

1 協議申し入れ路線

2 天理桜井線バスカルテ

グループ単位での検討(東部-B 天理桜井線)



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
天理市	天理駅	コミバスが接続	財政負担については、桜井市との協議による
桜井市	桜井駅	コミバスが接続	対象市と協議

仕分け結果

東部-B 天理桜井線			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/平均費率)	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) ※系統別新単価	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)	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
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	425.7	63,355	23,976	25,010	14,370	
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)	8.2		52								

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	・需要が見込める施設あり	・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	・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 ・過疎地域に該当しない
適合性	◎	◎	-	◎	×	○	○	-
実現性	◎	○ ・具体的ルートの検討が必要	-	○	-	・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	-

利用者住民の意向

- バス利用者の目的は通勤が最も多く、次いで娯楽が多い。
- バス利用者の約6割が路線バス以外の交通手段がなく、改善意向は「運行頻度の向上」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、「今は利用していないが、将来必要と思う」、約2割が「必要であるし、今も利用している」「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：現在の運行をベースにルート再編、減便等、利用促進策を実施

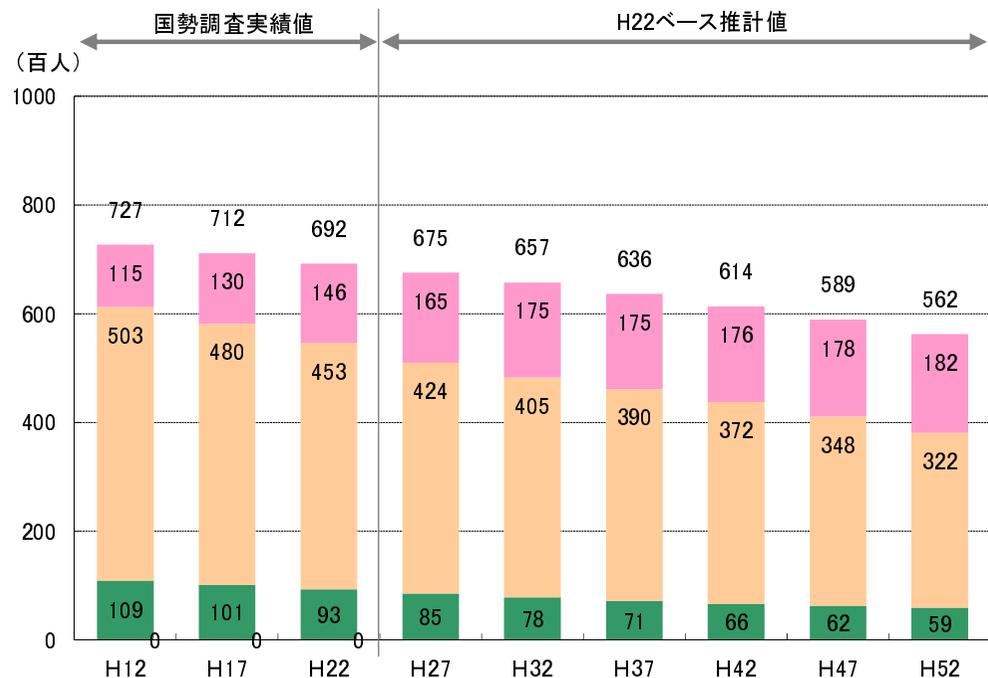
中長期的な取組：市町村連携コミバス等代替モデルを検討

◎ 地域の概要①人口推移

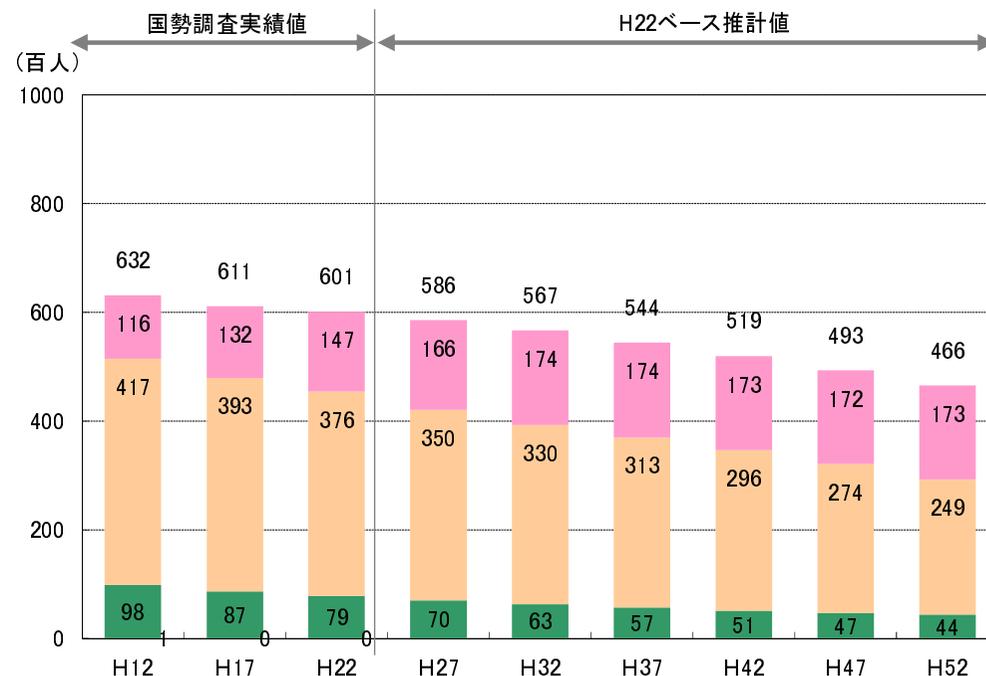
東部一B(天理桜井線) <沿線市町村:天理市、桜井市>

人口推移

【天理市】



【桜井市】



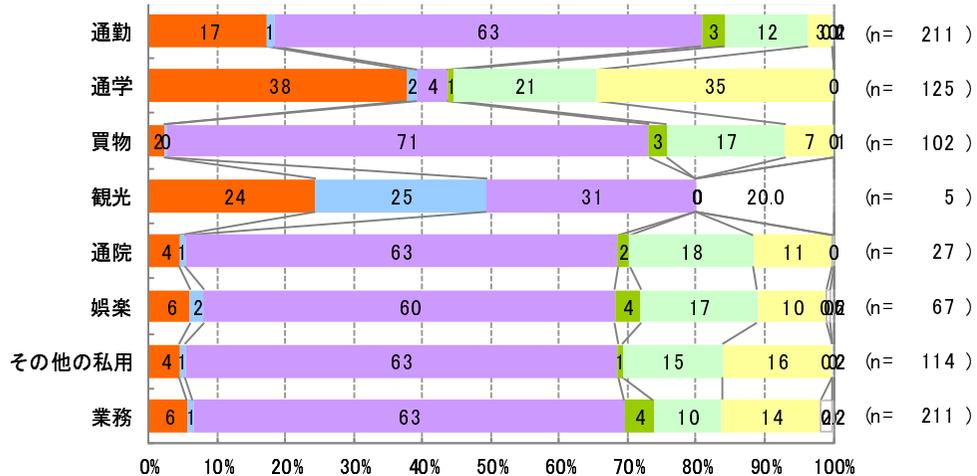
◎ 地域の概要②代表交通手段

東部-B(天理桜井線) <沿線市町村:天理市、桜井市>

目的別代表交通手段

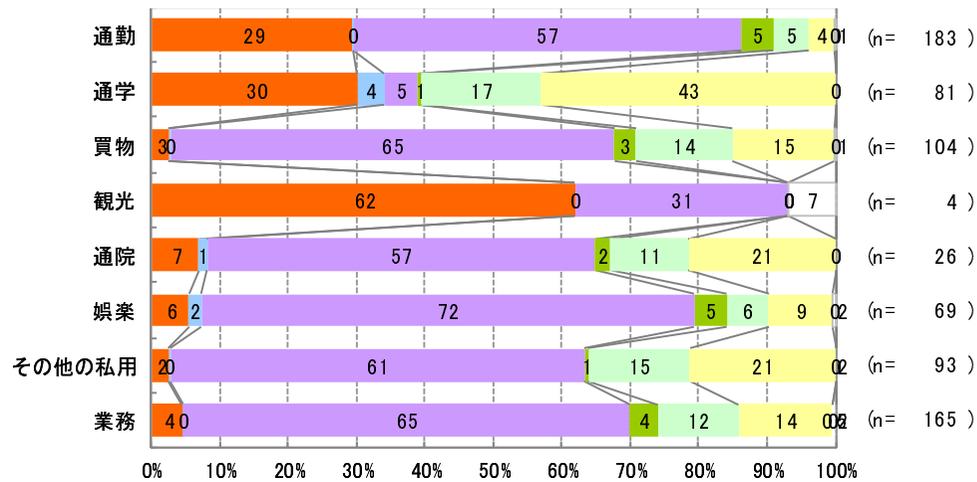
【天理市】

合計
単位:100トリップ



【桜井市】

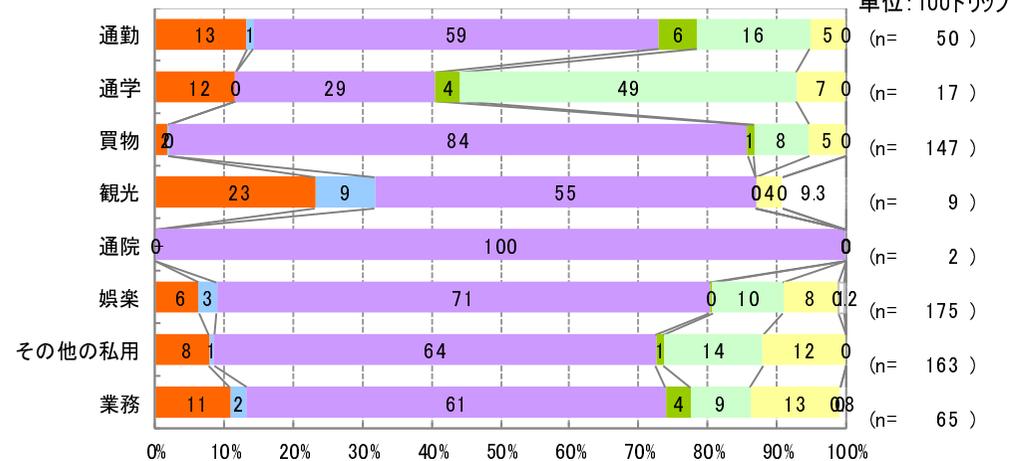
合計
単位:100トリップ



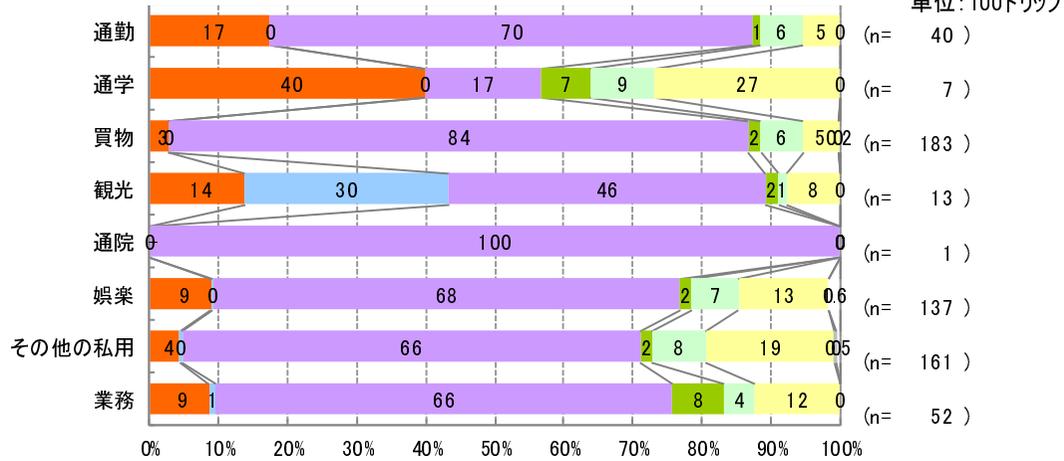
平日

休日

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 (4 天理駅～桜井駅北口(川合東口))

