

議題 2

檀原市公共交通確保維持事業に係る

計画について

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

橿地交第 1 号
令和6年6月28日

国土交通大臣 殿

橿原市地域公共交通会議
奈良県橿原市八木町1丁目1番18号
会 長 亀 田 忠 彦

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名: 橿原市

計画名称: 橿原市地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所 (頁)
補助要綱第17条第1項に規定する事項	(第1号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P 3 5 「1) 地域公共交通等の位置づけと役割分担」
	(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	P 4 2 「A-1 行政負担による地域公共交通の維持」
	(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	P 4 2 「A-1 行政負担による地域公共交通の維持」
	(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の数 : P 3 8 ・ 収支 : P 3 8 ・ 公的資金投入額 : P 3 8 ・ 評価手法 : P 6 4

3-3. 地域公共交通の将来ネットワーク

1) 地域公共交通等の位置づけと役割分担

本市の地域公共交通ネットワーク（以下、ネットワーク）は、主に市域や都市圏を超え広域的な移動を支える「広域幹線」、主に隣接する市町への移動を支える「地域幹線」、主に市内における移動を担う「市内支線」として位置づけ、これらをタクシー等の「面的個別輸送」や少量の移動ニーズや特定の目的に対応する福祉交通等の「その他の交通」により補完します。

各モード別の位置づけと役割分担と具体的な路線は、以下のとおりです。

位置付け	役割	交通モード	具体的な路線 (○：既存, ◇：今後新規の可能性のあるもの)
広域幹線	ネットワークの骨格を形成し、市域や都市圏を超える移動や、拠点間での移動等を多面的に支える	鉄道	○近鉄大阪線・南大阪線・橿原線・吉野線 ○JR桜井線
地域幹線	ネットワークの骨格を形成し、主に市内の拠点から隣接する市町への移動等を支える	バス	○奈良交通（市域を超える路線） ・ <u>八木新宮線</u> 、 <u>八木下市線</u> 、 <u>八木御所線</u> 、八木五條線、飛鳥線、 <u>高田イオンモール線</u> ※「 <u>下線</u> 」は、現在、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)を活用
市内支線	主に市内の拠点と居住エリアをつなぎ、地域内の移動サービスと不便地域の解消を担う	バス等	○奈良交通（市内で完結する路線） ・八木イオンモール線、医大病院線、橿原団地線、 <u>八木耳成線</u> 、 <u>神宮イオンモール線</u> 、 <u>神宮観音寺線</u> ○ <u>かしはらしコミュニティバス</u> ◇地域主体の移動手段 ※「 <u>下線</u> 」は、現在、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)を活用
面的個別輸送	個別の需要に対し、細やかな対応により、地域住民の移動を支える	一般 タクシー	○橿原タクシー ○栄タクシー ○奈良近鉄タクシー ○サンキュータクシー
その他の交通	少量の移動ニーズや特定の目的に対応し、日常生活を支える	補助的 輸送資源	○施設送迎バス ◇ボランティア輸送
		福祉交通	○福祉タクシー ◇福祉有償運送

※拠点について（都市計画マスタープランでの位置づけ）

多くの人やものが集まり、本市を特徴づける場所として、賑わいや都市の利便性の向上を推進するとともに、地域資源の保全や活用による交流人口の増大を促進する。

都市拠点	・大和八木駅、八木西口駅、畝傍駅を含む商業・業務施設、本庁舎・分庁舎、観光、各種サービス機能が集積したエリア ・橿原神宮前駅周辺の観光、各種サービス機能が集積したエリア
広域交通拠点	・大和八木駅、八木西口駅、畝傍駅 ・橿原神宮前駅
地域交通拠点	・真菅駅、新ノ口駅、耳成駅、畝傍御陵前駅、岡寺駅、坊城駅、橿原神宮西口駅、金橋駅、香久山駅の各駅周辺地区 ・新駅を計画する駅周辺地区

4. 計画の目標

【計画全体】 はじめる 支える つなげる かしはらの地域公共交通			
【目標設定の考え方】			
<p>・基本方針A、B、Cに基づき各種施策を実施した結果として、地域公共交通を利用する人が増え、地域公共交通ネットワークの持続可能性が高まっているかを検証するため、以下の3点を計画全体の目標とします。</p> <p>①市内を運行する公共交通利用者数の回復</p> <p>数値目標-1 コミュニティバス・地域内フィーダー系統の令和4(2022)年度の利用者数が令和3(2021)年度比約10%増で推移していることを鑑み、各種施策の実施により、市内のみで運行する路線の利用者数の令和3(2021)年度比20%増を目指します。</p> <p>数値目標-2 市外のバス停や市民以外の利用も含まれる等、本市以外の要素を含むものの、各種施策の実施により、市外に跨がり運行する路線の利用者数の令和3(2021)年度比10%増を目指します。</p> <p>②地域公共交通に対する市の財政負担額の維持</p> <p>数値目標 上昇・高騰する人件費・燃料費のなかでネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の令和3(2021)年度水準維持を目指します。</p> <p>③地域内フィーダー系統補助路線の収支率の改善</p> <p>数値目標 コミュニティバス・地域内フィーダー系統の令和4(2022)年度の利用者数が令和3(2021)年度比約10%増で推移していることを鑑み、対象路線の収支率の令和3(2021)年度比5ポイント以上の改善を目指します。</p>			
目標	評価指標	現状値 (令和3年度)	数値目標
①-1 地域公共交通の利用者数の回復(市内のみ運行する路線)	かしはらしコミュニティバスの利用者数	30千人	↗ 増加 (令和3年度比20%増)
	奈良交通路線バス(※1)の利用者数	914千人	
①-2 地域公共交通の利用者数の回復(市外に跨がり運行する路線)	奈良交通路線バス(※2)の利用者数	475千人	↗ 増加 (令和3年度比10%増)
	近鉄・JRの利用者数(市内13駅の乗車人員)	12,550千人	
②地域公共交通に対する市の財政負担額の維持	バス路線維持に係る市の財政負担総額(※3)	46,948千円	→ 維持 (令和3年度水準)
③地域内フィーダー系統補助路線の収支率の改善	奈良交通路線バス(八木耳成線、神宮イオンモール線・神宮観音寺線)の収支率	42.5%	↗ 改善 (令和3年度比5ポイント以上改善)
	かしはらしコミュニティバスの収支率	21.6%	

