

デマンド路線に係る報告について

1. デマンド化（予約型乗合タクシー）の経過について

○平成20年11月 加茂地域・山城地域の路線バスを再編

内容…加茂地域、山城地域の路線バスを再編し、社会実験を開始

【加茂地域】週3日から週5日（平日）の運行、通学線の運行開始、運行本数の増便
（3時間に1本を2時間に1本へ）

【山城地域】運行日の変更（火～土→月～金）、J R 木津駅と直結、バス停の設置、
神童子線（予約型路線）の運行開始

↓

○平成21年4月 加茂地域で実証運行を開始

内容…社会実験から引き続き、実証運行を開始。

協議会で目標としている「定時定路線の継続条件 1路線あたり約10人／日」
を下回る路線があったため、以後公共交通日より等で啓発を行う。

↓

○平成24年3月 コミュニティバス等の持続可能なためのガイドラインを策定

内容…第17回協議会において、持続可能な運行体系を構築するため、サービスレベルの見直し基準となるガイドラインを策定。

運行継続条件 定時定路線 1日8便で10人以上（1便あたり1.25人以上）
予約型乗合タクシー 1日1.5人以上（予約日）

↓

○平成24年10月 ガイドラインに基づく運行の見直し

内容…第19回協議会において、ガイドラインに基づく利用状況の検証を行い、定時定路線の運行継続に満たなかった山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線の運行見直しを決定。

↓

○平成25年10月 かもバス6路線をデマンド化

内容…山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線の6路線をデマンド方式（予約型乗合タクシー）へ変更

2. 利用者の推移について（資料2-1参照）

・デマンド前、デマンド後の利用者数を比較すると、大幅に減少しているが、一部の路線については、デマンド後も一定の利用者を確保している。

3. 経費の比較について

加茂デマンド路線						
年度		運行経費 (円) : A	運賃収入 (円) : B	負担額 (円) : C	利用人数 (人) : D	1人当たりの 負担額 (円) : E (C/D)
平成28年度		1,432,343	233,339	1,199,004	1,404	853.99
平成27年度		1,313,407	232,273	1,081,134	1,388	778.91
平成26年度		1,485,762	263,407	1,222,355	1,579	774.13
平成25年度	4月～9月	5,335,075	680,744	4,654,331	2,731	1704.26
	10月～3月	792,990	154,407	638,583	833	766.61
	合計	6,128,065	835,151	5,292,914	3,564	1485.10
平成24年度 (定時定路線時)		9,989,785	1,227,500	8,762,285	6,618	1324.01
平成23年度 (定時定路線時)		9,771,137	1,211,800	8,559,337	6,888	1242.64

※1 平成23年度から平成25年度上半期までは、1つの事業者が加茂地域の全路線を運行していたため、経費・運賃収入については6路線（山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線）の距離按分にて計算。

※2 平成25年10月より定時定路線（奥畑線・通学線）について、自家用有償運行から、道路運送法第4条による一般旅客自動車運送事業者による委託運行に変更

・デマンド路線は、予約運行した便の経費のみとなるため、定時定路線と比較して、利用者の減少に伴い、運行経費・1人当たりの経費が安価となっている。

木津川市コミュニティバス かもバス(当尾線除く)利用者の推移について

単位:人 ()は前年度比較増減

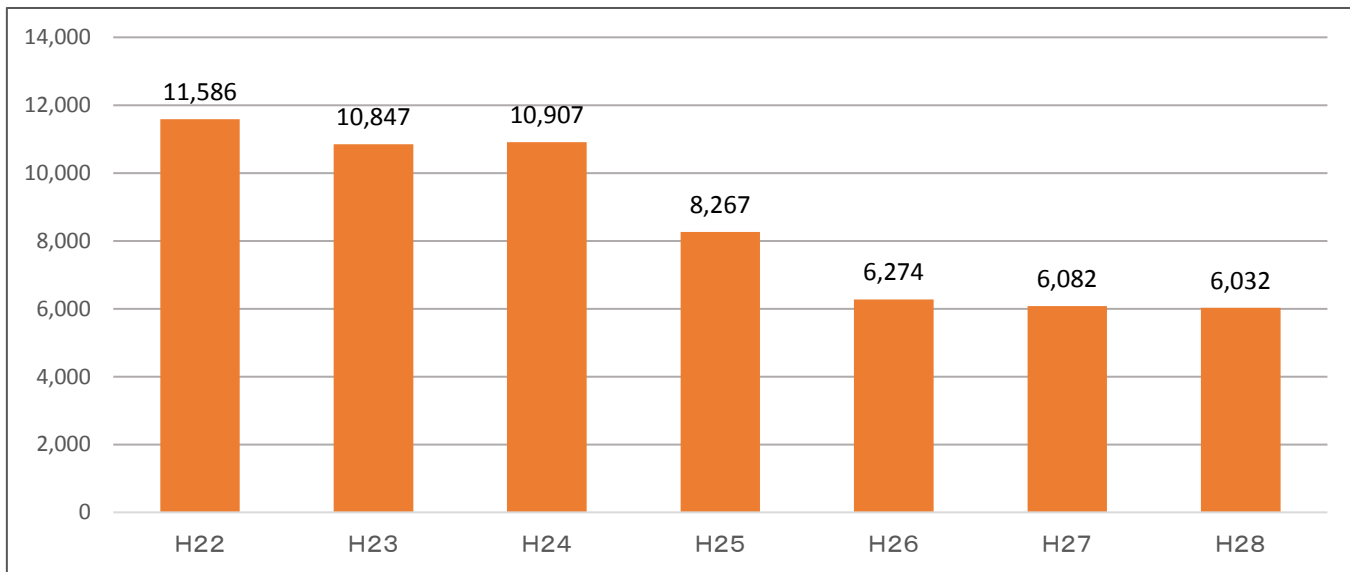
地域	路線名		平成21年度 (4月～3月集計値)	平成22年度 (4月～3月集計値)	平成23年度 (4月～3月集計値)	平成24年度 (4月～3月集計値)	平成25年度 (4月～3月集計値)	平成25年度 (4月～9月集計値)		平成25年度 (10月～3月集計値)	平成26年度 (4月～3月集計値)	平成27年度 (4月～3月集計値)	平成28年度 (4月～3月集計値)	平成29年度 (4月～2月集計値)
加茂地域	山田線	定時 定路 線	1,890	1,768	1,424	945	379	316	平成25年10月よりデマ ン ド 化	63	140	74	46	52
				(-122)	(-344)	(-479)	(-566)				(-239)	(-66)	(-28)	
	大畑線		938	1,099	931	945	477	321		156	288	272	228	137
				(161)	(-168)	(14)	(-468)				(-189)	(-16)	(-44)	
	観音寺線		125	202	262	431	195	176		19	43	13	39	29
				(77)	(60)	(169)	(-236)				(-152)	(-30)	(26)	
	南加茂台線		710	479	805	763	479	398		81	200	107	82	73
				(-231)	(326)	(-42)	(-284)				(-279)	(-93)	(-25)	
	銭司線		1,845	1,933	1,786	1,855	1,128	807		321	537	472	576	505
				(88)	(-147)	(69)	(-727)				(-591)	(-65)	(104)	
	西線		1,703	1,725	1,680	1,679	906	713		193	371	450	433	519
				(22)	(-45)	(-1)	(-773)				(-535)	(79)	(-17)	
デマンド路線合計		7,211	7,206	6,888	6,618	3,564	2,731		833	1,579	1,388	1,404	1,315	
			(-5)	(-318)	(-270)	(-3,054)			(-1,985)	(-191)	(16)			
山城地域	神童子線	デマ ン ド	156	114	110	108	43				31	56	40	54
				(-42)	(-4)	(-2)	(-65)			(-12)	(25)	(-16)		

木津川市コミュニティバス運行経費・利用者数集計表

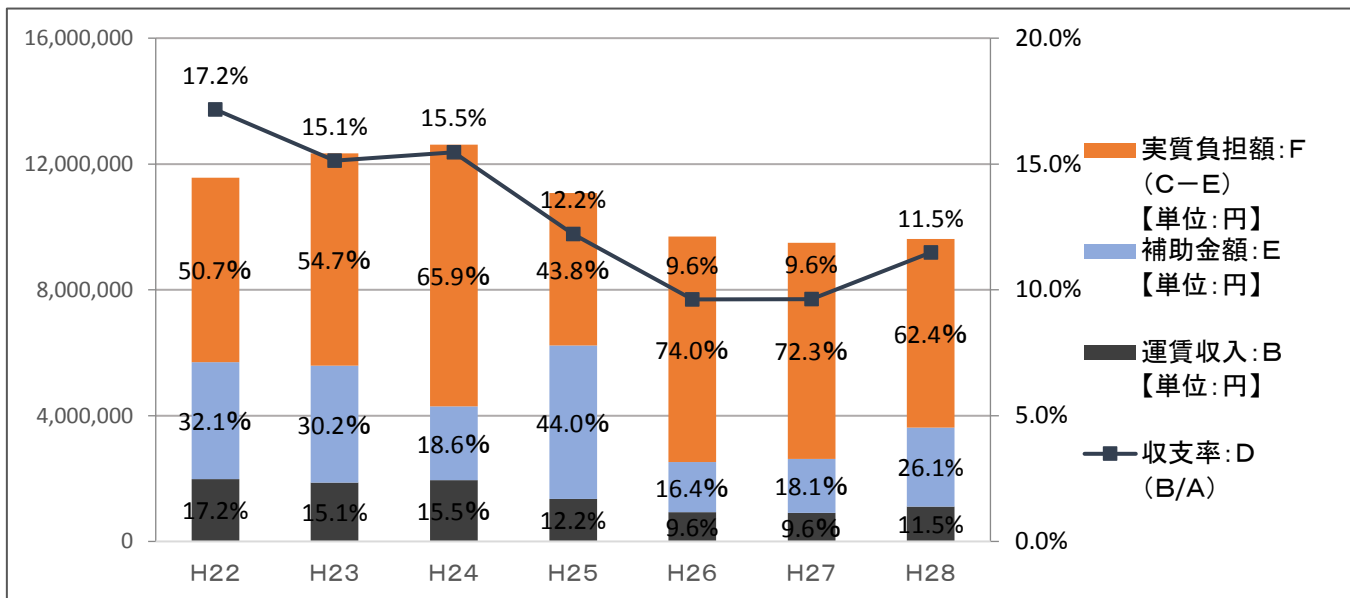
■かもバス(当尾線除く)

年度	運行経費:A 【単位:円】	運賃収入:B 【単位:円】	負担額:C (A-B) 【単位:円】	収支率:D (B/A)	補助金額:E 【単位:円】	実質負担額:F (C-E) 【単位:円】	実質負担割合:G (F/A)	利用者数 【単位:人】
H28	9,611,723	1,103,655	8,508,068	11.5%	2,510,500	5,997,568	62.4%	6,032
H27	9,492,787	913,880	8,578,907	9.6%	1,713,000	6,865,907	72.3%	6,082
H26	9,698,802	932,808	8,765,994	9.6%	1,589,000	7,176,994	74.0%	6,274
H25	11,081,567	1,353,842	9,727,725	12.2%	4,877,000	4,850,725	43.8%	8,267
H24	12,613,504	1,950,710	10,662,794	15.5%	2,347,000	8,315,794	65.9%	10,907
H23	12,337,430	1,866,700	10,470,730	15.1%	3,717,000	6,753,730	54.7%	10,847
H22	11,565,853	1,985,300	9,580,553	17.2%	3,716,720	5,863,833	50.7%	11,586

【利用者数グラフ】



【経費・収入グラフ】



路線の概要

- ・平成19年2月から運行開始、平成20年11月に路線の再編を実施
- ・平成25年10月に9路線のうち6路線を予約型乗合タクシーへ変更
- ・補助金額は、国からの交付金

ガイドラインに基づく運行の見直しについて

地域別コミュニティバスの利用状況一覧表

1. 木津地域

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	1便あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	伸び率(%) H24/H23	運行見直しの判定
梅谷高の原線(木-1)	梅谷	高の原駅	平日10往復 土日祝8往復	269.61	14.43	1.02	継続
鹿背山高の原線(木-2)	鹿背山	高の原駅		147.41	7.89	0.95	継続
木津川台高の原線(木-3)	木津川台住宅	高の原駅		255.35	13.66	0.95	継続

