

平成30年度第2回天理市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時 平成30年11月14日(水)
午後2時～

会 場 天理市庁舎4階 特別会議室

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

(1)地域公共交通網形成計画の策定について

(2)天理市デマンド型乗合タクシー運行事業者の選定(案)について

4 その他

添付資料

P1-2 1.天理市地域公共交通網形成計画策定支援業務 受託事業者

P3 2.天理市地域公共交通網形成計画策定スケジュール

P4-8 3.天理市の現状

P9-16 4.天理市の公共交通の現状

P17-23 5.市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ

P24-25 6.天理市地域公共交通網形成計画の目的と位置付け(案)

P26-32 7.天理市地域公共交通網形成の課題と基本方針(案)

P33-35 8.天理市デマンド型乗合タクシー運行事業者選定(案)

1. 天理市地域公共交通網形成計画策定支援業務 受託事業者 (公募型プロポーザルにより決定)

受託事業者	株式会社 地域未来研究所
-------	--------------

○事業者選定までの流れ

内 容	期 間 等
実施要領等の公表	平成 30 年 6 月 1 日 (金) ※天理市公式ホームページ上で公開
参加表明書の提出期間	平成 30 年 6 月 1 日 (金) 9時から 平成 30 年 6 月 18 日 (月) 17時まで
質問受付期間	平成 30 年 6 月 1 日 (金) 9時から 平成 30 年 6 月 12 日 (火) 17時まで
質疑への最終回答更新予定日	平成 30 年 6 月 15 日 (金)
企画提案書等の提出期間	平成 30 年 6 月 20 日 (水) 9時から 平成 30 年 7 月 4 日 (水) 17時まで
選定委員会 (書類及びヒアリング審査)	平成 30 年 7 月 20 日 (金)
契約締結日	平成 30 年 8 月 13 日 (月)

○選考結果

☆集計表

◎ 最優秀提案者 ○ 優秀提案者

	地域未来研究所		B社		C社		D社		E社
A委員	114.9	1	125.9		99.0		110.9		109.0
B委員	144.9	1	137.9		109.0		99.9		130.0
C委員	127.9	1	135.9		127.0		119.9		107.0
D委員	119.9	1	110.9		103.0		104.9		107.0
E委員	103.9	1	89.9		96.0		88.9		92.0
1位獲得数	3		2		0		0		0
合計	611.5		600.5		534.0		524.5		545.0

※優秀の判断方法は、各委員の事業者ごとの合計得点に順位を付したうえで、1位の獲得数が一番多い事業者を最優秀提案者とし、次点者を優秀提案者とします。また、1位の獲得数が同数の場合は、各事業者の獲得総得点の多少で優秀を判断し、獲得総得点も同数の場合は、「業務委託参考見積書」記載額の多少で優秀を判断します。それでも、優秀が決しない場合は、委員長の決するところによることとします。

(「天理市地域公共交通網形成計画策定支援業務公募型プロポーザル選考審査要領書」より)

地域公共交通に関する計画策定支援の主な業務実績

	発注者	業務名	年度
1	草津市地域公共交通 活性化協議会	草津市地域公共交通網 形成計画策定業務	平成29年度
2	箕面市地域公共交通 活性化協議会	箕面市地域公共交通網 形成計画作成業務委託	平成29年度
3	福山・笠岡地域公共 交通活性化協議会	福山・笠岡地域公共交 通再編実施計画調査業 務	平成29年度
4	JR関西本線（加茂 以東）沿線地域公共 交通活性化協議会	JR関西本線（加茂以 東）沿線地域公共交 通網形成計画策定支援業 務	平成28年度
5	三次市地域公共交 通会議	三次市地域公共交通網 形成計画策定支援業務	平成27年度

3. 天理市の現状

3.1 地勢・土地利用

○本市の面積は5,101haであり、土地利用区別にみると約40%が農地、約36%が山林、約15%が宅地。
 ○都市的形態をなす市街地（DID面積）は1割強で、天理総合駅に結節する鉄道駅周辺及び幹線道路沿いに形成。

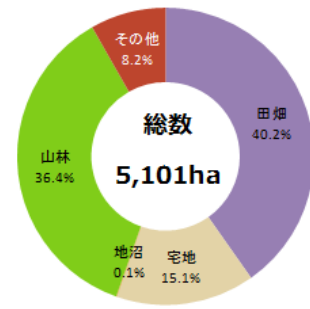
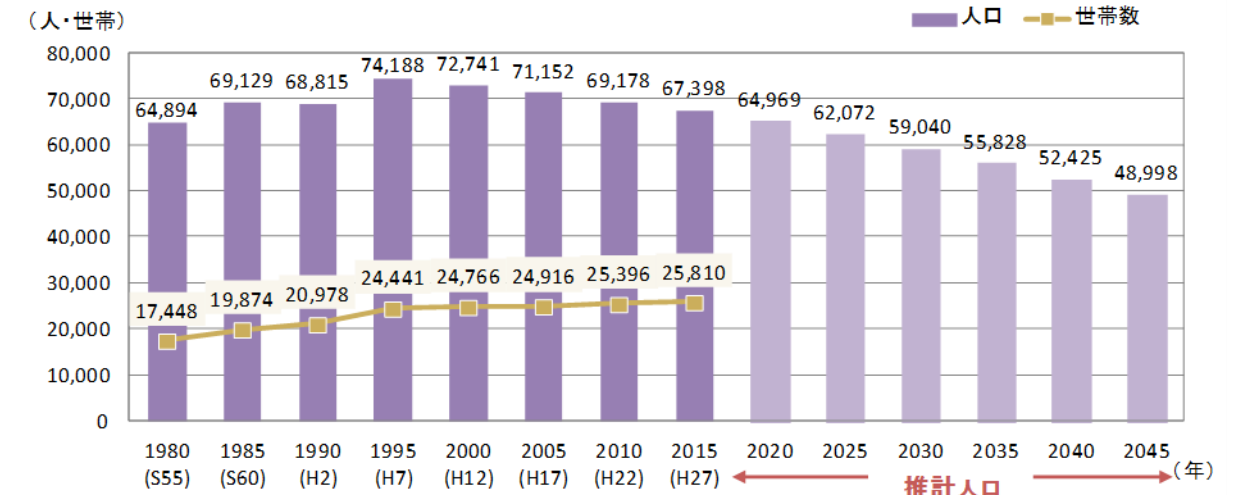


図. 土地利用の内訳

資料：天理市税務課

3.3 人口動態・人口密度

○本市の人口は67,398人(平成27年国勢調査)で、1995年(平成7年)の74,188人をピークに減少しており、今後も減少傾向が継続する見込み。
 ○世帯数は増加傾向にあり、核家族化が進展。
 ○人口密度は、天理総合駅周辺と近鉄天理線周辺で高く、東部の中山間地域市周辺部で低い。



資料：国勢調査／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（2018年（平成30年）推計）』

図. 人口及び世帯数の推移

3.2 都市施設

○市民生活に関わる主要な施設は、天理総合駅の周辺や、国道169号沿線、近鉄天理線沿線に集中して立地。

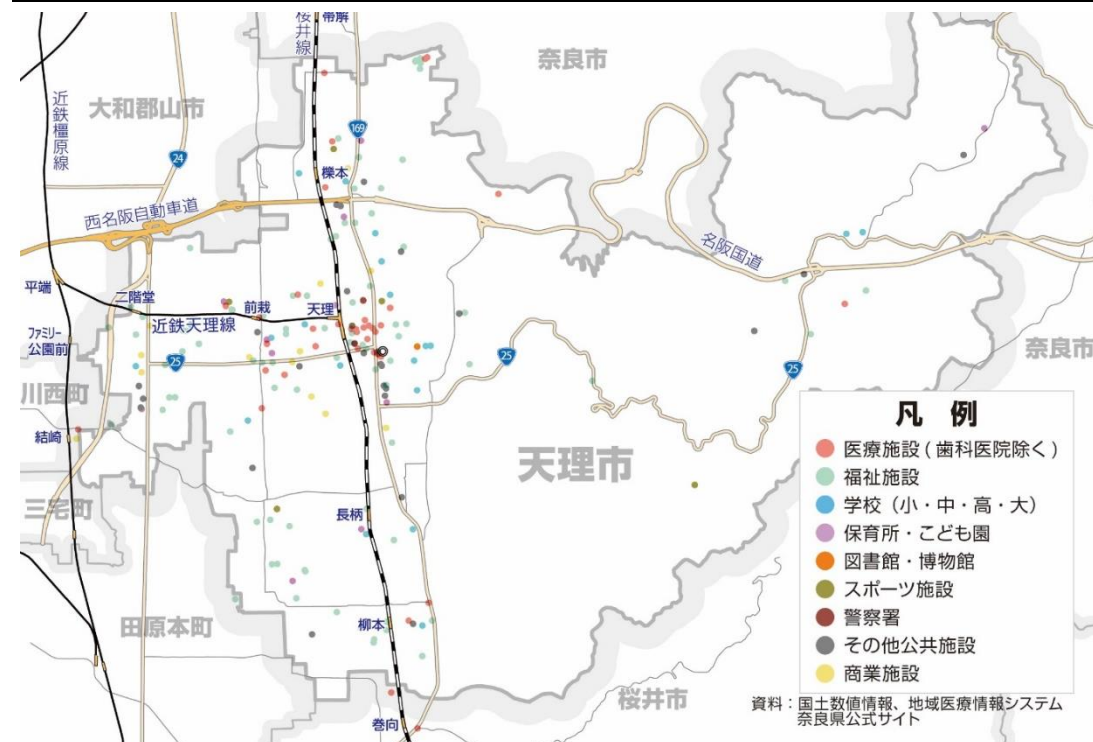


図. 主な施設の立地状況

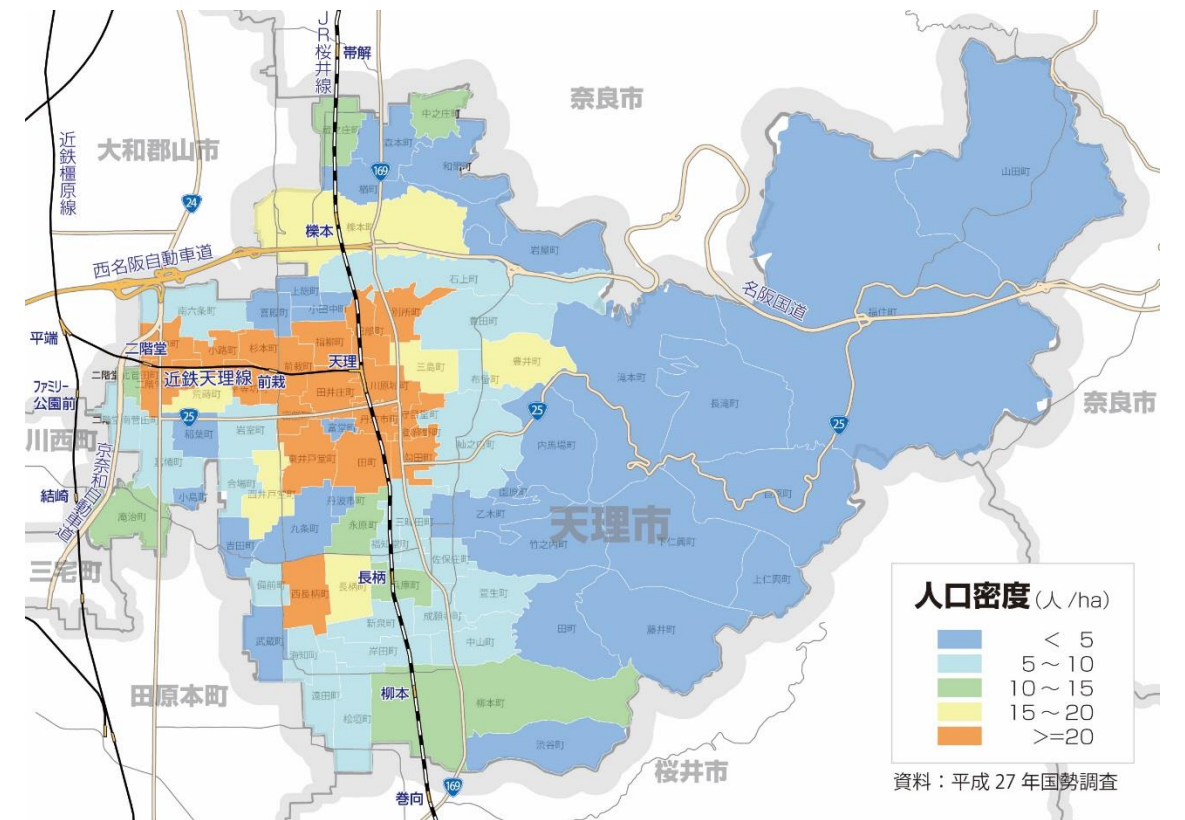
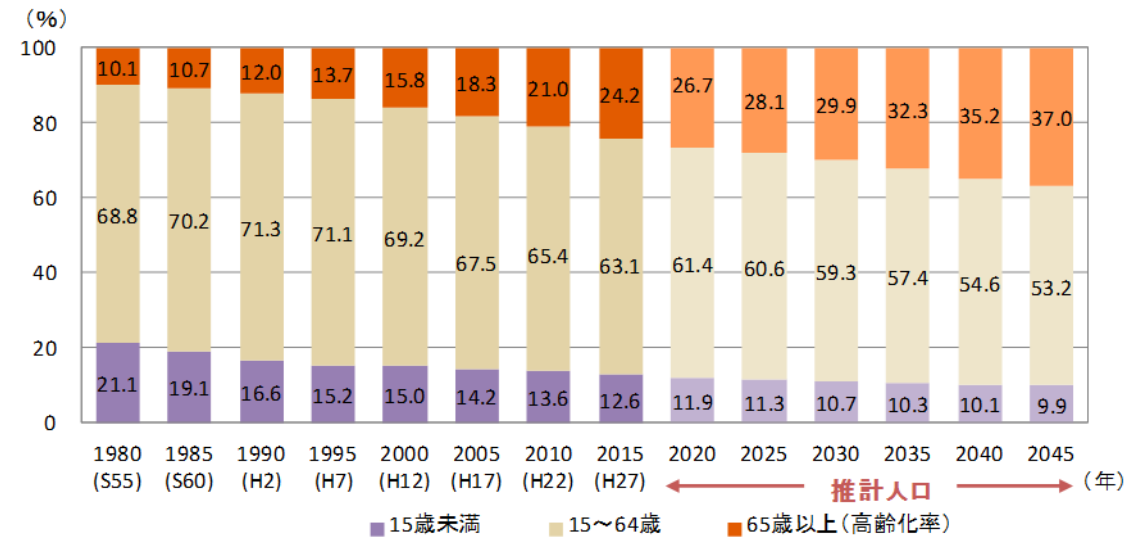


図. 町字別人口密度

資料：平成27年国勢調査

3.4 高齢化の状況

○2015年（平成27年）の高齢化率（65歳以上人口比率）は24.2%。今後も高齢化は進展し、2045年には37.0%に到達と予想。
 ○高齢化率は、東部の中山間地域や市周辺部で高くなっている。

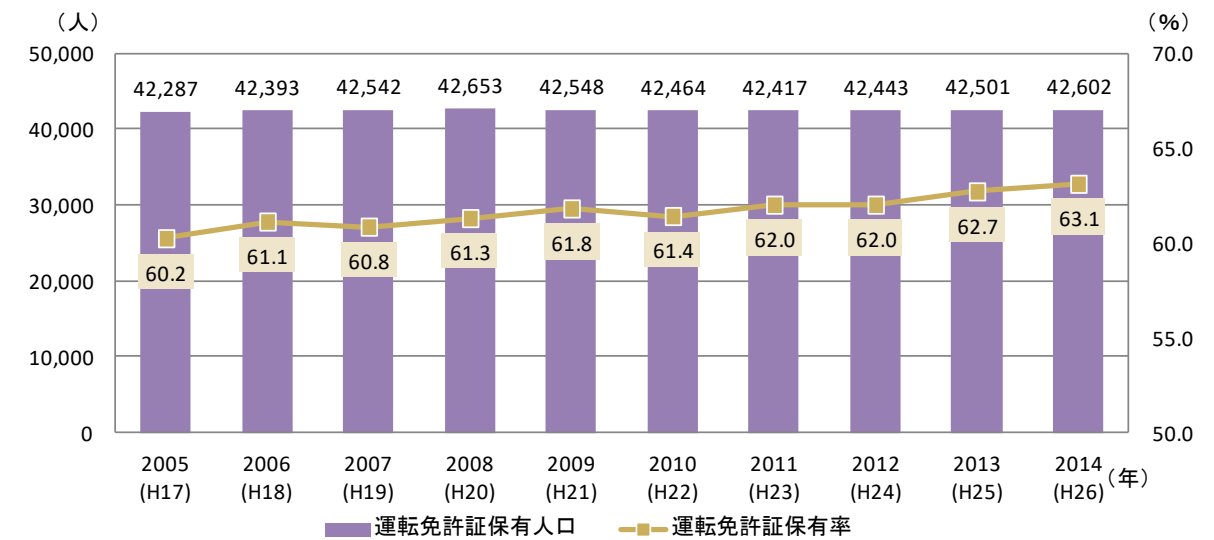


資料：国勢調査／国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（2018年（平成30年）推計）』

図. 年齢3区分別人口構成比の推移

3.5 運転免許証及び自動車の保有状況

○2014年（平成26年）の市内の自動車運転免許保有者数は42,602人で近年横ばい傾向だが、運転免許証保有率は63.1%で、僅かながら増加傾向。
 ○2014年（平成26年）の自動車保有台数は42,308台で近年概ね横ばいだが、1世帯あたりの保有台数は1.42台と減少傾向。



※免許証保有人口及び総人口は12月末現在。資料：天理市統計情報

図. 自動車運転免許保有者数の推移

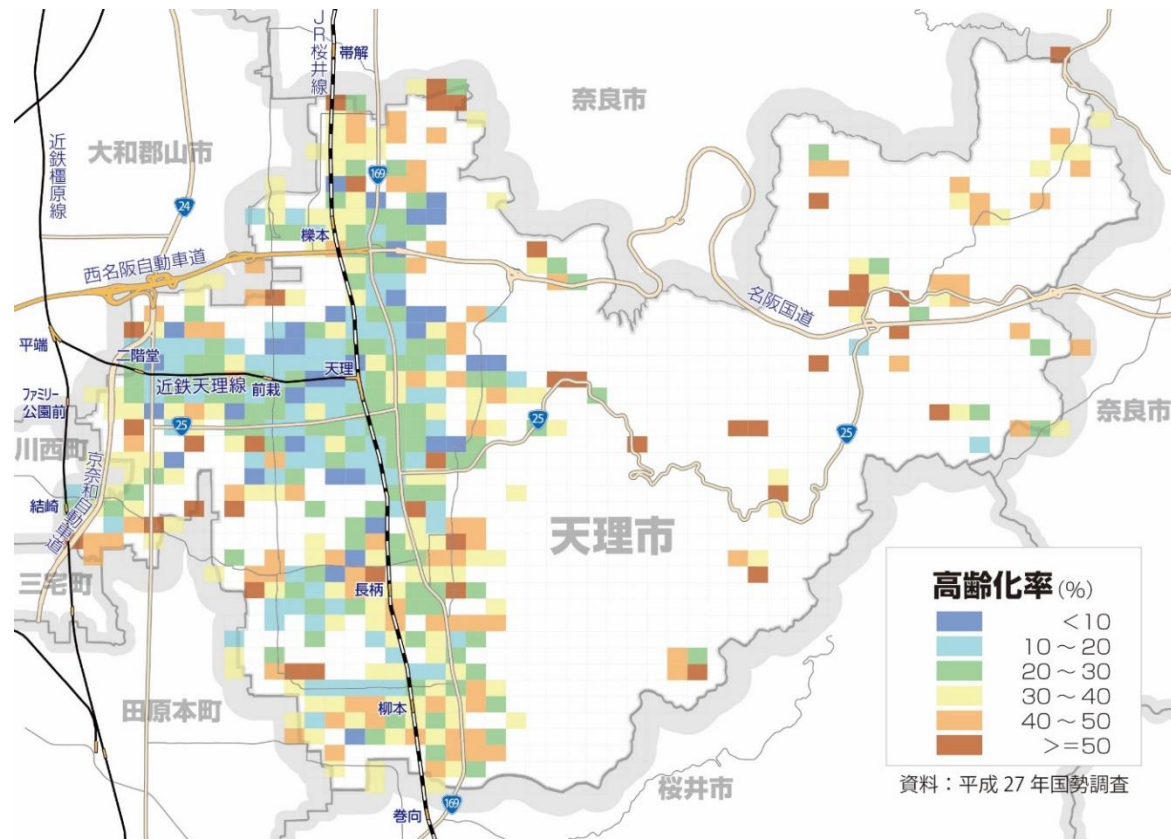
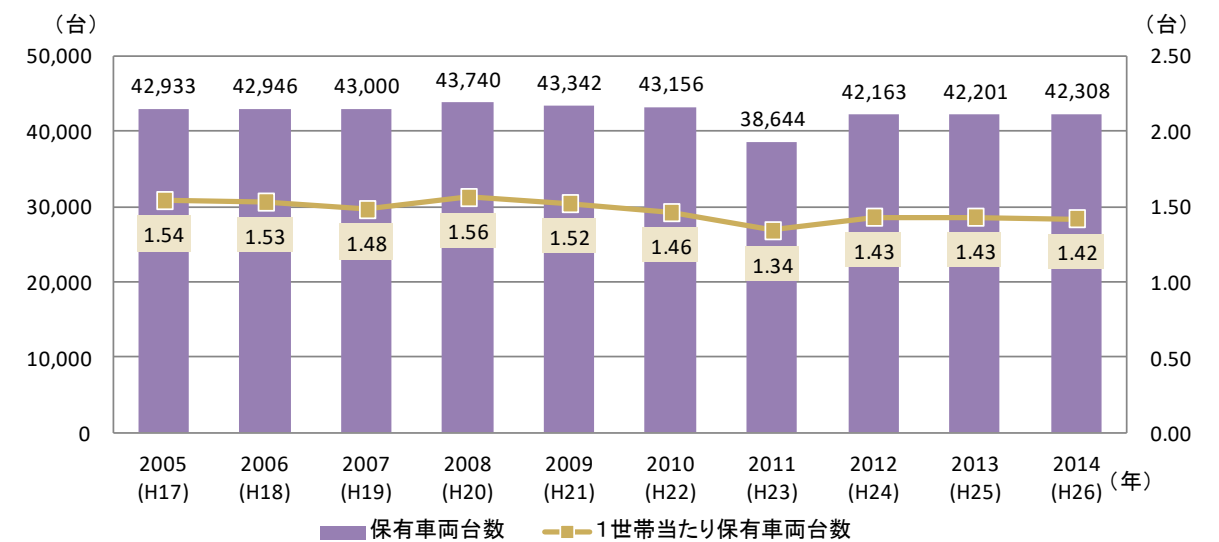


図. 250mメッシュ毎の高齢化率（65歳以上人口比率）



※世帯数及び保有車両台数は4月1日現在の数値。保有車両台数は原動機付自転車を除いた数値
 資料：天理市統計情報

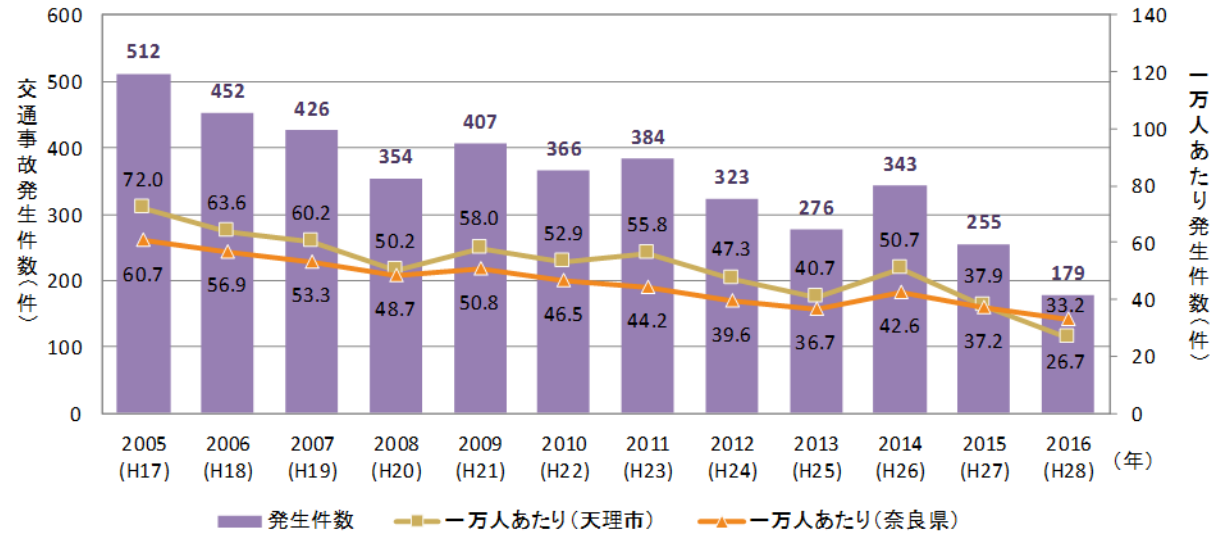
図. 保有車両台数の推移

3.6 交通事故発生状況

○市内の交通事故発生件数は減少傾向にあり、人口1万人当たりの発生件数をみると、2016年（平成28年）の26.7人で、奈良県の33.2人を大きく下回っている。

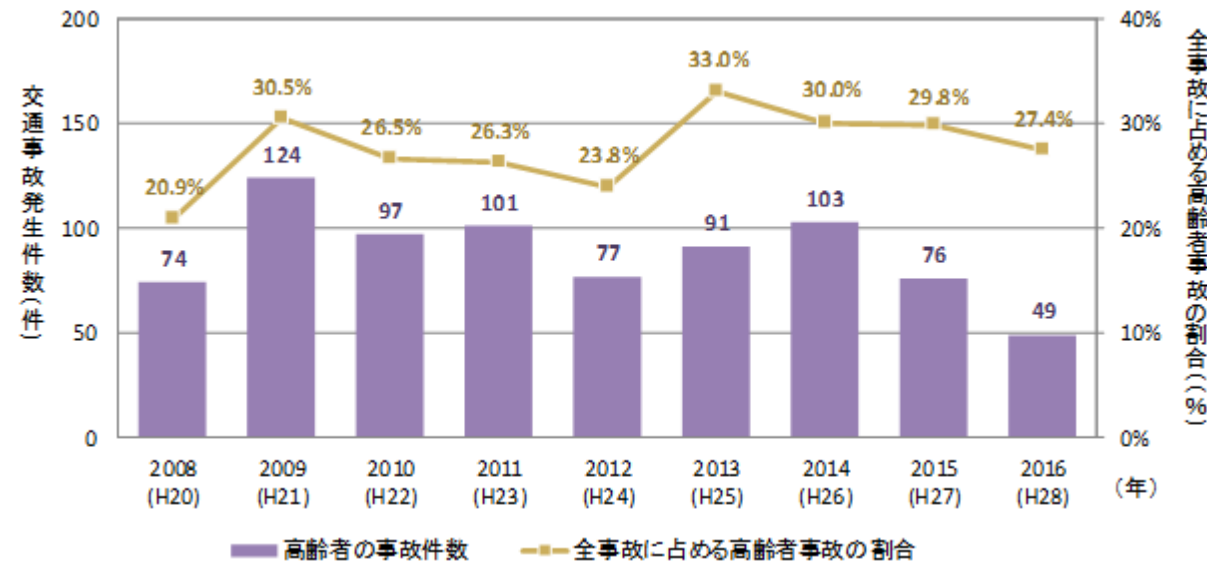
○その中で、高齢者（65歳以上）事故の全事故件数に占める割合は、近年こそ減少傾向であるが3割前後で推移しており、人口に占める高齢者の比率（2割強、前ページに掲載）に比して高くなっている。

