

## 議題 2

### 天理市地域公共交通計画の策定について

本市では、平成31年3月に「天理市地域公共交通網形成計画」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ました。また、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となった持続可能な地域公共交通網の形成を戦略的に推進してきました。

この度「天理市地域公共交通網形成計画」は令和5年度をもって計画期間の終了を迎えます。以上のことを踏まえ、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、本市の公共交通ネットワークの将来像やその実現にむけたマスタープランとして「天理市地域公共交通計画」の策定を進めています。

# 天理市地域公共交通計画

(案)

2024年(令和6年)1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
1.5 天理市地域公共交通網形成計画の実施事業・目標達成状況	8
1.6 計画の基本理念	15
<b>第2章 地域公共交通に係る問題点と課題</b>	<b>16</b>
2.1 天理市における地域公共交通に係る問題点	16
2.2 天理市における地域公共交通の課題	22
<b>第3章 地域公共交通ネットワーク形成に向けた取り組み</b>	<b>26</b>
3.1 地域公共交通ネットワーク形成の基本方針と方向性	26
3.2 基本方針を実現するための施策・事業	31
3.3 事業展開	46
3.4 計画の目標と評価指標	47
<b>第4章 目標達成状況の評価</b>	<b>51</b>
4.1 評価の実施	51
4.2 評価の方法	51
<b>第2部 資料編</b>	<b>52</b>
<b>第1章 天理市の現状</b>	<b>52</b>
1.1 天理市の位置	52
1.2 地勢・土地利用	53
1.3 都市施設	54
1.4 人口動態・人口密度	55
1.5 高齢化の状況	56
1.6 運転免許証及び自動車の保有状況	57
1.7 交通事故発生状況	58
1.8 観光動向	59

1.9 財政基盤の状況	60
1.10 日常生活における移動の状況	61
<b>第2章 天理市の公共交通の現状</b>	<b>63</b>
2.1 公共交通体系	64
2.2 鉄道	66
2.3 路線バス	68
2.4 コミュニティバス「いちょう号」	71
2.5 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」	76
2.6 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	80
2.7 送迎バス	82
<b>第3章 市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ</b>	<b>83</b>
3.1 実施したアンケート調査等の概要	83
3.2 日常の移動に関する市民の意識・環境等	85
3.3 日常生活における交通行動	88
3.4 公共交通の各モードに対する満足度・問題点	91
3.5 公共交通の必要性について	97
3.6 観光客の公共交通利用	99
<b>第4章 市内の事業所からの意見</b>	<b>101</b>
4.1 アンケート調査結果：関連施設	101
4.2 ヒアリング調査結果：交通事業者	103

# 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

公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、地域公共交通ネットワークを確保することが重要となっている。

天理市では、平成31年3月に「天理市地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画）を策定し、同計画の下で、本市東部の苜原地区を運行する奈良交通バス天理都祁線（苜原系統）とコミュニティバス「いちよう号」苜原線の再編、デマンドタクシー「ぎんなん号」の運行エリア拡大と増便、JR柳本駅の駅舎改修による地域交流拠点施設整備等、地域公共交通の利便性向上や運行改善に向けた取組や事業を実施してきた。しかし、人口減少傾向が続く中、網形成計画策定以降も本市の公共交通をとりまく状況は依然として厳しく、さらに、新型コロナウイルス感染症の流行による公共交通利用者の急激な減少は公共交通事業者の大幅な減収を招き、公共交通の運行の維持に影響を及ぼしかねない状況となっている。一方で、網形成計画策定以降の本市においては、なら歴史芸術文化村の開業や、高齢者の運転免許返納件数の増加など、今後の公共交通需要の増加につながるような情勢についても変化が起こっている。

「天理市地域公共交通計画」は、網形成計画の対象期間が、令和5年度限りで終了することを受け、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を持ち、様々な輸送資源を活用した地域旅客輸送サービスの持続可能な提供等を目指す新たな計画として、本市における今後の公共交通整備のあり方を示すものである。

### 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、2024年4月から2029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。

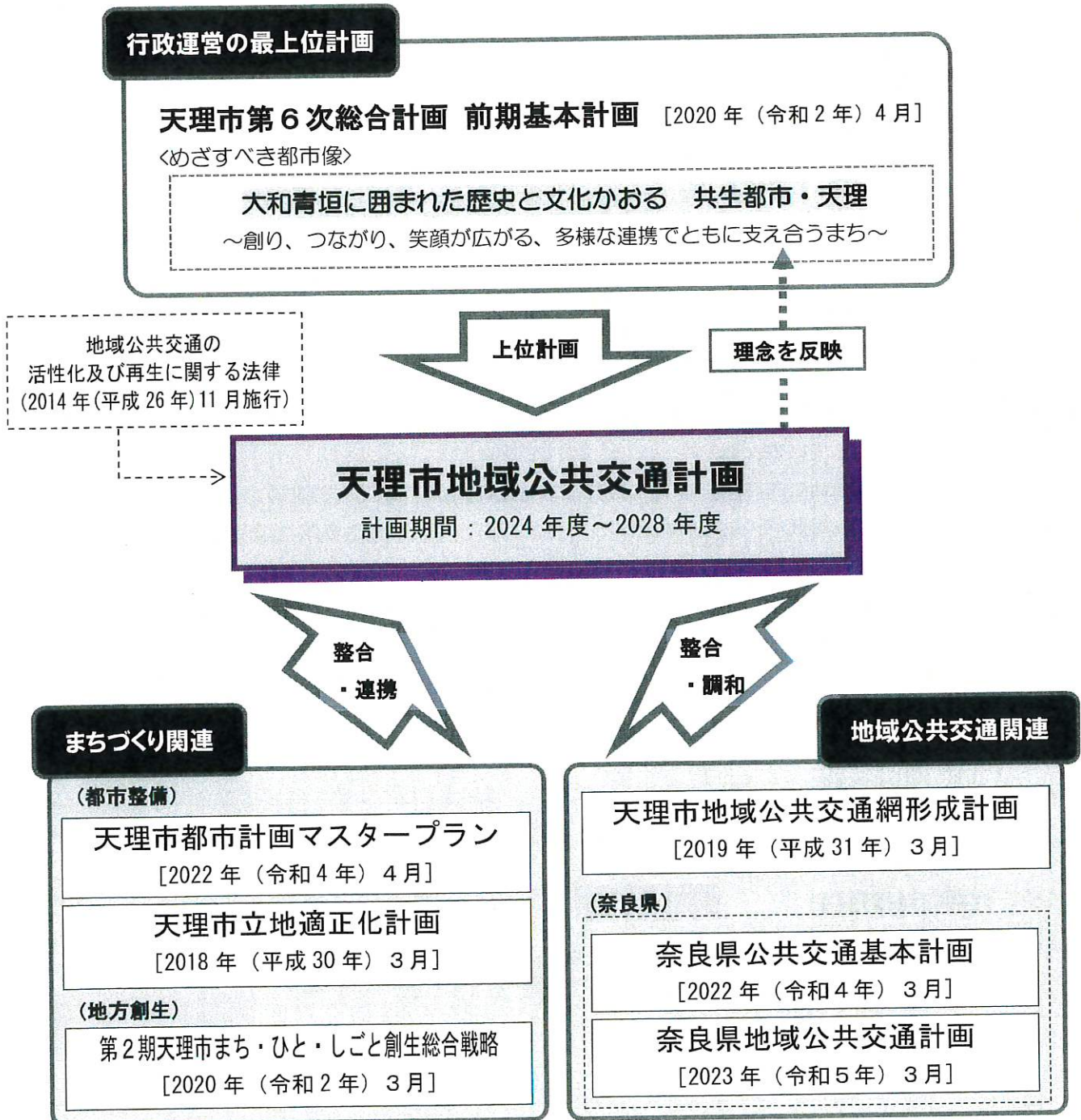


図 本計画の位置付け

## 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6次総合計画 後期基本計画

計画期間	基本構想：2020年（令和2年）度～2029年（令和11年）度 前期基本計画：2020年（令和2年）度～2024年（令和6年）度
都市像	大和青垣に囲まれた歴史と文化かおる 共生都市・天理 ～創り、つながり、笑顔が広がる、多様な連携でともに支え合うまち～

本市の最上位計画である「天理市第6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『都市基盤の整備と環境保全による快適で住みやすい「都市環境」の確立』を掲げており、その達成に向けた土地利用・道路・交通の施策として《生活に密着した交通体系の整備》を定めている。

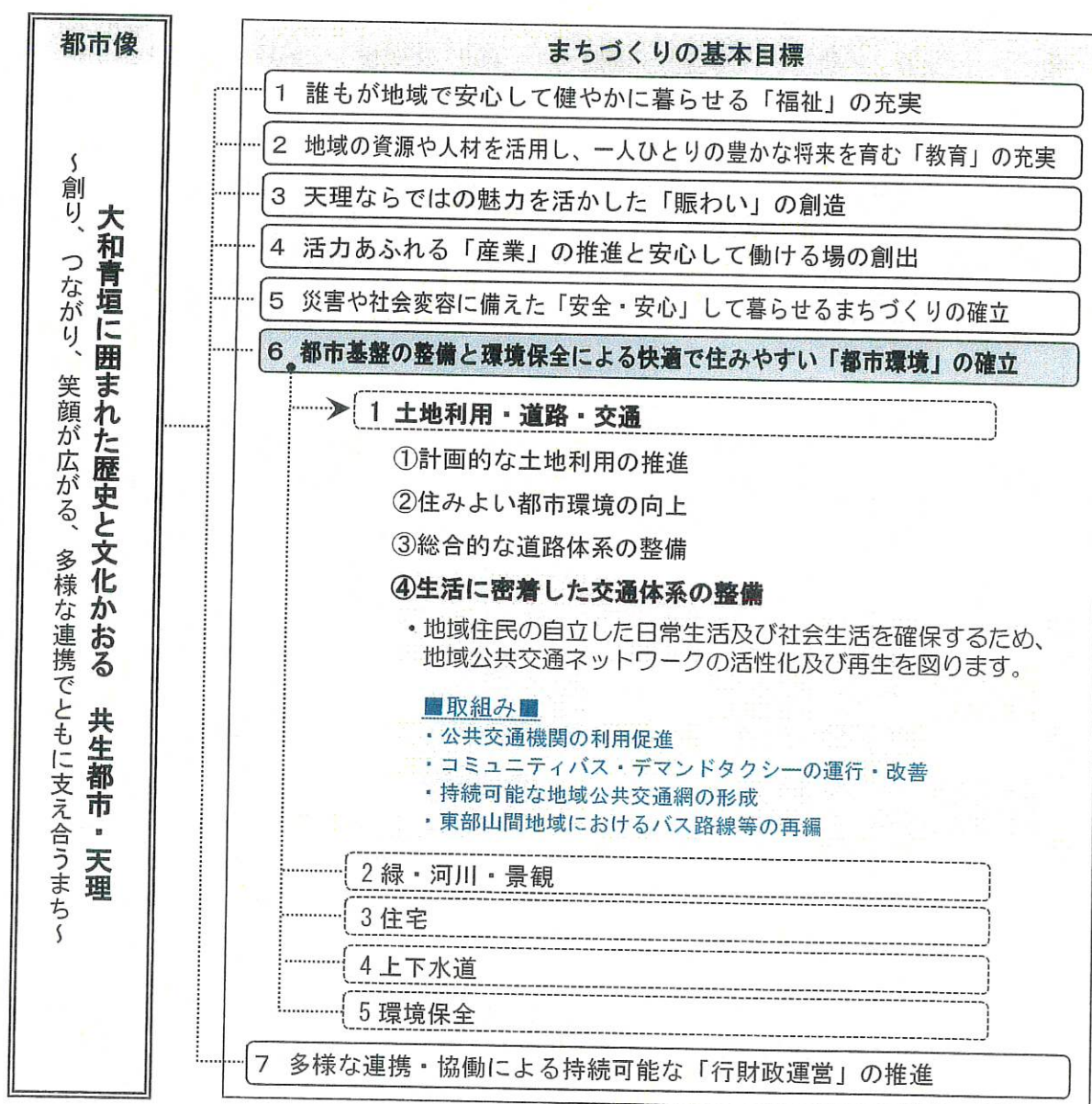


図 天理市第6次総合計画 後期基本計画の枠組みと地域公共交通の位置付け

(2) 天理市立地適正化計画

計画期間	2017年（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）を目指すとされており、天理駅及び前栽駅周辺地区を中心拠点、樺本駅、二階堂駅、柳本駅周辺地区をそれぞれ地域生活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。
	【地域生活拠点】 北部地区 (樺本駅周辺地区)	～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。
	【地域生活拠点】 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。
	【地域生活拠点】 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。



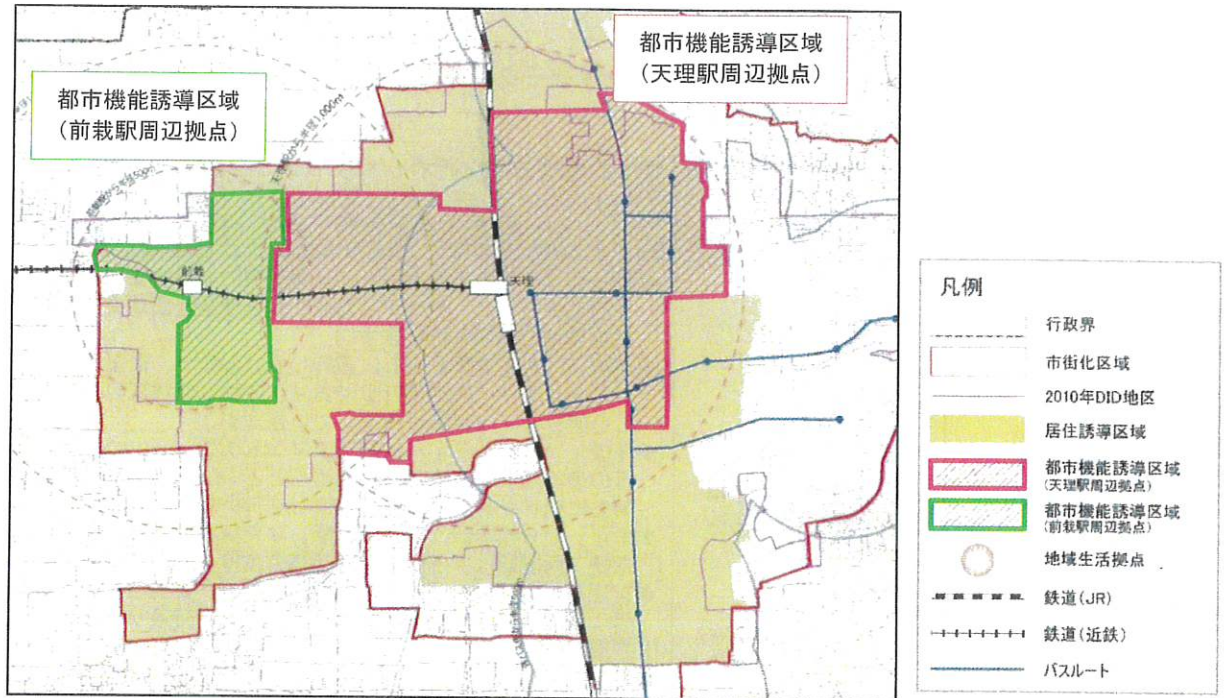


図 中心拠点の都市機能誘導区域及び居住誘導区域

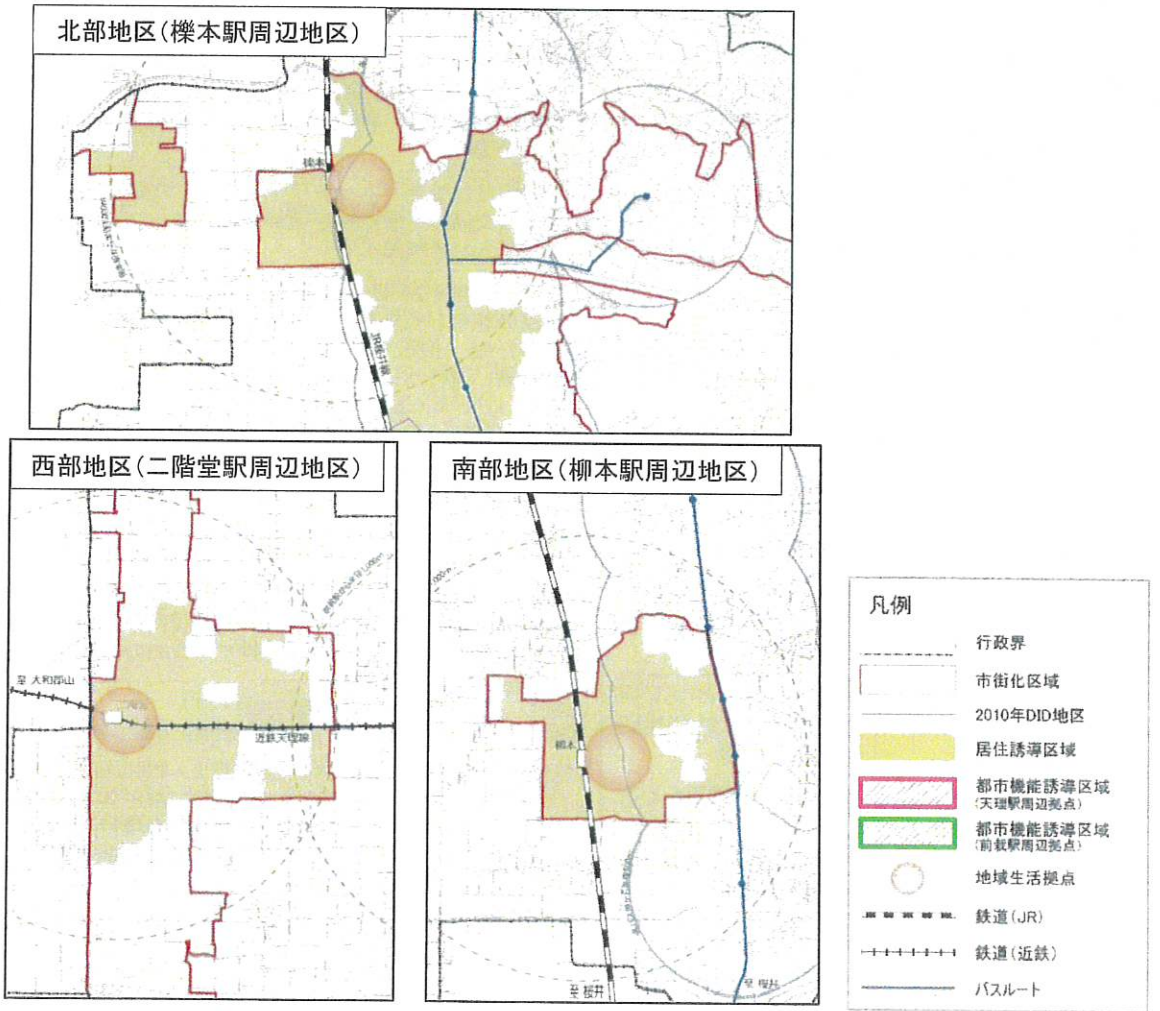


図 北部地区・西部地区・南部地区の地域生活拠点及び居住誘導区域

(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ネットワーク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ネットワークに係る記載

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 (2022年(令和4年) 4月策定)	都市施設整備及び市 街地整備に関する方 針	<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とともに、市外から訪れた人と地域住民が交流できる場や停留所の整備を行います。</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きます。</li> <li>◆今後、コミュニティバス及びデマンドタクシーについては、現行の運行サービスの維持に努めるとともに、利便性と効率性の両立に向けた必要な改善・見直しを行います。</li> <li>◆また、JR樺本駅、JR長柄駅、JR柳本駅、近鉄前栽駅及び近鉄二階堂駅は、各駅の利用環境の維持・向上に努めます。</li> <li>◆天理市地域公共交通網形成計画に基づき、官民が協働して、課題に取組み、利便性及び持続性のある公共交通サービスの提供を図ります。</li> <li>◆各公共交通における、それぞれの機能を最大限に活用できる方法を再確認するとともに、「なら歴史芸術文化村」のような大規模な施設などを利用する観光客が公共交通を利用しやすい環境づくりを図ります。</li> </ul>
天理市まち・ひと・ しごと創生総合戦略 (2020年(令和2年) 3月策定)	地域で支え合う暮らし しやすいまちづくり	◆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、地域住民の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、利便性が高く、持続可能な地域公共交通網の形成を図る。
	垣根を越えた連携の 取組み	◆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
天理市地域公共交通 網形成計画 (2019年(平成31年) 3月策定)	<p>【基本方針】</p> <p>(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</p> <p>(2) 交通不便地域や高齢者等の移動手段の確保</p> <p>(3) 観光客にとって利用しやすい公共交通の充実</p> <p>(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</p>	<p>[施策1] 利便性が高く、持続可能な地域公共交通網の形成 市民の暮らしやまちづくりを支える地域公共交通網を形成・維持するため、市民、交通事業者、行政等が連携して、利便性・持続性の高い運行サービスの実施、支援、及び改善等を行います。</p> <p>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「いちよう号」西部線の運行・改善 事業④ コミュニティバス「いちよう号」菅原線の運行・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</p> <p>[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 超高齢化の進行等によりマイカーに頼れなくなった場合であっても、暮らしに必要な移動を維持するための方策、制度等を整備します。</p> <p>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</p> <p>[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 多くの関係主体との協働により、多様な主体(一般市民、児童・生徒、観光客等)における公共交通の維持・確保に対する意識の醸成や利用を促す取り組みを積極的に推進します。</p> <p>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</p>

表 奈良県の関連計画における地域公共交通ネットワークに係る記載

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 (2022年(令和4年)3月策定)</p>	<p>【基本理念】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する</li> <li>・地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する</li> <li>・持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する</li> </ul>	<p>【総合的かつ計画的に講ずべき施策】</p> <p>[推進施策1 県内公共交通の維持・充実に向けた取組]</p> <p>1-1 地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 「地域公共交通計画」の策定促進</li> <li>(2) 「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の強化</li> <li>(3) 地域公共交通の多面的評価方法の導入</li> </ol> <p>1-2 地域の輸送資源や多様な交通モードの活用</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域の多様な輸送資源を活用した公共交通ネットワークの充実</li> <li>(2) 貨客混載などの複合的な交通サービスの展開</li> <li>(3) 災害等緊急時の対応や交通安全に関する取組との連携</li> </ol> <p>[推進施策2 公共交通に関わる空間の質向上]</p> <p>2-1 地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備</li> <li>(2) 駅員が常駐しない駅・バス停の活用</li> </ol> <p>2-2 誰もが使いやすい利用環境の整備</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 駅・バス車両等のバリアフリー化の一層の推進</li> <li>(2) バリアフリー推進の機運醸成</li> <li>(3) 公共交通の利用環境の整備</li> </ol> <p>[推進施策3 多様な関係者による連携・協働]</p> <p>3-1 「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民等との連携・協働</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 関係者間の連携による公共交通に関する検討体制の強化</li> <li>(2) まちづくりや医療、福祉、保健、教育、観光、産業等に係る施策との連携</li> </ol> <p>3-2 公共交通を担う人材の確保・育成</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 公共交通の働き手の確保に向けた取組</li> <li>(2) 行政職員や市民委員等の育成及び県民への情報発信</li> </ol> <p>[推進施策4 時代の変革に対応した公共交通の構築]</p> <p>4-1 デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) デジタル技術による公共交通サービスの維持・充実</li> <li>(2) 県内公共交通に係る情報プラットフォームの構築</li> </ol> <p>4-2 脱炭素社会の実現に向けた取組の推進</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 公共交通の利用促進</li> <li>(2) 公共交通分野におけるさらなる環境負荷の低減</li> </ol>
<p>奈良県地域公共交通計画 (2023年(令和5年)3月策定)</p>	<p>【計画のポイント】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本編1の「本県の取組」と本編2の「公共交通とまちづくりのデッサン」で構成</li> <li>・「公共交通とまちづくりのデッサン」では対象地域、取組の実施主体や役割分担を明確化</li> <li>・「公共交通とまちづくり等の検討プロセス」の改定</li> </ul>	<p>【東部Aグループ(奈良市、天理市、山添村)の取組の方向性】</p> <p>一住民向け</p> <p>【目標】通院・買い物等、必要な用事を車がなくても便利に</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民のニーズ把握とそのニーズに応じた交通モードの導入</li> <li>・通院・通学者の公共交通利用促進に向けた取組の実施</li> </ul> <p>一観光客向け</p> <p>【目標】公共交通を利用した観光のための取組実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用に繋がる観光イベントの企画・発信を強化</li> <li>・滞在型観光を視野にいたれた公共交通を利用した観光モデルルートの立案・周知</li> </ul> <p>【東部Bグループ(天理市、桜井市、三宅町、田原本町)の取組の方向性】</p> <p>一鉄道・バス等各モード間の最適な役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道-幹線、路線バス・コミュニティバス=フィーダーと位置付けた見直しを実施</li> <li>・公共交通の利用に繋がる乗り継ぎ改善等の取組</li> </ul> <p>一住民向け</p> <p>【目標】通院・買い物等、必要な用事を車がなくても便利に</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民のニーズ把握とそのニーズに応じた交通モードの導入</li> <li>・バス停までの移動手段の検討</li> <li>・通勤・通学者の公共交通利用促進に向けた取組の実施</li> <li>・天理駅コフンや桜井駅まほろばセンターに、子供が公共交通で行きたくなる施策の検討</li> </ul> <p>一観光客向け</p> <p>【目標】公共交通を利用した観光のための取組実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用した観光モデルルートの立案・周知</li> <li>・沿線施設と連携したインセンティブ付与等による公共交通利用促進策の実施</li> <li>・観光情報の発信とそれに併せた広域周遊の促進策の実施</li> <li>・公共交通を利用したイベントの立案・周知</li> </ul>

## 1.5 天理市地域公共交通網形成計画の実施事業・目標達成状況

### 1.5.1 実施事業

天理市地域公共交通網形成計画策定後の実施事業は、以下のとおりである。

	実施時期	実施事業
<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	R3~	・利用状況に合わせた運行サービスの見直し
[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「いちよう号」西部線の運行・改善	R4.3	・結崎駅の駅前広場整備によりコミュニティバスが利用しやすく
[事業④] コミュニティバス「いちよう号」菅原線の運行・改善及び再編	R2.10~	・コミュニティバス菅原線と路線バス天理都祁線(旧道経由)をコミュニティバス東部線に再編し、実証運行を開始(R3.4~本格運行)
[事業⑤] デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の運行・改善	R2.10~	・デマンドタクシーの運行エリア拡大、乗降所増設、各エリア18時30分発便の増便を実施
[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	H31.4	・JR桜井線柳本駅の改良(駅舎リニューアル、観光・地域交流センター及び飲食施設オープン、西口改札新設(ICカード専用))
[事業⑦] 鉄道駅やバス停留所等における利用環境の整備	R2.10 H31.4	・山の辺小学校前バス停にバスベイ設置 ・JR桜井線柳本駅の西口改札新設
<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		・継続して検討
[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		・継続して検討
<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	継続	・いちよう号・ぎんなん号の利用ガイドの発行、市広報誌・ホームページでの情報提供
[事業②] 公共交通の利用意識向上に向けた取り組み	継続	・コミュニティバス「いちよう号」パンフレットに記事を掲載
[事業③] 公共交通機関の乗務員確保を支援する取り組み	継続	・コミュニティバス「いちよう号」パンフレットに記事を掲載
[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	R3.12	・天理本通り商店街でのグリーンスローモビリティの実証実験の実施
[事業⑤] 観光移動における公共交通利用促進の取り組み	R4.3~	・なら歴史芸術文化村の開業に伴い、なら歴史芸術文化村~天理駅間に奈良交通の直行路線バスの実証運行を開始
	R4.6~	・なら歴史芸術文化村間~天理駅間に、日中の時間帯に予約制バス「直行デマンドシャトル」の実証運行を開始
	R4.7~	・なら歴史芸術文化村~奈良公園エリア間に、土日祝日に予約制バス「直行デマンドシャトル」の実証運行を開始

## 1.5.2 目標達成状況

天理市地域公共交通網形成計画の目標の達成状況は以下のとおりである。

### 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・苜原線、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。 集計に際し、「不明・無回答」は母数から除外。
数値目標	現況値
	【2018年度利用者アンケート調査結果より】 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」苜原線：6.3% デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：11.9% （※2018年各利用者アンケート調査結果より。不明・無回答を除く）
	【2018年度市民アンケート調査結果より】 路線バス：31.4%（平休区分なし） コミュニティバス「いちよう号」西部線：40.7%（回答総数33件） コミュニティバス「いちよう号」苜原線：60.0%（回答総数5件） デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：0.0%（回答総数5件） （※2018年市民アンケート調査結果より。不明・無回答を除く）
目標値	【2018年度利用者アンケート調査結果を基準に設定】 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」苜原線：5%以下 デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：10%以下
達成状況	実績値
	【ぎんなん号以外は2022年度市民アンケート調査結果より】 路線バス：29.7% コミュニティバス「いちよう号」西部線：22.3%（回答総数32件） コミュニティバス「いちよう号」東部線：20.2%（回答総数37件） デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：16.7%（市民ENQ、回答総数14件） 6.2%（利用者ENQ、回答総数170件） （※2022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）
評価	現計画で設定した目標値は、路線バス及びコミバス利用者アンケート調査より把握した数値をベースに設定しているため、達成状況の評価も同調査結果を用いる必要があるが、調査を実施していないため市民アンケート調査結果を用いて行う。 以上の考えで評価すると、路線バス、いちよう号西部線、いちよう号東部線の利用者で不満を感じる人の割合は低下しているが、ぎんなん号利用者は不満を感じる人の割合は増加（但し、いちよう号東部線とぎんなん号の2018年度の母数は、いずれも5件と非常に少ないことに留意）。

【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
達成状況	実績値	地域内交通の総利用者数：29,302人／年（2022年）
	評価	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス「いちよう号」西部線：14,442人（対2017年比1.09）</li> <li>・コミュニティバス「いちよう号」東部線：9,790人（対2017年比4.25）</li> <li>・デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：5,070人（対2017年比1.23）</li> </ul> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大により、2020年以降公共交通機関の利用者数が軒並み減少する中であって、本市の地域内交通の利用者数は増加傾向。</p> <p>特にいちよう号東部線は、路線再編に伴うダイヤ見直し、増発により利用者増の影響が考えられる（但し、再編前の路線バスから再編後の東部線への転換もこの中に含まれるため、再編後の純増分での評価も必要）。</p>

【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	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・取り組みにより、現状の水準維持もしくは向上を目指す。	
	<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	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）
	目標値	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）
達成状況	実績値	コミュニティバス「いちよう号」西部線：6.7%（2022年） コミュニティバス「いちよう号」東部線：7.4%（2022年） デマンド型乗合タクシー：6.3%（2022年・全エリア計） （※天理市データより）
	評価	<p>「いちよう号西部線」は、2017年と運行本数が変わらず利用者は微増しているが、収支率は低下。</p> <p>「いちよう号東部線」は、2017年より運行本数の増加に伴い費用も増えていると考えられるが利用者が大幅に増加しており、収支率は向上し目標値を上回る。</p> <p>「ぎんなん号」は、2017年以降運行エリアが再編され利用者は微増しているが、収支率は低下。</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	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。	
計測方法	毎年、市が集計、整理する。	
数値目標	現況値	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：5,608万円（2017年）
	目標値	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。
達成状況	実績値	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：6,285万円（2022年）
	評価	2023年の目標額は2017年より微増に抑えることであったが、2022年時点で実績額は目標額より増加しており目標は達成せず。

基本方針(2) 交通不便地域や高齢者等の移動手手段の確保

【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「いちよう号」 荳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「いちよう号」 荳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「いちよう号」 荳原線：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「いちよう号」 荳原線：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
達成状況	実績値	コミュニティバス「いちよう号」 東部線：9,790人/年(2022年) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」 東部エリア+高原エリア：962人/年(2022年)
	評価	「いちよう号」 東部線の利用者は、2018年の荳原線より4倍以上増加。 「ぎんなん号」 東部エリアは、東部エリアと高原エリアに分割され、両エリアを合わせた利用者数は2018年より減少し目標値に到達せず。

【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。但し、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)
達成状況	実績値	969人/5年(2019年~2023年)
	評価	運転免許証返納者数は2014~2018年より2倍以上に増やすことではあったが、2019~2023年は1.5倍程度となり目標値に到達せず。



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	<p>[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)</p> <p>[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)</p>
	目標値	<p>[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%                      ※なら歴史芸術文化村は2018年当時未開業</p>
達成状況	実績値	<p>[公共交通による来訪者]                      石上神宮：37.6% トレイルセンター：44.6%</p> <p>[マイカーによる来訪者]                      石上神宮：51.9% トレイルセンター：51.8%</p> <p>&lt;参考：なら歴史芸術文化村への来訪者の交通手段&gt;                      公共交通機関：13.1% マイカー：65.5%                      (※2023年5月観光地来訪者アンケート調査結果より)</p>
	評価	<p>石上神宮は、2018年よりも公共交通による来訪の割合はむしろ減少しマイカーによる来訪は増加し、目標を達成できず。一方トレイルセンターは、2018年よりも公共交通による来訪の割合は増加、マイカーによる来訪は減少しており目標を達成。</p> <p>&lt;参考&gt;観光地来訪者アンケート結果によると、公共交通非利用者の中に「公共交通を利用したいが不便だから」という観光地への公共交通の潜在的需要を意味する回答が3～4割存在。</p>

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
達成状況	実績値	地域内交通の総利用者数：29,302人/年（2022年） （※各交通事業者及び天理市データより）
	評価	【内訳】 新型コロナウイルス感染症の拡大により、2020年以降公共交通機関の利用者数が軒並み減少する中であって、本市の地域内交通の利用者数は増加傾向。特にいちょう号東部線は、路線再編に伴うダイヤ見直し、増発の影響、及び再編前の路線バス利用者のコミバス転換の影響が考えられる。

【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
達成状況	実績値	・コミュニティバス「いちょう号」パンフレットに、公共交通機関の利用促進の記事を掲載 ・交通安全ニュースでの公共交通の利用促進の記事を掲載：1回/年
	評価	公共交通をPRする機会の開催は、新型コロナウイルス感染症の拡大により開催することが困難であった。しかし、パンフレット等の紙媒体を活用した利用促進活動は継続して掲載している。

## 1.6 計画の基本理念

本市では、「天理市第6次総合計画」において、これまでに培われてきた資源や取組みを活用しながら、市民一人ひとりがやりたいことを「創り」、点であった資源が線で「つながり」、市内全体に面として「広がる」ことで、魅力あるまちの実現につながることを、また資源の豊かさを大切にしながら、市民、民間事業者、行政等がオール天理で「共に支え合うまち」づくりに取り組み、地域の絆を育みながら、誰もが生き生きと活躍し、安心して豊かに暮らし続けられる、笑顔が広がる共生都市を目指すことをまちづくりの基本理念とし、まちの将来像を「創り、つながり、笑顔が広がる、多様な連携で共に支え合うまち」と定めている。

そのようなまちづくりが進められる中、地域公共交通ネットワークは、地域や人の「創り」や「つながり」、「広がる」を支える社会インフラとして、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「共に支え合う」の観点も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・奈良交通バス）と市内の移動を担う地域内交通とが、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ニーズに対応した地域公共交通ネットワーク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

**「支え合うまち天理」を実現する、広域的基幹交通と地域内交通とが連携したニーズに対応した地域公共交通ネットワークの形成**

## 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2020年(令和2年)における人口は63,889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、2020年(令和2年)の高齢化率は26.8%で、25年後の2045年には37.0%と3人に1人以上が高齢者(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の周縁部で高齢化率が高くなっている。

