

# 天理市地域公共交通網形成計画

(素案)

2019年(平成31年) 月

天 理 市



－ 目 次 －

<b>第 1 部 計画編</b>	<b>1</b>
<b>第 1 章 計画の目的と位置付け</b>	<b>1</b>
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の対象区域	1
1.3 計画の対象期間	1
1.4 計画の位置付け	2
<b>第 2 章 地域公共交通に係る問題点と課題</b>	<b>8</b>
2.1 天理市における地域公共交通に係る問題点	8
2.2 地域公共交通網形成に向けた課題	14
<b>第 3 章 地域公共交通網形成に向けた取り組み</b>	<b>17</b>
3.1 基本方針	17
3.2 基本方針を実現するための施策・事業	21
3.3 計画の目標と評価指標	37
3.4 事業展開	41
<b>第 4 章 目標達成状況の評価</b>	<b>42</b>
4.1 評価の実施	42
4.2 評価の方法	42
<b>第 2 部 資料編</b>	<b>43</b>
<b>第 5 章 天理市の現状</b>	<b>43</b>
5.1 地勢	43
5.2 地域の人口や産業	45
5.3 日常生活における移動の状況	53
5.4 天理市の公共交通の現状	57
<b>第 6 章 市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ</b>	<b>80</b>
6.1 実施したアンケート調査等の概要	80
6.2 日常の移動に関する市民の意識・環境等	81
6.3 日常生活における交通行動	83

6.4 公共交通の各モードに対する満足度・問題点	85
6.5 今後の公共交通に対して	92
6.6 観光客の公共交通利用 [観光客アンケート]	93

## **第7章 市内の事業所からの意見** 94

7.1 医療施設からの意見	94
7.2 商業施設からの意見	95
7.3 大規模事業所からの意見	96

## **第8章 交通事業者等からの意見** 97

8.1 バス事業者からの意見	97
8.2 デマンド型乗合タクシー委託先事業者からの意見	99



# 第1部 計画編

## 第1章 計画の目的と位置付け

### 1.1 計画策定の目的

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2014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、事業展開等を示すものである。

### 1.2 計画の対象区域

計画の対象区域は、天理市全域とする。

### 1.3 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。

## 1.4 計画の位置付け

### 1.4.1 本計画の位置付け

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。

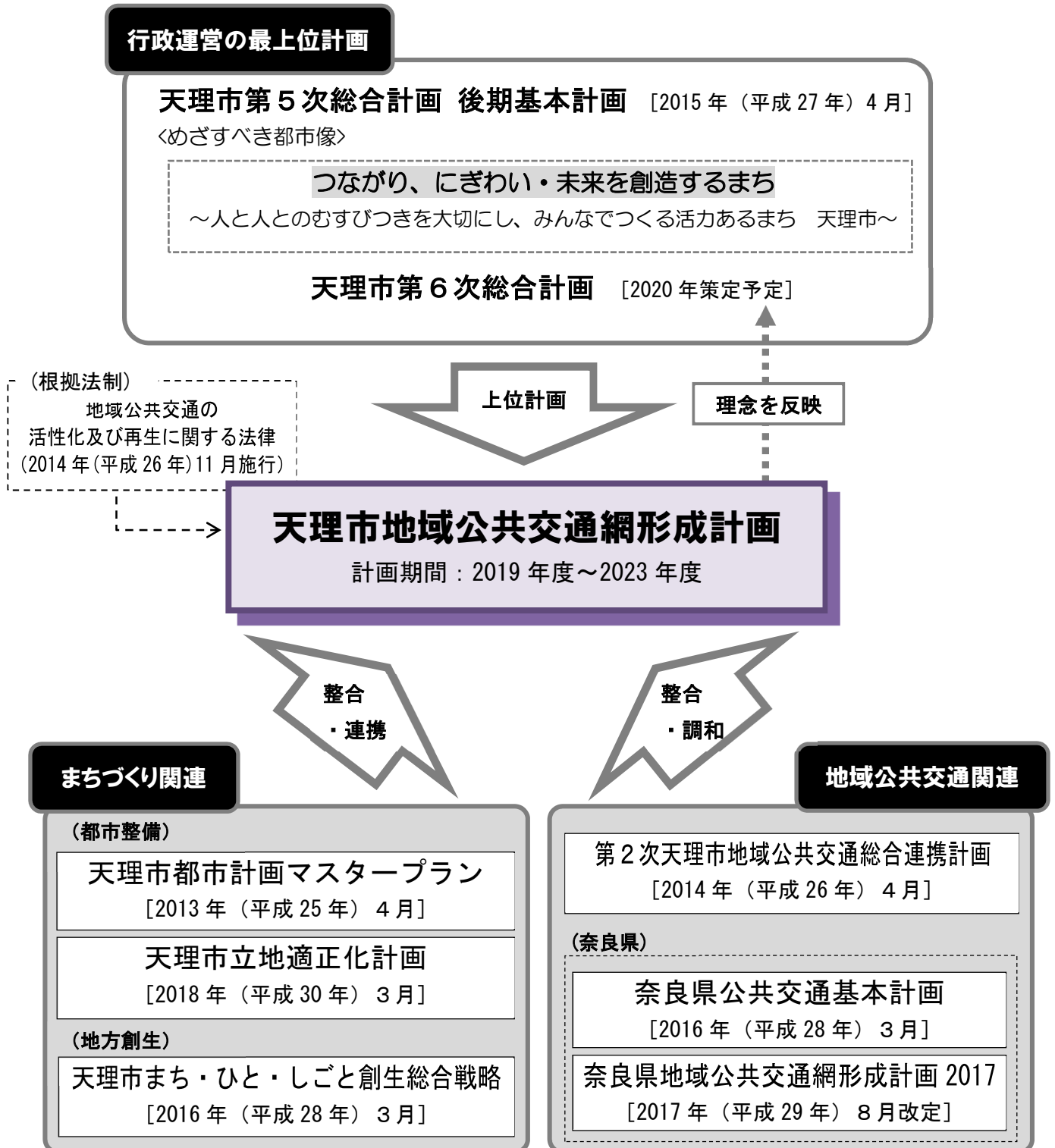


図 本計画の位置付け

## 1.4.2 上位計画・関連計画における地域公共交通の位置付け

### (1) 天理市第5次総合計画 後期基本計画

計画期間	基本構想：2010年度（平成22年度）～2019年度（平成31年度） 後期基本計画：2015年度（平成27年度）～2019年度（平成31年度）
理念	つながり にぎわい 協働
めざすべき都市像	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し、みんなでつくる活力あるまち 天理市～

本市の最上位計画である「天理市第5次総合計画 後期基本計画」では、まちづくりの基本目標のひとつに『安全で快適なまち』を掲げており、その達成に向けた交通分野の施策として《総合的な道路・交通体系の整備》を定めている。また、後期基本計画では、人口減少の緩和、あるいは人口維持を最重要課題とし、3つの重点施策を設定しており、そのひとつ『にぎわい・循環するまちづくりの推進』に関わる事業として、《アクセス網の整備に向けた取り組み》を推進することとしている。

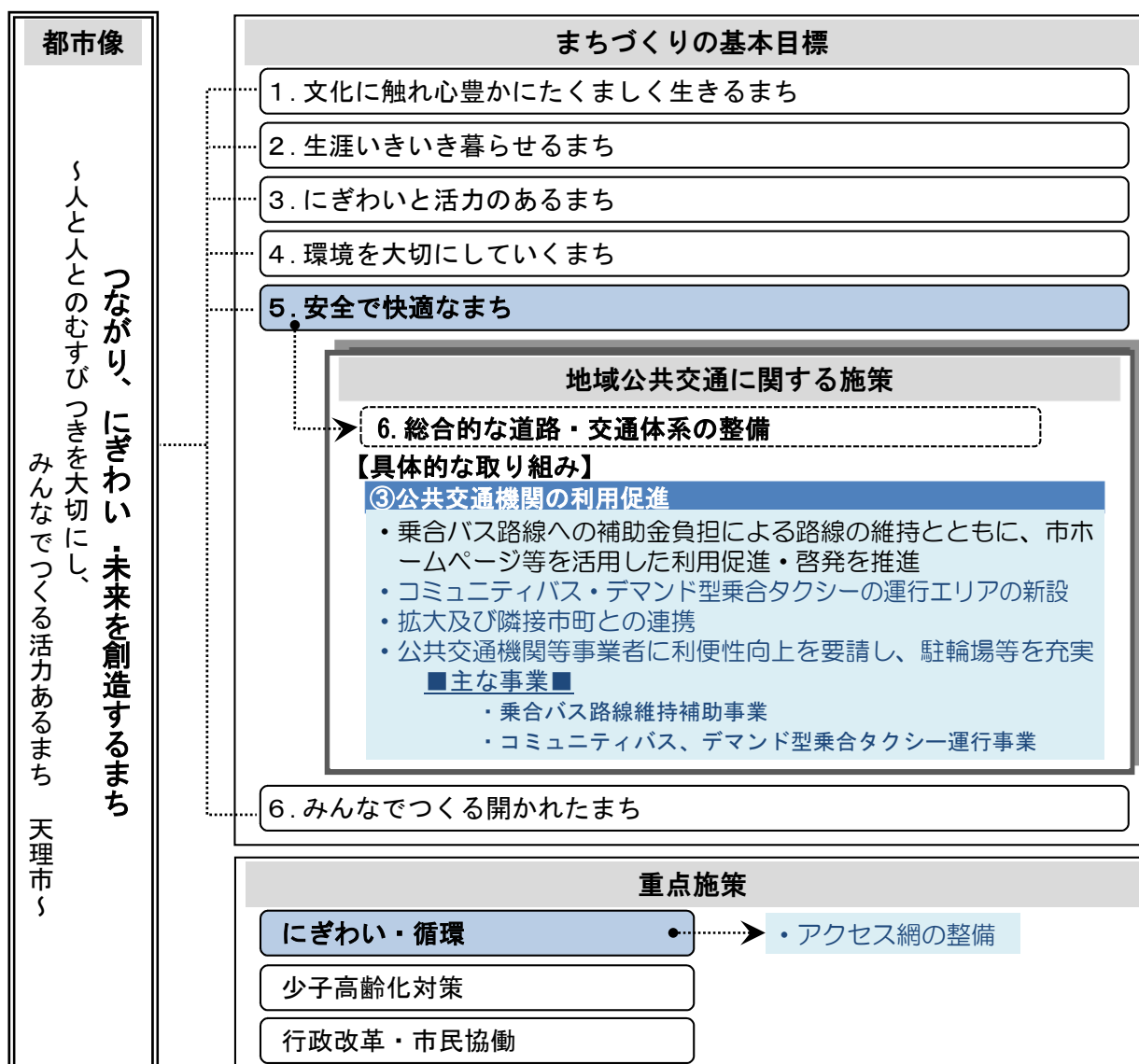


図 天理市第5次総合計画 後期基本計画の枠組みと地域公共交通の位置付け

(2) 天理市立地適正化計画

計画期間	2017年度（平成29年度）～2037年度
目指すまちづくりの基本方針	20歳代から30歳代の若者・子育て世代が住み続けたいまち ～高齢者も元気に暮らせるまち～
課題解決のための施策	○天理駅広場における賑わいづくり ○天理大学との連携 ○県営住宅団地を核としたまちづくり

天理市立地適正化計画では、今後の急激な人口減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とするため、さまざまな都市機能を誘導し、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、持続可能で集約型のまちづくり（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）を目指すとしており、天理駅及び前栽駅周辺地区を中心拠点、櫛本駅、二階堂駅、柳本駅周辺地区をそれぞれ地域拠点と位置付けている。

表 都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定と地域公共交通に関する方針等

区 域		地域公共交通に係る方針等
都市機能誘導区域	【中心拠点】 天理駅周辺地区	～天理駅を最大限に活かした賑わいの創出～ 市内各地から利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、市内各地の地域拠点の核となり、市民の都市活動全体を支える。
	【中心拠点】 前栽駅周辺地区	～天理市立メディカルセンターを中心とした健康・福祉拠点～ 駅から市立メディカルセンターまでは歩きやすいまちづくりを目指す。
居住誘導区域	【中心拠点】 天理駅・前栽駅周辺地区	本市の中心的な住宅地にふさわしい、利便性が高く魅力ある住環境の維持・向上を図る。
	【地域拠点】北部地区 (櫛本駅周辺地区)	～新たな産業振興による地域活力の向上～ 既に鉄道・バス等の公共交通の利便性に富んでおり、今後も公共交通ネットワークの利用環境の維持・向上を図る。
	【地域拠点】西部地区 (二階堂駅周辺地区)	～職住近接性を活かした生活ライフスタイル～ 現状ではバス等の公共交通機関の利便性が低い地区となっているため、今後居住誘導区域内での人口の集積を目指すとともに、公共交通ネットワークの利用環境の維持・向上を図る。
	【地域拠点】南部地区 (柳本駅周辺地区)	～多くの地域資源を活かした交流人口の増加～ 柳本駅周辺の既成市街地は、鉄道・バスの両方の公共交通機関が利用可能であるため、中心拠点である天理駅・前栽駅周辺地区へのアクセス性が良い地域として定住の促進を目指す。



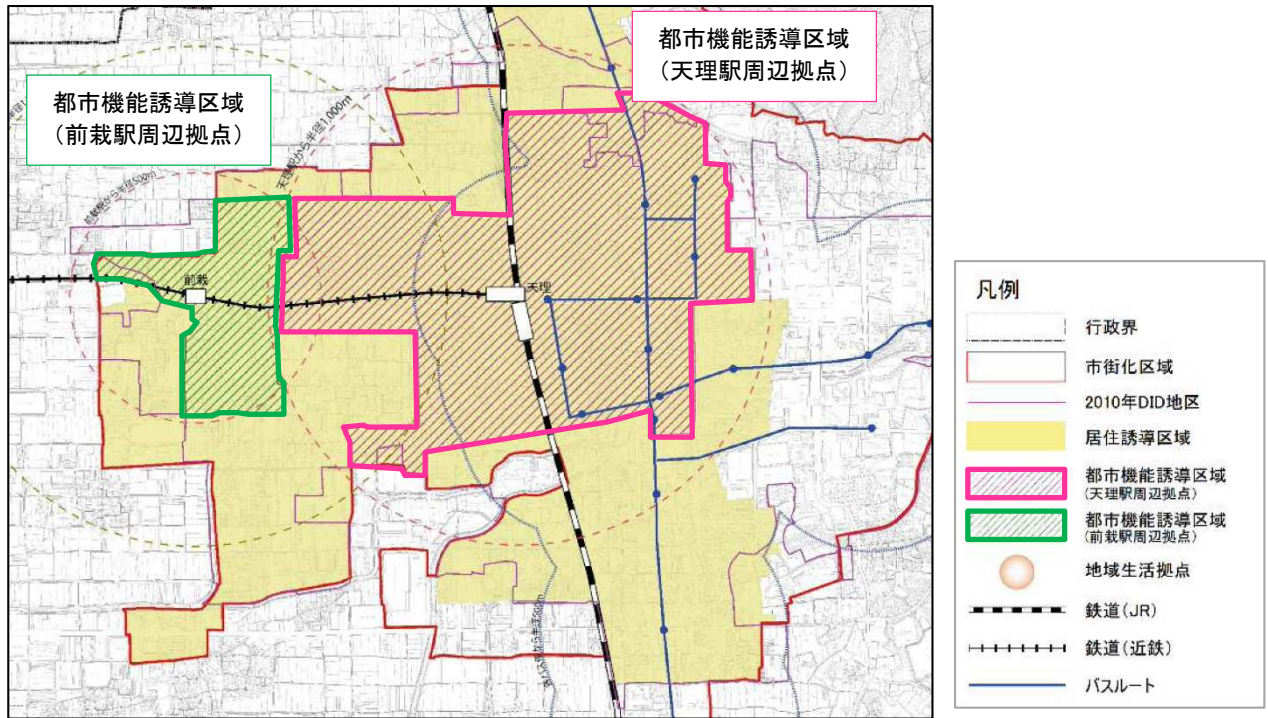


図 中心拠点の都市機能誘導区域及び居住誘導区域

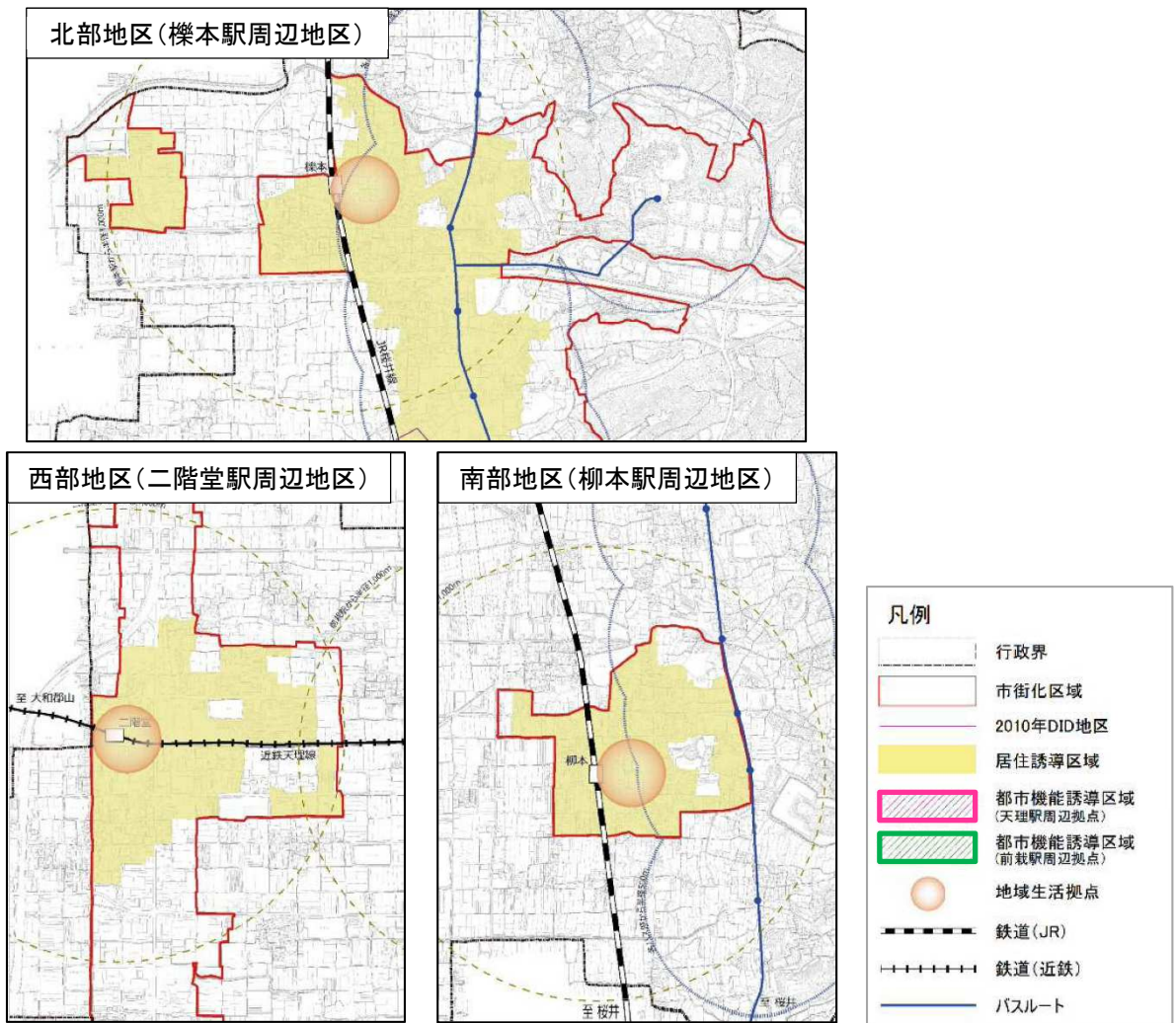


図 北部地区・西部地区・南部地区の地域生活拠点及び居住誘導区域

(3) その他の関連計画

その他の関連計画における地域公共交通網形成に係る取り組みや事業を整理し、下表に示す。

表 天理市のその他の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計 画	記載がある項目など	関連する主な取り組み・事業など
天理市都市計画 マスタープラン (2013年(平成25年) 4月策定)	道路・交通施設配置 に関する方針 ー公共交通機関ー	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆鉄道の利便性向上を図るため、鉄道駅の交通結節点機能の充実を図る。また、樺本駅、柳本駅、前栽駅及び二階堂駅は駅前広場が未整備であり、バス、タクシー及び一般車の利用環境の向上に努める。</li> <li>◆路線バスが天理駅を中心に運行しているほか、市街地を中心にコミュニティバスが運行しており、これらのバスの利便性の向上を図り、バス利用を促進していく。</li> </ul>
天理市まち・ひと・ しごと創生総合戦略 (2016年(平成28年) 3月策定)	地域をつなぐ、暮らし やすいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆KPIの1つとして「公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合」を掲げ、立地適正化計画を策定し、自転車や徒歩で生活ができ安心して暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進めるとともに、それぞれの地区を結ぶ交通ネットワークの構築を目指す。</li> </ul>
	垣根を越えた連携の 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆圏域内結びつき・ネットワークの強化の取り組みとして、圏域の公共交通の不便地域を埋められるようコミュニティバスの相互乗り入れを推進する</li> </ul>
第2次天理市地域公 共交通総合連携計画 (2014年(平成26年) 4月策定)	<p>【計画目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地帯の解消とその状況の継続</li> <li>・交通弱者の利便性の向上と社会参加の促進</li> <li>・中心市街地、公共施設へのアクセスの向上</li> <li>・交通由来の環境負荷の低減</li> <li>・市の公共交通幹線である鉄道網の利便性向上と利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆天理市コミュニティバス運行事業               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地帯の解消等を目的として平成21年から運行されている天理市コミュニティバス「いちよう号」の運行を継続し、利用者の増加を図る。</li> </ul> </li> <li>◆天理市デマンド型乗合タクシー運行事業               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地帯の解消等を目的として、平成24年から実証運行している天理市デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」を本格運行に転じ、東西南北各エリアにおいて運行区域を拡大し、適切に見直しつつ、公共交通空白地帯の解消を図るとともに、地域住民や運行受託事業者との協働のもとで利用促進活動を実施する。</li> </ul> </li> <li>◆公共交通の広報・利用促進活動               <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の広報やSNS、ウェブサイト等を活用した利用体験共有型の広報を行う。さらに、市内の各交通機関が連携した広報活動や利用促進活動に取り組む。</li> </ul> </li> <li>◆鉄道・路線バスの満足度向上に向けた施策展開               <ul style="list-style-type: none"> <li>・各種関係機関及び鉄道・路線バス事業者と満足度向上に向けた、「満足度向上に向けて想定される事業」の実施について協議を行う。</li> </ul> </li> <li>◆主要駅とその周辺エリアの面的なバリアフリー化               <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日3,000人以上の乗降客数を有する鉄軌道駅の4駅（近鉄天理、JR天理、近鉄二階堂、近鉄前栽の各駅）について、駅周辺のバリアフリー化を、各種関係機関及び鉄道事業者に働きかけるものとする。</li> </ul> </li> </ul>

表 奈良県の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計 画	記載がある項目など	関連する主な取り組み・事業など
<p>奈良県公共交通基本計画 (2018年(平成30年)3月策定)</p>	<p>【計画のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・『社会インフラ』としての公共交通</li> <li>・移動ニーズに応じた交通サービスの実現</li> <li>・関係者の連携・協働～『奈良モデル』～</li> <li>・バリエーション豊かな交通サービス</li> <li>・まちづくりの他、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携</li> <li>・データに基づく実証的アプローチ</li> </ul>	<p>【総合的かつ計画的に講ずべき施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆これまでの取り組みを更に推進していくもの               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域公共交通網形成計画」の策定</li> <li>・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携による路線・サービス内容等の決定・実行</li> <li>・公共交通の利用環境の整備</li> <li>・公共交通のソフト面での利用促進</li> <li>・市町村との連携・協働</li> <li>・県民等とのコミュニケーション</li> <li>・災害等緊急時の対応</li> <li>・交通安全の取り組みとの連携</li> </ul> </li> <li>◆取り組み内容を今後新たに検討するもの               <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携による移動手段を確保するための検討</li> <li>・県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方の検討</li> <li>・無人化された鉄道駅の再活性化</li> <li>・新たな交通サービスの実現に向けての検討</li> <li>・働く場としての交通事業者のあり方の検討</li> <li>・基金設置や認可特例など、運賃の活用の可能性の検討</li> <li>・財政支出のあり方の検討</li> <li>・県職員はじめ公共交通に関する人材の育成</li> <li>・行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方の検討</li> </ul> </li> </ul>
<p>奈良県地域公共交通網形成計画 2017 (2017年(平成29年)8月改定)</p>	<p>【計画のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県、市町村、交通事業者、県民等による『連携の証』</li> <li>・『公共交通とまちづくりのデッサン』</li> <li>・協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性を確保</li> </ul>	<p>【東部Aグループのまちづくりの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆グリーンツーリズム等への観光による誘客</li> <li>◆地域住民の広域移動の際の高速バスへのアクセス確保</li> </ul> <p>【東部Bグループのまちづくりの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆「山の辺の道」への観光による誘客</li> </ul>

## 第2章 地域公共交通に係る問題点と課題

### 2.1 天理市における地域公共交通に係る問題点

#### 2.1.1 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

本市の2015年(平成27年)における人口は67,398人であり、1995年(平成7年)の74,188人をピークに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。本市においては、特に東部の中山間地域及び市周辺部で高齢化率が高くなっている。[第2部 第5章 5.2 (2)]

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) 公共交通の利用状況に係る問題

市民が日常生活の移動に主に用いる交通手段の分担をみると、自動車の分担率が55.8%(2010年(平成22年))と過半数を占めており、奈良県全体の分担率48.8%を上回っている。一方、同年における公共交通(鉄道及びバス)の分担率は11.6%であり、奈良県全体の分担率17.5%を下回っている。[第2部 第5章 5.3 (2)]

このような傾向は、本市を運行する公共交通の利用状況にも表れており、本市と周辺市町を結ぶ基幹交通である鉄道及び路線バスの利用者数は年々減少している。市内の移動を支える地域内交通(コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー)の利用者は微増傾向にあるが、これらは輸送力が非常に小さく、公共交通全体でみれば利用者は減少傾向にあるといえる。[第2章 2.1.2 公共交通サービスに係る問題点で詳述]

市民アンケート結果によると、日常的に公共交通を利用しない人があげる利用しない理由として最も多いものは「利用する必要がない」で、交通手段別の回答割合は、路線バスが77.5%、コミュニティバス「いちよう号」西部線が75.3%、同じく菅原線が73.2%(沿線住民のみの回答結果)、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」が76.1%となっており、自動車依存の高さがうかがえる。この他「運行情報を知らない」も、「いちよう号」西部線で6.6%、「ぎんなん号」で8.4%あり、広報を十分に行えば利用喚起できる可能性もあると考えられる。[第2部 第6章 6.4 (2)(3)(5)]

このように、本市は日常生活の移動において自動車への依存度が高いが、市民アンケート結果における公共交通の今後の利用意向をみると、「今は利用しないが今後は利用すると思う」という意見が36.9%と最も多く、公共交通の利用者が将来増加する可能性は潜在的にあると考えられる。このような将来の潜在的ニーズに応えるためには、現在の公共交通を将来も存続させていかなければならない。[第2部 第6章 6.5 (1)]



### (3) 高齢者の移動環境の問題

本市の2014年（平成26年）の自動車運転免許保有者数は42,602人で近年横ばいだが、運転免許証保有率は63.1%で僅かながら増加傾向にある。〔第2部 第5章 5.2 (4)〕

年齢層別にみると、高齢者、特に女性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く、市民アンケート結果における2018年（平成30年）の女性の運転免許証保有率は、30～39歳が90.9%であるのに対し70～79歳は40.2%である。〔第2部 第6章 6.2 (2)〕

このため、高齢者は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やや高いという問題も生じている。2015年（平成27年）の市内の交通事故全体に占める高齢者による交通事故の割合は29.8%で、同年における本市の人口に占める高齢者の比率24.2%を上回っている。〔第2部 第5章 5.2 (5)〕

市民アンケート結果によると、今後必要な公共交通サービスとして、「運転免許を自主返納した高齢者への外出支援のしくみ」を望む声が多く、次いで「市街地での通院や買物に便利なバスの充実」、「高齢者等のタクシー利用、またはバス利用に対して支援する制度」が多く挙げられている。〔第2部 第6章 6.5 (2)〕

### (4) 観光振興に係る問題

本市を含む奈良県東部エリアの観光入込客数は、2016年（平成28年）で1,806万人であり、2010年（平成22年）の1,635万人から1.1倍の伸びとなっている。〔第2部 第5章 5.2 (6)〕

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、市内主要観光地における観光客へのアンケート結果によると、これらの方々を中心に、本市へのアクセス手段であるバスや鉄道の便数の増加や市内の移動・周遊に利用できるバスを望む声が挙がっている。〔第2部 第6章 6.6〕

### (5) 公共交通の運営を支える財源の問題

本市の歳入額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（平成28年）には1,005千万円で、本市の歳出総額2,565千万円の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。〔第2部 第5章 5.2 (7)〕

このような財政状況の中で、現在、路線バスの一部、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーは、本市が運行経費を負担・補填して運行を維持している。これら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（平成29年度）で本市の歳出総額の0.22%に相当する5,648万円であるが、公共交通の運行に係る負担額は年々増加しており、2015年度（平成27年度）からの2年間で1.19倍、2013年度（平成25年度）からの4年間で2.22倍に膨らんでいる。〔第2部 第5章 5.4.5〕

生産年齢人口の減少傾向が進む中、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すると考えられ、特別地方交付税や国及び県の補助制  
度などを有効に活用しつつ、公共交通のサービス向上を図っていくことが必要とされる。

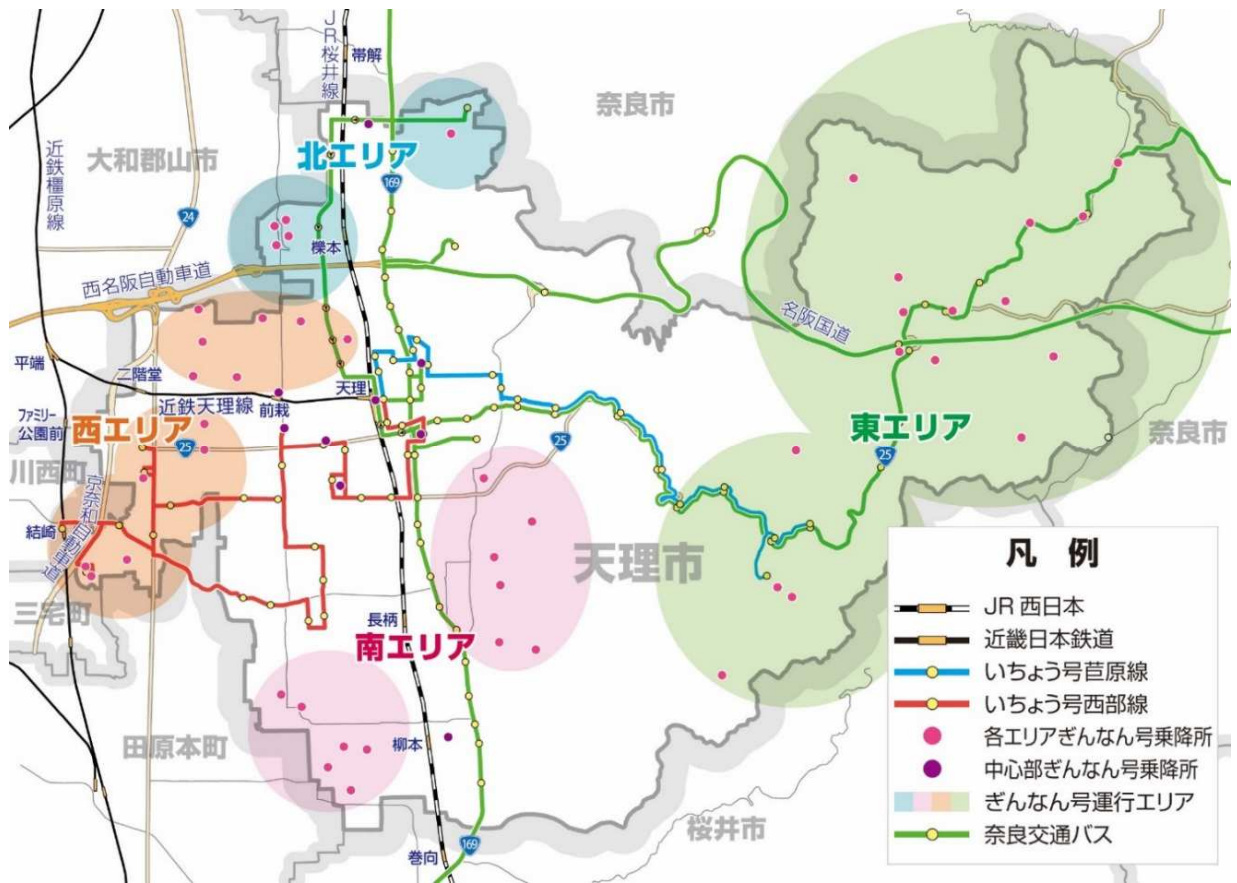


図 天理市の公共交通体系

## 2.1.2 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

#### ① 鉄道

鉄道は、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り、市内に路線を持つJR桜井線（万葉まほろば線）は2016年度（平成28年度）において平日1日あたり上下各31本、近鉄天理線は同じく上下各80本の列車が運行されている。同年度において最も乗客数の多い駅は近鉄天理駅で平日1日6,700人、次いでJR天理駅で同じく2,676人となっている。これら2駅以外も含めた各駅の利用者数は、いずれも減少傾向にある。[第2部 第5章 5.4.2 (1)]

2019年（平成31年）3月よりJR桜井線（万葉まほろば線）に新型車両が導入されるなど、鉄道事業者による輸送サービス向上の取り組みも行われているが、今後も利用者の減少傾向が続くと、将来的な運行本数の削減、最終列車の時刻繰り上げ、要員の削減などサービスの低下が懸念される。

市民アンケート調査の結果をみると、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。[第2部 第6章 6.4 (1)]

#### ② 路線バス

路線バスは、奈良交通(株)が国道169号及び25号に路線バスを運行し、近隣市への移動や市内の日常生活での移動を担っている。

本市を運行する路線バスの平日1日当たり利用者数は、全体的に減少傾向にある。運行本数の多い奈良天理線は、1便当たり11.2人が利用しており、また、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。一方で、その他の路線・系統の多くは1便当たりの利用者数が10.0人未満と少なく、それらの中で天理都祁線と天理桜井線は、奈良県地域交通改善協議会における協議対象路線となっている。また、系統によって受ける補助金の種類は異なるが、国、県及び本市からの補助金を受けて運行している。[第2部 第5章 5.4.2 (2)]

路線バスの利用者を対象としたアンケート調査からは、運行本数の増加、料金の低廉化の他、バス停へのベンチ整備など、待合い環境への要望がある。[第2部 第6章 6.4 (2)]

また、本市を運行する路線バスに限らないが、バス業界全体において乗務員（運転士）の不足が深刻化しており、既存路線における減便や、利用者のニーズがあってもそれに応える増便等の対応ができない状況も発生している。[第2部 第8章 8.1.2]

### (2) コミュニティバス「いちよう号」西部線の問題

コミュニティバス「いちよう号」西部線は、天理駅を起終点として主に市内の西エリアの買物施設や医療機関を巡回する路線である。当路線は、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、2017年度（平成29年度）の総利用者数は13,206人、1便当たりの利用者数は10.8人で、2010年度（平成22年度）からの7年間でいずれも1.63倍の伸びを示している。[第2部 第5章 5.4.2 (3)]

利用者の満足度は高く、利用者を対象としたアンケート調査結果によると74.7%の人が満足（またはやや満足）と回答している。利用者からは更に、運行本数の増加、土曜・日曜の運行、バス停への雨よけやベンチ整備などへの要望がある。[第2部 第6章 6.4 (3)]

一方で、収支率は2017年度（平成29年度）で7.5%であり、年々少しずつ向上してきているものの、良好な状況とは言えない。〔第2部 第5章 5.4.4 (1) ①〕