(※1)対象路線：神宮イオンモール線、神宮観音寺線、八木耳成線、樫原団地線、八木イオンモール線、医大病院線

(※2)対象路線：八木新宮線、八木下市線、八木御所線、八木五條線、飛鳥線

(※3)対象路線：地域内フィーダー系統補助路線(3系統：八木耳成線、神宮イオンモール・神宮観音寺線、かしはらしコミュニティバス)、地域間幹線系統補助路線(4系統：八木下市線、八木御所線、高田イオンモール線、八木新宮線)

5. 目標の達成に向けた施策メニュー

施策メニュー	A-1 行政負担による地域公共交通の維持				
施策のねらい	国庫補助を活用しつつ、路線バス・コミュニティバスの運行を継続することにより、地域公共交通ネットワークを維持し、市全体として公共交通により移動しやすい環境を整えます				
具体的な取組内容（例）					
●国と県・市の協調によるバス路線の維持					
【継続する取組み】					
✓ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統および地域間幹線系統）の活用継続による運行経費の確保					
《対象路線となる路線と位置づけ・必要性など》					
系統の種別	地域内フィーダー系統			地域間幹線系統	
対象路線	①神宮イオンモール・神宮観音寺線 ②八木耳成線 ③かしはらしコミュニティバス			①八木下市線 ②八木御所線 ③高田イオンモール線 ④八木新宮線	
路線維持や補助の必要性	いずれも、橿原市の人口の集積地区である八木地区と橿原神宮前地区と公的施設または大型商業施設や医療施設、主要駅を円滑に連結する役目を担う路線として、共通の性格を有する。今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。また、①については、車両のバリアフリー化を目的にノンステップバスの導入を図り、障がい者や高齢者などへの優しい移動手段の提供の幅を広げていく。			いずれも、隣接する市町間等を連絡する路線定期運行であり、生活や観光において不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者や県・市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行の維持・確保の必要がある。	
実施主体	①②奈良交通 ③橿原市（運行は奈良交通に委託）			奈良交通	
目的・効果と評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者数 ・収支率（フィーダー系統） ・市財政負担額（フィーダ系統、地域間幹線系統） ・ノンステップバス導入率（神宮イオンモール・神宮観音寺線） 				
実施主体					
市	県・国	交通事業者	住民	その他 ^(※)	
◎	◎（県・国）	◎（バス）			
スケジュール（年度）					
令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8(2026)	令和9(2027)	長期
【継続する取組み】実施					

【実施主体について】 ◎：メインとなって事業を推進する ○：事業の推進に対して支援・協力・連携する
^(※) その他：関係団体（商業関係、観光関係）、企業等

6. 計画の進捗管理

6. 計画の進捗管理

6-1. 推進方法

今後、本計画を推進していく上では、施策メニューの実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していく必要があります。また、コロナ禍による不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応して、必要に応じて施策や目標の見直しを行い、“作ったら終わり”の計画ではなく、より実効性のある橿原市の地域公共交通の羅針盤としていく必要があります。

本計画を着実かつ効率的に推進するために、「橿原市地域公共交通会議」のもとで、PDCAサイクル（計画[Plan]→実行[Do]→検証[Check]→改善[Action]の循環検討手法）の考え方に基づき、検証・見直しを行います。