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人 6.5

- ・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 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 19

- ・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% 37.8

- ・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 234.0

- ・地元自治会負担等の導入

行政の支援により運行を確保

■ 仕分け指標を用いた評価と、改善策について (5 天理駅～桜井駅北口(乗殿口))

【仕分け指標】

【改善策(案)】

【検討課題】

1便あたり乗車人員
3人

8.2

- ・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

最大乗車人員
10人

52

- ・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%

37.8

- ・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

234.0

- ・地元自治会負担等の導入

・住民意識の改革

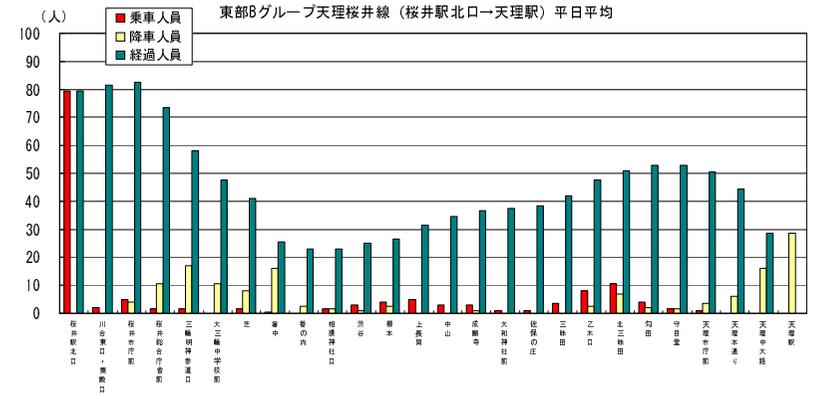
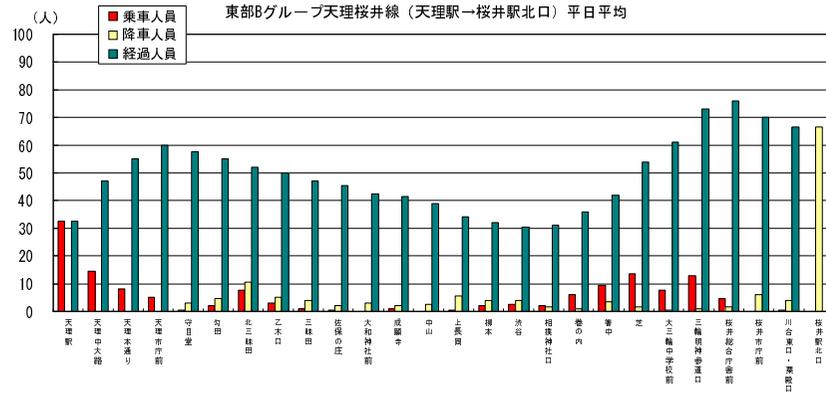
行政の支援により運行を確保

■ 利用状況(曜日別・方向別・バス停別の利用者数)

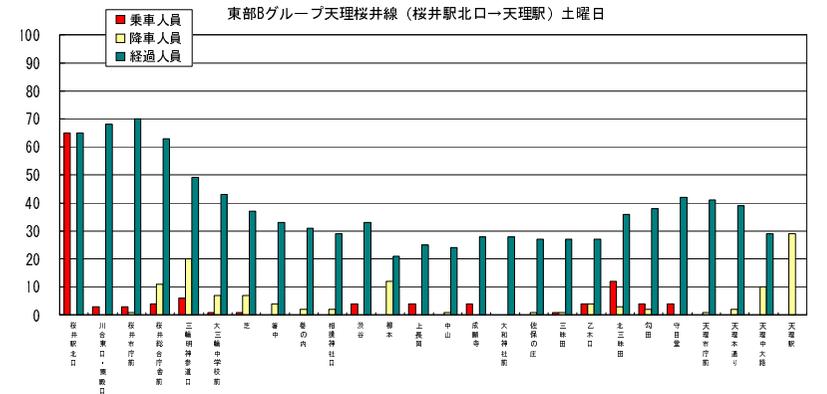
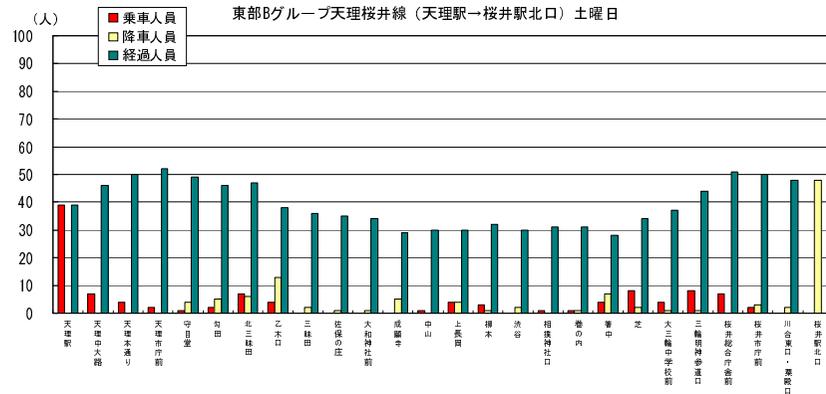
天理駅→桜井駅北口

