

平群町地域公共交通総合連携計画 (案)



長屋くん



左近くん

平成 23 年 3 月

平 群 町

【目 次】

1．平群町の概要	1
（1）地勢、地形.....	1
（2）人口、世帯数、高齢者率.....	2
2．平群町公共交通の現状と課題	3
（1）平群町公共交通現状のまとめ.....	3
（2）平群町の将来計画.....	8
（3）アンケート調査結果概要.....	9
（4）ヒアリング調査結果概要.....	17
（5）平群町公共交通の課題のまとめ.....	22
3．地域公共交通総合連携計画における基本方針	29
（1）基本理念.....	29
（2）基本方針.....	30
（3）目標.....	31
4．地域公共交通総合連携計画の区域	32
5．地域公共交通総合連携計画の計画期間	32
6．基本方針に対する具体的施策の抽出	33
（1）平群町公共交通の機能分類.....	33
（2）具体的施策.....	34
7．地域公共交通総合連携計画の事業内容	36
8．町コミュニティバス運行計画の見直し	52
（1）町コミュニティバスの運行計画の検討	52
（2）運行ダイヤ（案）	
9．実証計画、評価基準の策定	58
（1）PDCA サイクルによる検証	58
（2）連携メニューの検証.....	59
（3）町コミュニティバス運行における評価基準（平日）	60
（4）町コミュニティバス運行における評価基準（休日）	67

1. 平群町の概要

(1) 地勢、地形

平群町は奈良県の北西部に位置し、西の生駒山地と東の矢田丘陵に挟まれた盆地であり、町の中心部を竜田川が北から南へ流れる。

町の中心部を南北に近鉄生駒線が通り、北は生駒で近鉄奈良線に接続、南は王寺でＪＲ関西線に接続しており、大阪・奈良中心部へは約 1 時間で移動が可能である。そのため、大阪への通勤圏となっており、丘陵地では新興住宅地が広がっている。

道路は、国道 168 号や西名阪自動車道により、奈良・大阪・京都の各地と結ばれている。町西側には広域農道（信貴フラワーロード）が整備されており、特産物の出荷や生活道路として活用されている。また、国道 168 号の東側には国道 168 号バイパス（平群バイパス）が整備されている。

平群町の主な産業は農業であり、花卉や野菜・果樹が特産品となっている。

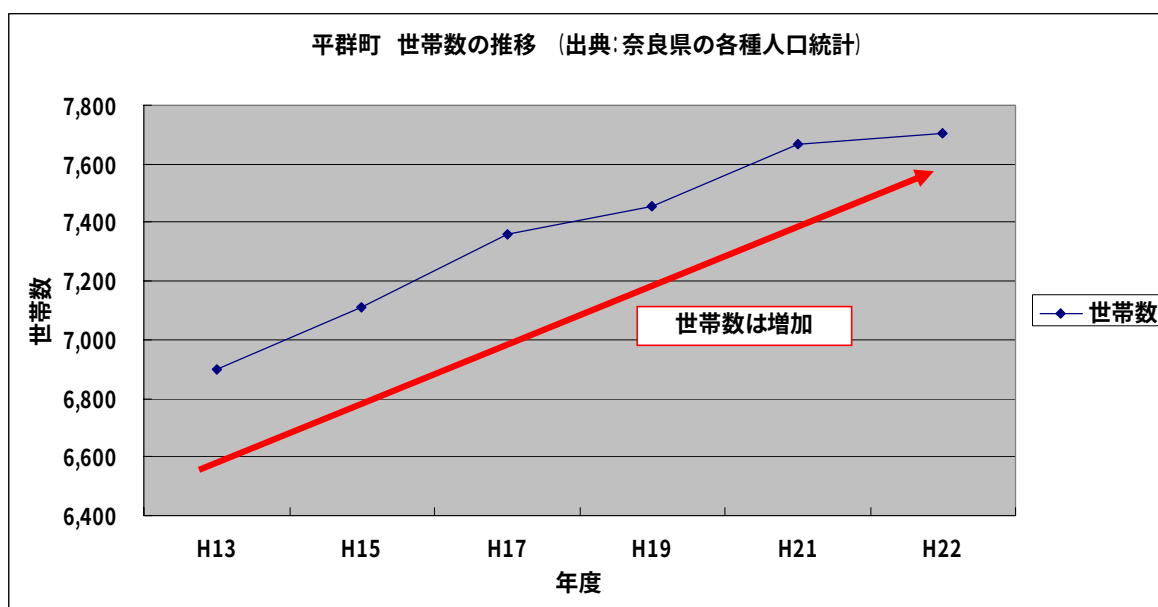
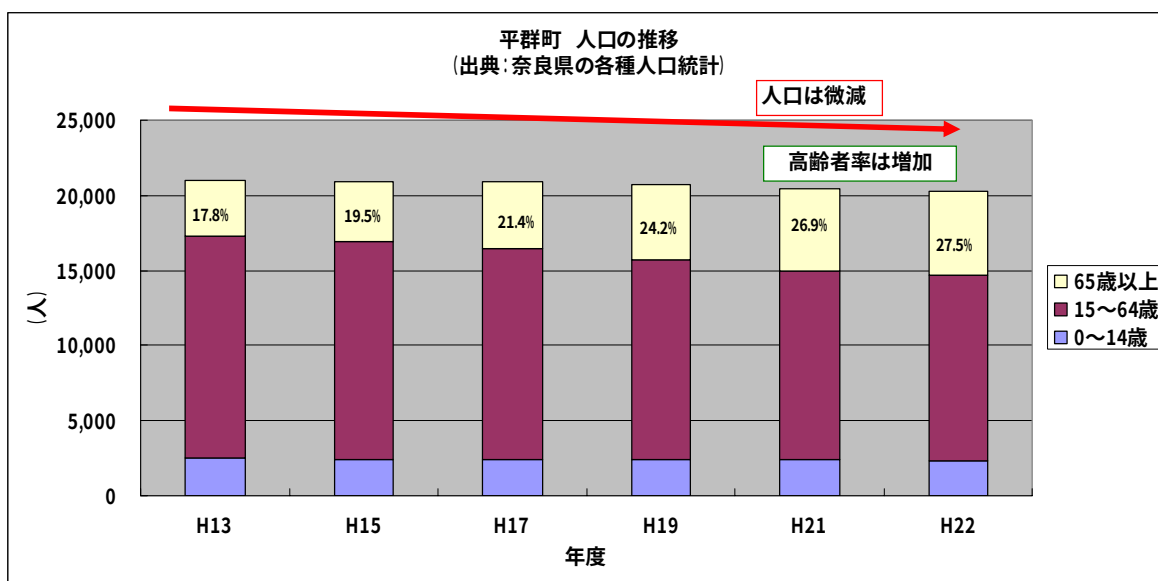


（２）人口、世帯数、高齢者率

平群町の人口は、20,280 人（H22.3.31 現在）であり、近年は人口がやや減少傾向にある。

一方、高齢者率は 26.9%（H21 年現在）となっており、全国平均（22.7%）を上回っている。

なお、世帯数は近年増加傾向にあり、既存集落の高齢化と新規住宅地への新たな世帯の移動が混在する状況となっており、1 世帯あたりの家族数が減少する傾向にある。



2. 平群町公共交通の現状と課題

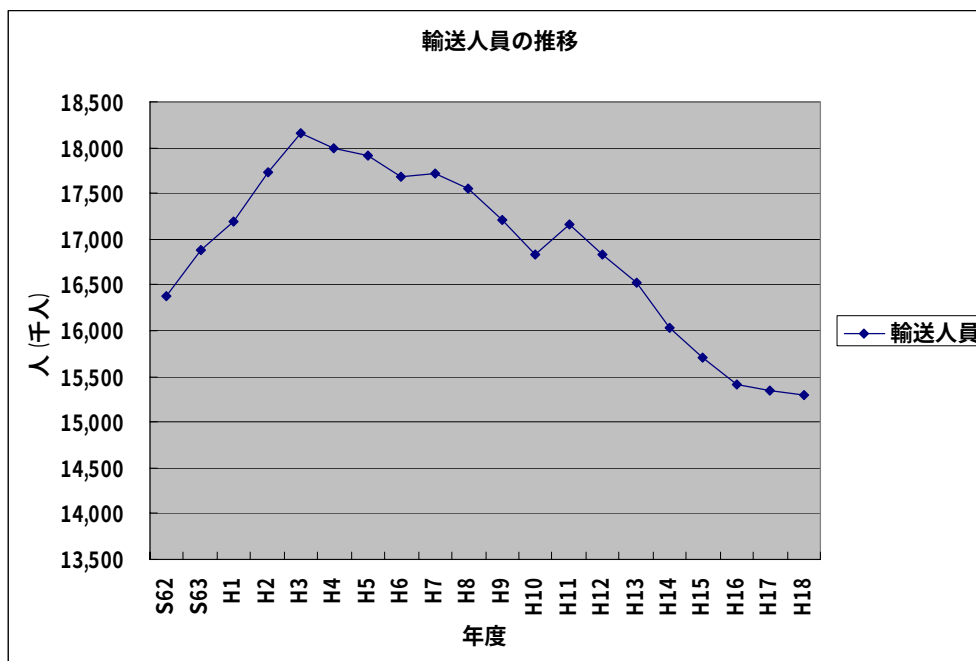
(1) 平群町公共交通現状のまとめ

平群町においては、公共交通として近鉄電車、路線バス（NCバス）、町コミュニティバス（あいバス）、タクシーが運行している。

1) 近鉄生駒線

近鉄生駒線は平群町の中心部を南北に通っており、平群町では北から東山駅、元山上口駅、平群駅、竜田川駅の4駅がある。また近鉄生駒線は、北は生駒駅で近鉄奈良線と接続しており、南は王寺駅でJR関西線に接続している。

近鉄生駒線の輸送人員は、平成3年の18,155千人をピークに、近年は減少傾向であり、平成18年の輸送人員は15,290千人とピーク時の約84%となっている。



2) 路線バス（NCバス）

路線バス（NCバス）は、平群町北部の住宅地（菊美台、緑ヶ丘、椿台、若葉台）と近鉄生駒線の駅（東山駅、元山上口駅、平群駅）を結ぶルートでの運行が行われている。

近年は、利用客数が減少しており、それによりさらにサービスレベルが低下するという状況となっている。

参考として、平成 21 年度の利用客数調査結果を示す。

■H21年度 NCバス利用客の状況

	東山→近大	近大→東山	東山→緑ヶ丘→東山	元山上口→かんぼ	かんぼ→元山上口	吉新→元山上→緑ヶ丘→元山上→吉新	元山上→吉新	吉新→元山上
5月30日 土	185	129	96	7	22		86	55
5月31日 日	67	61	55	11	5		64	37
6月1日 月	284	245	171	4	15	51	139	143
6月2日 火	268	207	168	8	2	57	138	135
6月3日 水	312	243	166	8	7	56	120	153
6月4日 木	302	234	158	3	5	51	127	142
6月5日 金	305	228	171	4	2	49	149	156
平日合計	1471	1157	834	27	31	264	673	729
休日合計	252	190	151	18	27		150	92
便数 平日	230	230	190	25	25		11	160
便数 休日	72	72	46	10	10		50	50
1便当たり利用客数 平日	6.4	5.0	4.4	1.1	1.2	24.0	4.2	4.6
1便当たり利用客数 休日	3.5	2.6	3.3	1.8	2.7		3.0	1.8

平日のみ2便
幼稚園のある水曜日のみ3便

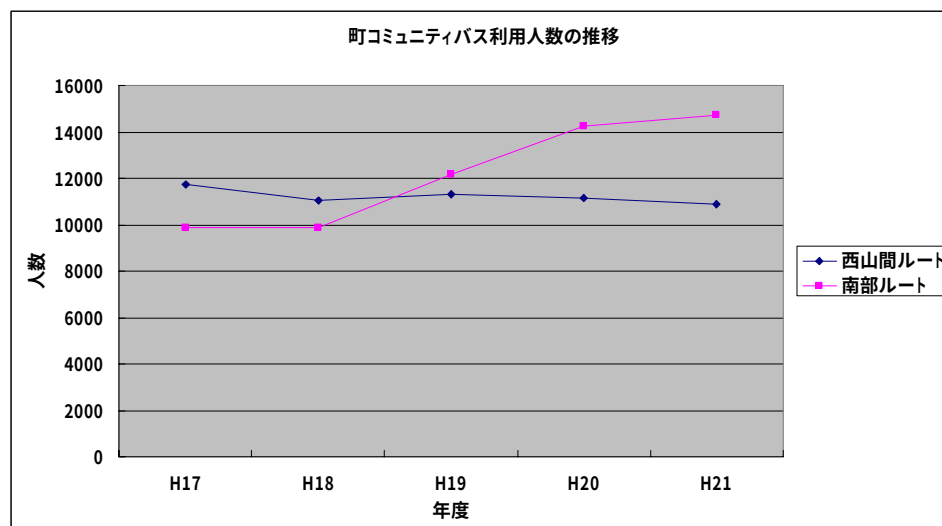
3) 町コミュニティバス（あいバス）

町コミュニティバス（あいバス）は、平群町南部、平群町西山間部の公共交通空白地帯を運行しており、平群駅と南部住宅地を結ぶ南部ルート、平群駅と西山間部（福貴畑、久安寺、信貴畑）を結ぶ西山間ルートの合計 2 ルートの運行が行われている。

1 便あたりの利用客数は、平成 21 年度集計結果より、西山間ルート：7.5 人/便（小学生の通学利用を含む）、南部ルート：8.7 人/便である。

収支状況としては、運行経費 17,800 千円に対し運賃収入 1,872 千円であり、収支率は 10.5%となっている。

町コミュニティバス（あいバス）の平成 17 年度～20 年度の利用人数の推移を以下に示す。



4) タクシー

タクシーは、平群町内では竜田タクシーが東山駅（1 台）と平群駅（1 台）に常駐しており、24 時間配車対応を行っている。

次頁に、平群町公共交通機関の概要についてとりまとめたものを示す。

■近鉄電車 移動時間と料金

時間

8分	4分	2分	東山
6分	2分	元山上口	150円
3分	平群	150円	150円
竜田川	150円	150円	200円

運賃

■近鉄電車

運行時間：5 時台～23 時台

運行本数：1 時間あたり平均 4 本

■竜田タクシー（東山駅）

常駐時間：8:00 頃～20:30

■竜田タクシー（平群駅）

常駐時間：7:40 頃～19:00

路線バス（NCバス）の路線図の詳細については、次頁の拡大図参照

■南部ルート
運行時間：8:25～16:35
1日8便（平日、土・日は運行なし）
料金：1回100円

■西山間ルート
運行時間：7:50～16:33
1日7便（平日、土・日は運行なし）
料金：1回100円

- ： あいあいバス南部ルート
- ： あいあいバス西山間ルート
- ： 路線（NC）バスルート
- ： 近鉄線

この図面は、平成27年9月現在の1:2,500の縮小複製したものである。

1:10,000
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

図 公共交通の現況

■路線バス（NCバス）の路線図



(2) 平群町の将来計画

1) 平群駅周辺

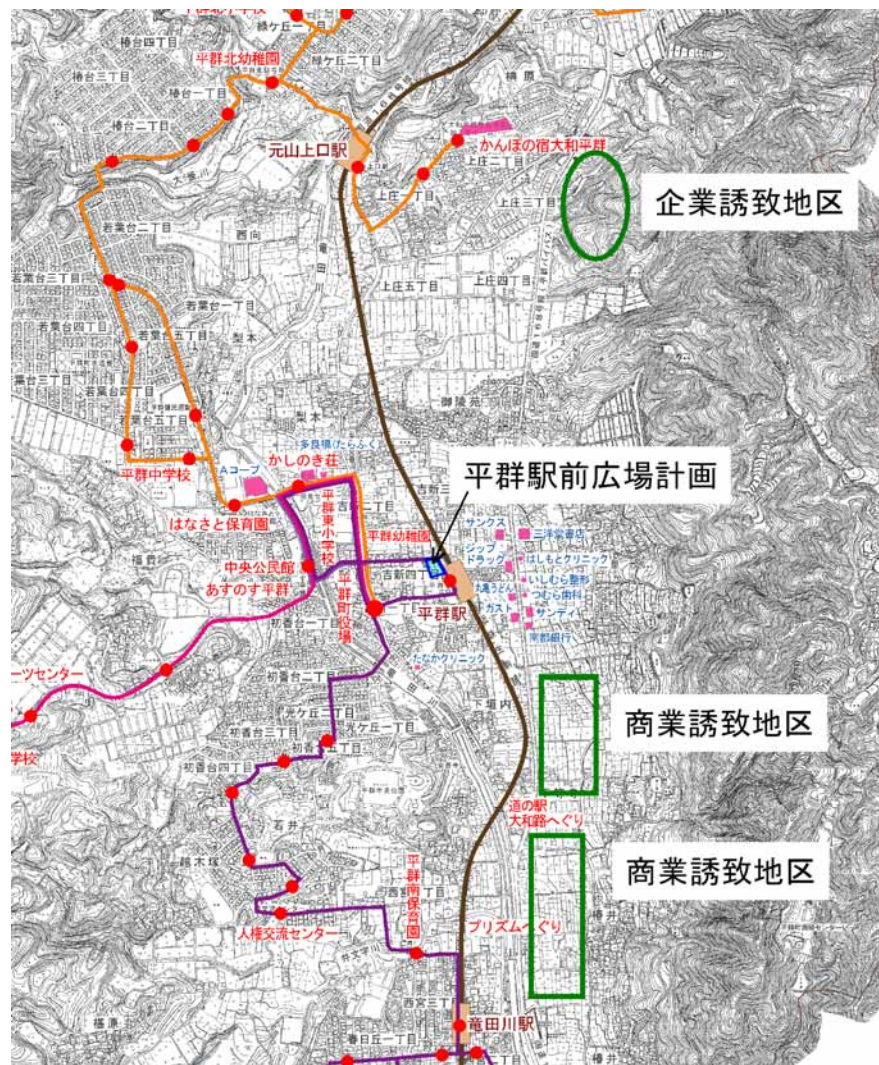
平群駅周辺においては、駅西側に駅前広場と駅前道路が計画されており、平成 24 年度の供用目標となっている。



2) 国道 168 号平群バイパス

国道 168 号平群バイパス沿いにおいては、一部の商業施設については既に立地しつつあるが、今後も引き続き企業や商業施設の誘致を進めている。

以下に、上記将来計画の位置図を示す。



(3) アンケート調査結果概要

1) アンケート調査の目的

コミュニティバス路線の策定、公共交通利用促進方策の立案にあたり、平群町住民の現在の移動手段・移動方法の把握、コミュニティバスに対する意見、要望等の把握を行い、平群町にふさわしい方策を立案するための基礎資料とすることを目的とする。

2) 実施概要

実施期間	平成 22 年 8 月 26 日～平成 22 年 9 月 26 日
配布方法	・平群町全世帯 7,675 世帯に各 1 部配布 ・調査票および依頼状は平群町広報誌と同時に配布 ・アンケート回収 BOX に予備票を配置
回収方法	【回収方法】 ・以下の場所に回収 BOX を設置（全 20 箇所） （役場、中央公民館、あすのす平群、かしのき荘、プリズムへぐり、道の駅、人権交流センター、総合スポーツセンター、平群中学校、平群北・東・西・南小学校、平群幼稚園、はなさと保育園、南保育園、近鉄東山駅、元山上口駅、平群駅、竜田川駅） 【回収に向けた広報】 ・平群町 HP での情報掲載による周知 ・長寿会、子供会等の各種団体へ協力依頼
回収数・回収率	回収数 1,449 票 回収率 18.9%
回答者属性	性別：男 36%、女 64% 年齢：65 歳以上が最も多く、全体の 54%を占める 地区：若葉台（153）、初香台（122）、緑ヶ丘（112）での回答が多い

