

別添1

調査フォーマット

◎交通事業者への路線バスの実態調査様式


●地域公共交通の維持・確保に向けた取組状況調査

- 実施時期 毎年度1 1月頃
- 調査項目 ○路線バスの運行状況について

○路線バスの運行状況 【対象：交通事業者】

車種	路線名	運行系統			平均運行回数	運行エリア	地域性	系統キロ程 (km)	所要時分 (分)	平均時速 (km/h)	年度年間実車走行キロ (km)	年度年間実車走行キロ (km)	年度年間運行便数 (便)	年度年間運行時間 (時間)	1便あたり乗車人員 (人)	平均乗車密度 (人)	1便あたり最大乗車人員 (人)
		起点	経過地	終点													

経常収支率								補助										補助金込収支			
経常収益				経常経費	キロ当たり経常費用	収支差	収支率	国補助				県補助			市町村補助	その他補助	(補助主体)	計	1人あたり行政負担額 (円/人)	収支差	収支率
運賃収入	運送雑収	営業外収益	計					地域間幹線系統	地域内フィーダー系統	車両減価償却費等	計	路線運行費	車両減価償却費等	計							

 : 仕分け指標

◎市町村へのコミュニティバスの実態調査様式

●地域公共交通の維持・確保に向けた取組状況調査

○実施時期 毎年度4月頃

○調査項目 ○コミュニティバス等の運行状況 ○コミュニティバス等の運行実績 ○コミュニティバス等の運行費用

○コミュニティバス等の運行状況 【対象：市町村】

市町村名	コミバス等 名称	路線数	系統数	路線名	運行開始		許可 (登録)	運行 形態	他市町村 への乗り入れ	運賃		運賃 割引	車両 所有者	運行者	台数	定員	路線延 長 (km)	運行日	運行回数(回/日)			起点の出発時刻		運行所 要 時間 (分)	停留所 数	主な 停留所	結節している 路線バス (路線名)	路線バスと 併走している 区間	自由乗降区 間 (無、一部、 全)	利用者 の制限	ICカー ドの 利用	ノン ステッ プバ スの導入	備考	
					開始時期	経緯				制度	金額 (円)								平日	土曜	日・祝	始発	終発											

○コミュニティバス等の運行実績 【対象：市町村】

市町村名	コミバス等 名称	路線数	系統数	路線名	H24利用者数		H23 利用者数 (人/年)	H22 利用者数 (人/年)	H21 利用者数 (人/年)	H20 利用者数 (人/年)	H19 利用者数 (人/年)	利用者数 平均増減率 (3箇年)	運行1回 当たりの 利用者数 (人/回)	利用者属性<性別> (%) (H 年度)		利用者属性<年齢> (%) (H 年度)								H24 実車走行キロ (km)	ホームページへの掲載		備考							
					(人/日)	(人/年)								男性	女性	20才 未満	20才 以上	30才 以上	40才 以上	50才 以上	60才 以上	70才 以上	80才 以上		有無	URL								

○コミュニティバス等の運行費用 【対象：市町村】

市町村名	コミバス等 名称	路線数	系統数	路線名	行政負担 の方法	H24運行収支 (千円)		H24行政負担の財源 (千円)							H24 収支率 (収入 /支出) (%)	利用者 1人 当たりの 運行経費 (円)	H24運行費用の内訳(千円)					H25国庫補助制度(地域公共交通 確保維持改善事業)活用予定		備考										
						費用	収入	行政負担 (委託料又は 補填額)	①国庫補助金 (補助事業名)	②過疎債	③特別交付税	④普通交付 税	⑤その他の 国等交付金	⑥一般財源			⑦その他財源 (名称)	人件費	燃料 油脂費	車両 修繕費	車両減価 償却費	自動車 リース料	その他 経費		事業名	申請予定額 (千円)								

:仕分け指標

◎その他スクールバス等の実態調査様式

●地域公共交通の維持・確保に向けた取組状況調査

○実施時期 毎年度4月頃

○調査項目 ○スクールバスの運行状況 ○事業所等の送迎バスの運行状況 ○公共交通の利用支援について

○スクールバスの運行状況 【対象：市町村】

分類		運行者	運行状況					運行形態				空き時間の状況	
分類	学校名		運行日	運行回数	料金	使用車両	乗車定員 (運転手除く)	運転手	車両	概算運行経費 (千円/年)	補助金等 (千円/年)	運転手	車両

○事業所等の送迎バスの運行状況 【対象：市町村】

分類		運行者	運行エリア (市町村)	バスのアクセスポイント		運行状況						利用条件	運行経費(市町村の負担)		
分類	その他の場合の 具体的な内容			鉄道駅名	主要施設名	運行日	運行時間	運行頻度	料金	使用車両	乗車定員 (運転手除く)		運行経費 (千円/年)	市町村負担(補 助)の有無	市町村負担額 (千円/年)

○公共交通の利用支援について 【対象：市町村】

市町村名	支援開始 年度	支援する移動			支援額	支援要件				支援方法	支給対象	平成24年度 支援人数 (人)	備考
		タクシー	バス	電車		年齢	所得	目的	概要				

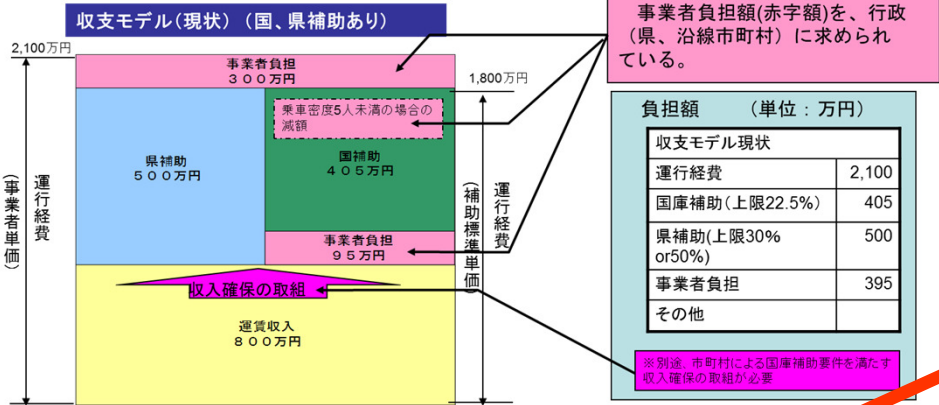
別添2

經費削減目標

◎経費削減目標

現行

補助制度上、赤字額が満額補填されていないため、事業者が一定額を負担して運行
 メリット：安定的な運行確保による安心感、来訪者に対する周知
 課題：行政（国、県、市町村）の負担額増加が避けられない。
 事業者による大幅な運行サービス改善や経費削減努力は期待できない。



○従来の考え方

事業者のキロあたり平均単価を使用
 事業者の年間経費 / 年間走行キロ
 → 都市部や山間部等の地域性による運行効率の違い等が考慮されていないため、実質経費とは差があると思われる。

○新たな考え方(案)

運行経費を、構成要素別に運行時間に比例するもの、運行キロに比例するものに分類し、それぞれ算出
 人件費・・・運行時間に比例
 車両関係費・・・"
 燃料油脂費・・・運行キロに比例
 その他・・・運行キロに比例
 →平均速度が速い路線の経費が低下する

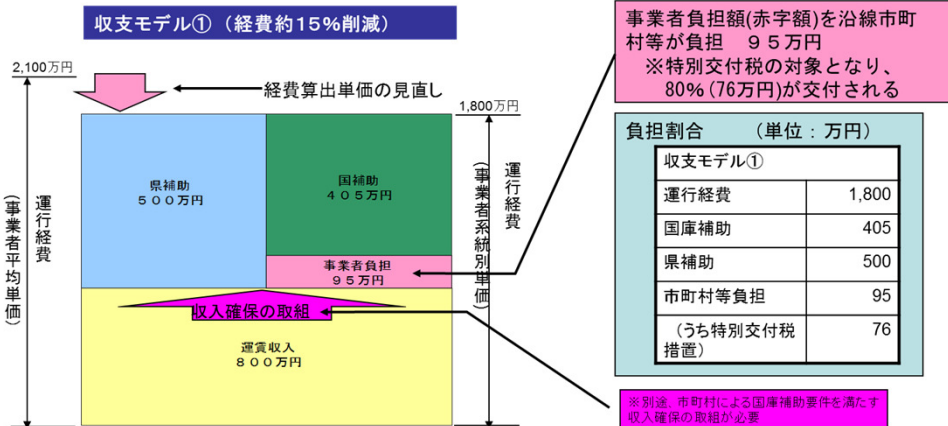
構成要素	新たな考え方	奈良交通(株)平均単価	南近畿ブロック補助単価
人件費	4,636円/時間	482.58円	414.60円
車両関係費(修繕費、減価償却費、諸税)	1,446円/時間		
燃料油脂費	159円/キロ		
その他経費	159円/キロ		
一般管理費等			
合計(円/キロ)	416.41円/キロ		

