

# 「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」

- ① 継続協議となっていた4系統について  
(高田イオンモール線・高田新家線・高田五條線・八木大滝線)
- ② 地域交通の利用促進について

平成26年9月2日

第6回奈良県地域交通改善協議会

# ① 継続協議となっていた4系統について

系統番号	路線名	運行系統	協議結果			備考
			現状維持	減便	廃止	
1	天理都祁	針インター～国道山添	●	●		沿線学校通学便の確保
2	天理都祁	天理駅～山辺高校	●	●		学校開校日のみ運行
3	天理都祁	天理駅～針インター	●	●		
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)	●	●		
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	●	●		土日一部大神社乗り入れ
6	奥宇陀	榛原駅～曾爾村役場前	●	●		競合他系統廃止
7	大宇陀	榛原駅～大宇陀	●	●		昼間天満台～大宇陀系統に変更
8	古市場	榛原駅～菟田野	●	●		
9	榛原東吉野	榛原駅～東吉野村役場前	●	●		
10	都祁榛原	榛原駅～針インター	●	●		
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀	●	●		土日ダイヤの導入
12	桜井菟田野	大宇陀～菟田野	●	●	●	菟田野らくらくバスで代替
13	桜井飛鳥	桜井駅南口～石舞台	●	●		シーズンダイヤ導入
14	高田イオンモール	イオンモール橿原～竹取公園東	●	●	●	
15	高田新家	忍海～竹取公園東	●	●	●	No16、No26に分割
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	●	●	●	
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海駅	●	●	●	
18	当麻新庄	近鉄高田駅～屋敷山公園	●	●	●	
19	八木御所	八木駅～橿原神宮駅	●	●	●	
20	八木御所	橿原神宮駅～近鉄御所駅	●	●		全便八木駅～医大玄関～R169経由に変更
21	高田五條	近鉄高田駅～五條バスセンター	●	●		
22	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯)	●	●		
23	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(テクノ中央通り東)	●	●		五條テクノパークにおける経路変更
24	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かもきみの湯・テクノ中央通り東)	●	●		五條テクノパークにおける経路変更
25	高田五條	忍海～五條バスセンター	●	●	●	No21～24で代替
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海	●	●	●	
27	高田五條	近鉄高田駅～近鉄御所駅	●	●	●	
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	●	●		
29	八木五條	八木駅～忍海	●	●	●	
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル昴)	●	●		
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	●	●		
32	十津川	五條バスセンター～十津川温泉	●	●		
33	広域通院ライン	五條バスセンター～十津川温泉(県立五條病院玄関口)	●	●		
34	大淀五條	大淀BC～五條BC	●	●		区間短縮
35	下市天川	下市口駅～中庵住	●	●		下市口駅で八木下市線と接続
36	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉	●	●		下市口駅で八木下市線と接続
37	下市笠木	下市口駅～笠木	●	●		
38	八木下市	八木駅～岩森(南大和3)	●	●		八木駅～医大玄関～下市口駅系統に統一
39	八木下市	大淀BC～岩森	●	●		区間短縮
40	八木大滝	欠番(※No41と43に分割)	●	●	●	H25.10.1系統廃止
41	八木大滝	八木駅～大淀BC	●	●		八木駅～医大玄関～大淀BC系統に統一
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(国樺)	●	●	●	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(櫻尾)	●	●	●	
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	●	●		
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～池原	●	●	●	
合計			15	16	10	

※「現状維持」には、ダイヤ及びルート見直しの結果、便数が変わらなかったものも含む

関係市町村 (○=通過(停車停留所あり)、△=コミバス等が接続)																										
奈良市	大和高田市	天理市	橿原市	桜井市	五條市	御所市	葛城市	宇陀市	山添村	曾爾村	高取町	明日香村	広陵町	吉野町	大淀町	下市町	黒滝村	天川村	十津川村	下北山村	上北山村	川上村	東吉野村	御杖村	野迫川村	
○		○							○																	
○		○																								
○		○																								
		○		○																					○	
		○		○					○		○															△
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	
									○																	

# 路線検討資料サンプル(中部E1 高田イオンモール・高田新家・高田五條) <現況>

## 仕分け結果

系統番号	路線名	運行系統	運行経費														
			系統別 3	系統別 2	系統別 10	系統別 40	系統別 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					
14	高田イオンモール	イオンモール榎原アルル～竹取公園東	16.0	○	5.7	○	30	○	73.1	○	15.0	○	500.6	44,620	32,623	2,032	9,966
15	高田新家	忍海～竹取公園東	11.3	○	2.5	○	16	○	36.3	×	補助対象外	○	506.5	17,401	6,319	0	11,082
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	6.4	○	3.3	○	30	○	59.9	○	17.0	○	534.3	10,731	6,433	516	3,782
26	高田五條	近鉄高田駅～忍海	5.2	○	2.1	○	20	○	38.4	×	41.0	○	482.4	17,644	6,772	1,365	9,508

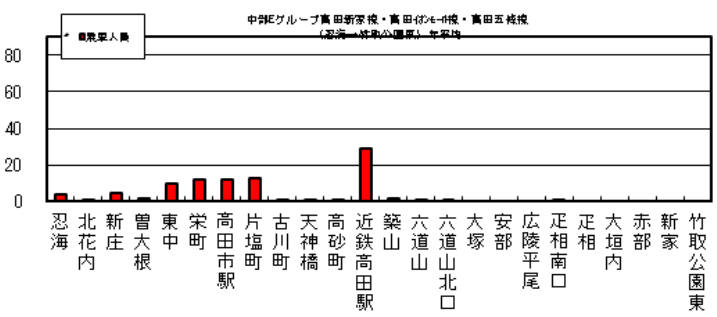
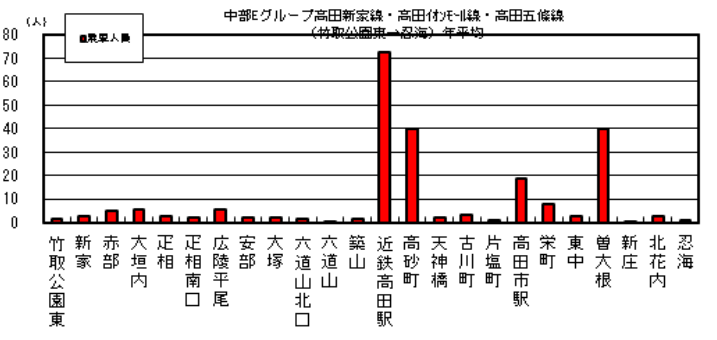
- 14 高田イオンモール線(イオンモール榎原アルル～竹取公園東)
- 16 高田新家線(近鉄高田駅～竹取公園東)
- 15 高田新家線(忍海～竹取公園東)
- 26 高田五條線(近鉄高田駅～忍海)
- その他路線バス経路
- コミバス経路

