

宇陀市地域公共交通活性化・再生協議会

第4回協議会資料

	Page
1. 宇陀市の現状と課題の整理	
1-1. 宇陀市の現状把握	1
1-2. 市民アンケート	6
1-3. 宇陀市の公共交通が抱える課題整理	10
2. 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）	
2-1. 連携計画の区域	11
2-2. 基本方針と計画目標	11
2-3. 目標達成に向けた施策	12



平成21年8月5日

宇陀市地域公共交通活性化・再生協議会

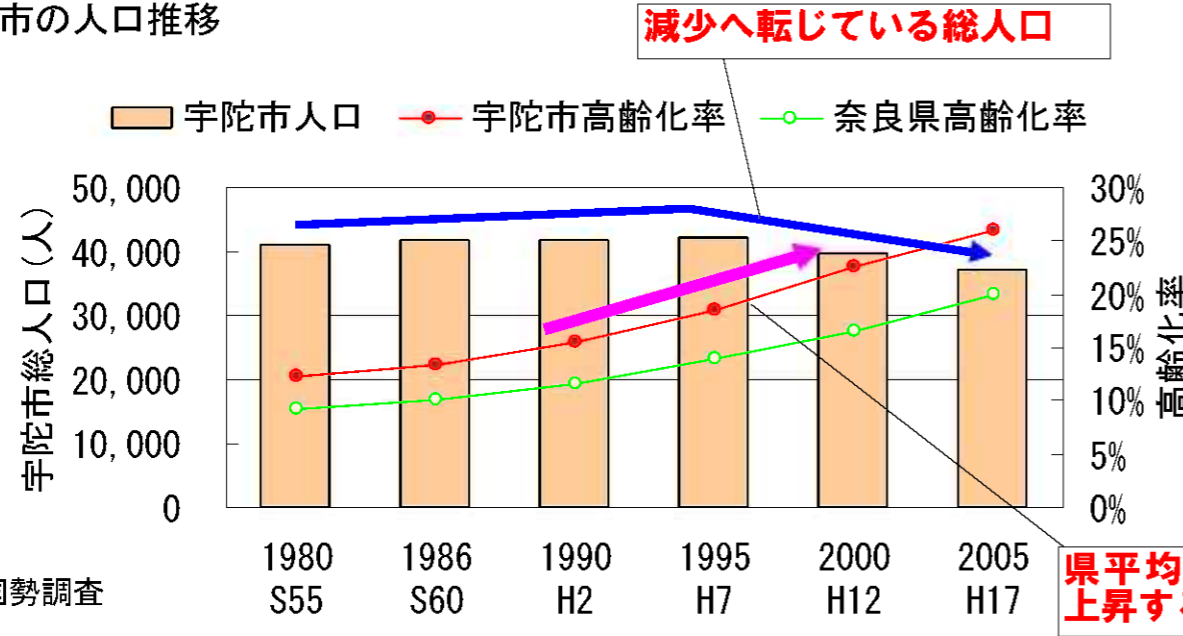
1 宇陀市の現状と課題の整理

1-1. 宇陀市の現状把握

(1) 人口動態など

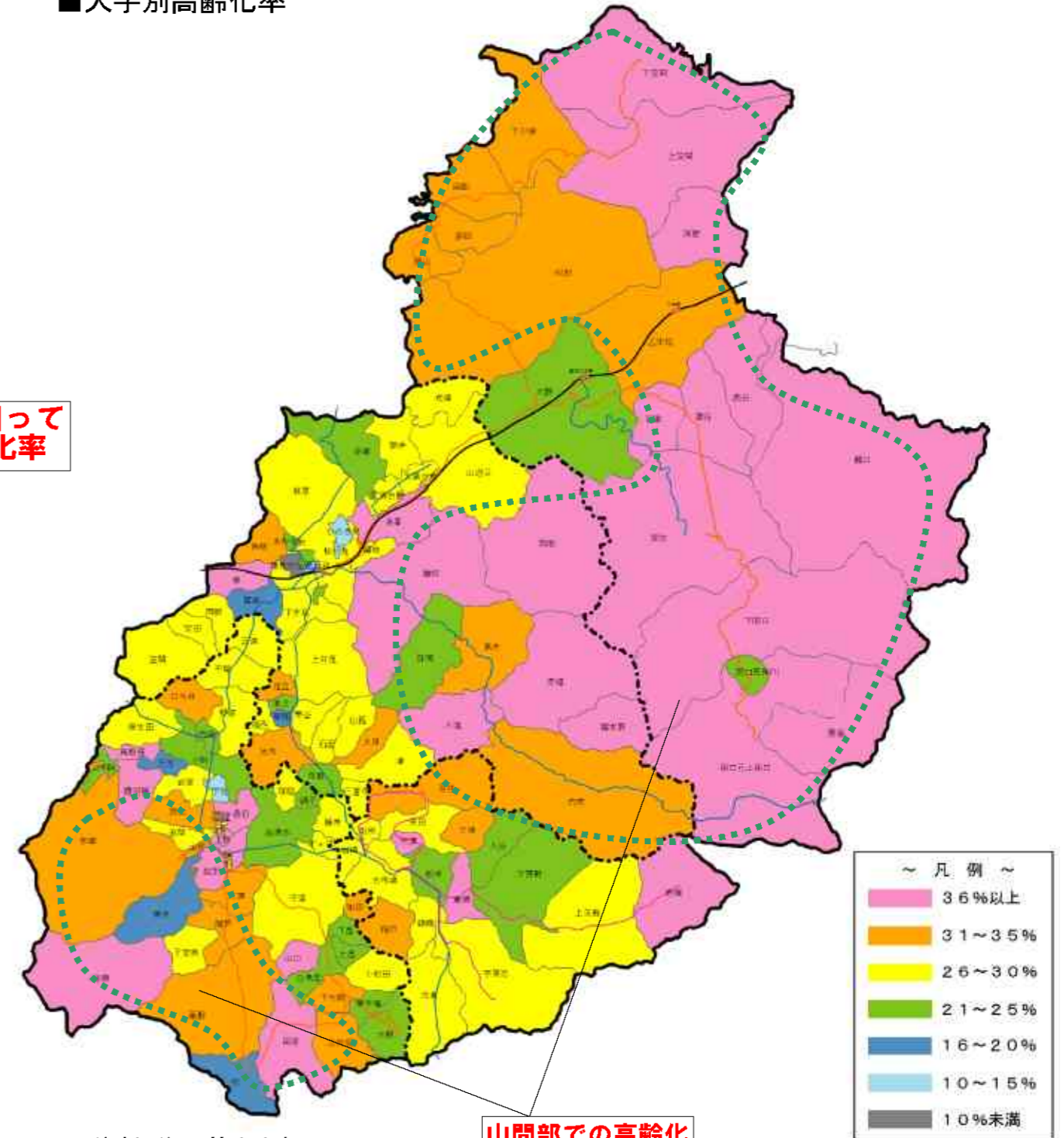
- ・宇陀市の人口は、平成7年頃をピークとして減少に転じ、平成17年の人口は、約37,200人となっている。
- ・宇陀市の高齢化率は、奈良県平均を上回って上昇し、特に山間部の高齢化が進んでいて室生区では30%を超えている。

■宇陀市の人口推移



資料: 国勢調査

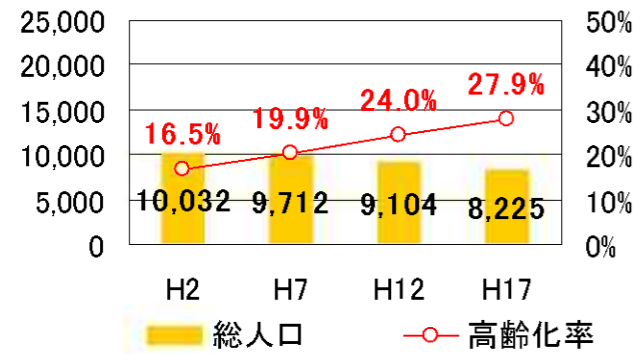
■大字別高齢化率



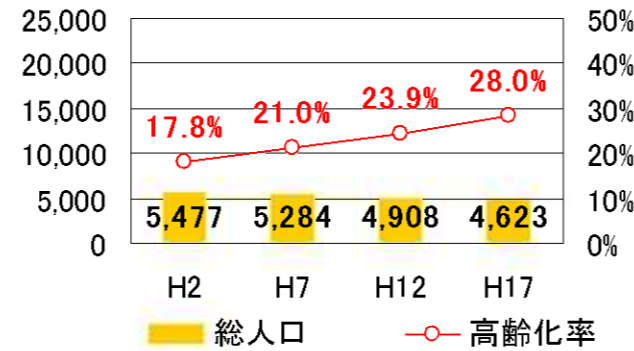
資料: 住民基本台帳

■区別の人口推移

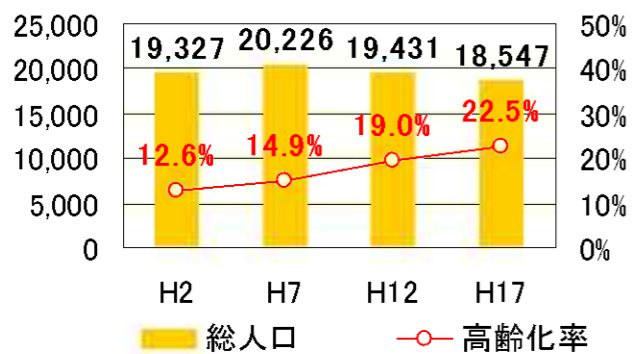
〈大宇陀区〉



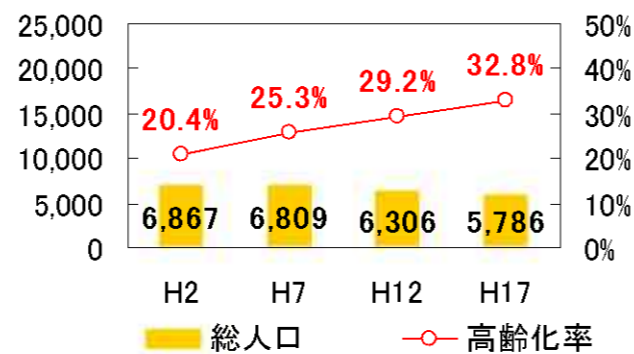
〈菟田野区〉



〈榛原区〉



〈室生区〉



1 宇陀市の現状と課題の整理

(2) 公共交通の現状

- ・市内では、奈良交通の路線バス 8 路線と市営有償バス（廃止代替バス）、らくらくバス（過疎地有償バス）、ほっとバス錦（廃止代替バス）のコミュニティバスが運行されており、その他に無償運送サービスとして診療所バス、金曜サロン送迎バス、スクールバスなどが運行されている。
- ・平日、通勤・通学に配慮して、朝ピーク時には大阪方面、夕ピークは名張方面への運行本数が多くなるようダイヤが編成されている。また榛原駅には特急も停車するため、他の駅より運行本数が多くなっている。

■市内の近鉄各駅間の運行本数

	時間帯	平日		土休日		
		榛原	室生口大野	榛原	室生口大野	三本松
名張方面	5～9	11 (2.8)	9 (2.3)	11 (2.8)	10 (2.5)	
	9～16	22 (3.1)	21 (3.0)	24 (3.4)	24 (3.4)	
	16～21	25 (5.0)	18 (3.6)	22 (4.4)	15 (3.0)	
	21～	20 (5.0)	11 (3.7)	20 (5.0)	11 (2.8)	
	計	78 (3.9)	59 (3.1)	77 (3.9)	60 (3.0)	
上本町方面	5～9	26 (6.5)	15 (3.8)	27 (6.8)	16 (4.0)	
	9～16	22 (3.1)	22 (3.1)	21 (3.0)	21 (3.0)	
	16～21	14 (2.8)	10 (2.0)	15 (3.0)	12 (2.4)	
	21～	9 (3.0)	7 (1.8)	10 (3.3)	8 (2.7)	
	計	71 (3.7)	54 (2.7)	73 (3.8)	57 (3.0)	

*()内は1時間当たりの平均本数。榛原～室生口大野間は区間快速を含む。

資料:近鉄電車ウェブサイト

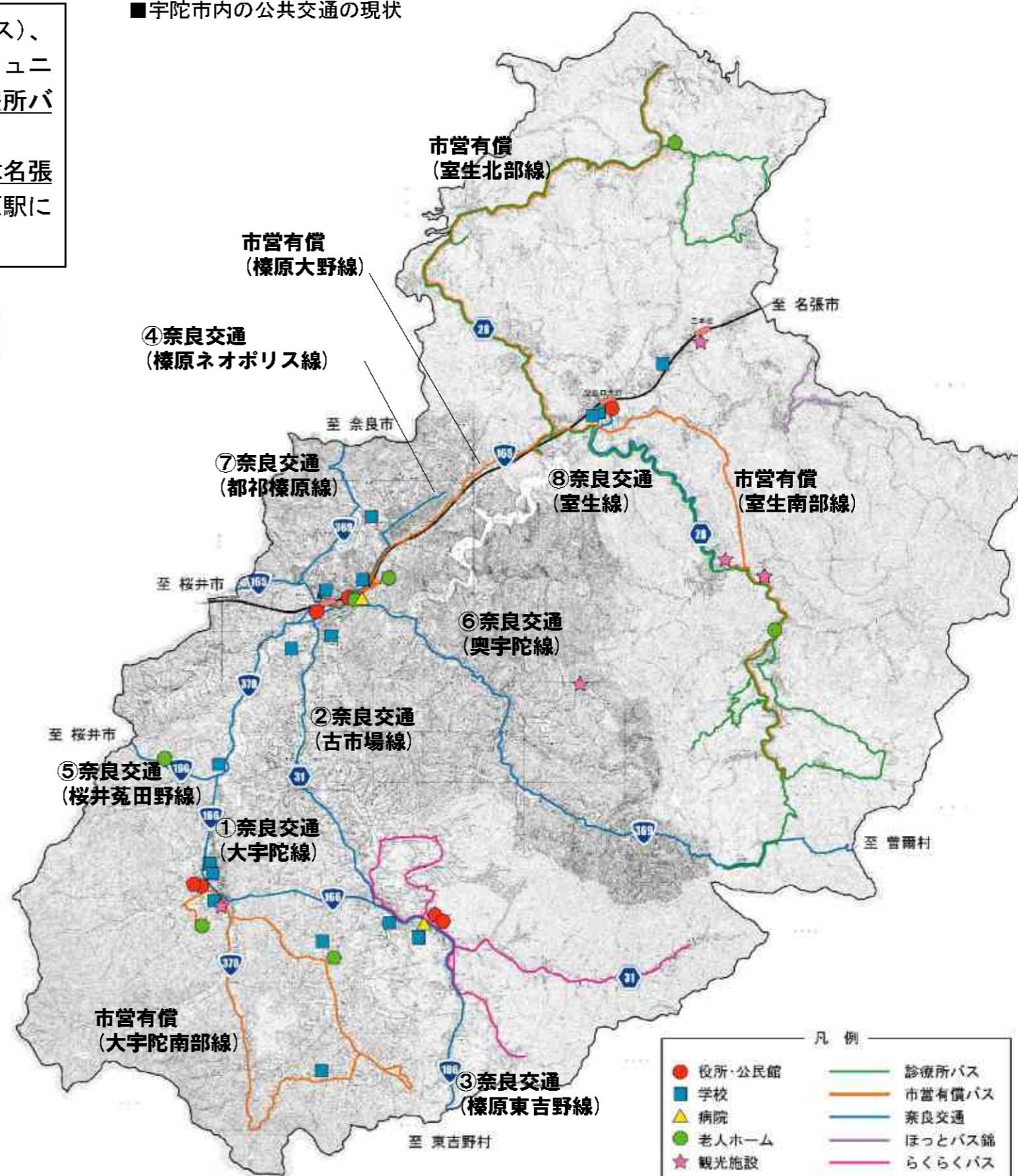
■市内の奈良交通の運行本数

	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	
④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	
⑤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	
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)

