

～ 移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ～

これまでの取組

平成26年2月
奈良県地域交通改善協議会

これまでの取組については、奈良県地域交通課ホームページに掲載しています。

URL: <http://www.pref.nara.jp/dd.aspx?menuid=24442>

◎ 背景 ～ 県内バス事業者の経営状況の悪化 ～

■奈良交通(株)からの路線の大幅な見直しの申し入れ

○ 「中南部地域のバスネットワーク確保に向けた協議開催について」

(奈交乗事第84号(平成24年10月22日付け)、
奈良県地域交通改善協議会会長宛に提出)

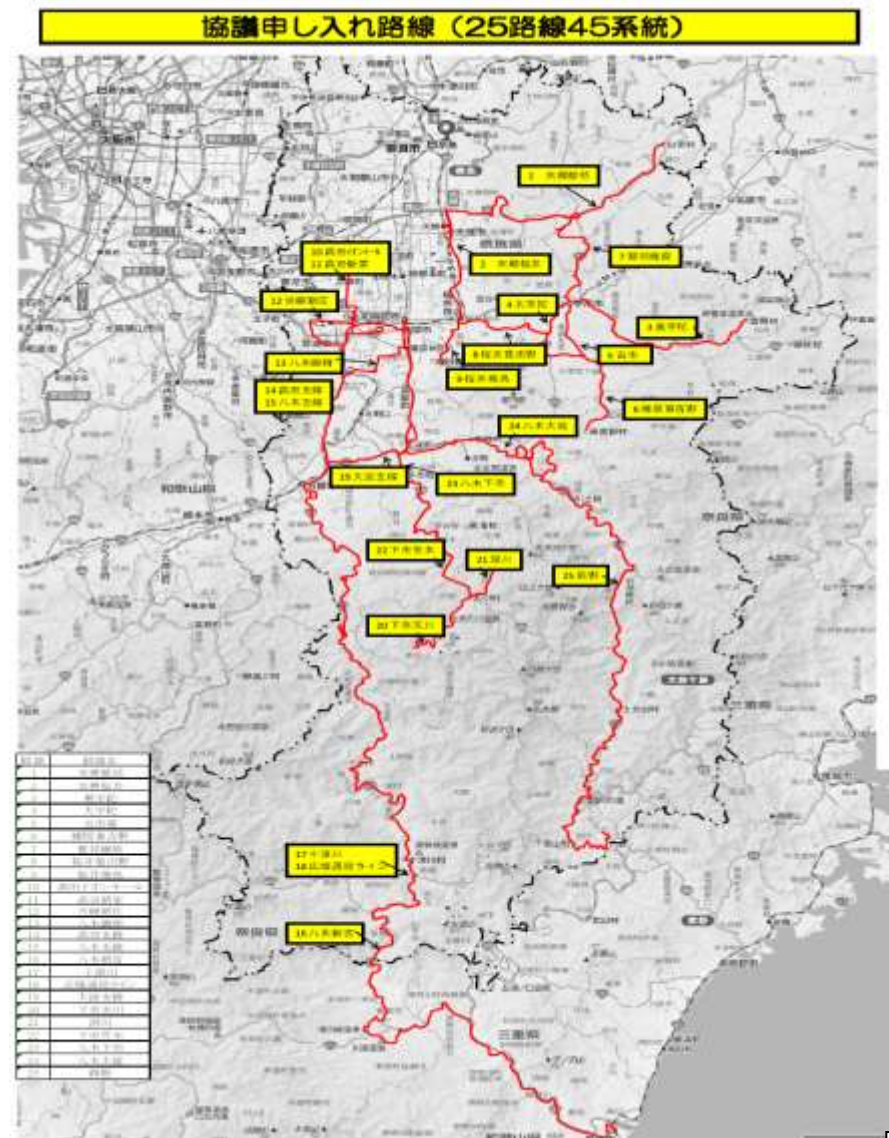
〈内 容〉

- ・ 経営環境の悪化から、中南部地域の乗合バスの運行を維持し続けることは困難。
- ・ 運行維持には、中南部地域において、路線毎に収支の均衡を図ることが必須。
- ・ 同社としては、補助金の導入により、引き続き運行を担いたい。
- ・ ついては、県・市町村と、中南部地域のバスネットワーク確保に向けた協議をお願いしたい。

