

平成26年度 第2回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会 次第

日時：平成26年8月27日（水） 午前10時から

場所：桜井市役所 本庁2階 大会議室

1. 開 会

2. 挨拶 会長 元田 清士

3. 議 事

平成27年度桜井市公共交通運行実施計画（案）

**平成27年度 桜井市公共交通運行実施計画
(案)**

平成26年 9月

桜井市公共交通運行実施計画

目 次

1. 桜井市公共交通の目的	
(1) 市公共交通の現状、運行実施計画の目的	1
(2) 上位計画との関連	1
(3) 計画の期間	1
2. 公共交通活性化の目標、ゾーン別課題	
(1) 公共交通活性化の目標	2
(2) ゾーン区分	2
(3) ゾーン別目標	3
3. 公共交通に対するニーズ・課題、対応	
(1) コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー	4
(2) 交通不便地域への対応	5
4. 平成27年度の公共交通再編について	
(1) 再編の概要	6
(2) 路線別運行実施計画	8
(3) 実証運行の運行実施計画	12
5. 指標設定	
(1) 指標設定	14
(2) 設定根拠	15
6. 観光利用振興について	
(1) 市内観光施設巡回路線について	18
(2) 6次産業施設への交通手段について	18
7. モビリティマネジメントについて	
(1) MMを使った公共交通の利用啓発	18
(2) おでかけマップ（仮称）の作成	18

1. 桜井市公共交通の目的

(1) 市公共交通の現状、運行実施計画の目的

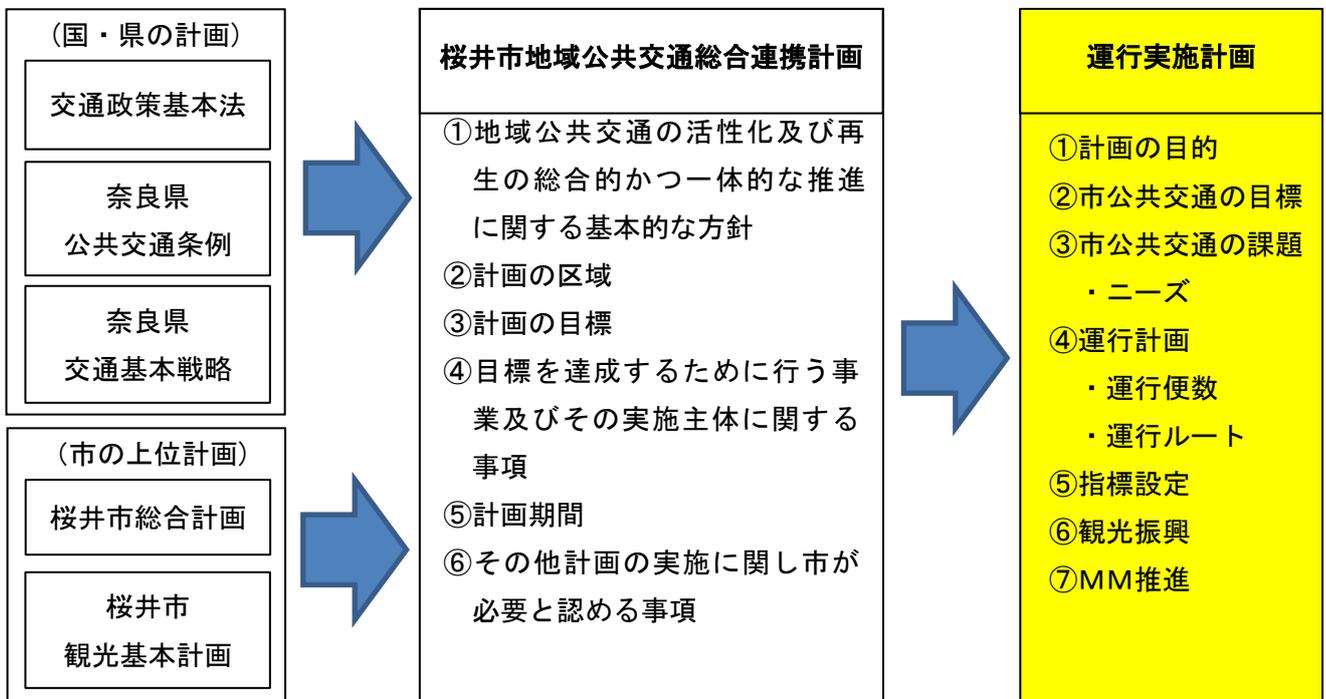
本市では現在、桜井市コミュニティバスを路線（桜井初瀬線、朝倉台線、多武峯線）とデマンド（予約）型乗合タクシーを山間地域で運行している。そのほかの交通手段としては、奈良交通の運行している広域路線バス3路線（天理桜井線、桜井菟田野線、桜井飛鳥線）と、鉄道路線が2路線（近鉄大阪線、JR 桜井線）運行されている。近年、人口減少や少子高齢化および定年退職者の増加等により、公共交通の利用者数は減少の一途をたどっており、活性化のための改善策が求められている。

本計画は、上記した問題解決に向けて市の運行する公共交通の具体的な実施計画を記すものであり、第2次桜井市地域公共交通総合連携計画の下部に位置づけする。また、運行実施計画には数値目標を定め、PDCAサイクルを用いて評価し次年度に反映することで、より住民ニーズに合った効率的な運行を目指す。

(2) 上位計画との関連

上記した公共交通利用者数低下の問題に加え、広域路線バスの再編といった県内の交通事情が変化したという状況もあり、桜井市の公共交通を活性化することを目的とした「第2次桜井市地域公共交通総合連携計画」を平成26年3月に策定した。総合連携計画の中では、平成25年度に行った各種調査結果や公共交通の方針、課題などが記されている。

