の利用交通手段

- ・ 図-33 は世帯分類別に最もよく通院する医療機関への利用交通手段を示したものである。
- ・ 全体では、「マイカー（自身が運転）」が 66%で最も多く、「マイカー（誰かの運転に同乗）」（23%）が次に多い。「ふるさと号・奈良交通路線バス」が 13%で 3 番目に多い。
- ・ 日常的な買い物で最もよく行く買い物先への利用交通手段（p. 33・図-26）と比較すると、定期的な通院の利用交通手段の方が、自身で自家用車を運転する割合が低く、自家用車による送迎やバス利用の割合が高いことが分かる。
- ・ 世帯分類別には、
  - 「75 歳以上の高齢単身世帯」では「ふるさと号・奈良交通路線バス」が 38%、「マイカー（自身が運転）」が 29%、「マイカー（誰かの運転に同乗）」が 28%となっている。
  - 「75 歳以上のいる高齢者のみ世帯」では、「マイカー（自身が運転）」は 72%に及ぶのに対し、「75 歳以上のいる世帯」では「マイカー（自身が運転）」は 51%に留まり、「マイカー（誰かの運転に同乗）」が 46%となっている。
  - これは、非高齢の家族がいる「75 歳以上のいる世帯」では送迎してもらえるケースが多いのに対し、「75 歳以上の高齢単身世帯」では自動車の利用が困難な世帯が多いこと、「75 歳以上のいる高齢者のみ世帯」では送迎できる家族に限られるため、自分自身か高齢の家族が自動車を運転せざるを得ないことなどを表している。

図-33 世帯分類別・最もよく通院する医療機関への交通手段

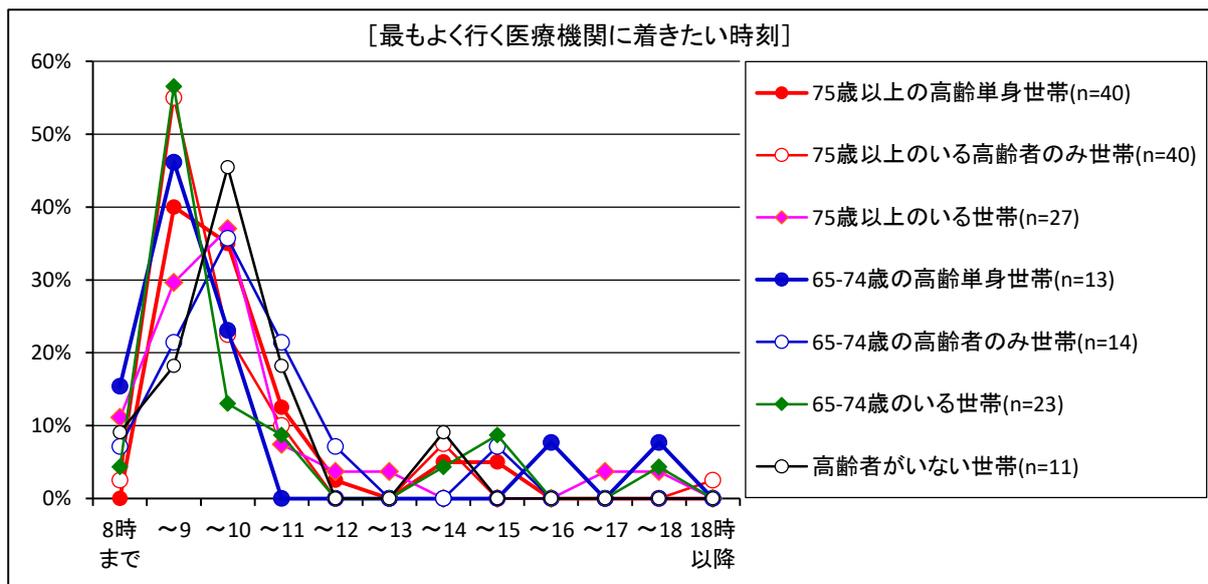


注：複数回答。構成比は回答者数を 100%とした値であり、構成比の合計は 100%を超える。

### ③ 通院に都合の良い時間帯

- ・ 図-34 は、世帯分類別に到着するのに都合が良いとされる時刻の分布を表したものである。
- ・ 全ての世帯分類において、8～9時の間または9～10時の間の割合が最も高くなっており、その割合はそれぞれ40～60%程度に達している。
- ・ 午後の時間帯を希望する割合は少なく、せいぜい10%未満である。

