

路線バス天理桜井線利用者アンケート
調査業務
報 告 書

令和 7 (2025) 年 3 月

株式会社 地域未来研究所

路線バス天理桜井線利用者アンケート調査業務 報告書

目 次

第 1 章 天理桜井線及び沿線地域等の現況整理	1-1
1. 1. 天理桜井線の現況	1-1
1. 2. J R 桜井線の現況	1-24
1. 3. 天理桜井線沿線地域の現況	1-28
1. 4. 近年の社会動向	1-56
第 2 章 天理桜井線利用者アンケート調査	2-1
2. 1 調査の概要	2-1
2. 2 アンケート調査結果	2-3
第 3 章 天理桜井線及び沿線地域等の課題	3-1
3. 1. 天理市・桜井市・天理桜井線沿線地域	3-1
3. 2. 天理桜井線	3-3
第 4 章 天理桜井線の必要性	4-1
4. 1. 天理桜井線の利用実態	4-1
4. 2. 天理桜井線が有する特徴	4-2
4. 3. 天理桜井線を必要とする理由	4-6
第 5 章 天理桜井線の方向性	5-1
5. 1. 概要	5-1
5. 2. 国・奈良県の運行補助がある場合	5-2
5. 3. 国・奈良県の運行補助がない場合	5-7

参考資料

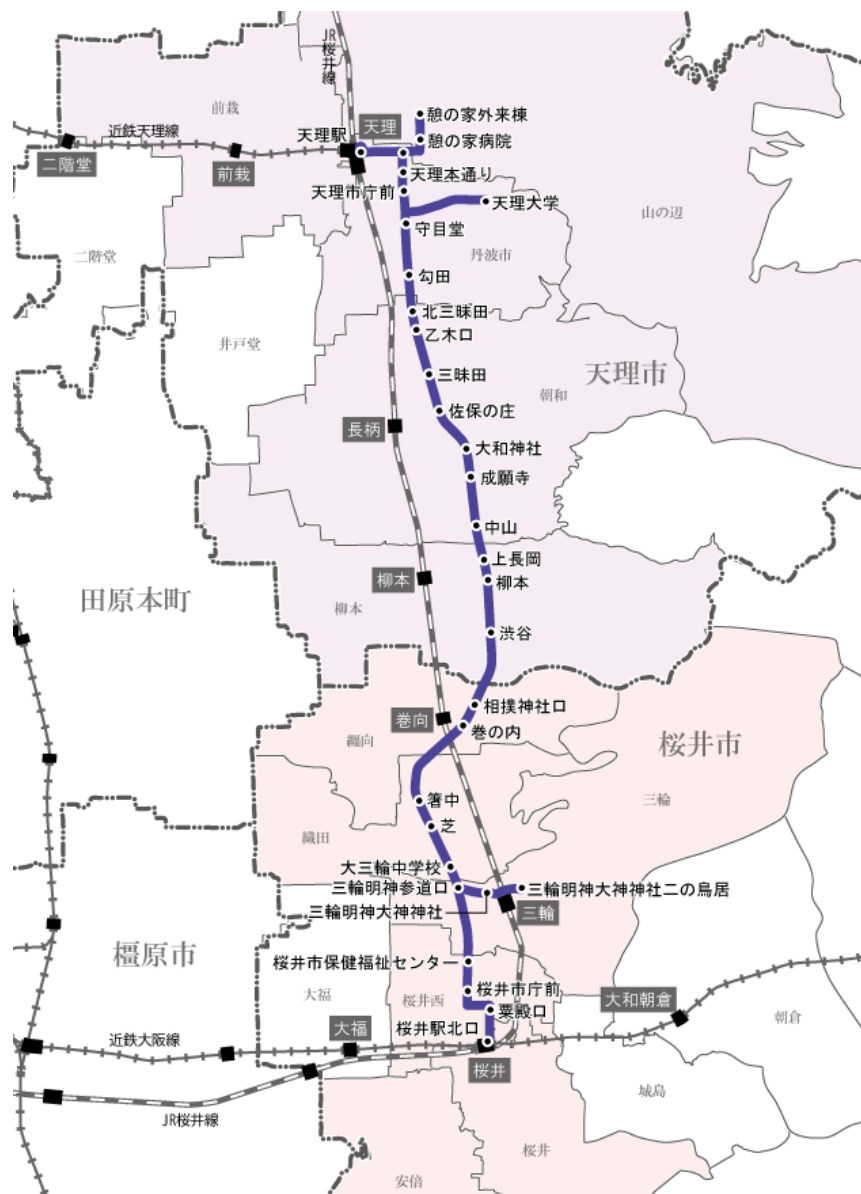
- 参考資料 1 天理桜井線 O D 調査
- 参考資料 2 天理桜井線 O D 調査（詳細データ）
- 参考資料 3 奈良県の計画整理
- 参考資料 4 奈良県の診断フローに対する見解
- 参考資料 5 クロスセクター効果の算出
- 参考資料 6 I C カード利用データ集計結果

第1章 天理桜井線及び沿線地域等の現況整理

1.1. 天理桜井線の現況

1.1.1 天理桜井線沿線地域の概要

- ・ 天理桜井線は、主に国道 169 号を運行する、天理市と桜井市を結ぶ地域間幹線交通である。
- ・ 天理桜井線と並行して、J R 桜井線が運行されている。J R 桜井線の駅間は 2.0km 前後であるが、天理桜井線はバス停間隔 0.1～1.0km と沿線住民がバスを利用しやすいように設置されている。



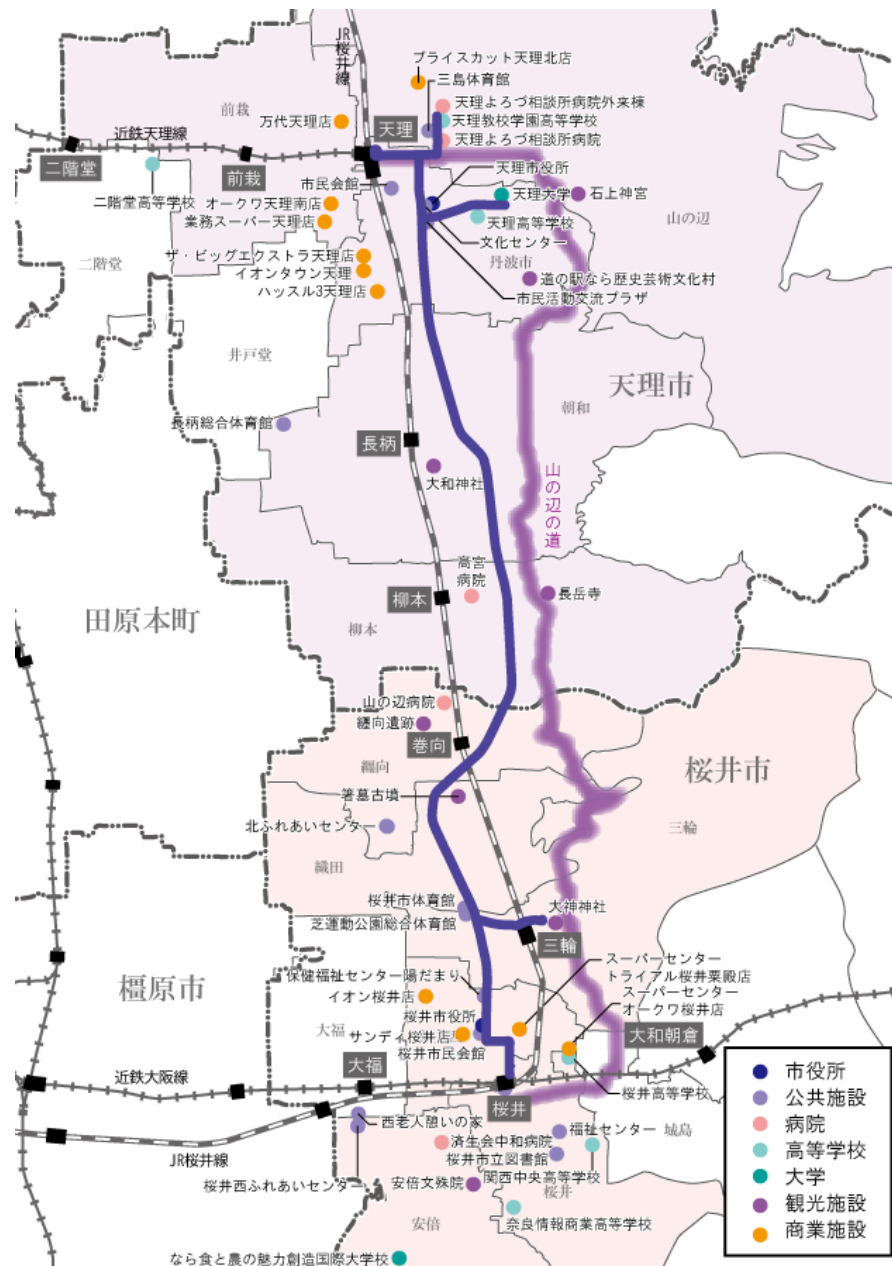
【天理桜井線沿線地域】

天理市内：丹波市、山の辺、前栽、朝和、柳本
桜井市内：纏向、織田、三輪、桜井西、桜井、安倍

図 1.1.1 天理桜井線沿線地域

1.1.2 沿線施設の立地

- ・ 天理桜井線沿線には、天理市役所や桜井市役所、保健福祉センター陽だまりなどの公共施設、天理よろづ相談所病院などの病院、天理大学や天理高等学校などの学校が立地している。
- ・ 主な観光資源として、大神大社（桜井市）は、わが国最古の神社と呼ばれており、生活全般の守護神として全国からの参拝がある。また石上神宮や長岳寺（以上、天理市）などの寺社仏閣、箸墓古墳（桜井市）などの古墳が集積している。
- ・ 商業施設は、天理桜井線沿線からやや離れた場所に立地している。



資料：国土交通省「国土数値情報」、Google マップ

図 1.1.2 天理桜井線沿線施設の立地

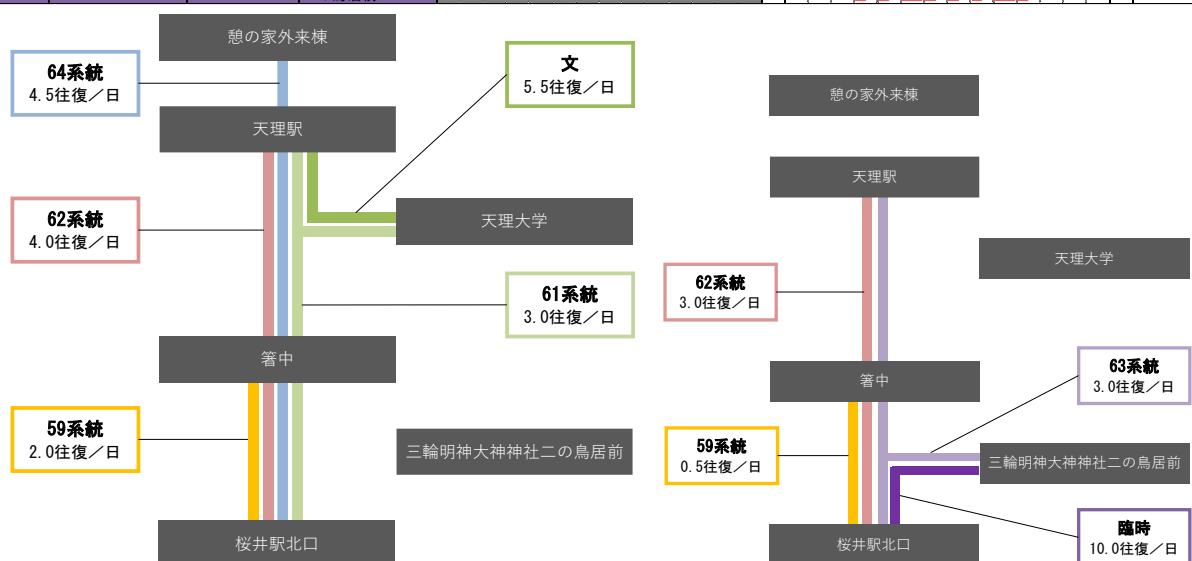
1.1.3 天理桜井線の運行状況

- 天理桜井線は5系統（61・62・63・64・59）が運行されている。また、天理桜井線とルートが重複する、奈良交通が運行する、天理駅～天理大学と三輪明神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口を結ぶ2系統（文・臨時）が運行されている。
- 平日は、天理駅～桜井駅北口間の往復とも、6～19時の間に1時間に1本（一部時間除く）運行されている。箸中～桜井駅北口間はピーク時に、天理駅～天理大学間は一定間隔で運行されている。

休日は、三輪明神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口間の往復とも、9～16時の間に1時間に1本運行されている。

表 1.1.1 天理桜井線の運行状況

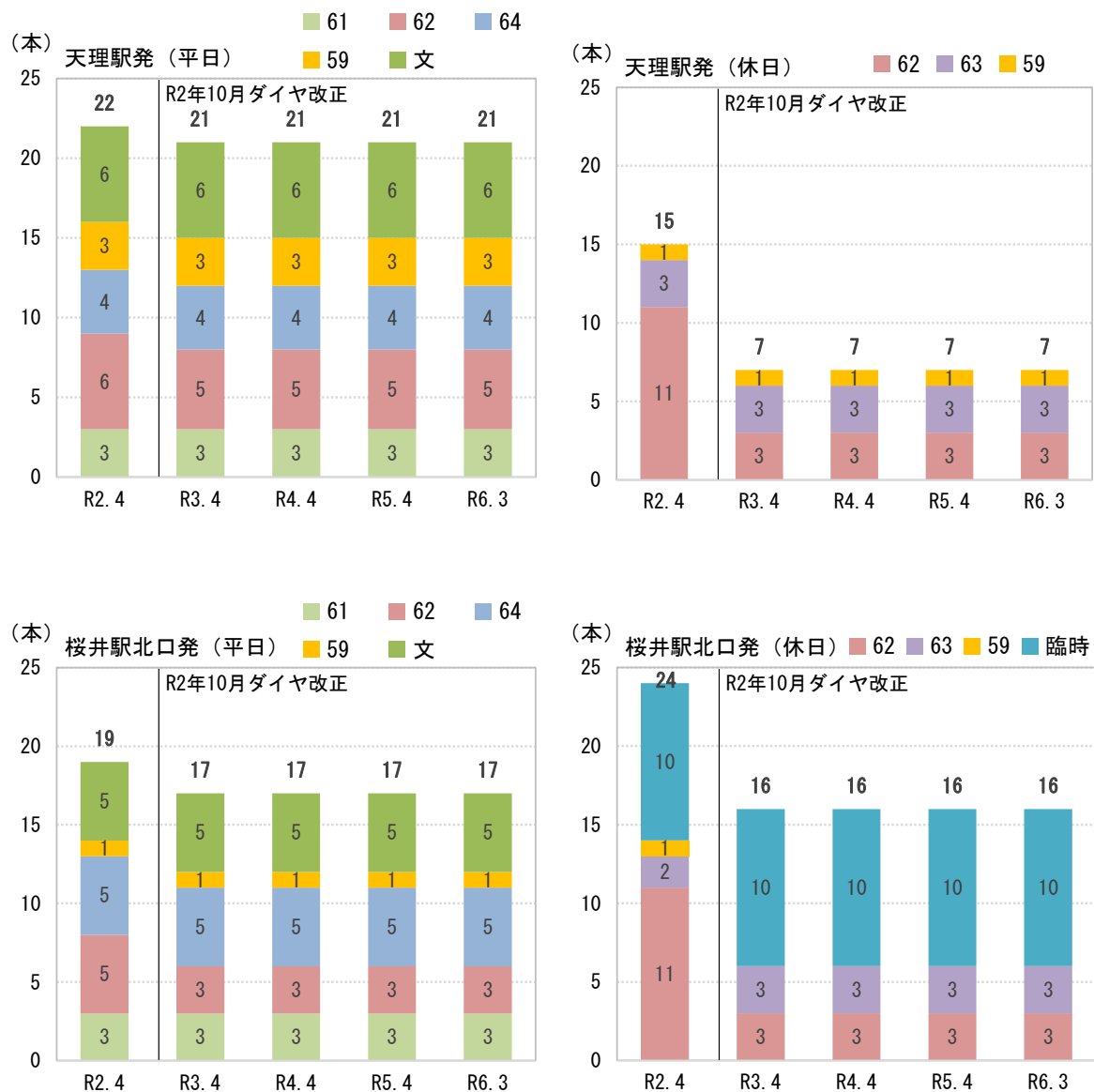
系統	始点	経由	終点	運行本数（平日）														運行本数（休日）														運賃 （円）	
				6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	計	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台		19時台
61	天理駅	天理大学	桜井駅北口			1	2											3														0	220～690
62	天理駅	-	桜井駅北口	1	1											1	2	5	1		1						1	1				6	220～690
63	天理駅	三輪明神大神神社 二の鳥居前	桜井駅北口															0				1						1				3	220～690
64	憩の家外来棟	天理駅	桜井駅北口							1	1		1					4														0	220～690
59	箸中	-	桜井駅北口	2	1													3	1													1	220～290
文	天理駅	-	天理大学			1		1		1		1		1		1		6														0	220
臨時	三輪明神大神神社 二の鳥居前	-	桜井駅北口															0				2	1	2		2	2	1				10	220
61	桜井駅北口	天理大学	天理駅									1			1		1	3														0	220～690
62	桜井駅北口	-	天理駅	1								1						3	1		1					1						6	220～690
63	桜井駅北口	三輪明神大神神社 二の鳥居前	天理駅															0				1			1							3	220～690
64	桜井駅北口	天理駅	憩の家外来棟			1	1	2		1								5														0	220～690
59	桜井駅北口	-	箸中															1														0	220～290
文	天理大学	-	天理駅					1		1		1		1		1		5														0	220
臨時	桜井駅北口	-	三輪明神大神神社 二の鳥居前															0			1	1	2	1	1	1	2	1				10	220



資料：奈良交通 HP（R7.2時点）

図 1.1.3 天理桜井線の運行状況

- 天理桜井線は、令和2年10月にダイヤ改正しており、天理駅発は平日1本・休日8本、桜井駅北口発は平日2本・休日8本が減便されている。



資料：奈良交通資料

図 1.1.4 運行本数

- ・ 天理駅での鉄道からバスへの乗継は、近鉄は 15～18 時台、休日の 14・16 時台を除き、ほぼ乗換しやすい状況にある。
- ・ 桜井駅での鉄道からバスへの乗継は、近鉄（名張方面）は休日すべての時間帯で、平日は 18 時台を除き、乗継しやすい状況にある。近鉄（上本町方面）は平日の 12・14・19 時台、休日は 15 時台を除き、ほぼ乗継しやすい状況にある。

平日				休日			
乗継可能本数			バス出発時刻		乗継可能本数		
JR			天理駅		JR		
高田方面	奈良方面	近鉄	時刻	系統 行先	高田方面	奈良方面	近鉄
1	1	1	6:52	62系統 桜井駅北口			1
	1		7:49	62系統 桜井駅北口			1
		1	8:32	61系統 桜井駅北口			1
			8:43	U 天理大学		1	
		1	8:44	64系統 憩の家			
			9:13	61系統 桜井駅北口			
		1	9:57	64系統 憩の家	1		1
		1	9:58	61系統 桜井駅北口			
1	1	1	10:33	U 天理大学			
1	1	1	10:35	64系統 憩の家			
1		1	11:19	64系統 桜井駅北口			
1		1	11:20	64系統 憩の家			
			12:32	U 天理大学			
		1	12:35	64系統 憩の家			
		1	13:03	64系統 桜井駅北口			
	1	1	14:03	64系統 桜井駅北口			
		1	14:27	U 天理大学			
			15:28	64系統 桜井駅北口			
			16:12	U 天理大学			
			17:17	62系統 桜井駅北口			
1	1	1	17:57	U 天理大学			
		1	18:09	62系統 桜井駅北口			
1			18:46	62系統 桜井駅北口			

資料：西日本旅客鉄道時刻表、近畿日本鉄道時刻表、奈良交通時刻表
※乗継可能本数は 6～15 分以内に乗継できるもの

図 1.1.5 鉄道からバスへの乗継状況（天理駅）

平日				休日			
乗継可能本数				乗継可能本数			
JR				JR			
高田方面	奈良方面	上本町方面	名張方面	高田方面	奈良方面	上本町方面	名張方面
1	1	2	1	1	1	2	2
1	1	1	1		1	1	2
		1	1			1	1
		1	1	1	1	1	1
1		1	1			1	2
1			1			1	1
		2	1		1	1	1
		1	1			1	1
		1	1		1	1	1
		2				1	1
1	1		2	1		1	

資料：西日本旅客鉄道時刻表、近畿日本鉄道時刻表、奈良交通時刻表
※乗継可能本数は 6～15 分以内に乗継できるもの

図 1.1.6 鉄道からバスへの乗継状況（桜井駅）

- ・ 天理駅でのバスから鉄道への乗継は、近鉄は平休日ともは半数以上が乗継しにくい状況にある。
- ・ 桜井駅でのバスから鉄道への乗継は、近鉄（上本町方面）は平休日ともほぼ乗継しやすく、近鉄（名張方面）は、平日の13・14時台、休日の6・8時台を除き、ほぼ乗継しやすい状況にある。

平日

バス到着時刻		乗継可能本数		
天理駅		JR 近鉄		
時刻	系統 行先	高田方面	奈良方面	京都方面
7:29	62系統 天理駅		1	
8:44	64系統 憩の家	1	1	
9:55	64系統 憩の家			
10:34	64系統 憩の家			
10:50	U 天理駅		1	
11:18	64系統 憩の家			
11:19	64系統 桜井駅北口			
12:34	64系統 憩の家			
12:49	U 天理駅			
13:02	64系統 桜井駅北口			1
14:02	64系統 桜井駅北口			1
14:03	62系統 天理駅			
14:48	U 天理駅			
15:19	61系統 天理駅	1	1	1
15:27	64系統 桜井駅北口			1
16:30	U 天理駅	1	1	
16:43	61系統 天理駅			
17:55	61系統 天理駅			1
18:14	U 天理駅	1	1	1
18:45	62系統 天理駅			

休日

バス到着時刻		乗継可能本数		
天理駅		JR 近鉄		
時刻	系統 行先	高田方面	奈良方面	京都方面
7:28	62系統 天理駅		1	
9:12	62系統 天理駅			
11:17	63系統 天理駅		1	1
13:18	63系統 天理駅			
15:26	63系統 天理駅	1		1
17:19	62系統 天理駅	1		

資料：西日本旅客鉄道時刻表、近畿日本鉄道時刻表、奈良交通時刻表
※乗継可能本数は6～15分以内に乗継できるもの

図 1.1.7 バスから鉄道への乗継状況（天理駅）

平日

バス到着時刻		乗継可能本数			
桜井駅北口		JR 近鉄			
時刻	系統 行先	高田方面	奈良方面	上本町方面	名張方面
6:10	59系統 桜井駅北口		1	2	
6:50	59系統 桜井駅北口			2	1
7:21	62系統 桜井駅北口	1	1	2	
8:01	59系統 桜井駅北口			3	2
8:18	62系統 桜井駅北口	1		1	1
9:08	61系統 桜井駅北口			2	1
9:49	61系統 桜井駅北口			2	1
10:34	61系統 桜井駅北口	1	1	1	1
11:48	64系統 桜井駅北口	1		1	1
13:32	64系統 桜井駅北口		1	2	
14:32	64系統 桜井駅北口		1	2	
15:57	64系統 桜井駅北口			1	1
17:46	62系統 桜井駅北口			1	2
18:38	62系統 桜井駅北口	1		1	1
19:15	62系統 桜井駅北口	1	1	2	2

休日

バス到着時刻		乗継可能本数			
桜井駅北口		JR 近鉄			
時刻	系統 行先	高田方面	奈良方面	上本町方面	名張方面
6:49	59系統 桜井駅北口			1	
8:09	62系統 桜井駅北口			1	
10:09	臨 桜井駅北口			1	1
10:19	62系統 桜井駅北口			2	1
10:44	臨 桜井駅北口			1	1
11:29	臨 桜井駅北口		1	1	1
12:09	臨 桜井駅北口			1	
12:26	63系統 桜井駅北口			1	1
12:49	臨 桜井駅北口		1		1
14:09	臨 桜井駅北口			1	1
14:38	63系統 桜井駅北口			1	1
14:49	臨 桜井駅北口		1		1
15:29	臨 桜井駅北口		1	1	1
16:04	臨 桜井駅北口				1
16:38	63系統 桜井駅北口			1	1
16:49	臨 桜井駅北口		1	1	1
18:03	62系統 桜井駅北口		1	1	2

資料：西日本旅客鉄道時刻表、近畿日本鉄道時刻表、奈良交通時刻表
※乗継可能本数は6～15分以内に乗継できるもの

図 1.1.8 バスから鉄道への乗継状況（桜井駅）

1.1.4 天理桜井線の利用状況

①利用者数の推移

【全体】

- 平日の1日当たりの利用者数は、令和元年には268.8人の利用があったが、令和2年は新型コロナウイルスの影響により前年比で40%以上減少した。令和4年には増加に転じたが、その後は減少傾向にある。
- 休日の1日当たりの利用者数は、令和元年には120.5人の利用があり令和2年も横ばいだったが、令和2年10月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により、令和3年は前年比で60%以上減少した。その後、利用者は増加傾向に転じたが、令和6年には再び減少している。

※天理駅～天理大学と三輪神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口を結ぶ2系統（文・臨時）は含まれてない。



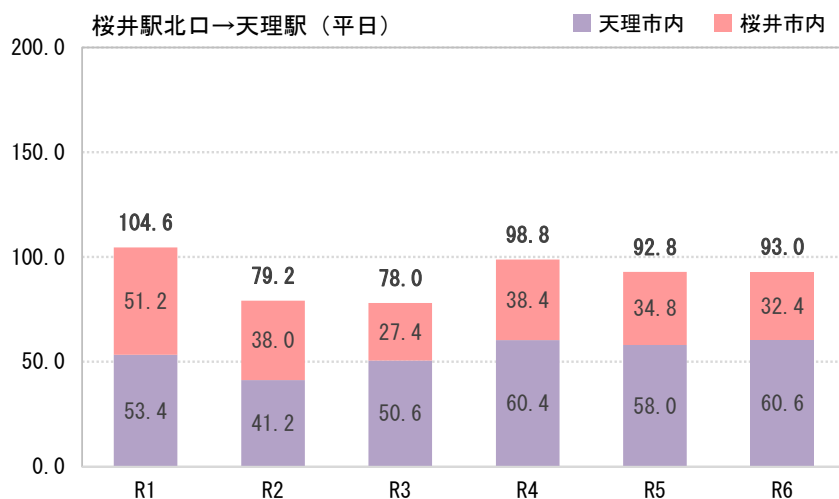
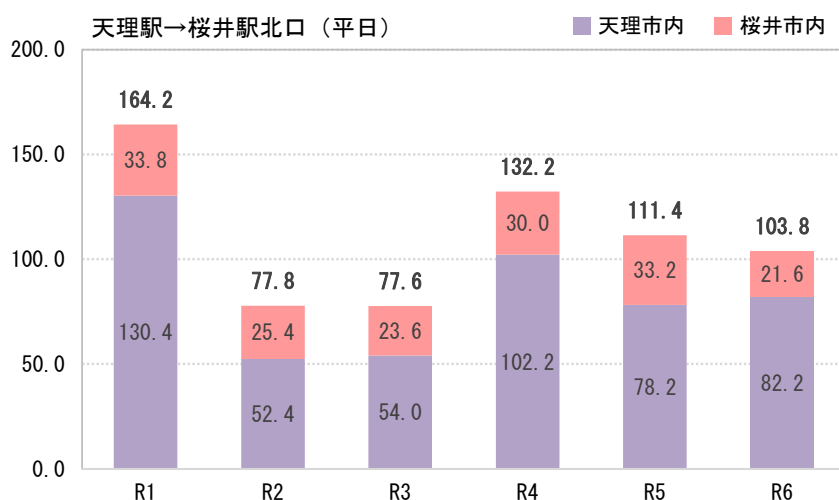
資料：奈良交通資料（6月調査）

図 1.1.9 天理桜井線の利用者数の推移

【平日】

- 天理市→桜井駅北口の1日当たりの利用者数は、令和元年は164.2人の利用があったが、令和2年は新型コロナウイルスの影響により前年比で50%以上減少した。令和4年には増加に転じたが、その後は減少傾向にある。
- 桜井駅北口→天理市の1日当たりの利用者数は、令和元年は104.6人の利用があったが、令和2年は新型コロナウイルスの影響により前年比で20%以上減少した。令和4年には増加に転じたが、その後は横ばいにある。

※天理駅～天理大学と三輪神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口を結ぶ2系統（文・臨時）は含まれてない。



※各年6月に1週間の調査を行った平日平均

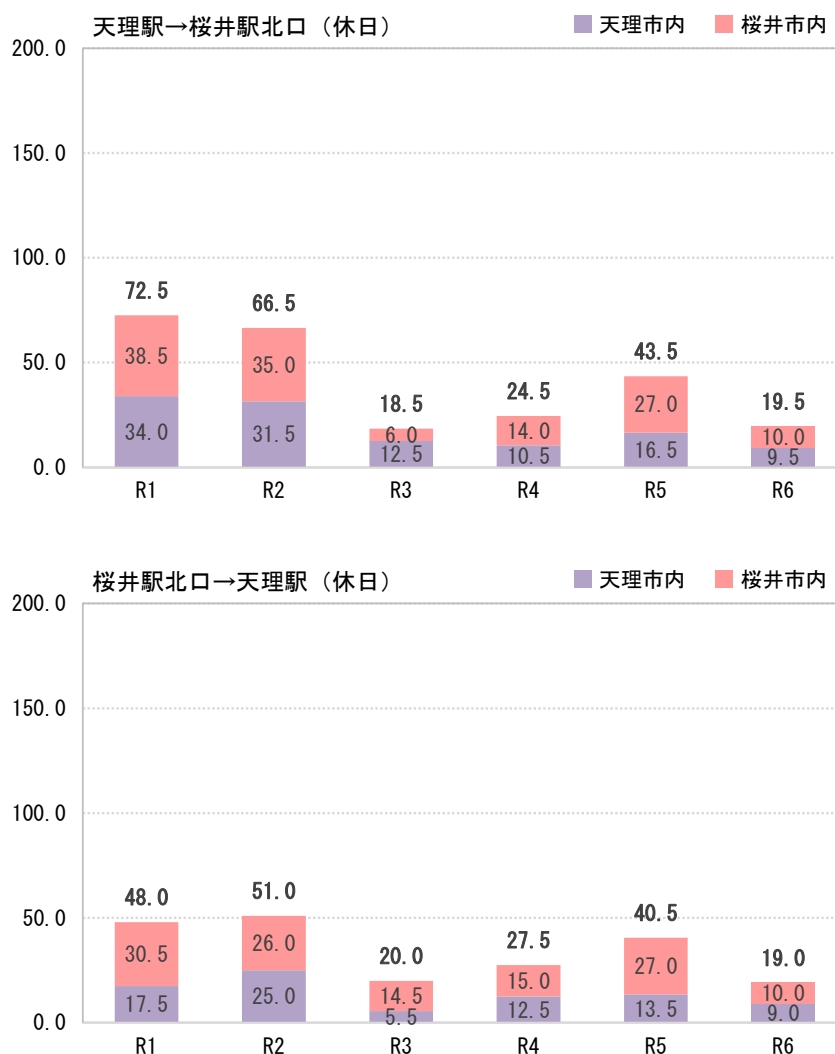
資料：奈良交通資料（6月調査）

図 1.1.10 天理桜井線の利用者数の推移（平日）

【休日】

- 天理市→桜井駅北口の1日当たりの利用者数は、令和元年は72.5人の利用があり令和2年もほぼ横ばいだったが、令和2年10月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により、前年比で70%以上減少した。その後、利用者は増加傾向に転じたが、令和6年には再び減少している。
- 桜井駅北口→天理市の1日当たりの利用者数は、令和元年は48.0人の利用があり令和2年もほぼ横ばいだったが、令和2年10月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により、前年比で50%以上減少した。その後、利用者は増加傾向に転じたが、令和6年には再び減少している。

※天理駅～天理大学と三輪神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口を結ぶ2系統（文・臨時）は含まれてない。



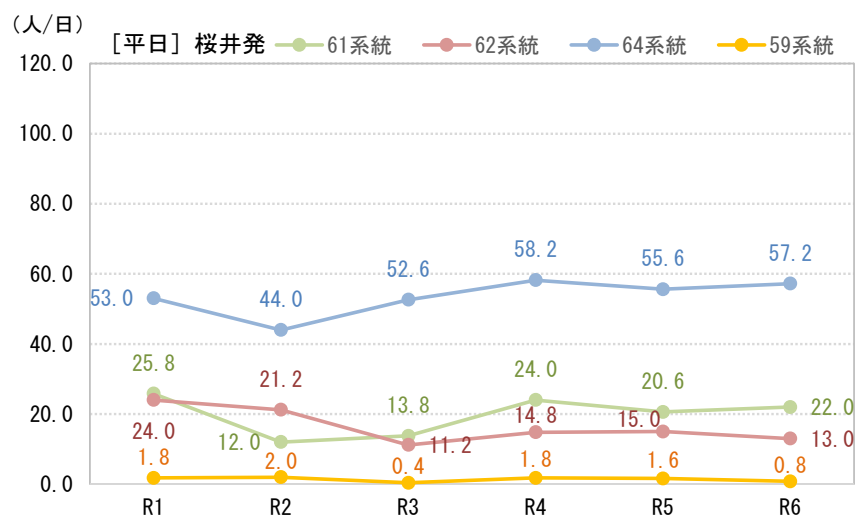
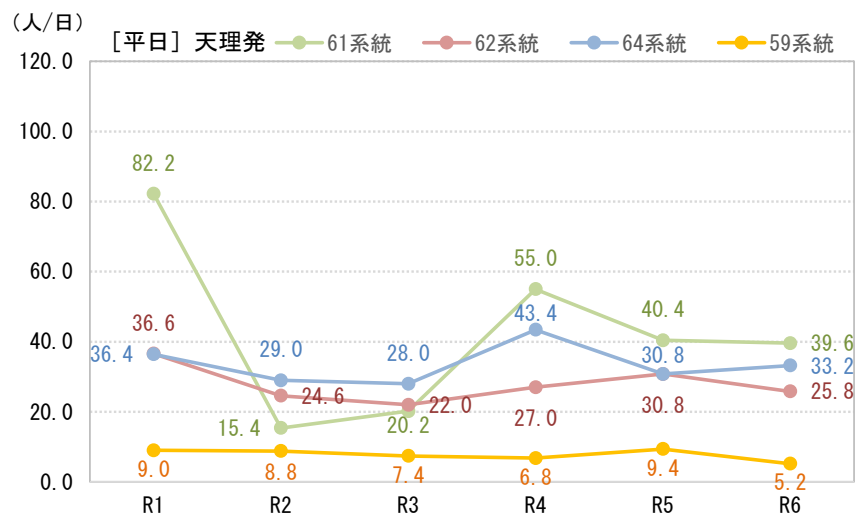
資料：奈良交通資料（6月調査）

図 1.1.11 天理桜井線の利用者数の推移（休日）

②系統別利用者数の推移

【平日】

- 天理発では、天理大学を経由する 61 系統が、令和元年は 82.2 人/日と最も利用が多かったが、新型コロナウイルスの影響により減少した。その後、増加傾向に転じたものの、令和 6 年は 39.6 人/日となっている。それ以外の系統においても、新型コロナウイルスの影響により減少し、その後、増加傾向に転じたものの、一定の利用がみられる。
- 桜井市発では、憩の家外来棟を終点とする 64 系統が最も利用が多く、令和 6 年は 57.2 人/日と最も多くなっている。それ以外の系統においても、新型コロナウイルスの影響により減少したものの、その後、増加傾向に転じ、一定の利用がみられる。

