

宇陀市地域公共交通総合連携計画策定業務

連携計画書（案）

平成21年11月17日

宇陀市地域公共交通活性化再生協議会

目 次

| | Page |
|------------------------------------|------|
| 1. はじめに | 1 |
| 1-1. 背景・目的 | 1 |
| 1-2. 総合連携計画見直しの意義 | 1 |
| 2. 宇陀市の現状 | 2 |
| 2-1. 地域特性の把握 | 2 |
| 2-2. 公共交通の現状 | 8 |
| 3. 地域住民アンケート調査 | 17 |
| 3-1. アンケート調査の概要 | 17 |
| 3-2. アンケート結果 | 18 |
| 4. 課題の整理 | 35 |
| 4-1. 現状分析、アンケートにおける市民意向をふまえた問題点の整理 | 35 |
| 4-2. 宇陀市全体の公共交通が抱える課題の抽出・整理 | 38 |
| 4-3. 区毎の特性をふまえた区別の課題 | 39 |
| 5. 地域公共交通総合連携計画の策定 | 41 |
| 5-1. 連携計画の対象範囲 | 41 |
| 5-2. 基本方針と計画目標の設定 | 41 |
| 5-3. 目標を達成していくための役割分担 | 42 |
| 5-4. 目標を達成していくための施策及び実施主体 | 43 |
| 5-5. 目標達成に向けた施策 | 45 |
| 6. 事業計画 | 65 |
| 7. 連携計画策定に当って | 65 |
| 7-1. 連携計画の策定の進め方 | 65 |
| 7-2. 協議会の組織構成 | 65 |
| 7-3. 協議会要綱など | 65 |
| 8. 参考資料 | 65 |
| 8-1. 地域住民アンケート票 | 65 |
| 8-2. 事業者ヒアリングシート | 65 |

1.はじめに

1-1.背景・目的

宇陀市は、平成18年1月1日に、大字陀町、菟田野町、榛原町、室生村の3町1村が合併して誕生しました。奈良県では初めて、地域自治区制（合併から5年間をめぐり）を導入しており、現在も旧町村はそれぞれ4区として存在しています。

本市の公共交通としては、市内に近畿日本鉄道が東西に走り、近鉄榛原駅を中心として鉄道、バス、タクシーなどによる公共交通ネットワークが形成されていますが、人口減少、少子高齢化、モータリゼーションの進展といった社会情勢の変化により、公共交通の利用者の減少が進み、バス路線のほとんどは不採算路線となり、民間バス事業者の一部路線の撤退を余儀なくされています。

また、休廃止されたバス路線については、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（法律第59号）が施行されたことに伴い、平成20年3月に「宇陀市地域公共交通総合連携計画」を策定し、その代替手段として市が主体となった「市営有償バス」などの実証運行を実施していますが、利用者数については伸び悩んでおり、運行効率も良いとは言えないため、新たな公共交通システムの再構築が喫緊の課題となっています。

特に、山間に位置している地域については、居住する集落が山あいの谷筋に点在しているため、主要な幹線道路のバス停まで徒歩の移動が困難な高齢者などからは「デマンド型乗合交通」等の導入を強く要望する声が多数あがっています。

1-2.総合連携計画見直しの意義

現在、策定されている総合連携計画に位置づけられている「市営有償バス」は、休廃止されたバス路線の代替手段の維持・確保に対してのものであるため、高齢者や障害者などの交通弱者のために交通空白地域を解消するための施策としてサービスを充実させる必要があります。

本計画書は、一昨年度策定された「宇陀市地域公共交通総合連携計画」を改定し、既存の路線バス、市営有償バス、デマンド型乗合交通などの各公共交通機関を連携させ、将来に渡り、持続可能で効率的な公共交通体系を再構築していくために各区の地域特性や公共交通サービスの地域バランスを図り、住民のニーズに沿った市内の公共交通体系の実現を目指し策定するものです。

2. 宇陀市の現状

2-1. 地域特性の把握

(1) 宇陀市の地勢

本市は、奈良県の北東部に位置し、北は奈良市、山添村、西は桜井市、南は吉野町、東吉野村、東は曾爾村、三重県名張市に隣接しています。また、大和高原とよばれる高原地帯で一定の平野部も有しているものの、山林が72%を占めており宅地は4%弱となっています。

また、住宅地については、市街地に集中しているものの、山間部にも集落が多く点在しています。

本市の総面積は、247.6km²で、区別では、大宇陀区が約47.4km²、菟田野区が、約27.8km²、榛原区が64.4km²、室生区が約108.0km²となっており、室生区が最も広い範囲を占めています。宅地面積でみると、各区の面積に占める割合は、大宇陀区が約2.8%（約1.33km²）、菟田野区が約3.0%（約0.84km²）、榛原区が約3.7%（約2.37km²）、室生区が約1.0%（約1.09km²）となっており、室生区が最も小さくなっています。



図 2.1 宇陀市の位置

(2) 人口動態

本市の人口は、平成7年頃までは、市全体で、4万人前半で横ばいとなっていました。しかし、平成12年以降減少に転じ、榛原区では約5%、その他の地区は、約15~20%程度人口が減少し、平成21年の住民基本台帳では、36,536人となっています。

また、高齢化率をみると、奈良県平均を上回り、平成2年国勢調査では、15.5%でしたが、平成21年の住民基本台帳では、28.4%となっています。いずれの区も急速に高齢化率が上昇しており、中でも室生区においては、35.7%と、およそ3人に1人が高齢者という現状となっています。

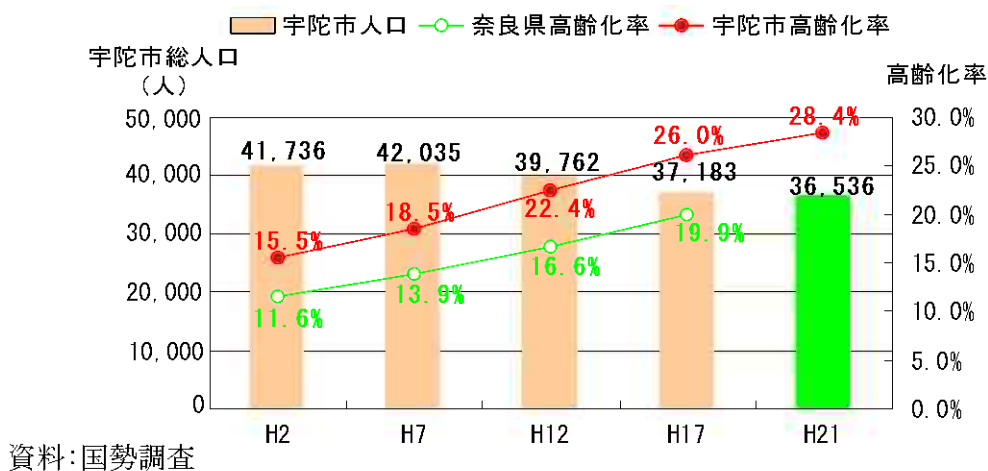
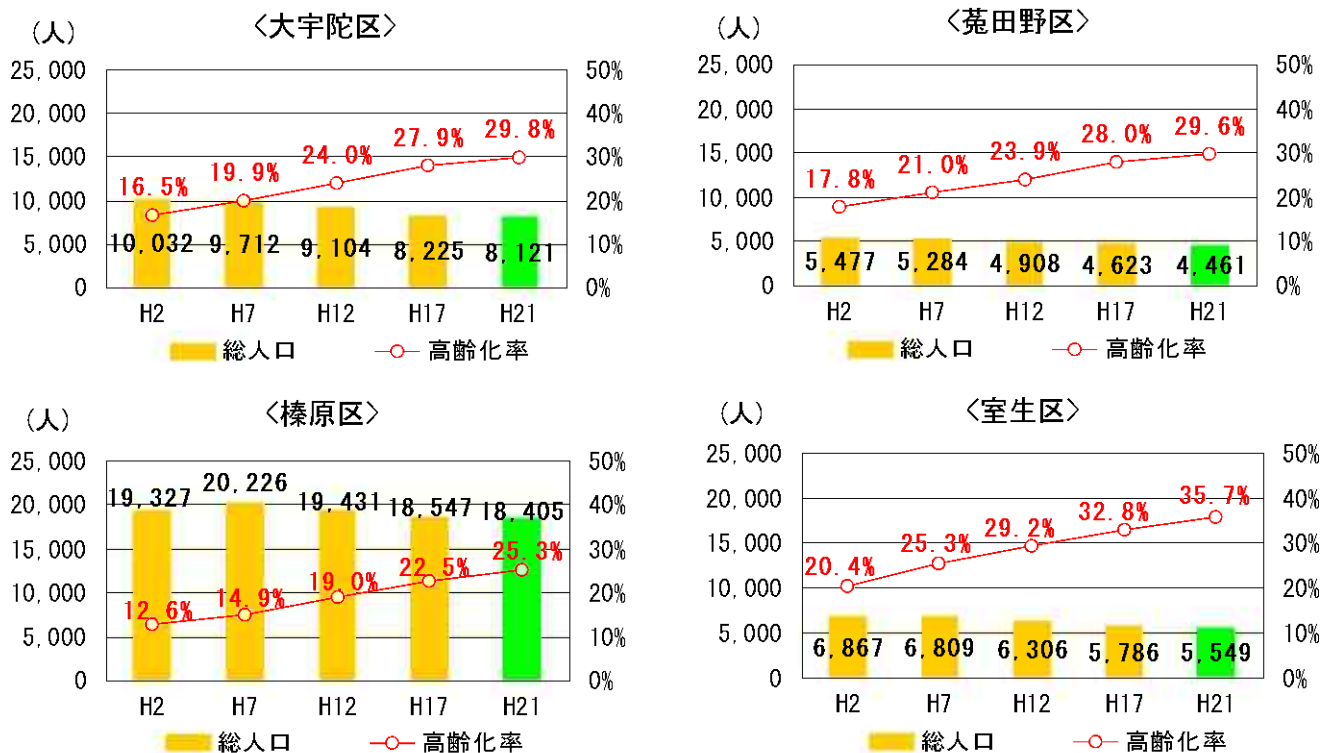


図 2.2 宇陀市の人口推移と高齢化率



※グラフのH21は、平成21年1月現在の住民基本台帳の人口データ

資料: 国勢調査、住民基本台帳

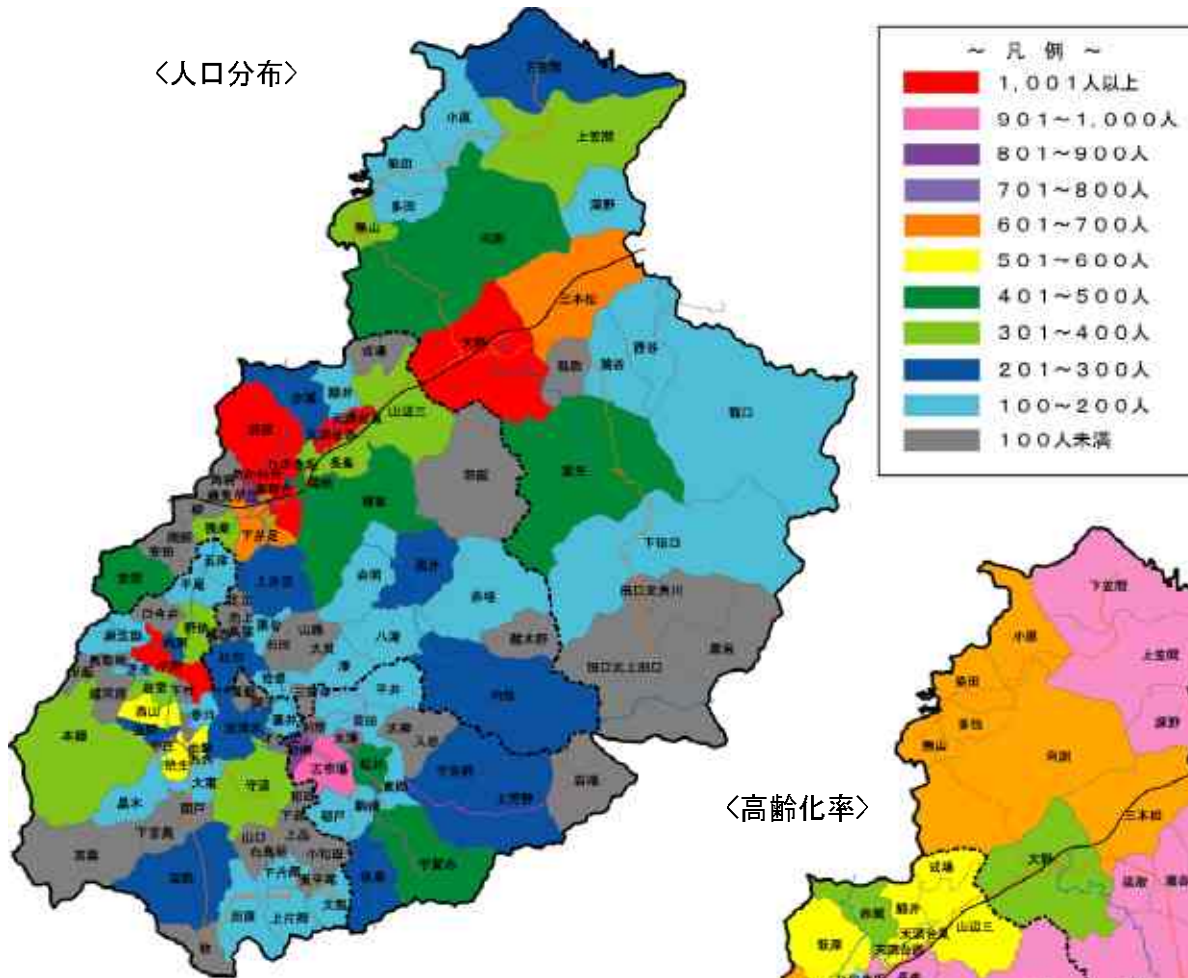
図 2.3 地区別人口と高齢化率の推移

(3) 人口分布

平成 21 年 1 月時点での宇陀市の人口分布をみると、交通利便の良い国道 169 号、近鉄沿線で人口 1,000 人を超える地域の集中が目立ち、その他の地域では、100～500 人程度の人口規模となっているところが多くなっています。

また、人口が多い榛原区など市西部では高齢化率が 20～30%程度に留まっているのに対し、人口が少ない室生区などの市東部では、高齢化率 35%を超えるところが多くなっています。

〈人口分布〉



〈高齢化率〉



資料：住民基本台帳（H21.1）

図 2.4 人口分布と高齢化率

(4) 主要施設配置状況

市内の各区における公的施設の立地状況をみると、各区の地域事務所（旧町村役場）周辺には、公民館や集会所、個人病院や診療所などの医療施設が立地されており、特に榛原区においては、市役所や市立病院、商業施設などといった中枢施設が集中して立地していることから、榛原駅周辺地域が市の中心としての役割を担っていることが伺えます。

また、宇陀市は、「古事記」「日本書紀」等の歴史史書のなかに記載された地域が多く、歴史的観光資源が多く残されています。江戸時代に城下町として整備された松山地区は、平成18年に国の重要伝統的建造物群保存地区に指定されており、全国的に有名な室生寺や又兵衛桜など観光施設も各区に点在しています。

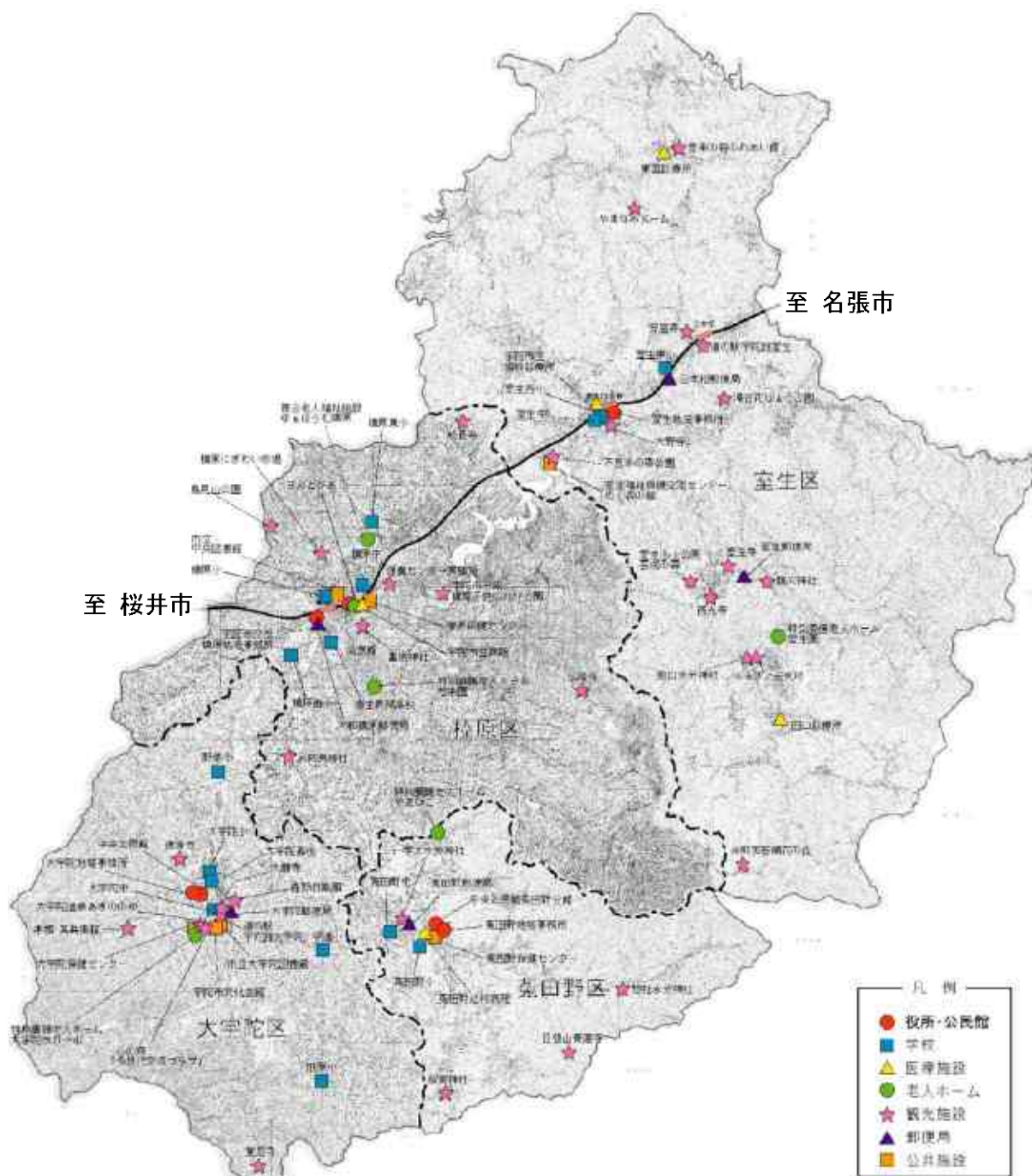
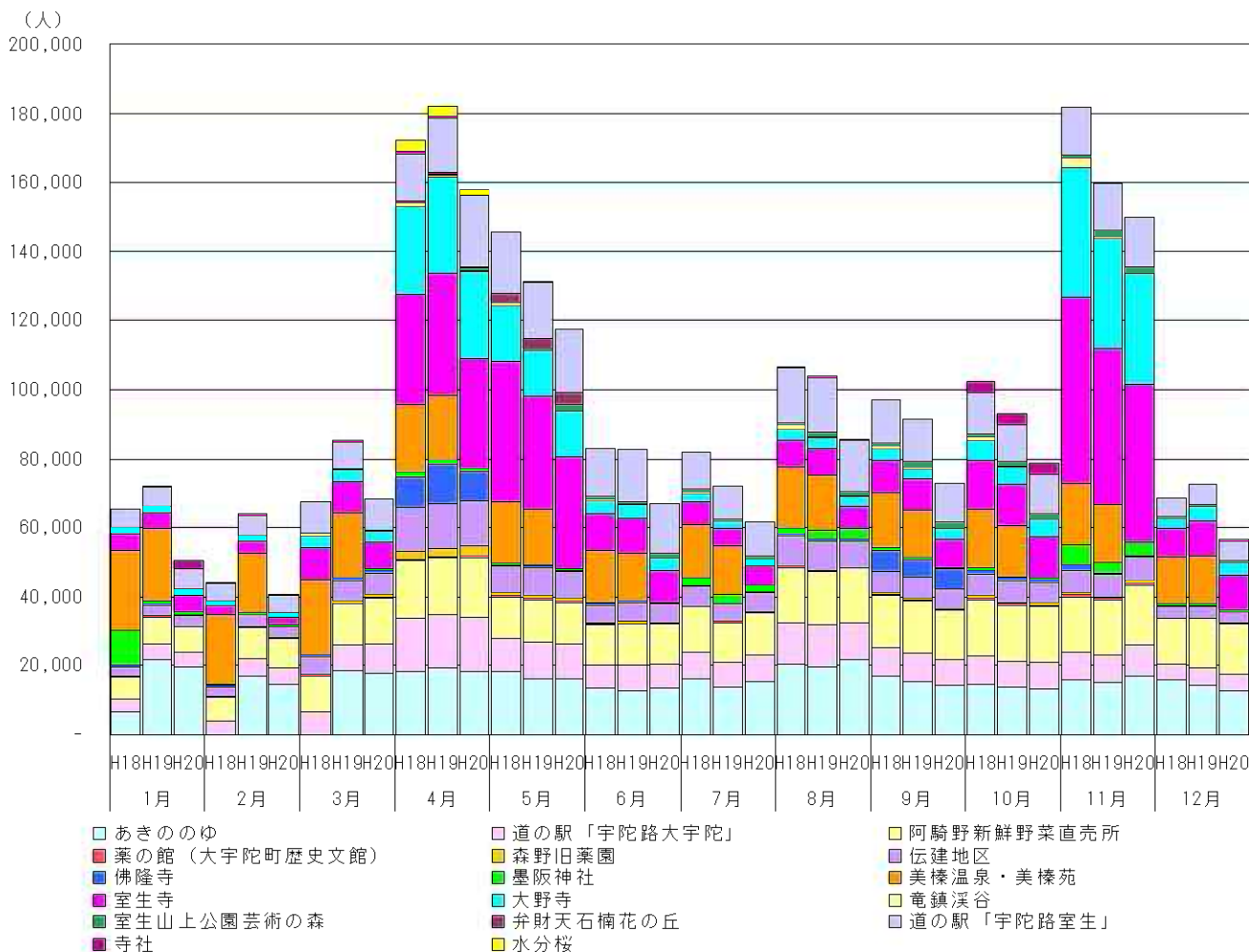


図 2.5 主要施設分布状況

(5) 観光動態

本市の月別観光客数の傾向をみると、春（4月、5月）や秋（11月）の時期が多くなっており、その中でも、あきののゆ、阿騎野新鮮野菜直売所、室生寺、大野寺の占める割合が高くなっています。しかし、近年交通の利便性の向上とともに、日帰り観光客が増加し、宿泊する観光客は減少傾向にあります。また、市内観光施設の来訪客数の推移をみると、平成18年から平成20年にかけて減少しています。

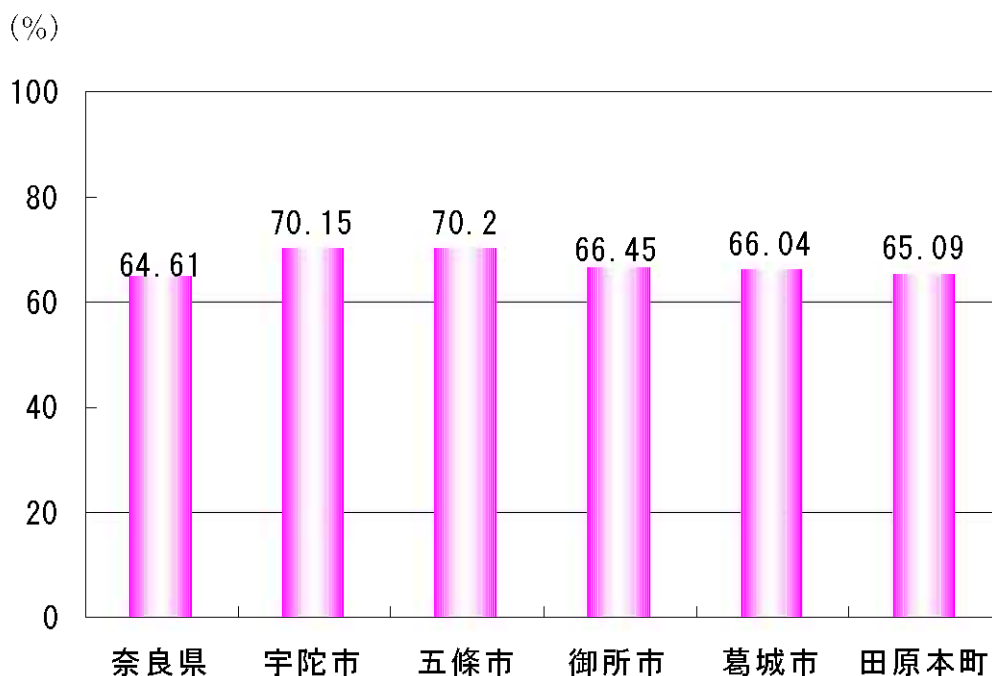


資料：宇陀市データ（H18～H20）

図 2.6 宇陀市主要観光施設月別観光客数

(6) 免許保有状況

本市の運転免許保有率(運転免許保有者数÷総人口)は、平成20年12月時点で70.2%となっており、奈良県64.6%の運転免許保有率(全国8位)に比べ高くなっています。本市と同等規模の県内の市町と比較しても、五條市に次いで免許保有率が高くなっており、自家用自動車利用に依存している傾向が伺えます。



資料：県警察本部資料(H20.12.28)

図2.7 免許保有率

2-2.公共交通の現状

(1) 宇陀市の公共交通ネットワーク

市内には、近鉄大阪線が東西に走り、大阪方面、名張方面といった広域的なネットワークを形成し、市民の広域的な移動を支えています。

また、民間路線バス8路線の他、市営有償バス、らくらくバス(実施主体:宇陀市福祉協議会)、ほっとバス錦(実施主体:ほっとバス錦運営協議会)といったコミュニティバスが有償運行されています。その他、診療所バス、金曜サロン送迎バス、スクールバスといった無償運行など多様な運行されています。

