

別 添

奈良県地域交通改善協議会

「診断及び協議・ワークショップのプロセス」

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するため、以下のとおり、**データ収集を実施**。

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)から、フォーマット(別紙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

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**寄せさせた意見**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。

『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。

データの結果、再度『**指標**』に基づき「**診断**」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^(注1)以下のメルクマール^(注2)のもとで路線毎に『診断』。

その上で、カルテの作成の上、関係者間の協議・ワークショップを経て決定し、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のではないか？』

- ü 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
- ü 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。
- ü 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、非効率なのではないか？』

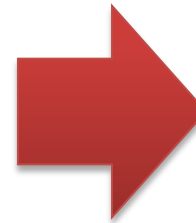
- ü 収支率 :
 - 20% (市町村連携『代替』)
 - 赤字であってもデマンドタクシー以上のバスの特性を有しているか。
県内のデマンドタクシーの収支率: 19.8%
 - 40% (路線バス『維持』)
 - 交通事業者のバス路線として、経費はかかり赤字であるものの、一定規模の利用者がいるか。
『25路線・45系統』の平均収支率: 47%、現行、市街地においては40%以上が補助要件
- ü 1利用者当たりの補助金 : 2,000円/人
 - デマンドタクシー以上の特性を發揮し、バスの乗車人員に見合うような補助をしているか。
 - デマンドタクシーに転換した方が効率的でないか。
県内のデマ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

『診断』運用方針

- ρ 既存路線に対し、**年度末と予算成立後の2回**に、『診断フロー』に基づき、**診断**。
- ρ **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、指標に基づき診断**。