■宇陀市内の公共交通の現状

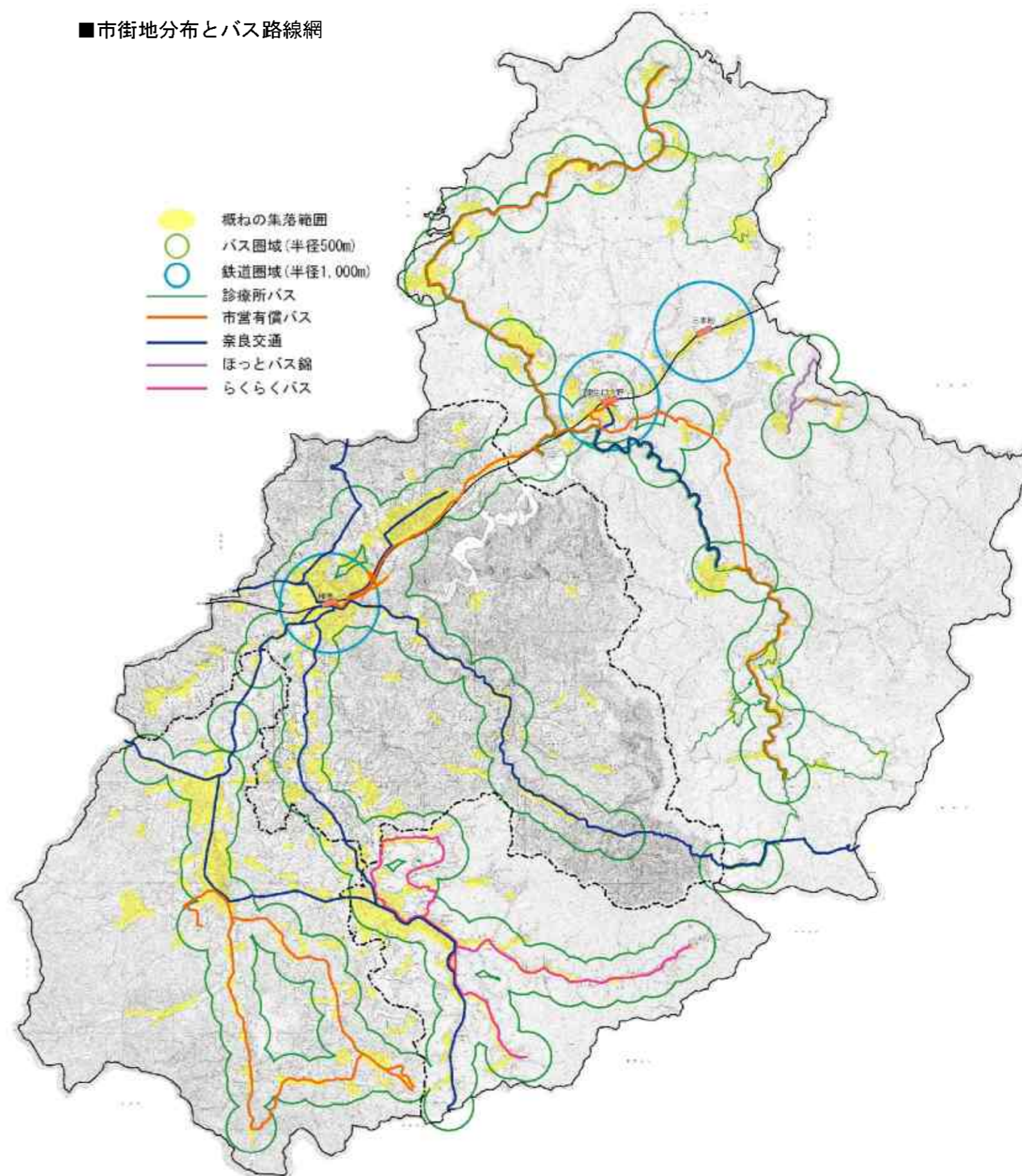


1 宇陀市の現状と課題の整理

(3) 公共交通空白地域の現状

・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るが、一部山間部の谷あいなどの集落が「公共交通空白地域」として点在している。

■市街地分布とバス路線網



※バス圏域は、市営有償バス、らくらくバス、奈良交通、ほっとバス錦を対象に設定した。

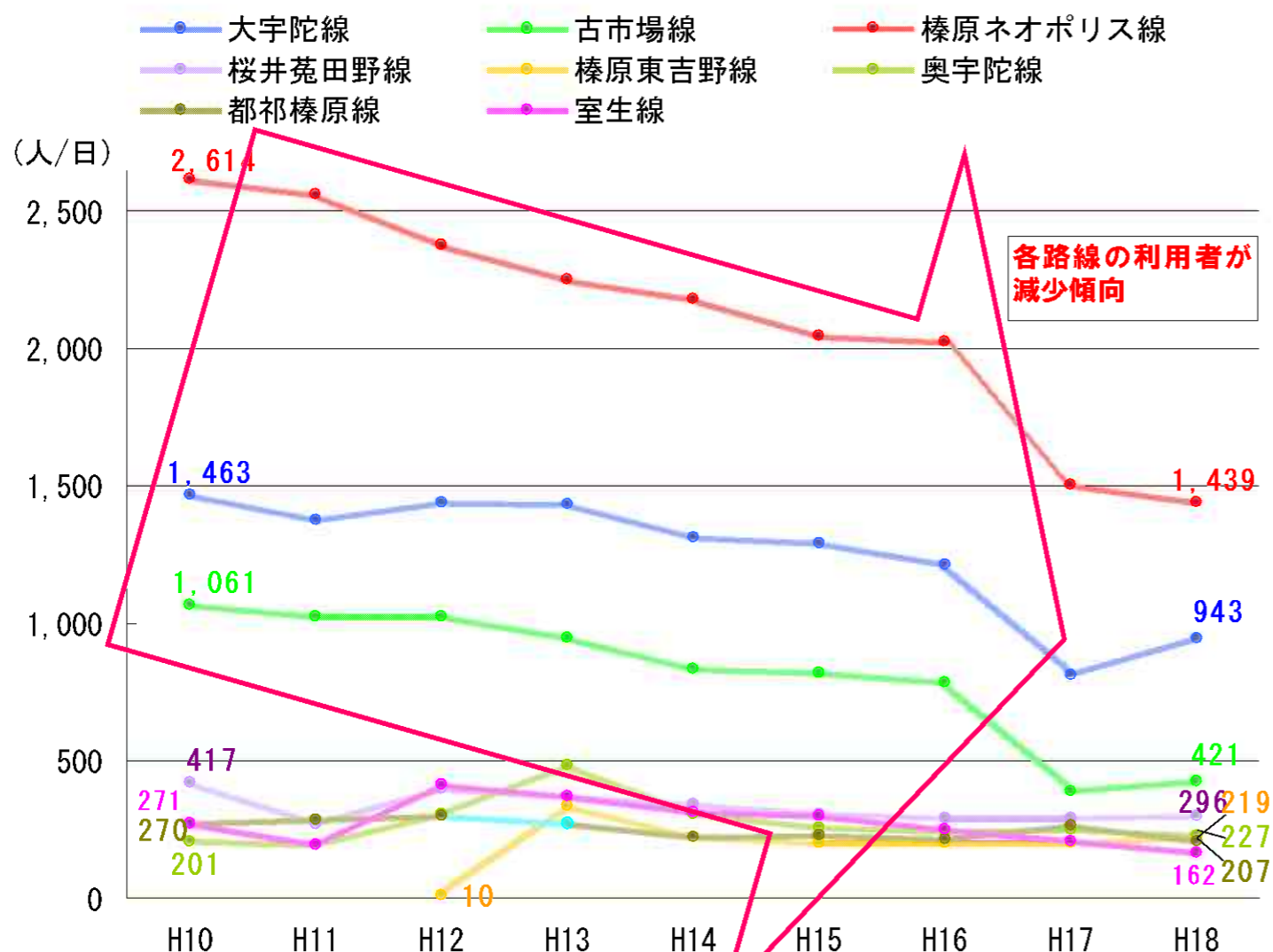
診療所バスは利用目的と利用者が限定され、通常の路線バスと役割が違うため、バス圏域の設定から除外した。

1 宇陀市の現状と課題の整理

(4) 路線バスの現状

- ・ 路線バス(奈良交通)の利用者数は年々減少傾向で、「大宇陀線、榛原ネオポリス線」を除いて1日当たり500人未満の利用となっている。
- ・ 平成19年度「奥宇陀線(上内牧系統)」と「室生線」に対しては、市から運行補助金の交付が行われており、他市村と連絡している広域路線については、国・県から運行補助金が交付されている。

■路線バス(奈良交通)利用者数の推移



資料: 奈良交通提供データ

■路線バス(奈良交通)に対する運行補助金(市単独補助)

	運行に対する補助金(円/年) a	年間利用人数[推定](人/年) b	利用者1人当たり補てん額(円/人) c=a/b	宇陀市人口[H19年度] d	市人口1人当たり補てん額(円/人) c=a/d
奥宇陀線(上内牧系統)	4,810,000	11,183	430	35,805	134
室生線	3,286,000	42,692	77		92
合計	8,096,000	53,875	150		226

*平成19年度実績

資料: 宇陀市提供データ、奈良県ウェブサイト

市から約800万円の補助

■路線バス(奈良交通)に対する運行補助金(国県補助)

	運行に対する補助金(円/年) a	年間利用人数[推定](人/年) b	利用者1人当たり補てん額(円/人) c=a/b
奥宇陀線	9,045,000	82,867	109
榛原東吉野線	26,801,000	79,895	335
都祁榛原線	12,210,000	75,625	161
桜井菟田野線	10,915,000	108,087	101
合計	58,971,000	346,474	170

*平成19年度実績

資料: 奈良県提供データ

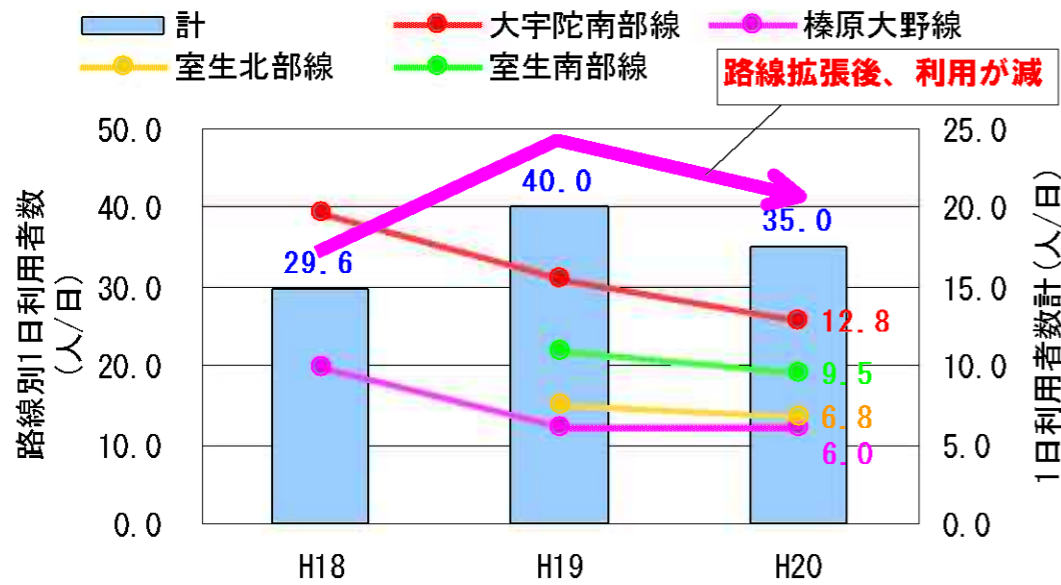
国・県から約5,900万円の補助

1 宇陀市の現状と課題の整理

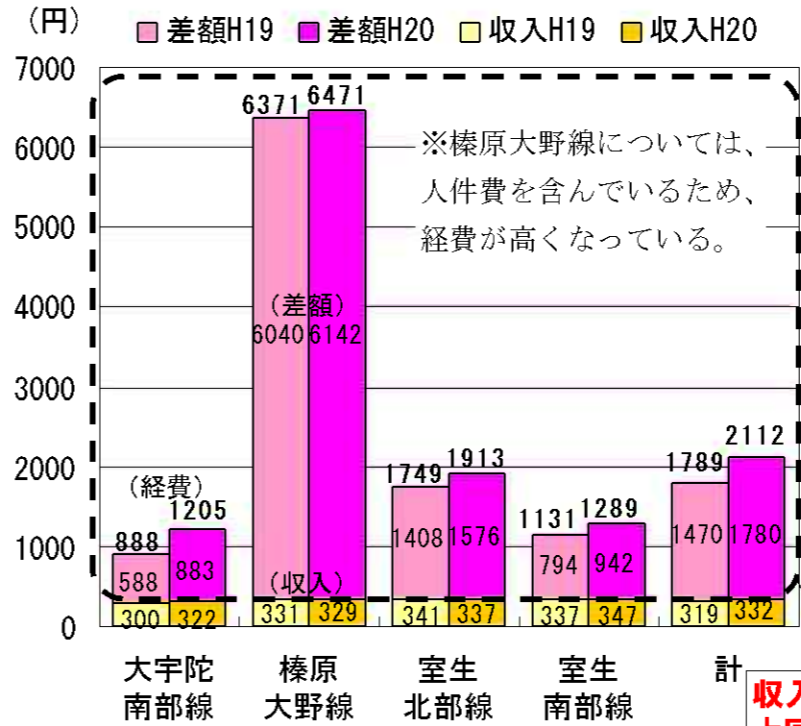
(5) コミュニティバスなどの現状

- ・市営有償バスは、平成19年度に4路線となり利用者が増えたが、実施から1年で利用者が減少に転じている。
- ・各路線の1日平均利用者数は、ばらつきがあり、6人/日～12.8人/日となっている。最も多いのが、「大宇陀南部線」で1日当たり平均12.8人程度、最も少ないのが、榛原大野線で1日当たり平均6.0人である。
- ・1人当たりの運行経費は、その収入を大きく上回る状況である。