2. 加茂地域

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	1便あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	伸び率(%) H24/H23	運行見直しの判定
当尾線	加茂駅(東口)	加茂山の家	平休日8.5往復	49.66	2.92	1.18	継続
山田線	加茂駅(東口)	山田	平日4往復	4.72	0.59	0.80	見直し
大畑線	加茂駅(東口)	大畑		4.22	0.53	0.95	見直し
観音寺線	加茂駅(東口)	観音寺		1.67	0.21	1.41	見直し
南加茂台線	加茂駅(東口)	東山公園		3.17	0.40	1.18	見直し
奥畑線	加茂駅(西口)	奥畑		10.01	1.25	1.09	継続
銭司線	加茂駅(西口)	銭司		6.98	0.87	0.97	見直し
西線	加茂駅(西口)	西		6.97	0.87	1.07	見直し
通学線	奥畑	加茂駅(西口)	平日1便	8.01	2.86	1.07	継続
	加茂駅(西口)	銭司	平日1便				
	恭仁宮跡	奥畑	月・水・金1便				
	加茂駅(西口)	銭司	水1便				

3. 山城線

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	1便あたりの利用者数(人) H24.4～H24.9	伸び率(%) H24/H23	運行見直しの判定
山城線	木津駅	渋川	平日8往復	38.22	2.39	1.04	継続
神童子線	やすらぎ苑	神童子公民館	平日8往復 (予約制)	1.49	1.00	0.96	継続

ガイドラインに基づく利用状況の検証（きのつバス木ー1 梅谷高の原線）

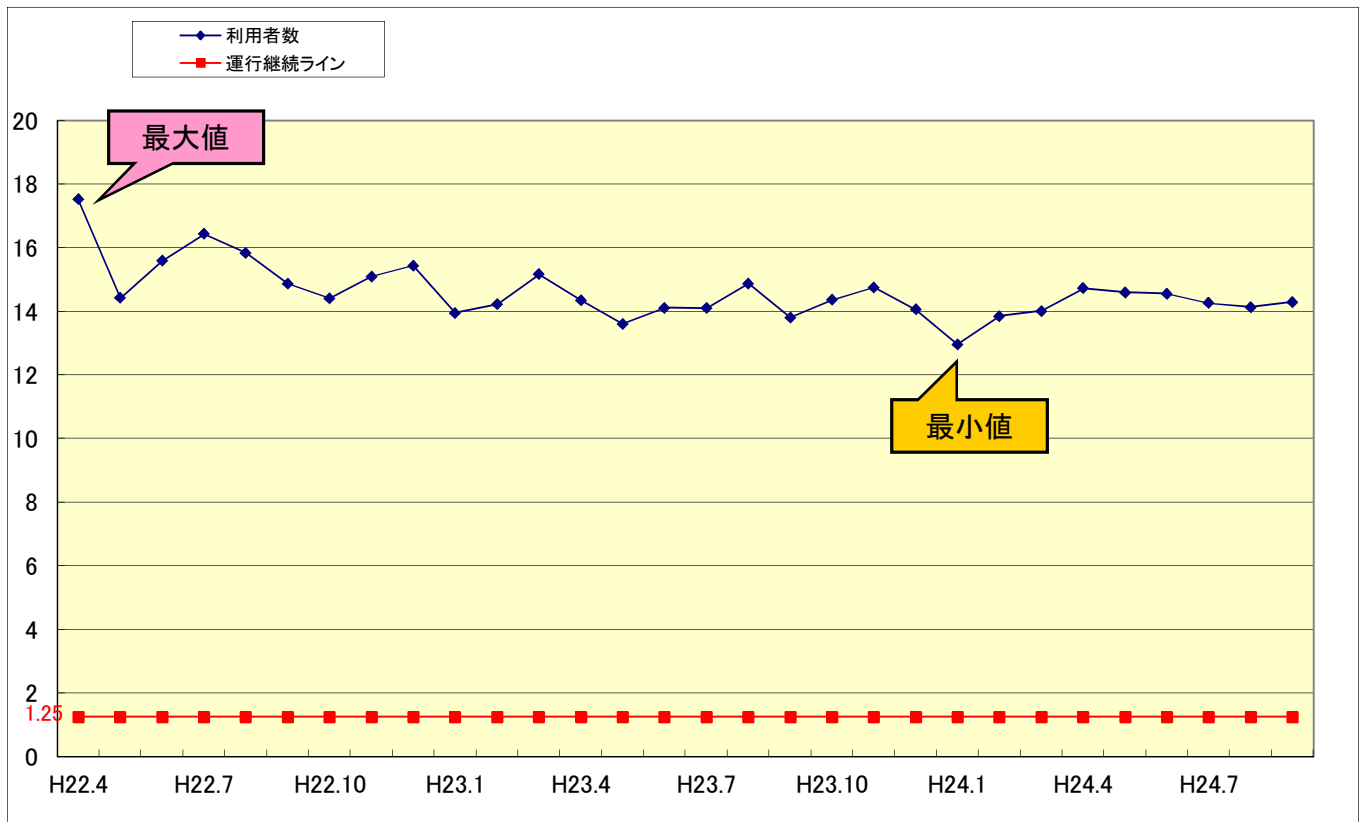
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	17.52	14.42	15.59	16.44	15.84	14.88	14.42	15.10	15.45	13.96	14.22	15.17	15.25
		H23	14.35	13.60	14.11	14.10	14.88	13.81	14.37	14.76	14.06	12.97	13.85	14.02	14.07
		H24	14.73	14.59	14.55	14.27	14.13	14.30							14.43
	人／日	H22	327.03	266.13	295.13	305.42	298.48	277.77	267.90	281.83	287.00	257.52	278.29	283.87	285.48
		H23	267.87	251.00	267.23	261.97	280.26	257.80	266.94	275.43	261.26	239.26	261.76	262.23	262.71
		H24	274.93	273.03	273.53	268.74	262.61	264.97							269.61
	人／月	H22	9,811	8,250	8,854	9,468	9,253	8,333	8,305	8,455	8,897	7,983	7,792	8,800	104,201
		H23	8,036	7,781	8,017	8,121	8,688	7,734	8,275	8,263	8,099	7,417	7,591	8,129	96,151
		H24	8,248	8,464	8,206	8,331	8,141	7,949							49,339

最大値

最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（きのつバス木ー2 鹿背山高の原線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	10.05	9.61	9.67	10.47	9.55	9.50	9.13	9.99	9.08	8.37	8.12	8.77	9.36
		H23	8.74	7.88	8.75	8.41	7.71	8.24	8.08	7.79	7.14	7.45	7.51	7.37	7.92
		H24	8.38	8.04	8.73	7.54	7.25	7.41							7.89
	人／日	H22	187.53	177.29	183.13	194.55	179.94	177.40	169.65	186.53	168.65	154.35	158.93	164.03	175.21
		H23	163.20	145.32	165.70	156.23	145.19	153.80	150.19	145.50	132.58	137.42	142.00	137.94	147.86
		H24	156.47	150.35	164.10	142.06	134.65	137.33							147.41
	人／月	H22	5,626	5,496	5,494	6,031	5,578	5,322	5,259	5,596	5,228	4,785	4,450	5,085	63,950
		H23	4,896	4,505	4,971	4,843	4,501	4,614	4,656	4,365	4,110	4,260	4,118	4,276	54,115
		H24	4,694	4,661	4,923	4,404	4,174	4,120							26,976

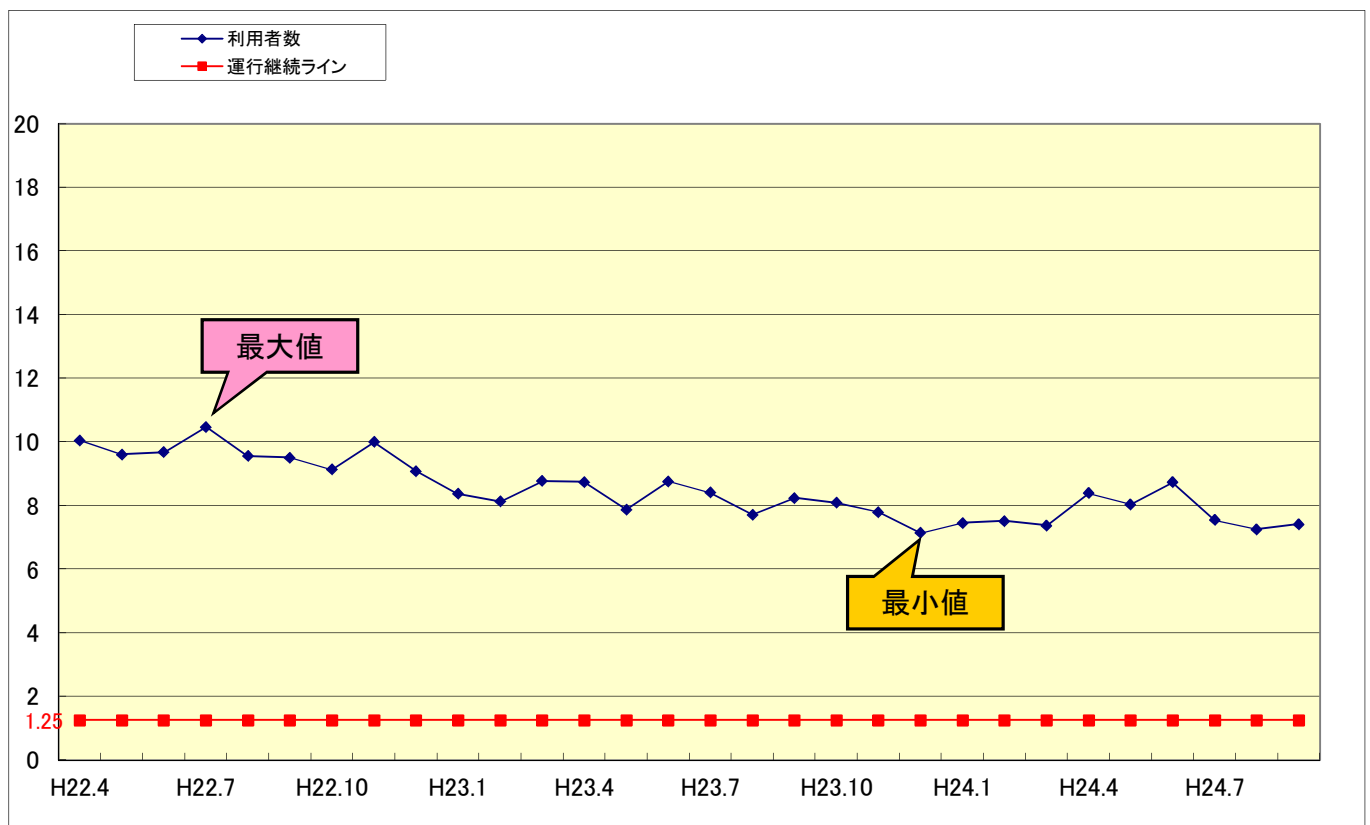


最大値



最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（きのつバス木ー3 木津川台高の原線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	15.86	14.29	16.63	16.67	15.89	14.84	16.05	14.73	16.24	14.29	13.75	14.56	15.32
		H23	14.31	13.85	14.38	14.67	14.40	14.67	14.07	13.83	13.74	13.76	13.21	13.00	13.99
		H24	13.26	13.78	13.74	14.05	13.56	13.58							13.66
	人／日	H22	296.10	263.74	314.90	309.68	299.32	277.00	298.16	275.00	301.68	263.71	269.14	272.35	286.83
		H23	267.07	255.52	272.17	272.61	271.26	273.83	261.39	258.20	255.39	253.97	249.66	243.19	261.18
		H24	247.53	257.81	258.30	264.61	251.97	251.60							255.35
	人／月	H22	8,883	8,176	9,447	9,600	9,279	8,310	9,243	8,250	9,352	8,175	7,536	8,443	104,694
		H23	8,012	7,921	8,165	8,451	8,409	8,215	8,103	7,746	7,917	7,873	7,240	7,539	95,591
		H24	7,426	7,992	7,749	8,203	7,811	7,548							46,729

