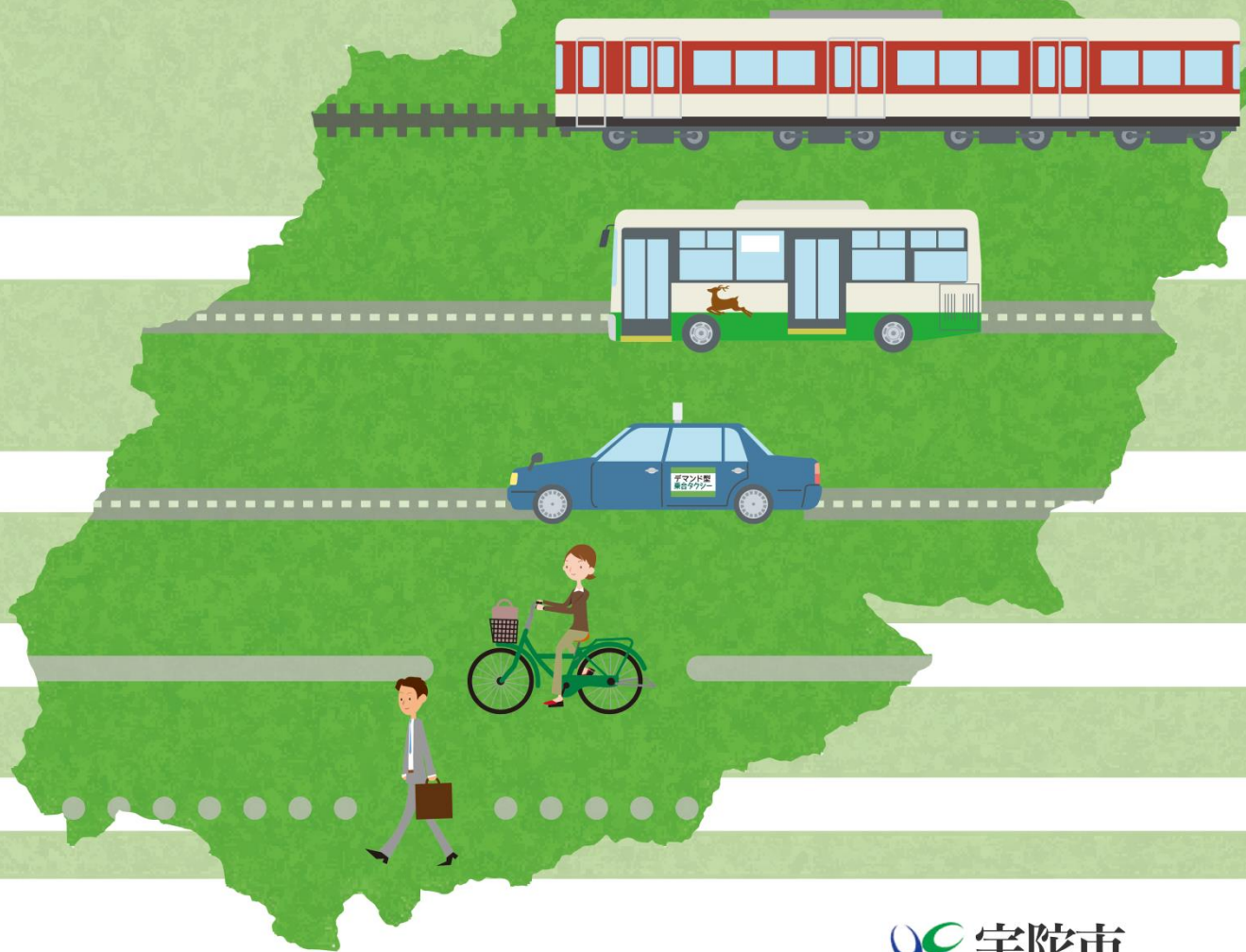


# 宇陀市 地域公共交通計画

生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える  
みんなで作る、みんなのための交通まちづくり



 宇陀市  
UDA CITY

令和3年3月





## 「生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える

### みんなでつくる、みんなのための交通まちづくり」をめざして

宇陀市の地域公共交通は、近鉄榛原駅や道の駅「宇陀路大宇陀」などの主要な拠点施設を中心として、鉄道・路線バス・市営有償バス・デマンド型乗合タクシーなどにより地域公共交通ネットワークが形成されています。しかしながら、他の地方都市と同様、利用者の減少に歯止めをかけることが難しく、路線バス事業の大幅な減便・廃止等の再編や、市内の鉄道駅における駅員の無配置化など、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなっています。人々が自立した生活を営む上で“移動”は欠かせないものであるにもかかわらず、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下がさらなる利用者の減少に繋がるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況がみられ、このままでは地域公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されています。



本市では、平成20年3月に、持続可能で効率的な地域公共交通の再構築を目指した「宇陀市地域公共交通連携計画」、平成27年4月に、市民総参加(宇陀力)による健康・観光・交通まちづくりを基本理念とする「宇陀市地域公共交通網形成計画」を策定しました。引き続き、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、本市の地域公共交通ネットワークを持続的に形成していくことを目的に、今回これらの計画をふまえ、新たに「宇陀市地域公共交通計画」として策定いたしました。

地域公共交通の維持・改善はまちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等のさまざまな分野で大きな効果をもたらす重要な課題と考えています。本市が「生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支えるみんなでつくる、みんなのための交通まちづくり」の実現をめざしていくために、この計画に示した事業を円滑かつ着実に進めて参りたいと考えています。行政はもとより、利用者である市民のみなさまや交通事業者など関係者が相互に連携・協働して取り組んでいただきますよう、より一層のご協力・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、本計画を策定するにあたりご尽力いただいた「宇陀市地域公共交通活性化再生協議会」の委員のみなさまをはじめ、ご協力・ご支援いただいた市民のみなさまや関係のみなさまに心より感謝申し上げます。

令和3年3月

宇陀市長 金剛 一智



# 目 次

---

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1 章 はじめに                       | 1  |
| 1.1 策定の目的                      | 1  |
| 1.2 位置づけ                       | 2  |
| 1.3 目標年次（計画期間）                 | 2  |
| 1.4 計画の区域                      | 2  |
| 2 章 宇陀市地域公共交通計画の基本的な方針         | 3  |
| 2.1 まちづくりの方向性                  | 3  |
| 2.2 地域公共交通の抱える課題               | 11 |
| 2.3 基本的な方針                     | 22 |
| 3 章 計画の目標                      | 26 |
| 4 章 目標達成のための事業と実施主体            | 30 |
| 4.1 都市拠点や交流拠点におけるアクセス性・拠点性の強化  | 32 |
| 4.2 拠点と各集落を結ぶ地域公共交通ネットワークの維持   | 35 |
| 4.3 地域特性に対応したサービスの見直し          | 37 |
| 4.4 地域住民や利用者の意識の醸成             | 43 |
| 4.5 それぞれが主体性を持った移動サービスの支援体制の構築 | 49 |
| 5 章 達成状況の評価                    | 52 |



# 1章 はじめに

## 1.1 策定の目的

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものとなっている。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。このままでは、地域で公共交通が成り立たなくなる可能性が指摘されるようになってきた。地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光・健康・福祉・教育・環境等の様々な分野で大きな効果をもたらす。しかし、地域が抱える様々な交通課題について、これまでは民間事業者を中心に対策が講じられてきたケースも少なくない状況となっている。この枠組みを見直し、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、地域公共交通ネットワークを持続的に形成していく必要がある。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成26年11月20日に施行され、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通網形成計画の策定が各地で進められてきた。その後、令和2年11月27日には、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律が施行され、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化となった。

そこで、本市でも、平成27年に策定した宇陀市地域公共交通網形成計画を見直し、「宇陀市地域公共交通計画」を新たに策定することで、改めて本市における現在の公共交通の抱える課題を明らかにし、現在の本市に合った地域公共交通ネットワークの将来像及びそれを実現するための施策と具体の取組みを示すことを目的とする。

## 1.2 位置づけ

宇陀市地域公共交通計画の上位計画である第2次宇陀市総合計画に即するものとして策定する。また、宇陀市都市計画マスタープラン及び各分野の計画との整合を図る。

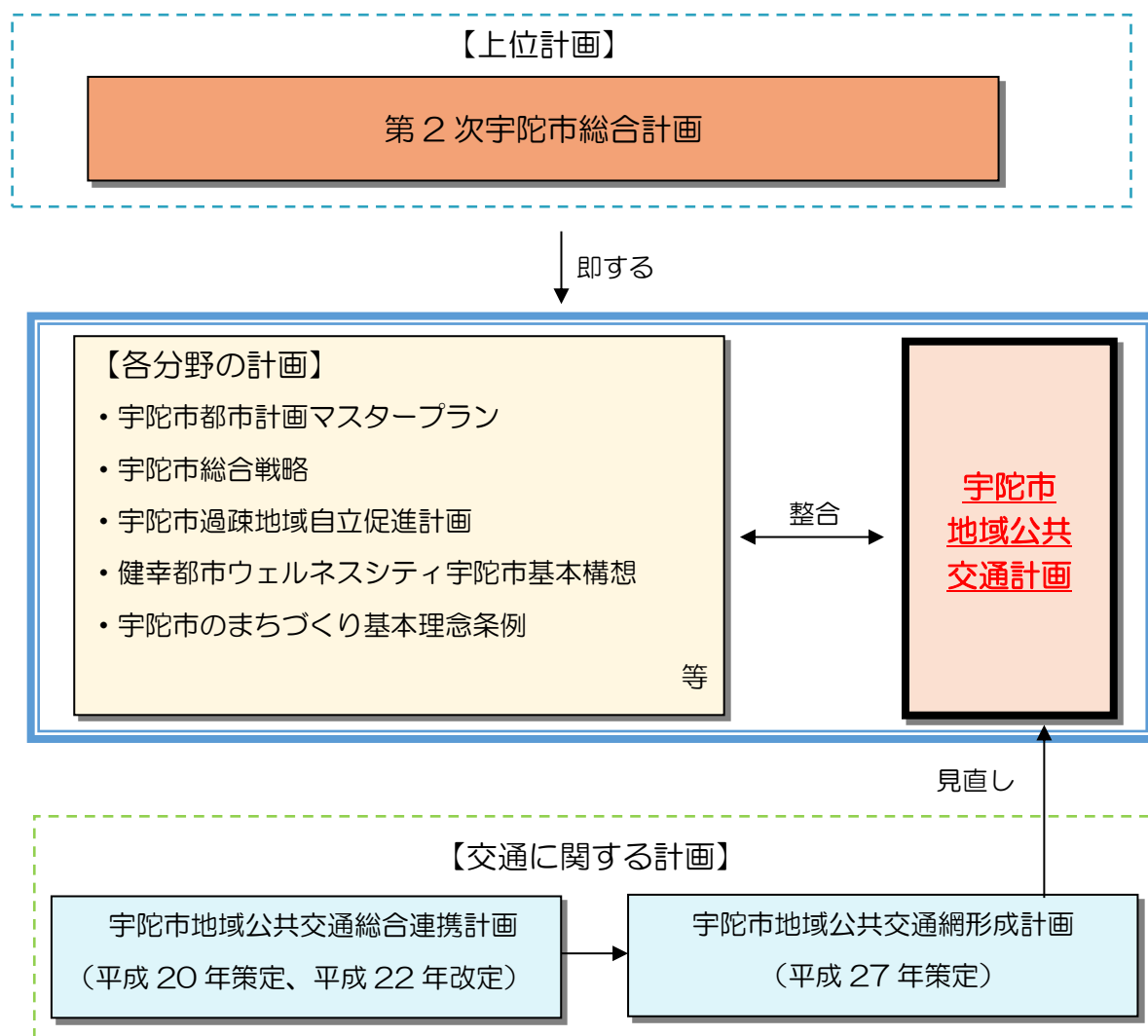


図-1 宇陀市地域公共交通計画の位置づけ

## 1.3 目標年次（計画期間）

宇陀市地域公共交通計画は、今後概ね5年間の本市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までとする。

## 1.4 計画の区域

宇陀市地域公共交通計画は、本市全域の交通ネットワークのあり方を示すものとして、市全域を対象区域に設定する。



## 2章 宇陀市地域公共交通計画の基本的な方針

### 2.1 まちづくりの方向性

#### ① 目指すまちの姿

2019年（令和元年）に策定された第2次宇陀市総合計画では、目指すべき将来像が示されるとともに、その将来像の実現に向けた施策の方向性が定められている。

この計画では、目指すまちの姿として、「健幸のまち」、「暮らしやすいまち」、「活力あるまち」、「生涯輝くまち」、「自然豊かなまち」、「地域力を発揮するまち」の6つが挙げられている。



出典：第2次宇陀市総合計画

図ー2 第2次宇陀市総合計画で示された将来像、目指すまちの姿、施策の方向性

目指すまちの姿を達成するための施策の方向性が挙げられ、その1つである「公共インフラの持続的な整備・維持・活用」の中に「地域公共交通の充実」が掲げられている。

具体的には、「地域公共交通の充実」について、以下のような記述がなされている。

#### 【「地域公共交通の充実」に関する記述】

- 誰もが円滑に市内を移動できるように、地域公共交通の整備を進めます。
- また、様々な人が鉄道やバス等の地域公共交通を利用しやすいような環境整備や利便性の向上に努めます。

また、2017年（平成29年）に策定された宇陀市都市計画マスタープランでは、公共交通軸を含めた将来都市構造図（次頁）とともに、都市づくりの目標として、「地域拠点が連携した持続可能な集約型の都市づくり」、「地域活性化のための産業基盤整備を目指す都市づくり」、「豊かな自然環境の保全と歴史・文化をつなぐ都市づくり」、「災害に強い安全・安心な都市づくり」の4つが挙げられている。また、道路・交通の方針の1つとして、公共交通について、以下の記述がなされている。

#### 【「公共交通」に関する記述】

##### ■地域公共交通の維持・活性化

- 人が集まる交流拠点における乗継拠点機能の充実や安全・安心に歩ける空間の整備を推進します。
- 宇陀市立病院や周辺の介護施設等へのアクセス向上（乗り継ぎ利便性の向上）を図ります。
- 交流人口を増やし、にぎわいを創る観光拠点への交通アクセスの充実を図ります。

##### ■地域公共交通ネットワークの形成

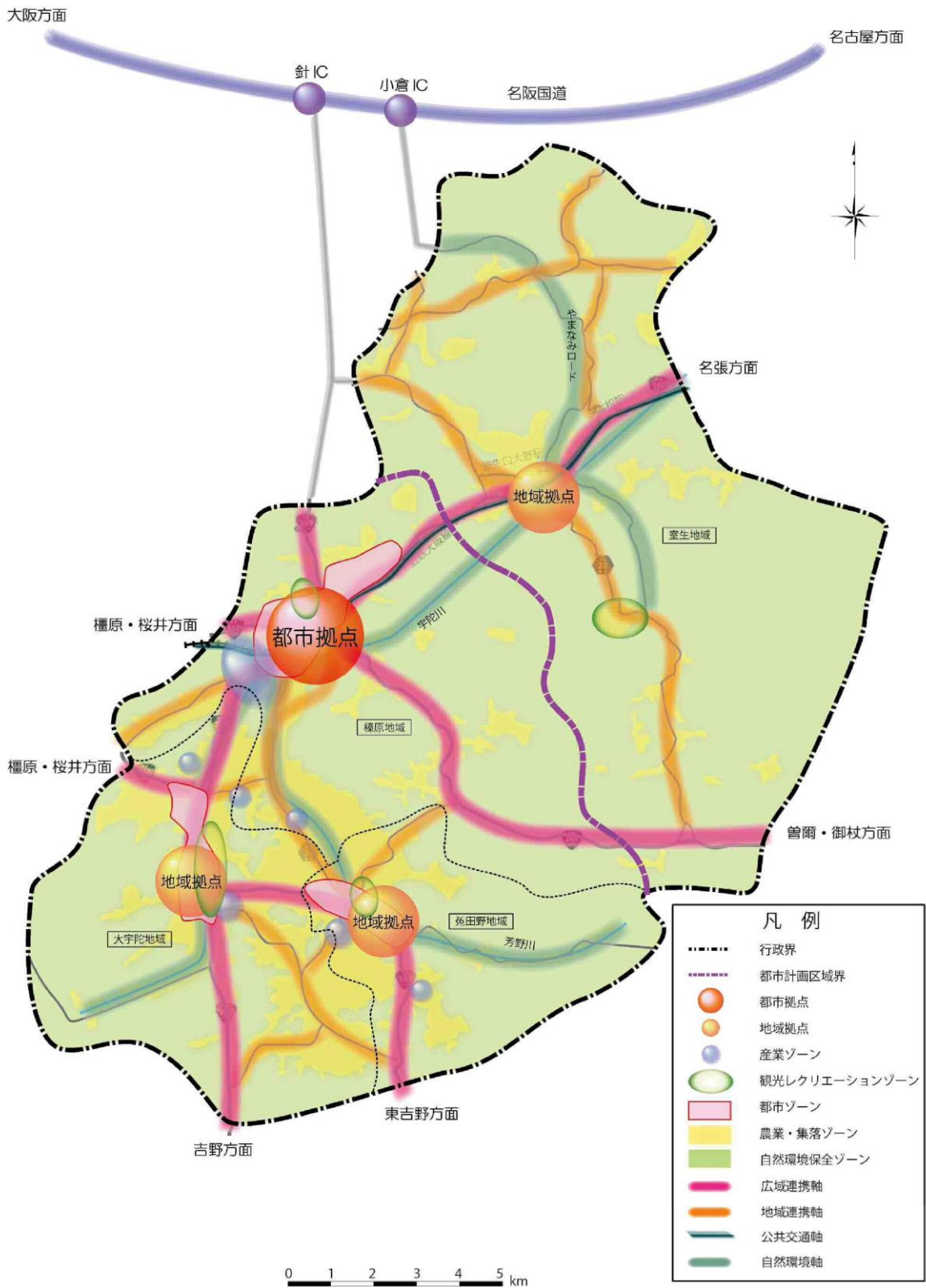
- 市内の主要拠点施設を中心とする将来地域公共交通網の形成・充実を図ります。

##### ■持続可能な地域公共交通の再編

- 地域特性に対応した公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直し・改善を図ります。

##### ■市民・事業者・行政が一体となった地域公共交通の育成

- 市民・地域内従業者の意識改善による地域公共交通の維持・活性化を推進します。
- 新たな利用につなげる情報案内の改善や周知徹底による地域公共交通の再生・活性化を推進します。
- 持続可能な地域公共交通の実現に向けた地域の公共交通を考え、支える仕組みづくりを進めます。



