

移動ニーズに応じた 交通サービスの実現について



平成25年2月20日

奈良県 土木部

【目次】

1 県民の移動ニーズ

- (1) 奈良県の人口推移 p 1
- (2) ①交通手段から見た人の動き p 2
- ②目的から見た人の動き p 3
- (3) 年齢階層別の人の動き p 4
- (4) 県内の移動に関するニーズ p 5

2 県内交通事業の現状

- (1) ①路線バスの輸送人員、収支等の推移 p 9
- ②路線バスに対する補助金の推移 p 10
- (2) コミュニティバスの運行・利用状況 p 11
- 参考：その他の県内交通事業の現状 p 12

3 様々な交通サービスの類型と特徴

- (1) 類型と特徴 p 13
- (2) 様々な交通サービスの取組事例 p 14
- (3) 様々な交通サービスの取組事例（カルテ） p 17

4 今後の進め方について

- (1) 今後の検討の方向性 p 39
- (2) 今後の進め方 p 40

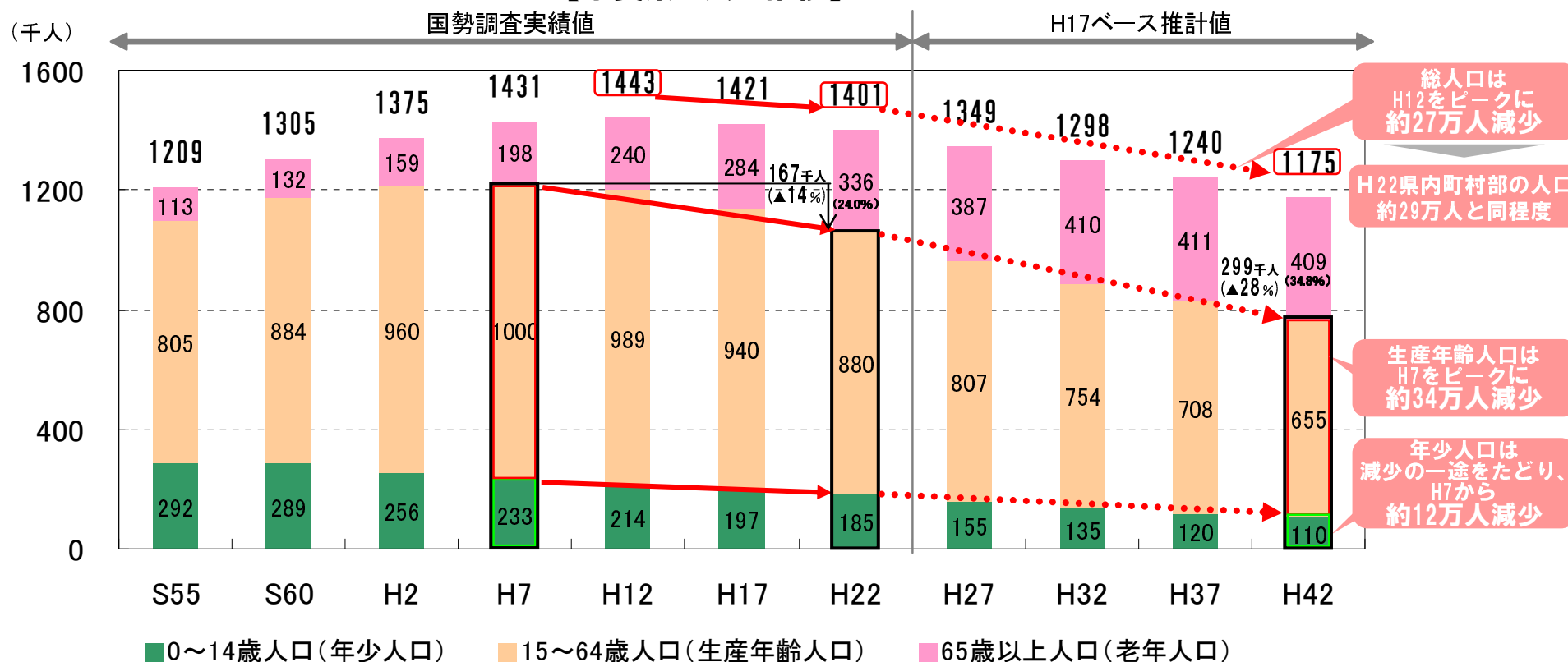
1 県民の移動ニーズ



(1) 奈良県の人口推移

- 通勤や通学にかかる人口（生産年齢人口、年少人口）は、平成7年から平成22年にかけて約14%減少しており、今後、平成22年から平成42年にかけて約28%減少するものと推計される。
- 65歳以上の高齢者の人口は増加傾向となっており、高齢化率は平成22年の約24%が平成42年には約35%になるものと推計される。

【奈良県の人口推移】



資料：国勢調査（昭和55年～平成22年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成27年～平成42年）
 ※国勢調査実績値については、総人口を各年齢比率で案分して年齢不詳人口を補正している
 注）千人単位の表記により数値が合わない場合がある

