桜井市地域公共交通計画
（案）

（令和５(2023)年度～令和９(2027)年度）

令和５(2023)年２月

桜井市地域公共交通活性化再生協議会

桜井市地域公共交通計画

目　　次

1. 計画策定の趣旨と目的 1
2. 計画の対象区域 1
3. 計画の対象期間 1
4. 計画の位置付け 2
5. 桜井市の現況 3

5.1. 社会経済動向 3
(1) 人口動向 3
(2) 通勤通学流動 4
(3) 観光資源の立地状況 6
(4) 観光動向 7
(5) 主要施設の立地状況 8

5.2. 上位・関連計画 9
(1) 第６次桜井市総合計画 9
(2) 第２期桜井市まち・ひと・しごと創生総合戦略 12
(3) 桜井市都市計画マスタープラン 13
(4) 桜井市立地適正化計画 14
(5) 第２期桜井市観光基本計画 15
(6) 桜井市地域福祉計画 16

5.3. 公共交通現況 17
(1) 地域公共交通ネットワークの状況 17
(2) 鉄道駅のバリアフリー状況 18
(3) 鉄道の利用状況 19
(4) 奈良交通バスの利用状況 20
(5) コミュニティバスの運賃設定 21
(6) コミュニティバスの利用状況 22
(7) デマンド型乗合タクシーの利用状況 23
(8) コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの運行経費 24

5.4. 市民アンケート調査結果 25
(1) 目的別利用交通手段 25
(2) 今後必要な公共交通サービス 25

5.5. 利用者アンケート調査結果 26

(1)　公共交通利用者の年齢 26
(2)　公共交通の利用目的 26
5.6. 登録者アンケート調査結果 27
(1)　デマンド型乗合タクシー登録者の年齢 27
(2)　デマンド型乗合タクシーの利用目的 27
5.7. 交通事業者ヒアリング調査結果 28
(1)　現況 28
(2)　課題 28
5.8. 神社仏閣・商業施設アンケート調査結果 30
(1)　現況 30
(2)　課題 30
6. 桜井市の地域公共交通に関するニーズと課題 31
(1)　生活移動ができる地域公共交通ネットワークの整備 31
(2)　高齢者が利用しやすい移動手段の確保 31
(3)　市民の公共交通を利用する意識醸成 32
(4)　観光客も利用できる公共交通サービスの提供 32
(5)　利用しやすい鉄道駅及びその周辺の整備 33
(6)　地域特性や利用状況に応じた公共交通サービスの提供 33
(7)　関係者相互が連携した取組の実施 34
7. 基本的な方針 35
7.1. 基本理念 35
7.2. 基本方針 36
(1)　地域特性に見合った地域公共交通ネットワークの構築 36
(2)　みんなに優しい公共交通サービスの提供 36
(3)　まちづくりと連携した公共交通環境の形成 36
(4)　地域の移動手段を守るための公共交通の利用促進 36
7.3. 地域公共交通ネットワーク 37
8. 目標及び成果指標 39
9. 施策の方向性と事業 41
目標１．日常生活の移動がしやすい公共交通 42
目標２．誰もが快適に利用できる公共交通 47
目標３．まちの賑わいを創出する公共交通 52
目標４．市民が親しみを感じる公共交通 56
10. 計画の達成状況の評価 63

1. 計画策定の趣旨と目的

桜井市における地域公共交通ネットワークは、鉄道（JR 桜井線、近鉄大阪線）、奈良交通バス、桜井市コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシー、福祉タクシー、スクールバス等で形成されています。これら公共交通は、利用者の減少や収支の悪化、乗務員不足など需要と供給の両面で人口減少局面の影響を受けており、今後さらに人口減少・高齢社会の進展により、その影響はますます増大することが見込まれています。

また桜井市では、コンパクトシティの形成を進めており、都市機能が集積する中心拠点と地域性あふれる拠点をつなぎ、アクセス性や周遊性の高い交通ネットワークを構築することで、誰もが不自由なく、移動できるまちを目指しています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和２（2020)年 11 月に改正され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することに加え、メニューの充実や PDCA サイクルの強化により、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示されたところです。

桜井市地域公共交通計画は、今後の社会情勢に伴う移動需要の変化を見据えつつ市内の地域公共交通ネットワークの整備と各公共交通機関の連携体制を確立し、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な交通網を形成するため、市民や事業者、行政をはじめとした関係者が一体となって、本市の実情に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を戦略的に推進するために策定するものです。

2. 計画の対象区域

計画の対象区域は、桜井市全域とします。

3. 計画の対象期間

計画の対象期間は、令和５(2023)年度から令和９(2027)年度までの５年間とします。

4. 計画の位置付け

策定にあたっては、上位計画やまちづくり、地域公共交通に関連する既往計画等と整合を図るものとします。

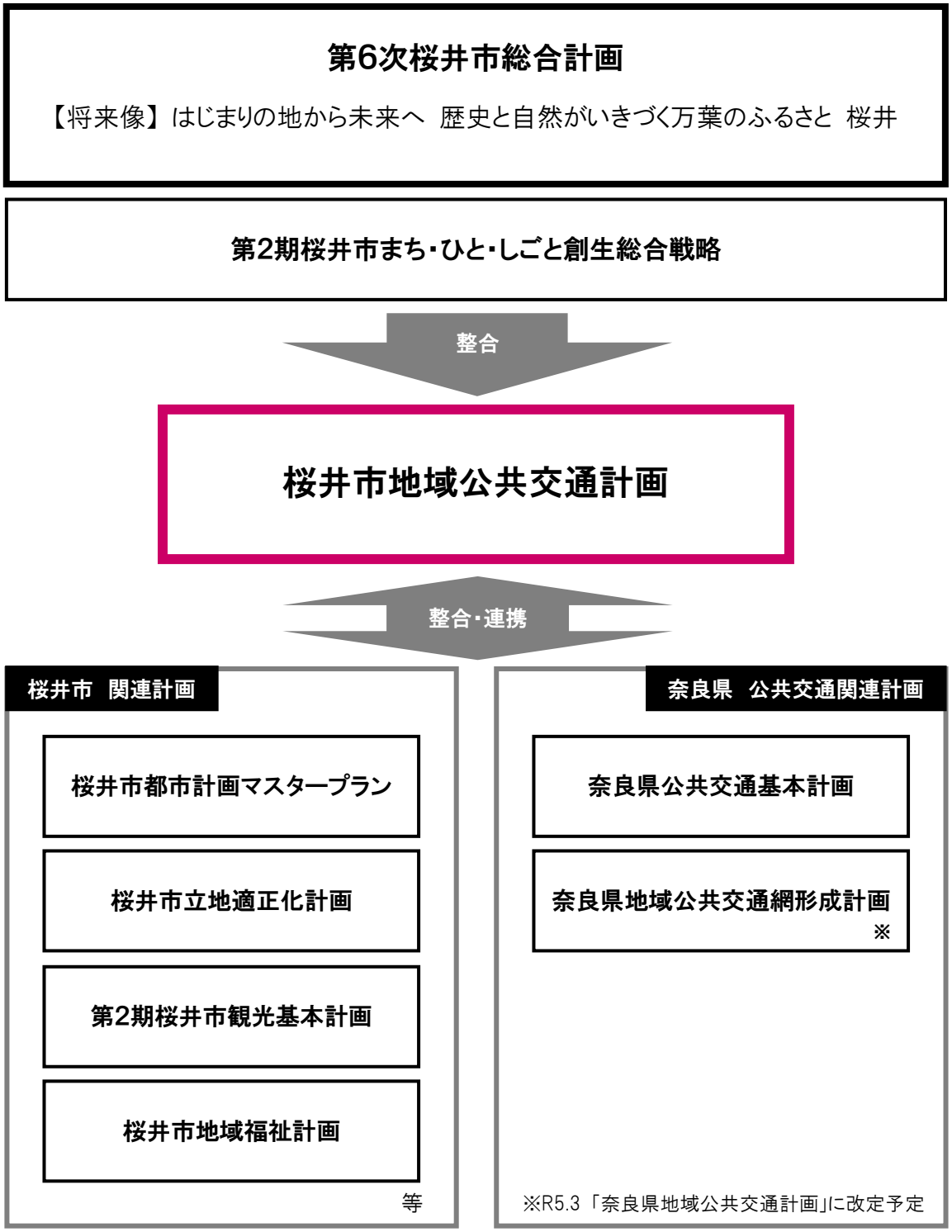


図 4.1.1　本計画の位置付け

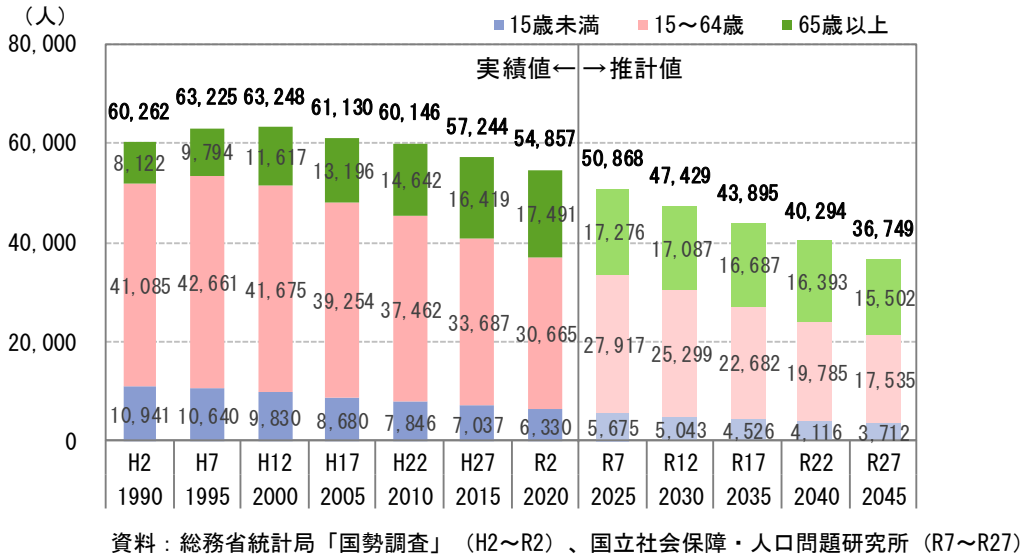
5. 桜井市の現況

5.1. 社会経済動向

（1）人口動向

○桜井市の人口は減少傾向にあり、令和２（2020）年には 54,857 人となっています。年齢別に見ると 64 歳以下の人口が減少していますが、65 歳以上の人口は増加しており高齢化が進んでいます。

○将来人口の予測では、今後も人口減少が続く見込みであり、令和 27（2045）年には 36,749 人になり、平成 27（2015）年から 30 年で約 35%減少すると予測されています。



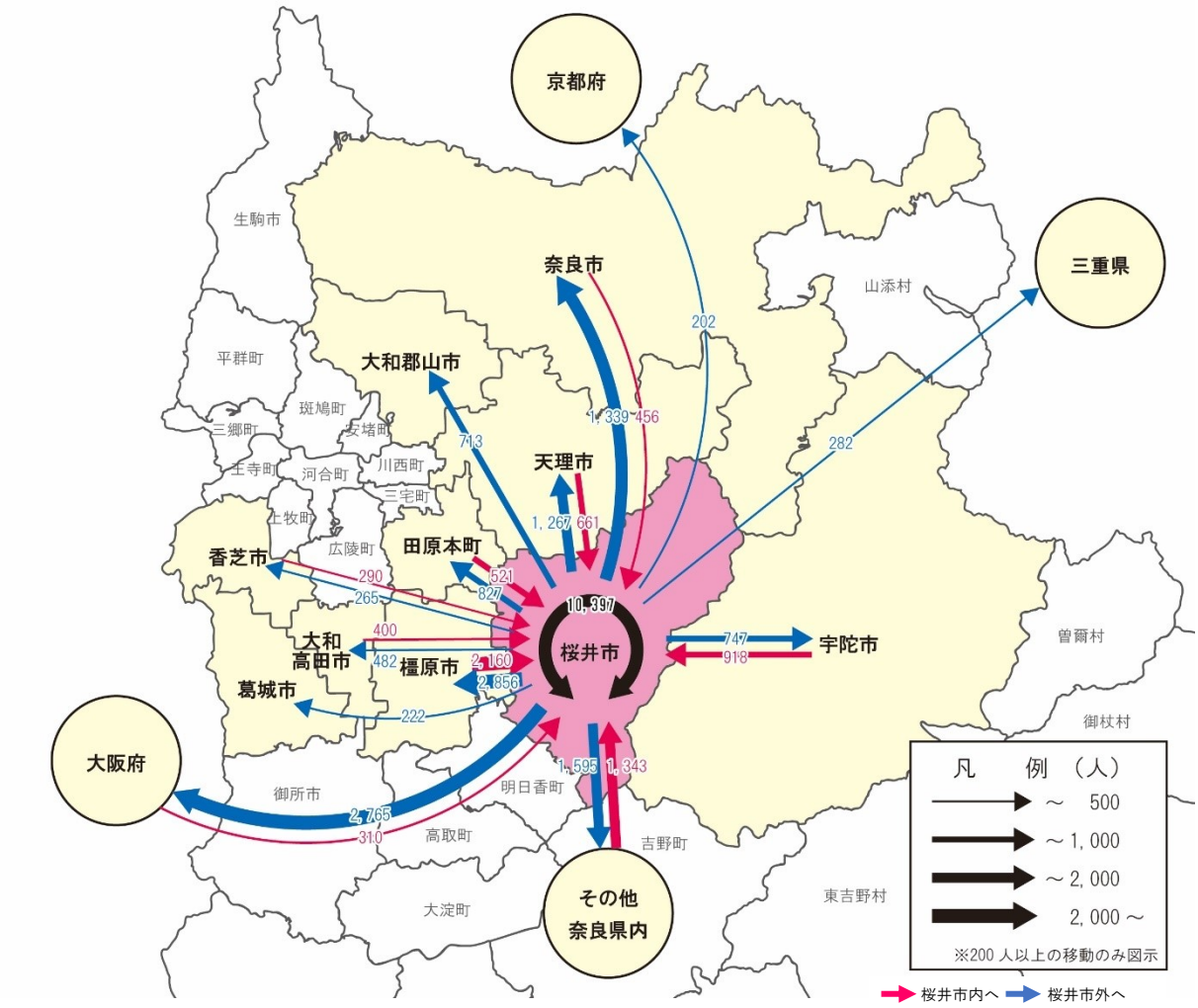
資料：総務省統計局「国勢調査」（H2～R2）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27）

図 5.1.1　年齢別人口の推移

（2）通勤通学流動

○桜井市民の通勤先は市内 10,397 人、市外 13,717 人となっています。市外の行き先は大阪府が最も多く、奈良市、天理市と続いています。

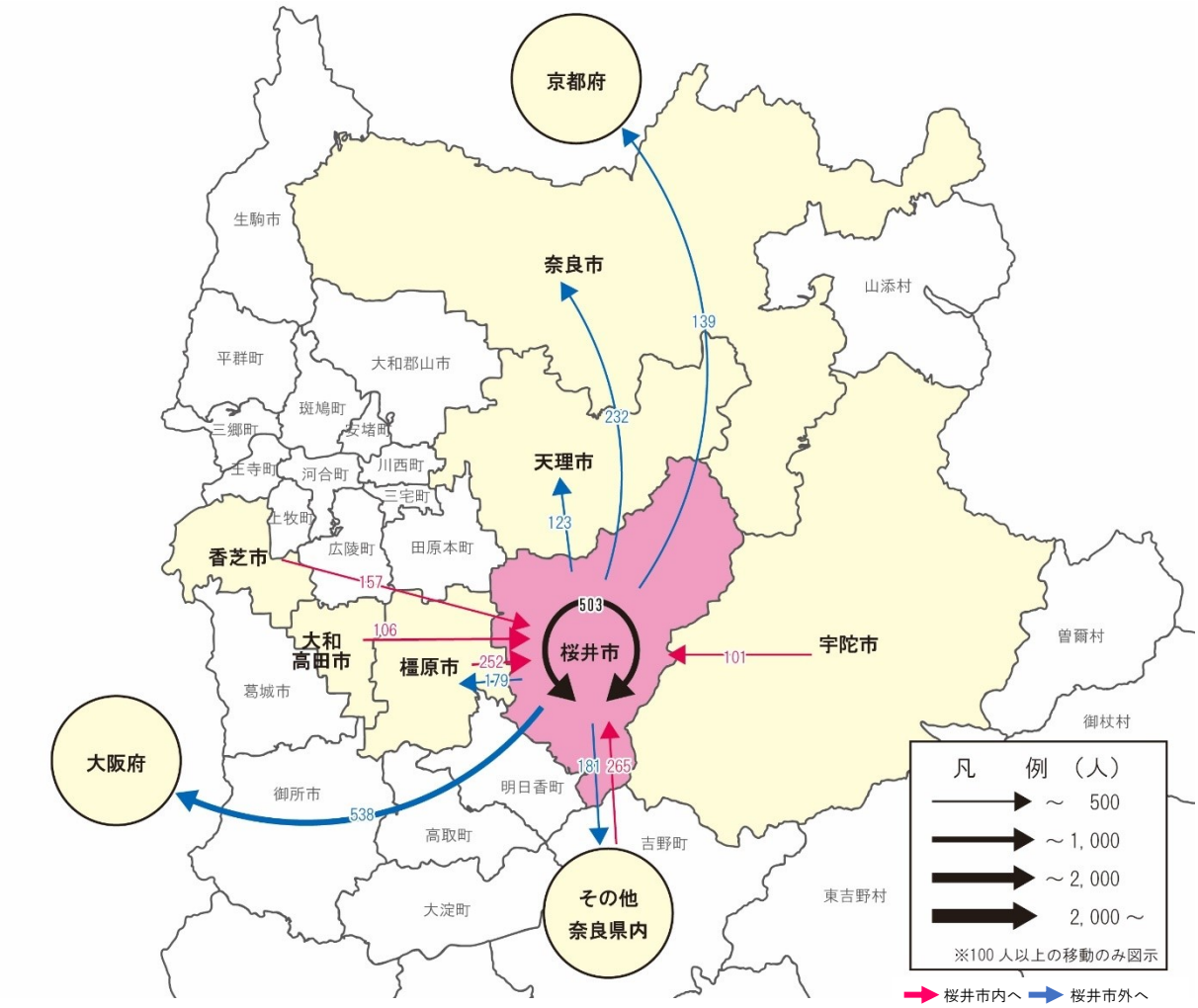
○一方、市外からの通勤者は 7,677 人で、橿原市や宇陀市、天理市からの通勤が多くなっています。



資料：総務省統計局「国勢調査」（R2）

図 5.1.2　通勤流動図（15 歳以上）

○市民の通学先は市内 503 人、市外 1,852 人で、市外の行き先は大阪府が最も多くなっています。
○一方、市外からの通学者は 1,198 人で、橿原市や香芝市からの通学が多くなっています。



資料：総務省統計局「国勢調査」(R2)

図 5.1.3　通学流動図（15 歳以上）

(3) 観光資源の立地状況

○桜井市には、日本最古の神社である大神神社をはじめ、桜や牡丹などが見られる長谷寺、紅葉や「けまり祭」で有名な談山神社、日本三文殊の一つである安倍文殊院、国宝十一面観音のある聖林寺など豊富な観光資源が点在しています。

