

奈良県地域交通改善協議会 資料集

- 1. 奈良県における公共交通の現状 ……P 2
- 2. 市町村アンケート&ヒアリングの結果 ……P17
- 3. その他
 - 様々な交通サービスの類型と特徴 ……P37
 - 県民WEBアンケートの結果 ……P64

1. 奈良県における公共交通の現状

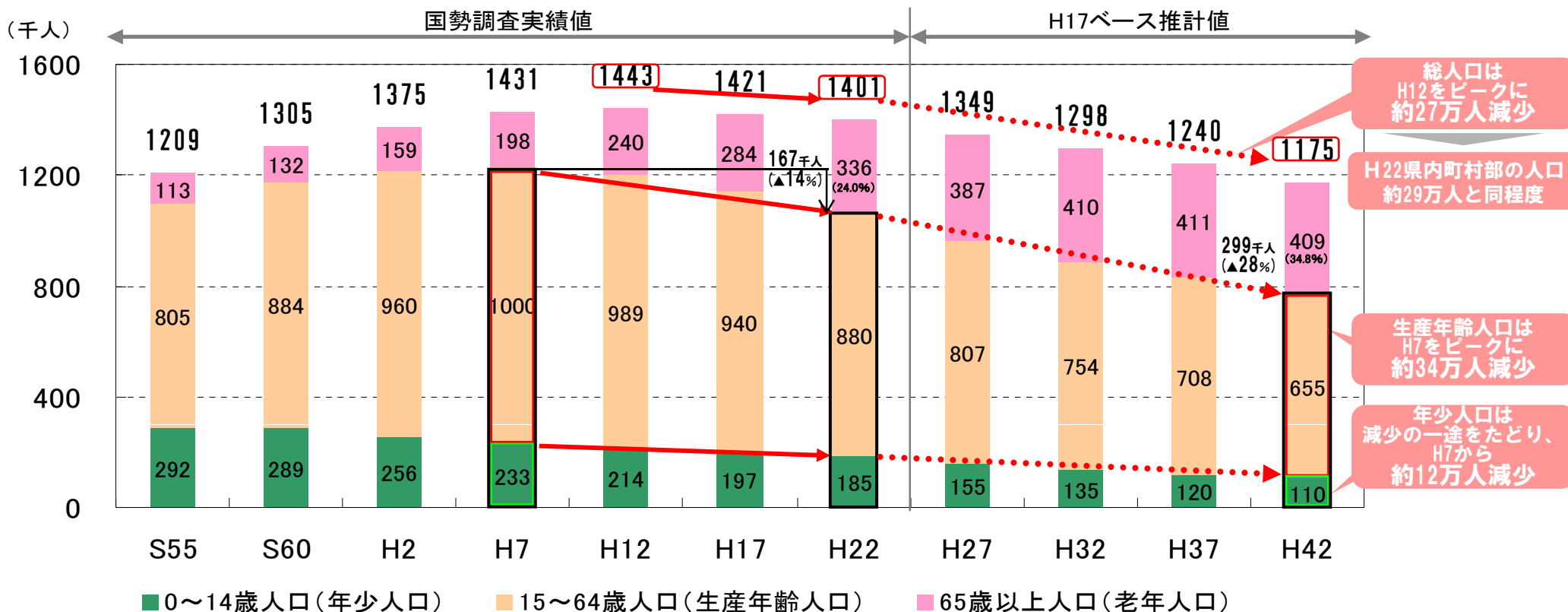
県民の移動ニーズ

H25.2.20
協議会

(1) 奈良県の人口推移

- 通勤や通学にかかる人口（生産年齢人口、年少人口）は、平成7年から平成22年にかけて約14%減少しており、今後、平成22年から平成42年にかけて約28%減少するものと推計される。
- 65歳以上の高齢者の人口は増加傾向となっており、高齢化率は平成22年の約24%が平成42年には約35%になるものと推計される。

【奈良県の人口推移】



資料：国勢調査（昭和55年～平成22年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成27年～平成42年）
 ※国勢調査実績値については、総人口を各年齢比率で案分して年齢不詳人口を補正している
 注）千人単位の表記により数値が合わない場合がある

(2) ①交通手段から見た人の動き

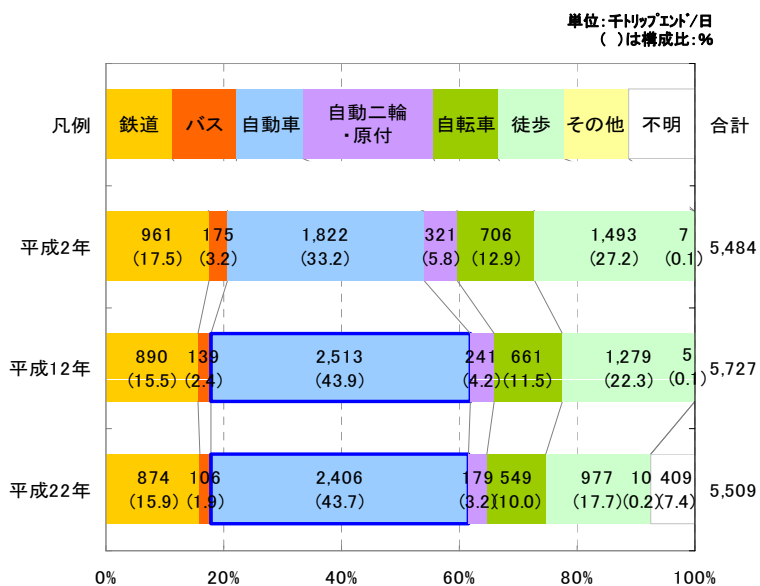
H25.2.20
協議会

○平成22年度の自動車分担率は、平成12年と同水準（約44%）で、自動車交通の増加にかげりがみられる。

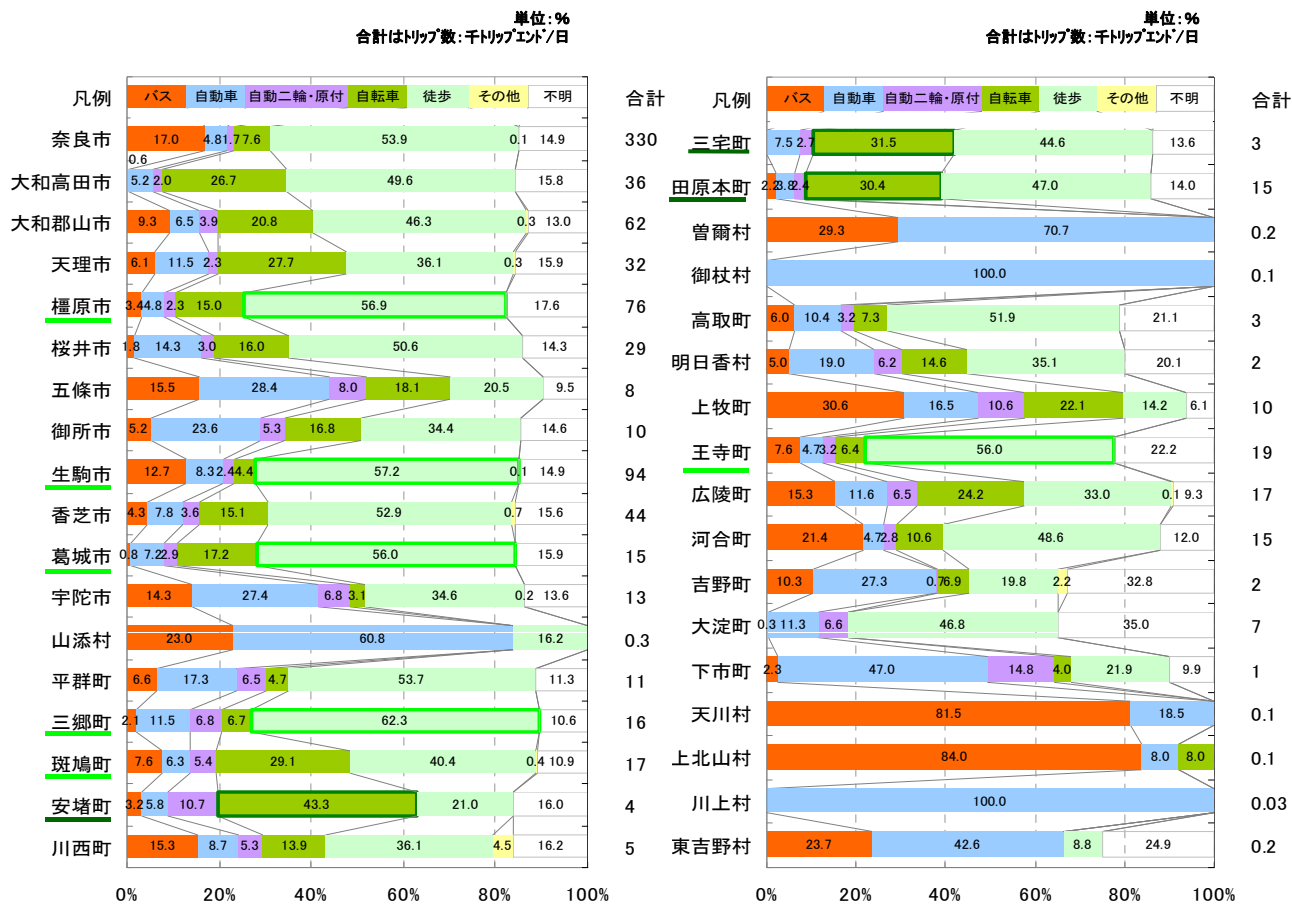
○主に鉄道駅を利用するための交通手段として、橿原市、生駒市、葛城市、三郷町や王寺町で、徒歩の割合が約6割と高くなっている。

○一方、安堵町、三宅町、斑鳩町、田原本町では、自転車の割合が高くなっている。

【代表交通手段の推移(平日)】



【市町村別の鉄道端末手段*構成(平日)】



*鉄道端末手段: 鉄道駅へ行くため、あるいは鉄道駅から降りてからの交通手段の構成
トリップエンド: 1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」という。
不明: トリップ目的や交通手段等で記入漏れなどで不明となっているもの。

注) 黒滝村、野迫川村、十津川村、下北山村については該当サンプルなし
千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏域内の集計)

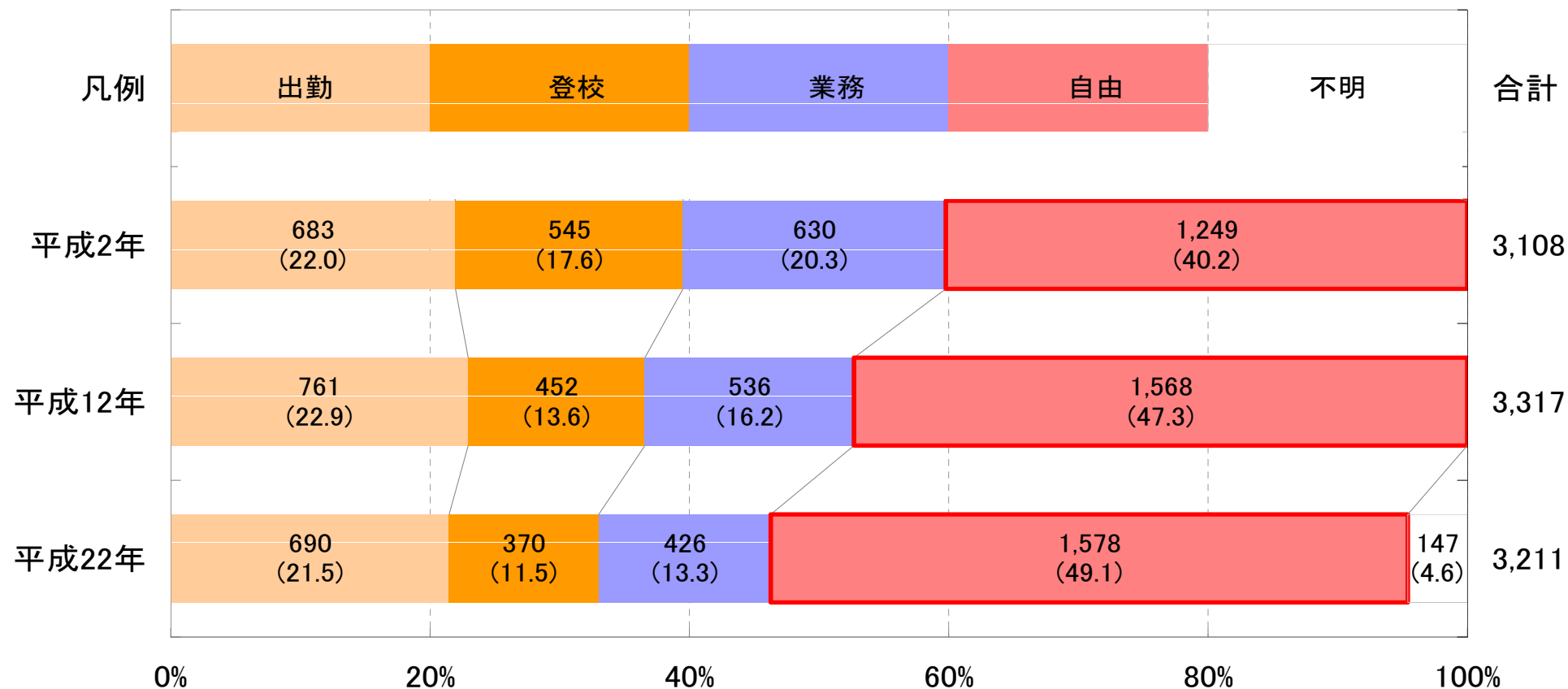
(2) ②目的から見た人の動き

H25.2.20
協議会

- 出勤、登校や業務目的のトリップ数は減少傾向にある。
- 買い物、通勤、観光等の自由目的のトリップ数は増加傾向となっている。

【目的構成の推移】

単位：千トリップエンド/日
()は構成比：%



* 自由目的：買い物、通院、食事・社交・娯楽、散歩、観光、保養、スポーツ等

※帰宅を除き、第3回調査圏内の集計

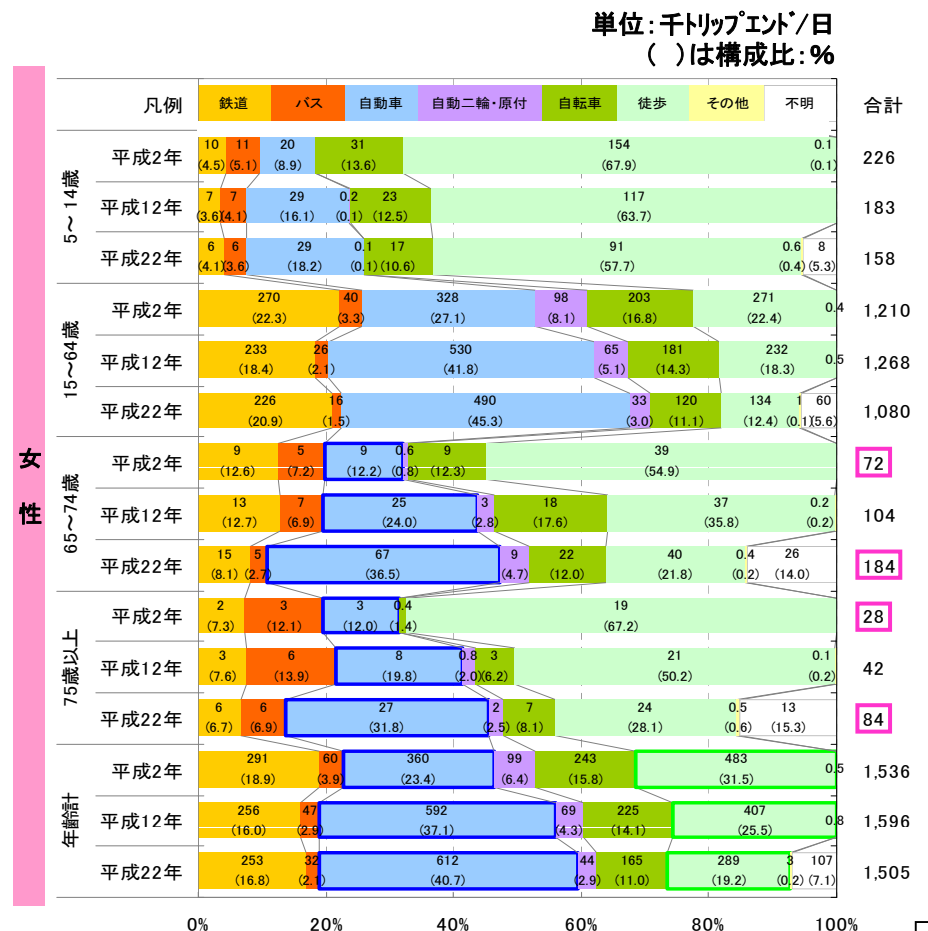
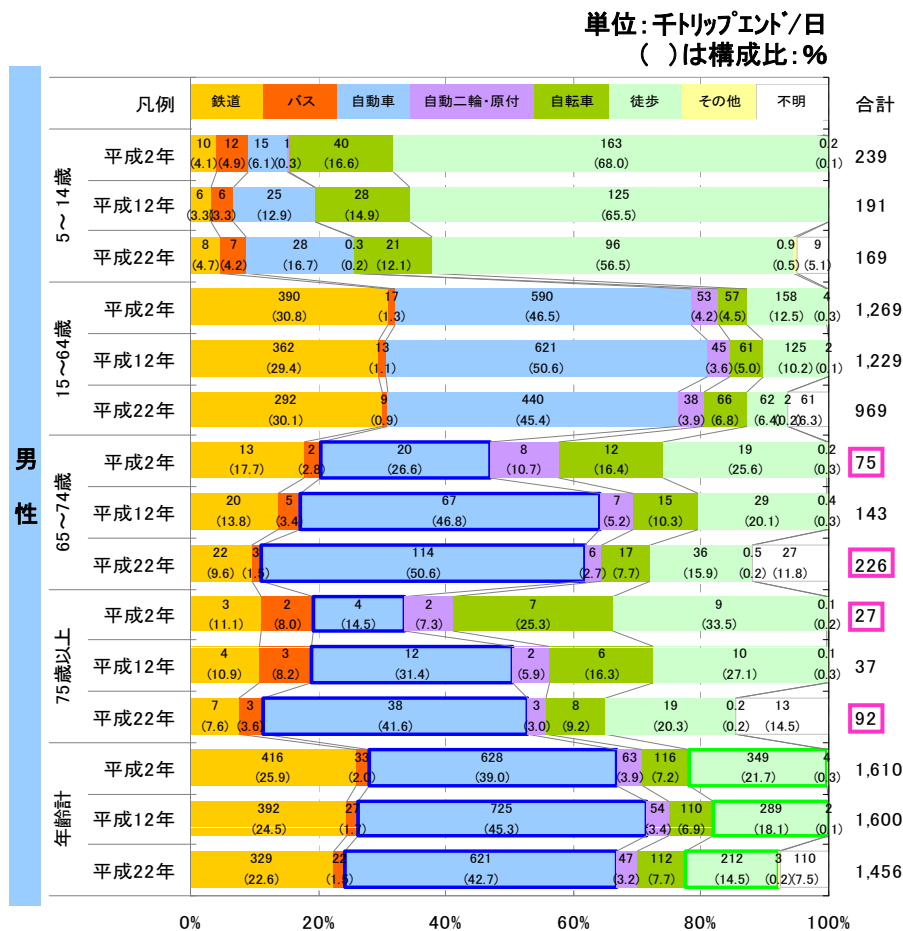
注) 千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏内の集計)

(3) 年齢階層別の人の動き

- 65歳未満のトリップ数は減少、65歳以上で大幅に増加。
- 65歳以上では、各移動手段ともトリップ数は増加傾向にあるが、自動車の増加割合が著しい。
- 全年齢で徒歩の割合が減少。
- 女性の自動車の割合が増加。

【年齢別代表交通手段の推移】



注) 千トリップ・エンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏域内の集計)

[通院に関するニーズ]

- 今は、車を使用しているが、将来、運転ができなくなればバスが利用できるかが不安 (全体)
- 町内にバス路線が無く、町外の総合病院へのアクセスが不便 (北西部地域)
- バス停が自宅より遠いため、バス利用が不便 (東部地域)
- 病院への往復が便利になるよう公共交通が必要 (中部地域)
- バス停まで坂道を歩いて30分以上かかるため、自宅近くのバス停が必要
- 医療施設の再編による公共交通でのアクセスがどのようになるのか心配
- 村外の病院に行くのに、人をお願いして送迎してもらっている
- 村外の総合病院へ行くための費用が、医療費よりも高くなることもある (南部地域)



広域通院ライン

月曜日～土曜日						
発 時	大和西大寺駅			西の京病院		
	分	分	分	分	分	分
8	0	20	40	0	20	40
9	0	20	40	0	20	40
10	0	20	40	0	20	40
11	0	20	40	0	20	40
12	0	20	40	0	20	40
13	0	20	40	0	20	40
14	0	20	40	0	20	40
15	0	20	40	0	20	40
16	0	—	—	0	—	—
着	西の京病院			大和西大寺駅		



※平成25年2月25日をもって、夜間運行を終了いたします

月曜日・金曜日						
発 時	大和西大寺駅			西の京病院		
	分	分	分	分	分	分
17	—	—	40	—	—	40
18	0	20	40	0	20	40
19	0	20	40	0	20	40
20	0	—	—	0	—	—
	西の京病院			大和西大寺駅		



※日曜日 祝日 他外来休診日は運行いたしません
※交通事情により、シャトルバスの到着が遅れることがありますので、予めご了承ください

病院の送迎バス(西の京病院HP)

資料:各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料

- 自宅近くにバス停がほしい (全体)
- バス停が遠く、坂道にあるため、買い物の荷物をもって移動することは困難 (北西部地域)
- 自宅近くにバス停が無い場合、バスを利用できない
- 買い物施設周辺にバス停が必要 (東部地域)
- 市の中心部から離れた地域では、バスを利用して買い物に行くことができない (中部地域)
- 日常に必要な買い物を村外まで行くために、バスが必要 (南部地域)

資料: 各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料



ショッピングセンターが運行する送迎バス(北海道札幌市)



「株式会社マルシメ(スーパーモールラッキー)」と「NPO法人地域サポート仙北」による高齢者の買い物支援サービス(秋田県)

写真: 全国知事会HP
<http://www.nga.gr.jp/tenbou/tayori/2011/02/post-1233.html>

- 送迎の自家用車で駅前等が混雑している
- 駅から企業施設への送迎バスを運行しているが、連携するなどして路線バス等を運行すれば、経費の縮減に繋がる

(北西部地域)

- 通勤・通学のため、最寄り駅まで、自家用車で送迎している

(東部地域)

- 高校の通学時間に合わせるため、毎日、自家用車で送迎している
- 子供が高校生になり、バス通学を始めたが、部活動後の帰りのバスがなく、迎えに行く必要がある

(南部地域)



企業(工場)への送迎バス

資料: 各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料



福祉施設の送迎バス



高等学校の送迎バス(奈良県五條市)

資料: 五條高校HP



幼稚園の送迎バス

- 点在する観光エリアを最短で巡るバスがあれば便利
(北西部地域・東部地域)
- 観光シーズンの専用巡回バスが、県内にほしい
(中部地域)
- 日本一長いバス路線として積極的にPRを行い、観光客を増やすことで路線の維持をしてほしい
(南部地域)
- 観光客を誘致するには、最低一往復でも路線バスが必要
(南部地域)



奈良・西の京・斑鳩回遊ライン



奈良公園ぐるっとバス



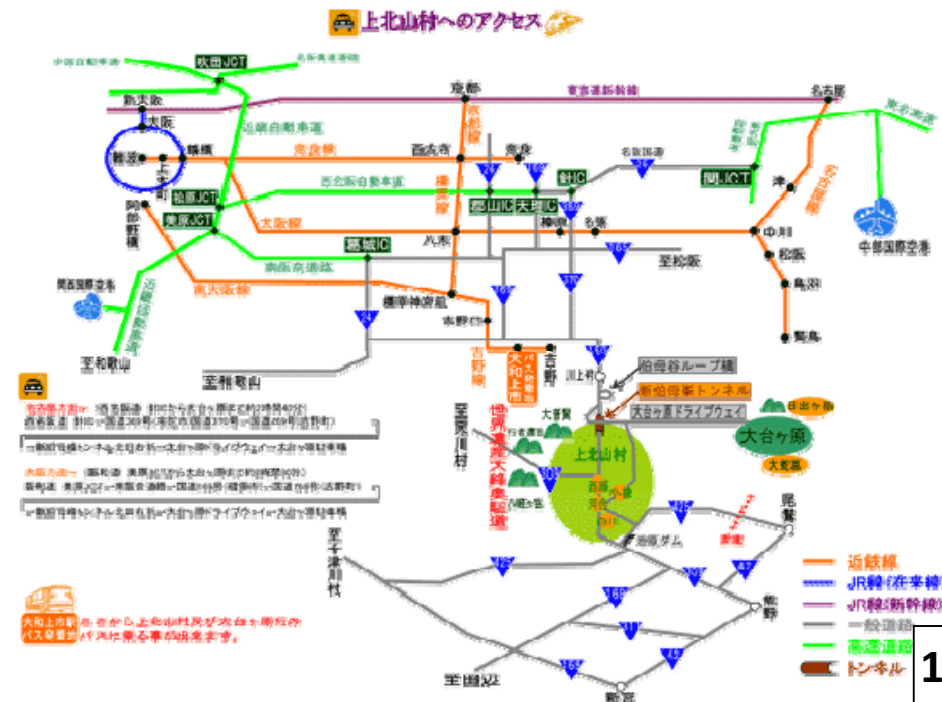
十津川村観光協会HPより

資料:各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料

バス

大阪方面より	近鉄大和上市駅より奈良交通バスにて、湯盛温泉 杉の湯経由、池原方面行乗車 (バス乗車時間約2時間)
名古屋方面より	
京都・奈良方面より	
南紀方面より	JR熊野市駅より三重交通バスにて、七色下車乗り換え 下北山村バスにて、池原下車乗り換え 奈良交通バス乗車。(約2時間)