桜井駅北口→天理駅

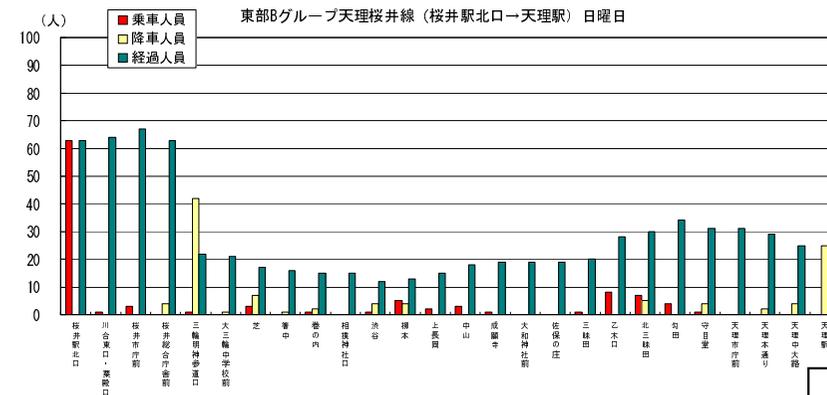
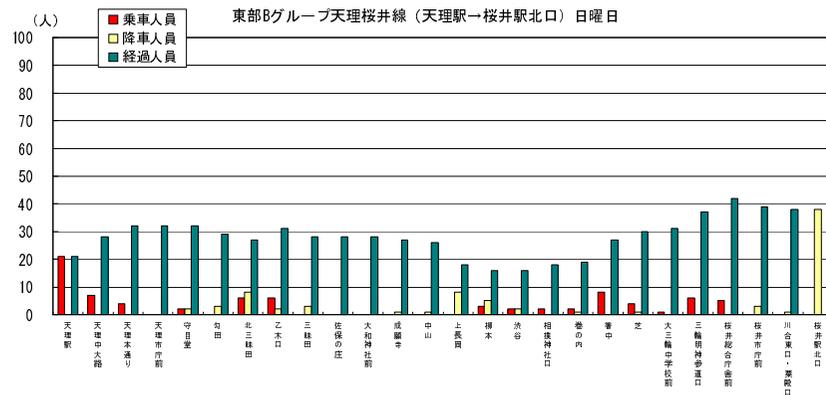
平日



土曜日



休日



■ 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	・需要が見込める施設あり	・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	◎	◎	×	◎	×
実現性	◎	○ ・具体的ルートの検討が必要	—	○	—

便別利用者数
(単位:人)

平日(※2日平均)				休日			
出発時刻	天理駅→粟殿口→桜井駅北口	出発時刻	桜井駅北口→粟殿口→天理駅	出発時刻	天理駅→粟殿口→桜井駅北口	出発時刻	桜井駅北口→粟殿口→天理駅
5:46	6	5:46	0.5	5:53	4	6:33	2
6:20	8.5	6:18	3.5	7:14	5	6:59	0
6:53	4	6:58	9	7:42	2	7:59	21
7:21	5.5	7:33	12.5	8:31	3	8:25	4
7:42	11.5	8:00	14	9:15	5	9:25	8
8:32	5	8:20	11	10:00	8	10:05	8
9:15	7.5	9:10	4	11:10	5	10:45	7
10:00	10.5	10:05	13	12:40	8	12:00	10
11:20	11.5	10:41	7	14:00	11	13:25	5
12:40	7	12:00	11.5	15:15	6	14:45	8
14:00	9.5	13:21	3.5	16:40	3	16:00	10
15:15	6	14:41	7	17:20	7	17:22	5
16:40	9.5	15:58	8	18:00	1	18:02	5
17:12	10	17:22	6.5	18:40	4	18:40	6
18:00	8.5	18:04	5.5	19:21	3	19:23	3
18:42	7.5	18:47	6.5	20:10	2	20:04	2
19:20	3.5	19:25	8	21:30	2	20:46	1
20:00	1.5	20:03	6.5				
21:21	4	20:48	4				

※H25.6調査結果(資料:奈良交通提供データ)

■ 改善に向けた方策

①維持モデルにおける改善策案

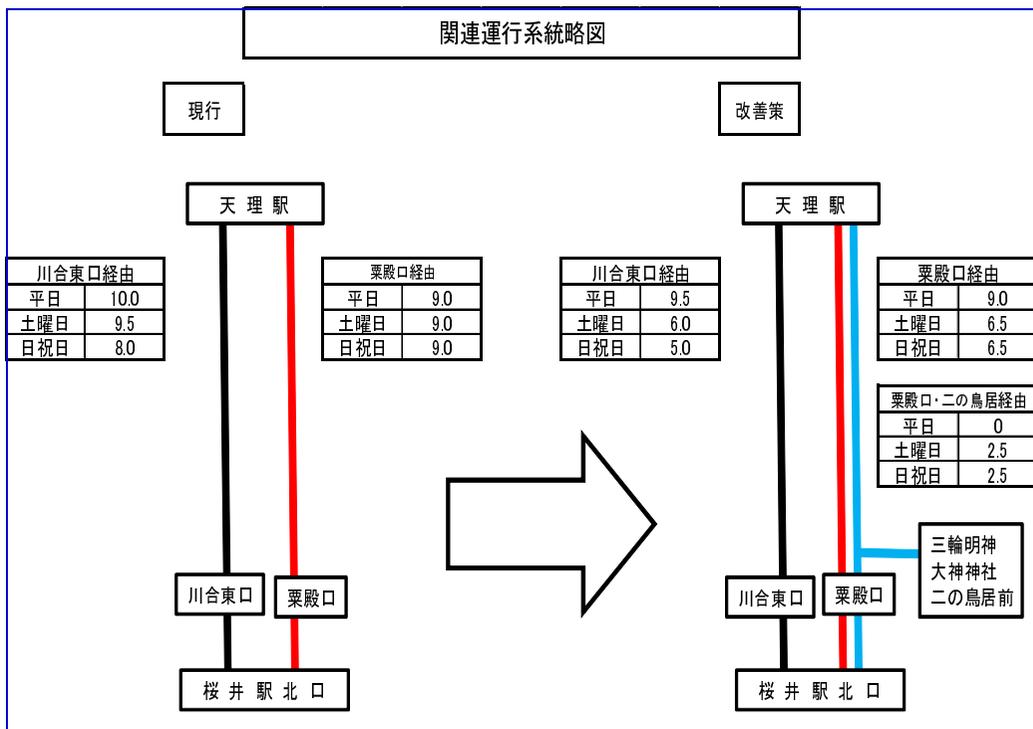
<計画概要>

- 仕分けの基準を下回る便(平日の桜井始発、土日の早朝・夜間)の減便
- 山の辺の道・大神神社を訪れる観光客の利便を図るため、土日祝日昼間帯の天理駅発を三輪明神大神神社二の鳥居経由に変更

