

天理市地域公共交通総合連携計画

平成20年4月

天 理 市

目次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 第1章 策定の背景 | |
| 1. 背景と経過 | 1 |
| 第2章 天理市の公共交通の現状 | |
| 1. 天理市の概況 | 2 |
| 2. 交通現況の整理 | 5 |
| 3. バス交通現況の整理 | 13 |
| 第3章 天理市の公共交通の課題 | |
| 1. 地形的な課題 | 19 |
| 2. 道路現況からみた課題 | 19 |
| 3. 鉄道連携の課題 | 19 |
| 4. 路線バスの課題 | 19 |
| 5. 住民参加型交通の導入促進のあり方 | 19 |
| 第4章 住民意識の把握と計画（事業）に反映すべき要点 | |
| 1. 公共交通空白地帯における住民意識の把握 | 20 |
| 2. 計画（事業）に反映すべき要点 | 27 |
| 第5章 天理市地域公共交通総合連携計画 | |
| 1. 基本方針 | 28 |
| 2. 計画区域 | 28 |
| 3. 計画の目標 | 29 |
| 4. 計画期間 | 32 |
| 5. 具体的な方策の検討 | 32 |
| 6. 具体的な事業計画 | 34 |
| 資料編 | |
| 資料1 道路運送法改正の概要 | 40 |
| 資料2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要 | 41 |
| 資料3 総合連携計画策定の検討経過と協議会 | 42 |
| 資料4 運行種別の例示（参考） | 46 |

第1章 策定の背景

1. 背景と経過

(1) 背景

天理市では、新しい21世紀を展望し、「いきいき百歳天理プラン」を提唱し、その施策の根幹となる考え方の3つの柱の1つに「百歳天理」を掲げ、天理市民がいつまでもさわやかで健康な人生を過ごし、生きてきて良かったと実感できる活力と希望に満ちたまちづくりを目指して、各施策に反映し推進しているところである。

こうした施策を推進する上で、地域住民の自立した日常生活及び健康づくり・学習活動・ボランティア活動等の社会生活を確保するための基盤を整備することが不可欠であり、そのためには、地域公共交通による移動手段の充実を図ることが重要である。更には、活力ある都市活動の実現や交通に係る環境への負荷の低減を図る観点も踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要な課題となっている。

本市における公共交通サービスの現況をみると、鉄道網ではJR桜井線及び近鉄天理線が市中心部から南北及び東西に運行しており、路線バス網は、市中心部から国道169号線を南北と東部山間部に向け東方向に運行している。しかし、市中心部が北部側に位置していることから、南部においては公共交通空白地となる地区が広がり、特に国道169号線以西の地域には多くの人口が分布しているため交通弱者とされる高齢者等の公共交通の利用が困難な地域住民が多く存在している。一方、東部中山間部においても路線バスが運行しているものの運行頻度等は低く利用離れが進んでいるほか、北端部においても交通不便地域が点在している。加えて、近年における急激な少子高齢化の進展やモータリゼーションの進展による移動のための交通手段に関するニーズの多様化により、地域公共交通の維持活性化に困難が生じてきていることが懸念される現状がある。

(2) 経過

天理市におけるこれまでの取組経過については、平成17年11月から現在まで、活力ある地域社会の実現を主眼におき、公共交通の利便性向上を柱として、公共交通空白地帯の解消を図るためコミュニティバスの導入に関する検討を進め、この間、平成19年10月（追加調査平成20年1月）にアンケート方式によるコミュニティバス運行事前調査を完了し、地域住民の交通利用状況や公共交通に関わるニーズ調査を完了している。

一方、公共交通にかかる制度面においては、平成18年10月1日にバス・タクシー事業を所管する道路運送法が一部改正され（概要は2.で説明）たが、その後、地域公共交通の活性化・再生を図る上で、従来の道路運送法、鉄道事業法、軌道法、海上運送法という縦割り型の法制度を包括した取組が必要であるとの認識の下、平成19年10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、新しい枠組みによる制度が整えられた。

前述した本市を取り巻く公共交通の現状を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の趣旨・制度に則り、地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、自治体、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者（住民）などの公共交通に関わる関係者の合意形成を行い、本「天理市地域公共交通総合連携計画」を策定するものである。

第2章 天理市の公共交通の現状

1.天理市の概況

(1)位置・地勢等

本市は、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30km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14.9km、南北10.6kmにわたり、面積86.37[・]であり、奈良県の総面積3,361.1[・]の2.3%を占めている。

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

土地利用状況は、市域の約4割が山林、3割強が農地であり、都市的な土地利用のうち、集落地を含めた都市的形態をなしている市街地は1割強で、天理総合駅を基点とする鉄道駅周辺および幹線道路沿いに市街地が形成され人口が密集している状況である。

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

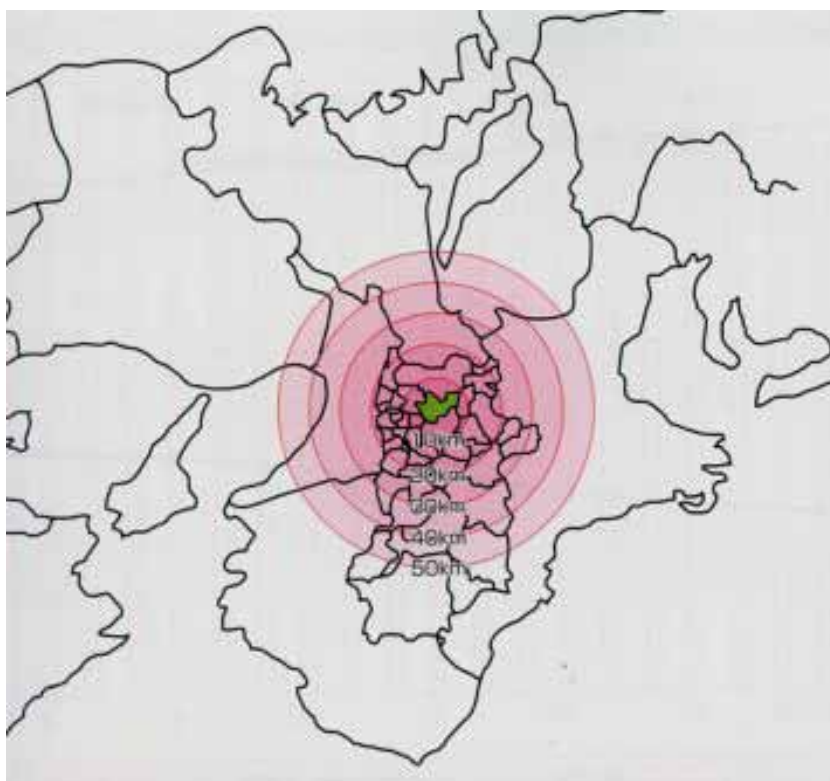


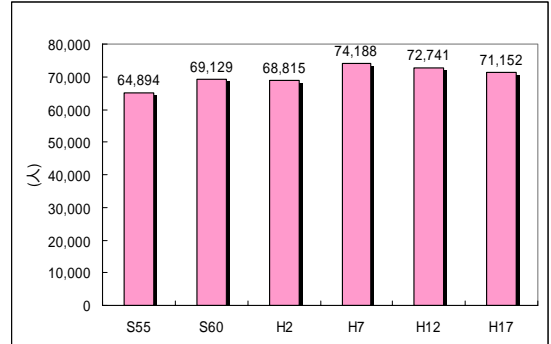
図. 1 天理市の位置

(2)人口

総人口の推移

人口は約7万人であり、平成7年をピークに減少傾向

平成20年(3月1日現在)の天理市の総人口は、約7万人(69,351人)となっている。人口の推移に着目すると、平成7年の約7.4万人をピークに減少傾向に転じている。



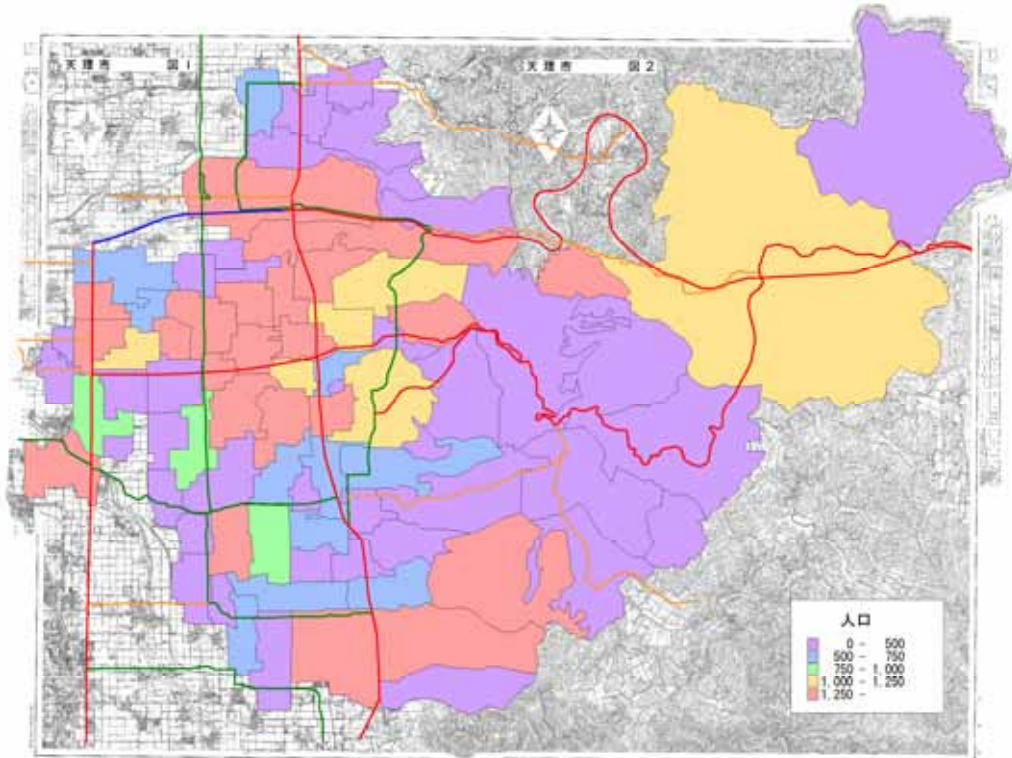
資料：国勢調査

図.2 天理市の人口推移

町別人口

国道169号以西の平地部に人口が集中

町別人口についてみると、天理ICを中心とする平地部において人口が集中している。一方、国道169号以东の中山間部における人口は少ない。



資料：H19住民基本台帳

図.3 町別人口

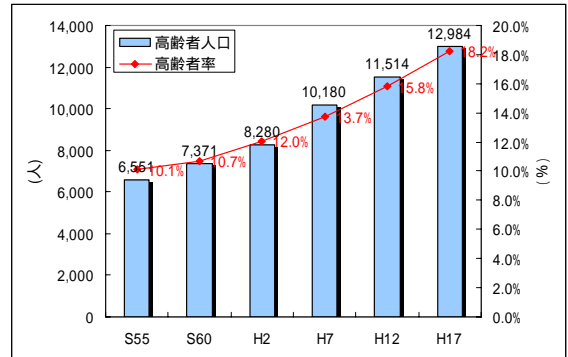
(3)高齢者（65歳以上）人口

高齢者人口の推移

高齢者人口は著しく増加

天理市における高齢者人口は、平成 20 年(3月1日現在)において 13,318 人となっており、高齢者率は 19.2%となっている。

高齢者の推移についてみると、近年は著しく増加しており、今後も更なる高齢化率の増加が考えられる。



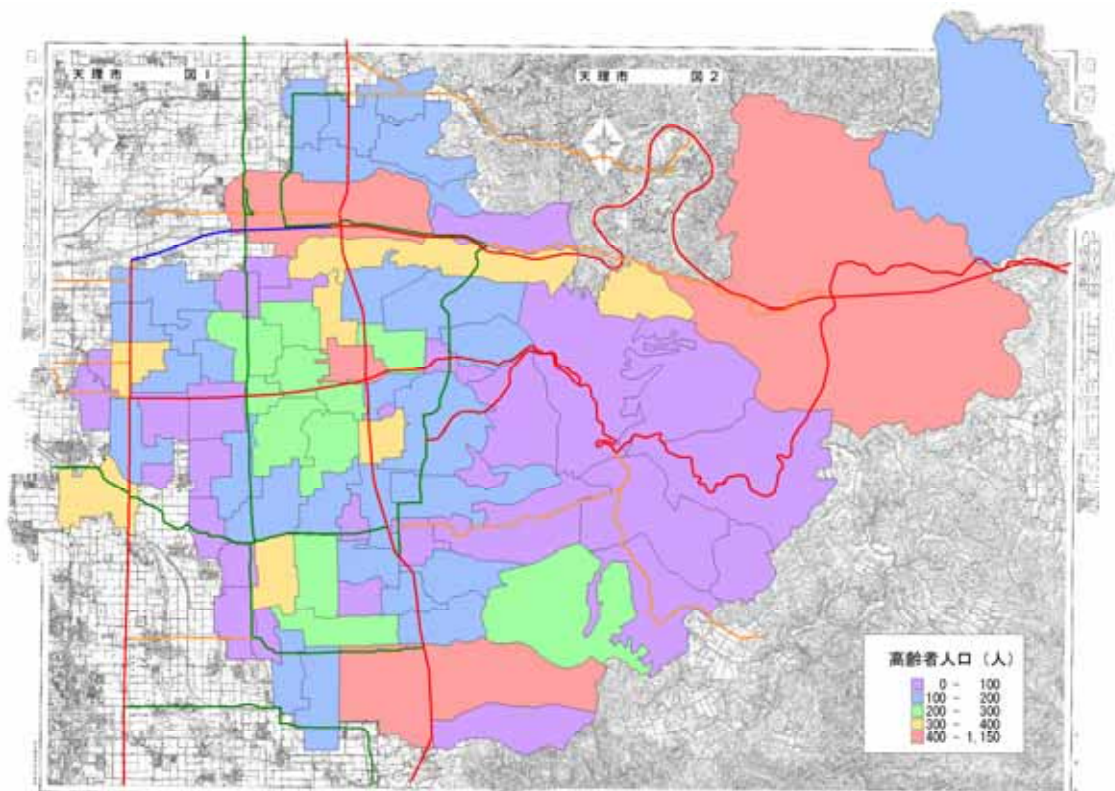
資料：国勢調査

図.4 天理市の高齢者人口推移

町別人口

中心部および南部、山間部に集中

高齢者分布についてみると、天理 IC 周辺および福住、柳本において集中している。また、国道 25 号周辺部等も多くなっている。



資料：H19 住民基本台帳

図.5 町別高齢者人口

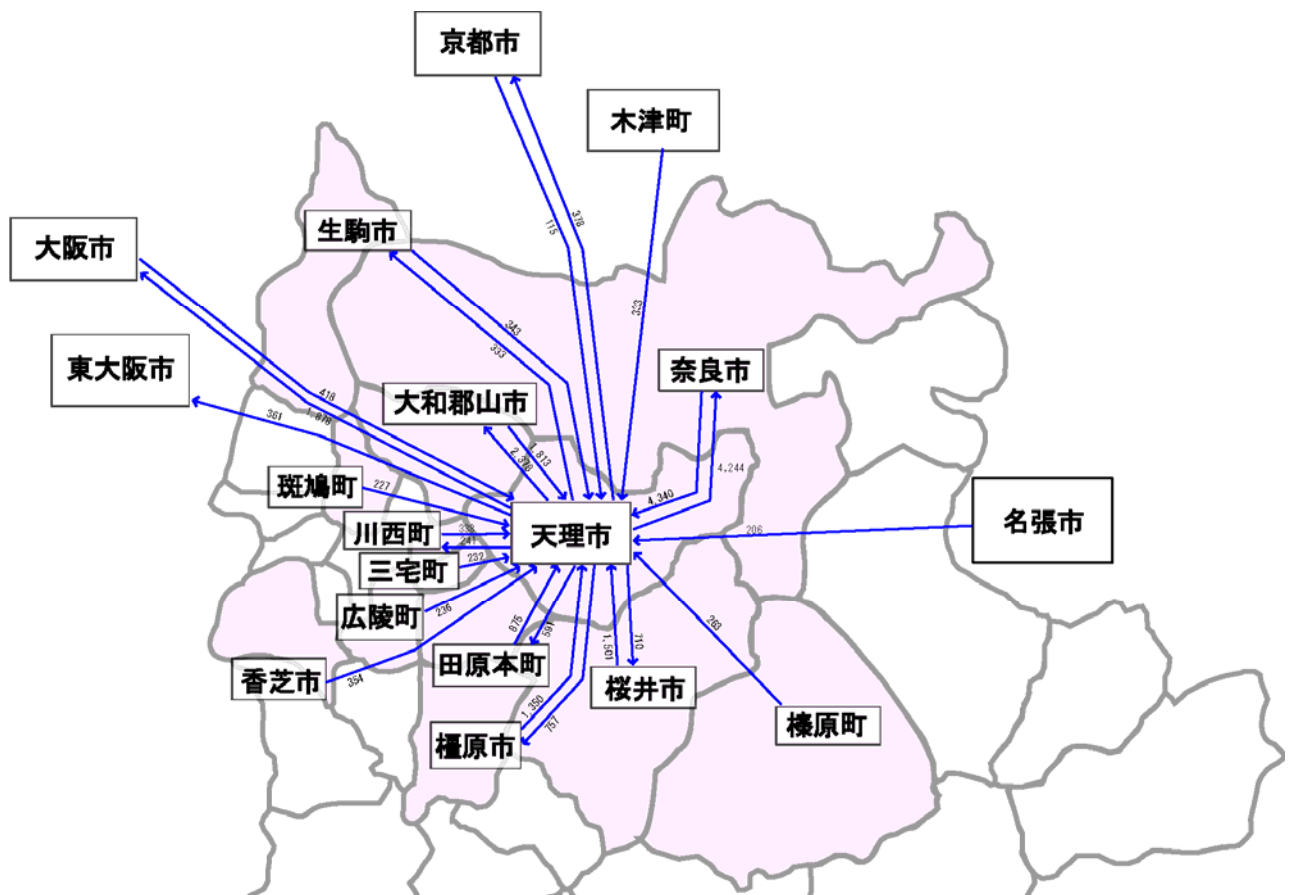
2.交通現況の整理

(1)通勤・通学流動

奈良市・大和郡山市など北側方面との流動が多い通勤・通学流動

天理市の通勤・通学流動をみると、奈良市との流動が最も多くなっており、両方向共に多くなっている。ついで、大和郡山市との流動が多く、天理市からの流動が多くなっている。