3) アンケート調査結果の概要

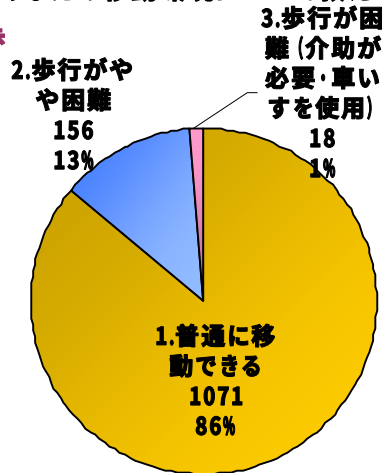
①住民の日常行動

自立的な移動手段を有する人が多いが、高齢者ではその割合が減少している。

- 自分や家族・知人が自動車を運転することにより移動が可能な人は 85%、徒歩の移動が困難でない人は 86%となっている。
- 65 歳以上の高齢者では、自分で運転できる人の割合が全体平均より 14 ポイント減少、徒歩の移動が困難でない人も 10 ポイント減少している。

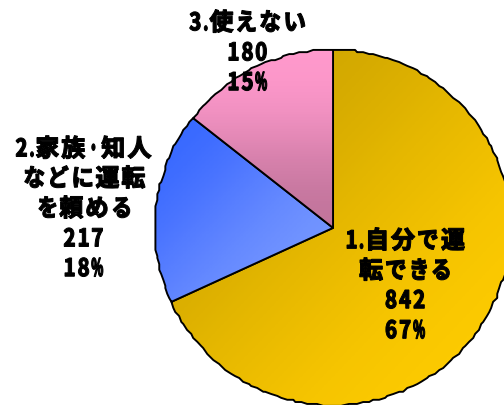
Q5 あなたの移動環境について教えてください。

■徒歩



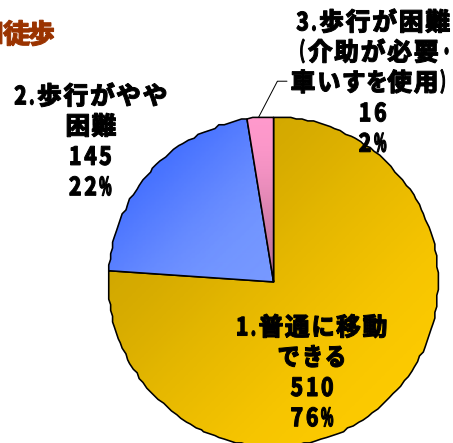
Q5 あなたの移動環境について教えてください。

■自動車

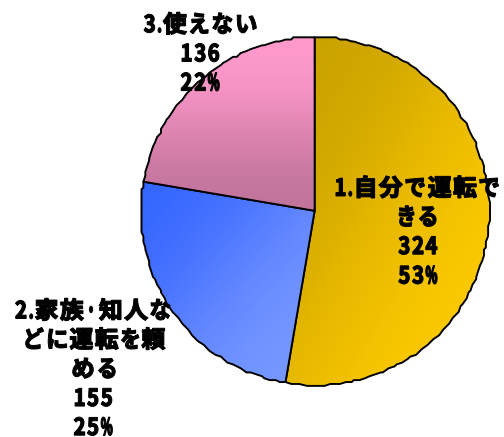


65 歳以上（高齢者）の移動環境

■徒歩



■自動車



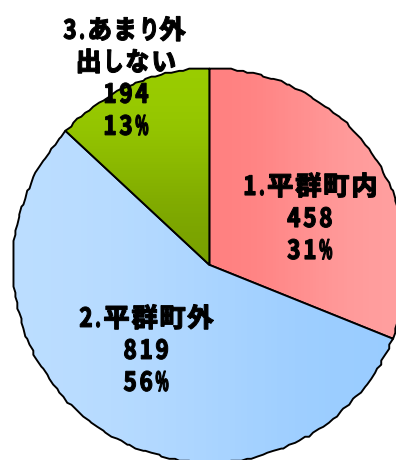
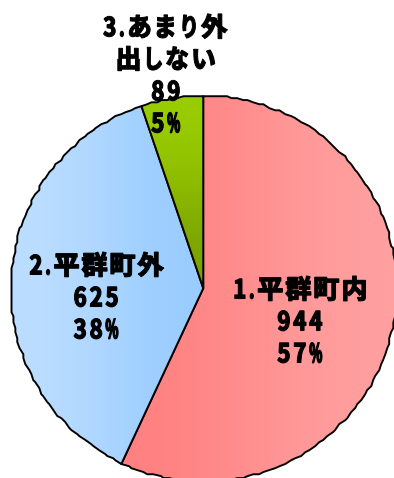
平日は平群町内、休日は町外への移動が多い。

○平日の主な外出先としては、平群町内が最も多く 57%だが、休日は町外に行く人が多く、町内の移動は31%にとどまる。

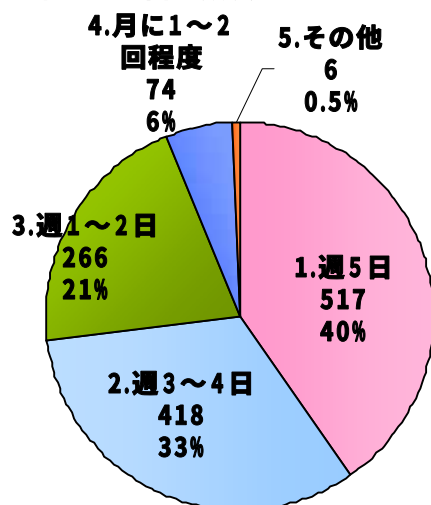
○平日毎日外出する人は全体の 40%であるが、65 歳以上の高齢者では 22%である。

Q6 あなたの平日の主な外出先はどちらですか。

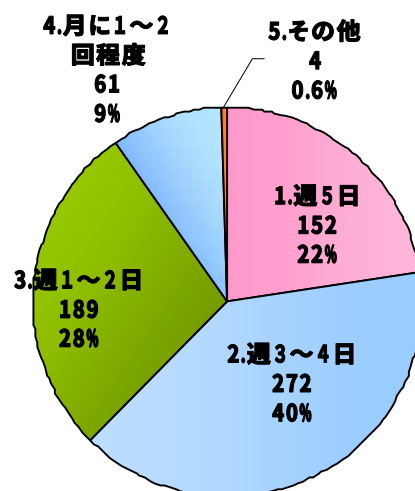
Q6 あなたの休日の主な外出先はどちらですか。



Q10 平日の外出の頻度はどれくらいですか。



65 歳以上（高齢者）の外出頻度



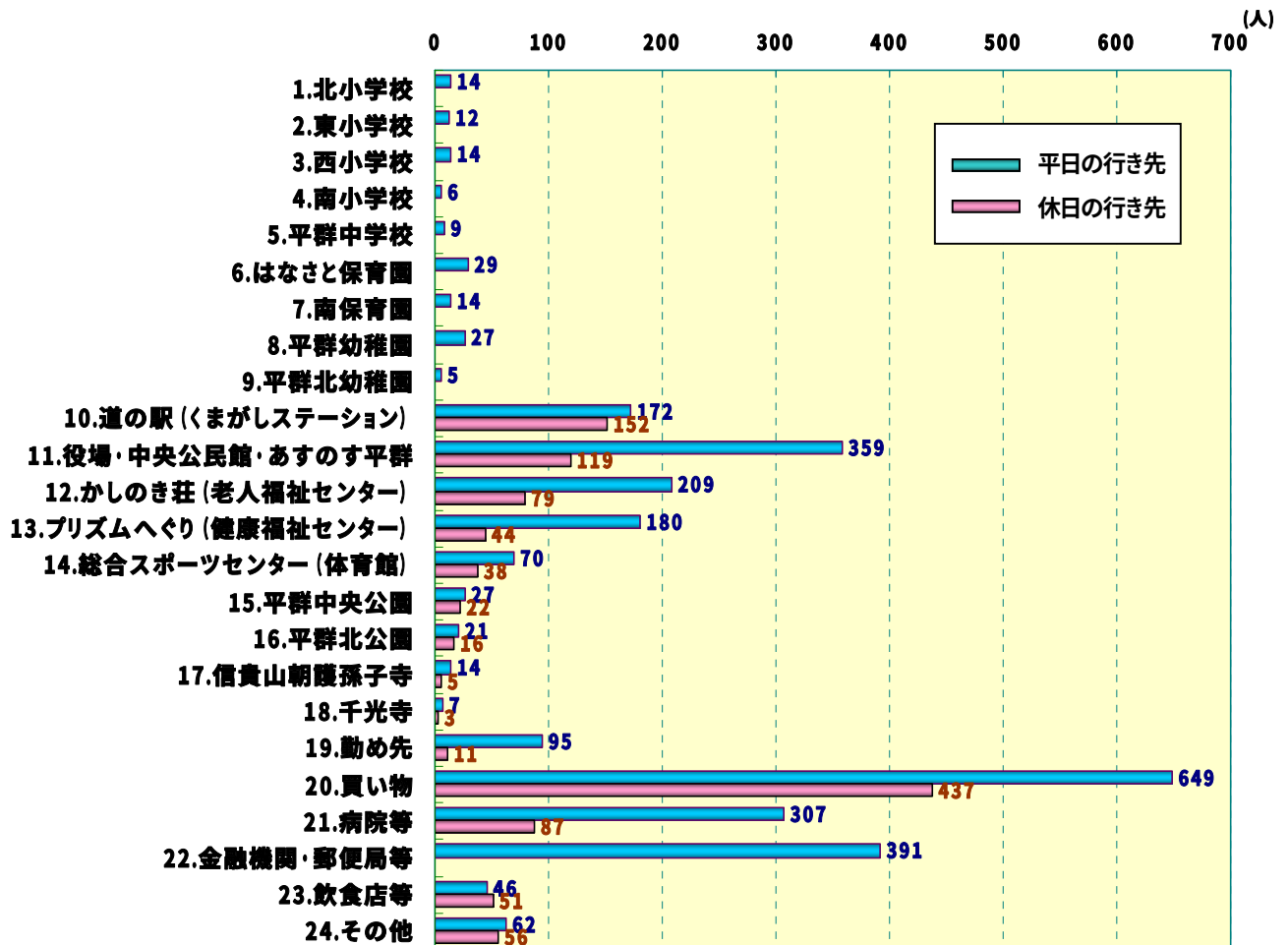
平日は買い物、金融機関・郵便局、役場周辺へ、休日は買い物での外出が多い。

○平日の外出先では、買い物、金融機関・郵便局、役場周辺、病院等の順に多くなっている。

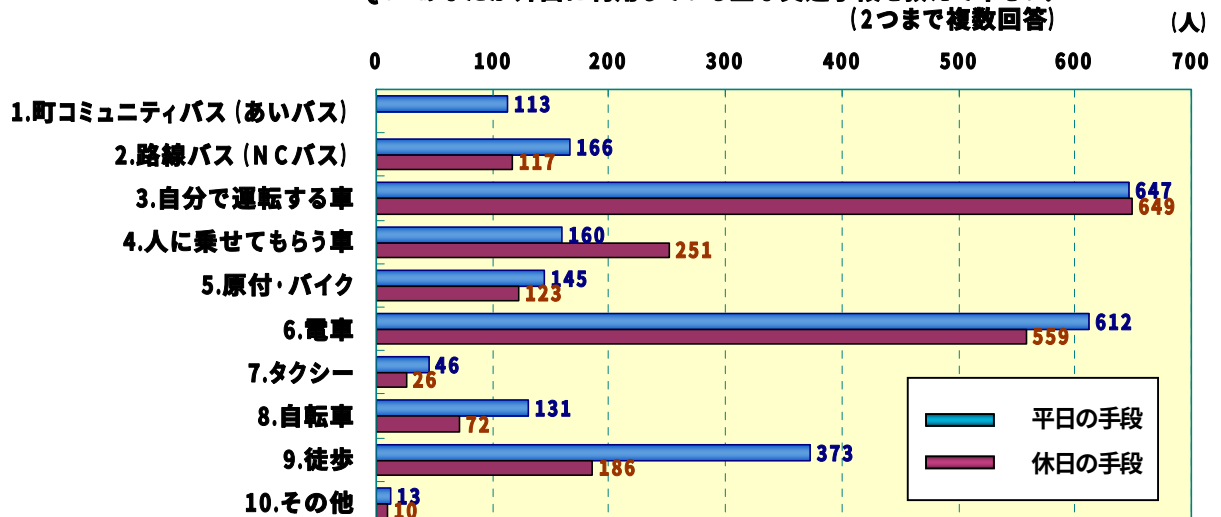
○休日は買い物が最も多く、次いで道の駅が多くなっている。

○移動手段は平日・休日ともに「自分で運転する自動車」と「電車」が多く、平日では「徒歩」、休日では「人にのせてもらう車」がそれに続く。

Q7 平群町内の主にどちらに行かれますか？(3つまで複数回答)



Q8 あなたが外出に利用している主な交通手段を教えてください。(2つまで複数回答)

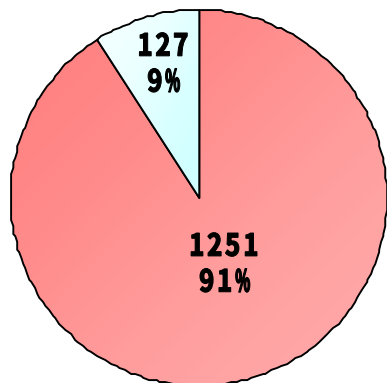


②コミュニティバス（あいバス）の認知度と利用状況

町コミュニティバスの認知度は91%と高いが、利用している人は少ない。

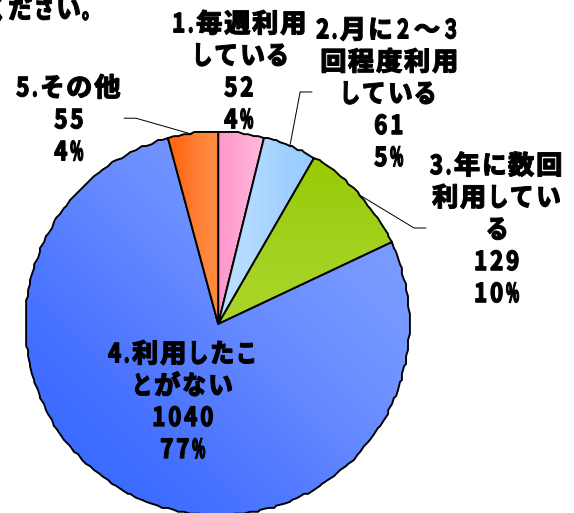
- 町コミュニティバスについては、91%が「知っていた」と回答している。
- 利用頻度については、「利用したことがない」人は77%で、利用している人の中では、「毎週利用している」「月に2～3回程度利用している」を合わせると9%である。
- コミュニティバスが運行している地域では認知度が高く、98%が「知っていた」と回答している。高齢者の認知度も93%と、全回答平均よりは高くなっている。

Q16 あなたは町コミュニティバス（あいバス）を知っていましたか。

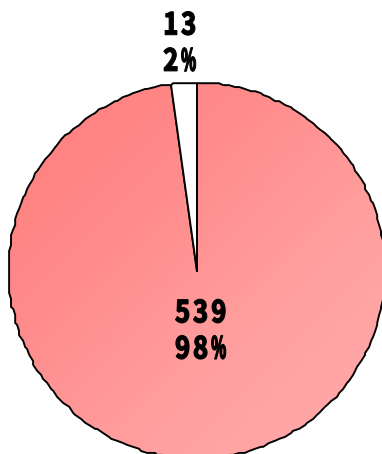


1.知っていた 2.知らなかった

Q17 あなたの町コミュニティバス利用頻度について教えてください。



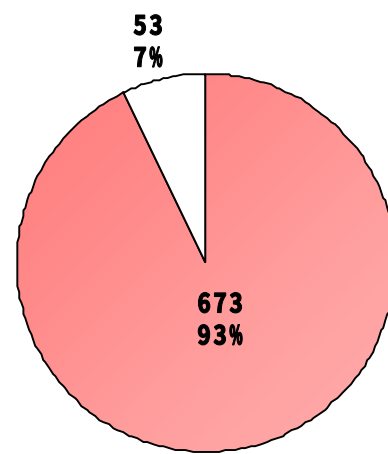
コミュニティバス運行地域での認知度



1.知っていた 2.知らなかった

「利用したことがない」60%

65歳以上（高齢者）の認知度



1.知っていた 2.知らなかった

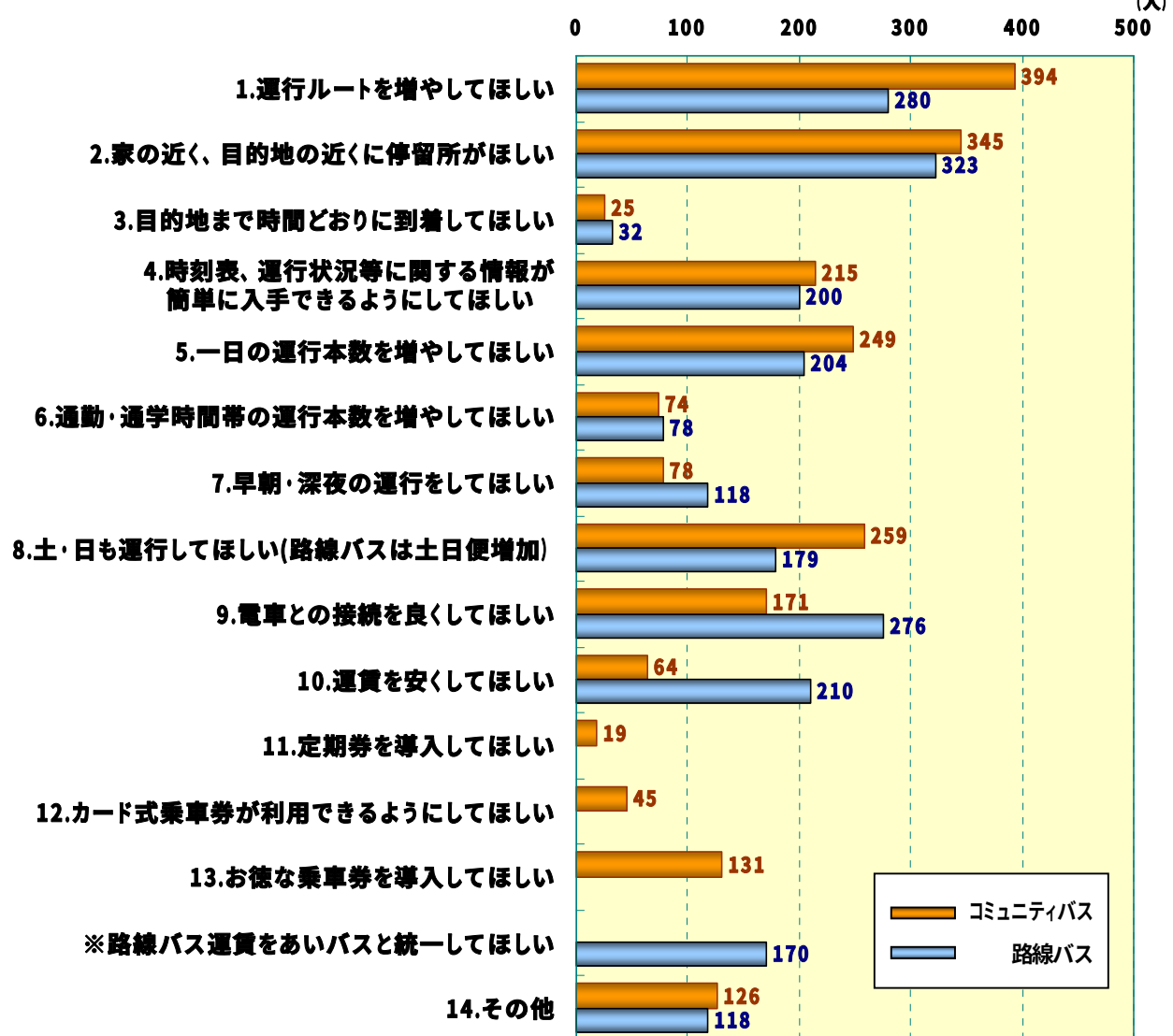
「利用したことがない」72%

③バス交通への要望

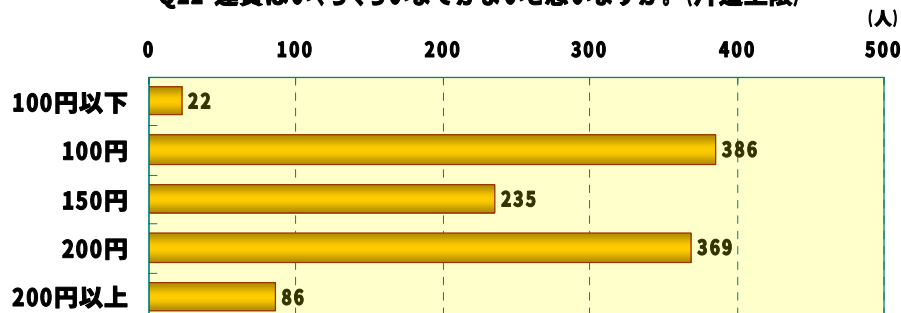
運行ルートや停留所、運行本数の増加を望む人が多い。

- 「運行ルートの追加」、「停留所の追加」への要望が最も多く、次いで「土日の運行」、「運行本数の増加」、「運行情報等の簡単な入手」が多い。路線バスについては、「電車との接続改良」への要望が多かった。
- 運賃（片道上限）については、現状と同額かそれ以下を望む意見が多い。運賃を安くして欲しいという意見は、路線バスへの要望に多い。