1km

## シミュレーション

中部E-1 負担額合計	経常費用	経常収益	損益	国補助金	県補助金	その他	補助金込損益	収支率
現行ダイヤ(路線別単価)	90,396	52,147	-38,249	3,913	0	6,476	-27,860	58%

## 乗車状況



# 路線検討資料サンプル(中部E1 高田イオンモール・高田新家・高田五條) <改善案>

## 改善計画(案)

### <計画概要>

- 忍海～竹取公園東系統(⑮)について、近鉄高田駅をまたがって利用する旅客は僅少であるため廃止する一方で、近鉄高田駅～竹取公園東系統(⑯)及び近鉄高田駅～忍海系統(⑳)により通勤等の足を確保しつつ国の補助要件も確保する。

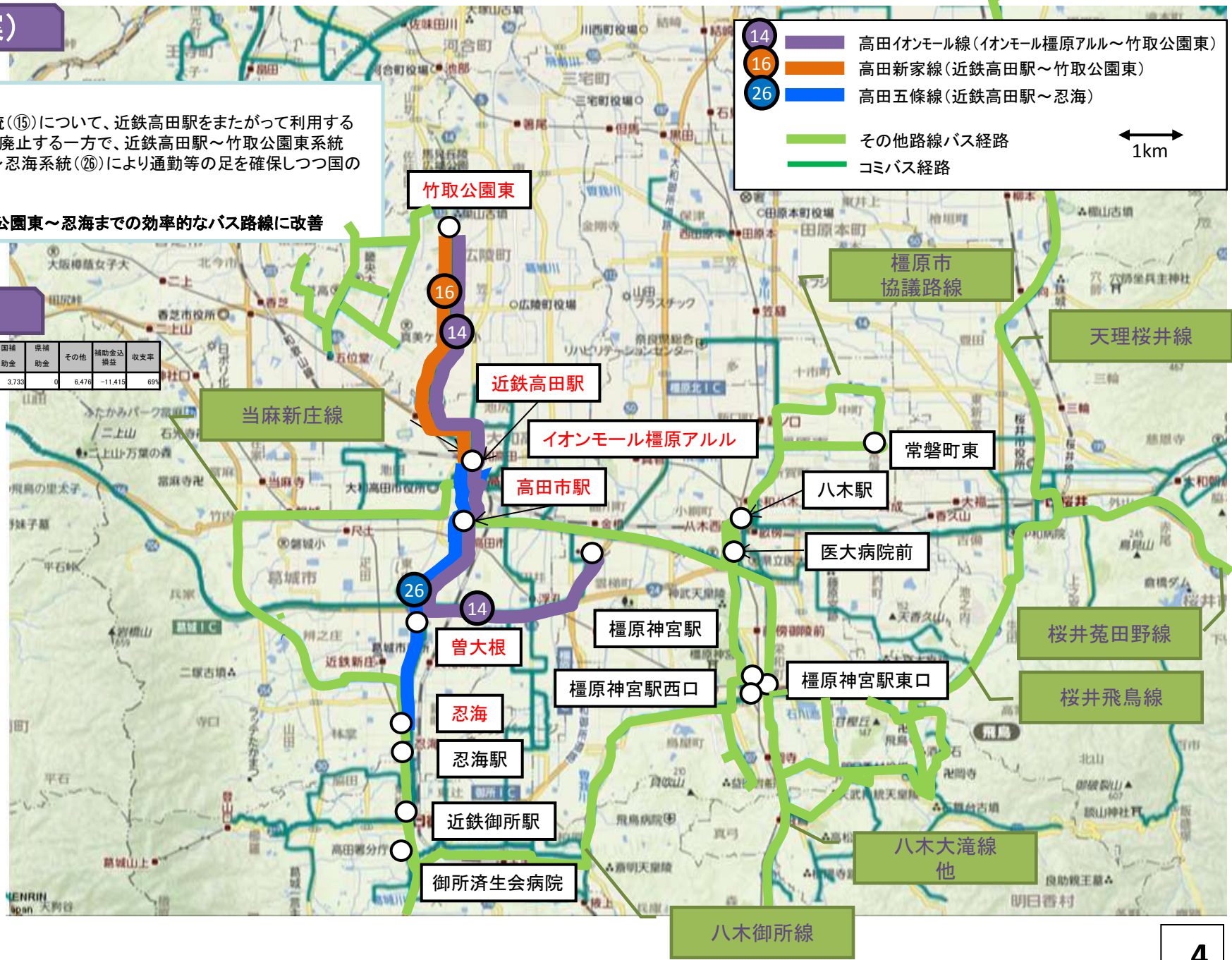
※ このことにより、竹取公園東～忍海までの効率的なバス路線に改善

⑭ 高田イオンモール線(イオンモール榎原アルル～竹取公園東)  
 ⑯ 高田新家線(近鉄高田駅～竹取公園東)  
 ⑰ 高田五條線(近鉄高田駅～忍海)  
 〓 その他路線バス経路  
 〓 コミバス経路

