平成２９年度　第４回　桜井市地域公共交通活性化再生協議会　次第

日時：平成３０年２月８日（木）　午後１時３０分から
場所：桜井市役所　本庁　第一委員会室

１．　開　会

２．　挨　拶　　会長　笹谷　清治

３．　議　事

１．地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について（報告）

資料１　事業評価実施細目に基づく事業評価記載様式
資料２　取組み・評価概要
資料３　近畿様式の事業評価シート

２．橿原市コミュニティバスにおける路線一部休止について

資料４　橿原市コミュニティバスにおける路線一部休止について

３．公共交通の今後のあり方について

資料５　公共交通の今後のあり方について
資料６　平成２９年度　桜井市公共交通路線図
資料７　公共交通活性化の目標（第２次桜井市地域公共交通総合連携計画より）
資料８　コミュニティバス・デマンドタクシーの経費・利用者について
資料９　多武峯線　乗降者数・運行経費
資料１０　初瀬・朝倉台線　乗降者数・運行経費
資料１１　循環路線　乗降者数・運行経費

別添1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

資料1

平成 30年 1月 30 日

協議会名： 桜井市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
奈良交通株式会社	系統名：桜井市コミュニティバス（多武峯線） 運行区間：桜井駅南口～談山神社 運行区間：平成28年10月～平成29年9月	【前回の事業評価結果】 ・平成27年6月から、2年間の実証運行となっている循環線についての運行結果を分析、29年度以降の運行のあり方を考える。 ・目標値に届かなかった初瀬・朝倉台線については、通院時の乗継改善を中心とした利便性の向上を図る。 【反映点】 平成29年6月にコミュニティバスの再編を行った。再編内容は以下の通り。 <路線の廃止> 北循環路線（利用者が少ないため） <増便> 西北部循環路線（平日3回運行→平日6回、土日3回運行） <ダイヤ改正> 南循環路線（通院時の乗り継ぎの利便性向上のため） <変更なし> 初瀬・朝倉台線 多武峯線	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	目標値である7.3名/便に対して、実績は7.1名/便であった。 目標値には届かなかったものの、前回の実績5.4名/便より大幅に利用者数は増えている。JR東海キャンペーンによる談山神社への大幅な観光客の増加が要因とみられる。	目標を達成できなかった2路線については、以下のような改善を考える。 <多武峯線> 観光客の増加による利用者数の増加が一時的なものにならないよう、このキャンペーンによる談山神社の知名度向上をきっかけとした観光と連携した利用啓発の取組みを検討する。 <初瀬・朝倉台線> ダイヤ改正により乗継が易しくなったことの地域住民への周知を徹底するとともに、現在の形以上に利便性の高いダイヤや路線の仕組みの検討を行う。 目標を達成した路線については、ニーズに合致した部分を分析し、さらなる需要の掘り起こしを図る。
奈良交通株式会社	系統名：桜井市コミュニティバス（初瀬・朝倉台線） 運行区間：桜井駅北口～吉隠柳口 運行期間：平成28年10月～平成29年9月		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	目標値である4.4名/便に対して、実績は3.0名/便であった。ダイヤ改正を行った平成29年6月以降の利用者数は、それ以前より僅かながら増加している。	
奈良交通株式会社	系統名：桜井市コミュニティバス（南循環線） 運行区間：桜井駅南口～済生会中和病院 運行期間：平成28年10月～平成29年9月		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	目標値3.0名/便に対し、実績は5.7名/便であり、目標値を達成できた。	
奈良交通株式会社	系統名：桜井市コミュニティバス（西北部循環線） 運行区間：桜井駅南口～済生会中和病院 運行期間：平成28年10月～平成29年9月		A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	目標値3.0名/便に対し、実績は5.5名/便であり、目標値を達成できた。	
日の丸交通株式会社	系統名：桜井市デマンド型乗合タクシー 運行区間：上之郷地域～済生会中和病院 運行期間：平成28年10月～平成29年9月	【前回の事業評価結果】 さらなる利便性向上のため、ダイヤ等を利用者と協議しながら運営する 【反映点】 利用実態や住民の意見をふまえ、平成29年6月に運行時刻の変更および乗降地の追加を実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	利用者数1,804人で、事業開始当初（H22年度：1,793人）と比較すると高い利用率を保っており、一定の需要を満たしていると考えられる。	一定の評価は得られているので、更なる利便性の向上の為、ダイヤ等を利用者と協議しながら運営する。

桜井市地域公共交通活性化再生協議会

事業名：平成29年度地域内フィーダー系統

資料2

目的　計画　目標　（P）

＜計画＞桜井市生活交通確保維持改善計画

＜上位計画＞桜井市第5次総合計画、第2次桜井市地域公共交通総合連携計画

＜目的＞第2次桜井市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地域の解消、生活交通の確保を目的とする。コミュニティバスは、市内在住者の生活交通の確保、及び桜井市に来訪された方を対象とした観光路線としての役割を担っている。また、デマンド型乗合タクシーを運行している東部は、コミュニティバス小夫線が休止となった地域であり、代替路線として運行している。

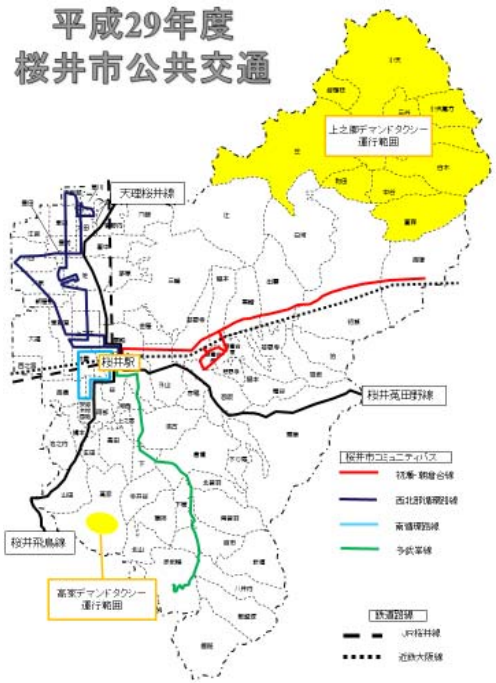
	初瀬・朝倉台線	循環線	多武峯線	デマンド(上之郷)
目標値（人/便）	4.4	3.0	7.3	5.7

具体的取り組み　（D）

H29年6月　再編（コミュバス）・利用者の少ない北部循環線を廃止し、西北部循環線を増便
・通院時の乗継利便性向上の為、南循環線のダイヤを改正
（デマンド）・運行時刻の変更および乗降地の追加

	運行区間	運行回数	運賃制度
コミュバス多武峯線	桜井駅～談山神社	平10/休8.5	距離運賃制
コミュバス初瀬・朝倉台線	桜井駅～吉隠	平9.5/休7	距離運賃制
コミュバス南循環線	桜井駅～済生会中和病院	毎日6	190円均一
コミュバス西北部循環線	桜井駅～市西北部	平6/休3	190円均一
デマンドタクシー	市東部～済生会中和病院	週3日 10回	500円均一

概要図・参考資料



【市の概要】
人口：57,993人（平成29年11月）
面積：98.91平方キロメートル
高齢化率：29.9%（平成29年11月）
系統数：4路線8系統

【運行回数】
コミュバス　1日平均9.5回
デマンド　週3日　計10回

【自治体負担額】
（コミュバス、デマンド合計）
平成25年度　34,681千円
平成26年度　33,796千円
平成27年度　48,750千円
平成28年度　52,580千円

【協議会等開催状況】
平成29年4月25日　　第1回協議会
平成29年6月28日　　第2回協議会
平成29年10月19日　第3回協議会

取組みに対する評価　（C）

コミュバス多武峯線は7.1人/便（目標7.3人/便）となり、目標達成には至らなかったが、前回実績5.4人/便よりも大幅に利用者数は増えている。コミュバス初瀬・朝倉台線は3.0人/便（目標4.4人/便）となり、目標値を下回っている。コミュバス西北部循環線は5.5人/便（目標3.0人/便）、南循環線は5.7人/便（目標3.0人/便）となり、目標値を達成できた。デマンド型乗合タクシーは年間利用者が1,804人（3.2人/便）となり、一定の評価をいただいている。