対象路線： 25路線（45系統）

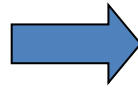
不足額： 約2.9億円

協議期間： 平成26年9月まで



◎ 奈良県地域交通改善協議会の体制

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

「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、南部東部振興課長、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

2月20日（第1回）
 7月17日（第2回）
 10月30日（第3回）
 2月3日（第4回）
 知事を会長とした協議会を開催

3月22日（第1回）
 6月13日（第2回）
 10月9日（第3回）
 1月16日（第4回）
 幹事会を開催

5月16日～21日（第1回）
 9月 4日～11日（第2回）
 各地域別部会を開催

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

基本的考え方

- ✦ データに基づく実証的アプローチを行う。(Evidence-Based)
- ✦ 高齢化等利用者のライフスタイルの変化を踏まえて、将来の輸送ニーズを把握する。
- ✦ 移動ニーズに応じた交通サービス提供体制を構築する。
- ✦ PDCAサイクルによる定期的検証を行う。

◎ 検討の進め方

ステップ1 現状把握

- 県内の路線バス・コミュニティバス・送迎バスの全路線を調査
 - ・ルート、ダイヤ、運賃、利用状況、財政状況、経営状況 など
- 市町村・交通事業者を対象とした調査票に基づく調査
 - ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向けた意識調査

県(事務局)が交通事業者・市町村に対して現況調査を実施

ステップ2 整理分析

- 現状把握の結果を整理・分析するためのフォーマットの作成
- 現状とトレンドを整理
- 路線毎の経営状況、利用状況などを類型化し、分析

○県が主体となり、整理分析
・現況調査フォーマットの作成
○調査内容を基にヒアリング・分析

ステップ3 問題点の整理と課題の抽出

- 現状の地域公共交通から、問題点を整理
 - ・運行ルート、運行方式、利用状況、経営状況 など
- 整理した問題点から課題を抽出し類型化(標準化)

県・市町村・地域が一体となって、リサーチしながら考える

ステップ4 維持確保の方向性及び改善方策の検討

- 現状と課題を踏まえた路線・系統の方向性の仕分け
 - ・維持、廃止、条件付き(廃止)
- 仕分けた方向性に応じた、対応策及びその条件を整理
 - ・補助を出す、他部局との連携、運行ルートの変更、運行方式の変更 など

【目標とする姿】
運行サービスを向上して補助金額を減らし、移動手段を確保する

◎ 奈良県における今後の地域交通のあり方(フレーム)

フレーム・概要

路線別データ(Demand/Supply)

路線バス、コミュニティバス・ディマンドタクシー
スクール・事業用送迎

「仕分け」指標

路線別収支指標(Supply side)

1. 収支(黒字or赤字)
2. 収支率 【ex】 豊岡市基準:20%

路線別需要指標(Demand side)

1. 需要種別
不特定多数の移動目的であり、かつ、乗合
 2. 最低需要基準
1便平均キロ当たり利用人員(人)
- 【ex】 豊岡基準:

$$\frac{\text{一般利用者数(特定のスクール・事業所等除く)}}{\text{運行日数} \times 6 \text{便}} > 1 \text{人/便}$$

ネットワーク指標(Supply side)

1. 複数市町村またぎの有無
2. 送迎バス、タクシー、デマンド交通等代替輸送の有無

路線別財政指標(Supply side)

1. 収入に占める財政負担割合: 財政負担45%未満(国・県) / 80%未満(市町村)
2. 市町村財政負担額

$$[\text{交通事業者への補助金・負担金}] > [\text{コミュニティバス等直轄による運行経費}]$$

路線ごとの『あるべき輸送体系』

PDCAサイクル

- ✓ 事前アンケートと運行の実態の乖離を埋めるため、輸送人員を定期的にチェック
- ✓ 諸指標に基づく再『仕分け』

幹事会・地域別部会による調整

<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)

『あるべき輸送体系』に応じた補助

移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築

◎ 移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築

新たなバス運行モデル

【幹線系統】

幹線バスの再編(奈良交通申し入れ路線含む)

【フィーダー系統】

コミュニティバスの再編

a.

路線バス
維持モデル

b.

路線バス
代替モデル

c.

