

令和5年度 第3回 桜井市地域公共交通活性化再生協議会 次第

日時：令和6年1月25日（水）

第1部 個別協議 10時00分～

第2部 全体協議 10時45分～

場所：桜井市役所 本庁 3階 災害対策本部室

（第1部 個別協議）

1. 開 会

2. 挨拶 会長 笹谷 清治

3. 議 事

・コミュニティバスの運賃改定について

資料1 コミュニティバス運賃改定について

資料2 コミュニティバス運賃改定（案）

資料3 運賃改定に関する意見募集結果

（第2部 全体協議）

1. 開 会

2. 挨拶 会長 笹谷 清治

3. 議 事

議事1 コミュニティバスの運賃改定について（報告）

資料1 コミュニティバス運賃改定について

資料2 コミュニティバス運賃改定（案）

資料3 運賃改定に関する意見募集結果

議事2 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価（自己評価）について

資料4 事業評価関係書類一式

議事3 多武峯線の運行ルート等の変更について

資料5 多武峯線の運行ルート等の変更について

資料6 工事箇所図

4. その他

コミュニティバス運賃改定について

【 経 緯 】

奈良交通株式会社では、不足する運転手の採用強化・定着促進、コロナ禍で遅れている車両の代替促進、諸物価の高騰等の課題に対応し、安定的に事業を継続するため、2月1日より乗合バスの運賃改定を実施する予定である。

コミュニティバスの運賃については、奈良交通株式会社の運賃制度を準用していることから、コミュニティバスの運賃改定についても検討することとし、その結果、競合区間などとの整合性を図るため、また、運行経費の増加に対応するため運賃改定を行うこととする。

【 意見結果 】

「資料3 運賃改定に関する意見募集結果」のとおり

【 改定内容 】

別紙のとおり

【改定予定日】

令和6年4月1日

コミュニティバス運賃改定(案)

【現行】

初瀬・朝倉台線 運賃表

									桜井駅北口	
								とれとれ・オークワ前	190	
							慈恩寺	190	230	
						脇本	190	240	280	
					大朝倉駅	和朝倉駅	190	190	250	290
		朝倉小学校	黒崎	190	190	190	250	290		
			出雲	190	210	210	220	290	310	
初瀬観光センター	長谷寺参道	190	230	270	270	280	310	310		
	与喜浦	190	220	270	310	310	310	310		
吉隠柳口	190	230	290	310	310	310	310	310		

多武峯線 運賃表

								桜井駅南口
							神之森町	190
					河能登町	190	190	
				聖林寺	190	190	240	
倉橋・高齢者総合福祉センター	倉橋池口	190	220	230	290			
	下居	190	190	250	270	340		
百市上	百市	190	220	260	310	340	390	
	多武峯	190	230	270	310	370	390	440
談山神社	190	230	290	340	380	430	450	500

多武峯線乗車証割引――多武峯線で310円を超える区間を乗車する乗客が乗車証を提示した場合、多武峯線の運賃を310円に割り引く

高齢者総合福祉センター利用者割引――倉橋池口または高齢者総合福祉センターで乗降し、桜井市高齢者総合福祉センターの利用者証を提示した場合、多武峯線の運賃を100円に割り引く

循環線 運賃表

	桜井駅北口
桜井駅北口	190

全系統 均一190円

乗継割引

・桜井駅北口および桜井駅南口でコミュニティバス各路線を相互に乗り継ぐ場合、乗り継いだ先(2台目のバス)の運賃を大人190円、小児100円を割り引く

(現金、回数券、CI-CA、全国相互利用対応カードについて適用)

【改定案】

10円 アップ	20円 アップ	30円 アップ	40円 アップ	50円 アップ	60円 アップ	70円 アップ
------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

初瀬・朝倉台線 運賃表

									桜井駅北口	
								とれとれ・オークワ前	220	
							慈恩寺	220	260	
						脇本	220	250	300	
					大朝倉駅	和	220	220	280	330
		朝倉小学校	黒崎	220	220	220	220	280	330	
			出雲	220	220	220	250	330	360	
初瀬観光センター	長谷寺参道	220	260	300	300	320	360	360		
	与喜浦	220	250	310	350	350	360	360	360	
吉隠柳口	220	260	330	360	360	360	360	360	360	

