

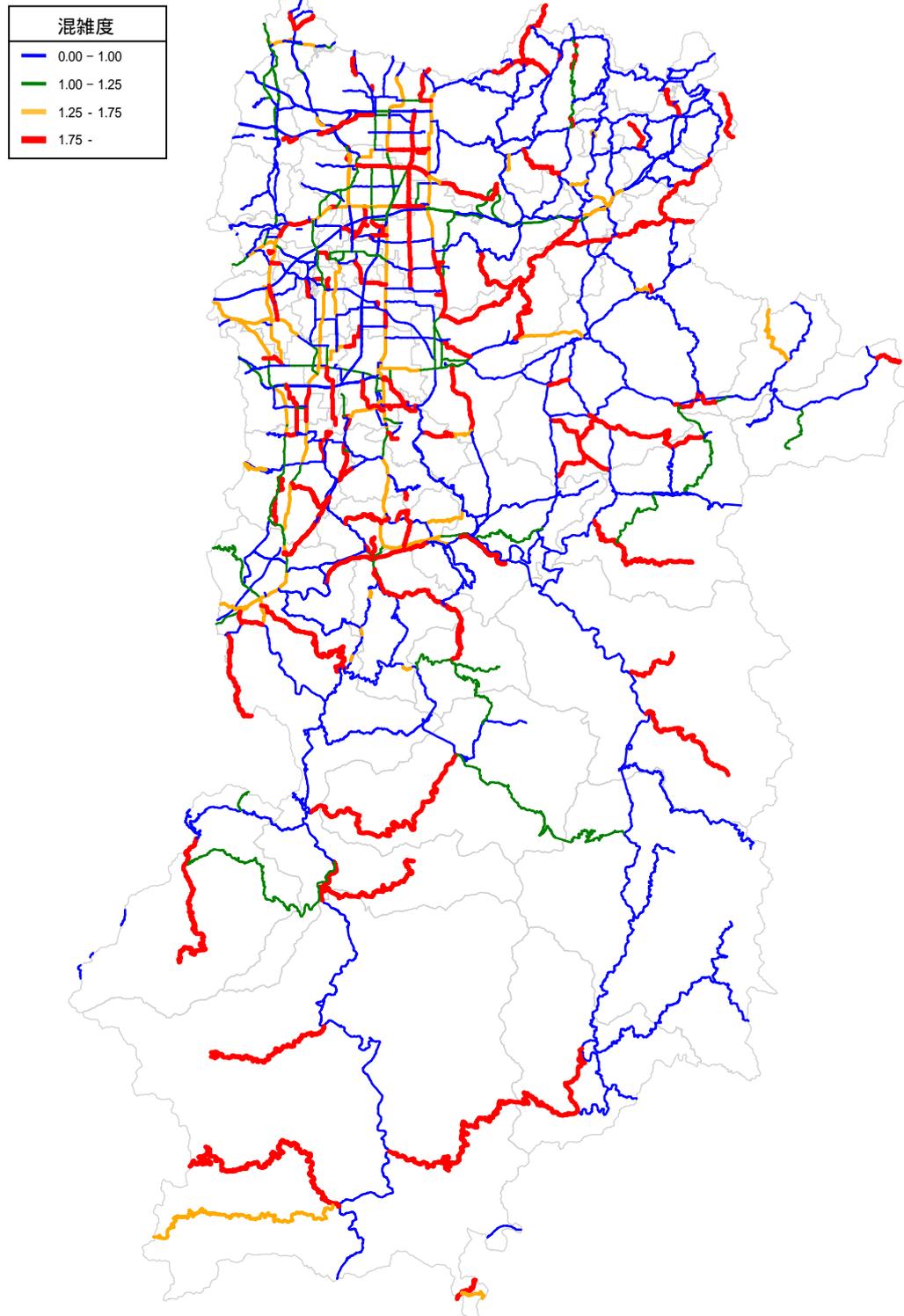
2 交通事業者を取り巻く環境

2.1 道路交通環境

2.1.1 混雑度

・ 県内全域で混雑度は高くなっており、特に南北方向の混雑度が高い傾向

【混雑度（平日 12 時間）】

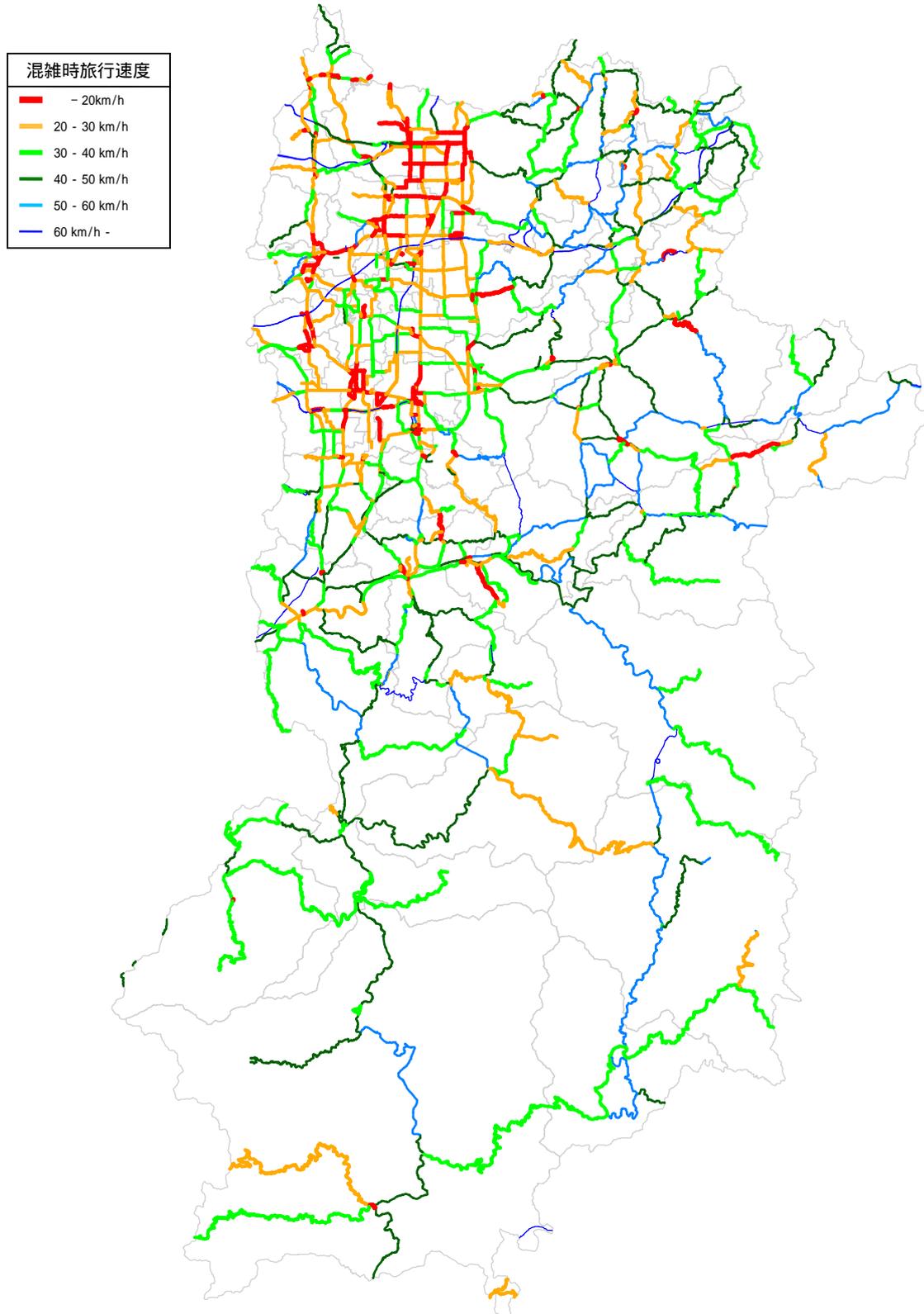


資料：平成 22 年度道路交通センサス

2.1.2 旅行速度

・特に北西部で混雑時旅行速度が低い

【混雑時旅行速度（平日）】



資料：平成 22 年度道路交通センサス

2.2 鉄道・路線バス

2.2.1 提供サービス

1) 路線バスの営業キロ

- ・ バスの営業キロは、平成3年度～平成26年度にかけて、約18%減少
- ・ バスの実車走行キロは、平成3年度～平成26年度にかけて、約30%減少
- ・ 減便又は路線廃止等により、営業キロ・実車走行キロが減少していると想定される

【バスの営業キロとは】

路線バスを運行している路線の総延長をいう [単位：km]

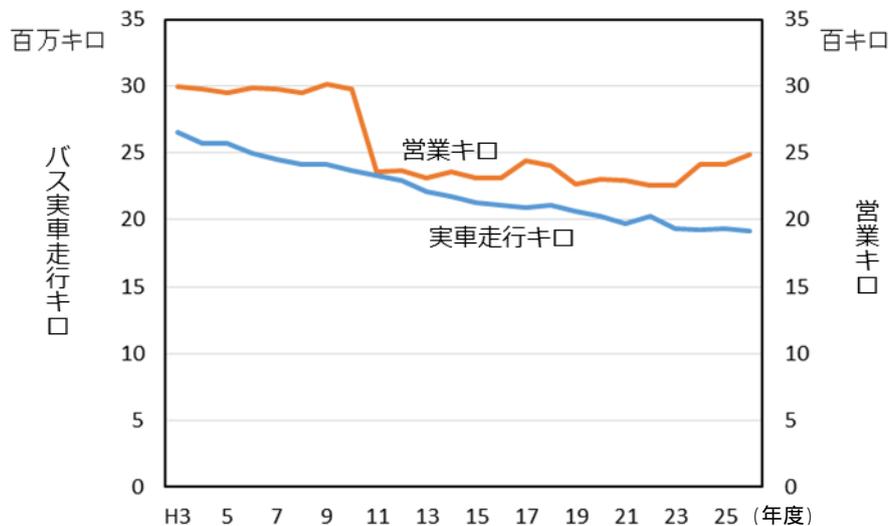
$$\text{営業キロ} = \frac{\text{営業キロ数}}{\text{系統数}}$$

