

1 協議申し入れ路線

2 天理都祁線(国道廻り)バスカルテ

グループ単位での検討(東部-A 天理都祁線)



状況

関係市町村	主な目的地	コミュニティバス	市町村の意向 ※平成25年秋のヒアリング結果
奈良市	山辺高校	コミバス接続(都祁)	利用促進に努める
天理市	JR・近鉄天理駅 山の辺小の通学	コミバス接続	少額補助により維持可能ならば、財政負担を検討
山添村	山添村役場 山辺高校山添分校	コミバス接続	一定の財政負担はやむを得ない

仕分け結果

東部-A 天理都祁線			①1便あたり 平均乗車人員 (人) (乗降調査結果(平日))	②平均乗車密度 (人) (経常収益/平均賃率)	③1便あたり 最大乗車人員 (人) (乗降調査結果)	④収支率 (%) (経常収益/経常費用) ※系統別斬単価	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	系統別 (一部路線 別)	系統別	系統別	系統別	系統別 (一部路線 別)	2,000	キロあたり 経費 (円/人)	経費 (千円)	収益 (千円)	行政 負担額	事業者 負担額		
1	天理都祁	針インター～国道山添	2.6	×	1.1	×	10	○	26.3	×	補助対象外	313.7	8,376	2,203	0	6,173
2	天理都祁	天理駅～山辺高校	14.5	○	5.9	○	28	○	88.4	○	90.0	353.3	16,679	14,736	3,268	-1,325
3	天理都祁	天理駅～針インター	5.7	○	2.2	○	18	○	37.0	×	599.0	336.8	19,740	7,304	9,828	2,609

改善策案

改善策	利用促進	バス停新設・ ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化	代替モデル(連携コミバス等)		
						運営:市町村(協議会) 運行:事業者(委託)	運営:市町村(協議会) 運行:市町村、NPO等	運営・運行:市町村、NPO、 社会福祉法人等各種団体 〔福祉有償、過疎地有償等〕
状況	・自動車の分担率が高く、利用促進によるバスへの転換可能性あり	・新規で需要が見込める施設は見当たらない	・特定の利用が少ない区間は見当たらない	・利用者数が少ない便が存在	・1便あたり最大乗車人員が10人以上	・市町村が主体的にサービス水準を設定可能・他事業者による運行により経費が下がる可能性あり	・既存のコミバス運行あり・路線バスより経費が下がる可能性あり	・福祉有償の場合は利用者に制約がある ・山添村のみ過疎地域に該当 ・利用者数が少数の針インター～山添村は可能性あり
適合性	◎	×	×	1:○、2△、3:◎	×	1:○、2・3:◎	○	1,2:×、3:○
実現性	◎	—	—	○	—	○ ・運営主体の構築など事務負担が発生	○ ・大型車両による運行又は小型で運行頻度向上が必要	△ ・新規に運行組織構築が必要

利用者住民の意向

○バス利用者の目的は通学が最も多くなっている。
 ○バス利用者の約4割が路線バス以外の交通手段がなく、改善意向は「利用したい時間に運行していない」が最も多い。
 ○調査対象の沿線住民の約4割がバスの必要性について、沿線住民の約3割が「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」「今は利用していないが、将来必要と思う」と回答。
 ○望ましい運行形態としては、「路線バス(奈良交通など)」が最も多く、次いで「市町村によるコミバス(定時定路線)」が多い。