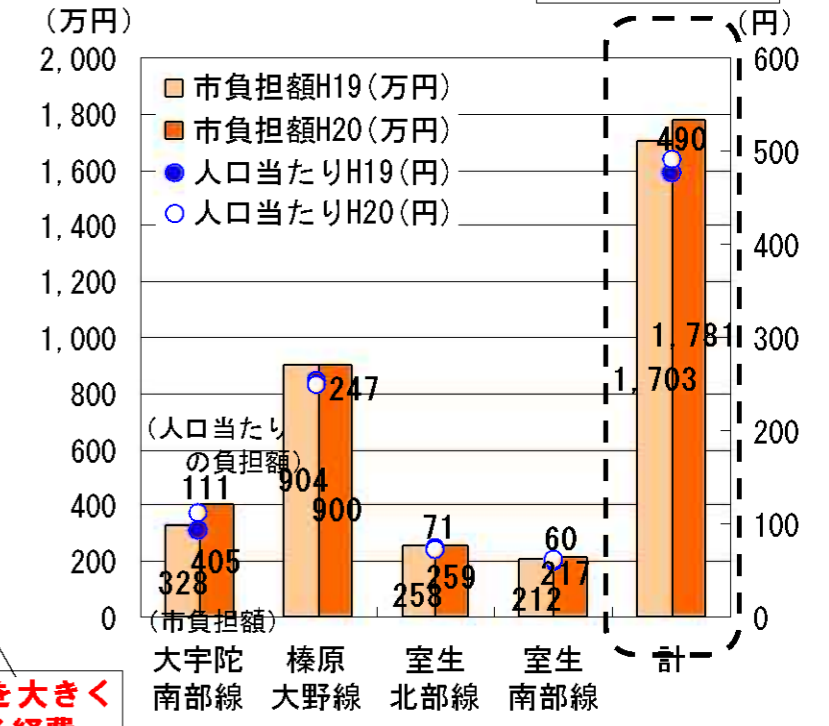
■市営有償バス利用者数の推移



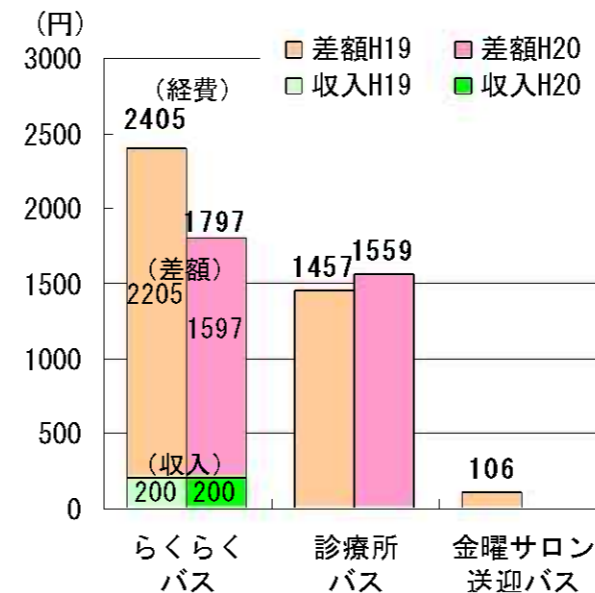
■市営有償バスの運行に関わる経費関連データ
(利用者1人当たりの必要経費と収入)



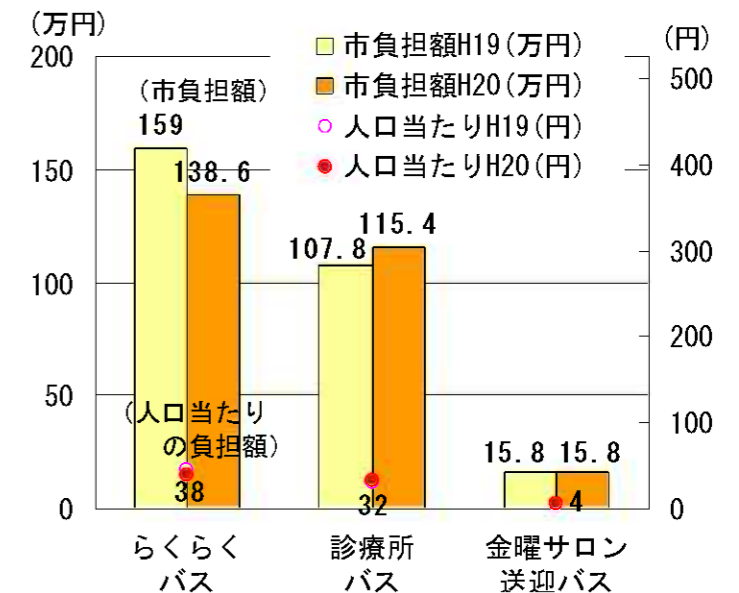
(人口1人当たりの市負担額)



■その他バスの運行に関わる経費関連データ
(利用者1人当たりの必要経費と収入)



(人口1人当たりの市負担額)



すべて、宇陀市提供データより整理

1 宇陀市の現状と課題の整理

1-2. 市民アンケート

(1) 日常の交通行動実態 (1/2)

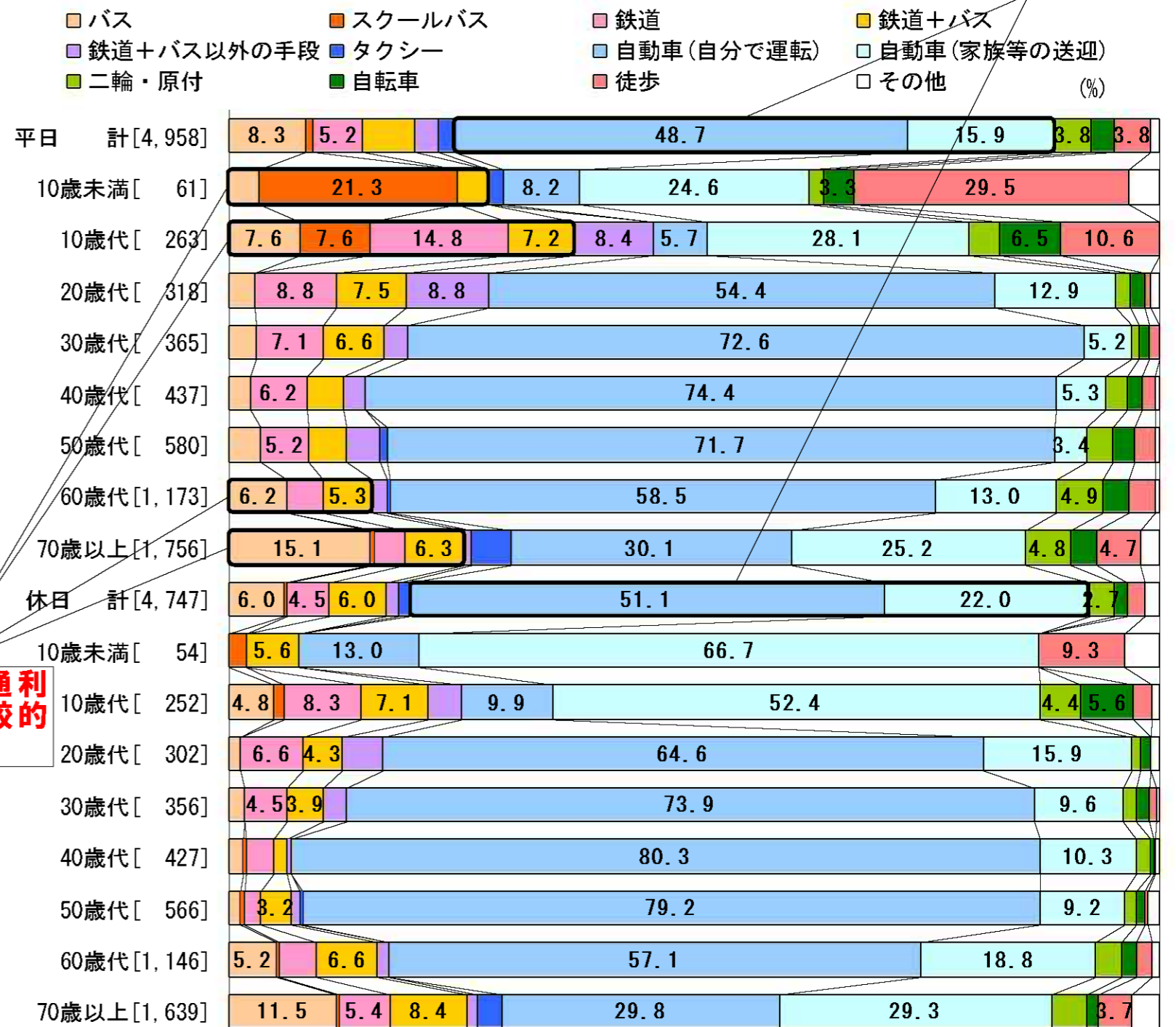
・外出時の交通手段は、平日・休日とも「自動車」が多いが、「20歳未満」の年少者や「60歳以上」の高齢者では、「バス」の利用が比較的多く、重要な移動手段となっている。

■調査方法、回収結果

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目標回収率	30%(1,200票[世帯])			
④サンプル抽出	住民基本台帳から無作為に抽出			
⑤配布・回収手法	郵便による配布・回収			
⑥実施期間	平成21年5月20日(水)~6月1日(月)			
⑦配布・回収状況 [回収率]	配布世帯	回収世帯	個人	
	4,000票	1,928票[48.2%]	5,234票	
	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
H21.6.1 到着分 まで	不明	—	234票[-]	549票