【バスの実車走行キロとは】

路線バスの総走行距離をいい、下式で算出する [単位：km]

$$\text{実車走行キロ} = \frac{\sum (\text{営業キロ数} \times \text{運行便数})}{\text{系統数}}$$

【本県のバスの営業キロ・実車走行キロの変化】



注1)値は、毎年度3月末日現在

注2)営業キロには、休止キロは含まない

注3)営業キロには、定期観光・高速・リムジンおよび他都府県分を含む

実車走行キロには、定期観光・高速・リムジンを除き、他都府県内を含む

資料：奈良交通(株)提供データ

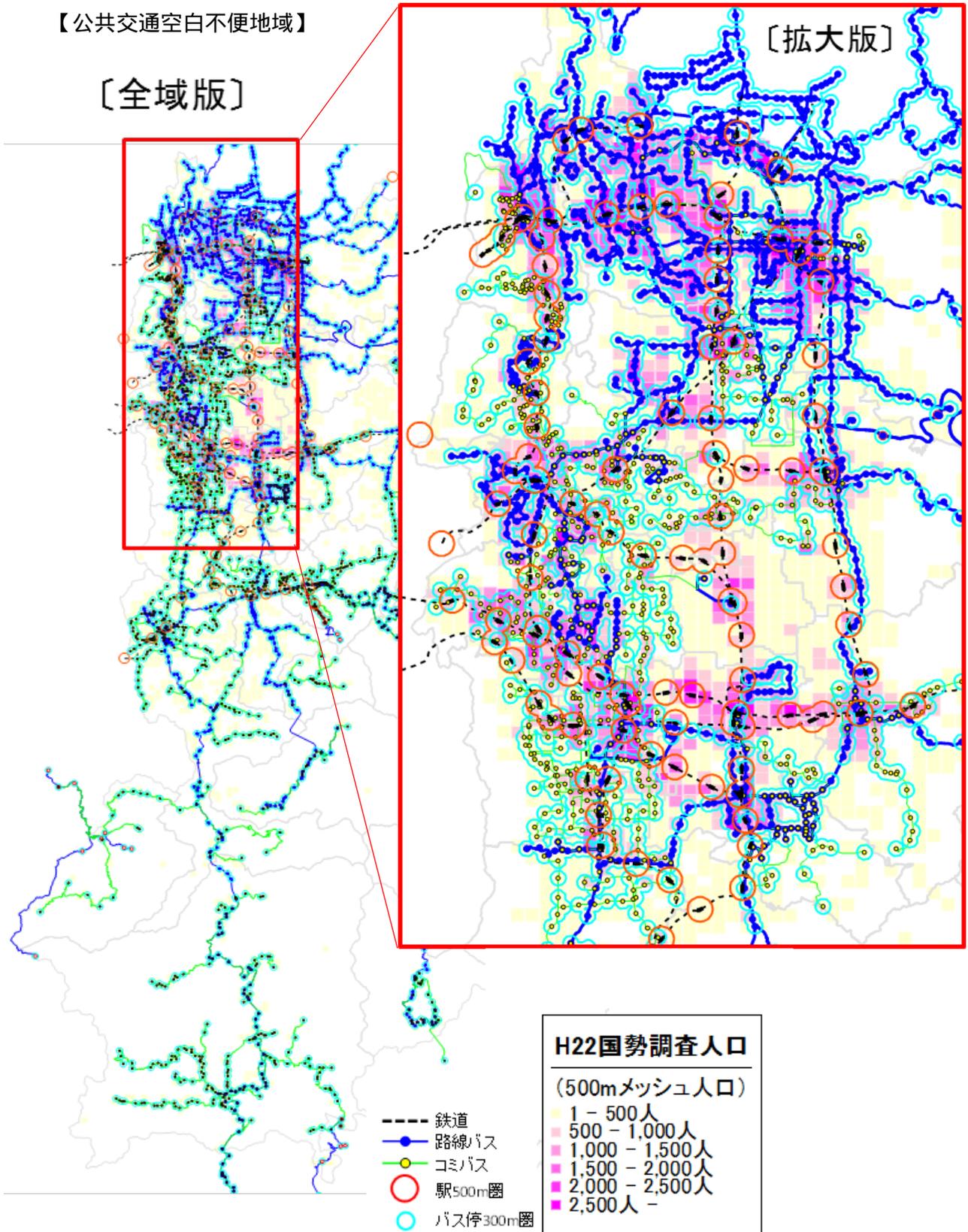
2) 公共交通不便地域

・ 県内には、公共交通がカバーされていない地域に住んでいる人が約 36 万人存在しており、県人口の約 26%に該当

【公共交通不便地域とは】

ここでは、鉄道駅から 500m以上、あるいはバス停から 300m 以上離れた地域とした

【公共交通空白不便地域】

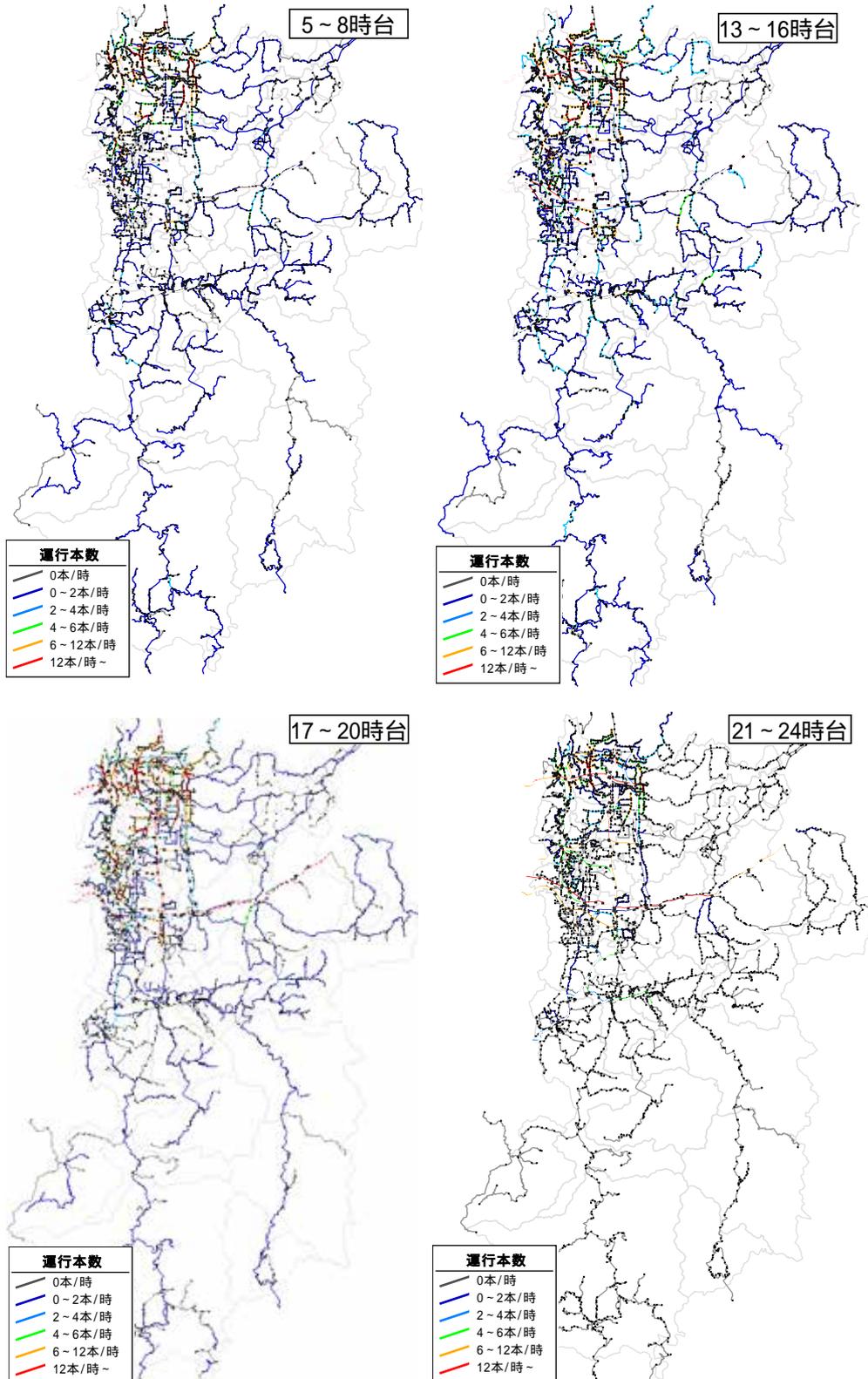


資料:平成 22 年国勢調査

3) 時間帯別運行状況

- ・ バスの運行本数は、北部では17～20時台が最も多く、その他時間帯で少ない傾向
- ・ 南部・東部では、17時以降、バスが運行されていない区間が多い

【鉄道・バスの運行本数（平日）】



資料: 奈良交通(株)提供データ、JR・近鉄時刻表

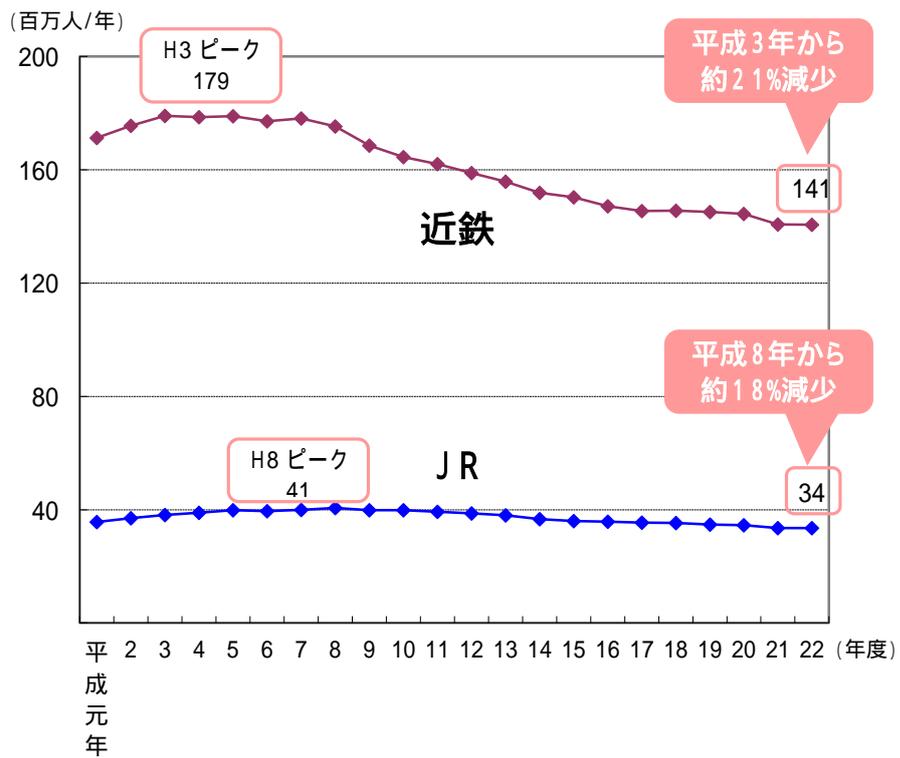
2.2.2 輸送人員

1) 鉄道輸送人員

- ・ 鉄道の利用者数は、平成 2 年度～平成 22 年度にかけて、JR・近鉄ともに約 20% 減少
- ・ 本県の人口が平成 2 年度～平成 22 年度で 2% 増加しているのとは対照的に大きく減少

【本県の公共交通利用者数の変化（鉄道）】

(県内鉄道駅における年間乗車人員)



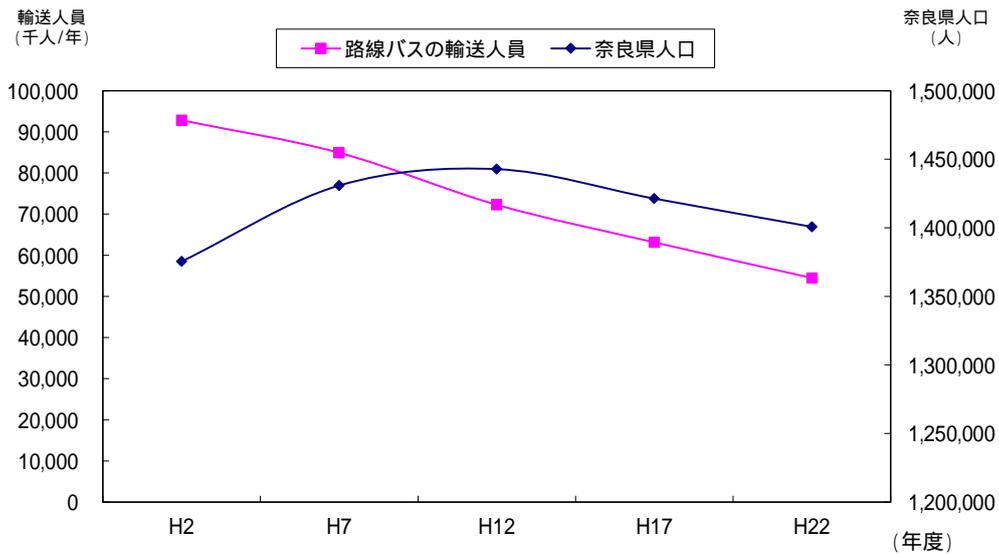
資料: 奈良県統計年鑑

2) 路線バス輸送人員

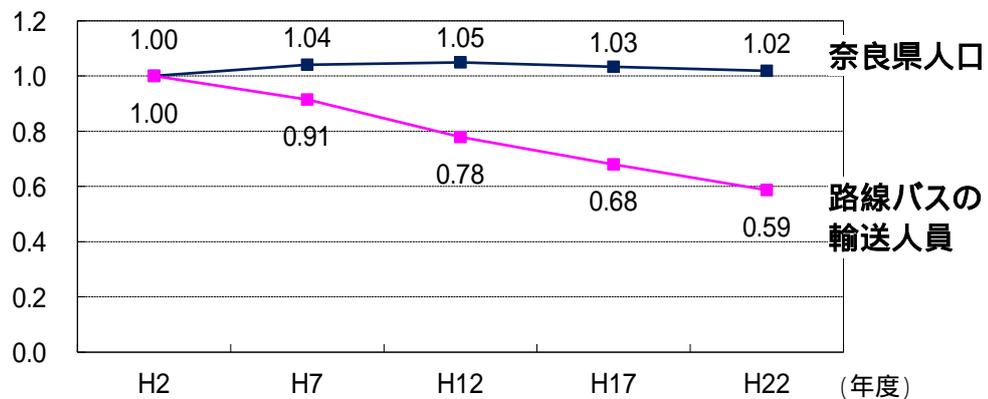