### (3) コミュニティバス「いちょう号」 苜原線の問題

コミュニティバス「いちょう号」 苜原線は、天理駅と市東部の苜原町の間を、国道25号旧道を経由し途中いくつかの集落に立ち寄りながら結ぶ路線で、同じ路線を運行する路線バス天理都祁線（苜原経由系統）の運行が空白となる時間帯に運行されている。車を運転できない高齢者等の通院や買物での利用のほか、市中心部の小中学校への通学にも一定の利用がある。

2017年度（平成29年度）の総利用者数は2,035人で、本格運行が始まった2016年度（平成28年度）からの1年間でいずれも1.20倍に伸びている。また1便あたりの利用者数は平日1.1人、土日祝日0.7人であり、「いちょう号」西部線と比較すると非常に少ない。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、ダイヤが近接している時間帯（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「いちょう号」 苜原線（及び重複する路線バス）を利用するパターンが多い。〔第2部 第5章 5.4.2 (4)〕

収支率は2017年度（平成29年度）で2.2%と極めて低く、2016年度（平成28年度）と比較しても0.2ポイント悪化している。〔第2部 第5章 5.4.4 (1) ②〕

ただし、利用者の満足度は高く、利用者を対象としたアンケート調査結果によると71.9%の人が満足（またはやや満足）と回答している。利用者からは、運行本数の増加、市内の目的地の近くにバス停設置を望む意見が多いほか、「いちょう号」 苜原線を利用しない人も含めた市民アンケートにおける山田町、福住町の住民の回答からは、当地までの延伸を希望する意見もあがっている。〔第2部 第6章 6.4 (3)(4)〕

### (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、鉄道、路線バス、コミュニティバスのいずれの駅や停留所からも遠い交通空白地域の解消を目的とした予約型乗合タクシーで、市中心部と東西南北の4つのエリアにそれぞれ設けられた乗降所の間を運行している。利用するには事前に利用者登録を行う必要があり、2018年（平成30年）9月現在の登録者数は1,295人である。

2017年度（平成29年度）の総利用者数は4,111人で、本格運行が始まって2年目の2015年度（平成27年度）からの2年間で1.07倍に伸びている。エリア別にみると、2017年度（平成29年度）において西エリアが最も多く1,404人、次いで北エリア、東エリア、南エリアの順である。1便あたりの利用者数は、最も多い西エリアでも1.9人で2人に達しておらず、乗合という機能を十分果たしているとは言い難い。〔第2部 第5章 5.4.2 (5)〕

利用者数が増加傾向にあるが、上述のような非効率な利用状況もあって運行経費も年々増加しており、収支率は2017年度（平成29年度）が6.9%で、前年度より0.9ポイント悪化している。〔第2部 第5章 5.4.4 (2)〕

利用登録者を対象としたアンケート調査結果によると、登録者の70.5%（不明・無回答除く）が「利用したことがない」あるいは「かつて利用していたが今は利用しない」と回答している。その理

由は、今は自分で自家用車を運転している、送迎してくれる人がいるなどが多いが、直前に予約できないことや、(運行時間が)利用する時間に合わないことも挙がっている。[第2部 第6章 6.4 (5)]

バス業界と同様にタクシー業界においても乗務員の不足が深刻化しており、「ぎんなん号」の運行を請け負うタクシー事業者においても同様であり、通常のタクシー事業において深夜の配車を休止する等の対策を行っている。この傾向が今後も続けば、「ぎんなん号」の運行にも支障をきたすことが懸念される。[第2部 第8章 8.2.3]

なお、「ぎんなん号」の運行によって、本市の公共交通空白地(駅、バス停、乗降所から700m圏外)は大きく解消されており、解消割合は92.3%で、人口カバー率は99.7%である。[第2部 第5章 5.4.3]

## 2.2 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。

### (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（万葉まほろば線）、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。

### (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（コミュニティバス「いちょう号」、デマンド型乗合タクシー「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、コミュニティバス「いちょう号」萱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。

### (3) 高齢者や移動手段を持たない人等の移動支援

- 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。

### (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。

### (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「いちょう号」やデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」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（乗り方教室など）、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。
- 公共交通の運行を担うバス事業者、タクシー事業者における乗務員（運転士）不足は今後も深刻化が見込まれる。乗務員不足は、地域公共交通の維持を根底から揺るがす問題であり、「乗務員は地域を支える最前線の仕事」といった観点からPRするとともに、待遇や終了環境の改善、市民の理解の向上への取り組みが必要である。
- 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、返納後の移動支援に資する方策の検討が必要である。

表. 天理市の地域公共交通に係る問題点と課題のつながり

【問題点】

【課題】

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
	(2)公共交通の利用状況に係る問題
	(3)高齢者の移動環境の問題
	(4)観光振興に係る問題
	(5)公共交通の運営を支える財源の問題

(1)広域的な基幹交通のサービス維持

- ・鉄道事業者、バス事業者と行政が連携したサービス維持、利用促進の取り組み
- ・路線バス運行の効率化による維持

(2)利便性向上と効率化を両立した地域内交通の見直し

- ・コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行サービスの維持
- ・路線バスと一体となった「いちよう号」菅原線の見直し

(3)高齢者や移動手段を持たない人等の移動支援

- ・運転免許証を自主返納した高齢者の日常生活移動の支援
- ・中山間地域などにおける小さな移動需要に見合った移動支援の取り組み

(4)観光振興と連携した移動支援

- ・本市の観光魅力度向上に資する公共交通利用環境の整備
- ・公共交通を活用した観光に関する情報発信

(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

- ・既存のコミュニティ交通の周知徹底を図る情報発信
- ・公共交通の利用意識向上に向けた広報
- ・公共交通の乗務員に対する待遇改善支援、市民の理解の浸透

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
	(2)コミュニティバス「いちよう号」西部線の問題
	(3)コミュニティバス「いちよう号」菅原線の問題
	(4)デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の問題

- 鉄道**
  - ・利用者の減少による将来的なサービス水準低下への不安
- 路線バス**
  - ・利用者の減少による収支悪化、補助金への依存度の上昇
  - ・乗務員不足による減便、増便対応の困難
  - ・待合環境整備への要望
- (2)コミュニティバス「いちよう号」西部線の問題
  - ・利用者増加に伴う更なるサービス向上の要望(増便、土日祝運行、バス待ち環境整備等)
  - ・上昇傾向にあるも今なお低い収支率
- (3)コミュニティバス「いちよう号」菅原線の問題
  - ・1便あたり1人前後の極めて低い利用状況
  - ・極めて低い収支率
  - ・路線バスとの運行時間帯の近接
  - ・山田町、福住町からの延伸要望
- (4)デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の問題
  - ・乗り合い機能を十分に果たしていない利用状況
  - ・利用者増に伴い増加する運行経費、低収支率
  - ・予約手続きの不便さに起因する利用の敬遠
  - ・運行事業者における乗務員不足



## 第3章 地域公共交通網形成に向けた取り組み

### 3.1 基本方針

#### 3.1.1 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。

そして今、世の中は競争・成長社会から新しい共生社会に変わる大きな潮流の中にあり、都市としての成熟期に入ろうとしている本市においても、共生社会の一員としての新たな姿が求められている。目指すべき姿を端的に表現すれば「支えあうマチ天理」である。

こうした中、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、行政等のさまざまな主体による「協働」・「支えあい」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、本市の地域公共交通においては、市域を跨ぐ広域的基幹交通（鉄道・路線バス）と市内の移動を担う地域内交通（コミュニティバス、デマンドタクシー、その他民間運営の交通）とが、鉄道駅を中心に連携して地域と地域を結ぶネットワークを形成し、通勤、通学、通院、買物などの暮らしや、観光目的での移動を支えることができる利便性の高い地域公共交通網の形成を目指すものとし、本計画の基本理念を以下に定める。

#### 本計画の基本理念

**「支えあうマチ天理」を実現する、広域的基幹交通と地域内交通とが  
連携した利便性の高い地域公共交通網の形成**

### 3.1.2 地域公共交通網形成の基本方針と方向性

本計画の基本理念を踏まえ、その実現に向けた地域公共交通網形成の基本方針を以下のとおり定める。

#### ＜地域公共交通網形成の基本方針＞

##### **(1) 市民の暮らしを支える、鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの形成**

---

広域的基幹交通であるＪＲ桜井線（万葉まほろば線）及び近鉄天理線の各駅を拠点に、それらを補完する路線バスを生かしながら、駅を中心に各地域を結ぶコミュニティバスやデマンドタクシーにより、駅、公共施設、医療施設、商業施設と住宅地域を結ぶまちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成する。なお、広域的な移動を支える基幹交通サービスについては、運行サービスの維持に努めるとともに、基幹交通を補完して多くの市民の暮らしを支える地域内交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）については、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、利便性と効率性の両立に向けた必要な改善・見直しを行う。

##### **(2) 交通不便地域や高齢者等の移動手段の確保**

---

中山間地域をはじめとする人口減少や高齢化が特に顕著な地域における市街地への移動手段を確保するため、既存路線バス及びコミュニティバスの再編により利便性・効率性の向上を図る。また、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た地区の自主運営などによる「支えあいの移動手段」の可能性も含め、様々な手法・交通モードを検討し実現を目指す。

##### **(3) 観光客にとって利用しやすい公共交通の充実**

---

「山の辺の道」と、これに沿って点在する社寺や古墳群への観光交通として、駅～国道 169 号～「山の辺の道」までの徒歩及び自転車での移動環境の向上を図るとともに、「（仮称）奈良県国際芸術家村」のような大量集客施設については、公共交通によるアクセスの確保により、南北の広域的基幹交通となるＪＲ桜井線（万葉まほろば線）と、山際を並走する路線バスのそれぞれの強みを最大限に引き出し、観光客による公共交通の利用を促進する。

##### **(4) 幅広い連携による移動手段の維持・確保と利用促進施策の展開**

---

各種関係機関との協働や地域住民による支えあいにより、地域の移動手段を維持・確保し、その利用促進につながる施策を展開する。

## <基本方針>

## <地域公共交通網形成の方向性>

(1) 市民の暮らしを支える、鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの形成

JR桜井線(万葉まほろば線)  
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  
「いちよう号」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  
「いちよう号」菅原線

○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。

○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。

(2) 交通不便地域や高齢者等の移動手段の確保

○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た地区での「自主運営」などによる「支えあいの移動手段」の可能性も含め、様々な手法・交通モードを検討し実現を目指す。

(3) 観光客にとって利用しやすい公共交通の充実

○駅やバス停～山の辺の道までの徒歩及び自転車での移動環境の向上を図るとともに、(仮称)奈良県国際芸術家村等の大量集客施設への公共交通によるアクセス向上により、JRと山際を並走する路線バスのそれぞれの強みを最大限に引き出し、観光客による公共交通の利用を促進する。

(4) 幅広い連携による移動手段の維持・確保と利用促進施策の展開

○各種関係機関との協働や地域住民による支えあいにより、地域の移動手段を維持・確保し、その利用促進につながる施策を展開する。



図. 地域公共交通網形成の方向性 (イメージ)

## 3.2 基本方針を実現するための施策・事業

地域公共交通網形成の基本方針の実現に向けて、本計画において推進する計画事業は下図のとおりである。また各事業の概要、及び実施主体等を次頁より示す。

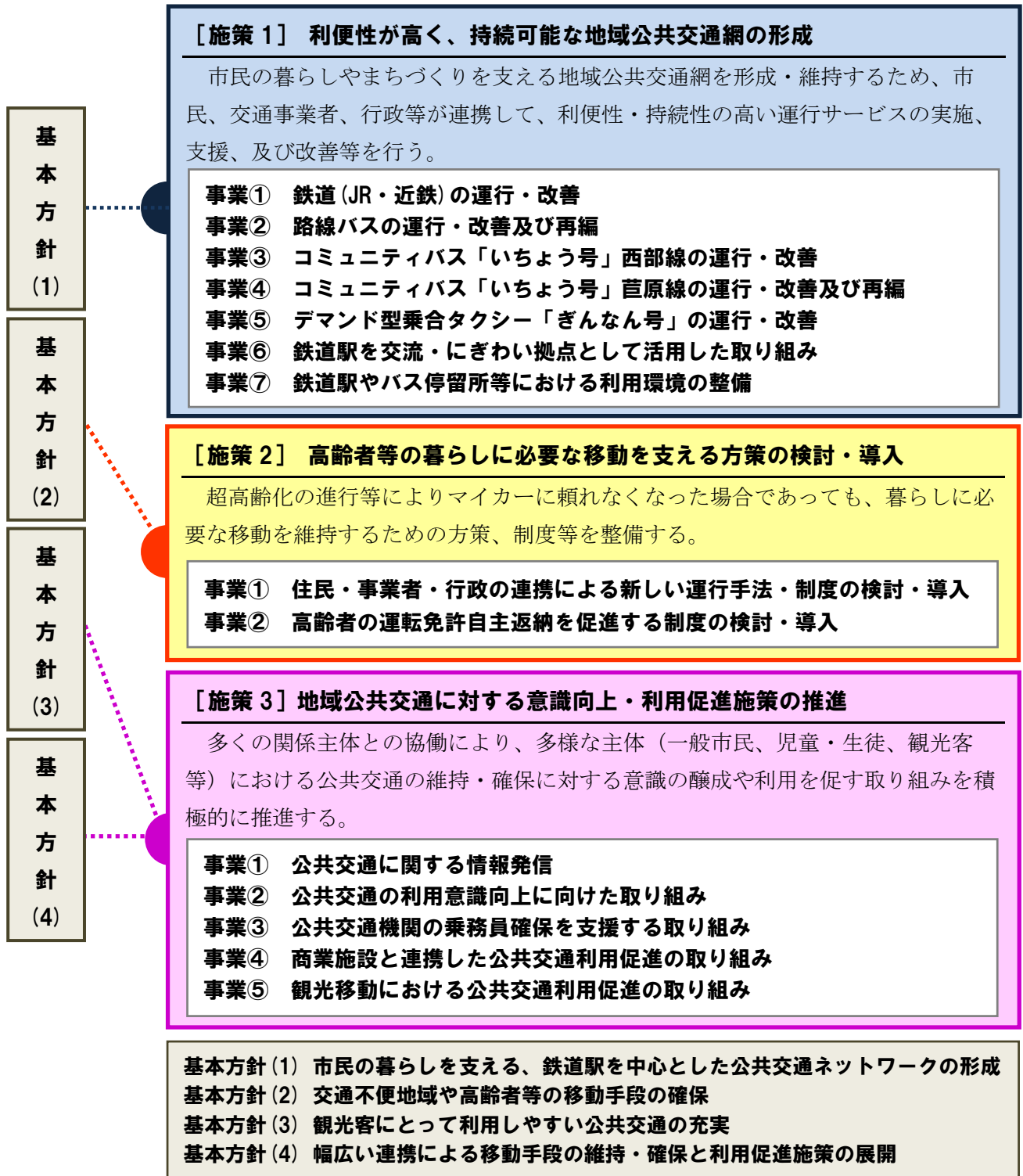


図 計画事業の枠組み





## 事業② 路線バスの運行・改善及び再編

### [事業概要]

- 周辺市町等への広域移動や市内の生活移動を担う路線バスは、市民の暮らしに不可欠な公共交通であり、交通事業者、行政（市、県、国）の協働により、運行サービス水準の維持を図ることを基本とする。
- 利便性が高く持続可能な地域公共交通網を形成・維持するため、路線バスにおける運行サービス内容と利用実態、利用ニーズ等とに乖離が生じる場合は、交通事業者と市が協議して、必要な再編や改善を行う。
- 広域路線のうち、「奈良県地域交通改善協議会」における協議対象路線については、同協議会の診断結果に基づき再編を検討するとともに、「奈良県地域公共交通網形成計画」の「公共交通とまちづくりのデッサン」に記された事業に、交通事業者と市及び関係機関の協働により取り組む。
- ※ただし天理都祁線（苜原経由系統）は、効率化を図るため、コミュニティバス「いちよう号」苜原線と一体的な再編を実施する（施策1、事業④参照）
- 路線バス全線を対象に整備されたバスロケーションシステムの有効活用による利便性向上を図る。

### [実施主体]

交通事業者、天理市



写真 路線バス天理桜井線



写真 路線バス天理都祁線（苜原系統）

バスの情報がスマホでわかる!

奈良交通バスポータルサイト

奈良バスナビweb

平成30年12月3日路線バス全線へエリア拡大!

パソコンで! スマホで! デジタルサイネージで!

バスのリアルタイムの位置情報が確認できます!

奈良バスナビweb <https://navi.narakotsu.co.jp/>

奈良交通 0742-20-3108

出典：奈良交通(株)HP

図 奈良交通(株)の路線バス全路線を対象としたバスロケーションシステム

## 事業③ コミュニティバス「いちよう号」西部線の運行・改善

### [事業概要]

- 利用者数が増加傾向にあるコミュニティバス「いちよう号」西部線は、市民の暮らしに不可欠な移動手段としての役割が拡大過程にあるといえるため、市民、交通事業者、市の協働により、運行サービス水準の維持を図ることを基本とする。
- ただし、運行サービス内容と利用実態、利用ニーズ等とに乖離が生じる場合は、効率化や利便性向上の観点より、市民、交通事業者、市が協議し、必要な改善を実施する。
- 都市計画道路東井戸堂西長柄線（(仮称) 九条バイパス）等の今後の新たな道路整備計画を見据え、交通環境の変化に対応した路線の見直しを検討する。
- 沿線住民へのPRや沿線の施設と連携した利用促進施策の展開により、現在の利用者の定着化及び新たな需要の掘り起こしに取り組む。（施策3、事業③参照）
- 継続的な運行のためには収支の向上が不可欠であり、利用促進の取り組みによる利用者数の増加を図るとともに、市民の意見等に配慮しつつ、運賃の適性化についても必要に応じて検討する。

### [実施主体]

天理市、交通事業者

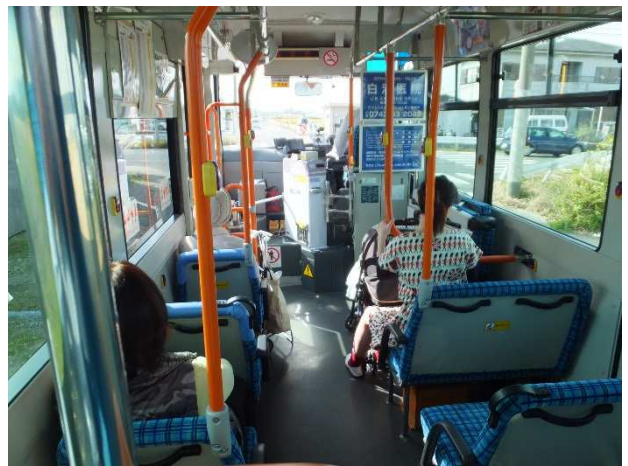


写真 コミュニティバス「いちよう号」西部線



## 事業④ コミュニティバス「いちよう号」苜原線の運行・改善及び再編

### [事業概要]

- コミュニティバス「いちよう号」苜原線は、沿線地域の住民の暮らしに不可欠な移動手段であり、沿線住民、交通事業者、市の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本とする。
- ただし、利用者数が非常に少なく収支状況が厳しいため、持続可能な移動手段を確保する観点から、運行ルートが重複する路線バス天理都祁線（苜原経由系統）と一体的な再編を行う。
- 再編にあたっては、地域住民のニーズを十分確認するとともに、通学や通院目的などでの現在の利用者の利便性をできるだけ確保しつつ、さらに運行に不可欠な車両や運転士等が効率的に運用できるような運行ルート、ダイヤを検討する。
- また、再編後においても運行サービス内容と利用実態、利用ニーズ等とに乖離が生じる場合は、効率化や利便性向上の観点より、沿線住民、交通事業者、市が協議し、必要な改善を実施する。

### [実施主体]

天理市、交通事業者



写真 コミュニティバス「いちよう号」苜原線



図 コミュニティバス「いちよう号」苜原線と路線バス天理都祁線（苜原系統）の運行ルートの重複

## 事業⑤ デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の運行・改善

### [事業概要]

- デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」は、地域住民の暮らしに不可欠な移動手段であり、地域住民、交通事業者、市の協働により、運行サービス水準の維持を図ることを基本とする。
- 乗降所位置の設定やダイヤ等において見直しニーズが生じた場合は、市内における交通空白地域の解消という本来の目的に鑑み、地域住民、交通事業者、市が協議し、過剰な供給とならないよう配慮しつつ必要な改善を実施する。
- 一般的な定時定路線型の公共交通と異なり、電話予約などの利用手続きが必要になるため、利用方法をわかりやすく示し、一層の普及を図る。(施策3、事業①参照)
- 継続的な運行のためには収支の向上が不可欠であり、利用促進の取り組みによる利用者数の増加を図るとともに、市民の意見等に配慮しつつ、運賃の適性化についても必要に応じて検討する。

### [実施主体]

天理市、交通事業者



写真 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」

## 事業⑥ 鉄道駅を交流・にぎわい拠点として活用した取り組み

### [事業概要]

#### 【天理駅前広場「コフフン」】

- 天理駅はJR桜井線（万葉まほろば線）と近鉄天理線が接し、路線バスやコミュニティバス等の発着点で本市の玄関口であるとともに、乗客1万人弱の交通結節点となっている。
- 天理駅の交通結節機能の強化及び利用環境の向上を図るとともに、子育て世代から高齢者まで多世代の市民が集い、交流し、市外からの来訪者に本市の魅力を発信することを目的とし、平成29年4月に天理駅前広場「コフフン」を整備した。
- 天理駅前広場「コフフン」においては、引き続き鉄道・バスの利用者が待ち時間などを快適に過ごせるような空間づくりを行うとともに、様々なイベントを継続的に実施することにより公共交通の利用者の増加を図る。

### [実施主体]

天理市

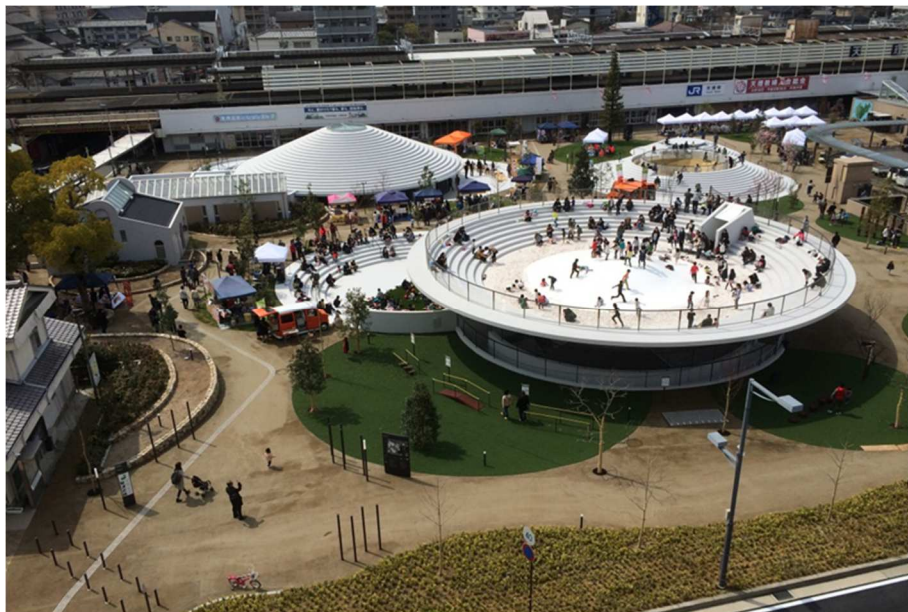


写真. 天理駅前広場「コフフン」



## 【JR柳本駅】

- JR桜井線（万葉まほろば線）の沿線活性化方策のひとつとして、「歴史ある無人駅舎柳本駅観光・地域交流拠点施設整備プロジェクト」が行われている。内容は、JR西日本より本市へ譲渡された柳本駅舎の改修や西改札口の新設等であり、平成30年度内に完了予定である。
- 同プロジェクト完了後は、同駅をもてなしの活動拠点、賑わい創出の拠点として活用し、産業振興、観光振興、地域交流などに向けた取り組みを、住民と行政が連携して行う。
- 現在、同駅を発着する公共交通機関は鉄道のみであるが、二次交通を担う多様な交通モードが結節する市南部の交通拠点とすることを念頭に、将来的な整備を検討する。

## 【実施主体】

天理市、地域住民



図. JR柳本駅舎改修のイメージ



図. JR柳本駅の拠点化のイメージ

## 事業⑦ 鉄道駅やバス停留所等における利用環境の整備

### [事業概要]

- 市内最大の公共交通結節点である天理駅において、待合及び交流施設となる駅前広場コブフンや天理駅南団体待合所等の利用環境の整備を実施する。
- 各鉄道駅における構内の施設のバリアフリー化を推進する。
- 路線バス、コミュニティバス、及びデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」乗降所における利用環境の一層の向上を図るため、上屋・ベンチ等の整備を、周辺の自治会や事業所等と協力しつつ、可能な箇所から順次実施する。
- バス停留所の清掃や維持管理等に関する地域住民の意欲的な取り組みに対する支援を行う。

### [実施主体]

天理市、交通事業者、市民

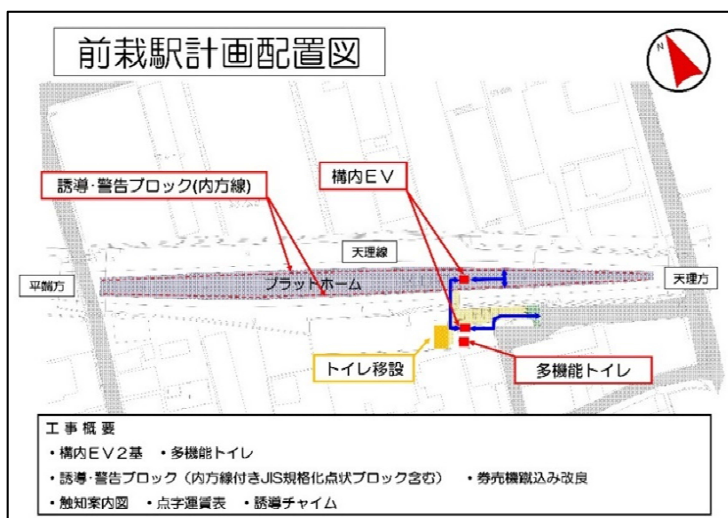


写真 天理駅南団体待合所

図 近鉄前栽駅のバリアフリー化計画



写真 バス停に地域住民が設置した待合室  
(仁興口バス停)



写真 バス停に店舗が設置したベンチ  
(イオンタウン天理バス停)  
※デマンド型乗合タクシー  
「ぎんなん号」の乗降所と共通

## [施策 2] 高齢者等の暮らしに必要な移動を支える方策の検討・導入

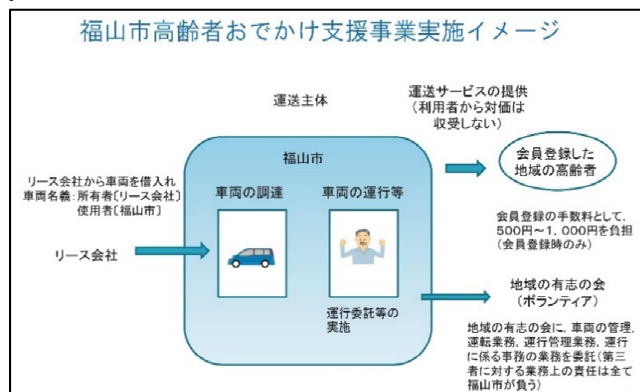
### 事業① 住民・事業者・行政の連携による新しい運行手法・制度の検討・導入

#### [事業概要]

- 超高齢化が進行する地域において、マイカーに頼れないような市民の暮らしを守るために、地域住民、市の協働により、既存の公共交通モードでは対応が困難と思われる小さな需要や個別ニーズに対応できる移動手段の導入を可能とするための手法・制度等を検討する。
- 地域ぐるみで公共交通を守り育てると意識の強い地域については、地域内における住民主体での新たな移動手段の検討、導入に向けた取り組みを支援する。
- 他の地域においても、病院や商業施設等の事業者間相互、住民と事業者、事業者と行政など多様な主体が連携し、買い物支援バスや通院バス等地域の実情に応じた運行手法・制度について検討する。
- 公共交通における運転者不足の問題は一層深刻化すると見込まれるため、自動運転やライドシェア等、交通における新たな技術や仕組みに関する情報を収集し、導入の可能性について検討する。

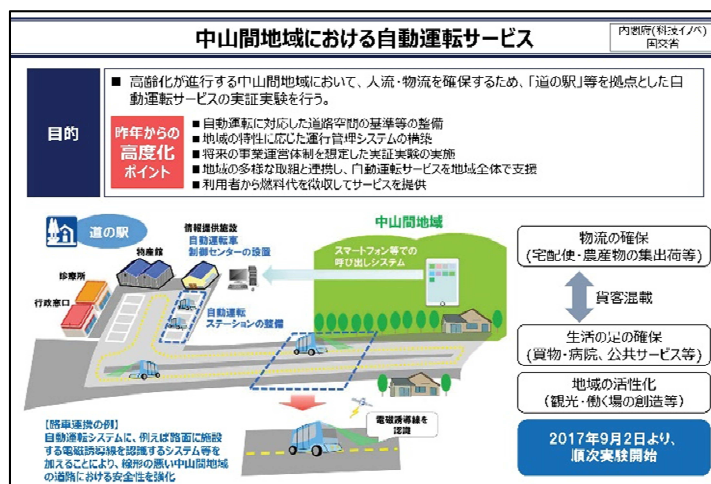
#### [実施主体]

天理市、地域住民



出典：福山市HP

図 住民主体の新たな移動手段の確保に対する支援の仕組みの例



出典：内閣府HP

図 中山間地域における自動運転サービスの例



## 事業② 高齢者の運転免許自主返納を促進する制度の検討・導入

### [事業概要]


- 奈良県内では、増加する高齢ドライバーによる交通事故を削減するため、運転免許の自主返納を支援（路線バス、タクシー運賃の割引等）する制度が設けられている。本市でも、高齢化に伴い自動車の運転を不安視する市民が少なくないことを受けて、自主返納を促すため、本市独自のインセンティブを付与する制度の導入を検討する。
- インセンティブの内容は計画期間内に検討するが、公共交通の利用促進にも繋がるものとして、コミュニティバス「いちよう号」・デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」利用券の提供などが想定される。

### [実施主体]

天理市

### ■運転免許自主返納(全ての免許種別を返納)の手続き案内

- 日曜日も運転免許センターで自主返納の受付を行います。(平成30年7月1日開始)
- ご本人が病気で入院中、施設等で入所中等で、窓口に来庁することができない場合は、ご家族などの代理人による免許証を返納する手続きができるようになりました。(平成30年7月1日開始)
- 申請取消し手続き後は、免許は取り消され、運転されると無免許運転になります。
- 申請取消しを行った免許をもう一度取得するためには、新たに免許試験を受験する必要があります。

受付場所	運転免許センター		住所地の警察署
	月～金曜日	日曜日	
受付曜日	月～金曜日 土曜・祝日・振替休日・年末年始(12/29～1/3)は受付しません。	日曜日	月～金曜日 土曜・日曜・祝日・振替休日・年末年始(12/29～1/3)は受付しません。
受付時間	午前9:30～11:30 午後2:00～4:00	午前10:30～11:30 午後2:00～3:00	午前8:30～12:00 午後1:00～4:00
本人が申請する場合に必要なもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転免許証</li> <li>○ 運転免許証を紛失等されている方は、印鑑、身分証明書(住民票、健康保険証、パスポート等)が必要です。</li> </ul>		
代理人の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 返納の意思がありながら諸事情により窓口に向うことが困難な方は、代理人による申請(自主返納)ができます。</li> <li>○ 本人の親族(3親等内の親族又は同居の親族)等</li> <li>○ 施設等の職員(本人が入院又は介護施設等に入所している場合)</li> </ul> 		
代理人が申請する場合に必要なもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 委任状承諾書及び誓約書(別添のとおり)</li> <li>○ 代理人が親族である場合は、本人確認書類(運転免許証、健康保険証、パスポートなどのうちいずれか一つ)</li> <li>○ 代理人が施設等の職員である場合は、本人確認書類(運転免許証、健康保険証、パスポートなどのうちいずれか一つ)及び施設等の職員であることを証明する書類、並びに申請者が施設等の入所により直接申請することが困難なことを証明する書類</li> <li>○ 申請者の運転免許証</li> <li>★代理人による手続きが、申請者の意思によらない手続きであった場合は、法律等により罰せられることがあります。</li> </ul>		
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎免許証住所が他府県の方は奈良県に転入手続き後の申請になります。</li> <li>◎申請されても、審査の結果受理できない場合があります。</li> <li>◎全ての免許を自主返納された方は、『運転経歴証明書』の交付の申請ができます。</li> </ul>		

出典：奈良県警HP

図 奈良県警の運転免許自主返納案内

## [施策3] 地域公共交通に対する意識向上・利用促進施策の推進

### 事業① 公共交通に関する情報発信

#### [事業概要]

- 公共交通の利用促進を図るため、市域を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバス「いちよう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」を全て網羅した総合時刻表や、乗り換え情報、公共交通を活用したおでかけ情報などを掲載した広報媒体を作成するとともに、市広報紙、ホームページを活用した情報提供を推進する。
- コフン内の観光案内所、鉄道駅、既存の観光施設、本市ホームページ等において、観光情報と合わせて公共交通に関する情報提供を充実させる。(施策3、事業④参照)

#### [実施主体]

天理市、交通事業者



図 公共交通総合時刻表の一部 (2017年度に作成)



図 コミュニティバス「いちよう号」苜原線・西部線、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の利用ガイド



## 事業② 公共交通の利用意識向上に向けた取り組み

### [事業概要]

- 公共交通に対する認知度の向上及び利用意識の向上を図るため、市内の児童・生徒を対象としたバスの乗り方教室や、高齢者を対象とした車いすでの利用体験会などを、交通事業者との連携により定期的、継続的に開催する。
- 市内で開催される様々なイベント、祭事等の場において、公共交通に関するPRブースの設置やグッズの配布などを定期的、継続的に実施する。

### [実施主体]

天理市、交通事業者



写真提供：奈良交通（株）

写真 他都市における児童を対象としたバスの乗り方教室の事例

## 事業③ 公共交通機関の乗務員確保を支援する取り組み

### [事業概要]

- 路線バス事業者やタクシー事業者における乗務員（運転士）の不足は深刻化しており、路線バスの減便や利用者ニーズに対する対応の困難、タクシーにおける夜間配車の休止などの動きも実際に起こっており、公共交通を維持していく上で大きな障害となっている。
- 公共交通の運行に携わる乗務員を確保するため、市広報紙等を活用した市民への乗務員募集の呼びかけ、市内の高校生を対象に、公共交通を支える乗務員という職業への興味・関心を持ってもらうための取組を実施する。
- 公共交通の乗務員の待遇改善（給与の向上、勤務環境の改善等）を支援できる仕組みづくりや、乗務員の待遇向上に対して市民の理解を得られるような情報発信に、行政と交通事業者が連携して取り組む。

### [実施主体]

天理市、交通事業者

**Convey a smile**

## 安全・確実そして笑顔で運ぶ バス運転士の活躍

このお仕事の、大きなバスの車体を自在にあやつる運転士さんを見て、カッコよく見えて憧れた方も多いのではないでしょうか。

運転士という職業の最大の責任は、車外の道路交通はもとより、車内の状況にも十分に気を付けて、乗客の皆さんを安全に目的地に送り届けることです。

さらにもう一つ忘れてはならないのが、まち中に、あるいは観光地に有日、皆さんの笑顔を通じて、地域の活性化に貢献することです。

だから、たれにでもできる仕事ではありません。みんなの役に立ちたい、地域に貢献したい、みんなの笑顔を見たい、そう強く思うあなただからこそできる仕事です。公共交通機関として社会への貢献度も大きく、その重要性、必要度も広く利用者に認められた大切な仕事です。