計画概要

系統番号	路線名	運行系統	改善策案					新設・再編	新設区間	路線バスとして廃止される区間
			現行維持	減便	増便	廃止	区間短縮			
4	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(川合東口)		○				○	天理駅～三輪明神・大神神社・二の鳥居前～桜井駅北口 ※毎月1日と12/30～1/3・1/15は粟殿口経由で運行	-
5	天理桜井	天理駅～桜井駅北口(粟殿口)		○			○			

関連運行系統略図



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	
天理桜井	天理駅	川合東口	桜井駅北口	11.0	9.5	10.0	△ 0.5	減便 協議対象系統
					6.0	9.5	△ 3.5	
					5.0	8.0	△ 3.0	
天理桜井	天理駅	粟殿口	桜井駅北口	11.0	9.0	9.0	0	減便 協議対象系統
					6.5	9.0	△ 2.5	
					6.5	9.0	△ 2.5	
天理桜井	天理駅	三輪明神大神神社二の鳥居前	桜井駅北口	12.6	0	0	0	新設 毎月1日と12/30～1/3、1/15は粟殿口経由で運行
					2.5	0	2.5	
路線合計					18.5	19.0	△ 0.5	
					15.0	18.5	△ 3.5	
					14.0	17.0	△ 3.0	

※運行回数は、上段:平日(月～金)、中段:土曜日および8/13～15、下段:日祝日および12/30～1/3

<問題点・課題>

- 競合系統(桜井駅北口～三輪明神大神神社二の鳥居系統)があるため、関係先(大神神社)からの事前了解を得る。
- 天理駅～三輪明神大神神社二の鳥居前～桜井駅北口系統について、地域間幹線系統のみなし系統として奈良県地域交通改善協議会幹事会で承認を得る必要がある。

■ 改善に向けた方策

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	・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 ・過疎地域に該当しない
適合性	○	○	×
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	—

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再編、減便等、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

利用促進に向けて取り組んでいく項目

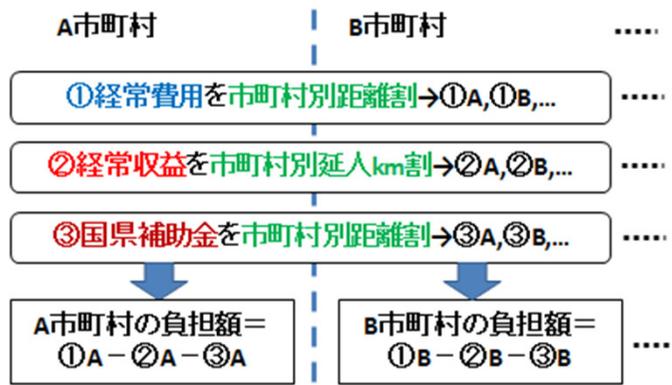
- 大神神社二の鳥居経由とすることで、参拝者のバス利用促進に努める。また、山の辺の道を合わせた周遊観光の利便性が向上するため、鉄道事業者との連携企画乗車券の販売促進等に努める。
- 高齢者(免許返納者含む)、夏休み期間中の小中学生向けフリー定期券の周知などにより、沿線住民のバス利用機会拡大に努める。

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条の乗合事業者に運行委託している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

参考値

(単位:千円)