出典：宇陀市都市計画マスタープラン

図-3 将来都市構造図

## ② 「健幸都市 “ウェルネスシティ宇陀市”」の実現

本市では、「市民の誰もが健康で幸せと思えるまちを表し、人々が身体面の健康だけでなく、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れるまちを目指す」考えのもと、「健幸都市 “ウェルネスシティ宇陀市”」の実現を目指している。

6つの施策の柱を示す中で、「仕事が続けられる環境づくり」とともに「歩きたくなる環境づくり」が掲げられている。その実現に向けては、「健康づくり」を「まちづくり」と合わせて推進すること、コミュニティづくりにもつながる「生活の中で歩く」ことを推進すること、市民総参加で取り組むことを推進することを、大切にしたい考え方として挙げている。

### 歩きたくなる環境づくり、仕事が続けられる環境づくり

「外出したくなるまち」や「屋外にでて働こう」などと思うようなまちづくりを行うことは、健康増進につながります。また、外出することで、人々との出会いが増え、地域のつながりを高めることとなります。

道路・公園等のインフラ整備や、観光資源を活用したにぎわいづくり等により、「歩きたくなる環境づくり」を創造します。また、「屋外に出て働こう」と思えるように、農林業を活用し、にぎわいを創出します。

|   |              |
|---|--------------|
| 1 | 歩きやすい道づくり    |
| 2 | 農作業に親しむ健康づくり |
| 3 | にぎわいのまちづくり   |



出典：第2次「健幸都市”ウェルネスシティ宇陀市”基本構想

図-4 「歩きたくなる環境づくり、仕事が続けられる環境づくり」の概要

### ③市民と行政の協働のまちづくり

第2次宇陀市総合計画における目指すまちの姿に、地域力を発揮するまち「市民と行政の協働のまちづくり」を掲げている。それに先立ち、本市では住民と行政の役割分担に基づいた協働と参画によるまちづくりを実践するための基本理念を定め、住民が主役のまちづくりを推進することを目的として、2014年（平成26年）3月に奈良県内で初の「まちづくり基本理念条例」を制定している。

平成26年3月24日

#### （目的）

第1条 この条例は、より良い地域社会の実現を目指し、まちづくりの基本理念を明らかにするとともに、だれもが住みたい、住み続けたいと心から思える、健康で安心して生活できる、住民が主役のまちづくりを推進することを目的とします。

#### （定義）

第2条 この条例では、次の各号に掲げる用語の意味は、当該各号のとおりとします。

- (1) 住民 市内に在住、在勤又は在学する個人及び市内で活動する法人その他の団体をいいます。
- (2) まちづくり協議会 この条例による基本理念に沿ってまちづくりの活動を行うため、住民を構成員とし、一定のまとまりのある地域を基本とした規模で設立し、市が認定した団体をいいます。

#### （まちづくりの主体）

第3条 住民は、まちづくりの主体であって、相互に協力しながら、個性豊かで活力に満ちた地域社会を形成するため、市と協働してまちづくりの推進に努めるものとします。

#### （基本理念）

第4条 宇陀市のまちづくりの基本理念は、次のとおりとします。

- (1) 住民自らが主体となってまちづくりに参加し、市及び住民が相互の責任と信頼の下に、協働して行う。
- (2) 住民の発意により、地域で話し合いの場を設け、主体的かつ継続して課題解決に取り組む。
- (3) 住民全体の幸福が実現され、次世代へと継承していくため、総合的かつ計画的に行う。

#### （市の役割）

第5条 市は、前条に定める基本理念にしたがって、まちづくりについて総合的な施策を行います。

2 市は、住民が主役のまちづくりについて意識の高揚を図るとともに、住民が行うまちづくりのための事業や活動に協力し、様々な分野で住民参加型のまちづくりを推進します。

#### （住民の役割）

第6条 住民は、まちづくりのために市が行う総合的な施策に対して、積極的な提案や活動を行うよう努めます。

#### （まちづくり協議会）

第7条 住民は、まちづくりの活動を推進するため、まちづくり協議会（以下「協議会」といいます。）を設置することができます。

2 協議会はその認定を受けるには、規則で定めるところにより、申請を必要とします。

3 協議会は、基本理念にしたがって、地域のまちづくりの事業計画を立案し、その実践に取り組むほか、市全体のまちづくりについて、市に対して提案することができます。

4 協議会は、自らの責任において自主的に活動するものとします。

#### 附 則

この条例は、公布の日から施行します。

まちづくり協議会 ～市民と協働する新たなまちづくりを目指して～

|                      |   |
|----------------------|---|
| <p>組織の概要</p>         | <p>○地域の身近な課題解決に向けて、地域が一体となって取り組む組織</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域をよりよいものにしていくため、自分たちのまわりでどのような課題があるかを地域住民の視点で検討し、地域が一体となって課題解決に向けて取り組む組織</li> </ul>   |
| <p>まちづくり協議会のメリット</p> | <p>○まちづくり協議会は、地区内の各種団体のネットワーク化、相互補完を図るとともに、それぞれの地区の特色を生かした組織であるため、地区住民の皆さんのニーズにきめ細かく対応することができるほか、次のようなメリットが生まれる</p> <p>① 地区の一体性の確保    ② 地区活動の相乗効果<br/>③ 地区内の課題解決    ④ 効率的な役割分担</p>  |
| <p>行政との協働による課題解決</p> | <p>○まちづくり協議会は、地域のことを熟知している住民の「自らの住む地域を良くしたい」、「まちづくりに参加したい」という機運を高め、地域の創造力や知恵を引き出す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政だけでは解決できなかった地域課題が、地区住民の皆さんと市役所との協働による取り組みにより解決できることが期待される</li> <li>・私たち職員も積極的に地域に飛び出して行く</li> </ul>   |
| <p>まちづくり協議会での取組例</p> | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>高齢者が集う機会の創出</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>防災訓練の実施</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>地域住民が集う機会の創出</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>地域資源の発掘</p> </div> </div> |
| <p>地区住民の役割</p>       | <p>○活動への参加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民は、まちづくりの主体として、それぞれの個性と能力を発揮して、自主的・能動的にまちづくり協議会の活動へ参加するとともに、住民同士がお互いの権利を認め合い、それぞれに果たすべき役割と責任を自覚して、相互に協力して活動</li> </ul> <p>○情報の共有</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民がまちづくりに主体的に参加するためには、市と住民、また住民同士がまちづくりに関する情報を共有し、同じ目線で議論したり、活動することが重要であり、市からの情報発信はもとより、住民相互の情報発信も必要</li> </ul>  |

#### ④ 交通まちづくり

本市では、この宇陀市地域公共交通計画に先立ち、宇陀市地域公共交通網形成計画を2015年(平成27年)に策定している。この計画では、ますます厳しくなる地域公共交通を取り巻く環境に対応すべく、まちづくりと連携しながら、地域公共交通に関する5年間の基本方針や事業の方向性及び具体的な事業と実施主体等を取りまとめている。

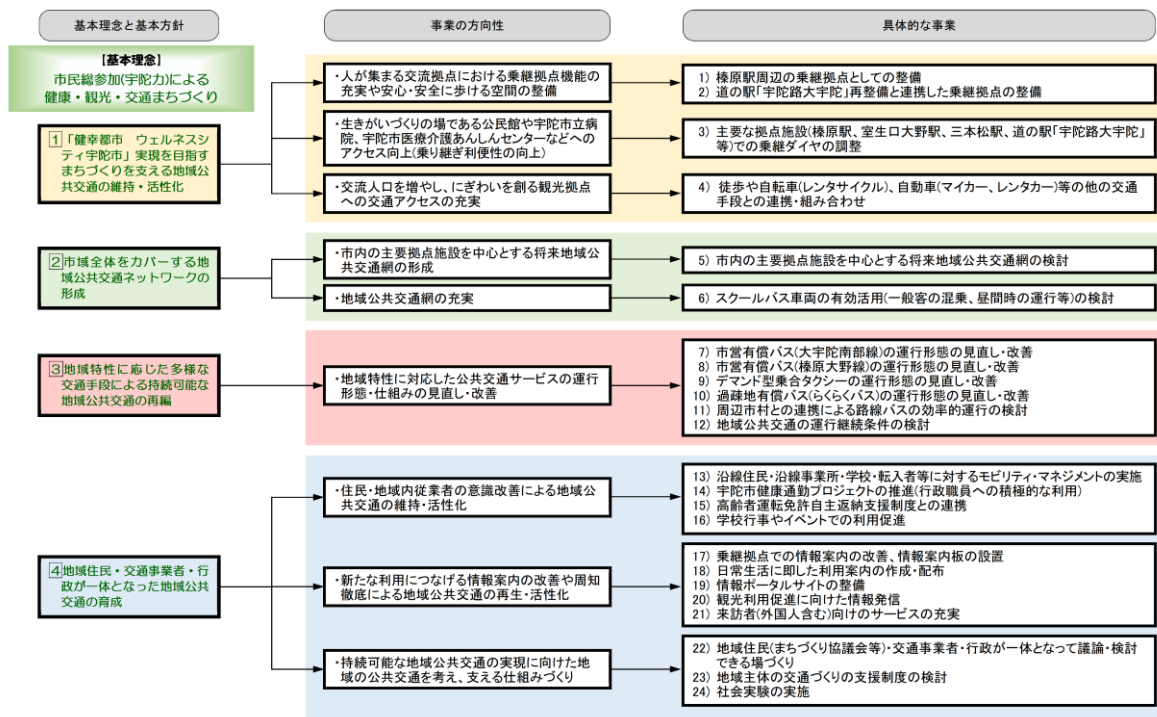
#### 【宇陀市地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針】

##### (基本理念)

- 市民総参加(宇陀力)による健康・観光・交通まちづくり

##### (基本方針)

- 「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまちづくりを支える地域公共交通の維持・活性化
- 市域全体をカバーする地域公共交通ネットワークの形成
- 地域特性に応じた多様な交通手段による持続可能な地域公共交通の再編
- 地域住民・交通事業者・行政が一体となった地域公共交通の育成



出典：宇陀市地域公共交通網形成計画

図-5 宇陀市地域公共交通網形成計画で示された具体的な事業

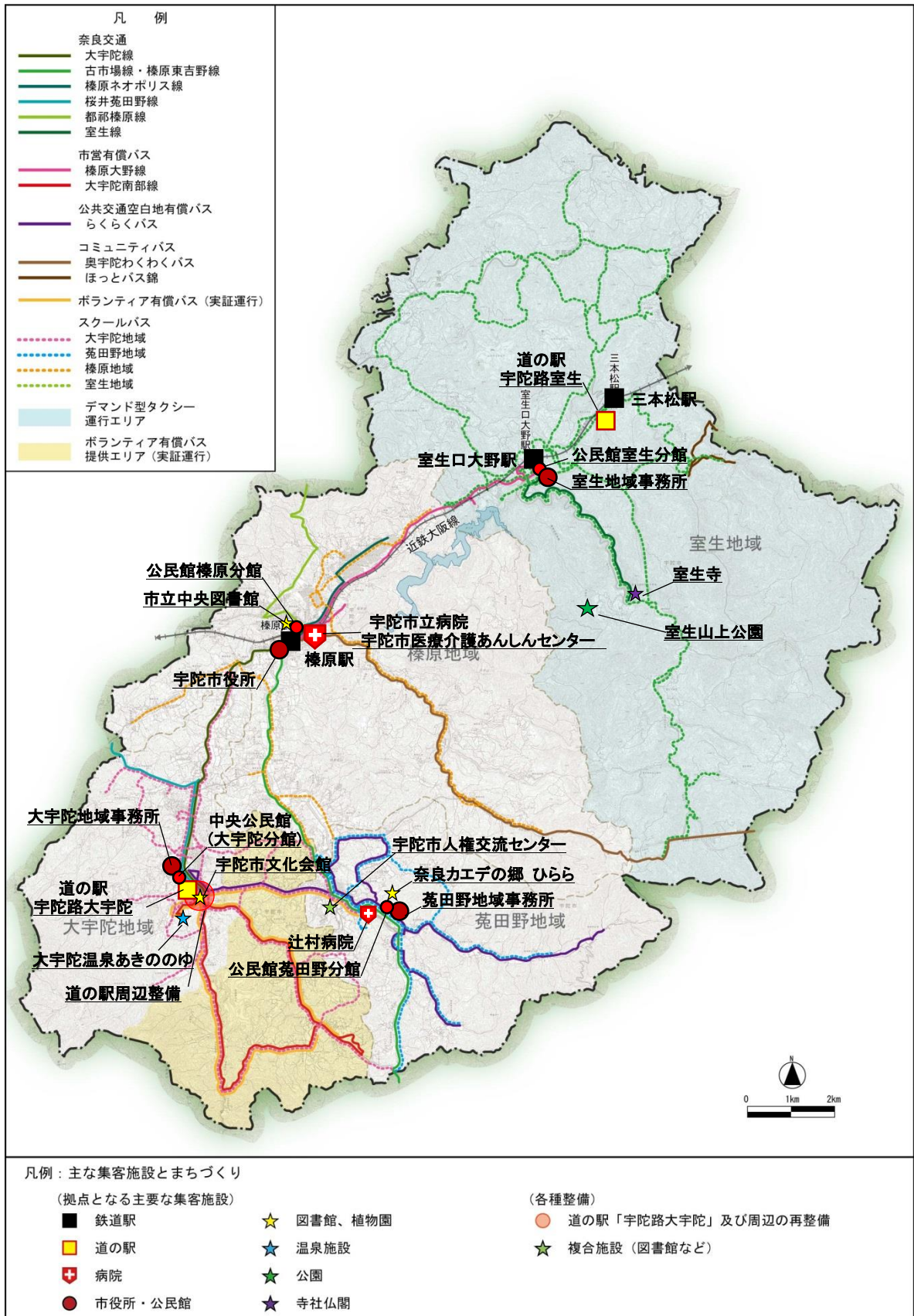


図-6 施設分布と交通ネットワーク

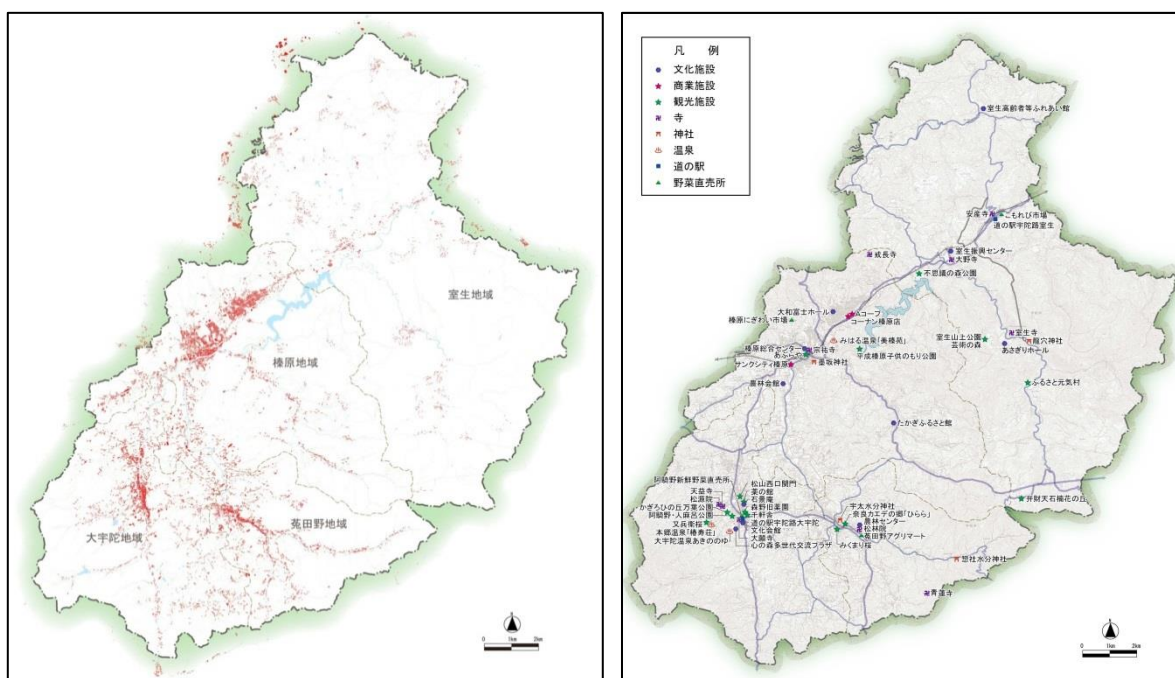


## 2.2 地域公共交通の抱える課題

### 課題(1) 点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援

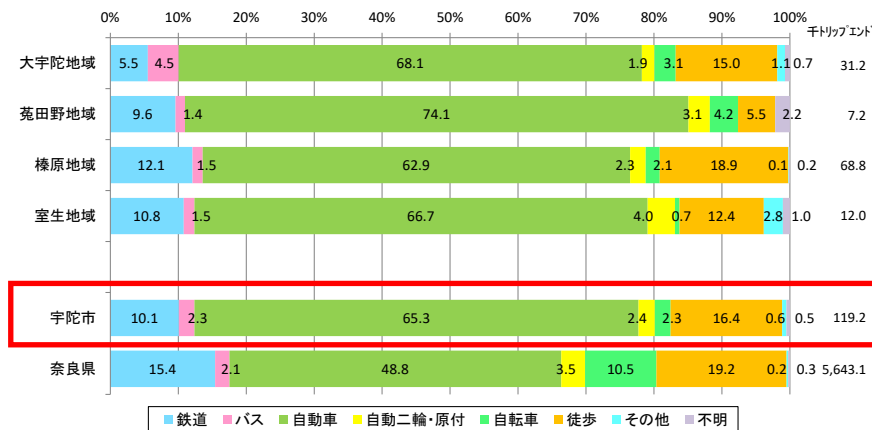
本市では、山間部の谷筋に沿って集落が多く点在している。また、都市機能の分散もみられる。このような背景のもと、自動車の移動が6割以上を占めており、鉄道やバスによる移動が減少している。そのため、鉄道、路線バス、市運営事業とも利用者が低迷し、厳しい経営環境となっている。一方、地域公共交通にかわる代替手段を有していない市民の存在も明らかになっている。したがって、地域公共交通が維持されないと、山間部の集落に住む高齢者の生活が維持できない恐れや、自動車に頼った生活を余儀なくされ、安全・安心が確保されない恐れがある。