1km

## シミュレーション

中部E-1 負担額合計	経常費用	経常収益	損益	国補助金	県補助金	その他	補助金込損益	収支率
維持モデル 再編	69,149	47,525	-21,624	3,733	0	6,476	-11,415	69%



# 路線検討資料サンプル(南部D 八木大滝、熊野線) <現況>

## 仕分け結果

南部-D 八木大滝・熊野線

系統番号	路線名	運行系統	系統別 3	系統別 2	系統別 10	系統別 40	系統別 2000	運行経費									
11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員(年日))	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 平均乗車人員 (乗降別乗車人員)	11月あたり 最大乗車人員 (乗降別乗車人員)		
40	八木大滝	欠乗(※No.41と42に分割)	再編により系統廃止														
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(国樫)	0.0	2.4	0	7	36.0	X	補助対象外	388.0	4.160	1.520	0	3.624	0		
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(椋尾)	4.3	1.3	10	0	28.0	X	補助対象外	393.0	35.010	9.200	12.200	12.804	0		
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	3.7	0	13	4	22.0	X	補助対象外	4.331.0	X	347.0	15.930	3.500	12.414	0	
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	0.9	X	0.4	X	9	X	10.2	X	7.020.0	X	338.0	11.990	1.222	10.776	0

## 時刻表

南行き	八木大滝線 1便	八木大滝線 2便	八木大滝線 3便	熊野線 1便	八木大滝線 4便	八木大滝線 5便	八木大滝線 6便	熊野線 2便
八木駅(南)	8:10	8:57	9:42	12:30	13:30	15:30	17:30	18:00
馬大病院前	8:15	9:02	9:47	12:35	13:35	15:35	17:35	18:05
熊原神宮駅東口	8:24	9:12	9:57	12:45	13:45	15:45	17:45	18:15
大淀バスセンター(着)	8:48	9:36	10:21	13:09	14:09	16:09	18:09	
大淀バスセンター(発)	7:17	8:04	8:50	11:24	12:24	14:24	16:24	
上市駅(着)	7:20	8:07	8:52	11:27	12:27	14:27	16:27	
上市駅(発)	7:29	8:16	9:01	11:36	12:36	14:36	16:36	
宮滝	7:43	8:30	9:15	11:50	12:50	14:50	16:50	
椋尾	7:46	8:33	9:18	11:53	12:53	14:53	16:53	
新子								
国樫								
湯盛温泉杉の湯(着)	8:04	8:38	9:12	12:00	13:00	15:00	17:00	
湯盛温泉杉の湯(発)				10:50	11:50	13:50	15:50	17:10
柏木				11:10	12:10	14:10	16:10	17:30
河合				11:40	12:40	14:40	16:40	18:00
池原				12:16				18:36
下桑原								18:07

北行き	八木大滝線 1便	八木大滝線 2便	熊野線 1便	八木大滝線 3便	八木大滝線 4便	八木大滝線 5便	八木大滝線 6便	八木大滝線 7便
下桑原			8:20					
池原			8:51					14:50
河合			9:18					15:17
柏木			9:57					15:56
湯盛温泉杉の湯(着)			10:17					16:16
湯盛温泉杉の湯(発)	8:13	8:10		10:28	12:28	15:28		16:28
国樫			8:21					16:41
新子			8:52					17:41
椋尾	8:26	8:35		10:41	12:41	15:41		16:41
宮滝	8:29	8:48		10:44	12:44	15:44		16:44
上市駅(着)	8:43	9:03		10:59	12:59	15:59		16:59
上市駅(発)	8:45	9:04		11:00	13:00	16:00		17:00
大淀バスセンター(着)	8:58	9:17		11:13	13:13	16:13		17:13
大淀バスセンター(発)	7:00	9:18		11:14	13:14	16:14		17:14
熊原神宮駅東口	7:23	9:41		11:37	13:37	16:37		18:37
馬大病院前	7:32	9:50		11:46	13:46	16:46		18:46
八木駅(南)	7:40	9:58		11:54	13:54	16:54		18:54

## シミュレーション

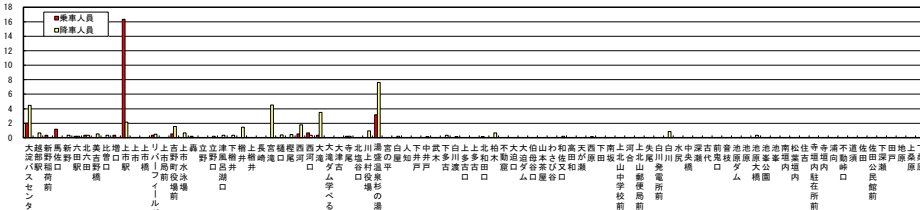
南部D 負担額合計	経常費用	経常収益	損益	国補助金	県補助金	補助金込損益	収支率
現行ダイヤ(路線別単価)	67,077	15,455	-51,622	0	24,498	-27,124	23%



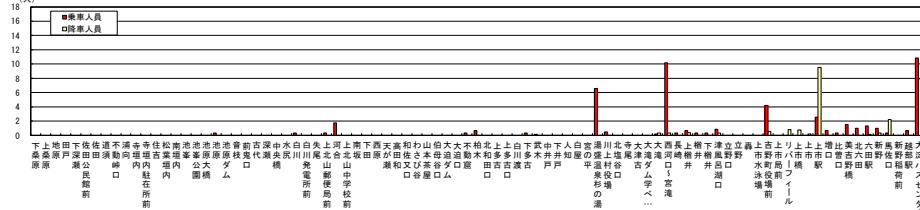
43 八木大滝線(大淀BC～椋尾～湯盛温泉杉の湯)  
42 八木大滝線(大淀BC～国樫～湯盛温泉杉の湯)  
45 熊野線(湯盛温泉杉の湯～池原)  
44 熊野線(湯盛温泉杉の湯～下桑原)  
--- その他路線バス経路  
--- コミバス経路 ※資料) H22国土政策局  
 ※系統番号40は欠番