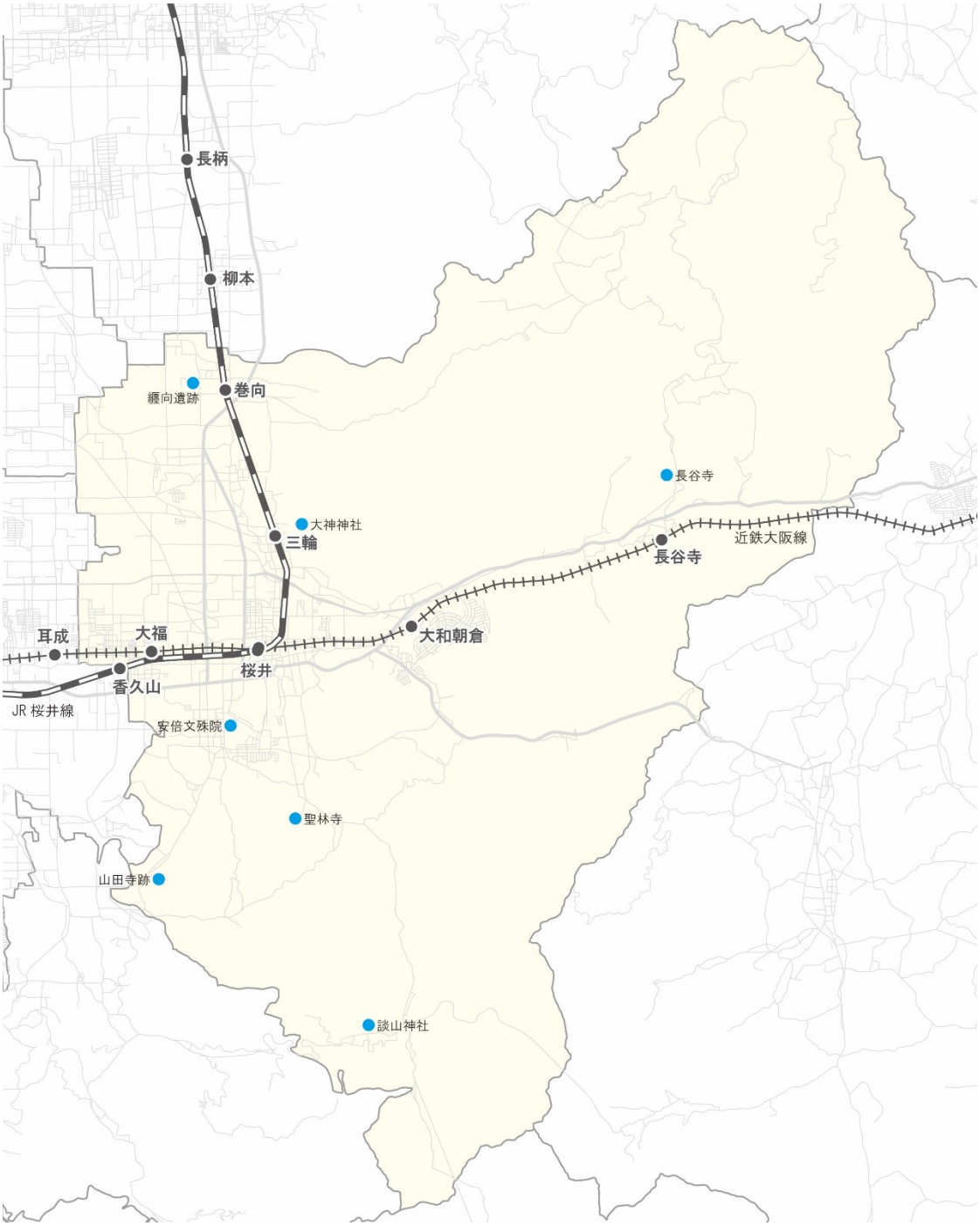
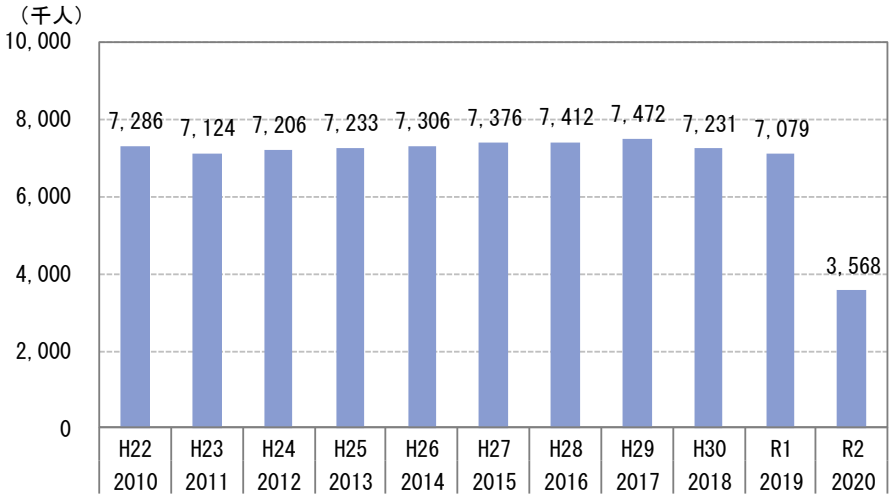


図 5.1.4　観光資源の立地状況

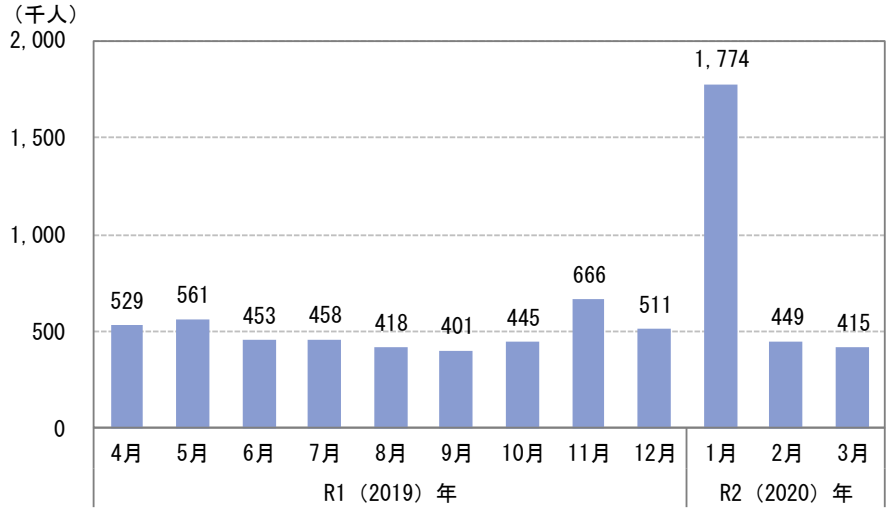
（4）観光動向

○来訪者数は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和２（2020）年は約 357 万人に減少しましたが、令和元（2019）年までは年間 700 万人を上回っています。令和元年度の月別来訪者をみると、初詣客の多い１月が突出しており、春の花見、秋の紅葉シーズンにやや増加しています。



資料：桜井市資料

図 5.1.5　来訪者数の推移



資料：桜井市資料

図 5.1.6　月別来訪者数（令和元年度）

(5) 主要施設の立地状況

○桜井市は、市役所や病院などの施設が JR 沿線や近鉄沿線に点在しています。

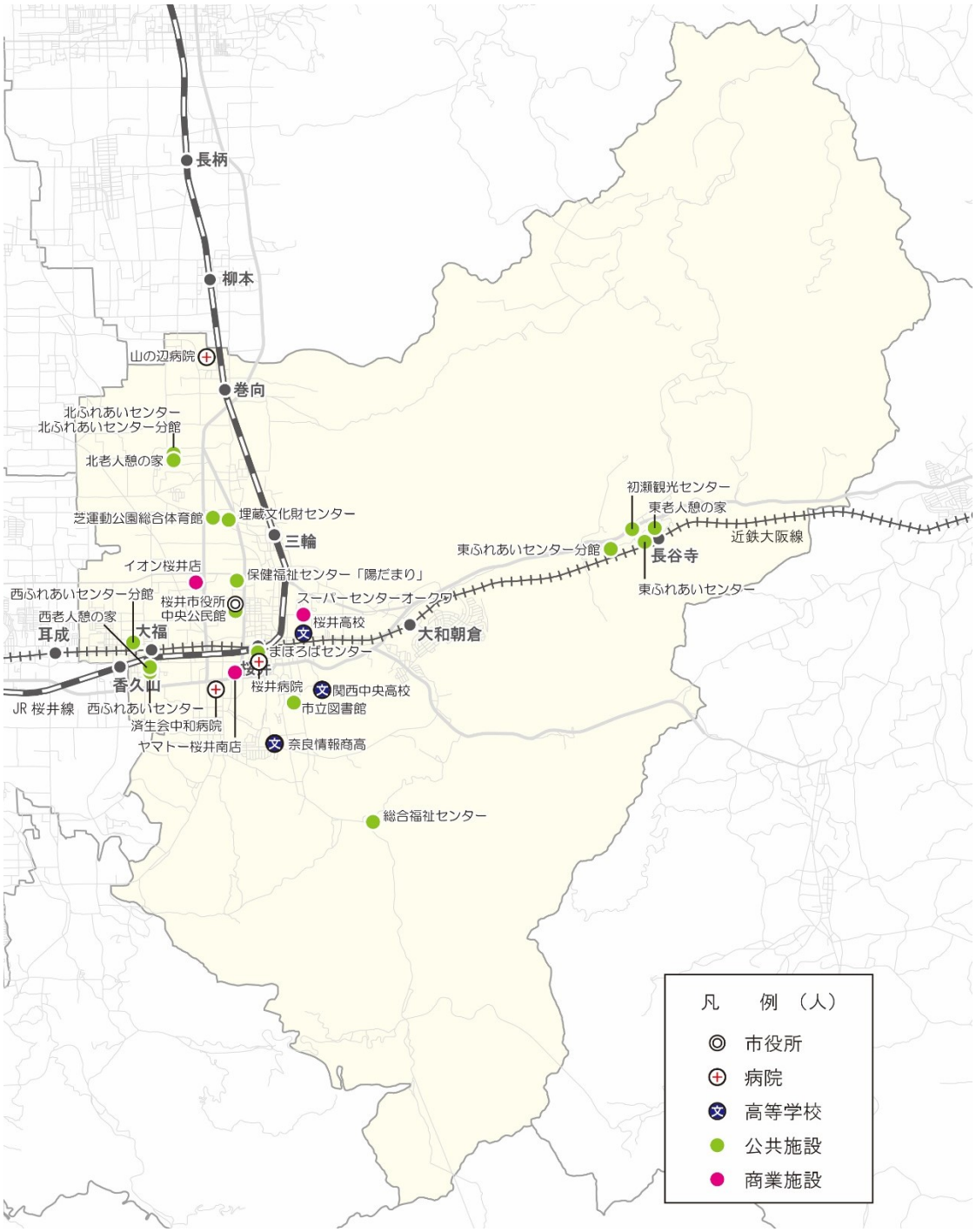


図 5.1.7　桜井市の施設立地状況

5.2. 上位・関連計画

(1) 第６次桜井市総合計画

○桜井市の将来都市像として「はじまりの地から未来へ　歴史と自然がいきづく万葉のふるさと桜井」を掲げています。

○将来都市構造は、平成 30 (2018) 年 3 月改訂の立地適正化計画を踏まえるとともに、観光・産業、都市機能に関する周辺自治体との広域連携の観点から、拠点・ゾーン・軸を設定しています。

○公共交通に関しては、まちづくりの体系の６本の柱のひとつである「分野：５．心豊かに暮らせるまち【都市】」において、「利用状況や地勢を考慮した最適な公共交通網を整備することで、誰もが手軽に安心して公共交通を利用できる」を市民生活の目標像に掲げています。

※以下、抜粋

将来都市構造

○拠点の展望

【中心拠点】（近鉄・ＪＲ桜井駅周辺、粟殿周辺）

桜井市全体の中心となる拠点として、公共交通の利便性を活かしつつ、既存施設との相乗効果の発現を生み出す複合的な都市機能（商業、医療、福祉、文化、行政施設等）の誘導を進めることで、便利で魅力的な拠点形成を進める。

【地域拠点】（近鉄大福駅周辺）

「中心拠点」との役割分担と連携を図りつつ、県営・市営住宅の有効活用を図ることで、粟殿周辺地区とともに、多世代が集う地域の福祉拠点として位置づける。

【観光拠点】（長谷寺周辺・大神神社参道周辺）

新たな定住人口の増加に向け、桜井市の魅力を発信する場と位置づけ、地域資源の更なる有効活用に向けた取組を促進し、桜井市の主要な観光地としての充実を図る。

【サブ拠点】（ＪＲ巻向駅周辺、安倍周辺、上之郷周辺、多武峰周辺）

自然・歴史資産等の地域特性を活かしつつ、各地域の集会所等を交流拠点とし、既存の地域コミュニティ機能の維持・強化に努める。

［小さな拠点］（小夫・笠周辺・倉橋ため池周辺）

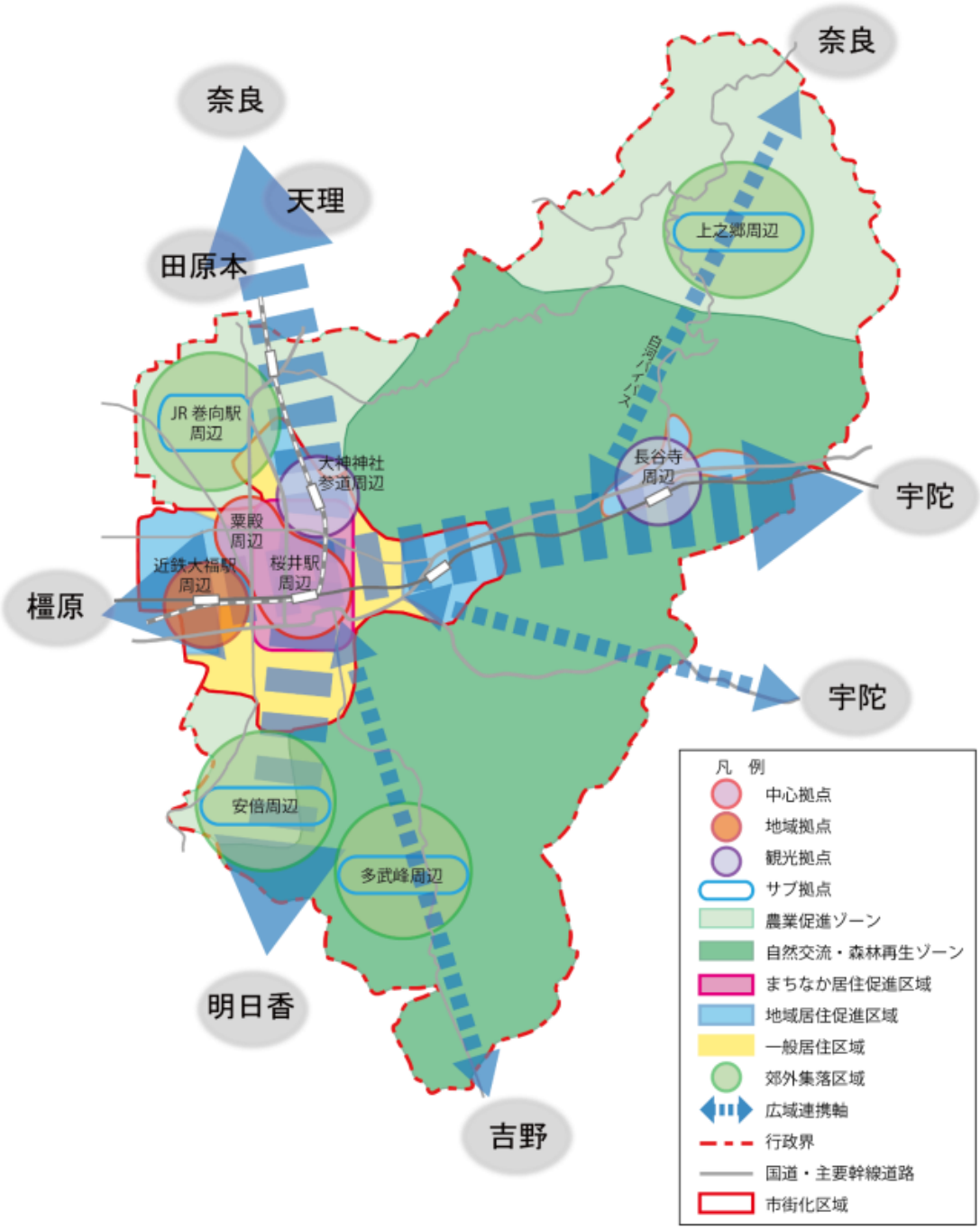
生活利便性や地域コミュニティの維持・確保のため、地域住民が主体となった取組への支援や生活サービスの充実を図る。

○軸の展望

【広域連携軸】

周辺市町村との広域連携により、観光や産業の振興と、都市機能の維持・充実を図る。

■将来都市構造


奈良
奈良
天理
田原本
上之郷周辺
JR 巻向駅
周辺
大神神社
参道周辺
長谷寺
周辺
宇陀
粟殿
周辺
近鉄大福駅
周辺
桜井駅
周辺
橿原
宇陀
安倍周辺
多武峰周辺
明日香
吉野
凡　例
中心拠点
地域拠点
観光拠点
サブ拠点
農業促進ゾーン
自然交流・森林再生ゾーン
まちなか居住促進区域
地域居住促進区域
一般居住区域
郊外集落区域
広域連携軸
行政界
国道・主要幹線道路
市街化区域

■分野：５．心豊かに暮らせるまち【都市】

＜まちの将来の姿＞

地域の実情にあった多極ネットワーク型コンパクトシティの形成により、誰もが不自由なく移動でき、必要な都市機能を利用し、地域特性や市民一人ひとりの価値観にあった生活環境の中で便利に生活している。

施策番号５－３　市内の移動の円滑化	
現状	● 桜井市地域公共交通活性化再生協議会での協議に基づき、市内各地域でのコミュニティバスとデマンドタクシーの運行を実施している。 ● 広域路線バスの運行についても、奈良県地域交通改善協議会での協議・調整により実施している。
課題	● 市内公共交通の利用者数の減少に伴い、市の財政負担が増大していることから、持続可能な公共交通網構築のための施策を行う必要がある。 ● 今後は、運転免許証を返納する高齢者の増加が見込まれることから、公共交通の利用を促すような取組が求められる。 ● 市民や市外からの来訪者にとって、公共交通の認知度が低い。
市民生活の目標像	利用状況や地勢を考慮した最適な公共交通網を整備することで、誰もが手軽に安心して公共交通を利用できる
取組方針	● 地域の実情に応じて、コミュニティバスやデマンドタクシー等の公共交通網を再編することにより、持続可能な公共交通の実現を図る。 ● 市民に対しては生活交通として、また、来訪者に対しては観光施設等へのアクセス手段として、公共交通の利便性を高めるとともに、公共交通の利用促進を図るための啓発活動にも取り組む。