本市では、最上位計画である第2次宇陀市総合計画で「誰もが円滑に市内を移動できる」ことを目指しており、地域公共交通によって、**点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援**を進めることが課題の1つとなる。



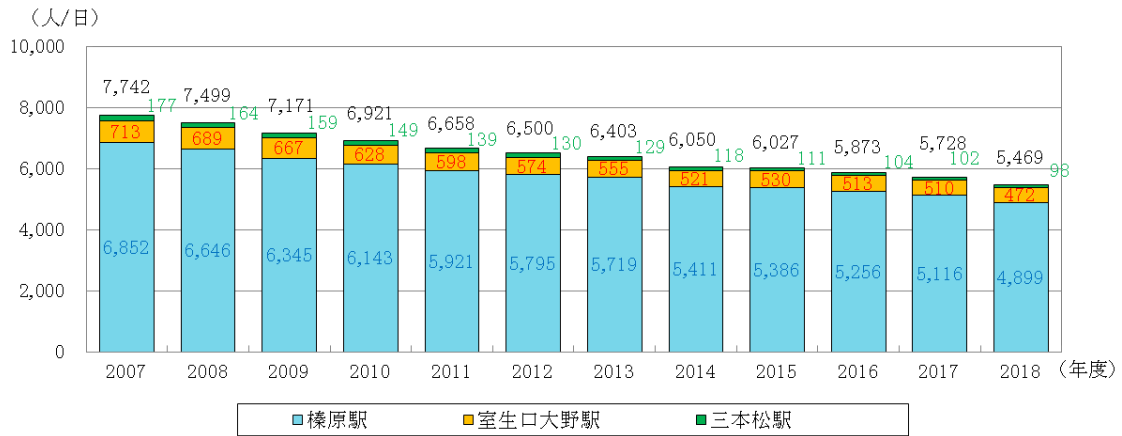
資料：国土地理院の基盤地図情報、行政区域データより作成

図-7(左) 集落の点在状況 及び 図-8(右) 集客施設の点在状況



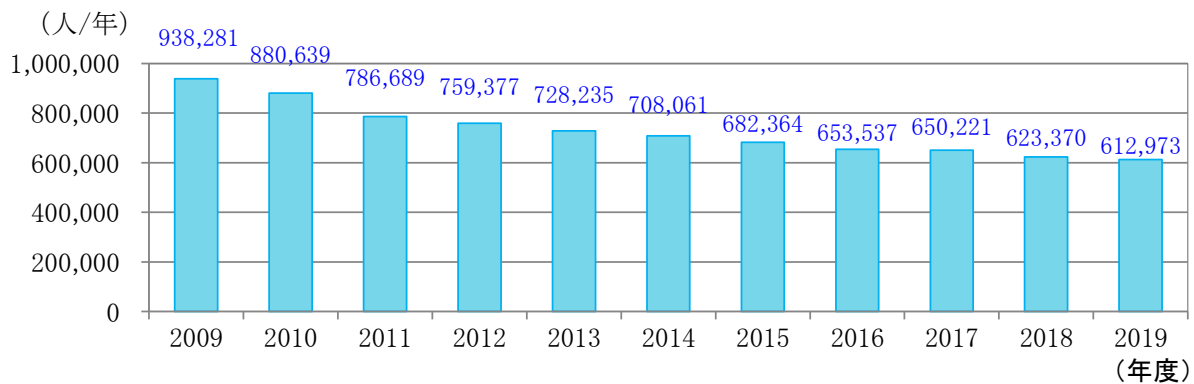
資料：平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査

図-9 地域別の代表交通手段構成【平日】



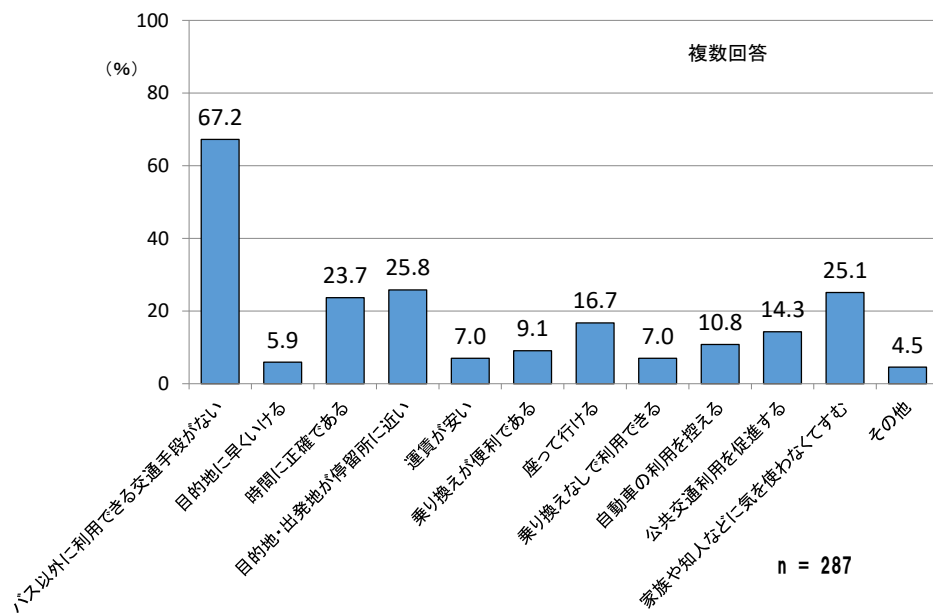
資料：奈良県ホームページ「奈良県長期時系列統計データ」、年間乗車人員/365日として算出

図-10 鉄道駅の1日あたりの利用者数の推移



資料：宇陀市資料

図-11 路線バスの利用者数の推移（奥宇陀わくわくバス含む）



※ 不明を除く割合

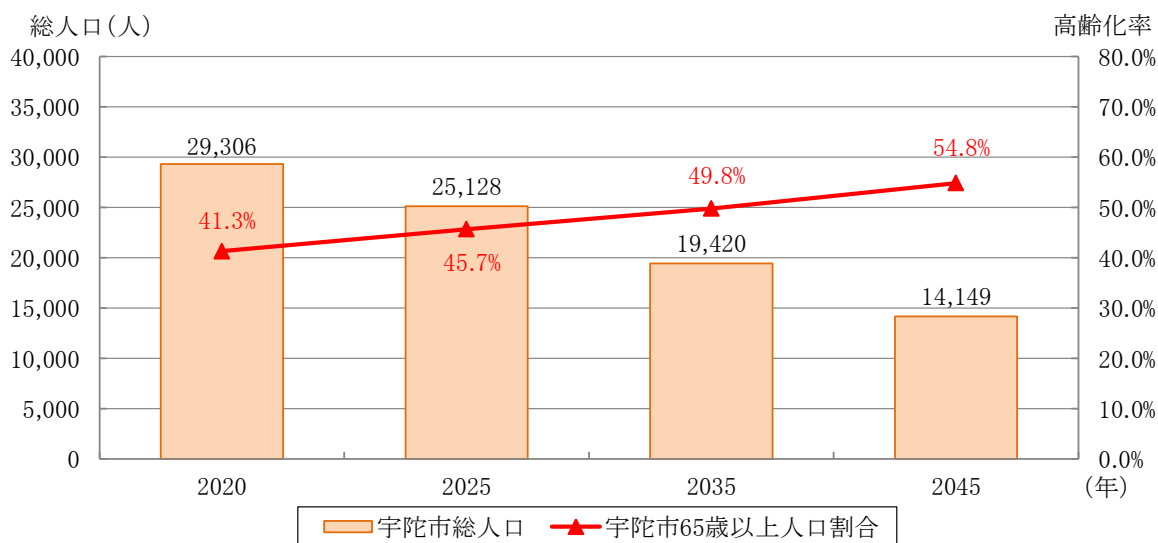
資料：バス利用者を対象とした「バス利用に関するアンケート調査」（2019年9月）

図-12 バスを利用する理由

## 課題(2) 高齢化に対応した移動サービスの提供

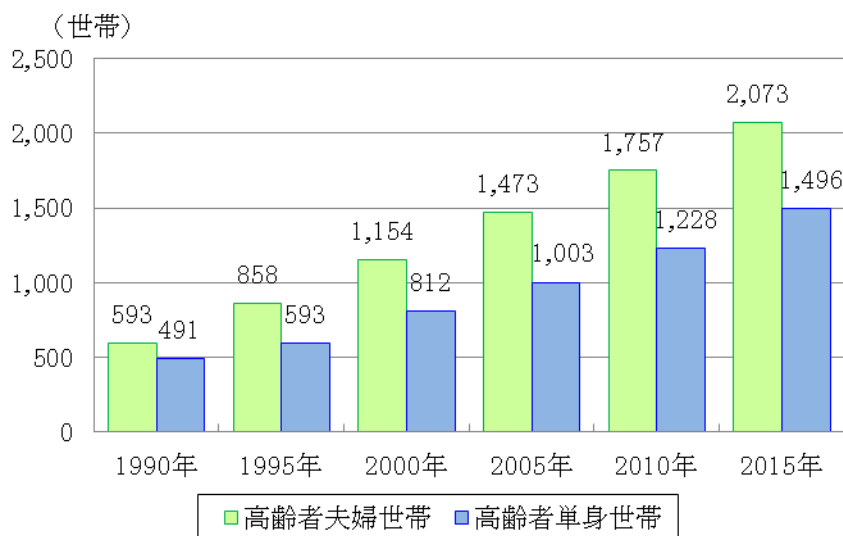
本市は、2045年（令和27年）には、2018年（平成30年）の半分以下の人口になると予想されており、人口減少に伴う地域公共交通の利用者の減少は、地域公共交通サービスの撤退を加速させる恐れがある。また、市域では、高齢化により、高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯など、頼る家族がいない高齢者（交通弱者となりうる市民）の増加も進んでいる。

本市では、重要な関連計画の1つである第2次健幸都市ウェルネスシティ宇陀市基本構想で「市民の誰もが健康で幸せと思えるまちを表し、人々が身体面の健康だけでなく、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れるまちを目指す」ことを掲げており、地域公共交通によって、交通弱者の発生を防ぐことや、健康的な生活を支えるため、**高齢化に対応した移動サービスの提供**を図ることが課題の1つとなる。



資料：宇陀市市民環境部市民課（10月1日付）（2020年）  
 国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口（2018年3月推計）』（2025年以降）

図-13 将来人口の推移



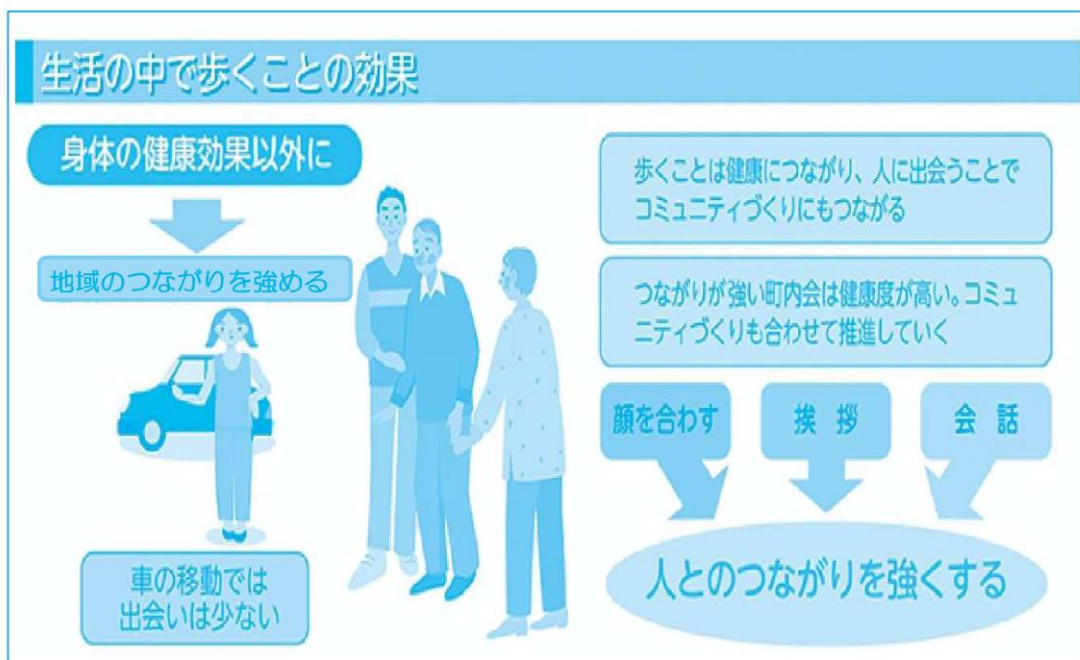
資料：国勢調査

図-14 高齢者世帯の推移



出典：第2次「健幸都市」ウェルネスシティ宇陀市”基本構想

図-15 「健幸都市」ウェルネスシティ宇陀市”の実現に向けた施策の柱



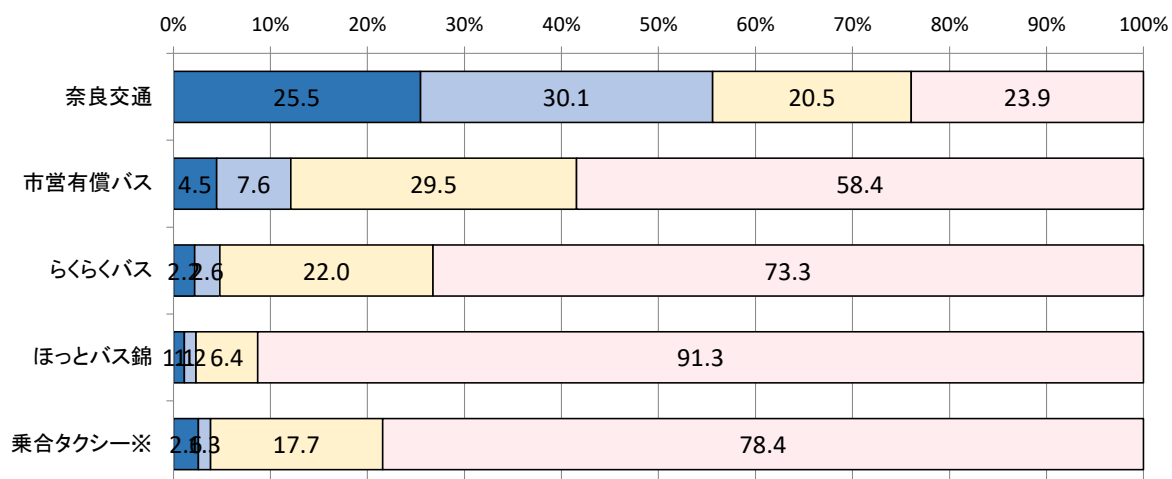
出典：第2次「健幸都市」ウェルネスシティ宇陀市”基本構想

図-16 健康的な生活の創出イメージ

### 課題(3) 地域公共交通サービスの維持・活性化

本市では、現在提供されている地域公共交通サービスに対する認知度も低く、自動車の移動が6割以上を占めており、鉄道やバスによる移動が減少している。そのため、鉄道、路線バス、市営バスとも利用者が低迷し、厳しい経営環境となっている。このまま、自動車の移動が多く、鉄道やバスによる移動が減少すると、地域公共交通サービスの撤退を加速させる恐れがある。

本市では、重要な関連計画の1つである宇陀市都市計画マスタープランでも「地域公共交通の再生・活性化を推進する」ことを掲げており、地域公共交通計画の策定・推進を通じて、**地域公共交通サービスの維持・活性化**を図ることが課題の1つとなる。



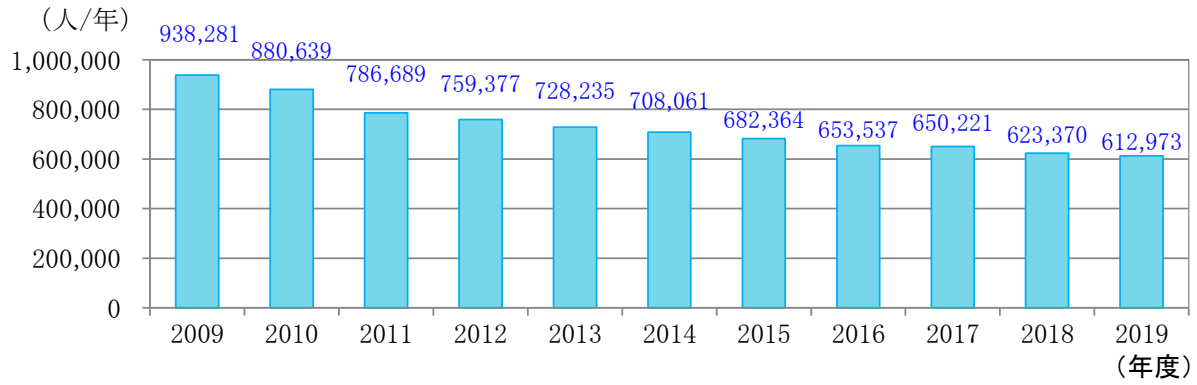
※ 宇陀市デマンド型乗合タクシー

- ルートもダイヤも知っている
- ダイヤは知らないが、ルートのみ知っている
- ルートやダイヤは知らないが、名前は聞いたことがある
- 全く知らない

※ 不明を除く割合

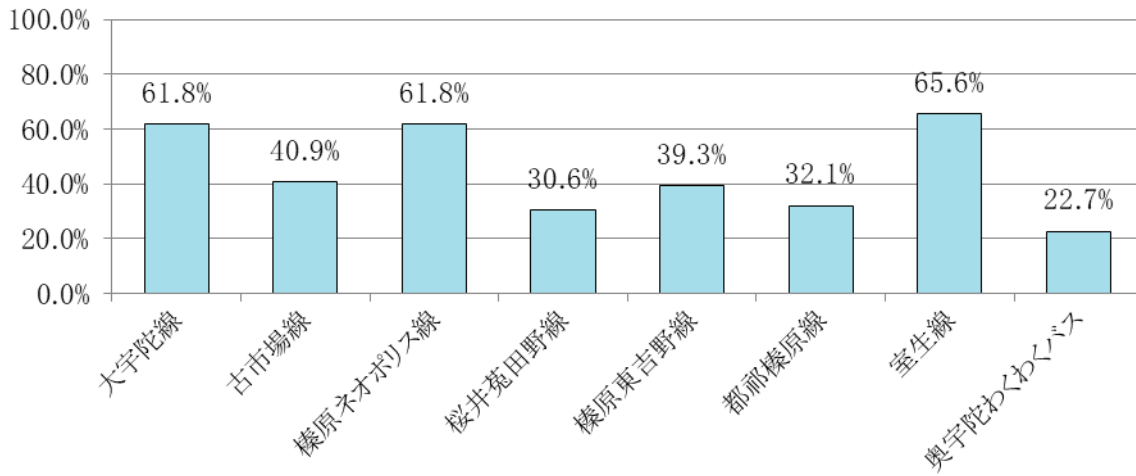
資料：市民を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」（2019年9月）