一方、桜井市や橿原市などの南側市町については、天理市への通勤・通学流動が多くなっている。



資料：平成17年国勢調査

図.6 天理市に関連する通勤・通学流動

(2)交通機関別旅客輸送状況

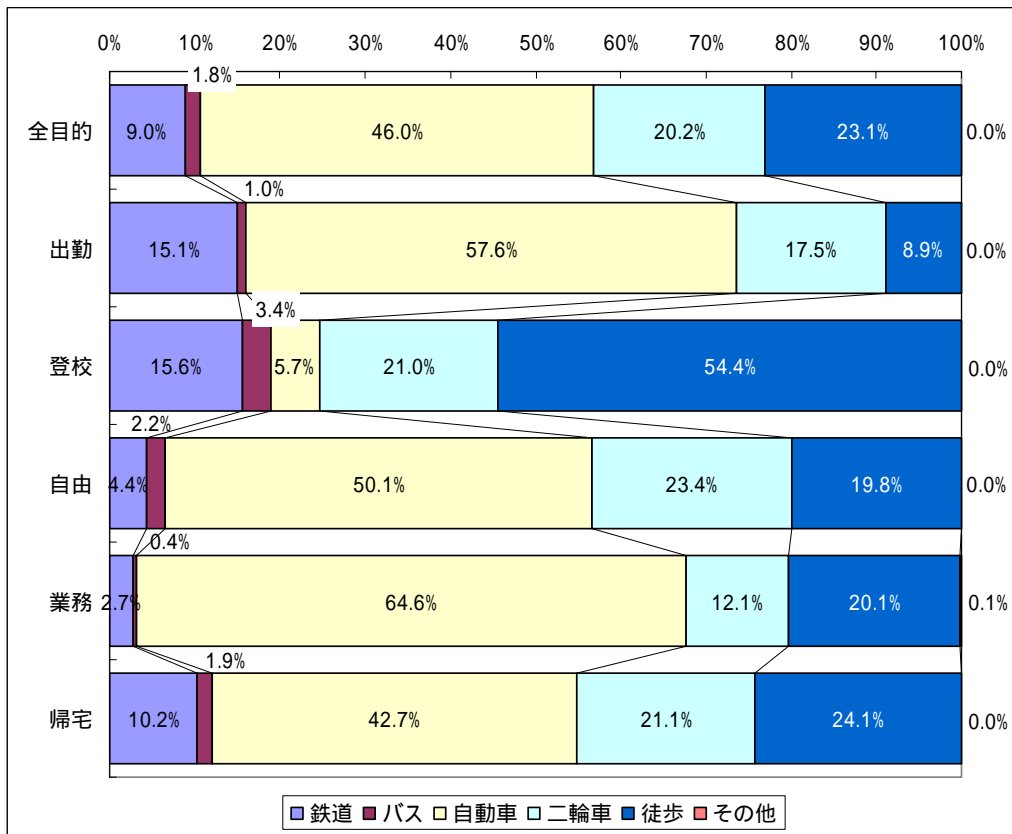
発生集中交通量でみた交通機関の利用状況

ア.地域別にみた交通機関の利用状況

自動車の分担率は約半分、公共交通は1割程度

天理市における発生集中交通量からみた交通機関の利用状況については、全目的では、自動車の分担率が46%ともっとも高くなっており、ついで、徒歩、二輪車となっている。公共交通については、鉄道が1割程度となっているものの、バスについては約2%と非常に低くなっている。

目的別では、出勤・自由・業務目的に関して、自動車分担率が5割を超えている。公共交通の分担率については、登校目的以外は非常に低い状況である。



資料：第4回京阪神都市圏PT調査

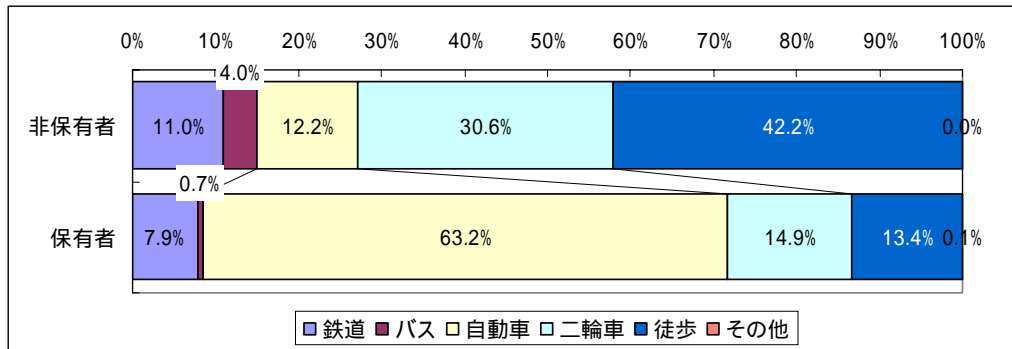
図.7 発生集中交通量からみた交通機関の利用状況

イ.免許を保有しない人の交通機関の利用状況

二輪車・徒歩が7割以上、バスの分担率は保有者の6倍以上

免許保有状況別の分担率をみると、免許保有者に関しては自動車分担率が6割以上と高くなっているのに対し、非保有者に関しては二輪車・徒歩が7割以上となっている。

バスの分担率については、どちらについても低い状況であるものの、非保有者の分担率は、保有者の6倍程度と高くなっている。



資料：第4回京阪神都市圏PT調査

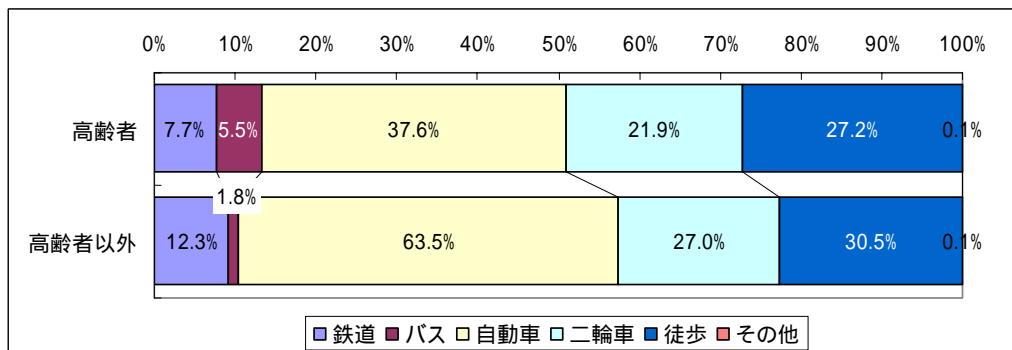
図.8 発生集中交通量からみた免許保有状況別交通機関の利用状況

ウ.高齢者の交通機関の利用状況

高齢者のバスの分担率は、高齢者以外の分担率の4倍

高齢者の分担率についてみると、自動車の分担率が約4割程度と最も高く、ついで、徒歩・二輪車となっている。しかしながら、高齢者以外と比較すると、自動車の分担率は1割程度低い状況となっている。

公共交通の分担率については、鉄道については低くなっており、バスについては4倍程度に高くなっている。



資料：第4回京阪神都市圏PT調査

図.9 発生集中交通量からみた高齢者の交通機関の利用状況

(3) 道路交通の状況

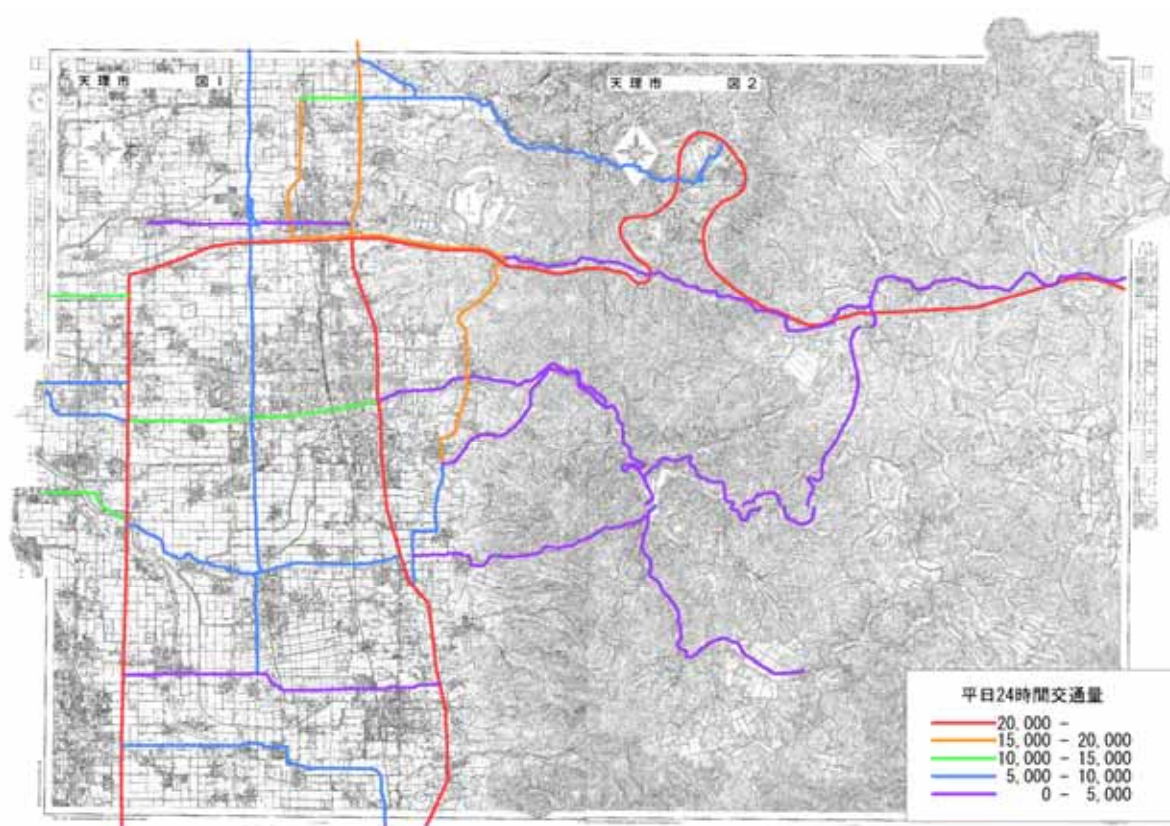
路線別交通量

国道 25 号、24 号、169 号に集中

天理市内の自動車交通状況についてみると、天理のみならず広域的なネットワークといえる直轄国道における交通量が多くなっている。

東西方向については名阪国道、南北方向については国道 24 号および国道 169 号の交通が集中している。

他の路線については、国道 169 号以西については東西・南北方向ともに多くなっているが、以東については交通量が少ない路線が多い。



資料：平成 17 年道路交通センサス

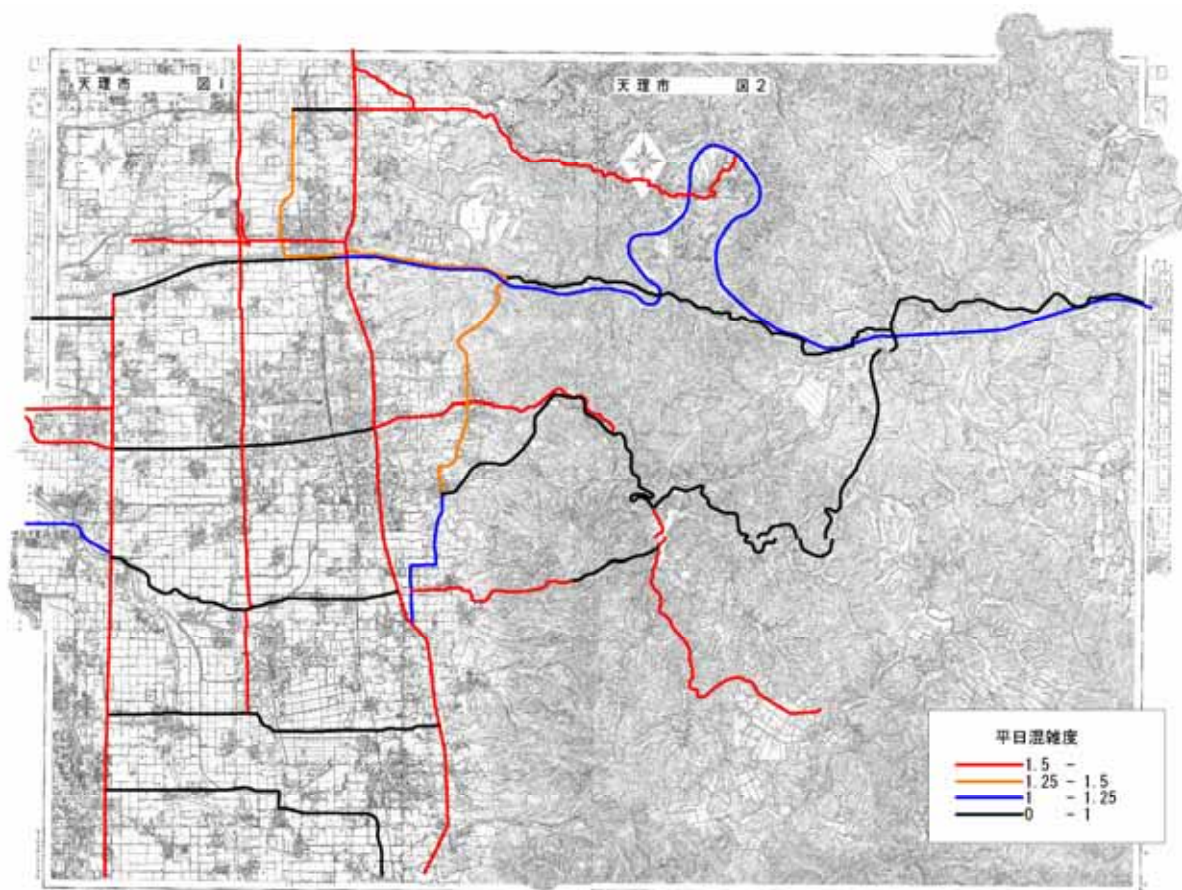
図.10 自動車交通量（平日 24 時間）

混雑度

南北方向軸に関して混雑度が著しく高い

天理市内の道路の混雑度については、国道 24 号、国道 169 号などの南北方向路線については、混雑度が 1.5 以上となっており、慢性的に交通渋滞が発生している状況である。

