

平成30年度 第1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5月21日（月） 午後2時から

場所：桜井市役所 3階 第一会議室

1. 開 会

2. 挨拶 会長 笹谷 清治

3. 議 事

1. 平成29年度の事業報告について

- ・資料1 平成29年度事業報告について
- ・資料2 コミュニティバス利用者実績について
- ・資料3 予約型乗合タクシー利用者実績について

2. 桜井市公共交通運行実施計画の一部改定について

- ・資料4 桜井市公共交通運行実施計画の一部改定について

3. 生活交通確保維持計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）について

- ・資料5 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）

4. 今後の市公共交通再編について

- ・資料6 コミュニティバスの実態分析
- ・資料7 予約型乗合タクシーの実態分析
- ・資料8 実態分析を踏まえた再編ポイントについて
- ・資料9 コミュニティバス・予約型乗合タクシーの運行形態
- ・資料10 本市で採り得る運行形態の先進地事例

平成 29 年度事業報告について

○ コミュニティバス再編・デマンド型乗合タクシーの変更

コミュニティバスの運行については、平成 27 年 6 月 1 日に実施した大幅な再編から 2 年間の実証運行結果を踏まえ、平成 29 年 6 月 1 日より路線を再編し、本格運行を行った。

北循環路線を廃止し、利用者が増加傾向にある西北部循環を平日 3 回運行から平日 6 回、土日 3 回運行に変更することで、西北部循環の利便性向上と、北循環廃止に伴う利便性低下の抑制を図った。西北部循環については、平日は 1 時間 30 分間隔の運行、土日祝日は 3 時間間隔の運行とし、利用者に分かりやすいダイヤに変更した。南循環については、乗り継ぎの利便性を図るため、ダイヤ変更を行った。

また、平成 29 年 12 月 1 日より、利用実態や住民の意見、利便性の向上と利用促進をはかるため、西北部循環路線における「大豆越」停留所を移設、それに伴い西北部循環路線のダイヤを変更した。

初瀬・朝倉台線および多武峯線については、変更なく運行を継続。

上之郷・高家デマンド型乗合タクシーの運行については、利用実態や住民の意見をふまえ、運行時刻の変更・追加および乗降地の追加を実施した。

（上之郷地域は平成 29 年 6 月 1 日から変更、高家地域は平成 29 年 4 月 1 日より運行内容を変更。）

○ 公共交通の利用促進・啓発について

市内公共交通の利用振興策の一環として、平成 29 年 10 月 14 日に開催された「忍坂街道まつり」において、『路線バス「桜井菟田野線」を知ろう！』と題し、チラシを配布し、公共交通に関するアンケートにお答えいただいた方に、奈良県乗合バス運行百周年記念乗車券をプレゼントするキャンペーンを実施。当日はチラシをみた地元住民や観光客のみなさまからバスに対するご意見を直接お聞きすることができた。

○コミュニティバスの利用環境整備について

県の「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」の②利用環境整備事業の採択を受け、桜井駅に多言語案内看板（日本語・英語・中国語・ハングル・フランス語）を設置し、あわせてコミュニティバスの路線・バス停ナンバリングをすることによって、市外から来訪する観光客やインバウンドがバスを利用しやすい環境整備を行った。

○ 桜井市地域公共交通活性化再生協議会の開催

第1回 平成29年4月25日

- ・ 平成28年度の事業報告について
- ・ 平成29年度の桜井市公共交通について
- ・ 地域内フィーダー系統生活交通確保維持計画の変更について
- ・ 公共交通の利用促進について

第2回 平成29年6月28日

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持計画について
- ・ 公共交通の利用促進について

第3回 平成29年10月19日

- ・ コミュニティバス西北部循環線「大豆越」停留所の移設について
- ・ 地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について
- ・ 公共交通の利用促進について

第4回 平成30年2月8日

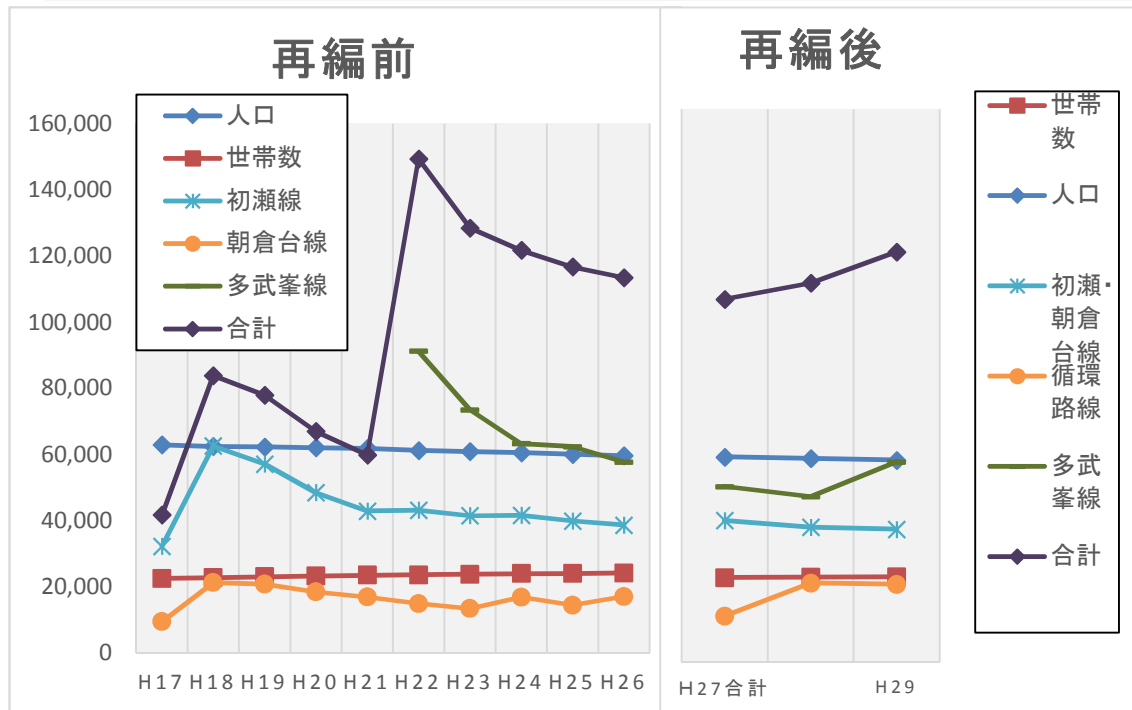
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（自己評価）について（報告）
- ・ 橿原市コミュニティバスにおける路線一時休止について
- ・ 公共交通の今後のあり方について

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	22,746	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・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
H29	58,386	24,629	38,362	22,438	57,909	118,709

※人口、世帯数は前年度3月30日の数値

※1 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



※平成17年コミュニティバスは10月から半年間の運行

平成28,29年度 上之郷デマンド型乗合タクシー利用実績

H29

うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者

乗車数

H28

うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者

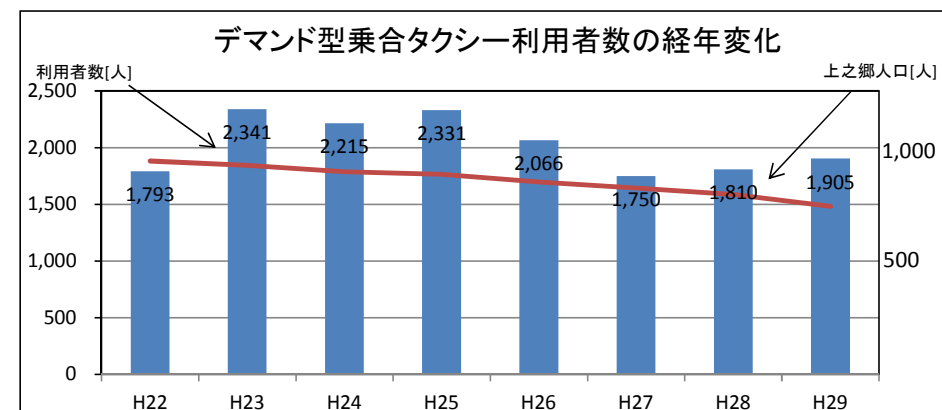
乗車数

利用者合計人数[人]	1,905	305	1,810	277
(月曜日)	796	137	661	128
(水曜日)	403	57	345	68
(木曜日)	355	73	418	50
(金曜日)	351	38	386	31

運行日数[日]	194	191
運行台数[台]	740	711
予約便[便]	558	557
予約の無い便[便]	63	53
予約率[%]	89.9%	91.3%
1便毎の平均乗車人数[人/便]	3.4	3.2
1台毎の平均乗車人数[人/便]	2.6	2.5

	H29年度	H28年度
運行経費[円]	3,898,100	3,725,640
運賃収入[円]	891,500	849,600
収支差額[円]	3,006,600	2,876,040
国庫補助金[円]	500,000	483,000

	時刻	H29	H28
便毎の平均乗車人員 [人/便]	9:00	5.3	5.2
	10:00	1.6	1.5
	12:00	3.5	2.3
	13:00	2.1	1.4
	14:00	2.8	2.6
	16:00	1.7	1.7
便毎の予約率[%]	9:00	98.5%	99.5%
	10:00	82.6%	90.0%
	12:00	93.5%	90.0%
	13:00	100.0%	97.2%
	14:00	92.5%	92.7%
	16:00	75.2%	89.5%