多武峯線 運賃表

								桜井駅南口
							神之森町	220
					河能登町	220	220	
				聖林寺	220	220	270	
倉橋・高齢者総合福祉センター	倉橋池口	220	250	260	330			
	下居	220	220	290	310	390		
百市上	百市	220	250	300	360	390	450	
	多武峯	220	260	300	360	420	450	500
談山神社	220	260	330	380	440	490	520	570

多武峯線乗車証割引――多武峯線で360円を超える区間を乗車する乗客が乗車証を提示した場合、多武峯線の運賃を360円に割り引く

高齢者総合福祉センター利用者割引――倉橋池口または高齢者総合福祉センターで乗降し、桜井市高齢者総合福祉センターの利用者証を提示した場合、多武峯線の運賃を100円に割り引く

循環線 運賃表

	桜井駅北口
桜井駅北口	220

全系統 均一220円

乗継割引

・桜井駅北口および桜井駅南口でコミュニティバス各路線を相互に乗り継ぐ場合、乗り継いだ先(2台目のバス)の運賃を大人220円、小児110円を割り引く

(現金、回数券、CI-CA、全国相互利用対応カードについて適用)

運賃改定に関する意見募集結果

コミュニティバスの運賃改定を実施するにあたって、運賃改定に関する意見を募集しました。市民の皆様からいただいたご意見は、趣旨を失わないように要約整理したうえで、本市の考え方とともに、公表いたします。

市民の皆様には、貴重なご意見ありがとうございました。

- (1) 募集期間 令和5年12月21日（木）～令和6年1月12日（金）
- (2) 募集方法 桜井市広報紙、ホームページへの掲載による周知
- (3) 閲覧方法 桜井市広報紙、ホームページ
- (4) 提出方法別の提出人数及び意見件数

提出方法	提出人数	意見件数
郵便		
F A X	1	4
電子メール		
持参	3	12
合計	4	16

(5) 提出された意見と市の考え方

	意見等	市の考え方
1	桜井市内に通院や買物があっても歩くには遠すぎたり、かといってバス路線は便利に利用できるには現状ではとても不便な内容となっていると思います。	バス停の位置等については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。
2	地域の生活を支えて町づくりの土台となる交通機関なのですから利用者の減少や自治体の負担バス会社の燃料・人件費上昇の理由で公共交通を維持するためと言って運賃の値上げを行うと利用者に負担を強いて解決するとは思えません。	「桜井市地域公共交通計画」では、目標指標としてコミュニティバスの収支率を 22.0%と定めており、運行経費に見合った運賃収入を確保することが必要と考えます。 概ね現在の運行形態となっている平成 27 年度と令和 4 年度の運行経費を比較すると約 16%の増加、市負担額では約 25%増加しており、今回の運賃改定は、増加していた運行経費を一部利用者に負担いただくものです。 市では、桜井市コミュニティバスの運行を行うために、令和 4 年度には、約 6 千万円を支出しています。
3	例えばバス車両の小型化に変更し、便数を増やすなど対応できないのでしょうか。	バス車両の小型化については、専用の車両や専用の運転手等が必要となり、費用が増加することが見込まれるため、考えていません。 また、便数増により利用者は増加しますが、運行車両等を増やすことで運行経費が増大します。この運行経費に見合った運行収入等が確保できなければ、公共交通を維持することはできないため、さらなる値上げが必要となります。
4	豊かな暮らしやすい街にするためにも 日常生活圏で安心安全の交通が享受できるよう、住民参加で地域の課題を把握し幅広い人たちの協同と話し合いをして欲しいです。	住民・利用者の意見を取り入れるため、桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、次の団体に参加いただいています。 桜井市自治連合会、桜井市老人クラブ、桜井市社会福祉協議会