※協議対象45系統の値を平均 (326.95円 ~ 534.32円)



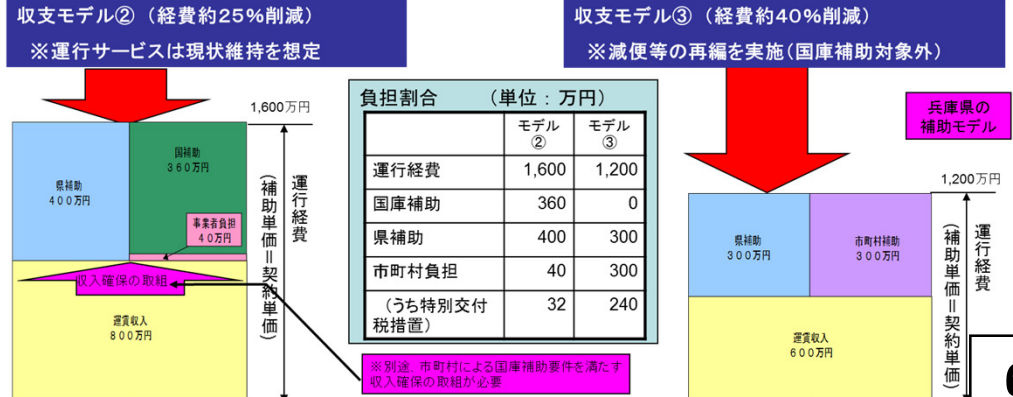
a. 路線バス維持モデル

事業者負担相当額(赤字額)を沿線市町村等が負担することで、現状サービスを維持
 県、市町村の補助単価は、地域の実情に応じた系統別単価(平均416円)を採用
 メリット：現状の運行サービス維持が可能
 課題：市町村等の負担額は、今後も増加する見込み
 事業者による大幅な運行サービス改善や経費削減努力は期待できない



b. 路線バス代替モデル

市町村が連携した協議会等が運営主体となり運行計画を策定し、新たに運行事業者を選定し、路線を確保
 メリット：沿線住民が必要とする運行サービスの確保
 公募等で運行事業者を選定することによる運行経費削減
 課題：協議会の運営や事業者選定手続にともなう実務者の負担増
 新規運行事業者の確保と、安定的な運行に対する信頼性



別添3

仕分け結果

◎仕分け指標適用例(路線バス H24年実績及びH25年度(速報値))

協議対象
45系統

協議対象45系統			平成24年度実績による仕分け結果									
系統番号	路線名	運行系統	①1便あたり平均乗車人員(人) (前年度調査結果(平日))	②平均乗車密度(人) (路線/日/平均乗車)	③1便あたり最大乗車人員(人) (前年度調査結果)	④収支率(%) (経常収益/経常費用) (前年度調査結果)	⑤一人あたり行政負担額(円/人) (補助金総額/乗込人員)					
1	天理都部	天理駅～国道山添	7.0	○	3.7	○	17	○	50.9	○	367.6	○
2	天理都部	天理駅～山辺高校	13.6	○	5.8	○	31	○	85.4	○	176.4	○
3	天理都部	天理駅～針ヶ江	10.5	○	4.3	○	15	○	36.5	○	補助対象外	
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)	7.2	○	2.9	○	13	○	44.0	○	175.5	○
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	9.1	○	2.9	○	11	○	44.0	○	175.5	○
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前	5.1	○	3.6	○	11	○	47.2	○	572.1	○
7	大字陀	榛原駅～大字陀	9.8	○	4.0	○	61	○	77.7	○	31.5	○
8	古市場	榛原駅～菟田野	5.3	○	2.9	○	13	○	54.2	○	98.9	○
9	榛原東吉野	榛原駅～東吉野村役場前	6.6	○	2.9	○	12	○	46.8	○	データなし	
10	都那榛原	榛原駅～針ヶ江	7.5	○	2.9	○	27	○	44.8	○	372.3	○
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大字陀	7.4	○	2.8	○	22	○	41.3	○	325.2	○
12	桜井菟田野	大字陀～菟田野	2.2	×	0.8	×	5	×	41.3	○	補助対象外	
13	桜井飛鳥	桜井駅南口～石舞台	5.0	○	2.6	○	10	○	42.8	○	112.5	○
14	西田イオンモール	イオンモール榛原アルル～竹取公園東	16.1	○	5.7	○	30	○	74.0	○	15.8	○
15	高田新家	忍海～竹取公園東	10.2	○	3.1	○	14	○	42.8	○	32.3	○
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	7.3	○	3.4	○	25	○	60.2	○	18.8	○
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海	4.4	○	1.0	×	9	×	16.0	×	361.1	○
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園	3.2	○	1.0	×	7	×	18.2	×	補助対象外	
19	八木御所	八木駅～近鉄御所駅	11.3	○	4.5	○	13	○	68.1	○	8.1	○
20	八木御所	榑原神宮駅～近鉄御所駅	5.2	○	2.4	○	12	○	39.9	○	データなし	
21	高田五條	近鉄高田駅～五條バスセンター	16.2	○	3.6	○	17	○	47.3	○	199.2	○
22	高田五條	近鉄高田駅～五條B(かちまきの湯)	14.3	○	3.6	○	16	○	47.3	○	199.2	○
23	高田五條	近鉄高田駅～五條B(テラ中央通り東)	21.7	○	6.2	○	16	○	41.7	○	補助対象外	
24	高田五條	近鉄高田駅～五條B(かちまきの湯/中央通り東)	10.0	○	4.4	○	10	○	40.7	○	補助対象外	
25	高田五條	忍海～五條バスセンター	6.8	○	5.2	○	10	○	45.6	○	補助対象外	
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海	6.0	○	2.4	○	18	○	45.9	○	35.6	○
27	高田五條	近鉄高田駅～近鉄御所駅	22.2	○	3.2	○	0	×	35.9	○	補助対象外	
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	2.8	○	2.6	○	16	○	62.0	○	補助対象外	
29	八木五條	八木駅～忍海	4.1	○	2.2	○	6	×	56.1	○	補助対象外	
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル島)	26.2	○	5.9	○	20	○	45.6	○	555.4	○
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	51.5	○	5.9	○	34	○	45.6	○	555.4	○
32	十津川	五條バスセンター～十津川温泉	14.7	○	5.2	○	29	○	54.0	○	2,774.6	×
33	広域連絡バス	五條バスセンター～十津川温泉(乗込乗降五條駅南口)	5.0	○	5.2	○	8	×	54.0	○	2,774.6	×
34	大淀五條	大淀BC～五條BC	4.3	○	3.9	○	14	○	58.3	○	627.0	○
35	下市天川	下市口駅～中庵往	8.6	○	5.0	○	13	○	60.5	○	651.9	○
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	10.2	○	5.4	○	24	○	65.1	○	434.7	○
37	下市笠木	下市口駅～笠木	3.5	○	0.9	×	6	×	12.7	×	補助対象外	
38	八木下市	八木駅～岩森(南大和3)	14.3	○	3.5	○	20	○	39.6	○	209.6	○
39	八木下市	大淀BC～岩森	1.8	×	0.9	×	7	×	16.8	×	2,111.4	×
40	八木大滝	八木駅～湯盛温泉彩の湯	4.0	○	2.6	○	38	○	31.5	○	379.2	○
41	八木大滝	八木駅～大淀BC	14.0	○	2.1	○	18	○	24.6	○	276.5	○
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉彩の湯(国庫)	10.5	○	5.1	○	9	×	33.1	○	補助対象外	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉彩の湯(権限)	3.0	○	3.1	○	4	×	32.5	○	補助対象外	
44	熊野	湯盛温泉彩の湯～下桑原	5.2	○	1.7	×	8	×	23.6	○	4,139.3	×
45	熊野	湯盛温泉彩の湯～池原	1.5	×	0.6	×	5	×	11.1	×	7,462.2	×
平均値			9.9		3.4		16.1		44.6		846.1	

