

移動ニーズに応じた 交通サービスの実現について

平成25年7月17日

奈良県 県土マネジメント部

【目次】

報告 地域交通改善協議会の今年度の動き

- (1) 第1回地域別部会 p 3
 - (2) 第2回幹事会 p 5
-

議事 地域交通改善の方向性について

- (1) 市町村アンケート及びヒアリング結果
 - ①目的別ニーズ p 7
 - ①路線バスの必要性 p 15
 - ②市町村連携 p 16
 - ③路線バス・コミュニティバス
乗り込み調査 p 17
 - (2) 路線バス及びコミュニティバス等の
利用者数・収支率からみた県内のバ
スの利用状況について
 - ①路線バスの利用者数及び収支率 p 18
 - ②コミュニティバスの利用者数
及び収支率 p 19
 - (3) 奈良県における今後の地域交通の
あり方（考え方） p 21
-

- 今後のスケジュール p 22

【報告 地域交通改善協議会の今年度の動き】

(1) 第1回地域別部会

(2) 第2回幹事会

奈良県地域交通改善協議会での検討状況について

県と市町村、事業者等が連携し、持続的なバス交通ネットワーク確保に向けた取組を、より広域的な観点から検討するため、協議体制の充実を図る。



- ・委員構成の格上げを行い、意思決定を明確化
- ・地域の実情に応じた検討が可能な取組体制の構築

協議会の体制図

「奈良県地域交通改善協議会」

会長：奈良県知事

委員：市町村長、交通事業者・関係団体代表

近畿運輸局（自動車交通部長、企画観光部長、奈良運輸支局長）等

「奈良県地域交通改善協議会幹事会」

幹事長：奈良県県土マネジメント部長

幹事：副市町村長、交通事業者・関係団体担当役職員、近畿運輸局担当課長等

2月20日
知事を会長とした新体制の協議会を開催

3月22日
6月13日
幹事会を開催

「地域別部会」

奈良県県土マネジメント部次長（地域交通課長）、市町村振興課長、東部南部振興課長、市町村公共交通担当課長、奈良運輸支局担当課長

※ 検討内容に応じて、事業者代表（バス協会・タクシー協会・奈良労働組合協議会）の出席を求める。

北西部地域

奈良市、大和郡山市、生駒市、香芝市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、河合町

中部地域

大和高田市、橿原市、桜井市、御所市、葛城市、高取町、明日香村、広陵町

東部地域

奈良市、天理市、桜井市、宇陀市、山添村、曾爾村、御杖村、東吉野村

南部地域

五條市、吉野町、大淀町、下市町、黒滝村、天川村、野迫川村、十津川村、下北山村、上北山村、川上村、東吉野村

5月16日
中部地域部会
東部地域部会
5月17日
北西部地域部会
5月21日
南部地域部会
を開催

各市町村
地域公共交通会議

各市町村
地域公共交通会議

各市町村
地域公共交通会議

各市町村
地域公共交通会議

(1) 第1回地域別部会

◎公共交通の現状

○コミュニティバス

- ・路線バスの補完
- ・住民福祉(日常生活・通院)の観点での運行
- ・広域連携・地域振興としてのツールの可能性

○路線バス

- ・通勤・通学がメイン(一方で昼間の乗車率が低い)
- ・高齢者等の日常生活には適合していない

○デマンド交通(デマンドタクシー)

- ・高齢者をメインターゲットとしている
- ・地理・道路構造の問題からバスではなくデマンドタクシーを選択

○その他

- ・社会福祉協議会や病院送迎のバスルートがコミュニティバス等と重複している

●コミバス運行の経緯等

- 路線バス廃止による代替
- 路線バスへの補助金・負担金 > コミバス運行経費
- 一般競争入札を実施し、さらに安価

(1) 第1回地域別部会

◎住民ニーズ

住民の声 : 交通空白地域に対する交通手段の確保の要望 ↔ 税金投入への拒否感

そこで…

○アンケートを実施した上で運行実施している市町村が多数。
しかし、結果的に住民は乗っていない。

- ニーズ把握の手法の問題？(アンケートを実施すると期待感が過大となり、バイアス？)
- 運行実施後の実情について住民に対する適切な広報ができていないのか？
(モビリティ・マネジメント等による利用促進広報等の工夫の余地？)
- コミュニティバスのターゲットとなる旅客がはっきりしないのではないのか？
(高齢者、観光客、通学など混在？)
- コミュニティバスがニーズにマッチした輸送特性を有しているのか？

◎財政面

○財政負担と議会への説明責任

- 国・県の補助金が交付されない場合の「セーフティネット」
- 議会に対し、どのように説明するのか？

市町村による輸送サービスの提供のみならず、タクシー券、通学定期の補助

(2) 第2回幹事会

◎国庫補助事業の計画及び実施の承認

- 平成26年度 生活交通ネットワーク計画の策定について
- 平成25年度 地域交通調査事業について



◎意見交換

- 奈良交通の路線バスの維持方法と交通空白地を埋めるための方法についてどのようなアウトプットを考えているのか。
→ニーズをきっちり把握した上でのコミュニティバスを含めた輸送体系と具体的な方策。
- 病院・学校の送迎バスも考慮した路線の再編が必要。
→アイデアとして受け取る。
- 公共交通条例との関わりについては。
→公共交通条例は、議会提案で公共交通施策における「理念」である。一方、それに対して協議会は本施策における「実務」を行う組織であるが、向っている方向は同じであると認識している。

【議事 地域交通改善の方向性について】

(1) 市町村アンケート及びヒアリング結果について

- ① 目的別ニーズ
- ② 路線バスの必要性
- ③ 市町村連携

(2) 路線バス・コミュニティバス等の利用者数・収支率からみた 県内のバス利用の状況について

- ① 路線バスの利用者数及び収支率
- ② コミュニティバスの利用者数及び収支率

(3) 奈良県における今後の地域交通のあり方(考え方)について

(1) ① 目的別移動ニーズについて

県内市町村にヒアリングを実施し、地域住民の日常生活や、観光客を中心とした来訪者の移動ニーズについての現状整理を行った。
 (調査市町村：24市町村(7月17日現在))