Q18 コミュニティバス・路線バスについて改善してほしいと思っていることはありますか。（複数回答可）



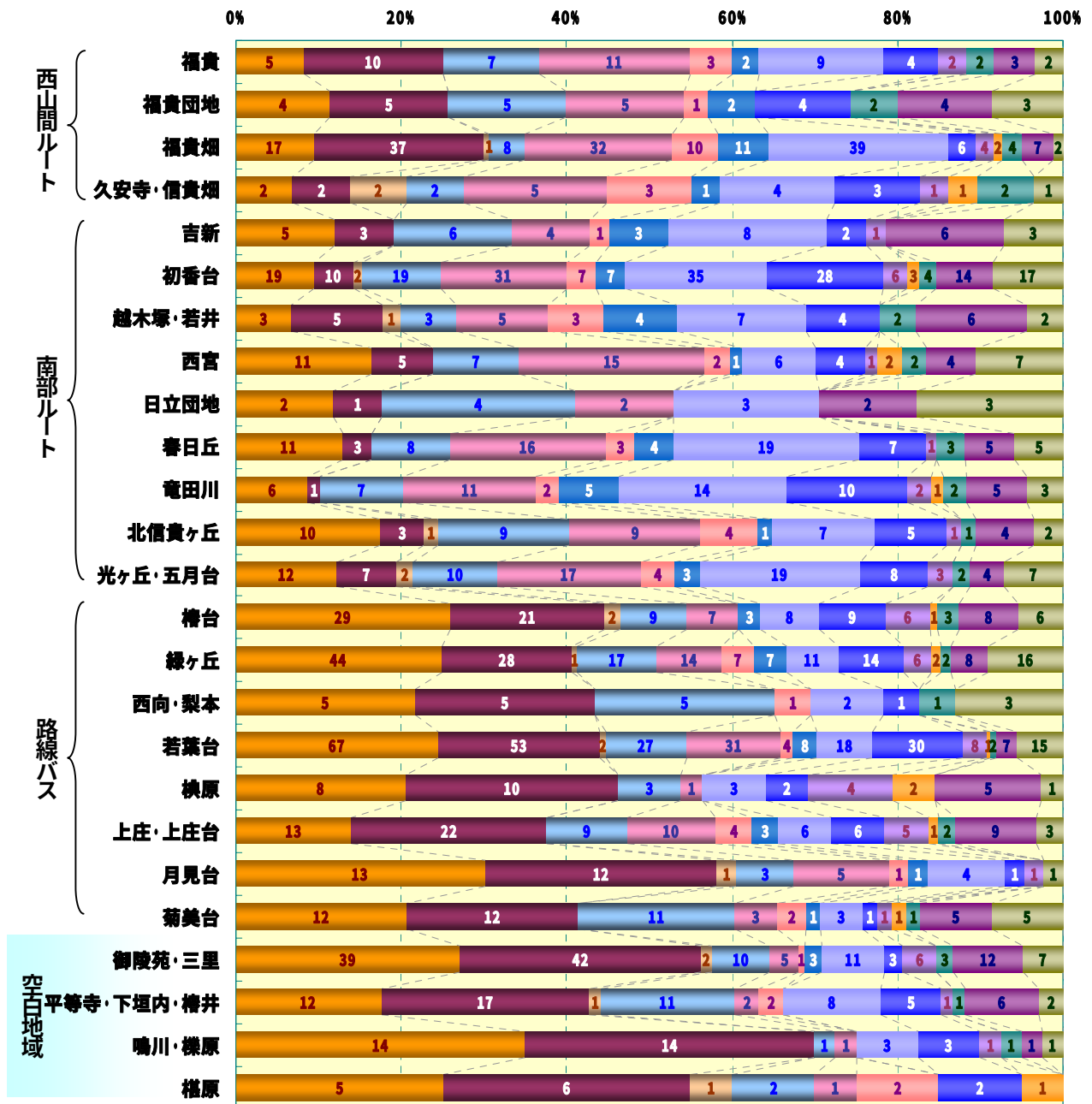
Q22 運賃はいくらぐらいまでがよいと思いますか。（片道上限）



空白地域住民からのルート・停留所の増加への改善要望が多い。

- コミュニティバス運行地区では、ルート増加、停留所増加の要望よりも、1日あたりの運行本数や土日運行への要望が多い。
- 空白地域では、ルート増加・停留所増加への要望が大きい。特に鳴川・櫛原地区での要望意見の割合が高くなっている。

Q18 あなたは町コミュニティバスについて改善してほしいと思っていることはありますか。(複数回答可)

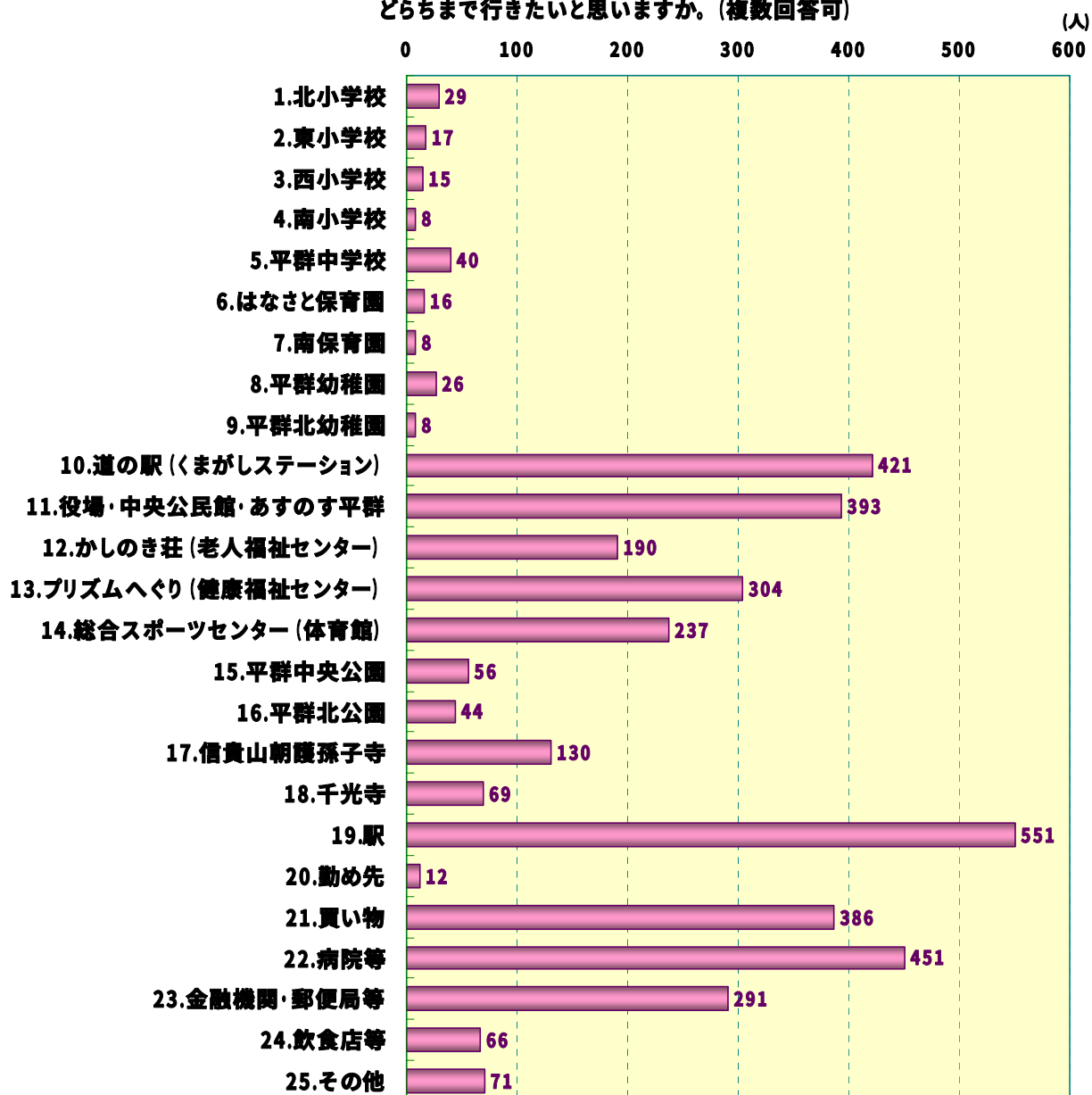


- 運行ルートを増やしてほしい
- 目的地まで時間どおりに到着してほしい
- 時刻表、運行状況等に関する情報が簡単に入手できるようにしてほしい
- 一日の運行本数を増やしてほしい
- 早朝・深夜の運行をしてほしい
- 電車との接続を良くしてほしい
- 定期券を導入してほしい
- お徳な乗車券を導入してほしい
- 家の近く、目的地の近くに停留所がほしい
- 通勤・通学時間帯の運行本数を増やしてほしい
- 土・日も運行してほしい
- 運賃を安くしてほしい
- カード式乗車券が利用できるようにしてほしい
- その他

駅、病院、道の駅、町役場周辺へ行きたいという回答が多い。

- 近鉄の駅としては、平群駅以外に東山駅・元山上口駅へ行きたいという回答が多い。
- 日常の「外出先」とほぼ同様の傾向が出ているが、病院や各公共施設への要望の割合は、「外出先」よりも大きくなっている。
- 「買い物」「飲食店」の具体名称としては、平群バイパス沿いの施設名も多くあげられている。

Q21 あなたは町コミュニティバス（あいバス）、路線バス（NCバス）が使えるならば、どちらまで行きたいと思いますか。（複数回答可）



(4) ヒアリング調査結果概要

■バス利用者・バス非利用者に対するヒアリング調査

1) ヒアリング調査の目的

町コミュニティバスを実際に利用している人、利用していない人に対してコミュニティバスへの意見・要望等を聞き、総合連携計画に対する参考資料とすることを目的とした。

2) 実施概要

対 象	コミュニティバス利用者	バス非利用者
実施日時	平成 22 年 9 月 24 日 (金) 7:50～16:30	平成 22 年 9 月 24 日 (金) 9:00～14:30
実施方法	南部ルート、西山間ルートのコミュニティバスに調査員がそれぞれ 1 名乗車し、乗客に対して聞き取り調査を実施	コミュニティバスルート上の公共施設（役場、中央公民館、かしのき荘、プリズムめぐり）にて、調査員を配置し、来訪者に対して聞き取り調査を実施
回答数	南部ルート：32 票 西山間ルート：10 票	役場：27 票 中央公民館：64 票 かしのき荘：23 票 プリズムめぐり：25 票
回答者属性等	○南部ルート ・女性 85%、男性 15% ・60 歳代以上が 70% ・主な利用目的は、買い物、病院、用事 ○西山間ルート ・女性 82%、男性 18% ・60 歳代以上が 73% ・主な利用目的は、病院、用事その他、小中学生の通学	・性別：女性 71%、男性 29% ・年齢：50 歳代以上が 93% ・移動手段は、自分で運転する車 (48%)、徒歩 (28%) が多い
備 考	■乗降客数 ○南部ルート：50 人（往復利用者については調査は 1 回のみとした） ○西山間ルート：50 人（うち小中学生の利用 35 人）	

3) 調査結果の概要

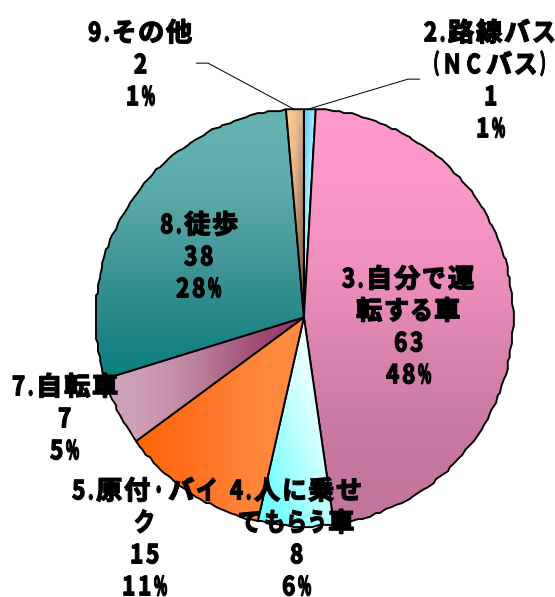
①コミュニティバスを利用しない理由

自分で運転する自動車やバイク等を利用するから、という回答が多い

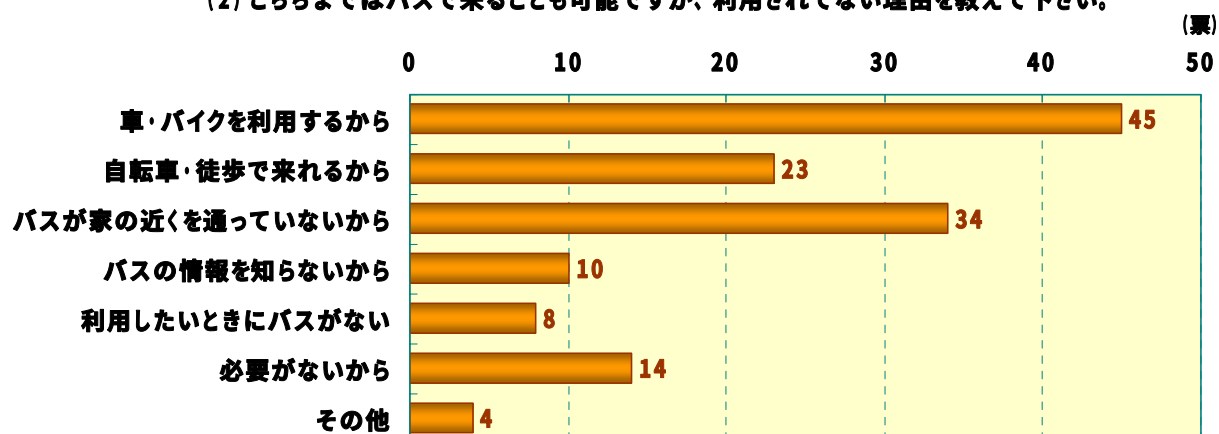
○自分で運転する車で移動する人が約半数の 48%、健康のために「徒歩」「自転車」と回答される人も多かった。

○バスが家の近くを通らないという人は、34 人（134 人中）であった。

(1) こちらの移動手段は？



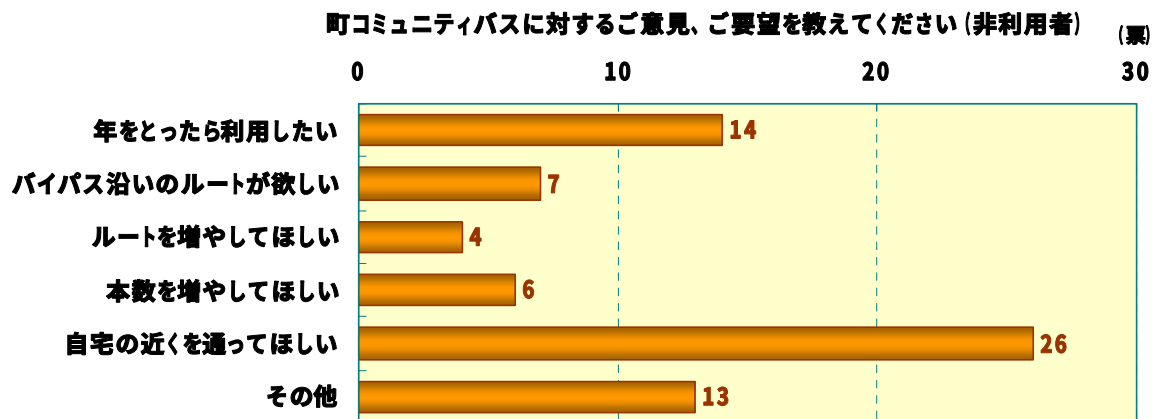
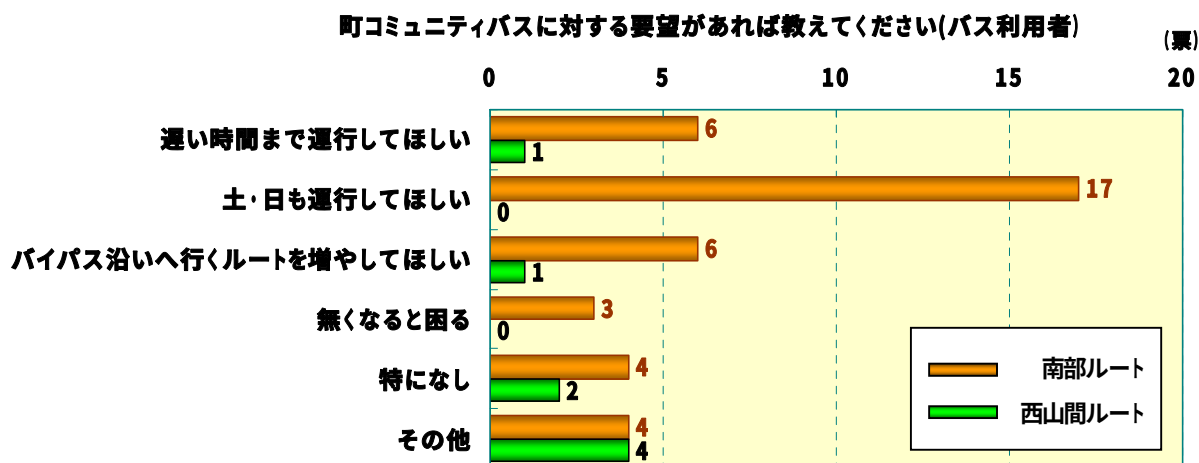
(2) こちらのバスで来ることも可能ですが、利用されてない理由を教えてください。