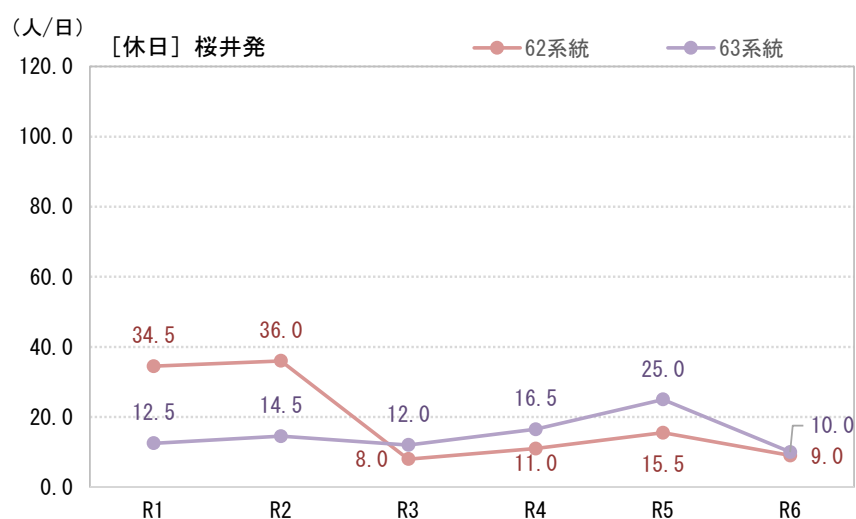
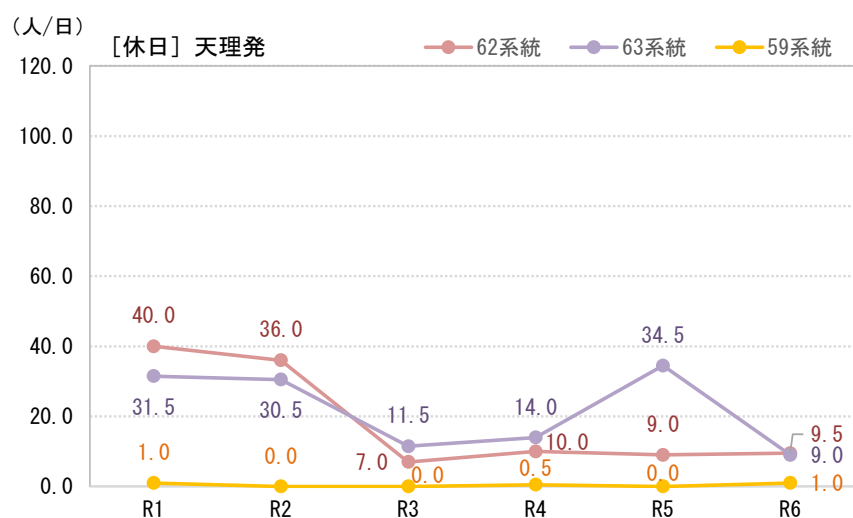


資料：奈良交通資料（6月調査）

図 1.1.12 系統別利用者数の推移（平日）

【休日】

- 天理発では、天理駅と桜井駅を結ぶ 62 系統が、令和元年は 40.0 人/日と最も利用が多かったが、令和 2 年 10 月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により減少した。その後は、一定の利用がみられる。
- 桜井発では、天理駅と桜井駅を結ぶ 62 系統が、令和元年は 34.5 人/日と最も利用が多かったが、令和 2 年 10 月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により減少した。その後は、一定の利用がみられる。



資料：奈良交通資料（6 月調査）

図 1.1.13 系統別利用者数の推移（休日）

③出発時間別利用者数

【平日】

- 天理大学を経由する 61 系統は、天理駅を 8:32 に出発する便の利用が多く、それ以外の便についても 10 人 / 日弱が利用している。
- 天理駅と桜井駅を直接結ぶ 62 系統は、出発時間によって利用に差が生じている。
- 憩の家外来棟を発着とする 64 系統は桜井駅を 8:06 に出発する便の利用が多く、それ以外の便についても 10 人/日前後が利用している。
- 箸中発着の 59 系統は、1 人/日前後と利用が少ない状況が続いている。

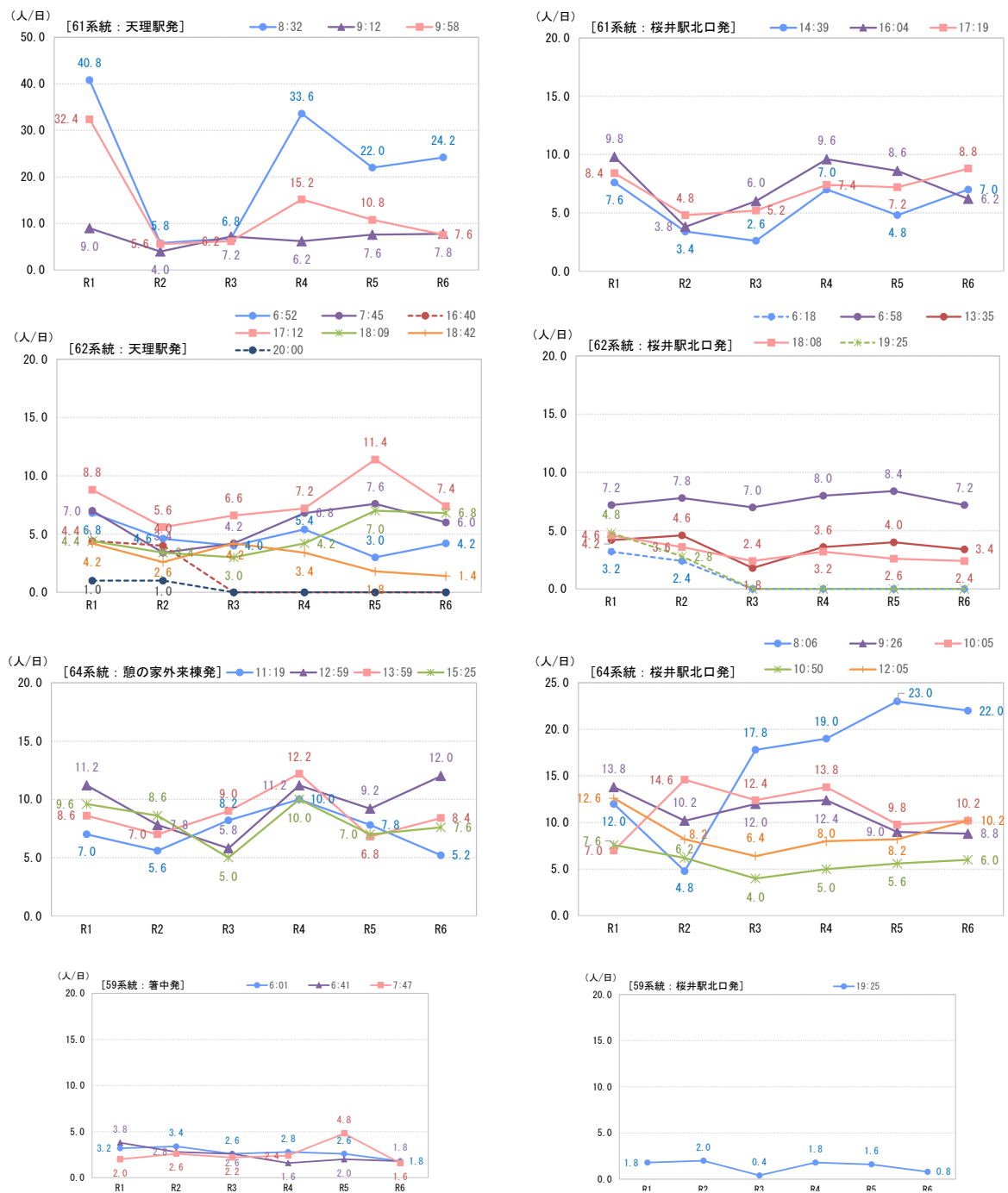
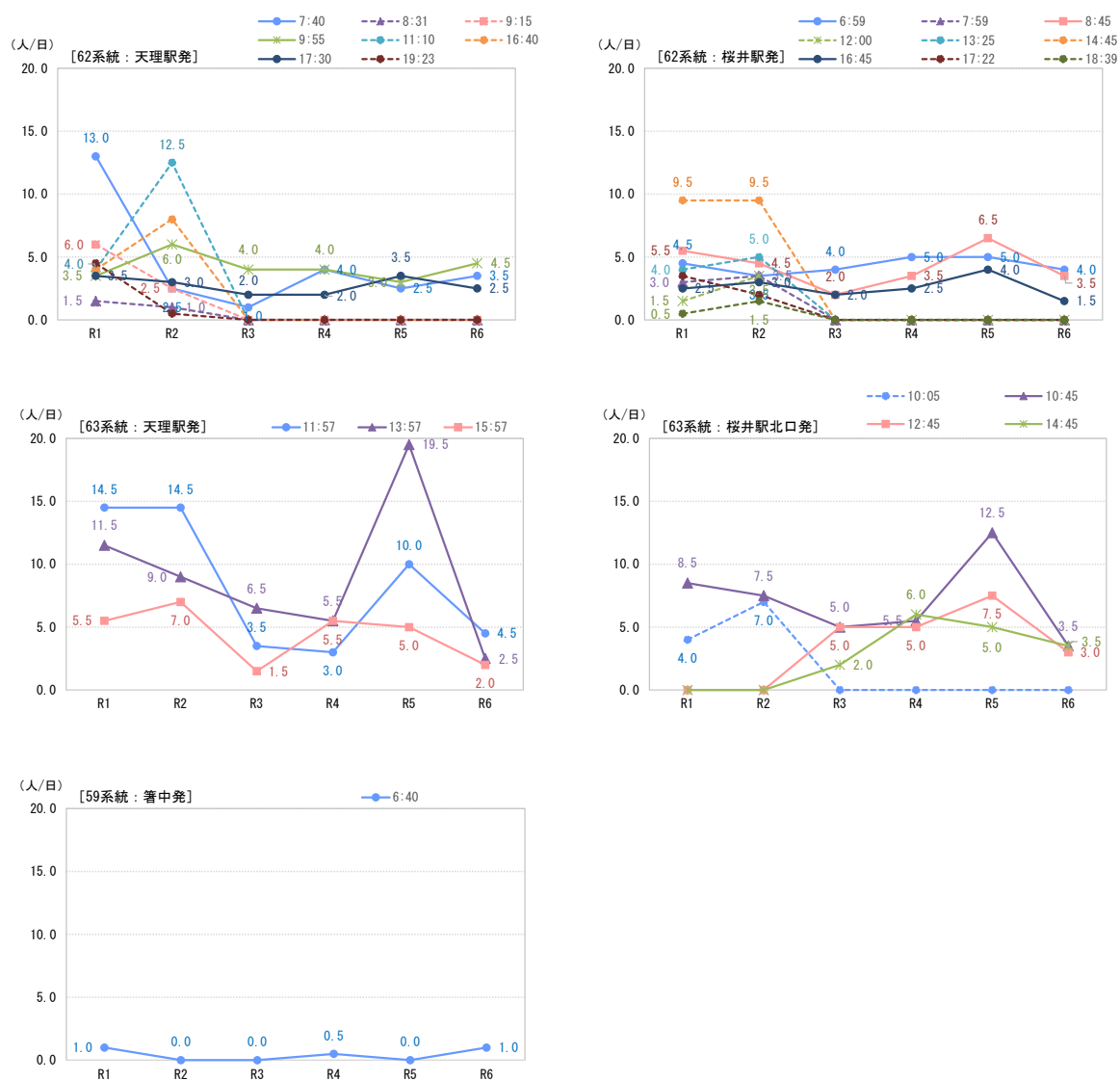


図 1.1.14 出発時間別利用者数の推移（平日） 資料：奈良交通資料（6月調査）

【休日】

- ・ 天理駅と桜井駅を直接結ぶ 62 系統は、どの出発時間においても 5 人/日を下回っている。
- ・ 大神神社を経由する 63 系統は、利用者数の増減が著しい。
- ・ 箸中発着の 59 系統は、1 人/日あるいは 0 人/日と利用が少ない状況が続いている。



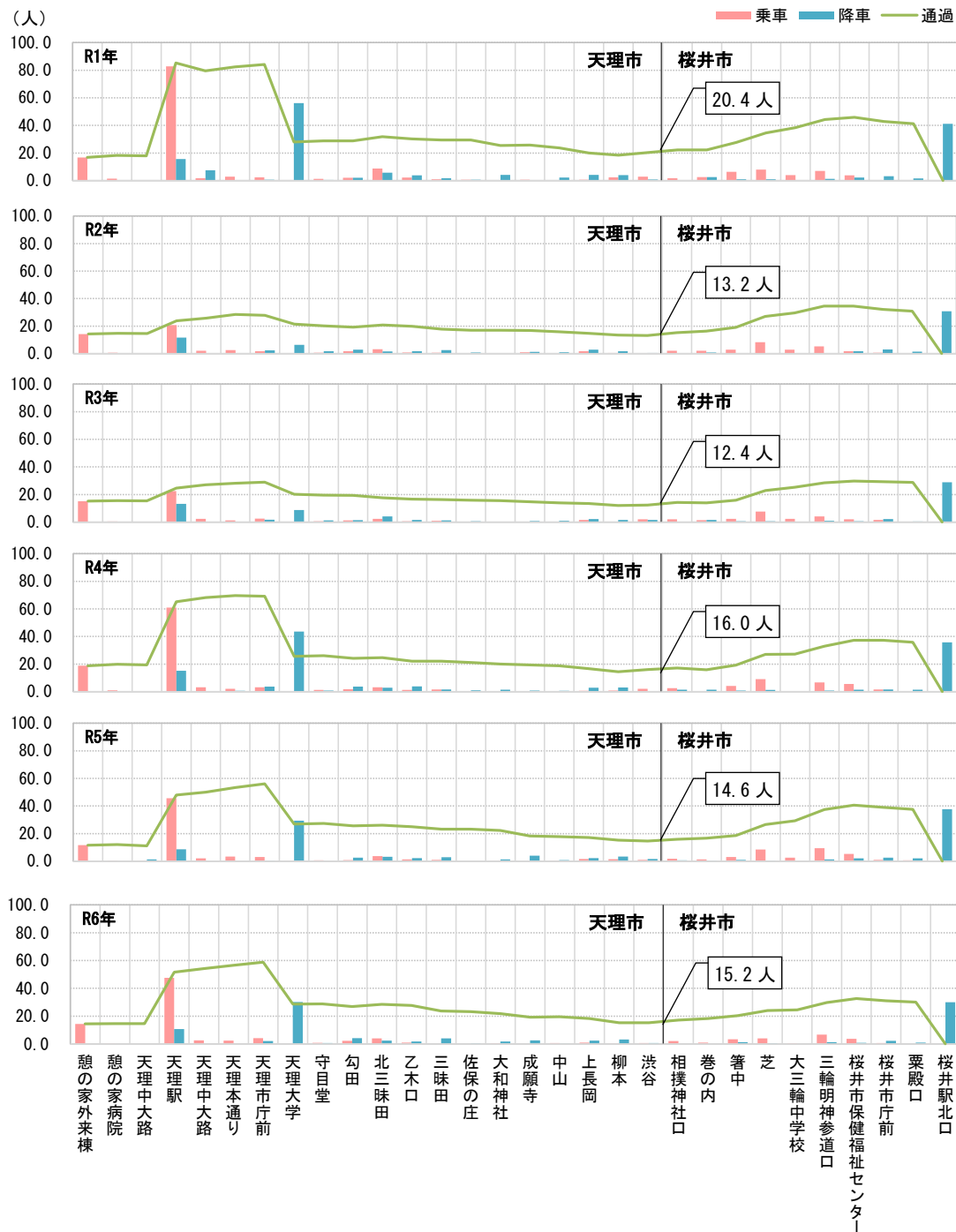
資料：奈良交通資料（6月調査）

図 1.1.15 出発時間別利用者数の推移（休日）

④バス停別利用者数

【平日：憩の家外来棟→天理駅→桜井駅】

- すべての年において、①憩の家外来棟→天理駅、②天理駅→天理大学、③天理駅→天理市内のバス停（天理大学除く）、④桜井市内のバス停→桜井駅、が主な利用となっている。
- 天理駅での乗車、天理大学での降車が最も多いものの、新型コロナウイルスの影響により減少、その後、増加傾向に転じたものの、令和元年ほどの利用がない。

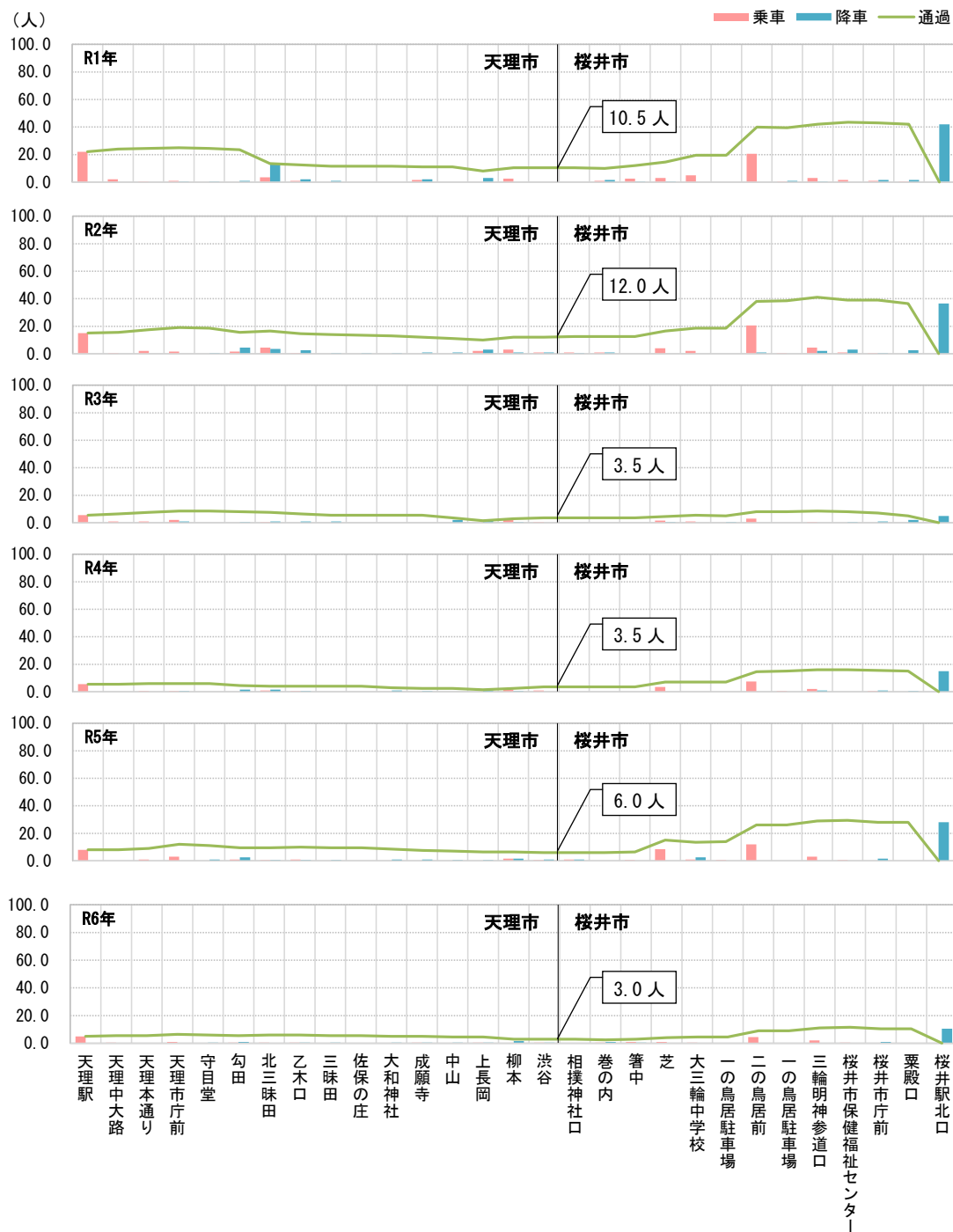


※各年6月に7日間行った調査の平日平均
資料：奈良交通資料

図 1.1.16 天理市内発のバス停別乗降者数の推移（平日平均）

【休日：天理駅→桜井駅】

- 令和元年及び令和2年は、①天理駅→天理市内のバス停、④大神神社→桜井駅、の利用が一定数みられたが、令和2年10月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により利用が少なくなっている。



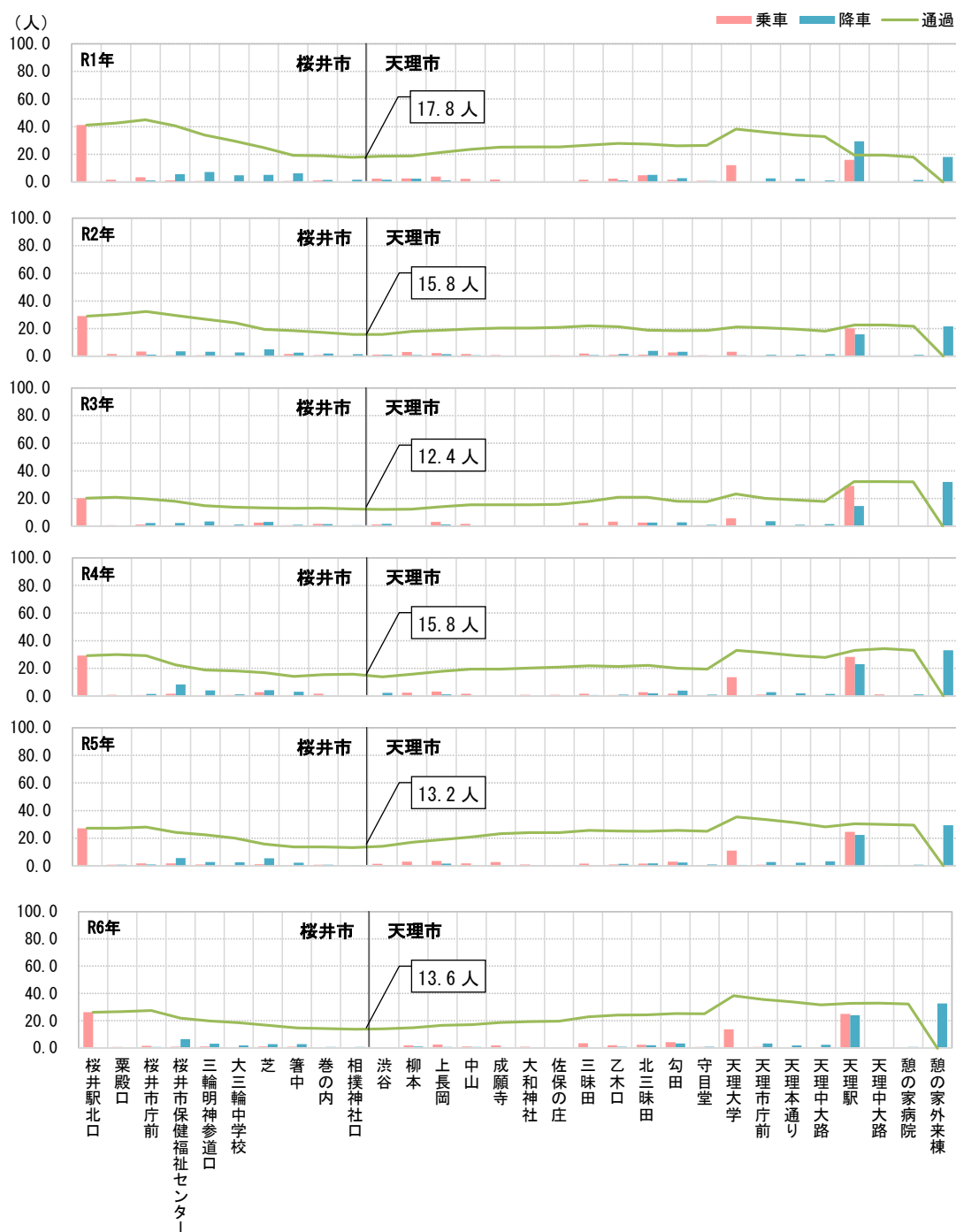
※各年6月に7日間行った調査の休日平均

資料：奈良交通資料

図 1.1.17 天理市内発のバス停別乗降者数の推移（休日平均）

【平日：桜井駅→天理駅→憩の家外来棟】

- すべての年において、①桜井駅→桜井市内のバス停、②天理市内のバス停（天理大学除く）→天理駅、③天理大学→天理駅、④天理駅→憩の家外来棟、が主な利用となっている。
- 桜井駅や天理駅での乗車、天理駅や憩の家外来棟での降車が多い。



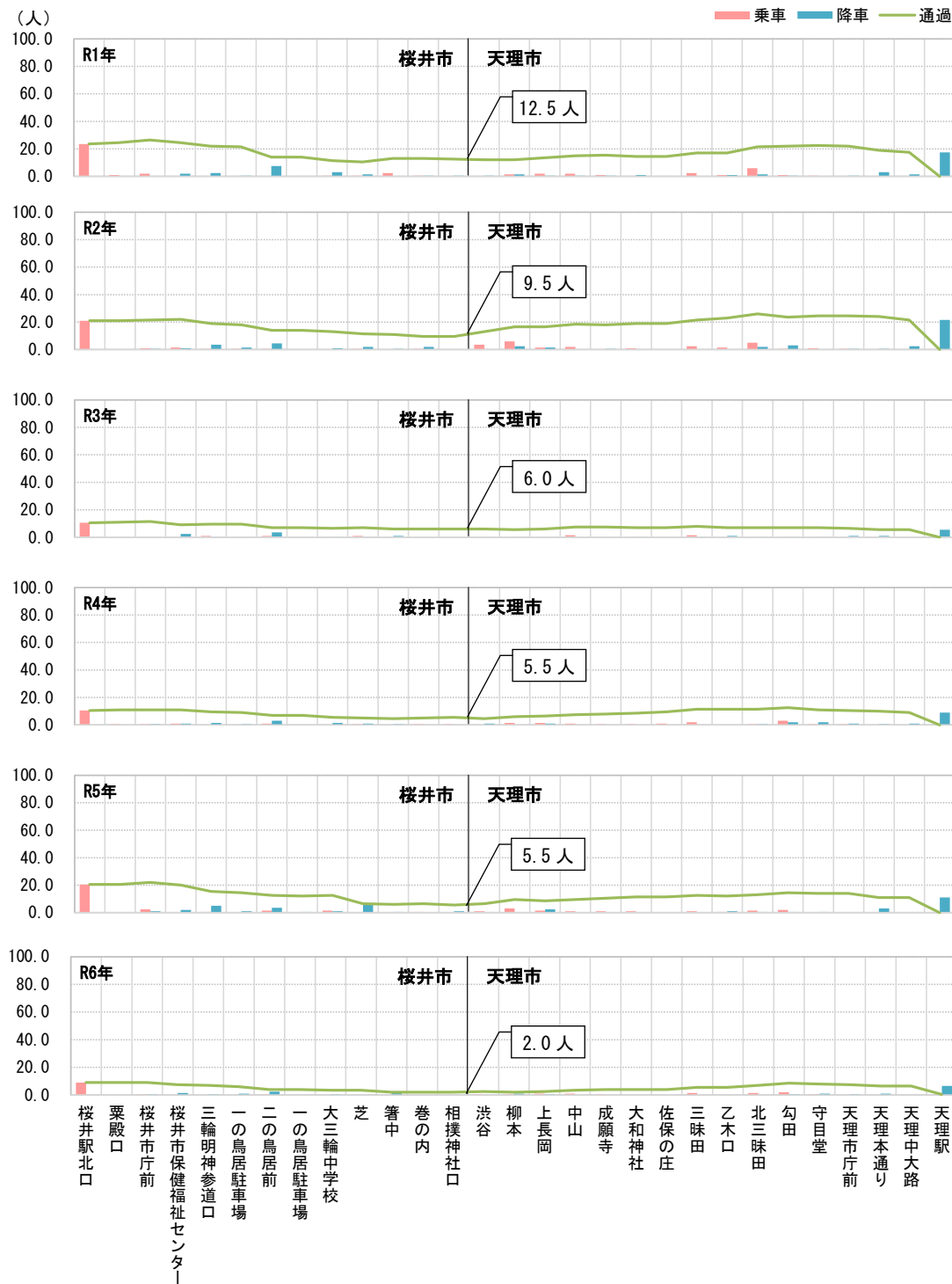
※各年 6 月に 7 日間行った調査の平日平均

資料：奈良交通資料

図 1.1.18 桜井市内発のバス停別乗降者数の推移（平日平均）

【休日：桜井駅→天理駅】

- すべての年において、①桜井駅→桜井市内のバス停、②天理市内のバス停→天理駅、の利用が一定数みられたが、令和2年10月のダイヤ改定による減便と新型コロナウイルスの影響により利用が少なくなっている。



※各年6月に7日間行った調査の休日平均

資料：奈良交通資料

図 1.1.19 桜井市内発のバス停別乗降者数の推移（休日平均）

⑤奈良交通バスの利用状況

- 奈良交通バスの利用について、天理市・桜井市とも「利用しない・ほぼ利用しない」が8割前後を占めている。
- しかし、高齢になるほど「利用しない・ほぼ利用しない」の割合は少なくなり、月に数回以上利用する割合が増加する。また、天理市においては、64歳以下の年齢において「ほぼ毎日」や「週に2～3日」、「週に1回」などで利用する割合がある。

		ほ ぼ 利 用 し な い ・ い	ほ ぼ 毎 日	週 に 2 ～ 3 日	週 に 1 日	2 週 間 に 1 日	月 に 1 日	年 に 数 日	不 明 ・ 無 回 答	合 計
天 理 市	沿線全体 [N=825]	80.1	0.6	0.6	0.4	0.8	1.5	6.4	9.6	100.0
	15～19歳 [N=67]	73.1	4.5	1.5	0.0	0.0	1.5	4.5	14.9	100.0
	20～29歳 [N=65]	84.6	1.5	3.1	0.0	0.0	3.1	3.1	4.6	100.0
	30～39歳 [N=66]	90.9	0.0	0.0	1.5	1.5	0.0	0.0	6.1	100.0
	40～49歳 [N=97]	84.5	1.0	0.0	1.0	2.1	2.1	4.1	5.2	100.0
	50～59歳 [N=143]	82.5	0.0	0.7	0.7	0.0	0.0	9.8	6.3	100.0
	60～64歳 [N=59]	83.1	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	8.5	6.8	100.0
	65～69歳 [N=70]	82.9	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4	8.6	5.7	100.0
	70～74歳 [N=105]	77.1	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0	6.7	14.3	100.0
	75歳以上 [N=150]	70.7	0.0	0.0	0.0	1.3	3.3	8.0	16.7	100.0
	丹波市 [N=154]	79.9	0.6	0.0	0.6	1.3	2.6	7.1	7.8	100.0
	山の辺 [N=131]	73.3	0.8	2.3	0.0	3.1	0.8	9.2	10.7	100.0
	前栽 [N=155]	83.9	1.9	0.0	0.0	0.0	0.6	5.8	7.7	100.0
	朝和 [N=183]	80.9	0.0	0.5	0.0	0.0	1.6	5.5	11.5	100.0
	柳本 [N=202]	81.2	0.0	0.5	1.0	0.5	1.5	5.4	9.9	100.0
桜 井 市	沿線全体 [N=1,054]	85.7	0.1	0.2	0.2	0.3	0.6	3.7	9.3	100.0
	15～19歳 [N=32]	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	20～29歳 [N=69]	97.1	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	100.0
	30～39歳 [N=101]	92.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9	100.0
	40～49歳 [N=112]	92.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	3.6	3.6	100.0
	50～59歳 [N=138]	91.3	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7	4.3	2.9	100.0
	60～69歳 [N=226]	86.3	0.0	0.4	0.9	0.0	0.9	3.1	8.4	100.0
	70～79歳 [N=251]	76.1	0.0	0.0	0.0	0.8	0.4	6.0	16.7	100.0
	80歳以上 [N=124]	77.4	0.0	0.0	0.0	0.8	0.8	4.8	16.1	100.0
	纏向 [N=161]	85.7	0.6	0.0	0.0	0.0	1.2	3.7	8.7	100.0
	織田 [N=169]	76.9	0.0	1.2	0.6	0.6	1.8	8.3	10.7	100.0
	三輪 [N=157]	87.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.1	7.0	100.0
	桜井西 [N=197]	86.3	0.0	0.0	0.0	1.0	0.5	2.5	9.6	100.0
	桜井 [N=192]	89.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	8.3	100.0
	安倍 [N=178]	87.1	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	1.1	11.2	100.0

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」※奈良交通バス全般

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」※天理桜井線のみ

図 1.1.20 奈良交通バスの利用状況

⑥奈良交通バスを利用する際に困っていること

- ・ 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」「運行本数が少ない」が多く、以下、「料金が安い」「わからない」「バスの情報が少ない」と続いている。

		自宅からバス停が遠い	目的地近くにバス停がない	バス停に雨よけやベンチがない	運行本数が少ない	所要時間がかかる	出発・到着時刻が読めない	料金が安い	段差がある	バスの情報が少ない	鉄道との乗り継ぎが出来ない	他のバスとの乗り継ぎが出来ない	始発時刻が遅い	最終時刻が早い	わからない	その他	不明・無回答	合計
天理市	沿線全体 [N=746]	30.6	7.9	7.4	25.2	7.6	5.6	13.7	1.3	10.2	-	-	1.2	3.8	14.6	4.4	23.9	100.0
	15～19歳 [N=57]	28.1	7.0	7.0	19.3	3.5	1.8	14.0	0.0	10.5	-	-	1.8	0.0	38.6	0.0	10.5	100.0
	20～29歳 [N=62]	22.6	8.1	4.8	22.6	4.8	1.6	6.5	0.0	14.5	-	-	0.0	0.0	24.2	4.8	19.4	100.0
	30～39歳 [N=62]	33.9	8.1	14.5	29.0	17.7	8.1	6.5	3.2	14.5	-	-	1.6	1.6	16.1	3.2	21.0	100.0
	40～49歳 [N=92]	26.1	13.0	14.1	26.1	8.7	5.4	12.0	1.1	13.0	-	-	0.0	5.4	15.2	6.5	19.6	100.0
	50～59歳 [N=134]	33.6	9.7	6.0	31.3	9.0	9.7	20.1	1.5	11.2	-	-	3.7	7.5	13.4	6.0	16.4	100.0
	60～64歳 [N=55]	38.2	1.8	5.5	18.2	10.9	7.3	14.5	0.0	9.1	-	-	3.6	5.5	9.1	1.8	29.1	100.0
	65～69歳 [N=66]	27.3	6.1	7.6	25.8	6.1	7.6	9.1	1.5	7.6	-	-	0.0	6.1	4.5	10.6	30.3	100.0
	70～74歳 [N=90]	32.2	3.3	3.3	20.0	5.6	4.4	15.6	1.1	6.7	-	-	0.0	4.4	10.0	2.2	32.2	100.0
	75歳以上 [N=125]	31.2	9.6	5.6	26.4	4.8	3.2	16.0	2.4	7.2	-	-	0.0	0.8	10.4	3.2	32.8	100.0
	丹波市 [N=142]	16.2	6.3	6.3	19.7	7.7	2.8	14.8	0.7	5.6	-	-	0.7	2.8	14.8	6.3	33.8	100.0
	山の辺 [N=117]	5.1	6.0	8.5	22.2	6.0	6.0	12.8	1.7	10.3	-	-	1.7	4.3	23.1	10.3	22.2	100.0
	前栽 [N=143]	28.0	9.8	6.3	15.4	8.4	4.2	9.1	2.8	10.5	-	-	1.4	0.7	24.5	4.9	23.8	100.0
	朝和 [N=162]	48.1	5.6	6.2	25.3	5.6	4.3	10.5	0.6	12.3	-	-	1.9	4.9	8.0	1.9	20.4	100.0
	柳本 [N=182]	44.5	11.0	9.3	39.0	9.9	9.9	19.8	1.1	11.5	-	-	0.5	5.5	7.1	1.1	20.3	100.0
桜井市	沿線全体 [N=1,054]	25.7	7.1	7.6	27.2	10.2	6.8	11.7	1.7	10.2	5.3	2.0	1.9	5.1	15.1	4.7	30.6	100.0
	15～19歳 [N=32]	12.5	9.4	0.0	18.8	12.5	3.1	15.6	0.0	21.9	3.1	0.0	3.1	3.1	40.6	0.0	12.5	100.0
	20～29歳 [N=69]	24.6	11.6	11.6	26.1	15.9	11.6	13.0	1.4	20.3	7.2	2.9	4.3	8.7	23.2	5.8	17.4	100.0
	30～39歳 [N=101]	20.8	9.9	10.9	25.7	10.9	5.9	10.9	3.0	12.9	1.0	1.0	5.0	6.9	22.8	1.0	25.7	100.0
	40～49歳 [N=112]	27.7	5.4	7.1	29.5	13.4	7.1	13.4	1.8	13.4	3.6	0.9	0.0	2.7	21.4	3.6	19.6	100.0
	50～59歳 [N=138]	26.1	4.3	8.7	39.9	15.9	11.6	20.3	0.0	10.9	7.2	3.6	2.2	6.5	12.3	6.5	21.0	100.0
	60～69歳 [N=226]	27.0	8.8	8.0	29.6	10.6	5.3	11.9	2.2	8.8	8.4	3.1	2.2	4.4	14.2	7.5	27.4	100.0
	70～79歳 [N=251]	26.3	4.4	6.4	23.1	6.4	6.0	8.4	1.6	7.2	6.0	1.2	0.8	6.4	10.0	3.2	43.0	100.0
	80歳以上 [N=124]	28.2	8.9	5.6	19.4	4.0	4.8	5.6	2.4	4.8	0.8	1.6	0.8	1.6	7.3	5.6	46.8	100.0
	纏向 [N=161]	31.7	3.7	8.7	28.6	11.8	13.0	15.5	0.6	8.1	9.3	0.6	0.0	6.2	9.3	8.1	32.3	100.0
	織田 [N=169]	34.3	5.9	10.7	42.0	10.7	6.5	13.0	4.7	9.5	11.8	5.3	3.6	12.4	10.7	3.6	21.9	100.0
	三輪 [N=157]	35.0	10.8	7.6	28.0	12.1	5.1	13.4	0.0	10.8	5.1	0.0	0.0	1.3	11.5	5.7	31.2	100.0
	桜井西 [N=197]	13.2	5.6	4.6	24.4	10.7	9.1	13.7	1.5	12.2	3.0	3.0	2.5	3.6	21.3	5.1	31.5	100.0
	桜井 [N=192]	13.5	7.8	6.8	24.0	9.4	3.6	11.5	1.0	12.0	2.1	0.5	3.1	4.2	20.8	2.6	31.8	100.0
	安倍 [N=178]	30.9	9.0	7.9	18.0	7.3	3.9	3.4	2.2	8.4	1.7	2.2	1.7	3.4	14.6	3.9	34.3	100.0

