# 平成２８年度　第１回　桜井市地域公共交通活性化再生協議会　次第

日時：平成２８年５月３０日（月）　午後３時３０分から
場所：中央公民館　大会議室

１．開　会

２．挨　拶　会長　笹谷　清治

３．議　事

１）平成２７年度桜井市公共交通運行効率化調査検討業務　調査結果報告
- 資料１：平成２７年度桜井市公共交通運行効率化調査検討業務　概要

２）平成２７年度桜井市コミュニティバス及びデマンドタクシー運行結果について
- 資料２：桜井市の人口変化とコミュニティバス乗降数変化の比較
- 資料３：平成２７年度桜井市コミュニティバス乗降調査結果
- 資料４：平成２７年度桜井市デマンドタクシー運行実績

３）地域公共交通確保維持改善事業費の申請について
- 資料５：地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

４）桜井市保健福祉センター「陽だまり」開所に伴うバス停名称変更について
- 資料６：コミュニティバス停「桜井総合庁舎」の名称変更について

５）インバウンド対策事業について
- 資料７：インバウンド向け周遊チケットの発行について

資料１

「平成 27 年度桜井市公共交通運行効率化調査検討業務委託」業務結果の概要

# 【１】平成 27 年度新規公共交通（西北部循環路線・北循環路線）現況調査

（１）平成 27 年 6 月に運行を開始した桜井市コミュニティバス新規路線を対象に、利用実態と利用者のニーズを把握するための調査を行った。

●調査対象路線：「西北部循環路線」（平日のみ運行・１日３便）
「北循環路線」　（平日、休日とも運行・１日６便）

| ①バス停ごとの乗降調査 | |
|---|---|
| 調査方法 | ・調査日：平成 28 年 2 月 17 日（水）、18 日（木）、21 日（日：北循環のみ）<br>・調査員がバスに乗り込み、各バス停での乗降者数について、目視で年齢区分（幼小中学生、高校生、大人、高齢者の４種類）ごとにカウントした。 |
| 結果の概要 | ・両路線とも平日休日とも約 2/3 以上が女性。<br>・大半が高齢者で、北循環の平日のみ幼小中学生・大人が約半数を占める。<br>・西北部循環の約半数強の 19 人がイオン発着。山の辺病院の乗降もあった。<br>・北循環では約８割がイオン発着、9 割以上が桜井駅北口発着。<br>・西北部循環は平日各便 3～9 人が利用。北循環は平日休日とも、午前中～14 時台の利用が比較的多いが、夕方には利用の無い便もある。<br>・調査日平均での１便あたり利用者は西北部 5.5 人、北循環 1.56 人。 |
| ②利用者のニーズ調査 | |
| 調査方法 | ・調査日：平成 28 年 2 月 17 日（水）、18 日（木）、21 日（日：北循環のみ）<br>・バスに乗車している方に対し、調査員が直接聞き取り、または、調査票を返信用封筒と共に手渡し、当日回収もしくは後日返送してもらった。 |
| 結果の概要 | ・回答者の年齢層は、北循環は各年齢層均等だが、西北部循環線は 70 歳代が多い。<br>・回答者の目的地は両路線とも約６～７割がイオン桜井店。西北部では山の辺病院が約１割。<br>・目的は買物が約半数を占め、通勤が約 1/4 である。西北部循環では通院もあるが目的地は山の辺病院ではない。山の辺病院へは、見舞いと通勤目的の利用が見られた。<br>・鉄道や他のバスからの乗継が３割程度みられる。乗継ぎの人は 10 分以上待つことが多い。<br>・降車後、鉄道に乗継ぐ回答者は北循環線に 2 割程度あり、10～15 分待つことが多い。<br>・バスを選択する理由としては、西北部循環では他に手段がないとする回答が最も多い。北循環では目的地に早く、すぐそばまで行けるとする回答が多い。<br>・不満点では、本数の少なさや運行時間帯、特に土日の便の少なさや西北部循環の運休を指摘する声もある。<br>・ステップの段差について、両路線とも意見が各１件と、少ないとはいえ改善の余地があることを示している。<br>・要望は、存続と増便に集中している。パターンダイヤ化や、乗継案内の改善を挙げる回答もある。 |
| ③調査結果の分析まとめ | |
| ・増便要望以外には不満点は少なく、概ね利用者には好評を得ていると言える。<br>・土日の運行希望が多いことから、土日の北循環線の一部の便を西北循環線に切り替えることができれば、大きなコスト増なく高い効果が得られると考えられる。 | |

**（２）**「なら食と農の魅力創造国際大学校」実践オーベルジュへのコミュニティバス実証運行に係る乗降調査を行った。

●実証運行概要

期間：平成 28 年 2 月 3 日（水）～26 日（金）の月・火曜を除く 18 日間
運賃：桜井駅南口～オーベルジュ間 290 円
ダイヤ　11：05 桜井駅発　11：19 オーベルジュ着　11：41 桜井駅着
　　12：05 桜井駅発　12：19 オーベルジュ着　12：41 桜井駅着

| ④オーベルジュ乗降調査 | |
|---|---|
| 調査方法 | ・実証運行期間　のうち、2/13（土）、2/17（水）、2/18（木）、2/19（金）、2/21（日）の５日間について調査を実施した。<br>・調査員がバスに乗り込み、各バス停での乗降者数について、目視で性別・年齢区分（幼小中学生、高校生、大人、高齢者の４種類）ごとにカウントした。 |
| 結果の概要 | ・１日２往復４便、合計 20 便の利用者は９人（１便平均 0.45 人）<br>・オーベルジュ利用は大学校受験者（二次募集）の行き１トリップだけであった。<br>・レストランや宿泊施設の利用者のバス利用は無かった。<br>・大半の利用はオーベルジュと無関係の地域住民で、ほか安倍文殊院観光客であった。<br>【総括】<br>〇利用が極端に低調であったが、レストラン・宿泊施設の利用者の輸送に潜在需要があったとしても、認知度や運行時間帯がミスマッチで顕在化できなかったこと、あまりに短期間の実証運行で利用可能性のある周辺住民にも認知されていなかったことが原因と思われる。 |

## 【２】大福駅周辺地区の公共交通需要予測

奈良県との包括協定に基づくまちづくりを推進するうえで大福駅周辺地区において確保すべき地域交通のあり方を探るとともに、近接地域で新規運行した「西北部循環路線」とそれに関連する「北循環路線」に対する市民の評価を把握するため、桜井市北西部を対象とするアンケートにより公共交通に対するニーズを調査した。

**①桜井市北西部の公共交通ニーズに関する市民アンケート**

| | |
|---|---|
| 調査概要 | ・郵送配布・回収によるアンケート<br>・配布数：1000 部（世帯主あて配布。１世帯あたり最大８人まで回答可）<br>・回収数：337 部　回収率：33.7%（回答総数 906） |

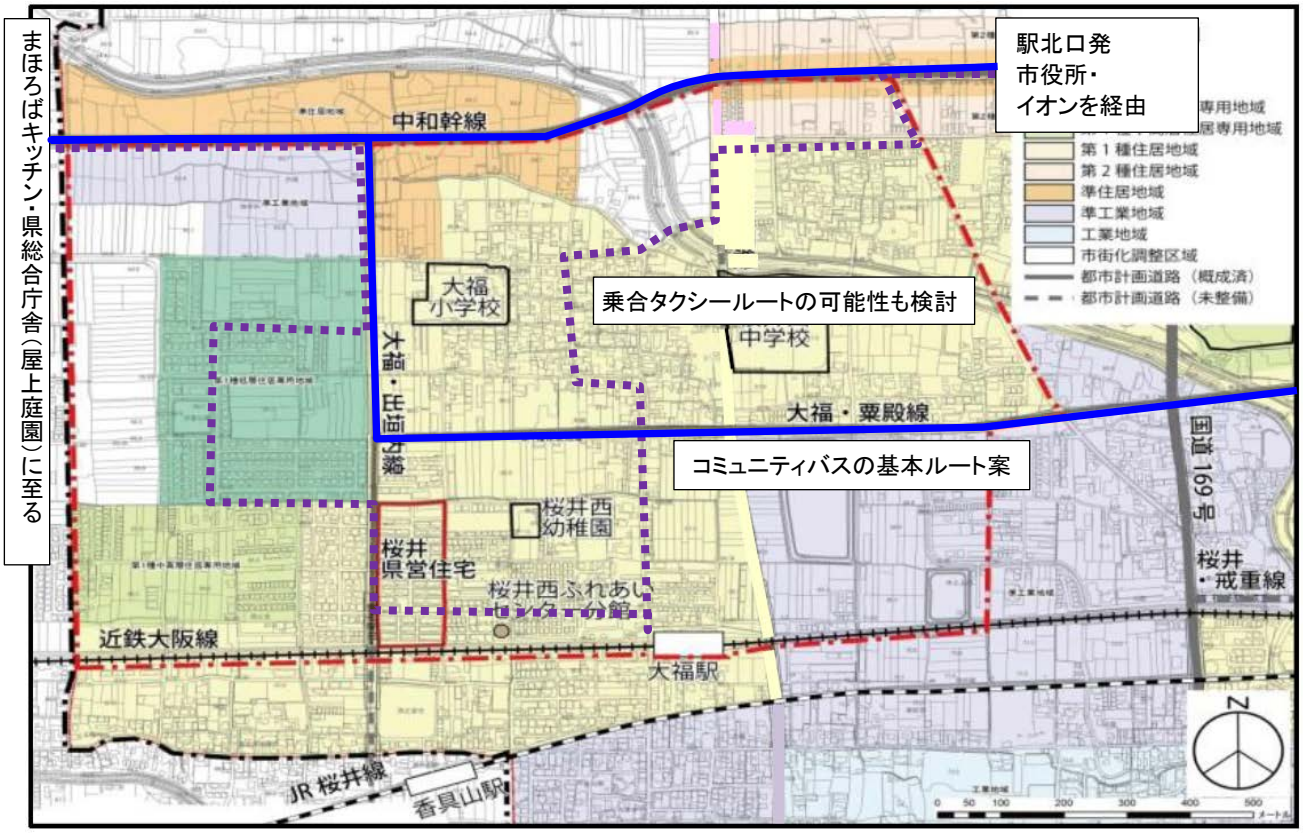
**調査結果の概要**

| 対象地域全体 | 大福地域 |
|---|---|
| 【日常の外出目的】<br>・通勤、買物、通学、通院の順に多い。 | ・全体とおおむね同様の傾向である。 |
| 【目的地又は経由地】<br>・桜井駅、イオン、中和幹線沿いの店の順に多い。 | ・大福駅が多く、イオンより中和幹線沿いの店の方が多い。 |
| 【出発・帰宅時間帯】<br>・出発は７時台が最も多く、１０時台が続く。<br>・帰宅は、18 時台が最も多く、12 時台が続く。 | ・７時台が最も多いが、10 時台は多くない。<br>・帰宅は 16 時台が最も多い。 |
| 【外出時の移動手段】<br>・「自動車を自分で運転する」が最も多い。次いで、近鉄、自転車の順である。<br>・バスは天理桜井線の１％に過ぎない。 | ・全体とおおむね同様の傾向である。 |
| 【電車やバスを利用しない理由】<br>・「行きたい所に行けない」が最も多く、「駅・バス停までが遠い」が続く。 | ・「行きたい所に行けない」が最も多いが、その次には運賃･所要時間の問題を挙げる人が多い。バスを念頭にはしていないと思われ、近鉄に対する不満と推測する。 |
| 【年齢を重ねたとき】<br>・年齢を重ねたときにはタクシーを選択するとする人が最も多い。<br>・現状バスを交通手段に選ぶ人が全体で１％に過ぎないことと比べて、多くの人（10～14%）が年齢を重ねたときに路線バス、コミュニティバスを選ぶという認識を持つ。 | ・タクシーを選択する人は少なく、市全体より多くの割合で、バスを選ぶとする人がいる。 |
| 【今後の地域公共交通の必要性】<br>・将来高齢になったときの交通手段として地域公共交通が必要であるという認識を持つ人が多いことがわかる。<br>・存続が必要とする意見が少ないのは、現にサービスが身近にあるとは認識していない人が多いことが背景にあることも推察される。 | ・全体より多くの割合で、高齢になったときの必要性を認識している。 |
| 【今後の地域公共交通の維持確保のあり方】<br>・「わからない」とする回答が最も多いが、それを除くと全体では現状維持が最も多い。<br>・税金投入より地域負担の方がわずかながら多い。<br>・「運行を縮小」は比較的少数（6%）にとどまっている。 | ・「わからない」を除くと、「利便性を向上」を選ぶ人が多く、税金投入・地域負担とも同程度の回答がある。<br>・「運行を縮小」は比較的少数（6%）にとどまっている。 |