5	利用減について、いろいろと想定できますが、利用促進策は如何に対応されているのか？ コミュニティバスの存在さえ知らない市民が大半。普及促進策を検討すべき。	利用促進策として、広報わかざくら等で公共交通の周知、各種割引制度の実施等を実施しています。 普及促進策については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。
6	コミュニティバスの利用者は市民の足となる以上に高齢者の移動をヘルプしている面がある。(私利用の山辺ラインはほとんどが高齢者) 又、最近の免許返納を推進しているケースでは(返納者の次の足はコミュニティバスが大変有効かと思う) しかるに、運賃の値上げは年金生活者にとって大きな負担となる。	高齢者の移動支援については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。
7	値上げ理由のひとつに奈良交通の値上げとの整合性とあるが、理解が困難。運賃は(提供されるサービスに対する対価であり)整合性云々での値上げは理解できない。	奈良交通株式会社との運賃の整合性については、路線が重複する区間において、利用するバスにより運賃が異なるという状況が発生するため、利用の複雑さの解消につながることから、運賃改定の理由の一つとしています。
8	更に利用促進のため、路線の便数を増やして欲しい。	路線の便数については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。
9	他地区の対応を参考に検討願う。	公共交通及び関連施策等については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。
10	説明会を求む。	今回の運賃改定については、市広報誌やホームページでの広報・意見募集を住民・利用者等に対する周知・意見の聴取等の方法とし、説明会の開催は予定していません。
11	食料品などの生活必需品をはじめあらゆる分野で物価高騰が続くもと、コミュニティバスの運賃値上げは市民の経済的負担をさらに増大させ、いっそう市民生活への打撃となります。	燃料費なども同様に影響を受け、加えて人件費も増大しております。今回の運賃改定は、運行の維持・確保に向けた取り組みの一つとして考えています。

12	今回の提案は、基本方針にある「増加する交通弱者の移動需要」の高まりに応えるものとは到底言えないもので、「移動環境の充実」どころか、移動環境を悪化させるものにほかなりません。	概ね現在の運行形態となっている平成 27 年度と令和 4 年度の運行経費を比較すると約 16%の増加、市負担額では約 25%増加している状況です。今回の運賃改定は、これまで増加していた運行経費の一部を利用者に負担いただくものであり、移動環境の維持・確保に向けた取り組みの一つとして考えています。
13	「適正化計画」において「少子高齢化が進む中、行政地域住民が協働して持続可能な地域公共交通(予約型乗合タクシーやコミュニティバス等)を確立することにより、安全・安心の地域づくりを目指す」とされているように、「安心・安全の地域づくり」を目指すものであり、行政経費削減の対象にすべき施策ではありません。	今回の運賃改定は、運行の維持・確保に向けた取り組みの一つとして考えています。 概ね現在の運行形態となっている平成 27 年度と令和 4 年度の運行経費を比較すると約 16%の増加、市負担額では約 25%増加しており、今回の運賃改定は、増加していた運行経費を一部利用者に負担いただくものです。 市では、桜井市コミュニティバスの運行を行うために、令和 4 年度には、約 6 千万円を支出しています。
14	広報紙「わかざくら」(2024 年 1 月号)の P.4 には「自家用車の普及などにより利用者は減少傾向にあります。利用者が最も多かった平成 22 年度と比べると、令和 4 年度は約 4 万人少なく、新型コロナウイルス感染症を契機とする新しい生活様式への変容により利用者が低迷しています」とあります。 しかし同時に、同ページに掲載されているコミュニティバス利用者数の推移(平成 30 年～令和 4 年)を示す表では、利用者数が年を追うごとに減少しているとは言えない結果が出ており、一概に「利用者は減少傾向にあります」と断定することはできません。	近年の利用状況において、「利用者は減少傾向にあります」という表記は適切ではありませんでした。 しかしながら、新型コロナウイルス流行により、令和 2・3 年の利用者数の減少は大きいものです。新型コロナウイルスの影響が少なくなった令和 4 年であっても、流行前の令和元年と比べると 1 万人以上利用者が減少しています。 また、利用者は平成 22 年の約 149 千人をピークに、ルートの見直し等運行改善に取り組んでおりますが、過去 5 年間で最も利用者が多い令和 1 年でも約 125 千人であり、利用者数は減少しています。