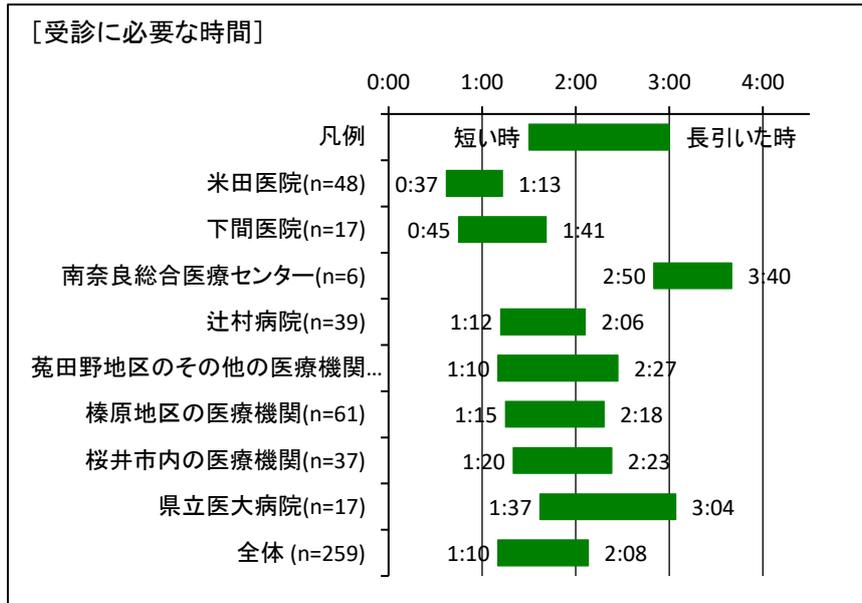
図-34 世帯分類別・最もよく通院する医療機関に到着したい時刻



### ④ 診療に必要な時間

- ・ 図-35 は医療機関別に、最もよく行く医療機関において受診するのに必要な時間（医療機関に到着してから支払を済ませるまでの時間）を示したものである。
- ・ 診療時間が短く済む場合と、混雑や検査などにより長引いた場合について受診に必要な時間を尋ねており、その回答結果を図化している。
- ・ 村内の2つの医療機関は1次医療機関であり、受診に必要な時間は短い時は37～45分、長引いた時は1時間13分～1時間41分という結果が得られている。
- ・ これに対し、村外の医療機関では2次医療機関が多いこともあり、短い時でも1時間10～30分程度、長引いたときには2時間余り～3時間程度を要するという結果となっている。

図-35 医療機関別・最もよく行く医療機関で受診に必要な時間



## (7) ふるさと号に対する評価

・表-11 は村民のふるさと号の利用状況や、ふるさと号の役割や意義などに関する村民の評価についてまとめたものである。(以下、○囲みの番号は表-11 の番号と対応している。)

- ① 「ふるさと号を頻繁に(週に1日以上)利用する家族がいる」世帯は、全体の4%、「75歳以上の高齢単身世帯」の11%であった。
- ② また、「ふるさと号をときどき(週に1日未満)利用する家族がいる」世帯は、全体の14%、「75歳以上の高齢単身世帯」の33%、「75歳以上のいる世帯」の18%などであった。
- ③ 「75歳以上の高齢単身世帯」の49%では「ふるさと号がなければ外出に困る家族がいる」と回答している。これらから、75歳以上の高齢単身世帯にとって、ふるさと号の必要性は高いと考えられる。
- ④ 「ふるさと号は便数が少なく使い物にならない」に対し、全体の20%がそう思うと回答した。75歳以上の高齢者が含まれる世帯でも、19~22%がそのように回答している。
- ⑤ 一方で、「ふるさと号の便数は少ないが、うまく使えば生活に不自由しない」と考える世帯は、全体の67%であった。ふるさと号の利用頻度が高い「75歳以上の高齢単身世帯」では81%がその思うと回答した。
- ⑥ 「ふるさと号が運行しているので日常生活に安心感がある」に対しては、全体の73%がそう思うと回答し、「75歳以上の高齢単身世帯」では90%がそう思うと回答している。
- ⑦ 「運転免許を返納してふるさと号を利用するようになった家族がいる」との回答は少なかった。
- ⑧ 全体の83%が「歳をとって運転できなくなれば、ふるさと号を利用しようと思う」と回答した。特に「75歳以上のいる高齢者のみ世帯」では93%、「65~74の高齢単身世帯」では92%がそう思うと回答しており、自家用車の運転などに厳しさを感じつつある世代・世帯では、ふるさと号の必要性を強く感じ、期待感を強く抱いているものと考えられる。
- ⑨ 「ふるさと号は高齢者でも安全に利用できる」について、全体の90%がそのように考えており、⑥・⑧・⑨を考え合わせると、ふるさと号は高齢者が東吉野村で安心して生活するために必要不可欠な社会インフラになっているとも考えられる。
- ⑩ 「ふるさと号は空気を運んでいるだけなので運行をやめた方がよい」と考えているのは、全体の6%に留まった。