『診断』Part 1

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

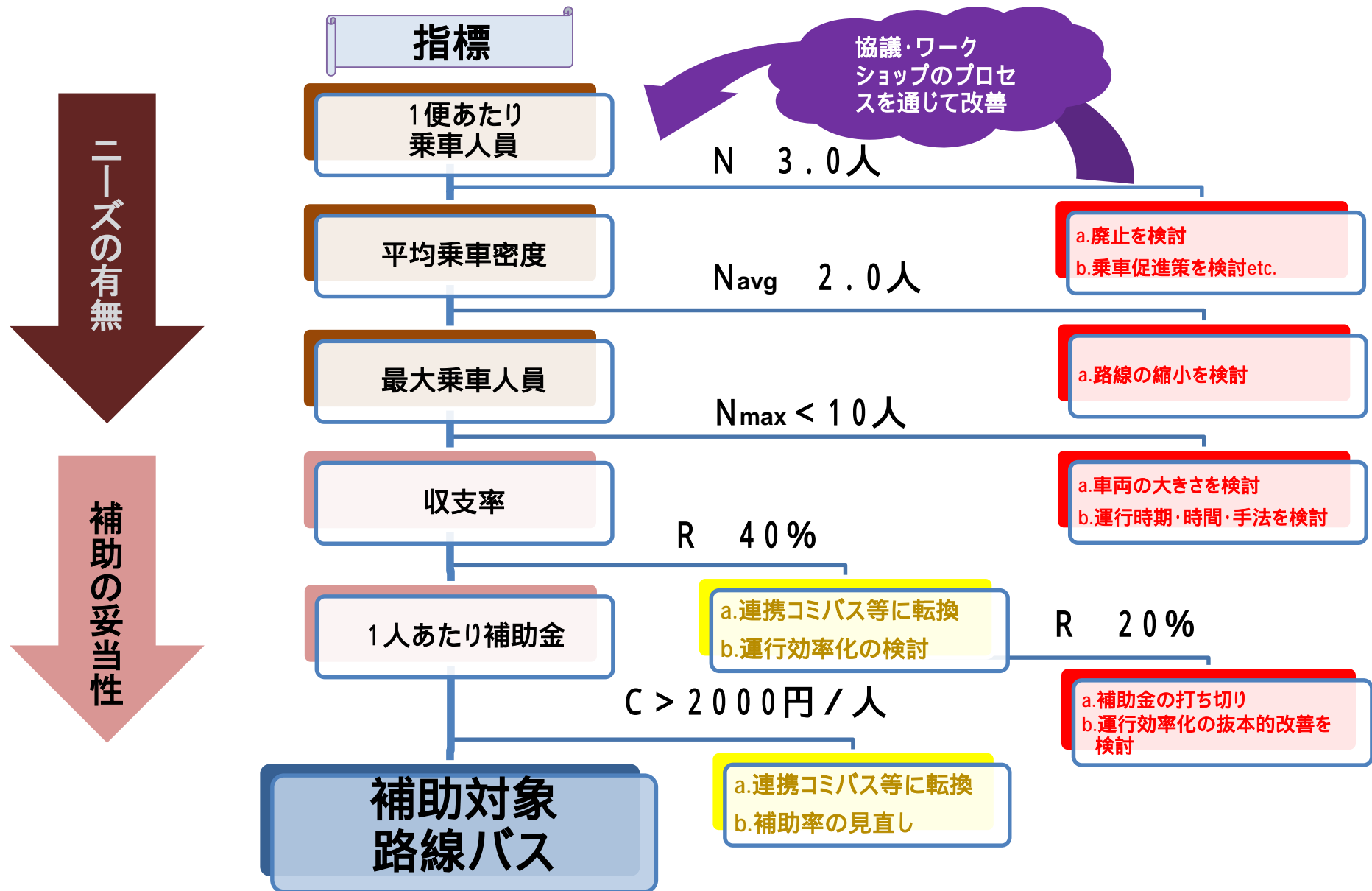


『診断』結果を
次年度のネットワーク計画
に反映。

『診断』Part 2

- ρ **予算成立後の4～6月に実施**し、『診断』Part 1の判定に加え、**具体的な補助額**を路線ごとに決定。
- ρ この時、**経費削減目標**（別紙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)
- ρ 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、
 - ü **一時的に補助を保留**。
 - ü 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、**補助金の交付を決定**。

(参考) 診断フロー (路線バスの場合)

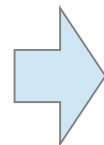


評価指標設定の考え方

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 → 利用者数平均増減率(3ヶ年)
 運行1回当たりの利用者数

運行費用 → 収支率 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
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
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
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
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

『公共交通とまちづくりデッサン』に係る協議・ワークショップのプロセスについて

県のアクション

1. 路線毎の補助金 x を示し、 x のものについては、一時的に補助金の交付を保留。(事例・別紙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、『診断フロー』から得られた改善策案(カルテ)(事例・別紙4)を示し、協議・ワークショップを実施。
4. 協議・ワークショップの期限をネットワーク計画の期限に合わせ、毎年9月30日と設定。