その他の計画との関連性は以下のとおり。



(3) 計画の期間

平成27年度～平成28年度の2年間とし、変更がなければ、毎年更新していくものとする。

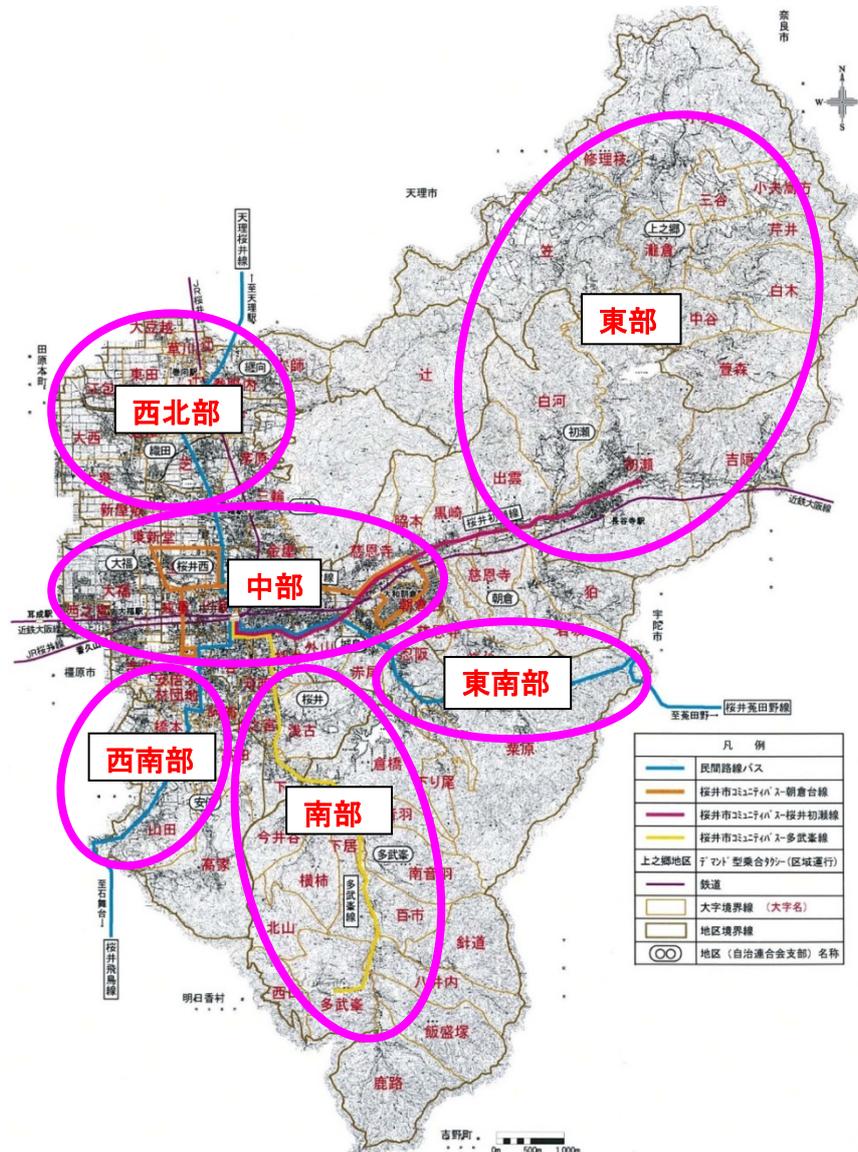
2. 公共交通活性化の目標、ゾーン別課題

(1) 公共交通活性化の目標

<公共交通活性化の目標>

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

(2) ゾーン区分



(3) ゾーン別目標

西北部ゾーン

対象地域	織田・纏向地域	対象路線	路線バス天理桜井線
目標	隣接市との連携による広域路線バスの機能継続と交通空白地における移動手段の確保		

中部ゾーン

対象地域	大福・桜井駅～朝倉台	対象路線	コミバス朝倉台線、初瀬線
目標	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		

西南部ゾーン

対象地域	安倍ほか	対象路線	路線バス桜井飛鳥線
目標	隣接市村との連携による観光振興とも連携した広域路線バスの機能継続と、一部交通空白地における移動手段の確保		

南部ゾーン

対象地域	多武峰ほか	対象路線	コミバス多武峯線
目標	隣接市村との連携による観光振興とも連携した効率的で利便性の高い公共交通の確保・維持		

東南部ゾーン

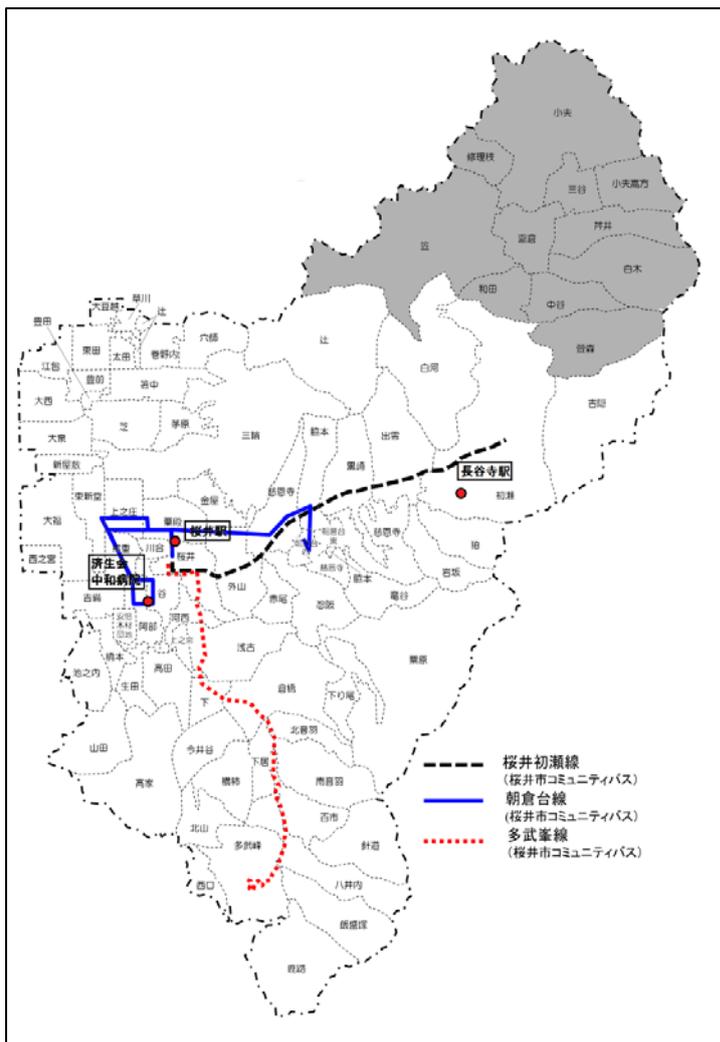
対象地域	栗原地区周辺	対象路線	路線バス桜井菟田野線
目標	隣接市との連携による広域路線バスの機能継続と効率的で利便性の高い運行路線・体制の再編		

東部ゾーン

対象地域	上之郷・初瀬地域	対象路線	コミバス初瀬線、上之郷デマンド型乗合タクシー
目標	住民・企業参加によるデマンド型（予約型）等の生活交通の持続可能な運行の確保		