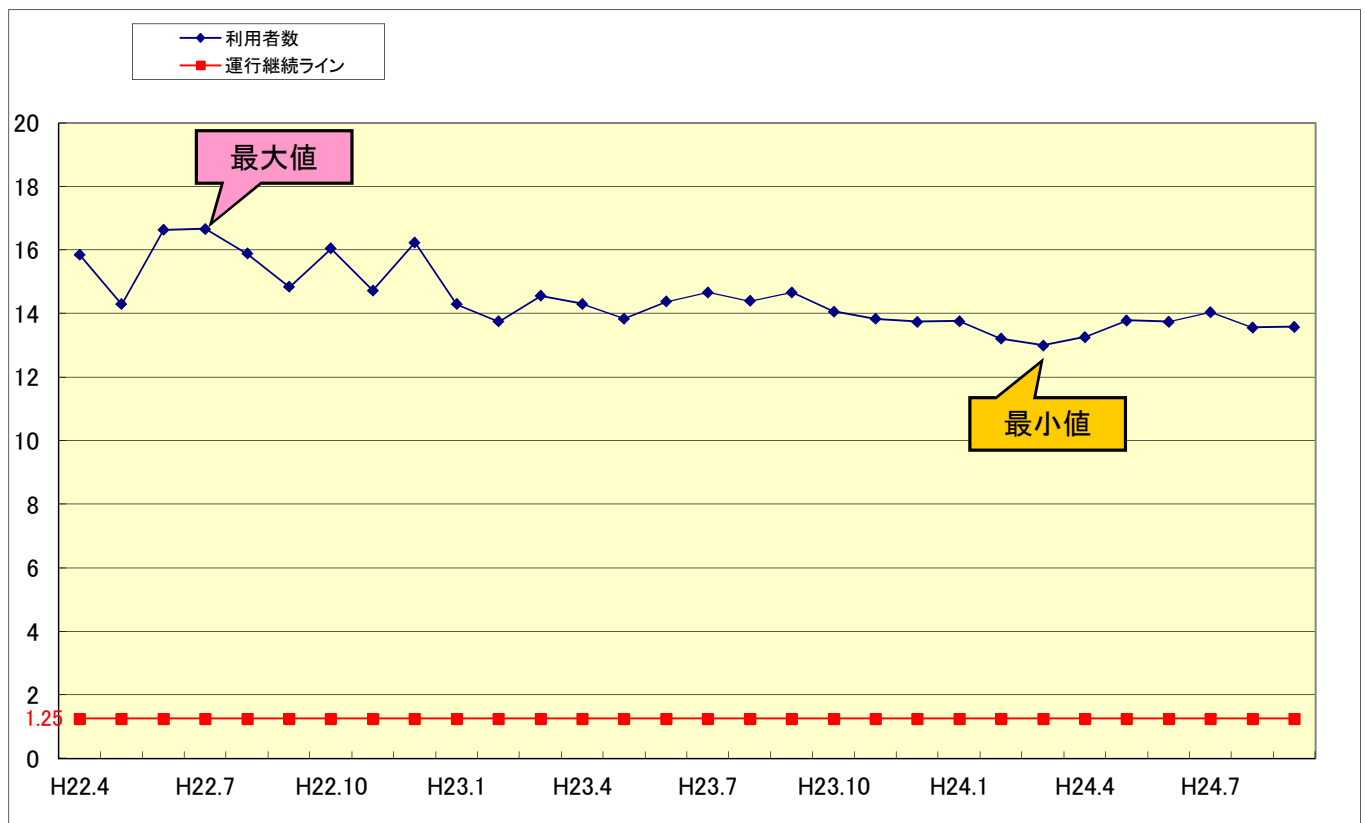


最大値



最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（当尾線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	2.66	3.04	3.34	1.65	1.41	1.99	4.06	9.79	1.89	1.51	1.42	1.94	2.89
		H23	3.08	3.23	3.73	1.73	1.23	1.88	3.60	6.59	2.12	1.53	1.28	2.31	2.68
		H24	3.17	3.27	4.89	2.29	1.57	2.38							2.92
	人／日	H22	45.27	51.68	56.70	27.97	24.00	33.80	69.03	166.50	32.19	25.74	24.14	33.03	49.09
		H23	52.30	54.87	63.47	29.48	20.94	31.93	61.13	112.10	35.97	28.19	21.69	39.29	45.87
		H24	53.90	55.65	83.13	38.97	26.71	40.50							49.66
	人／月	H22	1,358	1,602	1,701	867	744	1,014	2,140	4,995	998	798	676	1,024	17,917
		H23	1,569	1,701	1,904	914	649	958	1,895	3,363	1,115	874	629	1,218	16,789
		H24	1,617	1,725	2,494	1,208	828	1,215							9,087

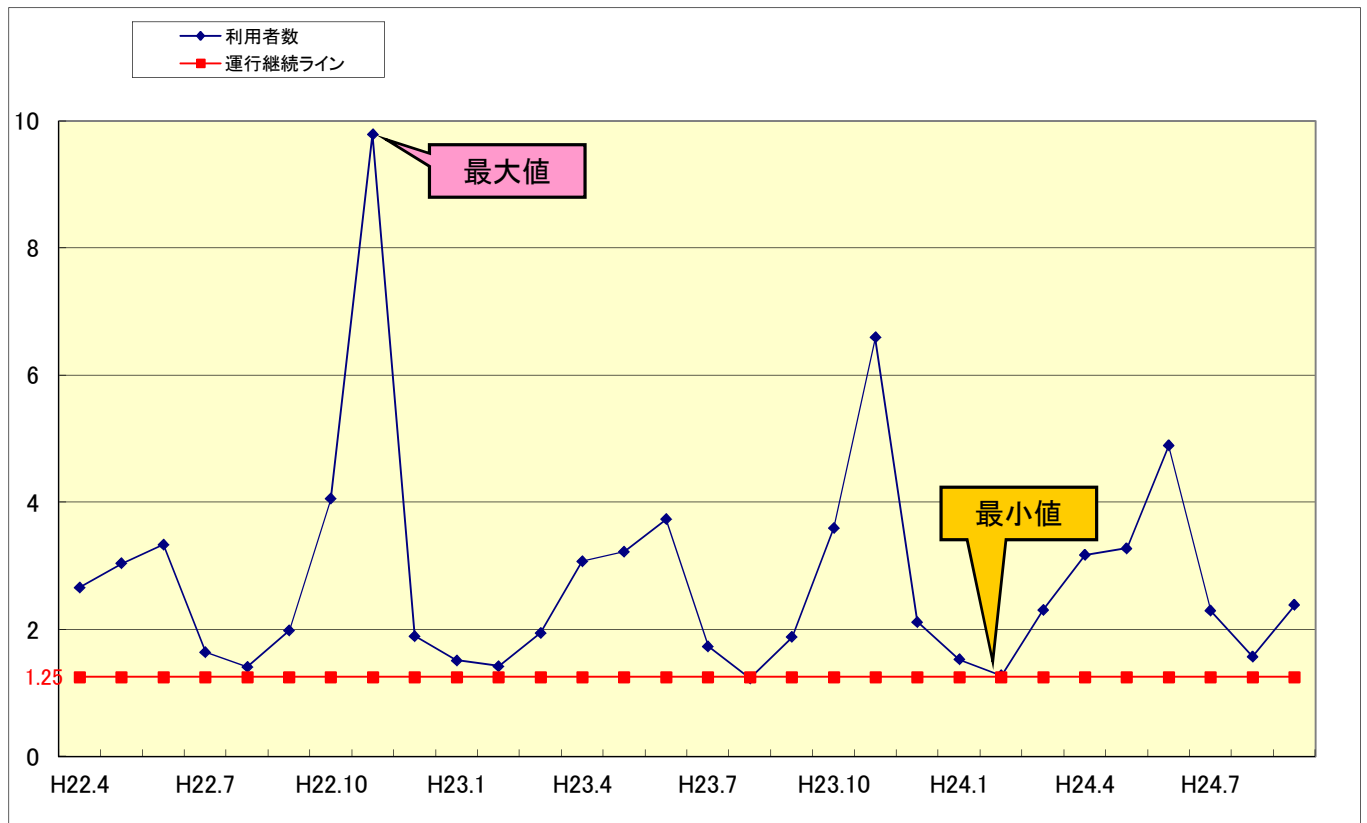


最大値



最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（山田線）

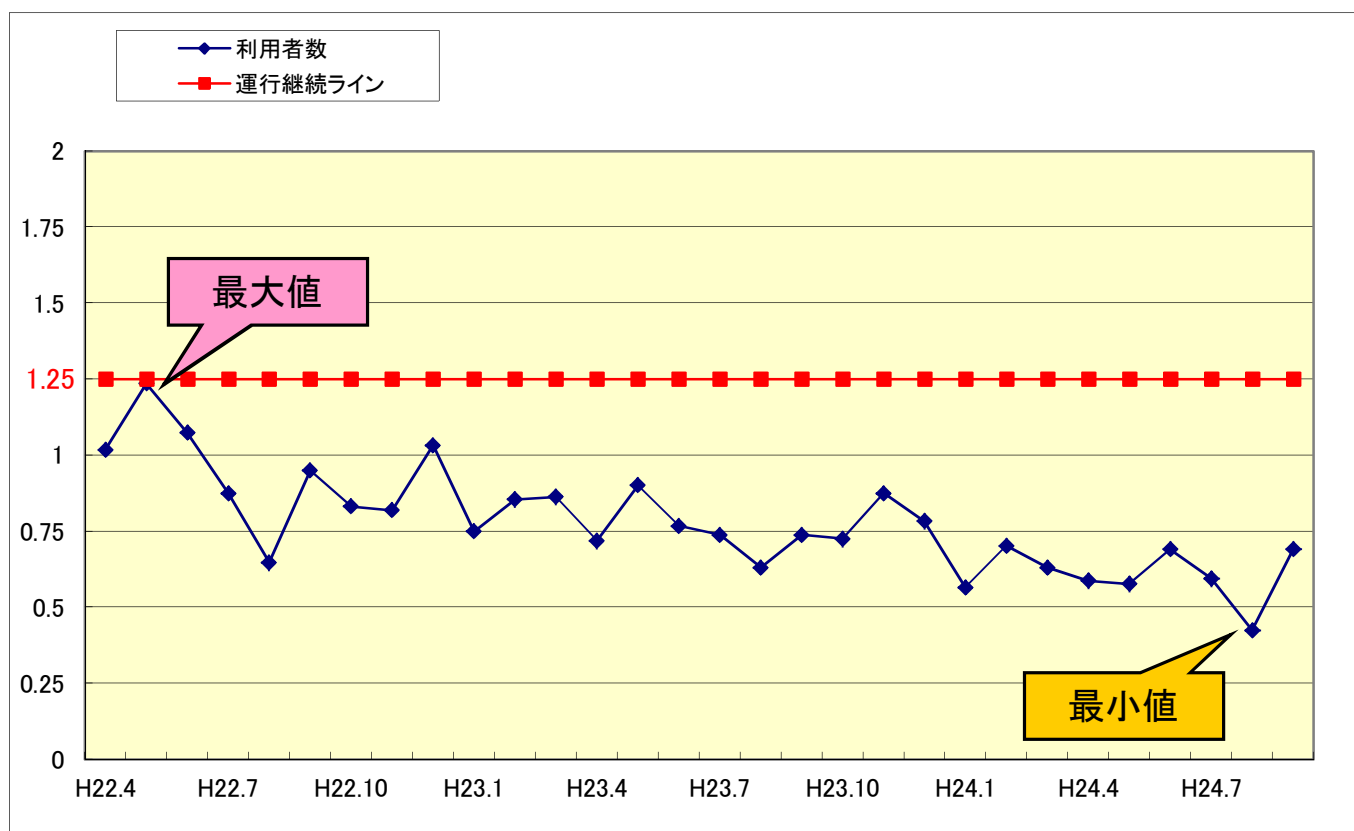
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	1.02	1.24	1.07	0.88	0.65	0.95	0.83	0.82	1.03	0.75	0.86	0.86	0.91
		H23	0.72	0.90	0.77	0.74	0.63	0.74	0.73	0.88	0.78	0.57	0.70	0.63	0.73
		H24	0.59	0.58	0.69	0.60	0.42	0.69							0.59
	人／日	H22	8.14	9.89	8.59	7.00	5.18	7.60	6.65	6.55	8.26	6.00	6.84	6.91	7.28
		H23	5.75	7.21	6.14	5.90	5.04	5.90	5.80	7.00	6.26	4.53	5.62	5.05	5.84
		H24	4.70	4.62	5.52	4.76	3.39	5.53							4.72
	人／月	H22	171	178	189	147	114	152	133	131	157	114	130	152	1,768
		H23	115	137	135	118	116	118	116	140	119	86	118	106	1,424
		H24	94	97	116	100	78	105							590

