

桜井市地域公共交通総合連携計画（案）

平成21年11月

桜井市地域公共交通総合連携計画（案）

- 目 次 -

1．調査の目的と概要	
1-1．調査の背景と目的	1- 1
1-2．計画の区域	1- 2
1-3．計画の構成	1- 3
2．桜井市の現況及び動向	
2-1．社会経済環境の動向	2- 1
1) 人口等の状況	2- 1
2) 産業の状況	2-13
2-2．公共交通の状況	2-15
1) バス交通の状況	2-15
2) 桜井市コミュニティバスの実証運行結果	2-17
3) 桜井市コミュニティバスの収支状況	2-21
4) スクールバスの状況	2-22
5) 民間路線バスの収支状況	2-24
6) 多武峯線の状況	2-25
7) 鉄道の利用状況	2-29
3．住民ニーズ等の把握	
3-1．地元ヒアリングの実施	3- 1
3-2．市民意向調査の実施	3- 5
3-3．コミュニティバス朝倉台線の乗降者数調査の実施	3-39
4．先進事例の把握	4- 1
5．課題の整理	5- 1
6．バス交通等整備計画	
6-1．公共交通活性化の基本方針	6- 1
6-2．公共交通活性化の目標	6- 1
6-3．ゾーン別活性化方針の設定	6- 2
6-4．目標別のゾーン別活性化施策	6- 4
6-5．バス等公共交通利用促進計画	6- 5

1. 調査の目的と概要

1-1. 調査の背景と目的

桜井市の公共交通については、民間路線バスの運行休止に伴い、市によるコミュニティバスの運行が一定進められてきました。これまでの経緯は、次のとおりです。

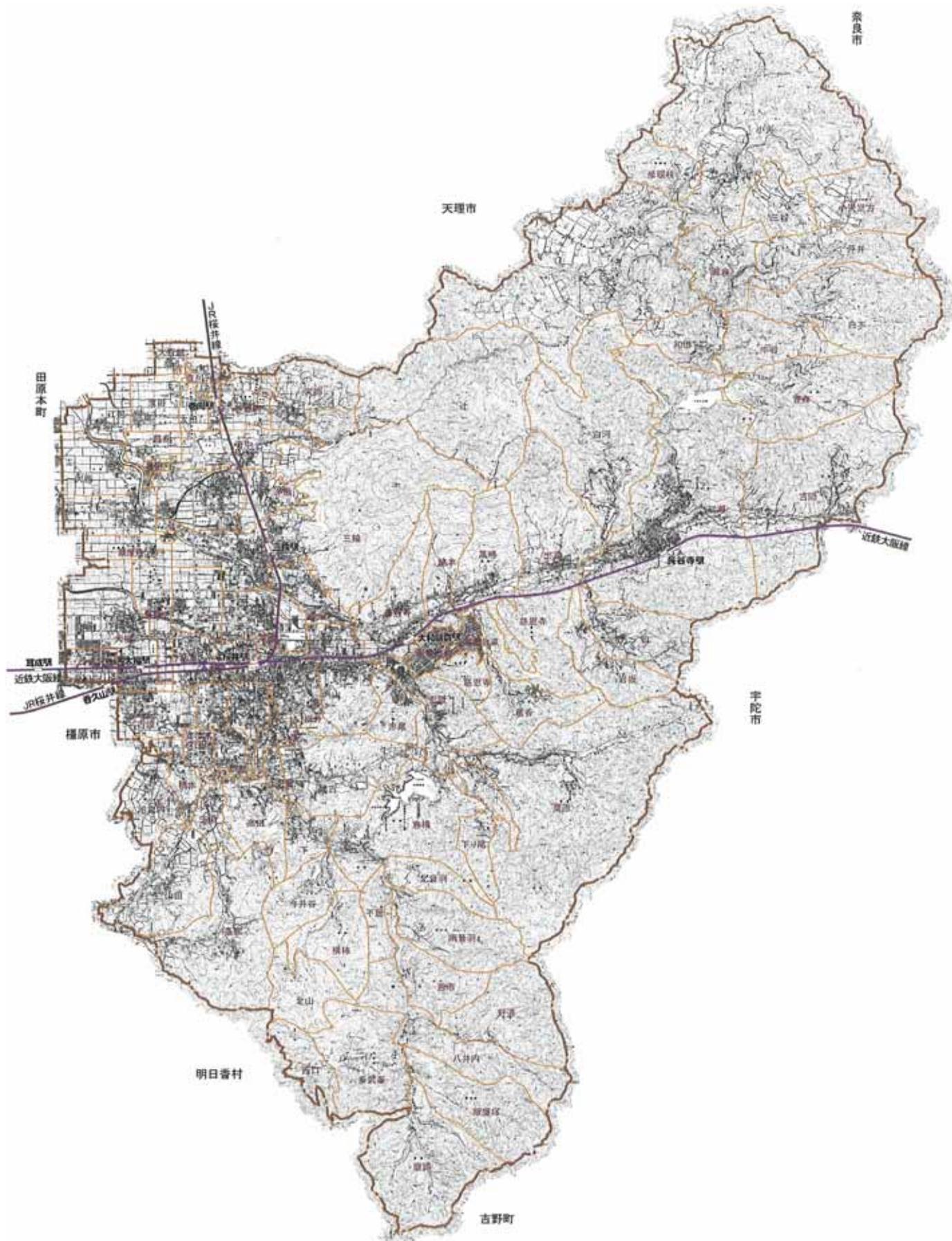
年月	概要
平成 15 年	民間路線バスの小夫線、桜井初瀬線、多武峯線の休止申し入れ
平成 15 年 9 月～	桜井市バス対策プロジェクト会議設置 検討開始
平成 16 年 11 月	桜井市バス交通再生計画策定
平成 17 年 10 月～	桜井市コミュニティバスの実証運行開始（2 年間） ・小夫線（長谷寺駅～小夫）…スクールバス対応 ・桜井初瀬線（桜井駅南口～与喜浦～一部吉隠）…スクールバス対応 ・朝倉台線（大和朝倉駅～桜井駅北口～大和朝倉駅） ・飛鳥線（桜井駅南口～飛鳥資料館～石舞台）
平成 19 年 9 月末	桜井市コミュニティバス - 小夫線運行休止 スクールバス運行開始
平成 21 年 3 月末	桜井市コミュニティバス - 飛鳥線運行休止 高齢者総合福祉センター送迎バス運行廃止

現在では、桜井市コミュニティバスが 2 路線と民間バスが 4 路線の運行を行っていますが、民間バス路線で一部休止申し入れがなされている状況です。

そのため、既存バス路線のあり方を見直し、コミュニティバスの再編並びに乗合タクシー等多様な運行形態の可能性について検討するとともに、公共交通利用促進策等も合わせて検討を行うことにより、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を図ることを目的として、『桜井市地域公共交通総合連携計画』の策定を行います。

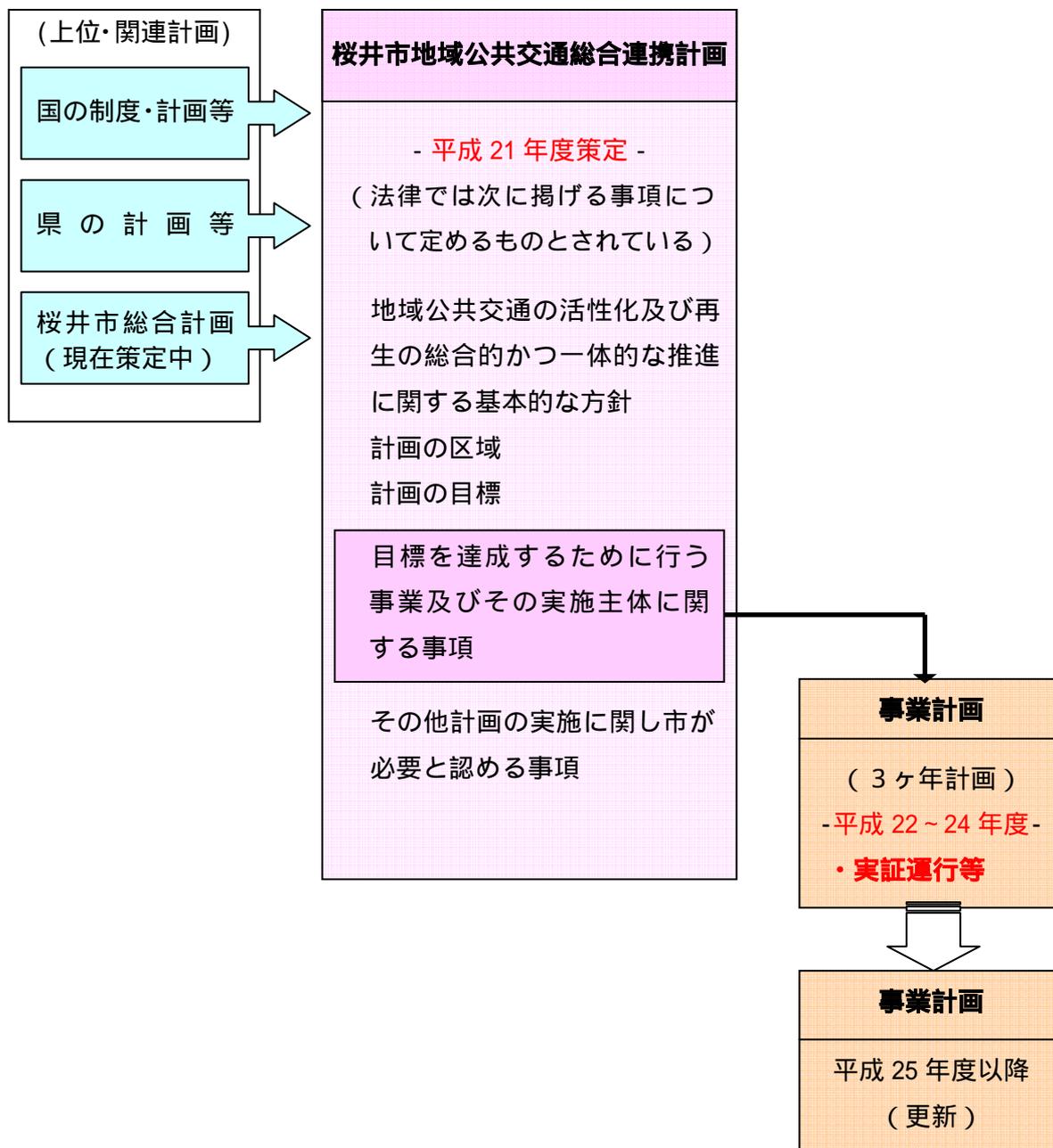
1-2 . 計画の区域

本計画は、桜井市全域を対象とします。(下図のとおり)



1-3 . 計画の構成

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成されるもので、その構成および他計画との関係は、以下のとおりです。



2. 桜井市の現況及び動向

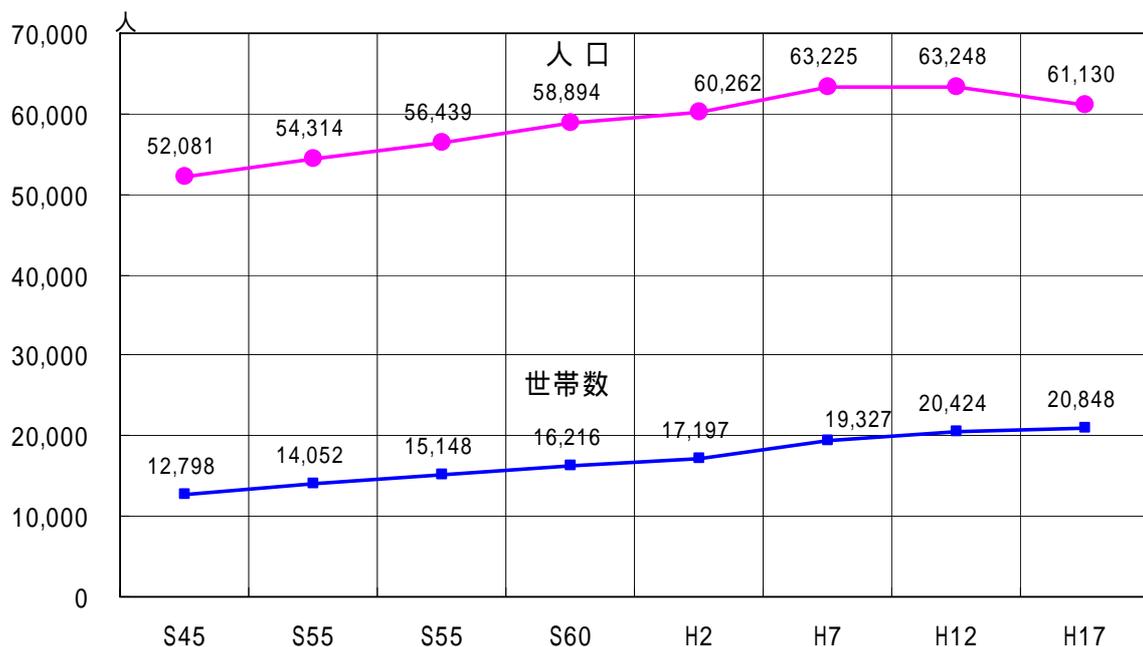
2-1. 社会経済環境の動向

1) 人口等の状況

人口・世帯数の推移

平成17年国勢調査による桜井市の人口は61,130人、世帯数は20,848世帯です。人口は、平成12年の63,248人をピークに減少に転じています。世帯数は、一貫して増加を続けています。

人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

周辺市における平成7年から17年の人口推移をみると、奈良市と田原本町は若干増加していますが、橿原市は平成12年をピークに減少し、天理市、大和高田市、大和郡山市は微減が続いています。

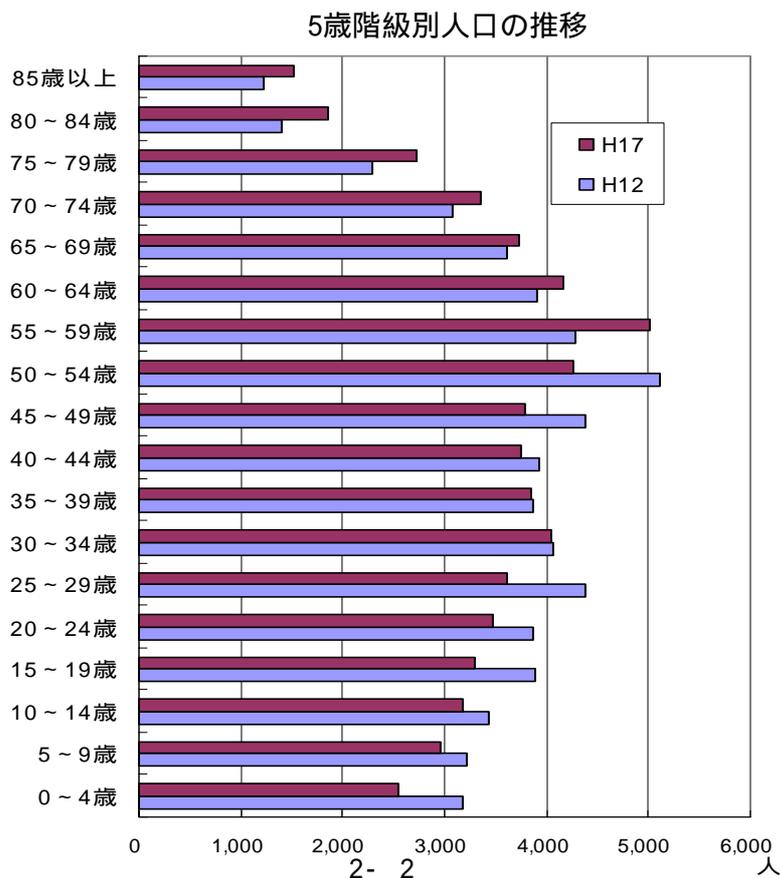
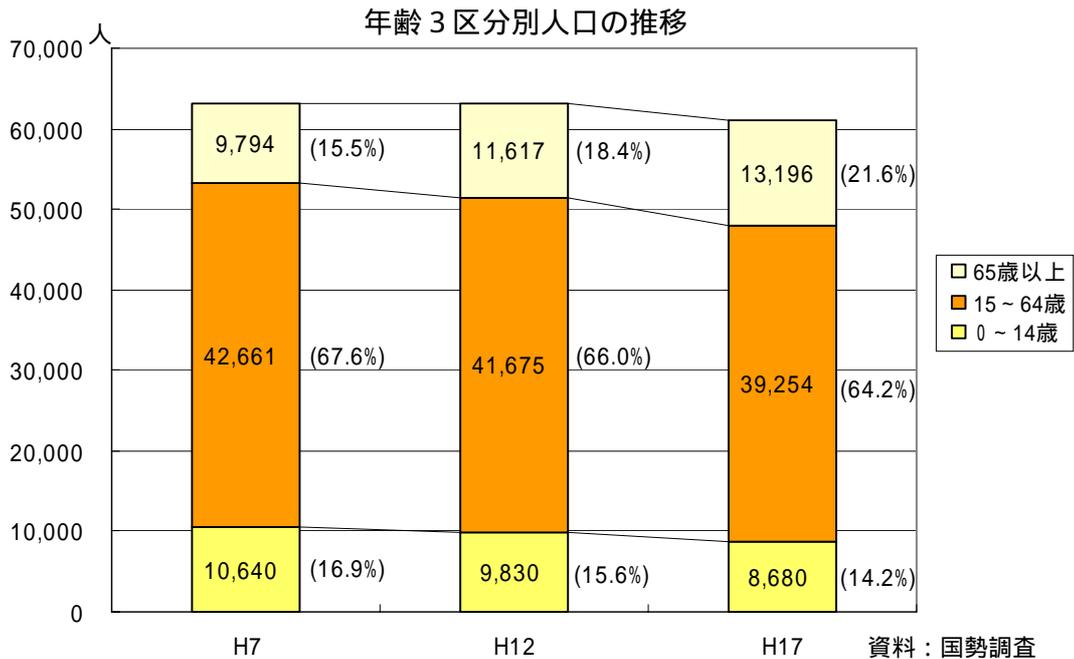
周辺市の人口推移

	H7	H12	H17	H12/H7	H17/H12
桜井市	63,225	63,248	61,130	100.0%	96.7%
奈良市	359,218	366,185	370,102	101.9%	101.1%
大和高田市	73,806	73,668	70,800	99.8%	96.1%
大和郡山市	95,165	94,188	91,672	99.0%	97.3%
天理市	74,188	72,741	71,152	98.0%	97.8%
橿原市	121,988	125,005	124,728	102.5%	99.8%
田原本町	32,837	32,934	33,029	100.3%	100.3%
奈良県	1,430,862	1,442,795	1,421,310	100.8%	98.5%

年齢別人口

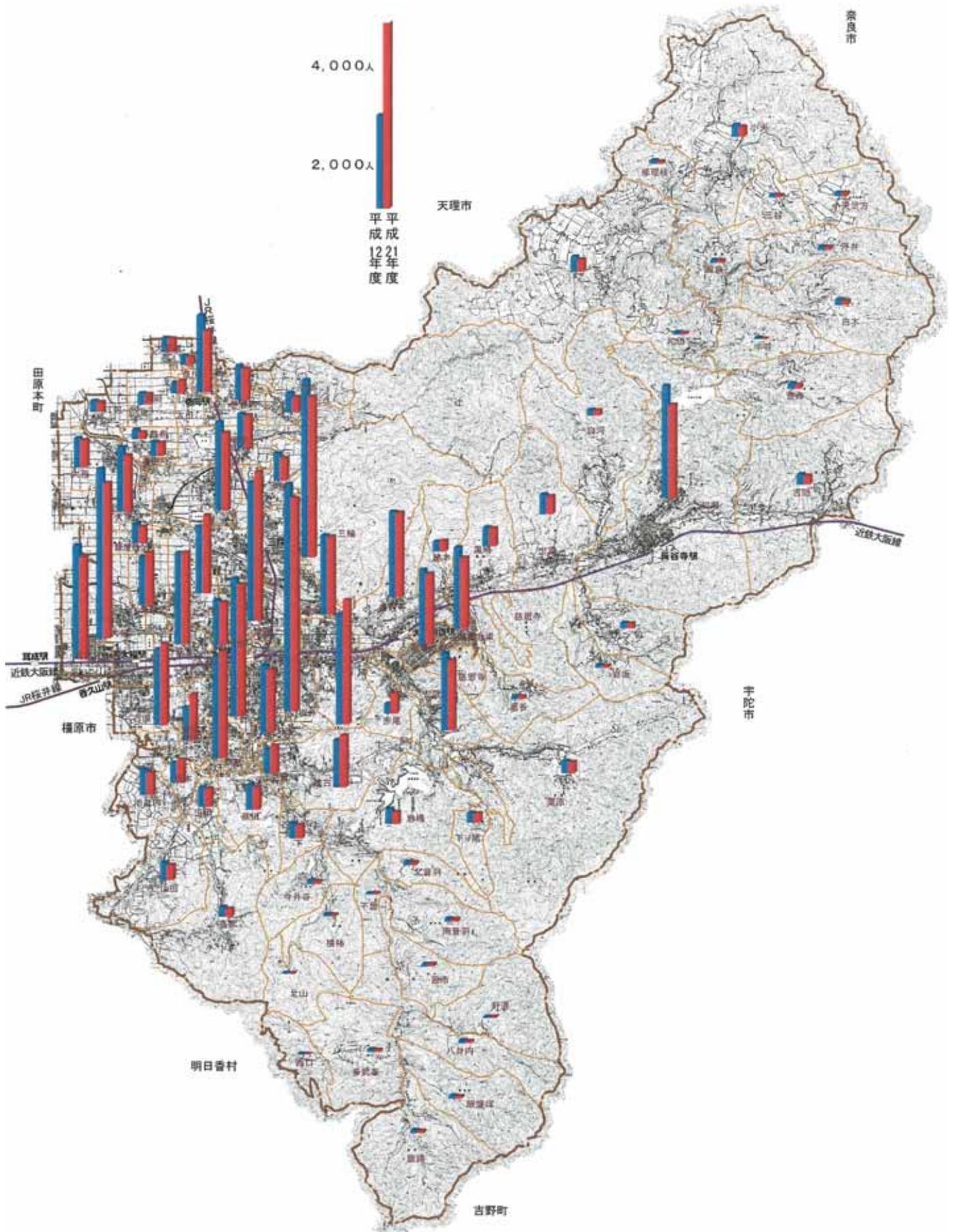
年齢3区分別人口の推移をみると、高齢人口（65歳以上）は平成2年の9,794人、15.5%から平成17年の13,196人、21.6%へと増加しているが、年少人口（15歳未満）は平成2年の10,640人、16.9%から平成17年の8,680人、14.2%へと減少してきており、少子高齢化が進行していることがわかります。

5歳階級別人口については、55歳以上の層が大きく増加している一方で、29歳以下の若年層と45～54歳の層は減少が目立っています。



大字別人口等

桜井市大字別人口分布



大字別の人口推移・高齢者人口・世帯数一覧表（その1）

支部	大字	人口(推移)				H21/12 増減率	H21高齢者人口				世帯数 H21
		H7	H12	H17	H21		65歳以上	高齢者比率	65～74	75以上	
上之郷	1 小夫	285	253	228	207	18 %	69	33.3%	29	40	68
	2 小夫嵩方	68	72	70	70	3 %	25	35.7%	10	15	20
	3 三谷	61	54	52	44	19 %	20	45.5%	9	11	16
	4 芹井	74	68	63	57	16 %	22	38.6%	6	16	19
	5 白木	138	118	95	85	28 %	35	41.2%	16	19	29
	6 瀧倉	60	60	54	53	12 %	22	41.5%	12	10	19
	7 修理枝	71	72	58	50	31 %	21	42.0%	7	14	20
	8 笠	354	320	287	260	19 %	78	30.0%	43	35	82
	9 和田	55	56	50	38	32 %	17	44.7%	7	10	13
	10 中谷	27	30	22	10	67 %	6	60.0%	2	4	4
	11 萱森	124	115	104	82	29 %	28	34.1%	8	20	26
支部計		1,317	1,218	1,083	956	22 %	343	35.9%	149	194	316
初瀬	1 吉隠	236	225	203	192	15 %	55	28.6%	19	36	61
	2 初瀬	2,698	2,413	2,171	2,005	17 %	686	34.2%	340	346	865
	3 白河	118	116	110	105	9 %	29	27.6%	1	28	36
	4 出雲	456	421	382	381	10 %	134	35.2%	46	88	140
支部計		3,508	3,175	2,866	2,683	15 %	904	33.7%	406	498	1,102
朝倉	1 黒崎	390	404	398	389	4 %	98	25.2%	55	43	135
	2 脇本	244	215	235	232	8 %	59	25.4%	21	38	74
	3 慈恩寺	1,726	1,840	1,827	1,817	1 %	362	19.9%	188	174	670
	4 狛	125	117	112	106	9 %	33	31.1%	20	13	28
	5 岩坂	66	63	51	46	27 %	27	58.7%	16	11	18
	6 竜谷	74	67	68	62	7 %	15	24.2%	7	8	23
	7 朝倉台東	1,797	1,743	1,640	1,518	13 %	306	20.2%	162	144	549
	朝倉台東1	290	307	282	258	16 %	73	28.3%	46	27	101
	朝倉台東2	268	238	228	216	9 %	45	20.8%	20	25	82
	朝倉台東3	151	155	148	131	15 %	20	15.3%	5	15	44
	朝倉台東4	280	263	230	208	21 %	36	17.3%	22	14	73
	朝倉台東5	279	252	240	229	9 %	38	16.6%	27	11	82
	朝倉台東6	234	235	226	202	14 %	34	16.8%	17	17	67
	朝倉台東7	295	293	286	274	6 %	60	21.9%	25	35	100
	8 朝倉台西	1,647	1,612	1,572	1,524	5 %	491	32.2%	267	224	579
	朝倉台西1	73	71	81	72	1 %	24	33.3%	20	4	28
	朝倉台西2	235	223	220	215	4 %	78	36.3%	39	39	82
	朝倉台西3	231	226	212	202	11 %	66	32.7%	34	32	79
	朝倉台西4	143	147	159	157	7 %	50	31.8%	31	19	59
朝倉台西5	290	281	265	272	3 %	90	33.1%	51	39	106	
朝倉台西6	329	320	317	292	9 %	84	28.8%	42	42	108	
朝倉台西7	192	188	173	160	15 %	51	31.9%	27	24	64	
朝倉台西8	154	156	145	154	1 %	48	31.2%	23	25	53	
支部計		6,069	6,061	5,903	5,694	6 %	1,391	24.4%	736	655	2,076
城島	1 忍阪	1,712	1,663	1,535	1,513	9 %	395	26.1%	223	172	537
	2 赤尾	230	207	285	431	108 %	59	13.7%	40	19	152
	3 外山	2,296	2,352	2,463	2,673	14 %	510	19.1%	277	233	1,051
支部計		4,238	4,222	4,283	4,617	9 %	964	20.9%	540	424	1,740
纏向	1 穴師	437	420	366	331	21 %	110	33.2%	45	65	117
	2 巻野内	764	728	696	667	8 %	205	30.7%	113	92	230
	3 大豆越	316	309	310	294	5 %	64	21.8%	29	35	95
	4 草川	201	198	189	167	16 %	39	23.4%	21	18	59
	5 辻	1,821	1,650	1,418	1,315	20 %	308	23.4%	189	119	554
	6 太田	235	227	242	271	19 %	70	25.8%	42	28	88
	7 東田	268	251	241	229	9 %	77	33.6%	37	40	77
	8 江包	253	240	229	207	14 %	63	30.4%	25	38	61
	9 豊前	216	200	179	151	25 %	50	33.1%	18	32	47
	10 豊田	329	309	289	289	6 %	72	24.9%	40	32	107
支部計		4,840	4,532	4,159	3,921	13 %	1,058	27.0%	559	499	1,435

大字別の人口推移・高齢者人口・世帯数一覧表（その2）

支部	大字	人口（推移）				H21/12 増減率	H21高齢者人口				世帯数 H21
		H7	H12	H17	H21		65歳以上	高齢者比率	65～74	75以上	
織田	1 簗中	782	737	712	704	4 %	192	27.3%	95	97	224
	2 茅原	593	594	550	498	16 %	160	32.1%	73	87	184
	3 芝	1,901	1,902	1,782	1,671	12 %	398	23.8%	218	180	578
	4 大西	657	623	603	585	6 %	163	27.9%	73	90	192
	5 大泉	1,415	1,383	1,294	1,207	13 %	296	24.5%	166	130	432
	6 支部計	5,348	5,239	4,941	4,665	11 %	1,209	25.9%	625	584	1,610
三輪	1 三輪	3,936	3,824	3,634	3,463	9 %	829	23.9%	399	430	1,240
	2 金屋	1,479	1,697	1,645	1,664	2 %	316	19.0%	186	130	613
	支部計	5,415	5,521	5,279	5,127	7 %	1,145	22.3%	585	560	1,853
桜井西	1 粟殿	2,953	3,021	3,079	3,214	6 %	675	21.0%	362	313	1,338
	2 上之庄	1,138	1,436	1,471	1,667	16 %	201	12.1%	109	92	598
	3 川合	900	974	975	927	5 %	210	22.7%	102	108	388
	4 戒重	1,858	1,959	1,985	1,971	1 %	326	16.5%	195	131	761
支部計	6,849	7,390	7,510	7,779	5 %	1,412	18.2%	768	644	3,085	
大福	1 新屋敷	442	411	384	359	13 %	83	23.1%	39	44	130
	2 東新堂	991	1,048	1,110	1,138	9 %	191	16.8%	101	90	435
	3 大福	3,619	3,655	3,548	3,351	8 %	830	24.8%	493	337	1,401
	4 西之宮	2,274	2,441	2,314	2,189	10 %	515	23.5%	329	186	915
支部計	7,326	7,555	7,356	7,037	7 %	1,619	23.0%	962	657	2,881	
桜井	1 桜井	5,039	4,893	4,612	4,595	6 %	1,200	26.1%	604	596	1,895
	2 谷	2,926	2,959	2,798	2,837	4 %	636	22.4%	336	300	1,134
	3 河西	1,340	1,447	1,424	1,354	6 %	311	23.0%	198	113	480
	4 上之宮	374	513	591	593	16 %	106	17.9%	49	57	203
	5 浅古	1,019	1,011	984	1,107	9 %	215	19.4%	117	98	389
	6 下	349	329	318	285	13 %	92	32.3%	42	50	102
支部計	11,047	11,152	10,727	10,771	3 %	2,560	23.8%	1,346	1,214	4,203	
安倍	1 阿部	1,931	2,182	2,211	2,290	5 %	528	23.1%	228	300	931
	2 吉備	1,411	1,627	1,729	1,735	7 %	336	19.4%	179	157	704
	3 安倍木材団地	575	708	798	982	39 %	111	11.3%	64	47	347
	木材団地1	488	595	646	693	16 %	92	13.3%	57	35	244
	木材団地2	87	113	152	289	156 %	19	6.6%	7	12	103
	4 高田	567	536	527	483	10 %	96	19.9%	49	47	162
	5 生田	380	418	374	384	8 %	71	18.5%	36	35	133
	6 橋本	450	443	536	503	14 %	95	18.9%	58	37	165
	7 池之内	561	550	496	478	13 %	103	21.5%	50	53	160
8 山田	411	380	359	328	14 %	122	37.2%	63	59	116	
9 高家	216	209	174	164	22 %	43	26.2%	17	26	51	
支部計	6,502	7,053	7,204	7,347	4 %	1,505	20.5%	744	761	2,769	
多武峯	1 粟原	289	267	257	240	10 %	71	29.6%	31	40	77
	2 下り尾	231	211	201	189	10 %	57	30.2%	25	32	66
	3 倉橋	344	324	300	258	20 %	94	36.4%	57	37	91
	4 北音羽	77	68	56	56	18 %	19	33.9%	10	9	20
	5 下居	24	20	18	18	10 %	7	38.9%	2	5	4
	6 今井谷	79	77	68	60	22 %	20	33.3%	12	8	18
	7 横柿	54	41	35	28	32 %	11	39.3%	4	7	13
	8 南音羽	81	70	68	56	20 %	22	39.3%	8	14	21
	9 百市	51	48	52	50	4 %	16	32.0%	8	8	16
	10 針道	30	26	24	26	0 %	8	30.8%	5	3	5
	11 八井内	53	58	51	44	24 %	18	40.9%	5	13	14
	12 飯盛塚	70	66	57	51	23 %	20	39.2%	10	10	19
	13 多武峯	77	63	51	52	17 %	14	26.9%	6	8	26
	14 北山	15	10	10	8	20 %	8	100.0%	0	8	5
	15 西口	9	11	11	11	0 %	2	18.2%	0	2	3
	16 鹿路	68	70	64	55	21 %	20	36.4%	7	13	16
支部計	1,552	1,430	1,323	1,202	16 %	407	33.9%	190	217	414	
全市合計	64,011	64,548	62,634	61,799	4 %	14,517	23.5%	7,610	6,907	23,484	

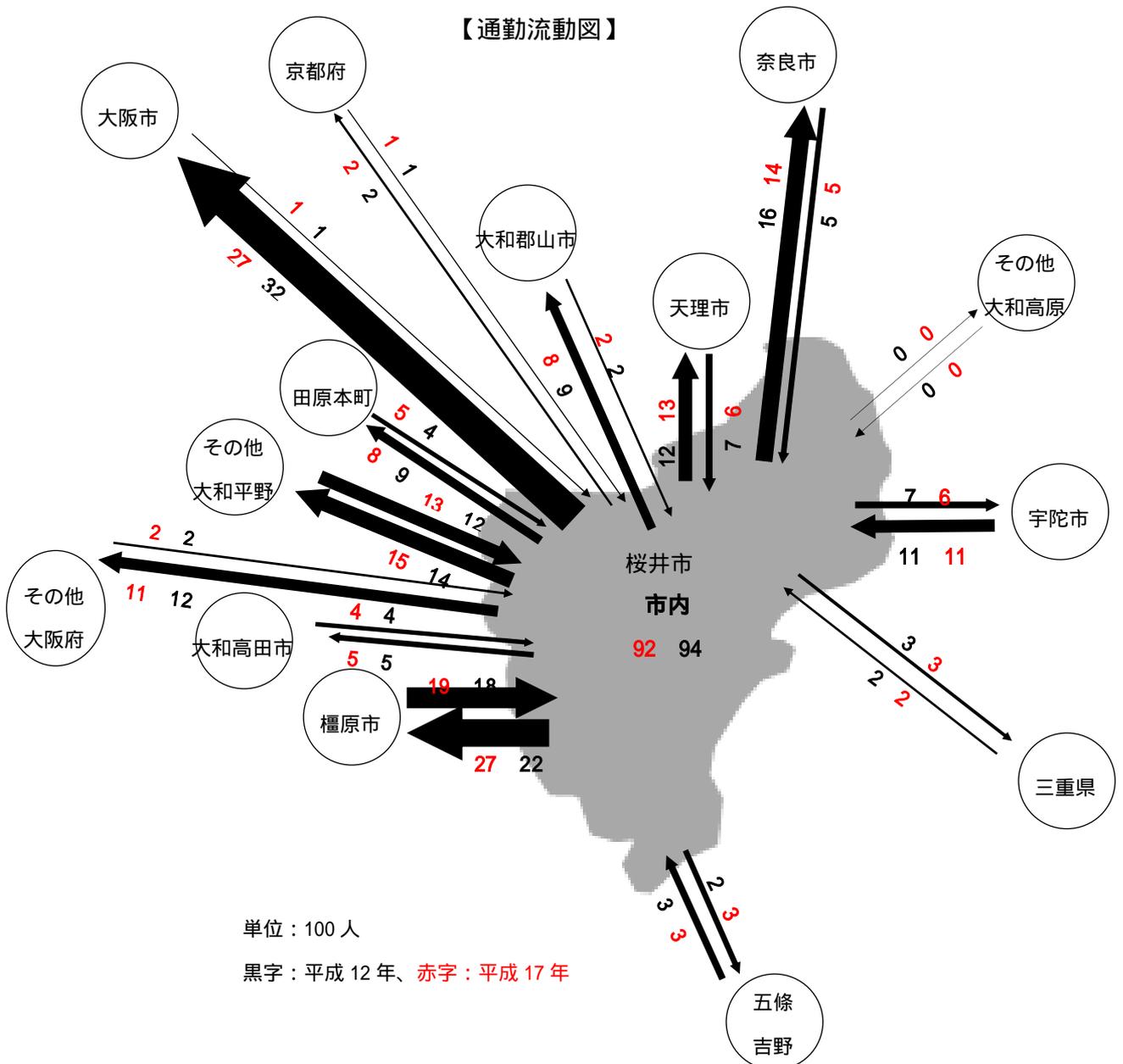
通勤・通学の流動状況（平成12年・17年国勢調査より）

桜井市関連の通勤流動を国勢調査でみると、通勤先では、大阪市（27百人）、橿原市（27百人）がともに多く、この他、奈良市（14百人）、天理市（13百人）、その他大和平野地域（15百人）など北方面、西方面が多くなっています。桜井市への通勤者の居住地は橿原市（19百人）、宇陀市（11百人）、その他大和平野地域（13百人）等が多くなっています。なお、桜井市内に通勤する市内居住者は92百人です。

通学先では、奈良市（4百人）、橿原市（3百人）、天理市（2百人）、その他大和平野地域（3百人）等が多く、桜井市への通学者は橿原市（3百人）、宇陀市（2百人）、その他大和平野地域（5百人）等が多くなっています。桜井市内に通学する市内居住者は58百人です。

