

平成 26 年 5 月 27 日

天理市地域公共交通活性化協議会 資料案 (H26.5.14 現在)

第 2 次天理市地域公共交通総合連携計画改定およびバス路線に関する調査について

和歌山大学 辻本勝久

はじめに

今年度は「第 2 次天理市地域公共交通総合連携計画改定およびバス路線に関する調査」を受託し、主として「第 2 次天理市連携計画改定調査」および「天理都祁線苜原系統モビリティ・マネジメント調査」の 2 つの調査研究を計画している。

#### 1. 第 2 次天理市連携計画改定調査（地域交通政策に関する新制度への対応）

わが国の交通政策全般に関する基本方針を定めた「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月 4 日に施行された。また、同法の基本理念の具体化などを目的とする「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案」（以下、改正活性化再生法とする）が平成 26 年 2 月 12 日に閣議決定され、同日付で国会に提出された。

改正活性化再生法のもとでは、現行の地域公共交通総合連携計画に代わるものとして、「地域公共交通網形成計画（仮称）」が制度化される予定である。この制度は、交通政策基本法の基本理念を踏まえた基本方針と、基本計画である「地域公共交通網形成計画（仮称）」、実施計画である「地域公共交通再編実施計画（仮称）」等の 3 段階で構成される予定である<sup>1)</sup>。また、地域公共交通網形成計画には、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築が新たに盛り込まれる<sup>2)</sup>。

このように、わが国の地域交通に関する制度は大きく変わろうとしている中にある。そこで今年度は、新制度とその利活用方法を研究しつつ、「第 2 次天理市地域公共交通総合連携計画」を新制度に即した内容へと適切に改定するための検討を行う。

#### < 調査スケジュール案 >

- ・別紙の通り

---

\*1 国土交通省「地域公共交通の充実に向けた枠組みの見直し（イメージ）」

<http://www.mlit.go.jp/common/001022816.pdf>

\*2 国土交通省「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案について」 [http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000059.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000059.html)

地域公共交通国の支援強化へ活性化再生法改正案を閣議決定

2014/02/19 交通新聞

政府は12日、「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案」を閣議決定した。国土交通省が構想した同法案は、昨年11月に成立した交通政策基本法の趣旨に沿って、2007年（平成19年）成立の地域公共交通活性化・再生法（通称）を改正。従来の交通事業者への支援に代え、都道府県や市町村がまちのコンパクト化の一環として公共交通活用を位置付けたり、鉄道沿線に住宅を誘致するといった、まちづくりと連動する交通再生策を国として支援する。

地域交通を移手段だけでなく、まちづくりや地域観光の実効手段と位置付け、国の支援を強化するのが改正法案の考え方。現行の活性化・再生法では、公共交通総合連携計画が全国500地域以上で策定され、地域鉄道やバスの存続に成果を挙げたものの、既に約200地域では期限終了で失効し、休廃止される路線が相次いでいる。

改正法案では、現在の連携計画に代わり「地域公共交通網形成計画」を制度化。形成計画では、鉄道・バス増発（運行回数多頻度化）、運賃負担軽減、バス専用・優先レーン整備、交通ICカード導入といった利用促進策に加え、エリア内の循環型バスや鉄道・幹線バスに連絡するフィーダーバス（コミュニティーバス）、利用に応じ運転するデマンド型乗合タクシーといった多様な地域交通を支援する。形成計画の策定主体を従来からの市町村ばかりでなく都道府県に拡大するのもポイントで、広域的交通ネットワーク形成を目指す。

さらに、改正法案は政府が同日、閣議決定した「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」とも連動。国交省が構想した同法案は、行政や商業、医療といった都市機能を中心市街地に集約するコンパクトシティーの実現が目標で、都道府県や市町村が鉄道駅やバスターミナル周辺に都市機能を集積したり、鉄道沿線に住宅を立地したり、歩行者・自転車道を整備する場合、活性化・再生法の枠組みでも交通分野から支援。2つの改正法案を連動させる形で、コンパクトなまちづくりと公共交通ネットワーク形成を一体的に推進する。

改正法案で規定する形成計画は、基本計画の地域公共交通網形成計画と事業計画の地域公共交通再編実施計画の2段階に分かれ、都道府県や市町村が交通事業者と協議の上で策定。国交省は改正法の実効性を高めるため、モデルプロジェクトを選定して計画段階から公共交通再生を支援したり、必要があれば特例制度も用意する。

国交省は改正法案の必要事項を探るため、昨年9月から有識者による交通政策審議会地域公共交通部会を設置。1月31日には、今回の改正法案に盛り込んだ要旨を部会による中間とりまとめの形で公表している。