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」※奈良交通バス全般

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」※天理桜井線のみ

図 1.1.21 利用する際に困っていること

⑦今後必要な公共交通サービス

- 天理市では、「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」「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」「高齢者等のバス利用に対して支援する制度」と続いている。

		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	天理市外への通院や買物などに便利なバスの充実	「デマンド型乗合タクシー」の充実	予約したら自宅付近まで送迎してくれる	地域住民が主導で暮らしを守る公共交通を導入する場合、市が支援・補助する仕組み	利用者が極めて少ないバス等を見直して効率化を図る	鉄道とバス、バスとバスなど、公共交通の乗り換えを便利にする	停留所等、バスなどを待つ場所を快適にする	バスの位置情報がスマートフォンなどでわかるシステムの導入	高齢者等のバス利用に対して支援する制度	高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度	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	それ以外のサービス	不明・無回答	合計
天理市	沿線全体 [N=845]	40.5	14.8	35.9	10.7	18.1	22.0	13.1	12.5	30.5	41.7	53.8	2.8	6.3	100.0	
	15～19歳 [N=67]	29.9	16.4	20.9	6.0	34.3	26.9	26.9	23.9	22.4	17.9	31.3	3.0	4.5	100.0	
	20～29歳 [N=66]	33.3	22.7	24.2	7.6	36.4	25.8	7.6	15.2	25.8	21.2	40.9	6.1	3.0	100.0	
	30～39歳 [N=67]	43.3	14.9	29.9	10.4	20.9	37.3	20.9	26.9	34.3	37.3	62.7	1.5	3.0	100.0	
	40～49歳 [N=98]	45.9	17.3	37.8	8.2	21.4	21.4	14.3	20.4	34.7	36.7	67.3	5.1	2.0	100.0	
	50～59歳 [N=143]	42.0	15.4	37.8	9.8	23.1	32.9	21.7	20.3	36.4	45.5	62.9	2.8	3.5	100.0	
	60～64歳 [N=59]	50.8	15.3	37.3	22.0	10.2	22.0	10.2	5.1	32.2	44.1	57.6	3.4	3.4	100.0	
	65～69歳 [N=71]	42.3	9.9	42.3	8.5	5.6	26.8	15.5	0.0	33.8	43.7	54.9	1.4	4.2	100.0	
	70～74歳 [N=110]	44.5	13.6	41.8	12.7	15.5	7.3	6.4	7.3	30.9	55.5	53.6	3.6	9.1	100.0	
	75歳以上 [N=161]	34.2	11.8	39.8	11.8	6.8	11.2	3.1	1.2	24.2	50.3	47.2	0.6	14.9	100.0	
	丹波市 [N=157]	38.9	10.8	29.3	11.5	19.1	17.2	10.8	12.7	33.1	38.2	46.5	4.5	9.6	100.0	
	山の辺 [N=135]	36.3	14.1	25.2	5.9	22.2	24.4	19.3	11.9	29.6	40.0	51.1	1.5	6.7	100.0	
	前栽 [N=156]	42.3	18.6	41.0	12.2	21.2	20.5	13.5	13.5	32.7	41.0	56.4	3.8	5.8	100.0	
	朝和 [N=189]	42.9	15.3	40.2	8.5	14.3	24.3	12.7	15.3	27.0	44.4	59.8	1.1	4.8	100.0	
	柳本 [N=208]	40.9	14.9	39.9	13.9	15.9	23.1	11.1	9.6	30.8	43.3	53.8	3.4	5.3	100.0	

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」※奈良交通バス全般

図 1.1.22 今後必要な公共交通サービス（天理市）

- ・ 桜井市では、「高齢者等のタクシー利用に対して支援する制度」が最も多く、以下「市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」「高齢者などのバス利用に対して支援する制度」「運転免許の自主返納を支援する仕組み」「公共交通が行き届いていない地域の公共交通手段の充実」と続いている。

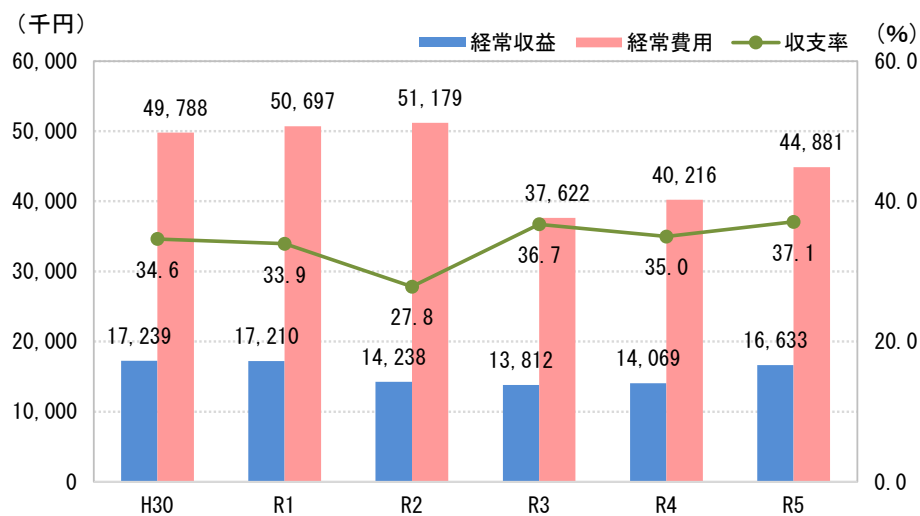
		市街地での通院や買物などに便利なバスの充実	桜井市外への通院や買物などに便利なバスの充実	公共交通手段が行き届いていない地域の公共交通	近鉄・JR桜井駅へのアクセス性の向上	近鉄・JR桜井駅、JR三輪駅の駅前広場の改築	鉄道とバス乗換のしやすさ	高齢者などが利用しやすい車両、鉄道駅やバス停のバリアフリー化	鉄道駅などの公共交通の乗り継ぎ地点における情報提供の充実	病院や商業施設などの主要施設における公共交通の情報提供の充実	高齢者などのバス利用に対して支援する制度	高齢者などのタクシー利用に対して支援する制度	運転免許の自主返納を支援する仕組み	それ以外のサービス	不明・無回答	合計
桜井市	沿線全体 [N=1,080]	39.6	22.2	30.5	24.3	12.2	16.9	23.0	9.3	18.9	36.9	52.7	33.5	3.3	9.5	100.0
	15～19歳 [N=33]	24.2	6.1	36.4	42.4	21.2	30.3	27.3	9.1	12.1	21.2	30.3	15.2	3.0	12.1	100.0
	20～29歳 [N=70]	22.9	20.0	41.4	44.3	24.3	28.6	24.3	18.6	24.3	27.1	35.7	28.6	2.9	7.1	100.0
	30～39歳 [N=102]	36.3	29.4	29.4	30.4	17.6	19.6	30.4	11.8	19.6	28.4	41.2	34.3	4.9	2.0	100.0
	40～49歳 [N=112]	35.7	27.7	32.1	28.6	17.0	18.8	21.4	6.3	21.4	28.6	48.2	42.0	3.6	8.0	100.0
	50～59歳 [N=140]	40.7	26.4	36.4	30.7	17.1	21.4	22.1	15.7	23.6	48.6	59.3	39.3	5.7	7.9	100.0
	60～69歳 [N=227]	48.0	22.5	30.8	22.9	6.6	18.1	21.1	8.4	17.6	42.7	55.9	34.4	2.2	9.3	100.0
	70～79歳 [N=253]	42.3	18.6	28.1	17.0	8.3	13.4	20.9	7.1	20.2	36.8	56.5	33.2	2.4	10.3	100.0
	80歳以上 [N=142]	38.0	19.7	21.1	11.3	7.7	4.9	24.6	4.2	10.6	37.3	59.9	26.8	3.5	16.9	100.0
	纏向 [N=167]	38.9	24.0	33.5	21.0	7.2	19.8	18.0	9.0	9.0	38.3	55.7	26.3	2.4	10.2	100.0
	織田 [N=172]	49.4	18.0	32.0	27.3	12.2	19.8	20.9	9.3	19.2	33.1	59.3	30.8	1.7	8.7	100.0
	三輪 [N=161]	42.2	21.1	32.3	21.7	12.4	14.3	28.6	11.8	21.1	37.9	50.3	28.6	3.1	13.7	100.0
	桜井西 [N=200]	35.5	22.0	25.5	24.5	15.0	17.0	19.0	7.5	21.0	35.0	50.5	37.5	4.0	10.0	100.0
	桜井 [N=197]	35.0	23.4	26.4	18.8	17.8	15.2	26.9	9.1	20.8	42.6	50.3	37.1	5.1	8.6	100.0
	安倍 [N=183]	38.3	24.6	34.4	32.2	7.7	15.8	24.6	9.3	21.3	33.9	50.8	38.8	3.3	6.6	100.0

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」※天理桜井線のみ

図 1.1.23 今後必要な公共交通サービス（桜井市）

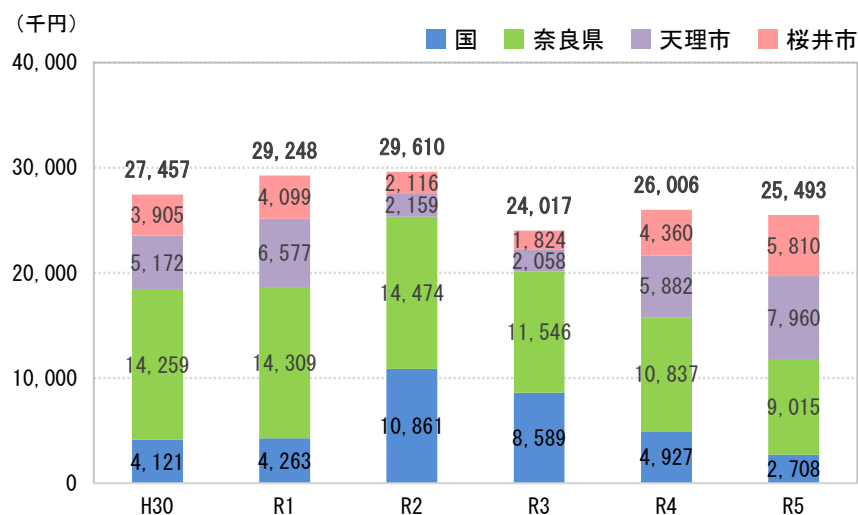
⑧収支状況

- 経常収益は、平成 30 年は 1,724 万円で令和元年も横ばいだったが、令和 2 年には 1,424 万円、令和 3 年には 1,381 万円と減少している。その後、増加傾向にあり、令和 5 年は 1,663 万円まで回復している。
- 経常費用は、平成 30 年は 4,979 万円で令和元年も横ばいだったが、令和 2 年 10 月のダイヤ改定による減便により、令和 3 年には 3,762 万円となり、その後は増加傾向にある。
- 補助金は、平成 30 年は 2,746 万円からやや増加傾向にあったが、令和 3 年には 2,402 万円となり、その後、横ばいにある。
- 補助金の割合は、奈良県 3～5 割、天理市 3～5 割、桜井市 1～2 割、国 1 割となっている。



資料：天理市資料、桜井市資料

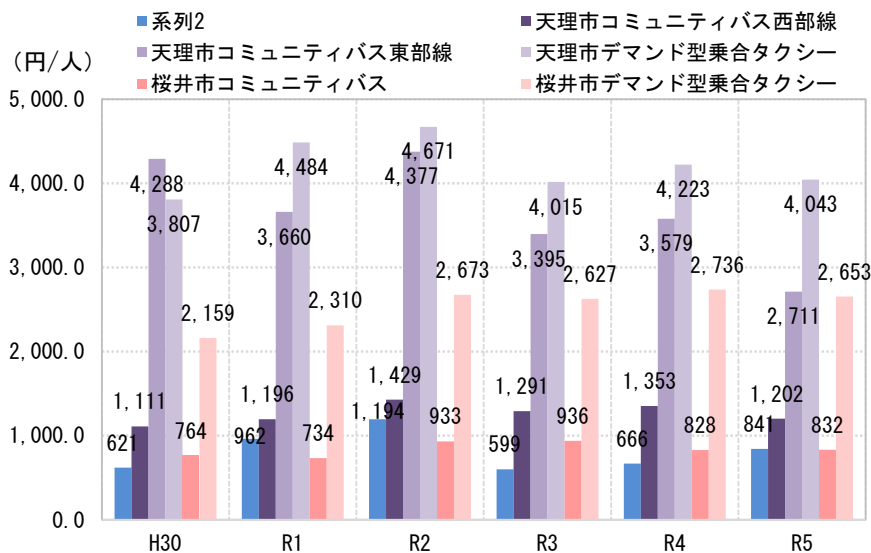
図 1.1.24 収支の推移



資料：天理市資料、桜井市資料

図 1.1.25 補助金額の推移

- ・ひとり当たり運行費用は、天理桜井線は 800 円弱（令和 2・3 年除く）となっており、桜井市コミュニティバスと同程度である。
- ・中部運輸局で算出されている路線定期型利用者 1 人当たりの平均運行経費は 792 円であり、近年の燃料高騰等を踏まえても、天理桜井線のひとり当たり運行経費と同程度である。



資料：天理市資料、桜井市資料

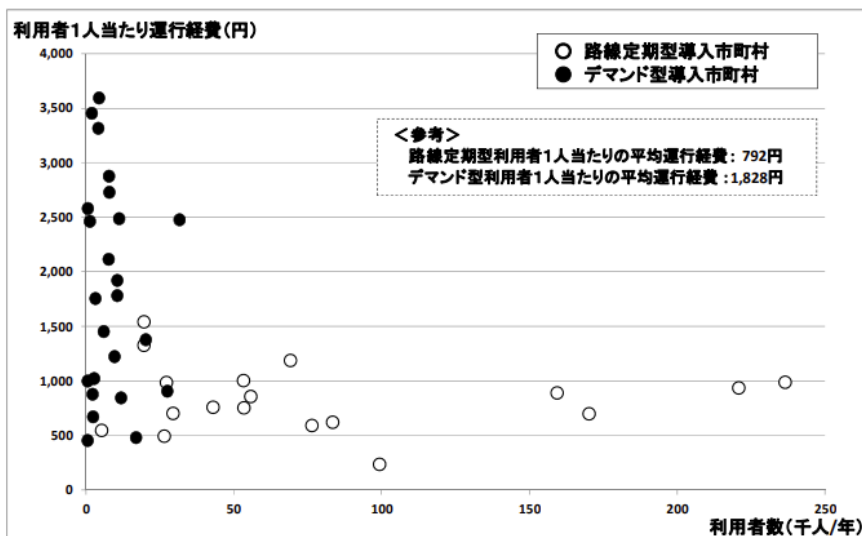
※天理桜井線の経常費用を利用者数で除して算出。利用者数は1日あたりの利用者数に各年の平日と休日の日数を乗じたもの。

※経常費用は、天理桜井線は各年 10～9 月、それ以外の路線は 4～3 月のデータ。

図 1.1.26 ひとり当たり運行経費

<参考>

図 14 デマンド型交通導入市町村における利用者 1 人当たりの運行経費の比較
～路線定期型交通とデマンド型交通の比較（平成 23 年度）～



資料：中部運輸局：デマンド交通の手引き（H25.3）

1.2. JR桜井線の現況

1.2.1 JR桜井線の運行状況

- 天理桜井線と並行する JR 桜井線は、平休日とも 5～23 時の間に、1 時間に 1～2 本が運行されており、天理桜井線より、運行時間帯が長く、運行本数も多い。
- 天理駅～桜井駅間について、所要時間は、天理桜井線 29 分、JR 桜井線 15 分と JR 桜井線の方が短い。運賃は、天理桜井線 690 円、JR 桜井線 240 円と天理桜井線が 3 倍弱と高い。

表 1.2.1 JR 桜井線の運行状況

運行方面	運行本数（平日）																							運行本数（休日）																							運賃 （円）
	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	計	5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台	14 時台	15 時台	16 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	22 時台	23 時台	計							
天理駅→桜井駅	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	27	1	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	31	150～240						
桜井駅→天理駅	1	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	27	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	31	150～240							

資料：西日本旅客鉄道 HP

表 1.2.2 天理桜井線の運行状況（再掲）

系統	始点	経由	終点	運行本数（平日）															運行本数（休日）															運賃 （円）							
				6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	計	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	計								
61	天理駅	天理大学	桜井駅北口			1	2											3															0	220～690							
62	天理駅	-	桜井駅北口	1	1											1	2	5	1		1										1		3	220～690							
63	天理駅	三輪明神大神神社 二の鳥居前	桜井駅北口															0												1			3	220～690							
64	憩の家外来棟	天理駅	桜井駅北口								1	1		1			1	4																0	220～690						
59	箸中	-	桜井駅北口	2	1													3	1														1	220～290							
文	天理駅	-	天理大学				1			1			1			1	1	6																0	220						
臨時	三輪明神大神神社 二の鳥居前	-	桜井駅北口															0												2	1	2		2	2	1		10	220		
61	桜井駅北口	天理大学	天理駅												1			3																	0	220～690					
62	桜井駅北口	-	天理駅	1										1				3	1		1												1		3	220～690					
63	桜井駅北口	三輪明神大神神社 二の鳥居前	天理駅															0																	3	220～690					
64	桜井駅北口	天理駅	憩の家外来棟				1	1	2		1							5																	0	220～690					
59	桜井駅北口	-	箸中															1																	0	220～290					
文	天理大学	-	天理駅					1			1			1			1	5																	0	220					
臨時	桜井駅北口	-	三輪明神大神神社 二の鳥居前															0													1	1	2	1	1	1	2	1		10	220

資料：奈良交通資料

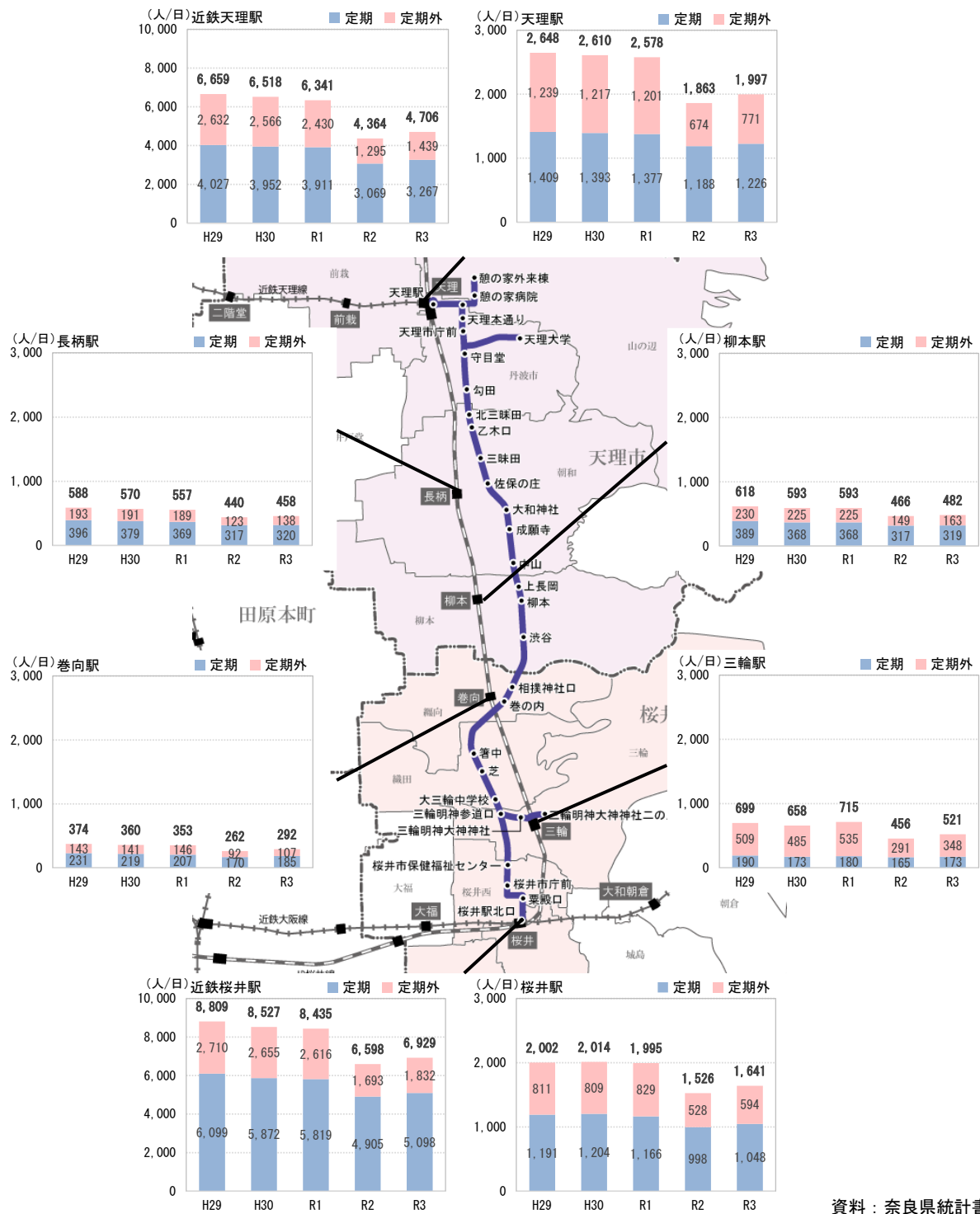
表 1.2.3 JR 桜井線と天理桜井線の比較

	運賃		所要時間	
	JR 桜井線	天理桜井線	JR 桜井線	天理桜井線
天理駅～桜井駅	240 円	690 円	15 分	29 分
天理駅～長柄駅（佐保の庄）	150 円	360 円	3 分	10 分
天理駅～柳本駅（柳本）	190 円	440 円	6 分	15 分
柳本駅（柳本）～桜井駅	190 円	450 円	9 分	14 分
巻向駅（巻の内）～桜井駅	190 円	340 円	6 分	11 分
三輪駅（三和明神大神神社）～桜井駅	150 円	220 円	3 分	9 分

資料：奈良交通 HP、西日本旅客鉄道 HP、yahoo 乗換案内

1.2.2 JR桜井線等の利用状況

- 天理桜井線でアクセスできる鉄道駅において、乗車人員が最も多い鉄道駅は近鉄桜井駅の6,929人/日であり、近鉄天理駅の4,706人/日と続く。
- JRの乗車人員は天理駅1,997人/日、桜井駅1,641人/日、それ以外の駅は500人/日を下回っている。三輪駅のみ、定期より定期外利用が多い。
- バスの利用者数は、平日166人/日、休日57人/日と鉄道駅と比較して少ない。



資料：奈良県統計書

図 1.2.1 駅別乗車人数の推移

1.2.3 JR桜井線の鉄道駅の整備状況

- 天理駅と桜井駅は駅前に停留所やタクシー乗り場など、公共交通の乗換が可能であるものの、その間の4駅についてはそのような施設がなく、公共交通の乗換がしにくい環境にある。その理由として、駅へのアクセス道路が貧弱であること、駅前広場を確保できる土地が少ないことが挙げられる。
- 天理駅と桜井駅の間において、自転車駐車場は4駅すべてに設置されているが、自動車の乗降場は長柄駅と三輪駅のみ設置されている。

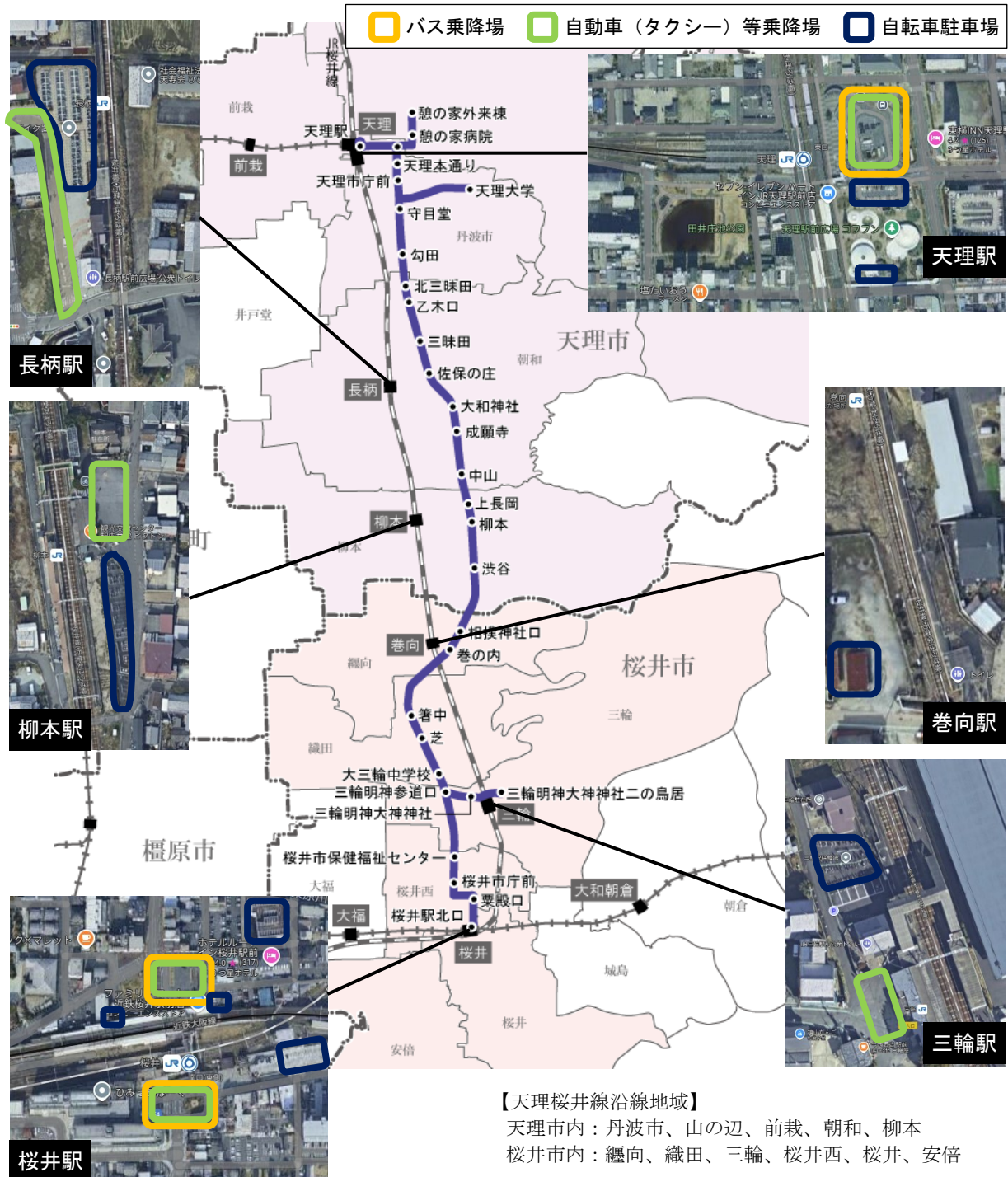
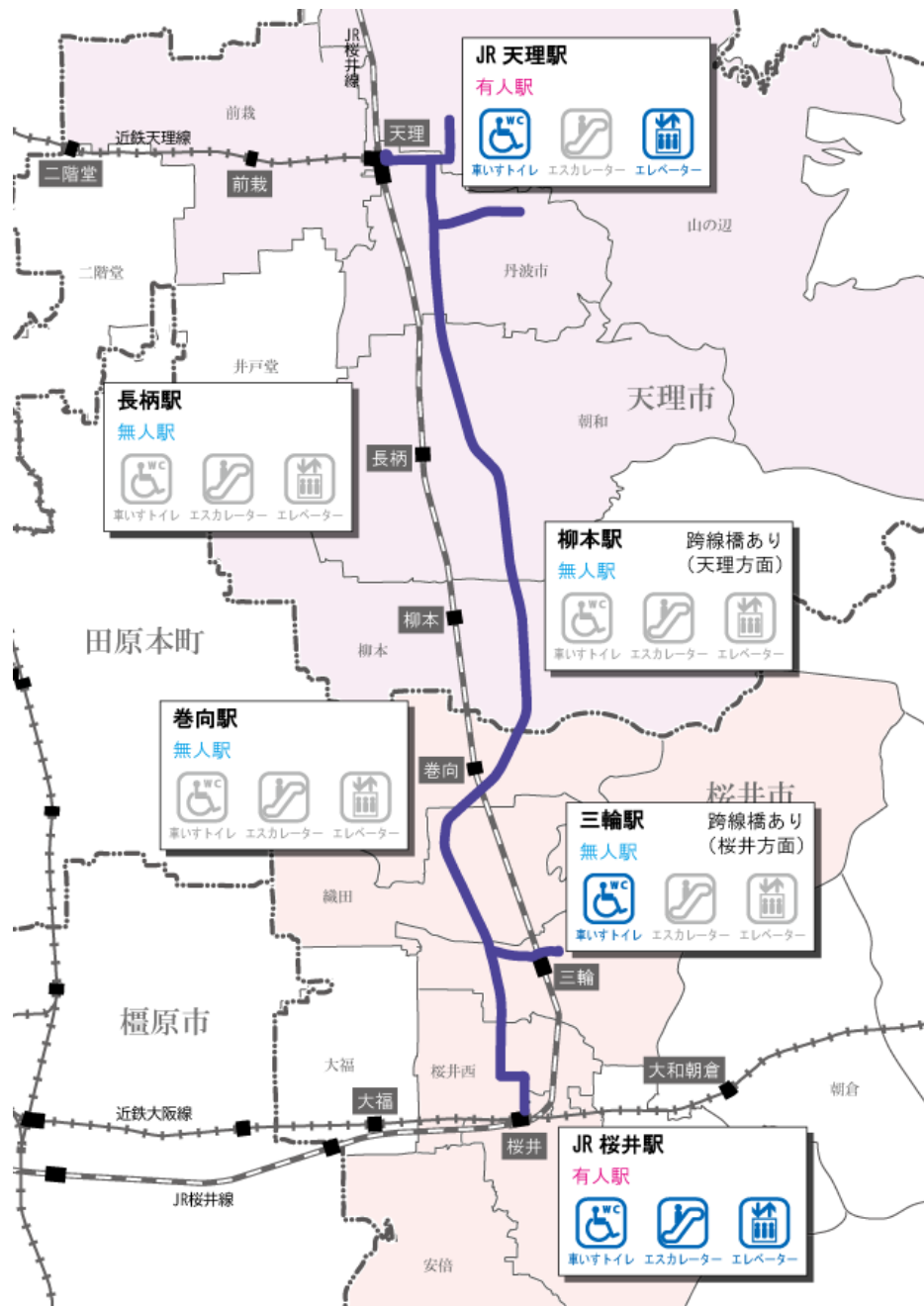


図 1.2.2 JR 桜井線の鉄道駅の整備状況

1.2.4 JR桜井線の鉄道駅の構造・バリアフリー状況

- 天理駅～桜井駅間の鉄道駅のうち、長柄駅と巻向駅は単式ホームであり、スロープ状にアクセス道路と接続しているが、柳本駅と三輪駅は相対式ホームであり、行き先によっては跨線橋あるいは踏切を渡る必要がある。
- 鉄道駅のバリアフリー状況をみると、4駅とも無人駅かつエスカレーターやエレベーターが整備されていない状況にあり、誰もが利用しやすい環境が整備されていない。



資料：西日本旅客鉄道 HP

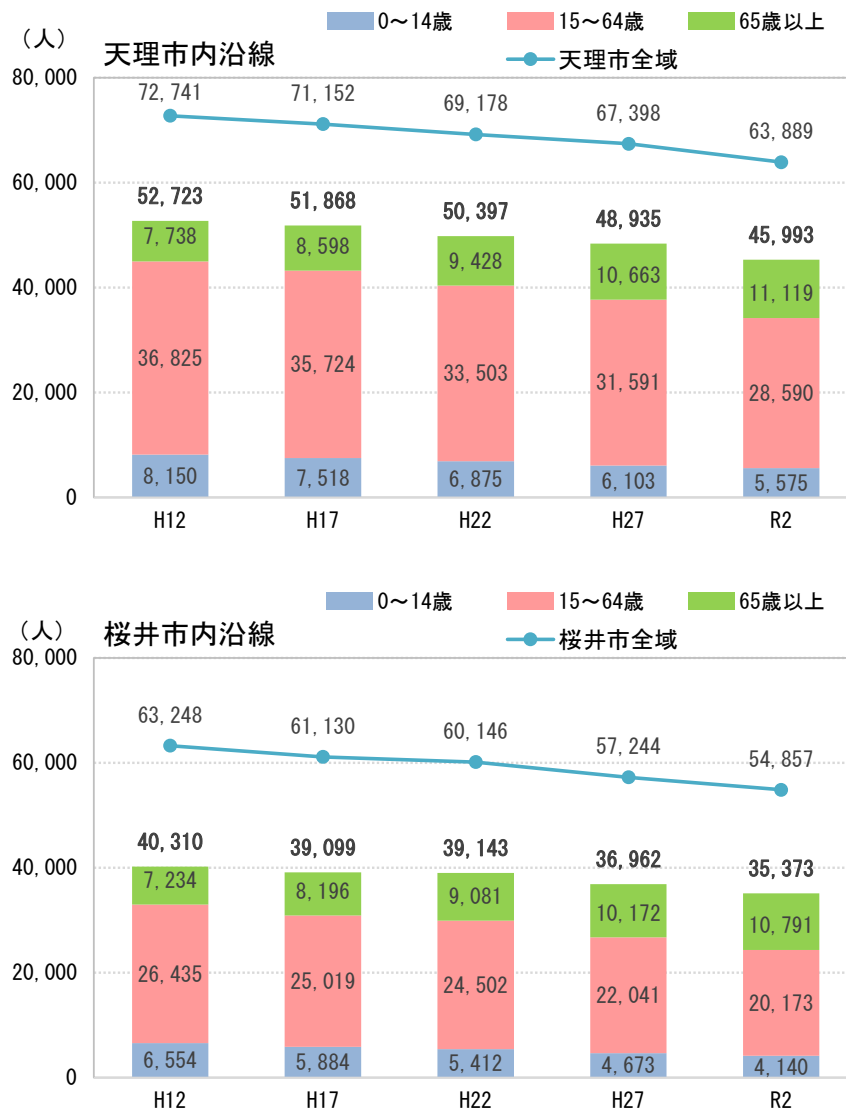
図 1.2.3 JR 桜井線の鉄道駅のバリアフリー状況

1.3. 天理桜井線沿線地域の現況

1.3.1 人口・世帯数

(1) 人口の推移

- 天理桜井線沿線地域の人口は減少傾向であり、令和 2（2020）年には天理市内の沿線地域が 45,993 人、桜井市内の沿線地域が 35,373 人となっている。
- 年齢別では、両市ともに 64 歳未満の人口が減少し、65 歳以上の人口は増加しており高齢化が進んでいる。