(2) 第２期桜井市まち・ひと・しごと創生総合戦略

○４つの基本目標のひとつである「基本目標④　誰もが安心して快適に暮らせるコンパクトなまちづくり戦略的プロジェクト」の中で、基本目標の方向性として「４－４：公共交通ネットワークの充実」を定めています。また、具体的な施策として「４－４－１：誰もが安心して暮らせる移動手段の確保」の中で主な事業を記載しています。

※以下、抜粋

■基本目標④　誰もが安心して快適に暮らせるコンパクトなまちづくり戦略的プロジェクト

都市機能誘導区域・居住誘導区域内の都市基盤や都市機能、健康・福祉施設の整備を進めるとともに、サブ拠点、中山間地域の小さな拠点などとの交通ネットワークを形成することで誰もが快適に、安全・安心に暮らしています。また、一人ひとりの人権が尊重され、それぞれの立場や価値観を認め合って生活しています。

基本目標の方向性

４－４：公共交通ネットワークの充実

多極ネットワーク型のコンパクトな都市づくりのため、中山間地域等を含め、移動ニーズに応じた持続可能な公共交通網を構築する。また、本市を訪れる観光客等のニーズに対応することで、地域の活性化に寄与する。

重要業績評価指標（ＫＰＩ）

指標名	実績値（直近年度）	目標値（R7 年度）
コミュニティバス１日あたりの乗員数（人）	341（R1 年度）	350
広域路線バス１日あたりの乗員数（人）	327（R1 年度）	335
デマンド型乗合タクシー利用者数（人）	2,313（R1 年度）	2,400

具体的な施策（施策実施による効果と実現するための方針）

利用状況や地勢を考慮した最適な公共交通網を構築することで、誰もが手軽に安心して公共交通を利用することができる。

４－４－１：誰もが安心して暮らせる移動手段の確保

（実現するための方針）
・中山間地域等も含め、移動ニーズに応じた持続可能な交通サービスの確保

指標名	事業概要
コミュニティバス運行事業	地域の移動手段を確保するため、「第２次桜井市地域公共交通総合連携計画」に基づき、適切で効率的な運行を実施する。
予約型乗合タクシー運行事業	地域の移動手段を確保するため、利用啓発を進めると共に、地域のニーズに応じた運行形態を構築する。
路線バス運行維持事業	広域路線バスは生活路線・観光路線であり、スクールバスとしての機能も担う路線であるため、運行維持に向け運送事業者と共に利用啓発を進める。

(3) 桜井市都市計画マスタープラン

○桜井市の将来像として、総合計画同様、「はじまりの地から未来へ　歴史と自然がいきづく万葉のふるさと　桜井」を掲げています。

○都市づくりの目標のうちのひとつである「まちの元気を先導するコンパクトなまちづくり」において「拠点地区を誰もが利用しやすい交通サービスの維持・増進」と記されているほか、「道路・交通体系の方針」の中で公共交通の利用促進やその他公共施設の整備について記載しています。

※以下、抜粋

■まちの元気を先導するコンパクトなまちづくり

・中心拠点の複合的な都市機能の充実
・地域拠点、サブ拠点等のコミュニティ・交流機能の充実
・観光拠点の賑わい機能の充実
・拠点地区周辺の回遊・滞留性のある環境づくり
・拠点地区周辺や公共交通利便性の高い地域における居住環境の向上と人口密度の維持
・拠点地区を誰もが利用しやすい交通サービスの維持・増進

道路・交通体系の方針
【公共交通】
・CO２等の温室効果ガスの排出抑制を図り、地球環境にやさしい交通環境を形成していくため、公共交通の利用促進を図ります。 ・利用者の利便性や駅機能の向上のため、鉄道と道路の交差部の改善を関係機関に要請していきます。 ・バス路線は近鉄・JR 桜井駅を中心として放射状に市内の各所へルートが設定されていますが、今後は全ての人が移動しやすい持続可能な公共交通の実現を目指し、各地域の実情に応じて、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等の公共交通網の再改編や、既存バス路線の利用促進を関係機関や住民との協働のもと、進めていきます。
【その他交通施設】
・自転車・歩行者の通行量が多く安全性に問題がみられる主要道路については、交通規制や車両交通との分離を図るなど、円滑な通行環境の確保に努めます。 ・バリアフリー基本構想に基づき、本市の中心拠点である近鉄・JR 桜井駅周辺を中心に、誰もが安全・安心・快適に生活できるまちを目指して、地域を安全に移動できるように、移動環境のバリアフリー化を推進します。 ・観光拠点である大神神社参道周辺、地域拠点である近鉄大福駅周辺については、奈良県と連携しながら魅力あふれる歩行空間の整備を進めます。 ・警察及び自治会等と連携の上、防犯灯など夜間や人目の少ない場所での防犯のための環境整備の充実を図り、犯罪の未然防止に努めます。

(4) 桜井市立地適正化計画

○基本理念として「活力ある中心市街地と地域性あふれる拠点をつなぐ、集約・連結型都市　桜井」を掲げています。

○４つの基本方針のひとつにおいて「過度にクルマ移動に頼らない、都市交通体系の構築」があり、第８章において公共交通の基本的な考え方や具体的な取組について記載しています。

※以下、抜粋

■基本方針：過度にクルマ移動に頼らない、都市交通体系の構築

増加する交通弱者の移動需要が高まる中、過度に依存するクルマ利用から地域公共交通等への転換を促し、来訪者も含めた誰もが不自由なく移動できる都市交通ネットワークの構築を進めます。具体的には、充実した鉄道網を軸に、路線バス、コミュニティバス、自転車・歩行空間の移動環境の充実を図り、各鉄道駅へのアクセス性・周遊性を高めます。また、近年、健康志向が高まる中、市民の健康増進に向けた「歩く」環境等が整った歩きやすい歩道等のネットワークを構築し、クルマに頼らずに暮らせるまちづくりを進めます。

第８章　公共交通

8.1 公共交通の基本的な考え方

今後、高齢者の増加に伴い、クルマで移動する上での制約者の増加することが予想されます。過度にクルマに頼ることなく誰もが自由に日常生活を送れるよう、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の道路網を活かした快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築を目指します。

8.2 コンパクトなまちへの転換を支える都市交通体系の施策・事業

■アクセス性・回遊性の向上に向けた地域公共交通網の再編

・本市の玄関口である近鉄・JR　桜井駅を中心に、周辺の公共施設、商業施設、観光施設を巡回するコミュニティバス循環路線（西北循環・南循環）を運行し、公共交通空白地域の解消を図るとともに、近鉄・JR 桜井駅へのアクセス性の向上を図ります。

・市民ニーズの高い商業施設、福祉施設を経由するコースに変更するとともに、増便や運行時間を延伸するなど運行ダイヤの充実を図り、市民生活に直結した地域公共交通網の再編を図ります。

■交通結節点の機能強化

・運行ダイヤの見直しや、運行ルートや発車時刻がひと目でわかる総合案内表示等を充実させ、鉄道駅におけるバスと鉄道、バス相互の乗継の円滑化を図ります。

・コンパクトシティの実現に向け、沿道の土地利用の促進を図るとともに、人・公共交通を優先とした近鉄・JR 桜井駅、ＪＲ三輪駅における駅前広場の改築等、交通結節点の機能強化を進めます。

■誰もが健康に歩いて暮らせる歩行空間の整備

・今後、高齢者等が増加することが見込まれる中、全ての人が安全・安心して移動・回遊できるよう、都市計画道路、駅前広場等の主要施設へのアクセス道路として機能する道路では、連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進し、過度にクルマに頼らず、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。特に、近鉄・JR　桜井駅周辺地区を対象に『桜井市バリアフリー基本構想』を策定し、事業化に向けた『特定事業計画』の策定を進めます。

・『竹内街道・横大路（大道）活性化プロジェクト』に位置づけられた“本町通り”をはじめとする歴史的なまちなみが残る地域では、まちなみと一体となった道路景観の構築に向け、道路舗装や道路の修景に配慮した整備を進め、魅力あふれる歩道空間づくりを進めます。

・通過交通の多い道路では、若年・子育て世帯が安心して子育て等ができる住環境整備を目指し、通過交通等を排除する空間的な工夫を検討します。

■安全で快適な自転車通行空間の整備

・市民の健康増進や環境に配慮したまちづくりに向け、サイクリングターミナルを設置や、“サイクルリングルート（ならクル）”の充実を図ります。

■公共交通利用促進策の充実

・高齢者に対する運転免許返納制度、近鉄・JR　桜井駅を起点にコミュニティバス同士を乗り継いだ場合に適用される、“乗継割引制度”や、総合福祉センター利用者に対する“コミュニティバス割引制度”の周知・推進を図り、今後、増加することが見込まれるクルマ移動制約者等を含めた公共交通利用促進策の充実を図ります。

(5) 第２期桜井市観光基本計画

○桜井市の将来像として、「自然につつまれ、神を感じて、御仏に会える 癒しの里”桜井”」を掲げています。

○基本方針のひとつである「味わう観光（自然の恵みをいただく）」の施策事業「２．滞在型周遊観光の推進」において、公共交通の情報発信や観光タクシーの利用促進について記載しています。

※以下、抜粋

■基本方針３　味わう観光（自然の恵みをいただく）

心身の健康に着目して各地域の特性を打ち出した商品の開発や観光商品化（食・土産物）の展開を推進する。 **また、これらの商品をたくさん楽しんでいただけるよう、滞在型の周遊観光の促進や観光拠点周辺が一体となったまちづくりに取り組む。**

(2) 滞在型周遊観光の推進
山の辺の道などの古道を「癒やしのまほろば巡礼道」とし、道でつながる地域と連携した滞在型周遊観光を推進するとともに、滞在のための既存施設の充実・整備と新規宿泊施設の誘致、ワーケーションの推進、公共交通の二次交通としての活用を推進します
②周遊観光の推進
市内周遊の交通の手段として公共交通を活用していただけるよう、情報を整理して発信するほか、公共交通だけではカバーできない周遊観光に対しては、「観光タクシー」の利用を促進する。また、市内のＪＲの駅を基点とした周遊ルートを整備することで、観光客に快適な周遊観光の案内を行う。 また、ツーリングや二次交通手段としての自転車利用のニーズへの対応については、奈良県を含む官民連携でサイクリング関連事業に取り組む。 そのほか、子ども広場「ひみっこぱーく」は市外から多数の来訪があるため、周辺地域の観光情報を提供することで周遊観光を促す。

(6) 桜井市地域福祉計画

○基本理念として、「まちなかを　ほのぼのとした　ロマンの桜井　ばしょづくり」を掲げています。

○基本目標のひとつである「安心・安全に 過ごすことができる 地域づくり」の「快適な生活環境の創造」において、公共交通について記載しています。

※以下、抜粋

■安心・安全に 過ごすことができる 地域づくり

地域社会の中で安全に、安心して快適に暮らせるような環境を整えるため、犯罪防止を促進するとともに、災害の備えなどの取り組みを促進します。市民主体の見守り・支え合い活動を進めるとともに、関係機関と連携し緊急時に対応できる体制づくりを進めます。

快適な生活環境の創造	
公共施設のバリアフリー化を進めるとともに、桜井市バリアフリー基本構想策定協議会により「桜井市バリアフリー構想」を策定し、基本構想に基づいた取り組みを進めます。 公共交通に関しては、「桜井市地域公共交通総合連携計画」 に基づいた取り組みを進めます。	
各主体の役割	
地域住民の取り組み	・点字ブロックの上などに、自転車や自動車を駐輪駐車しないよう心がけます。 ・一人一人が、積極的に公共交通機関を利用します。 ・日頃から乗り合わせての買い物、高齢者に対する助け合いなど 、支援体制を整備します。
社会福祉協議会の取り組み	・屋外での移動が困難である障害者の、地域での自立生活及び社会参加を目的に、外出支援を行います。
行政の取り組み	・桜井市バリアフリー基本構想を策定し、基本構想に基づいた取り組みを進めます。 ・雇用の創造など若者が住みやすいまちづくりを進めます。 ・日常生活の買い物などが便利になるようニーズに応じた多様な手段による移動の確保を図ります。 ・桜井市地域公共交通総合連携計画を着実に実施します。 ・公共交通に関して、 市民・企業の参画と協働のもと、利便性の高いサービスを図ります。 ・市民の生活に密着し、ネットワーク型のコンパクトな都市づくりに向けた、地域間の連携を行うものとして、地域の活性化に寄与する公共交通ネットワークの確立を目指します。 ・市内各エリアの都市機能の集積や低未利用地の活用など、拠点の再整備を奈良県と連携して取り組みます。 ・子どもが安心して生活できるように、「桜井市通学路交通安全プログラム 8 」 に基づき、通学路等の安全整備などに取り組みます。

5.3. 公共交通現況

（1）地域公共交通ネットワークの状況

○広域交通として市の北西部を JR 桜井線、中央部を近鉄大阪線、近隣市町を結ぶバス路線として奈良交通バス３路線､関西国際空港行のリムジンバス､東京行の夜行高速バスが運行しています。

○地域交通としてコミュニティバス 4 路線、デマンド型乗合タクシー、タクシー、福祉タクシー、スクールバス等が運行しています。

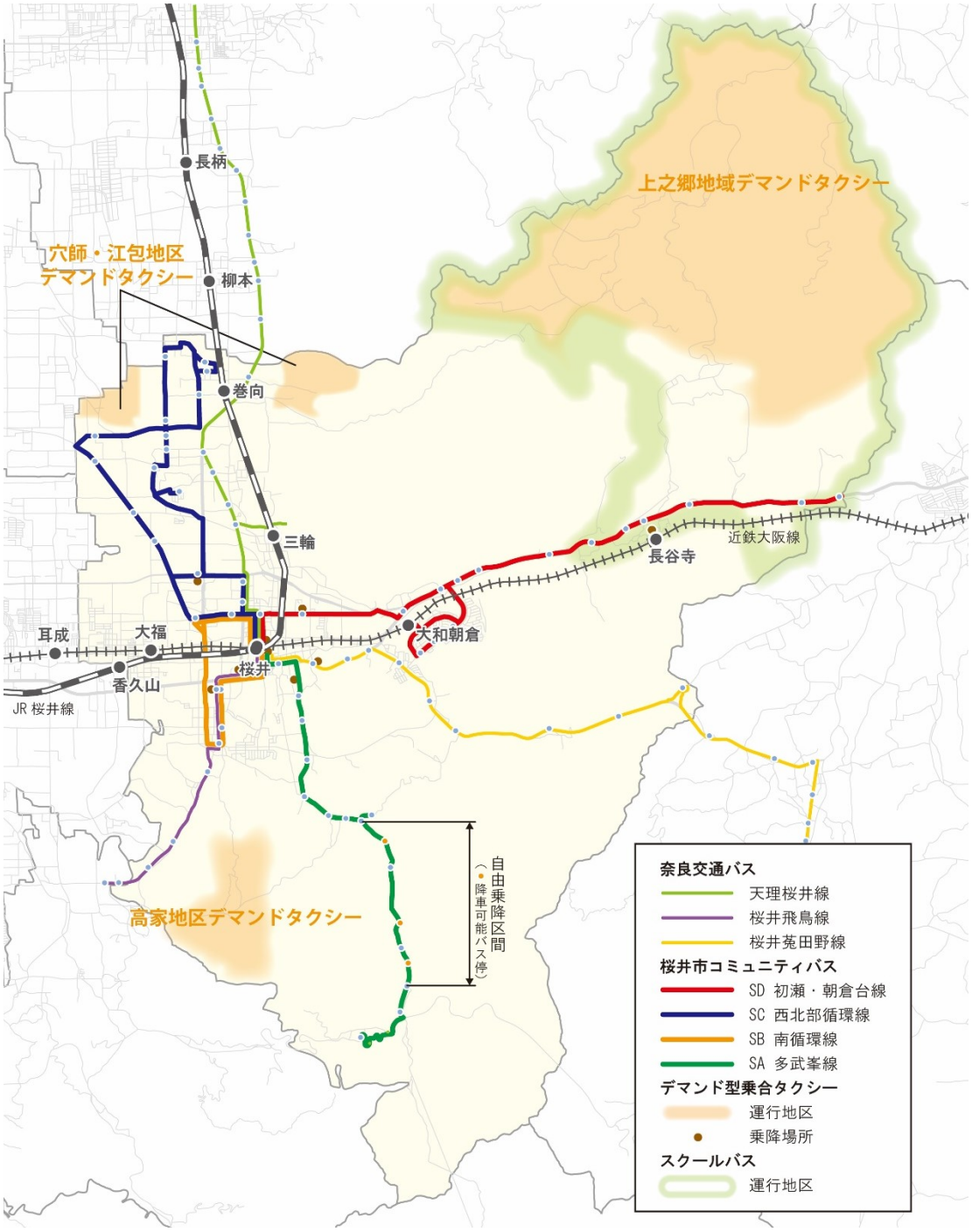


図 5.3.1　地域公共交通ネットワークの状況

(2) 鉄道駅のバリアフリー状況

○近鉄・JR 桜井駅及び近鉄大和朝倉駅以外はエスカレーターやエレベーターが設置されておらず、跨線橋や地下道が設置されている鉄道駅については、バリアフリー化されていません。