方向性

短期的な取組：維持モデルによる運行をベースにルート減便、利用促進策を実施

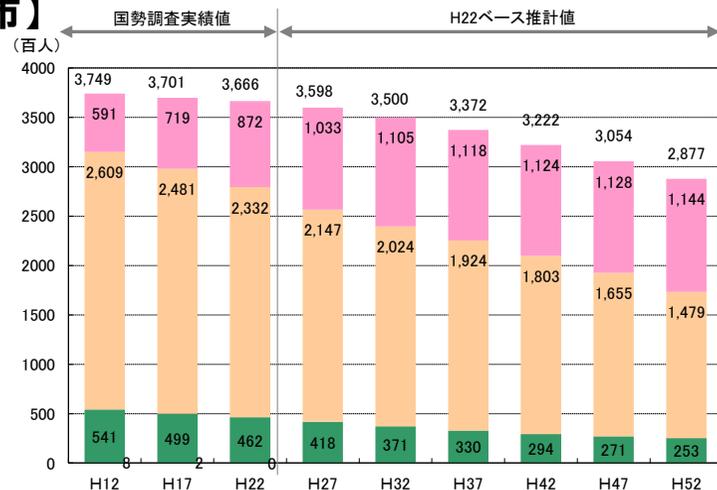
中長期的な取組：市町村連携コミバス等代替モデルを検討

◎ 地域の概要①人口推移

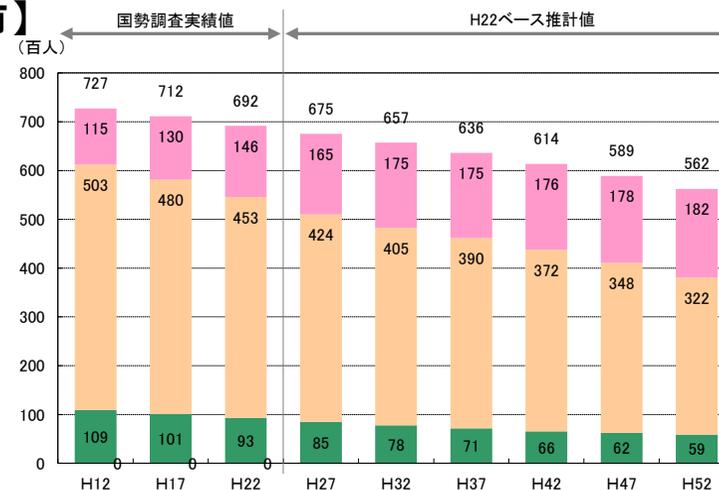
東部－A(天理都祁) <沿線市町村:奈良市、天理市、山添村>

人口推移

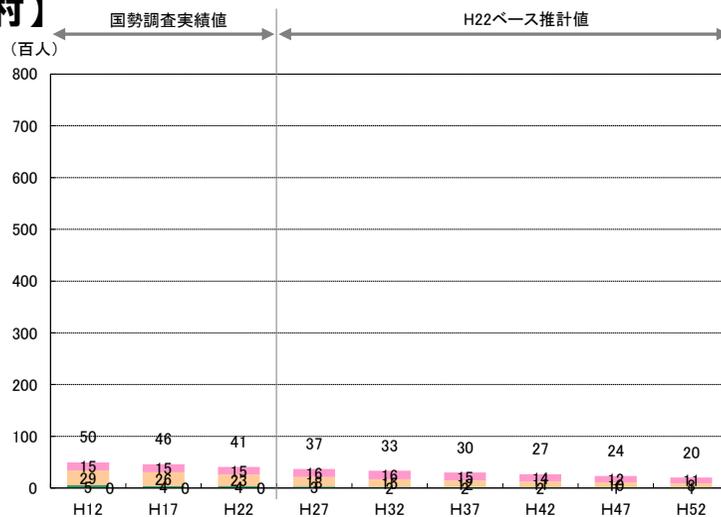
【奈良市】



【天理市】



【山添村】



◎ 地域の概要②代表交通手段

東部-A(天理都祁) <沿線市町村:奈良市、天理市、山添村>

目的別代表交通手段

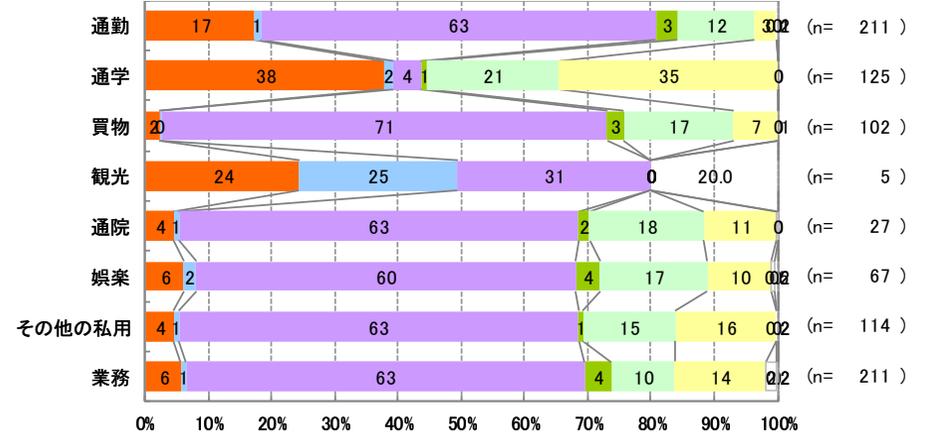
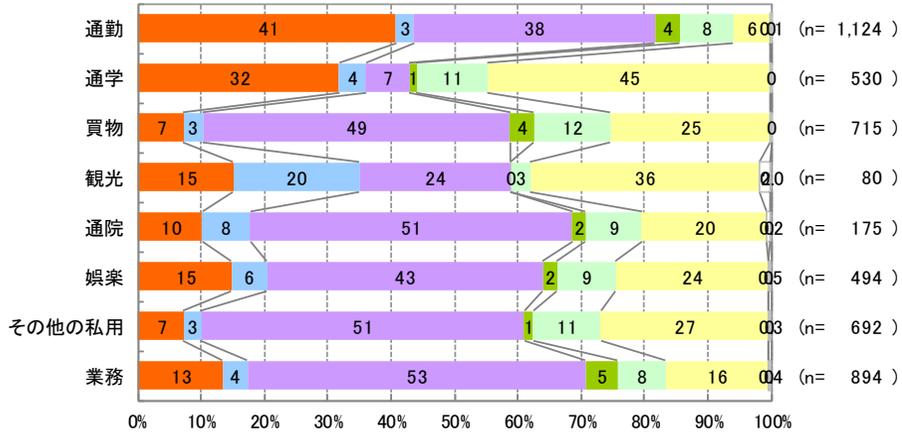
【奈良市】

【天理市】

合計
単位:100トリップ

合計
単位:100トリップ

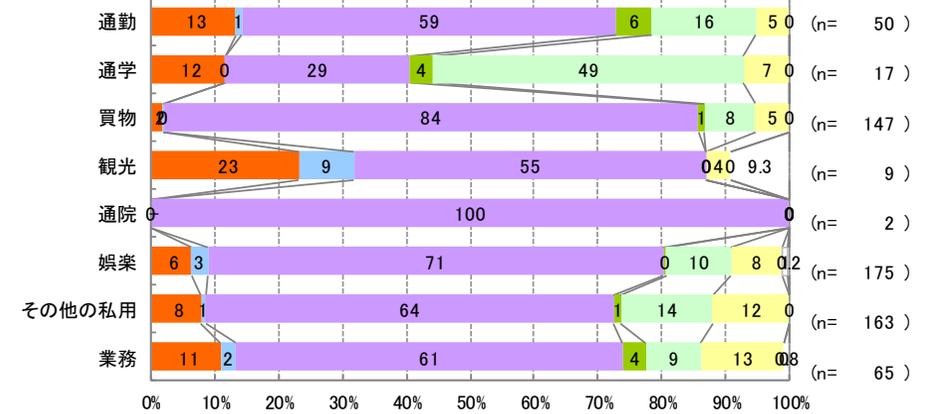
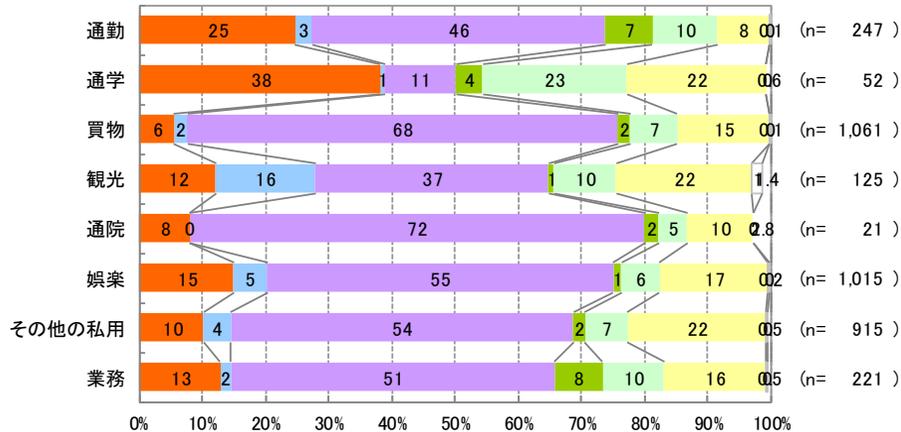
平日