上北山村HPより



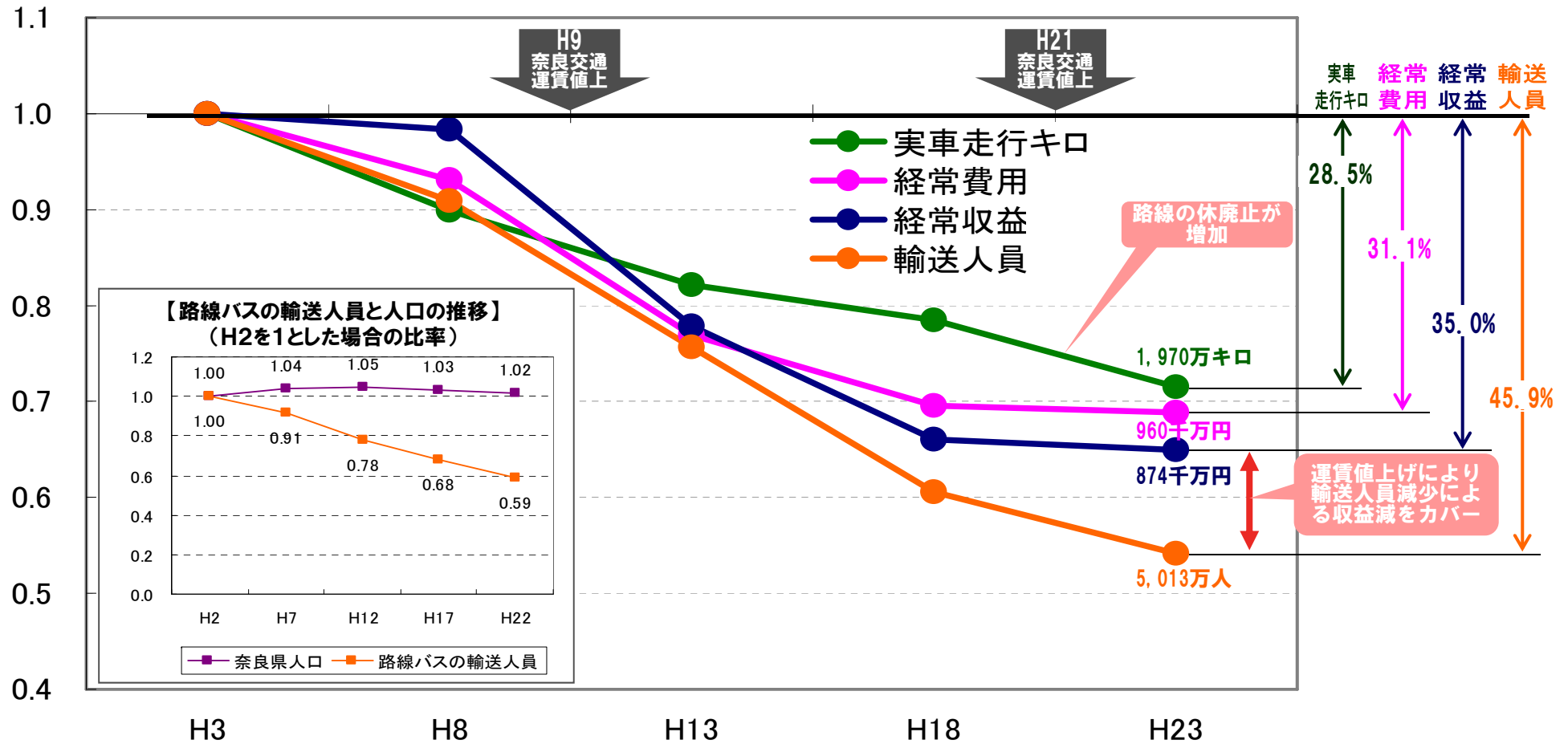
県内交通事業の現状

H25.2.20
協議会

(1) ①路線バスの輸送人員、収支等の推移

- 輸送人員の減少率が、実車走行キロの減少率よりも大きい。
- 経常収益の減少率が、輸送人員の減少率よりも小さい。

【路線バスの輸送人員と実車走行キロ、収益と経費の推移（H3を1.0とした場合の比率）】



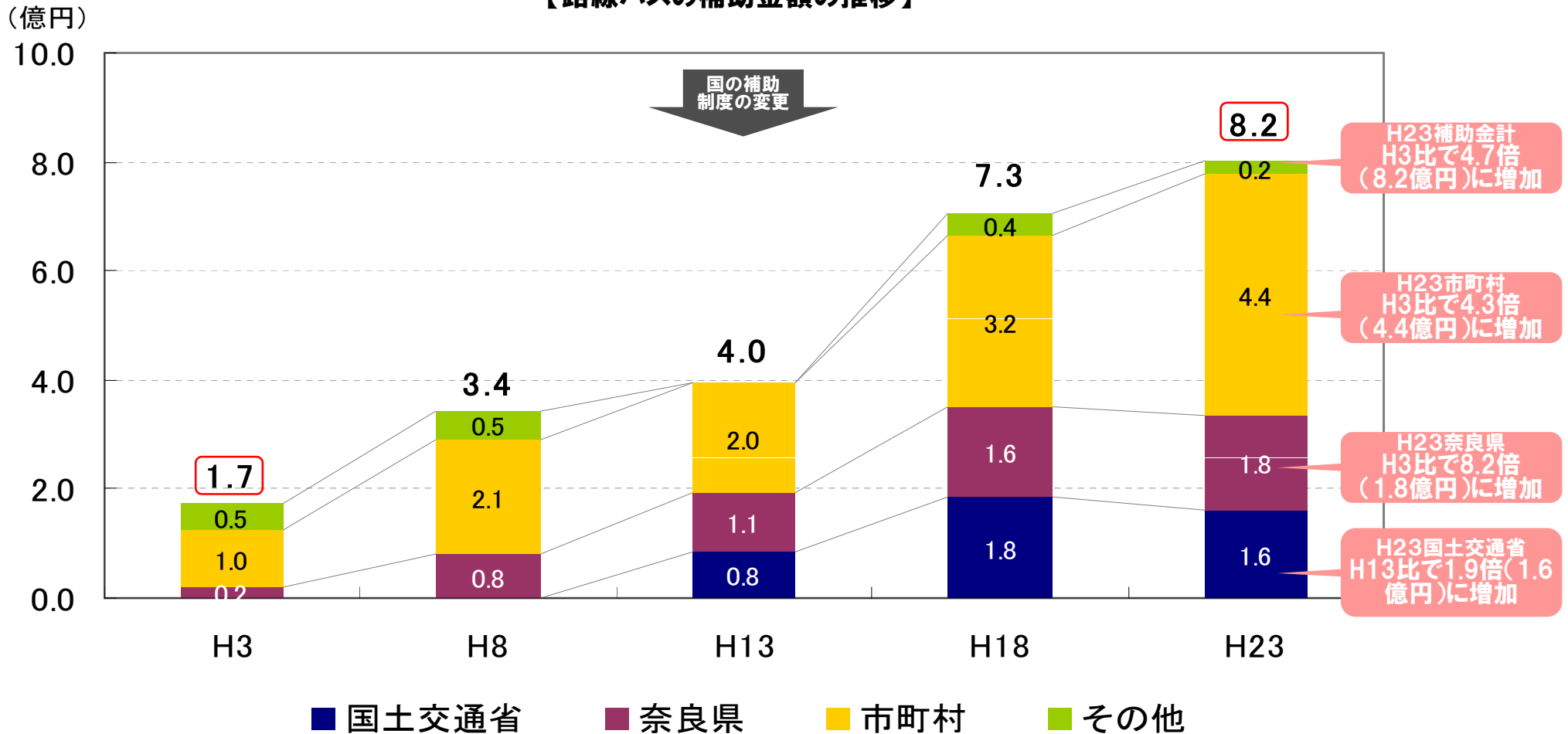
※奈良交通を対象に集計
 ※各数値は、当該年度に算出した前年度の実績値
 資料：奈良交通(株)提供データ

(1) ②路線バスに対する補助金の推移

H25.2.20
協議会

- 平成23年の補助金導入額は平成3年の4.7倍に増加している。
- 特に、奈良県補助は8.2倍、市町村補助は4.3倍と大きく増加している。

【路線バスの補助金額の推移】



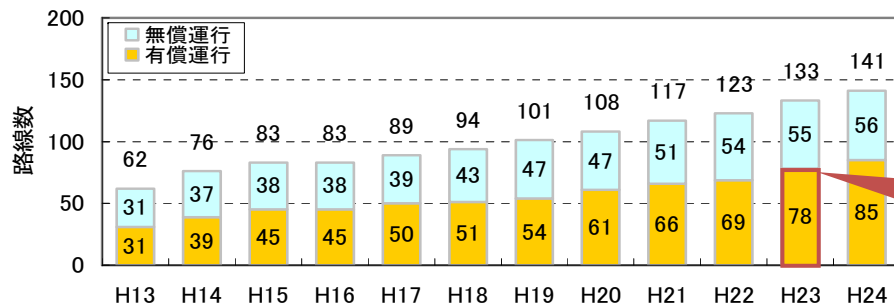
※各数値は、当該年度に算出した前年度の実績値
 ※京都府、和歌山県、三重県は除外して集計※「その他」は住宅開発業者、学校、病院その他団体が含まれる
 注) 億円単位での表記により数値が合わない場合がある
 資料: 奈良交通(株)提供データ

(2) コミュニティバスの運行・利用状況

H25.2.20
協議会

- 市町村が主体となるコミュニティバスの導入が年々増加し、現在、有償運送は20市町村で85路線が運行されている。
- 有償運送の年間利用者数は約65.6万人。その運行経費は約6億円。
- 有償運送にかかる運行経費の財源は、運行経費の約80%（内運賃収入は15%）が特別交付税などで充当されている。

【コミュニティバス等路線数の推移】

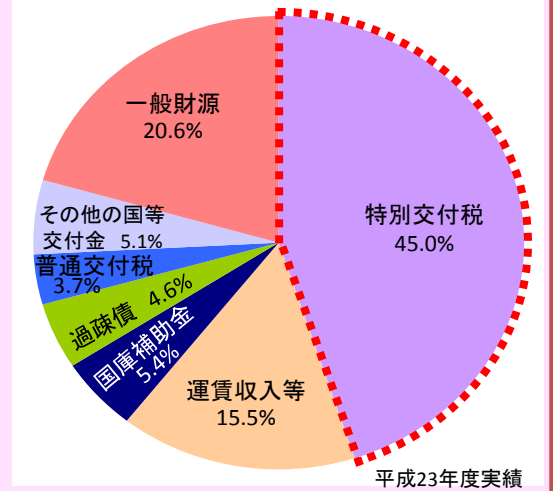


《有償旅客運送にかかる財源内訳》

○有償運送にかかる運行経費は、約6億円。

○運行経費にかかる財源としては

- ①特別交付税 (45.0%)
- ②一般財源 (20.6%)
- ③運賃収入等 (15.5%)
- ④国庫補助金 (5.4%)
- ⑤その他の国等交付金 (5.1%) の順。



【コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況、利用状況】

区分	市町村数	路線数	隣接市町村への乗入路線数	系統数	停留所数(箇所)
旧21条許可	1	1	1	4	35
4条許可(乗合) <コミュニティバス等>	8	18	3	34	419
4条許可(乗合) <デマンド型乗合タクシー等>	5	7	1	6	278
79条許可 <市町村有償運送>	10	57	7	92	1,102
79条許可 <過疎地有償運送>	1	2	1	2	52
有償運送合計		85	13	138	1,886

H23利用者数		H23運行収支(千円)		
人/日	人/年	支出	収入	欠損
85	31,143	10,198	3,865	6,333
1,422	410,771	221,104	50,973	170,131
113	20,373	36,951	5,220	31,731
578	184,108	334,444	32,609	301,835
38	9,264	7,594	2,099	5,495
2,236	655,659	610,291	94,766	515,525

※停留所数は、路線で重複。御杖村は有償運送に算入
資料：平成24年度 奈良県道路・交通環境課調べ(平成23年度実績)

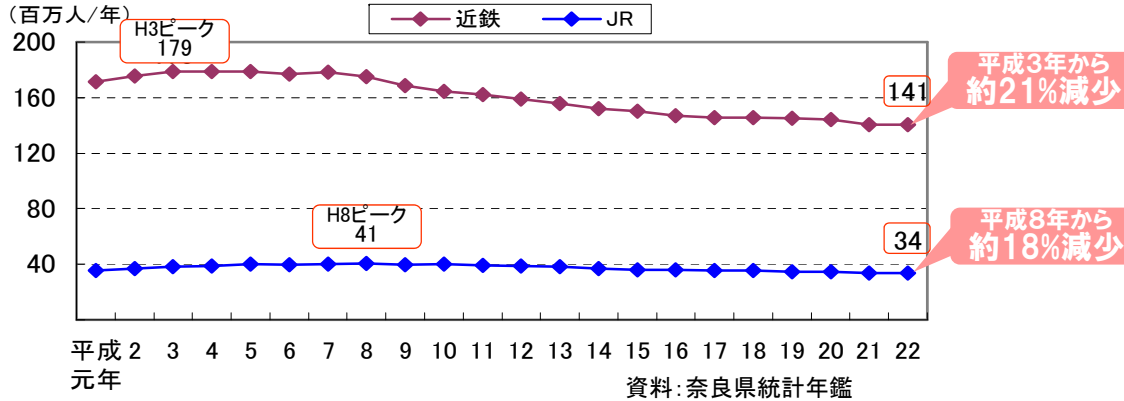
参考:その他の県内交通事業の現状

H25.2.20
協議会

①鉄道

○県内鉄道駅における乗車人員は近鉄、JRとも減少傾向となっている。

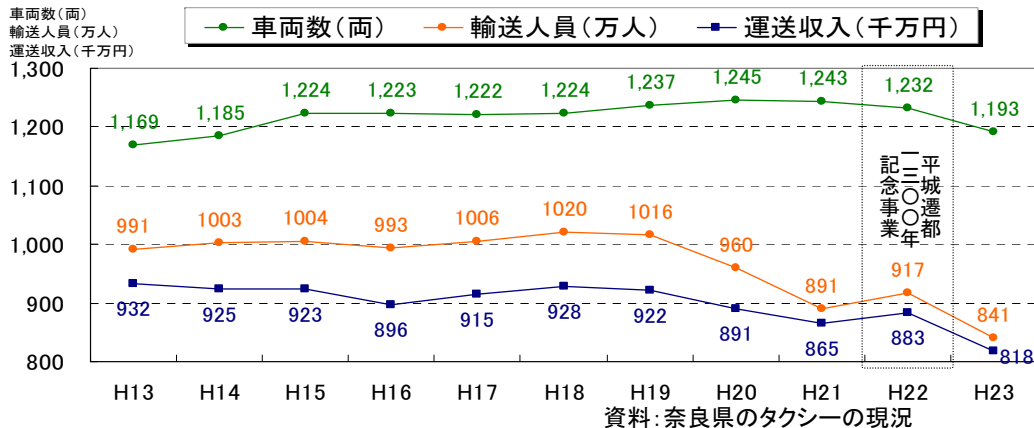
【県内鉄道駅における年間乗車人員の推移】



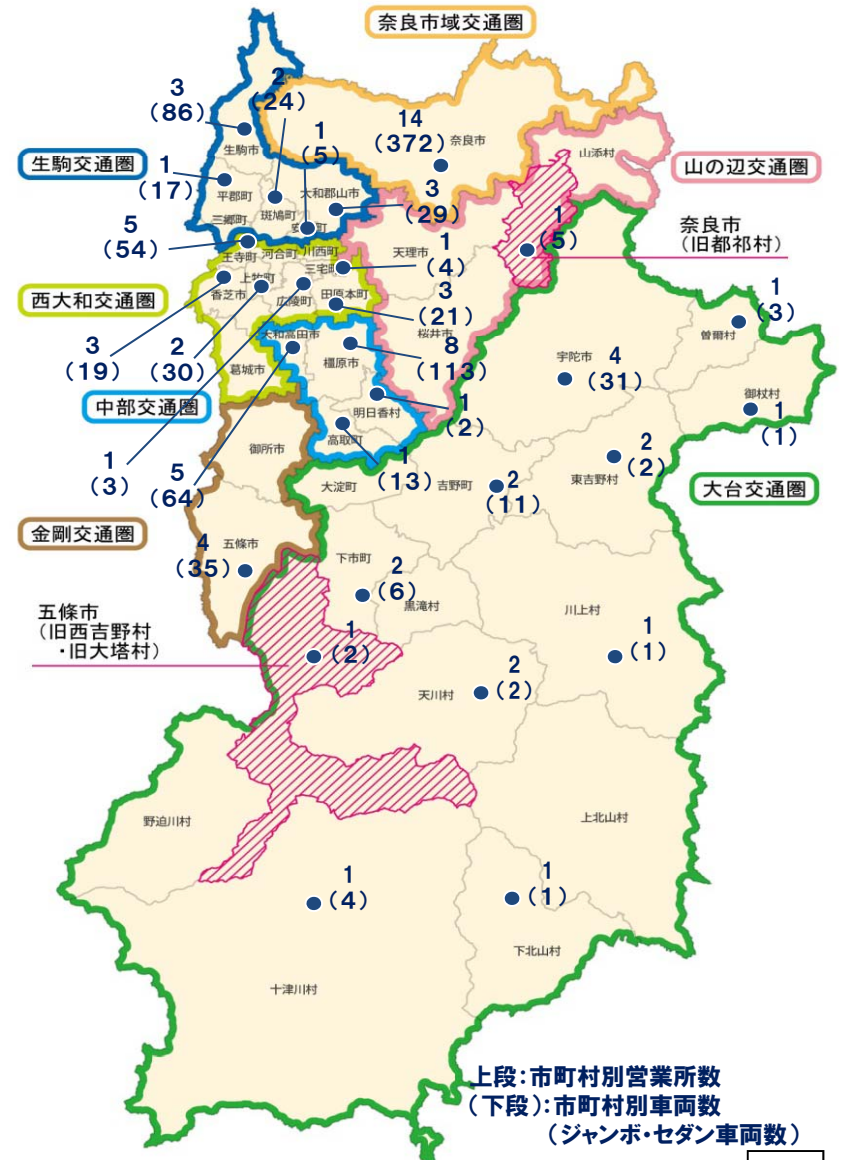
②タクシー

○県内のタクシーは直近の平成22年から23年にかけては輸送人員、運送収入、車両数、いずれも減少傾向となっている。

【奈良県における輸送人員等の推移(法人)】



【タクシー事業者数(営業所数、車両数)】



※奈良市域交通圏、生駒交通圏、中部交通圏は特定地域
資料:奈良県のタクシーの現況

コミュニティバス等の利用者数及び収支率について

H25.7.17
協議会

■運行1回あたりの利用者数<有償運送>

区分	路線数	構成比
20人以上	2	2.6%
15人以上20人未満	4	5.3%
10人以上20人未満	4	5.3%
5人以上10人未満	12	15.8%
1人以上5人未満	34	44.7%
1人未満	20	26.3%
合計	76	

※利用者数は、一部の区間でも利用のある場合は1人として計算。

<県内で1回あたりの利用者数の多い路線>

市町村名	コミバス等名称	路線数	系統数	路線名	運行回数(平日)	平成24年度利用者数(人/日)	利用者数/回(人)
十津川村	村営バス	1	2	国道	2	79.6	39.79
大和高田市	きぼう号	2	2	内回り/外回り	8	225.4	28.17
生駒市	生駒山麓公園ふれあいセンター送迎バス	1	1		10	178.5	17.85
奈良市	月瀬線	1	4	月瀬線	2	85.5	15.54
生駒市	たけまる号	1	1	光陽台線	11	170.5	15.5

※平成25年度コミュニティバス等実態調査調べ(平成25年5月 奈良県地域交通課)

■運行収支率<有償運送>

区分	路線数	構成比
50%以上	2	4.9%
30%以上50%未満	5	12.2%
20%以上30%未満	6	14.6%
10%以上20%未満	10	24.4%
5%以上10%未満	12	29.3%
5%未満	6	14.6%
合計	41	

<県内で収支率の高い路線>

市町村名	コミバス等名称	路線数	系統数	路線名	許可(登録)	平成24年度利用者数	H24収支率(%) (収入/支出)
桜井市	多武峰線	1	1	多武峰線	4条(乗合)	63,256	55.1
生駒市	たけまる号	1	1	光陽台線	4条(乗合)	41,771	54.7
生駒市	たけまる号	1	1	門前線	4条(乗合)	15,894	48.7
奈良市	月瀬線	1	4	月瀬線	旧21条	31,197	38.3
御所市	ひまわり号	2	3	西コース(内回り循環) 西コース(外回り循環) 東コース	79条(市町村)	38,709	36.8

※平成25年度コミュニティバス等実態調査調べ(平成25年5月 奈良県地域交通課)

- ◎運行1回あたりの利用者数について、有償運送のうち、約1/4の路線で利用者数が1人未満。
- ◎運行収支率について、約7割の路線で収支率が20%未満。
- ◎運行収支率の比較的高い路線は、利用者数が比較的多い路線や、距離制運賃をとっている路線などがある。

2. 市町村アンケート&ヒアリングの結果

コミュニティバス等実績調査(運行状況)

H25.6.13
幹事会

- 有償運送として、21市町村で99路線が運行され、その内18路線は隣接市町村へ乗り入れ
- 有償運送の年間利用者数は約66万人。その運行経費は約6億5千万円
- 運行収入は約1億1千万円で、行政負担は約5億4千万円

《運行・利用状況》

(平成24年度実績)

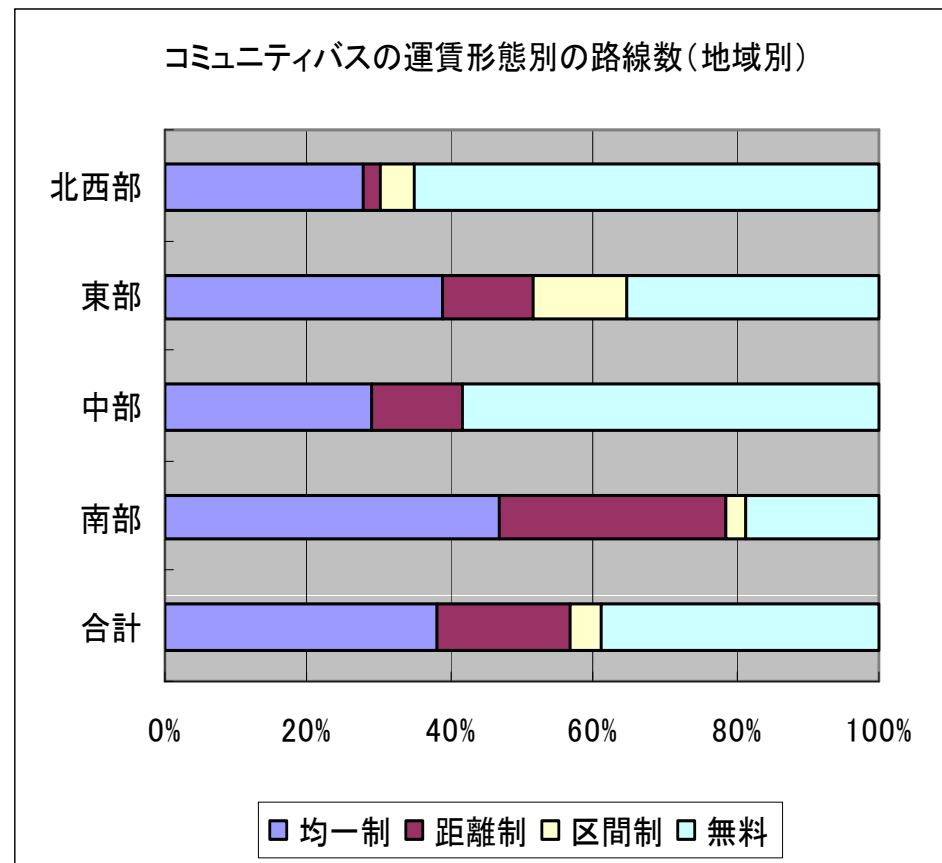
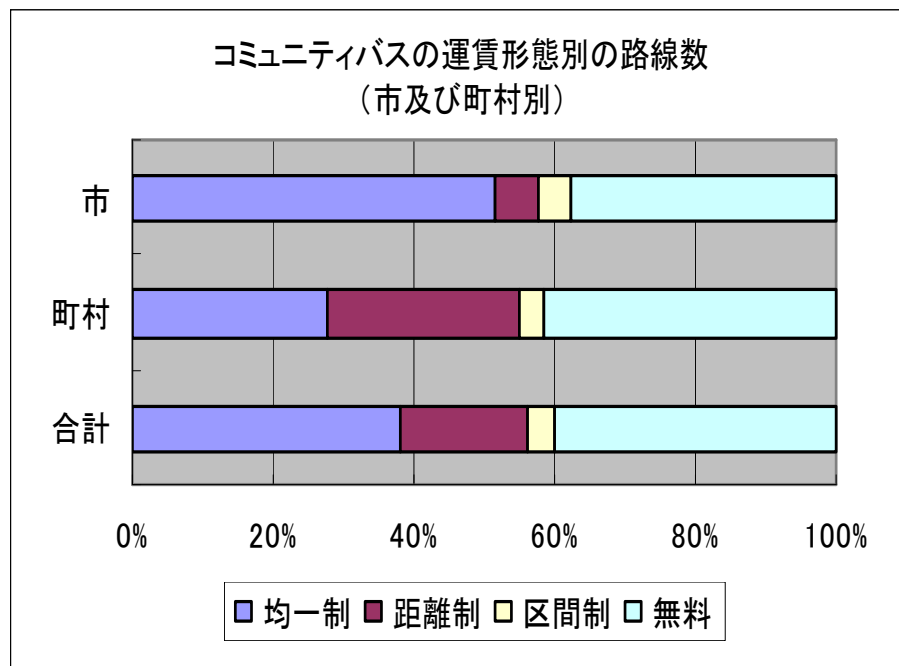
区分	市町村数	路線数	隣接市町村への乗入路線数	系統数	停留所数(箇所)	H24利用者数 (人/年)	H24運行収支(千円)			備考	
							支出	収入	行政負担		
有償運送	4条許可(乗合) <コミュニティバス等>	10	32	7	59	752	452,996	288,747	56,396	232,349	
	4条許可(乗合) <区域運行>	5	7	1	7	264	24,352	44,755	8,397	35,754	
	79条許可 <市町村有償運送>	9	57	8	81	1,081	148,905	296,459	40,133	260,661	
	79条許可 <過疎地有償運送>	1	2	1	2	55	9,188	7,898	1,786	6,122	
	その他	1	1	1	4	35	31,197	10,367	3,968	6,380	
	有償運送合計		99	18	153	2,187	666,638	648,226	110,680	541,266	
無償運送	無償運送合計	16	61	13	91	928	402,189	211,412	36	211,412	
	無償運送合計		61	13	91	928	402,189	211,412	36	211,412	
総合計		160	31	244	3,115	1,068,827	859,638	110,716	752,678		

※行政負担を収支差以外とする市町村があるため、収支差と行政負担の額は一致しない。
 ※停留所数は、路線で重複している。

コミュニティバス等実績調査(運賃形態)

H25.6.13
幹事会

- 県内市町村におけるコミュニティバスの運賃形態について、市部で均一制をとる路線が多くなっている。
- 地域別で見ると、北西部及び中部で無償で運行している割合が高い傾向が見られるほか、南部では十津川村などのように距離制で運行している割合が比較的高い。



コミュニティバス等実績調査(運行単価／実車キロ)

H25.6.13
幹事会

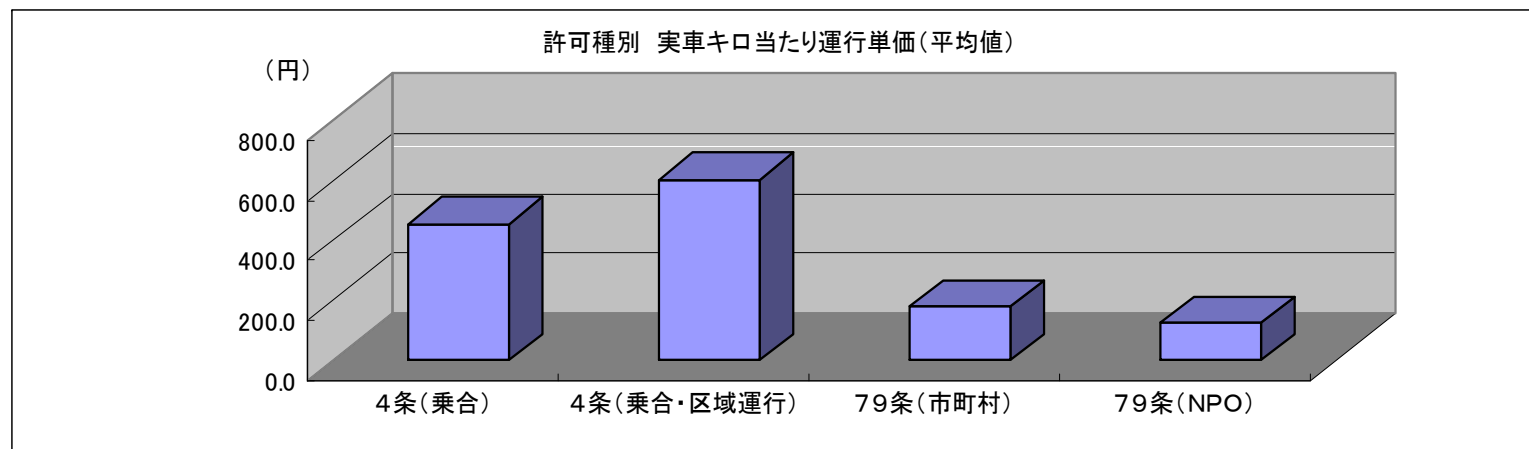
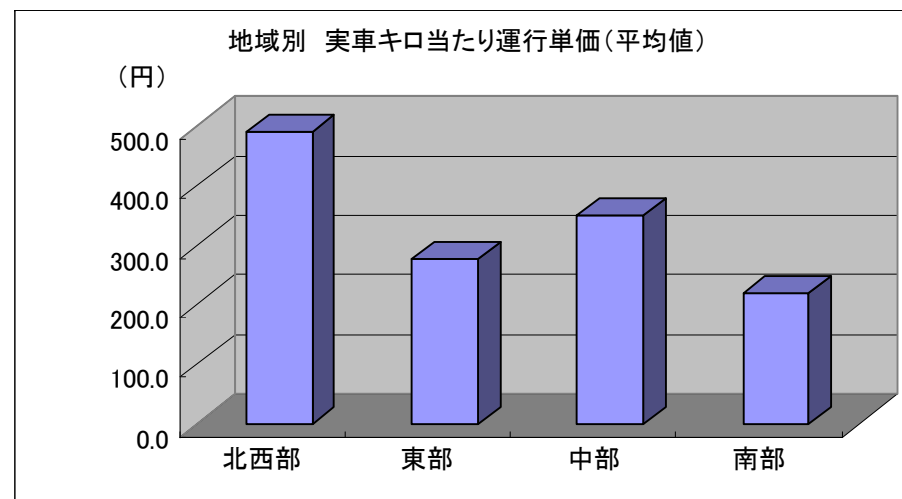
- 地域別に見ると、北西部は他の地域に比べて、実車キロ当たりの運行単価は高くなる傾向。
→渋滞・交通信号等により運行距離が比較的少なくなるためと思われる。
- 許可種別で見ると、市町村有償運送(79条)による運行では、実車走行キロ当たり運行単価が比較的低下する傾向。

各区分ごとの実車キロ当たり運行単価

	実車キロ当たり運行単価(平均値)	路線数
地域別		
北西部	491.3	15
東部	276.3	12
中部	350.7	10
南部	220.3	52
許可種別		
4条(乗合)	454.1	24
4条(乗合・区域運行)	604.0	3
79条(市町村)	180.1	55
79条(NPO)	124.0	2

※平均値と路線数は、該当する路線のうち算出基礎データのあるもので集計。

※複数の地域に属する路線があるため路線数の合計は一致しない。



○有償運送

- ・ 99路線153系統
- ・ 運行経費 648,226千円

<主な財源構成>

①運賃収入 110,680千円(17%)