*[]内の数字は、それぞれの集計母数。割合は、「無回答」を除く(以下同じ)。

■外出時の交通手段

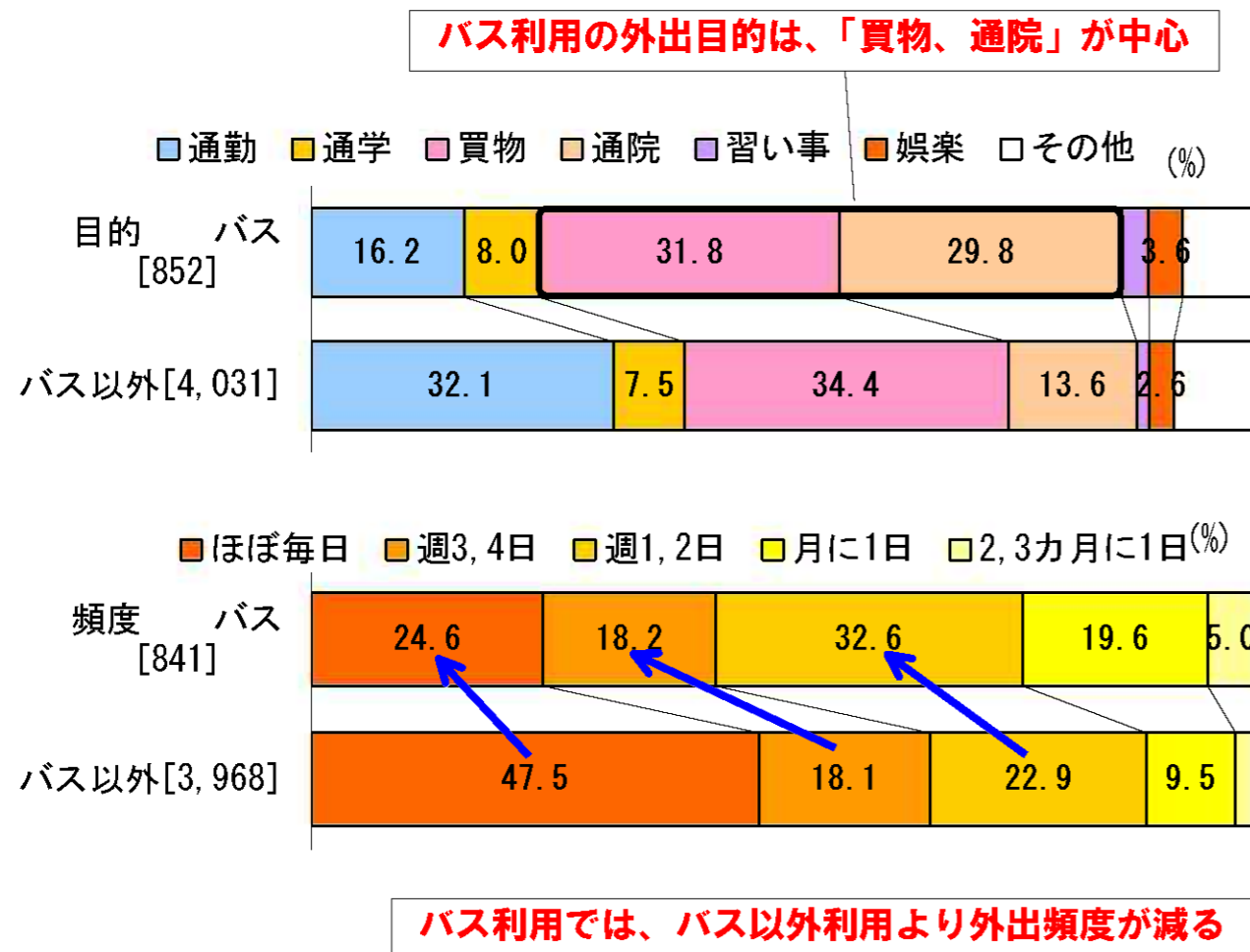


1 宇陀市の現状と課題の整理

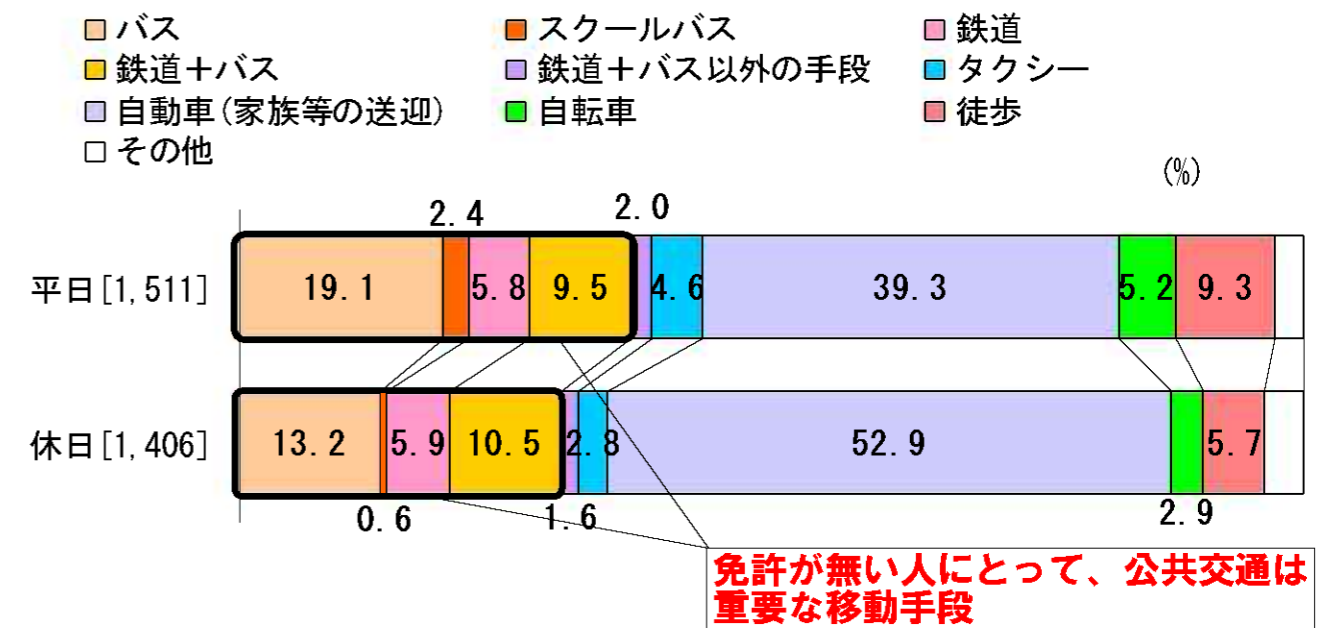
(1) 日常の交通行動実態 (2/2)

- ・平日にバスを利用する際の外出目的は、「買物」や「通院」が中心で、「通勤」での利用は比較的少なく、外出頻度はバス以外を利用する場合よりも減る傾向にある。
- ・運転免許が無い場合、平日の外出手段では、「バス」などの公共交通利用が多くなる一方で、休日では、公共交通利用が減って「自動車(家族の送迎)」が増えている。
- ・60歳以上では、運転免許が有る場合に比べ無い場合の外出頻度が大幅に少なくなっており、将来的に運転できない高齢者が増えることを考え合わせると、「自動車」以外の移動手段の確保が重要と考えられる。

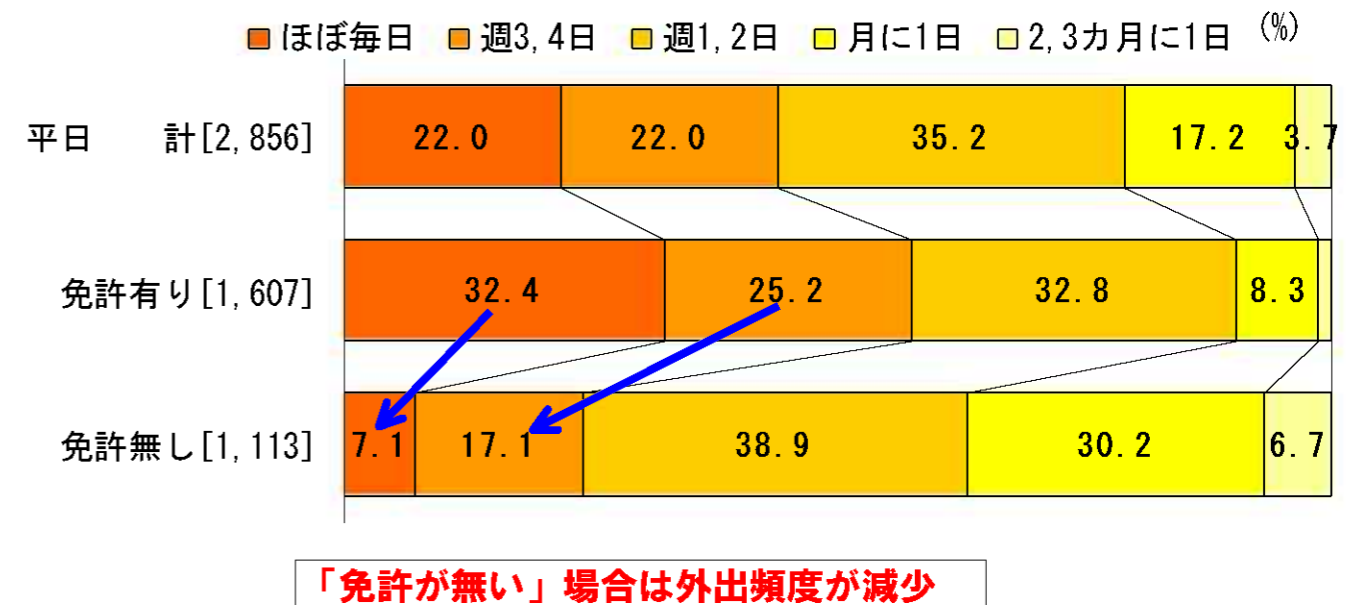
■外出時(平日)にバスを利用する人の外出目的



■運転免許の無い人の外出時の交通手段



■運転免許の有無による外出頻度[60歳以上]

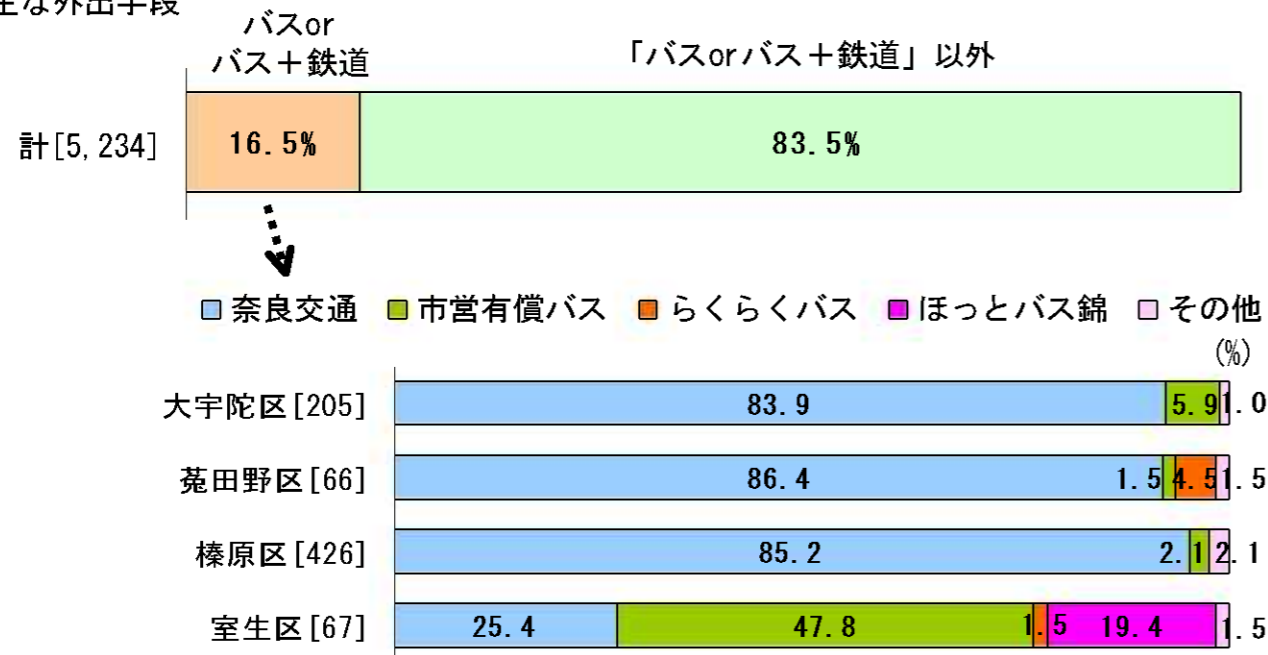


1 宇陀市の現状と課題の整理

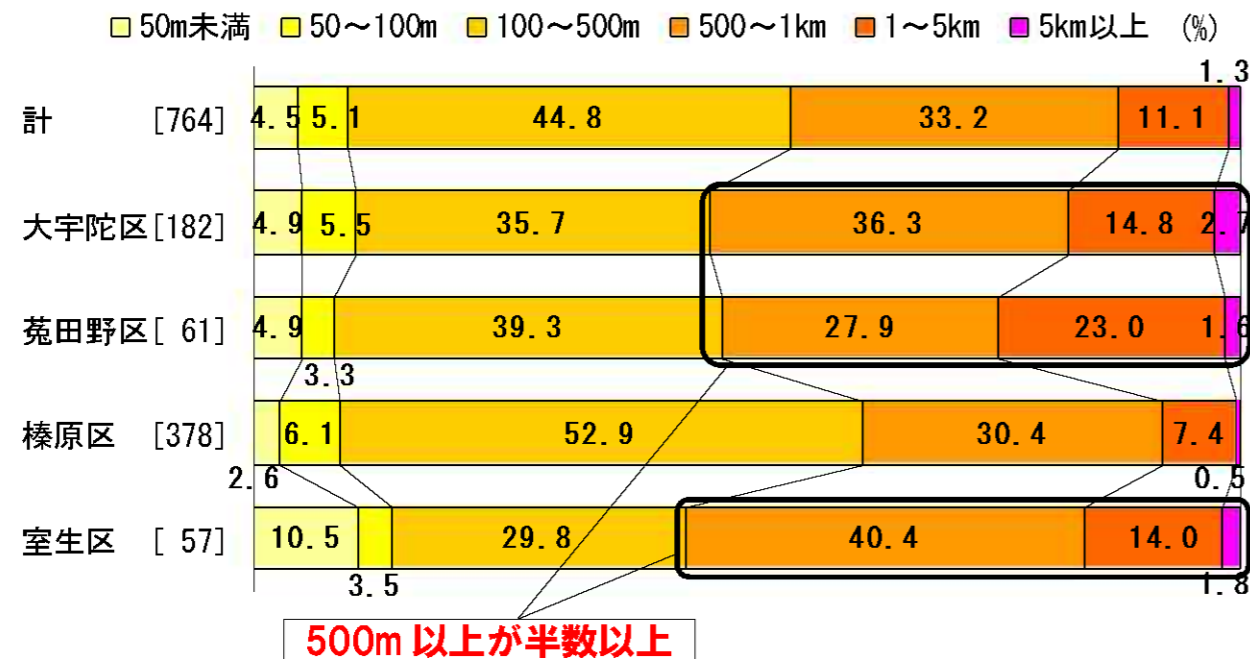
(2) バスの利用状況と維持に対する意向

- ・ 主な外出手段が「バス」もしくは「バス+鉄道」の人は、全体の約17%程度に留まっている。
- ・ 最寄りのバス停までの距離は、「100~500m」が多く、「榛原区」以外では500m以上離れている場合が半数以上で、1km以上離れている割合は、地域で差がある。
- ・ 現状でバスを利用したことのある人のうち、ほとんどの人がバス廃止を「困る」としている。
- ・ バスを利用しない理由は、「自分で運転できる自動車を所有」とする人が多く、逆に自動車を運転できなくなった時の代替手段が問題になると考えられる。

■ 主な外出手段

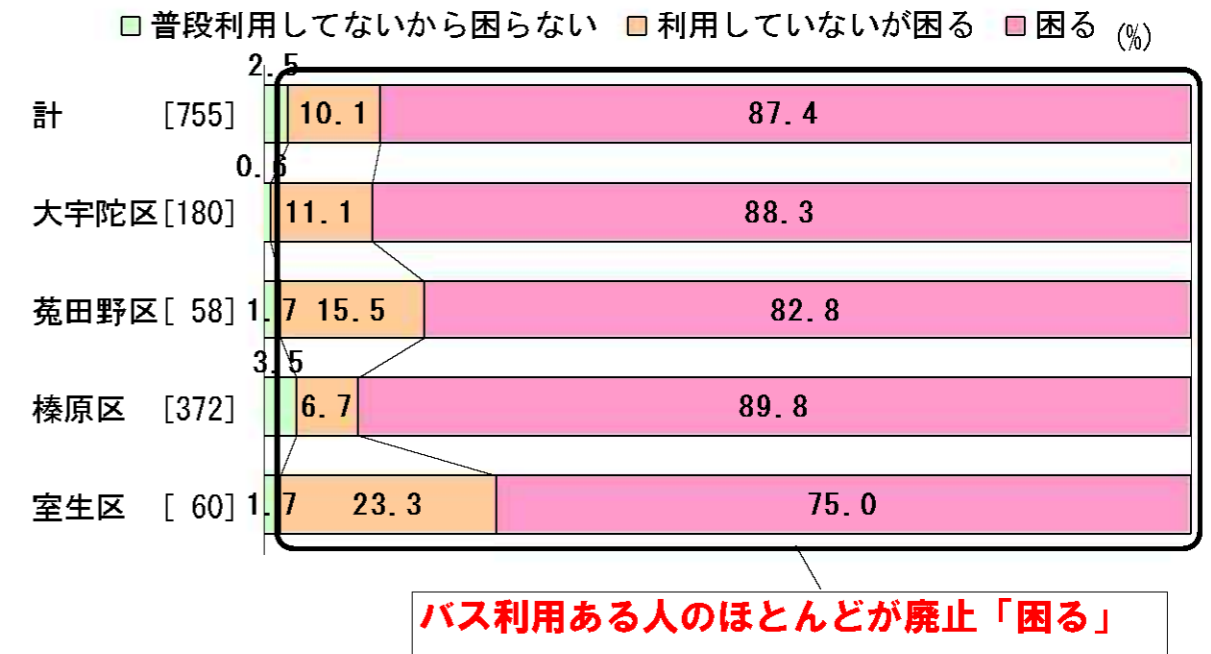


■ 最寄りのバス停までの距離(主な外出手段が「バス or バス+鉄道」)