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は減少傾向にある。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（大畑線）

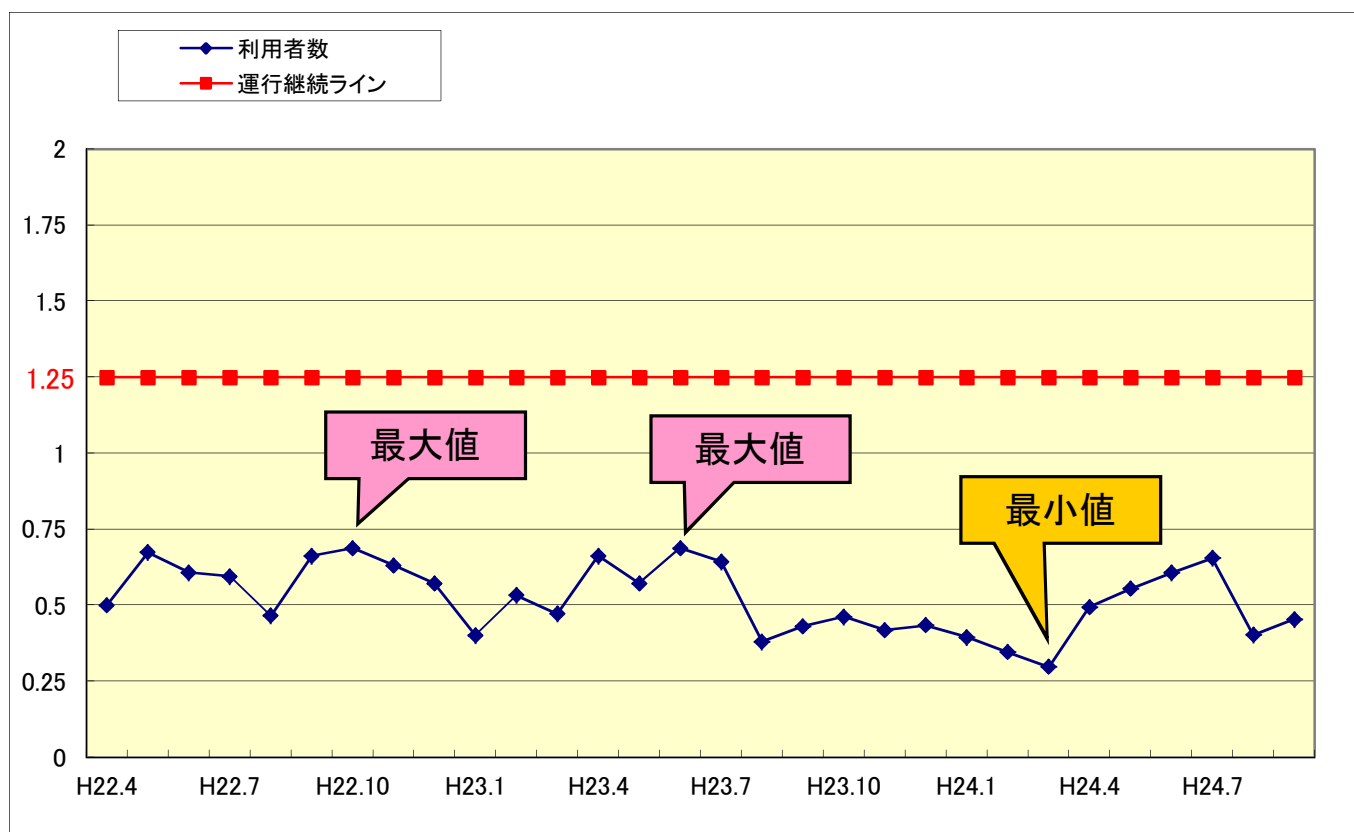
（1）利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	0.50	0.67	0.61	0.60	0.47	0.66	0.69	0.63	0.57	0.40	0.53	0.47	0.57
		H23	0.66	0.57	0.69	0.64	0.38	0.43	0.46	0.42	0.43	0.39	0.35	0.30	0.48
		H24	0.49	0.55	0.61	0.65	0.40	0.45							0.53
	人／日	H22	4.00	5.39	4.86	4.76	3.73	5.30	5.50	5.05	4.58	3.21	4.26	3.77	4.52
		H23	5.30	4.58	5.50	5.15	3.04	3.45	3.70	3.35	3.47	3.16	2.76	2.38	3.82
		H24	3.95	4.43	4.86	5.24	3.22	3.63							4.22
	人／月	H22	84	97	107	100	82	106	110	101	87	61	81	83	1,099
		H23	106	87	121	103	70	69	74	67	66	60	58	50	931
		H24	79	93	102	110	74	69							527

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最大値
 最小値

（2）運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



（3）今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は横ばいで、増加傾向にはない。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（観音寺線）

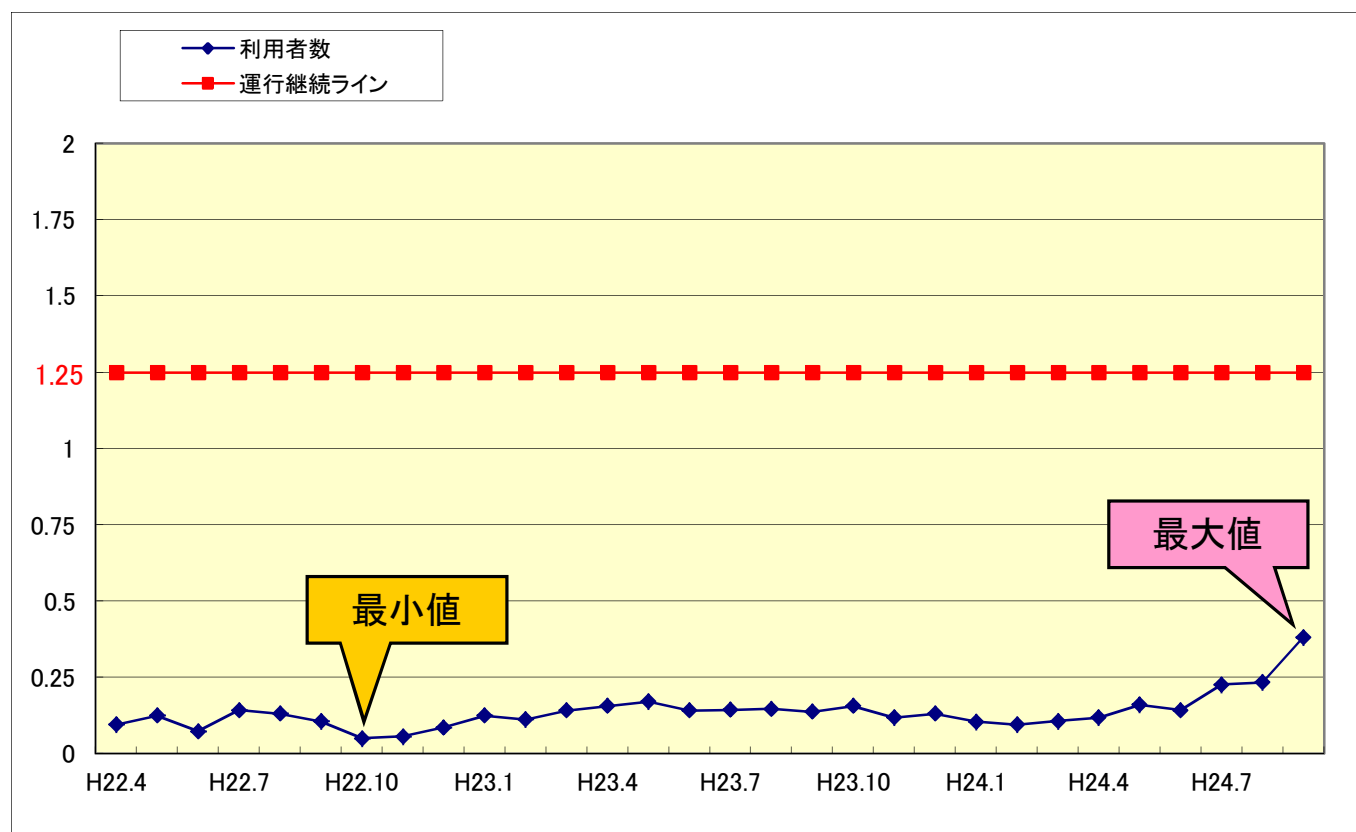
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	0.10	0.13	0.07	0.14	0.13	0.11	0.05	0.06	0.09	0.13	0.11	0.14	0.10
		H23	0.16	0.17	0.14	0.14	0.15	0.14	0.16	0.12	0.13	0.11	0.10	0.11	0.13
		H24	0.12	0.16	0.14	0.23	0.23	0.38							0.21
	人／日	H22	0.76	1.00	0.59	1.14	1.05	0.85	0.40	0.45	0.68	1.00	0.89	1.14	0.83
		H23	1.25	1.37	1.14	1.15	1.17	1.10	1.25	0.95	1.05	0.84	0.76	0.86	1.07
		H24	0.95	1.29	1.14	1.81	1.87	3.05							1.67
	人／月	H22	16	18	13	24	23	17	8	9	13	19	17	25	202
		H23	25	26	25	23	27	22	25	19	20	16	16	18	262
		H24	19	27	24	38	43	58							209

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最小値
 最大値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を大幅に下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は横ばいで、増加傾向にはない。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（南加茂台線）

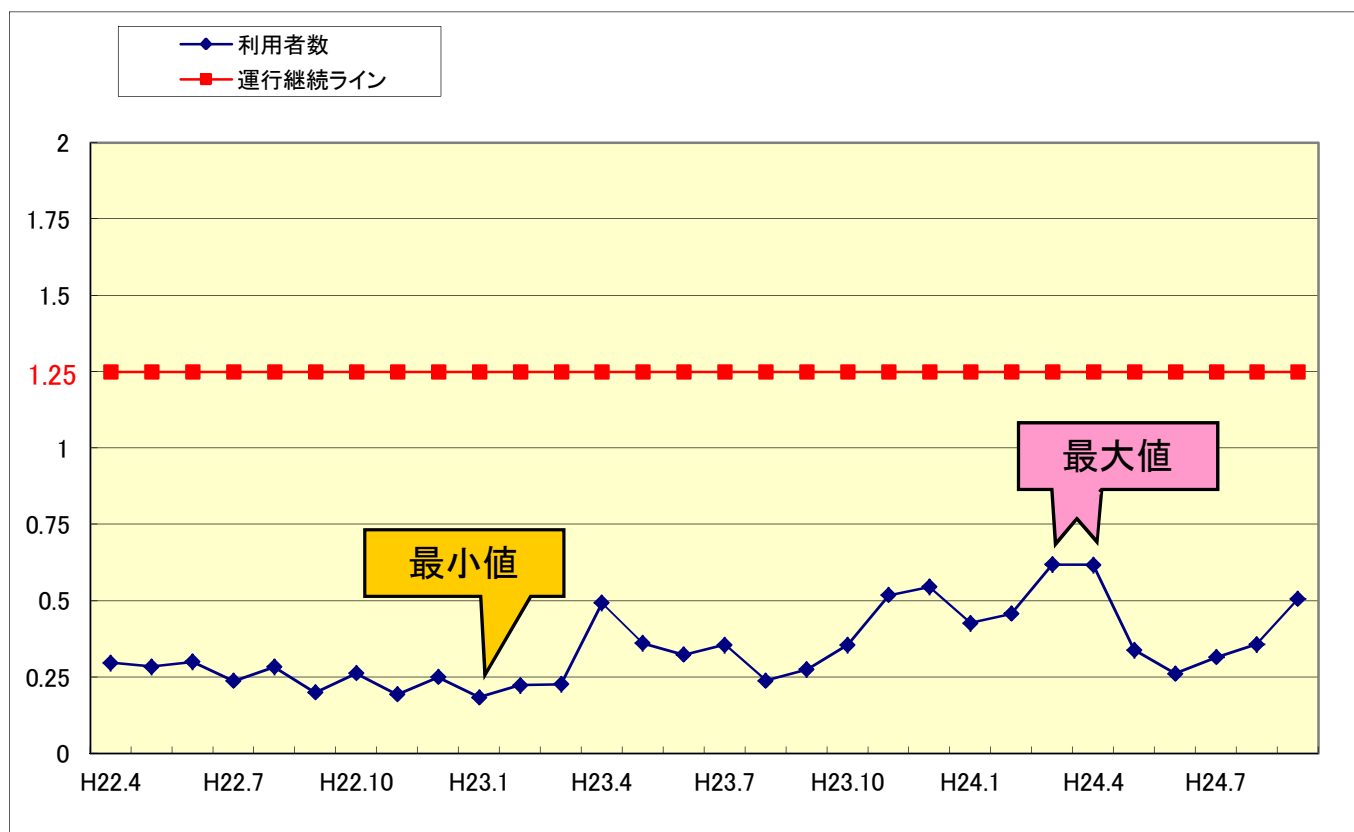
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	0.30	0.28	0.30	0.24	0.28	0.20	0.26	0.19	0.25	0.18	0.22	0.23	0.25
		H23	0.49	0.36	0.32	0.36	0.24	0.28	0.36	0.52	0.55	0.43	0.46	0.62	0.41
		H24	0.62	0.34	0.26	0.32	0.36	0.51							0.40
	人／日	H22	2.38	2.28	2.41	1.90	2.27	1.60	2.10	1.55	2.00	1.47	1.79	1.82	1.97
		H23	3.95	2.89	2.59	2.85	1.91	2.20	2.85	4.15	4.37	3.42	3.67	4.95	3.30
		H24	4.95	2.71	2.10	2.52	2.87	4.05							3.17
	人／月	H22	50	41	53	40	50	32	42	31	38	28	34	40	479
		H23	79	55	57	57	44	44	57	83	83	65	77	104	805
		H24	99	57	44	53	66	77							396