（※高齢者事故について、加害と被害の区分は不明。）



資料：天理市統計情報、奈良県統計年鑑

図. 天理市における交通事故発生件数の推移



資料：天理市統計情報

図. 天理市における高齢者（65歳以上）の交通事故発生件数等の推移

3.7 観光動向

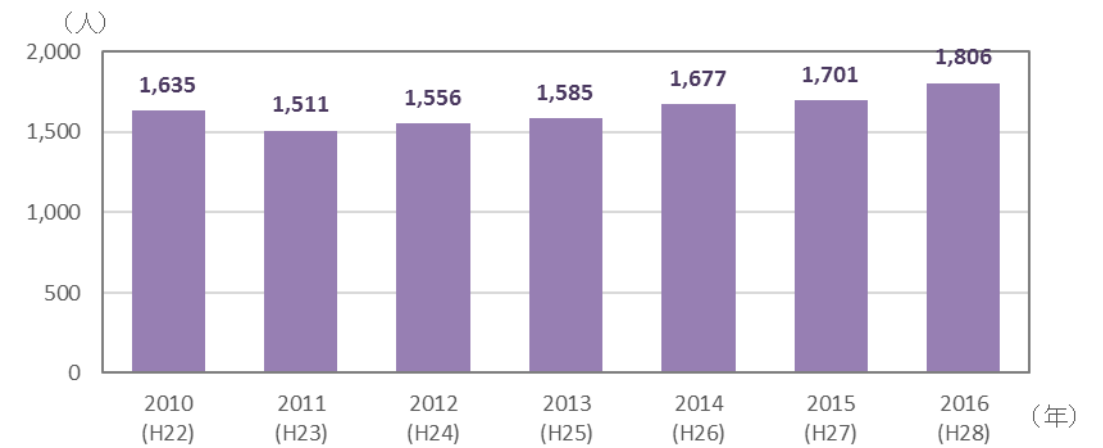
○日本最古といわれる「山の辺の道」が通じ、石上神宮、長岳寺、大和神社など由緒ある神社仏閣や大和・柳本古墳群など古代国家発祥の地として、数々の文化財や史跡が散在。

○2021年度には、(仮称)奈良県国際芸術家村が開業(予定)。文化施設に加え、ホテルや道の駅を併設。

○本市を含む奈良県東部エリアの観光入込客数は、近年増加傾向にある。



図. 天理市の主な観光資源



資料：奈良県観光客動態調査

図. 奈良県観光客動態調査における県東部エリア*1の観光入込客数の推移

*1: 県東部エリアに含まれる市町村：天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曾爾村、御杖村、高取町、明日香村

3.8 財政基盤の状況

- 歳入に占める市税の割合は減少傾向にある一方、国の社会保障関係費にあたる民生費は増加傾向にあり、2016年には39.2%を占める。
- 今後、人口減少や高齢化の進行により、市税の減少、民生費のさらなる増加が見込まれる。

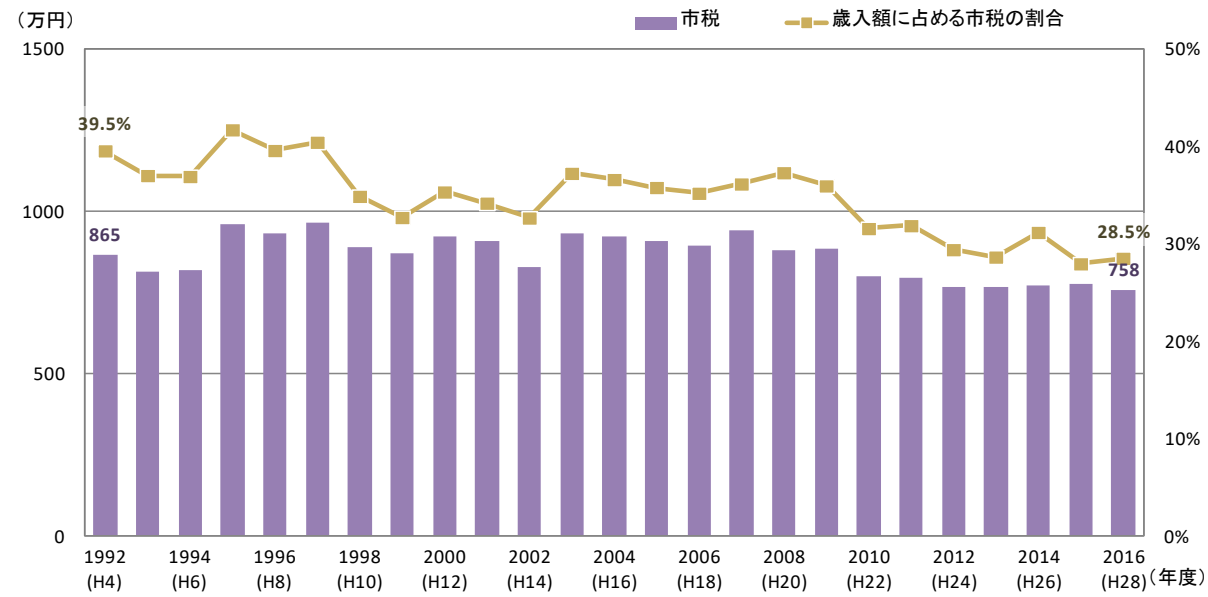


図. 市税の推移

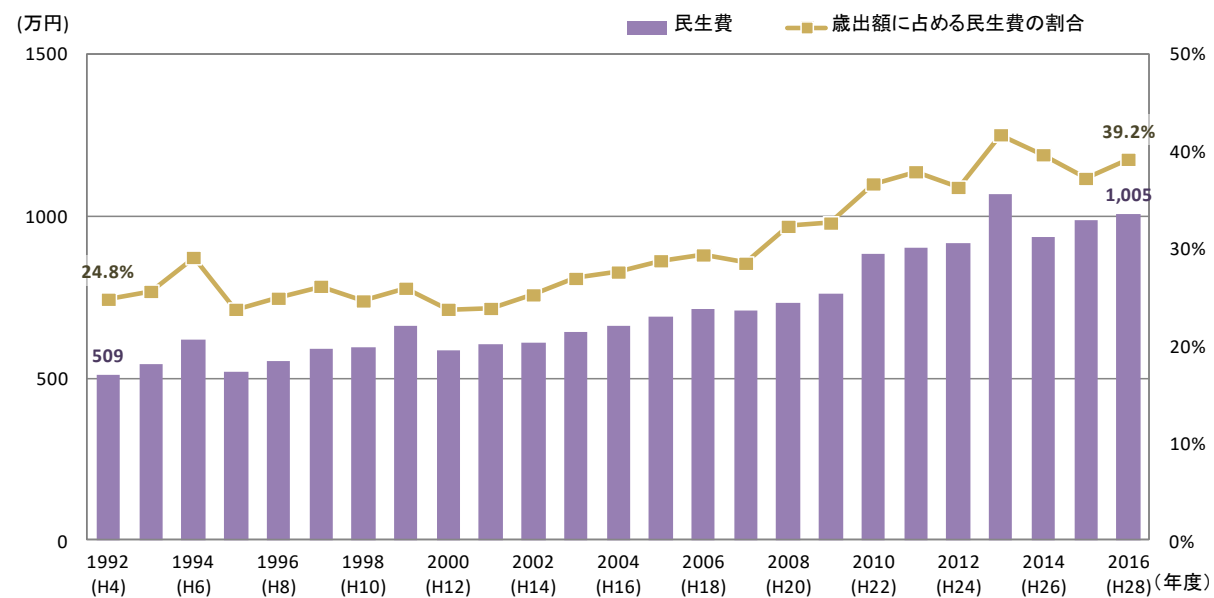
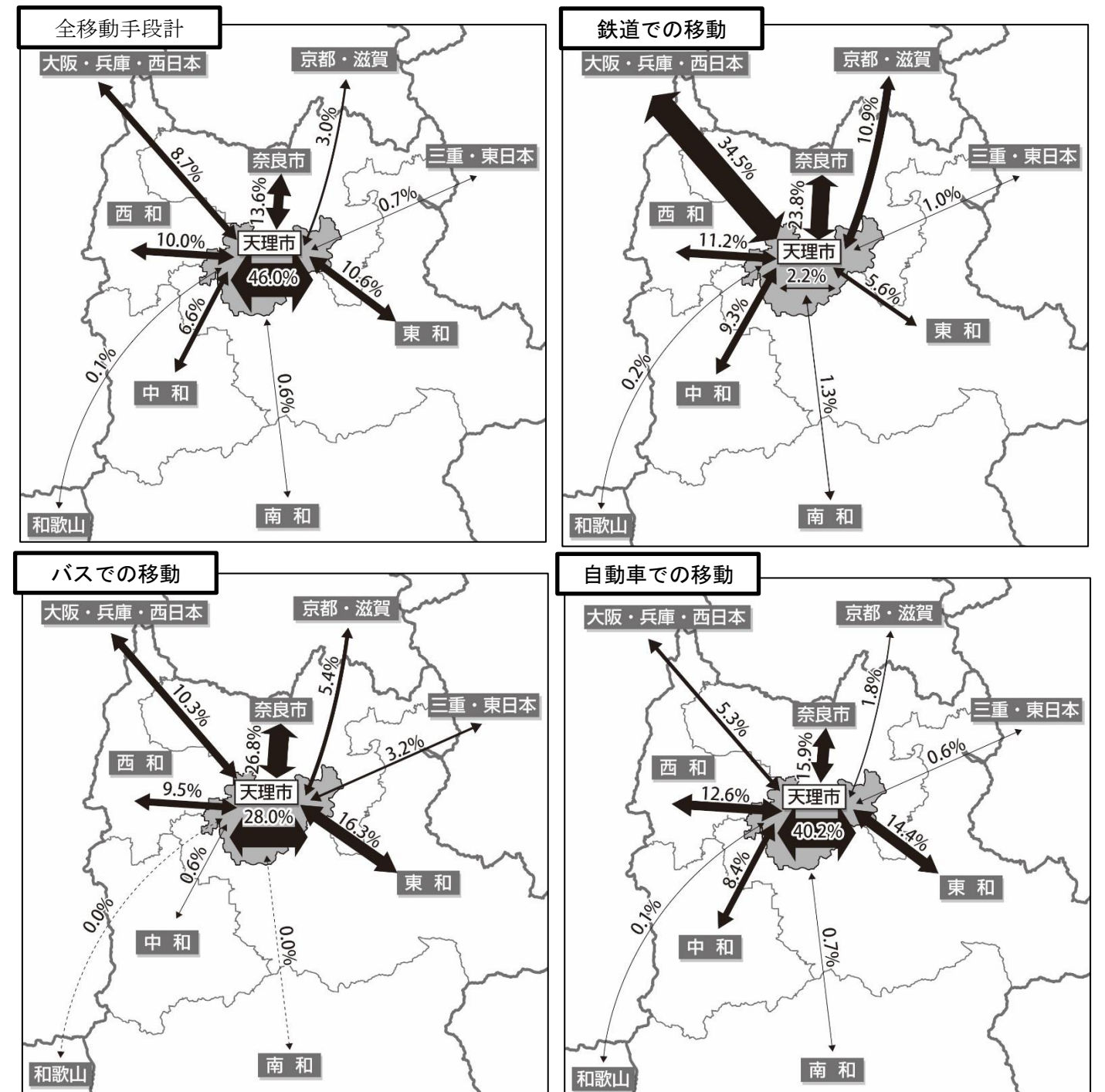


図. 民生費の推移

3.9 日常生活における移動の状況

3.9.1 天理市と周辺地域間の移動状況

- 天理市内からの人の動きをみると、市内で完結する移動が最も多く (46.0%)、また市外への移動は、奈良市 (13.6%)、東和地域 (10.6%)、西和地域 (10.0%) の順に多い。
- 鉄道での移動は、大阪・兵庫・西日本 (34.5%)、次いで奈良市 (23.8%) が多く、天理市内は少ない (2.2%)。
- バスでの移動は、天理市内が最も多く (28.0%)、次いで奈良市が多い (26.8%)。
- 自動車での移動は、天理市内が最も多く (40.2%)、次いで、奈良市、東和地域への移動の順である。



資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図. 地域間移動の状況

3.9.2 通勤・通学の状況

■通勤

- 天理市民で市内に通勤する人は17,228人であり、また市外へ通勤する市民は12,503人で、奈良市、大和郡山市のほか、大阪市への通勤が多い。
- 市外へ通勤する市民は12,503人で、奈良市、大和郡山市のほか、大阪市への通勤が多い。

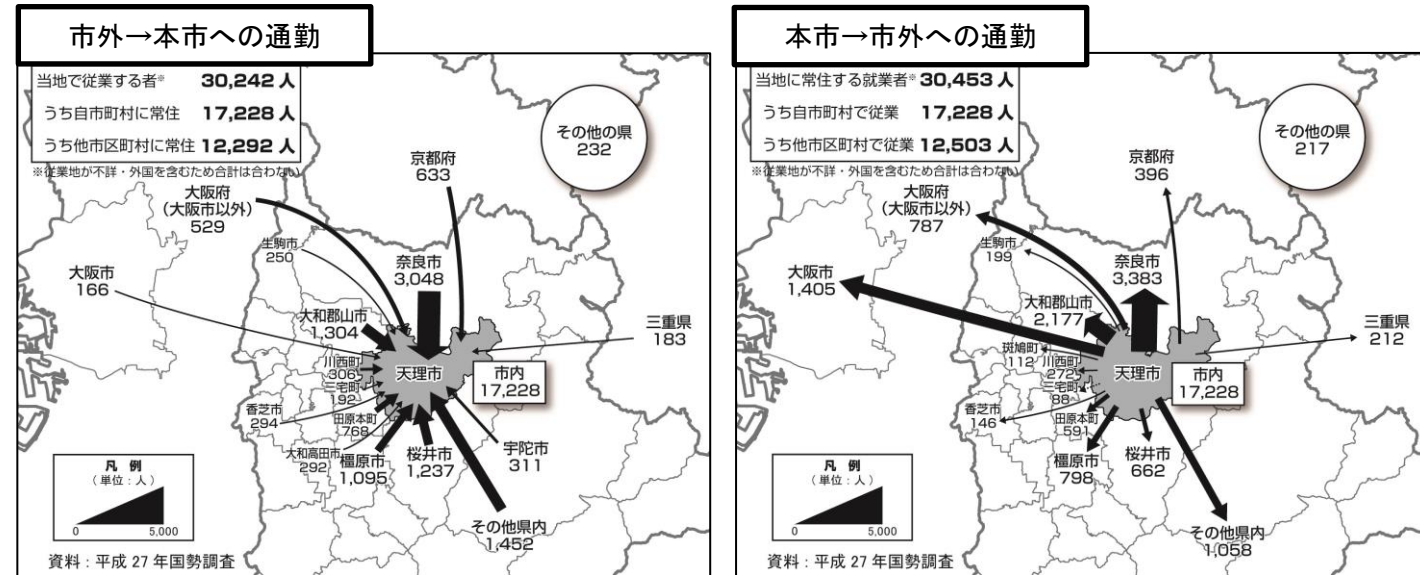


図. 天理市の通勤流動

■通学

- 天理市民で市内に通学する人は8,346人で、また市外へ通学する市民は2,520人で、奈良市のほか大阪府、京都府への通学者も多い。
- 市外へ通学する市民は2,520人で、奈良市のほか大阪府、京都府への通学者も多い。

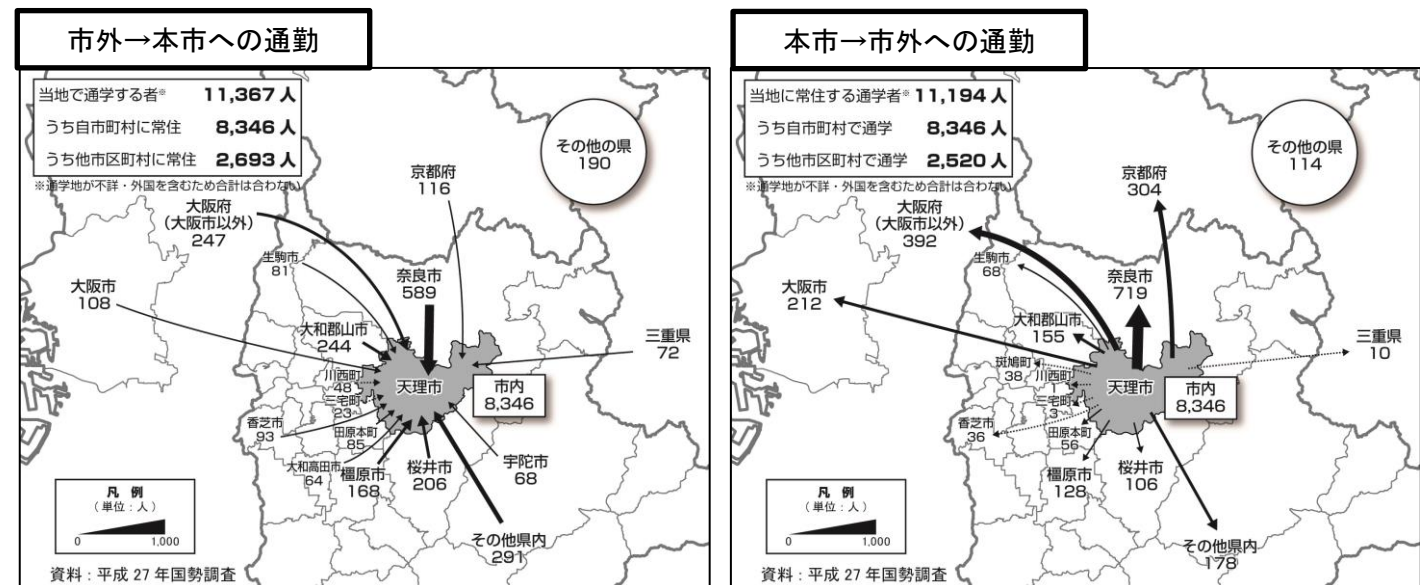


図. 天理市の通学流動

3.9.3 交通手段別の移動状況（2010年（平成22年）パーソントリップ調査より）

■全目的（平日）

- 本市の代表交通手段をみると、自動車の分担率が55.8%と最も高く、奈良県全体の48.8%より高い。
- 公共交通（鉄道、バス、自転車、徒歩）の合計は40.5%で、奈良県全体の47.2%と比べて低く、特に鉄道、バス、徒歩の割合が低い。

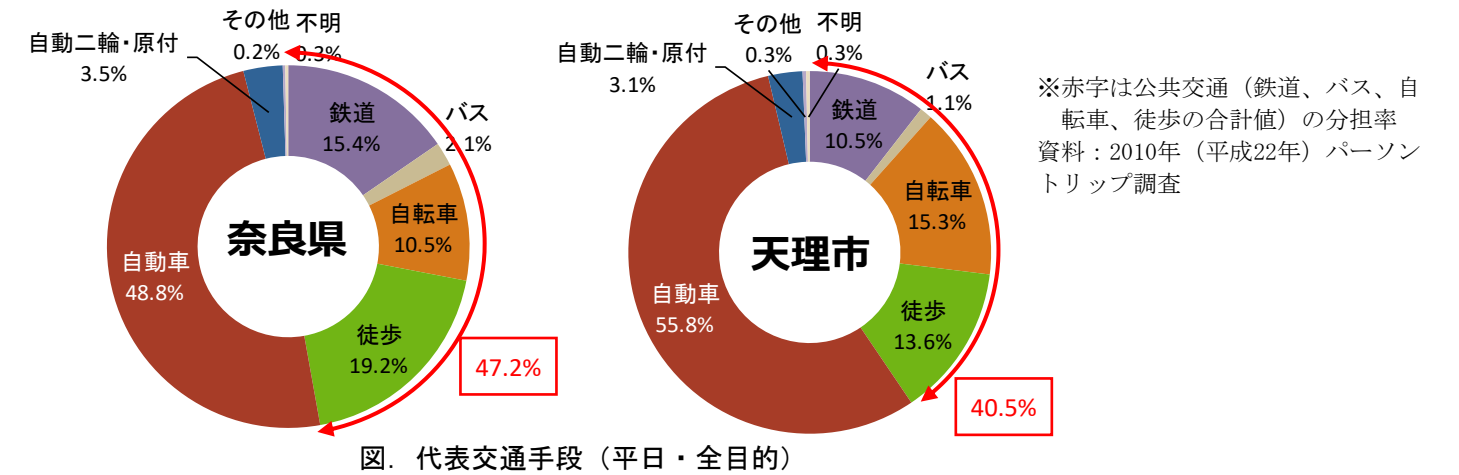


図. 代表交通手段（平日・全目的）

■目的別（平日）

- 登校を除き自動車の分担率が最も多く、通勤、自由、業務では6割を超える。
- 公共交通の分担率は、登校では9割を超える一方、自由や業務では鉄道とバスの分担率が1割未満と低い。

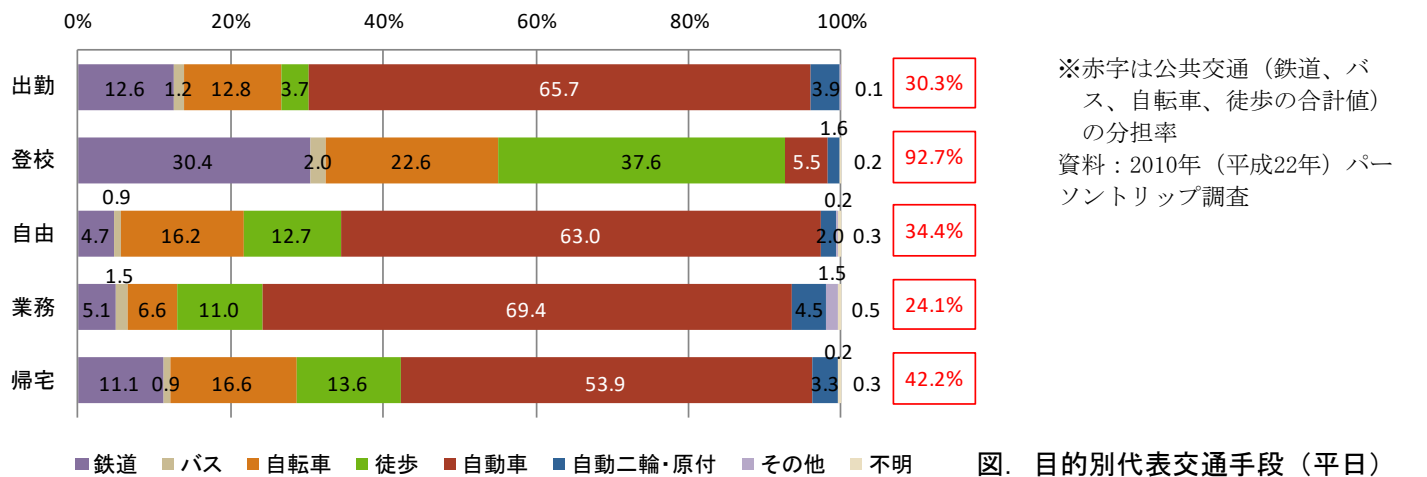


図. 目的別代表交通手段（平日）

■自動車運転免許保有の有無別（平日）

- 免許保有者では自動車が7割を超えているのに対し、非保有者では自転車や徒歩がそれぞれ3割弱と高い。
- 鉄道やバスの分担率は、非保有者が保有者の2倍以上と高い。

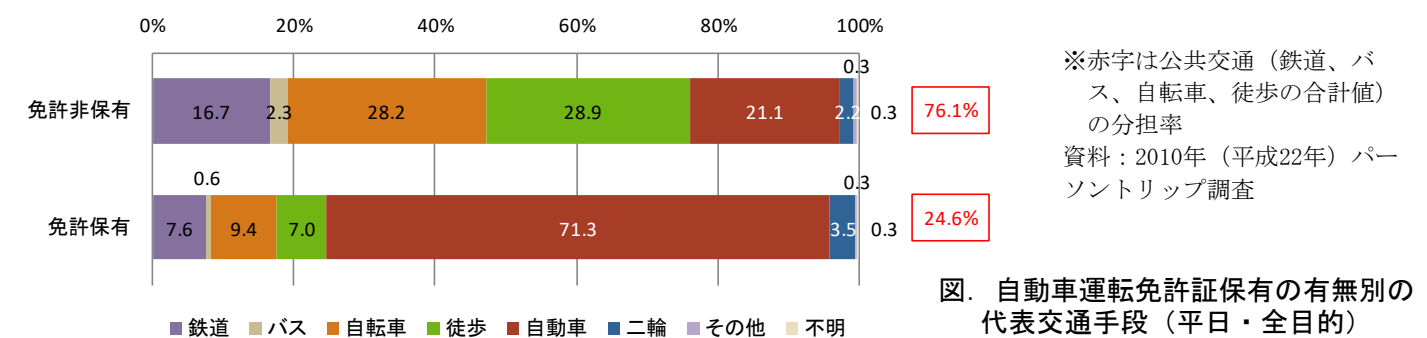


図. 自動車運転免許保有の有無別の代表交通手段（平日・全目的）

4. 天理市の公共交通の現状

4.1 公共交通体系

■鉄道

○市の平地部を南北に横断するJR桜井線、天理駅を起終点として東西に走る近鉄天理線、市内に駅はないが市の西部を南北に横断する近鉄橿原線の各鉄道が基幹交通軸を形成し、広域的な大量輸送を担う。

■路線バス

○奈良交通の路線バスが国道169号及び25号を運行し、近隣市への移動や市内の日常生活での移動を担う。

■コミュニティ交通

○路線バスが運行されない地域において、市のコミュニティバスいちょう号やデマンド型乗り合いタクシーぎんなん号が運行しており、高齢者などの交通弱者の暮らしを支えている。

表. 天理市の公共交通体系

主な機能・役割	種別	運行エリア等
広域的行動を含む多様な範囲の移動を支える交通	JR桜井線 (万葉まぼろば線)	周辺市や京都、奈良方面を連絡 市内には樫本駅、天理駅、長柄駅、柳本駅の4駅が所在
	近鉄天理線	天理駅を始終点として、橿原線と接続 市内には天理駅、前栽駅、二階堂駅の3駅が所在
	近鉄橿原線	結崎駅が市の西端に隣接
主に日常生活圏での移動を支える交通及び移動手段	高速バス	リムジンバス(天理駅～伊丹空港) 夜行バス(天理駅～横浜・東京)
	路線バス	天理駅を中心に北・南・東方向に奈良交通の路線バスが運行
	コミュニティバス(いちょう号)	天理駅発着し西部地域を運行する西部線、東部地域を運行する苜原線が運行
	デマンド型乗合タクシー(ぎんなん号)	市の中心部と東西南北の各エリアを運行区域として、完全予約制で乗合タクシーが運行
	タクシー	複数のタクシー事業者が市内全域で運行
公共交通以外で、市民の生活移動を支える手段	天理市福祉バス 天理市教育委員会バス 施設送迎バス(病院、大学、施設)等	