表-11 世帯分類別・ふるさと号に対する評価

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
	ふるさと号を利用する家族がいる(週に1日以上)	未だふるさと号を利用する家族がいない(週に1日未満)	ふるさと号がなければ、外出するに困ってしまう家族がいる	ふるさと号は便数が少なく、不便で使い物にならない	ふるさと号の便数は少ないが、うまく使えば生活に不自由しない	ふるさと号が運行しているので、日常生活に安心感がある	運転免許を返納し、ふるさと号を利用するようになった家族がいる	歳をとって運転できなくなれば、ふるさと号を利用しようと思う	ふるさと号は高齢者でも安全に利用できる	ふるさと号は空気を運んでくれるので、運行をやめた方が良さ
75歳以上の高齢単身世帯	11%	33%	49%	22%	81%	90%	13%	81%	94%	4%
75歳以上のいる高齢者のみ世帯	3%	9%	15%	20%	69%	75%	11%	93%	91%	5%
75歳以上のいる世帯	3%	18%	20%	19%	69%	67%	3%	74%	90%	9%
65-74歳の高齢単身世帯	3%	5%	13%	6%	74%	75%	3%	92%	92%	6%
65-74歳の高齢者のみ世帯	2%	10%	5%	17%	67%	68%	0%	80%	84%	8%
65-74歳のいる世帯	2%	8%	4%	27%	49%	65%	0%	86%	89%	6%
高齢者がいない世帯	5%	9%	12%	16%	68%	72%	2%	81%	93%	3%
不詳(判別できない)	0%	13%	17%	34%	50%	60%	3%	75%	79%	13%
全体	4%	14%	18%	20%	67%	73%	5%	83%	90%	6%

## (8) 新型コロナウイルス感染症による生活への影響

### ① 日常的な買い物に対する影響

- ・表-12 は新型コロナウイルス感染症が日常的な買い物に及ぼした影響を表したものである。
- ・全体の70%の世帯において、日常的な買い物に出掛ける頻度が減ったと回答している。
- ・また、全体の34%の世帯で買い物を近くの店で済ませるようになったと回答しているほか、買い物の際に公共交通を避け、マイカーやタクシー等を利用するようになったとの回答も全体の31%に及んだ。

表-12 世帯分類別・新型コロナウイルス感染症の日常的な買い物に対する影響

	① め日常的な た日常的な 買買い物 物に出 掛ける のは や	② (回数 的)が 減買 った物 に出 掛ける 頻 度	③ せ日 常 的 な 買 物 を 近 く の 店 で 済 ま	④ クや シ奈 ー良 等交 を通 を利 用は す掛 け る 際 、 ふ る さ と 号
75歳以上の高齢単身世帯	29%	81%	46%	35%
75歳以上のいる高齢者のみ世帯	30%	77%	30%	41%
75歳以上のいる世帯	18%	68%	30%	34%
65-74歳の高齢単身世帯	30%	74%	32%	42%
65-74歳の高齢者のみ世帯	20%	71%	27%	27%
65-74歳のいる世帯	23%	71%	27%	32%
高齢者がいない世帯	5%	52%	43%	16%
不詳(判別できない)	27%	69%	41%	19%
全体	22%	70%	34%	31%

### ② 定期的な通院に対する影響

- ・表-13 は同様に、新型コロナウイルス感染症が定期的な通院に及ぼした影響について示したものである。
- ・全体の34%の世帯では、薬を長い日数もらうなど、医師の指示で通院の頻度が減ったと回答している。
- ・一方で、自分の判断で通院を控えたり、通院の頻度を減らしたりするケースは少なかった。
- ・買い物と同様、全体の32%の世帯が、通院の際に公共交通の利用を避け、マイカーやタクシーを利用するようになったと回答している。