東西方向については名阪国道等において混雑度が 1.0 を上回っているものの、混雑度が高い路線は南北方向と比較して少ない。



資料：平成 17 年道路交通センサス

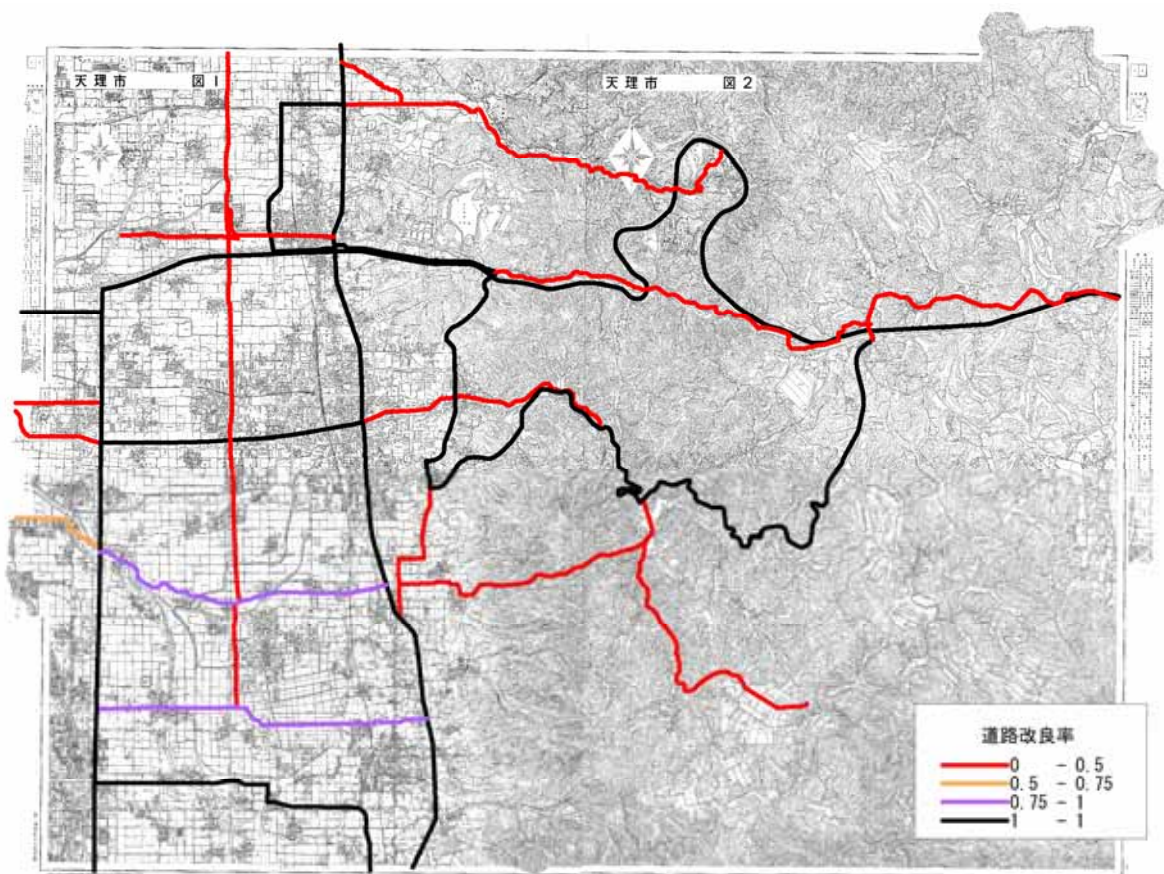
図.1 1 混雑度

道路改良状況

市南西部において改良率が低い路線が多い

道路改良状況（幅員 5.5m 以上）についてみると、東西方向については、旧国道を除き、道路改良は行き届いている。

しかしながら、市南西部や国道 169 号と並行する県道については、改良率が低く、路線バス等大型車の離合が困難な区間が多くなっている。



資料：平成 17 年道路交通センサス

図. 1 2 道路改良状況

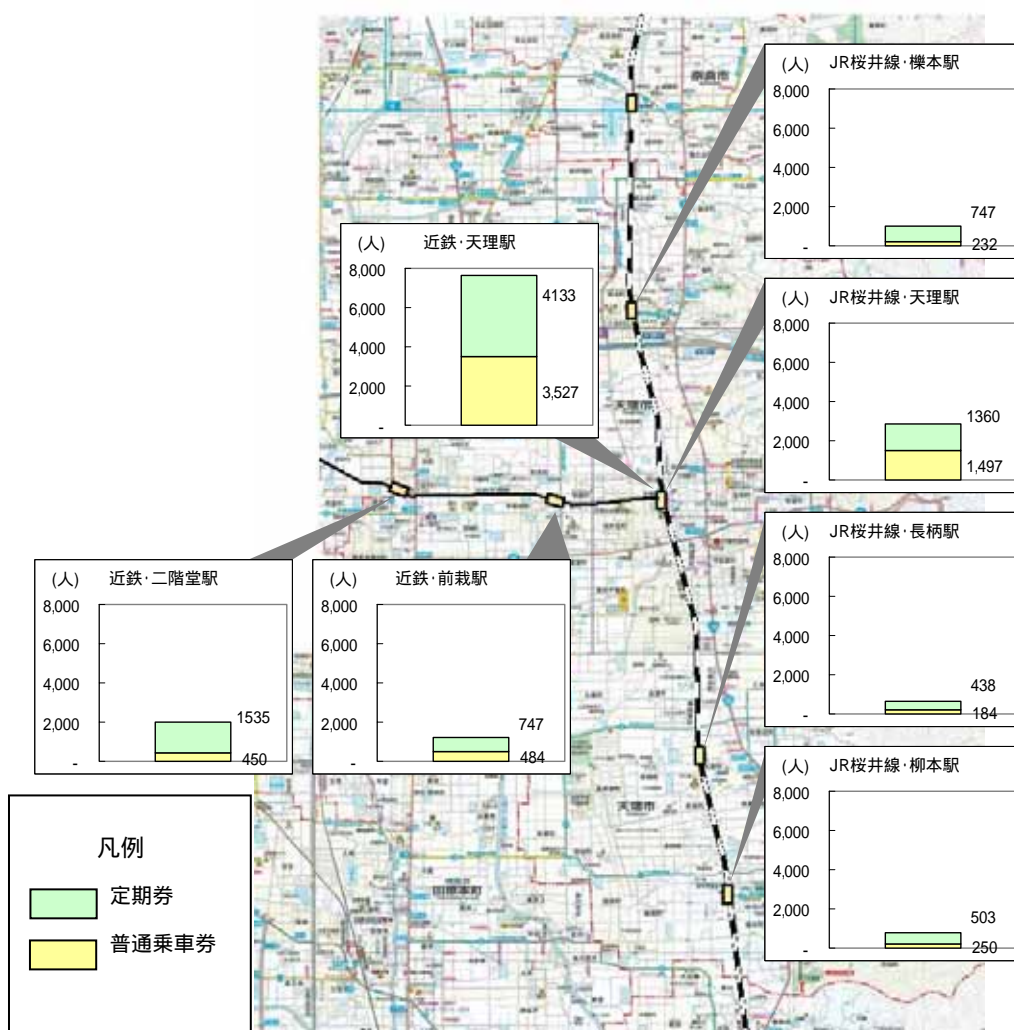
(4) 鉄道利用の状況

駅別乗降人員

近鉄天理駅の利用者数が約 7.6 千人と最も多い

天理市においては、市街地東部に JR 桜井線が南北に、市街地中央部から西部にかけて近鉄天理線が東西に運行している。

鉄道の利用者数をみると、近鉄天理線の始発駅である天理駅の利用者が約 7.6 千人と最も多くなっている。ついで、JR 桜井線の天理駅が 2.9 千人となっており、天理駅に鉄道の利用者は集中している。



資料：天理市統計データ

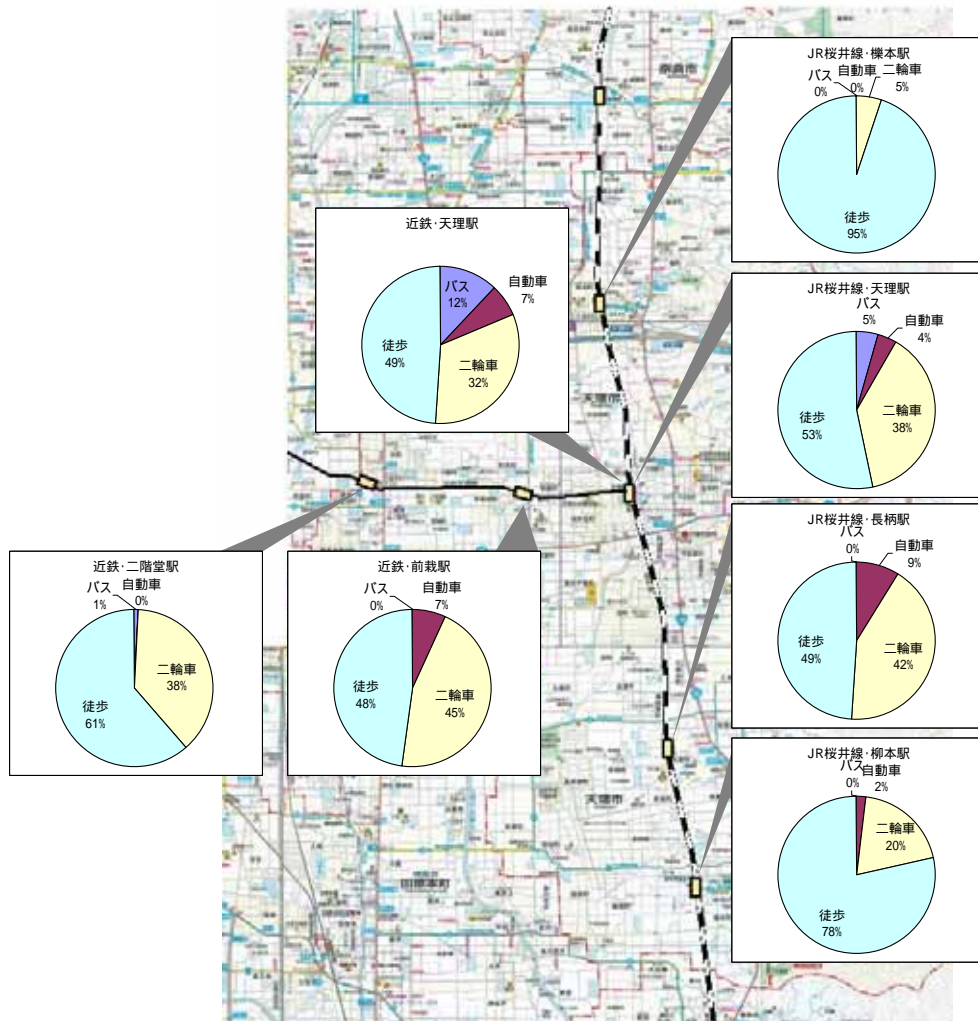
図. 1 3 駅別乗降人員

駅端末における交通機関分担率

二輪車および徒歩の割合が高い

鉄道駅への端末交通機関の分担率をみると、JR 桜井線の橿本駅および柳本駅を除く駅においては徒歩が5~6割程度であり、二輪車の割合が3割程度となっている。橿本駅および柳本駅については、徒歩の分担率が8割以上となっている。

また、天理駅においては、バスを端末交通とする利用者もわずかながら存在している。



資料：第4回京阪神都市圏PT調査

図.1 4 端末交通手段分担率

3.バス交通現況の整理

(1)バス路線の設置状況

バス路線

天理駅を中心に南・北・東方向に運行しているが、市南西部への運行はない

天理市内における路線バスの運行状況についてみると、国道169号運行路線4系統、天理駅から国道25号経由東部山間部方面路線3系統および名阪国道運行路線4系統が運行されている。

鉄道サービスとあわせ、市南西部においては、公共交通サービスの空白地となっている。

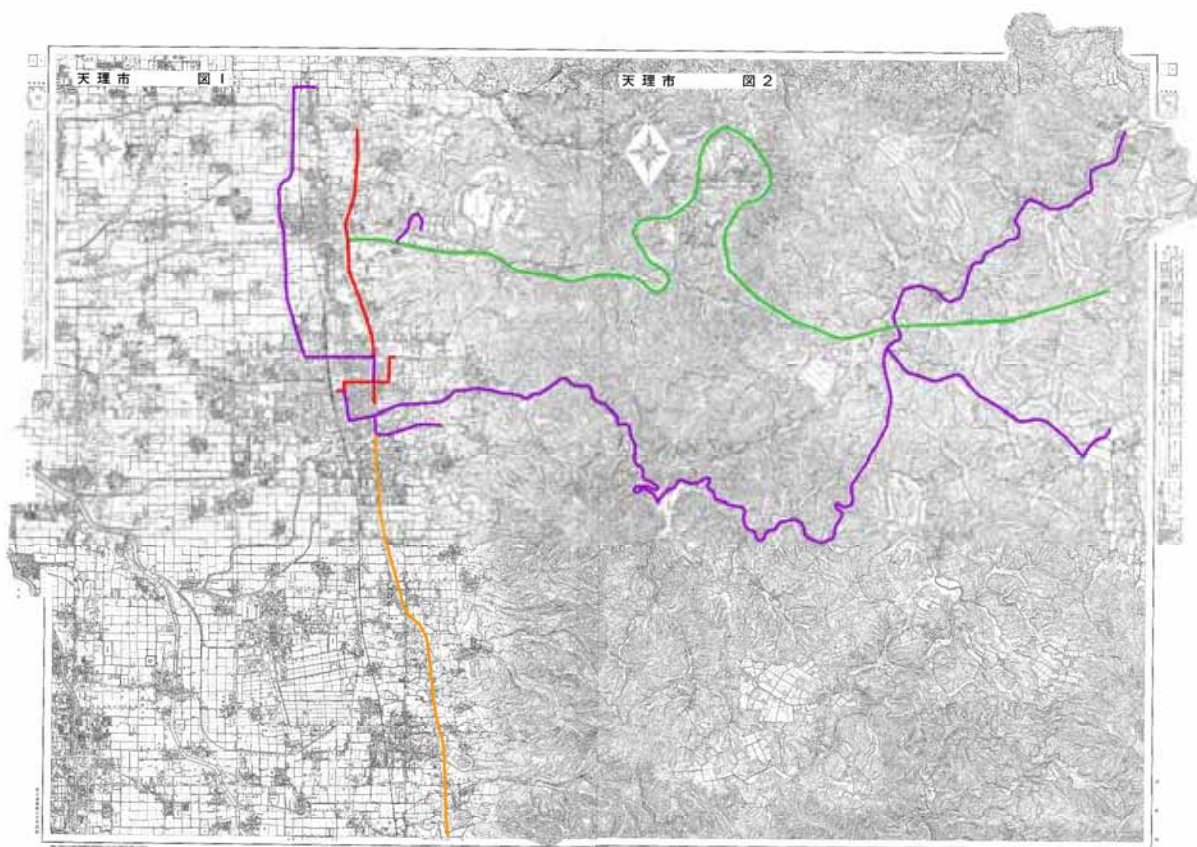


図.1 5 バス路線網

バス路線のカバー状況

国道 169 号沿いはほぼカバーしているが、国道 169 号以西は空白地

鉄道および路線バスの利用圏域についてみると、国道 169 号における路線バスについては、バス停留所が密に置かれていることから、国道 169 号沿線地区については、大部分が網羅されている。