②コミュニティバスに対する要望

利用者は運行の充実、非利用者はルートと将来的な運行への要望が多い。

- 西山間ルート利用者からは特に大きな要望は出なかったが、南部ルート利用者からは「土日運行」「運行時間延長」「バイパスへのルート」への要望があった。
- 非利用者からは、自宅付近を通るルートや停留所の増加の要望が多かったが、高齢になって自動車等に乗れなくなった時の足として、将来は利用したいという声が多かった。
- 非利用者のその他要望としては、以下のような意見がある。
 - 平群町は坂道が多いのでバスはあったほうがよい
 - 無料なら利用する
 - 利用者が少ないのに税金の無駄だ
 - もっと奥地の方まで行ってほしい（路線バスも含め）
 - 停留所を増やす、フリー乗降にするなど、使いやすくしてほしい



■観光客に対するヒアリング調査

1) ヒアリング調査の目的

平群町の主要な観光施設である信貴山・千光寺への来訪者に対し、直接意見・要望等を聞き、総合連携計画に対する参考資料とすることを目的とした。

2) 実施概要

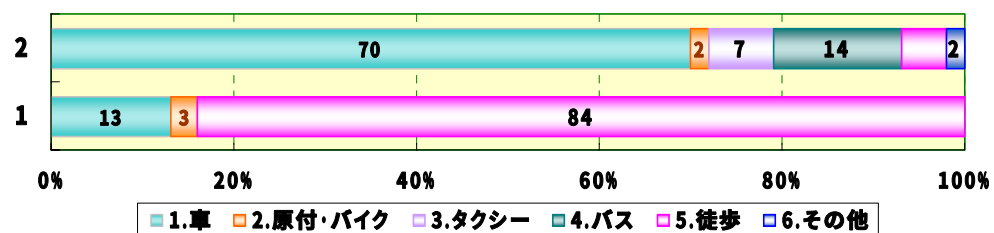
実施場所	信貴山朝護孫子寺	千光寺
実施日時	平成22年9月26日(日) 9:00～15:00	
回答数	87 票	30 票
回答者属性等	・平群町外からの来訪者は99% ・移動手段は、車(70%)、バス(14%) ・利用目的は、参詣(87%)が多い	・平群町外からの来訪者は87% ・移動手段は、徒歩(84%)、車(13%) ・利用目的はハイキング(53%)が多い
備考	・主な立ち寄り先は、法隆寺、生駒スカイライン	・千光寺は、生駒周辺のハイキングコースとして利用者が多い

3) 調査結果の概要

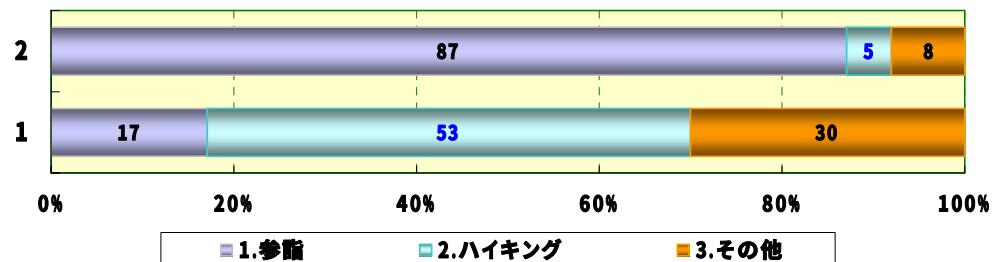
信貴山はドライブ、千光寺はハイキングでの来訪者が多く、現時点でのバスのニーズはそれほど高くない。

- 信貴山への来訪者は、生駒スカイラインや法隆寺等へのドライブコースとして立ち寄った人も多く、70%以上の人が車を利用している。バスで来訪した人は、信貴山下駅（三郷町）から出ている信貴山朝護孫子寺行きバスを利用している。
- 千光寺は修験道の霊場として著名で、ハイキングコースの目的地として訪れている人が多い。
- バスがあれば利用すると回答した人は、どちらも約35%であった。

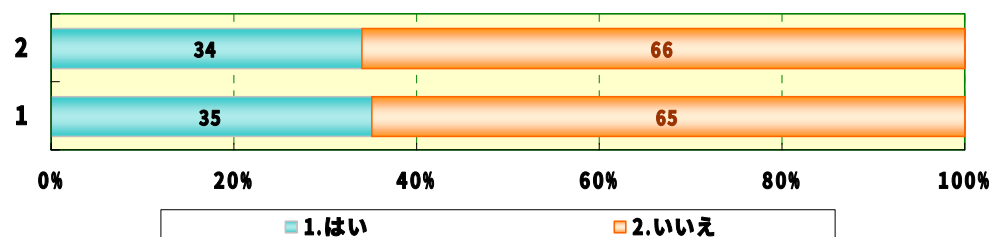
移動手段



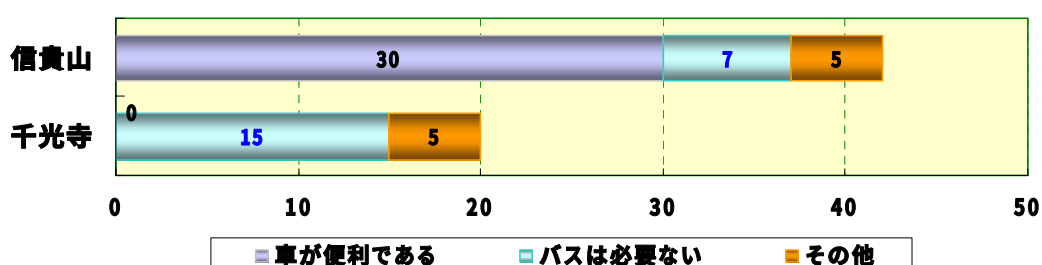
来訪目的



平群町の駅から、バスで来られるようになったら利用したいと思いますか



「バスを利用しない」理由



(5) 平群町公共交通の課題のまとめ

平群町の現況とアンケート調査、ヒアリング調査の結果から、公共交通の課題を以下の視点で整理する。

視点1 高齢者や学童の日常生活の移動手段を確保する

地域福祉の観点から、交通手段を持たない高齢者や、遠方からも安全な通学手段を確保すべき学童に対して、適切な移動手段を提供することが必要である

視点2 町内の交通空白地帯を解消する

現状での公共交通空白地帯（次ページ図参照）において、住民ニーズを踏まえた需要予測や多様な手法の検討等により、必要な対策を講じることが求められる

視点3 新たなまちづくりに向けて住民ニーズに対応する交通サービスを構築する

平群バイパス沿道での大規模店舗立地や、平群駅前整備など、町のすがたが大きく変わろうとするなか、まちづくりのありかたと合わせた交通サービス・システムの検討が必要である

視点4 住民の貴重な足である「あいバス」と路線バスを維持する

公共交通サービスの維持・向上のためには、利用者数を増やすことが重要であり、様々な利用促進策を講じる必要がある



バスルートに係る課題 ～ルートの見直し・変更・新設～

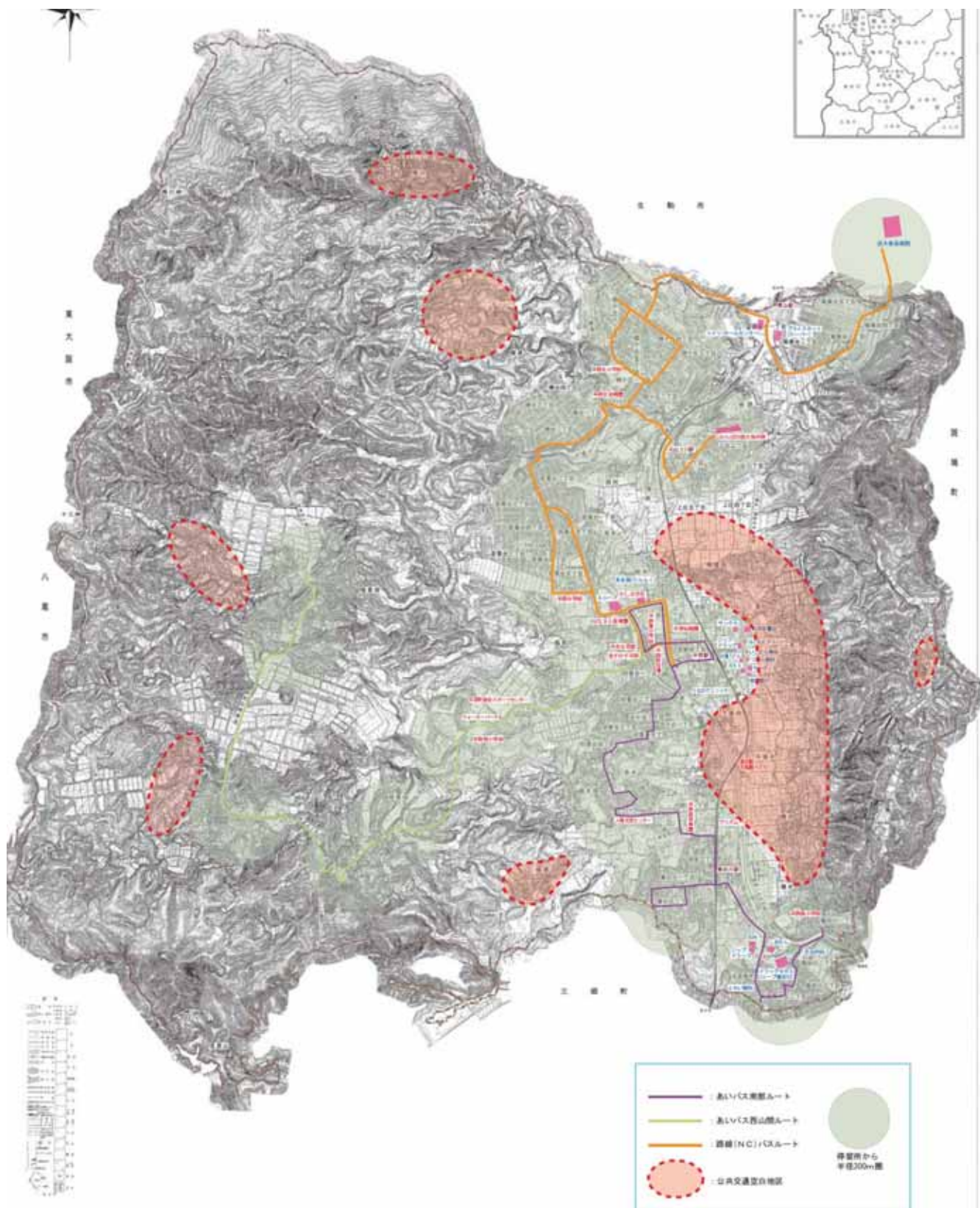
バス運行システムに係る課題 ～ダイヤ、運行計画・日程等～

利用サービスに係る課題 ～情報提供、利用促進の取り組み等～

事業者連携に係る課題 ～乗り継ぎしやすさ、料金設定等～

【公共交通の現況と交通空白地域】

以下に公共交通の空白地域を示す。



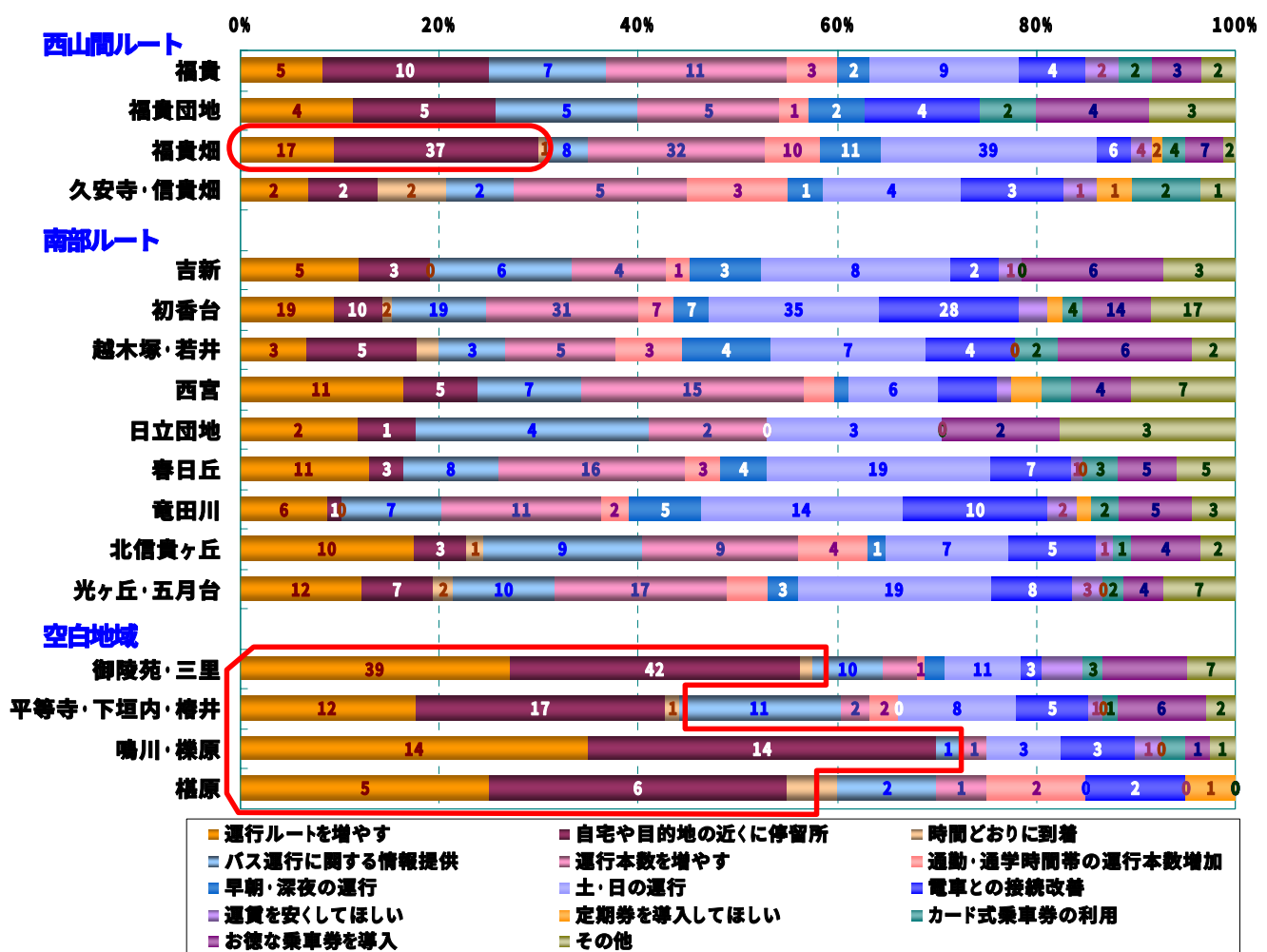
バスルートに係る課題 ～ルートの見直し・変更・新設～

【バスルートに係る課題 1】

公共交通空白地域の解消に向けたルートの設定（新設・延伸）が必要です。

- コミュニティバスへの改善に関する回答を地域別にみると、空白地域への運行ニーズが大きい。特に御陵苑・三里地区は約450世帯の集積する地域であり、回答数も多くなっている。
- 鳴川・櫛原地区は、町内で最も公共交通利用が不便な地域であるとともに高齢化率も高い。西山間ルートの延伸等により、住民の足を確保するための対策が必要である。
- 西山間ルートが運行する地区でも、停留所徒歩圏域から外れる福貴畑地区からの要望も高い。福貴・福貴畑地区は周辺地区と比較して児童数も多いため、住民の要望に応えることのできるルートの見直し等が必要である。

町コミュニティバスについて改善してほしいと思っていることはありますか。（複数回答可）

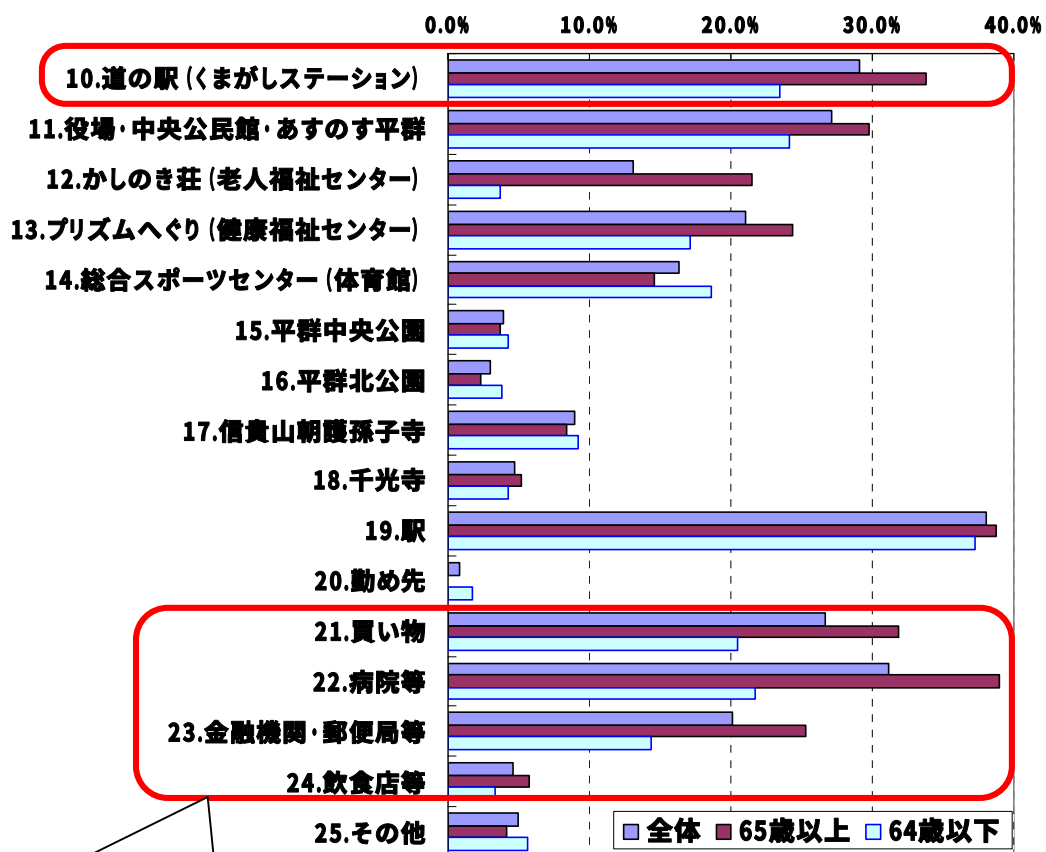


【バスルートに係る課題 2】

生活利便性向上に向けた、新たな住民ニーズに対応するルートの設定が必要です。

- 現状のバスルートは、町内の集落や住宅団地と鉄道駅、および主要公共施設を結んでいる。アンケートで住民がバスで行きたいと回答があった目的地も、現状のバスルート上にある施設が多い。
- 一方、平群バイパス沿道に立地する商業・業務施設や、町内外の交流拠点である道の駅「くまがしステーション」などへの訪問ニーズが高まっており、これらの要望への対応を検討する必要がある。

あなたは町コミュニティバス（あいバス）、路線バス（NCバス）が使えるならば、どちらまで行きたいと思いますか。（抜粋）



飲食店、金融機関では、平群バイパス沿道の店名が多くあげられている。

「病院」としては「近大病院（近畿大学医学部奈良病院）」との回答が最も多いが、平群バイパス沿道に集積する医療施設・薬局等への利用も増加することが予想される。

バス運行システムに係る課題 ～ダイヤ、運行計画・日程等～

バス運行時間の延長（早朝・夜間）、土日運行の取り組み検討が必要です。

- バスの運行については、路線バス・コミュニティバスともに「一日の運行本数増加」「土日運行・土日増便」へのニーズが高いことから、バス需要予測や収支計算と合わせて、運行計画の拡大を検討する必要がある。
- コミュニティバス運行ルート別のニーズをみると、南部ルート運行エリアの住民から要望が特に多いことから、南部ルートの見直しと合わせた検討が必要である。
- 一方、「休日の行き先」で最も多い回答は「買い物」だったが、バスで行きたいところとしての回答はそれほど多くなく、病院や役場など平日対応の施設への回答のほうが多かった。