3. 公共交通に対するニーズ・課題、対応

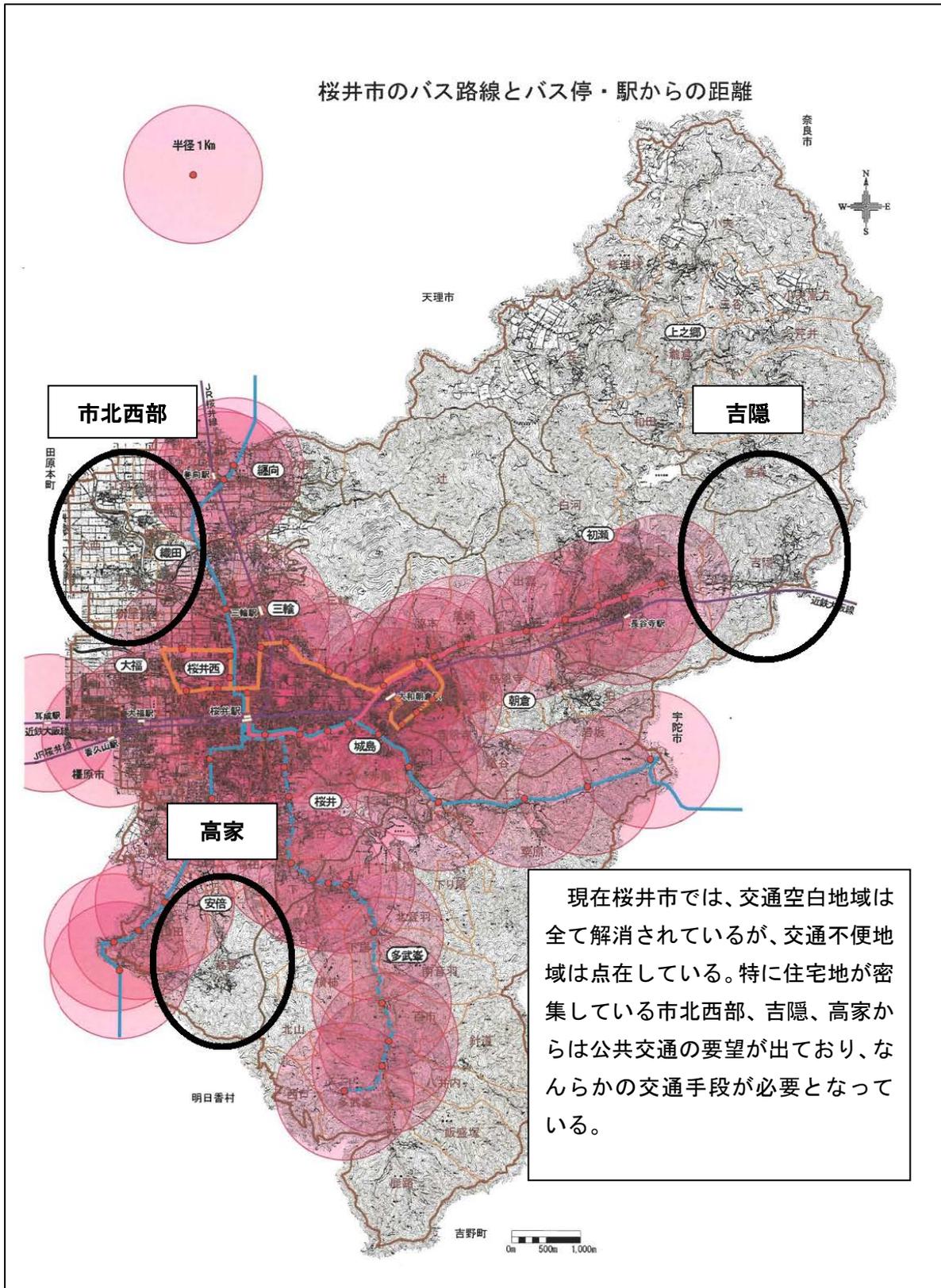
(1) コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー



デマンド型乗合タクシー	
ニーズ・課題	対応
周知不足	利用促進を行う
範囲拡充の 要望	住民ニーズを 把握しながら 随時検討を行う

コミュニティバス	
ニーズ・課題	対応
運賃が高い	運行ルートと共にシミュレーションを行い、運賃を決定する
利便性が低い	中部路線を一体的に再編し、主要施設（桜井市役所、イオン、済生会中和病院など）への接続性を高める
高齢になった時に 使いたい	現行路線の持つ機能（スクール対応、既存施設への接続など）を維持する
路線の重複	現行コミュニティバスと路線バスの路線重複を解消するような路線設定を行い、効率的な運行とする
便数の増加、延長	朝倉台線の休日運行、最終便延長を考慮に入れた路線設定を行う
他路線との接続性が低い	他のバス路線や鉄道路線との接続性を考慮したダイヤ設定を行う