連携コミュニティ
バスモデル

市町村連携

○市町村連携のイメージ

H25

H26

H27

路線バス維持

- 運行主体:事業者
- 国・県・市町村等で赤字補填

市町村連携路線バス代替運行

- 運行主体:自治体(市町村連携協議会等)
- 運行委託

市町村連携コミバス運行

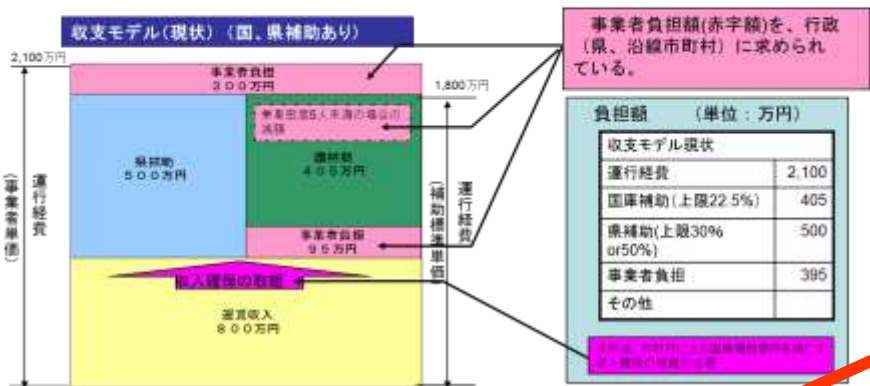
- 運行主体:自治体(市町村連携協議会等)
- 運行委託or直営

◎移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築

a. 路線バス維持モデル b. 路線バス代替モデル

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 → " "
 燃料油関係費 → 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

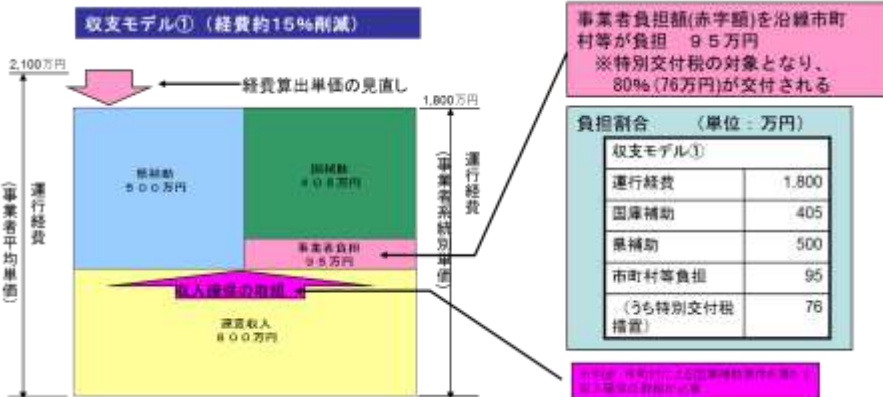
構成要素	新たな考え方	奈良交通(株) 平均単価	南近畿ブロック 補助単価
人件費	4,636円/時間	482.58円	414.60円
車両関係費(修繕費、減価償却費、諸税)	1,446円/時間		
燃料油関係費	159円/キロ		
その他経費			
一般管理費等			
合計(円/キロ)	416.41円/キロ		

※協議対象45系統の値を平均
 (326.95円 ~ 534.32円)