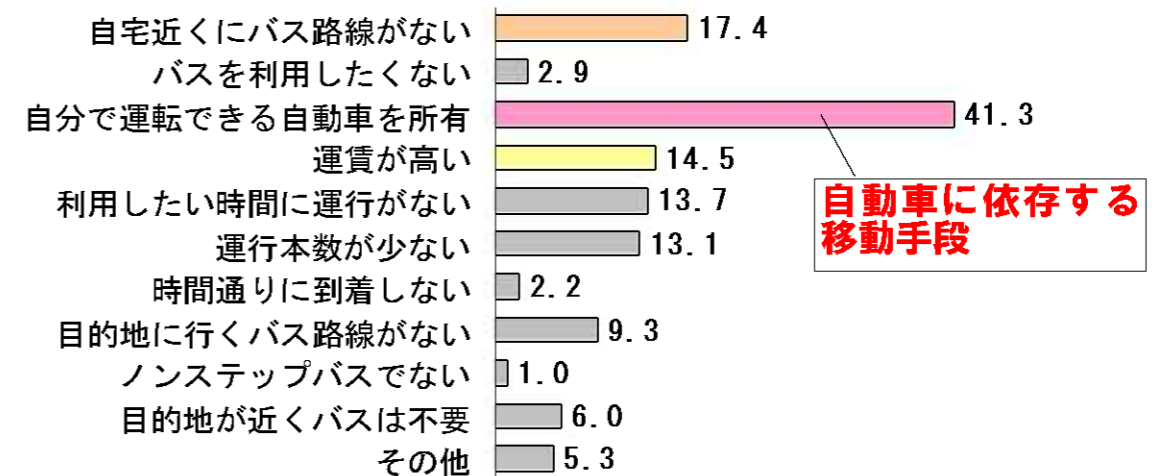
500m以上が半数以上

■ バス廃止に対する意向(主な外出手段が「バス or バス+鉄道」)



バス利用ある人のほとんどが廃止「困る」

■ バスを利用しない理由(主な外出手段が「バス or バス+鉄道」以外)



自動車に依存する移動手段

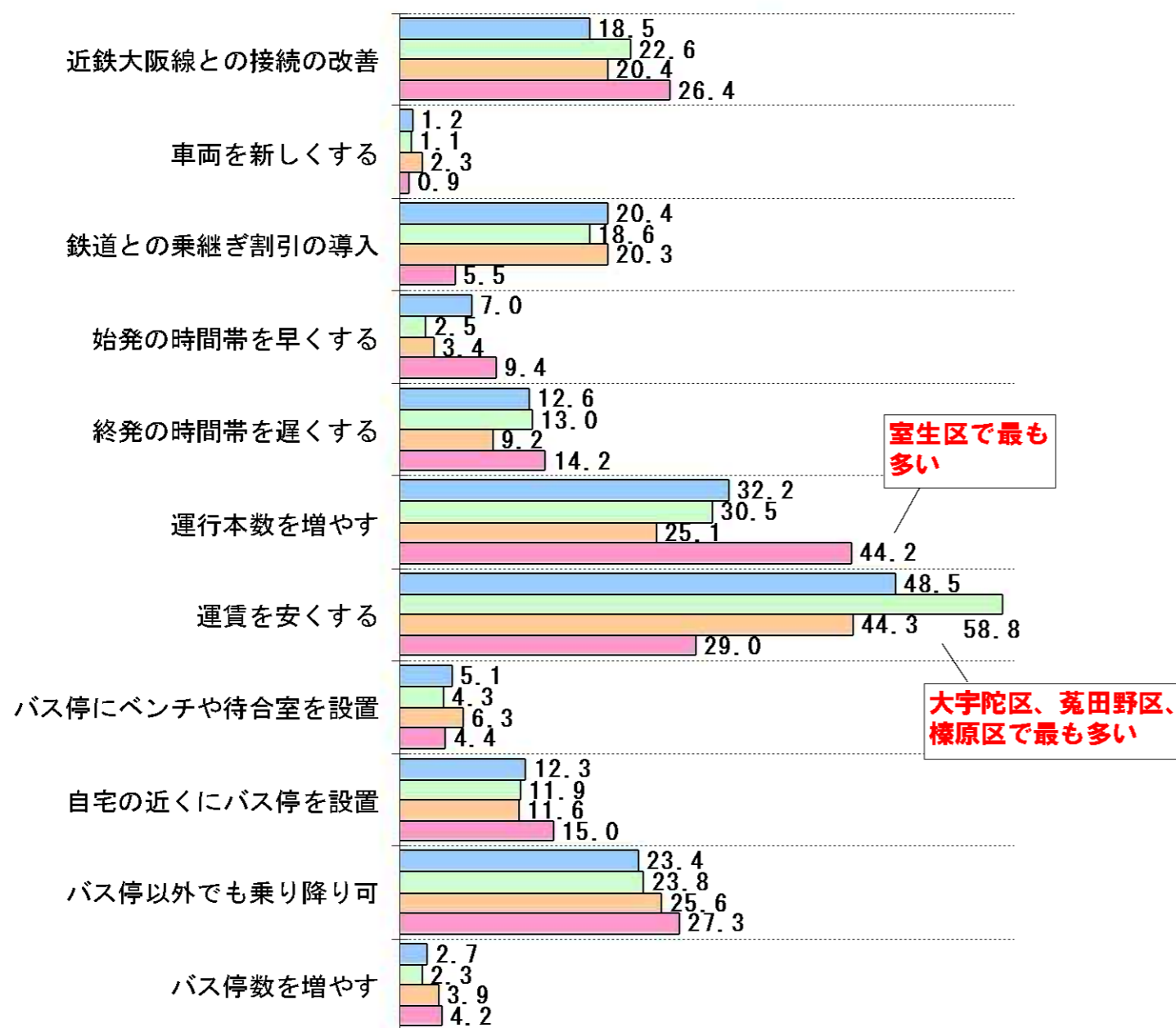
1 宇陀市の現状と課題の整理

(3) 今後の公共交通のあり方に対する意向

- ・バス利用を増やす対策は、大宇陀区、菟田野区、榛原区で「運賃を安くする」が最も多いが、室生区では「運行本数を増やす」が最も多く、「バス停以外でも乗り降り可」が他地区よりも多くなるなど、バス利便の向上に対する要望が高い。
- ・新たな交通システムの導入方法としては、「現在の送迎バスやスクールバス等を活用」と「デマンド交通システムを導入」が多く、高齢になるほど「デマンド交通システムを導入」が多くなり、気軽に利用できる公共交通を望んでいる。

■バス利用を増やすための対策

■大宇陀区[1,131] ■菟田野区[554] ■榛原区[2,206] ■室生区[794] (%)



■新たな交通システムの導入方法

■現送迎バスやスクールバス等を活用 ■定時定路線のバスを新設
 ■現在のバス路線を延長 ■有償で地域住民等が自動車送迎
 ■デマンド交通システムを導入 ■その他 (%)

区分	現送迎バスやスクールバス等を活用	定時定路線のバスを新設	現在のバス路線を延長	有償で地域住民等が自動車送迎	デマンド交通システムを導入	その他
計 [3,874]	29.8	12.3	11.0	14.4	21.3	11.2
大宇陀区 [863]	30.2	11.6	14.3	11.2	21.3	11.4
菟田野区 [422]	32.9	8.3	10.4	14.5	20.4	13.5
榛原区 [1,638]	27.9	11.6	10.9	14.2	22.3	13.0
室生区 [600]	34.8	14.7	7.8	16.7	20.0	6.0
10歳未満 [41]	48.8	14.6	14.6	9.8	12.2	
10歳代 [213]	49.3	12.7	10.8	8.5	9.9	8.9
20歳代 [247]	32.0	12.6	13.8	11.3	19.4	10.9
30歳代 [277]	33.9	12.6	10.1	13.7	18.4	11.2
40歳代 [350]	30.9	13.4	12.9	11.4	20.6	10.9
50歳代 [465]	31.4	12.0	9.7	15.8	23.2	8.4
60歳代 [965]	29.5	11.9	10.1	15.6	21.5	11.4
70歳以上 [1,310]	24.4	12.1	11.4	16.1	23.8	12.2

『現送迎バスやスクールバス等の活用』への要望が多くなっているが、安全面などでの問題が残る

高齢になるほど、「デマンド交通システムを導入」が多くなる

1 宇陀市の現状と課題の整理

1-3. 宇陀市の公共交通が抱える課題整理

宇陀市の現状と問題点、市民アンケートでの意向

(地域特性と問題点)

- 総人口の減少と高齢化の進行
- 近鉄榛原駅周辺での人口集中、山間部での集落の点在と高い高齢化率
- 路線バス利用者減に伴う赤字補てん額の拡大
- 市営有償バスの利用の伸び悩みと、収入を大きく上回る運行経費
- 山間部を中心に各区において「交通空白地域」が点在

(市民アンケートでの意向等)

- 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」偏重が問題
- 外出時のバス利用は、「買物、通院」が中心で、バス以外を利用する場合と比べるとその頻度が少ない。
- 「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
- 地域によって、最寄りバス停までの距離に差
- バス利用自体は少ないが、バス廃止に「困る」人が多い
- バス利用増への鍵は、「大宇陀区、菟田野区、榛原区」が「運賃を安く、」室生区が「運行本数」増
- 「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、特に高齢になるほど「デマンド交通導入」が高い

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

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

2-1. 連携計画の区域

宇陀市地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、計画の範囲は宇陀市全域を対象とする。

2-2. 基本方針と計画目標

基本方針（その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され、その人達の移動を確保していくことが今後重要となることから、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す。

基本方針（その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が異なること、また、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す。

基本方針（その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、このままでは維持していくことが難しくなることが予想され、公共交通をより利用してもらうことが重要であるため、既存公共交通のサービス改善などによる利用促進を目指す。

基本方針（その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、市内のバス路線は休止され、代替サービスを行政が提供しているものの、利用者は減少傾向にあり、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であるため、今後、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す。