北西部地域 10系統												
1	東山	JR奈良駅～北野	17.7	○	4.2	○	46	○	52.6	○	203.3	○
2	富雄庄田	富雄駅～徳示	7.8	○	3.2	○	37	○	43.6	○	32.9	○
3	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅	17.5	○	2.0	○	29	○	45.8	○	42.1	○
4	高の原高山	高の原駅～高山サイエスタウン	8.2	○	4.0	○	27	○	76.2	○	11.8	○
5	郡山若草台	近鉄郡山駅～若草台	4.6	○	1.8	×	14	○	35.4	○	28.6	○
6	白鳳台住宅	王寺駅～白鳳台住宅	7.6	○	4.1	○	23	○	76.4	○	4.0	○
7	信貴山	王寺駅北口～信貴山門	8.0	○	3.6	○	53	○	80.9	○	21.4	○
8	飛鳥	榑原神宮駅東口～飛鳥駅	12.6	○	4.9	○	16	○	67.4	○	7.1	○
9	飛鳥	榑原神宮駅東口～同寺前～榑原神宮駅東口	9.7	○	4.2	○	27	○	51.1	○	27.6	○
10	奈良法隆寺	東大寺大仏殿～立地博物館～法隆寺(小泉)	13.0	○	3.0	○	11	○	39.3	○	104.7	○
平均値			10.7		3.5		28.3		56.9		48.4	

協議対象45系統												
1	天理都部	針ヶ江～国道山添	2.6	×	1.1	×	10	○	26.3	○	補助対象外	
2	天理都部	天理駅～山辺高校	14.5	○	5.9	○	28	○	88.4	○	90.0	○
3	天理都部	天理駅～針ヶ江	5.7	○	2.2	○	18	○	37.0	○	599.0	○
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)	6.5	○	2.2	○	19	○	37.8	○	234.0	○
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	8.2	○	2.2	○	15	○	52.0	○	補助対象外	
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前	4.9	○	2.3	○	16	○	34.1	○	583.0	○
7	大字陀	榛原駅～大字陀	8.4	○	3.7	○	46	○	71.0	○	43.0	○
8	古市場	榛原駅～菟田野	4.7	○	2.8	○	22	○	55.7	○	103.0	○
9	榛原東吉野	榛原駅～東吉野村役場前	6.1	○	3.5	○	19	○	56.6	○	372.0	○
10	都那榛原	榛原駅～針ヶ江	8.1	○	3.1	○	24	○	51.5	○	304.0	○
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大字陀	7.0	○	2.8	○	22	○	50.4	○	259.0	○
12	桜井菟田野	大字陀～菟田野	1.2	×	1.2	×	4	×	31.2	○	補助対象外	
13	桜井飛鳥	桜井駅南口～石舞台	4.1	○	2.1	○	12	○	36.4	○	221.0	○
14	西田イオンモール	イオンモール榛原アルル～竹取公園東	16.0	○	5.7	○	30	○	73.1	○	15.0	○
15	高田新家	忍海～竹取公園東	11.3	○	2.5	○	16	○	36.3	○	補助対象外	
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	6.4	○	3.3	○	30	○	59.9	○	17.0	○
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海	4.5	○	1.1	×	34	○	17.9	×	381.0	○
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園	2.0	×	1.0	×	4	×	19.3	×	補助対象外	
19	八木御所	八木駅～榑原神宮駅	5.2	○	3.3	○	13	○	56.4	○	補助対象外	
20	八木御所	榑原神宮駅～近鉄御所駅	5.5	○	4.7	×	13	○	30.5	○	98.0	○
21	高田五條	近鉄高田駅～五條バスセンター	13.5	○	2.8	○	20	○	41.8	○	238.0	○
22	高田五條	近鉄高田駅～五條B(かちまきの湯)	14.7	○	2.8	○	17	○	41.8	○	238.0	○
23	高田五條	近鉄高田駅～五條B(テラ中央通り東)	26.5	○	5.1	○	17	○	71.2	○	補助対象外	
24	高田五條	近鉄高田駅～五條B(かちまきの湯/中央通り東)	7.0	○	1.3	×	8	×	20.7	○	補助対象外	
25	高田五條	忍海～五條バスセンター	6.6	○	1.7	×	14	○	31.9	○	補助対象外	
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海	5.2	○	2.1	○	20	○	38.4	○	41.0	○
27	高田五條	近鉄高田駅～近鉄御所駅	22.2	○	3.2	○	0	×	32.2	○	補助対象外	
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	2.8	○	2.6	○	19	○	71.0	○	補助対象外	
29	八木五條	八木駅～忍海	4.3	○	1.1	×	6	×	21.0	○	補助対象外	
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル島)	25.5	○	5.5	○	30	○	48.7	○	795.0	○
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	48.5	○	5.5	○	22	○	48.7	○	795.0	○
32	十津川	五條バスセンター～十津川温泉	10.6	○	5.0	○	34	○	53.3	○	892.0	○
33	広域連絡バス	五條バスセンター～十津川温泉(乗込乗降五條駅南口)	4.6	○	5.0	○	7	○	53.3	○	892.0	○
34	大淀五條	大淀BC～五條BC	2.0	×	3.9	○	7	×	60.7	○	510.0	○
35	下市天川	下市口駅～中庵往	7.0	○	5.0	○	18	○	60.8	○	660.0	○
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	7.6	○	5.9	○	44	○	72.7	○	284.0	○
37	下市笠木	下市口駅～笠木	3.0	○	1.0	×	5	×	16.1	×	補助対象外	
38	八木下市	八木駅～岩森(南大和3)	13.5	○	2.9	○	19	○	37.8	○	222.0	○
39	八木下市	大淀BC～岩森	2.5	×	0.9	×	11	○	18.9	×	539.0	○
40	八木大滝	八木駅～湯盛温泉彩の湯	10.0	○	2.9	○	20	○	45.3	○	198.0	○
41	八木大滝	八木駅～大淀BC	10.0	○	2.9	○	20	○	45.3	○	198.0	○
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉彩の湯(国庫)	9.0	○	2.4	○	7	×	36.6	○	補助対象外	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉彩の湯(権限)	4.2	○	1.3	×	19	○	26.3	○	498.0	○
44	熊野	湯盛温泉彩の湯～下桑原	3.7	○	1.5	×	6	×	22.0	○	4,331.0	×
45	熊野	湯盛温泉彩の湯～池原	0.5	×	0.4	×	5	×	10.2	×	7,020.0	×
平均値			8.9		2.8		18.3		42.0		724.0	

北西部地域 12系統												
1	東山	JR奈良駅～北野	16.8	○	3.8	○	35	○	51.3	○	225.0	○
2	富雄庄田	富雄駅～徳示	13.8	○	3.4	○	45	○	51.0	○	35.0	○
3	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅	5.0	○	2.0	○	29	○	42.2	○	19.0	○
4	高の原高山	高の原駅～高山サイエスタウン	7.6	○	3.8	○	34	○	69.9	○	19.0	○
5	郡山若草台	近鉄郡山駅～若草台	4.0	○	1.8	×	17	○	39.0	○	31.0	○
6	白鳳台住宅	王寺駅～白鳳台住宅	8.0	○	3.8	○	33	○	67.2	○	8.0	○
7	信貴山	王寺駅北口～信貴山門	6.1	○	3.0	○	21	○	68.4	○	44.0	○
8	飛鳥	榑原神宮駅東口～飛鳥駅	14.2	○	4.6	○	40	○	56.8	○	31.0	○
9	飛鳥	榑原神宮駅東口～同寺前～榑原神宮駅東口	16.8	○	3.6	○	32	○	52.9	○	補助対象外	
10	奈良法隆寺	春日大社本殿～法隆寺(春日山麓)	20.5	○	5.0	○						

別添4

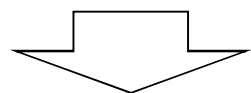
バスカルテ

◎バスカルテ 《路線バスのグループ分けの考え方》

1. 個々の路線・系統ではなく、特性に応じたグループ単位で検討
2. 各グループ単位で、県と関係市町村で具体的な検討を実施

■ 検討路線(系統)のグループ分けの考え方

- 拠点となる駅や目的地
- 運行する道路
- 利用実態
- 関係市町村の組み合わせ



■ 検討のポイント

- 路線、系統の重複状況
→ダイヤの調整
- 利用状況の分析
→系統の短縮、分割
- 県と関係市町村の連携
→協議会の連携、費用の分担

◎グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥宇陀線) 1/5

※ 市町村連携による代替モデルでの運行により効果が期待できる路線

関係市町村	主な需要	コミュニティバス	その他の意向
宇陀市	宇陀市立病院 榛原駅	本路線との重複なし	利用状況に応じた便数を確保したうえで財政負担
曾爾村	宇陀市立病院 榛原駅	コミバスなし 掛西口で御杖村コミバスが接続	沿線市町村での財政負担ならば検討可