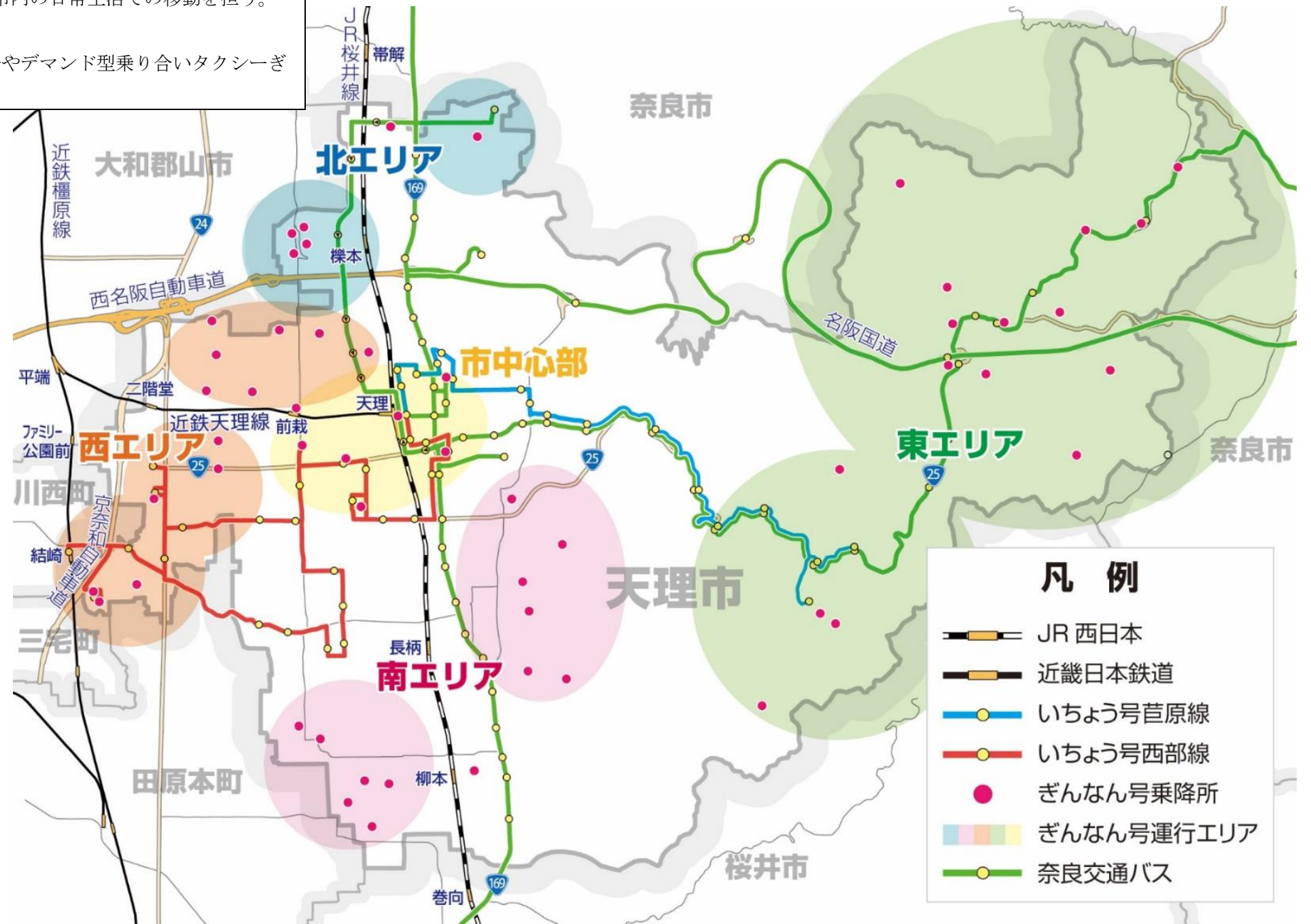
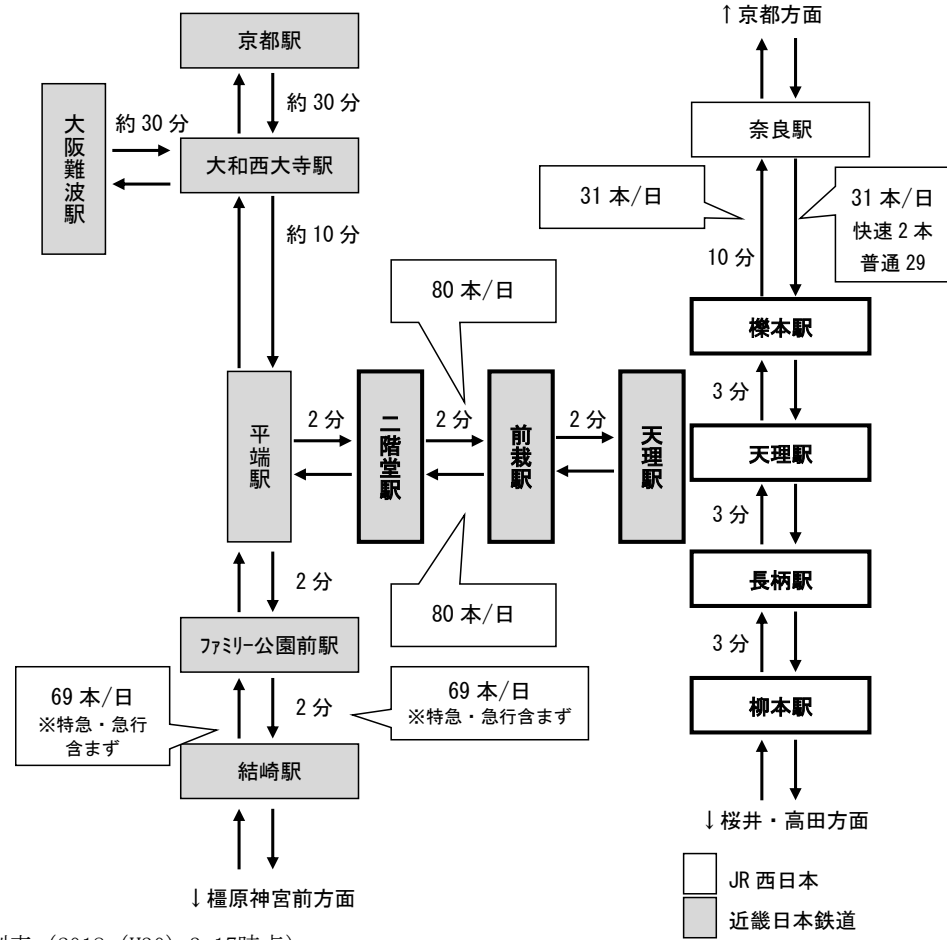


図. 天理市の公共交通体系

4.2 鉄道

4.2.1 運行状況

- 市内にはJR 4 駅、近鉄 3 駅の 7 駅が存在し、天理駅において、JR 桜井線と近鉄天理線が接続。
- JR 桜井線は、京都、奈良方面との輸送を担っており、1日あたり 31 本（上下平均）が運行。
- 近鉄天理線は、天理総合駅を起終点として平端駅で近鉄橿原線に接続し、1日あたり 80 本（平日・上下平均）が運行し、平端駅折返し列車のほか、橿原線・京都線への直通列車も運行。
- 市域の西側には近鉄橿原線があり、本市に隣接してファミリー公園前駅や結崎駅がある。



資料：各社時刻表（2018（H30）3.17時点）

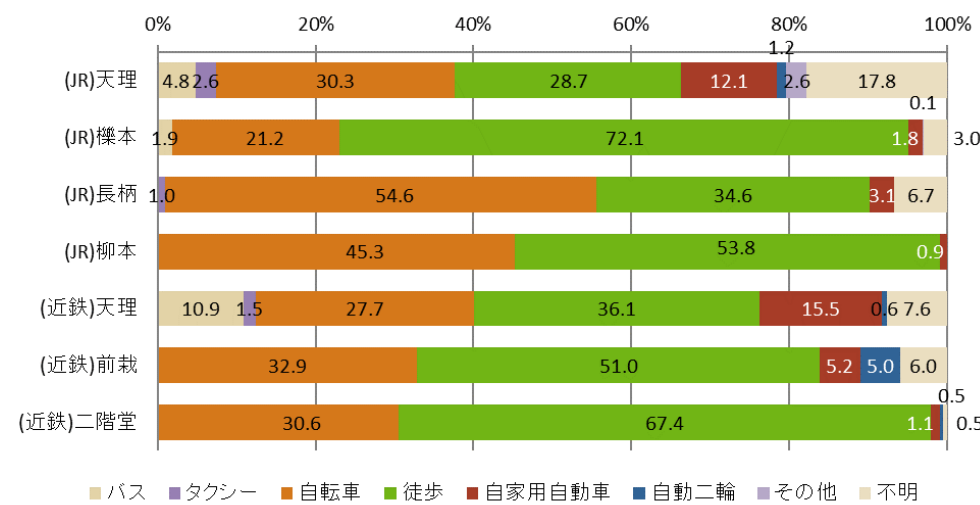
図. 天理市に関わる鉄道の運行状況（平日）

4.2.2 駅別の端末交通機関分担率

- JR 長柄駅、柳本駅、近鉄二階堂駅では自転車と徒歩の分担率が9割を超えている。
- JR 及び近鉄天理駅では、駅前に駐車場が整備されていることから、自家用自動車の割合が1～2割と他の駅に比べ高くなっており、バスも1割前後ある。

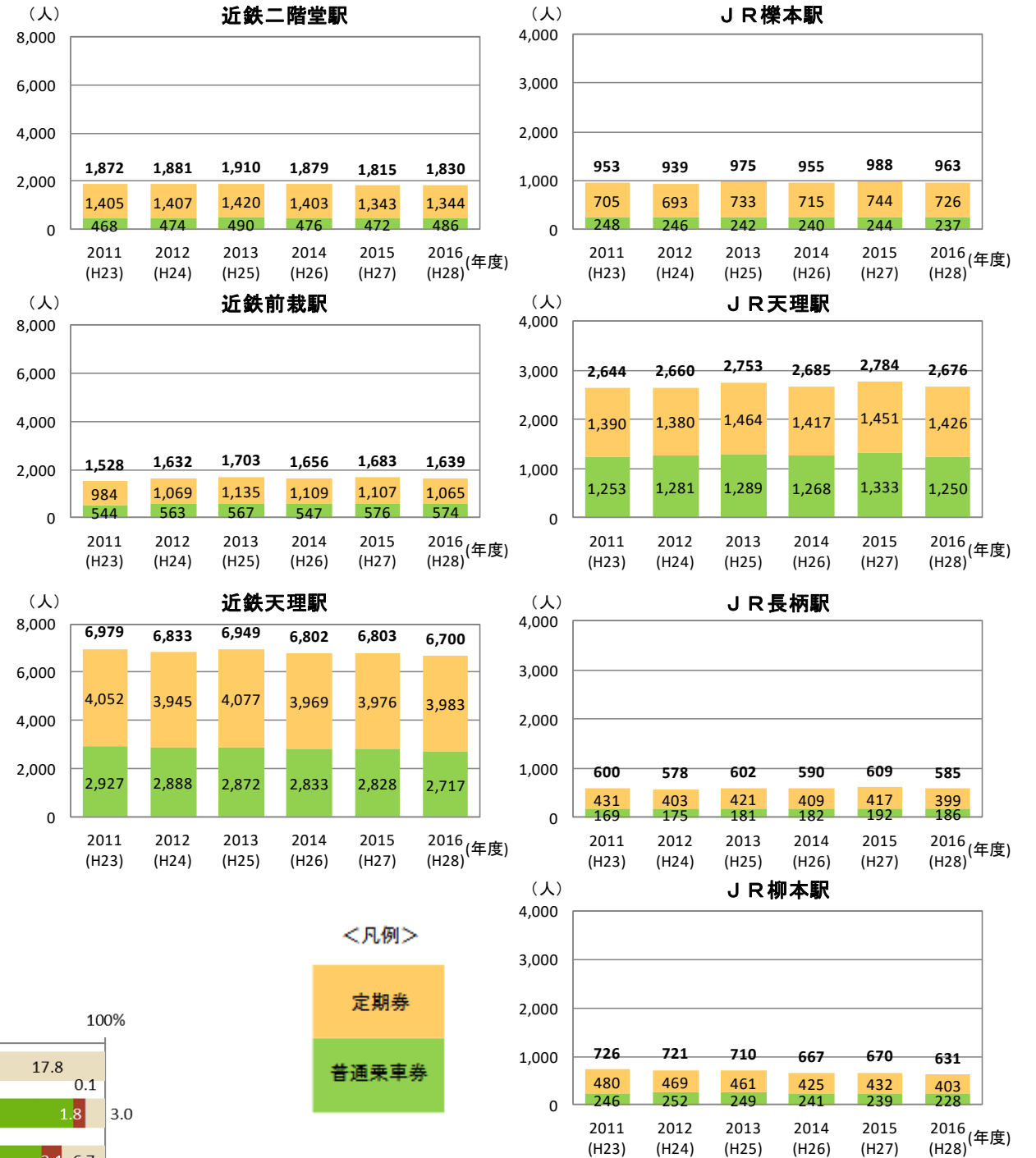
右図. 市内の駅別端末交通手段分担率（平日）

資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査



4.2.3 駅別の利用状況

- 1日あたりの乗客数は、近鉄天理線天理駅が6,700人で最も多く、次いでJR 天理駅が2,676人と多い。
- JR 樺本駅と近鉄前栽駅は増加から横ばいで推移しているが、他の駅は減少傾向。



資料：天理市統計情報

図. 市内の駅別乗客数（平日）

4.3 路線バス

4.3.1 運行状況

- 主に国道169号を経由する南北方向の路線は、JR桜井線に並行して北は奈良駅、南は桜井駅へ運行。
- 名阪国道や国道25号を経由する東方向の路線は、福住地区や国道25号針インター等まで運行。
- 奈良天理線、天理シャープ線は多くの便数がある一方、天理桜井線や天理都祁線の便数は少ない。

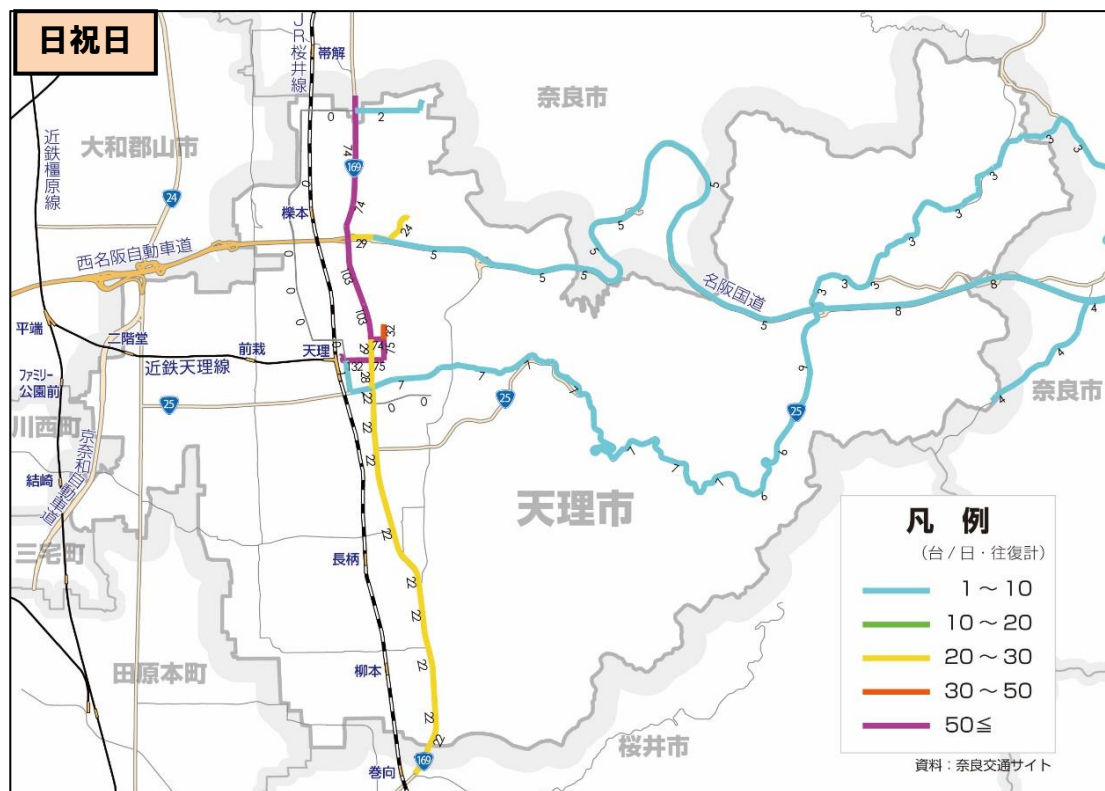


図. 路線バスの運行本数<上：平日/下：日祝日> (2018年(平成30年)10月1日現在)

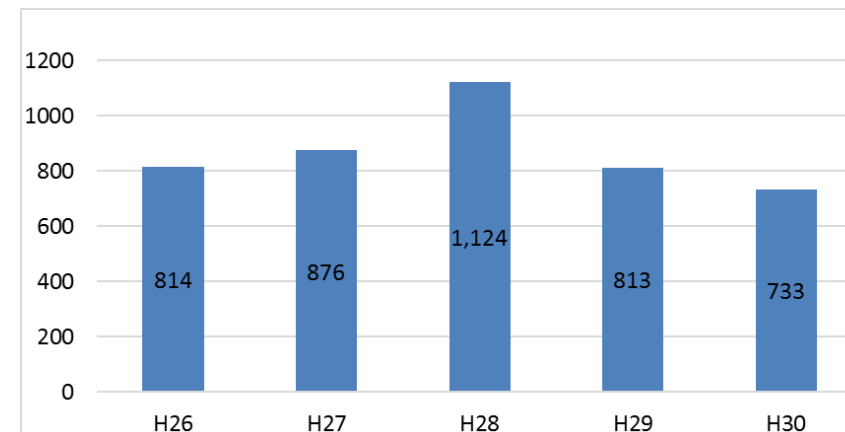
4.3.2 利用状況

- 奈良天理線は、1便あたり20.6人と多く利用されており、通学路線である天理都祁線の天理駅～山辺高校系統も、便数は少ないものの21.7人と利用が多い。奈良天理線と天理大学線以外の路線は1便あたりの利用者数が10.0人未満と少ない。
- 天理都祁線は、すべての系統で上りと下りの利用者数の差が大きくなっており、往路か復路いずれかで路線バス以外の手段を利用している可能性がある。
- 福住小学校では、天理市内全域から就学することのできる小規模特定認定校制度が実施されており、平成30年度は天理駅から12人の児童が天理都祁線の路線バスで通学している。
- 本市を運行する路線バスの平日1日あたり利用者数は、全体的に減少傾向にある。

表. 路線バスの利用状況(平日)

路線名	区間	上下	便数	1便あたり利用者数		
天理都祁線	天理駅－(旧道)－針インター	上り	2	4.6		
		下り	2	8.8		
		計	4	6.7		
	天理駅－国道針	上り	2	4.4		
		下り	2	5.5		
		計	4	5.0		
	天理駅－(名阪国道)－針インター	上り	3	4.1		
		下り	5	6.2		
		計	8	5.4		
	天理駅－山辺高校(文)	上り	3	25.6		
		下り	3	17.9		
		計	6	21.7		
福住－下山田(文)	上り	1	6.4			
	下り	-	-			
	計	1	6.4			
天理桜井線	天理駅－桜井駅北口	上り	17	8.3		
		下り	14	6.3		
		計	31	7.4		
天理大学線	天理駅－天理大学(文)	上り	6	10.0		
		下り	5	12.5		
		計	11	11.1		
		天理シャープ線	天理駅－憩の家外来棟	上り	7	3.7
				下り	5	3.3
				計	12	3.5
天理駅－シャープ天理工場	上り	16	(注) 6.4			
	下り	18	(注) 8.3			
	計	34	(注) 7.4			
奈良天理線	JR奈良駅－天理駅	上り	85	19.2		
		下り	75	22.1		
		計	160	20.6		

※上りは天理駅着、下りは天理駅発
 ※奈良天理線は2015年10月、それ以外は2018年6月時点。
 ※天理駅-国道針の上りには苜原始発1便を含む。
 (注)天理駅-シャープ天理工場線は昼間12便のデータ。



出典：奈良交通資料
 ※経年比較の可能な、天理シャープ・天理市内線、天理桜井線、天理都祁線の利用者数の合計を示す。(奈良天理線は対象外)
 ※平成26年～平成30年の6月の平日1週間における1日平均利用者数を示す。
 ※平成28年の当該期間において、天理シャープ線の利用者数が非常に多く、これは●●●●●●●●によるものである。

図. 天理市内を運行する路線バスの平日1日平均利用者数の推移

4.4 コミュニティバス「いちょう号」西部線

4.4.1 運行状況

- 天理駅を起終点に、商業施設や医療施設と市西部の住宅地を循環し、内回り3便、外回り2便を運行。
- 2017年10月より、二階堂地区への延伸や隣接する川西町の近鉄樫原線・結崎駅への乗り入れを開始。
- 1運行あたりの所要時間は、内回り93分、外回り105分。運賃は一律100円。平日のみ運行。

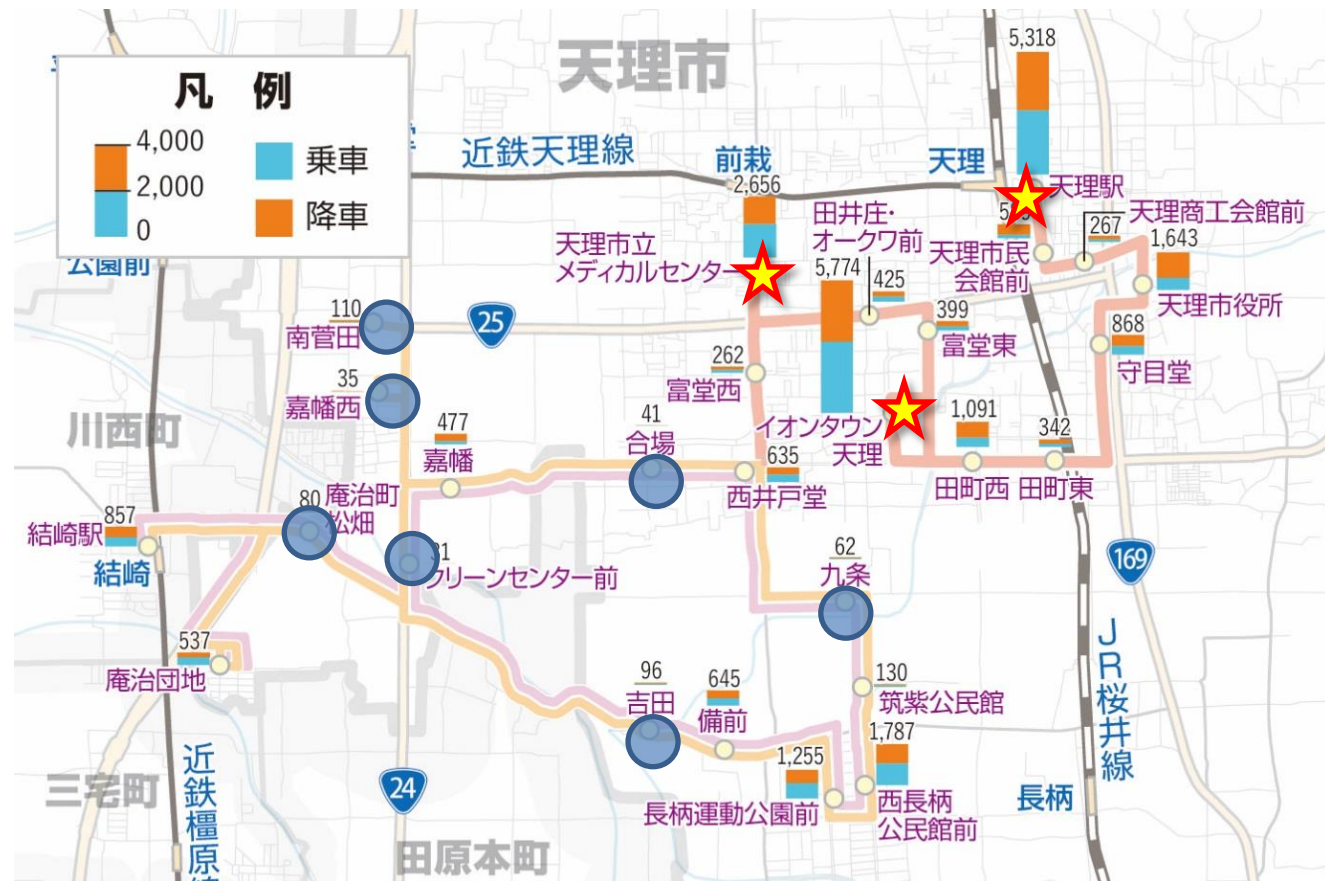
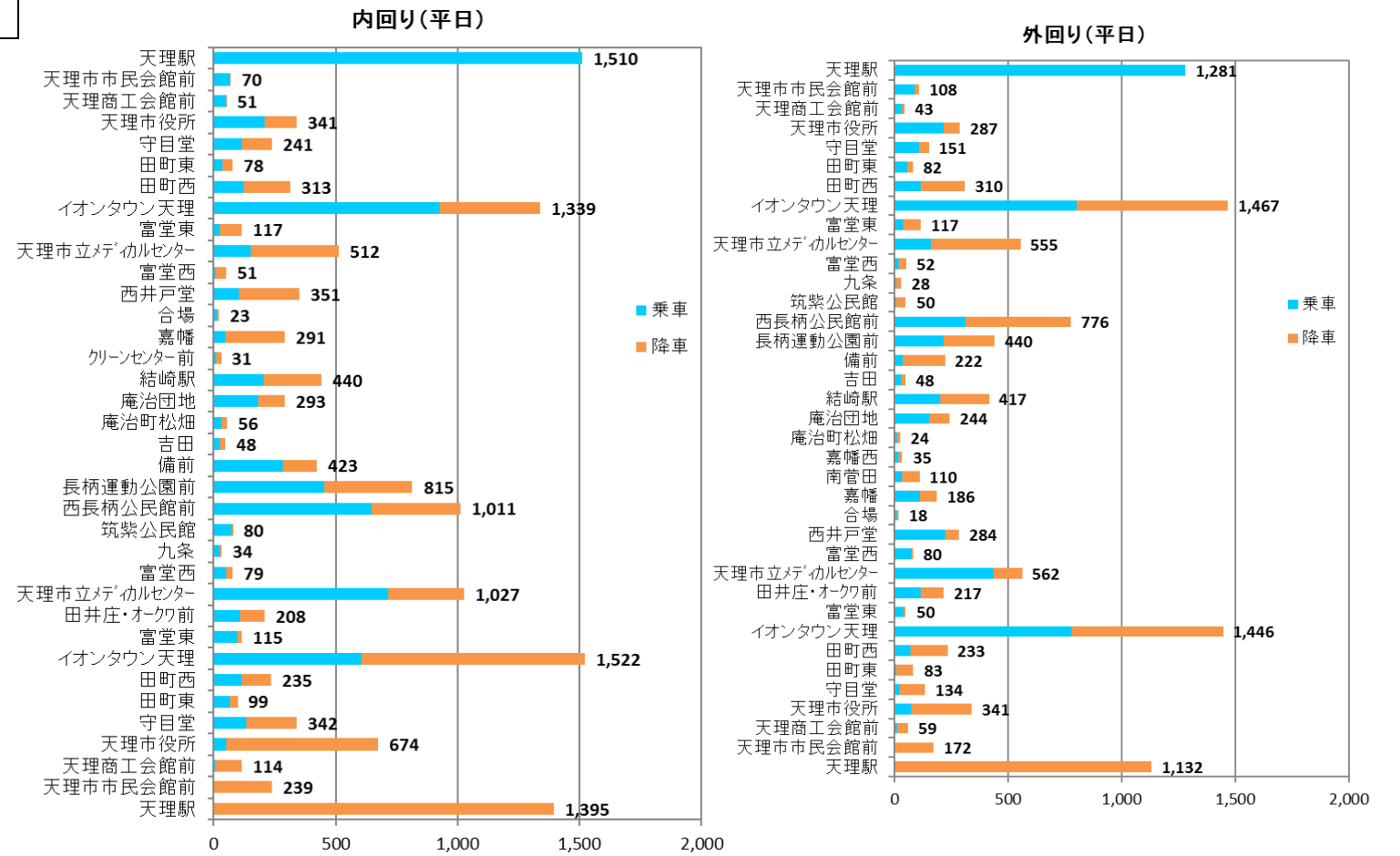


図 西部線の運行ルートと停留所別乗降者数（2017年度）

4.4.2 利用状況

- 運行開始以来、ノンステップ車やICカード導入、結崎駅乗り入れ等の改善により、利用者は増加傾向。
- 便別利用者数は、第2便が最も多く1便当たり16.0人、次いで第3便、第1便が多く第5便が最も少ない。
- イオンタウン天理、天理駅、天理市立メディカルセンターの乗降が多い。ほとんど乗降がない停留所も存在。