平成12年との比較では、橿原市との通勤流動、天理市への通勤流出、その他大和平野地域からの通勤流入等が増加している一方、大阪市、大阪府、奈良市、大和郡山市等からの通勤流入や通学流動の大半が減少しています。

【通勤流動図】



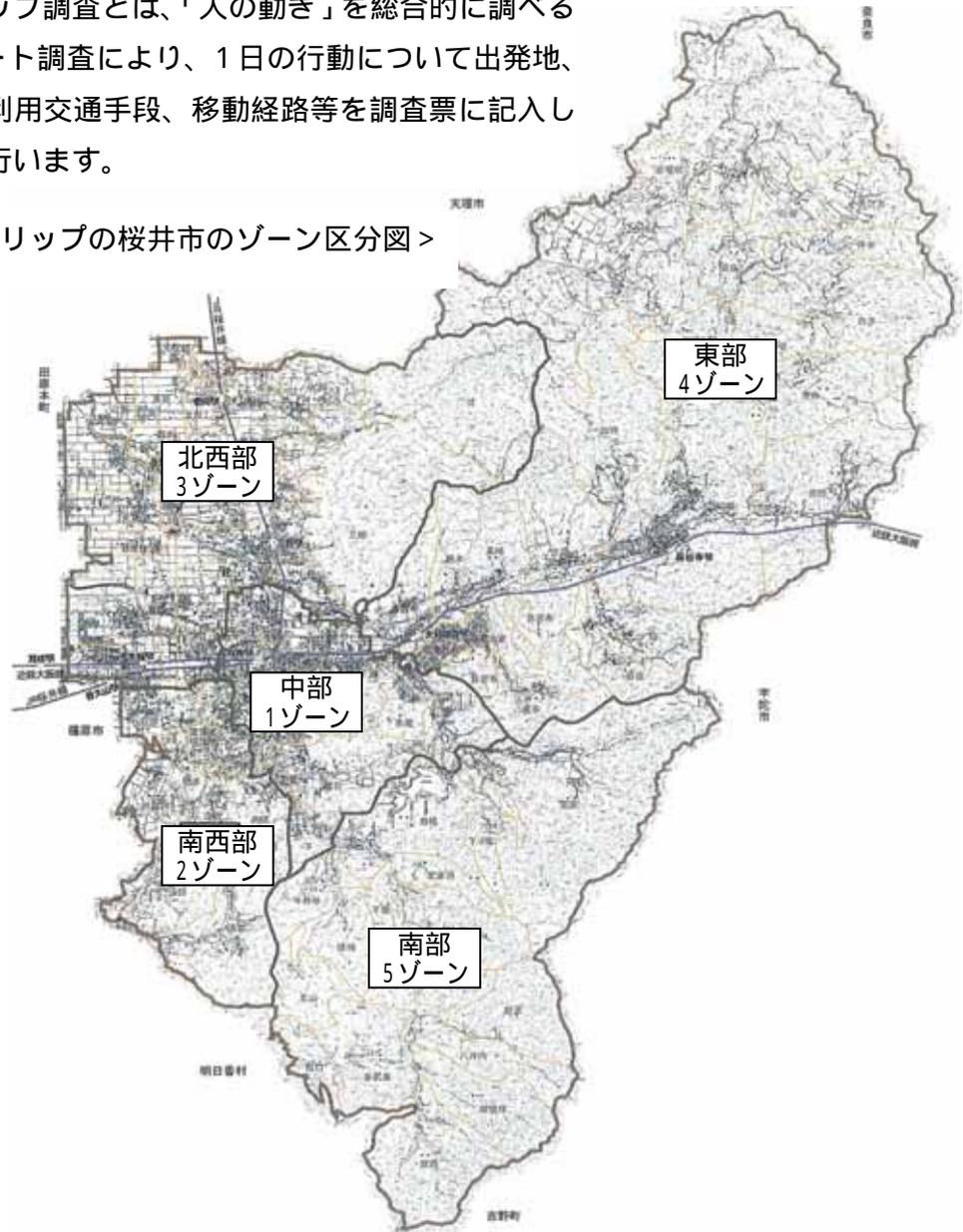
桜井市内からの通勤・通学先（国勢調査より）

	H12年				H17年			
	通勤先		通学先		通勤先		通学先	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
市内	13,942	48.6%	6,428	65.5%	12,942	47.4%	5,772	66.0%
自宅	4,537	15.8%			3,729	13.7%		
自宅外	9,405	32.8%	6,428	65.5%	9,213	33.8%	5,772	66.0%
県内	9,767	34.0%	1,939	19.8%	9,960	36.5%	1,592	18.2%
奈良市	1,608	5.6%	407	4.1%	1,491	5.5%	409	4.7%
天理市	1,246	4.3%	285	2.9%	1,327	4.9%	214	2.4%
橿原市	2,239	7.8%	362	3.7%	2,653	9.7%	269	3.1%
田原本町	868	3.0%	61	0.6%	830	3.0%	38	0.4%
宇陀市	676	2.4%	174	1.8%	609	2.2%	103	1.2%
大和郡山市	892	3.1%	136	1.4%	792	2.9%	104	1.2%
大和高田市	534	1.9%	195	2.0%	500	1.8%	142	1.6%
その他大和平野地域	1,425	5.0%	270	2.8%	1,451	5.3%	285	3.3%
その他大和高原地域	30	0.1%	2	0.0%	50	0.2%	2	0.0%
五條吉野地域	249	0.9%	47	0.5%	257	0.9%	26	0.3%
県外	4,985	17.4%	1,443	14.7%	4,376	16.0%	1,377	15.8%
大阪市	3,191	11.1%	487	5.0%	2,699	9.9%	465	5.3%
その他大阪府	1,185	4.1%	565	5.8%	1,055	3.9%	573	6.6%
京都府	172	0.6%	265	2.7%	158	0.6%	225	2.6%
三重県	280	1.0%	22	0.2%	272	1.0%	25	0.3%
他	157	0.5%	104	1.1%	192	0.7%	89	1.0%
合計	28,694	100%	9,810	100%	27,278	100%	8,741	100%

人の移動（パーソントリップ：平成12年調査）

パーソントリップ調査とは、「人の動き」を総合的に調べるもので、アンケート調査により、1日の行動について出発地、到着地、目的、利用交通手段、移動経路等を調査票に記入してもらおう方法で行います。

<パーソントリップの桜井市のゾーン区分図>



市区町村名	ゾーンコード					町 字 名
桜井市	8	2	3	1	1	[ア]赤尾、浅古、上之宮、粟殿、忍阪 [カ]川合、河西 [サ]桜井、下 [タ]谷、外山
	8	2	3	1	2	[ア]阿部、安倍木材団地1丁目、安倍木材団地2丁目、池之内、生田 [カ]吉備 [タ]高家、高田 [ハ]橋本 [ヤ]山田
	8	2	3	1	3	[ア]穴師、江包、大泉、太田、大西 [カ]戒重、金屋、上之庄、草川 [サ]芝、新屋敷 [タ]大福、茅原、辻、豊田 [ナ]西之宮 [ハ]箸中、馬場、東田、東新堂、豊前 [マ]巻野内、松之本、大豆越、三輪
	8	2	3	1	4	[ア]朝倉台西1丁目、朝倉台西2丁目、朝倉台西3丁目、朝倉台西4丁目、朝倉台西5丁目、朝倉台西6丁目、朝倉台西7丁目、朝倉台西8丁目、朝倉台東1丁目、朝倉台東2丁目、朝倉台東3丁目、朝倉台東4丁目、朝倉台東5丁目、朝倉台東6丁目、朝倉台東7丁目、出雲、岩坂、小夫、小夫嵩方 [カ]笠、萱森、黒崎、狛 [サ]慈恩寺、修理枝、白河、白木、芹井 [タ]滝倉 [ナ]中谷 [ハ]初瀬 [マ]三谷 [ヤ]吉隠 [ラ]竜谷 [ワ]脇本、和田
	8	2	3	1	5	[ア]飯盛塚、今井谷、粟原、下居 [カ]北音羽、北山、倉橋 [サ]下り尾 [タ]多武峰 [ナ]西口 [ハ]針道 [マ]南音羽、百市 [ヤ]八井内、横柿 [ラ]鹿路

代表交通手段別のパーソントリップ（平成12年値）

代表交通手段別にみると、市全体では、自動車が52.6%と半数を超えており、次いで徒歩の18.9%、二輪の15.4%となっています。一方、バスは0.9%と極端に少なく、鉄道も12.2%と少ない状況です。

ゾーン別にみると、東部(4)ゾーンの鉄道(21.0%)、南部(5)ゾーンのバス(19.4%)、南西部(2)ゾーンの自動車(69.3%)などの分担率が他ゾーンと比べ高くなっています。

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	合計
中部(-1)	11.9%	0.8%	50.0%	17.9%	19.2%	0.1%	100.0%
南西部(-2)	8.4%	0.4%	69.3%	11.2%	10.7%	0.0%	100.0%
北西部(-3)	11.3%	0.7%	50.4%	16.8%	20.9%	0.0%	100.0%
東部(-4)	21.0%	0.4%	55.9%	3.7%	18.8%	0.1%	100.0%
南部(-5)	12.6%	19.4%	51.8%	7.9%	8.3%	0.0%	100.0%
不明	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	100.0%
合計	12.2%	0.9%	52.6%	15.4%	18.9%	0.1%	100.0%

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	合計
中部(-1)	12,137	849	51,021	18,294	19,563	148	102,012
南西部(-2)	2,050	100	16,830	2,719	2,593	0	24,292
北西部(-3)	11,192	654	49,804	16,576	20,632	35	98,893
東部(-4)	5,025	98	13,361	882	4,493	35	23,894
南部(-5)	319	492	1,314	200	210	0	2,535
不明	0	0	90	60	0	0	150
合計	30,723	2,193	132,420	38,731	47,491	218	251,776

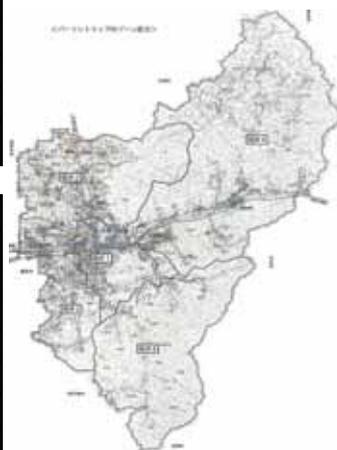
目的別のパーソントリップ（平成12年値）

行動の目的別みると、市全体では、帰宅が42.5%と多く、次いで、自由27.8%、出勤12.1%、業務10.0%、登校7.6%となっています。

市内のゾーン別では、南部(5)ゾーンで自由(40.7%)と業務(20.7%)が高く、中部(1)ゾーンでは自由(32.9%)が比較的高くなっています。

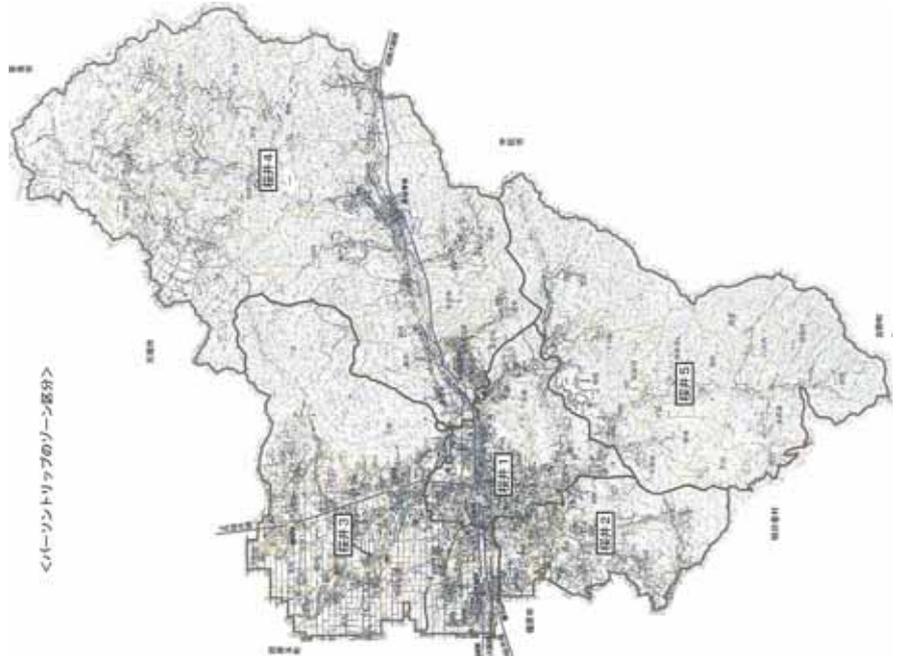
	出勤	登校	自由	業務	帰宅	目的計
中部(-1)	10.0%	7.3%	32.9%	9.7%	40.2%	100.0%
南西部(-2)	15.3%	4.7%	26.4%	13.6%	40.0%	100.0%
北西部(-3)	13.4%	8.6%	23.4%	9.2%	45.4%	100.0%
東部(-4)	13.3%	8.7%	24.4%	9.3%	44.3%	100.0%
南部(-5)	10.1%	1.3%	40.7%	20.7%	27.2%	100.0%
不明	0.0%	0.0%	70.0%	0.0%	30.0%	100.0%
合計	12.1%	7.6%	27.8%	10.0%	42.5%	100.0%

	出勤	登校	自由	業務	帰宅	目的計
中部(-1)	10,184	7,405	33,536	9,905	40,982	102,012
南西部(-2)	3,706	1,137	6,408	3,313	9,728	24,292
北西部(-3)	13,211	8,459	23,178	9,132	44,913	98,893
東部(-4)	3,182	2,074	5,835	2,221	10,582	23,894
南部(-5)	257	32	1,032	525	689	2,535
不明	0	0	105	0	45	150
合計	30,540	19,107	70,094	25,096	106,939	251,776



● 出発地・到着地別パーソントリップ

出発地	到着地	中部 (-1)	南西部 (-2)	北西部 (-3)	東部 (-4)	南部 (-5)	不明	桜井市内合計	橿原市	天理市	奈良市	田原本町	大和高田市	大和郡山市	橿原町	香芝市	大宇陀町	奈良県内(市外)	大阪府下	大阪市	京都府下	京都市	全域計	
市内	中部(-1)	23,731	2,686	6,457	2,615	329	30	35,848	3,145	1,396	1,184	804	791	598	443	472	7,834	641	1,319	261	133	51,037		
	南西部(-2)	2,574	2,974	1,309	34	0	0	6,891	2,018	177	255	368	403	217	65	233	33	2,422	34	361	43	87	12,213	
	北西部(-3)	6,528	1,250	23,276	649	231	0	31,934	3,580	2,420	1,677	1,575	641	838	352	367	295	7,781	789	2,208	118	179	49,487	
	東部(-4)	2,518	168	556	4,361	34	0	7,637	1,006	395	326	91	137	288	119	88	117	1,517	574	529	0	68	11,983	
	南部(-5)	268	45	124	34	50	0	521	110	51	0	31	59	33	0	49	0	262	115	96	0	0	1,245	
	不明	30	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	
桜井市内合計		35,649	7,123	31,722	7,693	644	30	82,861	9,859	4,439	3,442	2,869	2,031	1,974	1,472	1,180	917	19,816	2,153	4,513	422	467	126,040	
橿原市		3,044	1,609	3,861	979	161	0	9,654																
天理市		1,421	130	2,257	497	0	0	4,305																
奈良市		1,151	236	1,701	326	0	0	3,414																
田原本町		842	320	1,690	34	31	0	2,917																
大和郡山市		604	217	927	255	33	0	2,036																
大和高田市		851	473	494	137	59	0	2,014																
橿原町		769	179	431	119	0	0	1,498																
香芝市		457	198	419	34	0	0	1,108																
大宇陀町		581	33	193	76	0	0	883																
広陵町		328	83	279	37	0	0	727																
明日香村		193	160	117	71	0	0	541																
菟田野町		244	22	0	23	0	0	289																
県内(市外)		12,510	4,217	13,954	2,796	392	0	33,869																
大阪府下		584	73	847	552	116	0	2,172																
大阪市		1,493	361	2,237	495	0	0	4,586																
京都府下		205	43	72	0	0	0	320																
京都市		87	87	127	34	0	0	335																
全域計		50,975	12,079	49,406	11,911	1,290	75	125,736																



平成 12 年パーソントリップ(平日)の調査結果から、桜井市内に係る交通流動をみると、橿原市と往復 195 百トリップと最も多く、次いで大阪市 91 百トリップ、天理市 87 百トリップ、奈良市 69 百トリップ、田原本町 58 百トリップ、大阪府下 43 百トリップ、大和高田市 41 百トリップの順となっています。傾向としては市の西部、北部方面との流動が多くなっています。

駅への交通手段別パーソントリップ（平成12年値）

J R 桜井線巻向駅及び三輪駅は、北西部ゾーンからのアクセスが中心で、7割程度が徒歩ですが、二輪、自動車もみられます。東部ゾーンから自動車でのアクセスが少しあります。

J R 桜井駅は、中部ゾーンが中心ですが、南西部と北西部ゾーンからもアクセスがあります。徒歩が8割を占めていますが、南西部からバスがあります。

近鉄大福駅は、北西部ゾーンが8割弱を占め、徒歩が中心ですが、南西部からアクセスがあります。

橿原市域の近鉄耳成駅にも、桜井市内から近いため、二輪や徒歩でのアクセスがあります。

近鉄桜井駅は、すべてのゾーンからアクセスされており、特に中部ゾーンが6割を占めています。約半数が徒歩で、次いで二輪が2割強、自動車が2割弱で、バスは1割にも満たない状況です。

近鉄大和朝倉駅は、東部ゾーンから徒歩を中心にアクセスされており、ほか自動車や二輪でのアクセスもあります。

近鉄長谷寺駅は、すべて東部ゾーンからのアクセスで、徒歩が6割強と最も多く、自動車が2割強、バスによるアクセスも幾分みられます。

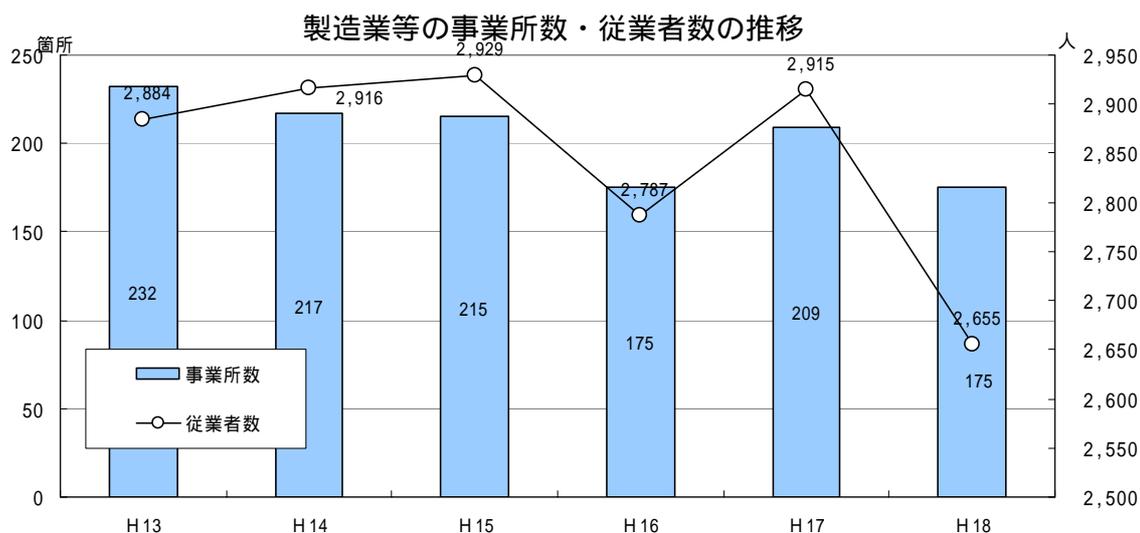
		中部	南西部	北西部	東部	南部	市合計
		-1	-2	-3	-4	-5	
J R 巻向駅	バス	0	0	0	0	0	0
	自動車	0	0	31	67	0	98
	二輪	0	0	266	0	0	266
	徒歩	0	0	850	0	0	850
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	1,147	67	0	1,214
J R 三輪駅	バス	0	0	0	0	0	0
	自動車	0	0	66	68	0	134
	二輪	0	0	169	0	0	169
	徒歩	0	0	660	0	0	660
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	895	68	0	963
J R 桜井駅	バス	0	70	0	0	66	136
	自動車	0	0	73	66	0	139
	二輪	180	0	32	0	0	212
	徒歩	1,666	100	68	0	0	1,834
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	1,846	170	173	66	66	2,321
近鉄 耳成駅	バス	0	0	0	0	0	0
	自動車	0	0	0	0	0	0
	二輪	0	0	410	0	0	410
	徒歩	0	0	177	0	0	177
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	587	0	0	587
近鉄 大福駅	バス	0	0	0	0	0	0
	自動車	0	0	205	0	0	205
	二輪	0	484	352	0	0	836
	徒歩	0	236	2,306	0	0	2,542
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	0	720	2,863	0	0	3,583
近鉄 桜井駅	バス	67	72	466	62	96	763
	自動車	879	540	1,129	326	0	2,874
	二輪	909	266	2,576	64	0	3,815
	徒歩	7,837	74	510	0	0	8,421
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	9,692	952	4,681	452	96	15,873
近鉄大和朝倉駅	バス	0	0	0	0	0	0
	自動車	66	0	0	579	0	645
	二輪	216	0	0	336	0	552
	徒歩	94	0	0	2,177	0	2,271
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	376	0	0	3,092	0	3,468
近鉄 長谷寺駅	バス	0	0	0	80	0	80
	自動車	0	0	0	264	0	264
	二輪	0	0	0	68	0	68
	徒歩	0	0	0	732	0	732
	その他	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	1,144	0	1,144

2) 産業の状況

事業所・従業員数

工業統計調査によると、桜井市の製造業等事業所（平成18年）は、175箇所で従業員数は2,655人です。推移をみると、事業所数はおおむね減少傾向にあり、従業員数も平成18年に大きく減少しています。

業種別では、食料品、木材などの事業所数、従業員数が多い状況です。



資料：工業統計調査

産業中分類別の事業所数・従業員数（H18）

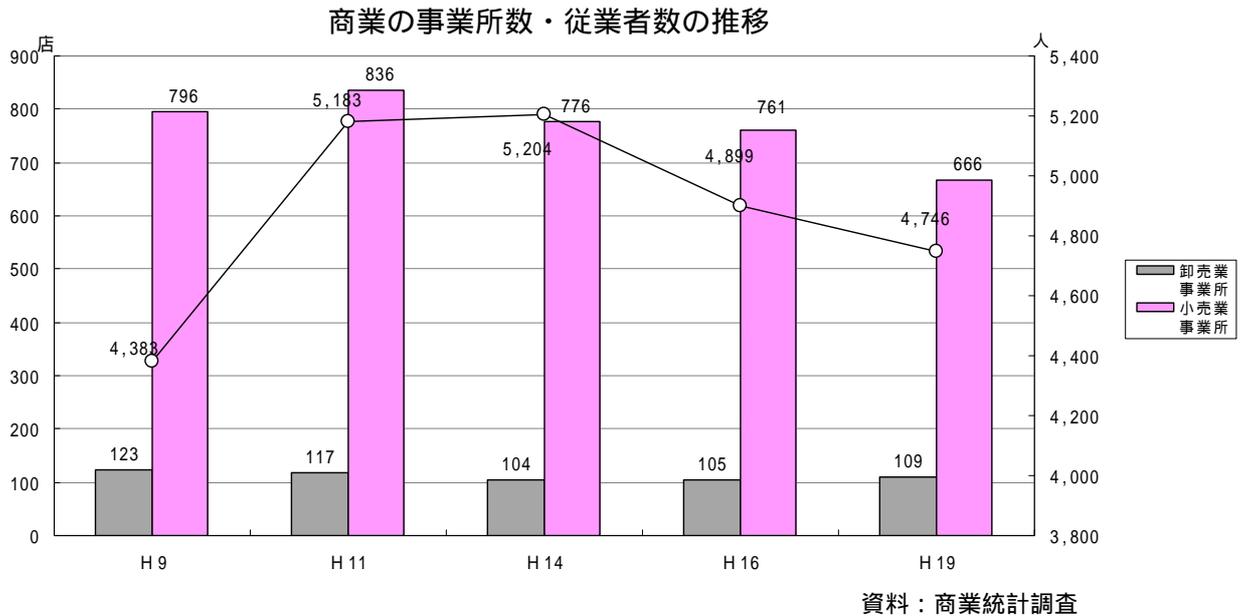
	事業所数	従業員数	1事業所当り 平均従業員数
食料品製造業	43	985	22.9
木材・木製品製造業（家具を除く）	48	308	6.4
衣服・その他の繊維製品製造業	8	223	27.9
家具・装備品製造業	12	165	13.8
情報通信機械器具製造業	2	146	73.0
金属製品製造業	8	145	18.1
一般機械器具製造業	5	131	26.2
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	9	96	10.7
電子部品・デバイス製造業	2	78	39.0
精密機械器具製造業	2	78	39.0
印刷・同関連業	6	50	8.3
輸送用機械器具製造業	3	50	16.7
その他の製造業	5	44	8.8
なめし革・同製品・毛皮製造業	4	36	9.0
パルプ・紙・紙加工品製造業	5	32	6.4
窯業・土石製品製造業	4	32	8.0
ゴム製品製造業	3	19	6.3
飲料・たばこ・飼料製造業	2	14	7.0
化学工業	2	12	6.0
鉄鋼業	1	7	7.0
繊維工業（衣服、その他の繊維製品を除	1	4	4.0

資料：工業統計調査

商業

桜井市の平成19年現在の商業の事業所数は、卸売業109、小売業666で、従業員数は4,746人です。卸売業事業所は平成14年に微減から微増に転じていますが、小売業事業所は平成11年をピークに減少が続いています。

従業員数は、平成14年以降減少傾向にあります。



2-2 . 公共交通の状況

1) バス交通の状況

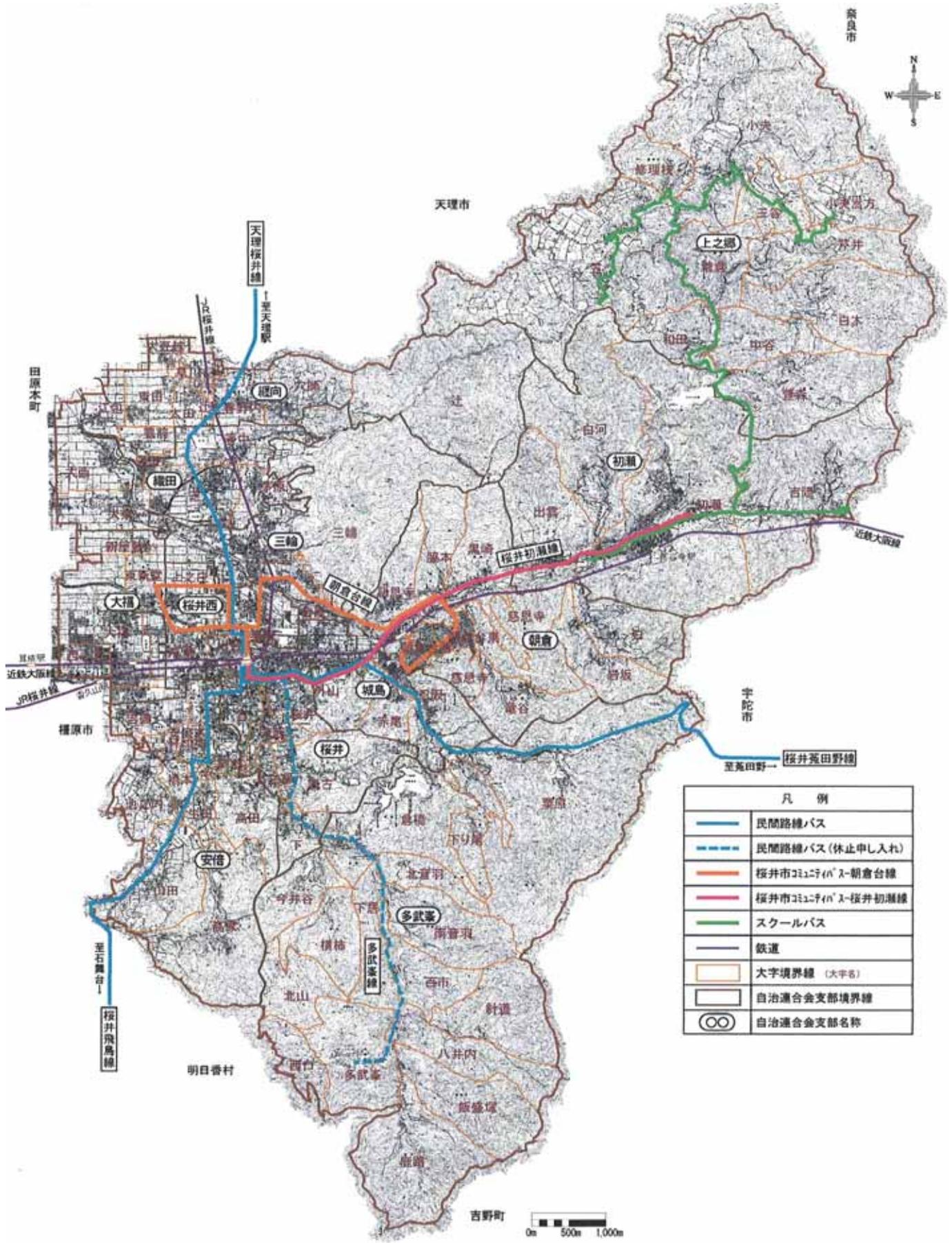
桜井市内のバス交通は、現在、民間バスが4路線と桜井市コミュニティバスが2路線の運行を行っており、また、上之郷地域でスクールバスが運行されています。詳細は次のとおりです。

路線バス (奈良交通)	<ul style="list-style-type: none">・天理桜井線（桜井駅北口～天理市天理駅）…国県協調補助路線・桜井菟田野線（桜井駅南口～宇陀市菟田野）…国県協調補助路線・桜井飛鳥線（桜井駅南口～明日香村石舞台）・多武峯線（桜井駅南口～談山神社）…スクールバス対応
桜井市コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none">・桜井初瀬線（桜井駅南口～与喜浦）…スクールバス対応・朝倉台線（大和朝倉駅～桜井駅北口～大和朝倉駅）
スクールバス	<ul style="list-style-type: none">・初瀬小学校、桜井東中学校への上之郷地域の通学者・一部住民も利用

なお、民間バス路線の多武峯線については、現在、休止申し入れがなされている状況です。

また、現在、近鉄八木駅から桜井市西北部の大泉地区に民間路線バスが1日2便乗り入れていますが、利用者がほとんどないことから、平成22年度より桜井市域のみ運行が休止される予定となっています。

桜井市のバス路線網図

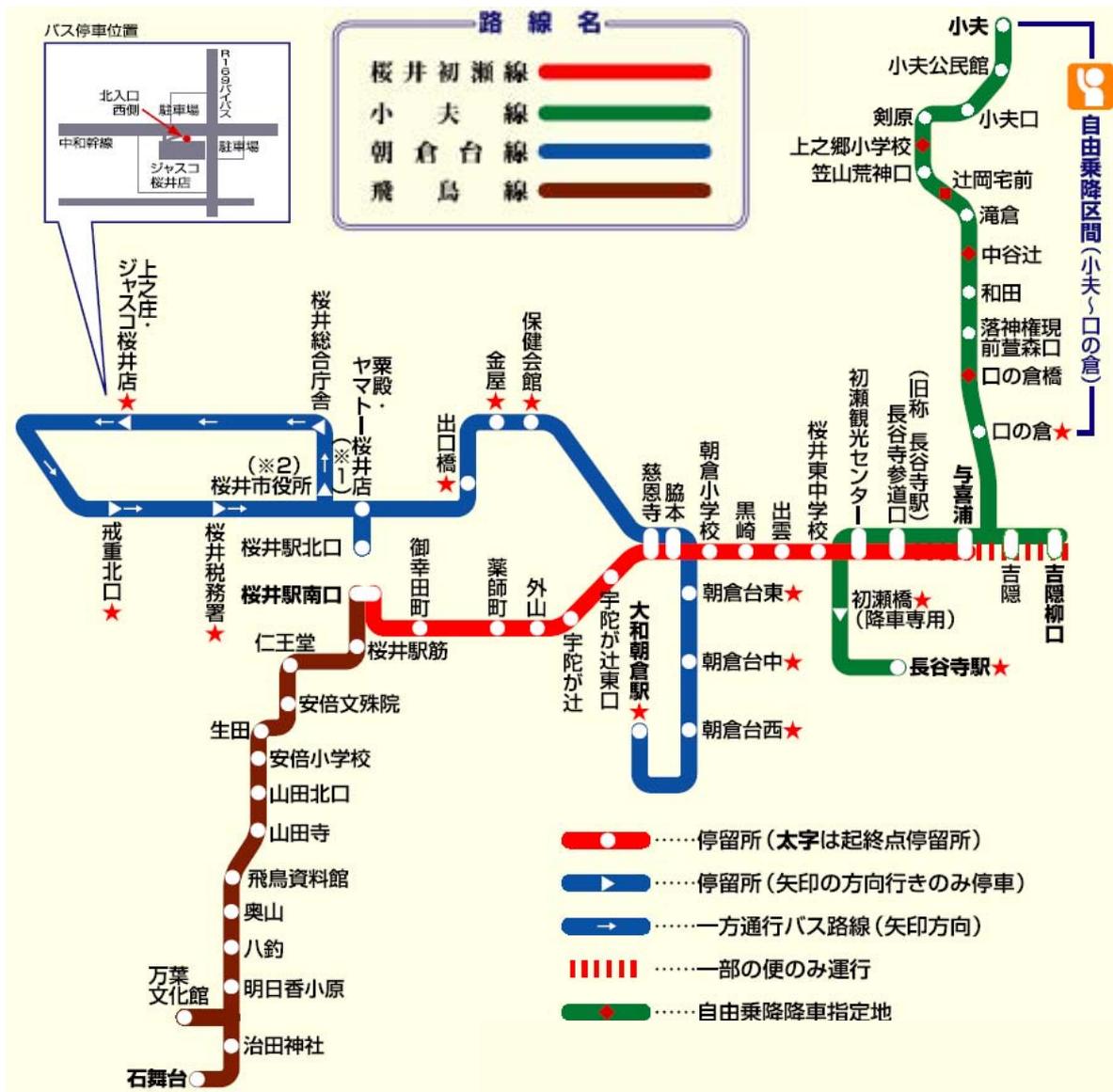


2) 桜井市コミュニティバスの実証運行結果

桜井市コミュニティバスの実証運行について

- 1) 契機：民間路線バスの小夫線と桜井初瀬線が平成 17 年 9 月 30 日をもって休止
- 2) 実証運行期間：平成 17 年 10 月から平成 19 年 9 月までの 2 年間
- 3) 運行路線：
 - 小夫線（長谷寺駅～与喜浦～吉隠柳口～口の倉～滝倉～小夫）
 - 桜井初瀬線（桜井駅南口～与喜浦～一部吉隠柳口）
 - 朝倉台線（大和朝倉台駅～桜井駅北口～ジャスコ～大和朝倉台駅）
 - 飛鳥線（桜井駅南口～飛鳥資料館～石舞台：土曜・日祝のみ）