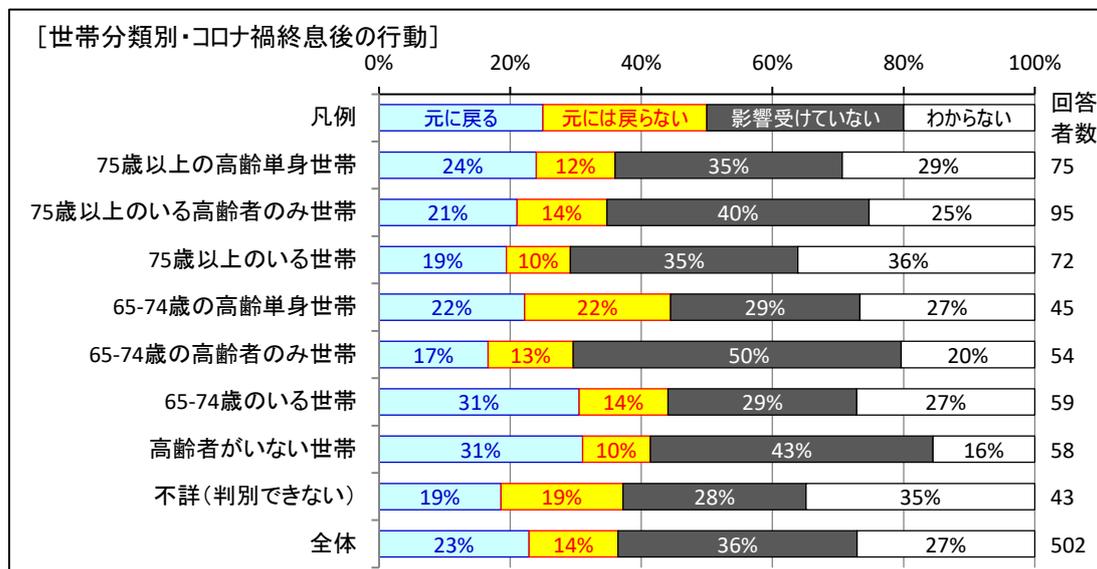
表-13 世帯分類別・新型コロナウイルス感染症の定期的な通院に対する影響

	①	②	③	④
	薬を長い通院する回数が増えた、医師の	自分の判断で、通院する回数を減	自分の判断で、定期的に通院する	通院する際、ふるさとや奈良交
75歳以上の高齢単身世帯	41%	24%	14%	30%
75歳以上のいる高齢者のみ世帯	43%	17%	3%	40%
75歳以上のいる世帯	31%	10%	7%	36%
65-74歳の高齢単身世帯	35%	21%	10%	35%
65-74歳の高齢者のみ世帯	28%	11%	5%	32%
65-74歳のいる世帯	33%	23%	15%	33%
高齢者がいない世帯	13%	19%	16%	13%
不詳(判別できない)	40%	25%	13%	19%
全体	34%	18%	10%	32%

③ コロナ禍収束後の見通し (問 14)

- ・図-36 はコロナ禍が収束した後、日常的な買い物や定期的な通院の頻度が元に戻るかどうかを質問した結果を示したものである。
- ・全体の36%はコロナ禍の影響を受けていないと回答しており、コロナ禍収束後も現在と変わらないとしている。全体の27%はわからない(何とも判断がつかない)と回答している。
- ・残りの37%の世帯については、元に戻るが23%、元には戻らない(今の生活に慣れた、今の生活で不自由していない)が14%であった。

図-36 コロナ収束後の日常生活(買い物・通院)に関する見通し



## 4. 公共交通にかかる諸情勢の将来展望

### (1) 将来人口の趨勢展望

図-37 に国立社会保障・人口問題研究所による東吉野村の将来人口の推計結果を示す。これは平成 27 年（2015 年）国勢調査に基づき、出生率や死亡率、人口の社会移動率が 2015 年時点と同じ水準で今後も続くと仮定するとともに、同様に推計された全国の市区町村の将来人口の合計が、同研究所が別途推計したわが国全体の将来人口（出生中位・死亡中位推計）と一致するという条件の下で推計されたものである。すなわち、現在の趨勢が今後も続くという仮定に基づく将来推計人口である。

先に示したように、東吉野村では平成 12 年（2000 年）に 2,909 人であった人口が令和 2 年（2020 年）には 48.4%減の 1,502 人に減少した。平成 27 年の国勢調査に基づく 2020 年の推計人口は 1,436 人であったため、その推計値は上回ったものの、2015～2020 年の 5 年間の人口減少率は 14%に達している。

この推計によると、東吉野村の人口は 2025 年以降も減少を続け、2030 年には 1,000 人を下回り、2045 年には 440 人（2020 年の約 3 割）にまで減少すると見込まれている。現状でも若い世代の人口減少は著しいが、2030 年以降は 0～14 歳を表す黒色の部分や 15～24 歳を表す青色の部分、25～34 歳を表す水色の部分がグラフでは識別がしづらくなるほど減少すると見込まれている（表-14 参照）。そのみならず、介護や外出の支援など高齢者の生活を支える 40～50 代の人口も著しく減少している。