① 通院目的のニーズ

○ 日常的な診療

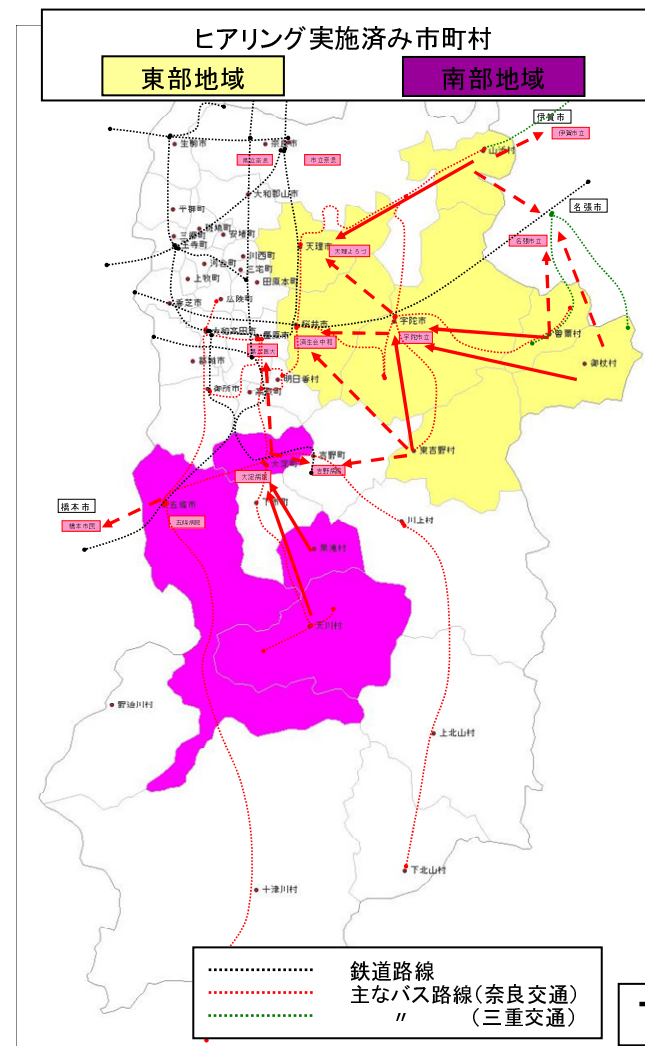
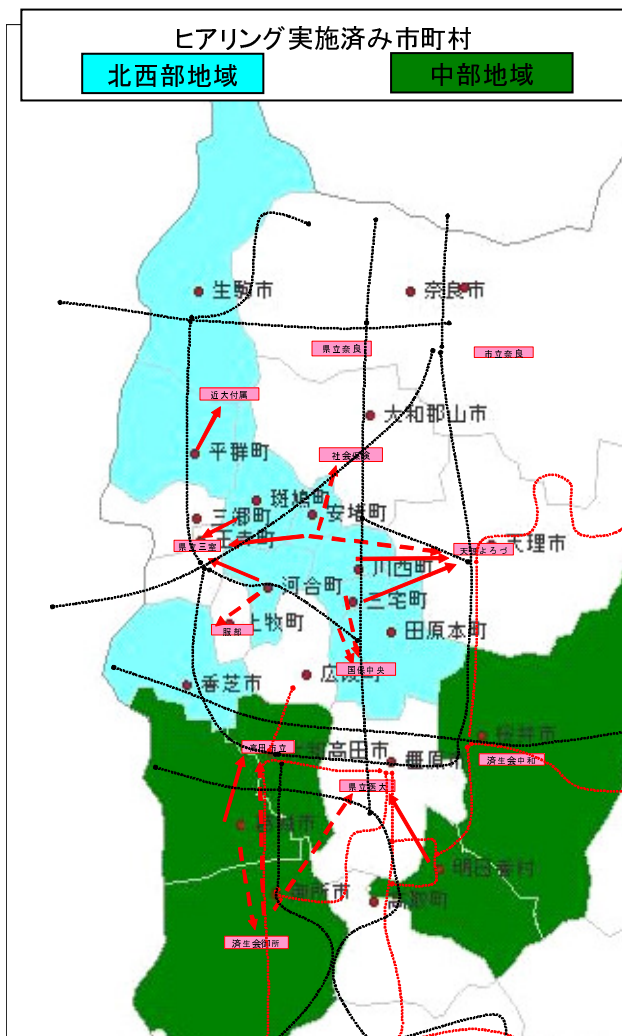
- ・ 日常的な健康相談、健康管理や頻度の高い一般的な疾病の治療などは、地域の診療所等で対応している。
- ・ 東部、南部地域では、診療所までコミュニティバスが運行されている場合が多く、高齢者を中心に定期的にご利用されている。また、医師による往診が行われている地域もある。

○ 非日常的な診療

- ・ 地域の診療所等で対応できない疾病等は、地域の公的病院などへの移動ニーズがある、
- ・ 東部、南部地域では、対応可能な病院に限られるため、市町村界を越えた長距離移動が必要となっている。
- ・ 東部地域では、三重県(名張市、伊賀市)への需要も存在している。
- ・ 北西部、中部地域でも、一部市町村では近隣市町村の病院への通院が必要となっている。

主な病院と移動先

→ 主な移動先
 - - - → その他の移動先



(1) ① 目的別移動ニーズについて

③ 通学・通勤目的のニーズ

○通学

○小中学生

- ・ 東部、南部地域の多くの市町村では、スクールバスが運行されている。
- ・ 一部の市町村（生駒市、天理市、桜井市等）では、路線バスを利用している地域もある。

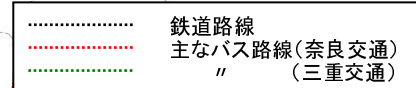
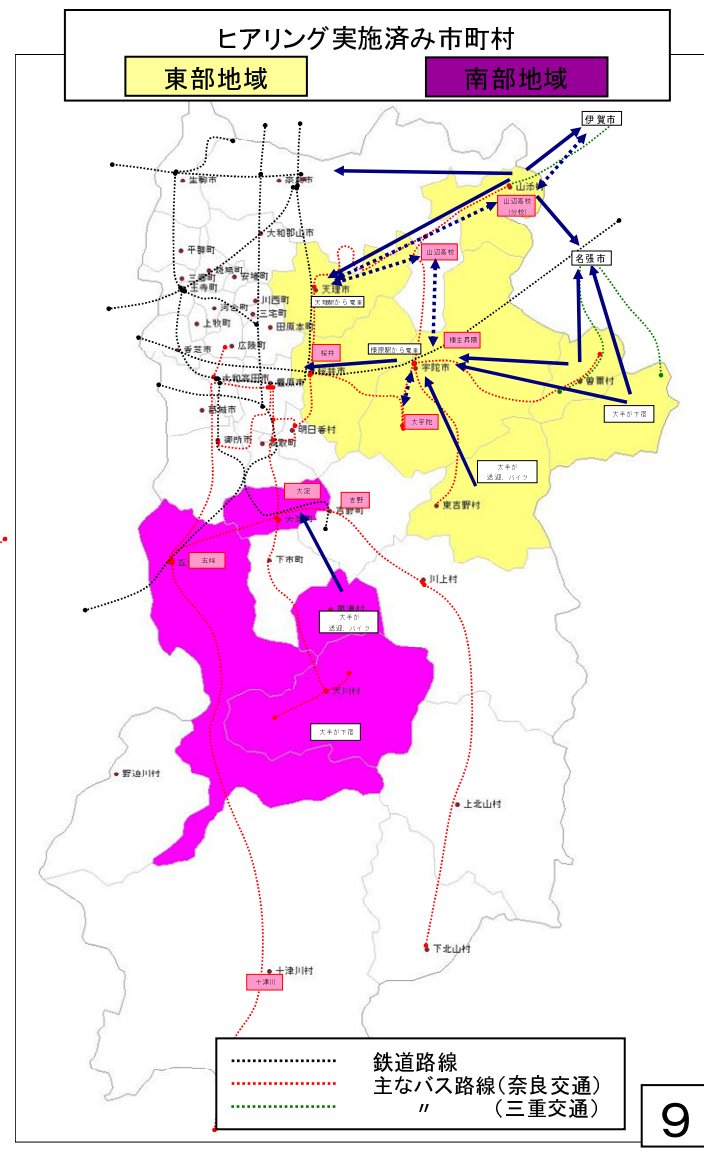
○高校生

- ・ 北部、中部地域では、徒歩や自転車での通学のほか、最寄り駅からの電車利用が可能。
- ・ 東部、南部地域では、最寄り駅までは路線バス利用よりも家族の送迎等が目立つ。
- ・ 自宅通学が困難な天川村、御杖村等では、高校進学時に下宿又は家族で転居するが多い。
- ・ 三重県（伊賀市、名張市）の高校への越境通学もある。
- ・ 鉄道駅から遠い、山辺高校、大宇陀高校等では、最寄り駅からバス利用が必要である。