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り、公共交通の利用者の減少の要因となりうる。また高齢化の進行は、運転免許証返納の増加という面においては公共交通需要の増加につながる可能性があるものの、身体能力の低下により鉄道やバスなど既存の公共交通機関を利用できない人が増加するという側面もあり、そのような利用層に対応した新たな移動手段の必要性も高まると考えられる。

##### (2) 公共交通の利用状況に係る問題

2021年(令和3年)京阪神都市圏パーソントリップ調査結果より、市民が日常生活の移動に主に用いる交通手段をみると、自動車の分担率が58.1%と過半数を占めており、これは奈良県全体の分担率51.6%を上回っており、また2010年(平成22年)時点の本市の自動車分担率55.8%より上昇している。一方、同年における公共交通(鉄道及びバス)の分担率は9.4%であり、これは奈良県全体の分担率16.5%を下回っており、2010年時点の本市の公共交通分担率11.6%と比較すると、2020年(令和2年)からの新型コロナウイルス感染症の流行拡大の影響もあり下落している。

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奈良交通バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症が流行する以前から年々徐々に減少していたが、同感染症の拡大により減少が一層大きくなっている。一方で、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、コミュニティバス東部線の再編などもあり、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による一時的な減少はあったが地域内交通全体では微増傾向にある。しかしこれら地域内交通は輸送力が非常に小さく、鉄道や奈良交通バスも含めた公共交通全体でみれば利用者は減少傾向にある。

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、奈良交通バスが79.2%、コミュニティバス「いちよう号」西部線が80.5%、「いちよう号」東部線が73.1%(※それぞれコミュニティバス沿線住民のみの回答に絞る)、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」が79.0%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5.0%、「いちよう号」東部線で1.5%、「ぎんなん号」で8.4%あり(※それぞれ沿線住民のみの回答に絞る)、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。

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、市民アンケートにおける地域内交通の必要性に対する意見では、「今は困らないが、高齢になった時など将来必要になる」という回答が最も多く、コミュニティバスに対して46.3%、デマンド型乗合タクシーに対して44.7%にのぼっており、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、現在の公共交通に対する市民の理解を高め、将来のために存続させていかなければならない。

### (3) 高齢者の移動環境の問題

本市の2020年（令和2年）の自動車運転免許保有者数は41,079人で近年微減傾向が続いているが、運転免許証保有率は63.1%で増加傾向にある。

市民アンケート結果より、年齢層別の運転免許証保有状況をみると、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。運転免許証を保有する高齢者の割合をみると、70歳以上の56.1%が運転免許証を保有しており、2018年（平成30年）に実施した市民アンケート結果における70歳以上の運転免許証保有者の割合53.1%をやや上回っている。一方で、70歳以上の17.0%が「免許返納しており今は持っていない」と回答しているが、2018年（平成30年）に実施した市民アンケート結果において同じ回答をした人の割合は70歳以上の8.6%であり、運転免許証を返納する高齢者は最近4年間で増えている。

交通事故発生件数のうち、高齢者を当事者とする割合は近年上昇傾向にあり、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、2017年（平成29年）の23.9%から2019年（平成31年・令和元年）には39.2%に上昇している。2020年（令和2年）年は、新型コロナウイルス感染症の流行により高齢者の外出機会そのものが減少したと考えられ30.5%に低下するが、それでも同年の本市の人口に占める高齢者の比率26.8%を上回っている。

今後必要な公共交通サービスとして、市民アンケート結果によると「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」を望む声が多く、次いで「高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度」、「天理市の市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」、「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」が多く挙げられており、従来の公共交通機関の枠にとらわれない多様な移動支援が望まれているといえる。

### (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、新型コロナウイルス感染症が全国的に流行する前年の2019年（平成31年・令和元年）時点で1,877万人であり、2011年（平成23年）以降ほぼ毎年増加傾向にあったが、2020年（令和2年）は対前年比約7割の1,311万人まで下落し、翌2021年（令和3年）も1,215万人と減少が続いている。

2022年3月には、奈良県の施設である「なら歴史芸術文化村」が本市のほぼ中心部にオープンしており、当施設を目的とする来訪者の増加だけでなく、「石上神宮」や「山の辺の道」など市内の既存観光施設を含めた周遊観光の増加が期待される。しかし、「なら歴史芸術文化村」、「石上神宮」、「天理市トレイルセンター」の来訪者に対して実施したアンケート調査結果をみると、「なら歴史芸術文化村」を訪れた人のうち、「石上神宮」も訪問した人は30.0%、「山の辺の道（天理市トレイルセン

ター)」も訪問した人は20.0%で、他の訪問地は特になしという人が32.2%にのぼり、同施設が本市の周遊観光の拠点となっているとは言い難い。また、「なら歴史芸術文化村」の来訪交通手段の65.6%は「自家用車」であり、これは「石上神宮」の51.9%、「天理市トレイルセンター」の51.8%と比較しても高い割合で、同施設の開業に合わせて開設された公共交通機関（奈良交通バス及び直行デマンドシャトル）を利用したという回答はほとんどない。

同アンケートでは、観光・周遊の視点から天理市の公共交通がどうなればもっと便利になるかについて、「石上神宮」と「天理市トレイルセンター」では既存公共交通機関の本数（便数）の増加、「なら歴史芸術文化村」では「周遊バスの運行」が多く挙がっており、既存の奈良交通バスや直行デマンドシャトルを観光ニーズにも対応するよう再編するなどの方策が考えられる。

#### (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ほぼ横ばいであるのに対し、国の社会保障関係費にあたる民生費は増加傾向にあり、2020年（令和2年）には1,072千万円で、本市の歳出総額3,332千万円の32.2%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。

このような財政状況の中で、現在、奈良交通バスの一部、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、2022年度（令和4年度）で本市の歳出総額の0.23%に相当する6,285万円であるが、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による公共交通利用者の減少により近年急増しており、2019年度（令和元年度）からの3年間で1.65倍に膨らんでいる。

新型コロナウイルス感染症の流行拡大による利用者の減少には歯止めがかかり、利用者数も回復傾向にあるものの、今後も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る。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。

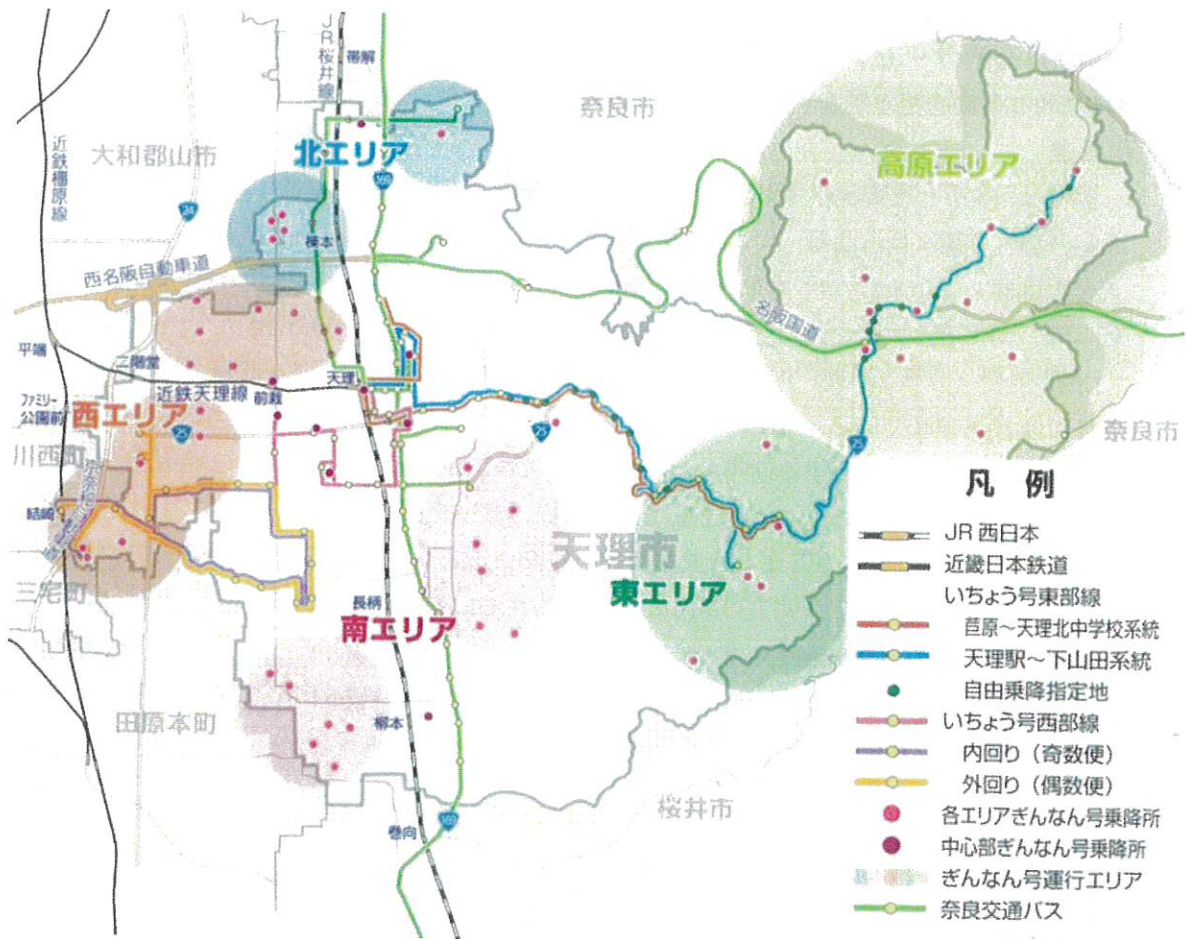


図 天理市の公共交通体系

## 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奈良交通バスの問題

#### 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2023年度（令和5年度）において平日1日あたり上下計54本、近鉄天理線は同じく上下計149本の列車が運行されているが、いずれも新型コロナウイルス感染症の流行以降、利用者の大幅な減少を受けて主に平日の日中の運行本数が減便されている。

2020年度（令和2年度）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4,364人、次いでJR天理駅で同じく1,863人であり、どちらの駅も近年減少が続いていたが、特に新型コロナウイルス感染症が流行する前年の2019年度（平成31年度、令和元年度）からの1年間では、どちらも約3割減少している。これら2駅以外も同様の減少傾向にある。

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、運行本数の増加、運休や遅延の減少、大阪・京都・西大寺方面への直通運転等の要望がある。

#### ② 奈良交通バス

奈良交通バスは、奈良交通（株）が国道169号及び国道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。

本市を運行する奈良交通バスの平日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19.2人が利用している。また、天理都祁線と天理桜井線と合わせて、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。

奈良交通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。

また、本市を運行する奈良交通バスに限らないが、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が発生している。

### (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。利用者数は、本格運行が始まった2010年度（平成22年度）から2019年度（令和元年度）までは右肩上がり増加しており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けた2020年度（令和2年度）には対前年度86%に減少したが、その翌年度から再び増加に転じている。2022年度（令和4年度）の総利用者数は14,442人、1便あたりの利用者数は11.9人であり、コロナ禍前の2018年度（平成30年度）に近い水準まで回復している。



一方で、収支率は2021年度（令和3年度）で6.5%であり、新型コロナウイルス感染症の流行が拡大した2020年度（令和2年度）に比べると利用者数の回復に伴い向上しているが、コロナ禍以前の水準（7%台）には回復していない。

市民アンケート調査結果をみると、利用経験者の31.3%の人が満足（またはやや満足）と回答している。利用にあたり困っていることとして、「自宅からバス停が遠い」、「運行本数が少ない」、「バスの情報が少ない」、「所要時間がかかる」という順に主な意見として挙げられている。

西部線の運行本数およびダイヤは、網形成計画策定に向けた検討が行われた2018年度（平成30年度）も現在も変化していないが、利用者数も上述のように新型コロナウイルスの感染拡大の影響がなければ増加傾向が続いた可能性があり、固定客も多く存在していると考えられる。

### (3) コミュニティバス「いちよう号」東部線の問題

コミュニティバス「いちよう号」東部線は、それまでほぼ同じ路線で運行されていたコミュニティバス「いちよう号」苜原線と奈良交通バス天理都祁線旧道経由系統の統合・再編により、2020年（令和2年）10月より運行が開始された路線である。本市の中心市街地と東部の中山間地域を結び、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、中心市街部の小中学校への通学にも一定の利用がある。

2022年度の総利用者数は9,790人で、奈良交通バスを統合したことで運行本数が増加し、時間帯も住民ニーズに応じて見直されたことにより、「いちよう号」苜原線の本格運行が始まった2016年度（平成28年度）の5.09倍、路線再編前の2019年度（令和元年度）の2.35倍に伸びている。2022年度の1便あたりの利用者数は9.6人である。収支率は、再編前の2019年度で3.8%であったが、2021年度（令和3年度）は7.0%と西部線を上回っている。

市民アンケート調査結果をみると、利用経験者の40.0%の人が満足（またはやや満足）と回答している。利用にあたり困っていることとして、「自宅からバス停が遠い」、「運行本数が少ない」、「所要時間がかかる」、「バスの情報が少ない」という順に主な意見として挙げられているが、特に福住地区の住民の回答をみると、「運行本数が少ない」、「所要時間がかかる」が上位に挙げられている。

### (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、鉄道、奈良交通バス、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デマンド型（予約制）乗合タクシーで、市中心部と東西南北及び高原の計5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、2023年（令和5年）10月現在の登録者数は1,650人である。

2022年度（令和4年度）の総利用者数は5,070人で、網形成計画策定に向けた検討が行われた2018年度（平成30年度）の1.23倍、本格運行が始まって2年目の2015年度（平成27年度）からは1.32倍に伸びている。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた2020年度（令和2年度）に利用者数が減少したが、2021年度（令和3年度）以降回復し、2022年度はコロナ禍以前より増加している。エリア別の総利用者数をみると、北エリアが最も多く1,862人、次いで西エリアが1,713人で、以下高原エリア、南エリア、東エリアの順だが、これら3つのエリアはいずれも1,000人に満た

ない。1便あたりの利用者数は、最も多い北エリアで1.6人、便別で最も利用者の多い北エリア第3便で1.9人と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。

利用者数が増加傾向にあるが、運行経費も年々増加しており、収支率は2021年度で6.4%であり、新型コロナウイルス感染拡大以前より悪化している。

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66.2%（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できる」が半数近くあり、次いで「送迎してくれる人がいる」、「直前に予約できない」が上位に挙がっている。

「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いる。

#### (5) 各公共交通機関に共通する問題

2020年（令和2年）初頭頃に始まった新型コロナウイルスの感染拡大は、リモートワークやオンライン授業の普及による通勤・通学機会の減少、公共交通機関の主たる利用層である高齢者の外出自粛等、人々の生活行動を大きく変容させ、その結果ほとんどの公共交通機関において、2020年度（令和2年度）の利用者数はコロナ禍以前と比較して大きく減少した。2021年度（令和3年度）以降、利用者数は徐々に回復の兆しを見せ、最近の各公共交通機関の利用者数はコロナ禍以前の水準に近づきつつある。しかし、多くの公共交通事業者は、新型コロナウイルスの感染拡大が終息しても利用者数がコロナ禍以前の状況まで回復することは困難と想定しており、コロナ禍に実施された運行本数の減便や初発時刻の繰り下げや最終時刻の繰り上げ等が継続されている。

また、バス及びタクシー事業者においては、コロナ禍以前から乗務員（運転士）の減少や高齢化の問題が指摘されていたが、コロナ禍による乗務員の稼働機会の減少等に伴う離職者の急増により、問題がより顕在化している。コロナ禍の収束により公共交通の利用者数が回復してきても減少した分の乗務員数を確保できず、その結果バスにおいては一層の減便や初発繰り下げや最終の繰り上げ、タクシーにおいては一層の稼働台数の減少や営業時間の短縮等を余儀なくされている。これにより、公共交通機関のサービス水準が低下し、せっかく回復の兆しが見られる利用者が再度減少に向かうことも懸念される。

## 2.2 天理市における地域公共交通の課題

現状での問題点を踏まえ、本市における地域公共交通の課題を整理する。

### (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、新型コロナウイルスの感染拡大による利用者減少を受けて減便された運行本数の回復をはじめとして、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奈良交通バスは、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、また乗務員の減少により現在の運行規模の維持が困難という問題も顕在化しつつあり（(2)で詳述）、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) 乗務員確保に向けた地域全体での取組

○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不足や高齢化は、地域公共交通の維持を根底から揺るがす問題であり、今後も一層の深刻化が懸念される。

○乗務員を今後も安定して確保していくには、乗務員の待遇や就労環境の改善が必要であるが、交通事業者の努力だけに依存することは限界があり、「公共交通の乗務員は地域を支える最前線の仕事である」という共通認識の下、市をはじめ学校教育関係者も含めた就労促進やPR等による市民の理解の浸透など、地域全体で取り組むことが必要である。

## (3) 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「いちよう号」、デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」）は、多くはないものの一定数の利用者が存在し、新型コロナウイルスの感染拡大が収束しつつある中で利用者数はコロナ禍前の水準を回復しつつあるが、収支率はどの交通手段も10%にも満たない低さで推移しており、年々増加する市の補助金や経費負担額の抑制が求められる。

○地域内交通の利便性を維持・向上しつつ運行にかかる市の負担額を抑制するには、現在の市民のニーズを踏まえつつ、現在の地域内交通の再編等により効率化を図ることが必要である。

○また全国の自治体の中には、運行の効率的と利便性の両立を図る手段として、AIやIoTなど先端技術を活用した新たな公共交通の導入事例もあり、本市においても既存の地域内交通の利用者の利便性を損ねないことに配慮しつつ、新技術の導入を検討し推進する必要がある。

## (4) 高齢者や移動手段を持たない人等の移動支援

○本市の中でも特に人口減少、高齢化が進行している東部の中山間地域では、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、送迎にも頼れない住民が増加する可能性がある。

○同地域では、2020年（令和2年）10月より地域内交通の再編によるコミュニティバス「いちよう号」東部線の運行が開始され、再編前より利便性が向上し利用者も増えているが、高齢者や移動手段を持たない人にとってバス停が自宅から遠いといった問題は引き続いている。

○今後、高齢化の進行によってこのような状況が市内の他の地域でも顕在化することが懸念され、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。

## (5) 観光施策と連携した移動手段の確保

○2022年（令和4年）3月に「なら歴史芸術文化村」が本市のほぼ中心部にオープンしたが、来訪者の大半が自家用車を利用し、また市内の他の観光施設と合わせて周遊する人が少なく、本市全体の観光振興や公共交通の利用増につながっているとは言い難い。

○本市全体の観光地としての魅力を向上させ、かつ観光客の増加を公共交通の利用促進につなげるために、市や公共交通事業者や観光協会等の関係機関が連携して、「石上神宮」や「天理市トレイルセンター（山の辺の道）」などと合わせた市内の周遊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。

#### (6) 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に鑑み、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」の地域内交通については、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。

○マイカーに依存したライフスタイルを送りバス等をほとんど利用しない市民が多い一方で、将来の移動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。

○高齢ドライバーが引き起こす交通事故が社会問題化しており、今後も高齢者の運転免許の自主返納が進むと見込まれるが、交通事故抑制の観点からより一層の返納促進を図るため、関係機関の連携により免許返納者の移動支援に資する方策の推進が必要である。

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、利用促進の取組
- ・路線バス運行の効率化による維持

(2) 乗務員確保に向けた地域全体での取組

- ・乗務員の待遇や就労環境の改善
- ・就労促進や市民の理解の浸透等へ向けた地域全体での取組

(3) 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現在の利用者に対する利便性の確保
- ・新技術を活用した効率的な地域内交通の導入の推進

(4) 高齢者や移動手段を持たない人等の移動支援

- ・高齢化率が高く生活関連施設がない東部地域等で増加する、移動手段を持たず送迎にも頼れない高齢者の移動支援の取組
- ・中山間地域等における小さな移動需要に合った移動支援の取組

(5) 観光施策と連携した移動手段の確保

- ・「なら歴史芸術文化村」を核とした市内周遊観光を支援する公共交通の整備
- ・本市の観光振興を移動面から支える方策の推進

(6) 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

- ・地域内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
- ・高齢者の運転免許自主返納の推進と返納者の移動支援の取組

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奈良交通バスの問題
	(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」東部線の問題
	(4) デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」の問題
	(5) 各公共交通機関に共通する問題

## 第3章 地域公共交通ネットワーク形成に向けた取り組み

### 3.1 地域公共交通ネットワーク形成の基本方針と方向性

第1章 1.6 に示した本計画の基本理念、「支え合うまち天理」を実現する、広域的基幹交通と地域内交通とが連携したニーズに見合った地域公共交通ネットワークの形成を踏まえ、その実現に向けた地域公共交通ネットワーク形成の基本方針を以下のとおり定める。

#### <地域公共交通ネットワーク形成の基本方針>

##### (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、それらを補完する奈良交通バスを生かしながら、駅を中心に各地域を結ぶ地域内交通により、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を形成する。なお、コロナ禍の影響により公共交通の利用者は減少し、それに応じたかたちで運行サービスの見直しが行われている。今後の需要回復を踏まえ、広域的基幹交通については、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については、ニーズに見合った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手段を確保するため、地域内交通の再編等により利便性・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「支え合いの移動手手段」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

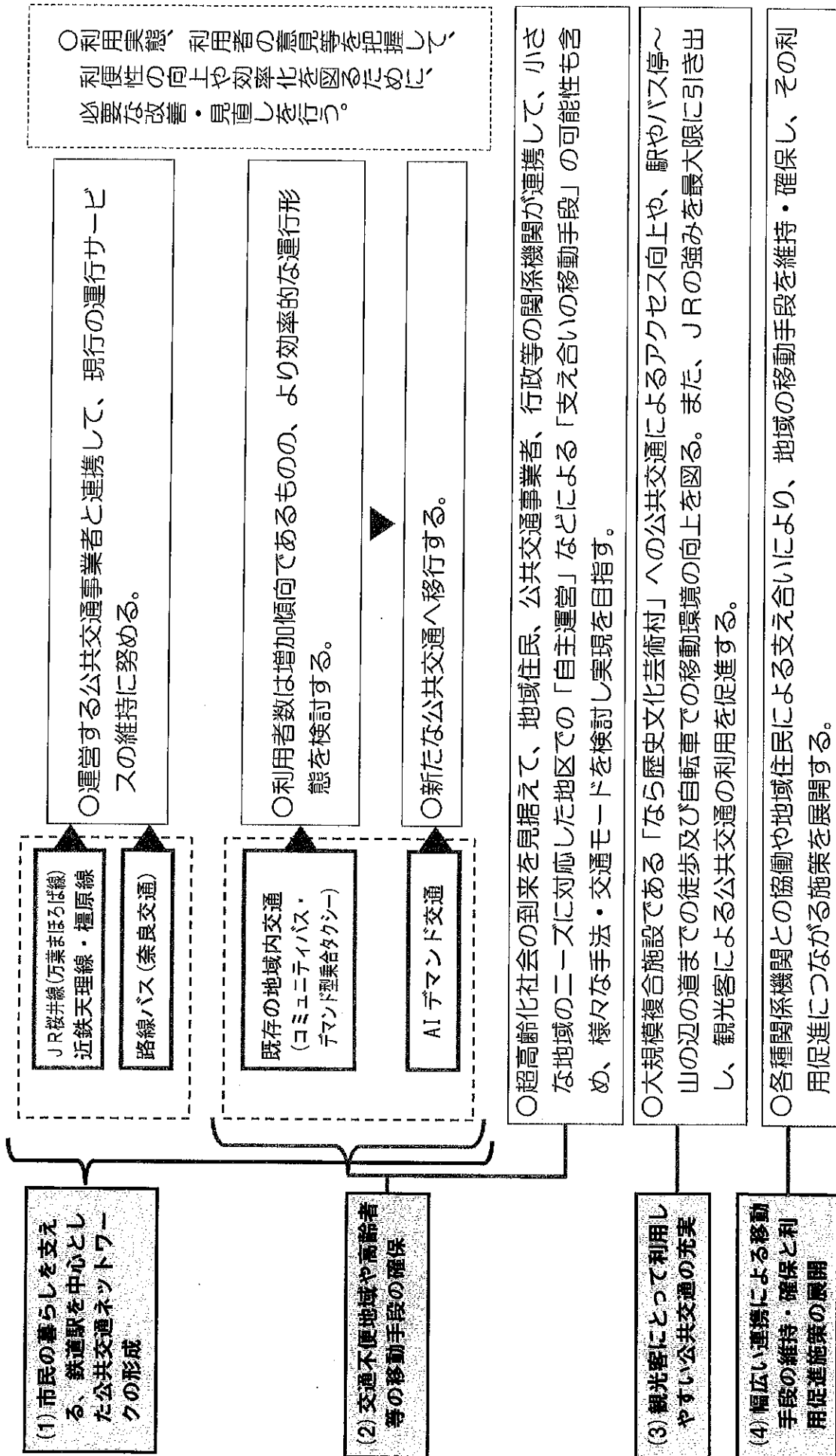
大規模複合施設である「なら歴史芸術文化村」については、公共交通によるアクセスを確保するほか、「山の辺の道」と、これに沿って点在する社寺や古墳群への観光交通として、駅～国道169号～「山の辺の道」までの徒歩・自転車での移動環境の向上を図る。また、南北の広域的基幹交通となるJR桜井線（万葉まほろば線）の強みを最大限に引き出し、観光客による公共交通の利用を促進する。

##### (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合いにより、地域の移動手手段を維持・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＞

＜地域公共交通ネットワーク形成の方向性＞



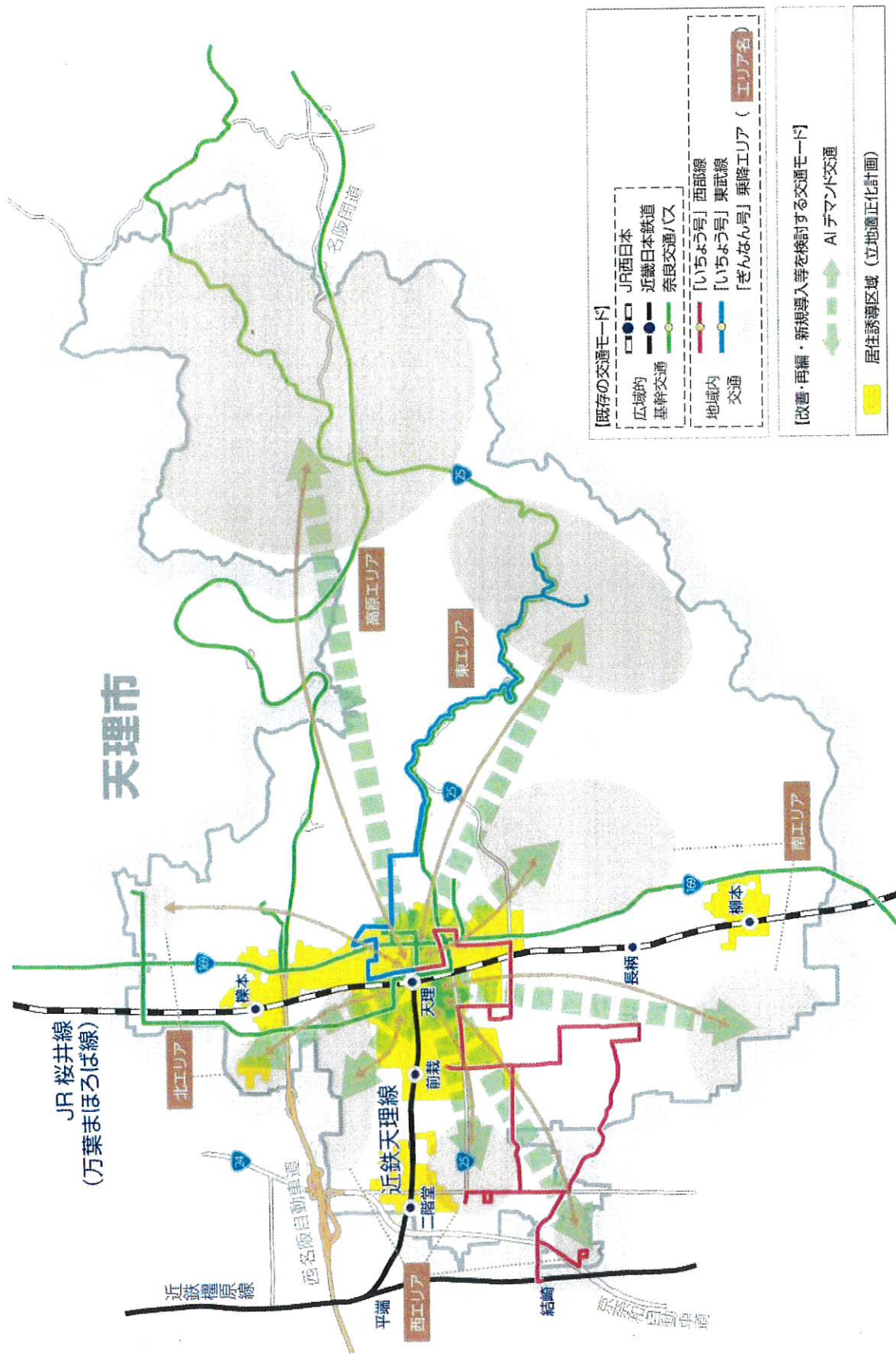


図 地域公共交通ネットワーク形成の方向性 (イメージ)



表 交通モードの位置付け

位置付け	種別	役割	確保・維持策
広域的 幹線交通	鉄道	・JR 桜井線 ・近鉄天理線	都市拠点から市外への広域交通を担う
	奈良交通バス	・天理シャープ線 ・天理市内線 ・奈良天理線 ・直行便	近鉄・JR 天理駅を発着地として、市内並びに近接市村の各拠点を連絡する
		・天理都祁線 ・天理桜井線	
地域内 交通	AI デマンド交通	・住宅地停留所 ～目的地停留所	市内の住宅地停留所と目的地停留所間を運行し、近鉄・JR 天理駅や生活必需施設に接続する
	タクシー		市内各地域を運行し、軸となる幹線交通や地域拠点に接続する
	福祉タクシー		
	デマンドシャトル		
			地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用及び市の支援による持続可能な運行
			地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用及び市の支援による持続可能な運行
			交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保

表 事業の必要性

- ・鉄道は、天理市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。また近鉄・JR 天理駅では、奈良交通バスのほか、他モードや地域内交通と連絡し、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。このため、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する必要がある。
- ・奈良交通バスは、天理市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の近鉄・JR 天理駅では、他モードや地域内交通と連絡し、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、一部路線については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。【補助事業】
- ・AI デマンド交通は、住宅地と、近鉄・JR 天理駅、病院や大型商業施設等の生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは持続可能な運行が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。【補助事業】
- ・タクシーは、買物、通院等の日常生活行動の移動のほか、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。このため、交通事業者と協議の上、公共交通として運行を確保する必要がある。
- ・福祉タクシーは、障害者等の通院や買物等といった日常生活行動の移動を担う。このため、交通事業者と協議の上、運行を確保する必要がある。
- ・デマンドシャトルは、近鉄・JR 天理駅となら芸術文化村間の移動を担う。このため、交通事業者と協議の上、公共交通として運行を確保する必要がある。

表 補助系統に係る事業及び実施主体

種別	路線名	起点	終点	運行態様	実施主体	補助事業の活用
奈良交通バス	天理シャープ線	天理駅	シャープ総合センター	路線定期運行	交通事業者	なし
	天理市内線	天理駅	天理大学	路線定期運行	交通事業者	なし
	奈良天理線	JR 奈良駅	シャープ総合センター	路線定期運行	交通事業者	なし
	直行便	天理駅	なら歴史芸術文化村	路線定期運行	交通事業者	なし
	天理都祁線	天理駅	針インター・山辺高校	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
	天理桜井線	桜井駅北口	天理駅・憩いの家外来棟	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
AI デマンド交通		住宅地停留所	目的地停留所	区域運行	民間事業者 天理市	フィーダー補助

## 3.2 基本方針を実現するための施策・事業

地域公共交通ネットワーク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。

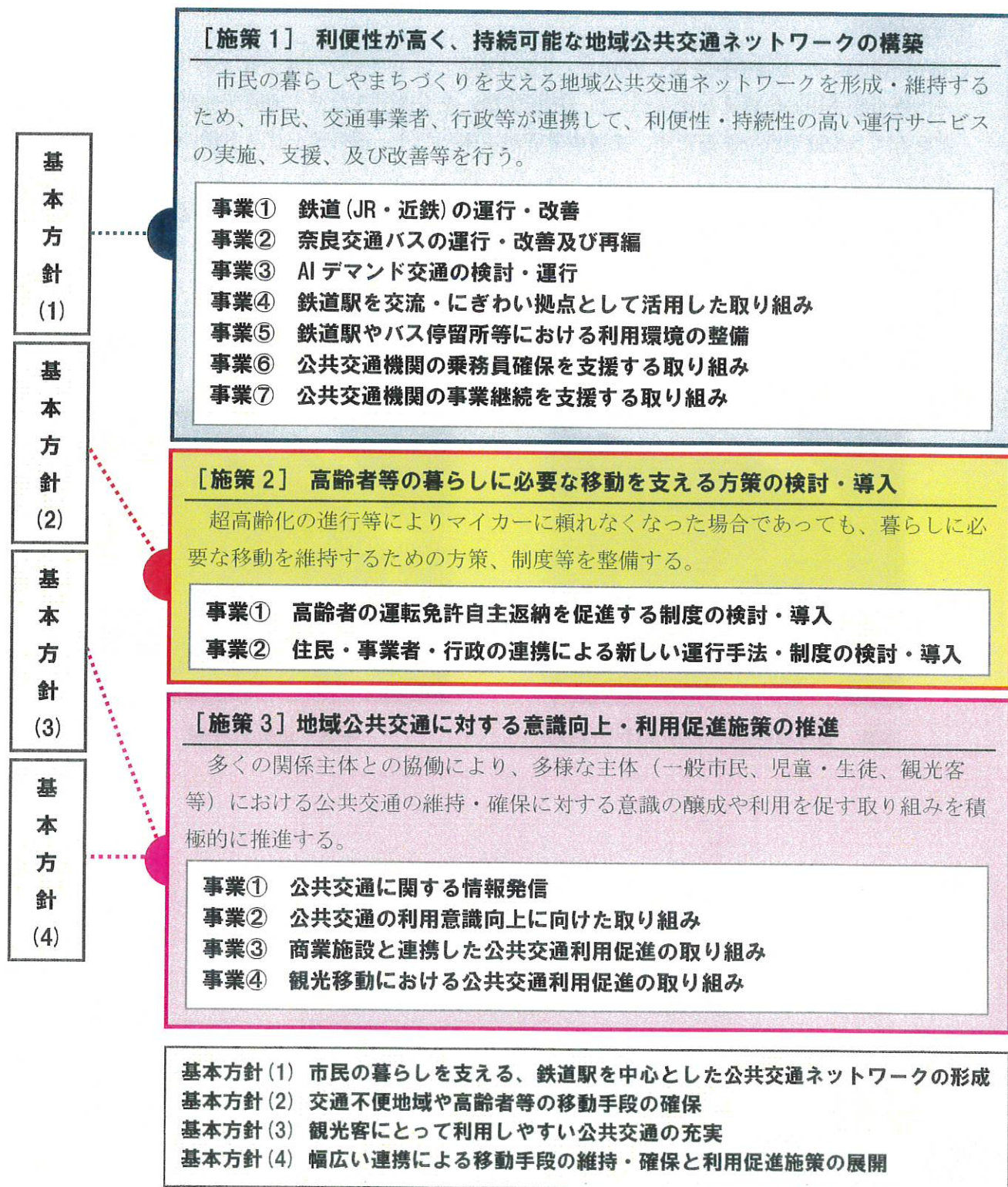


図 計画事業の枠組み

## [施策 1] 利便性が高く、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

### 事業① 鉄道（JR・近鉄）の運行・改善

#### [事業概要]

○周辺市町等への広域移動を担う鉄道は、市民の暮らしに不可欠な公共交通であり、また今後、本市では鉄道駅を中心に据えたまちづくり（機能集積）を推進するなど、地域活性化において重要な役割を有する交通手段であるため、交通事業者が主体となり、運行サービス水準の維持を図ることを基本とする。