- ・ バスの利用者数も、平成 2 年度～平成 22 年度にかけて、約 40%減少（約 9 千万人/年度 約 5 千万人/年度）
- ・ 本県の人口が平成 2 年度～平成 22 年度で 2%増加しているのとは対照的に大きく減少

【本県の公共交通利用者数の変化（バス）】

輸送人員と人口の推移



輸送人員と人口の伸び率



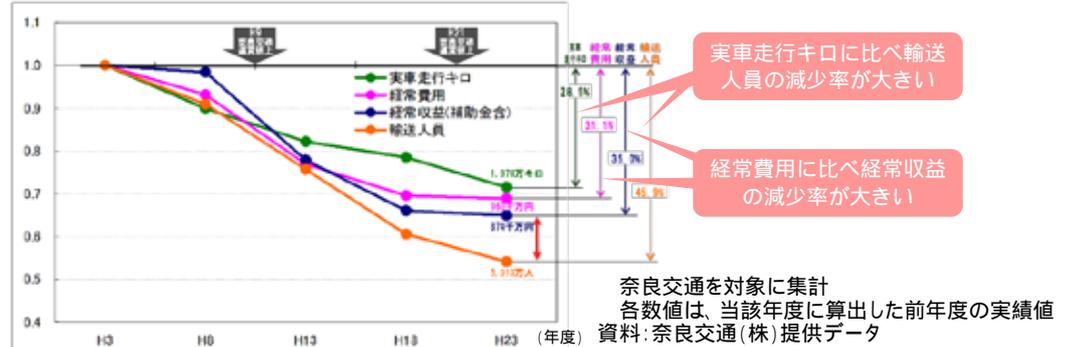
資料: 国勢調査(人口)、奈良交通(株)提供データ(バス輸送人員)

2.2.3 バス事業

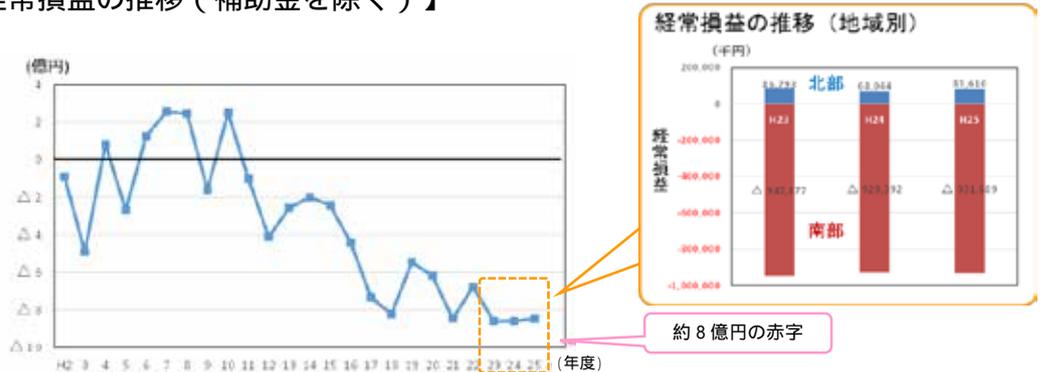
1) 事業収支

- ・ 路線バスの輸送人員は、平成 3 年度～平成 23 年度にかけて、走行距離の減少率以上に減少（輸送人員：約 46%、走行距離（実車走行キロ）：約 29%）
- ・ 経常収益の減少（約 35%）は経常費用の減少（約 31%）を上回り、事業収支が悪化
- ・ 路線バスの事業収支（経常損益）は、平成 10 年度から低下傾向
- ・ 平成 23 年度以降は、約 8 億円の赤字が発生
- ・ 地域別では、南部で、北部の黒字額の 10 倍超の赤字が発生

【本県の路線バスにおける輸送人員、走行距離（実車走行キロ）、収益、費用の変化】



【路線バスの経常損益の推移（補助金を除く）】



資料：奈良交通(株)提供データ

【路線バスの事業収支率（平成 25 年度実績）】



資料：交通事業者提供データ

2) 奈良交通からの協議申入れ

平成 24 年 10 月に奈良交通(株)より赤字路線の収支均衡を図るための維持方策協議の申入れがあり、県、国、沿線市町村、交通事業者等関係者で協議を行い、一定の結論を出した

資料1-1

奈良交通事業 予算 ⑤
平成 26 年 4 月 22 日

奈良県国土開発部長
(奈良県地域交通協議会会長) 宛

中興部地域のバスネットワーク構築に向けた協議関係について

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は格別ご厚意に御座りまして、誠にありがとうございます。さて、当協議会バス事業の増進と現状の改善に向け、平成 24 年度第 1 回幹事会、平成 24 年度第 1 回協議会、第 2 回協議会でご説明申し上げましたとおり、概ね御了解いただいております。