## ②大福駅周辺地区の移動手段の提案【検討中】

・当地区東側を桜井市コミュニティバス「北循環路線」が運行されているが、片回りである北循環のルート拡大・変更により、イオン桜井店はじめ中和幹線沿いの店舗への移動需要に対応できる可能性がある。

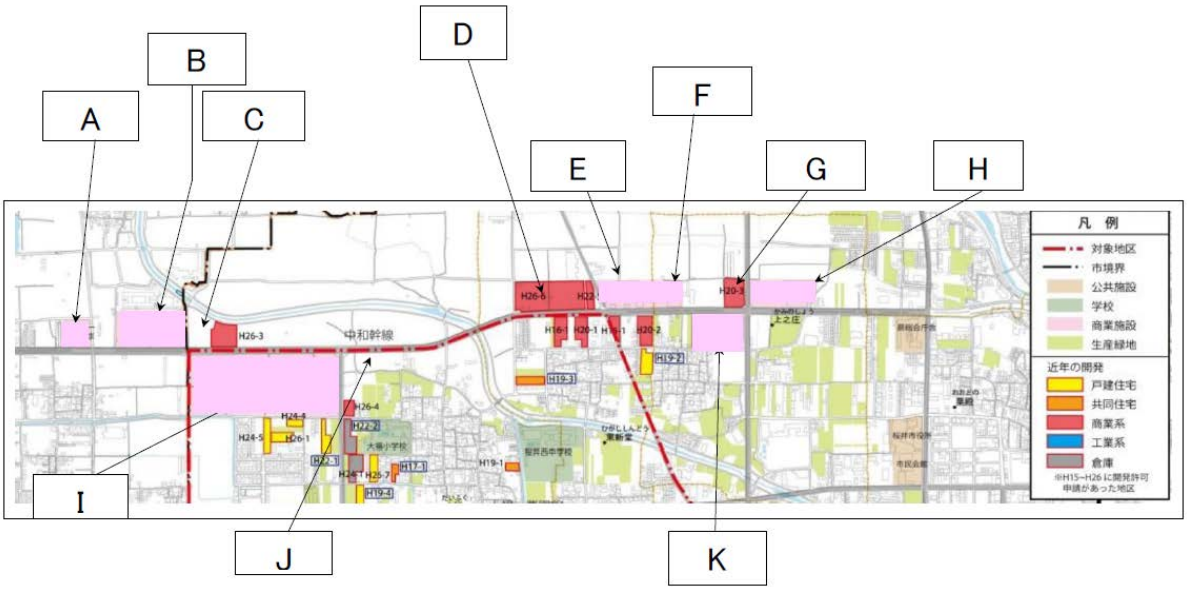
・また、地区内に面的に住宅地が展開しており、目的地も最寄駅に限らず多方面への移動ニーズが想定されることから、ジャンボタクシーなど車両を小型化して、集落内も運行可能とする案を検討する。その際、デマンド運行による効率化についても検討を行う。



## 【３】中和幹線を通じた交通連携シミュレーション

中和幹線の供用開始以来、沿線に順次立地する大型店舗等に対する高齢者・若年者等の自動車を利用できない市民の利用要望を満足しつつ、他市町村と連携した公共交通として広域的に効果的なサービスのあり方を検討した。

### ① 和幹線沿いの公共交通の需要予測




中和幹線沿いの商業施設の規模を基礎に、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（改訂版平成２６ 年 6 月国土交通省 都市局都市計画課）に基づき、原単位を適用して発生集中交通量を算定するとともに、平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果により示される、小ゾーン「桜井市」における平日・休日別の大規模商業施設に関するバス分担率を適用して、バス利用の需要予測を行った。

発生集中交通量（A～G の施設に訪れる見込みのある人数の合計値）

平日　134,299 人/日

休日　203,981 人/日

大規模商業施設に関するバス分担率

平日　0.5%

休日　0.12%

バス交通需要予測値（バスを使って施設を訪れる見込みの人数の合計値）

平日　336 人/日

休日　122 人/日

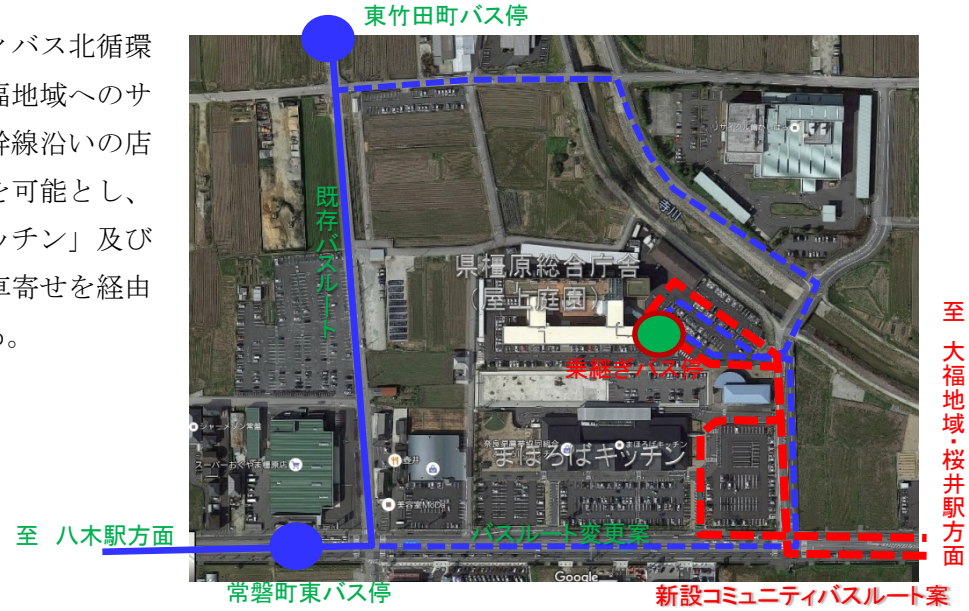
※平成28年2月現在での計測

## ②他市町村との連携方法検討【検討中】

中和幹線の桜井市と橿原市との境界付近に、全国最大級規模の農産物直売所、レストラン等により構成される「まほろばキッチン」がＪＡならけんにより近年開設され、アンケートにより桜井市民の外出目的として一定のニーズが示されている。またその北隣には奈良県橿原総合庁舎（屋上庭園を有し、県民の憩いの広場としての利用を促している。）が立地している。

その近傍西側に、奈良交通バスの大和八木駅を発着する路線「八木耳成循環線」が運行している。その「常磐町」～「東竹田町」バス停間を図のように迂回して県総合庁舎経由とすることにより、桜井市コミュニティバスと相互に乗継ぎが可能となり連携を図ることができる。

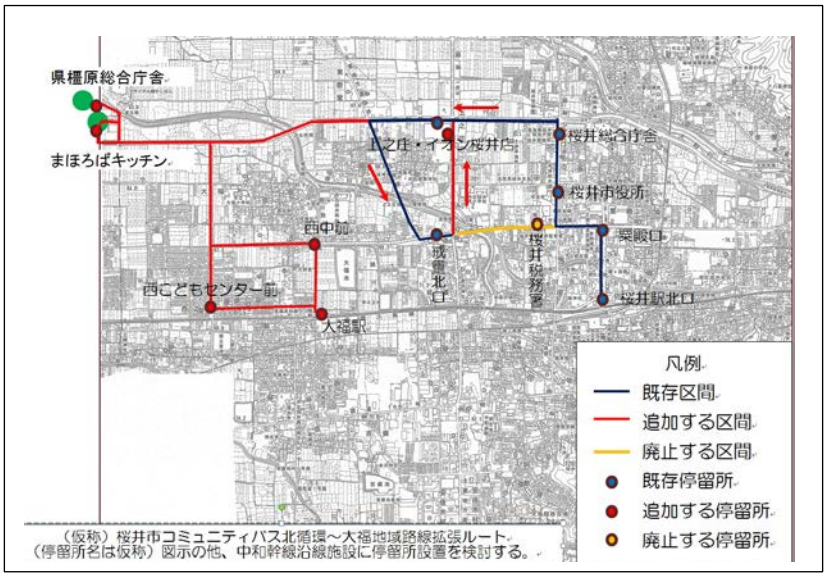
そこで、桜井市コミュニティバス北循環路線のルートを変更して、大福地域へのサービスを行うとともに、中和幹線沿いの店舗へのアクセスとしての利用を可能とし、その端末として「まほろばキッチン」及び橿原総合庁舎（屋上庭園）の車寄せを経由して折り返すことが考えられる。




## ③運行計画のシミュレーション【検討中】

具体的なルートとダイヤを設定し、運行可能性を確認するシミュレーションを行う。

図示のように、北循環路線をベースに大福地域に拡張するケースのシミュレーションの結果では、




・現状の桜井駅北口～イオンのサービス水準を維持する。
・同一の車両で運行している西北部循環路線には影響させない。

との条件のもとに、１台の車両で、大福地域へのサービスと「まほろばキッチン」への朝・夕の時間帯における買物を可能となることが分かった。

この場合、実車走行キロは、北循環路線・西北部循環路線の現状に対し約 1.5 倍である。

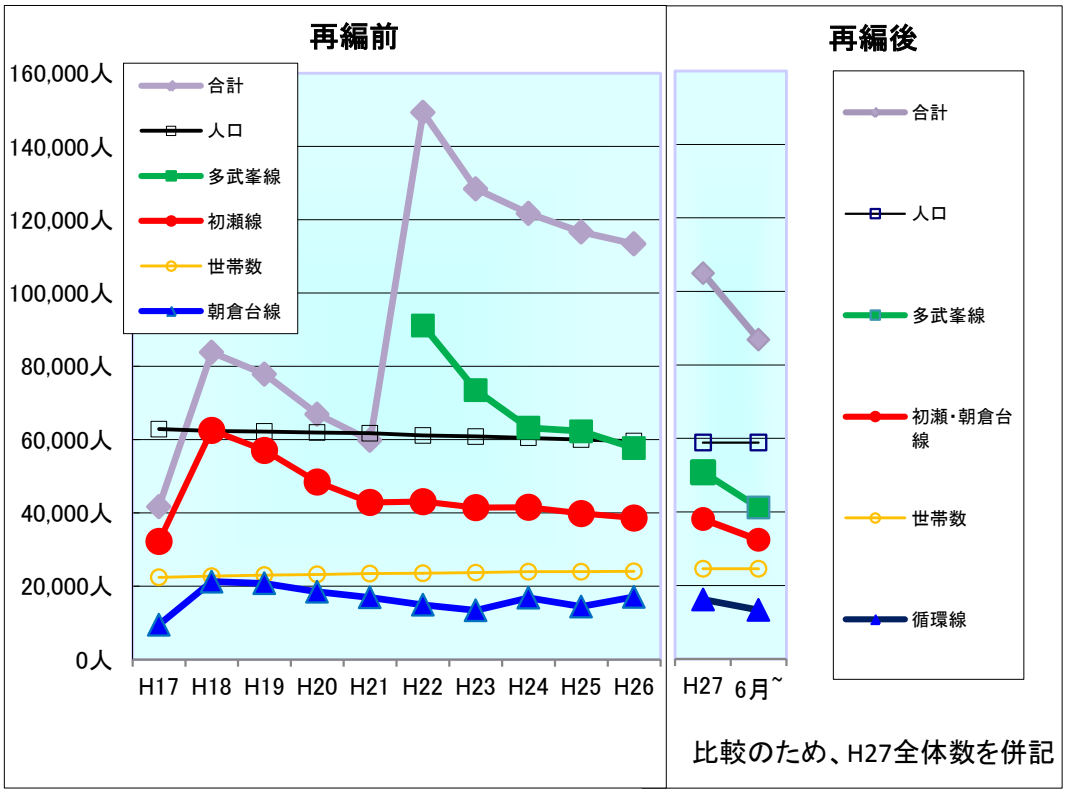
資料2

# 桜井市の人口変化とコミュニティバス乗降数変化の比較

| 年度 | 人口 | 世帯数 | 輸送量 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 初瀬線 | 朝倉台線 | 多武峯線 | 合計 |
| H17 | 62,876 | 22,465 | 32,243 | 9,466 | | 41,709 |
| H18 | 62,408 | 22746 | 62,567 | 21,266 | | 83,833 |
| H19 | 62,246 | 23,023 | 57,106 | 20,807 | | 77,913 |
| H20 | 61,991 | 23,222 | 48,477 | 18,484 | | 66,961 |
| H21 | 61,799 | 23,484 | 42,901 | 16,937 | | 59,838 |
| H22 | 61,187 | 23,569 | 43,166 | 14,938 | 91,200 | 149,304 |
| H23 | 60,867 | 23,753 | 41,488 | 13,462 | 73,491 | 128,441 |
| H24 | 60,501 | 23,969 | 41,596 | 16,861 | 63,256 | 121,713 |
| H25 | 60,016 | 23,969 | 39,905 | 14,449 | 62,322 | 116,676 |
| H26 | 59,601 | 24,126 | 38,634 | 17,061 | 57,712 | 113,407 |
| H27.～5月 | 58,889 | 24,532 | 5,620 | 2,882 | 9,633 | 18,135 |
| H27.6 再編 | | | 初瀬線・朝倉台線 | 循環路線 | 多武峯線 | 合計 |
| H27.6月～ | 58,889 | 24,532 | 32,411 | 13,282 | 41,172 | 86,865 |

