

# 奈良県地域交通改善協議会 「仕分け・協議ルール」

## データ収集・共有に係る『ルール化』

データに基づき、『指標』において是非を判断し、当該データを協議会メンバーで共有。このため、以下のとおり、**データ収集に係るルールを協議会においてオーソライズ**。

### A) 既存路線へのアプローチ

協議会メンバーの交通事業者・市町村(必要に応じ、地方運輸局)に対し、今般調査を行った際に用いたフォーマット(別紙1)により、**定期的に路線バス・コミュニティバス・事業用送迎バス・スクールバス・タクシーの路線別データを協議会に提供**。

### B) 新規参入路線へのアプローチ

『潜在的な移動ニーズ』については、データ化が不可能であることから、以下のとおりとする。

#### ア) 交通事業者からの申請のケース

別添フォーマットに基づき、『**見込みベース**』のデータを協議会に提供。

#### イ) 住民・利用者等からの要望のケース

- ① 各市町村や各市町村に設置されている地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会や道路運送法に基づく地域公共交通会議等から**寄せさせた意見を踏まえ**、複数の市町村に跨る路線になる見込みである場合、『**モニタリング**』を実施。
- ② 『モニタリング』実施後、『指標』に照らして有効であれば、『**実証実験**』を行い、データを収集。
- ③ データの結果、『再度**指標**』に基づき『**仕分け**』を実施。

## 移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の構築に関するメルクマール

移動ニーズに応じた交通サービスの提供体制の構築をするに当たっては、データを踏まえた<sup>(注1)</sup>以下のメルクマール<sup>(注2)</sup>のもとで路線毎に整理(第3回協議会で『仕分けフロー』として提示)。

その上で、**交通事業者と関係市町村の協議を経て決定し、協議会において確認**することとする。

(注1) 県内交通事業者の平均・下位10%・市町村コミュニティバス・デマンドタクシーの平均の比較により、数値基準を策定。

(注2) 必要と認められる場合、協議会においてメルクマールの見直しの検討を行う。

### ア) Demand Side 『乗っていないのであれば、バスとしてのニーズは存在しない』

- ✓ **1便当たり利用者数(乗車人員) : 3.0人/日**
  - ・ 乗車人員が乏しいにもかかわらず運行していないか。
  - ・ 広域的な人数輸送を目的とするバスとしてはtoo muchではないか。  
※ 県内のデマンドタクシーにおける平均乗車人員: 3.2人/日
- ✓ **平均乗車密度 : 2.0人**
  - ・ 路線の区間で乗車人員が偏っていないか。「乗合」として2人以上乗っているか。
- ✓ **最大乗車人員 : 10.0人**※
  - ・ 乗車人員に対応した車両の規模・ダイヤとなっているか。  
※ ジャンボタクシーの乗車定員: 10名

### イ) Supply Side 『行政負担が多くなり、非効率』

- ✓ **収支率 :**
  - 20%※(市町村連携『代替』)**
    - ・ 赤字であってもデマンドタクシー以上のバスの特性を有しているか。  
※ 県内のデマンドタクシーの収支率: 19.8%
  - 40%※(路線バス『維持』)**
    - ・ 交通事業者のバス路線として、経費はかかり赤字であるものの、一定規模の利用者がいるか。  
※ 『25路線・45系統』の平均収支率: 47%、現行、市街地においては40%以上が補助要件
- ✓ **1利用者当たりの補助金 : 2,000円/人**※
  - ・ デマンドタクシー以上の特性を發揮し、バスの乗車人員に見合うような補助をしているか。
  - ・ デマンドタクシーに転換した方が効率的でないか。  
※ 県内のデマンドタクシー1人当たりの平均行政負担額: 2,000円/人

『仕分け』運用方針

- 既存路線に対し、**年度末と予算成立後の2回**に、『仕分けフロー』に基づき、仕分け。
- **新規参入路線**に対し、指標を満たす見込みであれば**実証実験**を行い、そこから得られたデータに基づき、**次年度、指標に基づく仕分け**。

