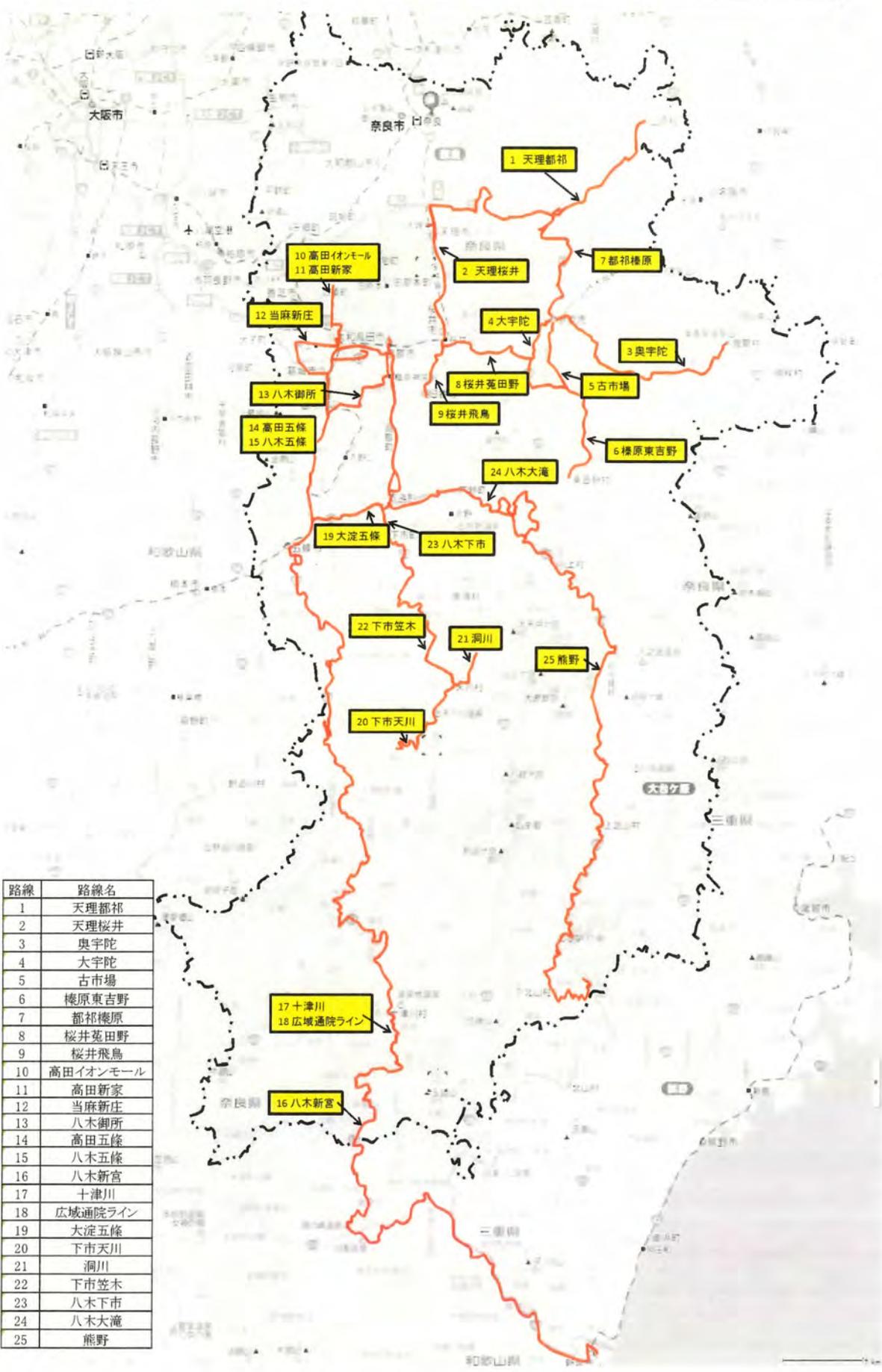


- 1 協議申し入れ路線
- 2 奈良県地域交通会以前協議会
～これまでの取組～

協議申し入れ路線 (25路線45系統)



| 路線 | 路線名 |
|----|----------|
| 1 | 天理都祁 |
| 2 | 天理桜井 |
| 3 | 奥宇陀 |
| 4 | 大字陀 |
| 5 | 古市場 |
| 6 | 橿原東吉野 |
| 7 | 都祁橿原 |
| 8 | 桜井菟田野 |
| 9 | 桜井飛鳥 |
| 10 | 高田イオンモール |
| 11 | 高田新家 |
| 12 | 当麻新庄 |
| 13 | 八木御所 |
| 14 | 高田五條 |
| 15 | 八木五條 |
| 16 | 八木新宮 |
| 17 | 十津川 |
| 18 | 広域通院ライン |
| 19 | 大淀五條 |
| 20 | 下市天川 |
| 21 | 洞川 |
| 22 | 下市笠木 |
| 23 | 八木下市 |
| 24 | 八木大滝 |
| 25 | 熊野 |

～ 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)