| 合計 |
|---|
| 105,000 |

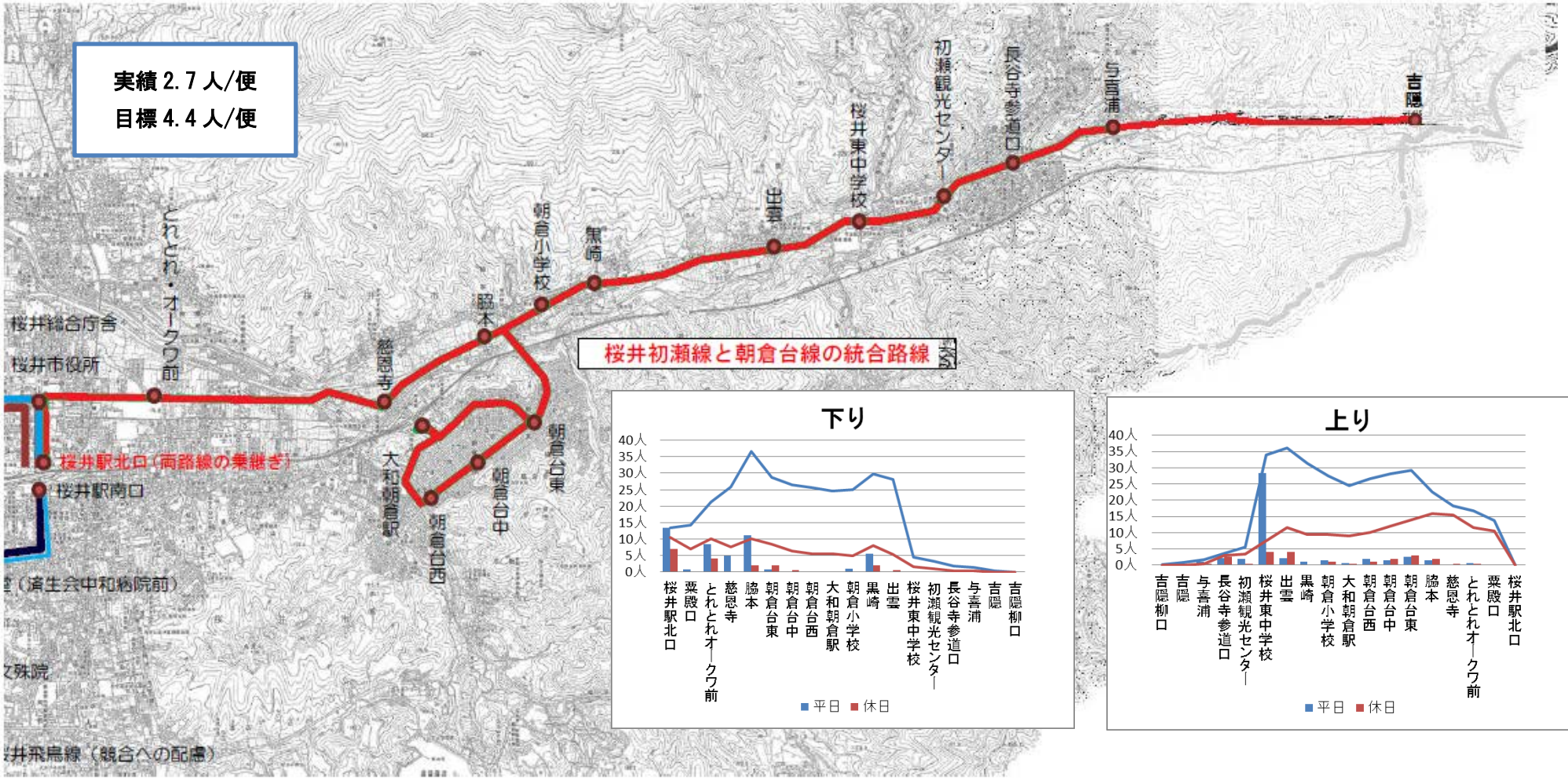
※人口、世帯数は前年度3月30日の数値




※コミュニティバスは平成17年10月から半年間の運行

資料３

# ■初瀬・朝倉台線　乗降調査結果

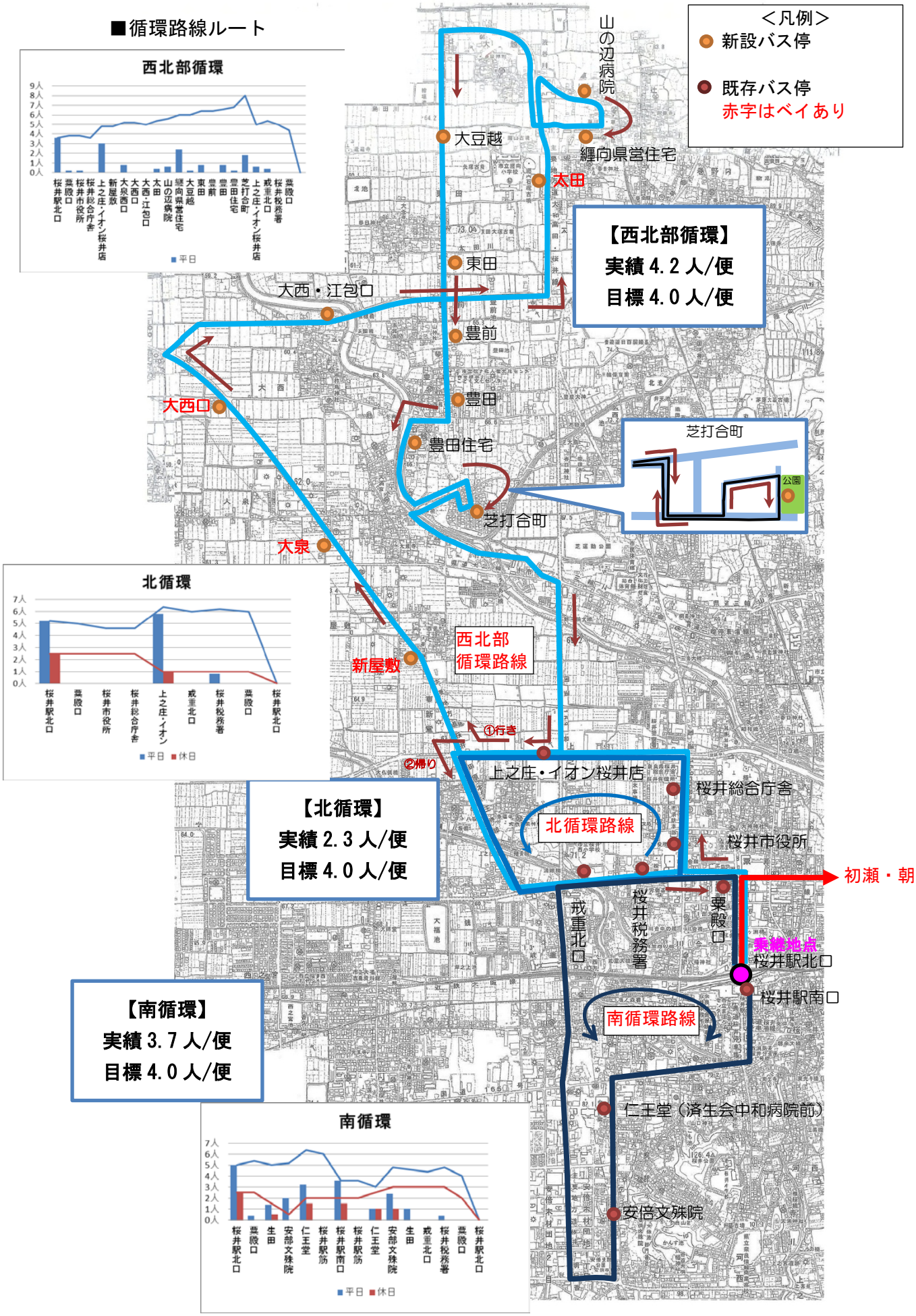


■循環路線ルート

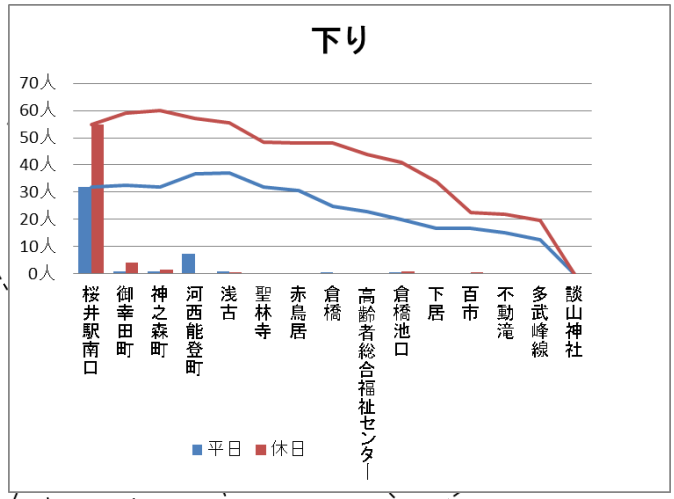

西北部循環
9人
8人
7人
6人
5人
4人
3人
2人
1人
0人
桜井駅北口
豊鍛口
桜井市役所
桜井総合庁舎
上之庄・イオン桜井店
新屋敷
大泉西口
大西口
大西・江包口
太田
山の辺病院
縵向県営住宅
大豆越
東田
豊前
豊田
豊田住宅
芝打合町
上之庄・イオン桜井店
戒重北口
桜井税務署
豊鍛口
■平日

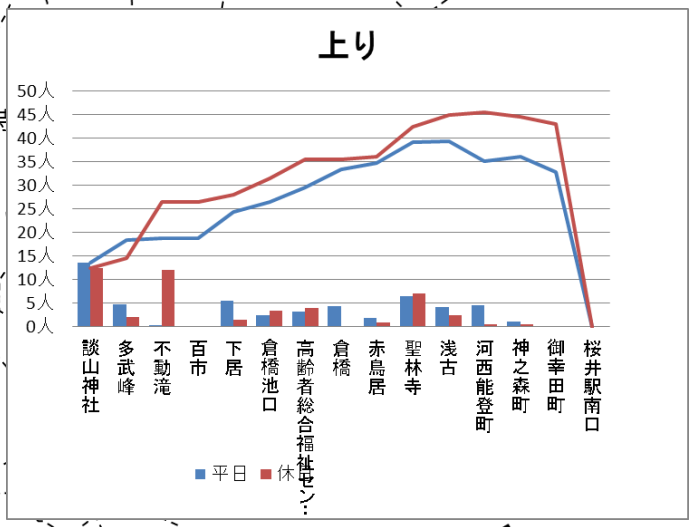

北循環
7人
6人
5人
4人
3人
2人
1人
0人
桜井駅北口
豊鍛口
桜井市役所
桜井総合庁舎
上之庄・イオン
戒重北口
桜井税務署
豊鍛口
桜井駅北口
■平日 ■休日