図-17 市内で提供されているバスサービス等の認知度



資料：宇陀市資料

図-18 路線バスの利用者数の推移（奥宇陀わくわくバス含む）（再掲）



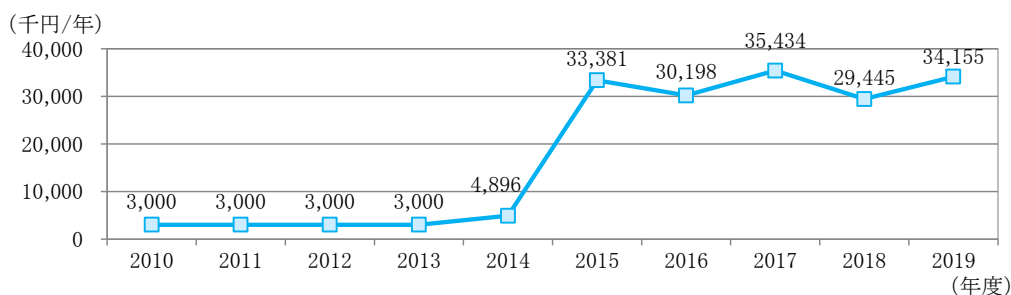
資料：宇陀市資料

図-19 路線バス及び奥宇陀わくわくバスの収支率（2019年）

#### 課題(4) 地域公共交通サービスに対する財政負担の適正化

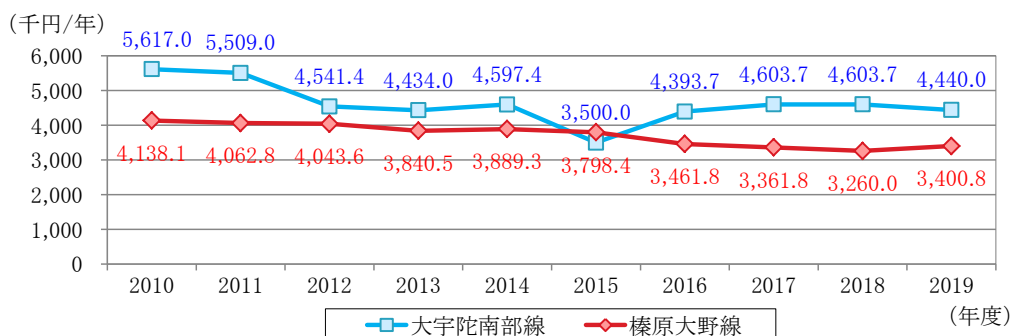
本市の地域公共交通は、本市による財政負担により、運行が維持されているものも少なくないが、これまでに示したとおり、地域公共交通による移動が減少しており、利用者は低迷している。地域公共交通を支える本市の財政は、少子高齢化による人口減少に伴い、市税等の自主財源がさらに減少することが想定され、一層厳しい歳出・歳入状況になることが推測される。このような背景のもと、財政状況が厳しくなる中で、収支率の低い地域公共交通サービスを維持することが困難になる恐れがある。

本市では、重要な関連計画の1つである宇陀市都市計画マスタープランでも「地域特性に応じた公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直し・改善を図る」ことが掲げられており、持続性の確保に向けた**地域公共交通サービスに対する財政負担の適正化**を図ることが課題の1つとなる。



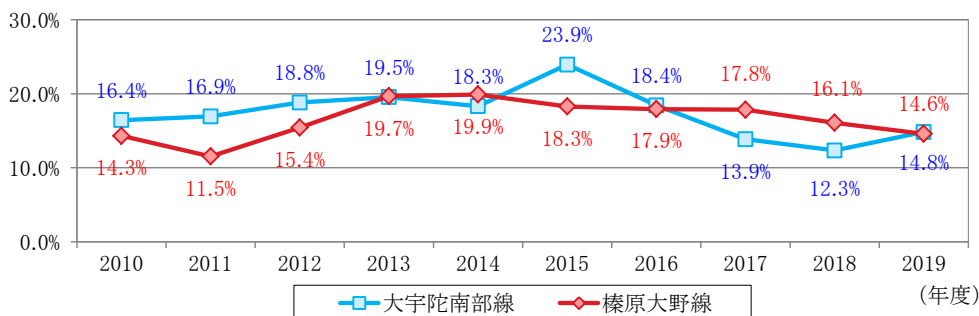
資料：宇陀市資料

図-20 路線バスに対する市負担額



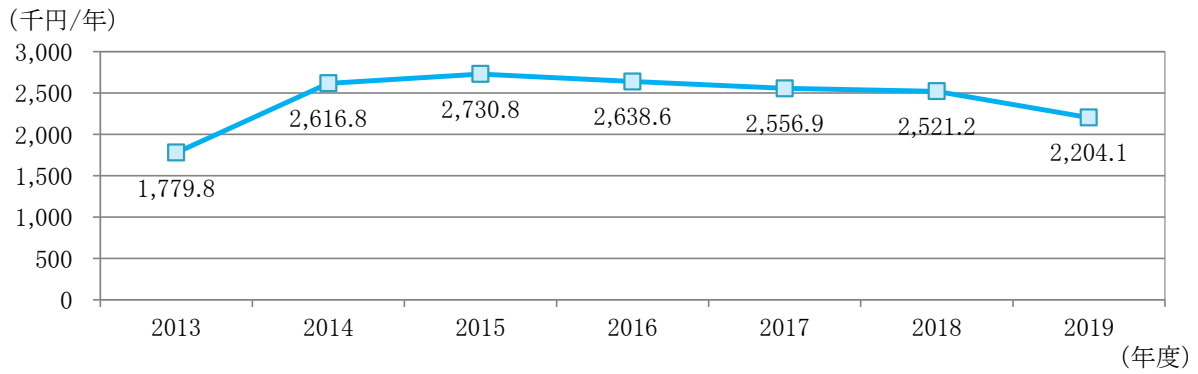
資料：宇陀市資料

図-21 市営有償バスの運行経費



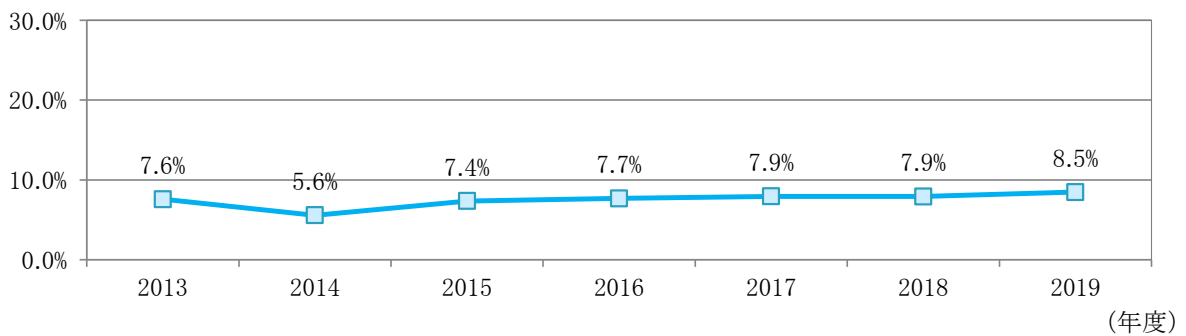
資料：宇陀市資料

図-22 市営有償バスの収支率



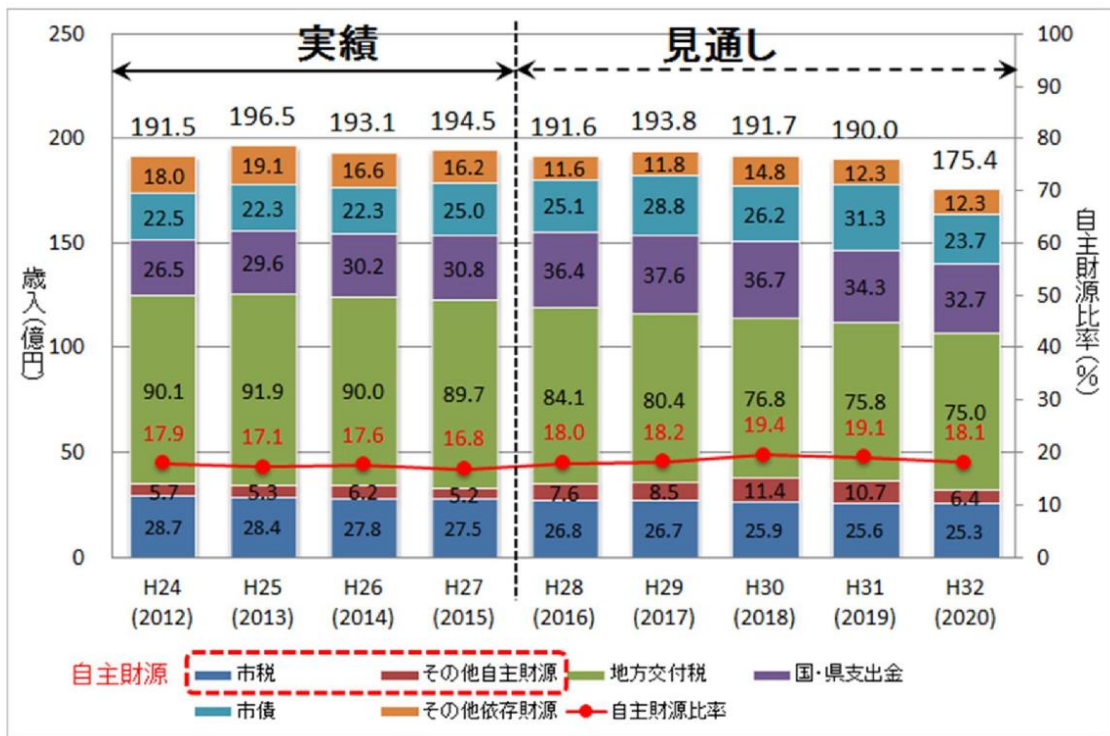
資料：宇陀市資料

図-23 公共交通空白地有償バス（らくらくバス）の事業経費



資料：宇陀市資料

図-24 公共交通空白地有償バス（らくらくバス）の収支率



出典：宇陀市公共施設等総合管理計画

図-25 歳入の実績と今後の見通し



## 課題(5) 市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保

本市の地域公共交通は、利用者の低迷により、収支率が低く、民間事業、市運営事業とも、サービスの継続が困難になる可能性がある。また、乗務員不足の観点からも、地域公共交通が維持できなくなる可能性が指摘されている。さらには、本市で現在運行している市営有償バス、公共交通空白地有償バス（らくらくバス）のように乗合型を前提としたサービスにおいて、1便あたりの利用者が1.0人以下となっている路線も存在し、乗合型の交通としての役割を十分に果たせていない状況となっている。

本市では、重要な関連計画の1つである宇陀市総合戦略で「公共交通が生活に密着し、より利用しやすいものとなるように、地域住民、交通事業者、行政が一体となって検討する」ことが求められており、地域住民、交通事業者とともに**市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法、担い手の確保**を図ることが課題の1つとなる。

### バスの運転手が足りない！ ダイヤ縮小で住民の足に影響

京都府内を運行する路線バスの運転手が不足し、ダイヤ縮小など市民生活に影響が出ている。府内で事業展開するバス会社7社の運転者数は、過去5年間のピーク時から4～85人減少。大型2種免許を取得する人が少なくなり、厳しい労働環境が敬遠されているのが大きな要因で、関係者からは「企業任せの対策だけでは、改善につながらない」との声が上がる。

京都市左京区岩倉村松可と国際会館駅間の約5キロを行き来する京都バス（右京区）29系統。この路線は3月のダイヤ改正で、運行本数が従来の1日往復22本から片道（駅行き）4本に変更された。買い物や通院時に利用していた村上昭子さん（89）＝左京区＝は「出掛けるのがおっくうになった」と戸惑いを隠せない。

京都バスの運転者数（今年4月時点）は222人で、過去5年で最多の2016年から6人減った。従来のダイヤを維持できなくなり、山間部を除くほぼ全路線で減便に踏み切った。児玉健営業課長は「過労運転など法令違反につながりかねない。必要があるのは分かっているが、やむを得なかった」と話す。運転手不足は他社も同様で、京都市伏見区などで路線バスを運行する近鉄バス（東大阪市）は14年以降、毎年約20人減っているという。

運転手不足の背景には、厳しい労働環境がある。厚生労働省が昨年実施した調査によると、バス運転手の年間労働時間は全職業平均より384時間長く、年収は約34万円安い。また、大型2種免許を取得するには高額な教習費用が必要で、3年以上の運転経験も求められる。取得要件が足かせとなり、1987年に約109万人いた免許保有者が昨年末には約91万9千人まで落ち込んだ。

こうした状況下、バス会社側は会社説明会や採用試験の回数を増やすなど対応に追われる。京阪京都交通（亀岡市）は約10年前、免許取得費用を自社で負担する養成制度をいち早く導入した。ただ、ここ数年、他社や京都交通局も同様の仕組みを取り入れ、人材の獲得競争が激化。明星観光バス（山科区）の谷口守弘社長は「民間ではできないことに限界がある。国の支援が必要」と訴える。

警察庁は今年4月から、有識者会議で大型2種免許の取得要件緩和を検討。運転経験を現行の3年から1、2年に引き下げる案が提示されている。公共交通問題に詳しい京都大大学院の大庭哲治助教（都市社会工学）は「運転手不足を解消するには、賃金など待遇を改善し、職業としての魅力を高めるのが第一。ただ、将来的には自動運転も視野に入れた対応策を考えるべきだ」としている。

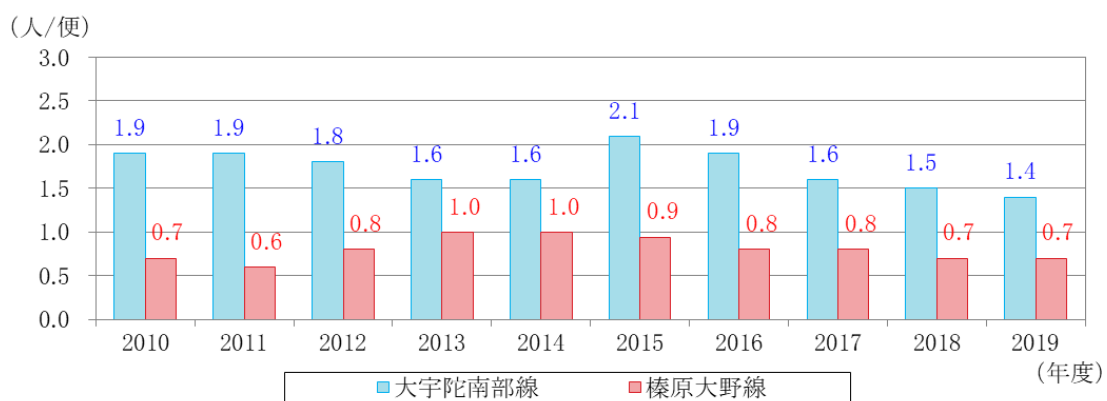


3月のダイヤ見直しで運行本数が大幅に減った京都バスの29系統（京都市左京区岩倉長谷町）

【2018年10月10日 11時30分】

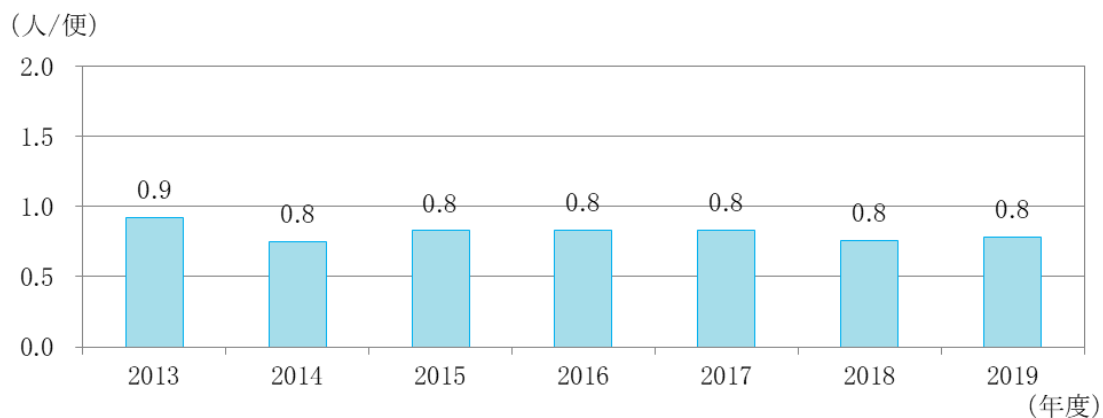
出典：京都新聞HP

図-26 乗務員不足に関する動きの例



資料：宇陀市資料

図-27 市営有償バスの利用者数の推移



※2017年度のみ、2017年4月～2018年2月合計  
資料：宇陀市資料

図-28 公共交通空白地有償バス（らくらくバス）の利用者数の推移

【宇陀市の特徴を踏まえた地域公共交通における今後の課題】

1. 宇陀市を取り巻く地域特性の把握

- (1) 地域特性
- 山林が市域の71.3%を占めている。宅地は市街地に集中しているほか、**山間部の谷筋に沿って集落が多く点在**している。
  - 市役所や市立病院、商業施設など、**榛原地域に主な都市機能が立地**している。このほか、**公共施設、医療施設などの都市機能が旧町の中心部に立地**している。
  - 全国的に有名な寺院や神社など、市外からの集客が見込まれる施設が点在している。
- (2) 人口特性
- 市の人口は**減少が続き**、現在3万人を下回っている。
  - 今後も人口減少が続き、国立社会保障・人口問題研究所が公表している最新の人口推計では、**2045年に約1.4万人**になると推計している。
  - 65歳以上の割合が41.3%**となり、高齢化が進んでいる。
  - 各地域で人口の減少、高齢化率の上昇が進んでいる。
  - 一世帯当たり人員の減少が続き、**高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯が増加**している。
- (3) 人の動き
- 宇陀市で**発生・集中する移動は、10年間で約2割減少**している。
  - 奈良県全体と比較して、**65歳以上の移動の割合が高い**。
  - 自動車利用による移動が6割以上を占めており、**鉄道やバスによる移動が減少**している。
  - 市民の就業・通学先は、市内のほか、近隣市に加え、大阪市や大阪府も多い。