合計
単位:100トリップ

合計
単位:100トリップ

休日



■鉄道 ■バス ■自動車 ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明

※市町村別の発生交通量に着目して目的別の代表交通手段を整理
資料: H22パーソントリップ調査

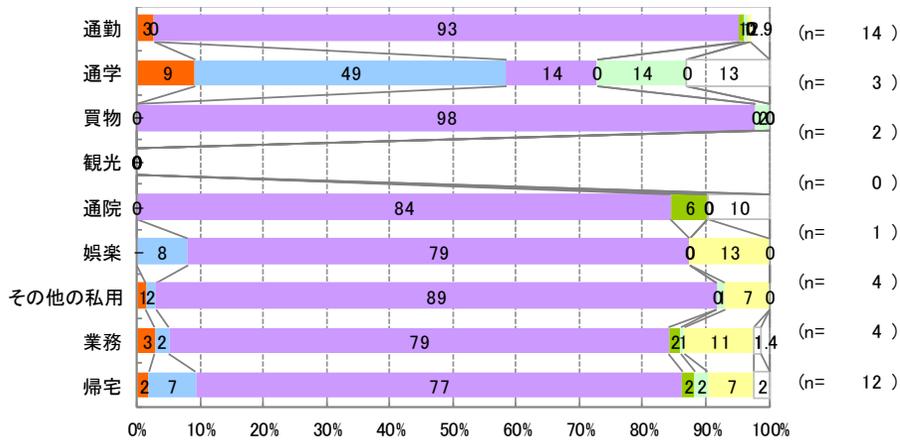
◎ 地域の概要②代表交通手段

東部－A(天理都祁線) <沿線市町村:奈良市、天理市、山添村>

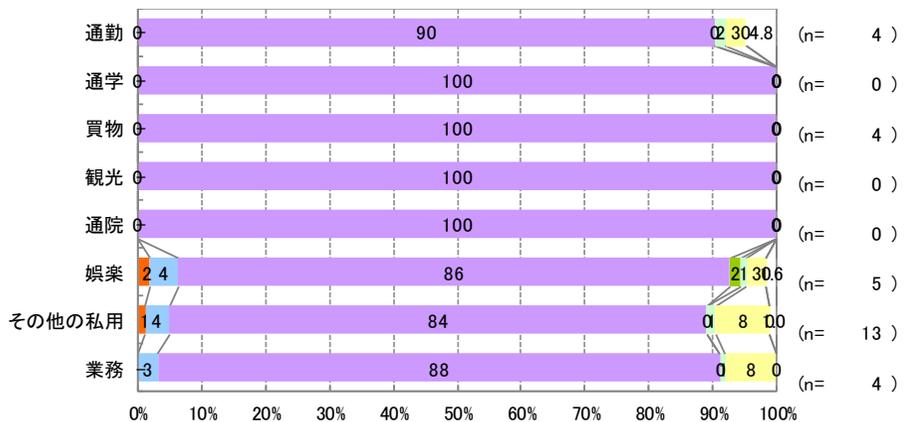
目的別代表交通手段

【山添村】

合計
単位:100トリップ



合計
単位:100トリップ



■ 鉄道
 ■ バス
 ■ 自動車
 ■ 自動二輪・原付
 ■ 自転車
 ■ 徒歩
 その他
 ✳ 不明

※市町村別の発生交通量に着目して目的別の代表交通手段を整理
資料: H22パーソントリップ調査

■ 仕分け指標を用いた評価と、改善策について (1 針インター～国道山添)

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

2.6

- ・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

1.1

- ・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

10

- ・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%

26.3

- ・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

補助対象外

- ・地元自治会負担等の導入

県の補助対象として運行確保

■ 仕分け指標を用いた評価と、改善策について (2 天理駅～山辺高校)

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

14.5

- ・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

5.9

- ・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

28

- ・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%

88.4

- ・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

90.0

- ・地元自治会負担等の導入

県の補助対象として運行確保

■ 仕分け指標を用いた評価と、改善策について (3 天理駅～針インター)

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

5.7

- ・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

2.2

- ・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

18

- ・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%

37.0

- ・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

599.0

- ・地元自治会負担等の導入

県の補助対象として運行確保

改善に向けた方策

①維持モデルにおける方向性

改善策	利用促進	バス停新設・ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化
状況	・自動車の分担率が高く、利用促進によるバスへの転換可能性あり	・新規で需要が見込める施設は見当たらない	・特定の利用が少ない区間は見当たらない	・利用者が少ない便が存在	・1便あたり最大乗車人員が10人以上
適合性	◎	×	×	1:○、2△、3:◎	×
実現性	◎	—	—	○	—

便別利用者数
(単位:人)

※H25.6調査結果
(資料:奈良交通提供データ)

平日	
出発時刻	天理駅→国道山添
7:20	8
11:30	4.5
18:30	6.5
総計	19.0
出発時刻	国道山添→天理駅
6:53	2
9:32	5.5
12:32	5.5
17:23	2.5
総計	15.5

休日	
出発時刻	天理駅→国道山添
7:20	7
11:30	1
18:30	2
総計	10
出発時刻	国道山添→天理駅
9:32	6
12:32	1
総計	7

出発時刻	天理駅→山辺高校
7:43	25
7:43	24.5
15:05	4
総計	53.5
出発時刻	山辺高校→天理駅
8:30	5
16:00	16
16:00	9.5
17:30	14.5
19:15	17.5
総計	62.5

出発時刻	天理駅→山辺高校
7:55	5

出発時刻	山辺高校→天理駅
16:00	2
17:30	2
総計	4

学開のみ

出発時刻	針インター→天理駅
6:17	3.0
7:30	14.5

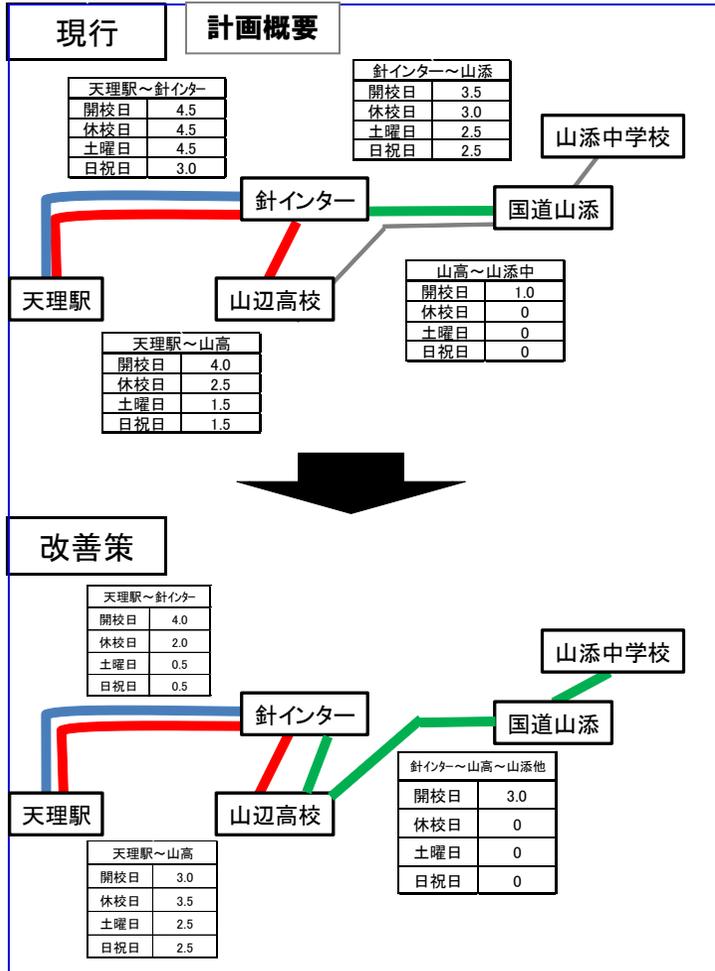
出発時刻	針インター→天理駅
7:11	1

改善に向けた方策

①維持モデルにおける改善策案

<計画概要>

- 市町村負担総額抑制のため、利用実態に基づき、天理駅～針インター系統および針インター～国道山添系統(高校開校日のみ運行)に分割する。
- 沿線の小学校・高校の登下校に最低必要な便は確保するが、仕分け基準を満たさない便を減便する。