< 桜井市コミュニティバス路線図 >

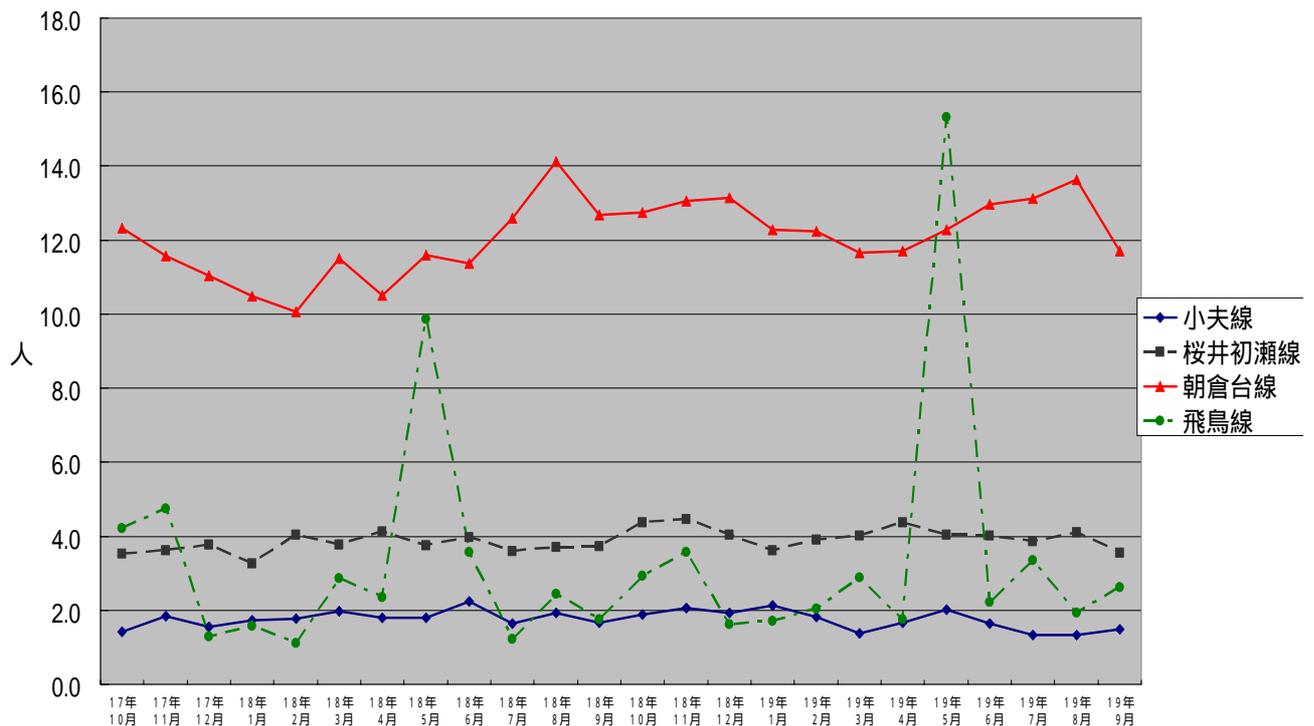


実証運行の利用実績

平成 17 年 10 月から平成 19 年 9 月までの実証運行の利用実績は、以下のとおり。

小夫線	<p>長谷寺駅～与喜浦～吉隠柳口～口の倉～滝倉～小夫 <長谷寺駅発 6 便> 8:17、14:05、15:15、16:05、17:05、18:05 <小夫発 5 便> 7:05、7:29、8:54、14:45、16:45</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般輸送人員は、2 年間で 12,354 人あり、1 日平均は 16.9 人、1 便平均は 1.8 人であった。 ・「長谷寺駅発」では、一般利用者が 1 便平均 2 人以上の便は平日と土曜 14:05 発のみであり、その他の便は極端に利用が少ない。 ・「小夫発」では、一般利用者が 1 便平均 2 人以上の便は 8:54 発のみであり、その他の便は極端に利用が少ない。
桜井初瀬線	<p>桜井駅南口～与喜浦～一部吉隠柳口 <桜井駅南口発 10 便> 7:25、8:00、8:55、9:55、11:48、13:45、14:50、15:45、16:45、17:45 <与喜浦発 9 便> 7:53、9:25、10:25、12:20、14:15、15:15、16:15、17:15、18:15</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般輸送人員は、2 年間で 53,801 人あり、1 日平均は 73.7 人、1 便平均は 3.9 人であった。
朝倉台線	<p>大和朝倉台駅～桜井駅北口～ジャスコ～大和朝倉台駅 <大和朝倉台駅発 7 便> 9:30、10:30、11:30、12:30、13:30、14:30、15:30</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般輸送人員は、2 年間で 41,705 人あり、1 日平均は 84.9 人、1 便(1 循環)平均は 12.1 人(駅間の片便でみると 6.1 人)であった。
飛鳥線	<p>桜井駅南口～飛鳥資料館～石舞台 = 土曜・日祝のみ運行 <桜井駅南口発 7 便> 9:15、10:15、10:50、11:15、13:00、14:30、15:50 <石舞台発 7 便> 9:43、10:43、11:18、11:43、13:28、14:58、16:18 注) 民間路線バスが、同ルートで併行して運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般輸送人員は、2 年間で 10,869 人あり、1 日平均は 47.5 人、1 便平均は 3.4 人であった。季節によりばらつきがある。

桜井市コミュニティバス路線別1便平均乗車人員実績



本格運行に向けての判断

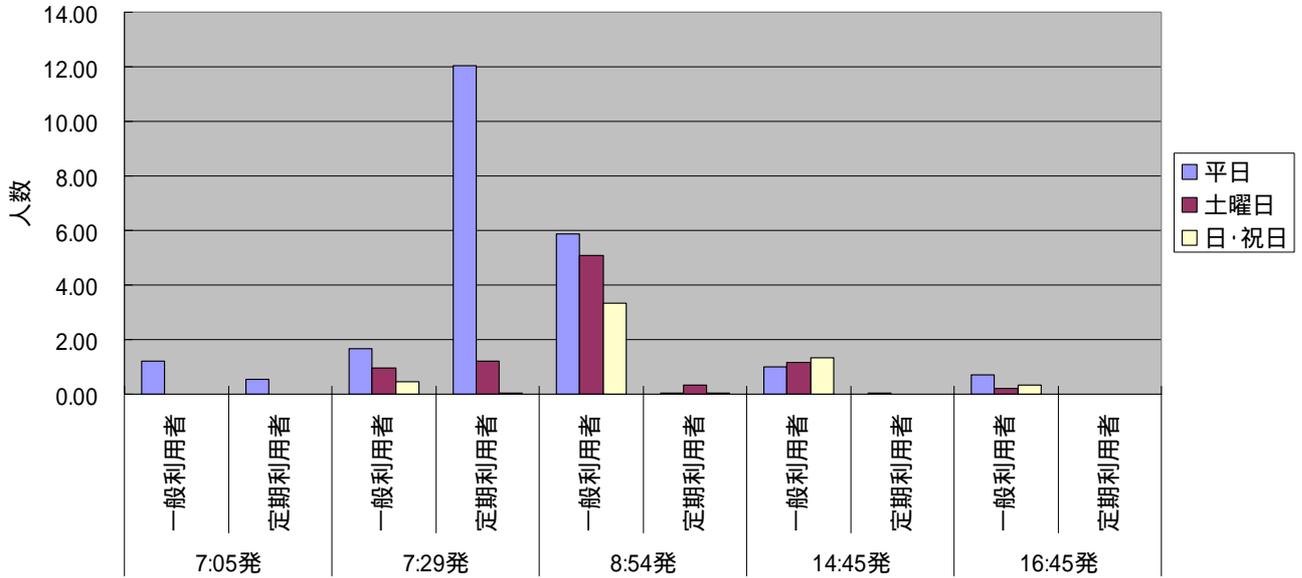
実証運行結果の検証を踏まえ、本格運行に向けて、桜井市バス対策プロジェクト会議において以下のように判断がなされました。

路線名	判断
小夫線	<ul style="list-style-type: none"> ・一般利用客が少なかったことから、全便廃止する。 ・上之郷地域から桜井東中学校へ通学する生徒については、スクールバスで対応する。 ・上之郷地域から初瀬小学校へ通学する児童については、現状どおりスクールバスで対応する。
	平成 19 年 9 月末で運行休止
桜井初瀬線	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行期間中、利用客の少なかった便については減便を行い、運賃は現行どおりで存続する。 <p>(途中、与喜浦から吉隠柳口延伸は廃止)</p>
朝倉台線	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行期間中、一般利用客の利用も多かったことから、運賃は現行どおりで存続する。
飛鳥線	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 19 年度は、多武峯 - 見瀬線の開通、藤原京ルネッサンス、平城遷都 1300 年記念事業の関係もあり、現行どおり奈良交通の同路線と同じ料金設定で、運行し存続する。 ・平成 20 年度については、乗車率の高い春季・秋季の季節運行を検討する。 <p>3 ~ 6 月・ 8 ~ 11 月の運行とした。</p> <p>注) 民間路線バスが、同ルートで併行して運行</p>
	平成 21 年 3 月末で運行休止
	注) 民間路線バスは、現在も運行中

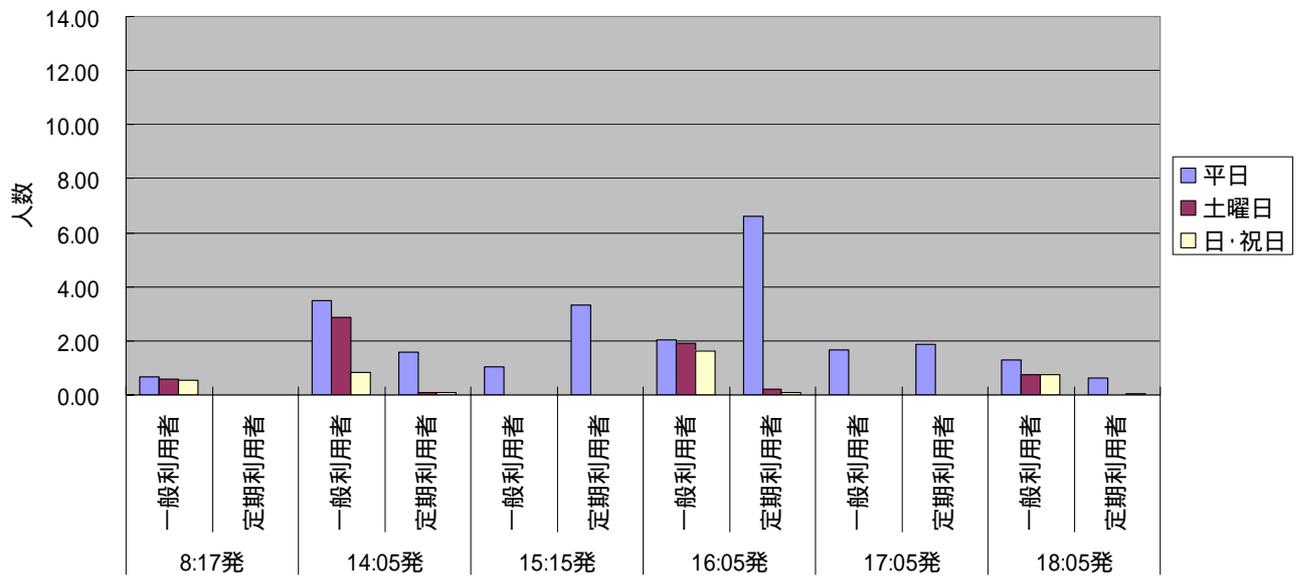
小夫線の利用実績

前述のなかで「運行休止」とされ、今回特に課題とされる「小夫線」についての利用実績をみると、下図のとおりです。

小夫線(小夫発長谷寺駅行)



小夫線(長谷寺駅発小夫行)



- ・小夫線は、遠距離通学の小・中学生の通学手段としても運行している路線でもあり、登校時及び下校時は定期券利用者が多く、通学手段として機能していると言えます。
- ・しかし、一般利用者は1便当りの乗車人員が平均2人以下と非常に少なく、住民の生活交通として機能しているとは言いがたい状況がみられます。

3) 桜井市コミュニティバスの収支状況

桜井初瀬線では、一般利用者の運賃収入が、18年度は524万円、19年度は448万円、20年度は344万円と減少してきています。

朝倉台線では、運賃収入が、18年度は398万円、19年度は395万円と横ばいですが、20年度には347万円と約50万円減少しています。

飛鳥線は、利用状況の低迷等から21年3月末で運行を休止しています。

年度	路線	運行経費(C)	運賃収入(B)	B / C
17年度 10~3月 (6ヶ月)	小夫線	7,610,418	2,009,106	26%
	(一般)		589,986	
	(定期:スクール)		1,419,120	
	桜井初瀬線	7,508,935	4,063,131	54%
	(一般)		2,430,171	
	(定期:スクール)		1,632,960	
	朝倉台線	4,456,384	1,766,166	40%
飛鳥線	1,990,141	604,439	30%	
	(上記の一般運送計)		5,390,762	
	合計	21,565,878	8,442,842	39%
		(B-C)	13,123,036	
18年度 4~3月 (12ヶ月)	小夫線	14,684,945	3,398,085	23%
	(一般)		1,259,685	
	(定期:スクール)		2,138,400	
	桜井初瀬線	14,149,000	8,899,167	63%
	(一般)		5,244,447	
	(定期:スクール)		3,654,720	
	朝倉台線	7,994,933	3,986,434	50%
飛鳥線	3,631,822	1,314,580	小夫線除く一般計 36%	
	(上記の一般運送計)		11,805,146	10,545,461
	合計	40,460,700	17,598,266	43%
		(B-C)	22,862,434	
19年度 4~3月 (12ヶ月)	小夫線(4-9月)	7,248,797	1,504,346	21%
	(一般)		532,346	
	(定期:スクール)		972,000	
	桜井初瀬線	16,111,909	7,906,546	49%
	(一般)		4,485,106	
	(定期:スクール)		3,421,440	
	朝倉台線	9,084,429	3,950,864	43%
飛鳥線	4,247,115	1,255,883	小夫線除く一般計 30%	
	(上記の一般運送計)		10,224,199	9,691,853
	合計	36,692,250	14,617,639	40%
		(B-C)	22,074,611	
20年度 4~3月 (12ヶ月)	小夫線(休止)	-	-	
	桜井初瀬線	18,912,066	7,025,894	37%
	(一般)		3,448,934	
	(定期:スクール)		3,576,960	
	朝倉台線	11,972,160	3,470,949	29%
	飛鳥線	3,874,974	628,388	16%
		(上記の一般運送計)		7,548,271
	合計	34,759,200	11,125,231	32%
		(B-C)	23,633,969	

4) スクールバスの状況

現在運行していますスクールバスの状況は、以下のとおりです。

運行区間：上之郷地域（吉隠区を含む）～初瀬小学校及び桜井東中学校

運行ルート：3コース

学校開校日（平日）

登校時（学校方面）

1号車	笠1 笠2 笠3 剣原 桜井東中学校 桜井東中学校前 初瀬小学校
2号車	小夫嵩方 三谷 小夫 小夫公民館 剣原 桜井東中学校 桜井東中学校前 初瀬小学校
3号車	小夫口 剣原 滝倉 和田 口の倉 吉隠 吉隠 桜井東中学校 桜井東中学校前 初瀬小学校

下校時（上之郷方面）：4便運行（小学校から2便、中学校から2便出発）

- 上記のバス停は4便ともすべて停車

学校閉校日（土・日祝）

- ・学校方面、上之郷方面とも1便のみ

運行車両： 28人乗り車両 2台（1号車・2号車）

27人乗り車両 1台（3号車）

運行ダイヤ：学期毎に作成

利用状況

- ・児童・生徒の利用者数は下表のとおりですが、そのほか、住民も「区民乗車証」により無料利用しています。（区民乗車証は、空席分を区長会会長にまとめて譲渡）
- ・学校方面行きは1日朝1便ですが、帰りは4便（土日は1便）あります。

（詳細は、次ページの時刻表参照）

	児童・生徒数		区民乗車証発行枚数	
	20年度	21年度	20年度	21年度
1号車	21名	18名	7枚	10枚
2号車	18名	20名	10枚	8枚
3号車	18名	15名	9枚	12枚
合計	57名	53名	26枚	30枚

運行経費等

	スクールバス運行委託料	へき地児童・生徒援助費等補助金
20年度	10,634千円（歳出）	1,294千円（歳入）
21年度(予算)	10,932千円（歳出）	1,473千円（歳入）

5) 民間路線バスの収支状況

桜井市内を運行している民間路線バスの4路線の収支状況は、次のとおりです。

路線名	運行系統			キロ程 km	経常収益 千円	経常費用 千円	損益 千円	備考
	起点	経過地	終点					
桜井菟田野	桜井駅	大宇陀	菟田野	17.7	13,697	23,303	9,606	国県協調補助路線 (平成19年10月～ 20年9月)
	桜井駅	大宇陀 高校前	大宇陀	12.3	9,402	13,613	4,211	
	(合計)				23,099	36,916	13,817	
天理桜井	天理駅	川合東	桜井駅	11.0	20,093	35,076	14,983	国県協調補助路線 (平成19年10月～ 20年9月)
	天理駅	粟殿口	桜井駅	11.0	29,463	52,537	23,074	
	(合計)				49,556	87,613	38,057	
多武峯	桜井駅 (現行便数) 平10、日8	多武峯	談山神社	8.1	14,210	26,937 (推定)	12,727	(平成20年度)
桜井飛鳥	桜井駅 (現行便数) 平3、日6	万葉文 化館	石舞台	7.7	3,944	16,168 (推定)	12,224	(平成20年度) 20年度に大幅減 便あり
	桜井駅	仁王堂	飛鳥資料 館前 (現行便数) 平3、日6	4.6				

6) 多武峯線の現状

前述のうち、特に運行休止申し入れがなされている「多武峯線」の現状をみると、下記のとおりです。

運行時刻

桜井駅南口発	平日	10 便	7:08	8:12	9:25	10:45	12:45	14:05	15:05	16:25	17:25	19:05
	土日	8 便	-	8:12	9:25	10:45	12:45	14:05	15:05	16:25	17:25	-
談山神社 発	平日	10 便	6:37	7:35	8:40	9:52	11:12	13:12	14:32	15:32	16:52	17:52
	土日	9 便	-	7:35	8:40	9:52	11:12	13:12	14:32	15:32	16:52	16:52

通学利用者数（スクールバス対応）

学校名	通学定期利用人数	
桜井南小学校（バス停：河西能登町）	（20年度）18人	（21年度）17人予定
桜井中学校（バス停：浅古）	（20年度）8人	（21年度）13人予定
合計	26人	30人予定

利用状況調査

平成21年：6月5日(金)から11日(木)の1週間

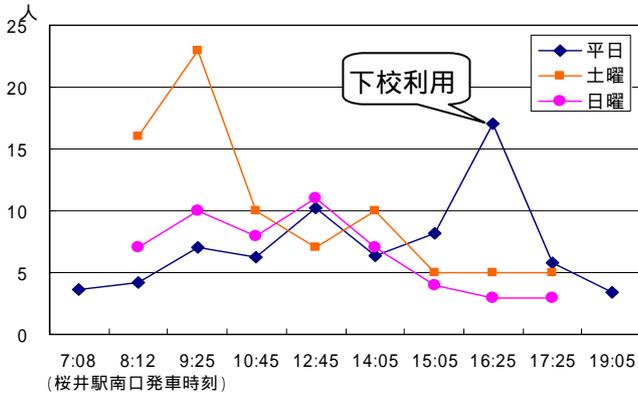
平成20年：6月6日(金)から12日(木)の1週間

多武峯線の乗車及び降車人数の調査結果は、次ページ以降の図のとおりです。

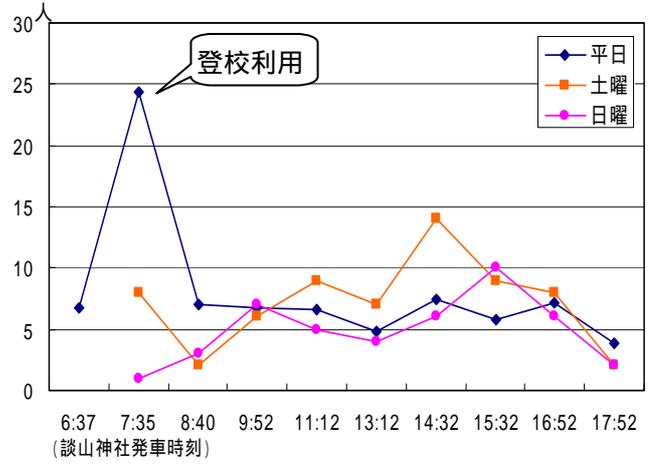
多武峯線発車時刻別・曜日別利用者数

< 桜井駅南口発 談山神社 >

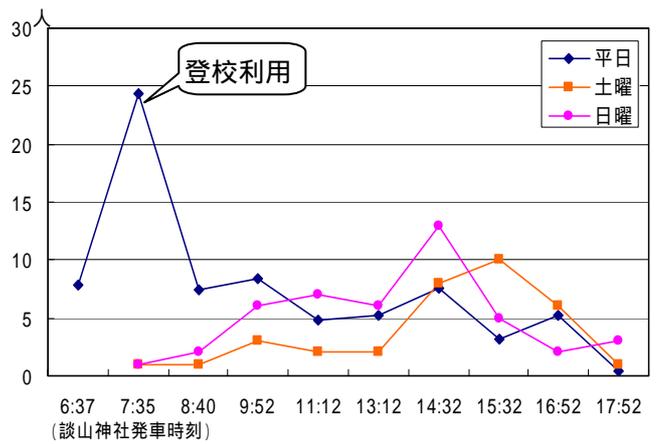
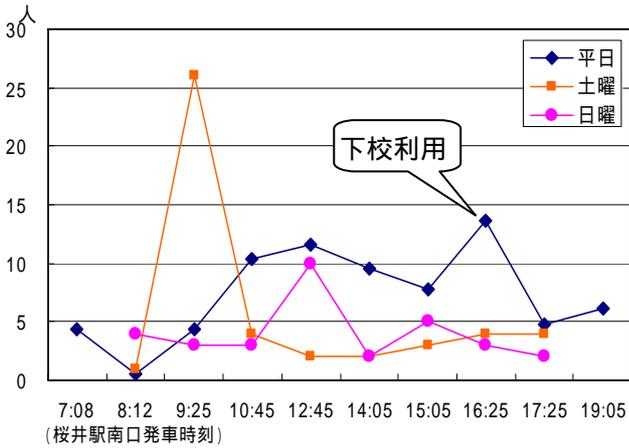
平成 21 年度値



< 談山神社発 桜井駅南口 >



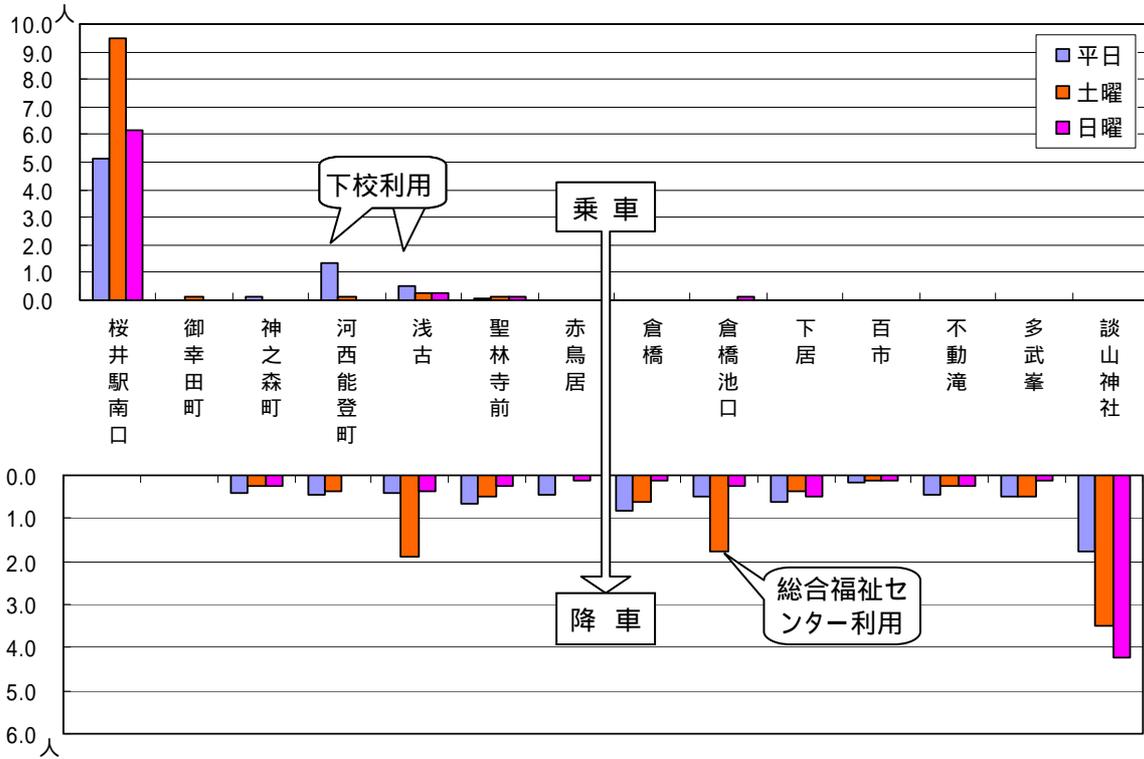
平成 20 年度値



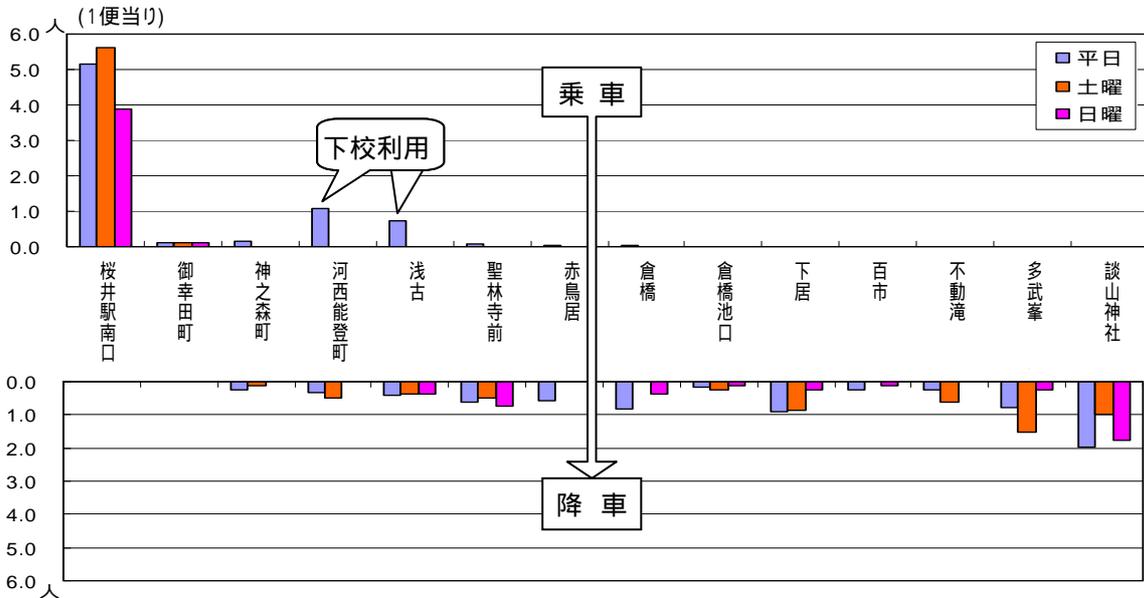
多武峯線バス停別乗車・降車人数

< 桜井駅南口発 談山神社 >

平成 21 年度値



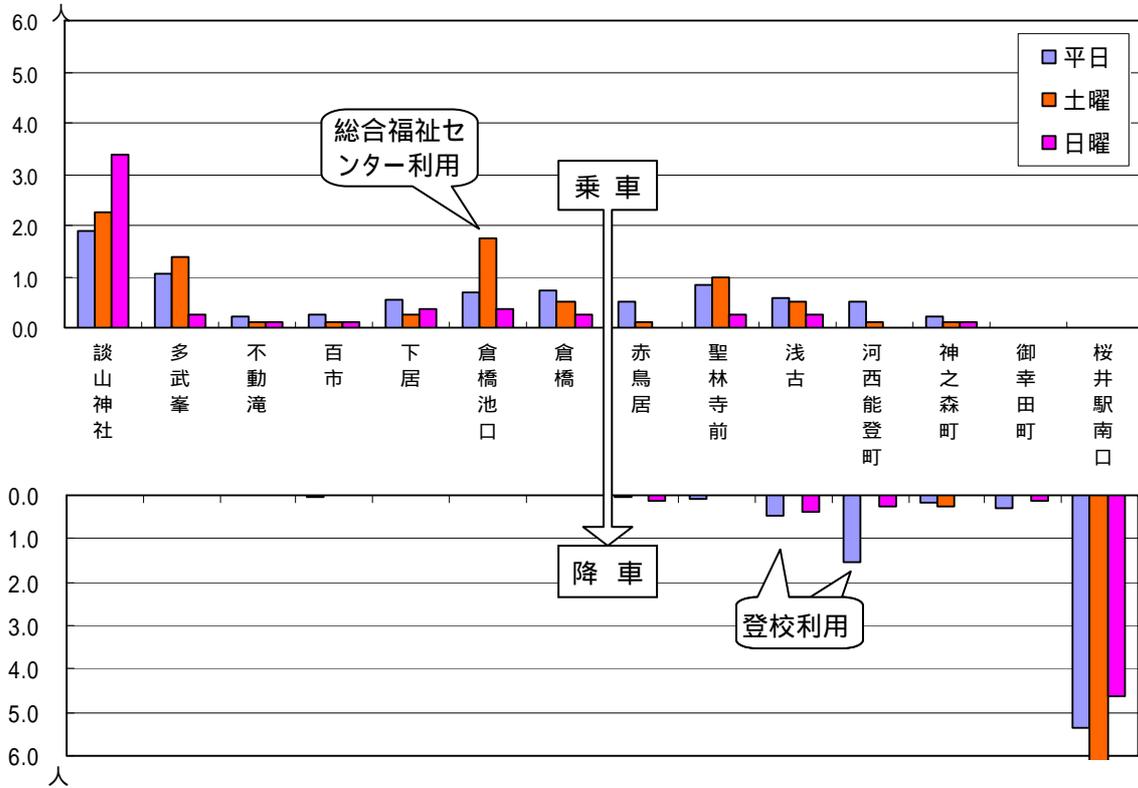
平成 20 年度値



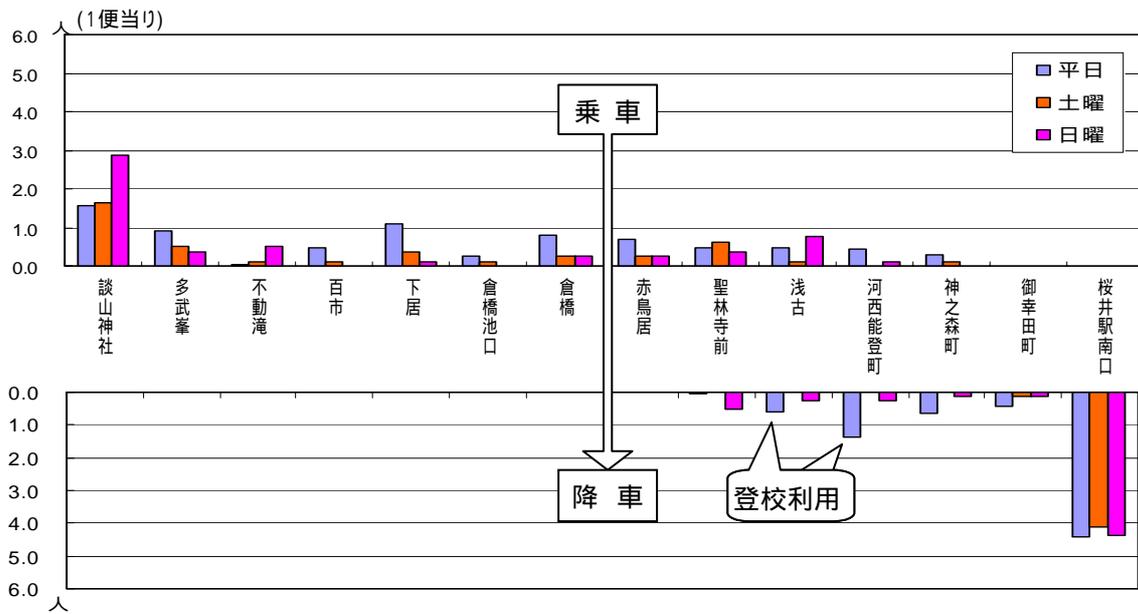
多武峯線バス停別乗車・降車人数

< 談山神社発 桜井駅南口 >

平成 21 年度値



平成 20 年度値



7) 鉄道の利用状況

桜井市内の鉄道駅別の乗車人員は、平成 19 年時点で、近鉄桜井駅の利用が最も多く 360 万人を超えています。次いで J R 桜井駅 80 万人弱、近鉄大和朝倉駅 50 万人強、近鉄大福駅 30 万人、近鉄長谷寺駅 25 万人、J R 三輪駅 20 万人、J R 巻向駅 15 万人となっています。

平成 15 年からの乗車人員の推移をみますと、近鉄桜井駅は減少傾向にありますが、J R 桜井駅は平成 16 年以降増加してきています。また、近鉄大和朝倉駅、近鉄長谷寺駅は減少傾向にあり、平成 15 年から 19 年への減少率も 80% 台と他駅より大きくなっています。J R 巻向駅、R 三輪駅、近鉄大福駅は、上下はあるもののおおむね横ばいで推移しています。

鉄道駅別乗車人員の推移

	J R			近鉄			
	巻向駅	三輪駅	桜井駅	桜井駅	大福駅	大和朝倉駅	長谷寺駅
平成15年	166,805	187,392	739,855	3,780,800	293,284	609,317	299,942
平成16年	160,965	191,625	725,255	3,670,281	293,971	583,619	287,941
平成17年	158,410	186,515	749,345	3,661,316	290,733	583,589	267,713
平成18年	160,235	202,210	760,660	3,667,782	290,490	548,818	263,352
平成19年	153,300	198,925	774,895	3,640,444	291,486	538,344	253,508
19/15年比	91.9%	106.2%	104.7%	96.3%	99.4%	88.4%	84.5%

資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

3 . 住民ニーズ等の把握

3-1 . 地元ヒアリングの実施

公共交通に関する住民ニーズを把握するため、上之郷地域と朝倉台自治会に対して地元ヒアリングを実施しました。

1) 上之郷地域

ヒアリングの実施概要

- ・実施日：平成 21 年 8 月 12 日（水）
- ・上之郷地域の区長会に出席し、乗合タクシー運行に関する市案について説明し、意見を伺いました。
- ・その後、地元の要望を取り入れた運行計画案を作成し、最終的に地元から了承を得た運行計画案がまとまりました。

ヒアリングにいたる経緯

- ・以前、上之郷地域に運行されていた奈良交通路線バス小夫線が、平成 17 年 9 月末日をもって運行休止されたことにより、市においてコミュニティバス小夫線として平成 17 年 10 月から 19 年 9 月末日までの 2 年間実証運行を行いました。
- ・その実証運行の結果、一般乗車人員が平均 1.8 人と非常に少なく、路線として維持していくことが困難と判断され、平成 19 年 9 月末日をもって運行休止した次第です。
- ・そのため、上之郷地域一帯が公共交通の空白地となり、地元住民から、病院等へ行く交通手段が必要といった生活交通の確保の観点から強い要望が市に対して出されてきました。
- ・そこで、市において、上之郷地域の生活交通のあり方について検討を行い、望ましい対策案を地元提案する運びになりました。

市の提案内容

乗合タクシーをデマンド（予約）方式で運行

エリアデマンド（区域運行）で、基本は各家の前に停車

...エリアが広く決まったルートを設定すると非効率であり、最短距離で運行可能
定時ダイヤ型 - 決まった運行時刻を設定するが、予約がある時のみ運行
中和病院直結運行

...上之郷地域から桜井駅を経由し、中和病院まで直結して運行

平日・週 2 日のみ運行（曜日は地元で選択）

... 1 日当り行き 2 便、帰り 2 便

車両は、一般タクシー（5人又は4人乗り・運転手除く）を利用
...ジャンボタクシーの場合、道が細く通れない箇所が多いのと、車両の追加確保が必要とされるため対象外とする（特に観光シーズン）
運賃は、1乗車500円
...採算ライン運賃は、最大5人乗車で1人当たり1,020円となる
事前予約制 ・朝便は前日の21:00（仮）までに電話予約
・午後便は発車時刻の30分前までに電話予約
...電話予約は、運行タクシー会社の窓口で電話で行う
利用者登録制...利用希望者は事前に登録し、「利用登録証」を発行

地元意見のまとめ

- ・デマンド（予約型）方式で運行を行うことで了解。
- ・一般タクシーを使用し、乗合タクシーの運行を行うことで了解。
- ・料金は、1乗車500円で了解。
- ・運行回数についての要望
 - ・週2日の朝（行き）は2便でよいが、夕（帰り）は3便に増やしてほしい。
 - ・週3日の計6便に増やしてほしい。
- ・運行ルートは、市案の他、希望により長谷寺駅も経由してほしい。
- ・運行曜日・時間帯の設定は、アンケートを集計し市側で案作成、区長会で決定していくこととする。

最終の運行計画案

市内部での検討および地元との協議を重ね、上之郷地域における最終の運行計画案の概要は次のとおりです。

- ・デマンド（予約型）方式で、一般タクシーを使用した乗合タクシーを運行
- ・運行曜日は、月曜日と木曜日の週2日
- ・運行時間帯は、朝（行き）は2便 - 地元を9時発と10時発
夕（帰り）は3便 - 病院を12時発と14時発と16時発
- ・運行ルートは、桜井駅を経由して中和病院に直結するものとし、希望により長谷寺駅も経由する
- ・料金は、1乗車500円

2) 朝倉台自治会

ヒアリングの実施概要

- ・実施日：平成 21 年 9 月 14 日（月）
- ・朝倉台自治会の役員に対して市の運行変更案について説明し、意見を伺いました。
- ・その後、地元との調整のうえ了承を得た運行計画案がまとまりました。

ヒアリングにいたる経緯

- ・桜井市コミュニティバス朝倉台線は、平成 17 年 10 月から 2 年間の実証運行を経て、平成 19 年 10 月から本格運行を続けてきています。桜井駅や大型店舗等に直接行けることもあって、朝倉台の住民からは好評を得ています。
- ・さらに、朝倉台では高齢者等の利便性の向上を図るため、中和病院まで直接行けるようルート変更の要望等が出されてきました。
- ・そこで、市において、効率的な運行変更案について検討を行い、地元提案する運びになりました。

市の提案内容

運行ルートについては、中和病院へ直結するルートに変更します。

- また、運行ダイヤの編成上、朝倉台と桜井駅との間は、水道局前の道路を通るルートに変更します。

中和病院へルートを延伸するため、1 日当り便数は、現行「7 便」から「6 便」に減少となります。

同時に、運賃改定を行うこととし、初乗り「170 円」から、「300 円」を上限とする段階運賃を予定しています。

地元意見のまとめ

1) 運行ルートの変更について

- ・ルートの変更は了解。
- ・オークワ・とれとれ市場・あるぼーる付近へのバス停の設置要望。

2) 運行便数及び運行ダイヤの変更について

- ・便数の 6 便への減少および運行ダイヤは了解。
- ・将来、朝倉台新橋交差点が右折可能となった場合に 1 便増の要望。

3) 運賃の改定について

- ・料金の値上げは了解。
- ・朝倉台から桜井駅、市役所までの運賃が 300 円と、一度に 1.5 倍になるのは受け入れがたい。250 円程度が妥当である。
- ・朝倉台内（朝倉台西、朝倉台中、朝倉台東）からの料金は統一してほしいとの要望。