2. 交通に関する現状把握

- (1) 自動車交通
- 市内の主な区間では円滑に走行できる環境である。
- (2) 公共交通
- 鉄道のほか、民間事業者及び市や各主体によるバスサービスが提供されている。
  - 鉄道、路線バス、市営有償バスともに**利用者が年々減少**している。
  - 民間事業である路線バスでも、**全路線で収支率が100%以下**となっている。
  - 路線バスでは、一部系統の廃止、減便が行われている。2017年には**奥宇陀線がコミュニティバスへと移行**されている。
  - 乗合型を前提としたサービスにおいて、**1便あたりの利用者が1.0人以下**となっている路線も存在している。
  - 市営有償バス・デマンド型乗合タクシーの収支率は約2割、**らくらくバスの収支率は1割以下**となっており、**財政負担**が発生している。

3. その他 地域公共交通を取り巻く環境

- 宇陀市の財政は、少子高齢化による人口減少にともない、市税等の自主財源がさらに減少することが想定され、**一層厳しい歳入・歳出状況**になることが推測される。
- 乗務員不足の深刻化など、**交通事業者の経営環境がますます厳しく**なっている。

★ 地域の声・意見

- 市民の声
- 各地域公共交通サービスの**ルートやダイヤを認知している市民が半数**を下回っている。
  - バス路線を廃止されると困る市民のうち、**約3割が代替手段を有していない**。
  - 市民の4割が、**利用者と行政が協力・負担しあって、バス路線を維持していけばよい**と考えている。
  - バスと鉄道の乗り継ぎのしやすさを重視する利用者が最も多くなっている。
  - デマンド型乗合タクシーの**利用者の8割以上が運行継続に向けた協力を示す**意向を示している。

問題認識(・)とまちづくりの方向性(◆)

- 地域公共交通が確保されないと、**山間部の集落に住む住民の生活が維持できない**恐れがある。
  - 高齢者が、自動車に頼った生活を余儀なくされると、**安全・安心が確保されない**恐れがある。
  - ◆ **誰もが円滑に市内を移動できるように、地域公共交通の整備を進めます。** (第2次宇陀市総合計画)
- 人口減少に伴う地域公共交通の利用者の減少は、地域公共交通サービスの撤退を加速させる恐れがある。
  - 一方で、**頼る家族がない高齢化(交通弱者となりうる市民)の増加**は、地域公共交通の必要性を高めることとなる。
  - ◆ **市民の誰もが健康で幸せと思えるまちを表し、人々が身体面の健康だけでなく、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れるまちを目指す。** (第2次健康都市 ウェルネスシティ宇陀市基本構想)
- 自動車移動が多く、鉄道やバスによる移動が減少すると、**地域公共交通サービスの撤退を加速させる**恐れがある。
  - ◆ **新たな利用につなげる情報案内の改善や周知徹底による地域公共交通の再生・活性化を推進します。** (宇陀市都市計画マスタープラン)
- 今後は、財政状況が厳しくなることが予想される。
  - また、財政状況が厳しくなる中で、**収支率の低い地域公共交通サービスを維持することが困難になる**恐れがある。
  - ◆ **地域特性に対応した公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直し・改善を図ります。** (宇陀市都市計画マスタープラン)
- 収支率が低く、民間事業、市運営事業とも、サービスを維持することが困難になる可能性がある。
  - 乗務員不足により、**地域公共交通サービスが維持できなくなる**恐れがある。
  - 乗合型のサービスが成立しておらず、現状の地域公共交通サービスが過剰になっている恐れがある。
  - ◆ **公共交通が生活に密着し、より利用しやすいものとなるように、地域住民・交通事業者・行政が一体となって検討する** (宇陀市総合戦略)

地域公共交通の課題

- ① 点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援
- ② 高齢化に対応した移動サービスの提供
- ③ 地域公共交通サービスの維持・活性化
- ④ 地域公共交通サービスに対する財政負担の適正化
- ⑤ 市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保

図-29 宇陀市における「特徴」及び「問題認識とまちづくりの方向性」を踏まえた地域公共交通の課題

## 2.3 基本的な方針

### ① 基本理念

本市の地域公共交通を取り巻く環境を踏まえると、民間事業者、行政それぞれの努力だけでサービスを維持していくのではなく、交通事業者、行政に加え、地域住民が一体となって、取り組んでいくことを目指す必要がある。また、地域公共交通の特性や役割を踏まえると、地域に合ったサービスレベルを見極めつつ、住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できるサービスを目指すことが重要である。さらに、高齢化が進む本市において、本市が掲げるまちづくりとの一体性を考慮すると、生きがいを持った健康長寿なまちを達成するための交通まちづくりの実現が不可欠になる。

以上を踏まえ、宇陀市地域公共交通計画における基本理念を以下のとおり、定めた。

#### 宇陀市地域公共交通計画における基本理念

**生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える**  
**みんなで作る、みんなのための交通まちづくり**

### ② 基本方針

①で示した基本理念を踏まえ、「まちづくり」、「ネットワーク」、「交通サービス」、「連携」の4つの視点で、宇陀市地域公共交通計画を具体化する上での基本方針を定めた。

#### 宇陀市地域公共交通計画における基本方針

- (1) 「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまちづくりを支える移動サービスの構築
- (2) 住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的な移動サービスの構築
- (3) 地域の特徴に応じた適材適所で多様な移動サービスの構築
- (4) 地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成

**(1) 「健康都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまちづくりを支える移動サービスの構築**

まちづくりの視点として、本市のまちづくりの柱の1つである「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」の実現に向けて、高齢化に対応した移動サービスの提供、地域公共交通サービスの維持・活性化の課題を踏まえ、人々が身体面の健康だけでなく、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れるまちを地域公共交通の視点から支えることを目指す。

**(2) 住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的な移動サービスの構築**

ネットワークの視点として、山間部の谷筋に沿って集落が多く点在していることや、高齢化が進み、交通弱者が増える本市の特徴を踏まえると、点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援、高齢化に対応した移動サービスの提供の課題を踏まえ、住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的なネットワークの構築を目指す。

**(3) 地域の特徴に応じた適材適所で多様な移動サービスの構築**

交通サービスの視点として、山間部の谷筋に沿って集落が多く点在していることで、面的な移動サービスの構築が必要となる一方、市の財政状況や民間事業者の経営環境は厳しさを増しており、既存サービスの持続だけを目指すことは困難な状況となっている。そのため、地域ごとの特徴を踏まえ、適切なサービスのレベルやあり方を模索し、地域に合った移動サービスの構築を目指す。

**(4) 地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成**

連携の視点として、本市の地域公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、地域公共交通サービスの維持・活性化に向けては、市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保が重要と捉え、地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成を目指す。

【課題を踏まえた基本方針の考え方】

地域公共交通の課題

- ① 点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援
- ② 高齢化に対応した移動サービスの提供
- ③ 地域公共交通サービスの維持・活性化
- ④ 地域公共交通サービスに対する財政負担の適正化
- ⑤ 市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保

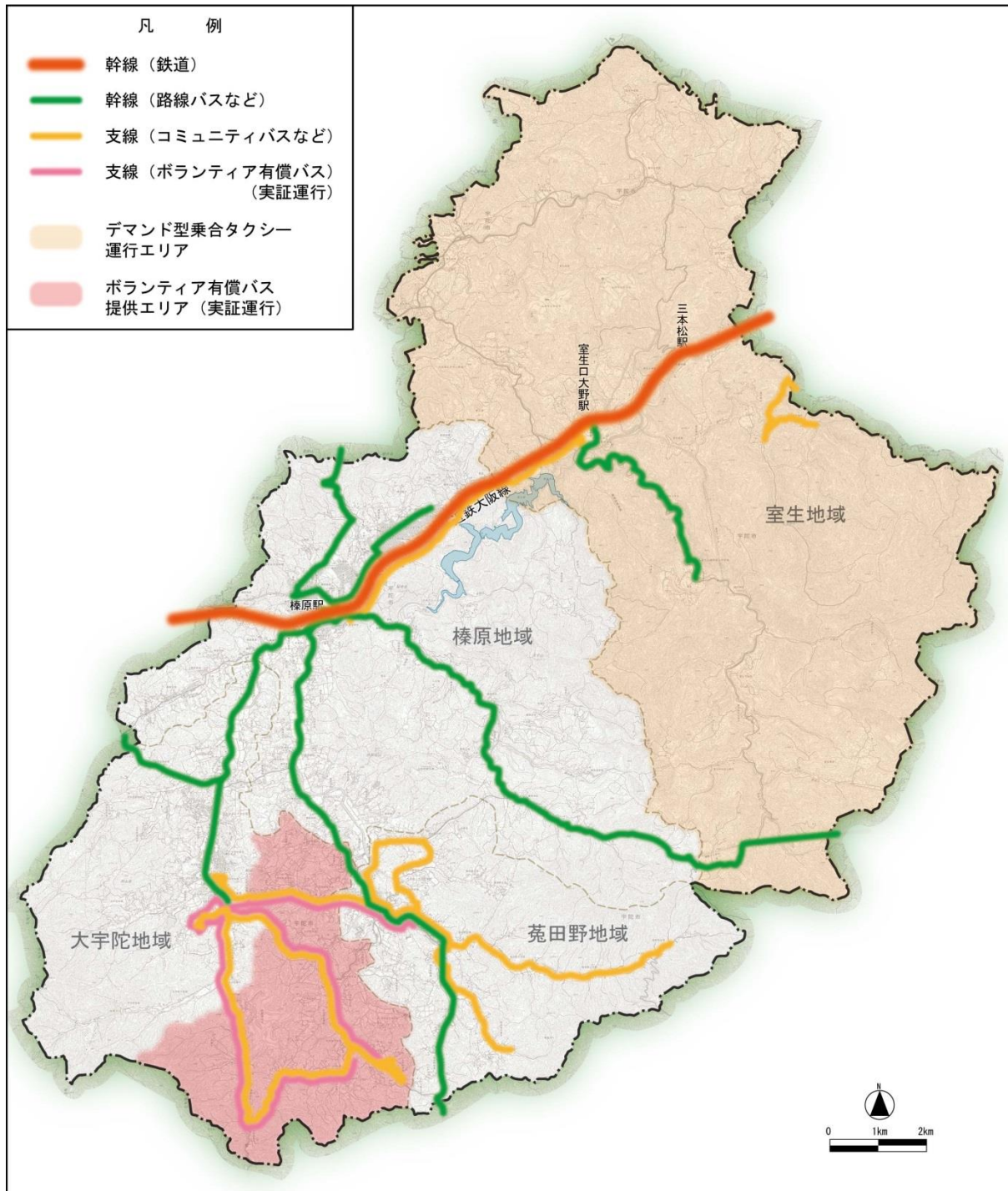
(基本方針)

- 「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまちづくりを支える移動サービスの構築
- 住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的な移動サービスの構築
- 地域の特徴に応じた適材適所で多様な移動サービスの構築
- 地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成

図-30 基本方針の考え方

### ③ 将来ネットワーク

本市内の地域公共交通における将来ネットワークについては、②で示した基本方針のとおり、市民の健康的な生活、安心して移動できる環境を守ることを前提とし、既存のネットワークの維持を基本に、地域に合った移動サービスの提供を実現したものとする。



※ その他、小学生や中学生の通学支援については、スクールバスによって面的に対応

図-31 将来ネットワークイメージ

### 3章 計画の目標

計画の策定後、各主体が目指すべき方向性を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要になる。そのため、先に示した基本方針に基づく「計画の目標」を次のように設定する。

なお、評価指標については、市の地域公共交通行政の継続性を鑑み、2015年（平成27年）策定の宇陀市地域公共交通網形成計画で示された項目や目標値の考え方を踏まえつつ、昨今の地域公共交通を取り巻く環境や、策定する宇陀市地域公共交通計画の役割にそって設定する。

#### (1) まちづくりの視点

『基本方針1：「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指すまちづくりを支える移動サービスの構築』に対応する目標については、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れるまちの実現を評価する視点として、**地域公共交通が市民の外出や健康を支えることを表す指標**を設定する。

なお、目標値については、「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現を目指す取組みと連携しつつ、継続的な改善を図るものとして設定する。

#### (2) ネットワークの視点

『基本方針2：住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的な移動サービスの構築』に対応する目標については、住む場所や年齢などに関係なく、誰もが安心して移動できる面的なネットワークの構築を評価する視点として、**居住地や施設とネットワークの関係性を表す指標**を設定する。

なお、居住に関する項目における目標値については、この宇陀市地域公共交通計画とともに、宇陀市立地適正化計画などの関連計画の取組みと連携しつつ、現状を維持することを基本として設定する。また、拠点施設への乗り入れ路線数については、昨今の地域公共交通を取り巻く環境の厳しさにおいても、現状を維持することを前提とする。そのうえで、交通が不便とされる地域の解消など、ネットワークの視点で必要に応じた改善を前提とした目標を定める。

#### (3) 交通サービスの視点

『基本方針3：地域の特徴に応じた適材適所で多様な移動サービスの構築』に対応する目標については、地域に合った移動サービスの構築を評価する視点として、**地域公共交通の地域への適合性を表す指標**を設定する。

なお、実際の利用状況については、人口減少が続く本市においても、サービスの改善による地域ニーズへの適合やまちづくりを通じた市民の外出促進によって、現状維持を図っていくことを目標とする。また、満足度に関する項目における目標値については、行政と事業者などが連携を図りつつ、現状を維持することとして設定する。



#### (4) 連携の視点

『基本方針 4：地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成』に対応する目標については、関係者それぞれの役割に対する取組みを評価する視点として、2015 年（平成 27 年）策定の宇陀市地域公共交通網形成計画で示された取組みの継続・浸透を前提とした指標を設定する。

なお、これまでの取組みは原則、継続的に実施するものとして、目標値を設定する。また、「行政職員の公共交通機関を利用した通勤者数」や「高齢者運転免許自主返納者数」については、取組みを通じて継続的な増加を図るものとする。

#### (5) 持続可能性の視点

基本方針 1～4 に基づく目標に加え、今後の地域公共交通の持続性に係る指標を客観的に捉え、評価していくことが必要となる。そのため、各サービスの収支率を指標の 1 つとして設定する。

なお、目標値については、奈良県地域公共交通改善協議会において設定された目標値を踏まえつつ、昨今の地域公共交通を取り巻く環境の厳しさにおいても、サービスの改善による地域ニーズへの適合やまちづくりを通じた市民の外出促進によって、現状を維持することを前提とする。