(2) 交通不便地域への対応

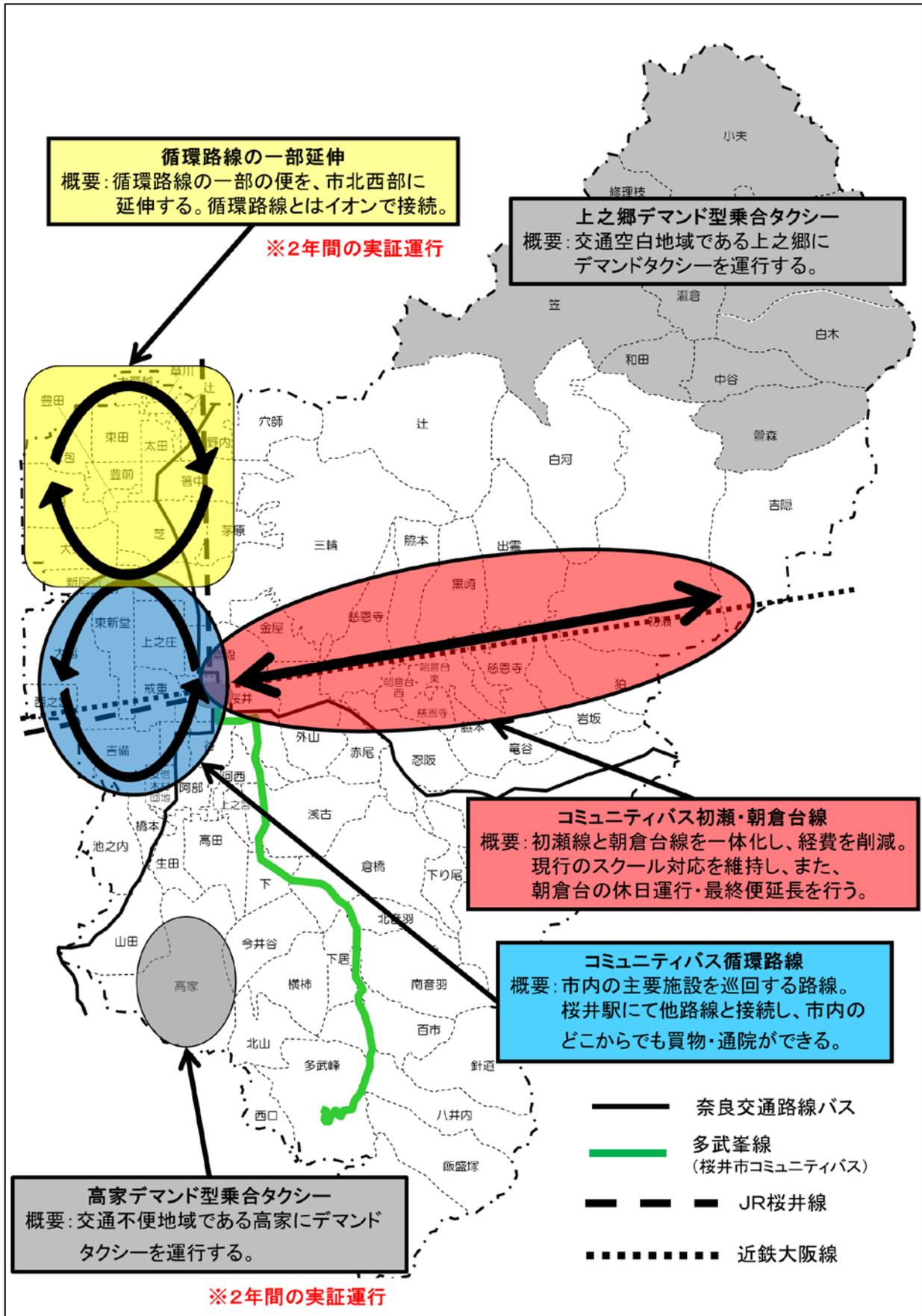


※ 交通不便地域…バス停、鉄道駅から 1km 以上離れている地域
 交通空白地域…バス停、鉄道駅から 2km 以上離れている地域

4. 平成27年度の公共交通再編について

(1) 再編の概要

①概要図



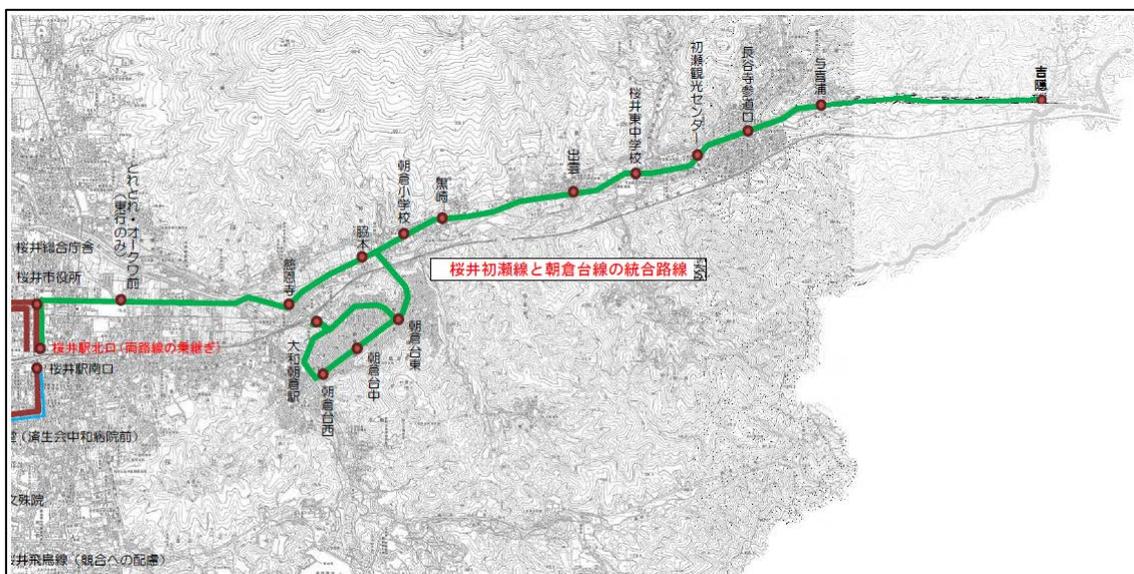
②概要説明

初瀬・朝倉台線、循環路線への再編によるニーズ・課題の解決	
ニーズ・課題	解決に向けての運行条件
運賃が高い	・乗継運賃制度の導入
利便性が低い	・スクールバス機能の継続 ・複数路線の円滑な乗り継ぎ方法の確保 ・循環路線による主要施設への接続性確保 ・済生会中和病院の受付開始時刻（午前8時30分）を考慮したダイヤ設定
高齢になった時に使いたい	・現行初瀬線と同等の便数維持による生活路線確保 ※現行の初瀬線 平日9.5回（往復）、休日7回（往復）
路線の重複	・初瀬線と朝倉台線を統合することで路線重複を解消
便数の増加、延長	・現行の初瀬線をベースにしたダイヤ設定 ※現行の初瀬線 始発 7:25 桜井駅南口 発 終着 18:34 桜井駅南口 着
他路線との接続性が低い	・循環路線、初瀬・朝倉台線、鉄道路線を一体的に考慮したダイヤ設定 ・複数路線の円滑な乗り継ぎ方法の確保

交通空白地域、交通不便地域への交通手段	
地域	対応
上之郷	デマンド型乗合タクシーの運行
市北西部	循環路線の一部便を市北西部に延伸（2年間の実証運行）
吉隠	初瀬・朝倉台線の一部便を吉隠まで延伸
高家	デマンド型乗合タクシーの運行（2年間の実証運行）