『仕分け』Part 1

- **2月に実施**し、以下の項目について路線ごとに判定。
  - ① 補助対象○×
  - ② 市町村連携の要否
  - ③ その他具体的な改善策の要否



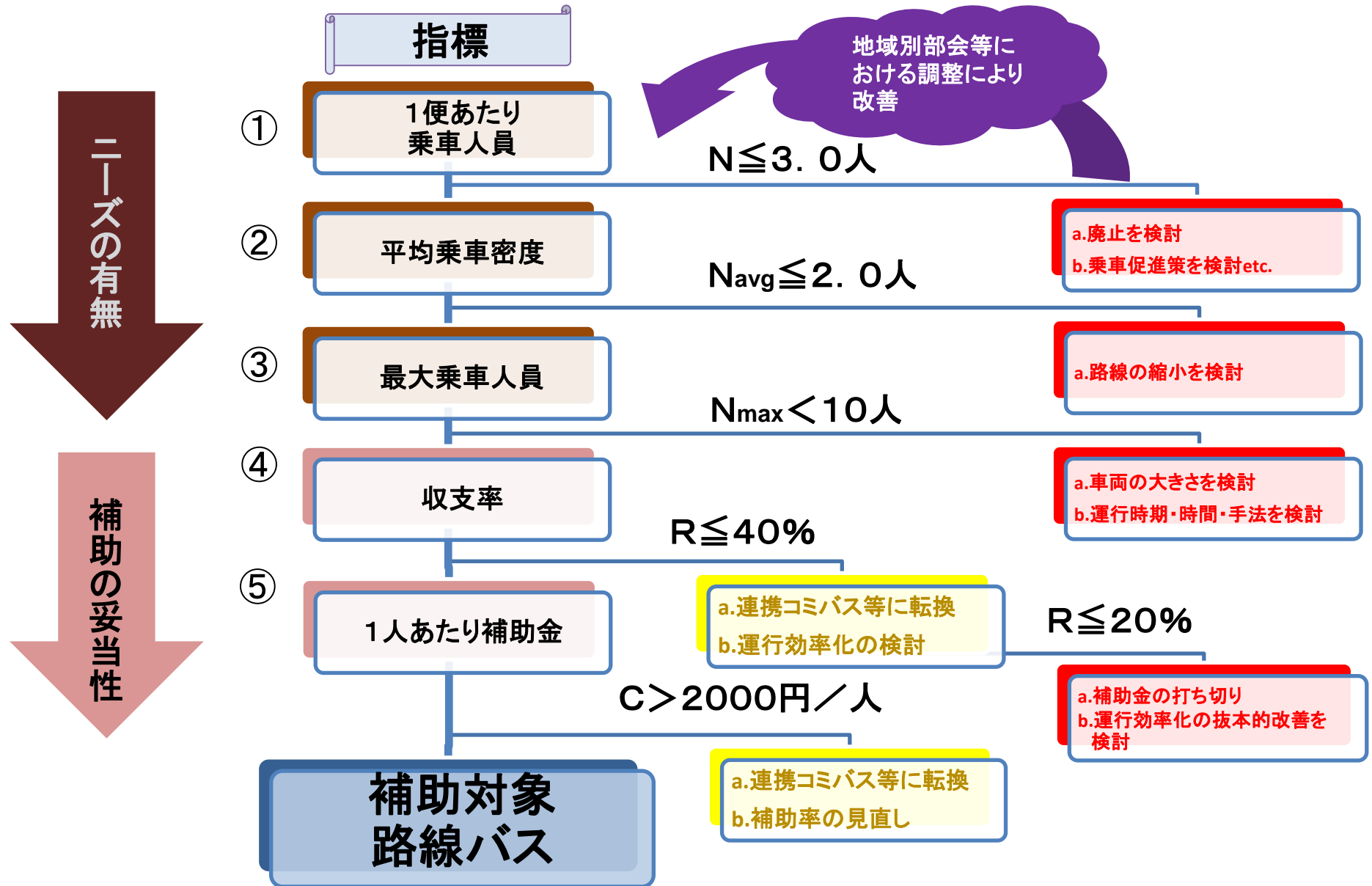
『仕分け』結果を  
**次年度のネットワーク計画**  
に反映。

『仕分け』Part 2

- **予算成立後の4～6月に実施**し、『仕分け』Part 1の判定に加え、**具体的な補助額**を路線ごとに決定。
- この時、経費削減目標※(別紙2)を前提に算定された経費をベースとして補助額を算定し、交付決定。

※ 『路線バス維持モデル』: 15%削減、『路線バス代替モデル』: 25%削減(国補助あり)、40%(国補助なし)

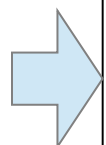
- 市町村連携が必要な路線(『代替』)や廃止検討対象路線で利用促進策その他改善策が必要なものについては、
  - ✓ **一時的に補助の執行を凍結**。
  - ✓ 関係市町村・バス事業者間で**市町村連携・改善策が9月までにまとまれば**、補助要綱の補助対象であることを前提に、**補助金を交付**。



○評価指標設定の考え方

移動手段として確保することの必要性、効率性や持続可能性が確保されているかどうかを維持指標とする。

- 利用状況 → ①利用者数平均増減率(3ヶ年)  
②運行1回当たりの利用者数
- 運行費用 → ①収支率 ②利用者1人当たりの運行経費



○指標を下回った場合

- 車両 → 小型車両(ワゴン車等)の導入
- 運行 → 運行経路の再編や運行形態(デマンド運行(事前予約型)など)等を検討

■利用状況にかかる指標

項目	基準	考え方
①利用者数平均増減率(3ヶ年)	人口増減率以上	人口増減以上の利用者数の増減傾向にあるか
②運行1回当たりの利用者数	1人超	乗合手段としては1人超の利用状況が必要

■運行経費にかかる指標

項目	基準	考え方
③収支率	20%以上	県内における有償運送における収支率平均(約17%)をもとに設定
④利用者1人当たりの運行経費	2,300円	県内乗合タクシー実施地区の1人当たり運行経費の平均値