しかしながら、国道 169 号以西をはじめとして、人口の張り付きが高い地区においても、公共交通空白地となっている。

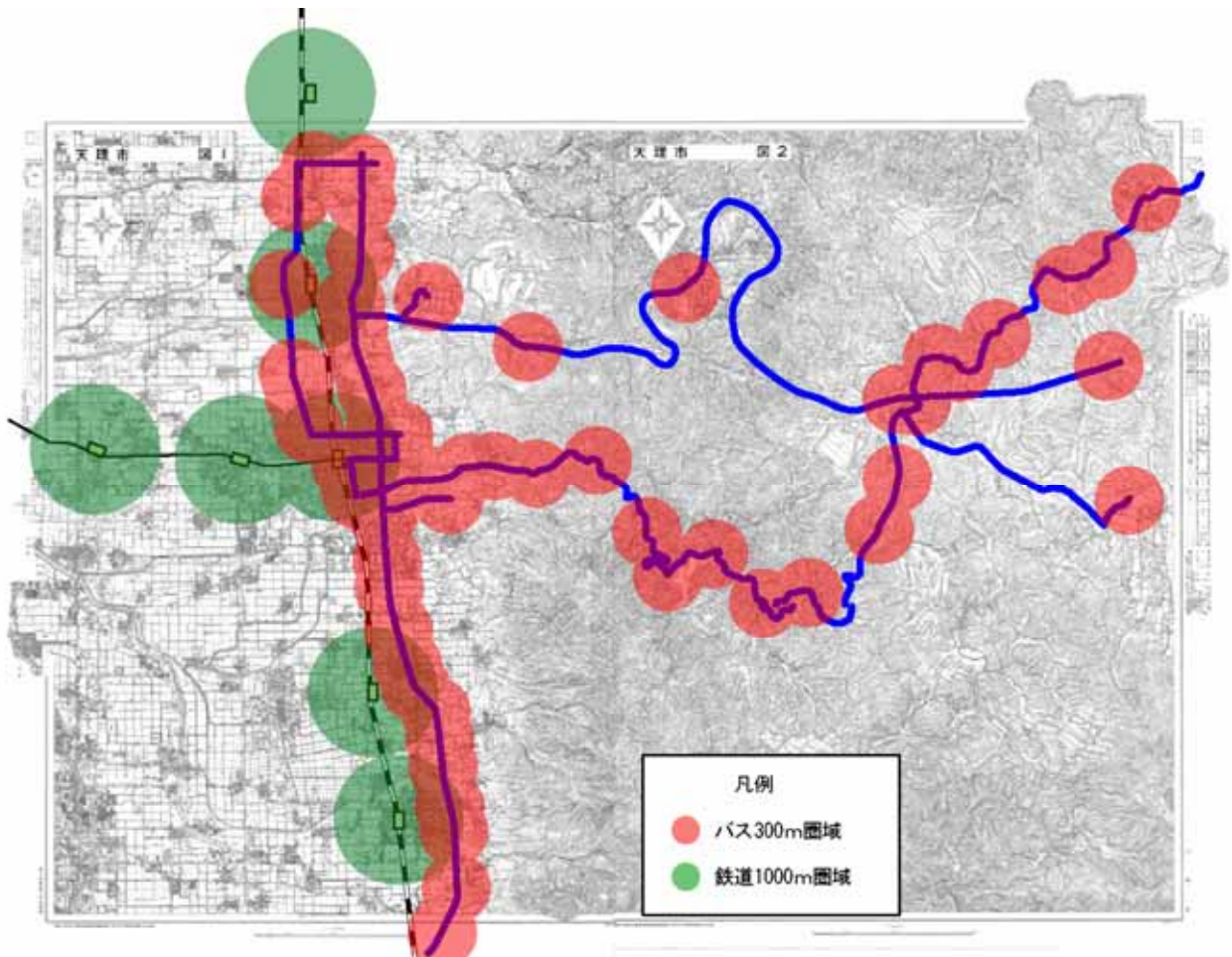


図.1 6 公共交通カバー状況

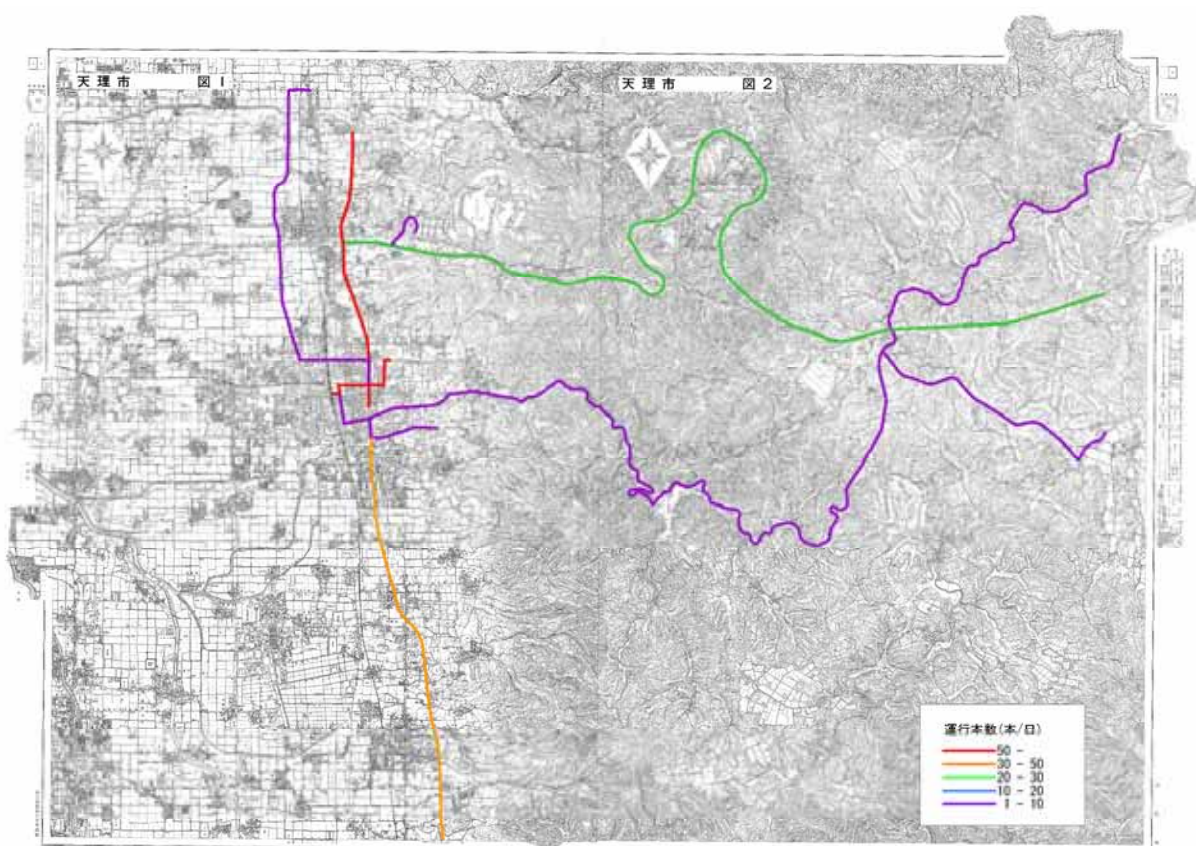
(2)運行状況

運行本数

南北方向路線については 30～50 本/日以上となっているが、その他は運行本数が少ない

天理市内の路線バスの運行本数についてみると、奈良駅方面への系統については、50 本/日以上となっており、運行間隔が 20～30 分程度と比較的高いサービスとなっている。

しかしながら、その他の路線においては、運行本数が少なくなっており、サービスレベルが低い状況といえる。



資料：奈良交通・三重交通ホームページ

図.1 7 運行本数

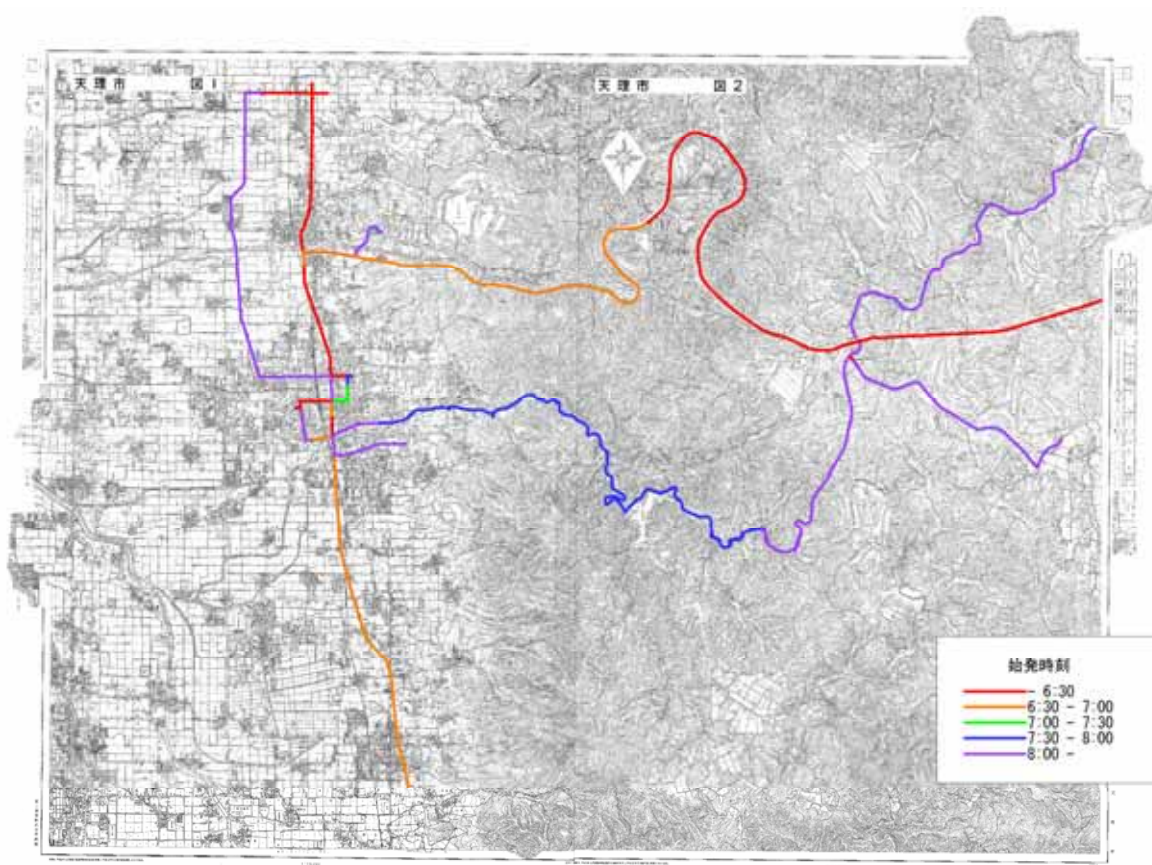
運行時間

国道 169 号・名阪国道においては 6 時台、その他は 7 時半以降の運行開始
国道 169 号・名阪国道においては 19 時台、その他は 17～18 時半以降の運行終了

路線バスの運行時間についてみると、始発時刻については、国道 169 号および名阪国道において 6 時台からの運行開始となっているが、その他の路線における系統については、7 時半以降と遅くなっている。

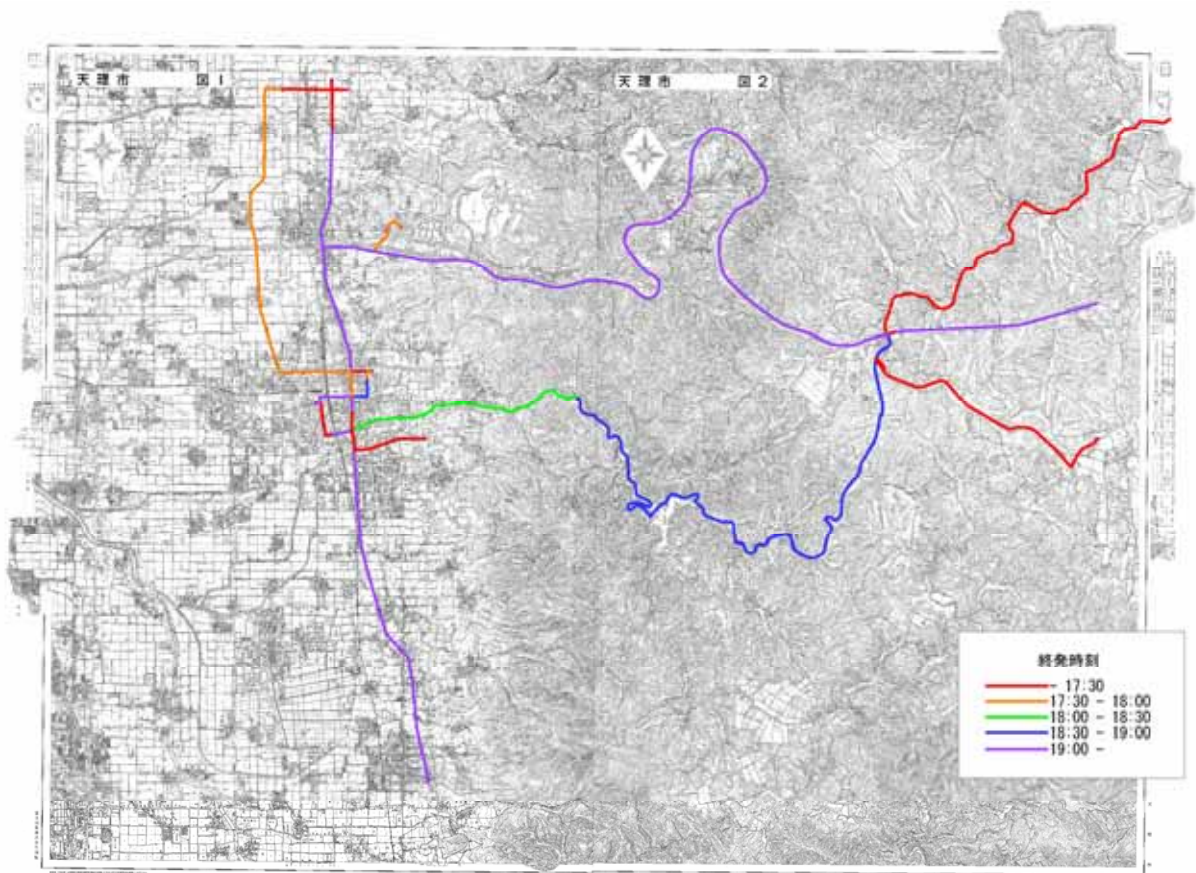
終発時刻については、国道 169 号および名阪国道において 19 時台となっているが、その他の路線における系統については、18 時前での運行終了となっている。

総じて、国道 169 号および名阪国道以外を運行する路線バスについては、運行時間が非常に短い状況である。



資料：平成 17 年道路交通センサス

図. 1 8 始発時間状況



資料：平成 17 年道路交通センサス

図.1 9 終発時間状況

(3)天理市独自で運行している福祉バス等の状況

民間事業者が運行する路線バス以外に天理市が独自に運行するバスは次のとおりである。

天理市福祉バス「ふれあい号」

天理市の福祉活動を推進するための福祉目的専用の車いすりフト付バスであり、下記の使用目的で、各種福祉団体等からの申請により無償運行している。

- ・市の機関が主催または主管する社会福祉行事
- ・市内の社会福祉関係団体が主催する行事
- ・市内の小学校区以上の団体が行う社会福祉を内容とする研修・行事

天理市福祉センター送迎バス

地域社会のすべての人々の憩いの場として利用していただく施設である「天理市福祉センター」への送迎専用バスであり、下記の運行内容により無償運行している。

- ・天理駅からの直行便・・・2便（日・木曜日）
- ・柳本バス停から天理駅経由便・・・1便（水曜日）
- ・天理駅から櫛本方面経由便・・・1便（金曜日）
- ・近鉄結崎駅から天理駅経由便・・・1便（土曜日）

天理市教育委員会バス「山の辺号」

天理市の社会教育活動の円滑な運営と振興を図るために配置している大型バスであり、下記の使用目的で、各種社会教育団体等からの申請により無償運行をしている。

- ・市及び教育委員会が主催・主管する行事
- ・社会教育関係機関・団体が主催する行事
- ・市議会又は各行政委員会が主催・主管する行事
- ・その他教育委員会が認めた研修・学習会を伴う行事

第3章 天理市の公共交通の課題

1. 地形的な課題

天理総合駅を基点とする鉄道駅周辺及び幹線道路沿いに市街地が形成され人口が密集し、市街地形成区域以外の多くの集落が市域全域に点在している状況であり、どの地区住民にもバス運行の希望は存在し、こうした地域における公共交通手段の整備を急がなければならない。

しかし、集落が市域全域に点在していることから、地形的にみて、バスを効率的に運行できる路線計画を立てにくい状況にある。

2. 道路現況からみた課題

本市南西部（概ね、国道25号以南かつ国道169号以西の地域）は、県道天理王寺線のほか県道天理環状線、県道柳本田原本線を骨格道路として形成されている。

しかし、いずれの道路においても未改良区間が残されている。特に県道天理環状線については、道路改良率が50%未満という状況であり、大型バスの運行に支障をきたしている状況にある。

3. 鉄道連携の課題

市内の鉄道網としては、市街地東部に JR 桜井線が南北に、市街地中央部から西部にかけて近鉄天理線が東西に運行している。駅数は、JR と近鉄が結合する天理総合駅のほか合わせて6駅ある。天理総合駅については、駅前広場が平成15年に地下駐輪場とともに整備がなされ、乗継に必要なバス発着場等の施設も完備されているためバス路線が結節している。

しかし、駅前整備が進められている JR 長柄駅を除いたその他の駅は、道路幅員が狭いためバス路線の結節が難しい状況にあり、より効率的な鉄道とバスの連結の推進が課題として上げられる。

4. 路線バスの課題

自家用自動車の利用が増加し、交通手段が多様化していることを踏まえ、バス離れを食い止めるためバスの利用促進やイメージアップの取り組みが必要となっている。

奈良～桜井を結ぶ国道169号路線など、重要な生活交通路線バスについては、運行頻度を今後も維持し、サービスの向上に努める必要がある。東部山間路線については、一般利用に加え、福住小・中学生の登下校時のスクールバスとして併用されていることもあり、運行を維持していく必要があるものの、需要に見合った効率的な運行が課題である。