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最小値
 最大値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を大幅に下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は横ばいで、増加傾向にはない。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

ガイドラインに基づく利用状況の検証 (奥畑線)

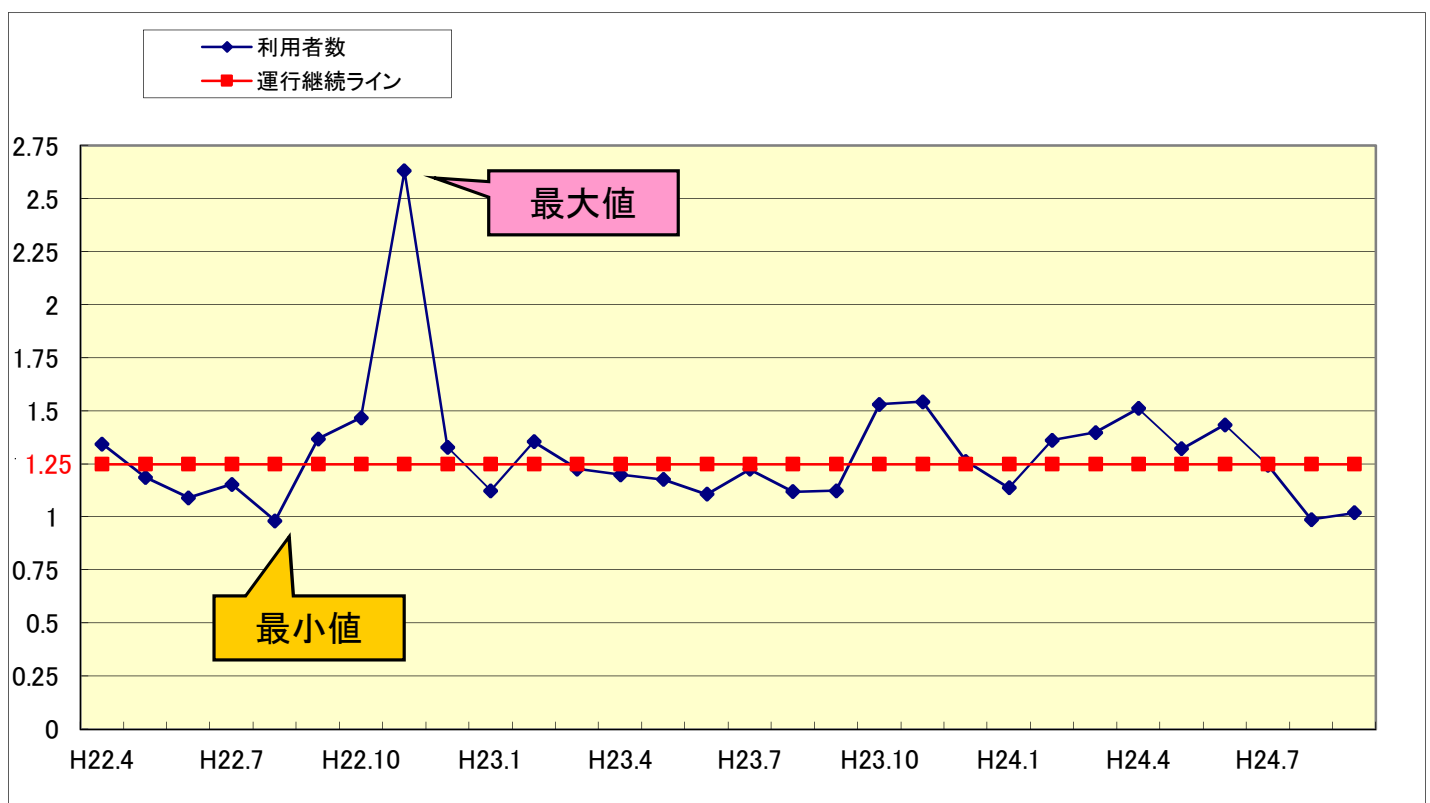
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	1.35	1.19	1.09	1.15	0.98	1.37	1.47	2.63	1.33	1.13	1.36	1.23	1.35
		H23	1.20	1.18	1.11	1.23	1.12	1.13	1.53	1.54	1.26	1.14	1.36	1.40	1.26
		H24	1.51	1.32	1.43	1.24	0.99	1.02							1.25
	人／日	H22	10.76	9.50	8.73	9.24	7.86	10.95	11.75	21.05	10.63	9.00	10.84	9.82	10.81
		H23	9.60	9.42	8.86	9.80	8.96	9.00	12.25	12.35	10.11	9.11	10.90	11.19	10.12
		H24	12.10	10.57	11.48	9.95	7.91	8.16							10.01
	人／月	H22	226	171	192	194	173	219	235	421	202	171	206	216	2,626
		H23	192	179	195	196	206	180	245	247	192	173	229	235	2,469
		H24	242	222	241	209	182	155							1,251

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（銭司線）

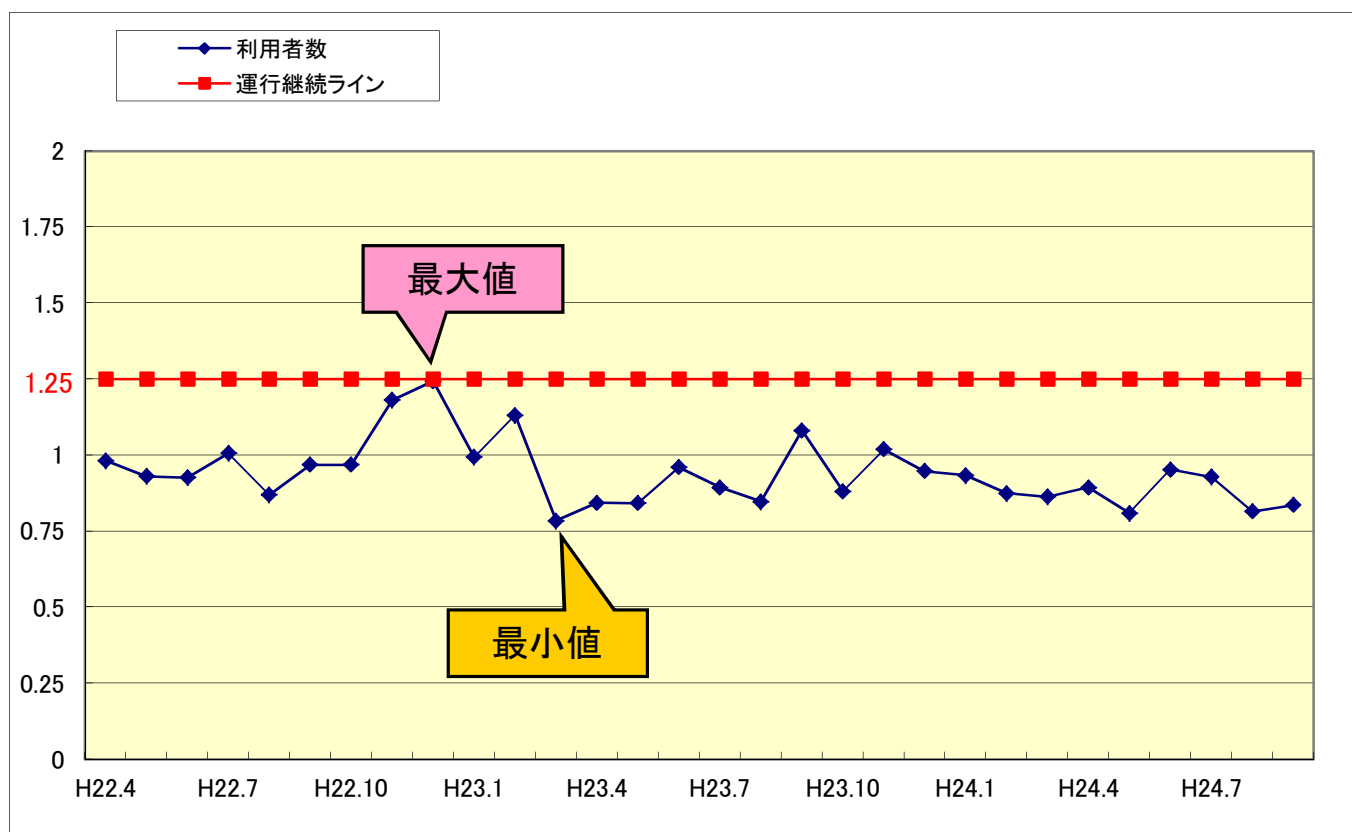
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	0.98	0.93	0.93	1.01	0.87	0.97	0.97	1.18	1.24	0.99	1.13	0.78	0.99
		H23	0.84	0.84	0.96	0.89	0.85	1.08	0.88	1.02	0.95	0.93	0.88	0.86	0.91
		H24	0.89	0.81	0.95	0.93	0.82	0.84							0.87
	人／日	H22	7.86	7.44	7.41	8.05	6.95	7.75	7.75	9.45	9.95	7.95	9.05	6.27	7.95
		H23	6.75	6.74	7.68	7.15	6.78	8.65	7.05	8.15	7.58	7.47	7.00	6.90	7.32
		H24	7.15	6.48	7.62	7.43	6.52	6.68							6.98
	人／月	H22	165	134	163	169	153	155	155	189	189	151	172	138	1,933
		H23	135	128	169	143	156	173	141	163	144	142	147	145	1,786
		H24	143	136	160	156	150	127							872

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は横ばいで、増加傾向にはない。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