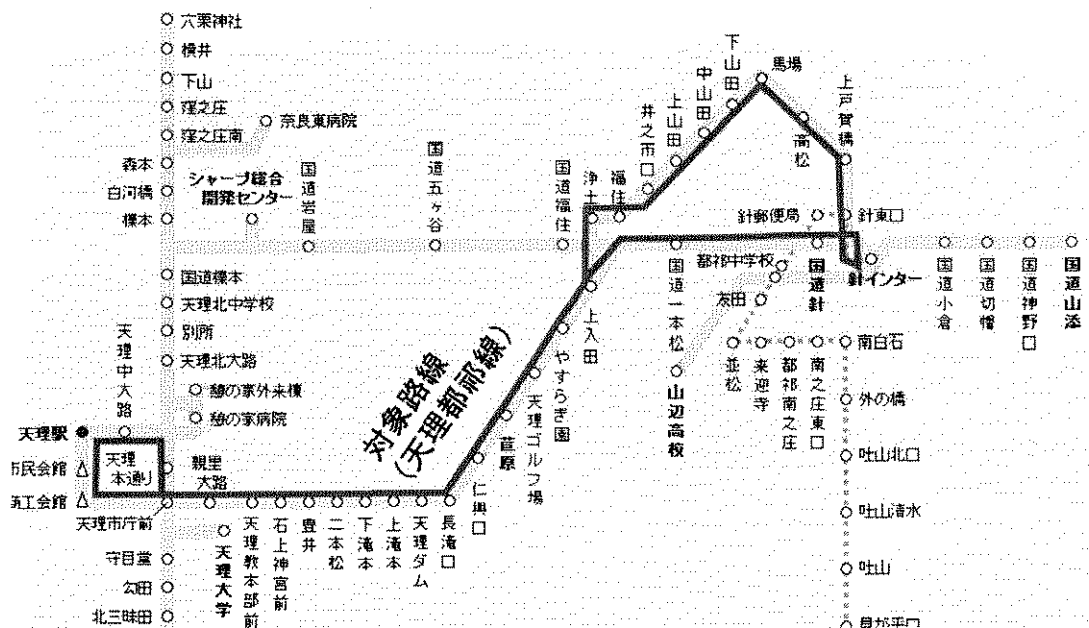
## 2. 天理都祁線菖原系統モビリティ・マネジメント（不採算バス路線への対応方針の検討）

天理都祁線、天理桜井線をはじめ、奈良県中南部地域の不採算広域バス25路線45系統については、運行事業者からの申し出を受け、奈良県地域交通改善協議会において新たな形態での運行確保等が検討されている。天理市においても、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの活用も含めて、対象系統の維持方策や代替手段について検討を進める必要があり、このことは第2次連携計画にも盛り込まれている。

そこで今年度は、天理市内を運行するバス路線の存廃判断の基準を探るべく、天理都祁線菖原系統沿線住民を対象としたモビリティ・マネジメント調査（下記参考）を行う。

具体的には、対象系統沿線住民700名に対し、「最寄りバス停から天理・奈良等への乗り継ぎ時刻表」「公共交通の利点を分かりやすく伝えるパンフレット」などの丁寧な情報提供を行い、アンケート調査で情報提供前後とのバス利用意識・行動の変化をみることで、情報提供の効果を測定する。

### <対象路線>



### 参考：モビリティ・マネジメントの特徴

モビリティ・マネジメント（MM）は、「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。

（出典：国土交通省パンフレット「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて」、平成19年）

<調査対象>

- ・天理都祁線苜原系統の沿線住民700名

<調査スケジュール案>

- ・別紙および以下の通り

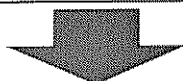
第1回目

目的	配布するツール等	実施時期	対象者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス等の利用状況の把握</li> <li>・コミュニケーションツールの配布と利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査協力への依頼文 (できれば市長署名入りにて)</li> <li>・アンケート調査票 (個人属性、現在のバス等の利用状況、バスへの意見等を尋ねる)</li> <li>・ひとりひとりカスタマイズした乗り継ぎ時刻表 (最寄バス停から天理、奈良、大阪方面。名刺サイズを予定)</li> <li>・動機付け冊子 (公共交通の利点をわかりやすく訴えるもの)</li> <li>・天理市中心部の魅力を示すパンフレット(既製品の活用を予定)</li> <li>・バスを利用したミニ旅行の提案 (上記時刻表または動機付け冊子の中に折り込む予定)</li> </ul>	平成26年6月	苜原系統沿線住民700名



第2回目

目的	配布するツール等	実施時期	対象者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果の測定</li> <li>・再度の利用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査票 (個人属性、第1回調査後のバス等の利用状況、第1回調査で配布したツールの感想や要改善点、バスへの意見等を尋ねる)</li> <li>・第一回調査協力のお礼状と利用促進への再度のお願い文 (できれば市長署名入りにて)</li> </ul>	平成26年7月	苜原系統沿線住民700名のうち、第1回目のアンケートに回答した方