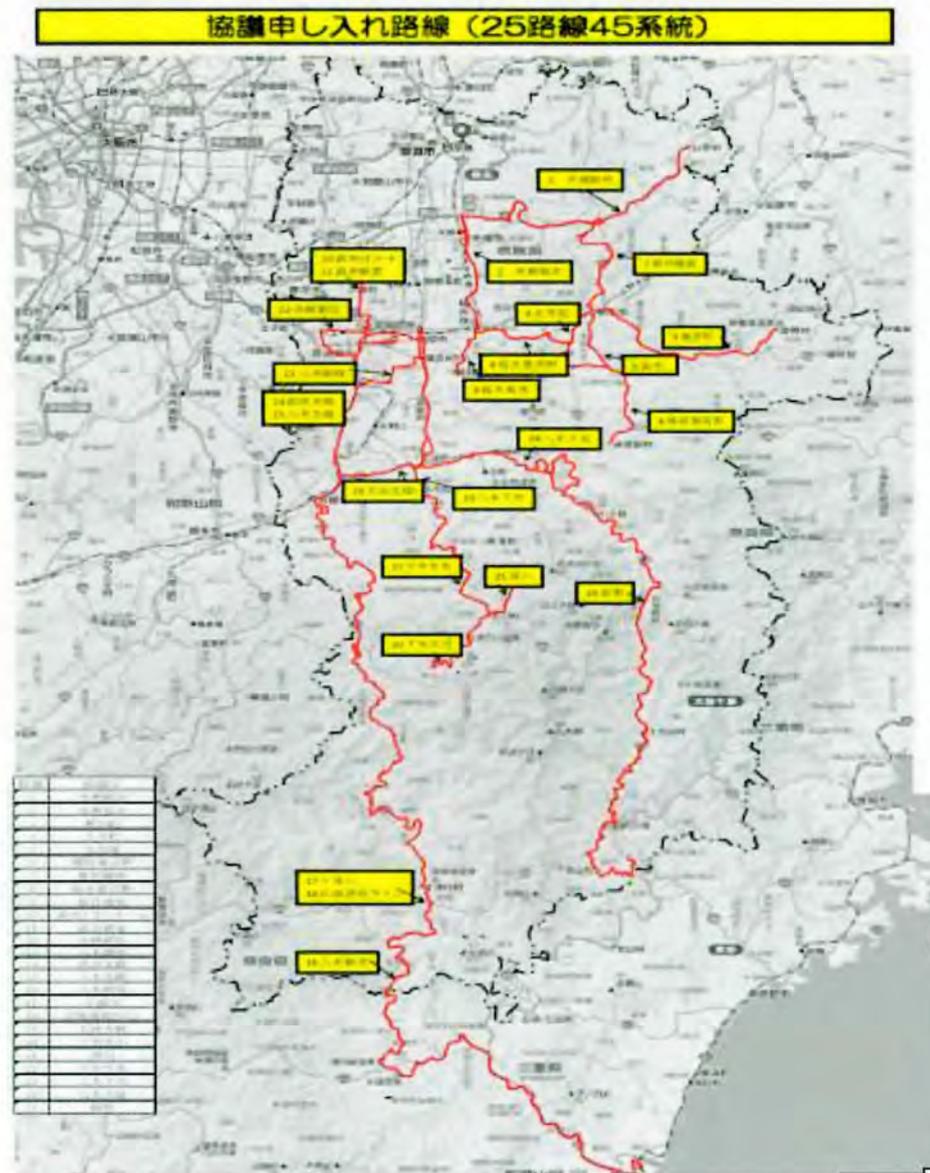
〈内 容〉

- ・ 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

◎ 奈良県における地域交通のあり方

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

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
[交通事業者への補助金・負担金] > [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』

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)

PDCAサイクル

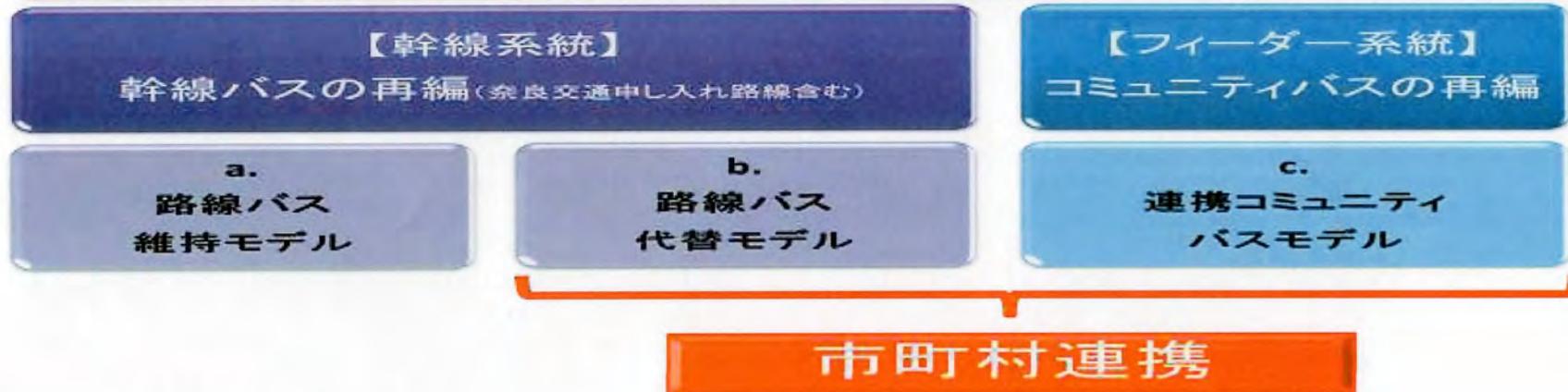
- ✓ 事前アンケートと運行の実態の乖離を埋めるため、輸送人員を定期的にチェック
- ✓ 諸指標に基づく再『仕分け』