東部-C 奥宇陀線			①収支率(%) (経常収益/経常費用) ※系統別単価		②平均乗車密度(人) (経常収益/平均賃率)		③1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		④1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		⑤一人あたり行政負担額 (円/人) (補助金総額/輸送人員)						
系統番号	路線名	運行系統	系統別	20	系統別 (一部路線別)	2	系統別 (一部路線別)	3	系統別	10	系統別 (一部路線別)	2000	キロあたり 経費 (円/キロ)	経費 (千円)	収益 (千円)	行政 負担額	事業者 負担額
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前	47.2	○	3.6	○	5.1	○	11	○	572.1	○	402.2	31,335	14,790	13,257	3,289

項目	状況	改善案(例)
仕分け指標による評価	現状ではクリアしているが、厳しい状況にある	将来に備えた利用促進と運行効率化の検討
路線系統の状況	宇陀市内(榛原駅～内牧)の系統が重複 曾爾村内では三重交通が重複	重複系統の整理 奈良交通と三重交通の役割分担
利用状況	榛原駅、宇陀市立病院への需要 曾爾高原への観光需要	実効性のある利用促進策の実施
市町村連携	御杖村のコミバスが接続	1市2村の連携による、代替モデルでの運行の検討
運行経費	南近畿単価より安価 三重交通に比べると高い	代替モデルによる経費の削減

	適合性	実現性
維持モデル	◎	◎
代替モデル	○	○

【方向性】
当面は維持モデルとするが、代替モデルを検討

補助金以外の改善方策

◎グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥宇陀線) 2 / 5

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1 便あたり乗車人員
3 人 5.1

・実効性のある利用促進策の実施
・利用の少ない便の削減

・自治体、住民、事業者が一体となった利用促進策の実施
・減便、廃止となる便、区間の代替輸送手段の確保

平均乗車密度
2 人 3.6

・実効性のある利用促進策の実施
・利用の少ない区間の再編

・観光シーズンなどの一時需要対策
・弾力的な車両運用

最大乗車人員
10 人 11

・実効性のある利用促進策の実施
・車両の小型化 (ワゴン車など)
・季節運行の検討

・市町村連携による運行主体(協議会等)の組織づくり
・運行単価、費用分担の考え方
・契約、補助手法の考え方

収支率
40% 47.2

・新たな運行モデルへの移行等による、運行経費の削減

・住民意識の改革

1 人あたり補助金
2,000 円 572.1

・地元自治会負担等の導入

県の補助対象として運行確保

◎グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥宇陀線) 3/5

【現状】

榛原駅～曾爾村役場前 (○往復)
 " ～内牧(宇陀市内) (○往復)

【改善策】

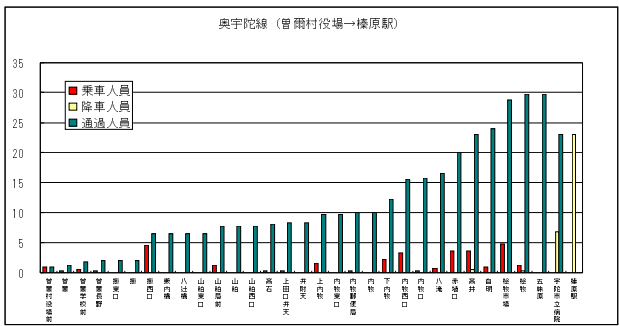
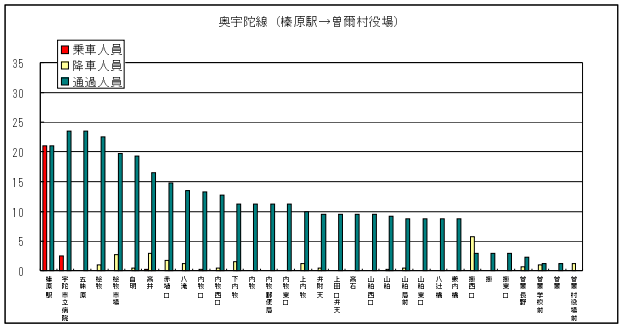
- 榛原駅
- 宇陀市立病院
- 五味原
- 桧牧
- 桧牧市場
- 自明
- 高井
- 赤壇口
- 八滝
- 内牧口
- 内牧西口
- 下内牧
- 内牧
- 内牧郵便局
- 内牧東口
- 上内牧
- 弁財天
- 上田口弁天
- 高石
- 山粕西口
- 山粕
- 山粕局前
- 山粕東口
- 八辻橋
- 藪内橋
- 掛西口
- 掛
- 掛東口
- 曾爾長野
- 曾爾学校前
- 曾爾
- 曾爾村役場前

現行ダイヤ(維持モデル①)
 榛原駅～曾爾村役場

維持モデル②
 榛原駅～掛西口 に短縮

代替モデル①
 代替モデルへの移行
 →三重交通による運行など

代替手段
 重複する三重交通による運行



	区間キロ	輸送人員 人*			輸送量		乗車密度				
		曾爾行き	榛原行き	往復計	人/キロ						
現状	榛原駅 ～掛西口 ～曾爾村役場	22.9	100%	278	283	562	100%	24.5	100%	3.07	100%
案1	榛原駅 ～掛西口	21.1	92%	275	281	555	99%	26.3	107%	3.29	107%

【維持モデル②】 運行区間の見直しによる効率化
 三重交通の路線バスと重複し利用者の少ない掛西口～曾爾村役場間を廃止

① 廃止区間の代替手段の確保
 →重複する三重交通バスによる代替

② 関係市村の連携
 →費用負担割合や、コミュニティバスが接続する御杖村との負担協議

【代替モデル①】 新たな運行モデルにほる経費縮減
 協議会が必要な運行ダイヤの決定し、企画競争入札等によって新たな運行事業者を選定

① 市村連携による協議会(運行協議会)の設立
 →事務、負担金の分担についての調整

② 新規運行事業者の確保
 →乗合許可取得のための支援

	経常費用	経常収益	損益	国補助金	県補助金	補助金込損益	距離割		実質赤字額		収支率
							宇陀市	曾爾村	宇陀市	曾爾村	
維持モデル① 現行ダイヤ (全社平均単価)	37,595	14,790	22,805	4,740	8,517	9,549	5,421	4,128	2,798	6,751	39%
維持モデル② 現行ダイヤ (路線別単価)	31,335	14,790	16,545	4,740	8,517	3,289	1,867	1,422	-756	4,044	47%
維持モデル②' 区間短縮	28,872	14,612	14,260	3,968	7,130	3,162	1,795	1,367	-68	3,230	51%
代替モデル 維持モデル②' -15%	24,541	14,612	9,930	2,763	4,965	2,202	1,250	952	-660	2,862	60%