## 乗車状況

南部Dグループ八木大滝線・熊野線(大淀バスセンター～下桑原) 年平均



南部Dグループ八木大滝線・熊野線(下桑原～大淀バスセンター) 年平均



# 路線検討資料サンプル(南部D 八木大滝、熊野線) <改善案>

## 改善計画(案)

<計画概要>【既存コミュニティバスとの連携強化と役割分担】

- ・行政負担額削減と利便性の確保のため、現行の小型路線バス2台で大淀BC以南を運行できる内容に再編する。
- ・大淀BCで八木下市線・八木駅～医大病院玄関～下市口駅系統と接続を図る。
- ・熊野線は大淀BCまで同一車両で直通運行(運行系統としては八木大滝線と区分する)とし、利用の僅少な昼間帯の池原系統(44)は減便する。
- ・競合する吉野町スマイルバス、川上村やまがきバスとの時間帯競合を避け、路線バスと合わせて大淀BC～杉の湯間の利便性向上を図る。
- ・加えて、杉の湯8:10発国樫経由大淀BC行き(42)は現行どおりとする。

※ このことにより、大淀BC～下桑原までの効率的なバス路線に改善

## シミュレーション

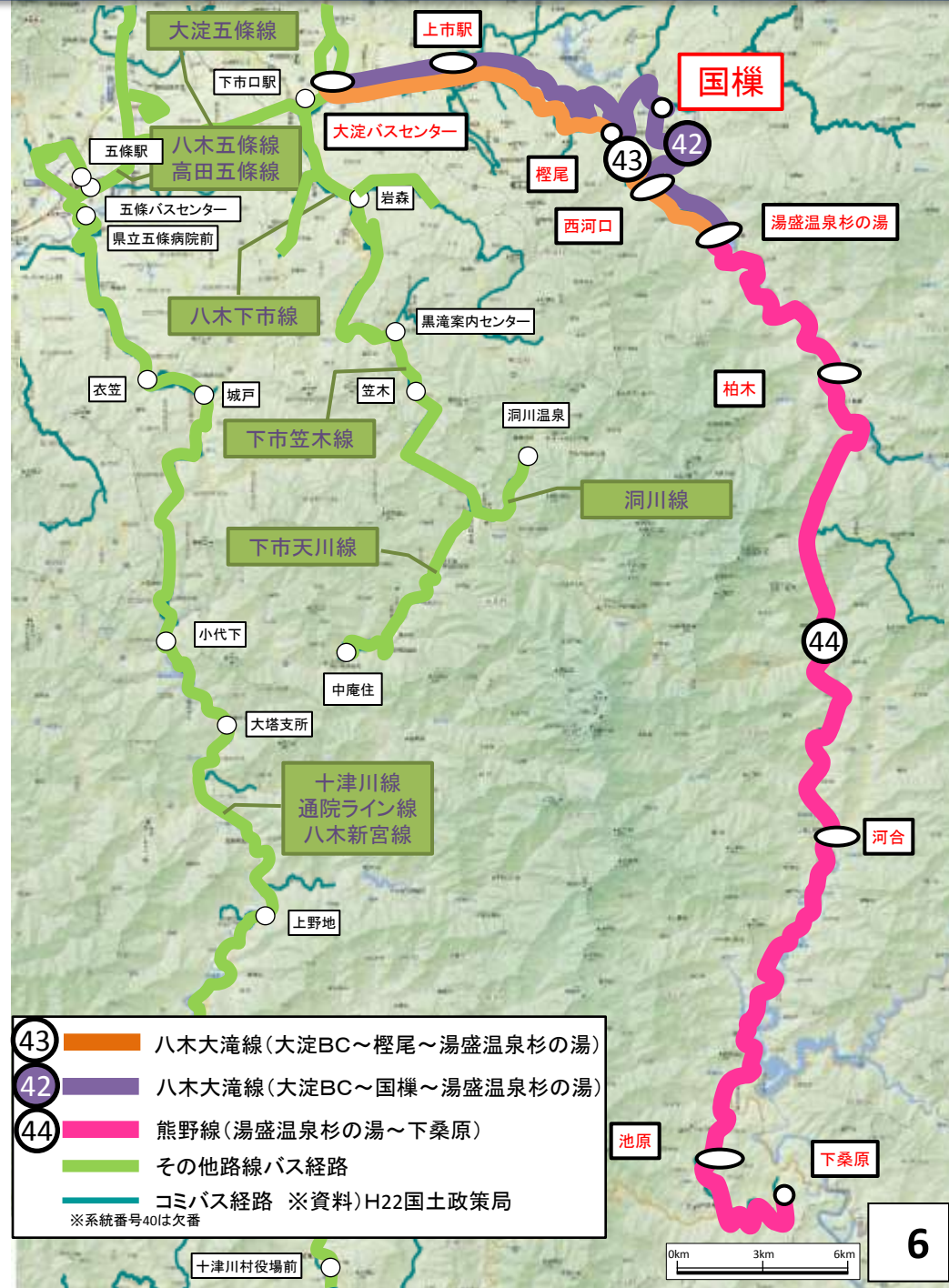
南部D 負担額合計	経常費用	経常収益	損益	国補助金	県補助金	補助金込損益	収支率
維持モデル改善案	40,492	11,279	-29,213	0	0	-29,213	28%

## 時刻表(案)

2. 改善案(平成24年10月1日改正案)  
 ※今般、路線上の接続等変更時は、其路内容を各員連絡支店に事前に届出る時点で、時刻は多少変更となります。

南行き	八木大滝線		熊野線		池原系統		下桑原系統	
	1線	2線	1線	2線	1線	2線	1線	2線
八木駅(南)								
医大病院玄関口								
横原神宮駅東口								
大淀バスセンター(南)								
大淀バスセンター(発)	7:17	9:26	13:12	15:12				
上市駅(南)	7:29	9:50	13:24	15:24				
宮海	7:43	10:06	13:38	15:38				
樫尾	7:46	10:11	13:42	15:42				
新子								
国樫								
湯盛温泉杉の湯(南)	8:04	10:29	14:00	17:00				
湯盛温泉杉の湯(発)								17:10
柏木								17:30
河合								18:08
池原								18:38
下桑原								18:57