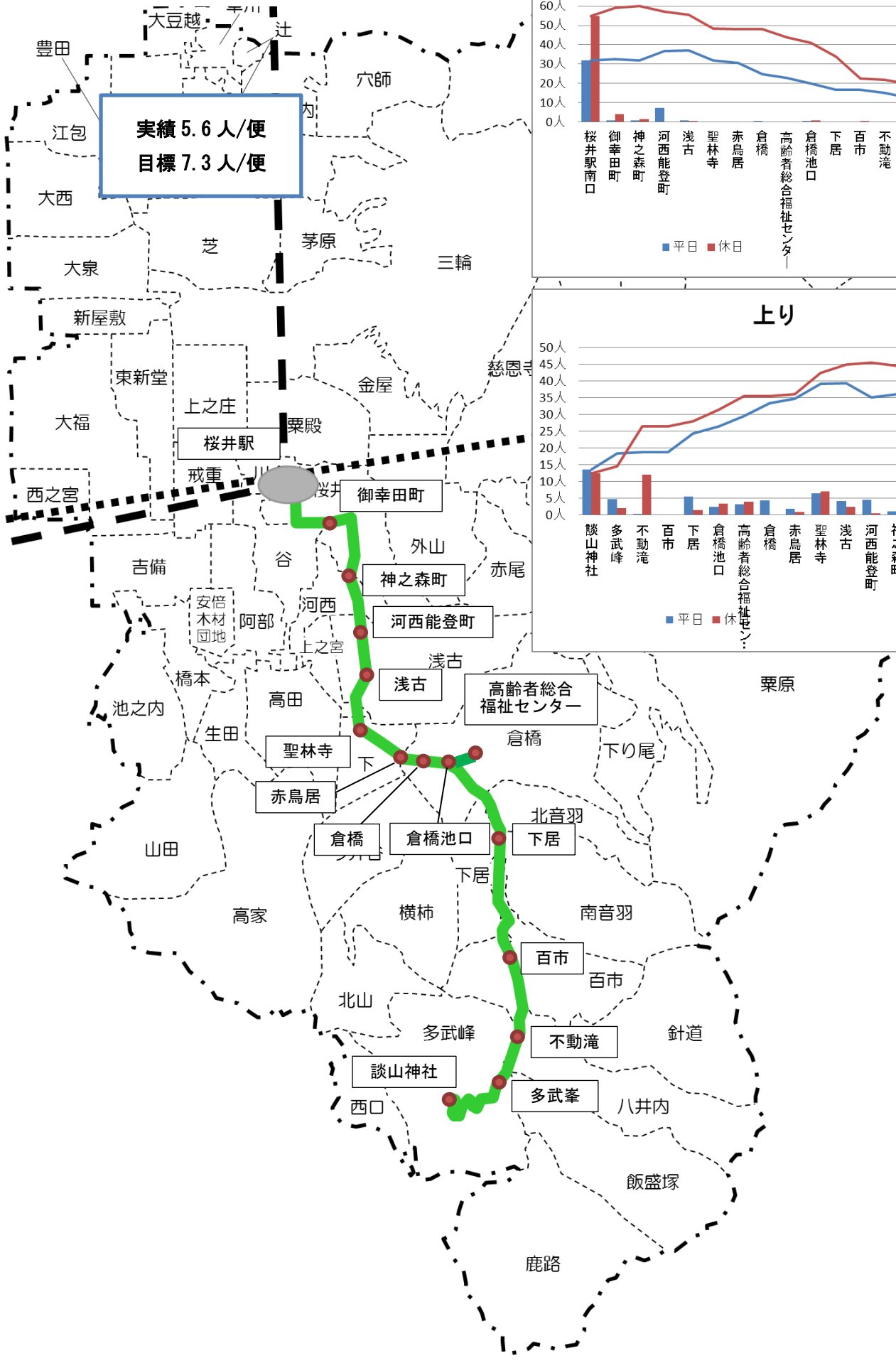

南循環
7人
6人
5人
4人
3人
2人
1人
0人
桜井駅北口
豊鍛口
生田
安部文殊院
仁王堂
桜井駅筋
桜井駅南口
桜井駅筋
仁王堂
安部文殊院
生田
戒重北口
桜井税務署
豊鍛口
桜井駅北口
■平日 ■休日


＜凡例＞
新設バス停
既存バス停
赤字はベイあり
山の辺病院
縵向県営住宅
大豆越
太田
東田
大西・江包口
豊前
豊田
豊田住宅
芝打合町
大西口
大泉
新屋敷
西北部
循環路線
①行き
②帰り
上之庄・イオン桜井店
桜井総合庁舎
桜井市役所
北循環路線
初瀬・朝倉台線
戒重北口
桜井税務署
桐殿口
乗降地点
桜井駅北口
桜井駅南口
南循環路線
仁王堂（済生会中和病院前）
安倍文殊院
【西北部循環】
実績 4.2 人/便
目標 4.0 人/便
芝打合町
公園
【北循環】
実績 2.3 人/便
目標 4.0 人/便
【南循環】
実績 3.7 人/便
目標 4.0 人/便

■多武峯線


下り
70人
60人
50人
40人
30人
20人
10人
0人
桜井駅南口
御幸田町
神之森町
河西能登町
浅古
聖林寺
赤鳥居
倉橋
高齢者総合福祉センター
倉橋池口
下居
百市
不動滝
多武峰線
談山神社
平日
休日


上り
50人
45人
40人
35人
30人
25人
20人
15人
10人
5人
0人
談山神社
多武峰
不動滝
百市
下居
倉橋池口
高齢者総合福祉センター
倉橋
赤鳥居
聖林寺
浅古
河西能登町
神之森町
御幸田町
桜井駅南口
平日
休日


実績 5.6 人/便
目標 7.3 人/便
大豆越
辻
豊田
穴師
江包
大西
芝
茅原
三輪
大泉
新屋敷
東新堂
金屋
上之庄
大福
粟殿
桜井駅
戒重
西之宮
御幸田町
外山
吉備
谷
赤尾
神之森町
安倍木材団地
阿部
河西
河西能登町
上之宮
浅古
橋本
高田
池之内
生田
高齢者総合福祉センター
倉橋
聖林寺
下
下り尾
赤鳥居
北音羽
倉橋
倉橋池口
下居
山田
下居
高家
横柿
南音羽
百市
百市
北山
多武峰
不動滝
針道
談山神社
西口
多武峯
八井内
飯盛塚
鹿路

資料4

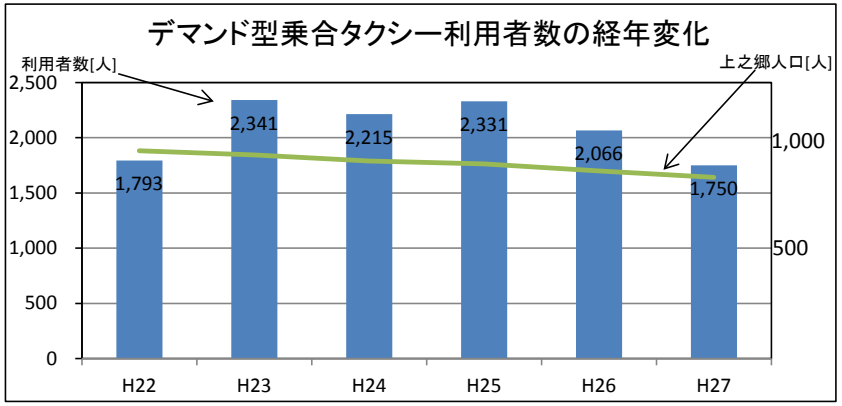
# 平成27年度　上之郷デマンド型乗合タクシー利用実績

| | H27 乗車数 | H27 うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者 | H26 乗車数 | H26 うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者 |
|---|---|---|---|---|
| 利用者合計人数[人] | 1,750 | 342 | 2,066 | 435 |
| （月曜日） | 804 | 209 | 880 | 248 |
| （木曜日） | 538 | 89 | 623 | 110 |
| （金曜日） | 408 | 44 | 563 | 77 |

| | |
|---|---|
| 運行日数[日] | 147 | 144 |
| 運行台数[台] | 622 | 703 |
| 予約便[便] | 441 | 432 |
| 予約の無い便[便] | 37 | 37 |
| 予約率[%] | 92.3% | 92.1% |
| 1便毎の平均乗車人数[人/便] | 4.0 | 4.8 |
| 1台毎の平均乗車人数[人/便] | 2.8 | 2.9 |

| | 時刻 | H27 | H26 |
|---|---|---|---|
| 便毎の平均乗車人員[人/便] | 9:00 | 8.2 | 9.7 |
| | 10:00 | 2.3 | 2.4 |
| | 12:00 | 3.8 | 3.7 |
| | 14:00 | 4.5 | 6.5 |
| | 16:00 | 3.1 | 3.1 |
| 便毎の予約率[%] | 9:00 | 100.0% | 100.0% |
| | 10:00 | 61.8% | 68.8% |
| | 12:00 | 88.2% | 93.8% |
| | 14:00 | 92.8% | 97.2% |
| | 16:00 | 98.6% | 82.6% |

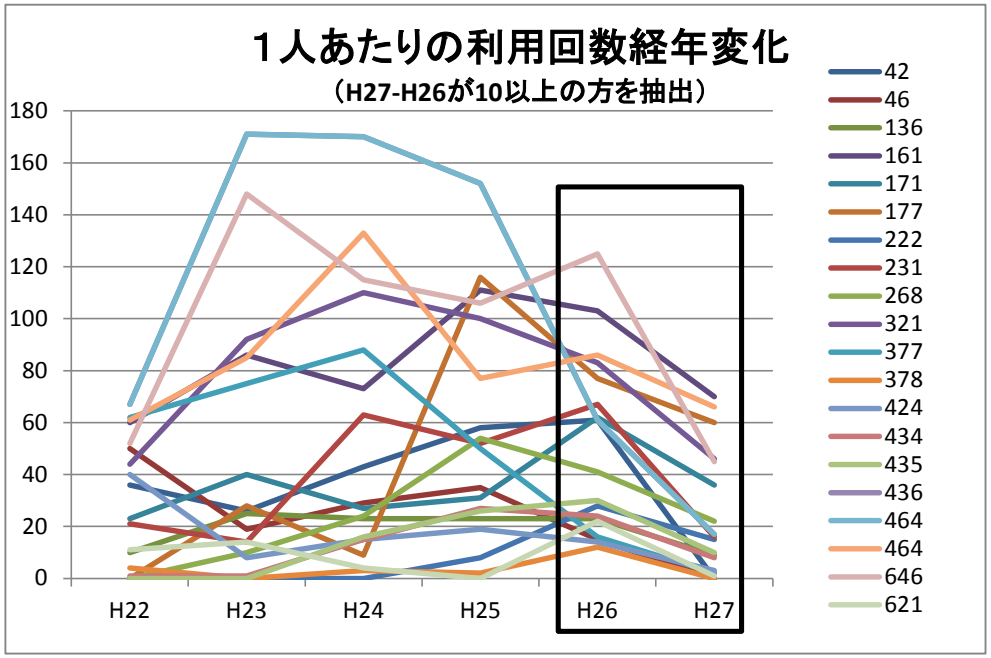
| | H27年度 | 平成26年度 |
|---|---|---|
| 運行経費[円] | 3,259,280 | 3,585,300 |
| 運賃収入[円] | 806,600 | 946,000 |
| 収支差額[円] | 2,452,680 | 2,639,300 |
| 国庫補助金[円] | 402,000 | 466,000 |