交通事業者のアクション

で提示された改善策案(カルテ)を踏まえ、関係者に対し以下の事項を示す。

- 運送実態
- 営業主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

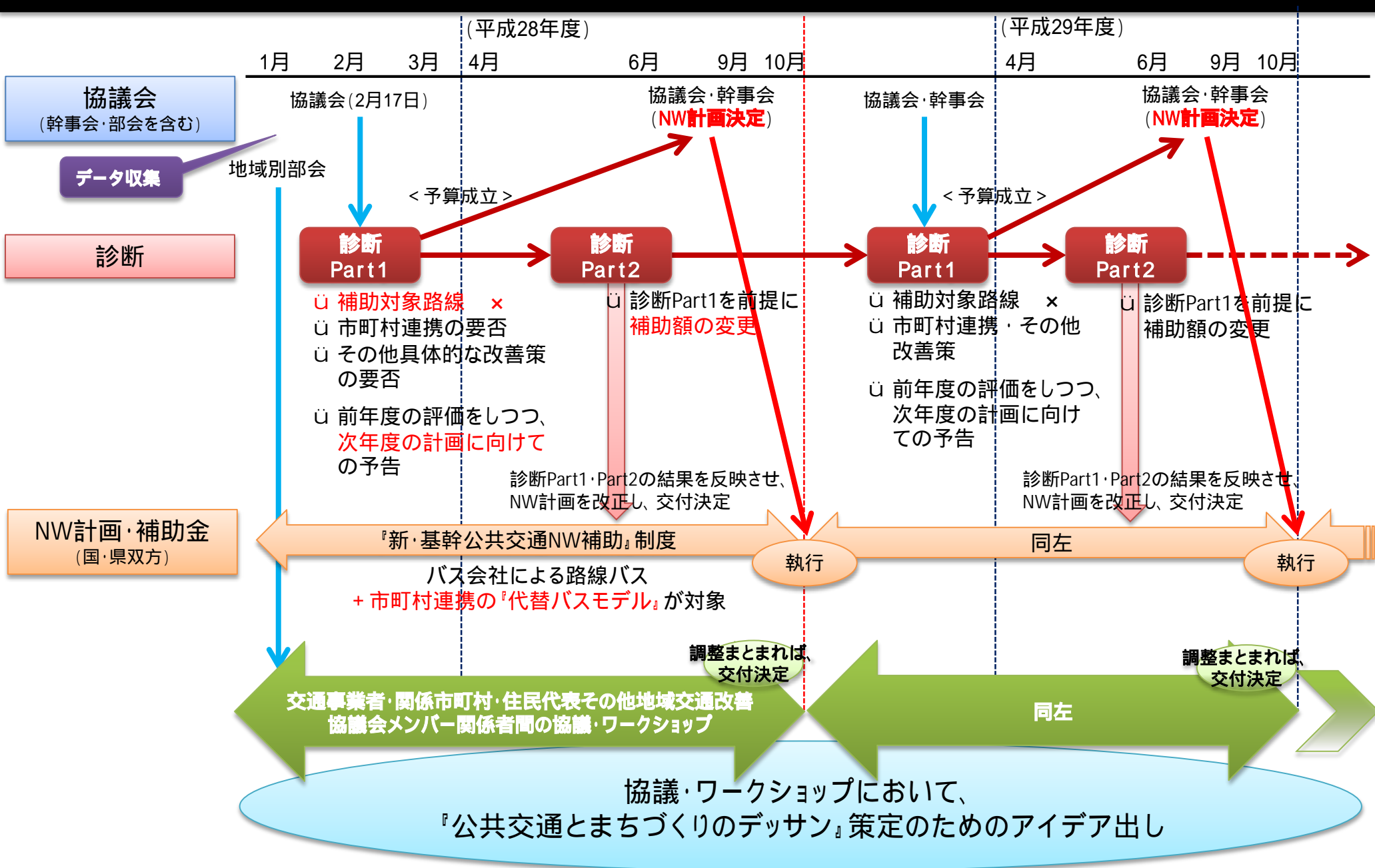
市町村・住民代表その他関係者のアクション

1. 協議事項を踏まえ、市町村による協議事項に係る対応方針を示す。
2. その際、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、関係者で何ができるのかのアイデア出しをする。



協議・ワークショップで ~ のプロセスを繰り返し、『公共交通とまちづくりデッサン』を詰めるとともに、その進捗を関係者間でチェック。

平成28年度以降の当面の工程表



別紙1

調査フォーマット

交通事業者への路線バス、タクシー等の実態調査様式

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11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)	23年度年間 実車 走行キロ (km)	24年度年間 実車 走行キロ (km)	24年度年間 1便あたり 運行回数 (便)	24年度年間 1便あたり 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								

 : 診断指標

タクシーの運行状況 【対象：交通事業者】

配置 車両数 (両)	延実在 車両数 (両)	延実働 車両数 (両)	実働率 (%)	総走行キロ (km)	総実車キロ (km)	実車率 (%)	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働1日1車当						
										走行 [*] (km)	実車 [*] (km)	回数 (回)	人員 (人)	運送収入 (円)		

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 補助額)	国庫補助金 補助事業名)	過疎債	特別交付税	普通交付 税	その他の 国等交付金	一般財源			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)								

■ : 診断指標

その他スクールバス、施設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				

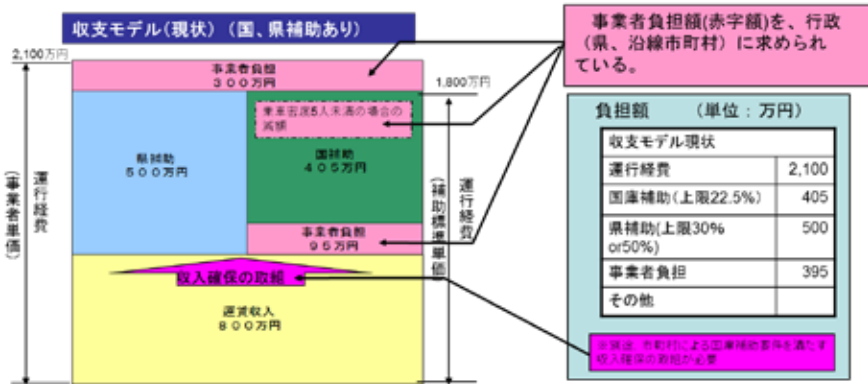
別紙2

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。

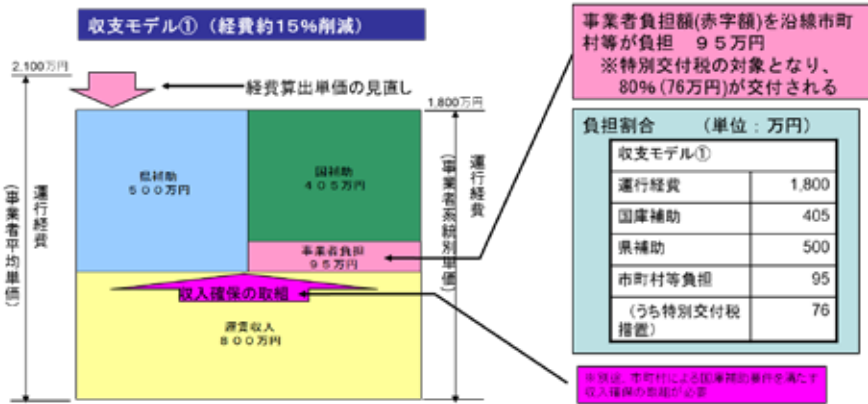
○新たな考え方(案)
 運行経費を、構成要素別に運行時間に比例するもの、走行キロに比例するものに分類し、それぞれ算出
 人件費 → 運行時間に比例
 車両関係費 → “
 燃料油関係費 → 走行キロに比例
 その他 → 走行キロに比例
 → 平均速度が速い路線の経費が低下する