利用状況調査の結果

男女別
グラフ

年齢別
グラフ

目的別
グラフ

バスを
使う理
由

利用頻
度

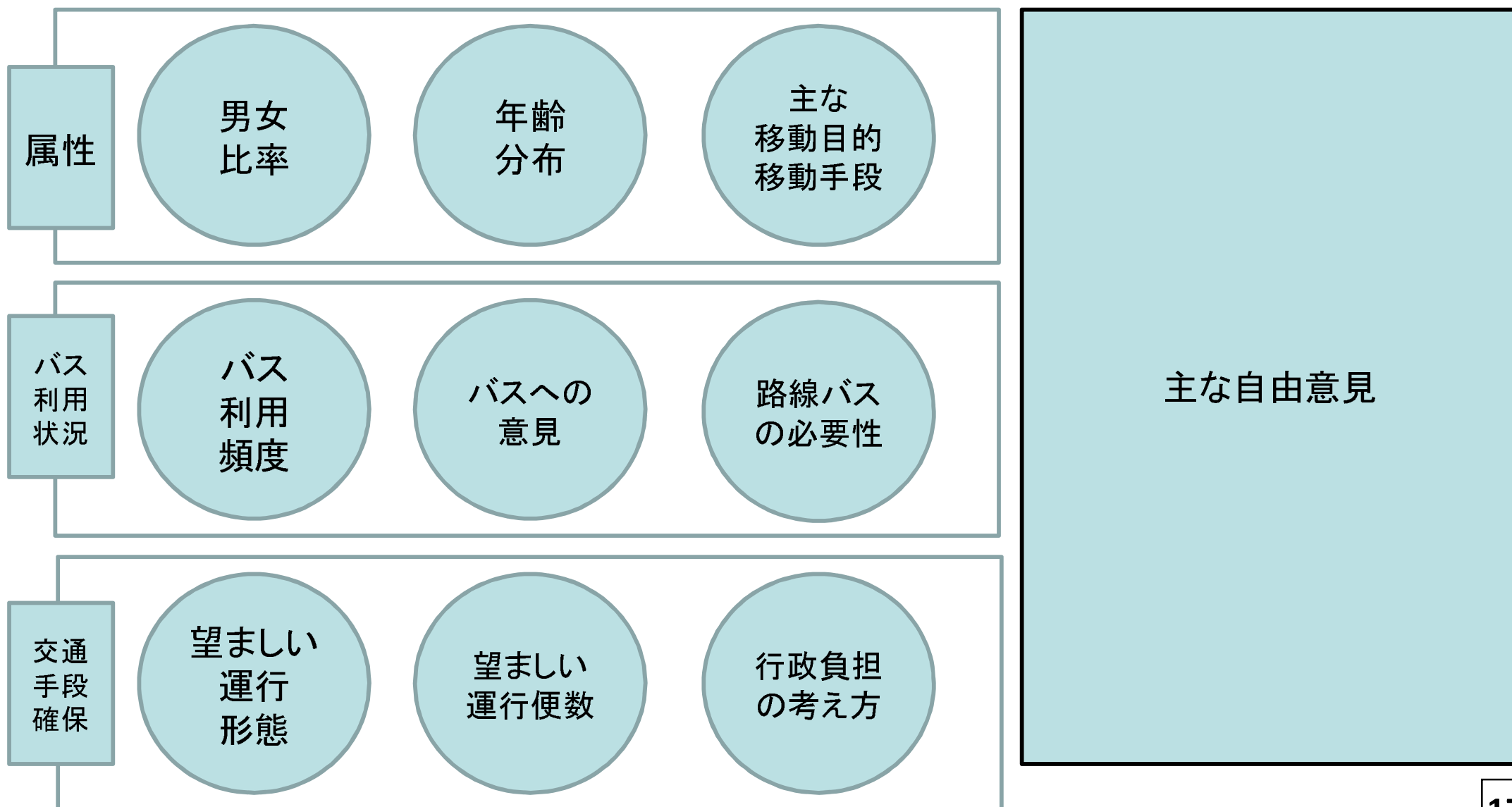
代替手
段の有
無

不便な
ところ

改善点

利用者の意見

沿線住民アンケートの結果



◎グループ単位でのバスカルテ例(中部-D 当麻新庄線) 1/3

※指標により仕分けた場合、現状では廃止と判断せざるを得ない路線

関係市町村	主な需要	コミュニティバス	その他の意向
大和高田市	高田市立病院	有償運行 一部区間併走	新たな費用負担は困難であるが、コミバスの再編計画と併せて検討したい
葛城市	高田市立病院 鉄道駅(尺土駅 高田駅)への通勤利用	無償運行 一部区間併走	コミバスの再編計画と併せて検討したい 高田市立病院への手段が必要



中部-D 当麻新庄線			①収支率(%) (経常収益/経常費用) ※系統別新単価		②平均乗車密度(人) (経常収益/平均賃率)		③1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		④1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		⑤一人あたり行政負担額 (円/人) (補助金総額/輸送人員)		運行経費				
系統番号	路線名	運行系統	系統別	20	系統別 (一部路線別)	2	系統別 (一部路線別)	3	系統別	10	系統別 (一部路線別)	2000	キロあたり 経費 (円/%)	経費 (千円)	収益 (千円)	行政 負担額	事業者 負担額
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園	18.2	×	1.0	×	3.2	○	7	×	補助対象外		503	2,306	419	0	1,887
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海駅	16.0	×	1.0	×	4.4	○	9	×	361.1	○	484	34,524	5,530	8,603	20,391

項目	状況	改善案(例)
仕分け指標による評価	収支率他3項目で基準以下	代替モデルへの移行による運行の効率化
路線系統の状況	無償運行のコミバスが一部区間で併走	路線バスとコミバスの役割分担の明確化
利用状況	沿線から鉄道駅(尺土駅、高田駅)、高田市立病院への利用 忍海駅側の利用者は少ない	朝夕は高田駅方面への路線バスとして運行、昼間は葛城市内のコミバスとして運行などの再編
市町村連携	葛城市は、コミバスの再編や大和高田市との連携を検討中	両市が運行するコミバスの連携 沿線施設への利用促進
運行経費	キロあたり経費が高い	コミバスとの一括運営などによる経費の削減

	適合性	実現性
維持モデル	×	△
代替モデル	◎	○

補助金以外の改善方策

【方向性】
代替モデルへの移行

◎グループ単位でのバスカルテ例(中部-D 当麻新庄線) 2/3

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

4.4

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない便の削減

・自治体、住民、事業者が一体となった利用促進策の実施

・減便、廃止となる便、区間の代替輸送手段の確保

平均乗車密度
2人

1.0

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない区間の再編

・観光シーズンなどの一時需要対策
・弾力的な車両運用

最大乗車人員
10人

9

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・車両の小型化(ワゴン車など)
- ・季節運行の検討

・市町村連携による運行主体(協議会等)の組織づくり
・運行単価、費用分担の考え方
・契約、補助手法の考え方

収支率

40%

16.0

- ・新たな運行モデルへの移行等による、運行経費の削減

・住民意識の改革

1人あたり補助金
2,000円

361.1

- ・地元自治会負担等の導入

県の補助対象として運行確保

◎グループ単位でのバスカルテ例(中部-D 当麻新庄線) 3/3

【現状】

近鉄高田駅～忍海駅 (○往復)
 " ～屋敷山公園 (○往復)

- 近鉄高田駅
- 高砂町
- 辰高田駅西口
- 高田市役所前
- 高田市立病院前
- 新田
- 尺土駅
- 木戸
- 磐城駅
- 當麻庁舎
- 竹内
- 当麻イトーピア
- 兵家
- 如意
- 太田
- 葛城消防署
- 社会教育センター
- 社会教育センター前
- 鈴原
- 屋敷山公園前
- 葛木
- 新庄町老人福祉センター前
- 北花内御陵前
- 白光田池前
- 北花内
- 忍海
- 忍海駅

維持モデル②

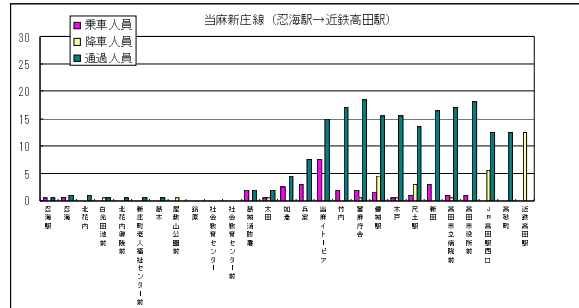
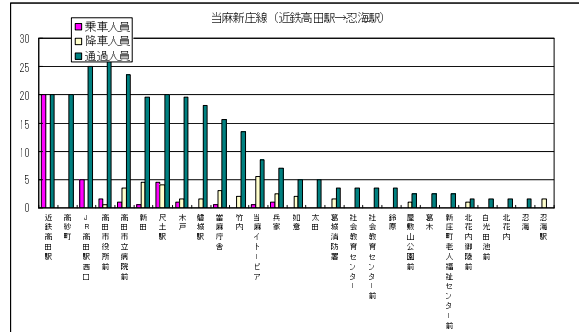
近鉄高田駅～当麻イトーピア

維持モデル①

近鉄高田駅～社会教育センター

現行ダイヤ

近鉄高田駅～忍海駅



【改善策】

【維持モデル①②】 運行区間の見直しによる効率化
 コミュニティバスと重複し利用者の少ない区間を廃止

- ① 廃止区間の代替手段の確保
 → 重複するコミュニティバスによる代替
- ② 関係市の連携
 → 費用負担割合や、コミュニティバスの連携

【代替モデル①②】 新たな運行モデルによる経費縮減
 協議会が必要な運行ダイヤの決定し、企画競争入札
 等によって新たな運行事業者を選定

- ① 関係市連携による協議会(運行協議会)の設立
 → 事務、負担金の分担についての調整
- ② 新規運行事業者の確保
 → 乗合許可取得のための支援

	区間キロ	輸送人員 人 ^キ			輸送量		乗車密度				
		忍海行き	高田行き	往復計	人/キロ						
現状	近鉄高田駅 ～社会教育センター ～忍海駅	11.2	100%	133	94	227	100%	20.3	100%	1.01	100%
案1	近鉄高田駅 ～社会教育センター	7.9	71%	124	92	216	95%	27.3	135%	1.37	135%
案2	近鉄高田駅 ～イトーピア	5.5	49%	117	86.3	203.3	90%	37.0	182%	1.85	182%