北行き	八木大滝線		熊野線		池原系統		下桑原系統	
	1線	2線	1線	2線	1線	2線	1線	2線
下桑原								
池原								
河合								
柏木								
湯盛温泉杉の湯(北)								
湯盛温泉杉の湯(発)	8:10	10:29	11:28	14:28				
国樫	8:31							
新子	8:32							
樫尾			10:41	11:41	14:41			
宮海	8:48		10:44	11:44	14:44			
上市駅(北)	9:03		10:59	11:59	14:59			
上市駅(発)	9:04		11:00	12:00	15:00			
大淀バスセンター(北)	9:17		11:13	12:13	15:13			
大淀バスセンター(発)	9:25		11:28	12:28	15:28			
横原神宮駅東口	9:46		11:51	12:51	15:51			
医大病院玄関口	9:56		12:01	13:01	16:01			
八木駅(北)	10:07		12:12	13:12	16:12			



## ② 地域交通の利用促進について

### 路線別検討会議及び市町村長の意見

#### 市町村からの助成

- 通学定期券または回数券補助として1万円／月を支給
- 通学定期券補助として8割を支給
- 通学定期券補助として18,000円を支給
- 年間24枚つづりの乗り合いタクシー補助券を住民に支給

#### 現路線の改善

- 路線バスに接続できるようにコミバスのダイヤ改正
- 【市町村からの提案】観光施設・病院施設への乗り入れ
- スクールバスの混乗

#### ツールの新設

- 【奈良交通が実施】小中学生向けに「夏休みどこでもフリーバス」乗車券を発売
- 【市町村からの提案】観光ルートに対応したバスルートの設定
- 【市町村からの提案】観光事業者向けにバスを取り入れた観光を企画・推薦し、パンフレットを作って渡したり、TwitterやFacebookも活用
- 【市町村からの提案】電車の中吊り広告の利用
- 【市町村からの提案】バス案内板のところに、有名な観光施設の最寄りバス停を記載
- 【市町村からの提案】観光用に屋根のない2階建てバスの導入
- 【市町村からの提案】商業施設への乗り入れ
- 【市町村からの提案】多機能型運行（食べ物を運んだり、バス停が公民館など）の実施

今後、協議会等の場を活用しアイデア出し。

# 参 考 資 料

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について …… P9
- 奈良県地域交通改善協議会 まとめ …… P10



## 奈良県地域交通改善協議会における検討内容を地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画にプロット

### ★地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正概要

#### (1)目的

昨年末成立した交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨を目的に追加する。

#### (2)地域公共交通網形成計画

- ①市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正するとともに、当該計画の**策定主体に都道府県を追加する。**
- ②当該計画においては以下の事項を定めるものとしている。
  - 一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
  - 二 地域公共交通網形成計画の区域
  - 三 地域公共交通網形成計画の目標
  - 四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
  - 五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項
  - 六 計画期間
  - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

#### (3)地域公共交通再編実施計画

- ①地域公共交通網形成計画において、路線の再編等を行う事業(地域公共交通再編事業)に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する公共交通事業者等の同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施するための計画(地域公共交通再編実施計画)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとする。
- ②認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業について、道路運送法等の法律上の特例を設ける。
- ③当該計画においては以下の事項を定めるものとしている。
  - 一 地域公共交通再編事業を実施する区域
  - 二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体(次号に掲げるものを除く。)
  - 三 地方公共団体による支援の内容
  - 四 地域公共交通再編事業の実施予定期間
  - 五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
  - 六 地域公共交通再編事業の効果
  - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

### 改正のポイント

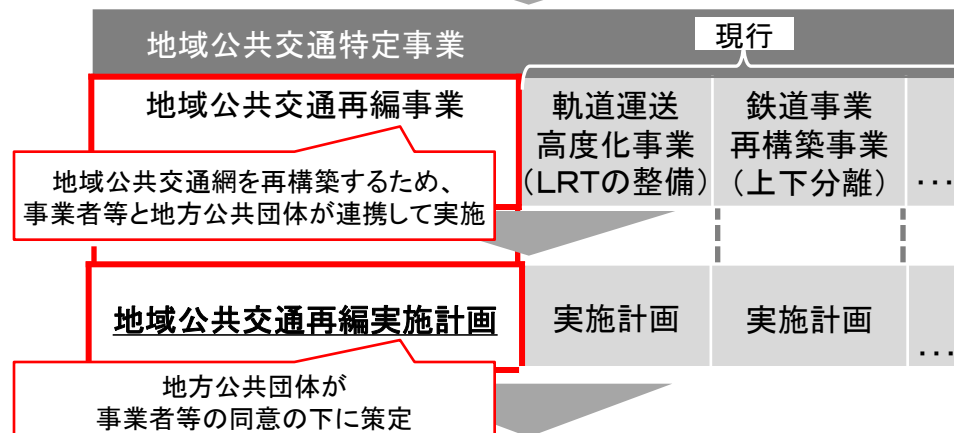
地方公共団体が先頭に立って地域公共交通網を再構築  
(民間事業者任せきりであった従来の枠組みからの脱却)

地域公共交通網形成計画

(現行:地域公共交通総合連携計画)

事業者と協議の上、  
市町村又は**都道府県**  
が協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた取組みとの連携
- 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成