特に、平成 27 年度以降、減額予算制度が適用されており、会社全体の収支均衡においても、乗客事業で赤字が継続。経費削減の観点から、近い将来、事業の運営に必要な固定費の削減を図ることになり、運賃も多額の増徴を伴うこととなり、乗客事業の維持が困難な状況が懸念されます。そのため、後述のとおり乗客事業で収支均衡を確保しなければならぬ必要に迫られている点を御説明させていただきます。

一方で当社は、公共交通としての役割、使命を自覚し、平成 24 年度以降は乗客からの乗客や免許更新者等の乗客の確保の観点から、運賃の増徴、また乗客の確保による運賃の増徴、小型乗客の確保による運賃の増徴に着手しており、今後も一律の増徴を伴う必要はございません。そのため、後述のとおり乗客事業で収支均衡を確保した上で、中興部地域のバスネットワーク構築することにより、今後とも健全な経営を維持することを目指してまいります。

こうした状況をふまえ、中興部地域を運行する路線 45 系統 (別紙 1 参照) につきまして、収支均衡を図るため、補助金を活用して収支均衡を図らせていただくことで、今後の経営を確保しながら、乗客の確保を促進して運行を続けていただくことで、今後も健全な経営を維持してまいります。

なお、このたびの協議については、平成 27 年度生活交通ネットワーク計画(仮)とし、これに必要な予算を確保いただくために、関係市町村が十分に協賛できる期間を確保すべく、平成 25 年 9 月までに関係市町村の協賛が得られる旨の旨の御協議を御願ひ申し上げます。

協議にあたり、これ以上大きな経営環境の変化がない限り、当社は協議対象路線を平成 26 年 9 月 30 日まで原則として維持させていただきます。

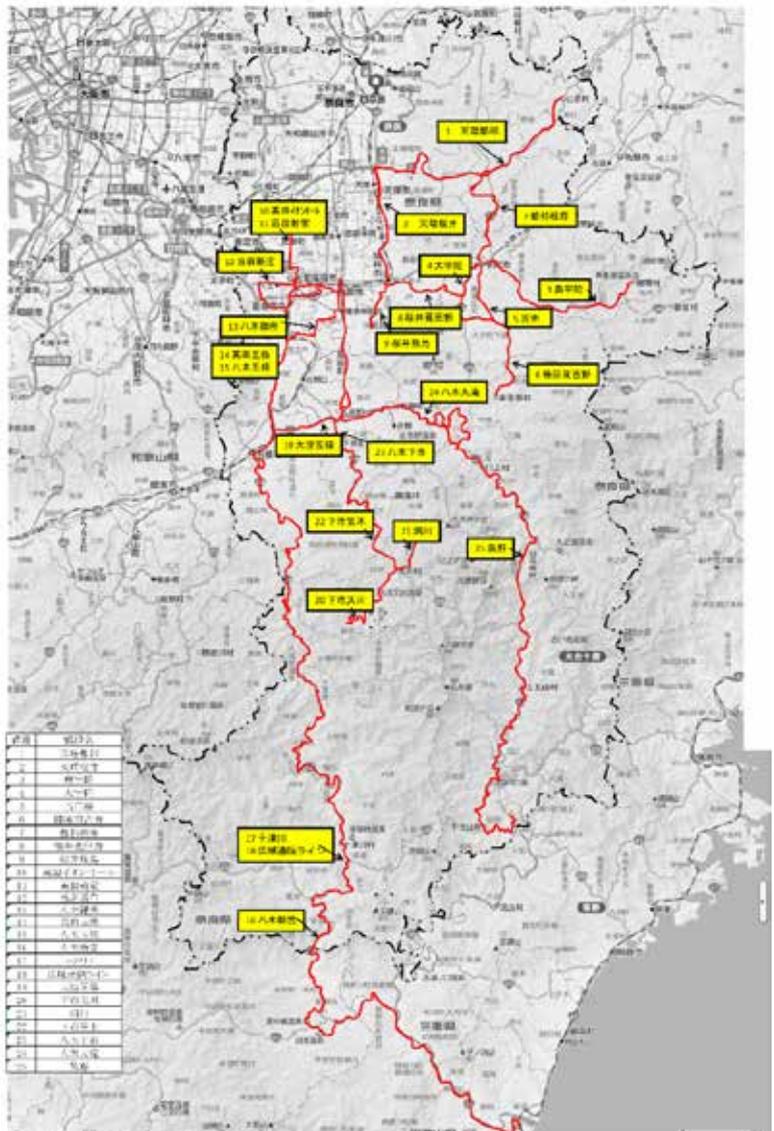
尚、事業ごとの収支、路線ごとの収支を御覧いただけますようお願い申し上げます。

敬 重

(別紙 1) 協議対象路線 (25 路線 45 系統)

| 路線系統 | 路線名 | 運行系統 |
|------|--------|------------------|
| 1 | 1 天智郡 | 天智郡-高田山線 |
| 2 | 2 天智郡 | 天智郡-御所-高田山線 |
| 3 | 3 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 4 | 4 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 5 | 5 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 6 | 6 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 7 | 7 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 8 | 8 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 9 | 9 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 10 | 10 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 11 | 11 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 12 | 12 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 13 | 13 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 14 | 14 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 15 | 15 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 16 | 16 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 17 | 17 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 18 | 18 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 19 | 19 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 20 | 20 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 21 | 21 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 22 | 22 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 23 | 23 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 24 | 24 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 25 | 25 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 26 | 26 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 27 | 27 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 28 | 28 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 29 | 29 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 30 | 30 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 31 | 31 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 32 | 32 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 33 | 33 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 34 | 34 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 35 | 35 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 36 | 36 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 37 | 37 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 38 | 38 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 39 | 39 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 40 | 40 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 41 | 41 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 42 | 42 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 43 | 43 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 44 | 44 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |
| 45 | 45 天智郡 | 天智郡-御所-天智郡(高田山線) |

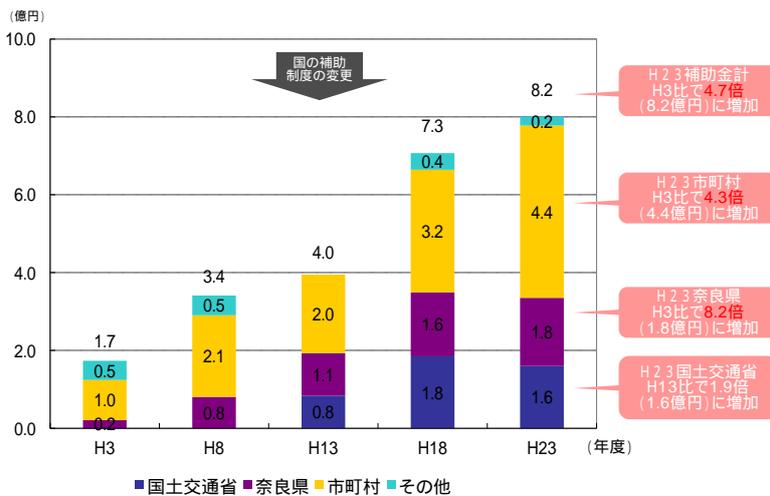
協議申入れ路線 (2 5 路線 4 5 系統)



3) バス補助金

- ・ 国・県・市町村の路線バスへの補助金は、平成3年度～平成23年度にかけて、4.7倍に増加
- ・ 特に、県補助は8.2倍と大きく増加
- ・ 路線バスの廃止に伴い、市町村が運行主体となるコミュニティバスの路線数が年々増加（平成24年度：141路線）
- ・ 有償運送の運行経費（約6億円/年度）の約85%が税・交付金から充当（約20%は、市町村の一般財源から充当）

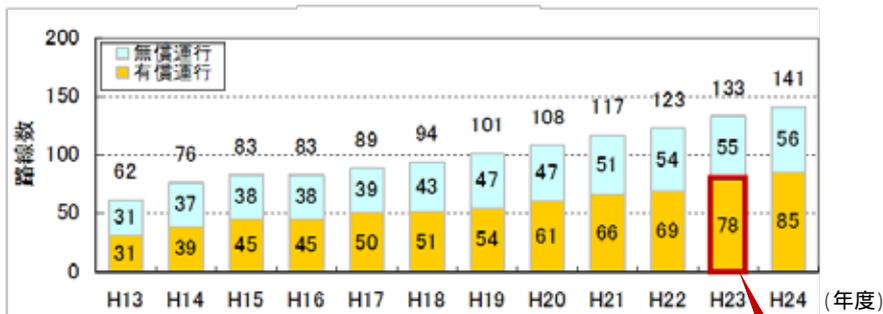
【本県の路線バスの補助金額の推移】



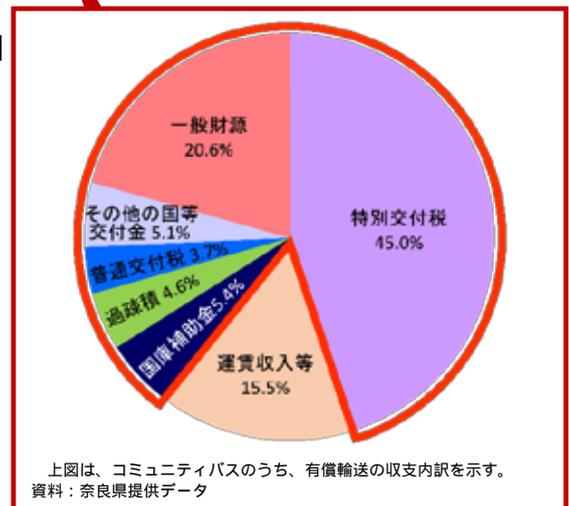
各数値は、当該年度に算出した前年度の実績値
 京都府、和歌山県、三重県は除外して集計
 「その他」は住宅開発業者、学校、病院その他団体が含まれる
 注) 億単位での表記により数値が合わない場合がある

