

奈良県地域交通改善協議会 「仕分け・協議ルール」

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

- 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。
- 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^(注1)以下のメルクマール^(注2)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。
 - ・ 広域的な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



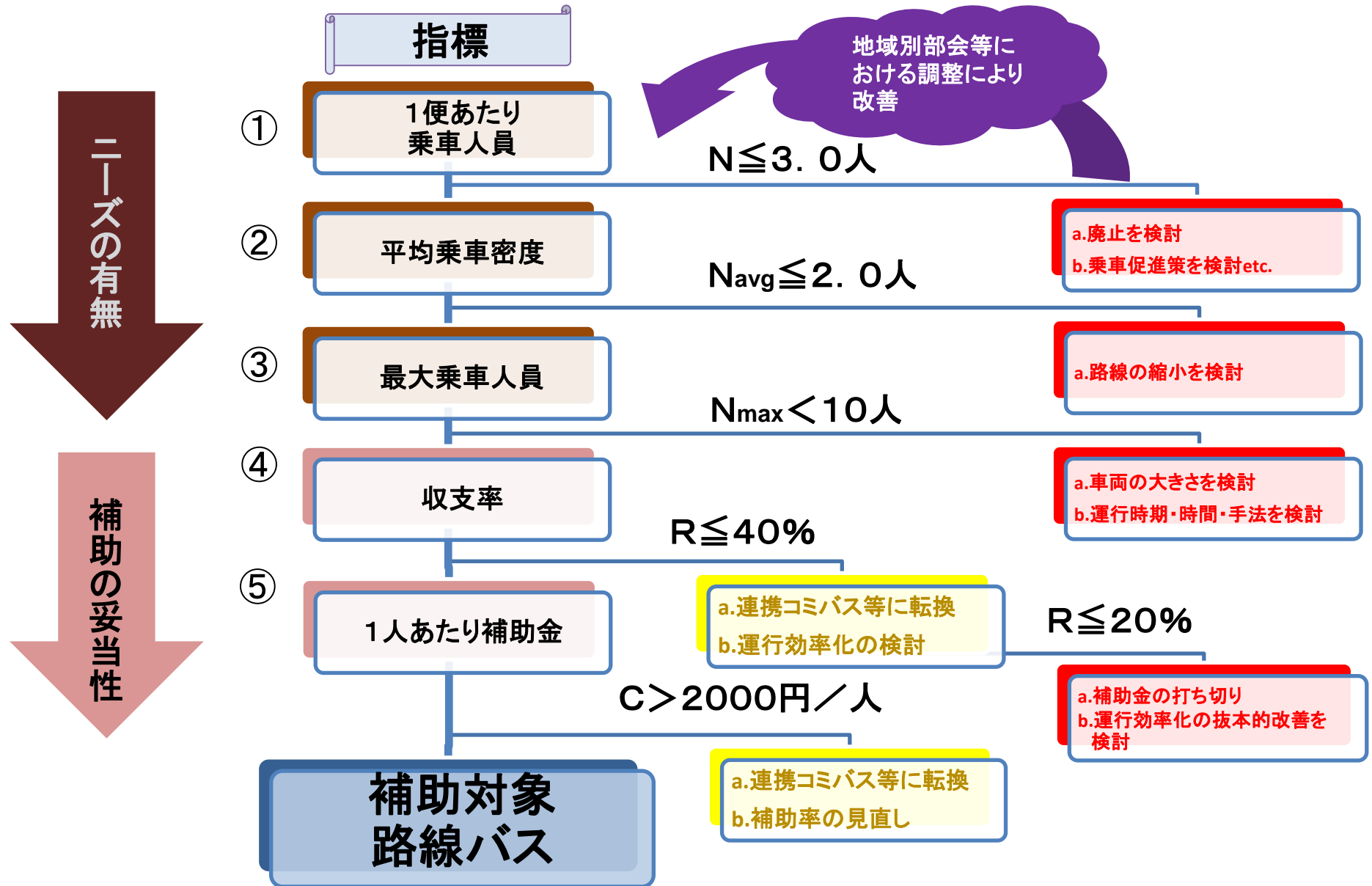
『仕分け』結果を
次年度のネットワーク計画
に反映。

『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)

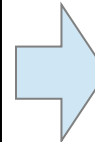
- 市町村連携が必要な路線(『代替』)や廃止検討対象路線で利用促進策その他改善策が必要なものについては、
 - ✓ **一時的に補助の執行を凍結**。
 - ✓ 関係市町村・バス事業者間で**市町村連携・改善策が9月までにまとまれば**、補助要綱の補助対象であることを前提に、**補助金を交付**。