～計画目標～

【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

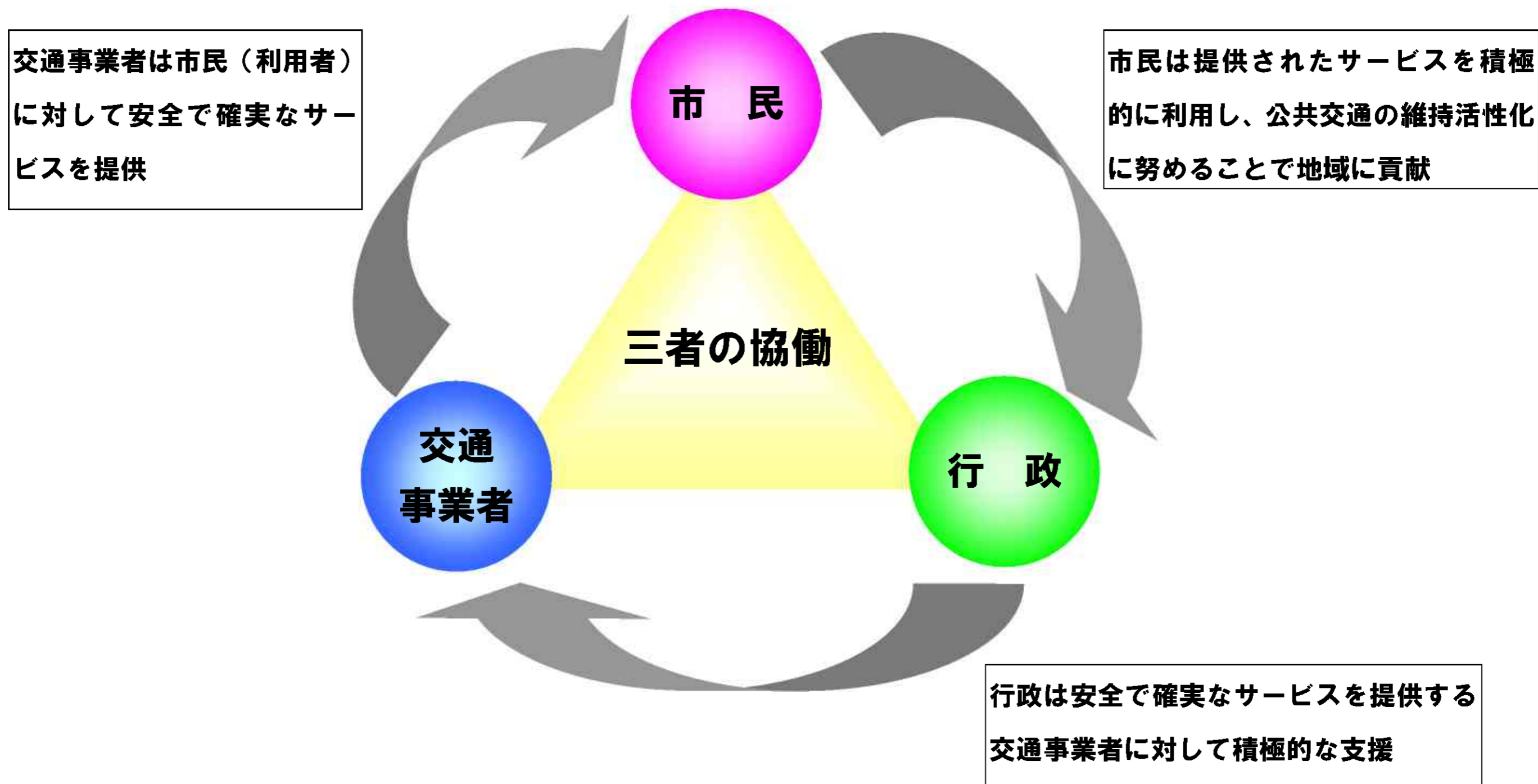
【目標4】
地域住民・交通事業者、行政の3者による協力
体制の構築

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

2-3. 目標達成に向けた施策

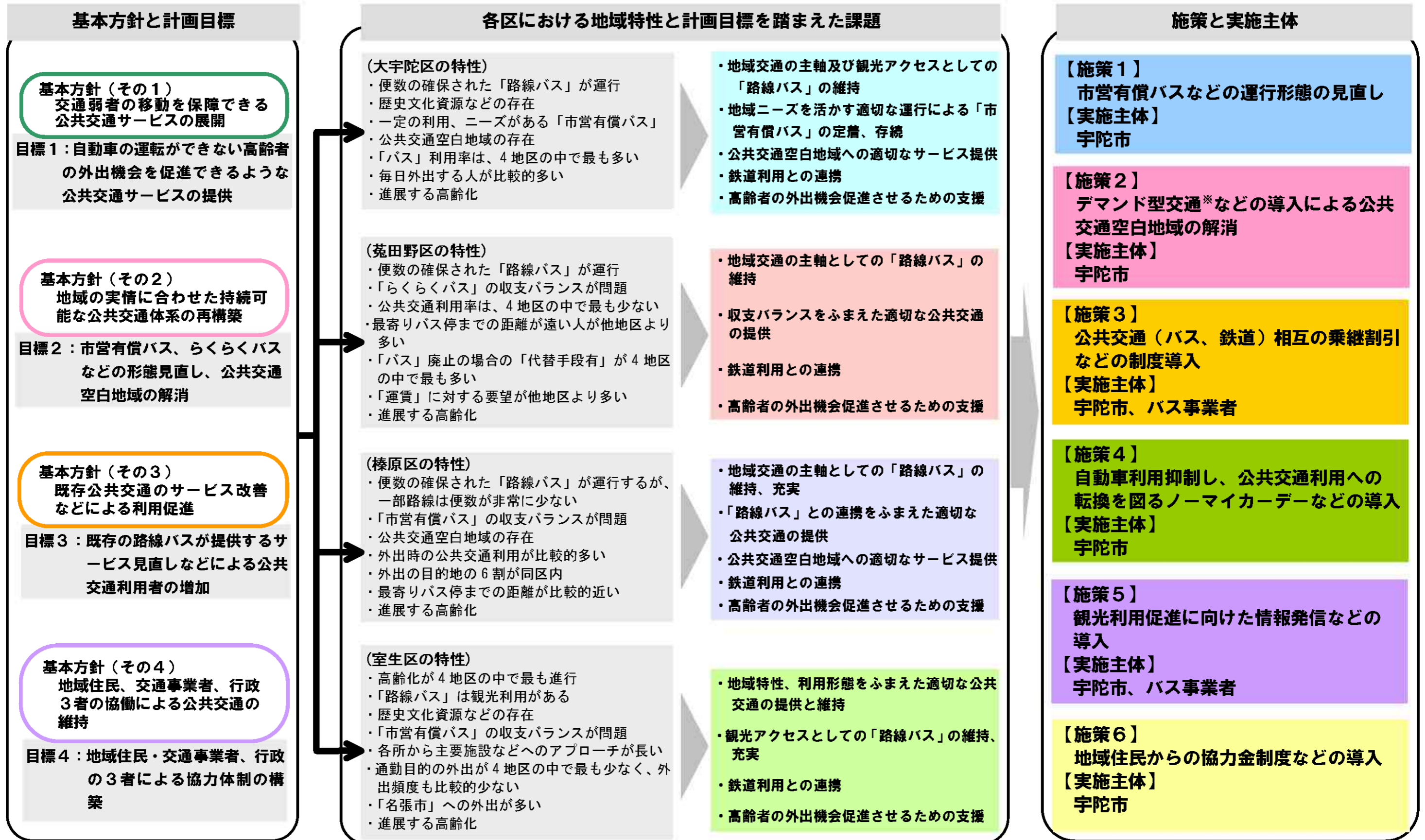
（1）事業の継続的な実施に向けて

今後、公共交通を継続的に維持していくためには、市民・行政・交通事業者の三者による協働で運営・支援が必要。



2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

（2）計画目標を達成するための施策と実施主体



※P14の「デマンド型交通とは」を参照のこと

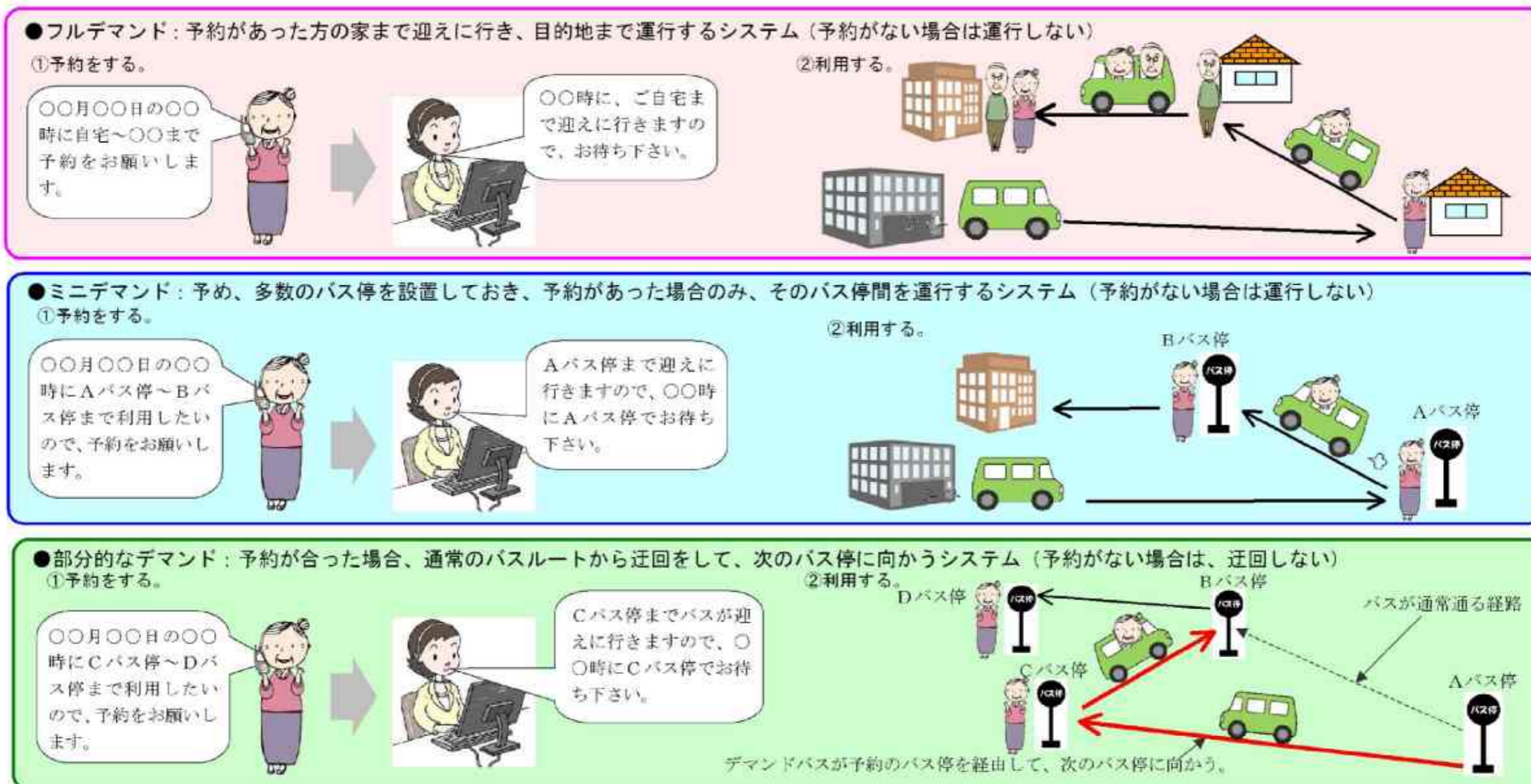
2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

（3）新たな交通システムの検討

- ・交通空白地域の解消に当り、導入する交通システムとしては、新たにコミュニティバスを運行、スクールバスの活用、デマンド型交通システムなどが考えられる。
- ・スクールバスの活用については、小・中学生との混乗となり、安全性の面で問題点が残るため、検討の対象外という方向で考える。また、新たにコミュニティバスなどを運行する場合は、定期的な利用が見込めないことには運行が難しい。
- ・本市における公共交通空白地域は、道路が狭隘でバスなどが進入することが難しい山間部などの谷あいには点在していることから、乗合タクシーなどによるデマンド型交通システムが望ましいと考えられる。（全国的にも乗合タクシーのデマンド型交通システムは導入が進んでいる。）
- ・デマンド型交通システムを導入する場合は、各区の特性、ニーズ、市営有償バスなどの利用状況などを考慮して、検討する。

※デマンド型交通とは

- ・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ある。
- ・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種類がある。



2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

（４）デマンド型交通の事例

■安曇野市(長野県) あずみん（ドアトゥドア型のフルデマンド方式）

	
運行主体	・安曇野市社会福祉協議会（運行委託：タクシー事業者４社）
運行時期	・試行運転期間：平成 19 年 9 月 10 日～
導入経緯等	・地域振興バス 3 路線を休止し、定時定路線 2 路線（朝夕）とデマンドシステム（昼間）に変更し、試行運転中。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事前登録要。 ・利用の 30 分以上前に電話予約（8:00 の利用は前日予約）。 ・受付時間は、7:40～16:40（平日のみ） ・乗降場所：自宅前～目的地間を直接送迎
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・同一エリア内 300 円/回（小学生 100 円/回）。 ・豊科共通乗合エリア～全地域と穂高共通乗合エリア～明科地域は、300 円/回。 ・他地域へは、プラス 300 円/回（計 600 円）。 回数券 3,000 円（11 回分）
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を 5 エリアに区分して運行、エリア間は共通乗合エリア（2 ヲ所）で乗継。 ・運行時間は、8:00～17:00 間の約 1 時間（状況によって 30 分）間隔（*13:00～14:00 は運休）。
配車基地	・予約窓口は、市社会福祉協議会本所に設置し、オペレータは 7 名。
車両	・ワゴン車、タクシー型など計 14 台。
自治体負担等	<ul style="list-style-type: none"> ・当初（平成 13 年度）の初期費用約 5,052 万円（市（町）補助約 1,385 万円、県補助金 2,767 万円、交通事業者負担額 900 万円） ・運行経費：1,968.6 万円 ・収入：利用券売上額 735.7 万円、広告収入 33.0 万円、交通事業者負担額 19.9 万円。→不足分は、市補助金 1,180.0 万円 ・システム更新料（5 年毎、市補助金）：853.0 万円（最新は平成 18 年度）

■米原市(滋賀県) まいちゃん号（バス停からバス停までを運行するミニデマンド型）

	
運行主体	・米原市（運行委託：近江タクシー湖北）
運行時期	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年 10 月～（平成 19 年 10 月からは運行エリアが拡大） ・その後も定期バス路線からの切り替えあり。
導入経緯等	・米原市では、人口が平坦地に集中する一方、中山間地の高齢化が著しく、公共交通利用者の減少に市町村合併が重なり、公共交通路線網の見直しが必要な状況であった。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・利用登録要 ・利用予定の 30 分前までに電話予約（6:00～8:00 の便は、前日までに予約）。 乗降場所：予約したバス停～予約したバス停
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・各エリア内は、大人 300 円/回、子供 150 円/回。 回数乗車券 3,000 円（11 枚綴り、こどもは半額）
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・毎時 00 分と 30 分に米原駅、坂田駅を出発するダイヤ（予約便のみ運行）。 運行時間は、6:00～19:00（平日および土曜日）。
配車基地	・予約センターは、委託タクシー事業所内。
車両	・使用車両は、中型タクシー（定員：5 人）、小型タクシー（定員：4 人）あるいはジャンボタクシー（定員：9 人）の追加運行可。
自治体負担等	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス運行経費として、県から「滋賀県コミュニティバス運行対策費補助金」を受けた（平成 18 年度実績で約 3 千万円）。 ・滋賀県では、コミュニティバスから乗合タクシーへの転換により経費が削減される場合、乗合タクシーに対しても当該補助金が適用。 ・運行実績に応じて、市が運行事業者（タクシー会社）へ運行費用を補填。運賃収入 194 万円、運行経費 639 万円、赤字額 445 万円（2007 年 3 月広報）。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

（5）目標達成するための施策

【施策1】：市営有償バスなどの運行形態の見直し（案）（1/4）（事業実施主体：宇陀市）

大宇陀区（大宇陀南部線：6便/日）

【現状の利用状況】

- ・年間利用者数は、H17年度のH20年度で約6割まで減少している。
(H17: 7,862人/年→H20: 4,591人/年)
- ・平均的な1便当りの利用者数は、内回りが2.36人、外回りが1.91人である。
- ・毎便、利用者は2.0人/便・日程度あり、定期的な利用が確保されている。

単位：人/便・日

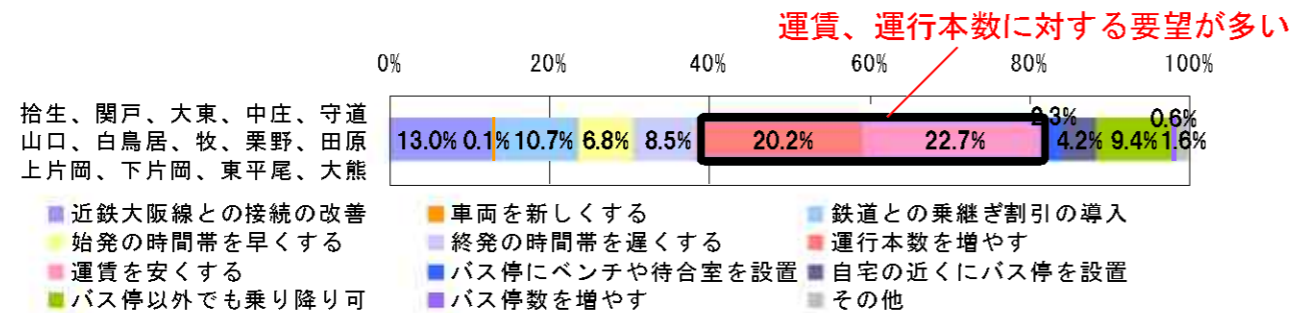
各便全てが必ず利用
者があり、定期的な
利用がされている。

7:40 (内回り)	10:25 (内回り)	16:25 (内回り)	内回り 平均
2.04	2.19	2.85	2.36
8:55 (外回り)	13:20 (外回り)	17:40 (外回り)	外回り 平均
1.9	2.78	1.04	1.91