『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



○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

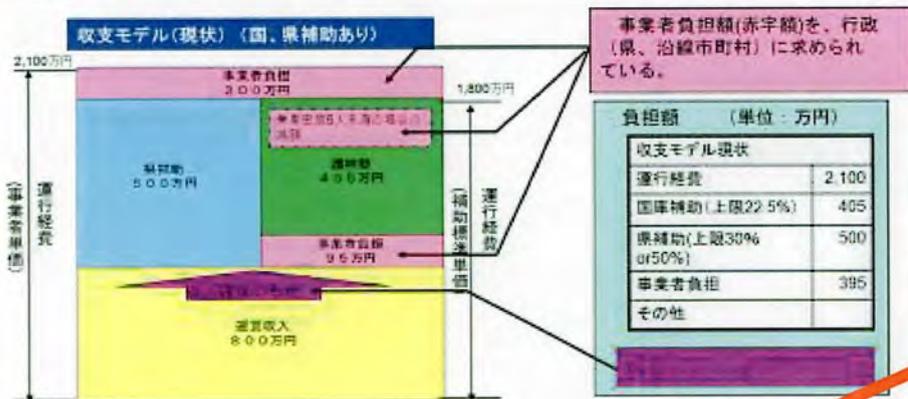
- 運行主体:自治体(市町村連携協議会等)
- 運行委託or直営

◎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出列するもの、運行キロに比例するものに分類し、それぞれ算出
 人件費 → 運行時間按比例
 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 | 159円/キロ | | |
| 一般管理費等 | | | |
| 合計(円/キロ) | 416.41円/キロ | | |

※協議対象45系統の積を平均
 (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、地域の実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



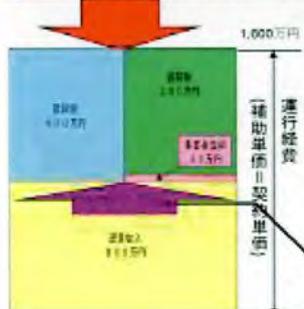
b. 路線バス代替モデル

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

収支モデル② (経費約25%削減)

※運行サービスは現状維持を想定



収支モデル③ (経費約40%削減)

※減便等の再編を実施(国庫補助対象外)

負担割合 (単位: 万円)

| | モデル② | モデル③ |
|-------------|-------|-------|
| 運行経費 | 1,600 | 1,200 |
| 国庫補助 | 360 | 0 |
| 県補助 | 400 | 300 |
| 市町村負担 | 40 | 300 |
| (うち特別交付税措置) | 32 | 240 |



◎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

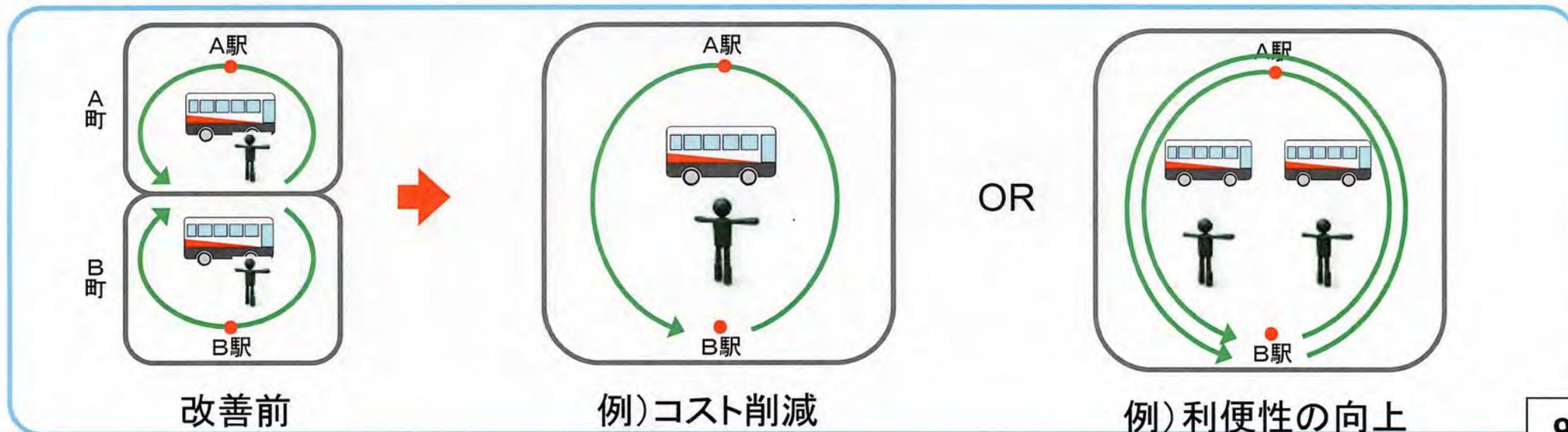
市町村連携による新たな運行形態によるコミュニティバスの運行

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)