○近鉄・JR 桜井駅と近鉄大和朝倉駅以外は無人駅であり、事前連絡による対応をしているものの、駅舎に勾配や段差が残っています。

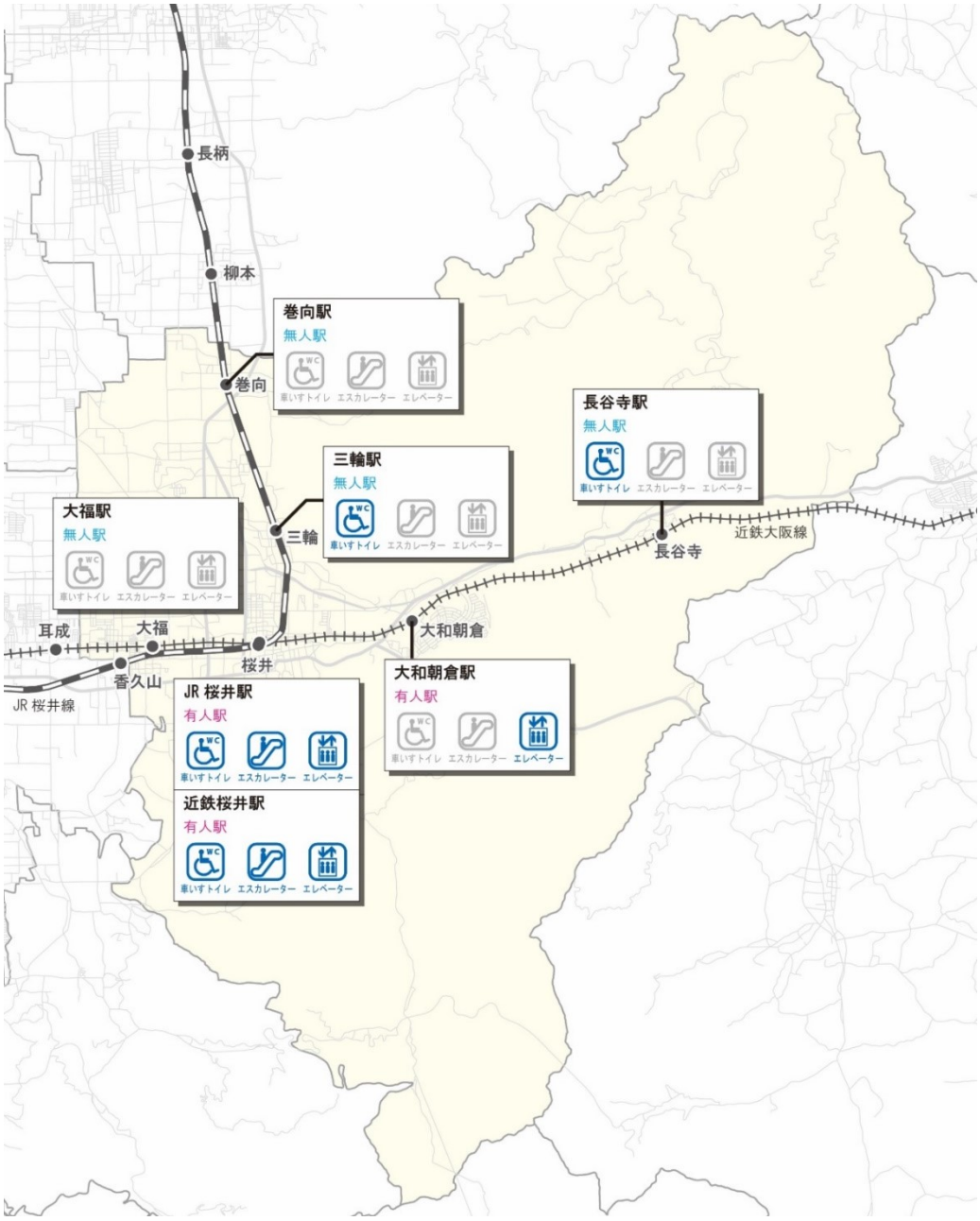
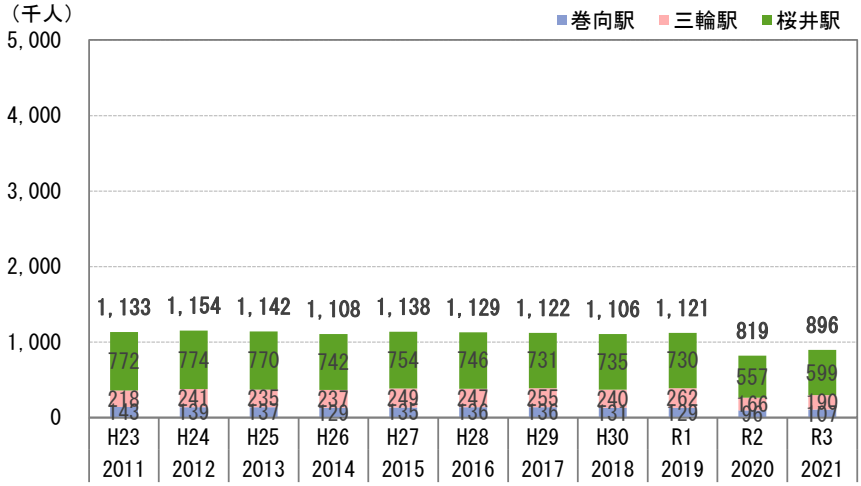


図 5.3.2　鉄道駅のバリアフリー状況

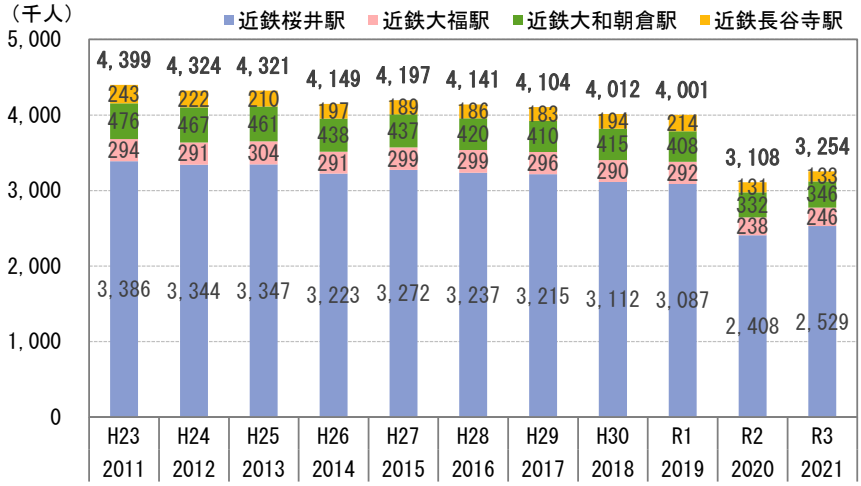
(3) 鉄道の利用状況

○鉄道は、近鉄大阪線の利用者が多く、JR 桜井線の約４倍となっています。また、駅別では近鉄桜井駅の利用者が最も多く、令和３（2021）年では 2,529 千人が利用しています。



資料：桜井市資料

図 5.3.3　駅別利用者数（JR 桜井線）の推移

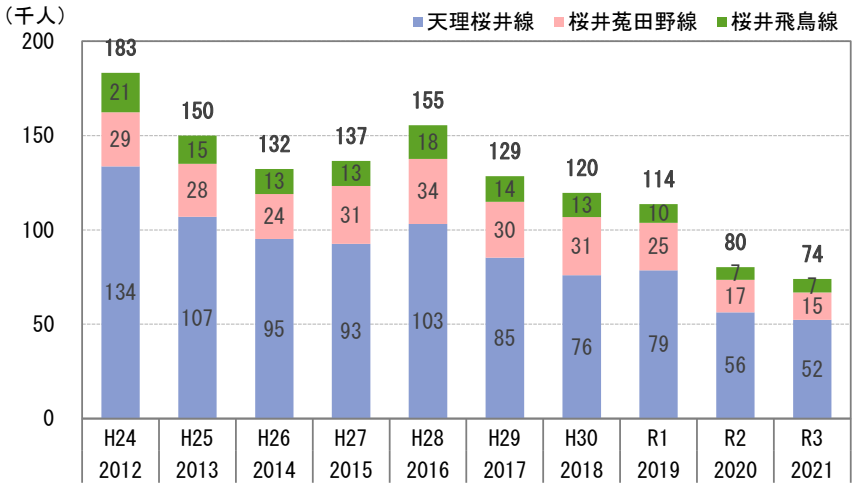


資料：桜井市資料

図 5.3.4　駅別利用者数（近鉄大阪線）の推移

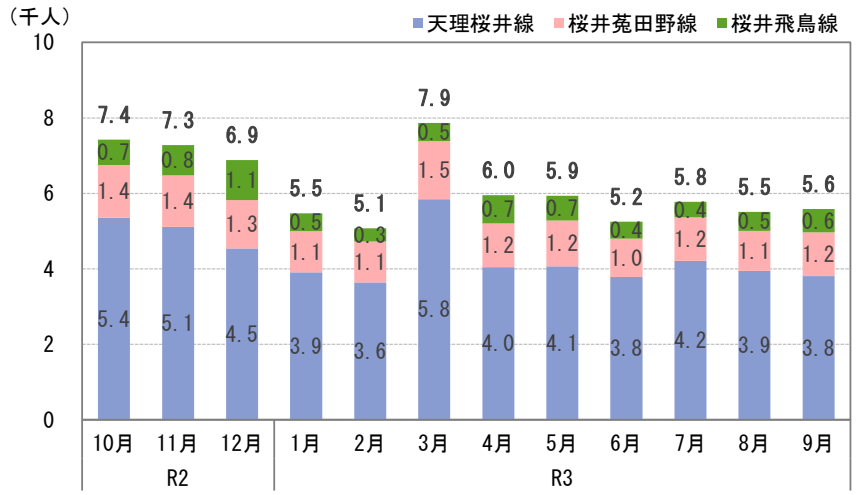
（4）奈良交通バスの利用状況

○奈良交通バスの利用者数は減少傾向にあり、令和３（2021）年では平成 24（2012）年から約６割減の 74 千人となっています。路線別に見ても、すべての路線で利用者数は減少傾向にあります。このため、利用状況に応じて、路線再編や運行本数の見直し等が行われています。



資料：奈良交通資料

図 5.3.5　奈良交通バスの利用者数の推移

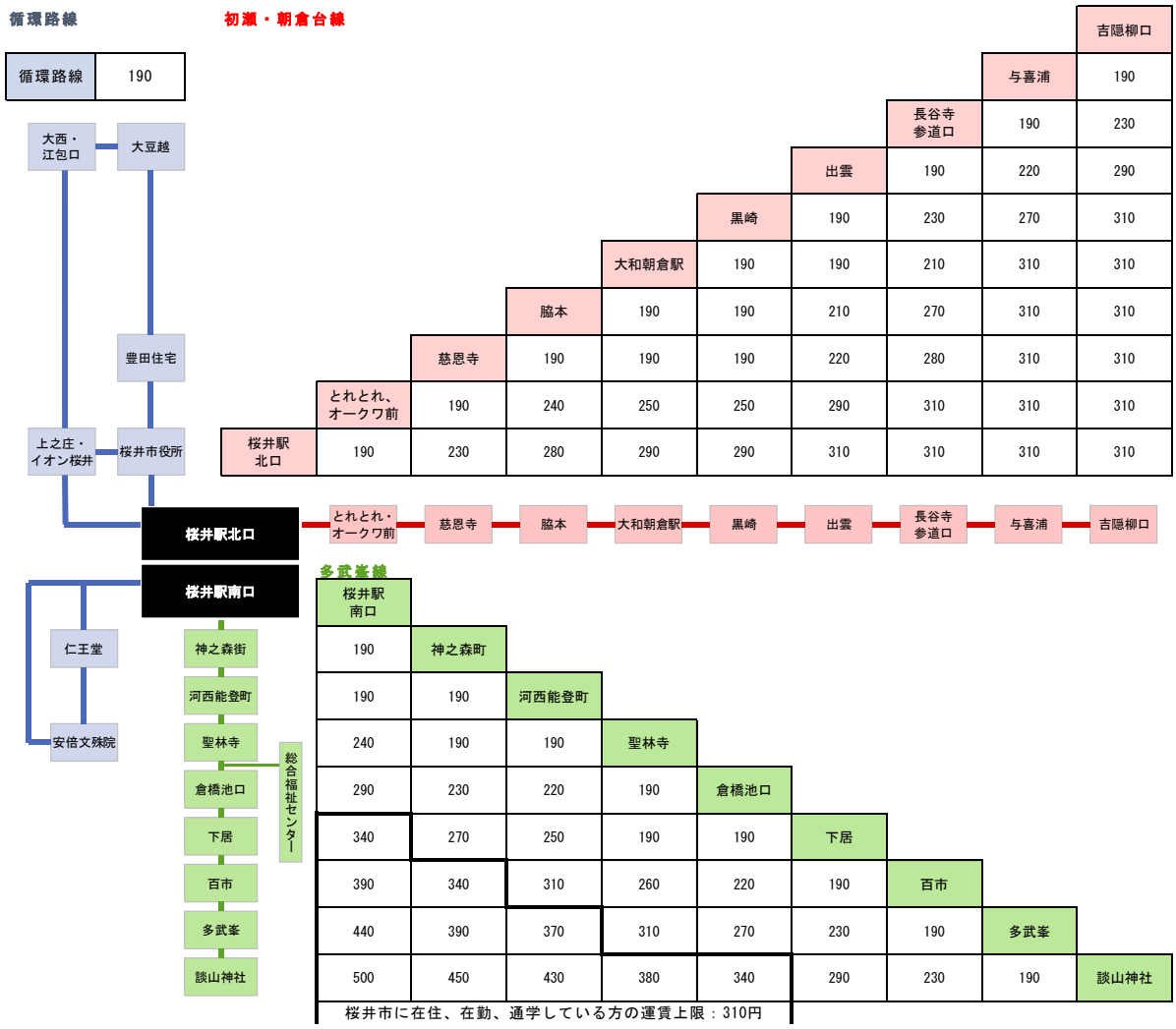


資料：奈良交通資料

図 5.3.6　奈良交通バスの月別利用者数

(5) コミュニティバスの運賃設定

○コミュニティバスの運賃は、循環路線（南循環線、西北部循環線）は均一制運賃、その他の路線（多武峯線、初瀬・朝倉台線）は対キロ区間制運賃で設定されています。また、乗継割引、運賃上限が 310 円になる割引等の制度があります。



運賃割引

■桜井駅で乗り継いだ場合：2台目のバスの運賃が**190円割引**

■総合福祉センターを利用する場合：**片道100円**（現金のみ）
運賃支払い時に「桜井市総合福祉センター利用者証」を運転手に提示。
「桜井市総合福祉センター利用者証」は桜井市高齢福祉課で発行。

■多武峯線で実施している割引制度（桜井市に在住、在勤、通学している方）：**運賃上限が310円**
割引を希望する場合は桜井市コミュニティバス多武峯乗車証を桜井市行政経営課で発行。

図 5.3.7　コミュニティバスの運賃設定

(6) コミュニティバスの利用状況

○コミュニティバスの利用者は、100～125 千人で推移しており、令和３（2021）年で 98 千人となっています。路線別に見ると、令和元（2019）年までは多武峯線の利用が最も多いものの、令和２（2020）年以降は初瀬・朝倉台線の利用者数を下回ります。

○令和３年度の月別の利用状況を見ると、11 月の利用者数が最も多く約 12 千人となっています。

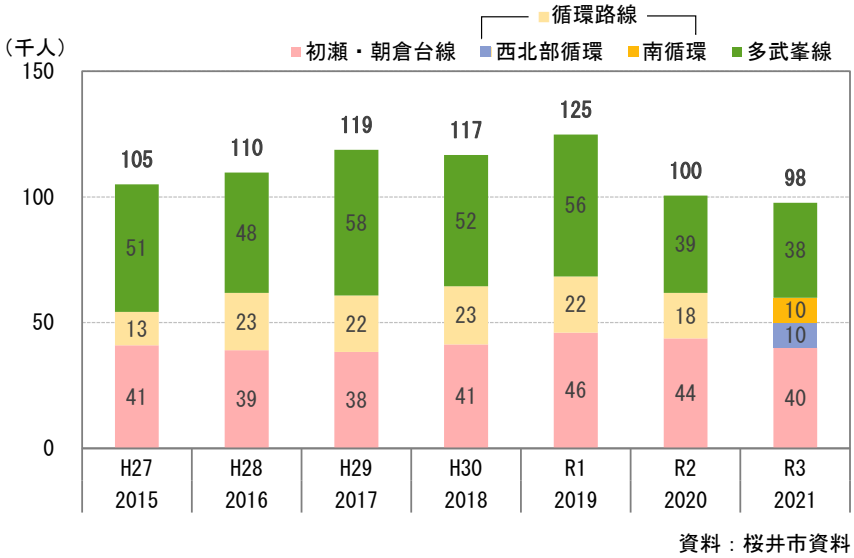


図 5.3.8　コミュニティバスの利用者数の推移

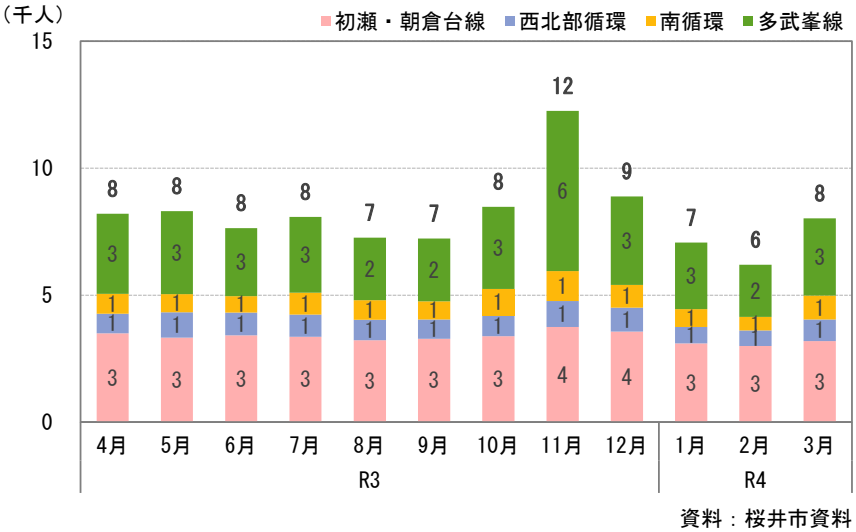
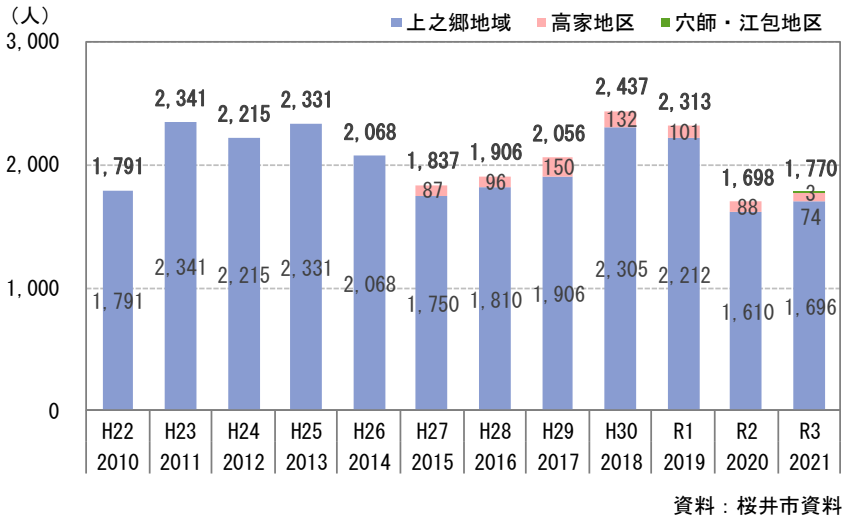