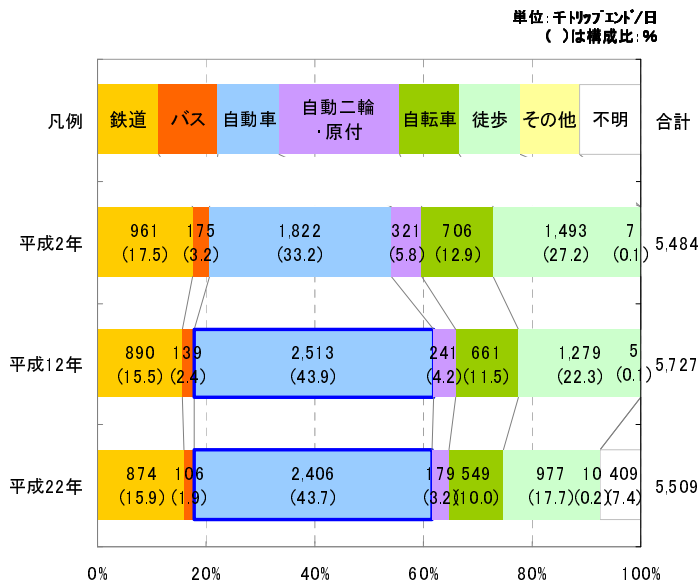
(2) ①交通手段から見た人の動き

○平成22年度の自動車分担率は、平成12年と同水準（約44%）で、**自動車交通の増加にかげり**がみられる。

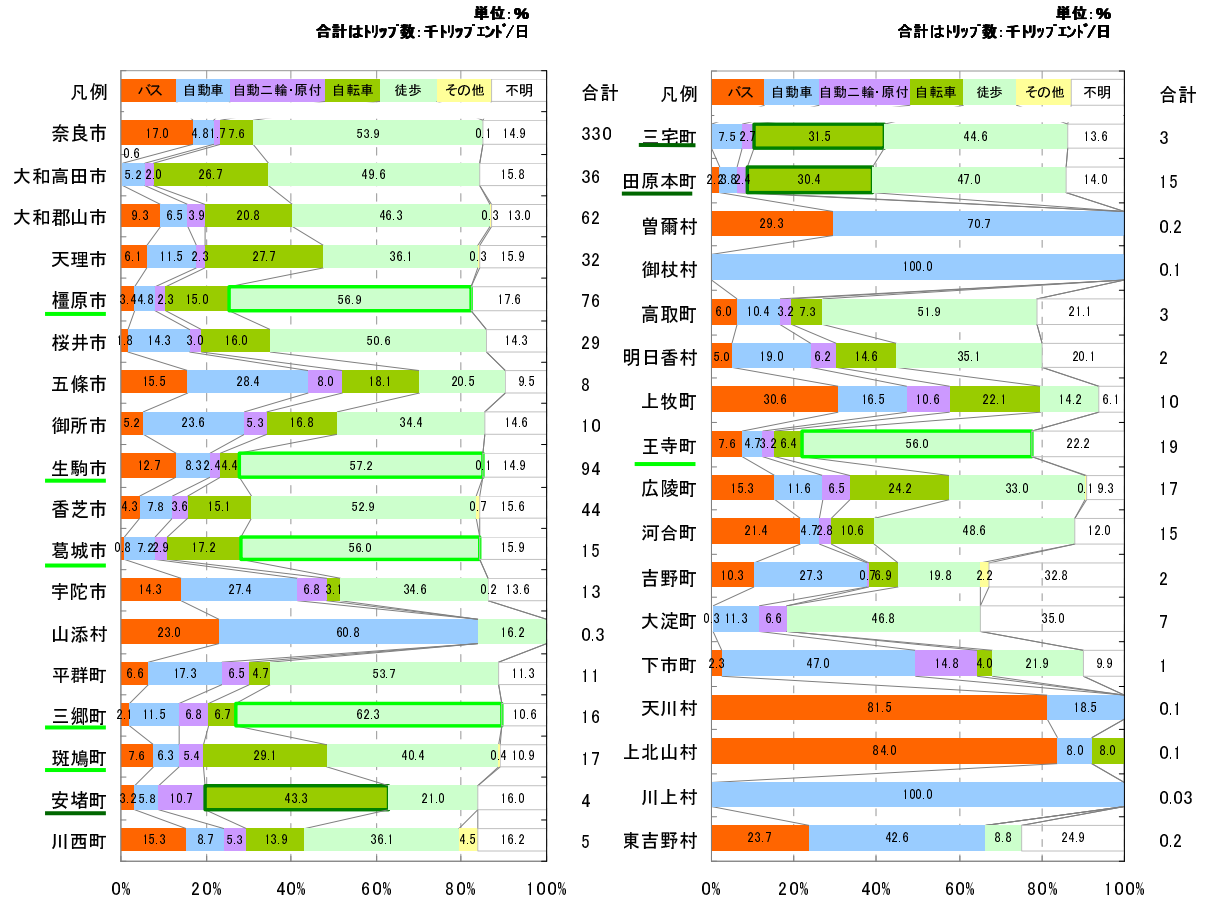
○主に**鉄道駅を利用するための交通手段**として、**檀原市、生駒市、葛城市、三郷町**や**王寺町**で、**徒歩の割合が約6割**と高くなっている。

○一方、**安堵町、三宅町、斑鳩町、田原本町**では、**自転車の割合が高**くなっている。

【代表交通手段の推移(平日)】



【市町村別の鉄道端末手段*構成(平日)】



*鉄道端末手段: 鉄道駅へ行くため、あるいは鉄道駅から降りてからの交通手段の構成
トリップエンド: 1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」という。