15	コミュニティバス利用者はもとより今後の運転免許返納や高齢化に伴う身体の衰えや体調悪化等で利用したいと考えておられる「交通弱者」の願いは、コミュニティバスの利便性の向上を中心とした諸条件の改善にあるのではないのでしょうか。 具体的には利用者のニーズに沿った運行路線の拡大、便数増を盛り込んだ運行ダイヤの充実、運賃等への補助などです。	運行路線の拡大、便数増を盛り込んだ運行ダイヤの充実などにより利用者は増加しますが、運行車両等を増やすことで運行経費が増大します。この運行経費に見合った運行収入等が確保できなければ、公共交通を維持することはできないため、さらなる値上げが必要となります。 利便性の向上に向けた各種取組については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、継続して協議・検討していきます。
16	県下で充実した市町村の実態調査もされて市民、特に高齢者（増えていく運転免許証返納者）などの便宜も考えて、済生会病院などへ直接通院できるような便があれば利用者も増え喜ばれるのではないのでしょうか	個別施設への移動には、タクシーを含む既存の公共交通をご利用ください。なお、コミュニティバスでは、済生会中和病院の近くに停留所を設けています。 高齢者の移動支援については、市及び桜井市地域公共交通活性化再生協議会において、協議・検討していきます。

別添1-2

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 6年 1月 日

協議会名:	桜井市地域公共交通活性化再生協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	桜井市は、奈良盆地の中央東南部に位置し、面積は98.91平方キロメートル、人口は54,878人(令和5年12月31日現在)である。 桜井市においては、基幹路線(鉄道・路線バス)との結節点である桜井駅を中心として、市域内に広範にコミュニティバス4路線(初瀬・朝倉台線、南循環線、西北部循環線、多武峯線)、デマンド型乗合タクシーによる公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、コミュニティバス等が支線の役割を果たすことで、基幹路線を通じた当市民の通院・通学等の日常生活に寄与しており、車を運転できない高齢者や学生等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。また、コミュニティバス等については、山間部と中心市街地をつなぐものとして、公共交通空白地域における生活交通のための手段として利用されている。 しかしながら、人口減少と自家用車の普及により当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。 このため、地域公共交通確保維持事業により、コミュニティバス4路線及びデマンド型乗合タクシーを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

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

令和 6年 1月 日

協議会名: 桜井市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
奈良交通株式会社	系統名:桜井市コミュニティバス (多武峯線) 運行区間:桜井駅南口～談山 神社 運行区間: 令和4年10月～令和 5年9月	【前回の事業評価結果】 目標・効果について達成できなかったところ はあるものの、事業実施の適切性について は評価できる。 引き続き利用啓発活動及び関係者との協議 を重ね持続可能かつ利便性の高い路線再 編を検討されたい。 【反映点】 生活路線としてマイバス意識を持ってもら うため、商業施設等での時刻表を配布した。 また、市内イベントなどの交通手段としてコ ミュニティバスでのアクセス方法を記載し、利 用の促進を行った。	A 事業が計画に位置づけ られたとおり、適切に実 施された。	B 目標値である7.3名/便に 対して、実績は4.9名/便で あった。前回の事業評価に おける実績は4.5名/便で あった。	引き続き観光施策やまち づくり施策と連携した利用 促進の取組を行う。 また、生活路線としても、 地域住民にマイバス意識を 持ってもらうための取組を 行うとともに、より利便性の 高いダイヤや路線の仕組 みを検討する。 目標を達成した路線も含 め、上記の取組を行うとと もに、さらなる需要の掘り 起こしを図る。
奈良交通株式会社	系統名:桜井市コミュニティバス (初瀬・朝倉台線) 運行区間:桜井駅北口～吉隠 柳口 運行期間: 令和4年10月～令和 5年9月		A 事業が計画に位置づけ られたとおり、適切に実 施された	B 目標値である4.4名/便に 対して、実績は2.8名/便で あった。前回の事業評価に おける実績は2.6名/便で あった。	
奈良交通株式会社	系統名:桜井市コミュニティバス (南循環線) 運行区間:桜井駅北口～安倍 文珠院～桜井駅北口 運行期間: 令和4年10月～令和 5年9月		A 事業が計画に位置づけ られたとおり、適切に実 施された。	A 目標値4.0名/便に対して、 実績は5.9名/便であり、目 標値を達成できた。前回の 事業評価における実績は 5.0名であった。	
奈良交通株式会社	系統名:桜井市コミュニティバス (西北部循環線) 運行区間:桜井駅北口～山の 辺病院～桜井駅北口 運行期間: 令和4年10月～令和 5年9月		A 事業が計画に位置づけ られたとおり、適切に実 施された。	A 目標値4.0名/便に対し、 実績は6.1名/便であり、目 標値を達成できた。前回の 事業評価における実績は 6.1名/便であった。	
日の丸交通株式会社	系統名:桜井市デマンド型乗合 タクシー 運行区間:上之郷地域～済生 会中和病院 運行期間: 令和4年10月～令和 5年9月	【前回の事業評価結果】 目標・効果について達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。 更なる利用促進のための取組に努められたい。 【反映点】 前回評価結果の通り、更なる利便性向上の為、 ダイヤ等を利用者と協議しながら運営した。	A 事業が計画に位置づけ られたとおり、適切に実 施された。	B 目標値2.7人/便に対し、実 績は2.1人/便であり、目標 値を達成できなかった。	更なる利便性の向上のため、 ダイヤ等を利用者と協 議しながら運営する。