系統番号	路線名	改善策案						新設区間	路線バスとして廃止される区間
		運行系統	現行維持	減便	増便	廃止	区間短縮		
1	天理都祁	針インター～国道山添		○			○	-	-
2		天理駅～山辺高校					○	-	-
3		天理駅～針インター		○				-	-

路線名	運行系統			系統キロ	運行回数			備考	
	起点	経過地	終点		計画	現行	増減		
天理都祁	針インター	国道小倉	国道山添	11.8	0.5 0 0 0	3.5 3.0 2.5 2.5	△ 3.0 △ 3.0 △ 2.5 △ 2.5	減便 協議対象系統	
	針インター	山辺高校	国道山添	18.0	1.5 0 0 0	0 0 0 0	1.5 0 0 0	新設 針インターで天理駅方面連絡	
	山辺高校	国道小倉	山添中学校	15.1	0 0 0 0	1.0 0 0 0	△ 1.0 0 0 0	廃止 山添村補助対象系統	
	針インター	山辺高校	山添中学校	18.3	1.0 0 0 0	0 0 0 0	1.0 0 0 0	新設 針インターで天理駅方面連絡	
	都祁地域～山添村					3.0 0 0 0	4.5 3.0 2.5 2.5	△ 1.5 △ 3.0 △ 2.5 △ 2.5	学校開校日以外全便廃止 学校開校日早朝の天理駅方面行を廃止
	天理駅	針インター	山辺高校	21.9	3.0 3.5 2.5 2.5	4.0 2.5 1.5 1.5	△ 1.0 1.0 1.0 1.0	再編 針インターで国道山添方面連絡 協議対象系統	
	天理駅	国道福住	針インター	19.1	4.0 2.0 0.5 0.5	4.5 4.5 4.5 3.0	△ 0.5 △ 2.5 △ 4.0 △ 2.5	減便 針インターで国道山添方面連絡 協議対象系統	
	天理～都祁地域					7.0 5.5 3.0 3.0	8.5 7.0 6.0 4.5	△ 1.5 △ 1.5 △ 3.0 △ 1.5	午前中の天理駅行を減便 土日17時台以降は菅原経由で代替

※運行回数は、平日の高校開校日、2段目:平日の高校休校日、3段目:土曜日および8/13～15、4段目:日祝日および12/30～1/3

<問題点・課題>

- 沿線の小学校・高校の通常の登下校に支障を来さない運行計画とすること。
- 天理駅～針インター系統を天理駅～山辺高校系統のみなし系統とすることを奈良県地域交通改善協議会幹事会で承認頂く必要がある。

改善に向けた方策

②代替モデルの適合性

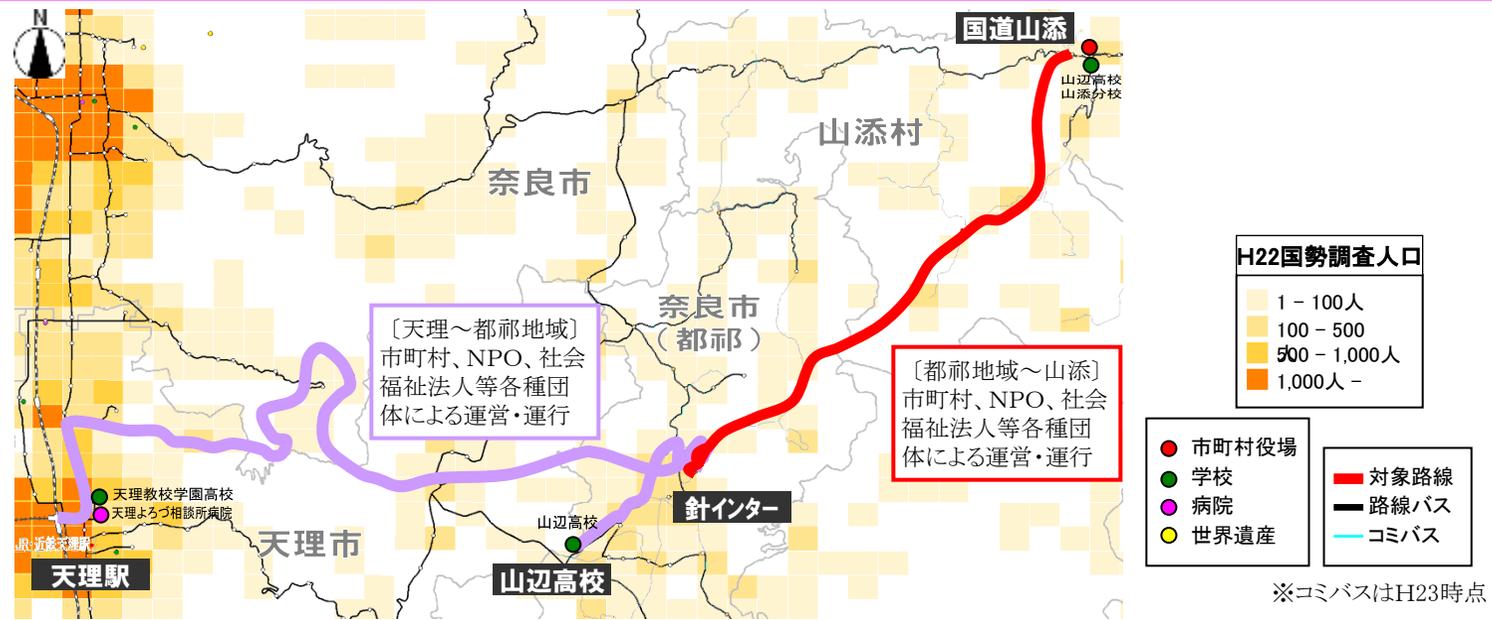
分類	代替モデル(連携コミバス等)		
	運営:市町村(協議会) 運行:事業者(委託)	運営:市町村(協議会) 運行:市町村、NPO等	運営・運行:市町村、NPO、社会福祉法人等各種団体 〔福祉有償、過疎地有償等〕
状況	・市町村が主体的にサービス水準を設定可能・他事業者による運行により経費が下がる可能性あり	・既存のコミバス運行あり ・路線バスより経費が下がる可能性あり	・福祉有償の場合は利用者に制約がある ・山添村のみ過疎地域に該当 ・利用者数が少数の針インター～山添村は可能性あり
適合性	1:○、2・3:◎	○	1:○、2・3:×
実現性	○ ・運営主体の構築など事務負担が発生	○ ・大型車両による運行又は小型で運行頻度向上が必要	△ ・新規に運行組織構築が必要

今後の方向性

短期的な取組：維持モデルによる運行をベースにルート減便、利用促進策を実施

中長期的な取組：市町村連携コミバス等代替モデルを検討

天理～針地域は市町村等が運営し事業者に委託、針インター～山添は利用者数が比較的少なく、過疎地域に該当することから、市町村、NPO、社会福祉法人等各種団体等による運営・運行により効率化できる可能性がある。