**まずは説明会に行ってみよう!**

各地のバス事業者が実施している説明会に行ってみよう。中には女性運転士との体験会を行うバス事業者もあります。

**職場を見てみよう!**

施設の設備や日頃の勤務の仕方などを説明を受けると安心です。

**運転体験してみますか?**

バス事業者によっては、運転免許講習所やバスの車両整備場などで実際に運転を体験させてもらえます。

**バス運転士になるまで、なった後のキャリアアップ**

**大型二種免許がなくても大丈夫!**

バスの運転には大型二種免許が必要ですが、普通免許しか持っていない方は、養成制度を利用して専任の責任を軽減しながら免許を取得することも可能です。その場合は、免許取得後に入社していただくことになります。

**入社後の業務訓練**

入社後は、運転技術はもちろん、車内乗務員の操作方法や検査業務、乗客対応の仕方について約1か月の基礎訓練をこなすことから、乗客サービスや接客、乗客対応、乗客対応に関する研修などの研修を履修した上で業務を行います。

**運転士デビュー**

訓練期間が終了したら、まずは運転士としてお客様を乗せての取組となります。ことからは約半年間、通勤や通学、病院や学校など様々な乗客が乗られるので、乗客に笑顔に、そして安全で快適なサービスを提供します。

**経験を積んでキャリアアップ**

路線バスで経験を積んだあとは、市域や近郊により、高速バスやバスのような大型車の乗務や、運行管理などのマネージメント業務に転身することやキャリアアップが可能です。もちろん、路線バスでの運転士として必要な経験を積み、乗客の安全確保に貢献することもできます。

※1. 詳細は、各バス事業者にお問い合わせください。

**Convey a smile**

## 活躍する女性運転士

**きっかけ**

幼いころから大型車両が大好きで、大型車両を運転する女性ドライバーを見かけては憧れていました。免許も無く、子供もまだまだ幼い頃から諦めておりましたが、県北バスで運転士説明会に参加し、子育て中の女性運転士も活躍していることや運転士養成制度のことを知り、挑戦したいと思ったのがきっかけです。

**やりがい**

お年寄りの多い地域ということもあり、お客様から声援「結構」「バスが来るから出かけるね」等、感謝の言葉を頂いた際にやりがいを感じています。また「女性のよくなるね」「笑顔がいっぱい」と言っていたいた方には、自分の夢であったこの職業を選んでよかったと思っています。

**活躍する若手運転士**

**バス運転士を職業とした理由**

幼いころから、バス運転士という職業に憧れていました。そんな時に、若手県北バスのバス運転士募集の広告を見つけたんです。大型二種免許は所持していませんでしたが、県北バスには養成制度があると知り、憧れていたバス運転士という職業を目指すことにしました。

**仕事に対する思い**

公共交通機関の一員としての責任を強く感じます。また、寂しい土地へ行って新たな発見をしたり、地域の方々と触れ合えることに喜びを感じています。

**様々な支援制度**

**○大型二種免許取得支援制度**

多くのバス事業者で、大型二種免許取得を支援しています。支援の仕方は会社によって異なりますが、全額会社負担、半額会社負担、全額研修、5年間勤務により返還免除などがあります。

**○各種福利制度**

優良運転士に対する表彰制度、無事故表彰、多年勤務表彰のほか、報奨金を支給する会社もあります。また、プロの運転士としての技術を磨くバスドライバーズコンテスト等も開催されています。

**○女性が働きやすい環境づくり**

女性専用のトイレ、更衣室、休憩室、シャワールーム、宿泊施設の整備、託児所の設置、制服デザイン、マタニティ休暇、短時間勤務、小売りのバス運転への配慮など女性が働きやすい環境づくりに取り組んでいるバス事業者も増えています。

**○高校卒業生でも就業できる環境づくり**

まだ免許取得資格がない高校卒業生には、運転士養成員として採用し、入社後3年間は修業補助業務、営業所補助業務、お客様相談室など基本について研修しつつ、運行管理者の資格勉強を行います。その後、免許取得、乗務訓練を経て運転士になるというプログラムがあるバス事業者もあります。

**○キャリアアップ**

運転士としては、コミュニティバスや路線バスや高速バス等といったステップアップのほか、運転士から運行管理員への登用、管理部門への人事交流などに取り組んでいるバス事業者もあります。

**国土交通省自動車局旅客課** 相談センター  
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 <http://www.mlit.go.jp/ecommon/000162853.pdf>  
平成27年6月

出典：国土交通省自動車局

図 バス運転士への就職をPRするチラシ

## 事業④ 商業施設と連携した公共交通利用促進の取り組み

### [事業概要]

○コミュニティバス「いちょう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の利用促進を図るため、沿線に立地する大型小売店、市、交通事業者が連携して、コミュニティバス「いちょう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」を利用した買物客に対してインセンティブ等を付与する仕組みを検討し、実施する。

### [実施主体]

天理市、商業施設、交通事業者

発売額	大人用 290円券5枚つづり 1,000円 小児用 150円券5枚つづり 500円 ※障害者等割引はできません。	
ご利用区間	イオンモール橿原 (イオンモール橿原北含む)	~ 大和八木駅 ~ 近鉄高田駅 ~ 高田市駅・東中 ~ 橿原神宮前駅西口・橿原神宮前駅 (33系統に限る)
発売場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄大和八木駅・近鉄高田駅の各奈良交通乗車券うりば</li> <li>イオンモール橿原内イオンサービスカウンター</li> <li>イオンモール橿原行きバス車内</li> </ul>	

< 買い物に利用しやすい回数券を設けた事例（橿原市） >

**お帰りバス切符**  
 タウンズニーカー乗車券(200円分)プレゼント!  
 タウンズニーカーで帰るもラクラク!

**バスお帰り切符サービス**

浜松駅バスターミナル  
 お買い上げレシート 税込 **2,000円以上**

上島駅東バス停  
 お買い上げレシート 税込 **1,080円以上**

お買い上げレシートを「イオンモール専門店街1階インフォメーション」・「イオン直営売場1階サービスカウンター」へご提示ください。

★お帰り切符は当日限り有効 ★途中下車不可  
 ★イオンモール浜松市野専門店街ならびにイオン浜松市野店のレシート合算可

< バスで来店し買い物した人への帰路の乗車券進呈の事例（松本市・浜松市） >

出典：イオン各店HP

図 商業施設と連携した公共交通利用促進への取り組み事例



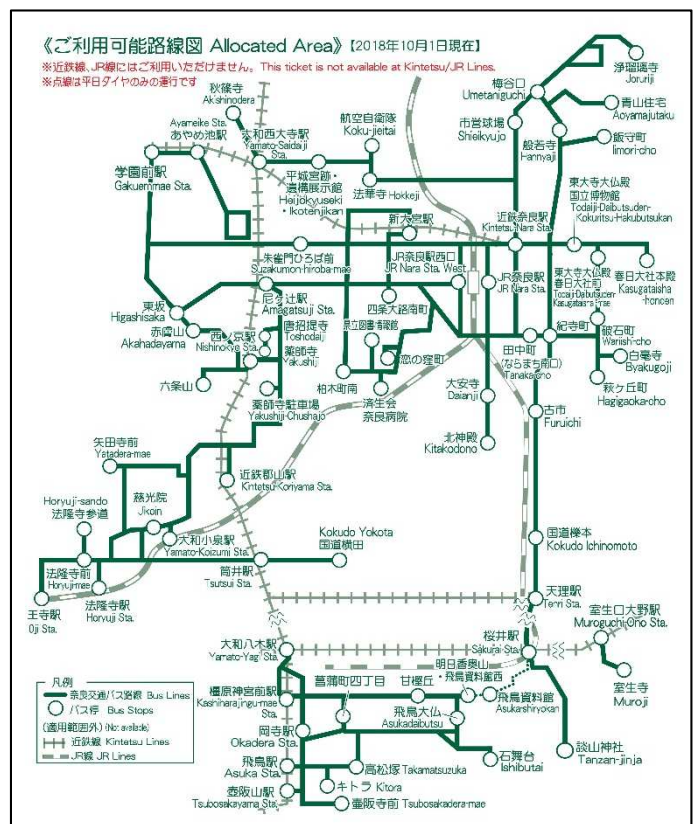
## 事業⑤ 観光移動における公共交通利用促進の取り組み

### [事業概要]

- 市内に存在する観光資源や2021年度開村（予定）の「(仮称) 奈良県国際芸術家村」へのアクセス、及びこれらの観光資源の周遊に公共交通を利用できるよう、既存のバス路線の活用、新たな路線やバス停の設置、周遊に便利なチケットの発行などを交通事業者や関係機関を交えて検討し、効果の期待できるものについては実証実験等を踏まえて導入の是非を検討する。
- コフブン内の観光案内所、鉄道駅、既存の観光施設、本市ホームページ等において、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、観光移動に公共交通を利用しやすい環境づくりに資する取り組みを行う。

### [実施主体]

天理市、交通事業者、(奈良県)



出典：奈良交通（株）HP

図 奈良交通バスの「奈良・大和路2DAYPASS」と利用可能エリア  
(※天理市の観光施設で、同チケットによる特典を受けられるところはない)

### 3.3 計画の目標と評価指標

本計画の目標及び評価指標を、4つの基本方針毎にそれぞれ次のように設定する。

#### 基本方針(1) 市民の暮らしを支える、鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークの形成

【目標1-1】公共交通の利便性に対する不満度合いの軽減		
評価指標	各交通モードに対する満足度（不満回答の割合の低下）	
目標の設定	市民アンケート調査結果における、路線バス、コミュニティバス「いちよう号」西部線・菅原線、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」のそれぞれに対する満足度評価の「不満（「やや不満」と「不満」の合計）」の構成比（不明・無回答を除く）を、現況値よりも低くすること。	
計測方法	計画期間の最終年に、市が市民アンケート調査や各交通モードの利用者アンケート調査を実施して指標値をとりまとめる。	
数値目標	現況値	路線バス：21.2%（平日） コミュニティバス「いちよう号」西部線：6.1% コミュニティバス「いちよう号」菅原線：6.3% デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：11.9% （※2018年市民及び各利用者アンケート調査結果より。不明・無回答を除く）
	目標値	路線バス：20%以下 コミュニティバス「いちよう号」西部線：5%以下 コミュニティバス「いちよう号」菅原線：5%以下 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：10%以下

【目標1-2】地域内公共交通の利用者数の維持		
評価指標	地域内公共交通（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」）の利用者数	
目標の設定	人口減少が見込まれる中、施策の展開等により利用者数を現在の水準で維持する。	
計測方法	毎年、交通事業者からデータ提供を受け、整理する。	
数値目標	現況値	地域内交通の総利用者数：19,622人／年（2017年） （※各交通事業者及び天理市データより）
	目標値	地域内交通の総利用者数：19,700人／年

【目標 1－3】地域内公共交通の収支率の改善		
評価指標	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」の収支率	
目標の設定	<p>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」の運行に係る収支率を、運行の効率化や利用促進に繋がる施策・取組により、現状の水準維持もしくは向上を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス「いちよう号」西部線：現況より向上</li> <li>・コミュニティバス「いちよう号」菅原線：現状の水準維持</li> <li>・デマンド型乗合タクシー：現状の水準維持</li> </ul>	
計測方法	毎年、市が集計、整理する。	
数値目標	現況値	<p>コミュニティバス「いちよう号」西部線：7.5%（2017年）            コミュニティバス「いちよう号」菅原線：2.2%（2017年）            デマンド型乗合タクシー：6.9%（2017年・全エリア計）            （※天理市データより）</p>
	目標値	<p>コミュニティバス「いちよう号」西部線：10%（向上）            コミュニティバス「いちよう号」菅原線：3%（現状の水準維持）            デマンド型乗合タクシー：7%（現状の水準維持）</p>

【目標 1－4】公共交通に対する市の負担額の抑制		
評価指標	路線バス及び地域内公共交通に対する市の負担額	
目標の設定	<p>路線バス及び地域内公共交通の運行に対して毎年市が支出している負担額の総額を、サービス水準を維持しつつ効率化や利用促進に繋がる施策・取り組みを行うことにより、現状の水準に維持する。</p>	
計測方法	毎年、市が集計、整理する。	
数値目標	現況値	<p>地域内公共交通（路線バス、コミュニティバス「いちよう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」）に係る総負担額：5,648万円（2017年）</p>
	目標値	<p>地域内公共交通（路線バス、コミュニティバス「いちよう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」）に係る総負担額：5,900万円（2023年）            ※今後の伸びが、2016～2017年にかけての年間伸び率（1.05倍）で推移した場合に計画最終年に想定される額。</p>

## 基本方針(2) 交通不便地域や高齢者等の移動手段の確保

【目標2-1】地域内公共交通の利用者数の維持		
評価指標	コミュニティバス「いちょう号」 苜原線及びデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」 東部地区の利用者数	
目標の設定	公共交通施策の展開により、中山間地域のコミュニティバス「いちょう号」 苜原線及びデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の利用者数を維持する。または利用者の減少率が人口の減少率を下回らないようにする。	
計測方法	毎年、交通事業者からデータ提供を受け、整理する。	
数値目標	現況値	コミュニティバス「いちょう号」 苜原線：2,305人/年（2017年） デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」 東部エリア：1,017人/年（2017年）
	目標値	コミュニティバス「いちょう号」 苜原線：2,350人/年 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」 東部エリア：1,050人/年

【目標2-2】高齢者の運転免許証返納の促進		
評価指標	運転免許証返納者数	
目標の設定	公共交通の利便性の向上を図るとともに、免許返納者に対する本市独自のインセンティブ施策を展開することにより、安心して運転免許を返納する高齢者の増加を図る。	
計測方法	毎年、市が集計。または警察よりデータ提供を受け整理する。	
数値目標	現況値	645人／5年（※2014～2018年。ただし2018年は11月末までの暫定値）
	目標値	1,500人／5年（※計画期間内における合計人数）

### 基本方針(3) 観光客にとって利用しやすい公共交通の充実

【目標3-1】来訪者の公共交通利用の促進		
評価指標	主要観光地における公共交通を利用した来訪者の割合	
目標の設定	観光目的の来訪者にも利用しやすい公共交通の整備や来訪者へのPR等により、公共交通を利用して本市の観光地へ来訪及び周遊する人を増やす。	
計測方法	計画最終年に、石上神宮及び天理市トレイルセンターにおいて来訪者ヒアリング調査を実施し、公共交通による来訪者及びマイカーによる来訪者の割合を集計・整理する。	
数値目標	現況値	[公共交通による来訪者] 石上神宮：55.1% トレイルセンター：25.0% (観光客アンケートより、各観光地の最寄り駅またはバス停から徒歩で来た人、山の辺の道を徒歩で来た人、タクシーで来た人の割合) [マイカーによる来訪者] 石上神宮：41.7% トレイルセンター：60.0% (同じく、マイカーで来た人の割合)
	目標値	[公共交通による来訪者] 石上神宮：60% トレイルセンター：30% [マイカーによる来訪者] 石上神宮：35% トレイルセンター：55%

### 基本方針(4) 幅広い連携による移動手段の維持・確保と利用促進施策の展開

【目標4-1】地域内公共交通の利用者数の維持		
評価指標	地域内公共交通（コミュニティバス「いちょう号」及びデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」）の利用者数（※目標1-2の再掲）	
目標の設定	人口減少が見込まれる中、施策の展開等により利用者数を現在の水準で維持する。	
計測方法	毎年、交通事業者からデータ提供を受け、整理する。	
数値目標	現況値	地域内交通の総利用者数：19,622人/年（2017年） (※各交通事業者及び天理市データより)
	目標値	地域内交通の総利用者数：19,700人/年

【目標4-2】関係主体による積極的な利用促進活動の推進		
評価指標	市民を対象とした利用促進活動の実施回数	
目標の設定	小学生、高齢者など様々な属性の市民を対象として、公共交通の利用促進を目的とした活動を、定期的・継続的に実施する。	
計測方法	毎年、市が実績データを収集・整理する。	
数値目標	現況値	公共交通をPRする機会の開催回数（バスの乗り方教室など）：未開催 市広報紙等への公共交通関連情報の提供回数（免許返納の呼びかけ等）：3回/3年（2015～2017年度）
	目標値	公共交通をPRする機会の開催回数：1回以上/年 市広報紙等への公共交通関連情報の提供回数：4回以上/年



### 3.4 事業展開

各事業の展開計画は下表のとおりである。

表 計画期間の事業展開

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
<b>【施策1】 利便性が高く、持続可能な地域公共交通網の形成</b>					
[事業①] 鉄道(JR・近鉄)の運行・改善	■	■	■	■	■
[事業②] 路線バスの運行・改善及び再編	■	■	■	■	■
[事業③] コミュニティバス「いちょう号」西部線の運行・改善	▨	■	■	■	■
[事業④] コミュニティバス「いちょう号」苮原線の運行・改善及び再編	▨	■	■	■	■
[事業⑤] デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の運行・改善	▨	■	■	■	■
[事業⑥] 鉄道駅を交流・にぎわい拠点として活用した取り組み	■	■	■	■	■
[事業⑦] 鉄道駅やバス停留所等における利用環境の整備	▨	▨	▨	▨	▨
<b>【施策2】 高齢者等の暮らしに必要な移動を支える方策の検討・導入</b>					
[事業①] 新しい運行手法・制度の検討・導入	▨	▨	▨	▨	▨
[事業②] 高齢者の運転免許自主返納を促進する制度の検討・導入	▨	▨	▨	▨	▨
<b>【施策3】 地域公共交通の利用意識向上・利用促進施策の推進</b>					
[事業①] 公共交通に関する情報発信	■	■	■	■	■
[事業②] 公共交通の利用意識向上に向けた取り組み	■	■	■	■	■
[事業③] 公共交通機関の乗務員確保を支援する取り組み	▨	■	■	■	■
[事業④] 商業施設と連携した公共交通利用促進の取り組み	▨	■	■	■	■
[事業⑤] 観光移動における公共交通利用促進の取り組み	▨	■	■	■	■
可能性や具体策の検討 ▨▨▨▨▨▨▨▨▨▨    期間を通じて実施 ■■■■■    必要に応じて実施 ▨▨▨▨▨▨					

## 第4章 目標達成状況の評価

### 4.1 評価の実施

本計画で掲げた目標の達成に向けて事業を着実に実行するため、「天理市地域公共交通活性化協議会」において本計画に係る評価を行う。

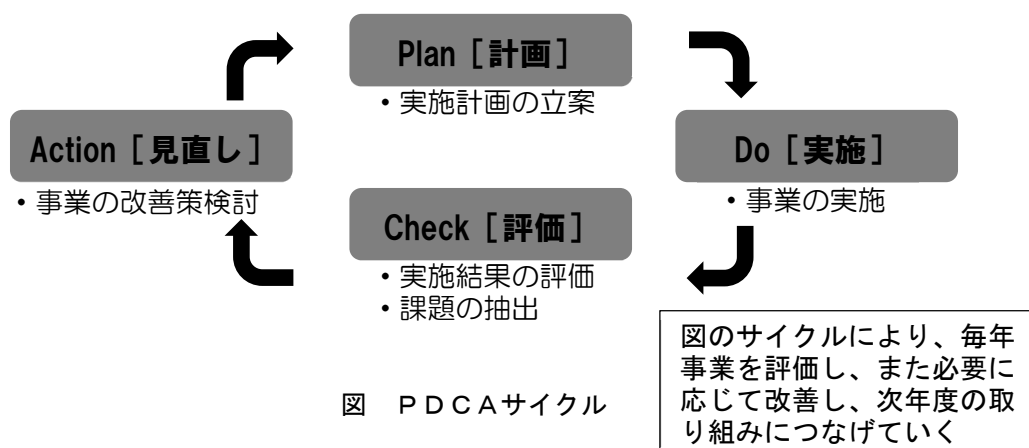
「天理市地域公共交通活性化協議会」は、地域公共交通を取り巻く環境が年々厳しくなっている状況の中で、天理市にとって最適な公共交通のあり方について総合的に取り組むため、市、県、国、交通事業者、市民などの公共交通に関わる関係者が協議し、合意形成を図る等の役割を担う組織であり、毎年複数回開催する。



写真 天理市地域公共交通活性化協議会

### 4.2 評価の方法

事業進捗や実施結果などについては、毎年、いわゆる「PDCAサイクル」の考え方に基づく評価を実施することで、社会情勢等、外生的な要因の変化などにも対応し、必要があれば事業内容の見直し・改善を行い、目標の達成を目指す。



計画期間の最終年（2023年度）は、期間全体を通じた事業全体の検証を行うとともに、評価指標を用いた目標達成度の評価や、計画期間内に生じた課題等について検討する。

また評価、検証の結果を踏まえて、必要性に応じて、次期の地域公共交通網形成に係る計画策定を行う。

## 第2部 資料編

### 第5章 天理市の現状

#### 5.1 地勢

##### (1) 位置

天理市は、奈良県北部の大和平野中央東部および大和高原中央西部の一部を占めており、大阪市の中心から 30 km 圏に位置している。周囲は、北を奈良市と大和郡山市、西を川西町・三宅町・田原本町、南を桜井市、東を奈良市（旧都祁村）に接している。

市域の広がり東西 14.9 km、南北 10.6 km にわたり、面積 86.37 km<sup>2</sup> であり、奈良県の総面積 3,361.1 km<sup>2</sup> の 2.3% を占めている。

地形は、市域の西部にあたる大和平野に位置する平野部、奈良盆地東縁周辺の山麓斜面地、市域東部にあたる大和高原山間部の 3 つの地域に区分される。

特に本市は、天理教の宗教文化都市として発展し、国内外から参拝者が多数訪れる特色ある街であり、また東部山麓には日本最古の主要道路といわれる「山の辺の道」が通るなど風光明媚な観光地として全国的にも知られた地域である。

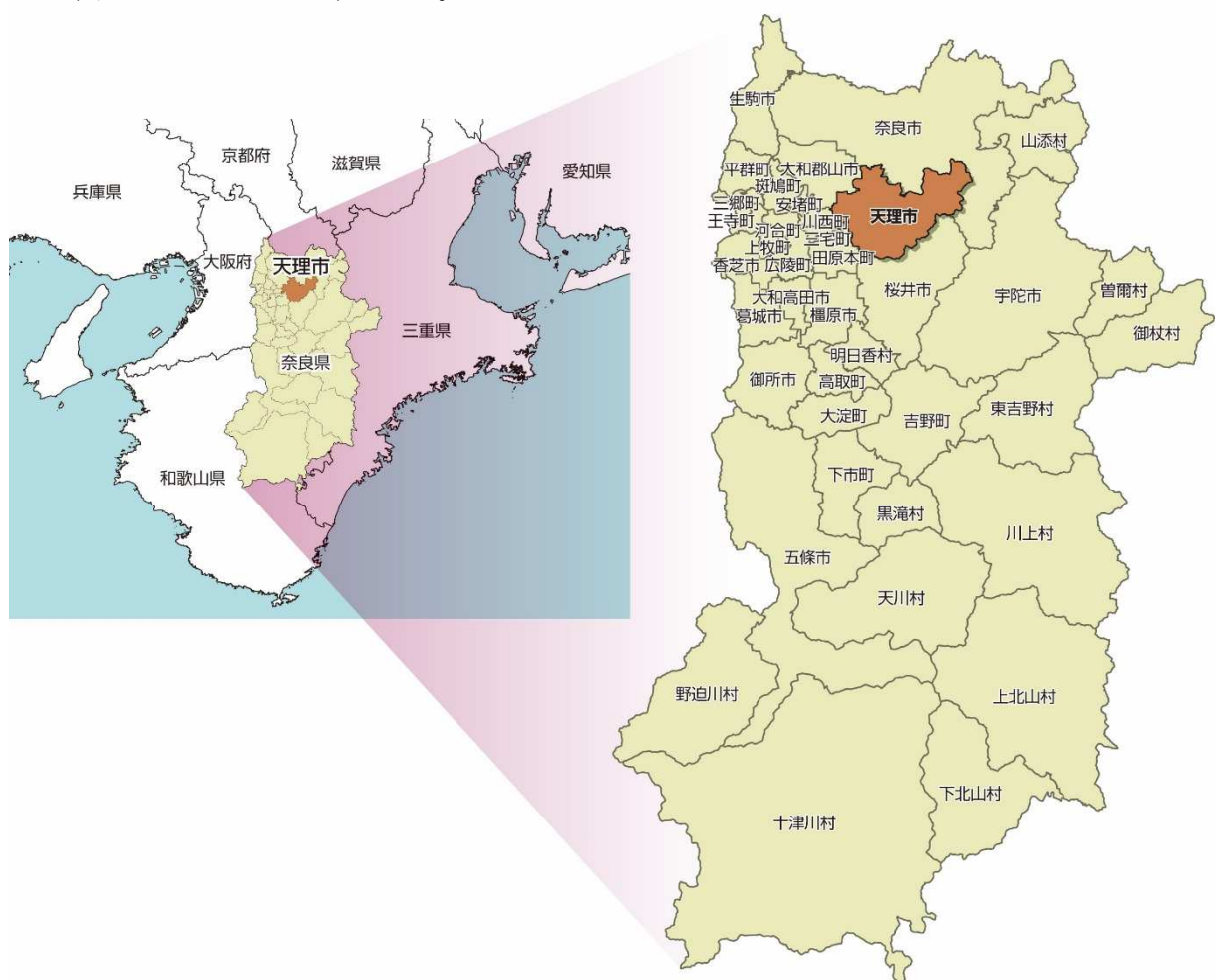
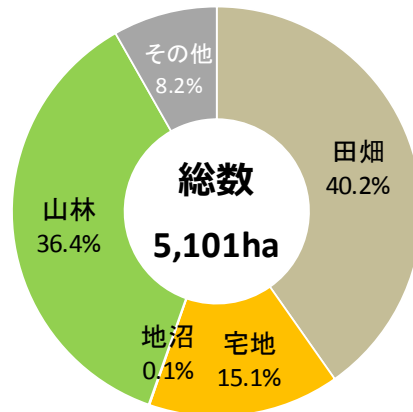


図 天理市の位置図

## (2) 土地利用

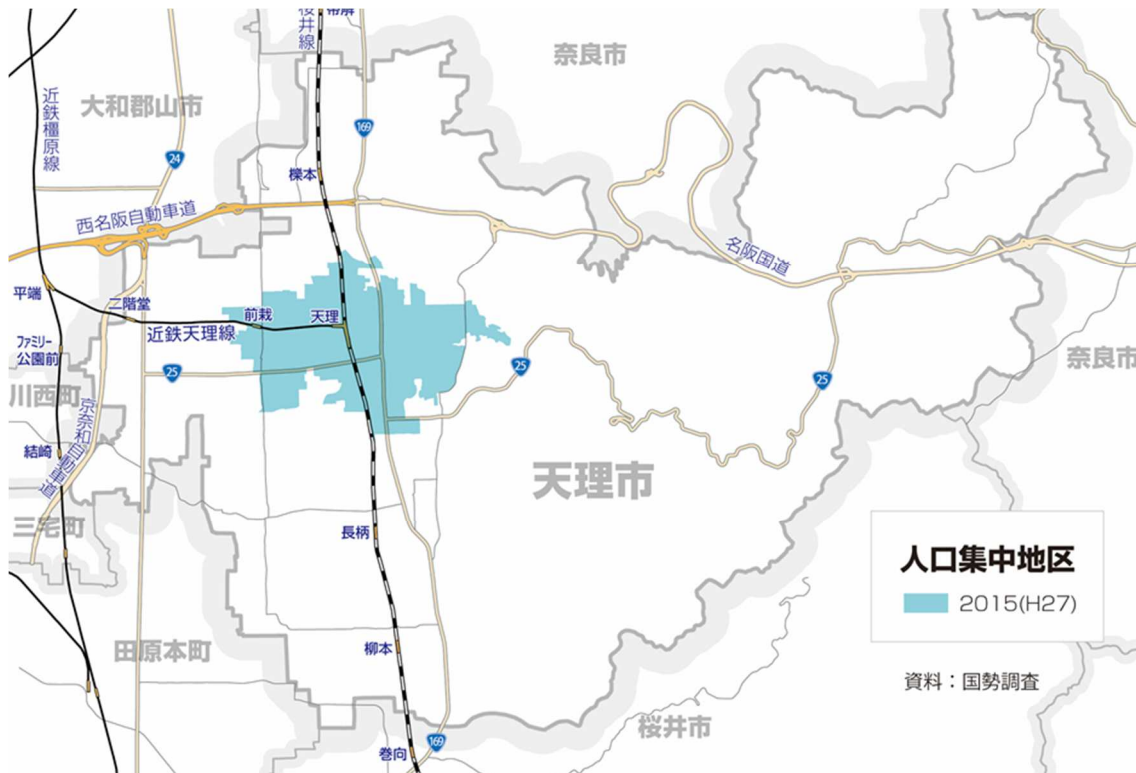
本市の非課税土地を除く面積は5,101haであり、土地利用区別にみると約40%が農地、約36%が山林、約15%が宅地となっている。