- 4) 桜井市コミュニティバス・朝倉台線の利用促進のための方策について
- ・仁王堂バス停にカッコ書きで済生会病院と併記の要望。
 - ・ネットワーク会議で住民向けに沿線の魅力情報等の発信を行うので、市も観光客向け等の情報発信を行うよう要望。
- 5) その他
- ・今後の修正案については、地元で報告してほしい。

最終の運行計画案

市内部での検討および地元との協議を重ね、コミュニティバス朝倉台線の最終の運行計画案の概要は次のとおりです。

運行ルートについては、中和病院へ直結するルートに変更

- 朝倉台と桜井駅との間は、水道局前の道路を通るルートに変更

中和病院へルート延伸のため、1日当り便数は、現行「7便」から「6便」に減少
同時に、運賃改定を行うこととし、初乗り「170円」から、「300円」を上限とする段階運賃を予定

オークワやとれとれ市場の前に、バス停の設置を検討

3-2 . 市民意向調査の実施

市民の公共交通に関する実態や意向を把握し、計画づくりの基礎資料とするため、3,000世帯を対象にアンケート調査を実施しました。

1) 市民意向調査の概要

- ・ 配布対象：公共交通に関するできるだけ多数の利用状況を把握するため、世帯を対象に3,000件配布しました。
ただし、地元ヒアリングを実施する上之郷地域、朝倉台、多武峯地域は、直接意見を伺うことから配布対象から除きました。
- ・ 調査日程：平成21年8月27日(木)に発送し、9月9日(水)回答締め切りとしましたが、9月20日頃まで返送がありました。
- ・ 回収率：調査票の回答数は1,215件あり、回収率は40.5%でした。
- ・ 回答状況：回答数は1,215件ですが、「バスの利用状況」については世帯構成員の個別に聞いていることから3,431件の回答を得ることができました。
- ・ 大字別のアンケート配布数と回収率：次ページの一覧表のとおりです。

大字別のアンケート配布数と回収率

支部	大字	世帯数 H21年	3000配布内訳 比率配分世帯数	回収数	回収率
纏向	1 穴師	117	16	7	44%
	2 巻野内	230	32	16	50%
	3 大豆越	95	13	8	62%
	4 草川	59	8	6	75%
	5 辻	554	76	27	36%
	6 太田	88	12	8	67%
	7 東田	77	11	3	27%
	8 江包	61	8	4	50%
	9 豊前	47	6	2	33%
	10 豊田	107	15	4	27%
	支部計	1,435	197	85	43%
織田	1 簗中	224	31	13	42%
	2 茅原	184	25	11	44%
	3 芝	578	80	41	51%
	4 大西	192	26	11	42%
	5 大泉	432	60	28	47%
	6	支部計	1,610	222	104
三輪	1 三輪	1,240	171	57	33%
	2 金屋	613	84	25	30%
	支部計	1,853	255	82	32%
桜井西	1 粟殿	1,338	184	66	36%
	2 上之庄	598	82	23	28%
	3 川合	388	53	24	45%
	4 戒重	761	105	39	37%
	支部計	3,085	424	152	36%
大福	1 新屋敷	130	18	7	39%
	2 東新堂	435	60	25	42%
	3 大福	1,401	193	79	41%
	4 西之宮	915	126	45	36%
	支部計	2,881	397	156	39%
桜井	1 桜井	1,895	261	114	44%
	2 谷	1,134	156	63	40%
	3 河西	480	66	34	52%
	4 上之宮	203	28	7	25%
	5 浅古	389	54	24	44%
	6 下	102	14	12	86%
	支部計	4,203	579	254	44%
安倍	1 阿部	931	128	44	34%
	2 吉備	704	97	37	38%
	3 安倍木材団地	347	48	16	33%
	4 高田	162	22	5	23%
	5 生田	133	18	8	44%
	6 橋本	165	23	11	48%
	7 池之内	160	22	8	36%
	8 山田	116	16	8	50%
	9 高家	51	7	6	86%
	支部計	2,769	381	143	38%
多武峯	1 粟原	77	11	7	64%
	2 下り尾	66	9	5	56%
	支部計	143	20	12	60%
城島	1 忍阪	537	74	32	43%
	2 赤尾	152	21	8	38%
	3 外山	1,051	145	51	35%
	支部計	1,740	240	103	43%
朝倉	1 黒崎	135	19	6	32%
	2 脇本	74	10	4	40%
	3 慈恩寺	670	92	42	46%
	4 狛	28	5	4	80%
	5 岩坂	18	3	3	100%
	6 竜谷	23	4	0	0%
	支部計	948	133	59	44%
初瀬	1 吉隠	61	8	5	63%
	2 初瀬	865	119	40	34%
	3 白河	36	6	3	50%
	4 出雲	140	19	10	53%
	支部計	1,102	152	58	38%
	不明			7	
	全市合計	21,769	3,000	1,215	40.5%

問5 よく利用するバス路線はどれですか。該当する路線に○印を(番号に)記入ください。

奈良交通バス	1. 天理桜井線 (桜井駅～天理駅) 2. 桜井菟田野線 (桜井駅～菟田野) 3. 桜井飛鳥線 (桜井駅～石舞台) 4. 多武峯線 (桜井駅～談山神社)
桜井市コミュニティバス	5. 桜井初瀬線 (桜井駅～与喜浦) 6. 朝倉台線 (大和朝倉駅～桜井駅～ジャスコ～大和朝倉駅)

問6 あなたのお住まいの最寄りのバス停はどこですか。バス停名を記入ください。

最寄りのバス停名	
----------	--

問7 現在のバス運行について満足していますか。1つだけ選んで○印を(番号に)つけてください。

1. 満足している	2. 多少不満がある	3. 多いに不満がある
-----------	------------	-------------

問8 バスに対する不満は何ですか。該当する項目すべてに○印を(番号に)つけてください。

1. 便数が少ない、利用したい時間帯にない 2. 目的地まで、時間がかかりすぎる 3. 運行時刻があまり正確でない 4. 料金が安い 5. 家の付近にバス停がない 6. バスの乗降に段差等があり、利用しにくい 7. その他(具体的にお書きください) []	○必要な時間帯は、何時頃ですか (時頃) (時頃) (時頃)
---	---

問9 バスを利用しない理由は何ですか。該当する項目すべてに○印を(番号に)つけてください。

1. バスによる移動の必要がないから 2. マイカーを利用しているから 3. バイクを利用しているから 4. 自転車で移動できるから 5. 鉄道を利用しているから 6. 便数が少なく、利用したい時間帯にないから 7. 目的地まで、時間がかかりすぎるから 8. 運行時刻があまり正確でないから 9. 料金が安いから 10. 家の付近にバス停がないから 11. バスの乗降に段差等があり、利用しにくいから 12. その他(具体的にお書きください))
--	---

問 10 バスを利用しない方におたずねします。
 ーどのようになればバスを利用されますか。ぜひ、ご意見をお聞かせください。

問 11 日頃よく行かれる施設（場所）はどこですか。左欄の施設名からよく行かれるものすべてに○印を（番号に）つけてください。
 また、そこへ行く主な交通手段を、右欄の中から1つ選び丸番号に○印をつけてください。

よく行く施設名	そこへ行く主な交通手段
1. 市役所	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
2. 桜井市民会館	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
3. 中央公民館	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
4. 総合体育館	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
5. 保健会館	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
6. 高齢者総合福祉センター	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
7. 市立図書館	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
8. 済生会中和病院	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
9. 山の辺病院	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
10. 桜井郵便局	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
11. ジャスコ	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
12. ヤマトー桜井店	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
13. ヤマトー桜井南店	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
(以下は名称を記入ください)	
14.	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他
15.	①バス ②マイカー ③バイク ④自転車 ⑤徒歩 ⑥鉄道 ⑦その他

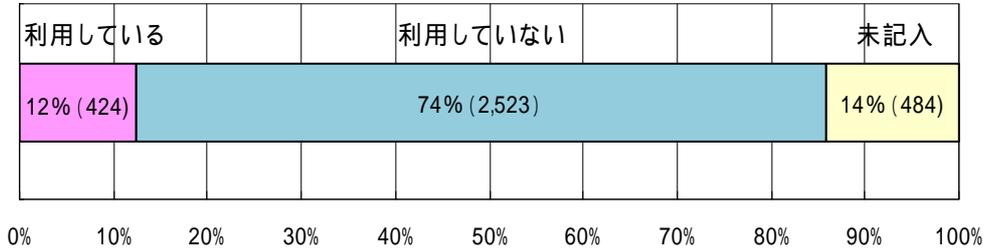
問 12 お住まいの近くから、バスが通じていたらバスで行きたい施設（場所）はありますか。
 下記の中から3つ選んで○印を（番号に）つけてください。

1. 市役所	11. ジャスコ	20. 大神神社
2. 桜井市民会館	12. ヤマトー桜井店	21. 纏向遺跡
3. 中央公民館	13. ヤマトー桜井南店	22. 飛鳥資料館
4. 総合体育館	(以下は名称を記入ください)	23. 安倍文殊院
5. 保健会館	14 ()	24. 長谷寺
6. 高齢者総合福祉センター	15 ()	(以下は名称を記入ください)
7. 市立図書館	16 ()	25 ()
8. 済生会中和病院	17 ()	26 ()
9. 山の辺病院	18 ()	27 ()
10. 桜井郵便局	19 ()	28 ()

3) アンケートの集計結果

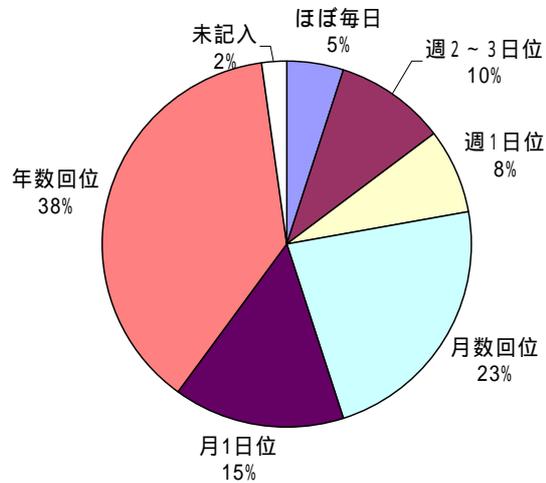
アンケートの集計結果について、全市的な状況を以下に述べます。

バスの利用状況



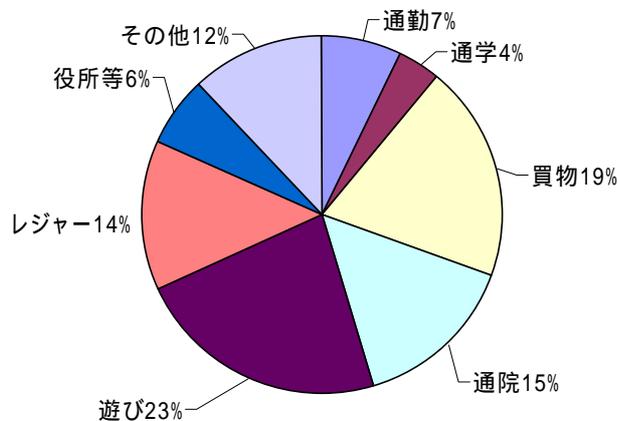
- ・バスを「利用している」人は12%と極端に少なく、74%がバスを「利用していない」状況です。未記入の人は「利用していない」と推測されます。

【利用頻度】



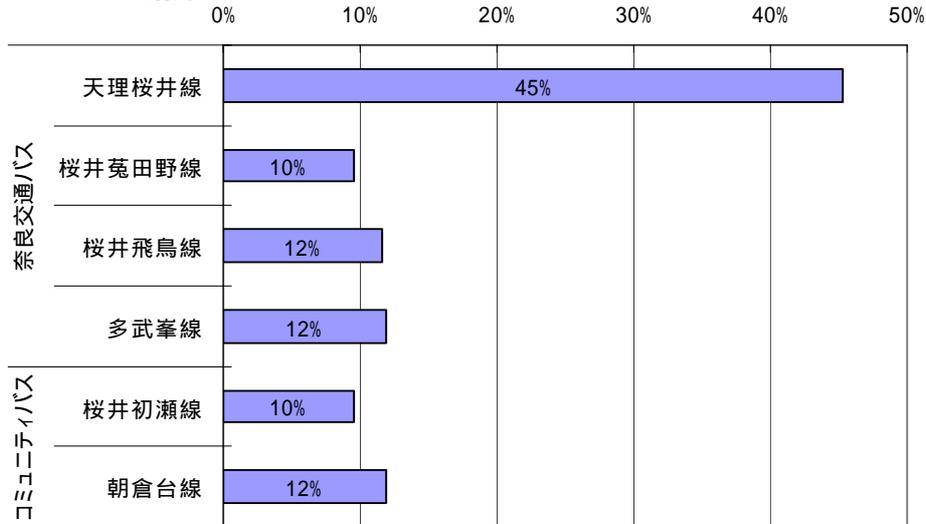
- ・バスを利用している人の利用頻度は、「年数回位」が最も多く38%、次いで「月数回位」23%、「月1回位」15%、「週2~3回位」10%、「週1回程度」7%の順となっています。「ほぼ毎日」利用する人は5%にとどまっています。

バスの利用目的



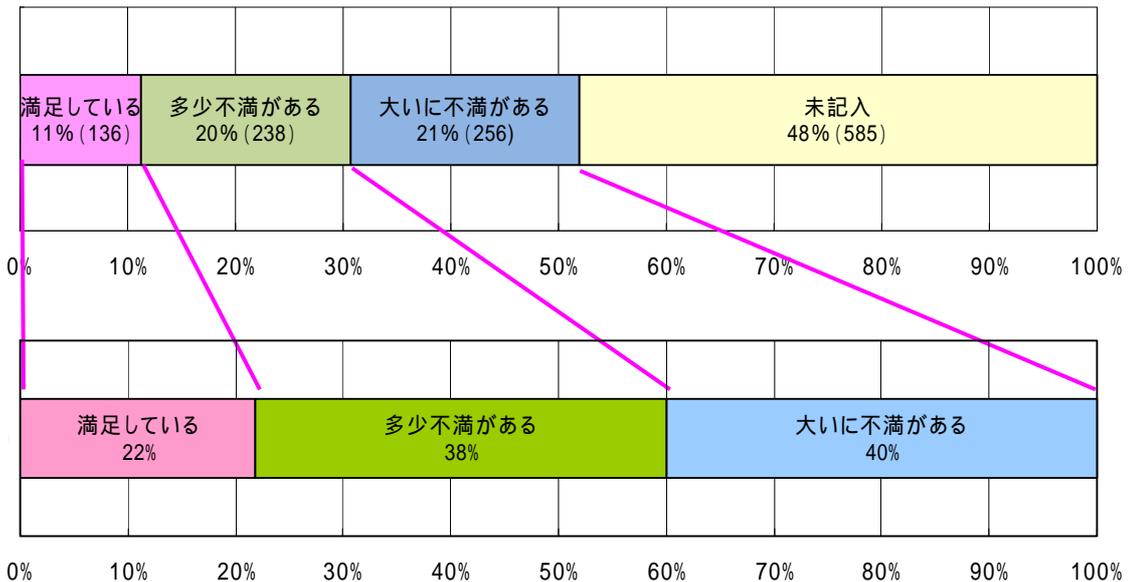
- ・バスを利用する目的は、「遊び」の23%が最も多く、次いで「買物」19%、「通院」15%、「レジャー」14%となっています。
- ・「通勤」、「通学」はそれぞれ7%、4%とかなり低い状況です。

よく利用するバス路線



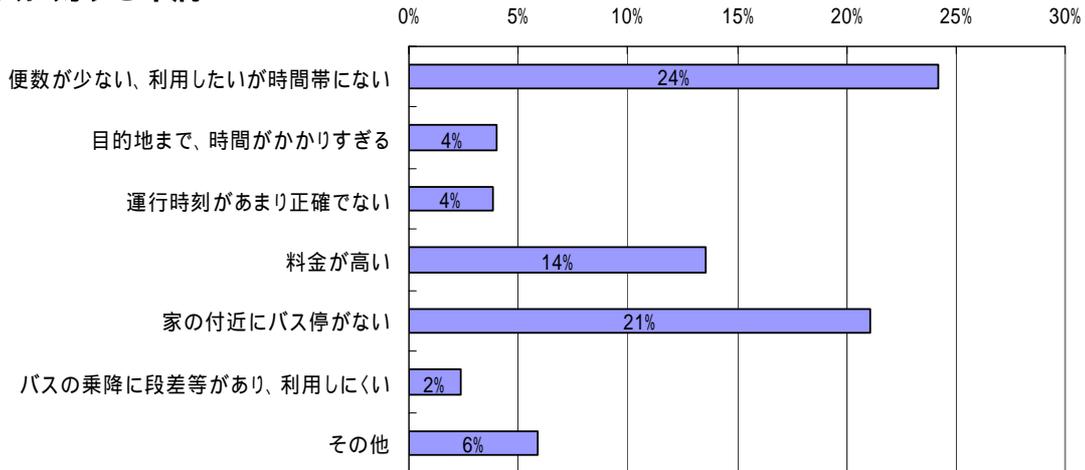
- ・よく利用するバス路線としては、天理桜井線が45%で、最も多くなっています。
- ・その他の路線をあげる人は10～12%にとどまっています。

バス運行についての満足度



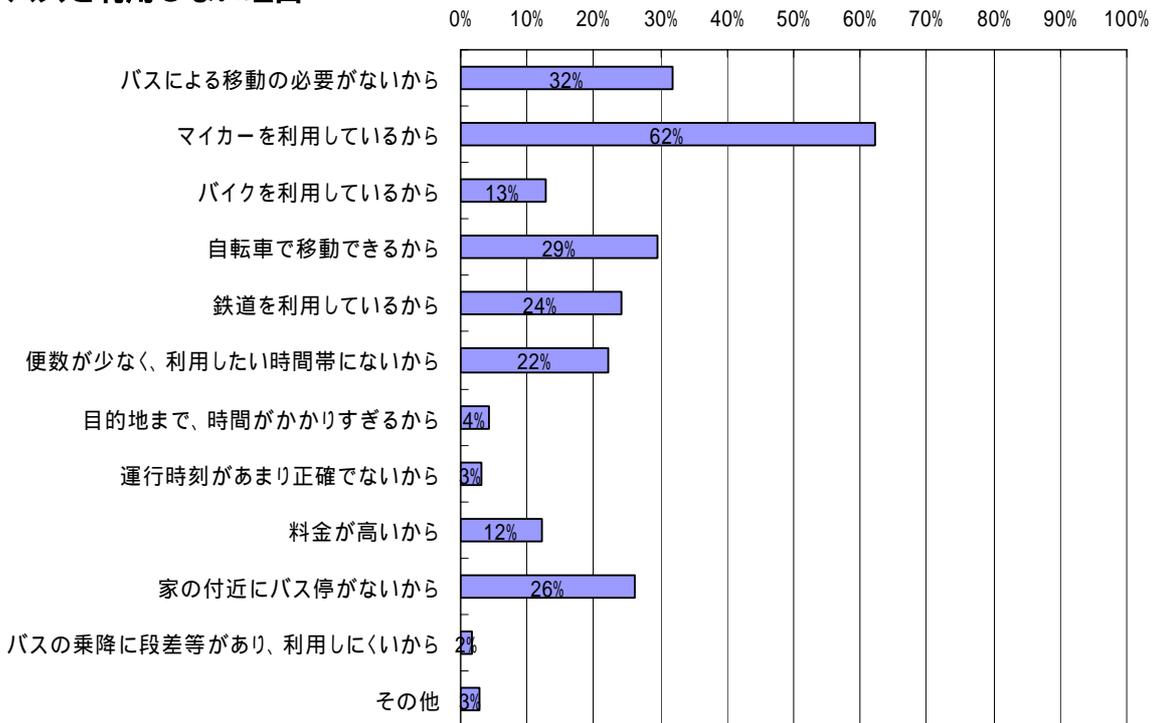
- ・現在のバス運行についての満足度は、約半数が未記入であり、バスについて日常的にあまり関わりがないため、関心もたれてないことがうかがえます。
- ・回答者全体では、「満足している」は11%とわずかであり、4割強の人が大なり小なり「不満」を持っていることがわかります。
- ・また、未記入以外の回答した人でみると、「満足している」は2割と少なく、「大いに不満がある」「多少不満がある」がそれぞれ4割で、8割の人が不満と答えています。

バスに対する不満



- ・バスに対する不満については、「便数が少ない、利用したいが時間帯にない」が24%、「家の近くにバス停がない」が21%、「料金が高い」が14%と高くなっています。「目的地まで、時間がかかりすぎる」「運行時間があまり正確でない」「バスの乗降に段差があり、利用しにくい」は5%以下の回答となっています。

バスを利用しない理由



- ・バスを利用しない理由は、「マイカーを利用しているから」が6割強と最も多く、次いで、「バスによる移動の必要がないから」32%、「自転車で移動できるから」29%、「鉄道を利用しているから」24%といった、バスの利用をそれほど必要としていない理由が多くなっています。
- ・バスの利用しにくさに関する理由としては、「家の付近にバス停がないから」26%、「便数が少なく利用したい時間帯にないから」22%などがあげられています。

バスを利用しない方に聞く利用するための対策（自由意見）

バスを利用しない方に聞いた「利用するための対策」についての意見の全体的なまとめは、以下のとおりです。

便数・運行ダイヤについて

- ・便数が増えれば、または、希望する時間帯の便数が増えれば、という意見が多く、あわせて250件弱になります。
- ・希望する時間帯は、朝夕の通勤時間帯が多くなっています。
- ・鉄道と接続するダイヤとすることや、終バスの時間帯を遅くするといった意見もみられます。

バス停について

- ・近くにバス停があれば、という意見が多く、200件を超えています。自宅の近くのバス停はもとより、目的地のバス停についての意見もみられます。

料金について

- ・料金を安くという意見が120件を超えています。現状の料金の割高感については、鉄道との比較の視点もみられます。
- ・均一料金だと利用しやすいという意見もあります。

路線について

- ・主要駅や公共施設、病院、商業施設等を巡回する路線、市外も含めた主要鉄道駅に接続する路線、観光路線など、路線の充実に関する意見が100件近くあります。
- ・乗り換えずに目的地に行けることを重視する意見もみられます。

その他サービスの向上について

- ・運行の正確さや速達性の確保、車内の乗り心地や安全性の確保、段差の解消やバス停へのベンチの設置といった意見がみられます。
- ・路線図や時刻表の配布、バス停や利用の仕方などについての情報提供を求める意見がみられます。

運行方式について

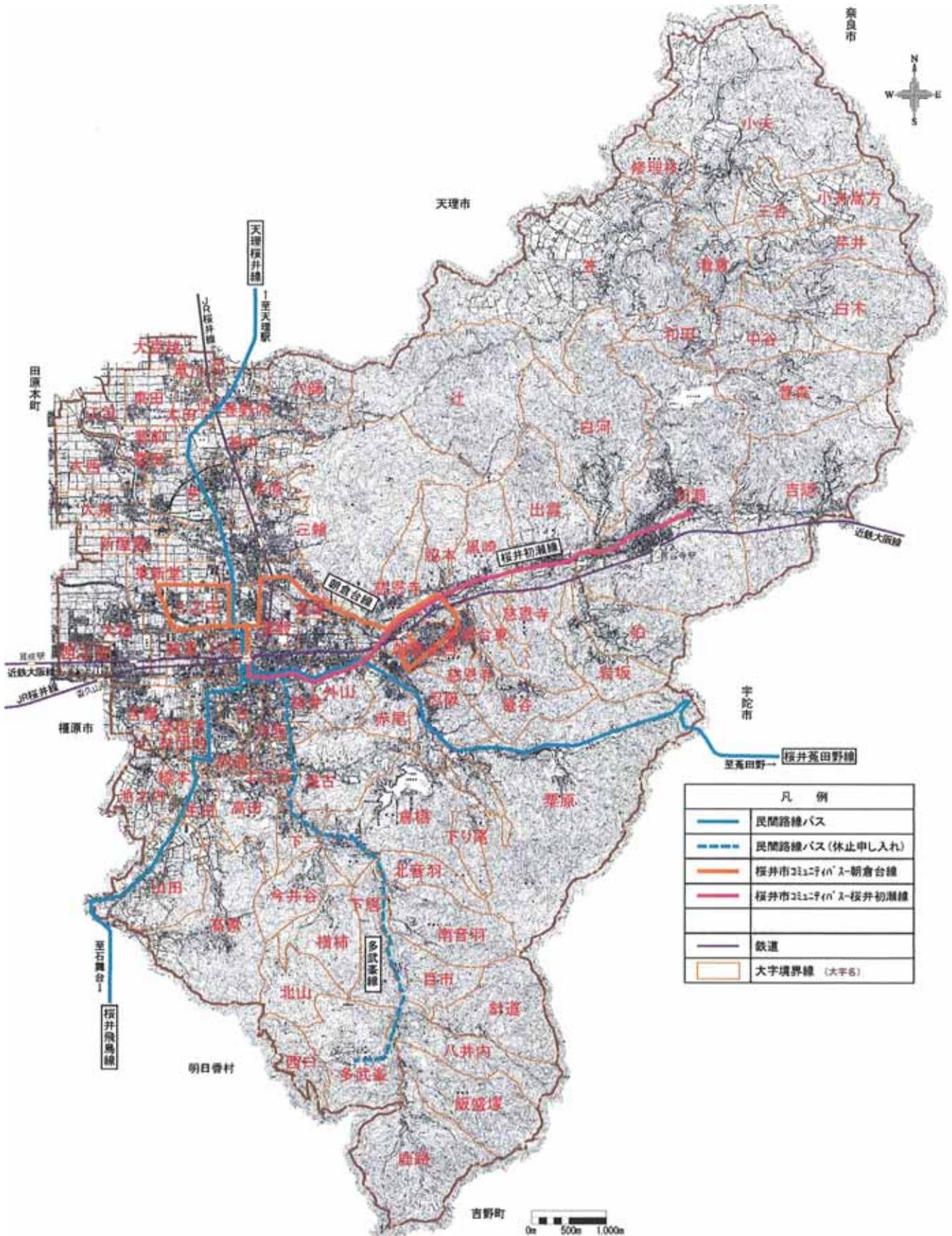
- ・少数ですが、小型のバス等で、どこでも乗り降りできる、希望するときに乗れるなど、デマンド方式や乗り合いタクシーなどにつながる意見もみられます。

また、上記の意見以外に

- ・バスに乗る必要がない、バスには乗らない、という意見が100件以上あります。これらの大半は、マイカーを利用している人です。バイク、自転車、徒歩等で移動している人もいます。また、ほとんど外出しないという人もいます。
- ・高齢になって、車やバイク、自転車に乗れなくなったり、歩くのが大変になったら、バスの利用を考えるという意見も100件程度みられます。

次に、大字別に、バスを利用しない方に聞いた「利用するための対策」についての意見をまとめると、次ページ以降のとおりです。大字の位置図を以下に示します。

桜井市の大字位置図



< 大字別のバスを利用しない方に聞く「利用するための対策」意見一覧 >

大字名	回答者数	意見 ()内は回答数 - 複数回答として集計
穴師	2	<ul style="list-style-type: none"> ● 料金が安ければ(2) ● 便数が増えれば ・マイカーを利用している
巻野内	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 料金が安ければ(3) ● 便数が増えれば(2) ● JRと重ならなければ 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している
大豆越	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(4) ● 便数が増えれば(3) 車に乗れなくなったら ・バスに乗る必要がない
草川	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば JRがなくなったら 車に乗れなくなったら
辻	12	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(4) ● 便数が増えれば(2) ● 料金が安ければ ● 正確な時間に目的地に着けば ● 便利になれば 車に乗れなくなったら ・外出しない、バスに乗る必要がない(2)
太田	2	<ul style="list-style-type: none"> ● 市立図書館、ジャスコ、病院などへの直通便があれば ● 近くにバス停があれば ● 料金が安ければ
東田	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(2) ・マイカーを利用している
江包	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば ● バス路線ができれば 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している
豊前	1	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば
豊田	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(3) ● 便数が増えれば(2) ● 希望の時間帯に便があれば ● 料金が安ければ ● 昇降に段差がなければ
箸中	9	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(3) ● コミュニティバスが通れば(2) ● 希望の時間帯に便があれば(2) ● 近くにバス停があれば ● 料金が安ければ 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している

茅原	7	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路が整備され、近くにバス停ができれば(6) ● 便数が増えれば ● 乗り継ぎが便利になれば 車に乗れなくなったら
芝	22	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(8) ● 夜遅くなど、希望の時間帯に便があれば(6) ● 近くにバス停があれば(6) ● 料金が安ければ(6) ● 小型バスやタクシーでのきめ細かなサービスができれば(2) ● 毎時の時間が固定されれば ● バス停に駐輪場があれば ● バスがきれいになれば 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している
大西	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(5) ● 田原本町方面への路線があれば 車や自転車に乗れなくなったら
大泉	13	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(7) ● 通勤時間帯や夜遅くなど、希望の時間帯に便があれば(4) ● 三輪・桜井や商業施設など行きたい方面への便があれば(4) ● 近くにバス停があれば(2) ● 料金が安ければ ・マイカーを利用している
三輪	38	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(11) ● 便数が増えれば(9) ● 無料など料金が安ければ(5) ● 夜など、希望の時間帯に便があれば(4) ● 鉄道との乗り継ぎがよくなれば(4) ● 公共施設、病院、買物施設などを巡回するバスがあれば(3) ● 昇降に段差がなければ(2) ● バスが行ってしまったかどうかわかれば ● 最寄駅の時刻表があれば ● 観光客などにもわかりやすければ ● 自転車が乗せられれば 車や自転車、JRに乗れなくなったら(5) ・バスに乗る必要がない(4)
金屋	10	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅、目的地の近くにバス停があれば(4) ● 便数が増えれば(2) ● 通勤時間帯や夜遅くなど、希望の時間帯に便があれば(2) ● 料金が安ければ 車に乗れなくなったら(2) ・マイカーを利用している、外出しない(2)
粟殿	40	<ul style="list-style-type: none"> ● 料金が安ければ、均一料金になれば(18) ● 便数が増えれば(9) ● 通勤時間帯など、希望の時間帯に便があれば(5) ● 近くにバス停があれば(4) ● 座れるなどサービスが向上すれば(2) ● 県外観光地や名張への便があれば(2) ● 路線やバス停がわかりやすければ ● 目的地までの直通バスがあれば ● マイカー禁止時間帯が増えれば 車に乗れなくなったら(7) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(6)

上之庄	12	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(4) ● 近くにバス停があれば(4) ● 家の近くで乗れる送迎バスがあれば(2) ● 夜など希望の時間帯に便があれば ● フリーバスがあれば ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)
川合	16	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(4) ● 近くにバス停があれば(2) ● 目的地への直通便があれば(2) ● 公共施設等の巡回バスがあれば ● 土日に桜井、ジャスコ便があれば ● 料金が安ければ ● バスレーンが設置され、マイカーのコストが上がれば 車に乗れなくなったら、徒歩での移動が困難になったら(3) ・バスに乗る必要がない(5)
戒重	25	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(9) ● 料金が安ければ(6) ● 近くにバス停があれば(3) ● 昇降に段差がなければ(2) ● 時刻表やマップが配布されれば(2) ● 巡回バスがあれば 自転車や徒歩での移動が困難になったら(2) ・バスに乗る必要がない(3)
新屋敷	4	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(2) ● どこでも乗れるバスがあれば ● 便数が増えれば ● 通勤時間帯の便があれば ・バスに乗る必要がない。
東新堂	16	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(4) ● どこでも乗れるバスがあれば ● 通勤時間帯や土日など希望の時間帯に便があれば(3) ● バス停、ルート、料金、利用の仕方などがわかれば(3) ● 主要な場所への巡回バスがあれば ● 大福駅への便があれば ● 料金が安ければ ● 昇降に段差がなければ(3) 車に乗れなくなったら(2) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)
大福	53	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(32) ● 便数が増えれば(8) ● 大福駅や主要駅で鉄道への乗り継ぎができれば(6) ● 料金が安ければ(5) ● きめ細かな巡回バスや乗り合いタクシーがあれば(3) ● 主要施設を回る便や職場への便などがあれば(3) ● 通勤時間帯や土日など希望の時間帯に便があれば(3) ● 昇降に段差がなければ(3) ● マイカー利用のコストが上がれば 車や自転車などに乗れなくなったら(2) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(9)

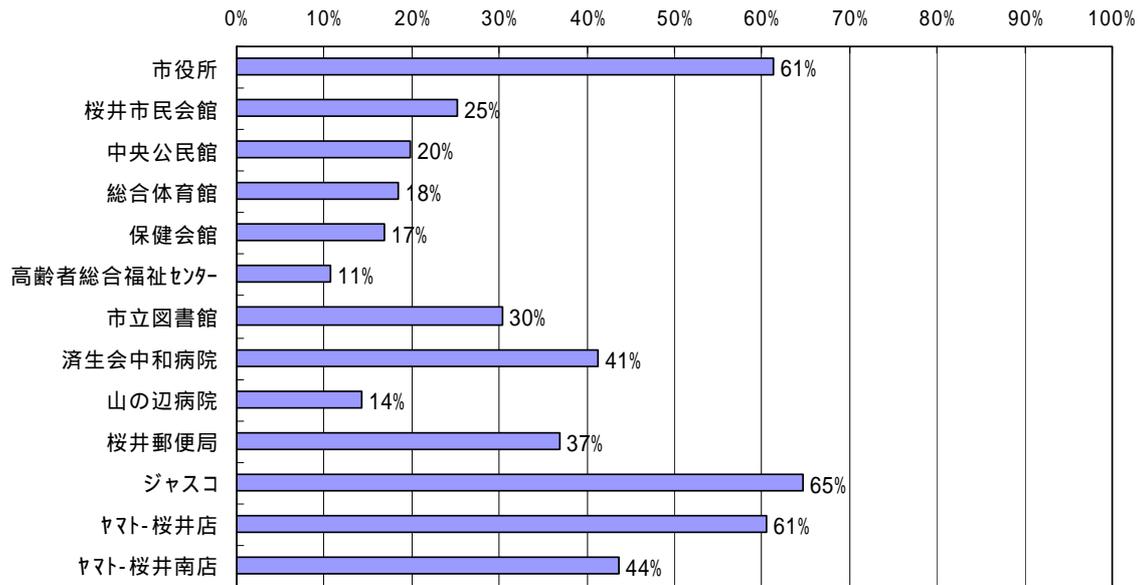
西之宮	29	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(10) ● 観光路線や希望する目的地への便があれば(5) ● 料金が安ければ(3) ● 便数が増えれば ● 防犯などの安全性が高まれば ● 運行情報がわかれば ● マイカー利用のコストが上がれば <p>車や自転車などに乗れなくなったら(8)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(3)
桜井	65	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(26) ● 料金が安ければ(14) ● 観光路線や主要駅、主要施設などへの便があれば(10) ● 近くにバス停があれば(8) ● 時間が正確で目的地に早く着けば(5) ● 希望の時間帯の便があれば(3) ● 乗り心地や安全性が高まれば(3) ● 運行情報がわかれば(3) ● バス停にベンチがあれば ● マイカー利用のコストが上がれば ● 路線名に文化財の名をつけてPR <p>車や自転車などに乗れなくなったら(6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(15)
谷	31	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(7) ● 料金が安ければ(4) ● 便数が増えれば(3) ● 主要施設を回る便や職場への便などがあれば(3) ● どこでも乗れるバスがあれば <p>車や自転車などに乗れなくなったら(5)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(8)
河西	20	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(9) ● 便数が増えれば(3) ● 朝夕の便があれば(2) ● 小型の巡回バスがあれば ● 目的地への便があれば ● 時間が正確で目的地に早く着けば ● 市内均一料金なら ● 路線や目的地のバス停がわかりやすければ <p>車や自転車などに乗れなくなったら(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)
上之宮	4	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば ● ジャスコへの便があれば ● 均一料金なら <p>車や自転車などに乗れなくなったら(2)</p>
浅古	17	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(5) ● 観光路線の充実や路線の拡大(4) ● 近くにバス停があれば(2) ● 通勤時間帯の便や最終電車と乗り継ぐ便があれば(2) ● 昇降に段差がなければ ● 料金が安ければ <p>車や自転車などに乗れなくなったら(3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)