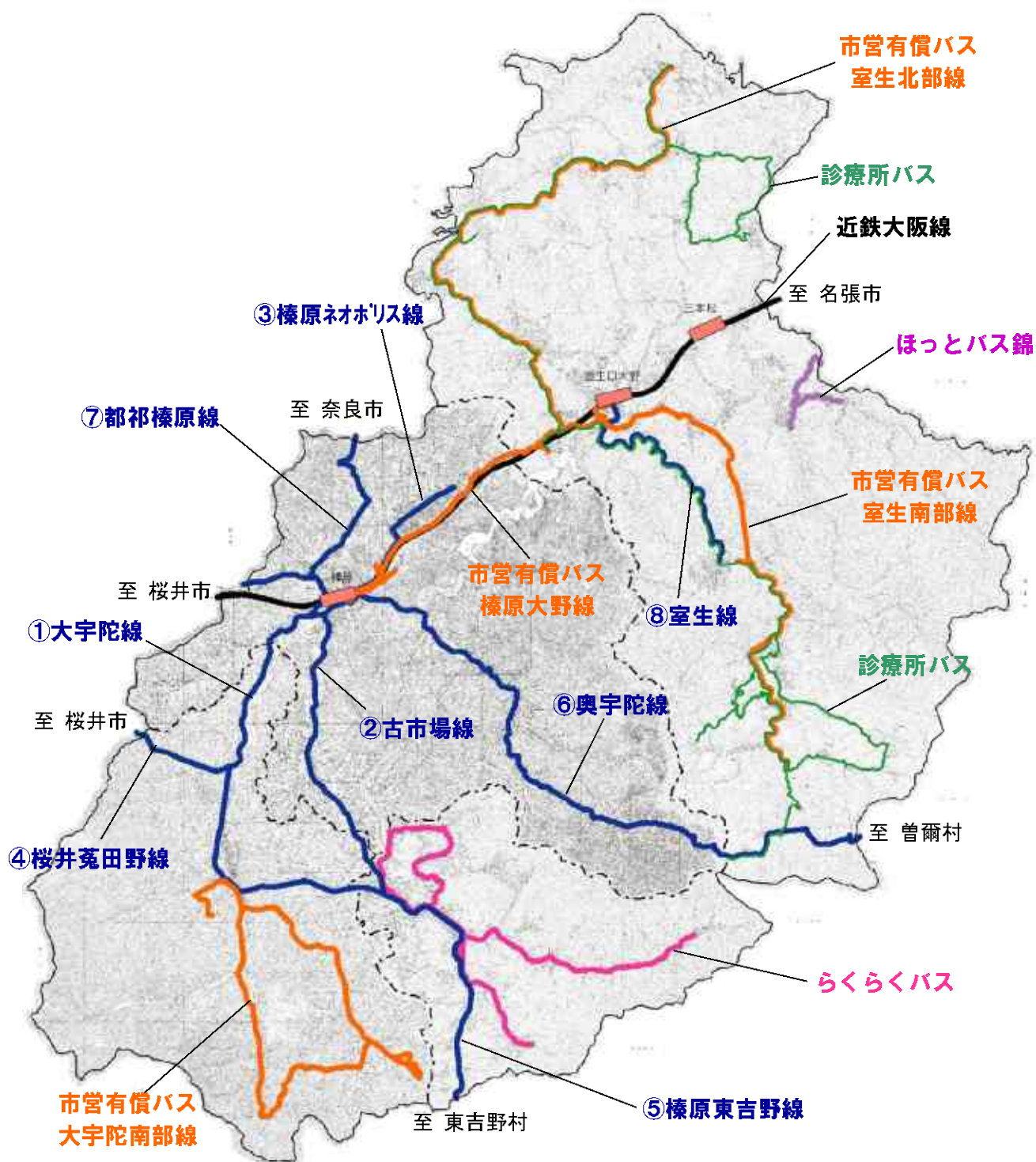


図 2.8 市内公共交通ネットワーク

(2) 鉄道（近鉄）

市内には、近鉄大阪線の榛原駅、室生口大野駅、三本松駅の3駅が設けられています。これら3駅の乗車人員は、合計で1日約8,000人となっています。

表 2.1 市内の近鉄各駅の利用状況

| | 榛原 | | | 室生口大野 | | 三本松 | |
|-----|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 乗車人員 (人/日) | GW期間 (人/日) | 特急 乗車 (人/日) | 乗車人員 (人/日) | GW期間 (人/日) | 乗車人員 (人/日) | GW期間 (人/日) |
| H17 | 7,028 | 4,898 | 244 | 856 | 992 | 216 | 257 |
| 定期率 | 74.0% | | | 63.3% | | 58.4% | |
| H18 | 6,998 | 4,874 | 237 | 752 | 1,056 | 200 | 257 |
| 定期率 | 74.7% | | | 61.2% | | 62.3% | |

*GW期間:ゴールデンウィーク(4/28~5/6)

いずれのデータも定期利用を含む。

資料:近畿日本鉄道

表 2.2 市内の近鉄各駅間の運行本数

(本)

| | 時間帯 | 平日 | | | 土休日 | | |
|-----------|-------|----------|---------|---------|----------|---------|---------|
| | | 榛原 | 室生口大野 | 三本松 | 榛原 | 室生口大野 | 三本松 |
| 名張 方面 | 5~9 | 17(4.3) | 11(2.8) | 9(2.3) | 16(4.0) | 11(2.8) | 10(2.5) |
| | 9~16 | 29(4.1) | 22(3.1) | 21(3.0) | 31(4.4) | 24(3.4) | 24(3.4) |
| | 16~21 | 33(6.6) | 25(5.0) | 18(3.6) | 31(6.2) | 22(4.4) | 15(3.0) |
| | 21~ | 27(6.8) | 20(5.0) | 11(2.8) | 25(6.3) | 20(5.0) | 11(2.8) |
| | 計 | 106(5.3) | 78(3.9) | 59(3.0) | 103(5.2) | 77(3.9) | 60(3.0) |
| 上本町 方面 | 5~9 | 37(9.3) | 26(6.5) | 15(3.8) | 35(8.8) | 27(6.8) | 16(4.0) |
| | 9~16 | 56(8.0) | 22(3.1) | 22(3.1) | 55(7.9) | 21(3.0) | 21(3.0) |
| | 16~21 | 34(6.8) | 14(2.8) | 10(2.0) | 34(6.8) | 15(3.0) | 12(2.4) |
| | 21~ | 12(4.0) | 9(3.0) | 7(2.3) | 14(4.7) | 10(3.3) | 8(2.7) |
| | 計 | 139(7.3) | 71(3.7) | 54(2.8) | 138(7.3) | 73(3.8) | 57(3.0) |

* ()内は1時間当たりの平均本数。榛原駅については、特急が含まれている。

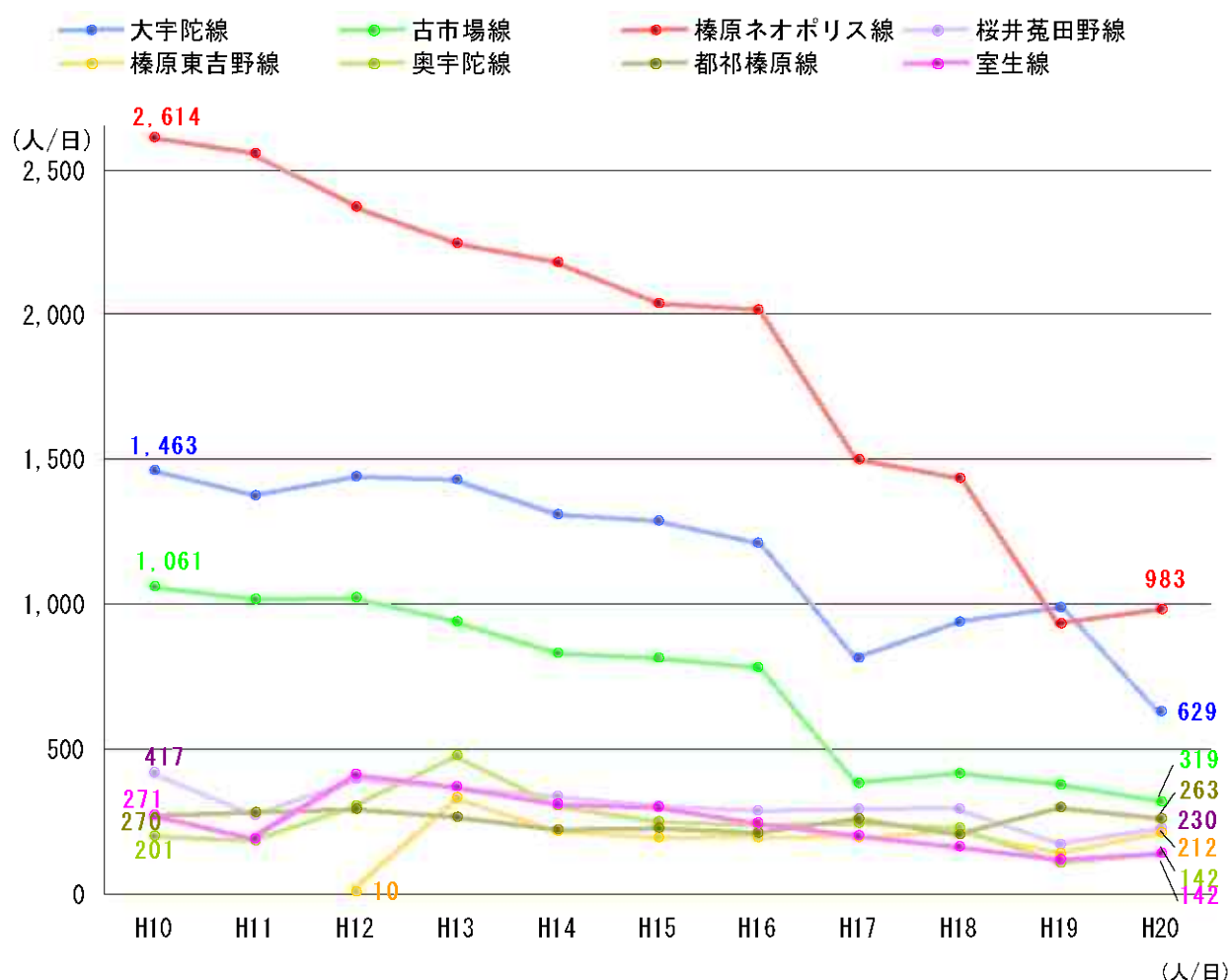
資料:近畿日本鉄道

(3) バス交通

1) 路線バス

市内を走る民間路線バスは、奈良交通1社となっており、大宇陀線、古市場線、榛原ネオポリス線、室生線の4線と市外を繋ぐ広域的な路線である奥宇陀線、桜井菟田野線、榛原吉野線、都祁榛原線の4線の合計8路線があります。

民間路線バス利用者数は、減少傾向にあり、都祁榛原線、奥宇陀線を除く6路線では、平成10年の利用者の半分程度まで減少しており、その中でも利用者が多かった榛原ネオポリス線、大宇陀線、古市場線の利用者の減少が著しい状況となっています。



| 路線名 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | 増減率 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|--------|
| ①大宇陀線 | 1,463 | 1,376 | 1,440 | 1,431 | 1,311 | 1,288 | 1,211 | 814 | 943 | 990 | 629 | ▲ 0.57 |
| ②古市場線 | 1,061 | 1,019 | 1,022 | 943 | 830 | 817 | 784 | 386 | 421 | 379 | 319 | ▲ 0.70 |
| ③榛原ネオポリス線 | 2,614 | 2,559 | 2,373 | 2,245 | 2,181 | 2,042 | 2,020 | 1,500 | 1,439 | 938 | 983 | ▲ 0.62 |
| ④桜井菟田野線 | 417 | 271 | 395 | 370 | 336 | 303 | 291 | 292 | 296 | 173 | 230 | ▲ 0.45 |
| ⑤榛原東吉野線 | | | 10 | 334 | 215 | 197 | 196 | 195 | 219 | 142 | 212 | ▲ 0.37 |
| ⑥奥宇陀線 | 201 | 187 | 304 | 480 | 305 | 252 | 241 | 245 | 227 | 108 | 142 | ▲ 0.29 |
| ⑦都祁榛原線 | 270 | 283 | 295 | 266 | 222 | 228 | 212 | 259 | 207 | 301 | 263 | ▲ 0.03 |
| ⑧室生線 | 271 | 193 | 412 | 369 | 309 | 298 | 245 | 201 | 162 | 117 | 142 | ▲ 0.48 |

資料：奈良交通提供データ

図 2.9 路線バス利用者数の推移

路線別の運行本数では、「大宇陀線」が78本/日、「古市場線/榛原東吉野線」が62本/日、「榛原ネオポリス線」が107本/日(いずれも平日)の3路線が多くなっています。また、「室生線」は、観光利用が多いことが想定されることから、土日祝の運行本数が多くなっています。

民間路線バスの運行については、採算の確保ができない路線が多く、平成19年度には、本市が「奥宇陀線(上内牧系統)」と「室生線」に対して約810万円の補助を行っています。また、広域的な路線である4路線には、約5,900万円の補助を国・県から受けて、運行維持をしているのが現状です。

表 2.3 路線バス(奈良交通)運行本数

| | 平日 | 土 | 日祝 | 備考 |
|------------------|---------|---------|---------|-----------|
| ①大宇陀線 | 78 | 59 | 58 | |
| 下り/榛原→大宇陀 | 40 | 31 | 31 | |
| 上り/榛原←大宇陀 | 38 | 28 | 27 | |
| ②古市場線 | 41 | 34 | 34 | |
| 下り/榛原→菟田野 | 17 | 14 | 14 | |
| 上り/榛原←菟田野 | 24 | 20 | 20 | |
| ③榛原ネオポリス線 | 107 | 96 | 91 | |
| 下り/榛原→天満台東三丁目 | 56 | 52 | 48 | |
| 上り/榛原←天満台東三丁目 | 51 | 44 | 43 | |
| ④桜井菟田野線 | 8 | 7 | 7 | |
| 下り/桜井駅南口→大宇陀→菟田野 | 3 | 3 | 3 | |
| 上り/桜井駅南口←大宇陀←菟田野 | 5 | 4 | 4 | |
| ⑤榛原東吉野線 | 22 | 22 | 22 | |
| 下り/榛原→杉谷、大又、新子 | 11 | 11 | 11 | |
| 上り/榛原←杉谷、大又、新子 | 11 | 11 | 11 | |
| ⑥奥宇陀線(上内牧系統) | 14 | 8 | 8 | |
| 下り/榛原→上内牧→曾爾村方面 | 7 (2) | 4 | 4 | ()内は上内牧止 |
| 上り/榛原←上内牧←曾爾村方面 | 7 (2) | 4 | 4 | ()内は上内牧発 |
| ⑦都祁榛原線 | 19 | 17 | 17 | |
| 下り/榛原→玉立橋→奈良市方面 | 9 | 8 | 8 | 与喜浦方面行日祝1 |
| 上り/榛原←玉立橋←奈良市方面 | 10 | 9 | 9 | |
| ⑧室生線 | 12 (10) | 14 (10) | 14 (10) | |
| 下り/室生大野口駅→室生寺 | 6 (5) | 7 (5) | 7 (5) | ()内は冬ダイヤ |
| 上り/室生大野口駅←室生寺 | 6 (5) | 7 (5) | 7 (5) | ()内は冬ダイヤ |

*学校開校日のみ運行便は除く。

資料:奈良交通ウェブサイト(H21.4現在)

表 2.4 路線バス(奈良交通)に対する運行補助金

| | | 運行に対する 補助金 (円/年) |
|-----------------------|-------------|------------------------|
| 市 単 独 | 奥宇陀線(上内牧系統) | 4,810,000 |
| | 室生線 | 3,286,000 |
| | 合計 | 8,096,000 |
| 国 ・ 県 補 助 | 奥宇陀線 | 9,045,000 |
| | 榛原東吉野線 | 26,801,000 |
| | 都祁榛原線 | 12,210,000 |
| | 桜井菟田野線 | 10,915,000 |
| | 合計 | 58,971,000 |

*榛原新子を含む

*H19年度実績

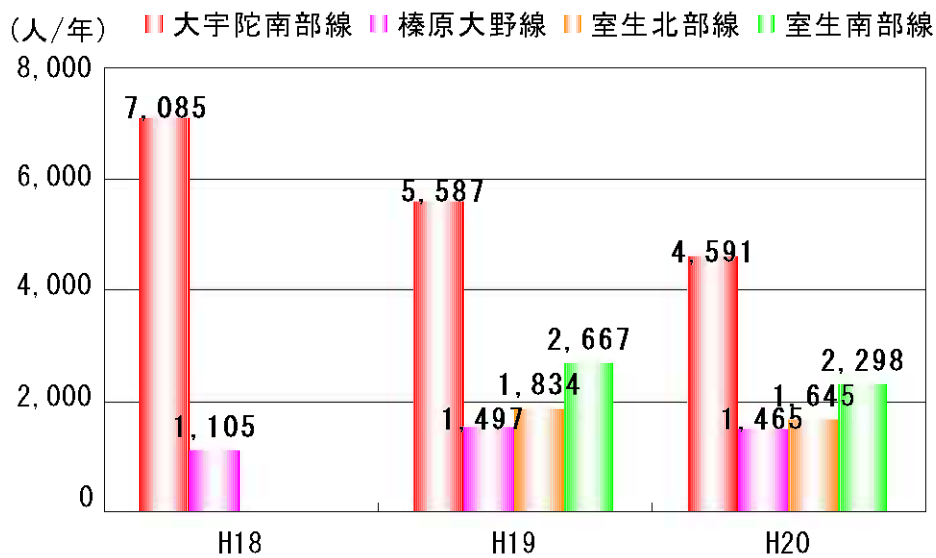
資料:宇陀市提供データ、奈良県ウェブサイト

2) 市営有償バス

市営有償バスは、合併前の旧大宇陀町より引き続き運行している大宇陀南部線のほか、民間路線の廃止代替バスとして実証運行している榛原大野線、室生北部線、室生南部線の合計4路線があります。

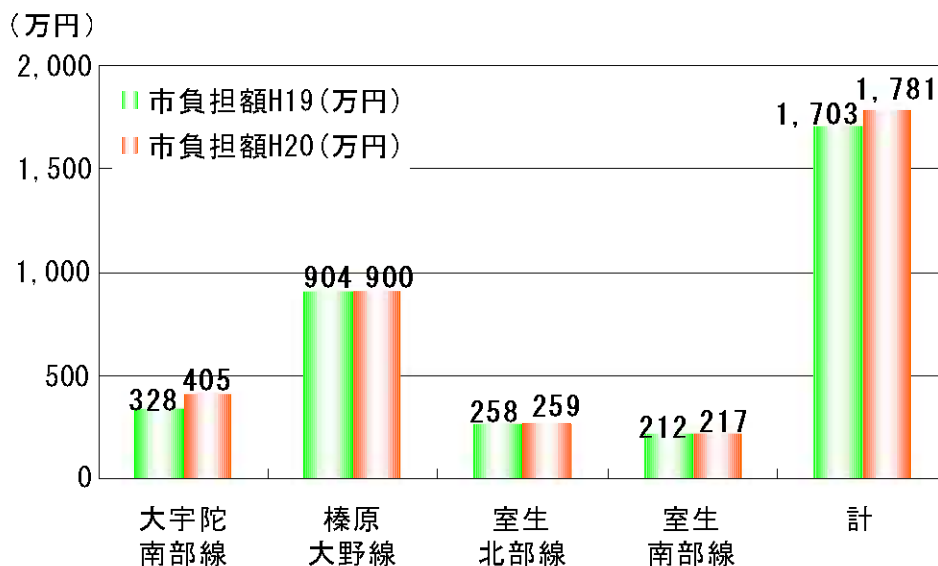
市営有償バスの利用者は、大宇陀南部線では、平成18年で7,085人/年に対し、平成20年で4,591人/年と約40%の減少となっています。他の路線については、利用者はさらに少なく、榛原大野線、室生北部線、室生南部線を合せて平成20年で5,408人/年と大宇陀南部線1路線とほぼ同等となっています。

市営有償バスに対する市の負担は、平成20年度では約1,781万円となっています。



資料：宇陀市データ（H18～H20）

図 2.10 市営有償バス利用者数の推移



資料：宇陀市データ（H19～H20）

図 2.11 市営有償バスの運行に対する市の負担金

市営有償バスは、各路線とも1日に6便の運行で、「大宇陀南部線」は、年末年始を除く、毎日の運行、「榛原大野線」は、平日運行（土日祝日を除く）となっているが、「室生北部線」と「室生南部線」は、朝一便と夕方の最終便を除く便が平日隔日運行となっており、運行本数が少なくなっています。

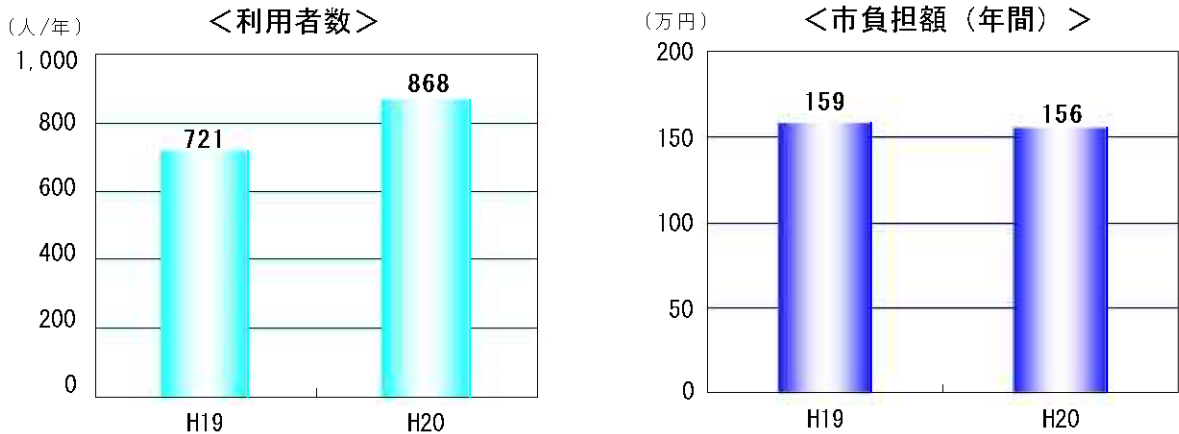
大宇陀南部線の運賃については、地域住民からの協力金制度を導入していることもあり、他の3路線に比べて、その分運賃が安くなっています。

表 2.5 市営有償バスの運賃、使用車両など

| 路線 | 運賃 | 使用車両 | 運行本数 | 運行時刻 | | 運行パターン |
|--------|---------------------------------------|----------------|------|-------------|-------|------------------------------------|
| 大宇陀南部線 | 大人：250円 (130円) 小人：100円 (50円) | 29人乗り | 6便/日 | 内回り | 7:40 | 毎日運行 (年末年始を除く) |
| | | | | | 10:25 | |
| | | | | | 16:25 | |
| | | | | 外回り | 8:55 | |
| | | | | | 13:20 | |
| | | | | | 17:40 | |
| 榛原大野線 | 大人：350円 小人：180円 | 18人乗り | 6便/日 | 室生地域 事務所 | 9:45 | 平日運行 |
| | | | | | 13:20 | |
| | | | | | 15:00 | |
| | | | | 宇陀 市役所 | 10:25 | |
| | | | | | 14:00 | |
| | | | | | 15:40 | |
| 室生北部線 | 大人：350円 小人：180円 | 10人乗り 18人乗り | 6便/日 | 下笠間 | 7:10 | ・7:10と18:10発は 平日毎日 ・他は平日隔日運行 |
| | | | | | 9:00 | |
| | | | | | 15:20 | |
| | | | | 室生地域 事務所 | 8:10 | |
| | | | | | 14:30 | |
| | | | | | 18:10 | |
| 室生南部線 | 大人：350円 小人：180円 | 10人乗り | 6便/日 | 黒岩口 | 7:10 | ・7:10と18:10発は 平日毎日 ・他は平日隔日運行 |
| | | | | | 9:00 | |
| | | | | | 15:20 | |
| | | | | 室生地域 事務所 | 8:10 | |
| | | | | | 14:35 | |
| | | | | | 18:10 | |

3) らくらくバス（過疎地有償バス）

らくらくバスは、過疎地有償バスとして、市の補助を受け、宇陀市社会福祉協議会が運行をしています。運行本数は、1日3便と少ないですが、利用者数は、平成19年度721人から平成20年度868人と約20%の増加となっています。市は、平成20年度では約156万円の補助を行っています。



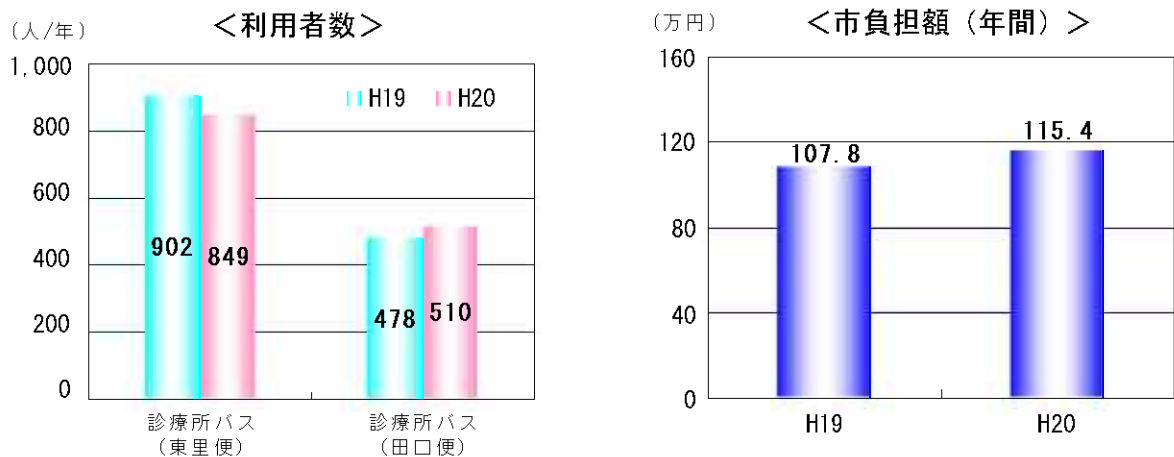
資料：宇陀市社会福祉協議会データ (H19～H20)

図 2.12 らくらくバス利用者及び経費

4) 診療所バス

診療所バスは、室生区北部の東里診療所と室生区南部の田口診療所の利用者を送迎するため、診療所の診療日にあわせ、無償で運行しています。

平成19年の利用者は、1,380人で、運行経費は、107.8万円、平成20年の利用者は、1,359人で、運行経費は、115.4万円となっています。



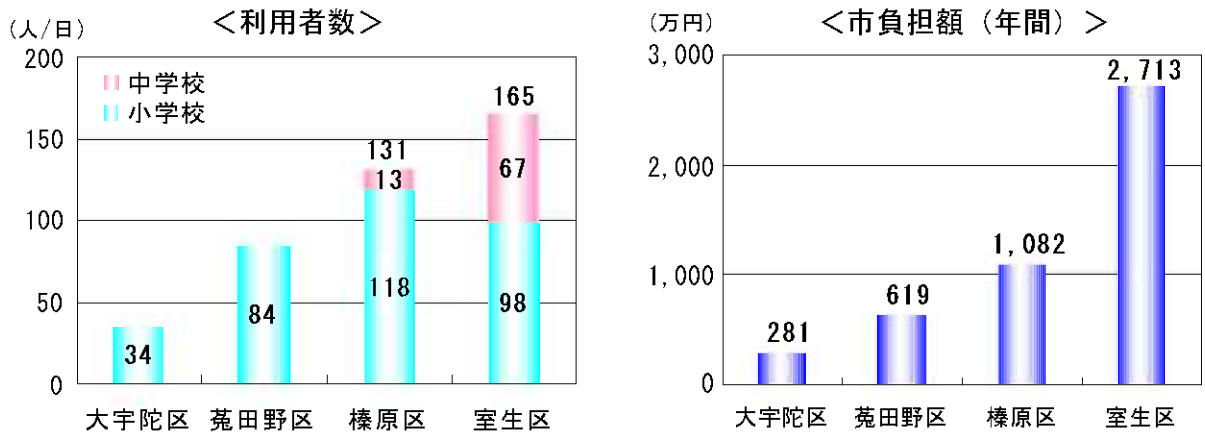
資料：宇陀市データ (H19～H20)