都市的形態をなす人口集中地区（D I D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されている。



資料：天理市税務課 2017年（平成29年）1月1日現在

図 土地利用の内訳



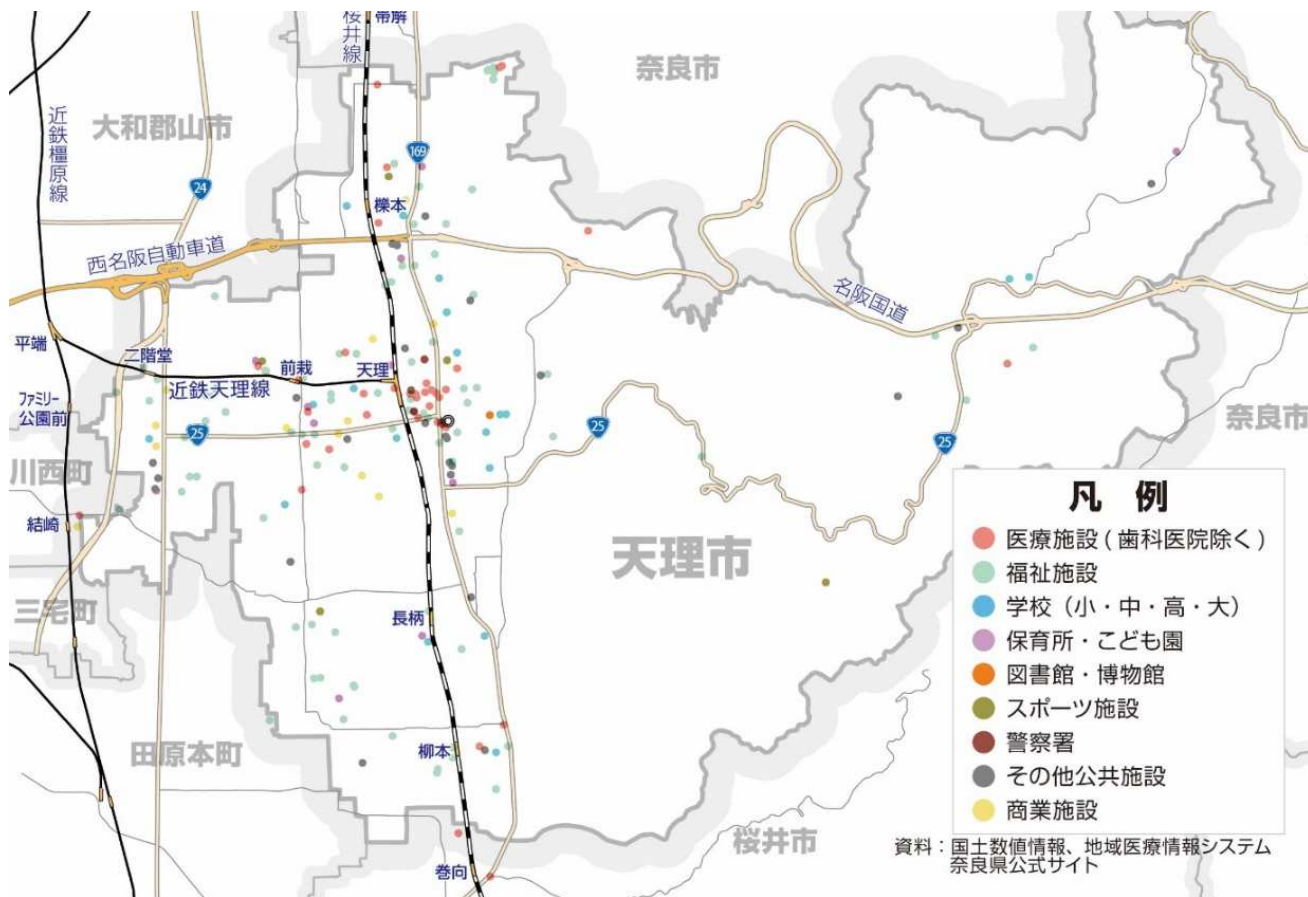
資料：国勢調査（2015年(平成27年)）

図 人口集中地区（D I D）

## 5.2 地域の人口や産業

### (1) 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している。



資料：国土数値情報、地域医療情報システム、奈良県公式サイト

図 主な施設の立地状況

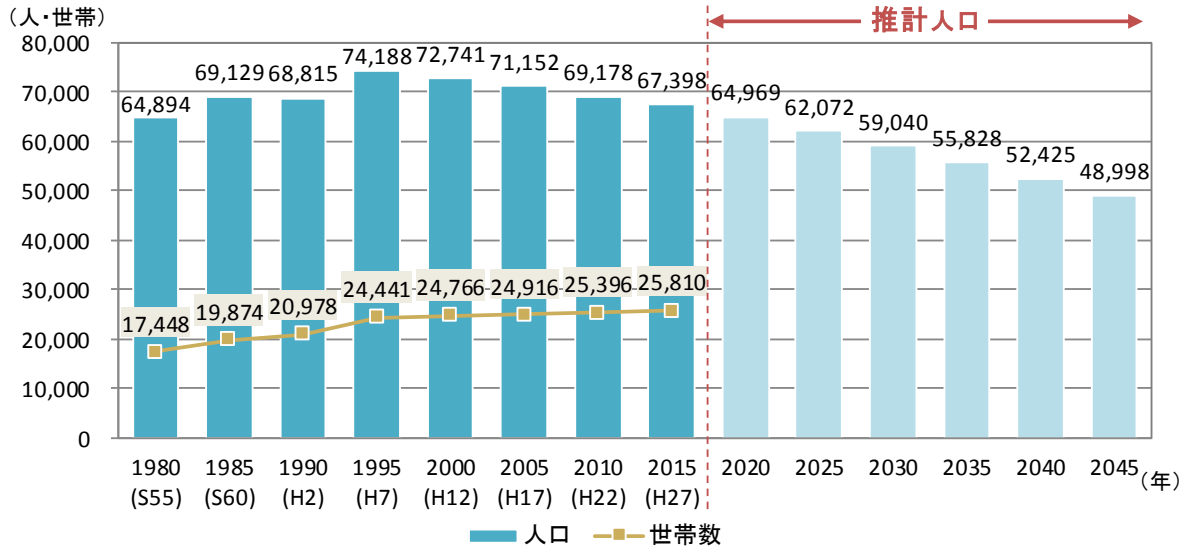


(2) 人口動態・人口密度

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である。

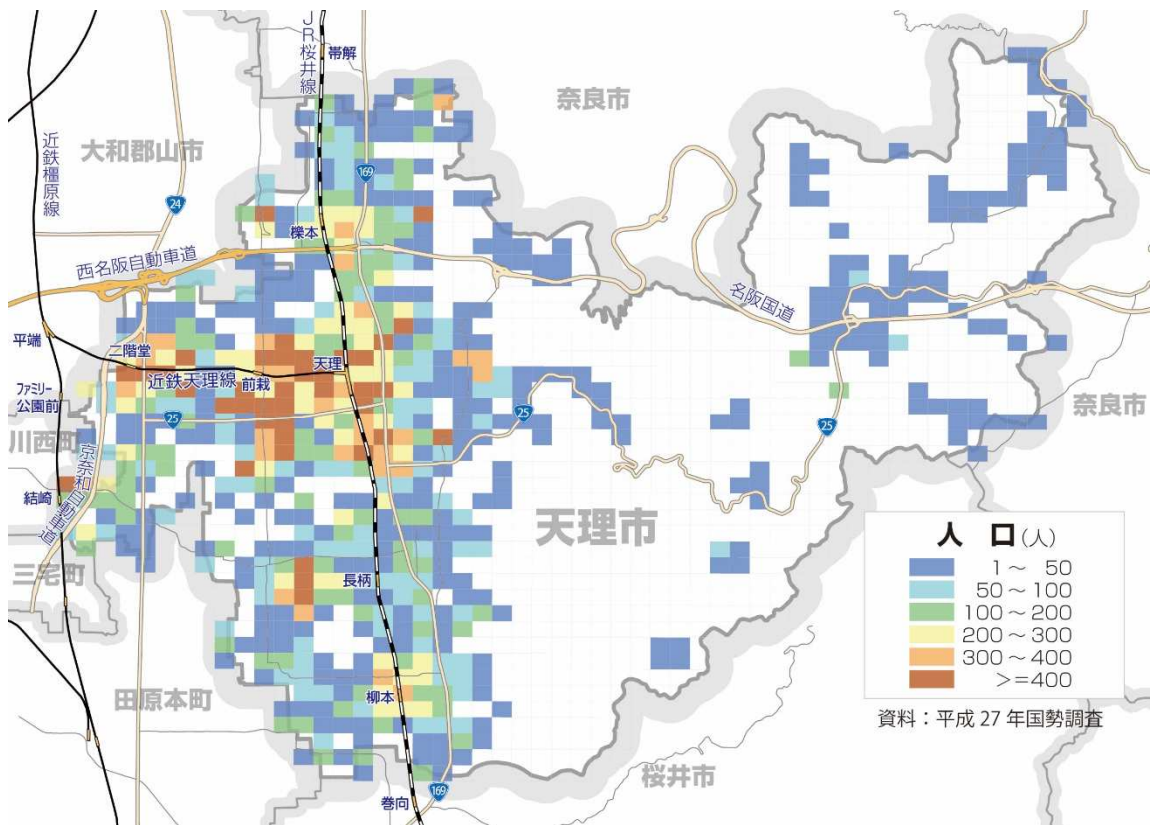
世帯数は増加傾向にあり、核家族化が進展している。

人口密度は、天理総合駅周辺と近鉄天理線周辺で高く、東部の中山間地域や市周辺部で低くなっている。



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 人口及び世帯数の推移



資料：平成27年国勢調査

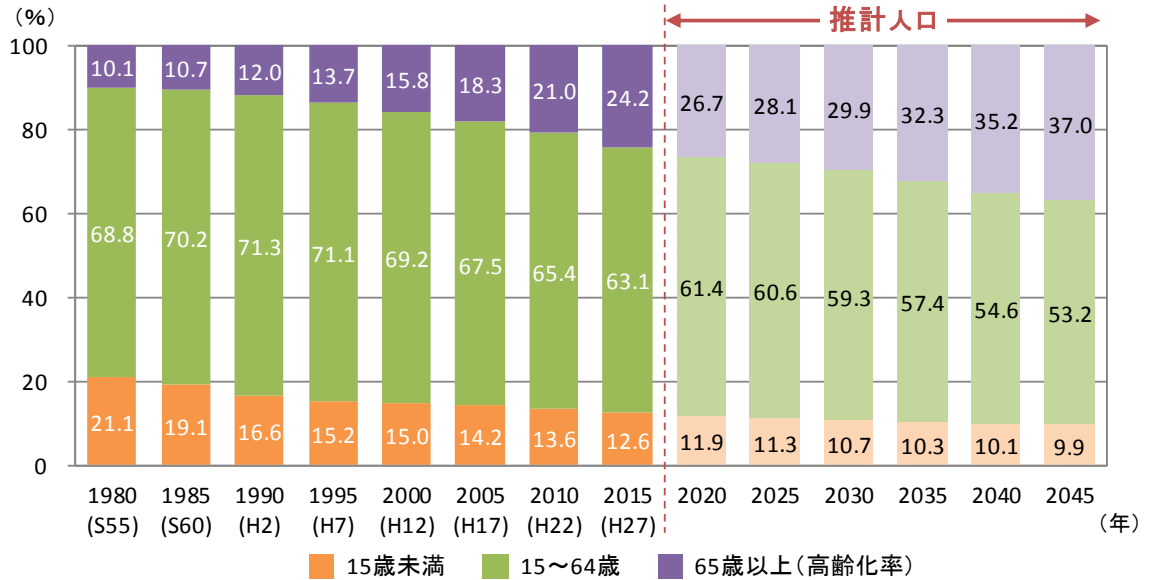
資料：国勢調査（2015年(平成27年)）

図 250mメッシュ毎の人口密度

### (3) 高齢化の状況

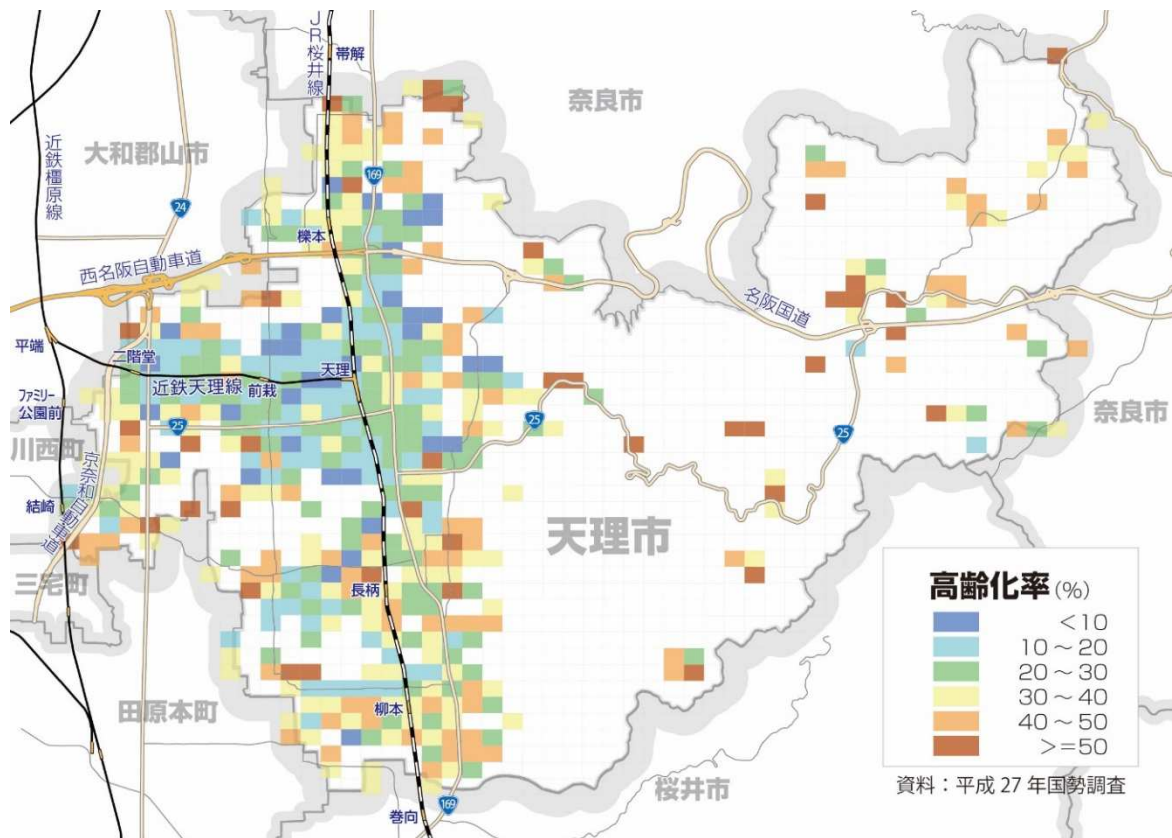
2015年（平成27年）の高齢化率（65歳以上人口比率）は24.2%で、今後も高齢化は進展し、2045年には37.0%に到達と予想されている。

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



資料：国勢調査（2015年(平成27年)）

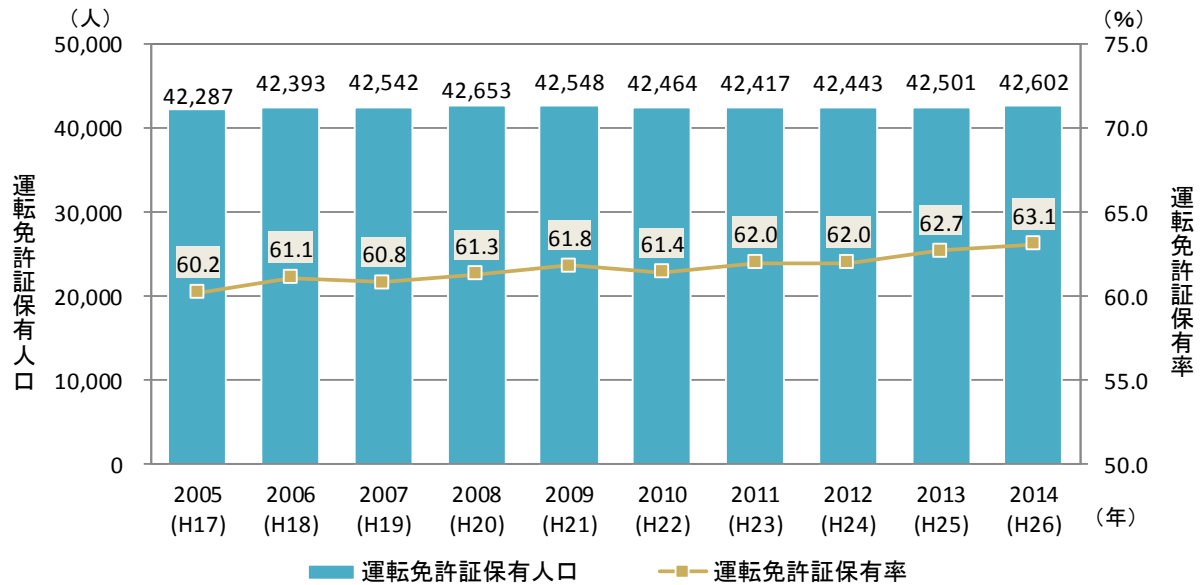
図 250mメッシュ毎の高齢化率（65歳以上人口比率）



#### (4) 運転免許証及び自動車の保有状況

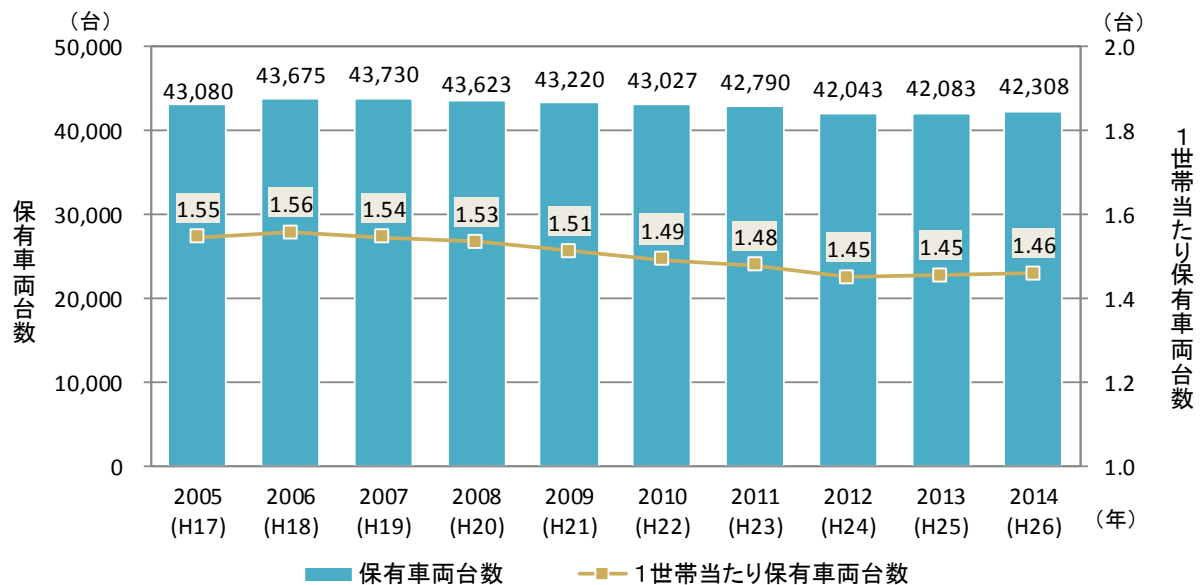
2014年（平成26年）の市内の自動車運転免許保有者数は42,602人で近年横ばい傾向だが、運転免許証保有率は63.1%で、僅かながら増加傾向にある。

2014年（平成26年）の自動車保有台数は42,308台、1世帯当たりの保有台数は1.46台で近年概ね横ばい傾向にある。



※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



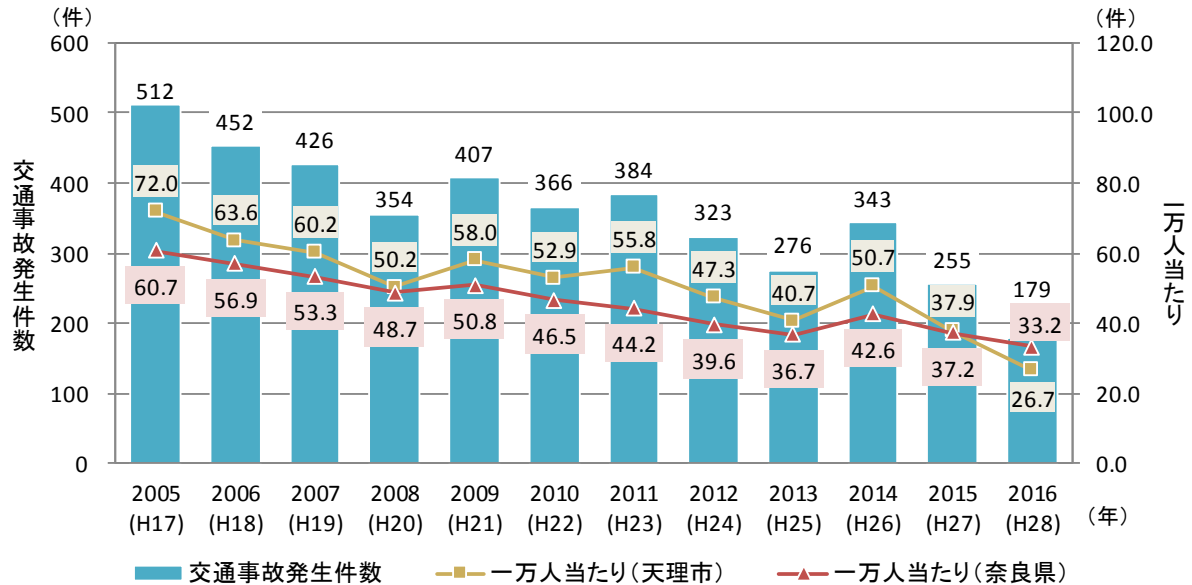
※世帯数及び保有車両台数は3月末現在。保有車両台数は登録台数から原動機付自転車を除いた数値  
資料：天理市統計情報

図 保有車両台数の推移

### (5) 交通事故発生状況

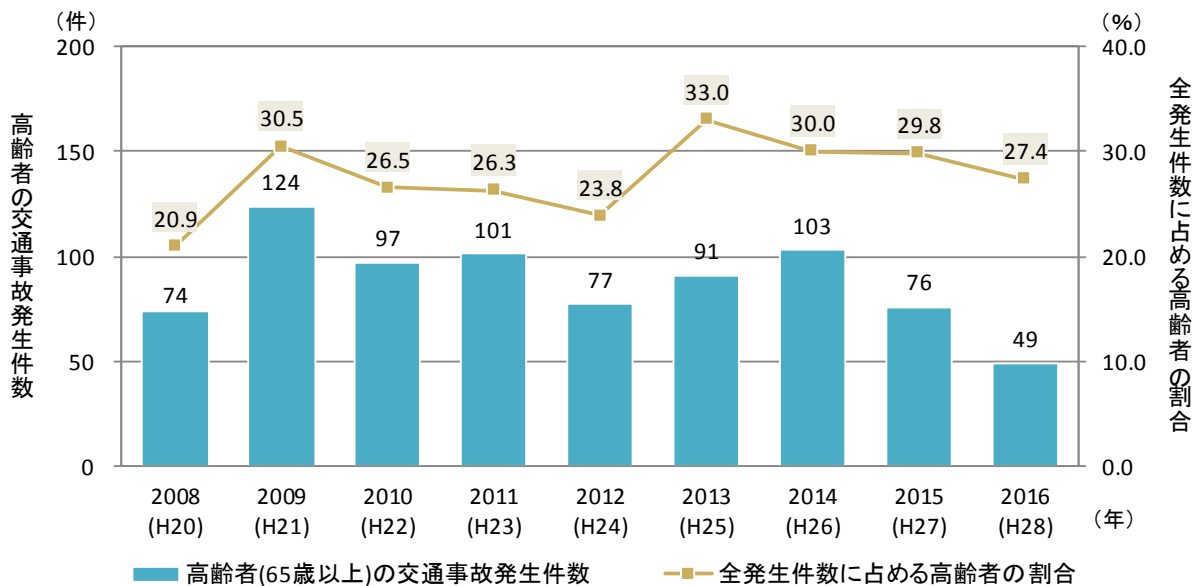
市内の交通事故発生件数は、2014年（平成26年）に全県的に増加したものの総じて減少傾向にあり、人口1万人当たりの発生件数をみると、2016年（平成28年）は26.7人で、奈良県の33.2人を大きく下回っている。その中で、高齢者（65歳以上）事故の全事故件数に占める割合は、近年こそ減少傾向であるものの、3割前後で推移しており、人口に占める高齢者の比率（2割強、前ページに掲載）に比して高くなっている。

（※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

(6) 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している。

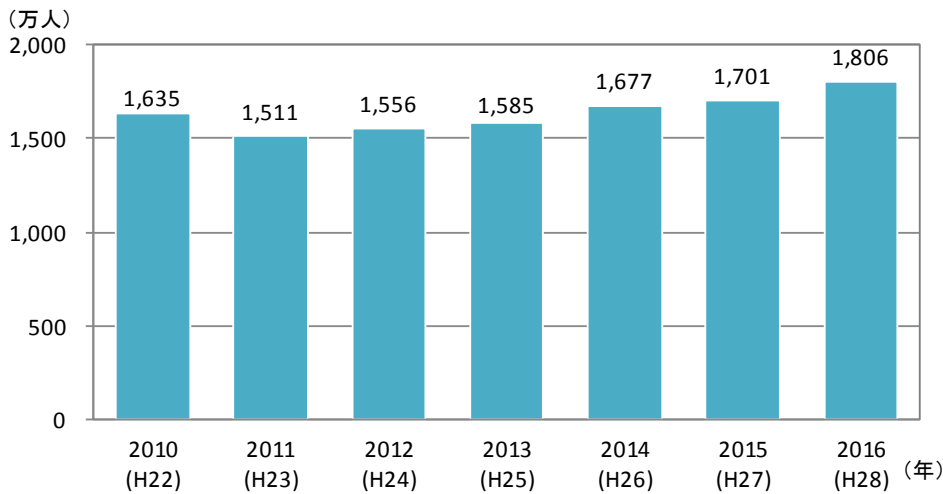
2021年度には、文化施設に加え、ホテルや道の駅を併設した（仮称）奈良県国際芸術家村が開業予定となっている。

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。



資料：天理市観光ガイド（2016年（平成28年）12月発行）ほか

図 天理市の主な観光資源



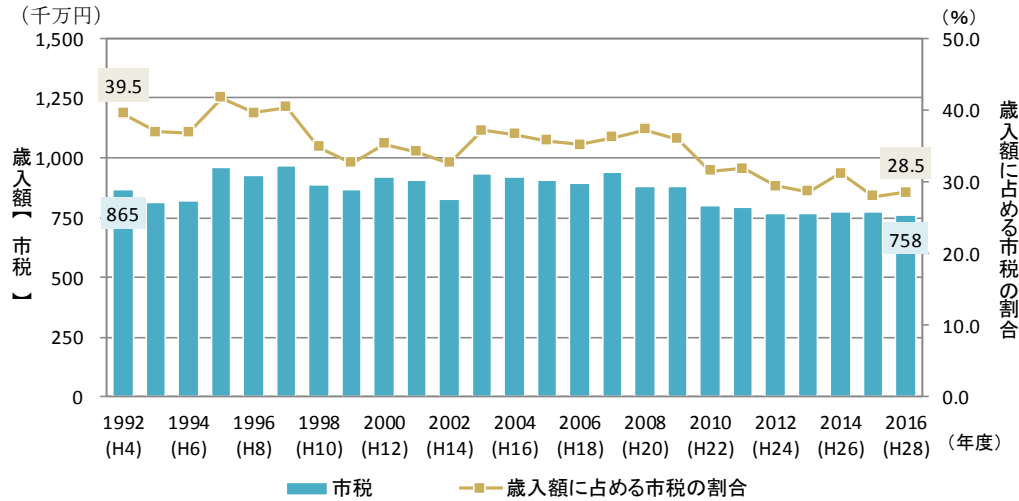
\* 県東部エリアに含まれる市町村：天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曾爾村、御杖村、高取町、明日香村

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\*の観光入込客数の推移

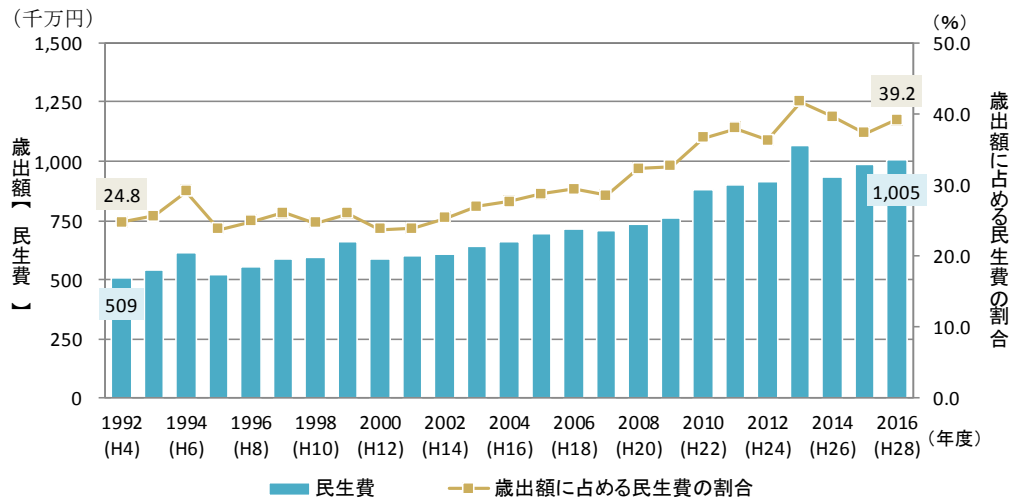
(7) 財政基盤の状況

歳入額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（平成28年）には歳出額の39.2%を占め、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。



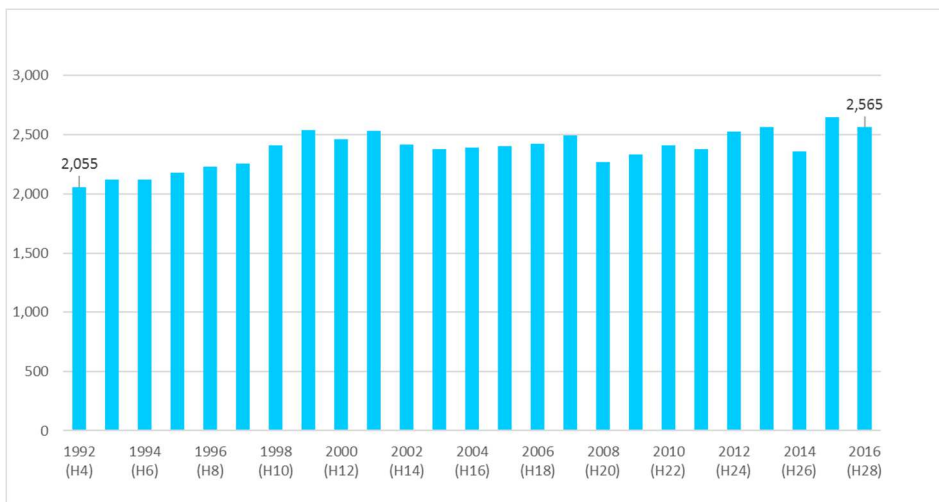
資料：天理市

図 市税の推移



資料：天理市

図 民生費の推移



資料：天理市

図 歳出総額の推移

## (8) まとめ

- 本市の人口は1995年（平成7年）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である。
- 市内の人口は、市民生活に関わる主要な施設が位置している天理総合駅をはじめとする鉄道沿線周辺に集中しており、一方で、東部の中山間地域には人口の少ない集落が点在している。
- 2015年（平成27年）時点の高齢化率は24.2%で、今後も着実に高齢化が進行し、2045年には37.0%に到達する見込みである。人口の少ない東部の中山間地域や市周辺部では、高齢化率も高く40%を超えている地域も少なくない。
- 本市には、日本最古といわれる「山の辺の道」が通じ、石上神宮を始め、数々の文化財や史跡が散在しており、観光資源となっている。本市を含む奈良県東部エリアの観光入込客数は、近年増加傾向にあり、2021年度には、文化施設に加え、ホテルや道の駅を併設した（仮称）奈良県国際芸術家村が開業予定となっており、新たな観光地として期待されている。

### 5.3 日常生活における移動の状況

#### (1) 天理市と周辺地域間の移動状況

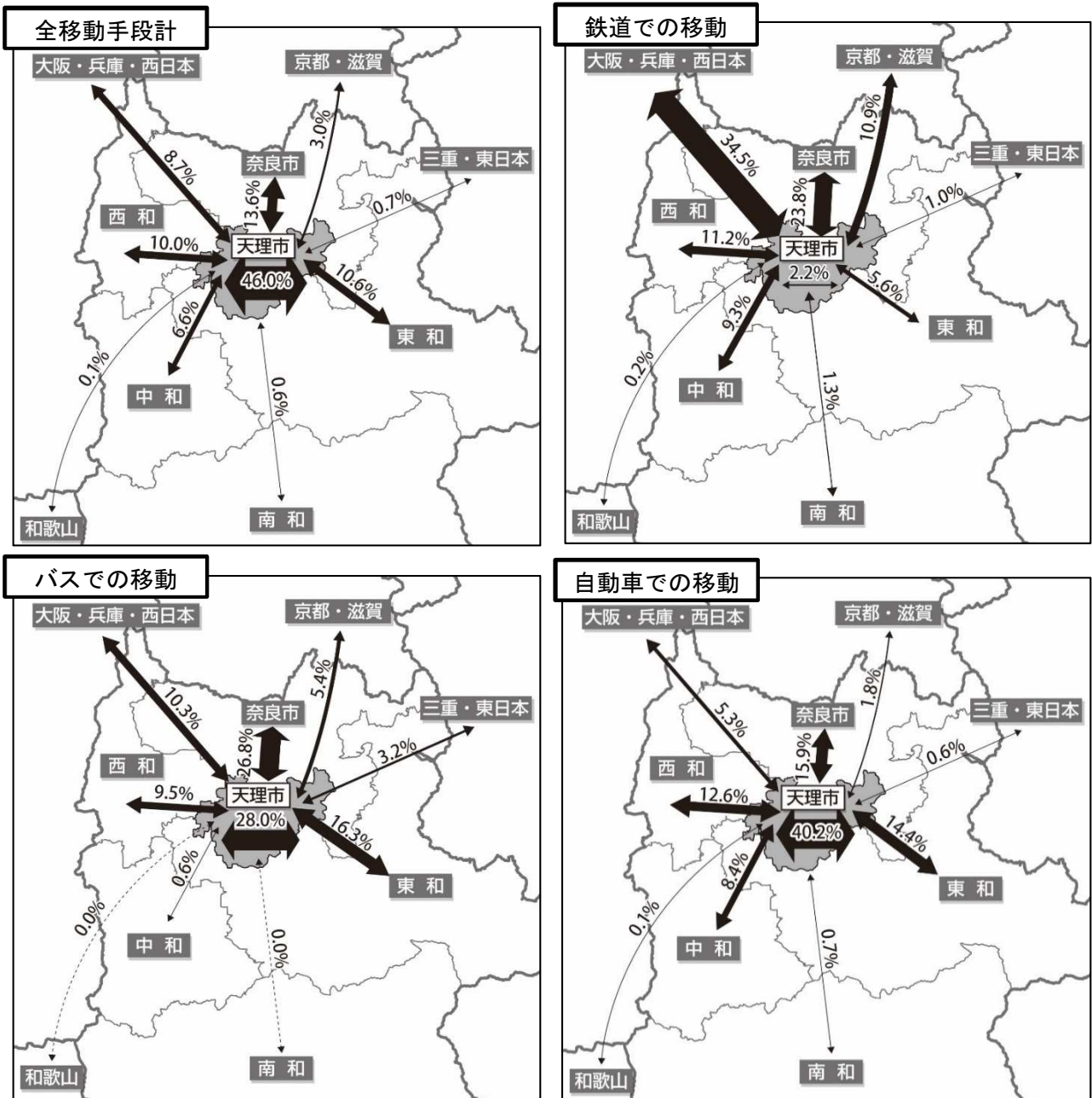
##### ① 手段別の地域間移動の状況

本市の人の動きをみると、市内で完結する移動が最も多く（対象トリップの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（2.2%）は少ない。

バスでの移動は、天理市内（28.0%）が最も多く、次いで奈良市（26.8%）が多い。

自動車での移動は、天理市内（40.2%）が最も多く、次いで、奈良市、東和地域の順である。



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（平日）

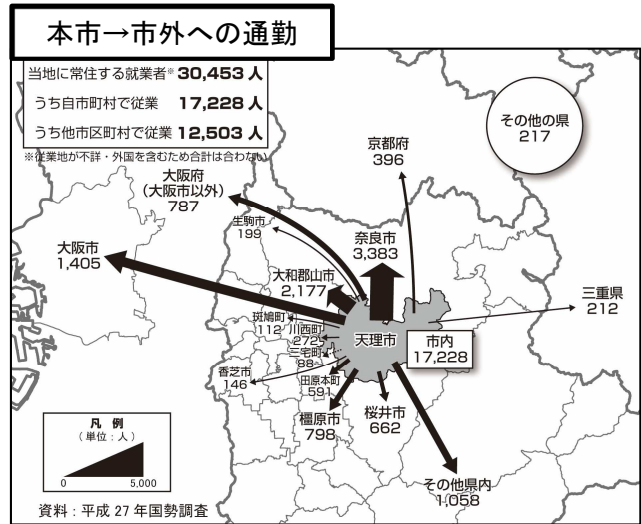
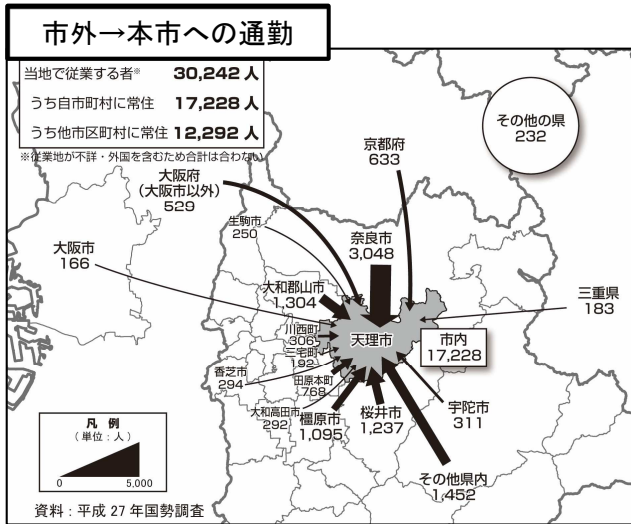


## ② 通勤・通学の流動量

### (ア) 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。

一方、市外からの通勤者は 12,292 人で、隣接の奈良市からの通勤者のほか、大和郡山市や桜井市、橿原市からも多い。



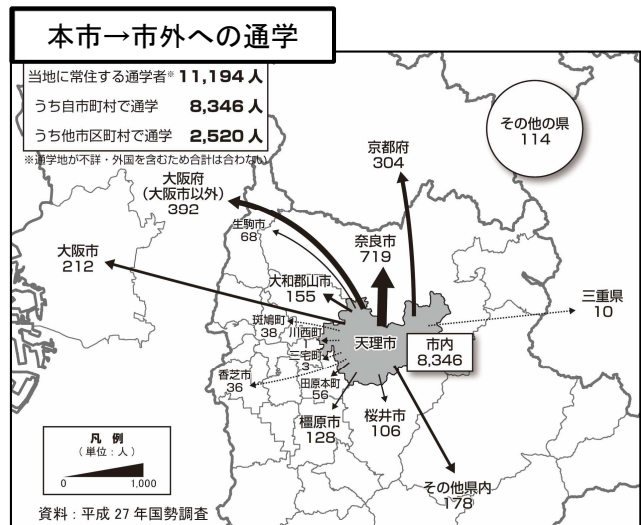
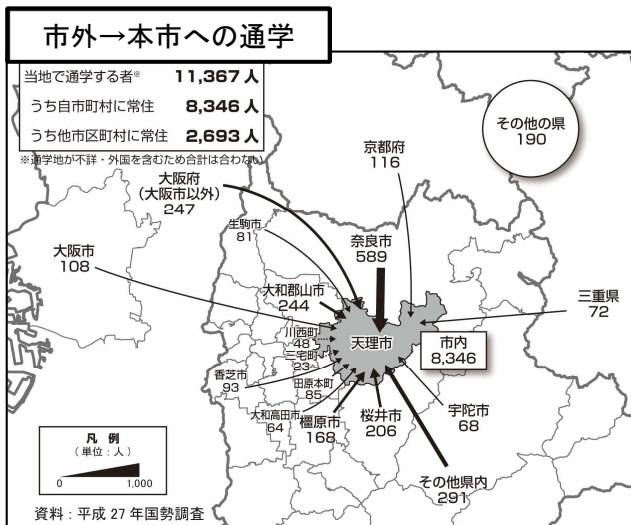
資料:国勢調査(2015年(平成27年))

図 天理市の通勤流動

### (イ) 通学

天理市民で市内に通学する人は 8,346 人であり、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。

一方、市外からの通学者は 2,693 人で、隣接の奈良市からの通学者が最も多い。



資料:国勢調査(2015年(平成27年))

図 天理市の通学流動

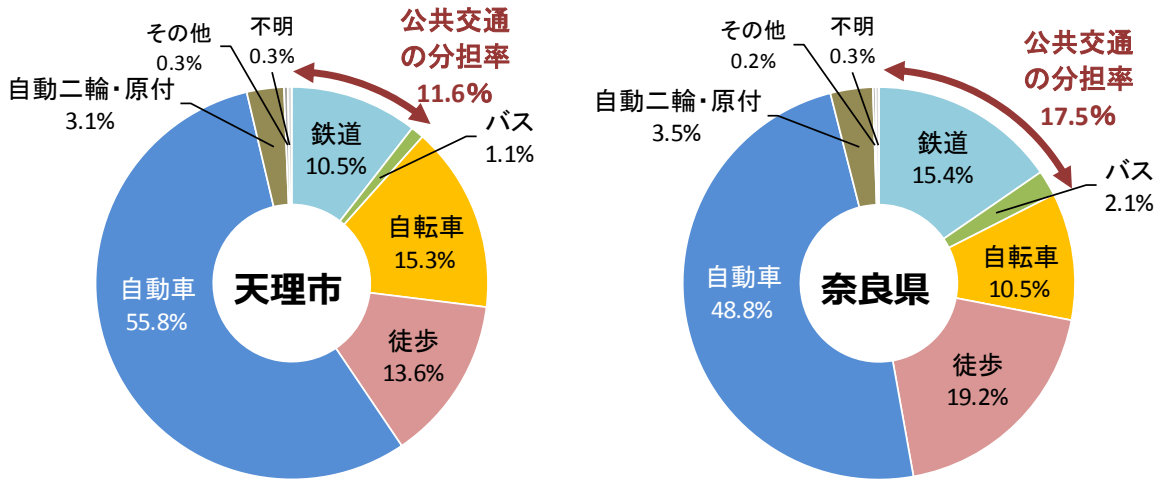


(2) 交通手段別の移動状況

① 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%と半数を超え、奈良県全体の48.8%より高い。

公共交通（鉄道、バス）の合計は11.6%で、奈良県全体の17.5%と比べても低い。



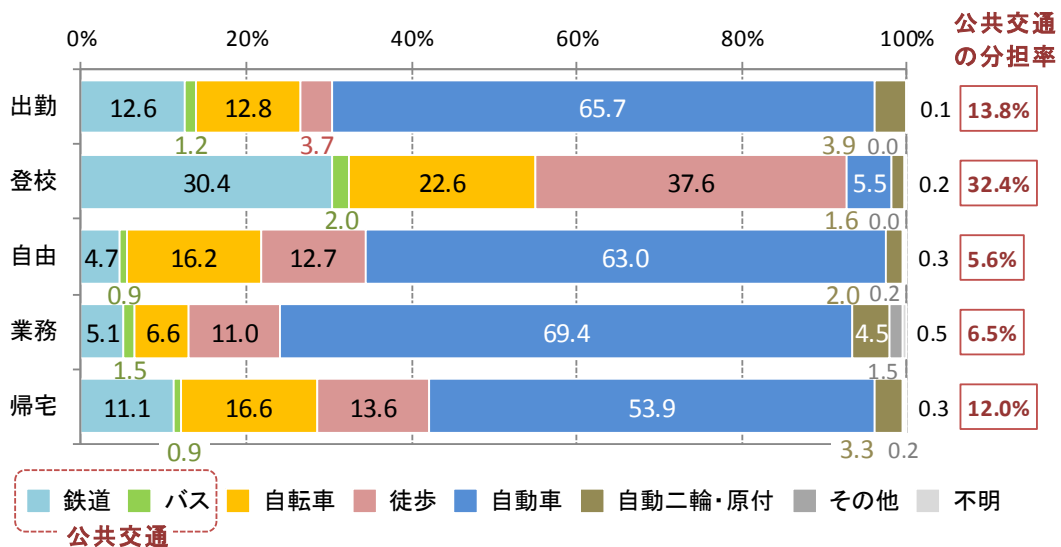
資料：パーソントリップ調査（2010年(平成22年)）

図 代表交通手段（平日／全目的）

② 目的別（平日）

登校を除き自動車の分担率が最も多く、出勤、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3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。



