

檀原市生活交通ネットワーク計画

2012年(平成24年)3月

檀原市地域公共交通会議

目 次

1. 背景・目的	1
1.1 背景と目的.....	1
1.2 計画の位置付け.....	1
2. 市の現状	2
2.1 檀原市の概況.....	2
2.2 人口動向.....	3
2.2.1 人口.....	3
2.2.2 高齢化率.....	3
2.3 施設立地状況.....	5
2.4 人の動きなど.....	6
2.4.1 通勤・通学流動.....	6
2.4.2 買い物流動.....	6
2.4.3 観光動向.....	7
2.4.4 市外からの生活目的での来訪状況.....	7
2.5 道路状況.....	8
2.5.1 道路ネットワーク.....	8
2.5.2 自動車交通の現況.....	9
2.5.3 大規模商業施設付近における渋滞状況.....	10
2.5.4 自動車保有状況.....	10
2.6 公共交通状況.....	11
2.6.1 公共交通の役割.....	11
2.6.2 鉄道交通の状況.....	12
2.6.3 バス交通の状況.....	16
2.7 上位計画における公共交通の位置付け.....	21
3. 住民等ニーズ	23
3.1 生活交通ニーズ.....	24
3.1.1 回答者属性.....	24
3.1.2 住民の移動実態.....	25
3.1.3 市内のバス利用状況.....	27
3.1.4 檀原市コミュニティバスのニーズ.....	31

3.1.5 公共交通を便利にする取り組みニーズ.....	33
3.2 観光交通ニーズ.....	37
3.2.1 回答者属性.....	37
3.2.2 観光行動特性.....	37
3.2.3 観光地の移動ニーズ.....	40
4. 現況課題と取り組みの方向性.....	43
4.1 公共交通空白地域.....	43
4.2 公共交通が抱える解決すべき課題と取り組みの方向性.....	44
5. 目標と基本方針.....	46
5.1 計画目標.....	46
5.2 基本方針.....	46
5.3 目標値の設定.....	49
6. 公共交通施策と活性化支援策.....	51
6.1 新たな公共交通施策.....	51
6.1.1 新たなバス路線の運行.....	51
6.2 活性化支援策.....	68
6.2.1 藤原宮跡と飛鳥地域における周遊観光アクセスの向上.....	68
6.2.2 バス交通の利用促進等.....	73
7. 事業評価方法.....	76
7.1 計画期間と事業スケジュール.....	76
7.2 事業管理手法.....	77
7.2.1 PDCA サイクルの導入.....	77
7.2.2 事業実施における補助対象事業の活用.....	78
参考資料.....	79

1. 背景・目的

1.1 背景と目的

本市の人口は、減少傾向に転じており、特に、人口の減少は若い世代に多く、都市の活力や地域コミュニティの低下などに影響を及ぼすことが懸念されます。人口減少の中、都市の経営コストを効率化し、その活力を維持・向上させていくには、土地利用を集約化して“医職住”を近接化させた「コンパクトシティ」の推進が求められます。本市では、土地利用形態が面的に概成しているため、施設の再配置によるコンパクト化ではなく、公共交通のネットワーク強化により、移動の時間障壁を削減することで、コンパクトシティ化を図ることが効果的と考えます。この実現に伴い、市民の外出力を維持・増加させ、中南和の拠点都市としてふさわしい活力のあるまちづくりにつながります。

一方、本市は、耳成山、畝傍山、天香久山の大和三山があるとともに、藤原宮跡や今井町などの遺跡や歴史的町並みを有しており、豊かな歴史・自然環境を有しています。隣接する市町村も含め、これら歴史・自然資源が中南和全体の魅力となっていることから、その向上につながる交通システムの導入・活用が求められます。

これらを踏まえ、本計画は、今後、進展する高齢化社会、都市の活力の維持・向上、観光活性化への対応として、だれもが安全に快適に移動できる公共交通環境の整備を図るための目標や基本方針を示し、これに資する新たな公共交通施策や活性化支援策の具体化を目的として策定しました。

1.2 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通確保維持改善事業の「地域公共交通調査事業」における地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画として策定しました。これにより、本計画で示された各種施策に対して、地域公共交通確保維持改善事業費の補助金交付を受けることが可能となります。

計画を策定していく上で、上位計画となる橿原市第3次総合計画や橿原市都市計画マスタープランにおける公共交通に関連する計画のあり方等を基本としています。また、最新の住民、地域公共交通の利用者等のニーズを把握するため、アンケートやヒアリング等を実施・分析して、課題抽出やニーズ把握を行い、計画を策定するための基礎資料としています。

なお、本計画は、奈良県、橿原市、交通事業者、自治委員連合会、社会福祉協議会、障害者団体協議会、観光協会等からなる「橿原市地域公共交通会議」における議論を経て策定したものです。

2. 市の現状

2.1 橿原市の概況

▶ 本市は、中南和地域の拠点として、いまなお発展しています。

橿原市は、奈良県のほぼ中央に位置し、東は桜井市、西は大和高田市と御所市、南は高取町と明日香村、北は田原本町、広陵町に接しています。面積は39.52km²で、全体的に起伏が少なく、市内の中央部には飛鳥川、西には曾我川が流れています。また、万葉の時代を偲ばせる大和三山がそびえ、その中央には約1300年前にわが国初の首都であった藤原宮跡があり、歴史的文化遺産も市内に点在しています。

鉄道網は、JRと近鉄が縦横に走り、市内に13の鉄道駅があります。この鉄道駅を起点に、路線バスが運行しており、さらに一部の交通不便地でコミュニティバスが運行されています。また、大和高田バイパス、橿原バイパス、国道24号・165号・169号に加えて、京奈和自動車道大和御所道路が順次供用され、自動車交通の利便性は格段に向上しています。こうした道路ネットワークの整備にともない、大規模商業施設やロードサイド店舗の立地が進み、中南和の拠点都市として、その吸引力が増す一方で、自動車交通の増加による道路混雑も激しさを増しています。

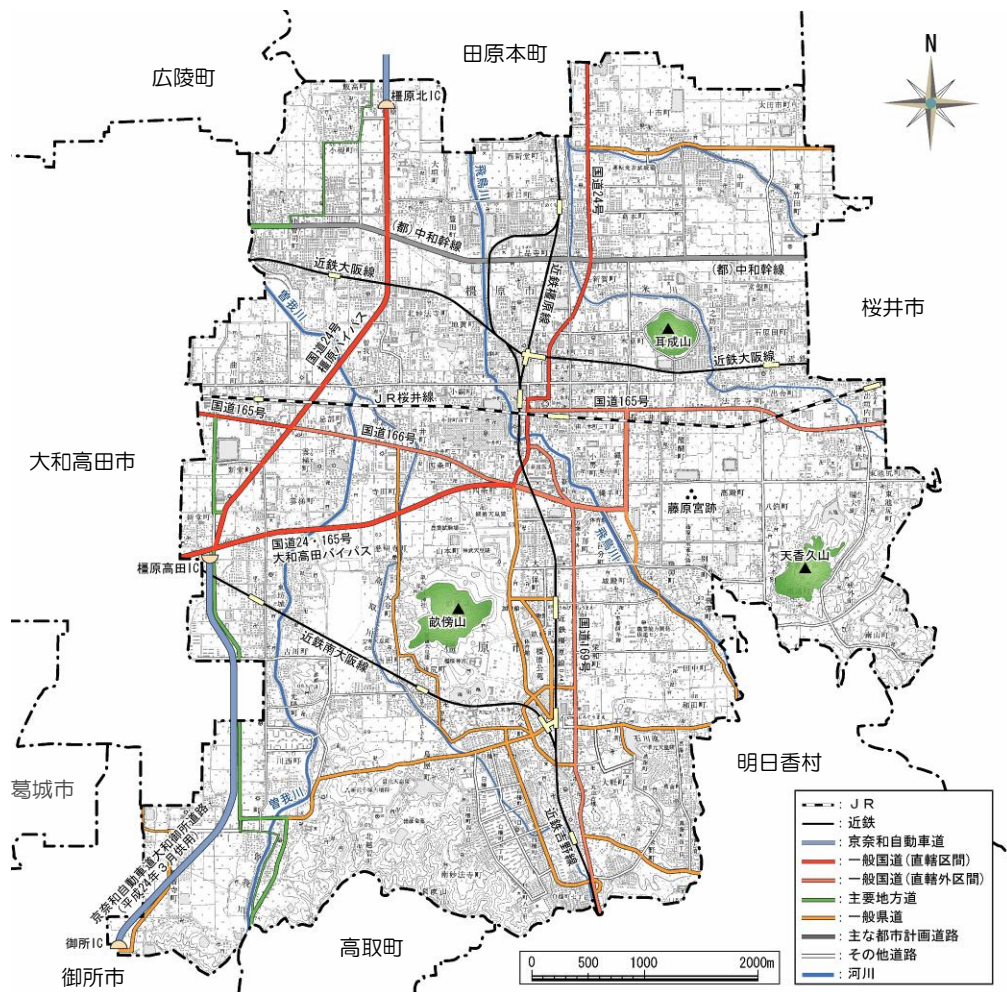


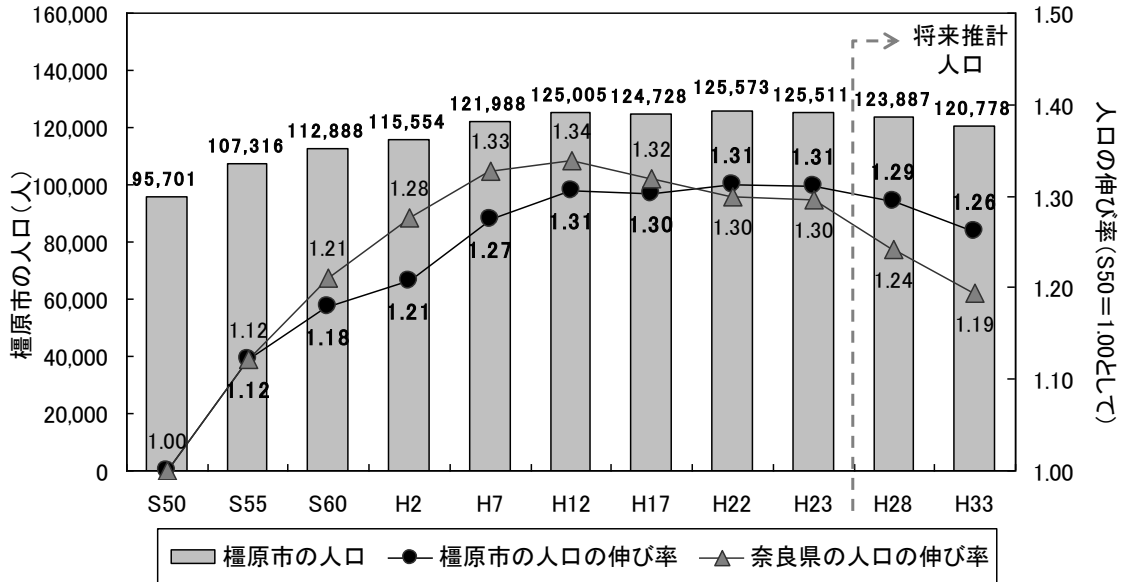
図 2.1 橿原市の位置

2.2 人口動向

2.2.1 人口

▶ 人口は、減少傾向に転じ、将来、さらに加速します。

本市の人口は、平成 23 年で約 126 千人となり、はじめて減少傾向に転じました。平成 33 年には約 121 千人に減少すると予測されており、その減少傾向は加速していきます。



※将来推計人口について

檀原市：檀原市第3次総合計画人口推計結果

奈良県：「日本の都道府県別将来推計人口」（平成19年5月推計 国立社会保障・人口問題研究所）をもとに平成28年及び平成33年の将来推計人口を算出

出典：国勢調査（昭和50年～平成22年）

市町村別推計人口表（平成23年 奈良県統計課）

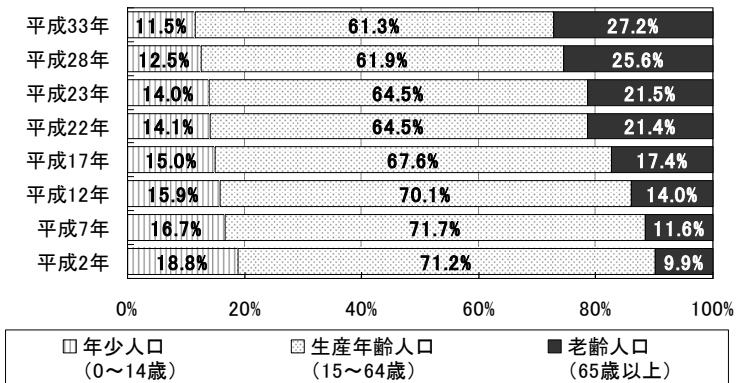
図 2.2 檀原市の人口推移

2.2.2 高齢化率

▶ 少子・高齢化が進行し、超高齢社会に突入しています。

年齢別人口を見ると、高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成23年時点で21.5%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。その一方で、年少人口は一貫して減少を続け、平成23年時点で14.0%です。

また、地区別で高齢者人口割合を見ると、特に南西部地域の高齢化率が高く、かつ高齢化の進行が近年早い状況にあります。

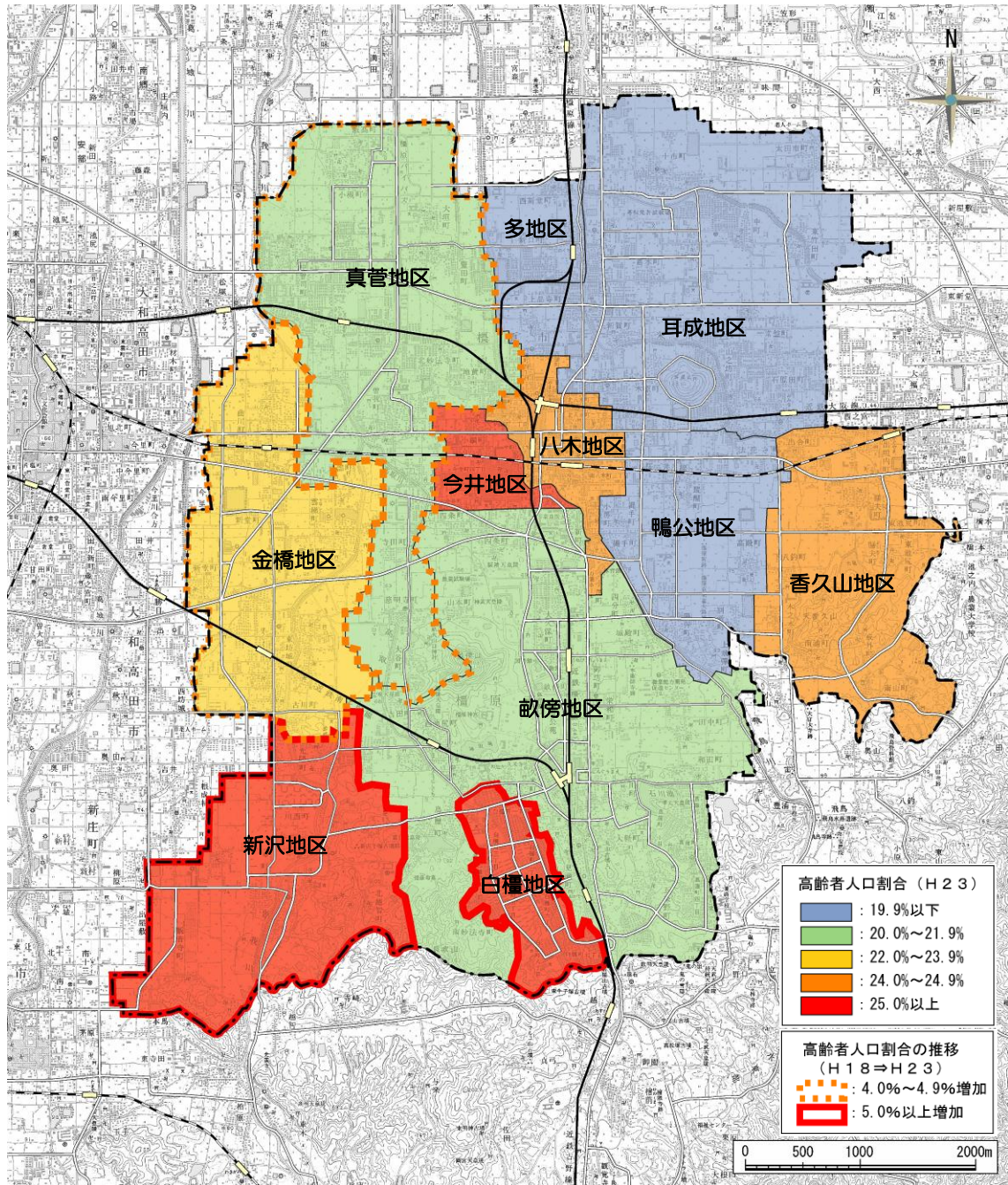


出典：国勢調査（昭和50年～平成22年）

檀原市総務部総務課資料（平成23年）

檀原市第3次総合計画人口推計結果

図 2.3 年齢階層別人口の推移と将来推計



出典：櫃原市総務部総務課資料（平成18年、平成23年）

図 2.4 地区別高齢者人口割合

2.3 施設立地状況

- 市役所等の主要施設は、市中心部に集積しています。商業施設や医療施設は、中南和地域の中核施設が、市内に立地しています。観光施設は、橿原神宮、藤原宮跡、今井町などの観光地が、市内に点在しています。

市役所、かしはら万葉ホール、市立図書館等の主要な公共施設は、市中心部に立地しています。また、近鉄大和八木駅の北側に近鉄百貨店橿原店、国道24号橿原バイパスの曲川町付近にはイオンモール橿原が立地し、市内外からの買い物客が利用しています。市内には、奈良県立医科大学附属病院をはじめ7つの病院が立地し、各地域に、多くの有床・無床診療所や歯科診療所が立地しています。また、江戸時代に繁栄した今井町や橿原神宮があり、歴史的文化遺産が多く点在しています。平成19年には橿原市が含まれる「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」が、世界遺産暫定一覧表に追加され、登録に向けた取り組みが行われています。



出典：橿原市市勢要覧 2009（平成 21 年 3 月 橿原市企画調整部広報広聴課）
 奈良県病院名簿（平成 23 年 6 月 1 日現在 奈良県医療政策部医療管理課）
 かしはら観光ガイド（橿原市観光課、(社) 橿原市観光協会 平成 22 年 7 月）
 橿原市役所HP内「かしはら探訪ナビ」

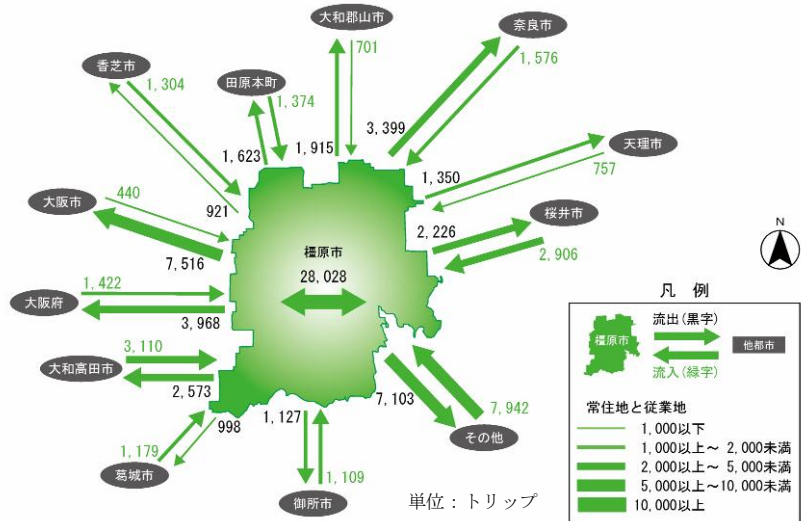
図 2.5 主要施設の立地状況

2.4 人の動きなど

2.4.1 通勤・通学流動

▶ 通勤や通学は、大阪方面や奈良市との結び付きが強くなっています。

就業者・通学者の移動は、115 千トリップとなっており、そのうち、市内間の通勤・通学は 28 千トリップです。一方、他市への通勤・通学は、35 千トリップとなっており、大阪市 (7,516 トリップ) が最も多く、大阪府 (大阪市以外) (3,968 トリップ)、奈良市 (3,399 トリップ) と続いています。



※出発地から目的地までの1回の移動を1トリップと言います。

出典：国勢調査（平成17年）

図 2.6 通勤・通学流動の状況

2.4.2 買い物流動

▶ 県民の1～2割の買い物は、橿原市内で行われています。

奈良県民の暮らしに関する調査では、県内の2割以上の世帯が、外出着・おしゃれ着等の服飾、家具・インテリア、スポーツ・レジャー用品、贈答品等について、橿原市で最もよく買い物をしています。

※各品目とも、有効回答総数に占める割合

品目	地域	県内																計		
		奈良市	大和高田市	大和郡山市	天理市	橿原市	桜井市	五條市	御所市	生駒市	香芝市	葛城市	宇陀市	生駒郡	磯城郡	北葛城郡	その他			
日食用料品	食料品	26.7	4.4	6.7	5.8	10.6	4.0	2.4	1.9	6.3	4.7	1.9	3.1	4.0	2.3	6.1	5.4	2.8	1.1	100.0
	日用品・金物・雑貨類	27.2	4.5	7.4	6.2	11.9	4.3	2.2	1.7	5.9	4.6	1.7	2.7	2.2	1.5	6.7	4.8	3.7	0.8	100.0
衣料・身の回り品	外出着・おしゃれ着	27.0	3.3	4.4	3.7	20.6	3.1	1.1	0.6	2.8	2.2	0.8	0.9	0.4	0.6	3.7	1.5	20.6	3.0	100.0
	肌着・下着類	28.8	4.1	6.1	4.9	14.5	4.6	2.0	1.3	4.0	3.3	1.2	1.7	1.1	1.2	6.5	2.7	8.4	3.8	100.0
	子供服・ベビー服	29.1	2.5	5.7	5.9	21.1	3.4	1.4	0.4	3.6	3.9	2.1	0.6	0.8	1.0	4.4	1.0	10.1	3.6	100.0
	服飾雑貨	29.9	3.1	5.2	3.9	20.5	3.0	1.5	0.7	3.4	2.3	0.8	1.0	0.6	0.4	4.2	1.5	14.5	3.5	100.0
	靴・履物	28.1	3.3	5.1	4.9	19.7	3.0	1.3	0.9	3.6	2.4	0.9	1.2	0.3	0.4	4.0	1.8	16.5	2.7	100.0
	医薬品	28.5	4.3	6.6	5.9	11.0	4.3	2.2	1.6	6.1	4.5	1.6	2.7	3.1	2.1	6.3	4.1	4.5	0.7	100.0
文化用品	化粧品	25.7	3.5	5.1	4.9	12.2	3.2	1.6	1.0	4.8	3.4	0.9	1.5	1.7	1.4	5.0	2.5	8.8	13.0	100.0
	家電製品	31.8	3.2	10.0	1.4	17.3	4.2	1.0	0.3	4.9	5.0	2.7	0.6	0.7	1.0	6.2	0.9	6.4	2.2	100.0
	家具・インテリア	33.0	2.4	7.9	2.1	21.2	3.5	0.7	0.4	2.3	3.5	1.2	0.6	0.3	0.2	3.3	0.7	11.9	5.0	100.0
	本・雑誌、CD、ビデオなど	29.1	3.2	6.9	5.0	14.1	4.4	1.0	1.5	5.0	5.2	1.5	1.9	2.2	0.9	4.6	1.8	7.4	4.3	100.0
贈答品	35.5	3.7	5.7	3.1	23.3	2.4	0.9	0.4	2.8	3.3	0.6	0.6	0.4	0.7	2.6	0.8	10.8	2.6	100.0	
スポーツ・レジャー用品	29.6	1.8	3.2	3.4	22.8	1.8	1.6	0.5	5.1	1.6	0.6	1.4	0.5	0.3	2.5	1.8	16.5	4.9	100.0	
外食	33.1	4.4	4.9	4.7	18.4	2.7	1.2	0.3	4.2	4.5	1.8	0.9	1.6	0.7	5.1	0.9	10.7	0.0	100.0	

1～2割程度の世帯が全ての品目を橿原市で買い物しています。

23.0：20%以上を占める地域
 15.0：10%～19.9%を占める地域

品目	有効回答総数(世帯)	品目	有効回答総数(世帯)
食料品	8,830	医薬品	6,797
日用品・金物・雑貨類	8,133	化粧品	6,243
外出着・おしゃれ着	6,678	家電製品	6,363
肌着・下着類	7,116	家具・インテリア	3,968
子供服・ベビー服	2,728	本・雑誌、CD、ビデオなど	6,014
服飾雑貨	4,846	スポーツ・レジャー用品	3,990
靴・履物	6,245	贈答品	5,370
		外食	5,930

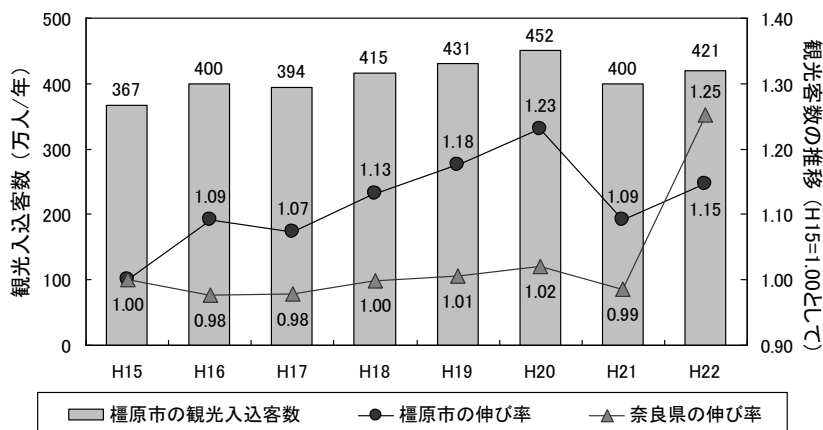
出典：奈良県民の暮らしに関する調査（平成21年10月1日実施 奈良県）

図 2.7 最近1年間で最もよく買い物した地域

2.4.3 観光動向

▶ 観光客は、増加傾向にありましたが、近年横ばい状態です。

奈良県全体の観光入込客数は、平成 21 年は新型インフルエンザの影響等により落ち込みましたが、平成 22 年は、平城遷都 1300 年祭のイベント効果により、多くの観光入込客数となっています。橿原市の観光入込客数は、国道 165 号大和高田バイパスや南阪奈道路供用により、これまで増加傾向にありましたが、平成 22 年は、平城遷都 1300 年祭からの周遊観光効果は限定的で、景気低迷の影響を大きく受けています。



※平成 22 年の奈良県観光入込客数は、平成 22 年 4 月調査より観光庁が策定した「観光入込客統計に関する共通基準」に準拠した調査対象、推計方法に変更しているため、前年までのデータと単純比較は困難である

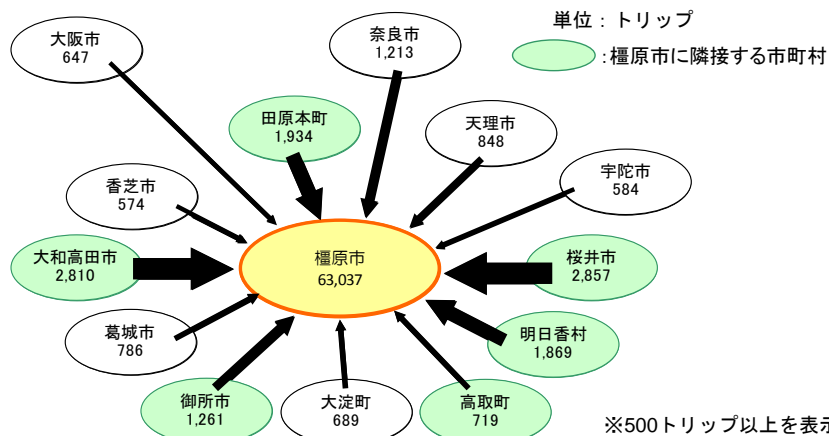
出典：橿原市：橿原市資料「観光地等の集客状況」
奈良県：奈良県観光客動態調査報告書（平成 22 年 奈良県観光局ならの魅力創造課）

図 2.8 観光入込客数の推移

2.4.4 市外からの生活目的での来訪状況

▶ 隣接する市町村から橿原市へ生活目的での来訪者が多く見られます。

橿原市の内々移動に加え、隣接する市町村から橿原市へ生活目的（買い物、娯楽、通院等）での来訪者が多く見られます。桜井市（2,857 トリップ）が最も多く、大和高田市（2,810 トリップ）、田原本町（1,934 トリップ）、明日香村（1,869 トリップ）、御所市（1,261 トリップ）となっています。



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）

図 2.9 市外からの生活目的での来訪者状況（平成 12 年）

2.5 道路状況

2.5.1 道路ネットワーク

▶ 道路ネットワークが充実し、自動車交通の利便性が向上しています。

平成 15 年に大和高田バイパスが供用し、平成 18 年には京奈和自動車道大和御所道路（郡山南 IC～橿原北 IC）、平成 24 年 3 月には京奈和自動車道大和御所道路（橿原高田 IC～御所 IC）が供用され、高速交通体系の利便性に恵まれた立地となりました。

また、主要幹線道路として、北方向に国道 24 号が通り、県庁所在地の奈良市を結び、南方方向に国道 169 号が通り、紀伊半島を縦走しています。東西方向には、国道 165 号や中和幹線が通り、中南和地域の都市を結んでおり、東西・南北とも充実した道路ネットワークが構築されています。

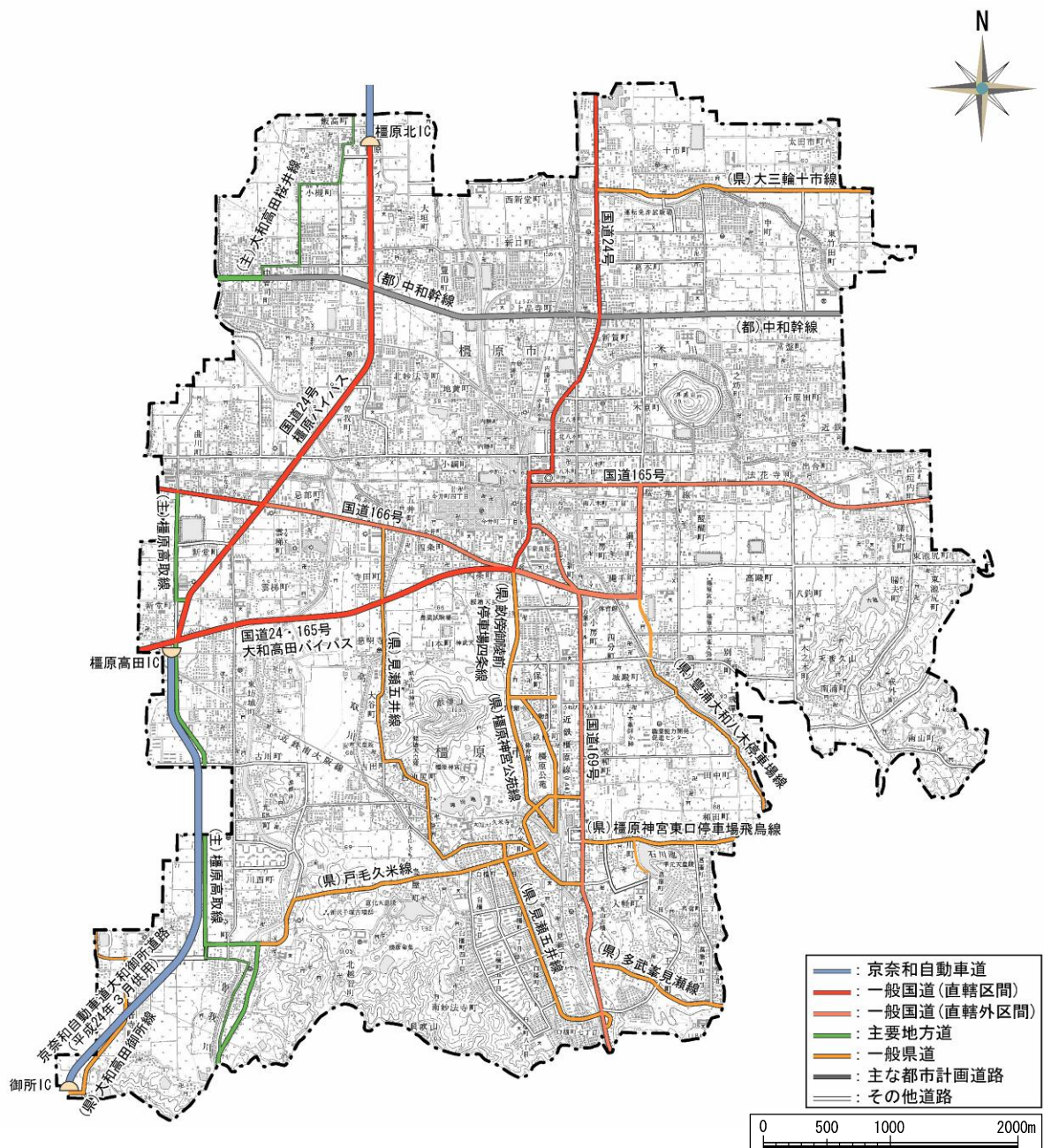
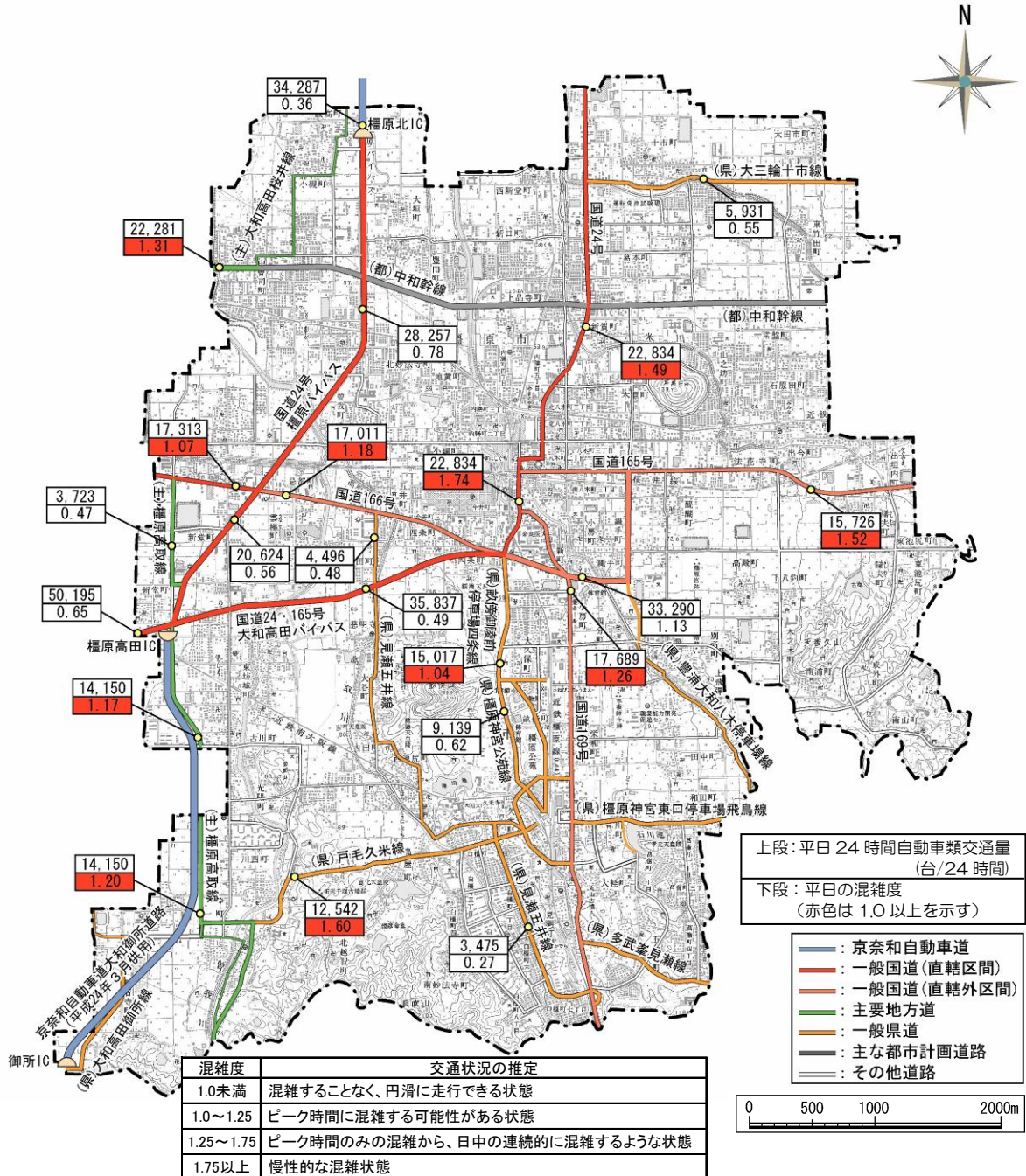