下	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(2) ● 深夜など希望の時間帯の便があれば(2) ● 目的地まで運んでくれるきめ細かなサービスがあれば 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない
阿部	23	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(3) ● 市内外の循環バスなど路線が充実すれば(3) ● 近くにバス停があれば(2) ● 朝夕など希望する時間帯の便があれば(3) ● 料金が安ければ、高齢者割引や乗り継ぎ割引があれば(4) ● 車や自転車などに乗れなくなったら(2) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(6)
吉備	23	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(8) ● 便数が増えれば(7) ● 料金が安ければ(6) ● 八木駅への便や市内循環など路線が充実すれば(3) ● 利便性が高まれば ● 時間が正確なら ● 運行情報がわかれば 車や自転車などに乗れなくなったら(6) ・バスに乗る必要がない
安倍木材 団地	14	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(6) ● 朝夕など希望の時間帯の便があれば(4) ● 料金が安ければ(3) ● 市内循環など路線が充実すれば(2) ● デマンドバスがあれば ● 近くにバス停があれば 自転車などに乗れなくなったら
高田	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(2) ● 施設巡回バスや桜井・多武峯への路線があれば(2) ● 便数が増えれば ● 料金が安ければ
生田	5	<ul style="list-style-type: none"> ● 希望する時間帯の便があれば(2) ● 乗り合いタクシーがあれば ● 便数が増えれば 車に乗れなくなったら ・バスに乗る必要がない
橋本	4	<ul style="list-style-type: none"> ● どこでも乗れるバスがあれば ● 主要施設等を回る市内循環バスがあれば ● 通勤通学時間帯の便があれば ・マイカーを利用している
池之内	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(3) ● 便数が増えれば(2) ● 料金が安ければ ・マイカーを利用している
山田	6	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(4) ● バスや鉄道と接続する小型バスが運行されれば ● 料金が安ければ 車に乗れなくなったら

高家	2	● 便数が増えれば
粟原	6	● 便数が増えれば(2) ● 市内の主要施設への路線があれば ● 家まで来てくれれば ● 料金が安ければ ● 子どもが安全に乗れるように 車に乗れなくなったら
下り尾	4	● 便数が増えれば(2) ● 料金が安ければ(2) ● 年末年始のバス停移動が不便 車に乗れなくなったら ・バスに乗る必要がない(2)
忍阪	11	● 便数が増えれば(4) ● 近くにバス停があれば(2) ● 遅い時間帯の便があれば ● 電車との乗り継ぎが良ければ ● 観光地への便があれば 高齢になったら ・バスに乗る必要がない、身障でのれない(3)
赤尾	5	● 料金が安ければ(2) ● 目的地に早く着けば 車に乗れなくなったら ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)
外山	29	● 近くにバス停があれば(9) ● 便数が増えれば(7) ● 料金が安ければ(4) ● 朝夕の通勤通学時間帯等の便があれば(3) ● 主要施設の巡回便など路線が充実すれば(3) ● 鉄道への乗り継ぎができれば ● 乗りたいときに乗れるバスがあれば ● 運行情報がわかれば ● イベントなどをすれば 車や自転車などに乗れなくなったら(4) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(6)
黒崎	3	● 便数が増えれば ● どこでも乗れるバスがあれば 高齢になったら
脇本	2	車に乗れなくなったら(2)
慈恩寺	28	● 近くにバス停があれば(6) ● 便数が増えれば(2) ● (鉄道と比較して)料金が安ければ(5) ● 朝夕の通勤通学時間帯の便があれば(2) ● 乗り継がずに目的地に行ける便があれば(2) ● 城島小学校前を通る便があれば(2) ● 市内循環バスがあれば 車や自転車などに乗れなくなったら(6) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(5)
狛	2	● 近くにバス停があれば(2)
下り尾	1	● 必要な時間帯の便数が増えれば

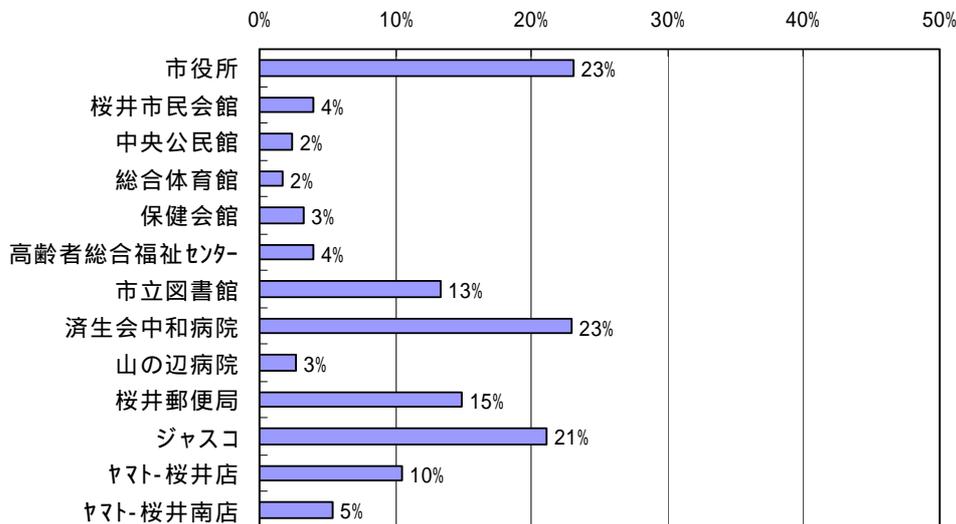
岩坂	2	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば ● 便数が増えれば ● 駅への直行便や病院便があれば ● 廃油バイオバスを走らせて、廃油提供者は無料にする
吉隠	5	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(3) ● 便数が増えれば ・マイカーを利用している
初瀬	15	<ul style="list-style-type: none"> ● 長谷寺前のバス停の復活や初瀬の街中を走る路線できれば(4) ● 均一料金やフリーパスなど料金が安ければ(4) ● 便数が増えれば(3) ● 近くにバス停があれば(2) ● 目的地にスムーズに行ければ 車や自転車などに乗れなくなったら(3) ・マイカーを利用している、バスに乗る必要がない(2)
白河	3	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにバス停があれば(3) ● 料金が安ければ
出雲	5	<ul style="list-style-type: none"> ● 便数が増えれば(3) ● 朝夕など希望の時間帯の便があれば(3) ● 鉄道と連絡すれば ● 料金が安ければ 車や自転車などに乗れなくなったら(2)

日頃よく行く施設（複数選択）



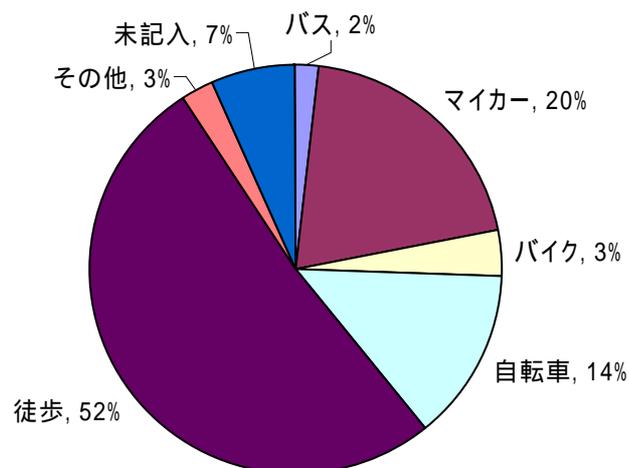
- ・日頃よく行く施設で最も多いのは「ジャスコ」の 65%であり、それとほぼ同程度で「市役所」と「ヤマト-桜井店」が 61%で並んでいます。
- ・次いで多いのが、「ヤマト-桜井南店」44%や「済生会中和病院」41%となっています。

バスが通じていたらバスで生きたい施設（3つ選択）



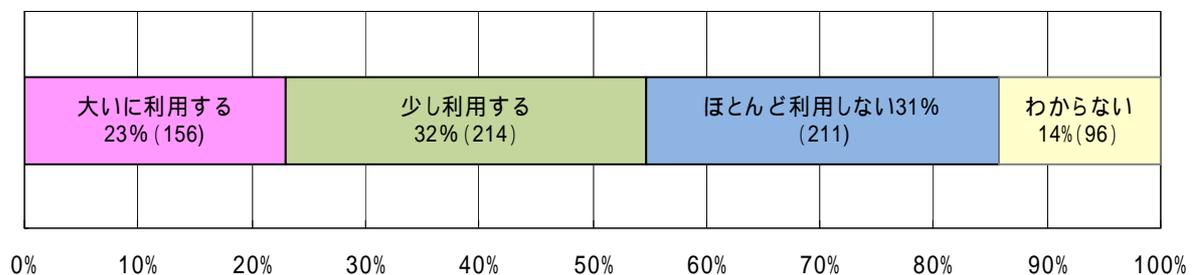
- ・バスが通じていたらバスで行きたい施設は、最も多いのが「市役所」と「済生会中和病院」の 23%、次いで「ジャスコ」の 21%であり、バスが通じてもバスを利用して行く希望者はそれほど高くない状況です。
- ・その他の施設は、バス利用の希望がかなり低い状況といえます。

最寄り駅までの交通手段（1つ選択）



- ・最寄り駅までの交通手段は、「徒歩」が52%と半数以上を占めており、「自転車」の14%を加えると66%となり、3人に2人が自力で駅へ行けている状況がわかります。
- ・「バス」は2%と、最寄り駅へ行くにはほとんど利用されていないのが現状です。

バス路線が住まいの近くにない方に対するバス運行された場合の利用意向



- ・住まいの近くにバスが運行された場合については、「少し利用する」が32%、「ほとんど利用しない」が31%と、あまり利用が期待できない方が6割強を占めています。
- ・「大いに利用する」は23%と低く、バスを新たに運行させても、利用促進面では厳しい状況といえます。

公共交通に関する自由意見

公共交通に関する自由意見の全体的なまとめは、以下のとおりです。

バス利用の現状について

- ・バスについては、便が少ない、運行時間帯が短い、バス停が大通りにしかなくて遠いなど、利便性が低いという意見が多くみられます。また、周知不足であること、ルートや時刻、最寄駅などの情報が分かりにくいこともあげられています。
- ・利便性が低いので利用者が少なく、このため、さらに減便になるといった悪循環であることが指摘されています。
- ・利用者を増やすためには、利便性の向上が必要であるという意見がある一方で、マイカーや自転車を利用する人が多い地域のため、バスの利用者を増やすことは難しいとの意見もあります。

公共交通の必要性とあり方について

- ・一人一台の車を保有する世帯が多く、マイカー利用が主流となっていますが、車を運転しない高齢者や学生、子ども、及び観光客などのためにバスは必要と考える意見が多くみられます。
- ・現在マイカーなどを利用している人も、将来は買物や通院の足が必要となることを自覚しており、公共交通の充実を期待しています。
- ・希望する路線として、買物、通院、役所利用などに便利な市内を循環する路線や観光客の利用を見込んだ路線を望む意見がみられます。
- ・高齢化が進行する中で、小型バス等で身近な道路をきめ細かに巡回する路線やデマンド型交通、乗合タクシーなどの導入を提案する意見がみられます。
- ・バス等公共交通の充実は、環境面からも必要であり、渋滞解消や高齢ドライバーの事故をなくす効果もあるという意見があります。
- ・バス路線等の整備については、公共交通としての使命を果たすため、赤字覚悟で利用者の利便性を重視した内容の整備をすべきとする意見がある一方で、採算のとれない路線に税金を投入することに反対する意見もみられます。
- ・高齢者の足の確保の方法として、タクシーの利用助成などの施策も提案されています。

その他

- ・ノンステップ車両の導入、バス停での安全性の確保等が望まれています。
- ・自転車や歩行者のための環境整備や、一般車の走行を阻害しないバス運行を望む意見もみられます。

< 大字別の公共交通に関する自由意見一覧 >

大字名	回答者数	意見
穴師	2	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢で買物帰りは荷物が重く、タクシーを利用。これからの交通が不安。 ・マイカーがなければどうにもならない。
巻野内	3	<ul style="list-style-type: none"> ・車を持たない家族や高齢でマイカーに乗れない人もいる。 ・バスも電車も本数が少なすぎる。
大豆越	3	<ul style="list-style-type: none"> ・JRの本数が少ないので、各自が車を持ち、桜井駅まで車で行っている。 ・車が運転できなくなったら、自宅か大字にきてくれるタクシーのようなものを公共で考えてほしい。 ・タクシー補助やカーシェアリングも視野に入れたらどうか。
草川	2	<ul style="list-style-type: none"> ・午後9時以後に1時間に2便程度のバスの便があれば。 ・桜井市の名所めぐりに利用してもらおう。
辻	6	<ul style="list-style-type: none"> ・どこに行くにも便利が悪い。 ・エコには公共交通が一番だが、便利なのでマイカーになってしまう。 ・図書館に子供だけで行けないから不便。 ・巻向地区より田原本本線が運行されれば便利で利用者があるはず。一人暮らし高齢者の足として期待する。 ・JRの最終便のあとにバスがあると助かる。(桜井駅) ・高齢になったらバスを利用するが、料金を安くしてほしい。
太田	3	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、JRともに便数を多くしてほしい。 ・バス停が遠いのでマイカーが増える。コミバスを運行できないか。 ・買物に便利な循環バスを走らせて欲しい。 ・早い、楽、安い等マイカー以上のメリットのあることが利用のポイント。 ・高齢者にとってワンマンは非常に不便。駅にエレベーターを設置してほしい。車内放送を大きくしてほしい。時刻表の字を大きくしてほしい。 ・足が不自由なので、公共交通の時刻に合わせて行動するのはつらい。
東田	2	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者など車の運転の出来ない人のためにバスは必要。 ・近くにあれば、利用すると思う。
江包	2	<ul style="list-style-type: none"> ・75才以上の通院に関して、タクシーの割引を考えていただきたい。 ・高齢者等マイカーの利用できない人はスーパーに買物に行けない。
豊前	1	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー移動のため、公共交通ができて利用者は少ないと思う。
豊田	1	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢になると駅に行くまでが大変。このままでは老人は外出できない。
箸中	7	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで遠いので不便である。 ・老人、子供も利用しやすいようにしてほしい。 ・マイカーの運転ができないので、バスの便数をふやしてほしい。 ・大通りだけでなく中の道も小型バスなどで運行してほしい。 ・奈良交通の路線バスは、減便 利用者の減少という悪循環になっている。利用者が少ないときに大型バス、多いときに小型バスが走行している。 ・コミバスで通勤、通学の時間帯の本数を増やせば、渋滞緩和、事故減少の効果があるのではないか。 ・新たについたバイパス等に駅までのコミバスを安価で走らせてほしい。 ・桜井市民用にコミバスのフリーパス券を発行してほしい。 ・コミバスについては、数年で廃止せず長い目で考えるべき。 ・買物帰りは荷物を持っているのでバスは利用しにくい。 ・マイカー、タクシーを利用し、バスは利用しない。 ・交通の便がよいため、特になし。
茅原	4	<ul style="list-style-type: none"> ・一人暮らし、運転免許のない高齢者など市役所、病院へ行く手段がなく困る人が増加している。 ・高齢になって免許を返上したらバスを利用する。 ・市の中心部との不公平感がある。タクシー利用券の配布はできないか。 ・道路、状況が悪い為、バス路線の拡張は無理だと思う。

芝	17	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの便数があまりにも少ない。便数が多ければ利用する。 ・高齢になったらバスを利用すると思うが、不便なものでは困る。 ・環境問題からも、便利であれば、バスを利用する人が増えると思う。 ・家の近くにバス停が増えれば利用したい。 ・天理・桜井線は周辺住民にとって非常に重要である。 ・バス停が近く、希望する時間帯に介護人付きで来てくれると良い。 ・高齢化社会では公共交通の使命があり、税金投入はやむを得ない。ある程度採算が取れなくても運行してほしい。 ・便数の増加、料金を安くという問題ではない。市財政を圧迫するだけ。 ・費用補てんの上限を決め、赤字が続けば廃止することを決めてから、巡回バス(例 100 円バス)を導入すべし。 ・市職員がマイクロバスを交代で運転すれば経費の節約、職員の意識向上、サービス心の高揚等につながる。 ・アンケート結果を広報誌にて公表すべき。
大西	3	<ul style="list-style-type: none"> ・大西からジャスコ・ヤマト桜井店・ヤマト桜井南店の運行があれば良い。 ・市内をくまなくコミバスが回ってくれば良いが、難しいだろう。 ・桜井駅へのバスが廃止され困っている。田原本線を復活させてほしい。 ・子供にとって不便である。バス停まで車で送るのでは意味がない ・カワイ食肉センター前をバスが運行し、バス停があれば、利用する。 ・民家がたくさんある細い道を運行した方が、利用者が多いと思う。
大泉	8	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や学生など車を運転しない人もいる。 ・バスの本数が激減し不便。老人が安心して暮らせる環境ではない。 ・環境のためにもバスを考えてほしい。 ・便数は少なくとも仕方ないが、朝 7 時台～1 時間に一本は運行すべき。 ・高齢者が病院に行くのには徒歩かタクシー、通勤通学で駅に行くのには自転車を利用している。タクシーや雨の日の駐車場代が大変である。 ・市民が良く行く施設の巡回バス等を検討してほしい。 ・身障で福祉タクシーなどを利用しなければならない。病院やスーパーなどに買物に行けるよう考えてほしい。 ・バス路線がないのに、アンケートが送られてきて失礼だ。
三輪	19	<ul style="list-style-type: none"> ・三輪駅からのバスの本数が少ない。 ・広い道がメインでなかなか利用できない。 ・今のままでいいのでこのままバス運行を続けてほしい。 ・主要駅への路線の経路を増やすことを検討してほしい。 ・桜井駅で乗り換えずに済む循環系の路線があれば良い。 ・通勤通学の帰りの時間帯に運行すれば利用者が増えると思う。 ・市内だけでなく他の市町にも移動しやすくしてほしい。 ・バスと鉄道の連絡が非常に悪い。 ・市営バスがあれば良いと思う。 ・子どもが自転車で桜井駅方面に通学しているが、雨の日の傘さしが違反になった。百済行き(大泉)を再開してほしい。 ・免許を返上したらバスを利用する。買物施設、市役所への運行を期待。 ・車に乗れないお年寄りが病院や役所に行く際バスが必要。 ・高齢者向けの乗合小型バスならニーズが出てくるかも知れない。 ・手をあげれば停まってもらってどこでも乗れたら最高。 ・停留所にベンチがあり、バス停が 5 分以内なら、高齢者が利用できる。 ・コンビニなどの駐車場をバス停として利用させてもらったらどうか。 ・料金を一律 150 円くらいにしてほしい。 ・休、祭日の大神神社へのシャトルバスは、おおいに歓迎。

三輪		<ul style="list-style-type: none"> ・どの地域の住人にも同じで便利さがなければならないと思う。 ・マイカーが各家庭にあり、バスの定期運行は、赤字になるだけである。 ・コミバスを走らせても経済的に続けられないと思う。自転車が走りやすいよう、環境整備をしてほしい。 ・道路(道幅、歩道の確保、段差の無い道など)の環境を整えてほしい。 ・近鉄桜井駅に特急電車を停車駅にしてほしい。 ・アンケートはネットで行う方が経費が節約できるのではないか。
金屋	6	<ul style="list-style-type: none"> ・利用したい時間帯にバスの便がない。 ・土・日、祝にもバスの運行をしてほしい。 ・便数を増やし、料金を安くしてほしい。 ・市役所起点の市内巡回バスを朝夕2便ずつ走らせてほしい。 ・バス停が近くにあれば良い。 ・回数券の発行をして欲しい。
粟殿	33	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停が近くにあれば良い。近くに路線があれば、利用する。 ・市内循環バス、循環無料バスをつくってほしい。 ・スーパーへの送迎バスが増えれば良い。 ・高齢者福祉センターへのバスの廃止はやめてほしい。 ・コミバスが土日に利用できると便利。 ・本数が少なく夜も早く最終便が出てしまう。 ・定員の少ないバスで良いので、便数を多くしてほしい。 ・エコのためにもバスの小型化(狭い道、乗客が少ない場合)を行うべき。 ・市内均一料金にしてほしい。奈良交通バスは料金が高く、便数が少ない。 ・料金を安くしてほしい。割引制度を増やし、PRしてほしい。 ・路線を見直し便数が少ないバス停は廃止し、タクシー補助券を発行したらどうか。 ・タクシーの共同利用、予約制の乗合タクシーなどを推進したらどうか。 ・利用したい時に利用できる交通手段を取り入れて欲しい。 ・幹線道路以外なら、自由に乗り降りできるような、ゆとりが欲しい。 ・子どもが喜ぶかわいいバスなどなら、市外からの利用もあると思う。 ・高齢者は自転車、バイク、車等で移動できず、徒歩も負担で、病院通いもままならない。 ・高齢者にとって、できれば交通費がかからず日常的に利用できる身近な交通手段が必要。 ・高齢になってマイカーや自転車が使えなくなったら、バスを利用する。 ・高齢者には、コミュニティバスの意味や路線、時間が大変分かりづらい。(広報を見たが理解できない) ・わかりやすい地図があれば利用が増えると思う。 ・65歳以上のバス料金を無料にすれば、高齢ドライバーの事故が減る。 ・渋滞の多い幹線道路にバス停を設置しないでほしい。設置の場合は駐車ゾーンを設けてほしい。 ・バスは「地域住民の生活の足」ではなく「観光客の利便性向上」へ目的をシフトする方が、存在意義が大きくなると思う。 ・公共交通に対する市民の意識は低い。都市機能の再生から考えた交通政策が必要であり、バスの運行本数を増やすなどの対策をしてもあまり効果は期待できない。 ・公共交通は赤字運営で、市の負担となっているのではないか。 ・国の政策が車社会を助長しており、公共交通の必要性が問われている。 ・マイカーが普及しており、バス利用には行政の規制が必要である。 ・奈良交通の接客態度に不満。 ・桜井駅に特急を停めてほしい。 ・駅に近く特に不便は感じない。

上之庄	12	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が自転車で病院通いをしており、バスがあると良い。 ・子連れで、ベビーカー、荷物を持っているときは、近くにバス停があり、段差がなければ良いと思う。 ・今は、バスを利用していないが、老後必要になると思う。 ・高齢者にとってはバスが必要だが、コストが問題。 ・高齢者にとっては、安くて乗りやすく、インパクトのあるデザインの車が良い。 ・料金が安く、近くにバス停があれば助かる。 ・電車との連絡をスムーズにしてほしい。 ・夜の便があれば、飲酒後の利用者が増えるのでは。 ・手を上げたら乗り降り出来るバスがあれば良い。 ・コミバスのジャスコ 戒重間にバス停を設置できないか。 ・奈良交通について、桜井北口 - ヤマト - 市民会館南 - 戒重 - 上之庄・東新堂 - 大泉 - 田原本の路線ができれば利用者が増えるのでは。 ・特に不便を感じない。
川合	11	<ul style="list-style-type: none"> ・便利で快適な公共交通のために、バス専用レーンの設置、バス停が近くにあること、料金が安くて便数も多いこと、車の価格を高くし、1日の一定時間車の乗り入れを禁止すること(特に公共施設)が必要。 ・バスを増やすより、高齢者や身体の不自由な人へのタクシー半額券の発行や乗合タクシーの方が良い。 ・バスに乗るのは、小さい子供を持つ親や老人が多く、低料金、均一料金にできればと思う。 ・旧市街地をこまかく回る小さなバス、生活に密着した場所を巡回する公共交通が必要。旧市街地には駐車場がないのでバス等で人を呼ぶべき。 ・桜井市内の施設、図書館、市役所等を回る循環バスを午前、午後1便程度走らせたらかどうか。 ・主要駅への路線よりも買物施設を回る移動手段が必要。 ・高齢者にとって、路線バスは生活に必要。 ・現在はマイカー利用だが、将来、車が利用できなくなるのが不安。 ・田舎の交通手段は、どうしてもマイカーになる。 ・バスはほとんど利用しない。
戒重	15	<ul style="list-style-type: none"> ・バス料金が高く、すぐに目的地に着かない。 ・コミバスの路線・運行を充実させてほしい。 ・市内循環バスを低料金で運行してほしい。 ・バスが運行されれば大いに利用する。 ・保健会館で健診がある日などは臨時バスがあれば助かる。 ・観光地がたくさんあるので、バス停や時間を充実し、活気のある地にしてはどうか。道路を作るより、公共交通の充実に資金をあてるのが良い。 ・小型車両で、頻度を多くすれば、もっと気軽に利用できるのではないか。 ・車いすで、いつでも乗れるようにしてほしい。 ・居住地が集約され、目的地が特定の場所であればLRTもおもしろい ・道路整備の際にバス停が広くなればと思う。 ・駅・バス停までの歩道等を整備してほしい。 ・高齢者が多く公共交通が主となると思うが、足が不自由で利用できない。 ・人口が少ないので、こんなもんだと思う。 ・市として、無理しないよう考えていくべき。 ・バスを利用する認識があまりに無く、是非必要とは思わない。
新屋敷	1	<ul style="list-style-type: none"> ・バス便が減り不便で、タクシーを利用している。

東新堂	11	<ul style="list-style-type: none"> ・総合体育館へのバスがあれば利用したい。図書館行きのバスがあれば、利用者が増えると思う。 ・高齢になったら、自動車や自転車に乗れないのでバスがあれば良い。 ・鉄道から離れた地域にはバスが必要。(西之宮・東新堂・大泉) ・朝夕の通勤時間帯や土日のコミバス運行があればと思う。 ・市内循環バスが望ましいが地理的に無理と思う。 ・コミバスの路線拡大(桜井西方面にも)を希望。 ・きめ細かな公共交通網の整備をお願いしたい。 ・バスの利用者は少ないが、走らせておいてほしい。 ・バスの利用の仕方がわからない。時刻表がほしい。 ・バスは、定時性がないし、バス停が近くなく、本数も少なく、帰りは荷物もあるので利用しにくい。 ・天理～桜井までのJRの運行を増やしてほしい。 ・近鉄大福駅周辺に市営駐輪場及び駐車場の設置を希望。
大福	23	<ul style="list-style-type: none"> ・市全体にバスを運行してほしい。 ・医療機関の循環バスのようなものは考えられないか。 ・近くにバス停ができ、買物・病院・公共の施設に気軽に行ければ良い。 ・買物、病院、観光など目的にあわせたコミバスルートを作ったらどうか。 ・中和幹線に直通するバスがほしい ・施設が分散しているので、マイカーに匹敵するような面倒くさくない交通手段がほしい。 ・マイカーの利用できない人には鉄道やバスが大事。安価で運行回数を多くしてほしい。 ・予約制で行きたいところに行ける安価な(100円)バスがほしい。 ・利用者の利便を追及した乗合タクシーのような手段を検討してほしい。(運転手は前期高齢者のボランティアで低額報酬) ・高齢になったら、バスを利用すると思う。 ・高齢者に対して、きめ細かく利用出来るように運行されることを望む。 ・道幅が狭いので、マイクロバスかワンボックスカーが適当。 ・車いすを利用しており、バスが利用できない。 ・バス路線等誰にもわかるようにしてほしい。 ・国道沿いのバス停でバスを待つのは危ないのでは。 ・公共交通はなくてはならないもの。 ・マイカーがなくバスがあればありがたいが、必要な人は少ないかも。 ・バスがあれば利用する。 ・利用したいバス路線がないので、車に乗れる間は車に乗る。 ・公営では採算が合わず赤字になるので民営の運行とすべし。 ・マイカーが主流なので、バスができて、すぐに廃止されると思う。 ・バスの必要はない。 ・駐輪場、自転車道整備など自転車の利用しやすい環境整備やバスの増設をし、PRしてほしい。 ・近鉄線の急行、準急の乗り継ぎが不便。 ・特に不自由していないので意見はない。
西之宮	15	<ul style="list-style-type: none"> ・近くにバスがなく、タクシーか徒歩しかない。 ・路線バスがなく、買物等マイカーがなければ生活できない。 ・病院、買物、市役所に行くのに不便。 ・将来車の運転ができなくなった時が心配。 ・車の運転ができなくなれば公共交通を利用する。 ・一人暮らし、マイカーのない高齢者のため、バスが必要。

西之宮		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅、スーパー、役所等を巡回する公共バスの運行を希望。最低でも1時間に1本は便があり、利用料金は安くあってほしい。 ・ 小型で細い道を運行し、運賃を安くすると乗車が増える。 ・ 運行経費の都合上、朝昼夕の3区分の運行とするのが良い。 ・ 交通不便なところこそ公共交通としての使命がある。 ・ マイカーよりもバスの多い社会にしてほしい。 ・ CO₂削減の必要性がもっと身近なものになればマイカーをやめて公共交通機関を利用しようと思う。
桜井	54	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停が遠く希望の時間帯に便がなく不便。タクシーを利用するが経済的に大変。乗合タクシーがあれば良い。 ・ 予約型のミニバスにすれば良い。 ・ 済生会、ジャスコ、ヤマなど主な施設へのバスの本数を減らさないでほしい。 ・ 桜井市内の主要な施設をまわるバスがあれば利用したい。 ・ 路線検討に際してはレストランやパブビデオ屋も考慮してはどうか。 ・ できるだけ利用しやすい運行時刻、低料金が望ましい。 ・ バスの本数が減り不便。小型バスでも良いから、回数を増やし、駅までの移動を便利にしてほしい。 ・ 近鉄終電後の便や酒を飲んだ後に利用できる交通機関がほしい。 ・ 市がマイクロバスを走らせるなら、日に数本で良いから電車も路線バスも通っていない僻地を運行してほしい。 ・ 桜井駅 中和幹線 八木駅コースのバス路線がほしい。 ・ 小夫・笠方面のバスがほしい。 ・ 桜井から朝倉までの便をもう少し増やしてほしい。 ・ 上之郷地区でのバスを廃止しないでほしい。 ・ バスの減便の際は、少数意見も考慮して計画してほしい。 ・ コミバスの本数や路線を増やし、昼間や土日でも運行してほしい。 ・ バス停に雨よけや庇がなく、バス待ちが辛い。 ・ ノンステップバスを増やしてほしい。 ・ バスを利用するには、バス停が近く椅子があること、料金が安いこと、時刻が正確なことが必要。 ・ 使い勝手が悪いと使わず、減便、ルート減少と悪循環となる。ルートの増加を実現し、良循環に変化させてほしい。 ・ コミバスの無料バスを発行して利用者を増やし、本数を増やしてから有料にしたらどうか。 ・ 料金が安いのが一番。高齢者には割引があれば良い。 ・ 奈良交通の料金が高い。 ・ 路線表、時刻表、料金表を1年に1回位ほしい。バス情報がスーパーなどで見られると良い。 ・ バスの運賃支払いの機械を時間がかからないものに更新してほしい。 ・ バスの運転手さんのマナーが悪い。 ・ 公共交通とは弱者にとって必要な物である。 ・ 小学生以下や高齢者の自転車にも乗れない人、マイカーが利用できない人には、バスなど公共交通が必要。 ・ 車や自転車に乗れなくなったり、体が不自由になったりしたら、バスを利用する。利用しやすい公共交通を望む。 ・ 高齢者の運転による交通事故を減らすためにもバス路線を充実し、高齢者にはバスを利用してほしい。 ・ 福祉の面からも検討すべき。 ・ 三輪神社や談山神社、長谷寺などの観光名所を安く回れるバスがあれば良い。一日乗車券等の発行も考えられる。 ・ 文殊院 聖林寺に行くバスがあれば良い。寺院が閉まる夕方4時半～5時台の本数が少なすぎる。コミュニティバスで観光地に行ければ良い ・ 公共交通は「利益を主眼におかないもの」と考えるが、大幅な赤字での運営はおかしい。状況に応じて新設・廃線・路線変更をすべき。

桜井		<ul style="list-style-type: none"> ・理想は市電の巡回。ボランティア精神での相乗りの勧め。公共の駐車スペースの少なさ。朝・夕の通勤に便利な方法をお願いする。 ・バスは時間も料金もかかるイメージだが、便利な時もある。 ・バスの走行、停車、発車が一般車の邪魔にならないようにしてほしい。 ・165号など道が悪く、近くにも自転車ではなく車で行かざるを得ない。 ・JRの本数が少なく、利用しにくい。バスが充実していると良い。 ・近鉄桜井駅を特急停車駅にしてほしい。 ・公共交通は、鉄道とバス・タクシーなどの連携全体で考えるべき。 ・公務員等が率先し、通勤には公共交通機関を使うことを原則とすべき。 ・バスが無くなれば、無くなった様を考える。 ・バスは必要ない。バスに乗る事は考えていない。 ・バスの時代ではなく、他の方法を考えるべき。 ・アンケートの設問が幼稚である。
谷	24	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの便が少ない。便数が多い方が良い。 ・バスの本数とコースがあまりにもニーズに合っていない。 ・バス停が多く本数が多ければ利用が増える。 ・料金が安い方が良い。 ・榛原から東吉野の方へのバスがない。 ・桜井駅からのバスは便利であるが、とれとれ市場方面へも行きたい。 ・市内巡回バスを考えてほしい。地域経済の活性化に結びつく。 ・観光、ハイキング客のために多武峯線、桜井初瀬線を増便してほしい。 ・神社や遺跡など観光地をまわる周遊バス、乗り放題バスなどあれば、観光客が来やすい。 ・年数回、天理談山神社、飛鳥に行く時はバスを利用する。 ・将来的には公共交通への期待が高まる。 ・将来はバスに乗りたいが、荷物がある場合はどうしたら良いのか。 ・高齢になり車や自転車に乗れなくなった場合が不安。公共交通に期待。 ・市街地から離れたところの高齢者に配慮をお願いする。 ・高齢者のためのバス、乗合タクシー等があれば良いと思う。 ・上之郷地区に住んでいたがバスの便がなくなり、住まいを変更した。 ・バス停で時間待ちをしない運転手がいる。 ・桜井駅の南北の連絡が悪すぎる。北口の乗車がつらい。(天理行等々) ・バスのコースが分からず、利用を考えたことはなかった。 ・子どもがいるのでマイカーで移動している。 ・桜井市では車がないと生活できない。バスの利用は考えたことがない。 ・交通機関についての不便を感じていない。 ・幹線道路(R165、165からのR169の近鉄踏切まで)に歩道がなく危険。 ・桜井駅に急行が止まるよう、努力してほしい。
河西	13	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの便数が少ない。便数が今より多くあれば良いと思う。 ・観光シーズン以外は利用者が少ないので小型バスで充分。 ・幹線道路だけでなく、身近に利用できればと思う。 ・バス専用レーンを決めれば、事故が減り、確実に到着する。 ・狭い道路は、時間による規制や一方通行にして運行するのが良い。 ・寺川の上に歩道付きの道路を完備し、バスが通れるようにしてほしい。 ・市内の乗り放題サービスがあれば利用したい。 ・バイクに乗れなくなれば、バスを利用するようになると思う。 ・近所の世話にならずに出かけられるようになってほしい。 ・エコのためにも公共交通に力を入れてほしい。 ・バスの利用はあまり必要ない。
上之宮	3	<ul style="list-style-type: none"> ・車の運転が無理になった時は買物などの外出をバスに頼る。 ・奈良交通バスを継続してほしい。 ・ベビーカーでも利用しやすく、車を持っていなくても子どもと外出できるようになると良い。

浅古	11	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井南口からのバスが増便され、便利になった。 ・便数が少ないから不便。 ・バスの本数も少なく運行時間帯も短い。車や自転車が使えない時の移動がとて不便。バスをもっと充実させてほしい。 ・病院、市役所、駅、主要店舗を結ぶ循環バスを走らせてほしいが本数が少ないと利用されないだろう。 ・日中に介護バスがあれば良い。 ・乗り換えなしで市役所、天理駅に行けるようにしてほしい。 ・利用しやすいようなダイヤや路線の見直しがあれば、利用する可能性がある。郊外住宅地からも利用しやすいよう考えてほしい。 ・雪の日や高齢者の移動手段として、バスや電車は現状維持を望む。 ・高齢者や子どもが安心して生活していくため公共交通が存在するべき。 ・公共交通は必要。通学、通勤、買物などのため、利用者の多い地区のバスは、市が補助金を出すなどしても運行してほしい。利用者の少ない地区では高齢者の足となる公共交通を検討してほしい。
下	5	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー利用が多いが、通学生がいる限り、バスの全面廃止は困る。 ・便数は現状維持を望む。 ・利用者（学生、高齢者、車を運転できない人等）にとって必要な時間帯に運行することが必要。行政が中心となり地元との意見交換を行い、公共交通の利用率を向上させないと益々さびれて行く。 ・時間帯によって小型にしてはどうか。
阿部	17	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、自動車に乗らない人、障害者、若年者、観光客等の立場を考えた場合バスは必要。バスがなくなると困る。 ・運賃を安くし、本数とバス停を増加して利用しやすくした方が良い。 ・桜井飛鳥線の本数が少ない。土、日、祭日以外の便数を増やしてほしい。 ・多武峰に行きたい時は、桜井駅まで戻らないとだめで不便。 ・歴史に詳しいガイドがバスに同乗し解説・説明を行ったらどうか。 ・マイカーを減らし、バスを利用しやすく。以前、観光客のためにコミバス飛鳥線を運行したが中止になった。バスは市民の足という自覚が欠けている。市内循環のルートもあれば良いと思う。 ・雨の日などのタクシーを使うが、バスがあれば使いたい。 ・環境面からも、バスはなくてはならない移動手段。 ・バスは小型化した方がよい。路線も増やせると思う。 ・バスの運行が公共の使命で赤字であろうと運行すべき。地域によっては国からの支援がなくてはならない。 ・バスは必要で、なくなるとはいけませんが、利用しにくい感じがする。 ・バスに疎遠なものにはバスの利便性が想像できない。バスの現状やサービスの周知活動を行えば、利用も活性化し、より公共性を増すのでは。 ・公共交通がクレジットカードで利用できて、エコポイントやマイルがつけば良い。 ・バス停のスペースがほとんどなく、乗降時に後ろの車を待たせる。 ・タクシーが安ければ一番良い。 ・渋滞解消の為に右折レーンの設置を強く望む。
吉備	14	<ul style="list-style-type: none"> ・R165号を中心に、生活圏に対応した運行であれば、大いに利用したい。便数が少ないなら、運行しない方が良い ・便数があれば利用する。以前にあったバス停の復活を希望。 ・バスがあれば便利なのだという声は聞かないが、高齢者や来街者のためにバスは必要だと思う。 ・高齢者が昼間に一人で外出するのにバスがあれば良い。