不明: トリップ目的や交通手段等で記入漏れなどで不明となっているもの。

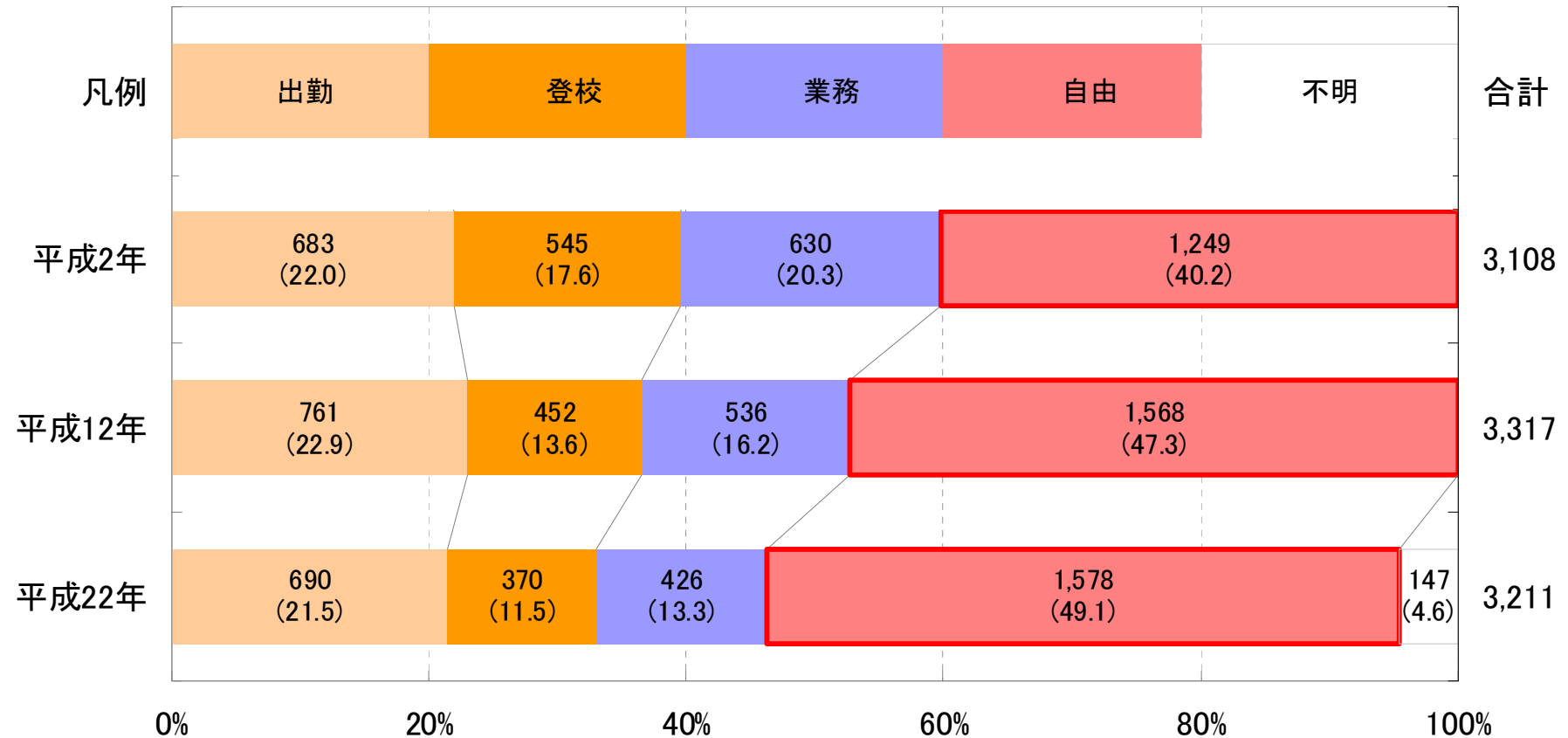
注) 黒滝村、野迫川村、十津川村、下北山村については該当サンプルなし
千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏域内の集計)