○通勤

- ・ 東部南部地域では、自家用車利用が大半で、バス利用は非常に少ない。
- ・ 北西部の新興住宅地では、鉄道を利用して大阪方面への通勤も多い。

【通学】主な県立高校と移動先



(1) ① 目的別移動ニーズについて

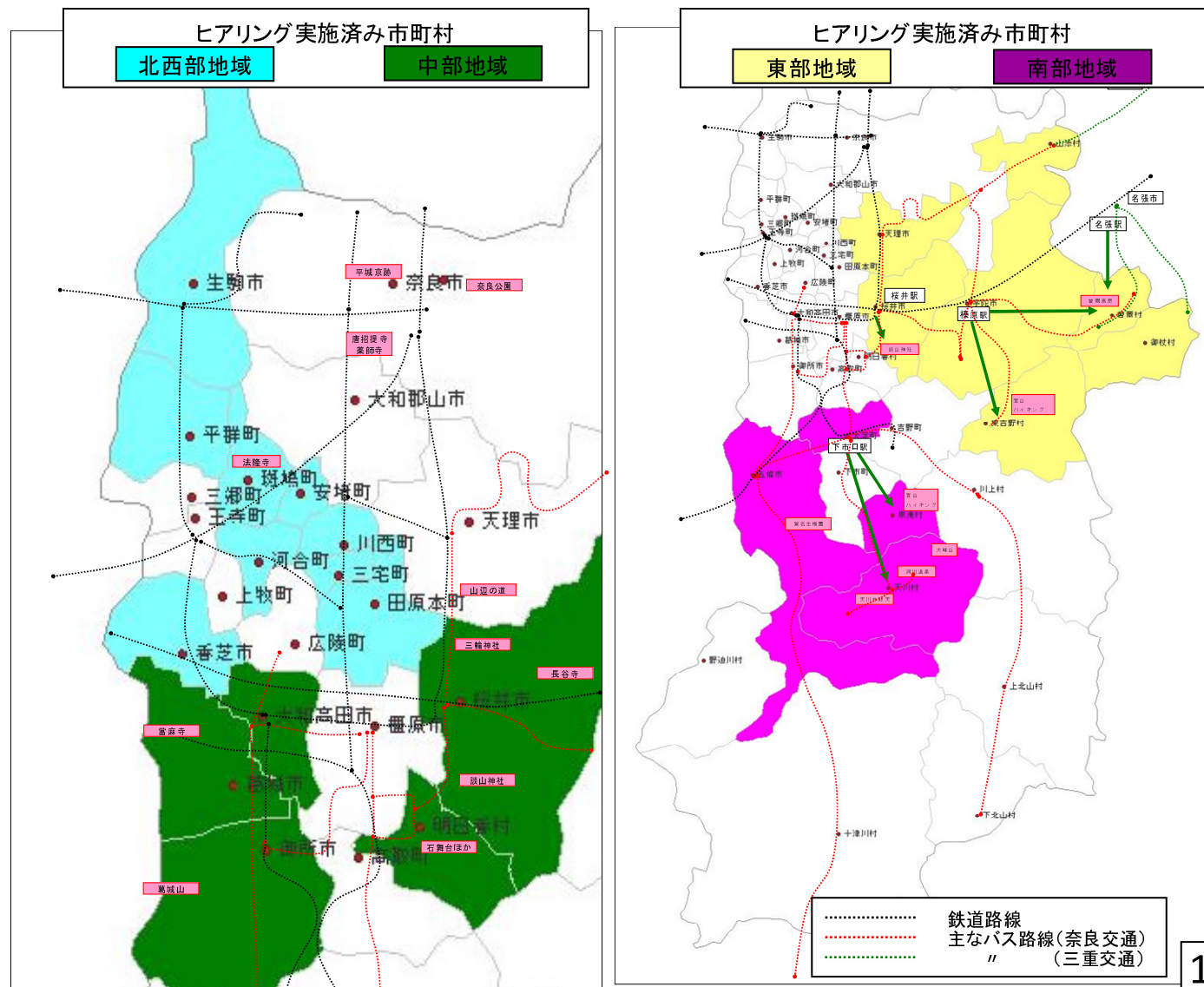
④ 観光目的等のニーズ

○観光

- ・ 遠方からの観光目的等の来訪者のニーズがあり、路線バスが利用されている。
- ・ 洞川温泉(天川村)や曾爾高原(曾爾村)などでは、観光シーズンには、臨時便が運行されるほどの需要がある。
- ・ 観光振興を主要施策に挙げている市町村は、来訪者のためにも路線バスとしての運行を希望している。

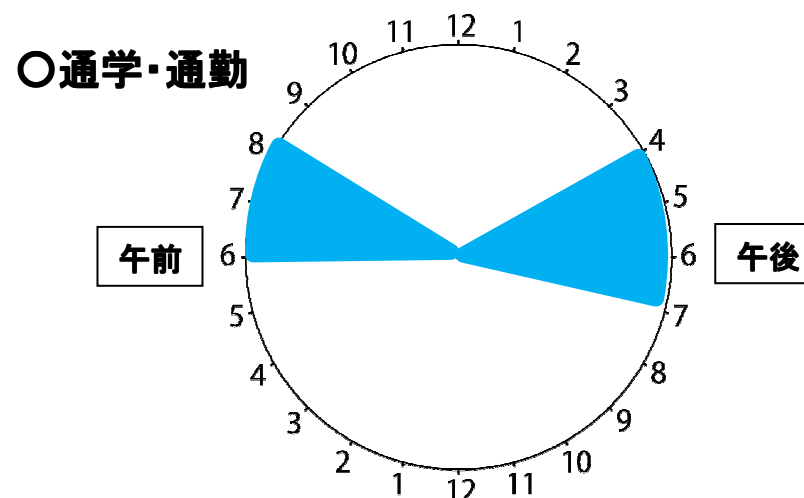
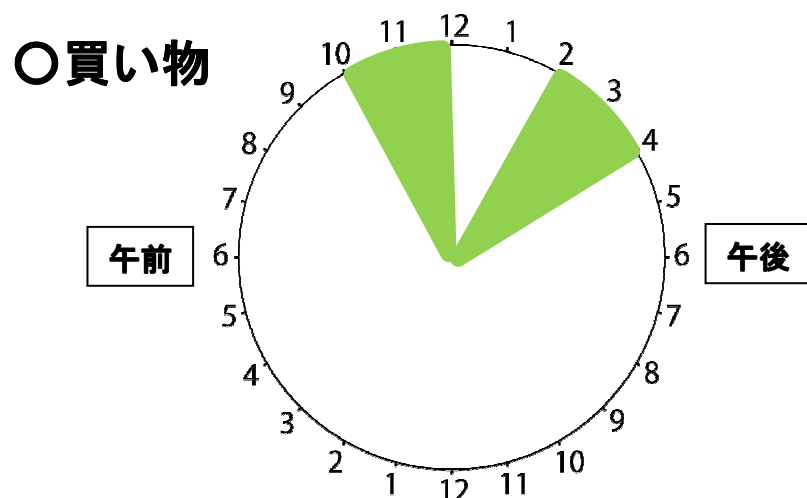
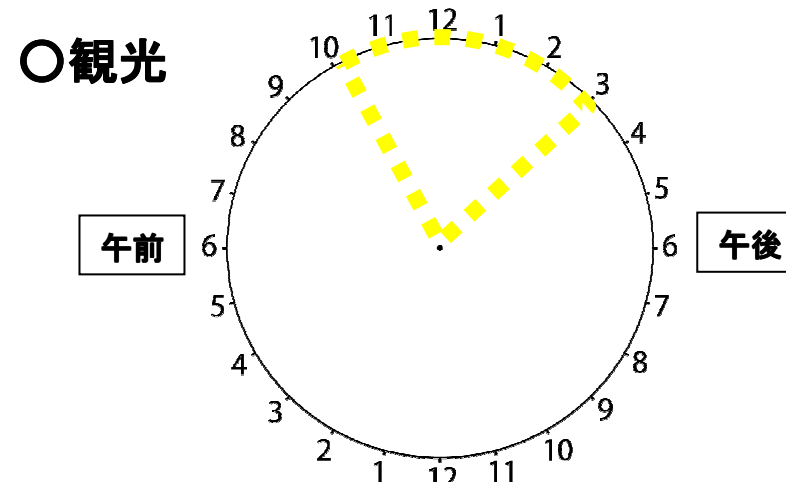
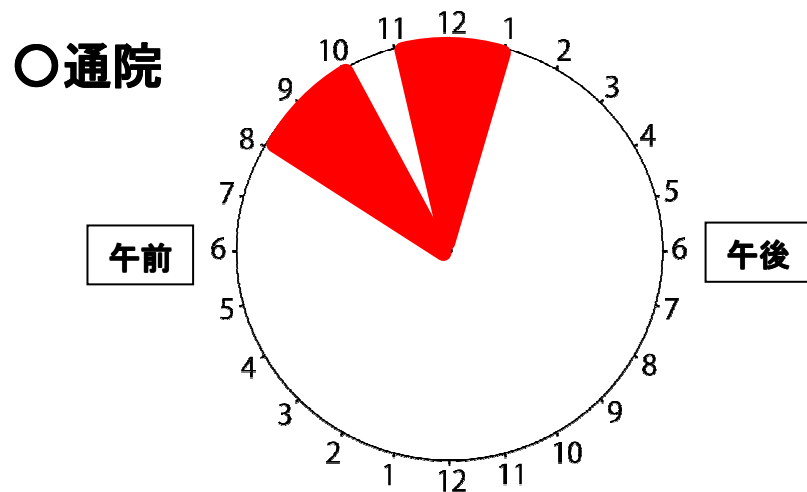
主な観光地と移動先

