

奈良交通乗合バス事業の現状と 今後の取組方針について

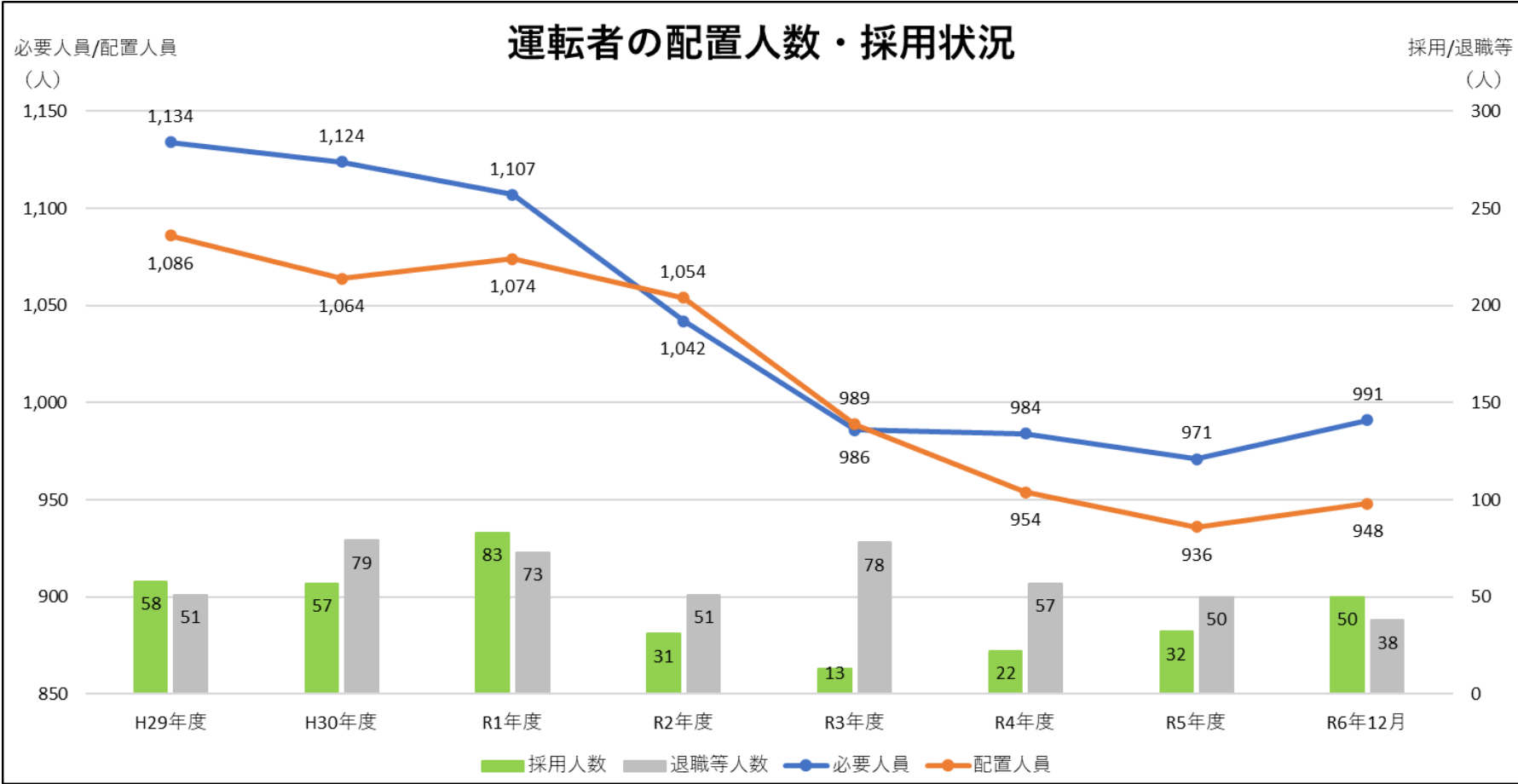
令和7年2月18日
奈良交通株式会社

[illegible]