■ 改善に向けた方策

利用促進に向けて取り組んでいく項目

○ 沿線外からの通学利用が主体で、沿線の利用が低調であるため、都祁地域循環バス・山添村村営バス等との接続を改善し、当該路線沿線以外の地域からも利用できるように事業者と市町村の情報連携を行う。

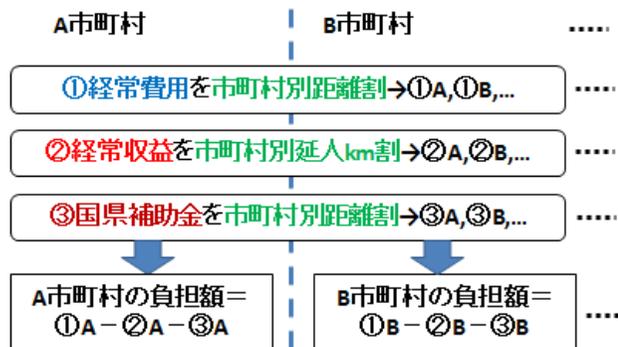
■ 改善策による効果検証のシミュレーション

○経常費用、経常収益、補助金額、運行区間距離等は速報値を用いて算出しており、今後数値の精査、更新により変動する可能性がある。また、改善策は概算金額であり、変動する可能性がある。なお、利用促進による効果は見込んでいない。また、補助金については、現時点における想定であり、今後の検討又は調整の中で、変更となる可能性がある。

○実質赤字割額の算出には、H25.6調査結果 平日2日、土曜日1日、日曜日1日の結果を元に年間の曜日日数で加重平均したデータを用いて下記により算出(資料:奈良交通提供データ)

実質赤字割負担額算出方法

系統別に①経常費用、②経常収益、③国県補助金の算出



※ルート変更等があった場合の計算方法

改善策		①経常費用(見込)	②経常収益(見込)	③国県補助金(見込)	
例1	減便した場合 (区間変更はなし)	減便	実車走行距離(改善後) ×キロ当たり経費で計算	実車走行距離× キロ当たり収益で計算 (ともに改善後)	改善後の経常費用及び 経常収益に基づき計算
例2	区間短縮した場合 (便数は同じ)	区間短縮	実車走行距離(改善後) ×キロ当たり経費(改善後) で計算	実車走行距離× キロ当たり収益で計算 (ともに改善後)	改善後の経常費用及び 経常収益に基づき計算
例3	ルート変更した場合 (便数は同じ)	ルート変更	実車走行距離(改善後) ×キロ当たり経費(改善後) で計算	実車走行距離× キロ当たり収益で計算 (ともに改善後)	改善後の経常費用及び 経常収益に基づき計算

○代替モデルは維持モデル改善案の運行内容で下記の単価を用いて算出した概算値。

- ・事業者委託の単価は、中部、東部(天理桜井線)は4条コミバス(447.6円)、東部(天理桜井線以外)は三重交通(324.19円)、南部は奈良交通路線別単価。
- ・4条コミバスは中部地区で道路運送法第4条の乗合事業者運行委託している3市5路線の平均値(447.6円)、三重交通は平成24年度(H23.10~H24.9)実績。
- ・市町村等運行の単価は県内で道路運送法第79条に基づく運行をしている9市町村55路線の平均値(180円)※一部で単価計算に必要な運行費用に車両調達費等が含まれているものがある
- ・福祉有償、過疎地有償等の単価は県内で道路運送法第79条に基づく過疎地又は福祉有償運送をしている1市2路線の平均値(124円)

改善策による効果検証のシミュレーション【都祁～山添】

(単位:千円)

1. 天理都祁線 (針インター～国道山添)	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			実質赤字割			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
現行ダイヤ(全社平均単価)	12,912	2,203	-10,709	0	0	-10,709	-	3,690	7,019	-	3,644	7,065	17%
現行ダイヤ(路線別単価)	8,376	2,203	-6,173	0	0	-6,173	-	2,127	4,046	-	2,081	4,092	26%
維持モデル改善案 減便	714	233	-481	0	0	-481	-	166	315	-	161	320	32%
代替モデル① 事業者委託	738	233	-505	0	0	-505	-	174	331	-	169	336	31%
代替モデル② 市町村等運行	410	233	-177	0	0	-177	-	61	116	-	56	121	56%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	282	233	-49	0	0	-49	-	17	32	-	12	37	82%

1. 天理都祁線 (針インター～山辺高校～国道山添)	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			実質赤字割			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
維持モデル改善案 新設	3,416	1,068	-2,348	0	0	-2,348	-	1,333	1,015	-	1,304	1,044	31%
代替モデル① 事業者委託	3,379	1,068	-2,311	0	0	-2,311	-	1,312	999	-	1,283	1,028	31%
代替モデル② 市町村等運行	1,876	1,068	-808	0	0	-808	-	459	349	-	429	379	56%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	1,292	1,068	-224	0	0	-224	-	127	97	-	98	127	82%

1. 天理都祁線 (針インター～山辺高校～山添中学校)	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			実質赤字割			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
維持モデル改善案 区間延長	2,374	513	-1,861	0	0	-1,861	-	1,040	821	-	1,057	804	21%
代替モデル① 事業者委託	2,290	513	-1,777	0	0	-1,777	-	993	784	-	1,031	746	22%
代替モデル② 市町村等運行	1,271	513	-758	0	0	-758	-	424	335	-	452	306	40%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	876	513	-363	0	0	-363	-	203	160	-	228	135	58%

改善策による効果検証のシミュレーション【天理～都祁】

(単位:千円)

1. 天理都祁線 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	距離割 負担額			実質赤字割 負担額			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
現行ダイヤ(全社平均単価)	12,912	2,203	-10,709	0	0	-10,709	-	3,690	7,019	-	3,644	7,065	17%
現行ダイヤ(路線別単価)	8,376	2,203	-6,173	0	0	-6,173	-	2,127	4,046	-	2,081	4,092	26%
維持モデル改善案 減便	6,504	1,814	-4,690	0	0	-4,690	-	2,539	2,151	-	2,521	2,169	27%
代替モデル① 事業者委託	6,407	1,814	-4,593	0	0	-4,593	-	2,479	2,114	-	2,483	2,110	28%
代替モデル② 市町村等運行	3,557	1,814	-1,743	0	0	-1,743	-	943	800	-	938	806	50%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	2,451	1,814	-637	0	0	-637	-	347	290	-	338	299	74%

改善策による効果検証のシミュレーション【負担額合計】

(単位:千円)

2. 天理都祁線 (天理駅～山辺高校)	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			実質赤字割			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
現行ダイヤ(全社平均単価)	22,831	14,736	-8,095	2,297	2,419	-3,379	1,528	1,852	-	1,565	1,814	-	64%
現行ダイヤ(路線別単価)	16,679	14,736	-1,943	2,297	972	1,325	-599	-726	-	-562	-763	-	88%
維持モデル改善案 再編	16,353	13,708	-2,645	2,251	952	558	-252	-306	-	-217	-341	-	83%
代替モデル① 事業者委託	15,009	13,708	-1,301	159	650	-491	222	269	-	257	234	-	91%
代替モデル② 市町村等運行	8,333	13,708	5,375	0	0	5,375	-2,430	-2,945	-	-2,395	-2,980	-	164%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	5,741	13,708	7,967	0	0	7,967	-3,602	-4,366	-	-3,567	-4,400	-	238%