表-1 目標

| 視点         | 項目  | 目標数値   |                                     | 目標値の考え方                 | 算出方法  |                      |
|------------|---|--|-------------------------------------|-------------------------|---|----------------------|
|            |   | 現状   | 目標値<br>(令和7年度)                      |                         |   |                      |
| まちづくり      | 高齢者(65歳以上)の外出率 <sup>※1</sup><br>〔平日〕                                | 1.31回/日<br>(平成22年)                                       | 1.40回/日                             | ・現状よりも0.1回/日改善する        | ・近畿圏パーソントリップ調査(H22)<br>・独自アンケート調査(R7)<br>(高齢者の外出者数を高齢者数で除して算出)          |                      |
|            | 身体活動実施者の割合<br>(日常生活において歩行等を1日1時間以上実施)                               | 男性50.2%<br>女性44.8%<br>(平成30年度)                           | 男性55.0%<br>女性50.0%                  | ・現状よりも約5ポイント改善する        | ・特定健診結果<br>(日常生活において歩行または同等の身体活動を1日1時間以上実施している者の割合)                     |                      |
| ネットワーク     | 徒歩圏に交通機関がある住宅の割合  | 40.0%<br>(平成30年度)  | 40.0%                               | ・現状維持                   | ・RESAS 地域経済分析システム<br>(住宅数の総数に占める最寄交通機関までの距離が鉄道駅1kmもしくはバス停200m以内の住宅数の割合) |                      |
|            | 公共交通空白地域の解消状況(駅勢圏(1km)・バス停勢圏(300m)内に居住する人の割合)                       | 85.6%<br>(令和2年度)<br><small>※ 実証運行中のボランティア有償バスを含む</small> | 85.6%                               | ・現状維持                   | ・国勢調査及び地域公共交通ネットワーク<br>(駅勢圏(半径1km)・バス停勢圏(半径300m)内外の常住人口を算出)             |                      |
|            | 拠点施設への乗り入れ路線数   |  |                                     |                         |   |                      |
|            | 榛原駅   | 7路線<br>(令和2年度)   | 7路線                                 | ・現状維持                   | ・市データ<br>(実績に基づき、整理)  |                      |
|            | 室生大野口駅  | 2路線+乗合タクシー<br>(令和2年度)                                    | 2路線+乗合タクシー                          | ・現状維持                   |   |                      |
|            | 道の駅「宇陀路大宇陀」   | 4路線<br>(令和2年度)   | 4路線                                 | ・現状維持                   |   |                      |
|            | 宇陀市人権交流センター   | 3路線<br>(令和2年度)   | 3路線                                 | ・現状維持                   |   |                      |
| ボランティア有償バス | 1<br>※実証運行中   | 2  | ・増加・展開を図る                           | ・市データ<br>(実績に基づき、整理)    |   |                      |
| 交通サービス     | 市内を運行する地域公共交通の利用者数<br>(路線バス7路線、市営有償バス2路線、公共交通空白地有償バス、デマンド型乗合タクシーの計) | 632,095人/年<br>(平成30年度)                                   | 632,095人/年                          | ・現状維持                   | ・交通事業者データ<br>(各路線での利用者数)  |                      |
|            | 拠点施設での利用者数 <sup>※2</sup>  |  |                                     |                         |   |                      |
|            | 榛原駅   | 駅  | 1,788千人/年<br>(4,899人/日)<br>(平成30年度) | 1,788千人/年<br>(4,899人/日) | ・現状維持   | ・市データ<br>(実績に基づき、整理) |
|            |   | 停留所  | 351,551人/年<br>(963人/日)<br>(平成30年度)  | 351,551人/年<br>(963人/日)  | ・現状維持   |                      |
|            | 室生口大野駅  | 駅  | 172千人/年<br>(472人/日)<br>(平成30年度)     | 172千人/年<br>(472人/日)     | ・現状維持   |                      |
|            |   | 停留所  | 34,688人/年<br>(95人/日)<br>(平成30年度)    | 34,688人/年<br>(95人/日)    | ・現状維持   |                      |
|            | 三本松駅  | 駅  | 36千人/年<br>(98人/日)<br>(平成30年度)       | 36千人/年<br>(98人/日)       | ・現状維持   |                      |
|            |   | 停留所  | 430人/年<br>(1人/日)<br>(平成30年度)        | 430人/年<br>(1人/日)        | ・現状維持   |                      |

| 視点             | 項目                        | 目標数値                             |                      | 目標値の考え方       | 算出方法                                      |
|----------------|---------------------------|----------------------------------|----------------------|---------------|---|
|                |                           | 現状                               | 目標値<br>(令和7年度)       |               |   |
| 交通サービス<br>(続き) | 道の駅「大宇陀」(バス)              | 32,348人/年<br>(89人/日)<br>(平成30年度) | 32,348人/年<br>(89人/日) | ・現状維持         | ・市データ<br>(実績に基づき、整理)                      |
|                | 市内の地域公共交通に対する市民の満足度       |                                  |                      |               |   |
|                | バス交通                      | 76.7%<br>(令和元年度)                 | 76.7%                | ・現状維持         | ・市データ<br>(市内の地域公共交通に対する市民の満足度(※「ふつう」を含む)) |
|                | デマンド交通                    | 84.6%<br>(令和元年度)                 | 84.6%                | ・現状維持         |   |
| 連携             | モビリティ・マネジメントの実施数          | 2回<br>(令和元年度)                    | 2回                   | ・継続実施         | ・市データ                                     |
|                | 行政職員の公共交通機関を利用した通勤者数      | 118人<br>(令和元年度)                  | 150人                 | ・継続的な増加を図る    | ・市データ                                     |
|                | 高齢者運転免許自主返納者数             | 158人<br>(平成30年度)                 | 200人                 | ・継続的な増加を図る    | ・奈良県警データ                                  |
|                | 地域公共交通を活用した学校行事・イベントの開催回数 | 3回<br>(令和元年度)                    | 3回                   | ・継続実施         | ・市データ                                     |
|                | 鉄道・バスマップの作成・配布状況          | 全戸配布<br>(平成28年度に実施)              | 全戸配布                 | ・見直しや再編時などに実施 | ・市データ                                     |
|                | 運行情報等におけるHPでの相互連携         | 実施<br>(令和元年度)                    | 実施                   | ・継続的に相互連携を図る  | ・市データ                                     |
|                | 地域公共交通について考える「場」の設置・開催状況  | 4箇所設置<br>8回/年開催<br>(平成28年度に実施)   | 4箇所設置<br>8回/年開催      | ・継続実施         | ・市データ                                     |
|                | 地域主体の交通づくりの支援制度の確立        | 検討中<br>(令和元年度)                   | 実施                   | ・新規実施         | ・市データ                                     |
| 持続可能性          | 市内を運行する地域公共交通の収支率※2       |                                  |                      |               |   |
|                | 大宇陀線                      | 67.6%<br>(平成30年度)                | 67.6%                | ・現状維持(※3)     | ・交通事業者データ<br>(各路線での収支率)                   |
|                | 古市場線                      | 44.7%<br>(平成30年度)                | 44.7%                | ・現状維持(※3)     |   |
|                | 榛原東吉野線                    | 39.9%<br>(平成30年度)                | 40.0%                | ・※3           |   |
|                | 榛原ネオポリス線                  | 66.0%<br>(平成30年度)                | 66.0%                | ・現状維持         |   |
|                | 桜井菟田野線                    | 38.3%<br>(平成30年度)                | 40.0%                | ・※3           |   |
|                | 奥宇陀わくわくバス                 | 24.1%<br>(平成30年度)                | 24.1%                | ・現状維持(※3)     |   |
|                | 都祁榛原線                     | 34.6%<br>(平成30年度)                | 40.0%                | ・※3           |   |
|                | 市営有償バス(大宇陀南部線)            | 12.3%<br>(平成30年度)                | 12.3%                | ・現状維持         |   |
|                | 市営有償バス(榛原大野線)             | 16.1%<br>(平成30年度)                | 16.1%                | ・現状維持         |   |
|                | 公共交通空白地有償バス(らくらくバス)       | 8.1%<br>(平成30年度)                 | 8.1%                 | ・現状維持         |   |
|                | デマンド型乗合タクシー               | 13.1%<br>(平成30年度)                | 13.1%                | ・現状維持         |   |

※1 2010年(平成22年)を現状データとして扱うが、2021年(令和3年)に近畿圏パーストリップ調査が行われる予定であり、その結果に基づき、目標の考え方等を見直す。

※2 把握しうる最新の現状は令和元年度であるが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が出ている可能性があることから、目標値を設定するうえでの現状値(基準年)は平成30年度としている。

※3 奈良県地域公共交通改善協議会において設定された目標値に準ずる。

## 4章 目標達成のための事業と実施主体

2.3 で示した基本方針に基づき、宇陀市地域公共交通計画を通じて取り組む目標達成のための事業メニューを、次ページのとおり、5つの「事業の方向性」及び14の「事業メニュー」として整理する。

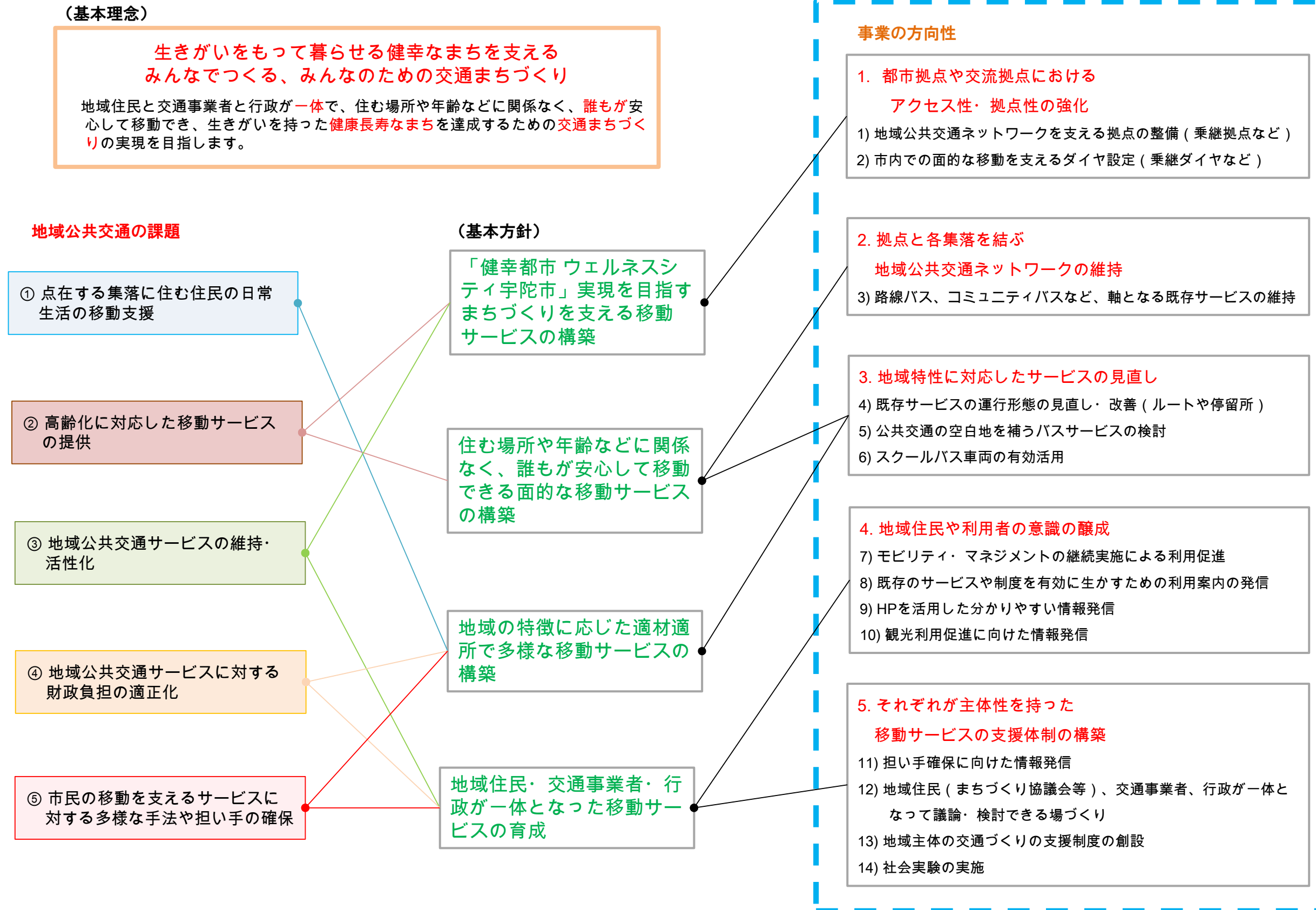


図-32 地域公共交通の課題、基本方針に基づく「事業の方向性」及び「事業メニュー」

#### 4.1 都市拠点や交流拠点におけるアクセス性・拠点性の強化

##### 1) 地域公共交通ネットワークを支える拠点の整備（乗継拠点など）

###### ○ 事業内容

###### 1) 榛原駅周辺の乗継拠点としての整備

- ◇ 都市計画道路や駅前施設の検討・整備状況に合わせて、公共交通機関の乗継施設を整備する。

###### 2) 道の駅「宇陀路大宇陀」再整備と連携した乗継拠点の整備

- ◇ 観光関連施設や観光ランドマーク、駐車場等を整備し、公共交通ネットワークの拠点としての充実化を図る。
- ◇ 道の駅「宇陀路大宇陀」再整備と連携した乗継拠点の整備を図る。



出典：道の駅「宇陀路大宇陀」HP

参考：道の駅「宇陀路大宇陀」

###### ○ 期待される効果

###### ・ 利便性向上・交通渋滞の緩和等

- ◇ 榛原駅北口へのアクセス強化と駅南広場の交通渋滞の緩和を図るとともに、歩行者の安全確保、火災時や地震時の避難路となる。安全な道路及び歩道整備により、宇陀市高萩台自転車駐車場の利用の増加が期待される。

###### ・ にぎわいづくり

- ◇ 榛原駅や道の駅「宇陀路大宇陀」の乗継拠点整備により、周辺の公共交通利便性の向上や回遊性が高まり、にぎわいづくりに寄与する。

###### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、奈良県、交通事業者、地域住民、奈良県警察

###### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## <大宇陀道の駅構想>

### 観光関連施設整備と宇陀松山地区の連携のイメージ

観光関連施設が道の駅に近接し、バス停から民間施設のオープンスペースに観光ランドマーク、イベントスペースを設ける

- 建築面積約 500 m<sup>2</sup> (総二階の場合) 観光関連施設を道の駅宇陀路大宇陀の向かい側に配置。(ただし、2階へ誘導する工夫が必要)
- 駐車場を広い面積で確保することが可能。
- 酒造見学を行うようには、観光酒蔵との動線確保が必要。
- 観光関連施設や道の駅来訪者を重伝建地区へ誘導する工夫が必要。
- 郵便局は観光の機能と日常生活の機能を切り分ける考えから、エリアの南側へ設ける。



#### 観光ランドマーク利用案のイメージ

- ◆ **ランドマーク案**
  - 地域のシンボル (地域特性を象徴するデザイン)
  - 国道の位置情報
  - 遠景からの目印
- ◆ **案内機能案**
  - 地域の特性の紹介 (農作物、茶草、酒造、菓子、まちなみ水車、等)
  - サイン、標識、メッセージ
  - 興味を惹きつける表現
  - 物語性の創出
- ◆ **イベント機能案**
  - マルシェ、酒 (ビアガーデン、特産品市場イベント等)
- ◆ **複合機能案**
  - バス利用者の利便施設 (待合所、便所等)
  - 道の駅の既存機能の分担 (情報案内、特産品販売、レンタサイクルセンター等)
  - 施設とつながるオープンスペース

## <今後の「道の駅」のあり方>

### 「道の駅」第3ステージへ

**I 新たなコンセプト**

第1ステージ (1993年～)  
『**通過する道路利用者のサービス提供の場**』

第2ステージ (2013年～)  
『**道の駅自体が目的地**』

**1160駅に展開**      **全国法人の始動**

**第3ステージ (2020～2025年)**

**『地方創生・観光を加速する拠点』へ**

+

**ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献**

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

**新たな「道の駅」ネットワーク**

**第3ステージの概要**

1. 「道の駅」を世界ブランドへ  
インバウンド観光への対応強化  
観光交通の機能強化  
等
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に  
広域防災の機能強化  
地域防災の機能強化  
等
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに  
子育て応援の強化  
高齢者・障害者の対応強化  
等

**2025年の姿**

～ 創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ ～

### II 「2025年」を目指す3つの姿

#### 1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が**新たなインバウンド観光拠点**となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。

**主な取組目標**

|           |                             |   |       |   |        |        |   |             |                               |
|-----------|-----------------------------|---|-------|---|--------|--------|---|-------------|-------------------------------|
| <b>個別</b> | <b>多言語対応</b><br>外国人観光案内所の認定 | <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>約110駅</td> <td>→</td> <td>約500駅</td> </tr> <tr> <td>現在 10%</td> <td>→</td> <td>2025年 50%以上</td> </tr> </table>  | 約110駅 | → | 約500駅  | 現在 10% | → | 2025年 50%以上 | <対象駅><br>観光案内所のある道の駅<br>約850駅 |
| 約110駅     | →                           | 約500駅   |       |   |        |        |   |             |                               |
| 現在 10%    | →                           | 2025年 50%以上   |       |   |        |        |   |             |                               |
| <b>個別</b> | <b>キャッシュレスの導入</b>           | <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>約500駅</td> <td>→</td> <td>約1000駅</td> </tr> <tr> <td>現在 40%</td> <td>→</td> <td>2025年 80%以上</td> </tr> </table> | 約500駅 | → | 約1000駅 | 現在 40% | → | 2025年 80%以上 | <対象駅><br>全国の道の駅<br>1160駅      |
| 約500駅     | →                           | 約1000駅  |       |   |        |        |   |             |                               |
| 現在 40%    | →                           | 2025年 80%以上   |       |   |        |        |   |             |                               |
| <b>面的</b> | <b>海外や観光関係団体との連携</b>        | 海外へのプロモーションの推進 (現在の認知度19%)<br>海外への展開 (現在5カ国から拡大)<br>風景街道等との連携事業の促進  |       |   |        |        |   |             |                               |

現在：ベトナム、タイ、カンボジア、アルゼンチン、エルサルバドル 今後：インドネシアで予定

出典：新「道の駅」のあり方検討会（国土交通省：2019年）

参考：「道の駅」整備の今後の方向性について

## 2) 市内での面的な移動を支えるダイヤ設定（乗継ダイヤなど）

### ○ 事業内容

#### ○ 主要な拠点施設（榛原駅、室生口大野駅、三本松駅、道の駅「宇陀路大宇陀」等）での乗継ダイヤの調整

◇ 鉄道・路線バスの時刻変更にあわせて、本市が運営するバスのダイヤについて、調整を行う。

#### <乗継を考慮する拠点>

##### （榛原駅）

- ✓ 近鉄大阪線、奈良交通大宇陀線、古市場線、榛原東吉野線、榛原ネオポリス線、都祁榛原線、奥宇陀わくわくバス、市営有償バス（榛原大野線）

##### （室生口大野駅）

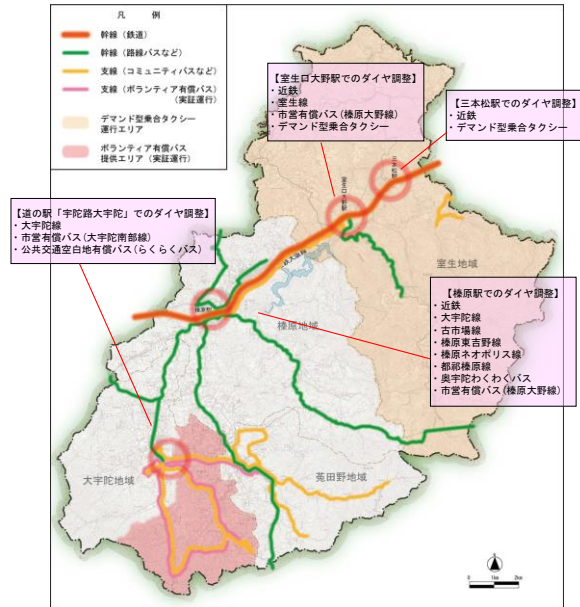
- ✓ 近鉄大阪線、奈良交通室生線、市営有償バス（榛原大野線）、デマンド型乗合タクシー