図 5.3.9　コミュニティバスの月別利用者数

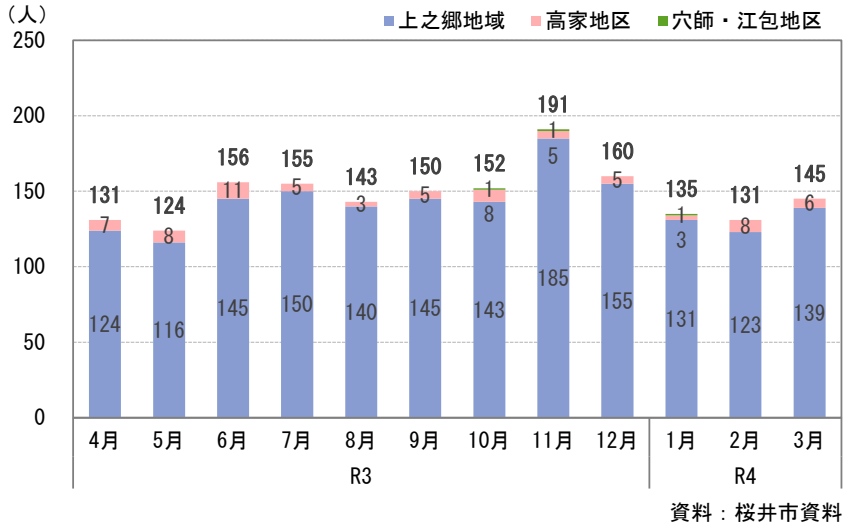
(7) デマンド型乗合タクシーの利用状況

○デマンド型乗合タクシーの利用者は、1,700～2,400 人台で推移しています。



資料：桜井市資料

図 5.3.10　デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移



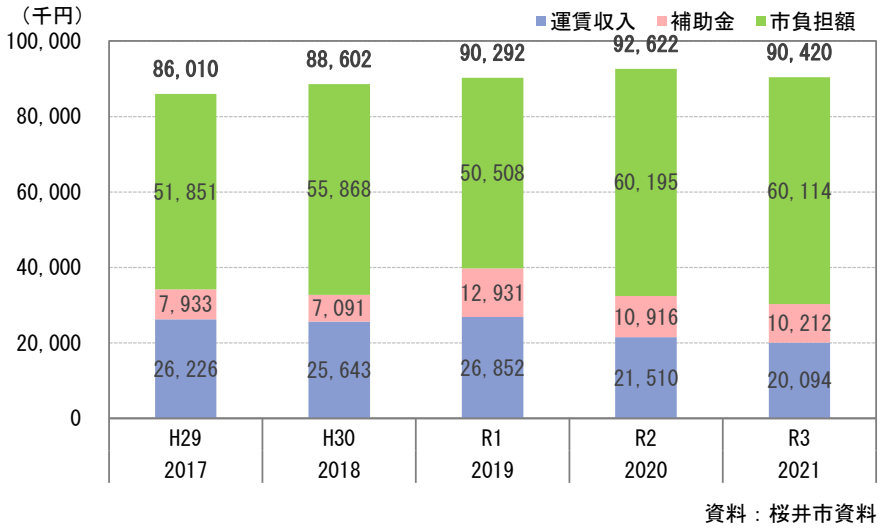
資料：桜井市資料

図 5.3.11　デマンド型乗合タクシーの月別利用者数

(8) コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーの運行経費

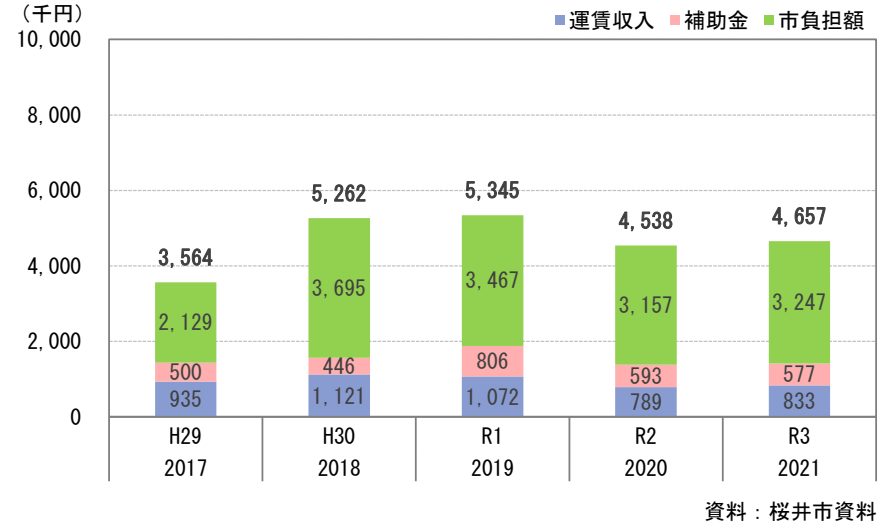
○コミュニティバスの１年あたりの運行経費は約 9,000 万円（令和３年度）であり、運賃収入のほか、国からの補助金と桜井市による負担金で構成されており、桜井市の負担額が６割を占めています。

○デマンド型乗合タクシーの１年あたりの運行経費は約 500 万円（令和３年度）であり、運賃収入のほか、国からの補助金と桜井市による負担金で構成されており、桜井市の負担額が７割を占めています。



資料：桜井市資料

図 5.3.12　コミュニティバスの運行経費の内訳の推移



資料：桜井市資料

図 5.3.13　デマンド型乗合タクシーの運行経費の内訳の推移

5.4. 市民アンケート調査結果

(1) 目的別利用交通手段

○通勤通学・買い物・通院の交通手段として、自家用車（自分で運転）が最も多く利用され、自家用車に依存したライフスタイルが定着しています。通勤通学においては、自家用車（自分で運転）の次に、近鉄大阪線の利用が多い状況にあります。

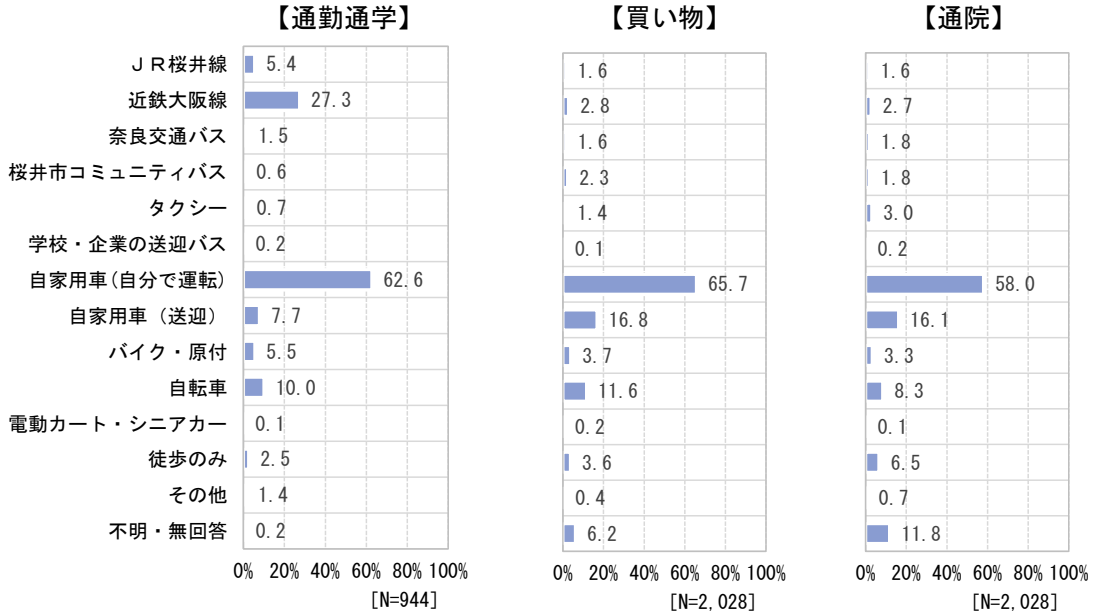


図 5.4.1　目的別利用交通手段

(2) 今後必要な公共交通サービス

○今後必要な公共交通サービスは「高齢者などのタクシー利用に対して支援する制度」が最も多く、以下「市街地での通院や買物などに便利なバスの充実」、「高齢者などのバス利用に対して支援する制度」と続いています。

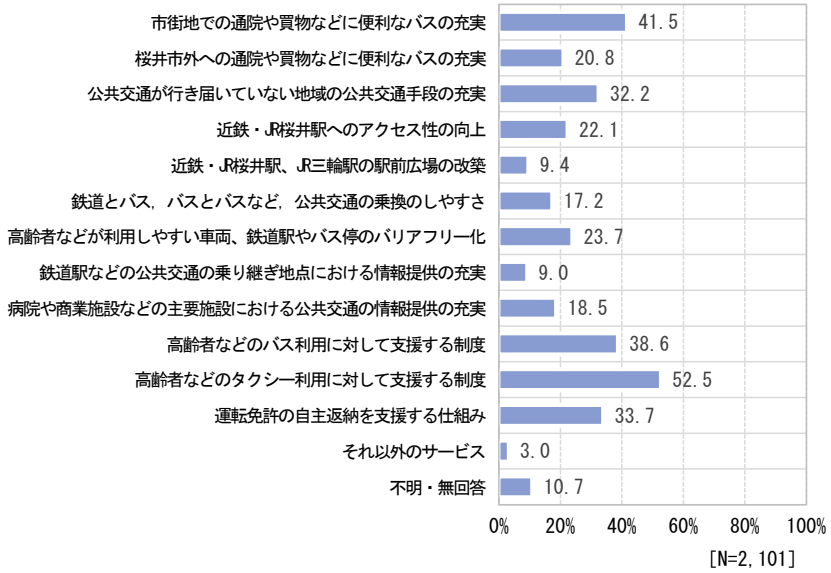


図 5.4.2　今後必要な公共交通サービス

5.5. 利用者アンケート調査結果

（1）公共交通利用者の年齢

○奈良交通バスやコミュニティバスの利用者は、60 歳以上が半数以上を占め、高齢者の移動手段として利用されています。

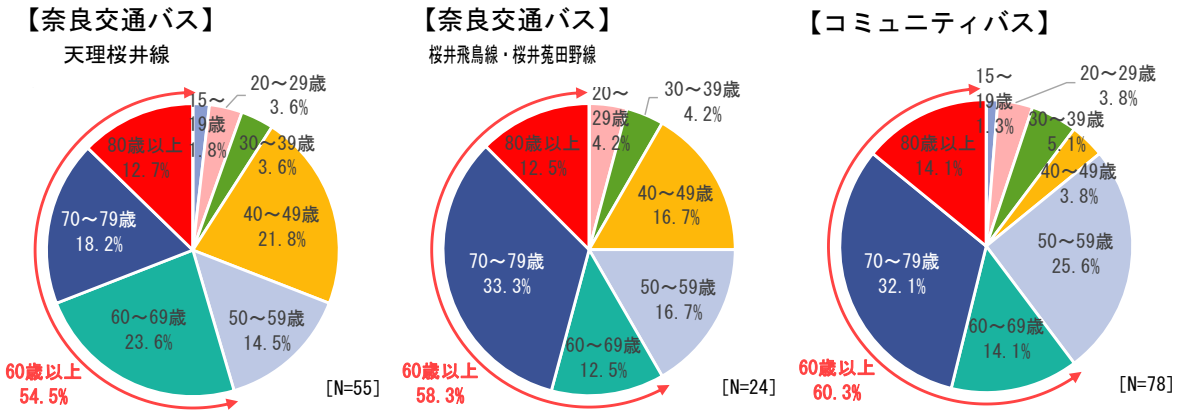


図 5.5.1　利用者の年齢

（2）公共交通の利用目的

○奈良交通バスやコミュニティバスの利用者の利用目的をみると、路線毎に傾向は異なるものの、通院や買い物といった生活移動に利用されています。

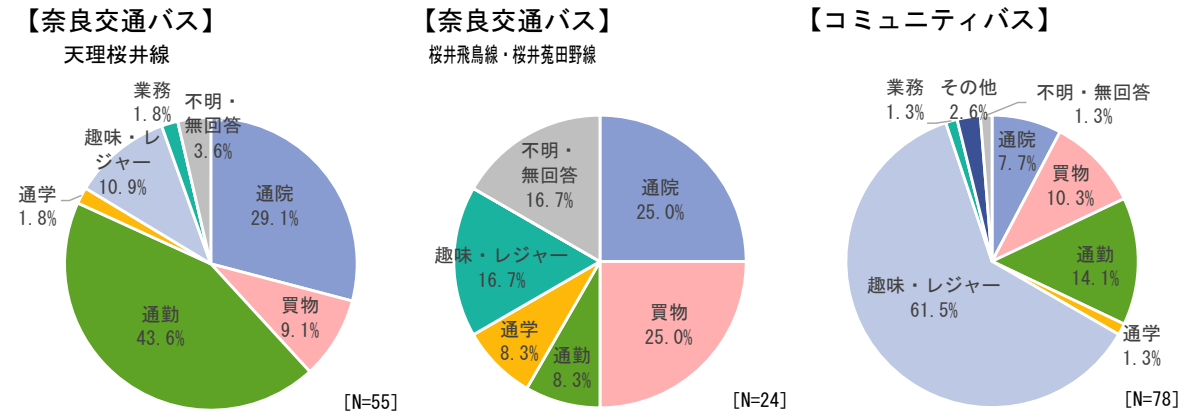


図 5.5.2　利用目的

5.6. 登録者アンケート調査結果

(1) デマンド型乗合タクシー登録者の年齢

○デマンド型乗合タクシーの登録者は、60 歳以上が 7 割以上を占め、高齢者の移動手段として利用されています。

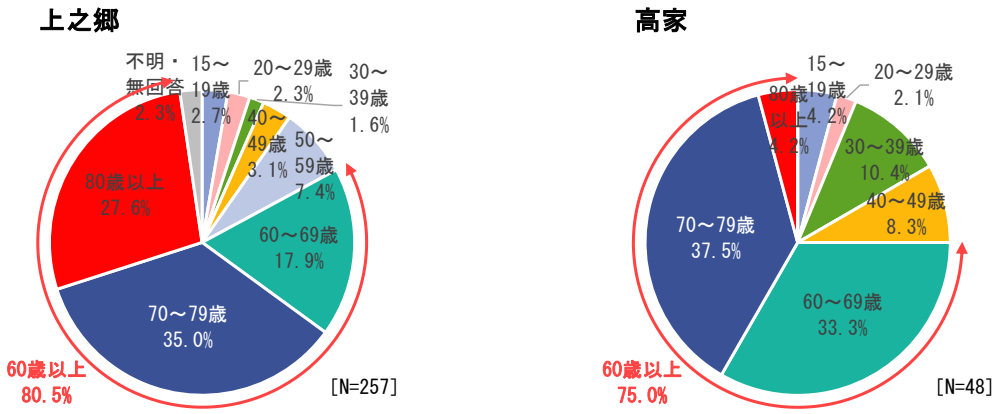


図 5.6.1　登録者の年齢

(2) デマンド型乗合タクシーの利用目的

○デマンド型乗合タクシーの利用目的をみると、通院や買い物といった生活移動に多く利用されています。

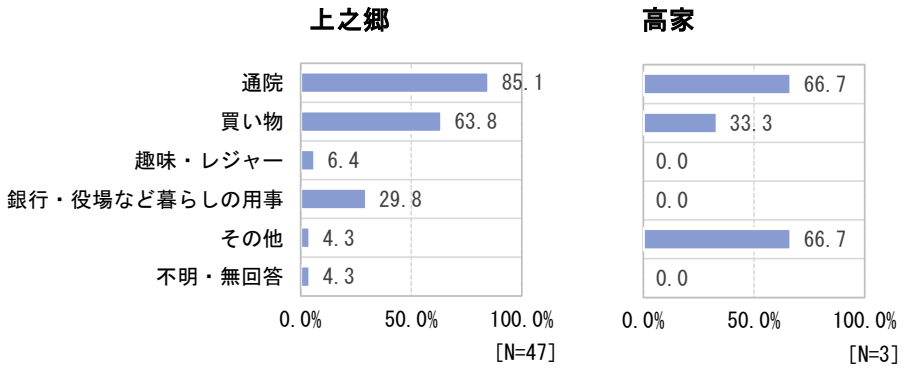


図 5.6.2　利用目的

5.7. 交通事業者ヒアリング調査結果

○鉄道事業者及びバス事業者、タクシー事業者を対象としたヒアリング調査（令和４（2022）年８・９月）の主な結果は、以下のとおりです。

（1）現況

●公共交通利用者の減少

・定期利用のうち通学利用は戻りつつあるものの、通勤利用がテレワーク等により減少している。
・桜井市は年末年始の参拝や春季、秋季の観光が多いが、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光利用が減少している。
・新型コロナウイルス感染症の影響により、通勤及び観光目的の利用者が公共交通から自家用車に転換している。

●近年の観光動向：ハイキング等の開催、団体旅行から個人旅行へ

・新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点からハイキングやロゲイニングを開催している。
・修学旅行の行き先を海外から国内へ変える学校があり、修学旅行生は増加している感覚がある。
・新型コロナウイルス感染症に関係なく、旅行形態が団体旅行から個人旅行へ移行している。
・桜井市は５社寺が有名であり、１日あたり１～２社寺を巡るのが一般的である。
・桜井市は古墳も多く存在し、古墳を巡るハイキングを開催すると全国から参加者が集まる。

●公共交通利用者の減少に応じたサービスレベルの実施

・鉄道駅の省人化や、利用状況に応じたダイヤの見直し等を行っている。
・近鉄では、運賃値上げを申請済で認可もされており、計画策定時には既に実施される。このため、定期も値上げすることになるが、通学定期については値上げ幅を抑えている。
・奈良交通では、定期券を指定区間内から運賃区間内とする検討や Web での定期券購入について検討を進めている。

（2）課題

●住民が利用しやすい公共交通サービスの提供

・観光も大切だが、先ずは地域住民に利用してもらい、公共交通を維持していく必要がある。
・誰もが住みやすいまちにするためにも、公共交通を維持する必要がある。

●コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーのルート・ダイヤ等の見直し

・循環線のルート見直しや乗継ぎしやすさ、定時性確保のためのダイヤ見直し等の要望がある。
・コミュニティバスの運賃は、均一制と対キロ区間制があるほか、複数の割引制度があり、わかりにくい。
・デマンド型乗合タクシーは、曜日毎に運行内容が異なるほか、運行時間が限定されているため、利用しにくい。

●キャッシュレス化の推進

・交通事業者はキャッシュレス化を進めている。

・高齢者は現金での支払いが多いが、キャッシュレスの中でも IC カードに対して比較的抵抗は低い。IC カードは、コンビニでチャージ可能である（一部の IC カード除く）。