# H27 デマンドタクシー　利用者減少の要因検証資料

H26に比べ10回以上利用が減少した方

| 交付番号 | 利用回数 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | H27−H26 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 |
| **42** | **−61** | **36** | **26** | **43** | **58** | **61** | **0** |
| 46 | −15 | 50 | 19 | 29 | 35 | 15 | 0 |
| 136 | −14 | 10 | 25 | 23 | 23 | 23 | 9 |
| **161** | **−33** | **60** | **86** | **73** | **111** | **103** | **70** |
| 171 | −26 | 23 | 40 | 27 | 31 | 62 | 36 |
| 177 | −17 | 0 | 28 | 9 | 116 | 77 | 60 |
| 222 | −13 | 0 | 0 | 0 | 8 | 28 | 15 |
| **231** | **−51** | **21** | **14** | **63** | **52** | **67** | **16** |
| 268 | −19 | 0 | 10 | 24 | 54 | 41 | 22 |
| **321** | **−37** | **44** | **92** | **110** | **100** | **83** | **46** |
| 377 | −14 | 62 | 75 | 88 | 50 | 16 | 2 |
| 378 | −12 | 4 | 0 | 3 | 2 | 12 | 0 |
| 424 | −11 | 40 | 8 | 15 | 19 | 14 | 3 |
| 434 | −16 | 1 | 1 | 15 | 27 | 24 | 8 |
| 435 | −20 | 0 | 0 | 16 | 26 | 30 | 10 |
| **436** | **−44** | **67** | **171** | **170** | **152** | **61** | **17** |
| 464 | −20 | 61 | 85 | 133 | 77 | 86 | 66 |
| **646** | **−80** | **52** | **148** | **115** | **106** | **125** | **45** |
| 621 | −21 | 11 | 14 | 4 | 0 | 22 | 1 |
| 上之郷合計 | −321 | | | | | | |
| 高家合計 | 86 | | | | | | |




| | H22 | | H23 | | H24 | | H25 | | H26 | | H27 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 総利用回数 | 1793 | | 2340 | | 2215 | | 2331 | | 2066 | | 1831 | |
| 未利用 | 597 | 86.9% | 599 | 87.2% | 601 | 87.5% | 606 | 88.0% | 608 | 88.0% | 767 | 90.0% |
| 10回未満 | 47 | 6.8% | 44 | 6.4% | 45 | 6.6% | 45 | 6.5% | 42 | 6.1% | 47 | 5.5% |
| 10回以上50回未満 | 30 | 4.4% | 24 | 3.5% | 28 | 4.1% | 20 | 2.9% | 25 | 3.6% | 26 | 3.1% |
| 50回以上100回未満 | 11 | 1.6% | 16 | 2.3% | 8 | 1.2% | 11 | 1.6% | 12 | 1.7% | 10 | 1.2% |
| 100回以上 | 2 | 0.3% | 4 | 0.6% | 5 | 0.7% | 7 | 1.0% | 4 | 0.6% | 2 | 0.2% |
| 生活利用者（年間10回以上利用している方 | 43 | | 44 | | 41 | | 38 | | 41 | | 38 | |
| 合計 | 687 | | 687 | | 687 | | 689 | | 691 | | 852 | |

＜分析まとめ＞

年間10回以上デマンドタクシーを利用している生活利用者数に変化はないが、年間100回以上利用している方がここ数年で少なくなっており、特にH26からH27にかけてはその傾向が顕著に出ている。
以上のことから、利用者数減少の最大の要因としては、「特に利用回数の多かった利用者が、何らかの理由で利用しなくなった」ことだと考えられる。

# 平成27年度　高家デマンド型乗合タクシー利用実績

| 乗車数 | | うち1歳以上小学生以下もしくは障害者手帳をお持ちの方及びその介護者 |
|---|---|---|
| 利用者合計人数[人] | 87 | 0 |
| （火曜日） | 37 | 0 |
| （金曜日） | 50 | 0 |

| | |
|---|---|
| 運行日数[日] | 85 |
| 運行台数[台] | 72 |
| 予約便[便] | 72 |
| 予約の無い便[便] | 100 |
| 予約率[%] | 41.9% |
| 1便毎の平均乗車人数[人/便] | 1.2 |
| 1台毎の平均乗車人数[人/便] | 1.2 |

| | | |
|---|---|---|
| 運行経費[円] | ￥ | 190,080 |
| 運賃収入[円] | ￥ | 43,500 |
| 収支差額[円] | ￥ | 146,580 |

| | 時刻 | H27 |
|---|---|---|
| 便毎の総乗車人員[人/便] | 9:00 | 65 |
| | 10:00 | 22 |
| 便毎の平均乗車人員[人/便] | 9:00 | 1.2 |
| | 10:00 | 1.2 |
| 便毎の予約率 | 9:00 | 61.6% |
| | 10:00 | 22.1% |

| 項目 | 人数 | 備考 |
|---|---|---|
| 交付件数[件] | 126 | |
| 既利用者数[人] | 5 | |
| うち10回未満利用者[人] | 3 | |
| うち10回以上利用者[人] | 2 | それぞれ、48回、32回 |

資料５

# 地域内フィーダー系統生活交通確保維持計画

（名　　称）桜井市地域公共交通活性化再生協議会
（代表者名）会長　笹谷　清治

## １．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 目的

第２次桜井市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地域の解消や買い物・通院、通学などの生活交通の確保を目的とし、桜井市内を運行対象とする「桜井市コミュニティバス」３路線（初瀬・朝倉台線、循環路線、多武峯線）、並びに桜井東部の上之郷地域(初瀬川上の一部（初瀬 715 番地以北）を含む、以下省略)における「デマンド型乗合タクシー」を運行し、地域住民の利用促進を積極的に図り、運行事業計画の改善をしながら、地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

(2) 必要性

本市の地域公共交通システムを確保するためには、基幹路線＝鉄道・路線バスと、地域内路線（フィーダー機能を含む）＝コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーなどの運行が必要である。

コミュニティバスは、市内在住の方の生活交通の確保及び通学のための交通手段として運行している。また、桜井市に来訪された方を対象とした観光路線としての観点からも利用されている。

デマンド型乗合タクシーは、公共交通空白地域である桜井東部の上之郷地域における生活交通の確保のために、鉄道駅や総合病院のある桜井市中心市街地を結び、高齢者等の通院などの手段として利用されている。

## ２．地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

（１）事業の目標

コミュニティバス等は下記の通り目標を設定して運行する。

① 初瀬・朝倉台線　　4.4 人/便
② 循環路線　　3.0 人/便
③ 多武峯線　　7.3 人/便
④ デマンドタクシー　　5.7 人/便

（２）事業の効果

コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行を維持確保することにより、沿線地域の交通弱者（高齢者等）の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、地域住民の利用について継続的に検証し、地域のニーズ等を加味しながら、運行事業計画の見直しについて協議会で検討協議を重ねることで、地域に合った交通システムが構築される。

## ３．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

別表１のとおり

## ４．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

別表２のとおり

なお、桜井市から運行事業者へ委託する委託料については、運行経費から国庫補助金額を差し引いた差額分を負担することとしている。

**５．補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称**

●補助対象事業者が複数の場合は、申請番号や系統名によってどこの事業者が該当するか記載して下さい

（例）

申請番号１～７：奈良交通株式会社

申請番号　８　：日の丸交通株式会社

・・・

**６．補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法（活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合に限る）**

（活性化法法定協議会を補助対象事業者としていないため、該当なし）

**７．別表１及び別表３の補助事業の基準ニに基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要**

該当なし

**８．別表１及び別表３の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧**

該当なし

**９．地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要**

表５のとおり

**10. 車両の取得に係る目的・必要性**

（車両の取得を行わないため、記載なし）

**11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果**

（車両の取得を行わないため、記載なし）

**12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額**

（車両の取得を行わないため、記載なし）

**13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画**

（車両の取得を行わないため、記載なし）

**14. 協議会の開催状況と主な議論**

・平成２７年　４月１５日　　平成２７年６月の市内公共交通再編について

・平成２７年１０月２８日　　市内公共交通の観光路線としての利用振興について

・平成２８年　２月２２日　　平成２７年度桜井市公共交通運行効率化調査検討業務について

・平成２８年　５月３０日　　平成２７年度公共交通の実績について

**15. 利用者等の意見の反映状況**

利用者代表として「桜井市自治連合会長」、「(社)桜井市社会福祉協議会長」、「桜井市老人クラブ連合会長」より各々１名参加していただいている。

| 16. 協議会メンバーの構成 | |
|---|---|
| 関係市区町村 | 桜井市（会長） |
| 関係都道府県 | 奈良県県土マネジメント部地域交通課 |
| 交通事業者<br>交通施設管理者等 | 奈良交通(株)、(社)奈良県バス協会、奈良県交通運輸産業労働組合協議会、<br>西日本旅客鉄道王寺鉄道部(株)、近畿日本鉄道榛原駅(株)<br>奈良県タクシー協会(社)、奈良県タクシー協会桜井部会<br>奈良県中和土木事務所、桜井警察署 |
| 地方運輸局 | 近畿運輸局奈良運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 桜井市自治連合会、(社)桜井市社会福祉協議会、桜井市老人クラブ連合会 |

※４．（表２）及び１２．（表７及び表９）については、地域公共交通確保維持事業を行う事業者ごとに作成すること。

※６．については、活性化法法定協議会を補助対象事業者としない場合において、記入を要しない。

※７．（表３）及び８．（表４）については、要綱第１７条に基づく生活交通確保維持改善計画について、作成を要しない。

※９．（表５）については、地域内フィーダー系統確保維持事業を行う場合において、当該系統が運行される市町村について作成すること。

※１０．～１３．については、車両の取得を行わない場合において、記入を要しない。

※１３．については、減価償却費等国庫補助金の場合において、記入を要しない。

※１．～２．、６．～８．、１０．～１１．及び１４．～１６．については、再編特例の適用を受ける場合において、記入を要しない。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内フィーダー系統）　　平成29年度

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 国庫補助金内定申請額（千円） | 再編特例措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合（別表7及び別表9） | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 乗合バス型／デマンド型の別 | 基準ロで該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | 基準ニで該当する要件（別表7のみ） |
| 奈良県（桜井市） | 奈良交通㈱ | (1) 多武峯 | 6,291.5千円 | 23,076 千円 | | 乗合バス型 | ① | 桜井駅停留所にて奈良交通㈱が運行する地域間幹線系統である天理桜井線、桜井菟田野線と接続 | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (2) 初瀬・朝倉台A | 5,080.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (3) 初瀬・朝倉台B | 2,537.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (4) 初瀬・朝倉台C | 1,199.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (5) 初瀬・朝倉台D | 1,223.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (6) 南循環 | 4,459.千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (7) 西北部循環 | 2,284.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 日の丸交通㈱ | (8) 乗合タクシー | 629.5千円 | 629 千円 | | デマンド型 | ① | | ③ |
| 合　　計 | | | | 23,705 千円 | | | | | |
| 国庫補助金内定申請額（千円）（合計と国庫補助上限額を比べて少ない額） | | | | 8,434千円 | | | | | |

| 国庫補助上限額（千円） | 8,434千円 |
|---|---|

（注）

1.「確保維持事業に要する国庫補助額（千円）」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位（百円単位）まで記載する。

2.「国庫補助額内定申請額（千円）」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。

3.「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。

4.「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。

5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内フィーダー系統）　　平成30年度

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 国庫補助金内定申請額（千円） | 再編特例措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合（別表7及び別表9） | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 乗合バス型／デマンド型の別 | 基準ロで該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | 基準ニで該当する要件（別表7のみ） |
| 奈良県（桜井市） | 奈良交通㈱ | (1) 多武峯 | 6,289.千円 | 23,064 千円 | | 乗合バス型 | ① | 桜井駅停留所にて奈良交通㈱が運行する地域間幹線系統である天理桜井線、桜井菟田野線と接続 | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (2) 初瀬・朝倉台A | 5,080.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (3) 初瀬・朝倉台B | 2,515.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (4) 初瀬・朝倉台C | 1,199.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (5) 初瀬・朝倉台D | 1,223.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (6) 南循環 | 4,459.千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (7) 西北部循環 | 2,297.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 日の丸交通㈱ | (8) 乗合タクシー | 629.5千円 | 629 千円 | | デマンド型 | ① | | ③ |
| 合　　計 | | | | 23,693 千円 | | | | | |
| 国庫補助金内定申請額（千円）（合計と国庫補助上限額を比べて少ない額） | | | | 8,434千円 | | | | | |

| 国庫補助上限額（千円） | 8,434千円 |
|---|---|

（注）

1.「確保維持事業に要する国庫補助額（千円）」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位（百円単位）まで記載する。