バスで行きたいところ
上位5箇所

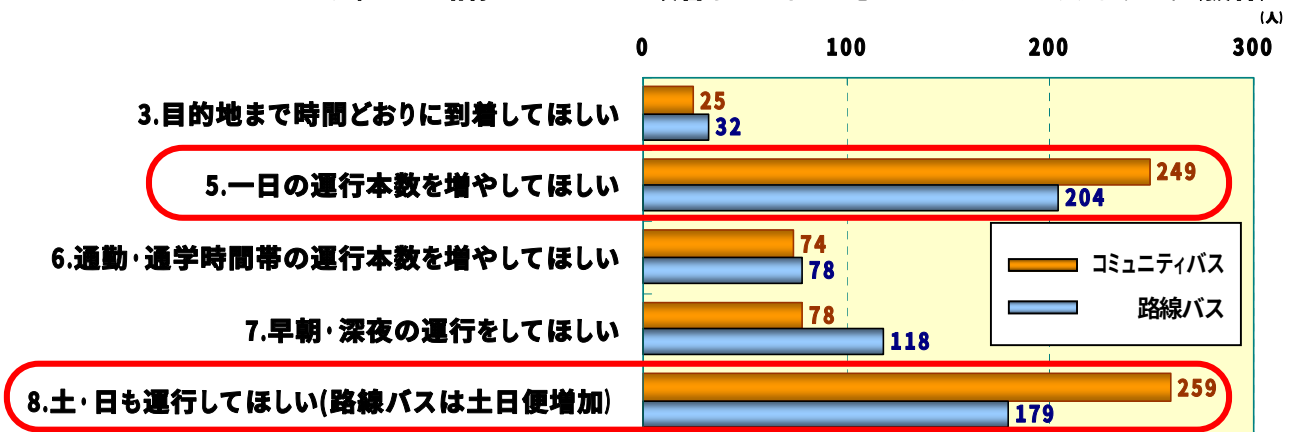
[65歳以上]

1. 病院等
2. 駅
3. 道の駅
4. 買い物
5. 役場周辺公共施設

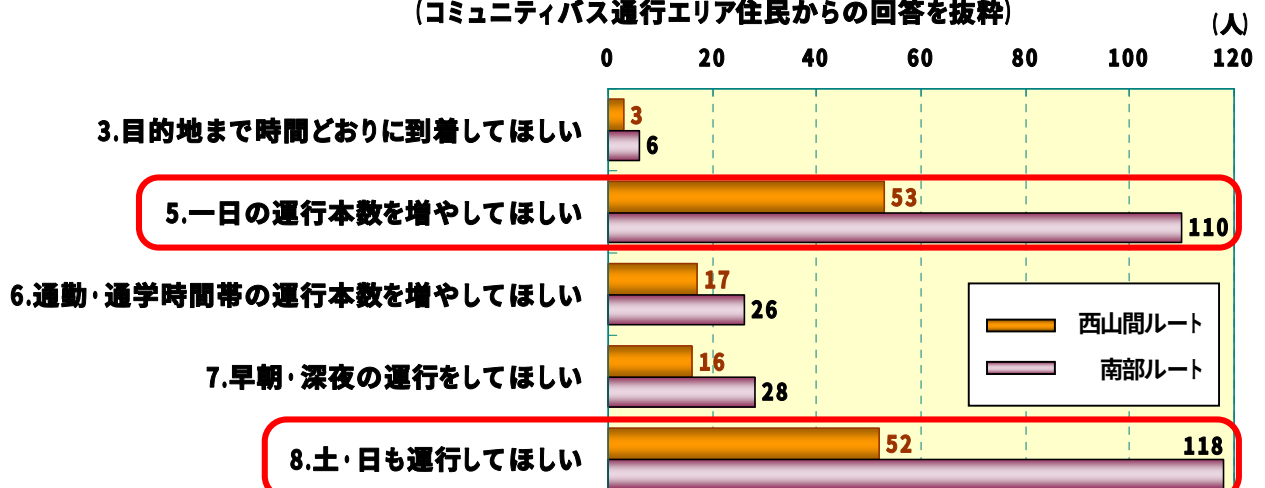
[64歳以下]

1. 駅
2. 役場周辺公共施設
3. 道の駅
4. 病院等
5. 買い物

コミュニティバス・路線バスについて改善してほしいと思っていることはありますか。(抜粋)



町コミュニティバスについて改善してほしいと思っていることはありますか。
(コミュニティバス通行エリア住民からの回答を抜粋)

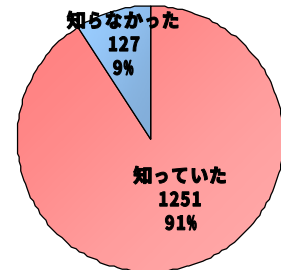


利用サービスに係る課題 ～情報提供、利用促進の取り組み等～

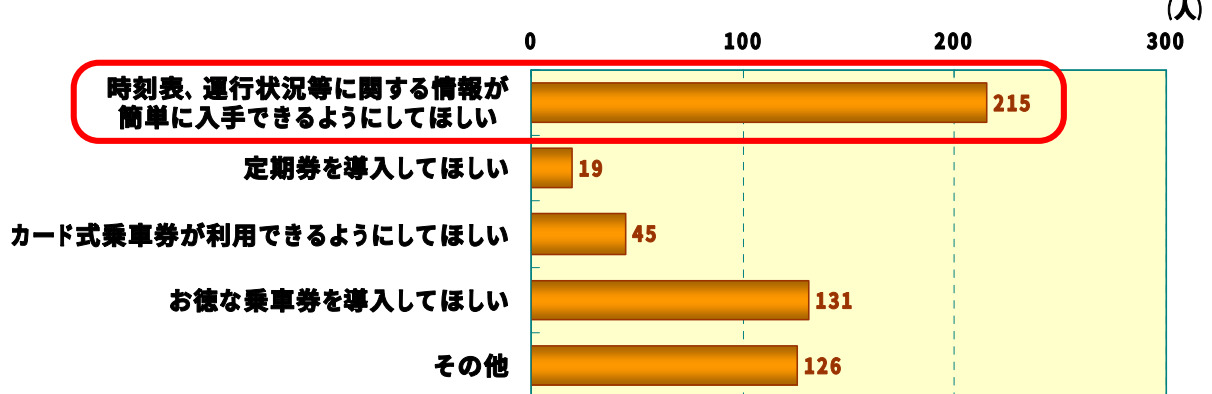
公共交通の利用促進に向けて、積極的な情報やサービスの提供が必要です。

- コミュニティバスの認知度は高いものの、利用者がそれほど増加していないことから、高齢者以外の住民の利用促進を図ることが必要である。
- コミュニティバスは知っていても、ルートや時刻表の情報が入手しにくい状況があることから、積極的な情報提供を図る必要がある。
- その他、全国の先進事例の利用促進方策を参考に、平群町に合った取り組みを検討することが課題である。

コミュニティバス（あいバス）の認知度



コミュニティバスについて改善してほしいと思っていることはありますか。（抜粋）



【参 考】

豊岡市の公共交通情報誌
バス路線図、時刻表、料金表の他、電車や駐車場、タクシー等についてもこの1冊で情報入手できる



他地域での情報提供・利用促進の取り組み

社会実験やイベント、割引等のサービスと合わせて、効果的かつ積極的な情報発信に取り組む団体も多い

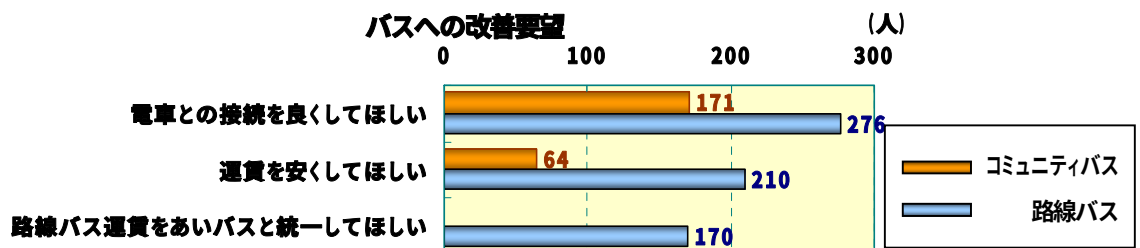
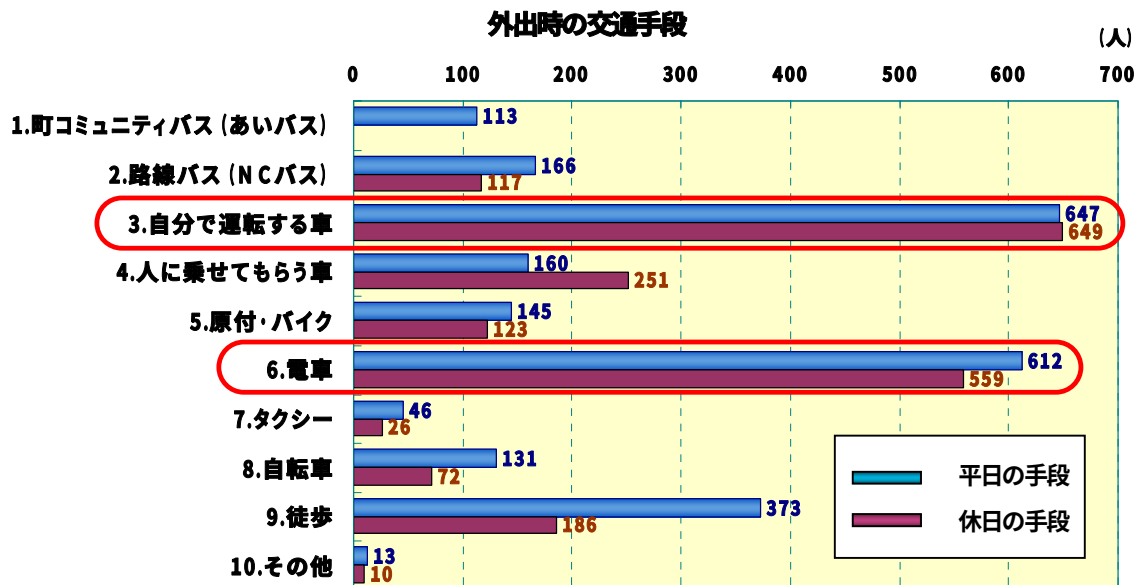


左) WEB での情報発信を効果的に行うことにより、地域外からの来訪者へ情報を提供している例（熊本県）

事業者連携に係る課題 ～乗り継ぎしやすさ、料金設定等～

電車、路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ向上や、共同での利用促進の取り組みが必要です。

- 外出時の交通手段では自家用車、電車の利用が最も多く、「電車との接続を良くしてほしい」という要望も多いことから、地域内交通機関の連携が課題となっている。
- 自動車利用者が最も多いことから、パーク&ライド・パーク&バスライド等の取り組みについても検討する必要がある。
- 町の公共交通が連携して利用促進を図るために、住民や来訪者が利用しやすい料金体系・サービス等を検討する必要がある。



3. 地域公共交通総合連携計画における基本方針

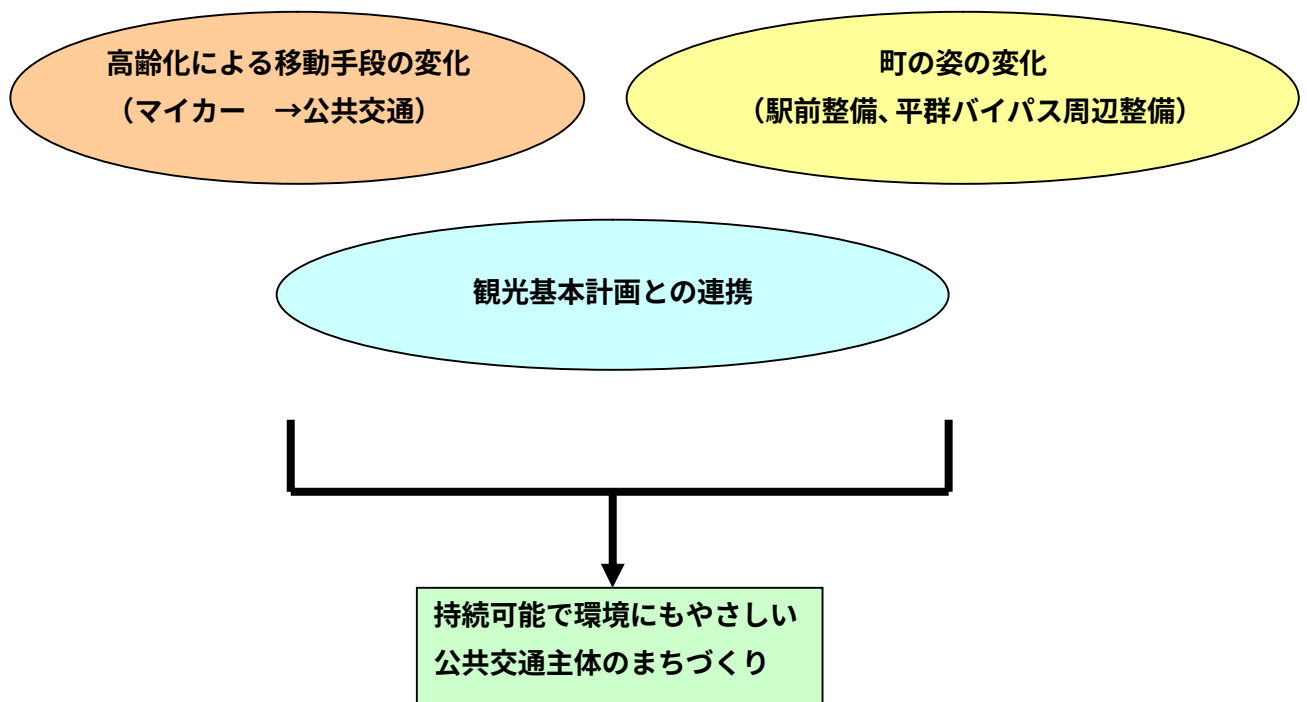
(1) 基本理念

平群町においては、近年はマイカーへの依存が高くなっており、公共交通の利用が減少傾向にあるが、住民の高齢化により今後はマイカー利用者が減り、公共交通へのニーズが高まると予想される。よって、今後は町全体で公共交通を維持していくことが重要である。

また、まちづくりの基本方針においては、環境負荷の低減、人や環境にやさしい道路・交通ネットワークの形成、観光を通じた地域交流の促進を図るものとされている。

一方、平群駅周辺では駅前広場や駅前道路の整備を始めており、国道 168 号平群バイパス沿いの土地に関しても企業・商業施設等の誘致が進められており、これから町の姿が大きく変わろうとしている。

以上をふまえ、平群町においては、町の姿が大きく変わろうとしている今この時期を機に、町が進める観光基本計画とも連携しながら、持続可能で環境にもやさしい公共交通主体のまちづくりを行うものとする。



(2) 基本方針

平群町の公共交通利用実態と住民ニーズを踏まえ、地域公共交通総合連携計画における基本方針を以下のとおり設定する。

基本方針1

誰もが自由に移動できる公共交通ネットワークの構築

既存の公共交通の運行計画の見直しや、新たな公共交通の導入により、きめ細やかな公共交通サービスを実施し、住民の移動手段を確保する。

基本方針2

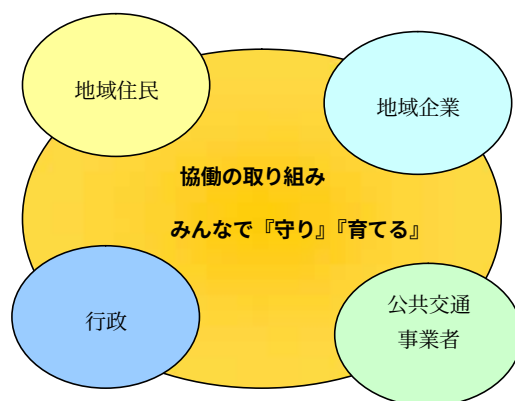
利用しやすい公共交通の実現

地域住民にとって、平群町内のスムーズな移動が可能となるような公共交通の実現を目指すとともに、自家用車から公共交通への利用転換の促進を図る。

基本方針3

地域住民・企業、公共交通事業者、行政の協働による持続可能な仕組みづくり

公共交通を『守り』『育てる』ために、各々が協力し合う体制づくりや地域住民の意識改革、地域企業の積極的な関与を促す仕組み作りを行う。



協働による持続可能な仕組みづくりのイメージ

(3) 目標

基本方針に対する目標について、以下に示す。

目標 1：様々な公共交通の連携により、公共交通空白地域の解消を目指す

平群町では、近鉄生駒線、路線バス（NCバス）、町コミュニティバス（あいバス）が運行しているが、山間部や国道 168 号平群バイパス沿いの地域においては、公共交通の空白地域が存在する。山間部の集落においては、狭隘な道路が存在するといった状況もあることから、バスだけではなく地域の状況に応じた交通手段および運行形態を検討し、空白地域における移動手段の確保を図る。

また、平群町においては小学校の再編に関する検討が進められている段階であり、今後学校再編等にも対応できる公共交通網づくりを推進する。

目標 2：情報発信の工夫や利便性の向上により、公共交通利用者数を増やす （モビリティマネジメントの取り組み）

アンケート調査結果より、『公共交通に関する情報を入手しやすくしてほしい』という意見が多かったため、まずは公共交通に関する情報を様々な手段を用いて発信し、平群町住民に公共交通について『知ってもらう取り組み』を推進する。

また、公共交通を利用する際にも、もっと利用しやすくするために、お得な乗車券等の導入により、『乗ってもらう取り組み』を推進する。

さらに、『意識啓発の取り組み』を進めることで、自家用車から公共交通への転換を促す。

目標 3：交通結節点における連結機能を強化し、スムーズな移動を実現する

平群町では、近鉄生駒線、路線バス（NCバス）、町コミュニティバス（あいバス）がそれぞれ運行しているが、地域内の移動を円滑にするためには、それぞれの交通機関同士の結びつきを強化する必要がある。そのため駅やバス停等の交通結節点における結びつきの強化や乗り継ぎ利便性の向上により、円滑な移動が可能な交通体系を整備する。

目標 4：持続可能な公共交通を実現する

公共交通を維持していくためには、交通事業者、行政だけの取り組みだけでは限界があるため、地域住民・企業にも積極的な参加を促し、それぞれが協働することにより、持続可能な公共交通体系を構築することを目指す。