		<ul style="list-style-type: none"> ・子どもの遠足にバスは必要。 ・今はマイカーだが、高齢になったら、買物、病院、市役所等への交通手段が必要になってくる。 ・高齢で自転車は危ないが、タクシーは料金が安い。 ・徒歩、マイカー利用であり、バスの必要性を感じない。 ・採算が合わないためバスがなくなった。市民の利便性を考えてほしい。 ・買物や遊園地などバスでしか行けない所があればバスを利用する。 ・バス停も駅も遠く、遠方に出かけるのには、マイカーで行き、駅の駐車場に停めなければならない。 ・桜井駅北口から関空行のバスがあるが、奈良交通への申し入れで、伊丹空港行や新幹線の新大阪行等の運行が実現できないか。 ・自転車、徒歩の道路整備も公共交通と位置づけ、マイカーを減らすべき。 ・公共交通も大事だが、歩道の整備も考えてほしい。 ・まずは道路整備だと思う。道路の二車線化、右折ラインの確保。バス停の確保。道路の渋滞をなくするのが先決。 ・このレベルのアンケートなら定型封筒で十分。
安倍木材団地	8	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行時間帯が短く、利用者が少ないのは無理もない。 ・便数が増え、乗りたい時間帯にバスがあれば利用したい。 ・子どもをバスに乗せたいが、車の方が便利。 ・公共交通が身近に感じにくくある生活形態になっている。 ・段差のないシャトルバスで市内の観光地を回る路線があれば良い。 ・エコのためにもバスを利用したいが、現実難しい。 ・阿部の交差点から明日香方面の路線があれば利用が増える。桜井駅・ジャスコの交差点から式重方面、ヤマダ電気・阿部交差点・ジップもんちち交差点、明日香方面の路線もほしい。 ・徒歩や自転車、マイカーでの移動ができなくなれば、バスが必要。 ・公共機関を巡回するコミバスを望む。 ・便数と確実性確保のため低床の小型バスをループで運行したらどうか。 ・バス停のスペースの充実、有効活用を望む。 ・バスの料金が安い。 ・バスが活性化すれば駐車場のない施設に行くのに便利。渋滞も緩和する。
高田	2	<ul style="list-style-type: none"> ・60才以上無料、免許証を返したら無料、市のボランティアに出たら無料などとしたらどうか。 ・バス路線内は自由に乗り降りができるのが良い。 ・近くにバス停があり、AM7:00～9:00、PM5:00～7:00時頃が1時間に2本、その他の時間帯は1時間に1本、AM6:00からPM9:00くらいのダイヤであればと思う。長い目で利用者を増やすため。市、県の助けも必要。 ・体の不自由な方に割引制度を。
生田	5	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井駅から飛鳥線の17時台がなくなり不便。復活してほしい。 ・バス運行の回数が減り、最終の時間も早くなったので、利用が減るといふ悪循環になっている。 ・高齢者が増加すれば利用者は増加すると思う。 ・桜井駅を中心とした何系統かの市内循環を2～3時間に1回運行すれば利用が増えるのではないか。 ・乗合タクシーのようなきめの細かいサービスをタクシーの半額程度で行うべきである。 ・バスを全廃してタクシー料金を補助する方法もある。 ・75才以上や身障者には優待なり割引の制度を設けてほしい。 ・アンケートの結果を反映してほしい。

橋本	3	<ul style="list-style-type: none"> ・観光都市を目指す桜井市は、マイカー観光よりも公共交通が重要。 ・役所や各施設、ショッピングの他、歴史的名所、旧跡等を回るバスがあれば良い。 ・桜井駅を中心に各ターミナルと住居地を結ぶ市内環状バスを、通勤通学時間帯は最低でも20～30分の間隔で運行し、利便性の向上を図るべき。 ・マイカーを使用している。バスの運行回数が増えればバスを利用したい。 ・マイカーの運転ができなくなったら、バスを利用したい。 ・高齢者の通院、銀行等への交通手段に便宜を希望する。
池之内	4	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進むと、買物などバスに頼る人が増える。今のうちに対策をとらなくてはいけないと思う。 ・各大字にバス停が必要。 ・バスの便が少ないから乗らない、乗らないからバスの便が減る。 ・一人に一台車を持っており、バスの利用者は少ない。 ・家の前から乗れるタクシーを利用してしまふ。特に荷物があるとバスは利用しにくい。 ・桜井駅前等の活性化や特急停車等について行政から近鉄に要望すべき。 ・奈良交通はもうかる路線しか運行しない。
山田	4	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの便が少なく高齢者は、病院や買物に行くのに困っている。 ・将来、バスを利用しなければならぬ。バスを廃止しないでほしい。 ・高齢社会であるので、病院、市役所等を循環するようなバス、バスとバスの乗り継ぎのよい便利なバスを運行してほしい。 ・鉄道との乗り継ぎが良く、史跡などを回るバスを運行すれば良い。 ・近くにバス停があるので、利用している。
栗原	1	<ul style="list-style-type: none"> ・車も電車も乗れず、バスが頼りである。 ・高齢者総合福祉センターに行くのに、コミバスがほしい。
下り尾	4	<ul style="list-style-type: none"> ・山間部、特にバスが走っていないところをどうするのかを考えるのが市役所の仕事＝政策。 ・バス路線の要望が出て、実際はほとんど利用していないので、不要。70歳以上のタクシー料金の50%補助の方が良いかも。 ・マイクロバスで数多く、もしくは、予約した時間に運行してほしい。 ・名所をつくり利用者を増やすなど行政と市民、会社が一体となって取り組みが必要。これ以上減便することなく運行してほしい。 ・路上駐車が多い。
忍阪	5	<ul style="list-style-type: none"> ・車を運転できなくなったらバスを利用する。バス以外の移動手段がない人もいるので、続けて運行してほしい。 ・雨の場合、バスを使用することがある。 ・身体障害者でバスはいらない。 ・バイクで仕事に行くのでバスは乗らない。 ・近鉄大和朝倉駅に急行を停車させてほしい。
赤尾	1	<ul style="list-style-type: none"> ・車を運転できなくなったら、交通機関がないと不便だと思う。買物と通院の時間帯は残して欲しい。
外山	14	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線が昔より少なくなり不便。 ・バスの便数が増えれば便利だと思う。 ・利用者のいない昼間でなく、帰宅時間に運行すればよい。 ・通学バスは必要である。 ・桜井巡回バスがあればと思う。 ・ワゴン車などで便数を増やしてほしい。 ・介護タクシーのように電話したら来てくれると良い。 ・公共交通なのに時刻表がわからない。

		<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの路線があればかなり利用したい。(桜井駅～各病院に運行されれば乗客の負担も少なく、道路も混みにくい) ・与喜浦や菟田野から桜井駅に向かうバスの路線では、桜井ガス近くの三叉路での信号待ちで渋滞する。歩道橋のある信号をまわる道に路線を変えればいいのと思う。 ・コミバスは、いろいろな運行経路を作り、マイクロバス運行で、心身障害にやさしく改造した車両を導入して一律100円にしたら良い。 ・100円、200円位で市内色々な所へ行けるようになるとうれしい。 ・高齢者や子供のいる人が利用しやすく、マイカーがなくても不便でないようになれば良い。 ・市の財政苦のために高齢者福祉センターへのバスもなくなった。バス路線の新設等は期待しない。 ・バス交通は、採算を考慮すると現状が限度で、バイパスができるとますますマイカーが便利になると思う。 ・バスの小型化、台数の削減、運行コースの見直しなど経費節減の努力をすべき。 ・国道165号線、谷と阿部の交差点における右折レーンの設置や信号周期の見直し等、検討してほしい。 ・自転車のレンタルも取り入れてほしい。自転車専用道を作ってほしい。
慈恩寺	13	<ul style="list-style-type: none"> ・大和朝倉駅でなく、急行停車駅の桜井駅までの車での送迎が多い。近くにバス停があれば、桜井駅までバスを利用したい。 ・駅を中心とした放射線状バスの路線だけでなく、横に繋ぐ路線も必要。 ・八木駅行き、天理駅行き、榛原行きの本数が多ければ利用が増える。 ・名所をバスでつなぐ路線もあれば良い。 ・雨の日は便利なバスがあれば良いと思う。 ・子どもの通学にはバスが絶対必要だと思う。 ・高齢になったらバスを利用したい。 ・近くにバス停がほしい。 ・コミバスの本数や目的地を充実してほしい。 ・土日の朝夕にコミバスがあればうれしい。 ・バス停が危険である。バス停のスペースの確保が難しい。 ・高齢者は乗り降りに時間がかかるが、ゆっくりと待つことにしている。 ・無料バス券がもらえないので、タクシーの費用がかかる。 ・敬老タクシーなどのシルバーサービスがあれば助かる。 ・公共交通としてバスを利用するのなら、通勤のためしかない。 ・昼の時間帯、病院、図書館、福祉会館などへの利用を考えても量採算的に合わない。他に税金を使うことを考えた方が良い。 ・赤字覚悟の利便性のある運行でないと税金の無駄遣いになる。 ・ルート、時刻表、最寄駅がわかるように、広報してほしい。 ・バスは必要ない。無駄遣いである。 ・マイカーが当たり前の生活である。 ・道路の幅員が狭くて危険である。(特にJR桜井線の貯木場踏切) ・朝倉駅に急行を停めてもらいたい。
狛	3	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーが妥当な交通手段である。料金は距離に応じ500円～1000円(片道)で良いのでは。 ・市道が狭くマイクロバスでさえ通れない。 ・狛にバスが来るのは無理だろう。高齢になってもマイカーで買物に行かなければならないと思う。

岩坂	3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停が近くにあれば利用したい。 ・ バス停が遠い。狛、岩坂にバス停ができればみんなが利用する。 ・ 高齢者の車の運転をなくす方法が必要。 ・ 利用者が少なく、マイクロバスで十分である。 ・ バイオ燃料 (天ぷら油廃油) での運行を実現してほしい。 ・ 1200本のヒマワリがあり、駅までの送迎があれば見に来るだろう。
吉隠	4	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの便がないので不便だが、仕方がない。 ・ コミバスがなくなり不便。復活を望む。 ・ 介護予防のためにも高齢者が外出できるよう、バスの再開を望む。正当な運賃の負担は当たり前である。 ・ 1人1台のマイカーを持っており、バスを運行しても利用しないと思う。
初瀬	15	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバスの土曜、日曜運行、駅までの運行を望む。 ・ 1時間に1本は走らせてほしい。 ・ コミバスを利用しているが、桜井駅南口と北口の乗り換えが不便。 ・ 初瀬～桜井～八木～高田と一本でいけたら良い。 ・ 電車の駅が高台にあり、高齢者等はバスがないと大変。 ・ 病院に行く老人が、国道沿いの遠いバス停に歩いて行くのが気の毒。 ・ マイカーが使えなくなったら、公共交通機関に頼ることになる。 ・ 高齢者が利用しやすいように、考えてほしい。 ・ 小型10人乗り自動車でも良いので、バスは絶対なくさないでほしい。 ・ 高齢化社会であり、小型バスによるきめ細かな運行を望む。 ・ 市財政を考えた策を取ってほしい。 ・ 採算は度外視して計画すべき。 ・ バスの外観に絵柄を入れたり、色を統一したりして、アピールすれば、利用回数が増えると思う。 ・ 収入は僅かでも車内外広告などの努力も必要。 ・ 均一料金だと乗りやすい。 ・ 週末やシーズンに市内専用観光バスを走らせたらかどうか。 ・ 名所近くのお店の協力で割引券を出して活性化したらどうか。 ・ 高齢化、交通の不便さから過疎化が進む。市民意見や事例を収集し、試行錯誤しながら、過疎化対策や文化事業として運営経費を捻出すべき。 ・ 市職員や公立学校の先生方が通勤のためにバスを利用すべきで、利用してみれば、改善の余地も見えてくるだろう。 ・ 市民だけでなく、外部の人たちにも利用しやすい配慮が必要。(市のWebページには未だに上之郷地区のバスの案内が掲載されている) ・ バス運行の検討には市役所内の色々な部署からの意見の収集も必要。 ・ バスを利用したいという気持ちにならない。 ・ 初瀬町内(参道)の信号機設置一方通行化が必要。
出雲	3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線でとバス停にこだわらず乗車できるようなサービスをしてほしい。 ・ 小型バスで旧道に入り、高齢者も乗れるような巡回バスはどうか。 ・ 移動手段がマイカーになってから路線バスも鉄道も使わなくなった。
未記入	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミバスで便利な地区と不便な地区があり、不公平感がある。 ・ 雨が降った時はタクシーを利用する。

3-3 . コミュニティバス朝倉台線の乗降者数調査の実施

1) 調査内容

- ・調査日：9月14日(月)～18日(金)
- ・調査時間：9:30(大和朝倉駅発)～16:26(大和朝倉駅着)：7便

	朝倉駅発	～	朝倉駅着	
	9:30		10:26	(56分)
	10:30		11:26	(56分)
	11:25		12:21	(56分)
	12:25		13:21	(56分)
	13:25		14:21	(56分)
	14:25		15:21	(56分)
	15:30		16:26	(56分)

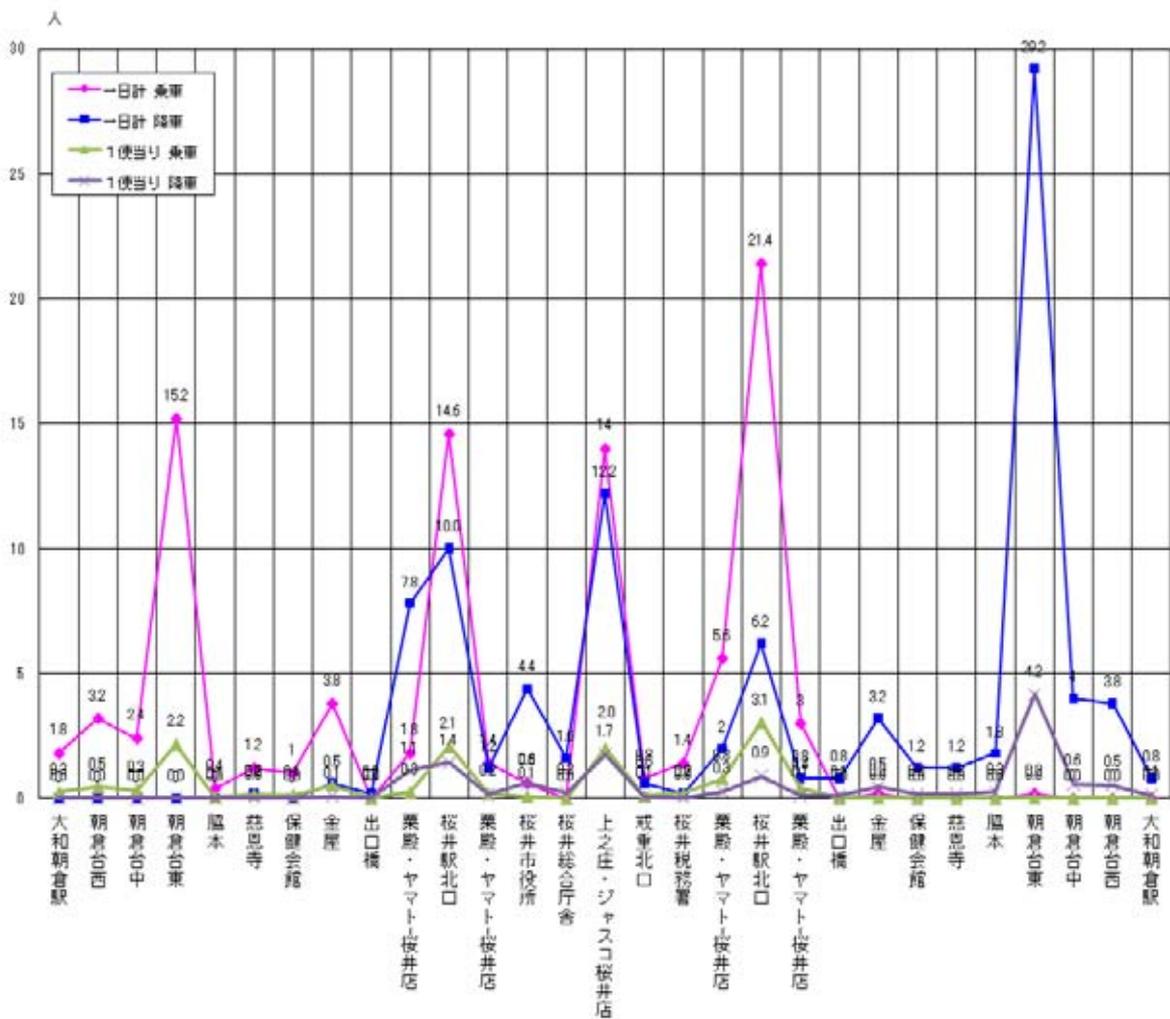
- ・調査事項：バス停ごとの乗車人数と降車人数
- ・調査方法：調査員1人がバスに乗車し、バス停ごとに乗車人数と降車人数を計測。

2) 調査結果

- ・月曜から金曜日の5日間において、1日当たり94人、1便当たり13.4人の利用がありました。
- ・朝倉台の住民の利用が多く、特に、朝倉台東バス停の利用が多い状況です。これは、朝倉台西と朝倉台中は、大和朝倉駅に比較的近いのに対して、朝倉台東は駅へ歩くには距離があるためと推測されます。
- ・施設の行き先については、桜井駅の利用が最も多く、次いで、ジャスコが1日当たり14人、1便当たり2人程度の利用、ヤマトー桜井店が1日当たり8人程度、1便当たり1人程度の利用がありました。
- ・年齢では、高齢者の方の利用が大半です。

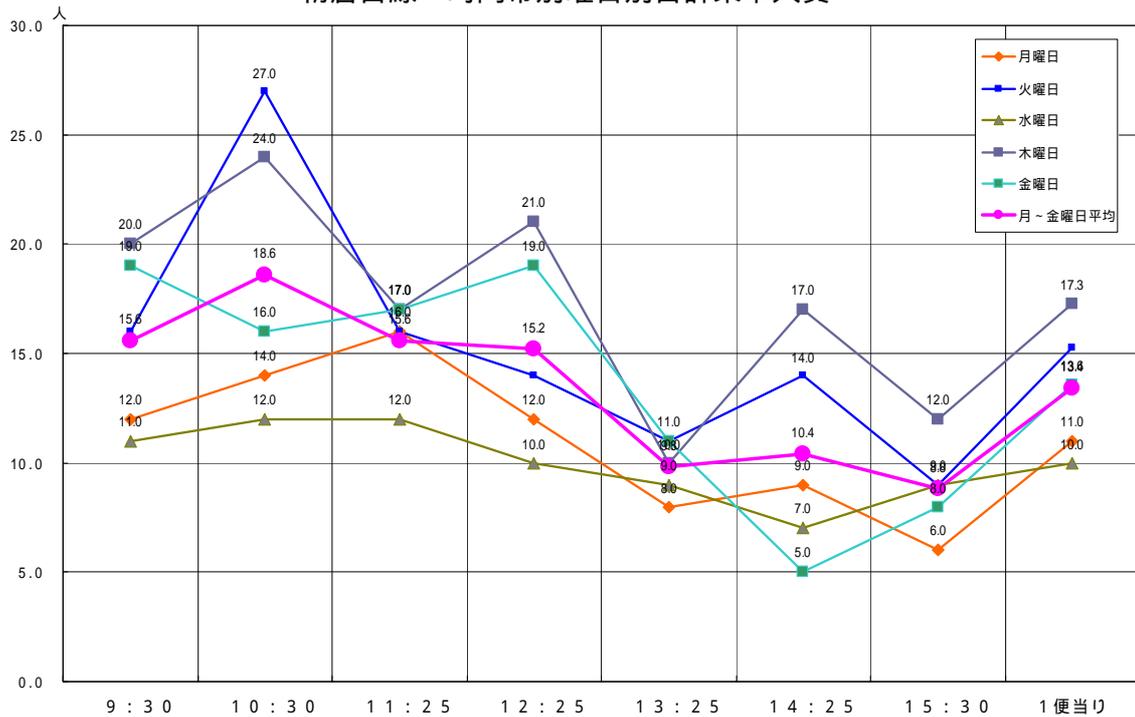
- ・バス停別の乗車人員を詳細にみると、桜井駅北口(帰り)が最も多く、一便当たり 3.1 人、一日当たり 21.4 人、次いで朝倉台東(行き)、一便当たり 2.2 人、一日当たり 15.2 人、桜井駅北口(行き)一便当たり 2.1 人、一日当たり 14.6 人、ジャスコ一便当たり 2.0 人、一日当たり 14.0 人の順となっています。
- ・降車人員は、朝倉台東(帰り)の一便当たり 4.2 人、一日当たり 29.2 人が際立って多く、次いでジャスコ一便当たり 1.7 人、一日当たり 12.2 人、桜井駅北口(行き) 1.4 人、一日当たり 10.0 人、桜井駅北口(帰り) 0.9 人、一日当たり 6.2 人の順となっています。

朝倉台線 - バス停別乗降者数



- ・間帯別曜日別の合計乗車人員をみると、火曜日、木曜日の大和朝倉台 10：30 発、次いで木曜日、金曜日の 12：25 発、木曜日、火曜日の 14：25 発の乗車人員が多くなっています。
- ・週の平均では、利用者の多い順に 10：30 発 18.6 人、9：30 発と 11：25 発 15.6 人、12：25 発 15.2 人、14：25 発 10.4 人、13：25 発 9.8 人、15：30 発 8.8 人の順となっています。

朝倉台線 - 時間帯別曜日別合計乗車人員



日付 朝倉駅発車時刻	5日間(月～金)合計								合計	1便当り									
	9:30	10:30	11:25	12:25	13:25	14:25	15:30	乗車		降車	乗車	降車							
バス停	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車							
大和朝倉駅	3	0	1	0	3	0	1	0	0	0	9	0	1.3	0					
朝倉台西	4	0	6	0	1	0	4	0	1	0	0	0	16	0	2.3	0			
朝倉台中	1	0	6	0	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	12	0	1.7	0	
朝倉台東	36	0	10	0	7	0	13	0	4	0	5	0	1	0	76	0	11	0	
脇本	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0.3	0	
慈恩寺	0	0	2	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	1	0.9	0.1	
保健会館	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	0	0	7	0	0.7	0
金屋	8	0	1	1	4	0	4	1	0	0	2	0	0	1	19	3	2.7	0.4	
出口橋	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0.1	0
粟殿・ヤマト-桜井店	3	11	4	7	0	6	0	10	0	2	1	3	1	0	9	39	1.3	5.6	
桜井駅北口	13	26	16	9	12	4	5	5	16	3	6	3	5	0	73	50	10	7.1	
粟殿・ヤマト-桜井店	1	2	0	0	1	1	0	2	1	0	3	0	1	1	7	6	1	0.9	
桜井市役所	0	5	0	7	1	3	0	5	0	2	0	0	2	0	3	22	0.4	3.1	
桜井総合庁舎	0	1	0	2	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	8	0	1.1	
上之庄・ジャスコ桜井店	2	23	16	13	9	12	19	3	9	5	6	4	9	1	70	61	10	8.7	
戒重北口	1	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	4	3	0.6	0.4	
桜井税務署	0	0	1	0	2	0	1	0	1	0	0	1	2	0	7	1	1	0.1	
粟殿・ヤマト-桜井店	1	0	7	6	7	0	7	0	3	1	1	1	2	2	28	10	4	1.4	
桜井駅北口	3	3	15	2	22	4	17	10	10	3	22	3	18	6	107	31	15	4.4	
粟殿・ヤマト-桜井店	0	0	2	0	1	0	3	2	2	2	5	0	2	0	15	4	2.1	0.6	
出口橋	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	0.6	
金屋	0	0	0	3	1	0	0	2	0	3	0	5	0	3	1	16	0.1	2.3	
保健会館	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0.9	
慈恩寺	0	0	0	2	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0.9	
脇本	0	0	0	6	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	9	0	1.3	
朝倉台東	0	4	1	24	0	30	0	25	0	19	0	23	0	21	1	146	0.1	2.1	
朝倉台中	0	0	0	2	0	5	0	2	0	1	0	3	0	7	0	20	0	2.9	
朝倉台西	0	0	0	4	0	5	0	3	0	3	0	3	0	1	0	19	0	2.7	
大和朝倉駅	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0.6	
合計	78	78	93	93	78	78	76	76	49	49	52	52	44	44	470	470	67	67	

日付 朝倉駅発車時刻	1日平均乗降者数								一日計	1便当り									
	9:30	10:30	11:25	12:25	13:25	14:25	15:30	乗車		降車	乗車	降車							
バス停	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車							
大和朝倉駅	0.6	0	0.2	0	0.6	0	0.2	0	0.2	0	0	0	1.8	0	0.3	0			
朝倉台西	0.8	0	1.2	0	0.2	0	0.8	0	0.2	0	0	0	0	0	3.2	0	0.5	0	
朝倉台中	0.2	0	1.2	0	0.4	0	0.4	0	0	0	0.2	0	0	0	2.4	0	0.3	0	
朝倉台東	7.2	0	2	0	1.4	0	2.6	0	0.8	0	1	0	0.2	0	15.2	0	2.2	0	
脇本	0.2	0	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.4	0	0.1	0	
慈恩寺	0	0	0.4	0	0.8	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	1.2	0.2	0.2	0	
保健会館	0.2	0	0.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	0	1	0	0.1	0	
金屋	1.6	0	0.2	0.2	0.8	0	0.8	0.2	0	0	0.4	0	0	0.2	3.8	0.6	0.5	0.1	
出口橋	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	0	0	
粟殿・ヤマト-桜井店	0.6	2.2	0.8	1.4	0	1.2	0	2	0	0.4	0.2	0.6	0.2	0	1.8	7.8	0.3	1.1	
桜井駅北口	2.6	5.2	3.2	1.8	2.4	0.8	1	1	3.2	0.6	1.2	0.6	1	0	14.6	10.0	2.1	1.4	
粟殿・ヤマト-桜井店	0.2	0.4	0	0	0.2	0.2	0	0.4	0.2	0	0.6	0	0.2	0.2	1.4	1.2	0.2	0.2	
桜井市役所	0	1	0	1.4	0.2	0.6	0	1	0	0.4	0	0	0.4	0	0.6	4.4	0.1	0.6	
桜井総合庁舎	0	0.2	0	0.4	0	0.4	0	0	0	0.6	0	0	0	0	0	1.6	0	0.2	
上之庄・ジャスコ桜井店	0.4	4.6	3.2	2.6	1.8	2.4	3.8	0.6	1.8	1	1.2	0.8	1.8	0.2	14	12	2	1.7	
戒重北口	0.2	0.2	0.4	0	0	0.2	0	0	0.2	0	0	0.2	0	0	0.8	0.6	0.1	0.1	
桜井税務署	0	0	0.2	0	0.4	0	0.2	0	0.2	0	0	0.2	0.4	0	1.4	0.2	0.2	0	
粟殿・ヤマト-桜井店	0.2	0	1.4	1.2	1.4	0	1.4	0	0.6	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	5.6	2	0.8	0.3	
桜井駅北口	0.6	0.6	3	0.4	4.4	0.8	3.4	2	2	0.6	4.4	0.6	3.6	1.2	21.4	6.2	3.1	0.9	
粟殿・ヤマト-桜井店	0	0	0.4	0	0.2	0	0.6	0.4	0.4	0.4	1	0	0.4	0	3	0.8	0.4	0.1	
出口橋	0	0	0	0.2	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.8	0	0.1	
金屋	0	0	0	0.6	0.2	0	0	0.4	0	0.6	0	1	0	0.6	0.2	3.2	0	0.5	
保健会館	0	0.2	0	0.6	0	0	0	0.4	0	0	0	0	0	0	0	1.2	0	0.2	
慈恩寺	0	0	0	0.4	0	0.2	0	0.4	0	0.2	0	0	0	0	0	1.2	0	0.2	
脇本	0	0	0	1.2	0	0.2	0	0	0	0.2	0	0	0	0.2	0	1.8	0	0.3	
朝倉台東	0	0.8	0.2	4.8	0	6	0	5	0	3.8	0	4.6	0	4.2	0.2	29	0	4.2	
朝倉台中	0	0	0	0.4	0	1	0	0	0.4	0	0.2	0	0	1.4	0	4	0	0.6	
朝倉台西	0	0	0	0.8	0	1	0	0	0.6	0	0.6	0	0	0	0	3.8	0	0.5	
大和朝倉駅	0	0	0	0.2	0	0.4	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0.8	0	0.1	
合計	15.6	15.6	18.6	18.6	15.6	15.6	15.2	15.2	9.8	9.8	10.4	10.4	8.8	8.8	94.0	94.0	13.4	13.4	

4 . 先進事例の把握

公共交通活性化に関する先進事例については、次の内容を整理しています。

事例 - 1	ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携してバス利用促進（八戸市）
事例 - 2	基幹バスとタクシーの乗り継ぎシステム（三好町）
事例 - 3	デマンド型のバス迂回ルート（代官山循環線）
事例 - 4	協議会運営によるバス運行
事例 - 5	市民の会運営のコミュニティバス（京都市醍醐）
事例 - 6	NPO 主導のコミュニティバス（住吉台くるくるバス）
事例 - 7	バス路線廃止後の乗合タクシー運行（篠山市）
事例 - 8	エリアの特性に応じたデマンド方式導入（米原市）
事例 - 9	デマンド型タクシー（くりちゃんタクシー）(栗東市)
事例 - 10	地元自治会主体の乗合タクシー（枝光やまさか）
事例 - 11	協議会運営による乗合タクシー
事例 - 12	住民主導型の乗合タクシー（やぐちおもいやりタクシー）
事例 - 13	農協母体の NPO 運営の福祉タクシー

事例 1	ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携してバス利用促進	1 / 2																																																								
場所	青森県八戸市・南部バス岬台団地																																																									
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・八戸市郊外の岬台団地と市内の 2 つの大型ショッピングセンター「ラピア」(長崎屋)・「ピアドゥ」(セブン・アンド・アイ・ホールディングス)を結ぶ路線として平成 19 年 4 月 1 日に従来の路線を見直して開設した。 ・八戸市内には国・県・市の補助対象バス路線も存在するが、本件については公的補助や協議会等の関与は全くない。NPO のアイデア提案をもとに、ショッピングセンター 2 社と南部バスが協同で実施したものである。 																																																									
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・八戸市は青森県東部の中心都市である。八戸市には市営バスと民営の南部バスの路線が存在し、近年、市営バスの一部路線が南部バスに移管されている。一方、一部区間では両バスが競合している。 ・市民の交通手段としては自家用車が一般的であり、時間帯によって局所的に渋滞が発生する。 ・同区間の運賃は、従来、距離に応じた運賃で最大 400 円であったが、300 円までは距離に応じた運賃、300 円を超える場合は 300 円と設定しなおした(下図)。 ・両ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、それらを店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。 ・ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が 9 時～15 時台に 1～2 本/時、ショッピングセンター発が 12 時～17 時台に 1～2 本/時設定されている。 <div data-bbox="351 1164 1292 1545" style="text-align: center;"> <p>【従行運賃】 ※距離に応じた運賃</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin-right: 20px;"> <tr><td>岬台団地発</td><td>130</td></tr> <tr><td>上中道、上野町、中道</td><td>170</td></tr> <tr><td>小中野、野丁、上中道代、大町二丁目</td><td>190</td></tr> <tr><td>大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ</td><td>210</td></tr> <tr><td>三島上、工大一高前</td><td>230</td></tr> <tr><td>労災病院前、労災病院通</td><td>250</td></tr> <tr><td>北高校通り、北高校前、小松平</td><td>270</td></tr> <tr><td>大久保通り、北高校前</td><td>290</td></tr> <tr><td>白根台西口、白根台駅前</td><td>310</td></tr> <tr><td>白根台西口、白根台駅前</td><td>330</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>350</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>370</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>390</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>400</td></tr> </table> <p>【改正運賃】 ※300円までは距離に応じた運賃で、300円を超える運賃は300円とする。</p> <table border="1" style="display: inline-table;"> <tr><td>岬台団地発</td><td>130</td></tr> <tr><td>上中道、上野町、中道</td><td>170</td></tr> <tr><td>小中野、野丁、上中道代、大町二丁目</td><td>190</td></tr> <tr><td>大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ</td><td>210</td></tr> <tr><td>三島上、工大一高前</td><td>230</td></tr> <tr><td>労災病院前、労災病院通</td><td>250</td></tr> <tr><td>北高校通り、北高校前、小松平</td><td>270</td></tr> <tr><td>大久保通り、北高校前</td><td>290</td></tr> <tr><td>白根台西口、白根台駅前</td><td>300</td></tr> <tr><td>白根台西口、白根台駅前</td><td>300</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>300</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>300</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>300</td></tr> <tr><td>岬台団地入口、岬台団地入口</td><td>300</td></tr> </table> </div> <p>図. 岬台団地⇄ラピア・ピアドゥ線運賃 (囲みが運賃が下がった区間)</p> <p style="text-align: right;">出典：南部バス</p>		岬台団地発	130	上中道、上野町、中道	170	小中野、野丁、上中道代、大町二丁目	190	大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ	210	三島上、工大一高前	230	労災病院前、労災病院通	250	北高校通り、北高校前、小松平	270	大久保通り、北高校前	290	白根台西口、白根台駅前	310	白根台西口、白根台駅前	330	岬台団地入口、岬台団地入口	350	岬台団地入口、岬台団地入口	370	岬台団地入口、岬台団地入口	390	岬台団地入口、岬台団地入口	400	岬台団地発	130	上中道、上野町、中道	170	小中野、野丁、上中道代、大町二丁目	190	大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ	210	三島上、工大一高前	230	労災病院前、労災病院通	250	北高校通り、北高校前、小松平	270	大久保通り、北高校前	290	白根台西口、白根台駅前	300	白根台西口、白根台駅前	300	岬台団地入口、岬台団地入口	300	岬台団地入口、岬台団地入口	300	岬台団地入口、岬台団地入口	300	岬台団地入口、岬台団地入口	300
岬台団地発	130																																																									
上中道、上野町、中道	170																																																									
小中野、野丁、上中道代、大町二丁目	190																																																									
大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ	210																																																									
三島上、工大一高前	230																																																									
労災病院前、労災病院通	250																																																									
北高校通り、北高校前、小松平	270																																																									
大久保通り、北高校前	290																																																									
白根台西口、白根台駅前	310																																																									
白根台西口、白根台駅前	330																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	350																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	370																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	390																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	400																																																									
岬台団地発	130																																																									
上中道、上野町、中道	170																																																									
小中野、野丁、上中道代、大町二丁目	190																																																									
大町一丁目、大町、ラピア、ピアドゥ	210																																																									
三島上、工大一高前	230																																																									
労災病院前、労災病院通	250																																																									
北高校通り、北高校前、小松平	270																																																									
大久保通り、北高校前	290																																																									
白根台西口、白根台駅前	300																																																									
白根台西口、白根台駅前	300																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	300																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	300																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	300																																																									
岬台団地入口、岬台団地入口	300																																																									
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・「得とくチケット」の割引分はそれぞれのショッピングセンター負担。ショッピングセンターとしては来店客増と駐車場不足への対応を目的として協力している。 ・本事例では NPO がアイデアを出し、バス事業者とショッピングセンターが連携して利用促進に取り組んだ。バス事業者は増収となり、ショッピングセンターも誘客につながるため、これらのすべての主体にとって便益が得られ、Win-Win (すべての関係者が得する) の関係となった。 																																																									

事例 1

ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携して
バス利用促進

2 / 2

場所 青森県八戸市・南部バス岬台団地

人に、環境に優しいバス発車します!!
 ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携した新しいバス
岬台団地⇄ラピア・ピアドゥ
4月1日 運行開始!!

「地域のバス」の使い方を考えてみませんか?

- 公共交通機関は、環境に優しい交通手段です。CO2排出量が少ないため、地球温暖化の防止に貢献します。
- 公共交通機関は、安全で快適な移動手段です。交通事故の発生率が低いことが証明されています。
- 公共交通機関は、経済的な移動手段です。バス料金は、個人の自動車保有コストよりも低く抑えられます。
- 公共交通機関は、高齢者や障害者にも優しい移動手段です。バスの座席は広く、手すりや優先席が設置されています。

マイカーもいいけど、マイバスもいいね!!

このバスは、ショッピングセンター・ラピア・ピアドゥ、市民団体の協力を得て運行されています。環境に優しいだけでなく、安全で快適な移動手段です。また、バス料金は、個人の自動車保有コストよりも低く抑えられます。高齢者や障害者にも優しい移動手段です。

**「人と環境に優しいバス」で
運行します**

岬台団地⇄ラピア・ピアドゥ

このバスでラピア・ピアドゥへ向けは割引サービスが受けられます!!

● 1日乗車券 (1日乗車券) 130円
 ● 回数券 (回数券) 130円
 ● 定期券 (定期券) 130円
 ● 回数券 (回数券) 130円
 ● 定期券 (定期券) 130円

この定期券がお客様に有利な申し込みです!!

130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300
130	150	170	190	210	230	250	270	290	300

運賃

130円・300円の運賃で乗れる!!

回数券・定期券でもOK!!