・他地域では、高齢者を対象に IC カードを配布し、公共交通の利用促進を行っている。

●鉄道駅及びその周辺の活用・改良

・鉄道駅を中心としたまちづくりを進める必要があり、関係者の連携が重要である。

・利用者の安全性等を確保するために、駅前ロータリーの改善が必要である。

・JR と近鉄の桜井駅があること、桜井駅バス停が北口と南口に分かれていることから、利用者にわかりやすいように情報提供する必要がある。

・巻向駅周辺の道路が狭く、最寄りバス停や自家用車の送迎等を考えると、改良が必要である。

●関係者相互の連携

・三輪駅は、土日と大神神社の祭事開催日にボランティアが駅長をしている。

・公共交通の取組は、関係者が連携して、情報発信等していく必要がある。

●年間を通じた観光客の来訪

・観光シーズンのみに来てもらうのではなく、年間を通じた来訪を進めていく必要がある。

・観光シーズンの交通渋滞の対応として、駅前の公営駐車場を利用したパークアンドライドを実施してはどうか。

●新型コロナウイルス感染防止対策の徹底・周知

・新型コロナウイルス感染症の感染防止対策として、アルコール消毒等を充分に実施している。

・事業者がコロナ対策を徹底していることを PR していくことが重要である。

●乗務員の確保

・乗務員の募集を行っているが、なかなか応募がない。乗務員の高齢化も進んでいる。

・このままの状況の場合、数年後には、供給側としてサービスを維持することが難しくなる。

5.8. 神社仏閣・商業施設アンケート調査結果

○神社仏閣・商業施設アンケート調査（令和４（2022）年８・９月）の主な結果は、以下のとおりです。

（1）現況

●神社仏閣：来訪者の減少・観光シーズンの来訪者の集中

・新型コロナウイルス感染症の影響により、2020 年の来訪者数は 2019 年の 50～60%となり、それ以降、回復の見込みが立っていない。

・初詣、桜及び紅葉の時期に来訪者が多い。

●神社仏閣：自家用車・レンタカーでの来訪

・すべての神社仏閣において駐車場が完備されており、自家用車での来訪が 50～80%を占める。

・観光シーズンに駐車場が満車となり、参道や車道に交通渋滞が発生している。

・新型コロナウイルス感染症の影響により、自家用車やレンタカーでの来訪が増加している。

●商業施設：ひとりでの買い物、まとめ買いをする客層の増加

・来客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けず、コロナ禍前後でほとんど変わらない。

・新型コロナウイルス感染症の影響により、夕方～夜間の買い物客が減少したほか、ひとりでの買い物やまとめ買いをする客層が増加している。

・駐車場が完備されており、自家用車あるいは自転車・徒歩での来場が 80%以上を占める。鉄道・バスでの来場は約 10%を占める。

（2）課題

●神社仏閣：公共交通の利便性向上

・鉄道・バスの運行本数の増加や神社仏閣を結ぶ公共交通サービスの提供が求められている。

・鉄道駅の充実（待合環境の充実、駅ナカの整備、情報提供の充実、市民への提案募集・参画）やバス停の待合環境の整備を進める必要がある。

・公共交通利用者に対して優待サービスを提供してはどうか。

●神社仏閣：まちの賑わいの創出

・桜井駅周辺のにぎわいの創出が必要である。

・市民をはじめとした関係者が積極的に市の取組に関わる必要がある。

・ストーリー性のある観光ルートの設定や周遊ルートの設定を行い、PR する。

●商業施設：高齢者の移動手段の整備

・高齢者の自家用車の危ない運転を見かける。

・高齢者が運転する自家用車による駐車場内での交通事故が発生している。

6. 桜井市の地域公共交通に関するニーズと課題

(1) 生活移動ができる地域公共交通ネットワークの整備

市内外の目的地に移動できるように、自家用車を運転できない市民の移動環境を確保するためにも、生活移動ができる地域公共交通ネットワークを整備する必要があります。

現状

＜公共交通状況から＞

○桜井市では、広域交通として、JR 桜井線や近鉄大阪線、奈良交通バス、リムジンバス、高速バスが運行しているほか、地域交通として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、タクシー、福祉タクシー、スクールバス等が運行しており、それぞれの役割を担っている状態にあります。

＜社会経済動向、市民アンケート調査結果から＞

○通勤や通学、買い物、通院の行き先としては、市内が主であるものの、通勤と通学においては市外も多い状況にあり、公共交通が利用されています。

ニーズ

＜上位計画・関連計画から＞

○自家用車を運転できなくても、安心して生活移動ができる環境が求められています。

＜市民アンケート調査結果から＞

○今後必要な公共交通サービスとして、市街地での通院や買い物などに便利なバスの充実が求められています。

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○住民や交通事業者から、公共交通が利用しやすいように、コミュニティバスのルート見直しが求められています。

(2) 高齢者が利用しやすい移動手段の確保

高齢者の日常生活の移動を支援するために、また高齢者が安心して免許返納できるように、高齢者が利用しやすい移動手段を確保していく必要があります。

現状

＜社会経済動向から＞

○桜井市では高齢化が進展しており、今後も続くことが予想されています。

＜利用者アンケート調査結果から＞

○現在においても、高齢者の移動手段として、奈良交通バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが利用されています。

ニーズ

＜市民アンケート調査結果から＞

○今後必要な交通サービスとして、高齢者などのタクシー・バス利用に対して支援する制度が求められています。

(3) 市民の公共交通を利用する意識醸成

市民に、自家用車だけでなく、公共交通で移動できることを意識定着してもらうために、また市民が利用することにより、公共交通サービスが維持できることを認識してもらうためにも、市民の公共交通を利用する意識を醸成していく必要があります。

現状

＜市民アンケート調査結果から＞

○桜井市は、自家用車に依存したライフスタイルが定着しており、公共交通を利用しない住民が一定数存在しています。

＜公共交通状況から＞

○近年、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者が減少している状況にあり、現状の公共交通サービスを維持することがより一層難しくなってきています。

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○交通事業者は、利用者に安心して公共交通を利用してもらうために、新型コロナウイルス感染防止対策を徹底・周知しています。

ニーズ

＜上位計画・関連計画から＞

○公共交通は市民が支えるという認識を持ち、積極的に公共交通を利用することが求められています。

(4) 観光客も利用できる公共交通サービスの提供

神社仏閣等と連携し、公共交通に関する情報ツールを充実させ、観光客が定期的に来訪したいと思ってもらうために、観光客も利用できる公共交通サービスを提供する必要があります。

現状

＜社会経済動向から＞

○桜井市は、豊富な歴史文化資源が点在しており、多くの観光客が来訪しています。

＜社会経済動向、神社仏閣アンケート調査結果から＞

○観光客は初詣や桜・紅葉シーズンに集中しており、また従前より自家用車での来訪が多いですが、新型コロナウイルス感染症の影響により、自家用車での来訪が加速している状況にあります。

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○交通事業者は、利用者に安心して公共交通を利用してもらうために、新型コロナウイルス感染防止対策を徹底・周知しています。

ニーズ

＜利用者アンケート調査結果、神社仏閣アンケート調査結果から＞

○神社仏閣にアクセスできる公共交通においては、市民のほか、観光客にも利用されています。また、神社仏閣を周遊できる公共交通サービスの提供の声があがっています。

(5) 利用しやすい鉄道駅及びその周辺の整備

鉄道駅に地域の拠点としての役割を付与するほか、鉄道駅周辺の賑わいの創出のために、利用しやすい鉄道駅及びその周辺の整備が必要です。

現状

＜公共交通備状況から＞

○桜井市の主要駅である近鉄・JR 桜井駅では、すべての公共交通がアクセスしており、交通結節点としての機能を有しています。

ニーズ

＜上位計画・関連計画から＞

○近鉄・JR 桜井駅や JR 三輪駅、近鉄長谷寺駅、近鉄大福駅については、地域の拠点としての役割を担うことが求められています。また、すべての駅において、誰もが利用しやすいように、バリアフリー対応や情報提供の充実等、鉄道駅において、さまざまな機能を充実することが求められています。

○鉄道駅を中心としたまちづくりが進められており、桜井市内を公共交通で周遊してもらうために、鉄道駅周辺において賑わいが求められています。

(6) 地域特性や利用状況に応じた公共交通サービスの提供

コミュニティバスのダイヤの見直しやデマンド型乗合タクシーの運行形態の見直し、わかりやすい運賃設定等を行い、地域特性や利用状況に応じた公共交通サービスを提供する必要があります。

現状

＜公共交通状況から＞

○桜井市は、地域の実情に合わせたかたちで、市街地を巡回するコミュニティバス（２路線）と談山神社・初瀬と近鉄・JR 桜井駅を結ぶコミュティバス（２路線）、上之郷地域、高家地区、穴師・江包地区と桜井駅を結ぶデマンド型乗合タクシー（３路線）を運行しています。

○コミュニティバスの運賃は、循環路線は均一制運賃、その他の路線は対キロ区間制運賃となっており、それに加えて割引制度があり、多様な運賃設定となっています。

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○交通事業者では、キャッシュレス化が進んでいます。

ニーズ

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○住民や交通事業者から、公共交通が利用しやすいように、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーのダイヤの見直し等が求められています。

(7) 関係者相互が連携した取組の実施

市民、事業者、行政等が力を合わせて公共交通を維持していくために、主要施設や商業施設、神社仏閣等での公共交通に関する情報提供・発信、公共交通利用者に対する商業施設や飲食店等でのサービス提供、関係者の協働による担い手確保等、関係者相互が連携した取組を実施する必要があります。

現状

＜公共交通状況、交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○公共交通の利用者数が減少している中、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに利用者の減少に拍車がかかり、交通事業者の自助努力だけでは、どうにもならない状況にあります。今後、何もせずにこのままの状態が続いた場合、公共交通は衰退し、桜井市における移動環境に問題が発生する可能性があります。

＜交通事業者ヒアリング調査結果から＞

○公共交通を維持するためには、地域住民等が公共交通を利用するほか、乗務員をはじめとした交通事業者の担い手を確保する必要があります。しかしながら、現状において、乗務員不足が顕著であり、また乗務員の高齢化が進行しています。

ニーズ

＜上位計画・関連計画から＞

○公共交通とまちづくりは一体であり、市民をはじめ事業者、行政等が積極的に取組に関わることが求められています。

7. 基本的な方針

7.1. 基本理念

第６次桜井市総合計画に掲げるまちの将来像「はじまりの地から未来へ　歴史と自然がいきづく万葉のふるさと　桜井」の実現に向け、本計画では地域公共交通のめざすべき将来像として、以下の基本理念を設定します。

誰もが 快適に 安全に 暮らせるために
移動できるまち　桜井

桜井市は、奈良盆地の東南部に位置し、近鉄・JR 桜井駅を中心に市街地が形成されるとともに、東と南は青垣山に例えられる山々に囲まれています。このような地形であることから、桜井市は、中心市街地や田園地域、中山間地域など、様々な特徴を持つ地域を有しています。

桜井市では、誰もが不自由なく移動でき、必要な都市機能を利用し、地域特性や市民一人ひとりの価値観にあった生活環境の中で便利に生活できるように、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を進めています。このまちづくりを進めることにより、少子高齢化や高度情報化、地方分権など地域を取り巻く社会環境の変化とそれにより発生する行政上の諸課題に対応した、持続可能なまちを構築しようとしています。

持続可能なまちを構築するために、桜井市の地域公共交通がめざす姿として、桜井市と市外を結ぶ広域交通と市内の移動を担う地域交通とが鉄道駅で連携した地域公共交通ネットワークを形成します。そして、通勤や通学、買い物、通院等の市民の暮らしや、来訪者の移動を支えることができる利便性の高い地域公共交通網を整備することで、「誰もが 快適に 安全に 暮らせるために 移動できるまち　桜井」の実現をめざします。

7.2. 基本方針

(1) 地域特性に見合った地域公共交通ネットワークの構築

どのような地域に暮らしていても、通勤、通学、買い物、通院等の日常生活において必要な移動ができるように、地域特性に対応した地域公共交通ネットワークを構築します。

具体的には、近鉄・JR 桜井駅を中心に形成されている地域公共交通ネットワーク、広域交通である鉄道（近鉄大阪線、JR 桜井線）と奈良交通バス、地域交通であるコミュニティバスとデマンド型乗合タクシー、タクシー、福祉タクシー、スクールバス等を維持・確保します。また、地域住民等が利用しやすいように、鉄道や奈良交通バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシー等のサービスについて改善・見直しを行います。合わせて、近鉄・JR 桜井駅をはじめとした交通結節点である鉄道駅において、待ち時間を快適に過ごせる環境整備や観光や交通に関する情報提供を行います。

(2) みんなに優しい公共交通サービスの提供

高齢者が免許返納しても買い物や通院ができるように、また、遠距離から通学する小中学生が安全に通学できるように、自家用車が運転できなくても安心して日常生活を営めるように公共交通サービスを提供します。さらに、観光客にとっても、桜井の観光を楽しめるように公共交通サービスを提供します。

具体的には、公共交通を安心して利用してもらうために、わかりやすい運賃設定、キャッシュレス化を行います。また、交通施設を利用する際の負担を軽減するために、鉄道駅のバリアフリー化、バス停の待合環境の整備等を図ります。

(3) まちづくりと連携した公共交通環境の形成

桜井市の中心部地域においては、交通結節点である近鉄・JR 桜井駅をはじめ、公共施設や病院、商業施設等の主要施設が集積しています。このため、地域住民が日常生活に必要な主要施設にアクセスできるように、そしてまちに人が集まり賑わいが生まれるように、まちづくりと連携した公共交通環境を形成します。

具体的には、施設等と連携した公共交通利用者を対象としたサービスの提供や公共交通等の情報提供、年間を通じた誘客施策を実施します。また、近鉄・JR 桜井駅周辺への集客施設の誘導を目指します。

(4) 地域の移動手段を守るための公共交通の利用促進

桜井市の公共交通を維持していくためには、地域住民の利用が欠かせないものとなっています。また、交通事業者の力だけで公共交通を運営していくことが厳しい状況が続いています。このため、地域の移動手段である公共交通を住民自らが守り育てる意識を醸成し、状況に応じて公共交通を利用する行動を促進するほか、地域住民・事業者・行政が一体となり、公共交通を守ります。

具体的には、地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントやバスの乗り方教室を実施します。また、関係者が連携して、公共交通に関する情報発信を行うほか、公共交通の運賃以外の収入を確保します。

7.3. 地域公共交通ネットワーク

本市の地域公共交通ネットワークは、基本方針のとおり、誰もが安心して移動できる環境を提供することを目指し、既存のネットワークの維持を基本に地域に合った移動サービスの提供を実現したものとします。

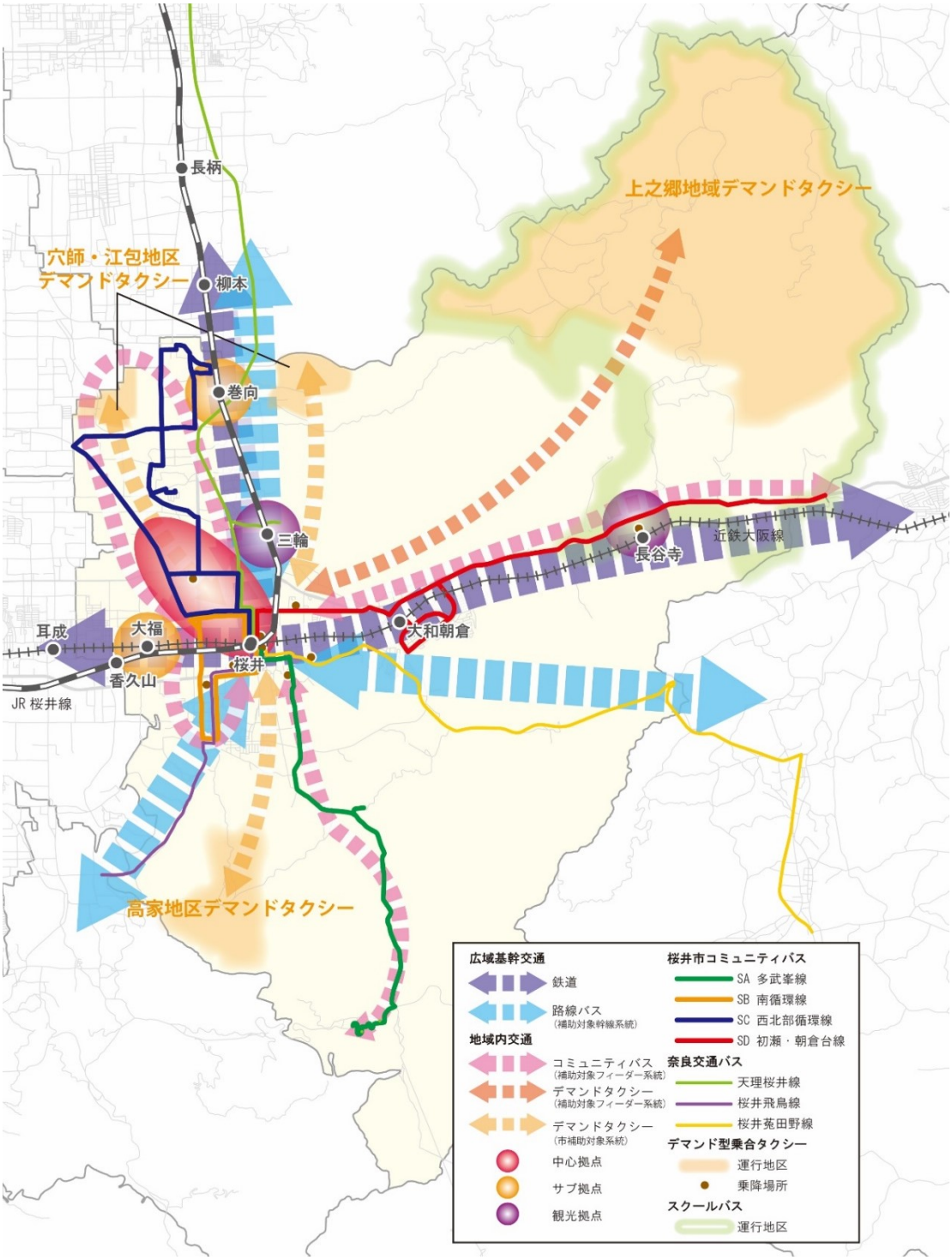


図 7.3.1　地域公共交通ネットワークの概念図

表 7.3.1　交通モードの位置付け

<table>
<tr><th>位置付け</th><th colspan="2">種別</th><th>役割</th><th>確保・維持策</th></tr>
<tr><td>広域幹線</td><td>鉄道</td><td>・JR 桜井線
・近鉄大阪線</td><td>都市拠点から市外への広域交通を担う</td><td>交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保</td></tr>
<tr><td>地域内幹線</td><td>奈良交通バス</td><td>・天理桜井線
・桜井飛鳥線
・桜井菟田野線</td><td>近鉄・JR 桜井駅を発着地として、市内並びに近接市村の各拠点を連絡する</td><td>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用及び市の支援による持続可能な運行</td></tr>
<tr><td rowspan="6">支線</td><td>コミュニティバス</td><td>・多武峯線
・南循環線
・西北部循環線
・初瀬・朝倉台線</td><td rowspan="6">市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する</td><td rowspan="2">地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用及び市の支援による持続可能な運行</td></tr>
<tr><td>デマンド型乗合タクシー</td><td>・上之郷地域</td></tr>
<tr><td>デマンド型乗合タクシー</td><td>・高家地区
・穴師・江包地区</td><td>市の支援による持続可能な運行</td></tr>
<tr><td colspan="2">タクシー</td><td rowspan="2">交通事業者と協議の上、運行を確保</td></tr>
<tr><td colspan="2">福祉タクシー</td></tr>
<tr><td colspan="2">スクールバス</td><td>市の支援による持続可能な運行</td></tr>
</table>

表 7.3.2　事業の必要性

- 鉄道は、桜井市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。また近鉄・JR 桜井駅では、奈良交通バスのほか、他モードや地域内交通と連絡し、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。このため、交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する必要がある。
- 奈良交通バスは、桜井市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の近鉄・JR 桜井駅では、他モードや地域内交通と連絡し、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。【補助事業】
- コミュニティバスは、近鉄・JR 桜井駅から周辺部の居住地や、病院や大型商業施設等の生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。【補助事業】
- デマンド型乗合タクシー：上之郷地域は、近鉄・JR 桜井駅から周辺部の居住地や、病院や大型商業施設等の生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。【補助事業】
- デマンド型乗合タクシー：高家地区及び穴師・江包地区は、近鉄・JR 桜井駅から周辺部の居住地や、病院や大型商業施設等の生活必需施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。このため、市の支援による持続可能な運行を行う必要がある。
- タクシーは、買物、通院等の日常生活行動の移動のほか、観光、ビジネス等、多様な目的での移動も担う。このため、交通事業者と協議の上、公共交通として運行を確保する必要がある。
- 福祉タクシーは、障害者等の通院や買物等といった日常生活行動の移動を担う。このため、交通事業者と協議の上、運行を確保する必要がある。
- スクールバスは、市東部の山間部における小中学生の通学、また混乗利用による地域住民の日常生活行動といった地域の移動手段としての役割を担う。このため、市の支援による持続可能な運行を行う必要がある。