2.「国庫補助額内定申請額（千円）」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。

3.「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。

4.「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。

5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域内フィーダー系統）　　平成31年度

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 国庫補助金内定申請額（千円） | 再編特例措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合（別表7及び別表9） | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 乗合バス型／デマンド型の別 | 基準ロで該当する要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策 | 基準ニで該当する要件（別表7のみ） |
| 奈良県（桜井市） | 奈良交通㈱ | (1) 多武峯 | 6,286.千円 | 23,045 千円 | | 乗合バス型 | ① | 桜井駅停留所にて奈良交通㈱が運行する地域間幹線系統である天理桜井線、桜井菟田野線と接続 | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (2) 初瀬・朝倉台A | 5,080.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (3) 初瀬・朝倉台B | 2,508.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (4) 初瀬・朝倉台C | 1,199.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (5) 初瀬・朝倉台D | 1,223.5千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (6) 南循環 | 4,459.千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 奈良交通㈱ | (7) 西北部循環 | 2,288.千円 | | | 乗合バス型 | ① | | ③ |
| | 日の丸交通㈱ | (8) 乗合タクシー | 629.5千円 | 629 千円 | | デマンド型 | ① | | ③ |
| 合　　計 | | | | 23,674 千円 | | | | | |
| 国庫補助金内定申請額（千円）（合計と国庫補助上限額を比べて少ない額） | | | | 8,434千円 | | | | | |

| 国庫補助上限額（千円） | 8,434千円 |
|---|---|

（注）

1.「確保維持事業に要する国庫補助額（千円）」は表2における「補助対象系統の1／2」を小数点第1位（百円単位）まで記載する。

2.「国庫補助額内定申請額（千円）」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。

3.「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。

4.「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。

5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)】

| 事業者名 | 奈良交通株式会社 | 29年度 |
|---|---|---|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,377,347 千円 | 営業外収益 | 74,049 千円 | 経常収益(イ) | 8,451,396 千円 |
| | 営業費用 | 9,343,778 千円 | 営業外費用 | 76,252 千円 | 経常費用(ロ) | 9,420,030 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 966,431 千円 | 営業外損益 | ▲ 2,203 千円 | 経常損益 | ▲ 968,634 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | | 19,300,723.4 km | | | 経常収支率 | 89.71 % |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,645,392 千円 | 営業外収益 | 84,741 千円 | 経常収益(イ') | 8,730,133 千円 |
| | 営業費用 | 9,498,002 千円 | 営業外費用 | 81,450 千円 | 経常費用(ロ') | 9,579,452 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 852,610 千円 | 営業外損益 | 3,291 千円 | 経常損益 | ▲ 849,319 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | | 19,629,291.4 km | | | 経常収支率 | 91.13 % |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,505,624 千円 | 営業外収益 | 104,405 千円 | 経常収益(イ") | 8,610,029 千円 |
| | 営業費用 | 9,409,545 千円 | 営業外費用 | 85,600 千円 | 経常費用(ロ") | 9,495,145 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 903,921 千円 | 営業外損益 | 18,805 千円 | 経常損益 | ▲ 885,116 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ") | | 19,617,442.6 km | | | 経常収支率 | 90.67 % |

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"= a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ=c | 平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1))÷2 = d |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 484円. 01銭 | 488円. 01銭 | 488円. 06銭 | 0.41 % |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 c×(1+(d÷2))$^2$ =ニ | 地域キロ当たり標準経常費用 ホ | キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ | キロ当たり経常収益 イ÷ハ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 490円. 06銭 | **442円. 58銭** | 442円.58銭 | 437円.87銭 |

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 主な経由地 | 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 系統キロ程 チ | | 補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ | | 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程 ヌ | | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 チ-(リ+ヌ))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 多武峯 | 桜井駅南口 | 多武峯 | 談山神社 | 365 日 | 3,467.0 回 | 往 8.1km<br>復 8.1km | (平均)<br>8.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 100.0% | 56,551.0km |
| | 2 | 初瀬・朝倉台A | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 吉隠柳口 | 365 日 | 1,277.5 回 | 往 12.2km<br>復 12.0km | 12.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 30,915.5km |
| | 3 | 初瀬・朝倉台B | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 吉隠柳口 | 365 日 | 867.5 回 | 往 9.0km<br>復 8.8km | 8.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 15,441.5km |
| | 4 | 初瀬・朝倉台C | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 与喜浦 | 365 日 | 365.0 回 | 往 10.0km<br>復 10.0km | 10.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,300.0km |
| | 5 | 初瀬・朝倉台D | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 与喜浦 | 365 日 | 547.5 回 | 往 6.8km<br>復 6.8km | 6.8km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,446.0km |
| | 6 | 南循環 | 桜井駅北口 | 安倍文殊院 | 桜井駅北口 | 362 日 | 2,172 回 | 往 10.6km<br>復 0.0km | 10.6km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 23,023.2km |
| | 7 | 西北部循環 | 桜井駅北口 | 山の辺病院 | 桜井駅北口 | 243 日 | 729 回 | 往 15.9km<br>復 0.0km | 15.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 11,591.1km |
| 合計 | | 7系統 | | | | | | 往 72.6km<br>往 45.7km | 72.4km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | | 152,268.3km |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額<br>ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益<br>ト | 補助対象系統の経常収益の見込額<br>ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額<br>ワーカ=ヨ | ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの<br>ヨ×ル=ソ | 補助対象経費<br>ツ | 補助対象経費の1/2<br>ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額<br>ナ | 国庫補助金内定申請額（ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額）<br>ラ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 25,028,341 円 | 220円. 06銭 | 12,444,614 円 | 12,583,727 円 | 12,583,727 円 | 12,583千円 | 6,291.5千円 | | |
| | 2 | 13,682,581 円 | 113円. 88銭 | 3,520,658 円 | 10,161,923 円 | 10,161,923 円 | 10,161千円 | 5,080.5千円 | | |
| | 3 | 6,834,099 円 | 113円. 88銭 | 1,758,479 円 | 5,075,620 円 | 5,075,620 円 | 5,075千円 | 2,537.5千円 | | |
| | 4 | 3,230,834 円 | 113円. 88銭 | 831,324 円 | 2,399,510 円 | 2,399,510 円 | 2,399千円 | 1,199.5千円 | | |
| | 5 | 3,295,450 円 | 113円. 91銭 | 848,174 円 | 2,447,276 円 | 2,447,276 円 | 2,447千円 | 1,223.5千円 | | |
| | 6 | 10,189,607 円 | 55円. 23銭 | 1,271,572 円 | 8,918,035 円 | 8,918,035 円 | 8,918千円 | 4,459.千円 | | |
| | 7 | 5,129,989 円 | 48円. 33銭 | 560,198 円 | 4,569,791 円 | 4,569,791 円 | 4,569千円 | 2,284.5千円 | | |
| 合計 | | 67,390,901 円 | | 21,235,019 円 | 46,155,882 円 | 46,155,882 円 | 46,152 千円 | 23,076.千円 | 7,805千円 | 7,805 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ヲーカ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ムーラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 南近畿 | 1 | 15,268,769 円 | | | | | | | | | | |
| | 2 | 11,629,791 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 5,808,782 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 2,746,114 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 2,800,812 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 10,011,177 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 5,120,136 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 53,385,581 円 | 45,580,581 円 | 円 | % | 45,580,581 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)

| 事業者名 | 奈良交通株式会社 | 30年度 |
|---|---|---|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,377,347 千円 | 営業外収益 | 74,049 千円 | 経常収益(イ) | 8,451,396 千円 |
| | 営業費用 | 9,343,778 千円 | 営業外費用 | 76,252 千円 | 経常費用(ロ) | 9,420,030 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 966,431 千円 | 営業外損益 | ▲ 2,203 千円 | 経常損益 | ▲ 968,634 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | | 19,300,723.4 km | | | 経常収支率 | 89.71 % |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,645,392 千円 | 営業外収益 | 84,741 千円 | 経常収益(イ') | 8,730,133 千円 |
| | 営業費用 | 9,498,002 千円 | 営業外費用 | 81,450 千円 | 経常費用(ロ') | 9,579,452 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 852,610 千円 | 営業外損益 | 3,291 千円 | 経常損益 | ▲ 849,319 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | | 19,629,291.4 km | | | 経常収支率 | 91.13 % |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,505,624 千円 | 営業外収益 | 104,405 千円 | 経常収益(イ") | 8,610,029 千円 |
| | 営業費用 | 9,409,545 千円 | 営業外費用 | 85,600 千円 | 経常費用(ロ") | 9,495,145 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 903,921 千円 | 営業外損益 | 18,805 千円 | 経常損益 | ▲ 885,116 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ") | | 19,617,442.6 km | | | 経常収支率 | 90.67 % |

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"= a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ=c | 平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1))÷2 = d |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 484円. 01銭 | 488円. 01銭 | 488円. 06銭 | 0.41 % |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 c×(1+(d÷2))$^2$ =ニ | 地域キロ当たり標準経常費用 ホ | キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ | キロ当たり経常収益 イ÷ハ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 490円. 06銭 | **442円. 58銭** | 442円.58銭 | 437円.87銭 |

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 主な経由地 | 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 系統キロ程 チ | | 補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ | | 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程 ヌ | | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 チ-(リ+ヌ))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 多武峯 | 桜井駅南口 | 多武峯 | 談山神社 | 365 日 | 3,465.5 回 | 往 8.1km<br>復 8.1km | (平均)<br>8.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 100.0% | 56,526.7km |
| | 2 | 初瀬・朝倉台A | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 吉隠柳口 | 365 日 | 1,277.5 回 | 往 12.2km<br>復 12.0km | 12.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 30,915.5km |
| | 3 | 初瀬・朝倉台B | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 吉隠柳口 | 365 日 | 860.0 回 | 往 9.0km<br>復 8.8km | 8.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 15,308.0km |
| | 4 | 初瀬・朝倉台C | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 与喜浦 | 365 日 | 365.0 回 | 往 10.0km<br>復 10.0km | 10.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,300.0km |
| | 5 | 初瀬・朝倉台D | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 与喜浦 | 365 日 | 547.5 回 | 往 6.8km<br>復 6.8km | 6.8km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,446.0km |
| | 6 | 南循環 | 桜井駅北口 | 安倍文殊院 | 桜井駅北口 | 362 日 | 2,172 回 | 往 10.6km<br>復 0.0km | 10.6km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 23,023.2km |
| | 7 | 西北部循環 | 桜井駅北口 | 山の辺病院 | 桜井駅北口 | 242 日 | 726 回 | 往 15.9km<br>復 0.0km | 15.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 11,543.4km |
| 合計 | | 7系統 | | | | | | 往 72.6km<br>往 45.7km | 72.4km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | | 152,062.8km |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額<br>ヘ×ヲ以下の額:ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益<br>ト | 補助対象系統の経常収益の見込額<br>ト×ヲ以上の額:カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額<br>ワーカ=ヨ | ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの<br>ヨ×ル=ソ | 補助対象経費<br>ツ | 補助対象経費の1/2<br>ツ×1/2=ネ | 国庫補助上限額<br>ナ | 国庫補助金内定申請額（ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額）<br>ラ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 25,017,586 円 | 220円. 06銭 | 12,439,266 円 | 12,578,320 円 | 12,578,320 円 | 12,578千円 | 6,289.千円 | | |
| | 2 | 13,682,581 円 | 113円. 88銭 | 3,520,658 円 | 10,161,923 円 | 10,161,923 円 | 10,161千円 | 5,080.5千円 | | |
| | 3 | 6,775,014 円 | 113円. 88銭 | 1,743,276 円 | 5,031,738 円 | 5,031,738 円 | 5,031千円 | 2,515.5千円 | | |
| | 4 | 3,230,834 円 | 113円. 88銭 | 831,324 円 | 2,399,510 円 | 2,399,510 円 | 2,399千円 | 1,199.5千円 | | |
| | 5 | 3,295,450 円 | 113円. 91銭 | 848,174 円 | 2,447,276 円 | 2,447,276 円 | 2,447千円 | 1,223.5千円 | | |
| | 6 | 10,189,607 円 | 55円. 23銭 | 1,271,572 円 | 8,918,035 円 | 8,918,035 円 | 8,918千円 | 4,459.千円 | | |
| | 7 | 5,108,877 円 | 44円. 50銭 | 513,682 円 | 4,595,195 円 | 4,595,195 円 | 4,595千円 | 2,297.5千円 | | |
| 合計 | | 67,299,949 円 | | 21,167,952 円 | 46,131,997 円 | 46,131,997 円 | 46,129 千円 | 23,064.千円 | 7,805千円 | 7,805 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ヲーカ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ムーラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 南近畿 | 1 | 15,262,208 円 | | | | | | | | | | |
| | 2 | 11,629,791 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 5,758,562 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 2,746,114 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 2,800,812 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 10,011,177 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 5,143,276 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 53,351,940 円 | 45,546,940 円 | 円 | % | 45,546,940 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統【乗合バス型(路線定期・路線不定期)

