

1 公共交通ネットワークの検討

前回、素案として設定した3つの対策手法を再整理した上で、複数の検討案を設定し、これらを比較評価して最も望ましい案を選定します。

1-1 前回提示した公共交通対策手法

(1) 対策手法の設定

①基本的な考え方

- ・路線バスは、現行通り維持することとします。
- ・広陵元気号は、町の中心拠点である役場周辺（役場、さわやかホール、中央公民館）及び北部の拠点である「はしお元気村」へ接続するように工夫します。
- ・広陵元気号は、組合立である総合病院「国保中央病院」への接続を考えます。また、買い物需要に対応して、スーパー等への接続を考えます。
- ・広陵元気号は、最寄りの鉄道駅に接続します。ただし、五位堂駅へは路線バスが複数本運行しているため、接続対象としません。

②対策手法案

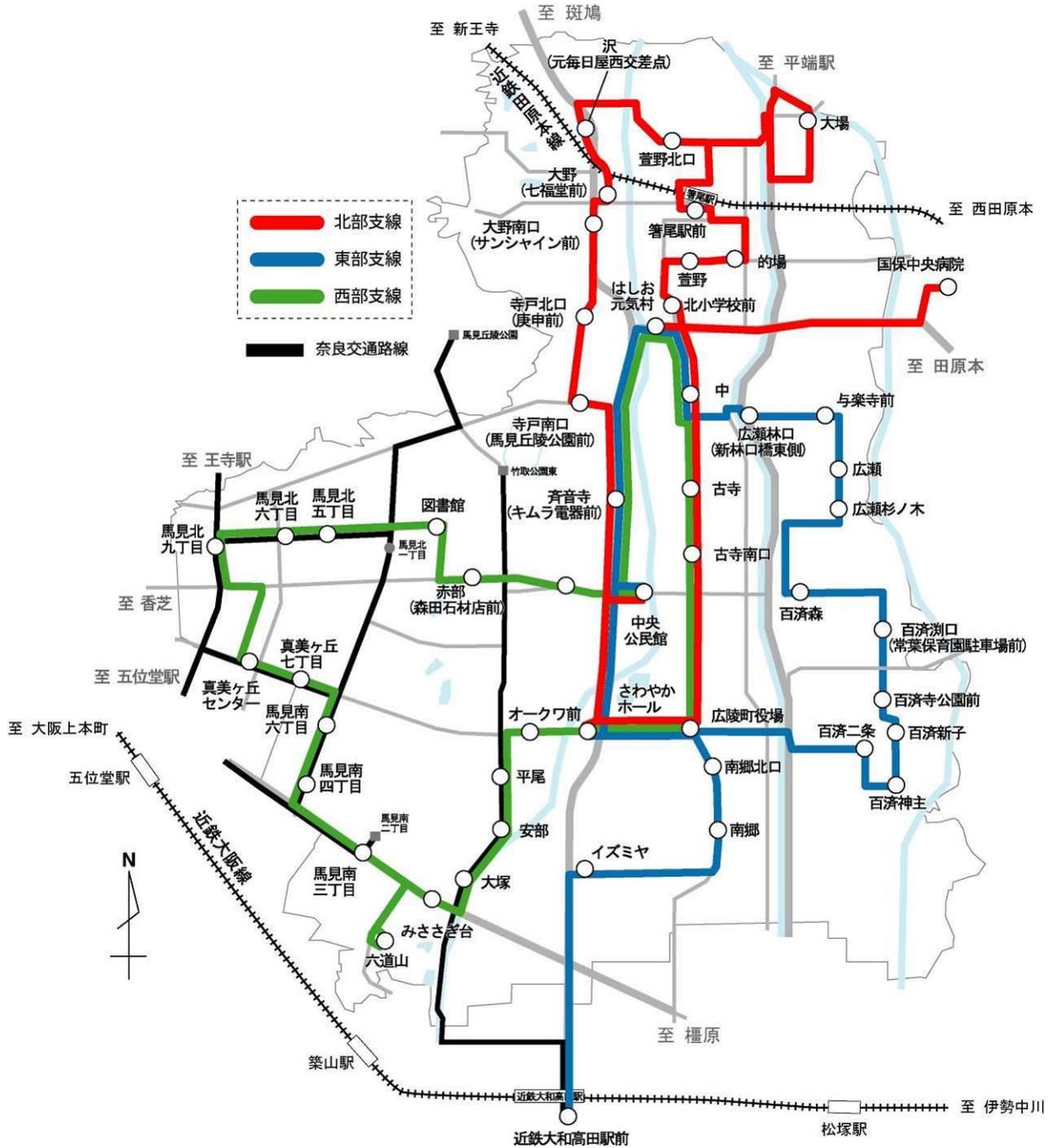
次の3つの基本案を設定します。

現段階は、基本的なルートを示したものであり、今後の検討により、一部のルートを変更する可能性があります。

■ A案 町内3地域分割案 (定時定路線型)