○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

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**。(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、『仕分けフロー』から得られた**改善策案(バスカルテ)**(事例・別紙4)を示し、**複数市町村間の費用分担ルール**(事例・別紙5)や(県・)市町村連携の運行主体(事例・別紙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**期限をネットワーク計画の期限に合わせ、毎年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・改善策が毎年9月末までにまとめれば、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』～

- 翌年のネットワーク計画開始日の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。

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)	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

タクシーのデータ提出フォーマット
(奈良支局とも相談か)

◎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	コミュニティバス等名称	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)			起点の発着時刻		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	コミュニティバス等名称	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	コミュニティバス等名称	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、私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】

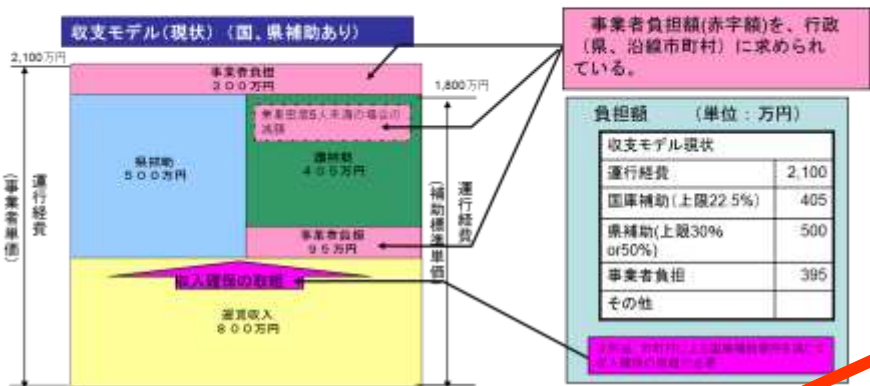
市町村名	支援開始 年度	支援する移動			支援額	支援要件				支援方法	支給対象	平成24年度 支援人数 (人)	備考
		タクシー	バス	電車		年齢	所得	目的	概要				

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

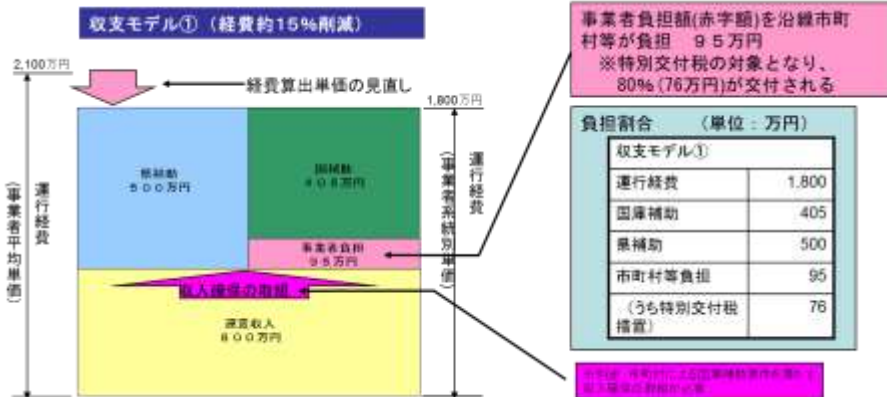
構成要素	新たな考え方	奈良交通(株)平均単価	南近畿ブロック補助単価
人件費	4,636円/時間	482.58円	414.60円
車両関係費(修繕費、減価償却費、諸税)	1,446円/時間		
燃料油関係費	159円/キロ		
その他経費			
一般管理費等			
合計(円/キロ)	416.41円/キロ		

※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



仕分け結果事例

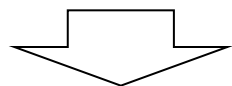
バスカルテ事例

◎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

◎グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥宇陀線) 1 / 5

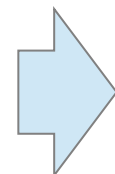
※ 市町村連携による代替モデルでの運行により効果が期待できる路線

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)		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】