- ・経費が運賃収入を上回り、その額が約4割増加している。
(H19年度：888円/人→H20年度：1,205円/人)

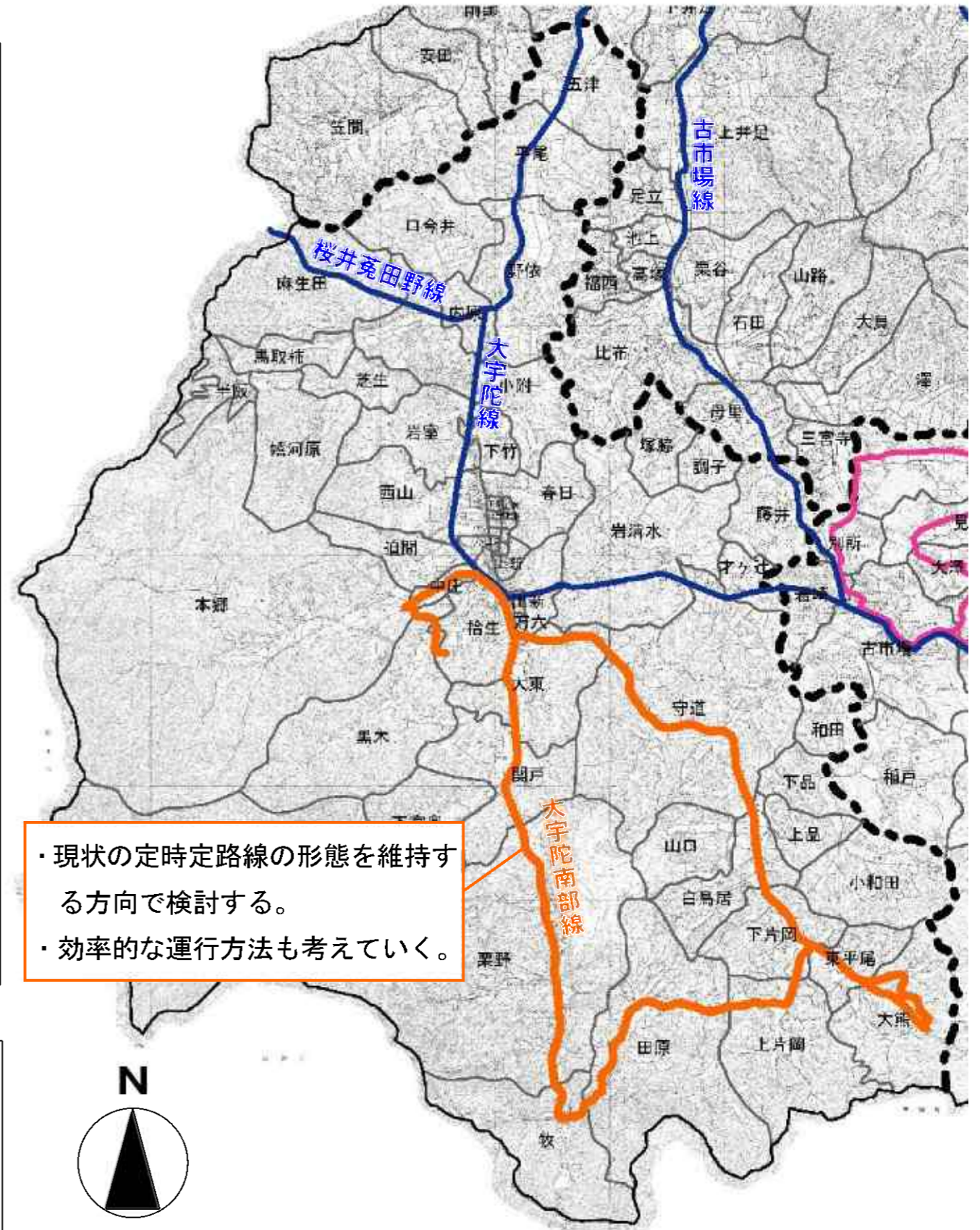
【アンケートから見る利用者の実態やニーズなど】

- ・大宇陀南部線の利用者層は、高齢者がほとんどで利用目的は買い物、通院で利用されている。
- ・大宇陀南部線が通る地域が求めるバスサービスの改善内容は、運賃を安くしてほしい、運行本数を増やしてほしいという要望が多い。



【見直しの方向性】

- ・実態として毎便利用されていること、年間利用者が他の市営有償バスに比べて多いことを考慮すると、現在の定時定路線の形態を維持する方向で検討する。
- ・但し、利用者が大幅に減少し、経費が増加傾向のため、効率的な運行方法も合わせて考えていく。



- ・現状の定時定路線の形態を維持する方向で検討する。
- ・効率的な運行方法も考えていく。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【施策1】：市営有償バスなどの運行形態の見直し（案）（2/4）（事業実施主体：宇陀市）

榛原区：榛原大野線（6便/日、休日運休）

【現状の利用状況】

- ・利用者はほぼ横ばいである。（H19：1,497人/年→H20：1,465人/年）
- ・平均的な1便当りの利用者数は、室生口大野駅発が1.21人、宇陀市役所発が0.81人である。
- ・宇陀市役所発については、1.0人/便を切っているため、誰も乗っていない状況で運行している場合が多いと考えられる。

誰も乗っていない状況で運行している場合が多い可能性

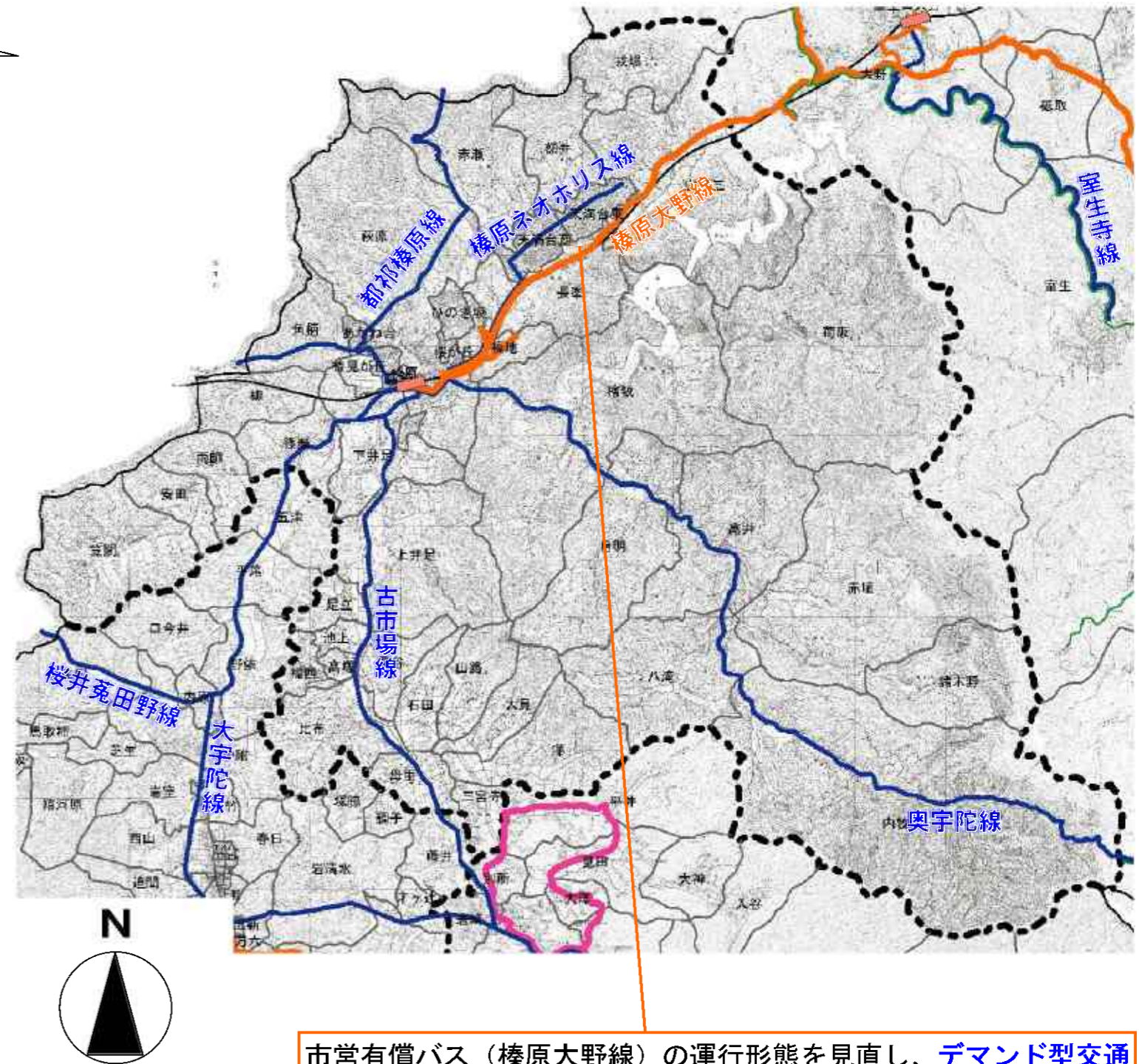
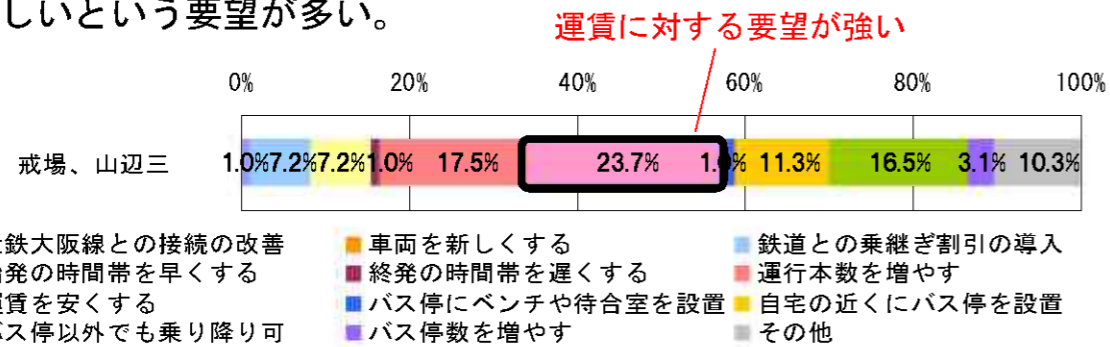
単位：人/便・日

9:45 (室生口大野)	13:20 (室生口大野)	15:00 (室生口大野)	室生口大野発 平均
2.77	0.61	0.24	1.21
10:25 (宇陀市役所)	14:00 (宇陀市役所)	15:40 (宇陀市役所)	宇陀市役所発 平均
0.41	1.24	0.78	0.81

- ・経費が運賃収入を上回り、その額が若干増加している。
(H19年度：6,371円/人→H20年度：6,471円/人)

【アンケートから見る利用者の実態やニーズなど】

- ・榛原大野線の利用者層は、高齢者の利用が多く、利用目的は買物、通院、習い事である。
- ・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い。



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について検討する。

【見直しの方向性】

利用状況、経費の高さを考慮すると、現状の市営有償バスの運行形態を見直し、デマンド型交通への転換について検討する。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【施策1】：市営有償バスなどの運行形態の見直し（案）（3/4）（事業実施主体：宇陀市）

室生区：室生北部・南部線（2、6便/日の隔日運行、休日運休）

【現状の利用状況】

- ・室生北部線で約1割、南部線で約1.5割程度利用者が減少している。（右表参照）

	利用者数	
	H19	H20
室生北部線	1,834	1,645
室生南部線	2,667	2,298

- ・便別平均利用者数は、室生北部線の下笠間発が1.34人、室生口大野発が0.91である。
- ・6便の内、7:10、8:10、15:20、18:10は平均利用者数が1.0人を下回り、誰も乗っていない状況で運行している場合が多いと考えられる。
- ・南部線については、黒岩口発が1.93人、室生口大野発が1.22人である。
- ・8:10、15:30の便で平均利用者数が1.0人を下回っており、誰も乗っていない状況で運行している場合が多いと考えられる。

■室生北部線

7:10 (下笠間)	9:00 (下笠間)	15:20 (下笠間)	下笠間発 平均
0.98	2.43	0.6	1.34
8:10 (室生口大野)	14:30 (室生口大野)	18:10 (室生口大野)	室生口大野発 平均
0.33	1.51	0.9	0.91

■室生南部線

7:10 (黒岩口)	9:00 (黒岩口)	15:30 (黒岩口)	黒岩口発 平均
3.27	2.13	0.4	1.93
8:10 (室生口大野)	14:35 (室生口大野)	18:10 (室生口大野)	室生口大野発 平均
0.43	1.47	1.75	1.22

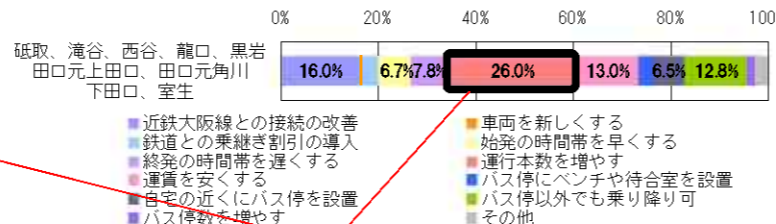
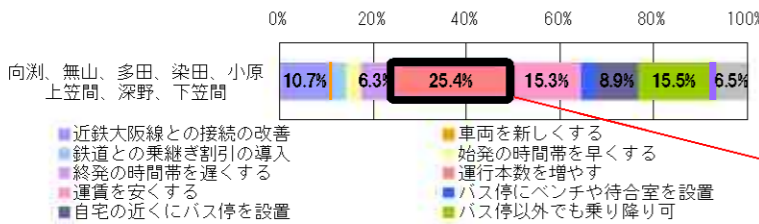
誰も乗っていない状況で運行している場合が多い可能性