自己評価から得られた課題、対応　（A）

＜課題＞利用啓発、ニーズに合わせた路線形態の再編

＜対応＞観光と連携した利用啓発の取組み（多武峯線）、通院目的の利用啓発・さらに乗継利便性の高いダイヤや路線の再検討（初瀬・朝倉台線、南循環線）、ニーズに合致した部分を分析の上、更なる需要の掘り起こし（南循環線、西北部循環線）、ダイヤ等を利用者と協議しながら運営（デマンドタクシー）

アピールポイント、特に工夫した点など

平成26年度に策定した第2次桜井市地域公共交通総合連携計画のもと、交通空白地の解消や、より利便性の高い公共交通のネットワーク実現に向けてPDCAのサイクルを実施できている（平成27年6月に大規模なコミュニティバスのルート・ダイヤ再編を行い、二年間の実証運行の実績結果を受けて平成29年6月に新たに路線を再編した）。

※枠が足りない場合等適宜作成可、必要に応じて参考資料を添付願います。

資料３

近畿様式

桜井市地域公共交通活性化再生協議会

１．協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

【市の概要】

人口：57,993 人（平成 29 年 11 月）、面積：98.91 平方キロメートル、高齢化率：29.9%（平成 29 年 11 月）※人口は 2000 年の 63,112 人をピークに減少し続けている。20 代・30 代の若者の市外への転出が人口減少の主な要因。

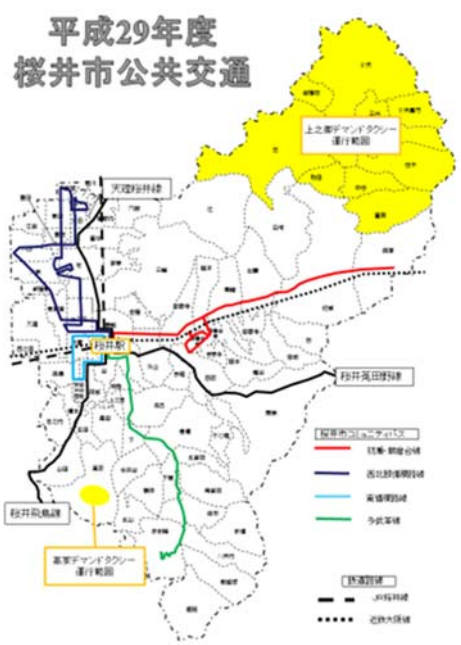
【公共交通の将来像】

◎交通空白地や交通不便地がなく、ニーズに応じた多様な手段で市民の移動が公共交通等により確保されている

◎生活路線としてだけでなく、来訪者の観光路線としても利用され、来訪者と地域住民の交流が生まれている

◎住民・企業参加の仕組みと持続可能な運行システムが確立されている

公共交通ネットワーク図



●鉄道

ＪＲ桜井線（巻向駅、三輪駅、桜井駅）

近鉄大阪線（大福駅、桜井駅、大和朝倉駅、長谷寺駅）

●桜井市コミュニティバス

初瀬・朝倉台線、循環路線（南循環、西北部循環）

多武峯線

●奈良交通路線バス

天理桜井線（天理市～桜井市）、桜井飛鳥線（桜井市～明日香村）、桜井菟田野線（桜井市～宇陀市）

●デマンド型乗合タクシー

上之郷デマンドタクシー

高家デマンドタクシー

山間部の上之郷地域・高家地域を運行。

２．計画の達成状況の評価に関する事項

【評価の考え方】持続可能な運行に向けて、ニーズが最も色濃く反映される「一便あたりの利用者数」を指標として設定し、運行実績を評価・分析。次年度の運行計画に反映する。

【各路線の評価指標】初瀬・朝倉台線 4.4 人/便、循環路線 4.0 人/便、多武峯線 7.3 人、上之郷デマンドタクシー5.7 人/便、高家デマンドタクシー2.9 人/便（平成 25 年度の実績値と、住民アンケート等より試算した交通潜在需要等より算出）

３．目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

（１） 取組経緯

◎「交通空白地や交通不便地がなく、ニーズに応じた多様な手段で市民の移動が公共交通等により確保されている」達成のために

・平成 27 年 6 月　公共交通再編（コミュニバス路線の再編、新規路線開設、高家デマンドタクシーの運行開始。これにより交通不便地解消）→・平成 29 年 6 月　公共交通再編（2 年間の実証運行結果を踏まえ、利用者少の路線を統廃合、ダイヤを改正）

◎「生活路線としてだけでなく、来訪者の観光路線としても利用され、来訪者と地域住民の交流が生まれている」達成のために

・インバウンド向け周遊企画切符を配布（H28.9～H29.9）

（２） 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
桜井市コミュニティバス	桜井市・奈良交通	平成 17 年度～	フ	三路線運行・奈良交通に業務委託
上之郷デマンドタクシー	桜井市・日の丸交通	平成 22 年度～	フ	市東部の山間部・上之郷地域限定で運行、日の丸交通に業務委託

【種別】幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
奈良交通路線バス	奈良交通		奈良交通独自で運行。3 路線。経費のうち県と国の補助金と運賃収入を除いた赤字分を関係市村で負担している。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
高家デマンドタクシー	桜井市・日の丸交通	平成 27 年度～	市南西部の山間部・高家地域限定で運行、日の丸交通に業務委託
インバウンド向け周遊企画切符配布	桜井市	H28.9～H29.9	市内を運行しているバスが 1 日乗り放題になるインバウンド向け周遊切符を観光案内施設等で無料配付することで利用振興を図る。

４．具体的取組に対する評価

多武峯線…目標値 7.3 名/便、実績 7.1 名/便

前回の実績値 5.4 名/便より大幅に利用者数は増加している。

ＪＲ東海のキャンペーンによる談山神社への大幅な観光客の増加が要因とみられる。

循環路線…目標値 3.0 名/便、実績 5.7 名/便（南循環）、5.5 名/便（西北部循環）

目標値を達成。

初瀬・朝倉台線…目標値 4.4 名/便、実績 3.0 名

ダイヤ改正を行った平成 29 年 6 月以降の利用者数はそれ以前より微増。

上之郷デマンドタクシー…目標値 5.7 名/便、実績 3.2 名/便

利用者数は 1,804 人（事業開始の H22 年度：1,793 人）

一定の評価は得られていると考えられる。

５．自己評価から得られた課題と対応方針

課　　題	課題への対応方針
多武峯線：**観光路線としての強化** ＪＲ東海のキャンペーンにより、観光資源としての談山神社の持つ誘客力が把握できた	このキャンペーンによって増加した観光客数が一時的なものとならないよう、**談山神社**・さらに沿線の**聖林寺**への**観光と連携した利用啓発**の取組みを検討
初瀬・朝倉台線：**住民への周知不足の解消・更なる利便性の向上** ダイヤ改正により通院乗継の利便性が向上したことの住民への周知不足が考えられる	・住民に対する病院への乗継についての周知を徹底 ・現在以上に利便性の高いダイヤの仕組みや路線の検討