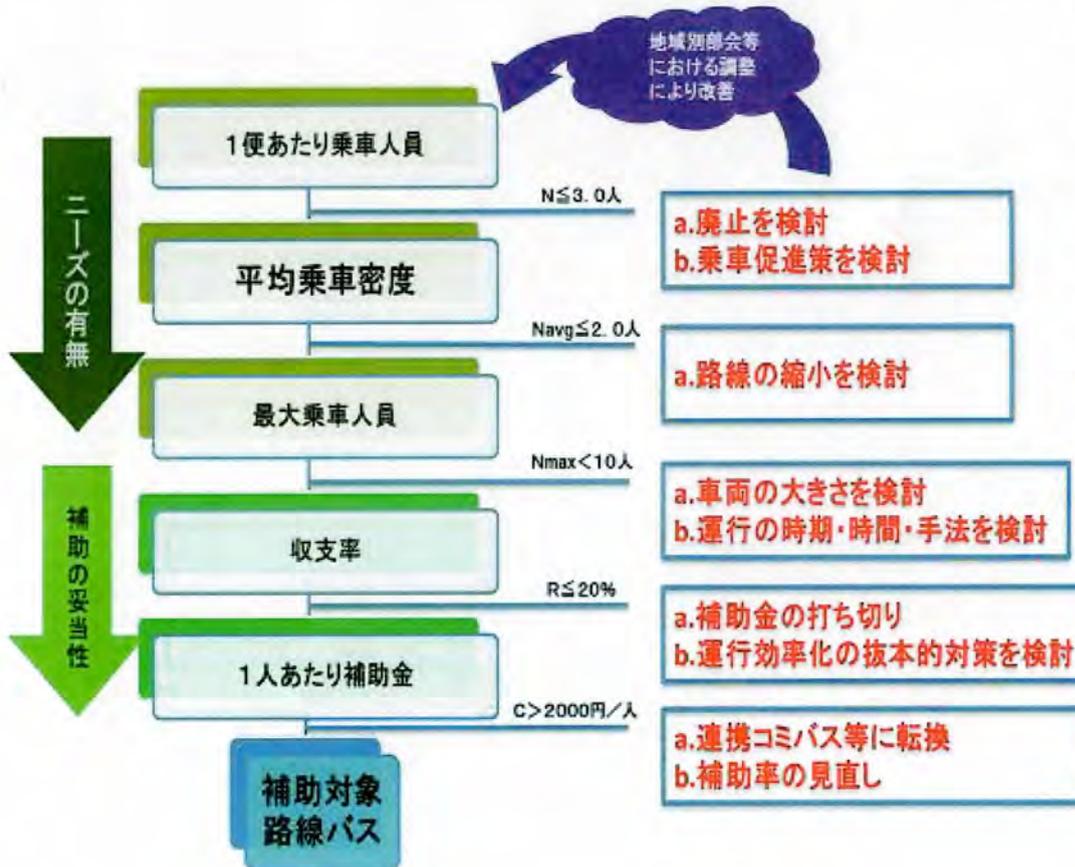
廃止等検討指標設定の考え方

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



| 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 | 仕分け結果 | | | | | | | | | |
|------|-------------------------------|-------|-------|---|-----|---|------|---|------|---|---------|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | | | |
| 1 | 天理郡 天理駅～国道山添 | | 7.0 | ○ | 3.7 | ○ | 17 | ○ | 50.9 | ○ | 367.6 | ○ |
| 2 | 天理郡 天理駅～山辺高校 | | 13.6 | ○ | 5.8 | ○ | 31 | ○ | 85.4 | ○ | 176.4 | ○ |
| 3 | 天理郡 天理駅～針インター | | 10.5 | ○ | 4.3 | ○ | 15 | ○ | 36.5 | ○ | 補助対象外 | |
| 4 | 天理郡 天理駅～桜井駅北口(川合東口) | | 7.2 | ○ | 2.9 | ○ | 13 | ○ | 44.0 | ○ | 175.5 | ○ |
| 5 | 天理郡 天理駅～桜井駅北口(豊殿口) | | 9.1 | ○ | 2.9 | ○ | 11 | ○ | 44.0 | ○ | 175.5 | ○ |
| 6 | 奥宇陀 橋原駅～首領村役場前 | | 5.1 | ○ | 3.6 | ○ | 11 | ○ | 47.2 | ○ | 572.1 | ○ |
| 7 | 大字院 橋原駅～大字院 | | 9.8 | ○ | 4.0 | ○ | 61 | ○ | 77.7 | ○ | 31.5 | ○ |
| 8 | 古市場 橋原駅～菟田野 | | 5.3 | ○ | 2.9 | ○ | 13 | ○ | 54.2 | ○ | 98.9 | ○ |
| 9 | 橋原東吉野 橋原駅～東吉野村役場前 | | 6.6 | ○ | 2.9 | ○ | 12 | ○ | 46.8 | ○ | データなし | |
| 10 | 都祁橋原 橋原駅～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～大字院 | | 7.4 | ○ | 2.8 | ○ | 22 | ○ | 41.3 | ○ | 325.2 | ○ |
| 12 | 桜井菟田野 大字院～菟田野 | | 2.2 | × | 0.8 | × | 5 | × | 41.1 | ○ | 補助対象外 | |
| 13 | 桜井菟田野 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 イオンモール橋原アルル～竹取公園東 | | 16.1 | ○ | 5.7 | ○ | 30 | ○ | 74.0 | ○ | 15.8 | ○ |
| 15 | 高田新家 忍海～竹取公園東 | | 10.2 | ○ | 3.1 | ○ | 14 | ○ | 42.8 | ○ | 32.3 | ○ |
| 16 | 高田新家 近鉄高田駅～竹取公園東 | | 7.3 | ○ | 3.4 | ○ | 25 | ○ | 60.2 | ○ | 18.8 | ○ |
| 17 | 当麻新庄 近鉄高田駅～忍海駅 | | 4.4 | ○ | 1.0 | × | 9 | × | 16.0 | × | 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 橋原神宮駅～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(かもきみの湯) | | 14.3 | ○ | 3.6 | ○ | 16 | ○ | 47.3 | ○ | 199.2 | ○ |