##### （三本松駅）

- ✓ 近鉄大阪線、デマンド型乗合タクシー

##### （道の駅「宇陀路大宇陀」）

- ✓ 奈良交通大宇陀線、市営有償バス（大宇陀南部線）、公共交通空白地有償バス（らくらくバス）



参考. 将来ネットワークにおける乗継改善イメージ

### ○ 期待される効果

#### ・ 利便性向上

◇ 主要な拠点施設における乗り継ぎダイヤの調整を図ることにより、利便性の向上を図る。

### ○ 実施主体

◇ 宇陀市、交通事業者、（社）宇陀市社会福祉協議会

### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |



## 4.2 拠点と各集落を結ぶ地域公共交通ネットワークの維持

### 3) 路線バス、コミュニティバスなど、軸となる既存サービスの維持

#### ○ 事業内容

地域公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中で、行政、交通事業者、地域住民が一体となって、地域住民の生活を守る既存サービスを維持するため、以下の取組みを推進する。

#### ○市内の主要拠点施設を中心とする将来地域公共交通網の検討

- ◇ 地域公共交通が運行している地域については、地域公共交通網の維持・確保に努め、今後も各路線の現状程度の便数の維持を目指す。改善にあたっては、地域内での検討を経て、地域の実情・ニーズに応じたサービス水準を設定する。
- ◇ 現状の地域公共交通網から外れている集落（公共交通空白地域）については、既存の交通資源のサービス改善など、多様な手段の活用により、地域公共交通網の形成・さらなる強化を図る。
- ◇ 上記にて地域公共交通網の確保が困難な集落（公共交通空白地）については、既存の路線の見直しや新たな移動手段の確保などの対応策を検討する。
- ◇ また、主要拠点施設での乗り継ぎ利便性の向上（乗り継ぎダイヤの調整や待合環境の整備等）により、地域公共交通網の充実を図る。
- ◇ 以上の考えをもとに、路線別に利用実態や利用者意向などを的確に把握し、当該路線の運行サービス（ルート、ダイヤ、運賃等）の妥当性等の検証・評価を行う。
- ◇ 評価の結果、見直し・改善が必要な路線がある場合は、適宜、行政、交通事業者、地域住民、各種団体等の関係者とともに対応策を協議・検討し、見直し・改善を図っていく。

#### ○ 期待される効果

##### ・市内全域における地域公共交通網の形成

- ◇ 主要拠点施設を中心とした多様な交通手段の活用・連携や乗り継ぎ利便性向上により、市内全域における地域公共交通網の形成を図る。

#### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、奈良県、周辺市村（奈良市、桜井市、東吉野村、曾爾村、御杖村、名張市）、交通事業者、地域住民、（社）宇陀市社会福祉協議会、宇陀市教育委員会、宇陀市地域公共交通活性化再生協議会

#### ○ スケジュール（年度）

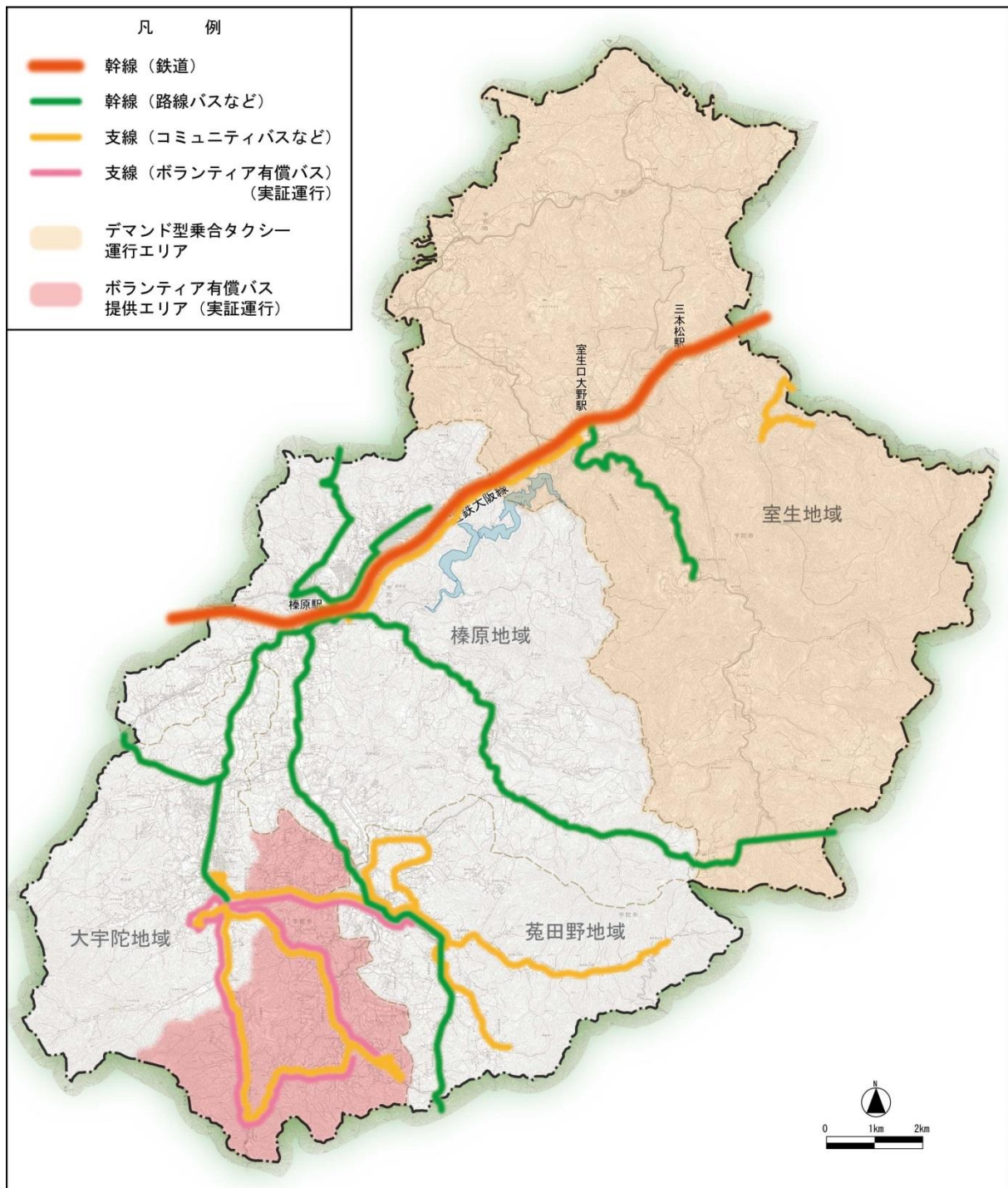
| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

[各路線の位置づけと確保すべきサービス水準の考え方]

| 位置づけ | 地域公共交通網形成のための方針   | 路線   | 確保すべきサービス水準の考え方  |
|------|---|--|--|
| 幹線   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民、交通事業者、関係市村等との連携により利用促進を図る。</li> <li>支線等との乗り換えについては、ダイヤ調整や乗換案内の充実、安全・安心に乗り換えのできる環境づくり等により利便性を高める。</li> </ul>   | 近鉄大阪線  | <ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕の通勤・通学時間帯において、鉄道駅への乗り入れ路線とのダイヤ調整を図り、大阪方面・名張方面への移動利便性の向上を図る。</li> </ul>                                |
|      |   | 路線バス <ul style="list-style-type: none"> <li>大宇陀線</li> <li>古市場線</li> <li>榛原東吉野線</li> <li>桜井菟田野線</li> <li>都祁榛原線</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民及び周辺地域の通勤、買い物、通院、通学など日常生活の移動支援を維持するため、市内周辺拠点地域と本市中心部*とのアクセスを確保する。(※ 一部は桜井市中心部)</li> </ul>           |
|      |   | 奥宇陀わくわくバス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民及び曾爾村民、御杖村民の買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、曾爾村と本市中心部とのアクセスを確保する。</li> </ul>                               |
| 支線   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民、交通事業者、自治体等の関係者による連携・協働のもとで利用促進を図る。</li> <li>幹線等との乗り換えについては、ダイヤ調整や乗換案内の充実、安全・安心に乗り換えのできる環境づくり等により利便性を高める。</li> <li>各地域の拠点を中心としたまちづくりとの連携を図り、地域及び地域公共交通の活性化・再生を図る。</li> </ul> | 路線バス <ul style="list-style-type: none"> <li>榛原ネオポリス線</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民の通勤、通学、買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、天満台団地と本市中心部とのアクセスを確保する。</li> </ul>                                  |
|      |   | 路線バス <ul style="list-style-type: none"> <li>室生線</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>観光客の移動及び沿線住民の買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、観光地である室生寺及び山間部の集落と室生地域拠点とのアクセスを確保する。</li> </ul>                   |
|      |   | 市営有償バス <ul style="list-style-type: none"> <li>大宇陀南部線</li> <li>榛原大野線</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民の買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、郊外部の集落から本市中心部へのアクセスを確保する。</li> </ul>                                      |
|      |   | 公共交通空白地有償バス(らくらくバス)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民の買い物、通院、大宇陀高校生の通学など日常生活の移動支援を維持するため、郊外部の集落から大宇陀・菟田野地域拠点及び本市中心部(乗り換えあり)、大宇陀高校へのアクセスを確保する。</li> </ul> |
|      |   | ほっとバス錦 <ul style="list-style-type: none"> <li>安部田線</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民の買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、山間部の集落から名張市中心部へのアクセスを確保する。</li> </ul>                                     |
|      |   | デマンド型乗合タクシー  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の買い物、通院など日常生活の移動支援を維持するため、郊外部の集落から室生地域拠点及び本市中心部(乗り換えあり)へのアクセスを確保する。</li> </ul>                      |
| その他  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の小学生の通学のための移動手段を確保する。</li> </ul>   | スクールバス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の小学生の通学のための移動手段を確保する。</li> </ul>   |

### 4.3 地域特性に対応したサービスの見直し

| 4) 既存サービスの運行形態の見直し・改善（ルートや停留所）   |              |              |              |              |             |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| <b>○ 事業内容</b>  |              |              |              |              |             |
| <p>地域公共交通の利便性向上・利用促進に向けて、利用実態やニーズに応じた運行サービス（運行ルート、運行ダイヤ、停留所位置等）の見直し・改善を行う。</p>   |              |              |              |              |             |
| <p>1) 市営有償バス（大宇陀南部線）の運行形態の見直し・改善</p>   |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 公共交通の空白地を補うことを検討する。なお、検討にあたっては、市営有償バス（大宇陀南部線）と同様、延伸する沿線地域から地元協力を徴収することも前提とし、地域と協力した運行実現を目指す。（詳細は「5）公共交通の空白地を補うバスサービスの検討」を参照）</li> </ul>   |              |              |              |              |             |
| <p>2) 市営有償バス（榛原大野線）の運行形態の見直し・改善</p>  |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新たな利用者開拓のため、需要の期待できる「ひのき坂」の住宅地を通るルートを検討する。</li> <li>◇ 速達性・定時性向上のためのダイヤ調整、バス停留所の新設・廃止を検討する。</li> </ul>   |              |              |              |              |             |
| <p>3) 公共交通空白地有償バス（らくらくバス）の運行形態の見直し・改善</p>  |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 現状維持を前提としつつ、大宇陀地域と菟田野地域間の地域間移動の確保・充実を図る。</li> <li>◇ 利用者の少ない時間帯や区間、ルートについては、デマンド運行へ移行するなど、地域にあった運行のあり方を引き続き検討する。</li> </ul>  |              |              |              |              |             |
| <p>4) 周辺市村との連携による路線バスの効率的運行の検討</p>   |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 現在の路線の存続を前提に、交通事業者との連携や、地域への利用促進の取組みを継続する。</li> </ul>   |              |              |              |              |             |
| <b>○ 期待される効果</b>   |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 運行サービス（運行ルート、運行ダイヤ、停留所位置等）の見直し・改善を行うことにより、利便性の向上を図る。なお、デマンド型乗合タクシーとのダイヤ調整により、室生地域の利用者の利便性向上も図る。</li> </ul> </li> <li>・ 収支改善による継続的な運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 利用者の増加等により収支改善および継続的な運行を図る。</li> </ul> </li> </ul> |              |              |              |              |             |
| <b>○ 実施主体</b>  |              |              |              |              |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 宇陀市、奈良県、周辺市村（奈良市、桜井市、東吉野村、曾爾村、御杖村、名張市）、交通事業者、地域住民、（社）宇陀市社会福祉協議会、宇陀市地域公共交通活性化再生協議会</li> </ul>  |              |              |              |              |             |
| <b>○ スケジュール（年度）</b>  |              |              |              |              |             |
| 2021<br>(R3)   | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
| 順次実施   | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |



※ その他、小学生や中学生の通学支援については、スクールバスによって面的に対応  
 参考. 地域特性を考慮した将来ネットワークイメージ（再掲）

## 5) 公共交通の空白地を補うバスサービスの検討

### ○ 事業内容

#### ○ 大宇陀南部地域のルート見直し

- ◇ 市町村有償運送事業として、奈良県初となる試みである、地域自らが中心となり、地域の交通を支えるバスサービスの本格運行を検討する。
- ◇ 地域が主体的に取り組むことで生活の利便性の確保を目指し、相互扶助による地域のさらなる活性化を目指す。

#### 【運行概要】

- ◇ 大宇陀地区（大宇陀南部線運行地域）において、地域の積極的かつ主導的な取組みとして、地域住民が運転手を担い、地域交通を支えるボランティア有償バス（地域の交通）として運行する。（令和2年12月より実証実験を開始。）
- ◇ 西まわり（月曜日・水曜日・金曜日）、東まわり（火曜日、木曜日）の2ルートで運行され、電話予約で自宅まで迎えに行くサービスとする。
- ◇ 1乗車は、大人300円、小人150円とする。  
（未就学児は無料、障がい者の方は大人150円、小人80円）



参考. ボランティア有償バス

### ○ 期待される効果

#### ・ 外出機会の創出による健康増進

- ◇ これまで、地域公共交通を利用した外出・移動環境に恵まれなかった市民に、利用機会を設けることで外出機会の創出による健康増進を図る。

#### ・ にぎわいづくり

- ◇ バスが主要施設を循環することにより、アクセス性が向上することで、にぎわいづくりに寄与する。

### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、地元住民

### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 本格運行         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

大宇陀地域のみなさまへ

電話予約でご自宅までお迎え！

## 「地域の交通」事業実証実験開始

令和2年12月1日

ご利用運賃（1乗車） 大人300円 小人150円

- ◆未就学児は無料です。小人は小学生が対象になります。
- ◆障がい者の方は大人150円、小人80円になります。

運行日：西まわり 月・水・金 / 東まわり 火・木

- ◆運休日：土曜日、日曜日、祝日、年末年始（12/29～1/3）
- ◆予約期間：2週間前～前日の16時まで
- ◆予約可能時間：9時～16時【平日のみ】

◆乗車予約 ○○○○-○○-○○○○ ○○○○-○○-○○○○（西まわり）

◇上龍門地域の方は、上記の電話番号にご連絡ください。予約担当 □□□

◆乗車予約 △△△△-△△-△△△△ △△△△-△△-△△△△（東まわり）

◇政始地域の方は、上記の電話番号にご連絡ください。予約担当 □□□

※ルート等詳細については、裏面を参照



問い合わせ先：☆☆☆☆☆☆ 電話番号：××××-××-××××

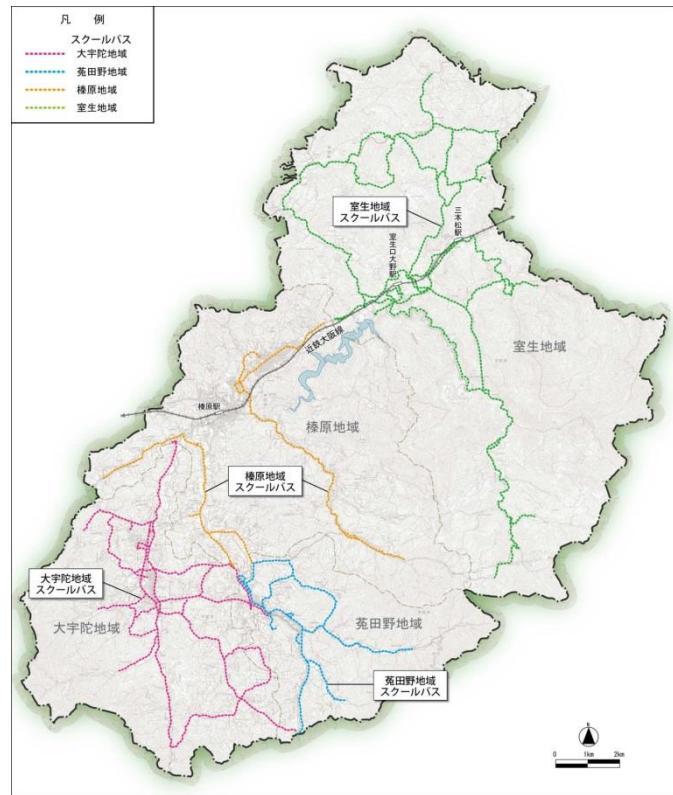
参考. 公共交通の空白地を補うボランティア有償バスの実証実験に関するチラシ

## 6) スクールバス車両の有効活用

### ○ 事業内容

#### ○ 公共交通の空白地を補うスクールバス車両の有効活用

- ◇ 公共交通の空白地を補うため、スクールバス車両における混乗等の有効活用に向けた検討・議論を進める。



参考. スクールバスのネットワーク

### ○ 期待される効果

#### ・ 公共交通空白地域の解消

- ◇ スクールバスへの一般客の混乗化により、現在、公共交通空白地域となっているエリアの一部解消を図る。

#### ・ 外出機会の増加(実質増便)

- ◇ 既存公共交通運行エリアにおいても、スクールバスへの一般客の混乗化によって、公共交通の実質増便となり、外出機会が増加する。

### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者、地域住民、宇陀市教育委員会、学校

### ○ スケジュール(年度)

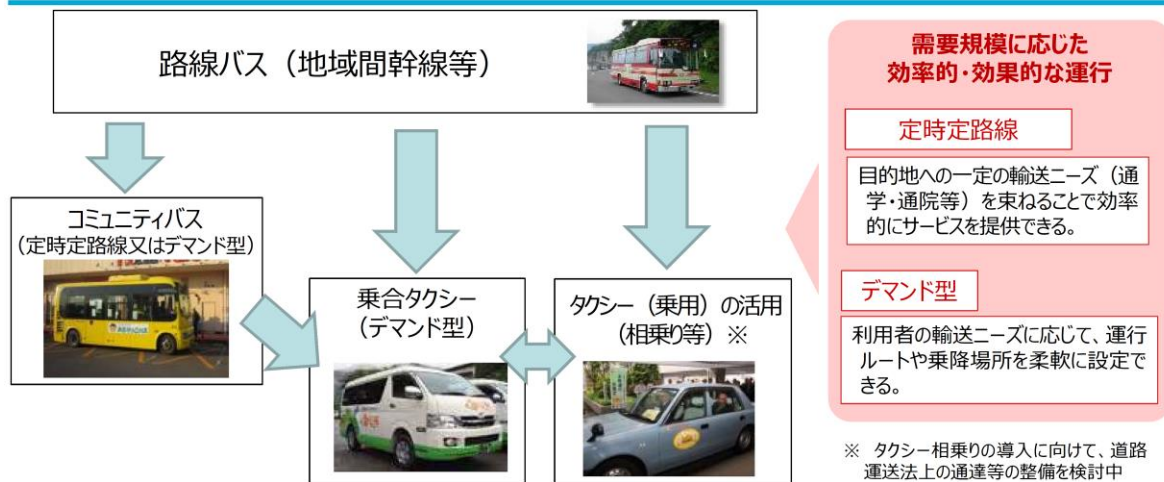
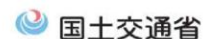
| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 検討・協議        | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## ● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