桜井市地域公共交通活性化再生協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

「桜井市地域公共交通計画」（令和5年3月策定）の概要は、次のとおり。

計画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する。

【計画の目的】

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。

【計画の対象区域】 桜井市全域

【計画の期間】 令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間

【ニーズと課題】

- (1) 生活移動ができる公共交通ネットワークの整備
- (2) 高齢者が利用しやすい移動手段の確保
- (3) 市民の公共交通を利用する意識醸成
- (4) 観光客も利用できる公共交通サービスの提供
- (5) 利用しやすい鉄道駅及びその周辺の整備
- (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
- (7) 関係者相互が連携した取組の実施

【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
2. みんなに優しい公共交通サービスの提供
3. まちづくりと連携した公共交通環境の形成
4. 地域の移動手段を守るための公共交通の利用促進

公共交通ネットワークのイメージ図

別添「地域公共交通計画」P.37 地域公共交通ネットワークの概念図のとおり

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。

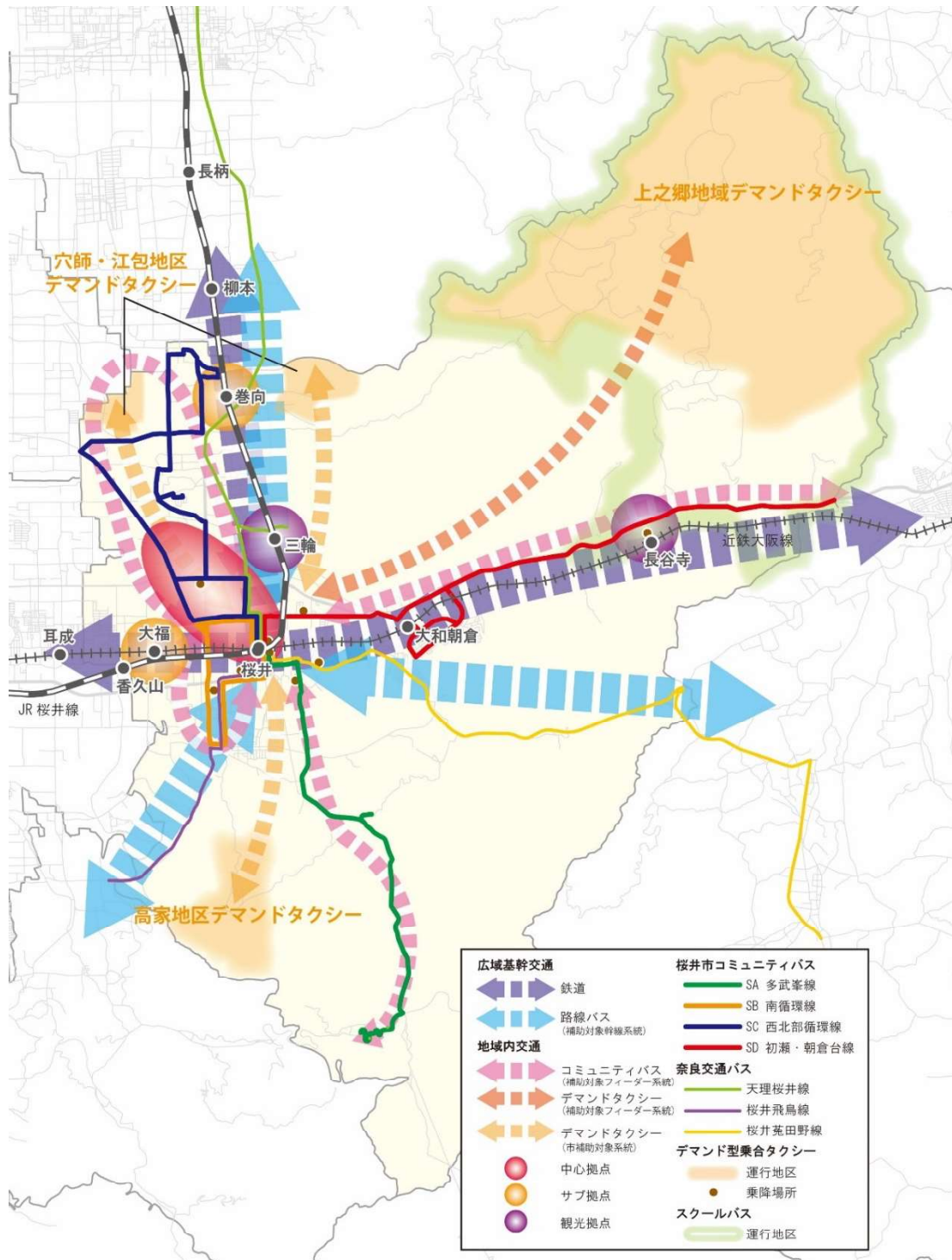


図 7.3.1 地域公共交通ネットワークの概念図

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

【評価の考え方】

持続可能な運行に向けて、「一便あたりの利用者数」を指標として設定し、運行実績を評価・分析。次年度の運行計画に反映する。

【各路線の評価指標】

初瀬・朝倉台線 4.4 人/便

循環路線 4.0 人/便

多武峯線 7.3 人/便

上之郷デマンドタクシー 2.7 人/便

※桜井市地域公共交通運行実施計画において設定。平成 25 年度の実績値と、住民アンケート等より試算した交通潜在需要等より算出。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

◎交通空白地域における公共交通等による移動の確保