(単位:千円)

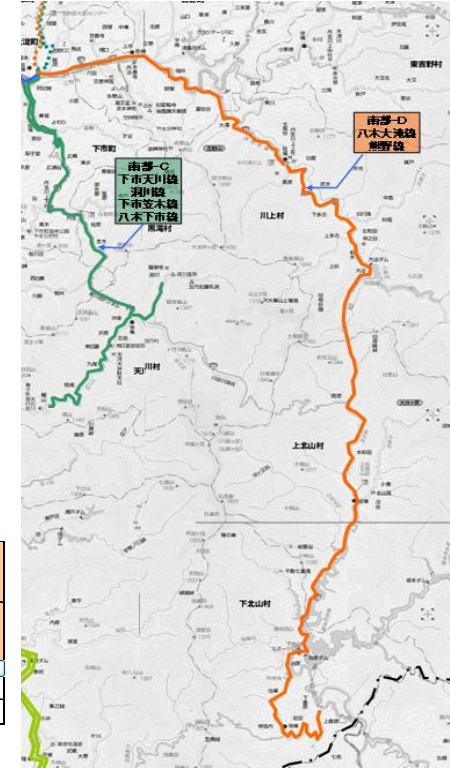
	運行経費	収入見込み	赤字額	県補助	不足額	距離比率		実質赤字額		収支率
						大和高田市	葛城市	大和高田市	葛城市	
維持モデル 現行ダイヤ	36,830	5,949	30,881	0	30,881	8,823	22,058	7,364	23,517	16%
維持モデル① 区間短縮①	25,978	5,686	20,293	0	20,293	8,220	12,073	7,364	12,928	22%
維持モデル② 区間短縮②	18,415	5,054	13,361	0	13,361	7,635	5,726	7,364	5,997	27%
代替モデル① 経費 -10%	23,380	5,686	17,695	0	17,695	7,167	10,527	6,312	11,383	24%
代替モデル② 経費 -10%	16,574	5,054	11,519	0	11,519	6,583	4,937	6,312	5,208	30%
代替モデル② 利用者 +20% 経費 -20%	14,732	6,065	8,667	4,334	4,334	2,476	1,857	2,314	2,020	41%

※ 指標をクリアするためには、利用促進策による
 利用者数の増加と、区間短縮や代替モデルへの移
 行による経費の縮減が必要。

◎グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 1/3

※指標により仕分けた場合、現状では補助打ち切りと判断せざるを得ない路線

関係市町村	主な需要	コミュニティバス	その他の意向
川上村	日常利用(通院 買い物等)	有償運行 一部区間併走	一定の財政負担はやむを得ない
上北山村	日常利用(通院 買い物等)	無償運行 一部区間併走	一定の財政負担はやむを得ない
下北山村	日常利用(少数) 観光客	無償運行 一部区間併走	一定の財政負担はやむを得ない



南部-D 熊野線			①収支率(%) (経常収益/経常費用) ※系統別単価		②平均乗車密度(人) (経常収益/平均乗率)		③1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		④1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		⑤一人あたり行政負担額 (円/人) (補助金総額/輸送人員)		運行経費				
系統 番号	路線名	運行系統	系統別	20	系統別 (一部路線別)	2	系統別 (一部路線別)	3	系統別	10	系統別 (一部路線別)	2000	キロあたり 経費 (円/%)	経費 (千円)	収益 (千円)	行政 負担額	事業者 負担額
44	熊野	湯盛温泉杉の湯~下森原	23.6	○	1.7	×	3.2	○	8	×	4,139.8	×	347.8	15,920	3,759	11,764	397
45	熊野	湯盛温泉杉の湯~池原	11.1	×	0.6	×	1.5	×	5	×	7,462.2	×	338.9	11,998	1,336	10,671	-9

項目	状況	改善案(例)
仕分け指標による評価	最大5項目が基準以下	根本的な見直しが必要
路線系統の状況	無償運行のコミバスが一部区間で併走	根本的な見直しが必要
利用状況	利用者は非常に少ない 観光客対応も必要	地域住民の日常利用と、観光利用を分離
市町村連携	コミュニティバスは各村単独運行	NPO等も踏まえた運行主体を検討
運行経費	南近畿ブロック単価より低い	運行形態の見直しを検討

	適合性	実現性
維持モデル	×	×
代替モデル	△	△

【方向性】
根本的な改善が必要

補助金以外の改善方策

◎グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 2/3

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

5.2
1.5

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない便の削減

- ・自治体、住民、事業者が一体となった利用促進策の実施

- ・減便、廃止となる便、区間の代替輸送手段の確保

平均乗車密度
2人

1.7
0.6

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・利用の少ない区間の再編

最大乗車人員
10人

8
5

- ・実効性のある利用促進策の実施
- ・車両の小型化(ワゴン車など)
- ・季節運行の検討

- ・観光シーズンなどの一時需要対策
- ・弾力的な車両運用

収支率
40%

23.6
11.1

- ・新たな運行モデルへの移行等による、運行経費の削減

- ・市町村連携による運行主体(協議会等)の組織づくり
- ・運行単価、費用分担の考え方
- ・契約、補助手法の考え方

1人あたり補助金
2,000円

4,139
7,462

- ・地元自治会負担等の導入

- ・住民意識の改革

県の補助対象として運行確保

※現在の利用状況を考慮すると指標のクリアは困難と思われる。

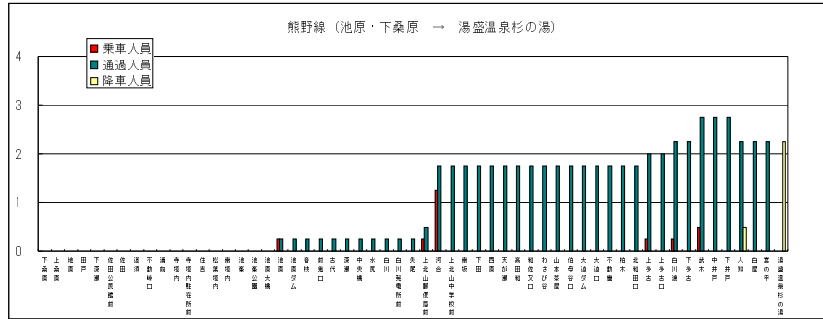
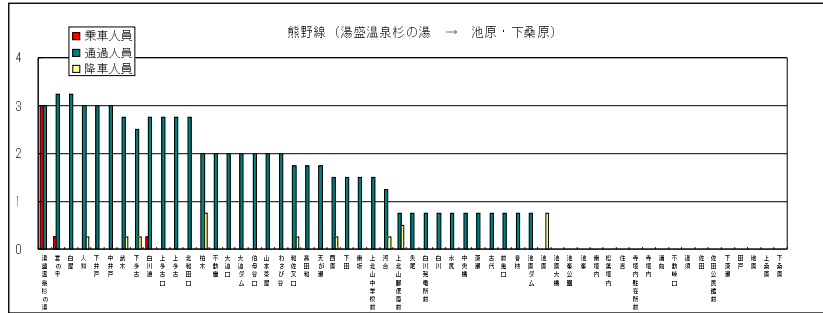
◎グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 3/3

【現状】

湯盛温泉杉の湯～下桑原 (1往復)
 // ~池原 (1往復)

- 湯盛温泉杉の湯
- 宮の平
- 白屋
- 人知
- 下井戸
- 中井戸
- 武木
- 下多古
- 白川渡
- 上多古口
- 上多古
- 北和田口
- 柏木
- 不動窟
- 大迫口
- 大迫ダム
- 伯母谷口
- 山本茶屋
- わさび谷
- 和佐又口
- 高田和
- 天が瀬
- 西原
- 下田
- 南坂
- 上北山中学校前
- 河合
- 上北山郵便局前
- 失尾
- 白川発電所前
- 白川
- 水尻
- 中央橋
- 深瀬
- 古代
- 前鬼口
- 音枝
- 池原ダム
- 池原
- 池原大橋
- 池峯公園
- 池峯
- 南垣内
- 松葉垣内
- 住吉
- 寺垣内駐在所前
- 寺垣内
- 浦向
- 不動峠口
- 道復
- 佐田
- 佐田公民館前
- 下深瀬
- 田戸
- 地原
- 上桑原
- 下桑原