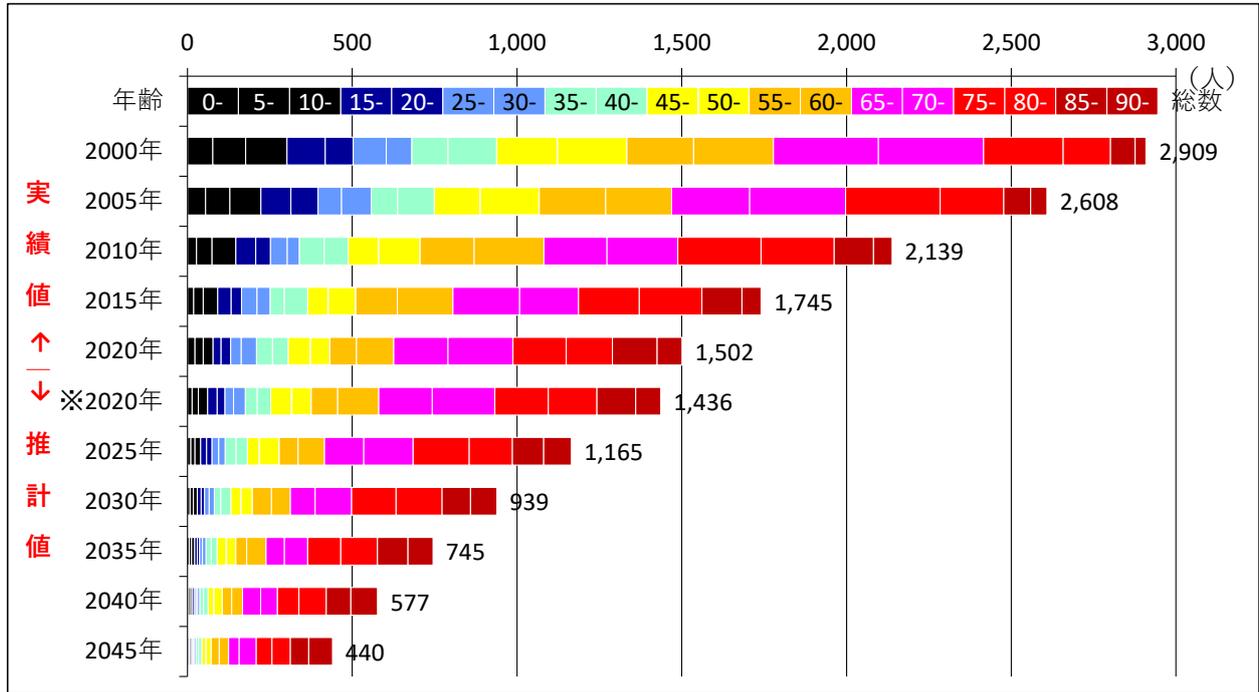
これに対し、図中に赤色で示す 75～84 歳、濃い赤色で示す 85 歳以上の人口は減少に転じるものの、人口の多くの部分を占める。65 歳以上人口比率は、2030 年には 66.8%、2045 年には 71.6%に達すると推計される。また、75 歳以上人口比率は、2030 年に 47.0%、2045 年には 52.5%となる（表-14 参照）。

出生率や死亡率、社会移動率が今後も継続すれば、10 年後には人口の 3 分の 2 が高齢者、約半数が後期高齢者という、未曾有の高齢社会が到来することになる。

表-14 2030 年・2045 年の推計人口の概要

	若い世代の人口（人）			高齢者の人口比率		人口総数
	0～14歳	15～24歳	25～34歳	65歳以上	75歳以上	
2030年	30	22	30	66.8%	47.0%	939
2045年	10	8	9	71.6%	52.5%	440

図-37 年齢5歳階級別人口の現状と将来見通し（2000年～2045年）



資料：実績値は国勢調査。推計値は「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

（国立社会保障・人口問題研究所）。

## (2) 第2期東吉野村人口ビジョン

### ① 概要

前節に示したような著しい高齢化や人口減少が見込まれる中で、人口に関する地域住民の認識を共有し、目指すべき地域の将来の方向と将来の目標人口を提示するとともに、まち・ひと・しごと創生の実現に向けた効果的な施策を企画立案するための基礎資料とすることを目的として、東吉野村では「第2期東吉野村人口ビジョン」を令和2年（2020年）3月にとりまとめている。

この中では、東吉野村の過去10～50年程度（項目により期間は異なる）の人口の動向について、

- ・人口総数、年齢3区分（年少人口、生産年齢人口、老年人口）の推移、性別・年齢階層別人口の推移
- ・婚姻の状況、出生率の推移、出生数と死亡数の推移
- ・社会動態、転入・転出の状況
- ・産業別就業人口の推移、労働力率