 主な移動先



(1) ① 目的別ニーズ

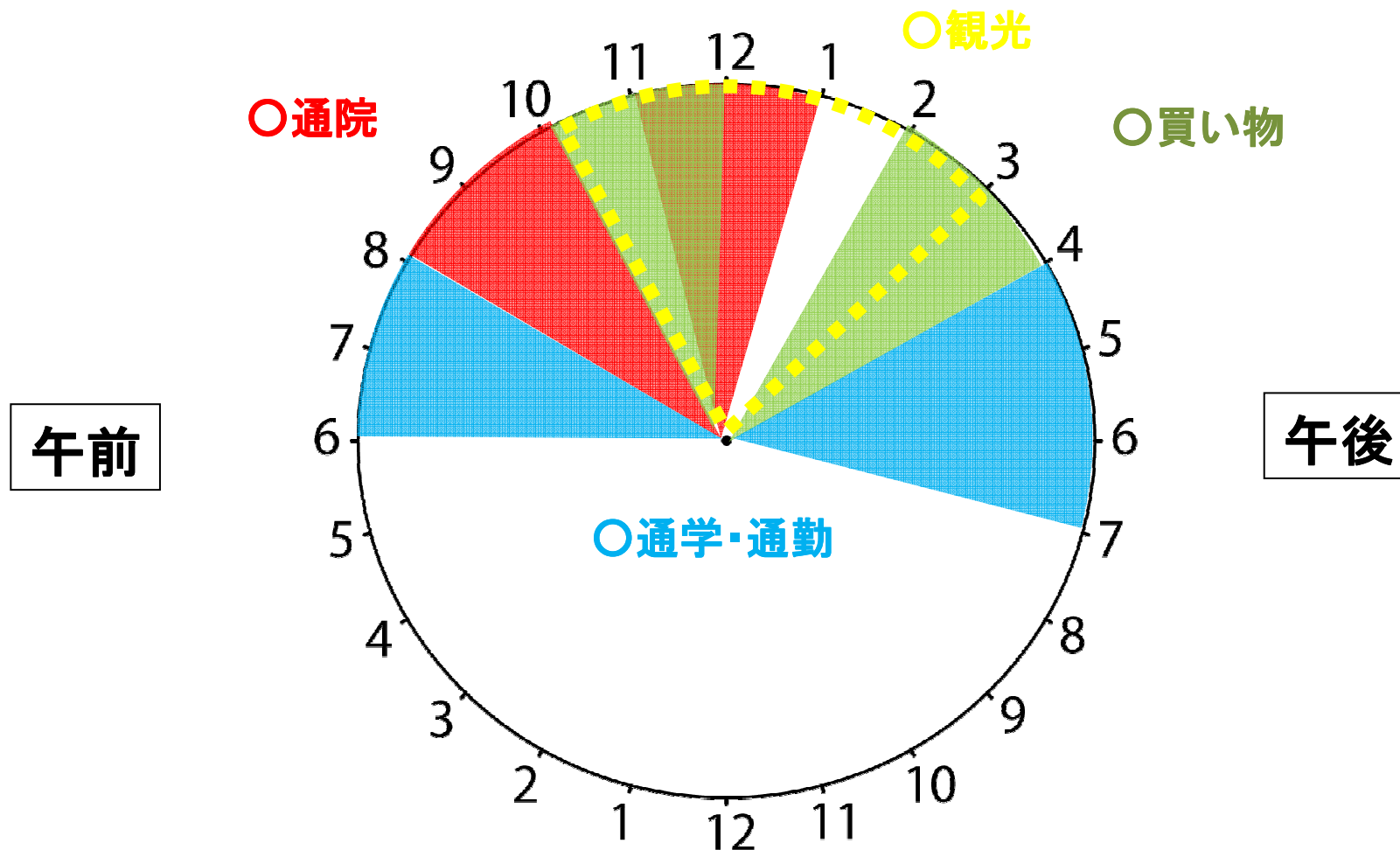
■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(平日)



○通院・買い物・通学・通勤について、目的毎で利用時間帯が異なると考えられる。
○観光について、利用はあっても休祭日に比べて利用者数は少ないと考えられる。

(1) ① 目的別ニーズ

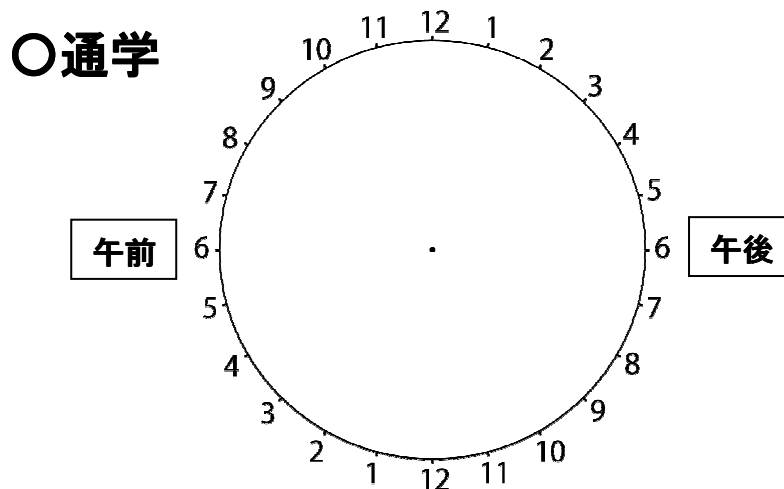
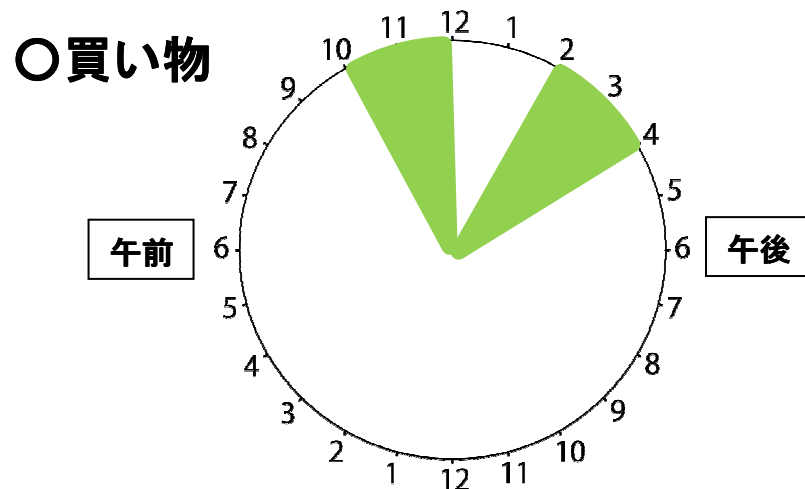
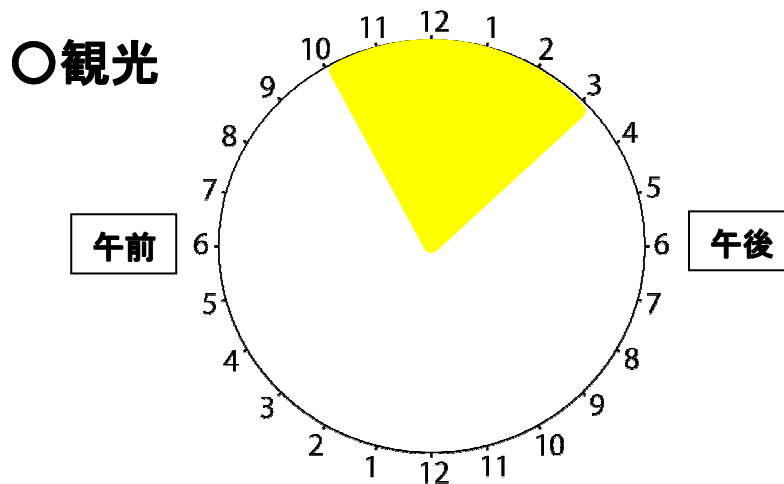
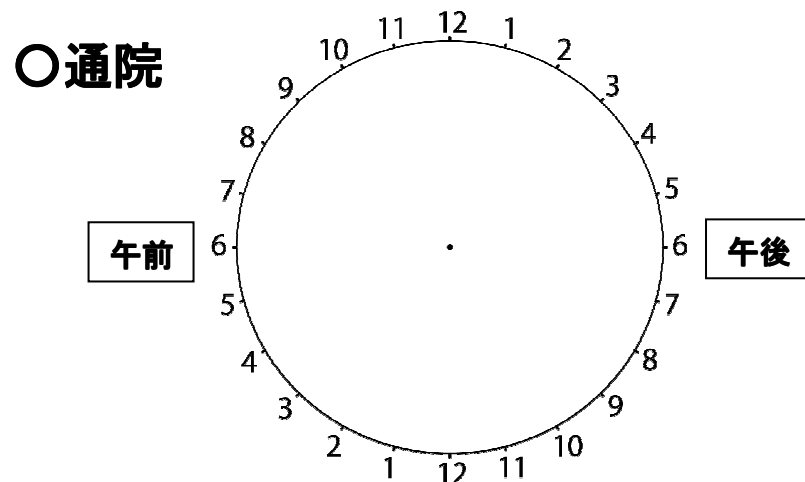
■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(平日;重ね合わせ)