表 7.3.3　補助系統に係る事業及び実施主体

種別	路線名	起点	終点	運行態様	実施主体	補助事業の活用
奈良交通バス	天理桜井線	桜井駅北口	憩いの家外来棟	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
	桜井菟田野線	桜井駅南口	大宇陀	路線定期運行	交通事業者	なし
	桜井飛鳥線	桜井駅南口	明日香奥山・飛鳥資料館西	路線定期運行	交通事業者	なし
コミュニティバス	SA 多武峯線	桜井駅南口	談山神社	路線定期運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	SB 南循環線	桜井駅北口	桜井駅北口	路線定期運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	SC 西北部循環線	桜井駅北口	桜井駅北口	路線定期運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	SD 初瀬・朝倉台線	桜井駅北口	吉隠柳口	路線定期運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
デマンド型乗合タクシー	上之郷地域	上之郷地域	済生会中和病院	区域運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	高家地区	高家地区	桜井駅南口	区域運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	なし
	穴師・江包地区	穴師・江包地区	済生会中和病院	区域運行	桜井市（運行は交通事業者に委託）	なし

8. 目標及び成果指標

基本的な方針を実現するために、公共交通がどのようなものであるべきか設定した目標は以下のとおりとします。

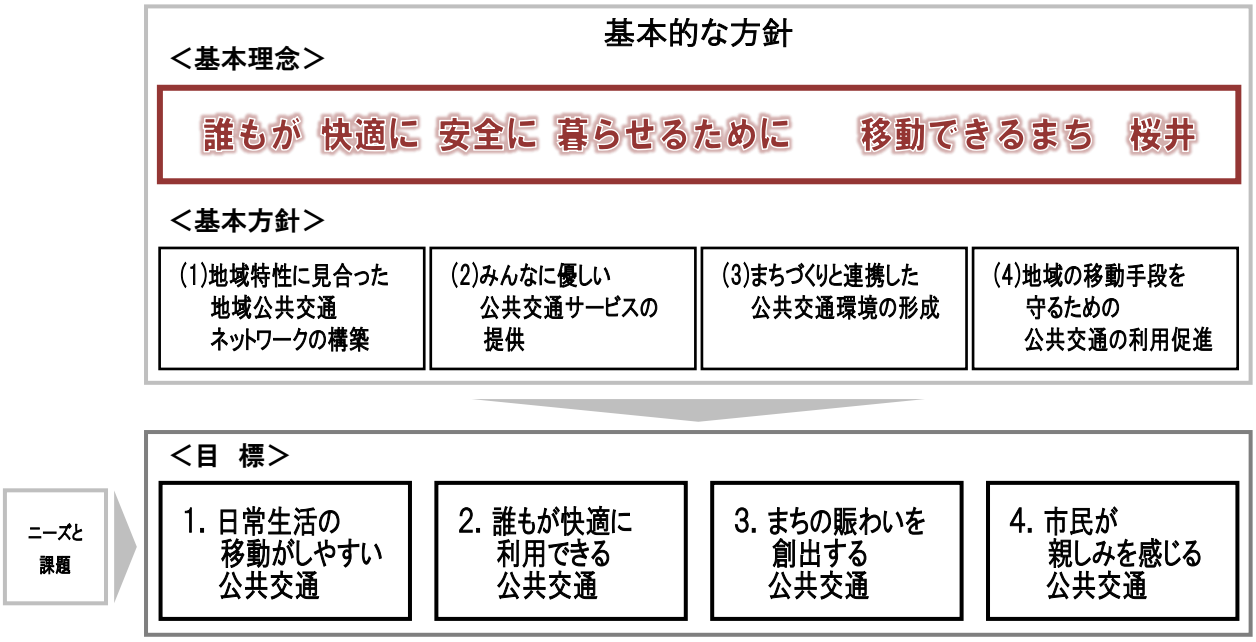


図 8.1.1　設定した目標

また、目標毎の成果指標は以下のとおりとします。

表 8.1.1　目標毎の成果指標

目標	指標		データの取得方法	区分	現況値 2021年度（R3）	目標値 2027年度（R9）
1.日常生活の移動がしやすい公共交通	コミュニティバス利用者数（１年あたりの総数）※		市保有の乗降データにより毎年計測	標準	98千人	100千人
	デマンド型乗合タクシー利用者数（１年あたりの総数）※		市保有の乗降データにより毎年計測	標準	1,770人	1,840人
	路線バス利用者数（１年あたりの総数）※		バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	標準	74千人	76千人
	JR鉄道駅乗車人員（１年あたりの総数）		鉄道事業者保有の乗車人員データにより毎年計測	標準	1,121千人	1,121千人
	近鉄鉄道駅乗車人員（１年あたりの総数）		鉄道事業者保有の乗車人員データにより毎年計測	標準	4,001千人	4,001千人
	コミュニティバスへの公的資金投入額（利用者1人あたり）		市保有のデータにより毎年計測	標準	731円/人	731円/人
	コミュニティバスの収支率		普通会計決算より毎年整理	標準	22.0%	22.0%
	デマンド型乗合タクシーへの公的資金投入額（利用者1人あたり）		市保有のデータにより毎年計測	標準	2,160円/人	2,160円/人
	デマンド型乗合タクシーの収支率		普通会計決算より毎年整理	標準	17.9%	17.9%
2.誰もが快適に利用できる公共交通	高齢者の運転免許証自主返納者数（１年あたりの総数）		警察署保有の返納者数データにより毎年計測	選択	225人	225人
	神社仏閣最寄りバス停の乗降者数（１日あたりの平均）		市保有の乗降データにより毎年計測	選択	34.1人	35人
3.まちの賑わいを創出する公共交通	主要施設最寄りバス停の乗降者数（１日あたりの平均）	商業施設	市保有の乗降データにより毎年計測	選択	27.9人	29人
		病院	市保有の乗降データにより毎年計測	選択	8.0人	8人
	市街地で公共交通の情報提供を実施している施設数		現況調査により毎年計測	推奨	5施設	5施設
4.市民が親しみを感じる公共交通	コミュニティバスの乗り方教室開催回数		市保有の開催回数データにより毎年計測	推奨	0回/年	1回/年
	市民１人が１年間にコミュニティバスを利用する回数		市保有のデータにより毎年計測	推奨	1.7回/年	2.0回/年

※第２期まち・ひと・しごと創生総合戦略で重要業績評価指標（KPI）に設定　〔コロナ禍前の2019(R1)に設定〕

＜指標区分の説明＞

表 8.1.2　指標区分の説明

区分	説明
標準	地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の３指標が該当。これらは原則全ての計画において設定。
推奨	「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標。
選択	地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実態に合わせて適切なものを設定。

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

9. 施策の方向性と事業

本計画において推進する施策の方向性と事業は以下のとおりとします。

図 9.1.1　施策メニューと事業

目標１．日常生活の移動がしやすい公共交通

1-1　地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成

①地域公共交通ネットワークの維持・確保

事業概要

○地域の実情に見合った多極ネットワーク型コンパクトシティのまちづくりとの連携を図り、中心拠点や地域拠点を、鉄道、奈良交通バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシー、福祉タクシー、スクールバス等の公共交通で結ぶことにより、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。

○関係者間で連携し運行本数や輸送人員等、運行水準の維持・確保に努めるとともにサービスレベルの向上を図ります。

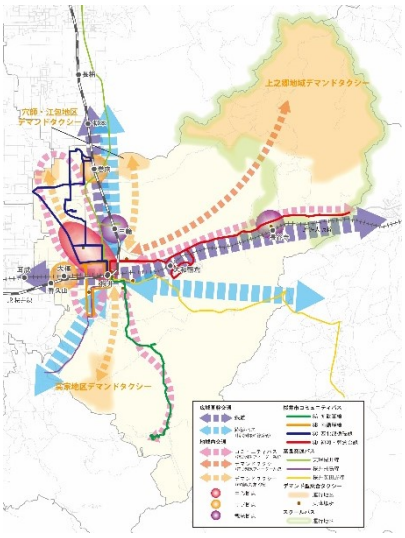
経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市は、JR 桜井線、近鉄大阪線、奈良交通バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、タクシー等が近鉄・JR 桜井駅を中心に放射状に運行しており、地域の生活の移動手段としての機能を果たしています。

（事業の効果）

・地域公共交通ネットワークを維持・確保することにより、安心して移動できる環境が確保されます。



桜井市内の公共交通

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
継続実施	→	→	→	→

②コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直し

事業概要

○主要施設の移転、新設、利用状況等に合わせ、コミュニティバスの運行ルートやバス停位置、ダイヤ等を適宜見直し、地域の実態に応じた路線の再編を行います。

○コミュニティバスと他の公共交通、あるいはコミュニティバス相互の乗り継ぎに一層配慮したダイヤ設定に努め、よりスムーズな移動環境を整備します。

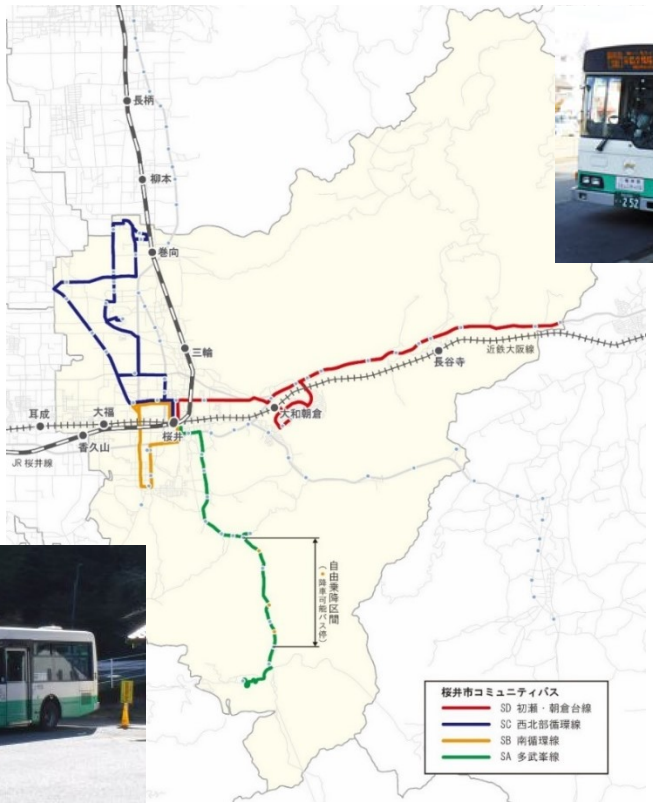
経緯と事業の効果

（経緯）

・市内には、コミュニティバスが運行しており、主に高齢者の移動手段として利用されています。地域の実態に応じた利用しやすいサービスとなるよう、交通事業者や利用者から運行ルートやダイヤの見直し等が求められています。

（事業の効果）

・コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直しを行うことにより、市民や来訪者にとって、コミュニティバスが利用しやすくなります。



コミュニティバスの運行ルート

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	連携	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
順次実施	→	→	→	→

③デマンド型乗合タクシーの運行サービスの見直し

事業概要

○主要施設の移転、新設、利用状況等に合わせ、デマンド型乗合タクシーの運行日や運行時間帯、乗降位置等を適宜見直し、地域の実態に応じた運行サービスを提供します。
○鉄道や奈良交通バス、コミュニティバスの乗り継ぎに配慮した運行に努め、よりスムーズな移動環境を整備します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・市内には、デマンド型乗合タクシーが運行しており、主に高齢者の移動手段として利用されています。地域の実態に応じた利用しやすいサービスとなるよう、交通事業者や利用者から運行サービスの見直しが求められています。

（事業の効果）

・デマンド型乗合タクシーの運行サービスの見直しを行うことにより、市民にとってデマンド型乗合タクシーが利用しやすくなります。

デマンド型乗合タクシーの運行地区

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	連携	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

1-2　交通結節点[i]の機能強化

④鉄道駅のポテンシャル向上

事業概要

○鉄道駅における様々なサービス施設（コンビニ、カフェ等）は、利用者の利便性向上につながるものであることから、今後も、鉄道駅のサービス施設の維持・拡大に努めます。

○JR 三輪駅は、駅前広場の整備を進めるほか、臨時改札口や臨時職員施設など普段利用していない施設の改修を図ります。地域住民利用や売店、観光案内拠点等としての利活用を行います。また、大神神社の祭事開催時において配置されているボランティア駅長を継続します。

○近鉄長谷寺駅は、主要観光地である長谷寺の玄関口であること、観光拠点としての機能を強化していく必要があることから、駅舎の待合スペースやコミュニティスペースなどの整備及び利活用を検討します。

○鉄道駅における駐車場・駐輪場といったサービス施設の充実を図り、どのようなアクセス交通手段においても鉄道が利用しやすい環境の整備を検討します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・市内には、JR 桜井線３駅、近鉄大阪線４駅があります。近鉄・JR 桜井駅や JR 三輪駅、近鉄長谷寺駅、近鉄大福駅については、地域の拠点としての役割を担うことが求められています。

（事業の効果）

・鉄道駅のポテンシャルを向上することにより、地域の拠点としての役割が付与されることにより、賑わいが生まれやすくなります。

JR 桜井駅

JR 三輪駅

JR 巻向駅

近鉄長谷寺駅

近鉄大和朝倉駅

近鉄桜井駅

近鉄大福駅

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
順次実施	→	→	→	→

[i] 交通結節点：公共交通相互や自家用車・自転車等と公共交通等の乗り継ぎをする地点。本市の場合、鉄道駅、乗継バス停を指す。

⑤鉄道駅における情報提供の充実

事業概要

○交通結節点となる鉄道駅では、奈良交通バス、コミュニティバスの乗り場がわかりやすいように、必要に応じ、案内情報を充実します。
○鉄道駅前においても、バスやタクシー等の二次交通との乗継をしやすいように、案内情報を充実します。
○鉄道駅前のバス停は、時刻表や路線図を掲示し、バスが利用しやすい環境を整備します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・鉄道駅では公共交通や神社仏閣等の案内板が設置されています。しかし、場所によっては、利用者にとってわかりにくいものがあり、情報提供の充実が求められています。

（事業の効果）

・鉄道駅において情報提供を充実することにより、奈良交通バスやコミュニティバス等の公共交通との乗り換えがしやすくなるほか、目的地にスムーズに向かうことができます。

鉄道駅での案内板の設置状況

（上段左から：近鉄桜井駅・JR 桜井駅、桜井駅南口乗り場、

下段左から：桜井駅南口乗り場、近鉄大和朝倉駅、近鉄長谷寺駅）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

目標２．誰もが快適に利用できる公共交通

2-1　誰もが安心して利用できる移動手段の確保

⑥高齢者が外出しやすい環境整備

事業概要

〇奈良交通株式会社では、65 歳以上の方を対象に「奈良交通ゴールドパス」を発売し、１乗車あたり大人運賃の半額にすることで高齢者の移動支援を行います（運転免許証を自主返納された方に「奈良交通ゴールドパス」（６か月券を２回）を無料配付。奈良県警高齢者交通安全支援事業）。

〇運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた方を対象にタクシーの乗車運賃を１割引（タクシー事業者負担）することで、高齢者の移動支援を行います（奈良県警高齢者交通安全支援事業）。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市では高齢化が進展しており、今後も続くことが予想されています。このため、今後必要な交通サービスとして、高齢者などのタクシー・バス利用者に対して支援する制度が求められています。

（事業の効果）

・高齢者が免許を返納しても、公共交通を利用して移動をすることができ、安心して暮らすことができます。

タクシー料金割引適用車ステッカー

ゴールドパスのパンフレット

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	実施

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
継続実施	→	→	→	→

⑦誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備（バリアフリー化、バス停整備）

事業概要

○近鉄桜井駅のホームでは、電車の発車時刻が確認できる電光掲示板や列車の接近や通過を知らせる列車接近表示機能の設置を検討します（公共交通特定事業）。

○奈良交通バス・コミュニティバスにおいて、ノンステップバスを導入し、バス車両の乗り降りをスムーズにします。

○継続的に社員教育訓練を実施し、乗務員等と連携したサービスを行います。

経緯と事業の効果

（経緯）

・近鉄・JR 桜井駅をはじめとした鉄道駅については、誰もが利用しやすいように、バリアフリー対応や情報提供の充実が求められています。

（事業の効果）

・バリアフリー化を進めるとともに、情報提供を充実させることにより、誰でも利用しやすい公共交通を整備し、快適な生活環境をつくります。

ノンステップバス

電光掲示板の設置

列車接近表示機能

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
順次実施	→	→	→	→

⑧観光客目線による公共交通環境の整備

事業概要

○観光スポットへのアクセス等、観光情報と合わせて公共交通に関する情報を発信することで、公共交通の利用を促進するとともに渋滞緩和を図ります。

○近鉄桜井駅にある桜井観光案内所や初瀬観光センターにおいて、公共交通に関する情報を提供するなど、観光客の移動を支援します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市は、豊富な歴史文化資源が点在しており、多くの観光客が来訪しています。特に、初詣や桜・紅葉シーズンに集中しており、公共交通の利用があるものの、自家用車での来訪が多い状況にあります。神社仏閣からは、神社仏閣を周遊できる公共交通サービスの提供が求められています。

（事業の効果）

・市民のほか、観光客も利用しやすい公共交通を整備することにより、公共交通を利用して桜井市を来訪する観光客を増やします。

大神神社最寄りバス停

談山神社最寄りバス停

長谷寺最寄りバス停

桜井観光案内所

桜井市で実施されているツアータクシー

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

2-2　わかりやすい運賃設定等

⑨コミュニティバスの運賃設定の見直し

事業概要

○利用者がコミュニティバスを利用しやすいように、運賃設定を見直します。
○利用者が利用しやすいように、割引制度を見直します。

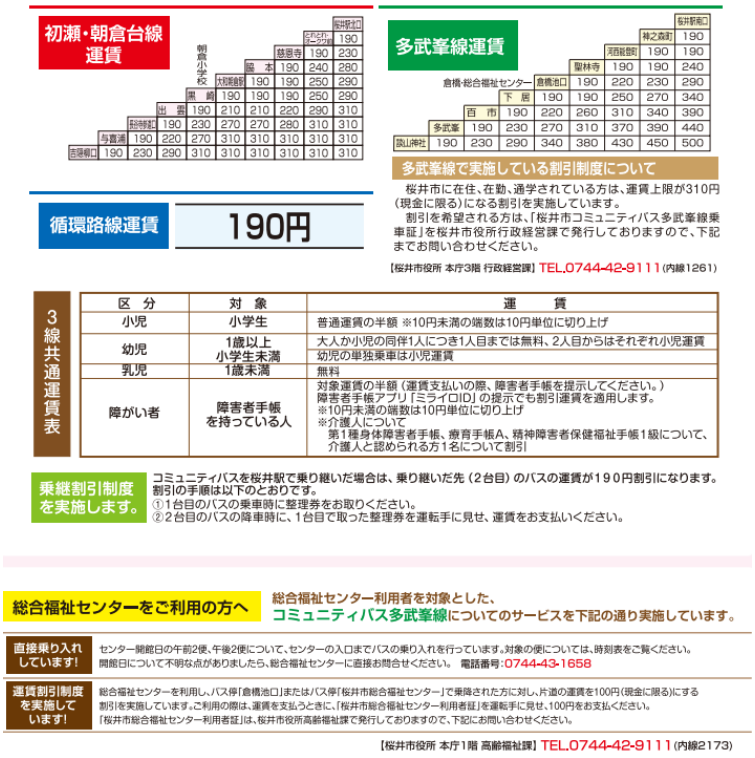
経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市では、４路線のコミュニティバスを運行しています。運賃は、循環路線（２路線）は均一制、その他路線（２路線）は対キロ区間制となっており、それに加えて割引制度があり、多様な運賃設定となっています。