○老朽化した車両の更新や駅施設のバリアフリー化など、鉄道の利用環境の改善を推進する。

#### [実施主体]

交通事業者（西日本旅客鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)）



写真 JR桜井線（万葉まほろば線）



写真 近鉄天理線

## 事業② 奈良交通バスの運行・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奈良交通バスは、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ネットワークを形成・維持するため、奈良交通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働して、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PDCAサイクルによる定期的な検証に基づき改善策や再編等を検討するとともに、「奈良県地域公共交通計画」の「公共交通とまちづくりのデザイン」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。
- 奈良交通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用促進を図る。

### [実施主体]

交通事業者（奈良交通（株））、天理市



写真 奈良交通バス



出典：奈良交通(株)HP

図 奈良バスナビwebでのバス位置情報

### 事業③ AIデマンド交通の検討・運行

#### [事業概要]

- 地域内交通であるコミュニティバスと乗合タクシーをより効率的な運行形態になるよう、新たな公共交通として、AIデマンド交通（チョイソコてんり）に一本化する。
- AIデマンド交通（チョイソコてんり）は、地域住民の暮らしに不可欠な移動手段として、地域住民、行政、関係者の協働により、運行サービス水準の維持を図ることを基本とする。
- 乗降所位置の設定等において見直しニーズが生じた場合は、市内における公共交通空白地域の解消という本来の目的に鑑み、地域住民、行政、関係者が協働して、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]

民間事業者、天理市



写真 チョイソコてんり

**12月1日 実験開始**  
AIデマンド交通社会実験

乗ってみよう！  
利用方法ははこちら

会員登録をしよう  
☆デマンドタクシー（ごんなん号）の利用資格は、その乗客会員登録が完了してからです  
☆会員登録には約2週間かかりますが、早急に手続きを済ませてください

予約をしよう  
予約受付センターへ電話で予約  
**050-2018-9888**  
(専用ダイヤル 8時～17時)  
☆土日祝祭日・年末を除く平日のみ  
☆2週間前から30分前まで予約可  
☆オンライン予約もできます

実験開始  
12月1日(金)～12月28日(木)  
☆土日祝祭日・年末を除く平日のみ

定行期間  
9時～13時  
☆各待合から乗降で10分までに経過

結果に基づいて来年度の本格導入を検討します。

図 チョイソコてんりの広報誌での紹介

## 事業④ 鉄道駅を交流・にぎわい拠点として活用した取り組み

### 【天理駅前広場「コフフン」】

#### 〔事業概要〕

- 天理駅はJR桜井線（万葉まほろば線）と近鉄天理線が接し、奈良交通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帯の市民が集い、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し集客を図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



資料：天理駅前広場コフフンHP

写真 天理駅前広場「コフフン」



図 コフフンイベントカレンダー

## 【JR柳本駅】

### [事業概要]

- 2018年（平成30年）に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、JR西日本より柳本駅舎が本市へ譲渡された。
- 2019年（平成31年）に、駅舎内に「観光地域交流センター」と「駅中食堂ピクトン」を開業し、観光客への観光情報の提供のほか、地域製品の購入、食堂での食事ができるようになった。
- また、駅西側に新しく改札を設けたほか、バリアフリーにも配慮し、東西どちらからも出入りができるようになった。
- 引き続き鉄道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、地域住民や観光客の交流の場として機能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、地域住民



図 JR柳本駅



## 事業⑤ 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フ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。
- 奈良交通バスのバス停留所、AIデマンド交通の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



資料：奈良県HP

写真 バス停留所における利用環境の整備

## 事業⑥ 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]

- バス事業者やタクシー事業者における乗務員（運転士）の不足や高齢化は深刻化しており、奈良交通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は、「地域を支える最前線の仕事」という観点から、市広報紙等を活用して働きぶり等を広くPRし、乗務員に対する市民の理解を深めるとともに、現役乗務員の誇りや意欲の創出につなげる。
- 新たな乗務員を継続的に確保するため、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、地域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り組みを実施する。

### [実施主体]

天理市、交通事業者

**地域の公共交通を担う乗務員(運転手)を募集しています**

天理市の公共交通の一翼を担う路線バスの乗務員が不足しています。

みんなの笑顔を運んで、地域を元気にする仕事をしてみませんか？

詳しくは下記の事業所にお問合せください。

- ◆ 大型二種免許取得支援制度あり
- ◆ 充実した研修体制で親切・丁寧な指導
- ◆ 小型バスから大型バスへステップアップ

**男女を問わず、未経験者も大歓迎！**

詳しくは右のQRコードより  
採用のホームページへ  
**社員の働く姿も紹介中！**



**奈良交通株式会社**  
Nara kotsu Bus Line Co., Ltd.  
総務人事部 ☎0742-20-3119 (採用係)



図 利用ガイドでの乗務員募集の広告

## 事業⑦ 公共交通機関の事業継続を支援する取り組み

### [事業概要]

- 新型コロナウイルス感染症の収束による世界経済の回復に伴う原油の需要増や一部の産油国の生産停滞により燃料価格の高騰が、公共交通事業者の経費負担を増大させ経営を圧迫している。
- このような社会情勢の変化による公共交通事業者の経営への影響を緩和するため、公共交通事業者に対し、支援金を交付する。

### [実施主体]

天理市、奈良県

#### 天理市路線バス事業者エネルギー価格高騰対策支援金交付要綱

##### (趣旨)

第1条 この要綱は、エネルギー価格の高騰の影響を受けながらも、市民生活や経済活動を支える重要な社会インフラとして運行を継続している路線バス事業者の事業継続を支援するため、当該事業者に対し、予算の範囲内において天理市路線バス事業者エネルギー価格高騰対策支援金（以下「支援金」という。）を交付するものとし、その交付に関しては、天理市補助金等交付規則（平成15年2月天理市規則第3号）に定めるほか、この要綱に定めるところによる。

##### (支援対象者)

第2条 支援の対象となる者（以下「支援対象者」という。）は、次の各号のいずれにも該当する交通事業者であり、令和5年4月1日時点で事業を営んでおり、今後も事業を継続する意思があるものとする。

(1) 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第4条の許可を受け、法第3条第1号イに規定する一般旅客自動車運送事業を行うもののうち、天理市内の区域を含む路線を定めて定期的に運行する事業を行う者

(2) 代表者又は役員に天理市暴力団排除条例（平成23年12月天理市条例22号）第2条第1号に規定する暴力団、同条第2号に規定する暴力団員又は同条第3号に規定する暴力団員等に該当する者がいないもの

##### (支援金の額)

第3条 支援対象者に対する支援金の額は、予算の範囲内において、令和4年度における路線バスの年間乗車走行距離のうち本市の区域に係るものを2.337キロメートル毎リットルで除した額に30.51円を乗じて得た額（その額に1,000円未満の端数があるときは、これを切り捨てた額）とする。

##### (支援金の申請)

第4条 支援金の交付を受けようとする支援対象者（以下「申請者」という。）は、天理市路線バス事業者エネルギー価格高騰対策支援金交付申請書兼請求

#### 天理市タクシー事業者エネルギー価格高騰対策支援金交付要綱

##### (趣旨)

第1条 この要綱は、エネルギー価格の高騰の影響を受けながらも、市民生活や経済活動を支える重要な社会インフラとして運行を継続しているタクシー事業者の事業継続を支援するため、当該事業者に対し、予算の範囲内において天理市タクシー事業者エネルギー価格高騰対策支援金（以下「支援金」という。）を交付するものとし、その交付に関しては、天理市補助金等交付規則（平成15年2月天理市規則第3号）に定めるほか、この要綱に定めるところによる。

##### (支援対象者)

第2条 支援の対象となる者（以下「支援対象者」という。）は、次の各号のいずれにも該当する交通事業者であり、令和5年4月1日時点で事業を営んでおり、今後も事業を継続する意思があるものとする。

(1) 道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第4条の許可を受け、法第3条第1号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定を除く。）を営む、天理市内に本店（個人事業者においては住所）及び法第5条第1項第3号の事業計画に定める営業所（以下「営業所」という。）を置く法人又は個人事業者

(2) 代表者又は役員に天理市暴力団排除条例（平成23年12月天理市条例22号）第2条第1号に規定する暴力団、同条第2号に規定する暴力団員又は同条第3号に規定する暴力団員等に該当する者がいないもの

##### (支援金の額)

第3条 支援対象者に対する支援金の額は、予算の範囲内において、次の各号のいずれにも該当する車両1台につき算出する。

- (1) 交付対象者が使用すること。
- (2) 天理市内に使用の本拠の位置があること。
- (3) 令和5年4月1日の時点において、国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局に一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車として届出

出典：天理市資料

図 天理市が実施しているエネルギー価格高騰対策支援金の交付要領

## [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 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（奈良交通バス、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、AIデマンド交通（チョイソコてんり）の割引運賃の適用などが想定される。

#### [実施主体]

天理市、交通事業者

#### ■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	月～金曜日
受付曜日	土曜・祝日・振替休日・年末年始(12/29～1/3)は受付しません。		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	午前10:30～11:30	午前8:30～12:00
	午後2:00～4:00	午後2:00～3:00	午後1:00～4:00
本人が申請する場合に必要なもの	<b>○運転免許証</b> 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。		
代理人の要件	返納の意思がありながら諸事情により窓口に向くことが困難な方は、代理人による申請(自主返納)ができます。		
代理人が申請する場合に必要なもの	<b>○委任状兼承諾書及び誓約書(別添のとおり)</b> ○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)		
	○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 <b>○申請者の運転免許証</b> ★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。		
その他	◎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。 ◎申請されても、審査の結果受理できない場合があります。 ◎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。		

出典：奈良県警HP

図 奈良県警の運転免許自主返納案内

## 事業② 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いう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、自動運転やシェアリングエコノミー等、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：西宮市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

## [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、奈良交通バス、AIデマンド交通（チョイソコてんり）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]

天理市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

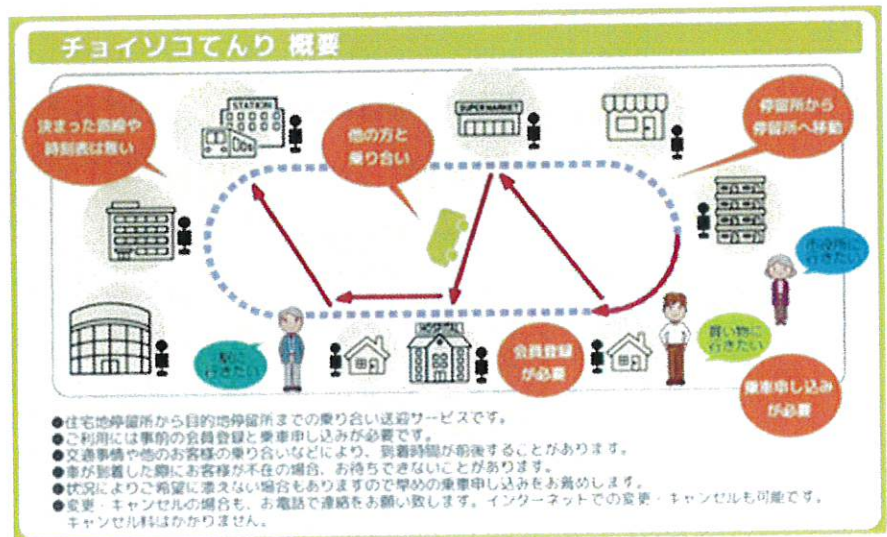


図 AIデマンド交通（チョイソコてんり）の利用ガイド

## 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、催事等の場において、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



<小学生を対象としたバリアフリー教室の開催（長岡京市）>

資料：近畿運輸局HP



<イベントでのバス試乗会等の開催（奈良交通）>

資料：奈良交通HP

写真 公共交通の利用意識向上に関する取組事例

### 事業③ 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]

○AIデマンド交通（チョイソコてんり）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、AIデマンド交通（チョイソコてんり）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、商業施設事業者、民間事業者

**チョイソコ通信 Vol.53**

今年も様々なところとつながりました。チョイソコをご利用いただきましてありがとうございました。来年もどうぞよろしくお願ひします。感染対策を十分にしながらチョイソコをご利用ください。

**スポンサー事業者様のご紹介**  
株式会社スズ薬局 前後店・二村台店・商店街・豊明三崎店

スズ薬局は1976年、愛知県豊明市にわずか16坪の薬局として創業して以来、地域の皆様を支えられ、現在では、関東・中部・関西で1500店舗を展開する企業へと成長させています。この過程において、処方箋調剤、在宅医療をはじめ、地域の皆様の「健康・キレイ・快適・安心」を支えるドラッグストア事業を今も進化させ続けています。

現在、世界に類を見ない急速な高齢化の進展に伴い、健康寿命の延伸が国家的課題となっています。スズ薬局では、この課題に対応すべく、「健康の維持」「未病」「予防」の領域を深耕し、地域の皆様、心身共に健康で快適な社会生活が送れるよう、薬剤師のみでなく、管理栄養士による「食生活の改善」「運動のアドバイス」など、積極的な健康の維持・増進をサポートさせていただくことで、お客様の「ウェルネス」実現を協賛しています。

**メタセージ**  
「あつかる人々の幸福を願い、笑顔を増やします」という理念のもと、地域の皆様から、身近で気軽に、輝いて頂ける存在を目指します。

**お薬情報** スズ薬局アプリで、もっと「オトク!」/会員登録すると、もっと「オトク!」

**健康・美容のご相談サービス**

**スズポイント** 最新商品10%OFF

**ポイント交換サイト**

**チョイソコ停留所のご紹介**

二村台店	商店街	豊明三崎店
豊明市二村台2丁目18-9 ☎0562-95-4523 🕒 9:00~22:00	豊明市商店街白下12-1 ☎0562-91-3266 🕒 9:00~21:00	豊明市三崎町大内2丁目地18 ☎0562-57-0037 🕒 9:00~22:00
調剤 ☑ 日、夜、祝 平日9:00~19:00 土曜9:00~14:00	調剤 ☑ 土、日、祝 10:00~14:00 15:00~19:00	調剤 ☑ 土、日、祝 10:00~14:00 15:00~18:30

前後店 豊明市南後町五軒地1534-1  
☎0562-93-7732  
🕒 24時間  
調剤 ☑ なし

**チョイソコトピックス**

長寿課からのお知らせ

**「お口の体操」でお口の健康維持を!!**

年を重ねると、お口の機能が低下し、「飲み込みにくい」「むせる」「話しくい」等の症状が現れます。  
お口の機能向上により、きちんと栄養がとれるだけでなく、細菌性肺炎の予防や免疫力向上にもつながり、感染症予防にも効果的です。「お口の体操」でお口の健康に取り組みましょう。

★食事前の「だ液線マッサージ」★

オリジナル介護予防体操  
「大金堂体操」DVD (3,000円) は、市役所1階 長寿課にて販売中

①目下線(じかせん)  
くぼみの辺り(目の前下の頬)を指で押したり、回したりして、だ液が出てくる場所を探しましょう

②顎下(がつか)腺(せん)・③舌下(げつか)腺(せん)  
親指をあごの骨の内側のやわらかい所に当て、目の下からあごの下まで4か所くらい順番にグーッと押します

**ポリネシアンダンスショー ランチ付き**

【日時】2023年1月27日(金) 12:00~14:00  
アイランドカフェ カカイ チョイソコ併設所

【会場】Islands cafe Kaikai

年末年始の疲れを吹っ飛ばす企画が登場!!  
雨の嵐での優雅なひと時のような時間を...  
時間を忘れてゆっくりできる空間。

【定員】30名  
【参加費】1,500円(税込) ※ランチ代込み  
【事前申込先】チョイソコセンター  
チョイソコ会員ではない方も参加可 ※事前申込みが必要となります。 ※詳しくはチラシをみてね。

**年末年始の運休について**

12/29(木) X 12/30(金) X 12/31(土) X 1/1(日) X 1/2(月) X 1/3(火) X 1/4(水) O 1/5(木) O 1/6(金) O 1/7(土) X 1/8(日) X 1/9(月) X

コロナ感染予防ワクチン接種時のチョイソコ往復料金は、無料です!  
接種券または接種済証をドライバーにご提示ください。

チョイソコへのお問合せ ☎057-00-81194 (平日8:30~16:00)

資料：チョイソコとよあけHP

図 商業施設と連携した公共交通利用促進への取組事例



## 事業④ 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の周遊に公共交通等を利用できるよう、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。
- 2022年に開業した「なら歴史芸術文化村」へのアクセスについては、県と市が連携し、移動手段を確保する。
- 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



資料：天理市観光協会HP

図 観光移動における公共交通利用促進の取組事例

### 3.3 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

	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度
<b>【施策 1】 利便性が高く、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成</b>					
[事業①] 鉄道(JR・近鉄)の運行・改善					
[事業②] 奈良交通バスの運行・改善及び再編					
[事業③] AI デマンド交通の運行・改善					
[事業④] 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⑤] 鉄道駅やバス停留所等における利用環境の整備					
[事業⑥] 公共交通機関の乗務員確保を支援する取り組み					
[事業⑦] 公共交通機関の燃料確保を支援する取り組み					
<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] 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②] 新しい運行手法・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] 商業施設と連携した公共交通利用促進の取り組み					
[事業④] 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  必要に応じて実施  期間を通じて実施

### 3.4 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、奈良交通バス、AI デマンド交通（チョイソコてんり）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	奈良交通バス：29.7%（市民 ENQ） コミュニティバス「いちよう号」西部線：22.3%（市民 ENQ） コミュニティバス「いちよう号」東部線：20.2%（市民 ENQ） デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」：16.7%（市民 ENQ） 6.2%（利用者 ENQ） （※2022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	奈良交通バス：28%以下（市民 ENQ） AI デマンド交通：20%以下（市民 ENQ）

【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（AI デマンド交通（チョイソコてんり））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：27,520人／年（2021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：27,500人／年

【目標1-3】地域内公共交通の収支率の改善		
評価指標	AI デマンド交通（チョイソコてんり）の収支率	
目標の設定	AI デマンド交通（チョイソコてんり）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・取り組みにより、現状の水準維持もしくは向上を目指す。 ・AI デマンド交通（チョイソコてんり）：現状の水準維持	
計測方法	毎年、市が集計、整理する。	
数値目標	現況値	コミュニティバス「いちよう号」西部線：6.5%（2021年） コミュニティバス「いちよう号」東部線：7.0%（2021年） デマンド型乗合タクシー：6.8%（2021年・全エリア計） （※天理市データより）
	目標値	AI デマンド交通（チョイソコてんり）：7%（水準維持）

【目標1-4】公共交通に対する市の負担額の抑制		
評価指標	奈良交通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	奈良交通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。	
計測方法	毎年、市が集計、整理する。	
数値目標	現況値	地域内公共交通（奈良交通バス、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：6,285万円（2022年）
	目標値	地域内公共交通（奈良交通バス、AI デマンド交通（チョイソコてんり））に係る総負担額：6,300万円

## 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	AI デマンド交通（チョイソコてんり）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、AI デマンド交通（チョイソコてんり）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「いちよう号」東部線：9,487人/年（2021年） デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」東エリア+高原エリア：952人/年（2021年）
	目標値	AI デマンド交通（福住エリア）：1,000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	969人/5年（※2019～2023年）
	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	[公共交通来訪者] 石上神宮：37.6% トレイルセンター：44.6% なら芸術文化村：13.1% (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) [マイカー来訪者] 石上神宮：51.9% トレイルセンター：51.8% なら芸術文化村：65.5% (同じく、マイカーで来た人の割合)
	目標値	[公共交通来訪者] 石上神宮：40% トレイルセンター：50% なら芸術文化村：15% [マイカー来訪者] 石上神宮：45% トレイルセンター：45% なら芸術文化村：60%

### 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 (AI デマンド交通 (チョイソコてんり)) 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：27,520人/年 (2021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：27,500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) ：1回/年 (2018~2023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

## 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。

### 4.2 評価の方法

事業進捗や実施結果などについては、事業の実施（Do）→実施結果の評価・課題の抽出（Check）→事業の改善策検討（Action）→実施計画の立案（Plan）という「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、目標の達成を目指す。

計画期間の最終年（2028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ネットワーク形成に係る計画策定を行う。

表 計画の評価スケジュール

期間	2024年度				2025年度				2026年度				2027年度				2028年度			
	4-	7-	10-	1-	4-	7-	10-	1-	4-	7-	10-	1-	4-	7-	10-	1-	4-	7-	10-	1-
協議会	○			○	○			○	○			○	○			○	○			○
国庫補助 対象事業の 計画・評価		●		■		●		■		●		■		●		■		●		■
実施計画の 立案 (Plan)		次年度 事業検討				次年度 事業検討				次年度 事業検討				次年度 事業検討				次年度 事業検討		
事業の実施 (Do)	事業実施				事業実施				事業実施				事業実施							
実施結果の 評価・課題 の抽出 (Check)			今年度 事業評価 ・検証				今年度 事業評価 ・検証				今年度 事業評価 ・検証				今年度 事業評価 ・検証				今年度 事業評価 ・検証	
事業の改善 策検討 (Action)			事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し	

## 第2部 資料編

### 第1章 天理市の現状

#### 1.1 天理市の位置

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。

市域の広がりには東西14.9 km、南北10.6 kmにわたり、面積86.42 km<sup>2</sup>であり、奈良県の総面積3,690.94 km<sup>2</sup>の2.3%を占めている。

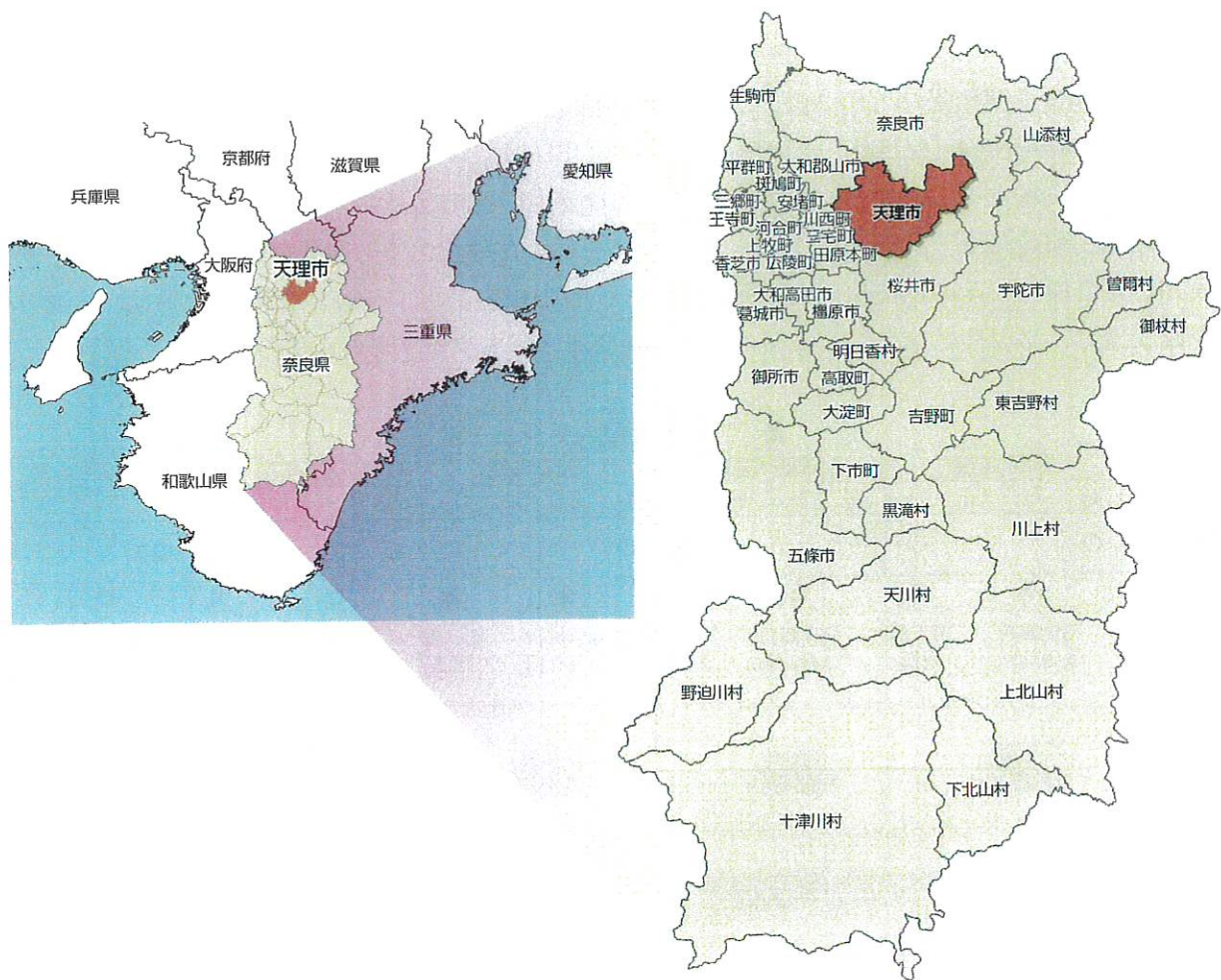


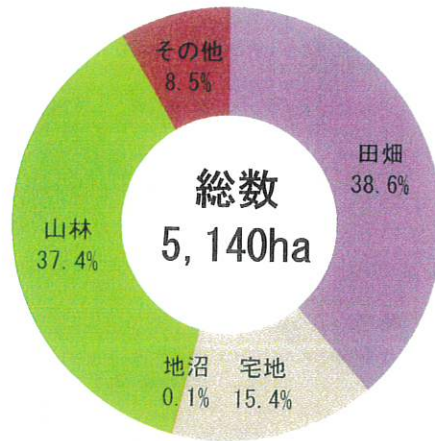
図 天理市の位置図



## 1.2 地勢・土地利用

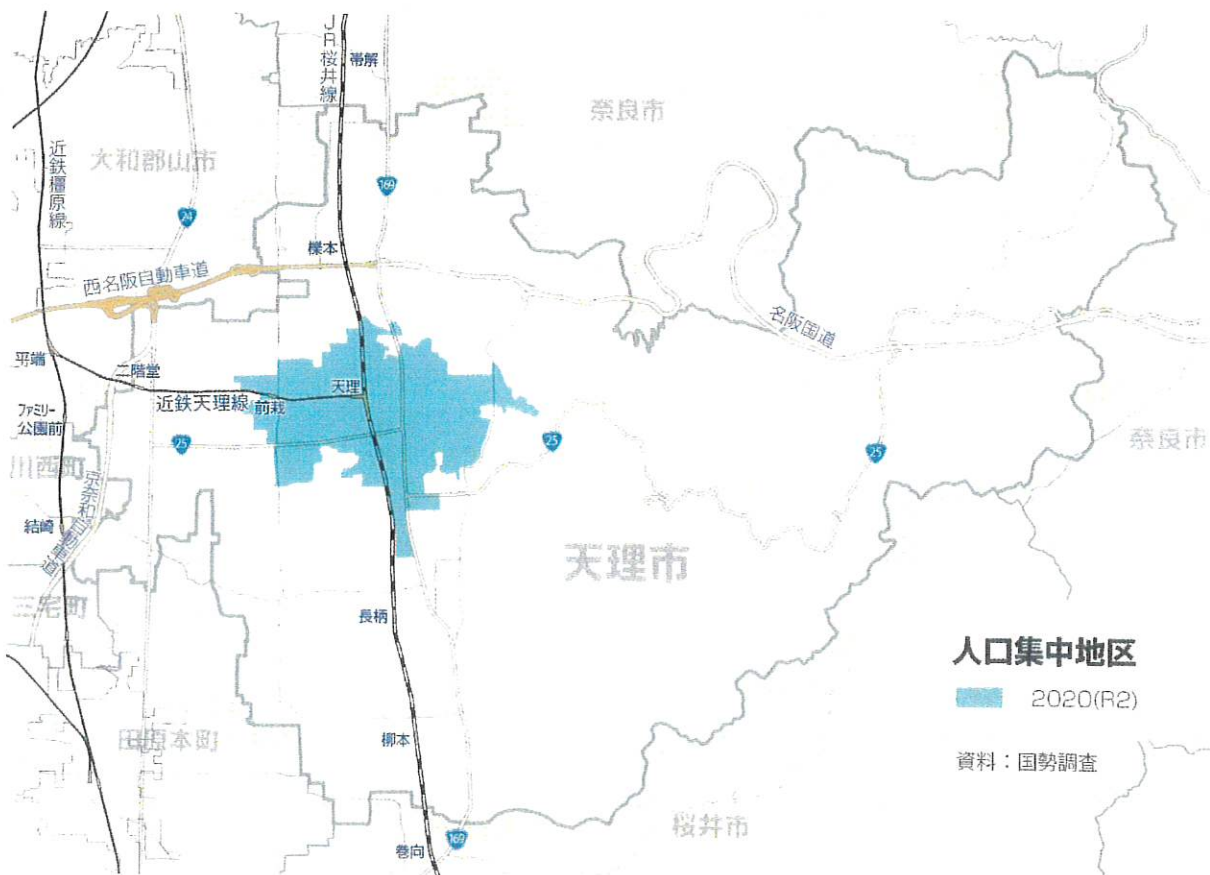
本市の面積は5,140haであり、土地利用区別にみると38.6%が田畑、37.4%が山林、15.4%が宅地となっている。

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されている。



資料：天理市統計情報

図 土地利用の内訳

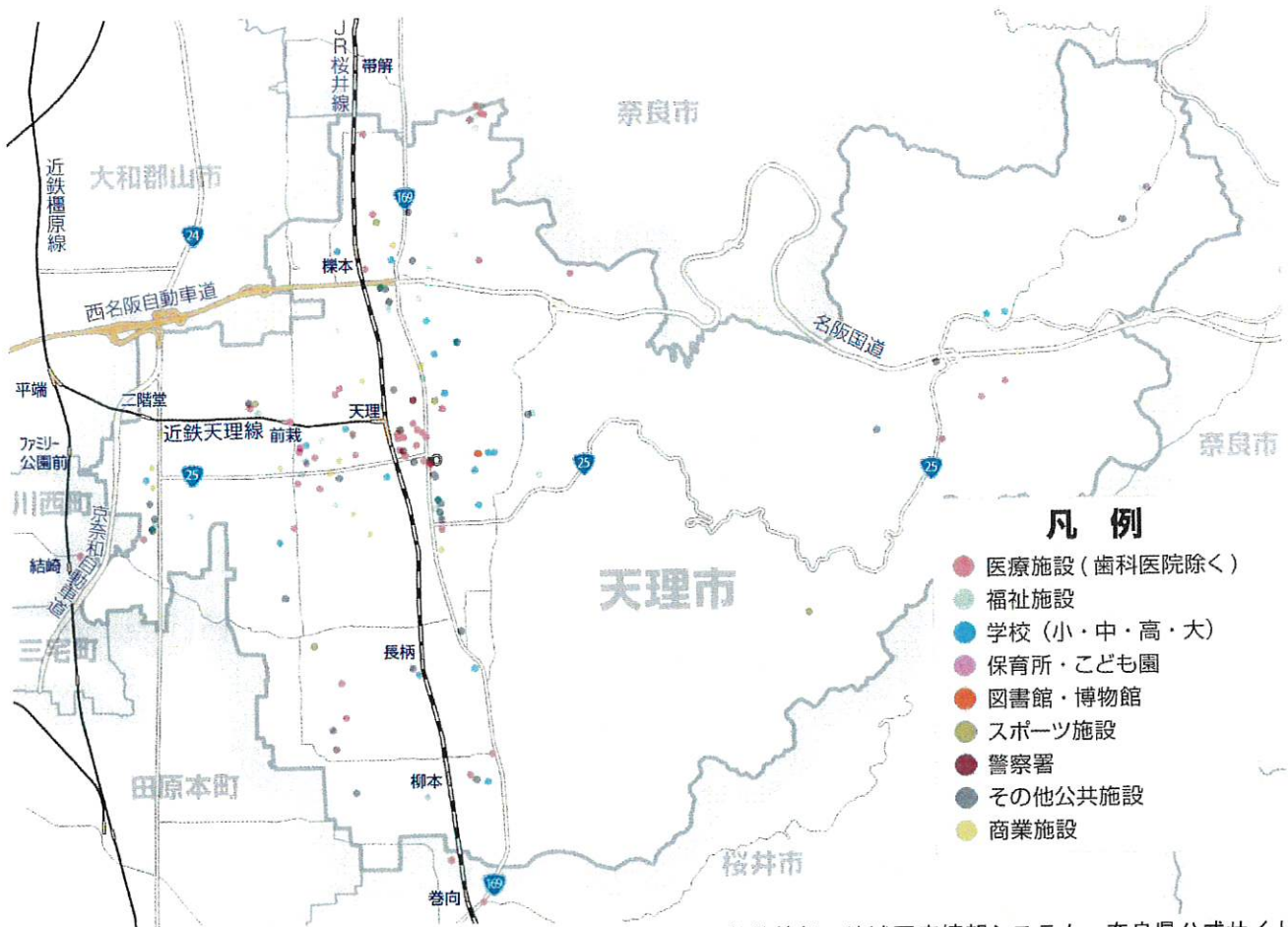


資料：国勢調査（令和2年）

図 人口集中地区（DID）

### 1.3 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

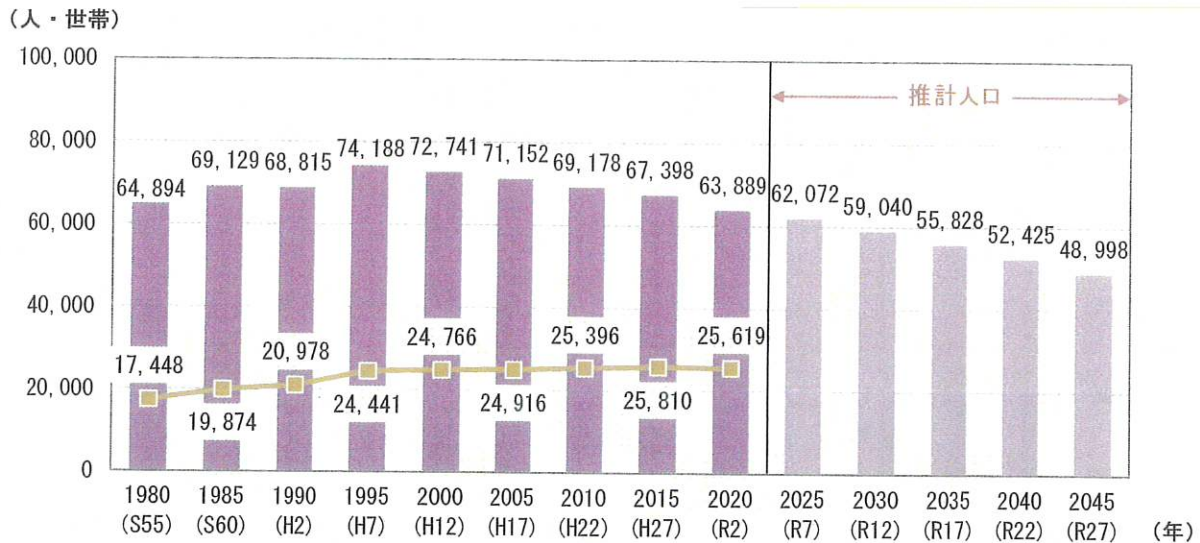
図 主な施設の立地状況

## 1.4 人口動態・人口密度

本市の人口は63,889人(令和2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。

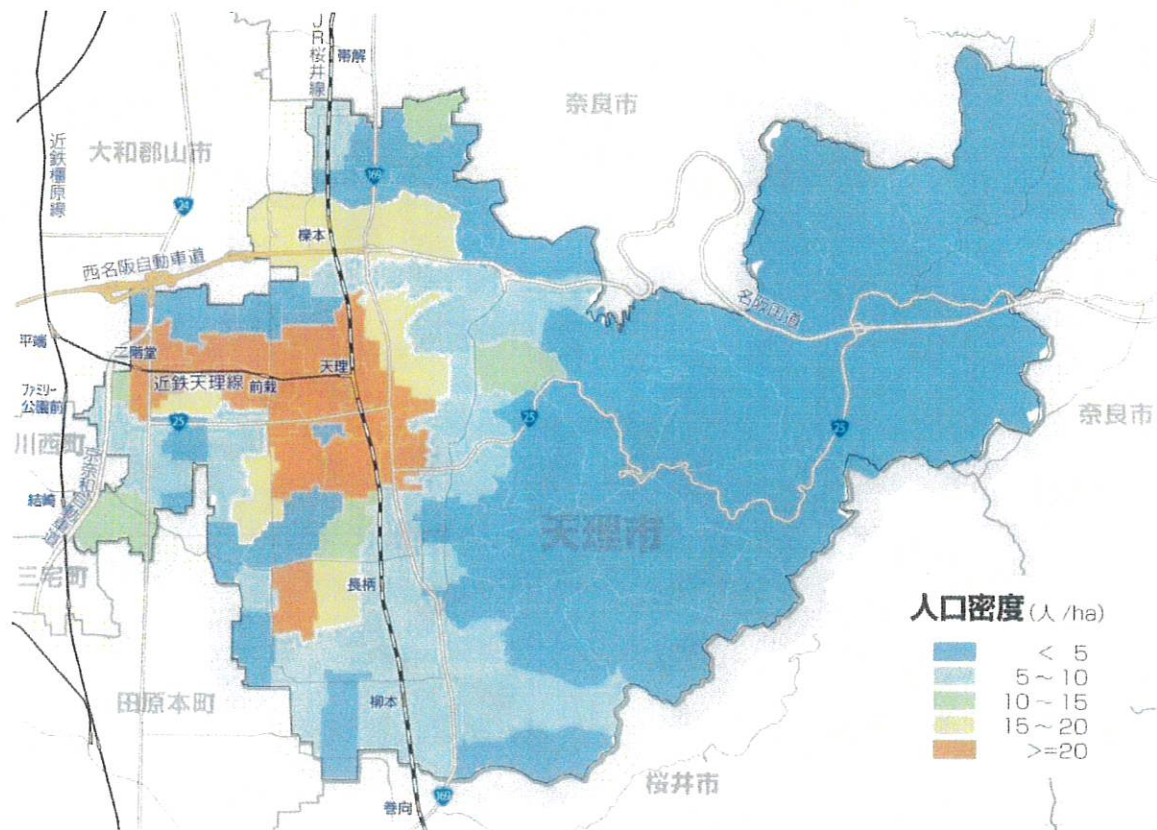
世帯数は増加傾向にあったが、2010年(平成20年)以降は横ばいの状況が続いている。