図 2.10 道路ネットワーク

2.5.2 自動車交通の現況

➤ 国道など、東西・南北方向の幹線道路において、平日の混雑度が1.0を上回る区間が存在しており、住民の生活交通や路線バスへの影響が懸念されます。

橿原市中心部を通る東西方向の国道165号及び国道166号、南北方向の国道24号及び国道169号の幹線道路は、混雑度が1.0以上を上回る区間があります。また、南東部地域の主要地方道橿原高取線でも混雑度が1.0以上となっています。これらの区間では、路線バスが運行している区間も含まれています。



※調査地点はおおよその位置を示す。

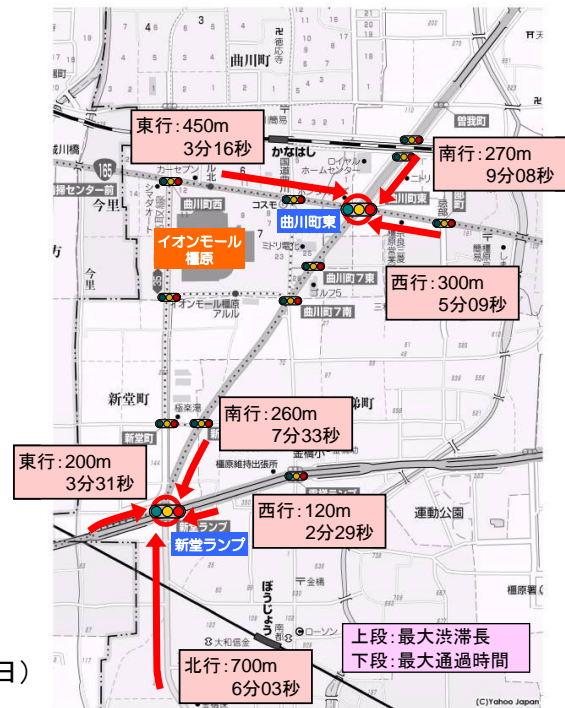
出典：平成 22 年度道路交通センサス (国土交通省道路局)

図 2.11 交通量・混雑状況

2.5.3 大規模商業施設付近における渋滞状況

- ▶ 郊外型大規模商業施設（イオンモール橿原）周辺では、日常的に渋滞が発生しています。

郊外型大規模商業施設へは、市内の住民をはじめ周辺地域からも多くの買い物客が、自動車を利用して来訪しています。そのため、付近にある曲川町東交差点や新堂ランプ交差点では、渋滞が発生しています。



※調査日について

曲川町東交差点：平成19年10月19日(日)

新堂ランプ交差点：平成20年2月17日(日)

出典：大和御所道路(大和区間)交通状況調査業務

(国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所)

平成20年3月)

平成20年度管内交通実態調査業務

(国土交通省近畿地方整備局 奈良国道事務所)

平成21年3月)

図 2.12 郊外型大規模商業施設周辺の渋滞状況 (休日)

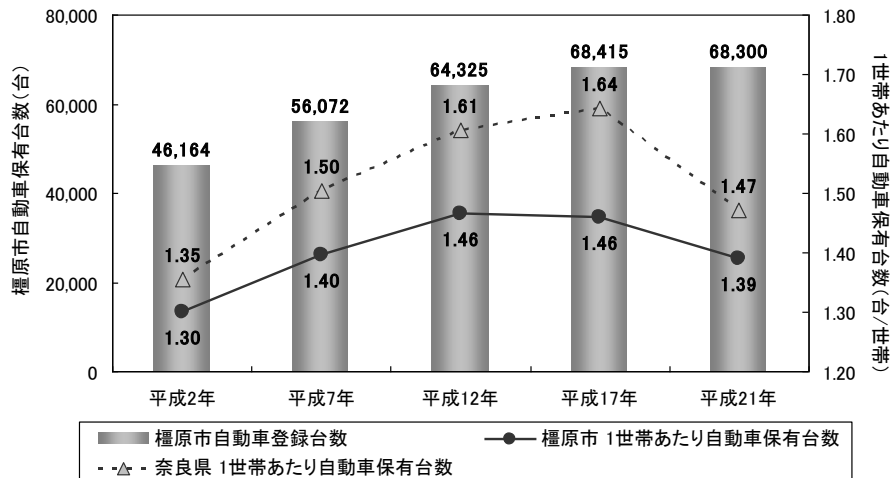
2.5.4 自動車保有状況

- ▶ 自動車交通の利便性の向上で、保有台数は大きく増加しています。

橿原市は、人口が県内第2位の規模に対し、自動車保有台数も第2位^{*1}です。

なお、橿原市の自動車保有台数は、683百台(平成21年)で、平成2年に比べ1.48倍に増加しています。

※1：平成22年度奈良県統計年鑑(奈良県統計課)



出典：財団法人自動車検査登録情報協会 自動車保有台数統計データ
(市区町村別自動車保有車両数 市区町村別軽自動車車両数)

図 2.13 自動車保有台数と1世帯あたり自動車保有台数の推移

2.6 公共交通状況

2.6.1 公共交通の役割

➤ 通勤等の広域交通は「鉄道」、買い物・通院等の生活交通は「バス」、高齢者や観光来訪者等に対する交通は「タクシー」が主となる公共交通となります。

市内の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーに大別されます。鉄道はJRや近鉄の路線が運行し、市内と県内主要都市部、大阪方面、京都方面及び名古屋方面等を結ぶ広域的な移動手段として主に利用されています。路線バスも鉄道と同様に広域的な移動手段として利用されるだけでなく、市内の生活のための移動にも利用されています。コミュニティバスは、「橿原市コミュニティバス」が運行し、日常生活を支える移動手段として、また鉄道駅や観光施設への移動手段として利用されています。また、市内のタクシー事業者は7社が存在し、個人の多様なニーズに対応したサービスを提供しています。



図 2.14 橿原市内の主な公共交通手段とその役割

2.6.2 鉄道交通の状況

(1) 鉄道交通網

- ▶ 近鉄とJRの鉄道ネットワークが縦横に形成され、大阪等へ通勤・通学できるネットワークが形成されています。

市内には、JR 万葉まほろば線(桜井線)、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、近鉄橿原線、近鉄吉野線の5路線が運行し、鉄道ネットワークが縦横に形成しています。市内には、13駅(近鉄大和八木駅は、近鉄大阪線と近鉄橿原線の結節駅、近鉄橿原神宮前駅は近鉄南大阪線、近鉄橿原線及び近鉄吉野線の結節駅)が立地しています。

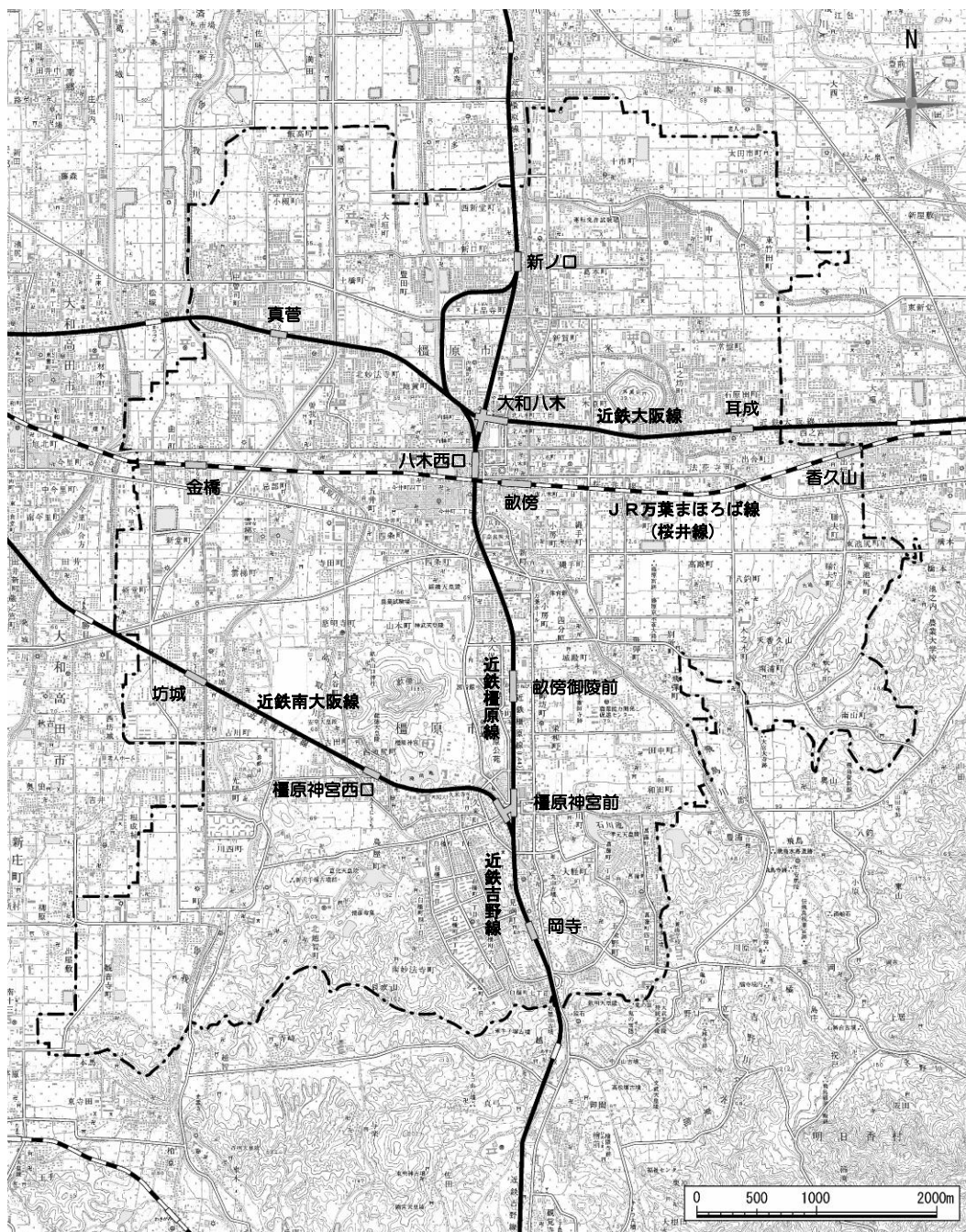


図 2.15 鉄道ネットワーク

(2) 運行状況

▶ 近鉄の運行本数は3~6 便/時程度と、JR に比べて高いサービス水準です。

通院や買い物目的のニーズが高い昼間の時間帯には、最も便数の多い近鉄大和八木駅で大阪線が9 便/時（うち特急が3 便/時）、橿原線が6 便/時、その他の近鉄では3~6 便/時、JR では1 便/時の運行間隔となっています。

JR を利用した場合、大阪方面への移動に要する時間が50~60 分程度、奈良方面への移動に要する時間が30~45 分程度となっています。近鉄を利用した場合、大阪都心方面への移動に要する時間は、乗換も含め30~45 分程度となっています。

運行主体		西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)						
路線名		万葉まほろば線(桜井線)						
駅名		金橋		畝傍		香久山		
運行状況		平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	
高田・王寺・五条方面	朝(7~8時台:便/時)	快速:1 普通:1	快速:1 普通:1	快速:1 普通:1	快速:1 普通:1	快速:1 普通:1	快速:1 普通:1	
	昼間(10~16時台:便/時)	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1	
	夕(17~18時台:便/時)	普通:2	普通:2	普通:2	普通:2	普通:2	普通:2	
	合計(便/日)	24	24	24	24	24	24	
	始発	6:02	6:02	5:59	5:59	5:55	5:55	
	終発	22:44	22:44	22:40	22:40	22:36	22:36	
	所要時間	JR難波:約55分(快速)		JR難波:約58分(快速)		JR難波:約62分(快速)		
	運賃	JR難波:740円		JR難波:740円		JR難波:820円		
	桜井・奈良方面	朝(7~8時台:便/時)	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2
		昼間(10~16時台:便/時)	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1	普通:1
夕(17~18時台:便/時)		普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	普通:1~2	
合計(便/日)		24	24	24	24	24	24	
始発		5:33	5:33	5:36	5:36	5:40	5:40	
終発		22:06	22:06	22:10	22:10	22:13	22:13	
所要時間		奈良:約43分		奈良:約38分		奈良:約34分		
運賃		奈良:480円		奈良:480円		奈良:400円		

運行主体		近畿日本鉄道株式会社						
路線名		大阪線						
駅名		真菅		大和八木		耳成		
運行状況		平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	
大阪上本町方面	朝(7~8時台:便/時)	準急:4~5	準急:4	特急:3 快速急行:1 ~2 区間急行:3 準急:4~5	特急:3 快速急行:1 区間急行:2 準急:4	準急:3~5	準急:4	
	昼間(10~16時台:便/時)	準急:2~3 普通:1	準急:2 普通:1	特急:3 急行:3 準急:2~3 普通:1	特急:3 急行:3 準急:2~3 普通:1	準急:2~4 普通:1	準急:2 普通:1	
	夕(17~18時台:便/時)	準急:4	準急:3~4 普通:1	特急:3~4 快速急行:1 区間急行:1 急行:1 準急:4	特急:3~5 快速急行:1 区間急行:1 急行:1 準急:3~4	準急:3~4	準急:3~4 普通:1	
	合計(便/日)	67	66	171	171	65	64	
	始発	5:12	5:12	5:10	5:09	5:32	5:33	
	終発	23:48	23:49	23:45	23:46	23:42	23:43	
	所要時間(大阪上本町まで)	約42分 (河内国分乗換)		約33分 (急行)		約48分 (河内国分乗換)		
	運賃(大阪上本町まで)	540円		540円		610円		
	名張・伊勢中川方面	朝(7~8時台:便/時)	準急:2~4 普通:1	準急:2~4 普通:1	特急:4~5 快速急行:1 区間急行:1 準急:2~4 普通:1	特急:4~5 快速急行:1 急行:1 準急:2~4 普通:1	準急:2~3 普通:1	準急:2~4 普通:1
		昼間(10~16時台:便/時)	準急:2~4 普通:1	準急:2~3 普通:1	特急:3 急行:3 準急:2~3 普通:1	特急:3 急行:3 準急:2~3 普通:1	準急:2~4 普通:1	準急:2~4 普通:1
夕(17~18時台:便/時)		準急:2~4 普通:1	準急:3~4	特急:3~4 快速急行:1 区間急行:1 急行:1~3 準急:3~4	特急:3~4 快速急行:1 区間急行:1 急行:1~3 準急:3~4	準急:3 普通:1	準急:3~4	
合計(便/日)		68	65	172	176	66	63	
始発		5:14	5:14	5:53	5:56	5:55	5:58	
終発		0:12	0:12	0:02	0:01	0:04	0:04	
所要時間(名張まで)		約44分 (大和八木乗換)		約33分		約39分		
運賃(名張まで)		540円		540円		540円		

図 2.16 鉄道の運行概要 (1/2)

運行主体		近畿日本鉄道株式会社										
路線名		橿原線										
駅名		新ノ口		大和八木		八木西口		畝傍御陵前		橿原神宮前		
運行状況		平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	
大和 西大寺・ 京都 方面	朝 (7~8時台:便/時)	普通:4~5	普通:4~5	特急:1~2 急行:3 普通:4~5	特急:1~2 急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	特急:1 急行:2~3 普通:4~5	特急:1 急行:2~3 普通:4~5	
	昼間 (10~16時台:便/時)	普通:4	普通:4	特急:2 急行:2 普通:4	特急:2 急行:2 普通:4	急行:2 普通:3~4	急行:2 普通:3~4	急行:2 普通:3~4	急行:2 普通:3~4	特急:1 急行:2 普通:3~4	特急:1 急行:2 普通:3~4	
	夕 (17~18時台:便/時)	普通:4	普通:4	特急:2 急行:2 普通:4	特急:2 急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	特急:1 急行:2 普通:4	特急:1 急行:2 普通:4	
	合計(便/日)	76	71	146	138	115	106	115	106	135	127	
	始発	5:21	5:21	5:19	5:19	5:17	5:17	5:14	5:14	5:13	5:13	
	終発	23:49	23:48	23:47	23:47	23:42	23:38	23:39	23:35	23:38	23:34	
	所要時間 (京都まで)	約78分 (田原本乗換)		約66分 (急行)		約69分 (急行)		約72分 (急行)		約74分 (急行)		
	運賃(京都まで)	800円		860円		860円		860円		860円		
	朝 (7~8時台:便/時)	普通:4	普通:4	特急:1 急行:2~4 普通:4	特急:1~2 急行:2~3 普通:4	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:2~3 普通:4~5	急行:1~2 普通:1	急行:1~2 普通:1
	昼間 (10~16時台:便/時)	普通:4	普通:4	特急:1 急行:2 普通:4	特急:1 急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:1~2 普通:1	急行:1~2 普通:1
夕 (17~18時台:便/時)	普通:4	普通:4	特急:1~2 急行:2 普通:4	特急:1~2 急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:2 普通:4	急行:1~2 普通:1	急行:1~2 普通:1	
合計(便/日)	76	71	133	127	115	106	115	106	135	127		
始発	5:34	5:34	5:37	5:37	5:38	5:38	5:41	5:41	5:39	5:39		
終発	0:12	0:12	0:17	0:17	0:18	0:18	0:20	0:20	0:19	0:19		
所要時間 (橿原神宮前まで)	約9分		約6分		約5分		約2分		約2分			
運賃(橿原神宮前まで)	200円		200円		200円		150円		150円			

運行主体		近畿日本鉄道株式会社							
路線名		南大阪線							
駅名		坊城		橿原神宮西口		橿原神宮前		岡寺	
運行状況		平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日
大阪 阿部野 橋方面	朝 (7~8時台:便/時)	区間急行:1 準急:1 普通:3	準急:2 普通:1~2	区間急行:1 準急:1 普通:3	準急:2 普通:1~2	特急:1~2 急行:2~3 区間急行:1 準急:1 普通:3	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:1~2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2
	昼間 (10~16時台:便/時)	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	特急:1~2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2
	夕 (17~18時台:便/時)	準急:3~4 普通:1	準急:2~3 普通:1~2	準急:3~4 普通:1	準急:2~3 普通:1~2	特急:2 急行:2 準急:3 普通:1	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2
	合計(便/日)	76	73	76	73	141	138	141	138
	始発	5:22	5:35	5:19	5:33	5:17	5:31	5:17	5:31
	終発	23:42	23:42	23:39	23:39	23:37	23:37	23:37	23:37
	所要時間 (大阪阿部野橋まで)	約42分 (尺土乗換)		約45分 (尺土乗換)		約41分 (急行)		約44分 (急行)	
	運賃(大阪阿部野橋まで)	610円		610円		610円		690円	
	朝 (7~8時台:便/時)	準急:1 普通:3	準急:1 普通:2~4	準急:1 普通:3	準急:1 普通:2~4	特急:1 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:1~2 急行:2 準急:1 普通:1	特急:1~2 急行:2 準急:1 普通:1
	昼間 (10~16時台:便/時)	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	準急:2 普通:2	特急:1~2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:1~2 急行:2 準急:1 普通:1	特急:1~2 急行:2 準急:1 普通:1
夕 (17~18時台:便/時)	準急:2 普通:1~2	準急:2 普通:1~2	準急:2 普通:1~2	準急:2 普通:1~2	特急:2 急行:2 準急:3 普通:1	特急:2 急行:2 準急:2 普通:2	特急:2 急行:2 準急:1 普通:1	特急:2 急行:2 準急:1 普通:1	
合計(便/日)	76	73	76	73	141	138	141	138	
始発	5:36	5:39	5:39	5:42	5:37	5:41	5:37	5:41	
終発	0:23	0:19	0:25	0:22	0:23	0:23	0:23	0:23	
所要時間 (橿原神宮前まで)	約5分		約3分		約5分		約5分		
運賃(橿原神宮前まで)	150円		150円		150円		150円		

運行主体		近畿日本鉄道株式会社							
路線名		吉野線							
駅名		橿原神宮前				岡寺			
運行状況		平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日	平日	土・休日
大阪 阿部野 橋方面 ・ 吉野 方面	朝 (7~8時台:便/時)	-	-	急行:2~3 普通:1	急行:1~2 普通:1	急行:2~3 普通:1	急行:1~2 普通:1	急行:2~3 普通:1	急行:1~2 普通:1
	昼間 (10~16時台:便/時)	-	-	急行:1~3 普通:1	急行:1~2 普通:1	急行:1~3 普通:1	急行:1~2 普通:1	急行:1~3 普通:1	急行:1~2 普通:1
	夕 (17~18時台:便/時)	-	-	急行:1~3 普通:1	急行:2~3 普通:1	急行:1~3 普通:1	急行:1~2 普通:1	急行:1~3 普通:1	急行:1~2 普通:1
	合計(便/日)	-	-	42	38	42	38	42	38
	始発	-	-	5:32	5:42	5:32	5:42	5:32	5:42
	終発	-	-	23:13	23:11	23:13	23:11	23:13	23:11
	所要時間 (大阪阿部野橋まで)	-		約44分 (急行)		-		約44分 (急行)	
	運賃(大阪阿部野橋まで)	-		690円		-		690円	
	朝 (7~8時台:便/時)	特急:1 急行:1~2 普通:1	特急:1~2 急行:2 普通:1	特急:1 急行:2 普通:1	特急:1~2 急行:2 普通:1	特急:1 急行:2 普通:1	特急:1~2 急行:2 普通:1	特急:1 急行:2 普通:1	特急:1~2 急行:2 普通:1
	昼間 (10~16時台:便/時)	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1	特急:1~2 急行:1~3 普通:1
夕 (17~18時台:便/時)	特急:2 急行:1~3 普通:1	特急:2 急行:1~2 普通:1	特急:2 急行:1~3 普通:1	特急:2 急行:1~2 普通:1	特急:2 急行:1~3 普通:1	特急:2 急行:1~2 普通:1	特急:2 急行:1~3 普通:1	特急:2 急行:1~2 普通:1	
合計(便/日)	62	68	62	68	62	68	62	68	
始発	5:46	5:46	5:48	5:48	5:46	5:46	5:48	5:48	
終発	23:35	23:33	23:37	23:35	23:35	23:33	23:37	23:35	
所要時間 (吉野まで)	約53分 (急行)		約51分 (急行)		約53分 (急行)		約51分 (急行)		
運賃(吉野まで)	460円		460円		460円		460円		

出典：JR 西日本、近畿日本鉄道ホームページ（平成 24 年 2 月 1 日現在）をもとに作成

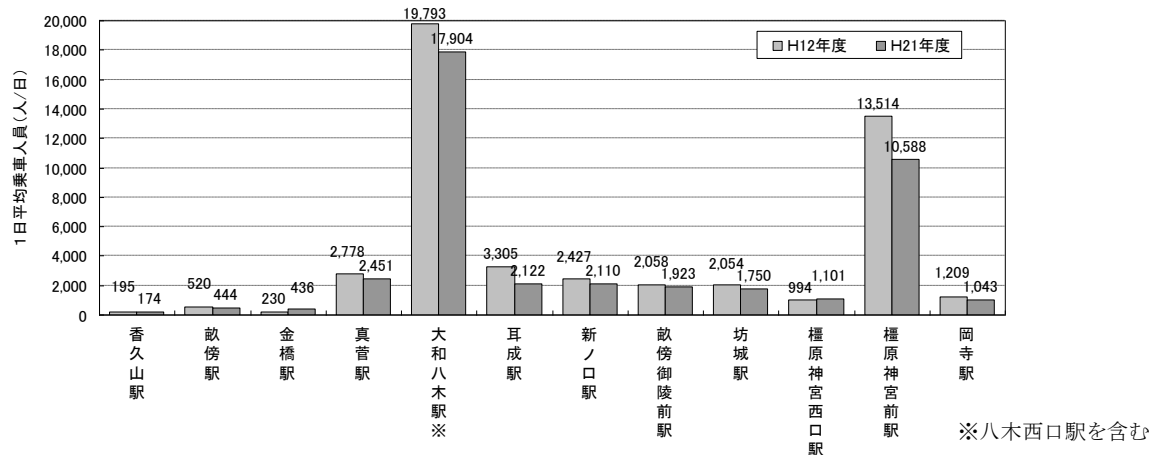
図 2.17 鉄道の運行概要 (2/2)

(3) 乗車人員

➤ 鉄道の乗車人員は、減少しています。

平成 21 年度の 1 日平均乗車人員は、近鉄 10 駅で 40,992 人/日、JR 3 駅で 1,054 人/日となっています。駅別で見ると、八木駅（八木西口駅を含む）17,904 人/日で最も多く、次いで橿原神宮前駅 10,588 人/日、真菅駅 2,451 人/日、耳成駅 2,122 人/日となっています。

10 年前の乗車人員と比較すると、平成 15 年に開校した聖心学園中等教育学校の最寄り駅である近鉄橿原神宮西口駅及び平成 16 年に開業したイオンモール橿原の最寄り駅である JR 金橋駅で増加していますが、他の駅では減少傾向にあります。



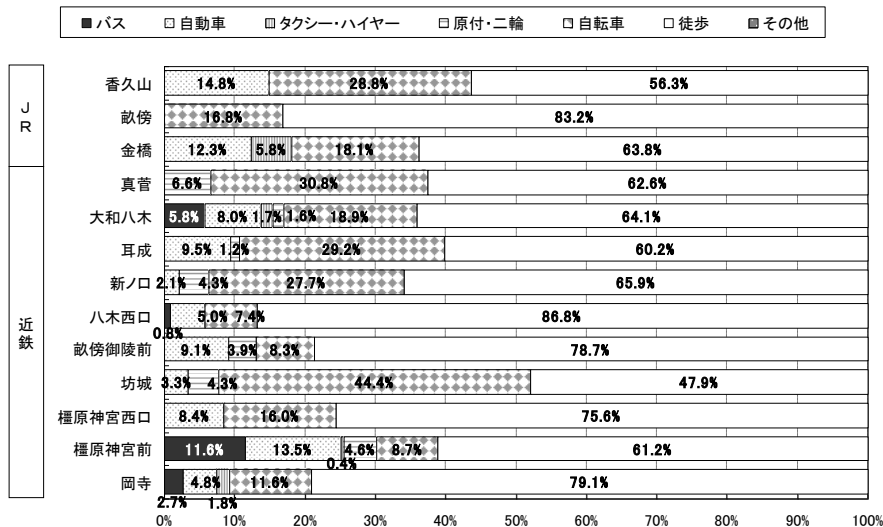
出典：奈良県統計年鑑（平成 13 年度版、平成 22 年度版 奈良県統計課）

図 2.18 駅別乗降人員の推移

(4) 駅端末交通手段

➤ バスターミナルのある近鉄大和八木駅や近鉄橿原神宮前駅では、一定のバス利用が見られます。

市内の駅端末交通手段は、近鉄大和八木駅や近鉄橿原神宮前駅では多様な交通手段が接続しており、特にバスの利用も見られます。他駅での端末交通手段は、徒歩利用が多く、JR 畝傍駅や近鉄八木西口駅では 80%を上回ります。



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 2.19 駅端末交通手段の状況

2.6.3 バス交通の状況

(1) バス交通網

▶ 近鉄大和八木駅と近鉄橿原新宮前駅から各方面に運行しています。

市内のバス交通は、路線バスと橿原市コミュニティバスがあり、近鉄大和八木駅と近鉄橿原新宮前駅から各方面へ運行されています。

路線バスの八木新宮線、八木御所線、八木大滝線、八木下市線の4路線は、奈良県生活交通対策連絡協議会において広域的・幹線的バス路線として承認され、国土交通省および奈良県より「生活交通路線維持費補助金」の交付を受けて運行しています。東部地域、北西部地域、南西部地域は、以前は路線バスが運行されていましたが、平成4年から平成22年にかけて順次廃止され、現在は運行されていません。