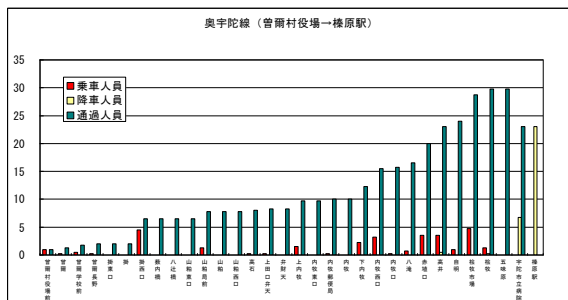
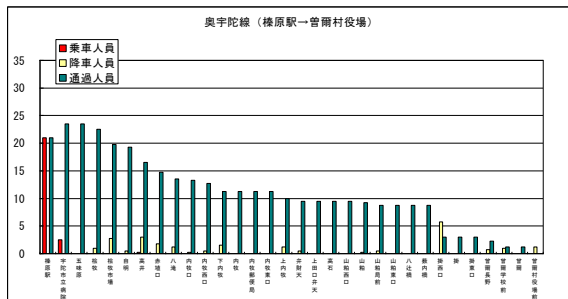
- 榛原駅
- 宇陀市立病院
- 五味原
- 桧牧
- 桧牧市場
- 自明
- 高井
- 赤埴口
- 八滝
- 内牧口
- 内牧西口
- 下内牧
- 内牧
- 内牧郵便局
- 内牧東口
- 上内牧
- 弁財天
- 上田口弁天
- 高石
- 山粕西口
- 山粕
- 山粕局前
- 山粕東口
- 八辻橋
- 藪内橋
- 掛西口
- 掛
- 掛東口
- 曾爾長野
- 曾爾学校前
- 曾爾
- 曾爾村役場前

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削減
 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