| 23 | 高田五條 近鉄高田駅～五條BC(中央通り東) | | 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(かもきみの湯)～竹取公園東 | | 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 | 日運行なし | 3.2 | ○ | 0 | × | 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(ホテル部) | | 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 | 広瀬湯治中心 五條バスセンター～湯治中心(湯治中心バス停) | | 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 下市駅～中庵住 | | 8.6 | ○ | 5.0 | ○ | 13 | ○ | 60.5 | ○ | 651.9 | ○ |
| 36 | 洞川 大淀バスセンター～洞川温泉 | | 10.2 | ○ | 5.4 | ○ | 24 | ○ | 65.1 | ○ | 434.7 | ○ |
| 37 | 下市笠木 下市駅～笠木 | | 3.5 | ○ | 0.9 | × | 6 | × | 12.7 | × | 補助対象外 | |
| 38 | 八木下市 八木駅～岩倉(南大和3) | | 14.3 | ○ | 3.5 | ○ | 20 | ○ | 39.8 | ○ | 209.6 | ○ |
| 39 | 八木下市 大淀BC～岩倉 | | 1.8 | × | 0.9 | × | 7 | × | 16.6 | × | 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(菅尾) | | 3.0 | ○ | 3.1 | ○ | 4 | × | 32.5 | ○ | 補助対象外 | |
| 44 | 熊野 湯盛温泉杉の湯～下鼻原 | | 5.2 | ○ | 1.7 | × | 8 | × | 23.6 | ○ | 4,139.3 | × |
| 45 | 熊野 湯盛温泉杉の湯～地原 | | 1.5 | × | 0.6 | × | 5 | × | 11.1 | × | 7,462.2 | × |
| 平均値 | | | 9.9 | | 3.4 | | 16.1 | | 44.6 | | 846.1 | |

| 西北部地域 10系統 | | | | | | | | | | | | |
|------------|-------|----------------|------|---|-----|---|------|---|------|---|-------|---|
| 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～傍示 | 17.8 | ○ | 3.2 | ○ | 37 | ○ | 43.6 | ○ | 32.9 | ○ |
| 3 | 富雄庄田 | 富雄駅～宇研北生駒駅 | 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 | 玉寺駅～白鳳台住宅 | 7.8 | ○ | 4.1 | ○ | 23 | ○ | 76.4 | ○ | 4.0 | ○ |
| 7 | 信貴山 | 玉寺駅北口～信貴山門 | 8.0 | ○ | 3.6 | ○ | 53 | ○ | 80.9 | ○ | 21.4 | ○ |
| 8 | 飛鳥 | 橋原神宮駅東口～飛鳥駅 | 12.6 | ○ | 4.9 | ○ | 16 | ○ | 67.4 | ○ | 7.1 | ○ |
| 9 | 飛鳥 | 橋原神宮駅東口～御所前 | 9.7 | ○ | 4.2 | ○ | 27 | ○ | 51.1 | ○ | 27.6 | ○ |
| 10 | 奈良法隆寺 | 春日大社駅～法隆寺(小原) | 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