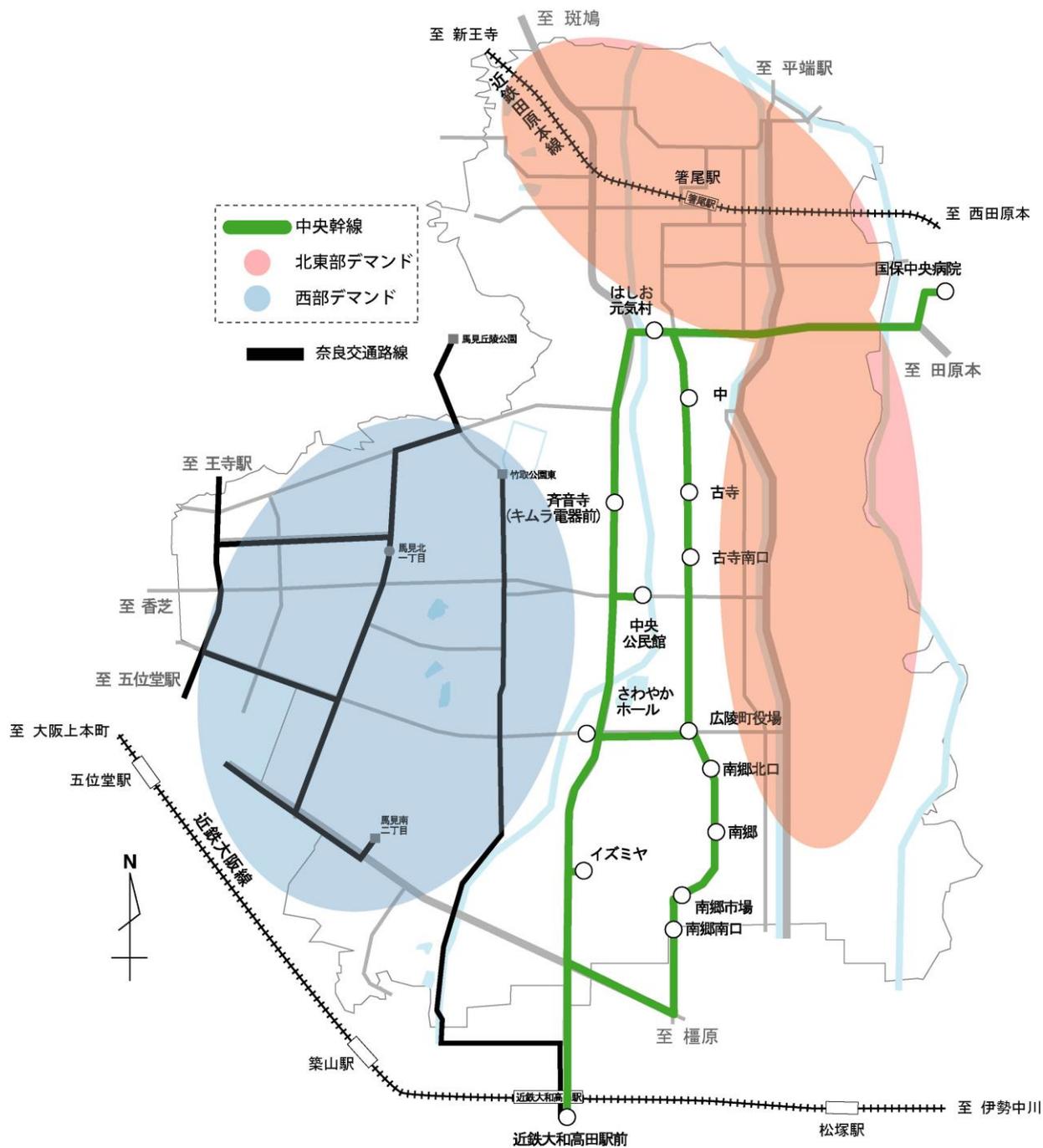
○北部、西部、東部の3地域から役場周辺地域などにアクセスできるように、3つのルートで構成します。