構成要素	新たな考え方	奈良交通(株)平均単価	両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		
燃料油関係費	159円/キロ		
その他経費			
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)

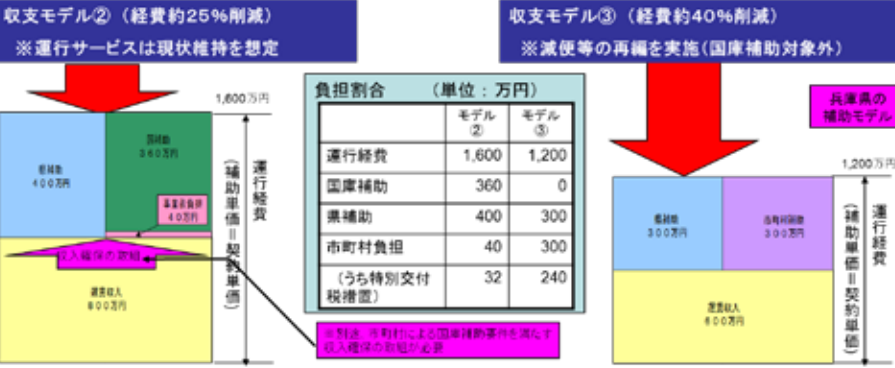
a. 路線バス維持モデル

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、地域の实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もなる実務者の負担増
 新規運行事業者の確保と、安定的な運行に対する信頼性