②国庫補助金(地域交通確保維持改善事業)
21,753千円(3%)

※地域内フィーダー系統運行費補助金
補助率:運行収支差の1/2 上限あり

③過疎債 16,167千円(2%)

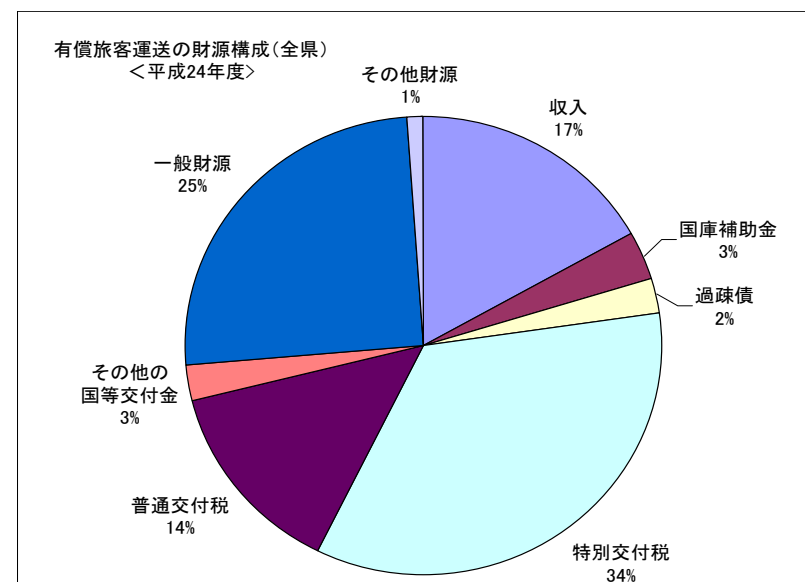
※住民の日常的な移動のための交通手段の確保に
必要とされる事業 事業経費×0.7

④地方交付税(特別交付税) 224,256千円(34%)

※地方バス路線維持の運行維持に要する経費×0.8

⑤市町村負担 163,786千円(25%)

※④地方交付税(特別交付税)は総務省の実施した特別交付税の額の算定に用いる基礎数値調査からの推測値
※その他は市町村を対象としたコミバス等状況調査結果における平成24年度実績値(奈良県地域交通課調べ)



運行経費財源構成
(平成24年度)

○無償運送

- ・ 61路線91系統
- ・ 運行経費 211,412千円

コミュニティバス等実績調査(送迎バスの運行状況)

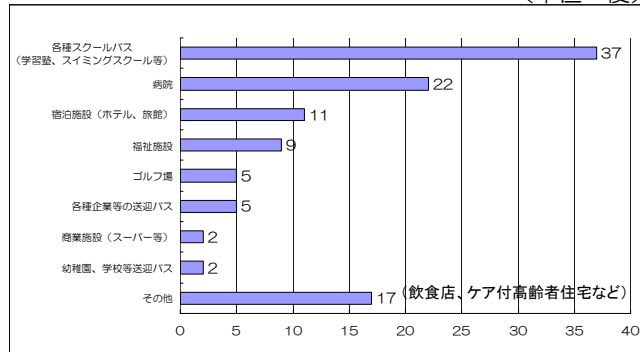
H25.6.13
幹事会

○民間送迎バスの運行状況

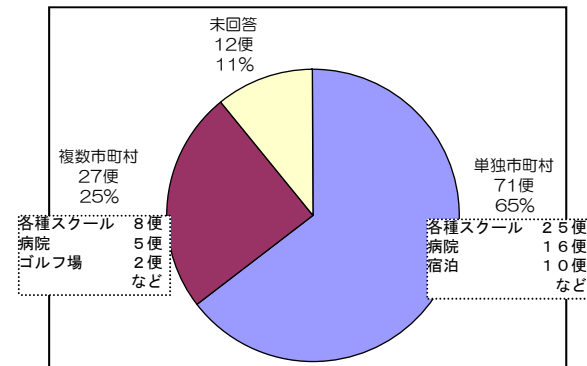
- 各種施設への送迎バスについて、県内市町村担当職員が把握している範囲で調査を実施
- 11市町村、110便の送迎バスの運行について回答があった。
- 送迎の分類としては、各種スクール(学習塾、スイミングスクール等)への送迎が最も多く(37便)、次いで病院(22便)、宿泊施設(11便)となっており、交通弱者や観光ニーズなどに応じた運行が行われている。
- 運行区域(単独市町村、複数市町村)については、単独市町村内を運行する送迎バスは71便、複数市町村は27便となっており、業態に応じた運行区域が設定されている。

送迎の分類

(単位：便)



運行区域別の送迎バスの運行状況



地域公共交通の維持・確保に向けた取組状況調査(地域交通課 平成25年5月)

病院の送迎バス(西の京病院HP)

月曜日～土曜日						
発時	大和西大寺駅		西の京病院			
分	分	分	分	分		
8	0	20	40	0	20	40
9	0	20	40	0	20	40
10	0	20	40	0	20	40
11	0	20	40	0	20	40
12	0	20	40	0	20	40
13	0	20	40	0	20	40
14	0	20	40	0	20	40
15	0	20	40	0	20	40
16	0	—	—	0	—	—



※平成25年2月25日をもって、夜間運行を終了いたします

月曜日～金曜日						
発時	大和西大寺駅		西の京病院			
分	分	分	分	分		
17	—	—	40	—	—	40
18	0	20	40	0	20	40
19	0	20	40	0	20	40
20	0	—	—	0	—	—

※日曜日・祝日・他外来休診日は運行いたしません
※交通事情により、シャトルバスの到着が遅れることがありますので、予めご了承ください

企業(工場)へ送迎バス



自動車学校の送迎バス(奈良市内)

スクールバスで奈良自へ行く
各方面から送迎バス運行中!!

←時刻表はこちらから御覧下さい。

京都、高の原、平城、新大宮、近鉄奈良、JR奈良、志の原、権原、萩の台、南生駒、菜畑、東生駒、学園前、西大寺、あゆめ池、学研奈良登美ヶ丘、学研北生駒、白庭台、新石切、田原台、難波、生駒、大和町千代ヶ丘、奈良自動車学校

市町村アンケート及びヒアリングの概要

H25.10.9
幹事会

○背景・目的

- 県内市町村のコミュニティバス等の地域公共交通の維持・確保に関する意向や取り組み状況を把握するため、各市町村の公共交通担当者に対し、アンケート及びヒアリングを実施
- また、路線バス・コミュニティバスの実際の利用実態（利用目的・乗り継ぎ環境など）を把握するため、乗り込み調査を実施

→ 両調査結果より、現状の公共交通の課題を洗い出し、維持確保の方向性及び改善方策を検討

○アンケート

- 期 間：平成25年4月26日～5月10日
- 方 法：メールによる送付・回収
- 主な内容：
 - 路線バスの必要性
 - 路線バスを存続させる場合の支援
 - コミュニティバスの運行に至った経緯
 - 近隣市町村との広域連携
 - 送迎バスの活用
 - 公共交通全般に関する課題等
 - 奈良県地域交通改善協議会の運営に対する意見

○ヒアリング

- 期 間：平成25年6月4日～9月26日
- 方 法：個別訪問による聞き取り
- 主な内容：アンケート項目の深掘り
：通院、買物、通勤、通学における目的別ニーズ

参考）6月第1週の行程

市町村 担当	6月3日(月)		6月4日(火)		6月5日(水)		6月6日(木)		6月7日(金)	
	生駒市・生駒駅前	三宅町・原谷前	生駒市・生駒駅前	生駒市・生駒駅前	生駒市・生駒駅前	生駒市・生駒駅前	三宅町・原谷前	三宅町・原谷前	三宅町・原谷前	三宅町・原谷前
8			近鉄奈良 7:11 近鉄 ↓ 8:31 近鉄 ↓ 8:47 奈良交通 ↓ 9:26 コミュニバス ↓ 9:42 コミュニバス ↓ 9:49 コミュニバス							
9			近鉄奈良 ↓ 8:51 近鉄 ↓ 9:03 コミュニバス ↓ 9:30 コミュニバス							
10			高田町 バス							
11			生駒市 協議会							
12										
13			近鉄 ↓ 13:12 コミュニバス ↓ 13:29 コミュニバス ↓ 13:56 奈良交通							
14			天川川 ↓ 14:11 天川川 バス							
15			天川川 ↓ 15:35 奈良交通							
16			下市口 ↓ 16:38 東山駅							
17										

目的別移動ニーズについて(通院)

H25.10.9
幹事会

県内市町村にヒアリングを実施し、地域住民の日常生活や、観光客を中心とした来訪者の移動ニーズについての現状整理を行った。
(調査市町村：39市町村(9月26日現在))

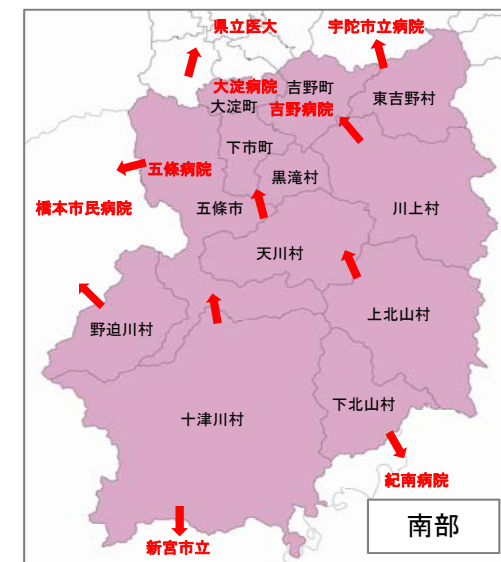
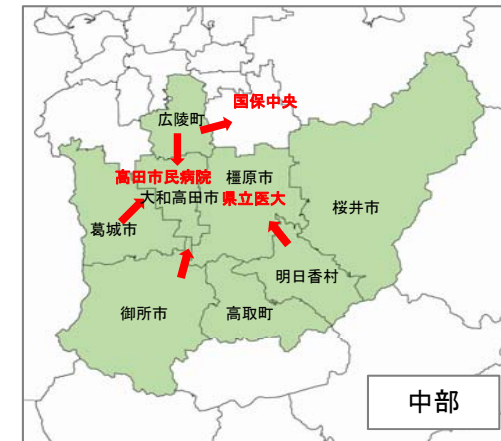
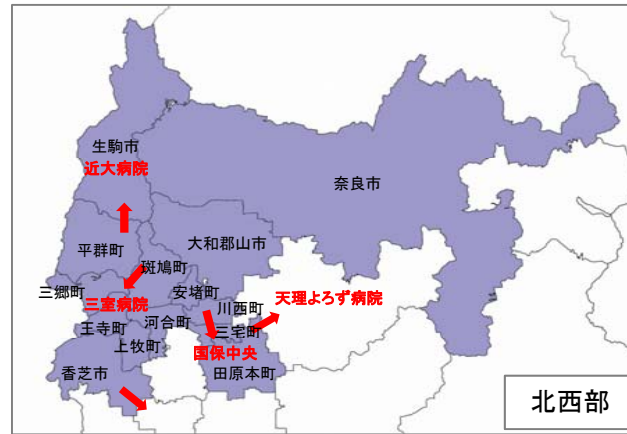
① 通院目的のニーズ

○日常的な診療

- ・ 日常的な健康相談、健康管理や頻度の高い一般的な疾病の治療などは、地域の診療所等で対応している。
- ・ 東部、南部地域では、診療所までコミュニティバスが運行されている場合が多く、高齢者を中心に定期的に利用されている。また、医師による往診が行われている地域もある。

○非日常的な診療

- ・ 地域の診療所等で対応できない疾病等は、地域の公的病院などへの移動ニーズがある。
- ・ 東部、南部地域では、対応可能な病院に限られるため、市町村界を越えた長距離移動が必要となっている。
- ・ 東部地域では、三重県(名張市、伊賀市)への需要も存在している。
- ・ 北西部、中部地域でも、一部市町村では近隣市町村の病院への通院が必要となっている。



目的別移動ニーズについて(買い物)

H25.10.9
幹事会

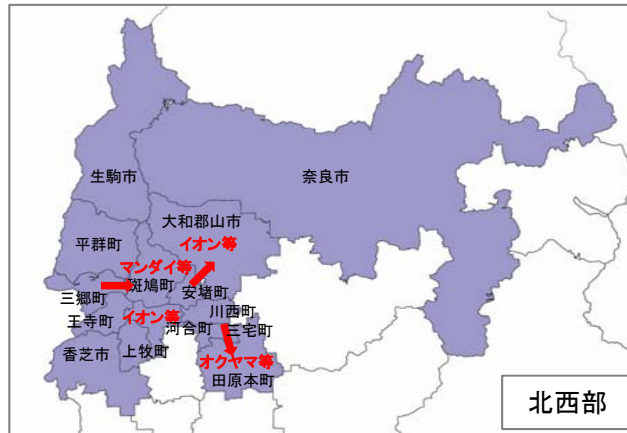
② 買い物目的のニーズ

○日常的な買い物

- ・食料品など日常的な買い物は、地域の食品スーパーや個人商店が利用されている。
- ・東部、南部地域では、商店が少なく商品も限られているため、近隣市町のスーパーを利用されていることが多い。山間部では、生協(コープ)の宅配便や吉野ストアの移動販売も多く利用されている。
- ・北西部、中部では、地域の店舗で対応可能となっているが、郊外化が進んでいるため、自家用車を利用できない場合は不便な状況にある。

○非日常的な買い物

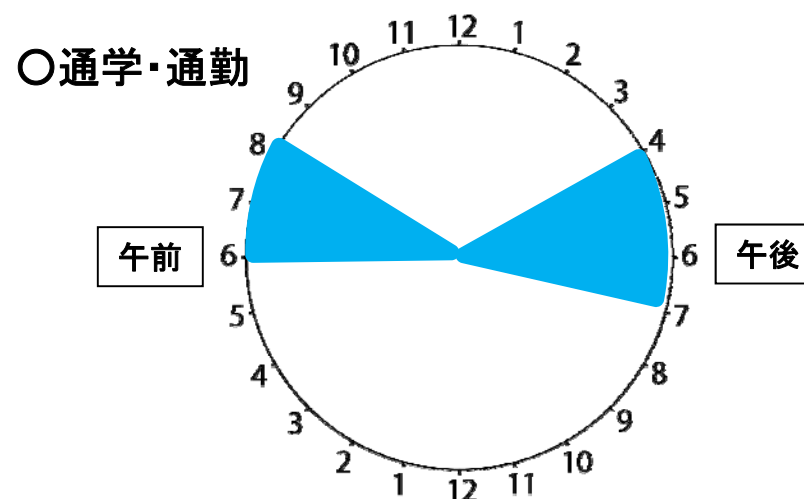
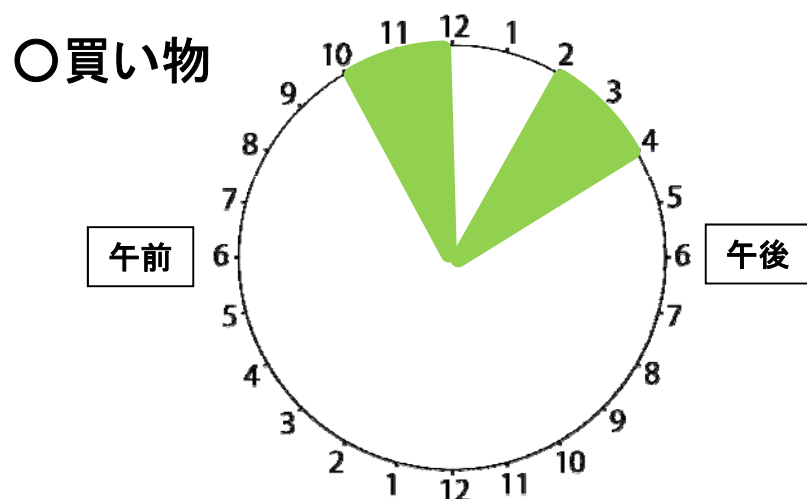
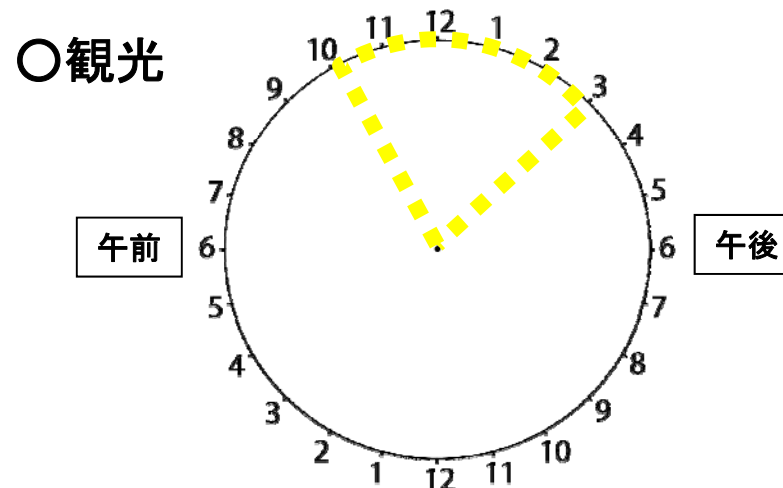
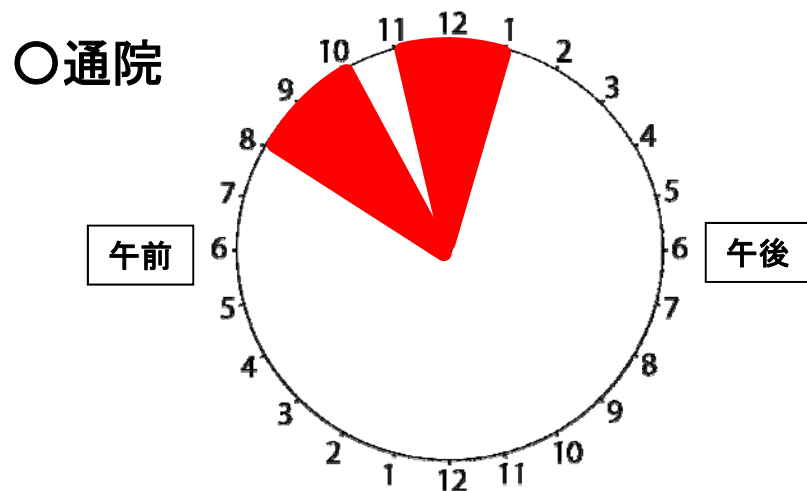
- ・郊外型の専門店(電化製品、衣料品等)や、大規模なショッピングセンターを利用していることが多い。



目的別ニーズ

H25.7.17
協議会

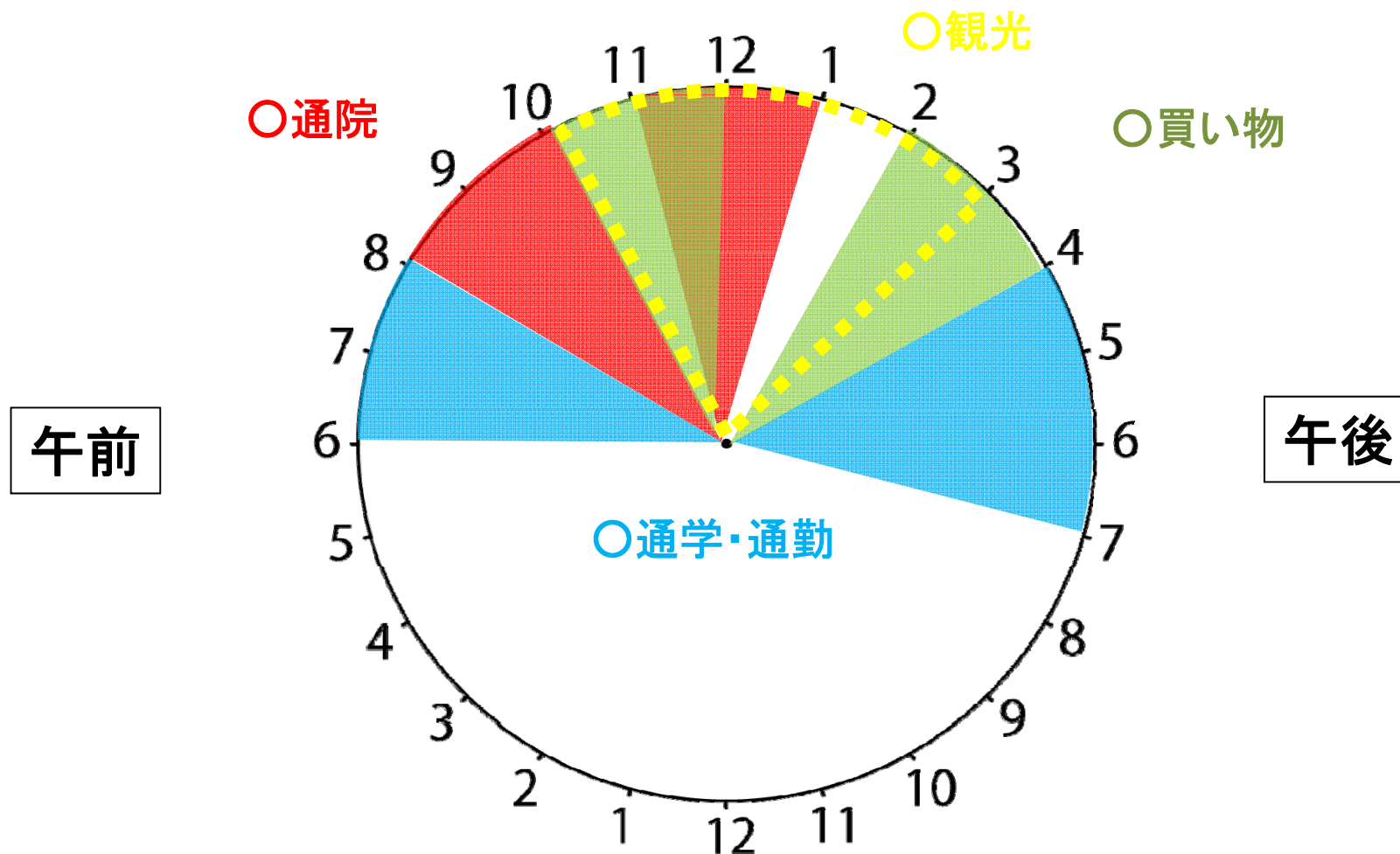
■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(平日)



○通院・買い物・通学・通勤について、目的毎で利用時間帯が異なると考えられる。
○観光について、利用はあっても休祭日に比べて利用者数は少ないと考えられる。

(1) ① 目的別ニーズ

■ 曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(平日;重ね合わせ)

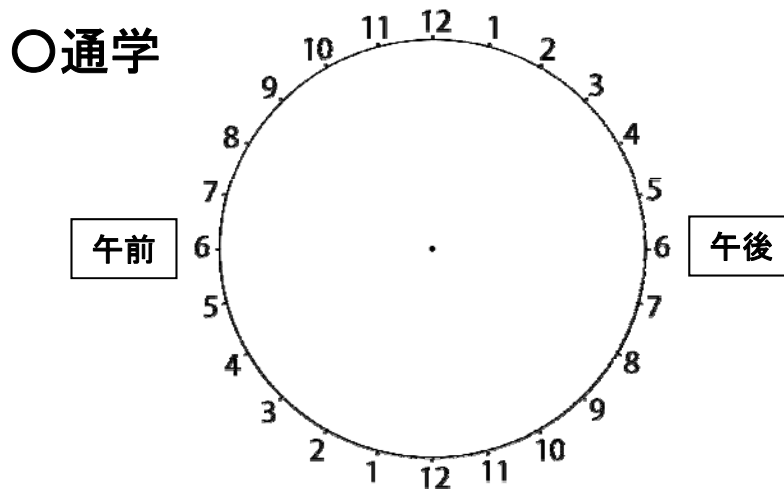
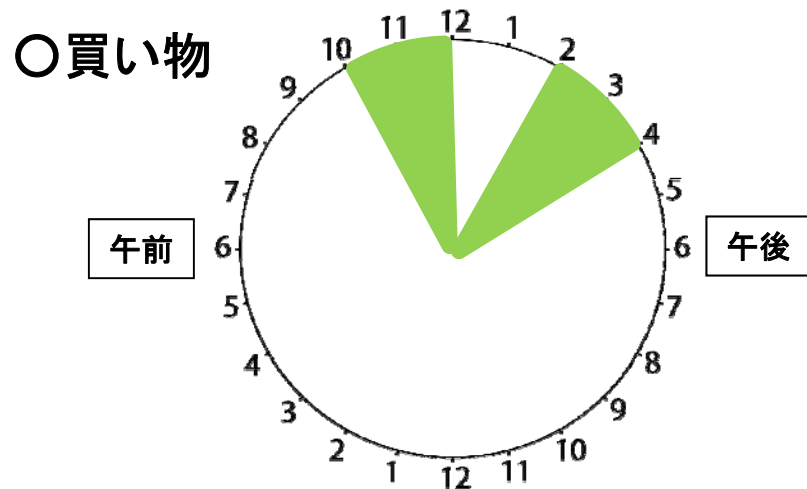
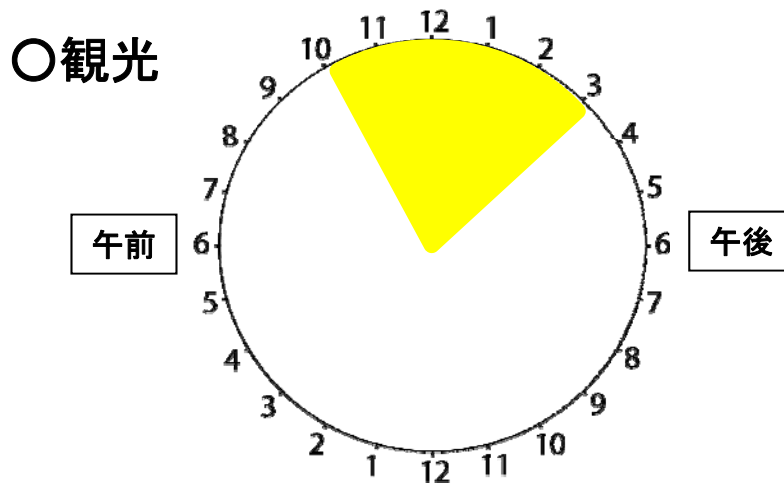
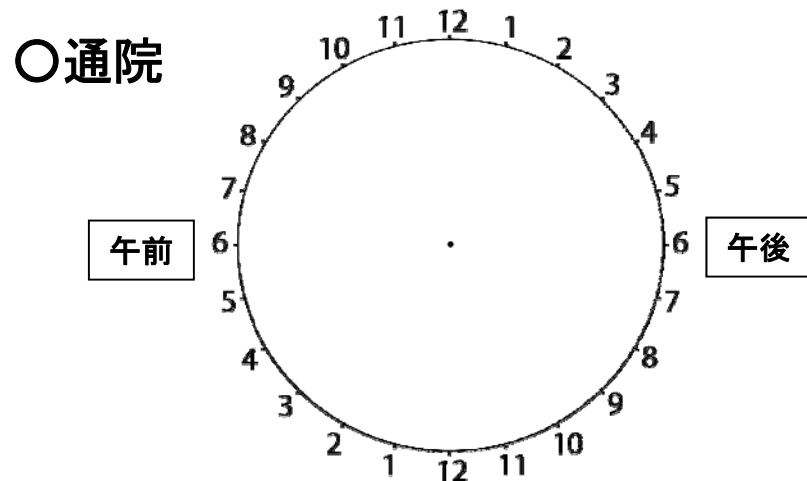


○ 通院・買い物・通学・通勤について、目的毎で利用時間帯が異なると思われる。

(1) ① 目的別ニーズ

H25.7.17
協議会

■曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(休祝日)