桜井市地域公共交通活性化再生協議会

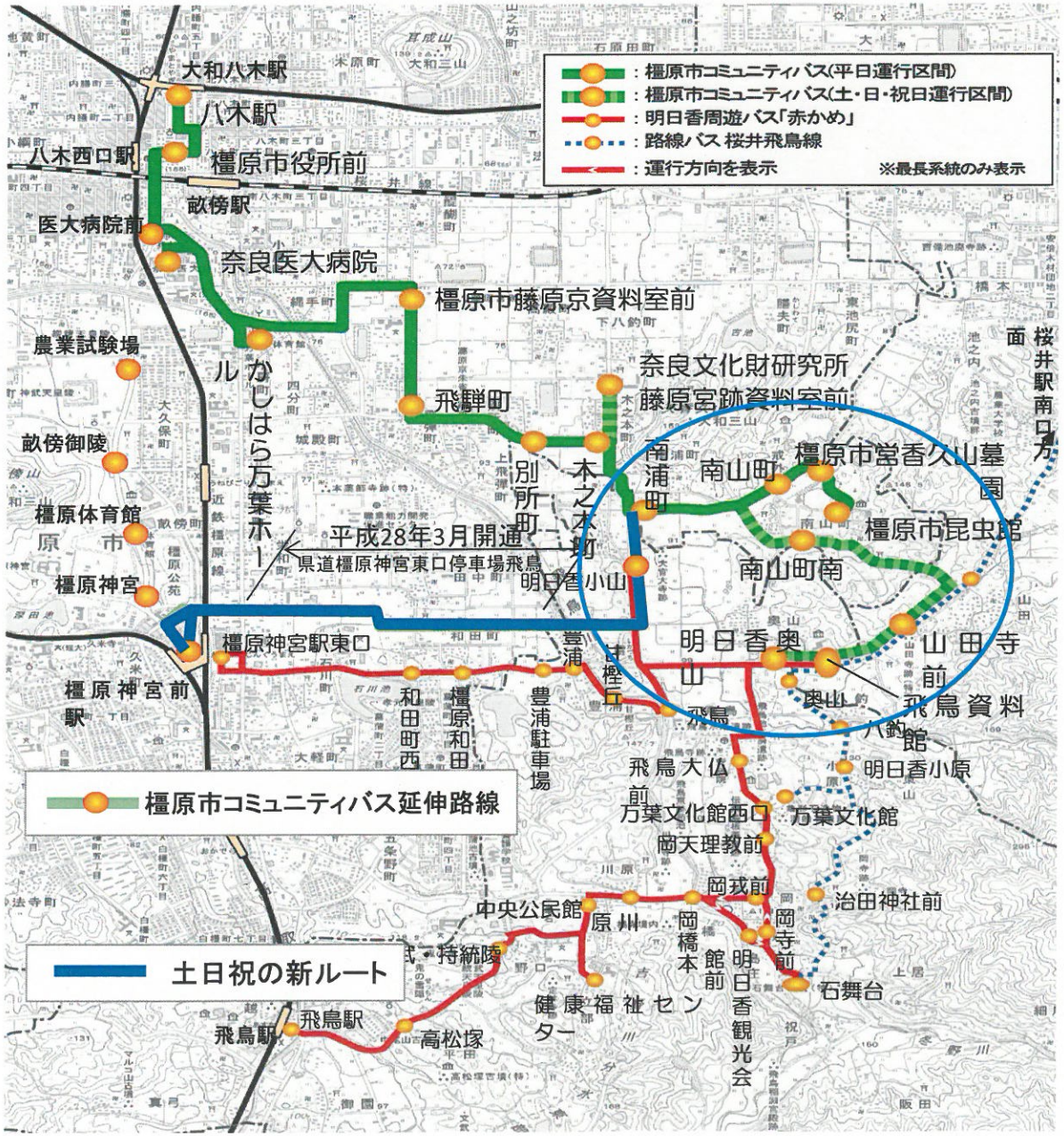
1．直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
サービス内容の検討の際には、運行結果の分析に加えて、膝詰めでのインタビューやワークショップを実施することにより、潜在需要の把握・住民等の参加意識の醸成等に繋げることが考えられる。	バス路線沿線の住民との対話や、バス利用者へのインタビューを実施し、潜在需要の把握・住民等の参加意識の醸成に努めた。	H29 年 10 月に、公共交通の利用啓発キャンペーンとして地域の祭において、啓発を行い、利用状況や意識調査を実施した。今後はこういった取組みについても広げていきたい。

2．アピールポイント、特に工夫した点など

平成２６年度に策定した第２次桜井市地域公共交通総合連携計画のもと、交通空白地の解消や、より利便性の高い公共交通のネットワーク実現に向けてＰＤＣＡのサイクルを実施できている（平成２７年６月に大規模なコミュニティバスのルート・ダイヤ再編を行い、二年間の実証運行の実績結果を受けて平成２９年６月に新たに路線を再編した）。今後もこのサイクルを繰り返し、公共交通の将来像実現に取り組んでいきたい。

資料4



橿原市コミュニティバス運行経路の見直しについて

・平成３０年４月から運行経路の一部を見直します。

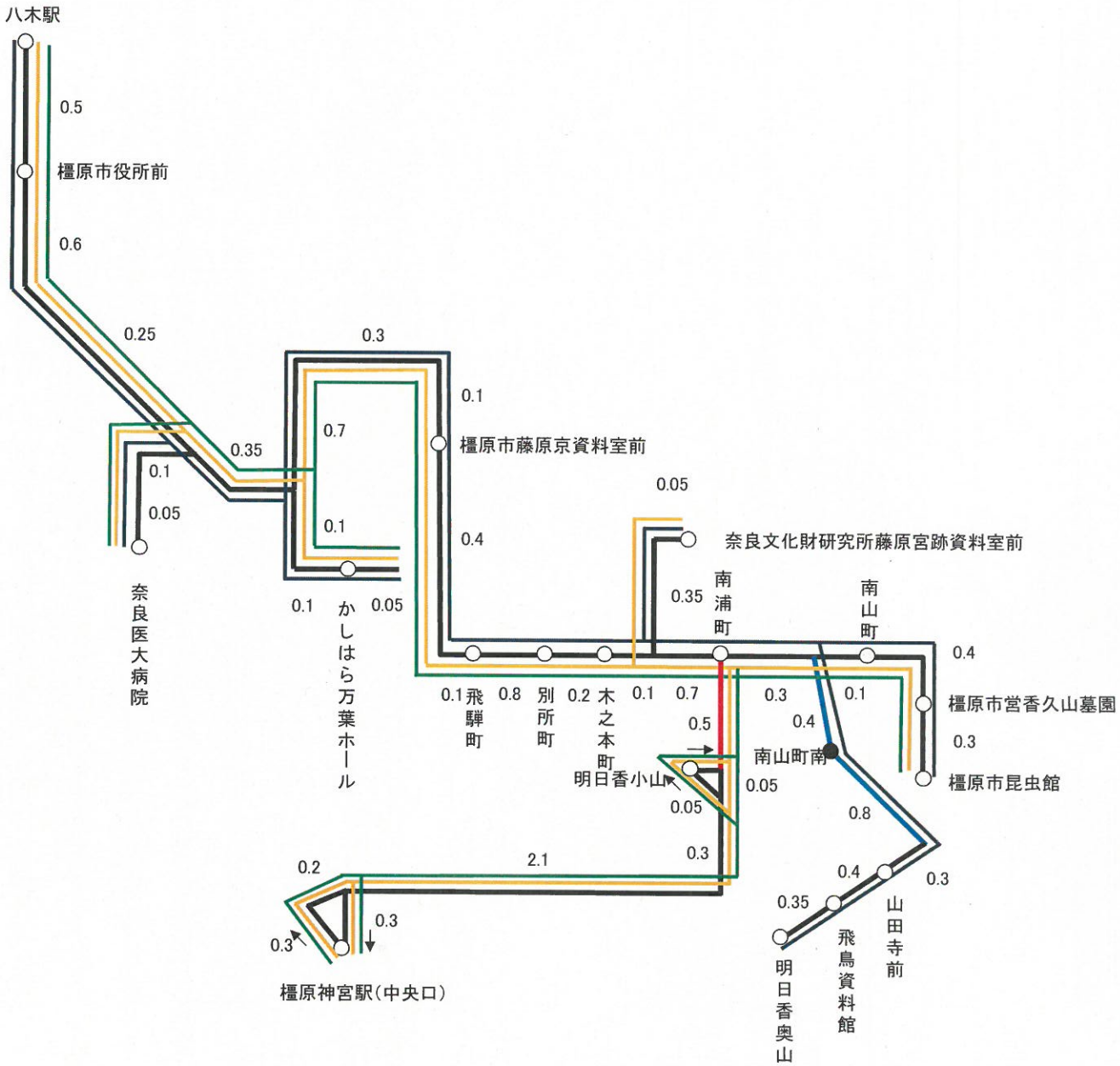
・現行土日祝に運行している（青〇で囲まれた）昆虫館―明日香奥山（緑の破線）を取り止めます。

・土日祝日に青色ルートを運行し橿原神宮前駅からも墓苑、昆虫館へのアクセスできます。

・運賃はこれまで通り。新規経路による運行回数は八木駅から５回、橿原神宮前駅から４回。

橿原市地域公共交通会議
事務局　：　橿原市　生活交通課
TEL　　：　0744-47-3549

運行路線略図および運行系統略図



凡　例

認可申請路線

既認可路線

休止届出路線

既設停留所

廃止停留所

運行系統

(新設系統)