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郊外部では低い。



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



資料：国勢調査(令和2年)

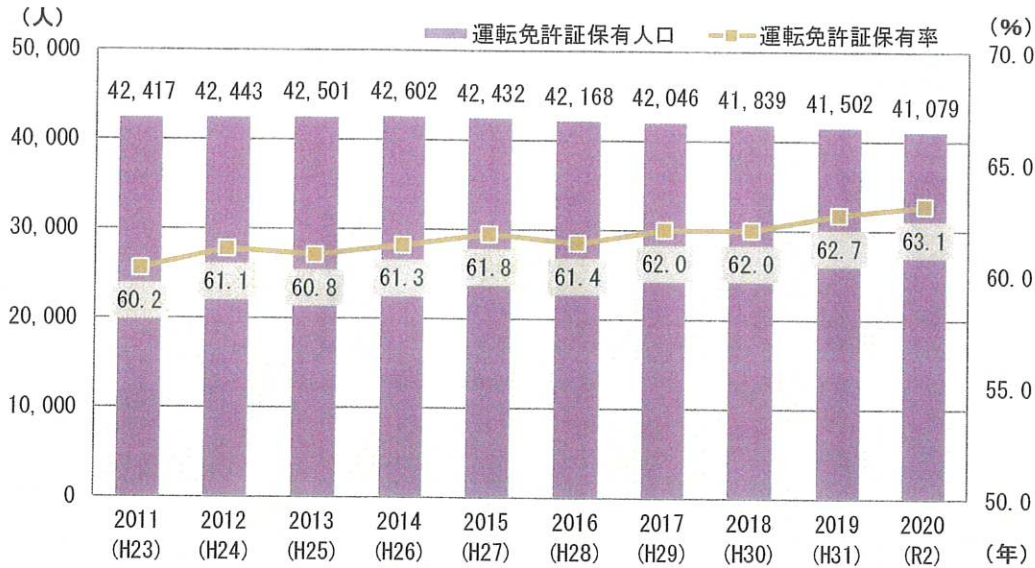
図 町字別人口密度



## 1.6 運転免許証及び自動車の保有状況

2020年（令和2年）の市内の自動車運転免許保有者数は41,079人で近年横ばい傾向だが、運転免許証保有率は63.1%と僅かながら増加傾向にある。

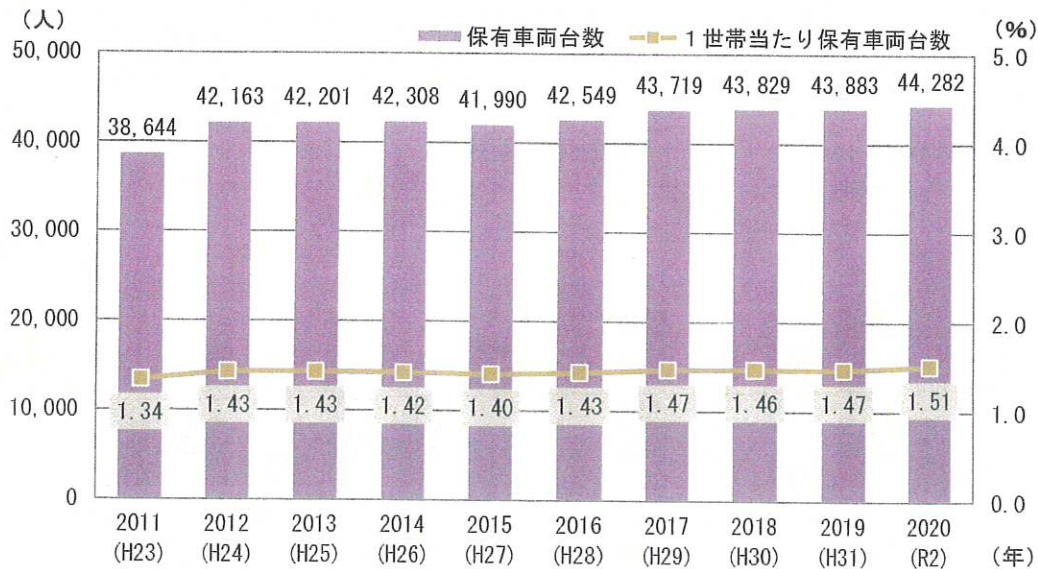
2020年（令和2年）の自動車保有台数は44,282台、1世帯あたりの保有台数は1.51台とやや増加している。



※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



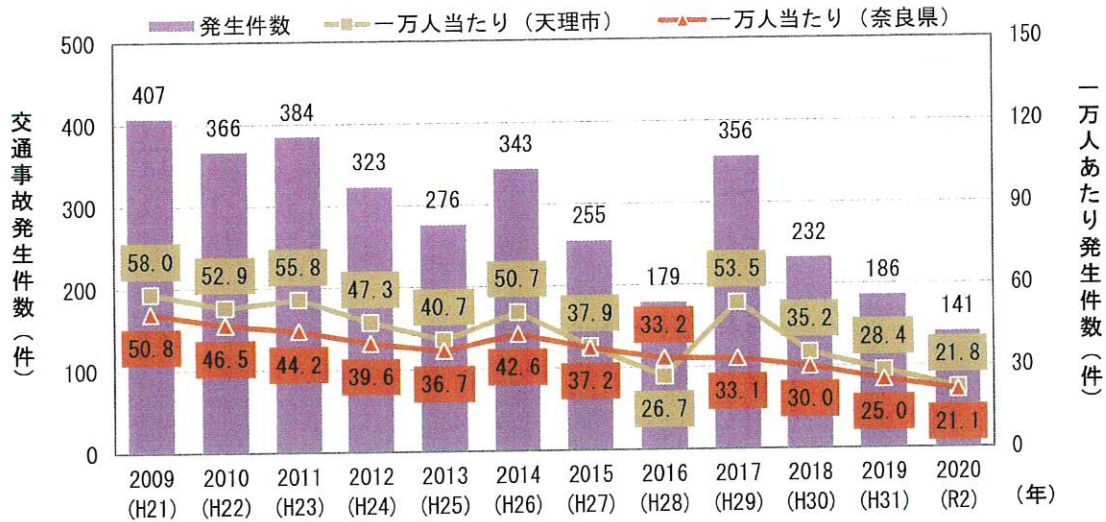
資料：天理市統計情報

図. 保有車両台数の推移

## 1.7 交通事故発生状況

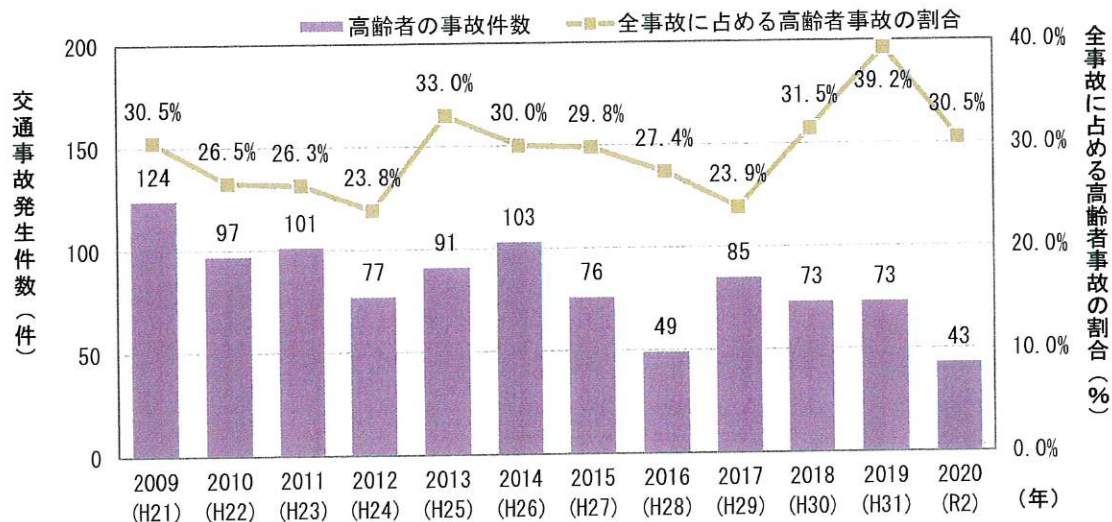
市内の交通事故発生件数は減少傾向にあり、人口1万人当たりの発生件数をみると、2020年（令和2年）は21.8人となっている。

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増加傾向にあり、近年は3割を超えている。（※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

## 1.8 観光動向

日本最古といわれる「山の辺の道」を通じ、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。

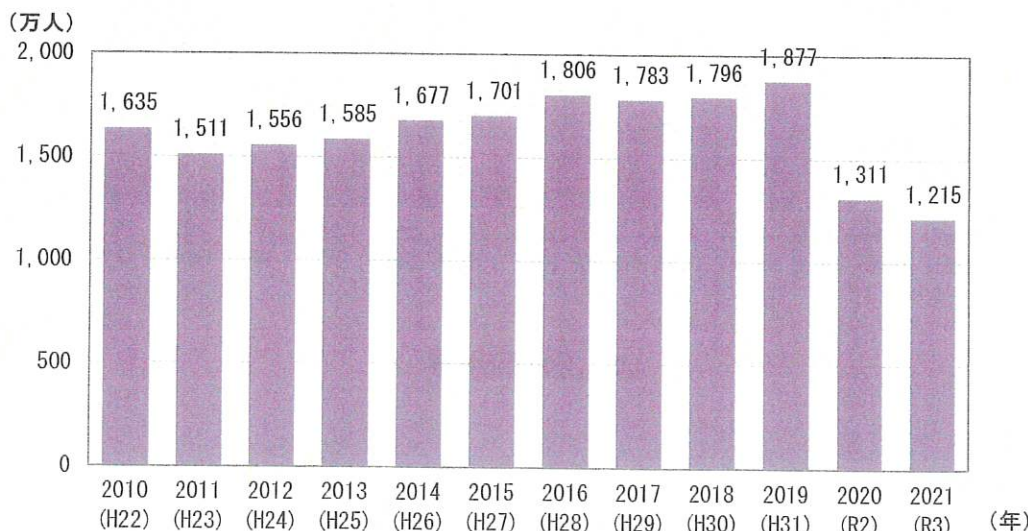
2022年（令和4年）には、文化施設やホテル、道の駅を併設した「なら歴史芸術文化村」がオープンした。

本市を含む奈良県東部エリアの観光入込客数は、近年増加傾向にあったが、2020年（令和2年）以降はコロナ禍の影響で減少している。



資料：天理市観光ガイド

図. 天理市の主な観光資源



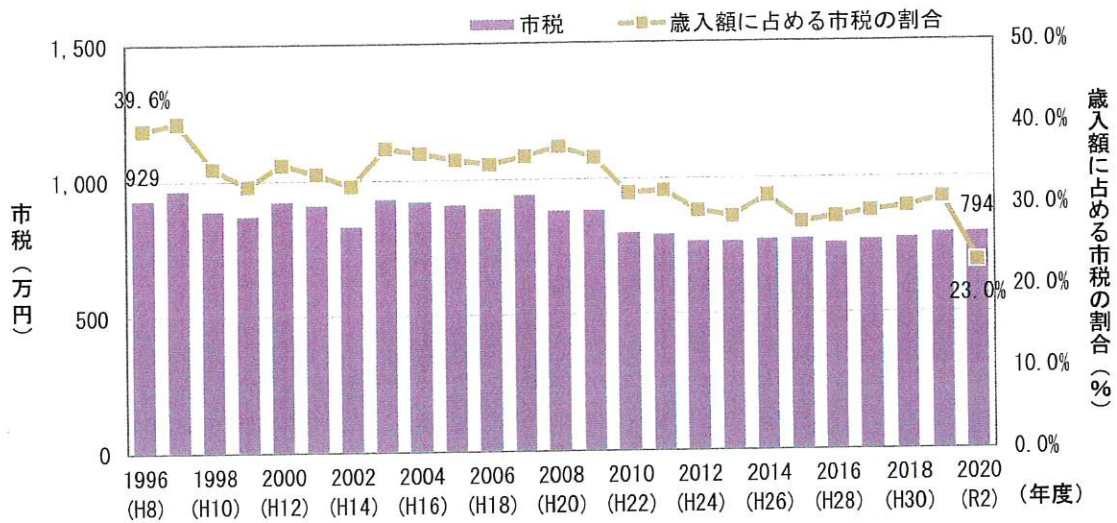
\*1: 県東部エリアに含まれる市町村：天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曾爾村、御杖村、高取町、明日香村  
資料：奈良県観光客動態調査

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

## 1.9 財政基盤の状況

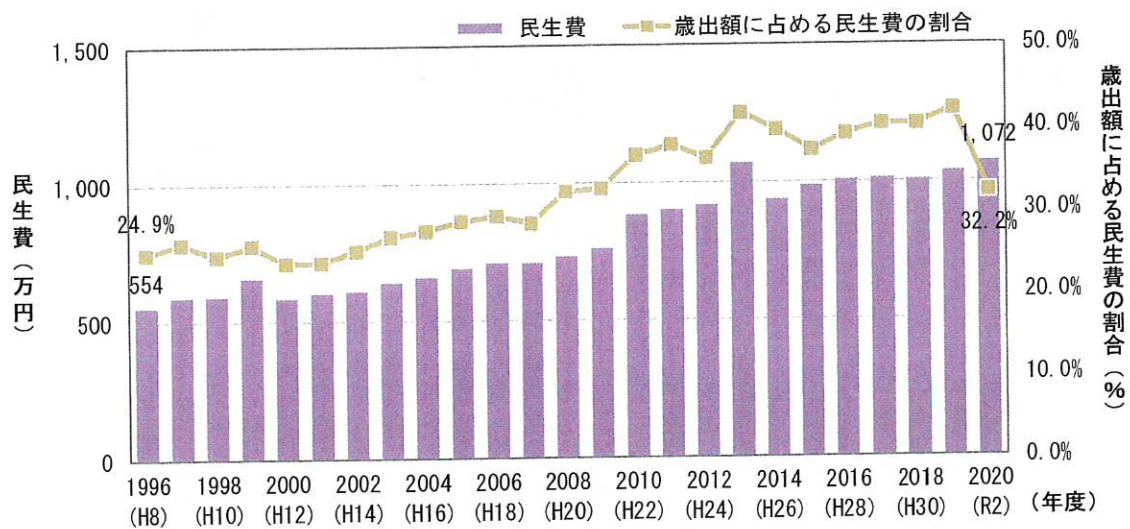
歳入に占める市税の割合は減少傾向にある一方で、2020年（令和2年）を除く近年は横ばいの状況が続いている。また、国の社会保障関係費にあたる民生費は増加傾向にある。

今後は、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：天理市統計情報

図. 市税の推移



資料：天理市統計情報

図. 民生費の推移



## 1.10 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

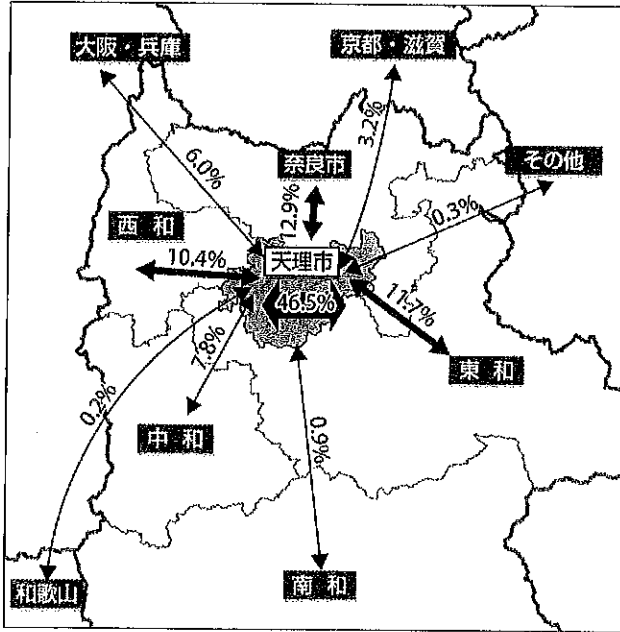
天理市内からの人の動きをみると、市内で完結する移動が最も多く（46.5%）、また市外への移動は、奈良市（12.9%）、東和地域（11.7%）、西和地域（10.4%）の順に多い。

鉄道での移動は、奈良市（28.5%）、次いで西和地域（21.1%）が多く、天理市内は少ない（2.5%）。

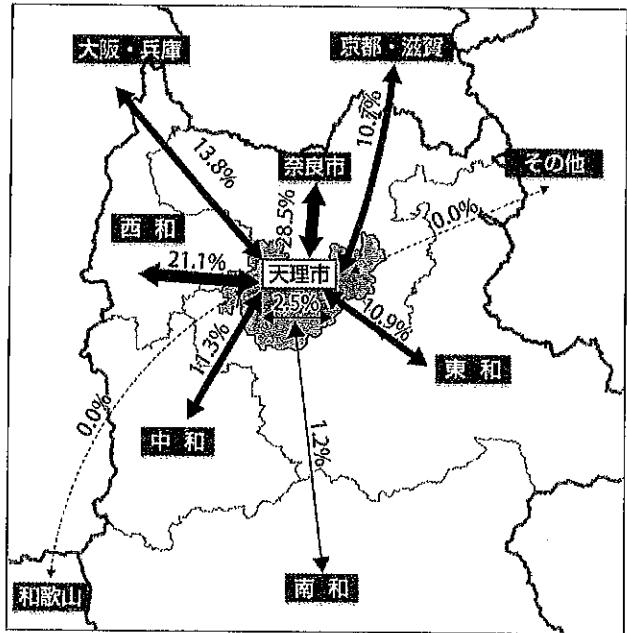
バスでの移動は、奈良市が最も多く（47.7%）、次いで大阪・兵庫が多い（22.3%）。

自動車での移動は、天理市内が最も多く（39.6%）、次いで、東和地域（15.6%）、西和地域（11.4%）への移動の順である。

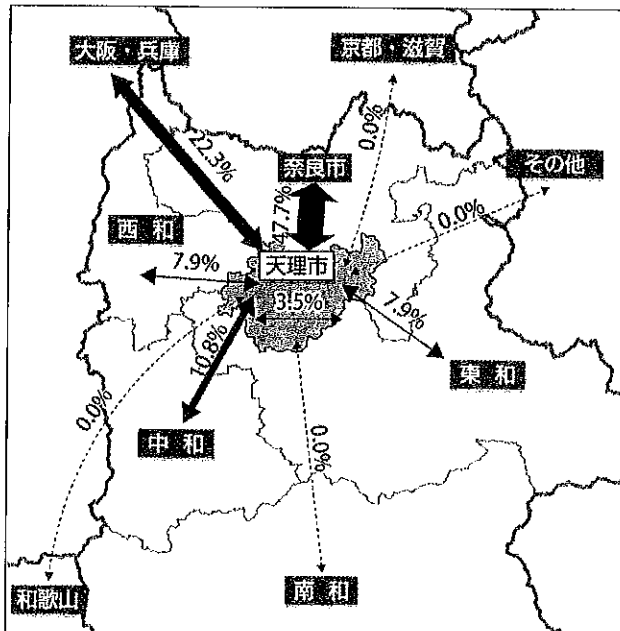
#### 全移動手段計



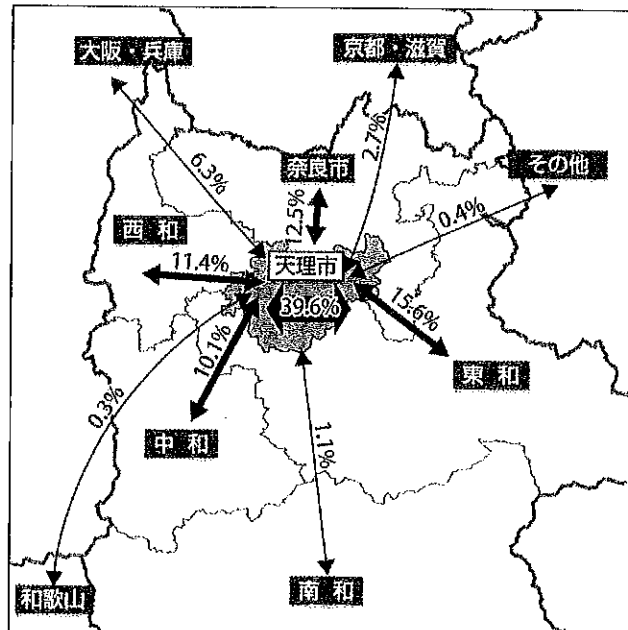
#### 鉄道での移動



#### バスでの移動



#### 自動車での移動



資料：2021年（令和3年）パーソントリップ調査

図. 地域間移動の状況

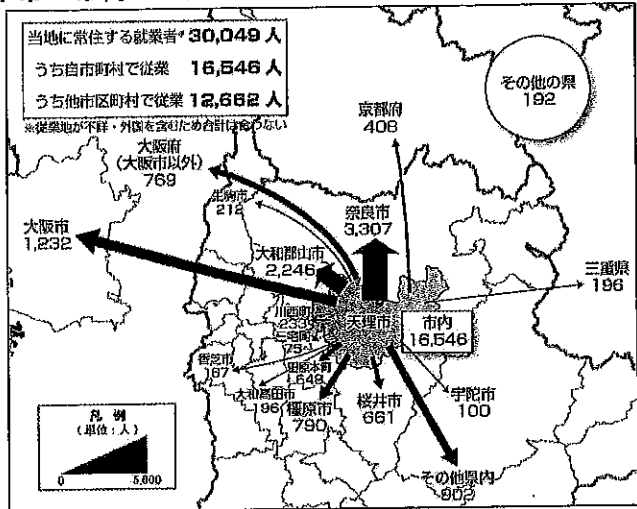
## (2) 通勤・通学の状況

### ■通勤

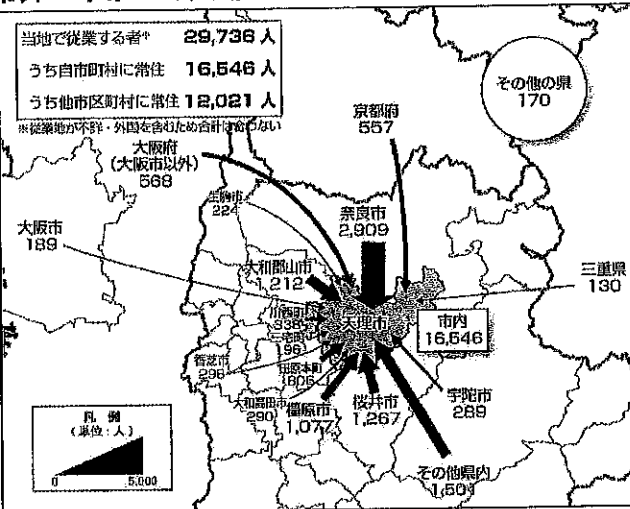
天理市民で市内に通勤する人は16,546人であり、市外へ通勤する市民は12,662人で、奈良市、大和郡山市のほか、大阪市への通勤が多い。

市外から通勤する人は12,021人で、奈良市、大和郡山市など県内からの通勤が多い。

#### 本市→市外への通勤



#### 市外→本市への通勤



資料：国勢調査（令和2年）

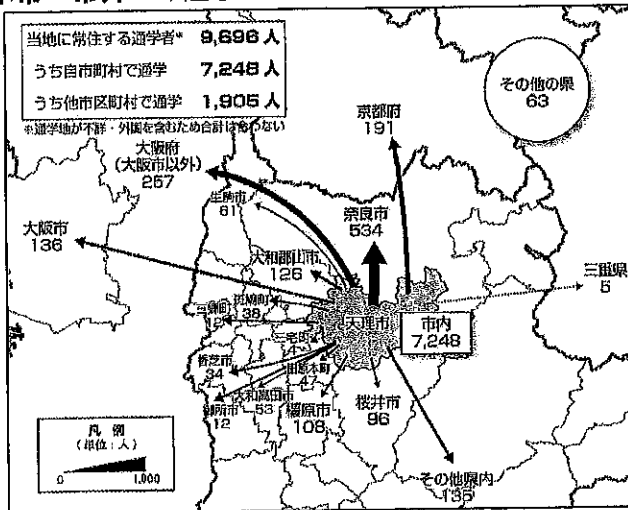
図 天理市の通勤流動

### ■通学

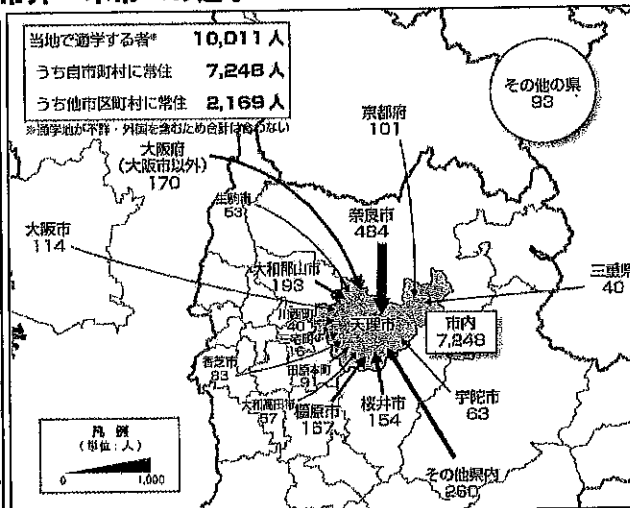
天理市民で市内に通学する人は7,248人で、市外へ通学する市民は1,905人で、奈良市のほか大阪府、京都府への通学者も多い。

市外から通学する人は2,169人で、奈良市からの通学者が多い。

#### 本市→市外への通学



#### 市外→本市への通学



資料：国勢調査（令和2年）

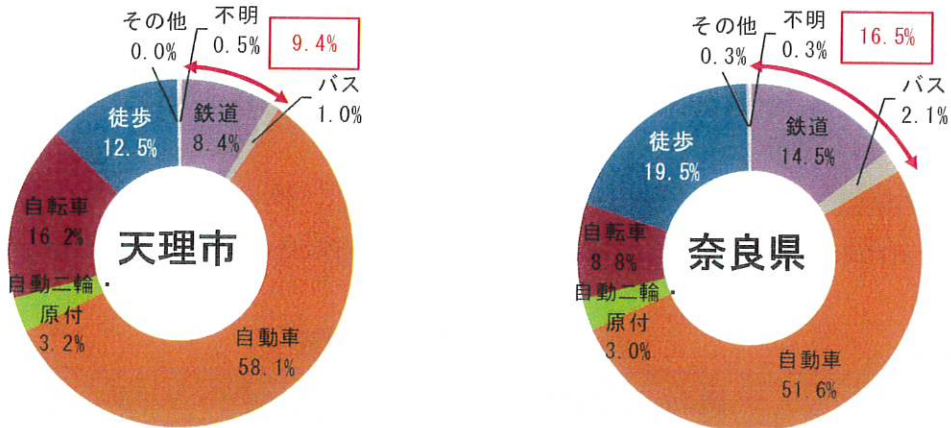
図 天理市の通学流動

### (3) 交通手段別の移動状況

#### ■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58.1%と最も高く、奈良県全体の51.6%より高い。

公共交通（鉄道、バス）の合計は9.4%で、奈良県全体の16.5%と比べて低い。



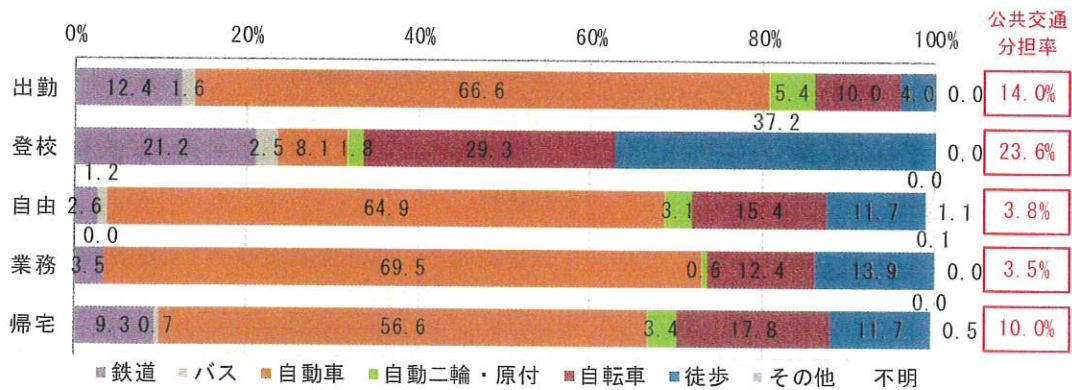
資料：2021年（令和3年）パーソントリップ調査

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。



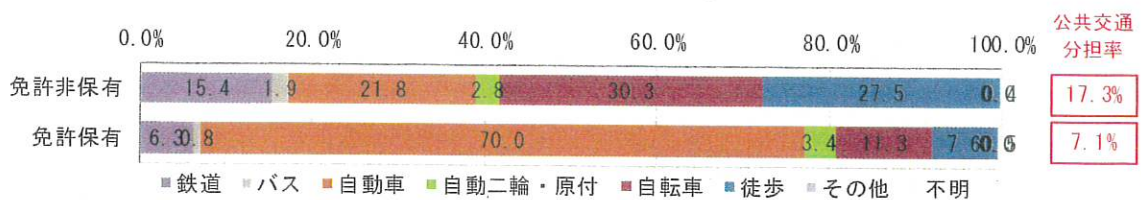
資料：2021年（令和3年）パーソントリップ調査

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約3割と高い。

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：2021年（令和3年）パーソントリップ調査

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）

## 第2章 天理市の公共交通の現状

### 2.1 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、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 市内には櫛本駅、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) リムジンバス(天理駅～関西国際空港)〈休止中〉 昼行バス(奈良～櫛本) 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	コミュニティバス (いちよう号)	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東部線が運行
	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高原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