1

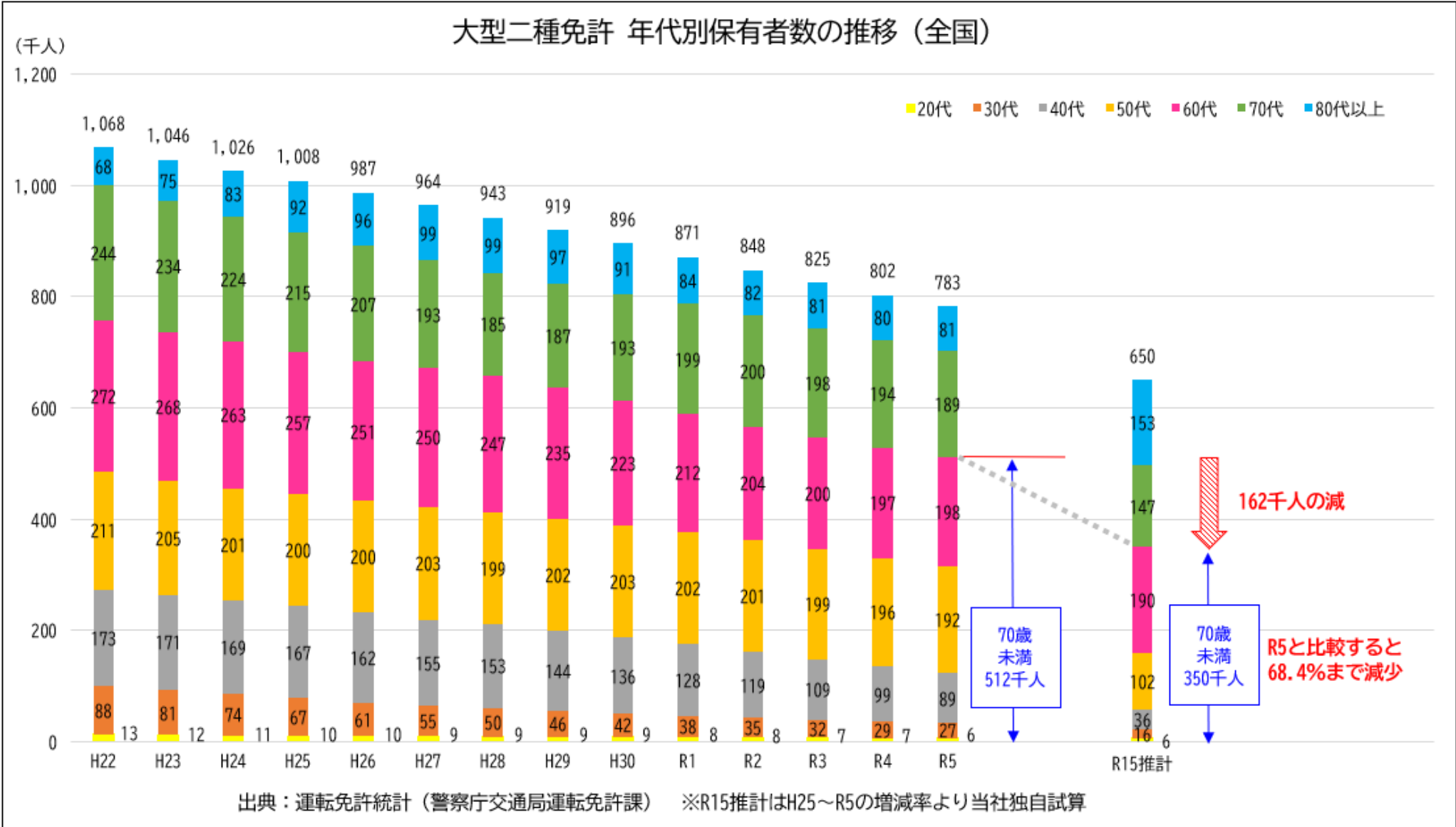
2. 奈良交通バス運転者の配置人数・採用状況

- 令和3年度末で新型コロナウイルス流行の長期化や新たな生活様式の定着により事業計画縮小を実施し、一時的に運転者不足が解消した。
- 令和4年度以降、退職者数が採用者数を上回る傾向が続き、再度運転者不足に陥っている。
- コロナ収束後は奈良公園周辺の観光路線の需要が急速に回復したものの、運転者不足が解消しない中、2024年問題(労働規制の強化)により増便等の対応が難しい状況にある。
- 未経験者や女性等の採用対象を拡大・強化するとともに、働きやすい環境の整備、基本給の引き上げや定年延長（60歳→65歳）の実施など、運転者確保のための施策を実施している。