資料: 奈良交通(株)提供データ

【コミュニティバスの路線数】



【コミュニティバスの収入内訳（平成23年度）】

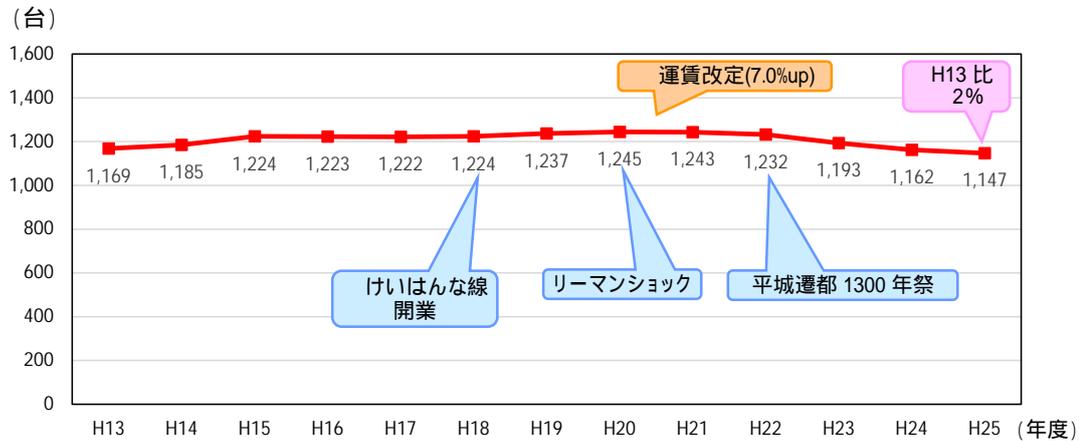


2.3 タクシー

2.3.1 車両数

・ タクシーの車両数は、平成 13 年度～平成 25 年度にかけて、2%減少

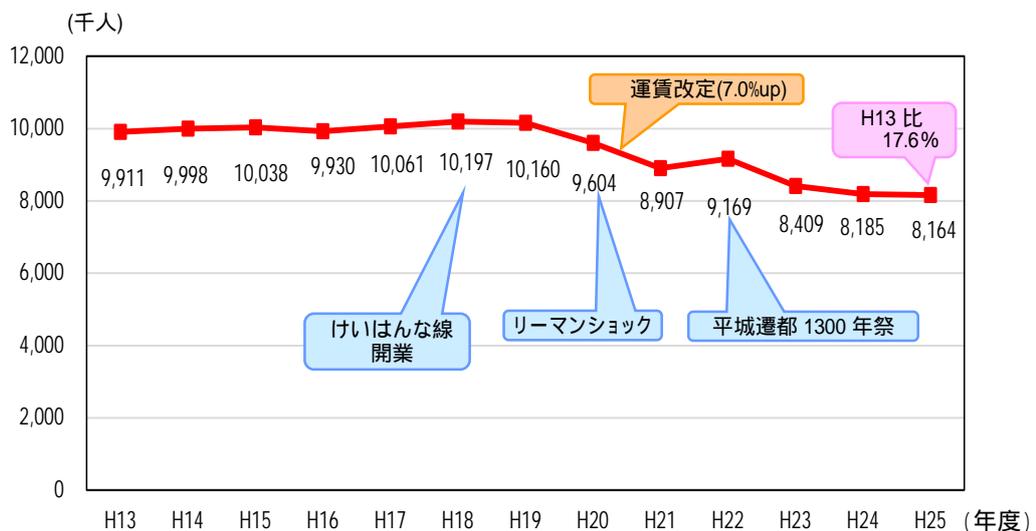
【本県のタクシー車両台数の変化】



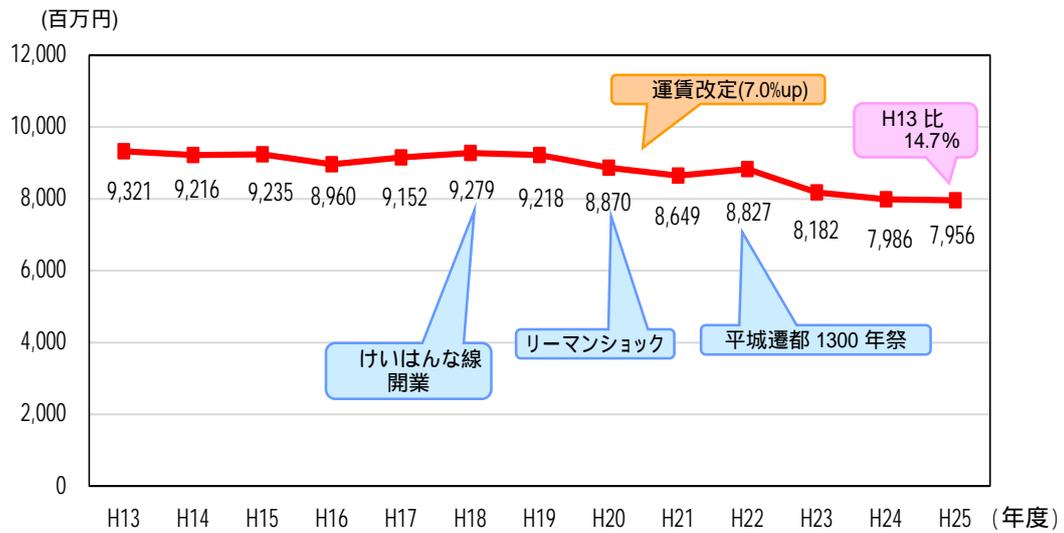
2.3.2 輸送人員

・ タクシーの輸送人員は、平成 13 年度～平成 25 年度にかけて、約 18%減少
 ・ タクシーの営業収入も、県全体では約 15%減少

【本県のタクシーにおける輸送人員の変化】



【本県のタクシーにおける営業収入の変化】



3人々の動きの変化

3.1 外出率

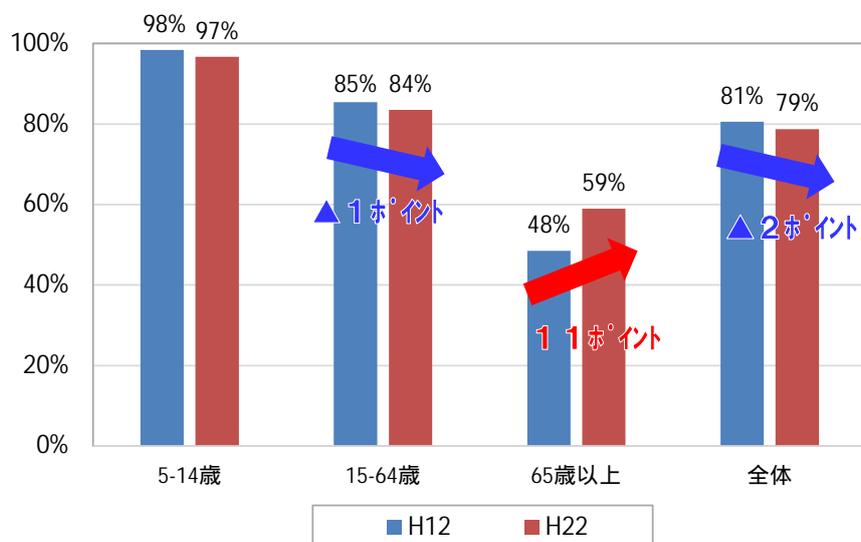
- ・ 外出率（全体）は、平成12年～平成22年にかけて、2～8ポイント低下
- ・ 特に、生産年齢人口（15-64歳）で、平日：1ポイント、休日：9ポイント減少
- ・ 人口減少と相俟って、交通需要は減少

【外出率とは】

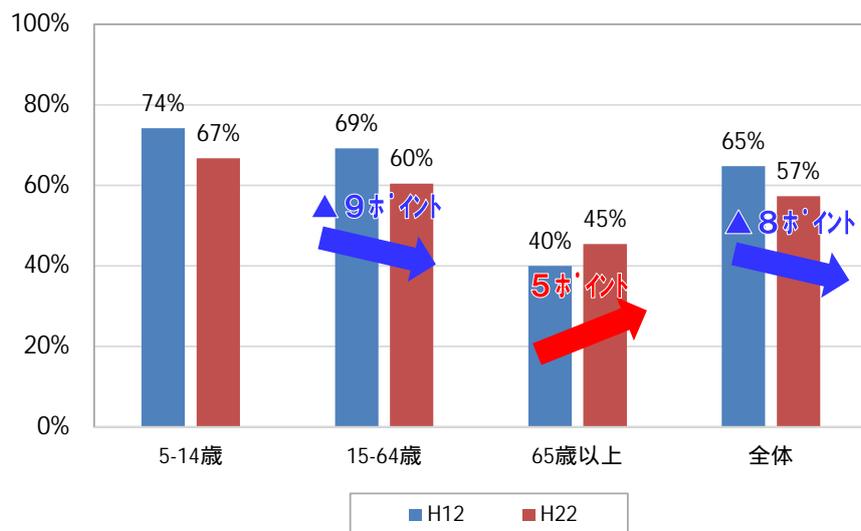
人口に対する、その日に外出をした人の割合

【外出率の変化（平成12年～平成22年）】

(平日)



(休日)