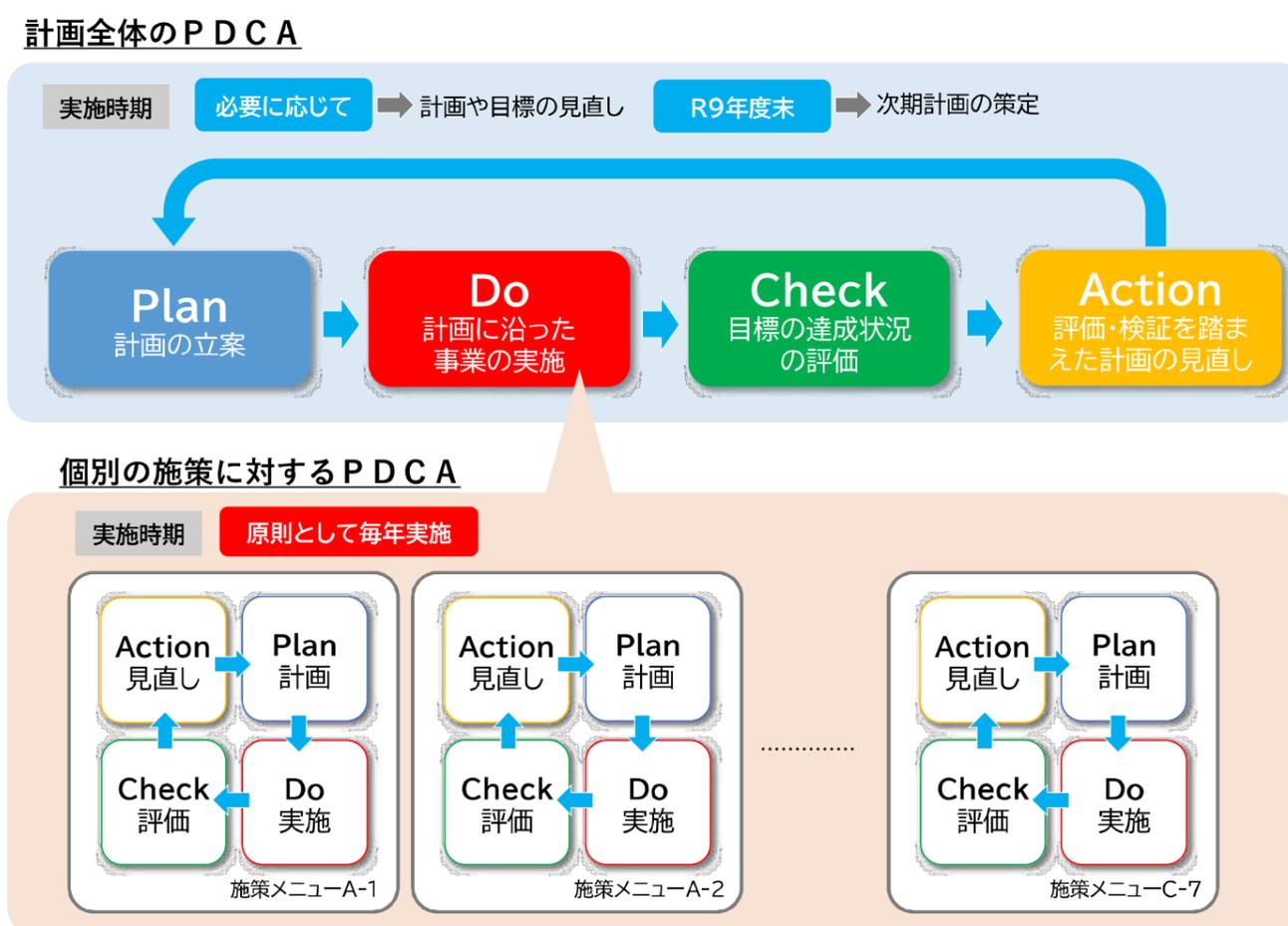


図 6.1.1 PDCAサイクルによる計画推進のイメージ

令和6年6月 日

(名称) 橿原市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(目的)

「八木耳成線」

奈良県を東西に縦貫するように整備がされた、中和幹線を通行する路線である。当該中和幹線の沿線には多くの商業施設に加え奈良県橿原総合庁舎が立地しており、施設への通勤、施設利用等の手段として機能するとともに、市域北東部地域から市の主要駅である大和八木駅を結び、当該地域住民の地域間幹線系統・鉄道へのアクセスを確保する役割を果たしている。

「神宮イオンモール・神宮観音寺線」

平成28年度、市域南西部の交通不便地域の生活交通手段として導入した路線である。「神宮イオンモール線」については、市域西部と市の主要駅である橿原神宮前駅を結ぶ路線である。経路上にある近鉄坊城駅周辺の居住エリアと大型商業施設や主要駅、医療機関等を円滑に結ぶ路線として重要な機能を果たしている。また「神宮観音寺線」については、市域南西部の居住エリアと主要駅である橿原神宮前駅を結ぶ路線として、運行時間に限りがあるものの、地域住民の通勤等の生活交通手段としての役割を果たしている。

「かしはら市コミュニティバス」

市域南東部と市の主要駅である大和八木駅を結ぶ路線である。公共交通の不便地域を通る傍ら、奈良県立医科大学附属病院を経由するとともに、終点に位置する墓園や昆虫館といった公共施設への移動手段となっており、主に通勤、通学、通院の手段として役割を果たしている。平成30年度からは、全体利用者が減少する土日祝日の活性化策として路線を延長し橿原神宮前駅への乗入れを実施しており、橿原神宮前駅周辺地域から市南東部地域の墓園・昆虫館への移動手段、また市南東部地域から鉄道駅への移動手段として役割を果たしている。

(必要性)