診断結果事例

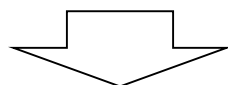
カルテ事例

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



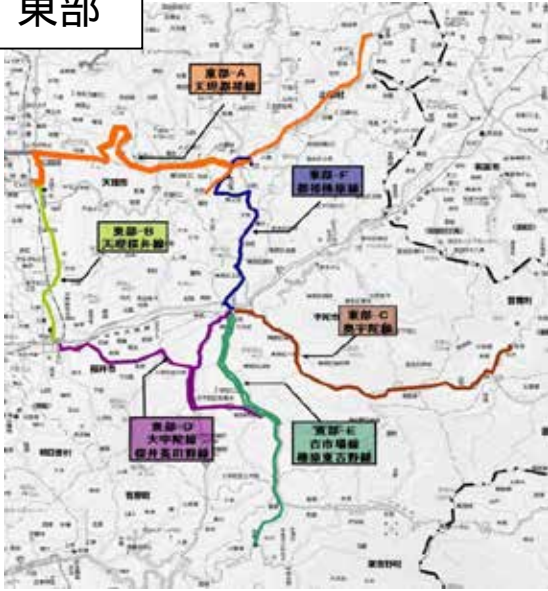
検討のポイント

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

バスカルテ 《路線バスのグループ分け》

北西部地域部会では、検討対象路線なし

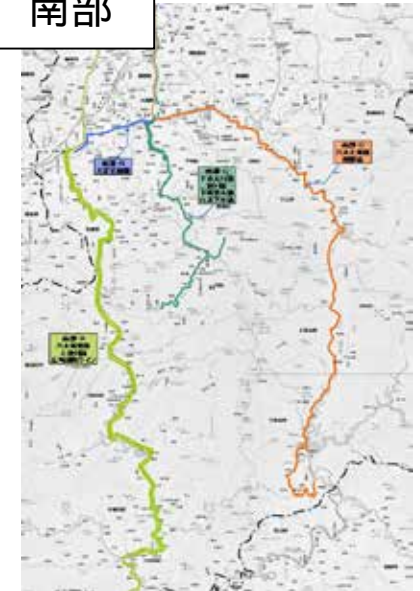
東部



中部



南部



グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統番号	運行回数			関係市町村												
					平日	土曜	日祝日	奈良市	天理市	桜井市	宇陀市	山添村	磐梯村	東吉野村	御杖村					
A	1	天理都祁	天理駅 - 国道山添	31.1	3.5 (3.0)	2.5	2.5													
	2	天理都祁	天理駅 - 山辺高校	21.9	4.0 (2.5)	1.5	1.5													
	3	天理都祁	天理駅 - 針インター	19.1	1.0 (1.5)	2.0	0.5													
B	4	天理桜井	天理駅 - 桜井駅北口 (川合寮口経由)	11	10.0	9.5	8.0													
	5	天理桜井	天理駅 - 桜井駅北口 (薬殿口経由)	11	9.0	9.0	9.0													
C	6	奥宇陀	榛原駅 - 曾爾村役場前	22.9	5.0	4.0	4.0													
D	7	大宇陀	榛原駅 - 大宇陀	7.3	40.5 (39.0)	30.0	29.5													
	11	桜井菟田野	桜井駅南口 - 大宇陀	12.3	5.5	5.5	5.5													
	12	桜井菟田野	大宇陀 - 菟田野	5.4	1.0	1.0	1.0													
E	8	古市場	榛原駅 - 菟田野	9.4	16.5	17.0	17.0													
	9	榛原東吉野	榛原駅 - 東吉野村役場前	18.4	6.5	0.0	0.0													
F	10	都祁榛原	榛原駅 - 針インター	14.8	9.5	8.0	8.0													

次頁以降に検討例

グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統番号	運行回数			関係市町村												
					平日	土曜	日祝日	奈良市	天理市	桜井市	宇陀市	山添村	磐梯村	東吉野村	御杖村					
A	13	桜井黒鳥	桜井駅南口 - 石舞台	7.7	3.0	6.0	6.0													
B	38	八木下市	八木駅 - 岩森 (南大和3経由)	23.0	5.0	4.5	4.5													
	40	八木大滝	八木駅 - 湯盛温泉杉の湯	35.9	5.5	5.0	5.0													
C	41	八木大滝	八木駅 - 大滝 B C	15.6	5.5	4.5	4.5													
	19	八木御所	八木駅 - 近鉄御所駅	13.2	3.0	0.0	0.0													
	20	八木御所	榛原神原駅 - 近鉄御所駅	9.5	7.5	10.0	10.0													
D	17	湯原新庄	近鉄湯原駅 - 近鉄御所駅	11.2	8.5	8.0	8.0													
	18	湯原新庄	近鉄湯原駅 - 湯原山崎	8.1	1.0	1.0	1.0													
E	14	高田イオンモール	近鉄高田駅 - 近鉄御所駅	11.1	11.0	11.0	11.0													
	15	高田新家	近鉄高田駅 - 竹野公園	9.6	10.0	4.5	4.5													
	16	高田新家	近鉄高田駅 - 竹野公園	4.6	7.0	4.0	4.0													
	21	高田五條	近鉄高田駅 - 近鉄御所駅	20.2	4.5	4.5	4.5													
	22	高田五條	近鉄高田駅 - 五條 B C (かきのみ湯経由)	20.4	5.0	5.0	5.0													
	23	高田五條	近鉄高田駅 - 五條 B C (伊予川中流(湯原橋)経由)	24.6	1.0	0.5	0.0													
	24	高田五條	近鉄高田駅 - 湯盛温泉杉の湯 (かきのみ湯 タクノ中流(湯原橋)経由)	24.8	0.5	0.5	0.0													
	25	高田五條	近鉄高田駅 - 湯盛温泉杉の湯	15.2	1.5	1.0	0.0													
	26	高田五條	近鉄高田駅 - 近鉄御所駅	5.0	10.0	10.0	10.0													
	27	高田五條	近鉄高田駅 - 近鉄御所駅	6.5	0.0	0.0	0.5													
F	18	八木五條	八木駅 - 近鉄大宇陀	25.0	1.0	1.0	0.5													
	29	八木五條	八木駅 - 近鉄大宇陀	9.8	2.0	2.0	2.5													
	30	八木新宮	八木駅 - 新宮駅	116.0	2.5	2.5	2.5													
	31	八木新宮	八木駅 - 新宮駅	114.7	0.5	0.5	0.5													