橿原市コミュニティバスは、近鉄大和八木駅から橿原市昆虫館方面へ運行しており、土・日・祝日のみ、明日香村にある飛鳥資料館や明日香奥山まで延伸運行しています。

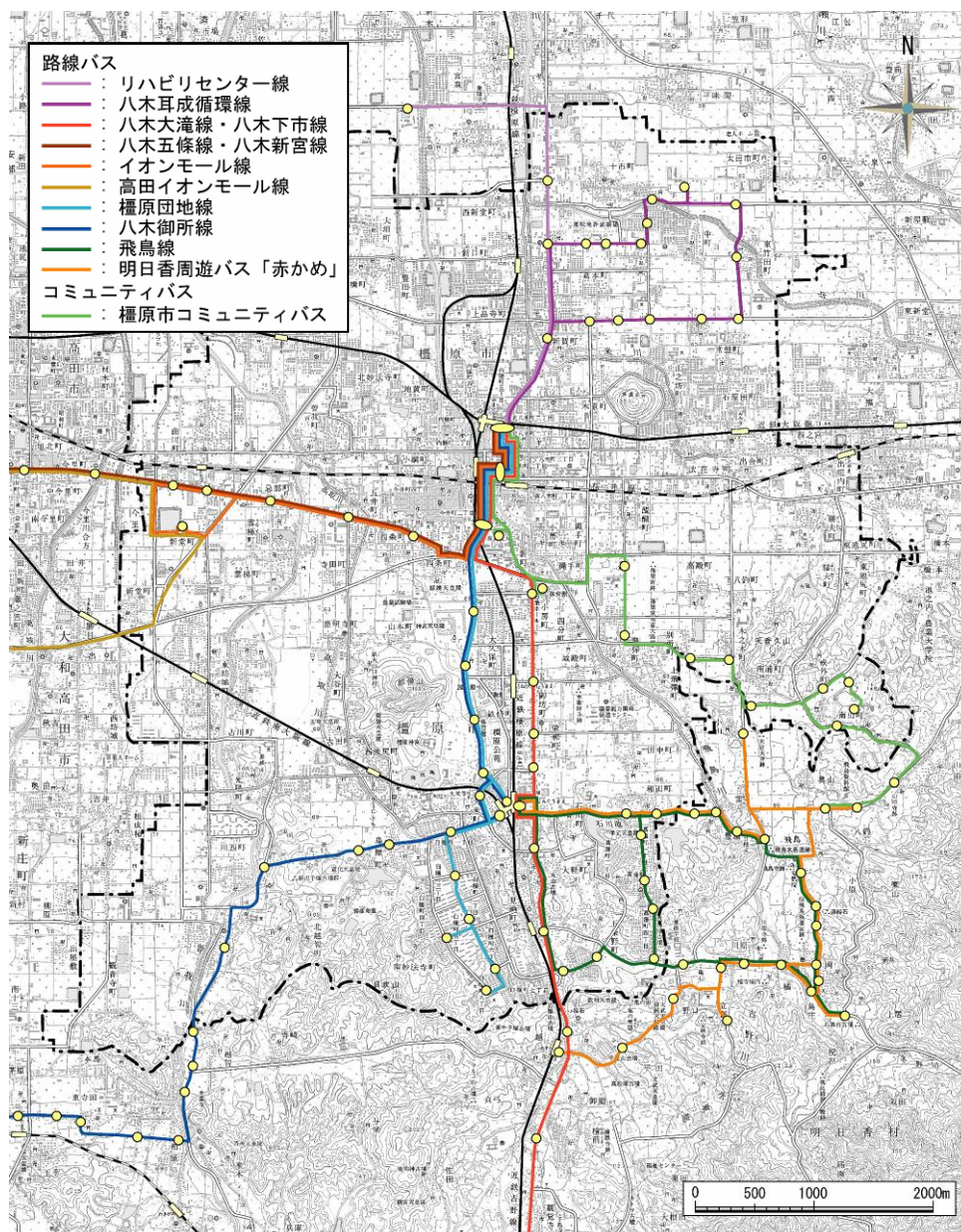


図 2.20 バスネットワーク

(2) 路線バス

1) 運行状況

➤ 多くの路線は昼間時間帯に1時間あたり1~2便運行しています。

路線バスの運行状況は、近鉄大和八木駅から大型商業施設であるイオンモール橿原を結ぶイオンモール線の運行頻度が最も高く、平日の昼間時間帯に4便/時、休日の昼間時間帯に5便/時を運行しています。近鉄橿原神宮前駅から橿原ニュータウンがある白橿地区を結ぶ橿原団地線は、昼間時間帯に3便/時運行しています。他の路線は、昼間で1~2便/時程度の運行です。

運行主体	奈良交通																							
	八木耳成循環線			リハビリセンター線			八木御所線			橿原団地線			飛鳥線			八木大滝線			八木下市線					
路線名	八木耳成循環線			リハビリセンター線			八木御所線			橿原団地線			飛鳥線			八木大滝線			八木下市線					
主な系統番号	63, 64, 65			70, 72			30			28			8			75, 85, 95			221, 222					
起点	八木駅(北)			八木駅(北)			八木駅			八木駅			八木駅			八木駅			八木駅					
主な経由地	耳成高校(内回り、外回り)、十市団地			十市			橿原神宮駅西口			橿原神宮駅西口、南妙法寺町			橿原神宮駅東口、和田町西			大淀バスセンター、櫻尾			下市口駅					
終点	八木駅(北)			リハビリセンター			近鉄御所駅			南白橿			菖蒲町四丁目			湯盛温泉杉の湯			岩森					
(運行状況)	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日
	朝(7~8時台)	3	2	1	0	1~2	1~2	1未満	1未満	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	昼間(10~16時台)	1~2	1~2	1	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	夕(17~18時台)	2	2	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	
1日運行便数(便/日)	35	30	11	3	12	12	3	2	2	2	13	11	11	10	11	10	11	10	11	10	11	10		
始発(上り)	5:57	6:20	8:28	9:50	6:28	6:28	7:53	9:28	9:16	9:16	6:02	6:02	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12	6:12		
終発(下り)	22:22	21:47	17:35	15:20	20:16	20:18	11:06	11:06	13:20	13:13	18:57	18:30	19:30	17:57	19:30	17:57	19:30	17:57	19:30	17:57	19:30	17:57		
所要時間(起点から)	約27分(循環)			約12分			約40分			約25分			約25分			約103分			約67分					
運賃(起点から)	180~260円			180~280円			180~640円			180~370円			180~360円			180~1,550円			180~980円					

運行主体	奈良交通																													
	八木新宮線			八木五條線						イオンモール線			高田イオンモール線			橿原団地線			飛鳥線			飛鳥線								
路線名	八木新宮線			八木五條線						イオンモール線			高田イオンモール線			橿原団地線			飛鳥線			飛鳥線								
主な系統番号	特急			161						164			40			13, 55			25, 26			7, 8, 9, 11, 12, 18, 19			15, 16, 17, 22, 23					
起点	八木駅			五條バスセンター						八木駅			八木駅			竹取公園東			橿原神宮駅西口			橿原神宮駅東口			橿原神宮駅東口					
主な経由地	五條バスセンター、(特急)十津川温泉			高田市駅						高田市駅			忌部			近鉄高田駅、高田市駅			南妙法寺町			和田町西			和田町西、明日香奥山					
終点	新宮駅			八木駅						忍海			イオンモール橿原アルル			イオンモール橿原アルル			南白橿			菖蒲町四丁目等			飛鳥駅等					
(運行状況)	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日	平日	土曜	日祝日
	朝(7~8時台)	0	0	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	0	0	5~6	4	4	4	4	4	4	4	4	3~4	3~4	1未満	1未満	1未満	1未満		
	昼間(10~16時台)	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	1未満	4	5	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	1~2	1~2	1~2	1~2	1	1	1~2		
	夕(17~18時台)	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	1~2	1~2	4	3	3	3	3	3	3	3	1~2	1	1	0	0	0	0		
1日運行便数(便/日)	3	3	2	2	2	2	2	2	57	66	13	13	69	57	54	35	34	32	9	9	9	9	9	9	9	9	9			
始発(上り)	5:53	5:53	7:21	7:21	-	-	8:10	8:10	10:13	10:13	6:05	6:09	6:05	6:09	6:05	6:00	6:33	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43			
終発(下り)	13:45	13:45	-	-	17:01	17:01	22:20	22:20	22:30	22:30	23:40	23:37	22:42	22:45	22:42	22:04	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37	16:37			
所要時間(起点から)	約389分			約71分						約28分			約14分			約36分			約10分			約7~23分			約44分					
運賃(起点から)	180~5,250円			180~1,090円						180~530円			180~280円			180~470円			180~190円			180~200円			180~440円					

- ※運行本数は、各時間帯及び1日あたりのおおよその運行本数を示す。
- ※各路線、運行本数が最大となる系統を表示(運行本数は全系統の運行便数を含む)
- ※飛鳥線のみ、橿原市内に起終点がある系統と明日香村方面への系統を分けて表示(明日香周遊バス「赤かめ」も含む)
- ・奈良交通ホームページ(平成24年2月1日現在)をもとに作成

図 2.21 路線バスの運行概要

(3) 橿原市コミュニティバスの状況

1) 運行ルート

▶ 近鉄大和八木駅と橿原市昆虫館を結び、休日は明日香村へ延伸しています。

橿原市では、橿原市コミュニティバスが平成19年9月より、近鉄大和八木駅から奈良県立医科大学附属病院、かしはら万葉ホール、鴨公地区や香久山地区を経由し、橿原市昆虫館を結ぶ路線で毎日運行しています。奈良県立医科大学附属病院では、正面玄関前まで乗入れています。平成21年9月からは、土・日・祝日のみ橿原市昆虫館から明日香村の飛鳥資料館を経由し、明日香奥山まで延伸運行しています。一部の便は、明日香奥山で明日香周遊バス「赤かめ」と連絡しており、県立万葉文化館や石舞台方面へのアクセスが可能です。

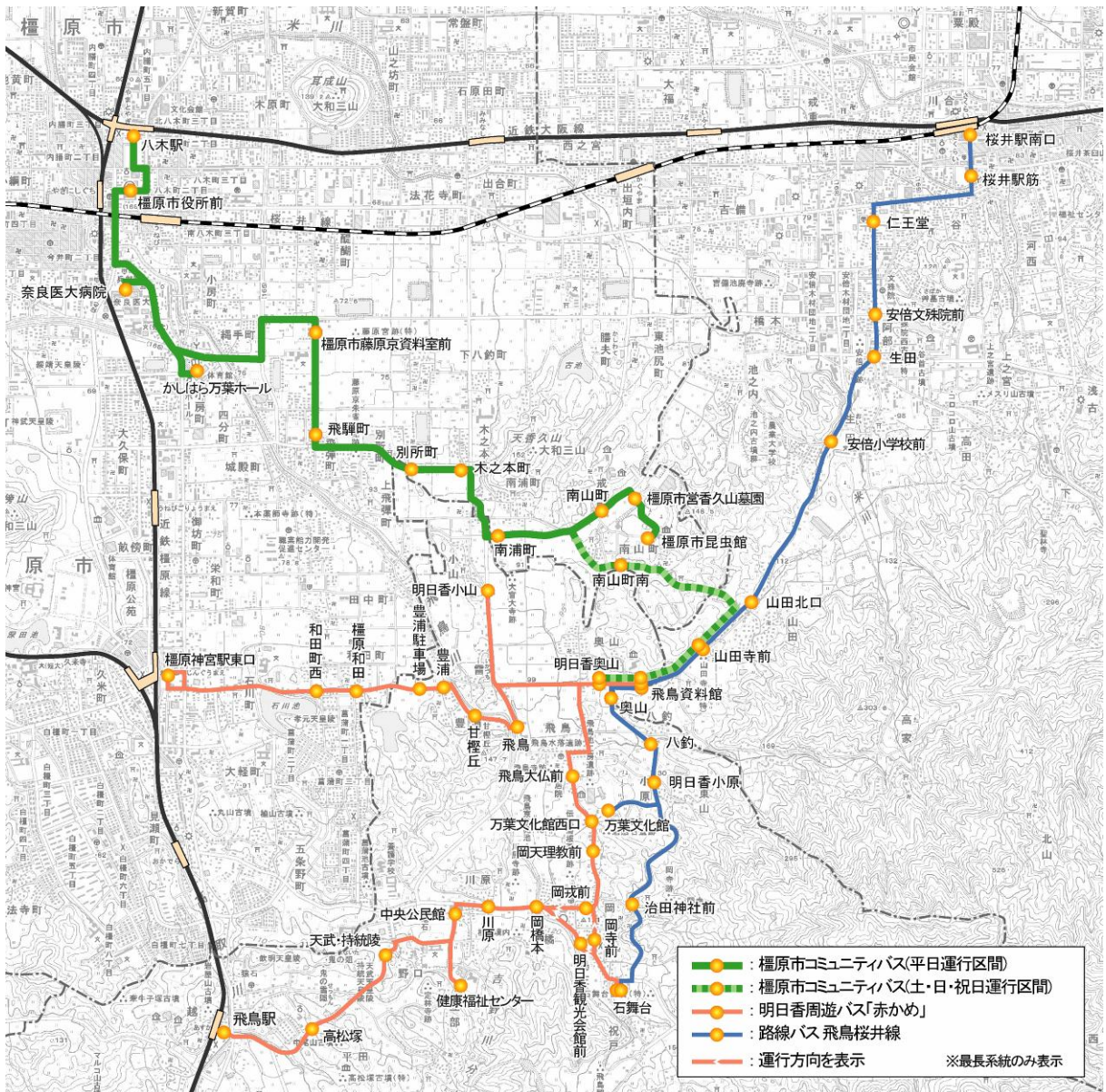


図 2.22 橿原市コミュニティバスルート図

2) 運行状況

▶ 運行本数は平日 7 便/日、休日 6 便/日、運賃は大人 170 円均一です。

橿原市コミュニティバスは、35 人乗り（座席：11 人、立席：24 人）のノンステップバス 1 台で運行しています。平日は、近鉄大和八木駅と橿原市昆虫館の約 7.0km を 7 便/日、土・日・祝日は、6 便/日（※うち 4 便/日はさらに明日香村の飛鳥資料館を経由し、明日香奥山までの約 10.5km を運行）運行しています。

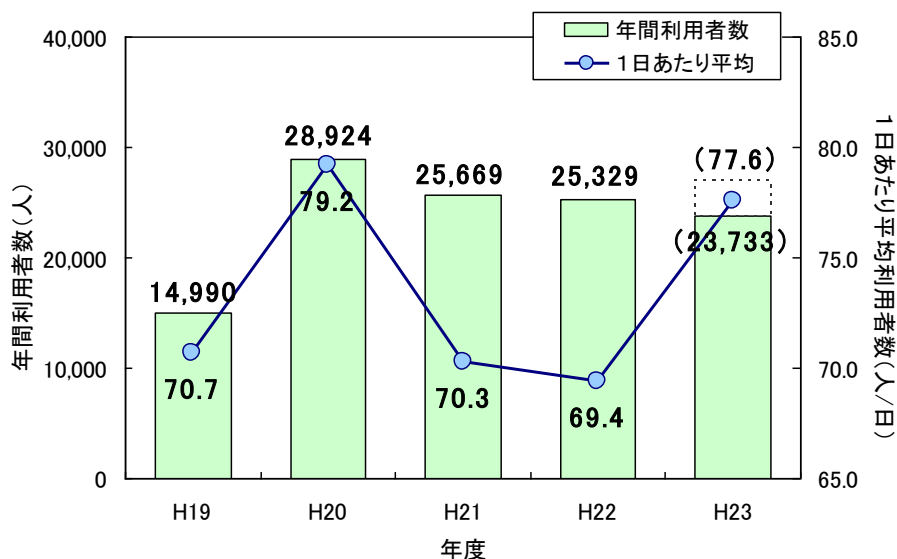


図 2.23 橿原市コミュニティバスの様子

3) 利用状況

▶ 橿原市コミュニティバスの年間利用者数は、約 2.5 万人です。

橿原市コミュニティバスの利用者数は、平成 22 年度で 25,329 人です。運行開始からの推移は、平成 20 年度に 28,924 人とピークを示して以降、土・日・祝日に明日香奥山まで延伸運行を開始した平成 21 年度からは、減少傾向にありました。しかしながら、平成 23 年 4 月に近鉄大和八木駅にかしはらナビプラザが開館され、情報案内が充実し、平成 23 年は前年の 1 月時点で比べると利用が多くなっています。



※平成 23 年度は暫定値であり、平成 23 年 4 月から平成 24 年 1 月までの実績値を表示
出典：橿原市資料

図 2.24 橿原市コミュニティバスの年間利用者数と 1 日あたり平均利用者数の推移

4) 運行経費

➤ 橿原市コミュニティバスの収支率は、25%と改善傾向にありますが、年間11百万円を補助しています。

運行事業費（バス運行に要する経費）は、年間約15百万円であり、このうち補助負担額は、年間約11百万円です。また、収支率（＝収入／運行事業費）は、25%です。

なお、平成21年度から平成22年度にかけて、運行事業費が大きく削減されたのは、リース契約における車両償却費の契約満了にともない再リースにより費用が低減したためです。

表 2.1 橿原市コミュニティバスの収支状況

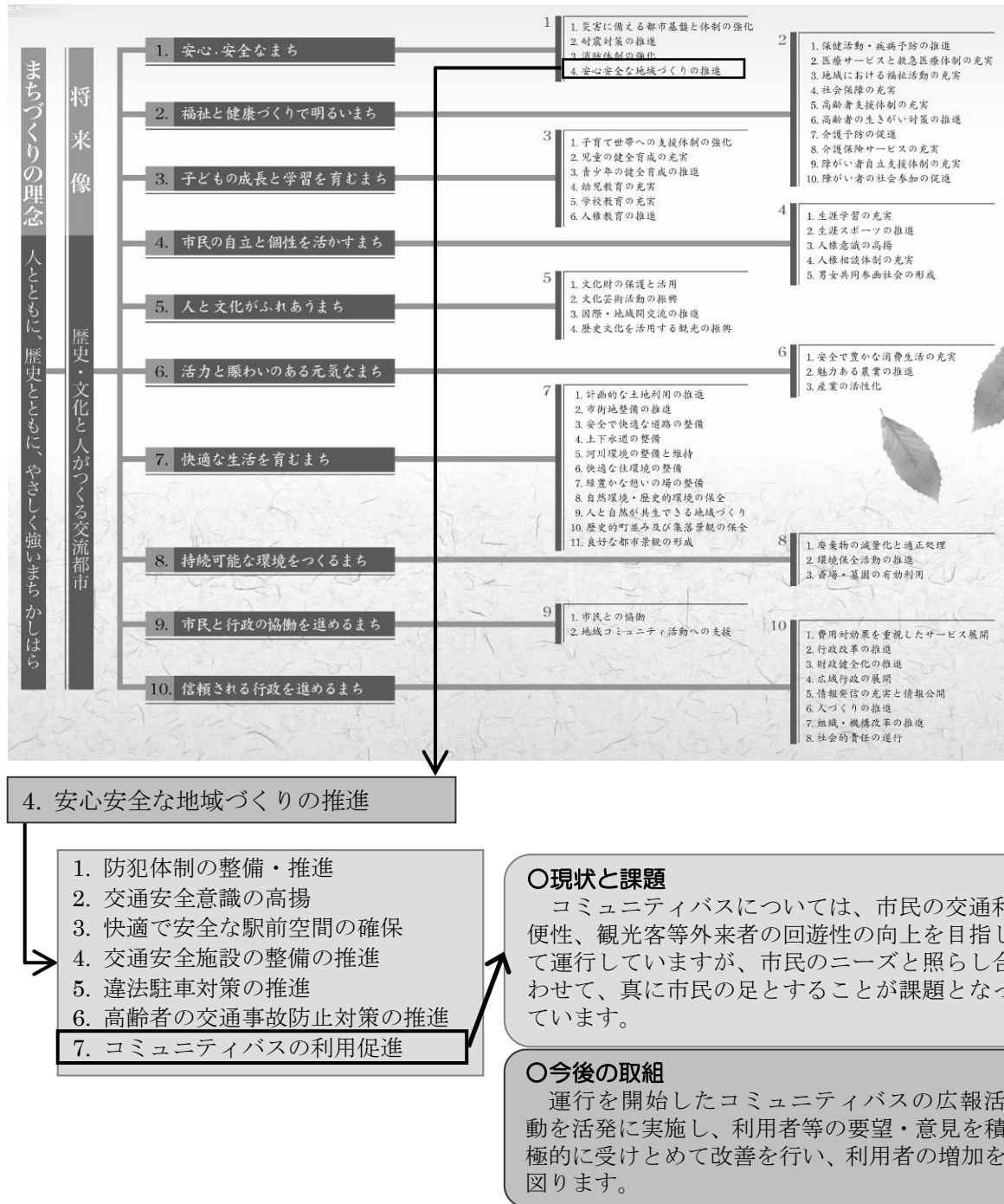
(単位:千円)

年度	運行事業費	収入	支出	収支率	備考
平成19年度	12,496	2,199	10,297	18%	9月運行開始
平成20年度	21,401	4,216	17,185	20%	
平成21年度	22,379	3,760	18,618	17%	9月より明日香村方面延伸
平成22年度	14,944	3,719	11,225	25%	
平成23年度	15,936	3,560	12,376	22%	平成24年1月末時点の暫定金額

出典：橿原市資料

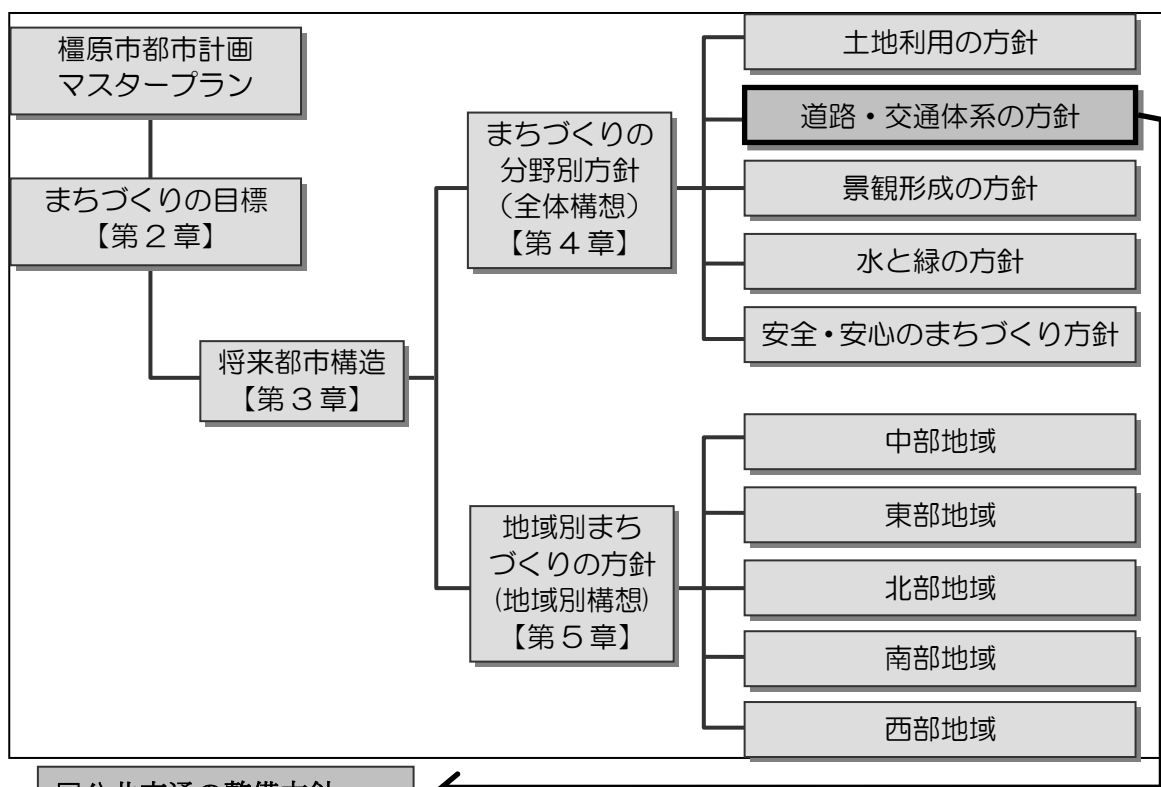
2.7 上位計画における公共交通の位置付け

- 総合計画では、安心安全な地域づくりの推進のひとつとして、コミュニティバスの利用促進があげられています。
- 都市計画マスタープランでは、大和八木駅、檀原神宮前駅を広域拠点として位置付け、交通結節点機能の強化等を図ること、ならびにコミュニティバスの利便性向上、路線バスの利用環境の整備が示されています。



出典：檀原市第3次総合計画前期基本計画（平成20年6月 檀原市）

図 2.25 檀原市第3次総合計画におけるコミュニティバスの位置付け



□公共交通の整備方針

1. 公共交通網の整備
 - 各鉄道駅周辺において交通広場の整備、機能充実や周辺道路の整備とともに、バリアフリー化を進めるなど、公共交通機関を利用しやすい環境づくりに努めます。特に、大和八木駅、檀原神宮前駅を広域拠点駅と位置付け、駅アプローチ道路などの交通結節点機能の強化及びその周辺のバリアフリー化を図ります。
 - 運行開始したコミュニティバスは、利用者などの要望・意見を受け止め、改善を行いながらバスを利用しやすい環境づくりを図ります。
 - 路線バス廃止による公共交通空白地帯を増加させないため、すべての人が利用しやすい環境づくりとして、バスシェルターの整備、低床バスの導入など関係機関と協議・検討します。
 - バスレーンの設置など適正な交通規制を関係機関と協議・検討します。
2. 駐車場・駐輪場の整備
 - 大和八木駅周辺では、民間と公共の連携による駐車場・駐輪場の整備を図ります。
 - 岡寺駅周辺において、民間と公共の連携による駐輪場の整備に努めます。
 - 主要な史跡、町並みの周辺において駐車場・駐輪場の整備を検討します。
 - 駐車場需要の高い地区において駐車場案内システムの導入を検討します。

出典：檀原市都市計画マスタープラン（平成 21 年 3 月 檀原市）

図 2.26 檀原市都市計画マスタープランにおける公共交通施策の位置付け

3. 住民等ニーズ

橿原市内の生活交通および観光交通の移動実態および利用ニーズを把握するため、住民および地域公共交通の利用者を対象に、アンケートおよびヒアリング調査を実施しました。

実施した調査の概要を以下に示します。

表 3.1 調査概要

実施調査		調査概要	調査内容
生活交通調査	住民アンケート	住民の移動実態、橿原市内のバス(路線バス、コミュニティバス)のニーズ、橿原市コミュニティバスの利用ニーズ、橿原市内の公共交通を便利にする取り組みなどについて、住民の意見・状況の把握を目的に実施した世帯アンケート調査。	〔調査方法〕 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収 〔調査対象〕 橿原市在住 18 歳以上の市民 〔調査規模〕 3,000 世帯配布 (新沢・金橋地区、鴨公・香久山地区、その他地区で、各 1,000 世帯) ※各地域の 1,000 部のうち、20～54 歳を 300 部、55～64 歳を 350 部、65 歳以上を 350 部配布 〔調査時期〕 平成 23 年 11 月 1 日に郵送配布し、11 月 14 日を回収締切 〔調査項目〕 ① 住民の移動実態 ② 橿原市内のバスの利用状況 ③ 橿原市コミュニティバスのニーズ ④ 公共交通を便利にする取り組みのニーズ (南西部の新たなバス路線、デマンドタクシー他)
	公共交通ヒアリング	利用頻度、目的地、満足度、バスが便利になるための改善や取り組みなどについて、バス利用者の意見・状況の把握を目的に実施したヒアリング調査。	〔調査方法〕 対面式の聞き取り調査形式 〔調査対象〕 主要ターミナル等での路線バス・コミュニティバス利用者 〔調査場所〕 近鉄大和八木駅、近鉄橿原神宮前駅、奈良県立医科大学附属病院の各バス乗り場周辺 〔調査日〕 平成 23 年 11 月 8 日(火) 〔調査項目〕 ① 橿原市内のバスの利用状況 ② 公共交通を便利にする取り組みのニーズ (南西部の新たなバス路線)
観光交通調査	観光施設来訪者ヒアリング	来訪回数、旅行形態(宿泊の有無等)、交通手段、周遊状況、消費金額、魅力の高いと感じられる観光地や観光施設などについて、観光来訪者の意見・状況の把握を目的に実施したヒアリング調査。	〔調査方法〕 対面式の聞き取り調査形式 〔調査対象〕 主要観光施設の市外からの観光来訪者 〔調査場所〕 ① 橿原神宮、② 橿原市昆虫館、③ おふさ観音、④ 県立橿原考古学研究所附属博物館、⑤ 橿原市藤原京資料室、⑥ 橿原市観光交流センター「かしはらナビプラザ」、⑦ 県立万葉文化館、⑧ 石舞台古墳、⑨ 飛鳥資料館 〔調査日〕 平成 23 年 11 月 6 日(日) 〔調査項目〕 ① 橿原市観光来訪者の観光行動特性 ② 橿原市観光地の移動ニーズ

3.1 生活交通ニーズ

3.1.1 回答者属性

(1) 回収結果

➤ 回収率は、45%と想定を大きく上回り、住民の生活交通に対する関心の高さが伺えます。回答者の平均年齢は61才であり、高齢者および10年後に高齢者となる世代の割合が多いアンケートデータです。

〔回収〕 【住民アンケート】 1,343部、回収率：45%
 【公共交通ヒアリング】 103部
 〔住所〕 新沢・金橋地区 415部、鴨公・香久山地区 413部、その他地区 541部
 〔性別〕 男性 46%、女性 54%
 〔年齢〕 平均年齢 61才（55～64才 39%、65～74才 22%）

表 3.2 回答部数

地区	住民アンケート・公共交通利用者ヒアリング回答者数								回答者数の人口※に占める割合							
	男			女			未回答 (年齢・性別)	回答部数 合計	男			女			計	
	18～54歳	55～64歳	65歳以上	18～54歳	55～64歳	65歳以上			18～54歳	55～64歳	65歳以上	18～54歳	55～64歳	65歳以上		
新沢・金橋地区	36	83	71	61	92	71	1	415	1.1%	7.4%	4.2%	1.7%	7.0%	3.3%	3.1%	
鴨公・香久山地区	48	69	73	56	97	70	0	413	2.4%	10.7%	3.3%	2.7%	15.3%	6.5%	4.8%	
その他地区	八木・今井地区	1	7	12	5	10	12	0	47	0.0%	1.0%	0.8%	0.2%	1.3%	0.6%	0.5%
	畝傍・白檀地区	21	41	43	28	47	48	0	228	0.2%	1.5%	1.2%	0.3%	1.5%	1.1%	0.7%
	耳成・多・真菅地区	26	50	56	32	54	46	2	266	0.2%	1.4%	0.9%	0.2%	1.4%	0.6%	0.6%
檀原市外	6	3	10	7	7	23	0	56	-	-	-	-	-	-	-	
未回答(住まいの地域)	2	3	3	3	4	4	2	21	-	-	-	-	-	-	-	
合計	140	256	268	192	311	274	5	1,446	0.5%	2.9%	1.7%	0.6%	3.2%	1.6%	1.3%	
割合	10%	18%	19%	13%	22%	19%	0%	100%								
	46%			54%			0%	100%								

※檀原市性別・年齢別・地区別人口(平成23年4月1日現在)

(2) 回答者属性

➤ 1割強の住民、特に高齢者の2割以上が、自動車を保有していません。自動車を保有していない人の約半数は、歩行に問題を有しています。また、高齢者の1割強は、一人暮らしです。

〔職業〕 無職 33%、常勤で労働 22%、家事専業 21%、パート・非常勤 13%、自由・自営業 9%
 〔自動車保有〕 自動車保有 88%、非保有 12%
 〔歩行上の問題〕 問題なし 75%、問題あり 25%
 〔同居人〕 一人暮らし 8%、家族と同居 92%

表 3.3 自動車の保有状況(年齢別)

年齢別	自動車保有		非保有		計
	自分で運転	家族が運転	原付・二輪は所有	原付・二輪も未所有	
18～54歳(n=303)	75%	20%	1%	4%	100%
55～64歳(n=542)	69%	23%	3%	5%	100%
65歳以上(n=463)	45%	32%	5%	17%	100%
計(n=1332)	88%		12%		100%

表 3.4 歩行上の問題（自動車保有別）

自動車の保有状況	問題なく歩ける	階段・ステップの段差が づらい	長い距離を歩くのが づらい	計
保有(n=1159)	79%	7%	14%	100%
非保有(n=166)	52%	7%	40%	100%
計(n=1335)	75%	7%	18%	100%

表 3.5 同居人の有無（年齢別）

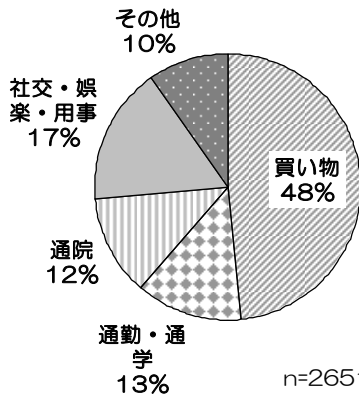
年齢別	一人暮らし	家族等と同居	計
18～54歳(n=304)	4%	96%	100%
55～64歳(n=536)	6%	94%	100%
65歳以上(n=472)	14%	86%	100%
計(n=1342)	8%	92%	100%

3.1.2 住民の移動実態

(1) 外出目的と外出先

▶ 買い物での外出が、全世代とも5割を占めます。高齢者は、通院での外出が、2割強と多くなっています。外出先としては、イオンモール橿原、近鉄大和八木駅周辺が多く、イオンモール橿原は自動車保有者、近鉄大和八木駅周辺は、非保有者の外出が多い状況です。

〔外出目的〕 買い物 48%、通勤・通学 13%、通院 12%、社交・娯楽・用事 17%
 〔外出先〕 イオンモール橿原 18%、近鉄大和八木駅周辺 17%



	買い物	通勤・通学	通院	社交・娯楽・用事	その他	計
18～54歳(n=614)	48%	24%	3%	18%	8%	100%
55～64歳(n=1083)	51%	15%	8%	16%	9%	100%
65歳以上(n=923)	46%	3%	23%	16%	12%	100%
計(n=2651)	48%	13%	12%	17%	10%	100%

※最もよく行く外出先と、2番目によく行く外出先の計

n=2651 (※最もよく行く外出先と、2番目によく行く外出先の計)

図 3.1 外出目的（左：単純集計、右：年齢別）

表 3.6 外出先（自動車保有別）

外出先	自動車の保有		
	保有(n=2275)	非保有(n=331)	計(n=2642)
イオンモール橿原	19.5%	9.1%	18.0%
近鉄大和八木駅周辺 ※近鉄百貨店橿原店含む	15.1%	28.7%	17.0%
中和幹線沿道	10.0%	2.4%	9.0%
国道165号・166号沿道	5.6%	2.1%	5.2%
県立医科大学附属病院	3.8%	9.1%	4.7%
近鉄橿原神宮前駅周辺	4.1%	6.0%	4.4%
国道24号橿原バイパス沿道	3.5%	0.6%	3.1%
かしはら万葉ホール、中央公民館・中央体育館	2.8%	3.0%	2.8%
国道169号沿道	2.6%	1.5%	2.5%
医療法人 平成記念病院	2.0%	2.7%	2.2%
国道24号沿道 旧道	2.2%	1.2%	2.1%
橿原市昆虫館、香久山墓園、香久山体育館	1.6%	2.4%	1.7%
大和高田バイパス沿道	1.5%	0.6%	1.4%
橿原市役所	1.0%	2.7%	1.2%
上記以外市内	3.9%	6.6%	4.5%
大和高田市	3.3%	2.4%	3.1%
奈良市	1.7%	1.8%	1.7%
御所市	0.9%	0.0%	0.8%
上記以外の奈良県内	5.0%	1.2%	4.5%
奈良県外	5.1%	5.7%	5.1%
その他	4.8%	7.9%	5.2%
計	100.0%	100.0%	100.0%