(2) ②目的から見た人の動き

- 出勤、登校や業務目的のトリップ数は減少傾向にある。
- 買い物、通勤、観光等の自由目的のトリップ数は増加傾向となっている。

【目的構成の推移】

単位：千トリップエンド/日
()は構成比：%



* 自由目的：買物、通院、食事・社交・娯楽、散歩、観光、保養、スポーツ等

※帰宅を除き、第3回調査圏内の集計

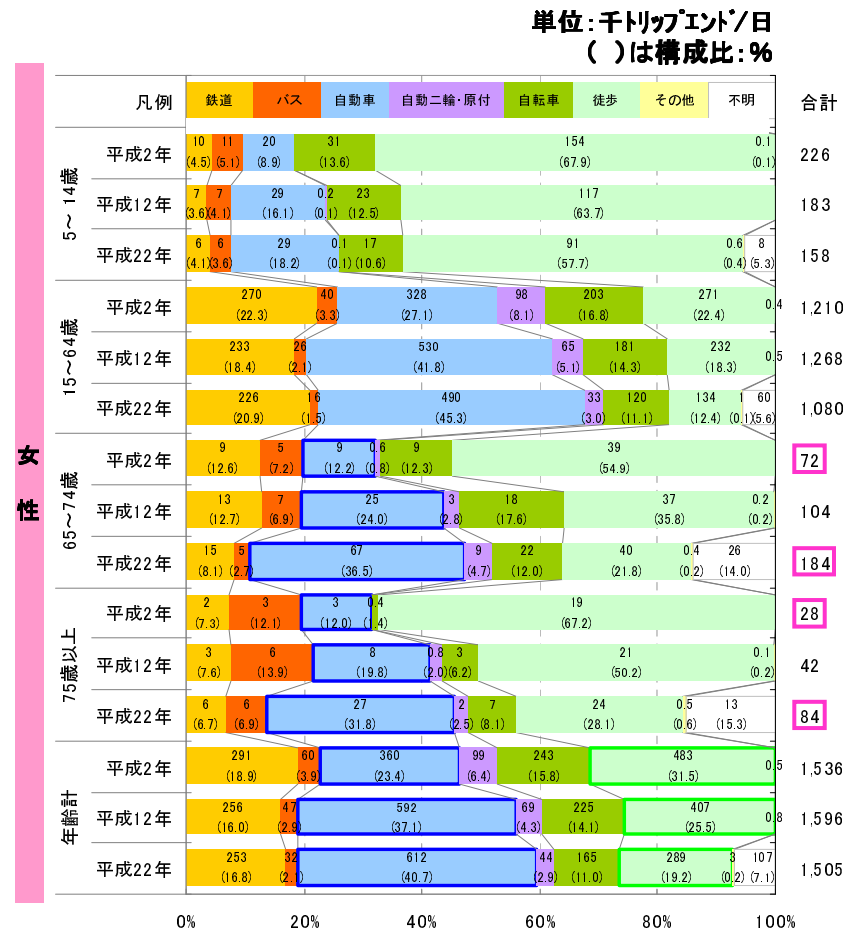
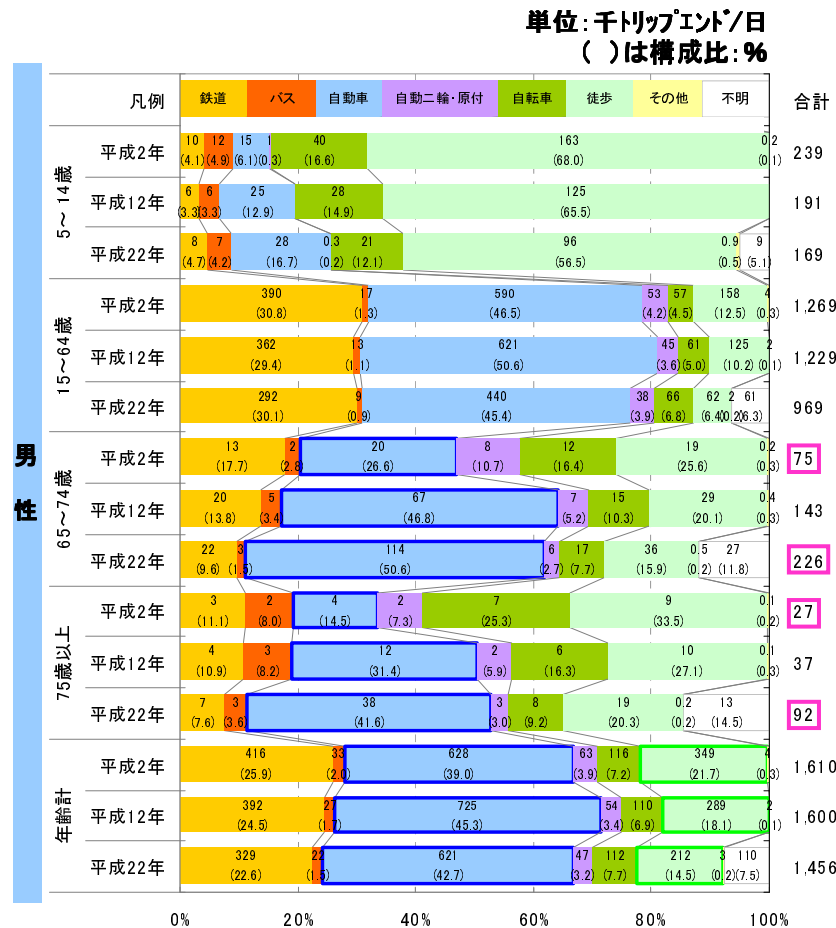
注) 千トリップエンド単位や小数表記により数値が合わない場合がある

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査 速報版(第3回調査圏内の集計)

(3) 年齢階層別の人の動き

- 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)

(4) 県内の移動に関するニーズ

[通院に関するニーズ]

- 今は、車を使用しているが、将来、運転ができなくなればバスが利用できるかが不安
(全体)
- 町内にバス路線が無く、町外の総合病院へのアクセスが不便
(北西部地域)
- バス停が自宅より遠いため、バス利用が不便
(東部地域)
- 病院への往復が便利になるよう公共交通が必要
(中部地域)
- バス停まで坂道を歩いて30分以上かかるため、自宅近くのバス停が必要
- 医療施設の再編による公共交通でのアクセスがどのようになるのか心配
- 村外の病院に行くのに、人をお願いして送迎してもらっている
- 村外の総合病院へ行くための費用が、医療費よりも高くなることもある
(南部地域)



広域通院ライン

月曜日～土曜日						
発 時	大和西大寺駅			西の京病院		
	分	分	分	分	分	分
8	0	20	40	0	20	40
9	0	20	40	0	20	40
10	0	20	40	0	20	40
11	0	20	40	0	20	40
12	0	20	40	0	20	40
13	0	20	40	0	20	40
14	0	20	40	0	20	40
15	0	20	40	0	20	40
16	0	—	—	0	—	—
着	西の京病院			大和西大寺駅		



※平成25年2月25日をもって、夜間運行を終了いたします

月曜日・金曜日						
発 時	大和西大寺駅			西の京病院		
	分	分	分	分	分	分
17	—	—	40	—	—	40
18	0	20	40	0	20	40
19	0	20	40	0	20	40
20	0	—	—	0	—	—
	西の京病院			大和西大寺駅		



※日曜日・祝日他外来休診日は運行いたしません

※交通事情により、シャトルバスの到着が遅れることがありますので、予めご了承ください

病院の送迎バス(西の京病院HP)

資料:各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料

[買い物に関するニーズ]

- 自宅近くにバス停がほしい (全体)
- バス停が遠く、坂道にあるため、買い物の荷物をもって移動することは困難 (北西部地域)
- 自宅近くにバス停が無いため、バスを利用できない
- 買い物施設周辺にバス停が必要 (東部地域)
- 市の中心部から離れた地域では、バスを利用して買い物に行くことができない (中部地域)
- 日常に必要な買い物を村外まで行くために、バスが必要 (南部地域)