八木駅～奈良文化財研究所藤原宮跡資料室前～橿原市昆虫館～橿原神宮駅(中央口)

(新設系統)

八木駅→橿原市昆虫館→橿原神宮駅(中央口)

(休止系統)

八木駅～奈良文化財研究所藤原宮跡資料室前～橿原市昆虫館～明日香奥山

数字は区間キロ程(km)

資料５

公共交通の今後のあり方について

＜経過＞

平成１５年　路線バスの休止申し入れ
平成１７年　桜井市コミュニティバスの実証運行開始
平成１９年　スクールバス運行開始
平成２１年　桜井市地域公共交通総合連携計画策定
平成２２年　桜井市デマンド型乗合タクシー運行開始
平成２６年　第二次桜井市地域交通総合連携計画策定
平成２７年　コミュニティバスの大幅なルート・ダイヤ再編
　　高家デマンド型乗合タクシー運行開始⇒交通不便地の解消
平成２９年　二年間の実証運行実績結果を受けて新たに路線を再編

＜現在の桜井市公共交通の概要＞（資料６）

・ コミュニティバス・・・初瀬朝倉台線、多武峯線、循環路線（南、西北部）
・ デマンド型乗合タクシー・・・上之郷地域・高家地域から駅や病院等へのデマンド運行
・ 路線バス（奈良交通）・・・桜井飛鳥線、天理桜井線、桜井菟田野線（赤字分を市で補填）
・ 鉄道路線・・・近鉄大阪線、ＪＲ桜井線

＜公共交通活性化の目標＞

第２次桜井市地域公共交通総合連携計画より（資料７）

① 交通空白地域における公共交通等による移動の確保
② 近隣市町村と連携した効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編
③ 来訪者の観光利用にも便利な回遊路線の設定と情報提供
④ モビリティ・マネジメントの推進＝車から公共交通への利用転換
⑤ 持続可能な運行システムや住民・企業参加のしくみづくり

＜現状＞

① 経費・利用者数について（資料８）
　コミュニティバスの経費は年々増加しており、特に平成２７年度の再編によ

り、大幅に経費が増加した。利用者数については、平成２８年度は前年度よりも僅かながら増加している（平成２７年度の再編によって増加したと考えられる。）が、全体としては減少傾向にあり、現在の路線体系のままでは運行の持続が難しいと考えられる。

また、議会（第４回定例会）の一般質問でも、公共交通を維持するために解消しなければならない課題が山積している中で、市の持続可能な公共交通の実現のため、絶えず運行状況を確認し経費の削減に努めること、そして自治体バスや自主運行バスなどの様々な手法を含めた効果的かつ効率的な路線への見直しを求められている。

平成２６年度に第二次桜井市地域交通総合連携計画が策定され、路線の再編を二度経て市の交通不便地は解消された。しかしながら、持続可能な・効果的かつ効率的な運行システム実現のため、再び見直しをはかっていく必要があり、協議会でご議論いただきたい。

② 各路線について

【多武峯線】（資料９）

・平成２２年度より運行、小中学生に通学利用されている。

・利用者のうち、談山神社（もしくは多武峯からのハイキング）観光目的が多い。

・年々利用者は減少傾向ではあるが、特に今年は利用者が増加すると見込まれる。

平成 27 補助年度実績（平成 26 年 10 月から平成 27 年 9 月）…6.3 名/便
平成 28 補助年度実績（平成 27 年 10 月から平成 28 年 9 月）…5.4 名/便
平成 29 補助年度実績（平成 28 年 10 月から平成 29 年 9 月）…**7.1 名/便**
（地域公共交通確保維持改善事業　事業評価）

これは、ＪＲ東海のキャンペーンにより、観光客が大幅に増加したためと考えられる。

【初瀬朝倉台線】（資料１０）

・平成２７年に桜井初瀬線・朝倉台線を廃統合し、大幅に経費は削減されたが、利用者数・運賃収入も減少。

・運行パターンは、１．朝倉台進入便、２．吉隠延伸便、３．朝倉台進入・吉隠延伸便、の３つ。

・中学校への通学に利用されている。

・通院目的等に配慮し、乗継しやすいよう、平成 29 年 6 月に南循環線のダイヤを改正した。

・鉄道路線と平行しているためか、観光地である長谷寺への観光利用は少ない。

【循環路線】（資料１１）

・平成２７年６月より、北部循環線、西北部循環線、南循環線の３つを運行。

・北部循環線の利用者が少なかったため、平成２９年６月より西北部と統合。（西北部を増便。）乗継利便性向上のため、ダイヤを改正。（南循環線、西北部循環線。）

・フィーダー補助事業評価でも目標値を達成している。

・西北部循環線は、主に「イオン桜井店」「纏向県営住宅」のご利用が多い。

・南循環線は、主に「済生会中和病院」「安部文殊院」のご利用が多い。

・西北部循環線については、一部狭隘な道路を通行しており、また狭隘な道路の多い地域からのニーズの声も大きい為、路線や車両の大きさを検討する必要がある。

【デマンドタクシー】（資料８）

・上之郷デマンドタクシーについては、年度によって増減はあるものの、運行当初からの人口の減少にも関わらず、一定のご利用をいただいている。

・高家デマンドタクシーについては、平成 27 年度から 2 年間の実証運行として運行が再開され、平成 29 年度からも続けて運行している。利用者数については増えているものの少なく、地域の移動のニーズに合致しているのか、検討する必要がある。

＜課題＞

① 公共交通の見直しについて

持続可能な公共交通のため、どのようにして利便性と経費の削減のバランスをとっていくかが課題である。交通不便地は解消されているので、現在の交通ネットワークを縮小することなく、地域のニーズに合致した多様な運行形態の検討を含め、より効率的な公共交通を考えていく必要がある。

② 観光路線としてのコミュニティバスについて

桜井市は第５次総合計画において、市の将来都市像として「観光・産業創造都市」を目指している。また、公共交通活性化の目標においても、「来

訪者の観光利用にも便利な回遊路線の設定と情報提供」がうたわれており、公共交通は市内の観光地へ向けての観光路線としての役割を担っていかなければならない。特に今年度は多武峯線の持つ観光需要が顕著に現れた。市の将来像実現のため、またそれに付随して見込める利用者数増のため、さらなる啓発や情報提供等を行う必要がある。