5. 住民参加型交通の導入促進のあり方

公共交通空白地帯における身近な交通手段を確保するため、新規事業として、コミュニティバスやデマンドバス・タクシーの運行が考えられるが、行政主体の運行では財政的にも限界があり、住民自身が支える住民参加型交通の導入などによる効果的な運営経費の確保方策について模索する課題が残されている。

第4章 住民意識の把握と計画（事業）に反映すべき要点

1. 公共交通空白地帯における住民意識の把握

公共交通空白地帯における住民意識の把握の手段として、天理市コミュニティバス運行事前調査を実施した。その結果概要は次のとおりである。

（1）調査の目的

本調査は、天理市における公共交通空白地帯にコミュニティバスを運行するについて、現在の市民の行動実態を把握分析するとともに、コミュニティバスに対するニーズを調査し、最も効果的なコミュニティバス運行計画を策定することを目的に実施するものである。

（2）調査の対象地域

本調査は、天理市内の公共交通空白地帯を対象地域として検討するものとする。

具体的には、既存の鉄道及び路線バスの各駅・停留所から概ね700m圏外の地域に該当する下記の町を対象とする。

調査対象地域

（当初調査地域）

| 丹波市校区 | 井戸堂校区 | 前栽校区 | 二階堂校区 | 朝和校区 | 柳本校区 |
|-------|-------|------|-------|------|------|
| 杣之内町 | 西井戸堂町 | 岩室町 | 嘉幡町 | 永原町 | 海知町 |
| | 東井戸堂町 | 上総町 | 庵治町 | 竹之内町 | 遠田町 |
| | 吉田町 | 喜殿町 | 稲葉町 | 西長柄町 | 檜垣町 |
| | 小島町 | 小田中町 | 荒蒔町 | 長柄町 | 武蔵町 |
| | 九条町 | 南六条町 | | 乙木町 | |
| | 合場町 | | | 園原町 | |
| | 備前町 | | | | |

注：杣之内町は、杣之内住宅及び木堂を除く。

（追加調査地域）

| 丹波市校区 | 山の辺校区 | 櫛本校区 | 福住校区 |
|-------|-------|------|------|
| 藤井町 | 上仁興町 | 櫛本町 | 福住町 |
| | 岩屋町 | 中之庄町 | 長滝町 |

注：櫛本町は西部団地等、福住町は別所、小野味、鈴原を対象とする。

表.1 調査の対象地域

(3) 住民の動向等調査・住民意識の把握（アンケートの実施）

調査対象地域において、住民アンケート調査を実施し、現況における地域住民の移動状況や公共交通に関わるニーズ等の把握を行った。

(4) 住民アンケート調査の調査概要

1) 調査対象

本市の、公共交通空白地帯の住民のなかから、住民基本台帳より無作為に抽出された2,825世帯（当初調査2,425世帯及び追加調査400世帯）に居住する方を対象とした。

2) 調査方法

1通あたり2部のアンケート票を封入した封筒を、上記の調査対象世帯に対し郵送により配布し、後日、郵送により回収した。

3) 調査日時

調査票配付 : (当初調査) 平成19年7月30日(月)
(追加調査) 平成19年12月5日(水)
調査票回収 : (当初調査) 平成19年8月13日(月)(~~切~~)
(追加調査) 平成19年12月20日(木)(~~切~~)

4) 配布・回収状況

調査票は、当初調査では、2,425世帯に対し4,850票を配布し、1,011世帯(41.7%)から1,850票(38.1%)の回収を得た。また、追加調査では、400世帯に対し800票を配布し、153世帯(38.3%)から244票(30.5%)の回収を得た。

表.2 調査票の配布・回収状況

(当初調査)

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|----------|----------|--------|
| 2,425 世帯 | 1,011 世帯 | 41.7 % |
| 4,850 票 | 1,850 票 | 38.1 % |

(追加調査)

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|--------|--------|--------|
| 400 世帯 | 153 世帯 | 38.3 % |
| 800 票 | 244 票 | 30.5 % |

(5) 住民アンケート調査の結果概要

住民アンケート調査の結果について、その概要を整理すると以下のとおりである。

1) 自家用車の保有状況

自家用車の保有状況を性別・年齢別にみると、いずれの年代でも男性に比べて女性の自動車保有割合は10%以上低く、特に60歳代以上で、その傾向が顕著になっていることがわかる。

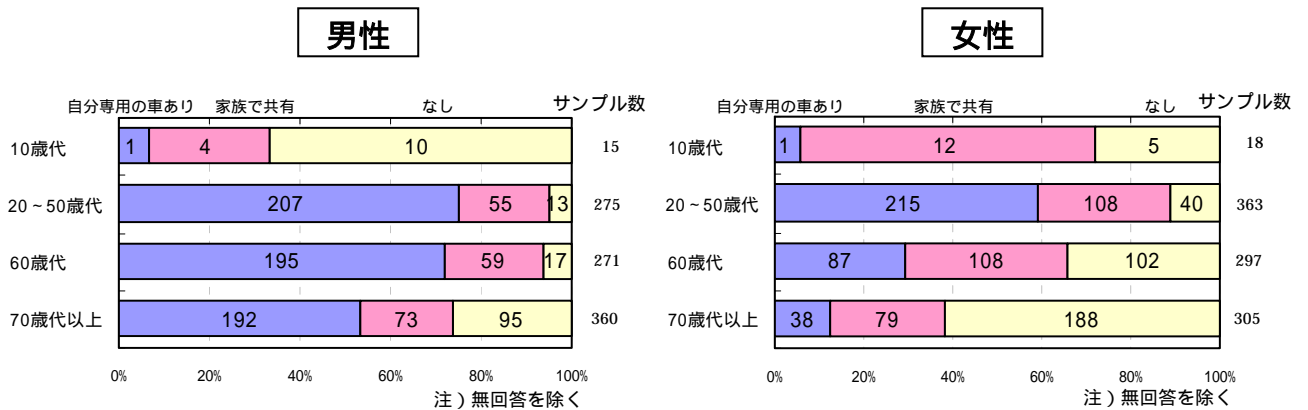


図1 自家用車の保有状況(性別・年齢階層別)

2) 駅までの利用交通手段

駅までの利用交通手段を、普段の利用駅ごとにみると、近鉄天理駅では自動車利用(家族が送迎を含む)が最も多く(372サンプル)、次いで自転車利用(94サンプル)が多くなっている。

近鉄天理駅以外の駅については、JR長柄駅とJR櫛本駅を除いて、自転車利用が最も多く、JR長柄駅とJR櫛本駅では、徒歩が最も多くなっている。

駅までの利用交通手段を居住地別にみると、丹波市や井戸堂、朝和、柳本、福住などでは、自動車(家族が送迎を含む)と自転車の利用の割合が50%を超えている状況にある。

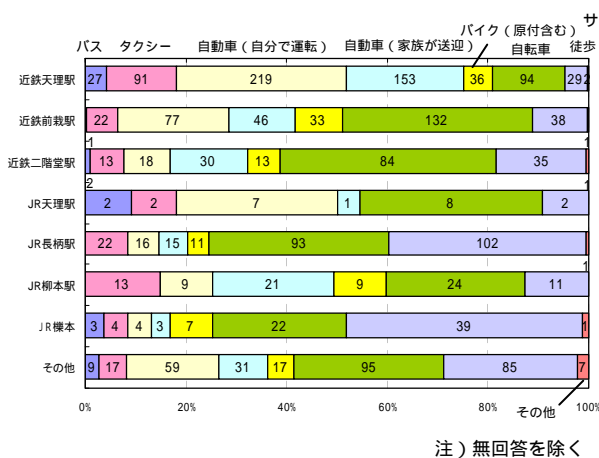


図2 駅までの利用交通手段

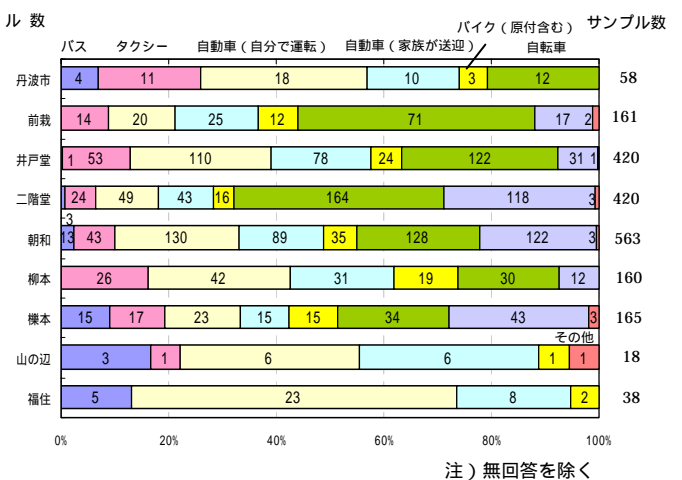


図3 駅までの利用交通手段
(居住地別)

3)外出目的（通勤・通学以外）

通勤者・通学者を含め、通勤・通学以外の外出行動をみると、買物が顕著に多く（729 サンプル、約 80%）次いで通院（76 サンプル、約 10%）が多くなっている。

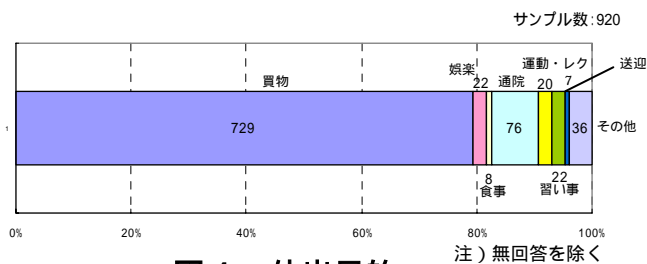


図4 外出目的

4)利用交通手段

利用交通手段を居住地別にみると、柳本、櫛本、福住における自動車(自分で運転)の割合(約 50%)は、一定のサンプル数が得られた前栽、井戸堂、二階堂、朝和に比べ高くなっている。

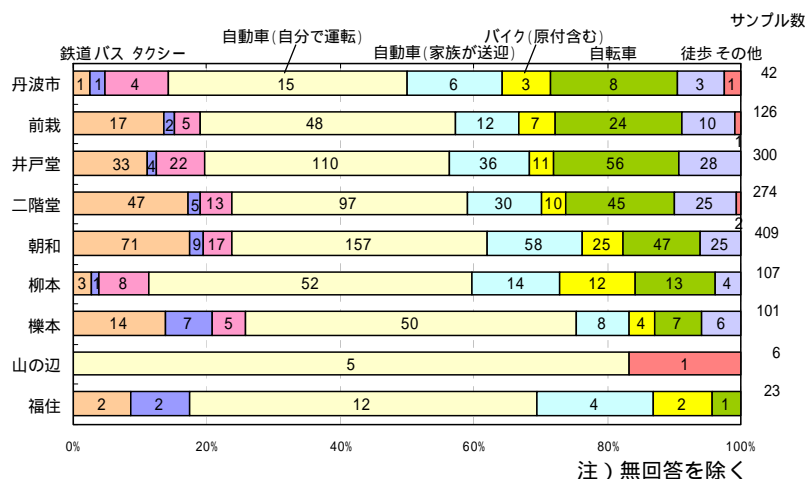


図5 利用交通手段

5)公共交通機関を利用しない理由

公共交通を利用しない理由としては「自宅からバス停が遠い」(297 サンプル)が最も多く、次いで「目的地までの路線がない」(183 サンプル)、「所要時間がかかるから」(170 サンプル)、「運行間隔が長いから(運行本数が少ないから)」(165 サンプル)が多くなっている。

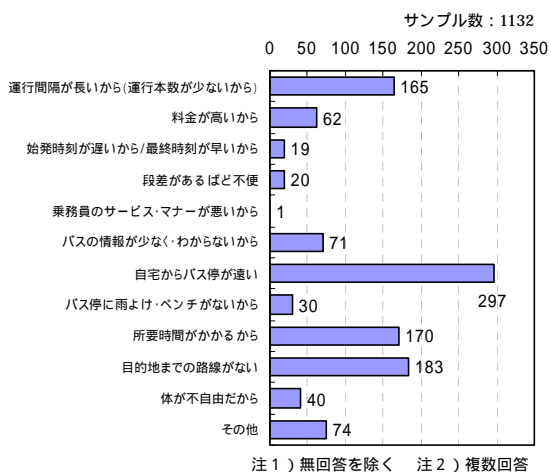
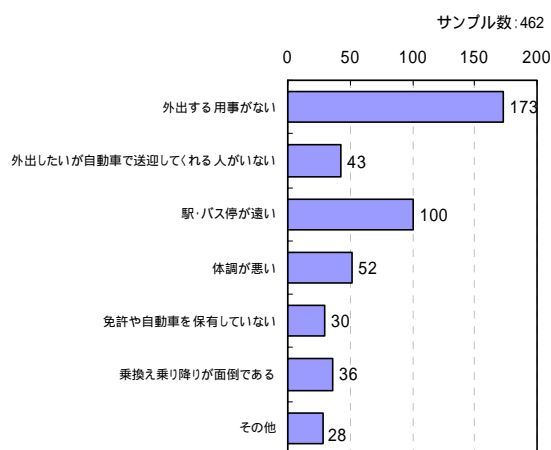


図6 公共交通を利用しない理由

6) 普段外出しない理由

外出頻度が週 1 回未満の方に対し外出しない理由を尋ねたところ、「外出したいが自動車で送迎してくれる人がいない」や「駅・バス停が遠い」等、公共交通機関の整備状況に関わる回答も 20% 程度以上が認められる。



注) 無回答を除く

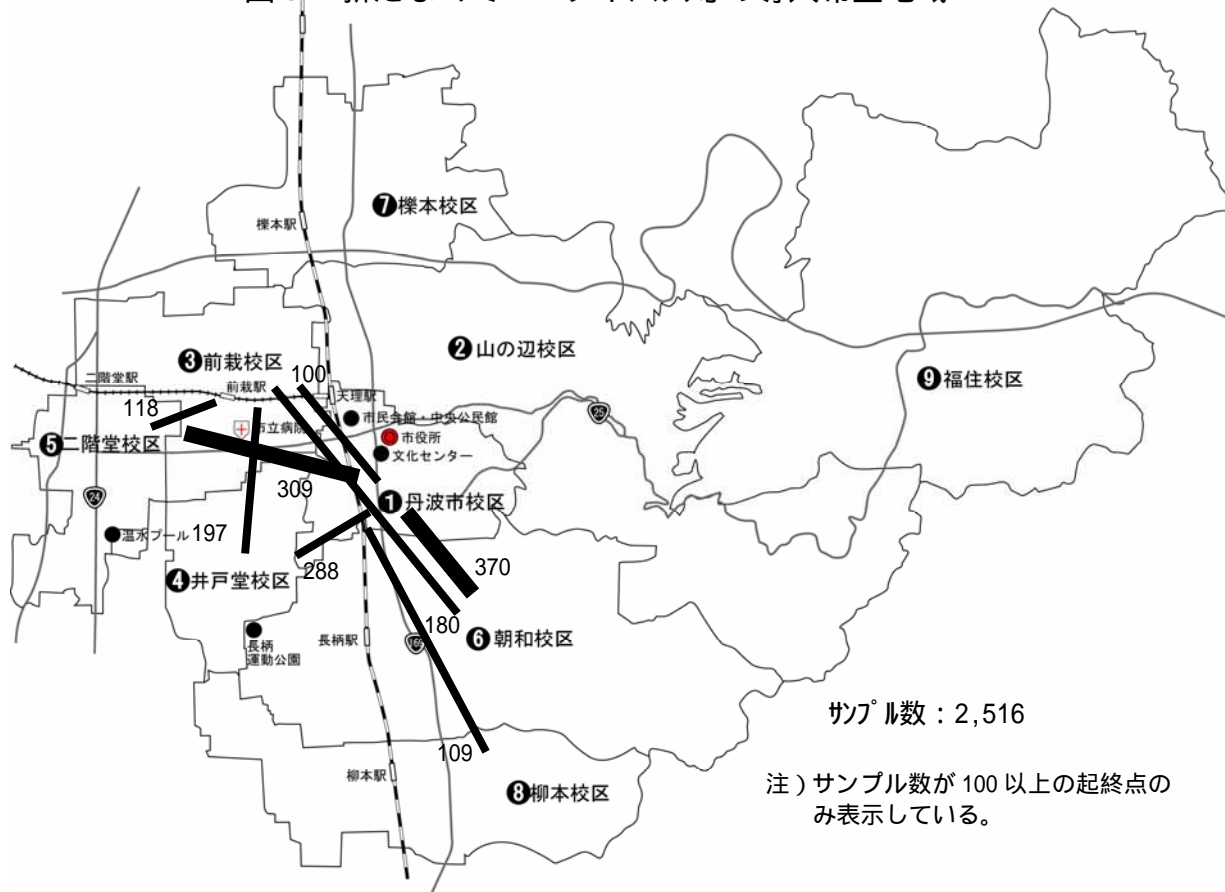
図7 外出しない理由
(外出頻度週 1 回未満)