平成22年の値は平成12年調査圏域による集計

資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第5回近畿圏パーソントリップ調査

3.2 発生集中交通量

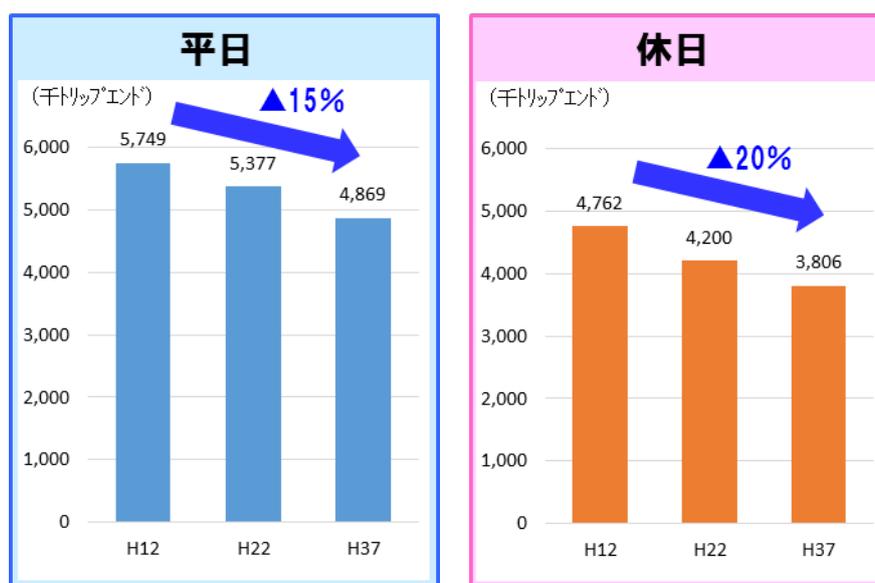
- 発生集中交通量は、平成12年～平成37年にかけて、平日は880千人トリップエンド（約15%）、休日は956千人トリップエンド（約20%）減少

【発生集中交通量とは】

市町村等における、出発する交通量と到着する交通量の合計交通量[単位：トリップエンド]

同一市町村内で出発・到着する交通量は、2トリップエンドとして計算する

【本県の発生集中量の変化】

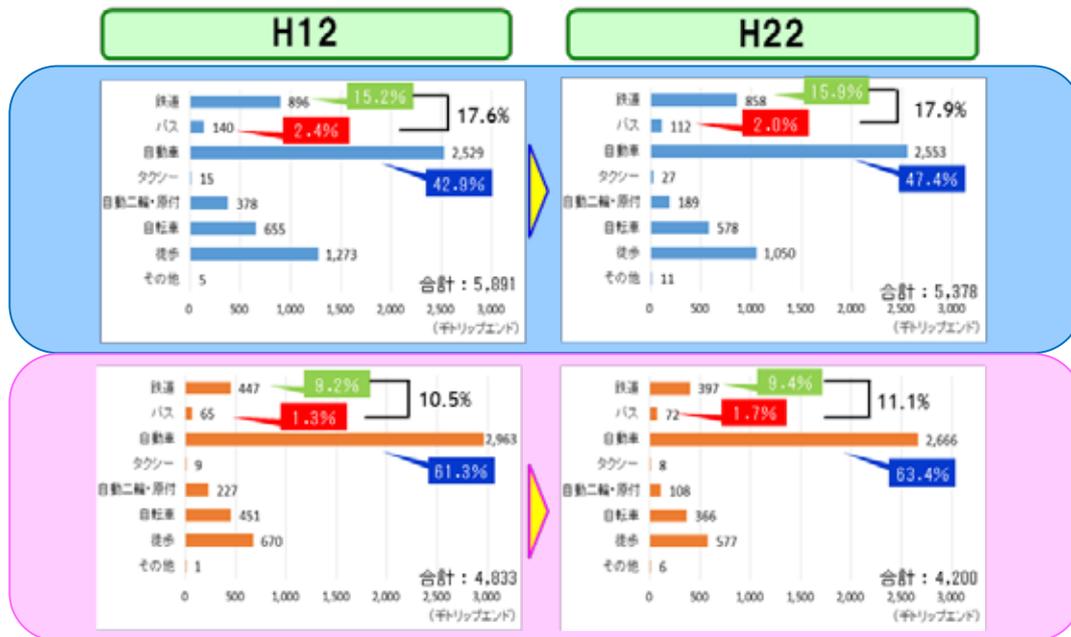


第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査の奈良県調査圏域内の発生集中交通量
資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第5回近畿圏パーソントリップ調査

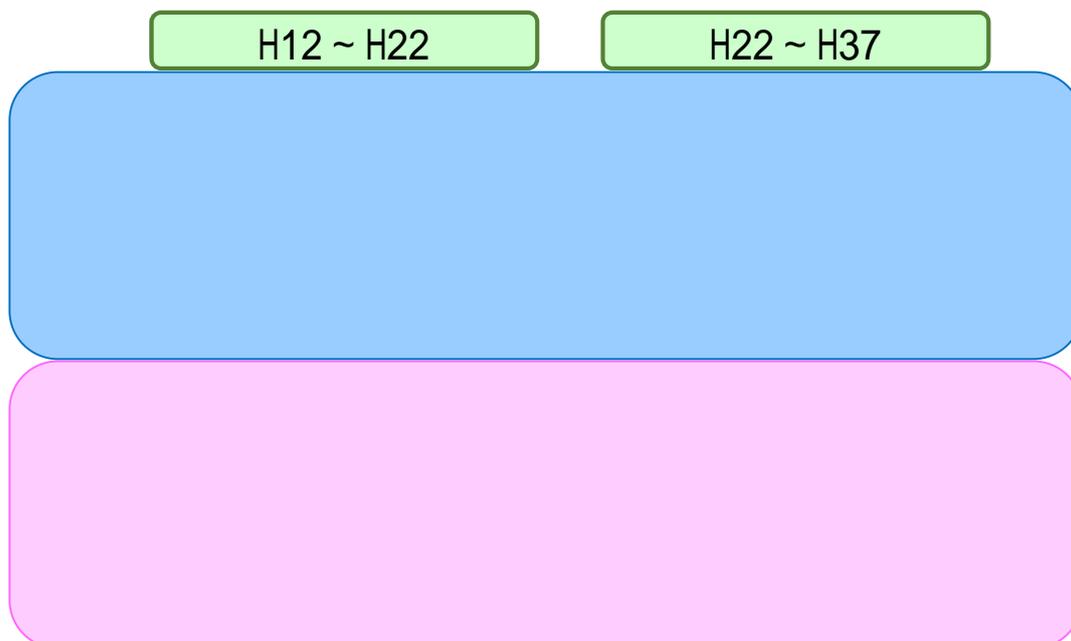
3.3 代表交通手段別発生集中交通量

- ・ 公共交通(鉄道・バス)の分担率は、平日:約 20%、休日:約 10%で自動車に比べて低い
- ・ 平成 12 年～平成 22 年にかけて、鉄道で 5～10%減少、バスでは平日約 20%減少、休日約 10%増加
- ・ 平成 37 年でも、公共交通分担率は減少する見込み

【本県の代表交通手段別発生集中交通量の変化(平日休日別)】



代表交通手段別発生集中交通量



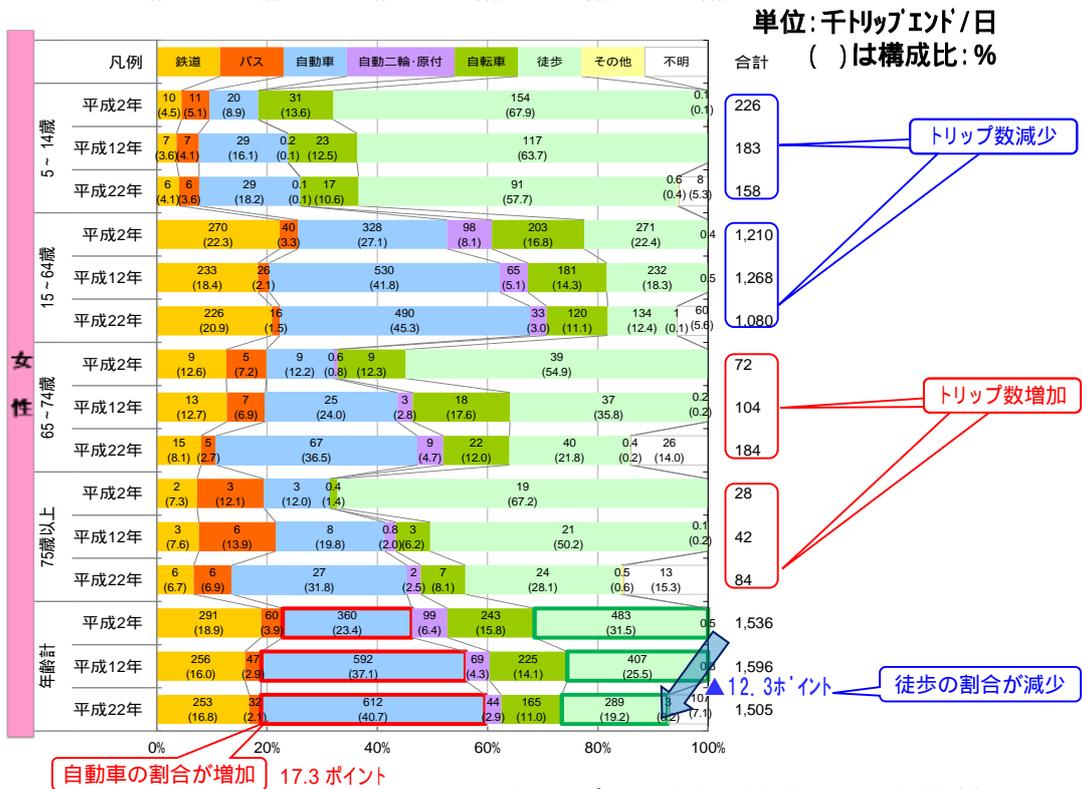
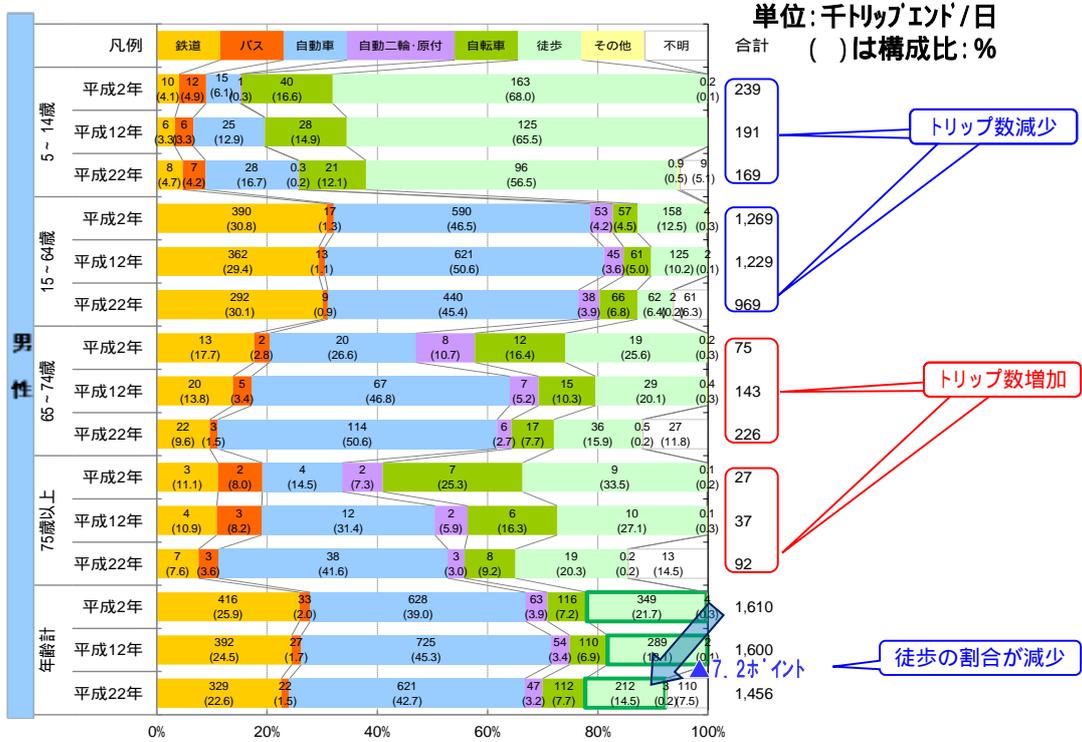
代表交通手段別発生集中交通量の増減率