ガイドラインに基づく利用状況の検証（西線）

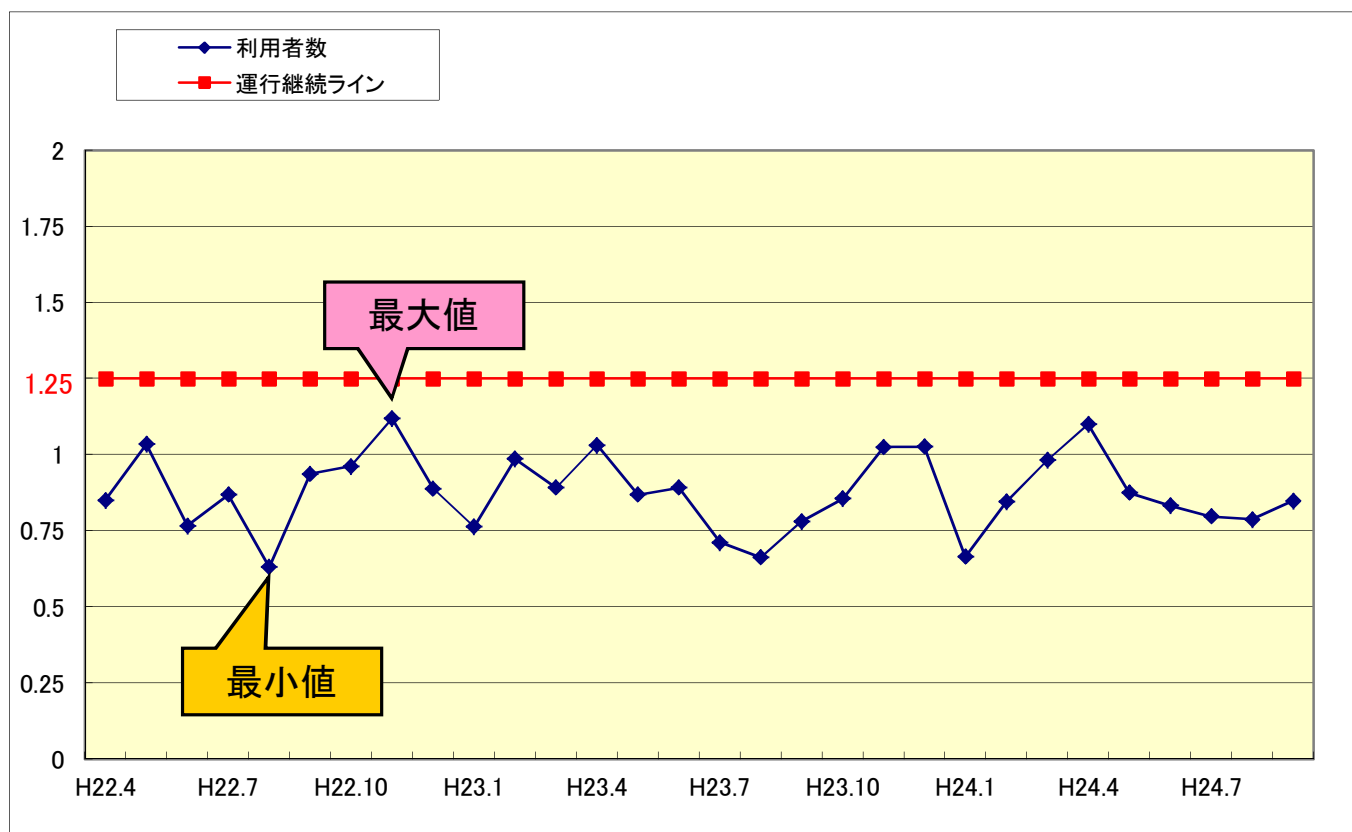
(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	0.85	1.03	0.77	0.87	0.63	0.94	0.96	1.12	0.89	0.76	0.99	0.89	0.89
		H23	1.03	0.87	0.89	0.71	0.66	0.78	0.86	1.03	1.03	0.66	0.85	0.98	0.86
		H24	1.10	0.88	0.83	0.80	0.79	0.85							0.87
	人／日	H22	6.81	8.28	6.14	6.95	5.05	7.50	7.70	8.95	7.11	6.11	7.89	7.14	7.10
		H23	8.25	6.95	7.14	5.70	5.30	6.25	6.85	8.20	8.21	5.32	6.76	7.86	6.89
		H24	8.80	7.00	6.67	6.38	6.30	6.79							6.97
	人／月	H22	143	149	135	146	111	150	154	179	135	116	150	157	1,725
		H23	165	132	157	114	122	125	137	164	156	101	142	165	1,680
		H24	176	147	140	134	145	129							871

※ 朱書きについては、ガイドラインの見直し基準(1日1路線8便で10人以上の利用)を下回っている数値

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を下回っており、住民主体の利用促進活動が活発に行われていない状況であり、利用者は横ばいで、増加傾向にはない。

ガイドラインに基づき、運行の見直しを行う。

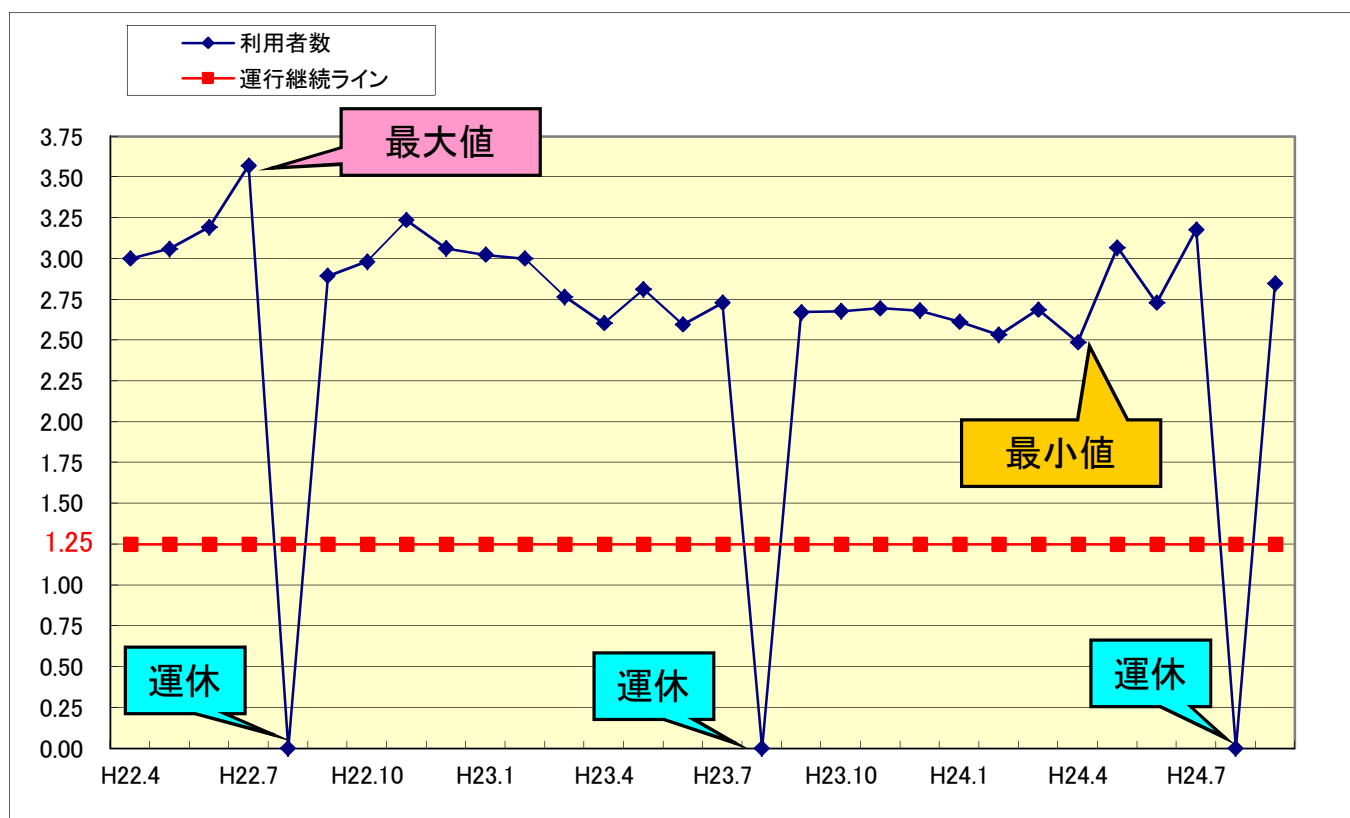
ガイドラインに基づく利用状況の検証（通学線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	3.00	3.06	3.19	3.57	運休	2.89	2.98	3.24	3.06	3.02	3.00	2.77	3.02
		H23	2.60	2.81	2.60	2.73	運休	2.67	2.68	2.70	2.68	2.61	2.53	2.69	2.66
		H24	2.49	3.07	2.73	3.18	運休	2.85							2.86
	人／日	H22	8.50	8.50	9.00	9.62	運休	8.25	8.35	8.90	8.65	8.47	8.37	7.65	7.00
		H23	7.35	7.84	7.32	7.77	運休	7.35	7.50	7.55	7.38	7.19	7.24	7.56	6.11
		H24	7.00	8.62	7.67	8.86	運休	7.95							8.01
	人／月	H22	153	153	198	125	運休	165	167	178	147	127	159	130	1,702
		H23	125	149	161	101	運休	147	150	151	118	115	152	121	1,490
		H24	112	181	161	124	運休	151							729

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインによる運行の見直し対象外により、今後も運行を継続する。

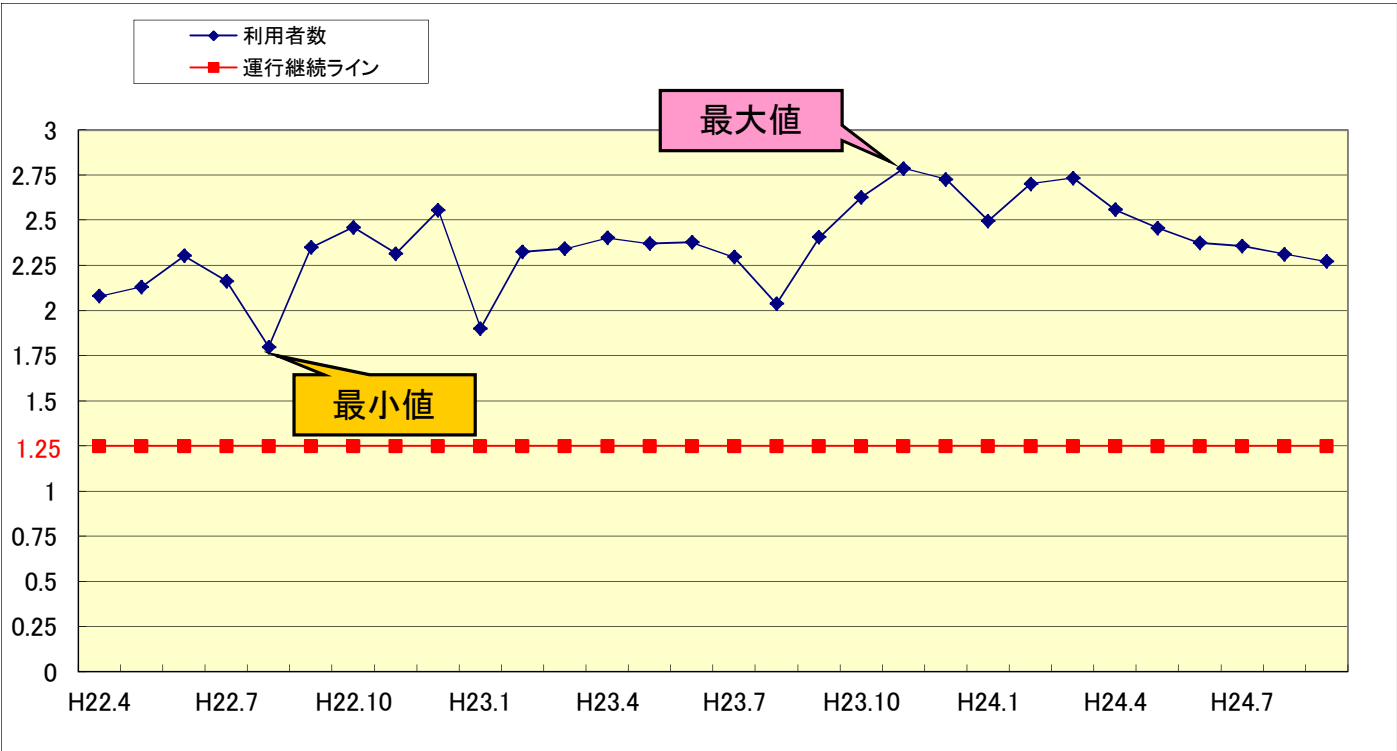
ガイドラインに基づく利用状況の検証（山城線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	2.08	2.13	2.30	2.16	1.80	2.35	2.46	2.32	2.56	1.90	2.33	2.34	2.23
		H23	2.40	2.37	2.38	2.30	2.04	2.41	2.63	2.79	2.73	2.50	2.70	2.74	2.49
		H24	2.56	2.46	2.38	2.36	2.31	2.27							2.39
	人／日	H22	33.29	34.11	36.86	34.62	28.77	37.60	39.40	37.05	40.89	30.42	37.21	37.50	35.60
		H23	38.45	37.95	38.05	36.75	32.61	38.50	42.05	44.60	43.63	39.95	43.24	43.76	39.88
		H24	40.95	39.33	38.00	37.71	37.00	36.37							38.22
	人／月	H22	699	614	811	727	633	752	788	741	777	578	707	825	8,652
		H23	769	721	837	735	750	770	841	892	829	759	908	919	9,730
		H24	819	826	798	792	851	691							4,777