南部バス株式会社
 八戸営業所
 ☎0178-44-7111
<http://www.nanbubus.co.jp>

出典：南部バス

図. 岬台団地⇄ラピア・ピアドゥ路線 路線図・時刻表

事例 2	基幹バスとタクシーの乗り継ぎシステム(さんさんバス)	1 / 2
場 所	愛知県三好町	
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> ・シャトル方式により、町内を南北2 路線（交流路線、生活路線）で結ぶ路線バスが年中無休で運行されている。両路線とも11 往復で、運賃は、大人・子供とも1 回100 円（ただし、未就学児と車椅子等の介助者は無料）である。ルートは公共施設や商店を経由するものとなっており、ほぼ70 分に1 本の等間隔ダイヤである。（バスが1 台しかないため70 分間隔となった。） ・町内10 地区13 箇所において、路線バスのバス停と交通空白地（概ね、バス停から500m 以上離れている地域と設定）を結ぶデマンド型の交通手段として、乗合タクシーが運行されている。利用者は、利用20 分前までにタクシー会社へ電話予約する。バス運行と同じタクシー会社が受託、その配車システムを利用しており、バス車内からの予約も可能となっている。運賃は、バスへの乗り継ぎを含めて1 回100 円（単独利用も可）である。 ・運行は愛知つばめ交通に委託。 	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知県のほぼ中央、名古屋市の東方約20km 圏に位置し、自動車産業を主とした産業都市として発展している。豊田西バイパス、東名高速道路三好IC など自動車交通インフラの整備も進んでおり、名古屋鉄道豊田線の駅も2 駅有している。 ・三好ヶ丘ニュータウンなど大規模な市街地が整備され、県下の人口急増地区で、住宅都市としても発展している。 ・昭和63 年の三好ヶ丘ニュータウンのまち開き以来、急速に増加する人口、マイカーとは相反するように、町内の公共交通手段である路線バスが衰退していた。また、町立病院の郊外への新築移転方針が決定したこともあり、平成8 年度より、町民の身近な日常生活の交通手段として福祉バス事業計画の検討調査に着手した。平成10 年度には1 ヶ月の実験運行を実施し、「三好町福祉バス利用促進協議会（平成11 年5 月設置）現在：さんさんバス利用促進協議会」で試行運行内容が協議検討された。 ・バスの接近情報がわかるようなバスロケーションシステムが、主要バス停に導入されている。これにより、バス停でバスを待つ不安感が解消された。 	
		
		

場所 愛知県三好町



図. さんさんバス路線図

出典: 「さんさんバス&乗合タクシー案内資料」

事例 3	デマンド型のバス迂回ルート（代官山循環線）	1 / 1
場 所	東京都代官山地区	
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅から代官山エリア～代官山駅をまわり、渋谷駅に戻る循環路線 ・ 東急トランセ（東急バスの子会社）が小型バスで運行 ・ 通常ルートの途中に、青葉台地区を通る迂回ルート（デマンドルート）があり、デマンドバスの役目も兼ねている。 	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート上の青葉台二丁目停留所から乗車する際は、停留所のコールボックスから通知する必要がある。 ・ 迂回ルートで降車する際は、あらかじめ運転手（東急トランセではサービスプロバイダーまたはサービスプロバイダと呼称）に申告する必要がある。 <p style="text-align: center;"><ルート図></p> <p style="text-align: center;"> 基本ルート デマンドルート </p>	

事例 4	協議会運営によるバス運行	1 / 2
場 所	東京都八王子市小津町地域	
特 徴	<p>八王子市の山間部の小津町地域では、撤退の申し出があった既存のバス路線を地元住民の負担により存続させている。</p> <p>運行委託費の約半額は、全ての地域住民自らが負担する形となっているが、実際に路線バスを利用する地域住民は1～2割程度とも考えられている。負担金の拠出も任意なものであるため、路線バスを利用しない住民に対して、町会長が説明し、集金に回った。世帯当たりの負担額は年間1万円程度となっている。</p> <p>市では、小津町地域の路線は既存のバス路線と同じ区間としたが、小津町地域の住民からは、さらに北へ路線を延伸して欲しいという要望が寄せられている。NPO法人による運行とすれば北への延伸が可能との見通しもあり、運営・運行形態の見直しも含めた再検討が求められる状況となっている。</p>	
概 要		<p>八王子市の山間地域では高齢化が進む上に坂が多く、小回りのきく交通機関の必要性が高まっている。事業者のバス路線は、乗客数の減少による採算の悪化などの問題から路線の拡大が難しく、一部地域住民の運行要望に対応できない状況にあった。また、平成14年2月の需給調整規制の緩和により、バス路線の新設、廃止の動きが多くなることが予想されるなど、市民の日常交通の確保が重要な課題となっていた。</p> <p>八王子市では、学識経験者、関係行政機関の職員、経済団体の関係者、市民、市職員などからなる「八王子市地域循環バス等検討委員会」において、バス路線再編等の対策のあり方や、対策の一つである地域循環バスの導入について、方向性の検討や整理が行われた。西部の山間地である恩方地域（小津町、上恩方町等）においては、既存バス路線で対応する地域とされた。</p> <p>平成19年3月には、「八王子市地域循環バス等検討委員会」を発展させた「八王子市地域公共交通会議」が設立された。モデル事業として「山間地域交通改善モデル事業」が検討され、「山間地域交通改善作業部会」設置された。</p> <p>山間地域交通改善モデル事業の対象地域としては、小津町地域と上恩方地域の2地域が選定された。</p> <p>小津町では、既存の路線バス事業者から路線撤退の申し出があったが、町会のメンバーを中心とした「小津町地域バス等運営協議会」における検討の結果、地域住民の負担により路線バスを存続させる方向で調整を行い、運行本数は減ったものの暫定的に路線バス事業者が引続き運行することとなった。</p>

事例 4	協議会運営によるバス運行	2 / 2
場 所	東京都八王子市小津町地域	
概 要	<p>サービス内容 小津町地域では、平成19年10月より、小津町地域バス等運営協議会が多摩バスと運行委託契約を行い、1日3 往復の路線バスが運行されている。 上恩方地域の中で、路線バスが運行されていない公共交通空白地域において、幹線への乗継方式による実証実験を平成20年度中に予定している。 小津町地域の路線バスは、近隣の路線バス事業者車庫を起終点とした往復運行となっており、その先の八王子駅方面へは乗継券により乗継可能な一種のゾーンバスシステムが採用されている。</p> <p>効果 モデル事業による運行が開始される直前（平成19年8月）では、小津町地域の既存バス路線は上り9 便・下り7便で、1 日当たりの利用者数は約40人（1便あたり約1.3 人）であった。モデル事業による運行開始後（平成19年10月）においては、運行本数は1日3往復と減少したにもかかわらず、1日当たりの利用者数は約20人（1便あたり約3.3人）まででとどまった。1便あたりの利用者数で換算すると、倍増した結果となっている。</p> <p>負担 小津町地域においては、運行経費のうち、運賃収入を除いた分を地域と市が4:6ほどの比率で負担している（市の負担分の方が多いのは、スクールバス的な利用も多いという理由で教育委員会からの補助があるため）。 小津町地域の住民負担は、世帯あたりで、半年間5千円（年間1万円）となっている。平成19年度末現在、地域の86世帯全てが負担している。 運行委託費には、八王子市から「八王子市山間地域交通事業運営費補助金交付要綱」に基づく補助金も含まれている。</p> <p>プロセスと調整 【住民アンケート等による運行形態の選択】 小津町地域での運行に際しては、運行形態を地域住民自らが選択する形となった。当初は乗合タクシー車両による運行等も検討されていたが、路線バスがあることは地域のステータスにもなるという意見や、路線バスは一度廃止になると復活は無いという意見もあり、地域住民負担により路線バスを存続させる方向での運行となった。これらの意見は、平成18年度中に実施された住民アンケートにより収集された。 また、住民アンケートに合わせて、ワゴンタクシーや貸切事業者による運行時の見積もりも取ったが、路線バスの運行経費と比較し、タクシーが何往復するかということはコストへそれほど影響が無く、貸切状態となってしまうため、経費が高くなってしまふということであった。その反面、バスの場合には空き時間も他路線等へ活用できることに加え、小津町地域から比較的近い場所に路線バス事業者の車庫があることも経費削減のポイントとなった。 【住民からの要望の反映】 地域住民からの要望を反映する形で、平成20年4月からは、昼間時間帯の回送車両を実車扱いとし、下りが1便増便となる予定である。</p>	

事例 5	市民の会運営のコミュニティバス（京都市醍醐）	1 / 2
場所	京都市伏見区醍醐地域	
特徴	<p>行政からの補助を一切受けなくて、すべて乗客の運賃収入と「パートナー」や「個人応援団」などからの寄付による企業や市民とのパートナーシップで運行している。住民の社会生活の基盤となるよう、狭い道路にも入り、バス停間隔を短くして、できるだけ自宅近くから乗れるようにするとともに、日中の通院や買い物の便を考えた運行経路やダイヤになるよう工夫し、各所で既存の公共交通（バス・地下鉄）に乗換えられるシステムとしている。このため、地域住民のみならず世界遺産の醍醐寺への観光客にとっても利便性の高いバスシステムとなっている。</p> <p>さらに、リフト付き車両を導入して高齢者・身体障害者等の利便性を高めるとともに、利用者の行動パターンなどを検討して 300 円の 1 日乗車券を発売し、気楽に乗れる運賃体系と地域の回遊性の向上を図っている。</p>	
概要	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>京都市伏見区醍醐地区は、地下鉄東西線の開業(平成 9 年 10 月 12 日)に伴い、京都市営バスが撤退し、京阪バス(株)が代行するバス運行となったため、地区内の移動が不便になった。また、駅やバス停から離れた山沿いの坂の上に立地する多くの公営団地では、高齢化が進みバス停まで歩いていくのが大変な状況であった。</p> <p>このため、京阪バスによる代行運行がはじめられた後、地域住民の要望により、路線の一部を見直した。しかし、地域住民が要望する交通不便地域の改善が進まないため、醍醐十校区自治町内会連絡協議会、伏見区地域女性連合会が中心となり、平成 13 年 9 月 12 日に「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」を設立し、「市民の手で市民の金で市民の足になるような」コミュニティバスの運行をめざすことになった。京都大学の中川大助教授(交通工学)や京都造形芸術大学の奈良磐雄教授(ビジュアルデザイン)といった専門家とともにヤサカバスの協力を取り付け、「市民の会」の立ち上げから 2 年半で運行開始にこぎつけた。</p> <p>運営については、行政からの補助を一切受けなくて、運賃収入で賄えない運行経費を企業や市民からの寄付によって補っている。具体的には、「パートナー」と「個人応援団」の募集である。「パートナー」は寄付を行う一般の企業・団体で、月額 24000 円の「A パートナー」、月額 15000 円の「B パートナー」、月額 9000 円の「C パートナー」の 3 種類で寄付を募っており、現在のパートナー数は 40 余団体である。「個人応援団」は個人から寄付を募るもので、年 3000 円の「一般会員」と年 10000 円の「特別会員」との 2 種類で寄付を募っており、現在の個人応援団数は約 200 名である。これとは別に、コミュニティバスを通じた利用者の流動によって特別のメリットが得られるパセオダイゴロー(地域の中核的商業施設。第三セクター)、武田総合病院(醍醐地域の中核病院。医療法人)、醍醐寺(世界遺産)の三者から特別の協賛を得て運営している。</p> <p>現在、地下鉄醍醐駅・パセオダイゴローを中心とした 4 路線、1 日約 170 便で醍醐地域(10 小学校区)をカバーしている。</p>	

事例 5	市民の会運営のコミュニティバス（京都市醍醐）		2 / 2																																																
場 所	京都市伏見区醍醐地域																																																		
概 要	<p>狭い道路や急な坂道があるため、運行マニュアルを作成した。また、運行経路が学童の通学路になっているため、学童への安全に配慮して小学校の PTA や学校側に協力を要請し、バス運行の障害となる駐車車両については自治会に排除を要望した。</p> <p>高齢者・身体障害者等が乗降しやすいようにリフト付き車両を導入するとともに、利用者から 100 円(ワンコイン)運賃の要望があるため、300 円の 1 日乗車券を発売。</p> <p>既存路線バスとの区別と愛着がわくように独自のバスデザインを採用したほか、停留所番号(ナンバリング)の導入、高齢者に配慮したバス停掲示を低い位置に設定した。</p> <p>醍醐コミュニティバスの運営に協力している「パートナー」</p> <table border="1" data-bbox="300 719 1401 1966"> <tr> <td>総本山醍醐寺</td> <td>医仁会武田総合病院</td> <td>パセオ ダイゴロー</td> </tr> <tr> <td>アル・プラザ醍醐</td> <td>医療法人 新生十全会 なごみの里病院</td> <td>株式会社シンコー</td> </tr> <tr> <td>ねねの湯</td> <td>株式会社 村井建設</td> <td>株式会社 山仲工業所</td> </tr> <tr> <td>有限会社カヤマ</td> <td>株式会社 日興</td> <td>社会福祉法人 伏見福祉会 醍醐の里</td> </tr> <tr> <td>株式会社増田組</td> <td>株式会社益田組</td> <td>株式会社辰巳建設</td> </tr> <tr> <td>大成ハウジング株式会社</td> <td>都市クリエイト株式会社</td> <td>社会福祉法人 照真福祉会 かがやき保育園</td> </tr> <tr> <td>睦備建設株式会社</td> <td>吉村建設工業株式会社</td> <td>有限会社 橋本工業</td> </tr> <tr> <td>株式会社内藤建築事務所</td> <td>株式会社 岡野組</td> <td>株式会社 キリン堂</td> </tr> <tr> <td>アサヒ機装株式会社</td> <td>株式会社エルハウジング</td> <td>株式会社 トレジャーホーム</td> </tr> <tr> <td>荒巻整形外科 リハビリテーション科医院</td> <td>有限会社 あすなる建設</td> <td>株式会社 陀羅谷</td> </tr> <tr> <td>株式会社 N I P P O コーポレーション</td> <td>スポーツクラブ コ・ス・パ 桃山六地蔵</td> <td>丸紅 新築分譲マンション グランスweet醍醐駅前</td> </tr> <tr> <td>京都生協</td> <td>暁新日本建設株式会社</td> <td>京都老人福祉協会</td> </tr> <tr> <td>株式会社新日本警備保障</td> <td>社会福祉法人 曙福祉会 あけぼの保育園 あけぼのケアハウス</td> <td>医療法人 社団不文会 泉川医院</td> </tr> <tr> <td>医療法人稲門会 アビロードやましな</td> <td>京都 中央信用金庫</td> <td>今福企画舎</td> </tr> <tr> <td>株式会社中野興産</td> <td>醍醐六学区 地域女性会</td> <td>堀井歯科</td> </tr> <tr> <td>社会福祉法人 同和園</td> <td>富士興業株式会社</td> <td>湯～とぴあ ダイゴ</td> </tr> </table>			総本山醍醐寺	医仁会武田総合病院	パセオ ダイゴロー	アル・プラザ醍醐	医療法人 新生十全会 なごみの里病院	株式会社シンコー	ねねの湯	株式会社 村井建設	株式会社 山仲工業所	有限会社カヤマ	株式会社 日興	社会福祉法人 伏見福祉会 醍醐の里	株式会社増田組	株式会社益田組	株式会社辰巳建設	大成ハウジング株式会社	都市クリエイト株式会社	社会福祉法人 照真福祉会 かがやき保育園	睦備建設株式会社	吉村建設工業株式会社	有限会社 橋本工業	株式会社内藤建築事務所	株式会社 岡野組	株式会社 キリン堂	アサヒ機装株式会社	株式会社エルハウジング	株式会社 トレジャーホーム	荒巻整形外科 リハビリテーション科医院	有限会社 あすなる建設	株式会社 陀羅谷	株式会社 N I P P O コーポレーション	スポーツクラブ コ・ス・パ 桃山六地蔵	丸紅 新築分譲マンション グランスweet醍醐駅前	京都生協	暁新日本建設株式会社	京都老人福祉協会	株式会社新日本警備保障	社会福祉法人 曙福祉会 あけぼの保育園 あけぼのケアハウス	医療法人 社団不文会 泉川医院	医療法人稲門会 アビロードやましな	京都 中央信用金庫	今福企画舎	株式会社中野興産	醍醐六学区 地域女性会	堀井歯科	社会福祉法人 同和園	富士興業株式会社	湯～とぴあ ダイゴ
総本山醍醐寺	医仁会武田総合病院	パセオ ダイゴロー																																																	
アル・プラザ醍醐	医療法人 新生十全会 なごみの里病院	株式会社シンコー																																																	
ねねの湯	株式会社 村井建設	株式会社 山仲工業所																																																	
有限会社カヤマ	株式会社 日興	社会福祉法人 伏見福祉会 醍醐の里																																																	
株式会社増田組	株式会社益田組	株式会社辰巳建設																																																	
大成ハウジング株式会社	都市クリエイト株式会社	社会福祉法人 照真福祉会 かがやき保育園																																																	
睦備建設株式会社	吉村建設工業株式会社	有限会社 橋本工業																																																	
株式会社内藤建築事務所	株式会社 岡野組	株式会社 キリン堂																																																	
アサヒ機装株式会社	株式会社エルハウジング	株式会社 トレジャーホーム																																																	
荒巻整形外科 リハビリテーション科医院	有限会社 あすなる建設	株式会社 陀羅谷																																																	
株式会社 N I P P O コーポレーション	スポーツクラブ コ・ス・パ 桃山六地蔵	丸紅 新築分譲マンション グランスweet醍醐駅前																																																	
京都生協	暁新日本建設株式会社	京都老人福祉協会																																																	
株式会社新日本警備保障	社会福祉法人 曙福祉会 あけぼの保育園 あけぼのケアハウス	医療法人 社団不文会 泉川医院																																																	
医療法人稲門会 アビロードやましな	京都 中央信用金庫	今福企画舎																																																	
株式会社中野興産	醍醐六学区 地域女性会	堀井歯科																																																	
社会福祉法人 同和園	富士興業株式会社	湯～とぴあ ダイゴ																																																	

事例 6	NPO主導のコミュニティバス（住吉台くるくるバス）	1 / 2
場所	兵庫県神戸市東灘区住吉台地区	
特徴	<p>六甲山麓に広がる高台の住宅団地へのアクセス路線として運行される「住民主導」のコミュニティバスサービスである。</p> <p>ムーバス型や地域循環型のコミュニティバスとは異なり、垂直エレベーター的な「高低差」のギャップを解消するところに特徴がある。</p> <p>六甲山麓に広がる住吉台地区は、バス路線のある主要道路から急坂か階段を使わなければたどり着けないため、高齢者等の交通弱者の移動には極めて厳しい。そこで、通常のコミュニティバスと類似したダイヤ、バス停配置であるが、住吉台地区内のアクセスより、住吉駅などの平野部とのアクセスに主眼を置いた運行がなされている。住民の「おでかけ」をサポートするバスサービスであり、複数回の社会実験によるニーズの把握と、NPO主導の住民・地域のバスサービスという実施形態が成功の秘訣と言えるのかもしれない。</p> <p>バスには市販のマイクロバスが使用されているが、リフト付きに対応する、あるいは補助ステップを取り付けるなどの工夫が見られる。</p>	
概要	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="304 853 839 1249">  <p data-bbox="328 1272 839 1305">乗降容易な補助ステップが設けられている</p> </div> <div data-bbox="866 853 1401 1249">  <p data-bbox="970 1272 1246 1305">車いす用リフトが完備</p> </div> </div> <p>神戸市内は戦後の高度成長期に、狭い平野部での市街化が急速に進み、さらに受けきれない住宅ニーズを六甲山麓の開発という形で解消してきた。</p> <p>六甲山麓には数多くの住宅団地や宅地開発地域が、1970年代に一気に整備されたこともあり、それらの宅地開発地域では高齢化などが急速に進み、住宅開発地が急坂であることもあって、地域交通や住民生活に様々な課題を生んでいた。また、これらの住宅開発地では、道路が狭隘であったり急坂が多いなどの問題もあり一般の路線バスが運行できないという状況である。</p> <p>そこで、NPO法人の「コミュニティ・サポートセンター神戸」が、国の都市再生モデル調査の一環として東灘区の各地丘陵住宅地におけるコミュニティバス社会実験を実施し、その中で比較的良好な成績であった「住吉台地区」について2005年1月から本格運行に移行したものである。行政主体ではなく住民主体のコミュニティバスといえるものである。</p> <p>路線はJR住吉駅を起点に東灘区役所を経て一気に丘陵地を登って住吉台地区東側を回り最も標高が高いエクセル東まで行って折り返すものである。復路は県住前までは往路と同じであるが、その後は地区の西側を回るように下り、県道に出からは同じルートで住吉駅に向かうというものである。</p> <p>路線としては特段変わったルートなどは無いが、道路環境が決して良くない中で運行を行っている点は高く評価される。</p>	

場所 兵庫県神戸市東灘区住吉台地区

概要



泉住前～万翠園前



住吉駅前



住吉台地区の上から海側を見る



路線バスの走る道路から見る住吉台地区

事例 7	バス路線廃止後の乗合タクシー運行（篠山市）	1 / 1
場 所	兵庫県篠山市	
特 徴	西日本ＪＲバスの撤退に伴う生活交通路線確保のために、地元自治会が一部負担する乗合タクシーによる運行を実施した。	
概 要	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p data-bbox="316 450 660 472">□ 火打岩線を運行する中型タクシー（乗車定員４名）</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p data-bbox="887 450 1278 472">□ 曾地奥線を運行するジャンボタクシー（乗車定員９名）</p>  </div> </div> <p data-bbox="300 909 1406 1137">篠山市は兵庫県の東部に位置し、市中心部と鉄道駅が離れていることから公共交通としてバスを活用してきた。しかし、旧篠山町内を中心に路線バスを運営してきた西日本ＪＲバスが、規制緩和を機に全面撤退することになったため、市は他事業者への転換、代替バスの運行委託、スクールバスの活用、乗合タクシーの運行の４種類の施策を組み合わせることで需要に応じた交通モードの選択と既存の交通機関の有効活用という観点から、撤退後の代替交通手段を確保した。</p> <p data-bbox="300 1149 1406 1301">なお、平均乗車密度が低く、採算の見込めない路線については、路線バスとしての維持が困難であるが、主な利用者は通院目的の高齢者や通学目的の児童・生徒などであることから、地元住民・事業者・市の相互協力による一体的な取り組みのもとで乗合タクシーを導入することを決めた。</p> <p data-bbox="300 1312 1406 1420">運行ルートや運行ダイヤについては、利用者の増加や利便性の向上が図れるよう、地元との調整により設定した。また、乗合タクシーの特性を活かして、フリー乗降や自宅前まで送るといったサービス向上を行った。</p> <p data-bbox="300 1431 1406 1624">乗合タクシーの運行ルートは火打岩線と曾地奥線の２路線で、利用料金はそれぞれの路線内を２つのゾーンに分け、同一ゾーン内は３００円の均一とし、ゾーンをまたぐ場合は５００円の均一に設定している。火打岩線についてはセダン３輦で、平日定期運行３往復、デマンド運行２往復を、曾地奥線ではジャンボ１輦、セダン２輦で平日定時運行２往復の運行を実施している。</p> <p data-bbox="300 1635 1406 1700">これらの路線については、地元自治会が一部負担することを前提としているが、市が欠損補助を行って実施している。</p>	

事例 8	エリアの特性に応じたデマンド方式導入(まいちゃん号)	1 / 3
場 所	滋賀県米原市	
特 徴	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年10月より、JR 米原駅を中心とする米原地域の一部において、完全予約制の乗合タクシーが運行されている。米原市(当時、米原町)が運営、近江タクシー湖北に運行依頼されている。一般のタクシー車両を使用し、予め定められた運行区域(停留所) 運行時刻が設定されていて、予約があった時だけ運行される「デマンド型」の輸送サービスである。平成19年10月からは、JR 坂田駅を中心とする近江地域にも運行エリアが拡大された。 設定された各エリアへは、毎時00分と30分に、米原駅・坂田駅を出発するダイヤとなっている。米原地域・近江地域でそれぞれ設定された「共通エリア」間については、約2時間に1便の運行ダイヤが設定されている。 利用登録された市民などは、大人は1回300円、子供は1回150円で利用可能な均一運賃制となっている。 	
概 要	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div> <ul style="list-style-type: none"> 米原市は、北部は中山間地域に属し、南部は琵琶湖岸に面する平坦地域となっており、起伏に富んだ地形となっている。市の中心駅である米原駅には、東海道新幹線、東海道本線、北陸本線など JR の幹線が集まっているなど、古くから交通の要衝として栄えた町である。 人口は平坦地に集中する一方、中山間地の高齢化が著しい。公共交通利用者の減少に、市町村合併も重なり、公共交通路線網の見直しが必要な状況であった。 コミュニティバス運行経費として、県から「滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金」を受けた(平成18年度実績で約3千万円)。ちなみに滋賀県では、平成19年度より、コミュニティバスから乗合タクシーへの転換により経費が削減される場合、乗合タクシーに対しても当該補助金が適用されることとなった。また、調査業務への補助として、県から「合併支援特例交付金」を受けた(平成17年度に約500万円、平成18年度に約100万円)。 	

事例 8	エリアの特性に応じたデマンド方式導入(まいちゃん号)	2 / 3
------	----------------------------	-------

場所	滋賀県米原市
概要	<ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年 10 月の運行開始以来、利用者数は微増傾向にあり、1 日あたりの利用者数は約 50～60 人で推移している。 まいちゃん号も含めた市内バス路線の運行経費は約 1 億 2,000 万円(まいちゃん号は約 600 万円)で、運賃収入は約 30%の約 3,600 万円(同、約 200 万円)となっている。残りは市と県からの補助金が充当されており、バス事業者への補助額も年々増加している(平成 18 年度で約 6,100 万円)。 平成 19 年度より、需要に応じて順次路線の見直しを実施している。エリアデマンド方式、ルートデマンド方式など、エリアの特性に応じたサービスが選択されている。 廃止されるコミュニティバスが、一部スクールバスを兼ねていたため、教育委員会サイドとの調整が行われた。 平成 19 年 10 月から近江地域で運行開始したまいちゃん号は、各自治会で停留所の選定が行われた。また、利用が多い医院やスーパーなどでは、敷地内に停留所が設置されている箇所もある。 廃止を伴う路線再編前に、市内を走るバス路線網について、市の広報を通じて、路線別の利用状況と運行経費を公表した。市の再編に対する考え方を明確にすることで、市民からも一定の理解が得られたと考えられる。

利用方法

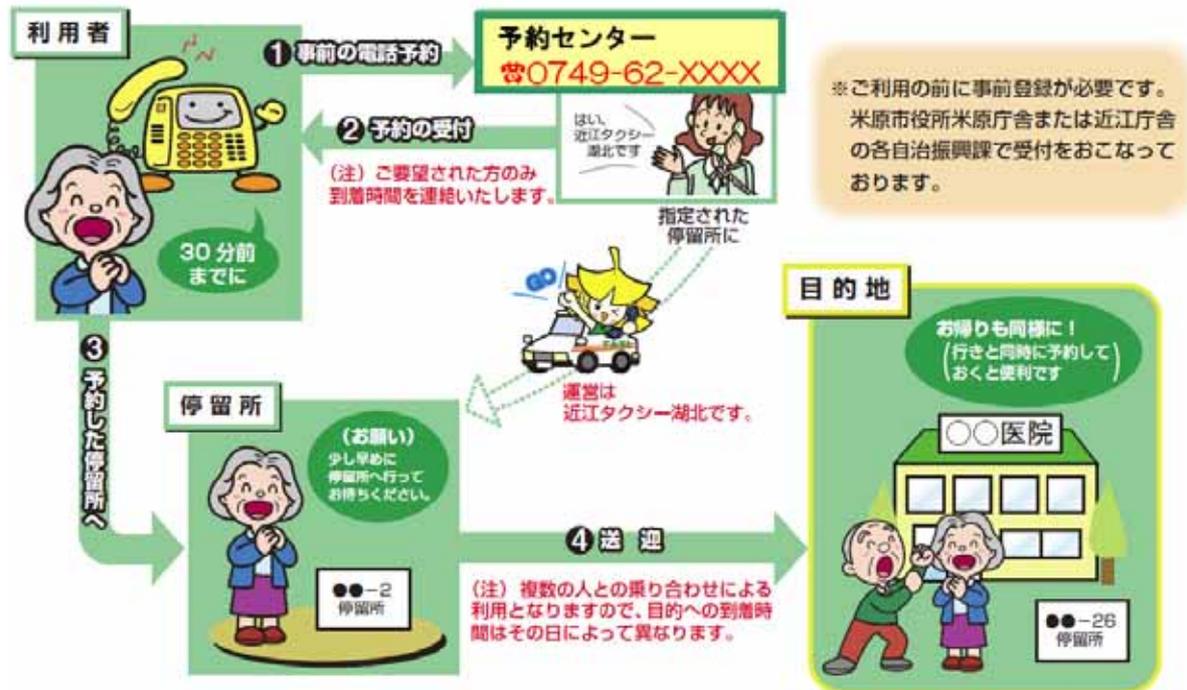
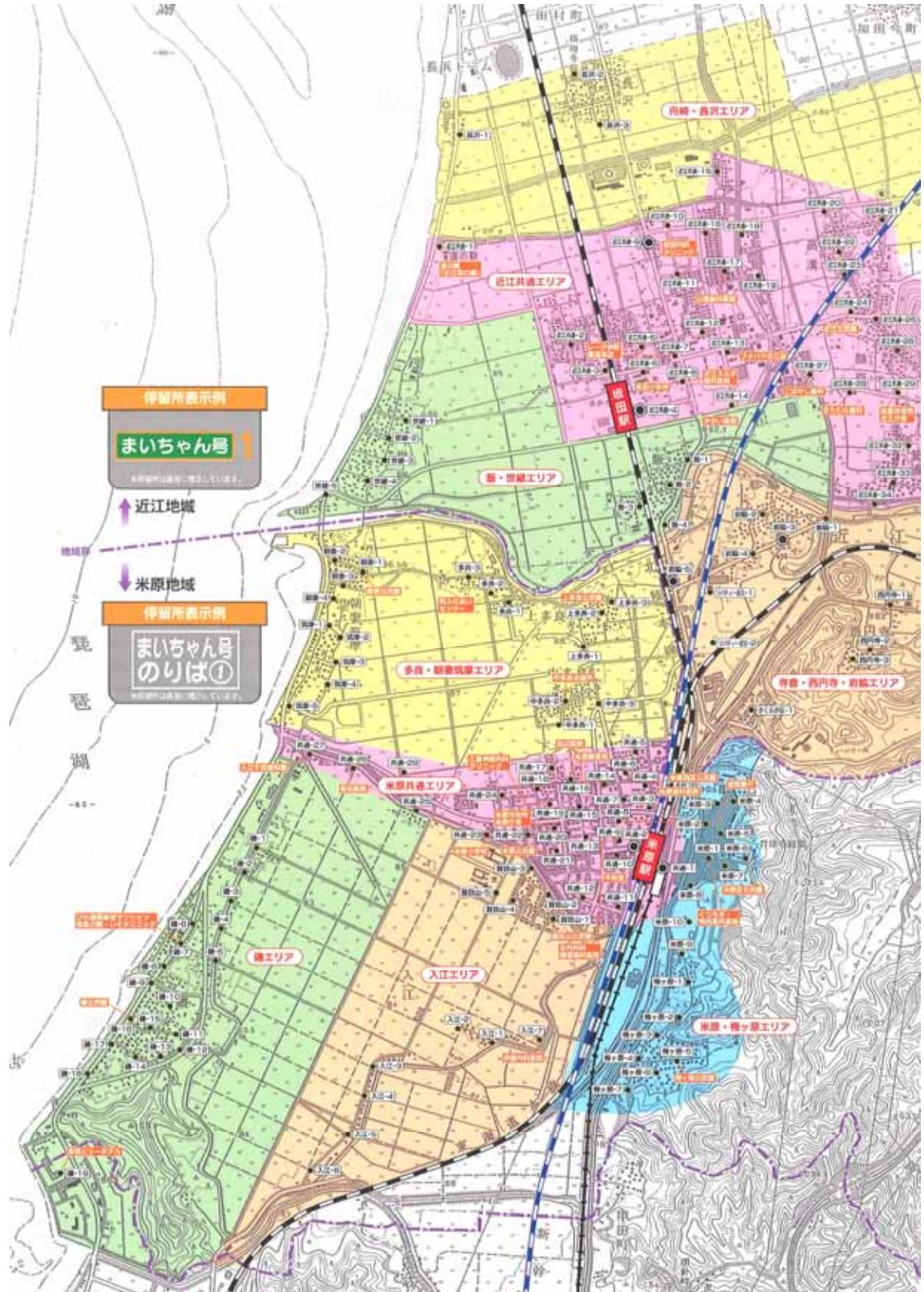


図. 利用にあたっての全体の流れ

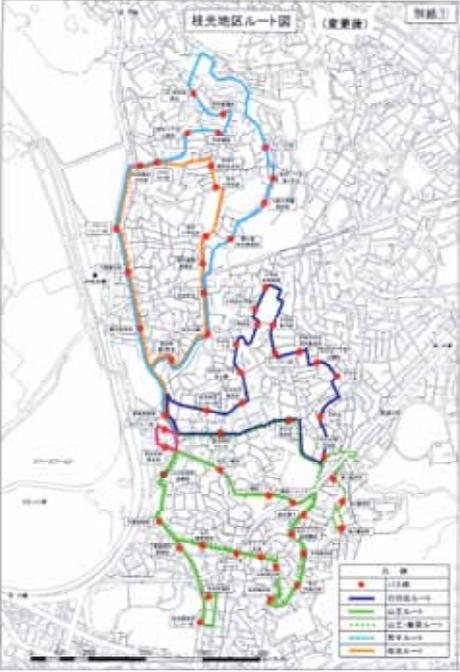
出典:「らくらくタクシー まいちゃん号ご利用案内」

場所 滋賀県米原市

運行エリア図

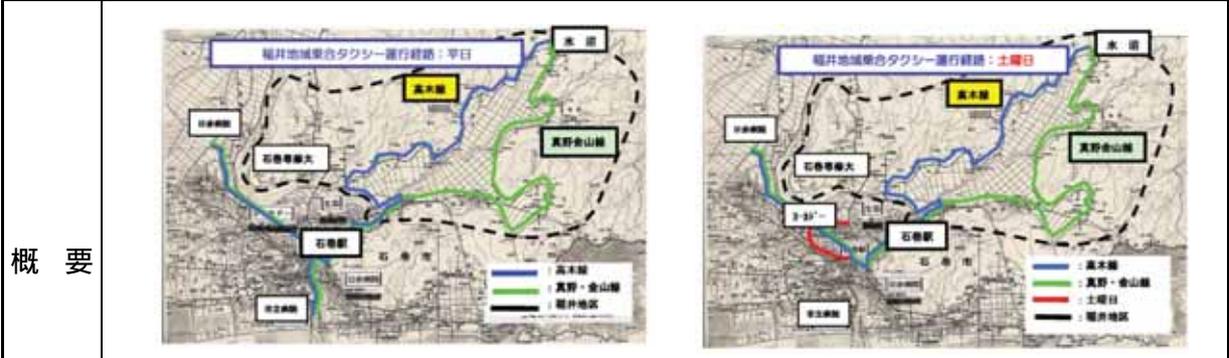


事例 9	デマンド型タクシー（くりちゃんタクシー）	1 / 1
場所	滋賀県栗東市	
特徴	<p>コミュニティバス「くりちゃんバス」だけでは対応できない、離れた住宅地や集落への公共交通の確保を図るため、「くりちゃんバス」のバス停から、5人乗りタクシー（株帝産タクシー）をデマンド運行する「くりちゃんタクシー」で、低コストで住民の足を確保している。</p> <p>「くりちゃんタクシー」は、市内を循環する「くりちゃんバス」6路線のうちの1つ、金勝循環線で運行されており、その循環線は6つの路線に分かれている。その運行はタクシー事業者に委託しており、「くりちゃんバス」と同様に、市から補助金の支給を受けて運営されている。</p>	
概要	<div data-bbox="598 651 1098 712" style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>金勝循環線 くりちゃんタクシー運行経路図</p> </div> <p>市民の日常生活における移動手段の確保と、地球環境保全の面から公共交通機関の充実整備をめざし、平成15年5月1日より栗東市コミュニティバス「くりちゃんバス」の運行が開始された。その内容は、5循環線の「くりちゃんバス」とデマンド型「くりちゃんタクシー」の6路線である。これにより市内のバス路線は、地域内での身近なバスとしての「くりちゃんバス」と、駅と地域を直結する「民営バス」とが連携して、より効率的で便利な公共交通を実現している。</p> <p>「くりちゃんバス」は、市内のバス空白地域の解消を、「くりちゃんタクシー」は輸送需要が少ない郊外地域の公共交通の確保をめざし、それぞれの事業者に運行を委託し、補助金を支給してその運営を支援している。</p> <p>「くりちゃんタクシー」は、栗東市コミュニティバス「くりちゃんバス」6循環線のなかの1つ、タクシー車両で運行している金勝循環線のことをさす。</p> <p>金勝循環線の「くりちゃんタクシー」は、ルートと運行時間はバスと同様に決まっているが、利用するには事前の予約が必要であり、予約がなければ運行しない。また、タクシー車両を使っているが、所定のバス停でしか乗降できないという制約がある。通常の運行は、原則1車両（定員大人4名）による運行であるが、2台以上の車両が必要な場合は、別途前日までの予約が必要である。</p> <p>しかし、利用料金は「くりちゃんバス」と同じ大人200円で、乗り継ぐ場合は料金を払って「乗り継ぎ割引券」を受け取り、乗り継ぎ先のバスを降りる時に「乗り継ぎ割引券」+100円で利用できる利便性がある。なお、日曜・祝祭日が運休となっている。</p>	