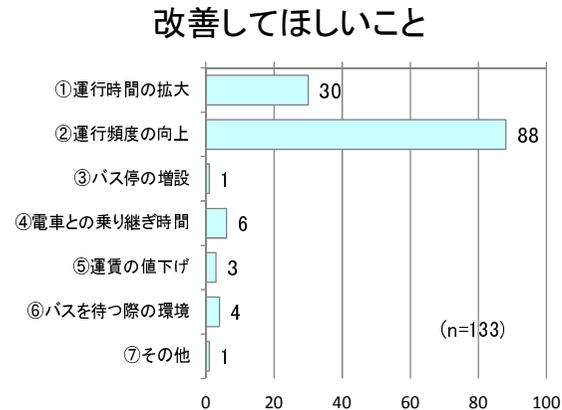
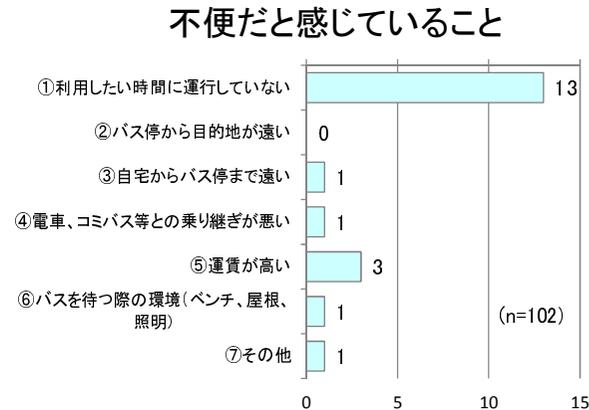
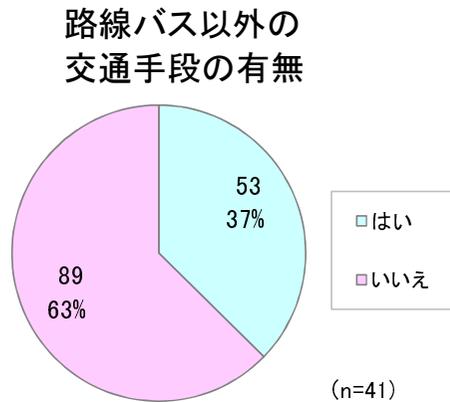
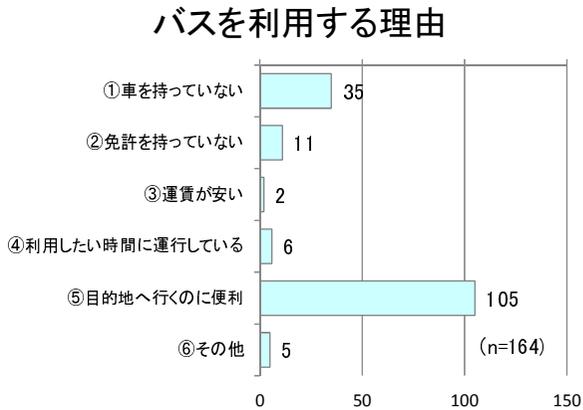
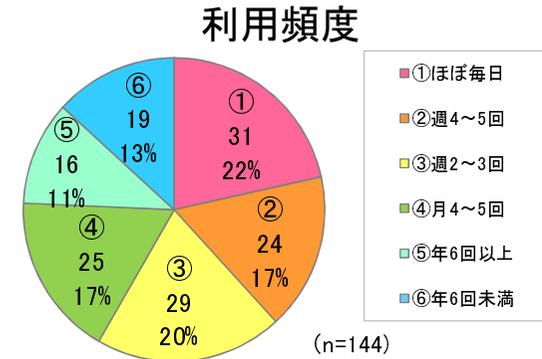
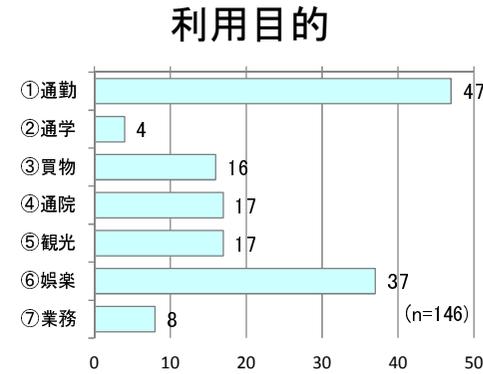
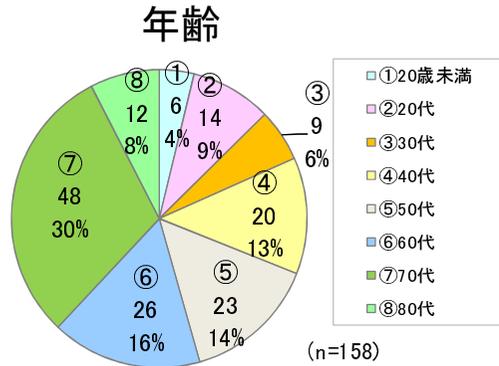
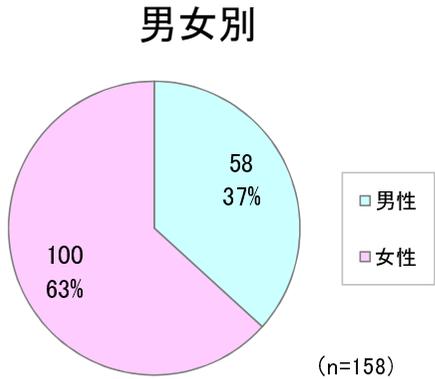
東部B 合計 4・5.天理駅～桜井駅	経常 費用	経常 収益	損益	国補 助金	県補 助金	補助 金込 損益	距離割		実質赤字額		収支率
							天理市	桜井市	天理市	桜井市	
現行ダイヤ(全社平均単価)	71,965	23,976	47,989	6,004	18,864	23,122	13,873	9,249	15,496	7,625	33%
現行ダイヤ(路線別単価)	63,355	23,976	39,379	6,004	19,006	14,370	8,622	5,748	10,245	4,124	38%
維持モデル① 減便、経由変更	59,100	23,714	35,386	5,316	17,730	12,340	7,404	4,936	9,010	3,330	40%
維持モデル② 区間短縮	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
代替モデル① 事業者委託	61,955	23,714	38,241	5,316	19,120	13,804	8,283	5,522	9,888	3,916	38%
代替モデル② 市町村等運行	24,915	23,714	1,201	0	0	1,201	720	480	2,326	-1,125	95%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

東部B 負担額合計 4・5.天理駅～桜井駅	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
							天理市	桜井市	天理市	桜井市	
現行ダイヤ(全社平均単価)	71,965	23,976	47,989	6,004	18,864	23,122	13,873	9,249	15,496	7,625	33%
現行ダイヤ(路線別単価)	63,355	23,976	39,379	6,004	19,006	14,370	8,622	5,748	10,245	4,124	38%
維持モデル① 減便、経由変更	59,100	23,714	35,386	5,316	17,730	12,340	7,404	4,936	9,010	3,330	40%
維持モデル② 区間短縮	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
代替モデル① 事業者委託	61,955	23,714	38,241	5,316	19,120	13,804	8,283	5,522	9,888	3,916	38%
代替モデル② 市町村等運行	24,915	23,714	1,201	0	0	1,201	720	480	1,201	0	95%
代替モデル③ 福祉有償、過疎地有償等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

◎ 利用実態調査結果①バス利用者の状況

調査結果のとりまとめ 【東部-B(天理桜井線)】

調査対象系統	天理桜井線(天理駅～桜井駅)
調査実施日	平成24年12月2日(月)