奈良交通 試算

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



◎移動ニーズに応じた交通サービス提供体制の構築

C.連携コミュニティバスの運行モデル

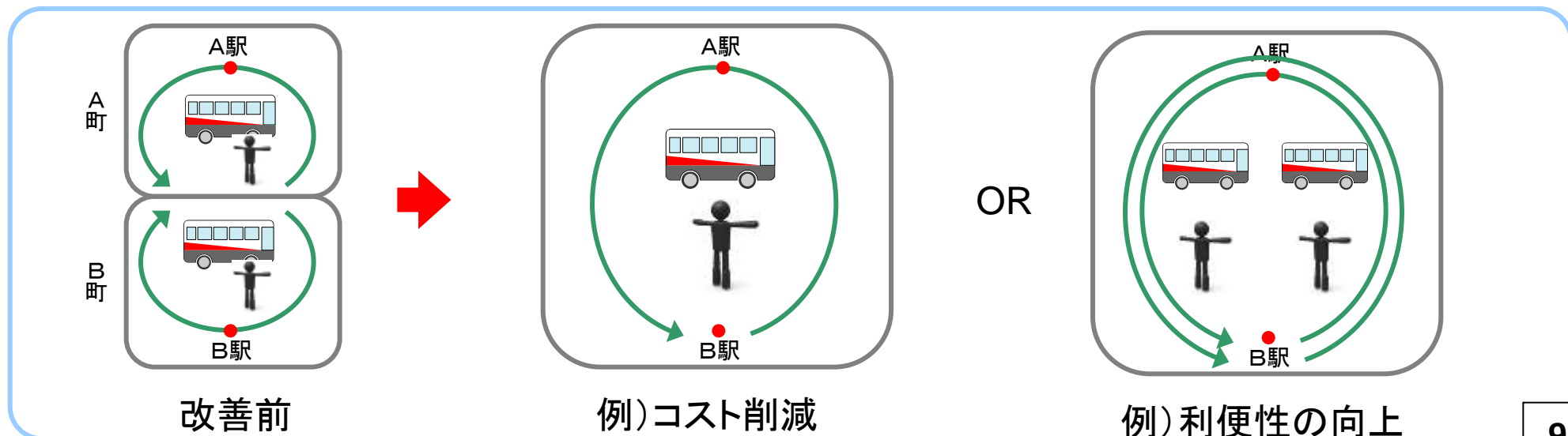
市町村連携による新たな運行形態によるコミュニティバスの運行

目的：個々の市町村が運行しているコミュニティバスを、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。

メリット：車両費、人件費などのコスト削減が可能 (Supply side)
：利用者の乗り継ぎ環境の改善、便数の拡大 (Demand side)

デメリット：市町村間の連携に調整が必要。

■市町村連携のイメージ図



◎ 廃止等検討指標(路線バス)

廃止等検討指標設定の考え方

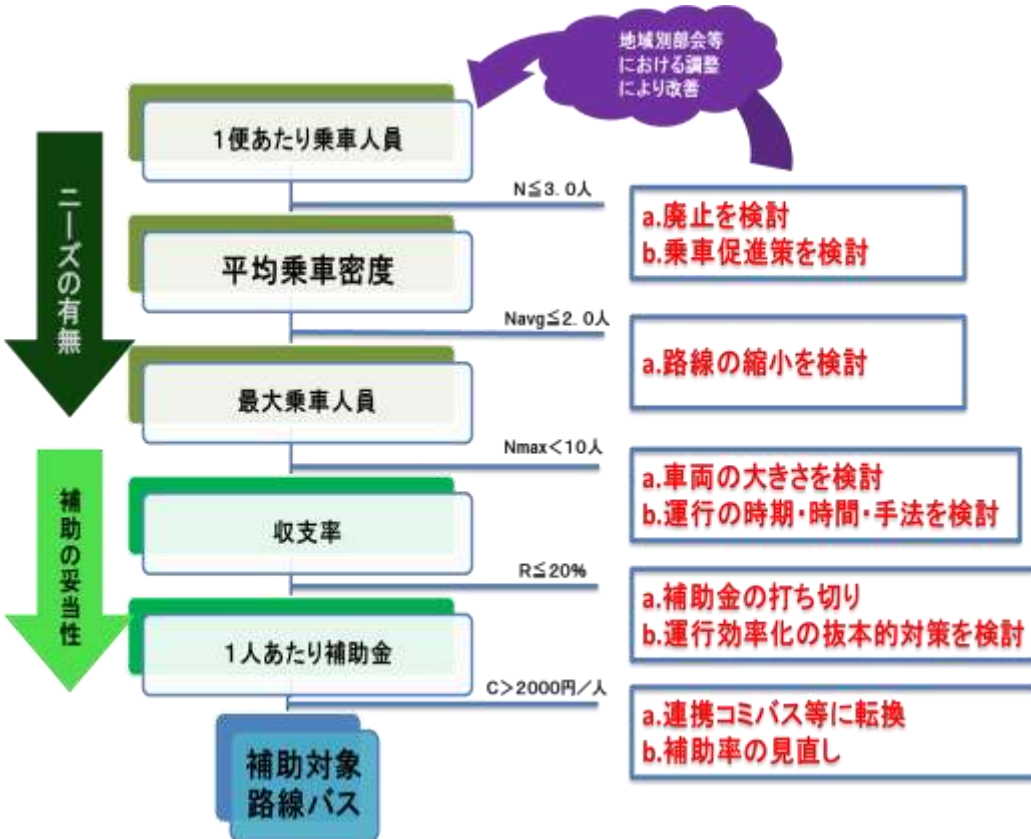
路線バスとして運行することの必要性や、効率性が確保されていることを判断基準とする