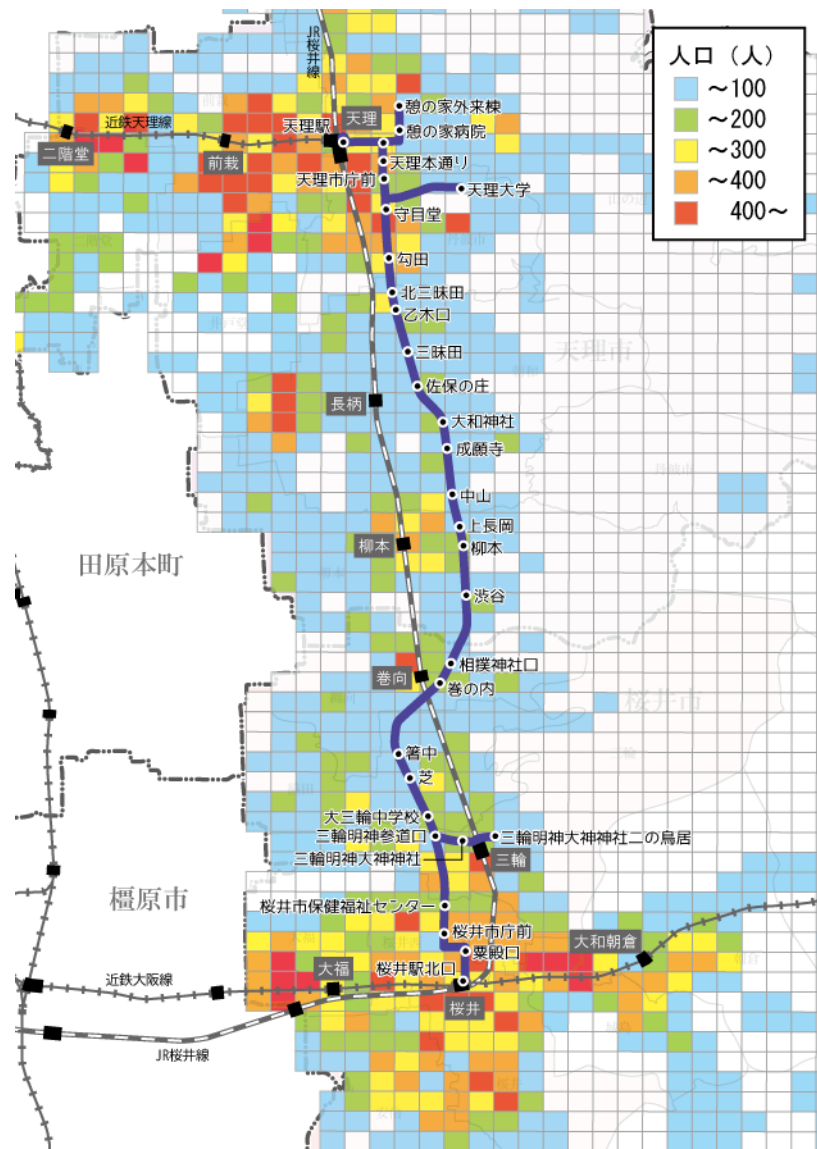


資料：総務省統計局「国勢調査」（H12 年～R2 年）

図 1.3.1 年齢別人口の推移

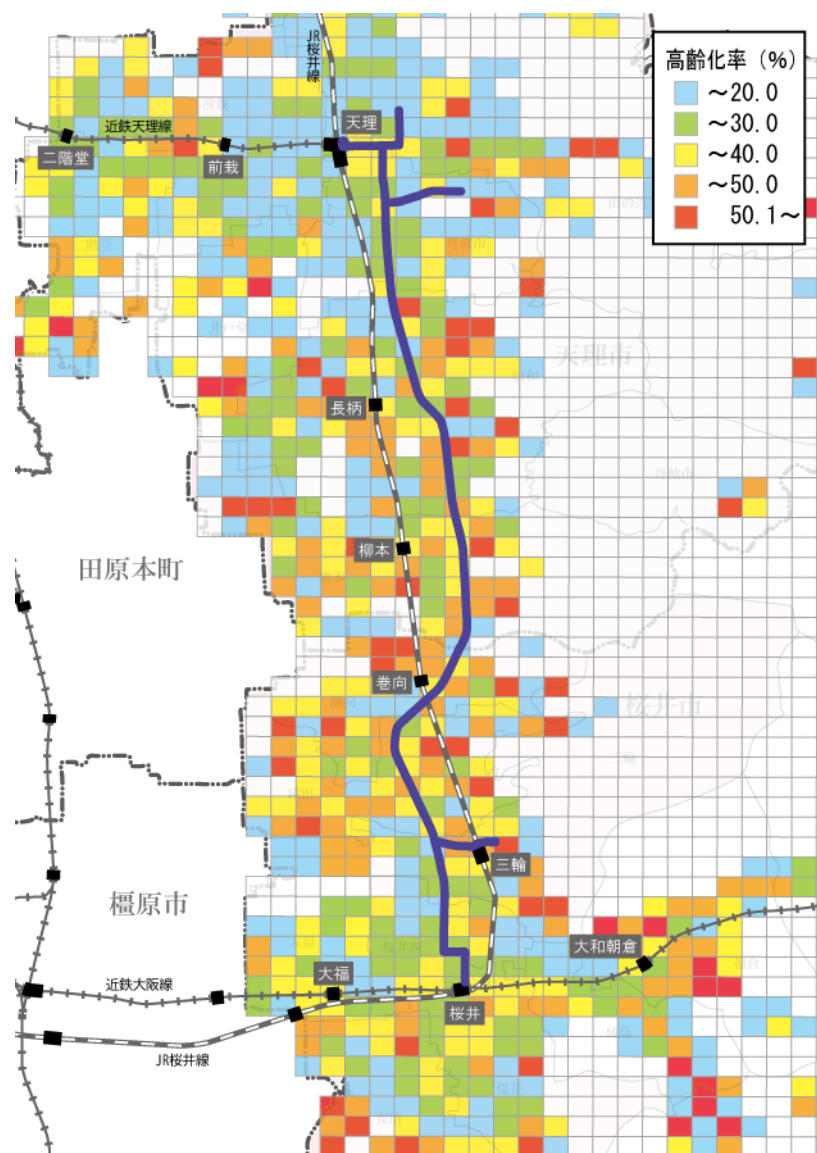
(2) 人口および高齢化率の分布

- 人口の分布を見ると、天理駅と桜井駅付近に人口が集中している。対して、高齢化率の分布では、高齢化率が30%を超える箇所が沿線地域全体に広がっている。



資料：総務省統計局「国勢調査」(R2 年)

図 1.3.2 人口分布 (R2 年)

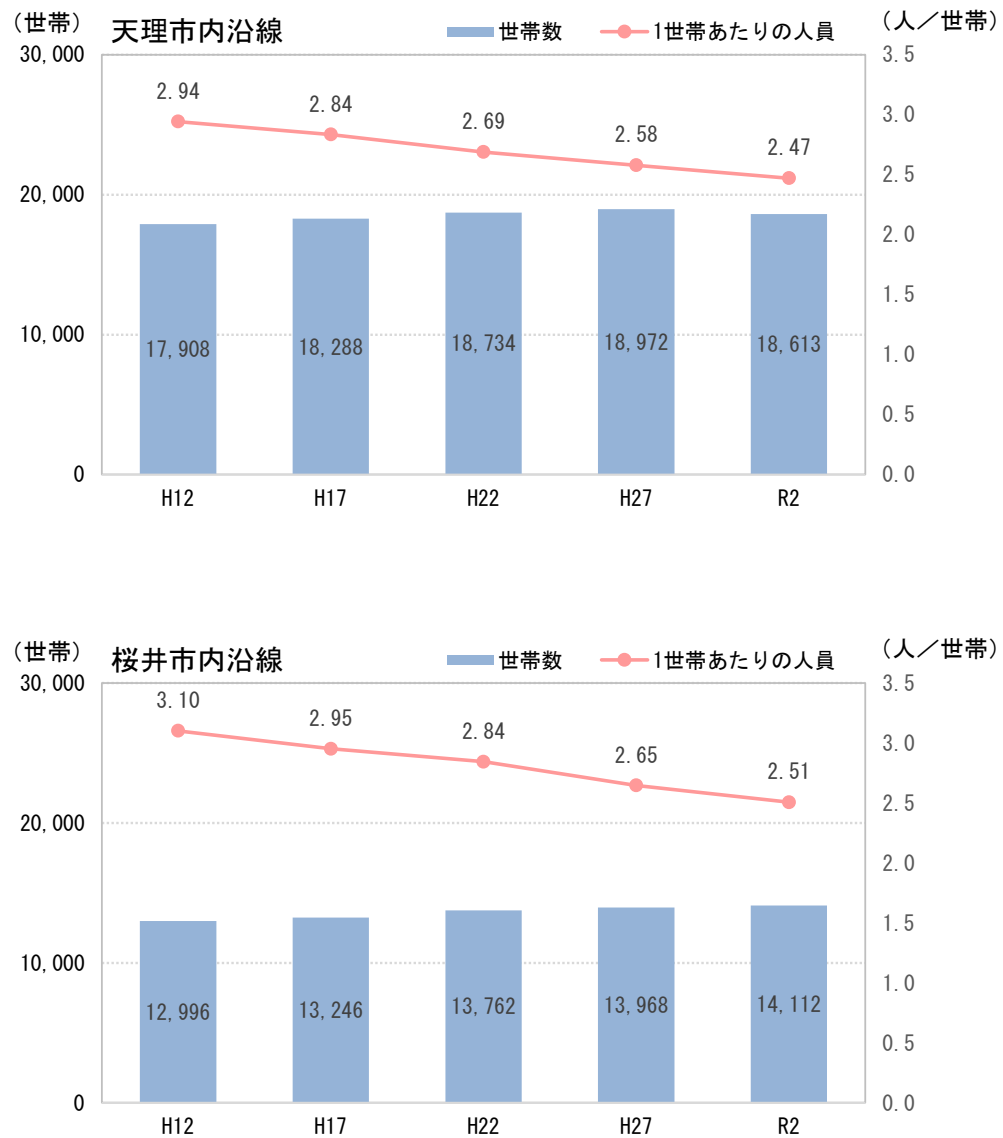


資料：総務省統計局「国勢調査」(R2 年)

図 1.3.3 高齢化率の分布 (R2 年)

(3) 世帯数

- 天理市・桜井市ともに世帯数は増加傾向にあるが、人口の減少傾向に伴い 1 世帯あたりの人員も減少している。

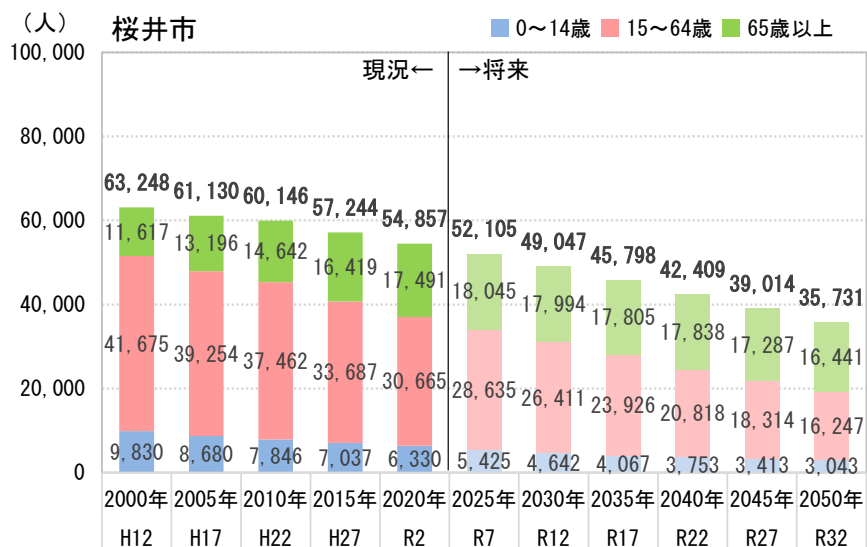
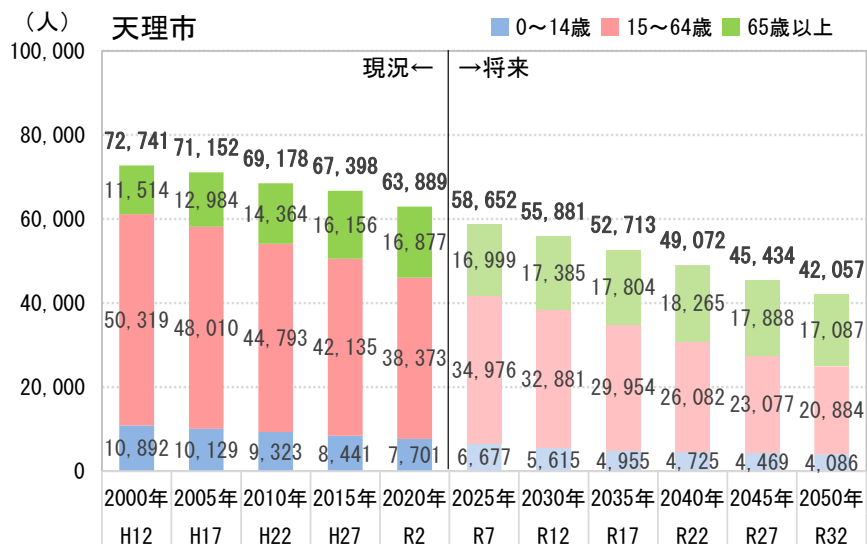


資料：総務省統計局「国勢調査」(H12 年～R2 年)

図 1.3.4 天理桜井線沿線地域の世帯数の推移

(4) 将来人口（全市）

- 今後も人口減少が続く見込みであり、令和 32（2050）年には令和 2 年度と比較して天理市では約 34%、桜井市では約 35%減少すると予測されている。

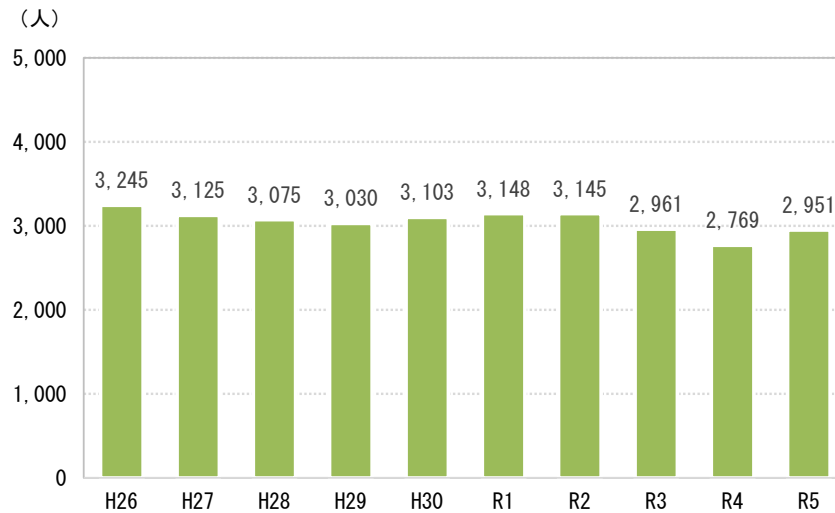


資料：総務省統計局「国勢調査」（H12 年～R2 年）、国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来人口」（R7 年～R32 年）

図 1.3.5 将来人口（全市）

(5) 天理大学の学生数

- 天理大学の学生は令和 2 年までは 3,000 人を上回る状態で推移していたが、令和 3 年以降は 3,000 人を下回っている。

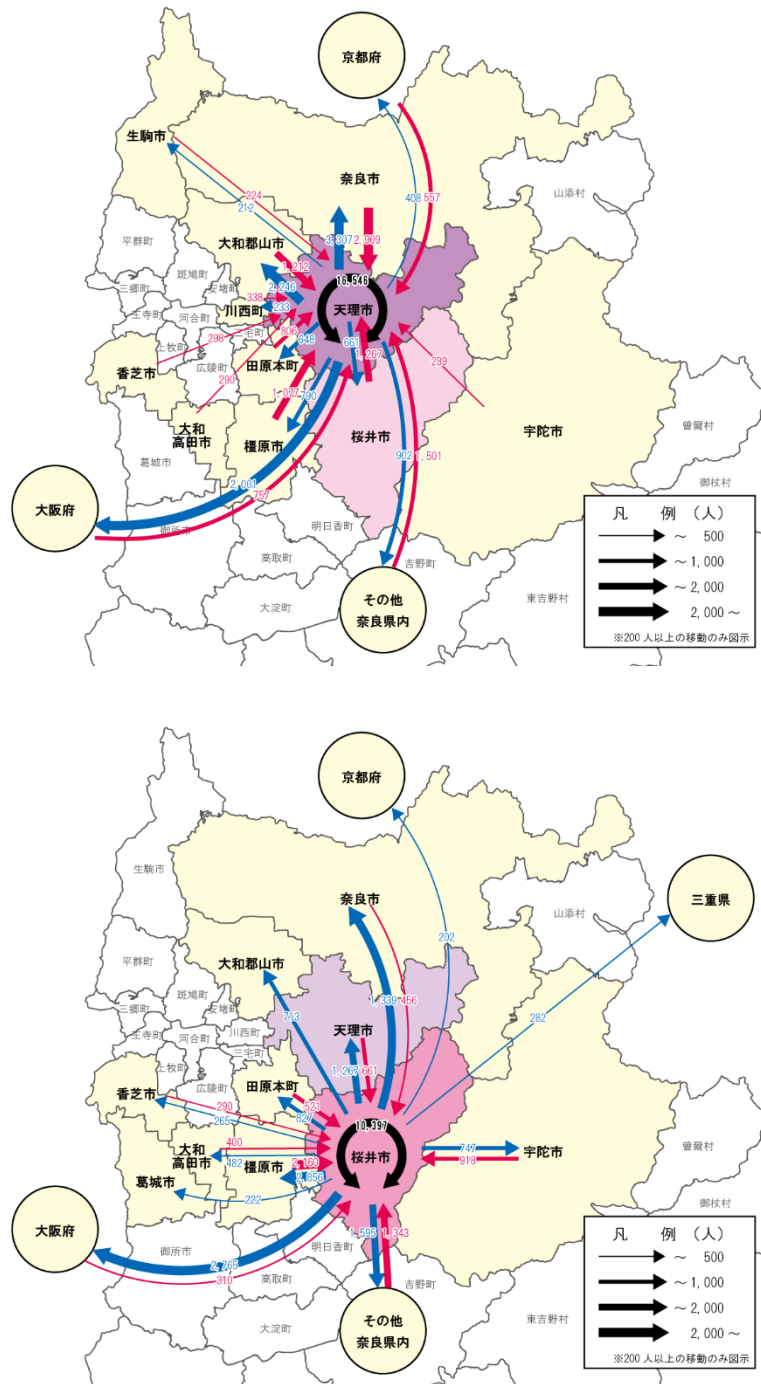


資料：学校法人天理大学 HP

図 1.3.6 天理大学の学生数の推移

1.3.2 通勤通学流動（全市）

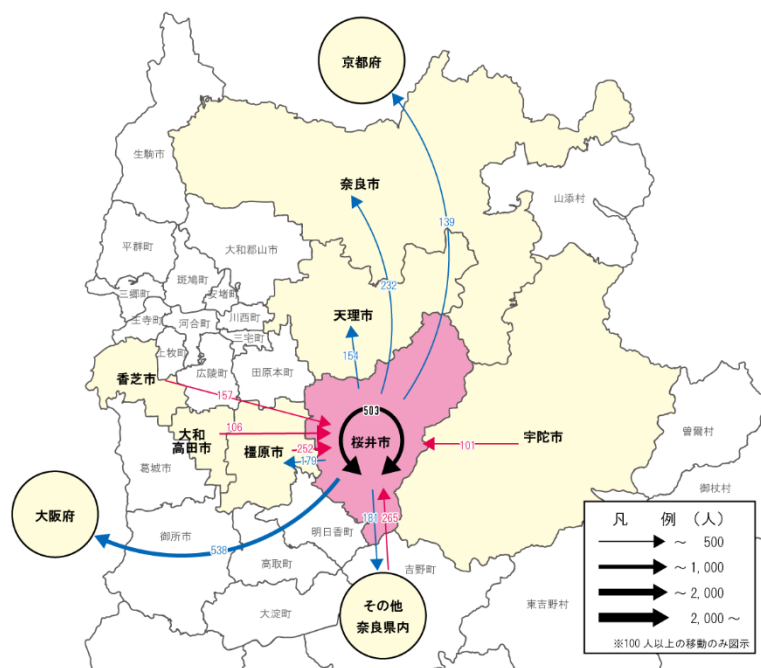
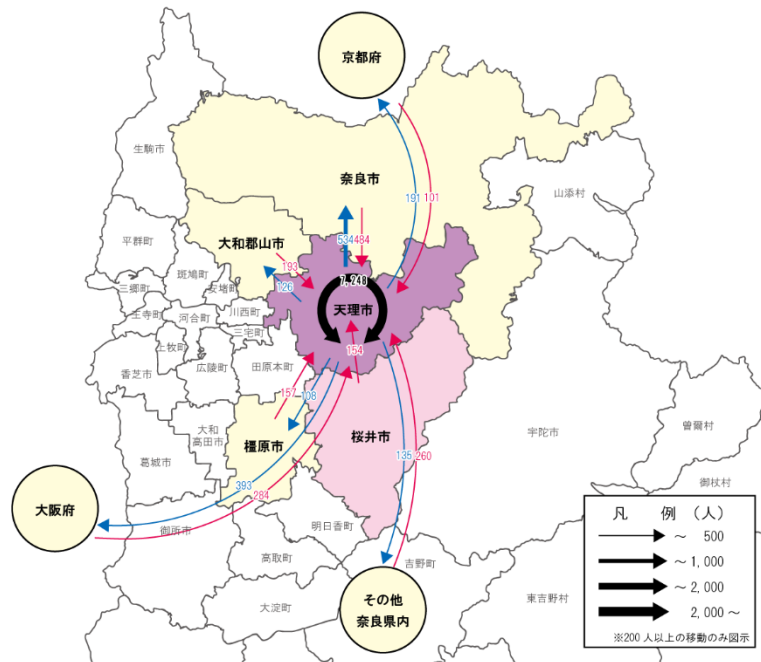
- ・ 天理市民で市内に通勤する人は16,546人、桜井市民で市内に通勤する人は10,397人である。
- ・ 天理市から桜井市へは661人、桜井市から天理市へは1,267人が通勤している。市外通勤者の移動先は、奈良市や大阪府内が多くなっている。



資料：総務省統計局「国勢調査」(R2年)

図 1.3.7 通勤流動図（15歳以上）

- ・ 天理市民で市内に通学する人は 7,248 人、桜井市民で市内に通学する人は 503 人である。
- ・ 桜井市から天理市へは 154 人が通学している。市外通学者の移動先は、奈良市や大阪府内が多くなっている。



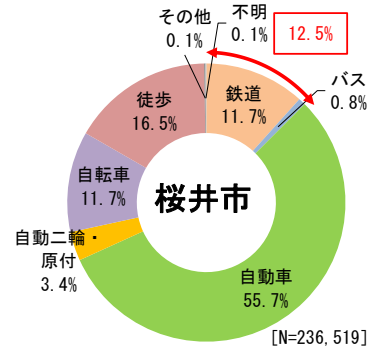
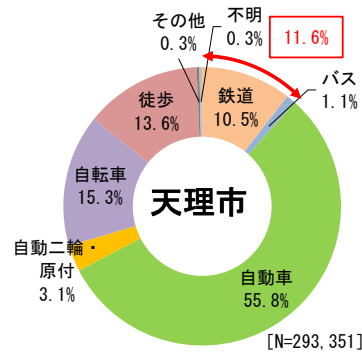
資料：総務省統計局「国勢調査」(R2 年)

図 1.3.8 通学流動図 (15 歳以上)

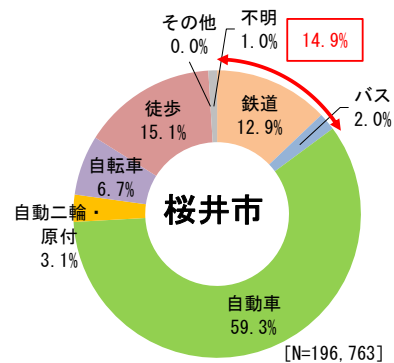
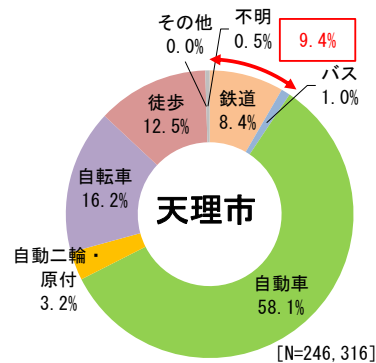
1.3.3 発生集中交通量

- 平日の代表交通手段をみると、平成 22 年・令和 3 年とも天理市・桜井市で自動車の分担率が 6 割、公共交通である鉄道・バスは 1 割前後を占めており、自動車利用が多い地域である。
- 休日の代表交通手段をみると、平成 22 年・令和 3 年とも平日よりもさらに自動車の分担率が 増え 7 割を占める。

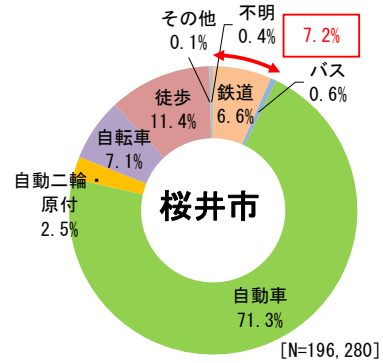
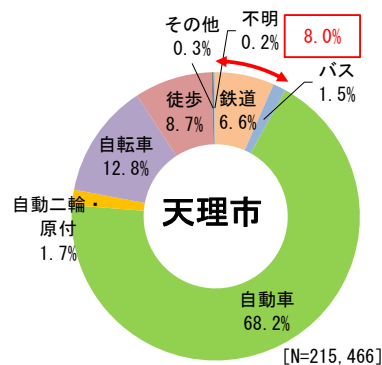
平日 H22



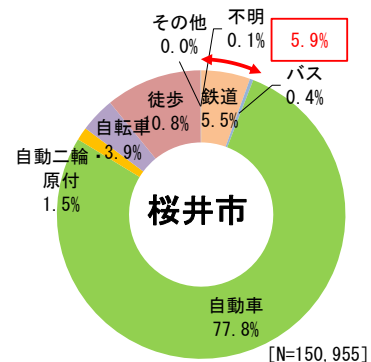
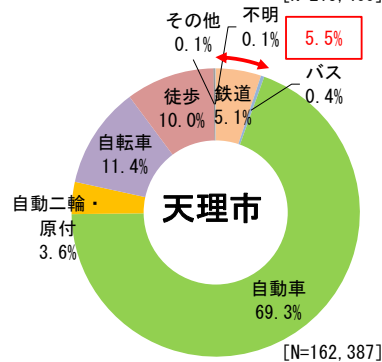
R3



休日 H22



R3



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第 5 回、第 6 回）

図 1.3.9 代表交通手段

- ・ 平日の目的別の代表交通手段をみると、登校を除き自動車の分担率が6割を超える。公共交通の分担率は、出勤や登校、帰宅は1割を超えるものの、自由や業務では1割未満と低い。
- ・ 休日の目的別の代表交通手段をみると、自動車の分担率が平日より上回る。

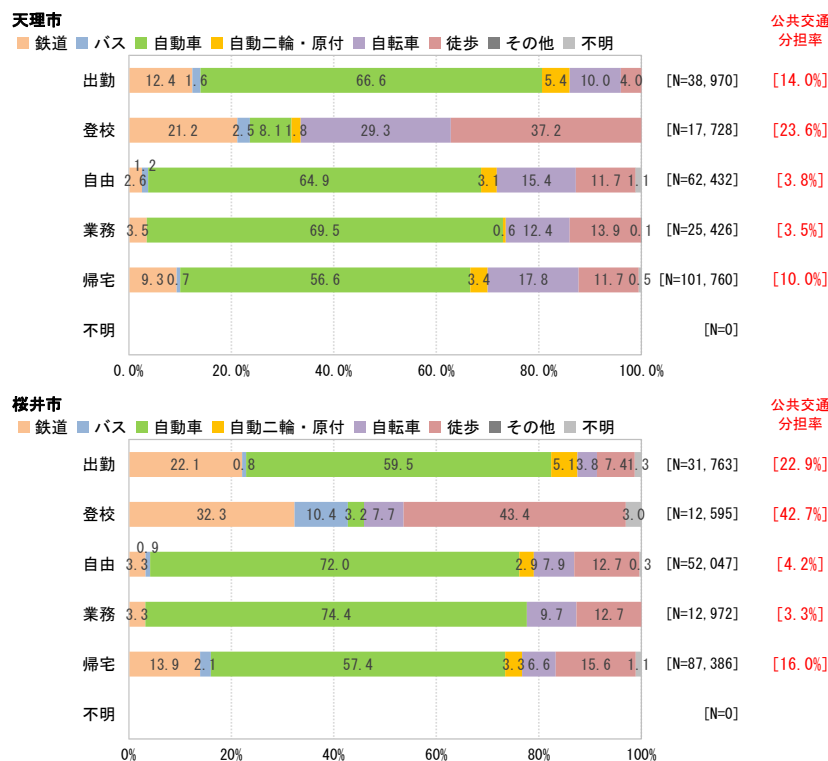
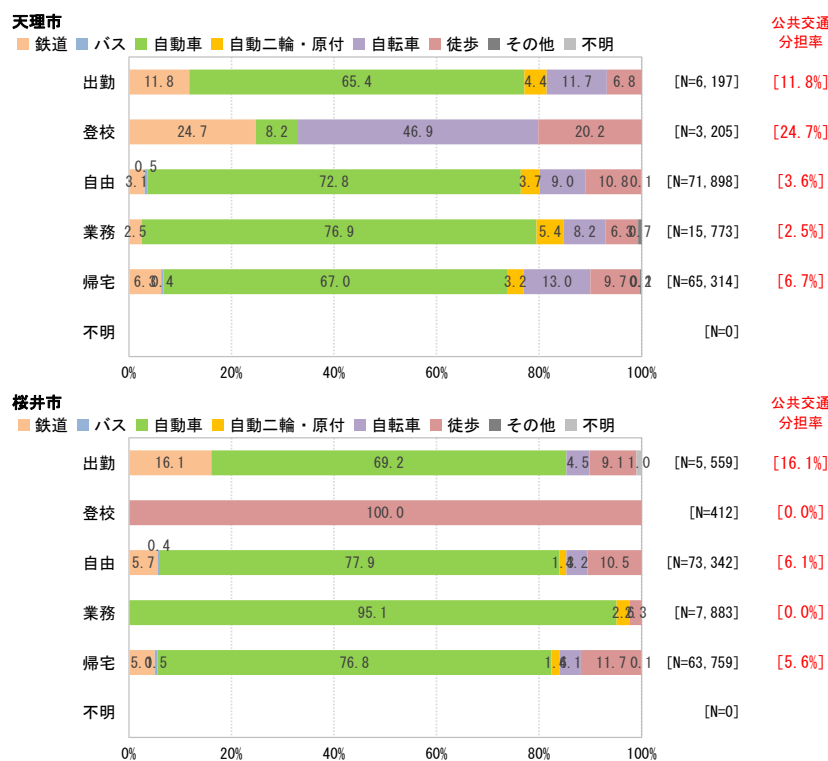


図 目的別代表交通手段（R3年：平日）

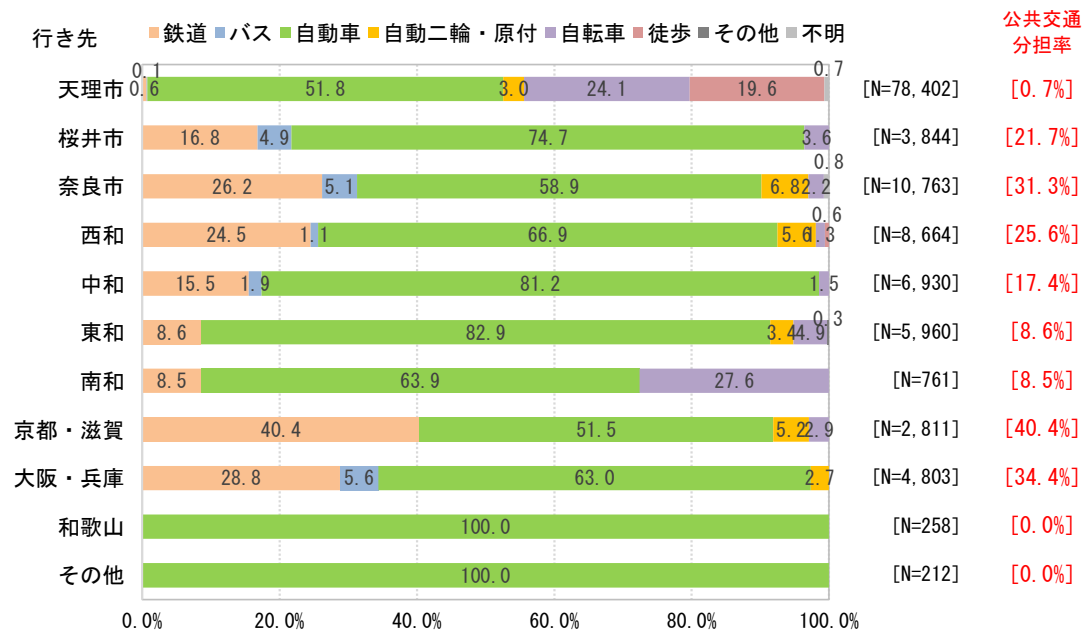


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

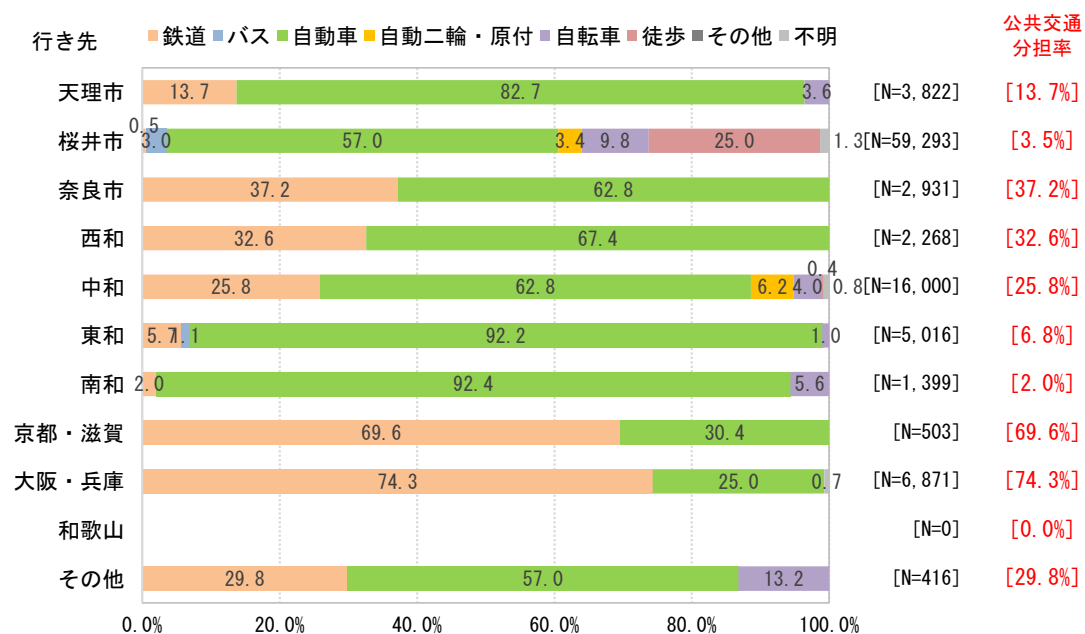
図 1.3.10 目的別代表交通手段（R3年：休日）

- 平日の行き先別代表交通手段において、鉄道・バスの分担率をみると、遠方である京都・滋賀、大阪・兵庫は天理市で3・4割、桜井市で6・7割を占める。しかし、奈良県下においては、奈良市と西和で3割前後を占めるものの、それ以外の地域では1割あるいはそれ以下となっている。
- 休日の行き先別代表交通手段において、鉄道・バスの分担率をみると、平日より割合が低くなり、自動車に依存したライフスタイルが定着していることがわかる。