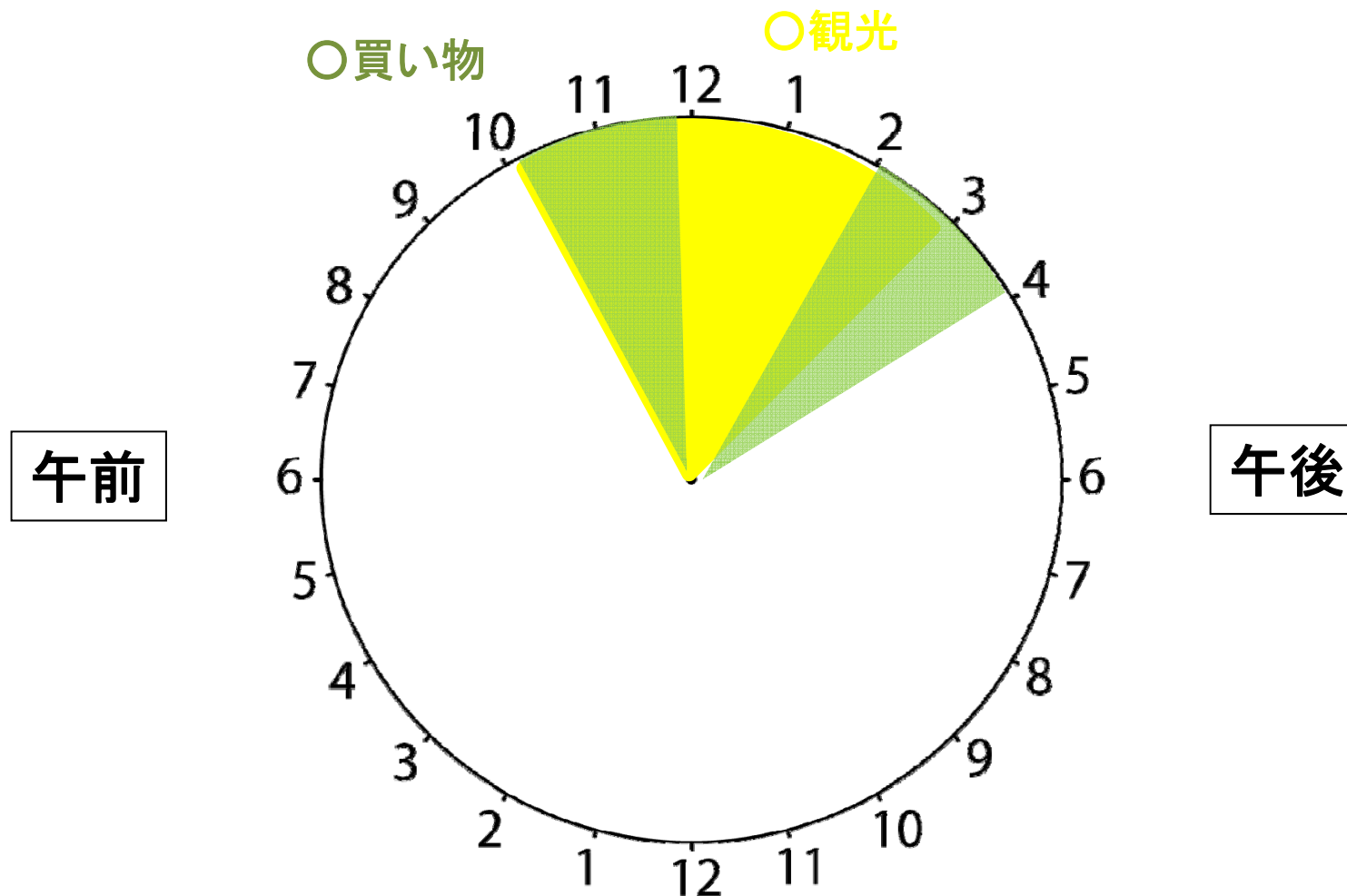


○観光については、季節・天気で左右される非日常のニーズであるため、利用者の定数的な見込みは困難。

(1) ① 目的別ニーズ

H25.7.17
協議会

■ 曜日・時間帯からみる利用者のニーズ(休祝日;重ね合わせ)

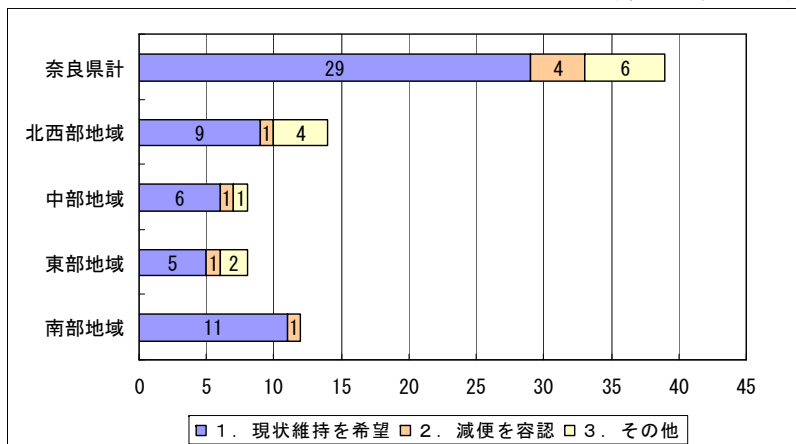


○観光については、季節・天気で左右される非日常のニーズであるため、利用者の定数的な見込みは困難。

○調査結果

路線バスの必要性について

(単位：市町村数)

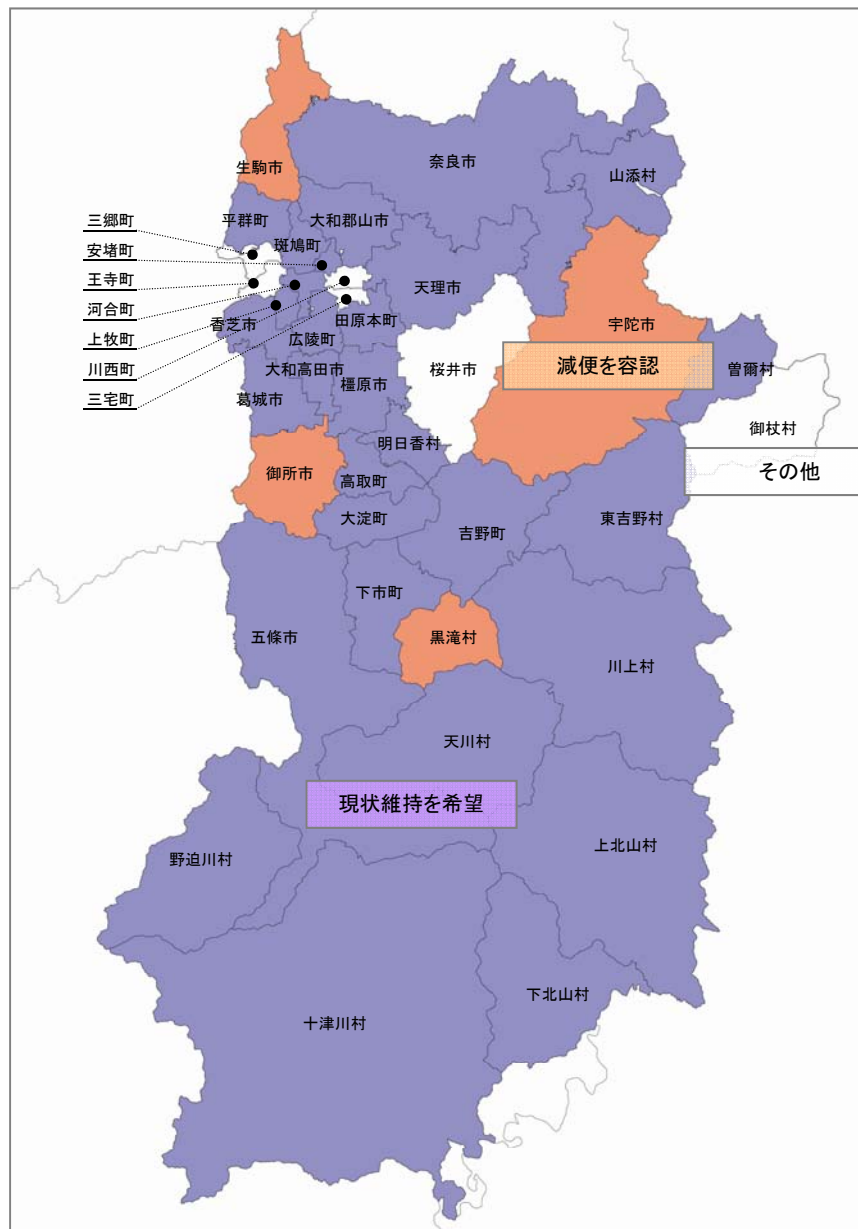


※複数部会に所属する市町村があるため、合計は一致しない

- 39市町村のうち29町村が、基幹的な路線として現状維持を望んでいる。(南部地域では約92%)
- 4市町村は、路線維持のためには、利用状況に応じた減便を容認している。
- その他では、観光客のためには路線バスが必要という意見があった。

路線バスが必要と考える根拠（ニーズ）、路線バスとして維持する事のメリット等についての分析が必要

市町村別路線バスの必要性



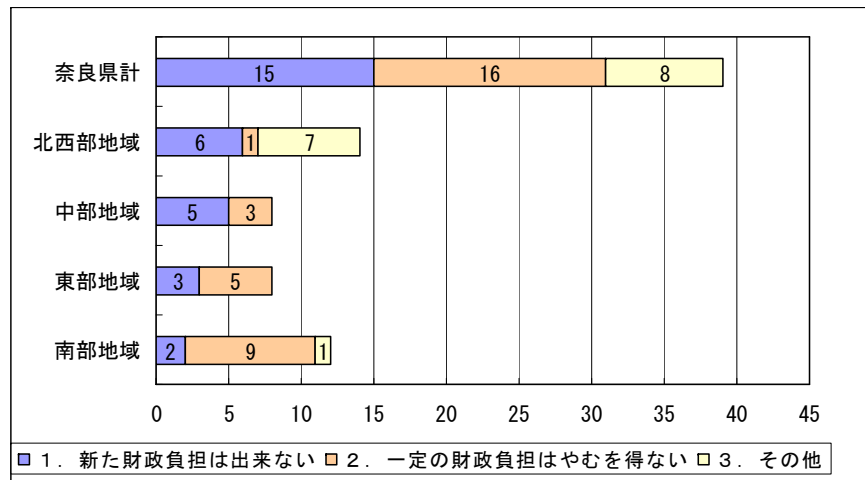
路線バスを存続させる場合の支援について

H25.10.9
幹事会

○調査結果

路線バスを存続させる場合の支援について

(単位：市町村数)



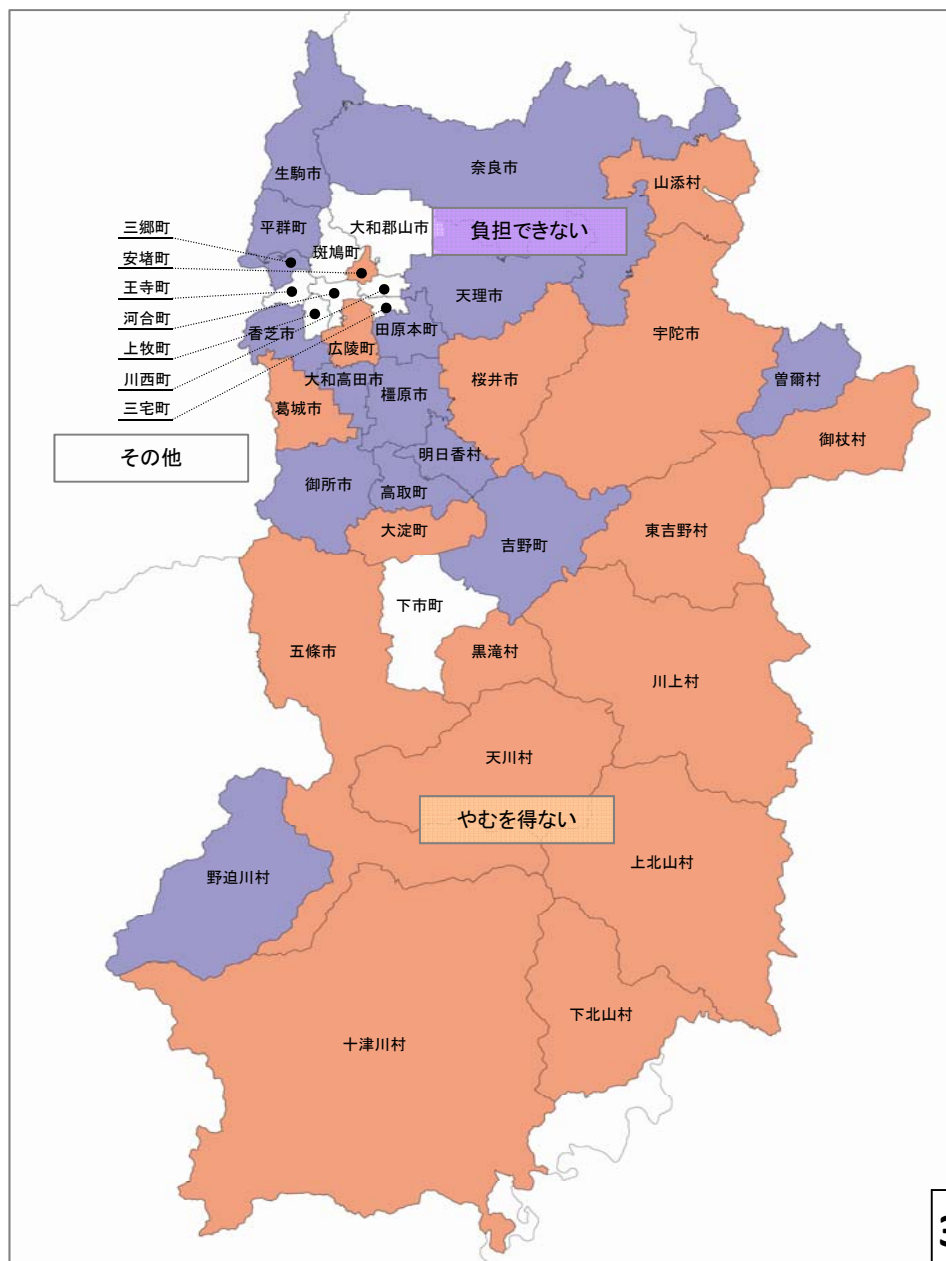
※複数部会に所属する市町村があるため、合計は一致しない

○北西部、中部地域では、新たな財政負担は出来ないという市町村が多い。

○東部、南部地域では、路線維持のためには、一定の財政負担もやむを得ないとする市町村が多い。

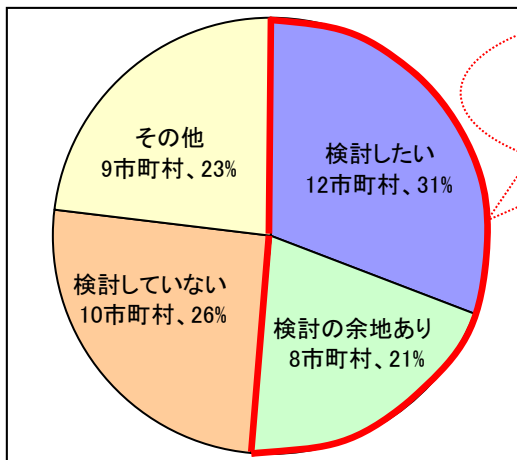
過疎地域である、東部、南部地域の市町村では、路線バスの必要性を高く感じている

市町村別路線バスの支援



○調査結果

近隣市町村とのコミュニティバスの連携について

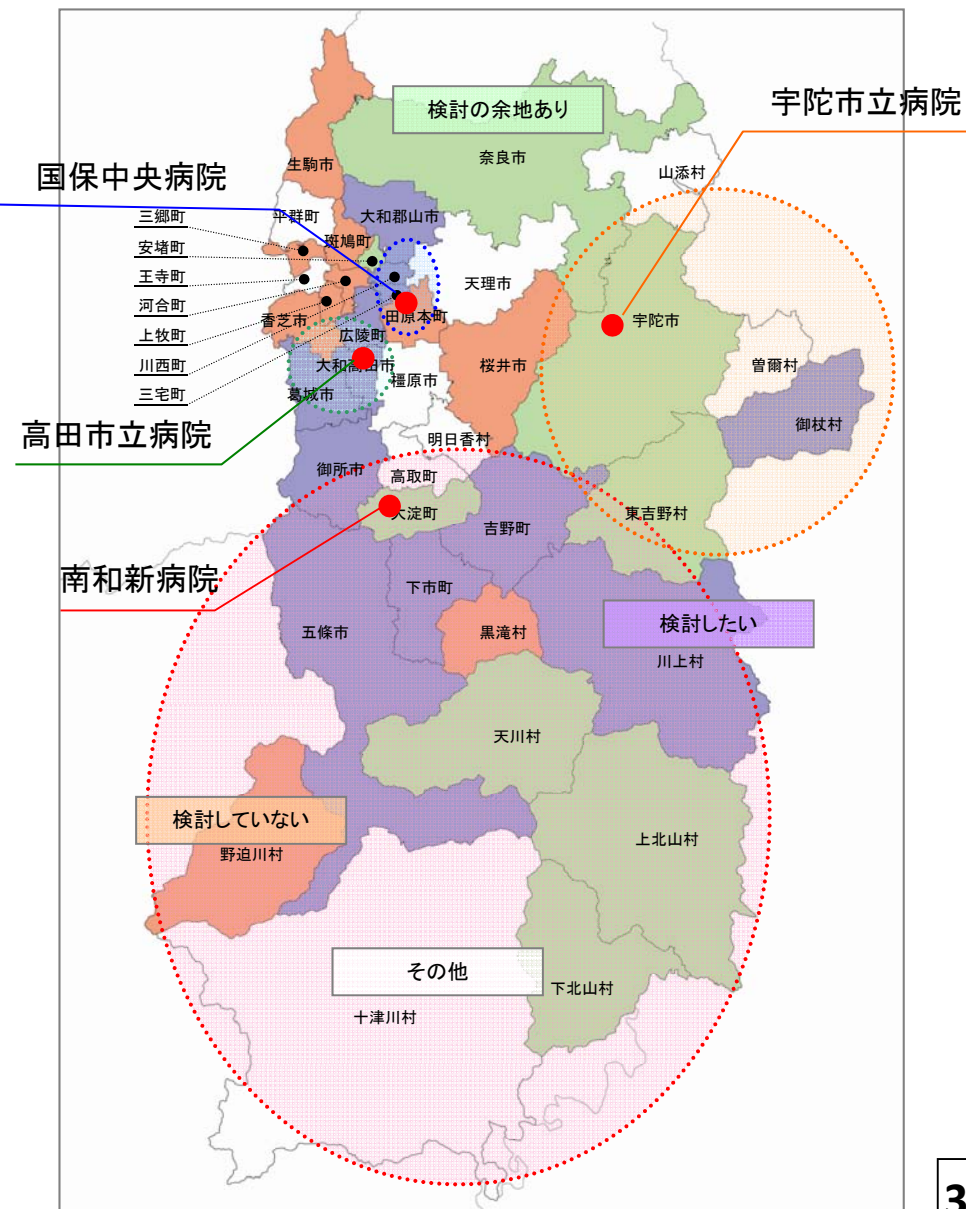


半数以上の市町村が市町村連携について、前向きに回答

- 17市町村で、コミュニティバスの隣接市町村への乗り入れを行っているが、複数市町村で共同運行しているような事例はない。
- 多くの市町村から、利便性の向上や経費の削減のため、コミュニティバスの運行に関する連携を検討したいという意見がある。
- 特に、通院を目的として、市町村の連携による運行を検討したいという意見が多い。
(南和新病院、国保中央病院、高田市立病院 等)
- 一方で、運行状況や財政面から、連携は困難という意見もある。

- 通院など、目的に応じたコミュニティバスの連携を検討していく必要がある。
- 検討にあたっては、地域別部会において、より効率的、かつ効果的な運行を目指し、連携方法を検討する。

市町村別コミュニティバスの連携



乗り込み調査(路線バス)

H25.10.9
幹事会

○路線バス

(調査路線数：24路線42便)

路線名	使用車両	利用者数	乗降者の多いバス停	利用状況の特徴	調査区間
1 八木大滝線	小型バス	30	上市駅	上市駅～宮滝 川遊び客12名 下北山村までの高校生5人	八木駅～湯盛温泉杉の湯
2 八木新宮線	大型バス	29	大和八木駅	観光客の利用が約7割。 御所・五條市内の利用も少数あり。	大和八木駅～十津川村役場
3 王寺五位堂	大型バス	25	王寺駅南口 星和台1	西大和学園の学生が、星和台1より10名乗車 概ね、王寺駅で降車	2000年会館～2000年会館
4 王寺シャープ線	大型バス	12	王寺駅北口	王寺駅からの帰宅	王寺駅北口～竜田神社
5 高田五條線	大型バス	11	御所済生会病院前	国道24号沿を走る路線。 近鉄高田駅の他、御所済生会病院前で乗降される方が多い(乗3人、降3人)M	五條バスセンター～近鉄高田駅
6 白鳳台住宅線	大型バス	11	王寺駅(南口)	沿線住民の王寺駅への利用が大半、昼間は高齢女性が主体	王寺駅～白鳳台二丁目
7 八木下市線	小型バス	8	大淀バスセンター 榎原神宮駅東口	大淀町内から南大和住宅地への利用 高取町の製薬会社から榎原神宮駅目での通勤利用	下市口駅～榎原神宮駅東口
8 信貴山線	大型バス	8	王寺駅(北口)、信貴山下駅	信貴山への観光客 沿線住民の王寺駅までの利用(買いものなど)	王寺駅(北口)～信貴山門
9 立里線	大型バス	7	高野山駅前	概ね、荒神社から帰りの観光客 千手院橋で降車が1名	野迫川村役場～高野山駅
10 天理山添線	中型バス	7	国道山添 国道針	高校生の帰宅利用が3名あった	国道山添～天理駅
11 熊野線(池原)	小型バス	6	湯盛温泉杉の湯	八木大滝線からの乗り継ぎ5名 一般利用は1名(川上村内)	湯盛温泉杉の湯～池原
12 下市温泉(岩森)線(南大和団地経由)	小型バス	5		大淀病院を経由しないため、最寄りの岡崎町で2名下車、南大和団地経由でライフ大淀店前を経由するため、土田バス停で2名下車、役場迄の下市町内の利用は無	榎原神宮前東口～下市町役場
13 下市天川線	小型バス	5	下市口駅	下市口駅からの乗客すべてが天川村内まで乗車したと思われる 観光客のほか、通勤?と思われる利用もあった	下市口駅～黒滝案内センター
14 八木御所線	小型バス	5	医大前	八木から乗車した人は、全て医大前で降車(3人) 主に、榎原市内での利用に限られる。	八木駅～近鉄御所駅
15 岩森大淀線	小型バス	4		下市町商店街付近からの乗車が3名、下市口駅手前の岡崎町バス停で2名下車	下市町役場～大淀BC
16 かしの木台住宅線	小型バス	4	法隆寺駅	かしの木台から法隆寺駅までの利用	安堵町役場～法隆寺駅
17 奥宇陀線	大型バス	4	榛原駅	観光客の利用あり(曾爾村役場?～榛原駅)	掛西口～榛原駅
18 飛鳥線 (赤かめ周遊バス)	大型バス	4		観光客らしき利用は見当たらない	榎原神宮駅～岡橋本
19 当麻新庄線	大型バス	4	近鉄高田駅	県道御所香芝線、国道166を主に運行するルート 乗車は葛城市内のみ。	社会教育センター～近鉄高田駅
20 十津川線	大型バス	3	今戸	小代下で野迫川村営バスと接続 普段は村営バスからの乗り継ぎはあるとのこと	十津川温泉～小代下
21 曾爾香落溪線	大型バス	3	名張駅前	県域を超える利用なし。 曾爾村村内の目的地は桂の郵便局。	名張駅前～曾爾村役場
22 榎原東吉野線	小型バス	2		当該便は東吉野村コミバスに接続せず 鷺家～鷺家口(東吉野村内)は自由乗降区間	榎原駅～東吉野村役場
23 天理桜井線	大型バス	2		2人ともに「芝バス停」で降車	桜井市庁前～天理市庁前
24 広域通院ライン	小型バス	0		八木新宮線で上野地観光後、十津川村役場で降車される方が4名いた。	十津川村役場～十津川温泉

乗り込み調査(コミュニティバス)

H25.10.9
幹事会

○コミュニティバス

(調査路線数：21路線26便)

路線名	使用車両	利用者数	乗降者の多いバス停	利用状況の特徴	調査区間	有償：○
1 大和高田市 きぼう号	小型バス	25	さくら荘	70歳以上のさくら荘の利用が主である。	市役所東～さくら荘	○
2 御所市コミュニティバス	マイクロバス	22	近鉄御所駅	近鉄御所駅での乗車が主(14人) 主に県道御所香芝線での乗降が多く、利用が分散している。	近鉄御所駅～近鉄御所駅	○
3 斑鳩町コミュニティバス	マイクロバス	20	ふれあい交流センター 東老人憩の家	高齢者向けの施設からまとまった利用がある 満遍なく利用がある	斑鳩町役場～法隆寺駅	
4 桜井市コミュニティバス 朝倉台線	中型バス	15	桜井駅北口	桜井駅北口～とれとれオークワ前でハイキングと思われるグループ14人の利用あり (めったにないことでの運転手の談)	桜井駅北口～大和朝倉駅	○
5 下北山村 循環バス	マイクロバス	14	池原 診療所	熊野線からの乗り継ぎ5名 地元中学生の通学利用	池原～寺垣内	
6 生駒市たけまる号 光陽台線	小型バス	11	生駒駅北口	座席数12席に対して最多で10人の利用があり、利用率は高い。 自由乗降区間があるが、利用者なし。	生駒駅南口～生駒市役所	○
7 吉野町スマイルバス	ワゴン車両	5	吉野病院 上市駅	吉野病院から帰る高齢女性の利用	上市駅～新子	○
8 平群町コミュニティバス 西山間ルート	小型バス	4	平群駅	バス停を設置していない場所もあり、普段利用していないと乗降場所が分かりづらい	東小学校～東山駅	○
9 御杖ふれあいバス	小型バス	4	掛西口	奈良交通、三重交通それぞれからの乗換客あり。	掛西口～御杖村役場	
10 葛城市ミニバス	ワゴン車両	4	いきいきセンター前	乗車は全員、いきいきセンター前より。 年数回、増便ありとのこと。	近鉄御所駅～近鉄御所駅	
11 黒滝村ふれあいバス	ワゴン車両	4	診療所	診療所や役場までの利用	309案内センター～役場下	
12 広陵町元気号南北線	広陵町	3	近鉄大和高田駅	箸尾元気で東西線と接続 町内からまんべんなく乗車され、近鉄大和高田駅で降車される方が大半	箸尾駅前～広陵町役場	
13 安堵町コミュニティバス	小型バス	3	平端駅	平端駅から町内までの利用	平端駅～安堵町役場	○
14 川上村やまぶきバス	ワゴン車両	3	上市駅	2名上市駅から乗車。 内、1名は国栖で乗車(観光客?)	上市駅～川上村役場	○
15 2000年会館号Bルート	上牧町	3	2000年会館	全て、2000年会館からの乗車 高齢者の利用が主	上牧町役場～王寺駅	
16 河合町豆山きずな号 穴闇ルート	ワゴン車両	1	総合福祉会館	旧村内の小さな道を中心に運行 福祉会館への送迎を目的とし、無償で運行	総合福祉会館～河合町役場	
17 十津川村コミュニティバス 寺垣内線	マイクロバス	1	十津川温泉	沿線旅館の宿泊者の利用があった	十津川温泉～上湯	○
18 大和郡山市元気平和号	大和郡山市	0			市役所～近鉄九条駅	○
19 東吉野村ふるさと号	ワゴン車両	0		新子バス停は、待合施設等なし	新子～東吉野村役場	○
20 山添村東豊ドリーム号	ワゴン車両	0		朝の1便で、名張への高校生の利用が15人程度ある。役場の予備車輛を使った2台運行を実施中。	名張駅東口～毛原	
21 野迫川村コミュニティバス 小代下線	マイクロバス	0		役場～小代下の便には、通院や買い物の利用者が概ねいるとのこと。 スクールバスも兼ねている。	小代下～野迫川村役場	○

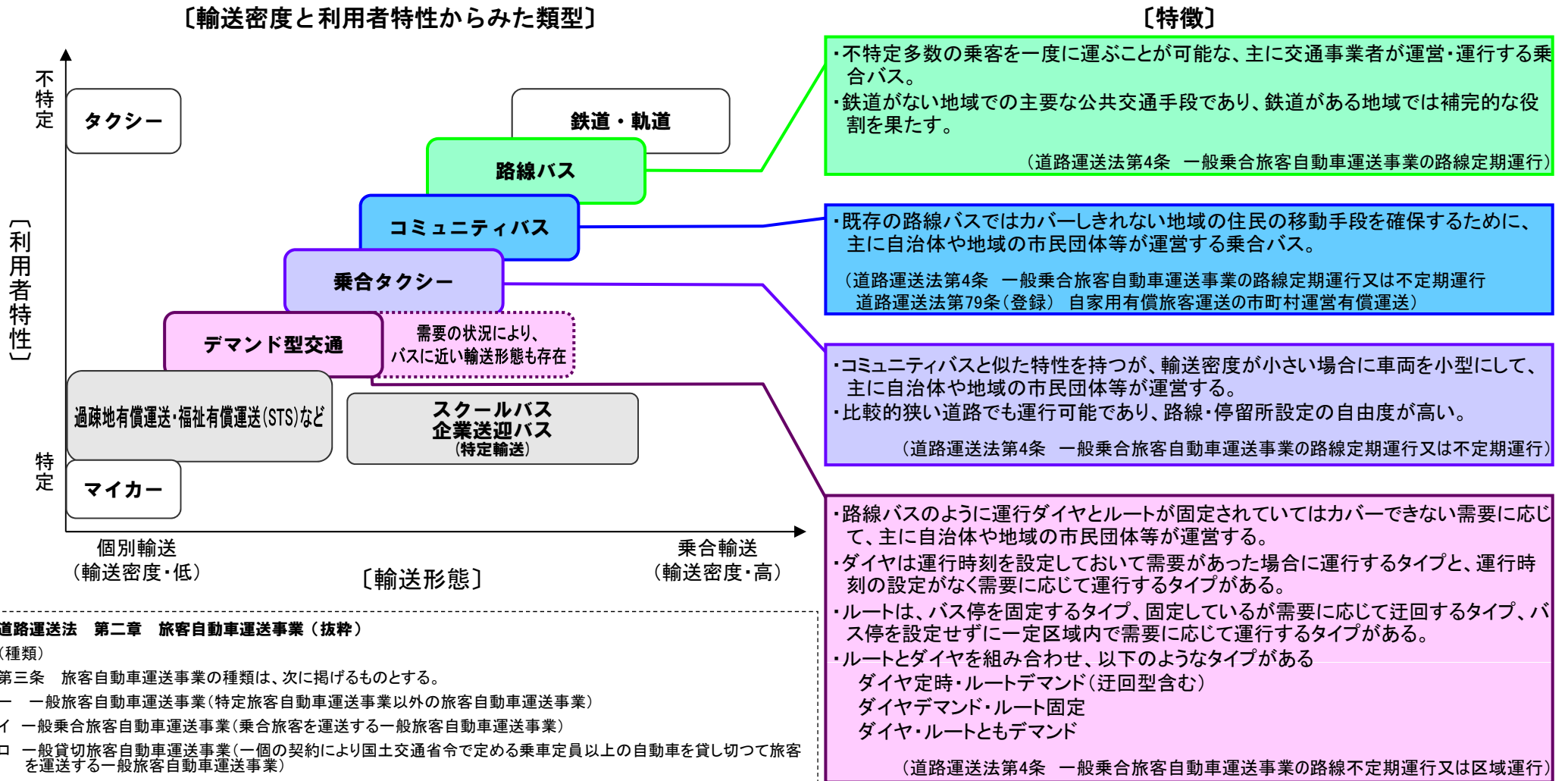
3. その他

(様々な交通サービスの類型と特徴)
(県民WEBアンケートの結果)