〔その他自由意見〕

- ・1時間に2本ほしい
- ・これ以上減便しないでほしい

〔その他の記述〕

- ・本数が少ない
- ・電車の到着が数分遅れても待ってくれない

〔その他の記述〕

- ・ノンステップバスの導入

※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

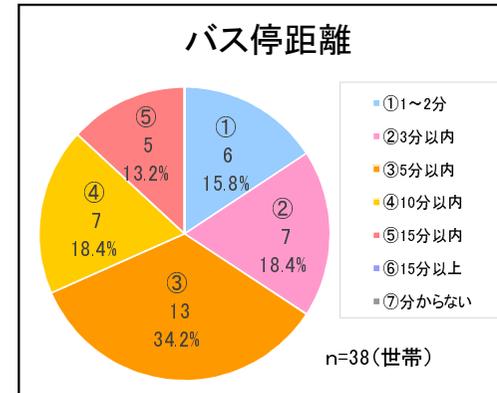
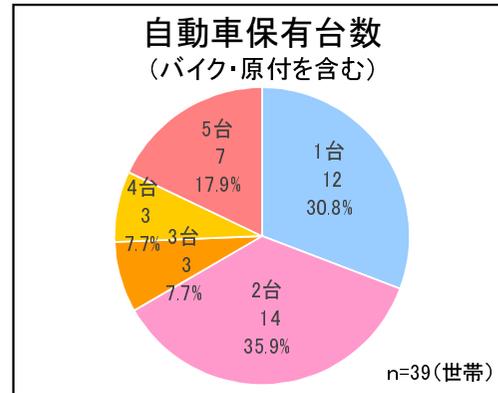
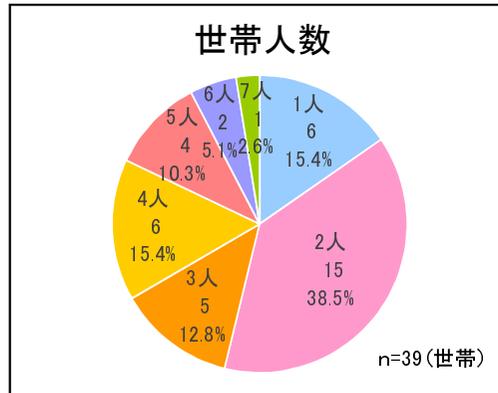
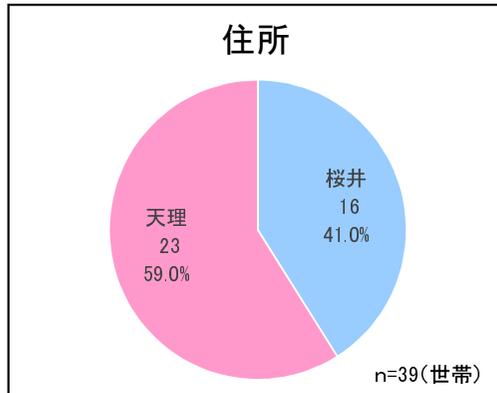
【調査実施：平成26年2月】

東部一B(天理桜井線) <沿線市町村:天理市、桜井市>

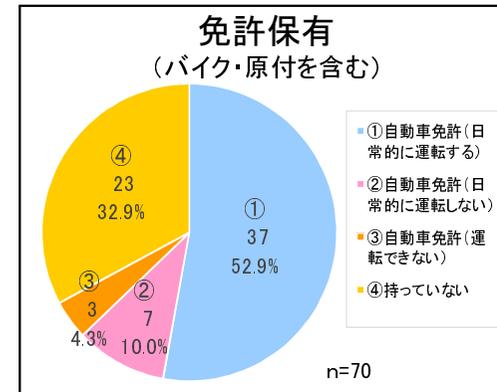
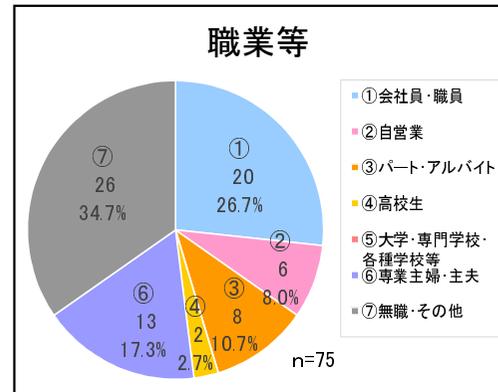
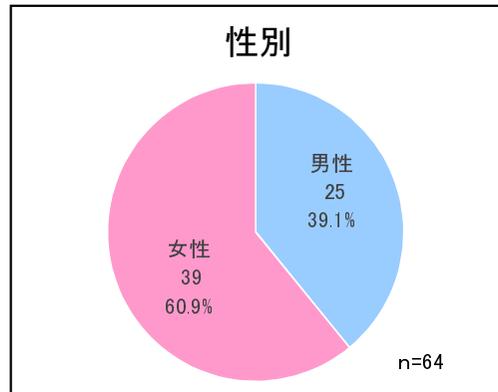
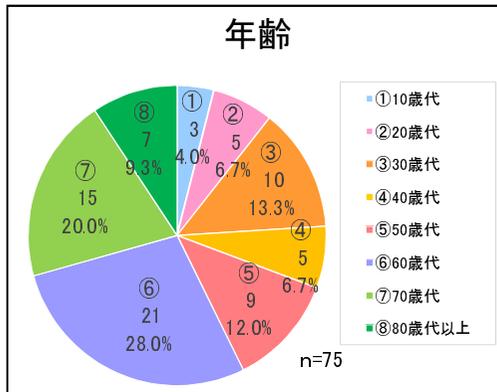
調査票配布数 107世帯 回答数 39世帯 回収率 36% 回答人数(有効回答) 76人

※「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。

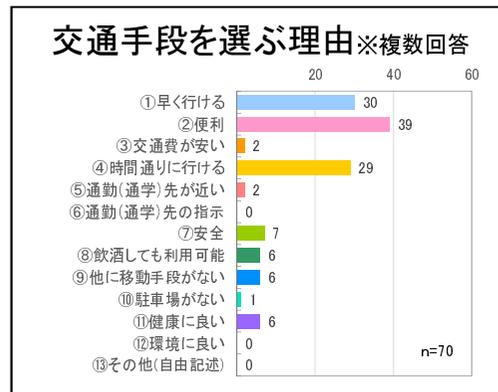
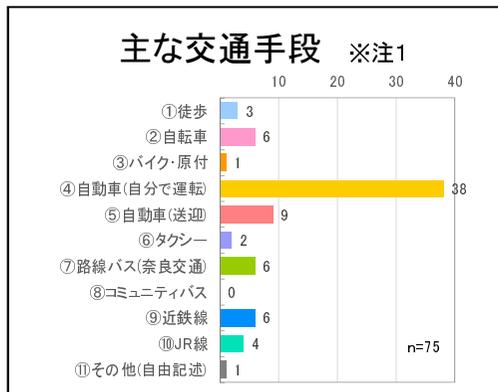
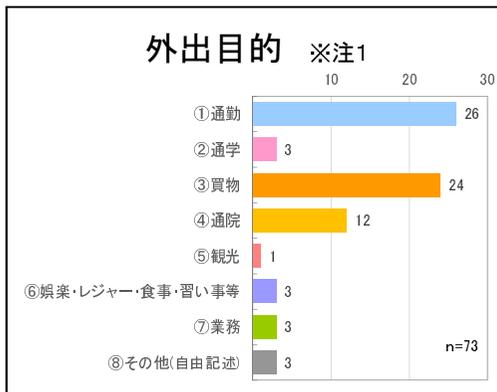
世帯属性