(2) 外出頻度・所要時間・外出手段

▶ よく行く外出先には、平均週に2回、片道平均24分かけ、4人に3人は、自動車を利用してあります。イオンモール榎原は、特に自動車の手段分担率が高くなっています。

〔外出頻度〕 平均2回（週1～2回 29%）

〔外出先への所要時間〕 平均24分（15～30分 43%）

〔交通手段〕 公共交通系 74%、自動車系 26%

〔よく利用する鉄道駅〕 近鉄大和八木駅、近鉄榎原神宮前駅、近鉄坊城駅

表 3.7 外出先に行く頻度（主な外出先別）

項目	週5～7回	週3～4回	週1～2回	月2～3回	月1回程度	2～3ヶ月に1回以下	計	平均(回)	
回答者数(n=2648)	15%	18%	29%	21%	14%	4%	100%	2.1	
主な外出先	イオンモール榎原(n=472)	3%	12%	38%	30%	14%	3%	100%	1.4
	近鉄大和八木駅周辺(n=445)	9%	16%	32%	27%	14%	3%	100%	1.7
	県立医科大学附属病院(n=123)	6%	7%	13%	31%	29%	14%	100%	1.0
	中和幹線沿道(n=238)	15%	28%	41%	13%	2%	1%	100%	2.6
	国道165号・166号沿道(n=137)	23%	24%	35%	12%	5%	1%	100%	2.8

表 3.8 外出先までの所要時間（主な外出先別）

項目	15分未満	15分～30分未満	30～45分未満	45～60分未満	60分以上	計	平均(分)	
回答者数(n=2649)	34%	43%	10%	6%	8%	100%	24	
主な外出先	イオンモール榎原(n=473)	46%	44%	6%	2%	1%	100%	18
	近鉄大和八木駅周辺(n=444)	31%	50%	13%	3%	3%	100%	22
	県立医科大学附属病院(n=123)	22%	51%	16%	5%	6%	100%	25
	中和幹線沿道(n=237)	45%	43%	8%	4%	1%	100%	18
	国道165号・166号沿道(n=136)	44%	41%	7%	4%	4%	100%	20

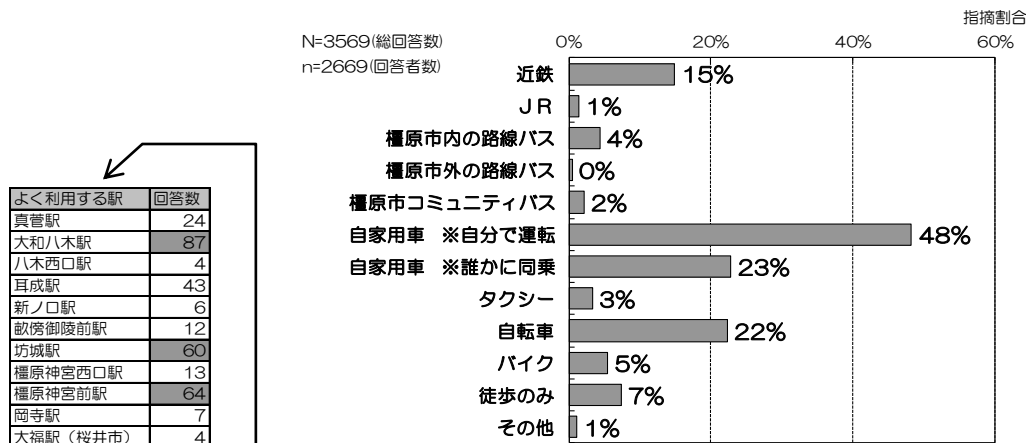


図 3.2 外出先への交通手段

表 3.9 外出先への交通手段（主な外出先別）

項目	近鉄	JR	バス 榎原市内の路線	バス 榎原市外の路線	コミュニティバス 榎原市コミュニティバス	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (誰かに同乗)	タクシー	自転車	バイク	徒歩のみ	その他	計	自動車系	公共交通系	
回答数(N=3569)	15%	1%	4%	0%	2%	48%	23%	3%	22%	5%	7%	1%	134%	74%	26%	
主な外出先	イオンモール榎原(N=641)	6%	0%	6%	0%	1%	55%	34%	1%	21%	5%	6%	0%	135%	90%	10%
	近鉄大和八木駅周辺(N=656)	28%	1%	7%	0%	4%	30%	18%	5%	34%	6%	13%	0%	147%	54%	46%
	県立医科大学附属病院(N=178)	15%	2%	13%	0%	10%	31%	26%	15%	20%	7%	7%	0%	145%	72%	28%
	中和幹線沿道(N=298)	2%	0%	0%	0%	0%	68%	24%	0%	22%	5%	3%	0%	125%	92%	8%
	国道165号・166号沿道(N=173)	1%	0%	0%	0%	1%	68%	23%	1%	23%	4%	4%	0%	126%	91%	9%

※複数回答

3.1.3 市内のバス利用状況

(1) バスの利用環境

- 3人に1人は、自宅近くのバス停を知りません。特に、自動車保有者は、その割合が高い傾向です。
- 近くのバス停までの所要時間は、10分程度です。特に、新沢・金橋地区、鴨公・香久山地区は、その他の地区に比べ、5分以内にバス停にアクセスできる人の割合が少ない状況です。

[バス停の認知度] 64% (名前認知 44%、場所のみ認知 20%)

[バス停までの所要時間] 平均 10分 (5~9分 32%)

表 3.10 バス停の認知 (自動車保有別)

項目	保有 (n=1139)	非保有 (n=162)	計(n=1301)
自宅から最寄りのバス停名称を知っている	43%	54%	44%
バス停名称は分からないが場所は知っている	21%	17%	20%
バス停の名称も場所も分からない	37%	28%	36%
計	100%	100%	100%

表 3.11 バス停までの所要時間 (地区別)

	5分未 満	5~ 9分	10~ 14分	15~ 19分	20分 以上	計	平均 (分)
新沢・金橋地区(n=248)	25%	29%	25%	11%	10%	100%	10
鴨公・香久山地区(n=254)	26%	33%	22%	8%	11%	100%	10
その他地区(n=332)	39%	34%	12%	8%	7%	100%	9
回答者数(n=852)	31%	32%	19%	9%	9%	100%	10

(2) バスの利用状況

- ふだんバスを利用する人は、2割にも満たない状況です。利用する人は、平均週1回の利用です。自動車の方が便利という理由で、バスは利用されていません。バス利用時の目的地は、近鉄大和八木駅周辺や奈良県立医科大学附属病院が多くなっています。

[バス利用率] 17% (路線バス 13%、コミュニティバス 4%)

[バス利用頻度] 平均 週1回 (月2~3回 23%)

[利用曜日] 平日 55%、休日 15%、どちらも利用 30%

[バスを利用しない理由] 自動車の方が便利 61%、駅に近い 21%、
行きたい行き先の路線がない 20%

[バス利用時の目的地] 近鉄大和八木駅周辺 49%、奈良県立医科大学附属病院 34%

表 3.12 バス利用率 (年齢別)

	路線バス (奈良交通)	橿原市 コミュニティ バス	利用しない	計
18~54歳(N=307)	10%	2%	88%	100%
55~64歳(N=543)	12%	4%	84%	100%
65歳以上(N=464)	16%	7%	77%	100%
総回答数(N=1328)	13%	5%	82%	100%

※複数回答

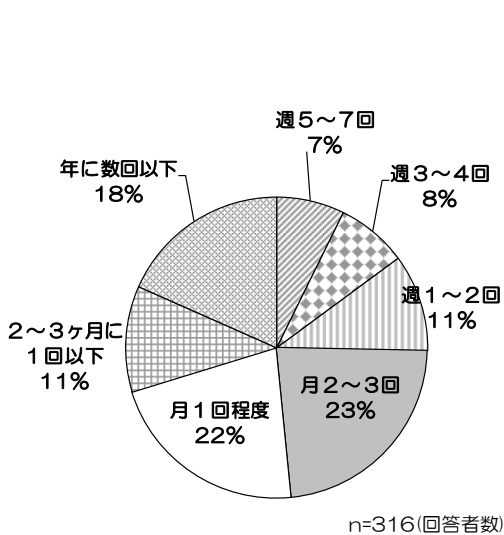


図 3.3 バスの利用頻度

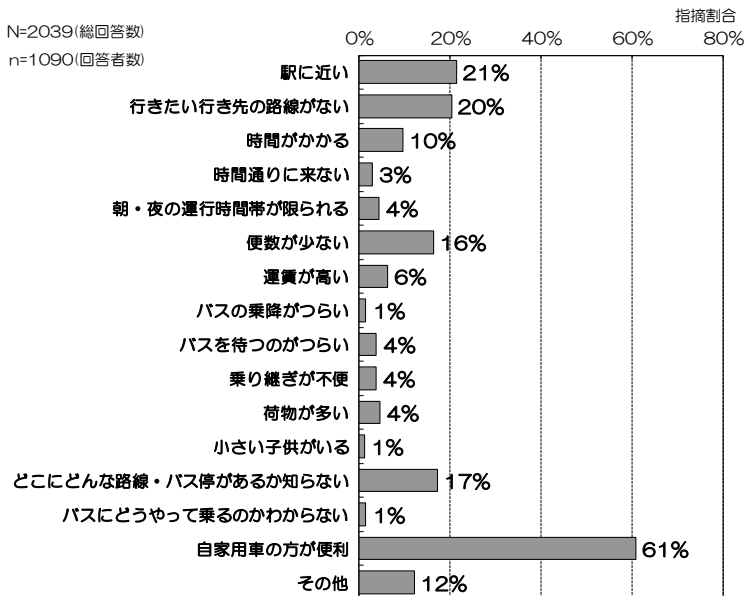


図 3.4 バスを利用しない理由

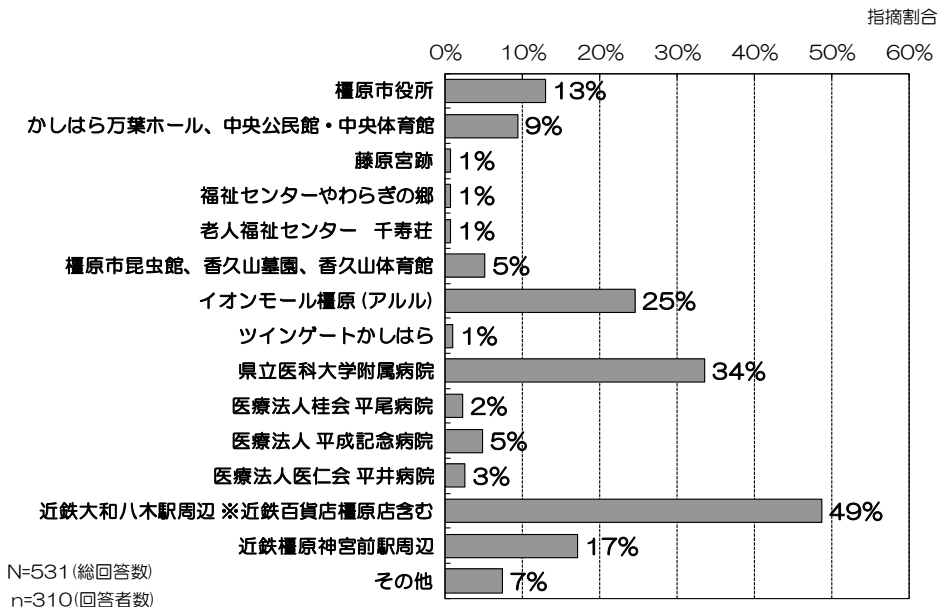


図 3.5 バス利用のときの目的地

(3) バス利用に対する意向

- ここ1年でバス利用回数が、減った人よりも、増えた人の方が6%多い状況です。
- バスが便利になったら行きたい外出先のある人は、2割おり、その外出先は、近鉄八木駅周辺やイオンモール権原が多くなっています。

[バス利用回数の変化] 増えた 20%、減った 14%
 [増加理由] バスが便利に 15%、外出機会増 57%、自動車等からの転換 15%
 [減少理由] バスが不便に 35%、外出機会減 19%、自動車等への転換 28%
 [便利になったら行きたい外出先の有無] ある 21%、ない 79%
 [その外出先] 近鉄八木駅周辺、イオンモール権原

ここ1～2年くらいのバス利用回数の変化

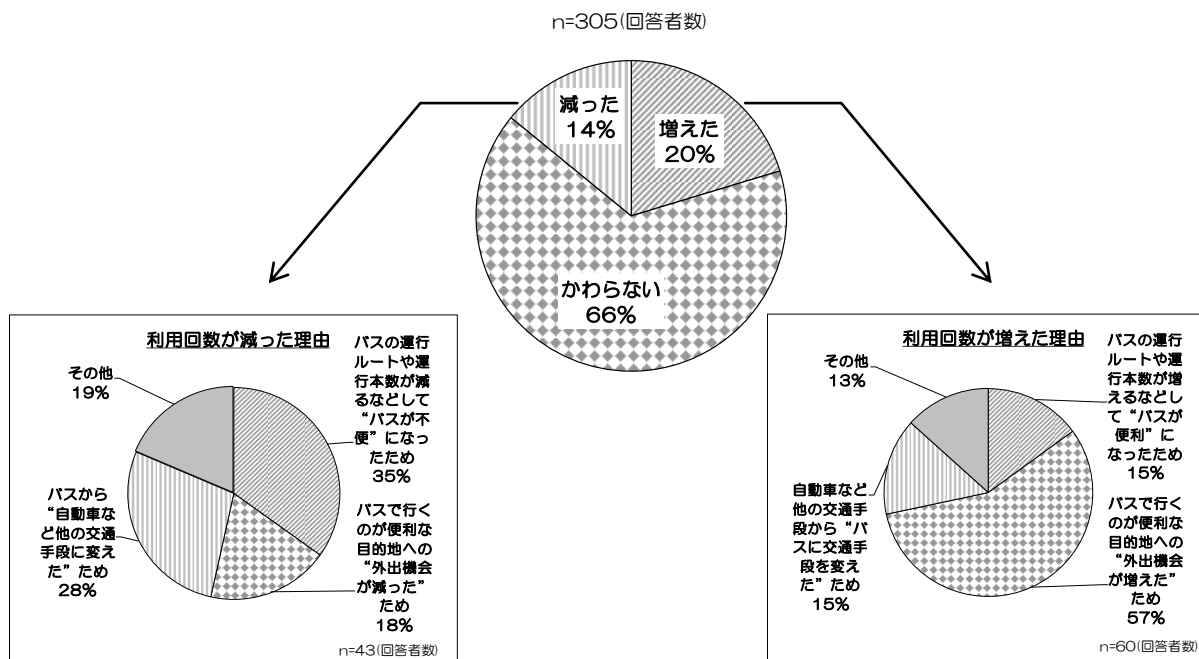
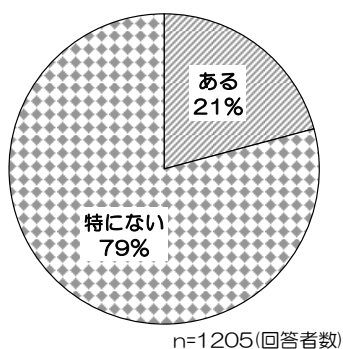


図 3.6 バス利用回数の変化と増加理由・減少理由



	ある	特にない	計
路線バス(奈良交通)(n=146)	25%	75%	100%
橿原市コミュニティバス(n=40)	40%	60%	100%
利用しない(n=988)	19%	81%	100%
回答者数(n=1205)	21%	79%	100%

図 3.7 バスが便利になったら行きたい外出先の有無（バス利用の有無別）

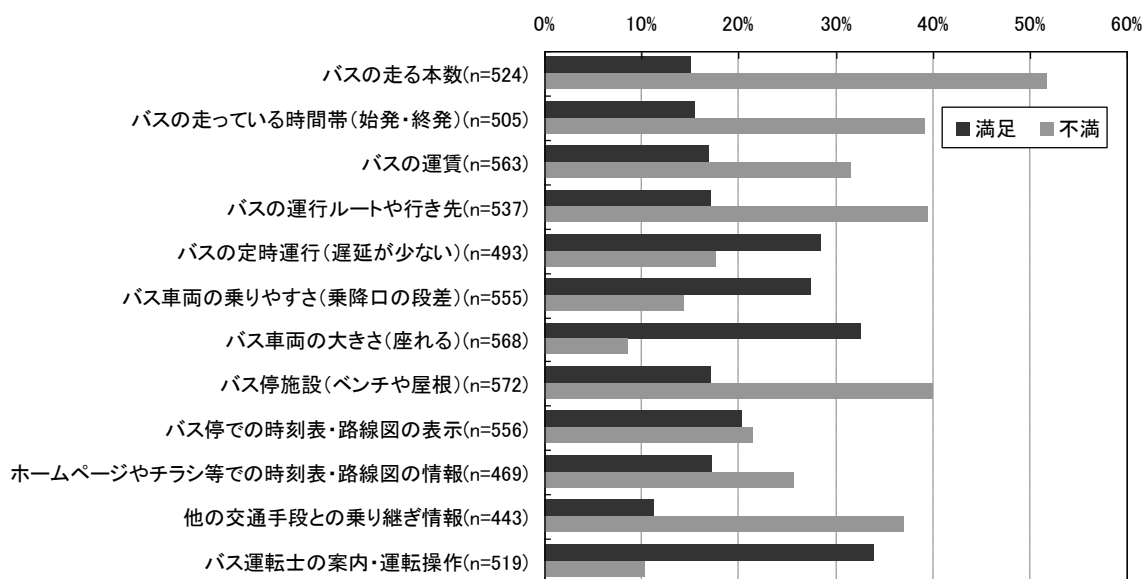
表 3.13 バスが便利になったら行きたい外出先

回答内容	回答数
近鉄大和八木駅周辺	52
イオンモール橿原	47
かしはら万葉ホール	14
県立医科大学附属病院	12
近鉄橿原神宮前駅周辺	11
近鉄百貨店橿原店	10
病院	10
福祉センターやわらぎの郷	6
明日香村方面	5
橿原市昆虫館	5
スーパーマーケット	5
香久山墓園	5
その他	74

(4) バスの改善意向

➤ バスの本数、バス停やルート等に対する改善意向は強い状況です。バスの運行本数は、30分～40分間隔が実際に利用できるニーズです。改善してほしい点としては、バス路線に対する意見が最も多い結果です。

[バスの満足度大] バス運転士の案内、バス車両の大きさ、バスの定時運行
 [バスの不満足度大] バスの本数、バス停施設、運行ルートや行き先、運行時間帯、乗り継ぎ情報
 [積極利用できるバス運行本数] 平均 36分 (30分に1本 22%)
 [最低限必要なバス運行本数] 平均 42分(1時間に1本 21%)
 [改善してほしい点] バス路線、運行本数、バス車両



※満足は、満足、やや満足、不満は、不満、やや不満をそれぞれ計。

図 3.8 檜原市内のバスの満足度

表 3.14 積極利用できるバス運行本数(バス利用の有無別)(年齢別)

バス利用の有無	路線バス(奈良交通)(n=159)	檜原市コミュニティバス(n=45)	利用しない(n=874)	運行本数							計
				2時間に1本	1時間半に1本	1時間に1本	45分に1本	30分に1本	20分に1本	15分に1本以上	
バス利用の有無	1%	3%	20%	3%	26%	26%	18%	3%	100%		
路線バス(奈良交通)(n=159)	9%	13%	40%	11%	16%	7%	2%	2%	100%		
檜原市コミュニティバス(n=45)	1%	1%	12%	2%	22%	12%	10%	40%	100%		
利用しない(n=874)	1%	1%	7%	2%	20%	20%	17%	32%	100%		
年齢	2%	2%	13%	2%	25%	12%	11%	33%	100%		
18～54歳(n=283)	2%	3%	22%	4%	20%	11%	5%	33%	100%		
55～64歳(n=453)	2%	2%	15%	3%	22%	14%	11%	33%	100%		
65歳以上(n=360)	2%	2%	15%	3%	22%	14%	11%	33%	100%		
回答者数(n=1109)	2%	2%	15%	3%	22%	14%	11%	33%	100%		
平均	36.4			分に1本							

表 3.15 最低限必要なバス運行本数(バス利用の有無別)(年齢別)

バス利用の有無	路線バス(奈良交通)(n=159)	檜原市コミュニティバス(n=45)	利用しない(n=874)	運行本数							計
				2時間に1本	1時間半に1本	1時間に1本	45分に1本	30分に1本	20分に1本	15分に1本以上	
バス利用の有無	1%	3%	20%	3%	26%	26%	18%	3%	100%		
路線バス(奈良交通)(n=159)	9%	13%	40%	11%	16%	7%	2%	2%	100%		
檜原市コミュニティバス(n=45)	1%	1%	12%	2%	22%	12%	10%	40%	100%		
利用しない(n=874)	1%	1%	7%	2%	20%	20%	17%	32%	100%		
年齢	2%	2%	13%	2%	25%	12%	11%	33%	100%		
18～54歳(n=281)	2%	3%	20%	3%	22%	9%	7%	34%	100%		
55～64歳(n=450)	2%	3%	28%	4%	19%	8%	4%	33%	100%		
65歳以上(n=359)	2%	2%	21%	3%	21%	10%	8%	33%	100%		
回答者数(n=1103)	2%	2%	21%	3%	21%	10%	8%	33%	100%		
平均	41.8			分に1本							

表 3.16 改善してほしい点（自由意見）

	意見数
運行本数に関する意見	63
運賃に関する意見	30
バス路線に関する意見	128
ダイヤに関する意見	25
バス停でのバス待ち環境等について	21
バス停等での路線図等の表示、運行情報提供について	20
定時運行に関する意見	5
新たな取り組みに関する意見について	21
将来のバス利用に関する意見	8
バス車両に関する意見について	47
バス利用等の情報提供に関する意見について	20
周遊バス（赤かめ）に関する意見	3
バス乗務員に関する意見	8
その他の意見	137
総回答数	536
回答者数	478

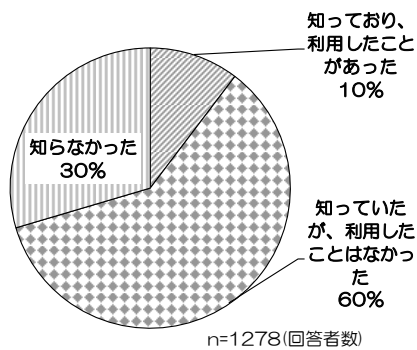
バス路線に関する意見の内訳		意見数
住んでいる地域にバス路線が欲しい		33
既存のバス路線にバス停をふやして欲しい		20
鉄道駅を通るバス路線が欲しい		18
イオンモール榎原等の買い物施設・病院・公共施設等を結ぶバス路線が欲しい		15
道路幅員が狭小な生活道路にも乗入れて欲しい		15
旧八木桜井線等の廃止したバス路線が復活して欲しい		10
既存のバス路線（路線バス・榎原市コミュニティバス）やバス停位置を一部見直してほしい		9
市内を循環する路線が欲しい		4
その他		4
合計		128

3.1.4 榎原市コミュニティバスのニーズ

(1) 利用状況

➤ 認知度は、7割だが、コミュニティバスの利用経験者は、まだまだ少ない状況です。休日の運行改編では、3%の人が利用の増加に転じています。

〔認知度と利用の有無〕 認知 70%（利用あり 10%、利用なし 60%）
 〔利用曜日〕 平日 53%、休日 22%、どちらも利用 25%



	知っており、利用したことがあった	知っていたが、利用しなかった	知らなかった	計
新沢・金橋地区(n=380)	5%	54%	42%	100%
鴨公・香久山地区(n=390)	16%	66%	18%	100%
八木・今井地区(n=40)	13%	68%	20%	100%
畷傍・白檀地区(n=191)	5%	68%	27%	100%
耳成・多・真菅地区(n=249)	10%	56%	34%	100%
回答者数(n=1278)	10%	60%	30%	100%

図 3.9 認知度と利用の有無（地区別）

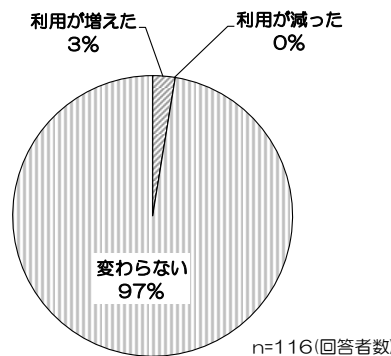


図 3.10 運行改編による利用の変化

(2) コミュニティバスのニーズ

➤ 今後、路線や運行頻度の増加を求める声が多く、近隣市町村との共同運行による効率化が求められています。多くの方が、将来的にコミュニティバスの必要性を感じています。

〔コミュニティバスの今後の運行〕 路線や運行頻度の増加 40%、現状でよい 36%、
 路線や運行頻度の縮小・廃止 13%
 〔財政支出を抑えるための工夫〕 近隣市町村と共同運行 48%、広告等による増収 41%、
 地元住民や商業施設の支援 40%、運賃値上げ 6%
 〔将来のコミュニティバスの必要性〕 必要 63%、不必要 9%

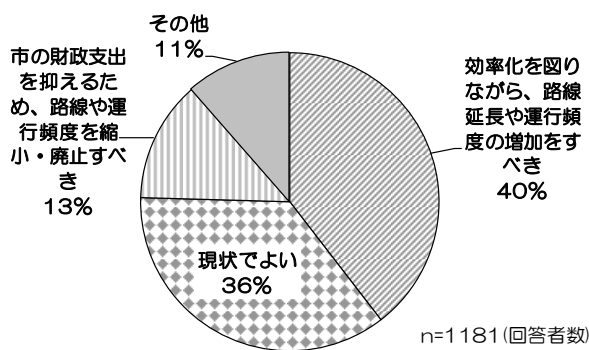


図 3.11 コミュニティバスの今後の運行

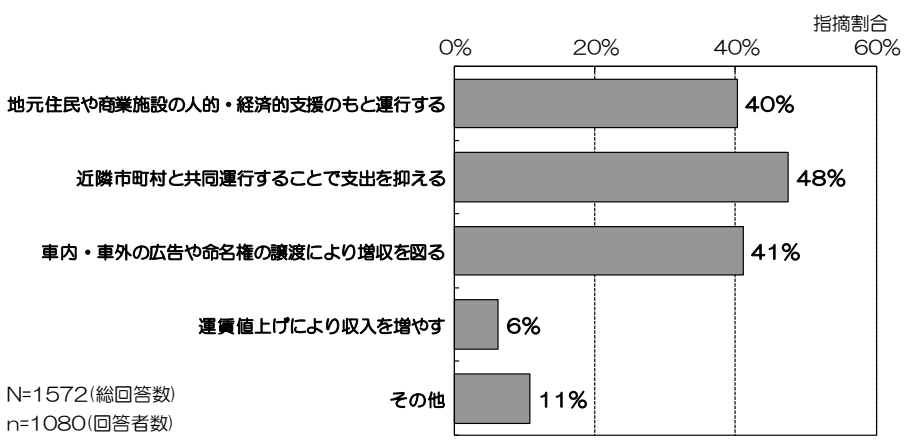
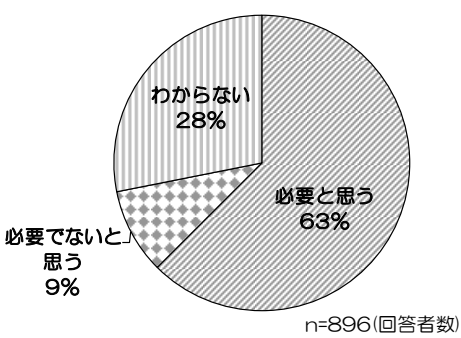


図 3.12 財政支出を抑えるための工夫



		必要と 思う	必要で ないと 思う	わから ない	計
年齢	18～54歳(n=250)	62%	10%	28%	100%
	55～64歳(n=482)	64%	9%	27%	100%
	65歳以上(n=159)	59%	9%	31%	100%
認知・利用 の有無	認知・利用経験あり(n=88)	86%	2%	11%	100%
	認知・利用経験なし(n=515)	60%	10%	29%	100%
	知らない(n=263)	59%	9%	32%	100%
回答者数(n=896)		63%	9%	28%	100%

図 3.13 将来のコミュニティバスの必要性(年齢別)(利用の有無別)

3.1.5 公共交通を便利にする取り組みニーズ

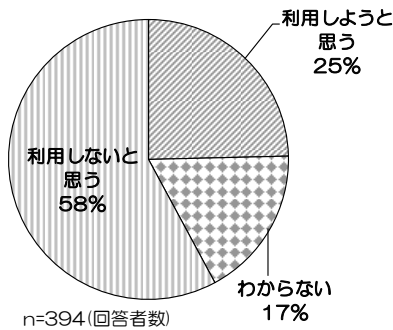
(1) 南西部の新たなバス路線の利用意向

- 4人に1人は、南西部の新たなバス路線に対する利用意向があります。非自動車保有者や高齢者ほど、利用意向は高くなっています。
- 利用目的は、イオンモール橿原への買い物や近鉄大和八木駅周辺への外出での利用が多い結果です。利用により自動車から転換する人は、7割にのぼります。

[利用意向] 利用する 25%、利用しない 58%、わからない 17%

[利用目的] イオンモールへ買い物 72%、県立医大へ通院 28%、近鉄大和八木駅周辺へ外出 52%、近鉄御所駅周辺へ外出 15%

[転換交通手段] 自動車系 69%、公共交通系 31%(近鉄 18%、路線バス 4%、自転車 4%)



		利用しようと思う	わからない	利用しないと考える	計
自動車の保有状況	保有(n=351)	24%	17%	59%	100%
	非保有(n=34)	26%	26%	47%	100%
年齢	18~54歳(n=96)	19%	16%	66%	100%
	55~64歳(n=163)	26%	19%	55%	100%
	65歳以上(n=130)	27%	18%	55%	100%
回答者数(n=394)		25%	18%	58%	100%

図 3.14 利用意向 (自動車保有別) (年齢別)

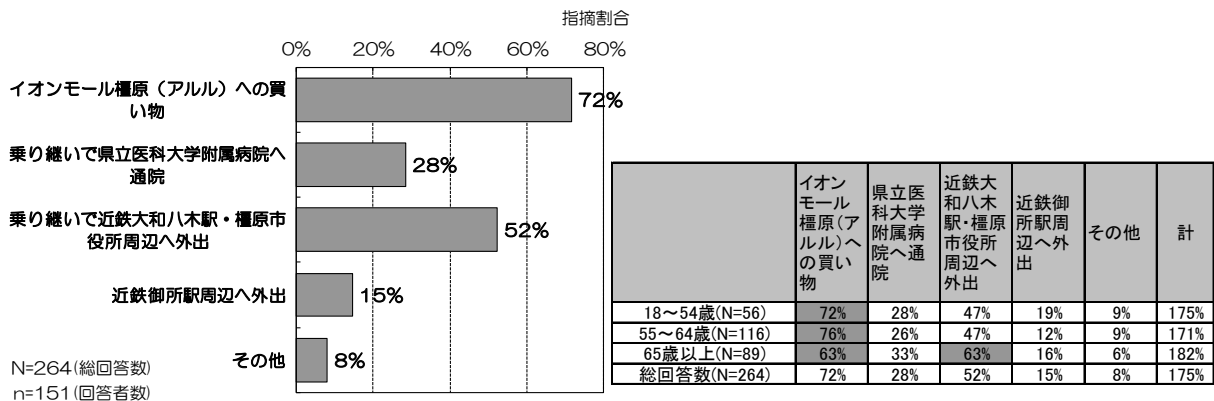


図 3.15 利用目的 (年齢別)

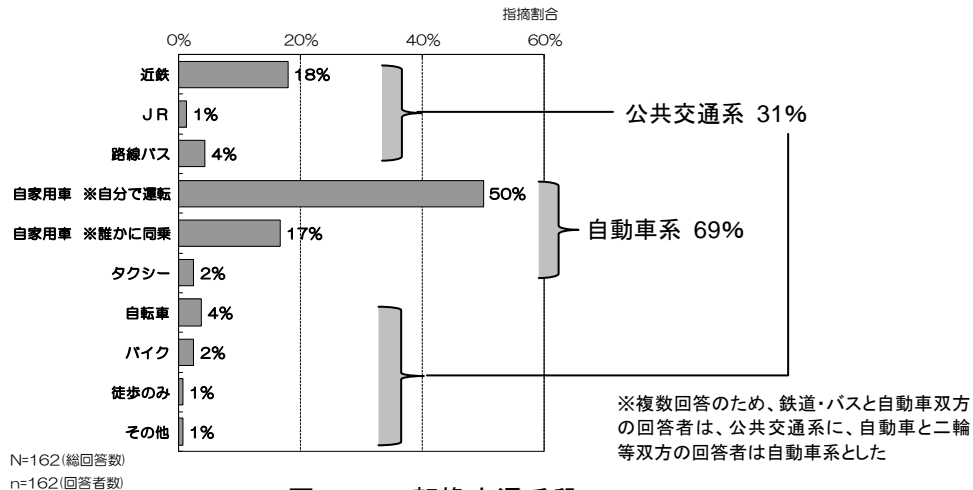


図 3.16 転換交通手段

(2) 南西部の新たなバス路線の利用条件

- ▶ 平均的に要求されるバスのサービス水準は、最低限、運行本数を1時間に1本、運賃を200円程度、バス停までの徒歩時間は5分程度の水準です。高齢者や歩行可能距離に制限がある人は、バス停まで5分を望む人が多くなります。
- ▶ 望む条件が満たされた場合の利用頻度は、週に1~2回または、月2~3回程度での利用意向の人が多い傾向です。