平成29年度 高家デマンド型乗合タクシー利用実績

乗車数 うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者

利用者合計人数[人]	150	8
(火曜日)	93	7
(金曜日)	57	1

運行日数[日]	99
実運行日数[日]	86
運行台数[台]	127
予約便[便]	127
予約の無い便[便]	170
予約率[%]	42.8%
1便毎の平均乗車人数[人/便]	1.2
1台毎の平均乗車人数[人/便]	1.2

運行経費[円]	¥	332,740
運賃収入[円]	¥	43,400
収支差額[円]	¥	289,340

	時刻	H29
便毎の総乗車人員	9:00	75
	13:00	44
	15:00	16
便毎の平均乗車人員[人/便]	9:00	1.1
	13:00	1.0
	15:00	1.1
便毎の予約率	9:00	66.0%
	13:00	45.2%
	15:00	16.1%

項目	人数	備考
交付件数[件]	128	
既利用者数[人]	9	
うち10回未満利用者[人]	6	
うち10回以上利用者[人]	3	

平成28年度 高家デマンド型乗合タクシー利用実績

乗車数 うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者

利用者合計人数[人]	96	0
(火曜日)	56	0
(金曜日)	40	0

運行日数[日]	100
実運行日数[日]	74
運行台数[台]	81
予約便[便]	81
予約の無い便[便]	108
予約率[%]	42.9%
1便毎の平均乗車人数[人/便]	1.2
1台毎の平均乗車人数[人/便]	1.2

運行経費[円]	¥	212,220
運賃収入[円]	¥	28,800
収支差額[円]	¥	183,420

	時刻	H28
便毎の総乗車人員	9:00	85
	15:00	11
便毎の平均乗車人員[人/便]	9:00	1.2
	15:00	1.0
便毎の予約率	9:00	76.1%
	15:00	14.1%

項目	人数	備考
交付件数[件]	128	
既利用者数[人]	8	
うち10回未満利用者[人]	6	
うち10回以上利用者[人]	2	

桜井市公共交通運行実施計画の一部改定について

【旧】（一部抜粋）

5. 指標設定

（1）指標設定

コミュニティバス		
	1 便(※1)あたりの利用者数 (人/便)	
	目標値	H25 年度実績値
初瀬・朝倉台線	4.4	3.6(※3)
循環路線(※2)	4.0	
多武峯線	7.3	7.2
デマンド型乗合タクシー		
上之郷地域	5.7	5.3
高家地区	2.9	

※1 「便」は、往復路線の場合は片道1運行、循環路線の場合は1周運行を指す

※2 市北西部への延伸ルートも循環路線に含む

※3 コミュニティバス朝倉台線と初瀬線を平均した数値

（2）設定根拠

④上之郷デマンド型乗合タクシー

上之郷デマンド型乗合タクシーは平成22年4月に運行を開始し、当初に上之郷の全住民に対して乗車証を発行している。同年10月に住民の要望から運行曜日の変更を行って以降、特に要望は出しておらず、現行路線に対して一定満足していただいている状況にあると考えられる。指標としては、運行曜日変更直後の年度であり、利用者数の最も多かった平成23年度の5.7人/便を使用する。

⑤高家デマンド型乗合タクシー（実証運行）

上之郷デマンド型乗合タクシーの実績と人口比率を考慮し、下記の通り設定する。

項目	割合	実数	備考
高家人口	153 人		平成 2 5 年 1 0 月現在
利用人数	15%	23 人	上之郷での利用者数が人口に対して 10% であり、高家地区は交通手段に対しての要望が強いことから高めに設定
利用回数	25 回/人	575 人	上之郷と同等
年間便数	200 便		2 便/1 日×2 日/週×50 週/年
1 便平均	2.9 人/便		575 人÷200 便

【新】（一部抜粋）

5. 指標設定

（１）指標設定

コミュニティバス		
	1 便(※1)あたりの利用者数 (人/便)	
	目標値	H25 年度実績値
初瀬・朝倉台線	4.4	3.6(※3)
循環路線(※2)	4.0	
多武峯線	7.3	7.2
デマンド型乗合タクシー		
上之郷地域	4.4	5.3
高家地区	1.8	

※1 「便」は、往復路線の場合は片道1運行、循環路線の場合は1周運行を指す

※2 市北西部への延伸ルートも循環路線に含む

※3 コミュニティバス朝倉台線と初瀬線を平均した数値

（２）設定根拠

④上之郷デマンド型乗合タクシー

上之郷デマンド型乗合タクシーは平成22年4月に運行を開始し、当初に上之郷の全住民に対して乗車証を発行している。平成23年10月、平成28年4月に住民の要望を受けて運行便数を増加した。指標としては、利用者数の最も多かった平成23年度の週当たりの利用者を、現在の運行形態の週当たりの便数で除して算出した数値である4.4人/便を使用する。

⑤ 高家デマンド型乗合タクシー

上之郷デマンド型乗合タクシーの実績と人口比率を考慮し、下記の通り設定する。

項目	割合	実数	備考
高家人口		138 人	平成 30 年 3 月現在
利用人数	15%	21 人	上之郷での利用者数が人口に対して 10% であり、高家地区は交通手段に対しての要望が強いことから高めに設定
利用回数	25 回/人	525 人	上之郷と同等
年間便数		300 便	3 便/1 日 × 2 日/週 × 50 週/年
1 便平均		1.8 人/便	525 人 ÷ 300 便

【変更理由】

当初の指標を設定した平成 26 年度、上之郷デマンドタクシーは週に 10 便（月曜 5 便、木曜 3 便、金曜 2 便）の運行であったが、現在は週に 13 便（月曜 5 便、水曜 3 便、木曜 3 便、金曜 2 便）の運行である。運行形態に即した目標値に改めるため、利用者数の最も多かった平成 23 年度の週当たりの利用者（5.7 人/便 × 週 10 便 = 週当たり 57 人）を、現在の運行形態の週当たりの便数で除し（57 人 ÷ 週 13 便 = 約 4.4 人/便）目標値を算出した。

また、高家デマンドタクシーについても、当初週 4 便（火金各 2 便）で運行していたが、平成 29 年度より週 6 便（火金各 3 便）に増便したため、目標値の設定根拠を更新した。

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）

（名 称）桜井市地域公共交通活性化再生協議会

（代表者名）会長 笹谷 清治

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

（1）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や買い物・通院、通学などの生活交通の確保を目的とし、桜井市内を運行対象とする「桜井市コミュニティバス」3路線（初瀬・朝倉台線、循環路線、多武峯線）、ならびに桜井東部の上之郷地域（初瀬川上の一部（初瀬715番地以北）を含む、以下省略）における「デマンド型乗合タクシー」を運行し、地域住民の利用促進を積極的に図り、運行事業計画の改善をしながら、地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

（2）必要性

本市の地域公共交通システムを確保するためには、基幹路線である鉄道・路線バスと、地域内路線（フィーダー機能を含む）であるコミュニティバス・デマンド型乗合タクシーなどの運行が必要である。

コミュニティバスは、市内在住の方の生活交通の確保及び通学のための交通手段として運行している。また、桜井市に来訪された方の観光路線としても利用されている。

デマンド型乗合タクシーは、公共交通空白地域である桜井東部の上之郷地域における生活交通の確保のために、鉄道駅や総合病院のある桜井市中心市街地を結び、高齢者等の通院などの手段として利用されている。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

（1）事業の目標

コミュニティバス等は下記の通り目標を設定して運行する。

- | | |
|------------|--------|
| ① 初瀬・朝倉台線 | 4.4人/便 |
| ② 循環路線 | 4.0人/便 |
| ③ 多武峯線 | 7.3人/便 |
| ④ デマンドタクシー | 4.4人/便 |

（2）事業の効果

コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行を維持確保することにより、沿線地域の交通弱者（高齢者等）の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、地域住民の利用について継続的に検証し、地域のニーズ等を加味しながら、運行事業計画の見直しについて協議会で検討協議を重ねることで、地域に合った交通システムが構築される。

3. 地域公共交通確保維持事業に係る目標を達成するために行う事業及びその実施主体

2. に掲げた目標を達成するためには地域住民の利用を促進する取り組みが必要不可欠であり、そのためにコミュニティバスの概要や路線図、時刻表を網羅したパンフレットの全戸配布やデマン

ドタクシー利用案内の対象地域での全戸配布を実施する。また、コミュニティバス等の沿線にある公共施設や買い物施設等でもパンフレットの配布や利用啓発を実施する。 さらに、公共交通をこれからも維持・存続していくために、積極的に公共交通機関を利用する趣旨の啓発活動に積極的に取り組む。 これらは、運行主体である桜井市が実施主体となり、各交通事業者や関係機関の協力を得て実施する。
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
表 1 のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
桜井市から運行事業者に対して、運賃収入及び国庫補助金額を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
申請番号 1 ～ 7 : 奈良交通株式会社 申請番号 8 : 日の丸交通株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法
該当なし
8. 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合にあって、当該取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
該当なし
9. 別表 1 及び別表 3 の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要
該当なし
10. 別表 1 及び別表 3 の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
該当なし
11. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要
表 5 のとおり
12. 車両の取得に係る目的・必要性
バリアフリー対応率、車両サービス水準の向上、老朽車両の置き換えによる車両故障の軽減等を目的に、計画的な車両更新を進める。
13. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(1) 車両の取得に係る定量的な目標 老朽車両の置き換えとノンステップバスおよびバリアフリー対応車両導入率の向上 (2) 車両の取得に係る定量的な効果 桜井市コミュニティバスの使用車両 7 両のうち 1 両が更新される。当該路線のノンステップバス導入率