7) 新たなコミュニティバス等の導入について

導入希望地域

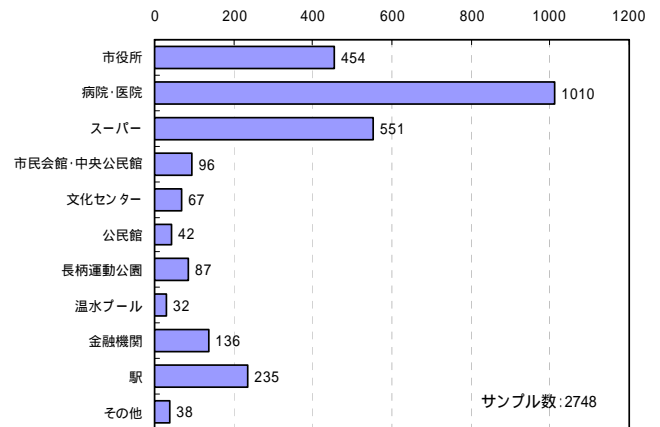
コミュニティバスの導入希望地域をみると、朝和～丹波市間の希望が最も多く（370 サンプル）、次いで二階堂～丹波市間（309 サンプル）、井戸堂～丹波市間（288 サンプル）となっており、各校区から丹波市校区への希望が多くなっている。

図8 新たなコミュニティバス等の導入希望地域



運行希望施設

運行希望施設は、病院・医院が最も多く（1,010 サンプル）、次いでスーパー（551 サンプル）、市役所（454 サンプル）が多くなっている。

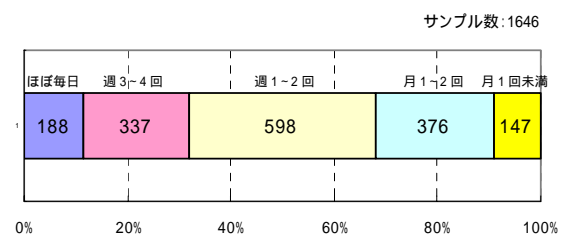


注) 無回答を除く

図 8 - 1 運行希望施設

想定する利用頻度

想定する利用頻度をみると、「週 1~2 回以上」の割合が 70%程度を占めており、「ほぼ毎日」も 188 サンプル（約 10%）を占めている。



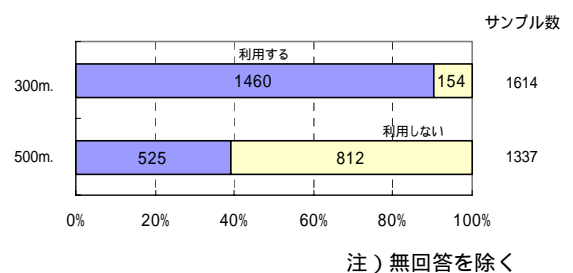
注) 無回答を除く

図 9 想定する利用頻度

停留所までの距離・運賃・運行本数と利用可能性

1) 停留所までの距離

停留所までの距離による利用可能性の変化をみると、300m の場合には 90%程度の利用が見込めるのに対し、500m では約 40%と、利用可能性が半減している。

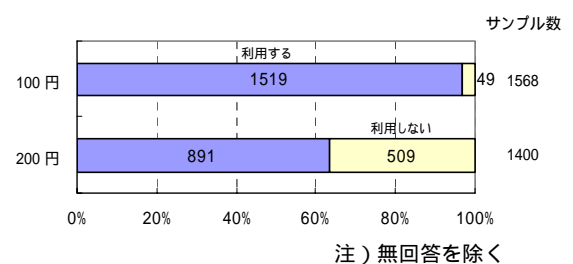


注) 無回答を除く

図 10 停留所までの距離と利用可能性

2) 運賃

運賃についてみると、100 円では 100%近くの利用可能性が期待できるのに対し、200 円では 60%となっており、40%程度の利用可能性の低下が見込まれる。



注) 無回答を除く

図 11 運賃と利用可能性

3) 運行本数

運行本数についてみると、30分1本程度の運行がなされている場合には100%近くの利用可能性が期待できるのに対し、1時間1本程度の場合には60%となっており、40%程度の利用可能性の低下が見込まれる。

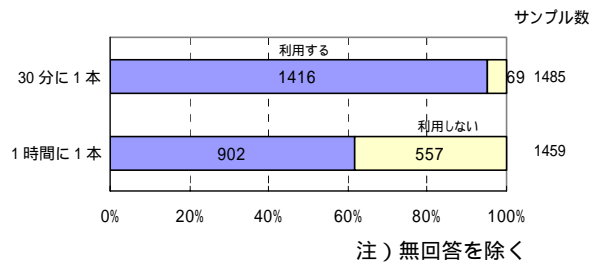


図12 運行本数と利用可能性

(6) 利用意向からみた公共交通の必要性

高い公共交通機関の利用ニーズ

住民アンケート調査結果等を見ると、利用しやすい公共交通があれば使いたいという意見が多数を占めている。

また、導入希望の多い病院・医院や市役所、スーパー等への公共交通（バス路線）が整備されておらず、公共交通を利用しない理由でも、「自宅からバス停が遠い」、「目的地までの路線がない」等の意見が多くなっている。

したがって、利用者ニーズに対応した公共交通機関が整備された場合は、一定の利用が期待できるものとする。

2. 計画（事業）に反映すべき要点

コミュニティバス運行事前調査の結果・分析を踏まえ、計画（事業）に反映すべき要点をまとめると次のとおりである。

（1）移動状況・公共交通の利用状況

- ・平日、休日を問わず、通勤通学以外の外出目的は、買い物が顕著に多く、次いで通院が多くなっている。
- ・鉄道やバスを利用交通手段としている人の割合は、16%となっている。

（2）自家用車のない人の実態

- ・自家用車のない人の割合は、24%である。その内訳は、性別では女性、年齢別では高齢者の割合が顕著になっている。

（3）公共交通機関を利用しない理由

- ・公共交通機関を利用しない理由としては、「自宅からバス停が遠い」が最も多く、次いで「目的地までの路線がない」、「所要時間がかかるから」、「運行間隔が長いから（運行本数が少ないから）」が多くなっている。

（4）運行希望施設

- ・運行希望施設は、病院・医院が最も多く、次いでスーパー、市役所が多くなっている。

（5）公共交通のサービスレベルと満足度

- ・停留所までの距離では、300mであれば利用可能性は90%で、500mでは40%に減少する。
- ・運賃が100円では100%近く利用可能性が期待できるのに対し、200円では60%と低下する。
- ・運行本数では、30分に1本程度の運行がなされる場合は100%近く利用可能性が期待できるのに対し、1時間に1本程度では60%と低下する。

（6）公共交通へのニーズ

- ・利用しやすい公共交通があれば使いたいという意見が多数を占めている。

第5章 天理市地域公共交通総合連携計画

1. 基本方針

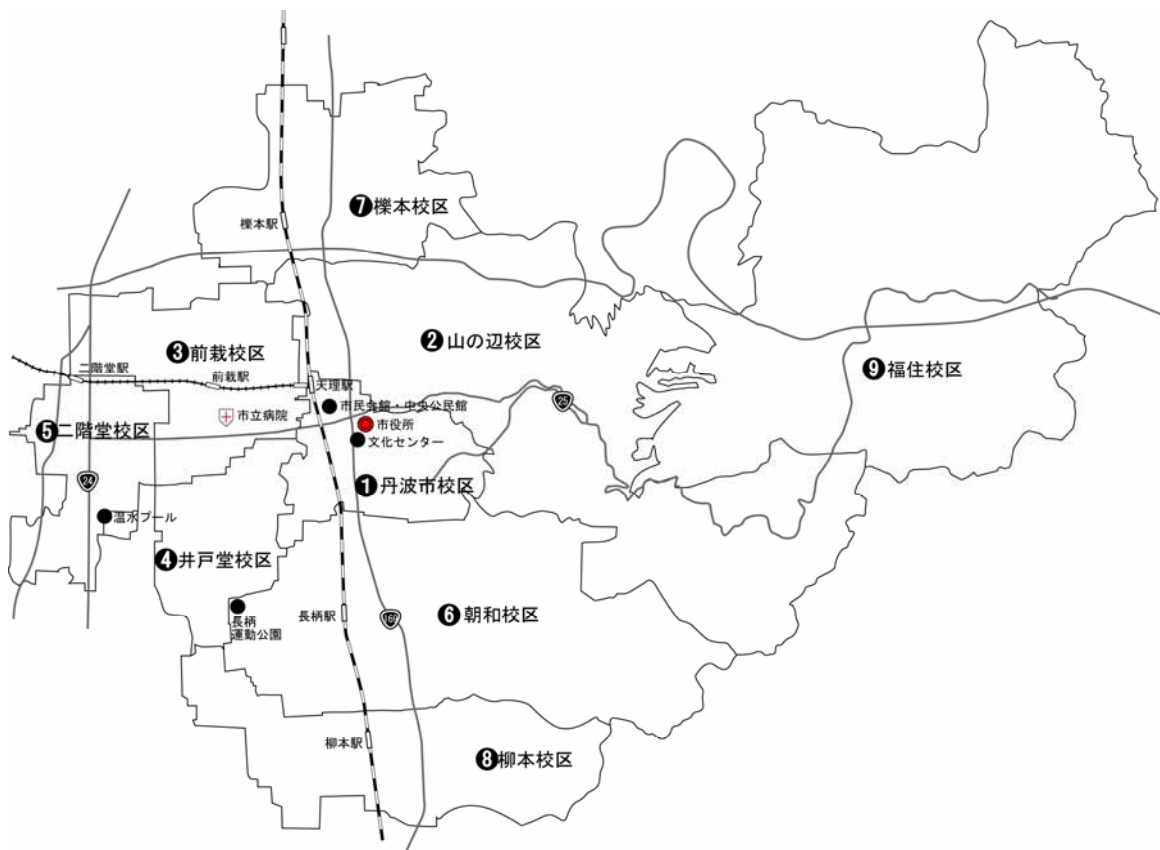
近年、モータリゼーションの進展に伴い、自動車への過度の依存によって、公共交通、とりわけバス利用者の減少が顕著で、路線の縮小傾向が進んだ結果、「自動車を自由に使えない住民にとって移動しづらい」、「行政サービスを確保するための行政コストが増大する」などといった、様々な弊害がもたらされ、今後、本格的な少子高齢化社会の到来を見据えた取り組みが喫緊の課題となっている。

こうした課題に対応するため、天理市では、地域公共交通について、地域住民及び公共交通事業者等の関係者が一体となり総合的に検討しながら取り組むことにより、鉄道やバスといった地域公共交通を活性化させ、公共交通空白地帯の解消、高齢者など交通弱者の利便性の向上、病院、スーパー、公共施設などへのアクセスの向上、自家用車から公共交通機関への転換の促進、既存公共交通機関への乗り継ぎ利便の向上など、公共交通を軸とした住民にとって住みやすいまちづくりの実現を目指すものである。

また、天理市には市街地、郊外、中山間地域といった多様な地域が存在しており、郊外や中山間地域においては、地域特性に応じた需要に見合った効率的で効果的な生活交通の確保を目指して行く。

2. 計画区域

計画の対象区域は、天理市全域とする。



3. 計画の目標

(1) 計画目標

地域公共交通のあるべき姿を検討するには、まず住民の日常的な基本生活行動と社会参加の機会を確保するという観点に立ち、利用者の目線に立ってそのあり方についての検討を進め、とりわけ、高齢者・障害者や通学者など、自家用自動車での移動が困難な住民や来訪者等の移動手段の確保を重点的に指向した対策が重要であると考えます。

天理市の公共交通機関は、JR桜井線、近鉄天理線及び既存バス路線であり、市内には、鉄道もバスも通らない公共交通空白地帯が各地域（校区）に存在する。

従って、住民に親しまれ、住民が支え、住民にとって便利な新たな公共交通システムを構築し、公共交通空白地帯の解消を図ることを計画の目標に掲げ、この目標を計画的に推進することにより、高齢者等の自家用自動車での移動が困難な交通弱者の移動手段を確保し、利便性の向上、社会参加の促進を図り、中心市街地、公共施設へのアクセスの向上、環境及び交通対策として、交通総量の抑制を図るため、自家用車から公共交通機関への転換を促進させ、更には既存公共交通機関への乗り継ぎ利便の向上を図る等、公共交通網の総合的な整備に寄与するものである。

将来的には、公共交通の利用促進活動や安全・安心な輸送サービスの提供（施設等のバリアフリー化等）、まちづくりや、観光振興等との連携を図りながら、地域公共交通の活性化再生に向けた「総合連携計画」の見直しを行っていくものとする。

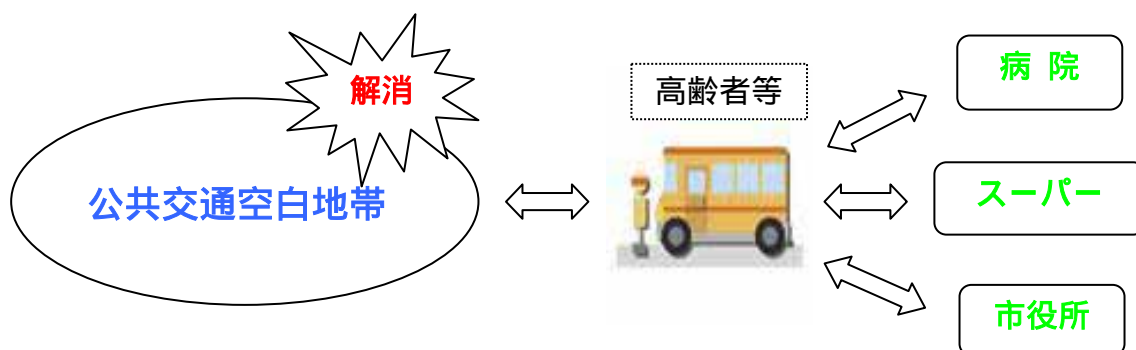
(2) 数値目標

市内における公共交通空白地帯の解消割合を、第1期（3年）までに3割、第2期（6年）までに5割と設定する。

（ 解消割合 = 空白地帯の全町（人口）に対する解消した町（人口）の割合 ）

(3) 数値目標設定の考え方

公共交通活性化の数値目標としては、「公共交通利用者」や「公共交通分担率」などの数値がよく用いられる。しかし、本計画では、公共交通空白地帯を解消していくことで公共交通のサービス水準や利便性の向上などを目指すことから、「公共交通空白地帯の解消割合」を目標として設定する。