| 事業者名 | 奈良交通株式会社 | 31年度 |
|---|---|---|

1. 申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,377,347 千円 | 営業外収益 | 74,049 千円 | 経常収益(イ) | 8,451,396 千円 |
| | 営業費用 | 9,343,778 千円 | 営業外費用 | 76,252 千円 | 経常費用(ロ) | 9,420,030 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 966,431 千円 | 営業外損益 | ▲ 2,203 千円 | 経常損益 | ▲ 968,634 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | | 19,300,723.4 km | | | 経常収支率 | 89.71 % |

| 基準期間の前年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,645,392 千円 | 営業外収益 | 84,741 千円 | 経常収益(イ') | 8,730,133 千円 |
| | 営業費用 | 9,498,002 千円 | 営業外費用 | 81,450 千円 | 経常費用(ロ') | 9,579,452 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 852,610 千円 | 営業外損益 | 3,291 千円 | 経常損益 | ▲ 849,319 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | | 19,629,291.4 km | | | 経常収支率 | 91.13 % |

| 基準期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業 | | ・自家用有償旅客運送 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 8,505,624 千円 | 営業外収益 | 104,405 千円 | 経常収益(イ") | 8,610,029 千円 |
| | 営業費用 | 9,409,545 千円 | 営業外費用 | 85,600 千円 | 経常費用(ロ") | 9,495,145 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 903,921 千円 | 営業外損益 | 18,805 千円 | 経常損益 | ▲ 885,116 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ") | | 19,617,442.6 km | | | 経常収支率 | 90.67 % |

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"= a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ'÷ハ'= b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ÷ハ=c | 平均増減率 (((b÷a)-1)+((c÷b)-1))÷2 = d |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 484円. 01銭 | 488円. 01銭 | 488円. 06銭 | 0.41 % |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 c×(1+(d÷2))$^2$ =ニ | 地域キロ当たり標準経常費用 ホ | キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ | キロ当たり経常収益 イ÷ハ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 490円. 06銭 | **442円. 58銭** | 442円.58銭 | 437円.87銭 |

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 主な経由地 | 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 系統キロ程 チ | | 補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ | | 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程 ヌ | | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のキロ程の比率 チ-(リ+ヌ))÷チ=ル | 計画実車走行キロ ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 多武峯 | 桜井駅南口 | 多武峯 | 談山神社 | 365 日 | 3,464.0 回 | 往 8.1km<br>復 8.1km | (平均)<br>8.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | (平均)<br>0.0km | 100.0% | 56,500.8km |
| | 2 | 初瀬・朝倉台A | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 吉隠柳口 | 365 日 | 1,277.5 回 | 往 12.2km<br>復 12.0km | 12.1km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 30,915.5km |
| | 3 | 初瀬・朝倉台B | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 吉隠柳口 | 365 日 | 857.5 回 | 往 9.0km<br>復 8.8km | 8.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 15,263.5km |
| | 4 | 初瀬・朝倉台C | 桜井駅北口 | 大和朝倉駅 | 与喜浦 | 365 日 | 365.0 回 | 往 10.0km<br>復 10.0km | 10.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,300.0km |
| | 5 | 初瀬・朝倉台D | 桜井駅北口 | とれとれ・オークワ前 | 与喜浦 | 365 日 | 547.5 回 | 往 6.8km<br>復 6.8km | 6.8km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 7,446.0km |
| | 6 | 南循環 | 桜井駅北口 | 安倍文殊院 | 桜井駅北口 | 362 日 | 2,172 回 | 往 10.6km<br>復 0.0km | 10.6km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 23,023.2km |
| | 7 | 西北部循環 | 桜井駅北口 | 山の辺病院 | 桜井駅北口 | 241 日 | 723 回 | 往 15.9km<br>復 0.0km | 15.9km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>復 0.0km | 0.0km | 100% | 11,495.7km |
| 合計 | | 7系統 | | | | | | 往 72.6km<br>往 45.7km | 72.4km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | 往 0.0km<br>往 0.0km | 0.0km | | 151,944.7km |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額<br>ヘ×ヲ以下の額：ワ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益<br>ト | 補助対象系統の経常収益の見込額<br>ト×ヲ以上の額：カ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額<br>ワーカ＝ヨ | ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの<br>ヨ×ル＝ソ | 補助対象経費<br>ツ | 補助対象経費の1/2<br>ツ×1/2＝ネ | 国庫補助上限額<br>ナ | 国庫補助金内定申請額（ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額）<br>ラ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 1 | 25,006,124 円 | 220円. 06銭 | 12,433,567 円 | 12,572,557 円 | 12,572,557 円 | 12,572千円 | 6,286.千円 | | |
| | 2 | 13,682,581 円 | 113円. 88銭 | 3,520,658 円 | 10,161,923 円 | 10,161,923 円 | 10,161千円 | 5,080.5千円 | | |
| | 3 | 6,755,319 円 | 113円. 88銭 | 1,738,208 円 | 5,017,111 円 | 5,017,111 円 | 5,017千円 | 2,508.5千円 | | |
| | 4 | 3,230,834 円 | 113円. 88銭 | 831,324 円 | 2,399,510 円 | 2,399,510 円 | 2,399千円 | 1,199.5千円 | | |
| | 5 | 3,295,450 円 | 113円. 91銭 | 848,174 円 | 2,447,276 円 | 2,447,276 円 | 2,447千円 | 1,223.5千円 | | |
| | 6 | 10,189,607 円 | 55円. 23銭 | 1,271,572 円 | 8,918,035 円 | 8,918,035 円 | 8,918千円 | 4,459.千円 | | |
| | 7 | 5,087,766 円 | 44円. 50銭 | 511,559 円 | 4,576,207 円 | 4,576,207 円 | 4,576千円 | 2,288.千円 | | |
| 合計 | | 67,247,681 円 | | 21,155,062 円 | 46,092,619 円 | 46,092,619 円 | 46,090 千円 | 23,045.千円 | 7,805千円 | 7,805 千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ヲーカ＝ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ムーラ＝ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | |
| | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 南近畿 | 1 | 15,255,215 円 | | | | | | | | | | |
| | 2 | 11,629,791 円 | | | | | | | | | | |
| | 3 | 5,741,822 円 | | | | | | | | | | |
| | 4 | 2,746,114 円 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 2,800,812 円 | | | | | | | | | | |
| | 6 | 10,011,177 円 | | | | | | | | | | |
| | 7 | 5,122,023 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 53,306,954 円 | 45,501,954 円 | 円 | % | 45,501,954 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域内フィーダー系統【デマンド型（区域）運行】用）

| 事業者名 | 日の丸交通株式会社 | 29年度 |
|---|---|---|

## 1. 申請事業者の概要

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 補助対象期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | |
| | 営業収益 | 871 千円 | 営業外収益 | 千円 | 経常収益（イ） | 871 千円 |
| | 営業費用 | 3,427 千円 | 営業外費用 | 千円 | 経常費用（ロ） | 3,427 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 2,556 千円 | 営業外損益 | 千円 | 経常損益 | ▲ 2,556 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の保有車両数（ハ） | 台 4 | 補助対象期間の前々年度の1台当たりサービス提供時間（ニ） | 時間 175.7 | | 経常収支率 | 25.41 % |

## 2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ＝ホ | 地域時間当たり標準経常費用 ヘ | 時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト | 時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ＝チ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 4,876円20銭 | 2721円.96銭 | 2,721円.96銭 | 1,239円.32銭 |

## 3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 発地 | 運行系統 営業区域 | 運行系統 着地 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 1回あたりサービス提供時間 リ | リのうち補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間 ヌ | リのうち同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間 ル | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のサービス提供時間の比率 （リ－（ヌ＋ル））÷リ＝ヲ | 計画サービス提供時間 ワ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 乗合タクシー | 上之郷地域 | 上之郷地域 | [illegible] | 143 日 | 772 回 | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100% | 849.2 時間 |
| 合計 | | 1系統 | | | | | | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | | 849.2 時間 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ト×ワ以下の額：カ | 経常収益の見込額 チ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ－ヨ＝タ | タのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの タ×ヲ＝ツ | 補助対象経費 ネ | 補助対象経費の1/2 ネ×1/2＝ナ | 国庫補助上限額 ラ | 国庫補助金内定申請額（ナ又はラのうちいずれか少ないほうの額） ム |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.5 千円 | | |
| 合計 | | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.千円 | 629.千円 | 629.千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ－ヨ＝ウ | 損失額から国庫補助額を控除した額 ウ－ム＝ノ | ノの負担者とその負担割合 都道府県 負担額 | 都道府県 負担割合 | 市区町村 負担額 | 市区町村 負担割合 | その他の者 負担額 | その他の者 負担割合 | 事業者自己負担 負担額 | 事業者自己負担 負担割合 | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 3,088,438 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 3,088,438 円 | 2,459,438 円 | 円 | % | 2,459,438 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域内フィーダー系統【デマンド型（区域）運行】用）

| 事業者名 | 日の丸交通株式会社 | 30年度 |
|---|---|---|

1．申請事業者の概要

| 補助対象期間の前々年度の損益状況 | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 営業収益 | 871 千円 | 営業外収益 | 千円 | 経常収益（イ） | 871 千円 |
| | 営業費用 | 3,427 千円 | 営業外費用 | 千円 | 経常費用（ロ） | 3,427 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 2,556 千円 | 営業外損益 | 千円 | 経常損益 | ▲ 2,556 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の保有車両数（ハ） | 台 4 | 補助対象期間の前々年度の1台当たりサービス提供時間（ニ） | 時間 175.7 | | 経常収支率 | 25.41 % |

2．時間当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ＝ホ | 地域時間当たり標準経常費用 ヘ | 時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト | 時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ＝チ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 4,876円20銭 | 2721円.96銭 | 2,721円.96銭 | 1,239円.32銭 |

3．補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 発地 | 運行系統 営業区域 | 運行系統 着地 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 1回あたりサービス提供時間 リ | リのうち補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間 ヌ | リのうち同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間 ル | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のサービス提供時間の比率 （リ－（ヌ＋ル））÷リ＝ヲ | 計画サービス提供時間 ワ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 乗合タクシー | 上之郷地域 | 上之郷地域 | 上之郷地域 | 143 日 | 772 回 | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100% | 849.2 時間 |
| 合計 | | 1系統 | | | | | | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | | 849.2 時間 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額 ト×ワ以下の額：カ | 経常収益の見込額 チ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ－ヨ＝タ | タのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの タ×ヲ＝ツ | 補助対象経費 ネ | 補助対象経費の1/2 ネ×1/2＝ナ | 国庫補助上限額 ラ | 国庫補助金内定申請額（ナ又はラのうちいずれか少ないほうの額） ム |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.5 千円 | | |
| 合計 | | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.千円 | 629.千円 | 629.千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ－ヨ＝ウ | 損失額から国庫補助額を控除した額 ウ－ム＝ノ | ノの負担者とその負担割合 都道府県 負担額 | 都道府県 負担割合 | 市区町村 負担額 | 市区町村 負担割合 | その他の者 負担額 | その他の者 負担割合 | 事業者自己負担 負担額 | 事業者自己負担 負担割合 | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 3,088,438 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 3,088,438 円 | 2,459,438 円 | 円 | % | 2,459,438 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域内フィーダー系統【デマンド型（区域）運行】用）

| 事業者名 | 日の丸交通株式会社 | 31年度 |
|---|---|---|

1．申請事業者の概要

| | 乗合バス事業・自家用有償旅客運送 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 補助対象期間の前々年度の損益状況 | 営業収益 | 871 千円 | 営業外収益 | 千円 | 経常収益（イ） | 871 千円 |
| | 営業費用 | 3,427 千円 | 営業外費用 | 千円 | 経常費用（ロ） | 3,427 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 2,556 千円 | 営業外損益 | 千円 | 経常損益 | ▲ 2,556 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の保有車両数（ハ） | 台<br>4 | 補助対象期間の前々年度の1台当たりサービス提供時間（ニ） | 時間<br>175.7 | | 経常収支率 | 25.41 % |