国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

# 奈良県地域交通改善協議会 まとめ

～ 移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ～

平成26年2月

## 背景

### □ 移動ニーズの多様化

- ✓ 通勤・通学の利用者が減少。買い物・通院等の移動ニーズが増加。高齢者の移動ニーズが増加。

### □ 現行のサービス維持は困難

- ✓ 交通事業者は厳しい経営状況：奈良交通『25路線・45系統』の廃止・縮減等申入れ
- ✓ 公的補助金で現行の交通サービスの全てを維持し続けることは困難。

### □ 新たな交通サービスの出現

- ✓ デマンド型乗合タクシーなど、移動ニーズに合わせた交通サービスの導入が各地で進んでいる。

## 検討を行うに当たっての視点

以下の視点から検討を行い、路線の存続や新たな交通サービスの転換を含めた運行の効率化を目指す。

- ✓ **路線確保の必要性**
- ✓ **運行主体・形態のあり方**
- ✓ **経費分担の考え方**

奈良県における今後の地域交通のあり方・対処方針

- データに基づく実証的アプローチ(Evidence-Based)
- 移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築
- PDCAサイクルによる定期的検証
- 高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえた将来の輸送ニーズの把握



そもそも、「移動ニーズ」とは？

『移動ニーズ』～定義～

これまで実施した各市町村のヒアリング・実地調査や現行のネットワーク計画・補助申請で使用する既存データ等を踏まえ、以下のとおりとする。

- ✓ **利用者数(乗車人員)**
- ✓ **利用者の地理的な分布・偏り**
- ✓ **利用者の時間帯の分布・偏り**
- ✓ **利用者の年齢層・職業等**
- ✓ **交通サービスの利用目的**
  - ・ 通院
  - ・ 買い物
  - ・ 通勤・通学
  - ・ 観光など

ただし、「潜在的な移動ニーズ」の可能性に留意。

## データ収集・共有に係る『ルール化』

データに基づき、『指標』において是非を判断し、当該データを協議会メンバーで共有。このため、以下のとおり、**データ収集に係るルールを協議会においてオーソライズ**。

### A) 既存路線へのアプローチ

協議会メンバーの交通事業者・市町村(必要に応じ、地方運輸局)に対し、今般調査を行った際に用いたフォーマット(別添1)により、**定期的に路線バス・コミュニティバス・事業用送迎バス・スクールバス・タクシーの路線別データを協議会に提供**。

### B) 新規参入路線へのアプローチ

『潜在的な移動ニーズ』については、**データ化が不可能**であることから、以下のとおりとする。

#### ア) 交通事業者からの申請のケース

別添フォーマットに基づき、**『見込みベース』のデータを協議会に提供**。

#### イ) 住民・利用者等からの要望のケース

- ① 各市町村や各市町村に設置されている地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会や道路運送法に基づく地域公共交通会議等から**寄せられた意見を踏まえ、複数の市町村に跨る路線になる見込みである場合、『モニタリング』を実施**。
- ② 『モニタリング』実施後、『指標』に照らして有効であれば、**実証実験**を行い、データを収集。
- ③ データの結果、**再度『指標』に基づき「仕分け」を実施**。

## 移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の構築に関するメルクマール

移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の構築をするに当たっては、データを踏まえた<sup>(注1)</sup>以下のメルクマール<sup>(注2)</sup>のもとで路線毎に整理(第3回協議会で『仕分けフロー』として提示)。

その上で、**交通事業者と関係市町村の協議を経て決定し、協議会において確認**することとする。

(注1) 県内交通事業者の平均・下位10%・市町村コミュニティバス・デマンドタクシーの平均の比較により、数値基準を策定。

(注2) 必要と認められる場合、協議会においてメルクマールの見直しの検討を行う。

### ア) Demand Side 『乗っていないのであれば、バスとしてのニーズは存在しない』

- ✓ **1便当たり利用者数(乗車人員) : 3.0人/日**
  - ・ 乗車人員が乏しいにもかかわらず運行していないか。
  - ・ 広域的多人数輸送を目的とするバスとしてはtoo muchではないか。  
※ 県内のデマンドタクシーにおける平均乗車人員: 3.2人/日
- ✓ **平均乗車密度 : 2.0人**
  - ・ 路線の区間で乗車人員が偏っていないか。「乗合」として2人以上乗っているか。
- ✓ **最大乗車人員 : 10.0人**※
  - ・ 乗車人員に対応した車両の規模・ダイヤとなっているか。  
※ ジャンボタクシーの乗車定員: 10名

### イ) Supply Side 『行政負担が多くなり、非効率』

- ✓ **収支率 :**
  - 20%※(市町村連携『代替』)**
    - ・ 赤字であってもデマンドタクシー以上のバスの特性を有しているか。  
※ 県内のデマンドタクシーの収支率: 19.8%
  - 40%※(路線バス『維持』)**
    - ・ 交通事業者のバス路線として、経費はかかり赤字であるものの、一定規模の利用者がいるか。  
※ 『25路線・45系統』の平均収支率: 47%、現行、市街地においては40%以上が補助要件
- ✓ **1利用者当たりの補助金 : 2,000円/人**※
  - ・ デマンドタクシー以上の特性を発揮し、バスの乗車人員に見合うような補助をしているか。
  - ・ デマンドタクシーに転換した方が効率的でないか。  
※ 県内のデマンドタクシー1人当たりの平均行政負担額: 2,000円/人

『仕分け』運用方針

- 既存路線に対し、**年度末と予算成立後の2回**に、『仕分けフロー』に基づき、仕分け。
- **新規参入路線**に対し、指標を満たす見込みであれば**実証実験**を行い、そこから**得られたデータ**に基づき、**次年度、指標に基づく仕分け**。