- 乗合効果 → 乗車密度、最大乗車人員
- 補助金効果 → 一人あたり行政負担額

指標を下回った場合

- 車両 → 小型車両(ワゴン車等)の導入や
デマンド運行等の代替手段を検討
- 運行 → 市町村協議会等による新たな運行
形態を検討

地域別部会等
における調整
により改善



評価指標 検討対象路線	① 1便あたり 乗車人員 (人)	② 平均 乗車密度 (人)	③ 1便あたり 最大乗車 人員 (人)	④ 収支率 (%)	⑤ 1人あたり 補助金 (円/人)
協議対象45系統 平均値	9.9人	3.4人	16.1人	47%	780円
下位10%	3.2人	1.0人	6.0人	18%	2,225円
指標	3.0人	2.0人	10.0人	20%	2,000円
市町村コミュニティバス (4条(区域運行除く)) 11市町村	8.3人	—	—	17.2%	1,017円
(市町村有償) 9市町村	3.2人	—	—	14.3%	2,487円
(4条(区域運行)) 5市町	—	—	4人	19.8%	1,903円

平均乗車密度：起点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数
 運送収入 ÷ 実車走行キロ ÷ 平均賃率 で算出
 ※平均賃率：1人1キロあたりの運賃の平均

◎ 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			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)		②平均乗車密度(人)		③1便あたり最大乗車人員(人)		④収支率(%)		⑤一人あたり行政負担額(円)	
			3	2	10	20	2000					
1	天理郡部	天理駅～園道山彦	7.0	○	3.7	○	17	○	50.9	○	367.6	○
2	天理郡部	天理駅～山辺高伏	13.6	○	5.8	○	31	○	85.4	○	176.4	○
3	天理郡部	天理駅～針インター	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	榎原駅～曾爾村役場前	5.1	○	3.6	○	11	○	47.2	○	572.1	○
7	大宇陀	榎原駅～大宇陀	9.8	○	4.0	○	61	○	77.7	○	31.5	○
8	古市場	榎原駅～菟田野	5.3	○	2.9	○	13	○	54.2	○	98.9	○
9	榎原東吉野	榎原駅～東吉野村役場前	6.6	○	2.9	○	12	○	46.8	○	データなし	
10	都祁榎原	榎原駅～針インター	7.5	○	2.9	○	27	○	44.8	○	372.3	○
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀	7.4	○	2.8	○	22	○	41.3	○	325.2	○
12	桜井菟田野	大宇陀～菟田野	2.2	×	0.8	×	5	×	41.1	○	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	高田イオンモール	イオンモール榎原アルル～竹取公園東	16.1	○	5.7	○	30	○	74.0	○	115.8	○
15	高田新家	忍海～竹取公園東	10.2	○	3.1	○	14	○	42.8	○	323.0	○
16	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東	7.4	○	3.4	○	25	○	60.0	○	18.8	○
17	当麻新庄	近鉄高田駅～忍海駅	4.3	○	1.0	×	9	×	16.2	×	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	榎原神宮駅～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BC(かもみきの湯)	14.3	○	3.6	○	16	○	47.3	○	199.2	○
23	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(ツナ/中央通り駅)	21.7	○	6.2	○	16	○	41.7	○	補助対象外	
24	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かみきのみ湯/中央通り駅)	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	運行なし		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	22.2	○	2.8	○	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(ホテル郡)	26.2	○	5.9	○	30	○	45.6	○	555.4	○
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	51.5	○	5.9	○	24	○	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	広城通院クリニック	五條バスセンター～十津川温泉(東武五條線駅直結)	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～中庵住	8.6	○	5.0	○	13	○	60.5	○	651.9	○
36	湖川	大淀バスセンター～湖川温泉	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～湯盛温泉杉の湯	14.0	○	2.6	○	38	○	31.5	○	379.2	○
41	八木大滝	八木駅～大淀BC	8.0	○	2.1	○	18	○	24.6	○	276.5	○
42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(国庫)	10.5	○	5.1	○	9	×	33.1	○	補助対象外	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(程庵)	3.0	○	3.1	○	4	×	32.5	○	補助対象外	
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	5.2	○	1.7	×	8	×	23.6	○	4,139.3	×