2．時間当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の時間当たり経常費用<br>ロ÷ハ÷ニ＝ホ | 地域時間当たり標準経常費用<br>ヘ | 時間当たり経常費用<br>ホとへのいずれか少ない額<br>ト | 時間当たり経常収益<br>イ÷ハ÷ニ＝チ |
|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 4,876円20銭 | 2721円.96銭 | 2,721円.96銭 | 1,239円.32銭 |

3．補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 運行系統名 | 運行系統 発地 | 運行系統 営業区域 | 運行系統 着地 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 1回あたりサービス提供時間<br>リ | リのうち補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間<br>ヌ | リのうち同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間<br>ル | 補助ブロック外乗り入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗り入れ部分以外のサービス提供時間の比率<br>（リ－（ヌ＋ル））÷リ＝ヲ | 計画サービス提供時間<br>ワ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 乗合タクシー | 上之郷地域 | 上之郷地域 | 上之郷地域 | 143 日 | 772 回 | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | 100% | 849.2 時間 |
| 合計 | | 1系統 | | | | | | 1.1 時間 | 0 時間 | 0 時間 | | 849.2 時間 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 補助対象経常費用の見込額<br>ト×ワ以下の額：カ | 経常収益の見込額<br>チ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額<br>カ－ヨ＝タ | タのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの<br>タ×ヲ＝ツ | 補助対象経費<br>ネ | 補助対象経費の1/2<br>ネ×1/2＝ナ | 国庫補助上限額<br>ラ | 国庫補助金内定申請額（ナ又はラのうちいずれか少ないほうの額）<br>ム |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.5 千円 | | |
| 合計 | | 2,311,488 円 | 1,052,431 円 | 1,259,057 円 | 1,259,057 円 | 1,259 千円 | 629.千円 | 629.千円 | 629.千円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ホ×ワ－ヨ＝ウ | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ウ－ム＝ノ | ノの負担者とその負担割合 都道府県 負担額 | 都道府県 負担割合 | 市区町村 負担額 | 市区町村 負担割合 | その他の者 負担額 | その他の者 負担割合 | 事業者自己負担 負担額 | 事業者自己負担 負担割合 | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 南近畿 | 8 | 3,088,438 円 | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 3,088,438 円 | 2,459,438 円 | 円 | % | 2,459,438 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

表5　地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

| 市町村名 | 桜井市 |
|---|---|

（単位：人）

| | 人　口 |
|---|---|
| 人口集中地区以外 | 36,225人 |
| 交通不便地域 | |

交通不便地域の内訳

| 人　口 | 対象地区 | 根拠法 |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

国庫補助上限額の算定

| 対　象　人　口 | 算定式 | 国庫補助上限額 |
|---|---|---|
| 36,225人 | 36,225×150円＋300万円 | 8,434千円 |

（1）記載要領

1．人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。

2．「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。

3．「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領（2．（1）⑫）に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。

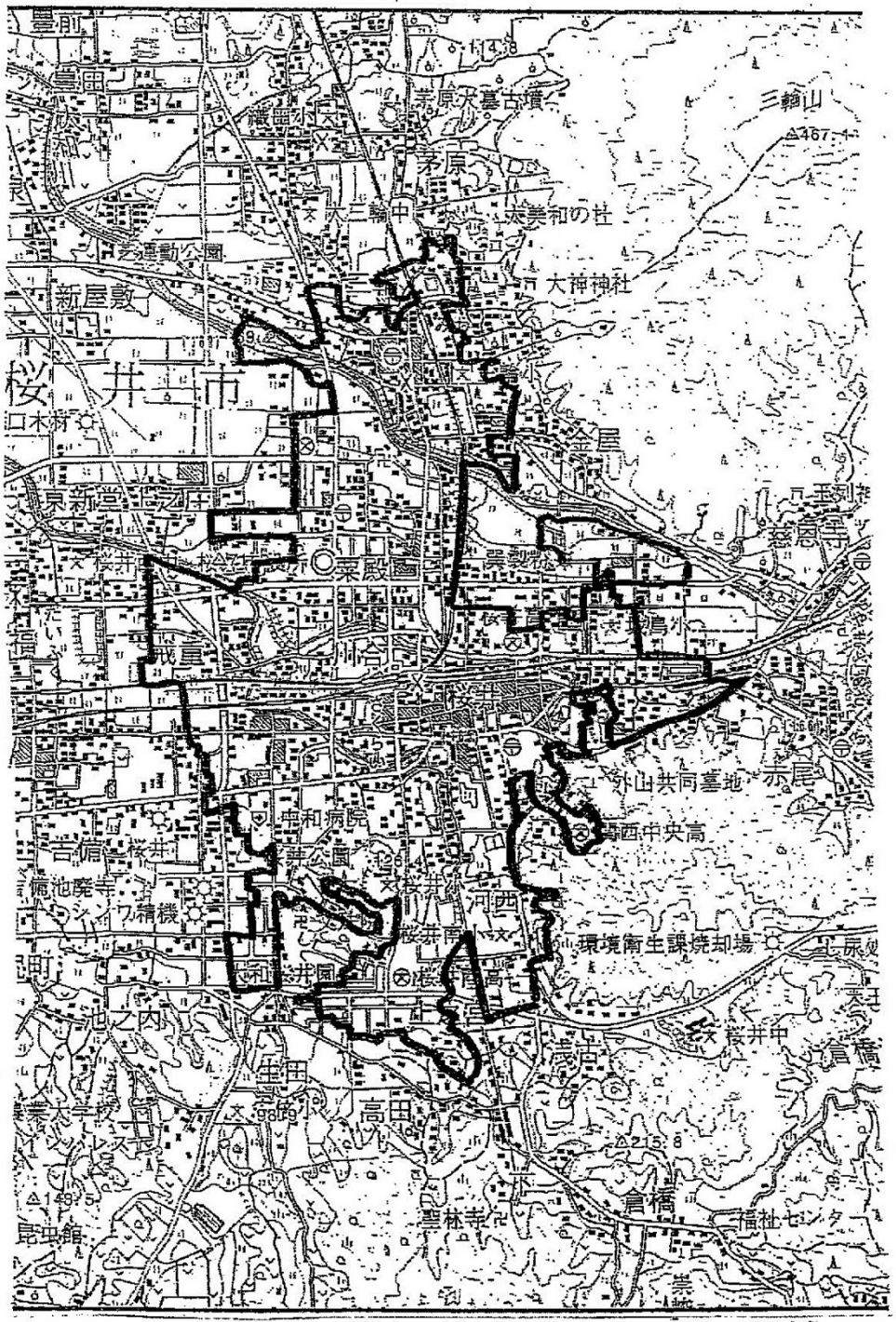
4．「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3．に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。

5．「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

（2）添付書類

1．人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
（ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可）

桜井市




内が人口集中地区

資料６

コミュニティバス停「桜井総合庁舎」の名称変更について

平成２８年８月に、桜井総合庁舎跡地に桜井市保健福祉センター「陽だまり」がオープンすることに伴い、バス停名称を以下の通り変更します。

記

バス停名称：桜井総合庁舎　⇒　桜井市保健福祉センター

変 更 時 期：平成２８年７月３０日（開所式典当日）

※ 路線バス天理桜井線のバス停「桜井総合庁舎前」についても、合わせて変更予定

バス停位置図

# 桜井市保健福祉センター「陽だまり」8月1日（月）オープン

桜井市では、大字粟殿の旧奈良県桜井総合庁舎をリニューアルし、奈良県とのまちづくり協定にもとづき、医療・福祉の拠点施設として、現在、耐震化および大規模改修工事を行っています。

市内各所に分散している「健康・子育て・医療・福祉」の行政機能・施設が１か所に集約されます。

桜井市保健福祉センター「陽だまり」には、市の行政部署として４月に新設された、すこやか暮らし部の３つの課（地域包括ケア推進室、こども未来課、けんこう増進課）が入ります。

桜井市社会福祉協議会の一部機能（事務所、クローバー学園、地域活動支援センター「こころ」、ボランティアセンター、相談支援事業所「こころ」）が移転します。

保健会館の機能（けんこう増進課、桜井市休日夜間応急診療所、桜井地区医師会、桜井市医療センターと各種健(検)診や相談機能）が全面移転します。

つどいの広場が西ふれあいセンター分館から移転し、ファミリーサポートセンターを併設します。

更生保護サポートセンター桜井が移転します。

観光案内機能を持った情報コーナーを設置します。

## 各階の主な機能と配置

| | | |
|---|---|---|
| 1階 | 北　棟 | 子育て総合支援室、こども未来課、けんこう増進課、調理室 |
| | 中央棟 | 相談室、授乳室、トイレ、エレベーター |
| | 南　棟 | 各種健（検）診エリア、休日夜間応急診療所、情報コーナー |
| 2階 | 北　棟 | にこにこルーム（ぴよぴよ教室、なかよしくらぶ）、相談室、会議室 |
| | 中央棟 | 授乳室、トイレ、エレベーター |
| | 南　棟 | 桜井市社会福祉協議会事務所、クローバー学園、相談支援事業所「こころ」、ボランティアセンター、更生保護サポートセンター桜井 |
| 3階 | 北　棟 | 地域包括ケア推進室、つどいの広場、ファミリーサポートセンター、相談室、授乳室、会議室 |
| | 中央棟 | トイレ、エレベーター |
| | 南　棟 | 地域活動支援センター「こころ」、桜井地区医師会、桜井市医療センター、会議室、相談室 |
| 各階中央棟のトイレ設備 | | 多目的トイレ、親子トイレ、幼児用便器、ベビーベッド、ベビーキープ<br>１階にはオストメイト対応トイレを設置 |

資料７

# インバウンド向け周遊チケットの発行について

【概要】

現在、奈良県内には海外からたくさんの観光客が訪れているが、奈良市止まりで桜井市まで来られる方が少ない状況である。そこで、市内を運行しているバスが１日乗り放題になる周遊チケットを作り、観光案内施設等に配付することで利用振興を図る。

【対象路線】

- 桜井市コミュニティバス３路線（初瀬・朝倉台線、循環線、多武峯線）
- 奈良交通路線バス３路線（天理桜井線、桜井菟田野線、桜井飛鳥線）

【運用方法】

- 観光案内所等で、パスポートによる外国人旅行者の確認を行い、無料配布
- チケットの使い方やバスの乗り方、観光マップを添付

【配布場所】

- 観光案内所
- 市外の観光拠点

＜前回会議（160222）まとめ＞

前回会議の議題「桜井市の公共交通を活用した観光戦略について」での意見

① 桜井市ならではの強みを打ち出す必要性
- 京都社寺や和歌山の高野山との差別化を図る必要がある
- 現状、奈良市へは大仏や鹿を見に来られる方が多い
- 桜井市へは、国内ではあるがハイキング目的の方が多い
- 来訪者は施設単体でなくストーリー性を求めている

② 奈良市から桜井市へのルートの案内、整備
- 電車の利用方法やローカルルールを周知する

③ 関東への広報
- 奈良市に来ている観光客だけでなく、外国人に限らず関東の方にも宣伝するべき