結果のとりまとめ

<配布するコミュニケーションツールのイメージ>

乗り継ぎ時刻表のイメージ

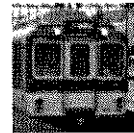
- ・名刺サイズの両面印刷
- ・苜原系統沿線住民 700 名全員に、それぞれの最寄りバス停からの情報をカスタマイズしてお届けする

表

平日(平成26年5月現在)		鉄道			
バス		天理駅	西大寺	天理駅	苜原着
苜原発	天理着	天理発	天理着	天理発	苜原着
738	805頃	JR 814	---	---	828
---	---	近鉄 815	840	916	---
831	858頃	近鉄 912	933	1017	---
---	---	JR 921	---	---	935
1516	1543頃	近鉄 1545	1606	1642	---
---	---	JR 1558	---	---	1613
1738	1805頃	近鉄 1811	1831	1913	---
---	---	JR 1823	---	---	1838

平日(平成26年5月現在)		バス			
鉄道		天理駅	西大寺	天理駅	苜原着
JR奈良発	難波発	天理発	天理着	天理発	苜原着
1138	---	---	1151	1210	1236
---	---	1111	1146	1208	---
1440	---	---	1453	1502	1528
---	---	1349	1428	1449	---
1556	---	---	1612	1634	1700
---	---	1532	1606	1622	---
1737	---	---	1752	1816	1842
---	---	1709	1747	1808	---



お近くのバス停から  
天理・奈良・大阪  
への時刻表

裏

土休日(平成26年5月現在)		鉄道			
バス		天理駅	西大寺	天理駅	苜原着
苜原発	天理着	天理発	天理着	天理発	苜原着
741	802頃	近鉄 812	836	914	---
---	---	JR 815	---	---	829
900	927頃	近鉄 935	1001	1044	---
---	---	JR 954	---	---	1008
1516	1543頃	近鉄 1546	1611	1650	---
---	---	JR 1558	---	---	1613
1738	1805頃	近鉄 1815	1837	1911	---
---	---	JR 1823	---	---	1838

土休日(平成26年5月現在)		バス			
鉄道		天理駅	西大寺	天理駅	苜原着
JR奈良発	難波発	天理発	天理着	天理発	苜原着
1138	---	---	1151	1210	1236
---	---	1110	1146	1208	---
1556	---	---	1612	1634	1700
---	---	1520	1606	1623	---
1737	---	---	1752	1816	1842
---	---	1701	1738	1804	---

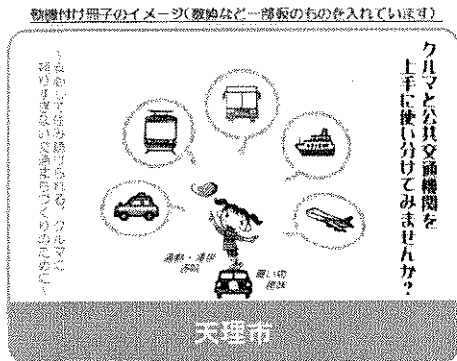
このスペースに

運賃情報  
お得な切符情報  
各社連絡先

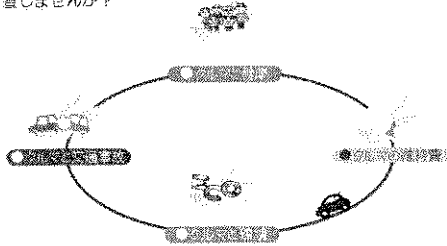
などを記載

## 動機付け冊子のイメージ

・ A5 版両面カラー印刷。作成中のため、数値などは一部仮のものを入れてあります



クルマは便利な乗り物ですが、いろんな角度から見ると、困ったこともあります。普段の移動手段について、少し見つめ直しませんか？



### 公共交通機関に関する問い合わせ先はこちら

奈良交通(株)お客様サービスセンター TEL (0742) 20-3100

JR天理駅 TEL (0742) 62-0026  
近鉄天理駅 TEL (0743) 62-0024



### 車プロジェクトに関する問い合わせ先はこちら

天理市地域安全課 TEL (0743) 62-1001

平成26年6月作成  
編集協力 和歌山大学経済学部社会研究室

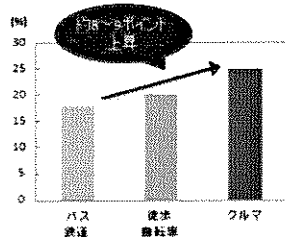
- 7 -

## クルマの移動では運動量が



クルマに頼りすぎるとうまくいきりませんか？

「肥満の人々(BMI>25)の割合と普段の移動手段との関係」



(出典) 京都府庁(2008)「運動者の交通手段選択と健康」(ATSS Review)