3. 天理都祁線 (天理駅～針インター)	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			実質赤字割			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
現行ダイヤ(全社平均単価)	28,344	7,304	-21,040	3,906	5,922	-11,213	5,921	5,292	-	5,638	5,574	-	25%
現行ダイヤ(路線別単価)	19,740	7,304	-12,436	3,906	5,922	-2,609	1,377	1,231	-	1,095	1,513	-	37%
維持モデル改善案 再編	11,964	7,207	-4,757	1,728	2,378	-651	344	307	-	65	586	-	60%
代替モデル① 事業者委託	11,517	7,207	-4,310	122	2,155	-2,033	1,074	960	-	795	1,238	-	62%
代替モデル② 市町村等運行	6,395	7,207	812	0	0	812	-429	-383	-	-707	-105	-	112%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	4,405	7,207	2,802	0	0	2,802	-1,479	-1,322	-	-1,758	-1,044	-	163%

改善策による効果検証のシミュレーション【負担額合計】

東部－A 負担額合計

(単位: 千円)

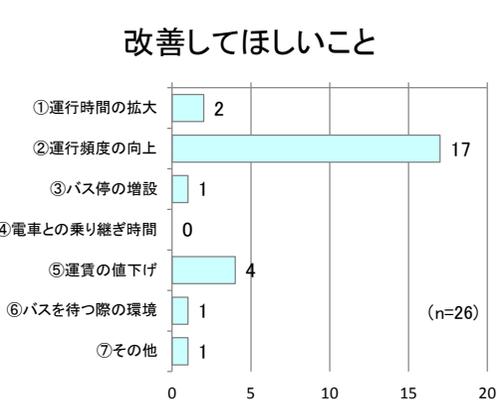
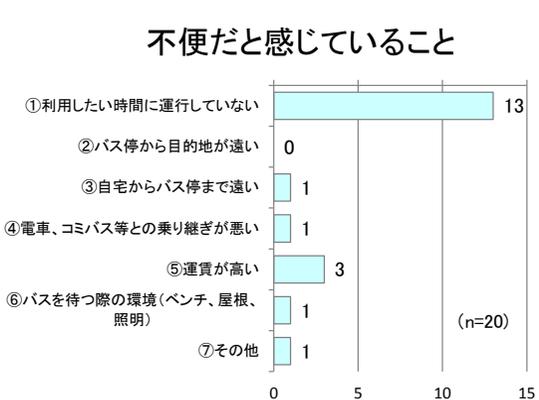
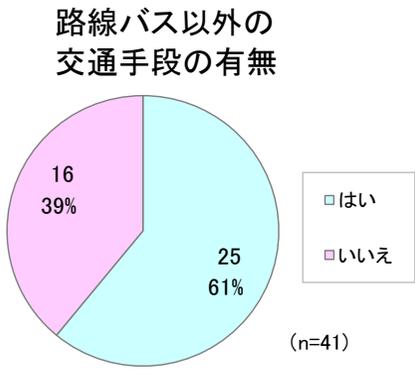
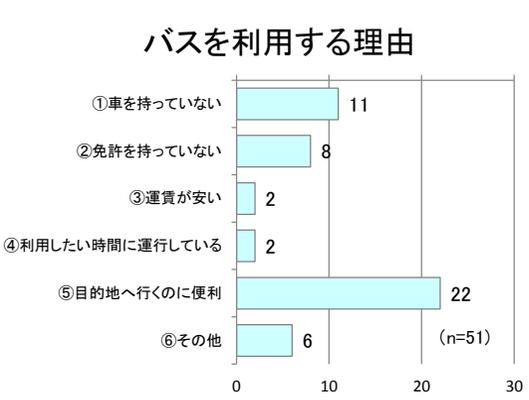
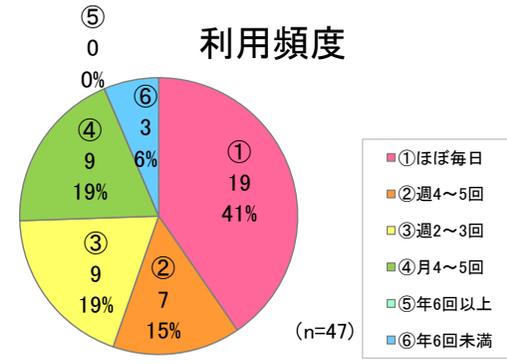
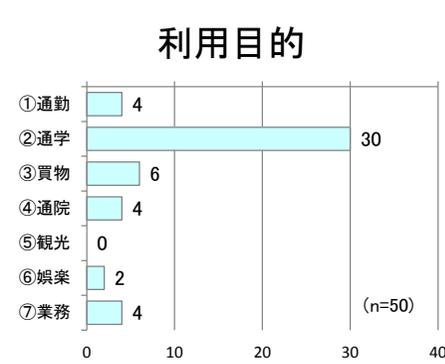
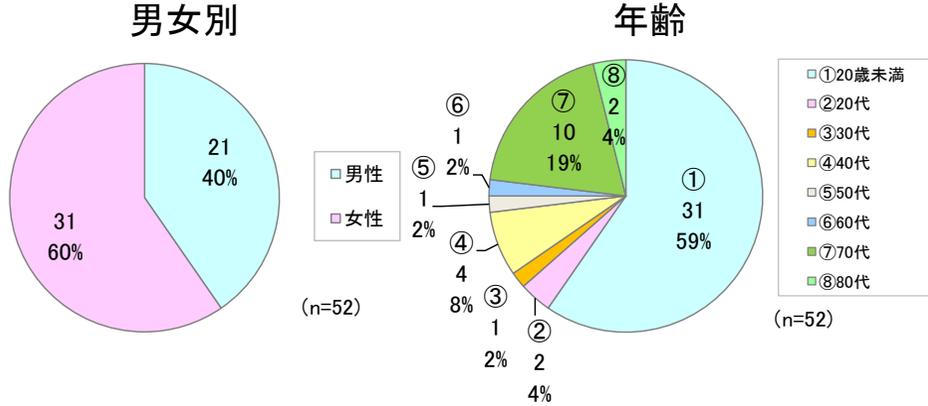
東部－A 負担額 総合計	経常 費用	経常 収益	損益	国補 助金	県補 助金	補助金込 損益	距離割 負担額			実質赤字割 負担額			収支率
							天理市	奈良市	山添村	天理市	奈良市	山添村	
現行ダイヤ(全社平均単価)	64,087	24,243	-39,844	6,202	8,341	-25,301	7,448	10,833	7,019	7,203	11,032	7,065	37%
現行ダイヤ(路線別単価)	44,795	24,243	-20,552	6,202	6,894	-7,457	1,377	3,358	4,046	1,095	3,594	4,092	54%
維持モデル改善案 再編	34,821	22,729	-12,092	3,979	3,330	-4,783	344	2,846	2,151	65	3,107	2,169	65%
代替モデル① 事業者委託	32,933	22,729	-10,204	281	2,806	-7,118	1,296	3,708	2,114	1,052	3,955	2,110	69%
代替モデル② 市町村等運行	18,285	22,729	4,444	0	0	4,444	0	943	800	0	938	806	124%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	12,597	22,729	10,132	0	0	10,132	0	347	290	0	338	299	180%