4．地域公共交通総合連携計画の区域

計画区域は、平群町全域とする。

本計画は、町内全域に対する移動手段の確保を目的としているため、平群町全域を計画区域とする。

5．地域公共交通総合連携計画の計画期間

計画期間は、平成 23 年度～26 年度の 4 年間とする。

平成 23 年度～26 年度の 4 年間を計画期間とし、事業に取り組む。

6. 基本方針に対する具体的施策

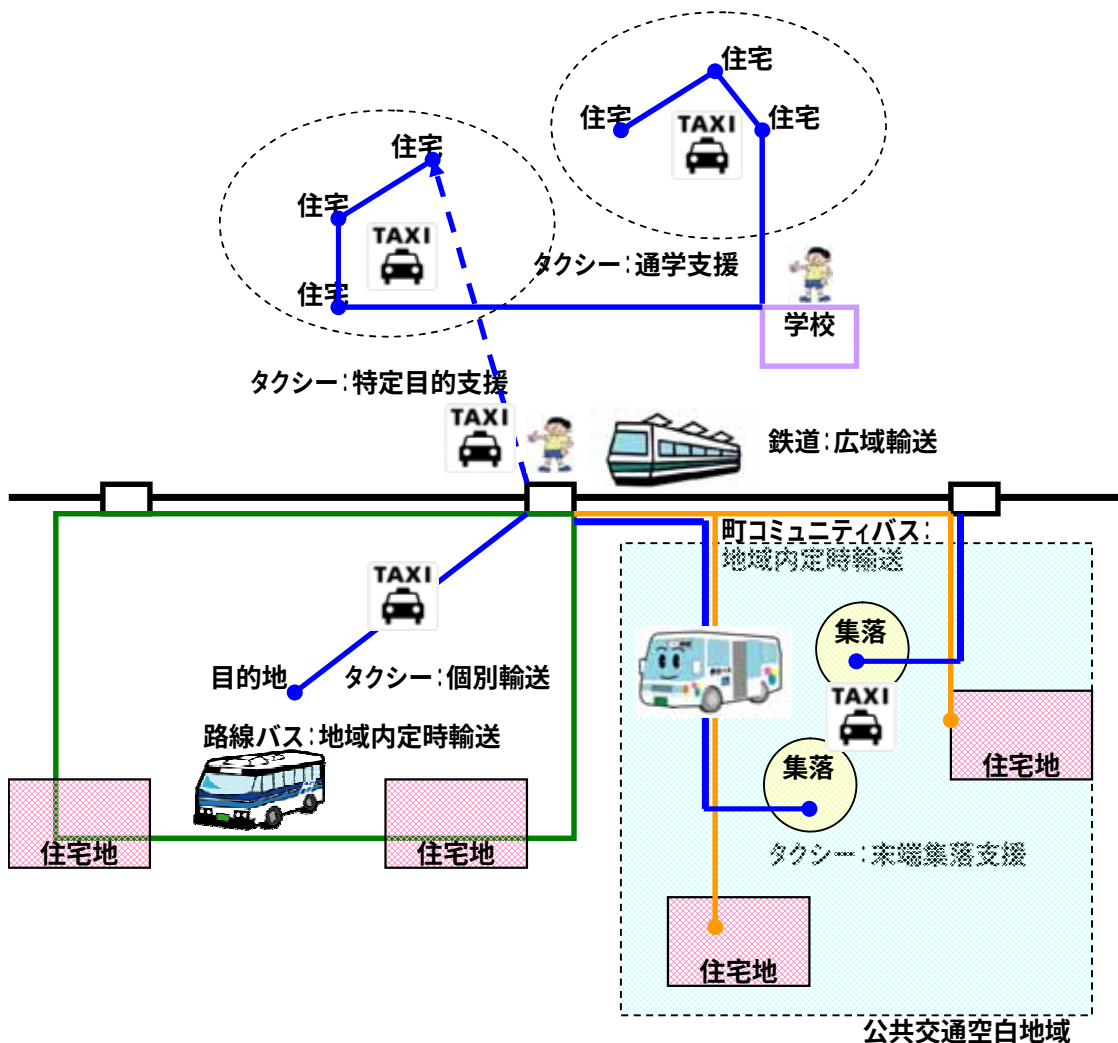
(1) 平群町公共交通の機能分類

平群町においては、電車（近鉄生駒線）、路線バス（NCバス）、町コミュニティバス（あいバス）、タクシーが運行しているが、それぞれの役割、機能を以下に示す。

交通機関	役割・機能
鉄道	広域大量輸送
路線バス	地域内定時輸送
町コミュニティバス	地域内定時輸送（公共交通空白地域）
タクシー	個別輸送、末端集落支援、特定目的支援

上記のうち、タクシーに関しては、地域住民の個別輸送やスクールバスに代わる通学支援の移動手段として活用する。

また、山間部の集落については、集落内の道が狭く急勾配であり、町コミュニティバスが運行できないため、集落内への運行に関しては、タクシーを活用する。



(2) 具体的施策

前述の基本方針、目標を踏まえ、それを実現するための具体的施策について次頁に示す。

■基本方針に対する具体的施策メニュー一覧

基本方針	目標	手法	施策メニュー	概要	実施主体				備考
					平群町	バス事業者	鉄道事業者	タクシー事業者	
誰もが自由に移動できる公共交通ネットワークの実現	公共交通空白地域の解消	現在の公共交通の見直し	町コミュニティバス運行計画の見直し	・西山間ルート：榎原、鳴川、東山駅までのルート延伸 ・南部ルート：榎原地区へのルート延伸	○	－	－	－	
		新たなバスルートの導入	町コミュニティバス新規ルートの運行	・住民ニーズの高かった平群バイパス沿いの施設へアクセスするバスルートを運行する。	○	－	－	－	
		休日運行の導入	町コミュニティバスの休日運行	・1台のバス（ハイエース）で、各ルートを運行する。	○	－	－	－	
		タクシーの活用	福祉タクシーの活用	・平群町移動手段に係る福祉サービスを活用する。 ①福祉有償運送サービス ②外出支援サービス ③移動支援事業 ④重度心身障害者福祉タクシー事業	○	－	－	○	
			デマンドタクシーの運行	・バスでは運行できない地域、曜日、時間帯については、タクシーの活用を検討する。	○	－	－	○	
			子育てタクシーの活用	・小・中学校の登下校や子供単独の移動手段として、子育てタクシーの活用を検討する。	○	－	－	○	
利用しやすい公共交通の実現	公共交通の利用促進に関する取り組み (モビリティマネジメントの取り組み)	公共交通を知ってもらう取り組み	ホームページを利用した情報提供	・平群町公共交通に関する情報が簡単に入手できるように、平群町HPと各交通事業者のHPのリンクを張る。	○	○	○	○	
				・ホームページや、駅の情報板、バス停等にQRコードを整備し、携帯電話を利用した運行状況、時刻表等が取得できる環境を整備する。	○	○	○	－	
			公共交通に関する情報を掲載したチラシ、ポスターの作成	・A3パンフレット程度のボリュームで、電車、路線バス、コミュニティバスに関する路線図、ダイヤ、料金及びタクシー常駐場所、連絡先等の情報を記載する。	○	○	○	○	
			平群町広報の活用	・平群町広報を活用し、公共交通に関する情報発信を行う。	○	－	－	－	
			公共交通イベントの実施	・公共交通を利用したスタンプラリーの実施 ・イベント、お祭りで公共交通ブースの出店	○	○	○	○	
			コミバス車両、停留所デザインの一新	・新規導入する車両（バイパスルート）の車両デザインを、現南部ルートのバスと同一ようなデザインとする。（見た目で区分できるように、色は違う系統のものとする） ・バス停留所に関しても、目立つデザインのものを作成し、設置する。	○	－	－	－	
		公共交通に乗ってもらう取り組み	お得な乗車券の導入 紙式	・1日、1週間あるいは1ヶ月乗り放題のチケットを発売する。 種類は ・路線バス乗り放題 ・町コミュニティバス乗り放題	○	○	－	－	
			乗り継ぎ料金の設定（NCバス→NCバス、町コミバス）	平群町内における乗り継ぎの料金設定を行う。 例）バスからバスへの乗り継ぎ料金の設定	○	○	－	－	
		意識啓発の取り組み	ノーマイカーデーの実施	・毎月ある1日をノーマイカーデーとして設定し、平群町を挙げて呼びかけを行い、その日は公共交通を利用する日とした運動を行う。	○	○	－	－	
			キス＆ライドの実施	東山駅、平群駅の駅前広場の活用や情報提供を行い、自家用車から公共交通への乗換を促進する。	○	－	－	－	
	交通結節点における連結機能の強化	ソフト施策	交通結節点（駅等）におけるダイヤ調整の実施	・駅、バス停などの交通結節点での乗換がスムーズとなるように、路線バス、町コミュニティバスのダイヤ調整を行う。	○	○	－	－	
		ハード施策	交通結節点（駅等）におけるバス停位置の変更	・東山駅：町コミュニティバス西山間ルート、バイパスルートの東山駅までの延伸に伴い、路線バス、近鉄生駒線への乗換がスムーズとなるように、バス停位置の調整を行う。 ・平群駅：平群駅駅前広場整備に合わせて、路線バス、町コミュニティバスのバス停位置を変更する。	○	○	○	－	
			交通結節点（駅等）における乗り継ぎ情報の充実 電車・バス・タクシーに関する情報板の設置、案内サインの整備	・駅：電車だけではなく、路線バス、町コミュニティバスの路線図、ダイヤやタクシーの連絡先を記載した情報板を設置する。また、案内サインの整備を行う。 ・バス停：主要駅までの乗り継ぎ案内情報やタクシー連絡先の表示を行う。	○	○	○	○	
協働による持続可能な仕組みづくり	持続可能な公共交通の実現	財源の確保	広告等による収入の確保	バスラッピング広告、車内放送、車内広告、バス停広告等の実施により、広告収入を確保する。	○	－	－	－	

7. 事業計画の概要

- ・現在の公共交通の見直しに関する事業

施策メニュー		町コミュニティバス運行計画の見直し
事業計画	事業概要	公共交通の空白地域である山間部の鳴川、櫟原地区、及び樫原地区に対して、町コミュニティバスの運行を行う。 西山間ルートについては、現在と同じ運行ルートを基本とし、福貴畑地区から櫟原、鳴川地区を経由し、東山駅まで運行する。運行は、広域農道（信貴フラワーロード）上を通行するルートとする。 南部ルートについては、現在と同じ運行ルートを基本とし、1日に3便樫原地区を経由する運行ダイヤとする。 なお、バスルート計画においては、観光施設へのアクセスを考慮したルートとする。（千光寺）
	運行区間	西山間ルート：吉新商店街～東山駅 南部ルート：平群町役場～椿井交差点南
	運行日	月曜日～金曜日（土曜・日曜日は運休）
	運行回数	西山間ルート：1日6便 南部ルート：1日7便 （1往復を1便として計上）
	運行車両	西山間ルート：マイクロバス（現在運行車両と同じ） 南部ルート：ハイエース（現在運行車両と同じ）
	料金	1回100円（西山間ルート、南部ルート）
	実施時期	平成23年度～26年度
	実施主体	平群町

・新たなバスルートの導入に関する事業

施策メニュー		町コミュニティバス新規ルートの運行
事業計画	事業概要	住民の移動要望が高い平群バイパス周辺の商業施設にアクセスするルートを新設する。新ルートは、左廻りルートとし、竜田川駅～東山駅間を周回する。 西山間ルートとは吉新商店街で接続する。 南部ルートとは、平群駅前及び竜田川駅で接続する。 なお、バスルート計画においては、観光施設へのアクセスを考慮したルートとする。（長屋王墓）
	運行区間	東山駅→（国道 168 号）→竜田川駅→（平群バイパス）→東山駅
	運行日	月曜日～金曜日（土曜・日曜日は運休）
	運行回数	1 日 12 便
	運行車両	今後調査を継続し、環境にやさしい車両の導入を検討する
	料金	1 回 100 円
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

・休日運行に関する事業

施策メニュー		町コミュニティバスの休日運行
事業計画	事業概要	休日（土、日、祝日）においては、バス 1 台（ハイエース）で各ルートを運行する。（西山間ルートは通学利用が大部分を占めるため、休日は運行しないものとする）
	運行区間	
	運行日	休日（土曜・日曜、祝日）
	運行回数	1 日 1 便
	運行車両	ハイエース（南部ルート車両を活用）
	料金	1 回 100 円
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

・タクシーの活用に関する事業

施策メニュー		平群町福祉タクシーの活用
事業計画	事業概要	介護認定者、障害手帳保持者等に対しては、平群町にて実施している福祉サービスを活用する。 ①福祉有償運送サービス 介護認定者、障害手帳保持者を対象とし、生駒郡内及び生駒市の一部の病院や公共機関への送迎サービスを行う。 ②外出支援サービス 要介護認定で自立と認定されたひとり暮らしの高齢者で外出困難な人を対象に、生駒郡内及び生駒市の一部の病院や公共機関への送迎サービスを行う。 ③移動支援事業 屋外での移動が困難な障害者及び障害児に対し、社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出の際の支援を行う。 ④重度心身障害者福祉タクシー事業 身体手帳1・2級及び療育手帳Aの保持者で住民税所得割非課税世帯に属する者を対象に、タクシーの基本料金（初乗り料金）相当額を助成する。
	運行区間	平群町全域
	運行日	毎日
	実施時期	平成23年度～26年度
	実施主体	平群町社会福祉協議会、障害福祉サービス事業者、タクシー事業者、介護タクシー事業者

施策メニュー		デマンドタクシーの導入
事業計画	事業概要	公共交通空白地域において、町コミュニティバスでは対応できない地域（山間部の集落内部）について、デマンドタクシーの導入を検討する。
	運行区間	平群町山間部集落内部（鳴川、櫟原、福貴畑、久安寺）
	運行日	毎日
	実施時期	平成23年度～26年度
	実施主体	平群町、タクシー事業者

施策メニュー		子育てタクシーの活用
事業計画	事業概要	小・中学校の登下校や子供単独の移動手段として、子育てタクシーの活用を検討する。 子育てタクシーについては、以下の場面での活用が考えられる。 ・ 保育園、幼稚園、小中学生の通学支援 ・ 小中学生の鉄道利用時の移動支援 等
	運行区間	平群町全域
	運行日	毎日
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、タクシー事業者

※子育てタクシーとは

子育てタクシーは、荷物の多い、乳幼児を伴っての外出サポートや、子供だけの送迎も任せられるタクシーである。子育てタクシーの運転手は、全国子育てタクシー協会が認めた優良会社で、協会指定の養成講座（8 時間以上）および現場での半日の保育実習を修了したドライバーのみが務めることができる。

なお、子育てタクシーの利用には、あらかじめ登録が必要である。

次頁に、子育てタクシー利用例を示す。

利用例 1：パパもママも急な残業で、保育所にお迎えに行けない！ 少し離れたところに住むおばあちゃんが、子どもを夜まで預かってくれるっていうけど、おばあちゃんは車に乗れないので迎えに行くことが出来ない！

→タクシー申し込み後、保護者の方から保育園に「子育てタクシーが迎えに行くこと」をお伝えいただき、迎えに行ったドライバーは身分証明等を園に提示して間違いの無いようお子さんを責任を持ってお預かりし、目的地までお届けします。

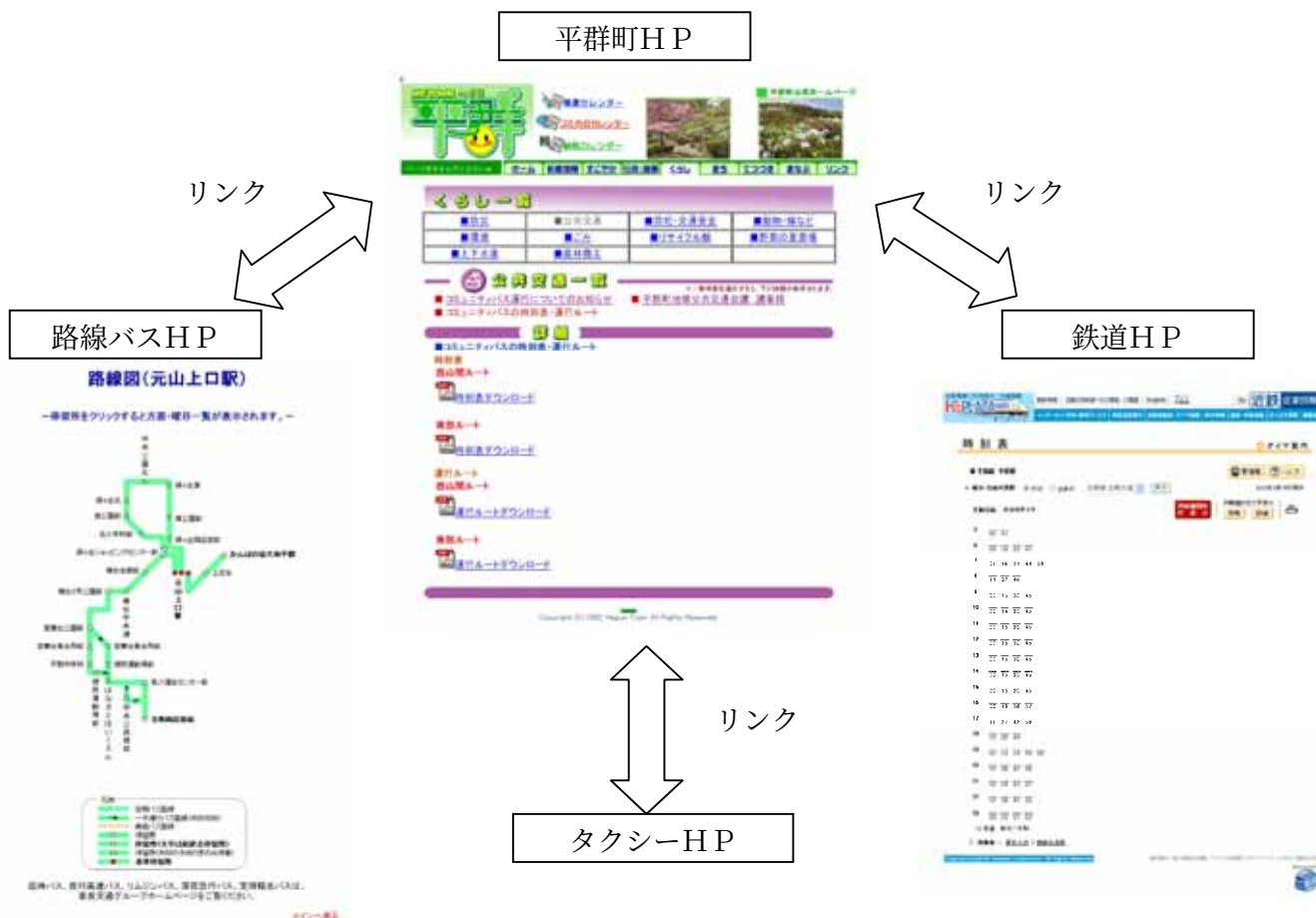
利用例 2：小学低学年の子ども。学習塾へ行く時間だが、いつも送ってくれるママが急な用事で送迎できない！ お休みさせたくないんだけどどうしよう…。

→ご自宅までお迎えに伺います。ご自宅の施錠の確認、お子さまの忘れ物チェックなどの声かけもドライバーよりお子さまにしますのでご安心ください。ジュニアカーシートなどを設置しお子さんの安全を守ります。お子さんに気軽に話しかけ、一人での移動が不安にならないよう十分配慮いたします。

・公共交通を知ってもらう取り組みに関する事業

施策メニュー		ホームページを利用した情報提供 1
事業計画	事業概要	平群町公共交通に関する運行情報等を簡単に入手できるように、平群町ホームページと各交通事業者の HP のリンクを張る。 利用者は、平群町ホームページにアクセスすることで、路線バスや近鉄電車に関する情報にも簡単にアクセスできるようになる。
	協力事業者	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
	提供する情報	・時刻表（バス、鉄道） ・運行路線図検索 ・乗換案内検索 等
	提供媒体	Web（PC 用と携帯電話用のホームページ）
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

【事業イメージ】



・公共交通を知ってもらう取り組み

施策メニュー		ホームページを利用した情報提供 2
事業計画	事業概要	駅案内板、バス停、ホームページ等にQRコードを整備し、携帯電話を利用して、平群町公共交通に関する運行情報や時刻表等が取得できる環境を整備する。
	協力事業者	鉄道事業者、バス事業者
	提供する情報	・時刻表（バス、鉄道） ・路線図（バス、鉄道） ・料金表 等
	提供媒体	携帯電話用ホームページ
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