◎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

- ・平成 27 年 6 月 公共交通再編（コミバス路線の再編、新規路線開設、高家デマンド型乗合タクシーの運行開始。交通空白地解消。）
- ・平成 29 年 6 月 公共交通再編（2 年間の実証運行結果を踏まえ、利用者が少ない路線を統廃合、ダイヤを改正。）
- ・令和 3 年 10 月 公共交通再編（西北部循環線の減便、穴師・江包デマンド型乗合タクシーの運行開始。）
- ・奈良交通路線バスについては、奈良県地域交通改善協議会にて、奈良県・近隣市町村と連携しながら活性化に取り組んだ。

◎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

- ・多言語案内看板の設置、コミュニティバス路線・バス停のナンバリング（H30.3）
- ・インバウンド向け観光ホームページ「YAMATO」の Google Map にバス停情報やバスを利用した観光モデルコースを掲載（H31.3）

◎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

◎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

公共交通空白地域の解消や生活交通の確保を目的として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーを運行しているが、運行経費が年々増加している。また、近年減少していた利用者数は回復傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の流行以前と比べると減少している状況にある。持続可能な公共交通の実現のため、経費の削減や利用促進に繋がる効果的かつ効率的な方策を見出す必要に迫られる中、効率的な運行を行うべく、地域住民と調整を行っている。その調整の結果、令和 5 年 10 月より多武峰地域におけるデマンド型乗合タクシーの実証実験を行うこととなった。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
桜井市コミュニティバス	桜井市・奈良交通(株)	平成17年度～	フ	4路線運行。奈良交通(株)に業務委託。
上之郷デマンド型乗合タクシー	桜井市・日の丸交通(株)	平成22年度～	フ	市東部の上之郷地域で運行。日の丸交通(株)に業務委託。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
奈良交通路線バス	奈良交通(株)	平成26年度～	奈良交通(株)独自で運行。3路線。経費のうち県と国の補助金と運賃収入を除いた赤字分を関係市村で負担している。