最大値 最小値

(2) 運行継続ライン(1便あたり1.25人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

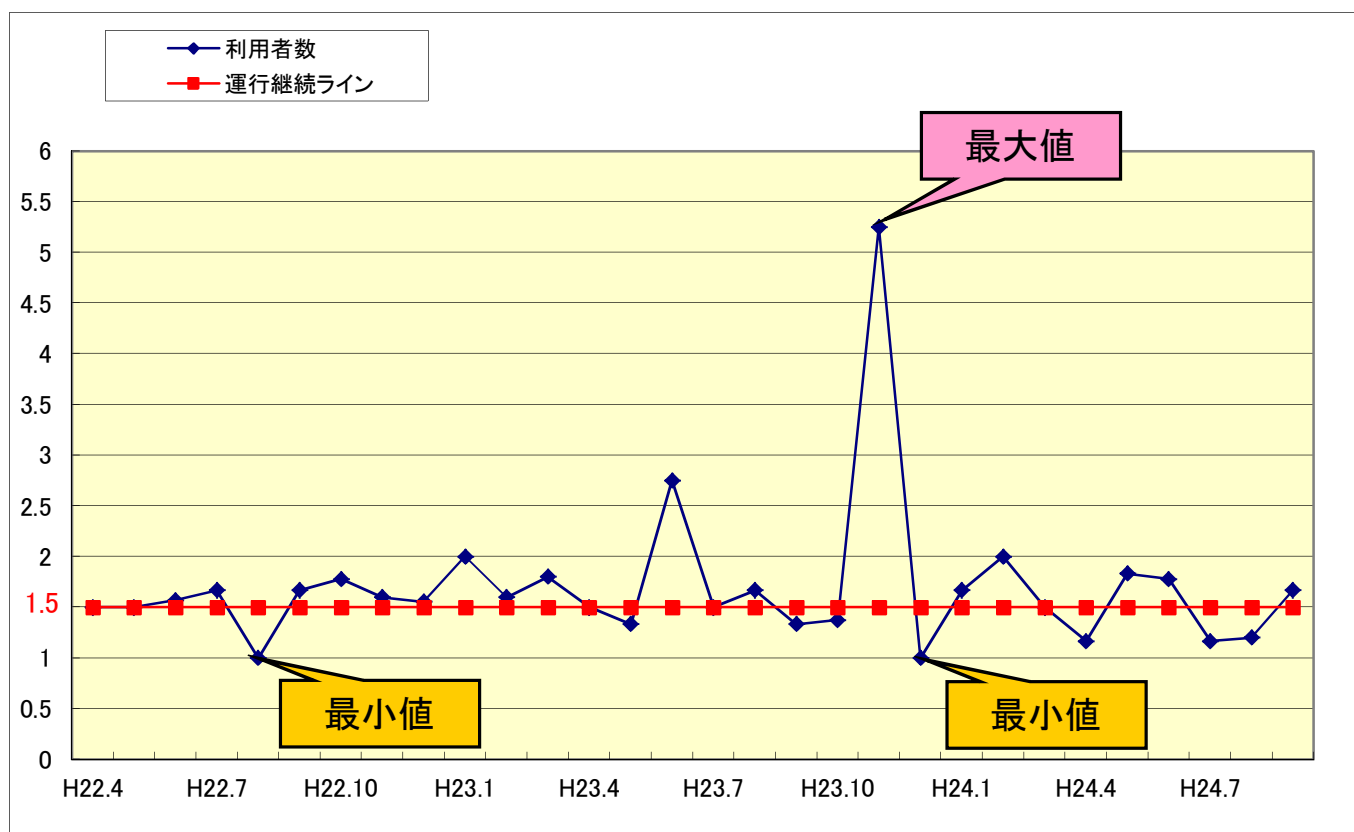
ガイドラインに基づく利用状況の検証（神童子線）

(1) 利用者数集計表

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(平均)
利用者数	人／便	H22	1.00	1.00	1.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.13	1.02
		H23	1.00	1.00	1.22	1.00	1.11	1.00	1.00	1.40	1.00	1.67	1.00	1.00	1.11
		H24	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00							1.00
	人／日	H22	1.50	1.50	1.57	1.67	1.00	1.67	1.78	1.60	1.56	2.00	1.60	1.80	1.58
		H23	1.50	1.33	2.75	1.50	1.67	1.33	1.38	5.25	1.00	1.67	2.00	1.50	1.83
		H24	1.17	1.83	1.78	1.17	1.20	1.67							1.49
	人／月	H22	9	12	11	5	6	10	16	8	14	6	8	9	114
		H23	9	8	11	12	10	4	11	21	1	5	6	12	110
		H24	7	11	16	7	6	5							52

最大値
 最小値

(2) 運行継続ライン(1日あたり1.5人の利用)との比較



(3) 今後の方針

ガイドラインの運行継続条件を上回っているため、今後も運行を継続する。

運行変更後の経費等予測

■現行

加茂路線(当尾線除く)全体の収支

平成23年度	経費	運送収入	収支率	収支	補助金等	負担額
合計	12,337,430	1,866,700	15.13	10,470,730	3,717,000	6,753,730

路線ごとの内訳(走行距離按分)

路線名	運行経費	運送収入	収支率	収支	補助金	実質負担	走行距離(km)
山田線	1,924,618	291,202	15.13	1,633,416	579,846	1,053,570	5200.0
大畑線	2,701,867	408,803	15.13	2,293,065	814,014	1,479,051	7300.0
観音寺線	962,309	145,601	15.13	816,708	289,923	526,785	2600.0
南加茂台線	851,273	128,801	15.13	722,472	256,470	466,002	2300.0
銭司線	1,998,642	302,402	15.13	1,696,240	602,147	1,094,092	5400.0
西線	1,332,428	201,601	15.13	1,130,826	401,432	729,395	3600.0
小 計①	9,771,137	1,478,410	15.13	8,292,727	2,943,832	5,348,895	
奥畑線	2,035,654	308,002	15.13	1,727,651	613,298	1,114,353	5500.0
通学線	530,639	80,288	15.13	450,352	159,870	290,481	1433.7
合 計	12,337,430	1,866,700	15.13	10,470,730	3,717,000	6,753,730	33333.7

■デマンド化

路線ごとの収支予測

路線名	運行経費	運送収入	収支率	収支	補助金	実質負担	備考
山田線	1,155,176	291,202	25.21	863,974	431,000	432,974	デマンド化
大畑線	1,096,320	408,803	37.29	687,517	343,000	344,517	
観音寺線	153,216	145,601	95.03	7,615	3,000	4,615	
南加茂台線	432,320	128,801	29.79	303,519	151,000	152,519	
銭司線	1,699,712	302,402	17.79	1,397,310	698,000	699,310	
西線	1,097,792	201,601	18.36	896,191	448,000	448,191	
小 計②	5,634,536	1,478,410	26.24	4,156,126	2,074,000	2,082,126	
奥畑線	2,035,654	308,002	15.13	1,727,651	613,298	1,114,353	定時定路線 運行
通学線	530,639	80,288	15.13	450,352	159,870	290,481	
合 計	8,200,829	1,866,700		6,334,129	2,847,168	3,486,961	

■差引(①－②)

運行経費	運送収入	収支率	収支	補助金	実質負担
4,136,601	0	-11	4,136,601	869,832	3,266,769

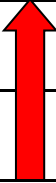
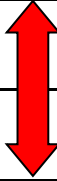
(財源効果)

山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線をデマンド化することにより

33. 5%の運行経費削減

48. 3%の実質負担額削減

ガイドラインに基づく運行の見直しスケジュール(案)

分類	実施主体	項 目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
①	協議会	見直しの方針決定	25日 ○												
①・②	木津川市	議会事前説明													
①	協議会(事務局)	見直しを検討することの周知													
①・②	木津川市	木津川市コミュニティバス運行事業に関する条例廃止議案上程						○							
①・②	協議会	運行形態の方針決定							○						
①・②	協議会(事務局)	デマンド型タクシー・緑ナンバー化 運行申請													
①	協議会(事務局)	運行方法変更の市民周知													
①・②	運行事業者	新しい事業者での運行開始													

① 運行の見直し(デマンド化)

② 道路運送法4条運行(緑ナンバー化)

木津川市コミュニティバス加茂路線の運行形態の変更について

■ 現状

現在、当尾線を除く加茂路線（８路線）の運行は、道路運送法第 78 条の規定に基づき、木津川市が自家用自動車による有償運行を行っている。

【自家用有償運行を行っている路線】

- ・ 山田線
- ・ 大畑線
- ・ 南加茂台線
- ・ 観音寺線
- ・ 奥畑線
- ・ 銭司線
- ・ 西線
- ・ 通学線

■ 問題点の整理

現在、運行を行っている車両は下記の４台で、購入から７年数が経過している為、修繕費が増加してきている。今後も自家用有償運送を行うのであれば、安全で安定的な運行を行う為には、新規車両の購入を検討せざるをえない。

また、修理の代替車両は他の公用車を確保するが、使用中の場合があり確保が困難となってきた。

【自家用有償運行車両】

車両番号	車名	車検登録年月日	走行距離(9月末)
京都３００め１４２０	ニッサン	平成１７年３月１６日	164,329km
京都３００め１４２１	ニッサン	平成１７年３月１６日	163,403km
京都２００さ ８６３	ニッサン	平成１７年３月２５日	66,095km
京都２００さ ８７４	日 野	平成１７年３月３０日	20,005km

【修繕費の決算額等】

平成２１年度 １,059,738 円
平成２２年度 955,031 円
平成２３年度 1,346,776 円
平成２４年度 1,687,000 円（予算額）

■ 今後の方針

自家用有償運行から、道路運送法第4条による一般旅客自動車運送事業者に対し、運行補助を行う。

■ 運行形態の変更によるメリット

運行委託を行うことにより、車両の管理、整備等、民間が持つノウハウを発揮できるため、安全な運行が確保される。

車両に不備があった場合であっても、代替車両を確実に準備できる為、安定的な運行が行える。

平成23年度経費内訳

運行委託費	8,702,904 円	}	3,634,526 円
車両修繕費	1,346,776 円		
燃 料 費	2,027,170 円		
車検手数料	38,000 円		
重 量 税	145,000 円		
損害保険料	77,580 円		
合 計	12,337,430 円		

■ 運行形態の変更予定時期（案）

平成25年10月実施

コミュニティバス等の持続可能な運行のための ガイドライン

木津川市地域公共交通総合連携協議会

目 次

1	ガイドラインの目的	1
2	ガイドラインで対象とする交通モード	1
3	コミュニティバス等の見直し・休廃止までの流れ	2
3-1	見直し・休廃止の流れ	4
3-2	コミュニティバス等の運行継続条件	5
4	コミュニティバス等の新設の流れ	6
4-1	コミュニティバス等の導入条件	6
4-2	新設の流れ	6

1 ガイドラインの目的

木津川市において、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するために、運行されているコミュニティバスや予約型乗合タクシー（以下、コミュニティバス等）の利用状況をもとに、利用実態に即したサービスが提供されているか、本ガイドラインに基づき確認を行い、必要に応じてサービスレベルの見直しあるいは運行の休廃止を行う。

2 ガイドラインで対象とする交通モード

- ・ 対象とする交通モードは、コミュニティバス及び予約型乗合タクシーとする。
- ・ コミュニティバスの機能は、主な利用目的を買い物やレジャー等の自由目的とし、居住地と主要施設・鉄道駅等を結ぶものとする。また、予約型乗合タクシーの機能は、コミュニティバスを補完・代替するものとする。

表 2.1 木津川市内の地域公共交通

需要	交通モード*1		主な利用目的	主な機能
大 ↑	定時 定路線	鉄道	全目的*2	・ 地域間及び地域と大都市間を結ぶ。 【基幹交通*3 として機能】
		路線バス	全目的	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】
		コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】
				・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。
		予約型乗合 タクシー	自由	・ 集落と主要施設等を結ぶ。 (コミュニティバスのフィーダー交通)
小 ↓	タクシー		全目的	・ ドア・ツー・ドアで、発着点を結ぶ。