橿原市の人口の集積地区として、八木地区と橿原神宮前地区が揚げられるが、「八木耳成線」「神宮イオンモール線」「かしはら市コミュニティバス」については、人口の集積地区と公的施設または大型商業施設や医療施設、主要駅を円滑に連結する役目を担う路線として共通の性格を有している。これらの路線を確保維持することは住民の生活交通手段の存続させることであり、維持確保が必要であると捉えている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>八木耳成線 年間利用者数を110,200人以上とする。(令和5年度実績 106,972人) 収支率を54.9%以上とする。(令和5年度の実績54.8%)</p> <p>神宮イオンモール・神宮観音寺線 年間利用者数を56,900人以上とする。(令和5年度実績 55,221人) 収支率を43.0%以上とする。(令和5年度の実績42.9%)</p> <p>かしはら市コミュニティバス 年間利用者数を33,200人以上とする。(令和5年度実績 32,193人) 収支率を24.5%以上とする。(令和5年度の実績23.0%)</p> <p>(檀原市地域公共交通計画 P38参照)</p>
(2) 事業の効果
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設、鉄道駅等へのアクセスの維持・向上 ・ 市民の移動の主目的である買い物、通院への手段の確保及び利便性の向上 ・ 公共交通空白地の改善 ・ 自動車の運転できない高齢者等の交通弱者の移動手段の確保
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ かしはら市コミュニティバスの利用促進・周知を図るため、発着地にある商業施設と連携し、優待等の提供を受けて、買い物の手段としての結びつきを強める。(実施主体：檀原市、商業施設) (檀原市地域公共交通計画 P43、53参照) ・ 公共交通に関する広報について、効果の高い広報・情報発信を行うため、広報誌やホームページへの掲載だけでなく、発信方法の工夫・研究を行う(実施主体：檀原市) (檀原市地域公共交通計画 P56参照) ・ 児童の興味関心に抱かせるきっかけ作りをし、将来の利用や維持確保につなげられるよう、市内小学校における公共交通学習の機会創出に向けて、教育委員会と調整を行う。(実施主体：檀原市、奈良交通(株)) (檀原市地域公共交通計画 P59参照)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱「表1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る路線について、檀原市から運行事業者への補助金額については、運行費用総額から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。</p> <p>(令和7年度 運行費用総額(見込み))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 八木耳成線：35,457,000円 ・ 神宮イオンモール・神宮観音寺線：24,792,000円 ・ かしはら市コミュニティバス：21,900,000円

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>該当なし</p>
<p>17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>18. 協議会の開催状況と主な議論</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年6月23日 前年度決算・新年度予算、コミバス・フィーダー補助系統の利用実績について報告 檀原市生活交通確保維持改善計画、あすかデマンド乗合交通の市内乗り入れについて協議・承認 檀原市地域公共交通計画の策定に向けアンケート実施方法等について協議 ・ 令和4年11月24日 檀原市地域公共交通計画の策定に向けた各種調査結果を報告 当市の地域公共交通課題の整理と、計画の基本方針について協議 ・ 令和5年1月31日 檀原市地域公共交通計画素案の確認 計画策定のパブリックコメント実施に向けて協議 ・ 令和5年3月15日（書面開催） 檀原市地域公共交通計画（案）のパブリックコメント結果を報告（意見なし） 結果を受けて、檀原市地域公共交通計画を策定 ・ 令和5年6月28日 前年度決算・新年度予算、コミバス・フィーダー補助系統の利用実績について報告 檀原市生活交通確保維持改善計画について協議・承認 真菅地区における公共交通導入実証運行の実施について報告 ・ 令和6年1月30日 生活交通確保維持改善計画の事業評価について協議・承認 檀原市地域公共交通計画に基づく令和5年度の取組及び令和6年度実施予定の取組について報告
<p>19. 利用者等の意見の反映状況</p>
<p>檀原市地域公共交通会議（法定協議会）の構成員に住民や利用者の代表として「檀原市自治委員連合会」、「(社)檀原市社会福祉協議会」、「檀原市老人クラブ連合会」、「檀原市障害者団体協議会」の代表者からの意見を反映して本計画を作成した。</p>
<p>20. 明日香村におけるかしはら市コミュニティバスの位置付け</p>
<p>かしはら市コミュニティバスは、檀原市住民の生活交通として必要なものであり、明日香村内にも停留所を設置しているものの明日香村住民の利用を想定しておらず、明日香村地域公共交通計画に生活交通として補助対象系統へ位置付ける予定はない。また、運行経費に対して明日香村は費用を負担していない。</p>

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

7年度

R8年度～計画期間最終年度については、R7年度事業から運行内容に変更がないため省略

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画運 行回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
橿原市	奈良交通株	(1) 八木耳成A	大和八木駅	十市団地・ 橿原総合庁 舎	大和八木駅	往8.0km (循環)	365日	5,225回			路線定期 運行	①	近鉄大和八木駅で補 助対象地域間幹線系 統「八木下市線」、	③
		(2) 八木耳成B	大和八木駅	橿原総合庁 舎・十市団 地	大和八木駅	往8.0km (循環)	365日	3,160回			路線定期 運行	①	「八木御所線」、「八 木新宮線」と接続(近 接)	③
		(3) 神宮イオンモール	橿原 神宮前駅	光陽町	イオンモール 橿原	往6.7km 復6.7km	365日	2,555回			路線定期 運行	①	イオンモール橿原停留所で補助対象地域 間幹線系統「高田イオンモール線」、近鉄橿 原神宮前駅で同じく「八木御所線」、「八 木下市線」と接続(近接)	③
		(4) 神宮観音寺	橿原 神宮前駅	観音寺	橿原 神宮前駅	往9.5km (循環)	365日	1,095回			路線定期 運行	①	近鉄橿原神宮前駅で補助対象 地域間幹線系統「八木御所 線」、「八木下市線」と接続 (近接)	③
		(5) 橿原市コミュニティA	大和八木駅	橿原市昆虫 館	橿原 神宮前駅	往12.2km 復12.3km	125日	500回			路線定期 運行	①	近鉄大和八木駅で補助対象地域間幹 線系統「八木下市線」、「八木御所 線」、「八木新宮線」、近鉄橿原神宮前 駅で同じく「八木御所線」、「八木下市 線」と接続(近接)	③
		(6) 橿原市コミュニティB	大和八木駅	明日香小山	橿原 神宮前駅	往9.2km 復9.3km	125日	125回			路線定期 運行	①	近鉄大和八木駅で補助対象地域間幹 線系統「八木下市線」、「八木御所 線」、「八木新宮線」、近鉄橿原神宮前 駅で同じく「八木御所線」、「八木下市 線」と接続(近接)	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	橿原市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	26,885
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
橿原市地域公共交通計画	令和5年3月	