様々な交通サービスの類型と特徴

H25.2.20
協議会

(1) 類型と特徴



道路運送法 第二章 旅客自動車運送事業(抜粋)

(種類)

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)
- イ 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ロ 一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ハ 一般乗用旅客自動車運送事業(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ニ 特定旅客自動車運送事業(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種類(前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。)について行う。

過疎地有償運送・福祉有償運送:道路運送法第79条(登録) 自家用有償旅客運送
スクールバス、企業送迎バス:道路運送法第43条 特定旅客自動車運送事業

(2) 様々な交通サービスの取組事例

H25.2.20
協議会

① 他都道府県における取組事例

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画の策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路運送法	運行形態
1.市町村 による運営	1.金沢ふらっとバス	石川県 金沢市	金沢市	北陸鉄道(株) 西日本JRバス(株)	・放射状の道路のため、中心部で交通渋滞 ・細街路が多く、大型路線バスが通れないバス空白地域が存在	・4ルート ・15分間隔の運行 ・200m間隔の停留所 ・1回100円	・リタイアした運転手の再雇用で地域事情に詳しく高齢者の気持ちに分かる運転手が多い ・ 既存バス路線とのルートの重複を配慮	第4条	定時 路線固定
	2.コミュニティバス まほろば号	福岡県 太宰府市	太宰府市	西日本鉄道(株)	・公共施設や最寄の駅を結ぶバス路線の新設を望む市民の声	・6ルート ・1回100円	・駅をターミナル化し、各路線を独立 ・ 既存路線の一部重複区間を100円に値下げ	第4条	定時 路線固定
	3.ムーバス	東京都 武蔵野市	武蔵野市	関東バス(株) 小田急バス(株)	・市内において交通空白・不便地域が1/2程度存在 ・高齢化の進展	・7路線9ルート ・等間隔のパターンダイヤ ・200m間隔の停留所 ・1回100円	・地域によって運行時間を変えるなどして、ニーズに柔軟に対応 ・ 既存バス路線とのルートの重複を配慮	第4条	定時 路線固定
	4.熊野市 自主運行バス	三重県 熊野市、 御浜町	熊野市、 御浜町	三交南紀交通(株)	・旧紀和町(現:熊野市)及び御浜町から熊野市にある高校に通学するための公共交通機関確保	・運賃は対距離制 ・2路線	・運行経費負担割合は、運行前のニーズ調査などにより予想された各市町の利用者数の割合に応じて、協議の上決定	第4条	定時 路線固定
	5.わいわいバス	兵庫県 養父市	養父市	全但バス(株)	・バス1台では運行本数の増便が困難	・運賃は対距離制 ・2路線運行、火・木は1路線の登校時間の便のみ	・ 福祉バス、2校のスクールバスを統合し、運行本数を増加	第4条	定時 路線固定
	6.当別 ふれあいバス	北海道 当別町	当別町	(有)下段 モーターズ	・同様の時間帯、路線を運行していたバスの効率化、サービスレベル向上	・1回200円 ・3路線	・ 医療大学送迎バス等、既存の4種類のバスを統合	第4条	定時 路線固定
	7.デマンドバス	山梨県 甲州市	甲州市	市タクシー 協議会	・路線バスにかかる多額の費用、伸びない利用者	・1回300円 ・利用者は会員登録し、事前予約 ・乗降するバス停を指定	・ ICTを活用したデマンド型交通システム	第4条	デマンド (ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定
	8.過疎地有償運 (ボランティア運行)	青森県 佐井村	佐井村	佐井村社会 福祉協議会	・点在する集落の移動手段の確保	・会員登録し、事前予約 ・自宅と目的地の間を送迎 ・運賃はゾーン制で、タクシーの半分程度	・ 佐井村社会福祉協議会が過疎地有償運送による運行	第79条	デマンド (ダイヤ・路線とも定めない)
	9.元気バス ※実証実験中	三重県 玉城町	玉城町	玉城町社会 福祉協議会	・福祉バスの少ない利用者数	・無料(実験中) ・利用者は会員登録し、事前予約 ・乗降するバス停を指定	・ ICTを活用したデマンド型交通システム	-	デマンド (ダイヤ・路線とも定めない) *バス停

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画の 策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路 運送法	
1.市町村による運営	10.多野藤岡 広域路線バス かながわ号	群馬県 藤岡市、 上野村、 神流町	多野藤岡広域 市町村圏振興 整備組合 (一部事務組合)	日本中央バス(株)	・路線バスの撤退	・運賃は対距離制 ・1路線	・運営赤字補助分の 負担は実車走行距 離比で分担	第4条	定時 路線固定
	11.自主運行バス	京都府 舞鶴市	各地区のバス運行 協議会	同左	・路線バスの撤退で住民の移 動確保が困難	・運賃は対距離制	・自治区毎が組織した バス運行協議会が 運営主体	第79条	定時 路線固定
	12.おでかけ北設	愛知県 設楽町、 豊根村、 東栄町	北設楽郡公共交 通活性化協議会 (設楽町、豊根村 、東栄町)	日本総合サービ ス(株)(設楽町)、 豊根村、 東栄タクシー(有) (東栄町)、 豊鉄バス	・3町村営バス及び民営バスが バラバラに運行、通学・通院 に乘換が必要	・基幹バス、基幹バスに接続する 支線バスが運行 (支線バスの一部は予約制) ・運賃は、基幹バスは対距離制 ・支線バスは設楽町は対距離制 、豊根村は1回200円、東栄町 は1回100円 ・基幹バスは7路線、支線バスは 設楽町2路線、豊根町3路線、 東栄町2路線	・基幹バスでは町村営 バスが相互乗り入れ することで町村間直 通便が運行、運賃 体系やサービスが一 体化	第4条、 第79条 *豊根村 は直営	定時 路線固定 一部デマンド (ダイヤ・路線 とも定めない) *バス停は固定
2.民間団体による運営	1.生活バス よっかいち (S-BUS)	三重県 四日市 市	NPO法人 生活バス 四日市	三重交通(株)	・路線バスの撤退で住民の買 い物・病院へのアクセスが困 難	・1回100円 ・1路線	・運行開始の際に NPO法人生活バス 四日市設立	第4条	定時 路線固定
	2.コミュニティバス まいどはや	富山県 富山市	(株)まちづくりとやま	富山地方鉄道(株)	・商工会議所のコミュニティバス 試験運行が契機	・2ルート ・20分間隔で運行 ・1回100円	・中小企業等により出 資設立された(株)まち づくりとやまによる運営 ・バス停を重複しない ように配慮	第4条	定時 路線固定
	3.コミュニティバス すまいる	福井県 福井市	まちづくり 福井(株)	京福バス(株)	・大型店舗の郊外進出等による、 中心市街地の空洞化が 大きな課題 ・商店街にとっては集客力の強 化を図ることが急務	・4ルート ・1回100円 ・200～300m間隔の停留所	・中小企業等により出 資設立されたまちづ くり福井(株)による運営	第4条	定時 路線固定
	4.100円循環バス	山形県 山形市	山形商工 会議所	山交バス(株)	・山形市郊外にイオン山形南 店が進出した影響もあり、中 心市街地での客足減少 ・あわせて売り上げが落ち込み	・1回100円 ・10分間隔で運行	・山形商工会議所に よる運営	第4条	定時 路線固定

②奈良県内における取組事例

H25.2.20
協議会

分類	名称	運行地域	運営主体 (運行計画 の策定等)	運行主体 (運行実施者)	運行目的(問題点)	運行内容 (経路・バス停・運賃など)	工夫した点/運行方法	道路 運送法	運行形態
1.市町村 による運営	1.コミュニティバスふるさと号	奈良県 東吉野村	東吉野村	相互 タクシー(株)	・通院や買い物など日常生活に必要な活動の機会を確保 ・登山客や、週末に外出機会を確保することへの村民の要望	・1回100円 ・6路線	・隣接市町のコミュニティバス等と接続	第4条	定時・路線固定 一部デマンド (ダイヤ・路線・バス停を固定)
	2.予約制乗合タクシー	奈良県 三郷町	三郷町	(株)竜田 タクシー	・町民のニーズに合った利用しやすい地域公共交通システム	・1回300円 ・会員登録し事前予約 ・乗客定員4名のタクシー車両で運行	・ICTを活用したデマンド型交通システム	第4条	デマンド (ダイヤ・路線とも定めない)
	3.山添村コミュニティバス	奈良県 山添村	山添村	東豊地域 コミュニティバス 運行協議会	・東豊地域から名張市への交通空白地域を解消し、通学、通勤及び買い物のための交通手段	・1回200円 ・2路線	・地域住民が作る「東豊地域コミュニティバス運行協議会」に運行委託	第79条	定時 路線固定
2.県による 運営	1.奈良公園ぐるっとバス	奈良県 奈良市	奈良県	奈良交通(株)	・奈良公園内の周遊観光促進	・1回100円 ・1路線	・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・バス停位置を配慮	第4条	定時 路線固定
	2.奈良観光周遊バス	奈良県 奈良市	奈良県 (奈良中心市街地公共交通活性化協議会)	奈良交通(株)	・奈良中心市街地の周遊観光促進	・1回200円→100円 ・3路線	・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・バス停位置を配慮	第4条	定時 路線固定
3.県と市町村 による運営	1.広域通院ライン	奈良県 五條市、 十津川村	奈良県、五條市 十津川村 (五條市地域公共交通会議、野迫川村・十津川村地域公共交通活性化協議会)	奈良交通(株)	・公共交通による通院の利便性を図り、広域的な移動を含めた通院行動を支援	・運賃は対距離制 ・1路線	・奈良県、五條市、十津川村が連携	第4条	定時 路線固定

(3) 様々な交通サービスの取組事例(カルテ)

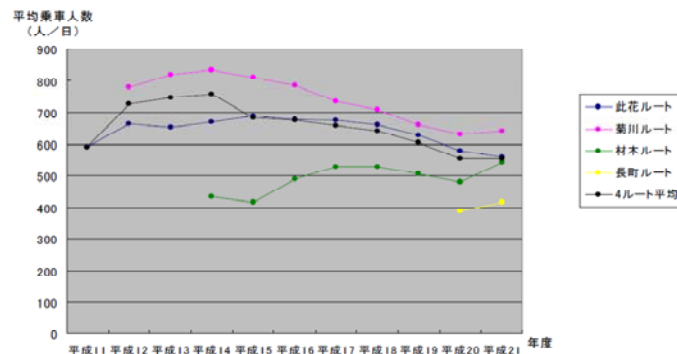
H25.2.20
協議会

① 他都道府県における取組事例

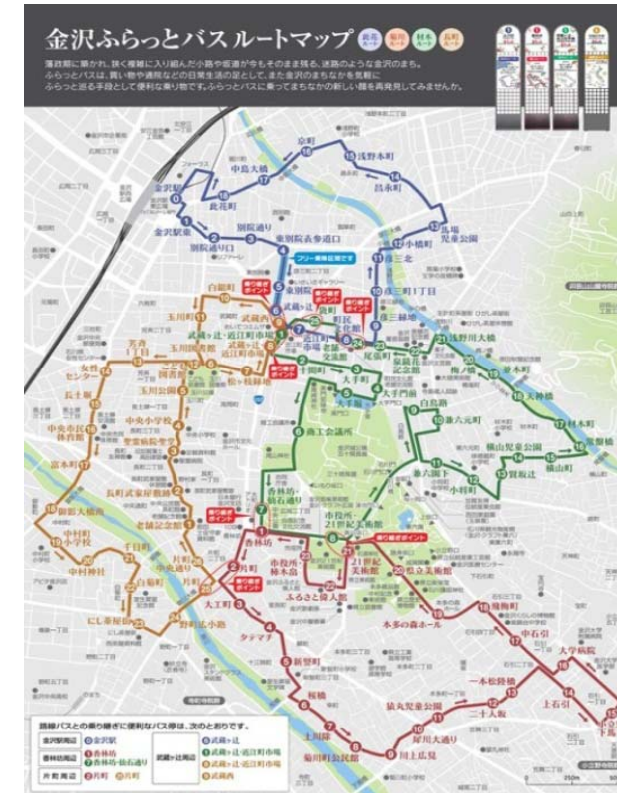
1. 金沢ふらっとバス(石川県金沢市)

項目	内容
運営主体	金沢市
運行主体	北陸鉄道(株)、西日本JRバス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 放射状の道路のため、中心部で交通渋滞 細街路が多く、大型路線バスが通れないバス空白地域が存在 バス利用者数は減少傾向で、利便性の高いサービス提供が困難 交通手段を持たない高齢者や障害者、主婦や子どもたちが不便
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成11年3月 金沢駅前を起終点とする「此花ルート」運行開始 ◆ 運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・ 此花、菊川、材木、長町の4ルート ・ 15分間隔の運行ダイヤ ・ 200m間隔の停留所 ・ 1回100円の均一運賃 ・ 細街路などを運行することで結果的に速度を抑えた優しい運転 ・ リタイアした運転手の再雇用で地域事情に詳しく高齢者の気持ちが分かる運転手が多い ・ 既存バス路線とのルートの重複を配慮
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通不便地域を概ね解消 ・ 沿線住民アンケートより、高齢者、主婦層の買い物等日常生活の足として定着 ・ 観光客にも利用され、地域活性化に貢献
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

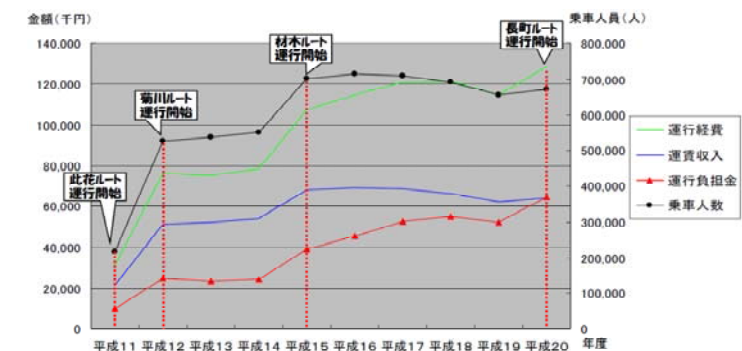
《平均乗車人数の推移》



《バス路線図》



《乗車人数・運行負担金の推移》



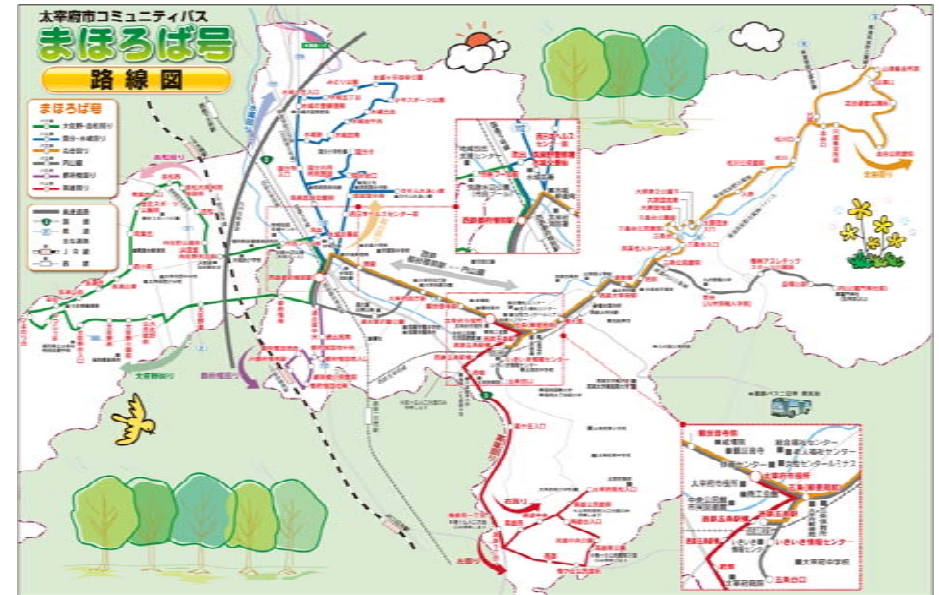
出典: ふらっとバスHP、国土交通省HP 地域公共交通の活性化・再生への事例集
一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例

2.コミュニティバス まほろば号(福岡県太宰府市)

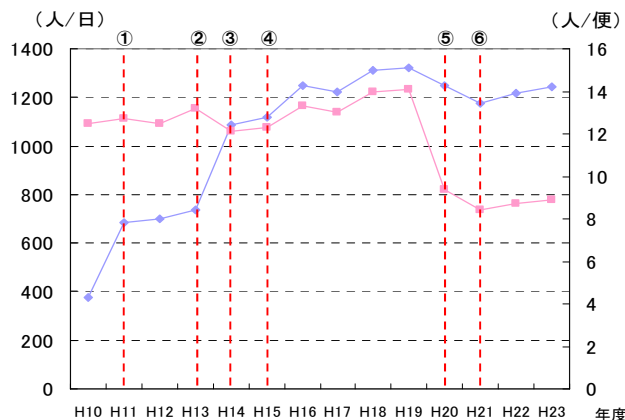
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	太宰府市
運行主体	西日本鉄道㈱
背景・問題	・市役所をはじめとする公共施設や最寄の駅を結ぶ公共交通機関、特にバス路線の新設を望む市民の声
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成10年4月「内山・三条地区ルート」「太宰府西地区ルート」運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・6ルート ・フリー乗車券(1日、1ヶ月、3ヶ月) ・にしていバスナビ(バスロケーションシステム) <p>◆運賃の改定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・180円、200円の2段階運賃から平成14年1月より1回100円の均一運賃に(利便性、利用者増をめざし。行政サービスとして市民に還元していくため。) ・既存路線の一部重複区間を100円に値下げ <p>◆ダイヤ・運行方法の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以前は1路線で1時間以上を要し、渋滞などで30分以上の遅れ ・平成20年4月より、都府楼駅前をターミナル化し、各路線を独立するように運行方法を改正
効果	・市内の公共施設を結び、交通空白地帯への交通手段を確保
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

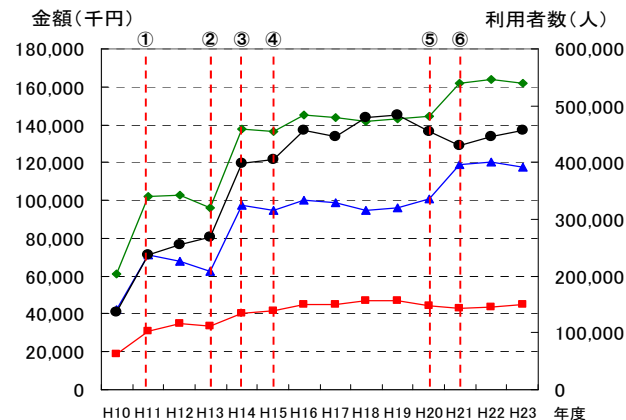
《バス路線図》



《平均乗車人員の推移》



《乗車人数・運行負担金の推移》



- ①H11.6 水城・国分路線開設
- ②H14.1 運賃100円均一に
- ③H14.4 北谷・松川・三条地区路線開設
- ④H16.2 都府楼地区路線開設
- ⑤H20.4 ダイヤ改正 乗継制度実施
- ⑥H21.4 高雄地区路線開設

出典：太宰府市HP、太宰府市資料

3.ムーバス(東京都武蔵野市)

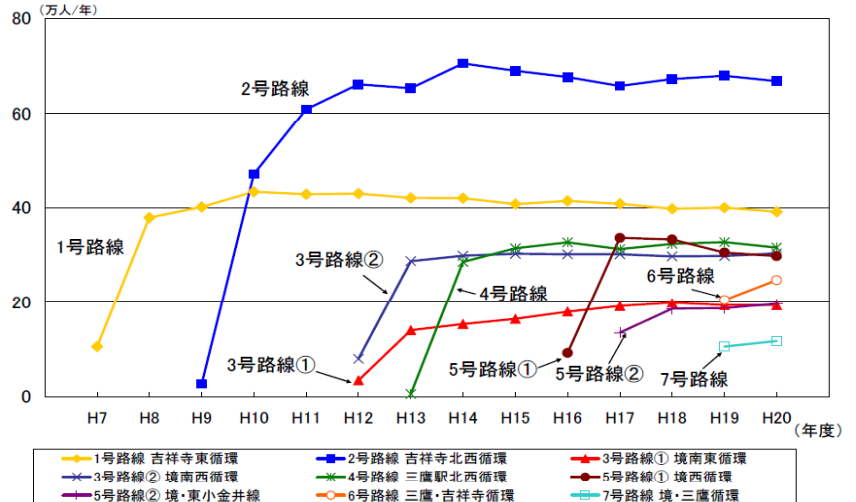
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	武蔵野市
運行主体	関東バス(株)、小田急バス(株)
背景・問題	・市内において交通空白・不便地域が1/2程度存在 ・高齢化の進展(市内の高齢化率 H11:11.7%、H21:19.8%)
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成7年11月「吉祥寺東循環線(1号路線)」運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・7路線9ルート ・等間隔のパターンダイヤ ・200m間隔の停留所 ・1回100円の均一運賃 ・車内コミュニティボードの設置 ・吉祥寺パーク&ライド加盟店で、一定金額の買い物をする等と駐車場無料券 ・地域によって運行時間を変えるなど、昼間時間帯の高齢者や幼児連れの移動から通勤通学時の駐輪対策まで、地域・時間帯によってニーズに柔軟に対応 ・既存バス路線とのルートの重複を配慮
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白・不便地域を解消 ・平成24年7月に累計乗車人員3,000万人突破 ・一律100円の明朗快活なシステム、細街路の住宅地を運行する形態など、コミュニティバスに関する様々な概念を全国的に広めるきっかけとなった。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

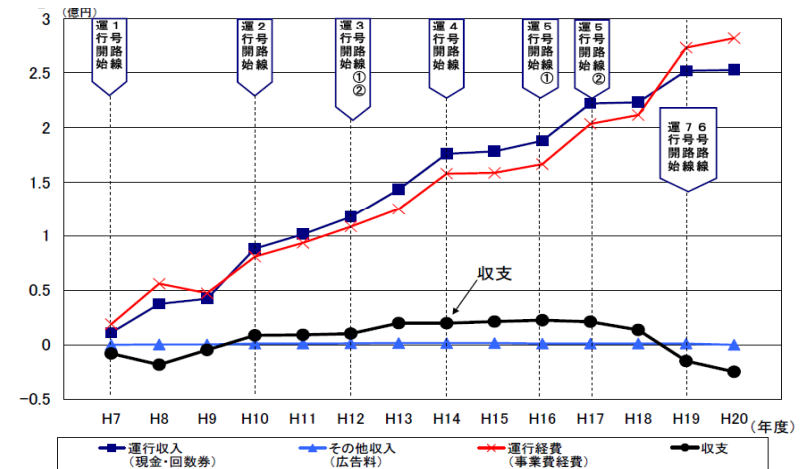
《バス路線図》



《利用者数の推移》



《運行収支》



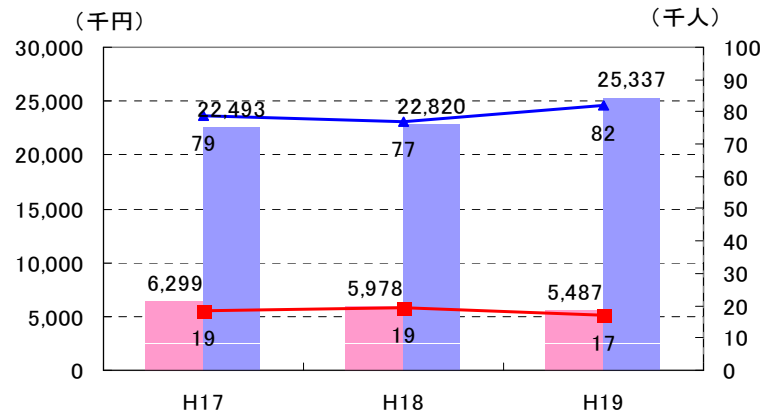
出典:武蔵野市HP、一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例
国土交通省資料

4.熊野市自主運行バス(三重県熊野市、御浜町)

H25.2.20
協議会

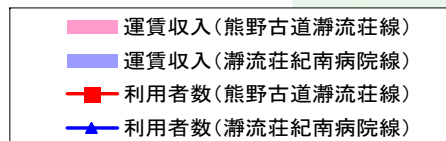
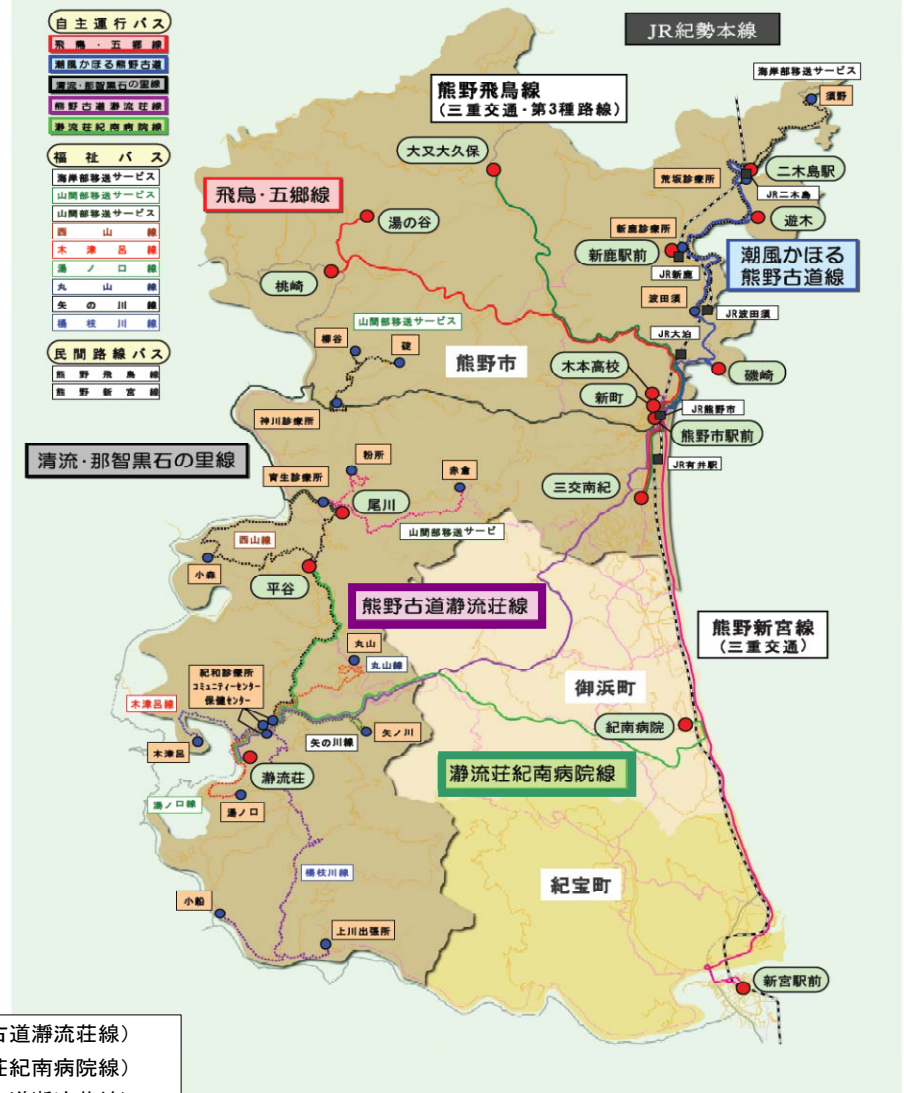
項目	内容
運営主体	熊野市、御浜町
運行主体	三交南紀交通(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年紀和町との合併や、利用者減によりバス事業者の路線撤退 旧紀和町、御浜町では熊野市の高校に通学するための公共交通が確保されず、送迎もしくは入寮の必要
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成15年4月 湍流荘紀南病院線が運行開始 平成15年7月 熊野古道湍流荘線が運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・熊野市、御浜町を跨ぐ運行 ・熊野市の自主運行バスのうち、御浜町との共同運行は2路線 <p>※運行経費の負担割合は運行前のニーズ調査などにより予想された各市町の利用者数の割合に応じて、協議の上決定 熊野市：御浜町＝2：1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は対距離制(200～600円) ・終点の湍流荘で入浴できる入浴券とセットとなった「湯ったり切符」も販売
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・熊野古道湍流荘線の運行ルート周辺はこれまで公共交通のなかった地域も多く、過疎地住民の公共交通の移動手段としての役割も有している ・沿線の世界遺産熊野古道や観光資源(丸山千枚田など)への公共交通手段も確保された
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《利用者数・運賃収入の推移》