③ 広域路線バスの利用啓発について

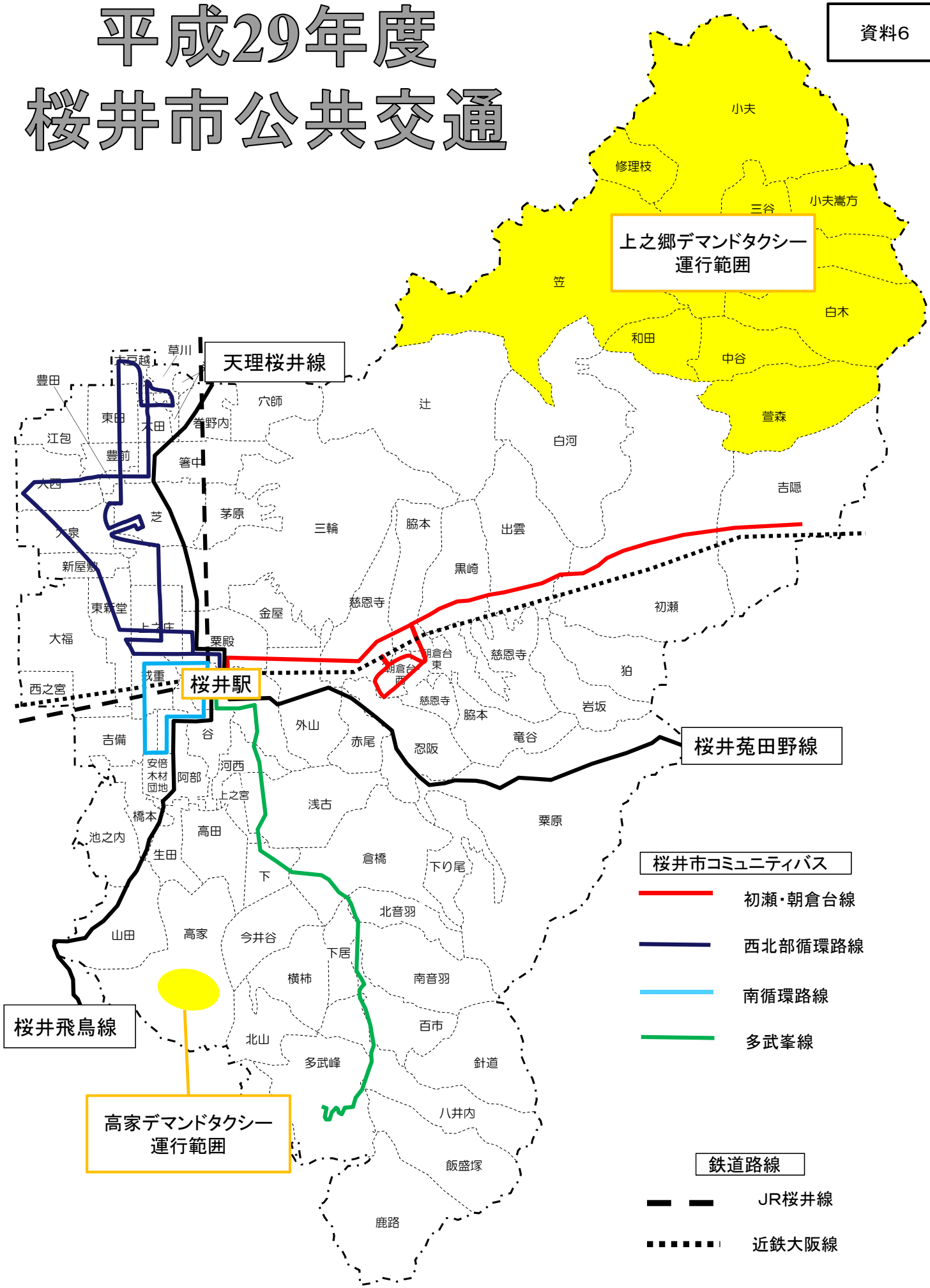
広域路線バスについても、年々利用者が減少している中で、より効率的で持続可能な運行を目指す必要がある。

県の協議会の路線別検討会議で検討が続けられているが、市の協議会においても、利用者増のため、利用啓発の方策について議論いただきたい。

さらには、運行の効率化のため、路線や運行形態の見直しについても、将来的に検討を視野に入れる必要がある。

資料6

平成29年度
桜井市公共交通



資料７

出典：第二次桜井市地域公共交通総合連携計画

５－３．方針の方向性

１）計画のねらい

本計画を検討するにあたってのねらいは、次のように考えます。

- ニーズに応じた多様な手段による移動の確保を図ります。
- 公共交通は市民・企業の参画と協働のもと、利便性の高いサービスを図ります。
- 全体として持続可能となるようにシステムを構築し、PDCA サイクルにより継続的に改善していきます。