次頁以降に検討例

次頁以降に検討例

グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統番号	運行回数			関係市町村												
					平日	土曜	日祝日	五條市	下市町	下市町	下市町	下市町	下市町	下市町	下市町					
A	30	八木新宮	八木駅 - 新宮駅(赤字ルネ)	116.5	2.5	2.5	2.5													
	31	八木新宮	八木駅 - 新宮駅	114.7	0.5	0.5	0.5													
	32	十津川	百穂バスセンター - 十津川温泉	77.9	2.0	2.0	2.0													
	33	広域通院ライン	百穂バスセンター - 十津川温泉 (新立五條橋(新立川)口経由)	78.1	1.0	0.0	0.0													
B	34	大滝五條	大滝 B C - 五條 B C	11.9	5.0	2.0	2.0													
C	35	下市天川	下市口駅 - 中庵往	36.5	3.0	3.0	3.0													
	36	湯川	大滝 B C - 湯川温泉	32.3	6.0 (3.0)	6.5 (3.0)	6.5 (3.0)													
	37	下市笠木	下市口駅 - 笠木	18.3	1.0 (1.5)	1.0	1.0													
	38	八木下市	八木駅 - 岩森 (南大和3経由)	23.0	5.0	4.5	4.5													
	39	八木下市	大滝 B C - 岩森	6.6	7.0	6.0	6.0													
D	40	八木大滝	八木駅 - 湯盛温泉杉の湯	35.9	5.5	5.0	5.0													
	42	八木大滝	大滝 B C - 湯盛温泉杉の湯 (湯川橋経由)	29.4	0.5	0.5	0.5													
	43	八木大滝	大滝 B C - 湯盛温泉杉の湯 (湯川橋経由)	20.3	0.5	1.0	1.0													
	44	熊野	湯盛温泉杉の湯 - 下島原	62.7	1.0	1.0	1.0													
	45	熊野	湯盛温泉杉の湯 - 池原	48.5	1.0	1.0	1.0													

グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥宇陀線) 1 / 5

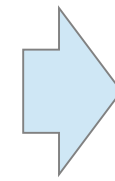
市町村連携による代替モデルでの運行により効果が期待できる路線

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			収支率(%) (経常収益/経常費用) 系統別新単価		平均乗車密度(人) (経常収益/平均賃率)		1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		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/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		

補助金以外の改善方策

【方向性】
当面は維持モデルとするが、代替モデルを検討

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】

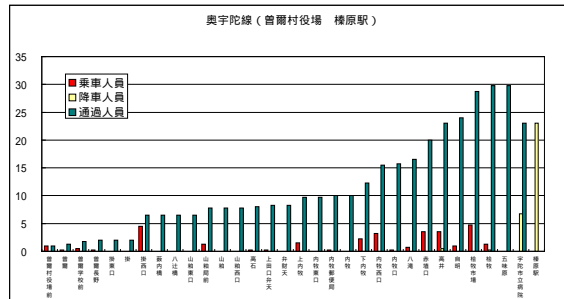
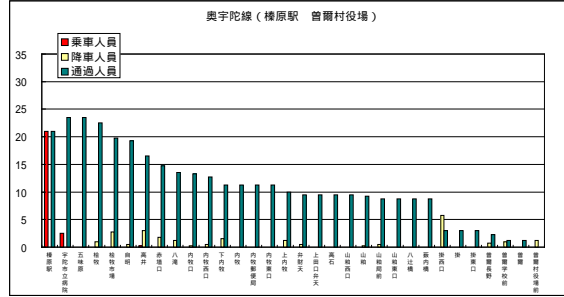
- 榛原駅
- 宇陀市立病院
- 五味原
- 桧牧
- 桧牧市場
- 自明
- 高井
- 赤埴口
- 八滝
- 内牧口
- 内牧西口
- 下内牧
- 内牧
- 内牧郵便局
- 内牧東口
- 上内牧
- 弁財天
- 上田口弁天
- 高石
- 山粕西口
- 山粕
- 山粕局前
- 山粕東口
- 八辻橋
- 藪内橋
- 掛西口
- 掛
- 掛東口
- 曾爾長野
- 曾爾学校前
- 曾爾
- 曾爾村役場前

現行ダイヤ(維持モデル)
 榛原駅～曾爾村役場

維持モデル
 榛原駅～掛西口 に短縮

代替モデル
 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
案1	榛原駅 ～掛西口	21.1	92%	275	281	555	99%	26.3	107%	3.29

【維持モデル】 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

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
 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】 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

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
 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 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 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 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 -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