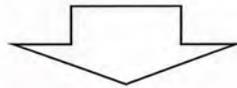
| 系統番号 | 路線名 | 運行系統 | 仕分け結果 | | | | | | | | | |
|-----------|-------------------------------|-------|-------|---|-----|---|----|---|------|---|-------|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | | | |
| 1 | 天理郡 針インター～国道山添 | | 2.6 | × | 1.1 | × | 10 | ○ | 26.3 | ○ | 補助対象外 | |
| 2 | 天理郡 天理駅～山辺高校 | | 14.5 | ○ | 5.9 | ○ | 28 | ○ | 88.4 | ○ | 90.0 | ○ |
| 3 | 天理郡 天理駅～針インター | | 5.7 | ○ | 2.2 | ○ | 18 | ○ | 37.0 | ○ | 599.0 | ○ |
| 4 | 天理郡 天理駅～桜井駅北口(川合東口) | | 6.5 | ○ | 2.2 | ○ | 19 | ○ | 37.8 | ○ | 234.0 | ○ |
| 5 | 天理郡 天理駅～桜井駅北口(豊殿口) | | 8.2 | ○ | 2.2 | ○ | 11 | ○ | 52.0 | ○ | 補助対象外 | |
| 6 | 奥宇陀 橋原駅～首領村役場前 | | 4.9 | ○ | 2.3 | ○ | 16 | ○ | 34.1 | ○ | 583.0 | ○ |
| 7 | 大字院 橋原駅～大字院 | | 8.4 | ○ | 3.7 | ○ | 46 | ○ | 71.0 | ○ | 43.0 | ○ |
| 8 | 古市場 橋原駅～菟田野 | | 4.7 | ○ | 2.8 | ○ | 22 | ○ | 55.7 | ○ | 103.0 | ○ |
| 9 | 橋原東吉野 橋原駅～東吉野村役場前 | | 6.1 | ○ | 3.5 | ○ | 19 | ○ | 56.6 | ○ | 372.0 | ○ |
| 10 | 都祁橋原 橋原駅～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～大字院 | | 7.0 | ○ | 2.8 | ○ | 22 | ○ | 50.4 | ○ | 259.0 | ○ |
| 12 | 桜井菟田野 大字院～菟田野 | | 1.2 | × | 1.2 | × | 4 | × | 31.2 | ○ | 補助対象外 | |
| 13 | 桜井菟田野 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 イオンモール橋原アルル～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 | | 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～橋原神宮駅 | | 5.2 | ○ | 3.3 | ○ | 13 | ○ | 56.4 | ○ | 補助対象外 | |
| 20 | 八木御所 橋原神宮駅～近鉄御所駅 | | 5.5 | ○ | 1.3 | × | 13 | ○ | 36.5 | ○ | 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(かもきみの湯) | | 14.7 | ○ | 2.8 | ○ | 17 | ○ | 41.8 | ○ | 238.0 | ○ |
| 23 | 高田五條 近鉄高田駅～五條BC(中央通り東) | | 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(かもきみの湯)～竹取公園東 | | 7.0 | ○ | 1.3 | × | 16 | × | 20.7 | ○ | 補助対象外 | |
| 25 | 高田五條 忍海～五條バスセンター | | 6.6 | ○ | 1.3 | × | 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 | 日運行なし | 3.6 | × | 0 | × | 0 | × | 32.2 | × | 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 | ○ | 1.1 | × | 6 | × | 21.0 | ○ | 補助対象外 | |
| 30 | 八木新宮 八木駅～新宮駅(ホテル部) | | 25.5 | ○ | 5.5 | ○ | 30 | ○ | 48.7 | ○ | 795.0 | ○ |
| 31 | 八木新宮 八木駅～新宮駅 | | 43.5 | ○ | 5.9 | ○ | 22 | ○ | 45.6 | ○ | 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 | 広瀬湯治中心 五條バスセンター～湯治中心(湯治中心バス停) | | 4.6 | ○ | 5.0 | ○ | 7 | ○ | 53.3 | ○ | 892.0 | ○ |
| 34 | 大淀五條 大淀BC～五條BC | | 3.8 | × | 3.9 | ○ | 14 | × | 60.7 | ○ | 510.0 | ○ |
| 35 | 下市天川 下市駅～中庵住 | | 7.0 | ○ | 5.0 | ○ | 18 | ○ | 60.8 | ○ | 660.0 | ○ |
| 36 | 洞川 大淀バスセンター～洞川温泉 | | 7.6 | ○ | 5.9 | ○ | 44 | ○ | 72.7 | ○ | 284.0 | ○ |
| 37 | 下市笠木 下市駅～笠木 | | 3.0 | ○ | 1.0 | × | 5 | × | 18.1 | × | 補助対象外 | |
| 38 | 八木下市 八木駅～岩倉(南大和3) | | 13.5 | ○ | 2.9 | ○ | 19 | ○ | 37.8 | ○ | 222.0 | ○ |
| 39 | 八木下市 大淀BC～岩倉 | | 2.5 | × | 0.9 | × | 11 | ○ | 18.9 | × | 539.0 | ○ |
| 再編により系統廃止 | | | | | | | | | | | | |
| 40 | 八木大滝 八木駅～大淀BC | | 10.0 | ○ | 2.9 | ○ | 20 | ○ | 45.3 | ○ | 198.0 | ○ |
| 41 | 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 | |
| 42 | 八木大滝 大淀BC～湯盛温泉杉の湯(菅尾) | | 4.2 | ○ | 1 | | | | | | | |

◎ 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

◎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 | | | |
| 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 | ○ | ○ |

【方向性】
当面は維持モデルとするが、代替モデルを検討

補助金以外の改善方策

◎グループ単位でのバスカルテ例(東部-C 奥子陀線) 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

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

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

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

1人あたり補助金
2,000円 572.1

・地元自治会負担等の導入

・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

・観光シーズンなどの一時需要対策
・弾力的な車両運用

・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

・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(東部-C 奥子陀線) 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】