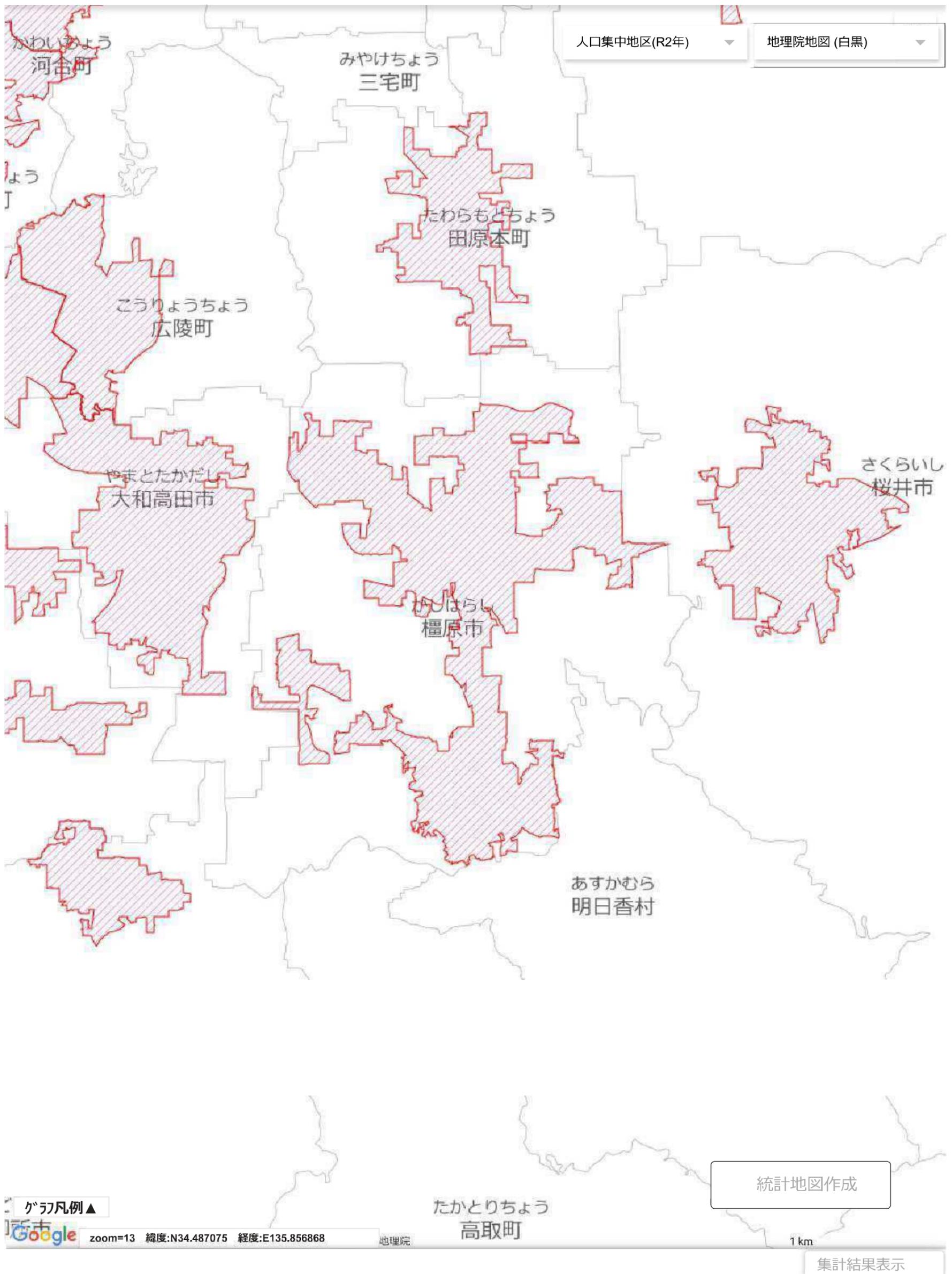
(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