図 2.13 診療所バス利用者及び経費

5) スクールバス

市内には、現在10校の小学校と4校の中学校があり、遠距離通学者についてスクールバスの運行を行っています。運行は、市教育委員会が、交通事業者やシルバー人材センターなどいくつかの団体に委託しています。

利用状況は、広い面積を持ち、学校統合の進んでいる室生区、榛原区の利用者が多くなっています。



資料：宇陀市データ (H20)

図 2.14 スクールバスの利用者数及び経費

(4) 公共交通空白地域

市内の国道、県道などの主要幹線道路の沿線地域では、奈良交通が運行する路線バスや市営有償バス等の公共交通網の整備により、地域住民の移動手段が確保されていますが、一部山あいなどの集落が「公共交通空白地域」として点在しています。

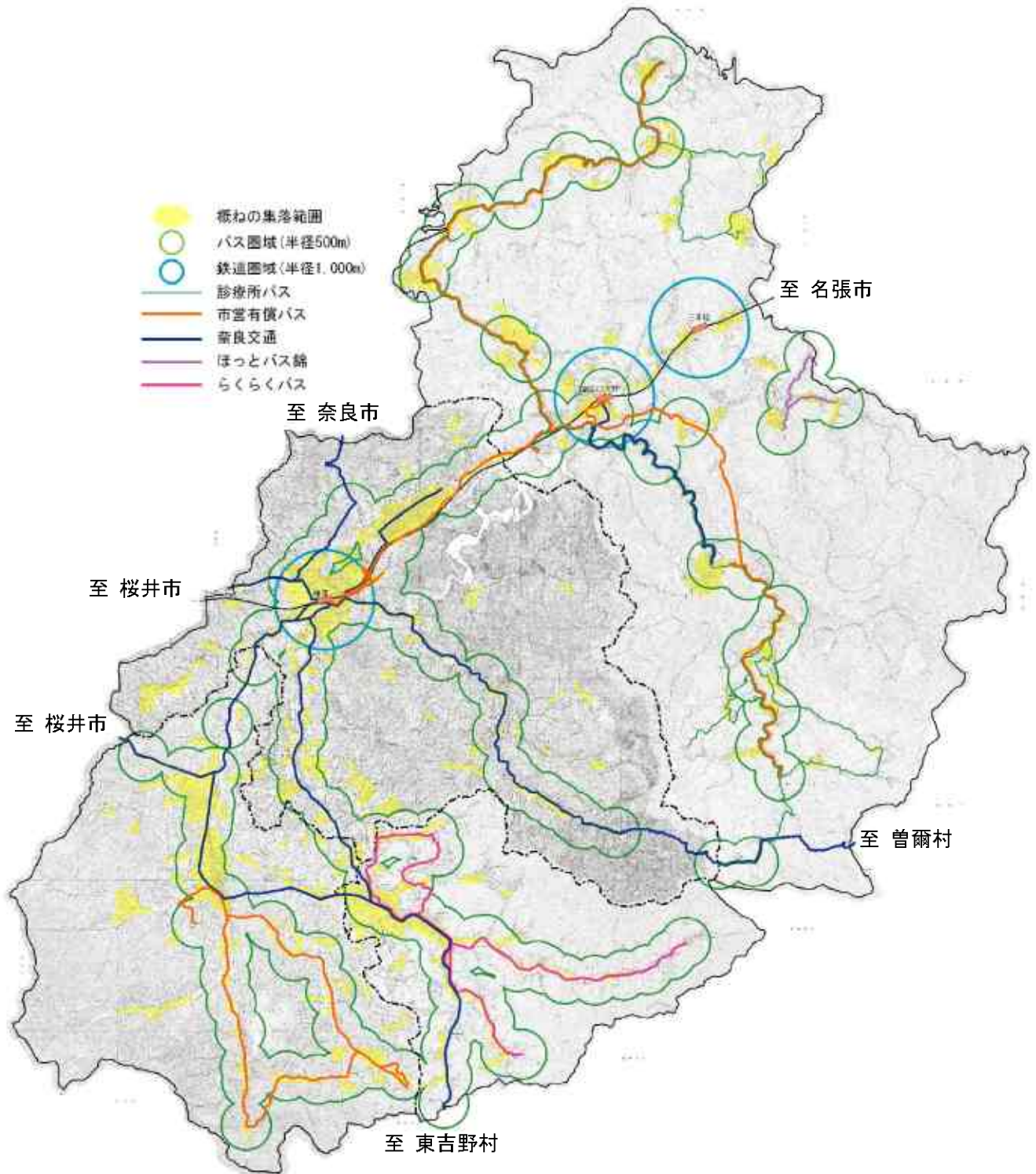


図 2.15 市街地分布とバス路線網

3.地域住民アンケート調査

3-1.アンケート調査の概要

(1) 調査の目的

地域公共交通総合連携計画および事業計画を策定するに当たり、その基礎データとして、公共交通の利用実態、公共交通に対する意向・ニーズを把握するために実施しました。

(2) 調査の方法、回収状況

調査は、宇陀市の全世帯の中から無作為に、4,000世帯を抽出しました。

配布した4,000通のうち、1,928通(世帯単位)を回収することができました。(回収率約48.2%)。調査方法と回収状況は下表の通りです。

表 3.1 調査方法、回収状況

| 項目 | | 内容 | | |
|----------------------|-----|---------------------------|-----------------------|--------------|
| ①対象者 | | 宇陀市全世帯(13,187世帯[H21.3時点]) | | |
| ②配布枚数 | | 4,000票[世帯] | | |
| ③サンプル抽出 | | 住民基本台帳から無作為に抽出 | | |
| ④配布・回収手法 | | 郵便による配布・回収 | | |
| ⑤実施期間 | | 平成21年5月20日(水)～6月1日(月) | | |
| ⑥配布・回収状況 [回収率] | | 配布世帯 4,000票 | 回収世帯 1,928票[48.2%] | 個人 5,234票 |
| H21.6.1 到着分 まで | 大字陀 | 954票 | 380票[39.8%] | 1,131票 |
| | 菟田野 | 500票 | 195票[39.0%] | 554票 |
| | 榛原 | 1,796票 | 823票[45.8%] | 2,206票 |
| | 室生 | 750票 | 296票[39.5%] | 794票 |
| | 不明 | — | 234票[-] | 549票 |

3-2.アンケート結果

(1) 日常の交通行動実態

1) 外出時の交通手段

【地区別】

- ・ 平日の外出手段は、「自動車(自分で運転)」と「自動車(家族等の送迎)」を合わせて、全体の6割以上を占め、日常の移動は自動車利用に頼っている状況が伺えます。
- ・ 休日の外出手段は、平日に比べて公共交通利用が減り、その分自動車利用の占める割合が高くなっています。特に「自動車(家族等の送迎)」が増える傾向にあります。
- ・ 4区ともに自動車利用に依存している傾向にありますが、榛原区では公共交通利用の占める割合が他の3区に比べて高く、その分、自動車利用の割合が低くなっています。

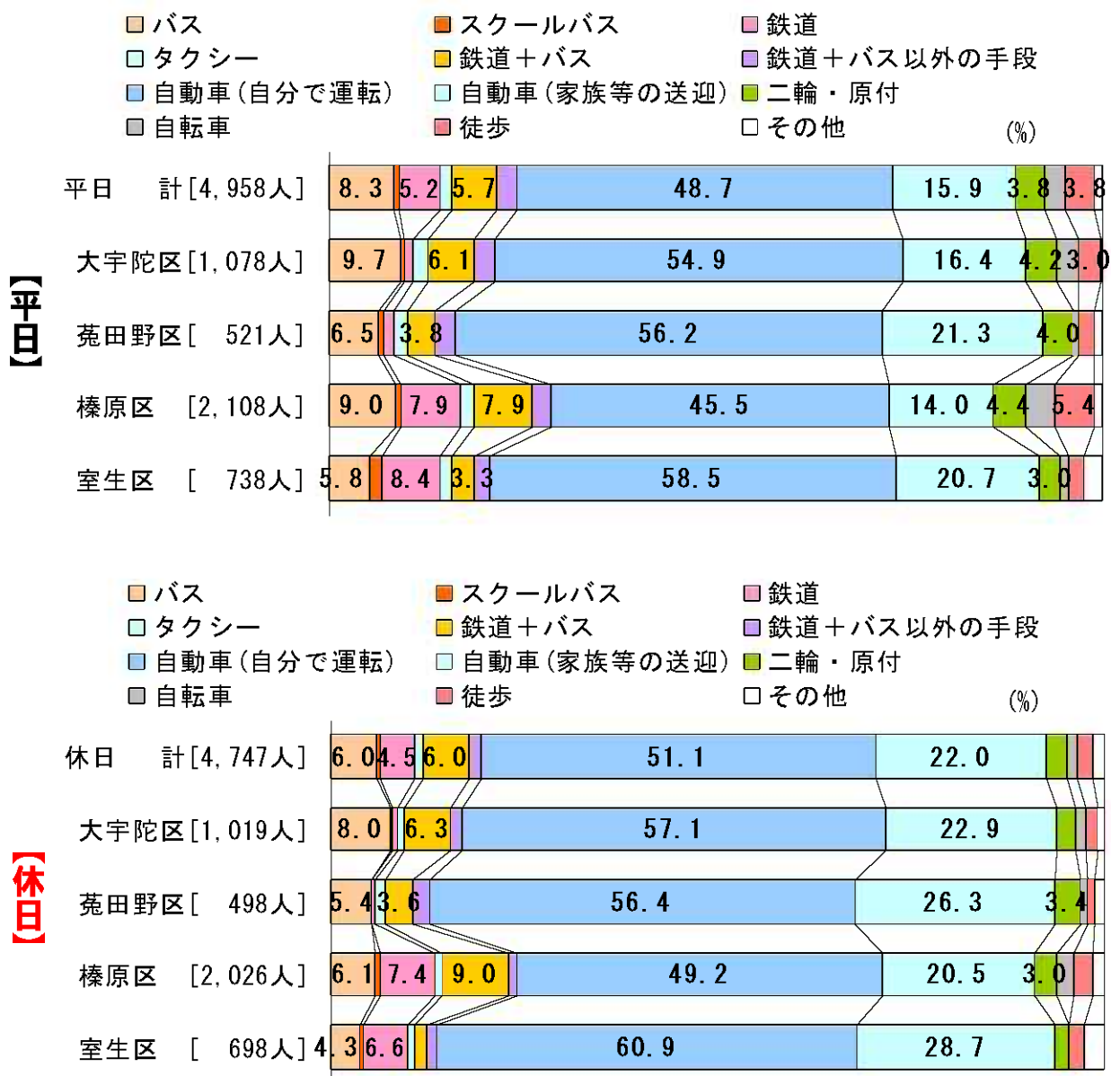


図 3.1 外出時の交通手段

【年齢別】

- ・ 平日、外出時の交通手段をみると、「20歳未満」の年少者や「60歳以上」の高齢者で公共交通の利用割合が高くなっています。
- ・ 休日の外出時の交通手段では、年少者や高齢者の公共交通利用が減り、その分「自動車（家族などの送迎）」利用が増えています。

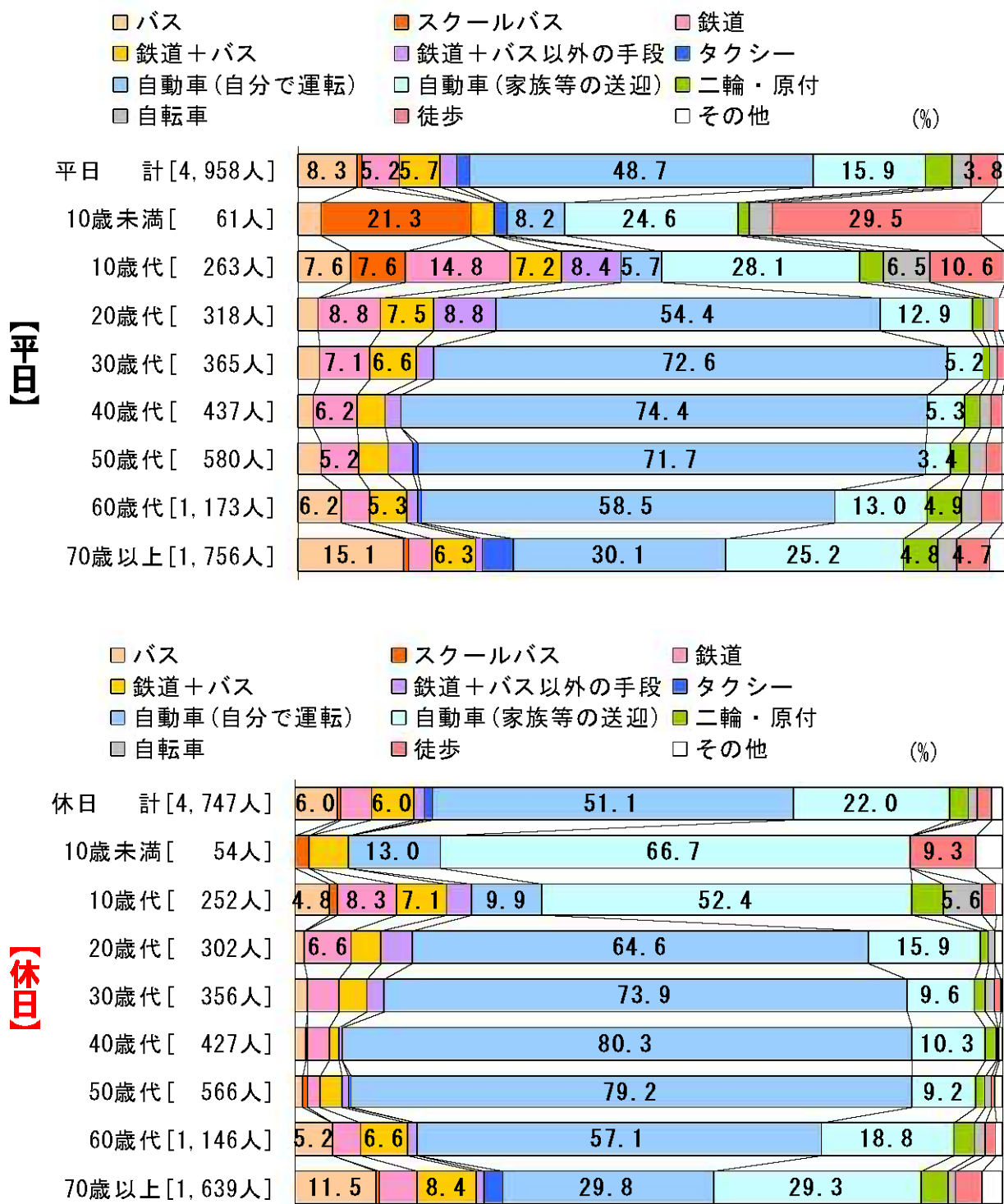
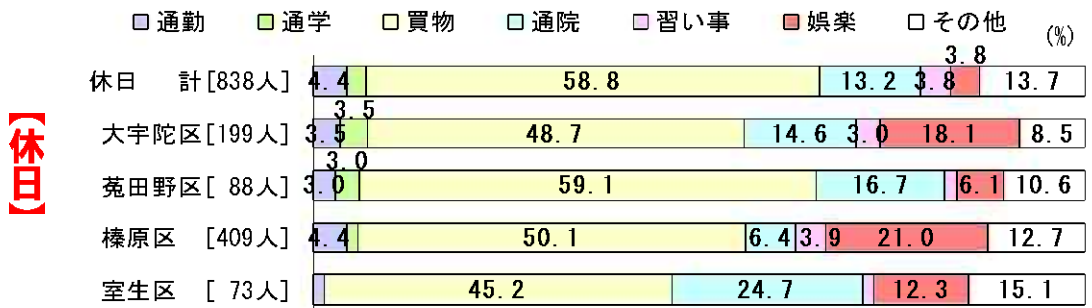
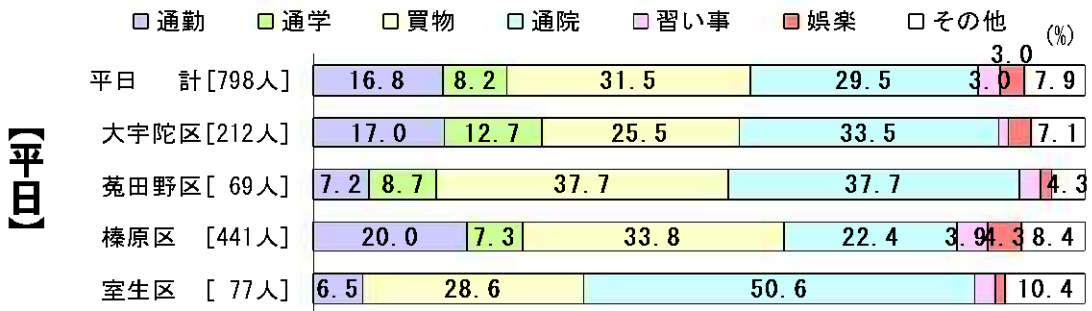


図 3.2 年齢別の外出時の交通手段

2) バス利用者の外出目的

- ・平日は、「買物」と「通院」が約 6 割以上を占めています。また、大宇陀区、榛原区では「通勤」や「通学」での利用が1~2割の割合を占めています。
- ・休日についてみると、「買物」が半数以上を占め、「通院」目的での利用が減り、その代わりに「娯楽」目的での利用が増えています。
- ・高齢者について着目してみると、平日は「買物」と「通院」が約 6 割以上を占め、休日は「買物」が約 5 割以上を占めています。

(市全体の外出目的)



(高齢者の外出目的)

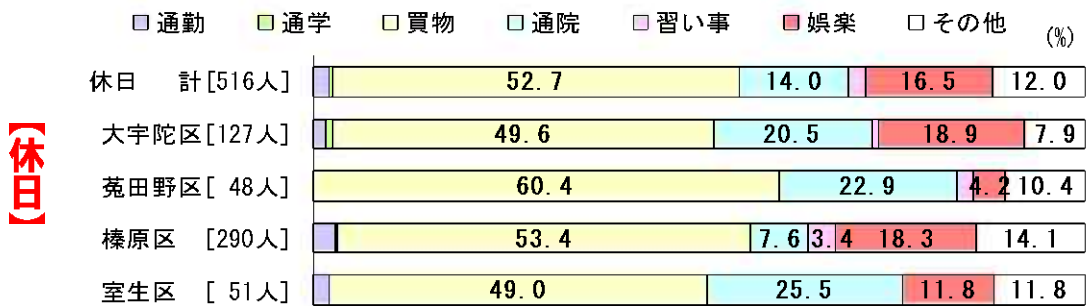
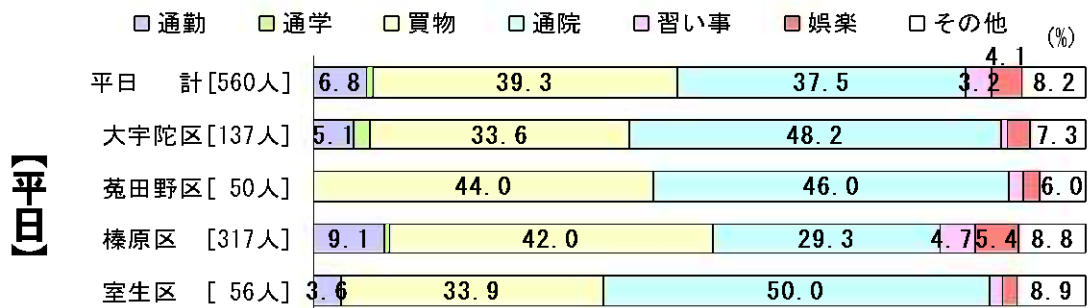


図 3.3 バス利用者の外出目的

3) 最寄りのバス停までの距離

- ・ 自宅から 100m～1.0km 圏内にはバス停があるという回答が約 7～8 割を占めています。
- ・ 区ごとでみると、榛原区は 100～500m にバス停があるという割合が 5 割以上を占めており、他の 3 区に比べて最寄りのバス停までの距離が短くなっていますが、大宇陀区、菟田野区、室生区は 500m 以上という回答の割合が多く、最寄りのバス停までの距離が遠くなっています。

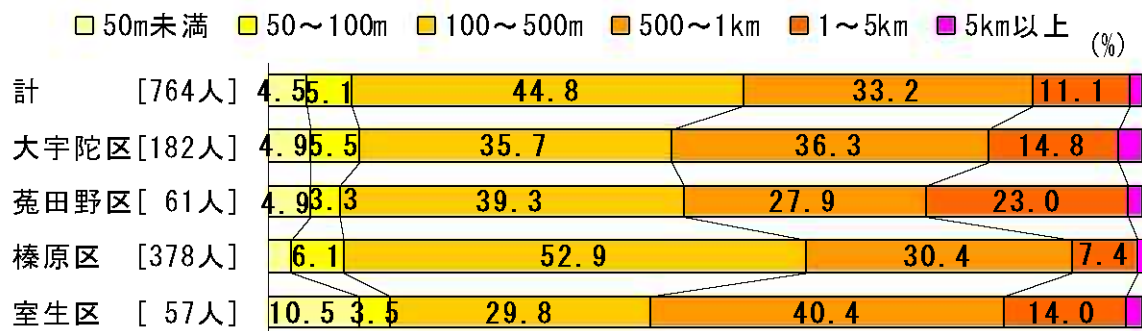


図 3.4 最寄りのバス停までの距離

4) バス利用とそれ以外の外出手段における利用日数

- ・平日の「バス利用者」の外出頻度は「週1、2日」と「月1日」の占める割合が高くなっており、「バス以外の手段を利用している人」と比べると、外出頻度が少なくなる傾向にあります。
- ・休日は、「バス利用者」と「それ以外の手段を利用している人」で外出頻度に大きな差はありません。

(市全体の外出頻度)

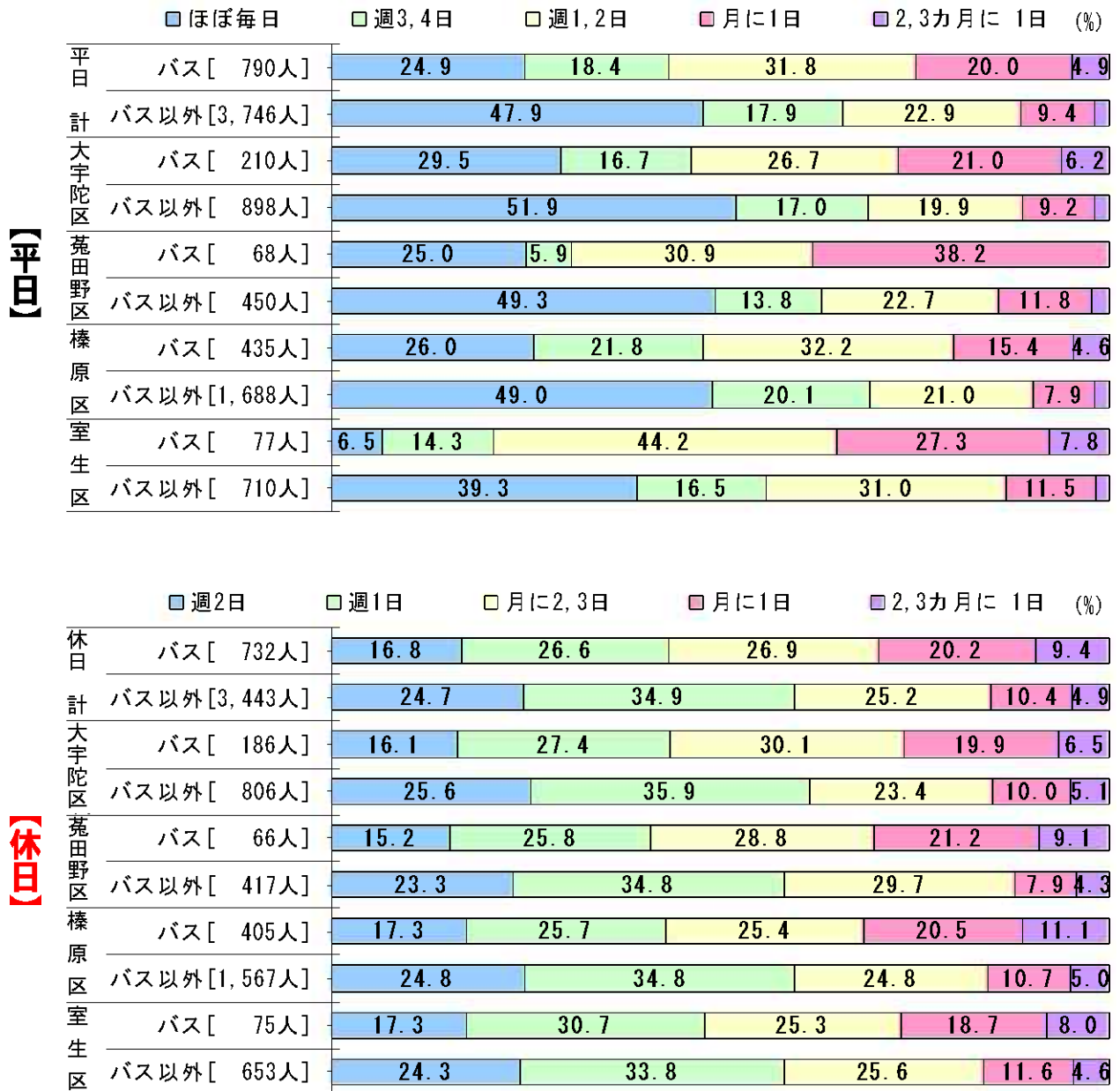


図 3.5 バスとそれ以外の手段での外出日数

- ・高齢者の外出頻度に着目してみると、「バス利用者」の外出頻度は「週1、2日」や「月1日」の占める割合が高くなっており、「バス以外の手段を利用している人」よりも外出頻度が少なくなる傾向にあります。また、休日の外出頻度は、平日と同じ傾向となっています。

(高齢者の外出頻度)