右図 西部線の停留所別乗降者数<上:内回り/下:外回り>（2017年度）

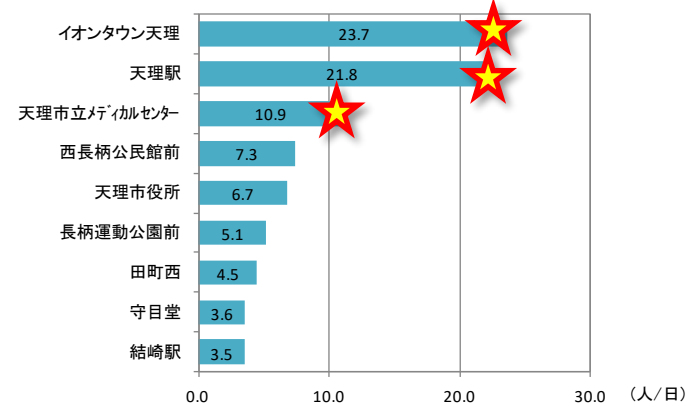


図 西部線の乗降の多い停留所（2017年度）

※3.0人/日以上

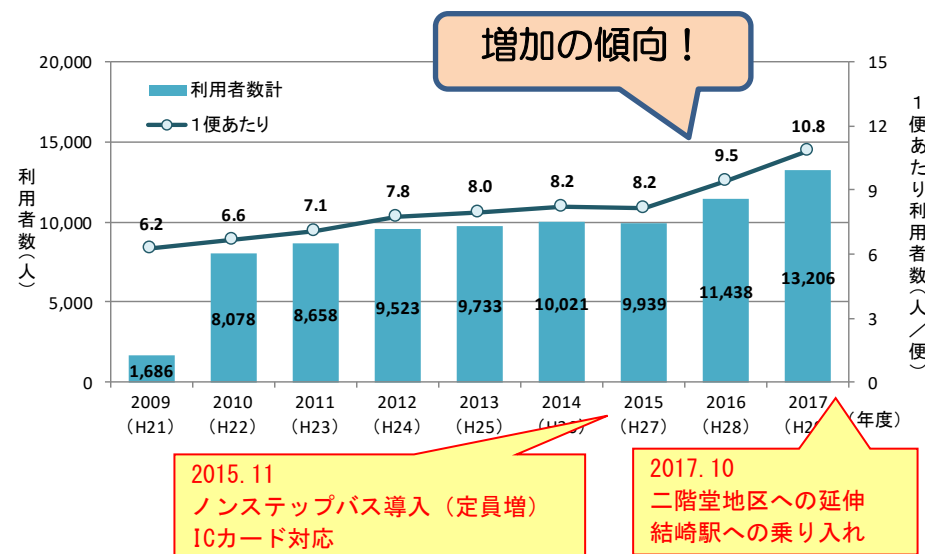
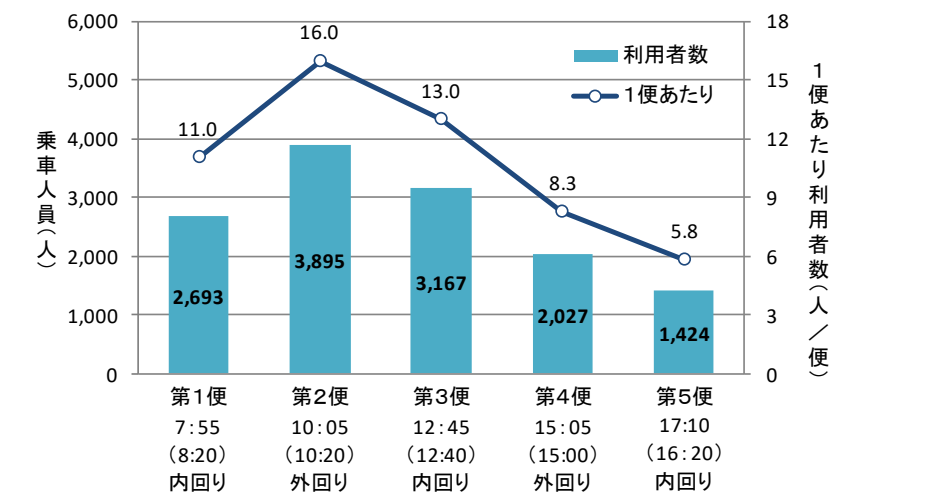


図 西部線の利用者数の推移



※（ ）内は2017.10のダイヤ改正前の時刻

図 西部線の便別利用者数（2017年）

4.5 コミュニティバス「いちょう号」苜原線

4.5.1 運行状況

- 天理駅～苜原間を1日上下計6便運行。
- 路線バス天理都祁線（苜原経由系統）との重複区間が長いが、運行時間や、憩の家外来棟、仁興町等を経由する等、路線バスの運行内容と区別化・調整を図っている。
- 各便の所要時間41分。運賃は一律190円。土日祝日も運行。

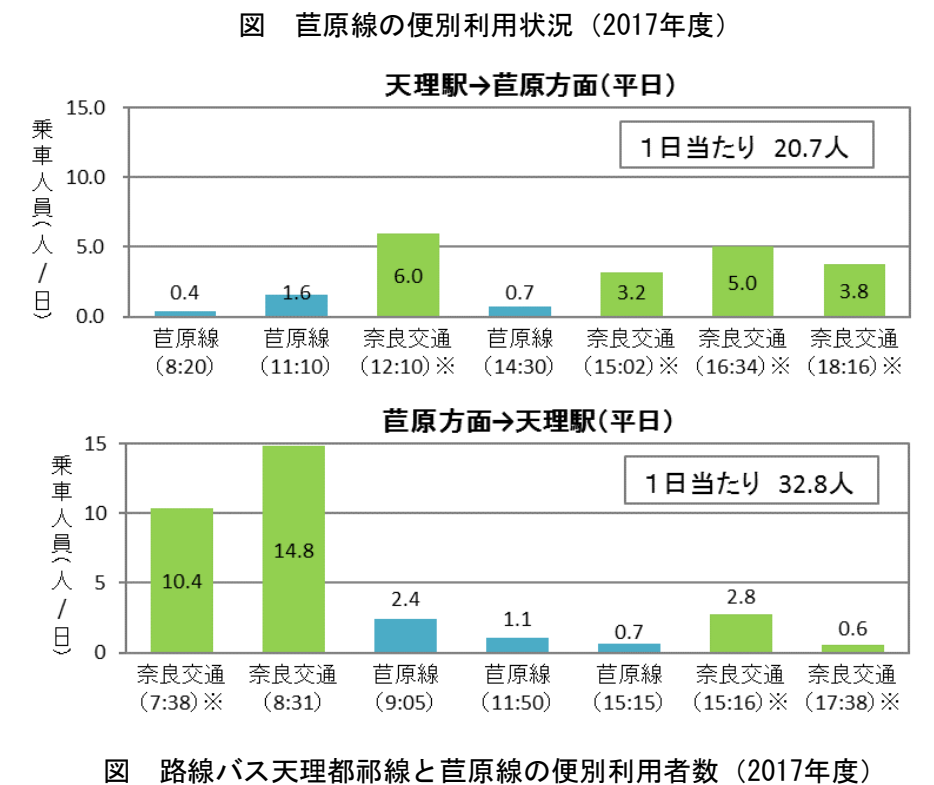
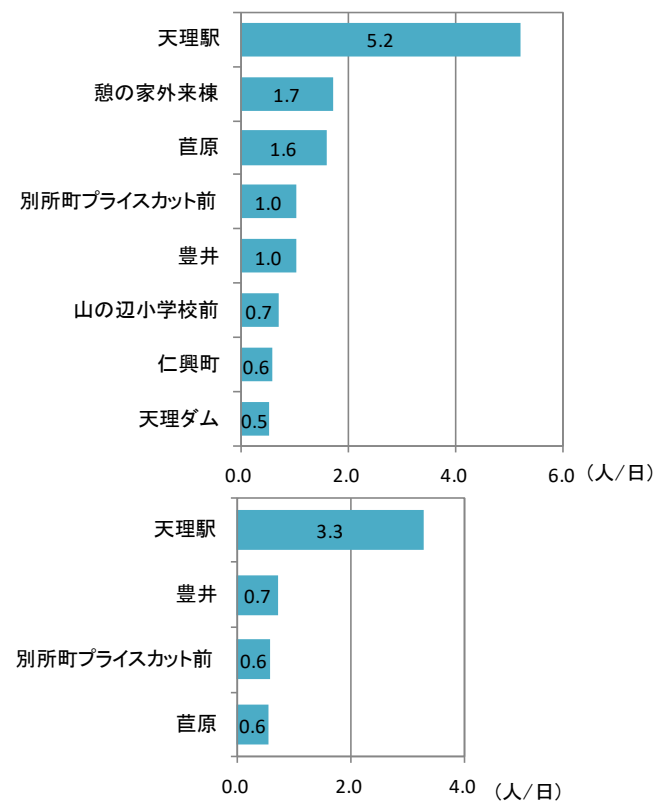
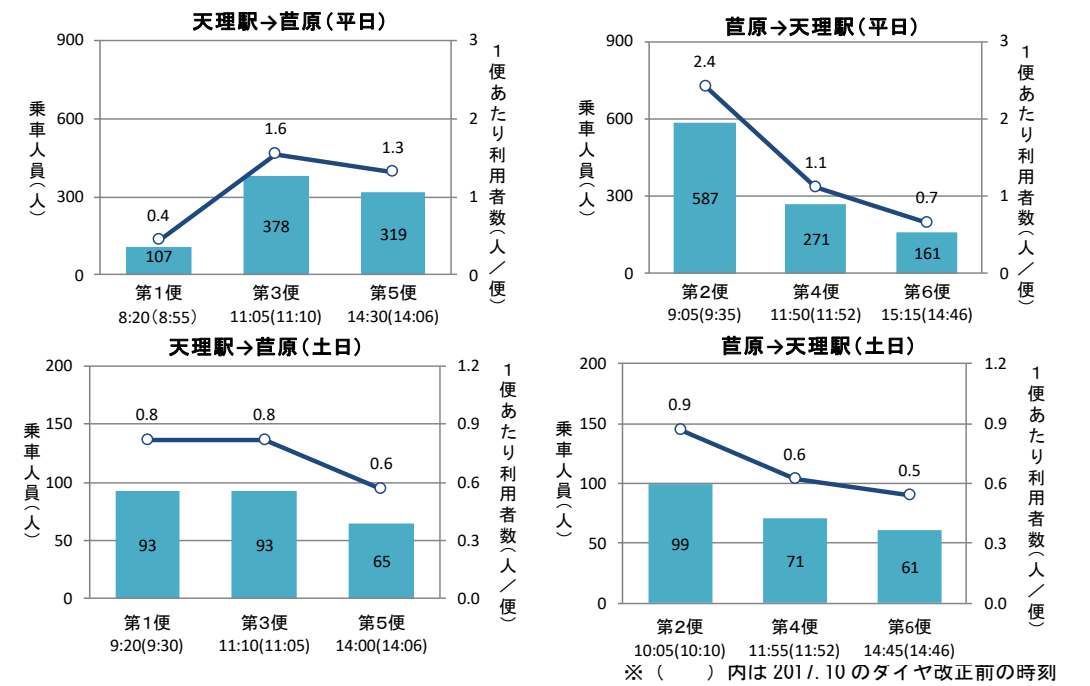
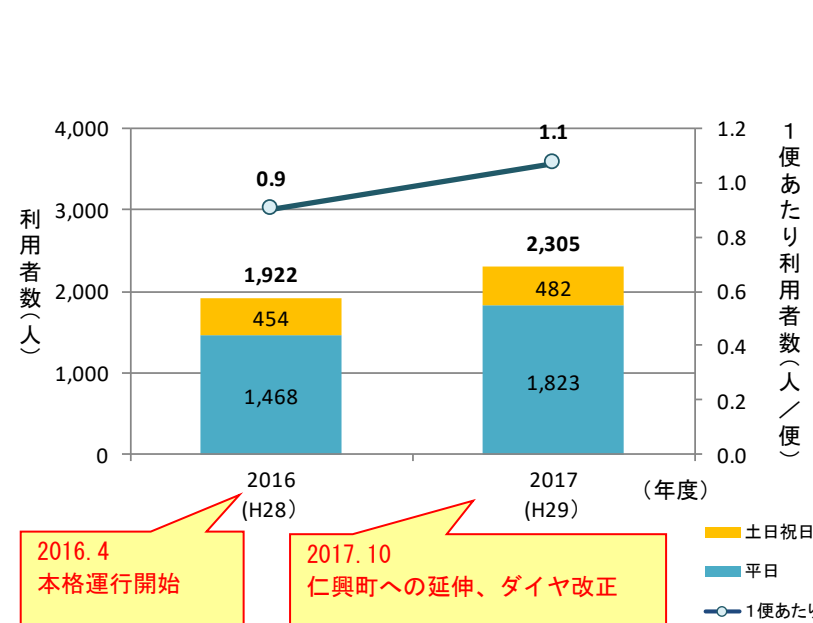
表. 苜原線と奈良交通天理都祁線（苜原経由系統）のダイヤ

平日			平日		
	天理駅発	苜原着		苜原発	天理駅着
苜原線（1便）	8:20	9:01	奈良交通（19）	7:38	8:04
苜原線（3便）	11:05	11:46	奈良交通（29）	8:31	8:57
奈良交通（29）	12:10	12:36	苜原線（2便）	9:05	9:46
苜原線（5便）	14:30	15:11	苜原線（4便）	11:50	12:31
奈良交通（29）	15:02	15:28	奈良交通（29）	15:16	15:42
奈良交通（28）	16:34	17:00	苜原線（6便）	15:15	15:56
奈良交通（28）	18:16	18:42	奈良交通（28）	17:38	18:04
土日祝日			土日祝日		
	天理駅発	苜原着		苜原発	天理駅着
苜原線（1便）	9:20	10:01	奈良交通（20）	7:41	8:07
苜原線（3便）	11:10	11:51	奈良交通（19）	7:41	8:07
奈良交通（29）	12:10	12:36	奈良交通（29）	9:00	9:26
苜原線（5便）	14:00	14:40	苜原線（2便）	10:05	10:46
奈良交通（28）	16:34	17:00	苜原線（4便）	11:55	12:35
奈良交通（28）	18:16	18:42	苜原線（6便）	14:45	15:25
			奈良交通（29）	15:16	15:42
			奈良交通（28）	17:38	18:04



4.5.2 利用状況

- 利用者数は2016年→2017年で1.2倍に増加したが、1便あたり平日1.1人、土日祝日0.7人と少ない。
- 便別にみると、最も利用の多い平日の苜原発第2便で1便あたり2.4人と、西部線に比べかなり少なく、土日は全ての便で1.0人を下回る。停留所別の利用者数は天理駅が最も多く、憩の家外来棟、苜原と続く。
- 路線バス天理都祁線と苜原線を合わせた平日1日あたりの利用者数は、天理駅→苜原方向で20.7人、苜原→天理駅方向で32.8人と差がある。また運賃の高い路線バスの利用者のほうが苜原線より多い。



4.6 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」

4.6.1 運行状況

- 公共交通の空白地の解消を目的に運行されているデマンド（予約）型乗合タクシーで、市中心部と各エリア（東西南北）毎にそれぞれ設けられた乗降所の間を運行している。
- 各エリア1日5便運行。運賃は東エリア500円、他のエリア300円。平日のみ運行。
- 利用するには、事前に利用者登録が必要。登録者数1,295人（2018年9月）

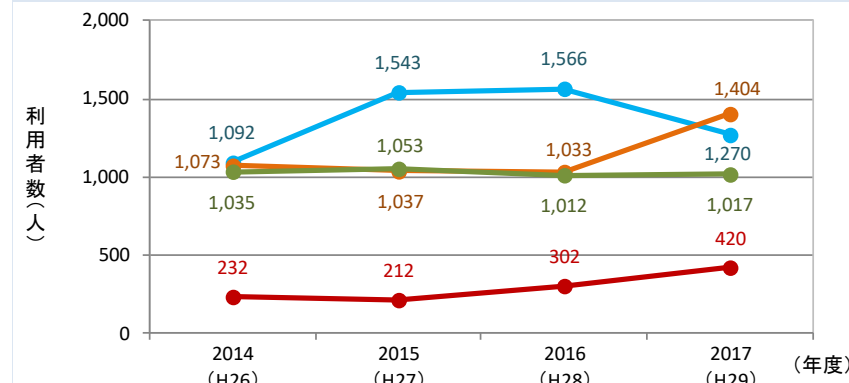
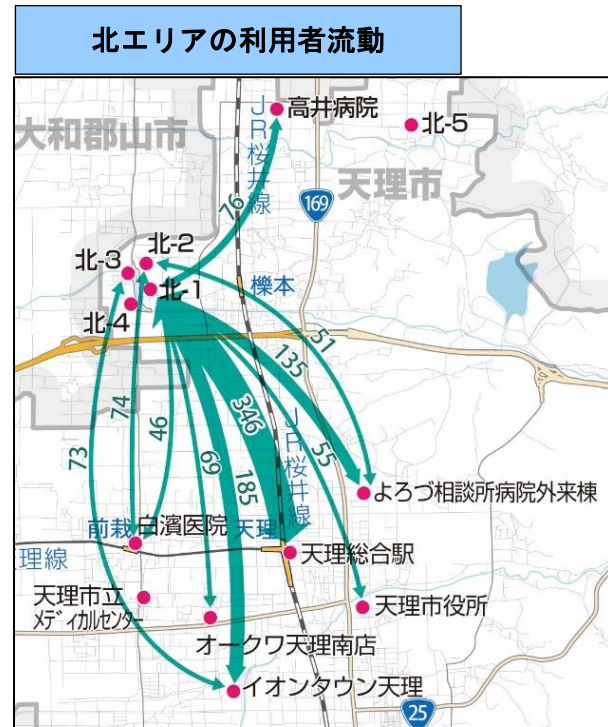


図 めんなん号のエリア別利用者数の推移

4.6.2 利用状況

- エリア別利用者数は、2015年以降北エリアが最も多かったが、2017年度は西エリアの利用者数が増加し最多。東エリアは過去3年間横ばい。南エリアは最も少ないが増加傾向。
- 中心部で利用の多い乗降所は、天理総合駅、よろづ相談所病院外来棟、イオンタウン天理などである。

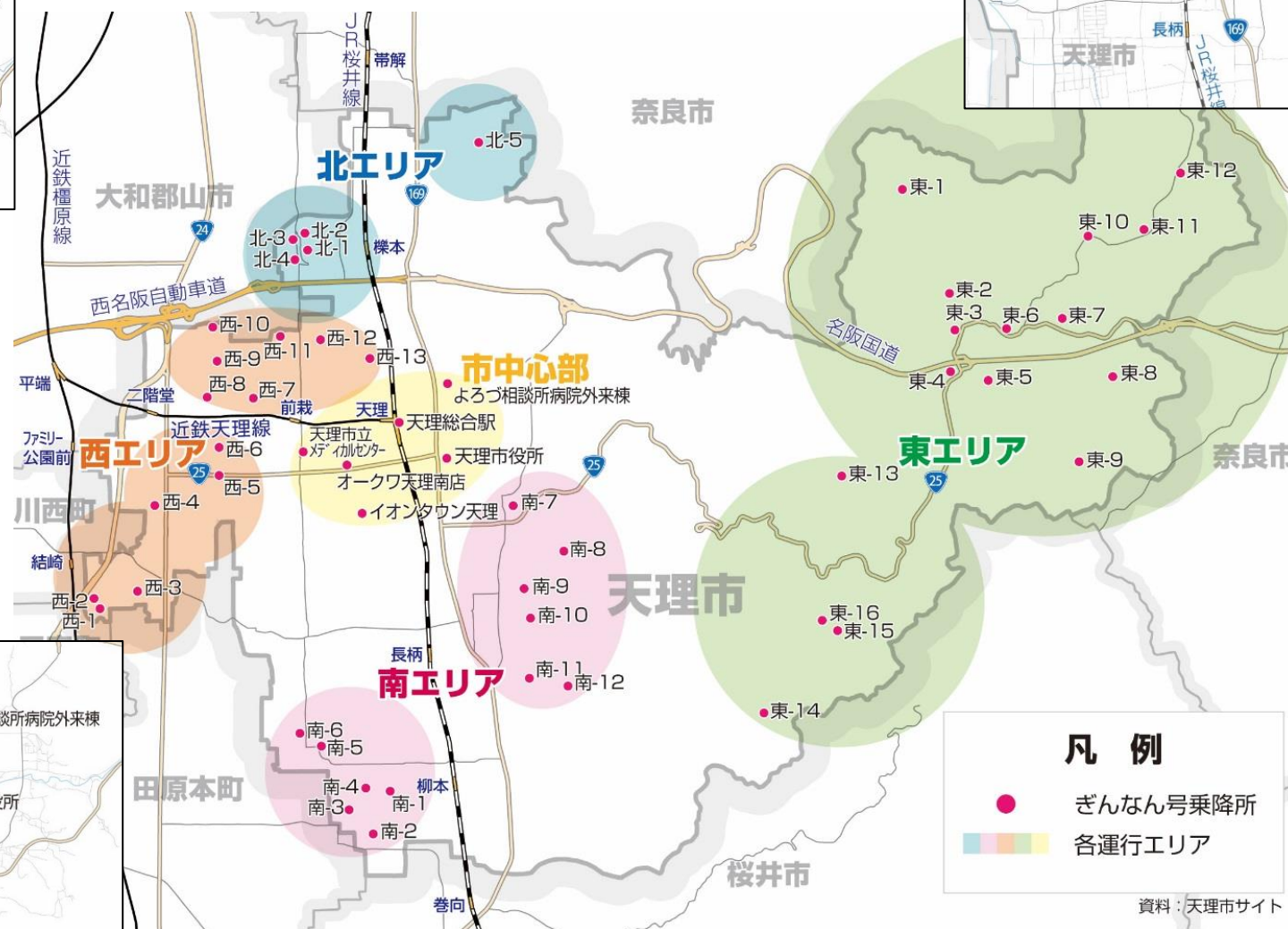
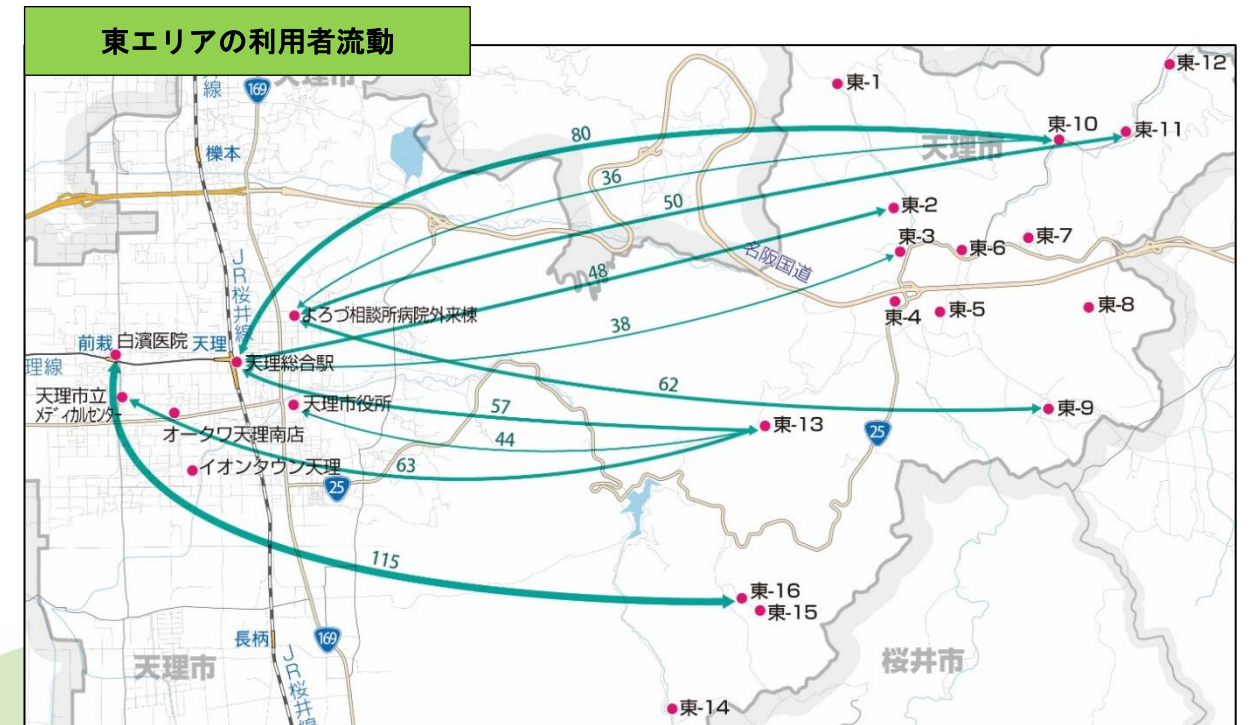
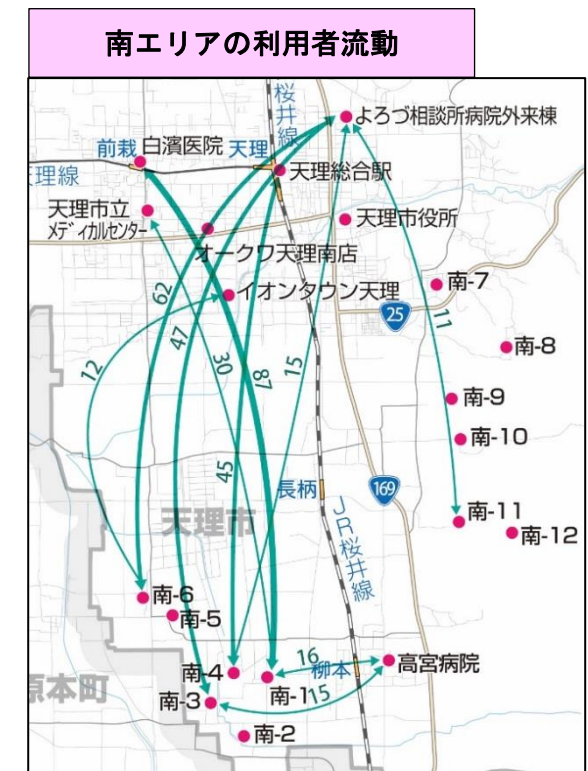
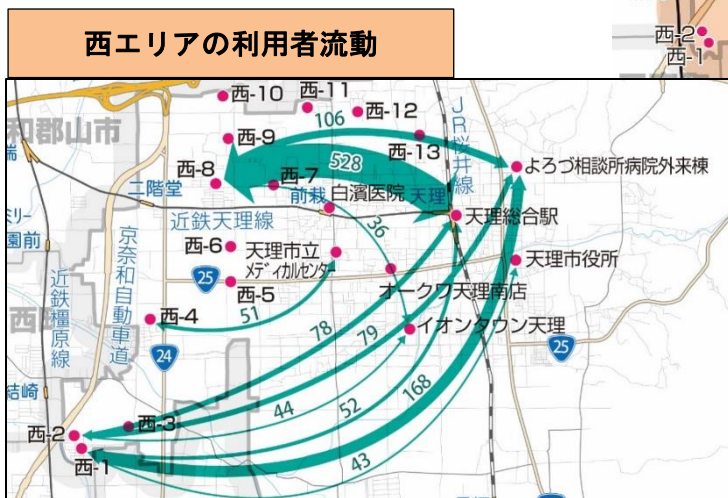


図 めんなん号の運行エリアと乗降所の位置、及び各エリアの利用者数（2017年度）

※利用者数の単位：人



○1便あたり利用者数は西エリアが最も多く(1.9人)、北エリア(1.6人)、東エリア(1.3人)、南エリア(1.2人)と続く。
 ○エリア別に便別利用状況をみると、最も利用者の多い西エリアでは第2便の利用が際立って多い(2.4人)。他のエリアでは便による偏りは小さい。

4.6.3 ぎんなん号運行後の公共交通空白地域の状況

○天理市では、駅及びバス停の利用圏を700mと位置づけており、「地域公共交通総合連携計画」のもとで実施されたデマンドタクシー「ぎんなん号」の運行等の結果、公共交通空白地はほぼ解消されているが、北部や南部、東部の一部地域でわずかに残っている。
 ○公共交通空白地帯の解消割合は、92.3% (78町中72町) であり、人口カバー率は99.7%である。