○一定の運行本数を確保するため、車両は、現行の2台から3台を増やすことを検討します。



■B案 幹線（定時定路線型）と支線（デマンド型）の組み合わせ案

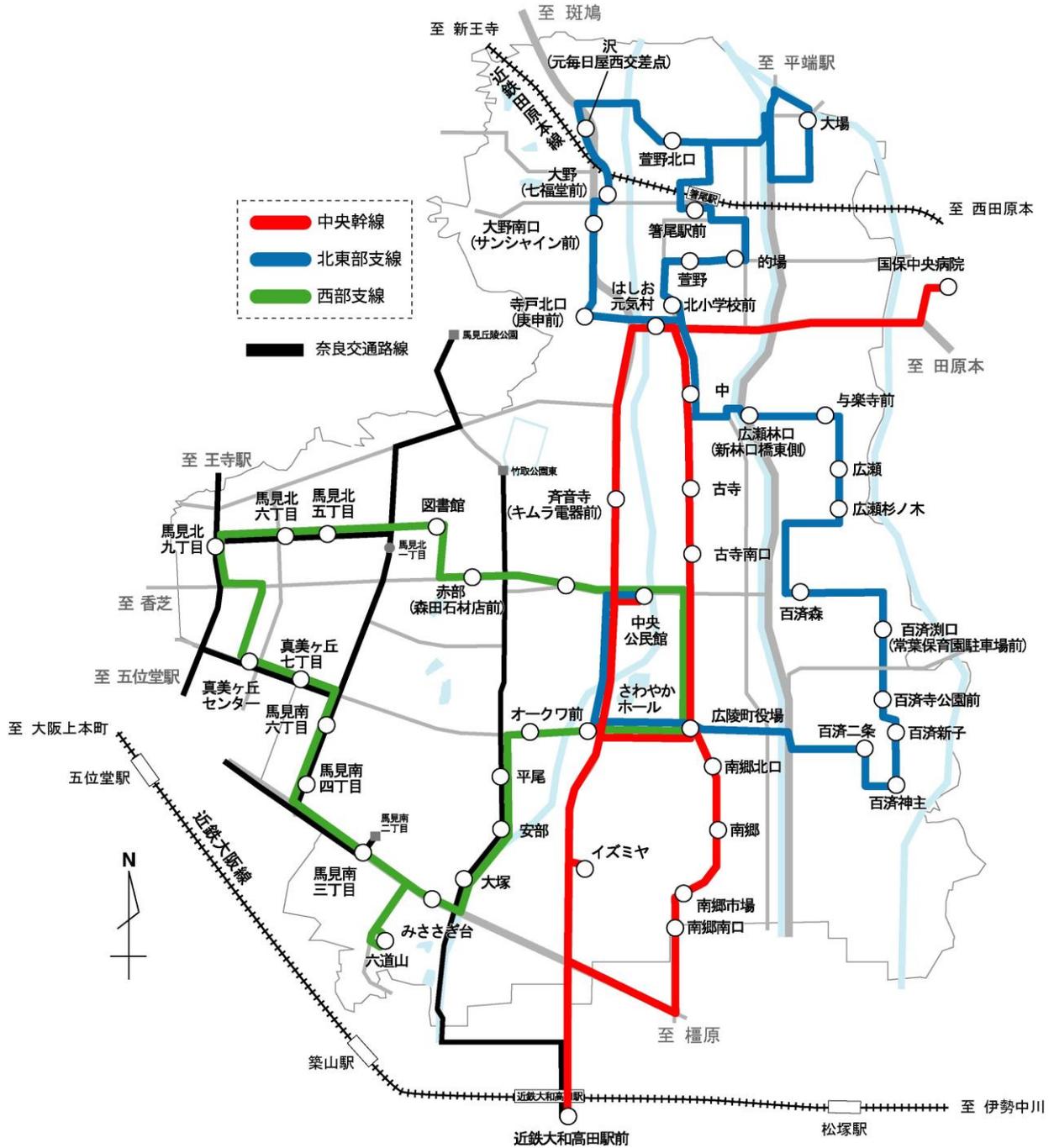
- 利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。町内移動は、幹線に接続するデマンド型の支線として、役場周辺地域などへアクセスできるように構成します。
- 一定の運行本数を確保するため、車両増を検討します。
- デマンド型については、ルートを固定して運行する方法と、ルートを決めないで区域内を運行する方法について、検討します。



■ C案 幹線と支線（定時定路線型）の組み合わせ案

○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。町内移動は、幹線に接続する支線として、役場周辺地域などへの定時定路線として構成します。

○一定の運行本数を確保するため、車両増を検討します。



(2) 対策手法の比較と選定

3つの基本案のうち、駅までの路線は幹線、町内の路線は支線という性格を明確にし、利便性の向上と路線のわかりやすさに優れたB案とC案を基本案として設定します。

	A案 町内3地域分割案 (定時定路線型)	B案 幹線(定時定路線型) と支線(デマンド型) の組み合わせ案	C案 幹線と支線(定時定路線型) の組み合わせ案
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 地域毎に移動の多いルートを形成できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 目的地まで直行できる。 全ての地域で公共交通を利用しやすくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要の多い近鉄大和高田駅までの運行本数を一定水準で確保できる。 町内移動の運行本数増が期待でき、利便性は向上する。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 1ルートの所要時間が長くなる。 車両台数が3台程度の場合、大幅な運行本数増は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の広陵元気号の前はデマンド方式であったが、利用者が少なかった。 現行路線でも一定の需要があるので、この需要をデマンドで運行しようとするれば、高頻度の運行となり、定時定路線に近い運行になってしまう可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両台数が3台程度の場合、大幅な運行本数増は難しい。
選択案		○	○