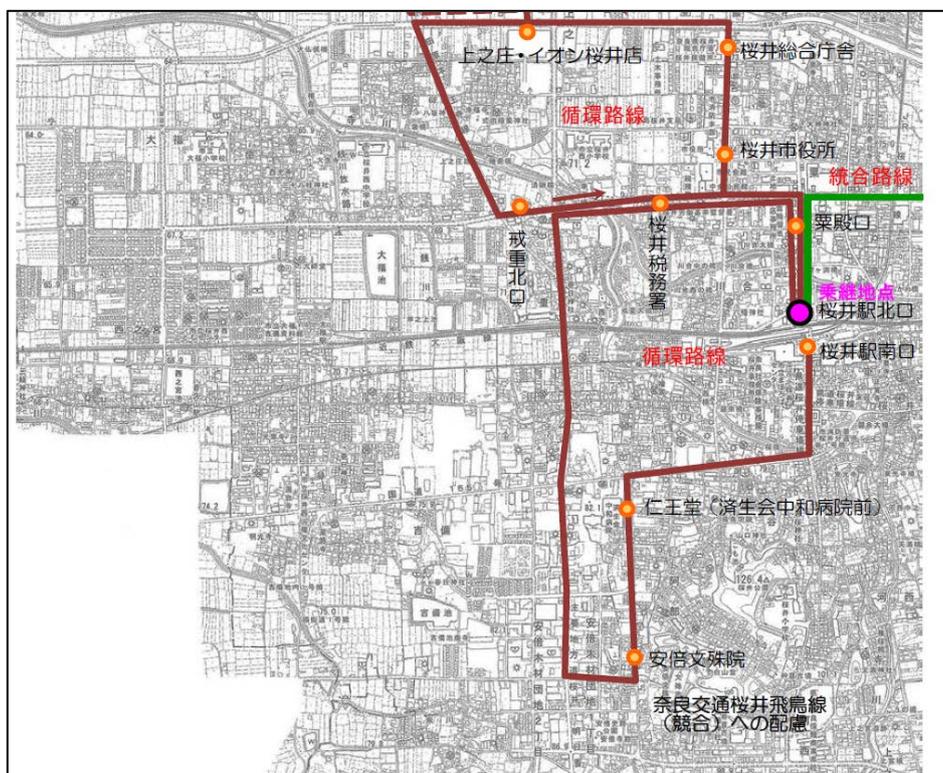
(2) 路線別運行実施計画

① コミュニティバス初瀬・朝倉台線



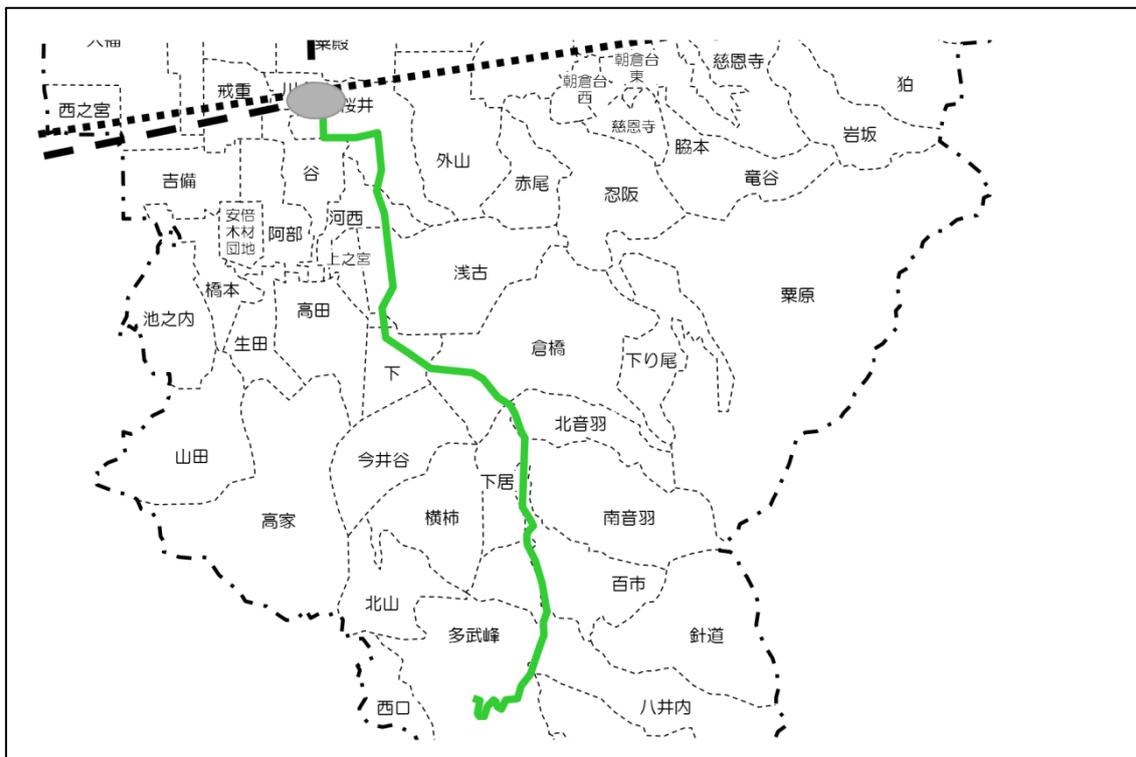
コミュニティバス初瀬・朝倉台線の運行	
概要	桜井駅北口～与喜浦（吉隠）までの往復運行を行う。 「朝倉台進入便」「吉隠延伸便」「朝倉台進入・吉隠延伸便」で3パターン運行する。
運行ルート	<p>【パターン①：朝倉台進入便】 桜井駅北口→脇本→朝倉台東→大和朝倉駅→朝倉小学校→与喜浦</p> <p>【パターン②：吉隠延伸便】 桜井駅北口→脇本→朝倉小学校→与喜浦→吉隠</p> <p>【パターン③：朝倉台進入・吉隠延伸便】 桜井駅北口→脇本→朝倉台東→大和朝倉駅→朝倉小学校→与喜浦→吉隠</p>
運行便数	平日 10回（往復） 休日 7.5回（往復）
設定運賃	距離運賃制（190円～300円、小児及び障害者手帳を持っている方は半額、10円未満は切り上げ）
割引制度	コミバス循環路線、多武峯線に乗り継ぐ際に「乗継券」を配付し、乗り継いだ先の運賃を190円引き。