【携帯用QRコード 整備事例】



バス停



出典：奈良交通HP

施策メニュー		公共交通に関する情報を掲載したチラシ、ポスターの作成
事業計画	事業概要	平群町公共交通に関する運行情報（路線図、時刻表等）をまとめたチラシ、ポスターの作成を行う。
	提供する情報	・時刻表（バス、鉄道） ・路線図（バス、鉄道） ・料金表 ・乗換ダイヤ案内 ・観光情報 等
	提供媒体	紙媒体（A2 用紙サイズ）
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【チラシイメージ】

例）豊岡市



施策メニュー		平群町広報の活用
事業計画	事業概要	平群町広報により、公共交通に関する情報発信を行う。
	提供する情報	・時刻表（バス、鉄道） ・路線図（バス、鉄道） ・料金表 ・乗換ダイヤ案内 ・観光情報 等
	提供媒体	平群町広報
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

施策メニュー		公共交通イベントの実施
事業計画	事業概要	公共交通について知ってもらうために、様々なイベントを開催する。 例：公共交通を利用したスタンプラリーの実施 地域のイベント、お祭りでの公共交通ブースの出店 イメージキャラクター（長屋くん、左近くん）の活用
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【参考事例】岐阜県における公共交通利用促進イベント

【参考】昨年度の「バスの日」記念イベント

日時：平成21年9月5日（土） 場所：恵那文化センター 来場者数：約1000人

天候にも恵まれ、千草保育園の園児によるかわいい歌と演奏に続いて明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会長、岐阜運輸支局長、恵那市長の挨拶を皮切りに「公共交通フェスティバル&バスの日記念イベント」が開催されました。

イベント会場では、(社)岐阜県自動車会議所、(社)岐阜県バス協会、恵那市等のご協力によりDMV情報、ミニSL試乗会などの各コーナーが設けられ、昔懐かしいボンネットバスに加え対照的な最新式の電気バス(ハイブリットバス)による「会場～JR恵那駅」間におけるシャトルバス乗車体験などを通して、公共交通や交通安全などの重要性を実感していただきました。

また、会場には岐阜清流国体のマスコットキャラクターである「ミナモちゃん」も特別ゲストとして参加。バリアフリー教室では一般参加者に飛び入りし、車イス体験を行って会場を盛り上げてくれました。

トークセッション『地域のバスを「守り」「つくり」「育てる』』では、大勢の市民の方が参加し、これからの地域交通をいかにしていくかについて真剣に聞き入っていました。



【平群町イメージキャラクター】



長屋くん



左近くん

施策メニュー		町コミュニティバス車両、停留所デザインの一新
事業計画	事業概要	町コミュニティバスへの愛着度の向上を目的とし、新規導入車両（バイパスルート）について、車体のカラーリングを実施する。 また、バス停留所に関しても、位置が目立つように統一したマークを設置する。
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町



南部ルート：現在のカラーリング



現在のバス停留所標柱

【バス停標柱 参考事例】



バス停留所
(横浜市)



全景

・公共交通に乗ってもらう取り組みに関する事業

施策メニュー		お得な乗車券の導入（紙式）
事業計画	事業概要	1 日、1 週間あるいは 1 ヶ月乗り放題券等のお得な乗車券を発行する。 例： ・路線バス乗り放題 ・町コミュニティバス乗り放題
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、バス事業者

【お得な乗車券の参考事例】（奈良交通 HP より）

奈良市内均一区間フリー乗車券

奈良公園／東大寺・興福寺・春日大社・飛火野はフリー区間内。元興寺を中心に江戸～明治の風情を残す奈良町歩きから、東へ向かえば新薬師寺・白毫寺。北は般若寺。西に佐紀路をめざすと不退寺、法華寺。南は大安寺もフリー区間内です。（乗り降りは何度でも自由です）

おとくなきっぷ

明日香周遊バス1日フリー乗車券

奈良市内均一区間フリー乗車券

奈良・西の京フリー乗車券

奈良・西の京・斑鳩フリー乗車券

168バスハイク乗車券

発売額

大人 500円 小児 250円（1日間有効）



この乗車券で割引となる施設がございます。 >> 詳しくはこちら

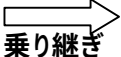
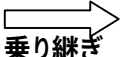
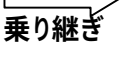
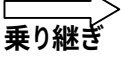
乗車可能エリア

施策メニュー		乗り継ぎ料金の設定
事業計画	事業概要	平群町内における公共交通機関の乗り継ぎにおいて、路線バス、町コミュニティバスを対象として、乗り継ぎ料金の設定を行う。 ・バスからバスへの乗り継ぎ運賃の設定
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、バス事業者

【各交通機関の運賃】（平群町内）

路線バス	町コミュニティバス
	
180 円～230 円	100 円

【乗り継ぎパターンの例】

乗り継ぎパターン	本来の 料金	乗り継ぎ 料金
   路線バス Aルート 料金：180円～230円 路線バス Bルート 料金：180円～230円	360 円 ～ 460 円	乗り継ぎ割引 を設定する
   路線バス Aルート 料金：180円～230円 町コミバス Aルート 料金：100円	280 円 ～ 330 円	
   町コミバス Aルート 料金：100円 路線バス Aルート 料金：180円～230円	280 円 ～ 330 円	
   町コミバス Aルート 料金：100円 町コミバス Bルート 料金：100円	200 円	

・意識啓発の取り組み

施策メニュー		ノーマイカーデーの実施
事業計画	事業概要	平群町にて、毎月ある 1 日を『ノーマイカーデー』として設定し、平群町を挙げて呼びかけを行い、その日は車の使用を控え、公共交通機関を利用するという運動を行う。
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、バス事業者

【参考事例】

**みんながたのしむ！環境を
テーマにマイカーデー**

考えよう！かしこいクルマの使い方



**毎月2・12・22日は
マイカー 乗るまあデー**

～地球のため、子どもたちのため、私たちにできることがある～

マイカー 乗るまあデーくらぶ

- 1 マイカーデー ひろしま 2007
- 2 広島県マイカーデー 2007
- 3 フルニホロビオ環境車展 2007

お知らせ

- ① 04月27日をもってキャンペーン本発表！また3ヶ月間キャンペーンは終了しました。
- ② 豊田市道徳課・バス運行社会実験を実施します。
- ③ 「くもくもなび」をスポンサーになりました。
- ④ WEBサイト「マイカー乗るまあデーくらぶ」がリニューアルしました。
- ⑤ マイクー乗るまあデー一画資料請求車の発送終了について
- ⑥ 7月からマイカー乗るまあデーを毎月2日、12日、22日に拡大します。

10/11/1更新
NEW
10/11/1更新
09/09/1更新
09/09/1更新
08/03/18更新
08/06/25更新

>> お知らせ一覧

環境ファースト・チャレンジ

これまでの取組結果は
こちらから

- 減ったCO₂削減率
- 減ったCO₂削減率

関連リンク

- 心算交通機関のリンク集
- 市街地緑地のご案内
- バーチャル・ドライブ 見聞録
- エコライフポイント
- 今の広島市内の二酸化炭素量をチェック
- 新木タワシー
- モビリティ・ナビゲーションシステムのご案内

環境ファースト・チャレンジ 25周年記念事業

KCCCA 広島市環境政策推進協議会

お問い合わせ先

広島市道路交通局
都市交通部公共交通計画担当
TEL 082-504-2394
FAX 082-504-2426
Eメール kousaku@city.hiroshima.jp

ノーマイカーデーひろしま実行委員会 事務局：広島市 中国運輸局 中国経済産業局

**うちのババとママは
地球のために
がんばってます！**



**毎月2・12・22日は
マイカー 乗るまあデー**

**◎マイカー乗るまあデーとは
(ノーマイカーデー運動)**

地球温暖化は私たちの生活にかかわる大きな問題です。家庭、市内の一軒家から出る温室効果ガス（二酸化炭素など）のうち、約4割が自動車から排出されています。

マイカー乗るまあデーは、クルマを利用してもグムというのではなく、クルマに過度に依存するライフスタイルを変え、市街地ひとりで安全なクルマの使い方を学ぶ、減速・減排することを通じて地球温暖化の防止に貢献する行動の輪を広げていく活動です。



◎マイカー乗るまあデーには

■なるべくクルマの利用は控えて、徒歩や自転車に乗ったり、電車やバスなどの公共交通機関を利用して、やさしい環境づくりに協力しましょう。

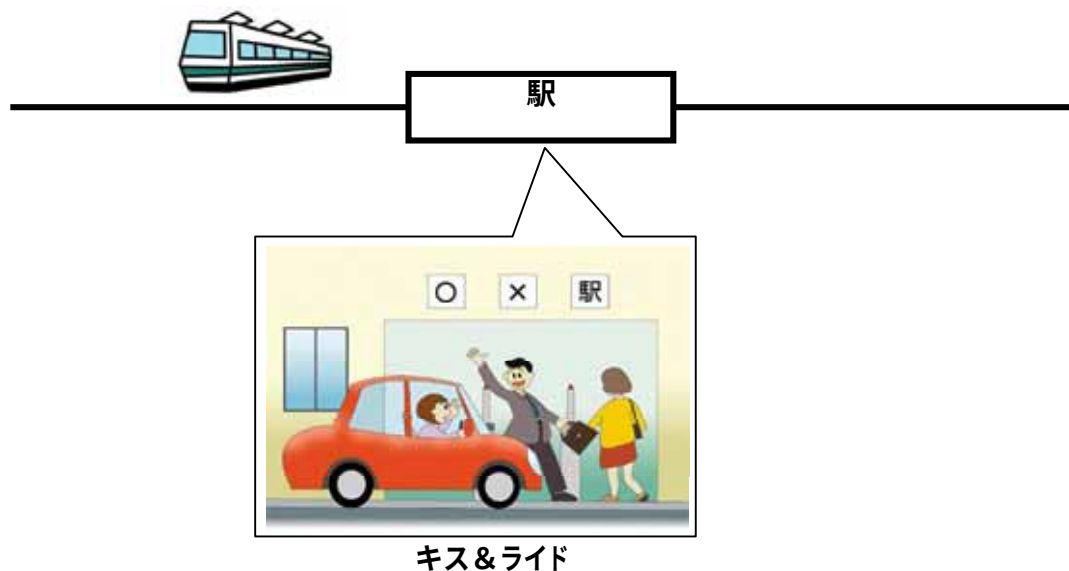
■クルマに乗るときでも、夏場時を受ける、何人かでゆ乗りする、ふわっとスタート・アイドリングストップなどエコドライブに努めましょう。

・公共交通の連結強化・乗り継ぎ利便性の向上に関する事業

施策メニュー		交通結節点（駅）におけるダイヤ調整の実施
事業計画	事業概要	駅、バス停などの交通結節点での乗換がスムーズとなるように、路線バス・町コミュニティバスのダイヤ調整を行う。
	実施箇所	・ 駅：平群駅、東山駅 ・ バス停：吉新商店街、竜田川駅
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、バス事業者

施策メニュー		キス&ライドの取り組み
事業計画	事業概要	平群駅駅前広場の整備に伴い、自家用車から公共交通への利用転換を図るため、キス&ライドの取り組みを行う。 取り組みに対する情報発信や、駅周辺の駐車場情報などをチラシ、ホームページなどを通して利用者に呼びかける。
	対象箇所	東山駅、平群駅
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町

【取り組みイメージ】

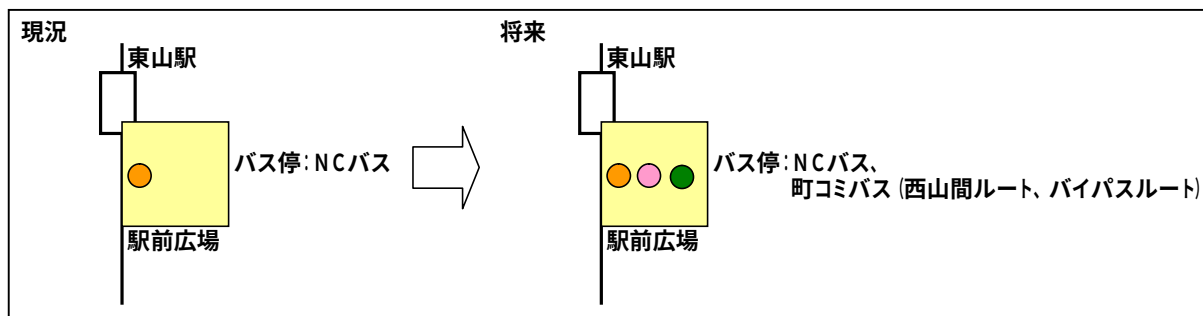


・交通結節点における連結機能の強化

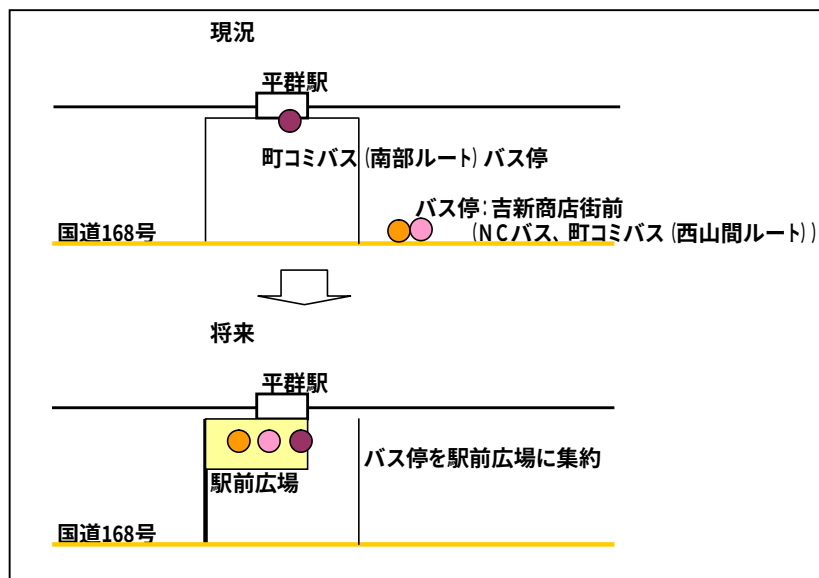
施策メニュー		交通結節点（駅）におけるバス停位置の調整
事業計画	事業概要	東山駅：町コミュニティバス西山間ルート、バイパスルートの東山駅までの延伸に伴い、路線バス、近鉄生駒線への乗換がスムーズとなるように、バス停位置の調整を行う。 平群駅：平群駅駅前広場が完成した際には、バス・電車の乗り換えがスムーズとなるように、路線バス・町コミュニティバスのバス停位置を調整する。
	実施箇所	東山駅、平群駅
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、バス事業者

【整備イメージ】

・東山駅



・平群駅

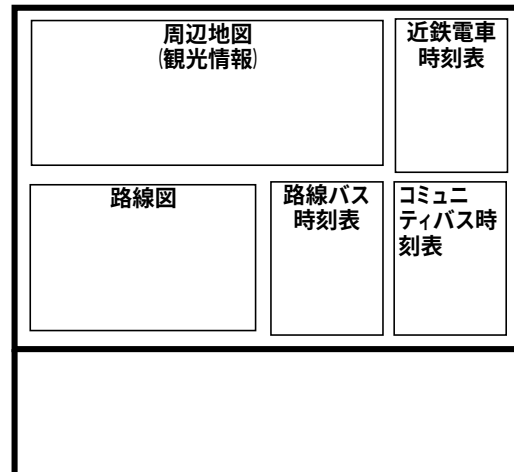


施策メニュー		交通結節点（駅）における乗り継ぎ情報の充実
事業計画	事業概要	近鉄駅において、電車だけではなく、その他の公共交通（バス、タクシー）についても時刻表や路線図、連絡先等の情報や、平群町の観光情報を記載した情報板を設置する。 また、バス乗り場、タクシー乗り場の他、史跡、町内の観光地がどこかがすぐわかるように、案内サインの整備を行う。
	提供する情報	・路線バス・町コミュニティバスのダイヤ、路線図 ・タクシー会社電話番号 ・バス乗り場、タクシー乗り場
	提供媒体	情報板、案内サイン
	実施時期	平成 23 年度～26 年度
	実施主体	平群町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【整備イメージ】



情報板の事例
(山口市)



情報板のイメージ

【参考】ピクトグラムを活用した分かりやすい情報提供（大阪府豊中市）

●概要

・電車、バス等を示すピクトグラム（絵文字）を活用し、わかりやすい案内表示等を実施することで、移動しやすいターミナル駅となっている。

図. 公共交通や主要施設等への案内サインの設置例（大阪府豊中市 千里中央駅）

案内サインの事例（豊中市）

・財源の確保に関する事業

施策メニュー		広告による収入の確保
事業計画	事業概要	公共交通を維持していくためには、財源の確保が必要である。運賃収入以外にも広告収入を得ることで、公共交通を維持していく。 例： ・車内放送 ・車内広告 ・バス停広告 等 を実施することにより、収入を確保する。
	実施時期	平成 23 年度以降
	実施主体	平群町

8. 町コミュニティバス運行計画の見直し

(1) 町コミュニティバスの運行計画の検討

1) 基本方針

町コミュニティバスの運行計画を検討するにあたっては、以下の目的、基本方針を念頭に置いて行う。

【公共交通の見直し目的】

- ・公共交通空白地区の解消
- ・国道 168 号バイパス沿道の大規模店舗等への交通確保

【検討にあたっての基本方針】

- ・現在の路線バス（NCバス）、町コミュニティバス（西山間ルート、南部ルート）の路線を維持する
- ・公共交通空白地域へのサポートを行うためのルートを新設する（まとまった集落を運行する）
- ・住民の移動ニーズの高いエリアへの運行ルートを新設する
- ・ルート検討にあたっては、安全性が確保されたルートを選定する（端末部における転回については、スイッチバックを行わないものとする）
- ・町コミュニティバスは、通学、外出、買い物に利用できる交通手段として、運行計画の検討を行う。