○通院・買い物・通学・通勤について、目的毎で利用時間帯が異なると考えられる。

(1) ① 目的別ニーズ

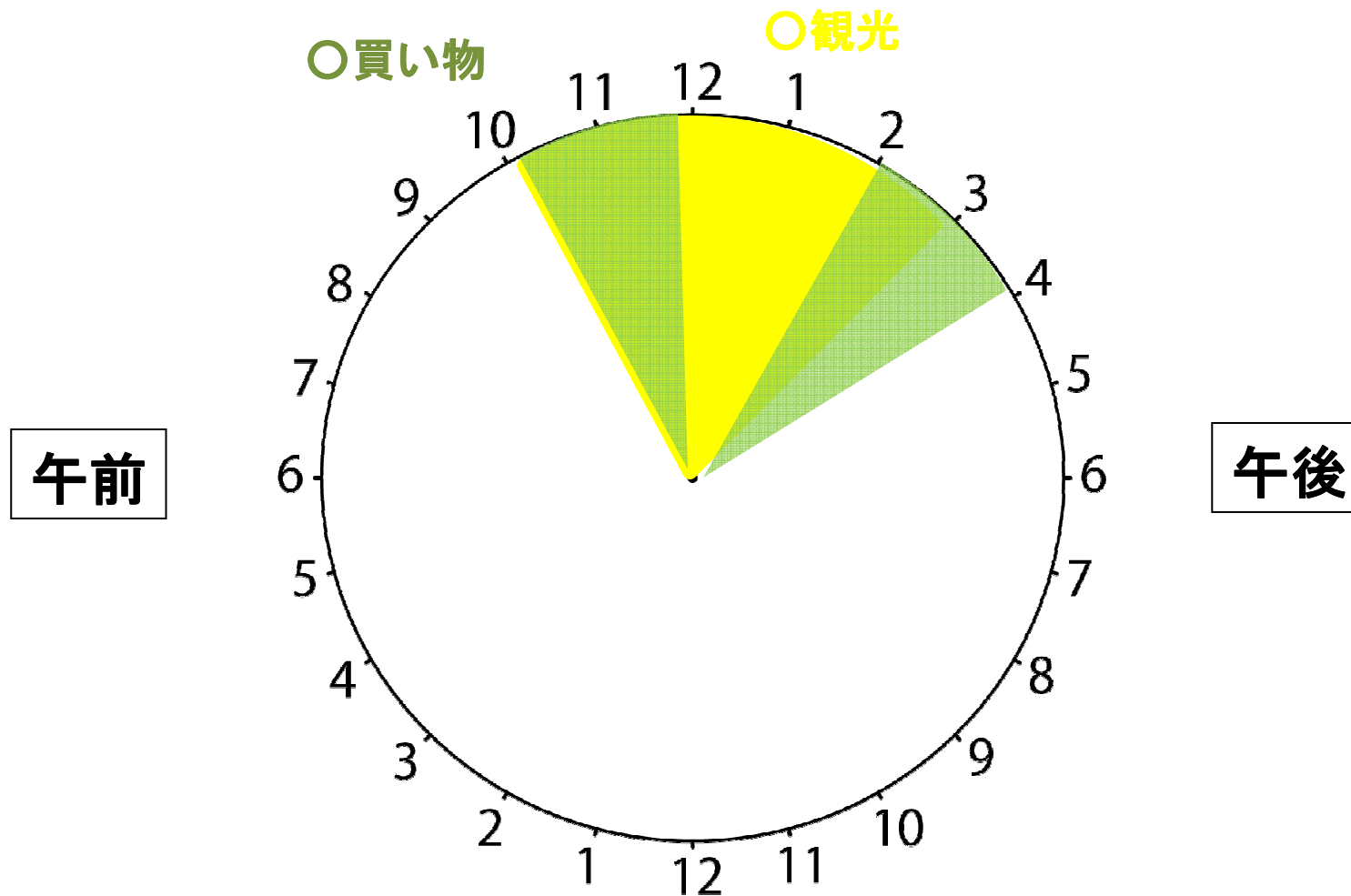
■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(休祝日)



○観光については、季節・天気で左右される非日常のニーズであるため、利用者の定数的な見込みは困難。

(1) ① 目的別ニーズ

■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(休祝日;重ね合わせ)



○観光については、季節・天気で左右される非日常のニーズであるため、利用者の定数的な見込みは困難。

(1) ② 路線バスの必要性

○公共交通（路線バス、コミュニティバス等）に関する考え方や課題について、各市町村交通政策担当課宛に照会を行い、全39市町村から回答があった。

北西部地域：対象14市町村

中部地域：対象8市町村

東部地域：対象8市町村

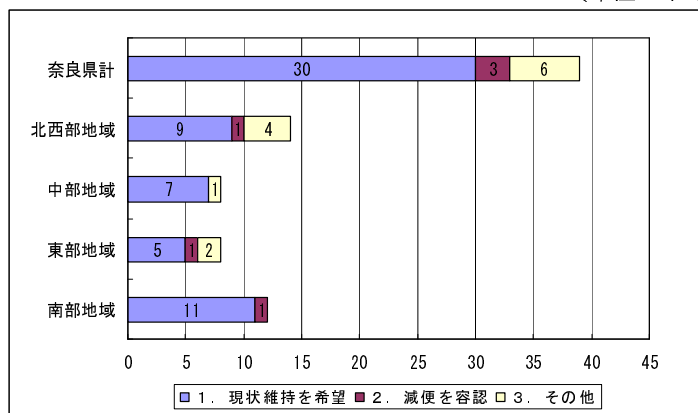
南部地域：対象12市町村 ※一部市町村は複数部会に所属している。

○5月16日～21日に、各地域部会を開催し、市町村との意見交換を行った。

■路線バスについて

○路線バスの必要性

(単位：市町村数)



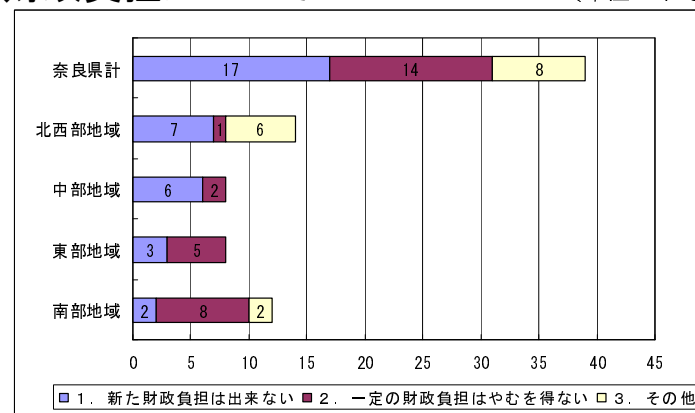
※複数部会に所属する市町村があるため、合計は一致しない

- ・ 39市町村のうち30市町村が、基幹的な路線として現状維持を望んでいる。（南部地域では約92%）
- ・ 3市町村は、路線維持のためには、利用状況に応じた減便を容認している。
- ・ その他では、観光客のためには路線バスが必要という意見があった。