（事業の効果）

・コミュニティバスの運賃設定を見直し、利用者にとってわかりやすい運賃が設定されることにより、安心してコミュニティバスを利用することができます。



コミュニティバスの運賃設定

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	連携	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
検討	→	→	実施	→

⑩キャッシュレス決済の推進

事業概要

○鉄道や奈良交通バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーでのＩＣカード等での支払い、キャッシュレス決済を推進します。
○一部の IC カードを除き、コンビニでチャージができることを PR します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・交通事業者では、新型コロナウイルス感染症の影響や料金収受等の効率化により、キャッシュレス化が進んでいます。

（事業の効果）

・キャッシュレス化を進めることにより、公共交通を利用する際に、現金を用意する手間がなくなるほか、シームレスに移動することができます。

IC カードの紹介（奈良交通 HP）

IC カードの紹介（JR 西日本 HP）

コンビニでの交通系電子マネーのチャージについての紹介（ファミリーマート HP）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

目標３．まちの賑わいを創出する公共交通

3-1　施設等との連携による公共交通の利用促進

⑪施設等との連携による公共交通利用者を対象としたサービスの提供

事業概要

○公共交通を利用して、神社仏閣を来訪した場合に、その施設での入館料の割引等が受けられるようなサービスの提供を検討します。

○公共交通を利用して商業施設での買い物等に行く場合に、運賃の割引や商業施設においてサービスの提供が受けられるように検討します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・公共交通の利用者数が減少している中、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに利用者の減少に拍車がかかっています。公共交通を維持するためには、市民等が公共交通を利用する必要があります。

（事業の効果）

・施設等との連携による公共交通利用者を対象としたサービスを提供することにより、公共交通の利用者数が増加し、まちの賑わいを創出します。

公共交通での来訪による特典がついている切符の販売（近鉄 HP）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	連携	支援	実施	連携

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
検討	→	→	→	実施

⑫施設等での公共交通等の情報提供

事業概要

○病院や商業施設、神社仏閣等と連携し、施設での時刻表の配布やバス停位置等を情報提供することで、公共交通を使って施設に出かけることができることを周知します。
○病院や商業施設、神社仏閣等における最寄りのバス停を設置し、公共交通の利便性を維持します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・公共交通の利用者数が減少している中、新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに利用者の減少に拍車がかかっています。公共交通を維持するためには、地域住民等が公共交通を利用する必要があります。

（事業の効果）

・施設等での公共交通等の情報提供を行うことにより、公共交通を利用していない市民や観光客には公共交通でアクセスできることを周知できるほか、公共交通利用者にとっては、公共交通が利用しやすくなります。

大神神社境内に設置された時刻表

イオン敷地内に設置されたバス停

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	連携

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
継続実施	→	→	→	→

⑬年間を通じた誘客施策の実施

事業概要

○桜井市にある神社仏閣や古墳等が四季折々で楽しめることを周知し、年間を通じた観光客の来訪を図ります。

○自家用車で来訪しても、近鉄・JR 桜井駅周辺の駐車場を利用し、公共交通で周遊観光できることを周知します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市は、豊富な歴史文化資源が点在しており、多くの観光客が来訪していますが、初詣や桜・紅葉シーズンに集中しています。また自家用車での来訪が多い状況にあります。

（事業の効果）

・年間を通じた誘客施策を実施することにより、観光シーズンに集中する観光客の平準化を図ることができ、観光シーズンの混雑緩和にも繋がります。また、観光客の公共交通の利用により、神社仏閣の駐車場待ちの交通渋滞も解消します。

四季が楽しめることをＰＲしたホームページ（長谷寺 HP）

近鉄・JR 桜井駅前に設置されている公営駐車場

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	連携

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
順次実施	→	→	→	→

3-2　他部局との連携による公共交通利用の増進

⑭鉄道駅周辺への集客施設の誘導

事業概要

○近鉄・JR 桜井駅周辺においては、既存施設との相乗効果の発現を生み出す複合的な都市機能（商業、医療、福祉、文化、行政施設等）の誘導を進め、便利で魅力的な拠点づくりを図ります。また、まちの顔・中心部としてふさわしい、賑わいのある地域づくりを目指します。

○近鉄大福駅周辺では、高齢者・子育て支援施設の誘導、集会所や公園の整備等、安心して暮らせる拠点整備を進めます。

○JR 三輪駅周辺は、商業施設の誘致や季節のイベント、来訪者をまちなかへ誘導する仕掛けづくりなど、まちの賑わいの創出を進めます。

○JR 巻向駅周辺は、来訪者や地域住民の学習・交流や憩いの場の提供を目指します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市の主要駅である近鉄・JR 桜井駅では、すべての公共交通がアクセスしており、交通結節点としての機能を有しています。また、桜井市では、鉄道駅を中心としたまちづくりが進められており、桜井市内を公共交通で周遊してもらうために、鉄道駅周辺において賑わいが求められています。

（事業の効果）

・鉄道駅周辺に集客施設を誘導することにより、鉄道駅周辺に賑わいが生まれます。また、鉄道駅周辺にアクセスするために、公共交通を利用することによって、公共交通の維持にも繋がります。

エルト桜井のリノベーションによる近鉄・JR 桜井駅への吸引力の向上

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	連携	支援	実施	―

スケジュール

R5（2023）	R6（2024）	R7（2025）	R8（2026）	R9（2027）
順次実施	→	→	→	→

目標４．市民が親しみを感じる公共交通

4-1　公共交通に対する意識醸成

⑮モビリティ・マネジメント[ii]の実施

事業概要

○広報「わかざくら」や市ホームページ等を活用してコミュニティバス等に関する情報を発信し、市民の公共交通に対する意識醸成を図ります。
○公共交通により、クルマに過度に頼らずに生活できる移動環境が整備されていることを認識してもらうほか、市民の利用が公共交通を守ることにつながることを認識してもらい、状況に応じて公共交通を利用する行動を促します。
○警察等が実施する交通安全啓発活動と連携して公共交通に関する情報を発信することで、バス停での駐停車の禁止等、バス等の公共交通に対する自家用車のマナー向上をめざします。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市は、自家用車に依存したライフスタイルが定着しており、公共交通を利用しない市民が一定数存在します。また、公共交通は市民が支えるという意識を持ち、積極的に公共交通を利用することが求められています。

（事業の効果）

・モビリティ・マネジメントを実施することにより、市民が公共交通の重要性に気づき、状況に応じて利用することによって、公共交通の維持に繋がります。

広報紙を活用したモビリティ・マネジメントの実施

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
実施	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

ii　モビリティ・マネジメント：１人ひとりの移動が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向に変容することを促す取組み。

⑯高齢者等を対象とした乗り方教室の実施

事業概要

○公共交通に対する認知度や利用意識の向上を図るため、自治会や老人クラブ等と連携し、奈良交通バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの乗り方教室を開催します。

○公共交通により、クルマに過度に頼らずに生活できる移動環境が整備されていることを認識してもらい、免許返納を促します。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市では生活移動ができるように公共交通が整備されているものの、自家用車を運転する高齢者が存在します。今後、高齢化が進展することにより、さらに高齢者の運転者が増加し、交通事故等の問題が発生する可能性があります。

（事業の効果）

・高齢者等を対象とした乗り方教室を実施することにより免許返納を促します。また免許返納をした後も、公共交通を利用することにより、高齢者が安心して暮らすことができます。

高齢者を対象としたバスの乗り方教室の様子（香川県三豊市 HP）

高齢者を対象としたバスの乗り方教室の様子（サンデン交通株式会社 HP）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
実施	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

4-2　その他公共交通に関する取組の実施

⑰関係者が連携した公共交通に関する情報発信

事業概要

○イベントの開催にあわせて、公共交通でのアクセス方法等について情報提供を行い、公共交通の利用を促進します。

○状況に応じて、イベントの主催者と協力し、バス車両の展示やバスの乗り方教室等を開催し、公共交通を身近に感じる機会をつくります。

経緯と事業の効果

（経緯）

・桜井市は、自家用車に依存したライフスタイルが定着しており、公共交通を利用しない市民が一定数存在します。新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに公共交通の利用者が減少している中、交通事業者の自助努力だけでは、どうにもならない状況にあります。

（事業の効果）

・関係者が連携した公共交通に関する情報発信を行うことにより、市民が公共交通の重要性に気づき、状況に応じて利用することよって、公共交通の維持に繋がります。

イベントチラシによる公共交通でのアクセス方法の掲載・イベントでのバスの乗り方教室の開催

（桜井宇陀広域連合 HP）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
実施	実施	支援	実施	―

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

⑱公共交通の運賃以外の収入の確保

事業概要

○鉄道やバス、タクシー車内の広告掲出を継続し、広告収入を確保します。
○企業等の既存施設や移転、新設した施設について、必要に応じて施設名等をバス停名称にすることで利便性の向上と広告料収入の増加をめざします。

経緯と事業の効果

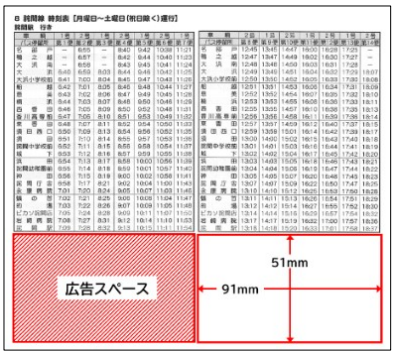
（経緯）

・公共交通の利用者が減少すると、公共交通の運賃収入が減少し、支出を賄うための公的資金投入額が増加します。このため、運賃以外の収入を確保する必要があります。

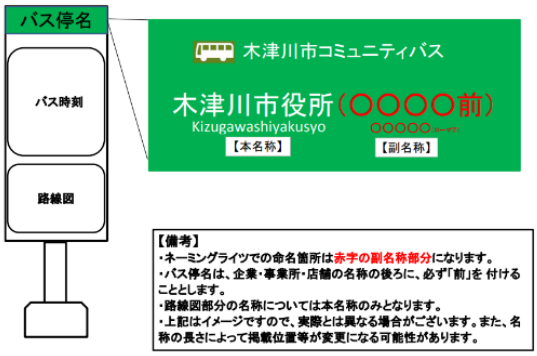
（事業の効果）

・公共交通の運賃以外の収入を確保することにより、公共交通の公的資金投入額の負担を軽減します。

車内放送（奈交サービス株式会社 HP）



時刻表冊子広告（香川県三豊市 HP）



ネーミングライツ（京都府木津川市 HP）

事業主体

市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他
連携	実施	支援	実施	実施

スケジュール

R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
順次実施	→	→	→	→

表 9.1.1　事業実施スケジュール（その１）

目標	施策の方向性	事業	市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
１．日常生活の移動がしやすい公共交通	1-1 地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成	①地域公共交通ネットワークの維持・確保	連携	実施	支援	実施	－	継続実施				
		②コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直し	連携	連携	支援	実施	－	順次実施				
		③デマンド型乗合タクシーの運行サービスの見直し	連携	連携	支援	実施	－	順次実施				
	1-2 交通結節点の機能強化	④鉄道駅のポテンシャル向上	連携	実施	支援	実施	－	順次実施				
		⑤鉄道駅における情報提供の充実	連携	実施	支援	実施	－	順次実施				
２．誰もが快適に利用できる公共交通	2-1 誰もが安心して利用できる移動手段の確保	⑥高齢者が外出しやすい環境整備	連携	実施	支援	実施	実施	継続実施				
		⑦誰もが安心して利用できる公共交通環境の整備	連携	実施	支援	実施	－	順次実施				
		⑧観光客目線による公共交通環境の整備	連携	実施	支援	実施	－	順次実施				
	2-2 わかりやすい運賃設定等	⑨コミュニティバスの運賃設定の見直し	連携	連携	支援	実施	－	検討			実施	
		⑩キャッシュレス決済の推進	連携	実施	支援	実施	－	順次実施				

表 9.1.2　事業実施スケジュール（その２）

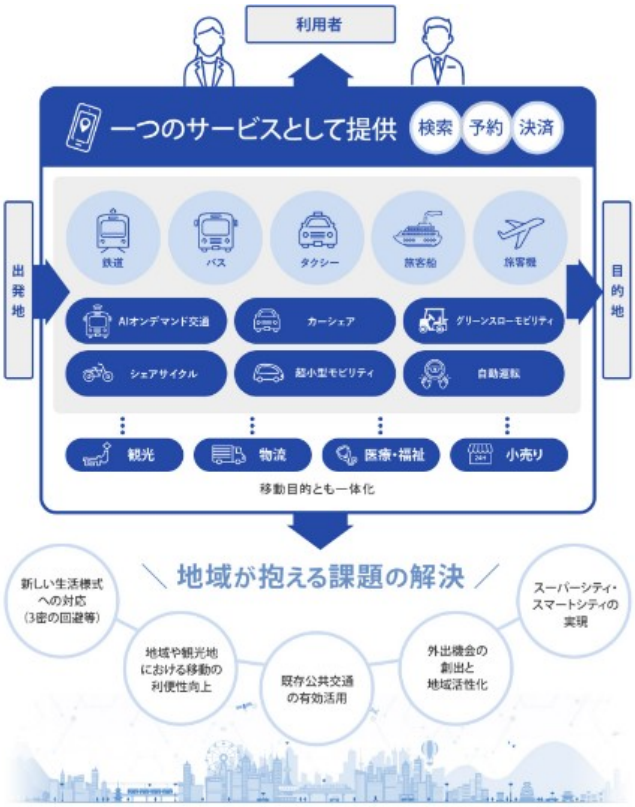
目標	施策の方向性	事業	市民・地元	交通事業者	国・県	桜井市	その他	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
3．まちの賑わいを創出する公共交通	3-1 施設等との連携による公共交通の利用促進	⑪施設等との連携による公共交通利用者を対象としたサービスの提供	連携	連携	支援	実施	連携	検討				実施
		⑫施設等での公共交通等の情報提供	連携	実施	支援	実施	連携	継続実施				
		⑬年間を通じた誘客施策の実施	連携	実施	支援	実施	連携	順次実施				
	3-2 他部局との連携による公共交通利用の増進	⑭鉄道駅周辺への集客施設の誘導	連携	連携	支援	実施	－	順次実施				
4．市民が親しみを感じる公共交通	4-1 公共交通に対する意識醸成	⑮モビリティ・マネジメントの実施	実施	実施	支援	実施	－	順次実施				
		⑯高齢者等を対象とした乗り方教室の実施	実施	実施	支援	実施	－	順次実施				
	4-2 その他公共交通に関する取組の実施	⑰関係者が連携した公共交通に関する情報発信	実施	実施	支援	実施	－	順次実施				
		⑱公共交通の運賃以外の収入の確保	連携	実施	支援	実施	実施	順次実施				

【参考】新たな公共交通サービス等について

今後の公共交通において、MaaS やグリーンスローモビリティなどの新モビリティサービス等については、他市町村等の事例を参考に検討していきます。

■ＭａａＳ

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。



■グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

【グリスロの特長】

①Green

電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス

②Slow

景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制

③その他

同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

（軽自動車：4人乗り）

（小型自動車：5人乗り）

（普通自動車：18 人乗り）

（国土交通省資料）

10. 計画の達成状況の評価

本計画で掲げた事業を着実に実行するため、各事業の進捗状況や実施結果及び、基本方針毎に設定している成果指標（目標値）の達成状況などについて、毎年度、桜井市地域公共交通活性化協議会において下図の「ＰＤＣＡサイクル」の考え方に基づくモニタリング・評価を実施し、必要に応じて事業内容の見直しや改善を検討します。

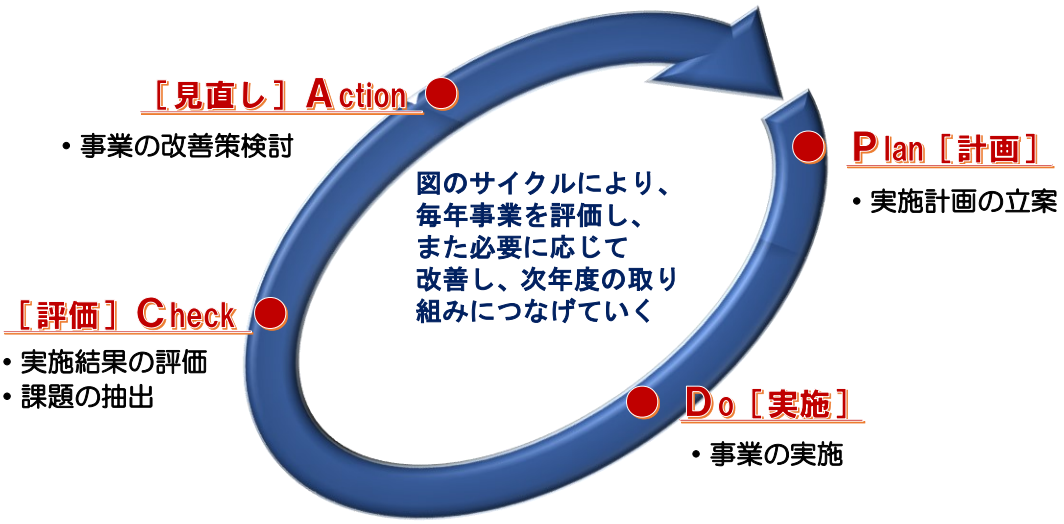


図 10.1.1　ＰＤＣＡサイクル

計画期間の最終年度となる令和９（2027）年度は、計画期間全体を通じた各事業の評価・検証を行い、新たに生じた課題等について整理するとともに、アンケート調査等を実施することで市民や公共交通利用者の意見を収集し、次期計画を策定します。

表　桜井市地域公共交通活性化再生協議会委員　委員名簿

役　職	所　属　等
会　長	桜井市　副市長
委　員	近畿運輸局　奈良運輸支局長
委　員	奈良県中和土木事務所
委　員	奈良県桜井警察署
委　員	奈良県地域公共交通施策担当課
委　員	桜井市自治連合会
委　員	社会福祉法人桜井市社会福祉協議会
委　員	桜井市老人クラブ連合会
委　員	奈良県交通運輸産業労働組合協議会
委　員	公益社団法人奈良県バス協会
委　員	一般社団法人奈良県タクシー協会
委　員	奈良交通株式会社
委　員	一般社団法人奈良県タクシー協会 桜井部会
委　員	西日本旅客鉄道株式会社
委　員	近畿日本鉄道株式会社