現行ダイヤ
 湯盛温泉杉の湯
 ~下桑原、池原



	区間キロ	輸送人員 人%				輸送量		乗車密度			
		下桑原池原行き	杉の湯行き	往復計	人/キロ						
現状	湯盛温泉杉の湯～池原～下桑原	22.9	100%	82	68	150	100%	6.6	100%	1.84	100%

	経常費用	経常収益	損益	県補助金	村補助金	補助金込損益	距離制			実質赤字額			収支率
							川上村	上北山村	下北山村	川上村	上北山村	下北山村	
現状① 現行ダイヤ (全社平均単価)	31,540	5,095	26,445	11,217	11,217	4,011	3,739	3,739	3,739				16%
現状② 現行ダイヤ (路線別単価)	27,530	5,095	22,435	11,217	11,217	1	3,739	3,739	3,739				19%
維持モデル① 現行ダイヤ (路線別単価)	27,530	5,095	22,435	0	22,435	0	6,584	8,874	6,977	5,191	8,861	8,382	19%

【改善策】

【改善案①】 地域住民の日常移動を対象とした最低限の運行

午前の杉の湯行き、夕方の下桑原行きの1往復
 運行日の限定 (月水金の運行など)
 10人乗り程度のワゴン車による予約制運行
 区域運行として、自宅付近からの乗車対応

- ① 事業者による4条運行
→新規運行事業者の確保は課題
- ② 市町村営有償運送
→3村の連携と費用負担方法等が課題
- ③ NPO法人等による過疎地有償運送
→利用者が地域住民に限定される

【改善案②】 観光客等の来訪者への対応
 午前の池原行き、午後の杉の湯行きの1往復を、
 観光シーズンに限定した季節運行を実施

- ① 事業者による4条運行
→新規運行事業者の確保は課題
- ② 市町村営有償運送
→3村の連携と費用負担

別添5

費用分担ルール

◎費用負担割合基準(案)について

○検討対象となっている45系統の市町村負担の割合は、③区間別赤字割を県案としてお示しするが、観光利用など、路線毎に異なる個別事情を考慮して、関係市町村における個別協議の場などで、算定方法の検討・決定を行う。

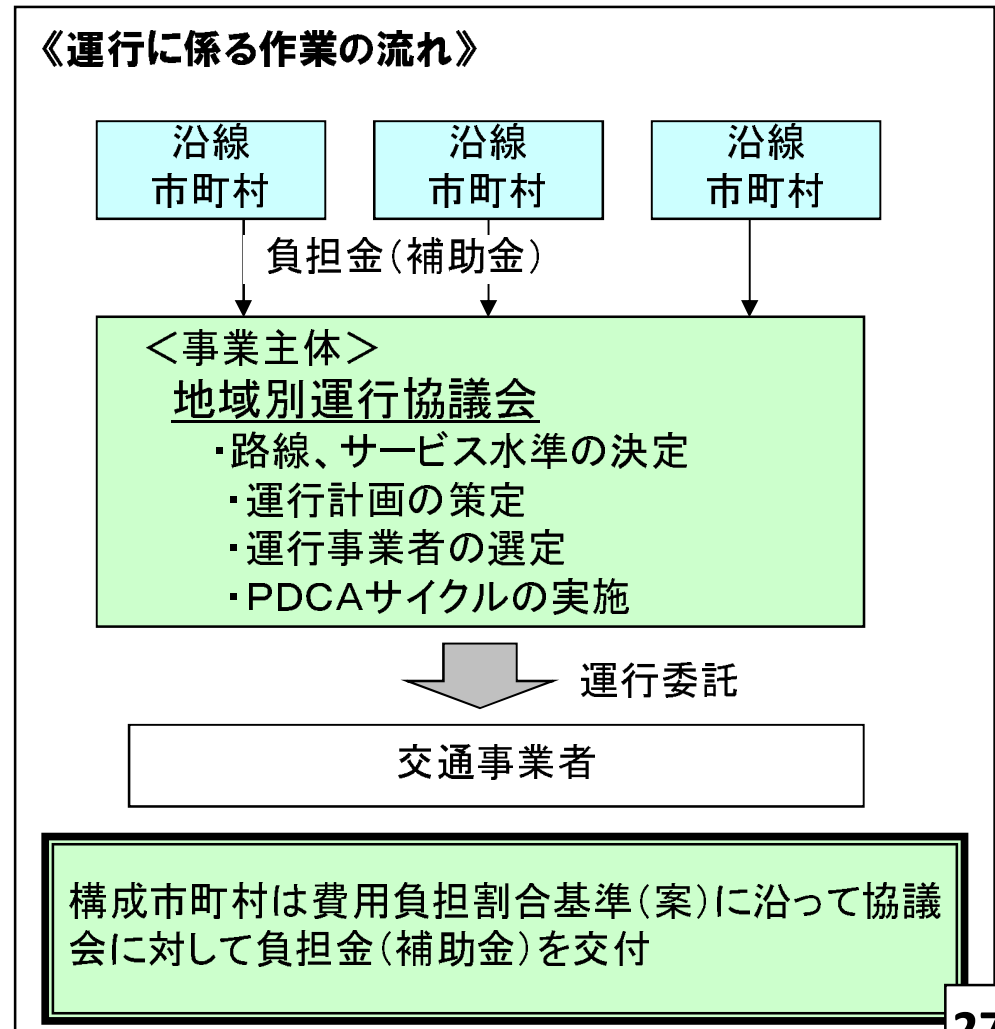
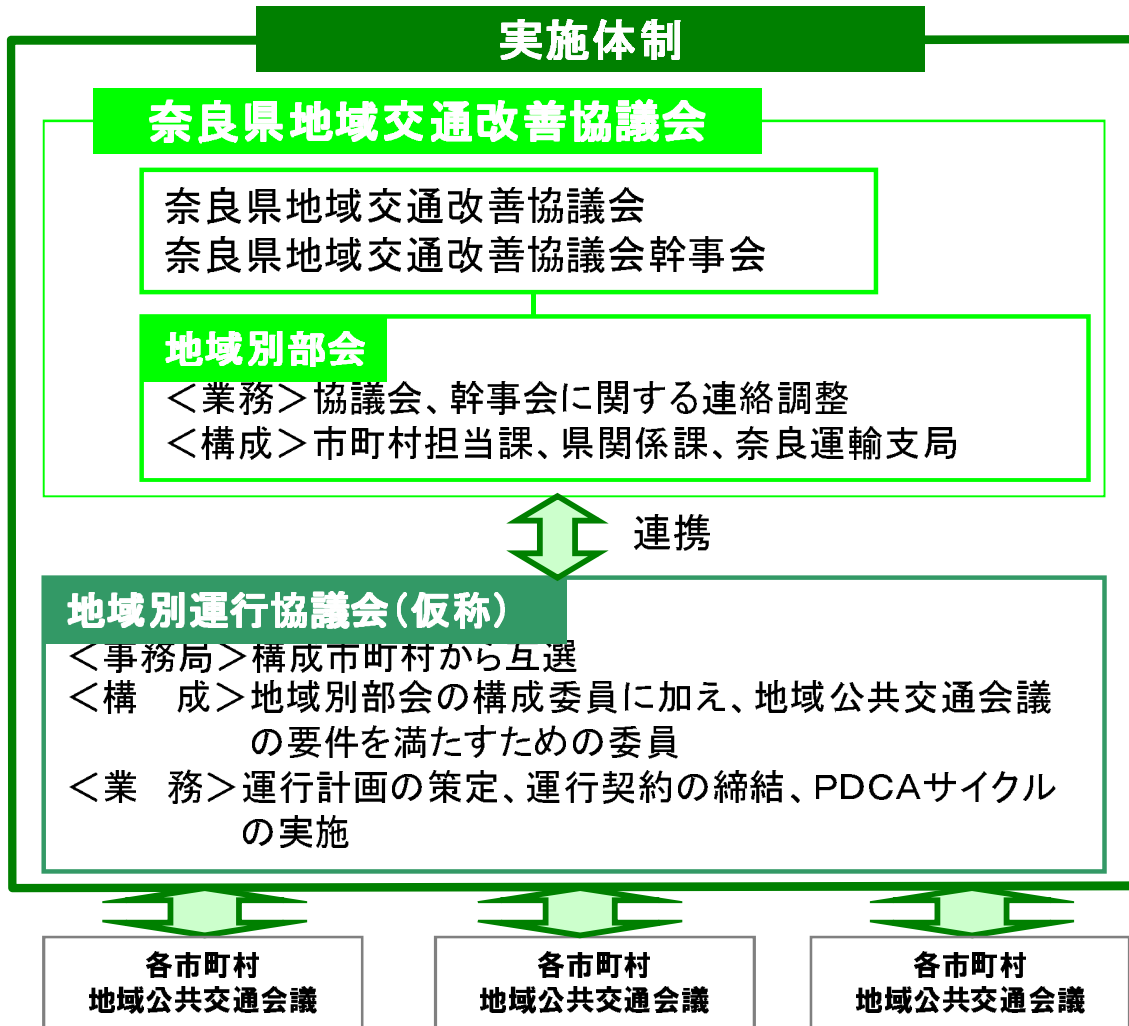
考え方	① 運行キロ割 (各市町村における運行キロに応じた算定) 運行キロ(大) → 費用負担(大)	② 利用者数割 (路線バスの恩恵を被る利用者数に応じた算定) 利用者数(大) → 費用負担(大)	③ 区間別赤字割 (バス停間の区間収益(利用状況)を考慮した算定) 利用者数(大) → 費用負担(小)
概要			
算定例	<p>A町 : (経費 - 収入) × $\frac{a}{a+b}$</p> <p>B町 : (経費 - 収入) × $\frac{b}{a+b}$</p>	<p>A町 : (経費 - 収入) × $\frac{c}{c+d}$</p> <p>B町 : (経費 - 収入) × $\frac{d}{c+d}$</p>	<p>A町 : 経費 × $\frac{a}{a+b}$ - $a \times c \times t$</p> <p>B町 : 経費 × $\frac{b}{a+b}$ - $b \times d \times t$</p>
メリット	○基準が明確であり、調査が不要	○受益に基づいた算定	○区間毎の収益性(利用状況)を考慮した算定
デメリット	○利用状況に即した算定となっていない	○定期的な乗降調査が必要 ○乗車促進策を講じることにより、費用負担割合が増えるという不公平感が残る。	○定期的な乗降調査が必要
評価	△	○	◎
<p>利用状況に応じた算定であり、市町村ごとの収入・赤字が明確となる③案を県案としてお示しするが、路線毎に個別事情は異なるため、費用負担割合については、個別協議の場などで検討を行う。</p>			