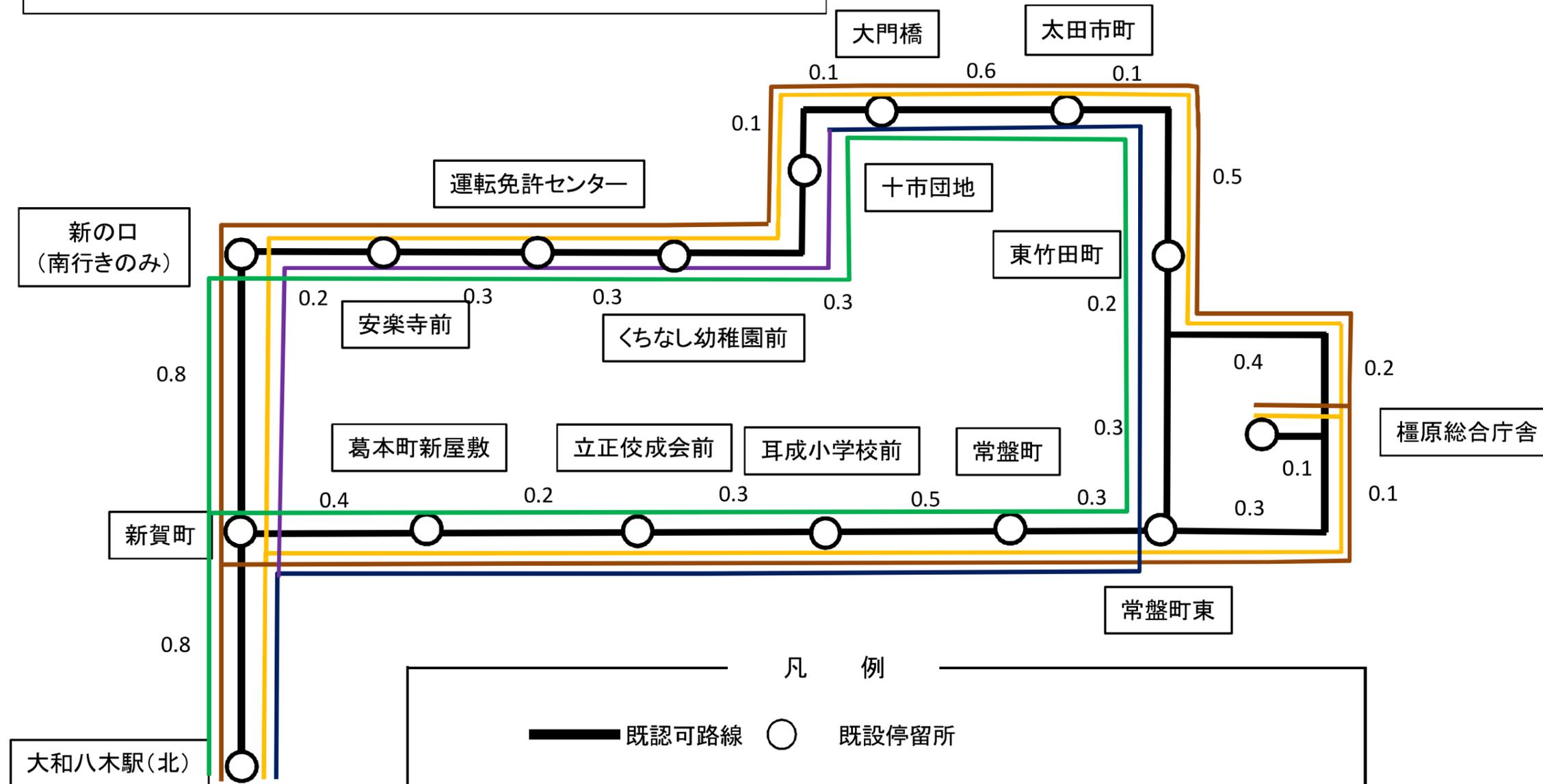
(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

人口集中地区 地域区分図



八木耳成線運行路線略図および運行系統略図



凡 例

既認可路線
 既設停留所

運 行 系 統

(外回り)・・・(1)八木耳成A 主系統
 大和八木駅(北)→十市団地→榎原総合庁舎→常盤町東→大和八木駅(北)

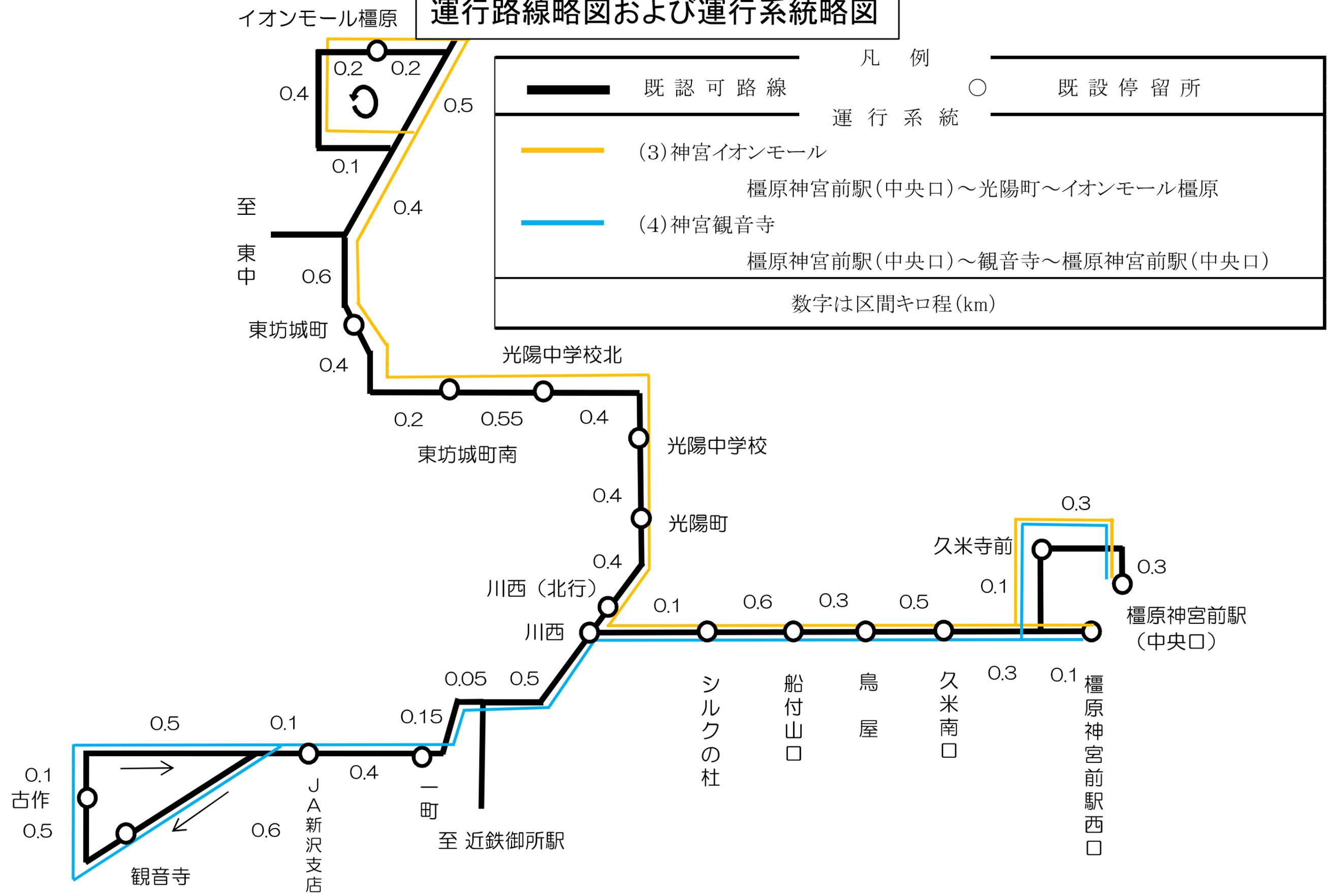
(外回り)・・・(1)八木耳成A みなし系統
 大和八木駅(北)→十市団地→常盤町東→大和八木駅(北)