が約 76.5%（運行回数比）に向上することで、バリアフリー対応が向上する。老朽化に伴う車両故障リスクが軽減される。	
14. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額	
奈良交通株式会社	
15. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画	
該当なし	
16. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成29年10月19日 地域内フィーダー系統生活交通確保維持計画の変更について ・平成30年 2月 8日 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について 公共交通の今後のあり方について ・平成30年 5月21日 地域内フィーダー系統生活交通確保維持計画について 今後の市公共交通再編について	
17. 利用者等の意見の反映状況	
利用者代表として「桜井市自治連合会長」、「桜井市社会福祉協議会長」、「桜井市老人クラブ連合会長」より各々1名参加していただき、その意見を事業に反映している。	
18. 協議会メンバーの構成	
関係市区町村	桜井市（会長）
関係都道府県	奈良県県土マネジメント部地域交通課
交通事業者 交通施設管理者等	奈良交通(株)、(社)奈良県バス協会、奈良県交通運輸産業労働組合協議会、 西日本旅客鉄道王寺鉄道部(株)、近畿日本鉄道榛原駅(株) 奈良県タクシー協会(社)、奈良県タクシー協会桜井部会 奈良県中和土木事務所、桜井警察署
地方運輸局	近畿運輸局奈良運輸支局
その他協議会が必要 と認める者	桜井市自治連合会、(社)桜井市社会福祉協議会、桜井市老人クラブ連合会
19. 外客来訪促進計画との整合性	
該当なし	

※5.（表2）及び14.（表7及び表9）については、地域公共交通確保維持事業を行う事業者ごとに作成すること。

※5. 及び14. 中「費用の総額、負担者及びその負担額」とあるのは、地域内フィーダー系統においては、「費用の負担者」と読み替えるものとする。

※7. については、活性化法法定協議会を補助対象事業者としない場合において、記入を要しない。

※5.（表2）及び9.（表3）及び10.（表4）については、要綱第17条に基づく生活交通確保維持改善計画について、作成を要しない。

※11.（表5）については、地域内フィーダー系統確保維持事業を行う場合において、当該系統が運行される市町村について作成すること。

※12. ～15. については、車両の取得を行わない場合において、記入を要しない。

※15. については、車両減価償却費等国庫補助金の場合において、記入を要しない。

※ 1. ～ 3.、7. 9. ～ 10.、12. ～ 13. 及び 16. ～ 18. については、再編特例の適用を受ける場合において、記入を要しない。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画運 行回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
奈良県 (桜井市)	奈良交通(株)	(1) 多武峯	桜井駅南口	多武峯	談山神社	往 8.1km 復 8.1km	365日	3464.0回		路線定期 運行	①	桜井駅停留所にて 奈良交通(株)が運行 する地域間幹線系 統である天理桜井 線、桜井菟田野線と 接続	③
		(2) 初瀬・朝倉台A	桜井駅北口	大和朝倉駅	吉隠柳口	往 12.2km 復 12.0km	365日	1277.5回		路線定期 運行	①		③
		(3) 初瀬・朝倉台B	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	吉隠柳口	往 9.0km 復 8.8km	365日	862.5回		路線定期 運行	①		③
		(4) 初瀬・朝倉台C	桜井駅北口	大和朝倉駅	与喜浦	往 10.0km 復 10.0km	365日	365.0回		路線定期 運行	①		③
		(5) 初瀬・朝倉台D	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	与喜浦	往 6.8km 復 6.8km	365日	547.5回		路線定期 運行	①		③
		(6) 南循環	桜井駅北口	安倍文殊院	桜井駅北口	往 10.6km 復:循環	362日	2172回		路線定期 運行	①		③
		(7) 西北部循環	桜井駅北口	山の辺病院	桜井駅北口	往 16.2km 復:循環	362日	1809回		路線定期 運行	①		③
	日の丸交通(株)	(8) 乗合タクシー	上之郷地域	上之郷地域	済生会 中和病院		192日	749回		区域運行	①		③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

32年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
奈良県 (桜井市)	奈良交通(株)	(1) 多武峯	桜井駅南口	多武峯	談山神社	往 8.1km 復 8.1km	366日	3472.5回		路線定期 運行	①	桜井駅停留所にて 奈良交通(株)が運行 する地域間幹線系 統である天理桜井 線、桜井菟田野線と 接続	③
		(2) 初瀬・朝倉台A	桜井駅北口	大和朝倉駅	吉隠柳口	往 12.2km 復 12.0km	366日	1281.0回		路線定期 運行	①		③
		(3) 初瀬・朝倉台B	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	吉隠柳口	往 9.0km 復 8.8km	366日	858.5回		路線定期 運行	①		③
		(4) 初瀬・朝倉台C	桜井駅北口	大和朝倉駅	与喜浦	往 10.0km 復 10.0km	366日	366.0回		路線定期 運行	①		③
		(5) 初瀬・朝倉台D	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	与喜浦	往 6.8km 復 6.8km	366日	549.0回		路線定期 運行	①		③
		(6) 南循環	桜井駅北口	安倍文殊院	桜井駅北口	往 10.6km 復:循環	363日	2178回		路線定期 運行	①		③
		(7) 西北部循環	桜井駅北口	山の辺病院	桜井駅北口	往 16.2km 復:循環	363日	1812回		路線定期 運行	①		③
	日の丸交通(株)	(8) 乗合タクシー	上之郷地域	上之郷地域	済生会 中和病院		195日	761回		区域運行	①		③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

33年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
奈良県 (桜井市)	奈良交通(株)	(1) 多武峯	桜井駅南口	多武峯	談山神社	往 8.1km 復 8.1km	365日	3467.0回		路線定期 運行	①	桜井駅停留所にて 奈良交通(株)が運行 する地域間幹線系 統である天理桜井 線、桜井菟田野線と 接続	③
		(2) 初瀬・朝倉台A	桜井駅北口	大和朝倉駅	吉隠柳口	往 12.2km 復 12.0km	365日	1277.5回		路線定期 運行	①		③
		(3) 初瀬・朝倉台B	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	吉隠柳口	往 9.0km 復 8.8km	365日	852.5回		路線定期 運行	①		③
		(4) 初瀬・朝倉台C	桜井駅北口	大和朝倉駅	与喜浦	往 10.0km 復 10.0km	365日	365.0回		路線定期 運行	①		③
		(5) 初瀬・朝倉台D	桜井駅北口	とれとれ・ オークワ前	与喜浦	往 6.8km 復 6.8km	365日	547.5回		路線定期 運行	①		③
		(6) 南循環	桜井駅北口	安倍文殊院	桜井駅北口	往 10.6km 復:循環	362日	2172回		路線定期 運行	①		③
		(7) 西北部循環	桜井駅北口	山の辺病院	桜井駅北口	往 16.2km 復:循環	362日	1815回		路線定期 運行	①		③
	日の丸交通(株)	(8) 乗合タクシー	上之郷地域	上之郷地域	済生会 中和病院		195日	761回		区域運行	①		③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	桜井市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	34,249
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額
34,249人	$34,249人 \times 120円 \times 0.7 + 2,000千円$	4,876. 千円

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2. (1)⑭)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(地域内フィーダー系統)

市区町村	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する補助対象系 統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	再編 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ				
奈良県 (桜井市)	奈良交通(株)	1	(1) (2) (3) 多武峰 (4) 初瀬・朝倉台 (5)	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	59	平成30年10月		一括
		2								
		3								
		4								
		5								

(注)

1.「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型又は小型車両の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。