事例 10	地元自治会主体の乗合タクシー（枝光やまさか）	1 / 1
場 所	福岡県北九州市八幡東区	
特 徴	<p>10人乗りワンボックスカーを使って、2000年10月自治体から補助金を受給して試験運行を開始し、2002年4月からは補助金なしで運行を継続している。</p> <p>運行形態は、地元の3つの自治会が、地元タクシー事業者に委託する形で行われており、自治体が補助金等の支援を行うほか、商店街や地元医師会も地元商店街の活性化をめざして協賛している。</p> <p>運営コストの大半は運転手の人件費であるが、利用料金は100円均一とし、路線バスのように定時定路線で運行し、運行間隔は一部ルートを除き20～30分程度とし、利便性の向上に務めている。</p>	
概 要	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="316 645 868 1055" style="width: 48%;">  </div> <div data-bbox="922 645 1382 1317" style="width: 48%;">  </div> </div> <p>北九州市八幡東区の枝光地区は、製鉄所に近接した住宅地として栄えてきたが、主力の製鉄企業が移転した後、次第に活気を失っていた。一方、製鉄企業を得意先としてハイヤー等を運行していた地元タクシー事業者「光タクシー(株)」は、企業が移転したことを転機として、新たな事業展開を模索していた。</p> <p>同地区は、商店街を中心としたすり鉢状の傾斜地で、階段や坂道が多い住宅地であるとともに高齢化が進んでおり、まちの中心の商店街へ買い物に出かけようという意欲も減退させていた。そこで、タクシー事業者は、地元住民に目を向け、特に高齢者が外出しやすいまちづくりをめざして、新たに10人乗りワンボックスカーを使った乗合タクシーの運行を開始した。</p> <p>運行形態は、地元の3つの自治会が、地元タクシー事業者に委託する形で行われており、自治体が補助金等の支援を行うほか、商店街や地元医師会も地元商店街の活性化をめざして協賛している。</p> <p>利用料金は100円均一とし、路線バスのように定時定路線で運行し、運行間隔は一部ルートを除き20～30分程度として利便性の向上に務めている。さらに、利用者を増やすため、町内のお祭りや子ども会がある日には、運行ルートを変える、運行時間を延長するなどの工夫を凝らしている。スーパーや商店街の特売日や、昼前の買い物時間帯に利用者が集中していることから、高齢者や女性の外出意欲を盛り上げることに成功し、商店街の活性化にもつながっていると考えられる。</p> <p>運営コストの大半は運転手の人件費であるが、利用者数は増加傾向にあり、2002年以降は補助金なしで運行している。</p>	
備 考	<p>利用者を増やし「乗合タクシー」を守るというチラシが、多くの住民の目にふれるよう公民館や福祉センターに配布され、コミュニティ主体のビジネスである「乗合タクシー」の事業者を側面支援する動きがみられる。</p>	

事例 11	協議会運営による乗合タクシー	1 / 2
場 所	宮城県石巻市稲井地区	
特 徴	<p>石巻市の交通不便地域において、路線バス、廃止代替バスの廃止後に、地区の意向で導入された定時定路線の乗合タクシーである。行政区長会が中心となった稲井地域乗合タクシー運行協議会が運営し、地元の全世帯が経費の一部を負担している。</p> <p>「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念とし、市は運行収支に欠損が生じた場合に補助金を充てることができるとしている。そのため、市の財政負担も廃止代替バスへ補助していた時代より7分の1程度にまで縮減した。</p> <p>経費削減のため、予約業務・配車業務等のシステム構築が必要なデマンド方式を採用せず、廃止代替バス時代のバス停を活用した定時定路線の乗合タクシー方式を採用した。</p> <p>稲井地区は地域全体が水田地帯の典型的な農村地帯であり、昔から人口の移動が少なく、助け合いの「ゆい」の精神が受け継がれている。そのため、住民意識のまとまりが高く、「いない号」への全世帯からの負担が実現されたと思われる。</p>	
概 要	 <p>9人乗りのジャンボタクシーで運行されている乗合タクシー「いない号」</p> <p>サービス内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市による廃止代替バスの廃止の意向を受けて、平成15年12月～16年1月にかけて稲井地区では、全世帯対象のアンケートを実施した。その結果、4月に稲井地区区長会（全18行政区）の会合などにより住民の意向を確認。 ・公共交通の再編について、定時定路線の乗合タクシーを導入する方向となった。 ・平成16年9月稲井地区乗合タクシー運行協議会設立。 ・平成17年4月1 から稲井地域乗合タクシー「いない号」の運行開始。 ・「いない号」の運行内容は以下のとおり。 <p>事業主体は、運行協議会、運行主体は、三陸タクシーである。</p> <p>運行車両は、9人乗りのジャンボタクシー2台を使用</p> <p>運行時間は、7時半から18時とし、日祝日は運休となる。</p> <p>運行路線は、域内2ルート各8便である。</p> <p>運賃は、稲井地区内または地区外だけの利用の場合は、1回一律300円。小学生は、全区間1回一律200円。未就学児は無料。地区を跨る場合は、対距離制(300円～900円)となっている。</p>	<p>石巻市稲井地区は、市の北東部に位置し、地域全体が水田地帯の周囲に集落が点在している典型的な農村地帯であり、市内中心部から遠距離地帯までは約20kmに位置し、一部地域を路線バス及び鉄道が運行しているものの、その大半の地域においては、公共交通機関は廃止代替バスのみという交通不便地域であった。</p> <p>宮城交通の路線バス（4条）の廃止により、平成9年10月から市の委託による廃止代替バス（旧21条）を運行してきたが、利用者の減少や市の財政的事情から平成16年11月末をもって廃止代替バスも廃止することとなった。</p>

場所 宮城県石巻市稲井地区



運行経路（平日）

運行経路（土曜日）

効果

平成18年度の利用実績から廃止代替バス時代の状況と比較すると、次のとおり。
 「代替バス」平日（1日平均46人利用） 「いない号」平日（1日平均56人利用）
 経済効果として、
 廃止代替バス運行時の運行経費年間2,300万円に対し、半分以下の1,008万円の経費で済んでいる。
 石巻市の負担額も1,500万円が、約7分の1の202万円で済んだ。
 ITを使用した完全予約制のシステムでないこと（定時定路線運行）から、システム経費がかからない。
 稲井地区1世帯あたりの地元負担額は、世帯当たり546円（平成18年度）で済んでいる。

負担

稲井地区では「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念として、乗合タクシー「いない号」の運営に約1,800の全世帯から年間約100万円（世帯当たり546円/H18年度）の負担金を運行協議会に納めている。石巻市からの運行補助金の負担も年202万円ほどある。

プロセスと調整

【計画策定と会議実施】
 公共交通サービスが市が委託する廃止代替バスしかなかった稲井地区の住民に、市の財政的事情から廃止代替バスの路線廃止の申し出が契機となり、稲井地区内の18の行政区長会が中心となって稲井地域の廃止代替バスの廃止後の対応について協議を重ねるとともに、域内全世帯にアンケート調査を実施した。
 その結果、定時定路線の乗合タクシーを導入することとなった。運営主体は、石巻市ではなく、行政区長会が中心となった稲井地域乗合タクシー運行協議会となり、地域住民の全世帯から運行負担金（年約600円）の協力を得ることとなった。市は、運行収支に欠損が生じる場合に補助金を出すこととなった。

【運行開始後のフォローアップ】
 運営主体の運行協議会は、18の行政区長の集まり、まさに地域住民、町内会の集まりであり、住民の意見、要望は日々行政区長に届いており、随時協議している。

【バス事業者との調整】
 稲井地区内では乗合タクシーは、フリー乗降であるが、既存バス事業者が運行する石巻市街のみの利用はできないように調整した。

事例 12	住民主導型の乗合タクシー(やぐちおもいやりタクシー)	1 / 2
-------	----------------------------	-------

場所 広島市

特徴

- ・急な坂道が多く、住民の高齢化が進み、道路幅員が狭く路線バスの乗り入れもない地域で、生活交通の確保が課題であった。地元のふじランド・上矢口両町町内会の発意とやぐちタクシーの協力により、平成 15 年 8 月から「やぐちおもいやりタクシー」という地域主導型の乗合タクシーの運行が開始。
- ・地元町内会の要請に基づき、公的な補助金に頼ることなく、地元タクシー事業者により自主的に運行されていたが、利用者数が採算ベースを大幅に下回り、継続運行が危ぶまれていた。
- ・平成16年6月、中国運輸局の協力の下、「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」が設置され、実証実験が実施された。
- ・実証実験とその後のアンケート調査などをもとに、現在の運行状況は以下の通りとしている。



概要

運行事業者	やぐちタクシー
運行経路	ふじランド～上矢口地区～梅園団地～商業施設・医療機関～JR安芸矢口駅～ふじランド(1周8km、所要時間30分)
停留所	14箇所(一部フリー乗降区間あり)
運行回数	15便/日(日祝は運休)
運賃	1回300円 (当日限り往復400円[復路100円]) ※やぐちおもいやりタクシーを利用し協賛商業施設で2,000円以上の買物をした人の復路運賃は商業施設が負担

- ・なお、実証実験は行ったが、効果が限定的であったため、採用されなかったサービスは以下のとおり。
日曜・祝日の運行
携帯電話を活用したデマンド型運行
- ・運行当初の1日平均利用者数は15人程度だったが、平成17年7月には採算ラインである40人/日を超え、その後も採算ラインで推移している。
- ・現在市の負担はない。
- ・公共交通活性化総合プログラムに合わせて、おもいやりタクシー活性化検討委員会を発足させた。メンバーは学識経験者・地域の代表・運行事業者・運輸局・市。
- ・住民アンケートによってニーズを掘り起こした。既存のサービスがあったため、実際に利用の有無を聞き、利用していない場合の理由を聞くことで過大予測を避けることができた。
- ・アンケートなどをもとに、時間帯・コース・運賃制度などを見直した。
- ・ダイヤについては専門家であるタクシー事業者の意見を反映した。
- ・運行の是非、ルート検討、アンケート実施などは住民が主体となり、市はアンケート分析の方法提示、停留所設置について住民から要望を受けた場合の当該場所における地権者との交渉などの役割を担った。
- ・利用者数が予想を大きく下回る状況で、継続が危ぶまれたことから、住民が危機感をもって、サービス検討・広報を行った。

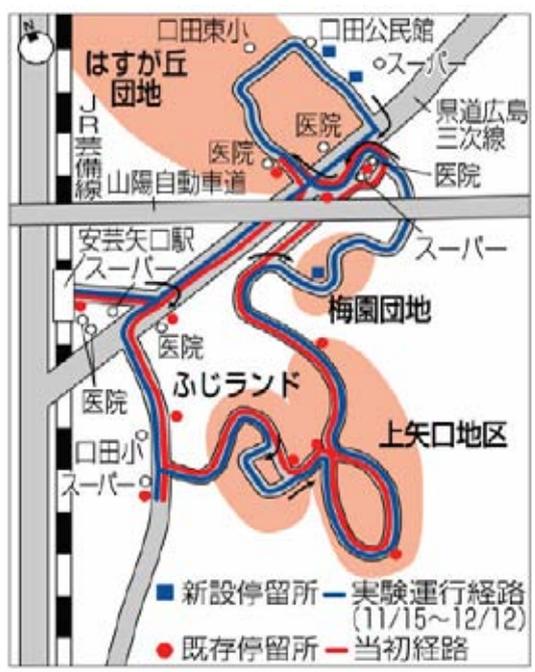


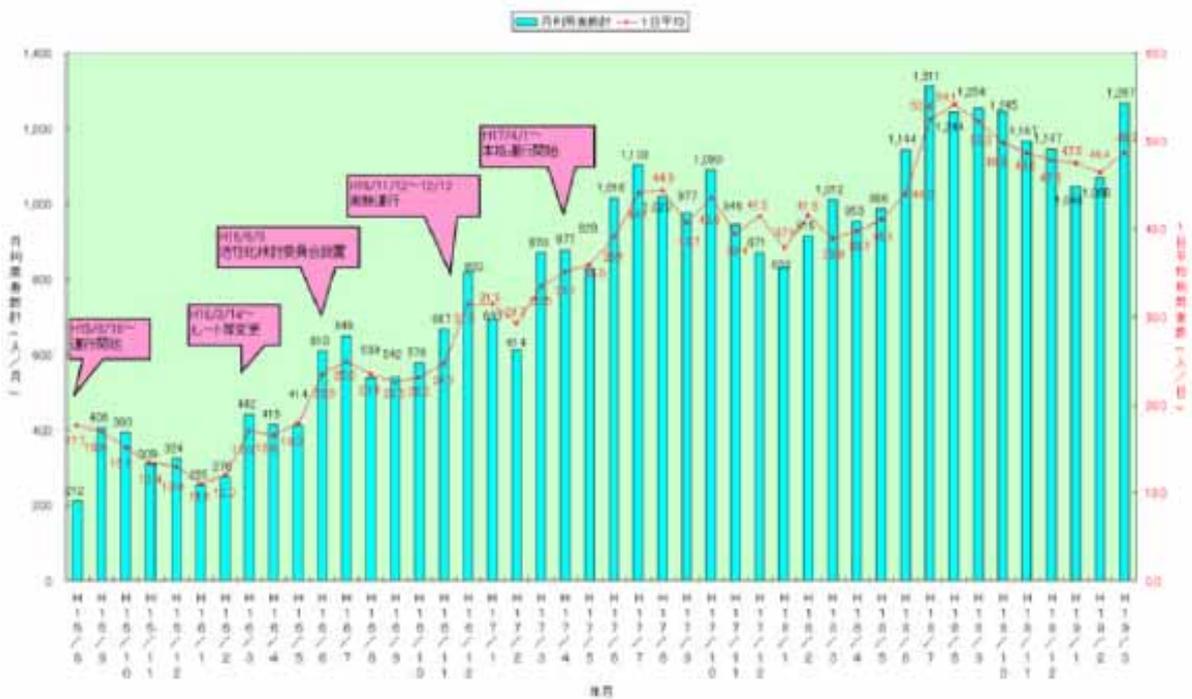
図. 運行ルート

出典：広島市資料

場所 広島市

利用者数の推移

運行当初の1日平均利用者数は15人程度だったが、検討委員会を設置し、アンケートを実施した頃から増え始め、平成17年7月には目標とする40人/日を越えました。その後は増減を繰り返しているが、採算ラインで推移している。



成功のポイント

- ・ 地域住民・タクシー事業者・行政が一体となった取組
- ・ アンケート調査及び実験運行による的確な現状分析とそれに基づいた経路・ダイヤ等の設定
- ・ 往復券・割引券などの利用者増加策と商業施設等との連携

実験運行での新たな取組

運行経路	沿線団地への新規乗り入れ、運行経路延長(1周5キロメートル→8キロメートル)
ダイヤ	最終便の繰り下げ、土曜午後・日祝の運行(※日祝の運行は採用されず)
運行環境	携帯電話を活用したデマンド型運行の一部導入(※採用されず)
運賃	往復割引券の発行(当日限り復路100円) ※ 実験運行前は往復割引なし
商業施設との連携	やぐちおもいやりタクシーを利用し協賛商業施設で2千円以上の買物をした人の復路運賃(100円)を商業施設が負担
広報等	チラシの配布、車両への行灯の設置、マスコミ・広報紙によるPR

事例 13	農協母体のNPO運営の福祉タクシー	1 / 2
場 所	埼玉県東秩父村	
特 徴	<p>埼玉県の山あいの過疎の村で、JAが母体となったNPOふれあいやまびこ会が運営する移送サービスである。JA組合員を中心に730人が登録し、高齢者などを中心に、1日平均20人が利用し、需要は、年々高まっている。</p> <p>一方、村では、村の補助金で成り立つバス路線をどう共存させるかについて地域公共交通会議での検討等を通じて模索中である。</p>	
概 要	<div data-bbox="363 555 927 972" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="954 898 1362 965" data-label="Caption"> <p>バス停から山道を登った先にも福祉タクシーを待つ利用者は多い</p> </div> <p>NPOによる移送サービスの概要</p> <p>埼玉県西部の山あいに位置する東秩父村では、平日朝8時半ごろから、村内外の病院や老人保健施設などへ向かう65歳以上のお年寄りを送迎する福祉車両が行き交う。</p> <p>運営しているのは、JA埼玉中央・東秩父支店2階に事務所を置くNPO法人ふれあいやまびこ会。設立から今年で9年目になる。主婦や定年退職した男性ら16人が、6台の福祉車両を使い、県の最低賃金並みの時給で運営を支えている。</p> <p>入会金1000円と年会費1000円を払った会員は、初乗りが1キロまでで280円、以後1キロごとに55円という、タクシーに比べて割安の料金で利用できる。JA組合員を中心に730人が登録し、1日平均20人が利用する。</p> <p>移送サービスは、交通手段がない地域の「過疎地有償運送」として認められているが、障害児・者を対象とする埼玉県独自の生活サポート事業を使った「福祉有償運送」が、収入の大きな柱となっている。同会ではこのほか、配食サービス、村の委託を受けたミニデイサービス事業なども実施している。</p> <p>村の住民は共働き世帯が多く、運転できないお年寄りが病院や買い物に行くためには、バス停まで坂道を何キロも歩くか、隣町からタクシーを呼ぶしかない。このため、移送サービスの需要は、年々高まっているという。</p> <p>農協の組合長だった田中則夫代表理事は、「最初は、老人クラブや年金を農協で受け取る年金友の会の会員に利用を呼びかけたりしていた。利用者から大変喜ばれており、この組織を作って本当によかった」と強調する。</p> <p>バス路線との共存を模索</p> <p>やまびこ会の利用が増えるのとは対照的に、村内のバス路線は利用者の確保に躍起となっている。</p> <p>現在二つのバス路線が運行しており、1路線は民間会社に年間約430万円の補助金を出し、別の路線は、県の補助金などに加え、村の一般会計から約1000万円を繰り入れて村営バスを走らせている。</p>	

事例 13	農協母体のNPO運営の福祉タクシー	2 / 2
場 所	埼玉県東秩父村	
概 要	<p>2007年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、市町村は「地域交通のプロデューサー」としての役割を担うこととなり、村でも今年度から地域公共交通会議を設け、活性化策の検討を始めている。</p> <p>村内には「和紙の里」などの観光資源があることから、休日にバスを増便して観光客の誘致を図るアイデアや、基幹バス路線まで住民を送迎するサービスの導入案などもあるが、簡単に結論が出る話ではない。</p> <p>国土交通省も全国各地の事例を集めて公表を始めたが、村総務課で交通政策を担当する宮崎士朗主査は「成功事例を村に導入しようとしても事情が異なり苦慮している。利用者のことを第一に考えても、何かを変えるとどこかにしわ寄せが出てくる」と話し、夏に実施した村民アンケートの分析を急いでいる。</p> <p>税金投入の展望</p> <p>村地域公共交通会議の会長を務める埼玉県移送サービスネットワークの笹沼和利会長は「過疎地は乗客の金だけでは絶対成り立たず、交通に対してどのように税金を投入していくかという大きなビジョンが必要だ。例えば移送費を負担して通院の足を確保できれば入院が減り、結果として村の医療費が安くすむことだってある。外出支援は健康のもとという発想も大切だ」と強調する。</p> <p>近隣の自治体でも、高齢者の移送問題は大きな政策課題になっているといい、笹沼会長も「有償運送事業と路線バス事業の住み分けについて、住民を交えて関係者がきちんと話し合いをすることが必要だ」と話す。</p>	

5 . 課題の整理

これまで述べてきた桜井市の現況および動向や住民ニーズ等の把握等を踏まえ、次のような課題が整理されます。

人口の動向より

- ・高齢者等の急速な増加に伴う、移動しやすい交通手段の確保が求められます。
- ・特に、市周辺部の山間に小規模に点在する高齢者等への対応が重要視されます。

人の移動より

- ・桜井市では、鉄道駅に近いところに集中して人々が居住していることから、徒歩が 18.9%と比較的高く、二輪利用も 15.4%あり、合わせると 34.3%と全体の3分の1を占めています。
- ・自動車での移動が 52.6%と半数を超えている反面、バス利用は 0.9%とごくわずかで、鉄道も 12.2%と少ないことから、公共交通の利用を促進する取り組みが求められます。
- ・また、鉄道駅へ行く交通手段をみると、バス利用が極端に少ないことから、鉄道にアクセスするバス路線網の拡充が必要とされます。

公共交通の現状や住民ニーズ等から

- ・桜井市コミュニティバスの収支状況は悪化しつつあることから、市の厳しい財政状況を勘案し、バス利用者の増加を図るための対策や運賃体系の見直しなどの収支改善策が重要課題といえます。
- ・上之郷地域は、山間にあって公共交通の空白地となっており、かつ高齢者等における病院等への移動手段を確保するよう地元からの強い要望も出されていることから、生活交通の効率的な確保が喫緊の課題となっています。
- ・スクールバス対応も一部便で行っている民間路線バス多武峯線において、現在、運行休止の申し入れがなされている状況にあり、それが運行休止になると多武峯地域の全域において交通空白地となってしまうことから、生活交通および登校のための交通の確保が喫緊の課題となっています。

さらに、談山神社などの観光施設も存在していることから、観光振興とも連携した交通手段の確保が求められています。

- ・本市西北部においては、JR線から離れた西端部に交通空白地が存在しており、生活交通の確保が課題となっています。また、JR線の東の山側にも交通空白地が存在しており、その解消が課題とされます。
- ・桜井市コミュニティバス朝倉台線においては、朝倉台住民から中和病院へつなげるようルート変更の要望があることから、利用促進対策も含め、ルートの再編等の検討が求められています。

市民意向調査等より

- ・回答者のうち、バスを利用している人は 12%と少ないのが現状であり、利用頻度も「月数回」未満が 76%を占めていることから、利用促進に向けた取り組みが必要とされます。
- ・バスに対する不満として多いのは、「便数が少ない、利用したい時間帯にない」と「家の近くにバス停がない」があげられていることから、バスの便数および時間帯の充実やバス路線網の拡充が求められます。
- ・バスを利用しない理由としては、「マイカーを利用しているから」が 62%と飛び抜けて多いことから、地球温暖化ガスのCO₂削減などの環境問題に積極的に取り組むため、「マイカーから公共交通への利用転換」を進める取り組みが重要課題となってきます。

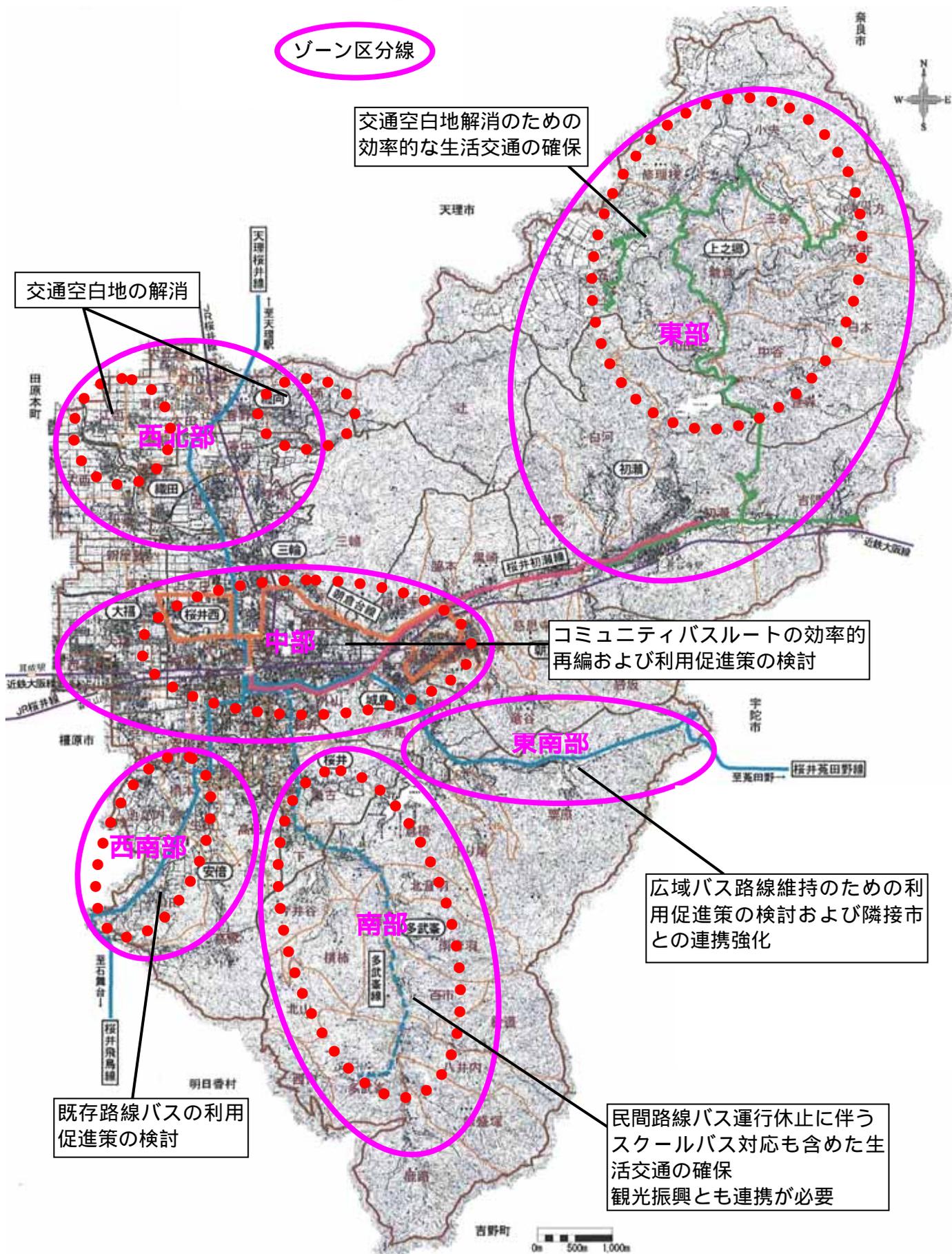
地域別の特性の判断から

- ・以上に述べた課題等を踏まえると、全市域を地域事情に合わせてゾーン区分し、それぞれに適切な方針および対策を検討することが不可欠といえます。
- ・次のように、おおむね5つのゾーンに区分するのが適切と考えられます。
(詳しくは、次ページの図を参照)

ゾーン名称	概ねの範囲
西北部	織田地域および纏向地域一帯
中部	桜井駅を中心とした近鉄沿線の大和朝倉駅から大福駅周辺一帯
西南部	桜井飛鳥線を軸とした概ね安倍地域一帯
南部	多武峯線を軸とした概ね多武峯地域一帯
東南部	桜井菟田野線を軸とした沿線一帯
東部	上之郷地域および初瀬地域一帯

主な課題分布とゾーン区分図

ゾーン区分線



6 . バス交通等整備計画

6 - 1 . 公共交通活性化の基本方針

桜井市の公共交通活性化に向けての基本方針を次のように設定します。

< 公共交通活性化の基本方針 >

誰もが移動しやすく、利便性の高い公共交通サービスの提供と
公共交通を支えるシステムづくり

6 - 2 . 公共交通活性化の目標

前述の基本方針を踏まえ、桜井市の公共交通活性化の目標を次のように設定します。

< 公共交通活性化の目標 >

交通空白地における公共交通の確保

効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編

既存バス路線の利用促進

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

公共交通を支える運行システムや住民参加のしくみづくり

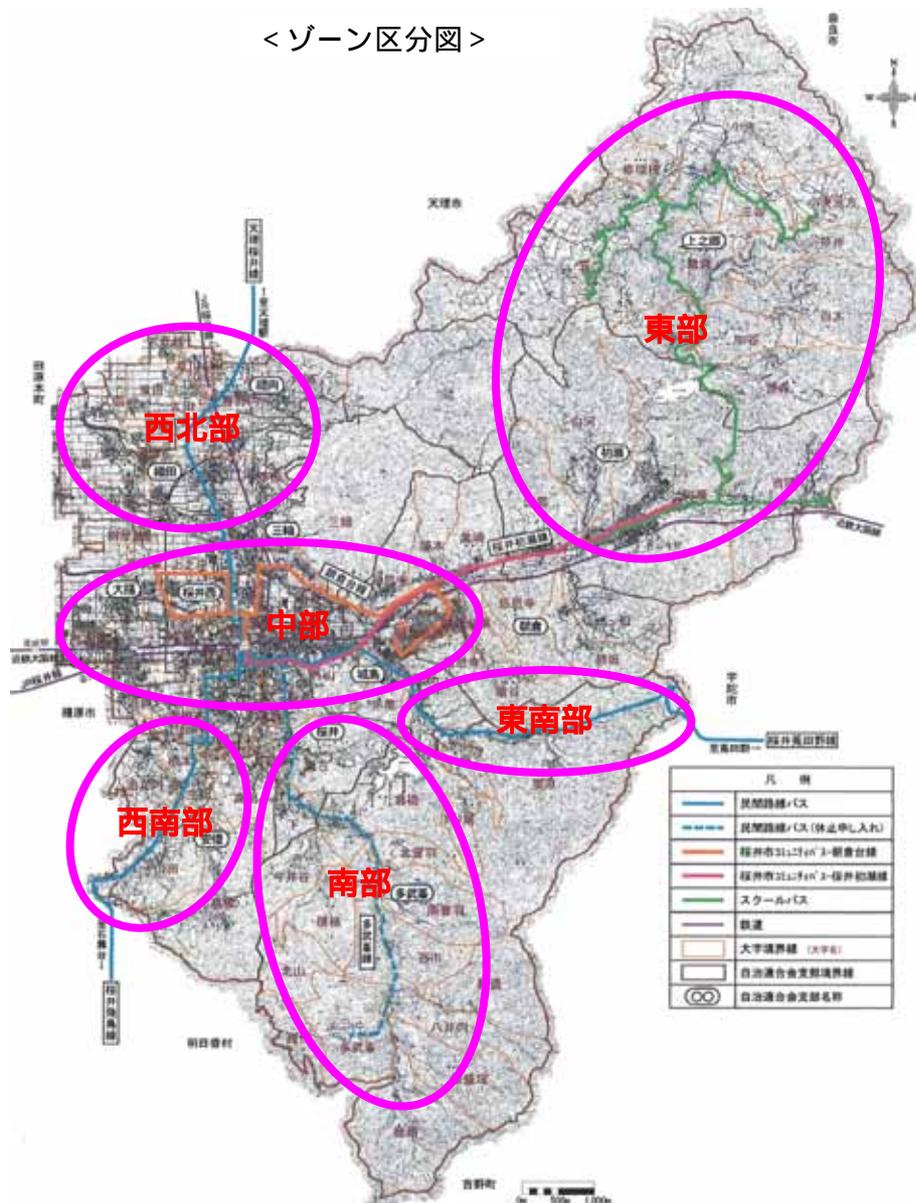
6-3 . ゾーン別活性化方針の設定

1) ゾーン区分の設定

前述の「課題の整理」を踏まえ、次のように5つのゾーンに区分して活性化の方針を設定します。

ゾーン名称	概ねの範囲
西北部	織田地域および纏向地域一帯
中部	桜井駅を中心とした近鉄沿線の大和朝倉駅から大福駅周辺一帯
西南部	桜井飛鳥線を軸とした概ね安倍地域一帯
南部	多武峯線を軸とした概ね多武峯地域一帯
東南部	桜井菟田野線を軸とした沿線一帯
東部	上之郷地域および初瀬地域一帯

< ゾーン区分図 >



2) ゾーン別活性化方針

前ページで述べたゾーン区別に、活性化のゾーン方針を次のように設定します。

ゾーン名称	ゾーン方針
西北部	既存路線バスの利用促進と交通空白地における生活交通の確保
中部	既存バス路線のルート再編等による活性化と多様な利便性の向上
西南部	既存路線バスの利用促進と一部交通空白地における生活交通の確保
南部	路線バス運行休止に伴う観光振興とも連携した公共交通確保のための公的支援の導入
東南部	広域バス路線維持のための利用促進策の推進と隣接市との連携強化
東部	予約型(デマンド型)等の運行による効率的な生活交通の確保

6-4 . 目標別のゾーン別活性化施策

公共交通活性化の目標およびゾーン方針の実現に向けて、活性化施策をゾーン別に示します。

		西北部ゾーン	中部ゾーン	西南部ゾーン	南部ゾーン	東南部ゾーン	東部ゾーン
公共交通活性化の目標	ゾーン方針	路線バスの利用促進と交通空白地における生活交通の確保	既存バス路線のルート再編等による活性化と多様な利便性の向上	既存路線バスの利用促進と一部交通空白地における生活交通の確保	路線バス運行休止に伴う観光振興とも連携した公共交通確保のための公的支援の導入	広域バス路線維持のための利用促進策の推進と隣接市との連携強化	予約型（デマンド型）等の運行による効率的な生活交通の確保
交通空白地における公共交通の確保		・ 鉄道駅および既存バス路線から離れた地域におけるバス路線の延伸または乗合タクシー等の運行 ・	-	・ 既存バス路線から離れた地域における乗合タクシー等の運行	-	-	・ 広範囲に小規模に存在する交通空白地に対する予約型（デマンド型）の乗合タクシーの運行 ・ 上之郷地域における予約型（デマンド型）乗合タクシーの運行
効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編		-	・ コミュニティバスの運行ルート再編等による活性化の推進 ・ コミュニティバスの運賃体系の見直し ・ 桜井駅における乗り継ぎ利便性の向上 コミュニティバス朝倉台線の運行ルート等の再編	-	・ 路線バス運行休止に伴う公共交通確保のためのコミュニティバスの運行 ・ コミュニティバス化による運賃体系の見直し ・ 観光振興とも連携した活性化策の推進 路線バス多武峯線のコミュニティバスとしての運行	-	・ スクールバスの活用 ・ コミュニティバスの運賃体系の見直し ・ コミュニティバスの桜井駅における乗り継ぎ利便性の向上
既存バス路線の利用促進		・ 路線バス天理桜井線の利用促進策の展開	・ 集中するコミュニティバスおよび民間バス路線における利用促進策の展開	・ 路線バス桜井飛鳥線の利用促進策の展開	-	・ 路線バス桜井菟田野線の利用促進策の推進と隣接市との連携強化	・ コミュニティバス桜井初瀬線の利用促進策の展開
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		・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供	・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供	・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供	・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供	・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供	・ ホームページ等による公共交通利用促進の情報提供
公共交通を支える運行システムや住民参加のしくみづくり		・ 乗合タクシー等の運行に向けた地元協議会等設立の支援	・ 公共交通を支えるための地元協議会等設立の支援	・ 乗合タクシー等の運行に向けた地元協議会等設立の支援	・ 公共交通を支えるための地元協議会等設立の支援	・ 公共交通を支えるための地元協議会等設立の支援	・ 乗合タクシー等の運行を支えるための地元協議会等設立の支援

6-5 . バス等公共交通利用促進計画

バスをはじめ乗合タクシーや鉄道など公共交通の利用を促進する方策として、以下の内容に取り組んでいきます。

実証運行の実施

バスの運行ルートの変更や乗合タクシーの運行等においては、実証運行を行うことにより利用者の掘り起こしや利用促進を図って行きます。そして、その実証運行の結果を踏まえ、実効性のある運行計画をさらに具体化していくこととします。

バスと鉄道およびバス相互の乗継円滑化の推進

鉄道駅でのバスと鉄道との乗り継ぎおよびバス相互の乗り継ぎにおいて、より円滑になるよう取り組みを進めていきます。

駅における総合案内表示等の充実

鉄道駅において、バスの運行ルートや発車時刻等が一目でわかりやすく把握できるよう、総合案内表示等の充実を図ります。

公共交通に関する総合的な情報発信

桜井市のホームページや広報等を通じて、公共交通に関する総合的な情報を提供するとともに、地球温暖化ガスのCO₂等削減のため公共交通への利用転換を図るよう啓発活動を進めて行きます。

商業施設や病院等と連携した利用促進策の検討

コミュニティバスの運行ルート上にある商業施設や病院等と連携し、利用者への運賃割引券の発行などの運賃割引制度等の利用促進策について協力を要請して行きます。

観光振興策との連携

桜井市および観光振興団体、観光業者等並びに奈良県の観光振興策と連携し、バスの利用促進を図って行きます。

高齢者利用促進方策の検討

バスや鉄道を利用する高齢者に対して、公共交通の利用を促進する方策について検討を行います。

交差点周辺および駅周辺における交通渋滞対策

バス利用を促進するには、バスが時刻どおりに着く定時性の確保が重要であることから、それを阻害する交差点周辺および駅周辺における交通渋滞の解消を図る対策について国、県等の関係機関に要請していきます。

エコ通勤の啓発等による公共交通利用促進

通勤においてマイカー利用から公共交通の利用へと転換するよう、環境施策とも連携した市民および企業等への啓発活動を行うことにより、公共交通の利用促進を図っていきます。

駅前駐車場・駐輪場を利用したパーク・アンド・ライドの推進

鉄道が利用しやすくなるよう駅前の駐車場や駐輪場の充実を図り、パーク・アンド・ライドの取り組みを進めていきます。

広告の募集・掲示

バスの運行を継続していくには運行収支の改善を図る必要があり、その改善の取り組みの一つとして、広告を募集し掲示することにより広告料収入を得る取り組みを進めていきます。

公共交通を支えるための地元協議会等設立の支援

バス等の公共交通を維持・継続していくには、運行ルート上にある地域の住民の方々の協力が不可欠であることから、公共交通を支えるための地元協議会等の設立に向けて支援を行っていきます。