２）公共交通活性化の目標

本計画における公共交通活性化の目標は、次のように設定します。

＜公共交通活性化の目標＞

①交通空白地域における公共交通等による移動の確保

②近隣市町村と連携した効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編

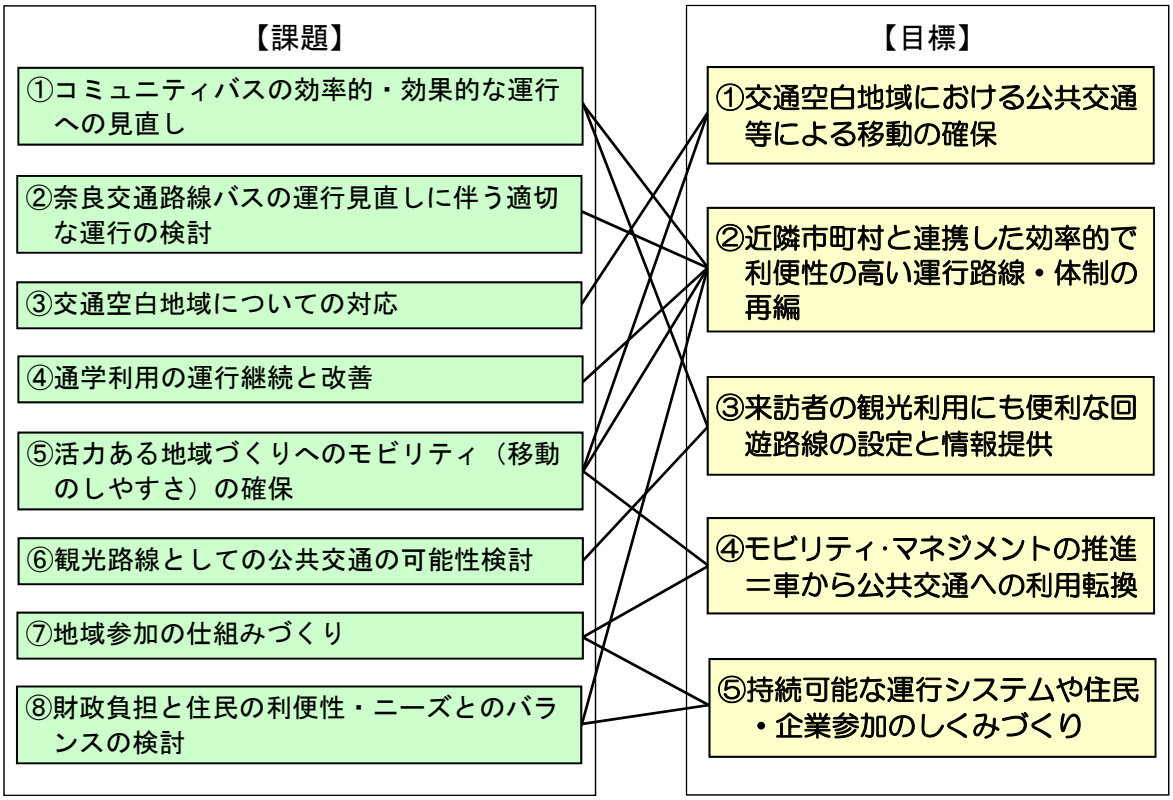
③来訪者の観光利用にも便利な回遊路線の設定と情報提供

④モビリティ・マネジメントの推進＝車から公共交通への利用転換

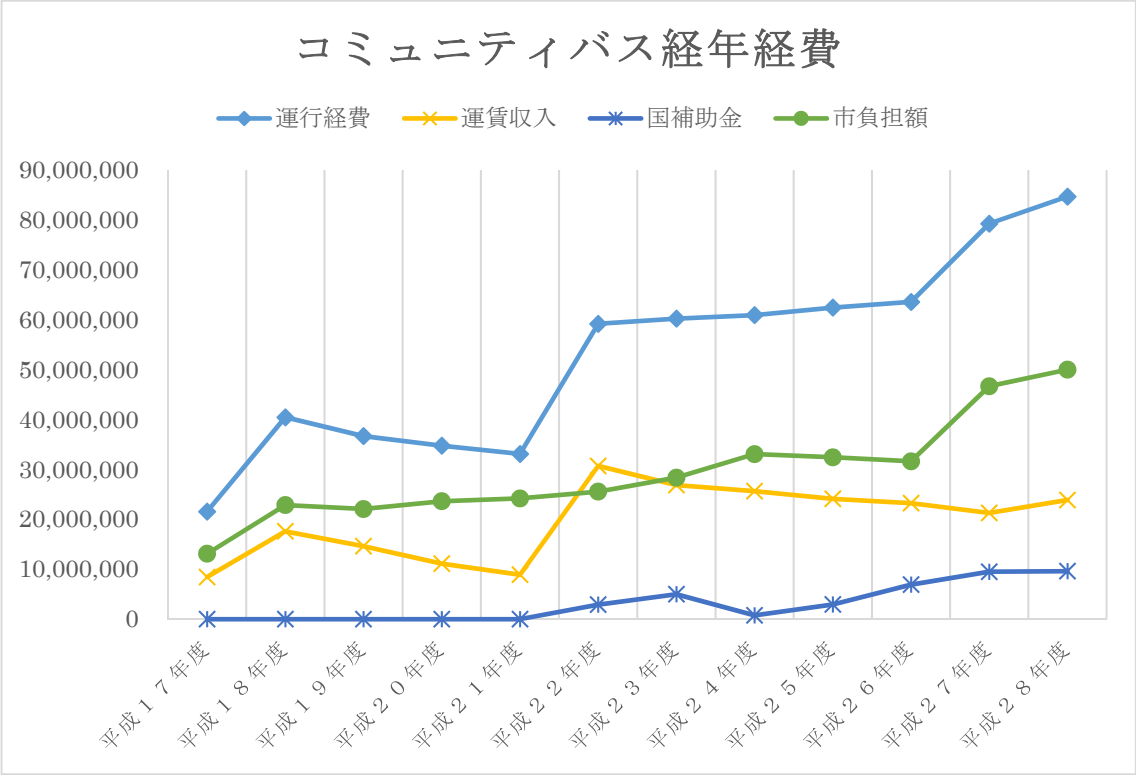
⑤持続可能な運行システムや住民・企業参加のしくみづくり

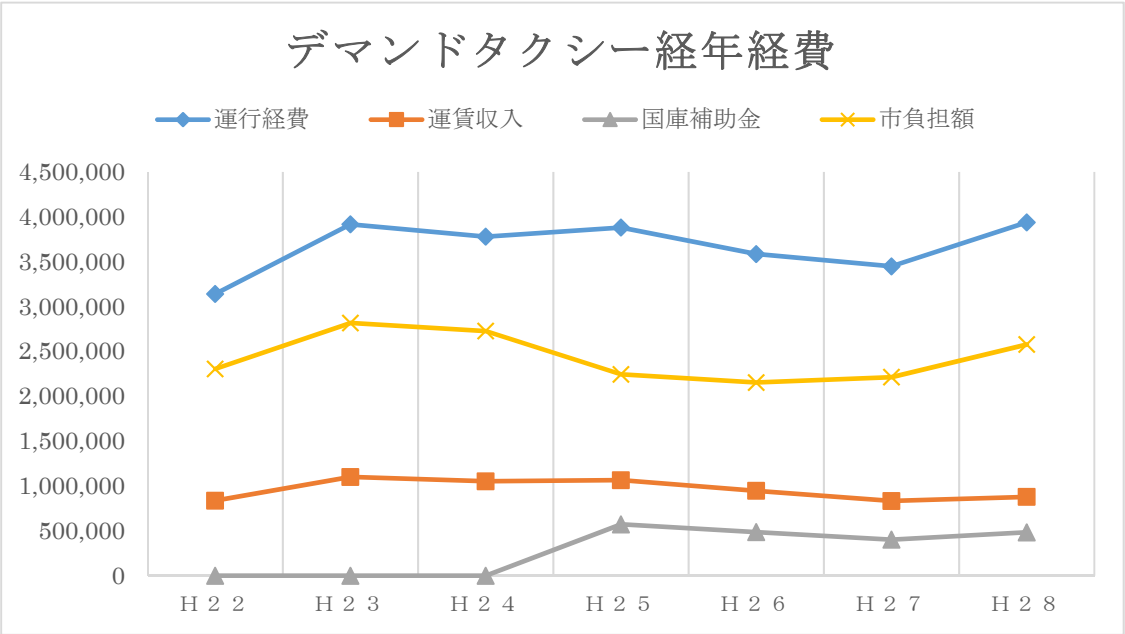
●課題と目標の相関関係

前述の課題と上記目標との相関関係は、次のとおりです。



資料８


コミュニティバス経年経費
運行経費
運賃収入
国補助金
市負担額
90,000,000
80,000,000
70,000,000
60,000,000
50,000,000
40,000,000
30,000,000
20,000,000
10,000,000
0
平成１７年度
平成１８年度
平成１９年度
平成２０年度
平成２１年度
平成２２年度
平成２３年度
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


デマンドタクシー経年経費
運行経費
運賃収入
国庫補助金
市負担額
4,500,000
4,000,000
3,500,000
3,000,000
2,500,000
2,000,000
1,500,000
1,000,000
500,000
0
Ｈ２２
Ｈ２３
Ｈ２４
Ｈ２５
Ｈ２６
Ｈ２７
Ｈ２８

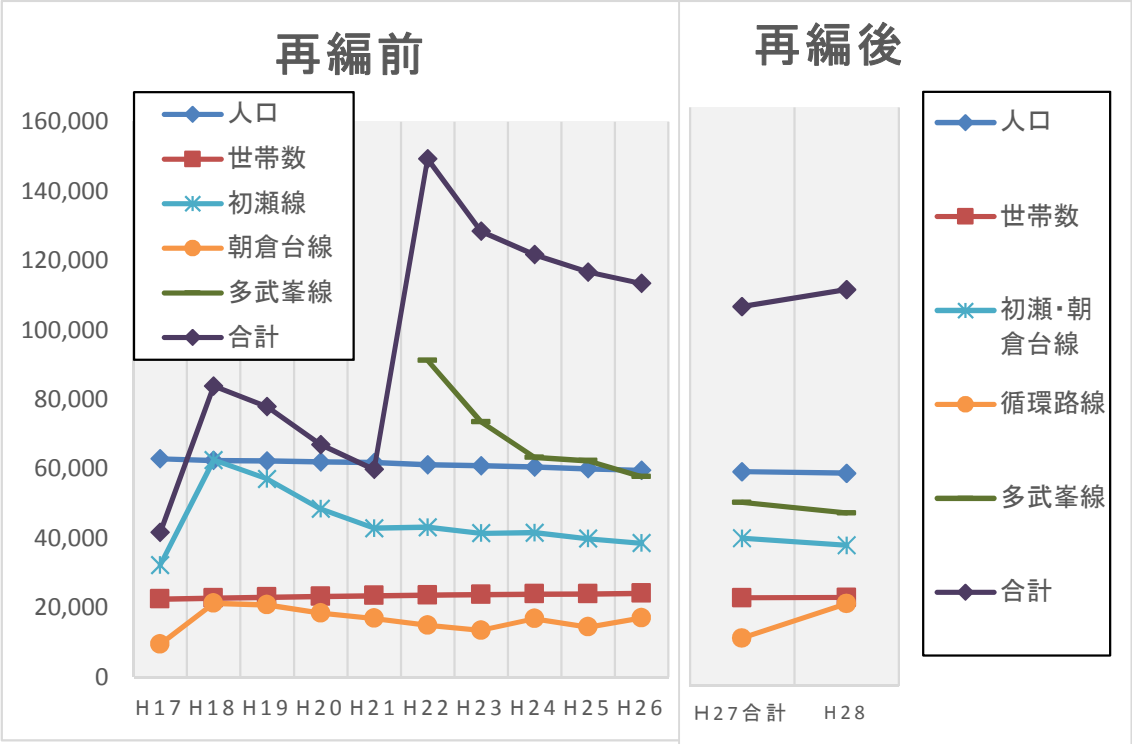
桜井市の人口変化とコミュニティバス乗降数変化の比較

年度	人口	世帯数	輸送量			
			初瀬線	朝倉台線	多武峯線	合計
H17	62,876	22,465	32,243	9,466		41,709
H18	62,408	22746	62,567	21,266		83,833
H19	62,246	23,023	57,106	20,807		77,913
H20	61,991	23,222	48,477	18,484		66,961
H21	61,799	23,484	42,901	16,937		59,838
H22	61,187	23,569	43,166	14,938	91,200	149,304
H23	60,867	23,753	41,488	13,462	73,491	128,441
H24	60,501	23,969	41,596	16,861	63,256	121,713
H25	60,016	23,969	39,905	14,449	62,322	116,676
H26	59,601	24,126	38,634	17,061	57,712	113,407
H27.～5月	59,316	24,389	5,620	2,882	9,633	18,135
H27.6 再編			初瀬線・朝倉台線	循環路線	多武峯線	合計
H27.6月～	59,316	24,389	32,411	13,282	41,172	86,865
H27合計	59,316	24,389	40,913	13,282	50,805	105,000
H28	58,889	24,532	38,968	22,799	47,900	109,667