(内回り)・・・(2)八木耳成B 主系統
 大和八木駅(北)→常盤町東→榎原総合庁舎→十市団地→大和八木駅(北)

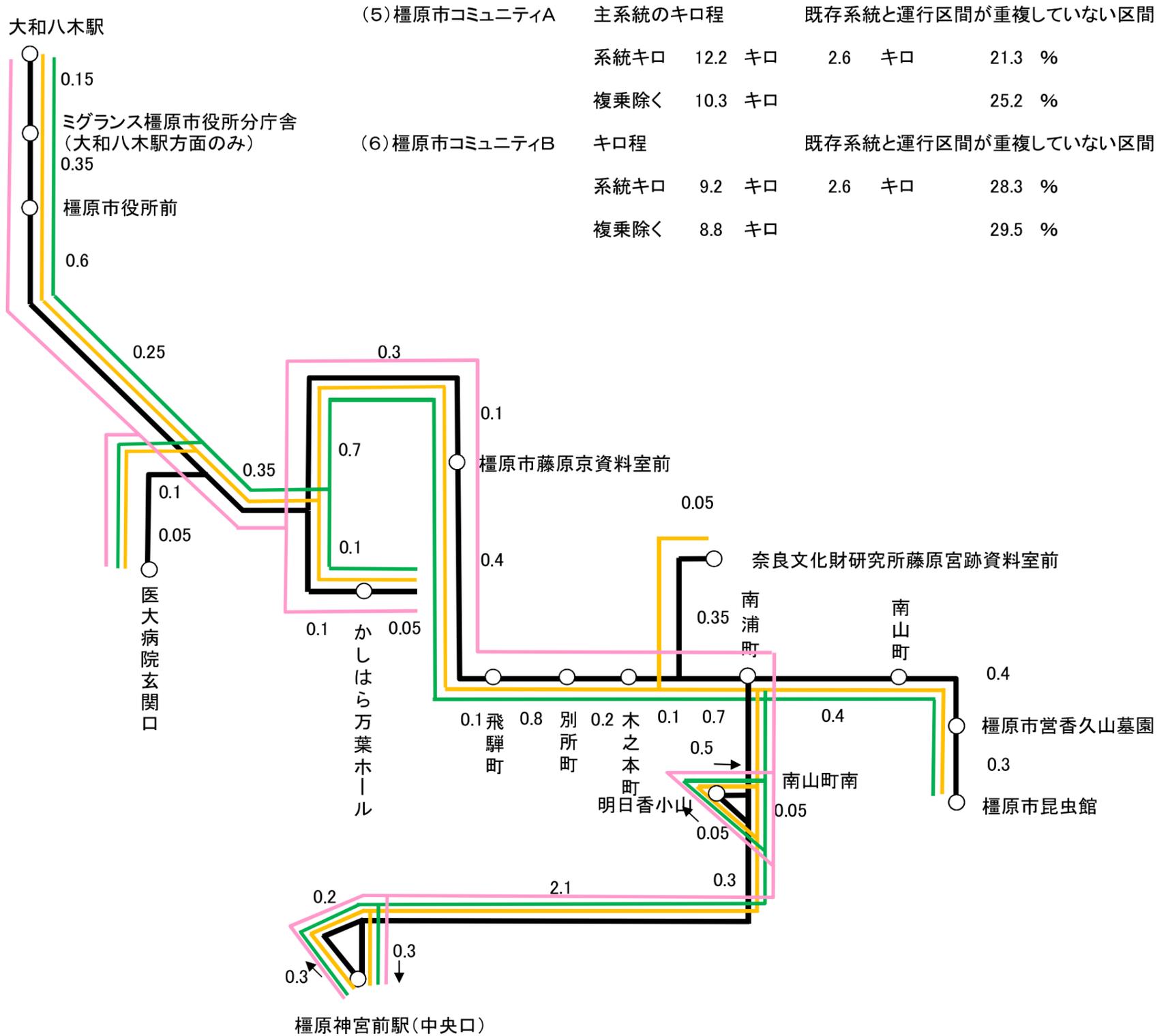
(内回り)・・・(2)八木耳成B みなし系統
 大和八木駅(北)→常盤町東→十市団地→大和八木駅(北)

数字は区間キロ程(km)