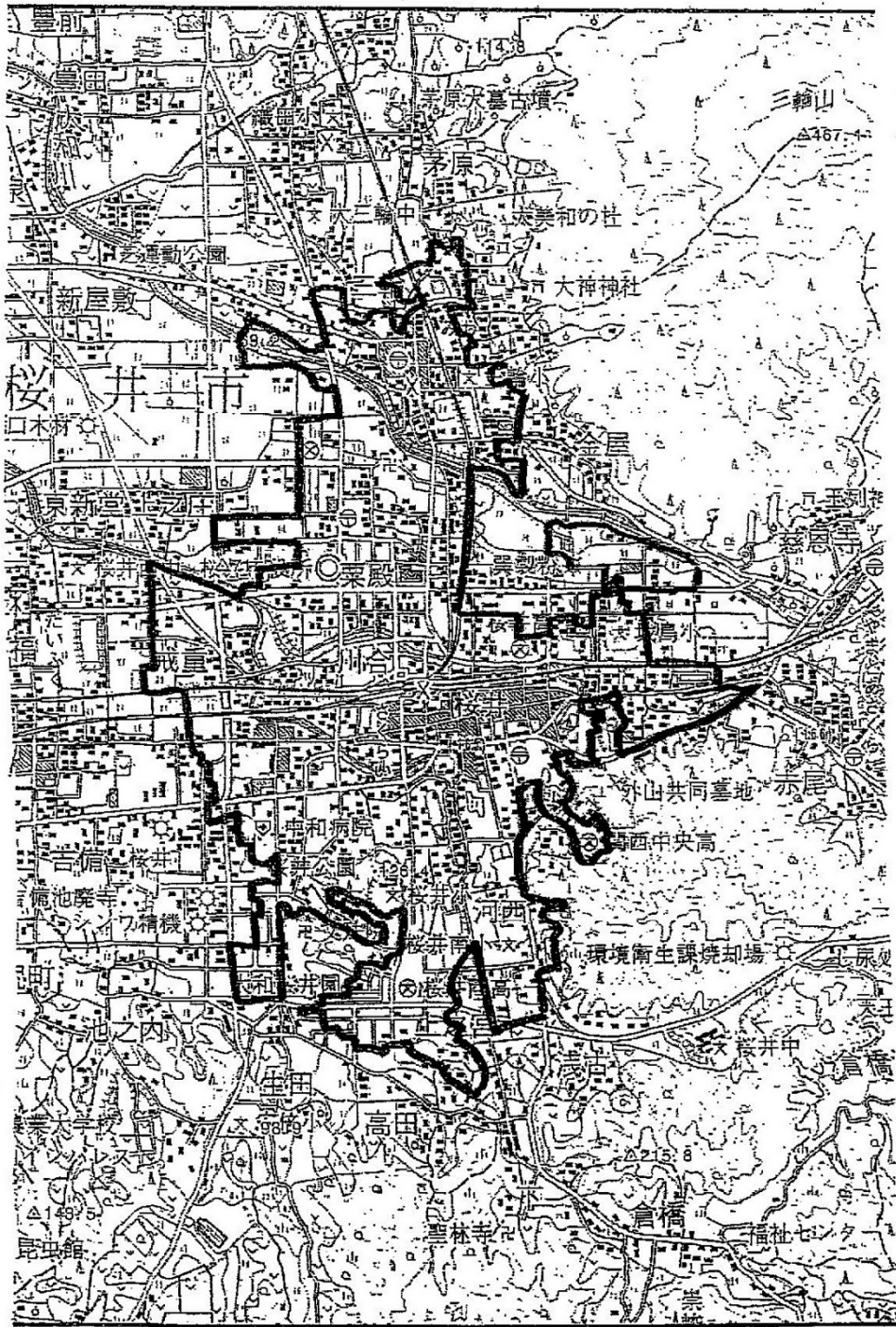
2.「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。

3.「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載する。

4.「購入年月」については、初年度については購入予定年月を記載すること。

5.「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

桜井市



□ 内が人口集中地区

コミュニティバスの実態分析

乗降調査期間：平成 29 年 6 月 9 日（金）から 6 月 15 日（木）の七日間
（うち平日は 9 日、12 日から 15 日までの 5 日間、休日は 10 日、11 日の 2 日間）

【初瀬・朝倉台線】 P.3~4

○最大乗車人数

桜井駅北口→吉隠柳口 14 人（6 月 15 日木曜、7：25 駅発、黒崎～桜井東中学校間）

吉隠柳口→桜井駅北口 21 人（6 月 13 日火曜、16：16 与喜浦発、桜井東中学校～黒崎間）

○桜井東中学校の通学のためスクールバスとしても利用されている。平成 29 年度は 26 名の生徒が定期券で登下校に利用している。

○ご利用が多いバス停は、「とれとれ・オークワ前」、「桜井東中学校」。通学利用されているほか、買い物目的が多いことがわかる。与喜浦より東のバス停はご利用が非常に少ない。（例：6 月 9 日（金）与喜浦～吉隠柳口間での利用は吉隠柳口で 1 名降車のみ）

○平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業 実績 3.0 名/便（一便あたりの平均乗車人数）

【西北部循環線】 P.5

○最大乗車人数

10 人（6 月 15 日木曜、8：32 駅発、芝打合町～上之庄・イオン桜井店間）

○ご利用が多いバス停は、「上之庄・イオン桜井店」「纏向県営住宅」。買い物目的の利用が多いと考えられる。

○集落地域が多く、潜在需要は多いと考えられるが、道路が狭隘である。

○平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業 実績 5.5 名/便（一便あたりの平均乗車人数）

【南循環線】 P.6

○最大乗車人数

10 人（6 月 12 日月曜、9：37 駅発、桜井駅南口～仁王堂（済生会中和病院）間）

○ご利用が多いバス停は、「安部文殊院」「仁王堂（済生会中和病院）」。

済生会中和病院が休診の休日は、「仁王堂（済生会中和病院）」のご利用は少ない。
○平成２９年度地域公共交通確保維持改善事業 実績 ５.７ 名/便（一便あたりの平均乗車人数）

【多武峯線】 P.7~8

○最大乗車人数

桜井駅南口→談山神社 ４１人（６月１１日日曜、桜井駅南口～浅古間）

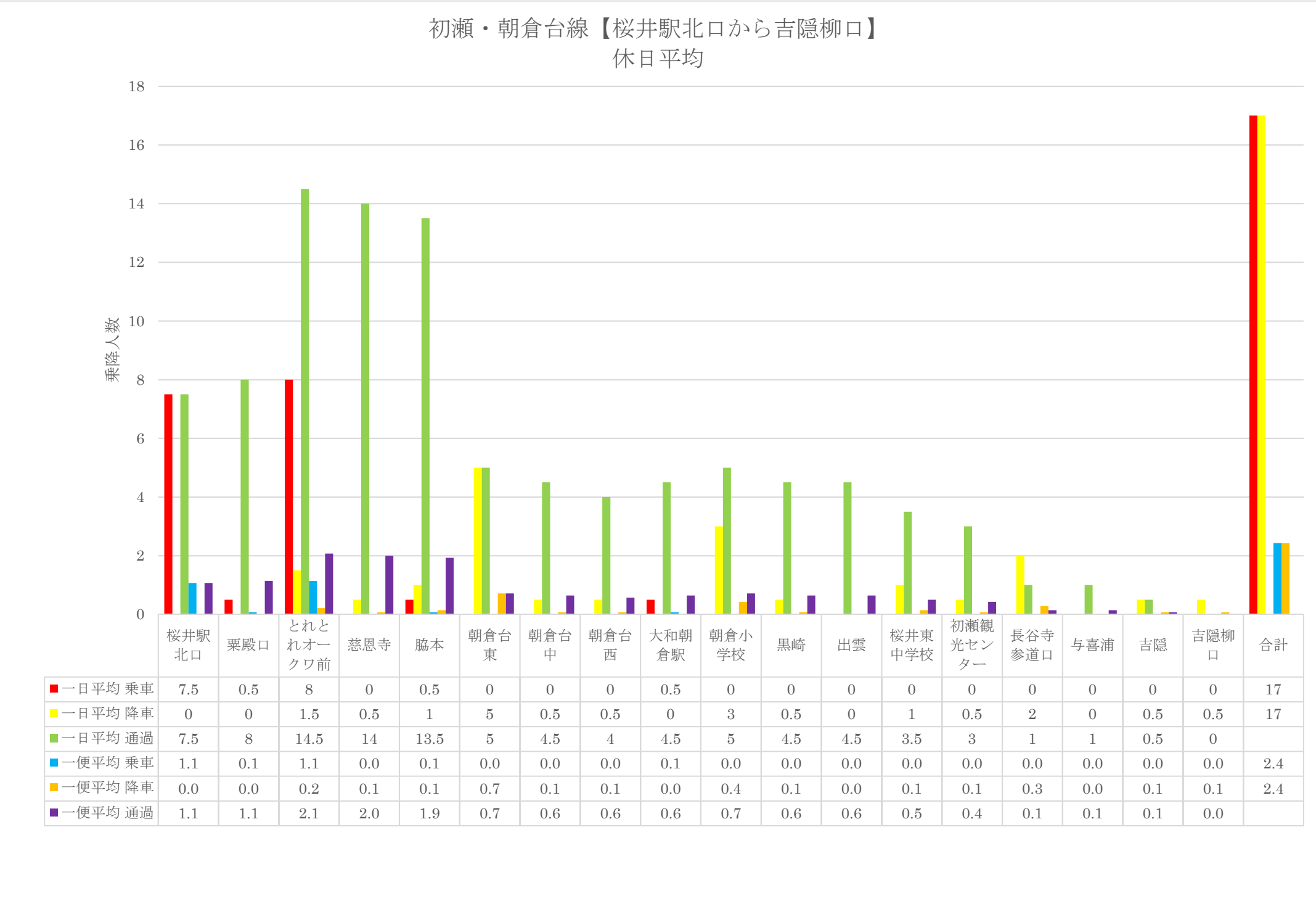
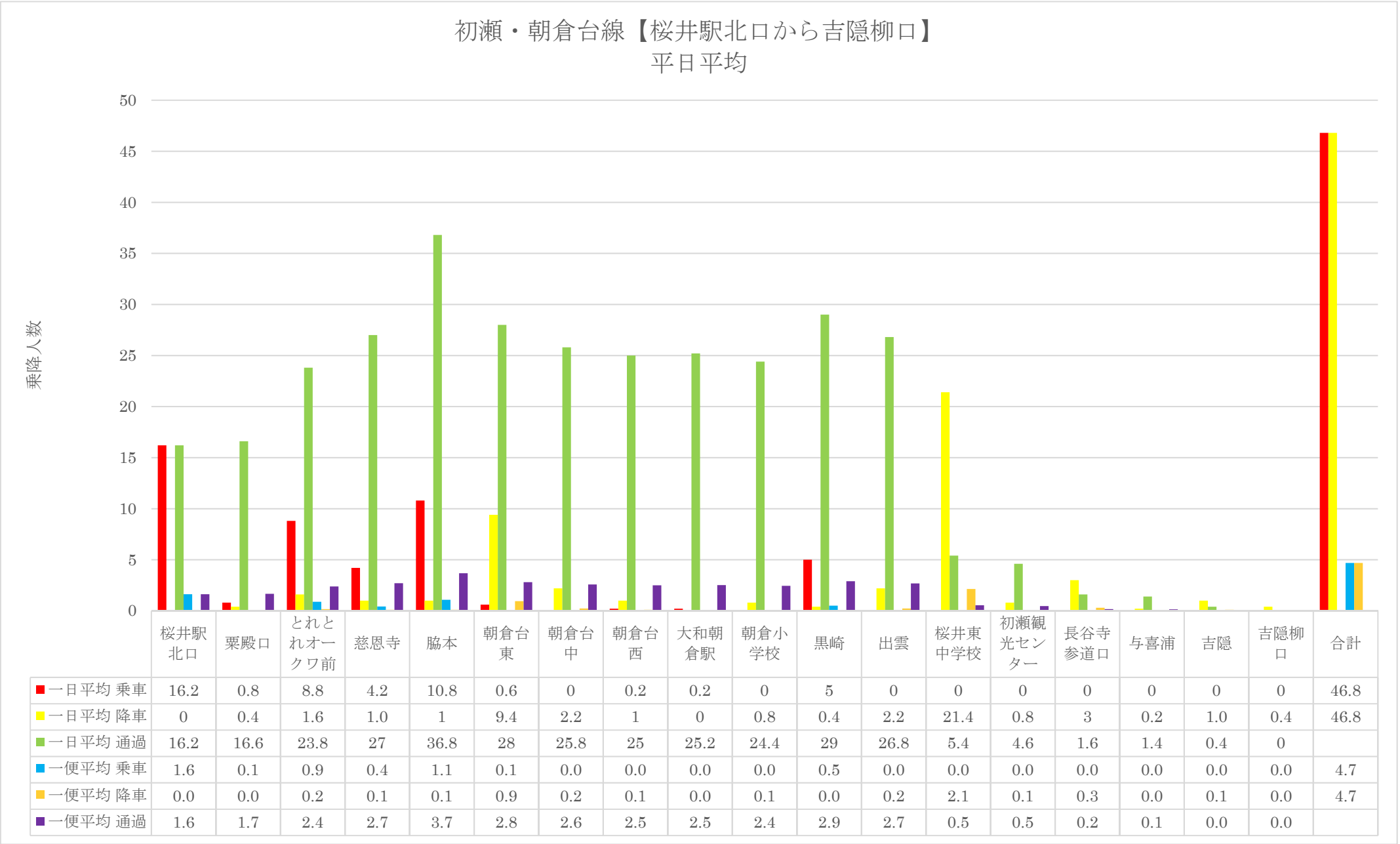
談山神社→桜井駅南口 ４０人（６月１０日土曜、高齢者総合福祉センター～聖林寺間）