などを詳細に分析している。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所による東吉野村の将来推計人口をベースに、出生率の改善、人口の社会動態の改善、転入者の増加などの条件を加味していくつかのケースを設定し、2060年まで5年毎の東吉野村の将来人口を独自に推計している。

### ② 目標人口

こうして計算された将来人口の推計値に対し、どのような要因が将来人口に強く影響を及ぼすかを分析した上、東吉野村の将来の目標人口を表-15ならびに図-38のように設定している。

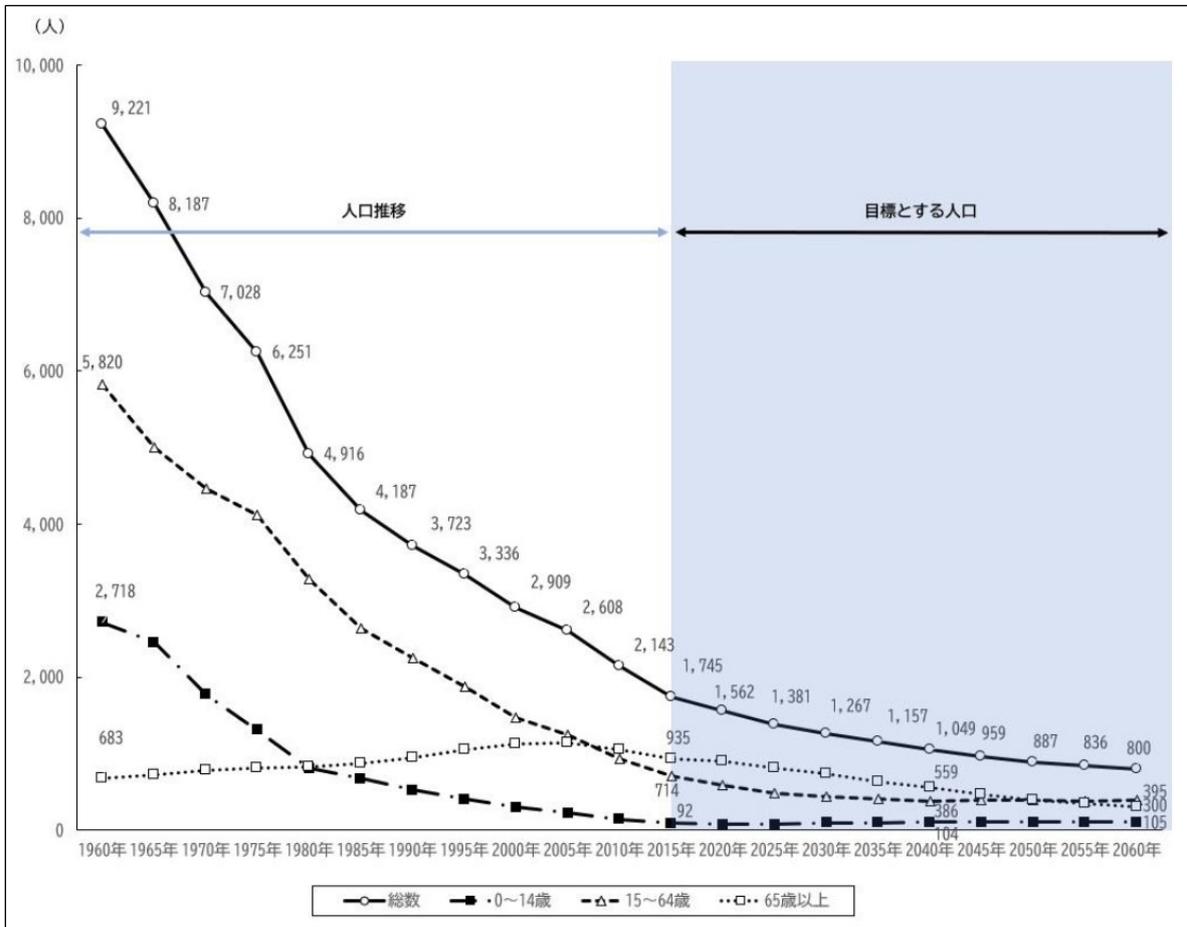
その設定に際し、現状は1.28である合計特殊出生率（女性が一生のうちに生む子供の平均値）が2030年までに2.1まで回復し、人口の純移動率が2030年までに0となり（転入者数と転出者数が同数になると見込み）、さらに2030年以降は純移動率がプラス3.5%となることを前提として推計した人口を、将来の目標人口としている。

表-15 東吉野村の目標とする人口（概要）

年次	目標とする人口	(参考) 国立社会保障・人口問題研究所による推計人口
2015年（推計の基準年）	1,745人	
2040年	1,049人	577人
2060年	800人	186人（注）