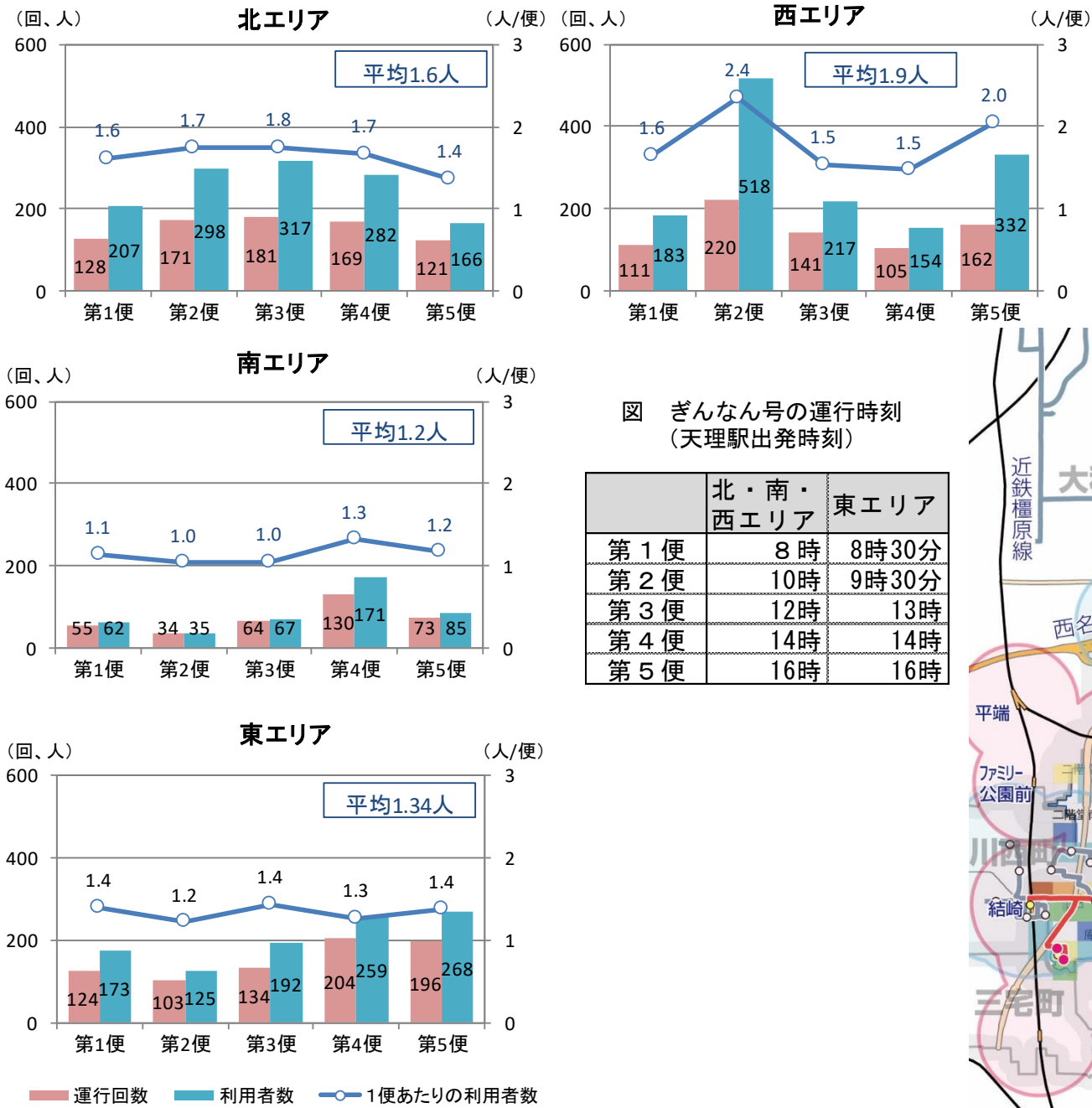


図 ぎんなん号の運行時刻 (天理駅出発時刻)

	北・南・西エリア	東エリア
第1便	8時	8時30分
第2便	10時	9時30分
第3便	12時	13時
第4便	14時	14時
第5便	16時	16時

エリア	町名	空白地人口 (人)
北部エリア	岩屋町の一部	31
	和爾町の一部	8
南部エリア	岸田町の一部	24
	新泉町の一部	104
	柳本町の一部	13
西部エリア	-	-
東部エリア	内馬場町の一部	8

※人口は平成27年国勢調査250mメッシュ人口より算出
 ※近隣自治体のバスでカバーされている地域は、空白地に含めない

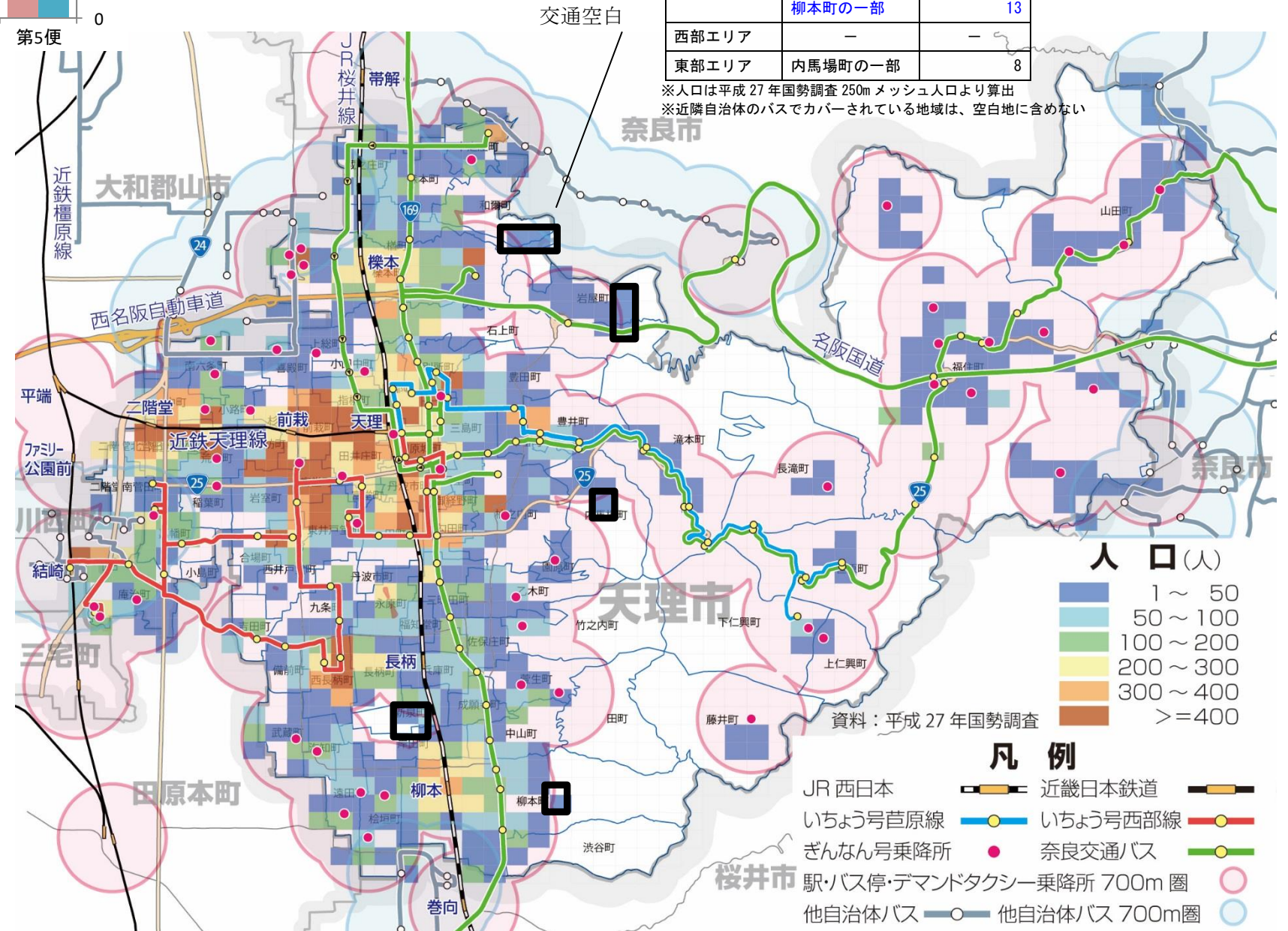


図 天理市における公共交通空白地域の状況

図 ぎんなん号の便別利用者数 (2017年度)

4.7 コミュニティ交通の収支状況と公共交通関連の市の負担

4.7.1 コミュニティバス「いちょう号」とデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の収支状況

- 「いちょう号」西部線は、ノンステップバス導入や路線延伸等により運行経費が増加しているが、利用者数の増加に伴い収支率も向上。2017年度の収支率は7.5%、利用者1人当たりの運行経費は1,471円である。
- 「いちょう号」菅原線は、2017年度の延伸により運行経費が増加する一方、収支率は2.2%と2016年度に比べて低下しており、利用者1人当たりの運行費用は5,974円である。
- 「ぎんなん号」は、利用者数の増加に伴い運行経費が増加するため、収支率は低下している。

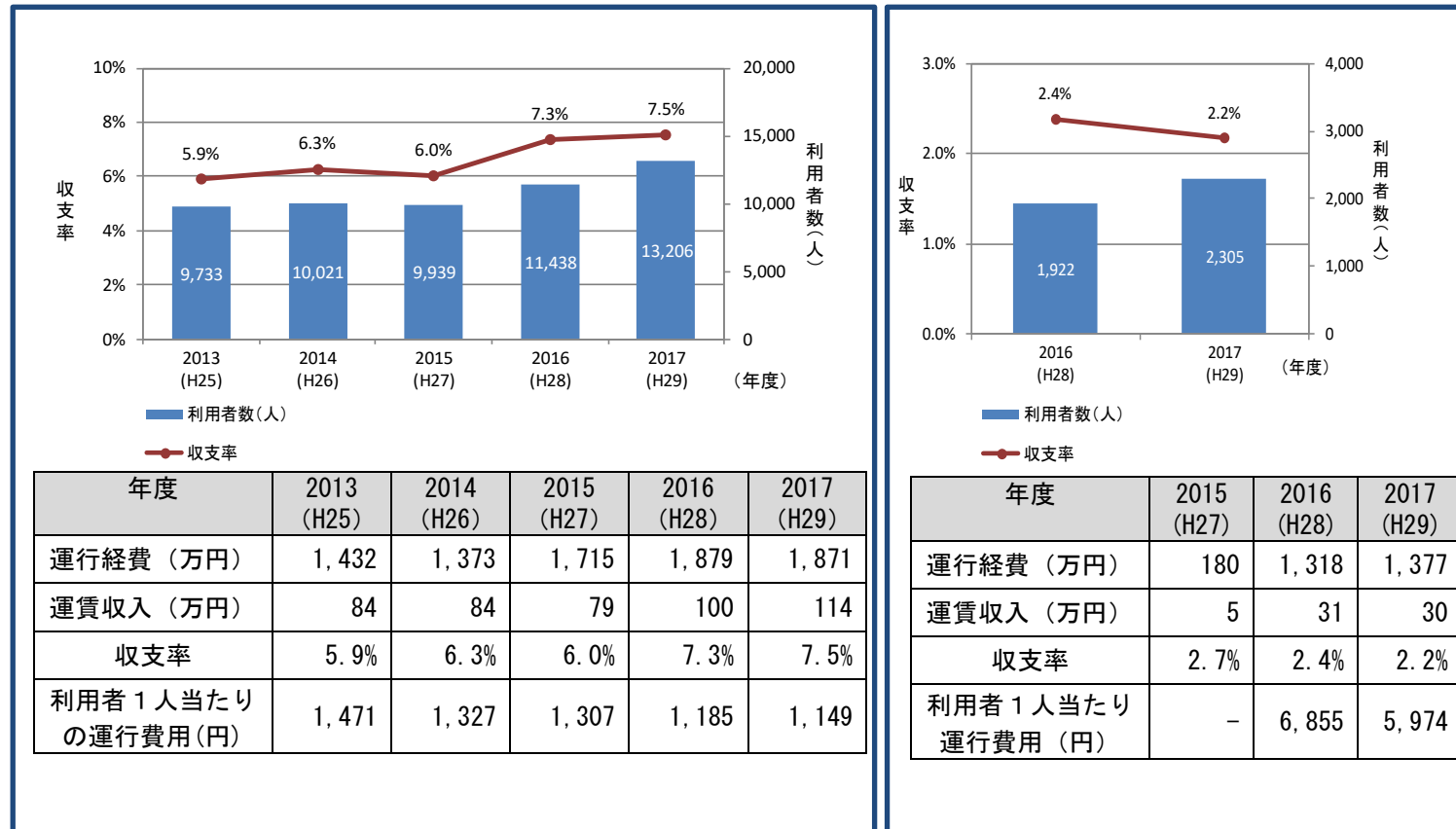


図 コミュニティバス「いちょう号」利用者数及び収支率の推移<左：西部線 右：菅原線>

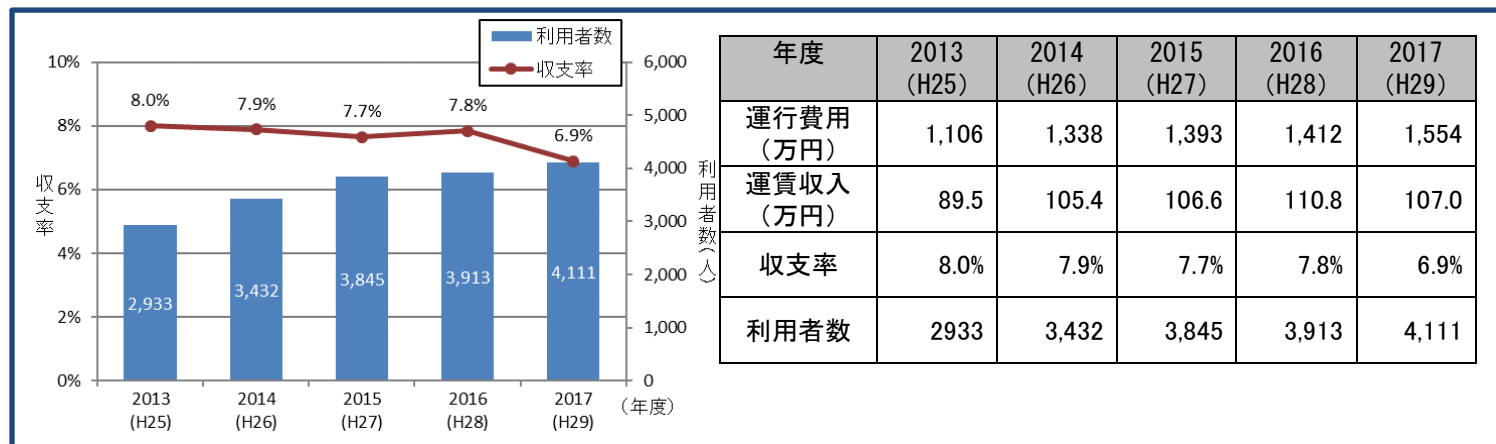
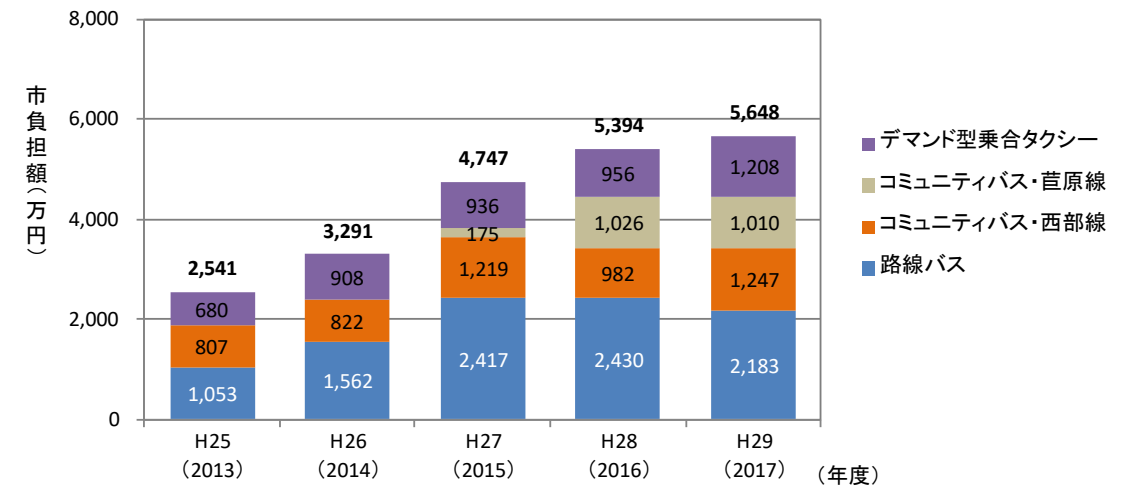


図 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」利用者数及び収支率の推移

4.7.2 公共交通関連の市の負担

- 公共交通機関の運行に係る補助金や経費等による本市の負担額は、2017年度で5,648万円にのぼる。
- 路線バス天理桜井線、天理都祁線は、奈良県地域交通改善協議会において地域住民の生活に必要なバスとして承認された路線であり、国および奈良県から「奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業補助金」の交付を受けている。



年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)
路線バス	1,053	1,562	2,417	2,430	2,183
路線バス運行負担金【天理桜井線】	-	-	821	882	758
路線バス運行負担金【天理都祁線(国道福住)】	-	-	-	10	-
天理市乗合バス路線維持補助金【天理都祁線(菅原系統)】	265	427	505	499	513
天理市通学バス補助金【天理都祁線(菅原系統)】	789	1,135	1,091	1,040	912
コミュニティバス	807	822	1,394	2,008	2,257
西部線	807	822	1,219	982	1,247
菅原線	-	-	175	1,026	1,010
デマンド型乗合タクシー	680	908	936	956	1,208
計	2,541	3,291	4,747	5,394	5,648

(単位：万円)

図 公共交通に係る市の補助額・負担額の状況

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

5. 市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ

5.1 実施したアンケート調査等の概要

対象地域内を運行する地域公共交通のニーズや課題などを把握するため、市民やバス利用者等へのアンケート調査を下表のとおり実施した。

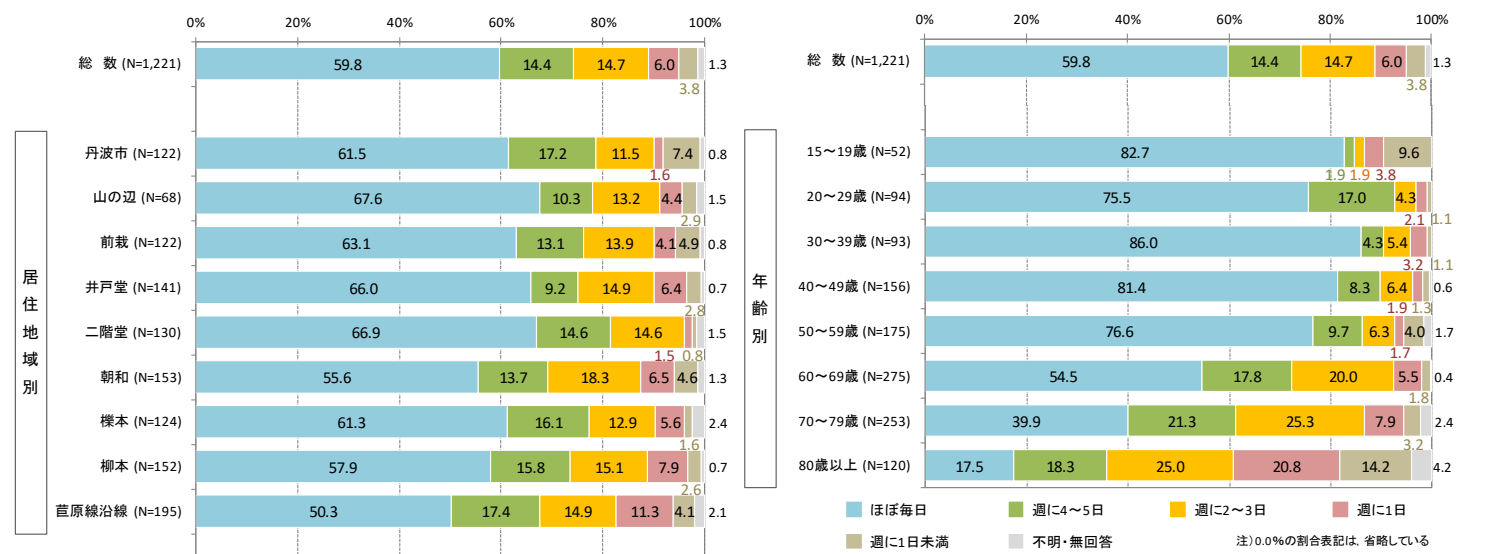
対象	アンケート調査概要
市民	<p>天理市民の日常生活における移動の実態や、公共交通の利用状況、満足度、ニーズ等を調査し、公共交通の維持・活性化に向けた問題・課題を把握する。</p> <p>■調査対象：市内在住の15歳以上の住民（ランダム抽出 2,238世帯）</p> <p>■調査方法：郵送配布・郵送回収</p> <p>■回収状況：有効票 1,241件（有効回収率：55.5%）</p>
路線バス利用者	<p>路線バスの利用状況や利用者の満足度、ニーズ等を調査し、路線の維持・活性化、適切なサービス提供に向けた問題・課題を把握する。</p> <p>■調査対象：天理駅前より路線バスに乗車する方（小・中学生も含む）</p> <p>■調査方法：天理駅前ロータリーのバス乗り場で乗車前に手渡し配布・郵送回収</p> <p>■回収状況：平日 21.8%（配布数 436、有効回答数 95）＜参考＞乗車人数 507人 休日 24.0%（配布数 125、有効回答数 30）＜参考＞乗車人数 138人</p>
コミュニティバス利用者	<p>コミュニティバス「いちよう号」の利用状況や利用者の満足度、ニーズ等を調査し、適切なサービス提供や利用促進及び運行の効率化に向けた問題・課題を把握する。</p> <p>■調査対象：いちよう号全11便（西部線5便、苜原線6便）の乗客 ※利用者1人につき1回とし、1日に複数回の利用や複数日利用者に対しては1回のみ実施</p> <p>■調査方法：調査員がいちよう号に乗り込み、車内で乗客に聞き取り</p> <p>■回収状況：有効票 131件（西部線99件、苜原線32件）</p>
デマンドタクシー登録者	<p>デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の利用状況や利用者の満足度、ニーズ等を調査し、適切なサービス提供や利用促進及び運行の効率化に向けた問題・課題を把握する。</p> <p>■調査対象：市内在住の15歳以上のデマンド型乗合タクシー登録者 ※但し、1世帯あたり3人まで（調査票本数：722世帯 1,176人）</p> <p>■調査方法：郵送配布・郵送回収</p> <p>■回収状況：有効票 553件（有効回収率：47.0%（配布対象人数ベース））</p>
観光客	<p>本市を訪れる観光客の交通手段や公共交通に対する意見、ニーズ等を調査し、観光進行のための公共交通整備や観光客の公共交通利用促進に向けた問題・課題を把握する</p> <p>■調査対象：天理市トレイルセンター及び石上神宮を訪れた観光客（土曜日に実施）</p> <p>■調査方法：調査員が観光客に直接聞き取り。</p> <p>■回収状況：有効票 120件（天理市トレイルセンター60件、石上神宮60件）</p>

5.2 日常の移動に関する市民の意識・環境等

●外出頻度 [市民アンケート]

○居住地別にみると、すべての地域で「ほぼ毎日」が高い割合を占めるが、「苜原線沿線」「朝和」「柳本」では、市平均より「週に4～5日」以下の占める割合が高い。

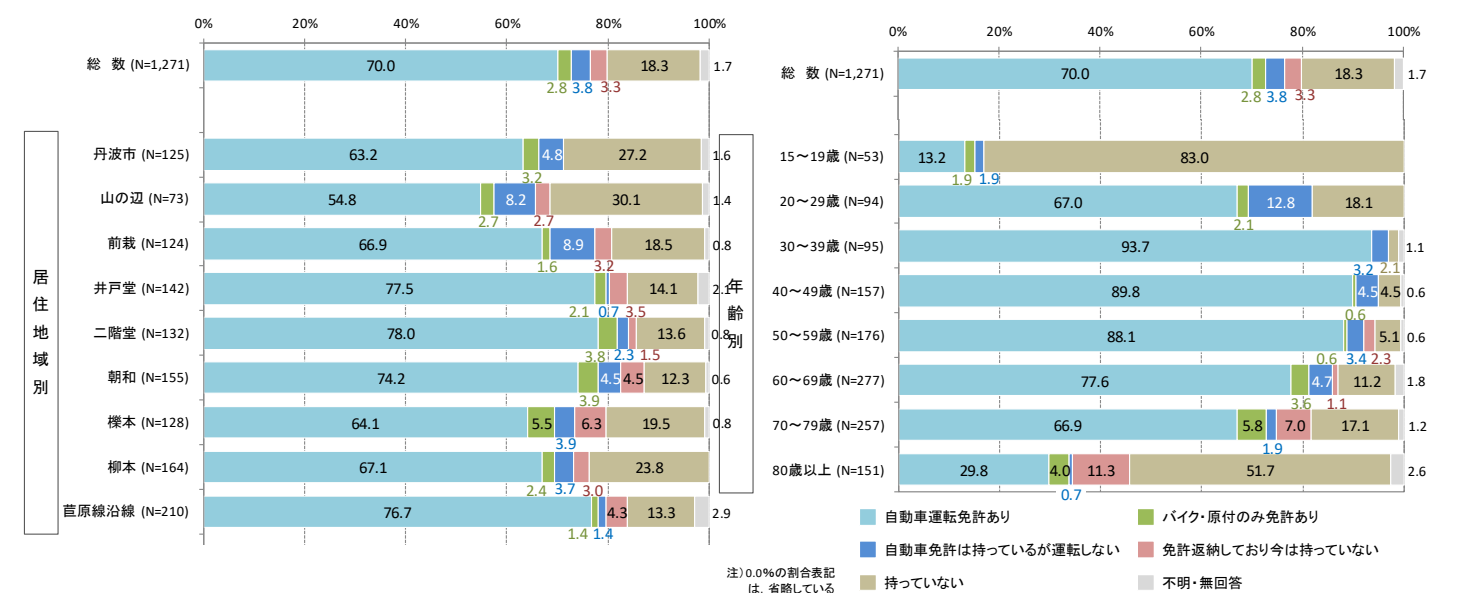
○年齢別にみると、15～59歳では「ほぼ毎日」が高い割合を占めるが、50歳代以降になると、「ほぼ毎日」の割合が徐々に減少し、80歳以上では「週に2～3日」「週に1日」の割合が高くなり、高齢になるとともに、外出頻度が低下している。



●運転免許の保有状況 [市民アンケート]

○居住地別にみると、「井戸堂」「二階堂」「朝和」「苜原線沿線」は、市平均以上に自動車運転免許を保有している割合が高い。

○年齢別にみると、「30～39歳」で最も自動車運転免許が高く、年齢が高くなるとともに徐々に減少し、80歳以上では自動車運転免許を持っている割合が最も少なくなり、持っていない割合が半数以上を占める。



●利用可能な交通手段 [市民アンケート]

- 居住地域別にみると、「山の辺」を除きすべての地域で「自動車（自分で運転）」の割合が高くなっており、自動車利用の傾向が高い。
- 年齢別にみると、運転免許の保有状況と同様、「30～39歳」で最も「自動車（自分で運転）」の割合が高く、年齢が高くなるとともに徐々に減少し、80歳以上では「自動車（自分で運転）」の割合が最も少なくなり、「自動車（同居者による送迎）」と「自由に使える手段はない」の割合が高くなる。