合計
105,000

※人口、世帯数は前年度3月30日の数値

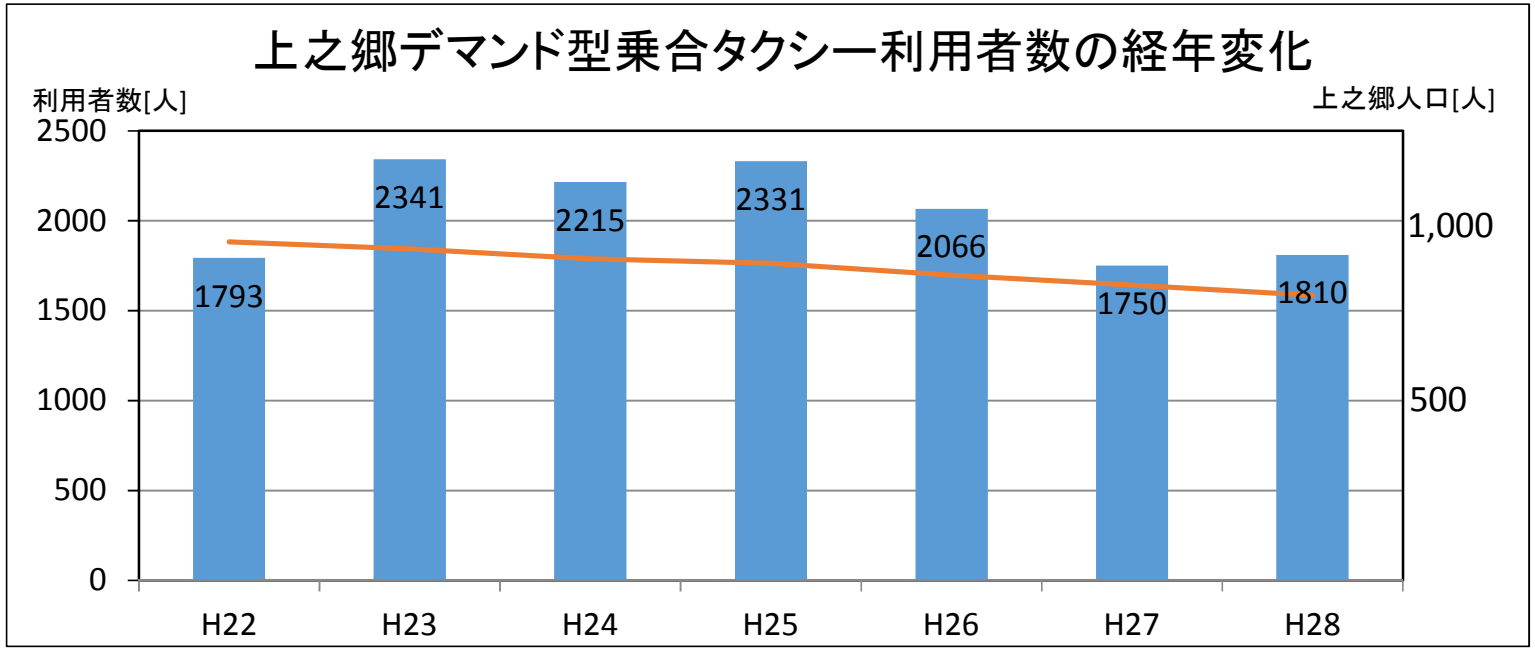
※H27合計の初瀬朝倉台線の輸送者数は、H27年6月までの初瀬線・朝倉台線と、H27年6月からの初瀬朝倉台線の合計



※平成17年コミュニティバスは10月から半年間の運行

上之郷デマンドタクシー利用者数の経年変化

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
利用者数	1,793	2,341	2,215	2,331	2,066	1,750	1,810
上之郷人口	941	922	894	882	849	821	793