②コミュニティバス循環路線



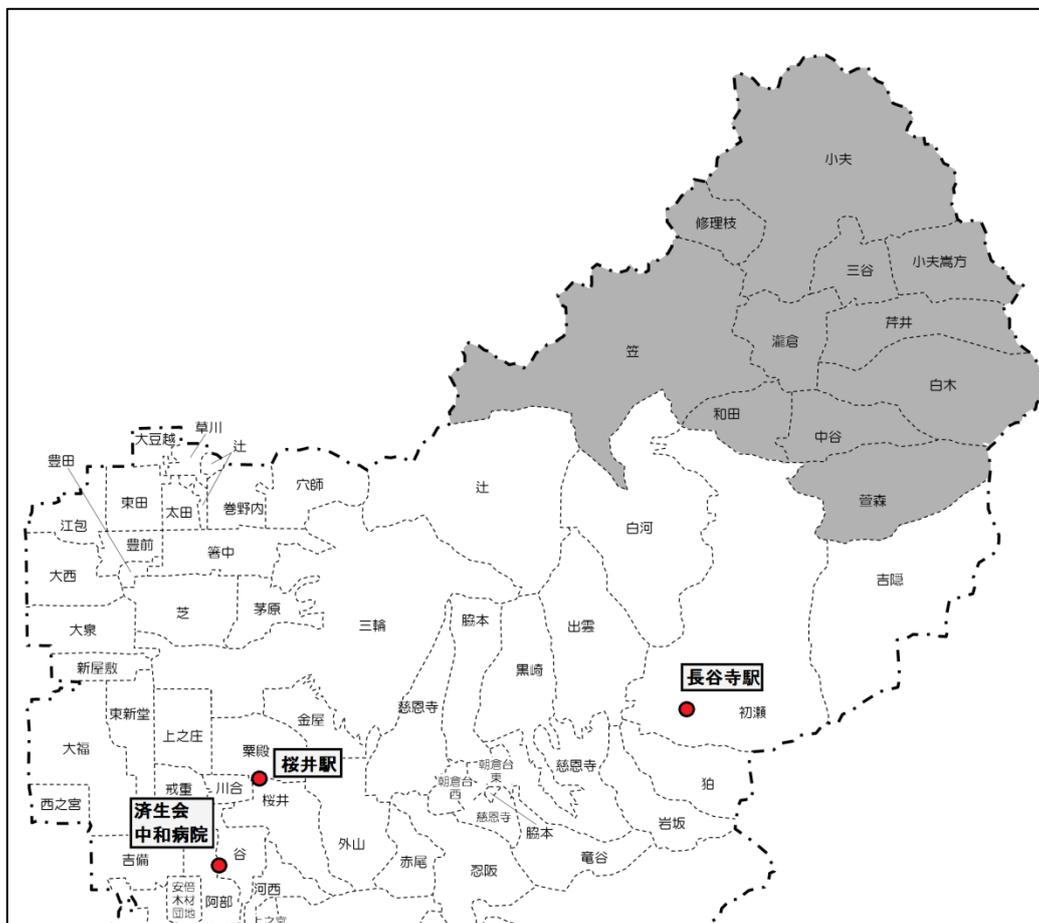
コミュニティバス循環路線の運行	
概要	桜井市主要施設の循環運行を行う。 「北循環」「南循環」で2パターン運行する。
路線名	路線名を運行開始までに公募して決定する (「6. モビリティマネジメントについて」で解説)
運行ルート	【パターン①：北循環】 桜井駅北口→桜井市役所→イオン桜井店→桜井税務署→桜井駅北口 【パターン②：南循環】 桜井駅北口→桜井税務署→安倍文殊院前→仁王堂前→桜井駅南口
運行便数	平日 11回(周) 土日祝日 10回(周) ※済生会中和病院へのルートは平日のみ
設定運賃	均一 190円(小児及び障害者手帳を持っている方は半額、10円未満は切り上げ)
割引制度	コミバス初瀬・朝倉台線、多武峯線に乗り継ぐ際に「乗継券」を配付し、乗り継いだ先の運賃を190円引き。

③コミュニティバス多武峯線



コミュニティバス多武峯線の運行		
概要	桜井駅～談山神社までの往復運行を行う。 生活利用に限らず、談山神社への観光利用としての役割を持つ。	
運行ルート	桜井駅南口→御幸田町→神之森町→河西能登町→浅古→聖林寺前→ →赤鳥居→倉橋→倉橋池口→下居→百市→不動滝→多武峯→談山神社	
運行便数	平日 10回（往復） 休日 8.5回（往復）	
設定運賃	距離運賃制（190円～490円、小児及び障害者手帳を持っている方は半額、 10円未満は切り上げ）	
割引制度	対象	割引制度内容
	市内在住、在勤、 在学者	運賃の上限額を490円から300円に割引
	高齢者総合福祉 センター利用者	高齢者総合福祉センターを利用する際の片道運賃を 100円に割引
	乗継割引	コミバス循環路線、初瀬・朝倉台線に乗り継ぐ際に「乗 継券」を配付し、乗り継いだ先の運賃を190円引き。