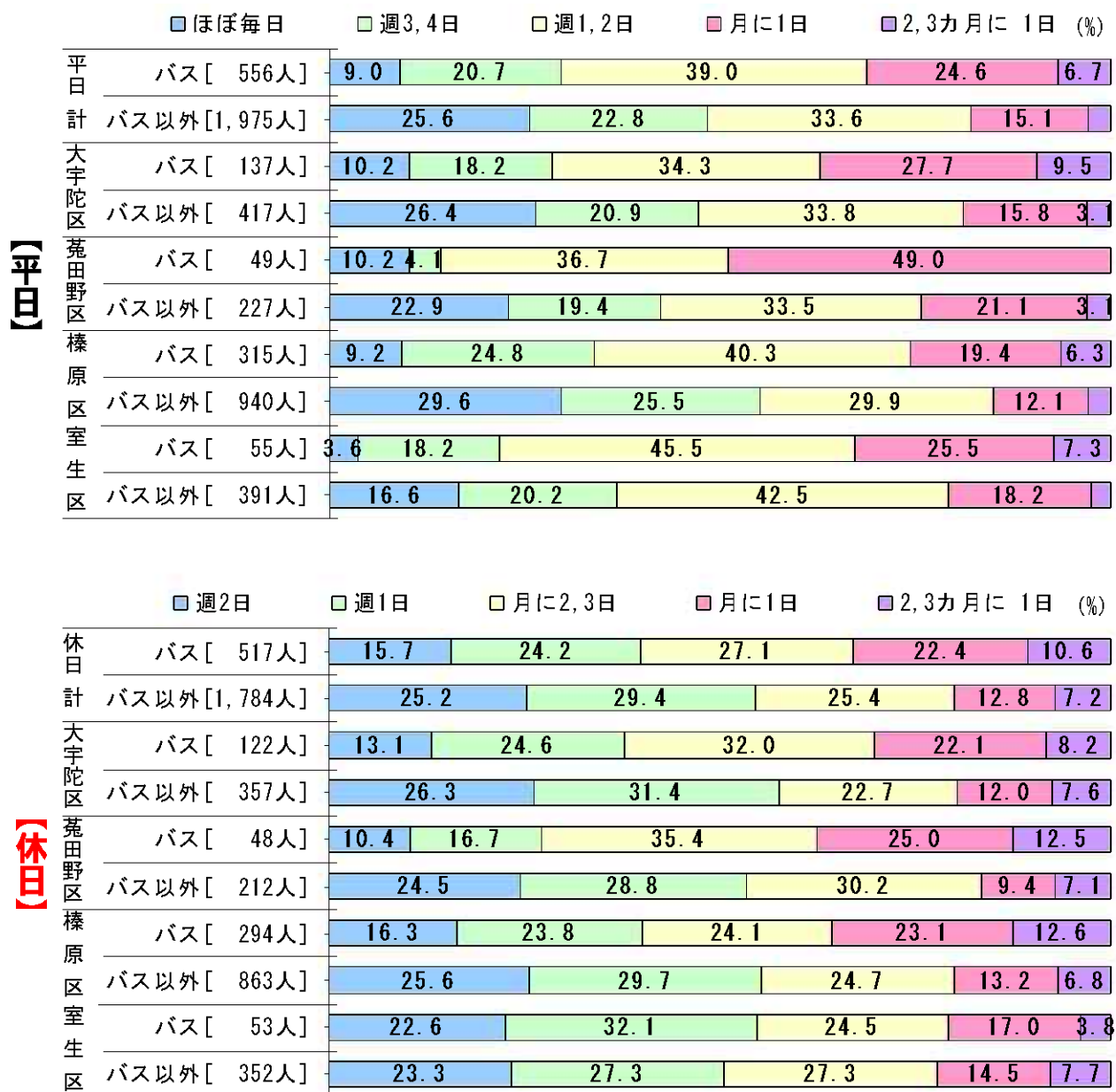


図 3.6 高齢者のバスとそれ以外の手段での外出頻度

5) 運転免許の有無による外出行動

【外出手段】

- ・ 運転免許の無い人の外出手段をみると、平日では「自動車(家族の送迎)」が約4割で最も多くなっています。次いで「バス」、「鉄道+バス」といった公共交通利用の割合が多くなっています。
- ・ 休日になると、自動車を運転できる家族が自宅にいる確率が高くなるため、外出時の移動手段の選択肢が広がり、その結果「自動車(家族の送迎)」の割合が平日よりも増加し、その分、公共交通利用の割合が低くなっています。

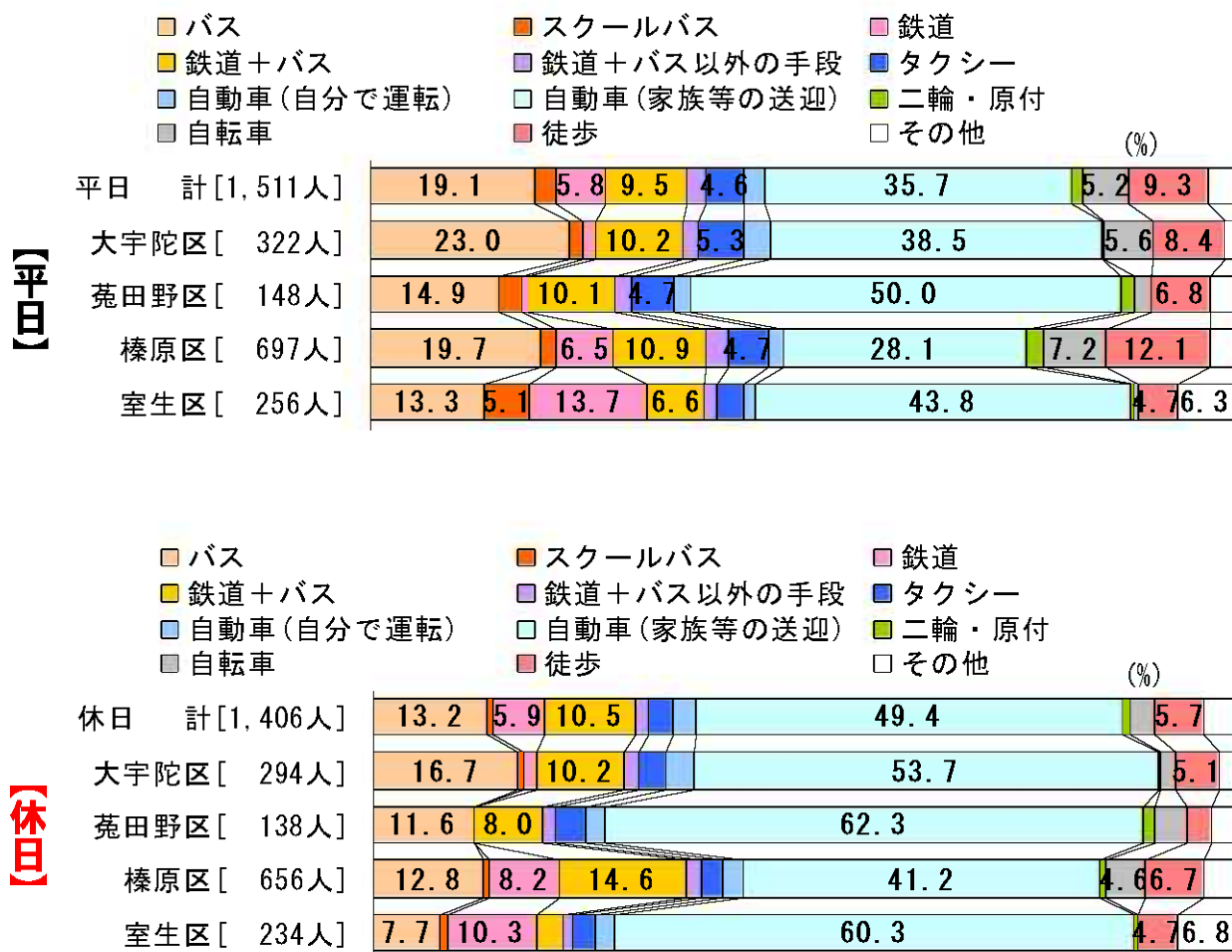


図 3.7 運転免許が無い人の外出時の交通手段

【外出頻度】

- ・ 運転免許の有無で外出頻度をみると、免許がない人は、「月に1日」、「2、3ヶ月」が多く、免許がある人は、「ほぼ毎日」が多くなっています。平日・休日とも免許の有る人の方が外出頻度は多くなる傾向にあり、自分で車を運転できないことが外出の妨げとなっていると考えられます。

(市全体の外出頻度)

| | | ■ ほぼ毎日 | ■ 週3,4日 | ■ 週1,2日 | ■ 月に1日 | ■ 2,3カ月に1日 (%) | | | |
|------|-------------------|--------|---------|----------|--------|----------------|------|------|-----|
| 【平日】 | 平日 免許有り [3,176人] | 53.5 | | | | | 19.5 | 20.9 | 5.2 |
| | 計 免許無し [1,439人] | 22.5 | 14.9 | 32.5 | | 24.5 | 5.6 | | |
| | 大宇陀区 免許有り [741人] | 57.0 | | | | | 20.1 | 16.6 | 5.4 |
| | 大宇陀区 免許無し [317人] | 26.5 | 10.1 | 30.9 | | 26.2 | 6.3 | | |
| | 菟田野区 免許有り [361人] | 54.8 | | | | | 13.3 | 24.1 | 7.5 |
| | 菟田野区 免許無し [137人] | 24.1 | 10.2 | 24.8 | 35.8 | | 5.1 | | |
| | 榛原区 免許有り [1,386人] | 54.4 | | | | | 21.6 | 18.8 | 4.4 |
| | 榛原区 免許無し [662人] | 24.3 | 18.0 | 32.0 | | 19.8 | 5.9 | | |
| | 室生区 免許有り [521人] | 46.6 | | | | | 17.7 | 30.1 | 5.0 |
| | 室生区 免許無し [242人] | 15.3 | 12.8 | 36.4 | | 30.2 | 5.4 | | |
| | | ■ 週2日 | ■ 週1日 | ■ 月に2,3日 | ■ 月に1日 | ■ 2,3カ月に1日 (%) | | | |
| 【休日】 | 休日 免許有り [2,964人] | 26.5 | 35.4 | | 26.2 | 8.7 | 3.2 | | |
| | 計 免許無し [1,290人] | 17.9 | 28.0 | 23.8 | | 19.7 | 10.6 | | |
| | 大宇陀区 免許有り [682人] | 27.4 | 36.4 | | 24.8 | 8.7 | | | |
| | 大宇陀区 免許無し [267人] | 15.0 | 30.3 | 24.3 | | 20.2 | 10.1 | | |
| | 菟田野区 免許有り [338人] | 25.7 | 35.5 | | 28.7 | 8.9 | | | |
| | 菟田野区 免許無し [129人] | 15.5 | 25.6 | 31.0 | | 13.2 | 14.7 | | |
| | 榛原区 免許有り [1,304人] | 24.4 | 36.0 | | 26.2 | 9.1 | 4.2 | | |
| | 榛原区 免許無し [601人] | 20.8 | 25.8 | 22.1 | | 20.3 | 11.0 | | |
| | 室生区 免許有り [487人] | 26.7 | 35.3 | | 27.1 | 8.4 | | | |
| | 室生区 免許無し [218人] | 15.6 | 30.3 | 22.9 | | 21.6 | 9.6 | | |

図 3.8 運転免許の有無による外出頻度

- ・60歳以上に着目してみると、運転免許の有無によって、平日・休日ともに外出頻度の差が広がり、無い場合は、3/4の人が月に数回の外出傾向にあります。

(高齢者の外出頻度)

| | | ■ ほぼ毎日 | ■ 週3,4日 | ■ 週1,2日 | ■ 月に1日 | □ 2,3カ月に1日 (%) |
|------------|--------------|--------|---------|---------|--------|----------------|
| 【平日】 | 平日計 | | | | | |
| | 免許有り[1,607人] | 32.4 | 25.2 | 32.8 | 8.3 | |
| | 免許無し[1,113人] | 7.1 | 17.1 | 38.9 | 30.2 | 6.7 |
| | 大宇陀区 | | | | | |
| | 免許有り[312人] | 33.7 | 26.0 | 29.2 | 9.9 | |
| | 免許無し[230人] | 6.5 | 12.2 | 39.6 | 33.5 | 8.3 |
| | 菟田野区 | | | | | |
| | 免許有り[169人] | 29.6 | 19.5 | 37.9 | 13.0 | |
| | 免許無し[103人] | 4.9 | 12.6 | 28.2 | 47.6 | 6.8 |
| | 榛原区 | | | | | |
| 免許有り[744人] | 35.1 | 27.8 | 29.0 | 6.9 | | |
| 免許無し[511人] | 10.0 | 20.7 | 38.4 | 24.1 | 6.8 | |
| 室生区 | | | | | | |
| 免許有り[275人] | 23.3 | 23.6 | 44.0 | 8.4 | | |
| 免許無し[199人] | 3.5 | 14.1 | 41.2 | 35.2 | 6.0 | |
| 【休日】 | 休日計 | | | | | |
| | 免許有り[1,502人] | 27.8 | 30.4 | 27.1 | 10.3 | 4.4 |
| | 免許無し[984人] | 16.8 | 25.6 | 23.7 | 21.5 | 12.4 |
| | 大宇陀区 | | | | | |
| | 免許有り[284人] | 27.8 | 32.0 | 24.6 | 12.3 | 3.2 |
| | 免許無し[191人] | 16.8 | 25.7 | 24.6 | 19.9 | 13.1 |
| | 菟田野区 | | | | | |
| | 免許有り[160人] | 28.8 | 28.1 | 30.0 | 11.3 | |
| | 免許無し[97人] | 15.5 | 21.6 | 29.9 | 14.4 | 18.6 |
| | 榛原区 | | | | | |
| 免許有り[706人] | 26.5 | 31.0 | 26.5 | 10.5 | 5.5 | |
| 免許無し[454人] | 18.1 | 23.6 | 22.5 | 23.3 | 12.6 | |
| 室生区 | | | | | | |
| 免許有り[255人] | 26.7 | 29.4 | 30.2 | 9.4 | 4.3 | |
| 免許無し[176人] | 14.8 | 29.0 | 22.7 | 22.7 | 10.8 | |

図 3.9 高齢者の運転免許の有無による外出頻度

(2) バスに対する意向

1) バス廃止に対する意向

【廃止の是非】

- ・「困る」と答えた人が9割近くに達し、「利用していないが困る」を含めると、ほぼ100%となり、バスが生活の移動手段として必要とされていることが分かります。

【廃止した場合の代替手段の有無】

- ・各区別でみると、半数以上の人々が代替手段はないとしており、室生区ではその割合が7割を超えて、顕著となっています。

【廃止した場合の代替手段】

- ・バス路線を廃止した場合の代替手段は、「自動車(家族の送迎)」が約5割と最も多く、自由な外出が難しくなる可能性があります。

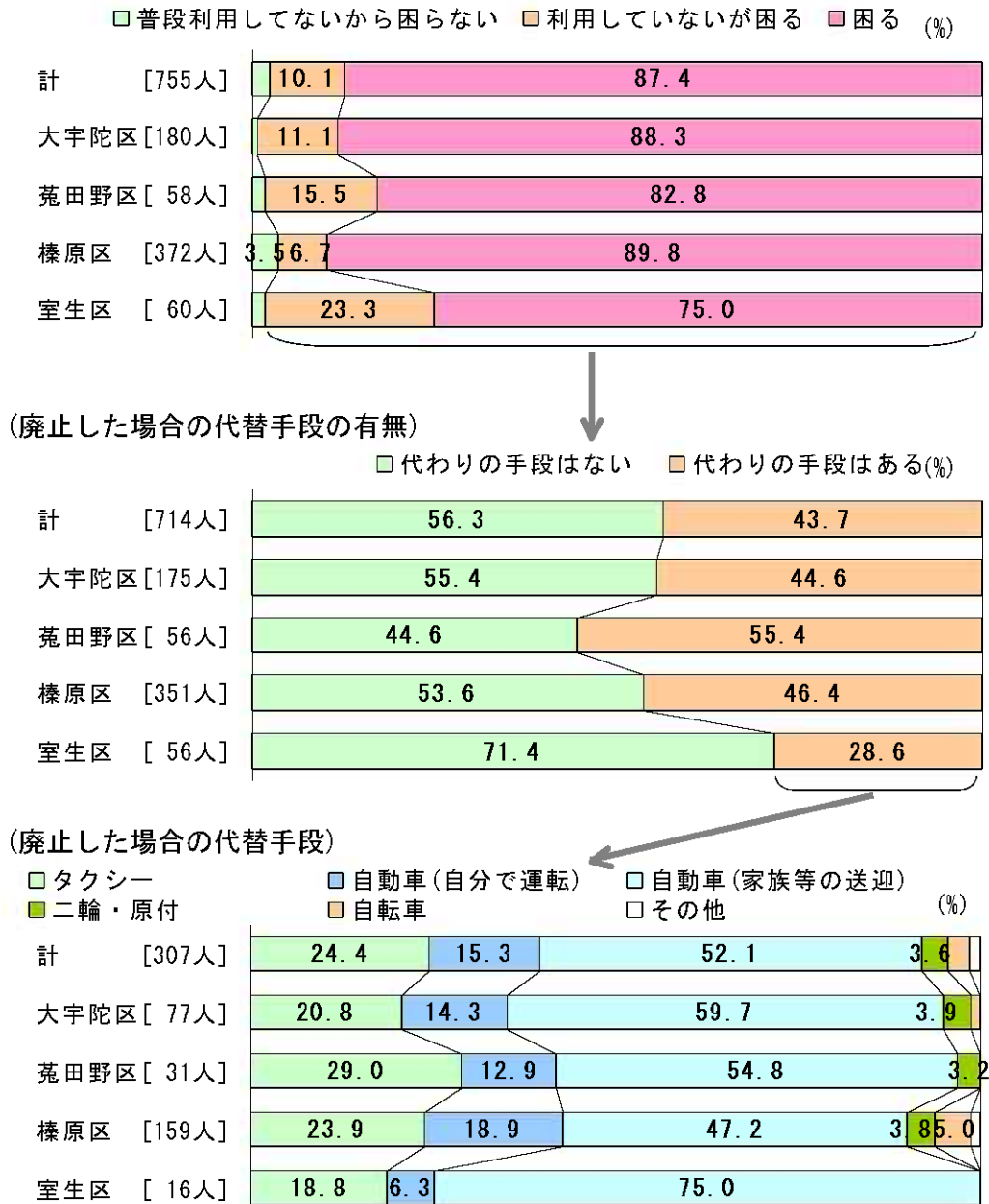


図 3.10 バス廃止に対する意向

2) バスを利用しない理由

- ・バスを利用しない理由としては、「自分で運転できる自動車を所有」しているとする人が各区とも多く、次いで「自宅近くにバス路線がない」とする人が多くなっています。

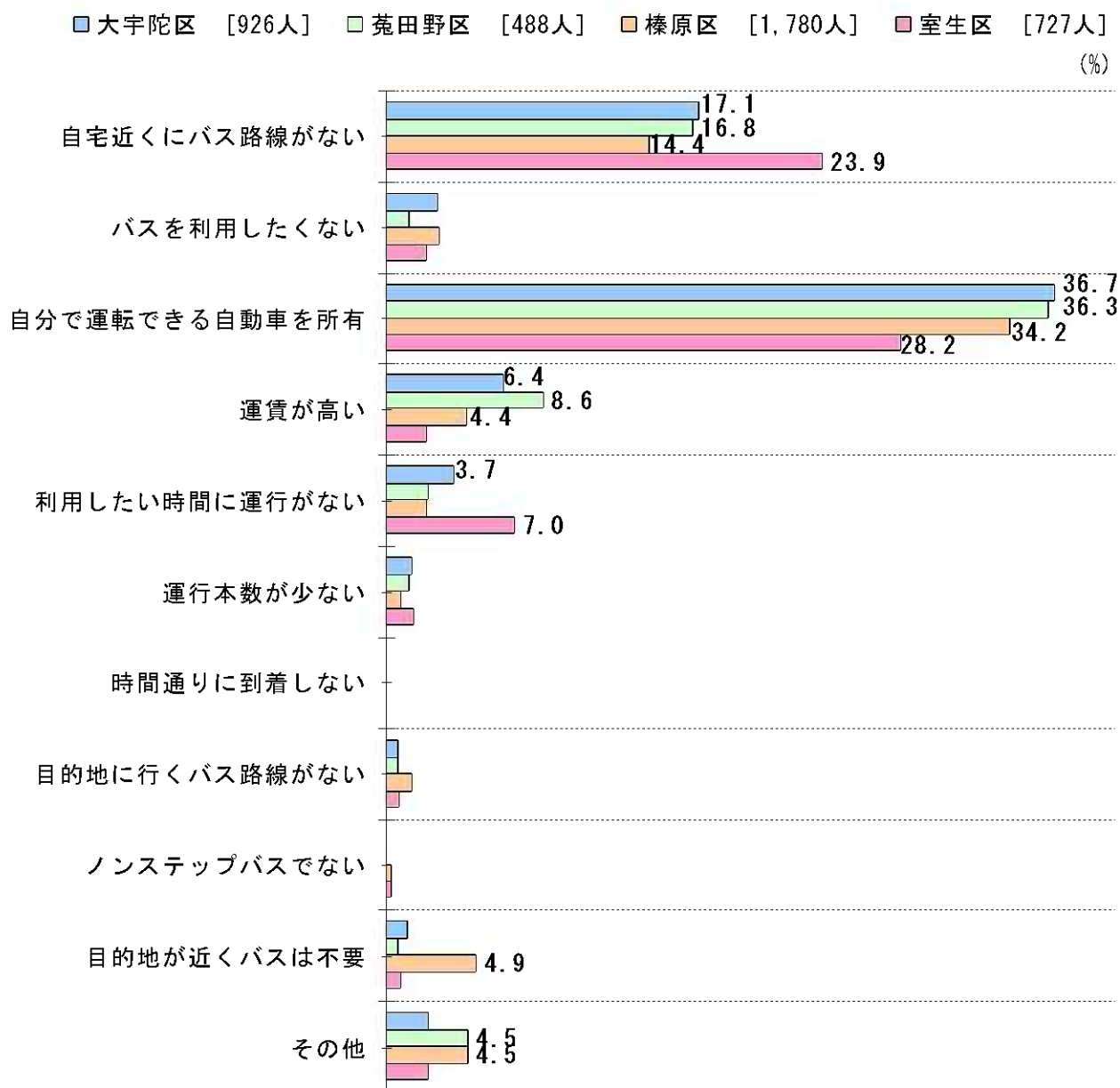


図 3.11 バスを利用しない理由

(3) 今後の公共交通のあり方に対する意向

1) バス利用を増やすための対策

【区別】

- ・「運賃を安くする」が最も多く、次いで「運行本数を増やす」、「バス停以外でも乗り降り可」、「近鉄大阪線との接続の改善」となっています。
- ・地区別でみると、大宇陀区、菟田野区、榛原区で「運賃を安くする」が他の項目に比べ多く、室生区では、「運行本数を増やす」が多くなっています。

【年齢別】

- ・年齢別でみた場合も、「運賃を安くする」や「運行本数を増やす」が各年代で多くなっていますが、「50歳代」より上の年代では、「バス停以外でも乗り降り可」が他の年代よりも多く、身近な場所で利用できる公共交通への要望が高くなる傾向にあります。

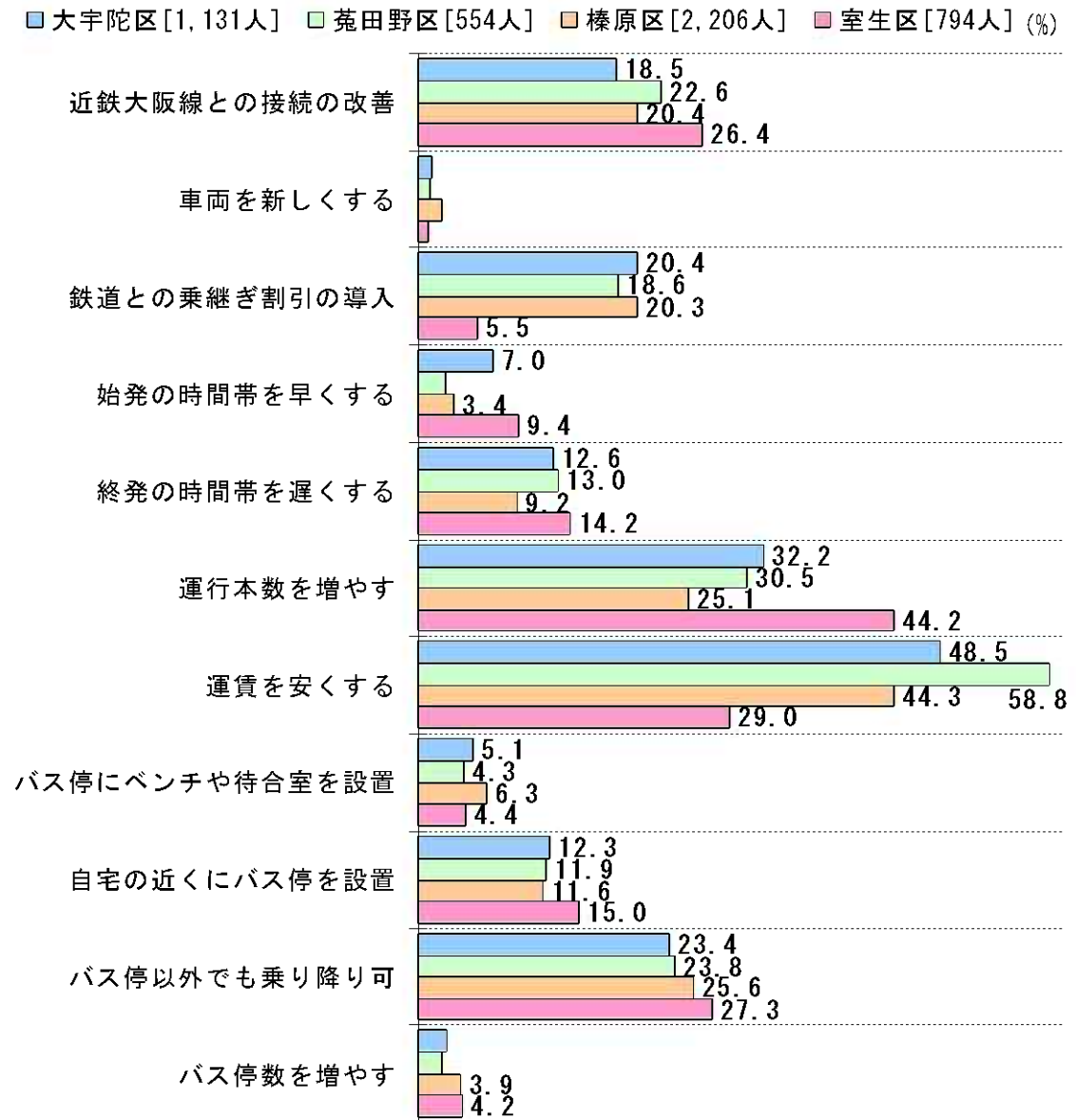


図 3.12 バス利用を増やすための対策

2) 新たな交通システムの導入方法

【区別】

- ・ 全体的に「現在の送迎バスやスクールバス等を活用」が多く、次いで「デマンド交通システムを導入」が多くなっています。
- ・ 室生区では、他地区と比べ「現在の送迎バスやスクールバス等を活用」の比率が少し高くなっています。