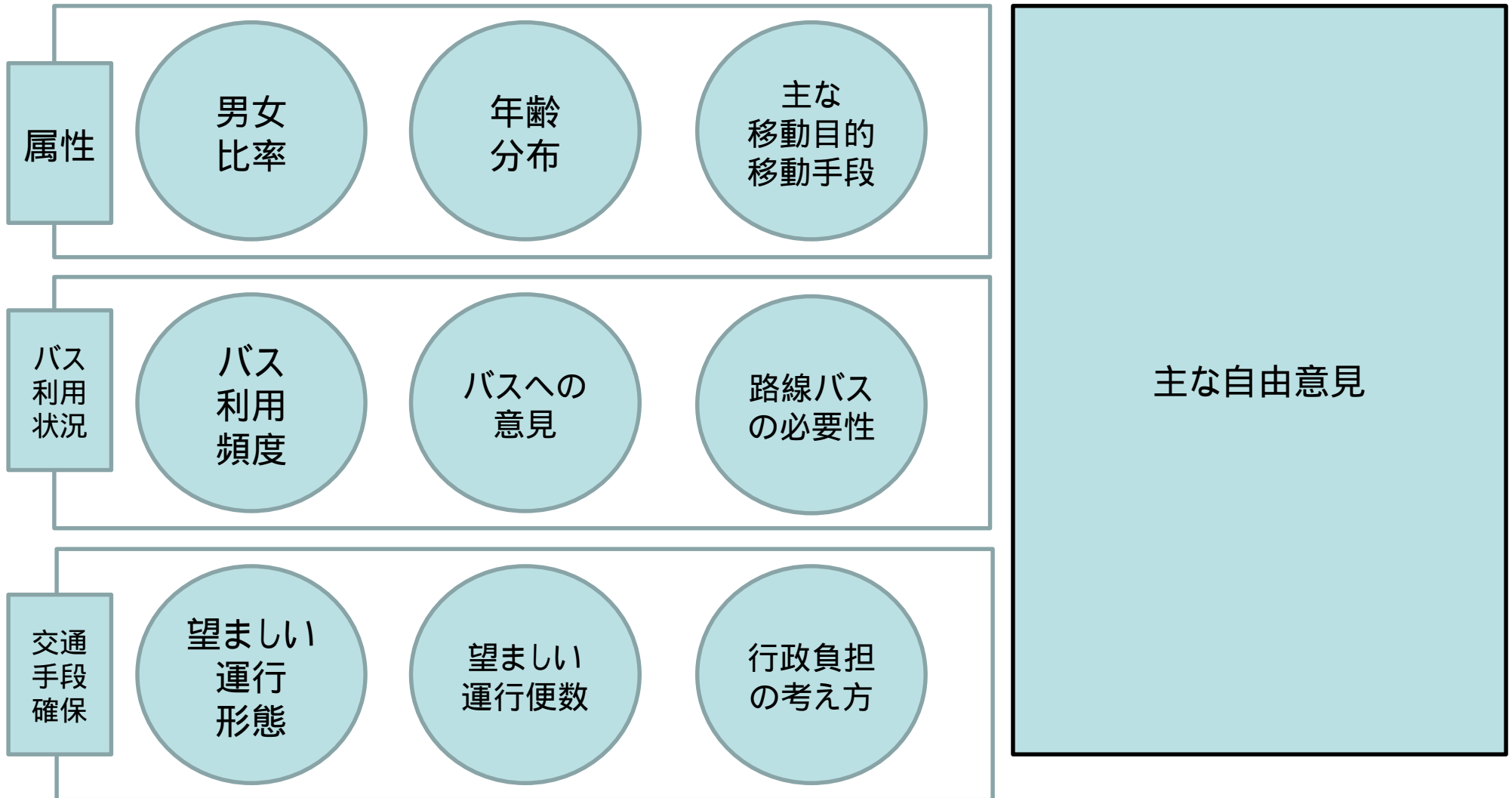
代替手
段の有
無

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

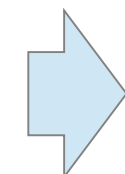
指標により仕分けた場合、現状では廃止と判断せざるを得ない路線

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			収支率(%) (経常収益/経常費用) 系統別単価		平均乗車密度(人) (経常収益/平均乗率)		1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		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/キロ)	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	x	1.0	x	3.2		7	x	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	x	1.0	x	4.4		9	x	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	x	
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
- JR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

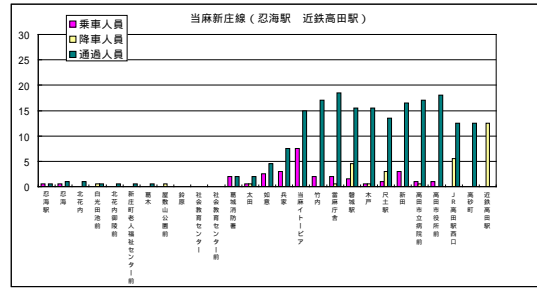
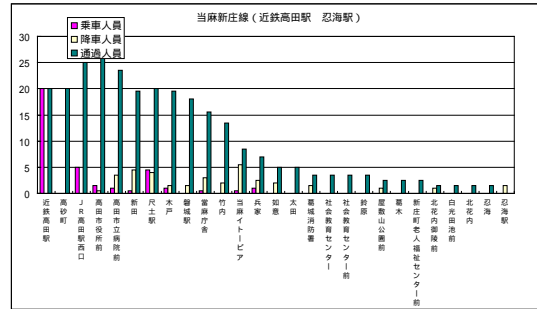
近鉄高田駅～当麻イトーピア

維持モデル

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】 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

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
 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】 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

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
 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*			輸送量 人/キロ	乗車密度					
		忍海行き	高田行き	往復計							
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)