3. 大型二種免許・年代別保有者数の推移（全国）

単位：千人



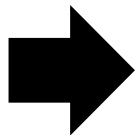
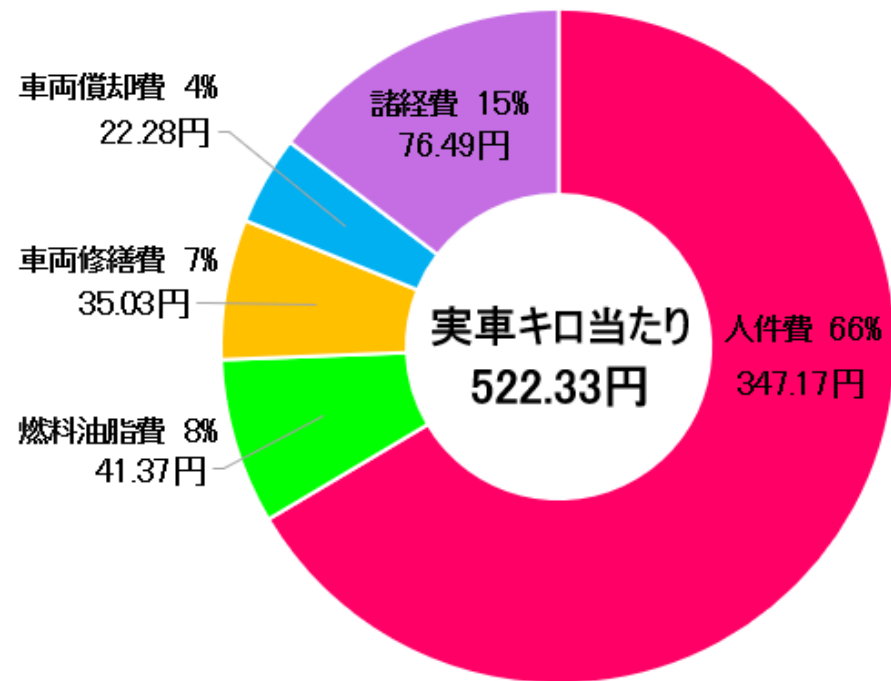
R15推計の試算方法（20代はR5実績人数と同値。30代～70代はH25に対するR5の増減率をR5実績人数に乗じて推定。）

4. 奈良交通乗合バス事業の費用構成

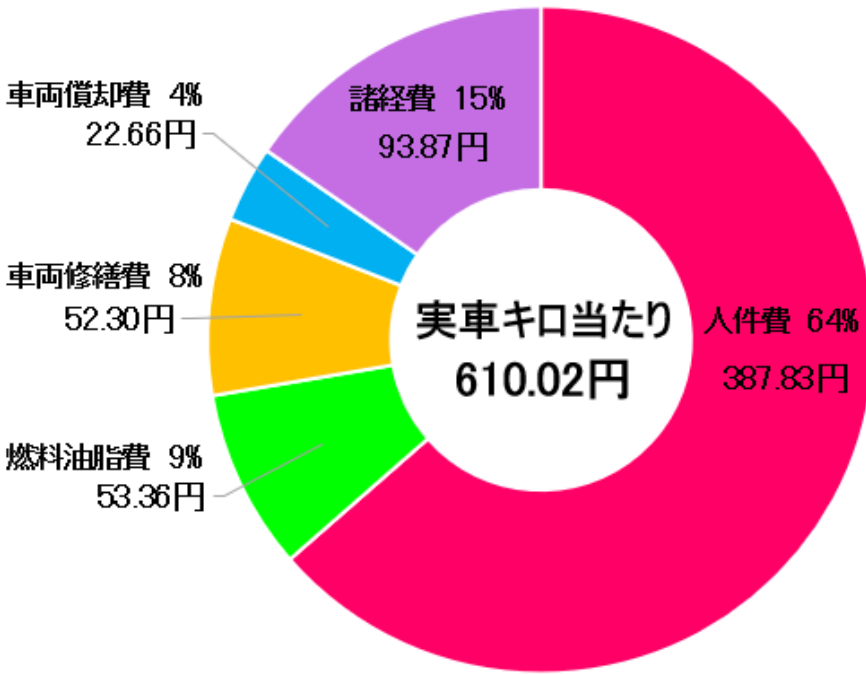
- 令和5年度実車走行1キロ当たり経費は約17%増加（令和元年度比）
- 令和5年度の乗合バス事業の費用構成は、人件費：約64%、燃料油脂費：約9%、車両修繕費約8%、車両償却費：約4%、諸経費：15%
- 運転者不足を背景に人件費が増加傾向。直近では燃料油脂費、車両修繕費も増加傾向。