資料: 各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料



ショッピングセンターが運行する送迎バス(北海道札幌市)



「株式会社マルシメ(スーパーモールラッキー)」と「NPO法人地域サポート仙北」による高齢者の買い物支援サービス(秋田県)

写真: 全国知事会HP
<http://www.nga.gr.jp/tenbou/tayori/2011/02/post-1233.html>

[送迎に関するニーズ]

- 送迎の自家用車で駅前等が混雑している
- 駅から企業施設への送迎バスを運行しているが、連携するなどして路線バス等を運行すれば、経費の縮減に繋がる

(北西部地域)

- 通勤・通学のため、最寄り駅まで、自家用車で送迎している

(東部地域)

- 高校の通学時間に合わせるため、毎日、自家用車で送迎している
- 子供が高校生になり、バス通学を始めたが、部活動後の帰りのバスがなく、迎えに行く必要がある

(南部地域)

資料:各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料



企業(工場)への送迎バス



福祉施設の送迎バス



高等学校の送迎バス(奈良県五條市)

資料:五條高校HP



幼稚園の送迎バス

[観光に関するニーズ]

- 点在する観光エリアを最短で巡るバスがあれば便利
(北西部地域・東部地域)
- 観光シーズンの専用巡回バスが、県内にほしい
(中部地域)
- 日本一長いバス路線として積極的にPRを行い、観光客を増やすことで路線の維持をしてほしい
(南部地域)
- 観光客を誘致するには、最低一往復でも路線バスが必要
(南部地域)

資料:各地域交通協議会報告書、H22交通調査補足資料

バス

大阪方面より	近鉄大和上市駅より奈良交通バスにて、湯盛温泉 杉の湯経由、池原方面行乗車 (バス乗車時間約2時間)
名古屋方面より	
京都・奈良方面より	
南紀方面より	JR熊野市駅より三重交通バスにて、七色下車乗り換え 下北山村バスにて、池原下車乗り換え 奈良交通バス乗車。(約2時間)