【年齢別】

- ・ 年齢別で見ると、20歳未満の年少世代では、今の利用形態を踏まえて、「現在の送迎バスやスクールバス等を活用」が半数近くを占めています。また、高齢になるほど「デマンド交通システムを導入」への要望が多くなり、気軽な公共交通の利用が望まれています。

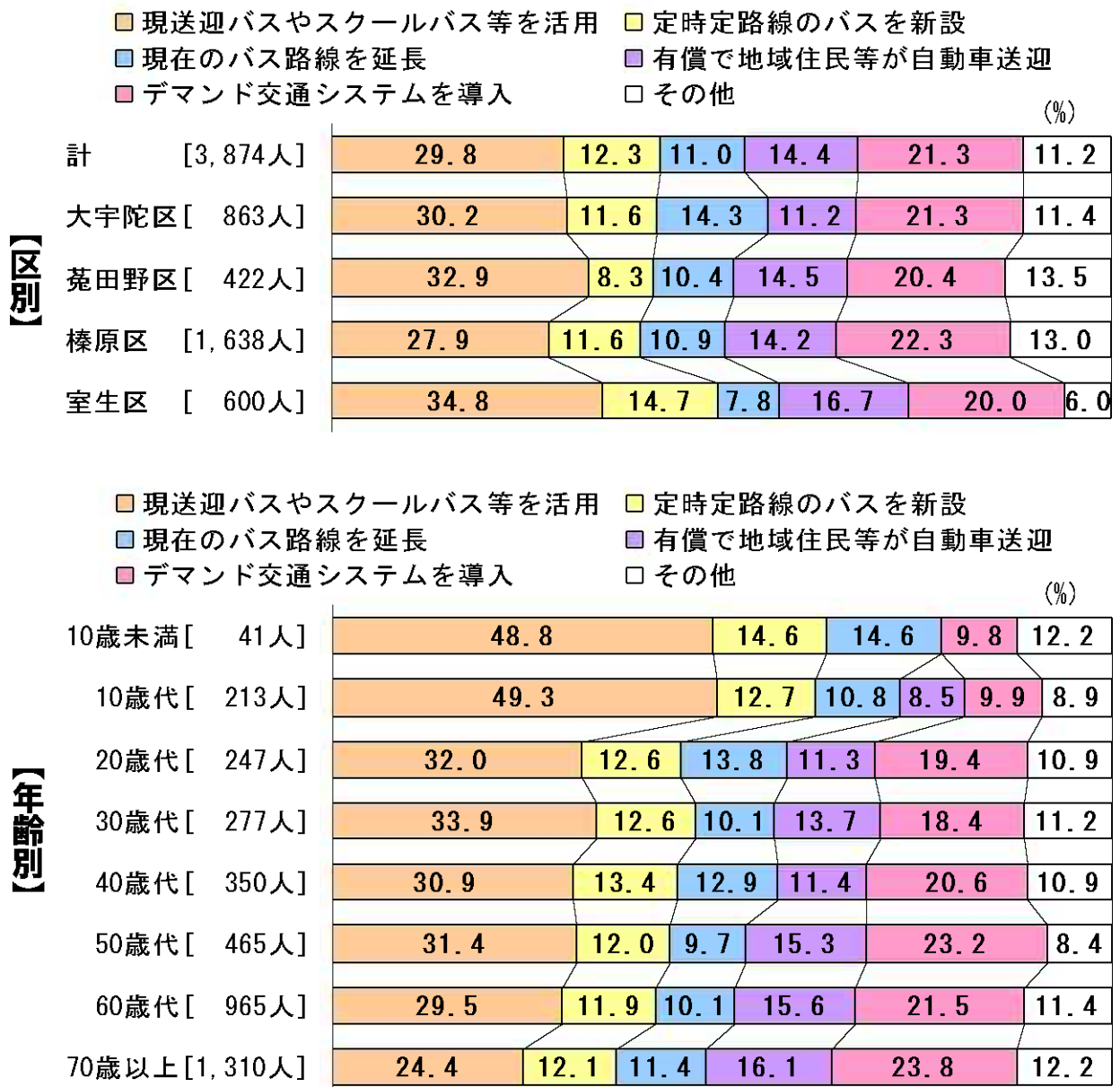


図 3.13 新たな交通システムの導入方法

3) 新たな交通システムの利用意向

【区別】

- ・新たな交通システムが導入された場合、それを「利用しようと思う」人が6割を超え、地区別でもほぼ同じ傾向となっています。

【年齢別】

- ・年齢別では、20歳未満の年少世代と60歳以上の高齢世代で「利用しようと思う」人が半数以上と多くなっています。これは、普段の生活で公共交通に移動手段を頼っているためと考えられます。

【運転免許の有無別】

- ・運転免許の有無別で見ると、免許の無い人の方が「利用しようと思う」が多く、普段の移動に関して、不安を感じている面が強いと考えられます。

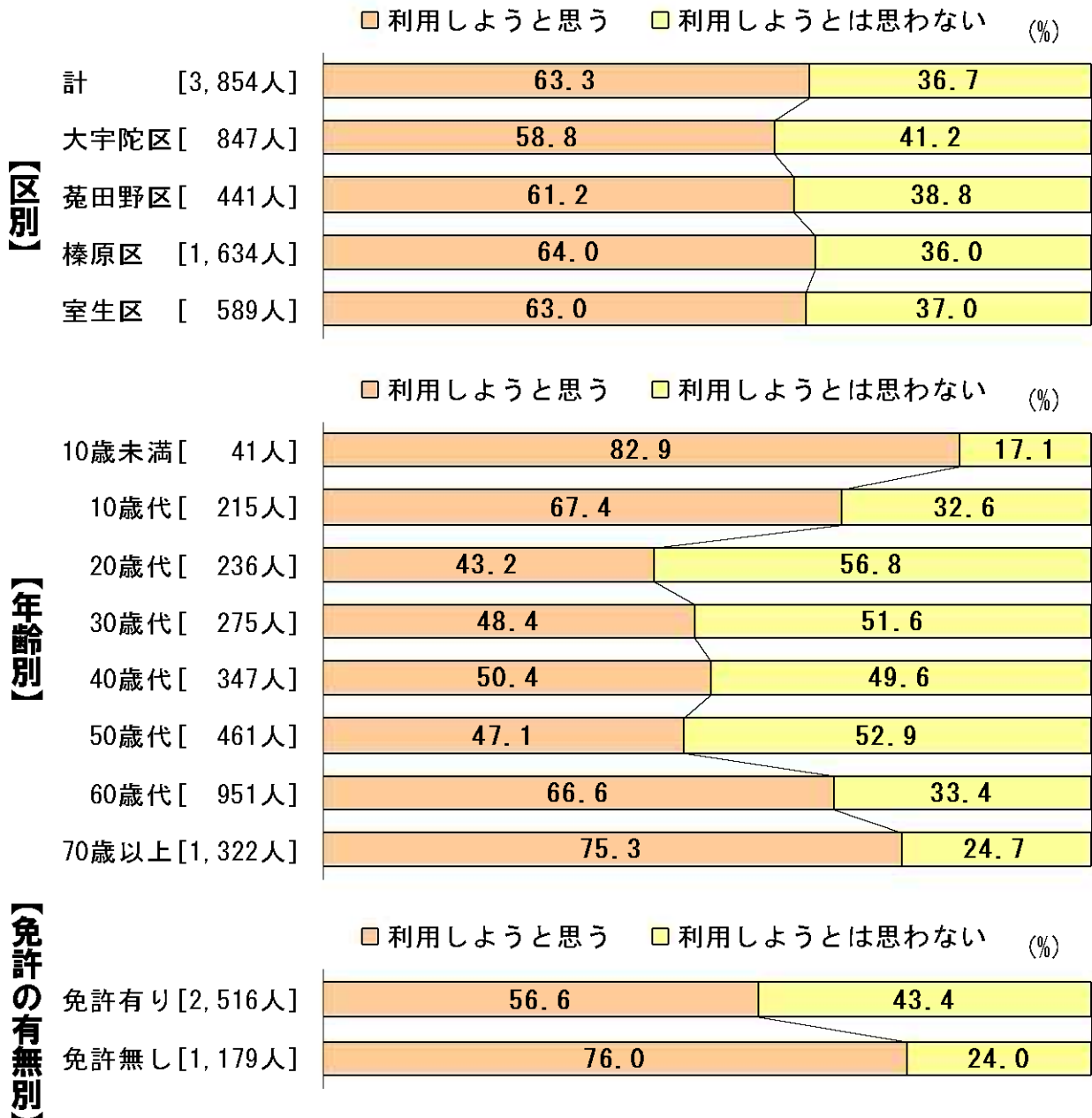


図 3.14 新たな交通システムの利用意向

4) 新たな交通システムの利用日数

- ・ 平日は、「週に 3, 4 日」とする人が最も多くなっていますが、「ほぼ毎日」と回答している人も一定割合を占め、利用意向は高いと言えます。
- ・ 休日は、土日のどちらか 1 日に利用したいと考えている人が 3 割前後を占め、「月に 2, 3 日」を加えても、約 5 割程度に留まり、平日ほどの利用意向の高さはないと考えられます。

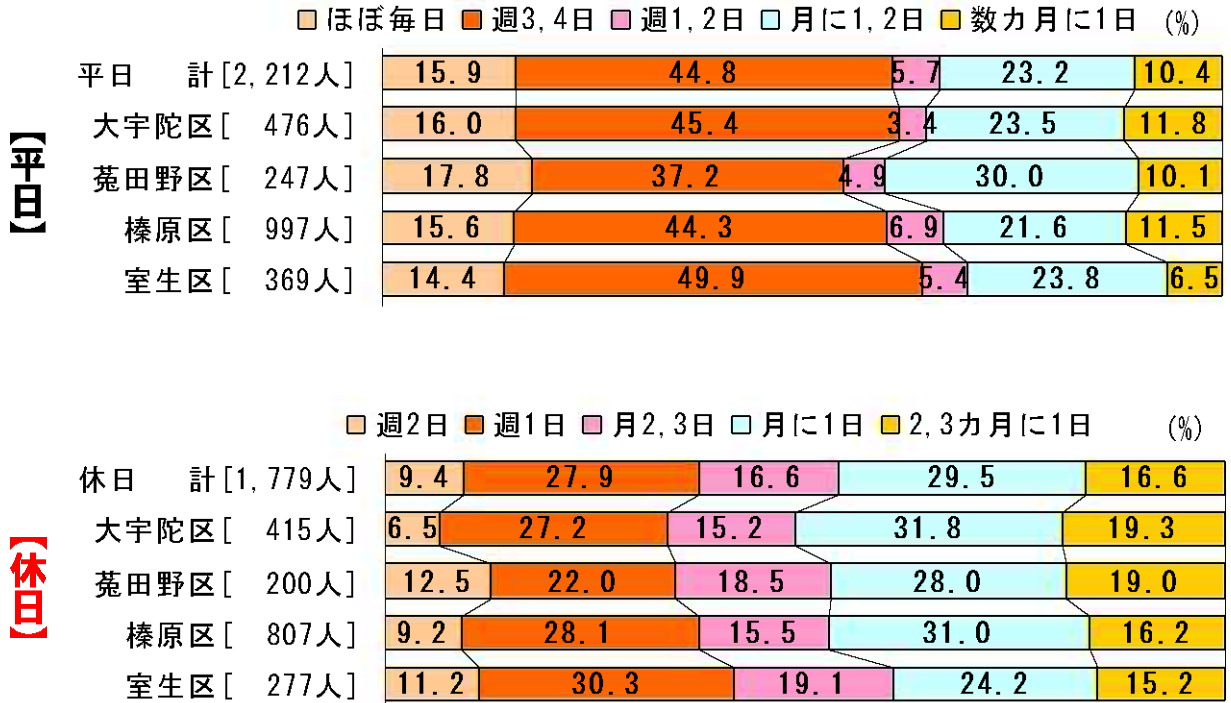


図 3.15 新たな交通システムの利用日数

5) 新たな交通システムの利用時間帯

- ・平日では、利用したい時間帯が午前中に集中していますが、午後は「21時以降」が多く、遅い時間帯での利用要望が高くなっています。
- ・休日でも、午前中の利用意向が多くなっていますが、平日より遅い時間帯に希望が集まっています。また、13時台での利用意向も高くなっています。

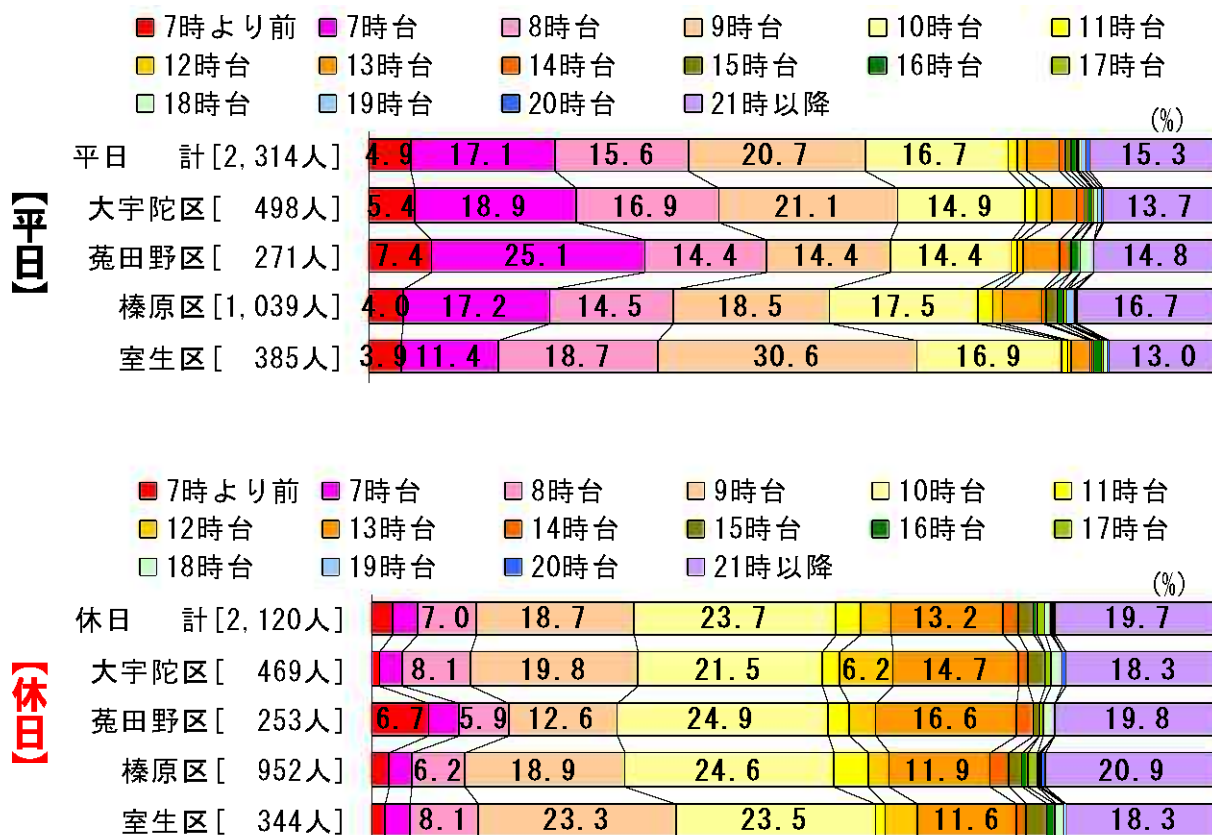


図 3.16 新たな交通システムの利用時間帯

6) 新たな交通システムの乗車1回の利用料金

- ・「500円未満」とする人が多くを占めています。

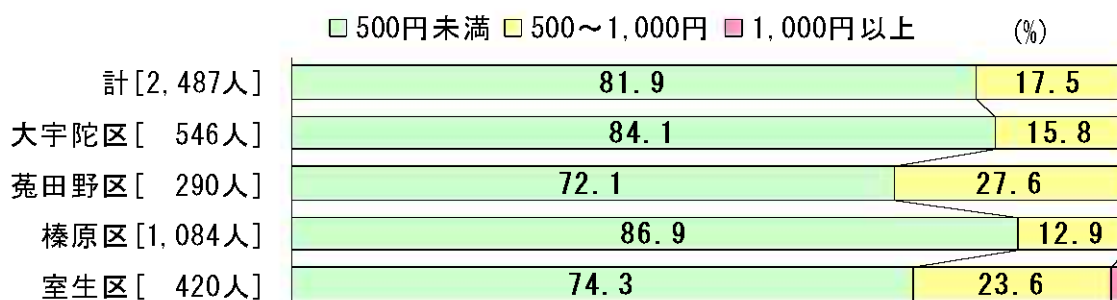


図 3.17 新たな交通システムの乗車1回の利用料金

7) 新たな交通システムに関わる地域協力金に対する意向

【地区別】

・新たな交通システムに関わる地域協力金については、継続的な協力には、あまり協力をしたいと思わない意向の人が6割を占めています。特に榛原区では、普段の移動範囲において既存交通手段で問題が少ないと考えられることから、協力的でない意向がやや高くなっています。

【年齢別】

・年齢別では、「20歳代」で否定的な意向の人が最も多く、それ以外の世代では、徐々に年少になる、もしくは高齢になるほど肯定的な意向が増えています。普段の生活で自由に自動車を運転できるかなど移動手段の確保のしやすさによって、差が出ていると考えられます。

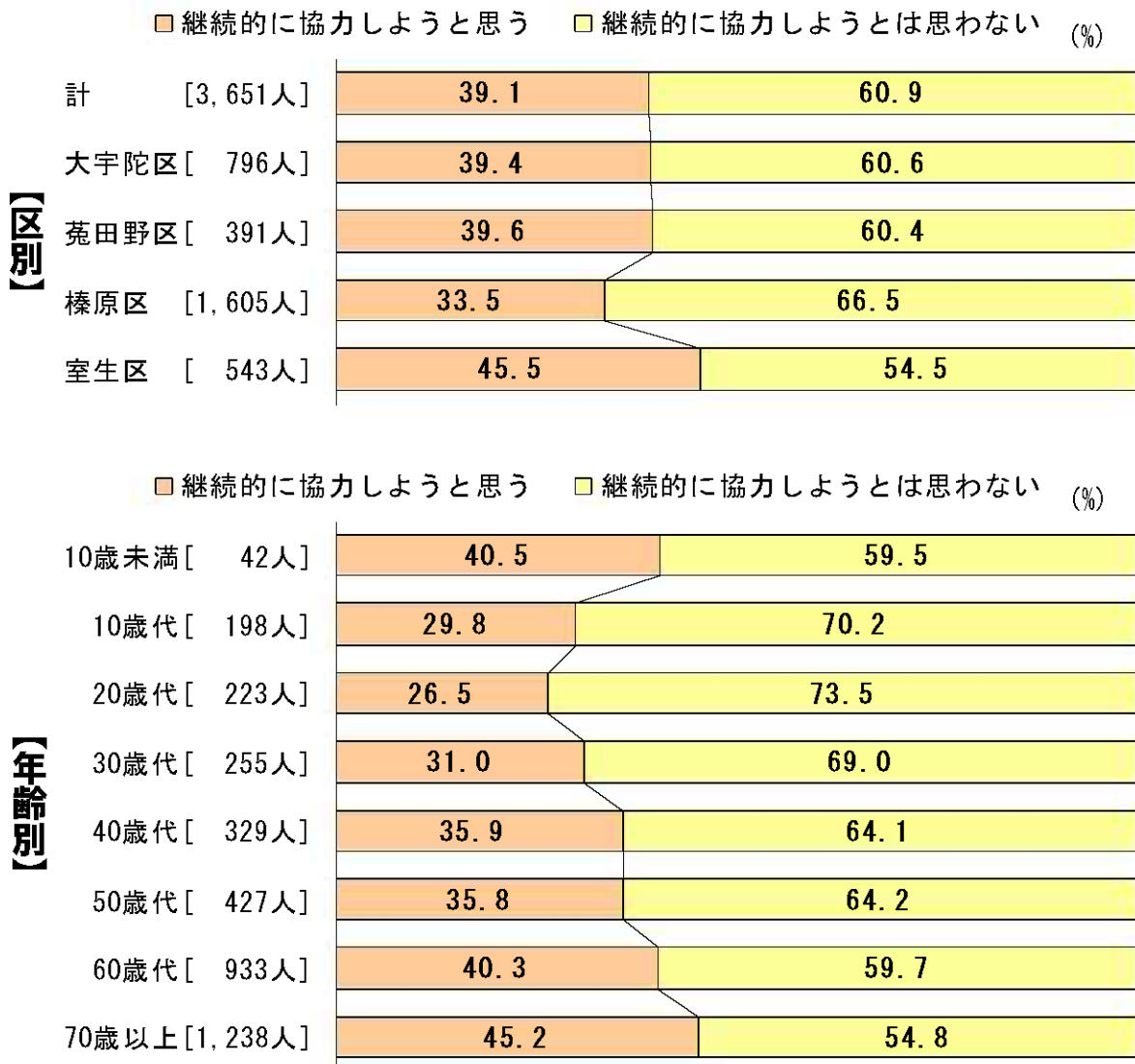


図 3.18 新たな交通システムに関わる地域協力金に対する意向

4.課題の整理

4-1.現状分析、アンケートにおける市民意向をふまえた問題点の整理

(1) 宇陀市の現状

●総人口の減少傾向、地域によって偏る人口規模と高齢化の進展

宇陀市の総人口は、平成7年まで増加傾向にありましたが、それ以降、人口は減少に転じています。それに加えて、高齢化率が奈良県の平均値を上回り、進展しています。

宇陀市の人口分布は、榛原区を中心として、近鉄大阪線沿線で人口が集中する一方、林野が広がり居住地に適する面積が小さい市東部などでは山あいに集落が点在し、その人口規模も小さいのが現状です。地域によって、人口分布の状況、高齢化の進展状況に偏りが生じており、将来に渡り、総人口の減少と高齢化の進展による宇陀市全体の地域活力低下が懸念されます。

●自動車利用への依存

奈良県下の人口規模が同程度の都市と比べて、宇陀市の免許保有率は高く、自動車利用に頼らざる得ない地域状況が問題となっています。

●路線バス利用者減に伴う赤字補てん額の拡大

市内の路線バス、全8路線の利用者は年々減少しています。その中でも、運行本数が多く、サービス水準が高い「大宇陀線」、「古市場線」、「榛原ネオポリス線」の3路線においては、利用者が平成10年の半分までに落ち込んでいます。その結果、運行を維持するために国・県からの運行補助金を受けており、その額も大きくなっています。また、市内で完結しているバス路線、「奥宇陀線(上内牧系統)」と「室生線」に対しては、市から単独補助が行われているのが現状です。

今後、路線バス利用者の減少傾向は続くものと予想されるため、路線バスに対する運行補助が大きくなることが懸念されます。

●市営有償バスの利用の伸び悩みと、拡大する市負担金

市内では、路線バスのほかに市営有償バスなどのコミュニティバスが運行されていますが、運行本数の少なさや一部変則的な運行パターン（隔日運行など）などが問題となり、利用者が減少しています。その結果、市営有償バスの収入が減少し、市が運行維持するために費やす経費が大きくなっており、その進展が懸念されます。

●山間部における「交通空白地域」の点在

路線バスやコミュニティバスは、主要幹線道路である国道や県道を運行しており、沿線住民へのサービスは確保されていますが、山間部などへのサービスが提供できていない地区もあり、交通空白地域が残るなど効果的でない面がみられます。

(2) アンケートの特徴と市民意向など

●普段の生活において、利用されている交通手段は、「自動車」に偏重

平日、休日とも移動手段は、送迎を含む「自動車」が多く、将来的に「自動車利用」への偏重が問題となる恐れがあります。

●バスは利用者層が限られ、限定的な目的での利用のため利用頻度が少ない

各区における外出時のバス利用者層は高齢者が主であり、利用目的は「買物、通院」が中心で、外出頻度も少ない傾向にあります。

●免許の有無による外出頻度の差と免許がない人の移動手段の確保

「運転免許の無い人」や「高齢者」などでは、「バス」利用が多い一方で、外出頻度が少なくなる傾向にあります。

●地域によって、最寄りバス停までの距離に差

菟田野区では、最寄りバス停までの距離が遠い人（1km以上離れている人のこと。）が他地区より多く、榛原区では、榛原駅を起点として市内のバス路線が運行されていることもあり、最寄りバス停までの距離が近くなっています。区によってバス停までの距離に差が生じています。

●「バス」廃止については、ほとんどの人が否定的で、廃止した時の代替手段確保が問題

バス利用自体は少ないですが、バス廃止に対して「困る」人が多くなっています。仮にバスが廃止されてしまった場合、「代替手段が無い」という割合が40%以上を超えており、室生区においては、その割合が70%を超え、バスを廃止した場合の代替手段をどう確保していくかが問題となっています。

●「バス」利用増に繋げるためには、「運賃の低減」と「運行本数の増」が鍵

バス利用増に向けた対策としては、大字陀区、菟田野区、榛原区が「運賃を安く」、室生区が「運行本数」増をあげる人が多くなっており、菟田野区では、「運賃」に対する要望が他区より多くなっています。

●新たな公共交通としては、「既存バス交通の活用」や「デマンド交通導入」

新たに公共交通システムを導入しようとした場合、「既存バス交通の活用」や「デマンド交通導入」への要望が高くなっています。年齢別では、高齢になるほど利用しやすい「デマンド交通導入」に対する要望が高くなっています。

(3) 問題点の整理

1) 適切な移動手段の提供を受けられない高齢者の増加

自動車利用に依存しているライフスタイルの中で、アンケート結果にもみられるように高齢者にとって、市の中核施設が集積する榛原駅周辺や生活施設が立地する地域事務所付近への移動は、バスに頼る機会が多くなると考えられます。しかし、一方で路線バスの縮小や市営有償バスの経費拡大など、公共交通サービスの確保に懸念が生じています。

特に総人口の減少や高齢化の進展が山あいの集落で顕著になっているなどの問題が生じており、そのままの状態では放置した場合に、移動手段が確保されなくなる高齢者が増加する恐れが高く、生活環境の悪化や地域活力の低下などにつながる可能性があります。

2) 自動車利用以外の移動手段の選択肢が少なく、バス利用の場合の外出頻度が低下

市内の移動手段は、免許保有率の高さやアンケート結果から見て、自動車利用に偏重しており、時代の流れから自動車中心の経済活動、生活習慣となっているのが現状です。移動手段が自動車に依存する中で、公共交通に依らざる得ない人の外出頻度は、少なくなる傾向にあり、移動手段の選択肢の少なさが問題となっています。

3) 現状のバス運行に対する不満があり、住民ニーズなどへの対応が不十分

路線バスや市営有償バスの利用者減による存続が問題となっていますが、アンケート結果からも分かるとおりバス自体の廃止に反対する人は多くなっています。また、市営有償バスについては、運本数の少なさや隔日運行の路線もあり、アンケートで運行本数に対する不満が見られるなど、必ずしも市民のニーズに合った運行になっているとは言い難い状況となっています。