[最低限必要な本数] 平均 57分に1本 (1時間に1本 40%)
 [利用できる運賃] イオンモール橿原 平均 170円(200円 34%)
 近鉄大和八木駅 平均 220円(200円 35%)
 近鉄御所駅 平均 223円(200円 28%)
 [利用できるバス停までの徒歩時間] 平均 7分 (5分 68%)
 [利用頻度] 平均 週1回 (週1~2日 36%)

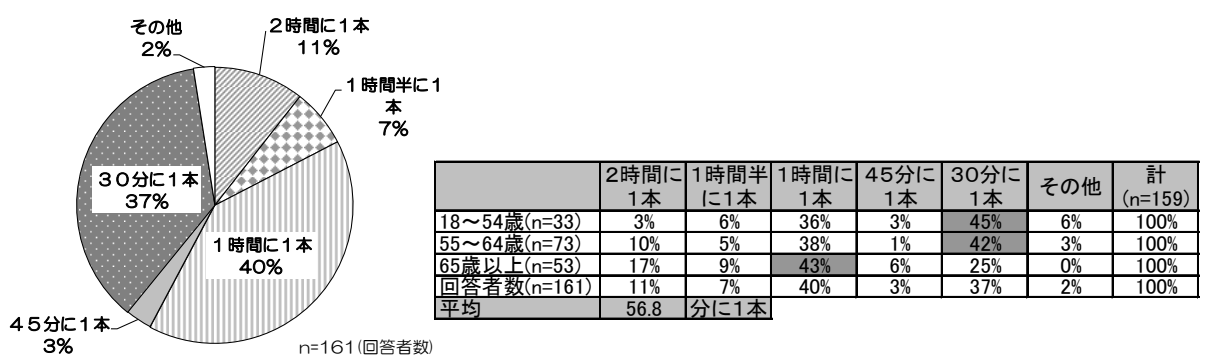


図 3.17 最低限必要な本数 (年齢別)

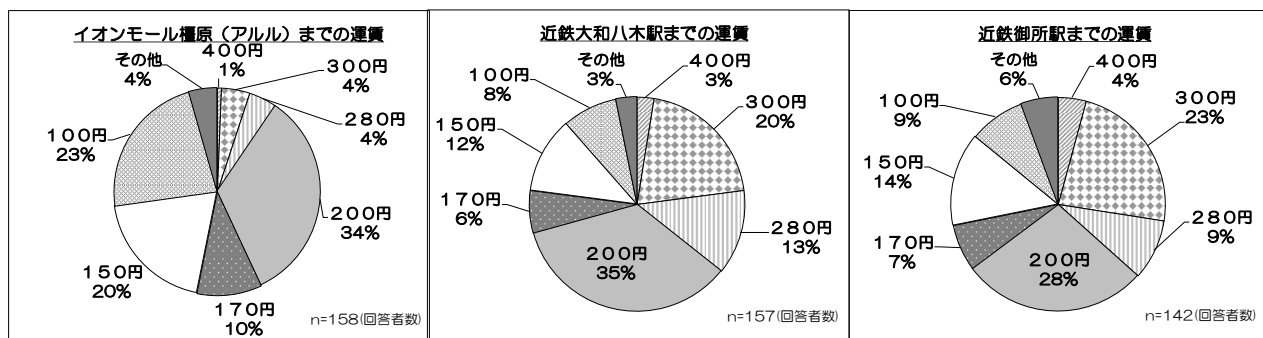


図 3.18 利用できる運賃 (行き先別)

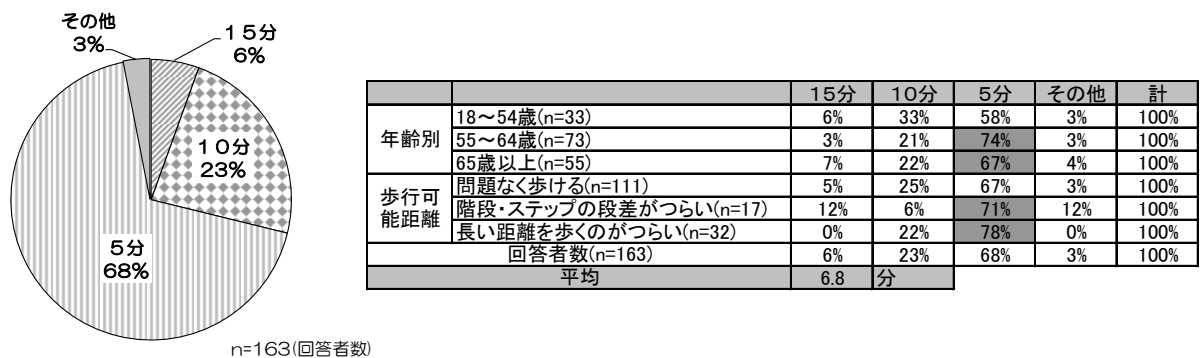


図 3.19 利用できるバス停までの距離(年齢別)(歩行可能距離別)

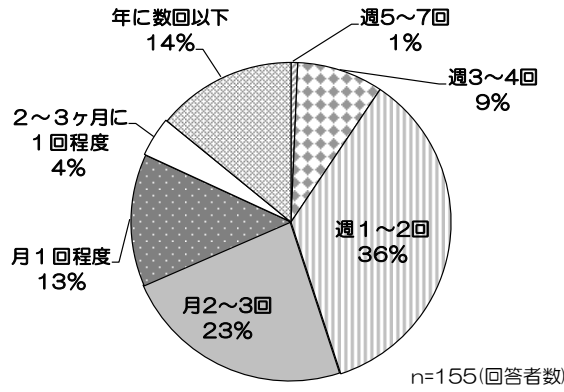
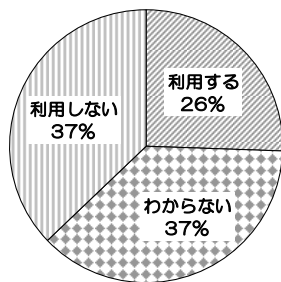


図 3.20 条件が満たされたときの利用頻度

(3) デマンドタクシーの意向

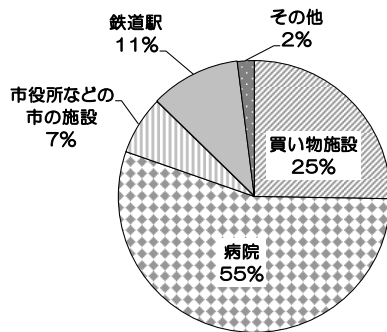
▶ 利用意向は、3割未満ですが、高齢者や歩行困難者の利用意向は、比較的高くなっています。デマンドタクシーを利用して行きたいところは、病院が最も多く、半数を超えます。

[利用意向] 利用する 26%、利用しない 37%
 [行きたいところ] 病院 55%、買い物施設 25%、鉄道駅 11%



		利用する	わからない	利用しない	計
年齢別	18~54歳(n=299)	16%	36%	47%	100%
	55~64歳(n=527)	27%	39%	34%	100%
	65歳以上(n=429)	31%	36%	33%	100%
歩行可能距離	問題なく歩ける(n=954)	23%	37%	40%	100%
	階段・ステップの段差がづらい(n=89)	30%	44%	26%	100%
	長い距離を歩くのがづらい(n=206)	36%	36%	28%	100%
回答者数(n=1260)		26%	37%	37%	100%

図 3.21 利用意向 (年齢別)(歩行可能距離別)



年齢別	買い物施設	病院	市役所などの市の施設	鉄道駅	その他	計
18~54歳(n=153)	28%	47%	7%	17%	1%	100%
55~64歳(n=324)	26%	56%	5%	11%	2%	100%
65歳以上(n=269)	23%	58%	9%	7%	2%	100%
回答者数(n=748)	25%	55%	7%	11%	2%	100%

図 3.22 行きたいところ (年齢別)

(4) その他

▶ コミュニティバスの路線充実、休日ルート改編や周遊チケットの充実に対する取り組み要望が強くなっています。

〔観光面で公共交通を便利にするため進めるべき取り組み〕
 コミュニティバスの休日ルートの改編 43%、
 バス観光に便利な周遊チケットの充実 42%、
 コミュニティバス路線を増やす 30%

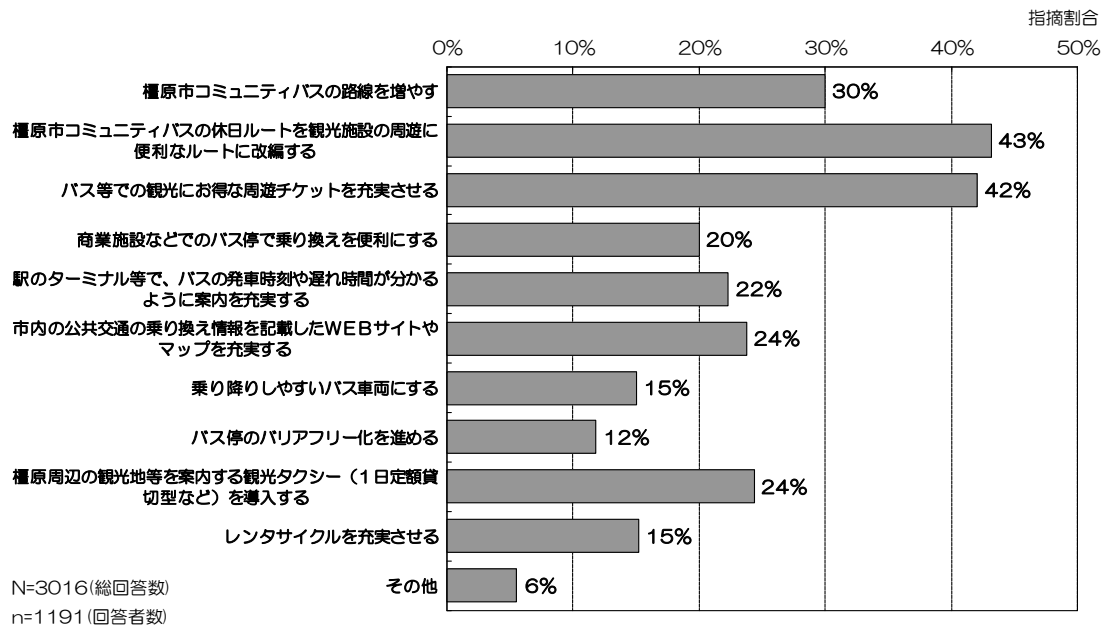


図 3.23 観光面で公共交通を便利にする取り組み

(5) 権原市の公共交通に関する意見やアイデア

- バスがどこを運行しているのか分かるマップや時刻表を配布してはどうか。（耳成・多・真菅地区、55～64歳、女性）
- 権原市コミュニティバスを利用すると沿線の観光施設が割引になるチケットを販売してはどうか。（八木・今井地区、55～64歳、女性）
- 隣接する明日香村等の観光地を結ぶバス路線を充実させてはどうか。
（新沢・金橋地区、55～64歳、男性）
- 乗合タクシーを運行してはどうか。
（鴨公・香久山地区、25～34歳、女性） etc

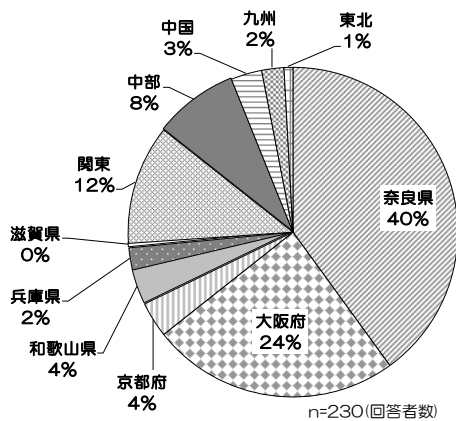


3.2 観光交通ニーズ

3.2.1 回答者属性

▶ 平均 52 才で熟年層が多く占めます。県内・大阪府からの来訪で6割以上を占めます。近隣からは、家族での来訪が多いですが、関東等遠方からは、単身での来訪が多くなっています。

〔回収部数〕 231 部（橿原市内(橿原神宮等) 136 部、明日香村内(石舞台古墳等) 95 部)
 〔性別〕 男性 65%、女性 35%
 〔年齢〕 平均年齢 52 才（35～44 才 25%、55～64 才 24%）
 〔住所〕 奈良県 40%、県外近畿 34%（うち大阪府 24%）、関東 12%
 〔同伴者〕 子連れ等家族 34%、夫婦 26%、ひとり 24%



住所	ひとり	夫婦	子連れ等家族	友人・知人	他	計
奈良県(n=92)	26%	25%	39%	9%	1%	100%
県外近畿(n=78)	13%	28%	42%	14%	3%	100%
中部(n=19)	16%	37%	26%	21%	0%	100%
関東等遠方(n=41)	44%	20%	10%	27%	0%	100%
計(n=230)	24%	26%	34%	15%	1%	100%

図 3.24 来訪者の住所と同伴者

3.2.2 観光行動特性

(1) 来訪回数・宿泊

▶ 来訪複数回以上のリピーターが多い傾向です。来訪者の8割は、日帰り客であり、宿泊者の宿泊先は、橿原市内が少ない状況です。

〔橿原市来訪回数〕 5回目以上 44%、2～4回 25%、はじめて 21%
 〔宿泊の有無・場所〕 日帰り 80%、宿泊 20%（奈良市 7%、橿原市 4%、他奈良県内 6%、京都府 1%）
 〔宿泊先〕 ホテル 69%、民宿 11%、ペンション 9%

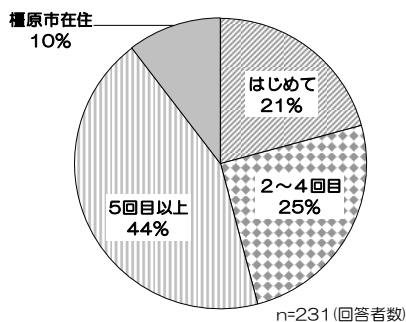


図 3.25 来訪回数

表 3.17 宿泊の有無・場所

回答内容	回答数	指摘割合
日帰り	184	80%
橿原市で宿泊	10	4%
奈良市で宿泊	17	7%
他の奈良県内で宿泊	13	6%
大阪府内で宿泊	1	0%
京都府内で宿泊	3	1%
他の府県外で宿泊	3	1%
総回答数	231	100%
回答者数	229	101%

※複数回答

(2) 交通手段

- ▶ 観光来訪者の3人に2人は「自動車」、1人は「公共交通」での来訪です。近隣、また複数での来訪での自動車利用率が高く、遠方、また単身での公共交通利用率は、高くなっています。
- ▶ 利用理由は、速達性が最も重要視されますが、公共交通利用者は「景色」、自動車利用者は「子供がいる」ことを理由とする点が特徴的です。

[来訪交通手段] 自動車系 66%、公共交通系 34%
 [利用理由] 【自動車系】目的地まで早く行ける 76%、安くて経済的 20%、小さい子供がいる 19%
 【公共交通系】目的地まで早く行ける 57%、景色が楽しめる 30%、安くて経済的 29%

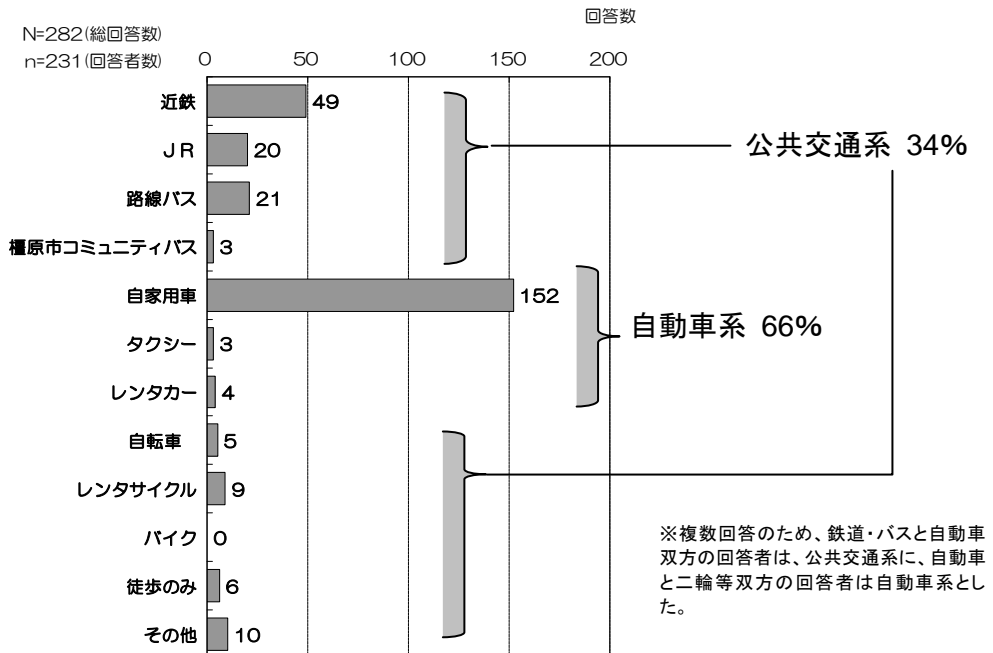


図 3.26 来訪交通手段

表 3.18 来訪交通手段(住所別)

住所	公共交通系	自動車系	計
奈良県(n=92)	23%	77%	100%
県他近畿(n=78)	28%	72%	100%
中部(n=19)	21%	79%	100%
関東以東(n=29)	79%	21%	100%
中国以西(n=12)	67%	33%	100%
計(n=230)	34%	66%	100%

表 3.19 利用理由(交通手段別)

項目	公共交通系(n=79)	自動車系(n=149)	計(n=228)
目的地まで早く行けるから	57%	76%	69%
安くて経済的だから	29%	20%	23%
時間が正確だから	22%	4%	10%
荷物があるから	1%	9%	6%
小さい子供がいるから	0%	19%	13%
他の交通手段だと迷いそうだから	9%	5%	6%
景色が楽しめるから	30%	16%	21%
環境にやさしいから	5%	1%	3%
その他	18%	13%	14%
計	171	163	166
回答者数	79	149	228

※複数回答

表 3.20 来訪交通手段 (同伴者別)

住所	公共交通系	自動車系	計
ひとり(n=56)	66%	34%	100%
夫婦(n=60)	30%	70%	100%
子連れ等家族(n=78)	10%	90%	100%
友人・知人(n=34)	38%	62%	100%
他(n=3)	100%	0%	100%
計(n=231)	34%	66%	100%

(3) 来訪観光地

➤ 石舞台古墳、橿原神宮、県立万葉文化館、飛鳥資料館等の来訪が多くなっています。明日香村の観光地は、多くの周遊地をめぐる観光となっているのに比べ、橿原市の観光地は、橿原神宮や橿原市昆虫館等をめぐる周遊観光者の割合は少ない状況です。

〔来訪観光地〕 石舞台古墳、橿原神宮、県立万葉文化館、飛鳥資料館、県立橿原考古学研究所附属博物館、おふさ観音、橿原市昆虫館の来訪が多い
 〔周遊先〕 石舞台古墳、飛鳥資料館は周遊する人が多い

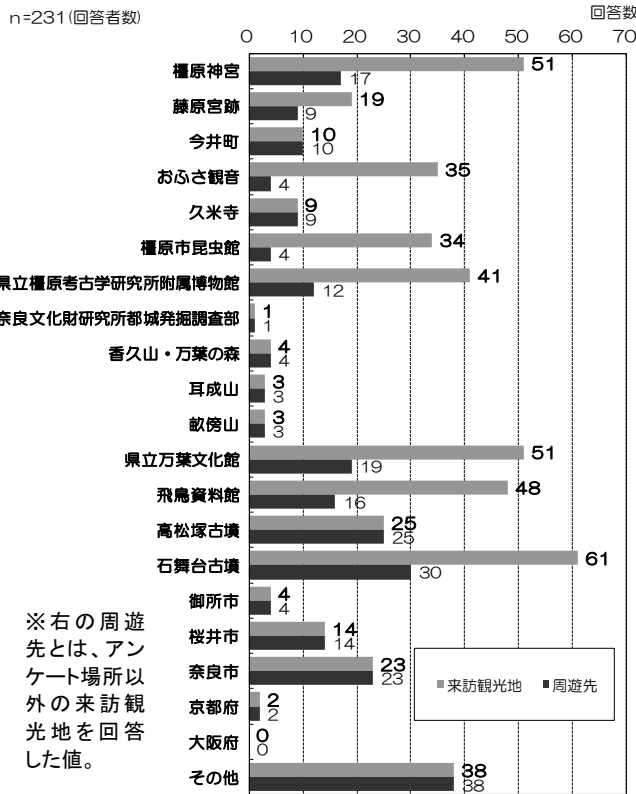


表 3.21 観光地別の周遊先の数

	周遊先数					計	周遊率
	1	2	3	4	5以上		
橿原神宮	18	12	1	2	0	33	45%
橿原市昆虫館	24	5	1	0	0	30	20%
おふさ観音	9	12	4	3	3	31	71%
県立橿原考古学研究所附属博物館	13	8	7	1	0	29	55%
奈良文化財研究所都城発掘調査部	3	0	2	3	2	10	70%
かしはらナビプラザ	1	2	0	0	0	3	67%
県立万葉文化館	14	9	7	1	1	32	56%
石舞台古墳	10	14	5	1	1	31	68%
飛鳥資料館	9	7	5	5	6	32	72%
計	101	69	32	16	13	231	56%

※複数回答

図 3.27 来訪観光地と周遊地

(4) 観光情報入手方法

➤ 観光情報は、出発前に入手している人が多く、移動中や橿原市内で情報入手する人は少ない状況です。

〔観光情報入手方法〕 自宅を出発前に、雑誌やインターネット等で入手 60%

表 3.22 観光情報入手方法（来訪頻度別）

項目	橿原市来訪回数				計(n=230)
	はじめて(n=48)	2~4回目(n=58)	5回目以上(n=100)	橿原市在住(n=24)	
自宅を出発前に、雑誌やインターネット等で入手	63%	69%	59%	33%	60%
自宅を出発後の移動中に、立ち寄り先(SA、道の駅、他市の観光地等)で入手	8%	3%	9%	0%	7%
橿原市内に到着後に、立ち寄り先(観光地、観光案内所やホテル等)で入手	8%	2%	4%	0%	4%
既に知っていた	23%	16%	23%	46%	23%
その他	4%	14%	10%	21%	11%
計	100%	100%	100%	100%	100%

(5) 観光費用

▶ 交通費は、自動車来訪者よりも、公共交通来訪者の方が、1万円以上多く費用を要しています。観光費用は、公共交通来訪者の方が、2万円近く多く費やしています。

〔交通費〕 平均 7,388 円 (1,000 円台 38%)

【自動車系】 平均 4,065 円、【公共交通系】 平均 14,523 円

〔観光費用〕 平均 14,681 円 (5,000 円～10,000 円未満 23%)

【自動車系】 平均 8,466 円、【公共交通系】 平均 26,464 円

表 3.23 交通費（左）と観光費用（右）

回答内容	N=192 (総回答数)	回答割合	回答内容	N=203(総回答数)	回答割合
1000円未満	8	4%	2000円未満	31	15%
1000～1999円	72	38%	2000～2999円	23	11%
2000～2999円	32	17%	3000～4999円	36	18%
3000～4999円	22	11%	5000～9999円	46	23%
5000～9999円	20	10%	10000～29999円	27	13%
10000～29999円	16	8%	30000～49999円	14	7%
30000円以上	22	11%	50000円以上	26	13%
回答者数	192	100%	回答者数	203	100%
平均	7,388 円		平均	14,681 円	
平均(公共交通系)	14,523 円		平均(公共交通系)	26,464 円	
平均(自動車系)	4,065 円		平均(自動車系)	8,466 円	
			交通費割合(公共交通系)	55%	
			交通費割合(自動車系)	48%	

3.2.3 観光地の移動ニーズ

(1) 魅力の高い観光地

▶ 榎原神宮、石舞台古墳や県立榎原考古学研究所附属博物館は人気が高くなっています。リピーターに人気があるのは、これに加えて、藤原宮跡や今井町、高齢者には、県立万葉文化館や高松塚古墳です。

〔魅力の高い観光地〕 榎原神宮、石舞台古墳

【来訪回数多人気】 特に、藤原宮跡、今井町、県立榎原考古学研究所附属博物館

【高齢者多人気】 特に、上記に加え、県立万葉文化館、高松塚古墳

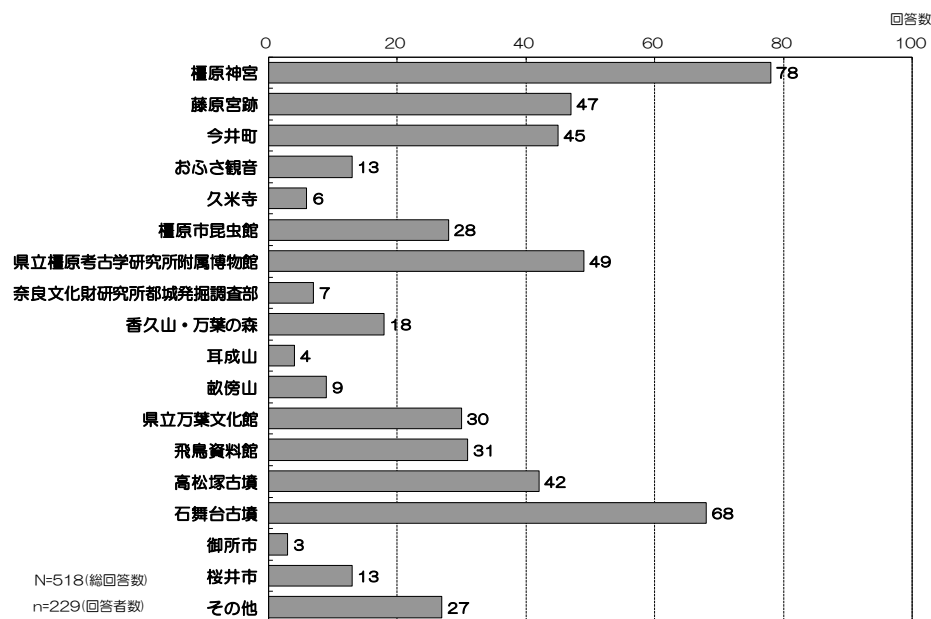


図 3.28 魅力の高い観光地

表 3.24 魅力の高い観光地(来訪回数別)(年齢別)(住所別)

	来訪回数			年齢			住所		
	はじめて (n=48)	2~4回 目(n=58)	5回目以上・橿原 市在住 (n=123)	54才以下 (n=126)	55~64才 (n=55)	65才以上 (n=48)	奈良県 (n=91)	県他近畿 (n=78)	中部・関東等遠方 (n=60)
橿原神宮	31%	38%	33%	37%	31%	29%	37%	37%	25%
藤原宮跡	19%	7%	28%	17%	25%	23%	21%	18%	23%
今井町	17%	16%	23%	15%	29%	21%	31%	14%	10%
おふさ観音	6%	0%	8%	5%	9%	4%	8%	6%	2%
久米寺	0%	3%	3%	2%	5%	2%	2%	4%	2%
橿原市昆虫館	4%	9%	17%	13%	13%	8%	19%	13%	2%
県立橿原考古学研究所附属博物館	13%	14%	28%	18%	20%	31%	25%	12%	28%
奈良文化財研究所都城発掘調査部	4%	0%	4%	2%	4%	6%	3%	0%	7%
香久山・万葉の森	4%	5%	11%	6%	11%	10%	10%	5%	8%
耳成山	0%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%
畝傍山	0%	9%	3%	2%	5%	6%	5%	4%	2%
県立万葉文化館	13%	10%	15%	11%	7%	25%	10%	13%	18%
飛鳥資料館	19%	10%	13%	13%	15%	15%	12%	12%	18%
高松塚古墳	15%	24%	17%	18%	16%	21%	14%	19%	23%
石舞台古墳	38%	43%	20%	37%	24%	19%	24%	35%	32%
御所市	0%	0%	2%	1%	4%	0%	2%	1%	0%
桜井市	4%	7%	6%	6%	7%	4%	1%	9%	8%
その他	8%	16%	11%	14%	7%	10%	11%	18%	5%

(2) 魅力の高い観光地への交通手段

- 回答した魅力の高い観光地へアクセスするときの交通は、公共交通の利用意向が4割で、今回の観光の公共交通利用割合よりも1割高くなっています。
- 観光地への公共交通利用は、不便と感じている人は多く、特に、おふさ観音や橿原市昆虫館の不便度は高い状況です。

〔魅力の高い観光地への交通手段〕 自動車系 57%、公共交通系 43%

〔魅力の高い観光地への公共交通の利便性〕 便利 24%、不便 40%

【不便度大】 おふさ観音 58%、橿原市昆虫館 57%、石舞台古墳 51%

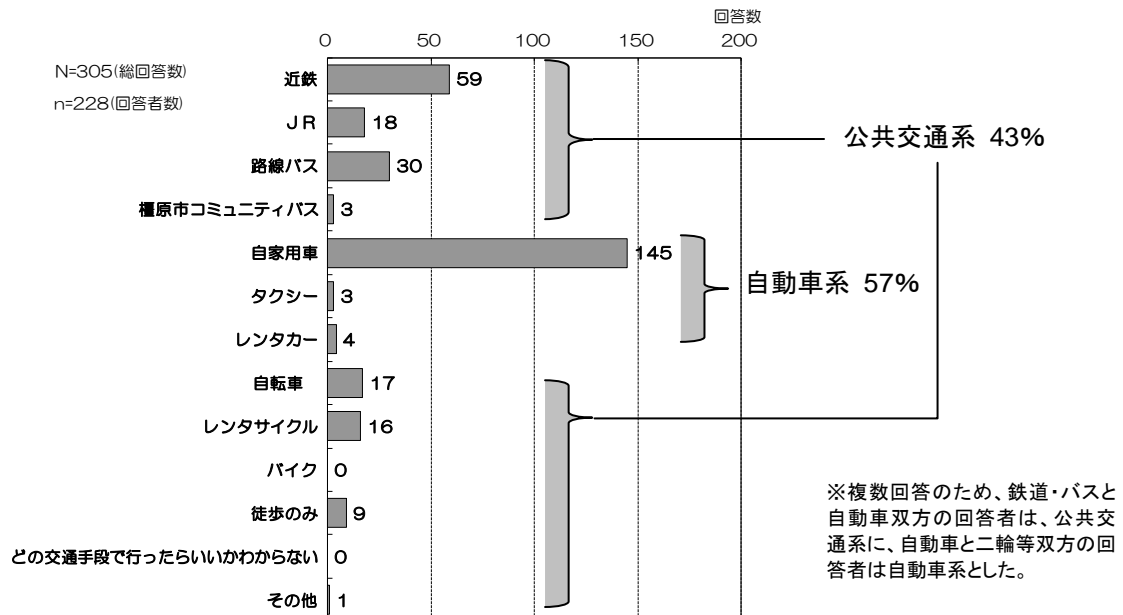


図 3.29 魅力の高い観光地への交通手段

表 3.25 魅力の高い観光地への公共交通の利便性（観光地別）

	便利	ふつう	不便	わからない	不便度
橿原神宮(n=77)	25	24	19	9	28%
藤原宮跡(n=47)	10	18	13	6	32%
今井町(n=45)	9	17	15	4	37%
おふさ観音(n=13)	3	2	7	1	58%
久米寺(n=5)	2	1	2	0	40%
橿原市昆虫館(n=28)	4	6	13	5	57%
県立橿原考古学研究所附属博物館(n=48)	5	17	20	6	48%
奈良文化財研究所都城発掘調査部(n=7)	2	3	2	0	29%
香久山・万葉の森(n=18)	5	6	4	3	27%
耳成山(n=4)	1	1	1	1	33%
畝傍山(n=9)	1	4	3	1	38%
県立万葉文化館(n=30)	6	9	9	6	38%
飛鳥資料館(n=31)	4	10	12	5	46%
高松塚古墳(n=42)	8	13	14	7	40%
石舞台古墳(n=68)	10	17	28	13	51%
計(n=228)	47	69	78	34	40%
	24%	36%	40%	-	36%