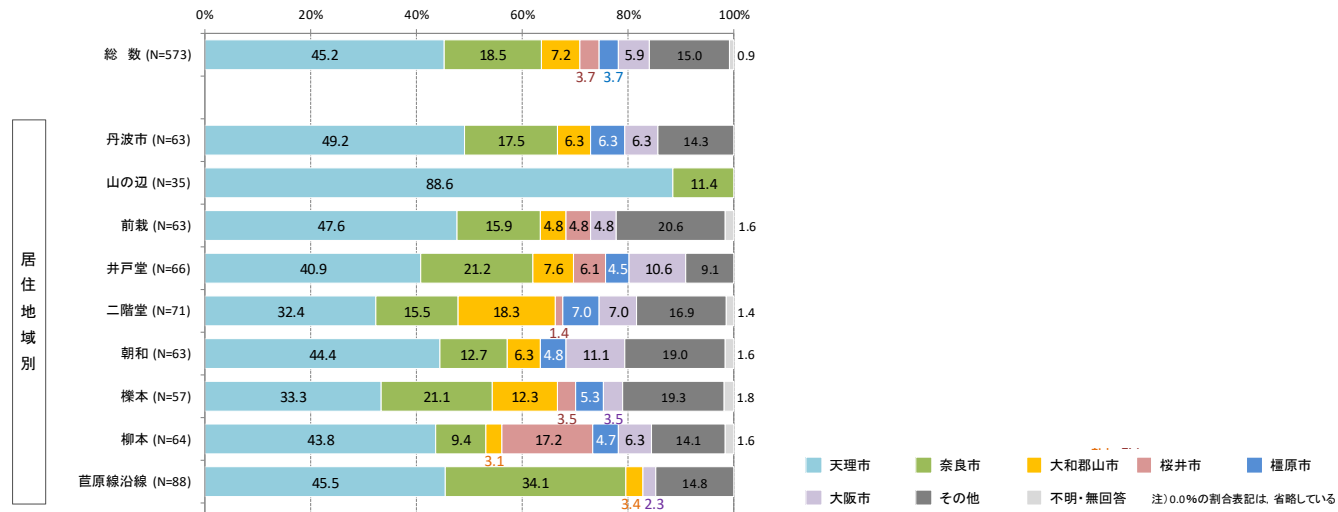
居住地域別	(複数回答) ※太字は上位3つ、 赤字は最上位	自動車 (自分で運転)	自動車 (同居者による送迎)	自動車 (同居者以外の方による送迎)	バイク・原付	自転車	電動カート・シニアカー	自由に使える手段はない	その他	不明・無回答
		総数 (N=1,271)		66.6	20.1	4.6	10.9	31.8	0.4	4.6
丹波市 (N=125)		57.6	15.2	4.0	12.0	53.6	0.0	7.2	0.0	0.0
山の辺 (N=73)		50.7	9.6	6.8	8.2	53.4	0.0	9.6	1.4	1.4
前栽 (N=124)		62.9	13.7	4.8	10.5	48.4	0.0	3.2	0.0	2.4
井戸堂 (N=142)		74.6	21.1	4.2	11.3	39.4	0.0	3.5	0.0	0.0
二階堂 (N=132)		74.2	18.2	4.5	12.1	33.3	0.0	1.5	0.0	0.0
朝和 (N=155)		71.0	28.4	3.2	12.9	22.6	0.6	2.6	0.6	0.0
樺本 (N=128)		60.9	21.9	1.6	11.7	35.2	1.6	5.5	0.0	1.6
柳本 (N=164)		61.0	22.6	9.1	14.0	28.0	1.2	5.5	0.0	0.6
菅原線沿線 (N=210)		75.7	21.9	3.3	6.2	3.8	0.0	5.2	0.0	2.9
年齢別										
15～19歳 (N=53)		5.7	18.9	5.7	5.7	75.5	0.0	9.4	0.0	0.0
20～29歳 (N=94)		52.1	26.6	6.4	13.8	58.5	0.0	0.0	0.0	0.0
30～39歳 (N=95)		91.6	12.6	2.1	14.7	35.8	0.0	1.1	0.0	0.0
40～49歳 (N=157)		84.1	19.7	4.5	8.3	34.4	0.0	1.3	0.0	0.0
50～59歳 (N=176)		86.4	12.5	1.7	11.9	27.8	0.0	2.3	0.0	0.0
60～69歳 (N=277)		76.5	19.1	3.2	13.7	34.3	0.0	2.5	0.0	0.4
70～79歳 (N=257)		63.4	23.0	4.7	10.9	25.3	0.4	3.1	0.4	0.8
80歳以上 (N=151)		29.8	27.2	10.6	4.6	7.3	2.6	21.2	0.7	4.6

5.3 日常生活における交通行動

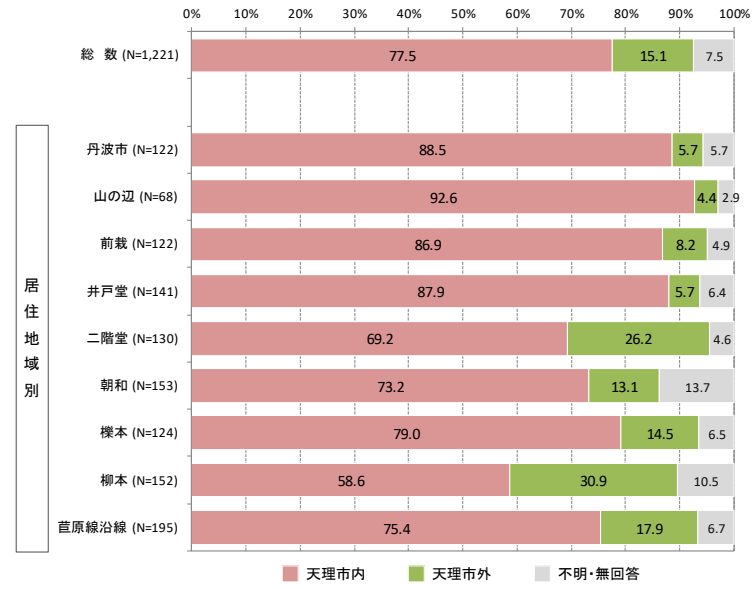
●行き先 (通勤・通学、買い物、通院) [市民アンケート]

- 通勤の行き先は、居住地域別にみると、すべての地域で「天理市」の割合が最も高く、その次に「二階堂」は「大和郡山市」、「柳本」は「桜井市」、それ以外の地域は「奈良市」の割合が高い。
- 買い物・通院の行き先は、居住地域別に見ると、すべての地域で天理市内の割合が最も高く、「二階堂」と「柳本」は「天理市外」の割合がそれ以外の地域と比べて高い。

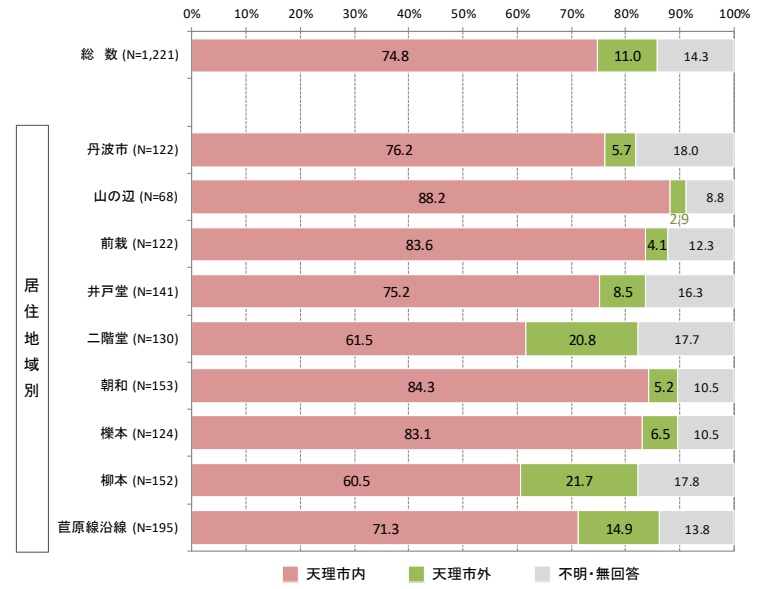
通勤・通学



買い物



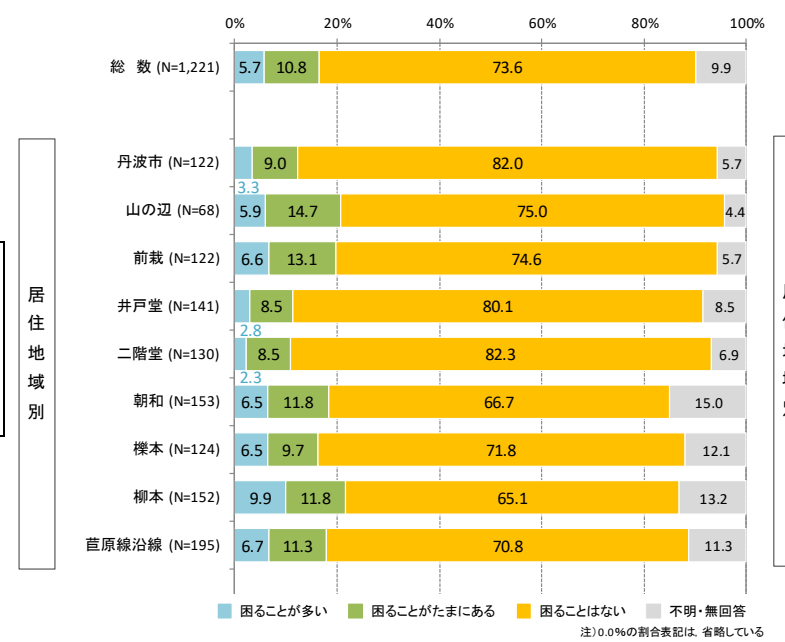
通院



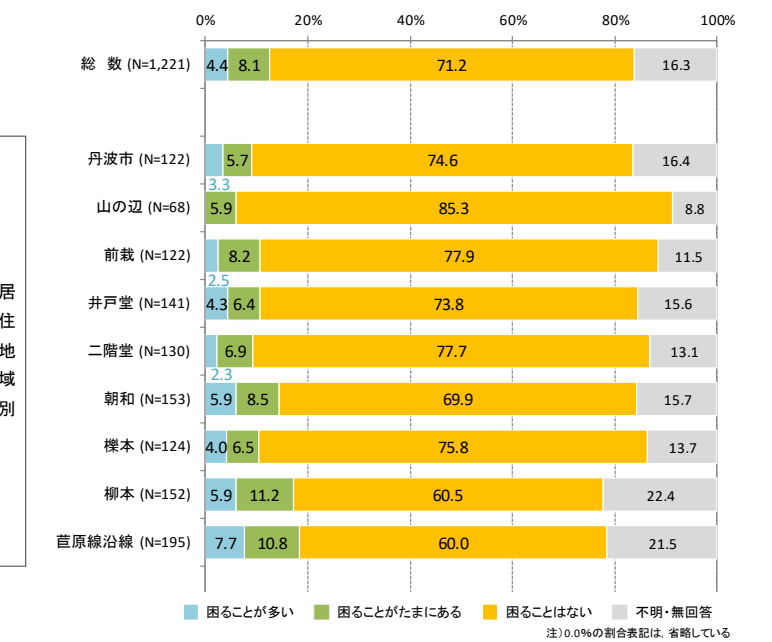
●日常の移動において困ること (買い物、通院) [市民アンケート]

- 買い物において居住地域別にみると、「柳本」「山の辺」「前栽」「朝和」「菅原線沿線」が、市平均以上に困ることがある割合が高い。
- 通院において居住地域別にみると、「菅原線沿線」「柳本」「朝和」が、市平均以上に困ることがある割合が高い。

買い物



通院



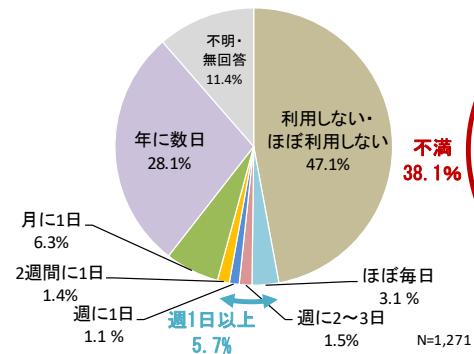
5.4 公共交通の各モードに対する満足度・問題点

●鉄道【市民アンケート】

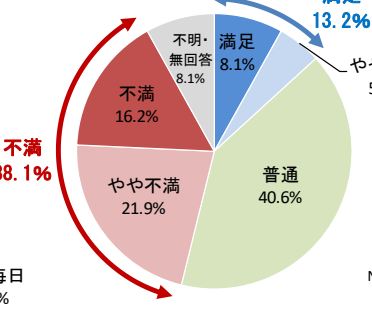
- JR桜井線は、利用状況は「利用しない・ほぼ利用しない」が4割以上を占め、次に「年に数日」が3割程度を占める。満足度は「不満」が「満足」を大幅に上回る。
- 近鉄天理線・橿原線は、利用状況は「年に数日」「利用しない・ほぼ利用しない」が3割程度ずつ占める。満足度は「満足」が「不満」を上回る。

<JR桜井線>

利用状況

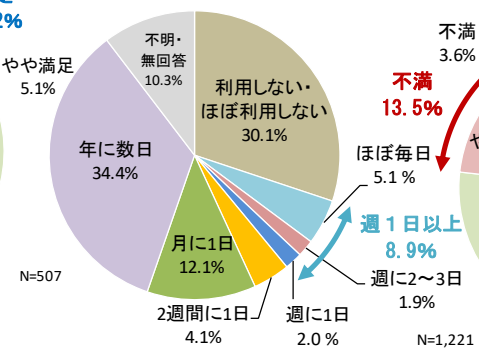


満足度

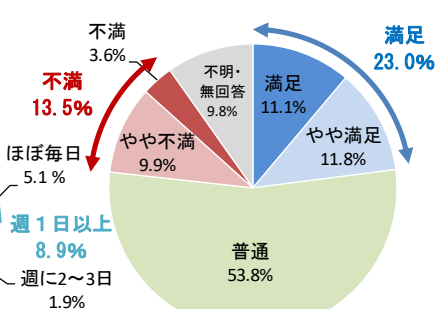


<近鉄天理線・橿原線>

利用状況



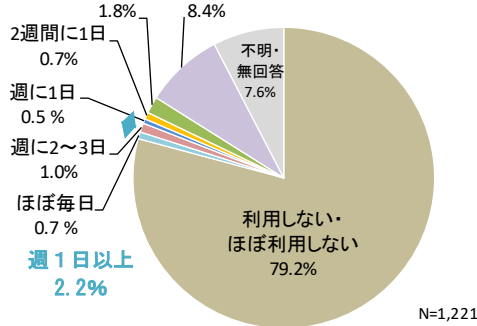
満足度



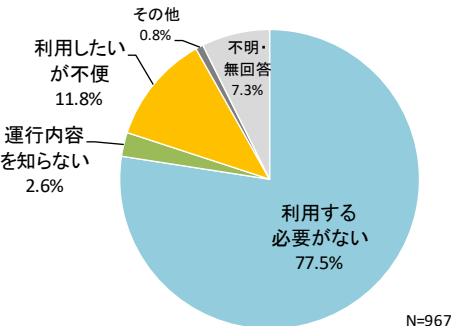
●路線バス【市民アンケート、路線バス利用者アンケート】

- 利用状況は「利用しない・ほぼ利用しない」が7割以上を占めており、その理由として「利用する必要がない」が7割以上を占めるほか、「利用したいが不便」が1割程度を占める。
- 平日は、天理市民以外の利用が多く、シャープへの通勤や天理よろず相談所病院への通院に主に利用されている。一方で、休日は市民の利用が多く、買い物や趣味・レジャー等の自由目的に主に利用されている。
- 利用者の満足度は、通勤利用の多い平日は「満足」が「不満」を上回っているのに対して、買い物利用の多い休日は「不満」が「満足」をやや上回る。要望は、平日・休日とも「運行本数の増加」があげられている。

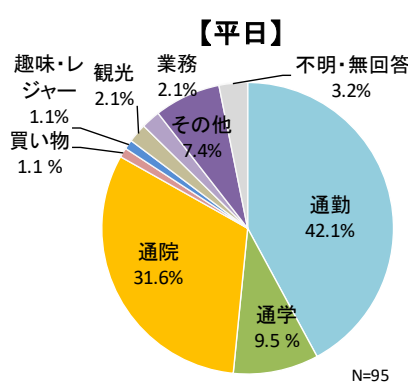
利用状況



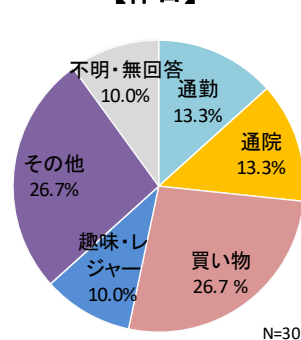
利用しない理由



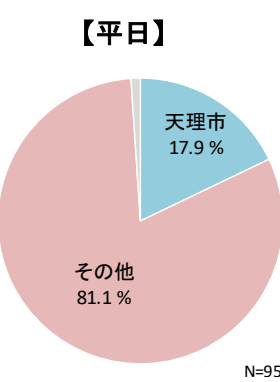
利用者の目的



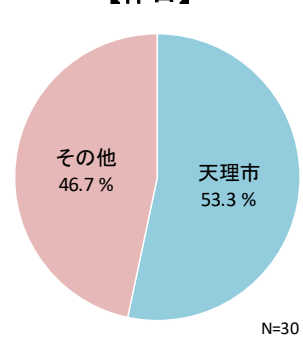
【休日】



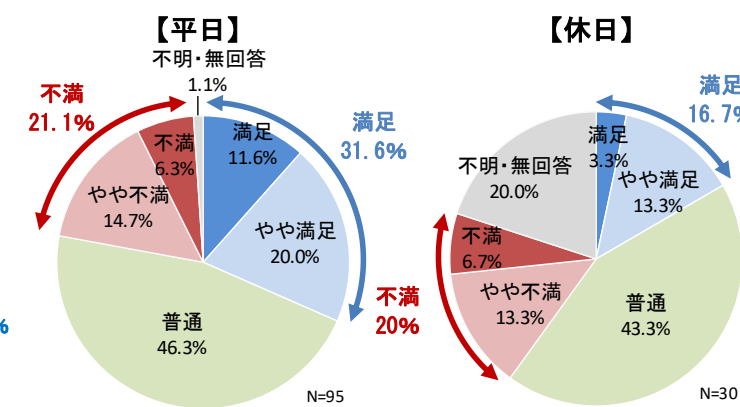
利用者の居住地域



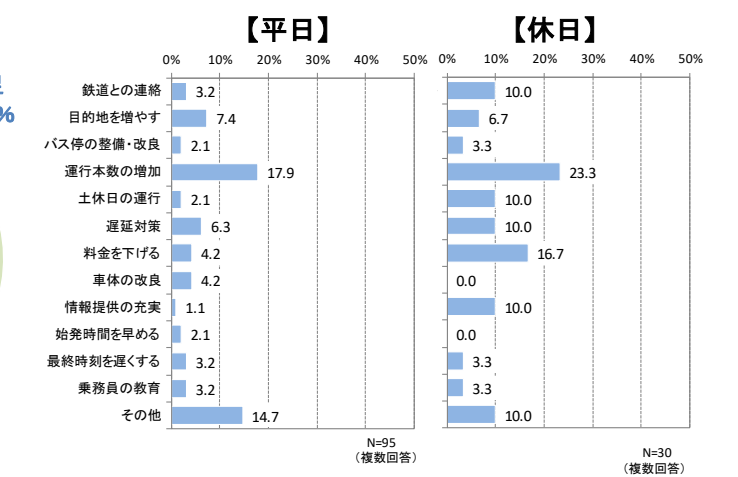
【休日】



利用者の満足度



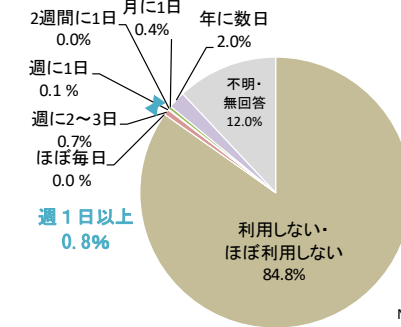
利用者の要望



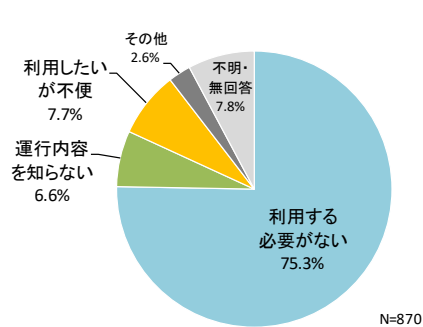
●コミュニティバス（西部線）【市民アンケート、コミュニティバス利用者アンケート】

- 利用状況は「利用しない・ほぼ利用しない」が8割以上を占めており、その理由として「利用する必要がない」が7割以上を占めるほか、「利用したいが不便」が1割程度を占める。
- 利用者は、イオンタウンやハッスル（田町西）への買い物や、メディカルセンター、よろず相談所病院（憩いの家外来）への通院、市役所など日常の用事に主に利用しているが、よろず相談所病院や高井病院は西部線の乗降バス停がなく、天理駅で路線バスや病院の送迎バス等に乗り換えていると考えられる。
- 利用者の満足度は「満足」が7割を超えており、「不満」は1割にも満たない。
- 要望は、運行本数や土日運行の要望が高い。

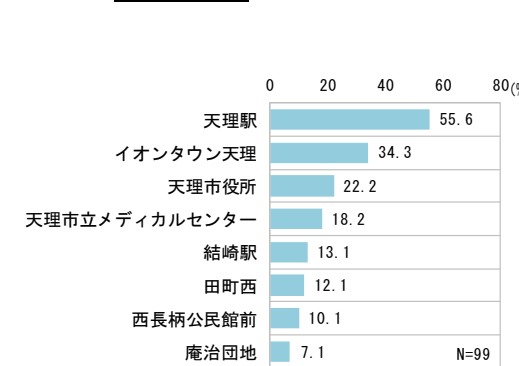
利用状況



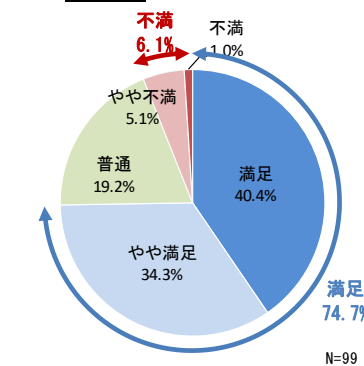
利用しない理由



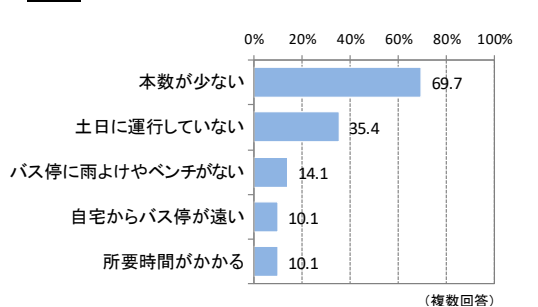
乗降バス停



満足度

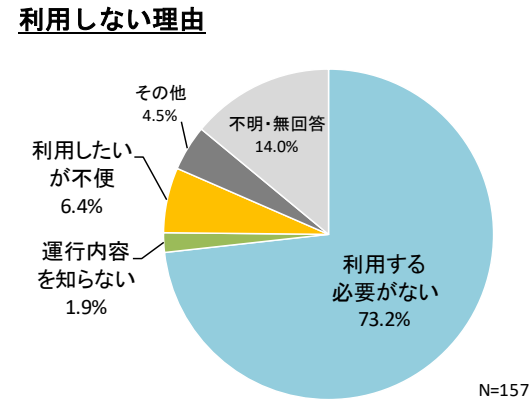
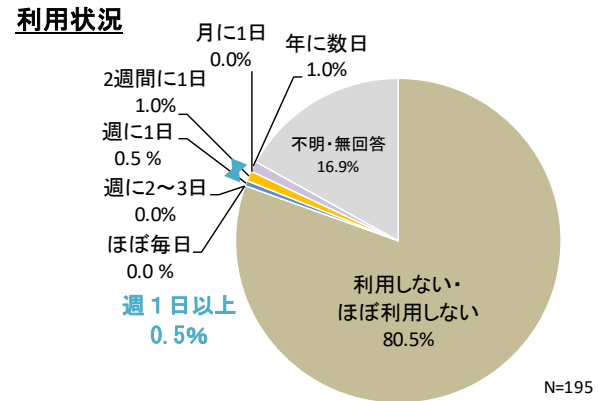


要望



●コミュニティバス（菅原線）[市民アンケート、コミュニティバス利用者アンケート]

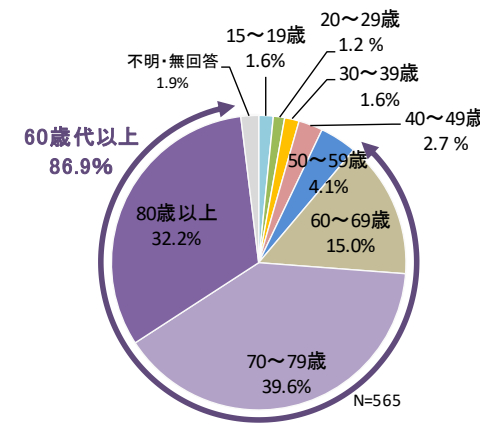
○利用状況は「利用しない・ほぼ利用しない」が8割以上を占めており、その理由として「利用する必要がない」が7割以上を占めるほか、「利用したいが不便」が1割程度を占める。
 ○利用者は、天理駅での乗降が最も多いほか、よろづ相談所病院への通院やプライスカット等への買い物のほか、山の辺校区の小中学校への通学にも利用している。
 ○往復とも菅原線を利用する人は3割にも満たず、通院や通学利用のため、路線バスと上手く組み合わせて利用しているケースや、他に手段がなくやむを得ず片道はタクシーを利用しているケースが多いと考えられる
 ○利用者の満足度は「満足」が7割を超えており、「不満」は1割にも満たない。
 ○要望は、運行本数についての要望があるものの、存続への意見も多い。



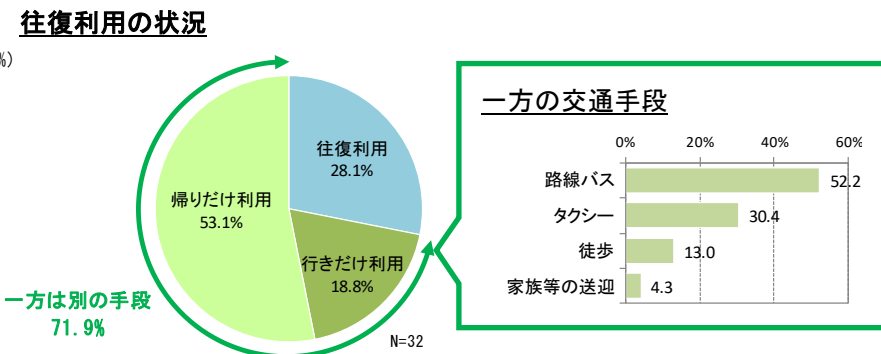
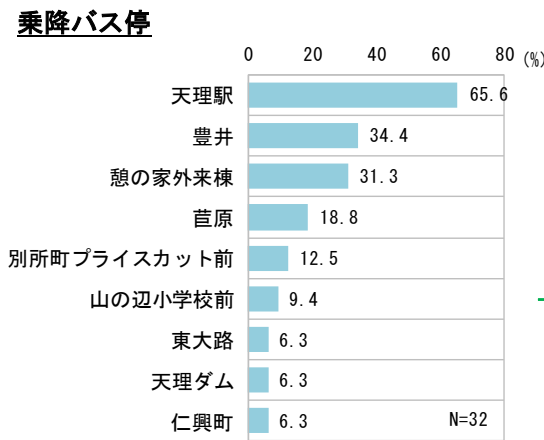
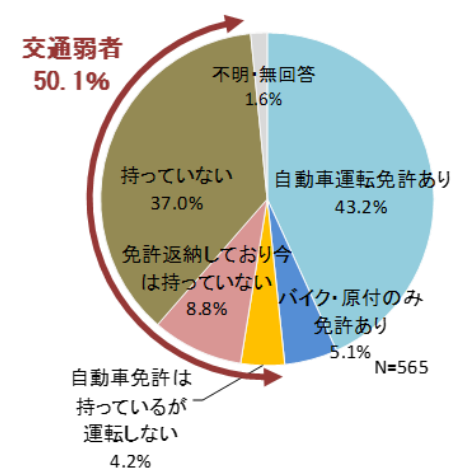
●デマンド型乗合タクシー[デマンドタクシー登録者アンケート]

○利用登録者の大半は60歳以上で、運転免許保有者も多く、「交通弱者」といわれる層ばかりとは限らない。
 ○利用登録している理由に、「将来利用する時が来ると思う」や「一般のタクシーより料金が安い」を挙げる人が多く、今は差し迫った必要性がないが、将来車に乗れなくなったときのために登録している人が少ない。
 ○利用登録者で、利用経験のある人は約4割、そのうち現在も利用している人は3割弱であり、利用しない理由は、「今は自分で自家用車を運転できる」や「送迎してくれる人がいる」が多いが、「直前に予約できない」や「利用する時間が合わない」など、使いづらさを理由に挙げる人も少なくない。