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～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			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)		②平均乗車密度(人)		③1便あたり最大乗車人員(人)		④収支率(%)		⑤一人あたり行政負担額(円)	
			3	2	10	20	2000					
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～佛示	17.8	○	3.2	○	37	○	43.6	○	32.9	○
3	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅	7.5	○	2.2	○	29	○	45.8	○	42.1	○
4	高の原高山	高の原駅～高山サインスタック	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	榎原神宮駅東口～飛鳥駅	12.6	○	4.9	○	16	○	67.4	○	7.1	○
9	飛鳥	榎原神宮駅東口～園寺前	9.7	○	4.2	○	27	○	51.1	○	27.6	○
10	奈良法隆寺	東大寺大仏殿・独立博物館～法隆寺前(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			平成25年度実績による仕分け結果(速報値)									
系統番号	路線名	運行系統	①1便あたり平均乗車人員(人)		②平均乗車密度(人)		③1便あたり最大乗車人員(人)		④収支率(%)		⑤一人あたり行政負担額(円)	
			3	2	10	20	2000					
1	天理郡部	針インター～園道山彦	2.6	×	1.1	×	10	○	26.3	○	補助対象外	
2	天理郡部	天理駅～山辺高伏	14.5	○	5.9	○	28	○	88.4	○	90.0	○
3	天理郡部	天理駅～針インター	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	○	19	○	52	○	234.0	○
6	奥宇陀	榎原駅～曾爾村役場前	4.9	○	2.3	○	16	○	34.1	○	583.0	○
7	大宇陀	榎原駅～大宇陀	8.4	○	3.7	○	46	○	71.0	○	43.0	○
8	古市場	榎原駅～菟田野	4.7	○	2.8	○	22	○	55.7	○	103.0	○
9	榎原東吉野	榎原駅～東吉野村役場前	6.1	○	3.5	○	19	○	56.6	○	372.0	○
10	都祁榎原	榎原駅～針インター	8.1	○	3.1	○	24	○	51.5	○	304.0	○
11	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀	7.0	○	2.8	○	22	○	50.4	○	259.0	○
12	桜井菟田野	大宇陀～菟田野	1.2	×	0.2	×	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	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	○
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～忍海駅	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～榎原神宮駅	5.2	○	3.3	○	13	○	56.4	○	補助対象外	
20	八木御所	榎原神宮駅～近鉄御所駅	5.5	○	1.7	×	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BC(かもみきの湯)	14.7	○	2.8	○	17	○	41.8	○	238.0	○
23	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(ツナ/中央通り駅)	26.5	○	5.1	○	17	○	71.2	○	補助対象外	
24	高田五條	近鉄高田駅～五條BC(かみきのみ湯/中央通り駅)	7.0	○	1.3	×	5	×	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	平日運行なし		0.0	×	0	×	3.2	×	補助対象外	
28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	24.7	○	5.2	○	19	○	71.0	○	補助対象外	
29	八木五條	八木駅～忍海	4.3	○	1.4	×	6	×	21.0	○	補助対象外	
30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル郡)	25.5	○	5.5	○	30	○	48.7	○	795.0	○
31	八木新宮	八木駅～新宮駅	43.5	○	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	広城通院クリニック	五條バスセンター～十津川温泉(東武五條線駅直結)	4.6	○	5.0	○	7	○	53.3	○	892.0	○
34	大淀五條	大淀BC～五條BC	2.9	×	3.9	○	7	×	60.7	○	510.0	○
35	下市天川	下市口駅～中庵住	7.0	○	5.0	○	18	○	60.8	○	660.0	○
36	湖川	大淀バスセンター～湖川温泉	7.6	○	5.0	○	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	交番(※No41&42に分割)	再編により系統廃止									
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～湯盛温泉杉の湯(国庫)	9.0	○	2.4	○	7	×	36.8	○	補助対象外	
43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯(程庵)	4.2	○	1.3	×	19	○	26.3	○	498.0	○
44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	3.7	○	1.5	×	6	×	22.0	○	4,331.0	×
45	熊野	湯盛温泉杉の湯～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	

運行効率化の対策(案)