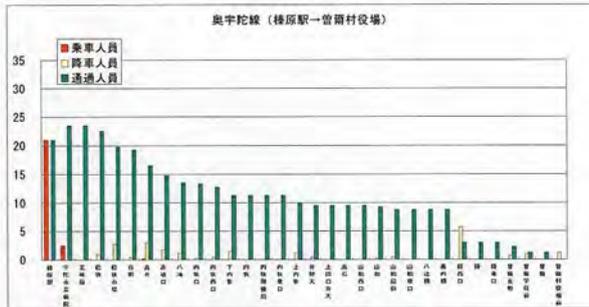
- 榛原駅
- 宇陀市立病院
- 五味原
- 絵牧
- 絵牧市場
- 自明
- 高井
- 赤埴口
- 八滝
- 内牧口
- 内牧西口
- 下内牧
- 内牧
- 内牧郵便局
- 内牧東口
- 上内牧
- 弁財天
- 上田口弁天
- 高石
- 山粕西口
- 山粕
- 山粕局前
- 山粕東口
- 八辻橋
- 藪内橋
- 掛西口
- 掛
- 掛東口
- 曾爾長野
- 曾爾学校前
- 曾爾
- 曾爾村役場前

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* | | | 往復計 | 輸送量 | | 乗車密度 | |
|----|-----------------------|------|------|---------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 現行 | 案1 | 曾爾行き | 榛原行き | 人/キロ | | 人/キロ | 乗車密度 | 乗車率 | |
| 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

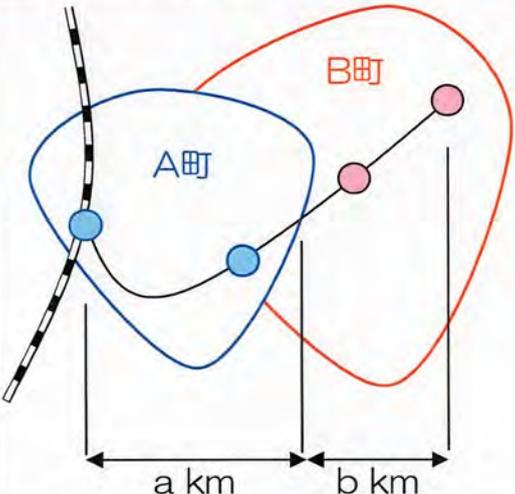
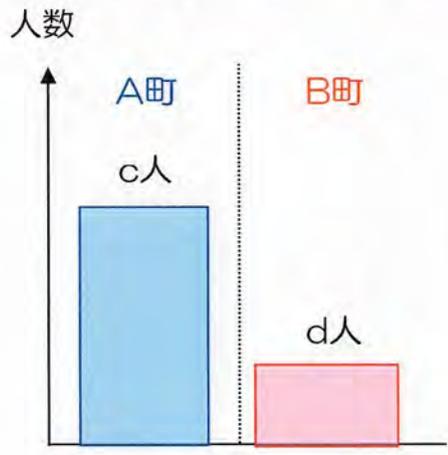
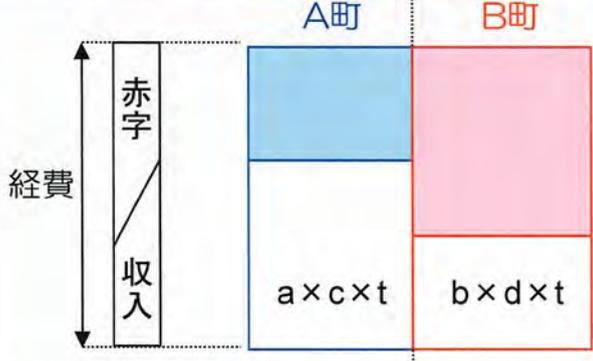
【代替モデル①】 新たな運行モデルにほる経費縮減
 協議会が必要な運行ダイヤの決定し、企画競争入札
 等によって新たな運行事業者を選定