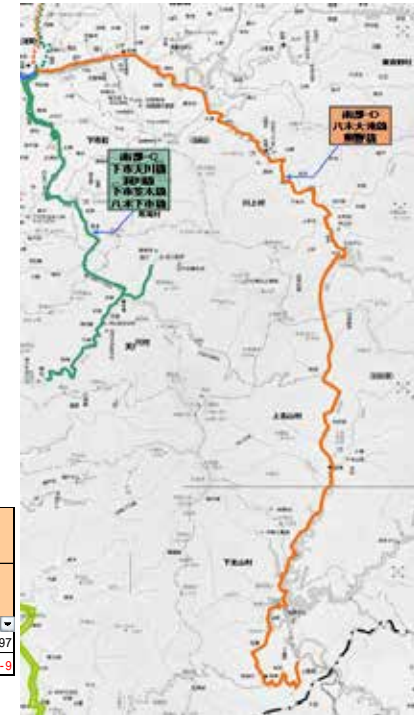
	運行経費	収入見込み	赤字額	県補助	不足額	距離比率		実質赤字額		収支率
						大和高田市	葛城市	大和高田市	葛城市	
維持モデル 現行ダイヤ	36,830	5,949	30,881	0	30,881	8,823	22,058	7,364	23,517	16%
維持モデル 区間短縮 71%	25,978	5,686	20,293	0	20,293	8,220	12,073	7,364	12,928	22%
維持モデル 区間短縮 50%	18,415	5,054	13,361	0	13,361	7,635	5,726	7,364	5,997	27%
代替モデル 経費 - 1.0%	23,380	5,686	17,695	0	17,695	7,167	10,527	6,312	11,383	24%
代替モデル 経費 - 1.0%	16,574	5,054	11,519	0	11,519	6,583	4,937	6,312	5,208	30%
代替モデル 利用者 + 2.0% 経費 - 2.0%	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			収支率(%) (経常収益/経常費用) 系統別新単価		平均乗車密度(人) (経常収益/平均賃率)		1便あたり平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))		1便あたり最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)		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/キロ)	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-下桑原	23.6		1.7	x	5.2		8	x	4,139.3	x	347.8	15,920	3,759	11,764	397
45	熊野	湯盛温泉杉の湯-池原	11.1	x	0.6	x	1.5	x	5	x	7,462.2	x	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

- ・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

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

- ・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%

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

- ・住民意識の改革

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

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。

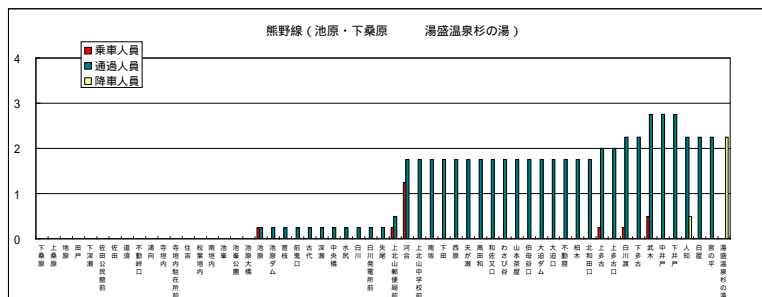
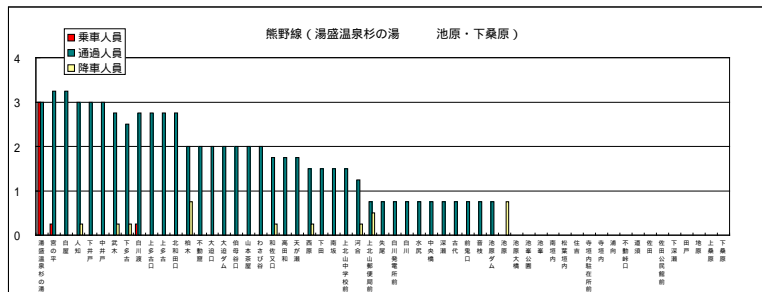
グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 3 / 3

【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
- 矢尾
- 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
- 道須
- 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%	1.64	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	距離割			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	31,540	5,095	26,445	11,217	11,217	4,011	3,739	3,739	3,739				16%
現行ダイヤ(全社平均単価)													
現状	27,530	5,095	22,435	11,217	11,217	1	3,739	3,739	3,739				19%
現行ダイヤ(路線別単価)													
維持モデル	27,530	5,095	22,435	0	22,435	0	6,584	8,874	6,977	5,191	8,861	8,382	19%
現行ダイヤ(路線別単価)													

【改善策】

【改善案】 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

事業者による4条運行

→新規運行事業者の確保は課題

市町村営有償運送

→3村の連携と費用負担方法等が課題

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】 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

事業者による4条運行

→新規運行事業者の確保は課題

市町村営有償運送

→3村の連携と費用負担