(3) 観光地の公共交通利便性向上のための取り組み

➤ コミュニティバスの路線充実、休日ルート改編に対する取り組み要望が強い結果です。

〔観光地の公共交通を便利にするため進めるべき取り組み〕

- コミュニティバス路線を増やす 32%、
- コミュニティバスの休日ルートの改編 26%、
- バス観光に便利な周遊チケットの充実 24%

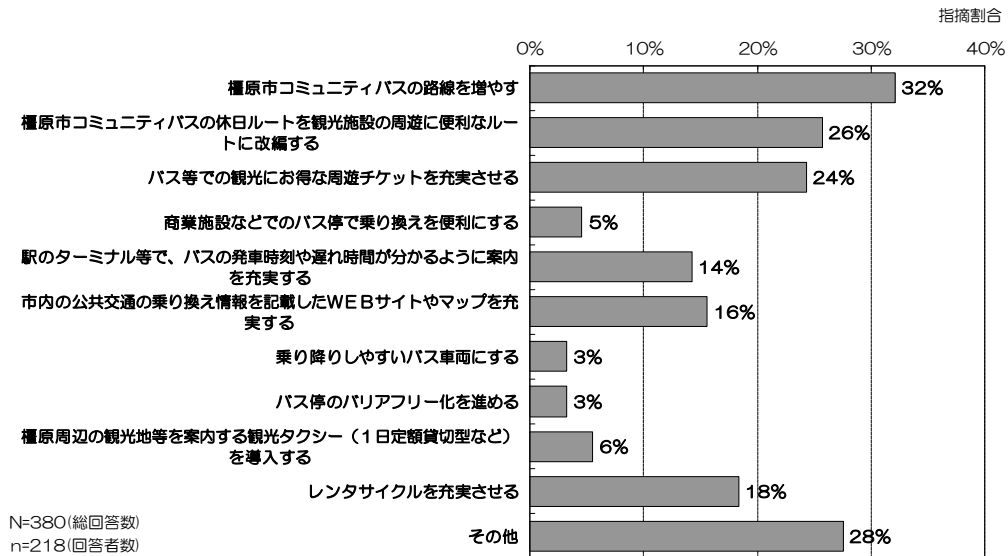


図 3.30 観光地の公共交通利便性向上のための取り組み

(4) 観光地の観光を便利にするためのアイデア

- 観光地を周遊するバスを拡充してほしい。（大阪府東大阪市、45～54歳、女性）
- 高速バスの乗り入れをやすくしてほしい。（和歌山市、65～74歳、男性）
- サイクリングロードを整備してほしい。（橿原市、35～44歳、男性）
- WEB上で施設等の料金をわかりやすくしてほしい。
（三重県松阪市、25～34歳、女性）
- レンタルバイクを導入してほしい。（大阪府堺市、45～54歳、男性） etc

4. 現況課題と取り組みの方向性

4.1 公共交通空白地域

▶ 路線バスの一部廃止により、特に、高齢化率の高い地域である南西部地域等において、公共交通空白地域が多く見られます。

利用者の年齢層別の歩行速度を考慮して、路線バスや橿原市コミュニティバスのバス停勢圏、鉄道の駅勢圏を算出して図を作成しています。なお、64歳以下の鉄道の駅勢圏半径を500m、路線バスや橿原市コミュニティバスのバス停勢圏を300mとしています。

路線バスが廃止し、高齢化率が高く、かつ高齢化の進行が近年早い南西部地域において、公共交通空白地域が多く見られます。

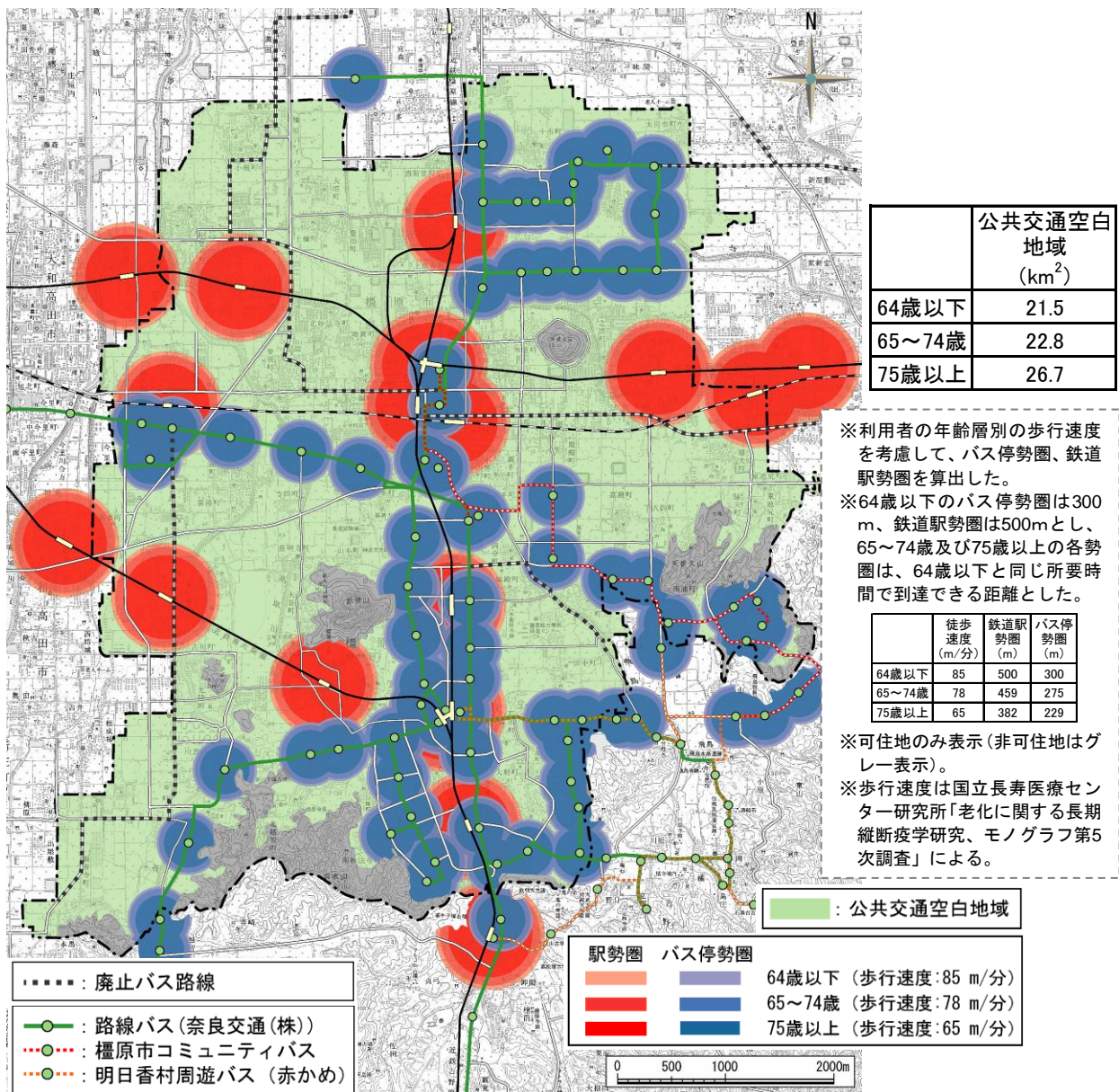


図 4.1 公共交通空白地域の状況 (平成 24 年 2 月)

4.2 公共交通が抱える解決すべき課題と取り組みの方向性

■ 現状課題

■ 高齢化が進む周縁部での公共交通空白地域の点在

- ・平成2年と比べ、平成23年の65歳以上の高齢者が占める人口割合は約12%増の22%の超高齢社会に。
- ・特に、南西部地域の高齢化率が高く、かつ高齢化の進行が近年早い。
- ・路線バスの一部廃止で、高齢化率が高い地域で公共交通空白地域が多く見られる。

➢ 高齢化率が高い地域での公共交通の拡充。

■ 郊外型大規模商業施設周辺の渋滞対策

- ・郊外型大規模商業施設(イオンモール榎原)周辺では、日常的に渋滞が発生している。
- ・奈良県民のくらしに関する調査では、2割以上の世帯が外出着・おしゃれ着等の服飾、家具・インテリア、スポーツ・レジャー用品、贈答品等について、榎原市で最もよく買い物をしている。

➢ 集客力が高いが、自動車の交通集中が激しい大規模商業施設の自動車分担率の削減。

■ 住民・利用者等意向調査でわかったこと

【住民の属性】

- 1割強の住民、特に高齢者の2割以上が、自動車を保有していない。自動車を保有していない人の約半数は、歩行に問題を有している。また、高齢者の1割強は、一人暮らしである。

【住民の移動実態】

- 買い物での外出が、全世代とも5割を占める。高齢者は、通院での外出が、2割強と多い。外出先としては、イオンモール榎原、近鉄大和八木駅周辺が多く、イオンモール榎原は自動車保有者、近鉄大和八木駅周辺は、非保有者の外出が多い。
- よく行く外出先には、平均週に2回、片道平均24分か、4人に3人は、自動車を利用している。イオンモール榎原は、特に自動車の分担率が高い。

【榎原市内のバスの利用状況】

- 3人に1人は、自宅近くのバス停を知らない。特に、自動車保有者は、その割合が高い。
- 近くのバス停までの所要時間は、10分程度である。新沢・金橋地区、鴨公・香久山地区は、その他の地区に比べ、5分以内にバス停にアクセスできる人の割合が少ない。
- ふだんバスを利用する人は、2割にも満たない。利用する人は、平均週1回の利用である。自動車の方が便利という理由で、バスは利用されない。
- バス利用時の目的地は、近鉄大和八木駅周辺や県立医大が多い。バスが便利になったら行きたい外出先のある人は、2割おり、その外出先は、近鉄八木駅周辺やイオンモール榎原が多い。
- バスの本数、バス停やルート等に対する改善意向は強い。バスの運行本数は、30分～40分間隔が実際に利用できるニーズである。

【榎原市コミュニティバスのニーズ】

- 認知度は、7割だが、利用経験者は、まだまだ少ない。休日の運行改編では、3%の人が利用の増加に転じている。
- 今後、路線や運行頻度の増加を求める声が多く、近隣市町村との共同運行による効率化が求められている。多くの人が、将来的にコミュニティバスの必要性を感じている。

【南西部の新たなバス路線に対するニーズ】

- 4人に1人は、利用意向がある。非自動車保有者や高齢者ほど、利用意向は若干高い。利用目的は、イオンモール榎原への買い物や近鉄大和八木駅周辺への外出利用が多い。利用により自動車から転換する人は、7割にのぼる。
- 平均的に要求されるバスのサービス水準は、最低限運行本数を1時間に1本、運賃を200円程度、バス停までの徒歩時間は5分程度である。週に1～2回、月2～3回程度での利用意向の人が多い。

■ 取り組みの方向性

➢ 自動車を保有していない移動弱者のための公共交通の充実

➢ すべての住民の買い物、高齢者の通院利用に資する交通手段の利便性向上

➢ 大規模商業施設の自動車分担率の削減

➢ 新沢・金橋、鴨公・香久山地区におけるバス交通の充実

➢ ニーズが高い、近鉄大和八木駅、イオンモール榎原へのバス路線の充実

➢ 隣接市町村との共同運行によるコミュニティバスの路線や運行頻度の充実

➢ イオンモール榎原や近鉄大和八木駅にアクセスする、南西部の新たなバス路線の導入

■ 現状課題

■ 通院・買い物・観光等の目的で広域的に移動する人々への対応

- ・市内には、奈良県立医科大学附属病院をはじめとした医療機関(病院)、近鉄百貨店橿原店やイオンモール橿原等の大規模商業施設、橿原神宮や今井町のまちなみ等の観光地等が立地している。
- ・隣接する市町村から橿原市へ通院、買物、観光等の目的での来訪者が多く見られる。

➢市外から広域的に移動する来訪者の利便性向上。

■ 公共交通に対する『利用しづらい』というイメージの解消

- ・南西部地域や東部地域では、バス交通のサービス水準が低い。
- ・地域内を結ぶ幹線道路や公共交通の充実を求める住民の声を地域別に見ると西部地域が最も多く、次いで南部地域となっている。

➢南西部地域でのバス交通のサービス水準の拡充と東部地域のコミュニティバスのサービス改善。

■ 住民・利用者等意向調査でわかったこと

【デマンドタクシーに対するニーズ】

- 利用意向は、3割に満たないが、高齢者や歩行困難者の利用意向は、比較的高い。これを利用して行きたいところは、病院が最も多く、半数を超える。

【その他の取り組みに対するニーズ】

- コミュニティバスの路線充実、休日ルート改編や周遊チケットの充実に対する取り組み要望が強い。

【観光来訪者の属性】

- 平均52才で熟年層が多い。県内・大阪府からの来訪で6割以上を占める。近隣からは、家族連れでの来訪が多いが、関東等遠方からは、単身での来訪が多い。

【観光行動特性】

- 来訪回数以上のリピーターが多い。来訪者の8割は、日帰り客であり、宿泊者の宿泊先は、橿原市内が少ない。
- 観光来訪者の3人に2人は「自動車」、1人は「公共交通」での来訪である。近隣、また複数での来訪での自動車利用率が高く、遠方、また単身での公共交通利用率が高い。利用理由は、速達性が最も重要視されるが、公共交通利用者は「景色」、自動車利用者は「子供がいる」ことを理由とする点が特徴的である。
- 石舞台古墳、橿原神宮、県立万葉文化館等の来訪が多い。明日香村の観光地は、多くの周遊地をめぐる観光となっているのに比べ、橿原市の橿原神宮や昆虫館等は、周遊観光者の割合が少ない。
- 観光情報は、出発前に入手している人が多く、移動中や橿原市内で情報入手する人は少ない。
- 交通費は、自動車来訪者よりも、公共交通来訪者の方が、1万円以上多く費用を要している。観光費用は、公共交通来訪者の方が、2万円近く多く費やしている。

【観光地の移動ニーズ】

- 橿原神宮、石舞台古墳や県立博物館は人気が高い。リピーターに人気があるのは、これに加えて、藤原宮跡や今井町、高齢者に人気は、県立万葉文化館や高松塚古墳である。
- 魅力の高い観光地へのアクセス交通は、公共交通の利用意向が4割で、今回利用した手段分担と比較すると1割高い。一方、その観光地への公共交通利用は、不便と感じている人が多く、特に、おふさ観音や橿原市昆虫館の不便度は高い。
- コミュニティバスの路線充実、休日ルート改編に対する取り組み要望が強い。

■ 取り組みの方向性

➢病院へ高齢者や歩行困難者が移動しやすい交通手段の検討

➢熟年層、近隣の家族連れ、遠方の単身の人が利用しやすい交通の充実

➢自動車利用率の高い、近隣の家族連れのニーズに対応した交通サービスの提供

➢橿原神宮や橿原市昆虫館など市内観光地における観光周遊促進策

➢HP等自宅ですることができる観光情報の充実

➢魅力の高い観光地への公共交通充実のためのコミュニティバスの活用

5. 目標と基本方針

5.1 計画目標

すべての市民が安心して生活でき、活力ある橿原市を実現する持続可能な交通体系の構築を目指します

○すべての市民が安心して生活ができる交通体系

本市では、少子高齢化が進展し、今後も高齢化率の上昇が予測されています。高齢者の増加は、自ら自動車を運転できない市民の増加や送迎してもらう家族の減少等につながります。こうした将来に向けて、本市は、すべての市民に対する買い物、通院、通勤・通学などすべての外出目的で移動しやすい交通環境づくりを、地域公共交通の充実・連携によって目指します。

○活力ある橿原市を実現する持続可能な交通体系

地域公共交通は、地域を支えるために必要な社会資本の一つです。中南和地域の地域交流や経済活動の拠点、ならびに観光アクセス表玄関となり、活力ある橿原市を築く基盤となるよう、交通事業者、市民、関係団体、ならびに近隣市町村や民間事業者等と連携しつつ、持続可能な交通体系の整備を目指します。

5.2 基本方針

方針①

市民の移動の主目的である買い物および通院における公共交通の利便性向上

【現状・背景】

- ・住民・利用者等意向調査より、1割強の住民、特に高齢者の2割以上が、自動車を保有していません。自動車を保有していない人の約半数は、歩行に問題を有しており、高齢者の1割強は、一人暮らしです。
- ・住民の移動実態として、買い物での外出が、全世代とも5割を占めています。高齢者は、通院での外出が2割強と多くなっています。外出先としては、イオンモール橿原、近鉄大和八木駅周辺が多くなっています。
- ・バス利用時の目的地は、大和八木駅周辺や県立医科大学附属病院が多くなっています。
- ・新沢・金橋地区、鴨公・香久山地区は、その他の地区に比べ、5分以内にバス停にアクセスできる人の割合が少ない状況にあります。

- 自動車を保有していない移動弱者のための公共交通の充実を図ります。
- すべての住民の買い物、高齢者の通院利用に資する交通手段の利便性向上を図ります。
- ニーズが高い、近鉄大和八木駅やイオンモール橿原へのバス路線の充実を図ります。
- 新沢・金橋、鴨公・香久山地区におけるバス交通の充実を図ります。

方針②

隣接市町村・大型商業施設との連携による公共交通空白地域削減のための新しいバスアクセス施策の導入

【現状・背景】

- ・路線バスが一部廃止され、高齢化率が高く、かつ高齢化の進行が近年早い南西部地域では、公共交通空白地域が多く見られます。
- ・地域内を結ぶ幹線道路や公共交通の充実を求める住民の声を地域別にみると、西部地域が最も多くなっています。
- ・新たなバス路線に対するニーズとして、4人に1人は利用意向があります。非自動車保有者や高齢者ほど、利用意向は若干高い傾向にあります。利用目的の多くは、大型商業施設（イオンモール橿原）への買い物や大和八木駅周辺への外出利用です。利用により自動車から転換する人は、7割にのぼります。

- イオンモール橿原や近鉄大和八木駅にアクセスする、南西部地域の新たなバス路線の導入を進めます。
- 南西部地域の新たなバス路線の導入にあたっては、当該地域に隣接する御所市や大型商業施設とも連携を図ります。

方針③

大型商業施設アクセスの自動車からバス交通への転換による渋滞緩和に資する施策の導入

【現状・背景】

- ・郊外型大規模商業施設（イオンモール橿原）周辺では、日常的に渋滞が発生しています。
- ・奈良県民の暮らしに関する調査では、2割以上の世帯が外出着・おしゃれ着等の服飾、家具・インテリア、スポーツ・レジャー用品、贈答品等について、橿原市で最もよく買い物をしています。
- ・住民の外出において、イオンモール橿原は、特に自動車の分担率が高い状況にあります。

- イオンモール橿原の自動車分担率の削減による渋滞緩和を目指した、イオンモール橿原への新たなバス路線の導入を進めます。

方針④

隣接市町村との連携によるコミュニティバスの観光周遊促進のための施策の導入

【現状・背景】

- ・観光行動特性として、石舞台古墳、橿原神宮、県立万葉文化館等の来訪が多くなっています。明日香村の観光地は、多くの周遊地をめぐる観光となっているのに比べ、橿原市の橿原神宮や橿原市昆虫館等は、周遊観光者の割合が少ない状況にあります。
- ・観光地の移動ニーズとして、橿原神宮、石舞台古墳や県立橿原考古学研究所附属博物館は人気が高くなっています。リピーターに人気があるのは、これに加えて、藤原宮跡や今井町、高齢者に人気は、県立万葉文化館や高松塚古墳です。また、コミュニティバスの路線充実、休日ルート改編に対する取り組み要望が強い状況にあります。

- 魅力の高い観光地への公共交通充実のためのコミュニティバスの活用を図ります。
- 市内観光地や明日香村における観光周遊促進策を図ります。

方針⑤

観光来訪者の移動ニーズをもとにした効果的な情報提供による公共交通の利用促進

【現状・背景】

- ・観光来訪者の3人に2人は「自動車」、1人は「公共交通」での来訪です。近隣、また複数での来訪での自動車利用率が高く、遠方、また単身での公共交通利用率が高くなっています。利用理由は、速達性が最も重要視されますが、公共交通利用者は「景色」、自動車利用者は「子供がいる」ことを理由とする点が特徴的です。
- ・観光情報は、出発前に入手している人が多く、移動中や檀原市内で情報入手する人は少ない状況にあります。

- 自動車利用率の高い、近隣の家族連れへのニーズに対応した交通サービスの提供を図ります。
- HP等自宅で入手できる観光情報の充実を図ります。

方針⑥

公共交通の接続改善・情報提供によるシームレスな交通環境の実現

【現状・背景】

- ・バスの利用状況として、3人に1人は、自宅近くのバス停を知らない状況にあります。特に、自動車保有者は、その割合が高くなっています。また、ふだんバスを利用する人は、2割にも満たない状況です。
- ・檀原市コミュニティバスは、土・日・祝日のみ明日香村の明日香奥山まで延伸運行しています。明日香奥山では、明日香周遊バス「赤かめ」と乗り継ぎができ、県立万葉文化館や石舞台方面へのアクセスが可能ですが、情報提供が十分でない状況です。
- ・観光面で公共交通を便利にするため進めるべき取り組みとして、バスの発車時刻等が分かる案内の充実に対する要望が出ています。

- より多くの住民や観光来訪者に利用しやすくするために、情報提供等の充実を図ります。

方針⑦

継続的な事業実施のためのPDCA※による事業評価システムの導入

【現状・背景】

- ・檀原市コミュニティバスの運行事業費は年間15百万円で、このうち補助負担額は、年間11百万円になります。
- ・多くの人が、将来的にコミュニティバスの必要性を感じており、継続的な事業実施が望まれます。
- ・南西部地域の新たなバス路線の運行も、交通事業者の単独による事業が困難と考えられ、行政からの支援も必要であると考えます。

- 公共交通の持続可能な事業実施に向けたPDCAサイクルに基づいた事業評価システムの導入を進めます。

※ PDCA: Plan (計画)、Do (実行)、Check (検証)、Action (見直し) の頭文字を揃えたもので、計画、実行、検証、見直しの流れを繰り返しながら、継続的な改善を図ろうとする考え方のことです。

5.3 目標値の設定

本計画では、施策を実施して計画目標を実現していく上での達成度評価のため、次の目標値を定めます。

▶ 目標 1) 公共交通空白地域面積を削減します。

本市の高齢化率は、今後も増加することが想定されます。高齢者は、若年層に比べて、歩行の移動圏域が狭くなります。そのため、高齢者個人の視点では、公共交通のカバー圏域が拡充されない場合、利用できない交通手段となってしまう場合も少なくないと考えます。

そこで、バス路線の新設やバス停の増設などのバスサービス水準の向上を図ることで、公共交通空白地域面積を削減し、すべての市民が安心して生活できる持続的な交通サービスを目指します。

表 5.1 公共交通空白地域の状況（平成 24 年 2 月現在）

公共交通空白地域の面積	21.6 km ²
65 歳～74 歳の徒歩圏とすると	22.8 km ²
75 歳以上の徒歩圏とすると	26.7 km ²

※設定方法及び算出方法は、P43 参照

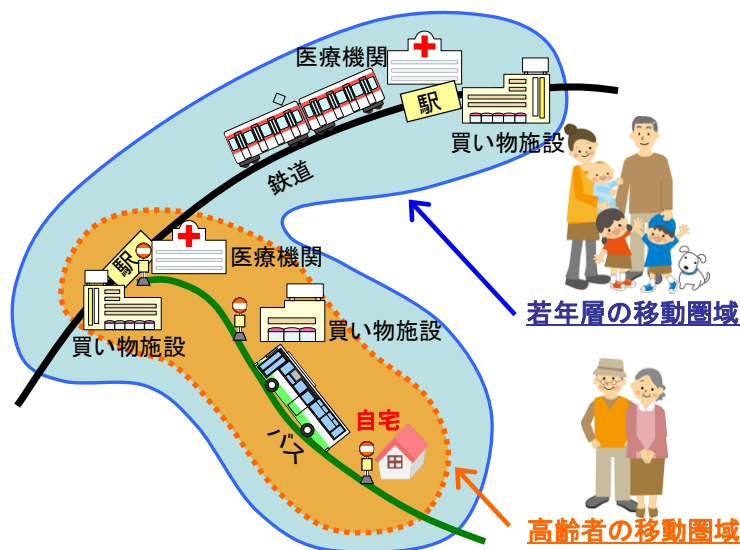


図 5.1 移動圏域変化のイメージ

表 5.2 橿原市の高齢者人口の推移と将来推計

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成23年	平成28年	平成32年
橿原市の人口	116,057	122,873	125,315	125,653	125,513	125,436	123,887	120,778
65歳以上人口の割合	9.9%	11.6%	14.0%	17.4%	21.4%	21.7%	25.6%	27.2%
75歳以上人口の割合	4.0%	4.6%	5.6%	7.2%	9.0%	9.5%	11.3%	13.3%

(単位:人)

※将来推計人口について

橿原市第 3 次総合計画人口推計結果

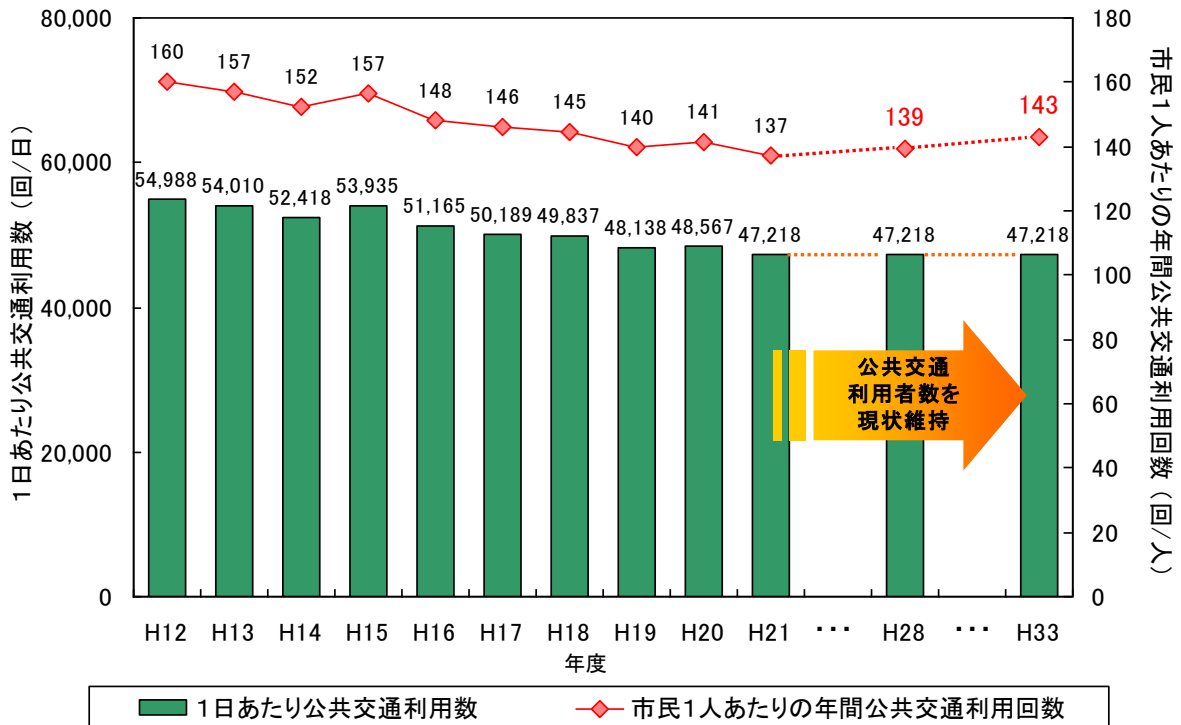
出典：国勢調査（昭和 50 年～平成 22 年）

市町村別推計人口表（平成 23 年 奈良県統計課）

目標を達成するための施策の方向性
 ・新たな公共交通サービスの導入

▶ 目標2) 市民1人あたりの年間公共交通利用回数を向上させます。

平成21年度の檀原市における1日あたりの公共交通利用数(鉄道、路線バス、檀原市コミュニティバスの計)は47,218回/日で、市民1人あたりに換算すると年間公共交通利用回数は137回/人です。公共交通利用者数の減少が、今後も継続すると考えられ、檀原市の人口は、平成33年に約121千人に減少すると予測されていますが、公共交通のサービス水準向上を図ることで、1日あたりの公共交通利用数を維持し、市民1人あたりの年間公共交通利用回数の向上を目指します。



年度		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	...	H28	...	H33
1日あたり (回/日) 利用数	鉄道	49,076	48,286	46,935	46,230	45,040	44,273	43,857	43,478	43,549	42,046	...	42,046	...	42,046
	路線バス	5,912	5,724	5,483	7,705	6,125	5,916	5,980	4,589	4,939	5,102	...	5,102	...	5,102
	檀原市コミュニティバス	-	-	-	-	-	-	-	71	79	70	...	70	...	70
	公共交通利用者合計	54,988	54,010	52,418	53,935	51,165	50,189	49,837	48,138	48,567	47,218	...	47,218	...	47,218
檀原市人口(人)		125,174	125,365	125,604	125,678	125,964	125,533	125,728	125,608	125,515	125,454	...	123,887	...	120,778
市民1人あたりの 年間公共交通利用回数(回/人)		160	157	152	157	148	146	145	140	141	137	...	139	...	143

※檀原市コミュニティバスは、平成19年9月運行開始
 檀原市人口(平成12年～平成21年)は、各年3月31日現在
 檀原市人口(平成28年と平成33年)は、檀原市第3次総合計画人口推計結果
 出典：檀原市統計書平成17年版、檀原市統計書平成22年版、
 檀原市第3次総合計画人口推計結果

図 5.2 市民1人あたりの年間公共交通利用回数向上のイメージ

👉 目標を達成するための施策の方向性

- 公共交通利用促進策の推進

6. 公共交通施策と活性化支援策

6.1 新たな公共交通施策

6.1.1 新たなバス路線の運行

(御所市方面～大規模商業施設～県立医科大学附属病院～近鉄大和八木駅)

- ▶ 南西部地域で、買い物施設、駅や通院先等を結ぶバス路線を運行し、バス交通サービスを拡充します。
- ▶ バスターミナル整備により、近鉄大和八木駅周辺や県立医科大学附属病院への乗り継ぎ機能を強化します。

(1) 南西部地域の状況・ニーズ

【高齢者人口の状況】

- ・平成2年と比べ、平成23年の65歳以上の高齢者が占める人口割合は約12%増の21%の超高齢社会にある。特に、南西部地域の高齢化率が高く、かつ高齢化の進行が近年早い傾向にある。

【バスサービス水準の状況】

- ・路線バスの一部廃止で、高齢化率が高い南西部地域で公共交通空白地域が見られ、バス交通のサービス水準が低い状況にある。

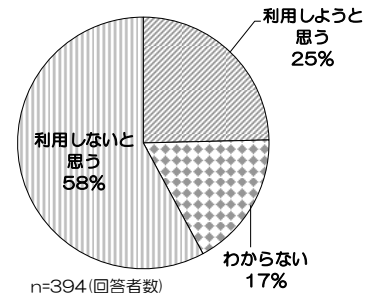
【郊外型大規模商業施設周辺の渋滞状況】

- ・郊外型大規模商業施設（イオンモール橿原）周辺では、日常的に渋滞が発生している。

【住民・利用者等意向調査結果によるニーズ】

- ・4人に1人は、新たなバス路線の利用意向がある。また、非自動車保有者や高齢者ほど、利用意向は若干高い傾向にある。
- ・新たなバス路線の利用目的は、イオンモール橿原への買い物や近鉄八木駅周辺への外出での利用が多い。

●新たなバス路線の利用意向



n=394(回答者数)

※住民アンケート結果

(平成23年10月実施)

(新沢・金橋地区対象にした設問)

新たなバス路線の運行

(2) 新たなバス路線の導入目的

ア 基本方針

市域を越えた買い物・通院目的に利用できる新たなバス路線

橿原市と御所市の観光周遊に利用できるバス路線

イ 運行目的

1. 南西部地域の公共交通空白地域の解消
2. 住民の移動目的の主目的である買い物及び通院における公共交通の利便性向上
3. 大型商業施設アクセスの自動車からバス交通への転換による渋滞緩和
4. 公共交通による橿原市と御所市との観光周遊アクセスの強化

(3) 導入の進め方

南西部地域における新たな公共交通サービスに対する取り組みは、「現状把握」、「導入検討」、「実施」、さらに「検証・評価」の手順に従って進めます。

取り組みの方向性（視点）は、移動先として最寄り駅、通院先や買い物施設を基本とし、橿原市の中心核・地域拠点へのアクセスにも配慮します。実施にあたっては、市が主体となり公共交通ワーキングを設置し、需要動向や地域事情を分析した上で交通事業者等関係機関と連携した取り組みを進めます。

また、御所市方面も運行するため、御所市地域公共交通会議でも検討する必要があり、御所市と協調して取り組みを進めます。

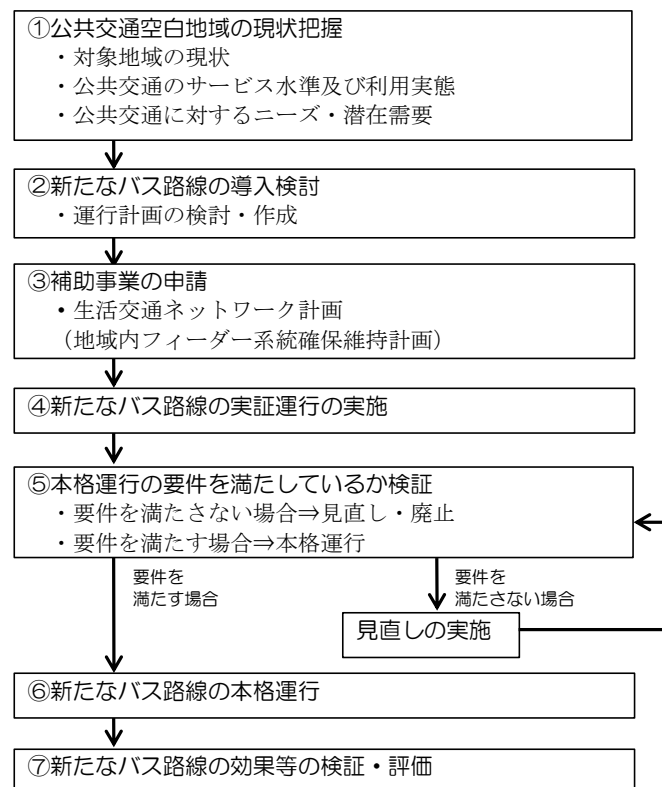


図 6.1 新たなバス路線の本格運行までのフロー

(4) 運行ルート

運行ルートのイメージは、鉄道駅や地域間幹線系統※のバス路線の起終点である近鉄大和八木駅やイオンモール橿原を起点として、近鉄坊城駅、新沢千塚古墳群や博物館への施設改修が予定されている千塚資料館がある川西町、一町、観音寺町及び御所市北東部地域等を経由して近鉄御所駅を終点とするもので、今後、具体的に検討します。