## 協議を行うに当たっての前提

- **交通事業者が、路線の『維持』・『代替』・『廃止』を最終判断。**  
理由：道路運送法上、ダイヤの変更や路線の休廃止は、交通事業者が国に届け出ることとなっている。
- **ただし、交通事業者が最終判断を行うに当たって、県・市町村から判断材料を提供することが必要。**
- **一方、交通事業者が『代替』の判断をし、市町村が運行主体となった場合、市町村に対し、交通事業者による輸送実態等に係る情報提供や運行管理等に係る支援を行うことが必要。**
- **県は、補助金交付の判断主体。協議においては行司役・協議ルールの監視役。**

## 協議ルール

### ①県のアクション

1. 路線毎の**補助金〇×**を示し、×のものについては、**一時的に補助金の交付を凍結**。(事例・別紙3)
2. 交通事業者・関係市町村間協議を行う前に、**以下の協議事項**※を示す。  
※ ただし、『仕分けフロー』の結果により、路線によっては協議事項にならないものがある。
  - ・ **路線・系統の変更・縮小・分割**
  - ・ **路線・系統のダイヤの調整**(運行時期・時間・停留所・その他手法)
  - ・ **車両の規模**
  - ・ **廃止しない場合の県と関係市町村の連携に関する枠組み**(維持モデル・代替モデル(連携コミバス等への転換))
  - ・ **交通事業者・県・関係市町村間の費用の分担**
  - ・ **その他利用促進策**
3. 以上の協議事項について路線毎に具体化するため、『仕分けフロー』から得られた**改善策案(バスカルテ)**(事例・別紙4)を示し、**複数市町村間の費用分担ルール**(事例・別紙5)や(県・)市町村連携の運行主体(事例・別紙6)の提案をし、協議開始。あわせて、事業用送迎バス・スクールバス等のデータも提供。
4. 協議の**期限をネットワーク計画の期限に合わせ、毎年9月30日**と設定。

## 協議ルール(つづき)

### ②交通事業者のアクション(1)

①で提示された改善策案(バスカルテ)を踏まえ、**市町村に対し以下の事項を示す。**

- ・ **運送実態**
- ・ 営業主体としてこれまで取り組んできた**利用促進策その他の改善策**及びこれらの**反省点**
- ・ 路線・系統の変更・縮小・分割の**可能性**／ダイヤの調整の**可能性**／車両の規模等の変更の**可能性及びそれらの考え方**
- ・ 利用者の意向を踏まえた上での**今後の改善策の可能性及びその考え方**

### ③市町村のアクション

1. ①・②を踏まえ、市町村による**協議事項に係る対応方針**を示す。
2. その際、市町村の住民の意向について確認・明示した上で、(県・)市町村連携の可能性、費用の分担、その他利用促進策などについて、**市町村として何ができるのかを明示**する。

### ④交通事業者のアクション(2)

1. ①・③を踏まえ、**交通事業者が**路線の維持・代替・廃止について**最終結論**を示す。
2. その際、交通事業者が『代替』と結論づけた場合、(県・)市町村連携を行えば運行委託を受ける意志の有無を示す。

協議については、県が立ち会い、協議主体である交通事業者・関係市町村の意向を尊重しつつ、原則、複数回実施することとする。

なお、県が立ち会わず、協議主体である交通事業者・関係市町村間で打合せをすることは排除しない。



## 協議ルール(つづき)

### 交通事業者・関係市町村の方針の取扱い

#### ア) 交通事業者・関係市町村間で路線のあり方について合意に至った場合

- 協議事項の全部又は一部について、単に県に補助・負担を求める内容のみである合意でない限り、県は当該合意を尊重し、協議会において確認。
- 特に、交通事業者・関係市町村間で市町村連携・改善策が毎年9月末までにまとめれば、県が凍結していた補助金を交付。

#### イ) 交通事業者・関係市町村間で路線のあり方について合意に至らなかった場合

- 県は、補助を打ち切り。また、単に県に補助・負担を求める内容のみである合意の場合、『合意に至らなかった』とみなし、同様の扱いとする。
- 双方が期限の9月30日以降においても継続審議を行うことに合意すれば、県はそれを尊重し、協議会において確認。
- ただし、路線については、交通事業者が判断したうえで、場合によっては、一旦路線を廃止。
- 継続審議を行うことに合意に至らなかった場合、交通事業者の最終判断が結論となり、協議会において確認。

### 交通事業者・関係市町村の方針の表明の舞台

- 奈良県地域交通改善協議会というオープンな場で表明していただく。

### 留意事項 ～『復活への道』～

- 翌年のネットワーク計画開始日の10月1日以降、路線が一旦廃止となっても、交通事業者・関係市町村が路線復活のために協議することは排除しない。
- 路線復活の場合、県は、『仕分けフロー』により、補助金の交付の有無を決定。

# 平成28年度以降の当面の工程表