●実車走行1キロ当たり経費及び構成比率（実績経費：定期観光バス、高速バス、空港バスは除く）

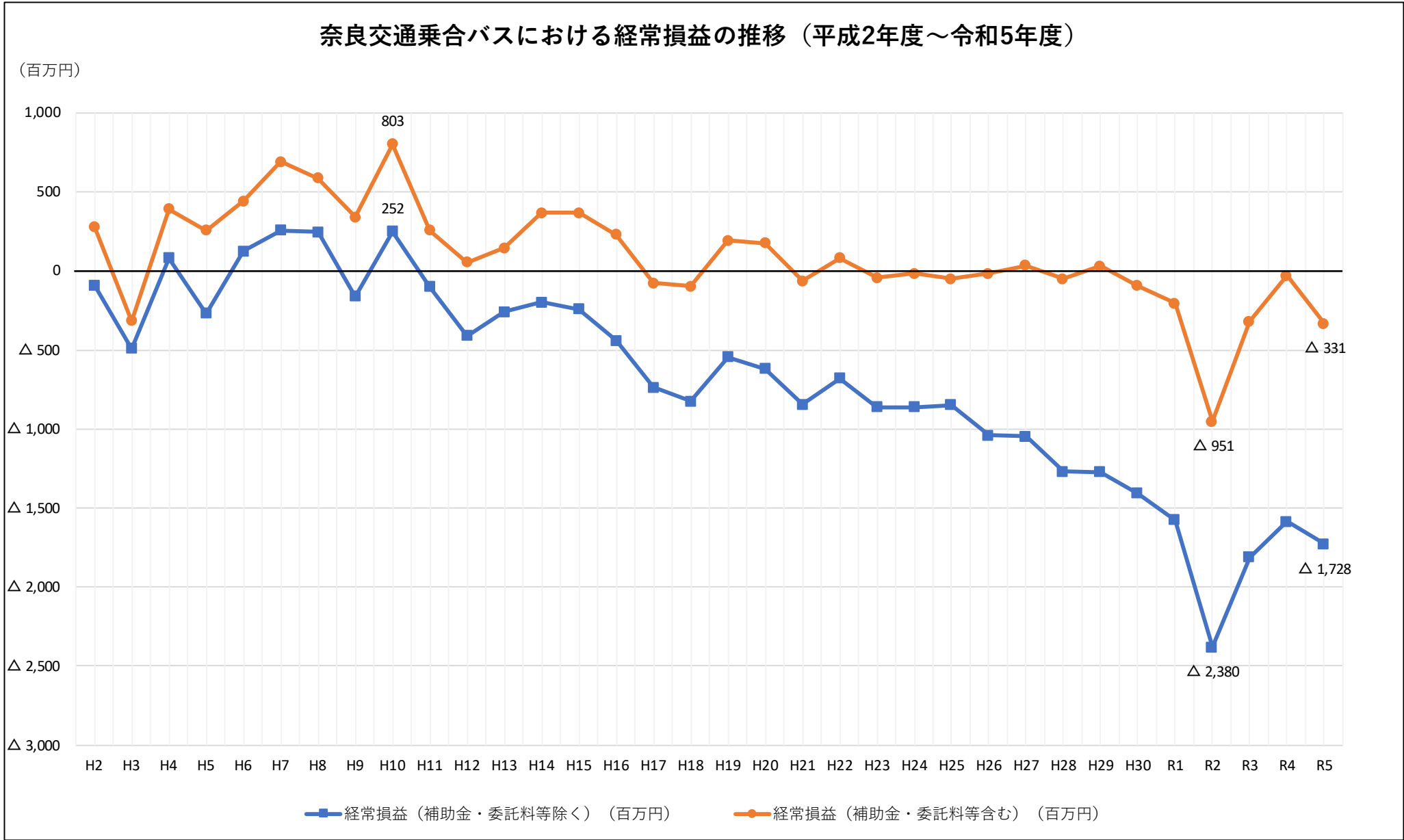
令和元年度の実績経費



令和5年度の実績経費



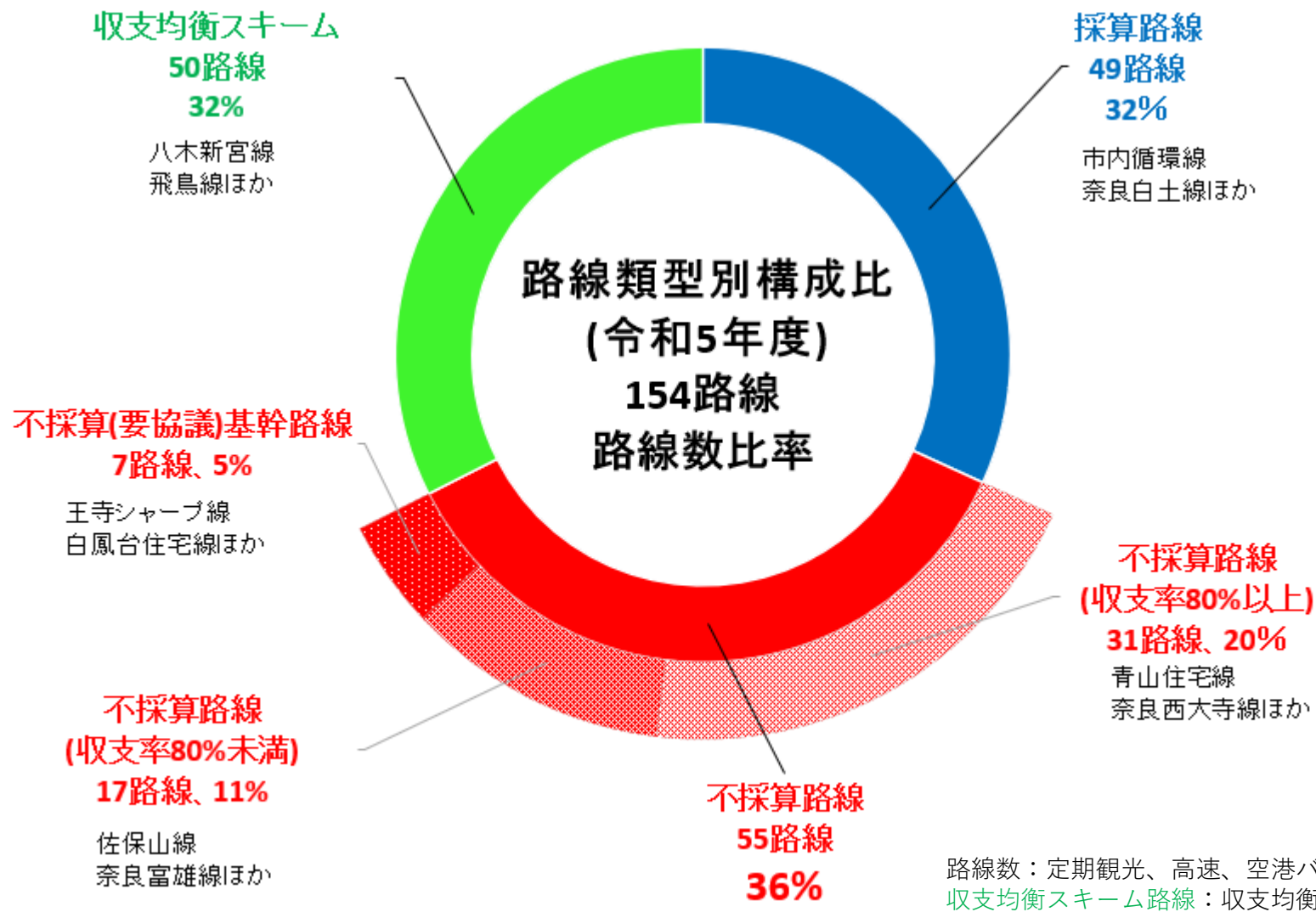
5. 奈良交通乗合バス収支の推移（平成2年度～令和5年度）