天理市



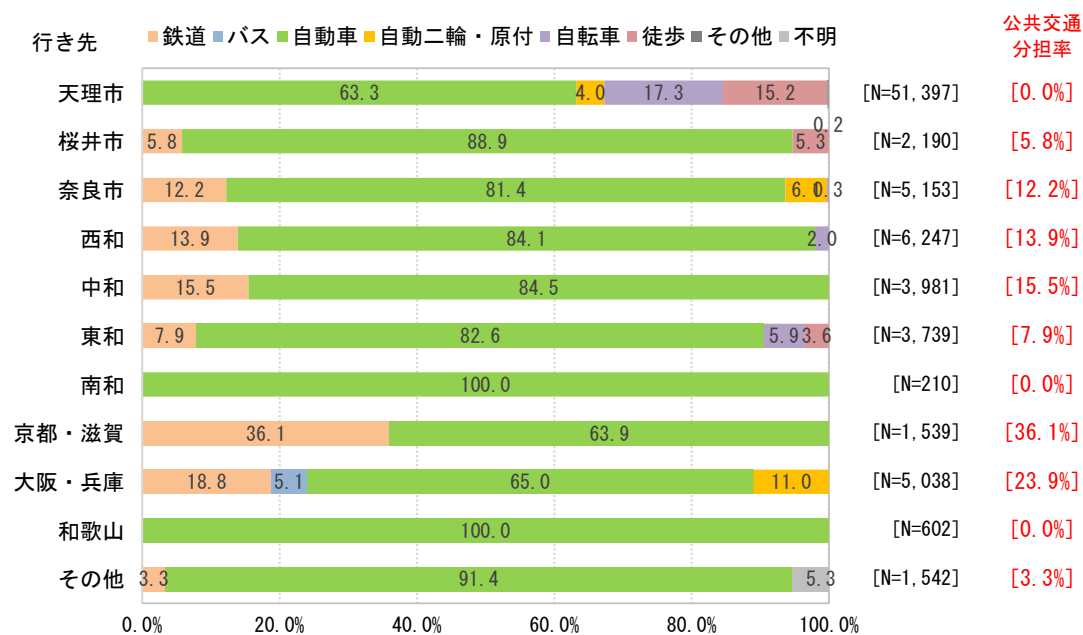
桜井市



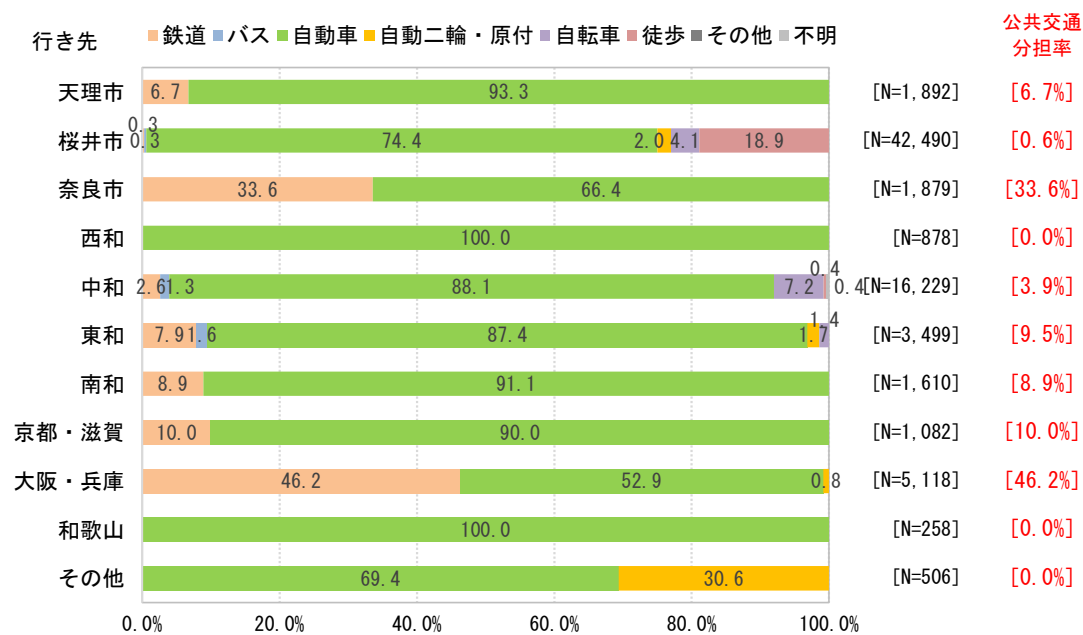
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.3.11 行き先別代表交通手段 [平日]

天理市



桜井市



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.3.12 行き先別代表交通手段〔休日〕

1.3.4 目的別利用交通手段

(1) 通勤・通学

- 天理市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「自転車」「近鉄天理線」「JR 桜井線」と続く。
- 桜井市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「近鉄大阪線」「自転車」と続く。

	JR 桜井線	近鉄天理線	近鉄大阪線	奈良交通バス	天理市コミュニティバス	桜井市コミュニティバス	デマンド型乗合タクシー	タクシー	バス・学校・企業の送迎	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	バイク・原付	自転車	電動カート・シニアカー	徒歩のみ	その他	不明・無回答	合計
天理市																		
沿線全体 [N=457]	17.9	19.7	-	2.0	0.2	-	0.0	0.2	-	52.5	9.6	7.4	25.8	-	5.0	0.2	0.2	100.0
15～19歳 [N=65]	24.6	36.9	-	4.6	0.0	-	0.0	0.0	-	1.5	18.5	4.6	47.7	-	13.8	0.0	0.0	100.0
20～29歳 [N=59]	23.7	33.9	-	1.7	0.0	-	0.0	0.0	-	32.2	8.5	11.9	35.6	-	8.5	0.0	0.0	100.0
30～39歳 [N=54]	24.1	25.9	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	63.0	16.7	7.4	14.8	-	1.9	1.9	1.9	100.0
40～49歳 [N=81]	13.6	14.8	-	2.5	0.0	-	0.0	0.0	-	61.7	11.1	2.5	17.3	-	2.5	0.0	0.0	100.0
50～59歳 [N=113]	14.2	6.2	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	69.0	2.7	7.1	23.9	-	2.7	0.0	0.0	100.0
60～64歳 [N=36]	8.3	13.9	-	2.8	0.0	-	0.0	0.0	-	72.2	8.3	13.9	19.4	-	2.8	0.0	0.0	100.0
65～69歳 [N=29]	20.7	17.2	-	3.4	0.0	-	0.0	3.4	-	62.1	3.4	13.8	24.1	-	3.4	0.0	0.0	100.0
70～74歳 [N=13]	23.1	23.1	-	7.7	7.7	-	0.0	0.0	-	76.9	0.0	7.7	15.4	-	0.0	0.0	0.0	100.0
75歳以上 [N=7]	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	57.1	28.6	0.0	14.3	-	14.3	0.0	0.0	100.0
丹波市 [N=77]	10.4	22.1	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	36.4	9.1	5.2	36.4	-	11.7	0.0	0.0	100.0
山の辺 [N=76]	11.8	15.8	-	2.6	0.0	-	0.0	0.0	-	42.1	10.5	10.5	38.2	-	10.5	0.0	1.3	100.0
前栽 [N=111]	4.5	27.0	-	1.8	0.0	-	0.0	0.0	-	60.4	5.4	5.4	27.0	-	0.0	0.0	0.0	100.0
朝和 [N=92]	26.1	18.5	-	4.3	1.1	-	0.0	1.1	-	64.1	8.7	12.0	15.2	-	3.3	1.1	0.0	100.0
柳本 [N=101]	35.6	13.9	-	1.0	0.0	-	0.0	0.0	-	53.5	14.9	5.0	16.8	-	3.0	0.0	0.0	100.0
桜井市																		
沿線全体 [N=497]	7.2	-	25.6	2.2	-	0.2	-	0.8	0.2	62.6	7.6	6.4	12.5	0.2	2.8	2.0	0.2	100.0
15～19歳 [N=31]	16.1	-	80.6	6.5	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	19.4	3.2	38.7	0.0	0.0	6.5	0.0	100.0
20～29歳 [N=59]	11.9	-	49.2	6.8	-	0.0	-	0.0	0.0	42.4	15.3	8.5	8.5	0.0	1.7	0.0	0.0	100.0
30～39歳 [N=83]	4.8	-	22.9	1.2	-	1.2	-	2.4	1.2	77.1	4.8	4.8	13.3	0.0	2.4	0.0	0.0	100.0
40～49歳 [N=89]	2.2	-	22.5	1.1	-	0.0	-	0.0	0.0	69.7	3.4	3.4	11.2	0.0	5.6	0.0	0.0	100.0
50～59歳 [N=100]	7.0	-	18.0	3.0	-	0.0	-	2.0	0.0	71.0	7.0	6.0	9.0	0.0	3.0	3.0	1.0	100.0
60～69歳 [N=94]	6.4	-	10.6	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	71.3	6.4	5.3	12.8	0.0	1.1	5.3	0.0	100.0
70～79歳 [N=34]	8.8	-	14.7	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	58.8	8.8	23.5	8.8	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
80歳以上 [N=7]	28.6	-	14.3	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	14.3	28.6	0.0	0.0	100.0
纏向 [N=68]	19.1	-	19.1	1.5	-	0.0	-	1.5	0.0	69.1	8.8	8.8	10.3	0.0	2.9	1.5	0.0	100.0
織田 [N=67]	6.0	-	11.9	1.5	-	0.0	-	0.0	0.0	73.1	6.0	6.0	11.9	0.0	1.5	1.5	0.0	100.0
三輪 [N=76]	6.6	-	22.4	2.6	-	0.0	-	1.3	0.0	65.8	7.9	5.3	18.4	0.0	5.3	0.0	0.0	100.0
桜井西 [N=109]	5.5	-	42.2	0.9	-	0.0	-	0.0	0.9	50.5	8.3	0.9	12.8	0.0	3.7	1.8	0.9	100.0
桜井 [N=95]	5.3	-	28.4	1.1	-	0.0	-	0.0	0.0	56.8	6.3	11.6	9.5	0.0	1.1	4.2	0.0	100.0
安倍 [N=82]	3.7	-	19.5	6.1	-	1.2	-	2.4	0.0	68.3	8.5	7.3	12.2	1.2	2.4	2.4	0.0	100.0

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」

図 1.3.13 通勤・通学時に利用する交通手段

(2) 買い物

- 天理市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「自家用車（送迎）」「自転車」と続く。
- 桜井市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「自家用車（送迎）」「自転車」と続く。

		J R 桜井線	近 鉄 天理線	近 鉄 大阪線	奈良 交通バス	天 理 市 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	桜 井 市 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	乗 合 タ ク シ ー	タ ク シ ー	送 迎 バス	買 物 施 設 の バ ス	自 家 用 車 （ 自 分 で 運 転 ）	自 家 用 車 （ 送 迎 ）	バ イ ク ・ 原 付	自 転 車	電 動 カ ー ト ・ シ ニ ア カ ー	徒 歩 の み	そ の 他	不 明 ・ 無 回 答	合 計
天理市	沿線全体 [N=746]	2.7	3.1	-	1.2	0.9	-	0.0	0.3	-	62.6	22.1	5.0	18.4	-	4.3	0.4	0.5	100.0	
	15～19歳 [N=59]	11.9	15.3	-	8.5	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	47.5	6.8	39.0	-	13.6	0.0	0.0	100.0	
	20～29歳 [N=63]	0.0	6.3	-	1.6	0.0	-	0.0	0.0	-	52.4	27.0	6.3	31.7	-	7.9	0.0	0.0	100.0	
	30～39歳 [N=63]	6.3	7.9	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	77.8	22.2	6.3	11.1	-	3.2	0.0	0.0	100.0	
	40～49歳 [N=88]	0.0	1.1	-	0.0	1.1	-	0.0	0.0	-	81.8	15.9	2.3	17.0	-	1.1	1.1	1.1	100.0	
	50～59歳 [N=133]	0.0	1.5	-	2.3	1.5	-	0.0	0.0	-	81.2	11.3	6.8	17.3	-	1.5	0.0	0.0	100.0	
	60～64歳 [N=56]	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	87.5	8.9	3.6	16.1	-	1.8	0.0	0.0	100.0	
	65～69歳 [N=67]	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	67.2	23.9	3.0	11.9	-	4.5	0.0	3.0	100.0	
	70～74歳 [N=94]	3.2	2.1	-	0.0	1.1	-	0.0	2.1	-	55.3	23.4	7.4	9.6	-	1.1	1.1	1.1	100.0	
	75歳以上 [N=120]	5.0	0.0	-	0.0	2.5	-	0.0	0.0	-	48.3	27.5	2.5	18.3	-	7.5	0.8	0.0	100.0	
	丹波市 [N=138]	0.0	2.2	-	0.0	1.4	-	0.0	0.7	-	44.2	25.4	7.2	29.7	-	12.3	0.7	0.0	100.0	
	山の辺 [N=118]	0.0	4.2	-	2.5	1.7	-	0.0	0.8	-	60.2	15.3	5.9	29.7	-	5.9	0.0	0.8	100.0	
	前栽 [N=141]	1.4	7.8	-	3.5	0.0	-	0.0	0.0	-	66.7	16.3	2.8	25.5	-	3.5	0.0	0.0	100.0	
	朝和 [N=168]	2.4	0.6	-	0.0	1.8	-	0.0	0.0	-	75.6	20.8	4.8	8.3	-	0.6	0.6	0.0	100.0	
柳本 [N=181]	7.7	1.7	-	0.6	0.0	-	0.0	0.0	-	63.0	29.8	4.4	6.1	-	1.1	0.6	1.7	100.0		
桜井市	沿線全体 [N=1, 054]	1.8	-	1.7	1.3	-	1.2	-	1.0	0.1	66.7	18.8	4.1	14.1	0.4	3.5	0.4	5.2	100.0	
	15～19歳 [N=32]	9.4	-	6.3	0.0	-	0.0	-	0.0	3.1	9.4	34.4	6.3	43.8	0.0	6.3	0.0	3.1	100.0	
	20～29歳 [N=69]	1.4	-	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	62.3	29.0	2.9	10.1	0.0	4.3	1.4	8.7	100.0	
	30～39歳 [N=101]	1.0	-	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	77.2	14.9	2.0	11.9	0.0	5.0	0.0	5.9	100.0	
	40～49歳 [N=112]	0.9	-	1.8	0.9	-	0.9	-	0.0	0.0	81.3	9.8	4.5	13.4	0.0	2.7	0.0	0.9	100.0	
	50～59歳 [N=138]	0.7	-	0.7	0.7	-	0.0	-	0.0	0.0	84.1	6.5	1.4	10.9	0.0	2.9	0.7	2.2	100.0	
	60～69歳 [N=226]	1.8	-	1.3	1.3	-	0.9	-	1.3	0.0	77.4	15.0	2.7	13.3	0.4	4.9	0.0	4.9	100.0	
	70～79歳 [N=251]	2.0	-	0.8	2.0	-	2.8	-	0.8	0.0	60.6	23.5	6.8	15.1	0.4	1.2	0.4	6.4	100.0	
	80歳以上 [N=124]	2.4	-	6.5	3.2	-	2.4	-	4.8	0.0	36.3	31.5	5.6	14.5	1.6	4.8	0.8	8.1	100.0	
	纏向 [N=161]	4.3	-	0.6	2.5	-	4.3	-	1.2	0.0	70.8	23.0	5.0	2.5	0.0	0.0	0.0	3.7	100.0	
	織田 [N=169]	1.8	-	0.6	2.4	-	2.4	-	3.0	0.0	68.0	15.4	4.7	13.6	1.2	1.2	0.0	7.1	100.0	
	三輪 [N=157]	1.9	-	1.3	0.0	-	0.0	-	1.3	0.0	68.2	15.3	2.5	24.2	0.6	3.2	0.6	6.4	100.0	
	桜井西 [N=197]	1.0	-	3.6	0.5	-	0.5	-	0.0	0.0	58.4	18.3	1.5	23.9	0.0	11.2	1.0	3.6	100.0	
	桜井 [N=192]	1.0	-	1.6	1.0	-	0.5	-	0.0	0.0	67.2	24.0	4.2	13.0	0.0	2.1	0.0	4.2	100.0	
安倍 [N=178]	1.1	-	2.2	1.7	-	0.0	-	1.1	0.6	69.1	16.3	6.7	6.7	0.6	2.2	0.6	6.7	100.0		

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」

図 1.3.14 買い物時に利用する交通手段

(3) 通院

- 天理市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「自家用車（送迎）」「自転車」と続く。
- 天理市の天理桜井線沿線地域の利用交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く、以下「自家用車（送迎）」と続く。

		J R 桜井線	近 鉄 天理線	近 鉄 大阪線	奈 良 交 通 バ ス	天 理 市 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	桜 井 市 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	乗 合 タ ク シ ー	デ マ ン ド 型 ー	タ ク シ ー	病 院 の 送 迎 バ ス	自 家 用 車 （ 自 分 で 運 転 ）	自 家 用 車 （ 送 迎 ）	自 家 用 車 ・ 原 付	自 転 車	シ ニ ア カ ー ・ 電 動 カ ー ト	徒 歩 の み	そ の 他	不 明 ・ 無 回 答	合 計
天理市	沿線全体 [N=745]	3.5	1.7	-	1.7	0.9	-	0.1	2.1	-	-	56.9	25.0	4.6	18.3	-	7.2	1.3	0.3	100.0
	15～19歳 [N=56]	1.8	1.8	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	-	0.0	73.2	3.6	23.2	-	16.1	0.0	0.0	100.0
	20～29歳 [N=58]	3.4	6.9	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	-	41.4	34.5	12.1	39.7	-	3.4	1.7	0.0	100.0
	30～39歳 [N=61]	3.3	4.9	-	1.6	1.6	-	0.0	1.6	-	-	75.4	19.7	1.6	13.1	-	4.9	1.6	0.0	100.0
	40～49歳 [N=86]	3.5	0.0	-	1.2	1.2	-	0.0	1.2	-	-	77.9	18.6	2.3	18.6	-	2.3	0.0	0.0	100.0
	50～59歳 [N=129]	2.3	0.0	-	0.8	0.0	-	0.0	0.8	-	-	76.7	8.5	4.7	19.4	-	3.9	0.0	0.0	100.0
	60～64歳 [N=55]	1.8	1.8	-	0.0	0.0	-	0.0	1.8	-	-	78.2	1.8	5.5	14.5	-	7.3	0.0	0.0	100.0
	65～69歳 [N=66]	0.0	3.0	-	1.5	0.0	-	0.0	0.0	-	-	62.1	22.7	6.1	9.1	-	12.1	0.0	0.0	100.0
	70～74歳 [N=96]	5.2	1.0	-	3.1	0.0	-	0.0	2.1	-	-	50.0	24.0	6.3	11.5	-	12.5	3.1	0.0	100.0
	75歳以上 [N=135]	6.7	0.7	-	4.4	3.7	-	0.7	7.4	-	-	40.7	34.1	2.2	18.5	-	6.7	3.7	1.5	100.0
	丹波市 [N=134]	1.5	3.0	-	2.2	2.2	-	0.0	1.5	-	-	41.0	24.6	6.0	30.6	-	7.5	2.2	0.7	100.0
	山の辺 [N=115]	0.0	1.7	-	1.7	0.0	-	0.0	1.7	-	-	47.0	21.7	7.0	29.6	-	13.0	1.7	0.0	100.0
	前栽 [N=143]	2.8	2.1	-	1.4	0.0	-	0.0	2.1	-	-	62.9	22.4	0.7	22.4	-	5.6	0.7	0.0	100.0
	朝和 [N=173]	3.5	1.2	-	0.6	2.3	-	0.6	2.9	-	-	71.7	22.5	4.0	5.2	-	4.0	1.7	0.0	100.0
	柳本 [N=180]	7.8	1.1	-	2.8	0.0	-	0.0	2.2	-	-	56.1	31.7	5.6	11.1	-	7.8	0.6	0.6	100.0
桜井市	沿線全体 [N=1,054]	2.5	-	2.0	2.1	-	0.9	-	2.3	0.0	-	56.6	16.9	3.6	9.8	0.3	8.1	0.5	12.2	100.0
	15～19歳 [N=32]	0.0	-	6.3	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	6.3	59.4	0.0	3.1	0.0	6.3	3.1	31.3	100.0
	20～29歳 [N=69]	2.9	-	4.3	2.9	-	0.0	-	0.0	0.0	-	43.5	24.6	4.3	5.8	0.0	10.1	0.0	24.6	100.0
	30～39歳 [N=101]	1.0	-	2.0	1.0	-	1.0	-	1.0	0.0	-	62.4	8.9	1.0	7.9	0.0	6.9	0.0	26.7	100.0
	40～49歳 [N=112]	0.9	-	1.8	1.8	-	0.9	-	0.0	0.0	-	70.5	7.1	1.8	8.9	0.0	5.4	0.0	14.3	100.0
	50～59歳 [N=138]	1.4	-	2.9	1.4	-	0.0	-	0.0	0.0	-	68.1	8.0	1.4	7.2	0.0	6.5	1.4	13.8	100.0
	60～69歳 [N=226]	3.5	-	1.8	2.2	-	0.4	-	1.8	0.0	-	67.7	11.9	2.2	12.4	0.4	8.0	0.0	8.0	100.0
	70～79歳 [N=251]	2.0	-	0.8	1.2	-	2.0	-	3.6	0.0	-	53.4	17.9	7.2	12.7	0.4	10.8	0.4	5.6	100.0
	80歳以上 [N=124]	5.6	-	1.6	5.6	-	0.8	-	8.1	0.0	-	33.9	33.9	5.6	8.1	0.8	7.3	0.8	5.6	100.0
	纏向 [N=161]	3.1	-	0.6	2.5	-	0.0	-	1.2	0.0	-	59.6	19.3	4.3	7.5	0.0	9.9	0.0	9.9	100.0
	織田 [N=169]	4.7	-	1.2	3.0	-	1.8	-	5.3	0.0	-	60.4	16.6	4.1	10.1	0.6	3.0	1.2	11.2	100.0
	三輪 [N=157]	3.8	-	3.2	1.9	-	0.6	-	3.8	0.0	-	56.1	18.5	0.6	14.0	0.6	6.4	0.6	12.1	100.0
	桜井西 [N=197]	2.5	-	3.6	2.5	-	1.0	-	1.0	0.0	-	45.2	14.2	1.0	13.7	0.0	13.2	0.5	18.8	100.0
	桜井 [N=192]	0.5	-	2.1	0.0	-	0.5	-	0.5	0.0	-	59.4	15.6	4.2	6.3	0.0	10.9	0.5	9.4	100.0
	安倍 [N=178]	0.6	-	1.1	2.8	-	1.1	-	2.2	0.0	-	60.7	18.0	7.3	7.3	0.6	3.9	0.0	11.2	100.0

資料：天理市「天理市の生活交通に関するアンケート集計結果（R5.3）」

資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」

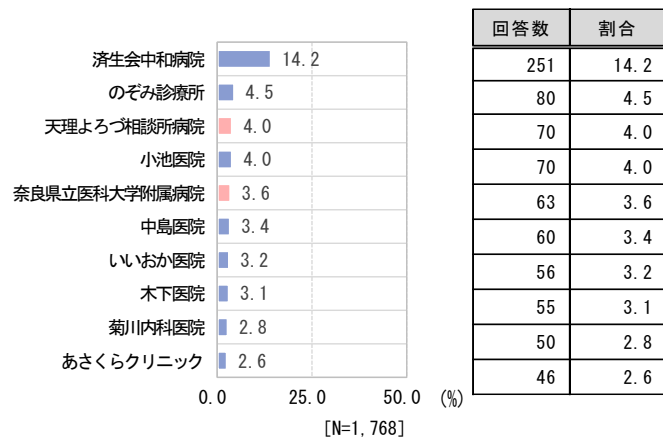
図 1.3.15 通院時に利用する交通手段

1.3.5 通院・買い物の行き先

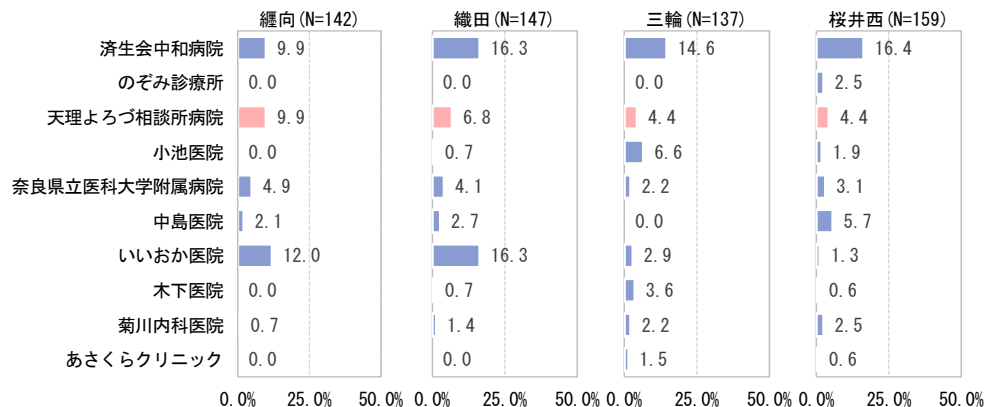
(1) 病院

- 桜井市において、最も多く訪れる通院先は済生会中和病院であるが、3番目に天理よろづ相談所病院が入っている。
- 沿線地域をみても、天理よろづ相談所病院が上位に入っている。

【全体】



【地区別】



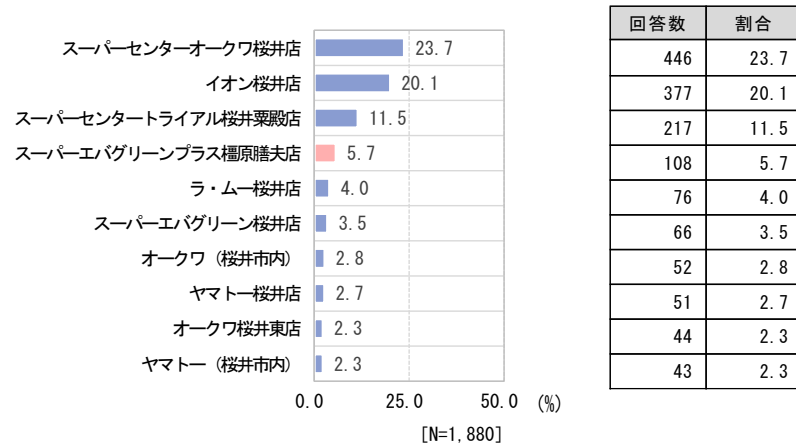
資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」

図 1.3.16 通院先の施設名〔上位10位〕（地区別）

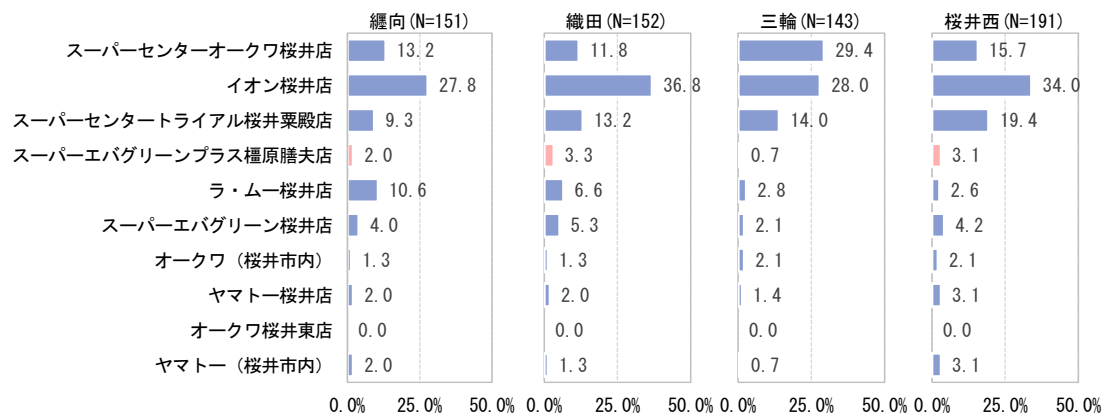
(2) 商業施設

- 桜井市において、最も多く訪れる商業施設はスーパーセンターオークワ桜井店であり、次にイオン桜井店となっている。
- 沿線地域をみても、イオン桜井店の割合が高くなっている。

【全体】



【地区別】

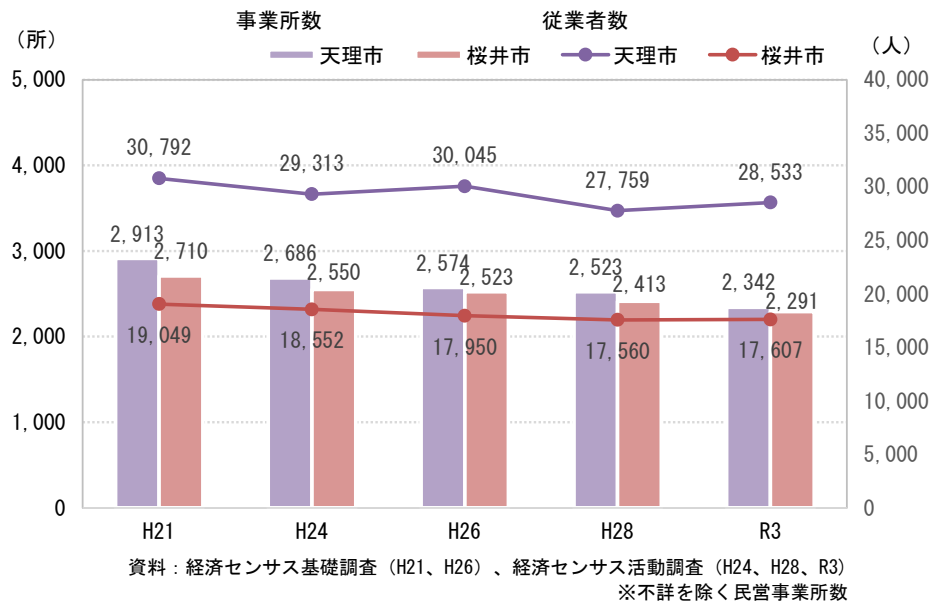


資料：桜井市「桜井市公共交通実態調査等検討業務（R4.3）」

図 1.3.17 買物先の施設名〔上位10位〕（地区別）

1.3.6 産業

- 事業所数は、天理市・桜井市ともに減少傾向にあり、令和3年では平成21年と比較して天理市が約20%、桜井市が約15%減少している。
- 従業者数は両市ともに緩やかな減少傾向にあったものの、平成28年から令和3年にかけては横ばいである。



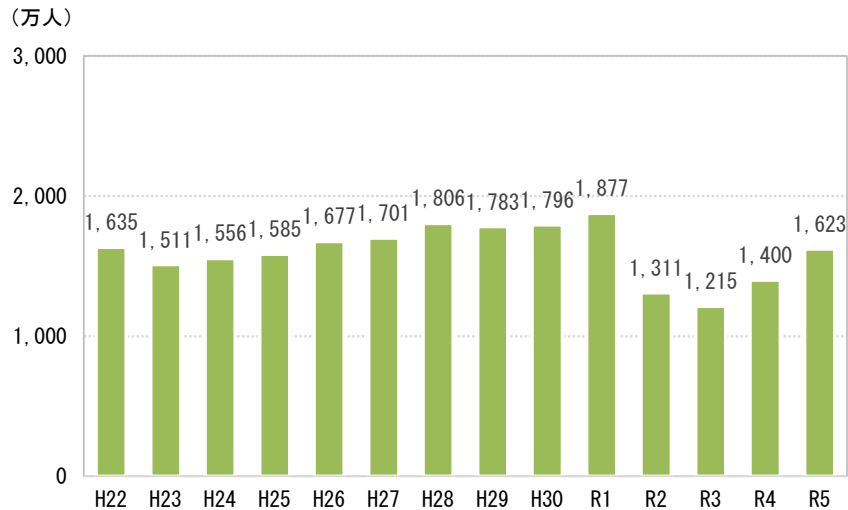
資料：地域経済分析システム（RESAS）

図 1.3.18 事業所数と従業者数

1.3.7 観光

(1) 来訪者数

- 奈良県東部エリアの来訪者数は、令和元（2019）年までは年間 1,500 万人を上回る数値で増加傾向にあったが、令和 2（2020）年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により前年度比で約 30%減少した。しかし、その後は増加傾向にある。

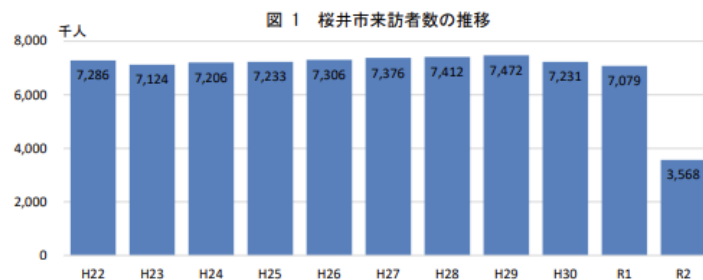


資料：奈良県「奈良県観光客動態調査」

奈良県東部エリア：天理市、橿原市、桜井市、宇陀市、曽爾村、御杖村、高取町、明日香村

図 1.3.19 奈良県東部エリアへの来訪者数

- 桜井市の来訪者数は、令和元年まで年間約 700 万人で推移しており、その多くを大神神社が占めている。令和 2 年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響により前年度比で約 50%減少している。