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
高家デマンド型乗合タクシー	桜井市・日の丸交通	平成27年度～	市南西部の高家地区で運行。日の丸交通(株)に業務委託。
穴師・江包デマンド型乗合タクシー	桜井市・日の丸交通	令和3年度～	市北部の穴師・江包地区で運行。日の丸交通(株)に業務委託。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
利用促進の取組	・コミュニティバス等の沿線にある公共施設や買い物施設等での時刻表パンフレットの配布。 ・市内イベントへの移動手段として公共交通によるアクセス方法を広報物に記載。	公共交通の利用促進
地域の実情に合わせた路線検討	・地域の実情に合わせた公共交通を構築すべく、住民と協議。デマンド型乗合タクシー実証実験（R5.10～）の合意形成。	持続可能かつ利便性の高い路線再編

4. 具体的取組に対する評価

コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーについては、地域公共交通確保維持改善事業を活用することで運行し、市民の生活交通を確保することができた。しかし、新たな生活様式等社会情勢の変化に伴う利用者の減少のため一部の路線については目標を達成できていない。

【各路線の目標達成状況】

多武峯線…目標値 7.3 名/便→実績 4.9 名/便
(前回の実績値は 4.5 名/便)

循環路線…目標値 4.0 名/便→実績 5.9 名/便 (南循環)、6.1 名/便 (西北部循環)
(前回の実績値は 5.0 名/便 (南循環)、6.1 名/便 (西北部循環))

初瀬・朝倉台線…目標値 4.4 名/便→実績 2.8 名/便
(前回の実績値は 2.6 名/便。)

上之郷デマンド型乗合タクシー…目標値 2.7 名/便→実績 2.1 名/便
(前回の実績値は実績 2.1 名/便)

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
地域住民にマイバス意識を持ってもらうための利用啓発	市広報紙等で、公共交通に関する周知・啓発を実施する。 また、観光部局と連携した利用啓発の取組を検討する。
持続可能かつ利便性の高い路線再編の検討	引き続き、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの効率的な運行のため、地元との協議や、協議会での検討を重ねる。

桜井市地域公共交通活性化再生協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
【コミュニティバス】 目標・効果について達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。 引き続き利用啓発活動及び関係者との協議を重ね持続可能かつ利便性の高い路線再編を検討されたい。	【コミュニティバス】 生活路線としてマイバス意識を持ってもらうため、商業施設等での時刻表を配布した。また、市内のイベントなどの交通手段としてコミュニティバスでのアクセス方法を記載し、利用の促進を行った。	引き続き公共交通の利用促進として周知に取り組む。また、観光施策やまちづくり施策と連携した利用促進の取組を検討する。路線については、適宜関係者と協議を重ね持続可能かつ利便性の高い路線再編を検討する。
【デマンド型乗合タクシー】 目標・効果について達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。 更なる利用促進のための取組に努められたい。	【デマンド型乗合タクシー】 前回評価結果の通り、更なる利便性向上の為、ダイヤ等を利用者と協議しながら運営した。	

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・持続可能かつ利便性の高い公共交通ネットワークを構築に向けて、長期的な取り組みや他機関との役割分担等においてもより一層効果的に進めることができるよう、「桜井市地域公共交通計画」を策定した。
- ・利便性の水準を保ちつつ、持続可能な運行システムや路線体系を確立するため、関係者と協議を行い、多武峰地域においてデマンド型乗合タクシーの実証実験を行うこととなった。

多武峯線の運行ルート等の変更について

【 経 緯 】

県道桜井吉野線において工事が行われ、新道ができる予定である。新道の供用開始に合わせて、旧道が廃止される予定であるが、旧道では、コミュニティバス多武峯線が運行している。そのため、運行ルートを変更する必要が生じている。また、工事区域および接続箇所において、バス停および乗降指定地が存在しており、これらの設置場所についても移設を検討する必要がある。

(参考：多武峰線路線図)



【 当該箇所 】 「資料6 工事箇所図」のとおり

【 変更内容 】 運行ルートを旧道から新道へと変更

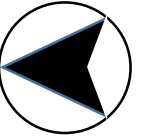
バス停「百市」の移設

乗降指定地「百市上」の移設

【変更予定日】 新道供用開始以降に変更

地理院タイル（国土地理院地図）を加工して作成

- 新道
- バス停・自由乗降指定地
（現在地）
- バス停・自由乗降指定地
（移設予定箇所）



30 m

自由乗降指定地
「百市上」

県道桜井吉野線

百市区集会所

バス停
「百市」

← 桜井方面

吉野方面 →