『仕分け』Part 1

- **2月に実施**し、以下の項目について路線ごとに判定。
  - ① 補助対象○×
  - ② 市町村連携の要否
  - ③ その他具体的な改善策の要否



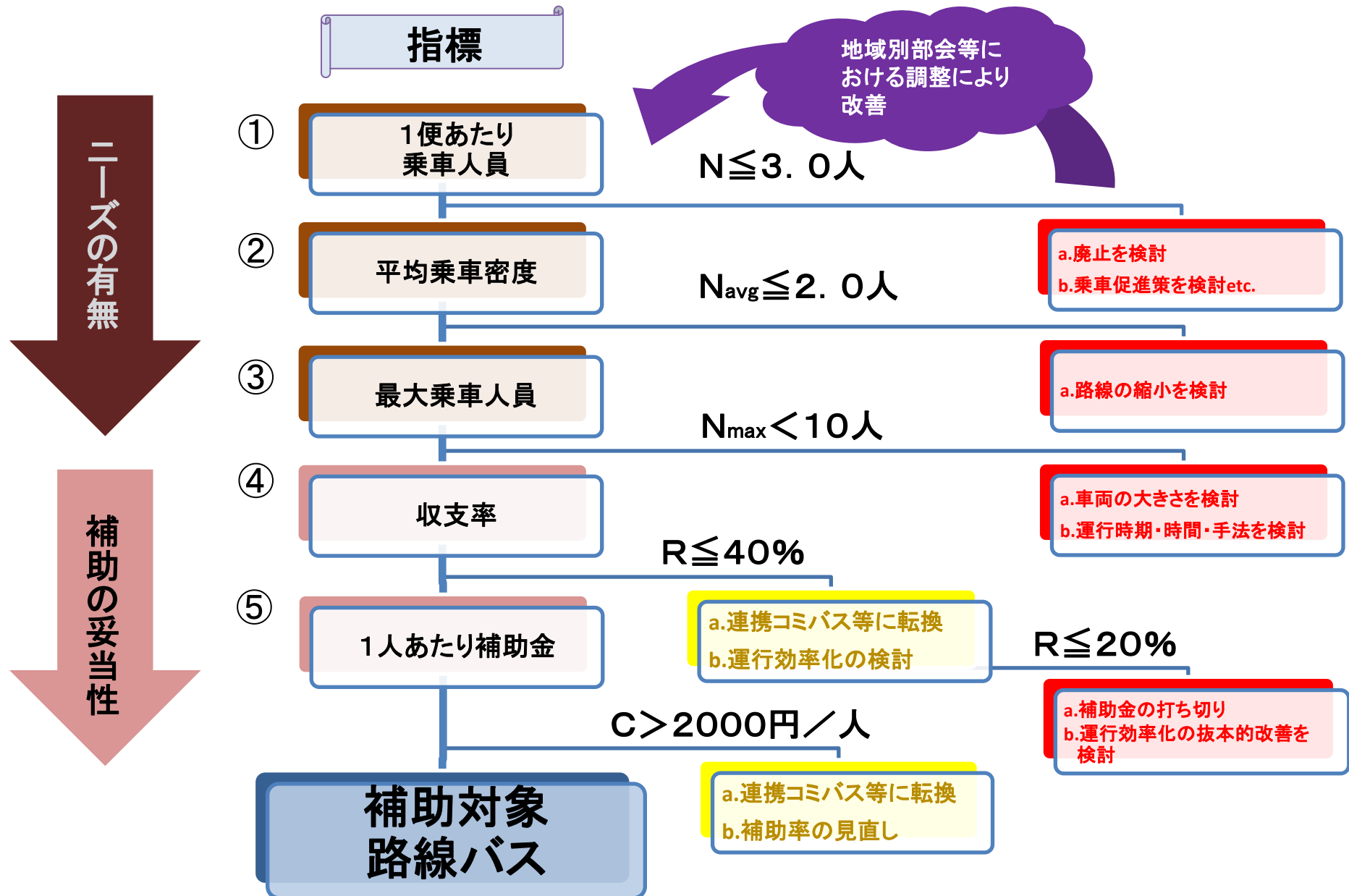
『仕分け』結果を  
**次年度のネットワーク計画**  
に反映。

『仕分け』Part 2

- **予算成立後の4～6月に実施**し、『仕分け』Part 1の判定に加え、**具体的な補助額**を路線ごとに決定。
- この時、経費削減目標※(別添2)を前提に算定された経費をベースとして補助額を算定し、交付決定。

※ 『路線バス維持モデル』: 15%削減、『路線バス代替モデル』: 25%削減(国補助あり)、40%(国補助なし)

- 市町村連携が必要な路線(『代替』)や廃止検討対象路線で利用促進策その他改善策が必要なものについては、
  - ✓ **一時的に補助の執行を凍結**。
  - ✓ 関係市町村・バス事業者間で**市町村連携・改善策が9月までにまとめられ**、補助要綱の補助対象であることを前提に、**補助金を交付**。





## 協議を行うに当たっての前提

- **交通事業者が、路線の『維持』・『代替』・『廃止』を最終判断。**  
理由：道路運送法上、ダイヤの変更や路線の休廃止は、交通事業者が国に届け出ることとなっている。
- **ただし、交通事業者が最終判断を行うに当たって、県・市町村から判断材料を提供することが必要。**
- **一方、交通事業者が『代替』の判断をし、市町村が運行主体となった場合、市町村に対し、交通事業者による輸送実態等に係る情報提供や運行管理等に係る支援を行うことが必要。**
- **県は、補助金交付の判断主体。協議においては行司役・協議ルールの監視役。**

## 協議ルール

### ①県のアクション

1. 路線毎の**補助金〇×**を示し、×のものについては、**一時的に補助金の交付を凍結**。(別添3)
2. 交通事業者・関係市町村間協議を行う前に、**以下の協議事項**※を示す。  
※ ただし、『仕分けフロー』の結果により、路線によっては協議事項にならないものがある。
  - ・ **路線・系統の変更・縮小・分割**
  - ・ **路線・系統のダイヤの調整**(運行時期・時間・停留所・その他手法)
  - ・ **車両の規模**
  - ・ **廃止しない場合の県と関係市町村の連携に関する枠組み**(維持モデル・代替モデル(連携コミバス等への転換))
  - ・ **交通事業者・県・関係市町村間の費用の分担**
  - ・ **その他利用促進策**
3. 以上の協議事項について路線毎に具体化するため、『仕分けフロー』から得られた**改善策案(バスカルテ)**(別添4)**を示し**、複数市町村間の**費用分担ルール**(別添5)や(県・)市町村連携の**運行主体**(別添6)の提案をし、協議開始。あわせて、事業用送迎バス・スクールバス等のデータも提供。
4. 協議の**期限**を奈良交通が申入れで述べている**平成26年9月30日**と設定。