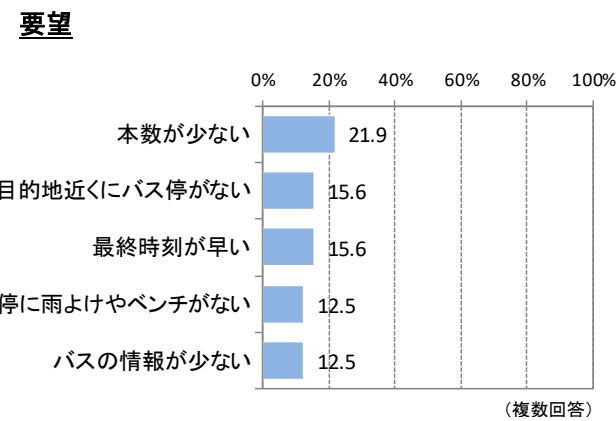
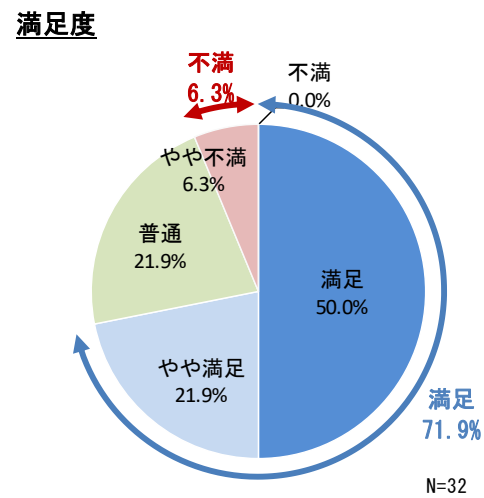
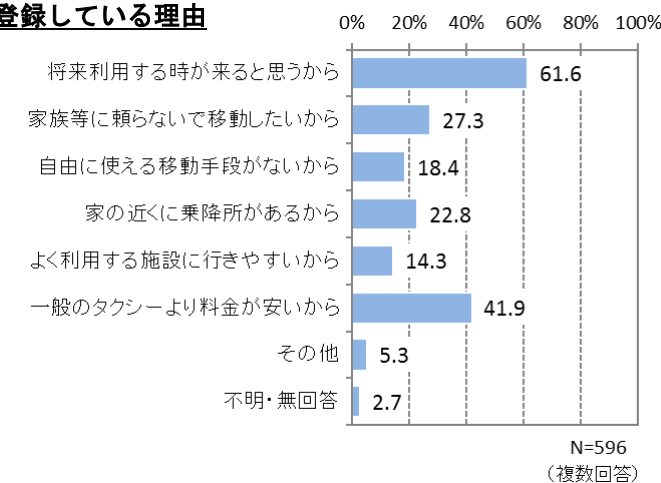
利用登録者の年齢



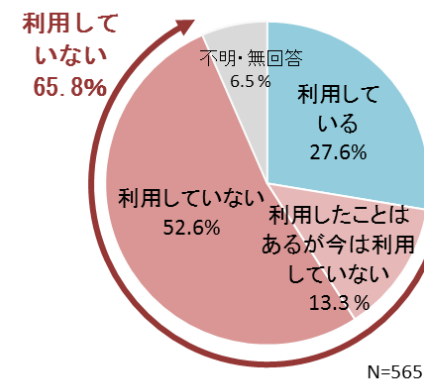
利用登録者の運転免許の有無



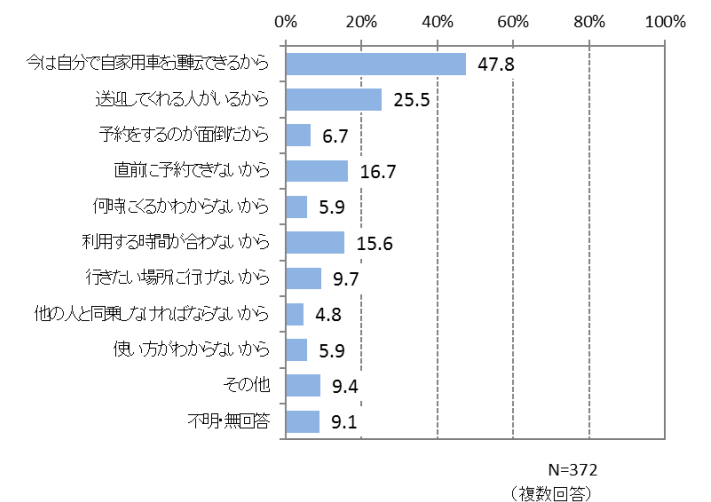
利用登録している理由



利用経験



登録しているのに利用しない理由



○利用者の満足度は全体的に高いが、困っている点として、「運行本数が少ない」、「最終時刻が早い」、「出発・到着時刻が読めない」が多く、特に3つ目は予約時間の決まっている通院者から多く挙げられている。

○今後の利用意向は、「今は利用していないが、今後は利用すると思う」が非常に多く挙げられており、また現在利用している人も、今後も継続して利用したい傾向を示している。

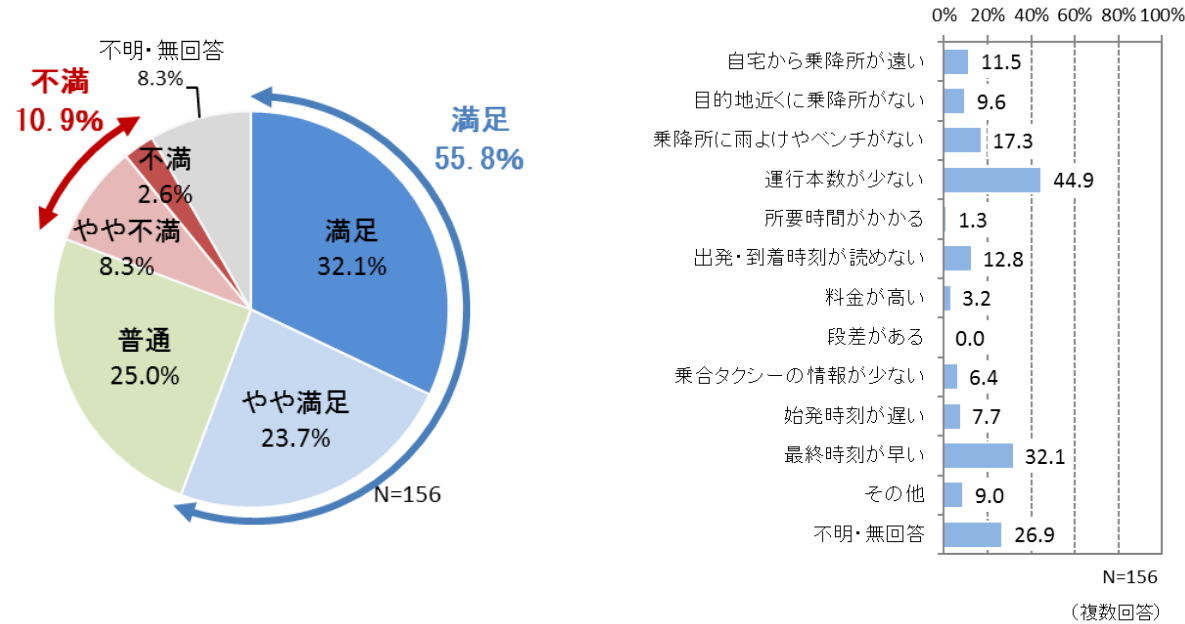
○要望は、「乗降所の増設」、「予約時間の変更」、「運行本数の増加」などが多く挙げられている。

5.5 今後の公共交通に対して

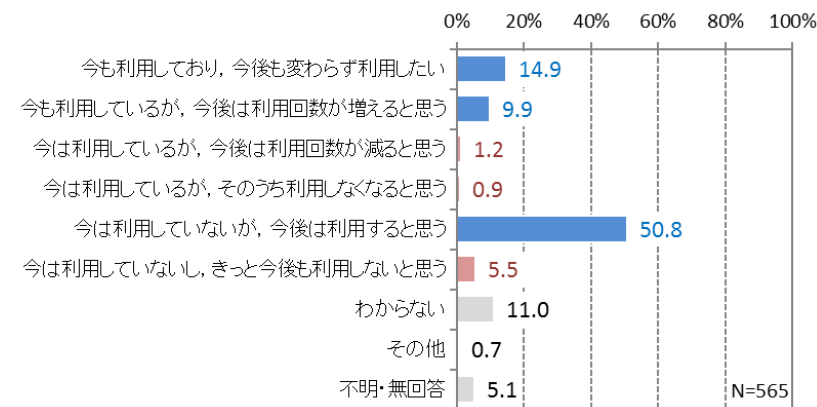
●公共交通全体に対する今後の利用意向【市民アンケート】

○居住地域別にみると、「菅原線沿線」「朝和」「井戸堂」は「今は利用していないが、今後は利用すると思う」の割合が4割を超えている。「丹波市」「山の辺」「前栽」は「今は利用していないし、きっと今後も利用しないと思う」の割合が「今は利用していないが、今後は利用すると思う」の割合を上回っている。

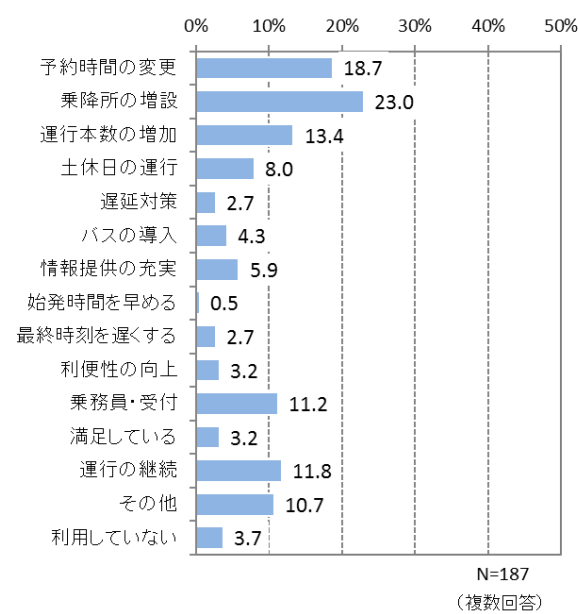
利用者の満足度と困っている点



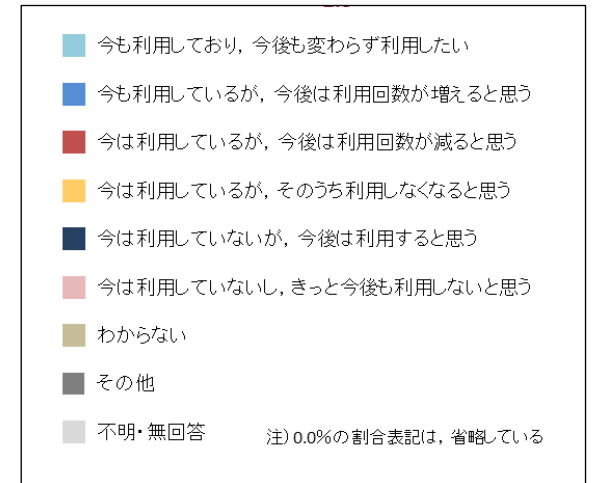
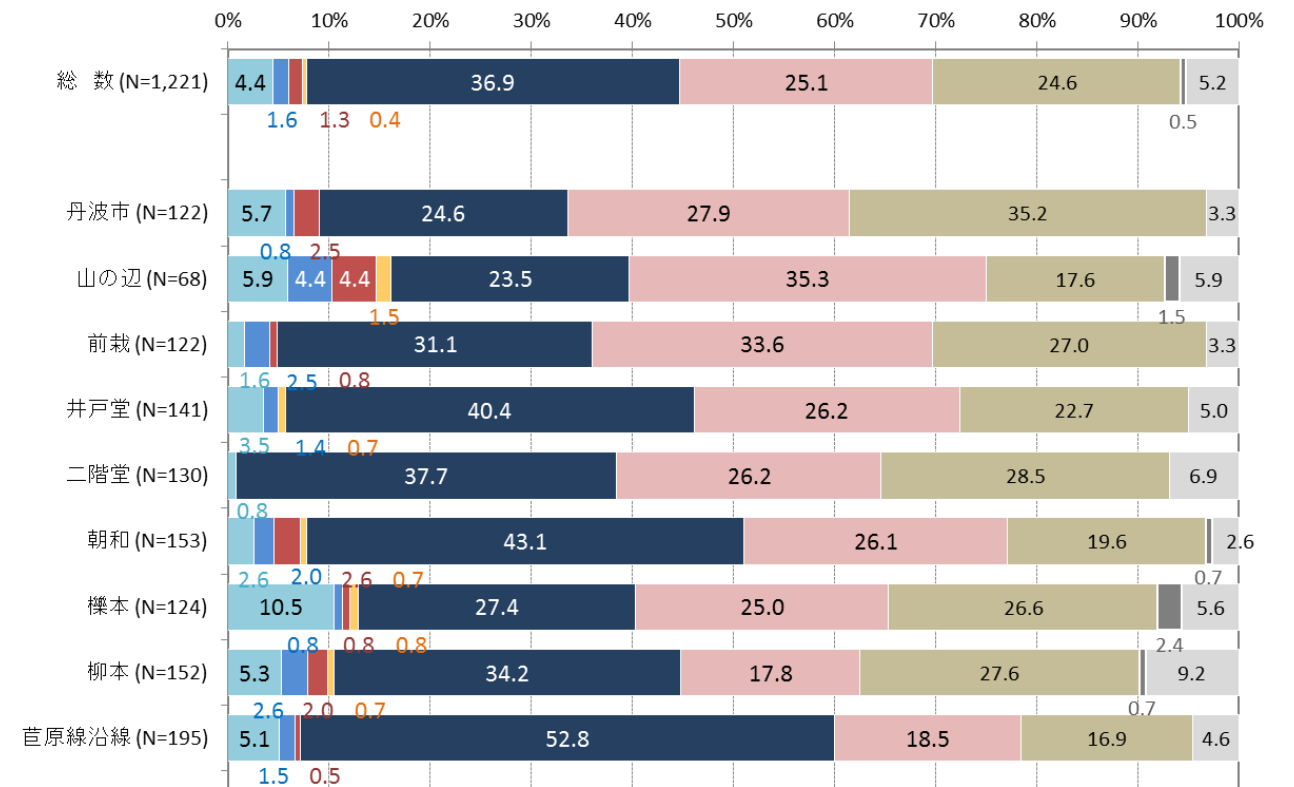
今後の利用意向



要望



居住地域別



●今後必要な公共交通サービス【市民アンケート】

- 居住地域別にみると、ほとんどの地域で「運転免許を自主返納した高齢者の外出を支援する仕組み」が最も割合が多く、次に「市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」「高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度」の割合が高い。
- 「菅原線沿線」では「予約したら自宅付近まで送迎してくれる「デマンド型乗合タクシー」の充実」、「山の辺」では「高齢者等のバス利用に対して支援する制度」についても割合が高い。
- 年齢別にみると、ほとんどの年齢で「運転免許を自主返納した高齢者の外出を支援する仕組み」と「市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」が上位となっている。
- 「15～39歳」は「鉄道とバス、バスとバスなど、公共交通の乗り換えを便利にする」、「50歳以上」は「高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度」の割合が高い。

居住地別・年齢別にみた、今後必要な公共交通サービスに対する意見

単位：%

(「それ以外のサービス」, 不明・無回答は除く)

(複数回答) ※太字は上位3つ、 赤字は最上位	市街地での 便利な通院や 買物の充実	天理市外への 通院や買物の 充実	「デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実	予約した自宅 付近まで送迎 してくれる「 デマンド型乗 合タクシー」の 充実
総数 (N=1,271)	41.4	22.0	30.6	16.6	10.5	11.5	22.0	16.9	13.2	34.3	40.4	49.2	
居住地域別													
丹波市 (N=125)	38.4	21.6	28.0	13.6	18.4	10.4	22.4	19.2	16.0	28.0	36.8	39.2	
山の辺 (N=73)	41.1	20.5	19.2	6.8	12.3	12.3	17.8	26.0	6.8	38.4	30.1	37.0	
前栽 (N=124)	42.7	17.7	27.4	15.3	8.9	13.7	25.8	17.7	16.9	28.2	40.3	43.5	
井戸堂 (N=142)	47.2	19.7	34.5	19.0	9.2	9.9	19.0	10.6	14.8	34.5	44.4	53.5	
二階堂 (N=132)	39.4	29.5	28.0	17.4	9.8	10.6	18.2	11.4	15.2	37.9	41.7	44.7	
朝和 (N=155)	47.7	20.6	28.4	14.2	10.3	16.8	29.0	22.6	15.5	36.1	44.5	56.1	
樺本 (N=128)	38.3	22.7	29.7	10.9	8.6	10.9	20.3	19.5	13.3	29.7	39.8	42.2	
柳本 (N=164)	43.9	25.6	32.3	21.3	7.9	13.4	29.3	20.7	14.0	37.2	38.4	56.1	
菅原線沿線 (N=210)	37.1	20.5	40.0	22.9	11.0	8.1	15.7	11.9	8.1	39.5	41.9	58.6	
年齢別													
15～19歳 (N=53)	32.1	32.1	11.3	15.1	15.1	17.0	32.1	41.5	18.9	26.4	20.8	30.2	
20～29歳 (N=94)	36.2	25.5	21.3	7.4	7.4	23.4	29.8	18.1	28.7	23.4	21.3	36.2	
30～39歳 (N=95)	36.8	23.2	21.1	13.7	6.3	12.6	36.8	24.2	24.2	33.7	41.1	52.6	
40～49歳 (N=157)	42.0	19.7	29.9	15.3	10.2	12.7	31.8	21.7	16.6	35.7	32.5	54.8	
50～59歳 (N=176)	47.7	28.4	33.0	21.0	10.2	7.4	28.4	17.0	14.8	42.6	46.6	60.8	
60～69歳 (N=277)	44.0	24.5	38.6	19.1	13.7	10.1	18.8	15.2	10.1	33.6	43.3	57.4	
70～79歳 (N=257)	39.3	15.6	33.5	16.3	12.8	12.1	12.1	10.5	9.3	32.3	40.9	44.4	
80歳以上 (N=151)	44.4	18.5	28.5	17.9	5.3	7.3	9.9	12.6	2.6	39.1	54.3	37.7	

5.6 市民の公共交通への要望（自由意見）【市民アンケート】

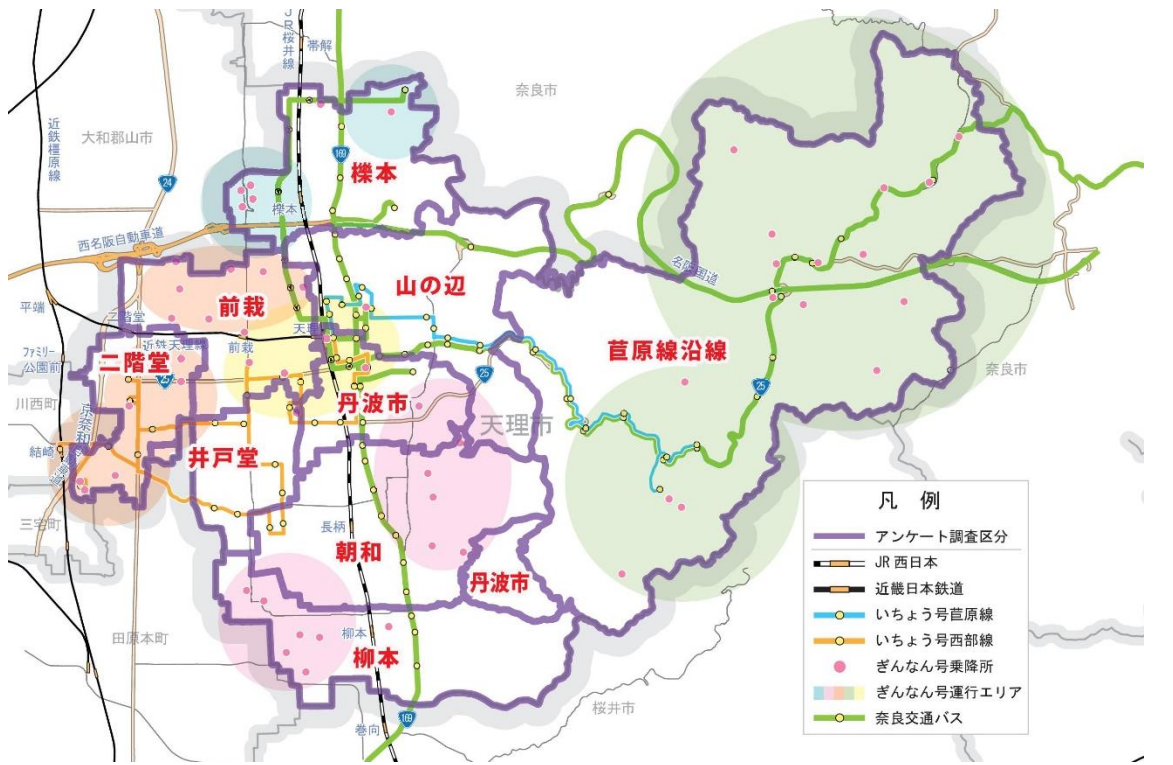
- 「運行ルートの拡充」に関する意見が100件以上、以下、「運行便数・ダイヤの拡充」「新たな交通サービスの検討」「交通弱者に対するサービス向上」などの意見が多くあげられている。
- 「菅原線沿線」では、福住方面までのコミュニティバスの運行ルートの拡大を求める意見が多くあげられている。

居住地別にみた、市民の公共交通に対する意見

必要な交通サービス	総数の 件数	居住地域別内訳								
		丹波市	山の辺	前栽	井戸堂	二階堂	朝和	樺本	柳本	菅原線 沿線
① 運行ルートの拡充	115	2	3	11	7	14	26	10	11	30
② 運行便数・ダイヤの拡充	63	2	2	6	10	4	9	7	11	12
③ 新たな交通サービスの検討	59	6	5	6	6	4	8	8	8	8
④ 交通弱者に対するサービス向上	54	1	2	4	6	6	10	6	11	8
⑤ 既存交通サービスの充実・維持	42	2	2	2	5	3	2	3	8	14
⑥ 運賃の値下げ・無料化・補助	41	1		5	7	1	6	3	7	11
⑦ 交通政策全般	29	1		4		3	1	2	3	15
⑧ 自転車・自動車環境の改善	28	3	2	5	2	5	4	2	5	
⑨ バス停・乗合所・駅の増設	26		1	3	10	2	3	2	4	1
⑩ 交通情報（時刻、走行情報等）の提供	21	1	2	1	2	2	5	1	2	5
⑪ 市民の意識改革・啓発	12	2	1	2	3			2		2
⑫ バス車両の小型化・低床化	11			2		1	4		1	3
⑬ 乗り継ぎ改善	9		2		1		1	2	3	
⑭ 待合環境等の改善	8	1	1	2				1	3	
⑮ 既存交通サービスの利用方法改善	6		1	1				1		3
⑯ 既存交通サービスの縮小・見直し	5				2			1		2
⑰ 民間事業者と行政の連携	2						2			

※総数には、居住地域不明を含む

市民アンケート集計地域区分



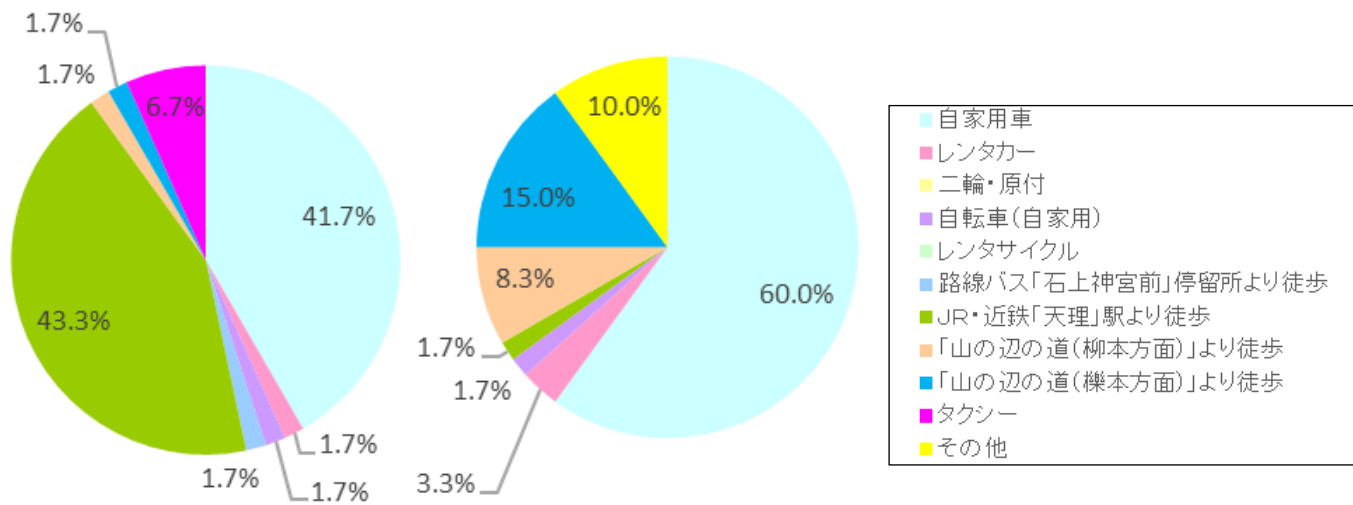
5.7 観光客の公共交通利用 [観光客アンケート]

○調査地点である石上神宮及び天理市トレイルセンターへの来訪交通手段をみると、石上神宮へは、「天理駅より徒歩」と「自家用車」が共に4割、トレイルセンターへの交通手段は、「自家用車」が6割、「山の辺の道より徒歩」が2割で、トレイルセンターのほうが車での来訪者の割合が高い。

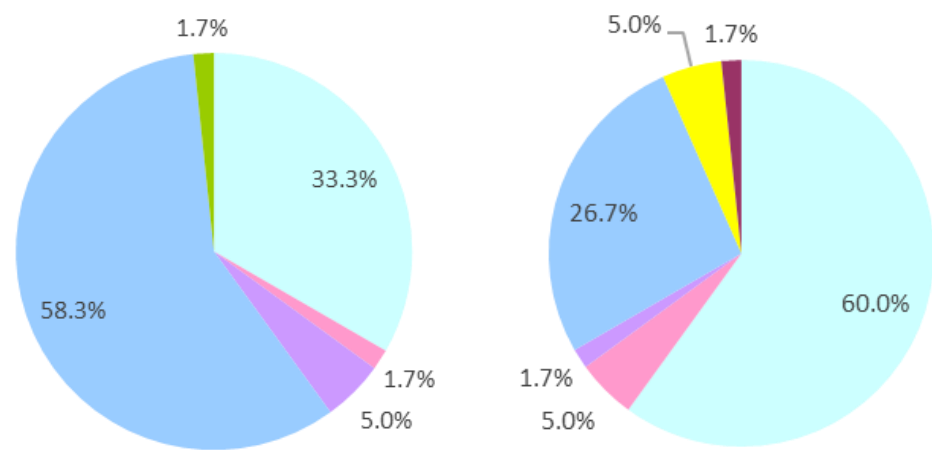
○本市内の周遊に用いる交通手段をみると、石上神宮来訪者は「徒歩」が6割弱、「自家用車」が約1/3、トレイルセンター来訪者は、「自家用車」が6割、徒歩が3割弱で、いずれも鉄道やバスなど公共交通機関を挙げる人は極めて少ない。