- ① 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% |

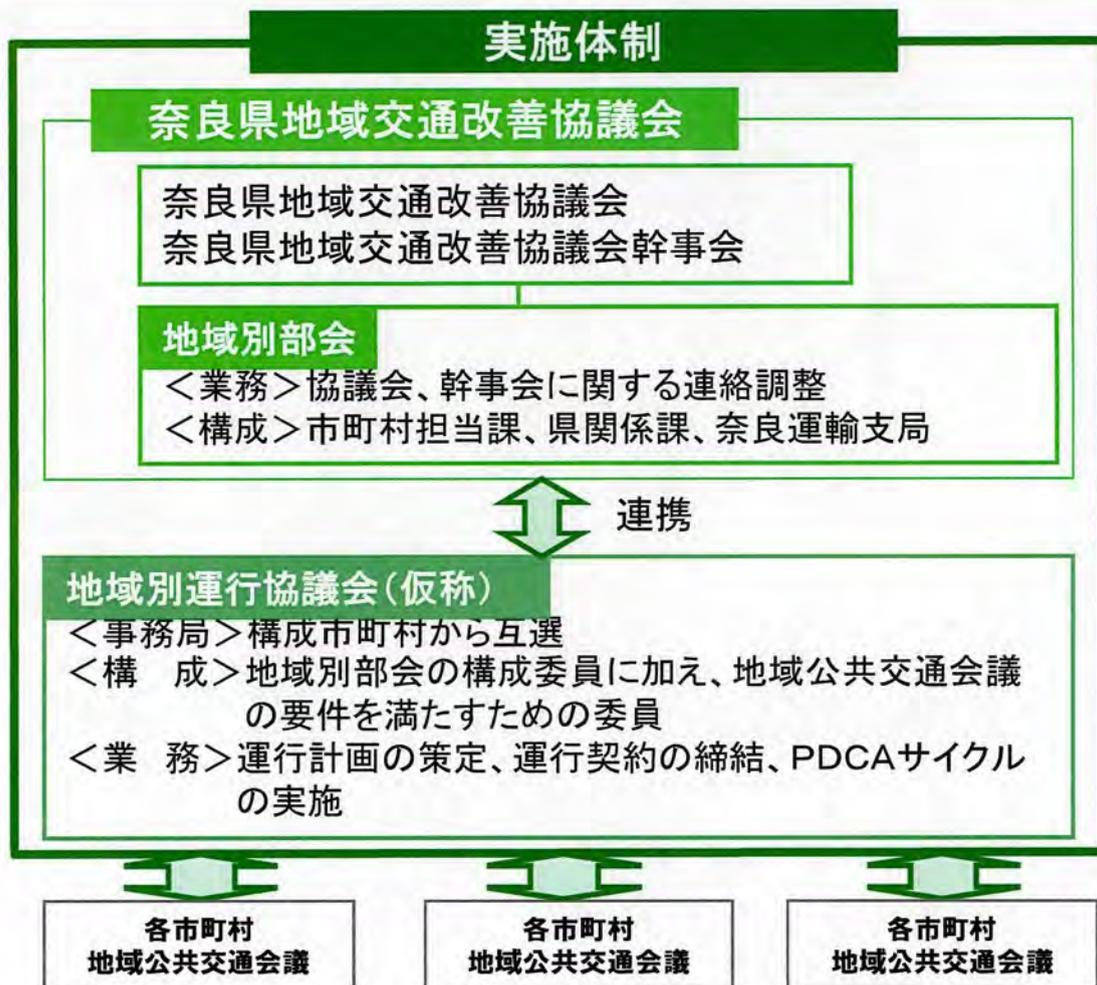
◎ 費用負担割合基準(案)について

○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。

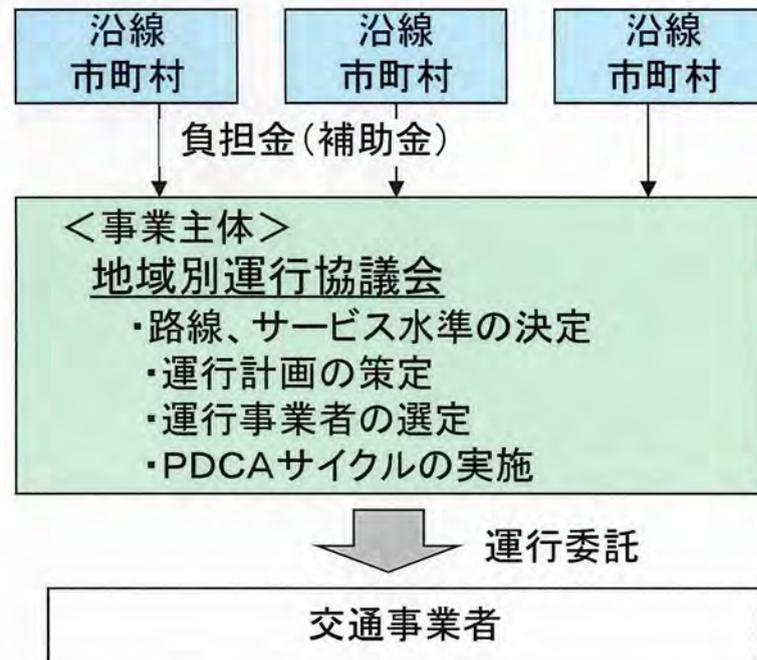
| 考え方 | ① 運行キロ割 (各市町村における運行キロに応じた算定) 運行キロ(大) → 費用負担(大) | ② 利用者数割 (路線バスの恩恵を被る利用者数に応じた算定) 利用者数(大) → 費用負担(大) | ③ 区間別赤字割 (バス停間の区間収益(利用状況)を考慮した算定) 利用者数(大) → 費用負担(小) |
|---|---|---|--|
| 概要 |  |  |  <p>運行キロ a km b km 利用者数 c人 d人 t: 平均賃率(1人1キロあたりの運賃の平均)</p> |
| 算定例 | <p>A町: (経費 - 収入) × $\frac{a}{a+b}$</p> <p>B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> | | | |

◎ 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。



《運行に係る作業の流れ》



構成市町村は費用負担割合基準(案)に沿って協議会に対して負担金(補助金)を交付