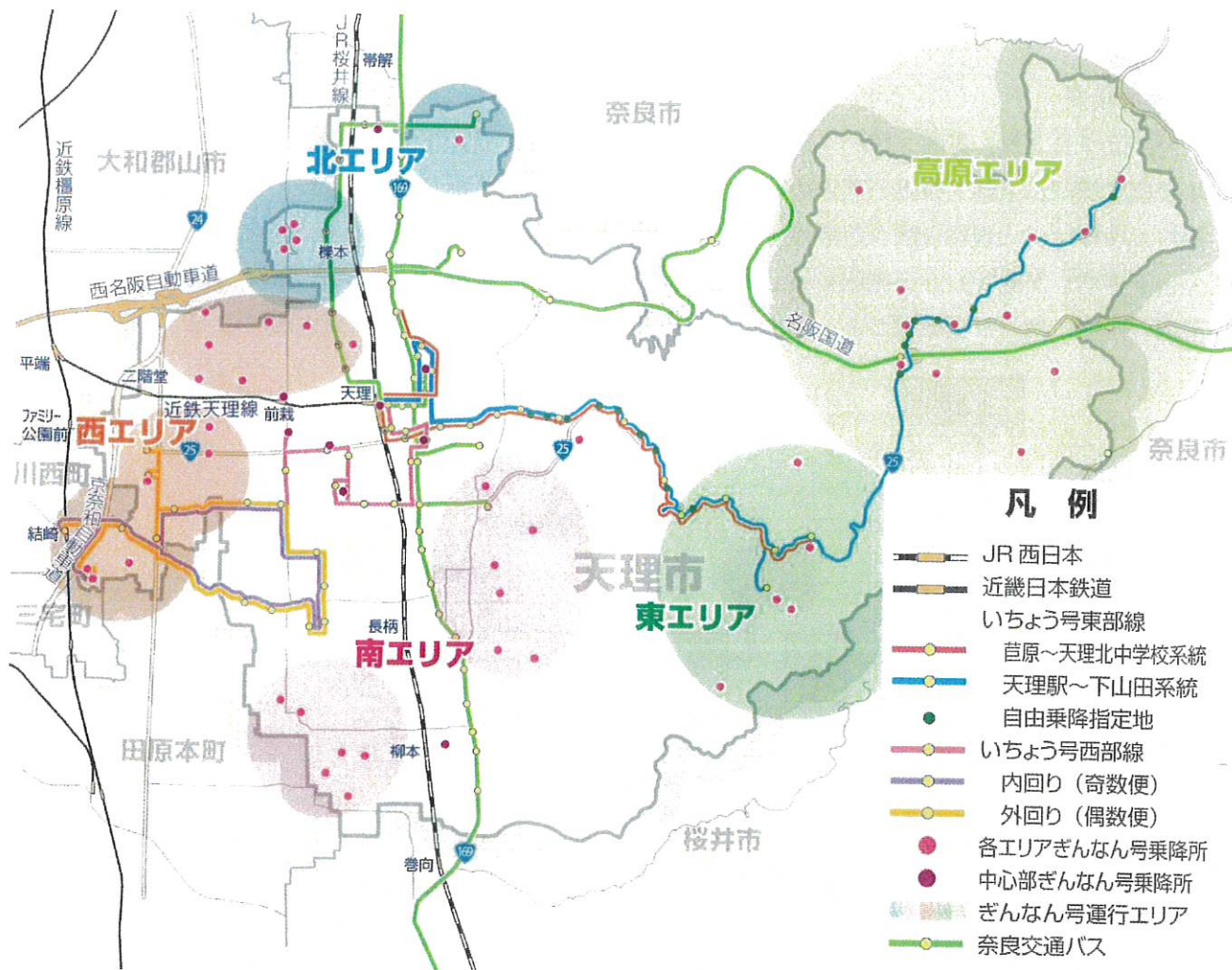
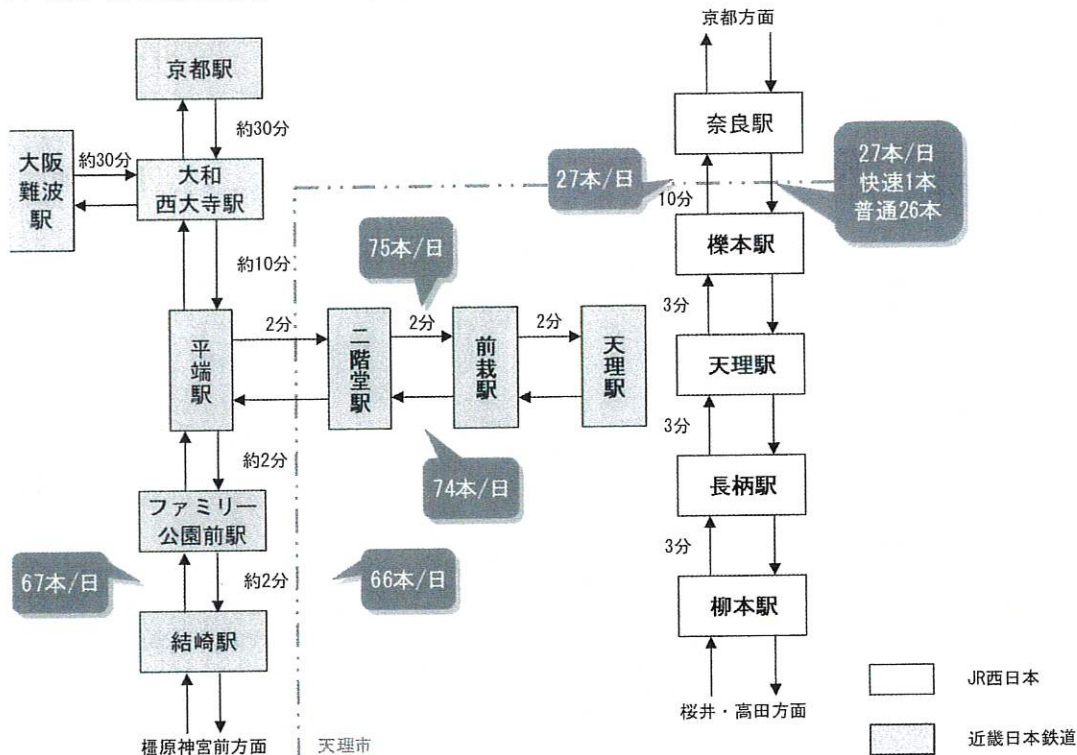


図 天理市の公共交通体系

## 2.2 鉄道

### (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26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74.5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。



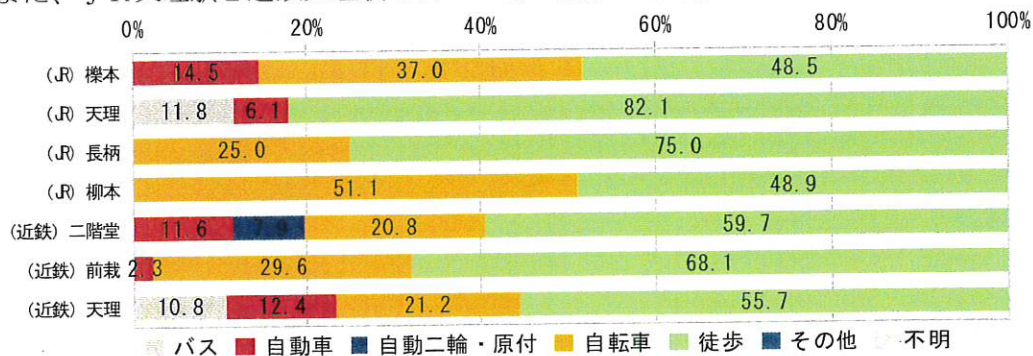
資料：各社時刻表（2023（R5）3.18時点）

図. 天理市に関わる鉄道の運行状況（平日）

### (2) 駅別の端末交通機関分担率

JR長柄駅と柳本駅、近鉄前栽駅では自転車と徒歩の分担率が9割を超えている。

JR樫本駅と近鉄天理駅、二階堂駅では、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いる。また、JR天理駅と近鉄天理駅ではバスも1割以上ある。



資料：2021年（令和3年）パーソントリップ調査

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

2020年（令和2年）はコロナ禍の影響により、利用者数が前年に比べて減少している。1日あたりの乗客数は、近鉄天理線天理駅が4,364人で最も多く、次いでJR天理駅が1,863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、他の駅は減少傾向である。

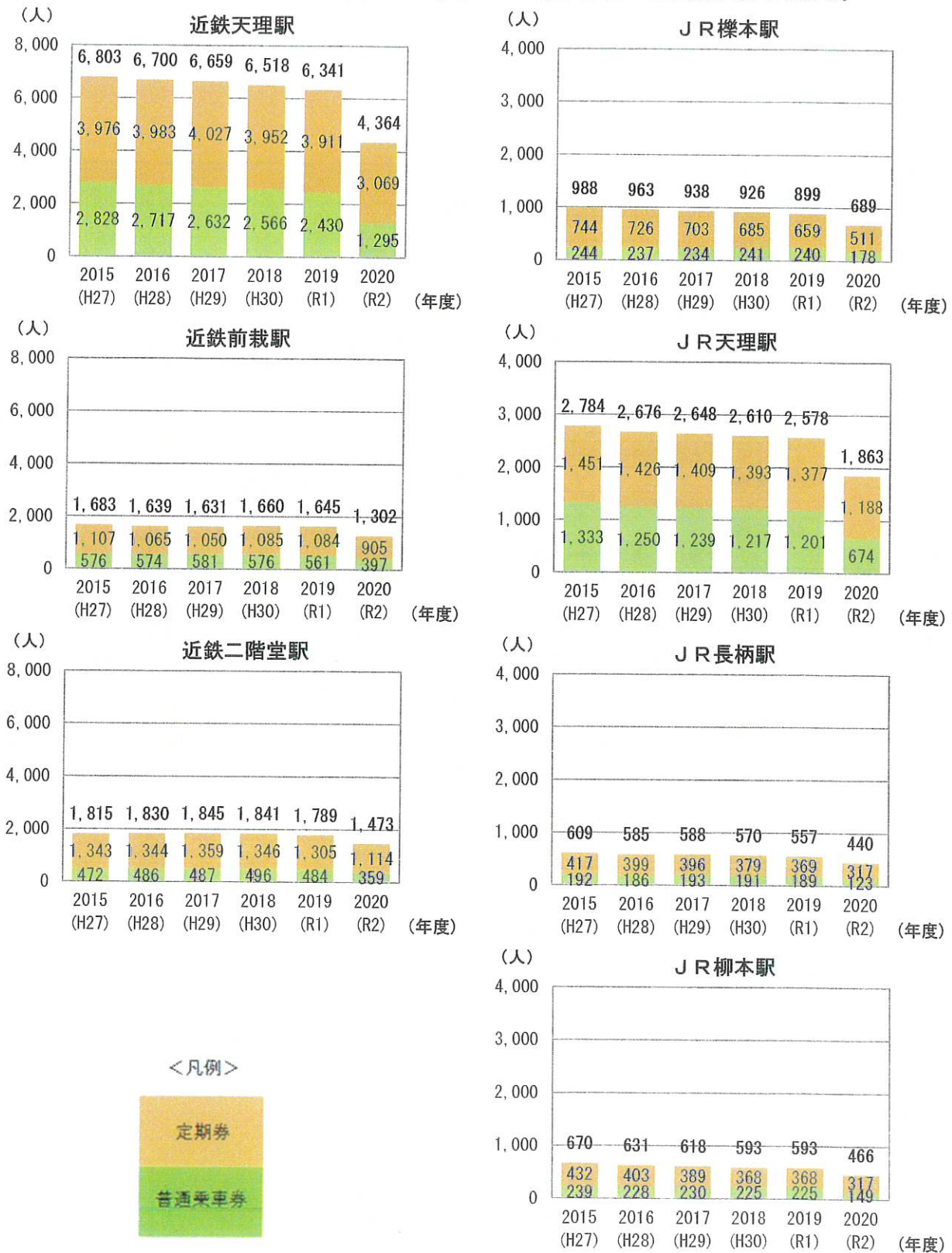


図 市内の駅別乗客数（平日）

## 2.3 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である桜井天理線は、JR 桜井線に並行して北は奈良駅、南は桜井駅へ運行している。

名阪国道を経由する東方向の路線である天理都祁線は、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。

表 路線バスの運行状況

路線	系統	始点	経由	終点	平日		休日		
					本数	往復	本数	往復	
天理桜井線	61	天理駅	天理大学	桜井駅北口	6	4.5	-	-	
		桜井駅北口		天理駅	3		-	-	
	62	天理駅	-	桜井駅北口	5	4	2	2.5	
		桜井駅北口		天理駅	3		3		
	63	天理駅	三輪明神大神神社 二の鳥居前	桜井駅北口	-	-	4	3.5	
		桜井駅北口		天理駅	-		3		
	64	-	桜井駅北口	天理駅	憩の家外来棟	4	4.5	-	-
			憩の家外来棟		桜井駅北口	5		-	
天理シャープ線	52	天理駅	-	シャープ総合開発センター	9	10	3	3	
		シャープ総合開発センター		天理駅	11		3		
	55	天理駅	憩の家病院	シャープ総合開発センター	-	-	4	4	
		シャープ総合開発センター		天理駅	-		4		
	65	天理駅	憩の家外来棟	シャープ総合開発センター	7	7	-	-	
		シャープ総合開発センター		天理駅	7		-		
天理市内線	文	天理駅	-	天理大学	6	5.5	-	-	
		天理大学		天理駅	5		-		
天理都祁線	18	天理駅	-	針インター	1	2	-	1	
		針インター		天理駅	3		1		
	21	天理駅	針インター	山辺高校	4	4	4	3	
		山辺高校		天理駅	4		2		
奈良天理線	50	天理駅	-	JR奈良駅	7	7	4	5	
		JR奈良駅		天理駅	7		6		
	82	天理駅	憩の家病院	JR奈良駅	4	3	14	13.5	
		JR奈良駅		天理駅	2		13		
	92	天理駅	憩の家外来棟	JR奈良駅	12	13	0	0	
		JR奈良駅		天理駅	14		0		
	182	天理駅	奈良東病院	JR奈良駅	0	0	1	1	
		JR奈良駅		天理駅	0		1		
	192	天理駅	憩の家病院・外来棟 奈良東病院	JR奈良駅	1	1	0	0	
		JR奈良駅		天理駅	1		0		
	直行便	直	天理駅	-	なら歴史芸術文化村	7	7	7	7
			なら歴史芸術文化村		天理駅	7		7	

出典：奈良交通 HP (2023 年 4 月 1 日改正)



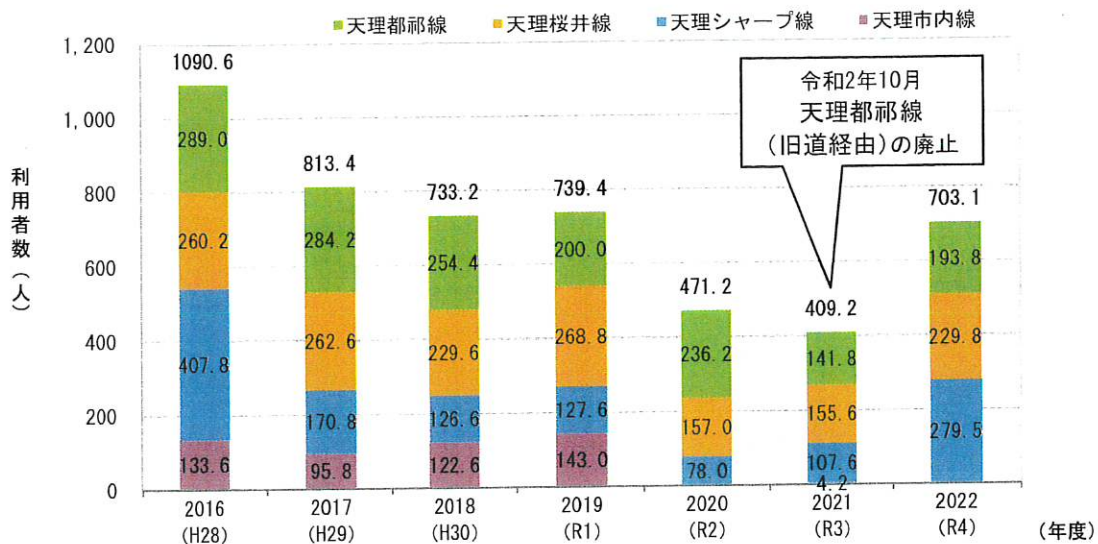


出典：奈良交通 HP

図 奈良交通バスの路線図

(2) 利用状況

利用者数は減少傾向にあるが、2022 (R4) 年は路線別にみると天理シャープ線が増加している。



※2018年(平成28年)～2022年(令和4年)の6月の平日における1日平均利用者数  
資料: 天理市資料

図 路線別利用者数

表 市内を運行するバスの状況

路線	区間	便数			1便あたり利用者数			路線の特性		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-針インター	5	3	8	5.1	3.1	4.3	広域路線	天理市街部～東部中山間地域の生活交通	○	○	○	
	天理駅-山辺高校	3	4	7	10.8	11.8	11.4		山辺高校への通学	○	○	○	
天理桜井線	天理駅-桜井駅北口	12	12	24	8.2	10.4	9.3	市内完結路線	通勤・通学、沿線の生活交通	○	○	○	
天理市内線	天理駅-天理大学	5	6	11	0.0	0.0	0.0		天理大学への通学				
天理シャープ線	天理駅-憩の家外来棟	8	8	16	2.6	3.3	2.9	市内完結路線	憩の家外来棟への通院				
	天理駅-シャープ総合開発センター	18	16	34	8.1	10.8	9.4		シャープへの通勤				
天理奈良線	天理駅-JR奈良駅	30	32	62	12.6	25.3	19.2	広域路線	通勤・通学、沿線の生活交通				
	JR奈良駅-シャープ総合開発センター	1	1	2	-	-	-		シャープへの通勤				
直行便	天理駅-なら歴史芸術文化村	7	7	14	-	-	-	市内完結路線	なら芸術文化村への観光				

資料: 天理市資料

※上り: 天理駅着、下り: 天理駅発 (天理奈良線シャープ系統の場合は、上り: シャープ着、下り: シャープ発)  
※天理奈良線は2021 (R3) 年11月、それ以外の路線は2022 (R4) 年6月時点

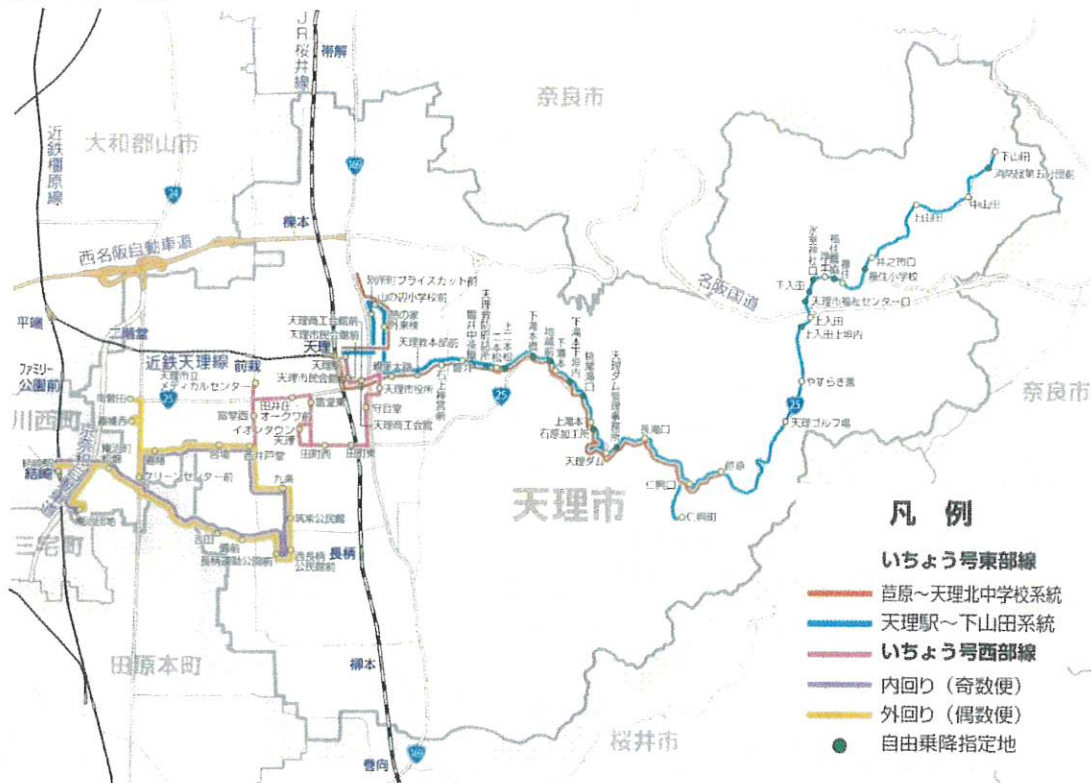
## 2.4 コミュニティバス「いちよう号」

### (1) 運行状況

令和2年10月に苜原線を一部廃止・延伸して東部線の運行を開始した。

東部線は、天理駅・下山田間を1日往復4便、苜原・天理北中学校間を1便運行しており、豊井から下山田までの区間で自由乗降区間を設けている。

西部線は、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便を運行している。



資料：天理市 HP

図 コミュニティバスの運行ルート

表 運行の概要

	西部線	東部線
運休日	月曜日～金曜日 ※土日祝および12/29～1/3は運休	毎日運行 ※年末年始(1/1～1/3)は運休 ※苜原発天理北中学校行きは平日のみ運行
運賃	1乗車100円(小学生は50円)	天理駅～苜原間、苜原～下山田間： 1乗車190円(小学生は100円) 苜原をまたがる区間： 1乗車300円(小学生は150円)
回数券販売	バス車内および奈良交通天理案内所	奈良交通天理案内所
運行本数	内回り：3便 外回り：2便	天理～下山田系統：往復4便 苜原～天理北中学校系統：1便
所要時間	内回り：93分 外回り：105分	天理～下山田系統：62分 苜原～天理北中学校系統：37分
車両	ノンステップ型車両	マイクロバス ※苜原発天理北中学校行きは大型バス
乗車定員	29名(座席数14)	22名(座席数10)
運行事業者	奈良交通株式会社	奈良交通株式会社

表 運行状況

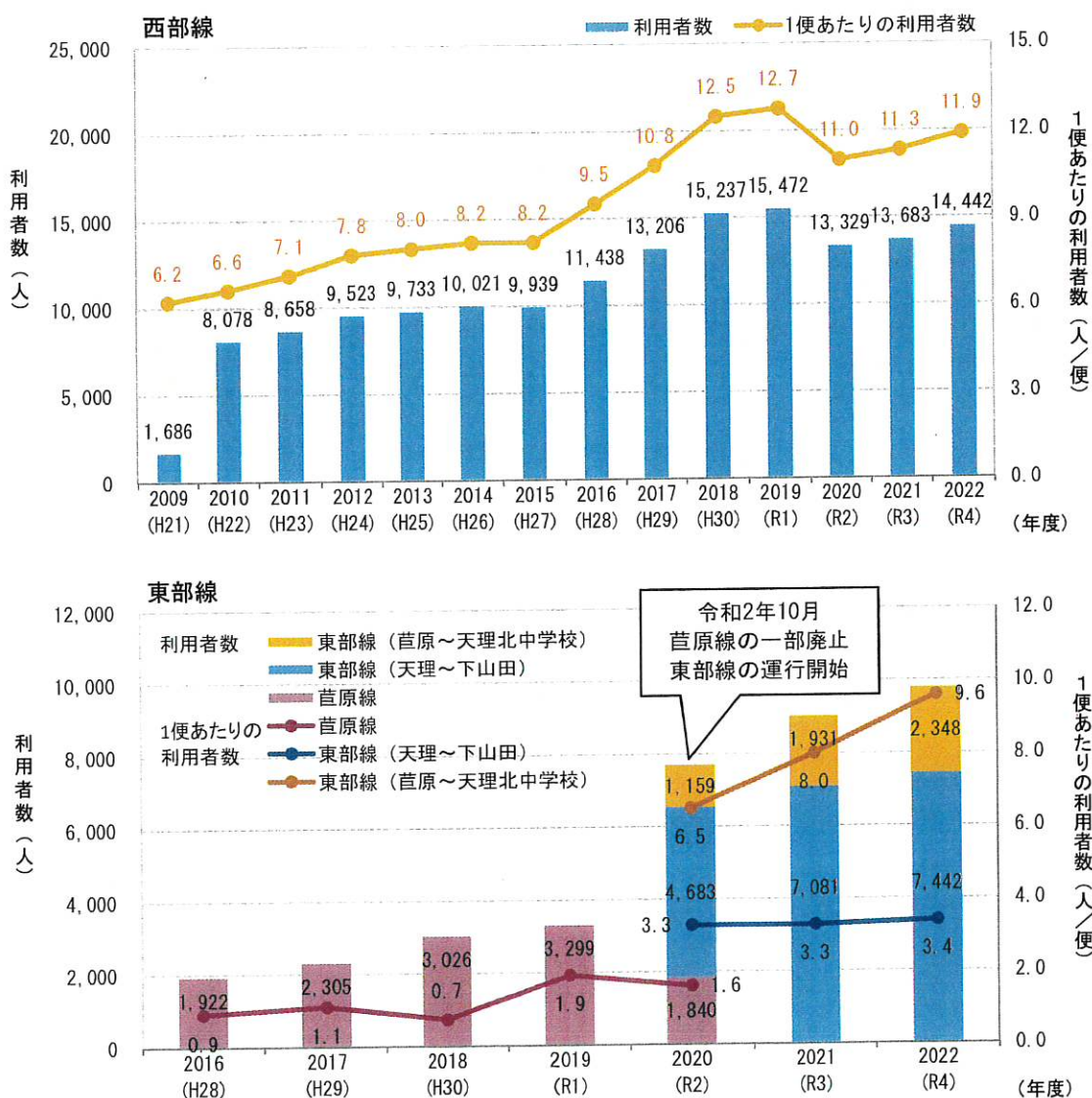
路線	系統	始点	終点	平日		休日	
				本数	往復	本数	往復
東部線	苜原～天理北中学校系統	苜原	天理北中学校	1	0.5	-	-
	天理駅～下山田系統	天理駅	下山田	4	8	4	8
		下山田	天理駅	4		4	
西部線	内回り	天理駅	天理駅	3	-	-	-
	外回り	天理駅	天理駅	2	-	-	-

資料：天理市 HP

(2) 利用状況

■全体

西部線は、コロナ禍の影響により令和2年に利用者が減少したものの、その後は増加傾向にある。  
東部線は、令和2年の運行開始以来、利用者が増加傾向にある。



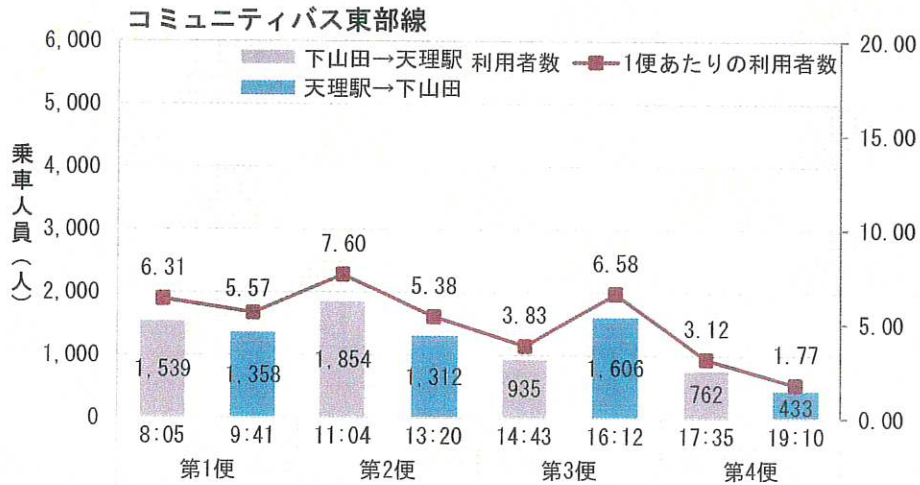
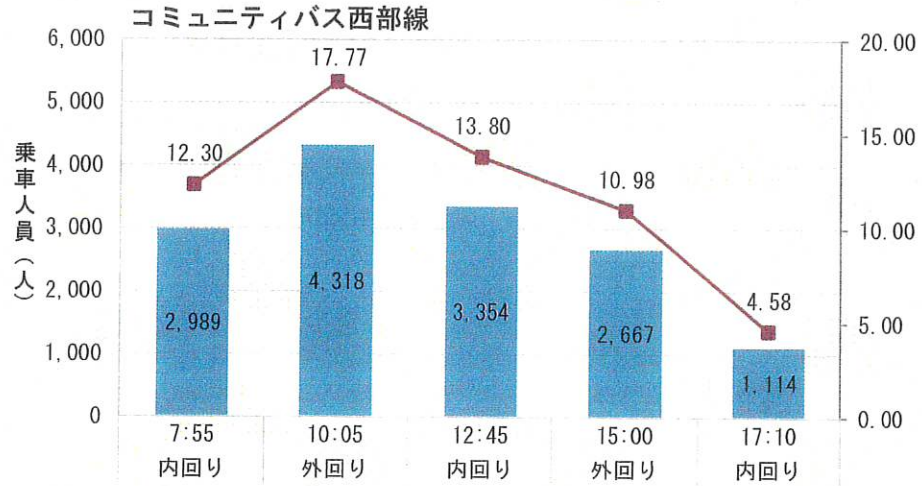
資料：天理市資料

図 いちろう号の利用者数の推移

## ■便別

東部線では、第2便天理駅行きの利用が1,854人と最も多く、第4便の利用が最も少ない。

西部線では、第2便が最も多く1便当たり17.77人、次いで第3便、第1便がとなっており、第5便の利用は最も少ない。



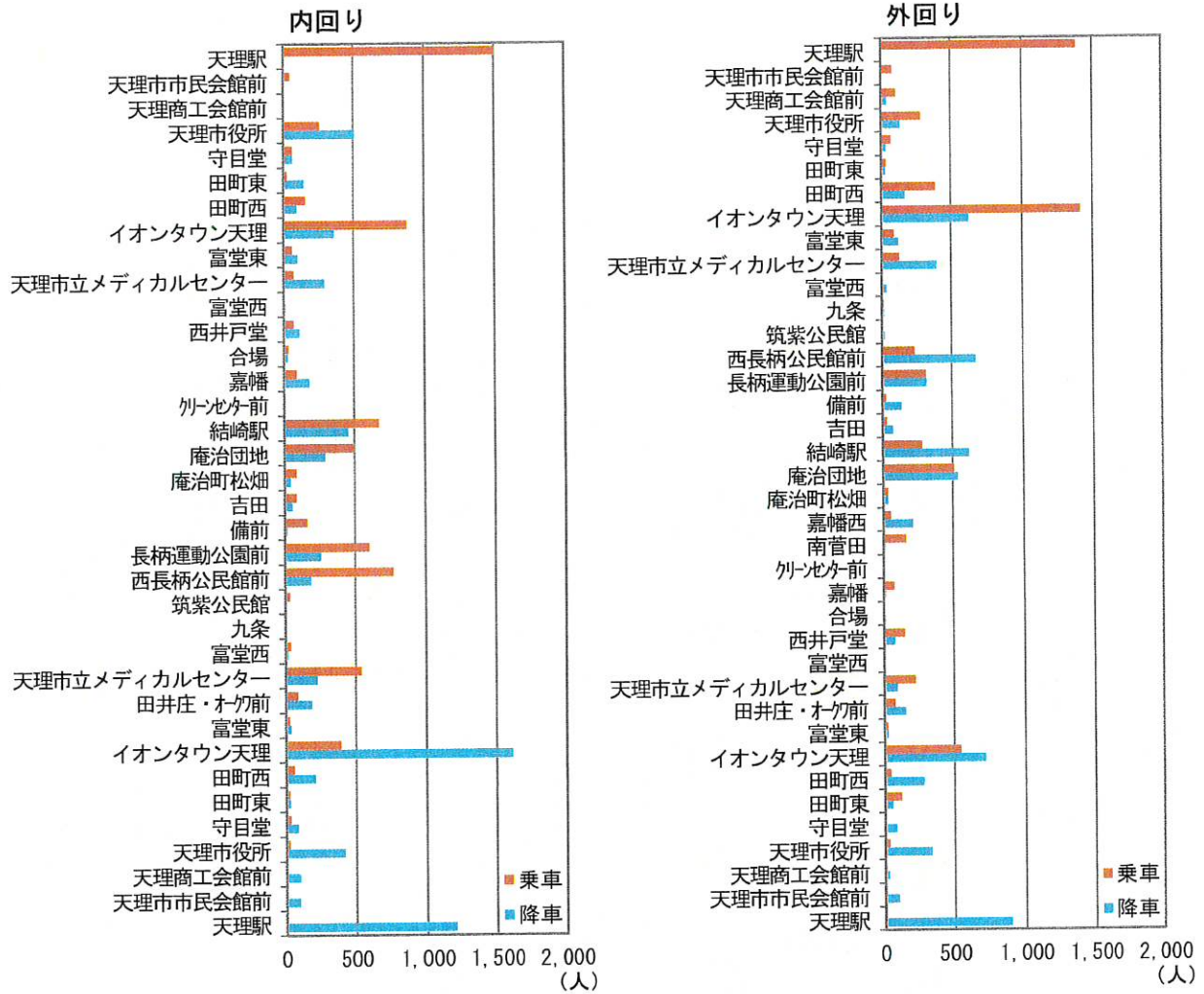
出典：天理市資料

図 いちよう号の便別利用者数（令和4年）

## ■停留所別

### 西部線

イオンタウン天理、天理駅の利用が多い一方で、ほとんど乗降がない停留所も存在する。

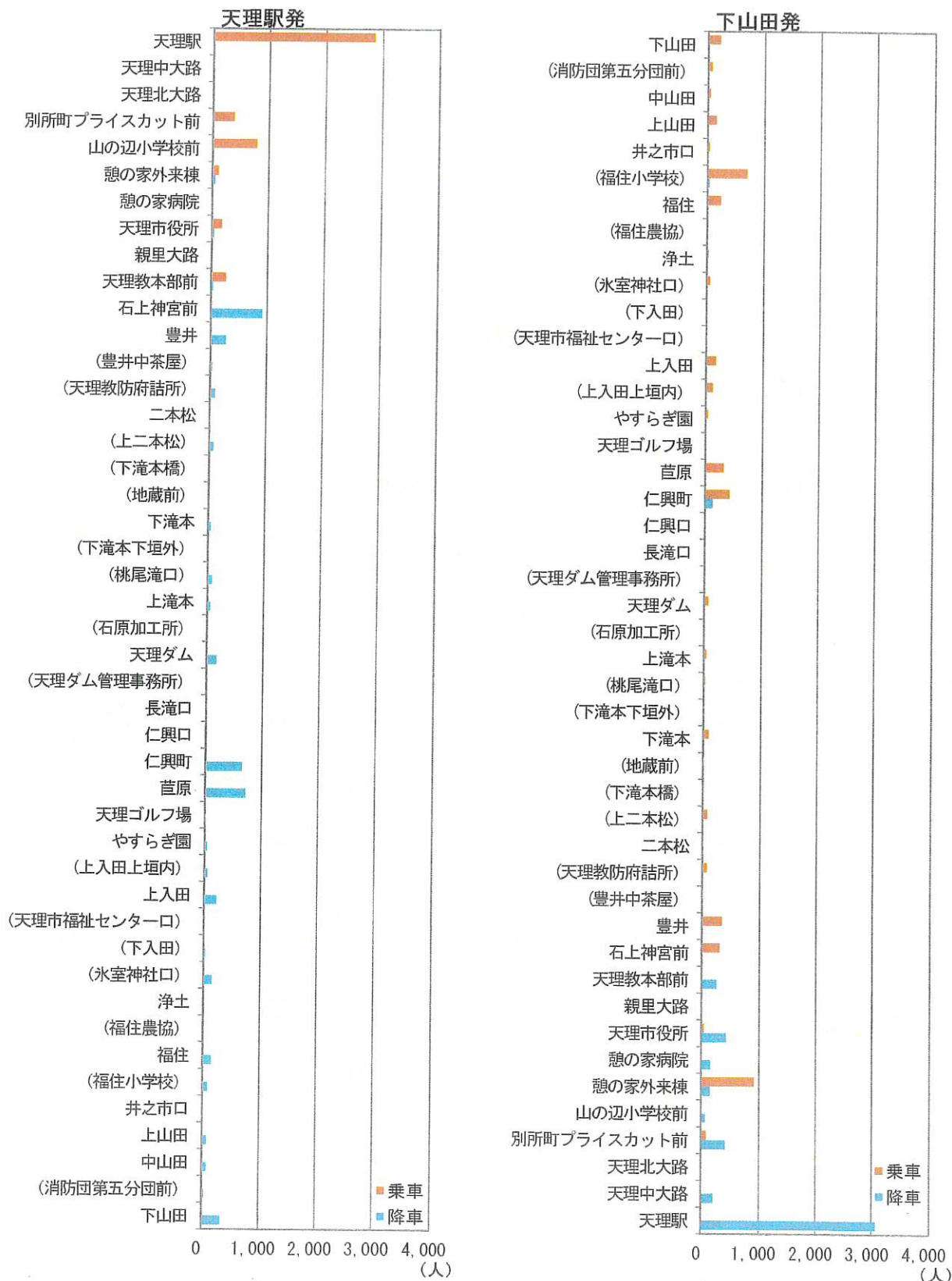


資料：天理市資料

図 一 ちよう号西部線の停留所別乗降者数（令和4年）

## 東部線

天理駅の利用が多い一方で、ほとんど乗降がない停留所も存在する。



資料：天理市資料

図 一ちよう号東部線の停留所別乗降者数（令和4年）

## 2.5 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デマンド（予約）型乗合タクシーで、市中心部とエリア（東西南北高原）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6便運行。運賃は一乗車につき300円（但し、高原エリアは500）。平日のみ運行。利用するには、事前に利用者登録が必要である。登録者数1,295人（2018年9月）