神宮イオンモール・神宮観音寺線 運行路線略図および運行系統略図



かしはら市コミュニティバス 運行路線略図および運行系統略図



(5) 橿原市コミュニティA		主系統のキロ程		既存系統と運行区間が重複していない区間	
系統キロ	12.2 キロ	2.6	キロ	21.3	%
複乗除く	10.3 キロ			25.2	%
(6) 橿原市コミュニティB		キロ程		既存系統と運行区間が重複していない区間	
系統キロ	9.2 キロ	2.6	キロ	28.3	%
複乗除く	8.8 キロ			29.5	%

凡 例

<p>—— 既 認 可 路 線</p>	<p>○ 既 設 停 留 所</p>
---------------------	--------------------

運 行 系 統

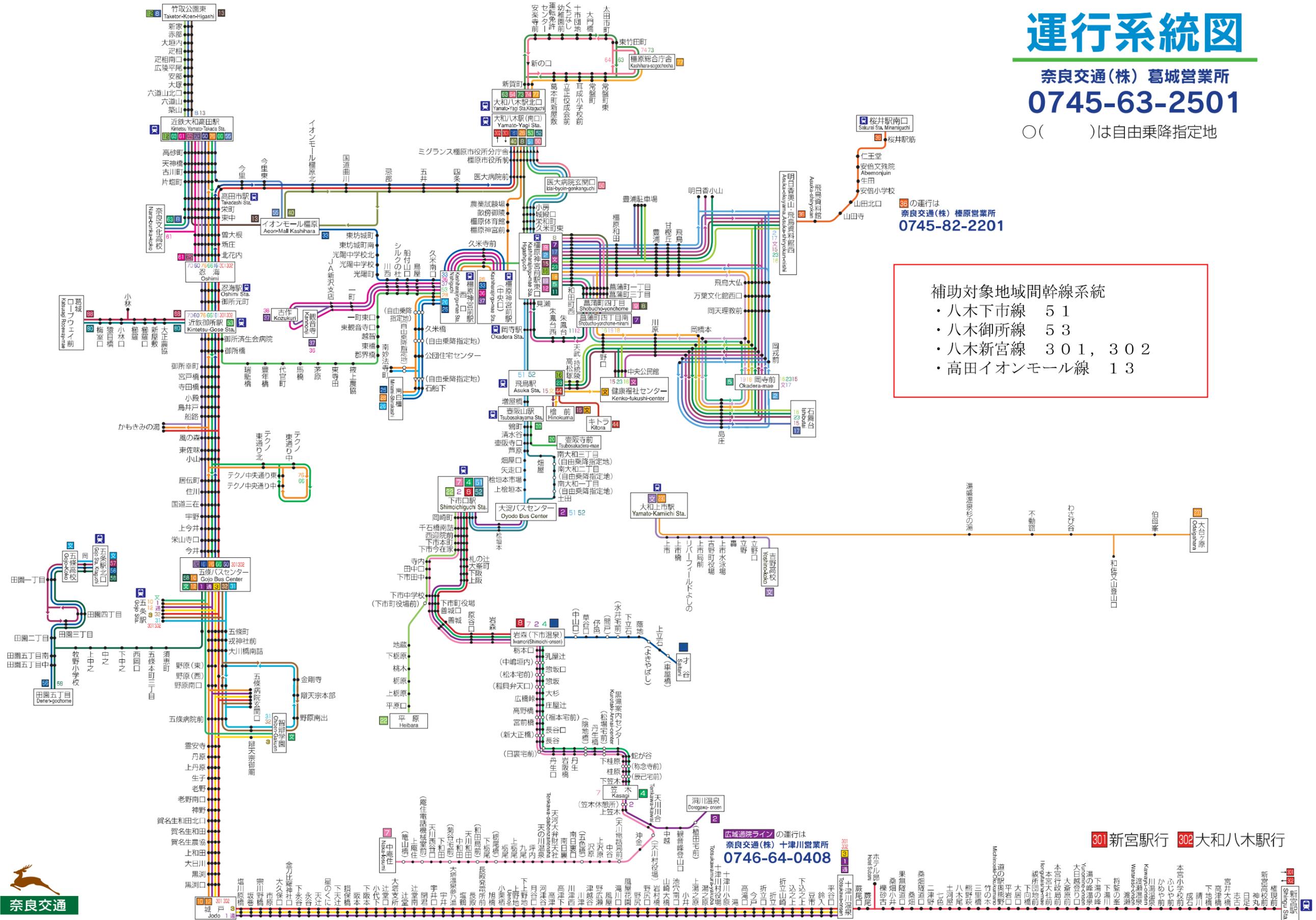
(5) 橿原市コミュニティA(主系統)	—— 大和八木駅～奈良文化財研究所藤原宮跡資料室前～橿原市昆虫館～橿原神宮前駅(中央口)
(5) 橿原市コミュニティA(みなし系統)	—— 大和八木駅→橿原市昆虫館→橿原神宮前駅(中央口)
(6) 橿原市コミュニティB	—— 大和八木駅→橿原神宮前駅(中央口)

数字は区間キロ程(km)

運行系統図

奈良交通(株) 葛城営業所
0745-63-2501

○()は自由乗降指定地



06の運行は
奈良交通(株) 橋原営業所
0745-82-2201

- 補助対象地域間幹線系統
- ・八木下市線 51
 - ・八木御所線 53
 - ・八木新宮線 301, 302
 - ・高田イオンモール線 13

301 新宮駅行 302 大和八木駅行

広城湯院ラインの運行は
奈良交通(株) 十津川営業所
0746-64-0408