●運行ルート案

《近鉄大和八木駅～イオンモール橿原～近鉄坊城駅～川西町～観音寺町～近鉄御所駅》

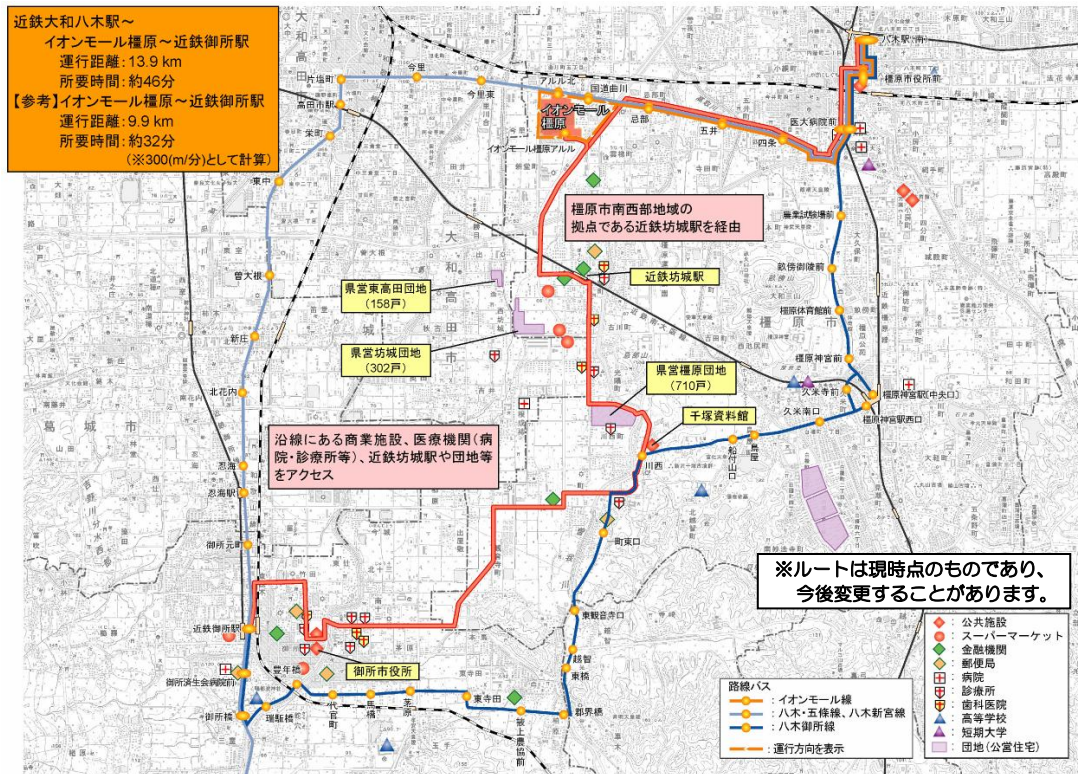


図 6.2 運行ルートのイメージ

※地域間幹線系統とは

複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、奈良県地域交通改善協議会の地域間幹線系統確保維持計画に位置付けられた路線です。橿原市内を運行する地域間幹線系統のバス路線は、5路線7系統(八木新宮線(八木駅～新宮駅)、八木大滝線(八木駅～湯盛温泉杉の湯、八木駅～大淀バスセンター)、八木下市線(八木駅～畑屋口～岩森、八木駅～南大和三丁目～岩森)、八木御所線(八木駅～近鉄御所駅)、高田イオンモール線(竹取公園東～イオンモール橿原アルル))です。



図 6.3 近鉄大和八木駅と新宮駅を結ぶ八木新宮線

○千塚資料館について

市の南西部に位置する新沢千塚古墳群とその周辺地域では、健康づくり・学習交流拠点としての整備が予定されています。関連事業として、千塚資料館の博物館への格上げに向けた施設改修等の事業を平成24年度から実施します。



図 6.4 千塚資料館

(5) 利用運賃

利用運賃は、近鉄大和八木駅・イオンモール橿原～近鉄御所駅間を他ルートで運行している既存路線バスへの影響を考慮した料金体系を考えます。

表 6.1 利用運賃のイメージ（距離料金制の場合のイメージ）

● イオンモール橿原からの運賃

	運賃(円)
近鉄坊城駅	220
川西バス停	340
観音寺町	440
近鉄御所駅	580

● 近鉄大和八木駅からの運賃

	運賃(円)
医大病院前	180
イオンモール橿原	280
近鉄御所駅	630

※運賃は、既存路線バスの距離料金制をベースで表示。

(6) 運行時間帯

運行時間帯は、買い物や通院等の昼間時間帯の利用に対応することを基本とした概ね午前8時から午後5時（起点出発時刻）で考えます。

(7) 運行ダイヤ

運行ダイヤは、乗り継ぎ拠点における、近鉄大阪線、近鉄南大阪線、路線バス（イオンモール線等）、御所市コミュニティバス等の接続を考慮して考えます。また、利用者に分かりやすいラウンドダイヤ等を考えます。

(8) ターミナル機能の拡充

イオンモール橿原にあるバスターミナルは、路線バスの複数の路線（イオンモール線、高田イオンモール線）の起終点となっており、市内の主要な乗り継ぎ拠点（ハブ）としての機能があります。新たなバス路線の運行によるターミナル機能拡充を考えます。



図 6.5 ハブ機能を持つイオンモール橿原バスターミナル

(9) 利用促進策

新たなバス路線の利用促進と商業施設の買物利便性が向上する新たな取り組みを、商業施設と共同で考えます。

商業施設と共同で行う利用促進策として、考えられる施策例を以下に示します。

- ・ 商業施設の折り込み広告に新たなバス路線の運行情報を掲載
- ・ 商業施設内に新たなバス路線の運行情報を掲出
- ・ バスを利用する買い物客を対象とした買い物割引(エコショッピング)や運賃割引 等



図 6.6 イオンモール橿原内でのバス運行情報提供の状況

(10) 需要予測と収支予測

1) 需要予測

新たなバス路線の需要予測は、住民アンケートの利用意向に基づいて需要予測します。
 参考に、橿原市コミュニティバスの沿線利用割合に基づいた需要予測結果も記載します。

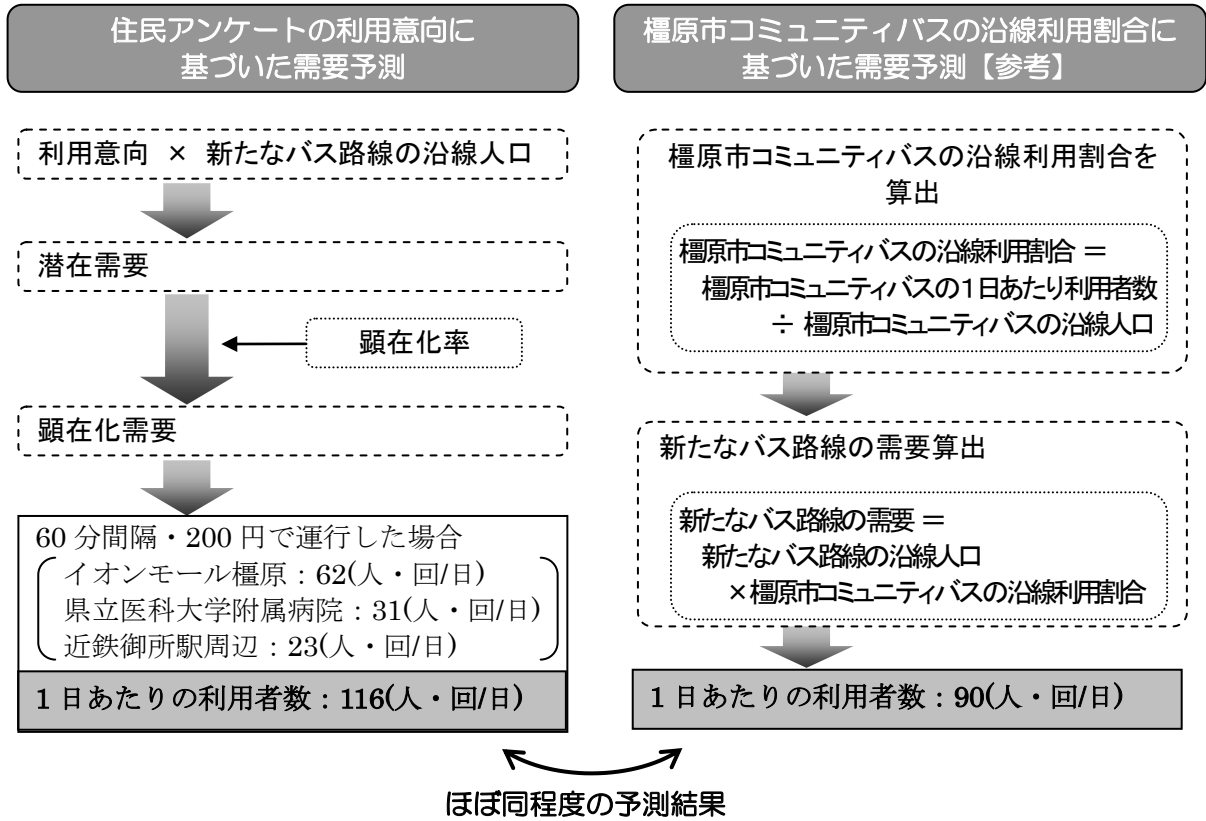


図 6.7 各ケースの算出手順と算出結果

a) 住民アンケートの利用意向に基づいた需要予測

ア 需要予測の考え方

新たなバス路線の需要予測にあたっては、まず、バス路線の両側 300m 幅の沿線人口に対し、アンケート調査結果による利用意向を割り掛けて潜在需要を算出します。

潜在需要は、利用意向割合と平均利用日数を用いて算出し、これに顕在化率を割り掛けて、新たなバス路線に対する需要予測（顕在化需要）とします。

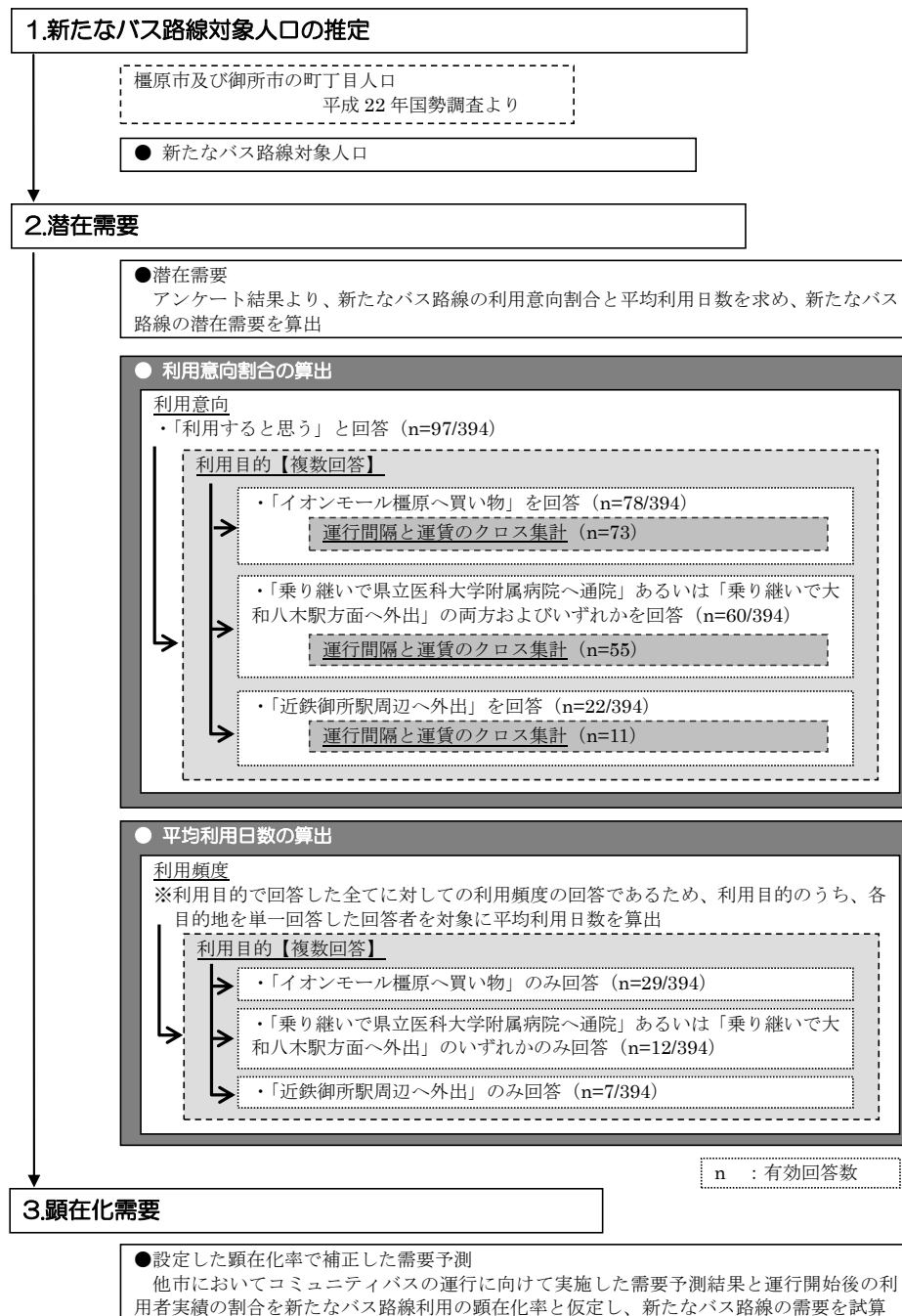


図 6.8 新たなバス路線需要の予測フロー

イ 新たなバス路線の対象人口の設定

新たなバス路線沿線の町丁目人口を、新たなバス路線の対象人口として設定します。新たなバス路線の勢圏は路線から 300m とし、町丁目に占めるバス勢圏の面積比を町丁目人口に乗じたものを新たなバス路線の対象人口とします。なお、町丁目人口は平成 22 年国勢調査結果を用います。

試算した結果、対象人口は、橿原市域と御所市域を合わせて、8,209 人となります。

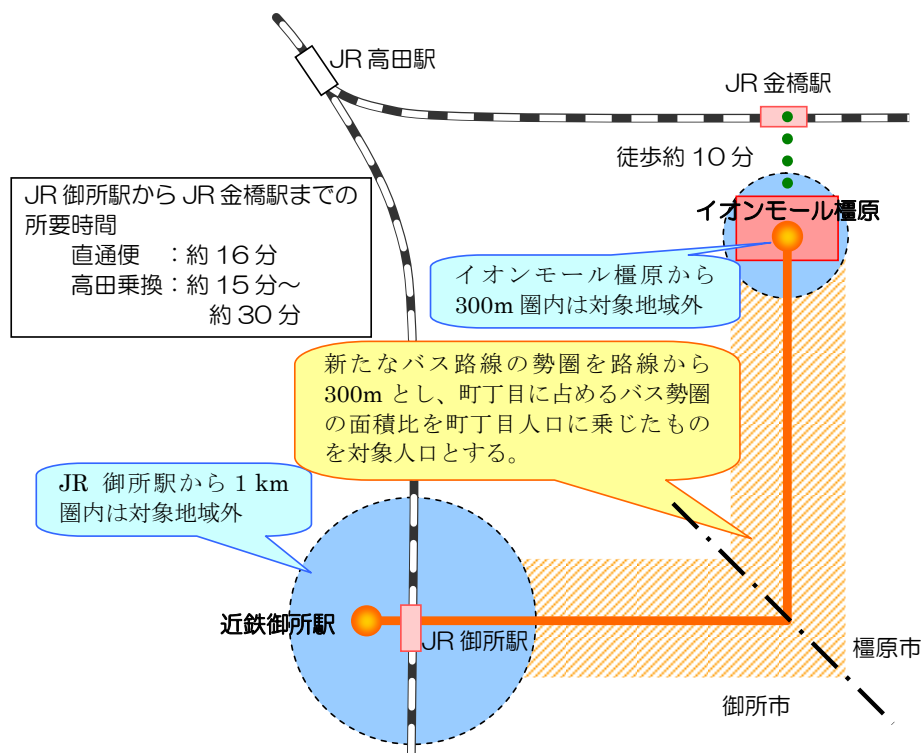


図 6.9 対象となる沿線地域のイメージ

ウ 潜在需要の考え方

アンケート調査結果による新たなバス路線の利用意向から、利用目的別に、運行間隔と運賃のクロス集計し、利用意向割合を算出します。また、利用意向がある方を対象に、利用頻度から目的地別に、平均利用日数を算出します。

利用意向割合と平均利用日数から、新たなバス路線の潜在需要を求めます。なお、御所市域の利用意向割合と平均利用日数は、橿原市のアンケート結果と同じ値を用いて算出します。

* 潜在需要（人・回/日）

＝人口×利用意向割合×平均利用日数（日/週）/7日×2回（往復）

エ 潜在需要の算出結果

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔・200 円で運行した場合、1 日あたりの利用者数（潜在需要）は、イオンモール樫原へ 124（人・回/日）、県立医科大学附属病院へ 62（人・回/日）（※乗り継ぎ運賃を含め、300 円以上になるため）、近鉄御所駅周辺へ 47（人・回/日）となり、計 233（人・回/日）となります。

表 6.2 潜在需要の算出結果

イオンモール樫原への買い物

対象人口 (人)	① 利用意向割合					② 平均利用 日数 (日/週)	③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)				
	運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上		運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
8,209	90分間隔以上	0%	2%	3%	4%	0.9	90分間隔以上	0	31	52	73
	60分間隔以上	1%	6%	10%	11%		60分間隔以上	16	124	202	228
	30分間隔以上	1%	9%	15%	19%		30分間隔以上	21	187	316	378

乗り継いで県立医科大学附属病院・近鉄大和八木方面へ通院・外出

対象人口 (人)	① 利用意向割合		② 平均利用 日数 (日/週)	③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)	
	運行間隔と運賃	300円以上		運行間隔と運賃	300円以上
8,209	90分間隔以上	1%	0.8	90分間隔以上	21
	60分間隔以上	3%		60分間隔以上	62
	30分間隔以上	4%		30分間隔以上	78

近鉄御所駅周辺へ外出

対象人口 (人)	① 利用意向割合					② 平均利用 日数 (日/週)	③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)				
	運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上		運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
8,209	90分間隔以上	0%	0%	0%	1%	0.7	90分間隔以上	0	5	5	10
	60分間隔以上	1%	2%	2%	3%		60分間隔以上	21	47	47	57
	30分間隔以上	1%	2%	2%	3%		30分間隔以上	21	47	47	57

合計

③' 潜在需要【合計】 (人・回/日)				
運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
90分間隔以上	21	57	78	104
60分間隔以上	99	233	311	347
30分間隔以上	120	312	441	513

オ 顕在化需要の考え方

潜在需要は、アンケートの利用意向調査結果に基づくものであるため、過大になりがちです。実際に行動をとらない乗車する需要を予測するには、ある種の顕在化率で補正する必要があります。

ここでは、他市においてコミュニティバスの運行に向けて実施した需要予測結果と運行開始後の利用者実績の割合を、新たなバス路線利用の顕在化率と仮定し、新たなバス路線の需要予測を算出します。設定ケースは、他市 8 コースの平均（顕在化率である 49.7%）を用いることとします。

- * 潜在需要は住民意向調査に基づくものであるため、実際に乗車に結びつける行動としての需要を予測するには、ある種の顕在化率での補正が必要
- * 他市においてコミュニティバスの運行に向けて実施した需要予測結果と運行開始後の利用者実績の割合を新たなバス路線利用の顕在化率として、需要予測を算出

カ 顕在化需要の算出結果

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔・200 円で運行した場合、1 日あたりの利用者数（顕在化需要）は、イオンモール樫原へ 62（人・回/日）、県立医科大学附属病院へ 31（人・回/日）（※乗り継ぎ運賃を含め、300 円以上になるため）、近鉄御所駅周辺へ 23（人・回/日）となり、計 116（人・回/日）となります。

表 6.3 新たなバス路線の需要予測結果

イオンモール樫原への買い物

③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)					④ 顕在化率	⑤ 顕在化需要 (延べ人・回/日) ③×④				
運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上		運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
90分間隔以上	0	31	52	73	49.7%	90分間隔以上	0	15	26	36
60分間隔以上	16	124	202	228		60分間隔以上	8	62	100	113
30分間隔以上	21	187	316	378		30分間隔以上	10	93	157	188

乗り継いで県立医科大学附属病院・近鉄大和八木方面へ通院・外出

③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)		④ 顕在化率	⑤ 顕在化需要 (延べ人・回/日) ③×④	
運行間隔と運賃	300円以上		運行間隔と運賃	300円以上
90分間隔以上	21	49.7%	90分間隔以上	10
60分間隔以上	62		60分間隔以上	31
30分間隔以上	78		30分間隔以上	39

近鉄御所駅周辺へ外出

③ 潜在需要 (人・回/日) ①×②/7日×2回(往復)					④ 顕在化率	⑤ 顕在化需要 (延べ人・回/日) ③×④				
運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上		運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
90分間隔以上	0	5	5	10	49.7%	90分間隔以上	0	2	2	5
60分間隔以上	21	47	47	57		60分間隔以上	10	23	23	28
30分間隔以上	21	47	47	57		30分間隔以上	10	23	23	28

合計

⑤' 顕在化需要【合計】 (延べ人・回/日) ③'×④				
運行間隔と運賃	300円以上	200円以上	150円以上	100円以上
90分間隔以上	10	27	38	51
60分間隔以上	49	116	154	172
30分間隔以上	59	155	219	255

b) 樫原市コミュニティバスの沿線利用割合に基づいた需要予測【参考】

ア 需要予測の考え方

参考として、新たなバス路線の需要予測は、樫原市コミュニティバスの沿線利用割合と新たなバス路線の沿線人口を割り掛けて算出します。

樫原市コミュニティバスの沿線利用割合は、樫原市コミュニティバスの1日あたり利用者数と樫原市コミュニティバス沿線の対象人口を用いて算出し、これに新たなバス路線の沿線人口を割り掛けて、新たなバス路線に対する需要予測（1日あたりの利用者数）とします。

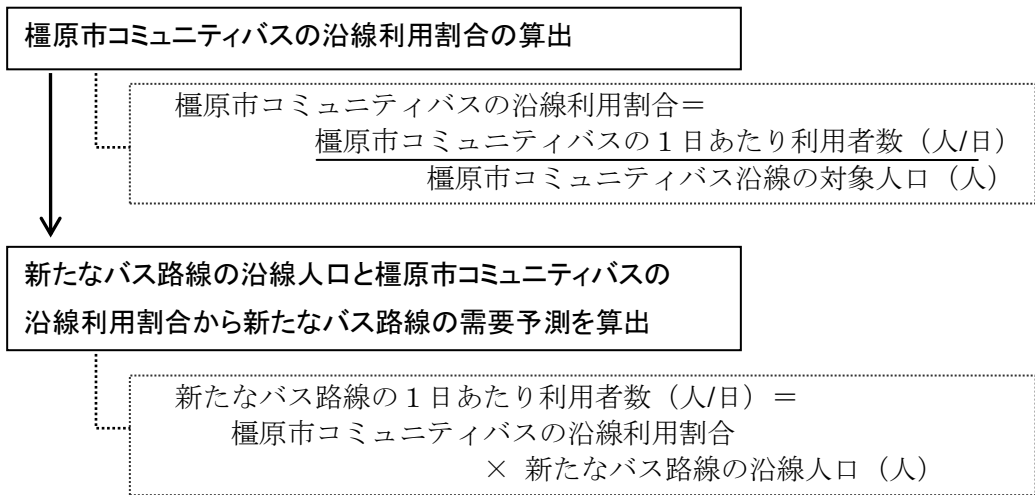


図 6.10 新たなバス路線需要の予測フロー

イ 檀原市コミュニティバスの沿線利用割合の算出

① 檀原市コミュニティバス1日あたり利用者数

檀原市コミュニティバスの1日あたり利用者数は、平成22年度で69.4人/日です。

② 檀原市コミュニティバス沿線の対象人口

檀原市コミュニティバスのバス停勢圏を路線から300mとし、町丁目に占めるバス停勢圏の面積比を町丁目人口に乗じたものを檀原市コミュニティバス沿線の対象人口とします。町丁目人口は、平成22年国勢調査結果を用います。

試算した結果、檀原市コミュニティバス沿線の対象人口は、6,471人になります。

$$\text{檀原市コミュニティバス沿線の対象人口} = \sum (\text{町丁目人口} \times (\text{バス停勢圏面積} / \text{町丁目面積}))$$

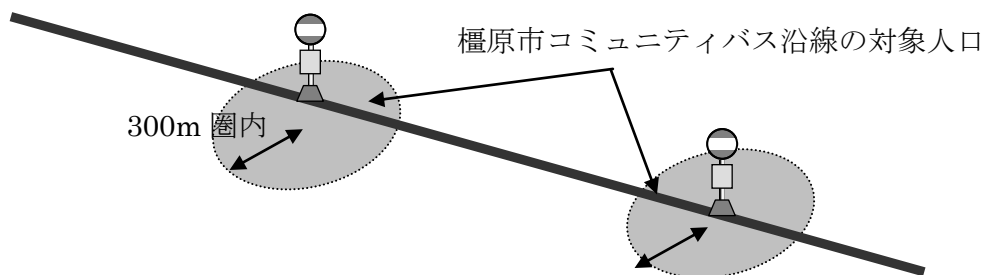


図 6.11 檀原市コミュニティバス沿線の対象人口範囲のイメージ

ウ 檀原市コミュニティバスの沿線利用割合

檀原市コミュニティバスの1日あたり利用者数を檀原市コミュニティバス沿線人口に除したものを檀原市コミュニティバスの沿線利用割合とします。試算した結果、檀原市コミュニティバスの沿線利用割合は、1.1%になります。

$$\text{檀原市コミュニティバスの沿線利用割合} = \frac{\text{檀原市コミュニティバス1日あたり利用者数 (人・回/日)}}{\text{檀原市コミュニティバス沿線人口 (人)}}$$

$$\cdot \text{檀原市コミュニティバスの沿線利用割合} \\ 69.4 \text{ (人・回/日)} / 6,471 \text{ (人)} = 1.1\%$$

エ 新たなバス路線の1日あたり利用者数

新たなバス路線の沿線人口に檀原市コミュニティバスの沿線利用割合に乗じたものを新たなバス路線の1日あたり利用者数とします。新たなバス路線の沿線人口は、前述(→P57参照)の8,209人とします。試算した結果、新たなバス路線の1日あたり利用者数は、90人・回/日となります。

$$\text{新たなバス路線の1日あたり利用者数} = \text{檀原市コミュニティバスの沿線利用割合} \times \text{新たなバス路線の沿線人口}$$

$$\cdot \text{新たなバス路線の1日あたり利用者数} \\ 1.1\% \times 8,209 \text{ (人)} = 90 \text{ (人・回/日)}$$

c) まとめ

新たなバス路線の1日あたりの利用者数の結果は、下記のとおりです。

- ・住民アンケートの利用意向に基づいた需要予測：116(人・回/日)
(※60分間隔・200円で運行した場合)
- ・【参考】檀原市コミュニティバスの沿線利用割合に基づいた需要予測：90(人・回/日)

両予測方法により、算出した需要に大きな差は見られません。よって、新たなバス路線の沿線地域の住民の利用意向を考慮した「住民アンケートの利用意向に基づいた需要予測」の結果を用いることとします。

新たなバス路線の1日あたりの利用者数 (※60分間隔・200円で運行した場合)

116(人・回/日)

イオンモール檀原：62(人・回/日)
県立医科大学附属病院：31(人・回/日)
近鉄御所駅周辺：23(人・回/日)

2) 収支予測

a) 収入予測の考え方

新たなバス路線の1日あたり収入額を算定します。収入予想額の算出ケースは以下の通りとします。

◎イオンモール榎原までの平均運賃を300円に設定

対象地域における1日あたりの需要予測のうち、運行条件（運行間隔）が30分間隔、60分間隔、90分間隔の計3ケース

◎イオンモール榎原までの平均運賃を200円に設定

対象地域における1日あたりの需要予測のうち、運行条件（運行間隔）が30分間隔、60分間隔、90分間隔の計3ケース

◎イオンモール榎原までの平均運賃を150円に設定

対象地域における1日あたりの需要予測のうち、運行条件（運行間隔）が30分間隔、60分間隔、90分間隔の計3ケース

◎イオンモール榎原までの平均運賃を100円に設定

対象地域における1日あたりの需要予測のうち、運行条件（運行間隔）が30分間隔、60分間隔、90分間隔の計3ケース。

b) 新たなバス路線の収入予測結果

例えば、新たなバス路線を60分間隔・200円で運行した場合、1日あたりの収入額は、23,200（円）、1年間収入額は、8,468（千円）となります。

表 6.4 新たなバス路線の1日あたり収入額予測

⑥ 収入予測(1日あたり)(円/日) ⑤' × 運賃				
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	3,000	5,400	5,700	5,100
60分間隔(9往復)	14,700	23,200	23,100	17,200
30分間隔(18往復)	17,700	31,000	32,850	25,500

表 6.5 新たなバス路線の年間収入額予測

収入予測(年間)(円/年)				
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	1,095,000	1,971,000	2,080,500	1,861,500
60分間隔(9往復)	5,365,500	8,468,000	8,431,500	6,278,000
30分間隔(18往復)	6,460,500	11,315,000	11,990,250	9,307,500

c) 運行事業費の考え方

新たなバス路線の運行事業経費は、以下の2ケースにもとづいて算出します。

- 路線バスと同じ形態で運行する場合
- 橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合

※運行事業費は、現時点での試算結果であり、関係者と調整・精査を進めることにより、変更となる場合があります。

d) 新たなバス路線の運行事業費

ア 路線バスと同じ形態で運行する場合

新たなバス路線の運行事業経費は、下記の条件をもとに算出します。

- 新たなバス路線の1kmあたり運行経費は、「平成23年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(確保維持事業費補助金)に係る地域標準経常費用」の一般乗合旅客運送事業の南近畿地域におけるキロ当たり標準経常費用とする(410円/km)。
- 運行時間：午前8時～午後5時(買い物・通院目的で利用できるバスとする)
- 運行本数：36本(約30分間隔運行、18往復、車両は3～4台で運行)
18本(約60分間隔運行、9往復、車両は2台で運行)
14本(約90分間隔運行、7往復、車両は1～2台で運行)
※車両1台で1日あたりの運行可能本数は10本(5往復)として、1日あたり運行本数をもとに運行台数を算出。

例えば、新たなバス路線を60分間隔の運行とすると、約26,540(千円)の年間運行事業費が必要です。

10年間で必要な運行事業費は、約265,400(千円)になります。

表 6.6 路線バスと同じ形態で運行する場合の運行事業費

運行本数(本/日)	36	18	14
運行台数(台)	3.6	1.8	1.4
運行距離(km)	9.85	9.85	9.85
1日あたり運行事業費(円/日)	145,425	72,713	56,554
年間運行事業費(円/年)	53,080,179	26,540,090	20,642,292

イ 橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合

新たなバス路線の運行事業経費は、下記の条件をもとに算出します。

- 新たなバス路線の1kmあたり運行経費は、「橿原市コミュニティバス」の1kmあたり運行経費と同程度と想定(371円/km)
- 運行時間：午前8時～午後5時(買い物・通院目的で利用できるバスとする)
- 運行本数：36本(約30分間隔運行、18往復、車両は3～4台で運行)
18本(約60分間隔運行、9往復、車両は2台で運行)
14本(約90分間隔運行、7往復、車両は1～2台で運行)
※車両1台で1日あたりの運行可能本数は10本(5往復)として、1日あたり運行本数をもとに運行台数を算出。
- 車両リース代は、橿原市コミュニティバスと同じで、新規の3年間で償却するものと想定

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔の運行とすると、運行開始から 3 年間は約 35,867 (千円)、運行開始から 4 年目以降は、約 24,783 (千円) の年間運行事業費が必要です。10 年間で必要な運行事業費は、約 281,080 (千円) になります。

表 6.7 檜原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の運行事業費(運行開始から 3 年目まで)

運行本数(本/日)	36	18	14
運行台数(台)	3.6	1.8	1.4
運行距離(km)	9.85	9.85	9.85
1日あたり運行経費(円/日)	131,434	65,717	51,113
年間運行経費(円/年)	47,973,290	23,986,645	18,656,279
1日あたり車両リース代(円/日)	65,098	32,549	25,316
年間車両リース代(円/年)	23,760,803	11,880,401	9,240,312
1日あたり運行事業費(円/日)	196,532	98,266	76,429
年間運行事業費(円/年)	71,734,093	35,867,046	27,896,592

表 6.8 3 年後以降に車両リース契約を更新した場合の運行事業費 (運行開始から 4 年以降)