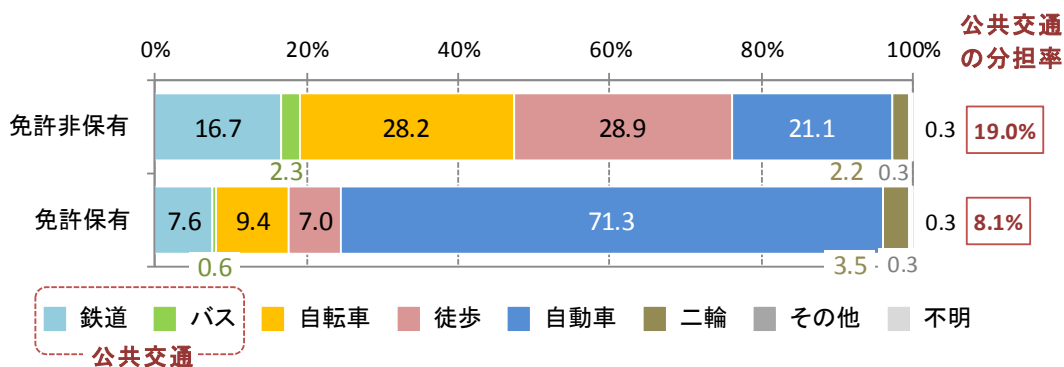
資料：パーソントリップ調査（2010年(平成22年)）

図 目的別代表交通手段（平日）

### ③ 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の分担率が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。



資料：パーソントリップ調査（2010年(平成22年)）

図 自動車運転免許証保有の有無別の代表交通手段（平日/全目的）

### (3) まとめ

○人の動きは、市内で完結するものが多く、通勤・通学目的に限ると、約6割は市内で通勤・通学している。市外への通勤・通学先では、隣接の奈良市が多い。

○市民の代表交通手段をみると、自動車の分担率が56%と高く、奈良県全体の49%より高い。鉄道は、大阪・兵庫、奈良市への移動に多く利用されており、また、バスは天理市内や奈良市への移動に利用されている。

○免許保有者では自動車利用が7割を超えているのに対し、免許非保有者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。

## 5.4 天理市の公共交通の現状

### 5.4.1 公共交通体系

鉄道は、市の平地部を南北に横断するＪＲ桜井線（万葉まほろば線）、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。

路線バスは、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。

コミュニティ交通は、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「いちよう号」やデマンド型乗合タクシー「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 (万葉まほろば線)		周辺市や京都、奈良方面を連絡 市内には橿本駅、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
	高速バス		リムジンバス（天理駅～伊丹空港／奈良～橿本～関西国際空港） 昼行バス（奈良～橿本～名古屋） 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
主に日常生活圏での移動を支える交通及び移動手段	コミュニティ交通	コミュニティバス「いちよう号」	天理駅を発着し西部地域を運行する西部線、東部地域を運行する菅原線が運行
		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（ふれあい号） 天理市教育委員会バス（山の辺号） 施設送迎バス（病院、大学、施設） 等		

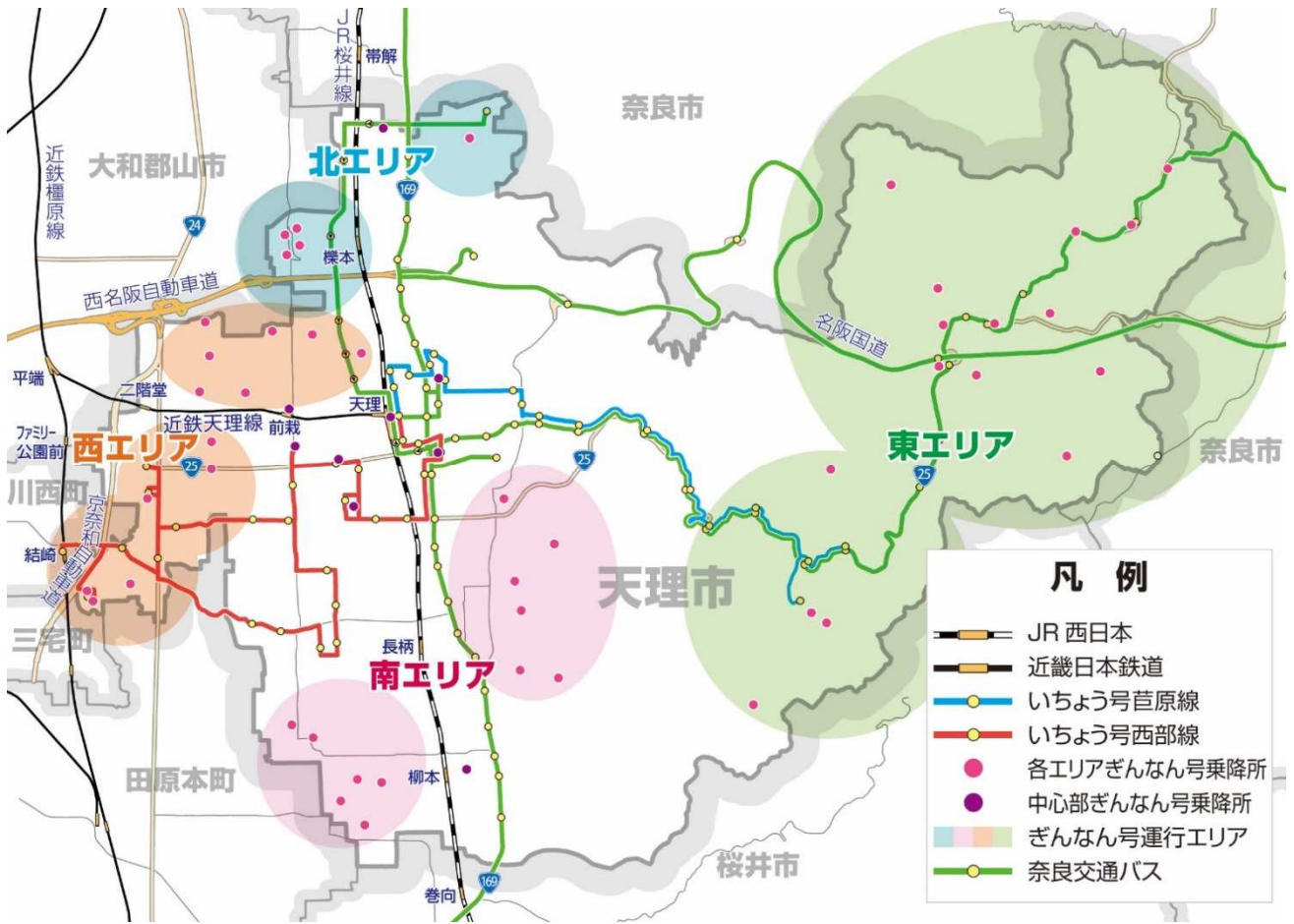


図 天理市の公共交通体系

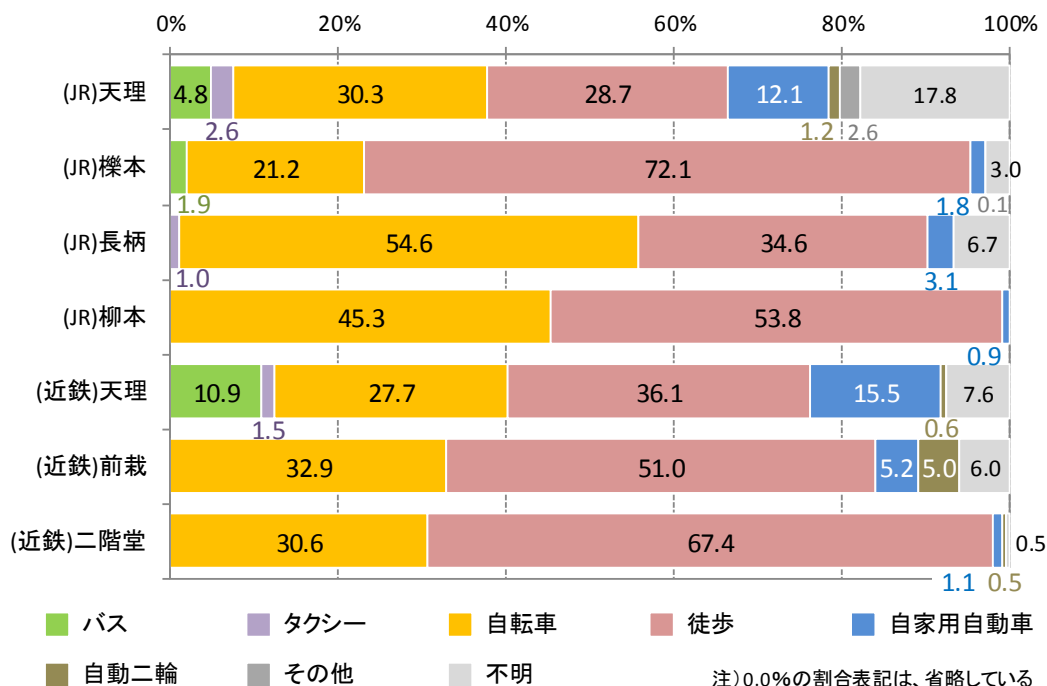




## ② 駅別の端末交通機関分担率

J R 櫛本駅、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。

天理総合駅は、駅前に駐車場が整備されていることから、J R、近鉄とも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割前後を占める。



注)0.0%の割合表記は、省略している

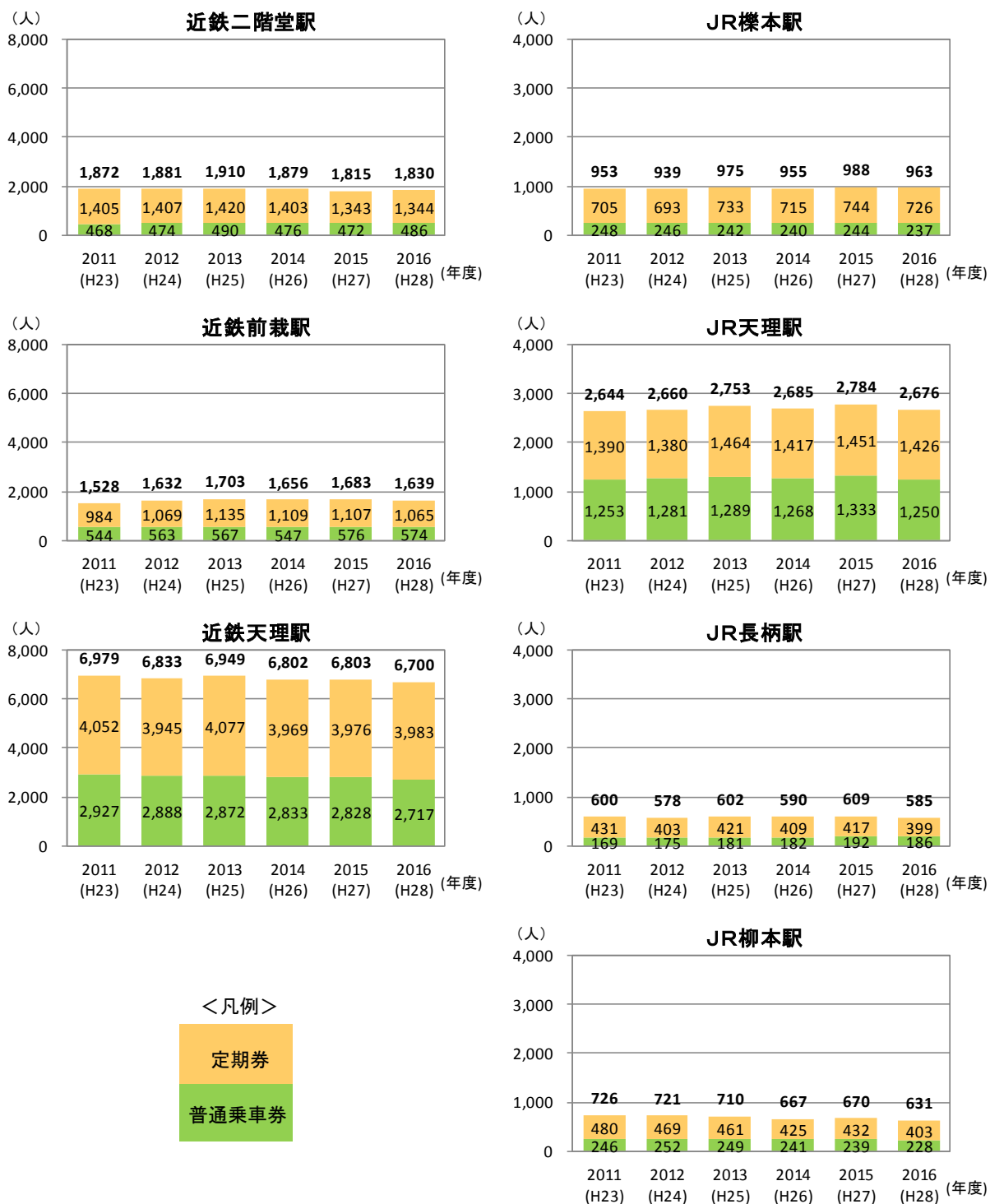
資料：パーソントリップ調査（2010年(平成22年)）

図 市内の駅別端末交通手段分担率（平日）

### ③ 駅別の利用状況

1日平均の乗客数は、近鉄天理線の天理駅が6,700人で最も多く、次いでJR天理駅が2,676人と多い。

JR樫本駅と近鉄前栽駅は増加から横ばいで推移しているが、他の駅は減少傾向にある。



資料：天理市統計情報

図 市内の駅別1日平均乗客数(平日)

(2) 路線バス

① 運行状況

主に国道 169 号を経由する南北方向の路線は、J R 桜井線（万葉まほろば線）に並行して北は奈良駅、南は桜井駅へ運行している。

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している。

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。

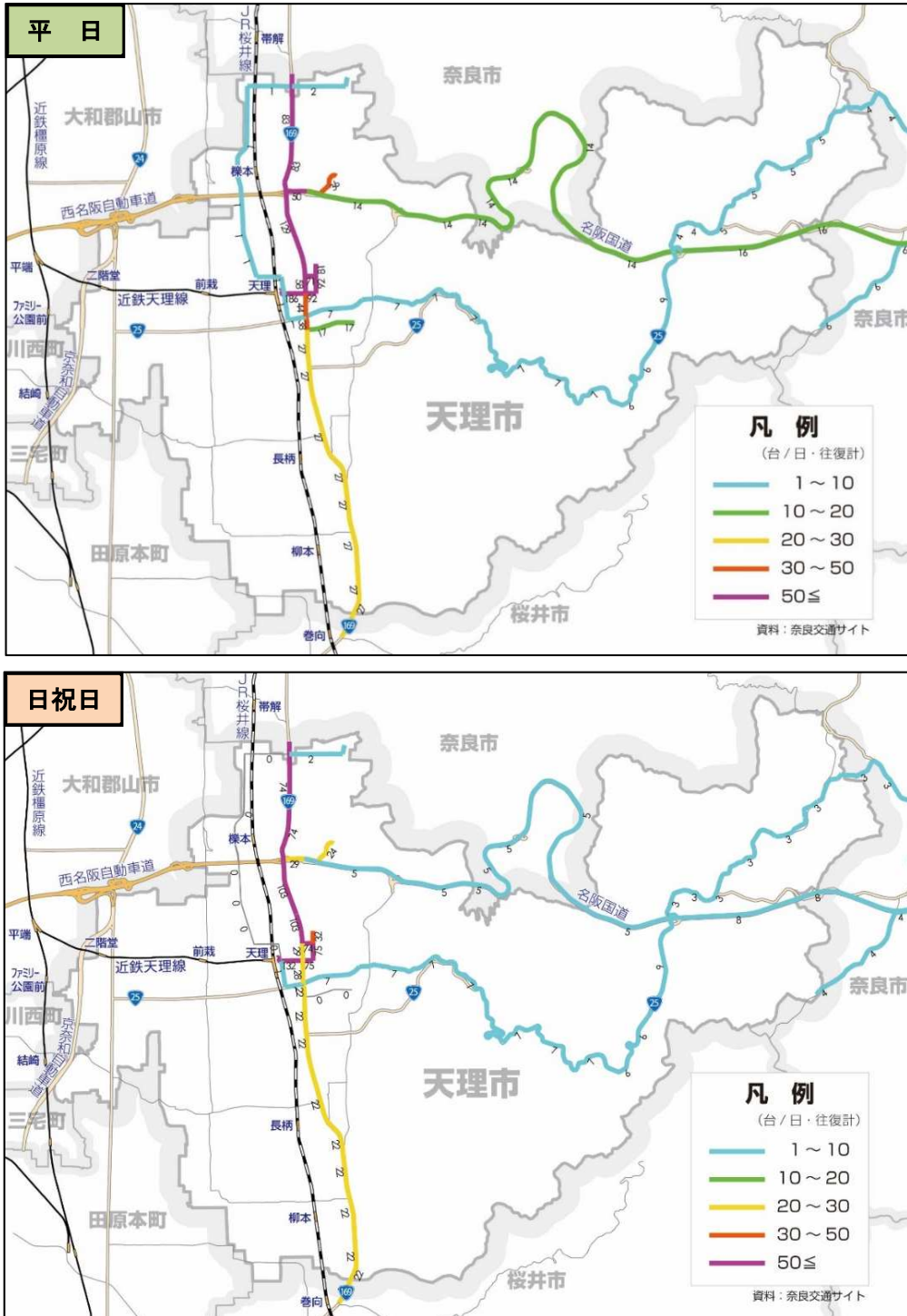


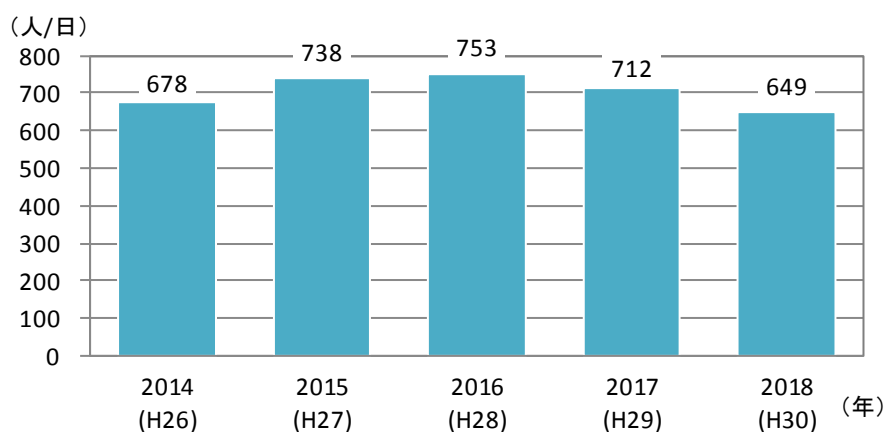
図 路線バスの運行本数<上：平日/下：日祝日> (2018年(平成30年)10月1日現在)

## ② 利用状況

本市を運行する路線バスの平日1日当たり利用者数は、全体的に減少傾向にある。

本数の多い奈良天理線は、1便当たり11.2人が利用しており、また、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。天理市内線を除くその他の系統は、1便当たりの利用者数が10.0人未満と少ない。

なお、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認校制度が実施されており、2018年度（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。また、天理駅から奈良市都祁地区の山辺高校へ、約60名の生徒が天理都祁線の路線バスで通学している。



※経年比較の可能な、天理市内線、天理桜井線、天理都祁線の利用者数の合計値(奈良天理線、天理シャープ線は対象外)  
※2014年（平成26年）～2018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  
資料：奈良交通(株)

## ③ 協議対象路線及び補助対象路線の指定状況

天理都祁線と天理桜井線は、奈良県地域交通改善協議会における協議対象路線となっており、今後、路線の再編等が必要となった場合、同協議会の診断結果に基づいて検討を行うこととなる。

また、天理都祁線の「天理駅－（名阪国道）－針インター」系統、「天理駅－山辺高校」系統は国及び県からの補助金を、「天理駅－（旧道）－針インター」系統、「天理駅－国道針」系統、「福住－下山田」系統は本市からの補助金を受けており、天理桜井線は国、県、及び本市からそれぞれ補助金を受けて運行している。

表 市内を運行する路線バスの状況（便数・利用者数は平日）

路線名	区間	便数			1便あたり利用者数			路線の特徴		県の協議対象	補助金		
		上り	下り	計	上り	下り	計	運行範囲	主な利用特性		国	県	市
天理都祁線	天理駅－(旧道)－針インター	2	2	4	4.6	8.8	6.7	広域路線	・天理市街部～東部中山間地域の生活交通 ・山辺高校、福住小学校への通学	○			○
	天理駅－国道針	2	2	4	4.4	5.5	5.0			○			○
	天理駅－(名阪国道)－針インター	3	5	8	4.1	6.2	5.4			○	○	○	
	天理駅－山辺高校(文)	3	3	6	25.6	17.9	21.7			○	○	○	
	福住－下山田(文)	1	-	1	6.4	-	6.4			○			○
天理桜井線	天理駅－桜井駅北口	13	14	27	4.8	7.8	6.4		・通勤、通学 ・沿線の生活交通	○	○	○	○
天理市内線	天理駅－天理大学(文)	6	5	11	10.0	12.5	11.1	市内完結路線	・天理大学への通学				
天理シャープ線	天理駅－憩の家外来棟	7	5	12	3.7	3.3	3.5		・憩の家外来棟への通院				
	天理駅－シャープ天理工場	16	18	34	6.4	8.3	7.4	・シャープへの通勤					
奈良天理線	JR奈良駅－天理駅	44	39	83	9.3	13.3	11.2	広域路線	・通勤、通学 ・沿線の生活交通				
	JR奈良駅－シャープ天理工場	1	1	2	17.0	7.0	12.0		・シャープへの通勤				

※上りは天理駅着、下りは天理駅発（奈良天理線のシャープ天理工場系統の登りはシャープ着、下りはシャープ発）

※奈良天理線は2015年（平成27年）10月、それ以外は2018年（平成30年）6月時点

※広域路線の便数は天理市域を運行する便数のみを、便あたり利用者数は天理市内の乗降者数のみをそれぞれ対象

※天理駅-国道針の上りには苅原始発1便を含む

※天理シャープ線の天理駅-シャープ天理工場系統は朝夕便のデータが計測されておらず、昼間12便のデータを示す

資料：奈良交通(株)



### (3) コミュニティバス「いちよう号」西部線

#### ① 運行状況

交通空白地帯の解消や、高齢者など交通弱者の利便性の向上、中心市街地、公共施設へのアクセス改善を図ることを目的に、天理総合駅を発着として西部地域を循環型のコミュニティバス「いちよう号」西部線が運行している。

運休日	月曜日～金曜日 ※土・日・祝日及び年末年始（12/29～1/3）は運休
運賃	100円（小学生は半額） ※未就学児及び障害者は無料
割引	回数券をバス車内及び奈良交通天理案内所で発売
運行本数	5便（内回り3便、外回り2便）
所要時間	内回り：93分、外回り：105分
車両	ポンチョ
乗車定員	29名（座席14＋立席14＋車いす1台）
運行事業者	奈良交通株式会社
その他	ノンステップ型車両導入済み ICカード対応（全国相互利用対応交通系ICカード、CI-CA）



#### ② 利用状況

ノンステップ車両やICカードの導入、近鉄橿原線・結崎駅（川西町）への乗り入れ等の改善により、利用者は増加傾向にあり、2017年（平成29年）の利用者数は13,206人で、1便あたりでは10.8人となっている。

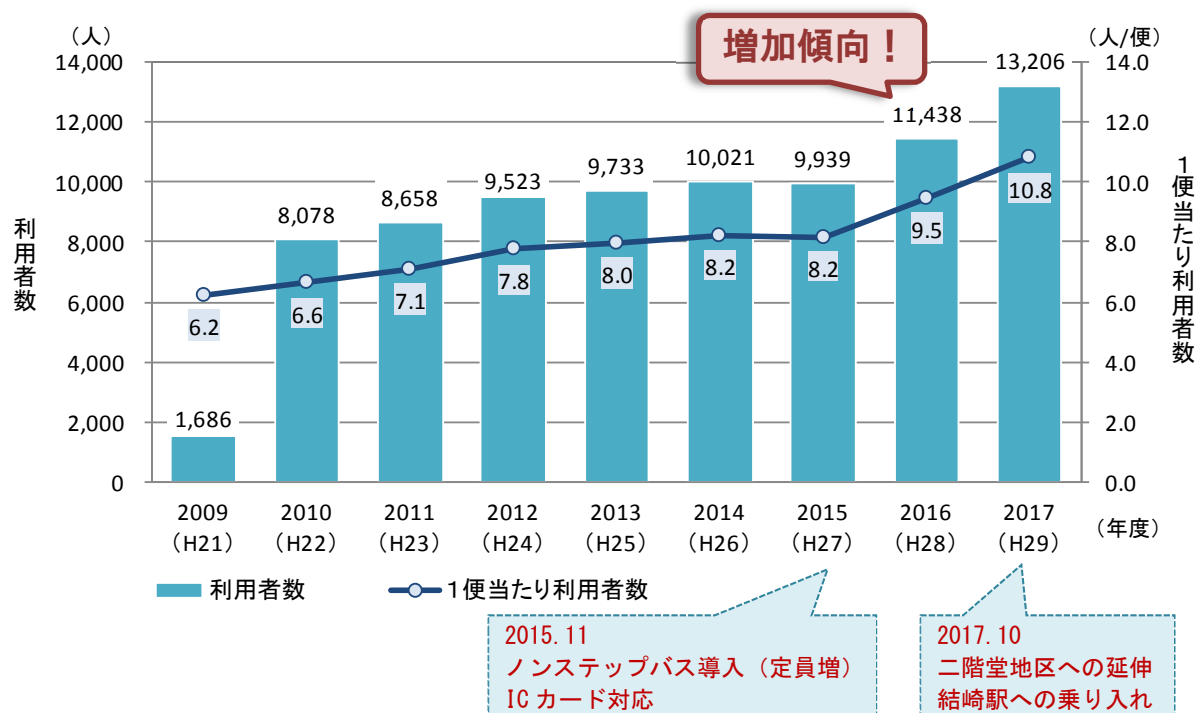


図 西部線の利用者数の推移

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便が多くいずれも10人を超えている。第5便は5.8人と最も少ない。

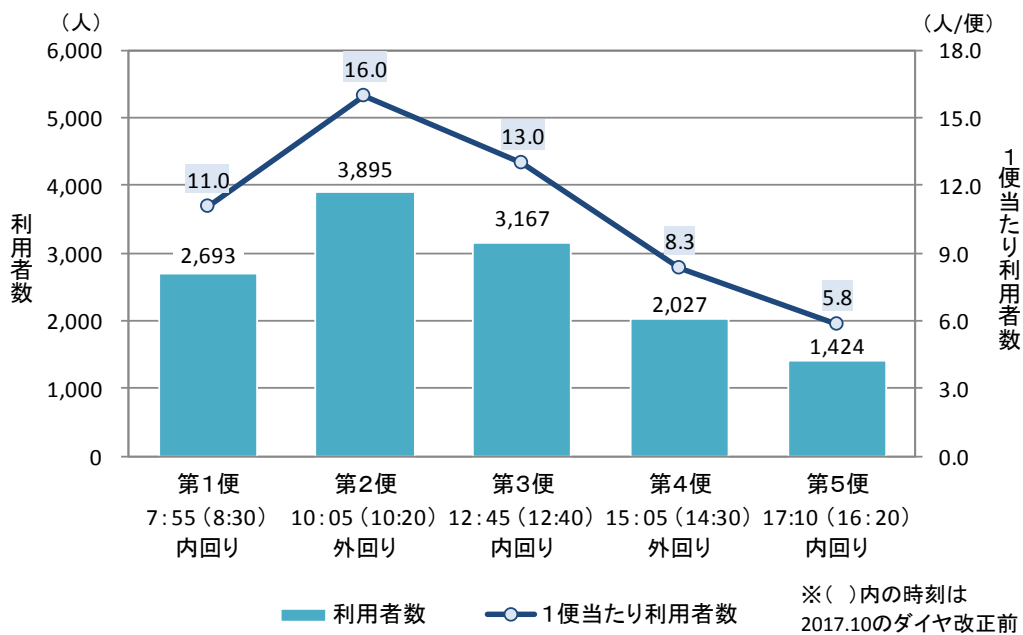


図 西部線の便別利用者数 (2017年度 (平成29年度))

停留所別では、イオンタウン天理の利用が最も多く、次いで天理駅、天理市立メディカルセンターの乗降が多い。一方で、1日あたり1.0人に満たず、ほとんど乗降がない停留所も存在している。



図 西部線の停留所別乗降者数（2017年度（平成29年度））

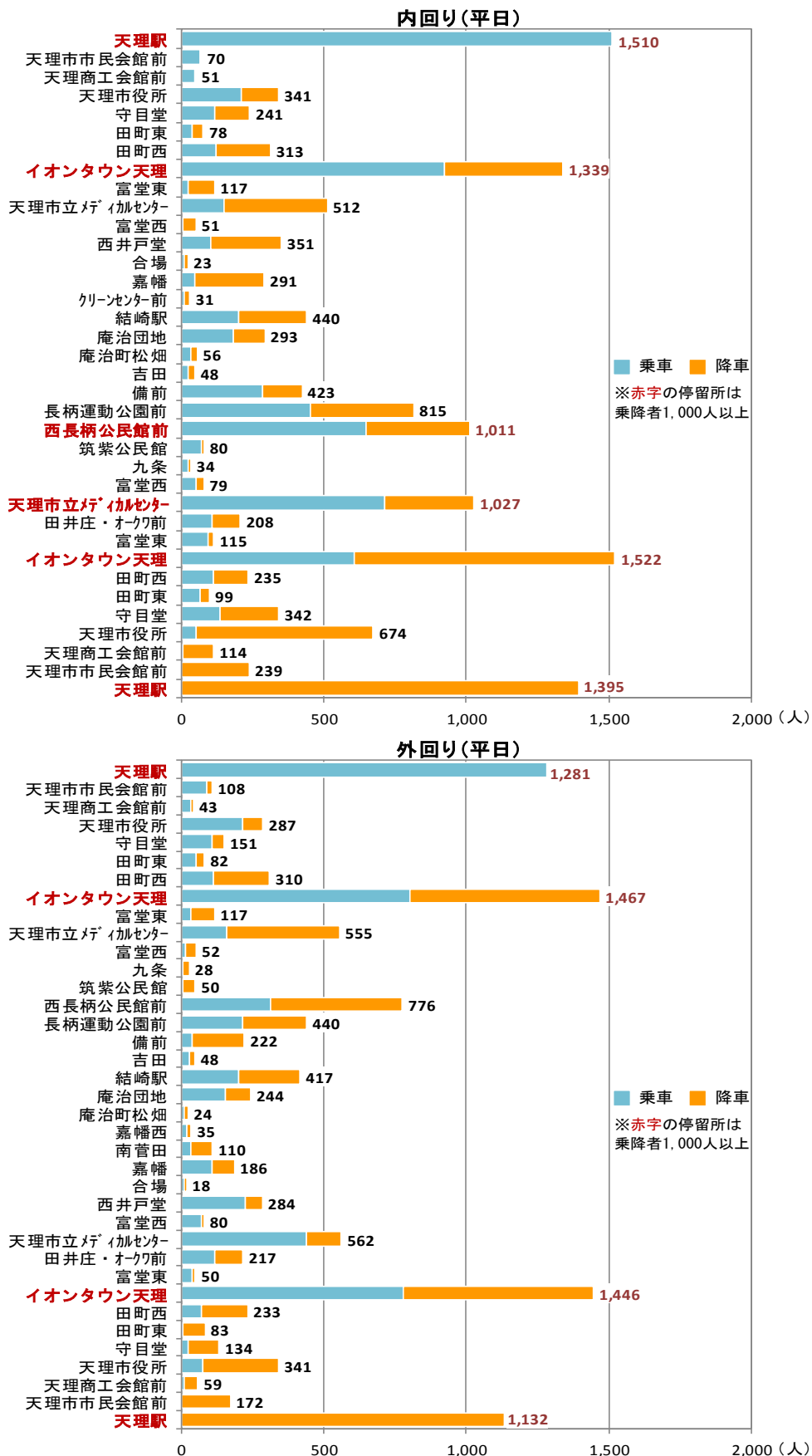


図 西部線の停留所別乗降者数<上：内回り/下：外回り>（2017年度（平成29年度））

(4) コミュニティバス「いちよう号」 苜原線

① 運行状況

奈良交通の路線バス・天理都祁線（苜原経由系統）の運行空白時間帯に、天理総合駅を発着としてコミュニティバス「いちよう号」苜原線が運行している。

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差別化・調整を図っている。

運 行 日	毎日 ※年末年始（12/29～1/3）は運休
運 賃	190 円（小学生は 100 円） ※未就学児及び障害者は無料
割 引	回数券をバス車内及び奈良交通天理案内所で発売
運 行 本 数	3 往復
所 要 時 間	41 分
車 両	ハイエース通勤ター
乗 車 定 員	12 名
運 行 事 業 者	奈良交通株式会社
そ の 他	車いす利用不可 IC カード非対応 豊井から二本松までは自由乗降区間