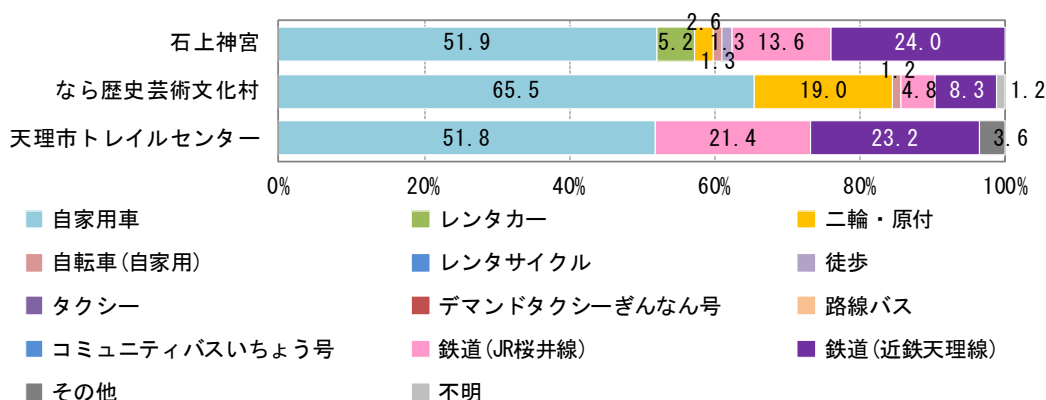


資料：桜井市「第 2 期桜井市観光基本計画」

図 1.3.20 桜井市の来訪者数

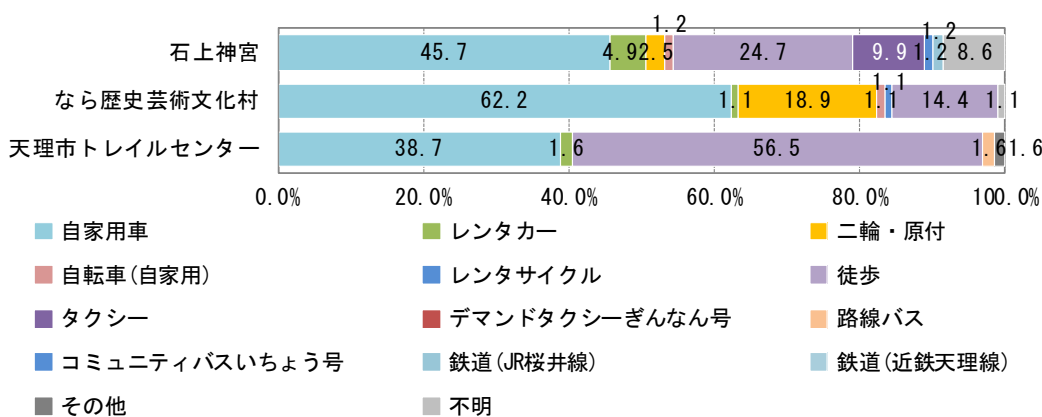
(2) 来訪者の交通手段・周遊状況等

- ・ 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。



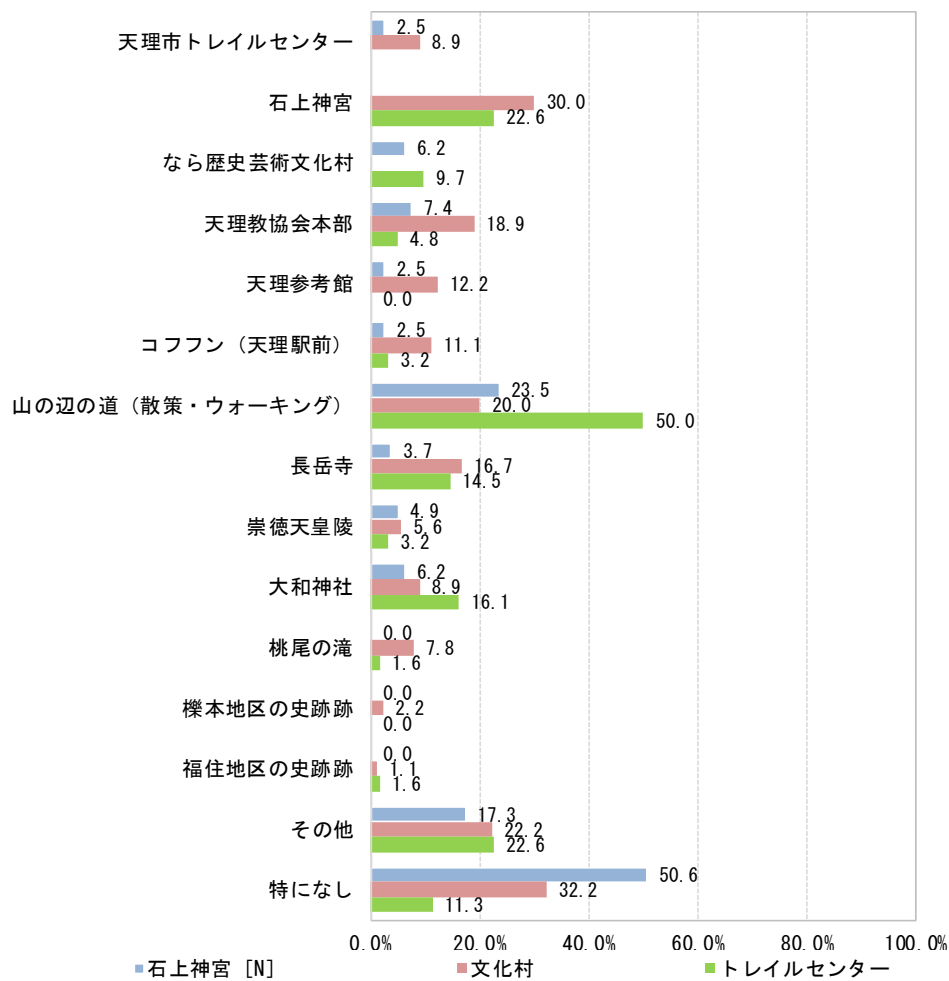
資料：天理市「観光施設ヒアリング調査」

図 1.3.21 来訪交通手段



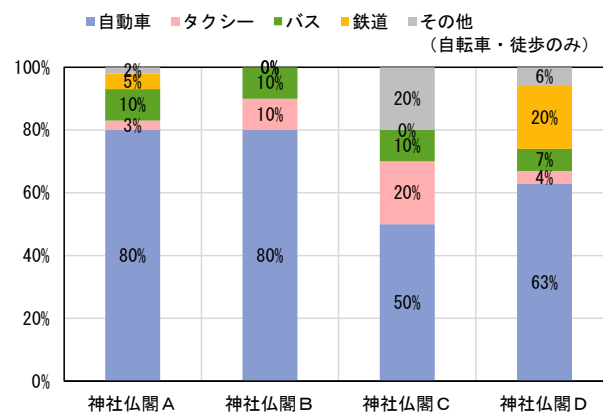
資料：天理市「観光施設ヒアリング調査」

図 1.3.22 周遊に用いる交通手段



資料：天理市「観光施設ヒアリング調査」

図 1.3.23 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



資料：桜井市「神社仏閣アンケート調査」

図 1.3.24 来訪手段の割合

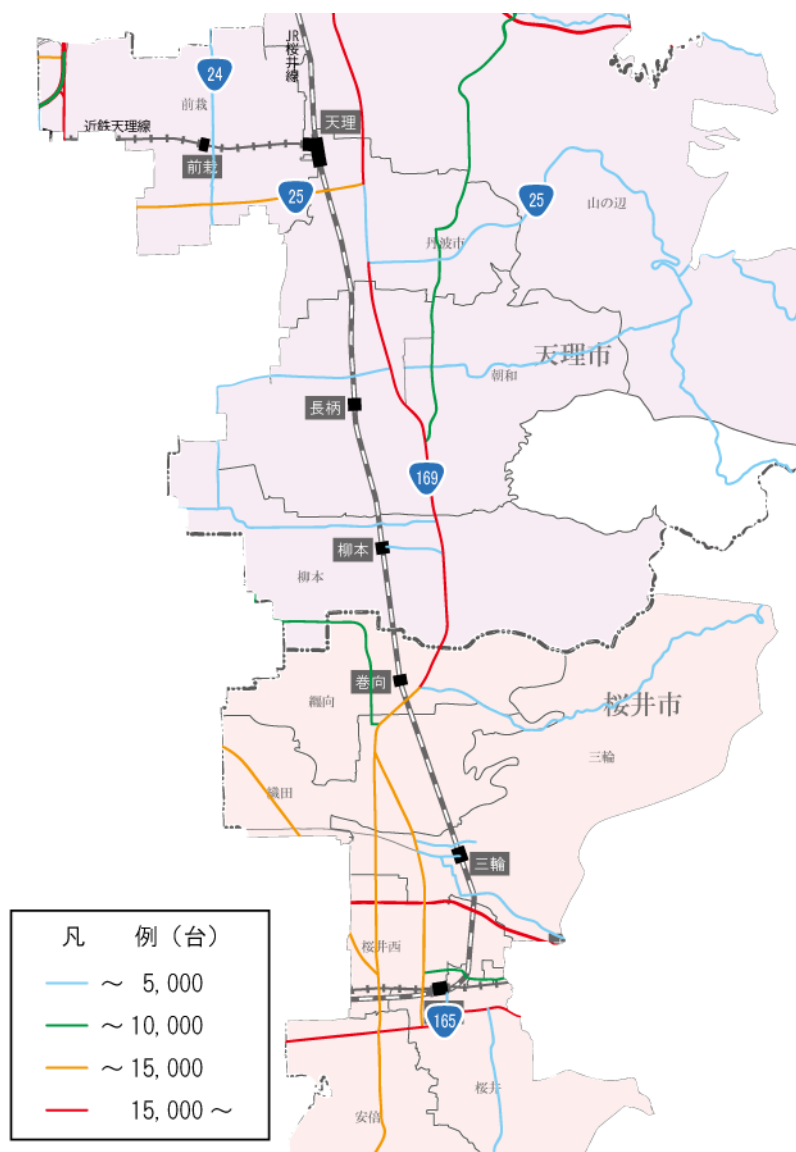
1.3.8 自動車交通

- 天理桜井線が運行されている国道 169 号は 2 車線整備されている。
- 国道 169 号の 24 時間交通量は、桜井市・天理市界から国道 25 号との交差点部まで 20,000 台/日と多い。

表 1.3.1 交通状況（天理市柳本町）

	24 時間交通量	昼間 12 時間交通量	大型車混入率	混雑度
R3	20,428	15,426	6.8	1.52
H27	17,699	13,110	12.2	1.88
H22	18,705	14,500	8.7	2.12

資料：全国道路・街路交通情勢調査

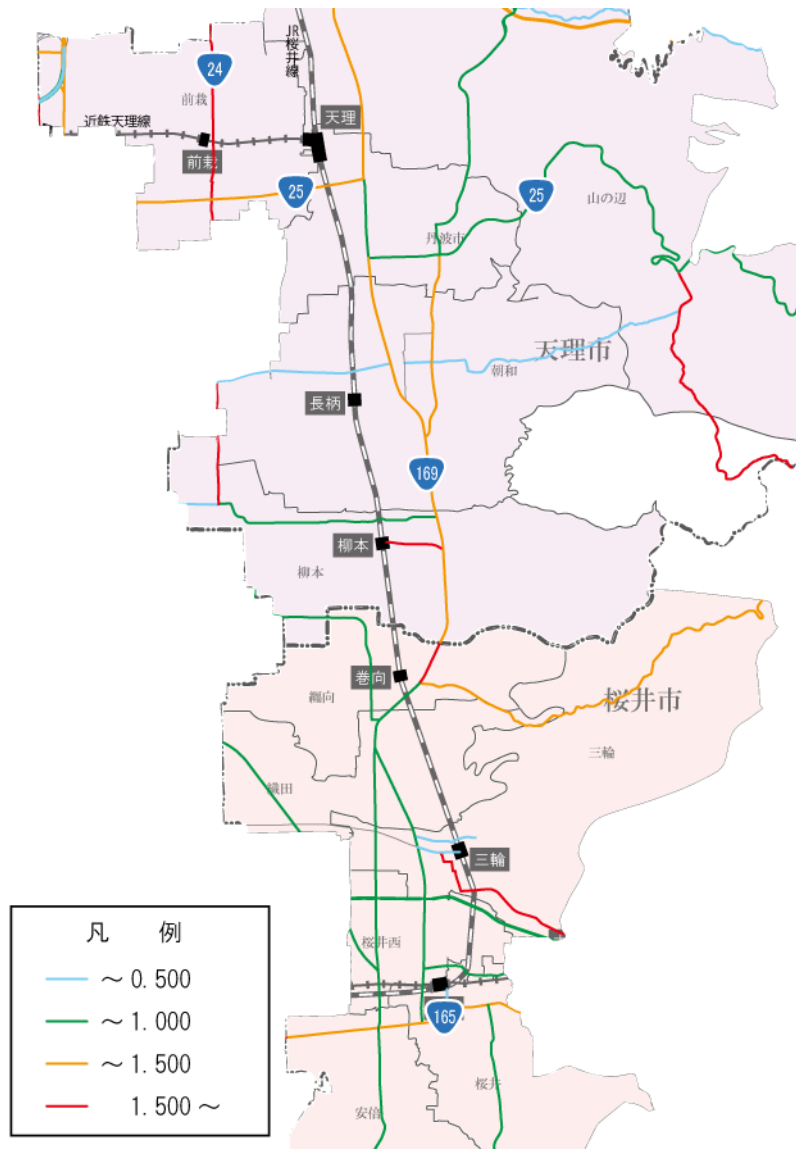


資料：令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査

※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比

図 1.3.25 24 時間交通量

- 国道 169 号の混雑度は、桜井市・天理市界で 1.5 以上の区間があり、天理市内においては、1.0 を上回る区間が多い。一方、桜井市内においては、すべての区間において 1.0 を下回っている。



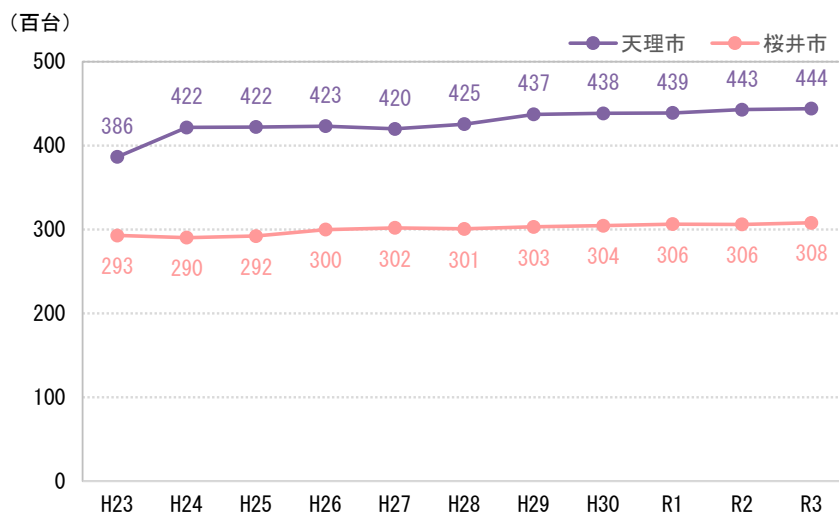
※混雑度とは「交通調査基本区間の交通容量（台/12 時間）に対する交通量（台/12 時間）の比」である。

資料：令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査

図 1.3.26 混雑度

(1) 自動車保有台数（全市）

- 自動車保有台数は、平成 23 年から増加傾向にあり、近年では天理市が 4 万台、桜井市が 3 万台で推移している。

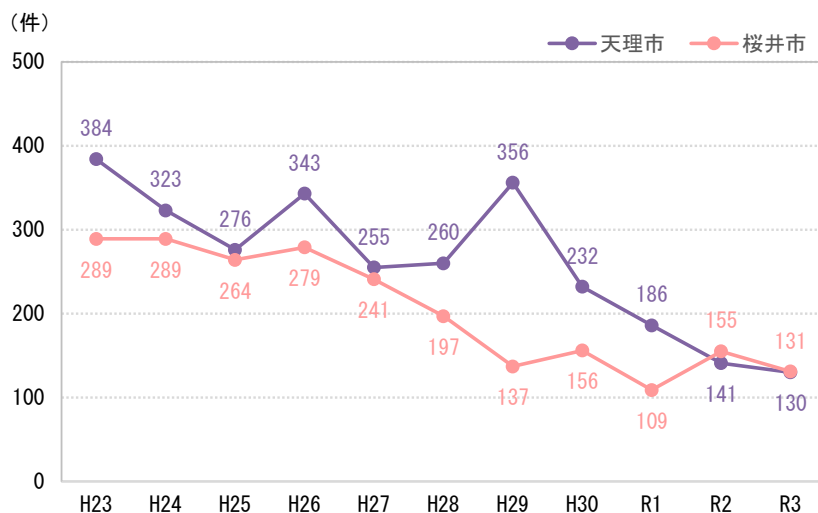


資料：天理市「天理市統計情報」、桜井市「令和 4 年度版桜井市の統計」

図 1.3.27 自動車保有台数の推移

(2) 交通事故発生件数（全市）

交通事故発生件数は、天理市・桜井市ともに減少傾向にあり、令和 3 年の発生件数は天理市が 130 件、桜井市が 131 件となっている。



資料：天理市「天理市統計情報」、桜井市「令和 4 年度版桜井市の統計」

図 1.3.28 交通事故発生件数の推移

1.3.9 関連計画

(1) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和４年５月）

- 天理桜井線が運行されている国道 169 号については、「地域連携軸の整備・強化、地域連携軸を活用した地域の活性化（交流促進、産業活動の活性化）を促進し、都市活動の根幹をなし、産業活動や都市生活を支えるとともに、様々な交流や文化形成に資する基盤として、地域連携軸の形成を図る」ほか、「ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流者の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む。）を形成する。」としている。

表 1.3.2 大和都市計画区域の将来像（一部抜粋）

地域	詳細
北部地域	- 西名阪自動車道、名阪国道、京奈和自動車道等を軸とした広域連携軸や、国道 168 号、国道 308 号、県道大和郡山環状線等の幹線道路等による<u>地域連携軸の形成</u>を図る。 - 世界遺産に指定されている「古都奈良の文化財」が位置する奈良や、世界遺産「法隆寺地域の仏教建造物」が位置する斑鳩のほか、<u>山の辺</u>、生駒、矢田、信貴などにおける歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図るとともに、多様化する観光客のニーズに対応しながら歴史的まちなみの保全・整備や多様な宿泊施設・ターミナル機能等の集積などにより、<u>観光交流拠点の形成</u>を図る。 - 観光交流拠点をつなぐ京奈和自動車道や<u>国道 169 号</u>、国道 25 号などの幹線道路、JR・近鉄などの鉄道、大規模自転車道などとその沿道空間を対象に、<u>ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流者の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等</u>を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む。）を形成する。
中部地域	- 京奈和自動車道等を軸とした広域連携軸や、国道 24 号バイパス、<u>国道 169 号</u>、中和幹線等の幹線道路等による<u>地域連携軸の形成</u>を図る。 - 橿原市、桜井市、明日香村の飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群のほか、<u>山の辺</u>、二上・當麻、金剛・葛城等における歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図るとともに、多様化する観光客のニーズに対応しながら歴史的まちなみの保全・整備や多様な宿泊施設・ターミナル機能等の集積などにより、<u>観光交流拠点の形成</u>を図る。 - 観光交流拠点をつなぐ京奈和自動車道等及び<u>国道 24 号</u>、<u>国道 169 号</u>などの幹線道路や JR・近鉄などの鉄道、大規模自転車道などとその沿道空間を対象に、<u>ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流者の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等</u>を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む。）を形成する。

※大和都市計画区域を３つの地域区分に分けており、北部地域及び中部地域は天理市と桜井市に該当

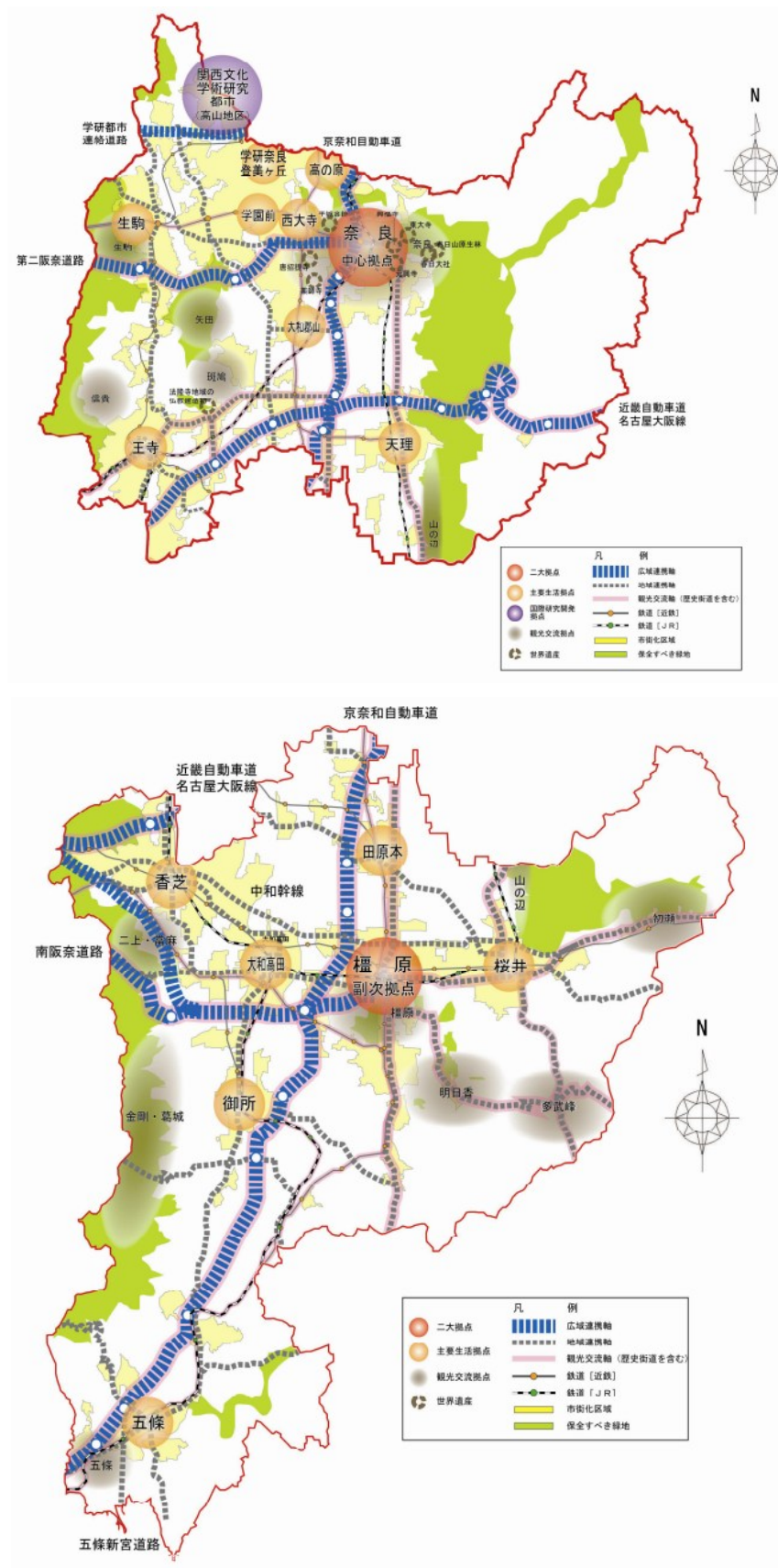


図 1.3.29 将来都市構造のイメージ図

(2) 天理市地域公共交通計画

- 天理桜井線は、天理市の地域公共交通ネットワークにおいて、広域的基幹交通として位置づけられている。具体的には、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う。
- 天理桜井線は、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。

表 1.3.3 天理市の地域公共交通の基本理念及び基本方針

項目	詳細
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
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 (2)交通不便地域や高齢者等の移動手段の確保 (3)観光客にとって利用しやすい公共交通の充実 (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

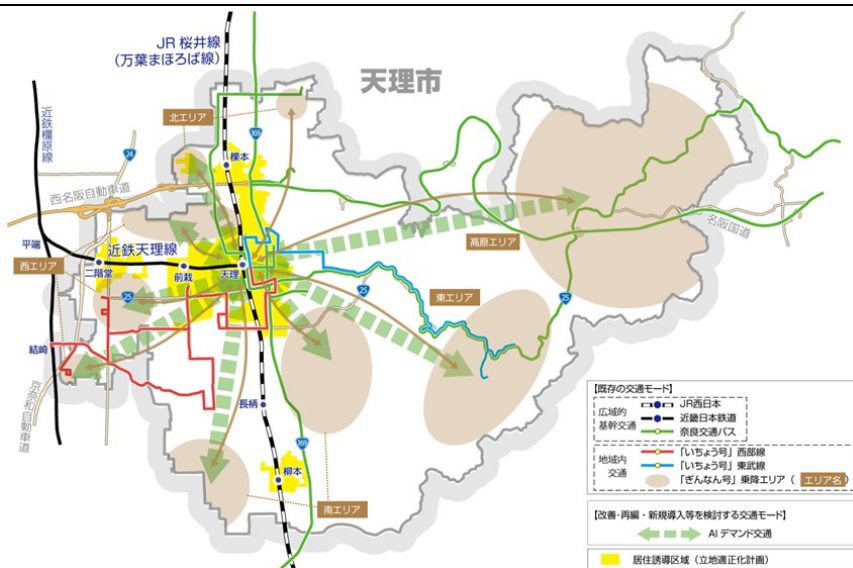


図 1.3.30 天理市の地域公共交通ネットワーク形成の方向性（イメージ）

表 1.3.4 天理市の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 ・ 直行便 ・ 奈良天理線 ・ 天理都祁線 ・ 天理桜井線	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
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		
			交通事業者と協議の上、運行を確保

(3) 桜井市地域公共交通計画

- 天理桜井線は、桜井市の地域公共交通ネットワークにおいて、広域基幹交通として位置づけられている。具体的には、桜井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。そして、起終点の近鉄・JR 桜井駅では、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う。
- 天理桜井線は、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。

表 1.3.5 桜井市の地域公共交通の基本理念及び基本方針

項目	詳細
基本理念	誰もが 快適に 安全に 暮らせるために 移動できるまち 桜井
基本方針	(1)地域特性に見合った地域公共交通ネットワークの構築 (2)みんなに優しい公共交通サービスの提供 (3)まちづくりと連携した公共交通環境の形成 (4)地域の移動手段を守るための公共交通の利用促進

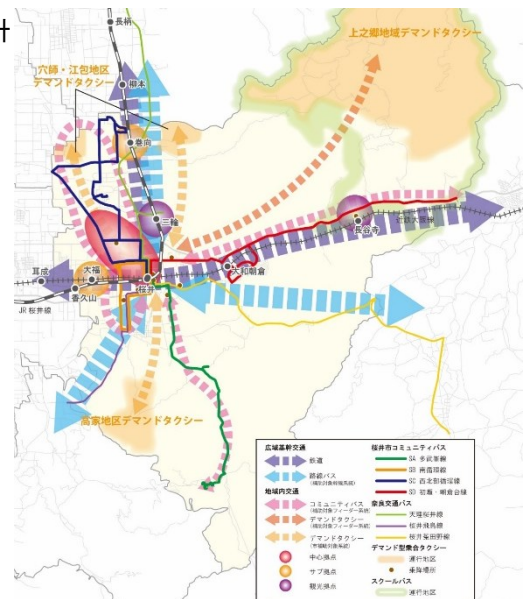


図 1.3.31 桜井市の地域公共交通ネットワークの概念図

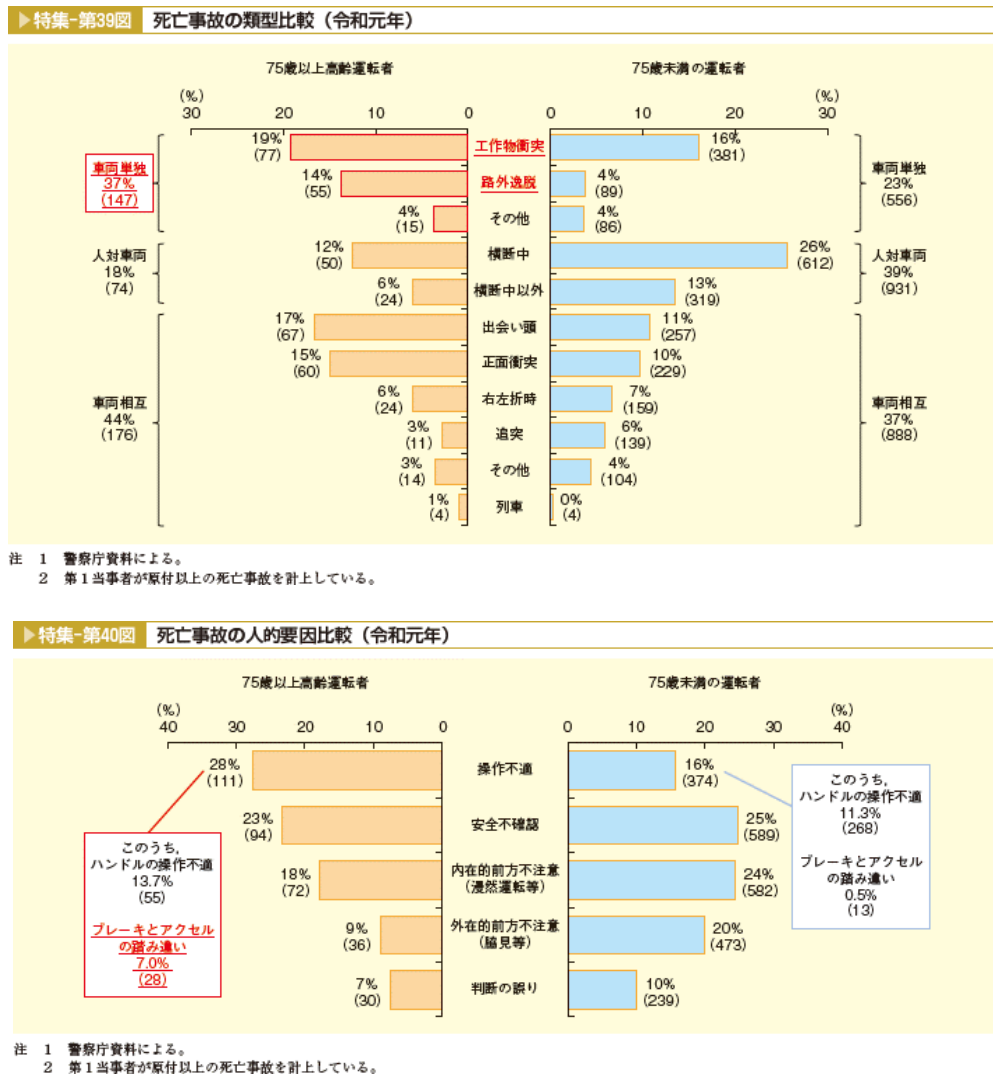
表 1.3.6 天理市の交通モードの位置付け

位置付け	種別		役割	確保・維持策
広域幹線交通	鉄道	・JR 桜井線 ・近鉄大阪線	都市拠点から市外への広域交通を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	奈良交通バス	・天理桜井線 ・桜井飛鳥線 ・桜井菟田野線	近鉄・JR 桜井駅を発着地として、市内並びに近接市村の各拠点を連絡する	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
地域内交通	コミュニティバス	・多武峯線 ・南循環線 ・西北部循環線 ・初瀬・朝倉台線	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	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
	デマンド型乗合タクシー	・上之郷地域		市の支援による持続可能な運行
	デマンド型乗合タクシー	・高家地区 ・穴師・江包地区		交通事業者と協議の上、運行を確保
	タクシー			市の支援による持続可能な運行
	福祉タクシー			
	スクールバス			

1.4. 近年の社会動向

1.4.1 自動車の死亡事故の状況

- 近年、ブレーキとアクセルの踏み違い等による操作不適等による、工作物衝突や路外逸脱等、高齢者が運転する自家用車の交通事故が社会問題となっている。自家用車からバスをはじめとする公共交通に転換することにより、交通事故リスクを回避することができる。

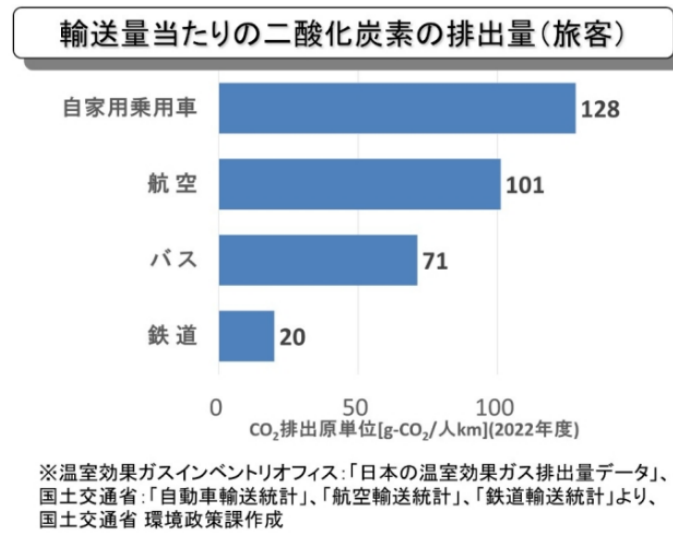


資料：交通安全白書（令和2年）

図 1.4.1 死亡事故の状況

1.4.2 交通モード別二酸化炭素の排出量

- 二酸化炭素の排出量をみると自家用乗用車が最も多く、公共交通である鉄道・バスは少ない。

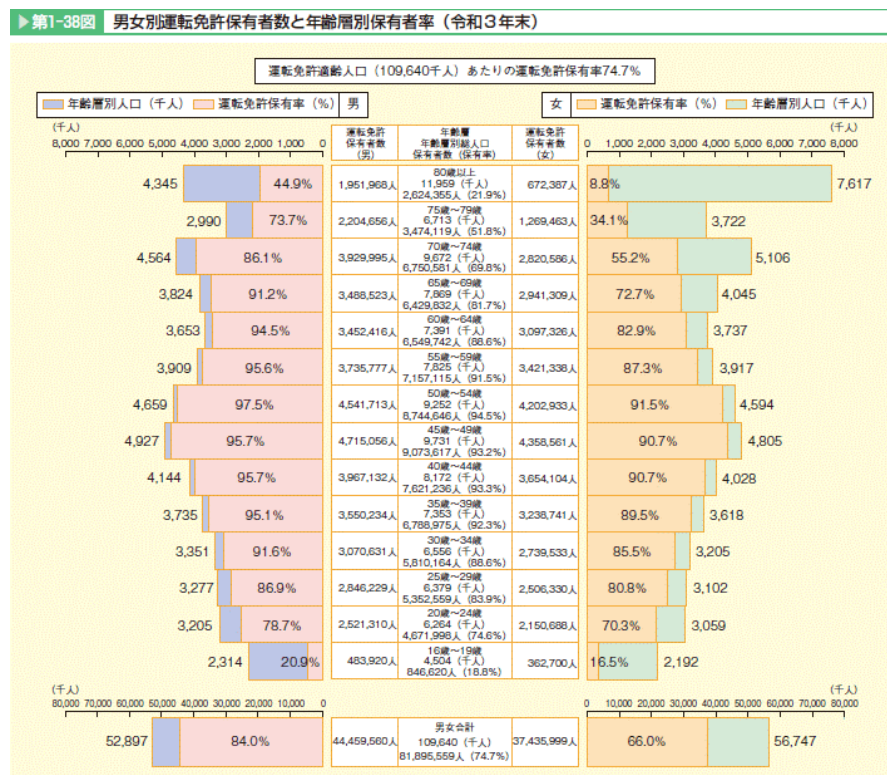


資料：国土交通省HP

図 1.4.2 交通モード別二酸化炭素の排出量

1.4.4 運転免許保有率

- 75 歳以上になると運転免許保有率が低くなる。
- 最も運転免許保有率が高い年齢層は、50～54 歳であり、その年齢層をピークに若い年齢層の運転免許保有率が低くなる。この理由として、経済的負担の考慮（免許取得費用、自動車の購入・維持の費用）、価値観の変化（自動車に対する興味の減少、他の趣味や活動への興味の増加）、ライフスタイルの変化（リモートワークやオンライン授業の普及）、必要性の低下（公共交通や自転車等での移動）、環境意識への配慮がある。



注 1 人口については、令和4年総務省統計資料「年齢（各歳）、男女別人口及び人口性比－総人口、日本人人口（令和3年10月1日現在）」による。
2 人口の千単位は四捨五入しているため、合計の数値と内訳が一致しない場合がある。

資料：交通安全白書（令和4年）

図 1.4.3 運転免許保有率

第2章 天理桜井線利用者アンケート調査

2.1 調査の概要

2.1.1 調査の目的

奈良交通バス天理桜井線の移動パターンや属性を把握するため、利用者を対象としたアンケート調査を行った。

2.1.2 調査方法・調査日

- 調査対象 奈良交通バス天理桜井線の全利用者
- 調査日 平日調査：令和6年7月1日（月）
休日調査：令和6年7月6日（土）
- 調査方法 乗車時に直接配布
- 回収方法 郵送回収

2.1.3 調査項目

- 個人属性（性別、年齢、職業、居住地、運転免許の保有、自由に使える移動手段）
- 調査票受取時の外出（利用区間・時刻、乗継の有無、外出目的、行き先、往復利用の有無）
- 普段の天理桜井線の利用（利用頻度、外出理由、代替交通手段）
- 天理桜井線の利用促進（必要な取組、要望、情報を得る媒体）
- 自由記述

2.1.4 調査票の配布・回収の状況

表 回答件数

平日	休日	合計
58 件	25件	83件

2.1.5 本報告書の数値の取り扱い等

- 図中の「N」は集計対象者数を示し、各選択肢の回答比率は「N」を集計母数として算出した。
- 比率はすべて、各設問の不明・無回答を含む集計対象者数（副問では当該設問回答対象者数）に対する百分率（%）を表している。1人の対象者に2つ以上の回答を求める設問（複数回答設問）では、百分率（%）の合計は、100.0%を超える場合がある。
- 百分率（%）は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示した。1つだけ回答を求める設問（単数回答設問）では、四捨五入の関係上各選択肢の百分率（%）の合計が100.0%にならない場合がある。
- 2つの選択肢を集約した場合（「大変満足」と「やや満足」を合計した『満足』など）は、当該選択肢の回答数の合計から割合を算出しているため、グラフに示した選択肢ごとに算出した割合の合計と一致しない場合がある。
- 本文や図表中の選択肢表記は、語句を簡略化している場合がある。
- 図中で0.0%の割合表記は、省略している場合がある。

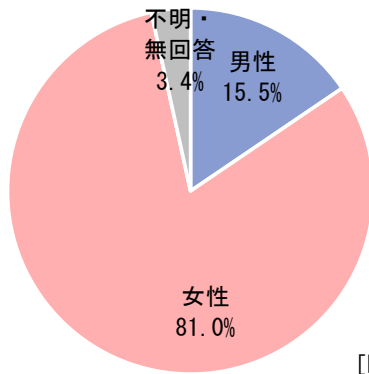
2.2 アンケート調査結果

質問 1 あなたご自身のことについておたずねします

①性別（１つに○）

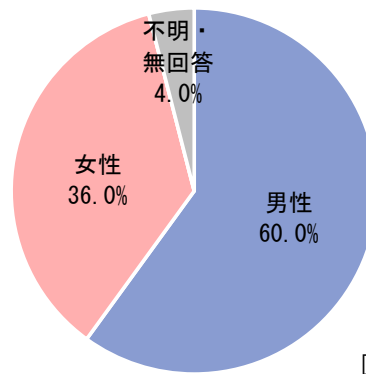
○平日は女性の利用が多く 8 割以上を占めているが、休日は男性の利用が 6 割と多くなっている。

平日



[N=58]

休日



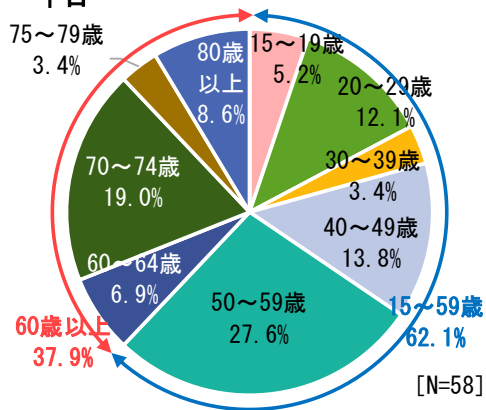
[N=25]

図 2.2.1 性別

②年齢（１つに○）

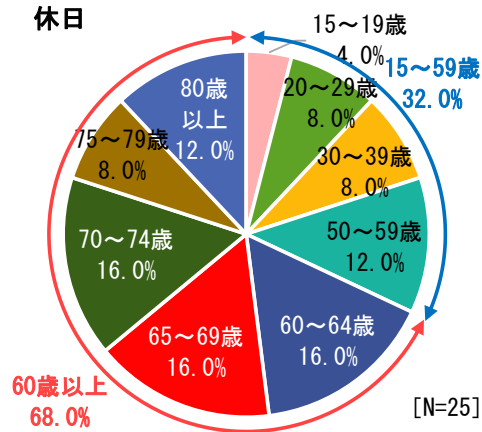
○平日は 15 歳～59 歳の利用が 6 割以上を占めているが、休日は 60 歳以上の利用が多く 7 割を占めている。

平日



[N=58]

休日



[N=25]