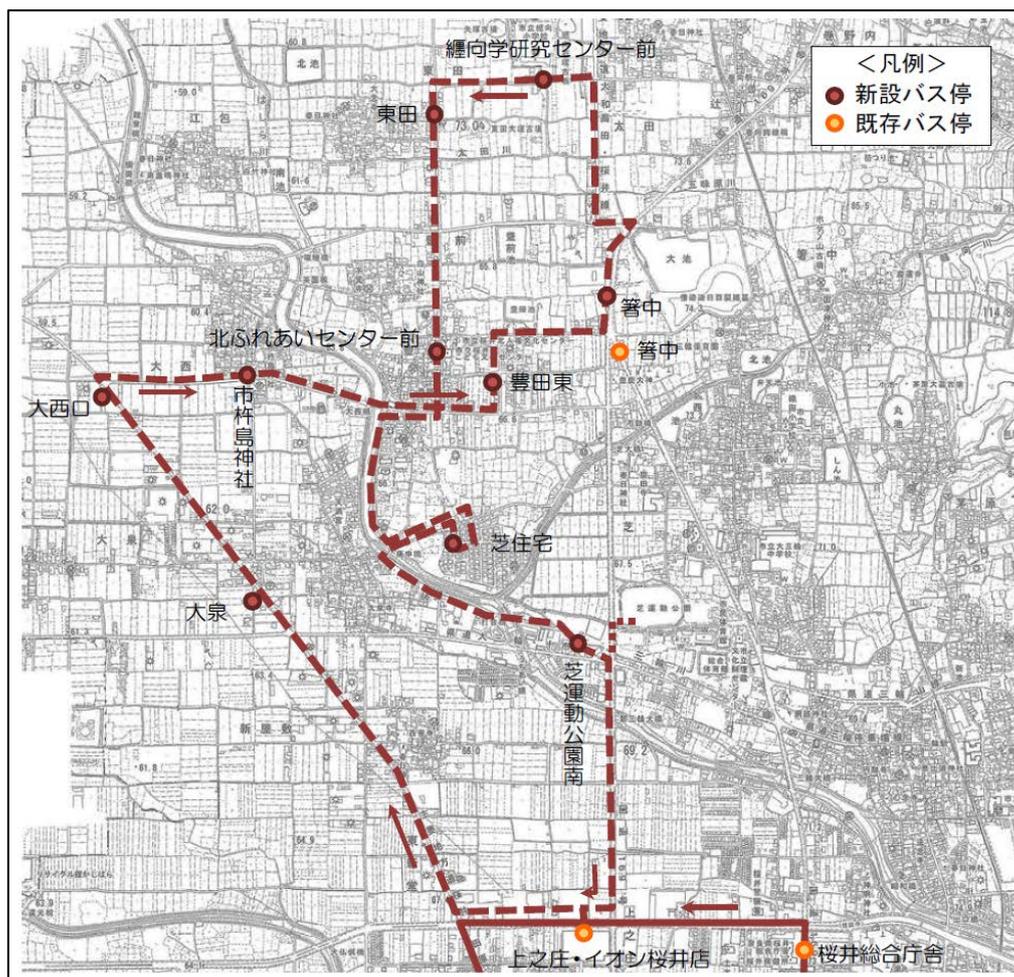
④上之郷デマンド型乗合タクシー



上之郷デマンド型乗合タクシーの運行						
概要	交通空白地域である上之郷地区にデマンド型乗合タクシーを運行する					
対象者	上之郷（初瀬川上の一部を含む）に住所を持ち、事前登録した者					
運行ルート	上之郷地区～長谷寺駅(降車のみ)～桜井駅～済生会中和病院					
運行便数	月曜日		木曜日		金曜日	
	上之郷発	桜井駅発	上之郷発	桜井駅発	上之郷発	桜井駅発
	9:00 10:00	12:00 14:00 16:00	9:00	14:00 16:00	9:00	14:00
設定運賃	1回乗車当り 500円 (1歳以上小学生以下、身体障害者手帳を持っている方は 300円)					

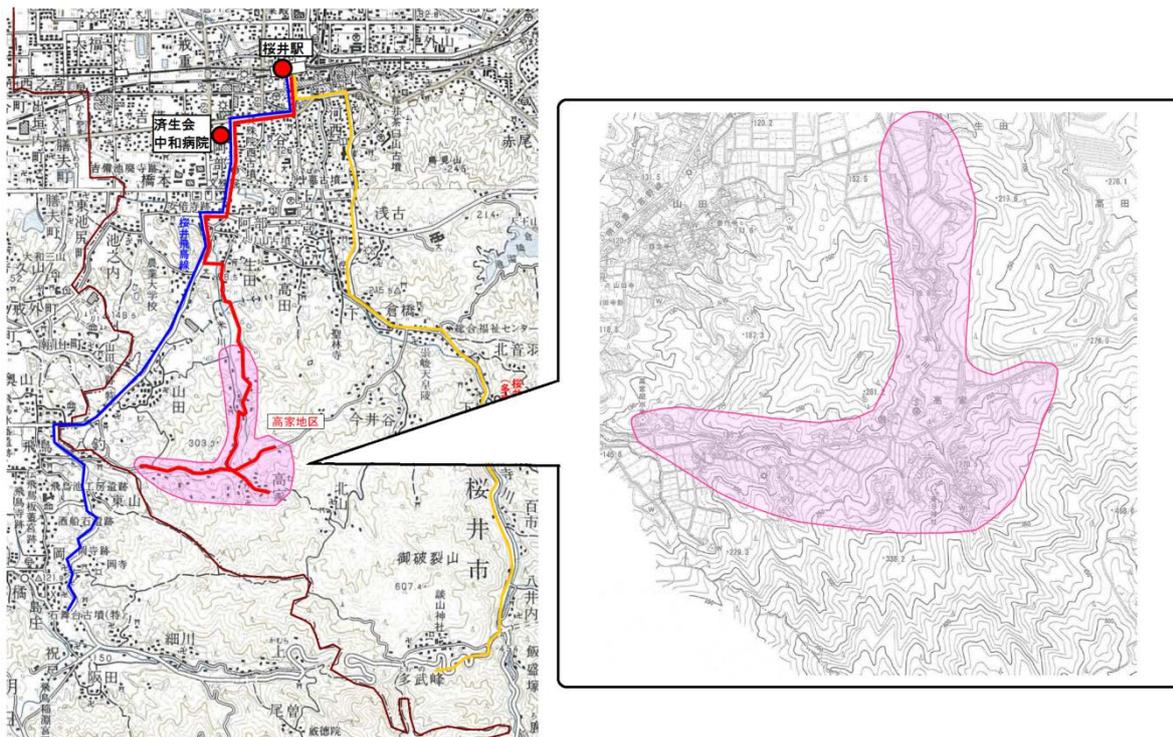
(3) 実証運行の運行実施計画

①循環路線の一部便を市北西部に延伸



コミュニティバス循環路線の運行	
概要	循環路線の一部便を市北西部に延伸する 2年間の実証運行とし、実証結果を用いて29年度以降の交通手段について再度検討する。
運行ルート (路線・バス停は仮設定)	(循環路線のパターン①：北循環を市北西部に延伸する) 桜井駅北口→イオン桜井店→大西口→豊田東→纏向学研究センター前→北ふれあいセンター前→芝住宅→イオン桜井店→桜井駅北口 ※網掛け部分が市北西部進入時のルート
運行便数	平日、休日共に3回(周)
設定運賃	均一190円(小児及び障害者手帳を持っている方は半額、10円未満は切り上げ)
割引制度	コミバス初瀬・朝倉台線、多武峯線に乗り継ぐ際に「乗継券」を配付し、乗り継いだ先の運賃を190円引き。

②高家デマンド型乗合タクシー



高家デマンド型乗合タクシー交通手段	
概要	デマンド型乗合タクシーを運行する。 2年間の実証運行とし、実証結果を用いて29年度以降の交通手段について再度検討する。
対象者	高家に住所を持ち、事前登録した者
運行ルート	高家地区～済生会中和病院～桜井駅南口
運行便数	1日2便（片道1運行）、週2日
運行時刻	午前1便（行き:高家発） 午後1便（帰り:桜井駅発）
設定運賃	1回乗車当り300円 (1歳以上小学生以下、身体障害者手帳を所持している人100円)