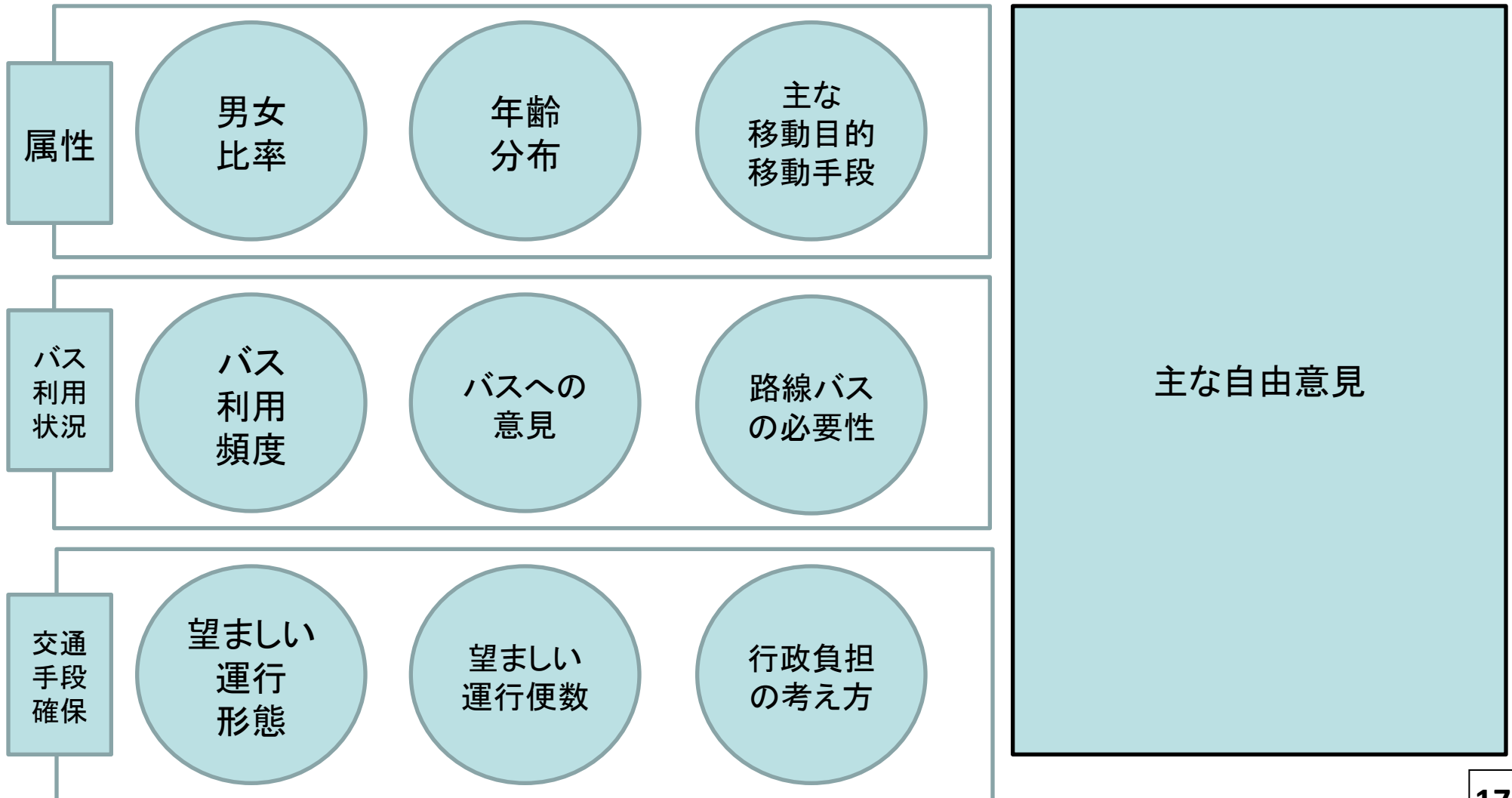
代替手
段の有
無

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

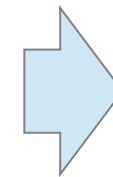
※指標により仕分けた場合、現状では廃止と判断せざるを得ない路線

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/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
- 警城駅
- 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

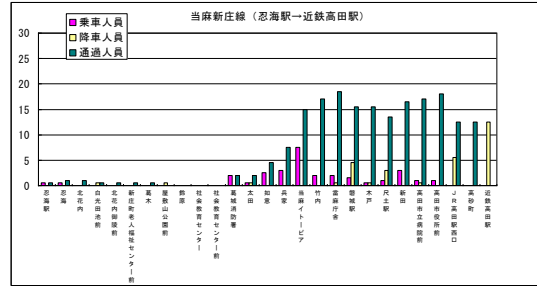
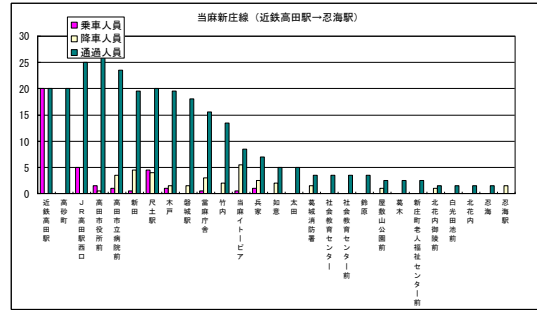
近鉄高田駅～当麻イーピア

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 ～イーピア	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。

◎グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 1/3

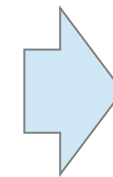
※指標により仕分けた場合、現状では補助打ち切りと判断せざるを得ない路線

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
44	熊野	湯盛温泉杉の湯~下桑原	23.6	○	1.7	×	5.2	○	8	×	4,139.3	×	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	△	△

補助金以外の改善方策

【方向性】
根本的な改善が必要

◎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



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。

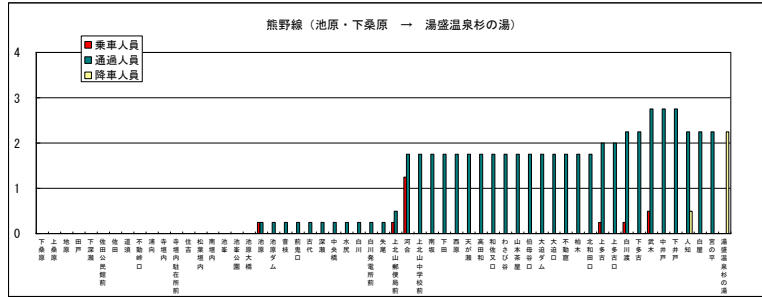
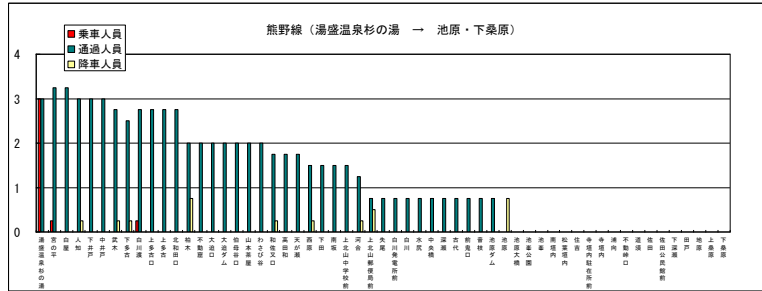
◎グループ単位でのバスカルテ例(南部-D 熊野線) 3/3

【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

費用分担ルール事例

◎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			<p>運行キロ a km b km</p> <p>利用者数 c人 d人</p> <p>t: 平均賃率 (1人1キロあたりの運賃の平均)</p>
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>			

(県・)市町村連携の運行主体 事例

◎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。