## 協議ルール(つづき)

### ②交通事業者のアクション(1)

①で提示された改善策案(バスカルテ)を踏まえ、**市町村に対し以下の事項を示す。**

- ・ **運送実態**
- ・ 営業主体としてこれまで取り組んできた**利用促進策その他の改善策**及びこれらの**反省点**
- ・ 路線・系統の変更・縮小・分割の**可能性**／ダイヤの調整の**可能性**／車両の規模等の変更の**可能性及びそれらの考え方**
- ・ 利用者の意向を踏まえた上での**今後の改善策の可能性及びその考え方**

### ③市町村のアクション

1. ①・②を踏まえ、市町村による**協議事項に係る対応方針**を示す。
2. その際、市町村の住民の意向について確認・明示した上で、(県・)市町村連携の可能性、費用の分担、その他利用促進策などについて、**市町村として何ができるのかを明示**する。

### ④交通事業者のアクション(2)

1. ①・③を踏まえ、**交通事業者が**路線の維持・代替・廃止について**最終結論**を示す。
2. その際、交通事業者が『代替』と結論づけた場合、(県・)市町村連携を行えば運行委託を受ける意志の有無を示す。

協議については、県が立ち会い、協議主体である交通事業者・関係市町村の意向を尊重しつつ、原則、複数回実施することとする。

なお、県が立ち会わず、協議主体である交通事業者・関係市町村間で打合せをすることは排除しない。

## 協議ルール(つづき)

### 交通事業者・関係市町村の方針の取扱い

#### ア) 交通事業者・関係市町村間で路線のあり方について合意に至った場合

- 協議事項の全部又は一部について、単に県に補助・負担を求める内容のみである合意でない限り、県は当該合意を尊重し、協議会において確認。
- 特に、交通事業者・関係市町村間で市町村連携・改善策が平成26年9月末までにまとまれば、県が凍結していた補助金を交付。

#### イ) 交通事業者・関係市町村間で路線のあり方について合意に至らなかった場合

- 県は、補助を打ち切り。また、単に県に補助・負担を求める内容のみである合意の場合、『合意に至らなかった』とみなし、同様の扱いとする。
- 双方が期限の9月30日以降においても継続審議を行うことに合意すれば、県はそれを尊重し、協議会において確認。
- ただし、路線については、交通事業者が判断したうえで、場合によっては、一旦路線を廃止。
- 継続審議を行うことに合意に至らなかった場合、交通事業者の最終判断が結論となり、協議会において確認。

### 交通事業者・関係市町村の方針の表明の舞台

- 奈良県地域交通改善協議会というオープンな場で表明していただく。

### 留意事項 ～『復活への道』～

- 平成26年10月1日以降、路線が一旦廃止となっても、交通事業者・関係市町村が路線復活のために協議することは排除しない。
- 路線復活の場合、県は、『仕分けフロー』により、補助金の交付の有無を決定。

## 利用者・住民参画のあり方

- 奈良県地域交通改善協議会における路線協議の結果について、**パブリックコメント**を実施。
- 各市町村に設置されている地域公共交通活性化・再生法に基づく**協議会**や道路運送法に基づく**地域公共交通会議等を活用**し、意見を奈良県地域交通改善協議会に吸い上げる仕組み。

## 国・県・市町村の財源を上手に使うために

- 『**25路線・45系統**』以外の路線にも危機が潜んでいる。
- 特に、**1市町村で完結する交通事業者のバス路線に対する市町村の負担が増加**するおそれ。
- そのため、市町村においては、県の方針に連動し市町村連携が必要な路線の経費削減をしつつ、**1市町村で完結する路線への対応が可能**となるよう、以下の**準備**が必要。
  - ✓ 新たな路線補助
  - ✓ 交通事業者の路線バスからコミュニティバスへの転換
- また、**県内北西部を中心とした黒字路線**において、少子高齢化等による通勤・通学の利用者減の危機があり、**新たに県・国による補助の対象となる可能性**もあり、そのための準備が必要。

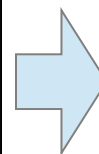
- 現行、個々の市町村が運行しているコミュニティバスについて、複数市町村が連携して運行することにより、**利便性の改善・運行の効率化**を図ることが求められる。
- その際、利用状況や運行費用について、どのような実態になっているかを把握し、**運行経路の再編や運行形態の転換**※や**小型車両の導入等**について、**検討を行う余地**がある。  
※ 例：定時ダイヤに基づく運行からデマンド運行への転換など
- そのため、市町村連携の一環として、**複数のコミュニティバスの共同運行等へ向けての環境整備**が課題。具体的には、路線バスにおける『仕分けフロー』と同様、**コミュニティバスに係る指標を用いて『仕分け』**を実施するとともに、**当事者間協議のルールづくり**が必要。
- また、県においても、**市町村連携を促すための支援のあり方**についても、検討することが必要。

○評価指標設定の考え方

移動手段として確保することの必要性、効率性や持続可能性が確保されているかどうかを維持指標とする。

- 利用状況 → ①利用者数平均増減率(3ヶ年)
- ②運行1回当たりの利用者数

- 運行費用 → ①収支率 ②利用者1人当たりの運行経費



○指標を下回った場合

車両 → 小型車両(ワゴン車等)の導入

運行 → 運行経路の再編や運行形態(デマンド運行(事前予約型)など)等を検討

■利用状況にかかる指標

項目	基準	考え方
①利用者数平均増減率(3ヶ年)	人口増減率以上	人口増減以上の利用者数の増減傾向にあるか
②運行1回当たりの利用者数	1人超	乗合手段としては1人超の利用状況が必要

■運行経費にかかる指標

項目	基準	考え方
③収支率	20%以上	県内における有償運送における収支率平均(約17%)をもとに設定
④利用者1人当たりの運行経費	2,300円	県内乗合タクシー実施地区の1人当たり運行経費の平均値

# 移動ニーズに応じた交通サービスの実現・工程表

