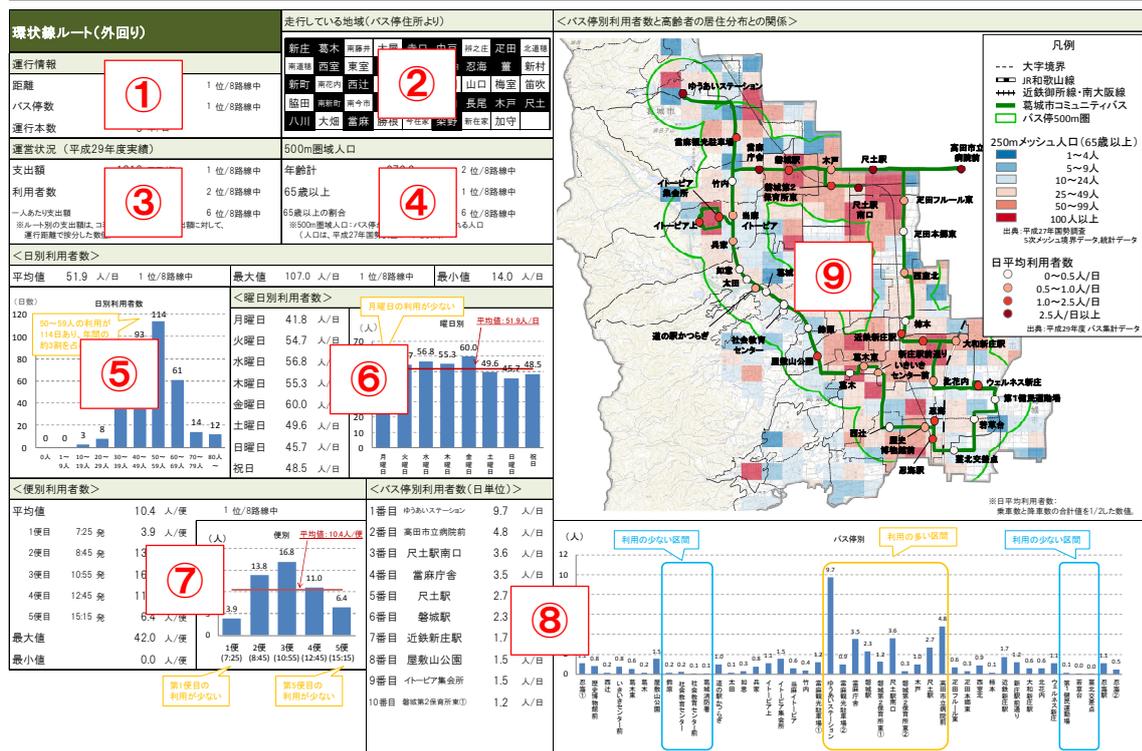


ルート別カルテの補足資料



①	運行情報	・ サービスレベルの基礎情報として、1便あたりの走行距離、停車するバス停数、1日あたりの運行本数を掲載。
②	走行している地域	・ バス停が設置されている大字名を白抜きで掲載。
③	運営状況	・ コミュニティバスに対する市の支出額や利用者数の平成29年度実績をルート別に掲載。ルート別支出額は平成29年度の総支出額に対して、各ルートの運行距離で按分した数値。 ・ 一人あたり支出額は、ルート別の支出額をルート別の利用者数で割った数値であり、一人を運送するのに要している市からの支出額となる。そのため、数値が大きいほど運行効率が悪いといえる。
④	500m圏域人口	・ バス停から半径500mに含まれている人口を集計した数値(葛城市以外も含む)。 ・ 数値が大きいほど沿道住民が多く、バスの潜在需要が大きいといえる。
⑤	日別利用者数	・ 1日あたりの利用者数の平均値、最大値、最小値を掲載。 ・ グラフは、横軸を日別利用者数、縦軸を日数とし、利用状況の偏りなどを知るために作成したものである。
⑥	曜日別利用者数	・ 曜日別に1日あたりの利用者数の平均値を掲載。 ・ 利用の少ない曜日について、利用促進や再編(減便、利用の少ないエリアは運行しない等)を考えるための基礎資料となる。
⑦	便別利用者数	・ 1便あたりの利用者数の平均値、最大値、最小値を掲載。また、便別の利用者数の平均値を掲載。

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 1便あたりの利用者数が少ないルートや、特定の便で利用が少ないダイヤについて、利用促進や再編（ダイヤ見直し、減便、コミュニティバスとしての運行を継続するか等）を考えるための基礎資料となる。
⑧	バス停別利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりのバス停別利用者数を掲載。複数回停車するバス停は、それぞれの数値を掲載。 ・ 利用の少ないバス停や区間について、利用促進や再編（バス停の廃止、ルートの見直し等）を考えるための基礎資料となる。
⑨	図	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停別利用者数と高齢者の居住分布を図示したもの。 ・ バス停周辺で人口が多い（暖色系）にもかかわらず、バス利用者数が少ない（白色）場合は、潜在需要と実際の利用にギャップがあると考えられ、利用促進や再編を考えるための基礎資料となる。 <p>特に、利用の少ないバス停が続いているような区間では、バス停の廃止や運行経路の見直し等が考えられる。</p>