表 運行概要

運休日	月曜日～金曜日 ※土日祝および12/29～1/3は運休
運賃	一乗車につき300円（高原エリアは500円） ※未就学児は無料 ※障害者と介助人1人は半額
回数券販売	11枚綴3,000円（高原エリアは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	6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

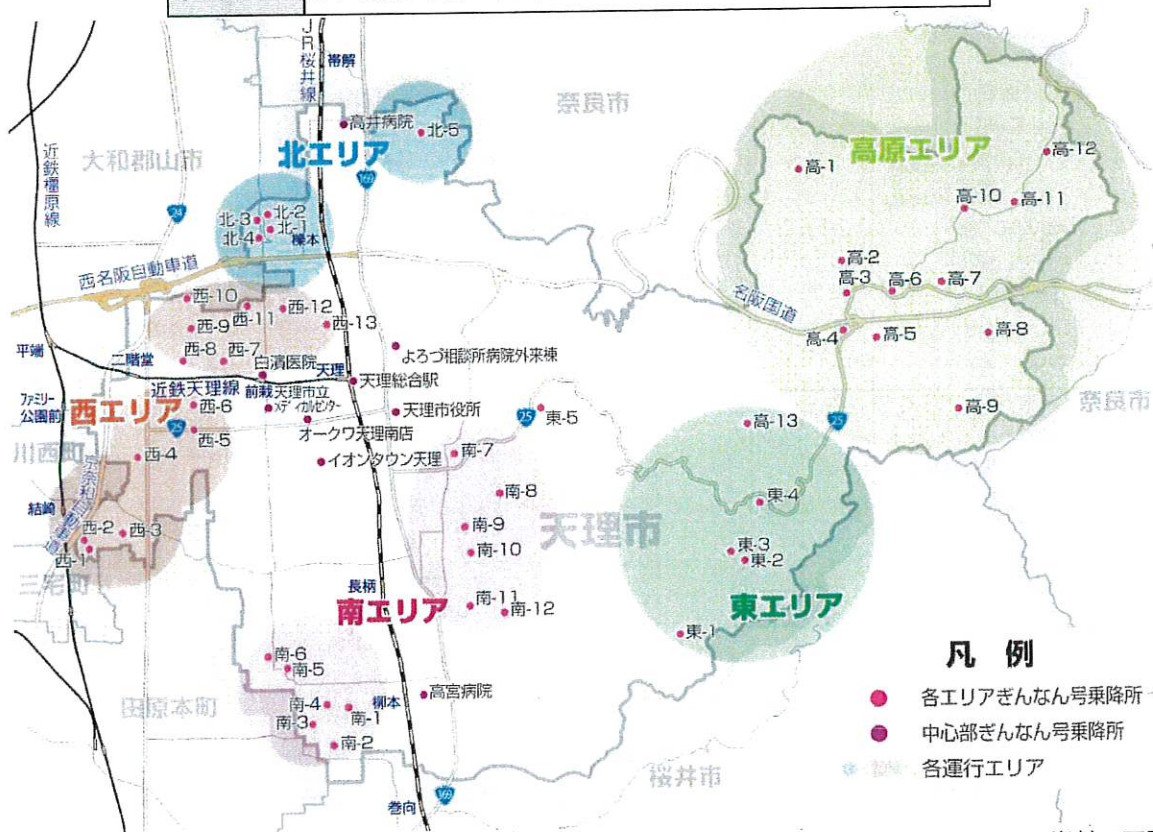


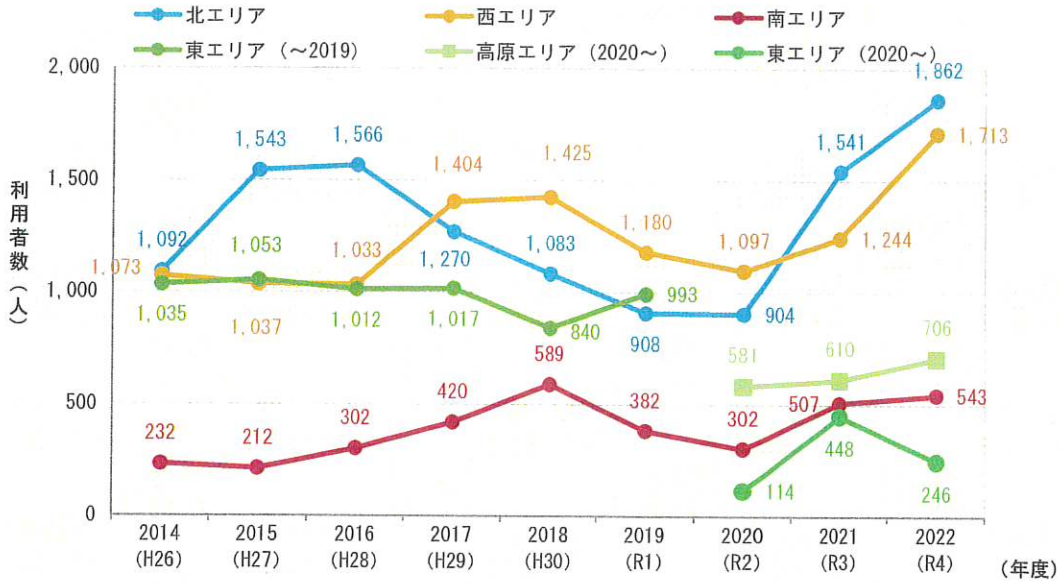
図 ぎんなん号の運行エリアと乗降所



(2) 利用状況

■エリア別

2022年（令和4年）のエリア別利用者数は、北エリアの利用が最も多く、次いで西エリアとなっている。東エリアは、令和2年度から東エリアと高原エリアに分かれたが、両エリアを合わせた利用者数は旧東エリアと横ばいである。



資料：天理市資料

図 ぎんなん号のエリア別利用者数の推移

■便別

1便あたり利用者数は西エリアが最も多く(1.7人)、次いで北エリア(1.6人)となっている。  
 エリア別に便別利用状況をみると、北エリアの第3便が最も1便あたりの利用者数が多い。

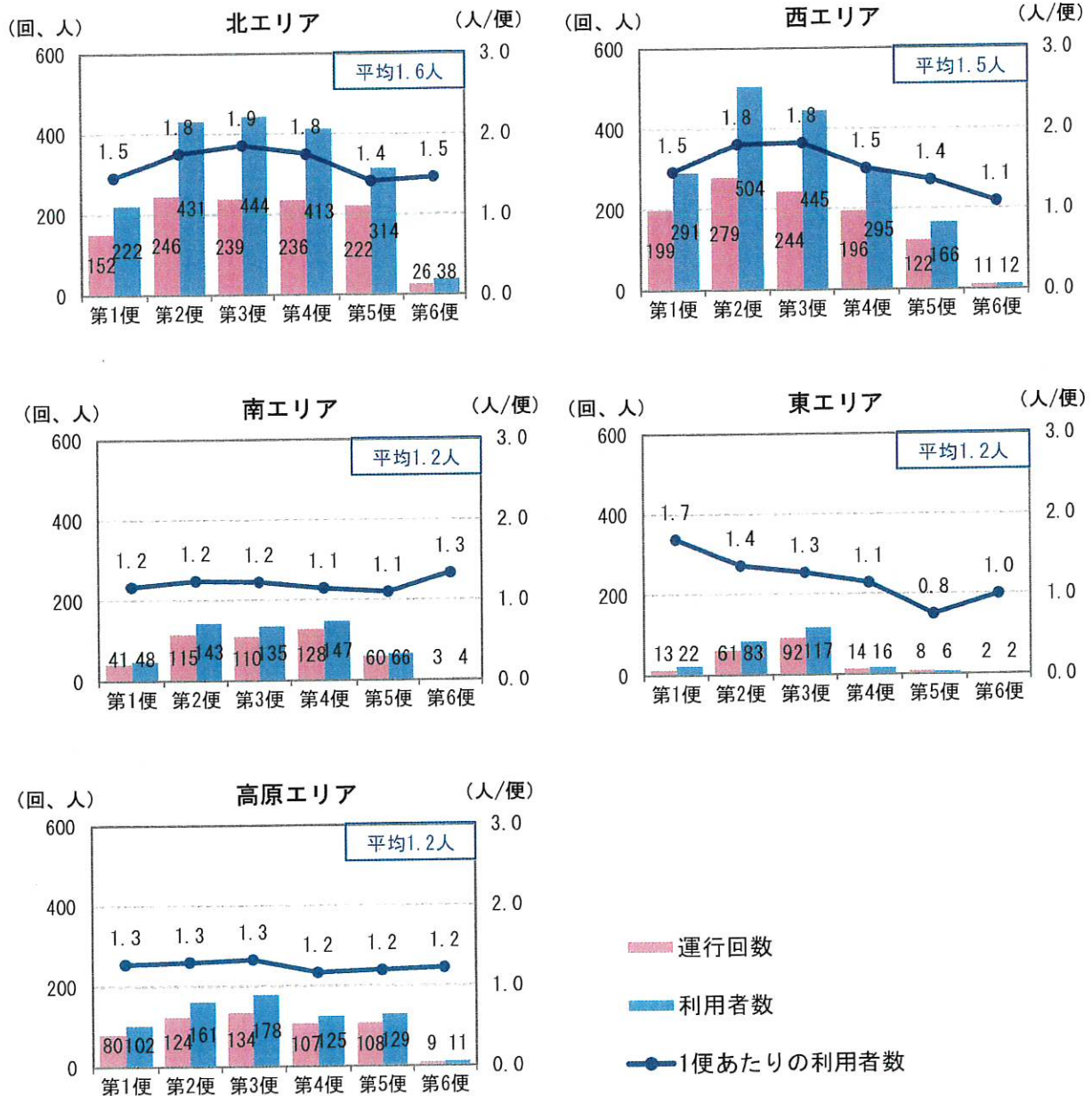
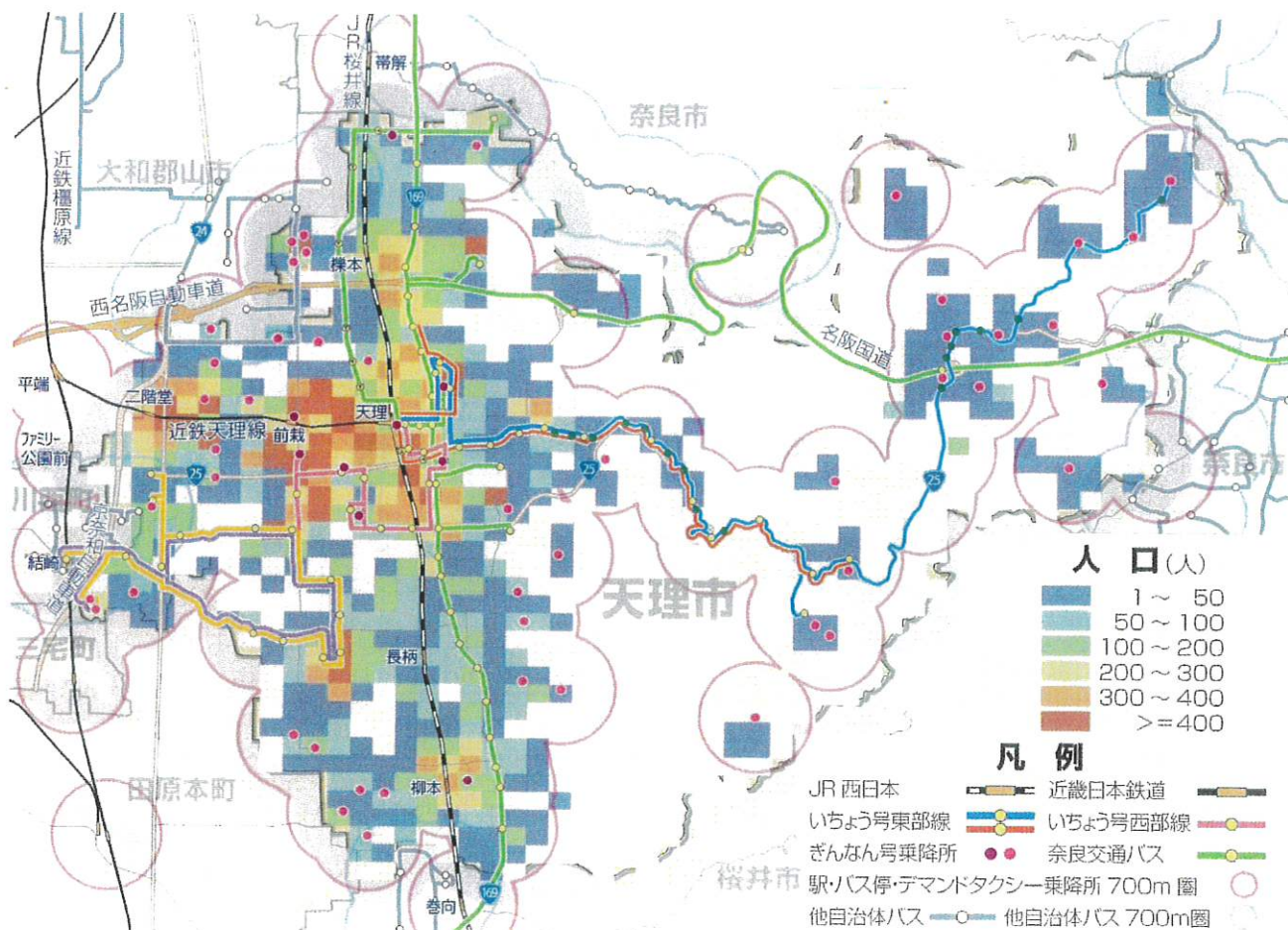


図 ぎんなん号の便別利用者数 (令和4(2022)年度)

### (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。



資料：令和2年国勢調査

図 交通空白地域の状況

駅及びバス停の利用圏域700mについては、高齢化の進展等を踏まえ、今後、見直しが必要である。国土交通省が発行しているハンドブック等で設定されている利用圏は以下のとおりである。

表 利用圏域の設定

	資料名	鉄道駅 (半径)	バス停 (半径)
国土交通省	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 (R5.9 改正)	1,000m	1,000m
国土交通省 自動車交通局旅客課	地域公共交通づくりハンドブック (H21.3)	500~1,000m	300~500m
国土交通省 都市局都市計画課	都市構造の評価に関するハンドブック (H26.8)	800m	300m

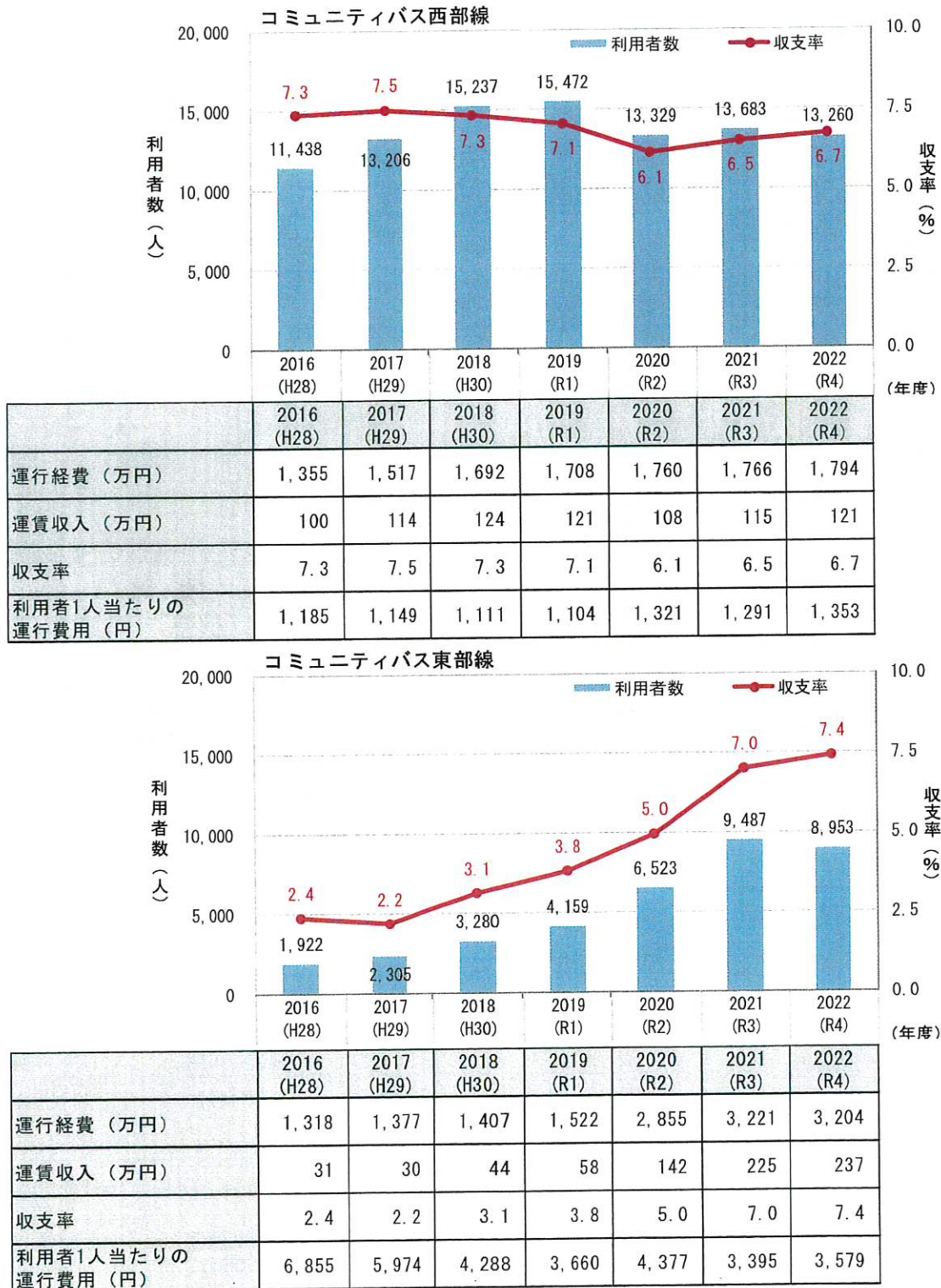
## 2.6 コミュニティ交通の収支状況と公共交通関連の市の負担

(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、利用者数が増加傾向にあるものの収支率は低下している。

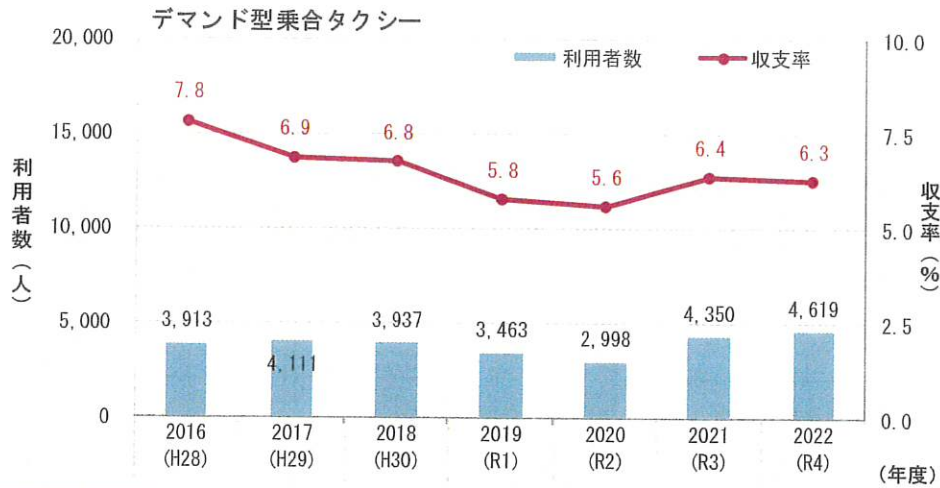
「いちょう号」東部線は、利用者数の増加に伴い収支率が向上している。

「ぎんなん号」は、利用者数の低下に伴い収支率も低下傾向にある。



資料：天理市資料

図 利用者数および収支率の推移（コミュニティバス）



	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)
運行経費 (万円)	1,412	1,554	1,499	1,553	1,400	1,746	1,951
運賃収入 (万円)	111	107	101	90	78	112	123
収支率	7.8	6.9	6.8	5.8	5.6	6.4	6.3
利用者1人当たりの運行費用 (円)	3,609	3,780	3,807	4,484	4,671	4,015	4,223

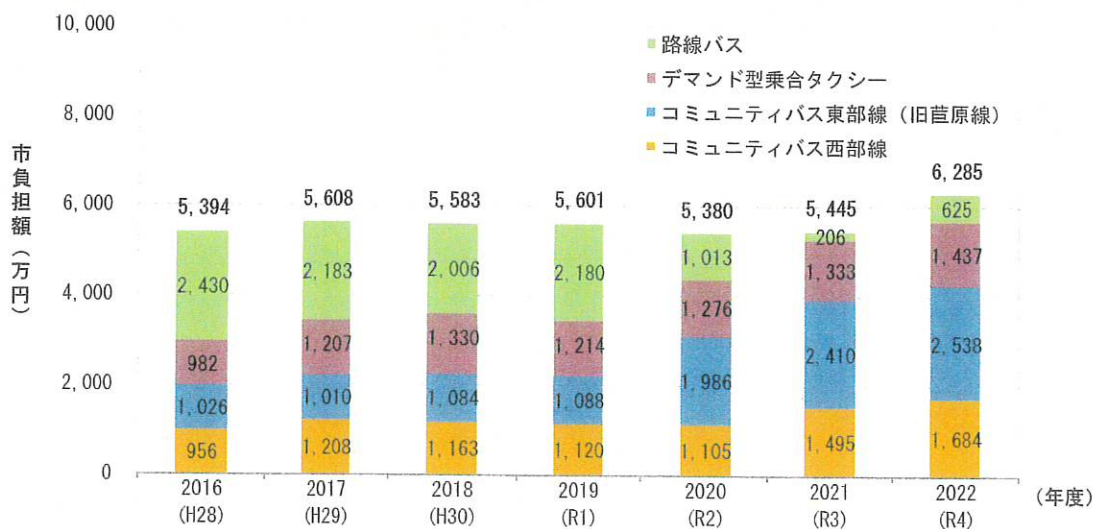
資料：天理市資料

図 利用者数および収支率の推移 (デマンド型乗合タクシー)

## (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、2022年(令和4年)度で6,285万円にのぼる。

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



資料：天理市資料

図 公共交通に係る市の補助額・負担額の状況

## 2.7 送迎バス

天理駅前広場に乗り入れしている送迎バスは6つあり、目的地は病院や福祉施設等、様々である。

表 送迎バスの運行概要

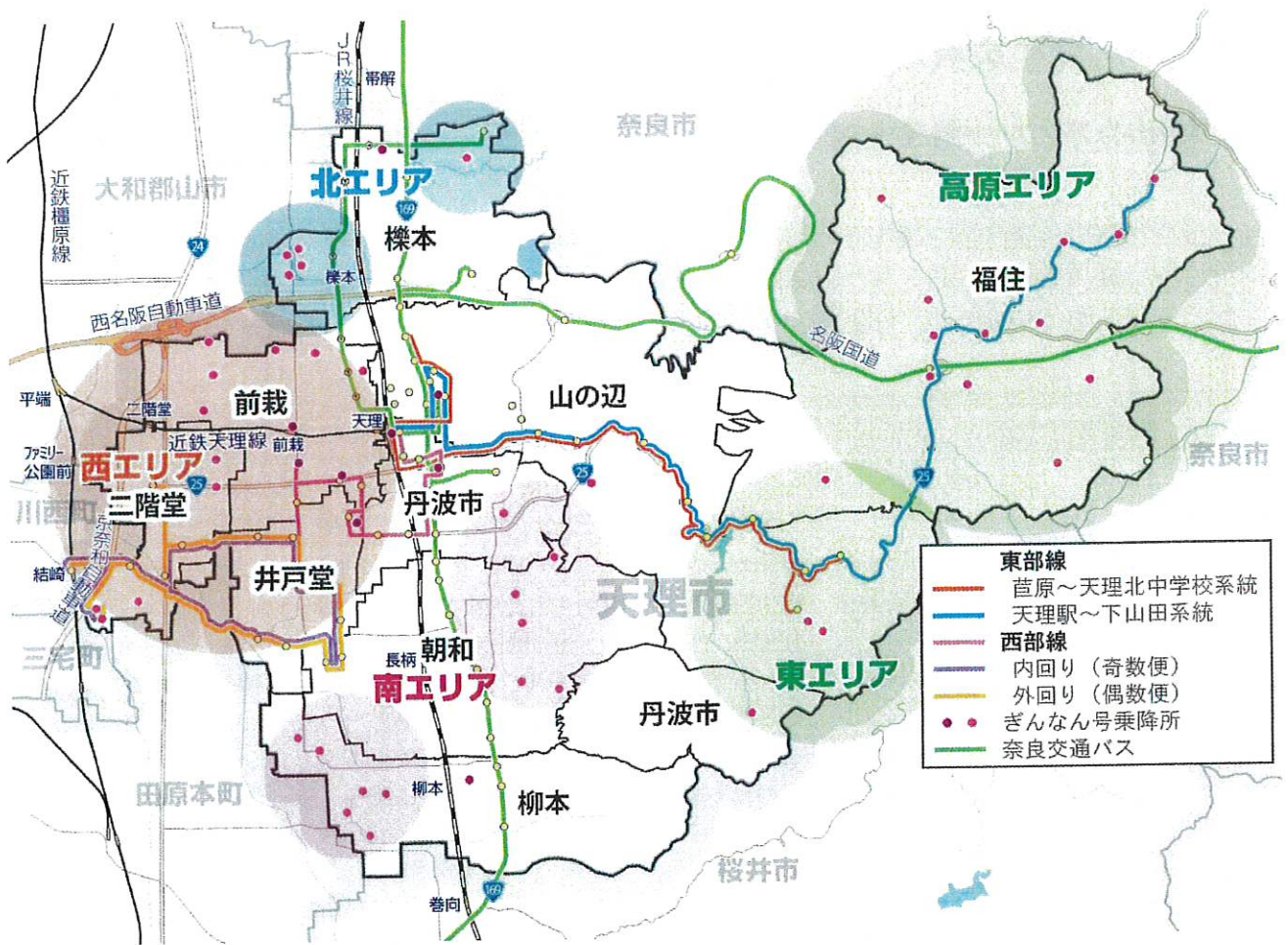
目的地	運行主体	運行ルート・名称	運行本数		運行時間帯
			平日	日曜	
教習所	奈良交通株式会社	長柄体育館→教習所	11	11	8～19時
		教習所→長柄体育館	10	10	12～21時
レジャー施設	平川商事株式会社	天理駅→奈良健康ランド前	15	15	8～22時
病院	社会医療法人 高清会 高井病院	天理駅→高井病院	14	-	8～15時
	医療法人 健和会 奈良東病院	天理駅→奈良東病院	11	2	8～18時
福祉施設	社会福祉法人 大和清寿会	すまいる号1号車(火・木のみ)	3	-	9～13時
		すまいる号2号車(火・木のみ)	3	-	9～13時
ホテル	株式会社アークホテル	グランヴィリオホテル奈良和蔵 シャトルバス	4 (休前日は6本)	5	7～20時

## 第3章 市民や公共交通利用者等の意見・ニーズ

### 3.1 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、市民やデマンド型乗合タクシー利用者等へのアンケート調査を下表のとおり実施した。市民や乗合タクシー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 2,250世帯）            ■調査方法：郵送配布（1世帯あたり2件）・郵送回収            ■回収状況：有効票 1,509件（有効回収率：27.4%）</p>
天理桜井線利用者 （桜井市実施）	<p>天理桜井線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：天理桜井線に乗車する方（小・中学生も含む）            ■調査方法：天理桜井線の車内で乗車時に手渡し配布・郵送回収            ■回収状況：平日 49.5%（配布数111、有効回答数55）            休日 24.4%（配布数156、有効回答数38）</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            （調査票本数：834世帯1,321人）            ■調査方法：郵送配布・郵送回収            ■回収状況：有効票 595件（有効回収率：45.0%（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、なら歴史芸術文化村を訪れた観光客（土曜日に実施）            ■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 233件            （天理市トレイルセンター62件、石上神宮81件、なら歴史芸術文化村90件）</p>



- |            |               |
|------------|---------------|
| <b>東部線</b> | — 苜原～天理北中学校系統 |
|            | — 天理駅～下山田系統   |
| <b>西部線</b> | — 内回り (奇数便)   |
|            | — 外回り (偶数便)   |
| ●●         | ぎんなん号乗降所      |
| —          | 奈良交通バス        |

図 市民アンケートの集計地域区分



### 3.2 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]

- 「ほぼ毎日」が最も多く、6割を占めている（前回調査との大きな差はない）。
- 年代別にみると、75歳以上は週1回以上の外出の割合がやや少なくなっている。

※今回調査では、60歳以上の選択肢を5歳階級別になっている。

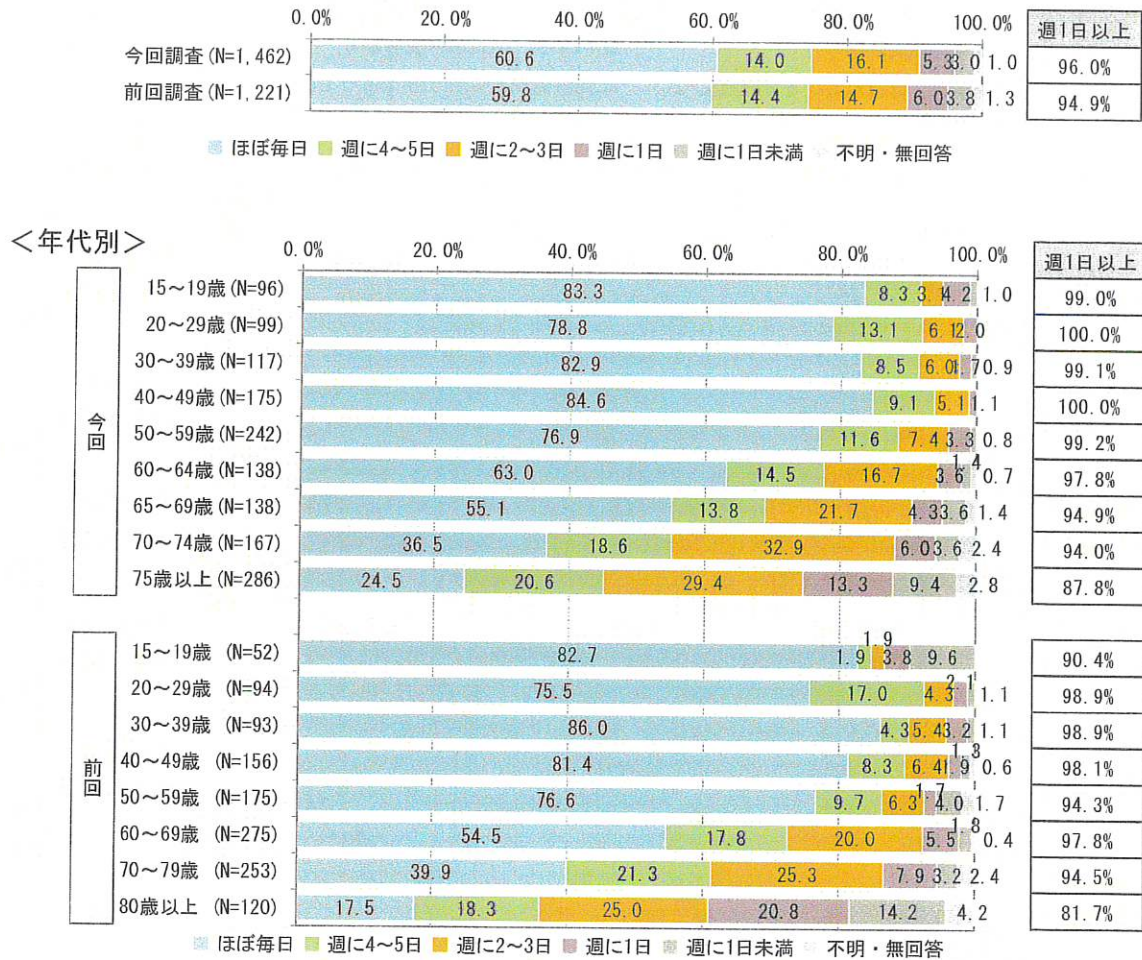


図 外出頻度（年齢別）

(2) 運転免許の保有状況 [市民アンケート]

○年代別にみると、交通弱者の割合は「15～19歳」が87.5%で最も高く、次いで「75歳以上」(50.6%)となっている。一方で、30～69歳では「自動車運転免許あり」が8割を超えている。

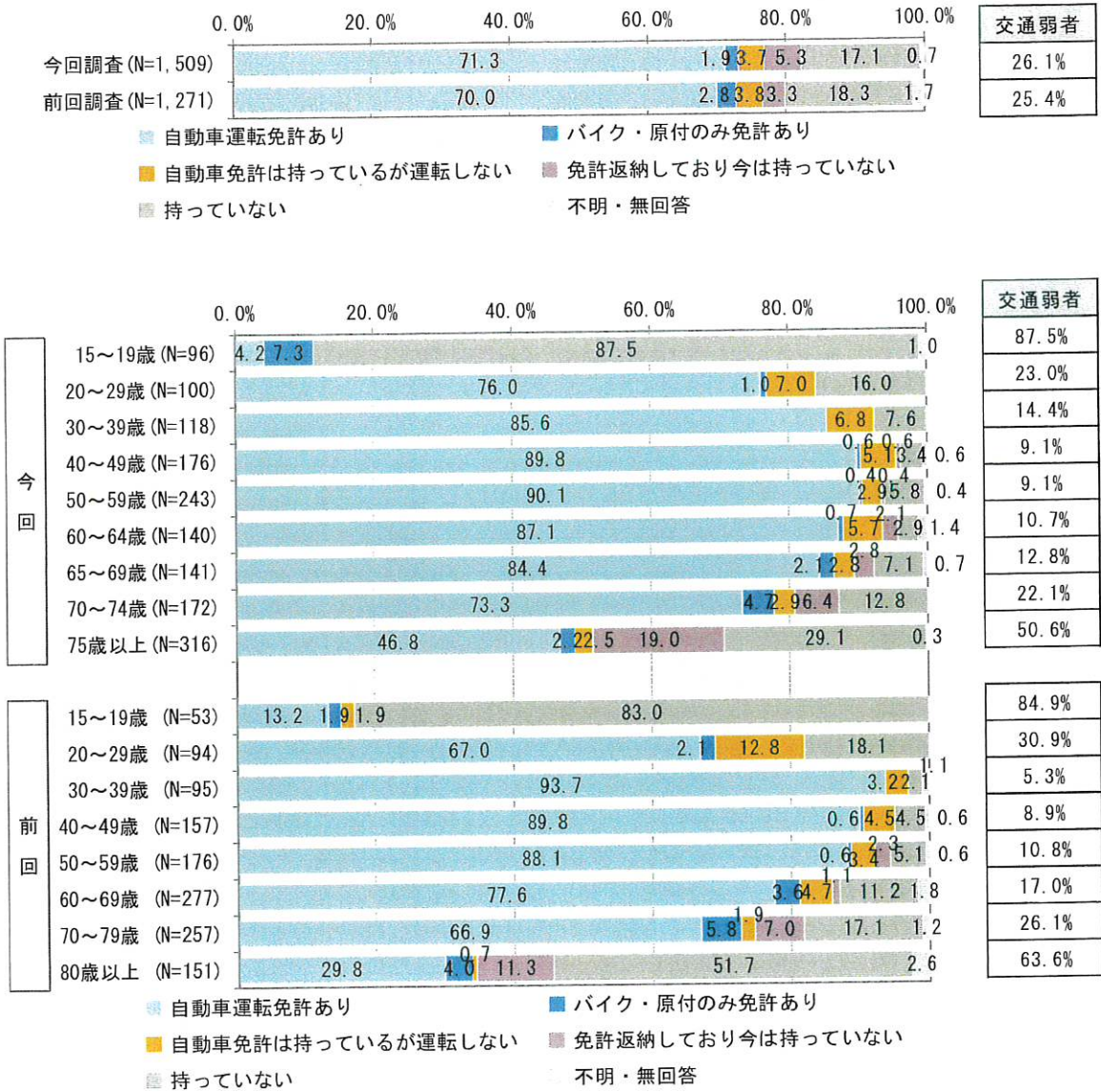


図 運転免許の保有状況 (年齢別)