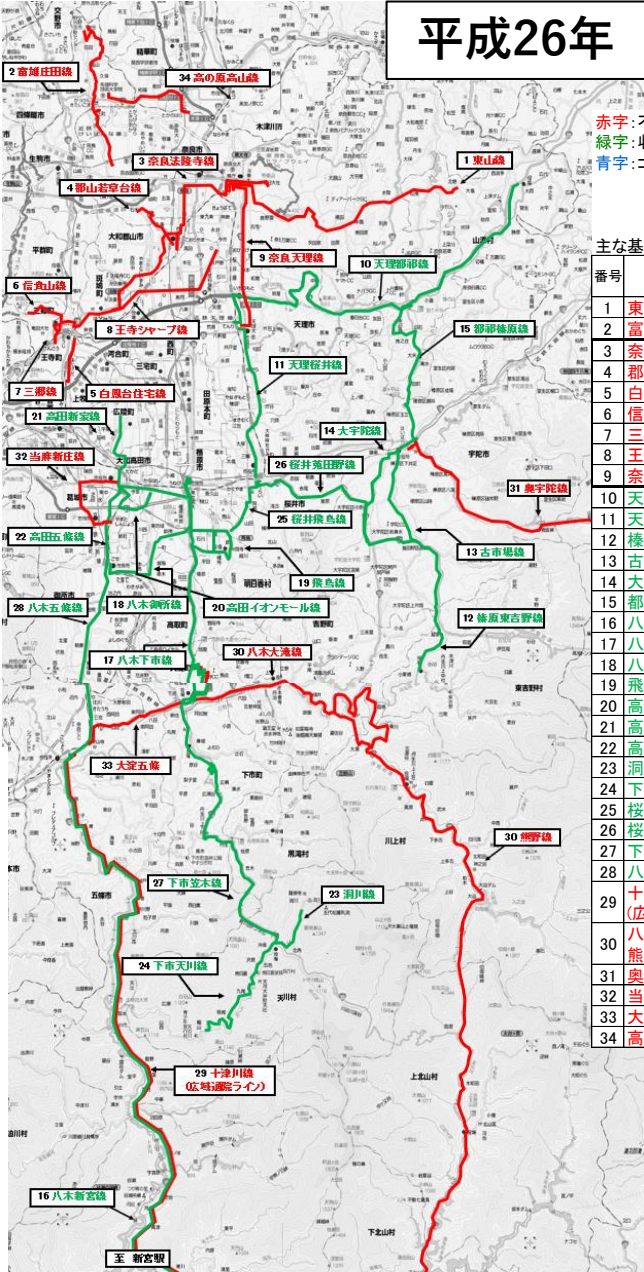
経常損益：定期観光バス、高速バス、空港バスは除く

6. 奈良交通路線類型別構成比（令和5年度）

○154路線の内、採算路線:32%、収支均衡スキーム路線:32%、不採算路線(収支率80%以上):20%、不採算路線(収支率80%未満):11%、不採算(要協議)基幹路線:5%
○運転者人件費をはじめとした運行経費の増加を背景に、路線の収支は悪化傾向。