### ■ 運送サービスを継続していくための交通手段の見直し（ダウンサイジング等）

- ✓ 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、**路線バスについては効率化や生産性の向上**を図るとともに、
  - ・地域の実情に合わせて**ダウンサイジング等**（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による**最適化**を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行を実施するほか、
  - ・**自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用**により、地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段を持続的に確保。

### 地域の実情に合わせて交通手段の見直し（ダウンサイジング等）



### バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送  
（市町村自ら又はNPO等による運行）

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

出典：国土交通省資料（2020年11月）

参考．輸送資源の総動員による移動手段の確保の考え方



## 4.4 地域住民や利用者の意識の醸成

### 7) モビリティ・マネジメントの継続実施による利用促進

#### ○ 事業内容

#### 1) 沿線住民・沿線事業所・学校・転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施

- ◇ 市内の小学生を対象としたバスの乗り方教室を継続する。
- ◇ あわせて、沿線住民や沿線事業所、転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施を検討する。

#### 2) 宇陀市健康通勤プロジェクトの推進（行政職員への積極的な利用）

- ◇ 宇陀市健康通勤プロジェクトの推進を行う。
- ◇ 特に、本数が多く運行されており、取組みが促進しやすい天満台（路線バス（榛原ネオポリス線）沿線）の職員を対象にプロジェクトを推進する。

#### 3) 高齢者運転免許自主返納支援制度との連携

- ◇ 奈良交通が運用しているゴールドパス制度について、認知度を向上させるため、周知を強化する。
- ◇ また、現行制度の周知を中心とした、高齢者による運転免許の自主返納を進める。

#### 4) 学校行事やイベントでの利用促進

- ◇ 警察とも連携し、児童や高齢者向けの「バスの乗り方教室」などについて、地域のイベント等で簡素化したものを実施することを今後検討する。



参考. 交通事業者と連携した児童向けモビリティ・マネジメントの風景（市実績）

## ○ 期待される効果

### ・ 市民や従業者が公共交通を考えるきっかけづくり

- ◇ 公共交通の情報に触れ、コミュニケーションを繰り返すことにより、公共交通のことを考えるきっかけをつくる。

### ・ 公共交通利用者の増加

- ◇ モビリティ・マネジメントの実施により、公共交通利用者の増加を図る。

### ・ 職員の健康増進（「健幸都市 ウェルネスシティ宇陀市」実現）及び安全確保

- ◇ 公共交通利用によって職員の健康増進及び通勤時の交通事故減少による安全確保が図れる。

### ・ 高齢者の交通事故抑制

- ◇ 高齢者ドライバーによる交通事故を抑制する。

### ・ 利用者の増加

- ◇ 多様な主体との連携により利用促進を図ることで、現在の利用者層と異なる利用者層の増加が見込める。

### ・ 将来の利用者促進

- ◇ 子どもが公共交通に慣れ親しみ愛着を醸成することで、将来的な利用促進につなげる。

## ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、地域住民、宇陀市教育委員会、学校、沿線事業所、奈良県警察、宇陀商工会、（公社）奈良県バス協会

## ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 随時実施         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## 8) 既存のサービスや制度を有効に生かすための利用案内の発信

### ○ 事業内容

#### ○ 日常生活に即した利用案内の作成・配布

- ✧ 地域公共交通網の見直しに合わせて、バス探訪ガイドのリニューアル版を作成し、配布する。
- ✧ ダイヤの見直しに対応した改訂版の発行を検討する。



参考：平成 27 年度に作成したバスマップ

### ○ 期待される効果

#### ・ 市民が公共交通を考えるきっかけづくり

- ✧ 公共交通の情報に触れることにより、公共交通を考えるきっかけをつくる。また、マップ作成にかかわる市民や民間事業者においては、より地域公共交通が身近なものとなり、市民の中でも率先して情報発信をしていただくキーマンとなる。

#### ・ 公共交通利用者の増加

- ✧ 取組みの実施により、公共交通利用者の増加を図る。

### ○ 実施主体

- ✧ 宇陀市、交通事業者、地域住民、民間事業者、NPO 等各種団体

### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 検討           | 随時実施         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## 9) HP を活用した分かりやすい情報発信

### ○ 事業内容

#### ○ 行政や関係機関 HP の見直し

- ◇ 市民や利用者が目にする行政や関係機関の HP において、事業主体に関わらず、交通サービスの全体像がひと目で把握できるよう、更新を行う。

#### ○ 事業者間の垣根を超えた相互閲覧の促進

- ◇ 行政や交通事業者においては、運行主体の垣根を超えて、相互にリンクを設け、HP の閲覧を促進する。
- ◇ また、交通事業とは直接関わりがない観光関連サイトや主要施設（宿泊施設、医療施設）サイトへのリンクの掲載を促す。



参考：宇陀市 HP

#### ○ 大手経路探索サイトとの連携

- ◇ 乗換利便性等の改善に向けた情報発信の一環として、大手経路探索サイトの連携を進める。  
(一部対応済み)

### ○ 期待される効果

#### ・ 利便性向上

- ◇ 地域全体の公共交通を分かりやすく案内することで、利便性の向上を図る。

### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者

### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 随時更新         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## 10) 観光利用促進に向けた情報発信

### ○ 事業内容

#### 1) 観光情報とあわせた公共交通情報の案内

- ◇ 重要伝統的建造物群保存地区の「宇陀松山地区のまちなみ」をはじめ、市内に点在する観光地の情報発信とあわせた公共交通によるアクセス情報の案内を行う。観光客（来訪者）に向けては、まちの魅力とともに情報発信する。
- ◇ 市内の周遊環境に関連する誘導看板の整備を進める。
- ◇ 宇陀市ホームページの観光案内ページでの公共交通案内を行う。
- ◇ 観光施設のホームページでの公共交通案内を行う。
- ◇ AI等の新たな技術を用いたサービスを先進的に習得、導入する。

#### 2) 来訪者（外国人含む）向けのサービスの充実

- ◇ 外国人観光客の交通アクセスは公共交通利用が中心であるため、外国人が回遊するためのサポートとして、Webや駅、バス停での外国語案内の充実やWi-Fiネットワークの提供、キャッシュレス化の整備を進める。
- ◇ 観光案内所や道の駅、宿泊施設における多言語表記の充実、多言語表記看板の設置といった、外国人の受け入れ環境整備を順次行う。

#### 〔行き先案内に必要な主要な情報〕

##### ○地図

- ・正確で見やすい地図、現在地
- ・観光対象の位置、連絡先
- ・宿泊施設の位置、連絡先
- ・主要な公共施設の位置、連絡先

##### ○モデルコース

- ・コース、所要時間
- ・主要な見所

#### 〔観光客の利便性を高める主要な情報〕

##### ○交通

- ・アクセスに利用する鉄道、バス等の路線及び駅、バス停、時刻表
- ・駐車場の位置、料金
- ・公共交通機関の運行状況
- ・主要道路の交通状況

##### ○観光案内所等

- ・所在地及び連絡先
- ・営業時間及び休日

##### ○バリアフリーに関する情報 (トイレ、昇降施設等)

- ・バリアフリー施設、トイレ等の位置、問い合わせ先

##### ○観光施設

- ・所在地及び連絡先
- ・主要なアクセスの方法、駐車場の有無
- ・見学可能時間及び休日、修理・リニューアル等による特別な閉鎖期間
- ・見学等の所要時間、入場料等の料金
- ・外国人旅行者への対応の可否、使用できる言語

##### ○トイレ・休憩所

- ・公衆トイレ、休憩所等の位置

##### ○緊急時の連絡先(災害、事故、病気等)

- ・公的機関・警察・病院施設、災害時の避難先等

〔主要な双方向情報〕

○地域住民からの情報

- ・住民しか知らない地域のお勧め情報
- ・隠れた名スポット

○観光客からの情報

- ・地域の感動体験
- ・実際に体験したお勧め情報、評価情報

〔主要な情報提供の手段・手法〕

○案内看板(主要な交差点、観光対象付近に設置)

○パンフレット・案内地図

○案内所や観光施設等での口頭・対面での観光案内

○ガイドブック、情報誌、旅行雑誌など

○ウェブサイト(PC、携帯)

○PDA(Personal Digital Assistants)等携帯型のマルチメディア端末

資料：観光地が取り組む効果的な観光情報提供のための資料集(国土交通省総合政策局)

○ 期待される効果

・観光客の交通利便性の向上、観光利用による公共交通利用者数の増加

- ◇ 観光情報とあわせて案内することにより、公共交通を利用した宇陀市への来訪を可能とし、公共交通の観光利用の促進につなげる。

・外国人観光客の増加・観光客増加によるにぎわい創出

- ◇ Webによる外国語案内の充実やWi-Fiネットワークの提供などにより、外国人観光客の交通利便性の向上、回遊性の向上を図り、観光客増加につなげる。

○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者、宇陀市観光協会、観光施設

○ スケジュール(年度)

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 随時実施         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

## 4.5 それぞれが主体性を持った移動サービスの支援体制の構築

### 11) 担い手確保に向けた情報発信

#### ○ 事業内容

#### ○ 事業者と行政が一体となった担い手確保の取組み

- ◇ ホームページ等、市が発信可能な媒体を用い、人手不足への支援のため、取組みを実施する。

参考. 市広報にバス乗務員募集記事を掲載した例（福岡県嘉麻市）

#### ○ 期待される効果

- ・ 担い手の確保による持続可能なサービスの提供

- ◇ 運転手や整備士など、安全な地域公共交通のサービス提供に欠かせない担い手を確保することで、持続可能なサービスの提供につながる。

#### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者

#### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 随時実施         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |

12) 地域住民（まちづくり協議会等）、交通事業者、行政が一体となって議論・検討できる場づくり

13) 地域主体の交通づくりの支援制度の創設

○ 事業内容

- ◇ 地域ごとに利便性を確保するための取組みについて、一部の地域で地域主体、地域独自の動きが進み始めている。このような傾向に伴って、積極的に地域公共交通にかかる行事を行政が支援する。
- ◇ 地域の自主性を尊重し、今後協力体制の構築を検討する。

(取組例)

■ 菟田野地域

- ◇ 買い物支援説明会

■ 上龍門まちづくり協議会

大宇陀政始まちづくり協議会

- ◇ 公共交通視察に同行



出典：国土交通省資料（2017年6月）

参考：市民協働型の取組イメージ

○ 期待される効果

・ 継続的な地域公共交通の維持

- ◇ 地域が主体的に公共交通にかかわることで、地域公共交通の継続的な維持を図る。

○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者、地域住民

○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 随時実施         | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒            | ⇒<br>(継続実施) |



## 14) 社会実験の実施

### ○ 事業内容

- ◇ 公共交通の空白地を補うラストワンマイルの解消を目指したグリーンスローモビリティの導入に向けた社会実験の実施を検討する。

### グリーンスローモビリティとは



グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ




**【5つの特長】**

- ①**Green**・・・CO2排出量が少ない電気自動車。  
家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ②**Slow**・・・時速20km未満なので観光にぴったり
- ③**Safety**・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④**Small**・・・小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤**Open**・・・窓がない開放さが乗って楽しい

**【事業化】** 乗合バス事業、タクシー事業、  
自家用有償旅客運送で運行

**【活用場面】**

**①地域住民の足として**

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換
- 5) 将来的に自動運転可

**②観光客向けのモビリティとして**

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

**③ちよこつと輸送**

駐車場から施設まで  
施設から施設まで

**④地域ブランディング**

「地域の顔」として







出典：国土交通省資料（2018年6月）

参考. グリーンスローモビリティの概要

### ○ 期待される効果

#### ・市内全域における地域公共交通網の形成

- ◇ 主要拠点施設を中心とした多様な交通手段の活用・連携や乗り継ぎ利便性向上により、市内全域における地域公共交通網の形成を図る。

### ○ 実施主体

- ◇ 宇陀市、交通事業者、地域住民

### ○ スケジュール（年度）

| 2021<br>(R3) | 2022<br>(R4) | 2023<br>(R5) | 2024<br>(R6) | 2025<br>(R7) | 長期 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----|
| 検討           | 実証実験         |              |              |              |    |

## 5章 達成状況の評価

宇陀市地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間（5年）において、着実な取組み、継続的な評価・見直しが必要となる。そのためには、施策の達成状況について、定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みづくりが重要となる。

PDCAサイクルを定めるなかで、市がとりまとめるデータなど、毎年取得できる評価指標での評価・検証を中心に、取組みの見直しを1年ごとに図る。また、上位・関連計画の動き等、まちづくり全体と本計画での取組みの整合性も踏まえながら、適宜、評価・検証及び見直すこととする。

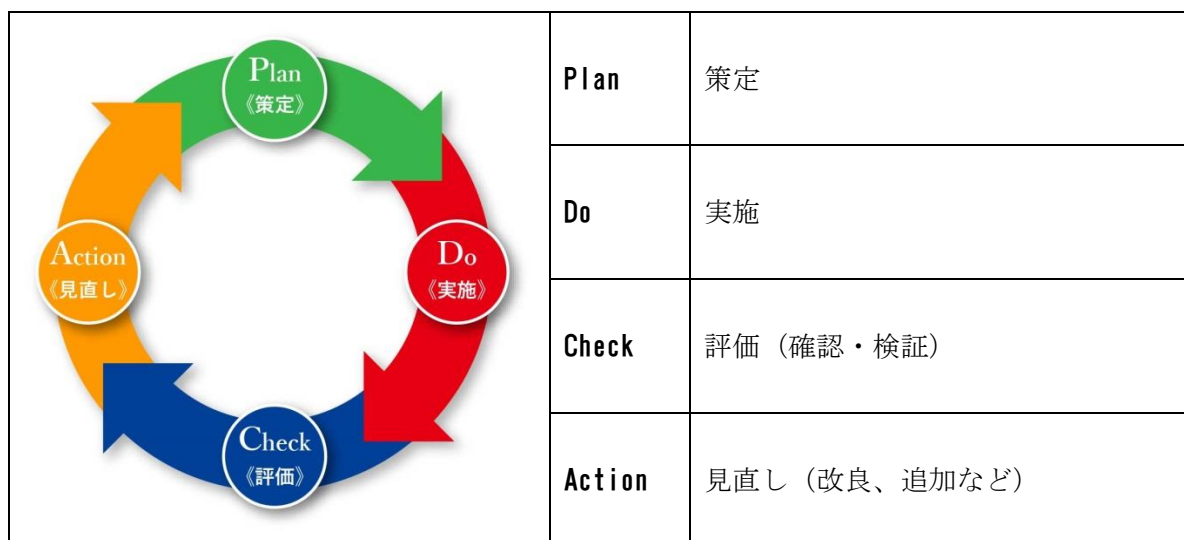


図-33 PDCAサイクルのイメージ

なお、本市では、計画の策定後に関連部局や関係者と連携し、以下のとおり、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定する。

表-2 進行管理のイメージ

| 担い手              | 各主体における取組内容  |
|------------------|--|
| 協議会              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体的な進捗管理</li> <li>・定期的な評価・検証（1年ごと）</li> <li>・中間見直し（2023年度（令和5年度）を目途）</li> <li>・最終的な評価・検証 及び 次期計画の作成（2025年度（令和7年度）を目途）</li> </ul> |
| 担当課              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の推進</li> <li>・協議会の運営</li> </ul>   |
| 関連部局<br>（担当課と連携） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の実施</li> <li>・各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）</li> </ul>  |
| 国や県ほかの行政期間       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の推進支援</li> </ul>  |
| 交通事業者            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策の実施</li> <li>・評価・検証データの提供（適宜）</li> </ul>  |

## 宇陀市地域公共交通計画

【発行】 宇陀市地域公共交通活性化再生協議会

【発行年月】 令和3年3月

【企画・編集】 宇陀市企画財政部企画課

【問合せ先】

〒633-0292 奈良県宇陀市榛原下井足17番地の3

T E L (代表) : 0745-82-1362

F A X : 0745-82-3900

E-Mail : [kikaku@city.uda.lg.jp](mailto:kikaku@city.uda.lg.jp)

U R L : <http://www.city.uda.nara.jp/>