1-2 公共交通ネットワーク案の設定

(1) ネットワーク案

先のB案、C案をベースに利便性の向上に考慮して次の4つのルート案について検討します。

B-2案：幹線（定時定路線型）＋デマンド

B-3案：幹線（定時定路線型）＋タクシー補助券の配布

C-2案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その1）

C-3案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その2）

	定時定路線	デマンド型	タクシー券の配布
運行区域	<ul style="list-style-type: none"> 一定の幅員以上の道路に限定されるため、公共交通空白地域が存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域での対応が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 町内全域への対応が可能。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤの制限はあるが、計画的に利用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要があるときのみの運行なので効率的。 実質の運行便数を増やすことになる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の都合に合わせて、いつでも利用できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域の改善にならない。 利用者数に合わせて、便数を少なくせざるをえない。 	<ul style="list-style-type: none"> 予約が必要となる。 タクシーに近いサービスとなるため、バスの運賃よりも高くなる。 利用者は事前の登録が必要。 乗り合いのため、回り道になることもある。 利用率がアップすると、車両を増やさないと対応できないため、経費が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> 配布枚数に制限を設けることになるため、利用回数が制限される。 タクシーを利用するのに予約が必要。 利用者の負担額は、タクシー利用のため高くなる。 タクシー利用者は、事前の登録及びタクシー券の申請が必要。 タクシー利用が増えるほど経費が増える。

① B-2案：幹線（定時定路線型）＋デマンド

概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○町内移動は、幹線に接続するデマンド型の支線として、役場周辺地域などへアクセスできるように構成します。</p>
----	--

■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線＋デマンド
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7：30～18時台。
④運行ダイヤ	<p>・幹線は乗り継ぎをしやすいするため、パターンダイヤ。</p> <p>・幹線は、12往復程度。（現在の広陵元気号は片方向3便）</p>
⑤運賃	<p>・受益者負担を原則として、有料。</p> <p>【幹線】基本運賃は大人1乗車100円とし、各種の割引を導入。</p> <p>【デマンド】基本運賃は大人1乗車300円とし、各種の割引を導入。</p> <p>・幹線とデマンドとの間で乗り継ぎ割引を実施。</p>
⑥車両	<p>【幹線】小型バス車両 2台</p> <p>【デマンド】タクシー借り上げ 3台</p>
⑦初期投資 （車両費等）	<p>【幹線】4,000万円（2,000万円×2台）（ポンチョクラス）</p> <p>【デマンド】システム150万円</p> <p>合計 4,150万円</p>
⑧年間運営経費	<p>【幹線】2,000万円/年（1,000万円×2台）</p> <p>【デマンド】2,850万円（2.6万円/日×365日×3台）</p> <p>＋システム関係140万円＋オペレータ人件費290万円</p> <p>合計 約5,280万円/年</p>

【定時定路線の運賃事例】

区 分		広陵町	大和高田市	橿原市	大和郡山市	天理市	桜井市	御所市	安堵町
基本料金	大人(中学生以上)	100円	100円	170円	100円	100円	変動制	100円	町内 100円 町外 200円
	小学生以下	50円	50円	90円	50円	50円	半額	無料	町内 50円 町外 100円
	障がい者の方で身体障害者手帳、療養手帳、障害者手帳を呈示された方/その介助者(介助者1名まで)	50円	無料	大人 90円 小人 50円	無料	無料	半額	通常どおり(割引なし)	半額
	同伴者のいる未就学児1名まで	無料	無料	無料	未就学児無料	未就学児無料	無料	無料	無料
回数券		有り			有り	有り	有り		有り

【デマンドの運賃事例】

	香芝市	宇陀市	三郷町
運賃	大人 200円 小学生 100円 小学生未満 無料	1エリア 大人 300円 小人 150円 乳幼児 無料 エリアを跨ぐ場合(上限) 大人 500円 小人 250円 乳幼児 無料	大人 300円 (JR王寺駅までは500円) 小学生 半額 乳幼児 無料

【デマンドの経費試算】

□ 運行経費単価の設定

項目	単価	備考
① 運行時間	8 時間	8時～17時(12時台は休憩)
② 運行日数	365 日	年中無休
③ 車両数	3 台	
④ 車両借上げ料金	3,250 円/時	他都市を参考(26,000円/日÷8時間)
⑤ オペレータ人数	1 人	
⑥ オペレータ単価	240,000 円/月	1000円×8時間×30日

税抜き

□ コンビニクル経費の設定

項目	単価	備考
⑦ サーバーレンタル	60,000 円/月	コンビニクル資料
⑧ 機器レンタル	13,000 円/月・台	コンビニクル資料
⑨ 通信費	5,000 円/月・台	