《バス路線図》

熊野市公共交通路線図

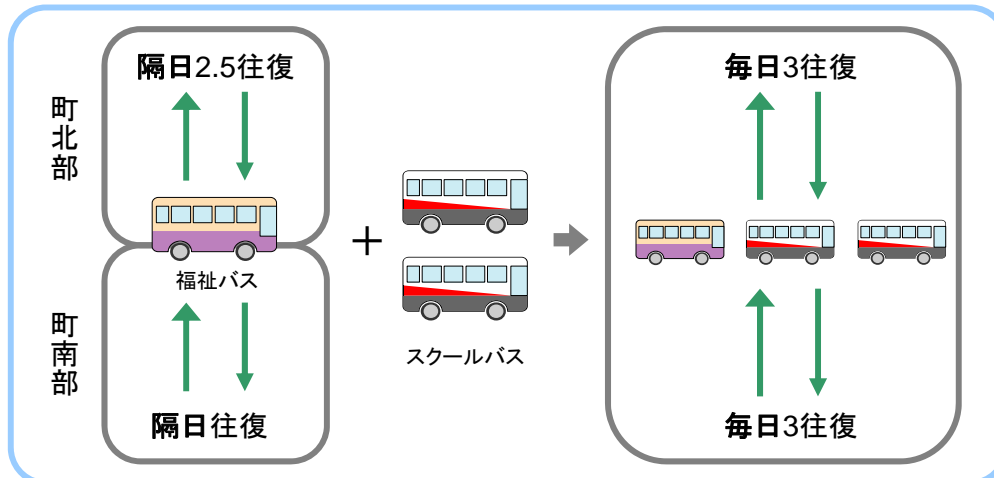


5.わいわいバス(兵庫県養父市)

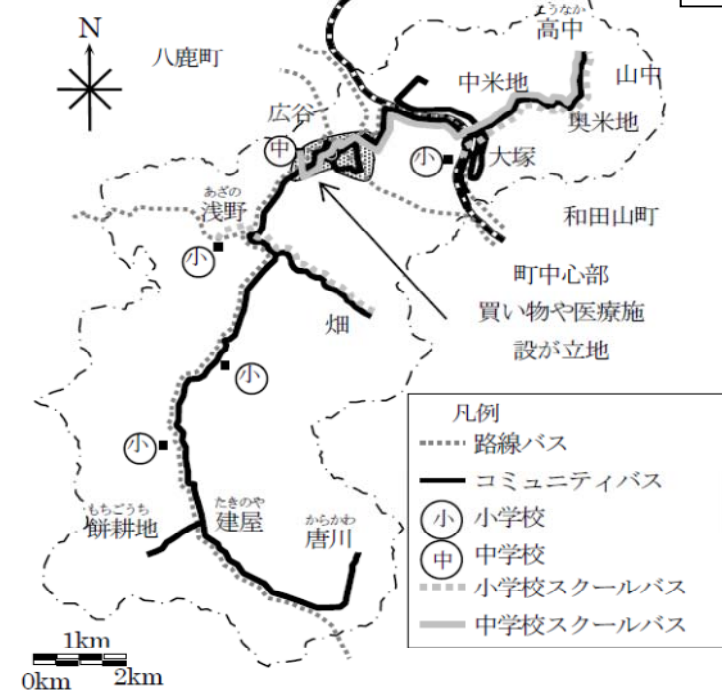
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	養父市
運行主体	全但バス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の利便性向上 ・路線バスのバス停から1km以上離れた地域と町の諸施設の接続 ・福祉バス1台での運行本数増便が困難
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 平成14年4月に福祉バス1台、スクールバス2台を統合したコミュニティバス開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・畑～上野・Yタウン線、高中～上野・Yタウン線の2路線 ・月・水・金曜日の運行(土・日・祝及び年末年始は全便運休) ・火・木曜日は登校時間の高中～上野・Yタウン線のみ ・下校時間帯はスクールバス専用として運行 ・運賃は対距離制(150～470円)
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・一体運営により、効果的・効率的な運行 ・子どもの安全確保に貢献 ・生徒と大人と一緒に乗ることで、会話や挨拶が交わされ車内に活気をもたらした
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス機能の統合による運行本数の変化》

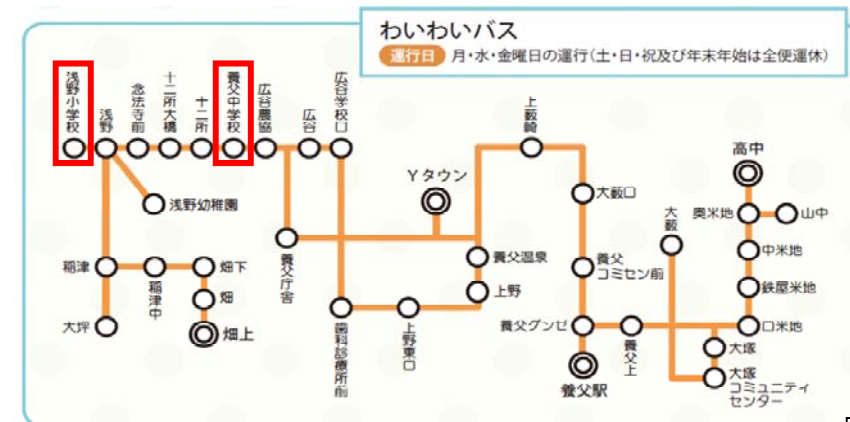


《統合前のバス路線図》



《バス路線図》

下校時間はスクールバス専用

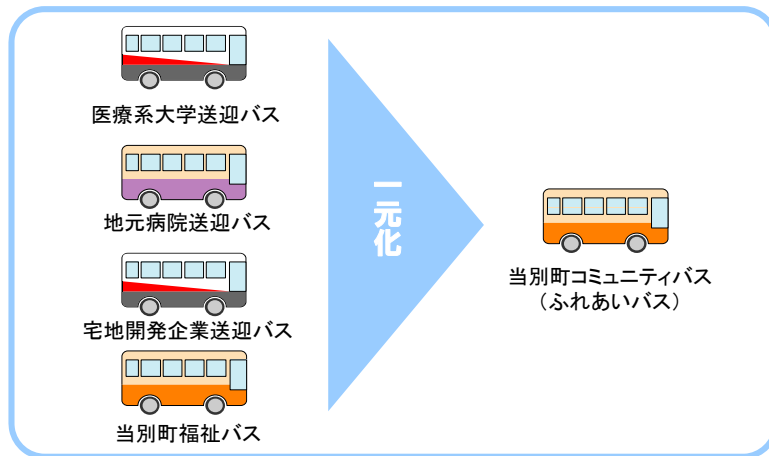


出典: 養父市HP、平成15年度版 兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所報告集
国内におけるスクールバス活用状況等調査報告(平成20年3月文部科学省)

6.当別町ふれあいバス(北海道当別町)

項目	内容
運営主体	当別町
運行主体	(有)下段モータース
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・南北に細長い地形で2つの市街地の周りに広大な農地と住宅が点在しているため、生活手段として何らかの手段を講じる必要があった ・同様の時間帯・路線を福祉バスや大学・病院の送迎バスが運行していた
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 ・医療大学送迎バス、地元病院送迎バス、振興住宅地域送迎バス、当別町福祉バスを一元化 ・平成18年度より実証運行 ・平成23年度より本運行 ◆運行サービス ・市街地循環線、あいの里金沢線、青山線の3路線 ・1回200円の均一料金 ・従来から実施していた病院送迎等の「無料バス」はその目的に限り無料チケットを配布
効果	・一元化前の民間バスの利用目的の制限がなくなり、運行本数も増加
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス一元化のイメージ》



《バス路線図》



H25.2.20
協議会



7.デマンドバス(山梨県甲州市)

H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	甲州市
運行主体	市タクシー協議会
背景・問題	・路線バスに年間1億円の費用をかけていたが、沿線に住むお年寄りからは便数が少ない、バス停が遠いという声が多く、利用者数は伸び悩んだ
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年11月 旧塩山市を5地域に分け運行開始 ※市タクシー協議会に委託 ※ICTを活用したデマンド型交通システム <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回300円 ・フリーパス券 1年 3,000円(60歳未満は10,000円) 半年 1,500円(60歳未満は5,000円) ・利用者は会員登録した上で、当日1時間前までに予約(電話にて予約) ・乗降するバス停を指定 ・乗車定員9人の運行バス(ワゴン) ・路線バス時のおよそ5倍の454箇所にバス停を設置 ・自宅から200メートル以内に必ずバス停があるように配置
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・登録者数1,626人(平成23年12月時点) ・1ヶ月の平均利用者数は延べ2,300人(平成23年12月時点)
道路運送法	第4条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

《デマンドバス停留所》



《デマンドバス》

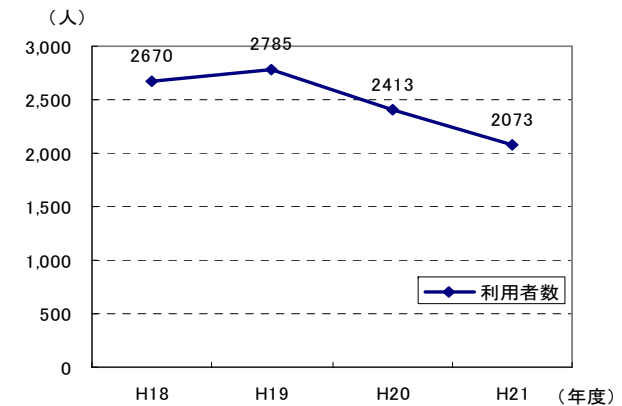


8.過疎地有償運送(青森県佐井村)

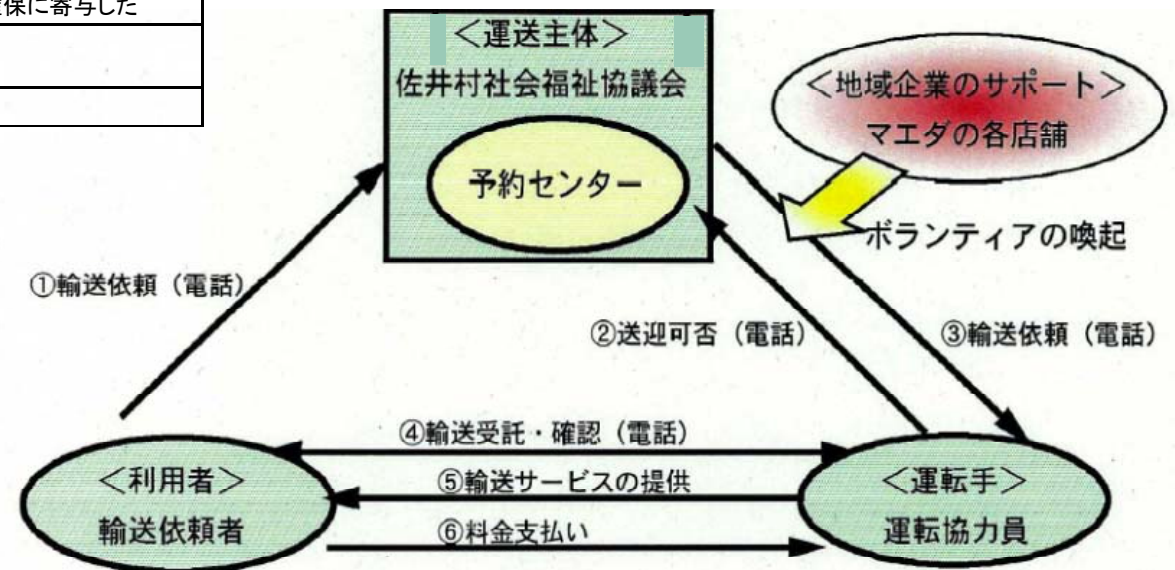
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	佐井村
運行主体	佐井村社会福祉協議会
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、少子高齢化の進む過疎地域 ・海岸線に8つの集落と山間部に1集落が点在しているため移動手段の確保が必要 ・自家用車のない高齢者が最寄りの都市へ出ることにより多額の費用と時間が必要
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年11月からボランティアの運転協力がマイカーで住民を有償運送する実証実験開始 ・平成18年度から本格運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・佐井村社会福祉協議会が過疎地有償運送による運行 ・会員登録制で前日までに要予約 ・予約に応じて自宅～目的地間の送迎を行う ・運賃はゾーン制で、タクシー利用時の半分程度 ・同一ゾーン内400円～一番遠いゾーン間4,000円 (2人以上で利用する場合は、1台当りの運賃の設定) ・協議会の職員と住民合わせて18名の運転協力者
効果	・通院や買い物、バス停までの送迎等に利用され生活移動手段の確保に寄与した
道路運送法	第79条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない)

《登録者数の推移》



《運行システムの概要》



《利用者数の推移》

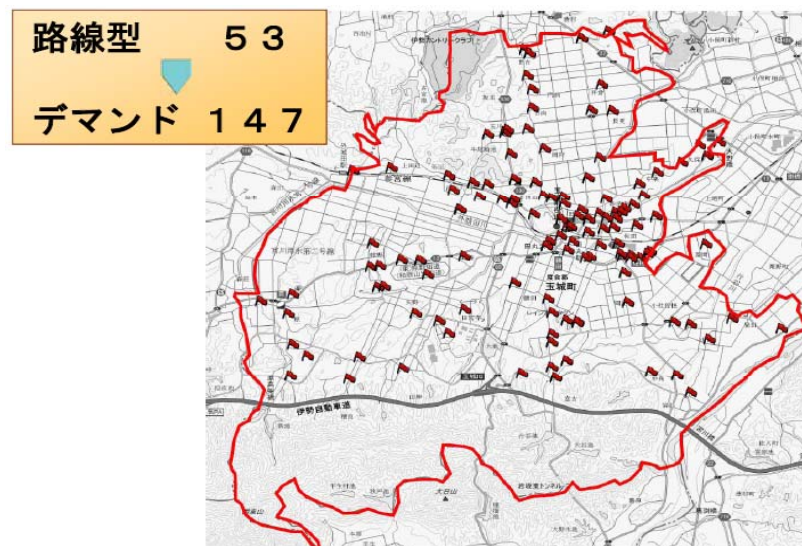
年度	平成17年度	平成19年度	平成22年 7月時点
登録者数	197人	471人	431人

9.元気バス(三重県玉城町)

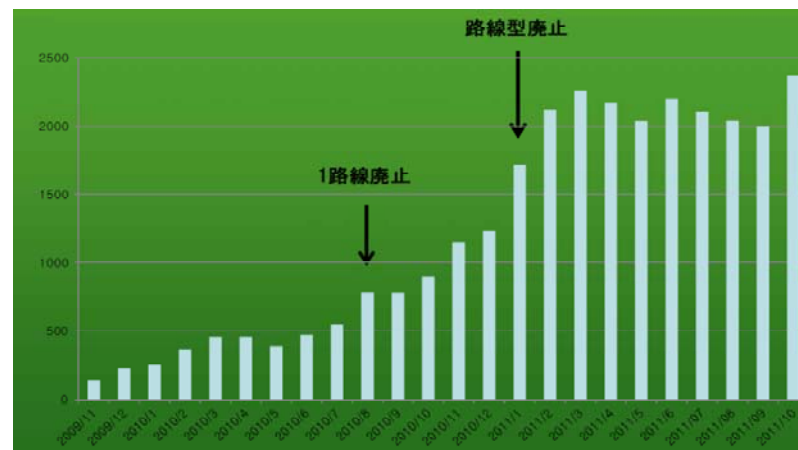
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	玉城町
運行主体	玉城町社会福祉協議会
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの大幅縮小 ・マイクロバス2台で福祉バスを運行開始するが、予算がかけられずサービスが向上できず、利用対象者も限られていたため、利用が普及しない状態
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年11月から実証実験開始 ・平成22年8月から元気バス2台体制(福祉バス1台廃止) ・平成22年11月から元気バス3台体制(平成22年いっぱい福祉バス廃止) <p>※ICTを活用したデマンド型交通システム</p> <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験中は料金無料 ・利用者は会員登録した上で、当日30分前までに予約 ・乗降するバス停を指定 ・町民150名に携帯型簡易予約端末を配布 ・町内44箇所にタッチパネル型簡易予約端末を設置
効果	・登録者数は当初の2.8倍の865名(平成23年3月)
道路運送法	—
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

《バス停位置》



《利用者数の推移》



《予約端末のイメージ》

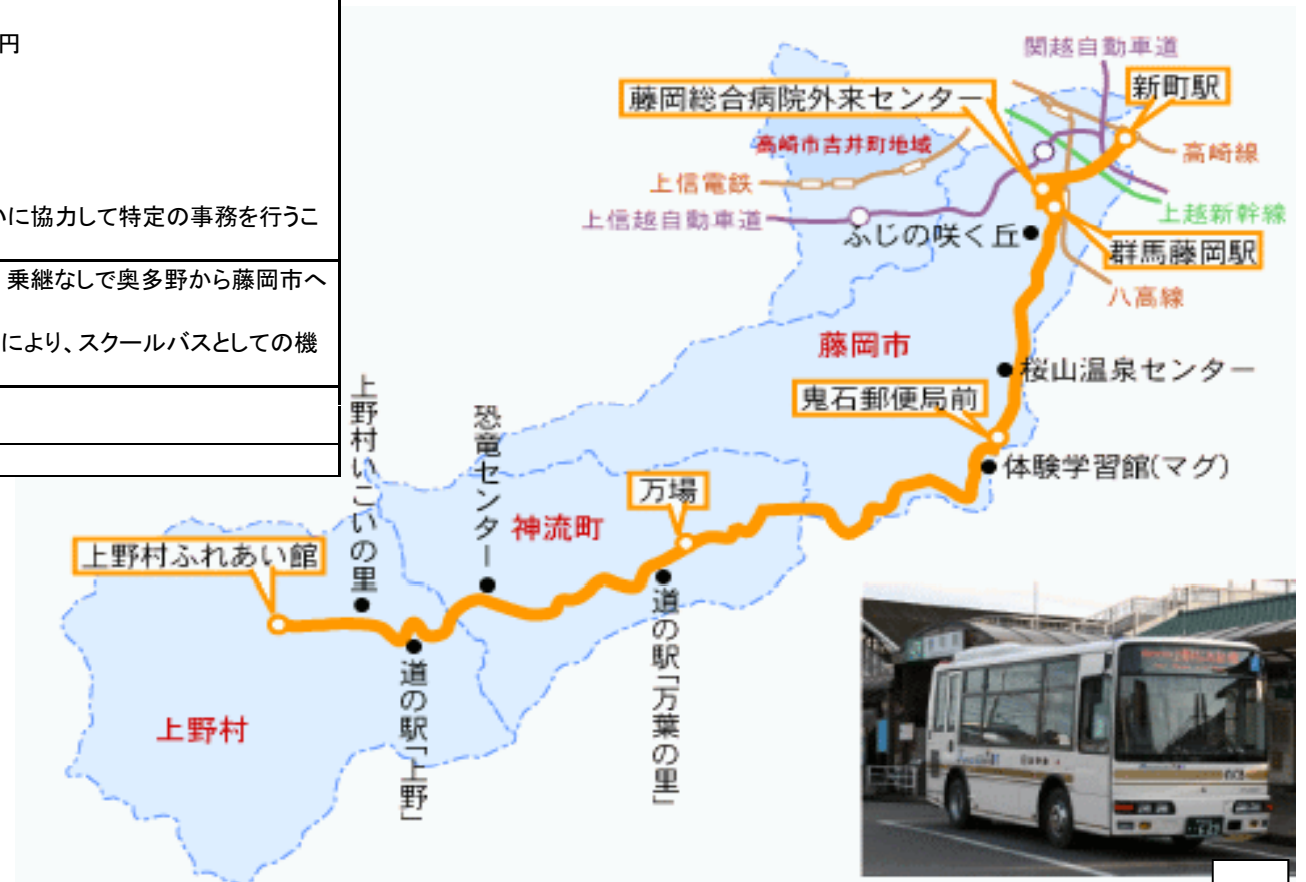


10.多野藤岡広域路線バスかながわ号(群馬県藤岡市、上野村、神流町)

H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	多野藤岡広域市町村圏振興整備組合(一部事務組合)
運行主体	日本中央バス(株)
背景・問題	・事業者から路線バス廃止の申し入れ
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成9年運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・日本中央バス運行の奥多野線1路線 ・藤岡市、上野村、神流町を跨ぐ運行 ・運賃は対距離制(100～1830円) ・一日フリー乗車券1,500円、二日間フリー乗車券2,500円 ・普通バスと急行バスあり ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> ・多野藤岡広域市町村圏振興整備組合による運営 <p>※多野藤岡広域市町村圏振興整備組合 藤岡市、高崎市、神流町、上野村の2市1町1村が互いに協力して特定の事務を行うことを目的に、昭和47年に設立された一部事務組合</p>
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の確保のみならず、急行バスの導入により、乗継なしで奥多野から藤岡市への通学が可能となった ・普通バスは小中学生の通学時間にあったダイヤ設定により、スクールバスとしての機能を強化できた
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス路線図》

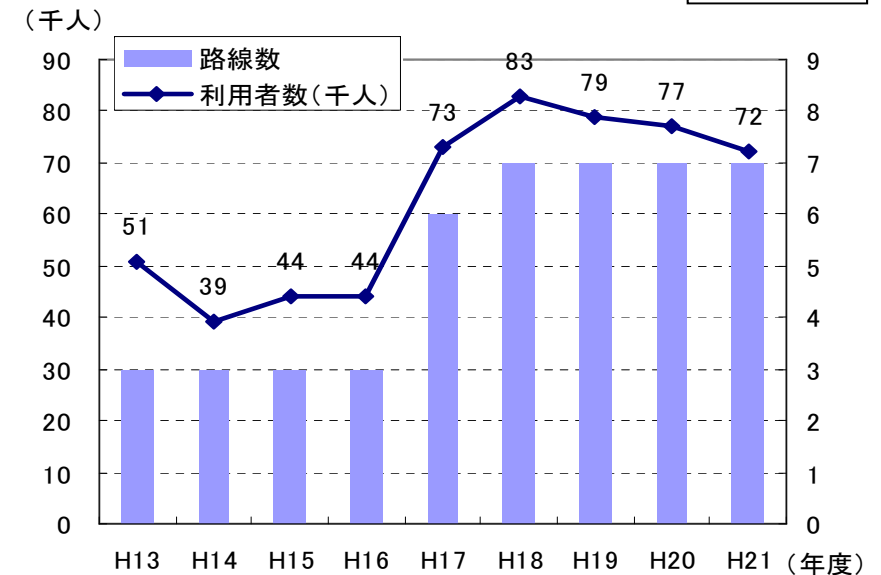


11.自主運行バス(京都府舞鶴市)

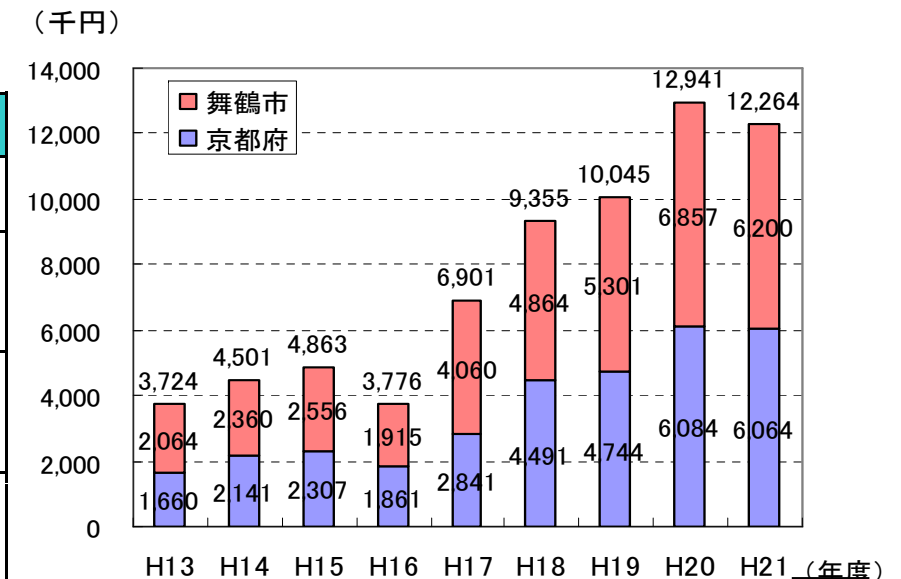
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	各地区のバス運行協議会 (西大浦、青井校区、杉山・登尾、多門院、岡田上、池内、岡田中の自治会ごとに協議会設立)
運行主体	各地区のバス運行協議会 (西大浦、青井校区、杉山・登尾、多門院、岡田上、池内、岡田中の自治会ごとに協議会設立)
背景・問題	・市の人口は減少傾向、少子高齢化 ・バス路線は採算が取れず、事業者から撤退について申し出 ・通学・通院などの生活の足の確保が課題
実施内容	◆運行開始 ・昭和48年11月、岡田上地区で「自主運行バス」が運行開始 (路線バス廃止により、自治会・婦人会を中心にバスの会を組織、有償運送許可を受け、運行開始) ・他地区でも運行され、平成18年までに7路線となる ◆運行サービス ・ 当該地区毎の自治会等が組織したバス運行協議会が運営主体 ・各地域で概ね、1日に2~4便の運行 ・運行ルートやダイヤは、学生や通院者の便利な時間帯に合わせた運行 (杉山・登尾地区は、電話での予約制) ・運賃は対距離制
効果	・年間約7~8万人の利用客がある
道路運送法	第79条
運行形態	定時路線固定

《利用者数の推移》



《補助金額の推移》



《7路線のバス概要》

路線	岡田上バス	岡田中バス	池内バス	西大浦バス	青井校区バス	杉山・登尾バス	多門院バス
運行主体	岡田上バス運行協議会	岡田中バス運行協議会	池内バス運行協議会	西大浦協議会	青井校区協議会	杉山・登尾協議会	多門院協議会
運行開始	昭和48年11月	1号車 平成6年10月 2号車 平成21年5月	平成5年10月	平成16年10月	平成16年10月	平成17年8月	平成18年1月
運行概要	4往復/日 日祝日運休	3往復/日 土日祝日運休	4往復/日 日祝日運休	4往復/日 土日祝日運休	4往復/日 3往復/土曜日 日祝日運休	4往復/日 土日祝祭日 運休 (予約型運行)	4往復/日 土日祝祭日 運休
車両	小型バス 29人乗り	1号車 小型バス 28人乗り 2号車 ワゴン 15人乗り	小型バス 25人乗り 車椅子用 リフト付車両	中型バス47人乗り	小型バス 車椅子用リフト付 28人	ワゴンバス10人乗り	小型バス29人乗り

出典:舞鶴市HP、自治体による生活交通再生の評価と課題(Ⅲ)(土居靖範)

一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例、国土交通省資料

12.おでかけ北設(愛知県設楽町、豊根村、東栄町)