上北山村HPより



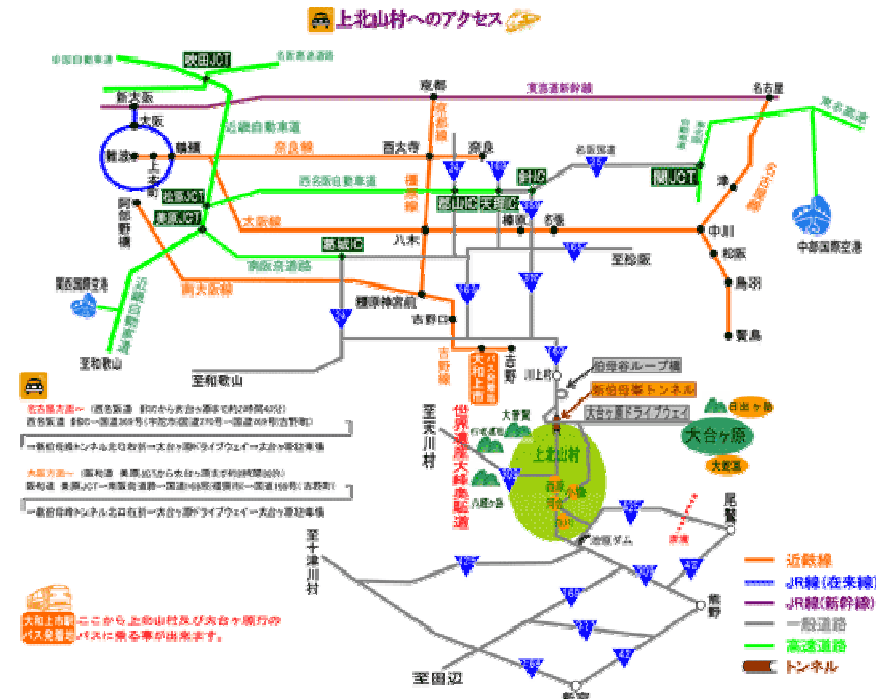
奈良・西の京・斑鳩回遊ライン



奈良公園ぐるっとバス



十津川村観光協会HPより



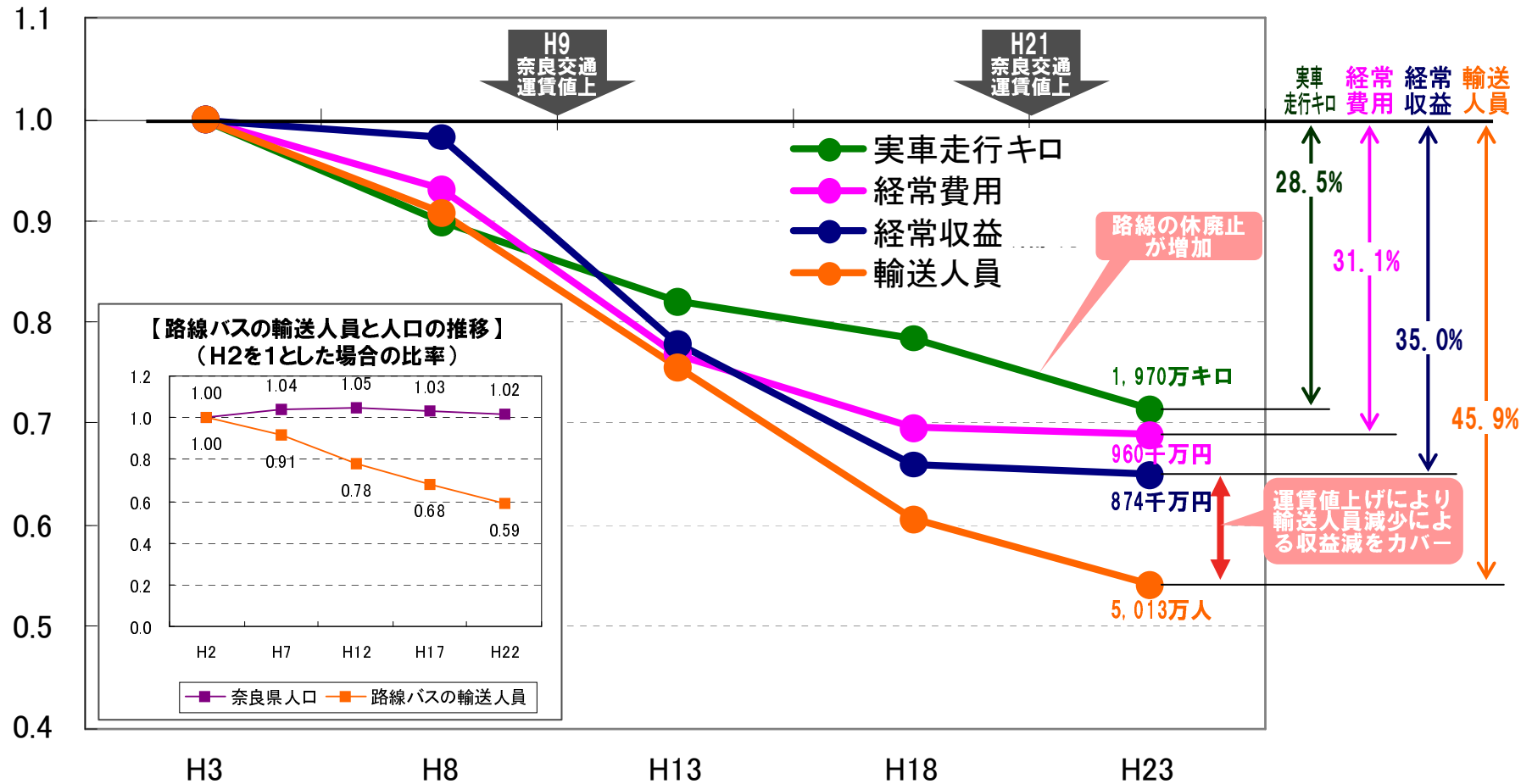
2 県内交通事業の現状



(1) ①路線バスの輸送人員、収支等の推移

- 輸送人員の減少率が、実車走行キロの減少率よりも大きい。
- 経常収益の減少率が、輸送人員の減少率よりも小さい。

【路線バスの輸送人員と実車走行キロ、収益と経費の推移（H3を1.0とした場合の比率）】



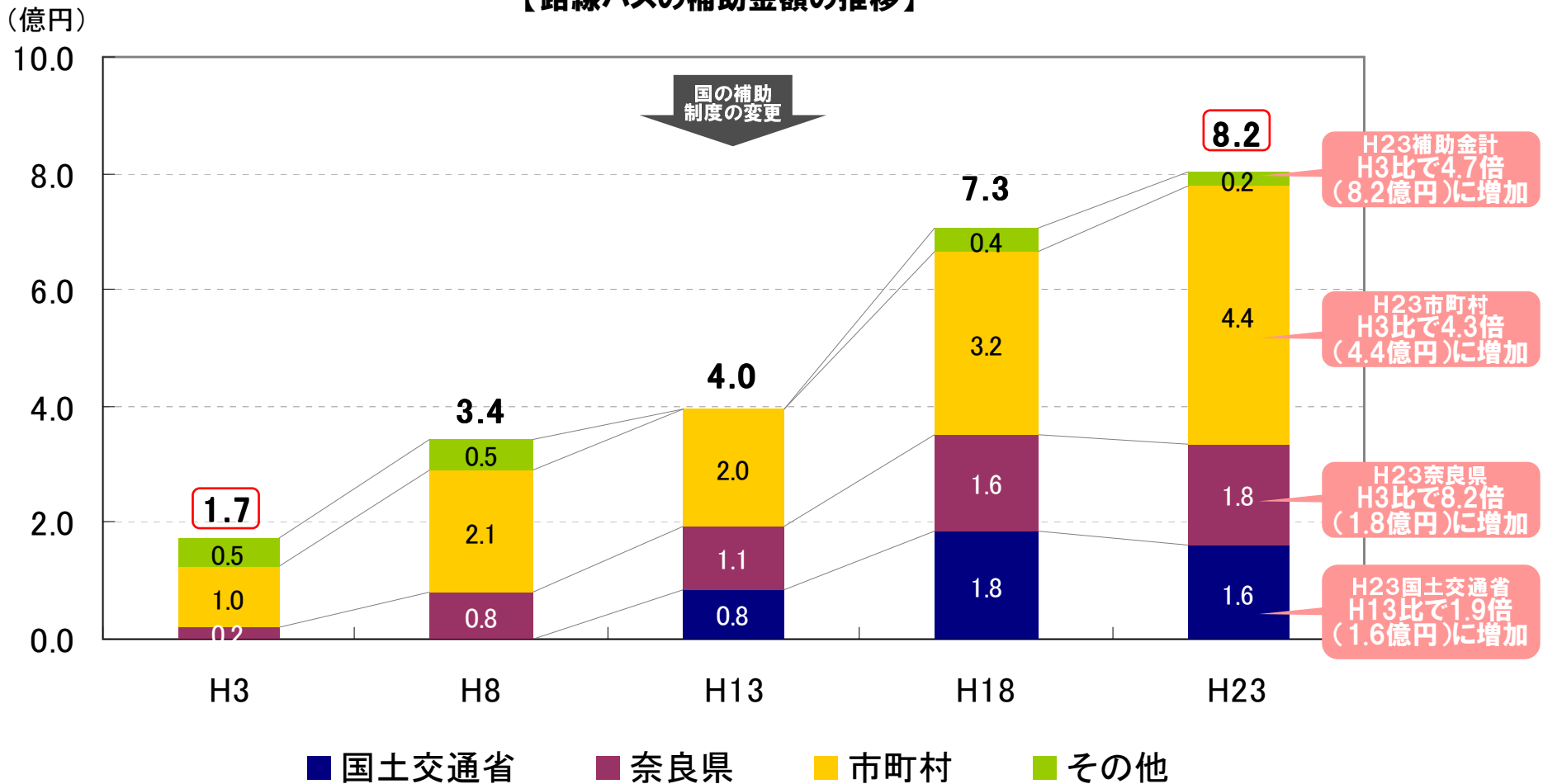
※奈良交通を対象に集計
 ※各数値は、当該年度に算出した前年度の実績値
 資料：奈良交通(株)提供データ