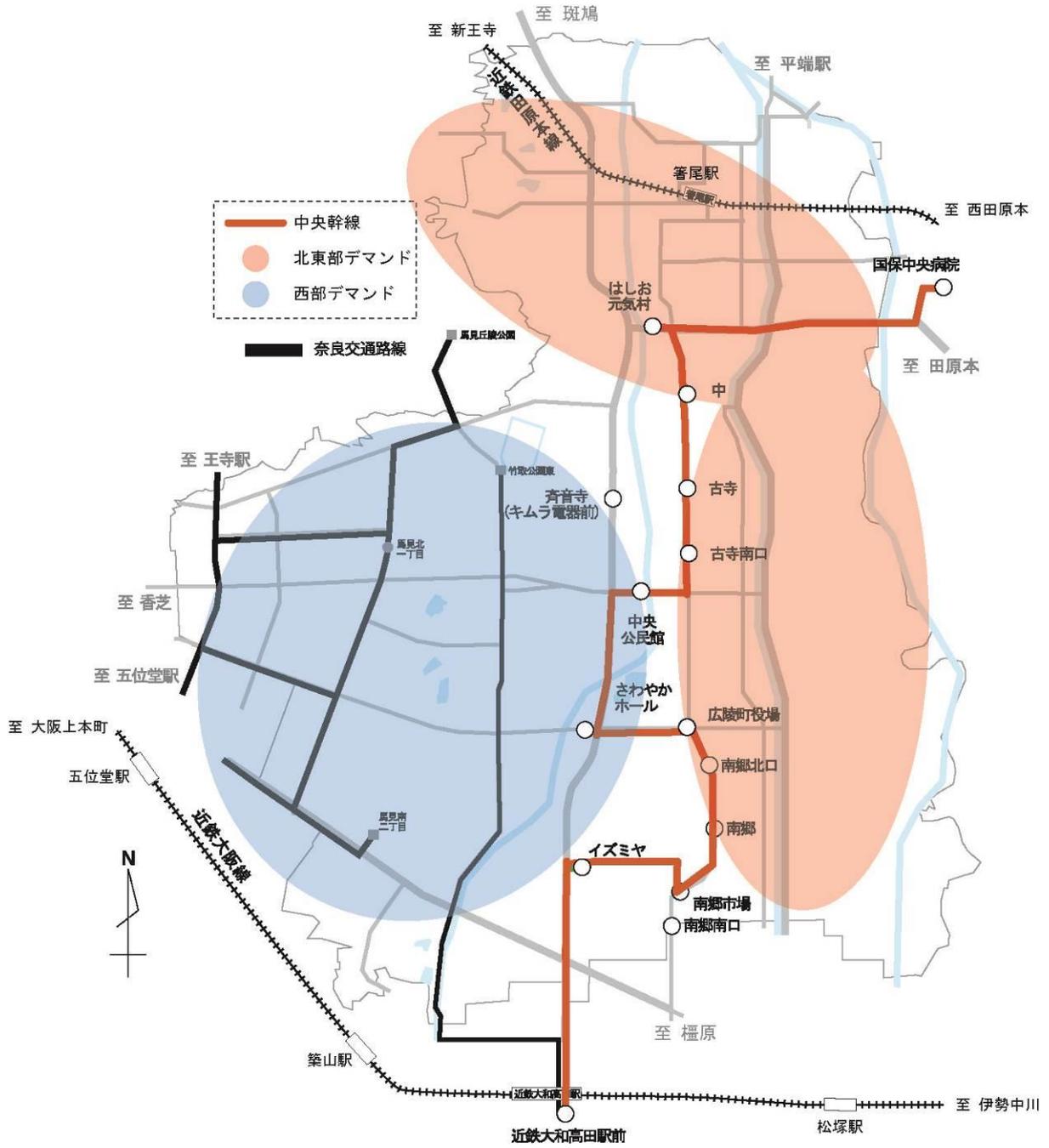
税抜き

■ 運行経費の試算(今後の検討で変更になる可能性があります)

(単位:円)税抜き

	初年度	次年度以降	備考
初期投資	システム構築関連費用	800,000	コンビニクル資料
	PR周知費用	500,000	他事例参考
	許認可申請費用	-	交通事業者負担
	その他	200,000	他事例参考
	計 1,500,000	0	
年間経費	運行費(運行借上げ費用)	28,470,000	①×②×③×④
	サーバーレンタル	720,000	⑦×12ヶ月
	機器レンタル	468,000	⑧×③×12ヶ月
	オペレータ人件費	2,880,000	⑤×⑥×12ヶ月
	通信費	180,000	③×⑨×12ヶ月
	計 32,718,000	32,718,000	
合計	34,218,000	32,718,000	

ルートB-2案



② B-3案：幹線（定時定路線型）＋タクシー補助券の配布

概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○定時定路線を利用できない地域における町内移動は、タクシーでの利用とし、町からタクシー補助券を配布します。ただし、タクシー補助券は、利用の公平性を確保するため、枚数を制限します。</p>
----	--

■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線＋タクシー補助券
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7:30～18時台。
④運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線は乗り継ぎをしやすくするため、パターンダイヤ。 ・幹線は、12往復程度。（現在の広陵元気号は片方向3便）
⑤運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担を原則として、有料。 【幹線】基本運賃は大人1乗車100円とし、各種の割引を導入。 【タクシー補助券】基本運賃として1回500円を補助。 ・幹線とタクシーとの間で乗り継ぎ割引を実施。
⑥車両	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】小型バス車両 2台 【タクシー】現行の営業車を活用
⑦初期投資 （車両費等）	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】4,000万円（2,000万円×2台）（ポンチョクラス） 合計 4,000万円
⑧年間運営経費	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】2,000万円/年（1,000万円×2台） 【タクシー】750万円（補助金1回500円×15,000人/年） 合計 約2,750万円/年