2) 課題への対応方針

町コミュニティバスの運行計画の検討においては、以下の課題への対応を検討する。

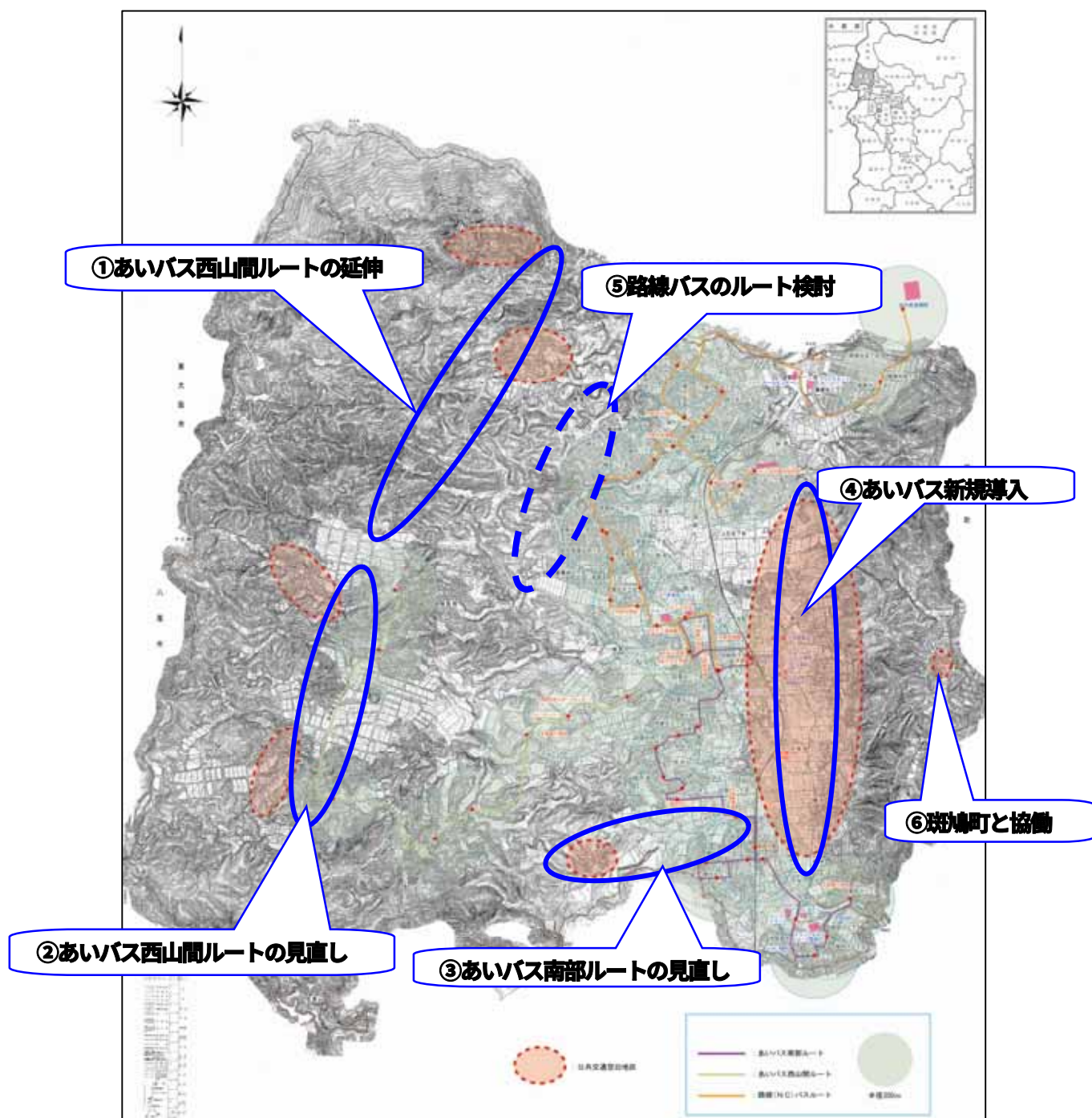


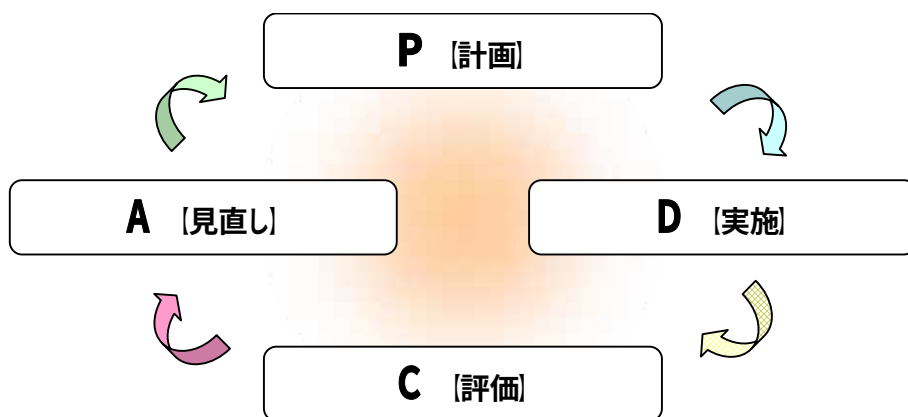
図 課題への対応方針

9. 実証計画、評価基準の策定

(1) PDCA サイクルによる検証

公共交通を取り巻く状況（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対応するため、定期的な計画見直しを行うことで、公共交通を維持していく。

本計画の事業においては、PDCA サイクルによるマネジメントにより、計画（P）、実施（D）を行い、評価（C）、見直し（A）により再度計画（P）を行い、よりよい計画にしていくものとする。



PLAN [計画]	○利用者ニーズの把握 ○現状の課題に基づく基本方針の策定 ○需要予測等の検討 等
DO [実施]	○計画に基づく事業の実施 ○住民説明 ○広報活動 等
CHECK [評価]	○採算性評価 ○満足度評価 ○その他の効果の検証 等
ACTION [見直し]	○評価をふまえた事業計画の見直し ○さらなる利用者確保のための潜在需要喚起策の見直し ○再広報活動 等

(2) 連携メニューの検証

前項で整理した各交通事業者との連携メニューに対して、平成 23 年度～26 年度の 4 カ年の実施プログラムについて以下に示す。

事業計画	実施プログラム			
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度
①町コミュニティバス運行計画の見直し	実証実験の実施と運行計画の見直し	運行継続もしくは事業の縮小・廃止		
②町コミュニティバス新規ルートの運行				
③町コミュニティバス休日運行の実施				
④ホームページを利用した情報提供	実施計画検討と実践			
⑤公共交通に関する情報を掲載したチラシ・ポスターの作成	実施計画検討と実践			
⑥公共交通イベントの実施	実施計画検討と実践			
⑦コミュニティバス車両、バス停留所のデザイン一新	デザイン案の検討及び施策の実行			
⑧イメージキャラクターを使用した広報活動	実施計画検討と実践			
⑨お得な乗車券の導入紙式	実施計画検討、交通事業者との調整	施策の実行		
⑩ノーマイカーデーの実施	実施計画検討、町職員による実践	施策の実行		
⑪交通結節点におけるダイヤ調整の実施	路線バス運行ダイヤの見直しと実践			
⑫交通結節点におけるバス停位置の変更	実施計画検討、交通事業者との調整	施策の実行		
⑬交通結節点における乗り継ぎ情報の充実	実施計画検討、交通事業者との調整	施策の実行		
⑭パーク＆ライド、キス＆ライドの取り組み	実施計画検討	施策の実行		
⑮乗り継ぎ料金の設定	実施計画検討、交通事業者との調整	施策の実行		
⑯広告による収入の確保	実施計画検討と実践			

(3) 町コミュニティバス運行における評価基準（平日）

町コミュニティバスについては、新規導入となるバイパスルートも含めて、今後の運行における廃止、存続の評価基準の設定を行う。

以下に評価基準の概要を示す。

1) 評価基準

町コミュニティバスの運行においては、最低需要基準（廃止基準）と目標基準（事業見直し基準）を設定する。

目標基準は、平成 23 年度～25 年度の利用促進施策の実施により、1 便あたりの利用者数が、

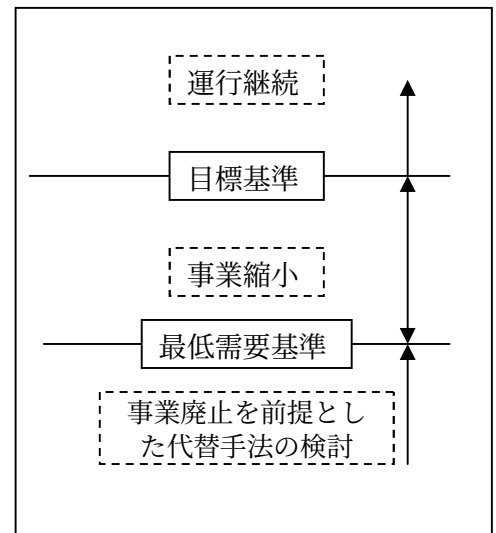
西山間ルート：0.2 人

南部ルート：0.6 人

バイパスルート：0.6 人

それぞれ増加すると想定し、年間の目標利用者数を設定する。

目標基準に達しない場合は、運行ルートの見直し、運行本数の削減等により、事業を縮小する。



最低需要基準は、事業廃止の検討を行う基準とし、数値としては町コミュニティバス導入以来の最低利用人数とする。

最低需要基準に達しない場合は、事業廃止を前提とした代替手法の検討を行う。

【参考】

目標基準は、南部ルートにおける H17 年度から H21 年度にかけての過去の利用者増加率を目標値とする。

南部ルートにおいては、4 年間で利用者数が 14,746 人－9,865 人＝4,881 人増加している。
(下記、表一利用者数の推移参照)

よって、1 年当たりの平均値は、 $4,881/4=1,220$ 人である。

また、南部ルートの便数が 1,944 便より、1 便あたりの利用者増加数は $1,220/1,944=0.6$ 人となる。この値より、1 便あたりの利用者数が 0.6 人増加することを目標値とする。

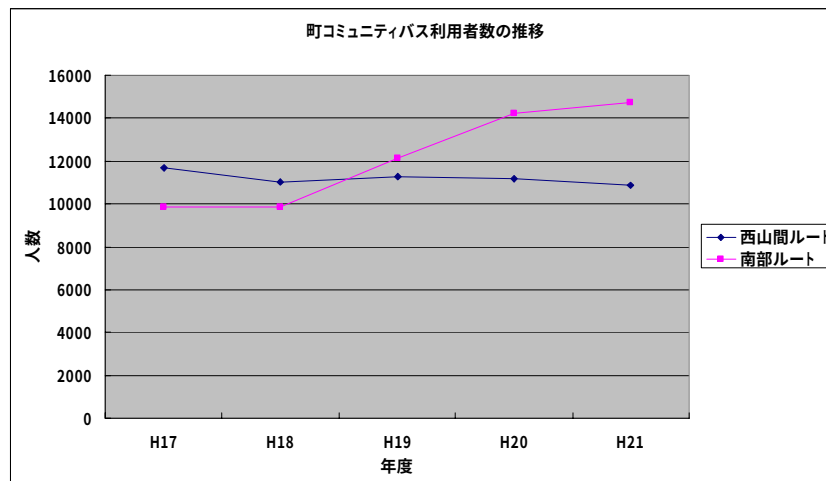
なお、西山間ルートについては、南部ルートとのバスルート周辺人口比率より、 $0.6 \times 1,678/6,215=0.2$ 人とする。(バスルート周辺人口比率については、後述する「町コミュニティバス運行計画の見直し後の需要予測の根拠」参照)

なお、バイパスルートについては、南部ルートと同じ 0.6 人を目標値とする。

■町コミュニティバス利用者数の推移

単位:人

	H17	H18	H19	H20	H21
西山間ルート	11,707	11,036	11,285	11,167	10,893
南部ルート	9,865	9,849	12,147	14,235	14,746



○最低需要基準

過去の町コミュニティバス利用者数の最低値を最低需要基準とする。

■町コミュニティバス利用者数の推移

単位:人

	H17	H18	H19	H20	H21
西山間ルート	11,707	11,036	11,285	11,167	10,893
南部ルート	9,865	9,849	12,147	14,235	14,746

上記表より、利用者数の最低値は以下のとおりである。(千人単位で切り下げとした)

- ・南部ルート： 9,849 人 (H18 年度) → 9,000 人
- ・西山間ルート： 10,893 人 (H21 年度) → 10,000 人
- ・バイパスルート： 11,633 → 11,000 人とする。

(バイパスルートについては、後述する「町コミュニティバス運行計画の見直し後の需要予測の根拠」における南部ルートとの予測利用者数、南部ルートの最低値より、 $14,757/12,493 \times 9,849 = 11,633$ とした)

$$\text{バイパスルート需要最低基準} = \frac{\text{バイパスルート予測利用者数}}{\text{南部ルート予測利用者数}} \times \text{南部ルート最低値}$$

○目標基準

各ルートの 1 便あたりの利用者数増分より算出した、各年度における利用者数目標値を以下に示す。

■目標利用者数

単位:人

	ルート設定時予測	便数	年間利用者数増分	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
西山間ルート	13,996	1,458	292	14,300	14,600	14,900	15,200
南部ルート	12,493	1,944	1,166	13,700	14,800	16,000	17,200
バイパスルート	14,757	2,916	1,750	16,500	18,300	20,000	21,800

参考として、次頁に収支率算出表を示す。

ルート	項目	現状 (H21年度)	H23年度当初予測値	目標値 (H26年度)
西山間ルート	利用者数	10,893	14,000	15,200
	便数	1,458	1,458	1,458
	1便あたり利用者数	7.5	9.6	10.4
	実質経費	8,350,000	8,350,000	8,350,000
	運賃収入	670,700	841,000	1,101,400
	収支率	8.0%	10.1%	13.2%
南部ルート	利用者数	14,746	12,500	17,200
	便数	1,944	1,944	1,944
	1便あたり利用者数	7.6	6.4	8.8
	実質経費	9,450,000	9,450,000	9,450,000
	運賃収入	1,201,100	1,030,000	1,446,500
	収支率	12.7%	10.9%	15.3%
バイパスルート	利用者数	—	14,800	21,800
	便数	—	2,916	2,916
	1便あたり利用者数	—	5.1	7.5
	実質経費	—	8,900,000	8,900,000
	運賃収入	—	1,217,000	1,917,000
	収支率	—	13.7%	21.5%

注1:1日運行便数 西山間ルート 6便、南部ルート7便、バイパスルート12便(往復1便として計上)

注2:年間運行日数は、H21年度実績より年間243日とした

注3:H23年度当初予測値については、H21年度と同等の利用率があるものとして算出した

表 収支率算出表

なお、広告による収入目標を、運行経費の15%（約400万円）と設定する。

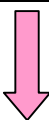
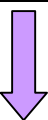
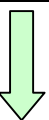
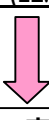
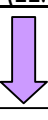
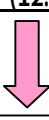
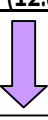
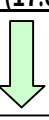
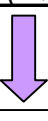
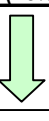
2) 運行計画の評価スケジュール

3年間の計画期間に対して、年度毎に評価を行い、運行計画の見直し、事業継続・縮小の判断を行うものとする。

1年目については、初年度となるため、評価基準による事業の継続・縮小・廃止については判断せず、町コミュニティバス運行計画の妥当性について評価する。

2年目以降については、設定した評価基準により、事業の継続・縮小を判断する。また、2年連続で最低需要基準を下回った場合は、事業廃止（代替方法の検討実施）とする。

■運行計画の評価スケジュール

年度	西山間ルート	南部ルート	バイパスルート
平成23年度 当初	  地域公共交通総合連携計画の作成 町コミュニティバス運行ルートの見直し		
予想利用者数 (収支率)	14000人 (10.1%)	12500人 (10.9%)	14800人 (13.7%)
平成23年度	   ○評価の実施 運行計画（ルート、便数等）の見直し、目標利用者数の見直し		
目標利用者数 (収支率)	14300人 (12.1%)	13700人 (11.6%)	16500人 (15.6%)
平成24年度	   ○評価の実施 目標利用者数達成→運行継続 目標利用者数未達→事業の縮小 最低需要基準未達→2年連続の場合は事業廃止		
目標利用者数 (収支率)	14600人 (12.5%)	14800人 (12.8%)	18300人 (17.6%)
平成25年度	   ○評価の実施 目標値達成→運行継続 目標値未達→事業の縮小 最低需要基準未達→2年連続の場合は事業廃止		
目標利用者数 (収支率)	14900人 (12.8%)	16000人 (14.0%)	20000人 (19.5%)
平成26年度	   ○評価の実施 目標値達成→運行継続 目標値未達→事業の縮小 最低需要基準未達→2年連続の場合は事業廃止		
目標利用者数 (収支率)	15200人 (13.2%)	17200人 (15.3%)	21800人 (21.5%)

3) 町コミュニティバス運行計画見直し後（H23 年度当初）の需要予測の根拠

町コミュニティバス運行計画見直し案について、各ルート別の需要予測を行った。

年間利用者数、年間運賃収入の予測方法は、以下のとおりとした。

- ・ 予測年間利用者数＝現ルート利用者数(人/年)÷現沿道地区人口(人)×対応案ルート沿道人口(人)
- ・ 予測年間運送収入＝現ルート運送収入(円/年)÷現沿道地区人口(人)×対応案ルート沿道人口(人)

※町コミュニティバス利用者数、経費データ：平成 21 年度のデータを使用

地区別人口：平成 22 年 6 月末のデータを使用

なお、利用者率については、平成 21 年度と同等と設定した。

予測結果を以下に示すとともに、次ページに予測計算書を添付する。

表 需要予測結果

ルート名	年間利用者数	年間運賃収入	運行経費
西山間	約 14,000 人	約 80 万円	1,780 万円 (H21 年度実績)
南 部	約 12,500 人	約 100 万円	
バイパス	約 14,800 人	約 120 万円	約 890 万円 (西山間、南部ルートの 1/2 とした)
合 計	約 41,300 人	約 300 万円	約 2,670 万円

※新規車両購入費：約 400 万円（ハイエース級）

■町コミュニティバス運行計画見直し後の需要予測計算

【現状の利用状況：H21年度】

西山間ルート	利用者数	10,893	人/年	南ルート	利用者数	14,746	人/年
	輸送収入	654,850	円/年		輸送収入	1,216,150	円/年

【ルート沿道人口：H22.5末】

西山間ルート				南ルート			
地区別人口				地区別人口			
沿道地区名	男	女	計	沿道地区名	男	女	計
福貴	129	150	279	吉新	460	496	956
福貴団地	146	145	291	越木塚	74	110	184
福貴畑	151	157	308	若井	344	371	715
久安寺	87	118	205	西宮	565	618	1,183
信貴畑	111	112	223	日立団地	61	61	122
計	624	682	1,306	春日丘	269	337	606
				竜田川ネオポリス	119	131	250
				竜田川団地	217	219	436
				北信貴ヶ丘	370	420	790
				光ヶ丘	376	414	790
				五月台	55	51	106
				新初香台	31	46	77
				計	2,941	3,274	6,215

【利用割合：沿道人口当たり】

西山間ルート	利用者率	834%		南ルート	利用者率	237%	
	収入率	50142%			収入率	19568%	

【ルート別利用予測】

西山間ルート				南ルート			
地区別人口				地区別人口			
沿道地区名	男	女	計	沿道地区名	男	女	計
福貴	129	150	279	吉新	230	248	478
福貴団地	146	145	291	越木塚	74	110	184
福貴畑	151	157	308	若井	344	371	715
久安寺	87	118	205	西宮	283	309	592
信貴畑	111	112	223	日立団地	61	61	122
鳴川	31	34	65	春日丘	269	337	606
櫛原	148	159	307	光ヶ丘	376	414	790
計	803	875	1,678	五月台	55	51	106
年間利用者数	人/年		13,996	新初香台	31	46	77
年間運送収入	円/年		841,377	櫛原	59	61	120
				竜田川ネオポリス	119	131	250
				竜田川団地	217	219	436
				北信貴ヶ丘	370	420	790
				計	2,488	2,778	5,266
				年間利用者数	人/年		12,493
				年間運送収入	円/年		1,030,352

※吉新、西宮は南ルートとバイパスルートで半分に分割

バイパス			
地区別人口			
沿道地区名	男	女	計
西宮	283	309	592
吉新	230	248	478
椿井	237	253	490
御陵苑	106	115	221
三里	447	478	925
平等寺	73	85	158
下垣内	200	227	427
上庄	70	93	163
上庄台	182	196	378
月見台	217	218	435
菊見台	579	581	1,160
櫛原	258	266	524
梨本	127	142	269
計	3,009	3,211	6,220
利用者数	人/年		14,757
年間運送収入	円/年		1,217,031

（４）町コミュニティバス運行における評価基準（休日）

休日については、町コミュニティバス１台（ハイエース）により、南部ルート、パイパスルートを運行する。（西山間ルートについては、小中学生の利用が大半を占めており、休日は一般の利用者が少ないと考えられることから、運行しないものとする。）

休日の運行に関する評価基準については、平日と同様に、今までの年間最低利用者数を評価基準とし、それを下回る場合は廃止を前提とした検討を行うものとする。