※補助金額は現行制度で試算をしたものであり、運行形態によっては、補助金込損益が黒字となるものがある。そのため、複数系統を合計した場合、補助金込損益と各市町村負担額の合計が一致しないものがある。

◎ 利用実態調査の実施状況について

調査結果のとりまとめ 【東部-A(天理線)】

調査対象系統	天理線 (天理駅～国道山添, 天理駅～山辺高校)
調査実施日	平成25年12月2日(月)



〔その他自由意見〕

- ・増便してほしい
- ・電車との接続を便利にしてほしい
- ・減便しないでほしい
- ・18:30が最終なので不便

〔その他の記述〕

- ・直前にならないと待機場所から来ない

〔その他の記述〕

- ・三重交通バスとの接続

※その他の記述、その他自由意見は主な回答を掲載

◎ 利用実態調査結果 ②沿線住民の状況

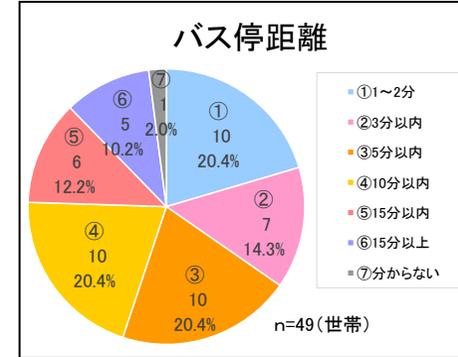
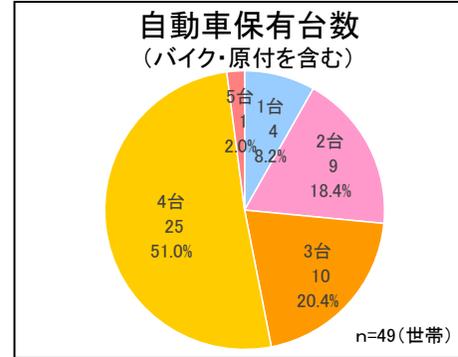
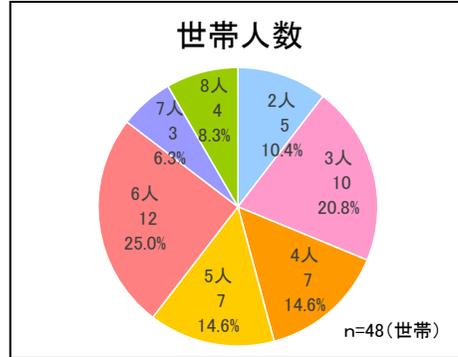
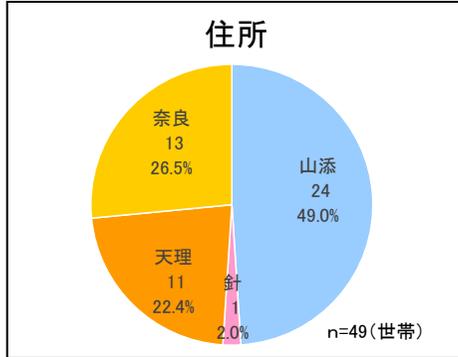
【調査実施：平成26年2月】

東部-A(天理都祁線) <沿線市町村:奈良市、天理市、山添村>

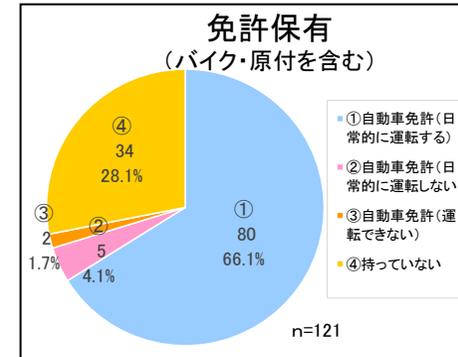
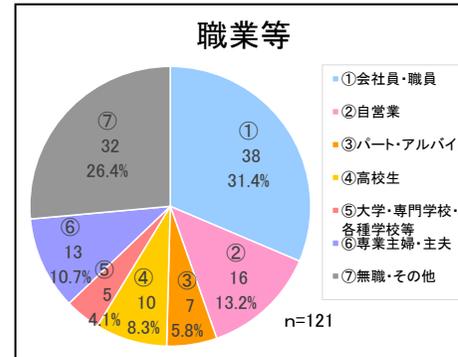
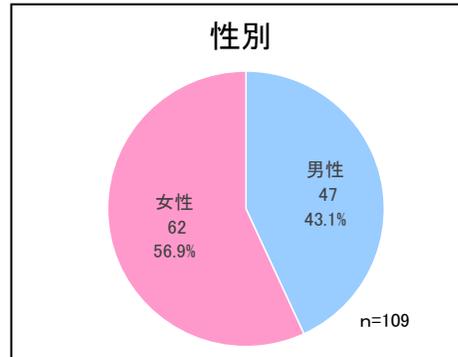
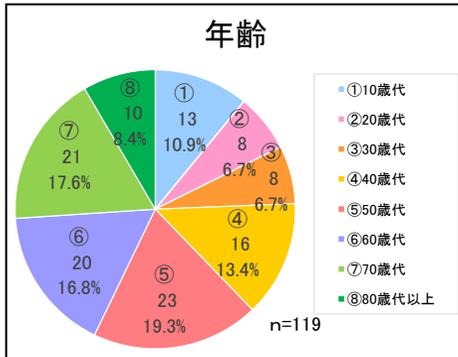
調査票配布数 145世帯 回答数 49世帯 回収率 34% 回答人数(有効回答) 121人