→ 路線バスが必要と考える根拠（ニーズ）、路線バスとして維持する事のメリット等についての分析が必要ではないか。

○財政負担について

(単位：市町村数)



※複数部会に所属する市町村があるため、合計は一致しない

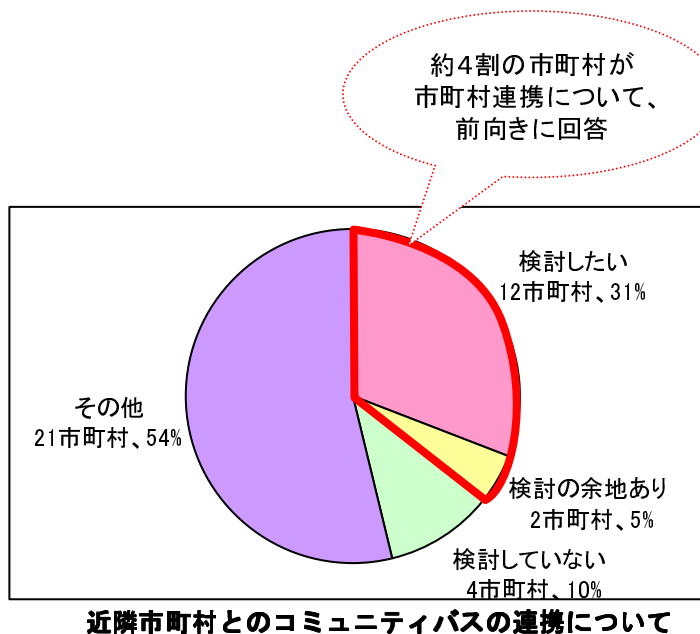
- ・ 北西部、中部地域では、新たな財政負担は出来ないという市町村が多い。
- ・ 東部、南部地域では、路線維持のためには、一定の財政負担もやむを得ないとする市町村が多い。

→ 過疎地域である、東部、南部地域の市町村では、路線バスの必要性を高く感じているのではないか。

(1) ③ 市町村連携

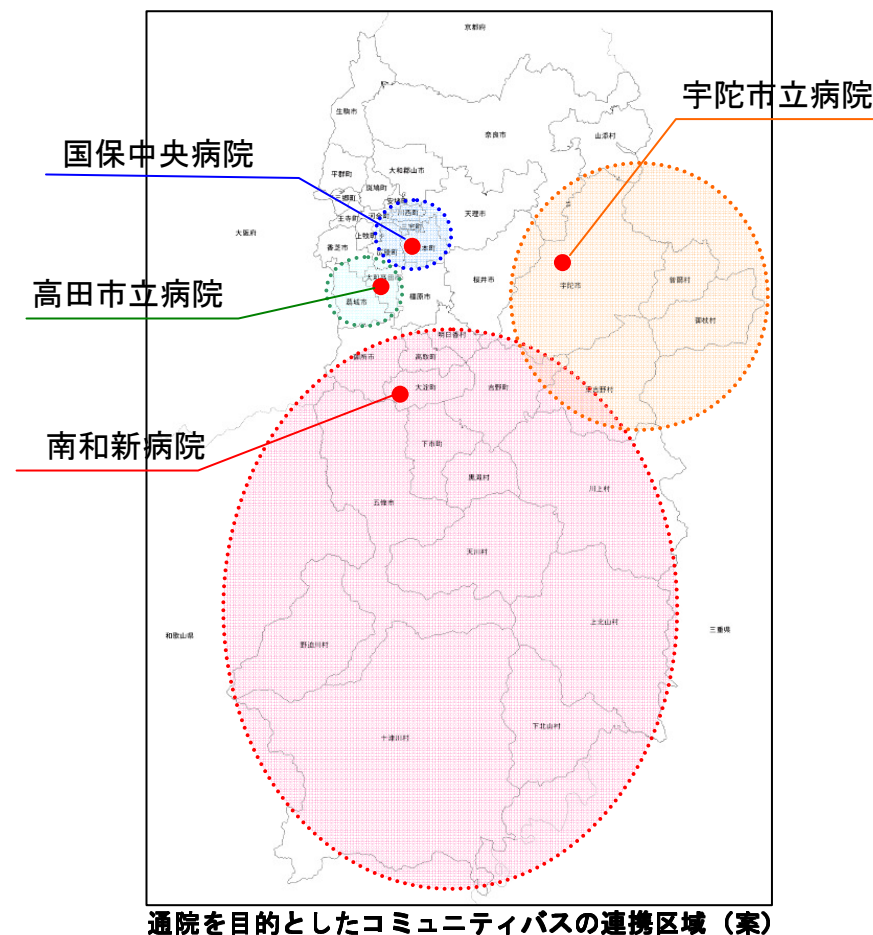
○調査結果

- ・ 17市町村で、コミュニティバスの隣接市町村への乗り入れを行っているが、複数市町村で共同運行しているような事例はない。
- ・ 多くの市町村から、利便性の向上や経費の削減のため、コミュニティバスの運行に関する連携を検討したいという意見がある。
- ・ 特に、通院を目的として、市町村の連携による運行を検討したいという意見が多い。
(南和新病院、国保中央病院、高田市立病院 等)
- ・ 一方で、運行状況や財政面から、連携は困難という意見もある。



○今後の方向性

- ・ 通院など、目的に応じたコミュニティバスの連携を検討していく必要がある。
- ・ 検討にあたっては、地域別部会において、より効率的、かつ効果的な運行を目指し、連携方法を検討する。



(1) ④ 路線バス・コミュニティバス乗り込み調査

○背景・目的

- 市町村アンケート調査では、客観的なデータ（走行距離、収支率など）を収集
- 一方、実際の利用実態（利用目的、乗り継ぎ環境など）については、県職員が路線バス・コミュニティバスに乗り込み、調査を実施
 - 両調査結果より、現状の公共交通の課題を洗い出し、維持確保の方向性及び改善方策の検討

○路線バス

(調査路線数：15路線20便 (17日現在))

曾爾香落溪線 (調査区間：名張駅～曾爾村役場、利用者数：3人)

- ・三重県内では、青蓮寺ダムを超えると人家がない。
- ・観光シーズンは、満席の時もある。(運転手談)
- ・曾爾村内の主な利用目的は、葛にある郵便局である。

下市天川線 (調査区間：下市口駅～黒滝案内センター、利用者数：5人)

- ・途中停留所での乗降は少なく、天川村内までの利用が多い。
- ・道路は改良されているが、集落の存在する旧道を経由するため時間がかかる。



曾爾香落溪線 (三重交通)



下市天川線のバス停 (黒滝案内センター)

○コミュニティバス (調査路線数：14路線18便 (17日現在))

御杖村ふれあいバス (調査区間：掛西口～御杖村役場、利用者数：4人)

- ・主に、掛西口のバス停における、奥宇陀線 (奈良交通) と曾爾香落溪線 (三重交通) との乗り継ぎによる利用が多い。
- ・村民の移動に対応したダイヤの接続となっている一方、村外からの利用の場合、待ち時間が生じている。

生駒市たけまる号 (調査区間：生駒駅南口～生駒市役所、利用者数11人)

- ・12席の座席数に対し、最多で10人の利用があり、利用率は高い。
- ・全区間にわたり、道路が急峻である。
- ・自由乗降区間が設けられているが、利用者はない。