■タクシー補助券の配布の適用イメージ

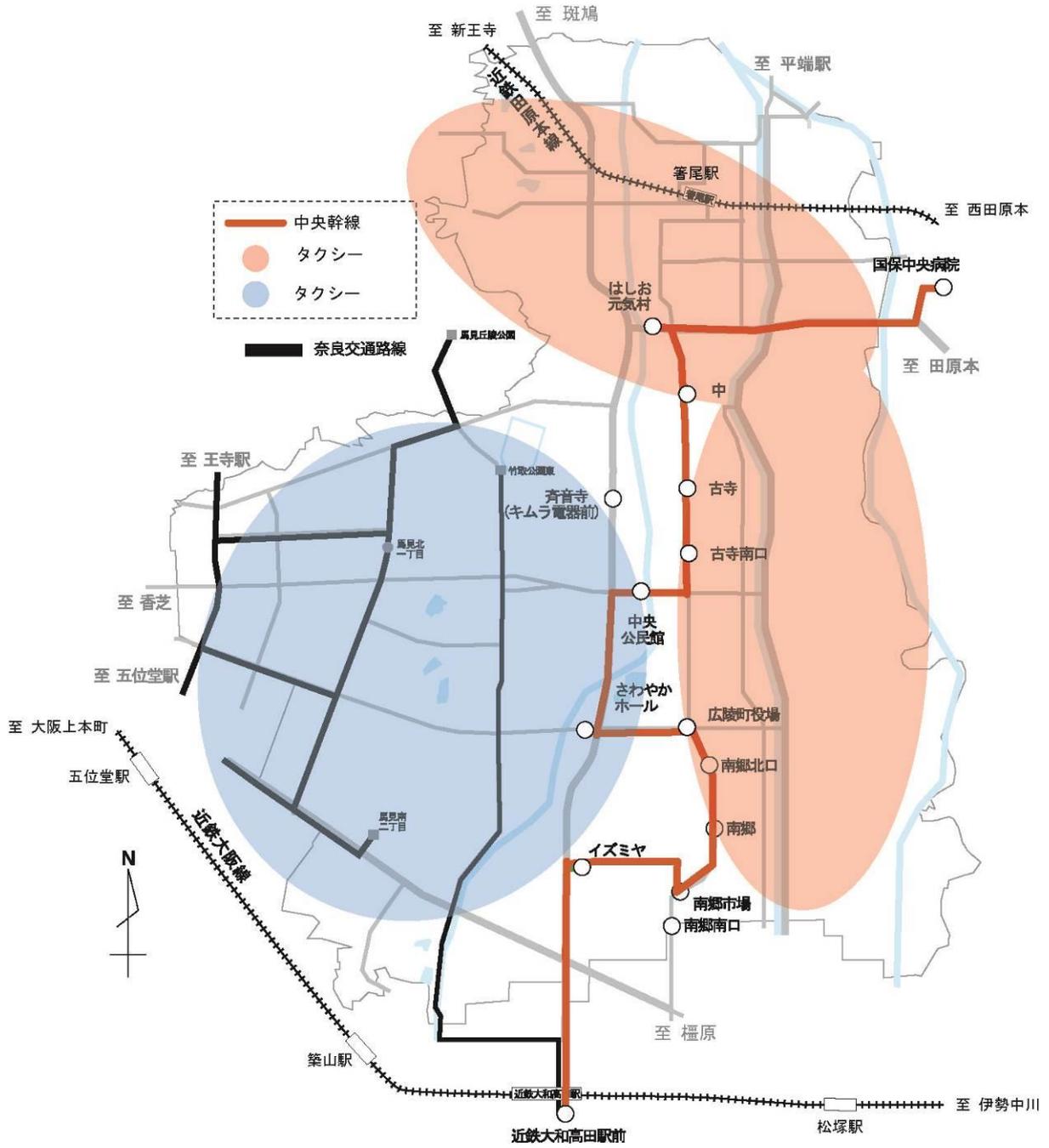
事項	条件等
対象者	運転免許をもっていない人、自動車を所有していない人、自動車を利用できない人
補助額	基本料金として500円
配布枚数	年間50枚程度（1月に2往復程度の利用）
利用の範囲	町内のみ

参考事例

□茨城県稲敷市（地域交通利用補助事業）

事項	条件等
対象者	下記のいずれかに該当する人 1.自動車運転免許証がない方 2.自動車を所有していない方 3.何らかの理由で自動車を利用できない方
補助額	1回乗車で最高700円を助成（最低300円は自己負担） 例) 1人乗車で運賃900円の場合…助成金額600円、利用者負担300円 1人乗車で運賃1500円の場合…助成金額700円、利用者負担800円 2人乗車で運賃1500円の場合…助成金額900円、利用者負担600円 2人乗車で運賃2100円の場合…助成金額1400円、利用者負担700円
配布枚数	月8枚で年度分全て（最大96枚）
利用の範囲	乗降場所のいずれかが市内であること