(1) ②路線バスに対する補助金の推移

○平成23年の補助金導入額は平成3年の4.7倍に増加している。

○特に、奈良県補助は8.2倍、市町村補助は4.3倍と大きく増加している。

【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

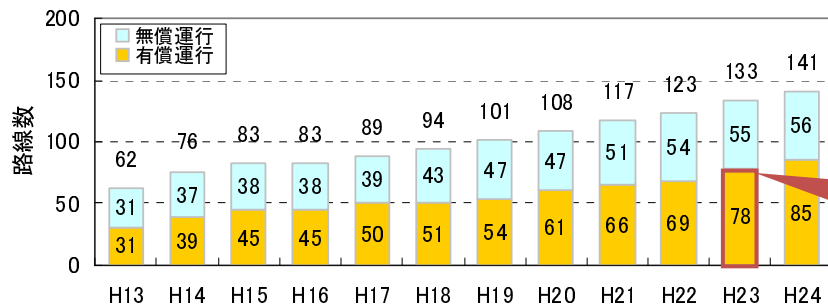
注) 億円単位での表記により数値が合わない場合がある

資料: 奈良交通(株)提供データ

(2) コミュニティバスの運行・利用状況

- 市町村が主体となるコミュニティバスの導入が年々増加し、現在、**有償運送は20市町村で85路線**が運行されている。
- 有償運送の年間利用者数は約65.6万人。その運行経費は約6億円。
- 有償運送にかかる運行経費の財源は、運行経費の約80%（内運賃収入は15%）が特別交付税などで充当されている。

【コミュニティバス等路線数の推移】

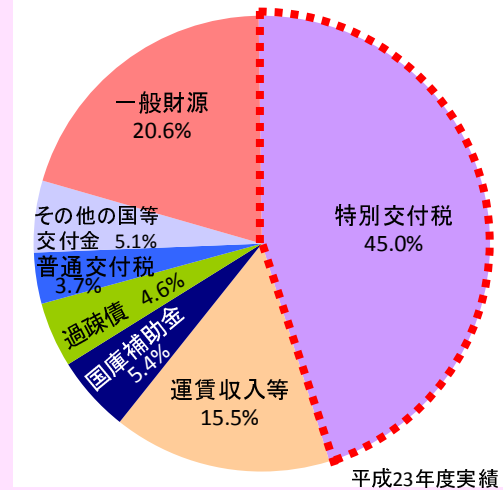


《有償旅客運送にかかる財源内訳》

○有償運送にかかる運行経費は、約6億円。

○運行経費にかかる財源としては

- ①特別交付税 (45.0%)
- ②一般財源 (20.6%)
- ③運賃収入等 (15.5%)
- ④国庫補助金 (5.4%)
- ⑤その他の国等交付金 (5.1%)の順。



【コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況、利用状況】

区分	市町村数	路線数	隣接市町村への乗入路線数	系統数	停留所数(箇所)
旧21条許可	1	1	1	4	35
4条許可(乗合) ＜コミュニティバス等＞	8	18	3	34	419
4条許可(乗合) ＜デマンド型乗合タクシー等＞	5	7	1	6	278
79条許可 ＜市町村有償運送＞	10	57	7	92	1,102
79条許可 ＜過疎地有償運送＞	1	2	1	2	52
有償運送合計		85	13	138	1,886

H23利用者数		H23運行収支(千円)		
人/日	人/年	支出	収入	欠損
85	31,143	10,198	3,865	6,333
1,422	410,771	221,104	50,973	170,131
113	20,373	36,951	5,220	31,731
578	184,108	334,444	32,609	301,835
38	9,264	7,594	2,099	5,495
2,236	655,659	610,291	94,766	515,525