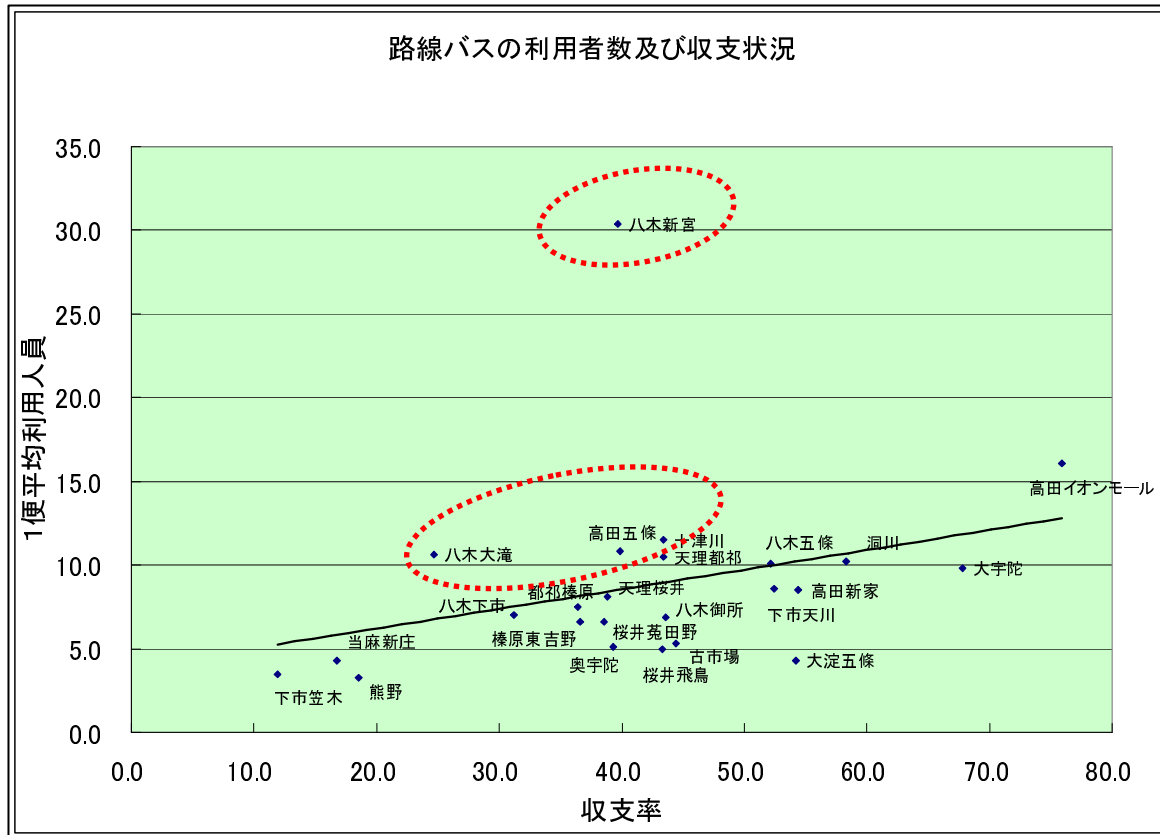
御杖村ふれあいバスと奥宇陀線 (奈良交通)



生駒市たけまる号

(2) ① 路線バスの利用者数及び収支率について

■ 奈良交通 路線の概要 (協議申し入れ路線のみ)



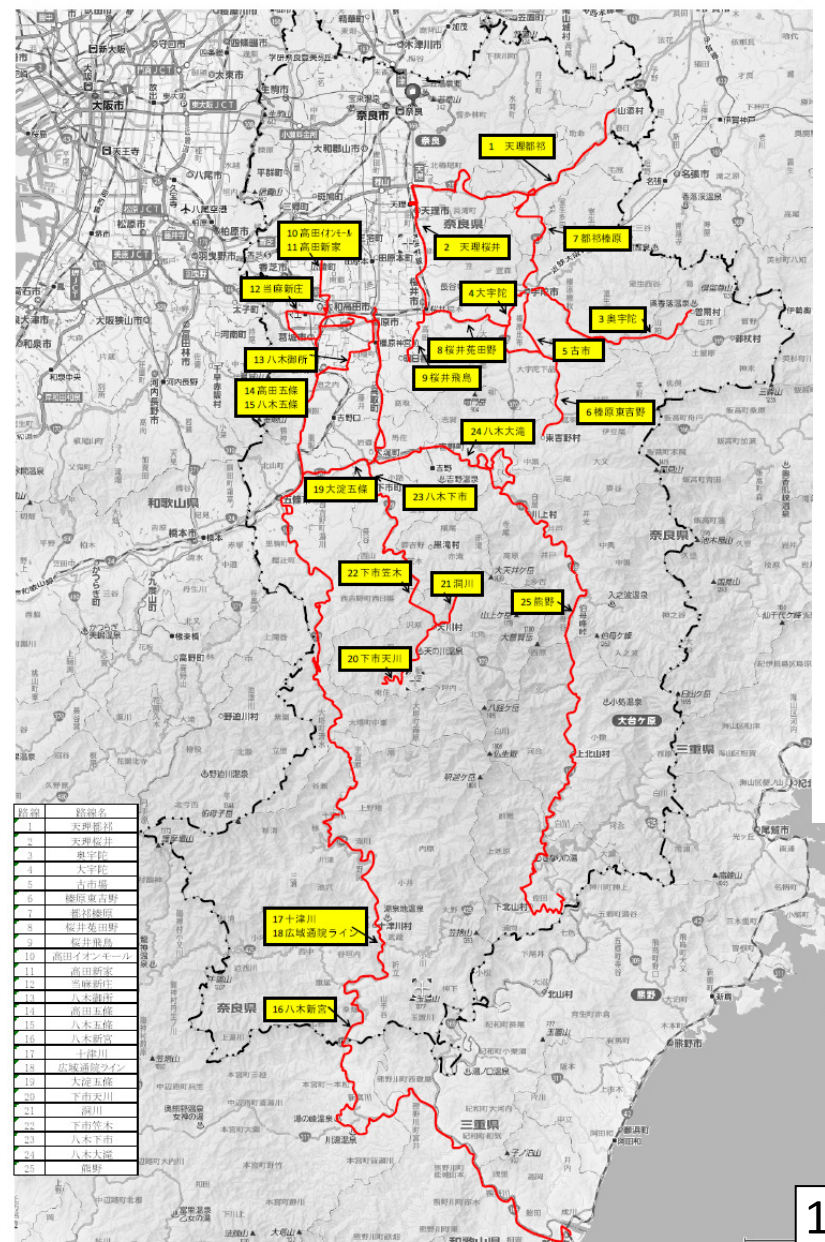
※奈良交通(株)提供のデータにより算出。収支率は複数の系統を含む路線毎に算出。

※平均利用人員は、一部の区間でも利用のある場合は1人として計算。

- 対象となった路線は、収支率が30%から50%の範囲、利用人員は5人から10人の範囲を中心に分布。
- 八木や高田から吉野や十津川方面に向かう路線は、都市近郊と山間部を沿線にもち、利用人員に比較して収支率が比較的低い。

※すべての路線のデータが入手できていない為、分析が限定的。

協議申し入れ路線 (25路線45系統)



(2) ② コミュニティバス等の利用者数及び収支率について

■運行1回あたりの利用者数<有償運送>

区分	路線数	構成比
20人以上	2	2.6%
15人以上20人未満	4	5.3%
10人以上20人未満	4	5.3%
5人以上10人未満	12	15.8%
1人以上5人未満	34	44.7%
1人未満	20	26.3%
合計	76	

※利用者数は、一部の区間でも利用のある場合は1人として計算。

<県内で1回あたりの利用者数の多い路線>

市町村名	コミバス等名称	路線数	系統数	路線名	運行回数(平日)	平成24年度利用者数(人/日)	利用者数/回(人)
十津川村	村営バス	1	2	国道	2	79.6	39.79
大和高田市	きぼう号	2	2	内回り/外回り	8	225.4	28.17
生駒市	生駒山麓公園ふれあいセンター送迎バス	1	1		10	178.5	17.85
奈良市	月瀬線	1	4	月瀬線	2	85.5	15.54
生駒市	たけまる号	1	1	光陽台線	11	170.5	15.5