※「n=」は世帯属性以外は回答人数を示す。設問により無回答があり、回答人数が一致しない。

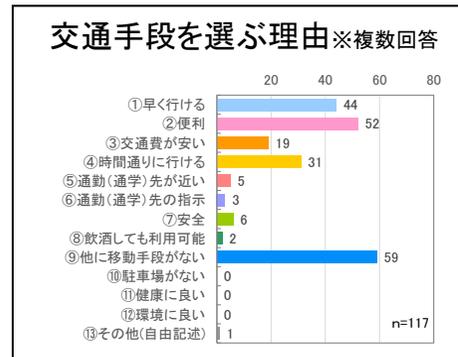
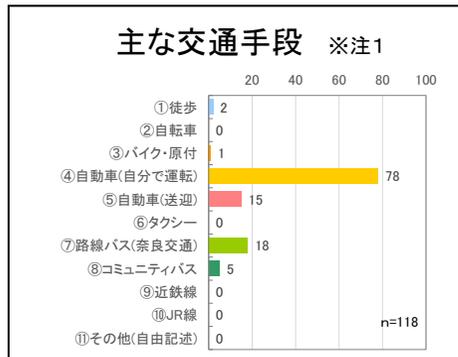
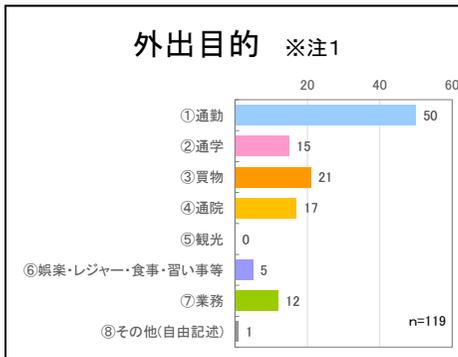
世帯属性



個人属性



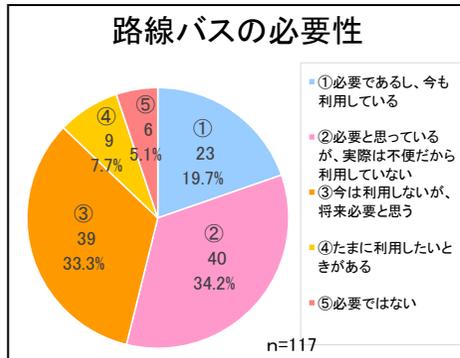
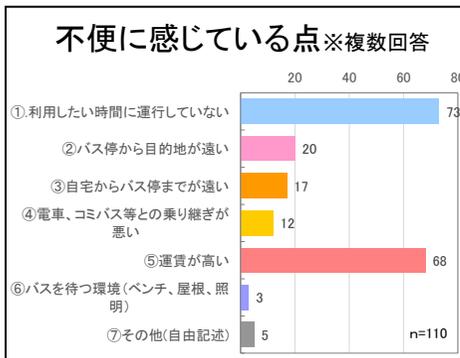
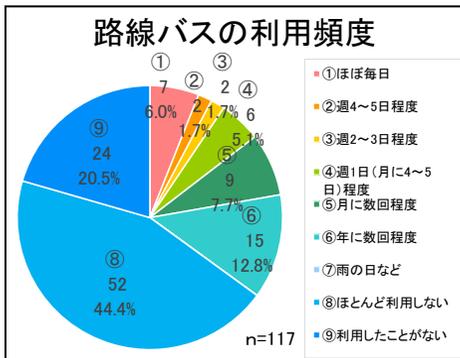
外出状況



※注1 「外出目的」、「主な交通手段」の設問は単一回答であるが、一部で複数回答があったため、全ての回答を集計

◎ 利用実態調査結果 ②沿線住民の状況

利用状況・必要性



その他自由意見
※主な回答を掲載

【現状の不便な点】

- ・時間がかかる
- ・本数が少ない
- ・待つ時は道端に立って待つ

【路線バスの必要性】

- ・絶対ないと困る
- ・通院・通学のために必要
- ・マイカーがなく、バスだけが頼り

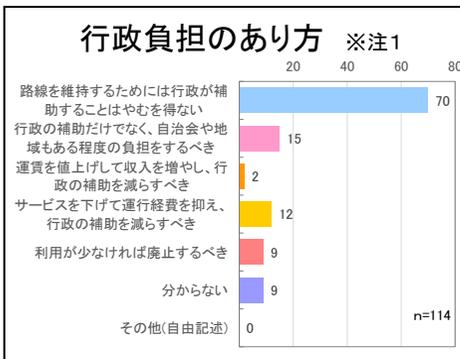
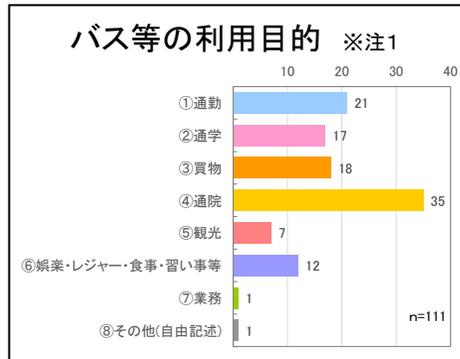
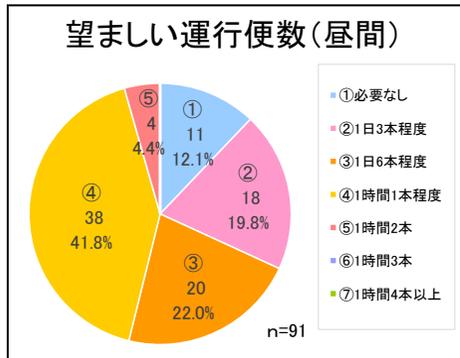
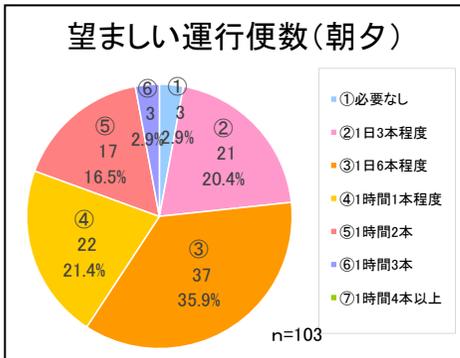
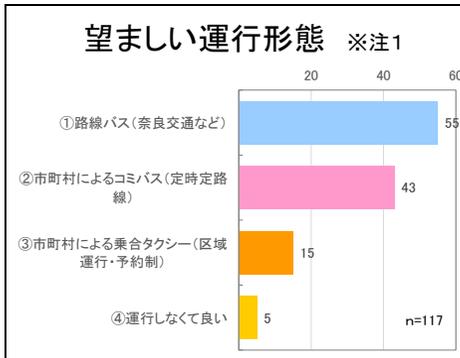
【経費負担(行政、事業者、利用者等)】

- ・路線に対する補助金の支出額と運行経費の具体的な数値の明示が必要
- ・自治体のみではなく、国、県費の投入を望む

【改善策案】

- ・運賃の安いコミュニティバスの運行
- ・運行可能な時刻表の見直し
- ・運賃の引き下げ
- ・バスの運行を利用者の多い時間だけにし、運賃もアップする

希望する運行体系等



※注1 「バスの利用目的」、「行政負担のあり方」、「望ましい運行形態」の設定は単一回答であるが、一部で複数回答があったため、全ての回答を集計

○調査対象の沿線住民の約4割がバスの必要性について、沿線住民の約3割が「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」「今は利用していないが、将来必要と思う」と回答。
 ○望ましい運行形態としては、「路線バス(奈良交通など)」が最も多く、次いで「市町村によるコミバス(定時定路線)」が多い。
 ○望ましい運行便数としては、朝夕は「1日に6本」「1時間に1本」と回答したのが約6割。昼間は「1時間に1本」が約4割。