図 コミュニティバス「いちよう号」苜原線と路線バス天理都祁線（苜原系統）の運行ルート重複

表 苜原線と奈良交通天理都祁線（苜原経由系統）のダイヤ

<天理駅→苜原>			<苜原→天理駅>		
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

※( )は系統番号 ■:いちょう号、赤字:日祝日のみ運行(天理中大路経由)、青字:土曜のみ運行(天理商工会館経由)  
 ※2018年(平成30年)10月現在

② 利用状況

利用者数は2016年(平成28年)から2017年(平成29年)で1.2倍に増加したものの、1便当たりは平日1.1人、土日祝日0.7人と西部線に比べかなり少ない。

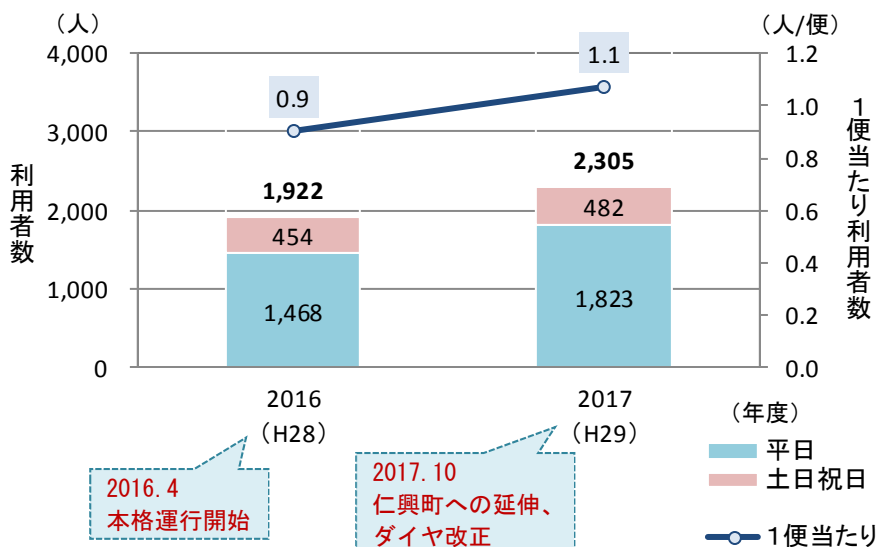


図 苜原線の利用者数の推移



便別にみると、最も利用の多い平日の第2便でも1便当たり 2.4 人であり、土日祝日は全ての便で1.0 人を下回る。

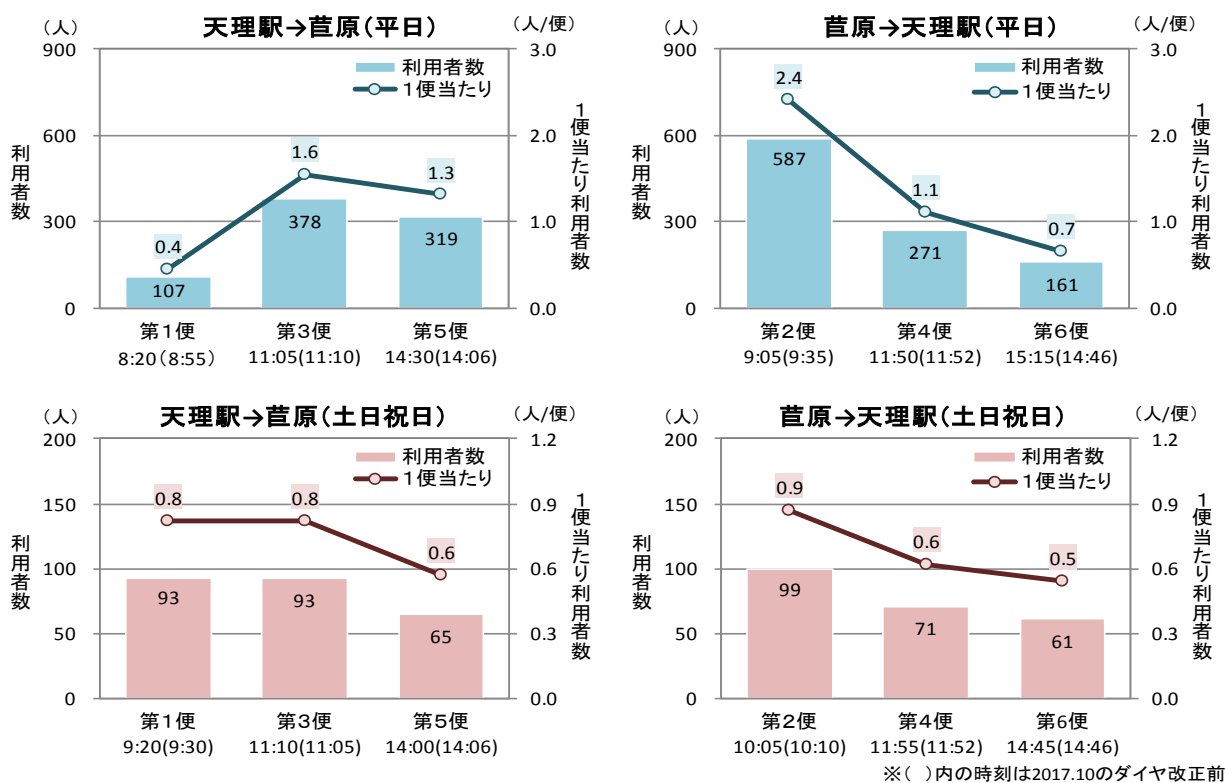


図 苜原線の便別利用者数<上：平日/下：土日祝日> (2017年度(平成29年度))

路線バス天理都祁線と苜原線を合わせた平日1日当たりの利用者数を便別にみると、天理駅→苜原方向で20.7人、苜原→天理駅方向で32.8人と、大きな差がある。また運賃の高い路線バスの利用者の方が苜原線より多い。

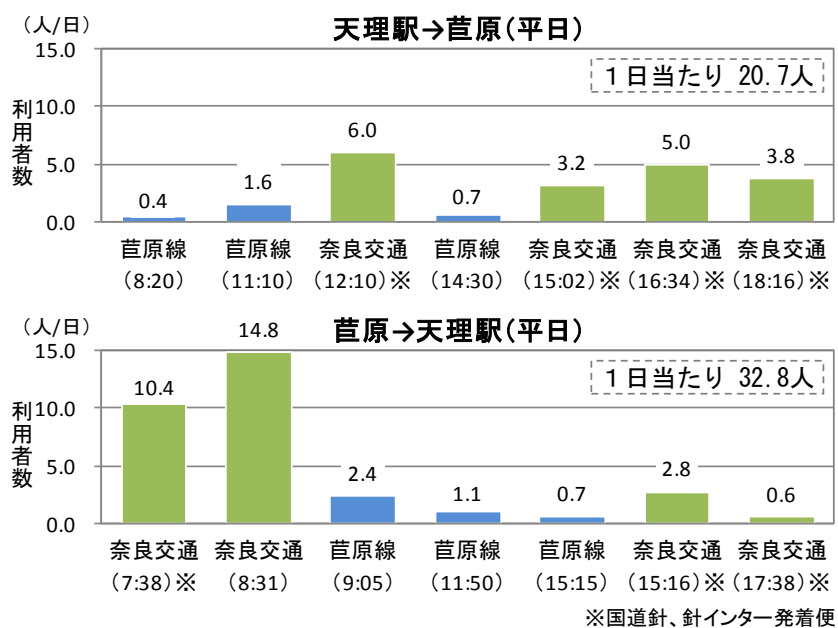


図 苜原線と奈良交通天理都祁線(苜原経由系統)の便別利用状況(2017年度(平成29年度))

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。

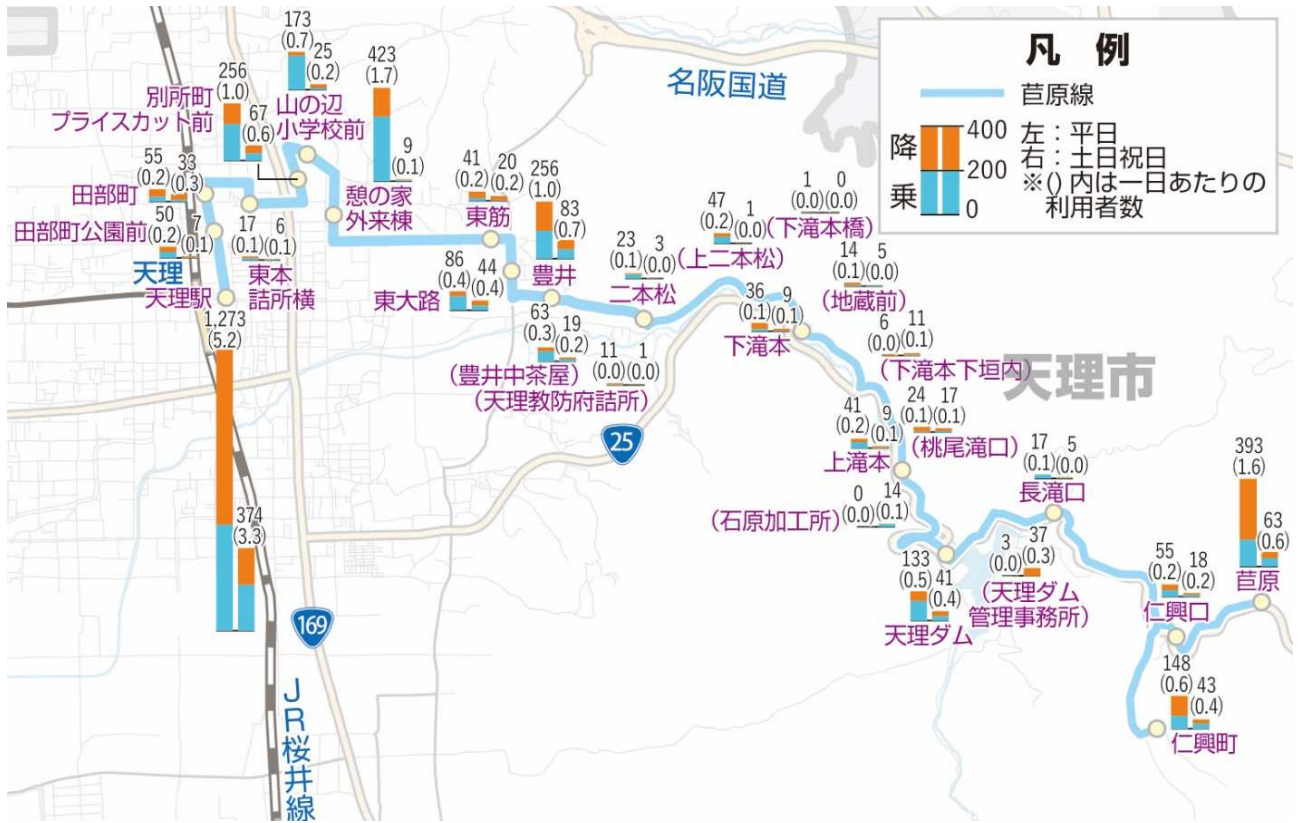


図 苜原線の運行経路と停留所別乗降者数（2017年度（平成29年度））

(5) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」

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予約型乗合タクシーで、市中心部とエリア（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。

利用するには、事前に利用者登録が必要で、登録者数 1,295 人（2018 年（平成 30 年）9 月）となっている。

運 行 日	月曜日～金曜日 ※土・日・祝日及び年末年始（12/29～1/3）は運休
運 賃	300 円（東エリアは 500 円） ※未就学児は無料、保護者同伴が条件 ※障害者と介助人 1 人は半額
割 引	回数券 11 枚綴 3,000 円（東エリアは 5,000 円） ※タクシー車内及び奈良近鉄タクシー東和営業所で発売
運 行 本 数	5 便
車 両	セダン型タクシー車両
乗 車 定 員	4 名 ※5 人以上の予約がある場合は、各エリア 1 台まで増便
利 用 方 法	・事前の利用登録が必要 ・利用日の 1 週間前（7 日前）から前日の午後 5 時までに予約 午後便（12 時以降）は、2 時間前まで予約可能
運行事業者	奈良近鉄タクシー株式会社
そ の 他	市中心部から各エリア行き便は、乗降所付近での降車が可能



表 め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

## ② 利用状況

エリア別利用者数は、2015年（平成27年）以降北エリアが最も多かったが、2017年度（平成29年度）は西エリアの利用者数が増加し最多となっている。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にある。

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、イオンタウン天理等である。

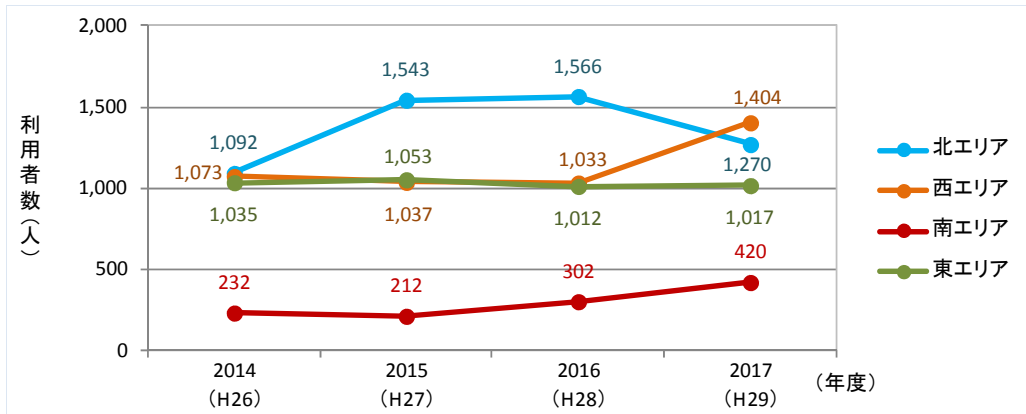


図 ぎんなん号のエリア別利用者数の推移

1 便当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。

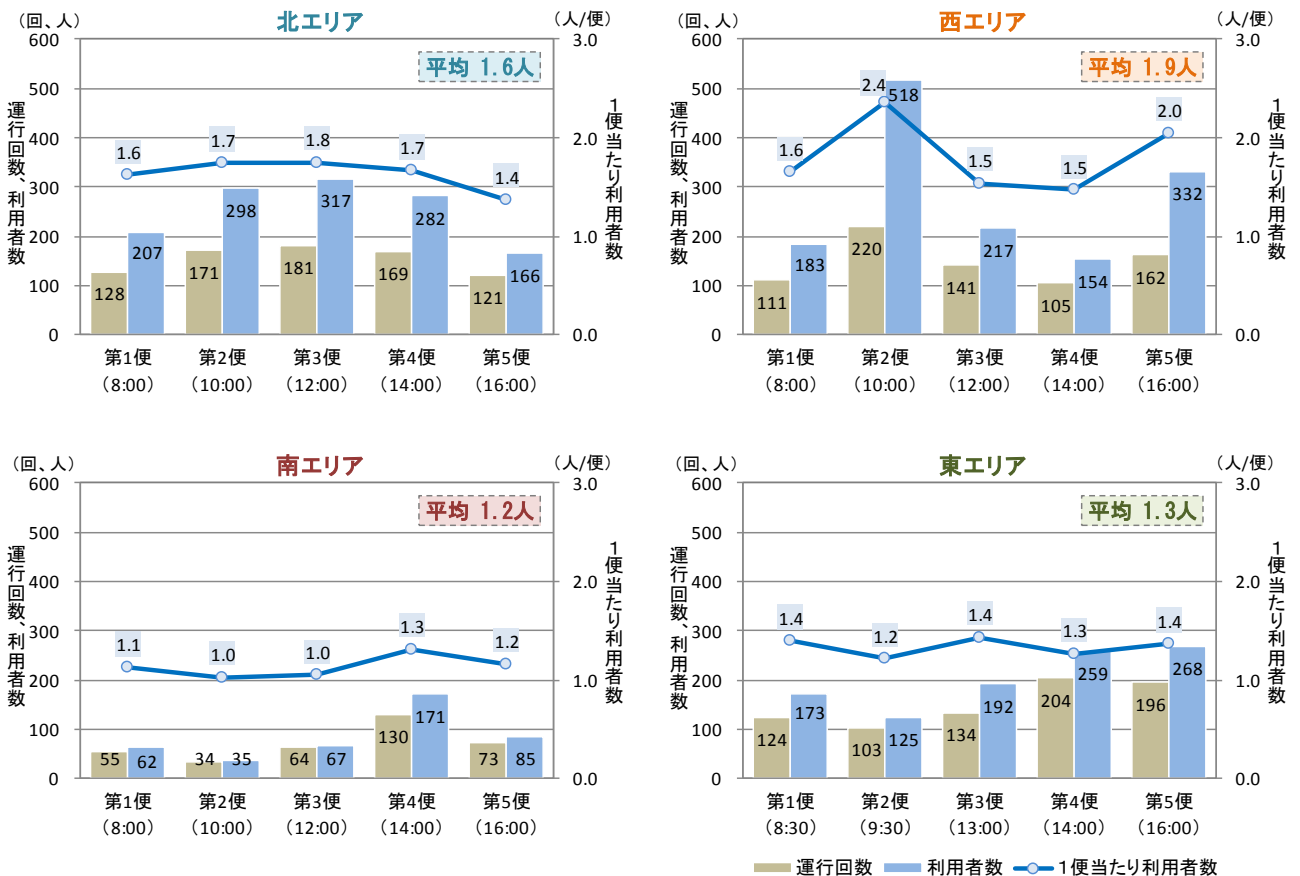
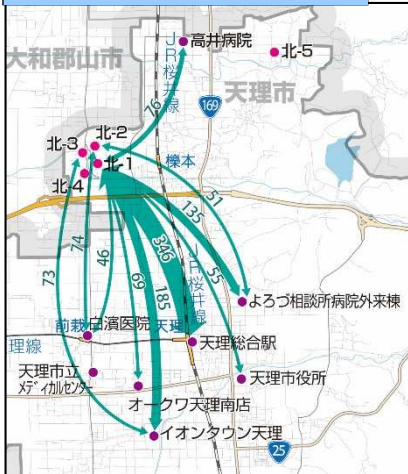


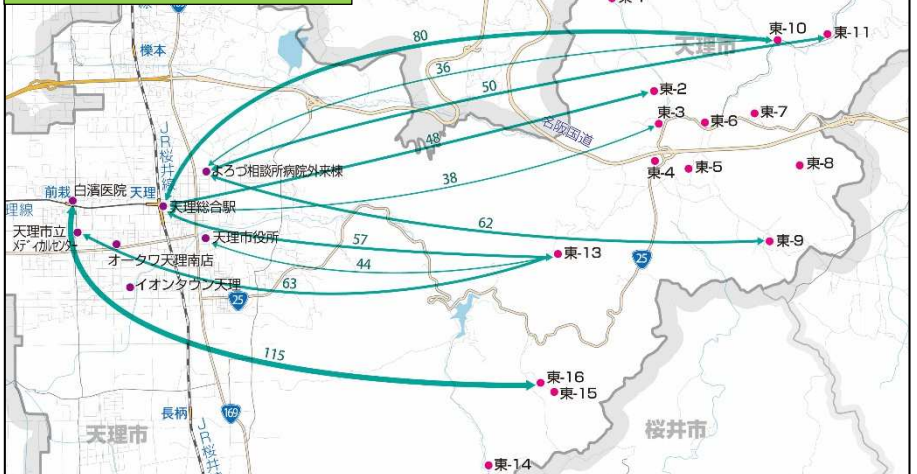
図 ぎんなん号の便別利用者数（2017 年度）



### 北エリアの利用者流動



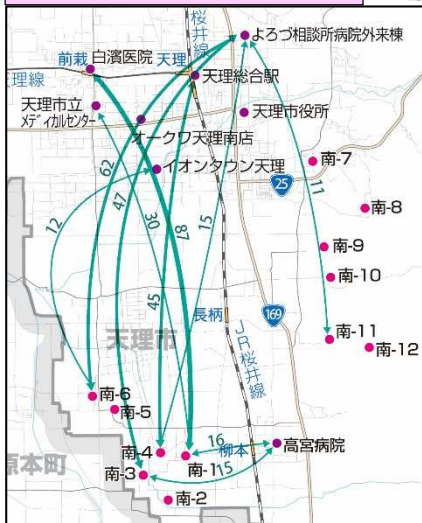
### 東エリアの利用者流動



### 西エリアの利用者流動



### 南エリアの利用者流動



※利用者数の単位: 人

図 ぎ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 (平成 29 年度))



### 5.4.3 公共交通空白地域の状況

本市では、駅及びバス停の利用圏を700mと位置付けており、「天理市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型乗合タクシー「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。

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

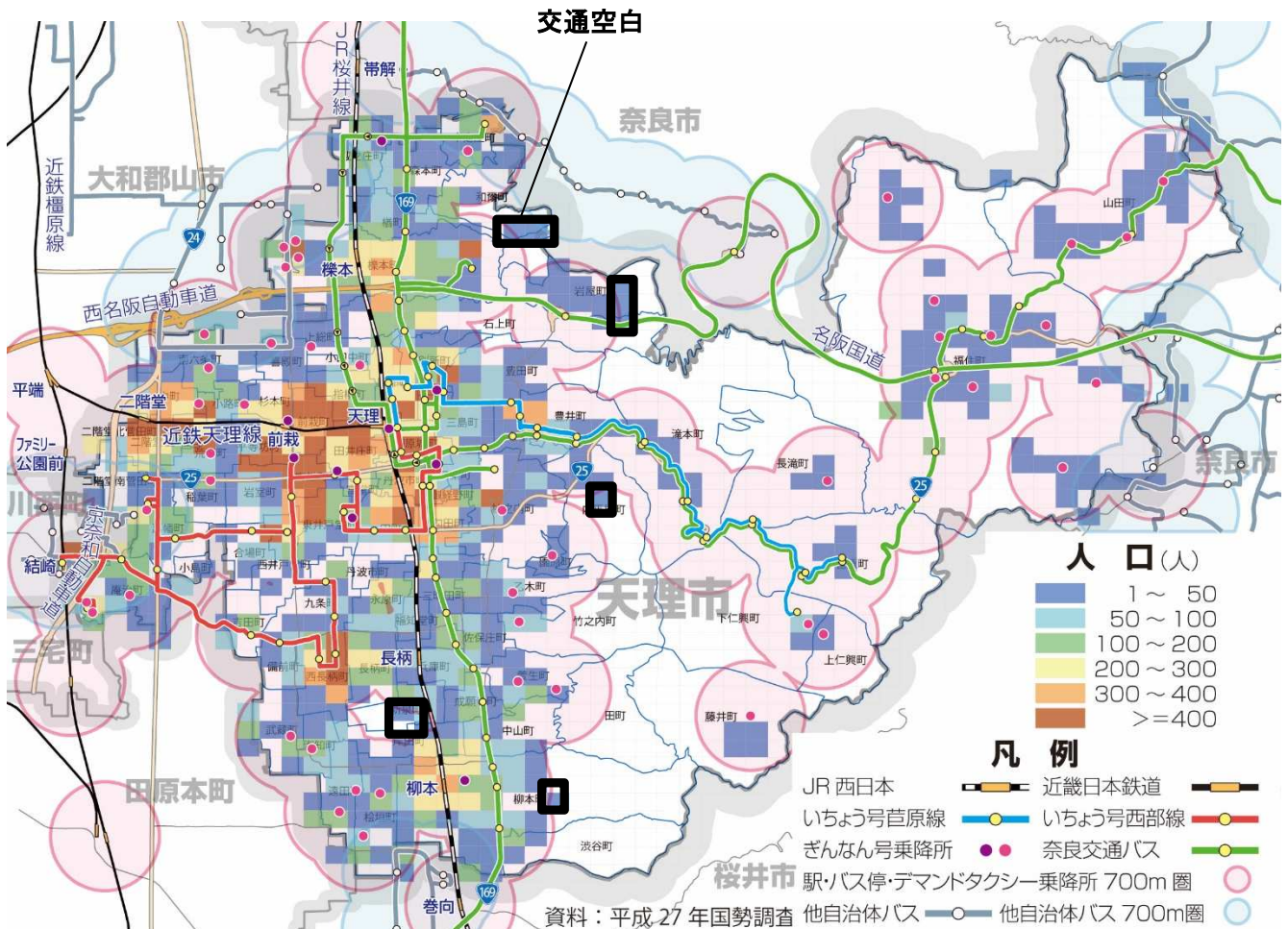


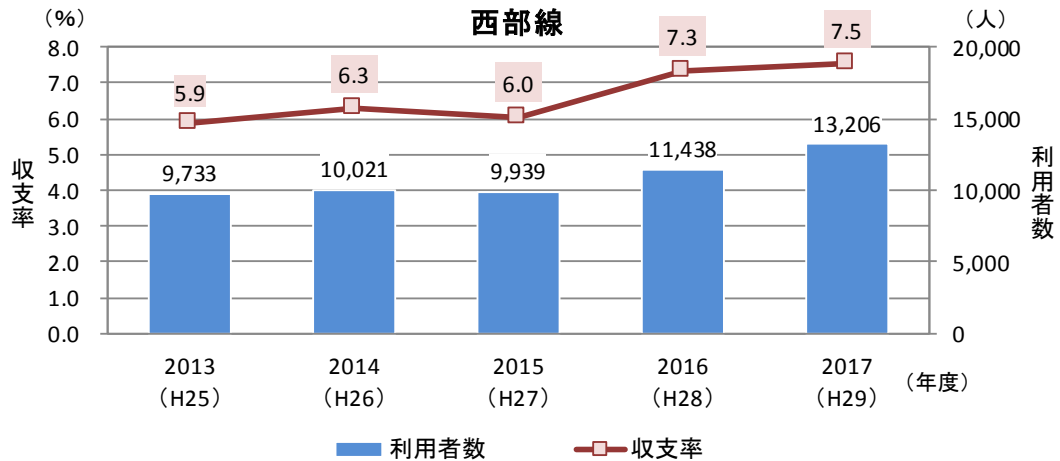
図 天理市における公共交通空白地域の状況

## 5.4.4 コミュニティ交通の収支状況

### (1) コミュニティバス「いちょう号」の収支状況

#### ① 西部線の収支状況

「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（平成29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円であるが、奈良県地域交通改善協議会でコミュニティバスの維持指標例として掲げられている収支率20%以上には及んでいない。



年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)
運行経費(万円)	1,432	1,373	1,715	1,879	1,871
運賃収入(万円)	84	84	79	100	114
収支率	5.9%	6.3%	6.0%	7.3%	7.5%
利用者1人当たりの運行費用(円)	1,471	1,327	1,307	1,185	1,149

※運行経費には、運行費用の他、車両購入費等必要経費を含む  
 ※収支率、1人あたりの運行費用には、車両購入費等の必要経費は含まない

図 コミュニティバス「いちょう号」西部線の利用者数及び収支状況

## ② 菅原線の収支状況

「いちょう号」菅原線は、2017年度（平成29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（平成28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。

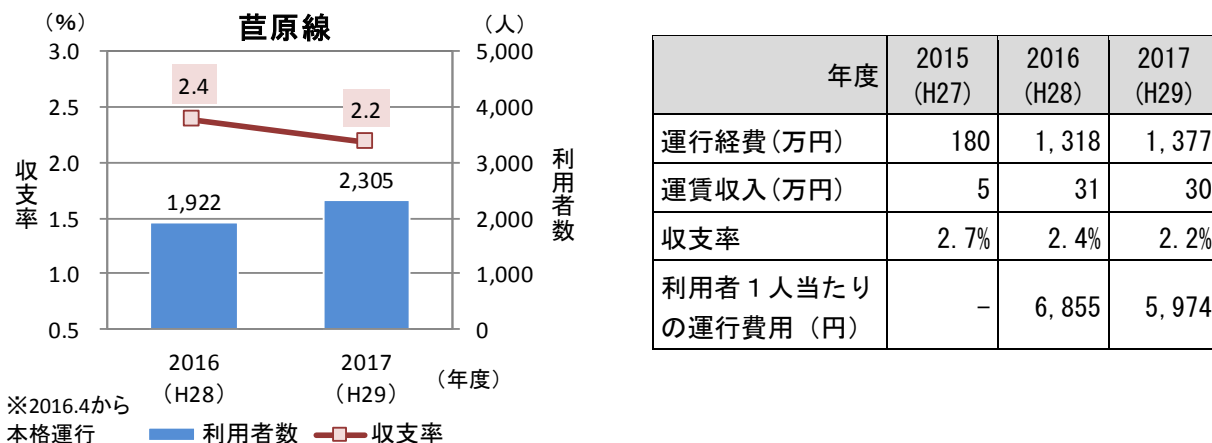
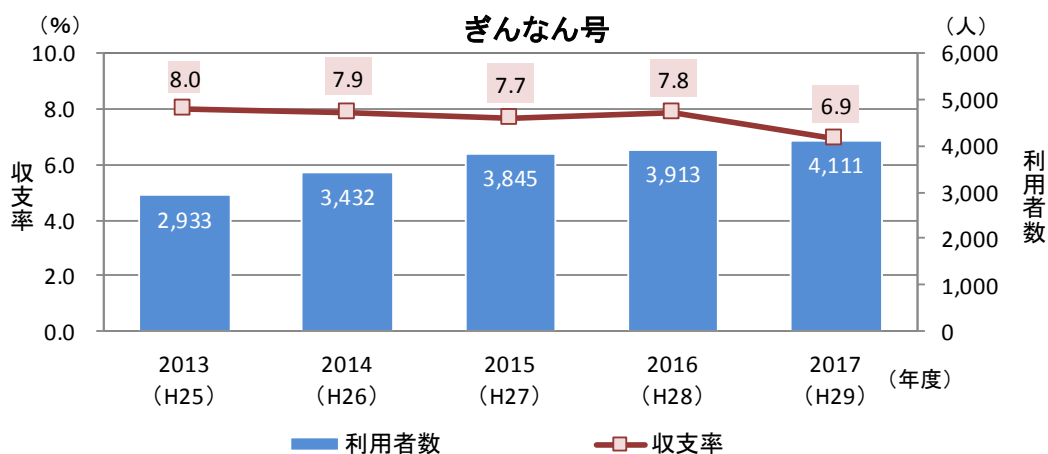


図 コミュニティバス「いちょう号」菅原線の利用者数及び収支状況

## (2) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の収支状況

「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。



年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)
運行費用(万円)	1,106	1,338	1,393	1,412	1,554
運賃収入(万円)	89	105	107	111	107
収支率	8.0%	7.9%	7.7%	7.8%	6.9%
利用者数(人)	2,933	3,432	3,845	3,913	4,111
利用者数1人当たりの運行費用(円)	3,771	3,899	3,622	3,609	3,780

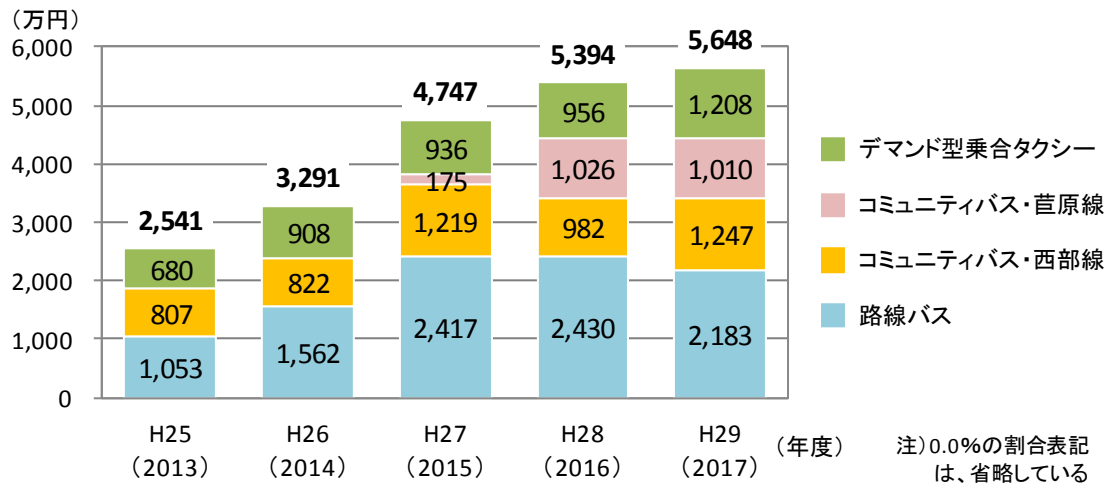
図 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」利用者数及び収支状況

### 5.4.5 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（平成29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部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「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。また、国の地域間幹線系統補助金の対象路線である。

コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーは、国の地域内フィーダー系統補助金の対象路線である。



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（苜原系統）】	265	427	505	499	513
天理市通学バス補助金【天理都祁線（苜原系統）】	789	1,135	1,091	1,040	912
コミュニティバス「いちょう号」	807	822	1,394	2,008	2,257
西部線	807	822	1,219	982	1,247
苜原線	—	—	175	1,026	1,010
デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」	680	908	936	956	1,208
計	2,541	3,291	4,747	5,394	5,648

（単位：万円）

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある

図 公共交通に係る市の補助額・負担額の状況

## 5.4.6 まとめ

- 市内にはJR 4 駅、近鉄 3 駅の 7 駅が存在するほか、国道 169 号や名阪国道、国道 25 号を走る路線バス、天理駅と西部地域、菅原地域をそれぞれ結ぶコミュニティバス「いちょう号」、公共交通空白地を運行するデマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」など多様な公共交通が連携し、広域移動や市内での日常的な移動を支えている。
- コミュニティバス「いちょう号」の利用状況は増加傾向にあり、1 便あたりの利用者数をみると、西部線は 10.8 人と多く利用されているが、菅原線は平日 1.1 人、土日祝日 0.7 人と西部線に比べかなり少ない。
- デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」は、他のエリアに比べて、南エリアの利用が少ない。1 便あたりの利用者数は全てのエリアで 1.0 人を超えているが、最も多い西エリアでも 1.9 人である。利用者の増加に伴い運行経費が増加するため、1 便あたりの乗り合い率を高めていく必要がある。
- 「天理市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型乗合タクシー「ぎんなん号」の運行等により、公共交通空白地はほぼ解消されている。
- 路線バス天理桜井線、天理都祁線も市の補助金等で支えており、公共交通機関の運行に係る市の負担額は、年々増加傾向にあり、2017 年度（平成 29 年度）で 5,648 万円にのぼる。

## 第6章 市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ

### 6.1 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。市民やバス利用者等へのアンケート調査結果より、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整理する。

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）            ■調査方法：郵送配布・郵送回収            ■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）            ■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            ■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「いちょう号」利用者	<p>コミュニティバス「いちょう号」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：「いちょう号」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            ■調査方法：調査員が「いちょう号」に乗り込み、車内で乗客に聞き取り            ■回収状況：有効票 131件（西部線99件、苜原線32件）</p>
デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」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世帯当たり3人まで（調査票本数：722世帯 1,176人）            ■調査方法：郵送配布・郵送回収            ■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、観光振興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（土曜日実施）            ■調査方法：調査員が観光客に直接聞き取り。            ■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>



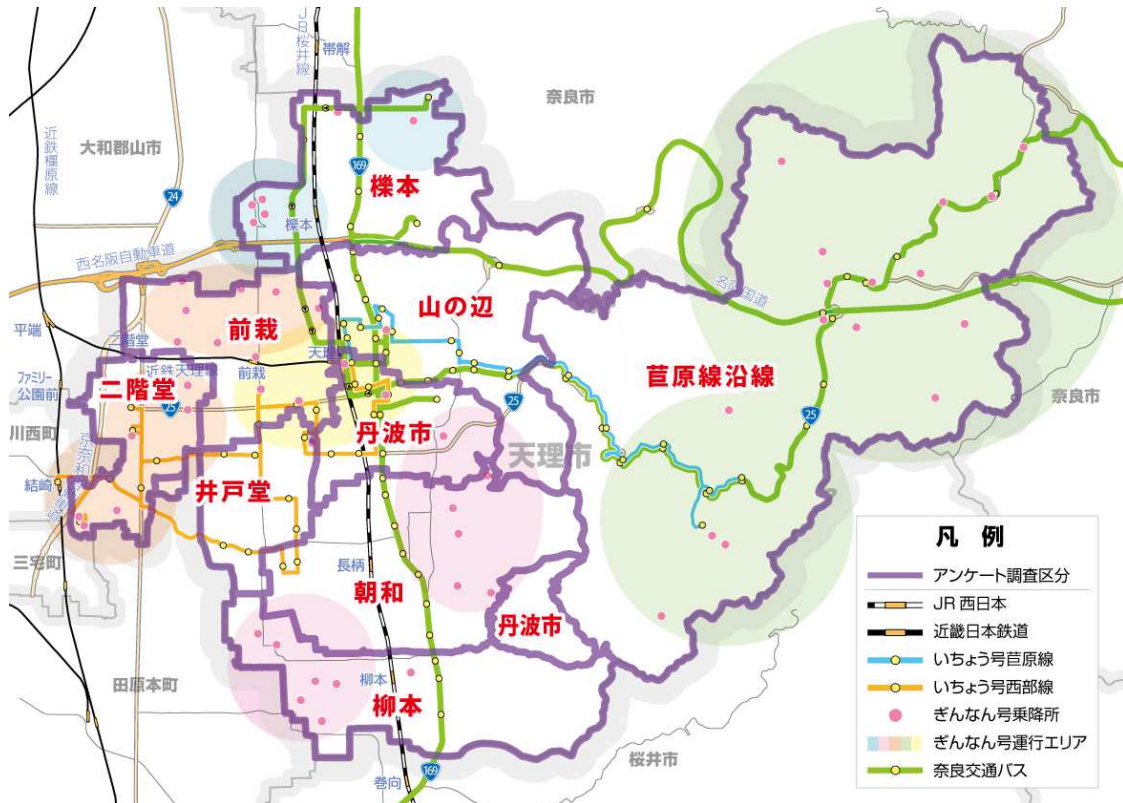


図 市民アンケートの集計地域区分

## 6.2 日常の移動に関する市民の意識・環境等

### (1) 外出頻度 [市民アンケート]

○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、60歳代以降になると「ほぼ毎日」の割合が徐々に減少し、高齢になるとともに外出頻度が低下する。