第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査の奈良県調査圏域内の発生集中交通量
資料: 第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

3.4 年齢別発生集中交通量

- ・ 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】



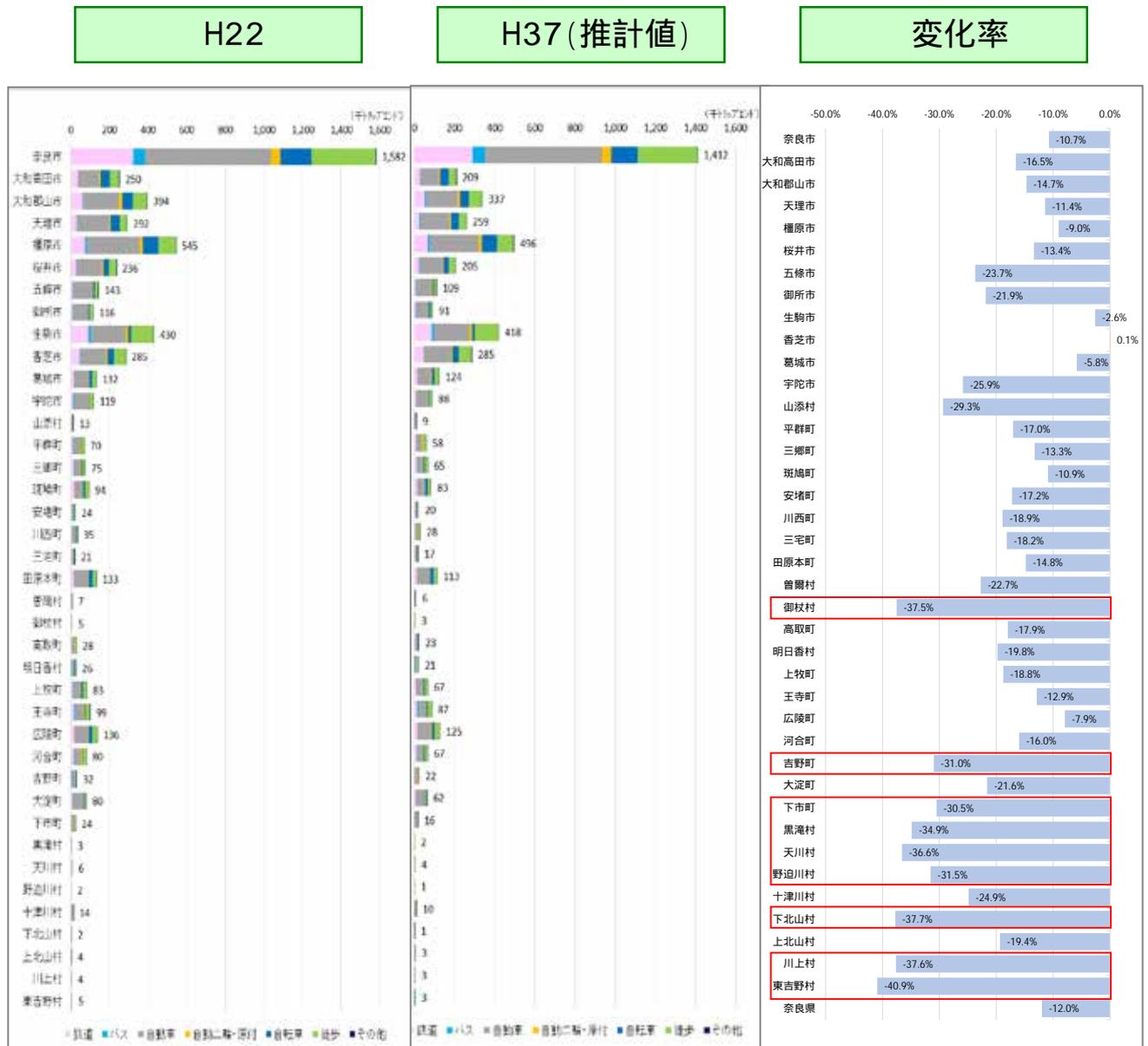
注)千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある

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)

3.5 市町村別発生集中交通量

・ 全市町村で減少が予想され、特に南部・東部地域での減少が大きい

【市町村別発生集中交通量とその変化（全目的・平日）】

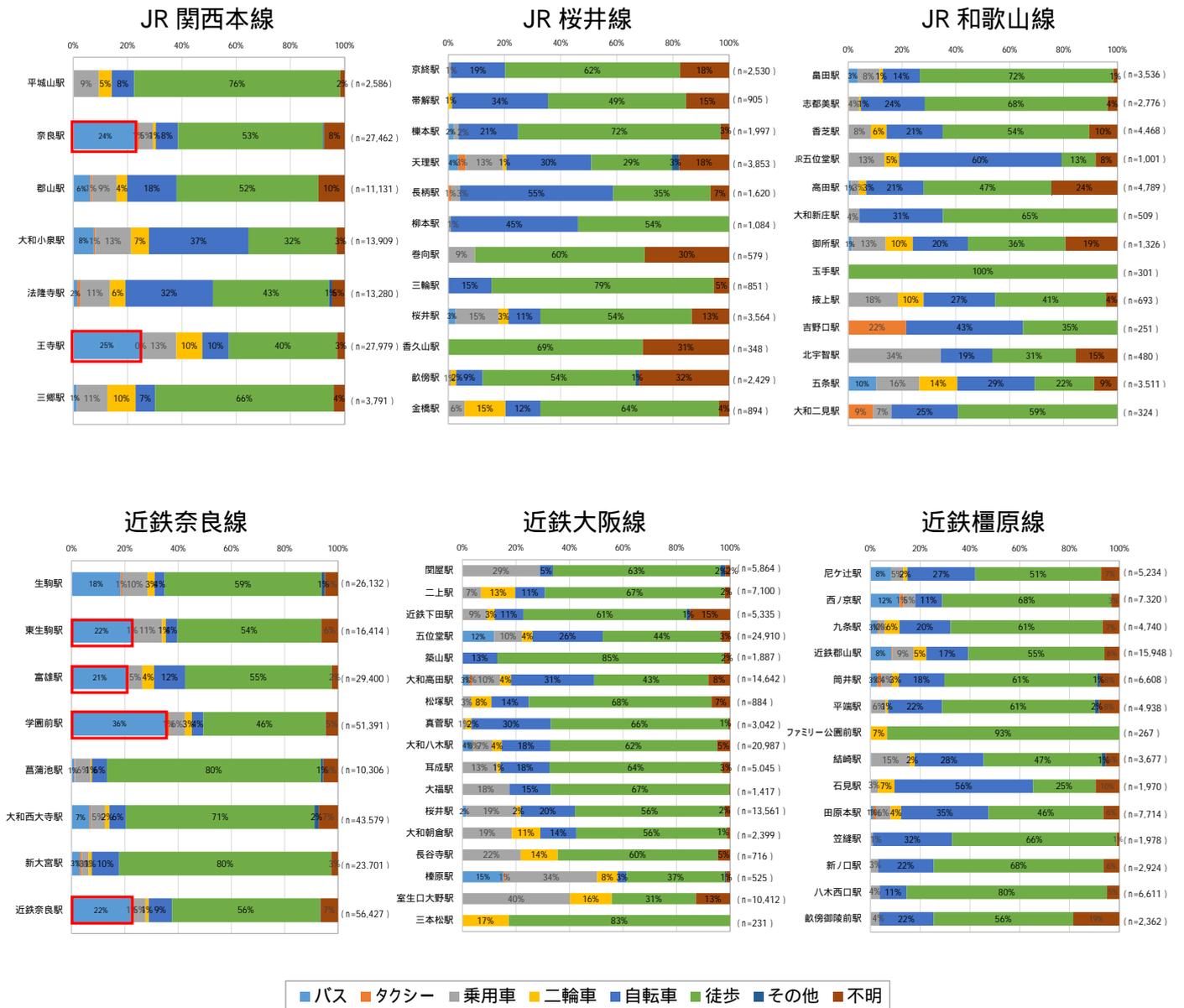


平成 37 年は平成 22 年の年齢別手段別発生集中量に平成 37 年の年齢別将来人口を乗じて算出した推計値
 資料: 第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査、第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