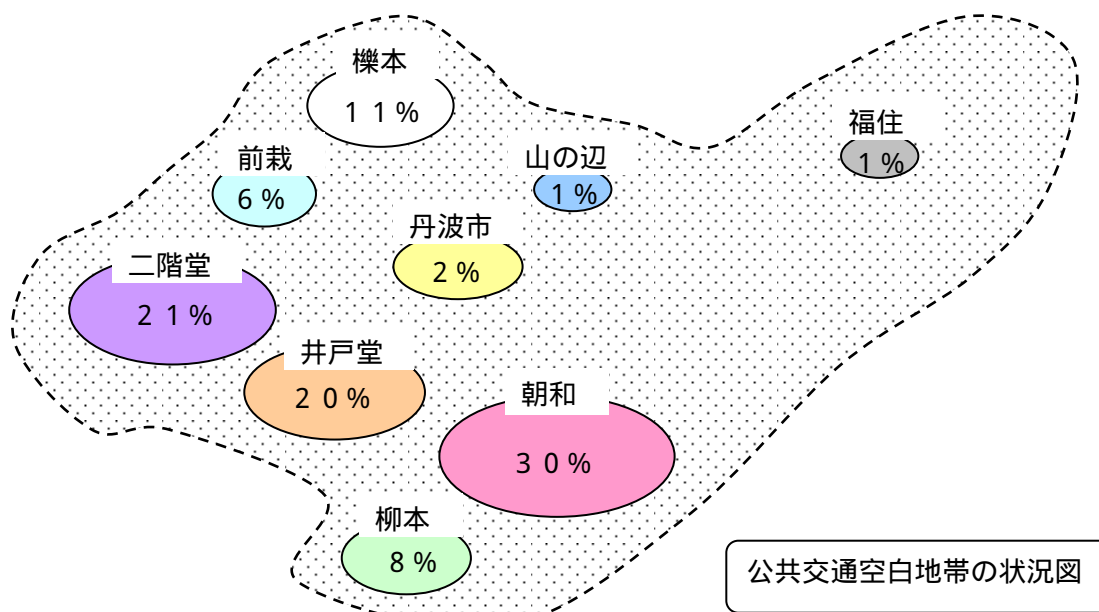
天理市内の公共交通空白地帯の状況

(平成19年9月1日現在)

| 丹波市校区 | | 山の辺校区 | | 前栽校区 | | 井戸堂校区 | | 二階堂校区 | |
|--------|-----|-------|-----|------|------|-------|------|-------|------|
| 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 町名 | 人口 |
| 杣之内(注) | 400 | 上仁興 | 48 | 岩室 | 312 | 西井戸堂 | 973 | 嘉幡 | 779 |
| 藤井 | 26 | 岩屋 | 217 | 上総 | 65 | 東井戸堂 | 1403 | 庵治 | 1655 |
| | | | | 喜殿 | 153 | 吉田 | 124 | 稲葉 | 279 |
| | | | | 小田中 | 99 | 小島 | 30 | 荒蒔 | 1002 |
| | | | | 南六条 | 515 | 九条 | 363 | | |
| | | | | | | 合場 | 308 | | |
| | | | | | | 備前 | 270 | | |
| 小計 | 426 | 小計 | 265 | 小計 | 1144 | 小計 | 3471 | 小計 | 3715 |
| 比率 | 2% | 比率 | 1% | 比率 | 6% | 比率 | 20% | 比率 | 21% |

| 櫛本校区 | | 朝和校区 | | 柳本校区 | | 福住校区 | | 全校区 | |
|-------|------|------|------|------|------|-------|-----|------|-------|
| 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 町名 | 人口 | 全9校区 | 人口 |
| 櫛本(注) | 1700 | 永原 | 710 | 海知 | 274 | 福住(注) | 210 | | |
| 中之庄 | 324 | 竹之内 | 252 | 遠田 | 502 | 長滝 | 65 | | |
| | | 西長柄 | 2834 | 檜垣 | 479 | | | | |
| | | 長柄 | 968 | 武蔵 | 151 | | | | |
| | | 乙木 | 516 | | | | | | |
| | | 園原 | 43 | | | | | | |
| 小計 | 2024 | 小計 | 5323 | 小計 | 1406 | 小計 | 275 | 合計 | 18049 |
| 比率 | 11% | 比率 | 30% | 比率 | 8% | 比率 | 1% | 比率 | 100% |

(注) 杣之内町は杣之内住宅、木堂を除き、櫛本町は西部団地等、福住は別所、小野味、鈴原を対象とする。なお、杣之内町、櫛本町、福住町の人口は、おおよその数である。



(4) 計画目標の整理

公共交通空白地帯の解消

鉄道もバスも通らない公共交通空白地帯が天理市各地に点在しており、住民にとって便利な新たな公共交通システムを構築し、公共交通空白地帯の解消を図る。

高齢者等の交通弱者の利便性の向上、社会参加の促進

交通弱者とされる高齢者、主婦、学生等が気軽に利用できる移動交通手段の整備と充実を図ることによって、交通の利便性を高め社会参加の促進を図る。

中心市街地、公共施設へのアクセスの向上

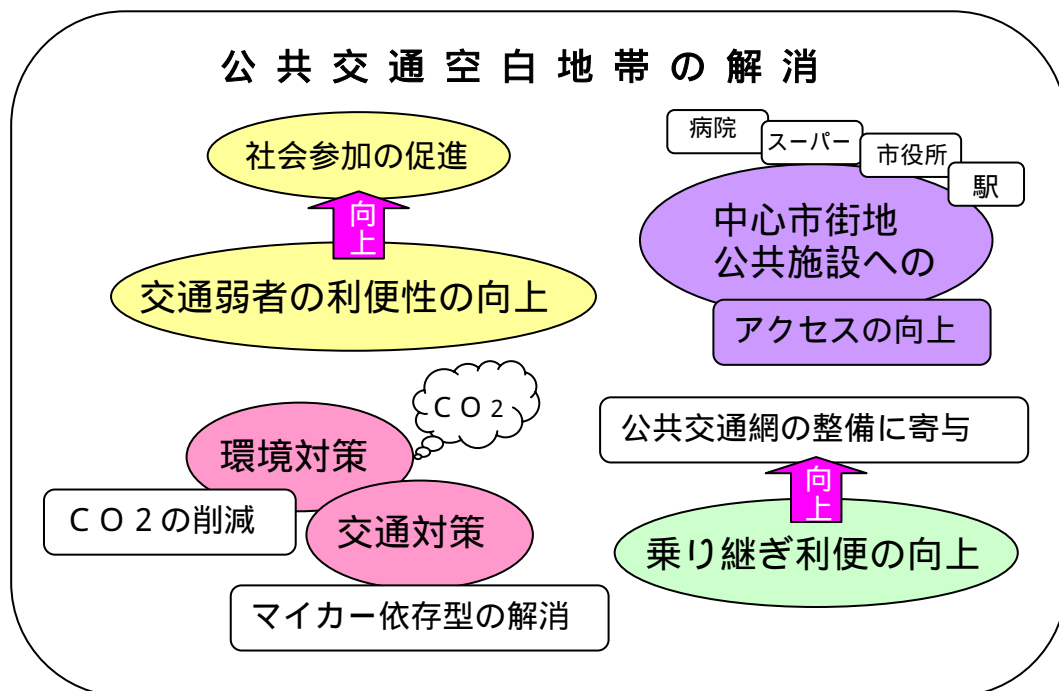
公共交通に関わるニーズの把握により、外出行動として買い物が顕著に多く、次いで通院が多いことを勘案し、スーパー、病院、市役所等へのアクセスの向上を図る。

環境及び交通対策として、環境負荷の低減と、マイカー依存型の解消

公共交通は、自家用自動車と比べて二酸化炭素の排出量が少なく環境負荷が小さいことから、自家用車から公共交通機関への転換を促進させ環境負荷の低減を図るとともに、交通総量の抑制（マイカー依存型の解消）を図ることにより交通渋滞の解消を図る。

既存公共交通機関への乗り継ぎ利便の向上

鉄道の駅前、バスターミナルにおける鉄道、バス等の物理的な近接、ダイヤの連携などといった公共交通同士の連携の推進を図ることにより、複数の公共交通の乗継利便の向上を図る。



計画の目標図式

4．計画期間

本計画の期間は6年とし、第1期（3年間）と第2期（3年間）の2段階で計画の実現を目指す。



5．具体的な方策の検討

（1）運行形態・路線網の検討

公共バスを走らせるときは、利用者のニーズに合わせた運行を目指すことが重要である。しかし、利用者ニーズは様々であり、すべての利用者が完全に満足いく運行は、効率の面から見て最善でないことがある。少なくとも利用者ニーズに沿わず、かつ非効率な運行を続けることは避けなければならない。このため、地域ごとの利用に即したバス運行形態を検討し提供していかなければならない。また、バスの大きさの適正もさることながら、運行形式も重要である。まったく利用がない時間帯に運行を休止することや、要求に応じて運行するデマンド運行の検討も行う必要がある。（資料4 運行種別の例示参考）

さらに、商店や医療機関などの協賛金制度や、地域住民の協議会がバスを運営する方式など、バスを必要とする者が主体的に運行に関わる仕組みも生み出していかなければならない。

（2）ニーズの把握と反映

新たなバス運行を、住民にとって満足度の高い内容に近づけるかどうかの鍵を握る要素に、ニーズの把握がある。天理市では、コミュニティバスの運行事前調査として、公共交通空白地帯で生活する住民に対して住民アンケート調査を実施した。高校生から高齢者まで幅広い意味での利用者ニーズを把握・分析し、利用者のニーズにあった利便性の高いバス運行を提供する形で反映していかなければならない。

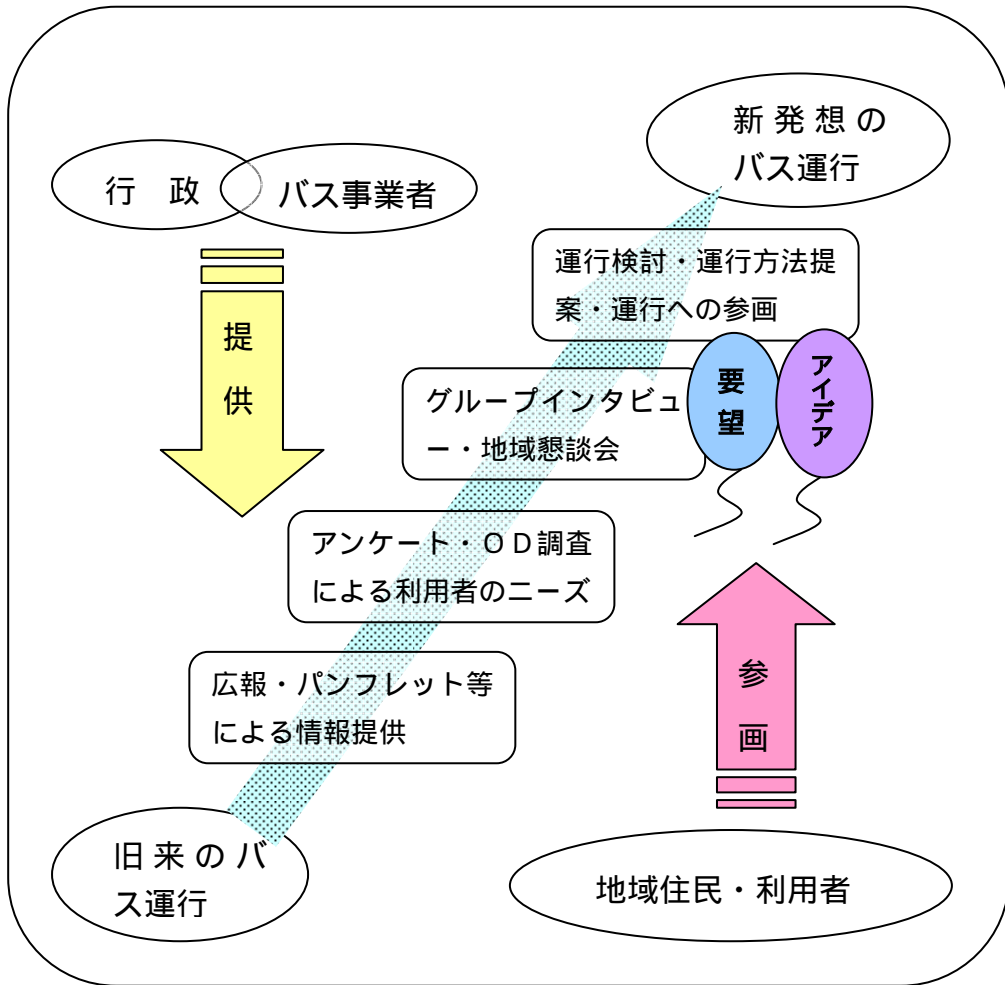
また、新たなバス運行実施後も、OD調査、地域の要望、利用者アンケートなどを適時実施して、利便性の高い路線となるよう努めなければならない。

（3）地域・利用者の参画

バス運行の維持や利用促進のためには、地域及び利用者が自らの足を守るという意識の醸成を図ることが必要である。バスの利用者は、そのバス運行を最も理解するものであり、地域住民は将来的な利用者になりうることも認識しなければならない。同

時に地域住民や利用者は、バス運行に対する要望やアイデアを多く持つものである。そこで、バス運行に対する要望や意見を積極的に聞くことはもちろん、バス運行の計画や実際の運行に参画していく仕組みを整えなければならない。そうすることで、地域住民や利用者のバスに関する興味や関心を促し、利用を促進するとともに、将来的には、地域の住民が主体的にバス運行を担うような仕組みを生み出していくこととなる。

地域・利用者参画のイメージ



(注) OD調査 = 起終点(乗降)調査

6. 具体的な事業計画

(1) 第1期事業計画

第1期事業計画で重点的に取り組む事業として、天理市内に存在する公共交通空白地帯におけるコミュニティバスの実効性、有効性を検証するための実証運行と公共交通の広報・利用促進活動を実施する。

重点的に取り組む事業

コミュニティバス実証運行の実施

公共交通（路線バス及び市コミュニティバス等）の広報・利用促進活動、利便性向上

コミュニティバス実証運行の実施

事業の名称

天理市コミュニティバス実証運行事業

事業の背景

天理市の公共交通機関網の現状として、鉄道網では、市街地東部にJR桜井線（単線）が縦断し、市街地中央部から西部にかけて近鉄天理線が横断している。乗合バス路線では、R169運行路線が4系統、天理駅からR25経由東部山間部方面路線が3系統、名阪国道運行路線が4系統運行されているものの、東部山間の一部及び都市化が進んでいる市域平坦部においても南西部及び北西部が公共交通機関の空白地帯となっていることに加え、とりわけ路線バスの運行便数の縮小が進んでいる等、公共交通機関をめぐる厳しい現状がある。

加えて、平成20年3月1日現在、本市人口69,351人に対して、65歳以上人口13,318人（高齢化率19.2%）に上り、今後ますます本格的な少子高齢化社会の進展や移動のための交通手段に関する利用者のニーズの多様化等により、地域公共交通の維持に困難な状況の増幅が懸念され、とりわけ、公共交通空白地帯における高齢者等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、新たな公共交通を導入し、地域公共交通の活性化と再生を計画的に推進することが喫緊の課題となっている。

事業の目的

上記記載の背景等を踏まえ、下記の目的のためにコミュニティバスの実証運行を実施する。この実証運行を通じて、住民の市内移動ニーズを的確に調査し、必要なデータを蓄積して、地域にふさわしいコミュニティバスの有り方を見出し、本格運用につなげていく。

ア、公共交通空白地帯の解消

イ、高齢者など交通弱者の利便性の向上を図り、社会参加を促進

ウ、中心市街地、公共施設へのアクセスの向上

エ、環境及び交通対策として、交通総量の抑制を図るため、自家用車から公共交通機関への転換を促進（マイカー依存型の解消）

オ、近鉄、JR、奈良交通路線バスなどの既存公共交通機関への乗り継ぎ利便の向上を図り、公共交通網の総合的な整備に寄与

事業の実施主体等

ア、事業の実施主体

天理市

イ、運行期間

平成21年1月から平成23年3月まで（予定）

ウ、運行日

月曜日から金曜日まで（土日・祝日、年末年始は運休）

エ、運行時間

概ね午前8時30分から午後5時30分まで

運行形態等

ア、運行形態

乗合バス事業者による運行委託（道路運送法第4条）

イ、運行バス（使用車両）

トヨタハイエース コミューター（乗客定員12人）1台

運行ルート及び停留所等

ア、運行ルート（別紙1「運行ルート」及び別紙2「イメージ図」）

天理総合駅～市民会館～市役所～守目堂～田町～スーパーハッスル～スーパージャスコ～富堂東～田井庄商店街～市立病院～井戸堂～（合場 嘉幡 コナミスポーツ 吉田 備前 長柄運動公園 西長柄 西長柄公民館前 筑紫 九条）～井戸堂～市立病院～田井庄商店街～富堂東～スーパージャスコ～スーパーハッスル～田町～守目堂～市役所～市民会館～天理総合駅

（ ）区間は、交互運行

イ、運行距離

22.1km

ウ、所要時間

1時間10分

エ、停留所（別紙2「イメージ図」参照）

23箇所程度（道路管理者及び警察との協議等により変更することがある。）

運行本数

1日5便（5巡回）

運賃

大人100円（中学生以上） 小児 50円（小学生）

未就学児・障害者は無料

想定する国の支援制度

国土交通省

- ・補助事業名 - 地域公共交通活性化・再生総合事業

全体事業スケジュール

| 事業の名称 | 年度 | 平成20年度 | | | | 平成21年度 | | | | 平成22年度 | | | | 平成23年度 | | | |
|-------------------|----|--------|---|----|---|--------|---|----|---|--------|---|----|---|--------|---|----|---|
| | 月 | 4 | 9 | 12 | 3 | 4 | 9 | 12 | 3 | 4 | 9 | 12 | 3 | 4 | 9 | 12 | 3 |
| コミュニティバス の実証運行 | | | | → | | | | | | | | | | | | | |

実証運行中の検証

3年間の実証運行中にOD調査、地域の要望、利用者アンケートなどを反映して、利便性の高い路線となるよう努める。また、逆に利用状況によっては、路線の短縮や廃止を検討する。