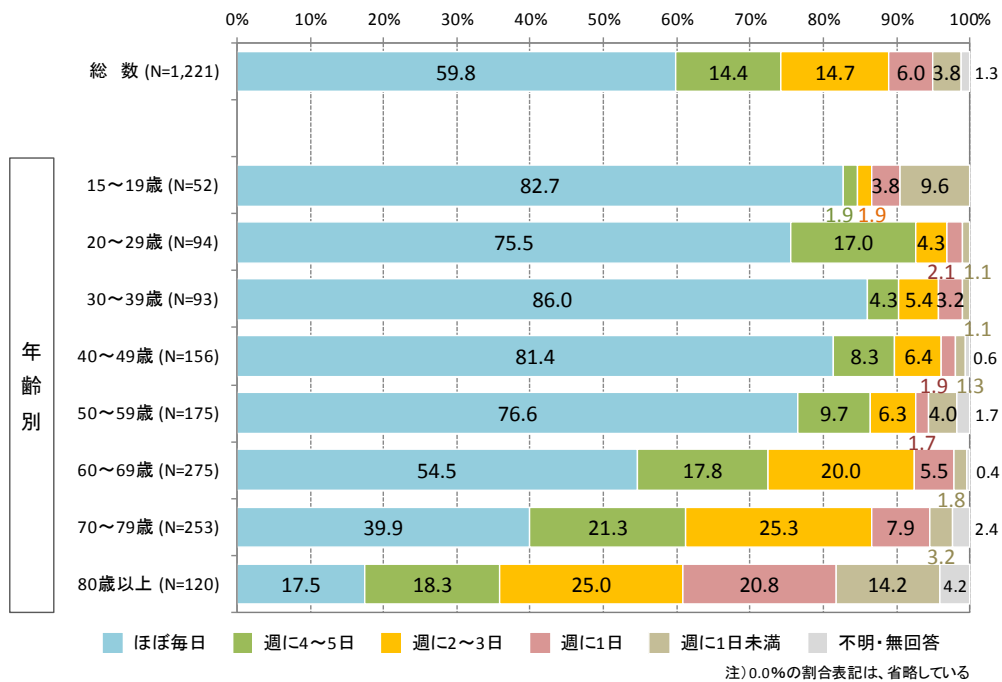


図 外出頻度 (年齢別)

(2) 運転免許の保有状況 [市民アンケート]

○性別・年齢別にみると、男女とも「30～39歳」で最も自動車運転免許が高く、高齢になるとともに徐々に減少し、女性の80歳以上では「持っていない」が半数以上を占める。

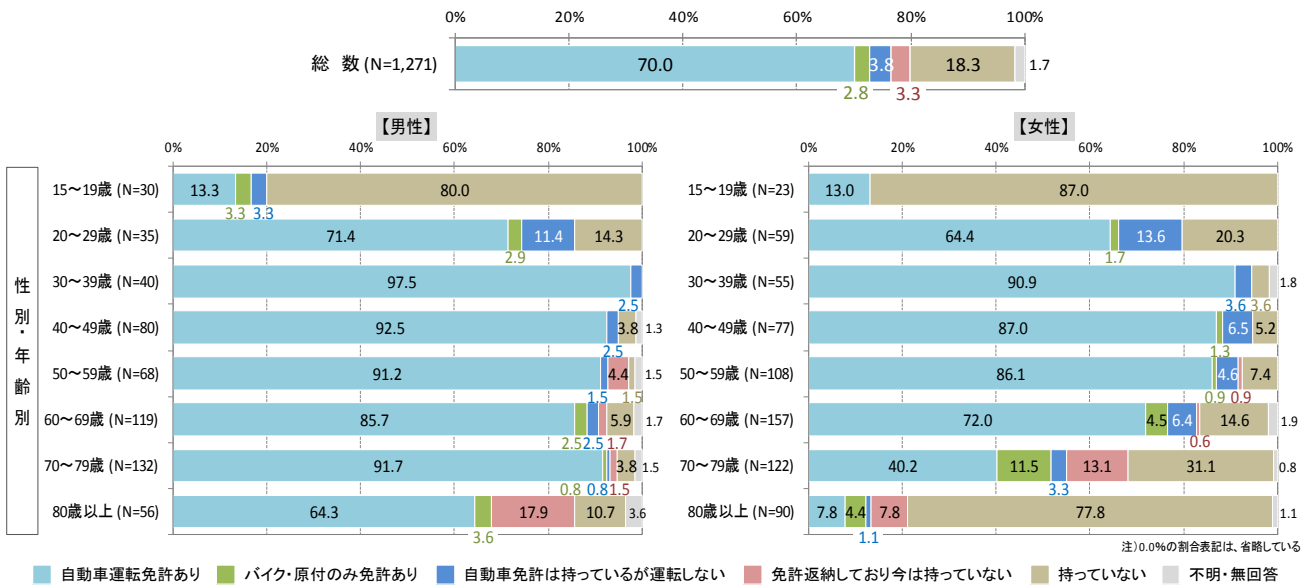


図 運転免許の保有状況 (性別・年齢別)

(3) 利用可能な交通手段 [市民アンケート]

○性別・年齢別にみると、男女とも「30～69歳」で最も「自動車 (自分で運転)」の割合が高く、高齢になるとともに徐々に減少し、女性の70歳以上では「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。  
○男女とも自転車の割合が高齢になるとともに減少する。

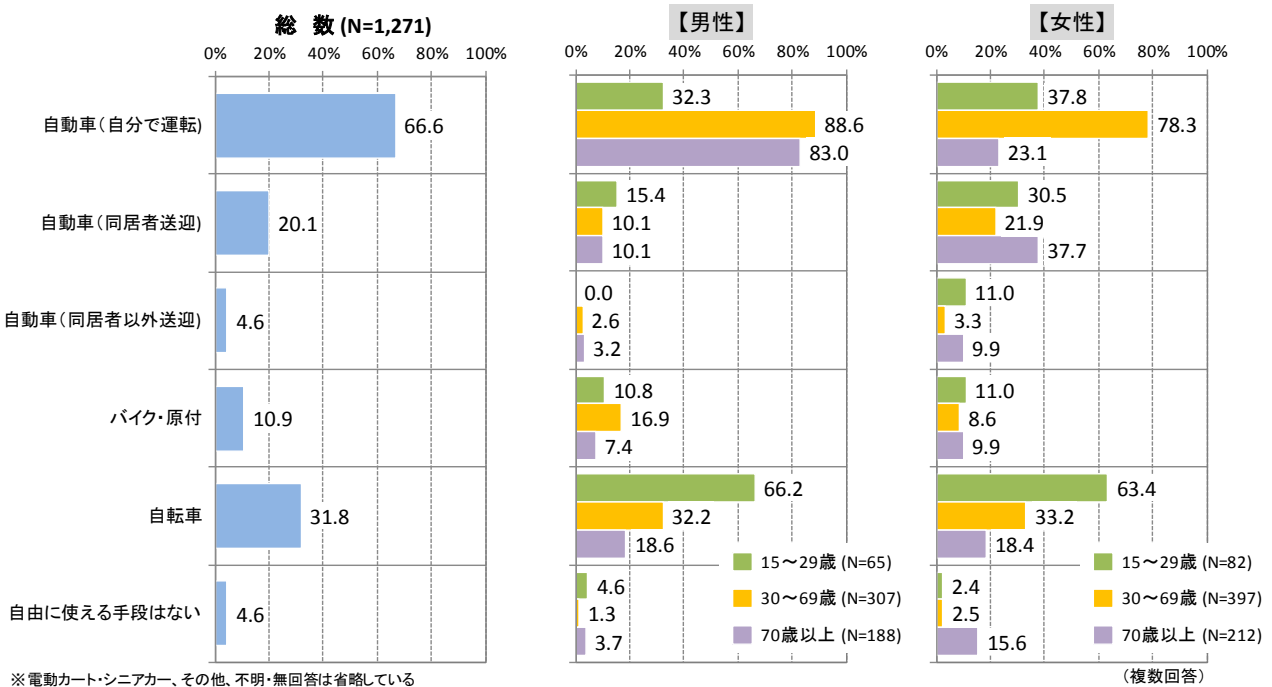


図 利用可能な交通手段 (性別・年齢別)

### 6.3 日常生活における交通行動

#### (1) 行き先（通勤・通学、買物、通院）[市民アンケート]

- 通勤・通学の行き先は、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、「二階堂」と「柳本」の除いた地域では、その次に「奈良市」の割合が高い。
- 買物・通院の行き先は、居住地域別にみると、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較して高い。

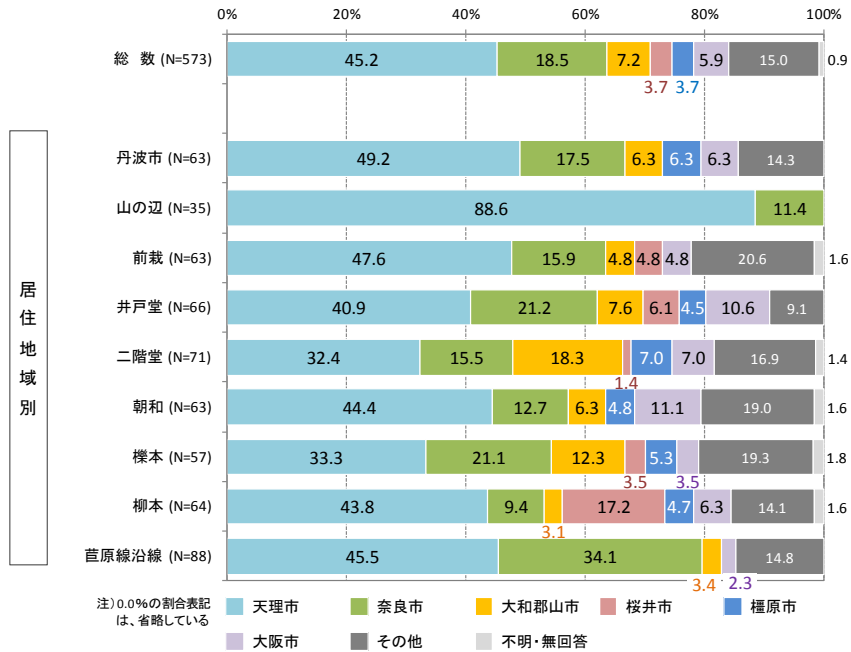


図 通勤・通学での行き先（居住地域別）

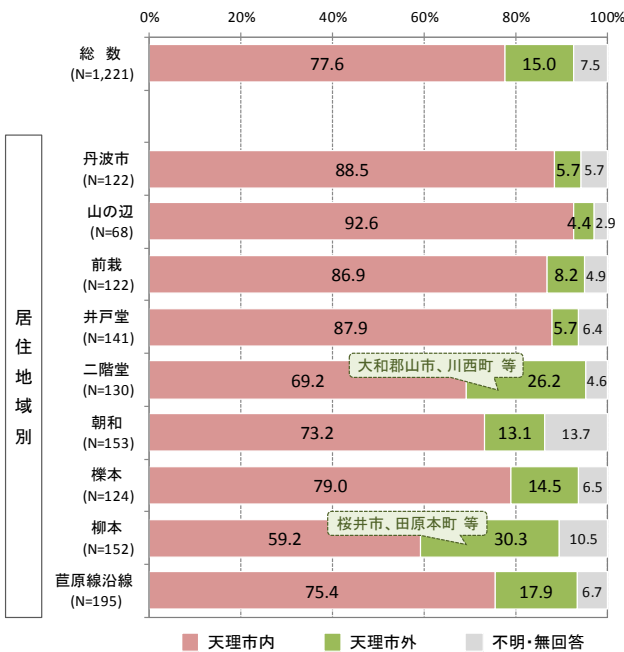


図 買物の行き先（居住地域別）

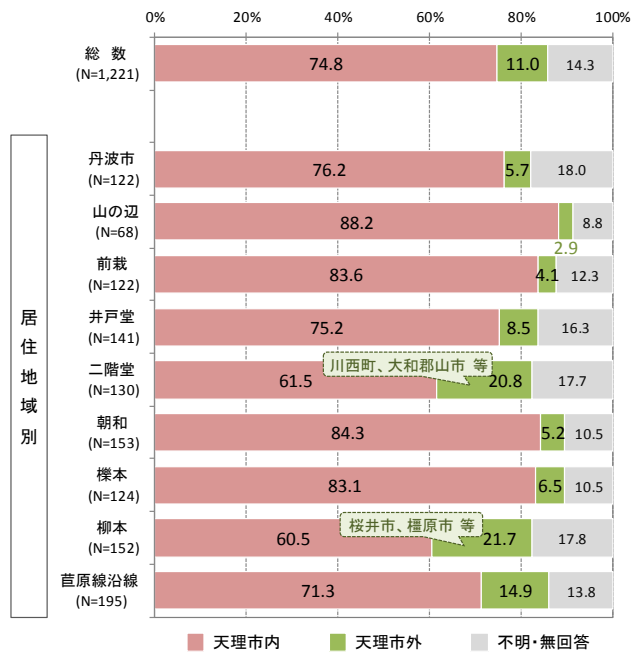


図 通院の行き先（居住地域別）

(2) 日常の移動において困ること（買物、通院）〔市民アンケート〕

- 買物において居住地域別にみると、「柳本」「山の辺」「前栽」「朝和」「苜原線沿線」が、市平均以上に困ることがある割合が高く、その内容として「近くに施設がない」や「雨・雪の日」があげられている。
- 通院において居住地域別にみると、「苜原線沿線」「柳本」「朝和」が、市平均以上に困ることがある割合が高く、その内容として「雨・雪の日」や「送迎者の都合による」があげられている。

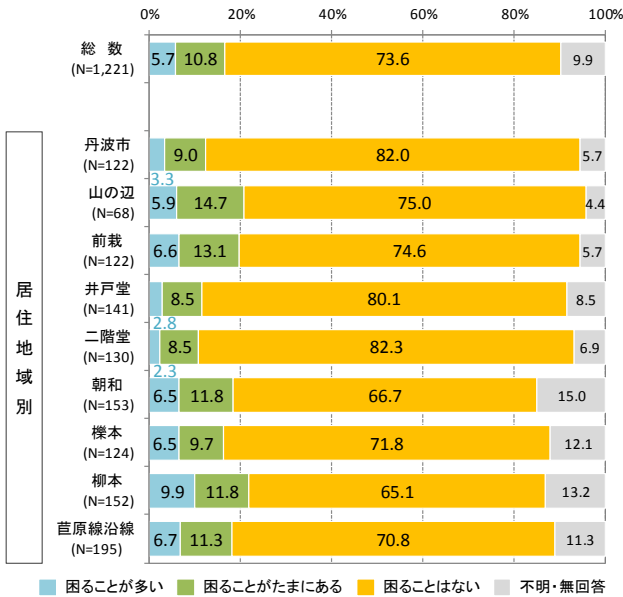


図 買物の移動で困ること（居住地域別）

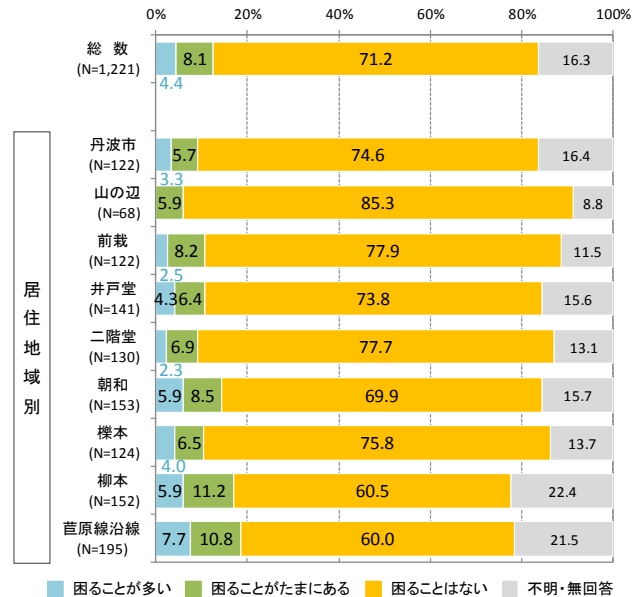


図 通院の移動で困ること（居住地域別）

表 買物時の移動で困る時や内容（10件以上のみ、居住地域別内訳）

買物時の移動で困る時・内容 (内訳の■は10件以上、 ■は5件以上)	のべ 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	苜原線沿線
近くに施設がない（時間がかかる）	40	2	4	4	1	3	3	1	9	13
雨・雪の日	31	6	1	6	2	2	2	6	1	3
荷物が重い・多い・大きい	24	3	4	3	6	1	2	2	3	
渋滞	17		2	2		1	4	1	1	6
送迎者の都合による	13			1		1	4		4	3
目的地への交通手段がない	13		1	2		2	2		4	2
長い距離を歩けない	11	1			1	2	1	2	2	2
道路が狭い	11		1	2	2		4		2	

表 通院目的の移動で困る時や内容（10件以上のみ、居住地域別内訳）

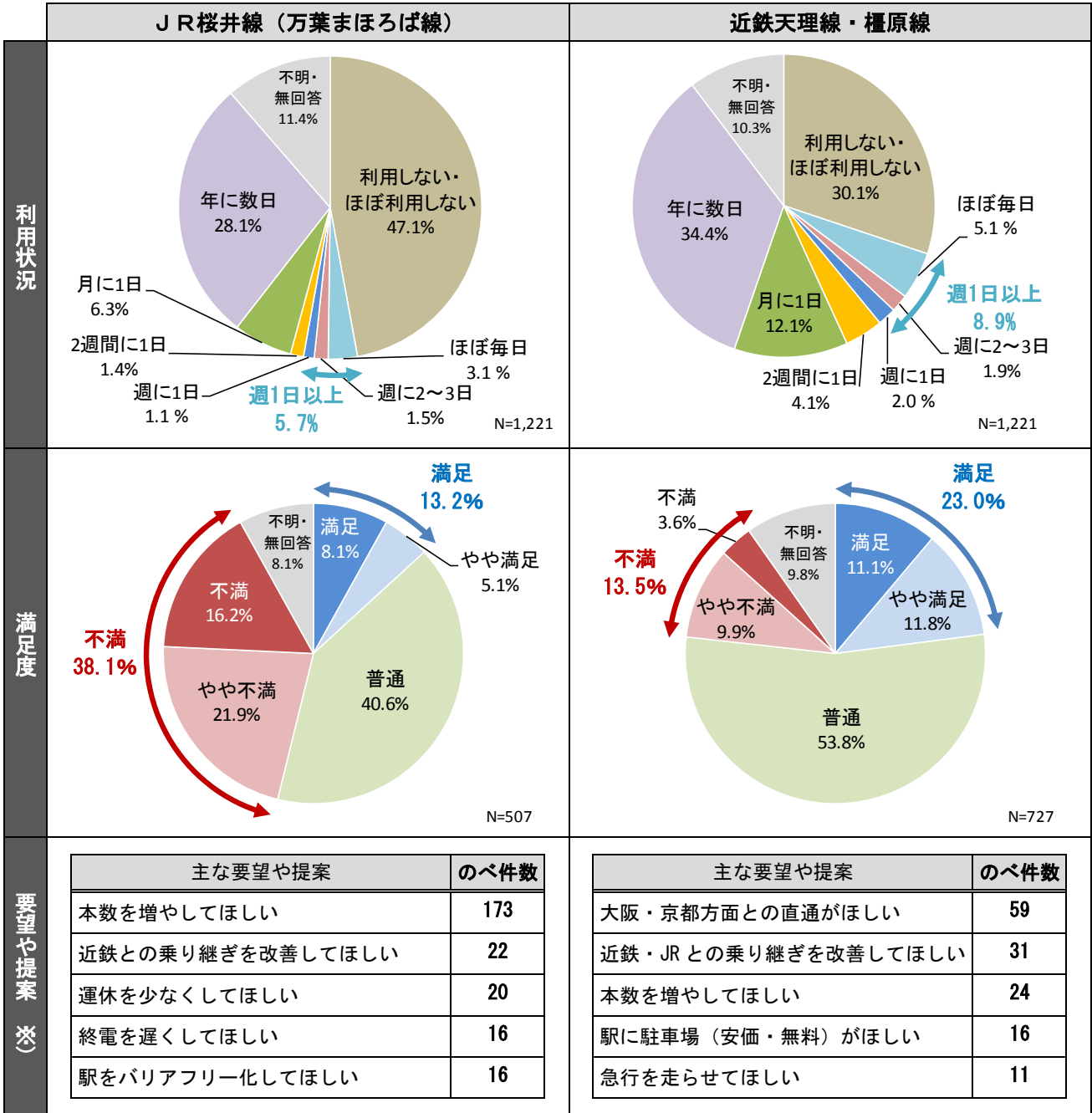
通院時の移動で困る時・内容 (内訳の■は10件以上、 ■は5件以上)	のべ 件数	居住地域別内訳								
		丹波市	山の辺	前栽	井戸堂	二階堂	朝和	樺本	柳本	苜原線沿線
雨・雪の日	22	3		2	3	3	3	3	1	4
送迎者の都合による	19	1	1		2		4	3	4	4
近くに施設がない（時間がかかる）	15				1	1			3	10
体調がすぐれない時	15	2		1	1	3	2		2	4
駐車場が少ない・混雑する	14		1	2	1	4	2		1	3
バス停や駅がない・遠い	10		1	1	2		3	1	2	

※困る時・内容(フリーアンサー)を、主な項目別にカウントした結果

## 6.4 公共交通の各モードに対する満足度・問題点

### (1) 鉄道 [市民アンケート]

- JR桜井線（万葉まほろば線）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」を大幅に上回り、要望として「運行本数の増加」があげられている。
- 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」を上回っている。



※要望や提案(フリーアンサー)を、主な項目別にカウントした結果  
 図 鉄道の利用状況・満足度・要望や提案

(2) 路線バス [市民アンケート、路線バス利用者アンケート]

- 市民アンケートによる利用状況は「利用しない・ほぼ利用しない」が7割以上を占める。
- 路線バス利用者アンケートでは、平日は天理市民以外の利用が多く、通勤や天理よろず相談所病院等への通院目的で、また休日は市民の利用が多く、買物や趣味・レジャー等の目的で、主に利用されている。
- 路線バスを利用しない人の理由は、「利用する必要がない」が8割弱で最も多く、次いで「利用したいが不便」が約1割となっている。
- 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、買物利用の多い休日は「不満」が「満足」をやや上回っている。要望は、平日・休日とも「運行本数の増加」があげられている。

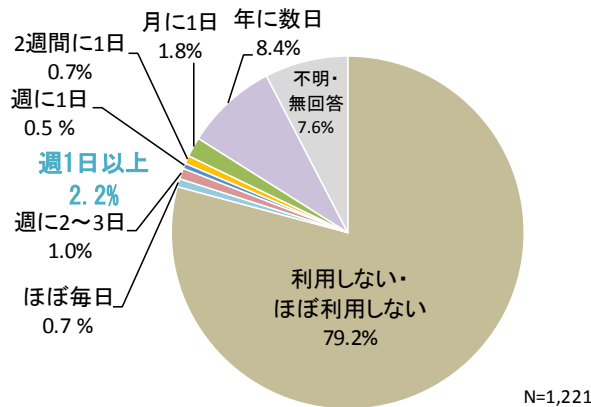


図 利用状況 [市民アンケート]

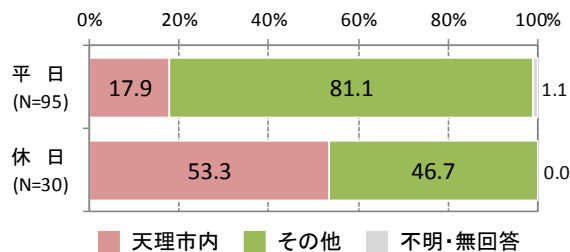


図 利用者の居住地 [利用者アンケート]

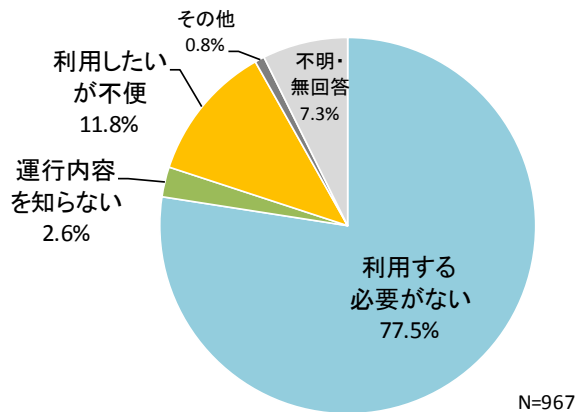


図 路線バスを利用しない理由 [市民アンケート]



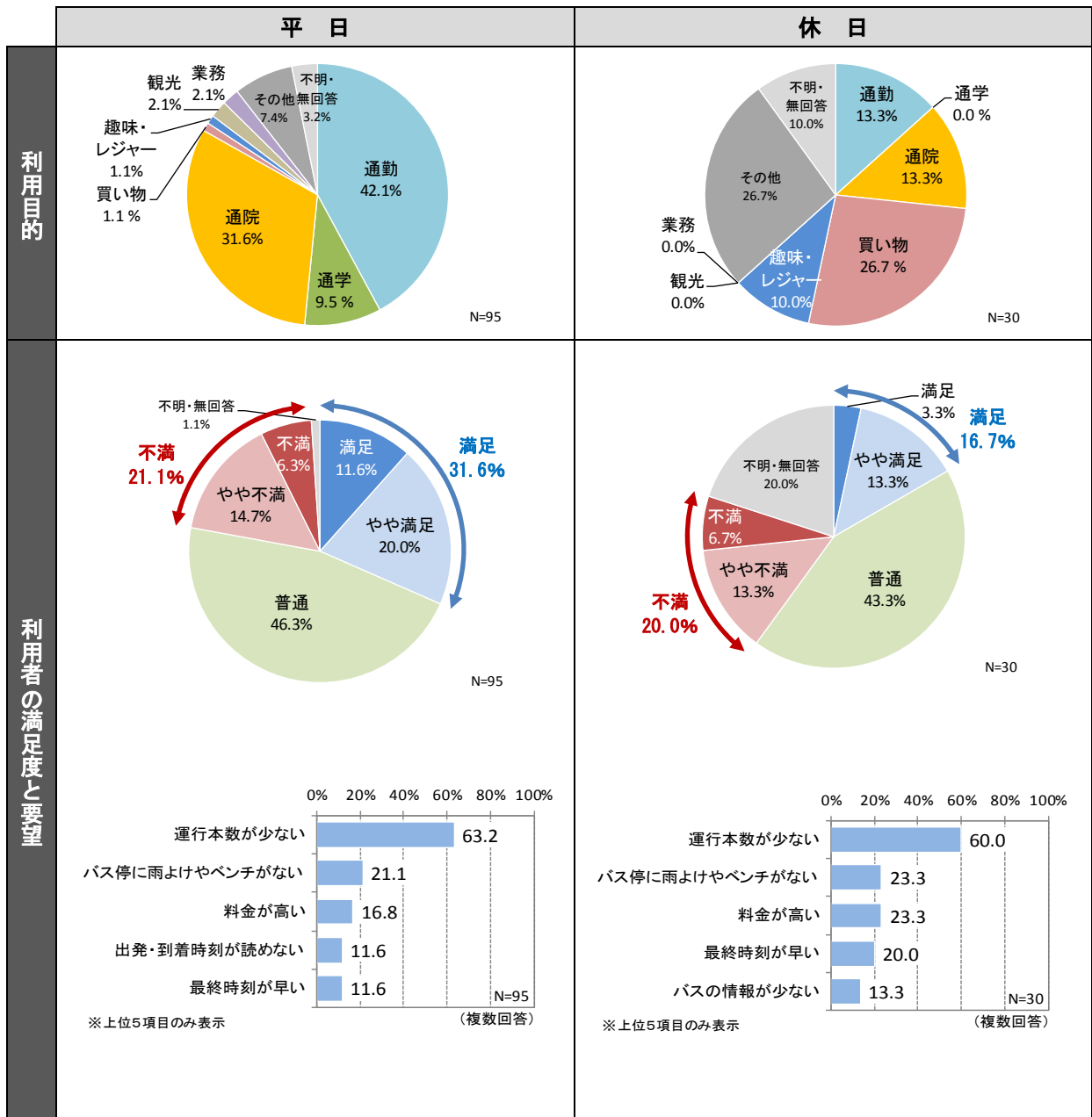


図 路線バスの利用目的・満足度・要望等

(3) コミュニティバス「いちよう号」西部線・苜原線 [コミュニティバス利用者アンケート]

- 西部線は買物や通院、銀行など日常の用事、苜原線は通院や買い物に主に利用されている。
- 往復ともコミュニティバス「いちよう号」を利用する人は、西部線が6割あるのに対して、苜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。
- コミュニティバス「いちよう号」を利用しない人の理由は、西部線、苜原線ともに「利用する必要がない」が7割以上あり、次いで「利用したいが不便」がそれぞれ6～7%あるが、西部線は「運行内容を知らない」も7%ある。
- 利用者の満足度は、西部線・苜原線とも「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、両路線とも「本数が少ない」、西部線では「土日に運行していない」が多い。

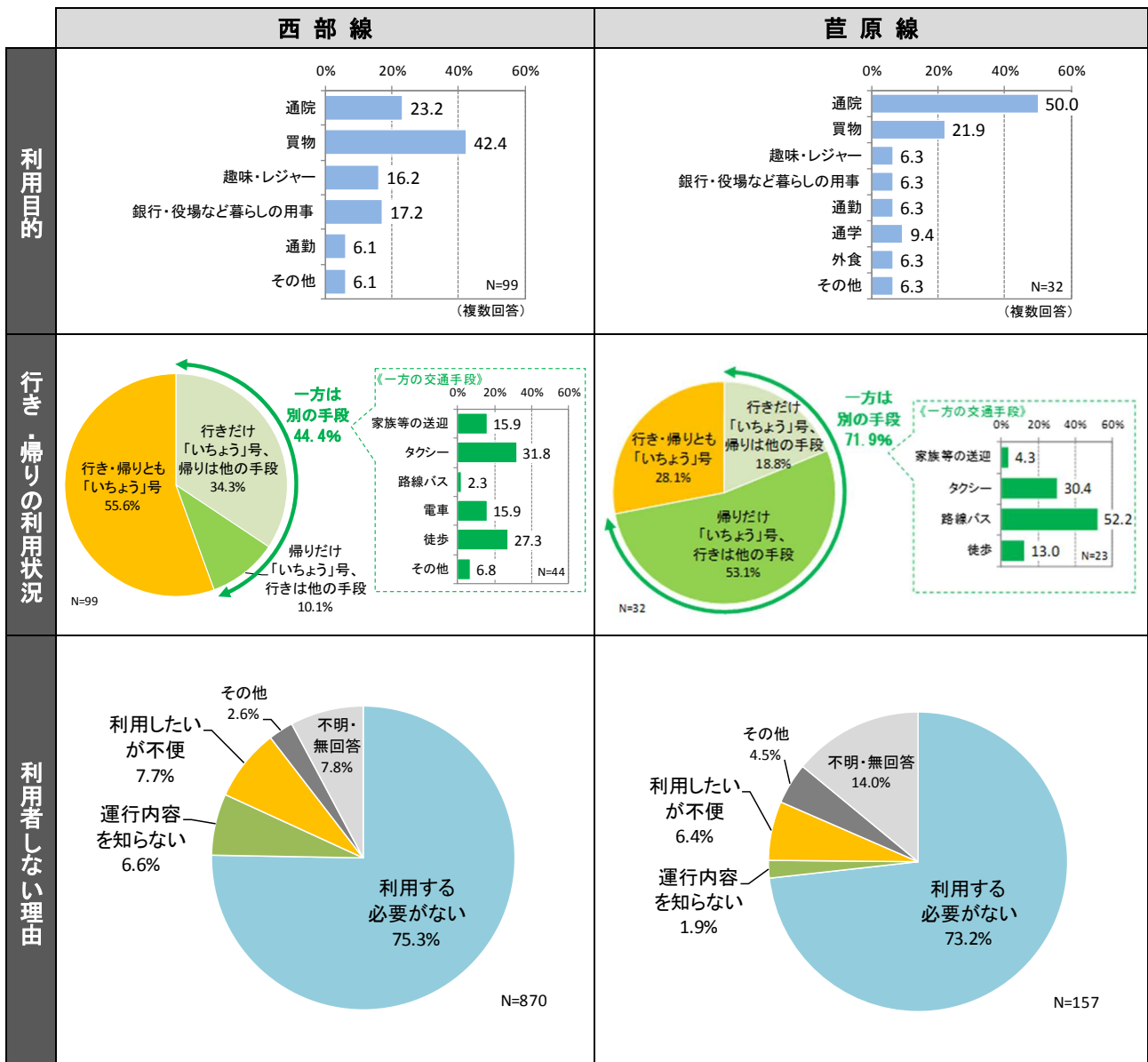


図 コミュニティバス「いちよう号」の利用目的・利用状況・利用しない理由

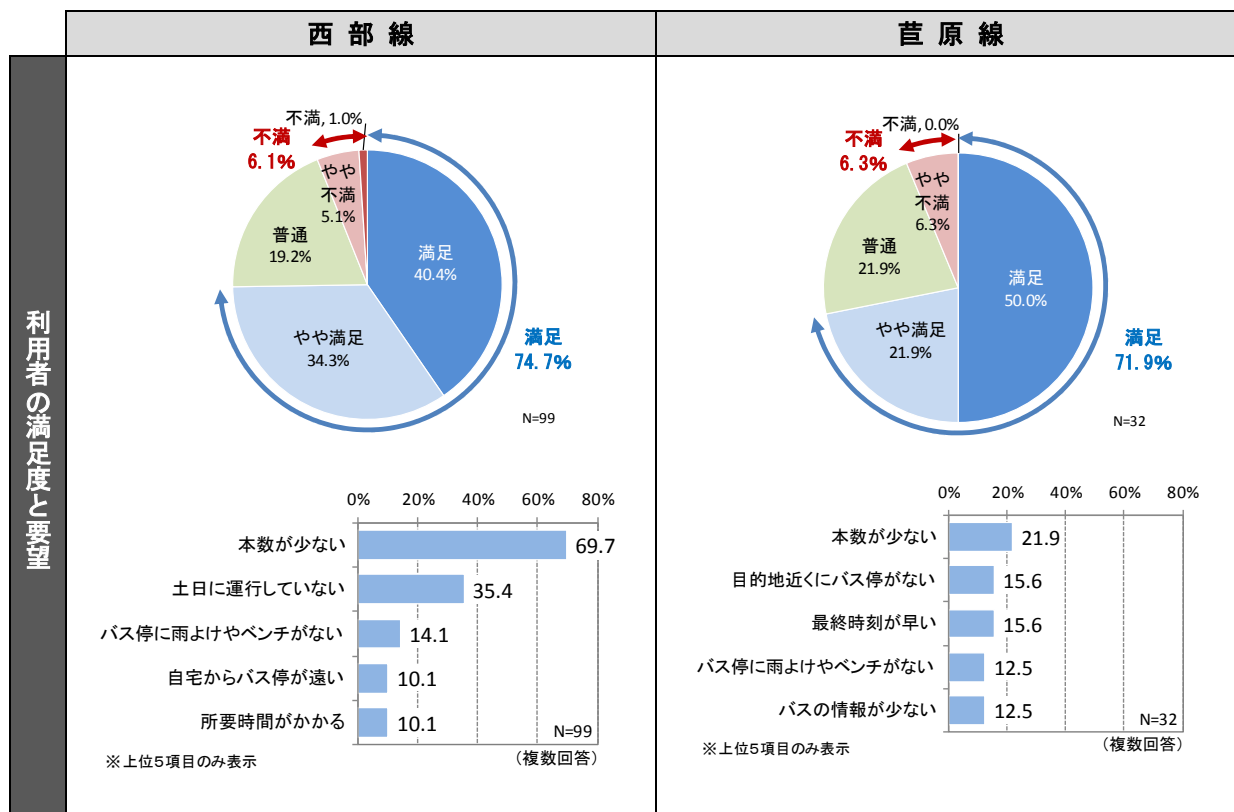


図 コミュニティバス「いちよう号」に対する満足度・要望

(4) コミュニティバス「いちよう号」菅原線沿線住民の要望 [市民アンケート (自由回答より)]