別添6

(県・)市町村連携の運行主体

◎運行委託とした際の主体についての考え方(案)

- 県地域別部会とは別に、各地域毎に運行計画の策定及び契約主体となる「運行協議会（仮称）」を新たに設置。（中部・東部・南部）
- 運行協議会が対象となる路線の運行計画の策定と運行事業者の選定を実施。構成市町村は運行協議会に対して一定の基準に沿って負担金（補助金）を分担。※県は協議会又は事業者に補助（検討中）
- 運行形態は、4条（一般乗合運送）による運行を基本とする。



別添7

協議ルール

◎協議のルール

- ・関係者は協議項目にある協議に必要な資料を積極的に提供すること
- ・関係者は手戻りが発生しないよう、組織内や地元調整を十分に行い協議にのぞむこと
- ・関係者は、奈良交通申し出期限内に結果を出せるよう、下配スケジュールを厳守すること。そのため各々事前準備を行うこと

◎協議の手順・スケジュール

時期	性質	分類	交通事業者 (路線の廃止、減便の最終決定者)	市町村 (交通事業者の左記判断結果を受け、代替、廃止の最終決定者)	県 (相対化した資料提供、協議の助言、差行管理)
1月16日		幹事会			協議ルール、スケジュール案を提示
1月17日～ 1月31日	協議の ルール等 の確認	検討期間	協議ルール、スケジュール意見出し	協議ルール、スケジュール意見出し	
2月3日		協議会			協議ルール、スケジュールの承認
個別協議スタート ※関係者3者による実務者協議を実施					
2月10日～ 3月14日	現状、課題認識等共有	個別路線協議1	<p>○奈良交通 【路線バスの現状、課題把握のための資料の提出】 ・収支（運行経費、財源、現任、将来見込み） ・利用者の推移 ・ルート、バス停（利用者の現状・将来見込み、近傍の他のルートとの関係） ・ダイヤ（利用者の現状・将来見込み、他のダイヤとの関係）</p> <p>【提案資料の提出】 ・上記現状、課題を踏まえ、事業者の視点から運行形態など改善案、コスト比較を提案 ・地元に対する利用促進のために求める取り組みなどの要望も可能</p>	<p>【コミバス等の現状、課題把握のための資料の提出】 ※次の事業者提案のための材料提供 ・収支（運行経費、財源、現在、将来見込み） ・利用者の推移 ・ルート、バス停（利用者の現状・将来見込み、近傍の他のルートとの関係） ・ダイヤ（利用者の現状・将来見込み、他のダイヤとの関係）</p> <p>○県が有している指標関係データの提供、これらに基づいた改善方策や検討案についてたごき台を提案 ○仕分けの考え方の再度の認識共有 【県提供資料（事業者・市町村に対して）】 ・バスカルテ ・他府県の路線バス等に対する支援の状況 ・他府県で取り組んでいる利用促進策など ・事業者の運行コストなど他の事業者の比較資料 ○提案に対する助言、調整</p>	
3月24日～ 4月25日		個別路線協議2	<p>○奈良交通 【市町村提案を受けた運行形態案、コスト試算を提案資料の提出】 ・市町村が運営するコミバス等と組み合わせを工夫することなどによる再度の提案</p>	<p>【市町村内の認識共有と民意を反映した提案】 ・市町村内における現状、課題の地元説明。 ・地元調整にあたっては、市町村協議会や自治会などを有効活用 ・交通事業者の提案内容を検討。地元意見を反映した運行形態、利用促進策など市町村案を交通事業者へ提案 (地元調整の期間 約1か月)</p>	
5月上旬	提案、地元調整	個別路線協議3	<p>○奈良交通 【市町村提案を受けた運行形態案、コスト試算を提案資料の提出】 ・事業者から市町村、県に対して提案</p>	<p>【事業者提案を受けた市町村提案を提出】 ・事業者からの提案をいいて、地元意見を反映し、市町村の考えを提出</p>	○提案に対する助言、調整
5月中下旬		個別路線協議4	<p>○奈良交通 【県、市町村、交通事業者で現行路線について、①維持②代替③廃止の方向性について検討、調整】</p>	<p>【市町村の支援について考え方を説明】 ※支援等については、このタイミングで説明できるように市町村であらかじめ検討が必要 【県、市町村、交通事業者で現行路線について、①維持②代替③廃止の方向性について検討、調整】</p>	<p>【県の支援について考え方を説明】 ○県、市町村、交通事業者で現行路線について、①維持②代替③廃止の方向性について検討、調整</p>
5月末	事業者判断	個別路線協議5	<p>○奈良交通 【交通事業者として、維持（減便含む）、廃止の判断】</p>		<p>【相対化した検討材料の提供（市町村に対して）】 ・他府県や県内のコミバスやテナントの取り組み事例 ・事業者の運行コストなど他の事業者の比較資料を提示。 県の支援について考え方を再度説明</p>
6月上旬	意思表明	協議会	奈良交通から①廃止②減便③維持の意思表明→市町村長の意見開陳→代替検討が必要なら市町村長からごういう方針で検討していくかなど表明		
代替検討スタート ※関係者3者による実務者協議を実施					
6月上、中旬	代替等協議1 提案、地元調整	代替等協議1	<p>○関係事業者 【代替の検討対象となるコミバス、タクシーなど関係する事業者から検討材料の提出】</p>	<p>【路線の代替、廃止の検討】 ・代替を提案する場合、地元意見を反映し、運行主体、運行形態、運行収支など市町村案を交通事業者へ提示、意見を求める。 (形態例) ①コミバス②テナントタクシー③タクシー補助④地域活用など ・廃止の意思決定</p>	<p>・提案に対する助言等</p>
6月下旬	代替等協議2	代替等協議2	<p>○関係事業者 【市町村提案を受けた運行形態案、コスト試算を提案資料の提出】</p>		<p>・提案に対する助言等</p>
7月上旬	市町村判断 意思表明	代替等協議3 協議会	<p>市町村長から①代替②廃止の意思表明</p>	<p>【市町村で地元意見を踏まえ、①代替②廃止について検討、判断】</p>	
7月～8月	移行準備		上記決定を受けた代替運行等、準備期間		
9月30日	リミット		補助要綱等の改正など		