ルートB-3案



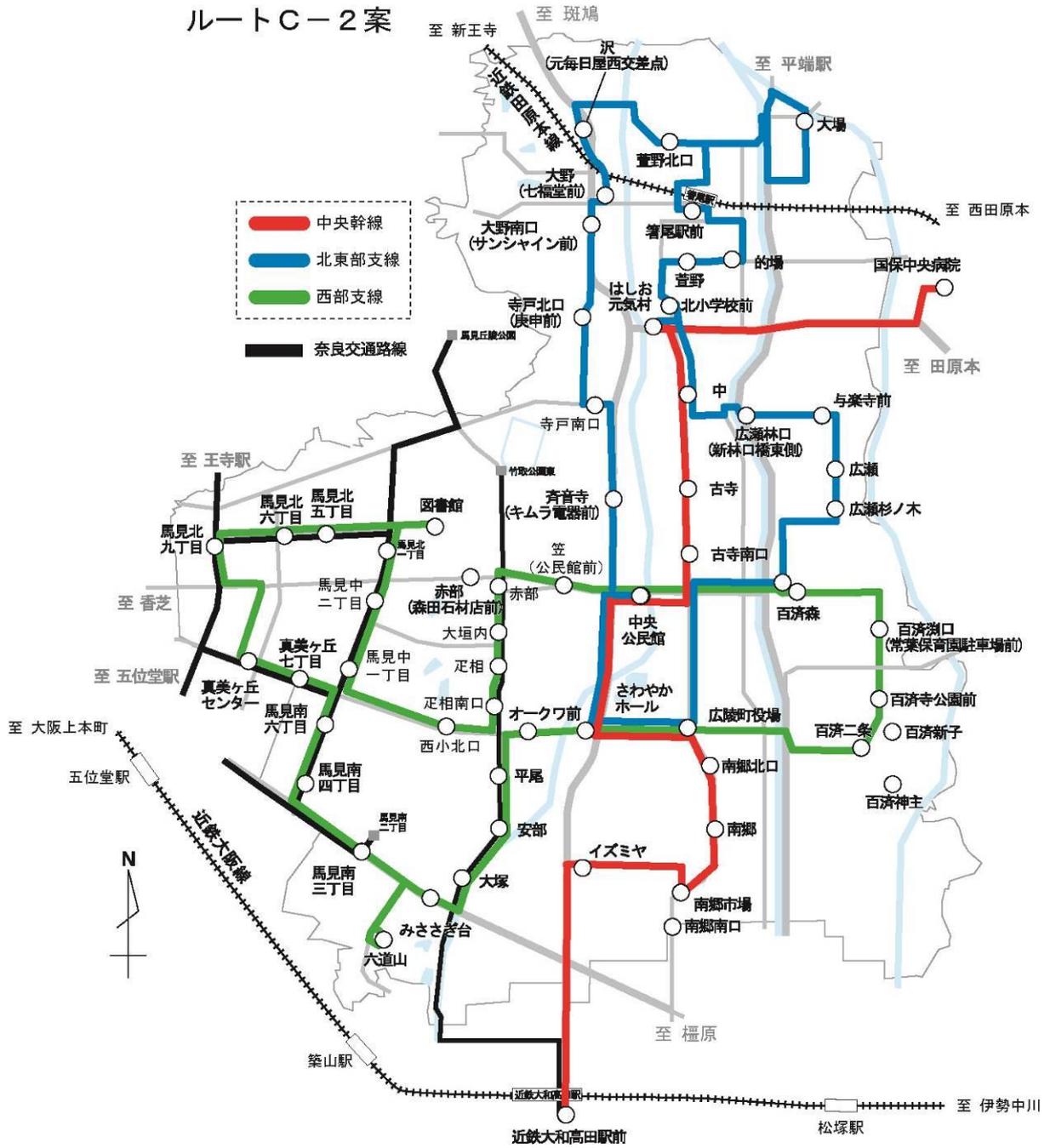
③ C-2案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その1）

概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○町内移動は、定時定路線の支線として運行します。（西部支線に百済地域を含める）</p> <p>○広陵町役場での乗り換えを考慮した運行ダイヤとします。</p>
----	---