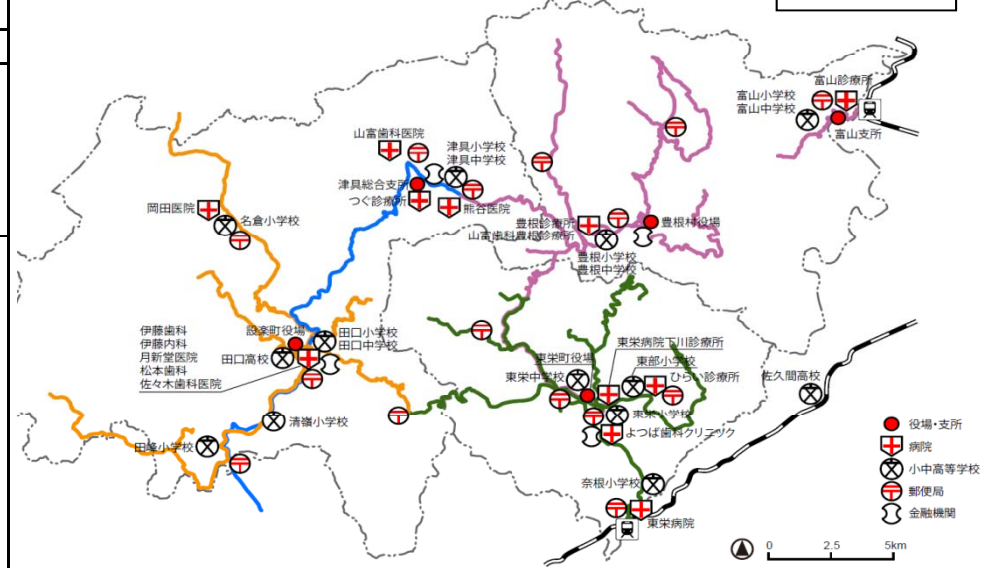
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	北設楽郡公共交通活性化協議会(設楽町、豊根村、東栄町)
運行主体	日本総合サービス㈱(設楽町)、豊根村、東栄タクシー(有)(東栄町)、豊鉄バス
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・3町村営バスおよび民営バスがそれぞれバラバラに運行 ・町村営バスは町村界で折り返しのため、通学・通院に乗換えが必要 ・ダイヤが小中学生の登下校に対応しているが、買物や通院の帰りに合わない ・公共交通空白集落が散在 ・路線バスと移送サービスが混在し、役割分担が不明確
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 ・平成22年運行開始 ◆運行サービス ・基幹バス7路線、基幹バスに接続する支線バス7路線を運行 ・基幹バスは、設楽町、豊根村、東栄町を跨ぐ運行 ・支線バスの一部は予約制(デマンド)のバス ・基幹バスの運賃は対距離制 ・支線バスの運賃は設楽町は対距離制、豊根村は1回200円、東栄町は1回100円 ※基幹バスは町村営バスが相互乗り入れすることで町村間直通便が運行、運賃体系やサービスが一体化
効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆住民の「おでかけ」範囲の拡大 ・田口高校への進学者定着(下宿生化を防ぐ) ・東栄病院へ通院する際の乗換回数減少 ・とうえい温泉、兎鹿嶋温泉(豊根村)への利用の増加 ・予約バスによる低費用での公共交通空白解消 (公共交通空白地域人口比率:10%→1%) ◆3町村の一体性の高まり
道路運送法	第4条、第79条 *豊根村は直営
運行形態	定時路線固定、一部デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

《公共交通維持のための公的負担額》

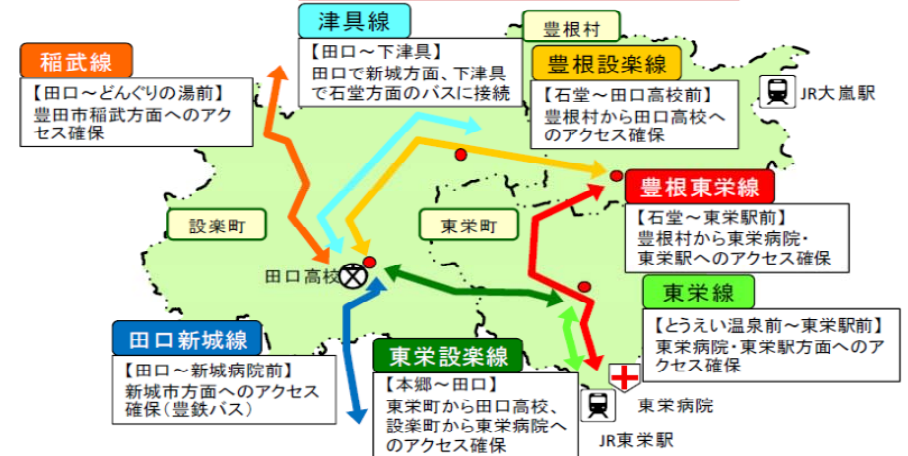
	設楽町	東栄町	豊根村
年間の市町村負担額 (欠損補填+通学等補助)	26,294千円	26,098千円	32,472千円
1運行あたり運賃収入	1,183円	521円	1,550円
1運行あたり運行経費	4,645円	4,735円	7,739円
1運行あたり市町村負担額	2,720円	3,381円	6,363円
住民1人あたり負担額	4,186円	6,148円	22,181円
100円の収益に必要な運行経費	392円	922円	498円

《公共交通ネットワークと公共施設の配置》



《基幹バスの運行》

- ・東栄病院への通院、田口高校への通学の利便性向上
- ・近隣市・鉄道駅へのアクセス
- ・**路線バス、および町村営バスの相互乗り入れで確保**

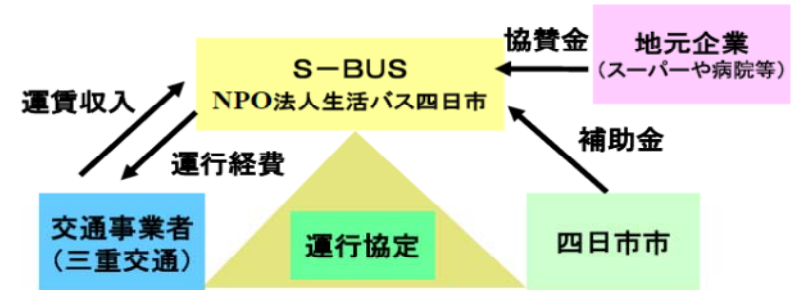


1.生活バスよっかいち(三重県四日市市)

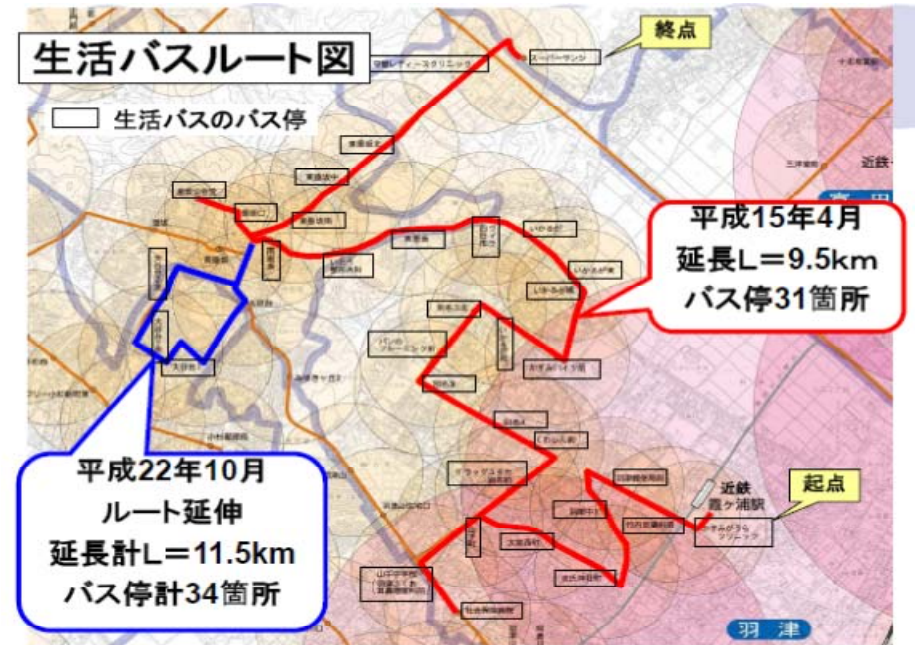
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	NPO法人生活バス四日市
運行主体	三重交通㈱
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 三重交通垂坂路線が利用者減少のため平成14年5月に廃止 羽津いかるが地区が公共交通空白地域となった 住民アンケートで買い物・病院へのアクセス手段がなくなり困るという意見 四日市市は他に市の自主運行バス路線を持っているが採算的に厳しく路線拡大は難しい状況であった
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 地域住民を中心に「生活バス四日市運営協議会」を設置 平成14年11月1日より無料にて試験運行開始 NPO法人生活バス四日市を設立、バス路線許可を取得 平成15年4月1日より本格運行開始 ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> NPO法人生活バス四日市 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> かすみがうら駅～スーパーサンシ間9.5kmの1ルートを、およそ2時間間隔で運行 1日4.5往復(土日は運休) 1回100円の均一運賃
効果	<ul style="list-style-type: none"> 応援券配布(全区間フリーパスの定期券)など路線維持への乗車促進運動の結果、運行開始以来1日平均100人程度の利用がある 生活バスとなってから、路線バス時と比べ利用者が大幅増加 ルート延伸による減便等から近年の利用者は減少傾向
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

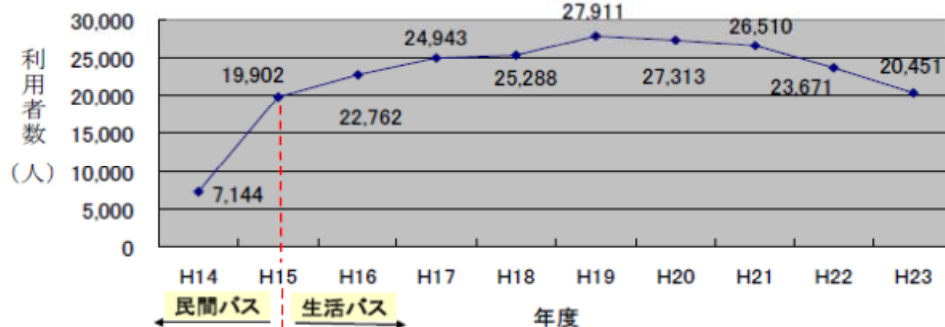
《運営体制》



《バス路線図》



《利用者数の推移》



2.コミュニティバス まいどはや(富山県富山市)

H25.2.20
協議会

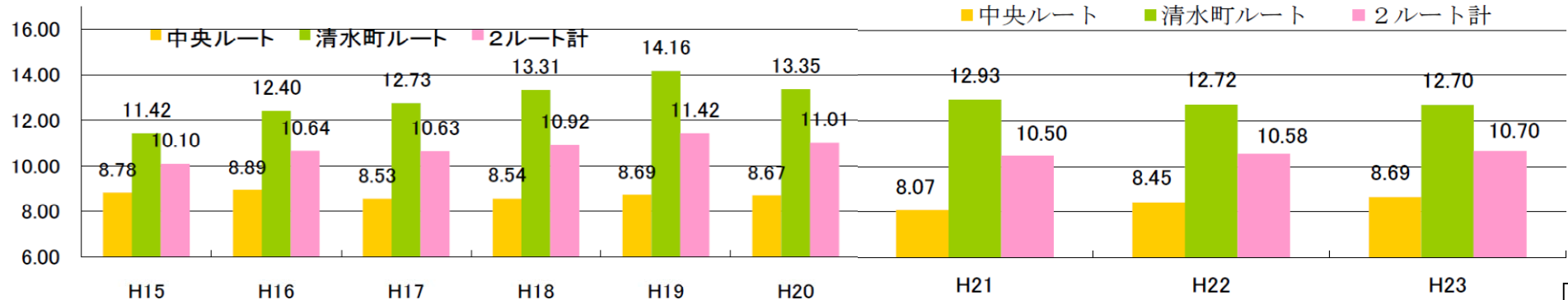
項目	内容
運営主体	㈱まちづくりとやま
運行主体	富山地方鉄道㈱
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成12年夏、富山商工会議所がコミュニティバス「まいどはや」を試験運行 「安くて便利」などの利用者アンケートによる市民の声や利用実績を添え、富山市にコミュニティバス実現を訴え
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 平成13年3月「中央ルート」運行開始 ◆運営主体 ㈱まちづくりとやま ※平成12年7月に富山市を始め富山商工会議所、商店街組合や商業者を中心とする中小企業などの出資により設立した第三セクターのTMO* ◆運行サービス 中央ルート、清水町ルートの2ルート 各ルート1周約40分、20分間隔 1回100円の均一運賃
効果	中心市街地の回遊性やアクセス性向上
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

*TMO: 中心市街地活性化法に基づいて市区町村が定めた「活性化基本計画」に沿った具体的事業を計画したり、推進していくための機関。通常は商工会、商工会議所、第三セクターなどがTMOになる Town Management Organization.

《コミュニティバス利用者数(年度累計対比)》(単位:人)

	H23(a)	H22(b)	(a)-(b)	増減率
中央ルート	93,839	95,606	▲1,767	98.2%
清水町ルート	144,140	143,930	210	100.1%
2ルート合計	237,979	239,536	▲1,557	99.3%

《コミュニティバス1台あたりの平均乗車人数》(単位:人/便)



出典:㈱まちづくりとやまHP、会報「商工とやま」H17年7月

《バス路線図》



3.コミュニティバス すまいる(福井県福井市)

H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	まちづくり福井(株)
運行主体	京福バス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 利用者減少が続く中、バス交通の空白地帯を解消し、高齢者や学生の身近な手段としてバス路線を維持することが必要 大型店舗の郊外進出等による、中心市街地の空洞化が大きな課題 商店街にとっては集客力の強化を図ることが急務
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成12年4月 北ルート運行開始 <p>◆運営主体</p> <ul style="list-style-type: none"> まちづくり福井(株) <p>※平成12年2月に福井市、福井商工会議所、商店街・事業協同組合等、中小企業者、大型店、公益企業、金融機関の出資金で設立された第三セクターのTMO</p> <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 東西南北の4ルート ※路線バスとの競合を避けるルート設定 ※路線バスから通勤通学者が転換しない時間設定 ※1台で運行できる範囲でのルート設定 ・1回100円の均一運賃 ・1周約30分 ・200～300m間隔の停留所 ・「すまいるバス」いまだこサービス(バスロケーションシステム) ・すまいるバス 1日フリーパス ・すまチケ！すまいるバス チケットサービス ⇒すまいるバスを利用し、協賛店で2,000円以上の買い物をした場合に、すまいるバスの乗車券1枚提供 ・車内、ラッピング広告
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物目的の利用が最も多いが、通勤通学・通院目的の利用も多く地域の足となっている。 ・すまいる利用者の駅前消費金額は平成18年調査では約6.95億円と、平成13年調査の約1.57倍となっている。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《すまいる利用者の来街目的(複数回答)》

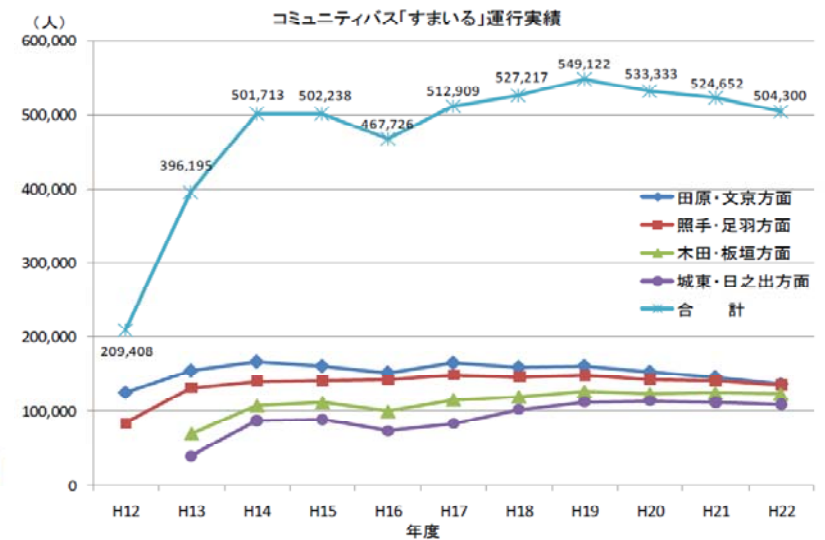
買い物	レジャー・映画	飲食	通勤・通学	官公庁	通院・治療	その他
33%	11%	3%	22%	2%	8%	25%

(H18 アンケート調査結果より)

《バス路線図》



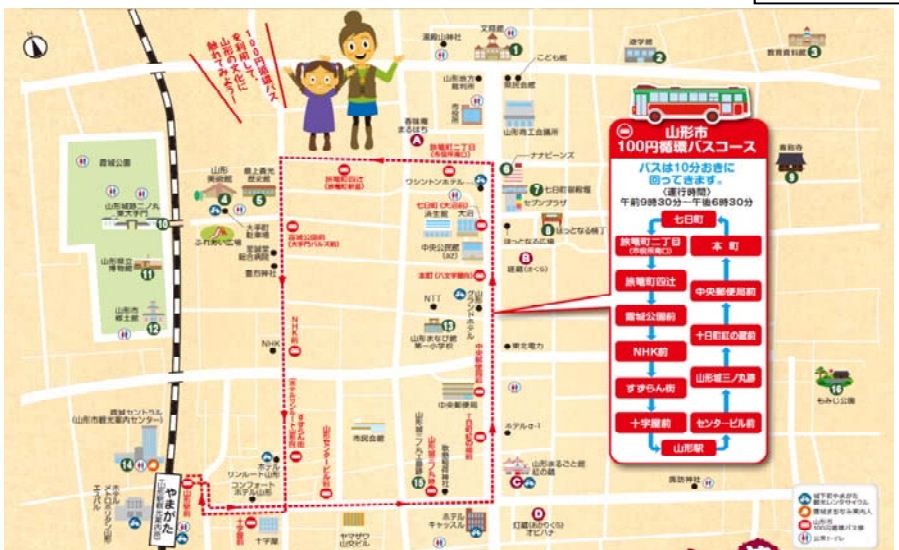
《利用者数の推移》



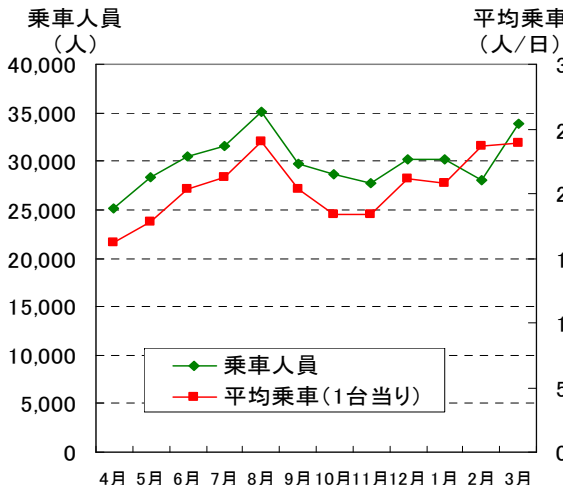
4.100円循環バス(山形県山形市)

項目	内容
運営主体	山形商工会議所
運行主体	山交バス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成5年に中心街にあったジャスコが撤退 山形市郊外にイオン山形南店が進出した影響もあり、中心市街地での客足減少 あわせて売上げが落ち込み
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成11年10月 運行開始 ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> 山形商工会議所 (山形市からの事業補助及び商店街などの負担金により事業実施) ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 1回100円の均一運賃 運行時間9:30~18:30の10分間隔で運行 一日乗車券を300円で販売 バスロケーションシステム バス内側面に広告を年間掲示
効果	<ul style="list-style-type: none"> 平成11年度に無料による試験運行を行い、翌年、運賃100円で実施すると安定的に一日あたり2,000人前後の利用者を確保 平成12年度以降は、季節要因などがあるものの、一日あたり概ね1,000人の利用者を確保 各商店街にいけるようにすることで、郊外への顧客の流出を防いでいる。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

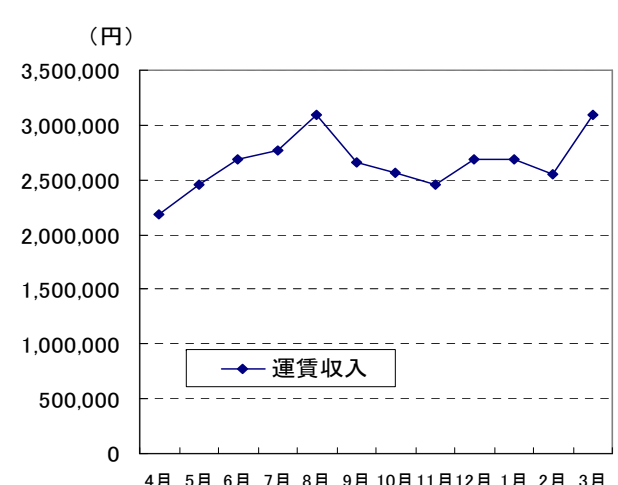
《バス路線図》



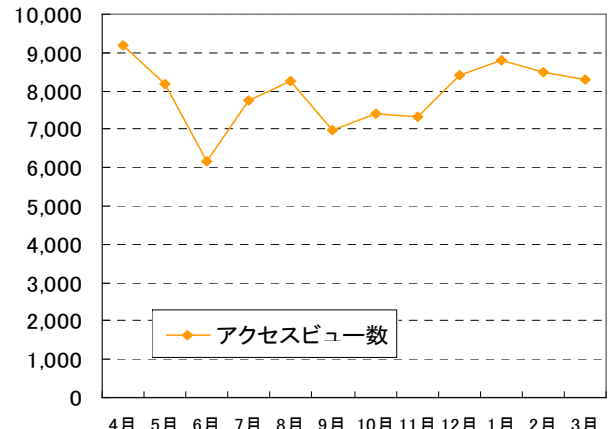
《乗車人員(H23年度)》



《運賃収入(H23年度)》



《バスロケーションシステム
アクセスビュー数(H23年度)》



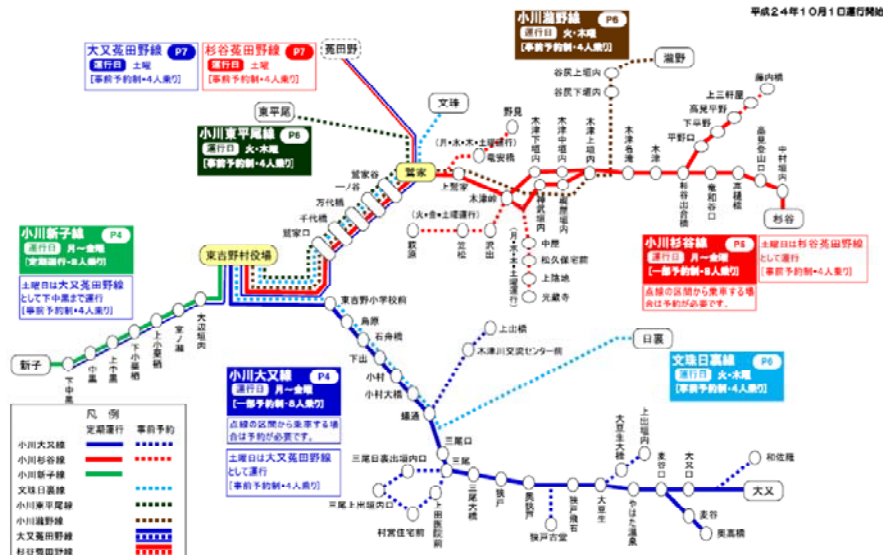
出典: 山形商工会議所HP、奈良県調査資料

②奈良県内における取組事例

1.コミュニティバスふるさと号(奈良県東吉野村)

項目	内容
運営主体	東吉野村
運行主体	相互タクシー(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・村内と榛原駅を結ぶ3路線と村内路線1路線が運行されていたが、利用者は減少し補助額は増加していた。 ・通院や買い物など、日常生活に必要な活動の機会を確保する必要があった。 ・再編により日曜日が運休となったため、週末の買い物や観光客等の対応が課題。
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年10月 運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回100円(村内の場合) ・平日は小川大又線、小川新子線、小川杉谷線、文殊日裏線、小川瀧野線、小川東平尾線の6路線(2路線の一部区間、3路線の全区間デマンド運行) ・土曜日は大又菟田野線、杉谷菟田野線の2路線(すべてデマンド運行) <p>・隣接市町を結ぶバス(奈良交道路線バス、吉野町スマイルバス、宇陀市コミュニティバス)と接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客定員8人のワゴン車もしくは旅客定員4人の小型タクシー車両で運行 ・乗降場所は停留所が基本だが、バス路線上であれば希望する場所で乗降可能 ・デマンドについては、乗車前日の午後7時までに電話予約
効果	—
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定、一部デマンド(ダイヤ・路線・バス停を固定)

《東吉野村コミュニティバス(ふるさと号)路線図》

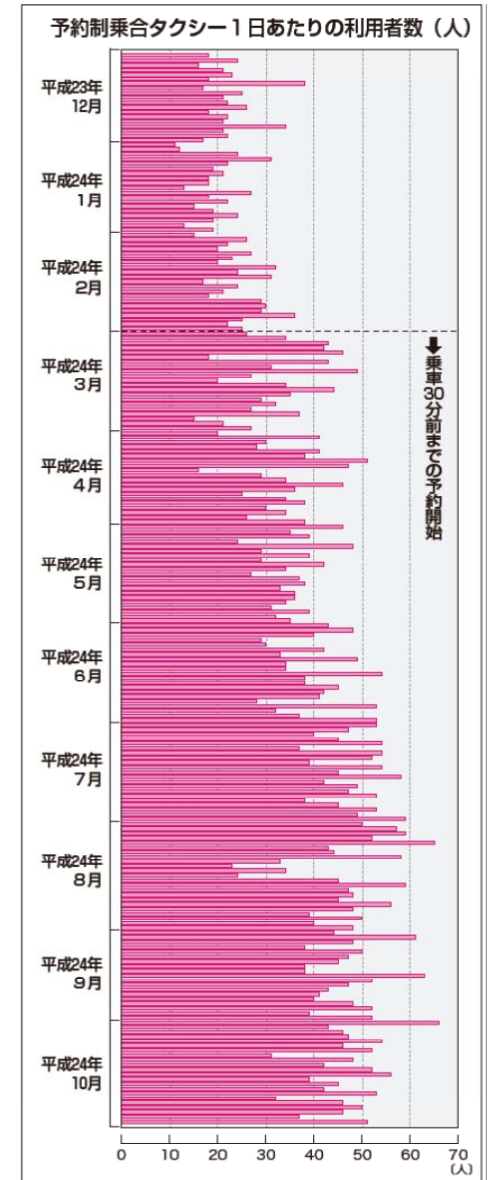


2.予約制乗合タクシー(奈良県三郷町)

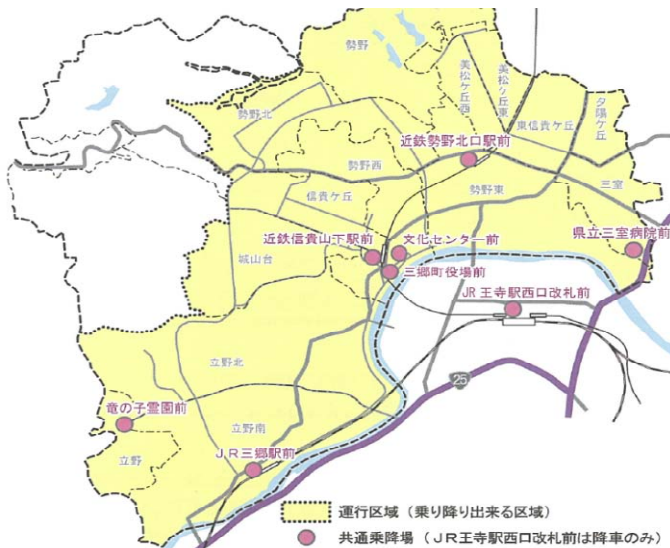
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	三郷町
運行主体	㈱竜田タクシー
背景・問題	・公共交通に依存せざるを得ない高齢者などの外出を支援する地域公共交通システム ・町民のニーズに合った利用しやすい地域公共交通システム
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年12月 運行開始 <p>※ICTを活用したデマンド型交通システム</p> <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1回300円 (JR王寺駅西口改札前への移動は500円) ・利用者は会員登録した上で、当日30分前までに予約 ・自宅前(自宅付近)から目的地付近まで利用可能 ・乗客定員4名のタクシー車両で運行
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年1月末時点での登録者数は4,038人 ・利用者は運行日数292日間で延べ約10,900人で、利用者は増加傾向
道路運送法	第4条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない)