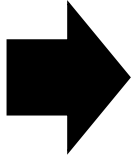


7. 不採算(要協議)基幹路線の状況

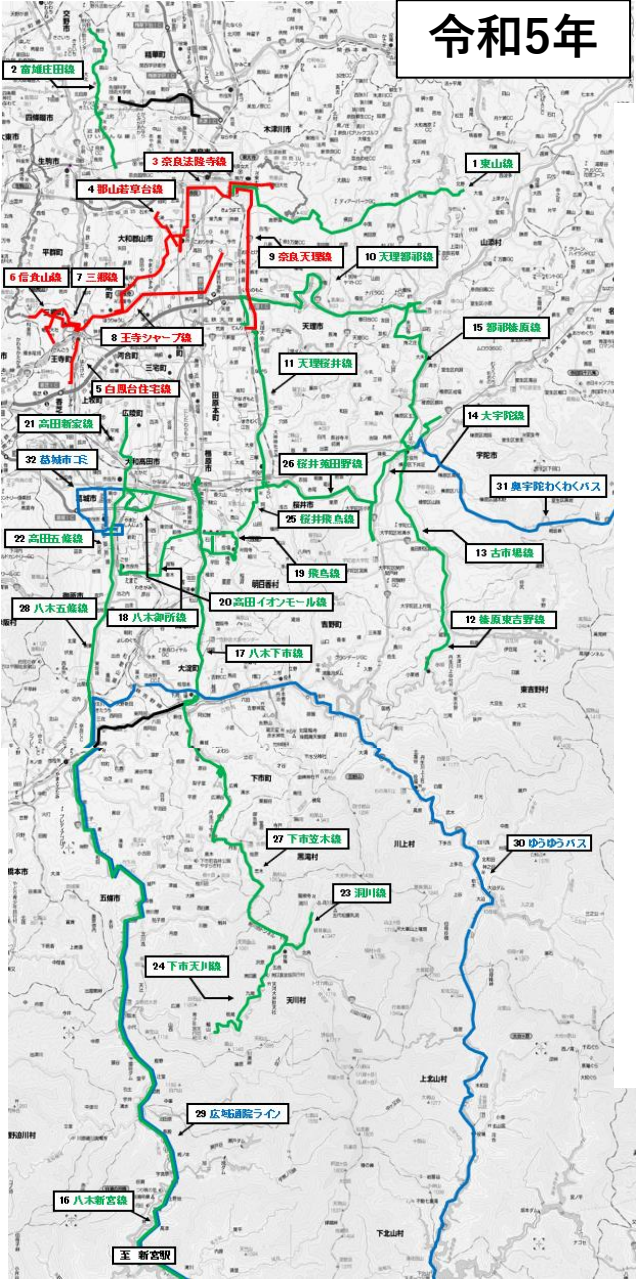


主な基幹路線一覧

番号	路線名	収支率(%) (補助金含む)	平均運行 回数(回)
1	東山線	82.2	4.5
2	富雄庄田線	59.5	13.3
3	奈良法隆寺線	77.5	8.5
4	郡山若草台線	43.6	16.1
5	白鳳台住宅線	62.1	34.2
6	信貴山線	83.4	10.3
7	三郷線	68.5	13.6
8	王寺シャープ線	85.6	31.9
9	奈良天理線	74.3	40.0
10	天理都祁線	—	4.2
11	天理桜井線	—	18.4
12	榛原東吉野線	—	4.2
13	古市場線	—	16.6
14	大宇陀線	—	36.6
15	都祁榛原線	—	8.9
16	八木新宮線	—	3.0
17	八木下市線	—	4.8
18	八木御所線	—	10.3
19	飛鳥線	—	8.1
20	高田イオンモール線	—	11.0
21	高田新家線	—	5.9
22	高田五條線	—	10.0
23	洞川線	—	4.8
24	下市天川線	—	3.0
25	桜井飛鳥線	—	4.0
26	桜井菟田野線	—	5.5
27	下市笠木線	—	1.1
28	八木五條線	—	0.9
29	十津川線 (広域通院ライン)	—	3.0
30	八木大滝線 能野線	—	10.4
31	奥宇陀線	—	4.6
32	当麻新庄線	51.5	8.4
33	大淀五條線	19.5	3.9
34	高の原高山線	81.5	11.6



沿線人口の減少や
コロナ禍以降の新
たな生活様式の定
着による運送収入
の減少、人件費を
はじめとする輸送
コストの増加によ
り県北西部の路線
も赤字に。



赤字: 不採算(要協議)基幹路線
緑字: 収支均衡スキームあり
青字: コミュニティバスへ転換