3.6 鉄道駅端末交通分担率

- ・ 鉄道駅の端末交通機関でみても、ほとんどの駅でバス分担率は20%以下
- ・ バス分担率が20%以上の駅は、JR 奈良駅、JR 王寺駅、近鉄奈良線等のわずかな駅に限られている

【本県の主な鉄道駅の端末交通機関分担】



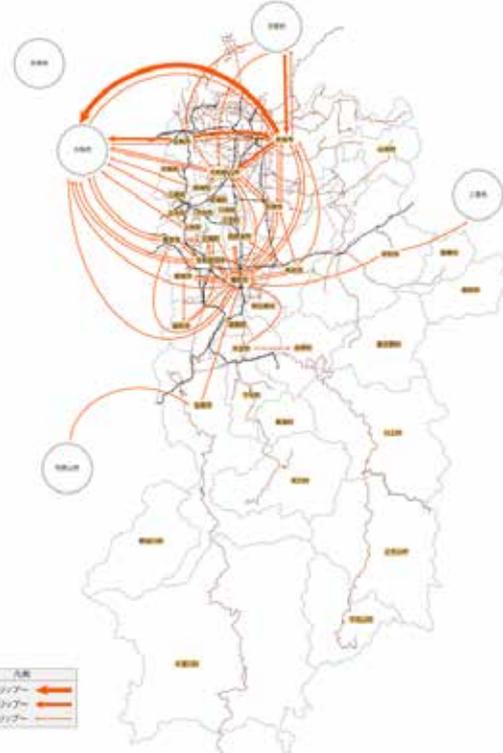
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査

3.7 流動状況

- ・ 平日の出勤目的の移動は、自動車よりも鉄道利用が多い
- ・ 鉄道の流動は、県北部～大阪府、奈良市～京都府で多い
- ・ 休日の買物目的の移動は、鉄道よりも自動車利用が多い
- ・ 自動車の流動は、奈良市～京都府、奈良市～生駒市、奈良市～大和郡山市等で多い

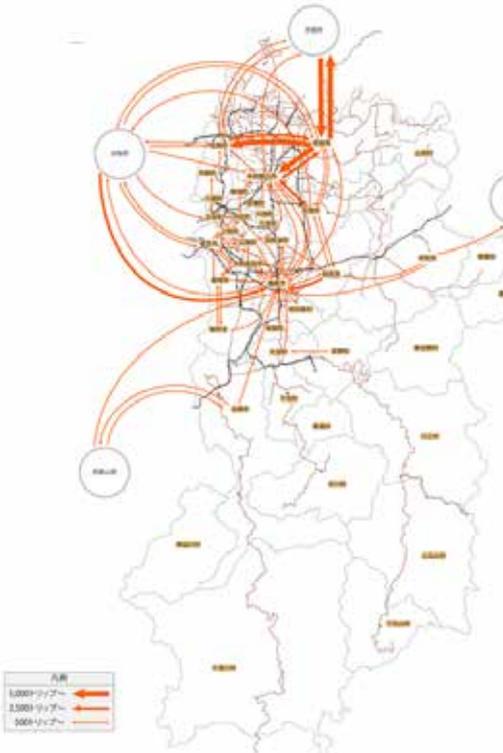
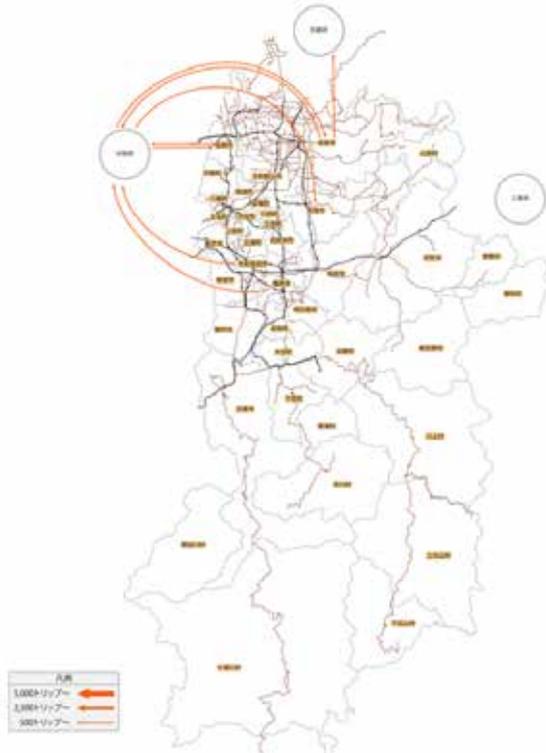
【交通流動図・平日（出勤・鉄道）】

【交通流動図・平日（出勤・自動車）】



【交通流動図・休日（買物・鉄道）】

【交通流動図・休日（買物・自動車）】

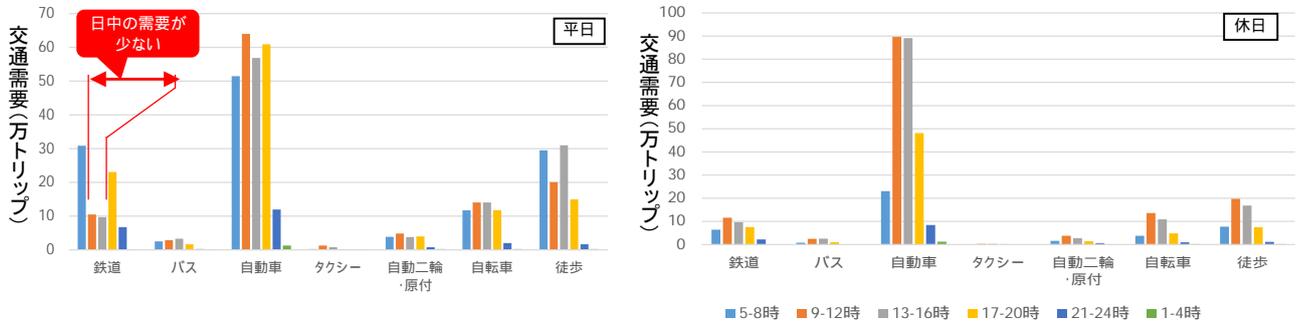


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

3.8 時間帯別移動状況

・ バスや自動車利用は、5～20時台をとおして交通需要が一定しているのに対し、鉄道利用は、平日の日中(9～16時台)の交通需要が少ない

【交通手段別・時間帯別移動状況】

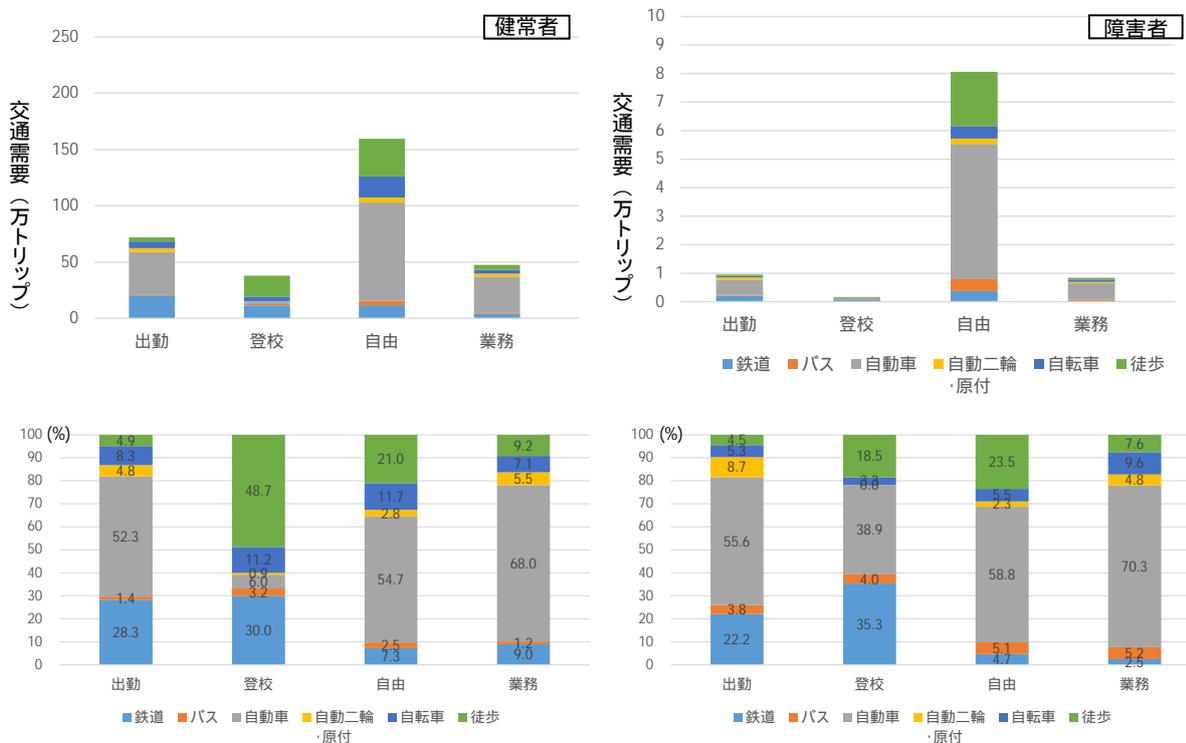


上図は、その他・不明を除いたものである
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平日、発生集中)

3.9 健常者・障害者別移動状況

・ 障害者の交通手段は、健常者に比べ鉄道、自転車の利用割合が少ない一方、バスが高い傾向

【健常者・障害者別・目的別移動状況】



上図は、その他・不明を除いたものである
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平日、発生集中)