個人属性



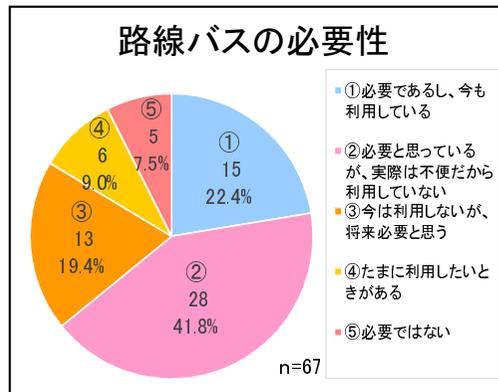
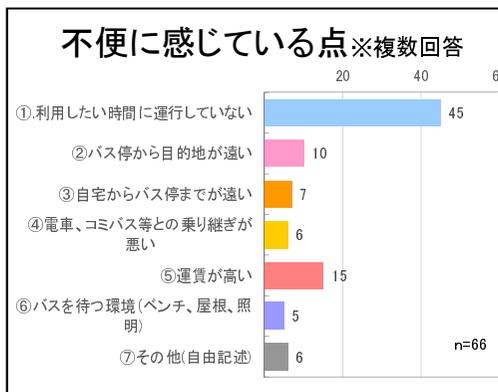
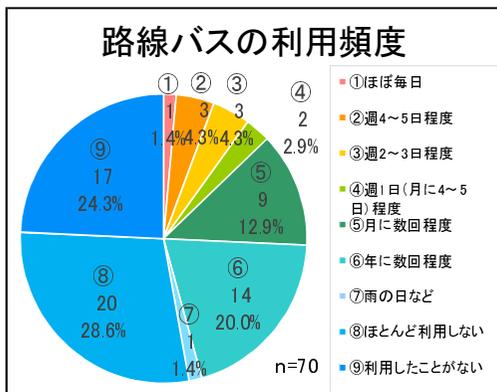
外出状況



※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〕

- ・本数が少ない
- ・足が悪いのでバスに乗れない

〔路線バスの必要性〕

- ・高齢になり車の運転に不安が出てくるので、ますますバスが必要
- ・車のない人にとっては必要

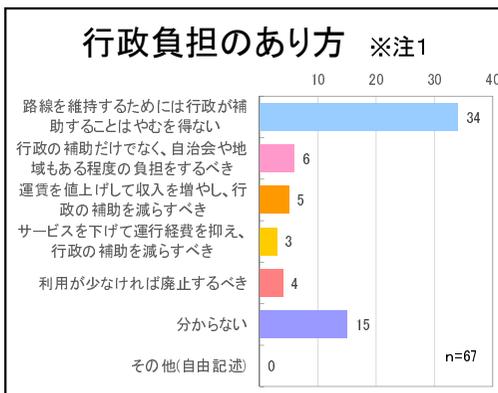
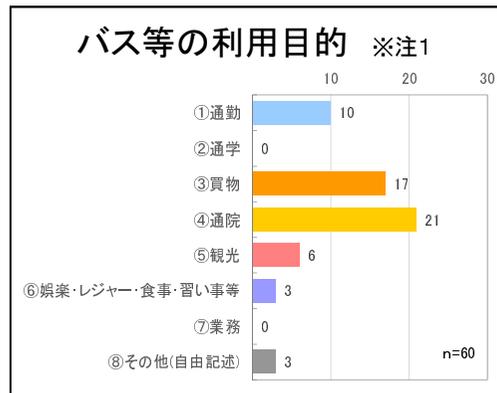
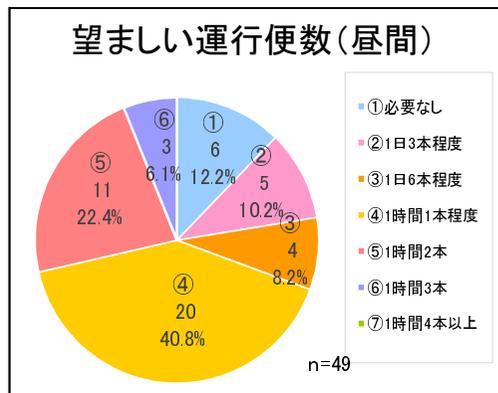
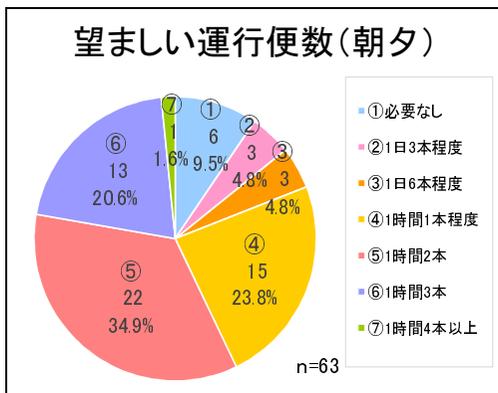
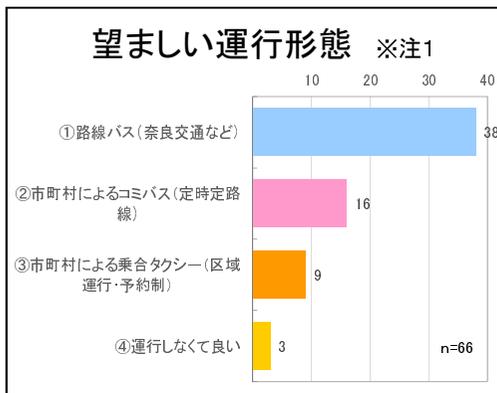
〔経費負担(行政、事業者、利用者等)〕

- ・行政が補助してまで路線バスを運行させることはない
- ・国や県が国民の生活を守るための予算を組むべき

〔改善策案〕

- ・タクシーや福祉タクシーを使いやすくする
- ・バスを小型に替えて経費削減を図る
- ・JR各線前に駐車場を整備し、タクシーを配備する

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

○調査対象の沿線住民の約4割がバスの必要性について、「今は利用していないが、将来必要と思う」、約2割が「必要であるし、今も利用している」「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時間に2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。