図 2.2.2 年齢

③ご職業（１つに○）

○平日・休日ともに「会社員・公務員・団体職員」が最も多く、次いで「アルバイト・パート」となっている。また、平日は「大学生・専門学校生」の利用が１割程度ある。

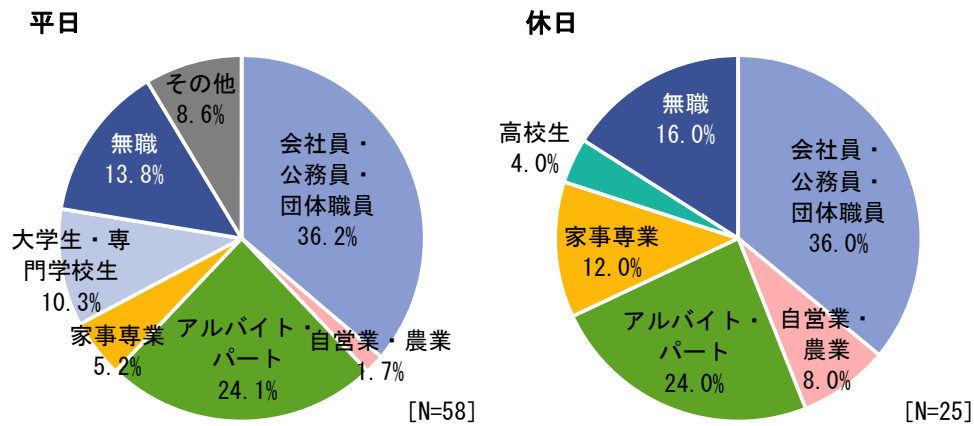


図 2.2.3 職業

③お住まいの郵便番号

○平日は、「天理市」が36.2%で最も多く、次いで「桜井市」の22.4%となっている。一方で、休日は「奈良県外」が約半数を占めている。

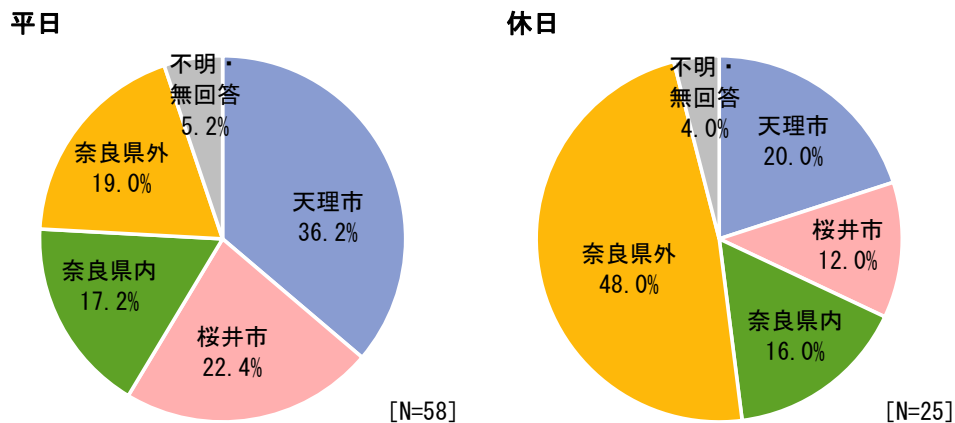


図 2.2.4 居住地

⑤運転免許の保有（１つに○）

○平日は、「持っていない」が34.5%で最も多いが、休日は「自動車運転免許あり」が半数以上を占めている。

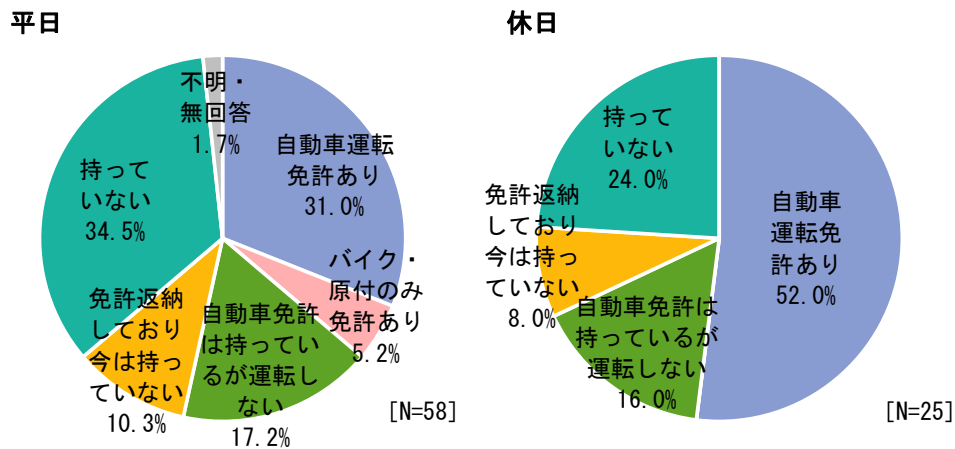


図 2.2.5 運転免許の保有

⑥あなたが比較的自由に使える移動手段（あてはまるものすべてに○）

○平日・休日ともに「自転車」が最も多い。一方で、2番目に多い移動手段は平日が「自由に使える手段はない」、休日は「自動車（自分で運転）」となっている。

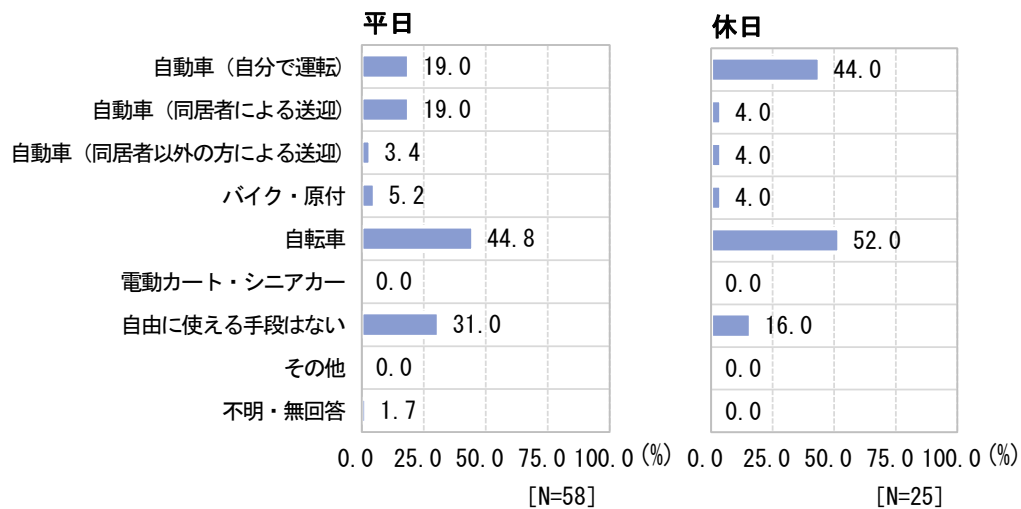
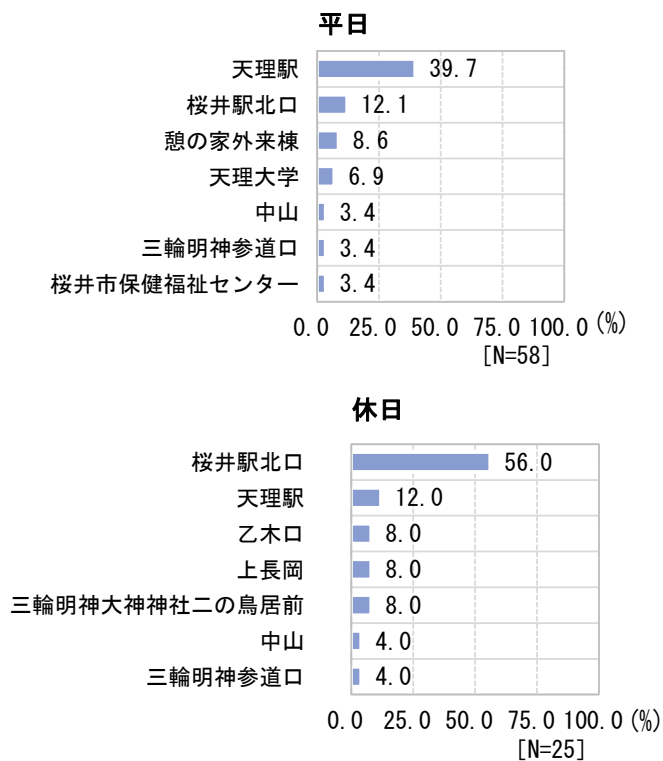


図 2.2.6 自由に使える移動手段

質問2 この調査票を受け取った時の外出（おでかけ）についておたずねします

①利用した天理桜井線の「利用区間」と「乗車時刻」を教えてください。

- 乗車バス停は、平日は「天理駅」が39.7%、休日は「桜井駅北口」が56.0%でそれぞれ最も多くなっている。
- 降車バス停は、平日は「天理大学」が20.7%、休日は「三輪明神大神神社二の鳥居前」が32.0%でそれぞれ最も多くなっている。
- 乗車時刻は、平日は「8～10時」が29.3%、休日は「10～12時」が40.0%でそれぞれ最も多くなっている。



※上位5位までを表示

図 2.2.7 乗車バス停

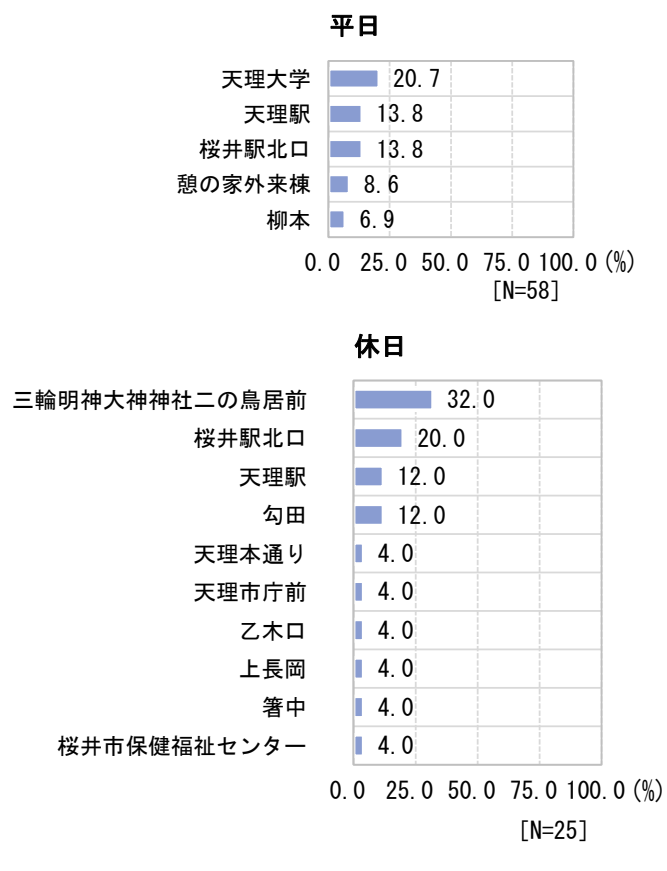


図 2.2.8 降車バス停

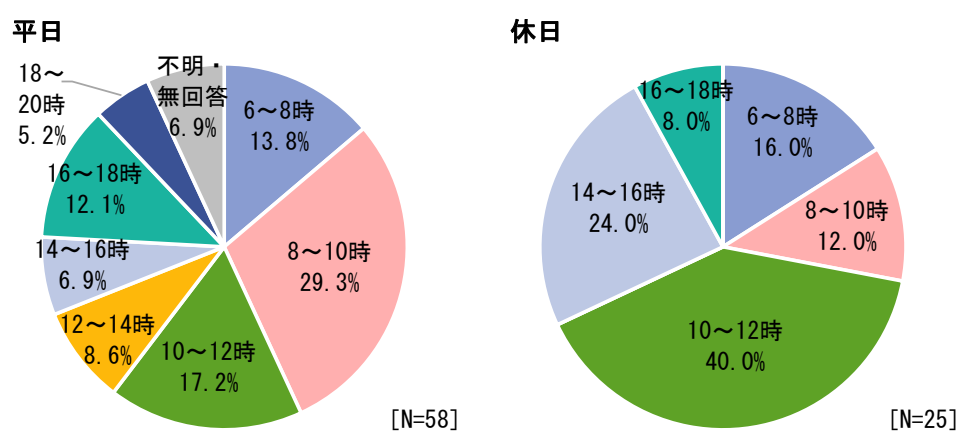


図 2.2.9 乗車時刻

②天理桜井線を利用した前後に鉄道や他の奈良交通バス、コミュニティバスなどを利用しましたか。(いずれかに○)

○他の交通機関は、平日が6割以上、休日が8割以上利用している。

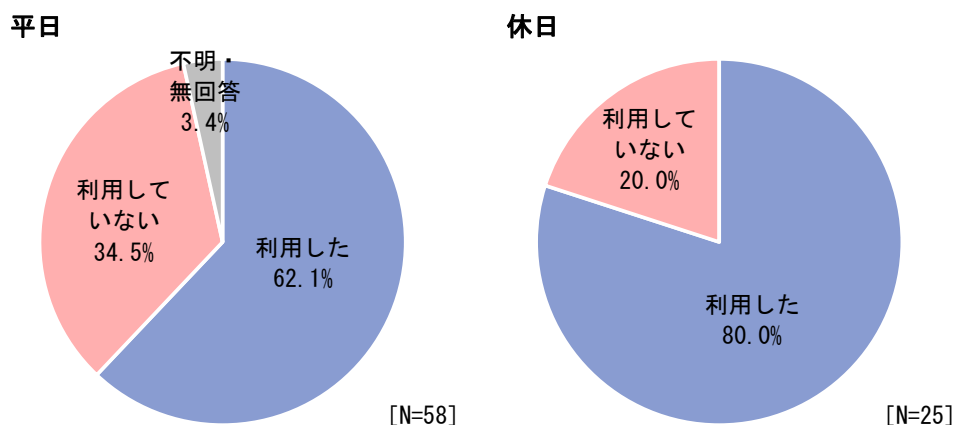


図 2.2.10 他の交通機関の利用の有無

※前後で利用した鉄道・バスなどを教えてください。(あてはまるものすべてに○)

②で「1. 利用した」と回答した人のみ

○利用した交通手段は、平日は「近鉄天理線」が44.4%で最も多く、次いで「近鉄大阪線」が36.1%となっている。対して、休日は「近鉄大阪線」の利用が半数を占めている。

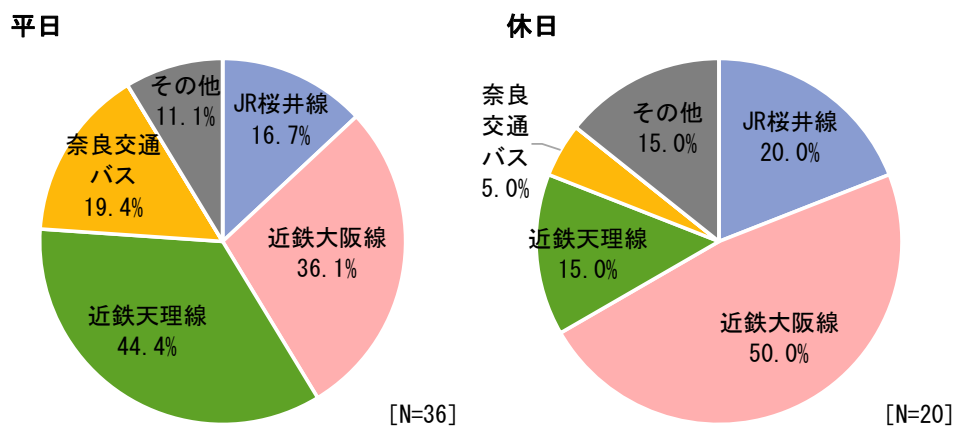


図 2.2.11 利用した鉄道やバス

③あなたが、天理桜井線で外出した主な「目的」は何ですか。（1つに○）

○外出目的は、平日は「通勤」が半数を占めている。対して、休日は「趣味・レジャー」が36.0%で最も多く、次いで「その他」（28.0%）となっている。

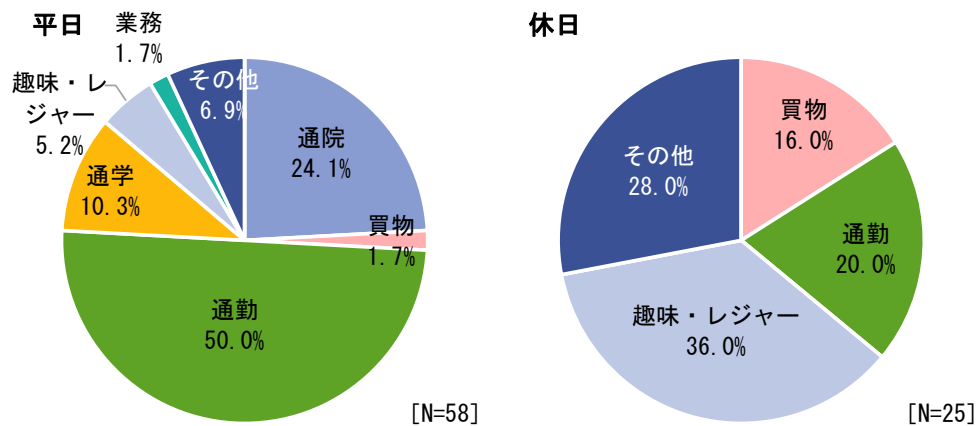


図 2.2.12 外出目的

④その主な「行き先」はどちらですか。（いずれかに○）

○行き先は、平日は「天理市内」が7割以上を占めている。一方で、休日は「天理市内」と「桜井市内」がそれぞれ40.0%となっている。

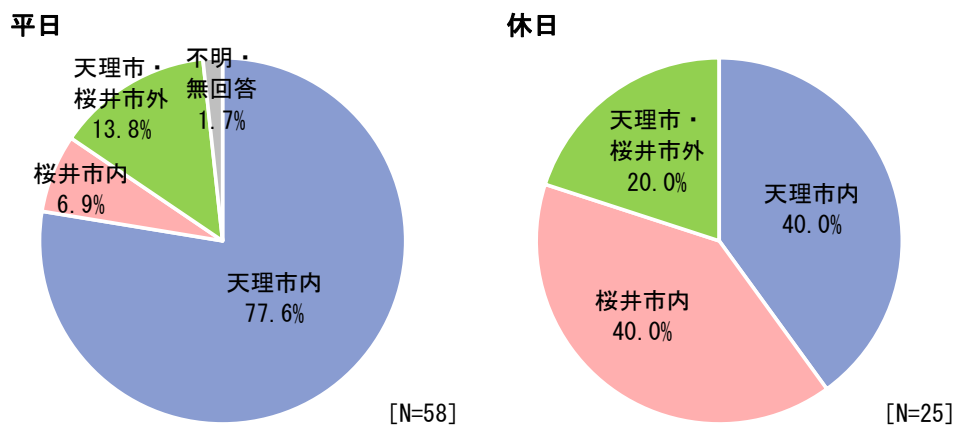


図 2.2.13 行き先

⑤天理桜井線を往復利用しましたか。(1つに○)

○平日は半数が往復利用をしているが、休日は往路のみの利用が半数を占めている。

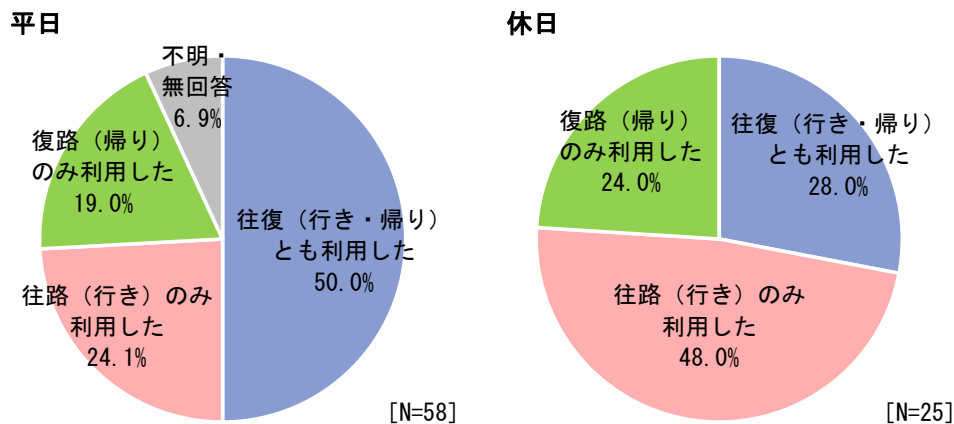


図 2.2.14 往復利用の有無

質問 3 普段の天理桜井線のご利用についておたずねします

①普段、天理桜井線を利用して外出する頻度は、どの程度ですか。(1つに○)

○外出頻度は、平日では「平日のみ毎日」と「その他」が最も多くなっている。対して、休日では「その他」が最も多く、「その他」の具体的な回答として「初めて利用した」や「数ヶ月に1度」などがある。

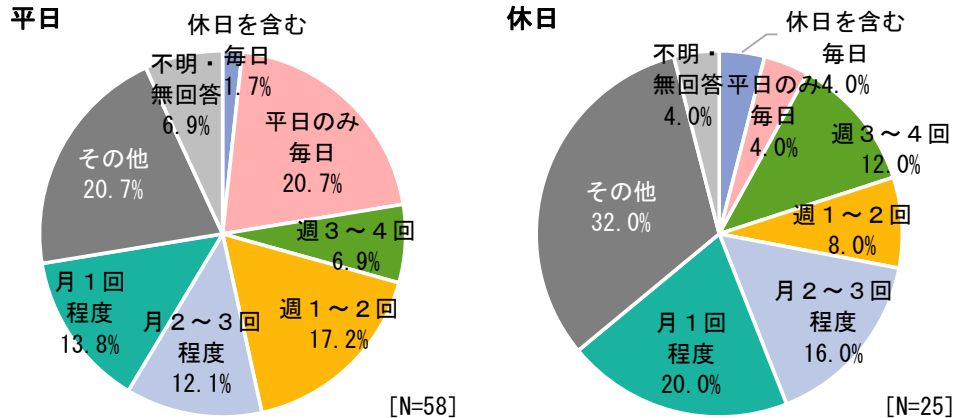


図 2.2.15 天理桜井線を利用しての外出頻度

②普段、天理桜井線を利用して外出する主な理由は何ですか。（あてはまるものすべてに○）

○外出到天理桜井線を利用する理由は、平日は「楽だから（疲れないから）」が43.1%で最も多く、次いで「目的地まで早く行けるから」と「他に交通手段がないから」がともに37.9%となっている。休日は、「目的地まで早く行けるから」が6割を占めている。

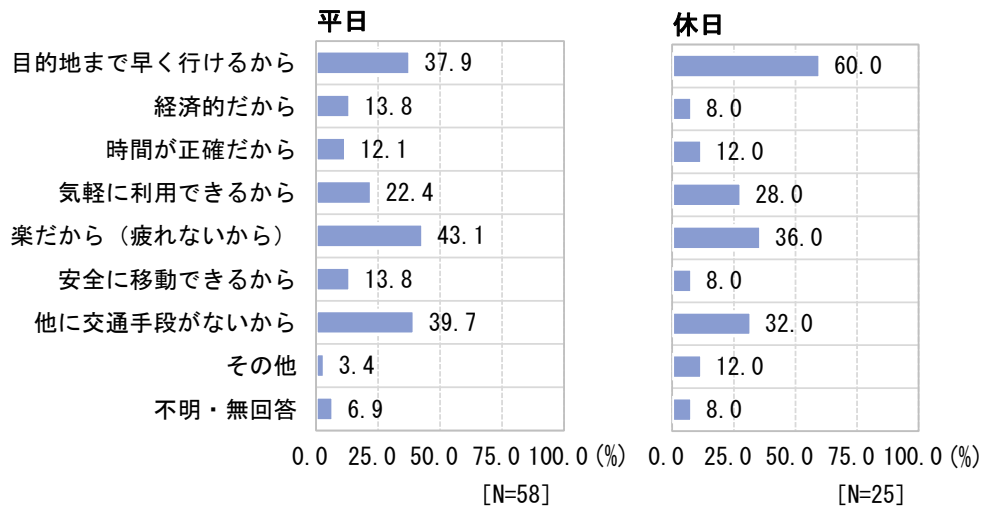


図 2.2.16 天理桜井線を利用して外出する理由

③天理桜井線が利用できない場合、代わりに利用する鉄道・バスなどがありますか。（1つに○）

○代替交通手段は、平日では「ない」が46.6%であるのに対し、休日では「ある」が6割となっている。

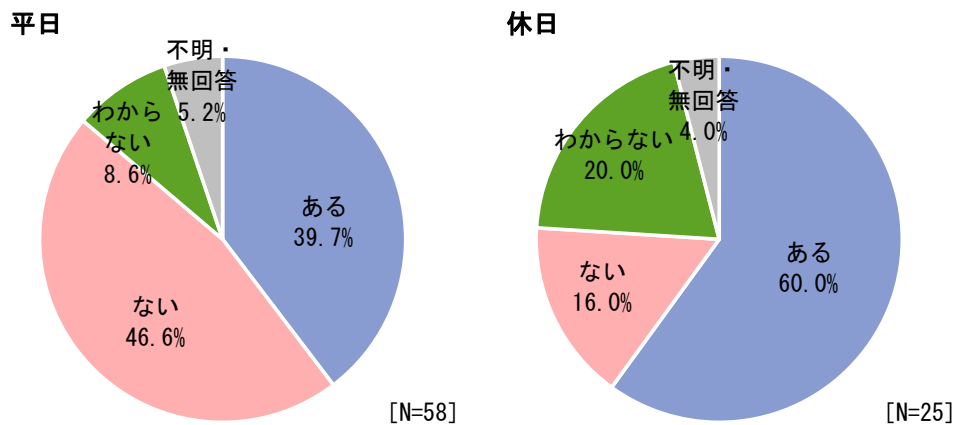


図 2.2.17 代替交通手段の有無

※利用できる鉄道・バスなどを教えてください。(あてはまるものすべてに○)

○代替交通手段は、平日・休日ともに「JR 桜井線」が7割程度を占めている。

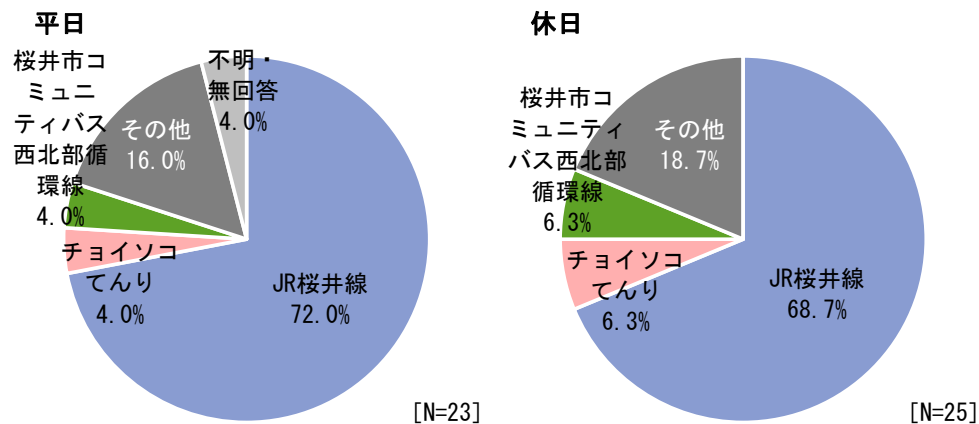


図 2.2.18 代替交通手段

※代わりに利用する場合にネックに感じることを教えてください。(あてはまるものすべてに○)

○代替交通手段を利用する際に困ることは、平日・休日ともに「出発地あるいは目的地から鉄道駅・バス停等まで遠い」と「運行本数が少ない」が多くなっている。

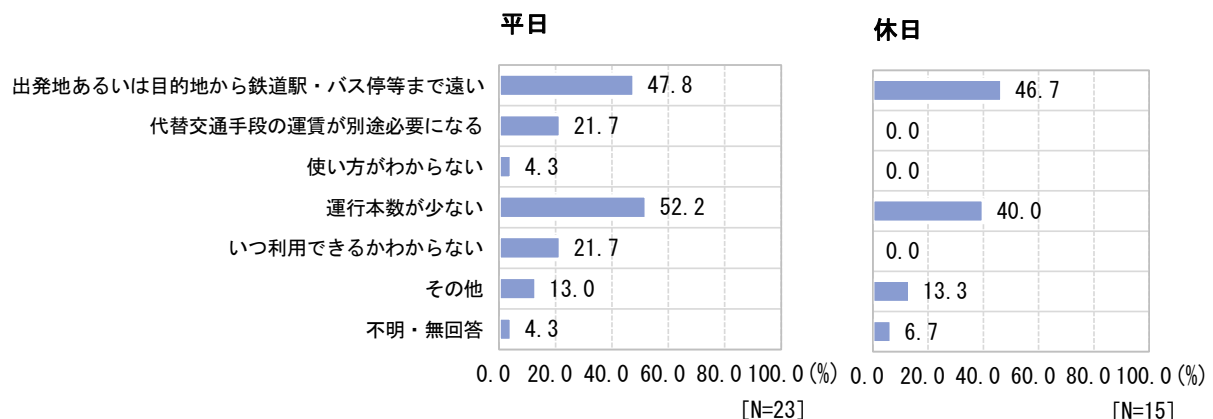


図 2.2.19 代替交通手段を利用する際に困ること

質問 4 天理桜井線の利用促進についておたずねします

①天理桜井線を多くの方々に利用してもらうための必要な取組に○をつけてください。(あてはまるものすべてに○)

○利用促進に必要な取組は、平日・休日ともに「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「鉄道との乗継を良くする」となっている。

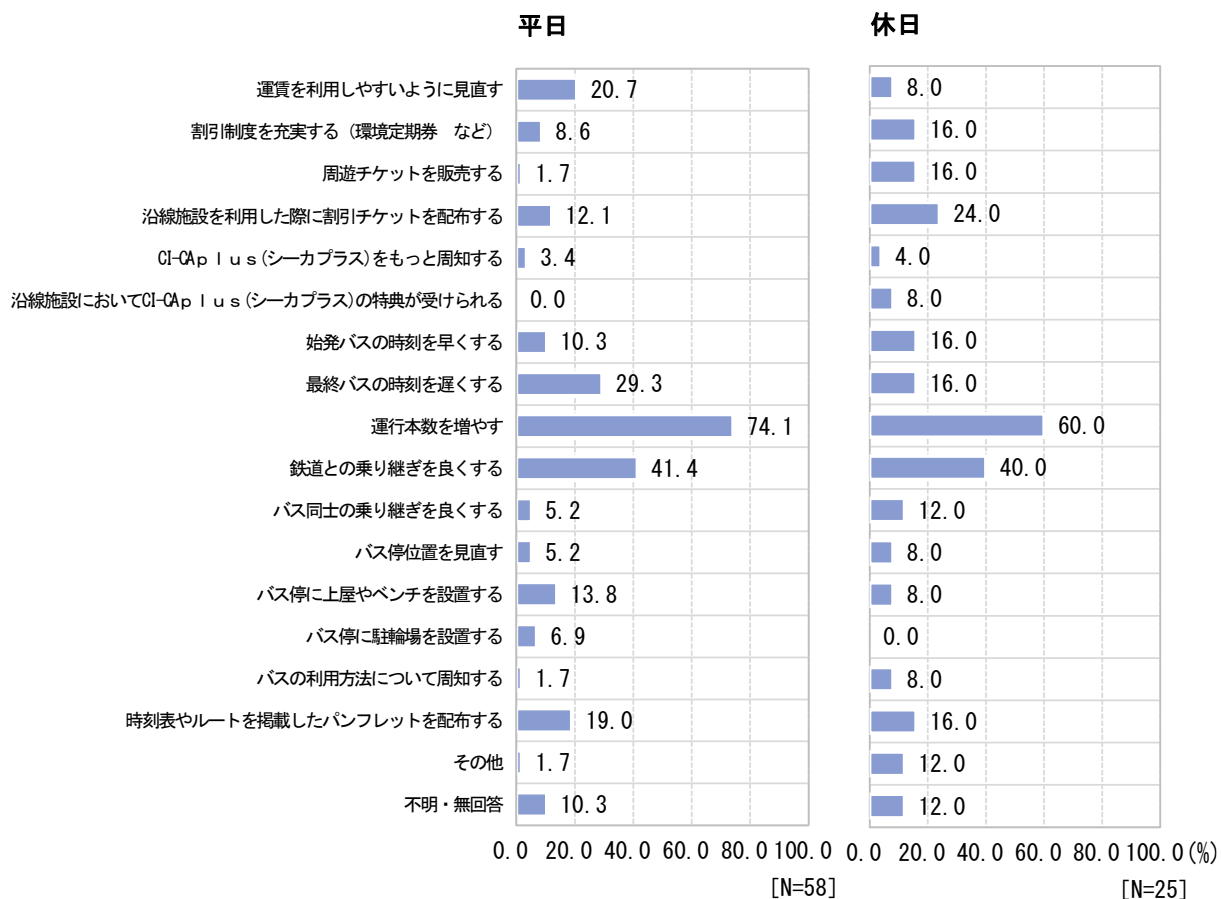


図 2.2.20 利用促進に必要な取組

②上記以外に要望がありましたらお書きください。

表 2.2.1 利用促進に必要な取組で選択肢以外の要望

分類	記述
増便 運行時間帯の拡大 [4件]	朝の運行本数を増やしてほしいです。
	復路（帰り）の利用はほぼありません。鉄道の時間に合わせたり、利用したい時間に本数を増やしてほしい。
	三輪明神参道口から桜井市保健福祉センターまでの間が長すぎる。桜井駅からの最終バスが19時台は早すぎる。大阪からの通勤の帰りに使いづらい。
	私はあまり利用していませんが娘は通学でたまに利用します。帰りのバスが早くに終わってしまうのでもう少し遅くまで運行してもらえると助かります。
乗継の改善 [3件]	バスの時間、早かったり遅かったりする。3分とかは早すぎる。
	近鉄到着（天理駅）と天理大を通るバスの天理駅出発時間を常に合わせてほしい。近鉄のダイヤ変更があったら、バスも連動して考えてほしい。
	近鉄線との乗継が非常に悪い。1、2分の違いで乗り継ぐことができる場合が多い。
ルート・バス停の増設 [2件]	イオンに行くルートがない。コカ・コーラとか温泉とかあちら方面のバスが何もない。ルートを増やしてほしい。
	石上神宮に停留所を設置してほしい（天理～桜井間のバス）。
バスの存続希望 [1件]	天気の良い日は申し訳ないのですが駅まで自転車を使います。しかし雨の日と通院の時はバスを利用するので乗客が少ない理由から運行が難しいのはわかります。でも足がない地域の者にはなくてはならない交通手段なのですみませんが廃線はしないようお願いします。
バスの小型化 [1件]	乗客に対してバスが大きすぎると思います。いつも数人しか乗っていません。もっと小さなバスでも良いと思います。
利用しない [1件]	コミュニティバスやチョイソコてんりのバス利用の仕方がよくわかりませんので利用していません。
その他 [2件]	バス停毎の観光スポットをもっと駅やWEBなどでアピールしてください（たくさんあるの）。
	コミュニティバスがなくなったので買物に行きにくくなった。

③天理桜井線を利用する際に情報を得る媒体について教えてください。(あてはまるものすべてに○)