5. 指標設定

(1) 指標設定

「4—(2) 路線別運行実施計画」で示した通りコミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーを運行するにあたり、持続可能な運行に向けて、必要に応じて見直し・改善が必要となる。そのために、各路線に指標を設定し、運行実績を評価・分析することで、次年度の運行計画に反映し、より効率的な運行を目指すものとする。

指標の項目については、ニーズが最も色濃く反映される「1便あたりの利用者数」を用いることとし、各路線を以下の通りに設定する。

【評価指標】

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

- ※1 「便」は、往復路線の場合は片道1運行、循環路線の場合は1周運行を指す
- ※2 市北西部への延伸ルートも循環路線に含む
- ※3 コミュニティバス朝倉台線と初瀬線を平均した数値

1年間の運行を終えたあと、利用実績と目標値とを比較し、評価を行う。それぞれの評価指標の設定根拠については、次項から説明する。

(2) 設定根拠

①初瀬・朝倉台線

統合することにより利用者数に最も影響が出ると予測できる、「朝倉台への休日運行、最終便延長」によって増加する年間利用者数を試算し、平成25年度のコミバス初瀬線、朝倉台線の実績に加えたものを指標とする。

項目	割合	実数	備考
朝倉台の人口	2,913 人		平成 25 年 4 月現在
高齢者数	33%	961 人	平成 25 年 4 月現在
朝倉台住民のバス利用者数	17%	163 人	
上記のうち、週1回以上の利用者数	37%	60 人	
年間利用回数増加予測	25 回	1,500 人	買物、通院需要が多いことから、利用回数は平均して2週間に1回の増加が見込まれる
合計年間利用者数予測	28,494 人		1,500 人+H25 実績 26,994 人
H27 年度計画便数	6,460 便		3,230 往復×2
1便平均	4.4 人/便		28,494 人÷6,460 便

②循環路線

循環路線の一部便が市北西部に延伸することにより解消される交通不便地域（大泉、大西、江包、豊前、豊田）の交通潜在需要を試算し、平成25年度の実績に加えたものを指標とする。

項目	割合	実数	備考
市北西部の人口	2,272 人		大泉、大西、江包、豊前、豊田
高齢者数	29%	659 人	
潜在利用者数	29%	191 人	交通不便地に関するアンケートの中で、バスが運行した場合「大いに利用する」と回答した市北西部住民の割合
週1回以上の利用が期待できる利用者の割合	23%	44 人	利用頻度に関するアンケートの中で、既存路線利用者のうち「1週間に1度以上利用している」と回答した住民の割合
年間利用回数予測	50 回	2,200 人	
H25 年度利用実績	13,497 人		コミバス朝倉台線、初瀬線の平成 25 年度利用実績 26,994 の半分の値
合計年間利用者予測	15,697 人		2,200 人+13,497 人
H27 年度計画便数	3,895 便		
1便平均	4.0 人/便		15,697 人÷3,895 便

③コミバス多武峯線

コミュニティバス多武峯線の利用者は観光利用者が約70%を占めており、観光についての利用啓発は「6. 観光利用振興について」の中で記述する。ここでは、残り30%の生活利用者について、駅での接続性を改善することで増加する潜在利用者数を測定する。

項目	割合	実数		備考
H25 年度利用実績	100%	49,722 人	7.2 人/便	
生活利用者	30%	14,916 人	2.1 人/便	
観光利用者	70%	34,806 人	5.1 人/便	
多武峯人口		1,079 人		平成25年4月現在
高齢者数	30%	324 人		
潜在利用者数	20%	65 人		アンケートの中で、交通不便地にバスが運行した場合「大いに利用する」と回答した多武峰住民の割合
年間利用回数予測	12 回	780 人		すでに利用している人もいることから、月1回程度の増加が見込まれる
合計年間利用者数予測 (生活利用)		15,696 人		H25 実績 14,916 人+予測 780 人
H27 年度計画便数		6,940 便		
1 便平均(生活利用)		2.2 人/便		15,696 人÷6,940 便
1便平均		7.3 人/便		2.2 人/便+5.1 人/便

④上之郷デマンド型乗合タクシー

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

ただし、デマンド型乗合タクシー登録者686人のうち、一度も利用したことのない方が525人となっているため、引き続き運行情報の提供など利用啓発を行う。

利用回数	人数(人)	割合(%)
未利用	525	77
10回未満	90	13
10回以上50回未満	18	4
50回以上100回未満	13	2
100回以上	30	4

※平成22年4月～平成25年3月までの合計回数

⑤高家デマンド型乗合タクシー（実証運行）

上之郷デマンド型乗合タクシーの実績と人口比率を考慮し、下記の通り設定する。

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

6. 観光利用振興について

現在桜井市には観光を目的として、市外、県外から様々な方が来訪されており、大半はマイカーを利用しているが、公共交通を利用している人も少なからず存在する。総合連携計画の目標にもある通り、公共交通の観光路線としての可能性を検討する必要があるため、市への来訪者に向けて情報提供を行うほか、本計画期間内に下記2つの取り組みを行う。

(1) 市内観光施設周遊路線について

桜井市には社寺や遺跡、古墳などの観光施設が点在しており、公共交通機関を利用した観光路線整備が必要である。そこで、観光シーズンに限定した企画バスを運行し、既存のコミュニティバスや奈良交通路線バスに接続することで、観光施設を周遊できるような路線を設定する。この路線は実証運行として実施し、効果の検証を行う。

(2) 6次産業施設への交通手段について

平成27年度中に桜井市の高家地区に奈良県の6次産業施設がオープンすることとなり、多くの集客が予想されている。その他、今後誘致されるであろう大型商業施設など新たな交通手段が必要な施設について、随時、ニーズの把握を行い、必要に応じて公共交通の路線整備を行う。

7. モビリティマネジメントについて

モビリティ・マネジメント（MM）とは、過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段に適度に利用する方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のことを指す。この取り組みとして、以下の2つの事業を実施する。

(1) MMを使った公共交通の利用啓発

従来のように、個人に対して一方的に公共交通に関する情報提供を行うのではなく、社会全体から見た公共交通などの情報提供を行い、利用促進を図る。その取り組みとして、コミバス循環路線の名称を市民から公募し、市民が愛着を持てる路線名にすることで、公共交通への利用転換を促す。

(2) おでかけマップ（仮称）の作成

市内の商業施設や観光施設を記載したバスマップ「おでかけマップ（仮称）」を、住民と協働で作成し、公共交通利用の動機付けを行う。