4) 地域の需要にうまく適合していないバス交通

市営有償バスを始めとするコミュニティバスは、運行に必要な経費と収入との格差が顕著となっており、運行を維持していくための経費が拡大する一方で、現状の運行形態でのサービス改善が難しいのが現状です。しかし、そのような状況下でも「大宇陀南部線」のように一定の需要が見られる路線もあります。

現在、提供されているコミュニティバスごとの果たすべき役割と需要に見合った運行とのバランスがうまくとれていないのが現状です。

5) 山あいの一部に存在する公共交通空白地域

移動利便性が低い山あいに点在している集落のほとんどが、公共交通空白地域となっており、現状の市営有償バスのサービスでは、十分に対応できていないのが現状です。

4-2.宇陀市全体の公共交通が抱える課題の抽出・整理

宇陀市では、総人口の減少や高齢化が進む中で、その移動手段が自動車に偏り、自動車を日常的に利用できるかどうかで外出頻度の差になっています。

そのような中で市民の足として導入されている市営有償バスの利用は伸び悩み、ニーズとの乖離とともに市負担の拡大が懸念されます。しかし、地域住民の意向では、バス路線自体の廃止には総じて否定的な意見が多く、公共交通の必要性を感じている人が少なからずいることは明らかです。また、アンケートにも表れているように、地区毎での公共交通の利用条件や意向が異なる面があり、その特性やニーズを十分にふまえた上での公共交通施策の再構築が重要な視点となっています。

上記のような事と先に整理した問題点を勘案し、本市の抱える公共交通の課題を整理すると、次の5点となります。

宇陀市の公共交通が抱える課題

- 課題1：高齢者の外出機会を支援する公共交通サービスの提供が重要
- 課題2：自動車利用以外の選択肢として、適切な公共交通の確保が必要
- 課題3：利用実態や住民ニーズなどふまえた公共交通サービスが必要
- 課題4：需要規模に合わせた効率の良い交通システムの導入
- 課題5：公共交通空白地域の解消

4-3.区毎の特性をふまえた区別の課題

(1) 大宇陀区の課題

大宇陀区では、市の中心部である榛原駅付近と連絡する路線バスの本数が確保され、利便性が確保されています。また、市営有償バスも他の区よりも利用者が多く、バス利用率が最も高い区となっています。しかし、一部の集落が公共交通空白地域として残っている上、今後進展する高齢化に対応するためには高齢者の移動確保が懸念されます。

このようなことから、「路線バス」の適切な維持と、地域ニーズに合わせた「市営有償バス」の運行の拡充などによる公共交通空白地域の解消や、高齢者の外出機会を増やす施策の実施が必要となります。

(2) 菟田野区の課題

菟田野区では、大宇陀区と同様に榛原駅付近と連絡する路線バス本数が確保されています。しかし、最寄りのバス停までの距離が他地区よりも遠くなっているなどによって公共交通利用率が4区の中で最も低くなっています。また、「らくらくバス」については、利用者が若干増加しているものの、収支の改善までは至っておらず、そのあり方が問題となっています。

したがって、「路線バス」の適切な維持を図る中で、収支バランスをふまえた公共交通提供の可能性を探り、公共交通利用増を図ることや高齢者の外出機会を増やす施策の実施が必要となります。

(3) 榛原区の課題

榛原区では、榛原ネオポリス線のように運行頻度の高い路線においても利用者が大幅に減少していることや「市営有償バス」の収支バランスが問題となっています。

市の中心駅である榛原駅が近いことから、公共交通利用率は高く、外出の目的地の6割が区内であるなど、短距離の移動が多く、移動しやすい地域と考えられます。

そこで、「路線バス」の適切な維持・充実を図りつつ、移動スタイルに合わせた適切な公共交通の提供や高齢者の外出機会を増やす施策の実施などが必要となります。

(4) 室生区の課題

室生区では、「路線バス」の運行が少ないものの、歴史文化資源の存在により、観光利用がみられます。しかし、普段のバス利用率は、通勤で外出している人、外出頻度が少ないため、低くなっており、「市営有償バス」の収支バランスが問題となっています。

したがって、地域特性を踏まえた適切な公共交通の提供や観光アクセスとしての利便を考慮した「路線バス」の維持、充実などを進め、区全体の移動利便の確保が必要となります。

各区における地域特性と課題

(大宇陀区の特徴)

- ・便数の確保された「路線バス」が運行
- ・歴史文化資源などの存在
- ・一定の利用がある「市営有償バス」
- ・公共交通空白地域の存在
- ・「バス」利用率は、4地区の中で最も多い
- ・進展する高齢化

- ・地域交通の主軸及び観光アクセスとしての「路線バス」の維持
- ・地域ニーズを活かす適切な運行による「市営有償バス」の定着、存続
- ・公共交通空白地域への適切なサービス提供
- ・鉄道利用との連携
- ・高齢者の「買物、通院」目的などでの外出機会を促進させるための支援

(菟田野区の特徴)

- ・便数の確保された「路線バス」が運行
- ・「らくらくバス」の収支バランスが問題
- ・公共交通利用率は、4地区の中で最も少ない
- ・最寄りバス停までの距離が遠い人が他地区より多い
- ・「運賃」に対する要望が他地区より多い
- ・進展する高齢化

- ・地域交通の主軸としての「路線バス」の維持
- ・収支バランスをふまえた適切な公共交通の提供
- ・鉄道利用との連携
- ・高齢者の「買物、通院」目的などでの外出機会を促進させるための支援

(榛原区の特徴)

- ・「路線バス」の便数は確保されているが、利用者は大幅に減少
- ・「市営有償バス」の収支バランスが問題
- ・公共交通空白地域の存在
- ・外出時の公共交通利用が4区の中で最も多い
- ・最寄りバス停までの距離が比較的近い
- ・進展する高齢化

- ・地域交通の主軸としての「路線バス」の維持、充実
- ・「路線バス」との連携をふまえた適切な公共交通の提供
- ・公共交通空白地域への適切なサービス提供
- ・鉄道利用との連携
- ・高齢者の「買物、通院」目的などでの外出機会を促進させるための支援

(室生区の特徴)

- ・「路線バス」は観光利用がある
- ・「市営有償バス」の収支バランスが問題
- ・公共交通空白地域の存在
- ・外出時の公共交通利用が榛原区に次いで多い
- ・最寄りバス停までの距離が遠い
- ・通勤目的での外出が少ない
- ・進展する高齢化

- ・地域特性、利用形態をふまえた適切な公共交通の提供と維持
- ・観光アクセスとしての「路線バス」の維持、充実
- ・鉄道利用との連携
- ・高齢者の「買物、通院」目的などでの外出機会を促進させるための支援

5.地域公共交通総合連携計画の策定

5-1.連携計画の対象範囲

連携計画の対象範囲は、宇陀市全域とします。

5-2.基本方針と計画目標の設定

ここでは、宇陀市の地域特性と市民の公共交通に対するニーズから抽出された公共交通が抱える課題を解消していくための基本方針と計画目標を以下の通り設定します。

(1) 基本方針の設定

●基本方針 1：交通弱者の移動を保障できる公共交通サービスの展開

高齢化が進展することによって、いずれ自動車が運転できなくなる高齢者が増加し、移動の制約を受けてしまう高齢者が増加していくものと予想できます。その人達の移動を確保していくことが今後、重要と考えられるため、交通弱者の移動を保障できる公共交通サービスの展開を目指します。

●基本方針 2：地域の実情に合わせた持続可能な公共交通体系の再構築

各区によって公共交通の利用状況、提供している公共交通サービス、公共交通に対するニーズ、公共交通空白地域の存在など地域によって事情が異なることから、その地域の実情に合った持続可能な公共交通体系の再構築を目指します。

●基本方針 3：既存公共交通のサービス改善などによる利用促進

地域の主軸としての役割を持つ路線バス利用者の減少、それに伴い赤字補填額が増大しており、このままでは路線バスを維持していくことが難しくなると予想できます。これからは、公共交通をより利用してもらえるように、既存公共交通のサービス改善などを改善し、利用促進を目指します。

●基本方針 4：地域住民、交通事業者、行政 3 者の協働による公共交通の維持

人口減少、モータリゼーションの進展による公共交通利用者の減少により、市内のバス路線が相次いで休止されてきました。それに代わる公共交通サービスを行政が提供していますが、その利用者も減少傾向にあり、行政による施策展開だけでは維持していく事が困難な状況となっています。これからは、地域住民、交通事業者、行政の 3 者が協働して公共交通を維持していくことを目指します。

(2) 計画目標の設定

【目標 1】

自動車の運転ができない高齢者の外出機会を促進できるような公共交通サービスの提供

【目標 2】

市営有償バス、らくらくバスなどの形態を見直し、公共交通空白地域の解消

【目標 3】

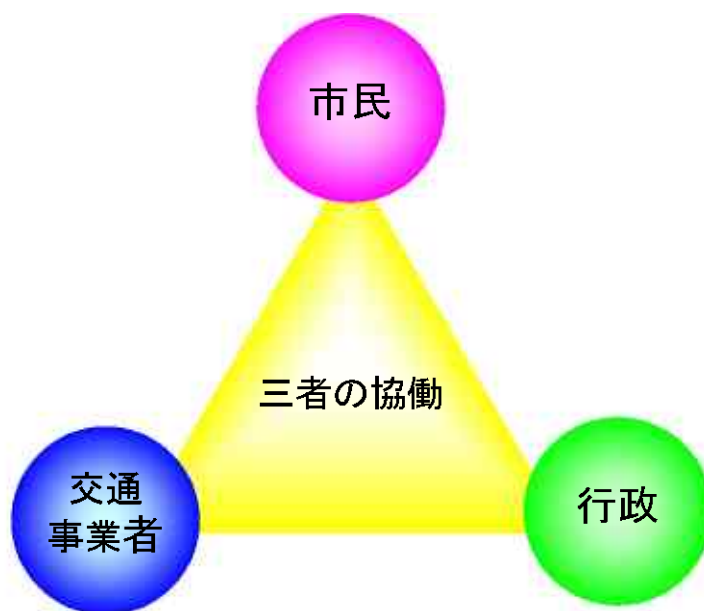
既存の路線バスが提供するサービス見直しなどによる公共交通利用者の増加

【目標 4】

地域住民・交通事業者、行政の 3 者による協力体制の構築

5-3. 目標を達成していくための役割分担

これから、公共交通の活性化に向けた方針・目標を達成していくためには、従来のように行政を主体としていくには、限界があることは明らかです。今後、公共交通を持続可能なものとするには、市民、交通事業者、行政の 3 者の役割分担が必要となります。その役割分担の考え方は以下の通りです。



市民の役割

市民は提供されたサービスを積極的に利用し、公共交通の維持活性化に努めることで地域に貢献

交通事業者の役割

交通事業者は市民（利用者）に対して安全で確実なサービスを提供

行政の役割

行政は安全で確実なサービスを提供する交通事業者に対して積極的な支援

5-4.目標を達成していくための施策及び実施主体

各区における課題を踏まえて、計画目標を達成していくための施策、概要及び実施主体は下表の通りです。

| 目標を達成するための施策 | 施策の概要 | 施策の実施主体 |
|--|--|---|
| 【施策1】 市営有償バスなどの運行形態の見直し | 各区で運行されている市営有償バスなどのコミュニティバスの利便性を向上しつつ、さらにコミュニティバスの運行経費を低減できるような効率的な運行形態への再構築を実行します。 | <ul style="list-style-type: none"> ・宇陀市 ・宇陀市地域公共交通活性化再生協議会 ・宇陀市社会福祉協議会 |
| 【施策2】 デマンド型交通*などの導入による交通空白地域の解消 ※次ページ参照 | 各区に点在している公共交通空白地域を解消するために、デマンド型交通などの新たな交通システムを導入することで、市民の利便性向上を図ります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・宇陀市 ・宇陀市地域公共交通活性化再生協議会 |
| 【施策3】 公共交通（バス、鉄道）相互の乗継割引の導入 | 公共交通利用者の利便を今以上に向上するために、バス相互、バスと鉄道の乗継割引を導入し利用促進を図ります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者 ・バス事業者 |
| 【施策4】 自動車利用の自主規制を促し、公共交通への転換を図るノーマイカーデーなどの導入 | 過度に自動車に依存するライフスタイルから脱却し、CO ₂ 削減に貢献できるよう、公共交通への転換を促すノーマイカーデーなどの啓発運動を実施します。 | <ul style="list-style-type: none"> ・宇陀市 |
| 【施策5】 観光利用促進に向けた情報発信などの実施 | 市内に点在する観光資源を訪れる観光客のために観光地の情報発信をすることで利用促進を図ります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・宇陀市 |
| 【施策6】 地域住民からの協力金制度などの導入 | 今後、公共交通を持続的に運行していくためには、従来通りの交通事業者と行政だけでは存続が難しく、地域住民も含めた3者による協力体制が必要となることから、地域住民からの協力金制度などを導入します。 | <ul style="list-style-type: none"> ・宇陀市 |

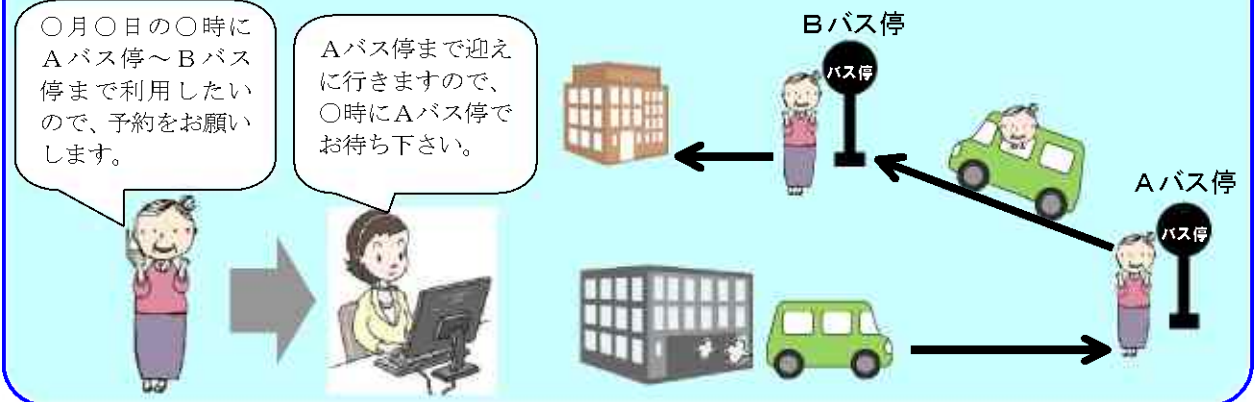
～参考：デマンド交通とは～

- ・デマンド型交通システムとは、利用者が電話などで設定されている時刻表から利用したい便と目的地（バス停、駅など）を予約し、その予約に合わせて運行させる交通システムのことです。
- ・デマンド型交通システムには、運行エリアを設定したドアトゥドアのフルデマンド型、簡易的なバス停を設置して、バス停間を運行するミニデマンド型、現状のバス路線を予約があった場合に迂回させる一部デマンド型の3種類があります。

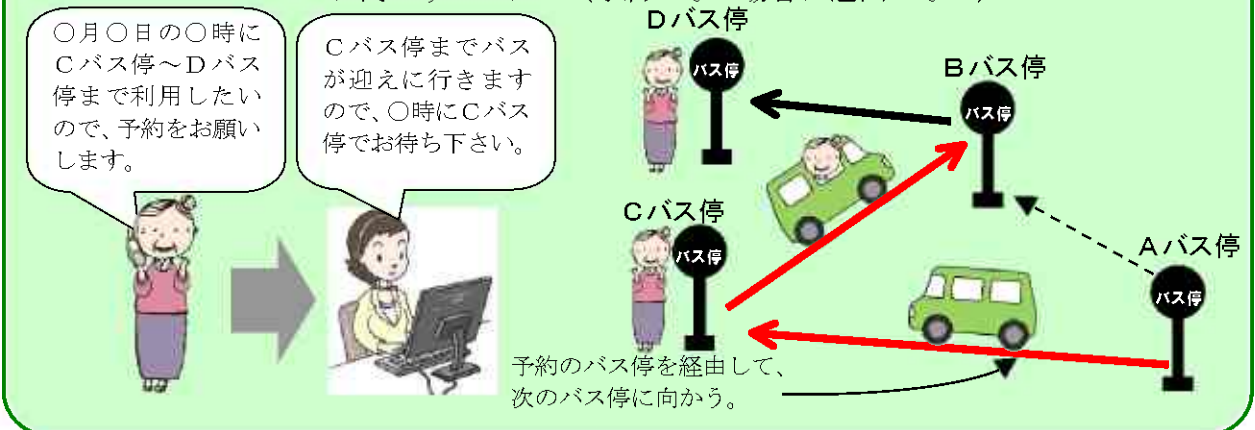
●フルデマンド：予約があった人の家まで迎えに行き、目的地まで運行するシステム（予約がない場合は運行しない）



●ミニデマンド：予め、バス停を設置しておき、予約があった場合のみ、そのバス停間を運行するシステム（予約がない場合は運行しない）



●部分的なデマンド：予約があった場合、通常バスルートから迂回をして、次のバス停に向かうシステム（予約がない場合は迂回しない）



5-5.目標達成に向けた施策

(1) 施策1：市営有償バスなどの運行形態の見直し

路線バスについては、現状の形態を維持することを基本とし、コミュニティバス（市営有償バス、過疎地有償バス）の運行形態について、現状の利用状況、アンケートから見られる利用実態、ニーズを参考に見直します。

宇陀市全体におけるコミュニティバスの運行形態見直しの方向性は以下の通りです。

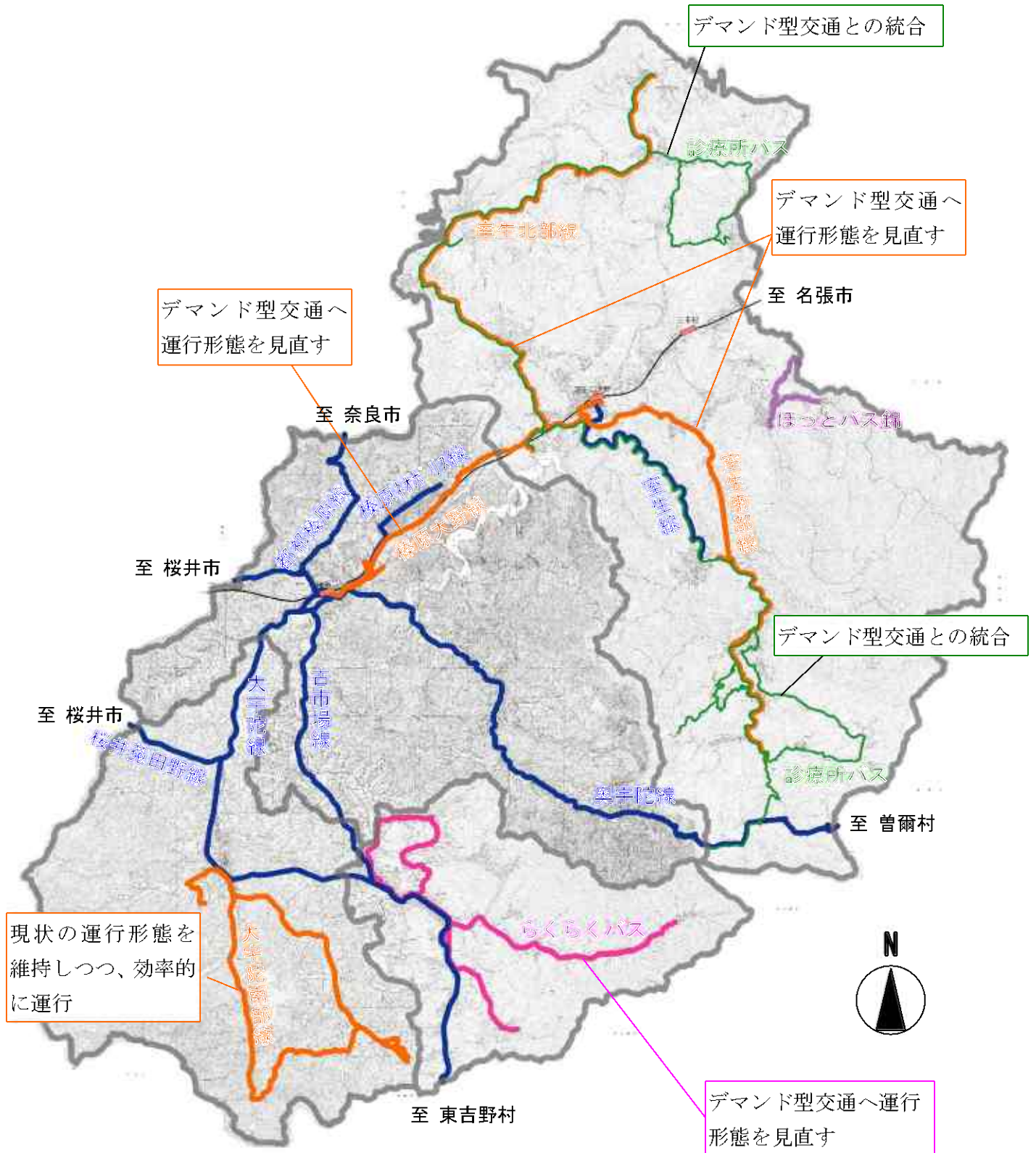


図 5.1 交通体系再構築のイメージ

1)大宇陀区【大宇陀南部線（市営有償バス）の見直しの方向性】（運行主体：宇陀市）

【利用状況など】

- ・平成19年と平成20年の便別利用者数をみると、6便全てで利用者が減少しています。
- ・便別の利用についてみると、6便全てで平均利用者が1.0人を上回っています。このことから、バスに乗客が1人もいない状態で運行していることは、ほとんどなく、定期的な利用が確保されていると考えられます。

表 5.1 便別利用者数

単位：人/便・日

| | | H19 | H20 | 備考 |
|-----|-------|------|------|------|
| 内回り | 7:40 | 2.49 | 2.03 | |
| | 10:25 | 2.85 | 2.19 | 大熊経由 |
| | 16:25 | 3.49 | 2.84 | |
| 外回り | 8:55 | 2.32 | 1.9 | |
| | 13:20 | 2.83 | 2.77 | |
| | 17:40 | 1.55 | 1.03 | 大熊経由 |

【大宇陀南部線が通る地域住民のバス利用実態とニーズ】

- ・利用者層をみると、70歳以上の高齢者の利用が半数以上を占めています。この結果から、高齢者の移動を支える手段として、役割を果たしていることが分かります。

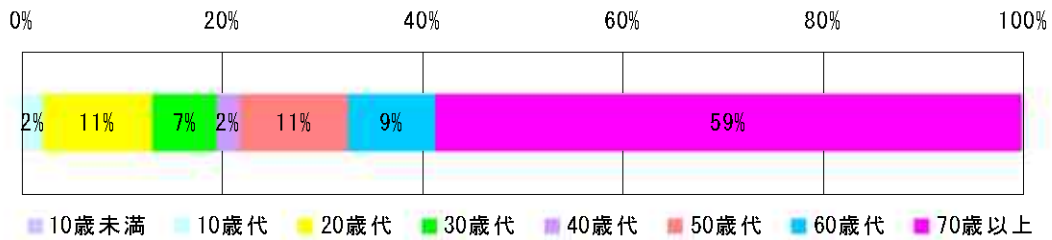


図 5.2 年齢別のバス利用割合

- ・利用目的（平日）は、「買物、通院」目的での利用が半数以上を占めていますが、「通勤」といった定期的な利用も一定割合確保されています。

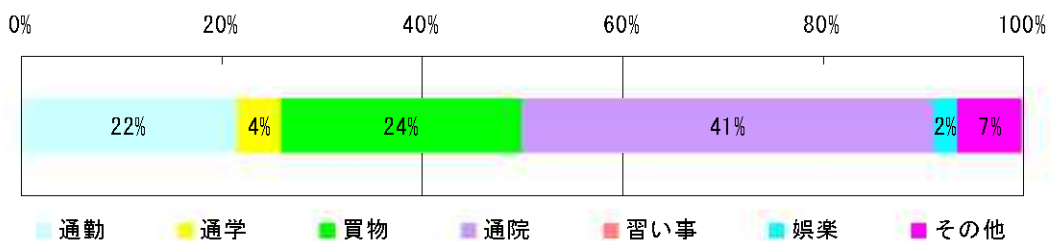


図 5.3 バス利用目的（平日）

- ・利用頻度は、「週1、2日、月1日」での利用が多くなっている中で、「ほぼ毎日」といった利用も3割程度占めており、定期的な利用がある程度確保されています。

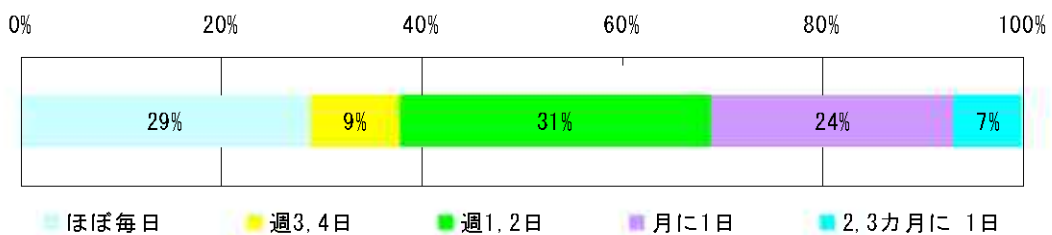


図 5.4 バス利用頻度（平日）

- ・今後、よりバスを利用しやすくするため求められている改善策は、運賃を安くしてほしいという要望が高くなっています。

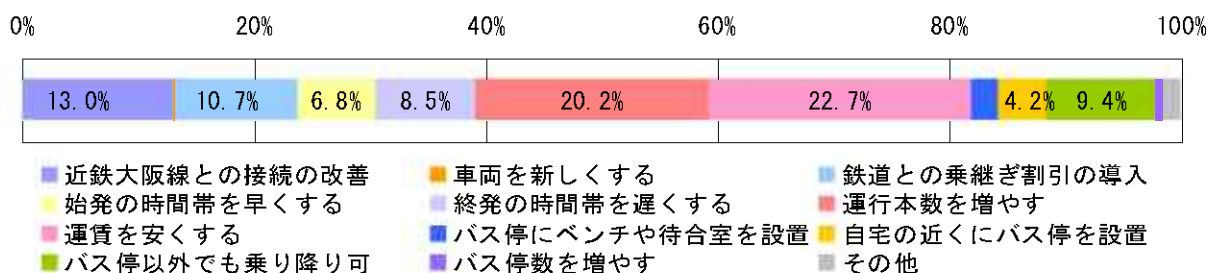


図 5.5 バスサービスに求められるニーズ

【大宇陀南部線の見直しの方向性】

利用者は、大半が高齢者で買い物、通院目的での利用となっており、その利用頻度は、週1、2日あるいは月1日といった限定的な利用となっています。また、通勤といった定期的な利用も一定の割合が確保されていることもあり、乗客がいない状態でバスが運行されているのは、ほとんどないと考えられます。