○情報を得る媒体は、平日は「停留所に設置されている時刻表」、休日は「乗り換え案内アプリ」が最も多くなっている。

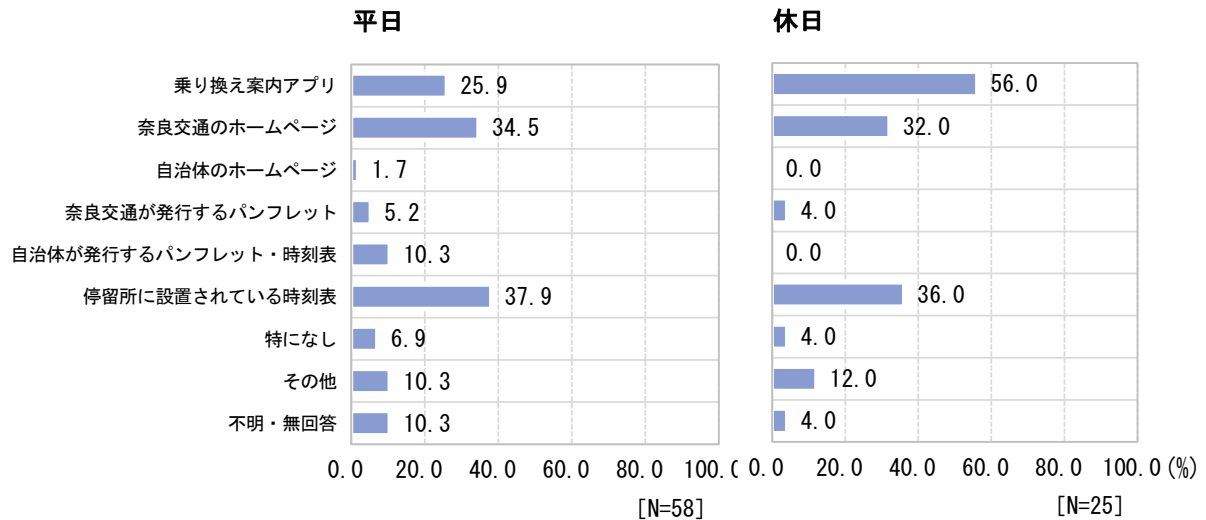


図 2.2.21 情報を得る媒体

最後に公共交通に関するご意見・ご要望をお聞かせください

表 2.2.2 公共交通に関する意見・要望（自由記述）

分類	記述
増便 運行時間帯の拡大 [7件]	夕方～夜（平日）の運行本数を増やしてほしいです。 大神神社、石上神宮、山の辺の道等でとても便利に利用しています。便が減ったりなくなると足が遠のいてしまいます。 小型のバスで良いから回数を増やしてほしい。よく利用する時間帯は1時間に2回あればありがたい。バスの運転手さんは老人に親切で嬉しく思っています。 なるべく1時間内に1本はバスを運行してほしい。 本数が増えたらありがたい。土日はほぼないですし。 通勤定期券を購入しているが、帰りはタクシーの利用が90%以上です。アンケートに回答しても反映されなければ意味なしです。 全体的に本数を増やしてほしいのと最終の時刻を遅くしてほしい。
バスの存続希望 [4件]	近い将来、介護されるには届かない中途半端な年代の移動難民が増えないことを希望します。子供連れの家族が利用できるようなBOX席1つあっても楽しいかな？若い人にも楽しく乗れるような…。ネットで発信されたら嬉しい。 今や車でどこへでも行けますが自転車の地域の者にとってはバスはなくてはならないし、免許を返納した者にとっては電車も大切。このような者にはなくてはなりません。いつもありがとうございます。 公共交通は足として重要な役割です。運転士不足などで運行本数が限られることもあるかと思いますができる限り残してほしいと思う。 天理桜井線はJRと経路がかぶるので利用者は少ないかもしれないが、少し路線を変えてでも存続してほしい。
ルート変更 [2件]	天理駅から天理大学経由のバスが柚之内町、竹之内町を通って桜井へ行ってくれと利用したい。 終点は三輪明神。
情報提供の方法 [2件]	バスの前払い、後払いをもっとわかりやすく示した方が良いと思う。 天気や込み具合とかで遅れる場合とか早くわかるといいかもしれません。
調査について [1件]	こちらの調査用紙を渡された際、イヤホンで音楽を聴いていたのですが、前置きもなく1人の調査員の方に突然話しかけられ、アンケート用紙を押し付けるような形で渡してこられたので驚きました。
その他 [2件]	いつも助かっています。ありがとうございます。 運賃値上げ以降、バスの利用回数を減らしました。残念です。

第3章 天理桜井線及び沿線地域等の課題

3.1. 天理市・桜井市・天理桜井線沿線地域

天理市及び桜井市の公共交通のあり方として、「住民の生活移動の確保」と「来訪者の移動の確保」の2つに大きく分けられる。

住民の生活移動の確保では、現状として「人口減少」や「高齢者の増加」、「一定のサービスレベルでのバス運行」がある。また、住民の生活移動の確保とともに、来訪者の移動の確保に共通する現状として、「自動車に大きく頼った移動」がある。

「自動車に大きく頼った移動」と「人口減少」が「バス利用者の減少」を招き、「一定のサービスレベルでのバス運行」と「バス利用者の減少」による収入減から「財政の負担」の問題を引き起こしている。また、「自動車に大きく頼った移動」により、「ロードサイドでの商業施設の立地」やそれによる「駅周辺の賑わいの衰退」、「交通渋滞の発生」、「観光資源の周遊の少なさ」の問題を引き起こしている。さらに、「自動車に大きく頼った移動」と「高齢者の増加」が、「高齢運転手の増加による交通事故の発生」と「免許返納者の移動支援」の問題を引き起こしている。

以上の問題を踏まえ、天理市・桜井市・天理桜井線沿線地域の課題としては、「自動車から公共交通への転換」や「交通費の最適化、他の収入源の確保」、「観光資源を周遊する仕組みの構築」、「高齢者の移動手段の確保」、「交通混雑の緩和」が挙げられる。

表 3.1.1 天理市・桜井市・天理桜井線沿線地域の課題

主な対象	公共交通のあり方	現状	問題	課題
住民	○住民の生活移動の確保	○人口減少 (1.3.1.人口・世帯数)	○バス利用者の減少 ○休日のバス利用者が少ない (1.1.4.天理桜井線の利用状況)	○自動車から公共交通への転換
			○ロードサイドでの商業施設の立地 ○駅周辺の賑わいの衰退 (1.1.2.沿線施設の立地)	
		○高齢者の増加 (1.3.1.人口・世帯数)	○高齢運転手の増加による交通事故の発生 (1.4.1.自動車の死亡事故の状況) ○免許返納者の移動支援 (1.4.3.運転免許保有率)	○高齢者の移動手段の確保
		○一定のサービスレベルでのバス運行 (1.1.3.天理桜井線の運行状況)	○財政の負担 (1.1.4.天理桜井線の利用状況)	○運行費の最適化 ○他の収入源の確保
		○自動車に依存したライフスタイル (1.3.3.発生集中交通量)	○交通渋滞の発生 (1.3.8.自動車交通)	○交通混雑の緩和
来訪者	○来訪者の移動の確保	○自動車利用が多い (1.3.7.観光)	○観光資源の周遊が少ない (1.3.7.観光)	○観光資源を周遊する仕組みの構築

※ () 内は、第1章で該当する項目

3.2. 天理桜井線

天理桜井線の役割に着目して現状や課題等について整理した表を次ページに示す。

その結果、主な課題として「利用に応じたバス運行」や「商業施設へのアクセス利便性の向上」、「沿線施設との連携」、「観光資源を周遊する仕組みの構築」が挙げられた。

天理桜井線の必要性については、天理桜井線の利用実態や天理桜井線が有する特徴として再整理したものを第4章に示す。また、天理桜井線の解決方法（案）の具体的内容について、天理桜井線の方
向性として整理したものを第5章に示す。

表 3.2.1 天理桜井線の課題

主な対象	天理桜井線の役割	平日 利用	休日 利用	現状 天理桜井線の現況	問題・主な特徴 天理桜井線の現況、 OD調査結果、アンケート調査結果	課題	解決方法（案）
住民	○通勤・通学の移動手段	◎	○	○天理駅－桜井駅間を運行 ○天理駅・桜井駅－天理大学間を運行 ○早朝・夕方に箸中-桜井駅間を運行	○鉄道駅最寄り停留所での乗降が多い ○市域を跨ぐ利用がある ○片道利用がいる ○箸中-桜井駅の利用が少ない ○自動車でのアクセスがある	○バスと鉄道の乗換しやすさ ○利用に応じたバス運行	○鉄道と乗換しやすいダイヤ設定の維持 ○箸中-桜井駅の運行本数等の最適化 ○公共交通利用促進策の実施 ○他の交通サービスの活用・導入
	○通院の移動手段	◎	－	○天理よろず相談所病院まで運行 (1.3.天理桜井線の運行状況)	○一定数の利用がある ○片道利用がいる ○市域を跨ぐ利用がある	○利用に応じたバス運行	○天理よろず相談所病院発着のバス運行の維持 ○公共交通利用促進策の実施
	○買い物の移動手段	△	△	○天理駅－桜井駅間を運行	○利用が少ない ○商業施設を経由しない ○駅周辺の商業施設が少ない	○商業施設へのアクセス 利便性の向上	○ルートの見直し（商業施設を経由） ○公共交通利用促進策の実施
	○趣味・レジャーの移動手段 ・その他目的の移動手段	△	△	○天理駅－桜井駅間を運行	○利用が少ない	○沿線施設との連携	○情報提供の充実
学生	○沿線の学校への移動手段 (天理大学)	○	－	○天理駅－天理大学間を運行	○利用が多い	○バスと鉄道の乗換しやすさ ○利用に応じたバス運行	○天理大学経由のバス運行の維持
通院客	○沿線に立地する病院への移動手段	○	－	○天理よろず相談所病院まで運行	○一定数の利用がある	○利用に応じたバス運行	○天理よろず相談所病院発着のバス運行の維持
観光客	○沿線に集積する観光資源への周遊手段 (大神神社、山の辺の道、天理トレイルセンター、古墳群 など)	△	◎	○天理駅－大神神社－桜井駅間を運行	○主に大神神社のアクセス手段として利用されている ○複数の観光資源が集積しているものの、周遊が少ない	○観光資源を周遊する仕組みの構築	○観光に特化した取組の実施（周遊観光のPR等）
その他 来訪客	○目的地への移動手段	△	△	○天理駅－桜井駅間を運行	○利用が少ない	○利用に応じたバス運行	○他の交通サービスの活用・導入

第4章 天理桜井線の必要性

4.1. 天理桜井線の利用実態

天理桜井線のOD調査と利用者アンケート調査結果より得られた平日及び休日の利用実態は以下のとおりである。

①平日

- ・主に通勤・通学、通院に利用されている（OD調査・利用者アンケート調査より）。
- ・通勤・通学の利用区間は、居住地・勤務地の最寄りバス停～天理駅・桜井駅、天理駅～天理大学に大きく分けられる。また通院の利用区間は、居住地の最寄りバス停・天理駅～憩の家外来棟である（OD調査結果より）。
- ・利用者総数約 300 人/日の内訳は、天理市内：約 230 人/日、桜井市内：約 40 人/日、天理市-桜井市を跨ぐ利用：約 30 人/日である。天理市-桜井市を跨ぐ利用：約 30 人/日は、地域間幹線系統補助の補助条件である輸送量 15～150 人/日に該当する（OD調査結果より）。
- ・天理市-桜井市を跨ぐ利用：約 30 人/日のうち、憩の家外来棟を発着とする利用は約 10 人である。

②休日

- ・主に通勤と観光に利用されている（OD調査・利用者アンケート調査より）。
- ・通勤の利用区間は、居住地・勤務地の最寄りバス停～天理駅・桜井駅であり、観光の利用区間は、大神神社～桜井駅である（OD調査結果より）。
- ・利用者総数は約 100 人/日の内訳は、天理市内：約 20 人/日、桜井市内：約 70 人/日、天理市-桜井市を跨ぐ利用：約 10 人/日である。（OD調査結果より、但し観光利用は季節変動があることに留意する必要あり）。
- ・天理桜井線沿線には、観光資源が集積しているものの、市域をまたいで周遊している人が少ない。また、観光目的の交通手段として、自動車が主に利用されている。
- ・利用者から、天理桜井線が利用できない場合、代わりに利用できる鉄道・バスがないとの回答が半数を占める。また、代わりに利用できる鉄道・バスとして JR 桜井線との回答はあるものの、ネックに感じることで出発地・目的地から鉄道駅が遠いとの意見が多い（利用者アンケート調査結果より）。

4.2. 天理桜井線が有する特徴

4.2.1 JR 桜井線と比較した場合

①役割（都市間交通・地域内交通）

JR 桜井線と天理桜井線を比較した結果を下表に示す。

JR 桜井線は都市間交通の役割、すなわち天理市と桜井市のほか、奈良市、橿原市等と複数の都市を結ぶ役割を担っており、天理市・桜井市においては 2.0km 前後の間隔で 6 駅が設置されている。それに対して、天理桜井線は都市間交通と地域内交通の役割、すなわち天理市と桜井市の 2 都市を結ぶ役割と、鉄道駅や病院、大学、公共施設、観光資源のアクセス手段としての役割を担う。

運行本数は、JR 桜井線が平日 27 往復、休日 31 往復であるのに対し、天理桜井線は最も多い天理駅－桜井駅間で平日 11.5 往復、休日 6 往復であり、JR 桜井線の方が多い。サービスレベルからみても、JR 桜井線は都市間交通（複数の都市を結ぶ）の役割を担い、天理桜井線は主に地域内交通の役割を担う。

表 4.2.1 JR 桜井線と天理桜井線の比較

移動手段	役割	運行区間	運行本数		鉄道駅数・停留所数	アクセス手段	主な利用者
			平日	休日			
JR 桜井線 【都市間交通】	・奈良市・天理市・桜井市・橿原市・大和高田市を結ぶ	奈良駅－高田駅間 (29.4km)			14 駅		—
		うち天理駅－桜井駅 (10.1km)	27 往復	31 往復	6 駅 (駅間 2.0km 前後)	徒歩 自転車	・JR 桜井線の鉄道駅を経由し目的地に向かう住民
天理桜井線 【都市間交通】 【地域内交通】	・天理市と桜井市を結ぶ ・天理駅と桜井駅までのアクセス手段 ・病院・大学・公共施設へのアクセス手段 ・観光資源へのアクセス手段	主に天理駅－桜井駅間 (12.2km)	憩の家外来棟-天理駅 往 4 本、復 5 本 天理駅-桜井駅 往 12 本、復 11 本 天理駅-天理大学 往 6 本、復 5 本 箸中-桜井駅 往 3 本、復 1 本	天理駅-桜井駅 6 往復 箸中-桜井駅 往 1 本、大神神社-桜井駅 10 往復	31 停留所 (停留所間 0.1~1.0km)	徒歩	・沿線の目的地に向かう住民 ・近鉄桜井駅・近鉄天理駅を経由し目的地に向かう住民 ・沿線の目的地に向かう従業者・来訪者 ・沿線の観光資源に向かう観光客

②他の公共交通との乗換しやすさ

JR 桜井線の課題として、他の公共交通との乗換のしやすさがある。具体的には、天理駅・桜井駅は駅前にロータリーが整備され、バスの停留所やタクシー乗り場、自家用車の乗降場が設置されているが、長柄駅・柳本駅・巻向駅・三輪駅にはそのような施設がなく、**他の交通手段との乗換がしにくい環境**にある。（JR 桜井線の現況より）

③移動時間・運賃（桜井駅～天理駅～憩の家外来棟）

柳本駅と三輪駅は相対式ホームであり、行き先によって跨線橋を渡る必要があるものの、エレベーター等が設置されておらず、**高齢者にとって負担を感じる構造にある**。（JR 桜井線の現況より）

天理駅・桜井駅は駅周辺に施設集積があるが、長柄駅・柳本駅・巻向駅・三輪駅にはそうした施設がなく、**待ち時間を有効に活用できない環境**にある。（天理桜井線の現況より）

桜井駅～天理駅～憩の家外来棟の移動の場合、天理桜井線より JR 桜井線と路線バスを利用した方が運賃は安価であるものの乗換抵抗が生じるため、**乗換を負担に感じる人は天理桜井線を利用**すると考えられる。（天理桜井線の現況より）

表 4.2.2 桜井駅～天理駅～憩の家外来棟の移動

	運賃	所要時間
天理桜井線のみ	690 円	35 分
JR 桜井線 ・ 路線バス	460 円 (JR : 240 円 + 220 円)	39 分 (乗車 19 分)

4.2.2 天理桜井線を他の交通モードで代替した場合

天理桜井線と天理桜井線を JR 桜井線、コミバス・デマンド交通で代替した場合のメリット・デメリットを表に示す。利用者・地点間移動・アクセス・乗換・予約の5つの視点から整理を行った。

JR 桜井線が天理桜井線より優位であるものは、「天理駅～桜井駅の移動のしやすさ」や「JR との乗換」、劣位であるものは、「高齢者等の利用しやすさ」や「天理駅～桜井駅間にある停留所へのアクセスしやすさ」、「乗降場所までのアクセスしやすさ」がある。

コミバス・デマンド交通が天理桜井線より優位であるものは、「乗降場所までのアクセスしやすさ」や「乗換時間の過ごしやすさ」、劣位であるものは、「利用者人数の対応」や「天理駅～桜井駅の移動しやすさ」、「予約の必要」がある。

これらを踏まえると、都市間移動に重きを置く場合は JR 桜井線、少人数での地域内移動に重きを置く場合はコミバス・デマンド交通が適当と考えられる一方で、**ある程度の人数での利用者を対象とした地域内移動に重きを置く場合は天理桜井線が適当**と考えられる。

表 4.2.3 天理桜井線と天理桜井線の代替交通を JR 桜井線、コミバス・デマンド交通とした場合のメリット・デメリット

		天理桜井線【都市間交通】【地域内交通】	代替交通	
			JR 桜井線【都市間交通】	コミバス・デマンド交通【地域内交通】
利用者	利用者人数の対応	○ ・乗車人数 70～80 人/台のため大人数に対応できる	○ ・乗車人数 130～160 人/両のため大人数に対応できる	△ ・乗車人数は、コミバスは 20 人/台、デマンド交通はそれより少なく、大人数に対応できない
	高齢者等の利用しやすさ	○ ・道路上で乗り降りするため負担が少ない	△ ・天理駅・桜井駅にはエレベーターが設置されているが、相対式ホームで跨線橋のある柳本駅と三輪駅には設置されておらず負担が生じる	○ ・道路上で乗り降りするため負担が少ない
地点間移動	桜井駅～憩の家外来棟の移動しやすさ	○ ・移動時間 35 分、運賃 690 円で移動できる	○ ・移動時間 39 分（乗車時間 19 分）、運賃 460 円と天理桜井線よりも安価で移動できるものの、乗換抵抗（乗換時間や乗換移動等の抵抗）が生じる	○ ・市域を跨ぐ場合は調整が必要 ・各市で運行した場合は乗換抵抗が生じる
	天理駅～桜井駅の移動しやすさ	○ ・移動時間 29 分、運賃 690 円で移動できる	◎ ・移動時間 15 分、運賃 240 円と天理桜井線よりも短時間かつ安価で移動することができる	△ ・市域を跨ぐ場合は調整が必要 ・各市で運行した場合は乗換抵抗が生じる
アクセス	天理駅～桜井駅間にある停留所へのアクセスしやすさ	○ ・アクセスしやすい	△ ・鉄道駅から停留所までの移動が必要	○ ・停留所に停留所や乗降場を設置した場合は移動しやすい
	乗降場所までのアクセスしやすさ	○ ・停留所が 0.1～1.0km 間隔で設置されていることから徒歩でアクセスしやすい	△ ・鉄道駅が 2.0km 前後で設置されているため、徒歩のほか、自転車・自動車等でアクセスすることになる ・バスやタクシーは、天理駅・桜井駅には駅前のロータリー整備によりアクセスしやすいが、長柄駅・柳本駅・巻向駅・三輪駅にはない	◎ ・コミバスで天理桜井線と同様の停留所を設置した場合は徒歩でアクセスしやすい ・デマンド交通の場合、状況に応じて乗降場を複数設置することができ徒歩でアクセスしやすくなる
乗換	近鉄との乗換	○ ・天理駅・桜井駅前に停留所があり乗換できる	○ ・JR 桜井駅・JR 天理駅で乗換できる	○ ・天理駅・桜井駅前に停留所・乗降場を設置した場合は乗換できる
	JR との乗換	○ ・天理駅・桜井駅前に停留所があり乗換できる	◎ ・乗換なしで利用できる	○ ・天理駅・桜井駅前に停留所・乗降場を設置した場合は乗換できる
	乗換時間の過ごしやすさ	◎ ・天理駅・桜井駅周辺に施設等が集積しており、待ち時間を有効活用できる	○ ・天理駅・桜井駅周辺に施設等が集積しているが、それ以外の 4 駅（長柄・柳本・巻向・三輪）にはそのような施設がない	◎ ・天理駅・桜井駅前に停留所や乗降場を設置した場合は 2 駅周辺に施設等が集積しており、待ち時間を有効活用できる
予約	予約の必要	○ ・定時定路線のため予約の必要はない	○ ・定時定路線のため予約の必要はない	△ ・コミバスの場合は定時定路線のため予約の必要はないが、デマンド交通の場合は予約が必要
	評価	◎1 ○9 △0	◎2 ○5 △3	◎2 ○5 △3

4.3. 天理桜井線を必要とする理由

天理桜井線及び沿線地域等の現況整理や課題、天理桜井線の利用実態（天理桜井線のOD調査、利用者アンケート調査結果）、天理桜井線が有する特徴から、天理桜井線を必要とする理由をまとめると以下のとおりである。

- ・天理桜井線は、住民の生活交通、学生の通学手段、通院客の通院手段として主に利用されていること、天理市-桜井市を跨いだ利用が一定数あることが明らかとなったことから、住民の移動手段の一つとして運行を維持していくことが必要である。また、観光客の周遊手段としての役割を担うためにも、運行を維持していくことが必要である。
- ・天理桜井線は、JR 桜井線と並行しているものの、JR 桜井線は都市間交通、天理桜井線は地域内交通と、それぞれが担う役割が異なる。また、天理桜井線は地域内交通の役割を担うことから、主要駅である天理駅・桜井駅での乗換がしやすいように工夫されている。さらに、桜井駅～天理駅～憩の家外来棟の移動においては、天理桜井線のみ利用の方が JR 桜井線と路線バスを利用するより運賃が高いものの、所要時間は大きく変わらないこと、また乗り降りが少ない等から利用する人が存在する。
- ・天理桜井線の代替交通としてコミバスやデマンド交通を導入した場合、乗車人数が少なくなること、天理市と桜井市で個々に運行した場合には乗換が発生すること、デマンド交通の場合は予約が必要であることから、ある程度の人数での利用者を対象とした地域内移動を重きに置く場合は天理桜井線が適当と考えられる。
- ・天理市・桜井市の現状として、自動車に依存したライフスタイルがある（代表交通手段において公共交通の分担率が1割（うちバスは1～2%）であるのに対し自動車は6割、天理市～桜井市間移動については公共交通の分担率が1～2割（うちバスは5%）であるのに対し自動車は7～8割）。このため、少しでも自動車から公共交通への転換を行うことにより、バス運行が継続できることが想定される。

以上のことから、地域内交通の役割を担う天理桜井線の運行は有効かつ適当であり、住民の移動手段の一つとして運行を維持していく必要がある。

但し、天理桜井線が国や県の補助要件を満たさなくなった結果や、世界的な原油価格の高騰や感染症拡大による利用者の減少等の社会情勢の変化により運行費が増加した結果により、天理市と桜井市の財政負担が増大した場合は、運行本数等のサービスレベルの検討等を行う。

第5章 天理桜井線の方向性

5.1. 概要

第3章で、主な課題として「利用に応じたバス運行」や「商業施設へのアクセス利便性の向上」、「沿線施設との連携」、「観光資源を周遊する仕組みの構築」を挙げた。それら課題に対する対応、すなわち天理桜井線の方向性としては、「国・奈良県の運行補助がある場合」と「国・奈良県の運行補助がない場合」の2パターンが考えられる。

「国・奈良県の運行補助がない場合」とは、国の補助要件※1や奈良県の補助要件※2を満たさなくなった（満たさない状況が続いた）場合、国や奈良県からの補助がなくなり、天理桜井線の運行費を天理市と桜井市で負担することをいう。例えば、国と奈良県の補助金額を1,200万円と仮定し、それがなくなった場合、天理市は約690万円、桜井市は約510万円（令和5年値を参考）を負担することになる。

また、天理桜井線が国の補助要件を満たさなくなった場合、桜井市は補助対象地域間幹線バス系統がなくなるため、フィーダー補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を受けられなくなる。すなわち、桜井市で運行しているコミュニティバスは、国からの補助を受けることができなくなり、桜井市がコミュニティバスの運行費を全額負担することになる。

※1 国の補助要件（地域間幹線系統補助）

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり、
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること（平成13年3月31日時点で判定）
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
 - ・経常赤字が見込まれること

※2 奈良県の補助要件

移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築に関するメルクマークとして、5つの指標を設定している。天理桜井線は、そのうち収支率の基準のみ満たしていない。

【天理桜井線のバスカルテ】

バスカルテ		1便あたり利用者数		平均乗車密度		最大乗車人員		収支率		利用者一人あたりの行政負担額	
		【基準】3人以上		【基準】2人以上		【基準】10人以上		【基準】40%以上		【基準】2,000円以下	
天理桜井線	令和5年度	9.5	○	2.5	○	28	○	37.1	×	396	○
	令和4年度	7.9	○	2.1	○	43	○	34.7	×	485	○

5.2. 国・奈良県の運行補助がある場合

国・奈良県の運行補助がある場合は、天理桜井線の維持を前提とした取組を実施する。具体的には、より多くの人に利用してもらうために、ルートの見直しや、利用が少ない時間帯については減便等を行う。また、これまで実施してきた利用促進策の継続や新たな利用促進策の検討を行う。

【天理桜井線】

①集客施設へのアクセス可能なルートの見直し ※利用促進策・運行費増

- ・商業施設へのアクセス可能なルートの見直しを行う。具体的には、イオンタウン天理、イオン桜井店等を経由するルートを検討、実施する。これにより、買い物利用を見込む。

②平日・午前の天理大学を經由しての運行 ※利用促進策・運行費増

- ・10 時台の文系統（天理駅-天理大学）を 61 系統（天理駅-天理大学-桜井駅）として運行する。これにより、通学利用のほか、その他の利用も見込む。

③59 系統（箸中-桜井駅）の運行本数等の最適化 ※運行費減

- ・平日・休日とも利用者の少ない、6・7 時台・19 時台の 59 系統（箸中-桜井駅）を運行本数等の最適化を行う。

④休日の 62 系統・63 系統の運行本数等の最適化 ※運行費減

- ・休日は住民の利用が少ないことから、62 系統（天理駅-桜井駅）、63 系統（天理駅-大神神社-桜井駅）の運行本数等の最適化を行う（その代わり臨系統（大神神社-桜井駅）は増便する）。

口見直し案（平日）

系統	始点	経由	終点		6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	計		
61	天理駅	天理大学	桜井駅北口	運行本数			1	2		②									3		
				利用者数			24	15											40		
				OD調査利用者数			26	20											46		
				天理市内移動			25	16											41		
				桜井市内移動			1	4											5		
				市外移動			0	0											0		
62	天理駅	-	桜井駅北口	運行本数	1	1										1	2		5		
				利用者数	4	6											7	8		26	
				OD調査利用者数	6	7											8	7		28	
				天理市内移動	2	5											3	5		15	
				桜井市内移動	4	1											2	1		8	
				市外移動	0	1											3	1		5	
64	憩の家 外来棟	天理駅	桜井駅北口	運行本数						1	1	1		1					4		
				利用者数						5	12	8		8						33	
				OD調査利用者数						6	11	7		3						27	
				天理市内移動						4	6	5		1						16	
				桜井市内移動						0	2	1		0						3	
				市外移動						2	3	1		2						8	
59	箸中	-	桜井駅北口	運行本数	2	1	③												3		
				利用者数	3.6	1.6														5.2	
				OD調査利用者数	5	3														8	
				天理市内移動	-	-														-	
				桜井市内移動	5	3														8	
				市外移動	-	-														-	
文	天理駅	-	天理大学	運行本数			1		1		1		1		1	1			6		
				利用者数			-		-		-		-		-	-				0	
				OD調査利用者数			10		23		11		1		1	0				46	
				天理市内移動			10		23		11		1		1	0				46	
				桜井市内移動			-		-		-		-		-	-				-	
				市外移動			-		-		-		-		-	-				-	
61	桜井駅北口	天理大学	天理駅	運行本数									1		1	1			3		
				利用者数										7		6	9			22	
				OD調査利用者数										4		11	9			24	
				天理市内移動										3		9	9			21	
				桜井市内移動										0		0	0			0	
				市外移動										1		2	0			3	
62	桜井駅北口	-	天理駅	運行本数	1							1					1		3		
				利用者数	7							3						2		13	
				OD調査利用者数	9							2						1		12	
				天理市内移動	4							2						0		6	
				桜井市内移動	1							0						1		2	
				市外移動	4							0						0		4	
64	桜井駅北口	天理駅	憩の家 外来棟	運行本数			1	1	2		1								5		
				利用者数			22	9	16		10									57	
				OD調査利用者数			24	11	8		8									51	
				天理市内移動			13	7	8		1									29	
				桜井市内移動			7	3	0		4									14	
				市外移動			4	1	0		3									8	
59	桜井駅北口	-	箸中	運行本数													③	1	1		
				利用者数															0.8	0.8	
				OD調査利用者数															2	2	
				天理市内移動															-	-	
				桜井市内移動															2	2	
				市外移動															-	-	
文	天理大学	-	天理駅	運行本数					1		1		1		1		1		5		
				利用者数					-		-		-		-		-			0	
				OD調査利用者数					1		9		9		17		17		7		51
				天理市内移動					1		9		9		17		17		7		51
				桜井市内移動					-		-		-		-		-		-		-
				市外移動					-		-		-		-		-		-		-

口見直し案（休日）

系統	始点	経由	終点		6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	計
62	天理駅	-	桜井駅北口	運行本数		1		1								1		④	3
				利用者数		4		4								3			10
				OD調査利用者数		2		3								5			10
				天理市内移動		1		2								1			4
				桜井市内移動		2		0								2			4
				市外移動		0		1								2			3
63	天理駅	三輪明神 大神神社 二の鳥居前	桜井駅北口	運行本数						1		1		1					3
				利用者数						5		3		2					9
				OD調査利用者数						8		6		2					16
				天理市内移動						2		3		0					5
				桜井市内移動						6		3		2					11
				市外移動						0		0		0					0
59	箸中	-	桜井駅北口	運行本数	1	③													1
				利用者数	1														1
				OD調査利用者数	2														2
				天理市内移動	-														-
				桜井市内移動	2														2
				市外移動	-														-
臨時	三輪明神 大神神社 二の鳥居前	-	桜井駅北口	運行本数					2	1	2		2	2	1				10
				利用者数					-	-	-		-	-	-				0
				OD調査利用者数					5	2	1		5	13	1				27
				天理市内移動					-	-	-		-	-	-				-
				桜井市内移動					5	2	1		5	13	1				27
				市外移動					-	-	-		-	-	-				-
62	桜井駅北口	-	天理駅	運行本数	1		1								1	④			3
				利用者数	4		4								2				9
				OD調査利用者数	4		4								2				10
				天理市内移動	3		1								2				6
				桜井市内移動	0		3								0				3
				市外移動	1		0								0				1
63	桜井駅北口	三輪明神 大神神社 二の鳥居前	天理駅	運行本数					1		1		1						3
				利用者数					3.5		3		3.5						10
				OD調査利用者数					5		3		5						13
				天理市内移動					1		0		3						4
				桜井市内移動					2		3		1						6
				市外移動					2		0		1						3
臨時	桜井駅北口	-	三輪明神大 大神神社 二の鳥居前	運行本数				1	1	2	1	1	1	2	1				10
				利用者数				-	-	-	-	-	-	-	-				0
				OD調査利用者数				2	7	5	0	1	4	1	0				20
				天理市内移動				-	-	-	-	-	-	-	-				-
				桜井市内移動				2	7	5	0	1	4	1	0				20
				市外移動				-	-	-	-	-	-	-	-				-

【天理市・桜井市共通】

○これまでの利用促進策の継続

- ・地域住民及び観光客を対象とした利用促進策を引き続き実施する。

※橙色の網掛けの事業は、力を入れて取り組む必要があるもの（濃い色のものは特に）。

表 5.2.1 現在実施している利用促進策

対象	事業名	事業内容	実施主体
共通	バスロケーションシステムの導入及び導入支援	奈良交道路線バスの全線においてバスの位置情報をスマートフォン等で提供及び導入支援	奈良交通、奈良県
	バス情報表示装置の設置	天理駅、天理よろづ相談所病院外来診療棟へのバス情報表示装置の設置を検討	奈良交通
沿線住民	地域住民への公共交通の情報提供	公共交通時刻表の作成・配布及び広報誌などを活用した地域住民への公共交通の情報提供	天理市、桜井市、奈良交通
	通学定期券の利用可能範囲の拡大	通学定期券と同じ割引率で、通学以外の目的にも利用できる「学生（通学）定期券」を販売	奈良交通
	新たな高齢者向け割引定期券の販売	社会実験（H29年度）の実施結果を踏まえ、新たな高齢者向け割引定期券（ゴールドパス）の販売。	奈良交通
	自動継続型金額式ＩＣカード定期券「CI-CA plus」の利用促進	・令和５年３月より販売を開始している自動継続型金額式ＩＣカード定期券「CI-CA plus」の普及のためのPRを実施	奈良交通、桜井市
	駅・バス停までの自家用車送迎を公共交通に転換するとともに利用促進策の実施	駅・バス停への送迎に自家用車利用が多いため、そうした需要を公共交通へ転換する・拠点整備に併せた公共交通利用促進策を検討・実施	天理市、桜井市、奈良県
	交通事業者と市関係施設が連携した公共交通利用促進	市関係施設との連携による公共交通利用促進のイベント等を検討・実施	桜井市、奈良県、奈良交通、交通事業者
沿線企業	沿線企業等モビリティマネジメント	沿線企業等への通勤行動についてバス利用への転換可能性把握及び働きかけ	奈良県、天理市、桜井市
観光客	来訪者への公共交通の情報提供	トレイルセンター等においてハイキング客への公共交通の情報提供	天理市、桜井市、奈良交通
	企画乗車券等の販売	「奈良・大和路 2Day Pass」：指定エリアの路線バスで使えるフリー切符を販売	奈良交通
	観光客向けモデルルートを作成・展開	各観光施設等に公共交通で巡っていただくようなモデルルートを作成・展開	天理市、桜井市、奈良県
	来訪者への広域周遊の促進	トレイルセンター等と連携して地域の魅力を発信し、それと併せて沿線観光地への周遊を促進	天理市、桜井市、奈良県、奈良交通
	路線バス車内モニターによる観光施設案内	路線バス車内のモニターで、観光施設の案内等を行い、観光地の知名度向上とともに利便性向上を図る取組を検討・実施	桜井市、奈良県、奈良交通

○新たな利用促進策の検討

- ・地域住民のほか、訪日外国人を含めた観光客を対象とした利用促進策を検討・実施する。
- ※橙色の網掛けの事業は、力を入れて取り組む必要があるもの（濃い色のものは特に）。

表 5.2.2 新たに実施する利用促進策（案）

対象	事業名	事業内容	実施主体
共通	バス停や鉄道駅における待合環境の整備	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。 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組に対する支援を実施。	天理市、桜井市、奈良交通、市民
地域住民	高齢者の運転免許自主返納を促進する制度の検討・導入	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。	天理市、桜井市、奈良交通
	公共交通の利用意識向上に向けた取組	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。 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。	天理市、桜井市、奈良交通
観光客	観光移動における公共交通利用促進の取組	観光資源の周遊に公共交通等を外国人も利用できるよう、既存のバス路線の活用した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。	天理市、桜井市、奈良交通

5.3. 国・奈良県の運行補助がない場合

国・奈良県の運行補助がない場合は、天理桜井線の運行サービスを最小限とし、他の交通モードに転換してもらうために、他の交通モードの運行サービスの見直しを前提とした取組を実施する。具体的には、JR 桜井線への転換誘導や、チョイソコてんりや桜井市コミュニティバスの運行サービスの検討、穴師・江包地区デマンドタクシーの運行サービスの見直しを行う。

【天理桜井線】

○利用の多い時間帯のみ路線バスで運行し、利用の少ない時間帯のダイヤ・運行形態を見直す ※抜本的な見直し、運行費減

- ・利用が多い便のみ天理桜井線を運行するものとし、利用が少ない時間帯についてはダイヤの見直し等を行う。
- ・ダイヤの見直しにより、天理桜井線が運行されない時間帯については、JR 桜井線を利用してもらうように誘導するほか、2 市で運行している地域交通で補完する。

【天理市・桜井市共通】

○JR 桜井線への転換誘導

- ・天理桜井線が運行されない時間帯において、桜井駅西口から天理駅までの長距離移動をしている利用者に対しては、JR 桜井線への転換を促す。

【天理市】

○チョイソコてんりの運行サービスの検討

- ・天理桜井線のダイヤの見直しや運行形態の見直しによりサービスレベルが低下した場合、国道 169 号沿線の地域交通として、チョイソコてんり活用する。そのため、国道 169 号沿線についても、チョイソコてんりの乗降場の設置について検討する。

【桜井市内】

○桜井市コミュニティバスの運行サービスの検討

- ・天理桜井線のダイヤの見直しや運行形態の見直しによりサービスレベルが低下した場合、国道 169 号沿線（JR 桜井線以西）の地域交通として、新たな系統のコミュニティバスを運行する、あるいは既に運行されている西北部循環線を再編する。

○穴師・江包地区デマンドタクシーの運行サービスの見直し

- ・天理桜井線のダイヤの見直しや運行形態の見直しによりサービスレベルが低下した場合、国道 169 号沿線（JR 桜井線以东・巻向駅以北）の代替交通として、穴師・江包地区デマンドタクシーの運行エリアの拡大等を行う。