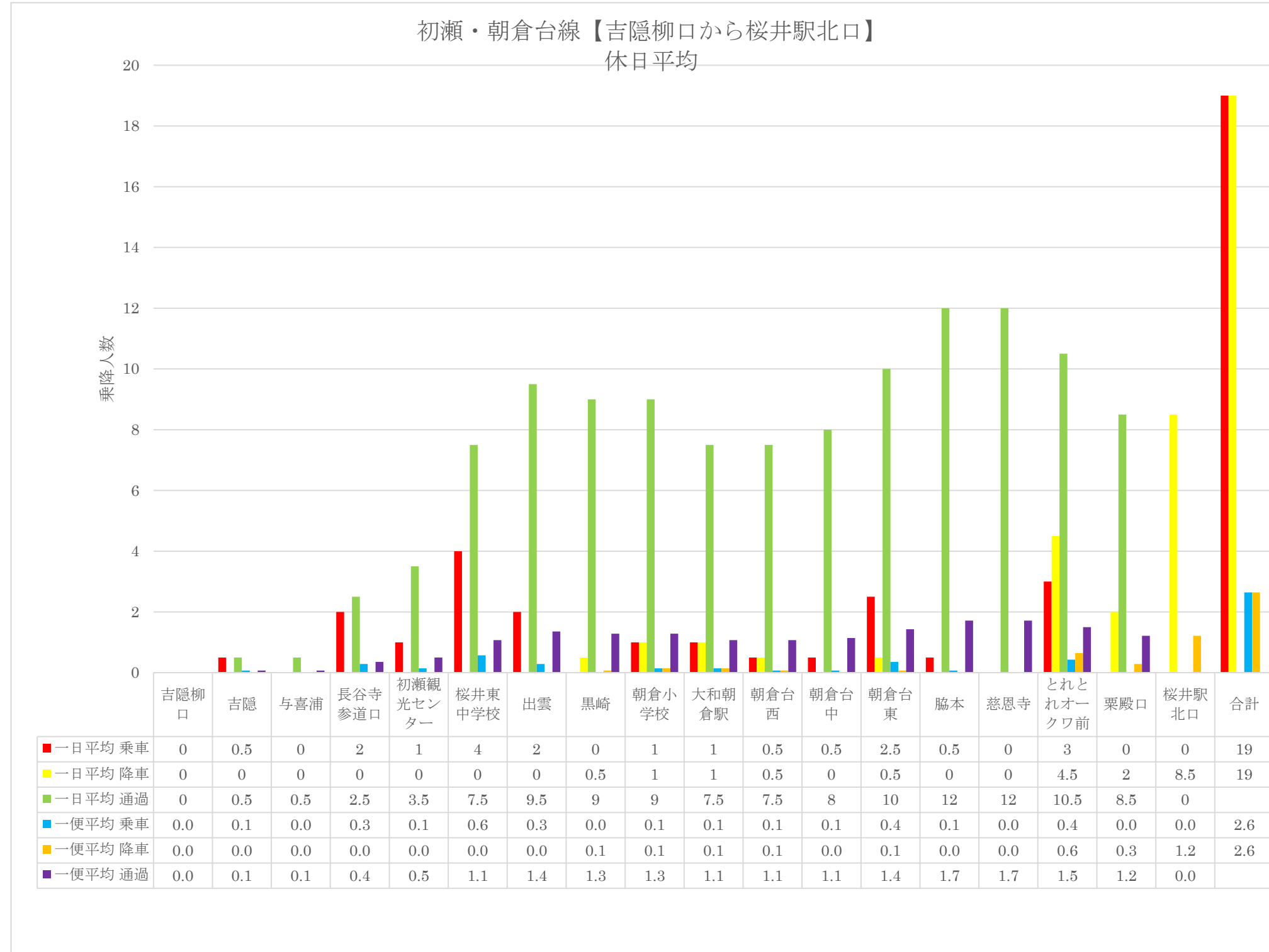
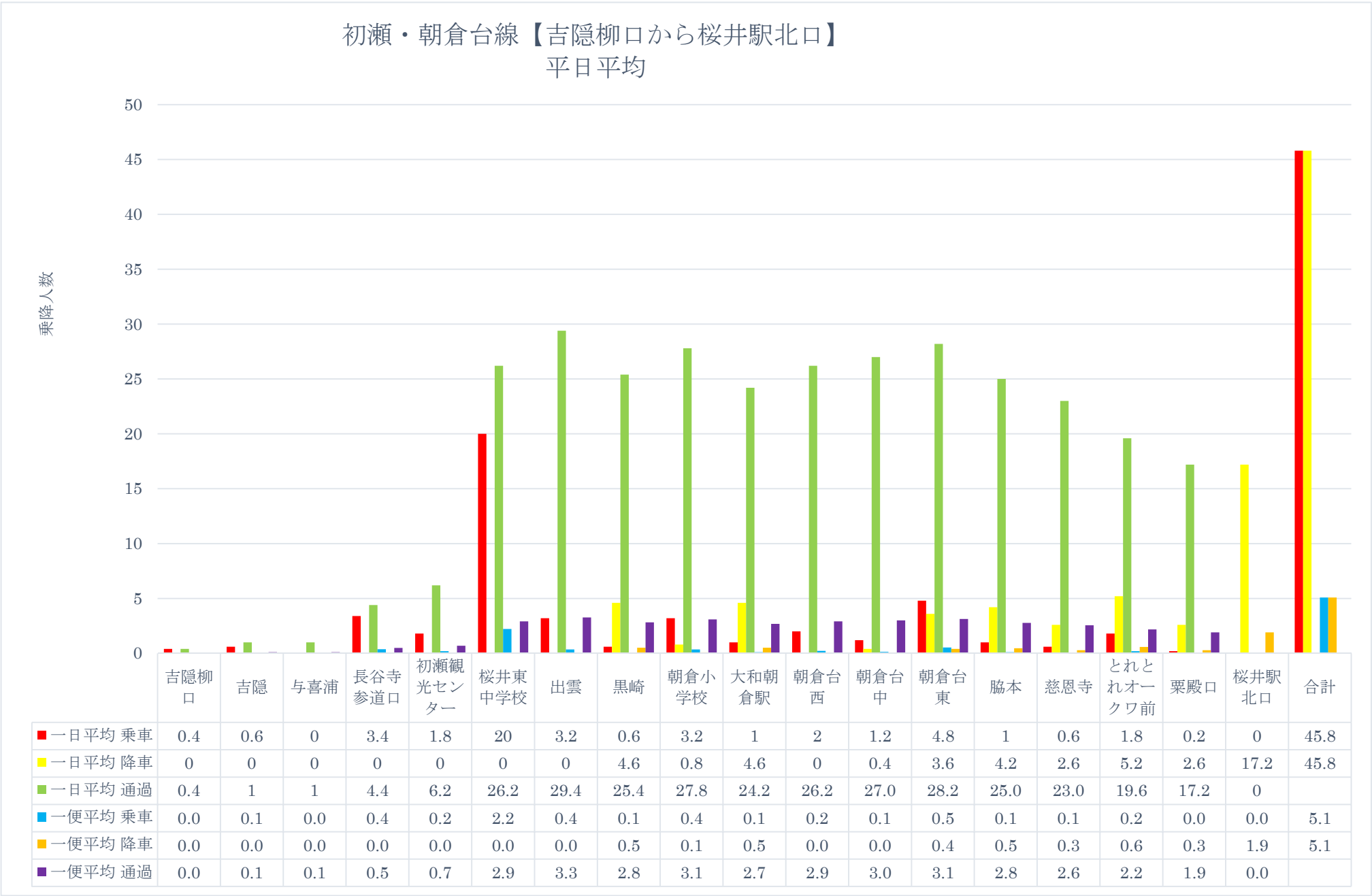
○圧倒的に「談山神社」バス停のご利用が多いが、「多武峯」「下居」「聖林寺」「高齢者総合福祉センター」「倉橋」のご利用も多い。利用の主な目的は観光であると考えられる。