注：国立社会保障・人口問題研究所により公表された推計値は2045年までであるが、第2期東吉野村人口ビジョンにて同様の計算式により算定した2060年の推計値。

図-38 東吉野村の目標とする人口（詳細）



出典：第2期東吉野村人口ビジョン

③ 目標達成に向けた施策の方向性

この目標人口を達成するため、第2期東吉野村人口ビジョンでは次のような施策を展開することが必要であるとしている。

表-16 目標とする人口達成に向けた施策の方向性

項目	概要
(1) 生活を支える雇用を創出する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹産業である林業を振興する。</li> <li>・ 新しい仕事づくりに取り組む。</li> </ul>
(2) 都市と地方のつながりを築き、移住・交流を促進し、新しい人の流れをつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 村内の空き家を活用し、移住者を増やす。</li> <li>・ 観光・交流に力を入れ、交流人口の増加に取り組む。</li> </ul>
(3) 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 若い世代のニーズに応えられる保育環境を整備する。</li> <li>・ この村で子育てがしたいと感じてもらえる施策を進める。</li> </ul>
(4) 人々が集う魅力的な地域をつくり、互いに支えあう暮らしやすい村をつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水道事業や防災対策など暮らしの基盤を整える。</li> <li>・ 人々が集い助け合い、交流できる魅力的な施策を実施する。</li> </ul>
(5) 多様な人材の活躍を推進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多様な人材がともに協力し、誰もが居場所と役割を持って活躍できる地域づくりに取り組む。</li> </ul>
(6) 新しい時代の流れを力にする	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方における Society 5.0 の実現に向けた技術の活用を進める。</li> <li>・ エネルギーや環境など、SDGs（持続可能な開発目標）を原動力とした施策を進める。</li> </ul>

資料：第2期東吉野村人口ビジョン

### (3) 東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### ① 概 要

わが国では、本格的な人口減少社会を迎えるのに対し、平成26年(2014年)に「まち・ひと・しごと創生法」が制定され、東吉野村においても平成27年度(2015年度)を初年度とし5カ年の政策目標や方向性を示した「東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定した。その後計画期間の5年が経過し引き続き切れ目ない取り組みを進めるため、東吉野村では、令和2年度(2020年度)～6年度(2024年度)の5カ年を計画期間とした「第2期東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定した。

この中では、第2期東吉野村人口ビジョンによって設定された目標とする将来人口やその目標を達成するための施策の方向性を踏まえ、

- ・めざす将来像
- ・基本目標と2つの横断的な目標
- ・施策体系
- ・具体的な施策の内容と数値目標

などを示している。

#### ② めざす将来像

第2期東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略では、人口減少の課題を克服するためには働く場所を確保し、村への人の流れを作り、村で安心して子育てができる環境を整えることが必要であるという認識の下で、明るい未来を村民の手で築き、「木と水のふるさと」という意識を共有し、総合戦略に取り組むという考え方のもとで、めざす将来像を次のように設定している。