運行本数(本/日)	36	18	14
運行台数(台)	3.6	1.8	1.4
運行距離(km)	9.85	9.85	9.85
1日あたり運行経費(円/日)	131,434	65,717	51,113
年間運行経費(円/年)	47,973,290	23,986,645	18,656,279
1日あたり車両リース代(円/日)	4,362	2,181	1,696
年間車両リース代(円/年)	1,592,136	796,068	619,164
1日あたり運行事業費(円/日)	135,796	67,898	52,809
年間運行事業費(円/年)	49,565,426	24,782,713	19,275,443

e) 収支率の算定の考え方

新たなバス路線の収入予測結果及び新たなバス路線の運行事業経費(路線バスと同じ形態で運行する場合及び檜原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の 2 ケース)をもとに収支率を算定します。

$$\text{収支率 (\%)} = \frac{\text{新たなバス路線の収入額予測 (円/年)}}{\text{新たなバス路線の運行事業経費 (円/年)}}$$

※収支率は、現時点での試算結果であり、運行事業費が確定した時点で精査する必要があります。

f) 収支率の算定結果

ア 路線バスと同じ形態で運行する場合

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔・200 円の運行とすると、31.9% (1 年あたり) の収支率となります。

表 6.9 路線バスと同じ形態で運行する場合の年間収支率予測

収支率				
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	5.3%	9.5%	10.1%	9.0%
60分間隔(9往復)	20.2%	31.9%	31.8%	23.7%
30分間隔(18往復)	12.2%	21.3%	22.6%	17.5%

イ 橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔・200 円の運行とすると、運行開始から 3 年間は 23.6%（1 年あたり）、運行開始から 4 年目以降は、車両のリース代（更新による）が安価となるため、34.2%（1 年あたり）の収支率となります。

表 6.10 橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の年間収支率予測（運行開始から3年間）

収支率				
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	3.9%	7.1%	7.5%	6.7%
60分間隔(9往復)	15.0%	23.6%	23.5%	17.5%
30分間隔(18往復)	9.0%	15.8%	16.7%	13.0%

表 6.11 橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の年間収支率予測（運行開始から4年目以降）

収支率				
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	5.7%	10.2%	10.8%	9.7%
60分間隔(9往復)	21.7%	34.2%	34.0%	25.3%
30分間隔(18往復)	13.0%	22.8%	24.2%	18.8%

g) 財政投資額の算定の考え方

新たなバス路線の収入予測結果及び新たなバス路線の運行事業経費（路線バスと同じ形態で運行する場合及び橿原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の2ケース）をもとに財政投資額を算定します。

$$\text{年間財政投資額（円/年）} = \text{新たなバス路線の年間運行事業経費（円/年）} \\ - \text{新たなバス路線の年間収入額予測（円/年）}$$

h) 財政投資額の算定結果

ア 路線バスと同じ形態で運行する場合

例えば、新たなバス路線を 60 分間隔・200 円の運行とすると、年間で約 18,072（千円）となり、運行開始から 10 年間の財政投資額は、約 180,721（千円）が必要です。

表 6.12 路線バスと同じ形態で運行する場合の新たなバス路線の財政投資額

1年間あたり

収入予測(年間)(円/年)					運行事業経費(年間)(円/年)	財政投資予測(年間)(円/年)			
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円		300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	1,095,000	1,971,000	2,080,500	1,861,500	20,642,292	19,547,292	18,671,292	18,561,792	18,780,792
60分間隔(9往復)	5,365,500	8,468,000	8,431,500	6,278,000	26,540,090	21,174,590	18,072,090	18,108,590	20,262,090
30分間隔(18往復)	6,460,500	11,315,000	11,990,250	9,307,500	53,080,179	46,619,679	41,765,179	41,089,929	43,772,679

10年間合計

収入予測(年間)(円/年)					運行事業経費(年間)(円/年)	財政投資予測(年間)(円/年)			
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円		300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	10,950,000	19,710,000	20,805,000	18,615,000	206,422,919	195,472,919	186,712,919	185,617,919	187,807,919
60分間隔(9往復)	53,655,000	84,680,000	84,315,000	62,780,000	265,400,896	211,745,896	180,720,896	181,085,896	202,620,896
30分間隔(18往復)	64,605,000	113,150,000	119,902,500	93,075,000	530,801,791	466,196,791	417,651,791	410,899,291	437,726,791

イ 檜原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合

例えば、新たなバス路線を60分間隔・200円の運行とすると、運行開始から3年間は年間で約27,399(千円)、運行開始から4年目以降は、車両のリース代(更新による)が安価となるため、年間で約16,315(千円)となり、運行開始から10年間の財政投資額は、約196,400(千円)が必要です。

表 6.13 檜原市コミュニティバスと同じ形態で運行する場合の新たなバス路線の財政投資額

運行開始から3年目まで

収入予測(年間)(円/年)					運行事業経費(年間)(円/年)	財政投資予測(年間)(円/年)			
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円		300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	1,095,000	1,971,000	2,080,500	1,861,500	27,896,592	26,801,592	25,925,592	25,816,092	26,035,092
60分間隔(9往復)	5,365,500	8,468,000	8,431,500	6,278,000	35,867,046	30,501,546	27,399,046	27,435,546	29,589,046
30分間隔(18往復)	6,460,500	11,315,000	11,990,250	9,307,500	71,734,093	65,273,593	60,419,093	59,743,843	62,426,593

運行開始から4年目以降

収入予測(年間)(円/年)					運行事業経費(年間)(円/年)	財政投資予測(年間)(円/年)			
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円		300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	1,095,000	1,971,000	2,080,500	1,861,500	19,275,443	18,180,443	17,304,443	17,194,943	17,413,943
60分間隔(9往復)	5,365,500	8,468,000	8,431,500	6,278,000	24,782,713	19,417,213	16,314,713	16,351,213	18,504,713
30分間隔(18往復)	6,460,500	11,315,000	11,990,250	9,307,500	49,565,426	43,104,926	38,250,426	37,575,176	40,257,926

10年間合計

収入予測(年間)(円/年)					運行事業経費(年間)(円/年)	財政投資予測(年間)(円/年)			
運行間隔と運賃	300円	200円	150円	100円		300円	200円	150円	100円
90分間隔(7往復)	10,950,000	19,710,000	20,805,000	18,615,000	218,617,879	207,667,879	198,907,879	197,812,879	200,002,879
60分間隔(9往復)	53,655,000	84,680,000	84,315,000	62,780,000	281,080,130	227,425,130	196,400,130	196,765,130	218,300,130
30分間隔(18往復)	64,605,000	113,150,000	119,902,500	93,075,000	562,160,260	497,555,260	449,010,260	442,257,760	469,085,260

(11) 運行形態

近鉄大和八木駅～イオンモール橿原～橿原市南西部～近鉄御所駅間を結ぶ新たなバス路線の運行形態について、関係機関と検討・調整を進めていきます。参考例として、下記のケースを示します。

ケース 1 : イオンモール線（近鉄大和八木駅～イオンモール橿原間を結ぶ路線バス）と同様の運行形態

⇒路線バスとして奈良交通が運行し、運行経費が赤字の場合、関係する民間商業施設が奈良交通へ補填する。

ケース 2 : 自治体（橿原市・御所市）が赤字分を補填する

⇒路線バスとして奈良交通が運行し、運行経費が赤字の場合、自治体が奈良交通へ補填する。

ケース 3 : 自治体（橿原市・御所市）と関係する民間商業施設が赤字分を補填する

⇒路線バスとして奈良交通が運行し、運行経費が赤字の場合、自治体と関係する民間商業施設が奈良交通へ補填する。

ケース 4 : 自治体（橿原市・御所市）・関係する民間商業施設及び地元（自治会）が赤字分を補填する

⇒路線バスとして奈良交通が運行し、運行経費が赤字の場合、自治体及び関係する民間商業施設が奈良交通へ補填し、地元自治会は負担金を拠出する。

ケース 5 : 自治体（橿原市・御所市・奈良県・国）・関係する民間商業施設が赤字分を補填する

⇒路線バスとして奈良交通が運行し、運行経費が赤字の場合、自治体と関係する民間商業施設が奈良交通へ補填する。奈良県と国は各々有する補助事業に基づき、交通会議（又は地元自治体）の申請に基づき当該バス路線の維持確保について審査のうえ所定の補助金を支払う。

6.2 活性化支援策

6.2.1 藤原宮跡と飛鳥地域における周遊観光アクセスの向上

(1) 奈良文化財研究所都城発掘調査部（藤原宮跡資料室）へのコミュニティバス乗入れ

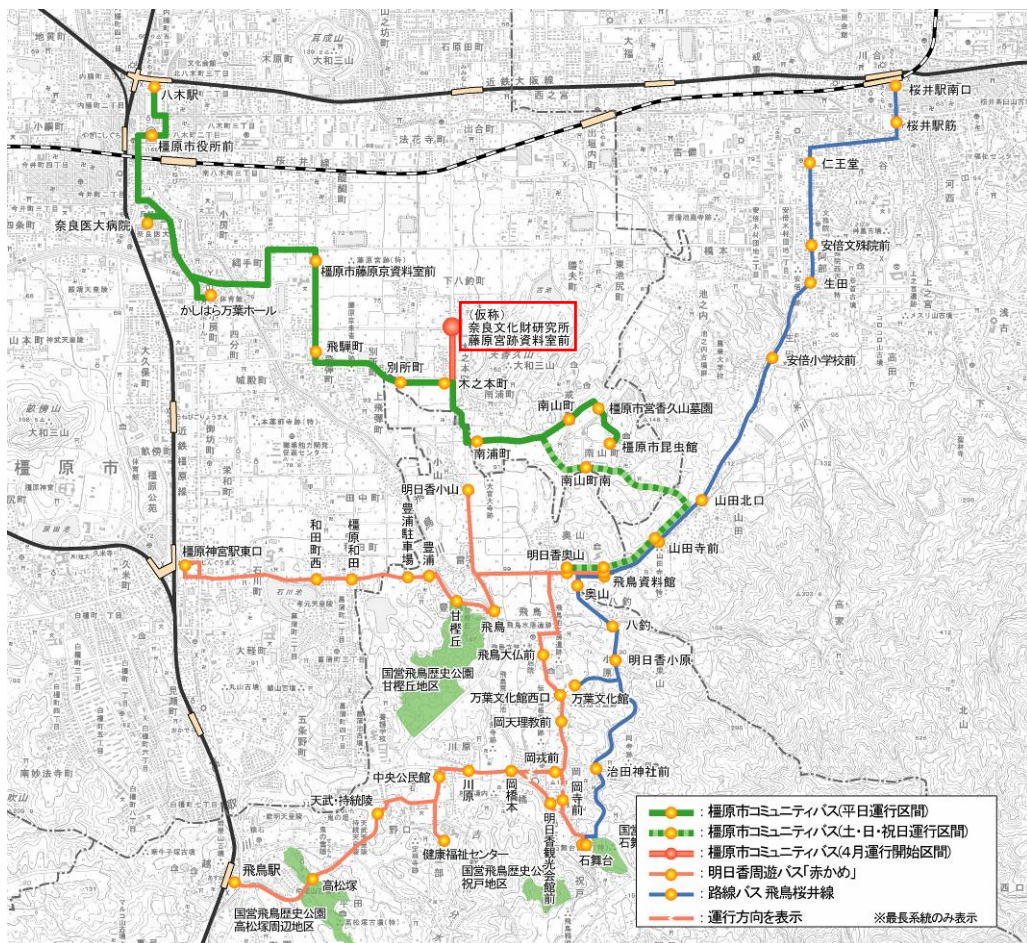
- ▶ 奈良文化財研究所都城発掘調査部（藤原宮跡資料室）の土・日・祝日開館に合わせ、橿原市コミュニティバスの乗入れを実施し、藤原宮跡と飛鳥地域における周遊観光アクセスを向上します。

1) 現況

- ・ 藤原宮跡資料室は、これまで奈良文化財研究所都城発掘調査部の資料室であったため、開館は平日のみでした。
- ・ 奈良文化財研究所と橿原市の共同により、平成 24 年 4 月から土・日・祝日も開館する予定です。

2) 奈良文化財研究所都城発掘調査部（藤原宮跡資料室）へのコミュニティバス乗入れ

藤原宮跡資料室の土・日・祝日開館に合わせ、橿原市コミュニティバスの一部ルートを変更し、藤原宮跡資料室がある奈良文化財研究所都城発掘調査部へのコミュニティバス乗入れを実施します。来訪者の公共交通によるアクセスを確保し、藤原宮跡と飛鳥地域における周遊観光アクセス向上を図ります。



(2) 檀原市と明日香村のバス交通結節機能強化

- 檀原市コミュニティバスと明日香周遊バス「赤かめ」の結節機能強化と情報案内の拡充により、藤原宮跡と飛鳥地域間の周遊観光アクセスを改善します。

1) 現況

- ・檀原市コミュニティバスは、平成21年9月より観光利用が多い土・日・祝日のみ、明日香村の明日香奥山のバス停まで延伸運行しています。
- ・明日香奥山や飛鳥資料館のバス停は、飛鳥地域にある県立万葉文化館や石舞台古墳等へアクセスする明日香周遊バス「赤かめ」や桜井駅と石舞台古墳を結ぶ路線バス「桜井飛鳥線」とのバス交通結節拠点です。
- ・明日香奥山や飛鳥資料館では、檀原市コミュニティバスと明日香周遊バス「赤かめ」が乗り継ぎ利用できるダイヤとなっています。
- ・バス停ではバスの乗り継ぎに関する情報提供は、十分ではありません。

2) 檀原市と明日香村のバス交通結節機能強化施策

○相互延伸による機能強化



- ・延伸運行により、明日香周遊バス「赤かめ」との乗り継ぎ利用が可能
- ・さらなる延伸は、既存路線バスへの影響あり

○バス交通結節機能強化

- (1) 乗り継ぎ情報案内の拡充
- (2) 乗り継ぎバス停での上屋やベンチの設置による待合環境改善

a) 乗り継ぎ情報案内の拡充

近鉄大和八木駅等のバス乗り場において、明日香周遊バス「赤かめ」への乗り継ぎにより、県立万葉文化館、石舞台等へアクセスできる等の情報を提供します。

図 6.13 乗り継ぎ情報案内看板のデザイン

b) 乗り継ぎのための待合環境改善

飛鳥資料館バス停において、上屋やベンチの設置等による待合環境改善に向け明日香村と調整・検討を行います。

(3) 藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通の拡充

▶ 観光シーズンを中心に、橿原市・明日香村の観光地を結ぶ公共交通を運行し、高齢者等が利用しやすい等今後求められるニーズに対応できる周遊観光アクセスを向上します。

1) 住民・利用者等意向調査結果によるニーズ

- ・観光面で公共交通を便利にするためのニーズとして、「観光周遊に便利なルート設定」に対する取り組み要望が高くなっています。
- ・明日香村の観光地は、多くの周遊地をめぐる観光実態となっているのに比べ、橿原市の観光地は、橿原神宮や橿原市昆虫館等をめぐる周遊観光者の割合は少ない状況です。

2) 観光ボランティアによる案内人数の推移

- ・橿原市の観光ボランティアガイドは、歴史ある地域であるため橿原市内のみならず、明日香村とも関連が深く、明日香村のガイドもできるように研修を受け、両方のガイドを行っています。
- ・ボランティアガイドによる案内人数は、増加傾向にあります。

表 6.14 観光ボランティアによる案内延べ人数の推移

平成18年	6,786 人
平成19年	9,521 人
平成20年	9,019 人
平成21年	10,344 人
平成22年	9,859 人

出典：橿原市資料

3) 藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通の拡充施策

観光シーズンを中心に、鉄道駅と藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通として、以下の施策実現に向けて、検討を行います。

(a) 観光周遊臨時バス

(b) 観光地巡り支援乗合タクシー

※施策実現の可能性について明日香村と協議・検討します。

a) 観光周遊臨時バス

観光期において、鉄道駅と藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通として、観光周遊臨時バス運行の可能性について検討します。

【参考事例】点在する観光地と鉄道駅を結ぶ臨時バス運行（奈良県御所市）

- ・JR 御所駅、近鉄御所駅近くにある御所まち界隈の観光スポットと、葛城・金剛山麓に数多く点在する「高天彦神社」、「高鴨神社」「一言主神社」「かもきみの湯」等の史跡・文化財・施設等の観光スポットを結ぶ「ごせ★葛城の道」臨時バスを秋季に運行しています（平成21年開始）。
- ・1日フリーパスを500円で販売し、路線バス（近鉄御所駅～東佐味間）も利用できます。

○運行概要

- ・運行期間：11月3日（土）～11月27日（日）の土日祝のみ運行
（※平成23年の場合）
- ・運行本数：7往復/日
- ・利用料金：大人 200円均一
（小学生以下：100円均一）
1日フリーパス
大人 500円、
小学生以下 250円

○利用者数の推移

平成21年：850人
平成22年：1,458人



(参考) 御所市地域公共交通会議 HP

b) 観光地巡り支援乗合タクシー

観光期において、鉄道駅と藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通として、需要規模が小さい場合に有効である観光乗合タクシー運行についての検討を推進します。

【参考事例】観光来訪者の二次交通確保による観光乗合タクシーの運行(山形県東根市)

- ・さくらんぼ生産量日本一・「佐藤錦」発祥の地でもある東根市では、さくらんぼシーズンの二次交通として、市内タクシー事業所等の連携を図り、乗合タクシーを一日7便運行している。さくらんぼ東根駅（JR山形新幹線・JR奥羽本線）～さくらんぼ観光果樹園～さくらんぼ東根温泉を結び、公共交通による周遊観光の利便性向上を図っている。

○運行概要

- ・運行期間：6月11日（土）～7月3日（日）
（※平成23年の場合。さくらんぼの生育状況により毎年異なる。）
- ・運行本数：7本/日
- ・利用料金：一人 500円（3歳以上均一）

乗客数	出発時刻	乗客数	到着時刻
1	9:30	9:50	10:00
2	—	10:50	11:00
3	—	11:50	12:00
4	—	12:50	13:00
5	—	13:40	13:50
6	—	14:40	14:50
7	—	—	15:50

(参考) 東根市観光物産協会「ひがしね観光ナビサイト」HP

6.2.2 バス交通の利用促進等

(1) バス運行情報案内の充実

- 駅前に、運行情報案内板を設置し、南北ターミナルから発車するバスの行き先、乗り場や発車時刻等の情報を提供します。
- 橿原市コミュニティバスから明日香周遊バス「赤かめ」への乗り継ぎ情報等、観光客を対象とした情報を提供します。

1) 近鉄大和八木駅における状況とニーズ

- ・近鉄大和八木駅は、北側と南側のターミナルから各方面へバスが運行しています。
- ・観光面で公共交通を便利にするためのニーズとして、「駅のターミナル等でのバス運行情報案内の充実」に対する取り組み要望があります。

2) バス運行情報案内の充実に向けた施策

近鉄大和八木駅ターミナルでのバス運行情報案内の充実を図るために、南北ターミナルから発車するバスの行き先、乗り場、発車時刻等の情報を提供する運行情報案内板を設置します。また、橿原市コミュニティバスから明日香周遊バス「赤かめ」への乗り継ぎ情報等、観光客を対象とした情報を提供します。

【参考事例】路線バスの運行情報を提供する表示システムの導入（奈良県王寺町）

- ・JR 王寺駅のバス乗り場は、駅の改札から離れた位置にあり、特に南口乗り場は 100m 以上の自由通路を隔てた位置にあります。
- ・利用者の利便性向上、乗り継ぎの円滑化を図るために、直近の路線バスの発車時刻や乗り場等の運行情報を提供するシステムを平成 22 年 3 月に導入しています。

●JR 王寺駅中央改札前に設置されている案内情報システム



(参考) 王寺町周辺地域公共交通活性化協議会 HP

(2) バスマップ等によるバス交通の情報提供

- ▶ 路線バスやコミュニティバス等のバス路線、ターミナルの乗り場、観光施設やハイキングコース等の情報を、日常利用と観光利用別に、バスマップやWEBで提供します。

1) バス交通の情報提供のニーズ

- ・観光面で公共交通を便利にするためのニーズとして、「市内の公共交通の乗り換え情報を記載したWEBサイトやマップの充実」に対する取り組み要望があります。
- ・住民アンケートにおける橿原市の公共交通に関する意見やアイデアで、「バスがどこを運行しているのか分かるマップや時刻表を配布してはどうか」といった意見があります。

2) バスマップ等によるバス交通の情報提供

バスを利用する目的別に、日常利用と観光利用に分けて、バスマップやWEB等で提供します。また、日常利用を対象としたマップの配布は、住民への配布のほかに、転居時における市役所窓口での手続き時に配布する方法も効果的です。

【参考事例】公共交通乗り継ぎマップの発行（大阪府豊中市）

- ・鉄道や路線バスが、どのようなルートで運行されているのかが分かるだけではなく、豊中市内でも利用者の多い乗り継ぎ拠点である駅改札口からバス乗り場までの行き方や所要時間など乗り継ぎに関する情報も盛り込んだ公共交通マップを発行しています。

●公共交通乗り継ぎマップ



(参考) 豊中市環境部環境政策室 (地球環境チーム) HP

【参考事例】霧島遊めぐりバスマップの発行（鹿児島県霧島市）

- ・風光明媚な霧島連山や温泉群等の自然資源が豊富な霧島市では、観光来訪者を対象に霧島市内の各路線バス、定期観光バス、周遊バスの路線・時刻表・観光ガイドを掲載した「霧島遊（ゆ）めぐりバスマップ」を発行し、周遊観光アクセスの利便性向上を図っています。

●霧島遊めぐりバスマップ



(参考) 霧島市総合観光案内 HP

(3) 地域に密着した広告媒体としてのコミュニティバス等の活用

- ▶ 運賃以外の収入を確保し財政支出を抑えるため、コミュニティバスを地域に密着した広告媒体として活用します。

1) コミュニティバス車両への広告掲載

橿原市コミュニティバスの運行経費は約 1,500 万円で、このうち約 370 万円が運賃収入です。コミュニティバスの車体への広告掲載を行い、広告による収入により、運賃以外の収入を確保します。

【参考事例】コミュニティバス車両への広告掲載（奈良県御所市）

- ・御所市では、平成 20 年より料金の有料化に合わせて、コミュニティバス車両への広告掲載を実施しています。
- ・広告媒体は、車両のラッピング、ポスターやステッカーです。
- ・平成 20 年の収入約 690 万円うちの約 25%が広告料となっています。

●コミュニティバス車両への広告掲載イメージ



(参考) 御所市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月 御所市）

2) コミュニティバスのバス停等への命名権貸与

コミュニティバスのバス停等への命名権貸与による収入により、運賃以外の収入を確保します。

【参考事例】コミュニティバスのバス停の副名称の命名権貸与（京都市伏見区）

- ・醍醐コミュニティバスは、醍醐地域にコミュニティバスを走らせる会が事業主体となり、伏見区東部の醍醐地区で運行しています。
- ・運行経費を運賃収入だけでは賄いきれないため、地域内の商店や企業・団体等にパートナーズとなってもらい、運行協力金（9,000 円～24,000 円）を拠出してもらい運行費用に充てています（市民共同方式）。なお、市からは補助金は受けていません。
- ・運行経費を賄うため、地元企業等からの協賛を募り、協賛のメリットとしてバス停の副名称の命名権を与えると同時に、時刻表への広告掲載を実施しています。

(参考) 醍醐コミュニティバス HP

7. 事業評価方法

7.1 計画期間と事業スケジュール

(1) 計画期間

本計画期間は、平成24年度（2012年）から平成28年度（2016年）までの5ヶ年とします。

(2) 事業スケジュール

平成24年度から本計画に基づき、関係者によるワーキング等において、事業ごとに費用負担等を詳細に詰め、地域公共交通会議に諮問し承認を得た後に、実施に移ります。実施事業については、PDCAサイクルによるマネジメントを実施しながら、評価・見直しを行います。

表 7.1 事業スケジュール

	平成24年度		平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
	前期	後期				
新たな公共交通施策						
新たなバス路線の運行（御所市方面～大規模商業施設～奈良県立医科大学附属病院～近鉄大和八木駅）						
関係機関との準備・調整	御所市等との調整・準備					
地域内フィーダー系統確保維持計画の策定	準備	策定				
待機場確保によるターミナル整備	沿線商業施設等との調整・準備		整備	ターミナル供用		
新たなバス路線の運行			実施			
活性化支援策						
藤原宮跡と飛鳥地域における周遊観光アクセスの向上						
奈良文化財研究所都城発掘調査部（藤原宮跡資料室）へのコミュニティバス乗入れ	実施					
橿原市と明日香村のバス交通結節機能強化	準備		実施			
藤原宮跡と飛鳥地域の観光施設を結ぶ公共交通の拡充	明日香村等との調整・準備		実施			
観光周遊促進のための企画チケット	明日香村等との調整・準備		実施			
バス交通の利用促進等						
バス運行情報案内の充実	準備		実施			
バスマップ等によるバス交通の情報提供	準備	実施				
地域に密着した広告媒体としてのコミュニティバス等の活用	準備	実施				

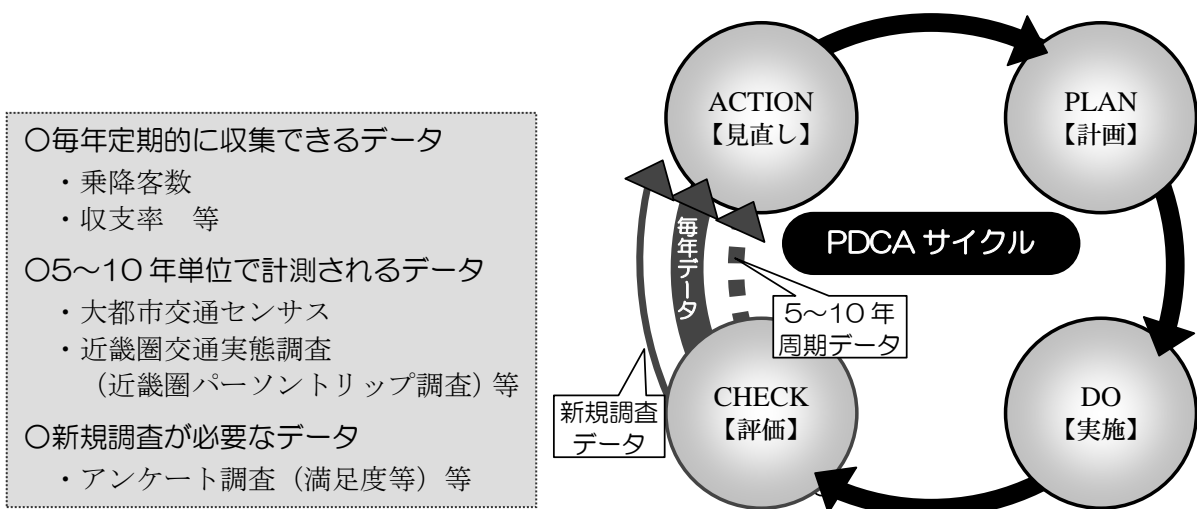
7.2 事業管理手法

7.2.1 PDCAサイクルの導入

➤ PDCAサイクルを実行し、より橿原市の交通実態に即した利便性の高い公共交通体系の確立を目指します。

生活交通を取り巻く環境（利用者のニーズ、交通事業者の状況、行政の財政事情、社会状況など）は、時間の経過とともに今後も変化することが予想されるため、本計画で定める事業内容においても、その変化に適切に対応すべく定期的な見直しを行うことで、持続的な生活交通の確保が可能となります。

そのため、本計画の事業は、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価（Check）及び見直し（Action）を行い、再度計画（Plan）を策定したうえで実施（Do）していきます。



7.2.2 事業実施における補助対象事業の活用

関係機関との協働により、事業展開を検討・推進します。については、下記の補助対象事業等を活用できるよう、国・県と連絡を密に取りながら事業を進めていきます。

「地域公共交通確保維持事業」(国土交通省総合政策局)

地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通ネットワーク計画(当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画及び離島航空路確保維持計画を含む。)に基づいて実施される事業をいいます。

「地域公共交通バリア解消促進等事業」(国土交通省総合政策局)

バリアフリー化や、より制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害の解消等を図るために実施される事業であって、事業の目的別に「バリアフリー化設備等整備事業」、「利用環境改善促進等事業」及び「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」に区分されます。

「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」(奈良県土木部道路・交通環境課)

奈良県交通基本戦略に掲げる「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」に基づき、日常交通に必要な移動を安心して利用し、県民が活力ある暮らしを行えるよう、暮らしを支える地域公共交通の確保を目的に、市町村におけるコミュニティバス等の効率的な運行の計画を策定するために必要な調査及びその具体化のために必要となる事業の実施に対する取り組みを支援する事業です。

※補助事業名称は、想定される補助対象事業であり、今後関係機関との調整・協議等により決定されます。

参考資料

■ 橿原市地域公共交通会議委員名簿

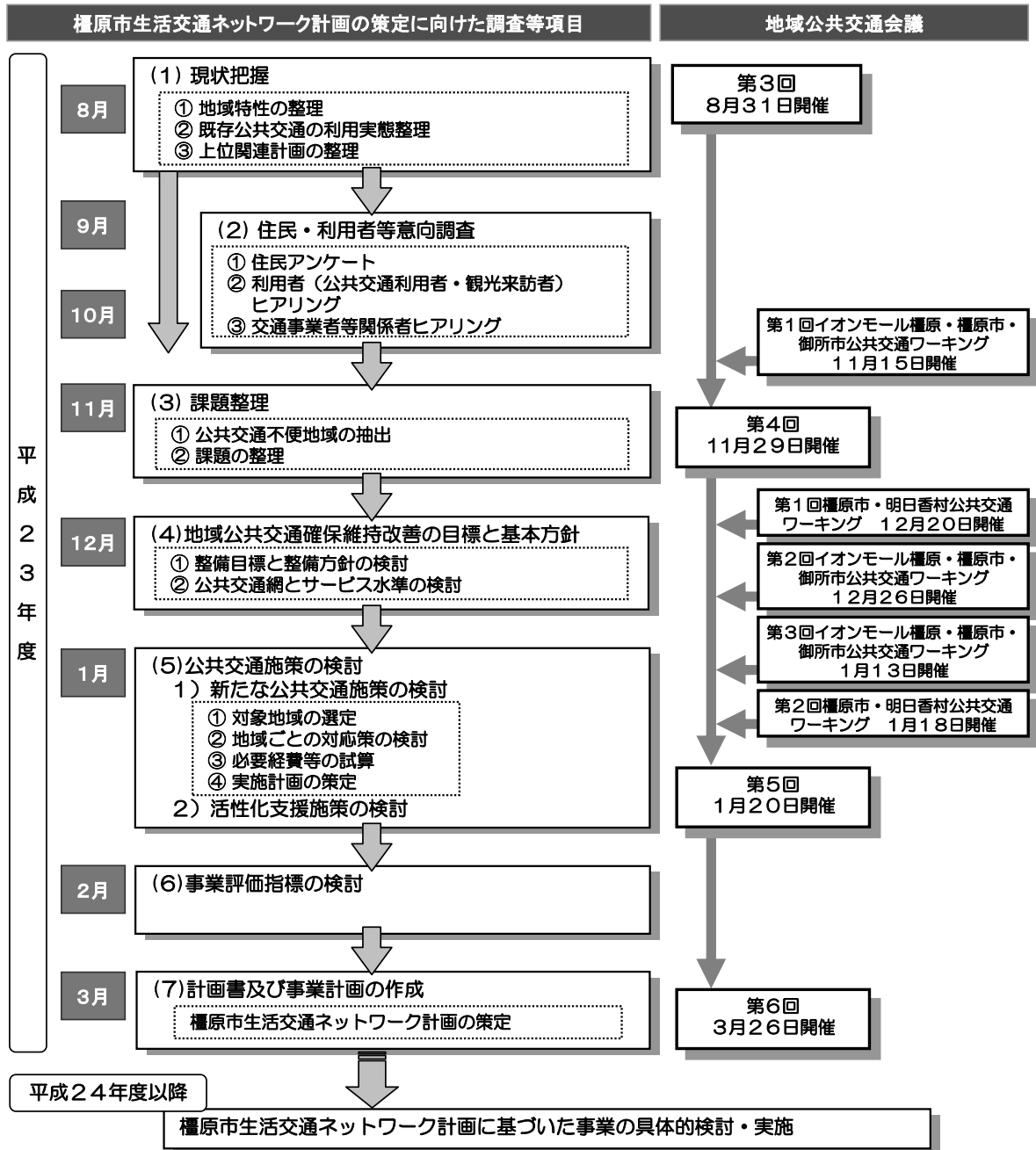
橿原市地域公共交通会議の委員の一覧を以下に示します。

表. 委員一覧

No.	所属団体	役職	氏名
1	橿原市	市長	森下 豊
2	奈良交通株式会社	自動車事業本部 乗合バス事業部長	川邊 経恭
3	奈良県タクシー協会橿原支部	支部長	奥野 陽子
4	社団法人奈良県バス協会	専務理事	西本 光良
5	奈良県タクシー協会	専務理事	岩橋 宣禎
6	奈良県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長	大西 秀樹
7	橿原市自治委員連合会	会長	堀野 威
8	橿原市老人クラブ連合会	会長	前田 郁男
9	社会福祉法人橿原市社会福祉協議会	常務理事	山本 勝昭
10	橿原市障害者団体協議会	会長	寺前 耕一
11	社団法人橿原市観光協会	会長	密門 光範
12	国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局	支局長	橋本 勲
13	奈良県土木部道路・交通環境課	課長	東 智徳
14	奈良県桜井土木事務所	所長	荒 和弘
15	奈良県橿原警察署	署長	藤本 晃章

■ 榿原市生活交通ネットワーク策定までの経緯

榿原市生活交通ネットワーク計画策定までの検討経緯を以下に示します。



※上記の会議・ワーキングにおいては、必要に応じて御所市・明日香村・その他関係団体の出席を求め、意見を聴取しています。

図. 榿原市生活交通ネットワーク策定までの経緯