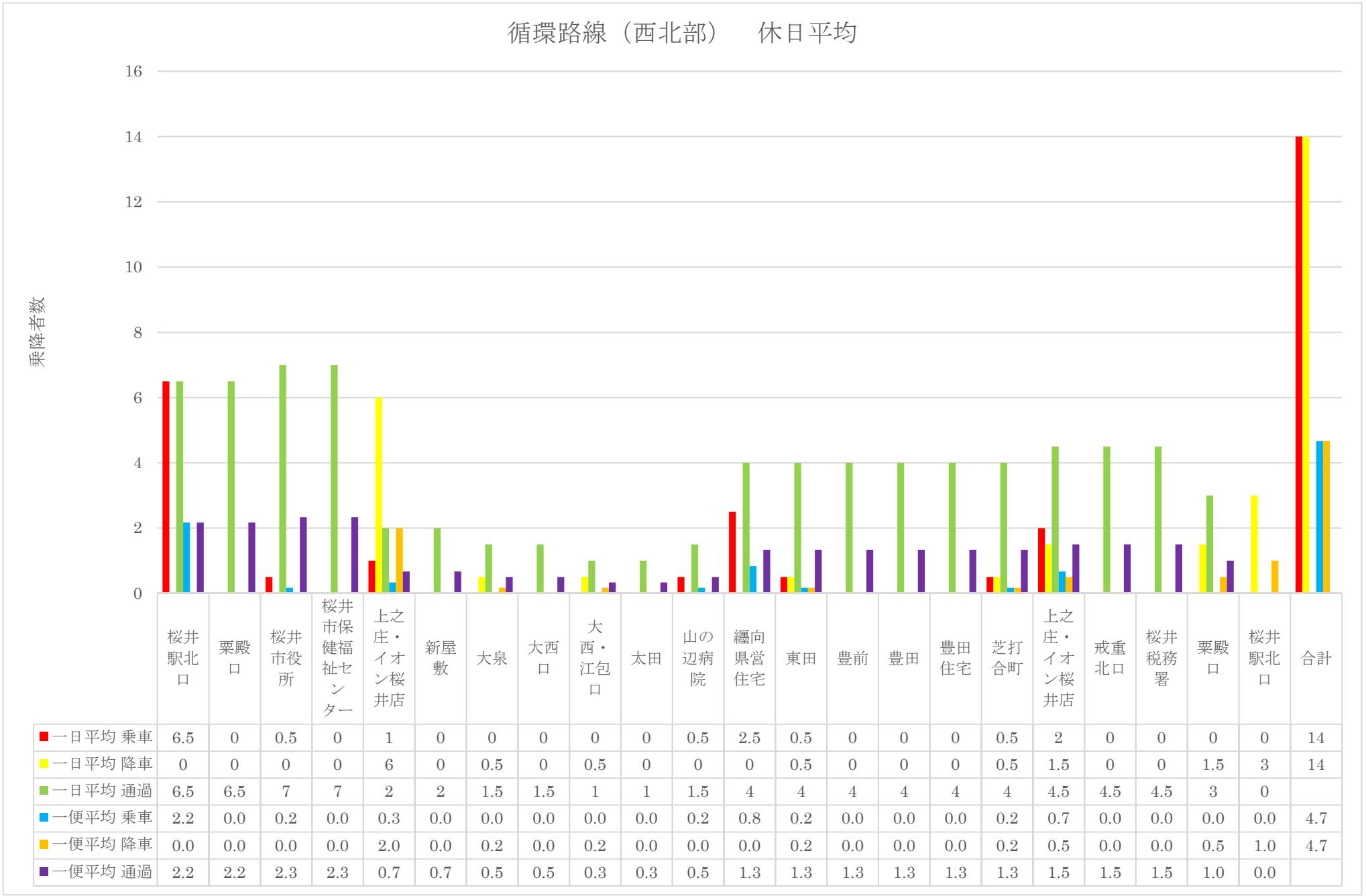
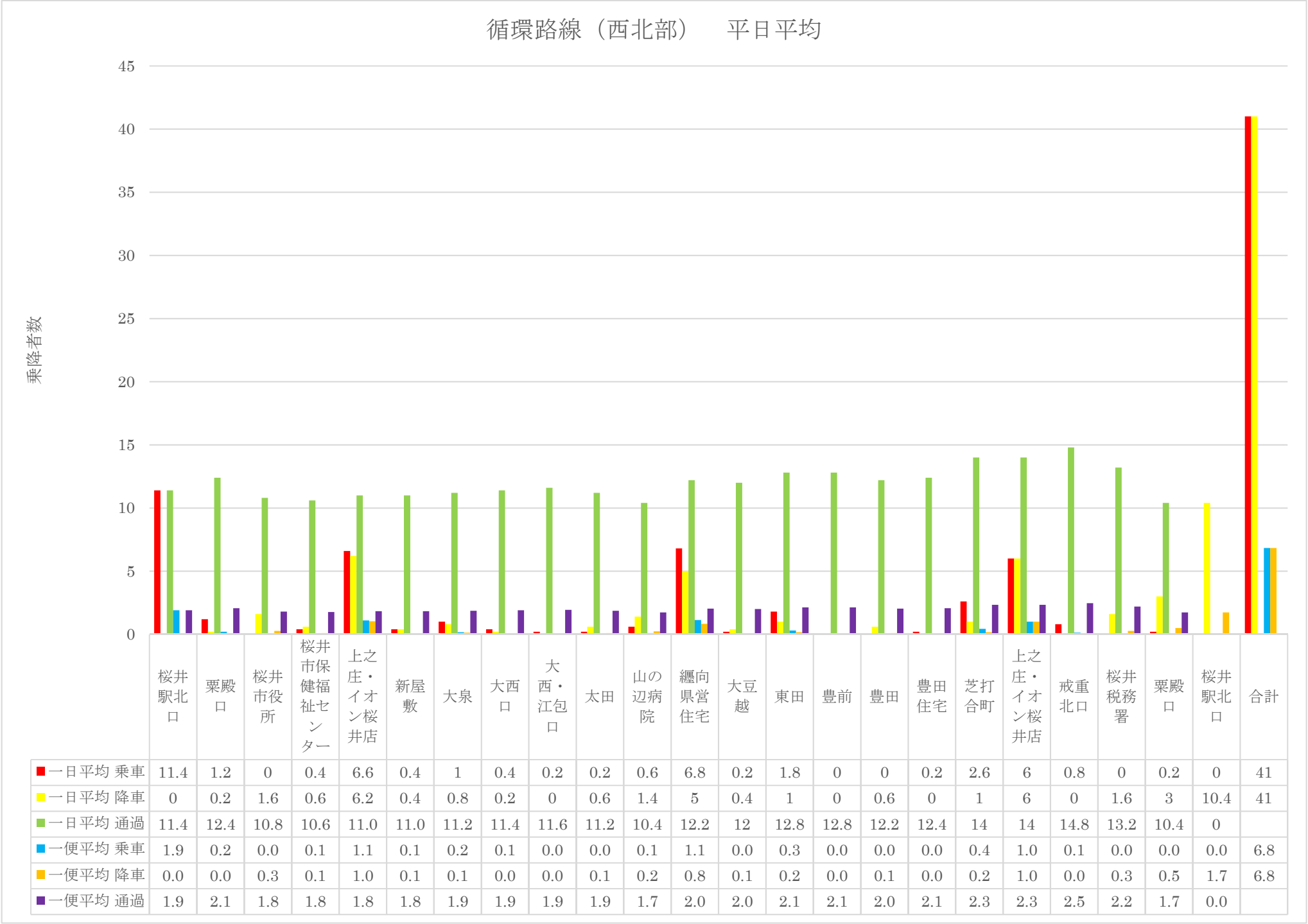
○秋の観光シーズンには奈良交通が臨時バスを運行している。