黒字: 路線廃止
黄色: 奈良県診断指標を満たしていない路線(令和5年度)

主な基幹路線一覧

番号	路線名	奈良交通への補助状況 国 県 市町村	収支率(%) (補助金含む)	平均運行 回数(回)
1	東山線	○ ○ ○	—	5.5
2	富雄庄田線	○ ○ ○	—	13.4
3	奈良法隆寺線	○ ○ —	89.8	8.5
4	郡山若草台線	○ — —	50.7	16.1
5	白鳳台住宅線	○ — —	49.6	34.2
6	信貴山線	○ — ○	86.4	11.0
7	三郷線	○ — ○	73.4	13.3
8	王寺シャープ線	○ — —	78.0	22.6
9	奈良天理線	○ — —	82.1	21.4
10	天理都祁線	○ ○ ○	—	5.4
11	天理桜井線	○ ○ ○	—	9.6
12	榛原東吉野線	○ ○ ○	—	4.3
13	古市場線	○ — ○	—	11.5
14	大宇陀線	○ — ○	—	14.5
15	都祁榛原線	○ ○ ○	—	8.9
16	八木新宮線	○ ○ ○	—	3.0
17	八木下市線	○ ○ ○	—	11.3
18	八木御所線	○ ○ ○	—	5.3
19	飛鳥線	○ — ○	—	10.3
20	高田イオンモール線	○ ○ ○	—	11.0
21	高田新家線	○ — ○	—	6.3
22	高田五條線	○ ○ ○	—	10.3
23	洞川線	○ ○ ○	—	4.8
24	下市天川線	○ ○ ○	—	3.0
25	桜井飛鳥線	— ○ ○	—	2.7
26	桜井菟田野線	— ○ ○	—	3.8
27	下市笠木線	— — ○	—	0.8
28	八木五條線	— — ○	—	0.8
29	広域通院ライン	○ △ ○	—	1.0
30	ゆうゆうバス	○ △ ○	—	1.0
31	奥宇陀わくわくバス	— △ ○	—	4.1
32	当麻新庄線	○ — ○	—	9.7
33	大淀五條線			—
34	高の原高山線			11.6