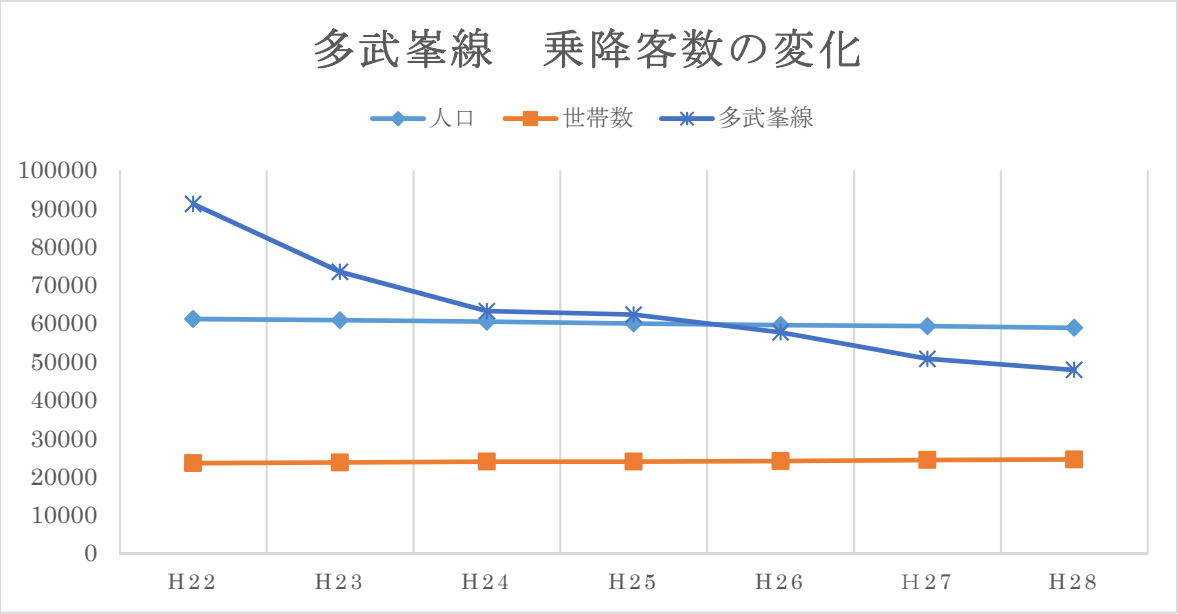


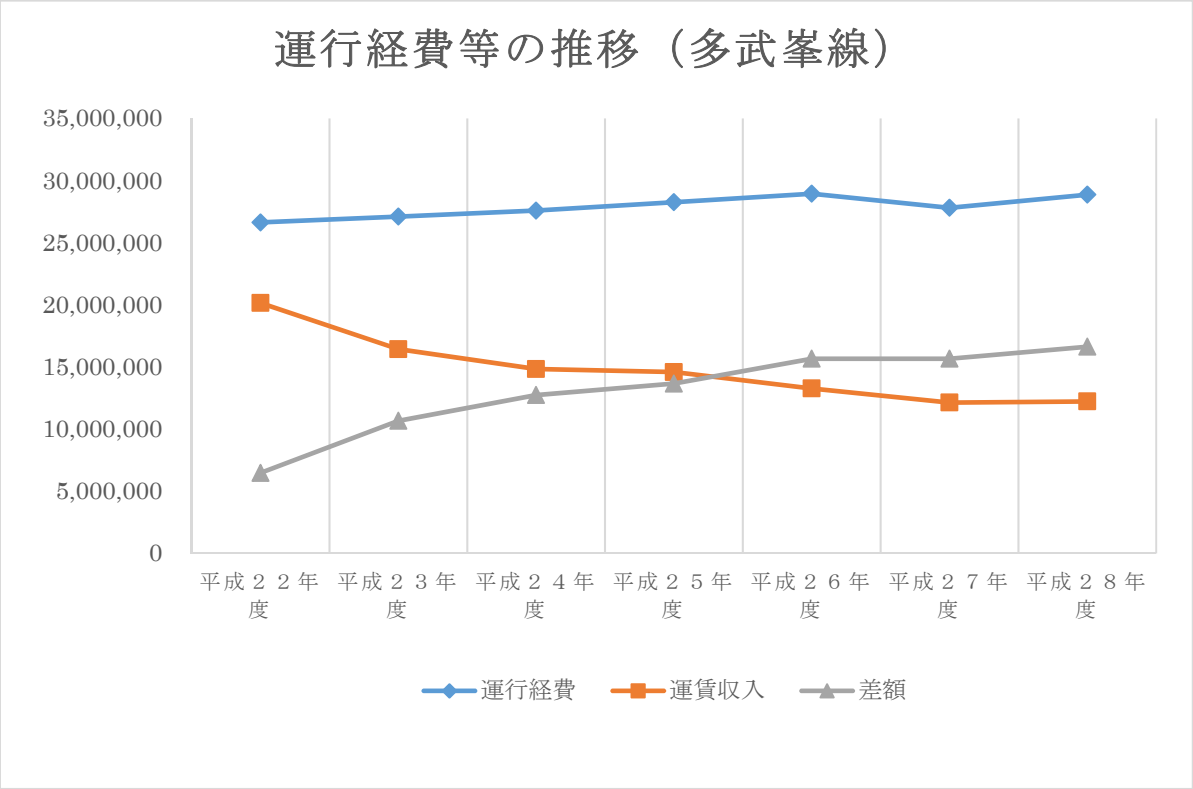
※高家デマンドタクシー利用者数

	H27	H28
利用者数	87	96
人口	146	142

資料９

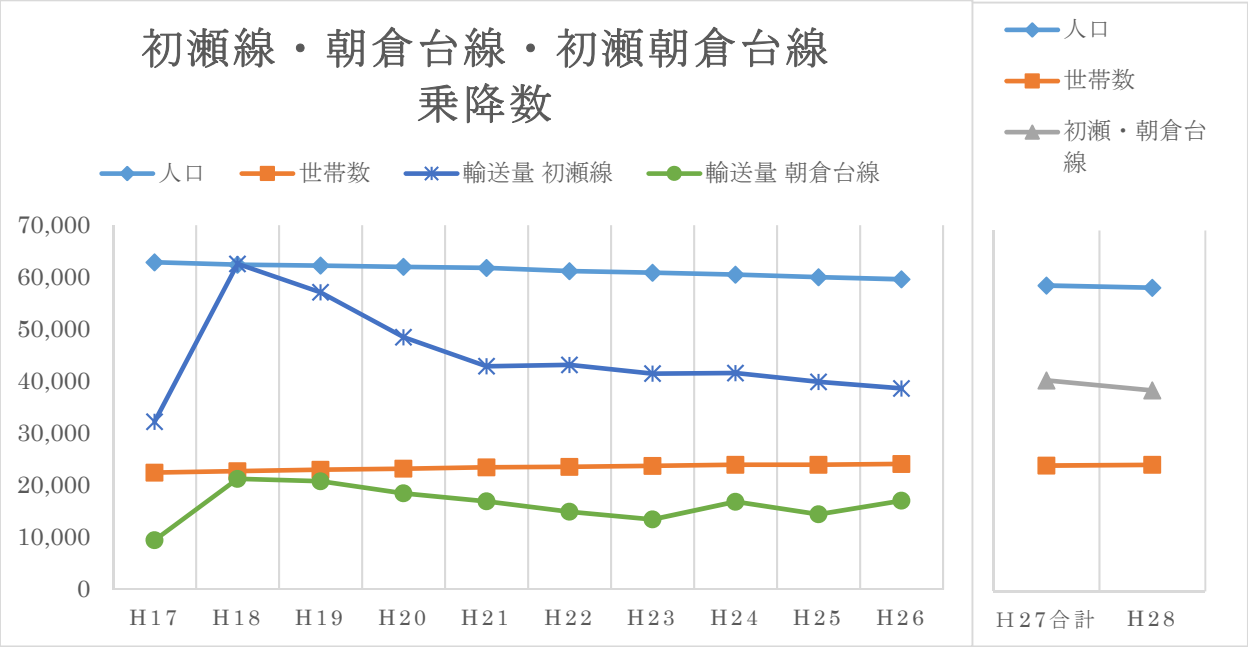
【多武峯線】


多武峯線　乗降客数の変化
人口
世帯数
多武峯線
100000
90000
80000
70000
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0
H22
H23
H24
H25
H26
H27
H28

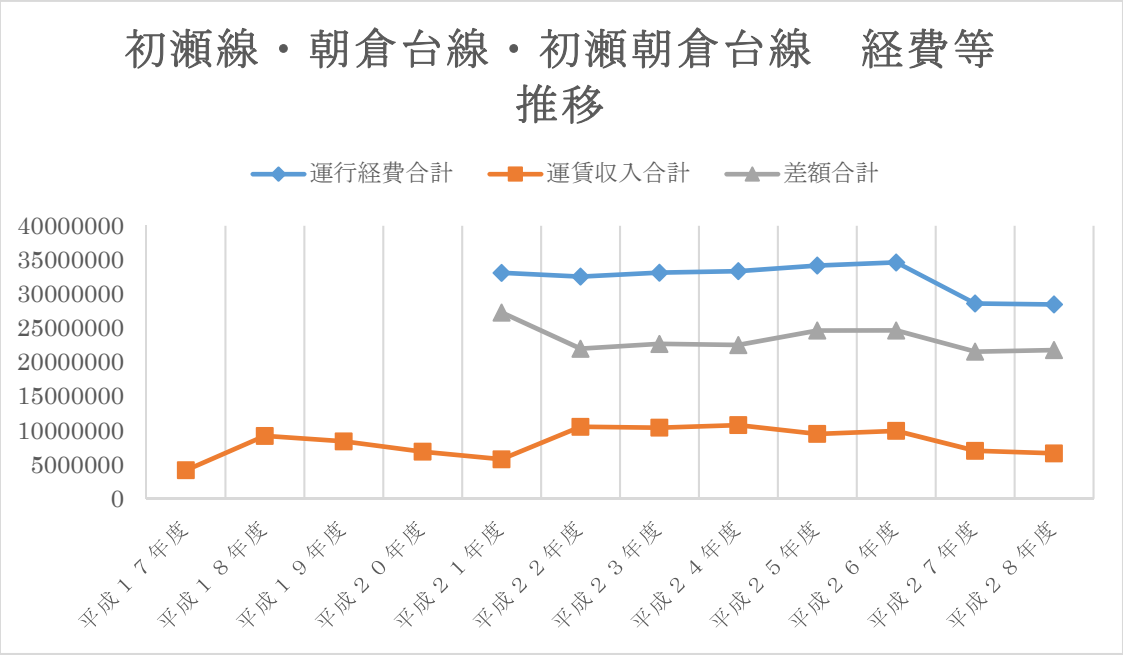

運行経費等の推移（多武峯線）
35,000,000
30,000,000
25,000,000
20,000,000
15,000,000
10,000,000
5,000,000
0
平成２２年度
平成２３年度
平成２４年度
平成２５年度
平成２６年度
平成２７年度
平成２８年度
運行経費
運賃収入
差額

資料１０

【初瀬・朝倉台線】



※平成 27 年度は、6 月までの初瀬線と朝倉台線の乗降者数と、6 月からの初瀬朝倉台線の合計



※平成 17 年～26 年度は初瀬線・朝倉台線の合計
平成 27 年度は 6 月までの初瀬線・朝倉台線と、6 月からの初瀬・朝倉台線を合計
平成 28 年度は初瀬・朝倉台線

資料11

循環路線　利用者数・経費等

年度	人口	世帯	循環路線	北	南	西北部
平成27年度、6月～	59,316	24,389	13,282	4,095	6,633	2,554
平成28年度	58,889	24,532	22,799	6,102	12,778	3,919
平成29年度、～11月	57,993	24,643	15,481	977	7,676	6,828

↑6月まで

年度	運行経費	運賃収入			
	循環線全体	北循環線	南循環線	西北部循環線	合計
平成２７年度、6月～	22,831,200	634,987	1,044,714	428,884	2,108,585
平成２８年度	27,349,920	987,727	2,553,115	666,073	4,206,915
平成29年度	31,223,880	153,280	1,260,916	1,120,561	2,534,757

↑見積　↑6月まで　↑平成29年11月まで

年度	北	南	西北部
平成27補助年度（H27.6～9）	2.0名/便	3.5名/便	4.0名/便
平成28補助年度（H27.10～H28.9	2.8名/便	4.2名/便	4.0名/便
平成29補助年度（H28.10～H29.9	2.6名/便	5.7名/便	5.5名/便

↑6月まで