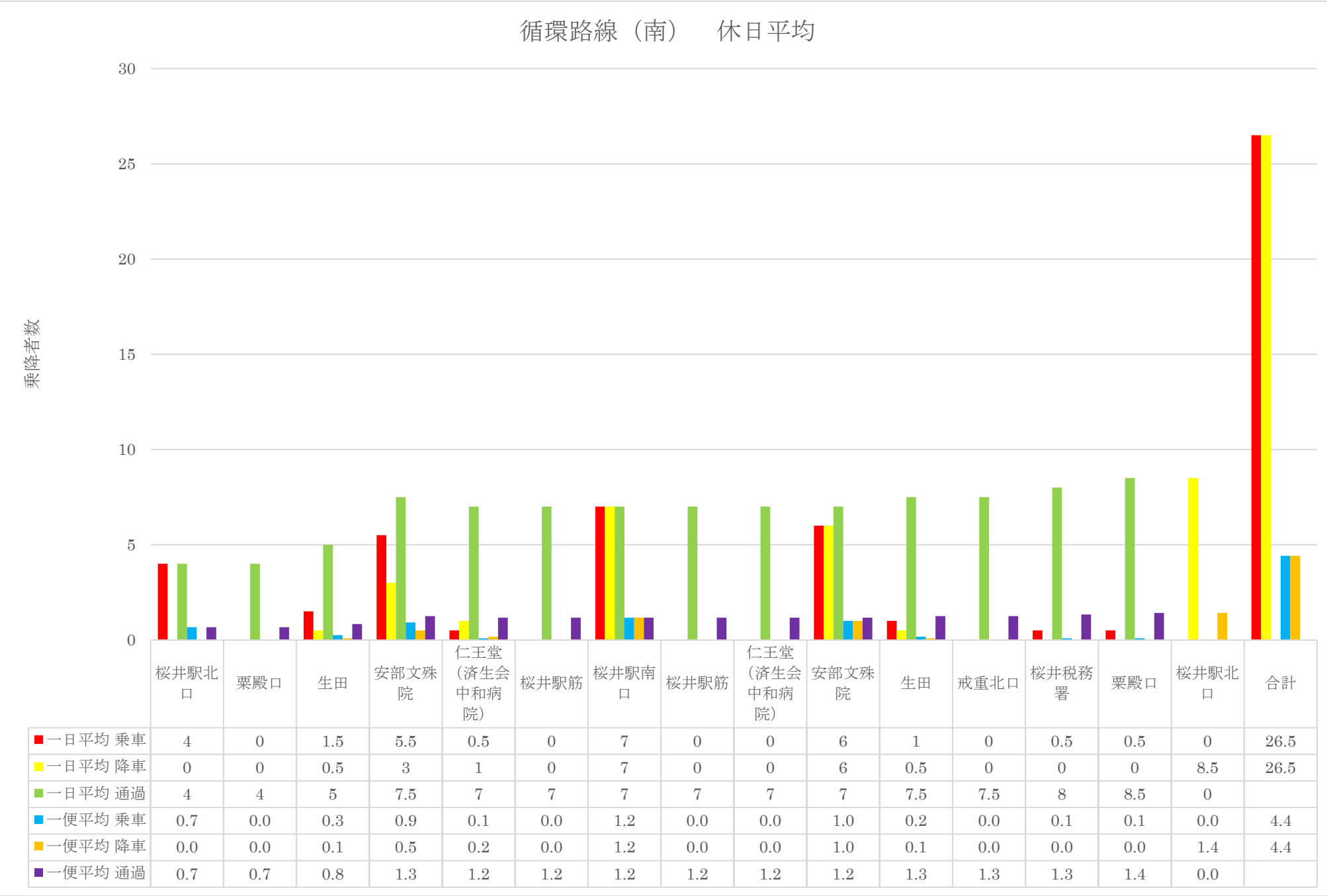
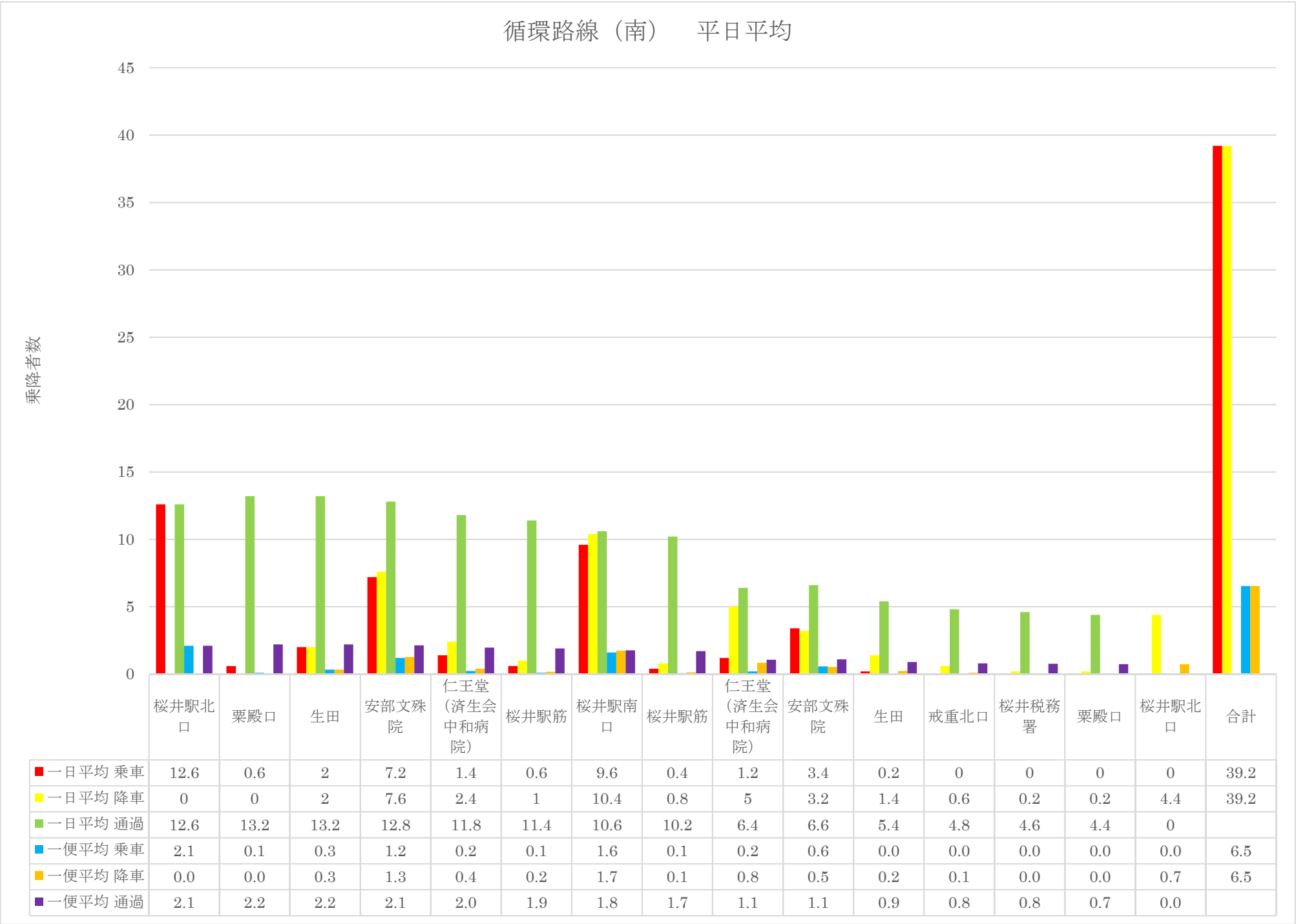
○桜井南小学校と桜井中学校で通学のためスクールバスとしても利用されており、平成２９年度では１３名の生徒が定期券で登下校に利用している。