※平成25年度コミュニティバス等実態調査調べ(平成25年5月 奈良県地域交通課)

■運行収支率<有償運送>

区分	路線数	構成比
50%以上	2	4.9%
30%以上50%未満	5	12.2%
20%以上30%未満	6	14.6%
10%以上20%未満	10	24.4%
5%以上10%未満	12	29.3%
5%未満	6	14.6%
合計	41	

<県内で収支率の高い路線>

市町村名	コミバス等名称	路線数	系統数	路線名	許可(登録)	平成24年度利用者数	H24収支率(%) (収入/支出)
桜井市	多武峰線	1	1	多武峰線	4条(乗合)	63,256	55.1
生駒市	たけまる号	1	1	光陽台線	4条(乗合)	41,771	54.7
生駒市	たけまる号	1	1	門前線	4条(乗合)	15,894	48.7
奈良市	月瀬線	1	4	月瀬線	旧21条	31,197	38.3
御所市	ひまわり号	2	3	西コース(内回り循環) 西コース(外回り循環) 東コース	79条(市町村)	38,709	36.8

※平成25年度コミュニティバス等実態調査調べ(平成25年5月 奈良県地域交通課)

◎運行1回あたりの利用者数について、有償運送のうち、約1/4の路線で利用者数が1人未満。

◎運行収支率について、約7割の路線で収支率が20%未満。

◎運行収支率の比較的高い路線は、利用者数が比較的多い路線や、距離制運賃をとっている路線などがある。

《参考》 豊岡市の事例



路線評価に関する指標

1. 需要種別

乗合型の公共交通としての健全性を示す指標
「多様な主体の移動手段として利用されているか」

2. 最低需要基準

市が運行すべき最低の需要の有無を示す指標
「乗り合って利用されているか」

3. 市負担上限額（収支率）

事業の採算性、運行計画の妥当性を示す指標
「地域全体で利用されているか」



最低需要基準（路線評価指標2）

イナカーとして運行する最低の需要基準
（路線存廃の基準）

「乗り合っているか？」

$$\frac{\text{一般利用者数 (スクール利用は除く)}}{\text{運行日数} \times 6 \text{ 便 (最低運行回数)}} = 1 \text{ 人超} / \text{便}$$

基準を満たさなければ路線廃止
基準を満たせば最低運行回数は維持



需要種別（路線評価指標1）

乗合型地域公共交通として健全性を示す基準

地域公共交通とは、**不特定多数の移動目的を束ねた「乗合」型交通手段**

特定の需要のみの場合は、個別サービスへ転換

特定の児童生徒の登下校のみの場合は、
スクールバスへ転換

例：奥山線（出石）
天谷佐々木線（但東）



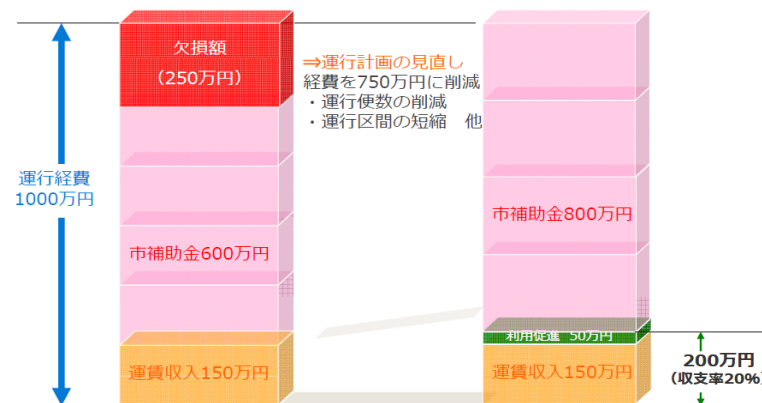
注) スクールバスとは、夏休み等学休日や学校が使用しない便は運休するなど学校の需要対応に特化した運行をするもの。
一般の利用は、運行確認及び効率化のため事前予約制とする。



市負担限度額（収支率）（路線評価指標3）

路線の事業採算性、運行計画の妥当性を示す基準

市負担上限額 = 運賃収入の4倍 = 収支率20%

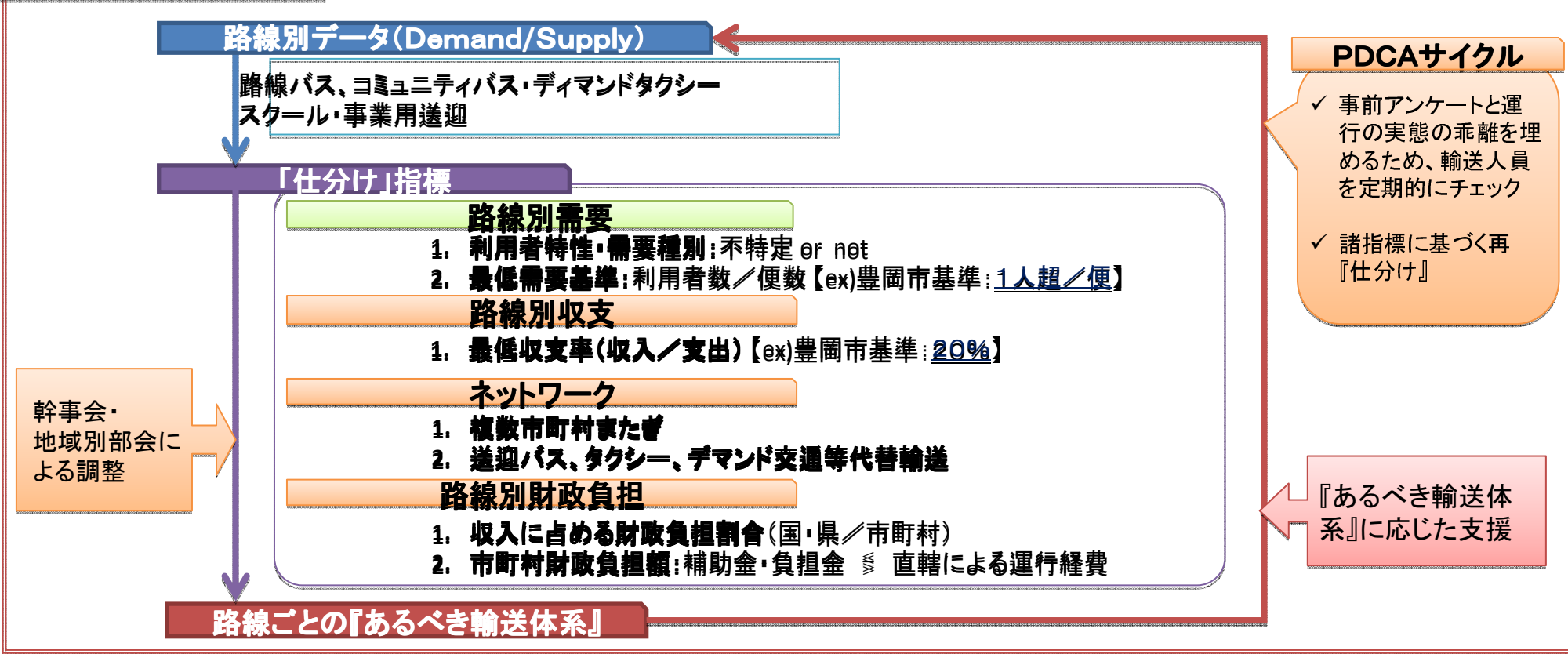


(3) 奈良県における今後の地域交通のあり方(考え方) (素案)

考え方

- ✓ データに基づいた**実証的アプローチ**
- ✓ **利用者のライフスタイル等**を踏まえ、輸送ニーズを把握: 不特定/特定、日常性/非日常性
- ✓ **複数市町村連携の調整機能の必要性**
- ✓ **PDCAサイクル**による定期的検証(諸指標に基づく「再仕分け」)

フレーム・概要



<留意事項>

- ✓ 運行状況・輸送人員の実態について、住民に対する定期的な情報提供
- ✓ MM等の利用促進策(実証論と規範論)

今後のスケジュール(案)

10月下旬 第3回地域交通改善協議会を開催予定(方向性の決定)