(3) 利用可能な交通手段 [市民アンケート]

- 性別にみると、男女とも「自動車（自分で運転）」が最も多くなっているが、女性（59.3%）より男性（77.4%）の割合が高くなっている。
- 年代別にみると、「15～19歳」を除く全ての年代で「自動車（自分で運転）」の割合が高くなっており、特に40～69歳では8割を超えている。
- 居住地域別にみると、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、特に「福住」では8割を超えている。

<今回調査>

選択肢		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	自由に 使える手段 はない	その他	不明・ 無回答
総数 (N=1,509)		67.1	25.2	4.2	9.2	32.9	4.2	0.2	0.9
性別	男性 (N=668)	77.4	17.1	3.0	13.3	32.5	3.3	0.0	0.3
	女性 (N=831)	59.3	31.9	5.2	5.8	33.0	5.1	0.4	1.1
	上記以外 (N=2)	0.0	0.0	0.0	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0
年代別	15～19歳 (N=96)	2.1	52.1	3.1	6.3	82.3	6.3	1.0	1.0
	20～29歳 (N=100)	64.0	31.0	4.0	17.0	54.0	2.0	0.0	1.0
	30～39歳 (N=118)	78.8	26.3	5.9	14.4	28.8	1.7	0.0	1.7
	40～49歳 (N=176)	85.2	20.5	0.6	5.1	35.8	1.1	0.0	0.6
	50～59歳 (N=243)	86.8	16.5	0.8	11.1	31.3	1.2	0.0	0.4
	60～64歳 (N=140)	86.4	22.9	3.6	12.9	24.3	1.4	0.0	0.0
	65～69歳 (N=141)	80.9	22.7	1.4	8.5	24.1	1.4	0.0	0.7
	70～74歳 (N=172)	65.7	22.7	3.5	11.6	28.5	1.2	0.0	0.6
	75歳以上 (N=316)	44.6	28.5	10.4	4.1	22.5	13.6	0.6	0.9
居住地域別	丹波市 (N=157)	51.0	20.4	3.2	8.9	46.5	8.9	0.0	0.6
	山の辺 (N=135)	60.7	23.7	3.0	10.4	52.6	3.7	0.0	1.5
	前栽 (N=156)	66.7	24.4	3.8	8.3	43.6	2.6	0.0	1.3
	井戸堂 (N=146)	71.9	23.3	3.4	13.0	40.4	1.4	0.0	0.0
	二階堂 (N=150)	62.7	27.3	3.3	6.0	38.7	4.7	0.0	1.3
	朝和 (N=189)	74.1	25.9	2.6	13.2	28.6	3.7	0.0	0.5
	樺本 (N=167)	70.7	22.8	7.2	11.4	28.7	4.8	0.0	1.2
	柳本 (N=208)	63.5	34.1	3.4	8.7	27.9	4.8	0.5	0.5
	福住 (N=188)	80.3	23.4	6.9	2.7	2.7	3.2	1.1	0.0

<前回調査>

選択肢		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	31.3	31.8	4.6	0.2	1.3
性別	男性 (N=562)	80.2	10.9	2.7	13.2	31.7	0.5	2.5	0.0	0.4
	女性 (N=694)	56.5	27.8	6.2	9.2	32.1	0.3	6.5	0.3	1.0
年代別	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
	居住地域別	丹波市 (N=125)	57.6	15.2	4.0	12.0	53.6	0.0	7.2	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
福住 (N=210)		75.7	21.9	3.3	6.2	3.8	0.0	5.2	0.0	2.9

図 利用可能な交通手段 (性別・年齢別・居住地別)

### 3.3 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、居住地域別ではすべての地域で「天理市」の割合が最も高く、「橿本」を除いた地域では、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。

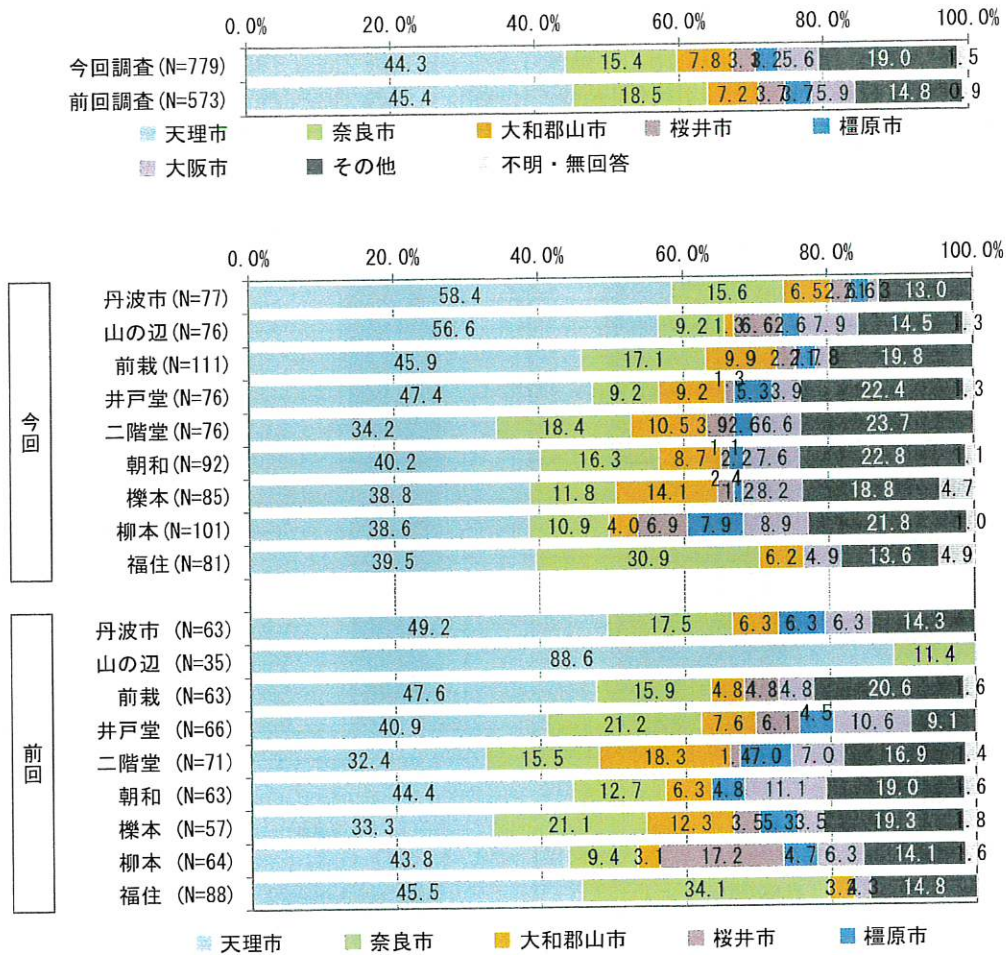


図 通勤・通学での行き先（居住地域別）

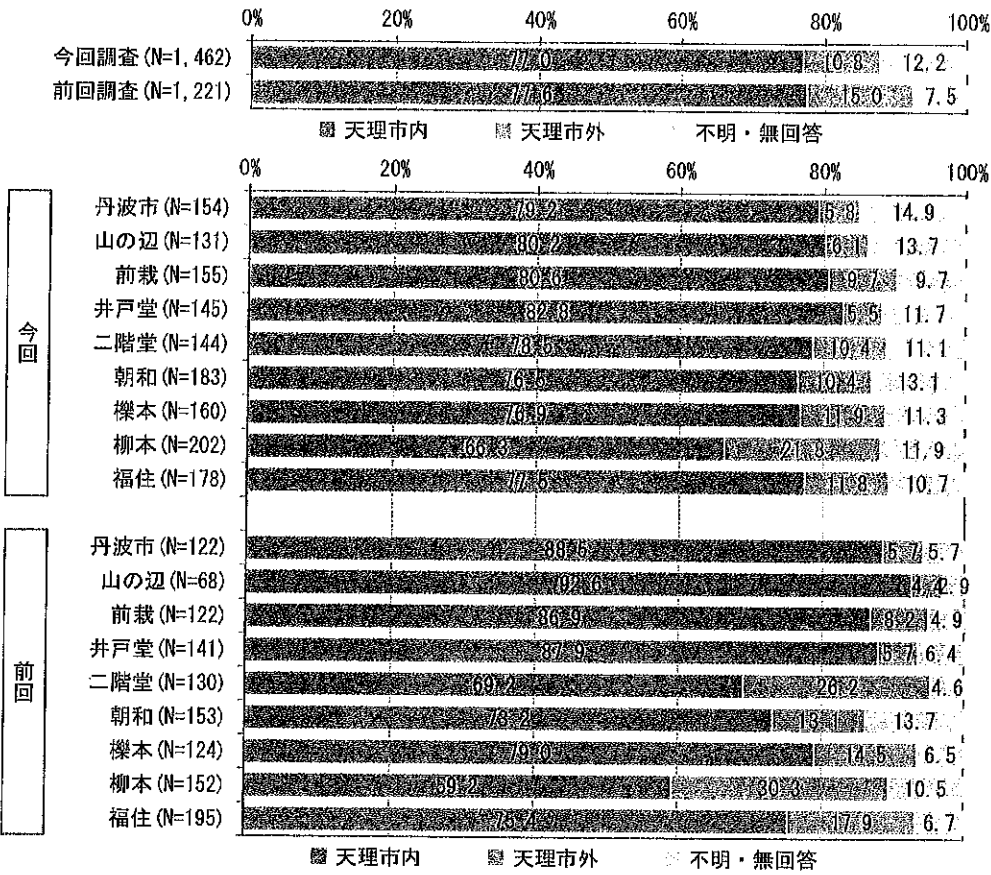


図 買物の行き先 (居住地域別)

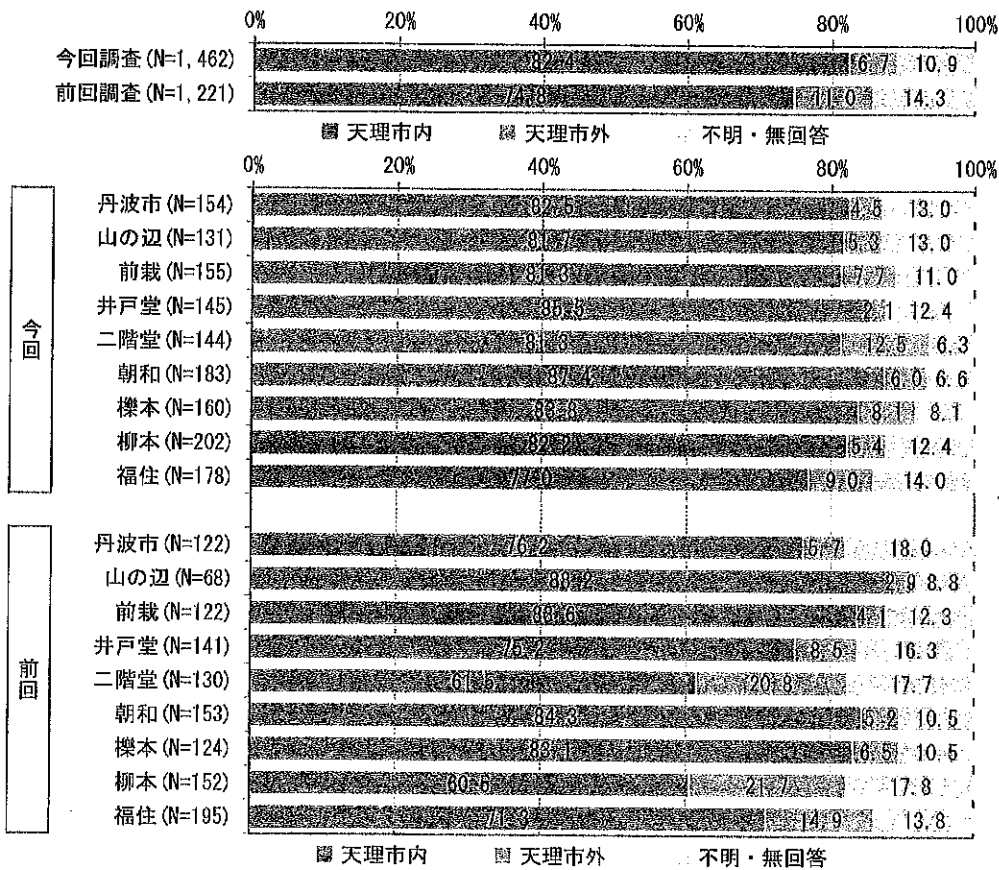


図 通院の行き先 (居住地域別)

(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〕

- 居住地域別にみると、「井戸堂井戸堂」と「朝和」、「樺本」、「柳本」で「困る」の割合が高くなっている。
- 困っている外出は「通勤・通学」が最も多く、次いで「買物」となっている。困っている内容は、「通勤・通学」と「買物」では「電車やバスの本数が少ない」、「通院」では「公共交通網と用事の時間が合わない」が最も多い。

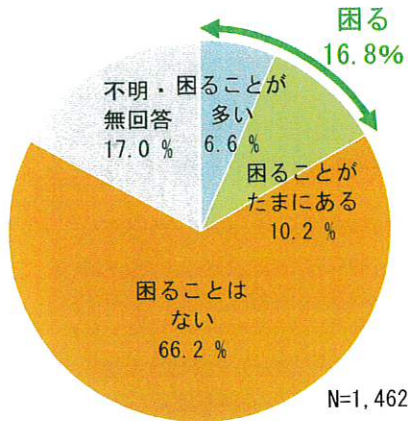


図 移動で困ること

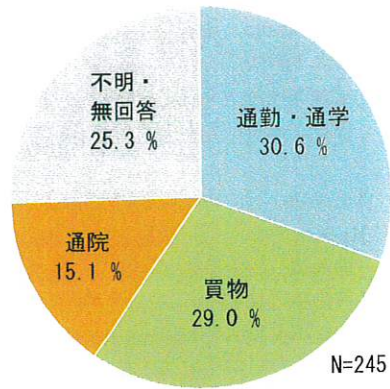


図 困っている外出

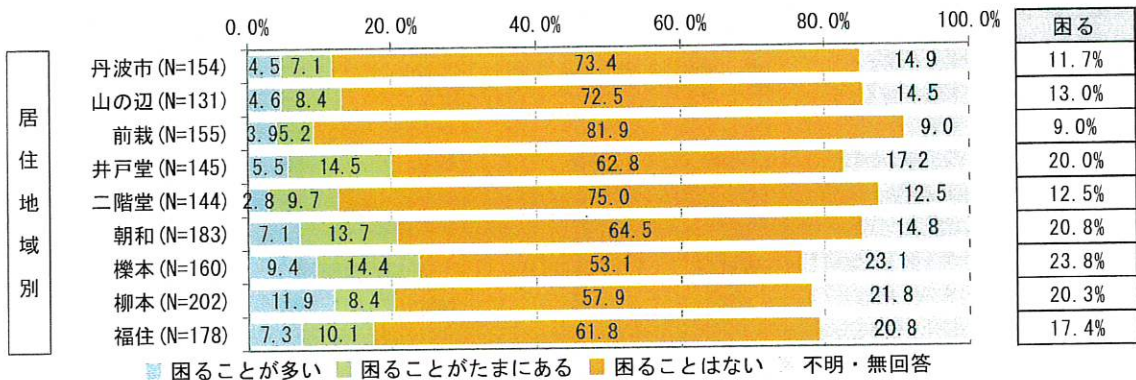


図 移動で困ること〔居住地域別〕

表 移動で困る内容

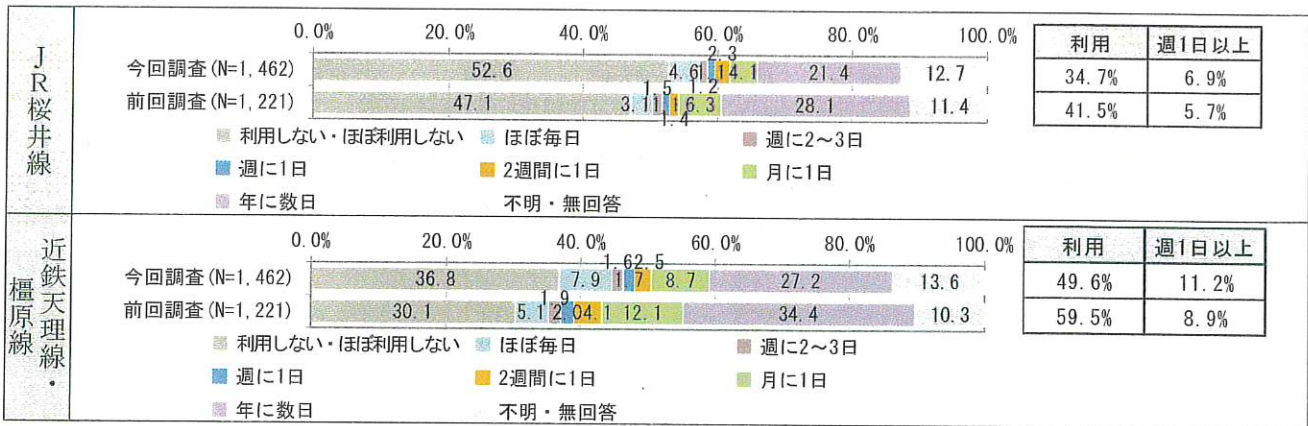
	通勤・通学		買物		通院	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
電車やバスの本数が少ない	44	58.7	32	45.1	12	32.4
公共交通機関と用事の時間が合わない	11	14.7	12	16.9	15	40.5
バスや電車のダイヤが乱れる	7	9.3	3	4.2	0	0.0
始発の時刻が遅い、終発の時刻が遅い	3	4.0	0	0.0	1	2.7
駅やバス停が遅い	5	6.7	15	21.1	2	5.4
待ち時間が長い	0	0.0	1	1.4	0	0.0
交通機関の料金が安い	0	0.0	0	0.0	1	2.7
乗り継ぎ時の連絡が悪い	11	14.7	3	4.2	1	2.7
荷物が多いと公共交通を利用しにくい	0	0.0	6	8.5	0	0.0
待合の場所がない、設備が悪い	1	1.3	1	1.4	1	2.7
タクシーの利用が不便	1	1.3	0	0.0	1	2.7
駐車場が少ない、料金が安い	0	0.0	0	0.0	3	8.1
公共交通が近くで運行していない	1	1.3	3	4.2	0	0.0
公共交通の情報提供が不十分	1	1.3	0	0.0	0	0.0
乗り方がわからない	0	0.0	3	4.2	1	2.7
運賃が高い	0	0.0	2	2.8	0	0.0
駐輪場がない	0	0.0	1	1.4	0	0.0
休日に運休する	0	0.0	1	1.4	0	0.0
時間が読めない	0	0.0	0	0.0	1	2.7

### 3.4 公共交通の各モードに対する満足度・問題点

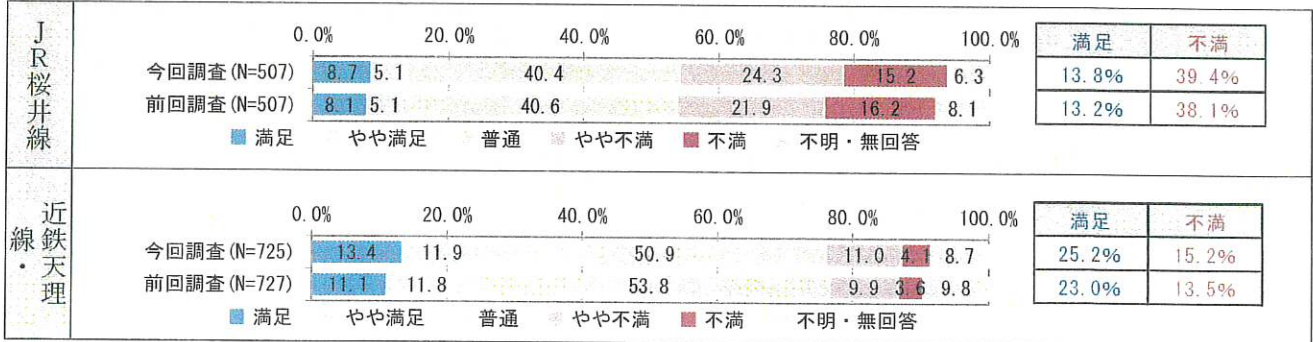
#### (1) 鉄道 [市民アンケート]

- 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。

#### 【利用状況】



#### 【満足度】



#### 【要望や提案】

##### JR 桜井線

回答	回答数	割合
本数を増やしてほしい	194	71.9
運休や遅延を少なくしてほしい	20	7.4
駅がない・遠い	12	4.4
駅に駐車場 (安価・無料) がほしい	11	4.1
駅をバリアフリー化または改修してほしい	8	3.0

##### 近鉄天理線・橿原線

回答	回答数	割合
大阪・京都・西大寺方面への直通がほしい	63	31.8
本数を増やしてほしい	45	22.7
駅がない・遠い	12	6.1
近鉄・JRとの乗り継ぎを改善してほしい	10	5.1
急行を走らせてほしい	10	5.1

※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 [市民アンケート]

(2) 奈良交通バス [市民アンケート]

- 奈良交通バスの利用状況は、「利用しない・ほぼ利用しない」が約8割を占めている。
- 奈良交通バスを利用しない理由では、「利用する必要がない」が約8割を占めている。
- 奈良交通バスの満足度は、「普通」が最も多く、44.3%となっている。また、前回調査との比較では、「やや満足」と「満足」を合わせた満足が21.5%で前回（14.9%）から増加している。
- 奈良交通バスの利用時に困っていることでは、「自宅からバス停が遠い」が33.0%で最も多く、以下「運行本数が少ない」（28.0%）、「料金が低い」（15.5%）、「わからない」（13.6%）と続いている。前回調査との比較では、「自宅からバス停が遠い」と「運行本数が少ない」が3%以上増加している。

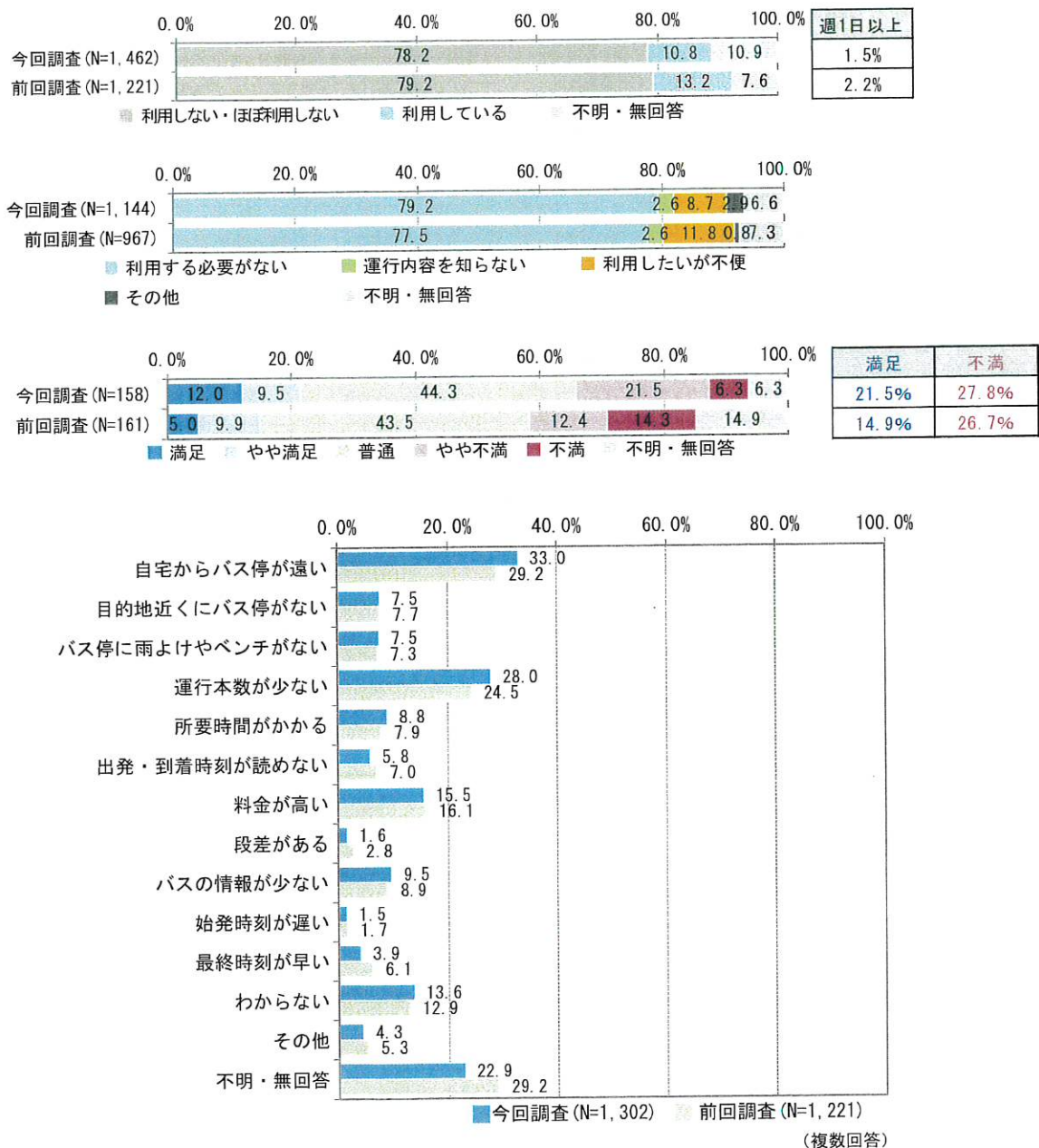


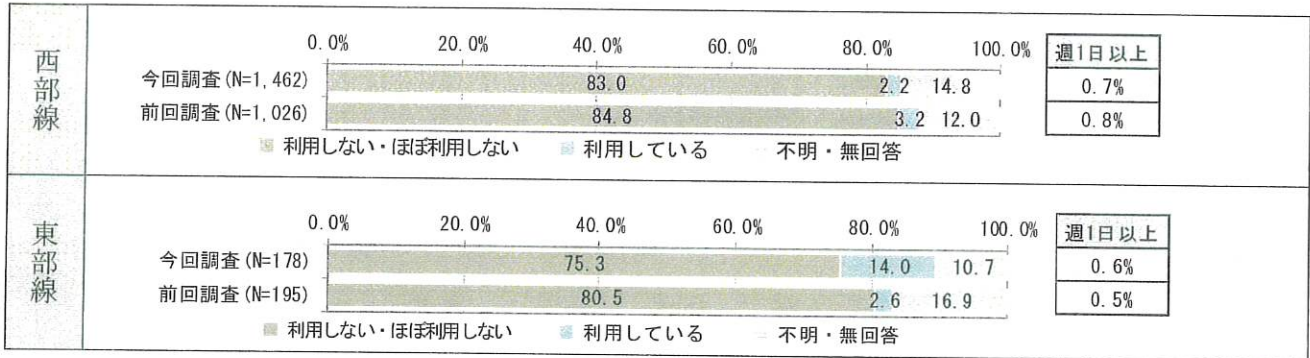
図 奈良交通バスの利用状況、利用しない理由、満足度、要望等 [市民アンケート]



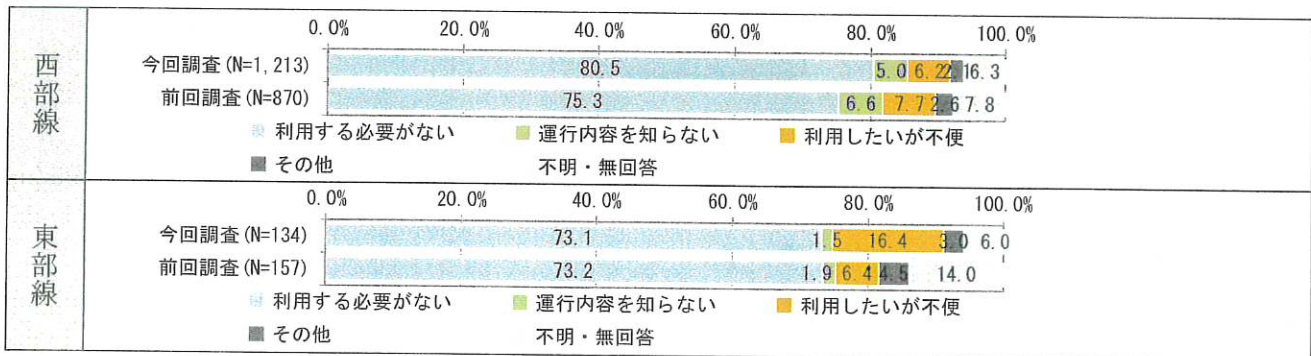
(3) コミュニティバス「いちよう号」西部線・苜原線 [コミュニティバス利用者アンケート]

- 利用状況では、西部線、東部線ともに「利用しない・ほぼ利用しない」が7割以上を占めている。
- 利用しない理由では、「利用する必要がない」が7割以上を占めている。
- 満足度では、「普通」が最も多く、前回調査と比較すると「やや不満」と「不満」を合わせた不満が西部線、東部線ともに減少している。
- 西部線利用時に困っていることでは、「わからない」が25.9%で最も多く、以下「自宅からバス停が遠い」(20.7%)、「運行本数が少ない」(15.6%)と続いている。東部線利用時に困っていることでは、「わからない」が26.9%で最も多く、以下「自宅からバス停が遠い」(19.7%)、「運行本数が少ない」(14.0%)と続いている。

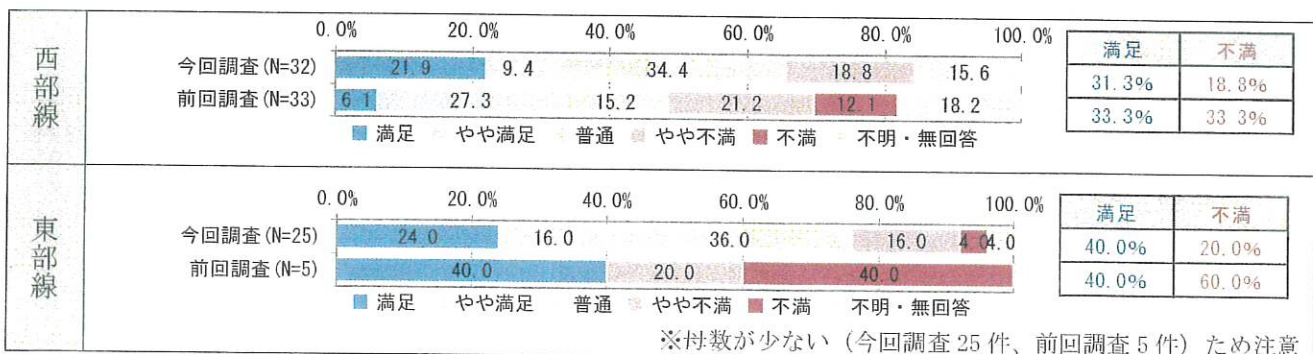
【利用頻度】



【利用しない理由】



【満足度】

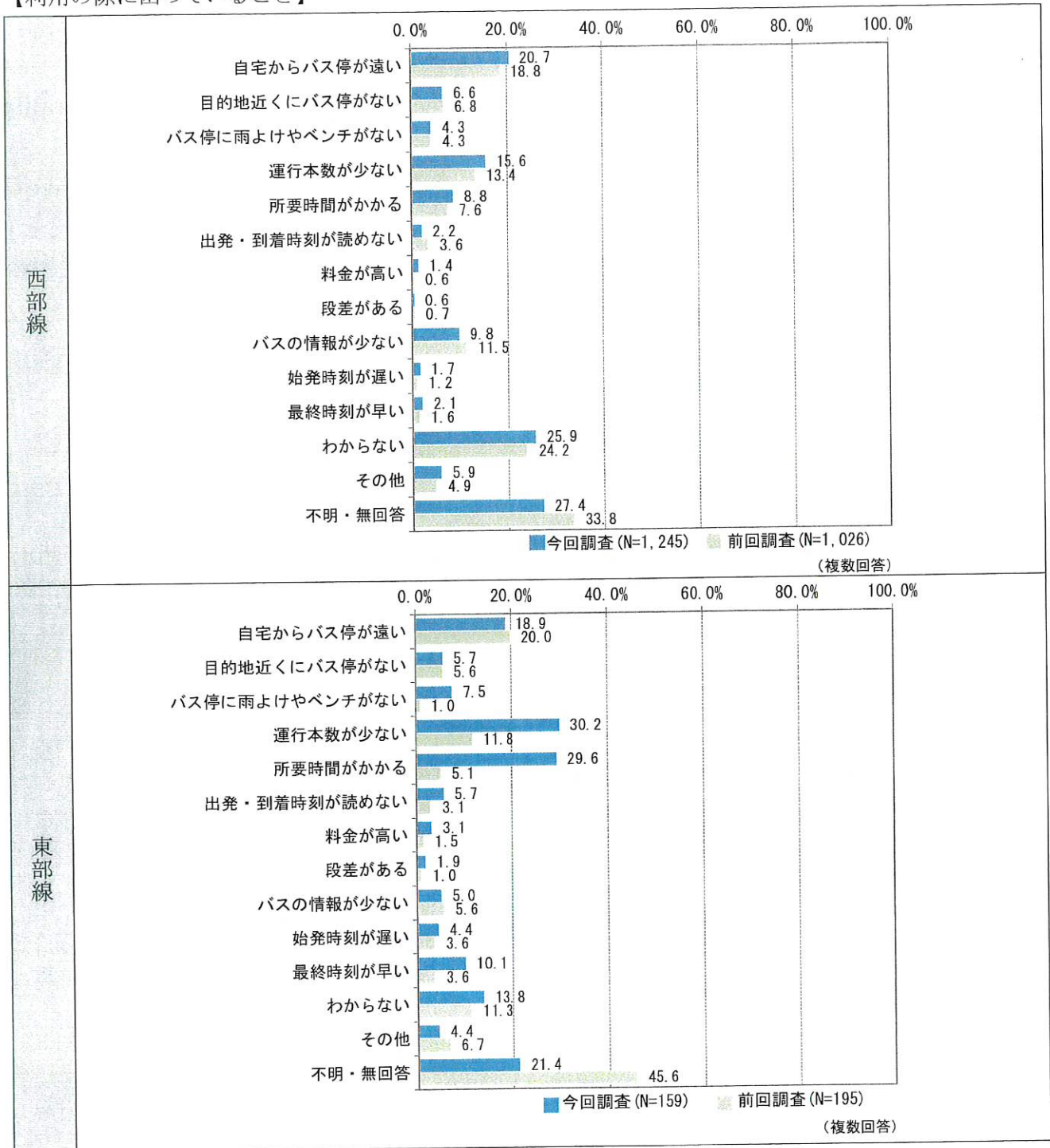


※母数が少ない（今回調査25件、前回調査5件）ため注意

※東部線の今回調査は福住地域のみを対象として算出（前回調査は苜原線沿線地域のみを対象とした調査であったため）

図 コミュニティバス「いちよう号」の利用頻度、利用しない理由、満足度 [市民アンケート]