○平成２９年度地域公共交通確保維持改善事業 実績 ７.１ 名/便（一便あたりの平均乗車人数）







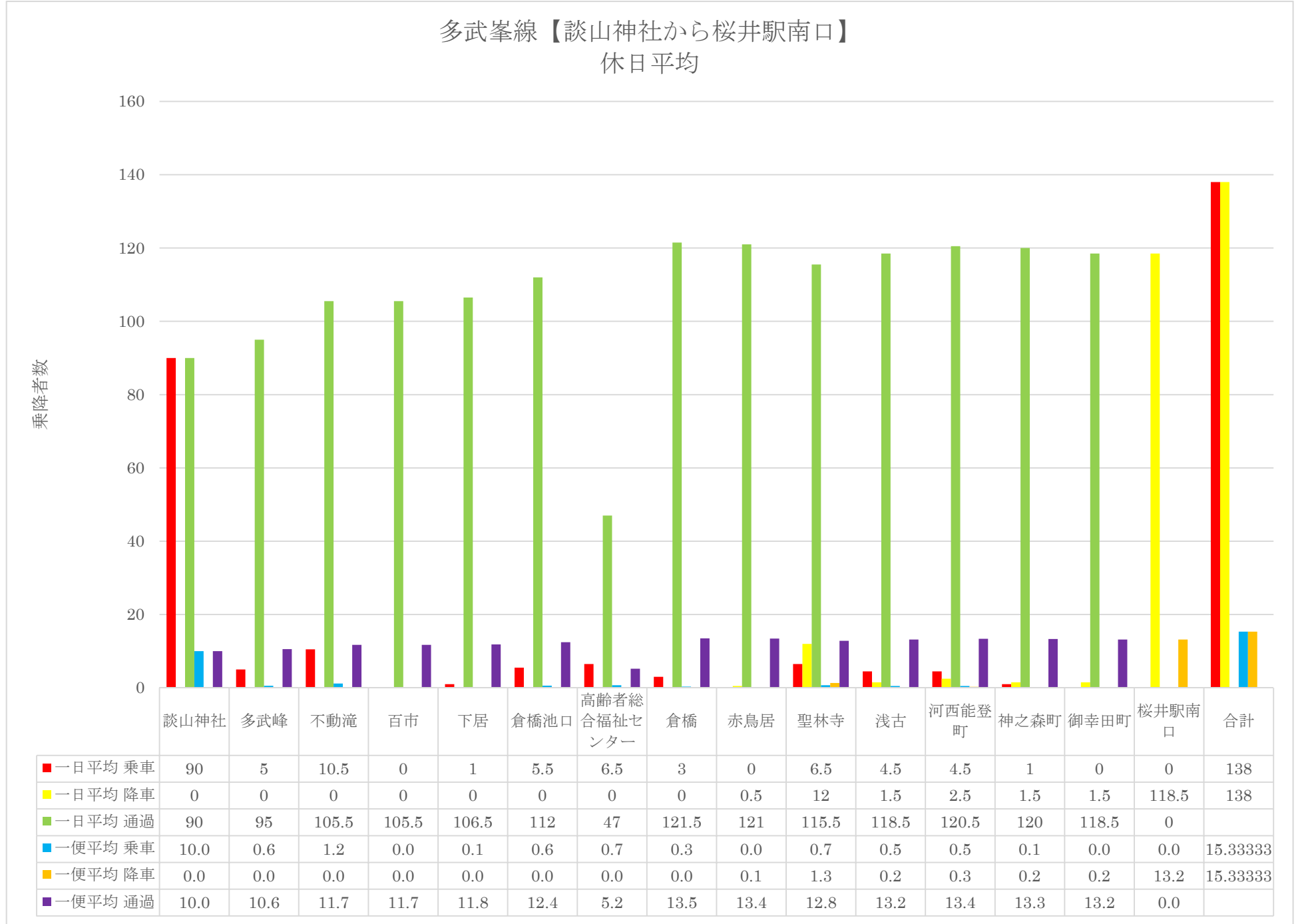
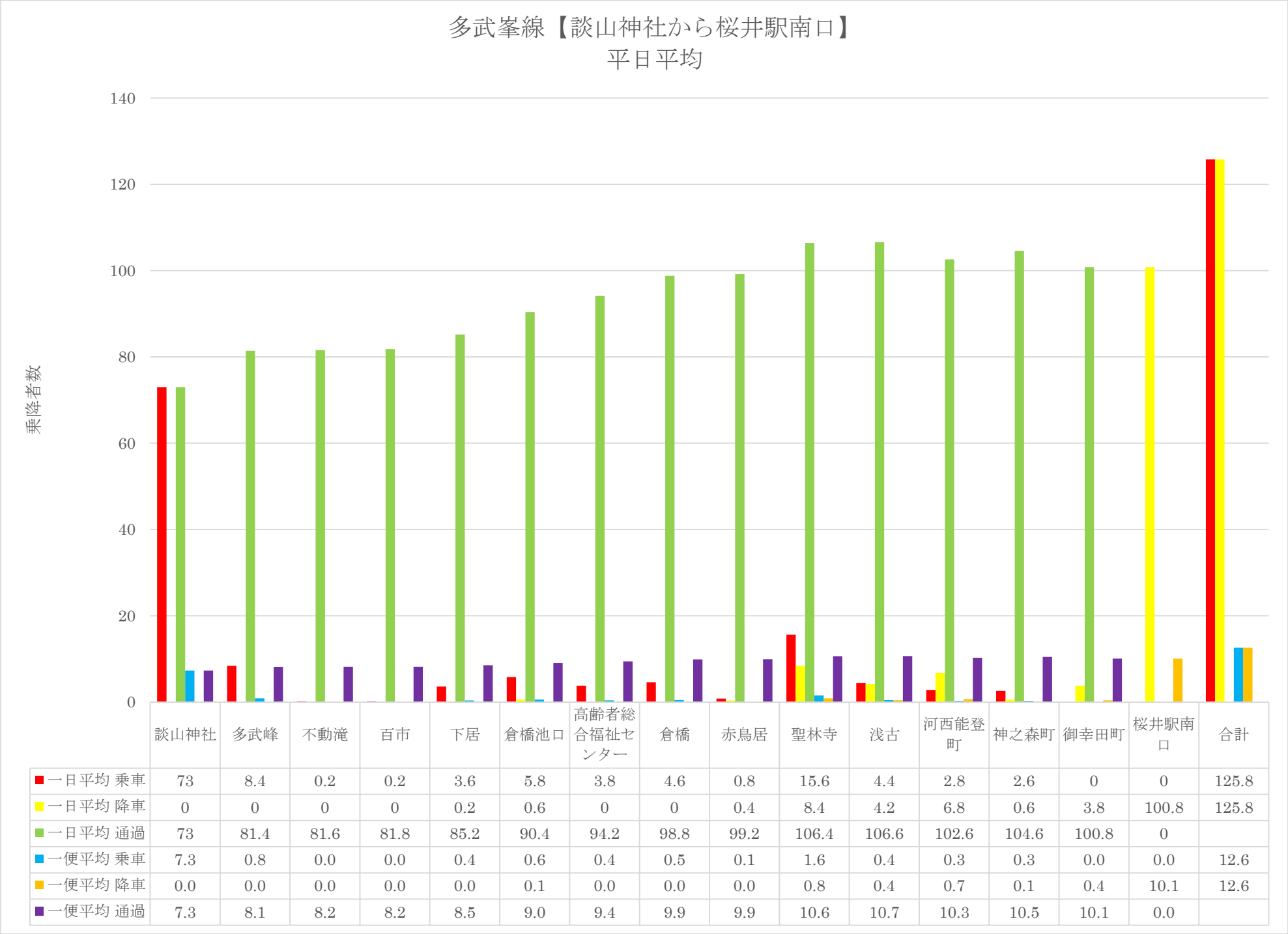


多武峯線【桜井駅南口から談山神社】
平日平均



多武峯線【桜井駅南口から談山神社】
休日平均





予約型乗合タクシーの実態分析

【上之郷デマンドタクシー】

○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、事業開始当初（H22 年度：1,793 人）と比較しても高い利用率を保っており、一定の評価は得られていると考える。

【高家デマンドタクシー】

○平成 27 年度から 2 年間の実証運行を経て、平成 29 年度から本格運行に移行している。

○利用者数については増えているものの少なく、利用促進をはかるとともに、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。

実態分析を踏まえた再編ポイントについて

コミュニティバス・予約型乗合タクシーの実態分析を踏まえ、下記のポイントによる再編に向けた見直しの検討を図る。

1. 運行形態の見直し

現在、本市では平野部を中心として「路線定期運行」のコミュニティバスと、中山間地の一部に「区域運行」の予約型乗合タクシーの運行を、事業者に委託して行っている。

先進地の自治体では、それぞれの地域の地勢や需要に応じて、自治会や NPO 団体が運行するコミュニティバスや予約型乗合タクシー等、新たな手法による公共交通の取組みが行われており、本市においても、これらを参考事例として導入検討することで、効果的・効率的な運行につながる可能性が出てくる。

本市の利用実態や需要、地勢を踏まえた上で、最適な手法を選択し、導入に向けた検討を行う。

2. 使用車両の見直し

コミュニティバスにおいて、車両を小型化することで経費の削減が図れるのではないかと意見があるが、人件費が全体の経費の中で大きな割合を占めるため、一般的には経費削減の効果はほとんど無いとされている。

しかし、運行形態の見直しと併せれば、本市においては効果が生まれる余地があると考えられる。

また、本市においては、中山間地域や集落地域等において狭隘な道路もあり、利用実績や潜在需要を踏まえるならば、従来型のバス車両だけではなく、ワゴン車等の小型車両を含めた使用車両の見直しの検討を行う。

3. 路線の見直し

本市のコミュニティバスは、中山間地域を運行する地域内幹線として、東部を走る「初瀬・朝倉台線」と、南部を走る「多武峯線」があり、平野部においては「循環線」が走っている。

また、幹線から外れた中山間地域では「予約型乗合タクシー」を運行している。いずれも桜井駅を基点として運行しており、大きくは本市の地勢を踏まえた路線設定となっている。

ただし、利用状況や一部から生じている地元要望等の潜在需要による路線形態の見直しの必要性もあり、再度、路線について検討し、効果的・効率的な運行に向け見直しを図る。