■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線（幹線＋支線）
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7：30～18時台。
④運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎをしやすいするため、パターンダイヤ。 ・幹線は、広陵町役場で毎時00分発にしようとする、車両1台での運行では困難なため、当面は1時間半ごとの運行間隔とし、利用者が増加した段階で車両2台での運行とし、増便を検討。 ・支線は、広陵町役場を毎時00分（8時～17時程度）発のパターンダイヤとし、幹線及び支線間の乗り継ぎをやすく、利用者にとってわかりやすいダイヤに設定。このため、支線は45分から50分で循環するように路線長を調整。 ・幹線は1日7往復程度。 ・支線は、片方向3便（現況）が5便程度に増便。
⑤運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担を原則として、有料。 【幹線・支線】基本運賃は大人1乗車100円とし、各種割引を導入。 ・幹線と支線間の乗り継ぎは、1回に限り無料。
⑥車両	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】小型バス車両 1台 【支線】現行の車両を活用
⑦初期投資 （車両費等）	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】2,000万円（2,000万円×1台）（ポンチョクラス） 合計 2,000万円
⑧年間運営経費	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線・支線】3,000万円/年（1,000万円×3台） 合計 約3,000万円/年

ルートC-2案



④ C-3案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その2）

概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○町内移動は、定時定路線の支線として、運行します。（北東部支線に百済地域を含める）</p> <p>○広陵町役場での乗り換えを考慮した運行ダイヤとします。</p>
----	---

■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線（幹線＋支線）
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7：30～18時台。
④運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎをしやすくするため、パターンダイヤ。 ・幹線は、広陵町役場で毎時00分発にしようとする、車両1台での運行では困難なため、当面は1時間半ごとの運行間隔とし、利用者が増加した段階で車両2台での運行とし、増便を検討。 ・支線は、広陵町役場を毎時00分（8時～17時程度）発のパターンダイヤとし、幹線及び支線間の乗り継ぎをしやすく、利用者にとってわかりやすいダイヤに設定。このため、支線は45分から50分で循環するように路線長を調整。 ・幹線は1日7往復程度。 ・支線は、片方向3便（現況）が5便程度に増便。
⑤運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担を原則として、有料。 【幹線・支線】基本運賃は大人1乗車100円とし、各種割引を導入。 ・幹線と支線間の乗り継ぎは、1回に限り無料。
⑥車両	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】小型バス車両 1台 【支線】現行の車両を活用
⑦初期投資 （車両費等）	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線】2,000万円（2,000万円×1台）（ポンチョクラス） 合計 2,000万円
⑧年間運営経費	<ul style="list-style-type: none"> 【幹線・支線】3,000万円/年（1,000万円×3台） 合計 約3,000万円/年

(2) 案の比較

ルート案ごとの特徴は次の通りです。

	B-2 案 幹線+デマンド	B-3 案 幹線+タクシー券の配布	C-2 案 幹線+支線 (定時定路線)	C-3 案 幹線+支線 (定時定路線)
所要時間	・デマンドになるので、所要時間は短縮される。	・タクシー利用となるので、所要時間は短縮される。	支線は両路線ともに 50 分以内で循環。北東部：49 分 西部：49 分	北東部支線が 50 分を超える。 北東部：53 分 西部：43 分
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。 ・幹線と支線の乗継ぎ可能。 ・幹線の便数は、往復 12 便程度となり、現況よりも増便。(現況は片方向 3 便) 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。 ・幹線と支線の乗継ぎ可能。 ・幹線の便数は、往復 12 便程度となり、現況よりも増便。(現況は片方向 3 便) 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。 ・幹線と支線の乗継ぎ可能。 ・便数は増便。(幹線は往復 7 便程度、支線は片方向 3 便が 5 便程度に増便) 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。 ・幹線と支線の乗継ぎ可能。 ・便数は増便。(幹線は往復 7 便程度、支線は片方向 3 便が 5 便程度に増便)
初期投資	4,150 万円	4,000 万円	2,000 万円	2,000 万円
年間経費	約 5,280 万円/年	約 2,750 万円/年	約 3,000 万円/年	約 3,000 万円/年
メリット	・デマンドのため、実質的な便数は増加する。	・タクシーのため運行時間内なら利用時間に制限がない。	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間が 50 分以内のため、毎時 00 分でのパターンダイヤを組むことができる。 ・便数は現在よりも増える。 ・定時の運行となるため、計画的に利用しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西部地域（真美ヶ丘）から中央公民館、役場、さわやかホールへ行くときに、C-2 案と比較し迂回がない。 ・便数は現在よりも増える。 ・定時の運行となるため、計画的に利用しやすい。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドを利用するのに予約が必要。 ・デマンド利用者は事前の登録が必要。乗り合いのため、回り道になることもある。 ・デマンドの利用率がアップすると、車両を増やさないと対応できないため、経費が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを利用するのに予約が必要。 ・利用者の負担額は、タクシー利用のため高くなる。 ・タクシー利用者は、事前の登録及びタクシー券の申請が必要。 ・タクシー利用が増えるほど経費が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・西部地域（真美ヶ丘）から中央公民館、役場、さわやかホールへ行くときには、循環の回り方（右廻り、左廻り）によっては、百済地域まで運行するので迂回感がある。ただし、現行の東西線よりはかなりルート短縮している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間が 50 分を超えるため、毎 00 分でのパターンダイヤを組みにくい。 ・乗り継ぎがしにくくなる。
評価				