※無償運行については15市町村56路線運行されている

※停留所数は、路線で重複。御杖村は有償運送に算入

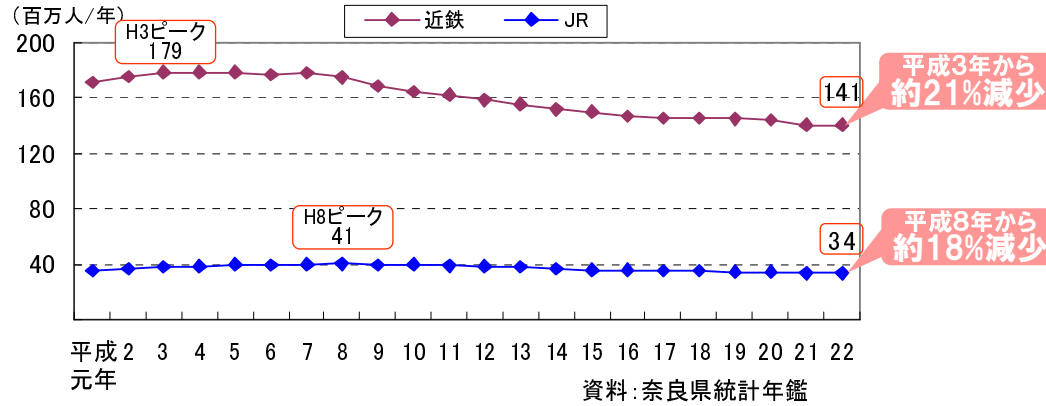
資料：平成24年度 奈良県道路・交通環境課調べ(平成23年度実績) 11

参考:その他の県内交通事業の現状

①鉄道

○県内鉄道駅における乗車人員は近鉄、JRとも減少傾向となっている。

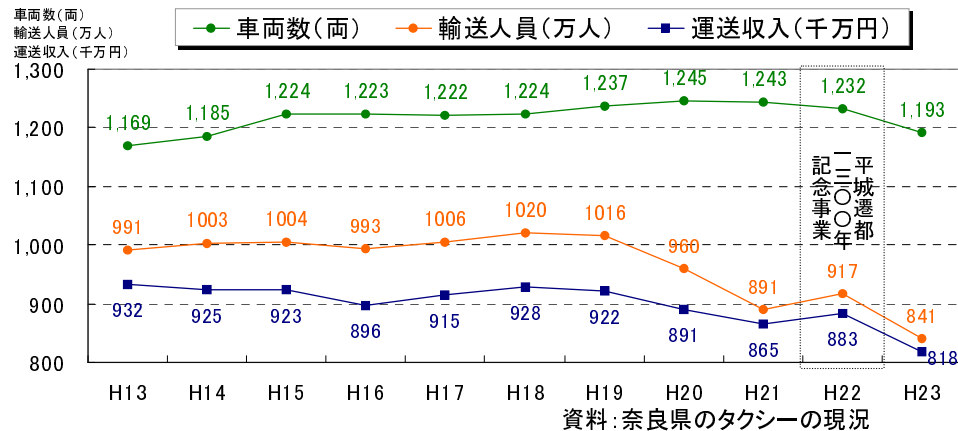
【県内鉄道駅における年間乗車人員の推移】



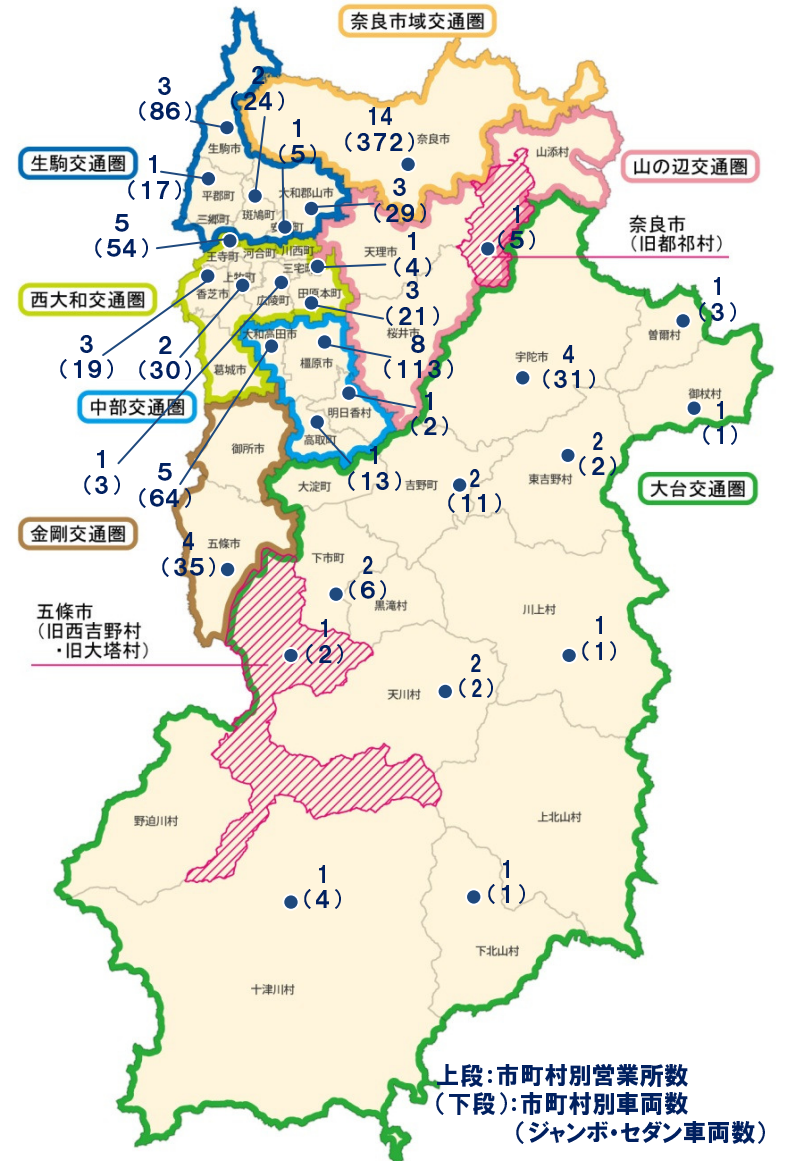
②タクシー

○県内のタクシーは直近の平成22年から23年にかけては輸送人員、運送収入、車両数、いずれも減少傾向となっている。

【奈良県における輸送人員等の推移(法人)】



【タクシー事業者数(営業所数、車両数)】



※奈良市域交通圏、生駒交通圏、中部交通圏は特定地域