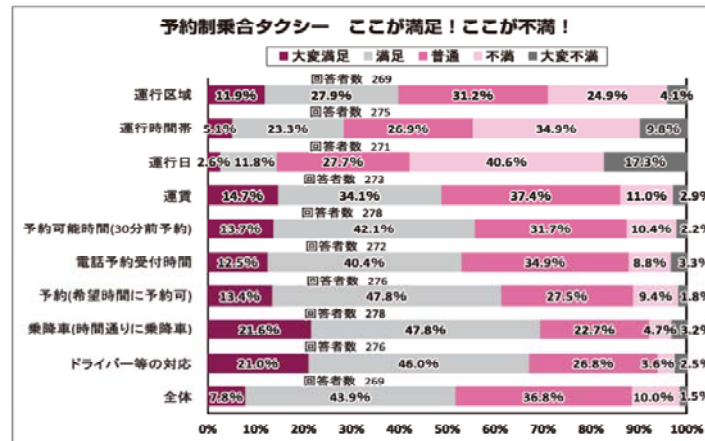
《利用者数の推移》



《バス運行区域》



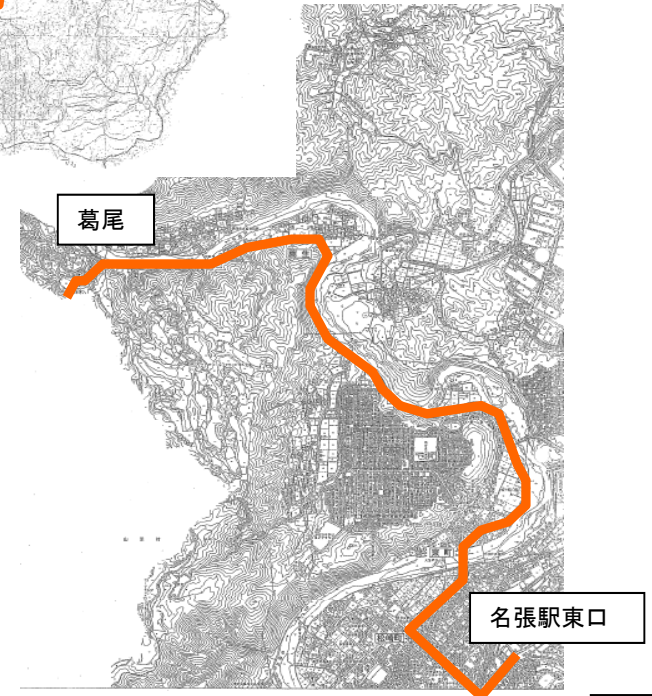
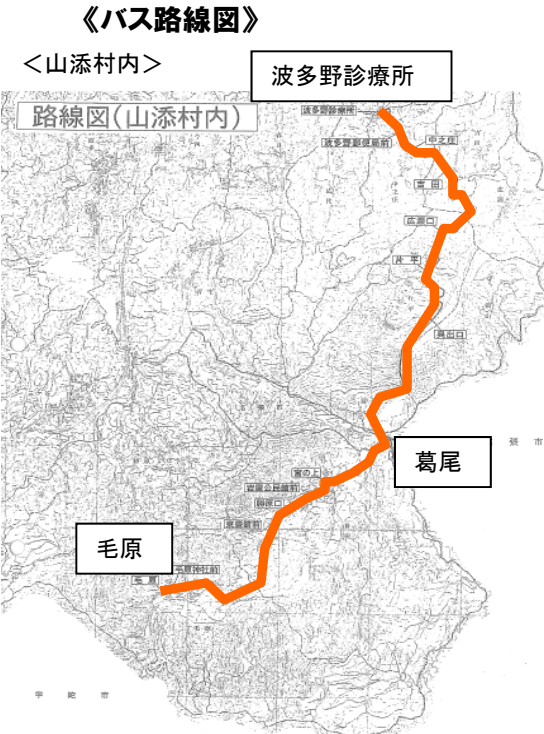
《アンケート調査結果》



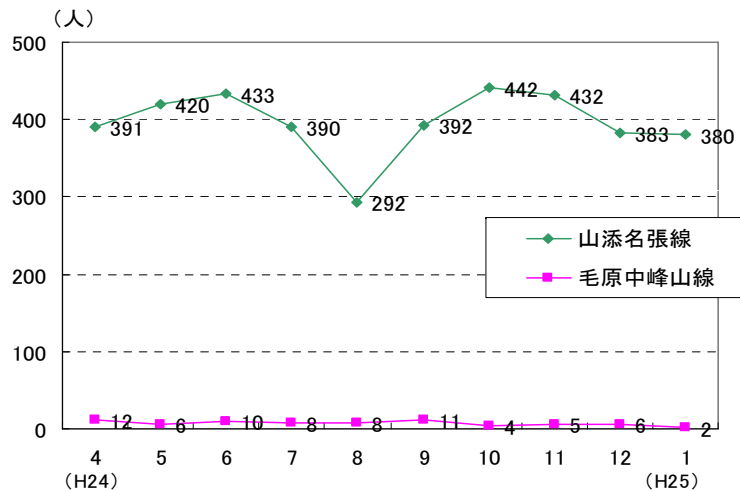
3.山添村コミュニティバス(奈良県山添村)

H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	山添村
運行主体	東豊地域コミュニティバス運行協議会
背景・問題	・東豊地域から名張市へのバスは朝夕の往路2便、復路1便と金曜日の昼間往復1便を三重交通に運行を委託していたが、地域住民から増便の要望が多かった
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年4月 運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回200円 ・山添名張線、毛原中峰山線の2路線 ・10人乗りワゴンによる運行 ・地域住民が作る「東豊地域コミュニティバス運行協議会」に年間410万円(H24)で運行委託 ・初年度の車両購入費等約350万円や、名張駅前が手狭なためにバス停で使用する駐車場の費用及び車両の維持管理費など年間約70万円は村が負担 ・講習を受けた住民12人が運転手を勤める
効果	・山添名張線の名張方面行き、7:40分の便は名張高校、名張西高校への通学利用がほとんどで、以降の時間は通院及び買い物利用が多い
道路運送法	第79条
運行形態	定時路線固定



《利用者数の推移(H24年4月～H25年1月)》

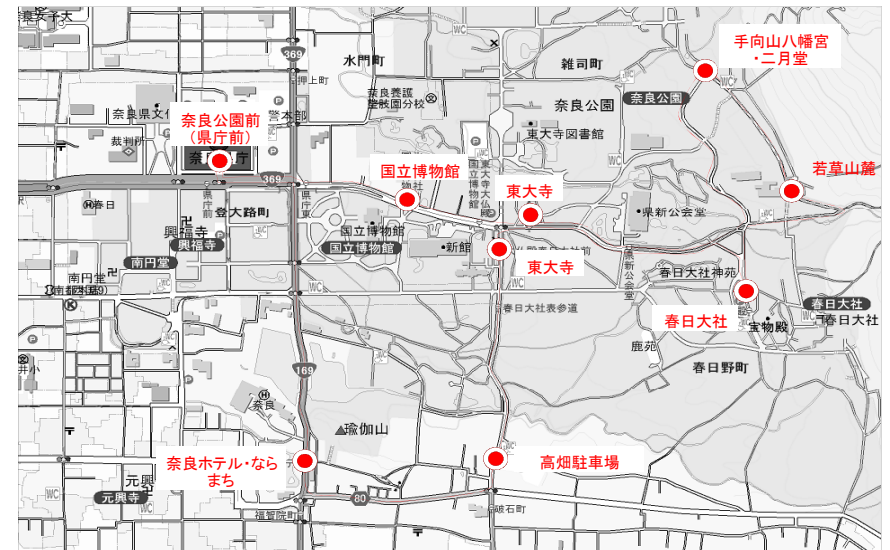


1.奈良公園ぐるっとバス(奈良県奈良市)

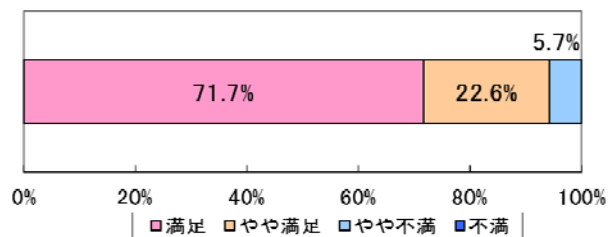
H25.2.20
協議会

項目	内容
運営主体	奈良県
運行主体	奈良交通株
背景・問題	・奈良公園内の周遊観光促進 ・観光ピーク時の渋滞緩和
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運営主体 ◆奈良県 ◆運行サービス ・運賃は1回100円 ・奈良公園内を周遊する1路線 ・バス停位置を配慮 ・15分間隔の運行 ・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・観光期の土日祝のみの運行
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年春期と比べて、平成24年春期の1日平均利用者数は約6%増加 ・利用者アンケートの結果、満足・やや満足を合わせ94.3%と満足度が高い
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

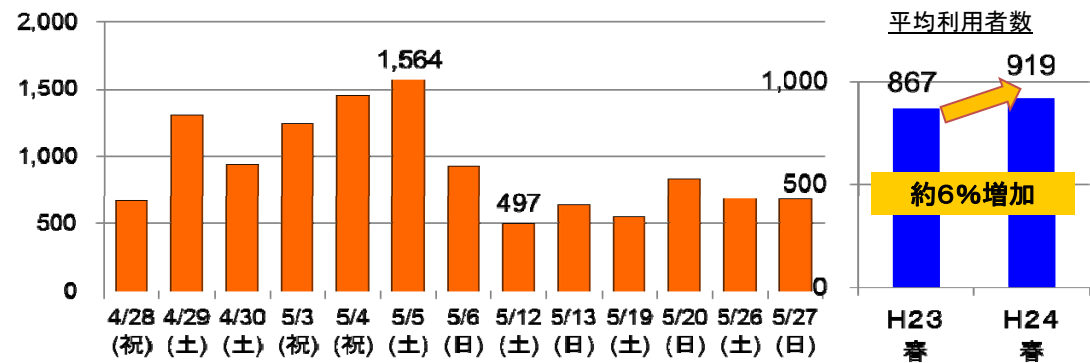
《バス路線図(平成24年春期)》



《ぐるっとバス利用者アンケート》



《平成24年春期の利用者数》



※調査日: H24.5/3~5/5 (n=53)

2.奈良観光周遊バス(奈良県奈良市)

H25.2.20
協議会

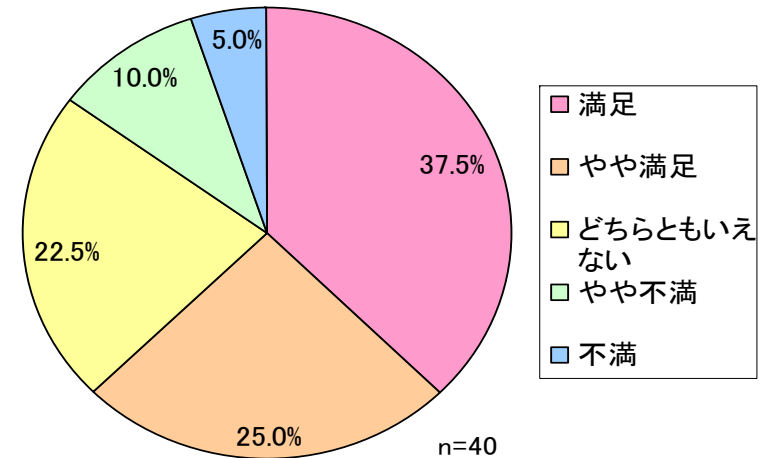
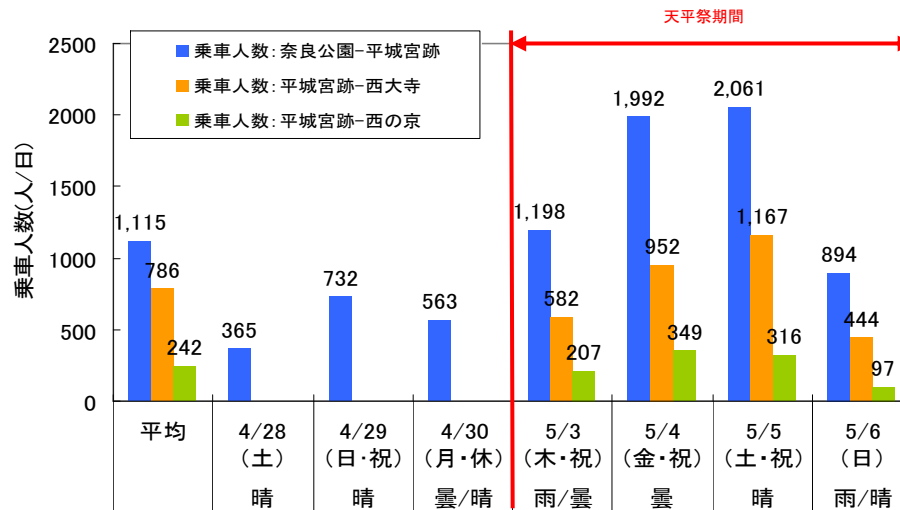
項目	内容
運営主体	奈良県(奈良中心市街地公共交通活性化協議会)
運行主体	奈良交通㈱
背景・問題	・奈良中心市街地の周遊観光促進 ・観光ピーク時の渋滞緩和
実施内容	<p>◆運行系統の変遷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H23春期:奈良公園-平城宮跡間の1路線 ・H23秋期:平城宮跡・薬師寺・大和西大寺駅を結ぶ路線を加えた2路線 ・H24春期:H23秋期のルート分割した計3路線 ・H24秋期:H24春期同様の3路線(奈良公園-平城宮跡間は2系統) <p>◆運営主体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奈良県(奈良中心市街地公共交通活性化協議会) <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回200円→100円 ・奈良公園-平城宮跡ルート、大和西大寺ルート、西ノ京ルートの3路線 ・20分間隔の運行 ・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・観光期の土日祝のみの運行
効果	・利用者アンケートの結果、満足・やや満足を合わせ62.53%となっている
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス路線図》



《奈良観光周遊バス利用者アンケート》

《平成24年春期の利用者数》



1.広域通院ライン(奈良県五條市、十津川村)

項目	内容
運営主体	奈良県、五條市、十津川村(五條市地域公共交通会議、野迫川村・十津川村地域公共交通活性化協議会)
運行主体	奈良交通株
背景・問題	・既存バス路線では必ずしも通院ニーズに対応していない ・公共交通による通院の利便性を図り、広域的な移動を含めた通院行動を支援
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年2月 運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は対距離制(480~2,650円) ・十津川温泉~県立五條病院~五条バスセンターを結ぶ1路線 ・奈良県、五條市、十津川村が連携 ・県立五條病院の玄関まで乗り入れ
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・災害の影響で利用が落ち込んだが、平成24年4月より前年度同様の利用状況となっている ・当初の目的どおり、五條病院における降車が多くなっている
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

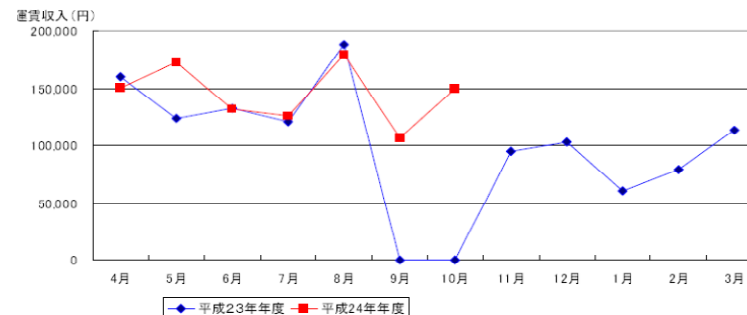
《バス路線図》



《平成24年度の利用者数及び運賃収入》

	運行 日数 (日)	利用人数(人)			運賃 収入 (円)	1日あ たり利 用者数 (人)	1日あたり 運賃収入 (円)	
		行	帰	計				
H24年度	4月	20	110	56	166	150,398	8.3	7,520
	5月	21	158	67	225	172,818	10.7	8,229
	6月	21	111	65	176	132,069	8.4	6,289
	7月	20	127	56	183	126,154	9.2	6,308
	8月	22	146	93	239	179,550	10.9	8,161
	9月	19	114	47	161	106,631	8.9	5,924
	10月	22	118	74	192	149,469	8.7	6,794
合計	144	884	458	1,342	1,017,089	9.3	7,063	

《運賃収入の推移》

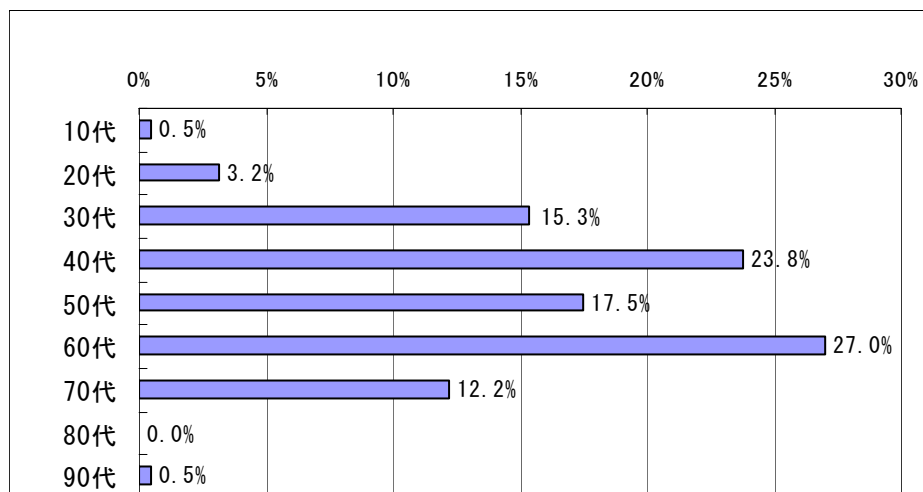


県民WEBアンケート結果

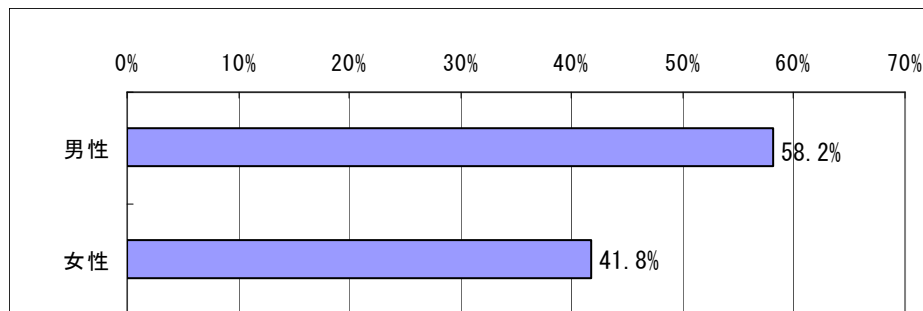
H25.10.9
幹事会

- 実施期間 : 8月22日～28日
- 対象 : 227人（県民WEBアンケート会員）
- 回収数 : 189件
- 回収率 : 83.3%

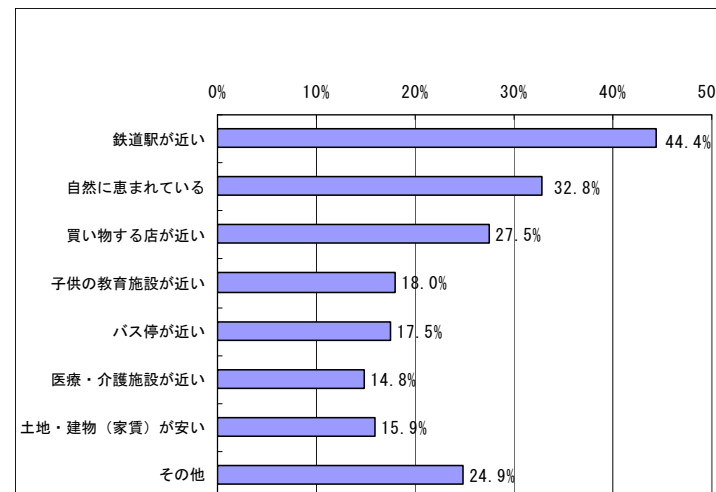
●回答者の年代



●回答者の性別

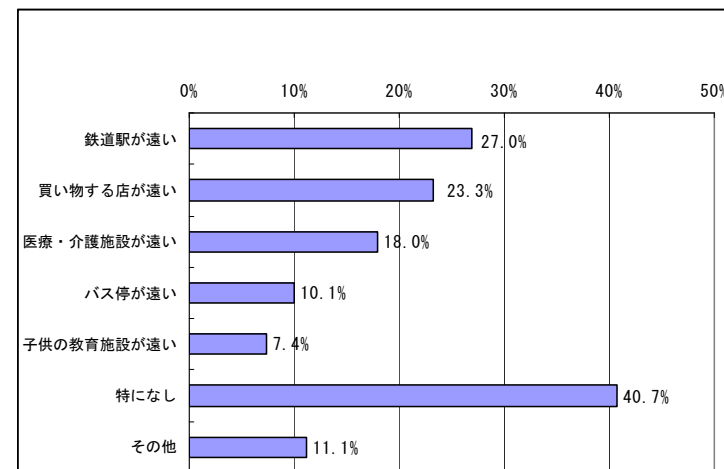


●住まいの地域を選んだ理由



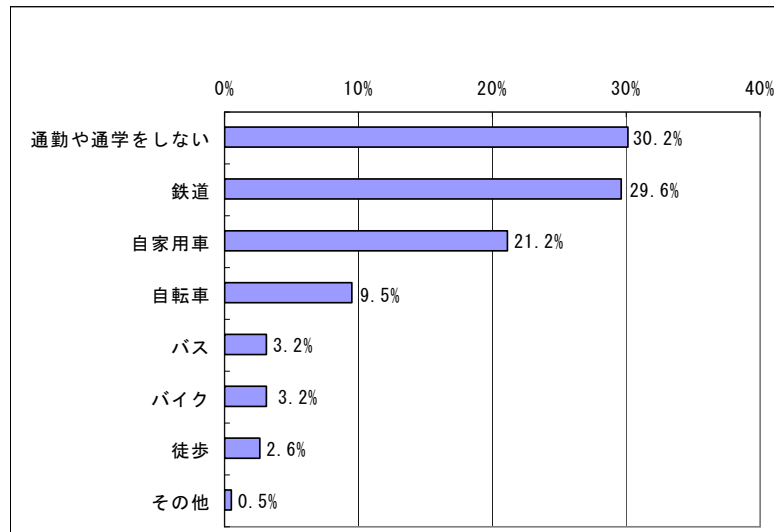
※複数回答

●住まいの場所で生活環境として不便を感じるもの

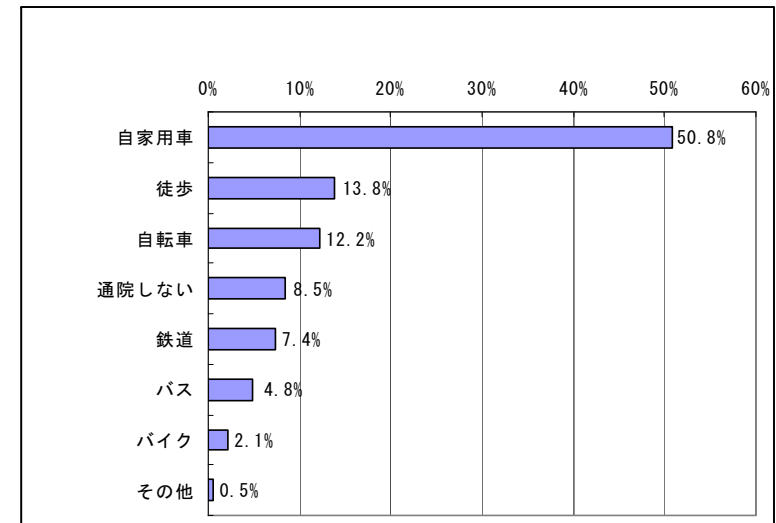


※複数回答

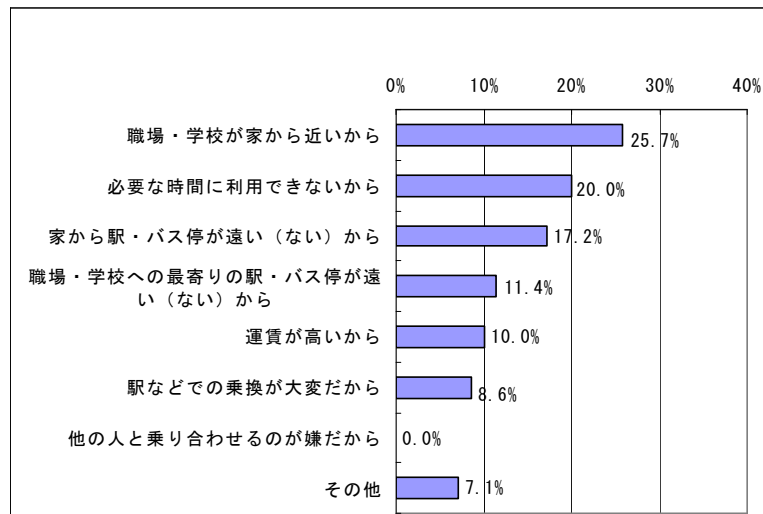
●通勤・通学の際に使う主な移動手段



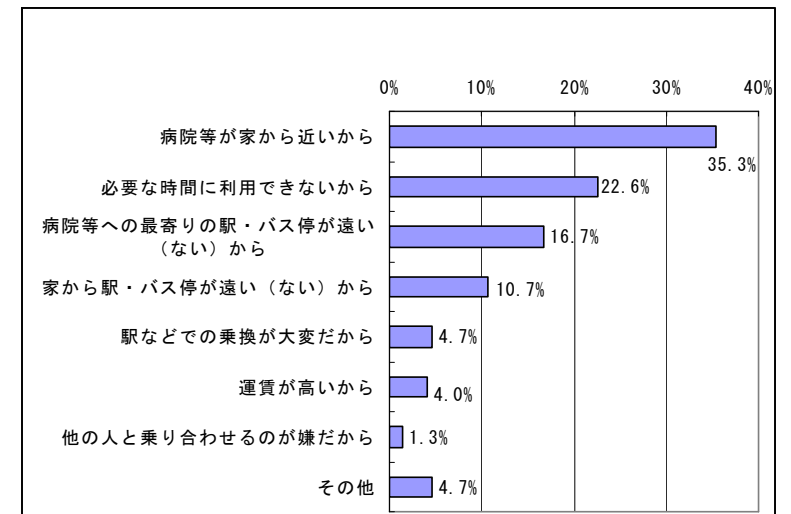
●通院の際に使う主な移動手段



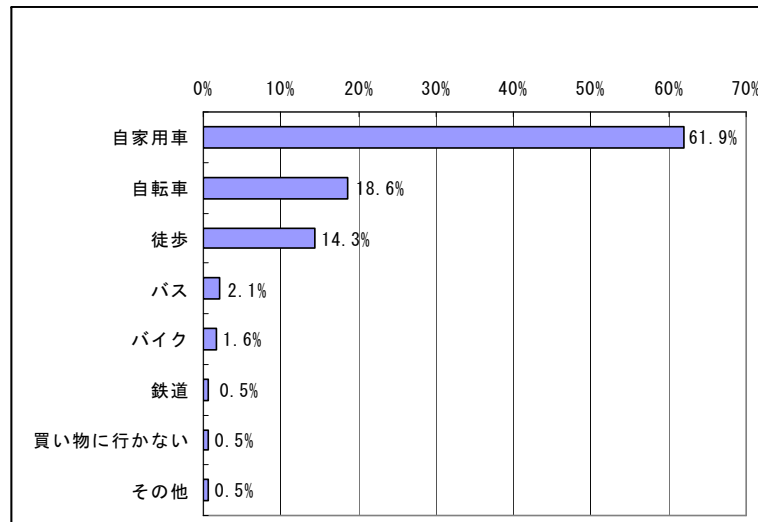
●通勤・通学の際に、公共交通機関を利用しない理由



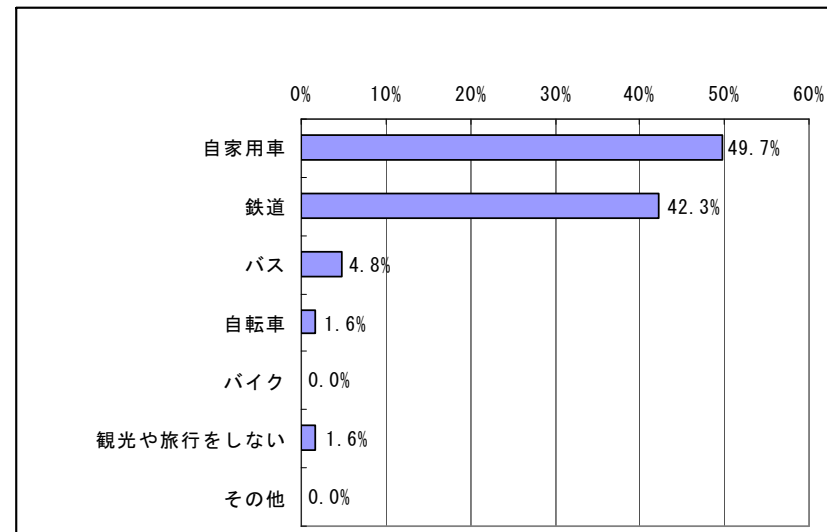
●通院の際に公共交通機関を利用しない理由



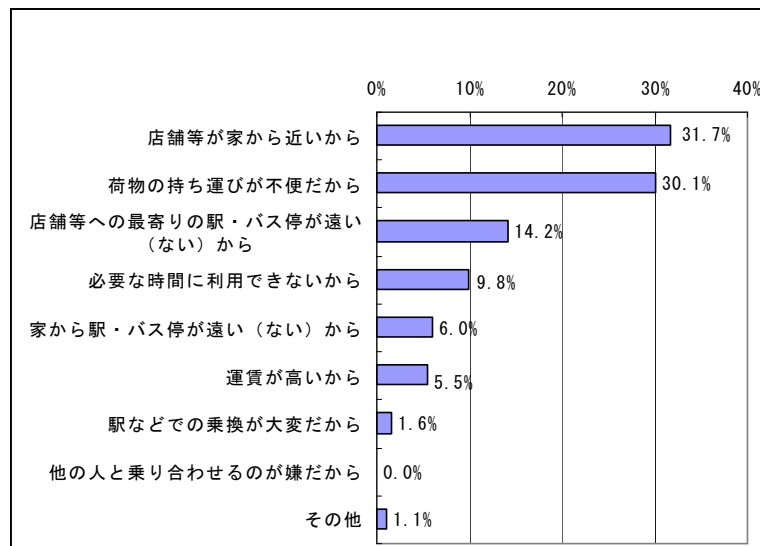
●買い物の際に使う主な移動手段



●観光の際に使う主な移動手段



●買い物の際に公共交通機関を利用しない理由



●観光の際に、公共交通機関を利用しない理由