クルマだと、目的地まで座ったままでたどり着けますが、だからこまごまなく歩く、運動不足になりがちです。愛用クルマを使っている人の肥満になる確率は、それ以外の人の約1.5倍であることも知られています

- 1 -

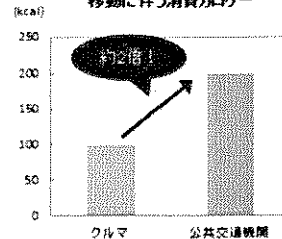
## がほとんどない？

移動手段を変えてエネルギー消費



1時間クルマで移動する代わりに、バス・自転車や徒歩は、人の消費エネルギーは約2倍以上になります。お買い物などの移動手段を公共交通機関に変えてみると、健康・ダイエットに役立ちます。


移動に伴う消費カロリー



(出典) 国立健康・栄養研究所(2012)「改訂版身体活動のメッツ表」

- 2 -

## クルマの維持費って

普通車の1台あたり維持費は1日約 円  
(1500CCクラス)

普段クルマにかかる費用は、ガソリン代と駐車場だけ、  
と思いがちかもしれませんが、実際は、1500CCのク  
ルマの1台あたりの維持費は1日約 1000円かかっ  
ています。

### ●一般的なクルマの維持費

項目	1500CCクラス	
	約11,400円/年	約17,700円/年
クルマ購入費 (税込5年後買換えを想定)	約250,000円/年	約300,000円/年
自動車税	7,200円/年	34,500円/年
任意保険料 (個人対物無制限)	約54,000円/年	約66,000円/年
維持 (車検料、自動車税、定期点検等)	約30,000円/年	約50,000円/年
基本的な費用 (洗車、オイル交換等)	約16,000円/年	約20,000円/年
消耗品 (タイヤ等)	約16,000円/年	約20,000円/年
ガソリン代 (燃費1万km走行、160円/Lを想定)	約106,600円/年	約112,300円/年
駐車場 (天候等の月極駐車場代の相場から)	約100円/年	約100円/年
合計	約900円/年	約1,700円/年

各種資料をもとに算出

費用

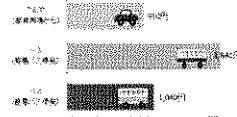
## 意外と高い？

持っているだけでかかるクルマの毎日維持費

クルマは持っているだけで毎日維持費がかかります。  
一方、バス・鉄道の運賃は高いか？と尋ねるのみ支払い  
ます。  
公共交通機関を利用したほうがお財布にお出かせできる  
かもしれません。

↓データは概算のみです

都市・丘陵地区に  
お住まいの方が中  
心商店街へお出  
かけするときの費  
用の比較



コラム

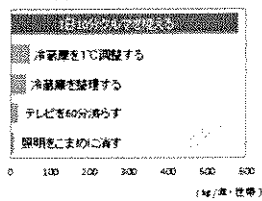
## クルマをちょっと控える

CO2削減には  
「クルマを1日10分控える」のが効果的！

環境にやさしい行動にはいろいろありますが、その中  
でも「クルマを控える」のが最も効果的です。

証明をごまめに消す、テレビを観る時間を減らす、な  
どの節電により、かなり効果的であることが知られてい  
ます。

色々なエコ活動を1年間続けた場合に、削減で  
きるCO2の量



(出典) 大田裕之・藤井聡 (2007)  
環境配慮行動における省エネルギー削減効果の検証に関する実証研究(工本学会論文集G)

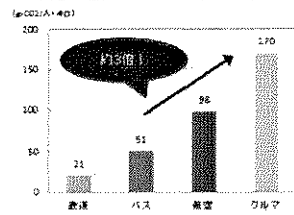
## だけで「エコ」？

クルマが1人を1km運ぶのに  
排出するCO2はバスの3倍

クルマは公共交通機関とちがって、車内という空間を  
簡単に独り占めできます。

しかし、クルマが1人を1km運ぶのには、バスの約3  
倍のCO2を排出しています。

1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素(2012年)



資料 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

(別紙) 調査スケジュール案

第二次天理市地域公共交通総合連携計画改定およびバス路線に関する調査 実施スケジュール案		平成26年度											
		5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
バス路線に関する調査 (首原系統沿線住民に対するモビリティ・マネジメント)	先行事例の収集	■	■										
	ツールの設計	■	■	■	■								
	アンケートの設計		■	■	■								
	印刷等準備			■	■								
	1回目配布				■								
	1回目回収					■							
	集計・分析					■	■						
	2回目配布						■						
	2回目回収							■					
	集計・分析						■	■					
結果とりまとめ						■	■	■					
連携計画の改定	新制度情報収集	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	改訂方針の策定						■	■	■	■	■	■	
	改定案策定										■	■	
協議会開催		■					■			■			
パブリックコメント											■	■	

※新制度の確定が遅れる場合、連携計画改定のスケジュールも後ろ倒しとなる