△: 奈良県より各協議会へ補助

- 奈良県診断5指標
- ・ 1便あたり乗車人員3人以上
 - ・ 平均乗車密度2人以上
 - ・ 最大乗車人員10人以上
 - ・ 収支率40%以上(市町村連携は20%以上)
 - ・ 利用者一人当たり補助金2,000円以下

8-1. 奈良交通乗合バス事業の取組方針（路線確保維持策）

1. 県内バスネットワークの確保維持

(1) 採算路線/不採算路線（収支率80%以上かつ一定の便数を保持している路線）

①需要、旅客ニーズに応じた運行計画の変更、サービスの向上顧客満足度の向上
（奈良バスコンシェルジュの配置、CI-CA plus拡大、駅サインの改善、バスロケ導入、デジタルサイネージの活用、デジタルフリー乗車券拡大、サイクル&バスライド拡大）

②車両ラッピング、デジタルサイネージ、バス停ネーミングライツなど広告宣伝等の拡大

(2) 収支均衡スキームが確立している路線 →各自治体との協議を継続し、インフラとして
（基幹路線・市町村完結路線を含む） 移動の確保および維持に努める

(3) 不採算路線（収支率80%以下） →全交通機関（全交通モード）を俯瞰した上で路線再編
を検討、沿線関係施設との協議

(4) 不採算路線（要協議）基幹路線 →収支均衡を前提にした維持方策を奈良県地域交通
改善協議会を中心にご協議をお願いします。

8-2. 奈良交通乗合バス事業の取組方針（利用促進策、先進技術スキームの活用策）

2. 沿線の一層のご利用拡大

（1）CI-CA plusのご利用拡大

- ①定期券の利便性向上 → WEB販売、自動継続、学生長期割引の導入
- ②県内活性化 → 金額式定期券、特典

（2）サイクル&バスライドの拡大

3. 観光客の更なる利用促進

（1）訪日外国人観光客が利用しやすいバスおよびスムーズな運行に向けた取組

- ①多言語案内の拡大、ターミナル・のりばサイン等の改善
- ②クレジットタッチ決済の導入
- ③奈良バスコンシェルジュ（奈良公園エリア）のバージョンアップ
- ④通訳案内士付き定期観光バス商品のバージョンアップ

（2）公共交通を活用した県東部・中南部への観光客誘導

- ①定期観光バスの商品造成（大神神社と飛鳥めぐり【VR】、奈良大和四寺巡礼）
- ②既存の路線バスを活用したモデルコースの造成および販売促進（鉄道&バス）
- ③デジタル技術を活用したフリー乗車券の利用促進
- ④JR奈良駅2番のりばでの動画放映

4. 先進技術、先進スキームの実証実験への協力

（1）自動運転バスの実証実験への協力

（2）事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の実証実験への協力

8-3. 奈良交通乗合バス事業の取組方針（運転者確保強化策）

1. 未経験者を中心とした採用者範囲の拡大

- （１）若年者確保のための新卒採用（高校卒、大学卒）の強化（住宅補助、平日限定社員）
- （２）女性運転者の採用強化（昼間帯に勤務するデイトタイム社員制度の導入）
- （３）自衛隊・消防の定年退職者の採用連携

2. 採用強化

- （１）SNS発信強化（採用HP改修、インスタ・フェイスブックでの発信、YouTube広告、ターゲット広告、おもしろ動画の放映等）
- （２）バス運転体験会・営業所見学会の開催
- （３）就職イベントの出展（どらナビイベント東京・名古屋・大阪・福岡等）
- （４）採用募集用のバスラッピング等

3. 安全を基軸とした運転者の育成

- （１）普通免許の未経験者からの採用（大型２種免許取得費用の全額負担）
- （２）大型２種免許取得については、自社自動車教習所と柔軟に連携
- （３）小型バス車両からの段階的な乗務
- （４）社内研修センターでの教育

4. 労働条件の整備

- （１）労働時間の短縮（休日増）と賃金アップ
- （２）定年延長による安定雇用