現状のバスサービスに求められている改善要望は、運賃を安くしてほしいが多くなっています。しかし、運行開始から3年で利用者は半減し、収入が大幅に減少している上に運行維持にかかる経費が増加しているため、運賃を安くすることは難しいのが現状です。

以上のことから、一定の利用者を確保できている中で、安易に運行形態を変えることは、現状の利用者にとって利用しづらいサービス提供となり、利用者の減少に拍車をかけることになると考えられます。

そこで、現状の運行形態を維持した上で、経費の増加を抑えつつ、効率的な運行への転換を図ります。

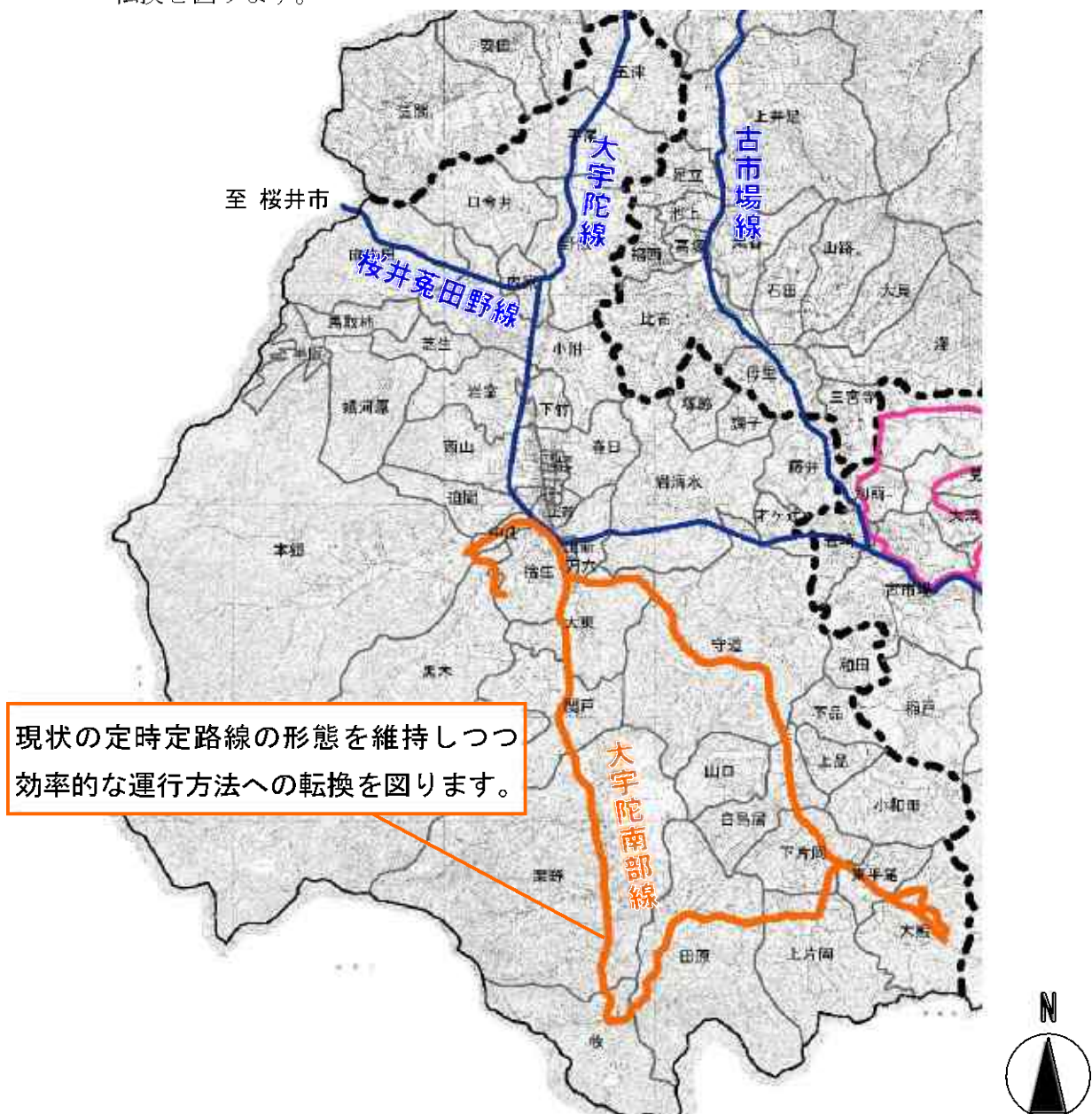


図 5.6 大宇陀南部線の見直しの方向性

2) 榛原区【榛原大野線（市営有償バス）の見直しの方向性】（運行主体：宇陀市）

【利用状況など】

- ・平成19年と平成20年の便別利用者数をみると、室生口大野駅9:45, 15:00 発の2便と宇陀市役所14:00 発の便においては、利用者が増加していますが、その他の4便では、利用者が減少しています。
- ・運行されている6便のうち、4便（室生口大野駅13:20, 15:00 発の便と宇陀市役所10:25, 15:40 発の便）で平均利用者数が1.0人を下回っており、バスに乗客がいない状態で運行されている場合が多く、非効率な運行となっていると考えられます。

表 5.2 便別利用者数

単位：人/便・日

| | | H19 | H20 | 備考 |
|-------------|------------------|------|------|--------------|
| 室生口 大野駅発 | 9:45 (9:40) | 2.69 | 2.75 | ()はH19の発時刻。 |
| | 13:20 | 0.75 | 0.6 | |
| | 15:00 | 0.17 | 0.24 | |
| 宇陀 市役所発 | 10:25 (10:20) | 0.53 | 0.41 | ()はH19の発時刻。 |
| | 14:00 | 0.9 | 1.24 | |
| | 15:40 (15:30) | 1.08 | 0.79 | ()はH19の発時刻。 |

【榛原大野線が通る地域住民のバス利用実態とニーズ】

- ・利用者層をみると、70歳以上の高齢者の利用が半数以上を占めています。この結果から、高齢者の移動を支える手段として、役割を果たしていることが分かります。

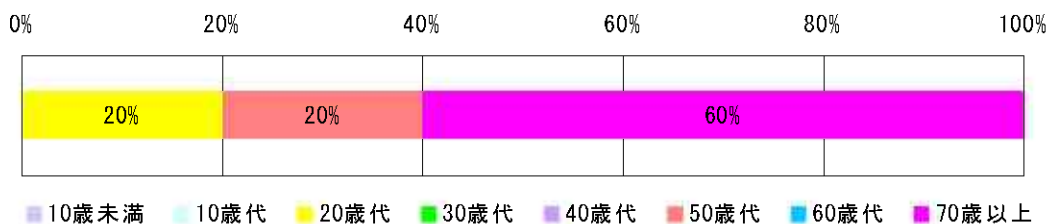


図 5.7 年齢別のバス利用割合

- ・利用目的（平日）をみると、通勤・通学といった定期的な利用はほぼなく、「買物、通院」といった非定期的な目的での利用が大半を占めています。

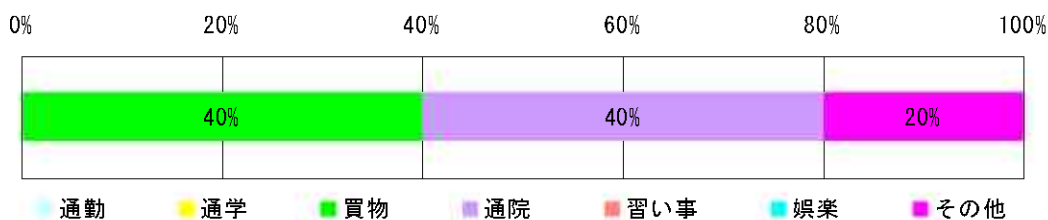


図 5.8 バス利用目的（平日）

- ・利用頻度をみると、「ほぼ毎日、週3,4日、週1,2日」が同じ割合となっており、定期的な利用が確保されています。

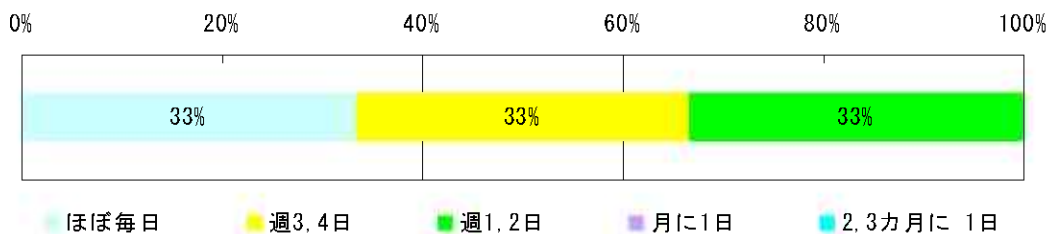


図 5.9 バス利用頻度（平日）

- ・榛原大野線が通る地域が求めるバスサービスの改善内容は、運賃を安くしてほしいという要望が多くなっています。

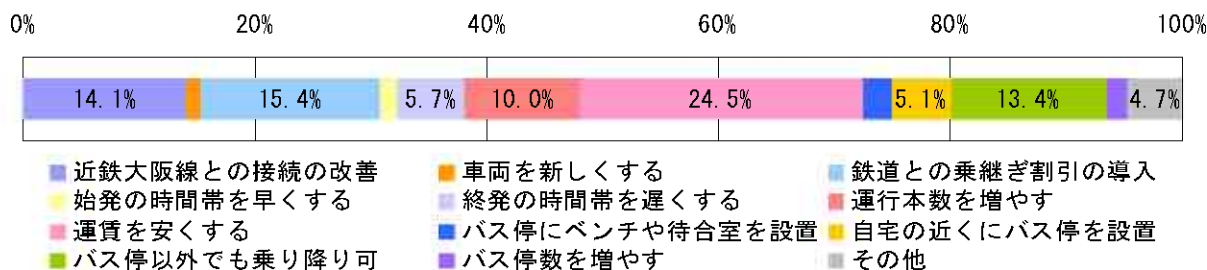


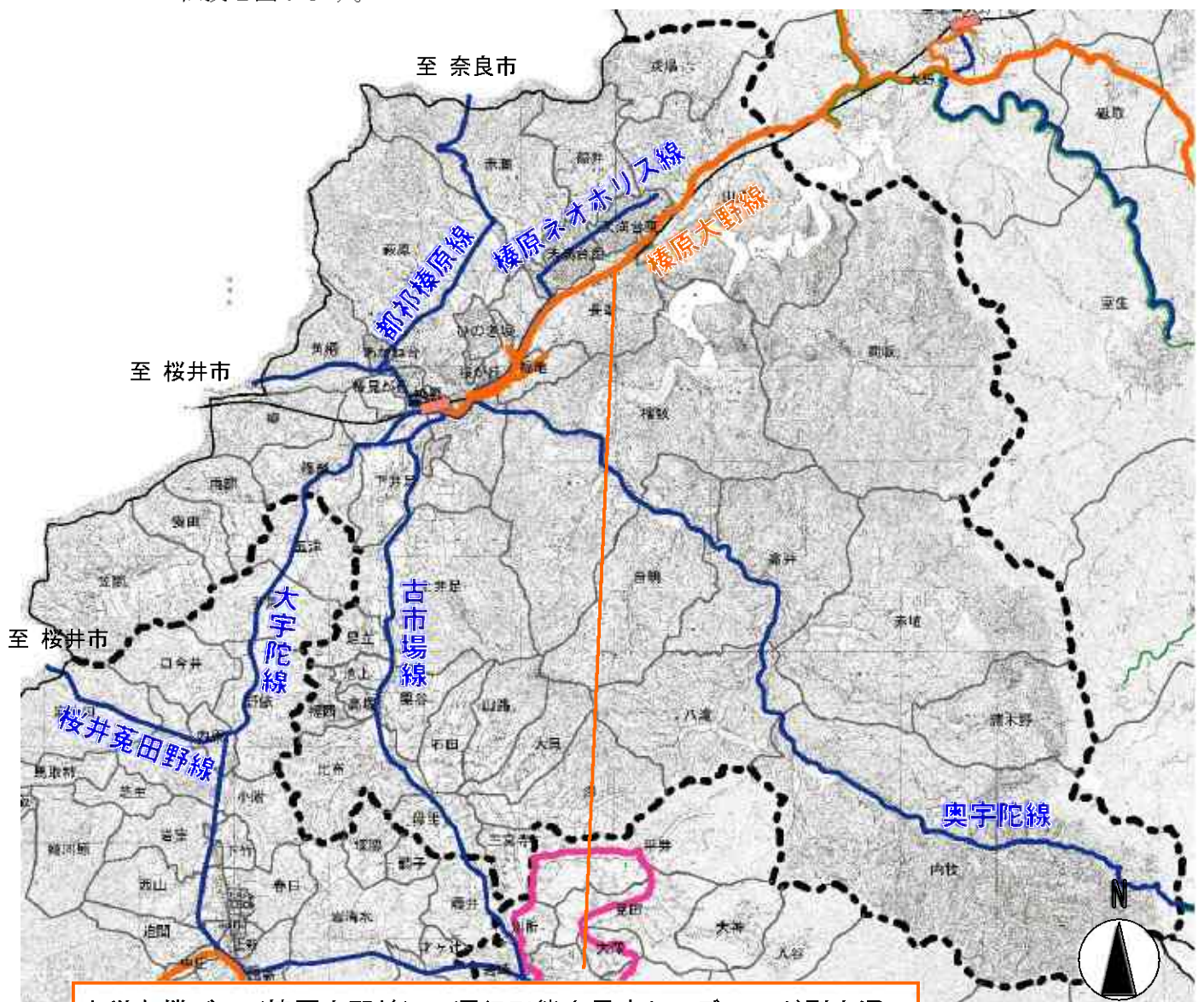
図 5.10 バスサービスに求められるニーズ

【榛原大野線の見直しの方向性】

利用者は、大半が高齢者で、買物や通院といった非定期的な目的での利用が主となっています。利用頻度についてみると、買物、通院といった非定期的な利用にも関わらず、ほぼ毎日など定期的な利用が確保されていることもあり、利用者数は、本格運行開始時と比べ、若干減少している程度に留まっています。便別の利用状況を見ると、6便のうち4便で乗客が1人も乗っていない状態で運行されている場合が多く、非効率的な運行形態となっています。

バスサービスに求められている改善要望は、運賃を安くしてほしいが多くなっています。しかし、非効率的な運行に加えて、収入を大きく上回る経費を考慮すると、これ以上、運賃を安くすること難しいのが現状です。

以上のことから、現状の運行形態を見直し、需要に応じた効率的なデマンド型交通への転換を図ります。



市営有償バス（榛原大野線）の運行形態を見直し、デマンド型交通への転換を図ります。

図 5.11 榛原大野線の見直しの方向性

3) 室生区【室生北部線・南部線（市営有償バス）の見直しの方向性】（運行主体：宇陀市）

【室生北部線の利用状況】

- ・平成19年と平成20年の便別利用者数をみると、下笠間15:20発の便については、ほぼ横ばいとなっていますが、その他の5便では利用者が減少しています。
- ・運行されている6便のうち、4便（下笠間7:10, 15:20発の便と室生口大野駅8:10, 18:10発の便）で平均利用者数が1.0人を下回っており、バスに乗客がいない状況で運行されている場合が多く、非効率な運行となっていると考えられます。

表 5.3 便別利用者数 単位：人/便・日

| | | H19 | H20 | 備考 |
|-------------|----------------|------|------|--------------|
| 下笠間発 | 7:10 (7:20) | 1.26 | 0.98 | ()はH19の発時刻。 |
| | 9:00 | 2.82 | 2.43 | |
| | 15:20 | 0.51 | 0.6 | |
| 室生口 大野駅発 | 8:10 | 0.35 | 0.33 | |
| | 14:30 | 1.53 | 1.51 | |
| | 18:10 | 1.02 | 0.91 | |

【室生南部線の利用状況】

- ・平成19年と平成20年の便別利用者数をみると、室生口大野駅14:35発の便では、利用者が増加、黒岩口9:00, 15:20発の2便はほぼ横ばいとなっていますが、その他の3便では利用者が減少しています。
- ・運行されている6便のうち、2便（黒岩口15:20発の便と室生口大野駅8:10発の便）で平均利用者数が1.0人を下回っており、バスに乗客がいない状況で運行されている場合が多く、非効率な運行となっていると考えられます。

表 5.4 便別利用者数 単位：人/便・日

| | | H19 | H20 | 備考 |
|----------------------|------------------|------|------|--------------|
| 黒岩口発 (上田口 弁天発) | 7:10 (7:20) | 4.11 | 3.28 | ()はH19の発時刻。 |
| | 9:00 | 2.12 | 2.13 | |
| | 15:20 | 0.32 | 0.39 | |
| 室生口 大野駅発 | 8:10 | 0.7 | 0.43 | |
| | 14:35 (14:30) | 1.36 | 1.46 | ()はH19の発時刻。 |
| | 18:10 | 2.28 | 1.77 | |

*H19年は黒岩口発ではなく、上田口弁天発であった。

【室生北部部線が通る地域住民のバス利用実態とニーズ】

- ・利用者層をみると、高齢者の利用が半数以上を占めています。この結果から、高齢者の移動を支える手段として、役割を果たしていることが分かります。

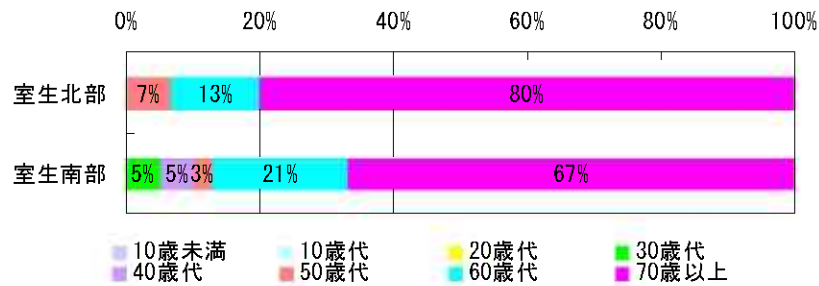


図 5.12 年齢別のバス利用割合

- ・利用目的（平日）は、室生北部線、南部線ともに「通院、買物」での利用が大半を占めており、通勤などの定期的な利用はほとんどないのが現状です。

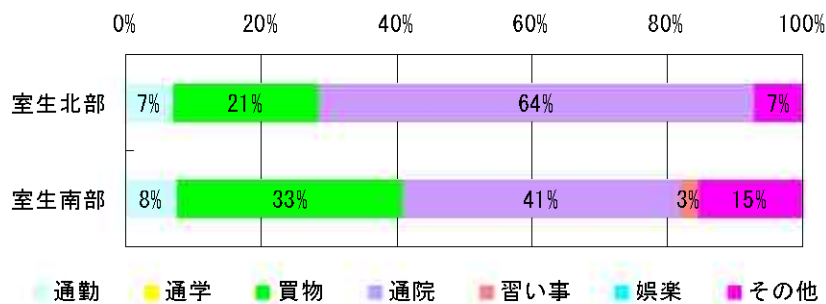


図 5.13 バス利用目的（平日）

- ・利用頻度は、室生北部線、南部線ともに「週1、2日、月1日」と限られた利用が半数以上を占める中、室生北部線では、ほぼ毎日の利用割合が一定割合を占めています。

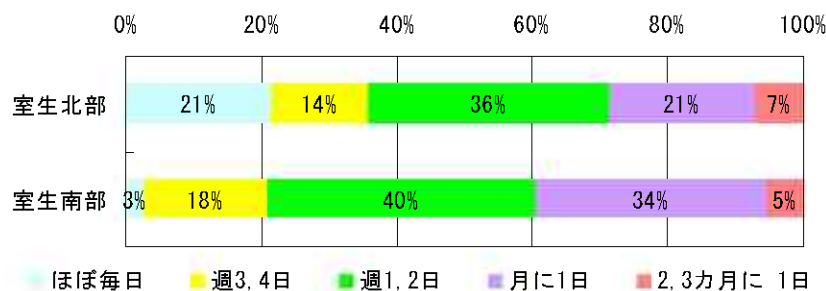


図 5.14 バス利用頻度（平日）

- ・室生北部線、南部線が通る地域が求めるバスサービスの改善内容は、運行本数を増やしてほしいという要望が多くなっています。

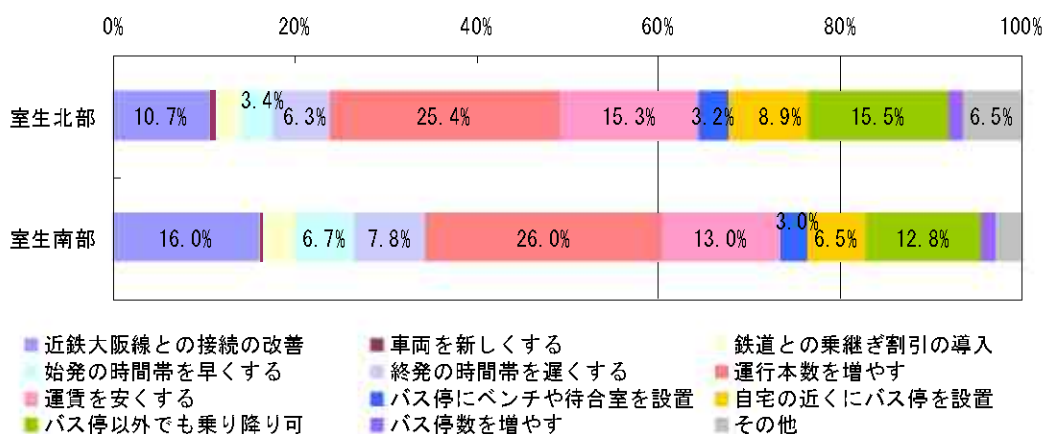


図 5.15 バスサービスに求められるニーズ

【室生北部線、南部線の見直しの方向性】

利用者は、大半が高齢者で買い物、通院目的での利用となっており、その利用頻度は週1、2日あるいは月1日といった限定的な利用となっています。そのため、室生北部線、南部線ともに乗客が乗っていない状況でバスが運行している場合も多く、非効率的な運行形態となっています。

バスサービスに求められている改善要望は、運行本数を現状よりも増加してほしいが多くなっています。しかし、室生北部線、南部線ともに利用者が減少し、運行を維持していくための経費が増加していること、乗客が1人もいない状態でバスが運行されていることなどを考慮すると、これ以上の運行本数増加は難しいのが現状です。

以上のことから、現状の運行形態を見直し、需要に応じた効率的なデマンド型交通への転換を図ります。

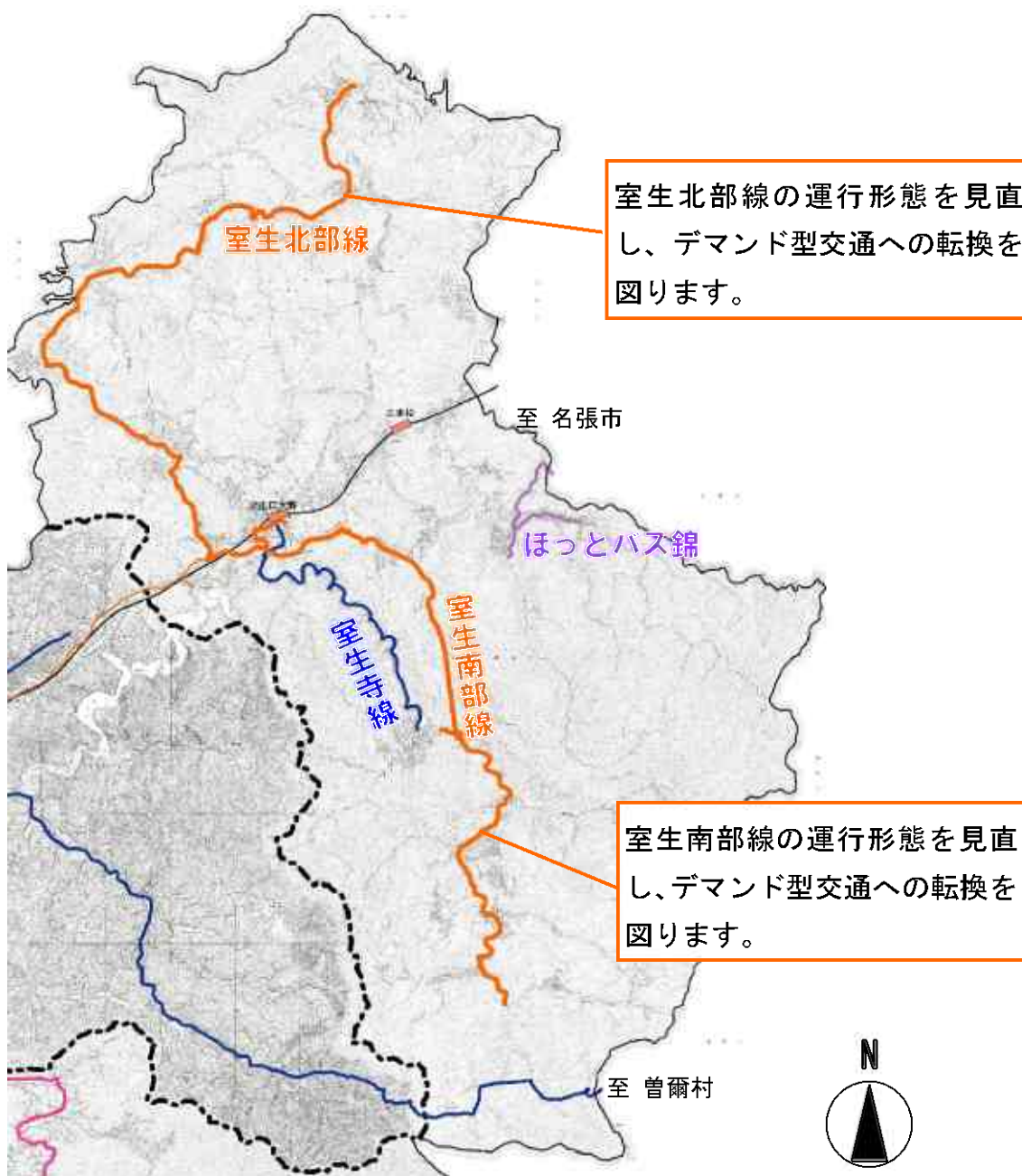


図 5.16 室生北部・南部線の見直しの方向性

4) 菟田野区【らくらくバス（過疎地有償バス）の見直しの方向性】

（運行主体：宇陀市社会福祉協議会）

【現状の利用状況】

らくらくバスの1日当りの平均利用者が3.6人（≒868人/年÷245日（1年間運行日数））となっています。便別での平均利用者を算出すると1.2人となり、バスに乗客がいない状態で運行している可能性は低いと考えられます。

【らくらくバスが通る地域住民のバス利用実態とニーズ】

- ・利用者層をみると、70歳以上の高齢者の利用が半数以上を占めており、高齢者の移動を支える手段として役割を果たしていることが伺えます。また、10歳代の利用もある一定割合を占めています。