○自由回答を分類すると、『山田地区、福住地区への延伸希望』に関する意見が最も多く、次いで、『必要、なくさないでほしい』といった意見、『便数の増加希望』に関する意見、『現在運行していない集落への運行希望』に関する意見などが多い。

表 菅原線沿線住民からの公共交通に対する自由意見の分類

主な意見分類	回答数
山田地区、福住地区への延伸希望	17 件
必要、なくさないでほしい	15 件
便数の増加希望	11 件
現在運行していない集落への運行希望	10 件
タクシーを活用したほうがいい (デマンド含む)	9 件
行き先の増加希望	6 件
情報提供の希望	6 件
料金の低廉化の希望	3 件
その他	13 件

※自由意見回答者：87名 複数回答あり

(5) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」[市民アンケート、デマンドタクシー登録者アンケート]

- 登録者の大半は60歳以上であり、運転免許保有者も半数を占める。
- 非登録者も含めた利用しない理由は、「利用する必要がない」が8割弱で最も多く、次いで「運行内容を知らない」が1割弱となっている。
- 登録者で利用していない人は7割を占めており、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」が多いものの、「直前に予約できない」や「利用する時間が合わない」など、日常生活において使いづらい理由もあがっている。
- 利用者の満足度は「満足」が6割と「不満」を大きく上回っている。
- 要望として、「運行本数の増加」、「最終時刻の見直し」、「乗降所の待合環境の整備」が多い。

※「利用しない理由」のみ市民アンケート、その他はデマンドタクシー登録者アンケートより。

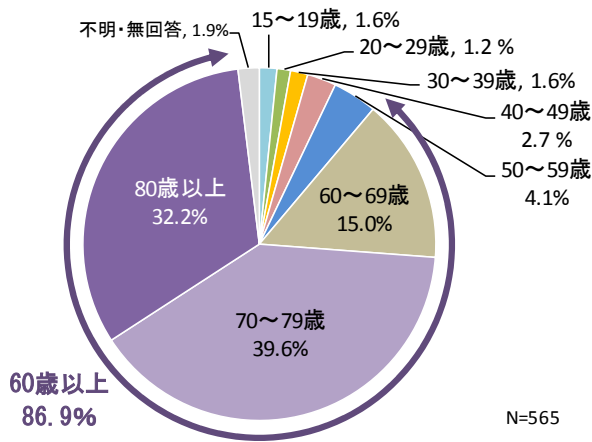


図 登録者の年齢

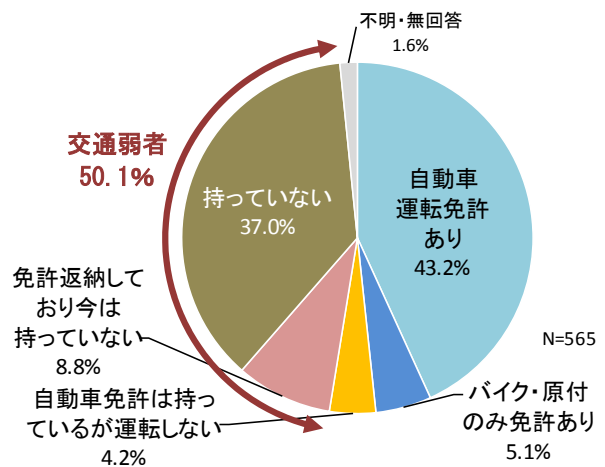


図 登録者の運転免許の有無

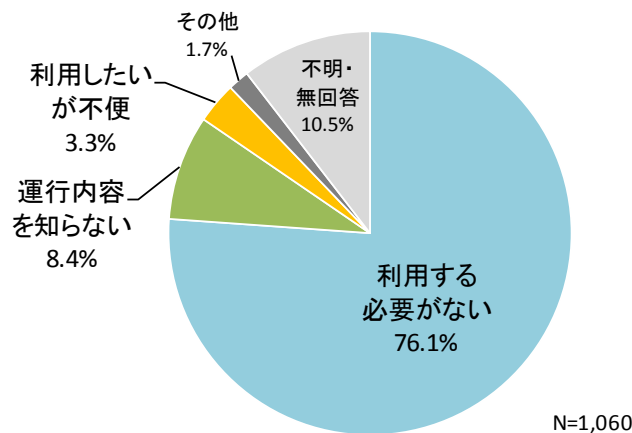


図 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」を利用しない理由 (市民アンケートより。未登録者も含む回答)

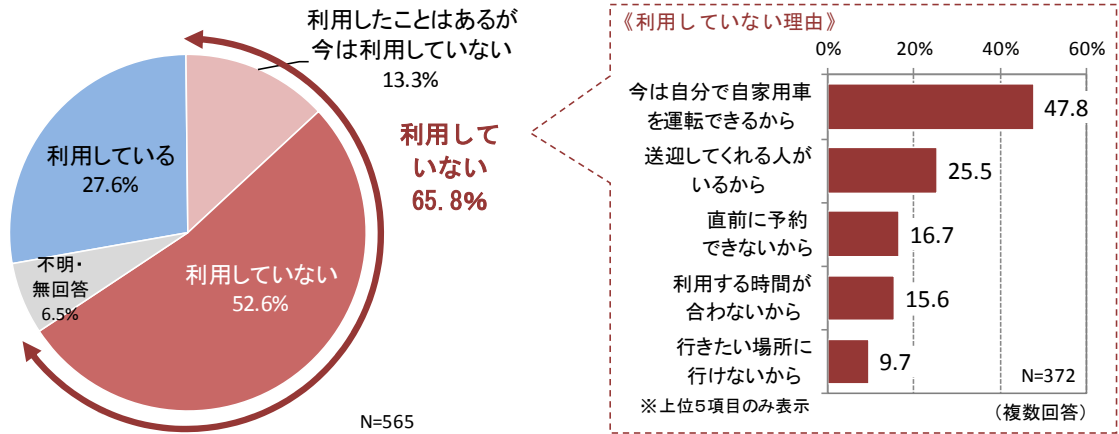


図 利用経験と登録しているのに利用しない理由（上位5つ）

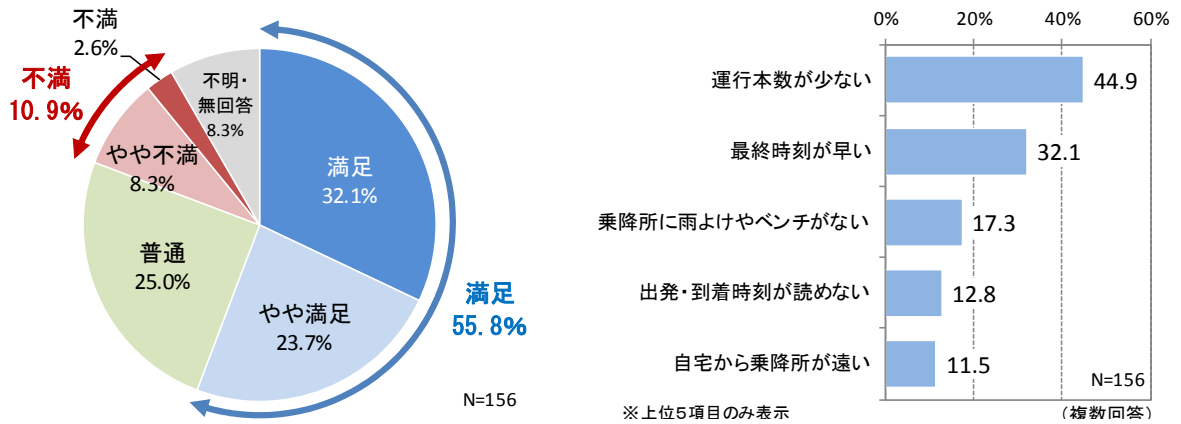


図 利用者の満足度

図 利用者の要望（上位5つ）

## 6.5 今後の公共交通に対して

### (1) 公共交通全体に対する今後の利用意向 [市民アンケート]

○「今は利用していないが、今後は利用すると思う」が4割で最も多く、「今は利用していないし、きっと今後も利用しないと思う」「わからない」がそれぞれ3割と続いている。

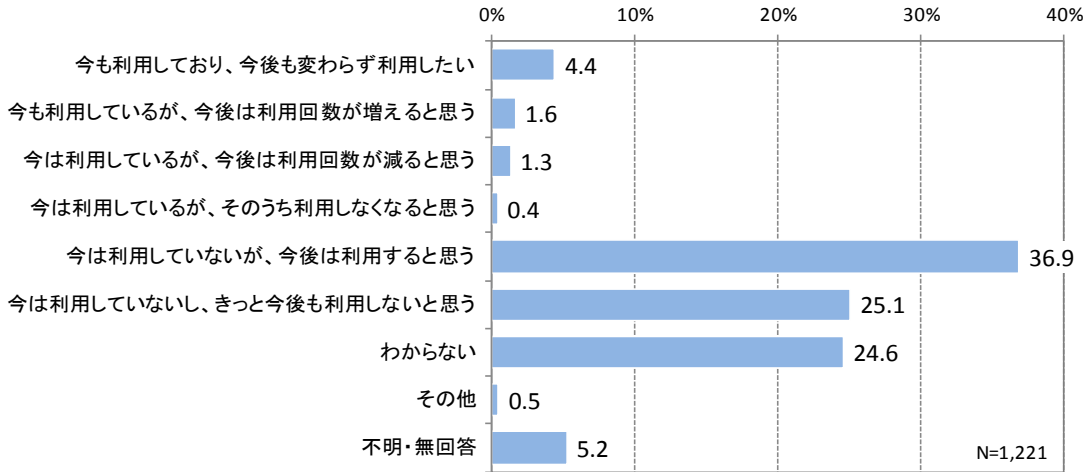


図 公共交通全体に対する今後の利用意向

### (2) 今後必要な公共交通サービス [市民アンケート]

○「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」が最も多く、以下「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」と続いている。また、「高齢者等のバス利用に対して支援する制度」、「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」も3割以上となっている。

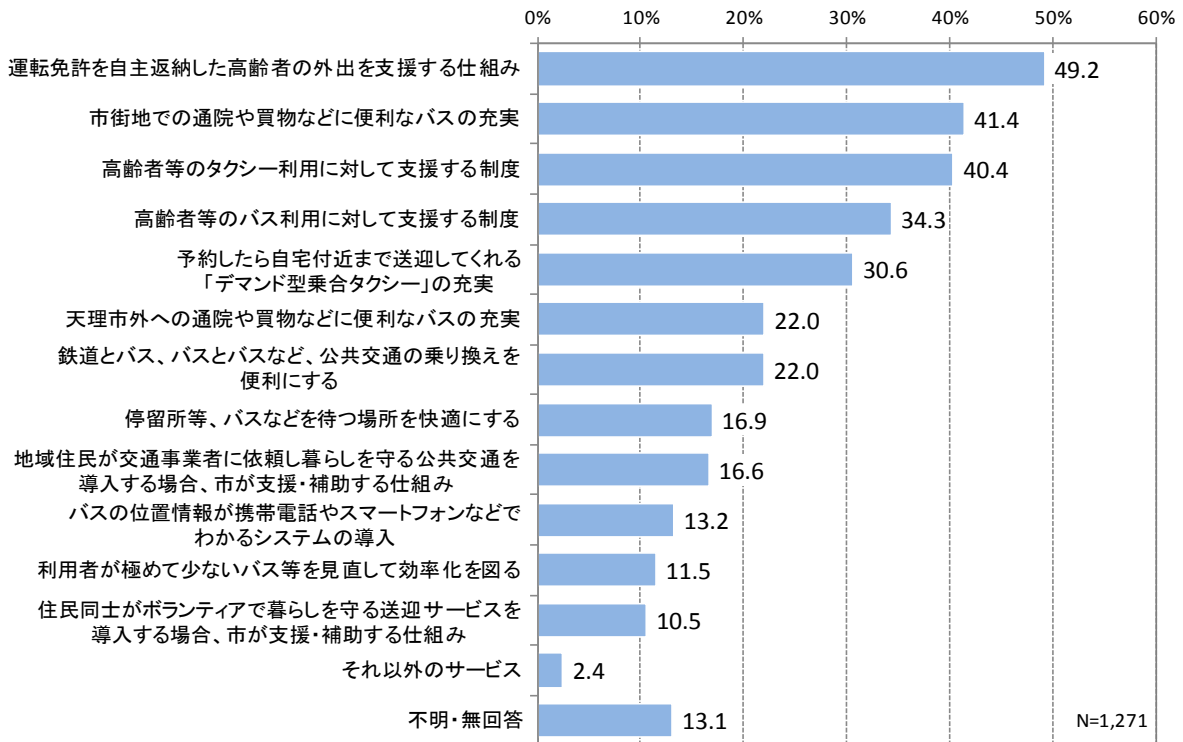


図 今後必要な公共交通サービスに対する意見



## 6.6 観光客の公共交通利用[観光客アンケート]

- 来訪交通手段では、石上神宮は「天理駅より徒歩」と「自家用車」がともに4割、トレイルセンターは「自家用車」が6割、「山の辺の道より徒歩」が2割を占め、自家用車の割合が高い。
- 周遊に用いる交通手段は、石上神宮は「徒歩」が6割、「自家用車」が3割、トレイルセンターは「自家用車」が6割、徒歩が3割を占め、鉄道やバスなど公共交通をあげる人は少ない。
- 公共交通の不便な点として「便数が少ない」、「目的地への運行がない」が多い。
- 公共交通への要望は「バスの便数の増加」が最も多く、「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）」が続いている。

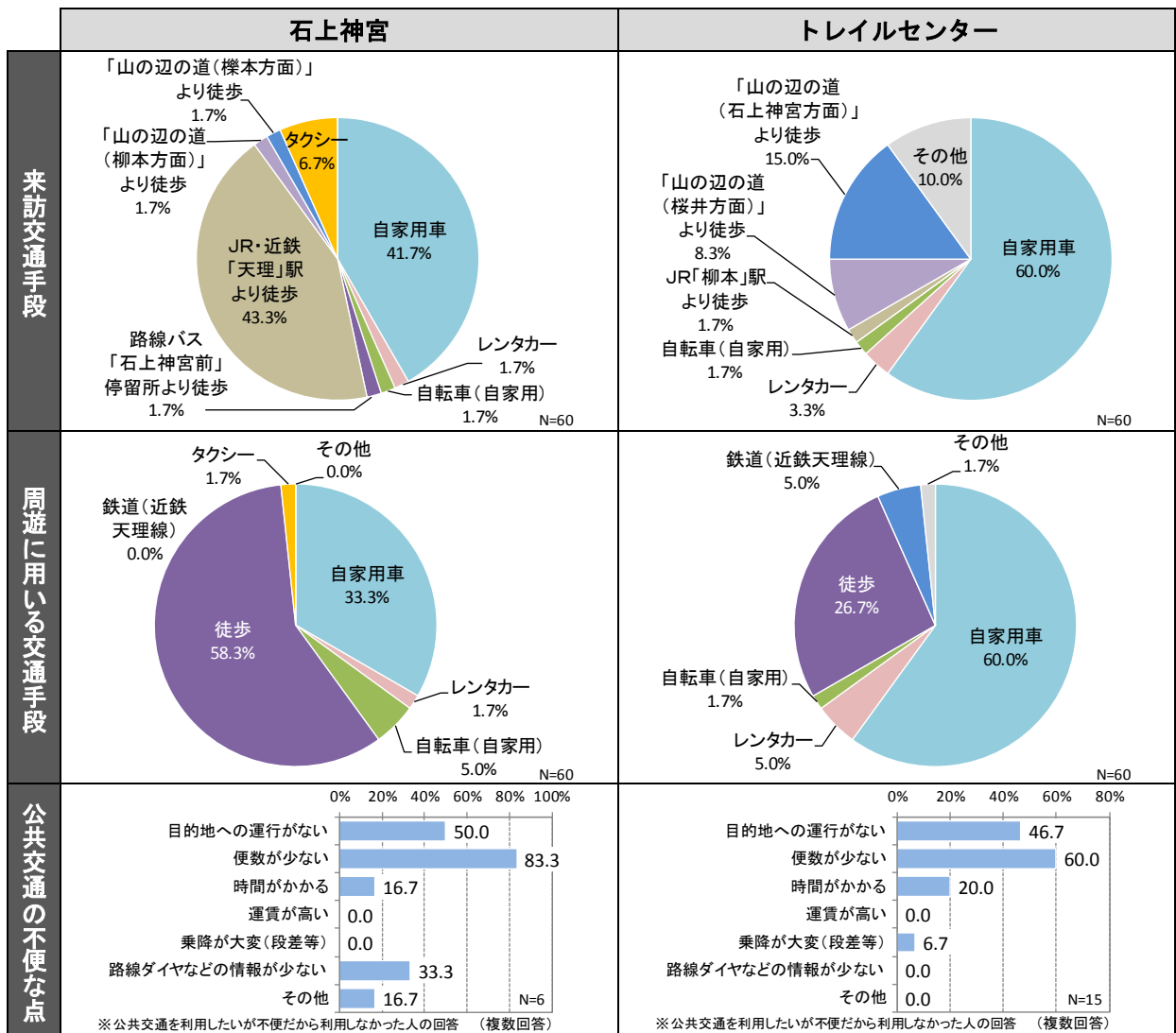


図 観光客の交通手段・公共交通の不便な点等

表 公共交通への要望

主な要望や提案	のべ件数	主な要望や提案	のべ件数
バスの便数の増加	31	公共交通の情報の充実	7
周遊観光に使えるバスなどの運行	13	観光地の近くにバス停や路線バスの設置	6
鉄道の便数の増加	13	周遊チケットなどの発行	5
大阪方面からの直通列車の増加・乗換の削減	12		

※要望(フリーアンサー)を、主な項目別にかウントした結果

## 第7章 市内の事業所からの意見

路線バスやコミュニティバス「いちょう号」の経路沿線に立地する大規模事業所、主要施設を対象に、従業員の通勤交通や来訪者の交通実態、公共交通の利用促進に向けた連携可能性等を確認するために、訪問によるヒアリング調査を実施する。

### 【対象施設】

医療施設：2施設

商業施設：2施設

大規模事業所：2事業所

### 【ヒアリング方法】

- ・対象事業所を訪問し、担当者と対面しての聞き取り調査。
- ・事前に質問事項を列挙したヒアリングシートを送付。

### 7.1 医療施設からの意見

#### 7.1.1 来院者の交通手段等

- 送迎バスを運行する病院では、来院手段のほとんどが送迎バスか自家用車。送迎バスのない病院は大部分が自家用車。（どちらも病院の近くにバス停は存在する。）
- 来院者用の駐車場は十分なスペースを用意している。
- 市内中心部に近い病院は、バスを利用する来院者もいるが、どの程度の人数かは把握できていない。郊外部の病院はバスによる来院者は極めて少ない。
- 今年8月以降、タクシー会社が深夜1時～5時の間の電話受付をストップし、配車してもらえなくなった。これにより、夜間に救急搬送されてきた患者が、家族が自家用車で付き添い等に来てくれない限り朝まで帰宅できない事態が時々発生している。

#### 7.1.2 職員の通勤等

- 看護師や事務職員は市内や近隣市町在住者が多く、医師は遠方からの通勤者も多い。
- 駐車場を来訪者優先とするため、近隣に居住する職員のマイカー通勤は制限している場合もある。医師は勤務時間が不規則なことが多いため、マイカー通勤が多い傾向。

#### 7.1.3 公共交通の利用について

- 夕方の最終便を遅くしてもらえれば、診療時間が延びた患者にとっても残業のある職員にとっても利用しやすくなる。
- 複数の病院が共同で送迎バスを運行できれば、経費削減などの効果があるのではないかと。運行するとどうなるか試算したことはあるが、他の病院へ話しをもちかけたことはない。
- 現在送迎バスのある病院の場合、もともと公共交通の不便な場所に立地しており、公共交通で来ていただくという概念がほとんどない。
- 送迎バスのこれ以上の拡充は考えていないが、一方で、送迎バス運行に経費がかかっているのも事実。他の病院や商業施設等との共同運行については、現在の来院者の利便性を維持することを

- 第一（迂回等が生じることで所要時間が延びるようなことは避けたい）だが、その上で経費削減につながるのなら可能性はある。決して単独での運行にこだわっているわけではない。
- こちらから新たな提案を行い実行することは難しいが、行政から提案があれば、それに対する協力はする。

## 7.2 商業施設からの意見

### 7.2.1 来訪者の交通手段等

- 来訪手段は、自動車と徒歩・自転車が多数。近隣に住む人でも自動車利用が多いのは、勤め帰りに買物に立ち寄る人が多いからと思われる。
- 駐車場、駐輪場は十分に確保。お客様と従業員の区別はなく、従業員は店舗から遠いところに駐めるようにしている。
- コミュニティバスによる来訪者もいるが、来訪者全体の中では僅か。人数は把握していない。
- 障がい者用駐車スペースやコミュニティバスのバス停、デマンドタクシーの乗降所に、お客様が車を駐めてしまうことがある。
- 乗り場に若干段差があり、乗り降りに不便という声、ベンチが少ないという声がある。
- 高齢のお客様には、タクシーなどがあっても店まで来られない方がいる。

### 7.2.2 従業員の通勤等

- 従業員の多くは市内在住（テナント店舗では遠方からの通勤者もいると思う）。
- 通勤手段は、自動車、自転車、バイク・原付、徒歩がそれぞれ混在（割合は店舗により異なる）。公共交通での通勤は5%未満。
- いずれも郊外型店舗なので、特に公共交通での通勤は推奨していない。
- 従業員の求人に対し、公共交通の利便性の高い系列店に比べると人が集まりにくく困っている。公共交通による通勤の利便性の違いが少なからず影響しているのではないかと考える。

### 7.2.3 公共交通の利用について

- コミバスを利用する人が増えるとよいが、利用者のニーズと路線設定等が対応しているかどうか問題ではないか。
- 人口減少、高齢化の進展の中、来店者数は減少傾向にあり、今後の更なる高齢化の進展を見据えた対応が必要と考えている。
- 移動・出張販売や送迎バスの運行が考えられるが、経費の問題で難しい。
- コミバス西部線の利用者の多くが当店利用者ということなので、本社の意向次第だが、コミバスの利用と店舗でのサービスの連携によりバス利用者も来店者も増やせる可能性があるのではないかと考える。
- 一定額以上の買い物客に対し即日無料配達サービスを実施している。重たいものを自分で運ばなくてよいので、公共交通を利用しての買物の支援になるのではないか。
- 高齢者が増えていく中、今後は移動スーパーなども取り組む必要があるのでは。行政と企業が連携し、高齢者の安否確認サービスを兼ねた移動販売など。

- バスで荷物を運ぶ貨客混載という取り組みの例があると聞いており、興味がある。
- 企業だけの視点で取り組むことは難しく、行政と一緒に取り組む必要があると考える。

## 7.3 大規模事業所からの意見

### 7.3.1 従業員の通勤

- 従業者の大部分が自家用車で通勤。三交代制の従業員は公共交通を利用しづらい。
- 手段の選択は社員の希望に任せているが、三交代勤務であることや、残業への対応のため、自動車通勤が基本となっている。
- 天理駅と事業所を結ぶ路線バスがあるが、事業所の規模縮小により便数を減らされている。
- 定時勤務者には、公共交通で通勤する人もいる。車通勤したくてしている人ばかりでなく、公共交通が不便だからやむなく車通勤という人もいると思われる。通勤に利用しやすい時刻のバスがあれば、利用する社員も出てくるかも。
- 特に夜間のバスの本数が少ないことから、退社のタイミングがとりづらい。
- 製造業に携わる企業のスタンスとして、排ガスを出さない、廃棄物を出さないという意識はある。  
(公共交通のそのような側面をPRすれば、利用しようとする社員も出てくるかもしれないが、会社として利用促進することはない。)
- 公共交通の利用が不便な地域からの通勤者も少なくないことから、通勤時間等を考えると自家用車の利用が多くなることは否めず、エコ通勤に取り組むことは難しいと考える。
- 自社での送迎バスを検討したことはあるが、費用対効果の面で導入に至っていない。しかし、例えばJR桜井線の駅からでなく、JR大和路線の大和郡山駅から同じ経路上の複数の事業所を経由する送迎バスの共同運行などはよいのではないかと。

## 第8章 交通事業者等からの意見

路線バス事業者への聞き取り調査結果、及びデマンド型乗合タクシーの運行を請け負っているタクシー事業者へのヒアリング調査結果より、公共交通を運行する交通事業者等からみる問題点や課題などを整理する。

### 【対象事業者】

路線バス事業者：奈良交通株式会社

デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」委託先事業者：奈良近鉄タクシー株式会社

### 【ヒアリング方法】

- ・対象事業者の運行及び営業関係の担当者と対面しての聞き取り調査。
- ・事前に質問事項を列挙したヒアリングシートを送付。

## 8.1 バス事業者からの意見

### 8.1.1 利用動向

#### (1) 路線バスの利用動向

- 奈良天理線は、市域をまたがる利用が減少傾向であり、便数が多いことも原因で、赤字路線となっている。
- 天理桜井線は、全体的に減少傾向にある。天理駅～北三昧田間の通勤利用が主で、観光目的の利用も多くはないが見られる。
- 天理都祁線（名阪国道経由）は、岩屋付近の小学生や山辺高校生の通学利用が主。便数が少ないため、地域の方の利用は少ない。バスで道の駅針テラスに行く方はほとんどおらず、クルマで行く。

#### (2) コミュニティバス「いちよう号」西部線の利用動向

- 西部線は少しずつだが増加。いつも利用している方の頻度が増えていること、今まで知らなかった方の新規利用が理由。周知をすればもっと増えるのではないか。
- 車両1台、乗務員1名で運行。便数を増やすには、乗務員を増やす必要がある。
- 1周が長いいため、遅延が生じやすい。特に1便と5便は結崎駅周辺の交通渋滞により、ダイヤ通りに運行することができず、10分以上遅れることがある。

#### (3) その他全体的な利用動向、利用者からの要望等

- 毎月26日の月次祭の時は、国道169号の交通渋滞により奈良天理線に15～20分の遅延が生じる。
- 奈良天理線や天理桜井線、天理都祁線は長い路線であり、交通渋滞の影響が大きい。利用者のバス待ちでの不安を緩和するため、12月からリアルタイムの位置情報がわかる情報提供を開始した。一部、国と奈良県の補助により、奈良県にあるベンチャー企業と共同で開発したシステムである。
- 利用者の要望を把握する方法としては、乗務員からの情報収集のほか電話、メール等で行っており、要望が出る都度対応している。要望の多くは、バスの時刻設定や運転士の接遇についてである。

## 8.1.2 乗合バス事業の課題と対応策

### (1) コミュニティバス「いちょう号」苜原線について

- 路線バス天理都祁線（苜原経由）とコミュニティバス「いちょう号」苜原線の効率化を提案している。住民ニーズに合わせ必要な時間帯で運行するようダイヤを見直した上で、運行に必要となる乗務員と車両を効率化するとともに、天理市の負担も軽減を図るよう考えている。
- 持続可能という点では、住民に乗ってもらい収入を増やすほか、支出を抑えることも重要である。

### (2) 乗務員不足の問題

- 可能な限り採用する。あまりにも乗務員が不足する場合は、減便を検討せざるを得ない。
- 高齢者や女性の乗務員採用を積極的に行っている。女性が勤務しやすいよう営業所の施設改善も部分的に行っている。
- 家族の介護を要する乗務員については、勤務時間の配慮などサポートする制度も検討している。

### (3) 移動サービスを維持するための対策

- 既存のバス路線を中心に利用増を促す取り組みを行っている。例えば、ゴールド倶楽部定期券（65歳以上の方への割引サービス）や免許返納者へのサービス、学生定期券（学生証の提示で定期券が購入できるサービス（通学証明書不要、今春から））を実施している。

## 8.1.3 利用促進に向けた取り組み

### (1) 過去の取り組み事例等

- 利用者の意見や沿線自治会の要望に対応していくことが利用促進策のひとつだと考えている。自治会によっては、路線バス検討チームが立ち上がっている（天理市にはない）。
- 乗り方教室は、小学校や敬老会から要望があれば可能な限り対応している。メニューはある程度決まっており、車椅子での乗り方やバス乗務員の一日、交通安全教室（大型車両の内輪差や死角の説明等）を行っている。（実施に際し最低限の経費はいただいている。）
- 他都市の例で、広告会社が制作するポケットサイズの時刻表のデータチェックや配布等を行っている。北部のバス乗車券窓口には自社でプリントアウトした時刻表を置いている。
- 小学生及び中学生を対象とした「夏休みどこでもパス」は毎年実施しており、特定の施設で特典が受けられる等のサービスがある。
- 奈良市が発行している「ななまるカード」も、奈良市の施策により特定の施設で特典が受けられるようになっている。
- 奈良県警の取り組みで免許返納者への路線バスの運賃割引があり、県北西部で利用が多くみられる。
- ダイヤ改善による利便性向上については、できる限り天理駅で鉄道のダイヤと乗り継ぎしやすいように設定している。
- 通学定期券を学生定期券と改称し、通学目的以外の理由でも購入可能とした。



## (2) 観光客への利用促進

- 御所市が運行している観光周遊バスの例は満額補助であり、路線バスとして運行している。天理市で観光周遊バスの導入を検討される際は、協議させていただきたい。
- マイカーが使えない酒蔵巡りなどで路線バスの需要があり、以前、大阪府の企画で、近鉄バスと共同して、聖徳太子ゆかりの地とワインを訪ねる貸切バスを運行させたことがある。
- 1 Dayパスは年間数万枚単位で売れ人気だが、天理市域のバスでも利用できる2 Dayパスは年間数百枚単位での売り上げしかない。天理市内の路線バスの運行本数が少ないことに加えて、観光客の来訪がそれほど多くないので、乗車券と連携した特典の設定は行っていない。今後の動向で需要が高まれば、検討させていただく。
- （仮称）奈良国際芸術家村へのアクセスについて奈良県と協議はしているものの、施設の具体的な内容が決まっておらず利用実態も不明であるため、現時点で運行計画を示すことは難しい。

## (3) その他

- 乗り放題チケットは紙チケットであり、乗降の実態が不明である。IC化については、システム導入に莫大な費用がかかる一方、それに見合ったメリットが得られるのかも不明であるため、現時点では導入を検討していない。

## 8.2 デマンド型乗合タクシー委託先事業者からの意見

### 8.2.1 営業体制

#### (1) 人員

- 乗務員は31名で、隔日勤務のため通常13～14名が勤務している。
- デマンド型乗合タクシーの運転士は5名が専任で日勤。デマンドの予約がなければ通常のタクシー業務に従事するが、前日までの予約が必要な午前便はほぼ毎日予約が入るためデマンドに従事。
- オペレーターは6名おり、一般タクシーとデマンドの予約・配車を兼任している。

#### (2) 車両

- セダンを20台。うちプリウスαをデマンド型乗合タクシー専用として1台保有している。
- その他、霊柩の運送用車両を保有。以前は介護タクシー、代行タクシー、貸切バス事業に対応した車両を保有していたが、乗務員不足により事業を休止し車両は売却した。

## 8.2.2 デマンド型乗合タクシーの運行委託について

### (1) 利用者からの要望や苦情

- 運行時刻を遅めにして欲しいという要望が、特に東エリアに居住する市外へ登校する高校生から多く、また土曜運行して欲しいという要望が、通院や買い物目的の利用者から出ている。
- 運行時間を遅らせるのはドライバーの勤務時間の関係で難しいが、東エリアだけならシフトの変更により対応できる可能性はある。
- かつて、乗降所の位置を少しずらしてほしいという要望があり、天理市に相談して変更したところ、利用者が増えた例がある。
- エリアによっては、周囲の眼を気にして頻繁なタクシー利用を躊躇する傾向があり、また黒塗りの車両が敬遠される場合もあるが、利用して便利さを知った人はその後も利用する傾向もある。

### (2) 運行事業者側からみて困ること

- 車両を、通常のタクシー（乗用自動車運送事業）からデマンド型乗合タクシー（乗合自動車運送事業）に転ずる際、車内表示の変更、車体へのマグネット貼付、メーターの停止、料金表の掲示など、仕様を変更するのに手間がかかる。
- 高齢者の利用が多く、デマンド型乗合タクシーの使い方を説明するのに時間を要する。
- オペレーターは元乗務員であり、デマンドの運行計画を立てる際、交通状況や運行ルート等をオペレーターの経験に頼っているため、乗務員経験者でなくては務まらない。
- 午前中の便の場合、予約が多くて断ることがある。
- 利用者から、特定の方との乗合をしたくないとの要望がある。（利用者の多くは個人客）

### (3) 現在の運行の改善点

- デマンド型乗合タクシーは交通空白地域をなくすことが目的であることから、便利にしすぎるのはどうかと思う。
- 他のタクシー事業者との兼ね合いを踏まえ、運行形態について配慮する必要がある。
- 午前の便の予約締め切りを乗車当日にすることは、配車をオペレーターによる人力で行っていることから不可能である。

### (4) デマンド型乗合タクシーの通常のタクシー事業への影響

- 通常のタクシー事業の方が売り上げは大きいですが、公共交通としての使命を果たすこと、地域の方々に喜んでもらうこと、社会貢献を会社の方針としていることから、デマンド型乗合タクシーの委託運行事業を受けている。
- 利用者には高齢者等の交通弱者が多く、乗務員への感謝の意を示されることにより、乗務員のモチベーションが上がっている。

## 8.2.3 デマンド型乗合タクシー以外の現状や問題点

### (1) タクシー利用の多いところ

- 天理よろづ相談所病院をはじめ、身体が不自由な方は、自宅～目的地（特に病院）間のドア to ドアを求める傾向が強い。
- シャープへの用務客や、近年国道 24 号沿いにオープンしたホテルの利用も多い。
- 計画されている（仮称）奈良国際芸術家村の利用も多いのではと想定している。

### (2) 乗務員不足への対応

- 新規採用については、年齢を含めて採用条件の見直しを行った。例えば、二種免許保有者の入社時の祝い金進呈、入社後に会社負担で二種免許を取得できる制度、入社後 2～3 ヶ月間は給与を保証する制度、福利厚生充実などである。
- 定年及び定年後の再雇用期間の延長、労働時間の選択制導入など、現職員の待遇改善も行った。
- 平成 25 年までは 24 時間体制で深夜も当番制でシフトを組んでいたが、乗務員不足の影響から現在は休止している。実際、午前 2 時から 5 時まではほぼ需要はない。
- 夜間の急患対応など、いどこで発生するかがわからない需要のために体制を整えることは困難。

### (3) 移動サービスを維持するための対策

- 近年インバウンドが増加していることから、新たな観光ルートを設定したり、乗務員の英会話の研修を行ったりする等、インバウンドに対する取り組みを行っている。
- 奈良市内に高級ホテルがオープン予定であるため、車両や設備、乗務員も含めて VIP 対応ができるようにしたいと思っている。

### (4) その他

- 自治体が公用車を減らしもっとタクシーを活用してほしい。ランニングコストや安全面で有利ではないか。
- 近年、バスに対する施策は多く取り組まれているが、タクシーに対する施策は少ない。
- 免許返納者へのタクシー料金の割引（1 割引）はタクシー協会と奈良県警察の取り組みであり、継続して実施されている。
- 地域での交通サービスの提供は昔からある助け合いの一環であり、協力したいと思っている。
- Uber や住民主体運行等の一種免許保有者による乗合は賛成できない。便利な側面だけが報道されているが、犯罪等も多発しており問題がある。タクシー事業者としては、白タクと 2 種免許の安全性の差を PR したい。