「笑顔あふれる 木と水のふるさと」

#### ③ 基本目標と横断的な目標

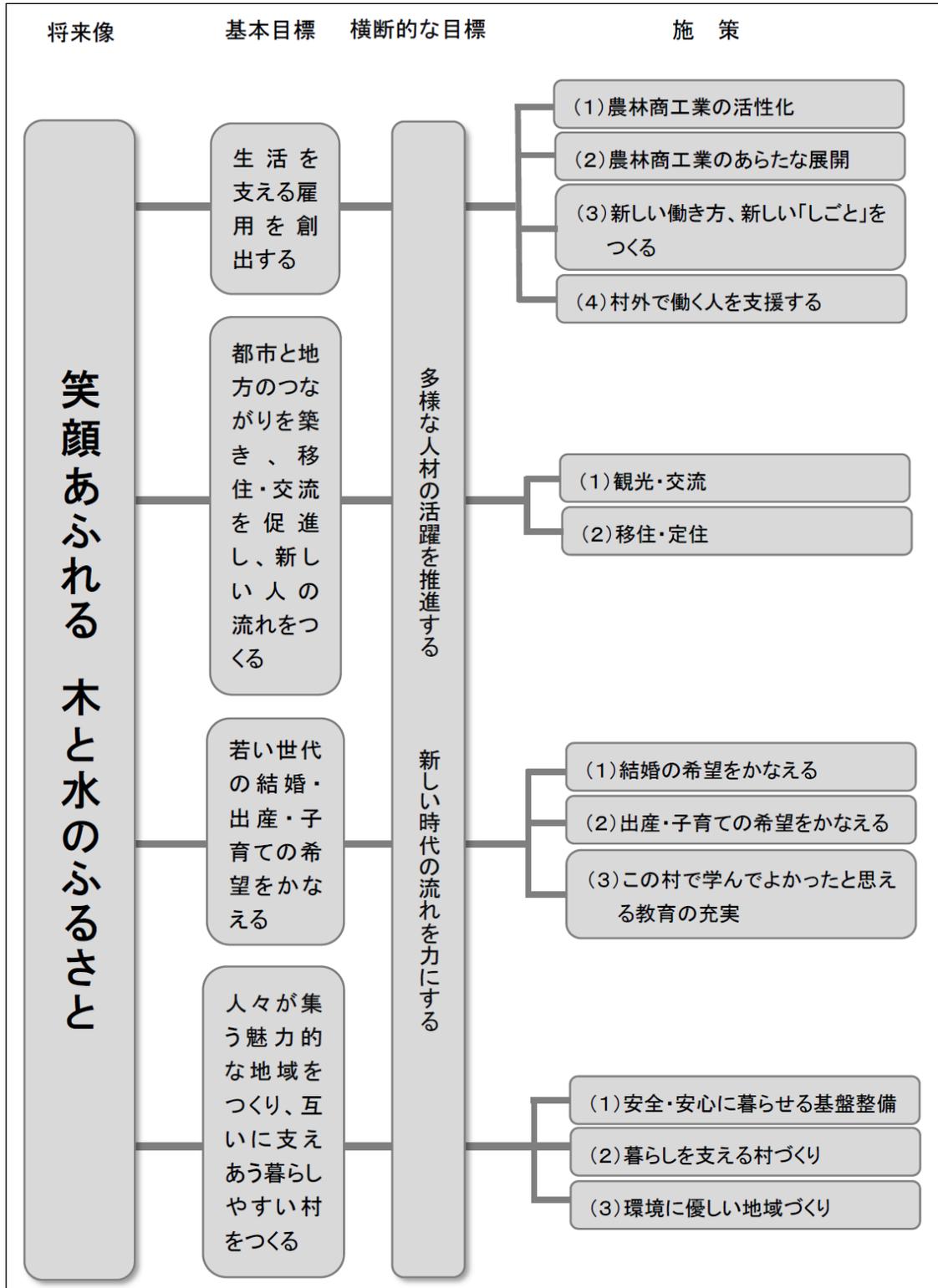
めざす将来像を実現するために、4つの基本目標と2つの横断的な目標を設定している。

区 分	目 標
基本目標Ⅰ	生活を支える雇用を創出する
基本目標Ⅱ	都市と地方のつながりを築き、移住・交流を促進し、新しい人の流れをつくる
基本目標Ⅲ	若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
基本目標Ⅳ	人々が集う魅力的な地域をつくり、互いに支えあう暮らしやすい村をつくる
横断的な目標Ⅰ	多様な人材の活躍を推進する
横断的な目標Ⅱ	新しい時代の流れを力にする

④ 施策体系

めざす将来像と基本目標・横断的な目標を実現するため、次に示す政策を推進する。

図-39 施策体系



出典：東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略

⑤ 地域公共交通計画との関わり

第2期東吉野村まち・ひと・しごと創生総合戦略に掲げられた施策のうち、表-17に示す施策が地域公共交通計画と関連する。

一つは、地域資源や自然環境を活かした観光の促進に取り組み、交流人口の増加を図るというものである。そのためには、高見山や国見山への登山客など、村外から訪れる観光客に対し、村内への公共交通手段を提供することが必要である。

二つめは、少子化に歯止めをかけ、活気のある村づくりをするためには、子どもたちを村の宝として温かく育むことなどが重要であるとの認識の下、保護者の負担を軽減するため、通学バスの無償化や村外に通学する大学生・高校生等に対して路線バス等の通学費助成を行うものである。

三つめは、住み慣れた村で住み続けるためには、快適で安心して暮らせる基盤を整えることが重要であるという認識の下、買い物や通院に安全な交通手段として、ふるさと号の運行を維持し、充実に努めるというものである。

表-17 地域公共交通計画と関連する施策

区 分	具体的な施策
【基本目標Ⅱ】 (1)観光・交流	③ 地域資源を活かした観光の促進 ④ 自然環境を活かした観光の促進
【基本目標Ⅲ】 (3)この村で学んでよかったと思える教育の充実	② 保護者の負担軽減 ・通学バスの無償化 ・大学・高等学校等の路線バス等通学費助成
【基本目標Ⅳ】 (1)安全・安心に暮らせる生活基盤	① 暮らしの基盤整備 ・コミュニティバス「ふるさと号」の運行