公共交通（路線バス及び市コミュニティバス等）の広報・利用促進活動、利便性向上
公共交通の広報・利用促進活動、利便性向上のため、次の事業を実施する。

事業概要及び実施主体

- ・コミュニティバス実証運行にかかる市広報紙、ホームページへの掲載
（実施主体：天理市）
- ・コミュニティバス実証運行にかかる時刻表を含むチラシ等の作成・配布等
（実施主体：天理市、奈良交通株）
- ・その他公共交通時刻表、公共交通路線図、ポスター等作成・配布等
（実施主体：天理市、奈良交通株）
- ・アンケート調査等による情報収集調査と分析
（実施主体：天理市、奈良交通株）
- ・バス停留所、関連施設等の整備等
（実施主体：天理市、奈良交通株）
- ・低廉なバス運賃、割引乗車券等各種企画乗車券の発売等
（実施主体：天理市、奈良交通株）

実施時期 平成20年度後期～

(2)第2期事業計画

第2期事業計画で重点的に取り組む事業として、次の事業等を実施する。

重点的に取り組む事業

天理市コミュニティバスの導入
新交通システム（デマンド型交通等）の導入及び検討
バリアフリーによる乗継の円滑化等
その他創意工夫による事業等

事業概要

天理市コミュニティバスの導入

第1期事業の市コミュニティバス実証運行の検証を踏まえ、市南西部への市コミュニティバスの導入を進める。

新交通システム（デマンド型交通等）の導入及び検討

地域特性に応じた需用に見合った効率的で効果的な生活交通の確保のため、他の地域への新交通システム（デマンド型交通等）の導入及び検討をする。

バリアフリーによる乗継の円滑化等

結節地点の天理駅前広場・バス発着場等について、バリアフリーの整備が進んでいる状況にあるが、利用者利便の向上のため、より一層のバリアフリー化に取り組む。

その他創意工夫による事業等

他の市町村の成功事例等を参考にするなど、創意工夫による事業等の実施及び検討をする。

実施主体 天理市

実施時期 平成23年度以降

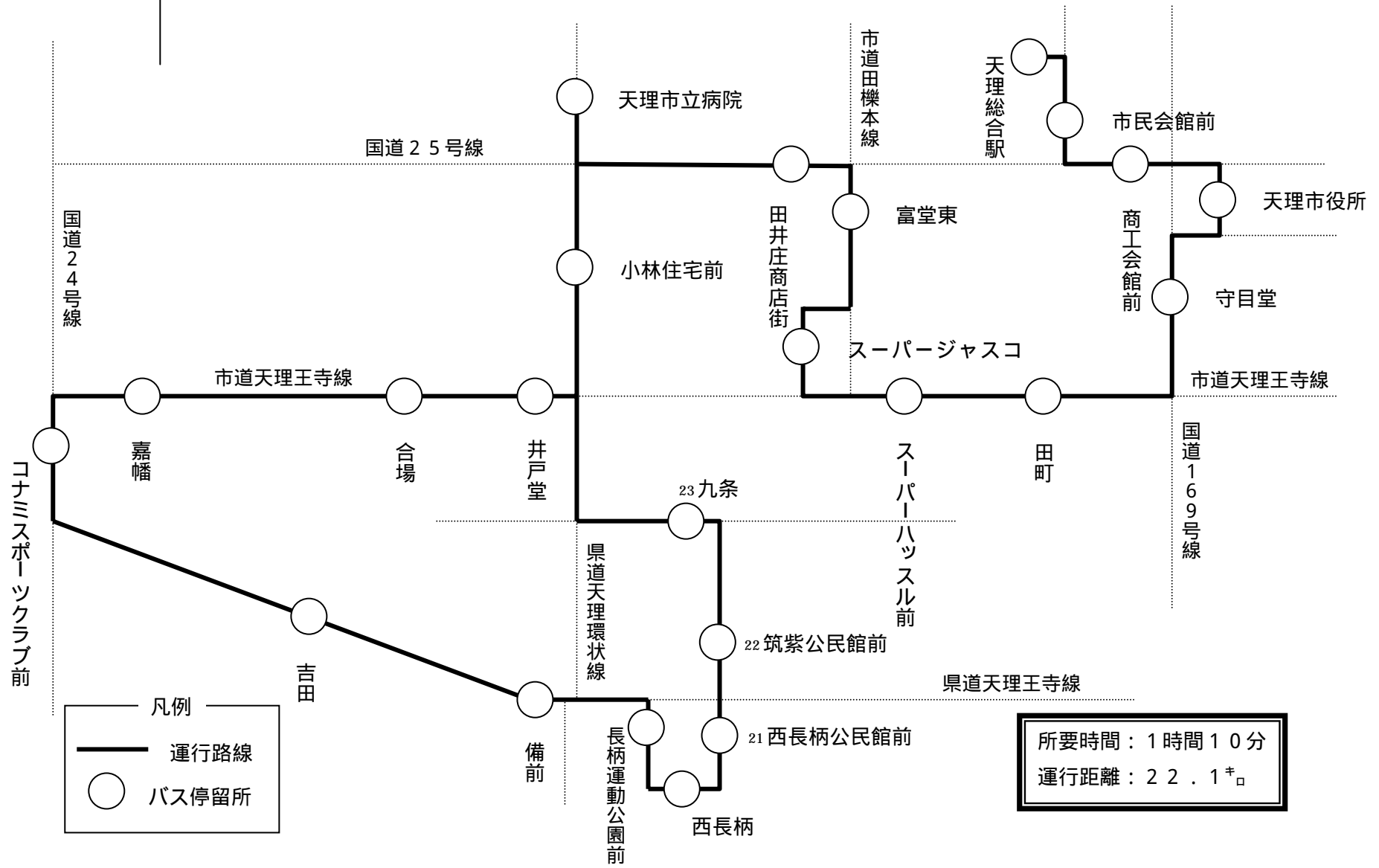
運行ルート



所要時間：1時間10分
運行距離：22.1km

運行路線図 (イメージ図)

【天理総合駅～コナミスポーツクラブ前～長柄運動公園～天理総合駅】



凡例

- 運行路線
- バス停留所

所要時間：1時間10分
 運行距離：22.1^{*}km

資料編

資料1 道路運送法改正の概要

道路運送法改正の経緯

乗合バス事業は、昭和26年の道路運送法施行以来、需要調整規制を基本として、安全性と安定的なサービスを確保してきた。しかし、車社会の到来とともに利用者は減少し、地域の実情に即した運行形態やサービスの必要性が高まった。このため、平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法の改正が行われ、新規事業者の参入、多様なサービスが提供されるようになった。しかし、少子高齢化の進展や過疎化の進行により、地域によって公共交通機関に求められるサービスはさらに多様化し、これに対応する形でコミュニティバスやボランティア有償運送サービスが全国各地で実施されるようになった。平成17年9月に学識経験者や利用者、事業者、労働組合などをメンバーとする懇談会が設置され、懇談会の報告を基に道路運送法の一部を改正する法律が閣議決定され、平成18年10月1日より現行の道路運送法が施行された。

道路運送法改正の概要

道路運送法改正により、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進と、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送の制度化が図られた。

これまでは、一般乗合旅客自動車運送事業と、一般貸切旅客自動車運送事業とは区別されており、乗合事業による運送が不可能な場合にのみ、貸切事業者が乗合旅客運送を行うことが可能であった（いわゆる21条許可）。今回の改正により、この制度は臨時的運行の場合を除いて廃止された一方、乗合事業の対象範囲が拡大し、乗合事業許可でより多種の運送サービスの提供が可能となり、その参入にあたっての基準も緩和が図られた。また、乗合事業の運賃・料金についても、不当に高いもしくは安い運賃等が設定されないように許可が必要であったが、地域関係者の合意がある場合（下記参照）は運賃・料金について事前の届出で足りることとなった。

市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送は、改正前は例外的な許可となっていた。今回の改正では、公共の福祉を確保する観点から、新たに登録制度が設けられ、法律上の位置付けが明確となった。登録においては、輸送の安全や利便の確保が必要であること、登録後の状況の変化を定期的にチェックする必要があることなどから、有効期限が2年と定められた。

- 地域関係者の合意とは -

市町村運営有償運送および一般乗合運送事業の場合

『地域公共交通会議』（下に示す関係者で組織）で協議が調うこと

- ・ 地域公共交通会議を主宰する市町村長
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ・ 住民または旅客
- ・ 地方運輸局長
- ・ 道路管理者
- ・ 都道府県警察
- ・ 学識経験者等会議の運営上必要と認められる者

資料2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

本法律施行の経緯

道路運送法の対象はバス・タクシー事業に限られている。しかし、地方公共交通を構成する交通機関には鉄道や船舶などもあり、地域公共交通の見直しにあたってはこれら機関の充実やバスとの連携強化などについても検討していくことが必要である。そのため、従来の道路運送法・鉄道事業法・軌道法・海上運送法という縦割り型の法制度を包括し、地域公共交通を活性化・再生するための新しい枠組みが必要であるという認識が高まった。平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、この認識のもとにつくられた新しい法律である。

本法律の概要

1. 地域公共交通特定事業

以下の5つの事業を「地域公共交通特定事業」と呼び、これらの推進をはかるための手続き円滑・弾力化、自治体の起債対象化が行われた。

- ・軌道運送高度化事業：より優れた加速・減速性能を有する車両を利用。上下分離制度
- ・道路運送高度化事業：より大型のバス（接続バス等）を利用。交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併用
- ・海上運送高度化事業：より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ・乗継円滑化事業：接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- ・鉄道再生事業：事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る

2. 法定協議会と地域公共交通総合連携計画

地域公共交通活性化・再生策（1の地域公共交通特定事業のほか、バス再編なども含めた地域公共交通活性化・再生策）を実施するにあたり、関係主体（市町村・公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者・公安委員会・住民等）による協議会を設け、「地域公共交通総合連携計画」を策定することができる。この計画に沿って行われる各事業を対象に、国の補助制度の拡充などが図られることになっている。

この法定協議会では、公共交通事業者・道路管理者等に参加応諾義務が科せられている。また、道路運送法による地域公共交通会議をそのまま法定協議会と位置付けることも可能となっている。この場合、バス・タクシーのみが協議対象となるが、委員を拡充することで他の交通機関についても協議対象とすることができる。

3. 新地域旅客運送事業

DMV (Dual Mode Vehicle：鉄道線路も道路も走れる車両) や水陸両用車といった、従来は複数の法律にまたがっていた交通機関の導入促進のため、事業許可手続きの合理化が図られた。

資料3 総合連携計画策定のための検討経過と協議会

1. 総合連携計画策定の検討経過

(1) 協議会での協議

平成20年3月27日 第1回天理市地域公共交通活性化協議会の開催

協議内容：地域公共交通活性化協議会の立ち上げと総合連携計画(案)の提案

平成20年4月28日 第2回(平成20年度第1回)天理市地域公共交通活性化協議会の開催

協議内容：総合連携計画の承認

(2) パブリックコメントの実施

平成20年4月1日から平成20年4月14日まで、天理市ホームページで総合連携計画(案)を公表し、市民からの意見を募集した。

2. 天理市地域公共交通活性化協議会

(1) 協議会規約

天理市地域公共交通活性化協議会規約

平成20年3月27日制定

平成20年4月28日一部改正

(設置)

第1条 天理市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、奈良県天理市川原城町605番地天理市役所庁舎内に置く。

(協議事項等)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

3 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により協議会の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第6条 会長は、天理市長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

(副会長)

第7条 副会長は、委員の中から会長が指名する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長の職務を代理する。

(監事及び監査)

第8条 監事は、委員の中から会長が指名する。

2 監事は、協議会の会計監査を行う。

3 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告しなければならない。

(会議の運営等)

第9条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が召集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 協議会の決議の方法は、出席議員の過半数をもって決定することとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は原則として公開とする。

6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で決議した事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第 11 条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、天理市総務部地域安全課に置く。

3 事務局には事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第 12 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 13 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第 14 条 委員の報酬は、これを支給しない。

(協議会が解散した場合の措置)

第 15 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを精算する。

(規約の変更)

第 16 条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(委任)

第 17 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 20 年 3 月 27 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 20 年 4 月 28 日から施行する。

(2) 協議会委員

別 表 (第4条関係)

天理市地域公共交通活性化協議会委員

| 区 分 | 委 員 | 分 野 |
|-------------------|-----------------------------|---|
| 法第6条第2項 第1号の委員 | 天理市長 | 天理市 |
| 法第6条第2項 第2号の委員 | 奈良交通株式会社 取締役 自動車事業本部副本部長 | 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表 |
| | 奈良県タクシー協会天理部会代表 | 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の代表 |
| | 西日本旅客鉄道(株)大阪支社総務企画担当課長 | 鉄道事業者 |
| | 近畿日本鉄道(株)企画統括部計画部長 | 鉄道事業者 |
| | 社団法人奈良県バス協会専務理事 | 一般乗合旅客自動車運送事業者の団体 |
| | 奈良県タクシー協会専務理事 | 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の団体 |
| | 奈良国道事務所副所長 | 道路管理者(国道) |
| | 奈良土木事務所長 | 道路管理者(国道及び県道) |
| | 天理市建設部長 | 道路管理者(市道) |
| 法第6条第2項 第3号の委員 | 天理警察署長 | 公安委員会(警察) |
| | 天理市議会議員 | 利用者(市議会代表) |
| | 天理市区長連合会長 | 利用者(市民代表) |
| | 天理市長寿会連合会長 | 利用者(市民代表) |
| | 近畿運輸局奈良運輸支局長 | 天理市が必要と認める者 (国土交通省) |
| | 奈良県土木部次長 | 天理市が必要と認める者 (奈良県) |
| | 奈良県交通運輸産業労働組合協議会事務局長 | 天理市が必要と認める者 (一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体) |
| | 天理市市長公室長 | 天理市が必要と認める者 |
| | 天理市健康福祉部長 | 天理市が必要と認める者 |

資料4 運行種別の例示（参考）

運行種別

《乗合バス等》

ア、乗合バス（路線バス）

一般的に通勤や買い物に利用されるバスのことをいう。そのほか、旅行などで利用する高速バスや定期観光バスもこれに含まれる。路線と時間を決めて、定期的に運行するもの。

イ、貸切バス（観光バス）

一般的には観光や冠婚葬祭などの際に利用されるバスのことをいう。法的には、乗合バスやタクシー以外の旅客自動車運送事業で、正式名は「一般貸切旅客自動車運送事業」という。

ウ、自家用バス

会社の仕事のために従業員を送り迎えするなど、経営する事業のために使用するバスをいう。

エ、コミュニティバス

地域住民の方々の生活の足として、地域住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスのことをいう。

オ、デマンドバス

通常の運行ルートを守るバスとは違い、連絡を受けた時だけ運行するというような、弾力的な運行をするバスのことをいう。

《乗合タクシー》

ア、乗合タクシー

近年、過疎地、公共交通空白地帯等でのバスの需要や住民のニーズに対応するため、乗合バスではなく、乗車定員10人以下の自動車、いわゆるタクシーを使用するもの。

《市町村運営有償運送》

市町村が運営する有償運送には、道路運送法施行規則第49条第1号の規定により、交通空白輸送と市町村福祉輸送がある。

「交通空白輸送」

過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によって地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合、市町村が自ら住民の旅客輸送確保のために必要な運送を行うもの。一般乗合旅客自動車運送事業の路線の廃止又は休止を受けて、地域住民の生活交通を確保するために行う運送も含まれる。

ア、交通空白輸送は、以下に掲げる自動車により行う。

バス：乗車定員11人以上の自動車

普通自動車：乗車定員 11 人未満の自動車（リフト等移動制約者の乗降を円滑にする設備が整備された車両も含む）。

イ、旅客の範囲

当該市町村に在住する住民及びその家族、その他当該市町村に日常の用務を有する者を基本とする。

「市町村福祉輸送」

身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った住民に対する外出支援のために、市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。

ア、市町村福祉輸送は、乗車定員 11 人未満の自動車であって以下に掲げる自動車により行う。

寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車

車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープまたはリフト付きの自動車

兼用車：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車

セダン等：貨物運送の用に供する自動車を除く。

イ、旅客の範囲

当該市町村に在住する住民のうち身体障害者、要介護認定者等で、当該市町村に会員登録を行った方が対象。

《福祉有償運送》

介護を必要とする高齢者や障害者など、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象として、NPO等が営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して有償で行うドア・ツー・ドア輸送サービス。

輸送対象者は、あらかじめ会員登録した方である。

デマンド運行

効率的なバス運行の方法に、全国各地で取り組みが始まりつつあるデマンド運行がある。デマンド運行には、路線や運行時間など、運行要素により様々な組み合わせが考えられる。デマンド運行の利点としては、要求に応じてバス（タクシー）を運行するため、待ち時間が短いことや、最短で目的地に行けることなどがある。利用者の少ない地域において、運行経費を節約できることも利点といえる。しかし、要求を受けてバス（タクシー）を手配するためのシステムが必要なことや、地域によってデマンド運行にそぐわないところもあるなど課題もある。導入には、利用状況や地域の実情を把握する必要がある。

デマンド運行のイメージ