協議対象45系統

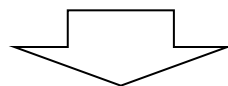
北西部地域 12系統			平成25年度実績による仕分け結果(速報値)									
系統番号	路線名	運行系統	①1便あたり平均乗車人員(人)		②平均乗車密度(人)		③1便あたり最大乗車人員(人)		④収支率(%)		⑤一人あたり行政負担額(円)	
			3	2	10	20	2000					
1	東山	JR奈良駅～北野	16.8	○	3.8	○	35	○	51.3	○	225.0	○
2	富雄庄田	富雄駅～佛示	13.8	○	3.0	○	45	○	51.0	○	35.0	○
3	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅	5.0	○	2.4	○	29	○	42.2	○	19.0	○
4	高の原高山	高の原駅～高山サインスタック	7.6	○	3.8	○	3					

◎ 路線バスに係る市町村連携・検討の進め方

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



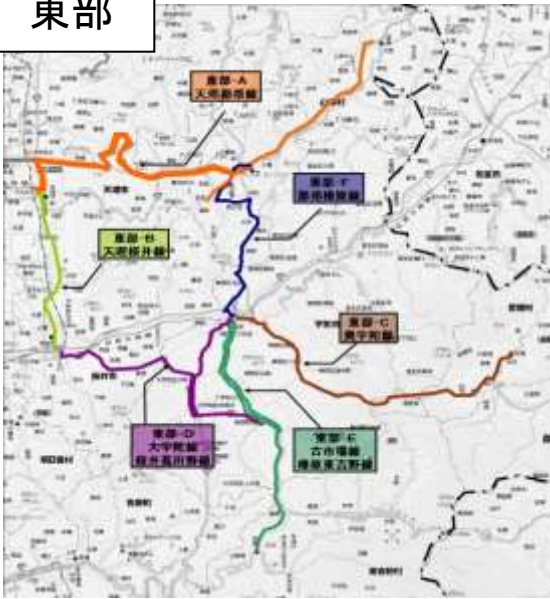
■ 検討のポイント

- 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

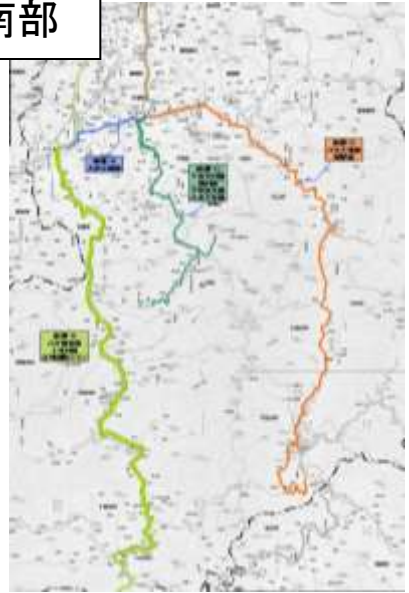
東部



中部



南部



グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統 <small>km</small>	運行回数			関係市町村									
					平日	土曜	日祝日	奈良市	天理市	宇陀市	山添村	岩手町	高市町	高市郡			
A	1	天理郡	天理駅～国道山添	31.1	3.5 (3.0)	2.5	2.5	○	○								
	2	天理郡	天理駅～山辺高校	21.9	4.0 (2.5)	1.5	1.5	○	○								
	3	天理郡	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 (川合東口経由)	11	10.0	9.5	8.0			○	○						
	5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口 (栗観口経由)	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				○	○				△	
	7	大宇陀	榛原駅～大宇陀	7.3	40.5 (39.0)	30.0	29.5				○						
D	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	○			○						

グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統 <small>km</small>	運行回数			関係市町村										
					平日	土曜	日祝日	天理市	宇陀市	山添村	岩手町	高市町	高市郡	高市郡	高市郡	高市郡	高市郡	高市郡
A	13	桜井奥島	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											
	41	八木大滝	八木駅～大淀BC	15.6	6.5	4.5	4.5											
C	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	徳興神社駅～近鉄御所駅	9.5	7.5	10.0	10.0											
D	17	当麻新庄	近鉄美田駅～岩瀬	11.2	6.5	8.5	8.0											
	18	当麻新庄	近鉄美田駅～運動山公園	6.1	1.0	1.0	0.0											
E	14	高田インモール	高田インモール～高田駅前	11.1	11.0	11.0	11.0											
	15	高田新家	岩瀬～竹取公園東	9.6	3.0 (2.5)	4.5	4.5											
	16	高田新家	近鉄美田駅～竹取公園東	4.6	7.0	4.0	4.0											
	21	高田五條	近鉄美田駅～五條バスセンター	20.2	4.5	4.5	4.5											
	22	高田五條	近鉄美田駅～五條BC (かまきの湯経由)	20.4	6.5	5.5	6.0											
	23	高田五條	近鉄美田駅～五條BC (伊ノ川栄通(湯盛温泉杉)経由)	24.6	1.0	0.5	0.0											
	24	高田五條	近鉄美田駅～五條BC (かまきの湯・アナン/中央バスセンター)	24.8	6.5	0.5	0.0											
	25	高田五條	岩瀬～五條バスセンター	15.2	1.5	1.0	0.0											
	26	高田五條	近鉄美田駅～岩瀬	5.0 (10.0)	9.0 (16.5)	10.0	10.0											
	27	高田五條	近鉄美田駅～近鉄御所駅	6.5	0.0	0.0	0.5											
	28	八木五條	八木駅～五條バスセンター	25.0	1.0	1.0	0.5											
	29	八木五條	八木駅～岩瀬	9.8	2.0	2.0	2.5											
	30	八木新宮	八木駅～新宮駅 (ホテル東経由)	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											

グループ	系統番号	路線名	運行区間	系統 <small>km</small>	運行回数			関係市町村										
					平日	土曜	日祝日	五條市	高市町	下市町	天川町	岩手町	十津川町	北山町	向山町	高市郡	高市郡	
A	30	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル東)	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	五條バスセンター～十津川温泉	77.9	2.0	2.0	2.0											
	33	広城通院ライン	五條バスセンター～十津川温泉 (第五種病院(坂口)経由)	78.1	1.0	0.0	0.0											
B	34	大淀五條	大淀BC～五條BC	11.9	5.0	2.0	2.0											
C	35	下市天川	下市口駅～中庵住	36.5	3.0	3.0	3.0											
	36	洞川	大淀BC～洞川温泉	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	大淀BC～岩森	6.6	7.0	6.0	6.0											
	40	八木大滝	八木駅～湯盛温泉杉の湯	35.9	5.5	5.0	5.0											
D	42	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯 (南経由)	29.4	0.5	0.5	0.5											
	43	八木大滝	大淀BC～湯盛温泉杉の湯 (経尾経由)	20.3	0.5	1.0	1.0											
	44	熊野	湯盛温泉杉の湯～下桑原	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(中部-D 当麻新庄線) 1/3

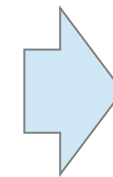
※指標により仕分けた場合、現状では廃止と判断せざるを得ない路線

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/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	×	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

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

- ・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%

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

- ・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

361.1

- ・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

◎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
- 当麻伊ーピア
- 竹内
- 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

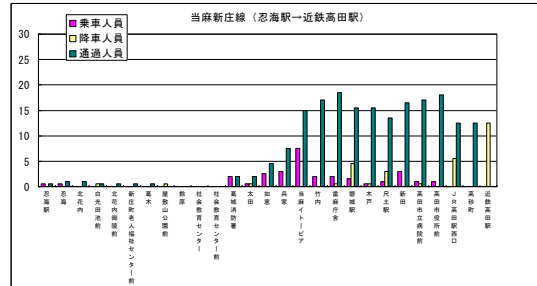
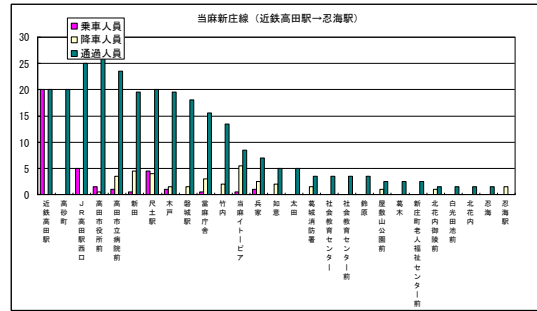
近鉄高田駅～当麻伊ーピア

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*			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 ～伊ーピア	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	
						8,823	22,058	7,364	23,517	
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。

◎ 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 × c × t</p> <p>B町 : 経費 × $\frac{b}{a+b}$ - b × d × 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>			

※国・県から補助がある場合については、収入に含む

◎ 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。