*1 交通モード：福祉・高齢者施策サービスを除く

*2 全目的：通勤、通学、自由（買い物・レジャー等）等を含むすべての目的を指す

*3 基幹交通：地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

3 コミュニティバス等の見直し・休廃止までの流れ

- ・ 実証運行及びその後の運行におけるコミュニティバス等の見直し・休廃止までの流れは、以下の通りとする。
- ・ サービスレベルの見直しを行っても、1年以上の実績が運行継続条件を満たさず、運行の継続が困難な場合は、運行を休廃止する。但し、通学線は対象外とする。

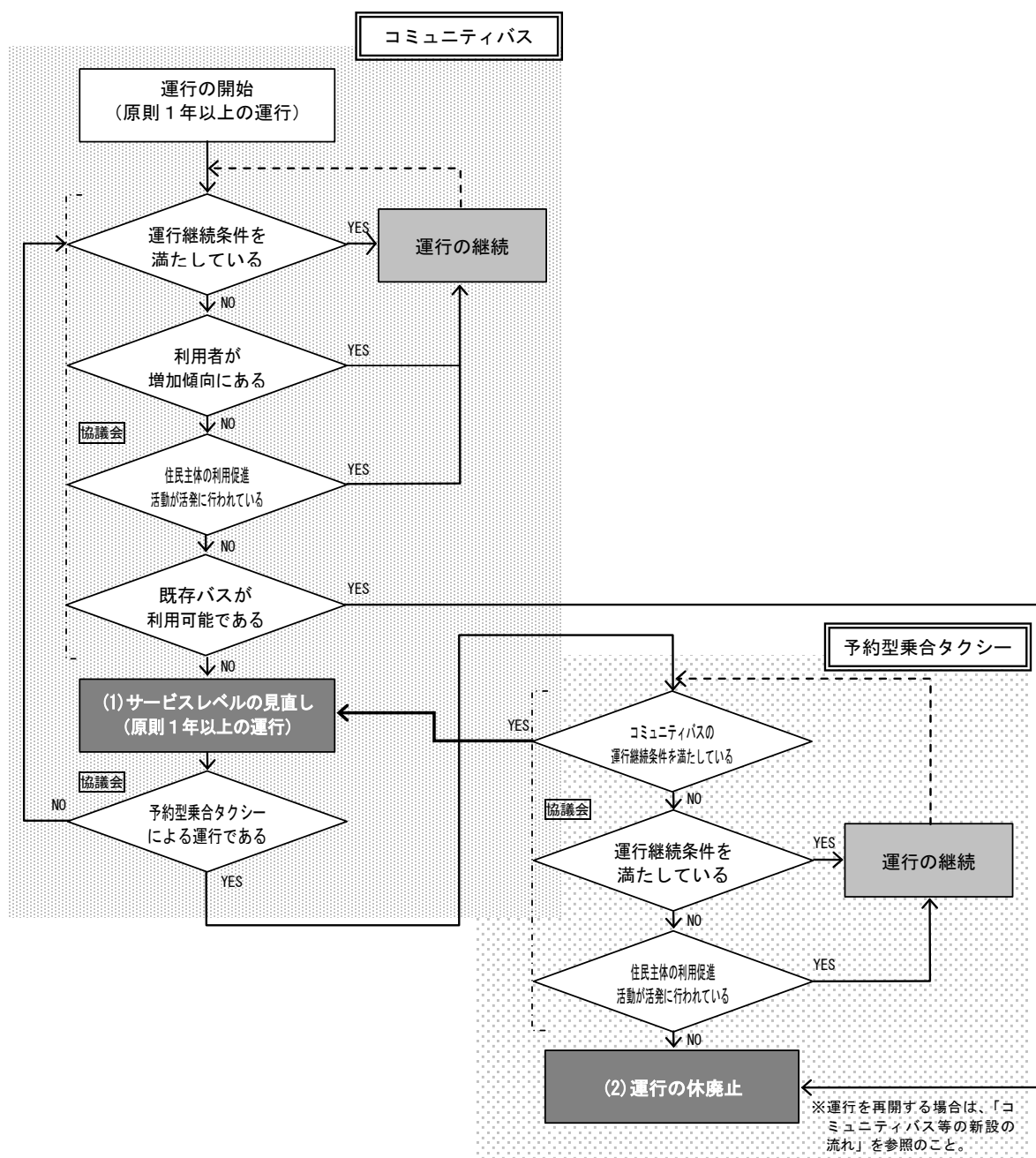


図 3.1 コミュニティバス等の見直し・休廃止までの流れ

(1) 交通モードがコミュニティバスの場合

- ① 原則1年以上の運行等を行った後、利用者数が運行継続条件を満たしているか確認する。運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ② 運行継続条件を満たしていない場合は、利用者数が運行エリアで増加傾向であるか検討する。運行エリアで増加傾向である場合は、運行を継続する。
- ③ 利用者数が運行エリアで増加傾向でない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、既存バスが利用可能であるか確認する。利用可能である場合は、運行の休廃止（3-1（2））を行う。
- ⑤ 既存バスが利用可能でない場合は、サービスレベルの見直し（3-1（1））を行う。

(2) 交通モードが予約型乗合タクシーの場合

- ① 原則1年以上の運行等を行った後、利用者数がコミュニティバスの運行条件を満たしているか確認する。コミュニティバスの運行継続条件を満たしている場合は、サービスレベルの見直し（3-1（1））を行う。
- ② コミュニティバスの運行継続条件を満たしていない場合は、予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしているか確認する。予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ③ 予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしていない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、運行の休廃止（3-1（2））を行う。

見直し・休廃止の流れ

(3) サービスレベルの見直し

① サービスレベルの見直し（案）の作成

コミュニティバスにおいては、原則1年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、運行本数や運賃等の見直し、予約型乗合タクシーへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

予約型乗合タクシーにおいては、原則1年以上の運行を行った後、コミュニティバスの継続運行条件を満たしている場合は、コミュニティバスへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

② 地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて作成されたサービスレベルの見直し（案）について、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③ 見直ししたサービスレベルの周知

②で承認されたサービスレベルについて、交通事業者、木津川市で協働し、広報誌での掲載をはじめ、地域住民に対して周知を行う。

④ 見直ししたサービスレベルでの運行開始

周知期間を得た後、運行を開始する。

(4) 運行の休廃止

① 休廃止路線の抽出

サービスレベルの見直しを行い、原則1年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、休廃止路線の候補とする。

② 地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて候補となった休廃止路線について、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③ 運行休廃止の周知

交通事業者、木津川市で協働し、広報誌での掲載やチラシの配布、ポスターの掲示等を行い、地域住民に対して、運行休廃止の周知を行う。

④ 運行の休廃止

周知期間を得た後、運行を休廃止する。

3-2 コミュニティバス等の運行継続条件

- ・ コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの運行継続条件を、以下の通り設定する。
- ・ コミュニティバス等を取り巻く社会情勢が変化した場合は、運行継続条件を見直すこととする。

表 3.1 コミュニティバス等の運行継続条件

交通モード		運行継続条件	
		1日あたりの利用者数	予約率 (運行本数/予約可能本数)
コミュニティバス		10人*	—
予約型乗合タクシー	コミバスの代替機能	1.5人(予約日)	25%
	コミバスの補完機能	1.5人(予約日)	—

* 1日1路線8便で10人の利用とする(定時定路線の継続条件)

表 3.2 木津川市内のコミュニティバス・予約型乗合タクシー

需 要	経 費	収 入	交通モード*1	主な 利用目的	主な機能
大 ↑ ↓ 小		定 時 定 路 線	コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通*2として機能】
					・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。
			予約型乗合タクシー	自由	・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 (コミュニティバスの代替)
					・ 集落と主要施設等を結ぶ。 (コミュニティバスの補完)

*1 交通モード：福祉・高齢者施策サービスを除く

*2 基幹交通：地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

4 コミュニティバス等の新設の流れ

4-1 コミュニティバス等の導入条件

(1) 地域住民による地域組織の形成

コミュニティバス等の導入にあたっては、地域が中心となって検討・取り組む姿勢があることが必須である。このため、実際にコミュニティバス等の検討や運行協力等に携わる地域組織を形成する。地域組織の構成員は最低5名とし、代表者を1名選出する。

(2) ルート設定条件を満たした路線の設定

コミュニティバス等のルート設定条件は、「地域公共交通ネットワークが改善される」こと、「路線発着地点の1つを鉄道駅あるいは既存路線のバス停留所とする」ことであり、予約型乗合タクシー運行の休廃止をされたルートの基本とする。

(3) 実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす

コミュニティバス等の実証運行期間中に、「3 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ」の「3-2 コミュニティバス等の運行継続条件」を満たさなければならない。

4-2 新設の流れ

- ・ コミュニティバス等の新設にあたっての流れは、以下の通りとする。

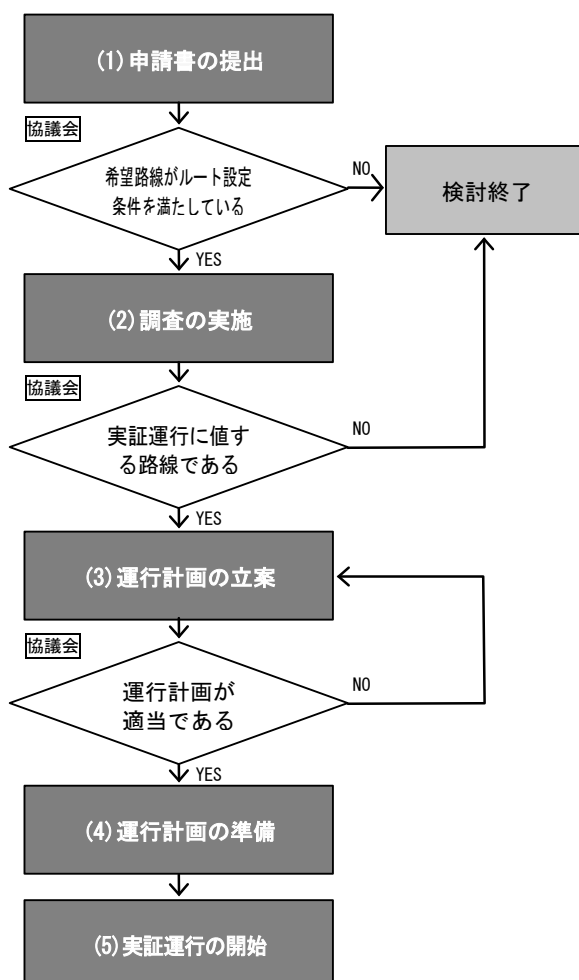


図 4.1 コミュニティバス等の
新設の流れ

(1) 申請書の提出

地域住民は、コミュニティバス等の導入検討を進めるための地域組織を形成した後、代表者及び構成員、希望路線、導入を検討する理由等について記入した「コミュニティバス等導入検討申請書」を木津川市に提出する。

(2) 調査の実施

地域住民が主体となり、木津川市と協力して、希望路線沿線住民を対象にコミュニティバス等の利用意向調査を実施するほか、沿線地域の交通課題の抽出や希望路線のコミュニティバス等の運行可否についての実態調査を実施する。利用意向調査の実施の際、地域組織は沿線地域における調査の事前周知や協力依頼（調査票の配布等）を行う。

(3) 運行計画の立案

地域組織及び木津川市で、コミュニティバス等の運行計画の立案を行う。具体的には、運行本数やダイヤ、料金体系等のサービスレベルや、周知方法等の利用促進策について検討する。

(4) 実証運行の準備

地域組織はバス停位置に対する合意形成や利用促進策の準備を行う。木津川市は、交通事業者の選定や交通安全の確認、事業許可申請を行う。

実証運行開始前に、地域組織は利用促進策を実施するとともに、木津川市と協働でバス停を設置する。

(5) 実証運行の開始

コミュニティバス等の実証運行開始後、地域組織は利用促進活動の実施や運行に対する協力（運行負担金の収集）、利用実態調査の協力（調査票の配布等）を行う。木津川市は、利用実態調査の実施や運行実績の収集を行う。

木津川市コミュニティバス路線図