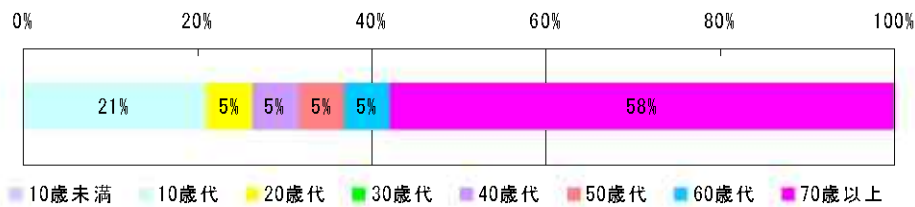


図 5.17 年齢別のバス利用割合

- ・バスの利用目的（平日）は、通院、買物利用といった非定期的な利用が半数を占めていますが、通勤・通学といった定期的な利用も約3割確保されています。

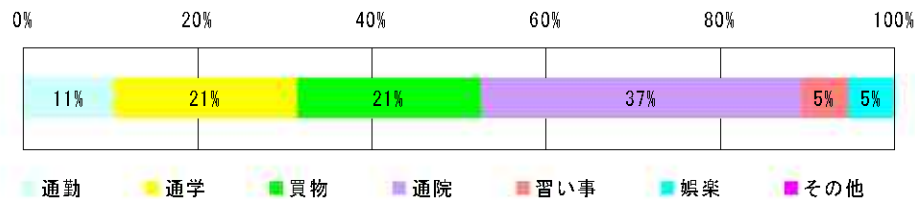


図 5.18 バス利用目的（平日）

- ・バスの利用頻度は、週1、2日、月1日が約7割を占めていますが、通勤、通学での利用もあることから、ほぼ毎日という利用も一定割合を占めています。

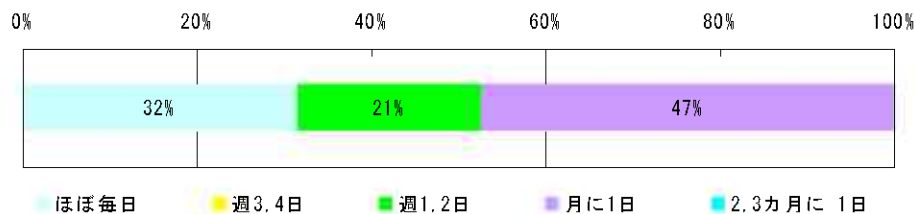


図 5.19 バス利用頻度（平日）

- ・らくらくバスが通る地域バスサービスに求められている改善要望は、運賃を安くしてほしいという要望が多くなっています。

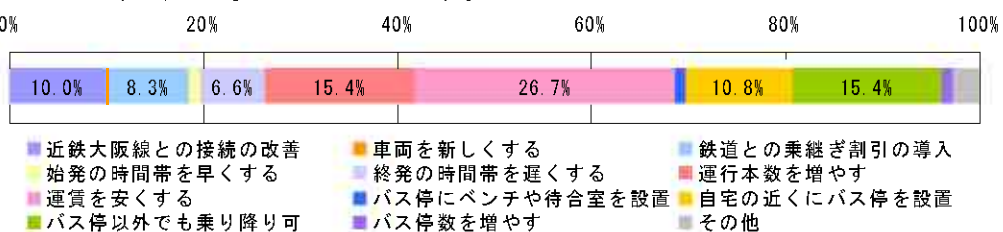


図 5.20 バスサービスに求められるニーズ

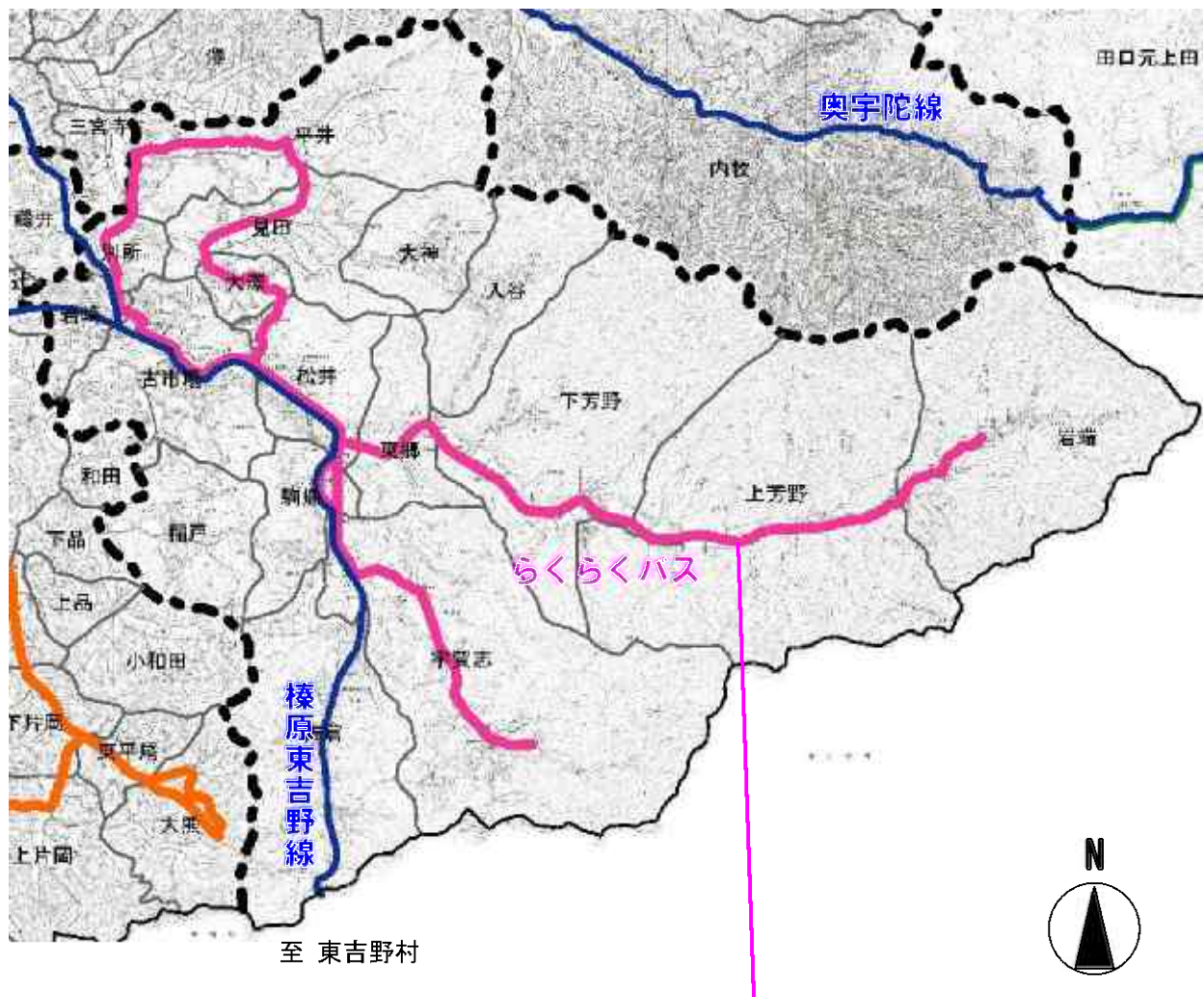
【らくらくバスの見直しの方向性】

らくらくバスの利用者は、大半が高齢者であり、利用目的は買い物、通院で、利用頻度は週1、2日あるいは月1日といった限定的な利用が主となっています。

バスサービスに求められている改善要望は、運賃を安くして欲しいが最も多くなっています。

利用者が1年間で2割増加し、運行経費が若干削減されていますが、未だに経費が収入を大きく上回っている状況は改善されていません。そのため、現状よりも運賃を安くすることは難しい状況にあります。

以上のことから、らくらくバスの運行形態を見直し、需要に応じた効率的なデマンド型交通への転換を図ります。



らくらくバスの運行形態を見直し、デマンド型交通への転換を図ります。

図 5.21 らくらくバスの見直しの方向性

(2) 施策2：デマンド型交通などの導入による公共交通空白地域の解消

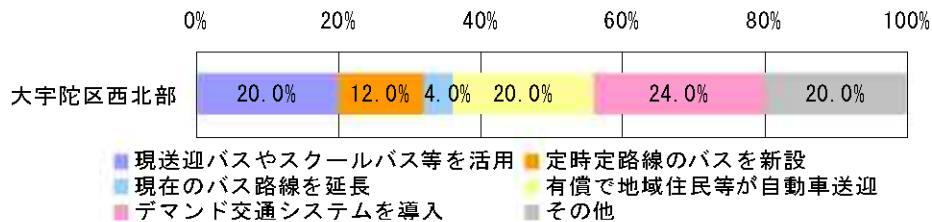
公共交通空白地域の解消は、新たな交通システムを導入することで対応します。新たに導入する交通システムの選定は、交通空白地域に居住する住民のニーズを参考とし、決定します。

市内4区のうち、室生区および菟田野区については、市営有償バス、らくらくバスを見直し、デマンド型交通を導入することで、公共交通空白地域が解消されるため、ここでは、公共交通空白地域が残る大宇陀区と榛原区を対象に検討を行います。

【アンケートによる住民ニーズ（大宇陀区）】

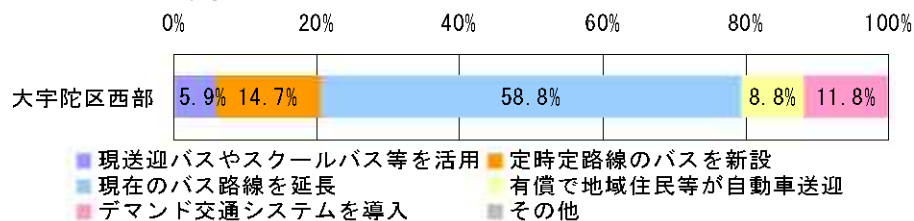
●大宇陀区西北部の場合

「デマンド交通システムを導入」することに対するニーズが最も多くなっています。



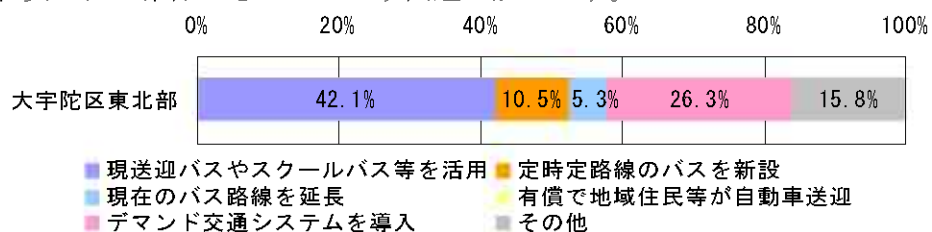
●大宇陀区西部の場合

「現在のバス路線（大宇陀南部線（市営有償バス））を延長」することに対するニーズが最も多くなっています。



●大宇陀区東北部の場合

「現送迎バスやスクールバス等を活用」することに対するニーズが最も多くなっています。しかし、スクールバスの活用については、小・中学生と一般客を混乗させることになり、安全性が確保できるかという問題が残ります。



●大宇陀区東部の場合

「現在のバス路線（大宇陀南部線（市営有償バス））を延長」することに対するニーズが最も多くなっています。

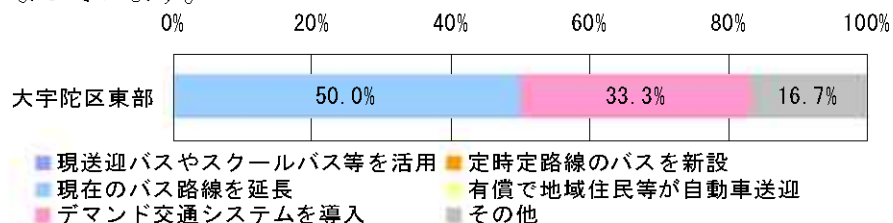


図 5.22 大宇陀区の交通空白地域で望まれている新たな交通システム

【交通空白地域への対応の方向性】

大宇陀区の西部と東部の交通空白地域では、現状の市営有償バス大宇陀南部線の一部延長に対する要望が最も多くなっています。その結果を踏まえて、大宇陀南部線を延長することで対応を図ります。ただし、運行形態については、交通空白地域が現状のルートから外れてしまい、定時定路線での運行とすると現状サービスから大きな変更が必要となるため、デマンド型での対応も視野に入れて対応します。

西北部の交通空白地域では、要望が最も多い、デマンド型交通システムを導入することで、対応します。

東北部の交通空白地域では、スクールバスの活用への要望が多くなっていますが、安全性の面での問題を解消することが難しいため、次位のデマンド型交通システムを導入することで対応します。

デマンド型の運行方式については、路線バスとの競合を避けるため、最寄りの路線バスへ接続する方式とします。

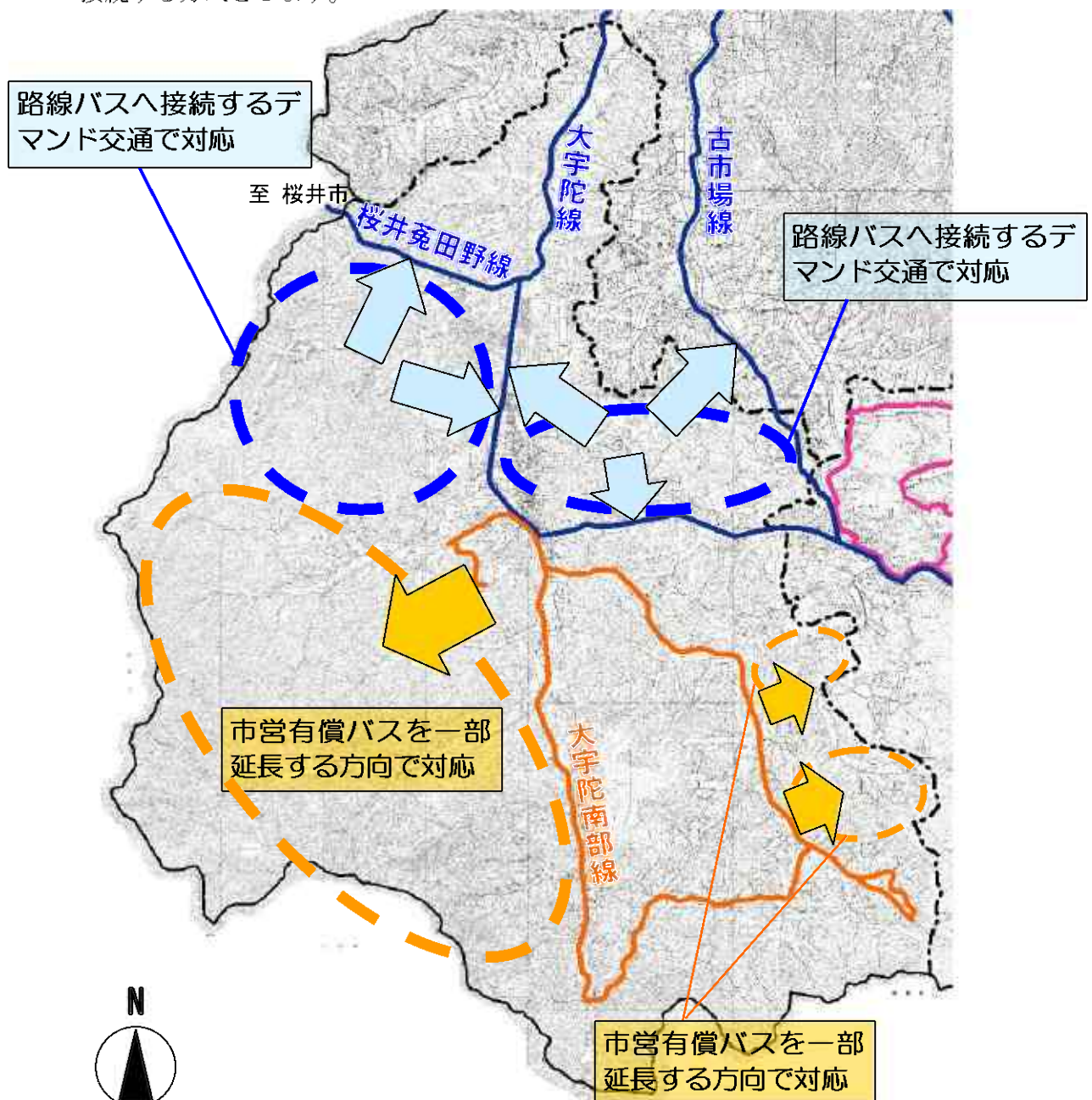
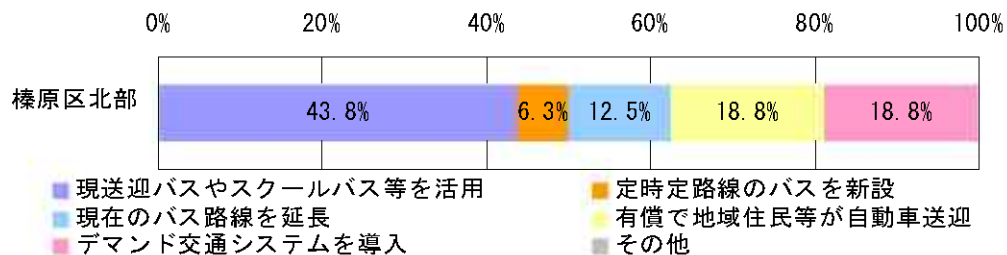


図 5.23 大宇陀区の交通空白地域解消に向けた交通体系

【アンケートによる住民ニーズ（榛原区）】

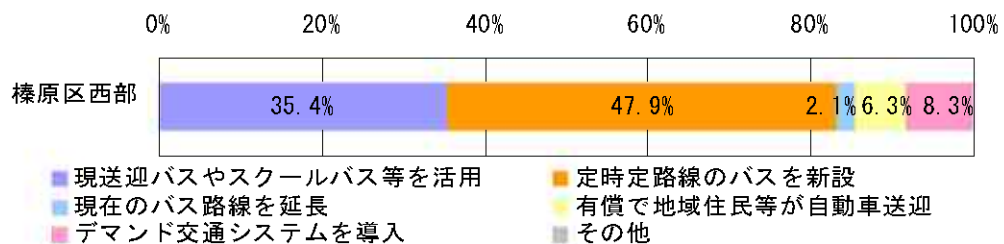
●榛原区北部の場合

「現送迎バスやスクールバス等を活用」することに対するニーズが最も多くなっています。しかし、スクールバスの活用については、小・中学生と一般客を混乗させることになり、安全性が確保できるかという問題が残ります。



●榛原区西部の場合

「定時定路線のバスを新設」することに対するニーズが最も多くなっています。



●榛原区南東部の場合

「デマンド交通システムを導入」することに対するニーズが最も多くなっています。

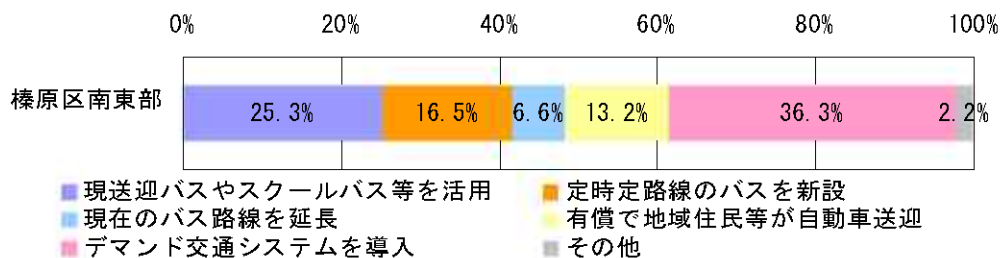


図 5.24 榛原区の交通空白地域で望まれている新たな交通システム

【交通空白地域への対応の方向性】

南東部の交通空白地域の解消は、要望が最も多い、デマンド型交通システムを導入することで、対応します。

西部の交通空白地域では、新たに定時定路線のバスを導入してほしいという要望がありますが、現在運行されている榛原大野線の利用状況や経費の問題などを考慮すると、定時定路線型のバスを導入するのは難しいと考えられます。また、次位の要望であるスクールバスの活用については、安全性の面での問題を解消することが難しいのが現状です。そのため、南東部と同様にデマンド型交通システムを導入することで対応します。

北部の交通空白地域では、スクールバスの活用を望まれています。安全性の面での問題を解消することが難しいのが現状です。次位のデマンド型システムの導入あるいは有償で地域住民が自動車送迎での対応を考えていくことが必要になりますが、榛原区全体のバランスを考えて、デマンド型交通システムを導入することで、対応します。

導入するデマンド型交通システムは、路線バスとの競合を避けるため、最寄りの路線バスへ接続する運行方式とします。



図 5.25 榛原区の交通空白地域解消に向けた交通体系

(3) 施策3：公共交通（鉄道、バス）相互の乗継割引などの制度導入（案）
 （実施主体：鉄道事業者、バス事業者）

【施策（案）】

- 鉄道と路線バスを乗継ぐ利用者の乗継割引の適用を検討
- 鉄道と路線バスの連絡切符および定期券の発売を検討
- 鉄道駅から市内の路線バスをフリー乗降できる切符、定期券の発売を検討

■■■■参考事例■■■■

○鉄道と路線バスの乗継割引（エリア内のフリー乗降）

（実施主体：I G Rいわて銀河鉄道、岩手県交通、岩手県北バス）

1) 内容

郊外と中心部を結ぶ鉄道と中心部内のバス路線の乗降が自由なきっぷ

2) 運賃

大人 800 円、小人 400 円（同範囲の通勤・通学定期券も販売されている）



資料：I G Rいわて銀河鉄道HPより

(4) 施策 4：自動車利用の自主規制を促し、公共交通への転換を図るノーマイカーデーの実施（実施主体：宇陀市）

【施策（案）】

- 定期的なノーマイカーデーの実施
- 市民、市内の企業と行政が一体となった取組み
- 継続的に実施していくための周知

■■■参考事例■■■

○ノーマイカーデーの実施と啓発運動（実施主体：全国各地の自治体）

住民が進んで通勤手段を自家用車から公共交通機関に切替えることで、公共交通の利用促進、地球環境問題の原因である二酸化炭素排出量の抑制を図る。さらに、啓発や呼びかけなどで取組みを発展させて、公共交通を中心とする生活環境への転換や環境に配慮したライフスタイルを目指していく。

ノーマイカーデーを市民、市内の企業へ勤務する従業者が理解し、自動車から公共交通へ移動手段を自発的に転換してもらうために、以下のような周知方法が行われている。

- 1) 市民、企業への周知
 - ・市民、企業、行政が連携した定期的な運動や地域一斉行動への参加
 - ・企業の会議や朝礼などによる小規模での周知
 - ・チラシ、ポスター、カレンダーによる視覚的に伝える周知
- 2) ノーマイカーデー実施時の公共交通利用者への優遇
 - ・実施日限定の割引きっぷの発売
 - ・ポイント制度による優遇（公共交通の運賃割引、商品券など）

■ノーマイカーデーの啓発チラシ



一人ひとりの行動で、地球温暖化をストップ！
ノーマイカーデー運動にご協力ください。

○ノーマイカーデー運動とは
地球温暖化の原因は、私たちの生活で排出される二酸化炭素です。車を減らすことは、地球温暖化防止に大きな効果があります。

○ノーマイカーデーひろしま2006の実施結果
マイカーの自給は、地球温暖化防止に大きな効果あり！

毎月22日は「マイカー利用を控える日」
○マイカー乗るまあデーには、
●バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。

毎月22日は「マイカー乗るまあデー」
○マイカー乗るまあデーには、
●バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。バス・電車・地下鉄の運賃を半額にする。

毎月22日は「1日乗車券がお買い得！」
11月に乗車券キャンペーン！

資料：広島市 HP より

(5) 観光利用促進に向けた情報発信などの導入（実施主体：宇陀市）

【施策（案）】

①観光情報の発信を検討

- 近畿・首都圏エリアを中心とした観光エージェント及びホテル等への情報発信（ポスター掲出・チラシ配布等）

②観光地での対応を検討

- 観光サポーターの配置（観光客に分かりやすい形での情報提供）
- 観光案内所の整備、主要観光地への案内システムの構築（タッチパネル装置の設置）
- 主要観光施設へ電動アシストシステムの構築（電動自転車を整備し、観光地間における移動の利便性を図る）

■■■■参考事例■■■■

1) 観光案内の発信方法

- ・広域自治体の広報紙による情報提供
- ・新聞広告や折り込みチラシによる情報提供
- ・旅行代理店でのパンフレット、チラシ配布による広域的な情報提供
- ・観光イベントによる情報提供
- ・HPによる分かりやすい情報提供

2) 観光客への対応方法

- ・分かりやすい案内板やサインなどの設置
- ・市民ボランティアやNPOによる観光サポーター（案内係）の配置
- ・観光地の周遊を支援するレンタサイクルなどの導入
- ・外国人観光客が利用しやすい観光地の環境作り（外国人向けの観光情報ガイドブック、外国語併記等）

■観光ボランティアガイドの例



資料：NPO 法人なら・観光ボランティアガイドの会 “朱雀（すざく）” HP より

(6) 地域住民からの協力金などの導入（実施主体：宇陀市）

【施策（案）】

- 毎月あるいは年間単位での回数券、パスポートなどの購入による支援
- 市全体を対象とした地域協力金制度の導入（大宇陀南部線では導入済み）
- 利用登録料金を年間単位で支払ってもらう仕組みの導入

■■■参考事例■■■

- 各世帯が毎月回数券を購入（青森県弘前市：弘南バス藍内線）
交通空白地域（藍内地区）の解消にあたり、バス路線を新設、その支援としてその地区の世帯で1,000円/月の回数券を購入し維持している。
- 地域住民からの運行負担金による協力制度（宮城県石巻市：いない号（乗合タクシー））
市が稲井地区で廃止代替バスを運行していたが、利用者減と財政事情から廃止し、その代わりに稲井地区が主体となり、協議会を発足し乗合タクシー事業を実施しており、地域住民全世帯から約600円/年の運行負担金を協力してもらっている。
- 年間利用登録料金制度（宮城県登米市：米川地区乗合タクシー）
米川地区の住民が協議会を立ち上げ、市が行ってきた市民タクシー試行事業を継承し、東和町米川地区を対象に乗合タクシー運行をしているもので、利用登録料金として、年間3,000円を負担してもらっている。

(7) 継続的に実施していく事業

○公共交通利用促進

①奈良交通（ゴールド倶楽部定期券）

・実施内容

65歳以上の高齢者（券面記載者）のみ有効のバス定期券で、会費を支払うと、県内全域の路線が100円で乗車できる（一部路線では小人運賃の運賃が必要）ほか、旅行代金の割引や食事や買い物などの割引特典も受けられます。

・発売額

3ヶ月 6,500円、6ヶ月 11,000円

②市営有償バス

時刻表、路線図の作成・配布

○観光利用

・観光地へのフリー切符の発売

奈良世界遺産フリー切符：奈良、葛城、吉野地区の3つの世界遺産を回ることができます。（近鉄）

・HPによる情報提供

市内の観光施設である室生寺、宇太水分神社などのホームページ、あるいは近鉄のホームページで宇陀市内の観光施設に関する情報提供が行われています。

6.事業計画

7.連携計画策定に当って

7-1.連携計画の策定の進め方

7-2.協議会の組織構成

7-3.協議会要綱など

8.参考資料

8-1.地域住民アンケート票

8-2.事業者ヒアリングシート