石上神宮への交通手段

トレイルセンターへの交通手段



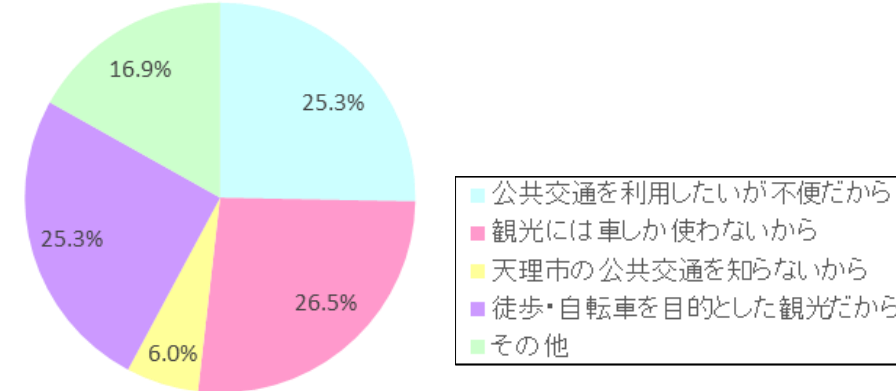
本市の周遊に用いる交通手段<左：石上神宮 右：トレイルセンター>



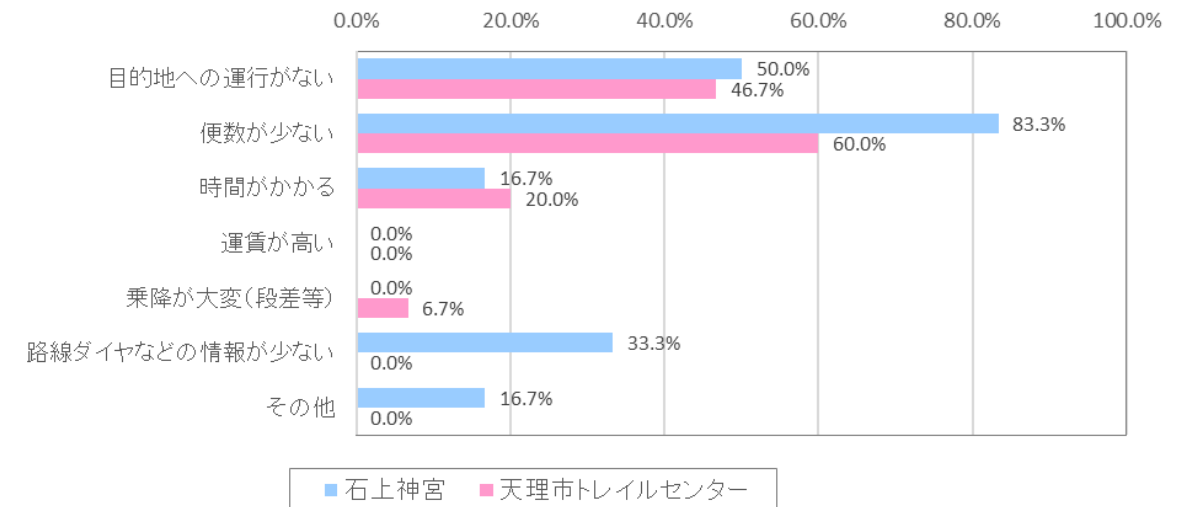
○本市への来訪または周遊の交通手段として公共交通を利用しなかった人の理由の約1/4は、「公共交通を利用したいが不便だから」であり、本市の公共交通の不便な点としては、「便数が少ない」、「目的地への運行がない」が多く挙げられている。

○本市の公共交通がどうなればもっと観光に便利になるかについては、「バスの便数の増加」が最も多く、次いで「周遊観光に使えるバスの運行」、「鉄道の便数の増加」、「大阪方面からの直通列車の増加（乗換の削減）」といった意見が多い。

天理市への来訪に公共交通を利用しなかった理由(2箇所計)



天理市の公共交通の不便なところ本市への石上神宮への交通手段



天理市の公共交通がどうなればもっと便利になるか(自由意見)

公共交通への要望	回答数		
	総数	回答地別	
		石上神宮	トレイルセンター
バスの便数の増加	31	16	15
周遊観光に使えるバスなどの運行	13	7	6
鉄道の便数の増加	13	7	6
大阪方面からの直通列車の増加・乗換の削減	12	6	6
公共交通の情報の充実	7	7	0
観光地の近くにバス停や路線の設置	6	1	5
周遊チケットなどの発行	5	2	3

6. 天理市地域公共交通網形成計画の目的と位置付け（案）

6.1 本計画の目的と概要

6.1.1 本計画の目的

天理市では、公共交通事業者が運営する鉄道や路線バス、定時定路線型のコミュニティバス「いちよう号」及びデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」、一般タクシーなどの公共交通が運行しており、多くの市民の日常生活を支えている。しかしながら、人口減少や高齢化、自動車利用の拡大等に起因して、公共交通事業をとりまく環境は年々厳しさを増している。

こうした状況の中、本市では2014年(平成26年)4月に「第2次天理市地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域住民、公共交通事業者、関係行政機関等と連携して、地域公共交通の利便性向上や効率化、利用促進等に取り組んできた。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が2016年(平成26年)5月21日に公布、同年11月20日に施行され、地域公共交通とコンパクトなまちづくりが連携する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、まちづくり施策と一体的な地域公共交通ネットワークの確保の重要性が示されたところである。

天理市地域公共交通網形成計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、持続可能な地域公共交通網の形成を戦略的に推進するため、基本方針、事業内容、評価や事業展開等を示すことを目的とする。

6.1.2 本計画の概要

(1) 計画の対象区域

計画の対象区域は、天理市全域とする。

(2) 計画の対象期間

計画の対象期間は、2019年4月から2024年3月までの5年間とする。

6.2 本計画の目的と概要

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2014年（平成26年）11月施行）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、上位計画やまちづくり、地域公共交通に関連する既往計画等と整合を図るものとする。

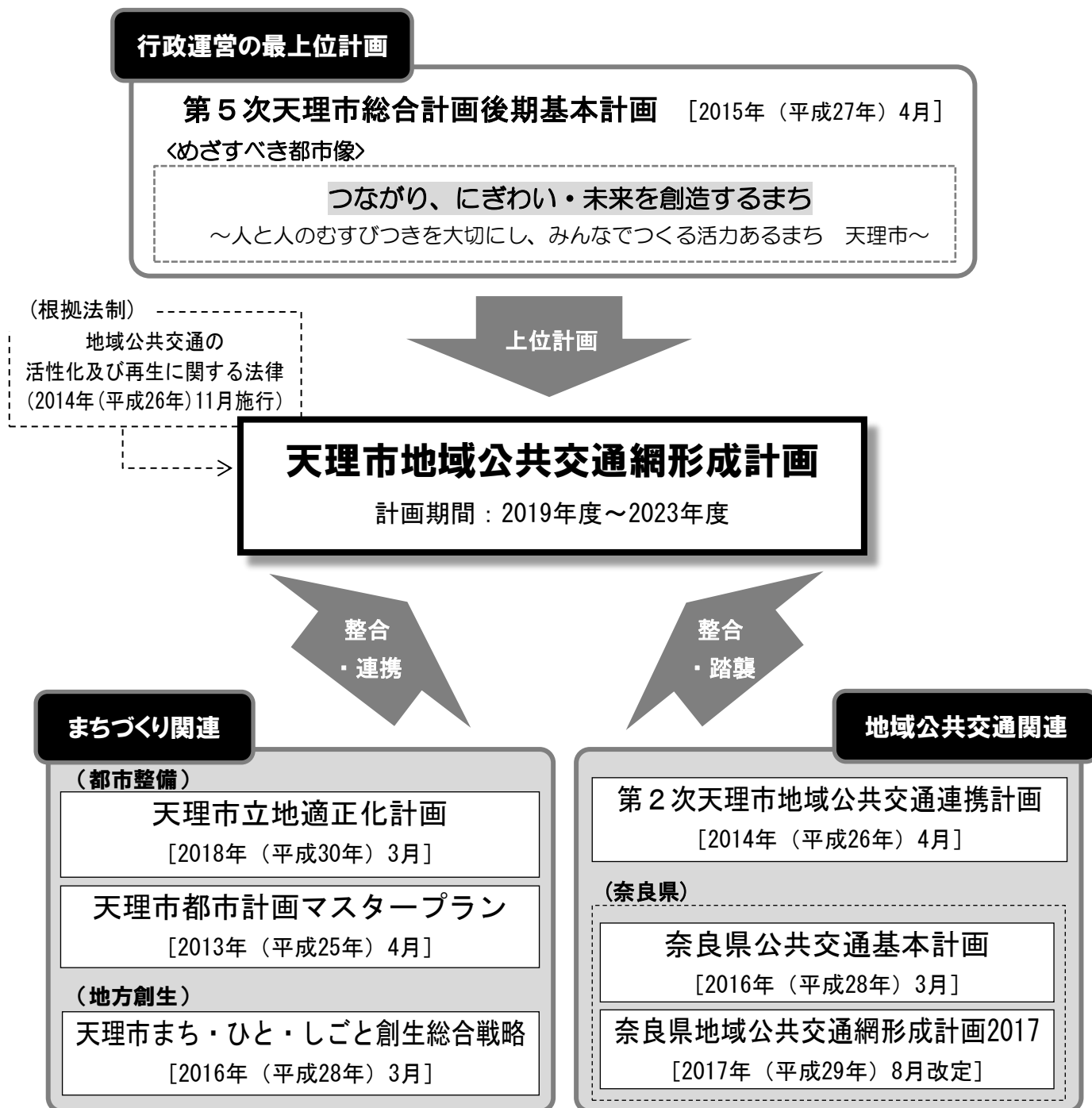


図 本計画の位置づけ

7. 地域公共交通網形成の課題と基本方針（案）

7.1 天理市における地域公共交通に係る問題点

7.1.1 地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点

(1) 人口減少・高齢化進行に起因する問題

本市では人口減少が進行しており、この傾向は今後も継続する見込みである。また高齢化の進行も著しく、2015年(平成27年)の高齢化率は24.2%であるが、20年後の2035年には概ね3人に1人が高齢者(65歳以上)である時代が到来する。

こうした人口減少、高齢化の進行は、通学・通勤目的等による人の動きの減少に繋がるため、その結果として、公共交通の利用者の減少の要因となりうる。

(2) 高齢者の移動環境の問題

高齢者は、自動車運転免許を保有していない割合が若い層より高いこともあり、買物や通院等の移動に関して困ることが多い傾向がある。さらに、一般的に加齢に伴い歩行能力が低下するため、例えばバス停までの歩行が困難になる等で、公共交通の利用も厳しくなり、生活の移動手段に困るような高齢者の増加が懸念される。

一方、自ら運転をする高齢者の増加に関連して、交通事故件数のうち高齢者を当事者とする割合が高いという問題も生じている。

(3) 観光振興に係る問題

本市の観光入込客数は増加する傾向にあり、さらに2021年(予定)には「(仮称)奈良県国際芸術家村」の開村を控えるなど、観光業がまちの活性化に寄与する産業のひとつとして期待は大きい。

一方で、集客力が高い観光資源である「山の辺の道」来訪者には、比較的長距離の散策を目的とした徒歩客が多いが、これらの方々を中心に、本市へのアクセス手段である鉄道や、市内の移動・周遊に利用できるバスなどが不便という声が挙がっている。

(4) 公共交通の運営を支える財源の問題

現在、路線バス(一部)、コミュニティバス等は、行政が運行経費を負担・補填して運行を維持している。しかし、生産年齢人口が減少傾向にあるため、これに伴う税収の減少は、公共交通を支える財源の縮小に繋がり、公共交通サービスを維持する環境を厳しくしている。

7.1.2 公共交通サービスに係る問題点

(1) 広域的な移動を担う鉄道や路線バスの問題

本市と近隣市町村及び京阪神都市圏を結ぶ広域的な基幹交通である鉄道の中で、J R桜井線、近鉄天理線の各駅の利用者数は減少傾向にある。鉄道利用に関しては、運行便数の増加、最終時刻の繰り下げ、天理駅における鉄道相互及び鉄道とバスの乗り継ぎ改善等の要望がある。

路線バスの利用者からは、本数、料金の他、バス停へのベンチ整備など、待合い環境への要望が聞かれている。

(2) コミュニティバス「いちよう号西部線」の問題

天理駅や買物施設、医療機関を廻る「西部線」は、若い世代も含めて、大勢の市民の暮らしに不可欠な交通手段であり、利用者の満足度が高く、また利用者数も増加傾向にある。一方で、収支率をみると7%であり、良好な状況とは言えない。利用者からは、本数や土日運行への要望の他、バス停へのベンチ整備など、待合い環境への要望が聞かれている。

(3) コミュニティバス「いちよう号菅原線」の問題

「菅原線」は、車を運転できない高齢者等の通院や買い物での利用のほか、山の辺小学校区の小中学校への通学にも一定の利用がある。しかしながら、利用状況は極めて悪く、収支率も2%台である。特に土日祝では全ての便において、便あたり利用者数が1人を下回っている。運行ルートを見ると、路線バスと重複する区間が長く、できるだけ時間帯をずらして運行しているものの、ダイヤが重なる時間帯（15時台）もあり、不効率な状況がみられる。利用実態をみると、ダイヤが生活行動と合っていないこと等より、片方向だけ菅原線（及び重複する路線バス）を利用する方が多い。利用者からは本数への要望、また山田町、福住町の住民からは、当地までの延伸の意見もあがっている。

(4) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の問題

デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」は、利用者数は増加傾向にあるが、運行経費も年々増加している。便あたりの乗車人員をみると、ほとんどが1人で乗車しているエリアもあり、乗合事業としての公共交通の役割が弱い状況もある。利用者からは運行時間帯等に関する要望があり、利用者ニーズに応じた運行内容への見直しの余地が残っている。

7.2 地域公共交通網形成に向けた課題

現状での問題点を踏まえ、本市における地域公共交通網形成に向けた課題を次のとおり抽出する。

7.2.1 広域的な基幹交通のサービス維持

- 広域的な移動を支えるJR桜井線、近鉄天理線は、本市のまちづくりの極めて重要な都市機能であり、公共交通事業者と市が連携して運行サービスの維持に努めるとともに、利用拡大に向けて取り組むことが必要である。
- 近隣市町村との間を結ぶ路線バスは、市民の暮らしを支える重要な移動手段であるが、多くの路線・系統で利用者が減少傾向にあり、公共交通事業者や近隣市町村と連携して運行サービスの維持に努めるとともに、利用拡大や効率化に向けて取り組むことが必要である。

7.2.2 利便性向上と効率化を両立した地域内交通の見直し

- 市内の移動を担う地域内交通（いちょう号、ぎんなん号）は、市民の暮らしを支える重要な移動手段であり、運行サービスの維持を図ることが必要である。
- 一方で、「いちょう号菅原線」は利用状況が非常に厳しく、従来のサービス内容のままでの運行継続は困難であり、地域において持続的に移動を支えることができる交通手段となるように、周辺の路線バスと一体的な見直しが必要である。またその際、通学需要を含めて、地域の生活行動と整合した運行内容とすることが必要である。

7.2.3 人口集積が小さい地域における高齢者等の移動支援

- 市東部の中山間地域等は、特に人口減少、高齢化が進行している地域であり、近隣に買物施設や医療機関もない中、たとえ今は自ら運転できる方でも、運転を止めた途端に移動手段がなくなり、送迎にも頼れないといった市民が増加する可能性がある。また今後、こうした状況が市内各地で顕在化することも懸念されるため、高齢者等の移動支援に繋がる、小さな移動需要に見合った方策の検討が必要である。

7.2.4 観光振興と連携した移動支援

- 本市の主要観光資源である「山の辺の道」や「（仮称）奈良県国際芸術家村」の開村等を念頭に、本市をより観光地として魅力あるものとするため、公共交通事業者、市等の関係機関が連携して、観光行動を支援する公共交通の整備、観光関連のイベント等との連携、情報提供を含めた利用しやすい環境づくり等を通じて、本市の観光振興を移動面から支える方策の推進が必要である。

7.2.5 公共交通の積極的利用に対する意識の醸成と環境づくり

- 公共交通の利用者の減少は、運行サービスの水準低下に繋がる。公共交通サービスの衰退は、本市のまちづくりにも影響を及ぼすことを鑑み、多様な関係機関が連携を図り、積極的な利用促進策を推進することが必要である。

- 特に、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーについては、運行内容、利用方法等の基本的な情報が市民に十分周知されていないため、多様な媒体で、きめ細かい情報発信を行うことで、周知を図ることが必要である。
- マイカー中心のライフスタイルを送ることから、普段、バス等を利用しない市民が多い。しかし一方で、将来の手段環境に不安を抱える高齢者も少なく無い。そのため、例えば既存の公共交通の利用方法等を丁寧に教える、またわかりやすい情報提供を行うなど、日常の可能な範囲で公共交通の利用を促し、利用に対する抵抗の抑制かつ利用意識を高めるような方策の推進が必要である。
- 高齢化の進行に伴い運転免許の自主返納が進むことが見込まれる。よって、関係機関が連携して、交通事故抑制の観点から返納促進を図るとともに、返納後の移動支線に資する方策の検討が必要である。

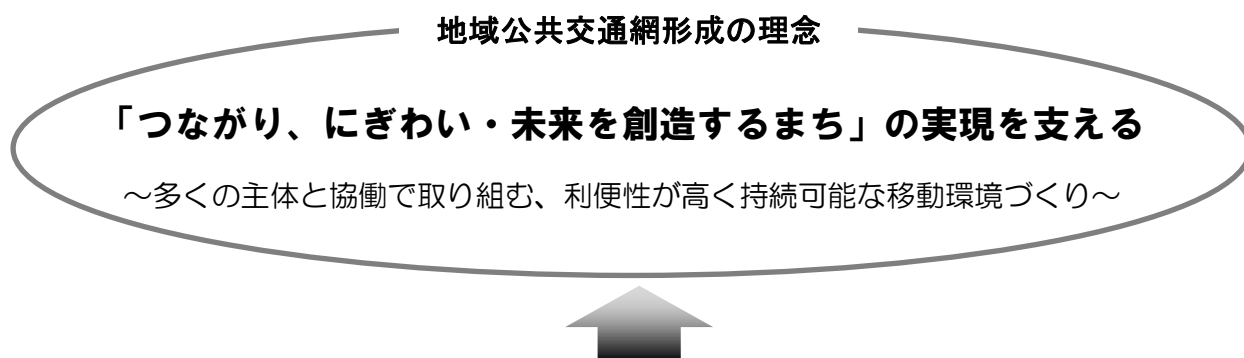
7.3 地域公共交通網形成の基本方針

7.3.1 地域の将来像と地域公共交通網形成の理念

本市では、「天理市第5次総合計画」において、互いが尊重し感謝しあい助け合う幅広い人と人との「つながり」を大切にして安全で快適な「にぎわい」のあるまち、市民と行政がともにつくる「協働」をまちづくりの基本理念とし、まちの将来像を「つながり、にぎわい・未来を創造するまち」と定めている。

地域公共交通網は、地域や人の「つながり」や、まちの「にぎわい」の創出を支える社会インフラであり、まちづくりの基本理念と合致するとともに、まちの将来像の実現に向けて重要な役割を担うものである。さらに今後、市内の各地域において暮らしに不可欠な移動手段を確保・維持するためには、市民、公共交通事業者、行政による「協働」の観点が以前にも増して重要になっている。

これらを踏まえて、本計画では、地域公共交通網形成の理念を以下のとおり定める。



参考：上位計画・関連計画の将来像・理念

天理市第5次総合計画 (まちの将来像)	「つながり、にぎわい・未来を創造するまち」 ～人と人とのむすびつきを大切に、みんなでつくる活力あるまち天理市～
天理市立地適正化計画 (都市づくりの理念)	「つながり、にぎわい・未来を創造するまち」の実現

図 地域公共交通網形成の理念

7.3.2 地域公共交通網形成の基本方針と方向性（イメージ）

<地域公共交通網形成の基本方針>

(1) 広域的な基幹交通と地域内交通が連携する利便性の高い地域公共交通網を形成

市域を跨ぐような移動を担う広域的な基幹交通と市内の移動を担う地域内交通が連携して、ひとつのネットワーク（網）としての機能を果たし、市民の通勤・通学、通院、買物などの暮らしに必要な移動、観光目的などの来訪者の移動など、多様な移動を支えることができる、利便性の高い地域公

公共交通網を形成する。

(2) 利便性が高く持続可能なコミュニティ交通の運行・改善

本市が運営するコミュニティ交通（いちょう号、ぎんなん号）は、民間事業者による移動サービスを補完して多くの市民の暮らしを支える公共交通であり、サービス水準を維持して運行を継続するとともに、より利便性が高く持続可能なものとするため、利用実態を検証し、効率性とも両立した必要な改善・見直しを行う。

特に「いちょう苜原線」は、地域の暮らしを持続して支えられる移動手段とするため、通学需要を含めた地域の生活行動との整合に留意した上で、路線バスと一体的な見直しを行う。

(3) 人口減少・高齢化が進行する地域等の移動を守る施策の実現

人口減少や高齢化が進行する地域等では、小さな需要（集落）が点在する状況がみられ、さらに今後こうした地域で、例えば自ら移動手段を持たない市民の増加等により、交通手段導入のニーズが高まることも想定される。そのため、超高齢化社会の到来を見据えて、地域住民、公共交通事業者、行政等の関係機関が連携して、小さな地域のニーズに対応して移動手段を支えられる手法・施策を検討し、実現を目指す。

(4) 移動の視点から観光振興を支える施策の推進

「山の辺の道」、「（仮称）奈良県国際芸術家村」など、市内の資源を活かした観光振興を移動面より支援するため、各種関係機関が連携して、観光行動を支援する公共交通の整備、観光関連のイベント等との連携、情報提供を含めた利用しやすい環境づくり等に資する施策を推進する。

(5) 戦略的で幅広い利用促進施策の展開

市民、来訪者を問わず、より多くの方々に公共交通を利用してもらうために、各種関係機関との協働により、利用促進に繋がる様々な施策を展開する。

<基本方針>

(1) 広域的な基幹交通と地域内交通が連携する利便性の高い地域公共交通網を形成

(2) 利便性が高く持続可能なコミュニティ交通の運行・改善

(3) 人口減少・高齢化が進行する地域等の移動を守る施策の実現

(4) 移動の視点から観光振興を支える施策の推進

(5) 戦略的で幅広い利用促進施策の展開

<地域公共交通網形成の方向性（イメージ）>

JR桜井線
近鉄天理線・橿原線

○運営する公共交通事業者と連携して、現行の運行サービスの維持に努める。

路線バス（奈良交通）

コミュニティバス
いちょう号・西部線

○利用者数が増加傾向にあることから、現行の運行サービスの維持に努める。
○ニーズに応じた見直しにより利用促進を図る。

コミュニティバス
いちょう号・苜原線

○利用者数が非常に少ないため、地域に持続可能な移動手段を確保する観点から、生活行動や通学需要に留意して運行ルートが重複する路線バスと一体的な見直しを検討する。

デマンド型乗合タクシー
ぎんなん号

○利用者数は増加傾向であり、現行の運行サービスの維持に努めるとともに、より効率的な運行形態を検討する。
○利用方法等についてわかりやすく示し、一層の普及を図る。

○超高齢化社会の到来を見据えて、地域住民、公共交通事業者、行政等の関係機関が連携して、地域の小さな需要やニーズに対応して、暮らしに必要な移動を支えることができる手法・施策を検討し、実現を目指す。

○市内の周遊観光に利用しやすい公共交通の整備、観光情報と合わせて公共交通に関する情報提供の充実など、利用しやすい環境づくり等に資する施策の推進により、観光振興とともに、公共交通に観光需要を取り込むことで利用者を増やし収支の向上を図る

○各種関係主体と協働し、多様な主体（一般市民、小学生、観光客等）に対して適切な情報提供、イベント開催などを通じて利用促進や利用意識の向上を図る。

○利用実態、利用者の意見等を把握して、利便性の向上や効率化を図るために、必要な改善・見直しを行う。

8. 天理市デマンド型乗合タクシー運行事業者選定（案）について

項目	摘要														
業務名	天理市デマンド型乗合タクシー運行业務														
委託事業者選定方法	公募型プロポーザル														
公募の範囲	奈良県内の事業者（奈良県内に本店若しくは権限を委任された支店又は営業所を有する者であること。運行開始までに道路運送法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得見込みの者であること。）														
委託期間	平成31年4月1日から平成36年3月31日までの5年間														
全体スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>内容</th> <th>期間等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>募集要領等の配布期間</td> <td>平成30年12月4日（火）から12月21日（金）まで、総合政策課にて直接配布。また市のホームページからダウンロード。</td> </tr> <tr> <td>質問の受付</td> <td>平成30年12月4日（火）から12月13日（木）まで</td> </tr> <tr> <td>質問の回答日</td> <td>平成30年12月20日（木）予定</td> </tr> <tr> <td>申請書受付期間</td> <td>平成30年12月25日（火）から平成31年1月9日（水）まで（平成30年12月29日～平成31年1月3日を除く）</td> </tr> <tr> <td>1次審査（書類審査）</td> <td>平成31年1月17日（木）予定</td> </tr> <tr> <td>2次審査（面接）</td> <td>平成31年1月31日（木）予定</td> </tr> </tbody> </table>	内容	期間等	募集要領等の配布期間	平成30年12月4日（火）から12月21日（金）まで、総合政策課にて直接配布。また市のホームページからダウンロード。	質問の受付	平成30年12月4日（火）から12月13日（木）まで	質問の回答日	平成30年12月20日（木）予定	申請書受付期間	平成30年12月25日（火）から平成31年1月9日（水）まで（平成30年12月29日～平成31年1月3日を除く）	1次審査（書類審査）	平成31年1月17日（木）予定	2次審査（面接）	平成31年1月31日（木）予定
内容	期間等														
募集要領等の配布期間	平成30年12月4日（火）から12月21日（金）まで、総合政策課にて直接配布。また市のホームページからダウンロード。														
質問の受付	平成30年12月4日（火）から12月13日（木）まで														
質問の回答日	平成30年12月20日（木）予定														
申請書受付期間	平成30年12月25日（火）から平成31年1月9日（水）まで（平成30年12月29日～平成31年1月3日を除く）														
1次審査（書類審査）	平成31年1月17日（木）予定														
2次審査（面接）	平成31年1月31日（木）予定														
応募手続き	募集は、北エリア、南エリア、東エリア、西エリアの全ての地区を一括して行うので、4エリア分の企画提案書を提出すること。														

選定方法	1次審査 (書類審査)	提出された業務実施体制書及び企画提案書を下記で示す審査基準に基づいて審査し、高い評価を得た提案者を数者選定する。
	2次審査 (面接)	第1次審査により選考された事業者に対し企画提案についてのプレゼンテーションを実施し、下記で示す審査基準に基づいて再評価のうえ、交渉権の順位を決定する。

項目	摘要
審査基準	<p>プロポーザルは以下の審査基準に基づき審査する。</p> <p>(1) 運行主体に関する評価</p> <p>① 安定したサービスを提供する能力</p> <p>② 運行主体として安全・安心なサービスを提供する能力</p> <p>③ 公共交通維持のための現実的な提案を行う能力</p> <p>(2) 区域運行に関する評価</p> <p>① 当該地域で運行するに当たっての安全・安心なサービスを提供する能力</p> <p>② 当該地域で運行するに当たっての業務遂行能力</p> <p>③ 事故発生時の対応など危機管理能力</p> <p>(3) 運行経費に関する評価</p>
契約手続き	<p>(1) 選考委員会は、提出書類及びプレゼンテーションの内容を審査基準の項目毎に合計し、総合得点により交渉権の順位を決定する。</p> <p>(2) 交渉権第1位に選定された事業者と随意契約に向けた交渉を行うが、合意に至らなかった場合や、事業者が辞退した場合、また下記の参加事業者の失格に該当することが判明した場合は、交渉権第2位の事業者と同様の手続きを行うものとする。交渉権第2位以下、同様の手続きとする。</p>
参加事業者の失格	<p>(1) 参加資格の要件を満たさなくなった場合</p> <p>(2) 提出書類に虚偽の記載があった場合</p> <p>(3) 審査の公平性を害する行為があった場合</p> <p>(4) 前各号に定めるもののほか、提案に当たり著しく信義に反する行為等、選定委員会の委員長が失格であると認めた場合</p>

その他	<ul style="list-style-type: none">① 応募事業者が少数の場合は、第1次審査を省略し、第2次審査を行うことがある。② 選考委員会は非公開とし、審査内容については後日ホームページ上で公開する。③ 第1次審査参加事業者が1事業者の場合は、公募によるプロポーザル方式の委託事業者選定を中止することがある。④ このプロポーザルに参加する費用は、すべて参加事業者の負担とする。⑤ 提出期限以降における書類の差し替え及び再提出は認めない。⑥ 提出された書類は返却しない。
-----	--