【利用の際に困っていること】



※東部線の今回調査は福住地域のみを対象として算出（前回調査は苜原線沿線地域のみを対象とした調査であったため）

図 コミュニティバス「いちよう号」の利用の際に困っていること [市民アンケート]

(4) 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。
- デマンド型乗合タクシーの利用では、市全体で「利用していない」が66.2%を占めている。エリア別に見ると、北エリアでは「利用している」が42.4%と高くなっている。一方で、南エリアと東エリアでは「利用していない」が6割を超えている。
- 利用しない理由では、「利用する必要がない」が最も多く、約8割を占めている。

※「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。

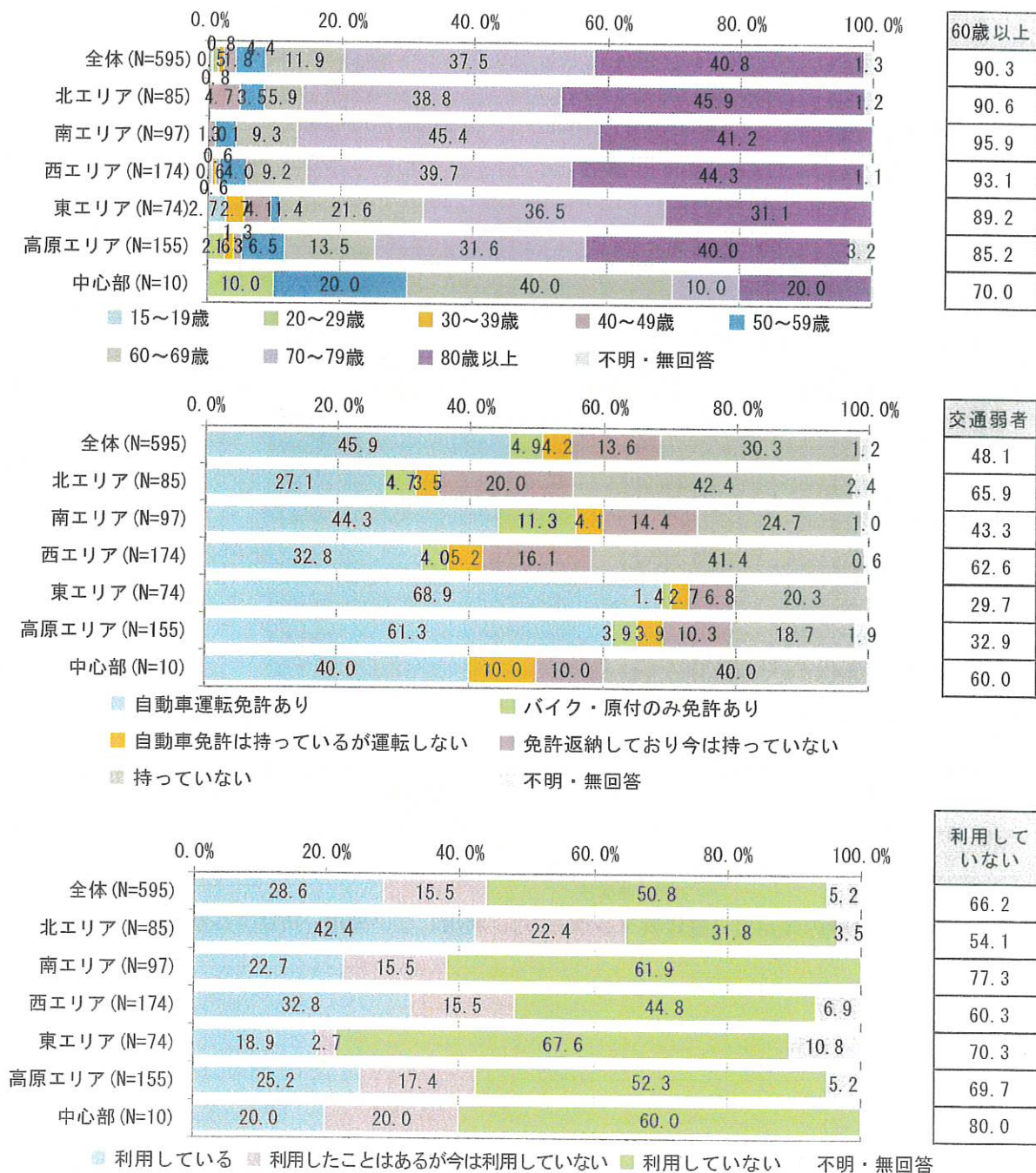


図 登録者の年齢、運転免許の有無、利用の有無 [登録者アンケート]

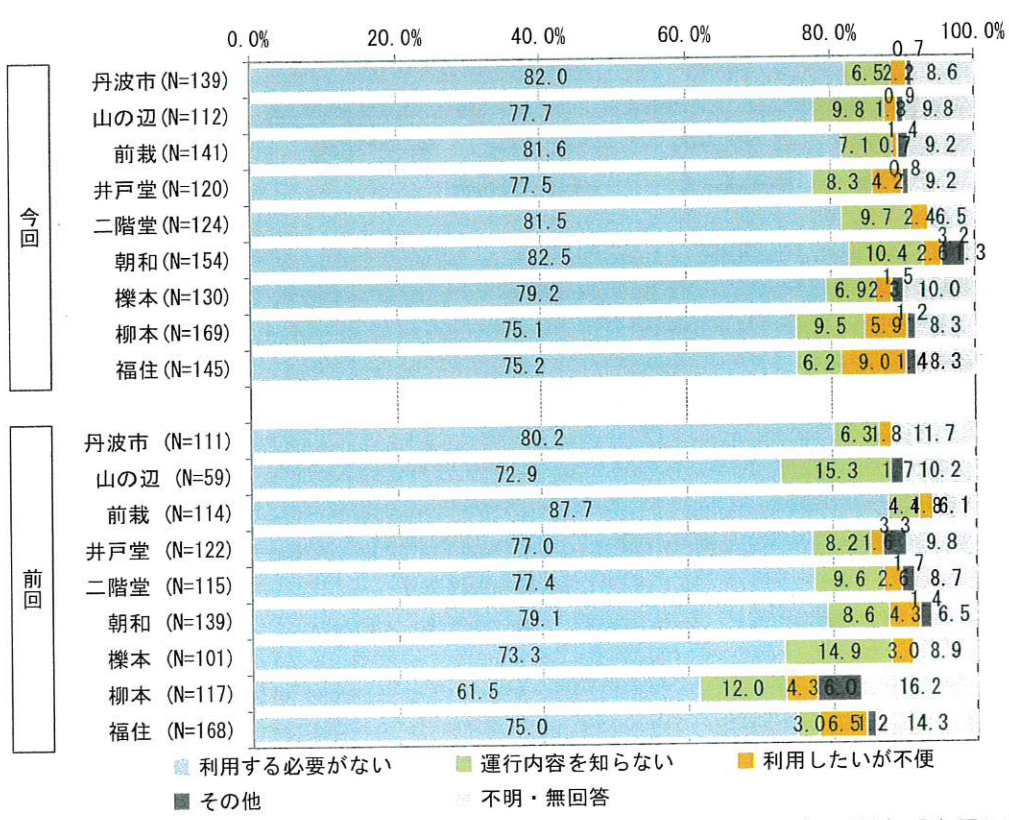
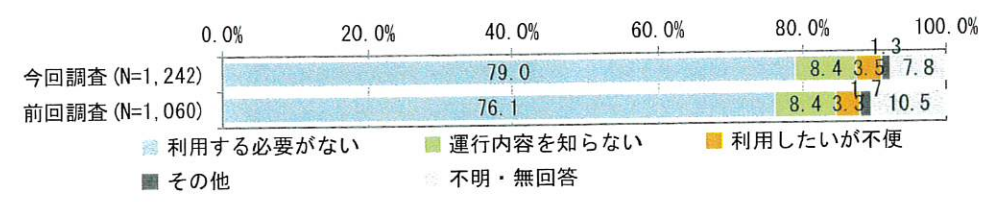
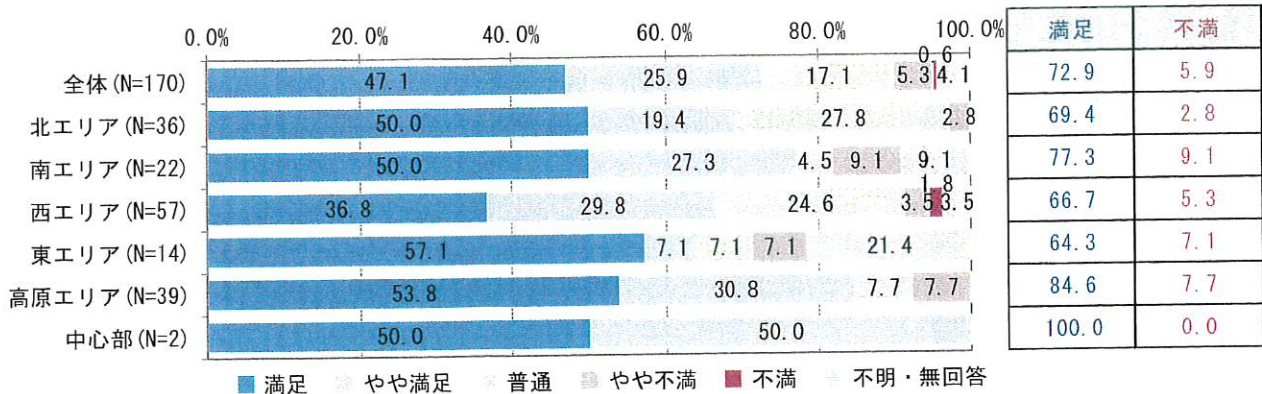


図 登録者の満足度 [登録者アンケート]、利用しない理由 [市民アンケート]

### 3.5 公共交通の必要性について

#### (1) 天理市のコミュニティバスの必要性 [市民アンケート]

○コミュニティバスの必要性では、「今は困らないが、高齢になった時など、将来必要になる」が46.3%で最も多くなっている。また、必要であると回答が65.1%となっている。

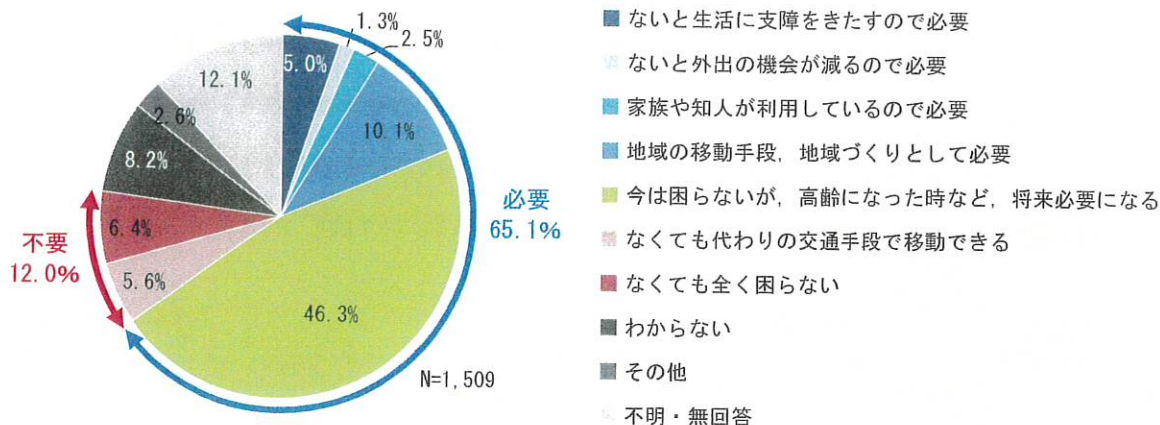


図 コミュニティバスの必要性 [市民アンケート]

#### (2) デマンド型乗合タクシーの必要性 [市民アンケート]

○デマンド型乗合タクシーの必要性では、「今は困らないが、高齢になった時など、将来必要になる」が44.7%で最も多くなっている。また、必要であると回答が58.4%となっている。

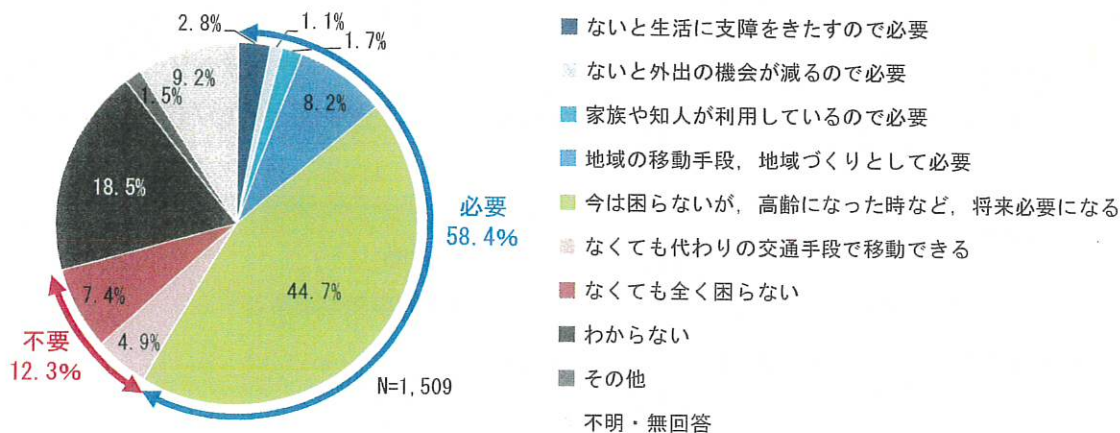


図 デマンド型乗合タクシーの必要性 [市民アンケート]

### (3) 今後の公共交通のあり方 [市民アンケート]

○今後の公共交通のあり方では、「市の負担が増えないように縮小・見直しをしながら維持する」が31.6%で最も多く、以下「わからない」(19.4%)、「運賃を上げて、現状の路線や運行本数等を維持する」(14.4%)、「市の負担額を増やして、現状の路線や運行本数等を維持する」(12.3%)と続いている。

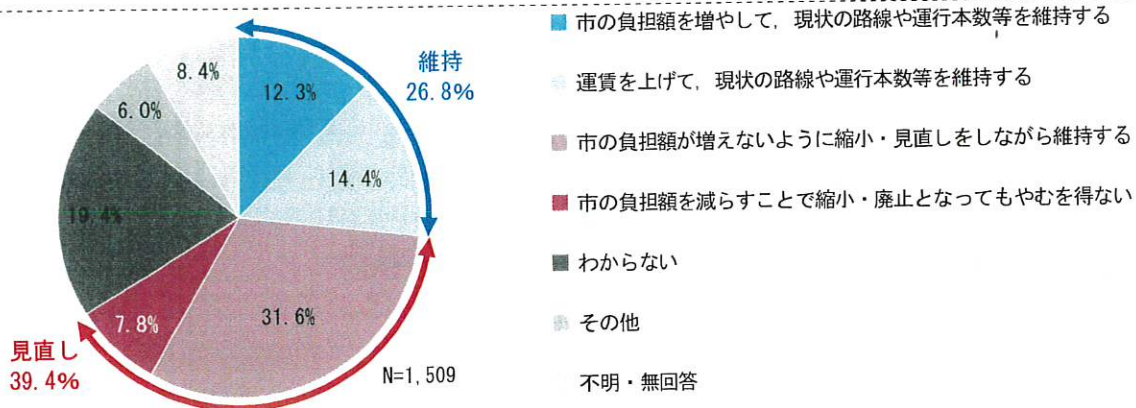


図 今後の公共交通のあり方 [市民アンケート]

### (4) 今後必要な公共交通サービス [市民アンケート]

○今後の必要な公共交通サービスでは、「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54.7%で最も多く、以下「高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度」(43.2%)、「天理市の市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」(39.6%)、「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」(36.6%)と続いている。

○前回調査との比較では、「デマンド型乗合タクシーの充実」と「バス等の見直し」、「高齢者等のタクシー利用支援制度」、「運転免許返納者への支援」が前回調査よりも増加している。

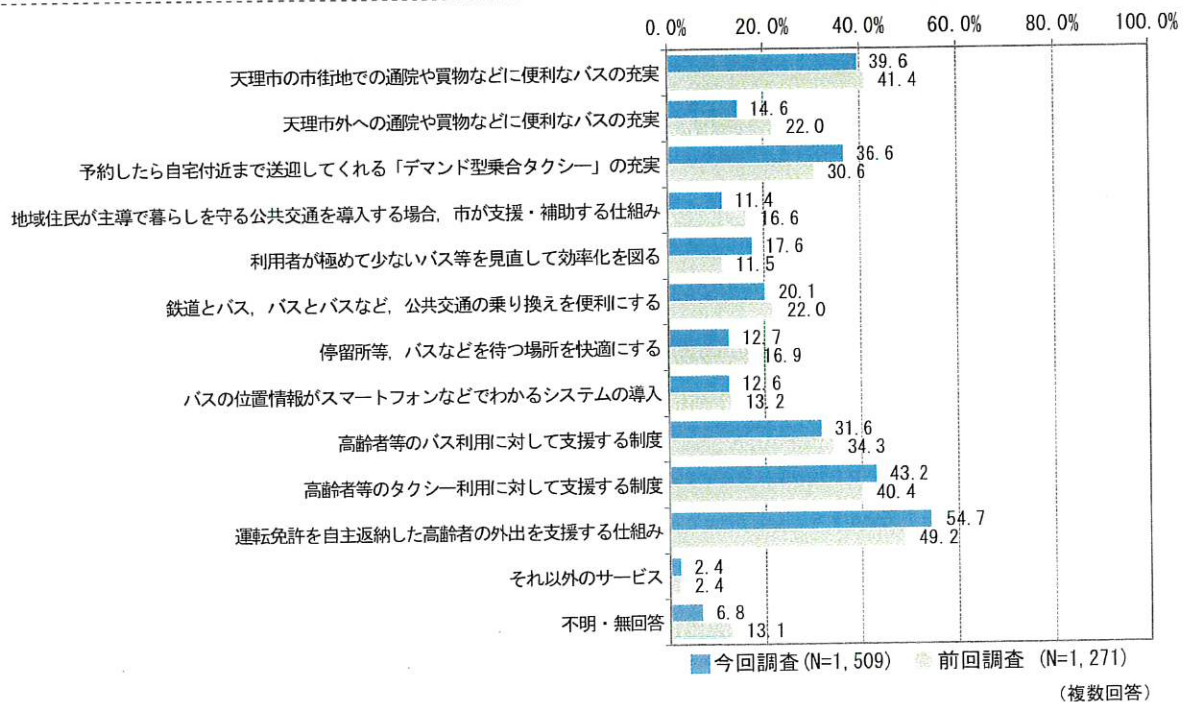


図 今後必要な公共交通サービスに対する意見 [市民アンケート]

### 3.6 観光客の公共交通利用

- 来訪交通手段では、すべての施設で「自家用車」が5割以上を占めている。
- 周遊に用いる交通手段は、石上神宮となら歴史芸術文化村では自家用車が最も多く、天理トレイルセンターでは徒歩が半数以上を占めている。
- 調査箇所以外に観光目的で訪れた天理市内のスポットでは、石上神宮となら歴史芸術文化村は「特になし」、天理トレイルセンターは「山の辺の道（散策・ウォーキング）」が最も多い。
- 公共交通への要望は、石上神宮と天理トレイルセンターでは「本数の増加」が最も多く、なら歴史芸術文化村では「周遊バスの運行」が多くなっている。

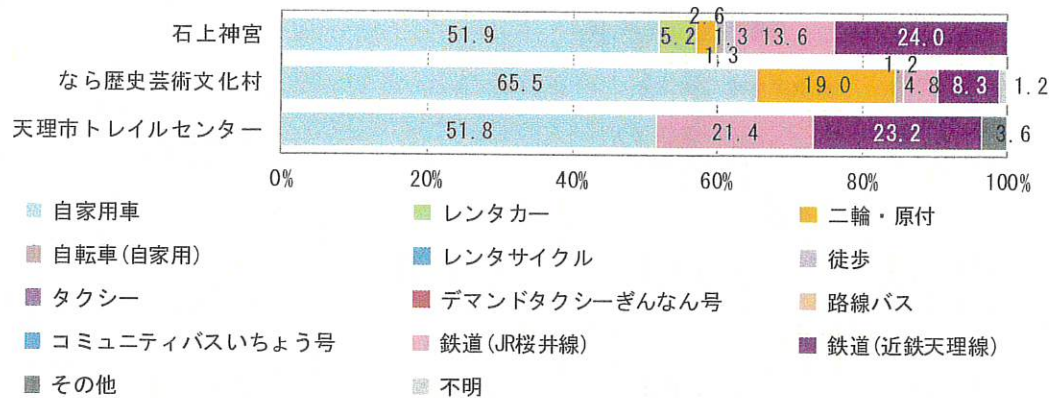


図 来訪交通手段

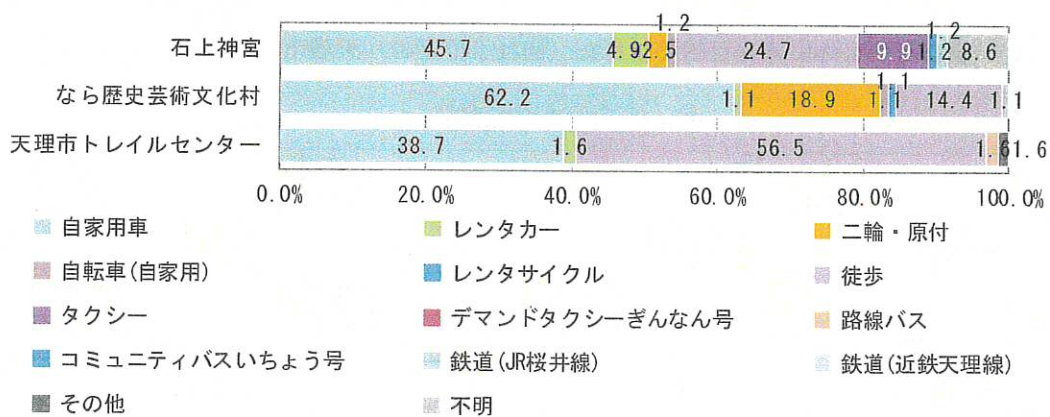


図 周遊に用いる交通手段

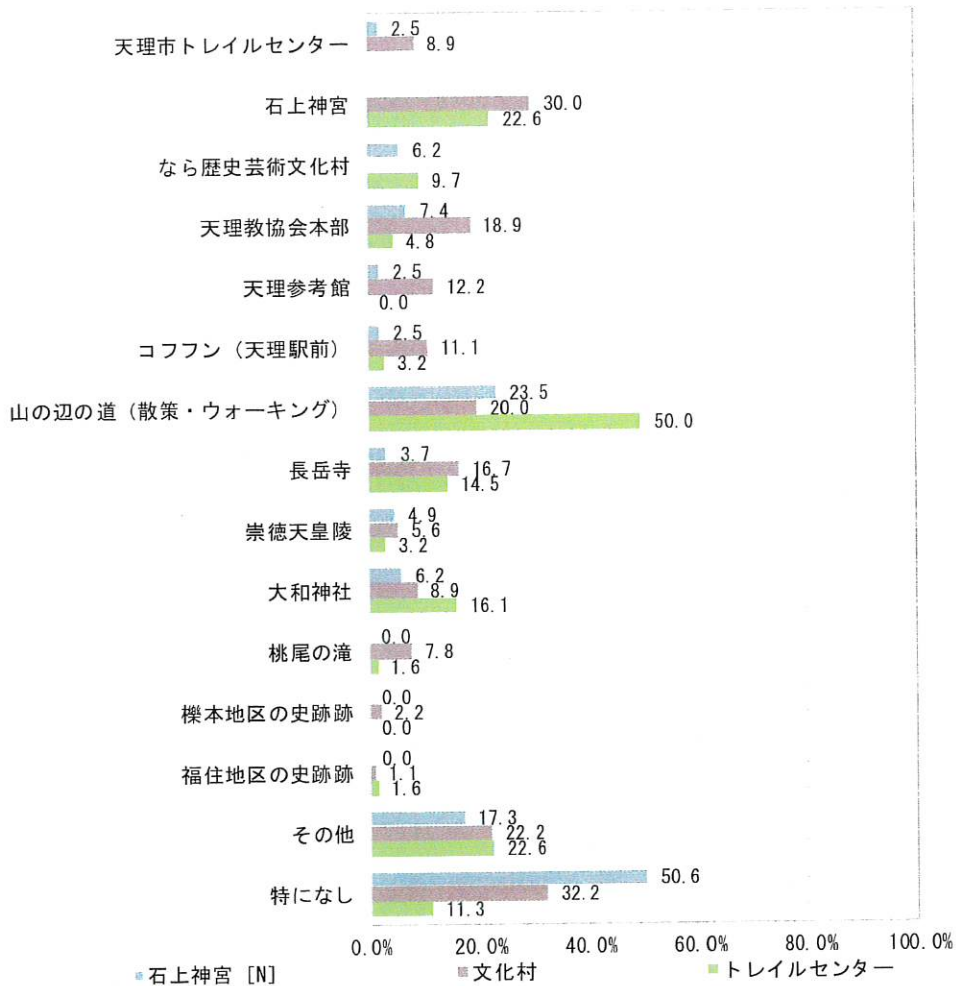


図 調査箇所以外に観光目的で訪れた（訪れる予定の）天理市内のスポット

表 公共交通への要望

観光目的での公共交通への要望	総数	回答地別		
		石上神宮	なら歴史芸術文化村	天理市トレイルセンター
本数（便数）の増加	46	27	7	12
周遊バスの運行	29	0	23	6
わかりやすい情報提供	6	0	5	1
乗換をしやすくする	5	2	1	2
料金の引き下げ	5	0	1	4
マルチモーダルな切符の発売	2	0	2	0
その他	54	14	24	16



## 第4章 市内の事業所からの意見

「天理市地域公共交通計画」の策定に際し、具体的な施策や事業の検討に反映するとともに、それぞれの役割を明確化することで計画の実効性を高めることを目的に、大規模事業所や医療施設、商業施設、観光施設を対象にアンケート調査、交通事業者を対象にヒアリング調査を実施する。

図 調査対象及び調査内容

	調査対象		調査内容
アンケート調査 ：関連施設	大規模事業所	1 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外来・来客状況</li> <li>・ 外来者・来客・従業員等の交通手段</li> <li>・ 公共交通への要望</li> <li>・ 公共交通全般に関する意見 等</li> </ul>
	医療施設	2 施設 ※ 1 施設辞退	
	商業施設	4 施設	
	観光施設	1 施設	
ヒアリング調査 ：交通事業者	鉄道事業者	2 社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用状況</li> <li>・ 事業を継続するための取組</li> <li>・ 施設及びその周辺の状況</li> <li>・ その他事業の状況</li> <li>・ 公共交通全般に関する意見 等</li> </ul>
	バス・コミバス 運行事業者	1 社	
	タクシー・デマ ンド交通運行事業者	1 社	

### 4.1 アンケート調査結果：関連施設

#### 4.1.1 大規模事業所

従業員の 交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用車が半数以上を占めるものの、路線バスの利用も 2 割を占める。</li> <li>・ 駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> </ul>
来訪者の 交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車の利用が 8 割を占めるものの、路線バスの利用も 2 割を占める。</li> <li>・ 駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> </ul>

#### 4.1.2 医療施設

外来状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外来者は、予約される方が半数以上を占める。</li> <li>・外来が多い時間は午前中。</li> </ul>
外来者の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用割合は1割もない。</li> <li>・外来者の交通手段は施設によるが、自動車の利用が多い施設もある。</li> <li>・駐車場は整備されている状況にあり、駐車料金は無料である。</li> <li>・外来者が困っていることとして、独居の高齢者の通院のための交通手段が少ないとの意見がある。</li> </ul>
職員の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8割以上の職員が自動車を利用しているが、公共交通利用者も1割を占める。</li> <li>・職員専用の駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> <li>・職員が困っていることとして、職員の増加に伴う駐車場不足がある。</li> </ul>
送迎バスの運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2施設と病院と鉄道駅を結ぶ送迎バスを運行しており、利用者も一定数存在する。</li> </ul>
公共交通への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療施設周辺の公共交通について困っていることとして、下山バス停及び山村町バス停発着のバスを医療機関の最寄りバス停まで延伸してほしいとの要望がある。</li> </ul>
公共交通全般に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・足のない高齢者が増えてきたため、その方々の対応をお願いしたいとの意見がある。</li> </ul>

#### 4.1.3 商業施設

来客状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日・休日とも、コロナの影響により来客数が減少している施設が多い。</li> <li>・来客形態は、コロナの影響なく、施設によってさまざまである。</li> <li>・来客の多い時間は、施設によってさまざまであるが、午前中か夕方である。</li> <li>・来客の交通手段は、4割以上が自動車であり、次にその他（自転車・徒歩のみ）である。</li> <li>・公共交通での来客はほとんどない。</li> </ul>
従業員の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の利用が6割以上を占める施設がある一方で、その他（自転車・徒歩のみ）が7割を占める施設もある。</li> <li>・公共交通の利用は多くても1割程度である。</li> </ul>
来客・従業員の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての施設において、駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> <li>・交通手段の困りごととして、駐車場での高齢者の交通事故、特売日の交通渋滞がある。</li> </ul>
公共交通への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設周辺の公共交通について困っていることとして、コミバスだけではなく、路線バスを運行してほしいとの要望がある。</li> <li>・公共交通を利用してもらうために必要なこととして、タクシーの確保、運賃を安く設定、高齢者の移動手段の確保がある。</li> </ul>
公共交通全般に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の移動手段の確保の意見がある。</li> </ul>

#### 4.1.4 観光施設

来客状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日・休日ともお昼の来客が多い。</li> <li>・交通手段は自動車が8割を占め、公共交通の利用が2割を占める。</li> <li>・駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> </ul>
従業員の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場が整備されており、駐車料金は無料である。</li> </ul>
公共交通全般に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光施設をAI デマンド交通の乗降場に設定してほしいとの意見がある。</li> </ul>

## 4.2 ヒアリング調査結果:交通事業者

### 4.2.1 鉄道事業者

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期がすべての駅において半数以上を占める。</li> <li>・行楽シーズンは山の辺の道のハイキング利用が多い。</li> </ul>
鉄道事業を継続するための取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・できるだけコストを抑えて利便性を維持できるようなサービスを行っている。</li> <li>・多機能トイレや車いすスペース、多言語放送装置が設置されている新車両を導入している。乗務員がタブレットを用いて翻訳を行っている。</li> <li>・鉄道事業者が発行するパンフレットで山の辺の道ハイキング等の紹介をしている。</li> <li>・鉄道事業者単独での取組には限界があり、行政・市民・事業者が一丸となって利用者増加に向けての機運を高めていく必要がある。</li> </ul>
鉄道駅の設備の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天理市と協力して鉄道駅のバリアフリー化やレストランの設置を行っている。</li> <li>・鉄道駅の無人化に伴い、非常通報装置の設置を計画している。</li> </ul>
鉄道駅周辺の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅によっては道が狭く、鉄道駅とバス停が離れている。</li> <li>・鉄道駅近くの公衆トイレの洋式化の要望がある。</li> <li>・鉄道が遅延した際、市営自転車等駐車場の営業時間に間に合わず、自転車が利用できないと利用者から意見がある。</li> <li>・不法駐輪のある駅がある。</li> </ul>
その他事業の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政や地元団体等と連携して、住みたいまちとなるような施策の実施、地域の活性化や鉄道利用を促進するイベントを実施していきたいと考えている。</li> <li>・沿線のお出かけを促進するためのお得な切符の販売などを新たに検討している。</li> <li>・人手不足の対応として、機械やネットで切符を買えるようにし、人でしかできない業務に人を充てていきたい。</li> </ul>
公共交通全般に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数が少ないため、二次交通との乗り換えしやすさが重要である。</li> <li>・鉄道に他の交通手段が合わせてダイヤ改正を行う。</li> </ul>

### 4.2.2 バス・コミバス運行事業者

利用状況	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・憩いの家や大規模事業者、高校を目的地とする利用者が多く利用している。</li> </ul> <p>&lt;コミバス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西部線は、イオンタウンを目的とした買い物利用が多く、高齢者、障がい者が多く利用している。</li> <li>・東部線は、学生・地元住民の利用が多い。時々、石上神宮や天理ダムへの団体利用がある。コミバスと路線バスをコミバスに一元化したことによる影響はほとんどなかった。</li> </ul>
バス事業を継続するための取組	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民が利用してもらわなければ事業として継続が難しい。</li> <li>・サイクルアンドライドの取組をしているが、天理市内には設置していない。</li> </ul>
天理市内のバス路線や停留所の状況	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況に応じて運行本数を見直す予定である。</li> </ul> <p>&lt;コミバス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天理駅の停留所は1回で停車することができず、後進する必要があるため、危険である。停留所が色褪せており、見にくくなっている。</li> </ul>
その他事業の状況	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員確保のために、運賃改定等を行い、増えた原資で乗務員の賃上げを行い、労働条件を改善していくことを考えている。</li> </ul>
公共交通全般に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通で活かされるかたちでAI デマンド交通を導入してほしい。</li> <li>・路線バスの運行が厳しい地域は、AI デマンド交通の導入を検討してほしい。</li> </ul>

#### 4.2.3 タクシー・デマンド交通運行事業者

<p>利用状況</p>	<p>&lt;タクシー・デマンド交通共通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・午前中は高齢者が病院に行くための利用がほとんどである。その他は買い物のための利用である。</li> </ul> <p>&lt;タクシー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人工透析を必要とする方は1週間に3回病院に行く必要があり、県内の各病院への配車予約があるため、最優先で配車している。観光客よりも住民の利用が多く、主に病院と介護のために利用している。</li> </ul> <p>&lt;デマンド交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学生が学校帰りに乗車するケースが見られる。行きは親に送ってもらい、帰りはデマンド型乗合タクシーを利用していると思われる。</li> </ul>
<p>タクシー事業を継続するための取組の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足は、全国ハイヤー・タクシー連合会でも最大の課題となっている。このため、乗務員が安定した給与をもらえるように、基本給の導入を検討している。</li> <li>・タクシーは認可運賃であるため、新運賃への改定を申請するためには一定の条件をクリアする必要がある。その条件の改善を希望している。</li> </ul>
<p>運行状況</p>	<p>&lt;タクシー&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・携帯電話の普及前は専用電話からの配車依頼が戦力であったが、今はほとんどが携帯電話からの依頼であり、専用電話の利用は下火である。病院では携帯電話が使用できないため、専用電話の設置の必要性はある。</li> <li>・救急で病院に運ばれた際、朝までタクシーがないから帰れない、という声は聞いている。但し、行政から奈良県のタクシー協会に、タクシー事業者による当番制での深夜対応の依頼があり検討中であるものの、どこが費用負担をするかで議論が止まっている。</li> </ul> <p>&lt;デマンド交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西エリアは利用者が多いものの、国道24号の渋滞も相まって所要時間を要する</li> </ul>
<p>その他事業の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両を更新していきたいが、費用の関係により数が足りていない。</li> </ul>
<p>公共交通全般に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AI デマンド交通と一般タクシーの役割分担をしっかりと欲している。現在のデマンド交通は天理市内中心部と東西南北エリアの輸送が大原則のもと、運行されている。市内のどこでもAI デマンド交通で輸送可能となると、既存のバス事業者やタクシー事業者がなくなってしまうのではないかと危惧している。</li> <li>・デマンド交通を便利にしすぎるとタクシーに勘違いされてしまう問題がある。あくまでも「乗り合い」であり、タクシー車両を使用しているものの、タクシーとは仕組みが異なることを利用者に周知する必要がある。</li> <li>・AI デマンド交通は、AI が運行できると判断すると配車されてしまうため、乗務員の負担が大きい。</li> </ul>