- ・経費が運賃収入を上回り、その額が増加している。
- ・室生北部線・南部線共に約1割増加している（右表参照）

	利用者1人を運ぶの必要な経費	
	H19	H20
室生北部線	1,749円	1,913円
室生南部線	1,131円	1,289円

【アンケートから見る利用者の実態やニーズなど】

- ・高齢者の利用が多く、利用目的は買物、通院、習い事である。
- ・室生北部、南部線が通る地域が求めるバスサービスへの改善内容は、運行本数を増加してほしいという要望が多い。

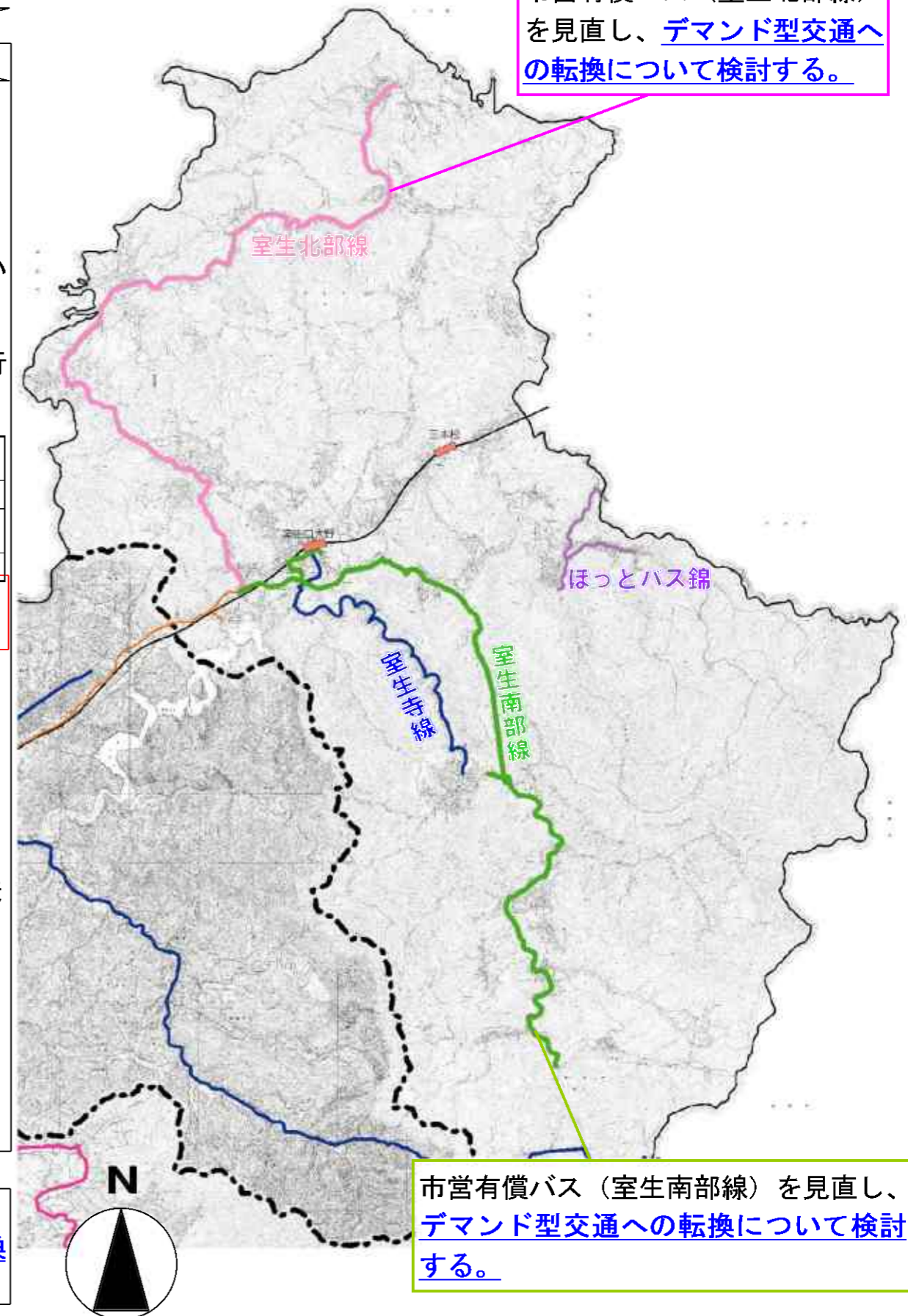


運行本数に対する要望が強い

【見直しの方向性】

利用状況、経費の高さを考慮すると、現状の市営有償バスを見直し、デマンド型交通への転換について検討する。

市営有償バス（室生北部線）を見直し、デマンド型交通への転換について検討する。



市営有償バス（室生南部線）を見直し、デマンド型交通への転換について検討する。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【施策1】：市営有償バスなどの運行形態の見直し（案）（4/4）（事業実施主体：宇陀市社会福祉協議会）

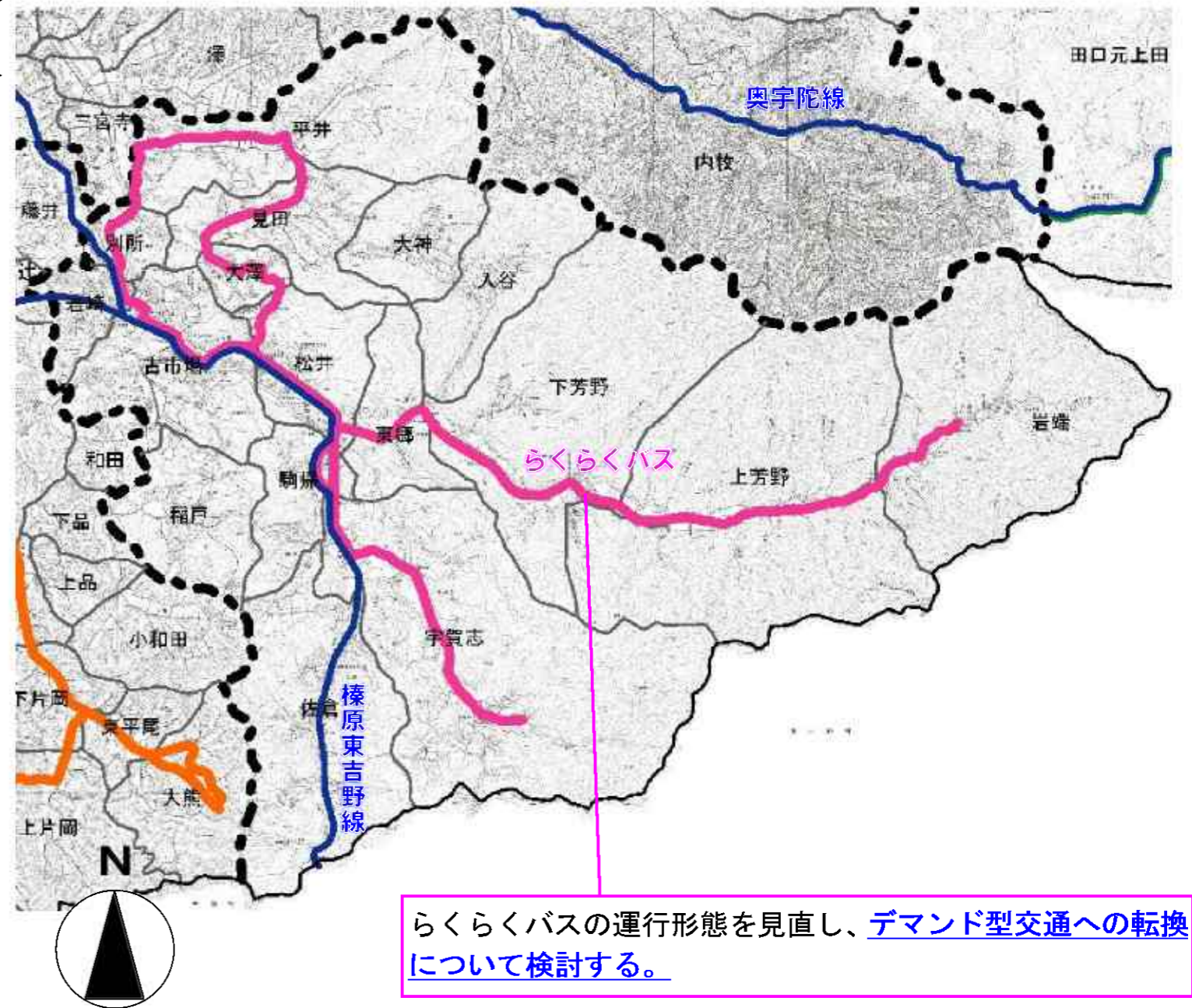
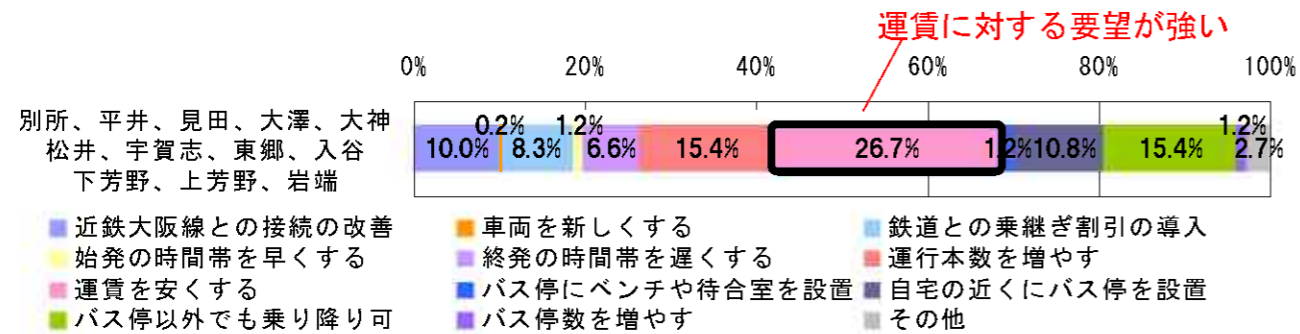
菟田野区：らくらくバス（3便/日、休日運休）

【現状の利用状況】

- ・年間利用者はH19年に比べて、H20年は利用者が2割増加（H19：721人→H20：868人）
- ・平均的な利用者数は、1.0人/便である。
- ・経費が運賃を上回っている状況であるが、利用者が増加していることもありその額は約3割減少している。
（H19年度：2,405円/人→H20年度：1,797円/人）

【アンケートから見る利用者の実態やニーズなど】

- ・らくらくバスの利用者層は、高齢者が多く、利用目的は買い物、通院である。
- ・らくらくバス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い。



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について検討する。

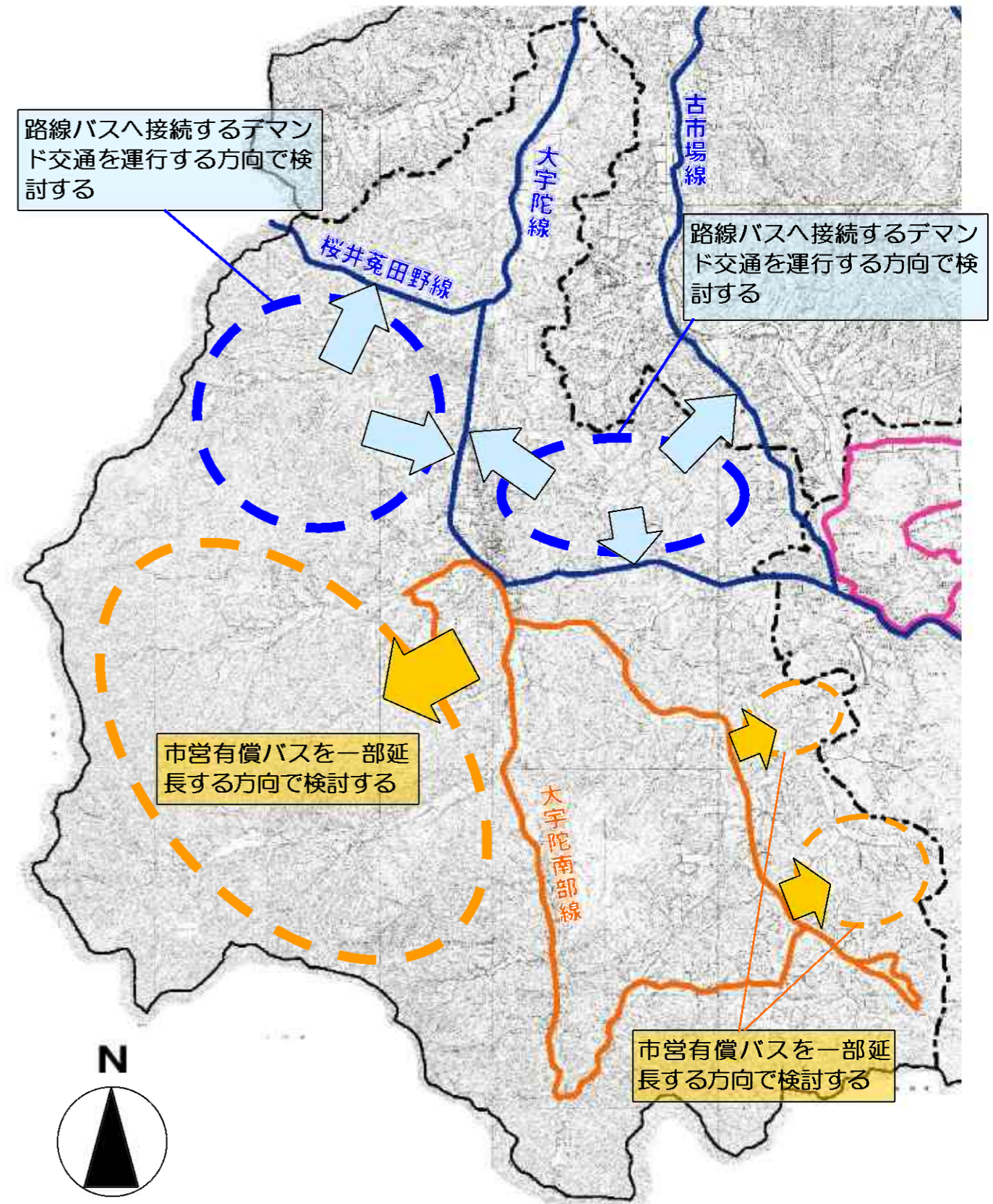
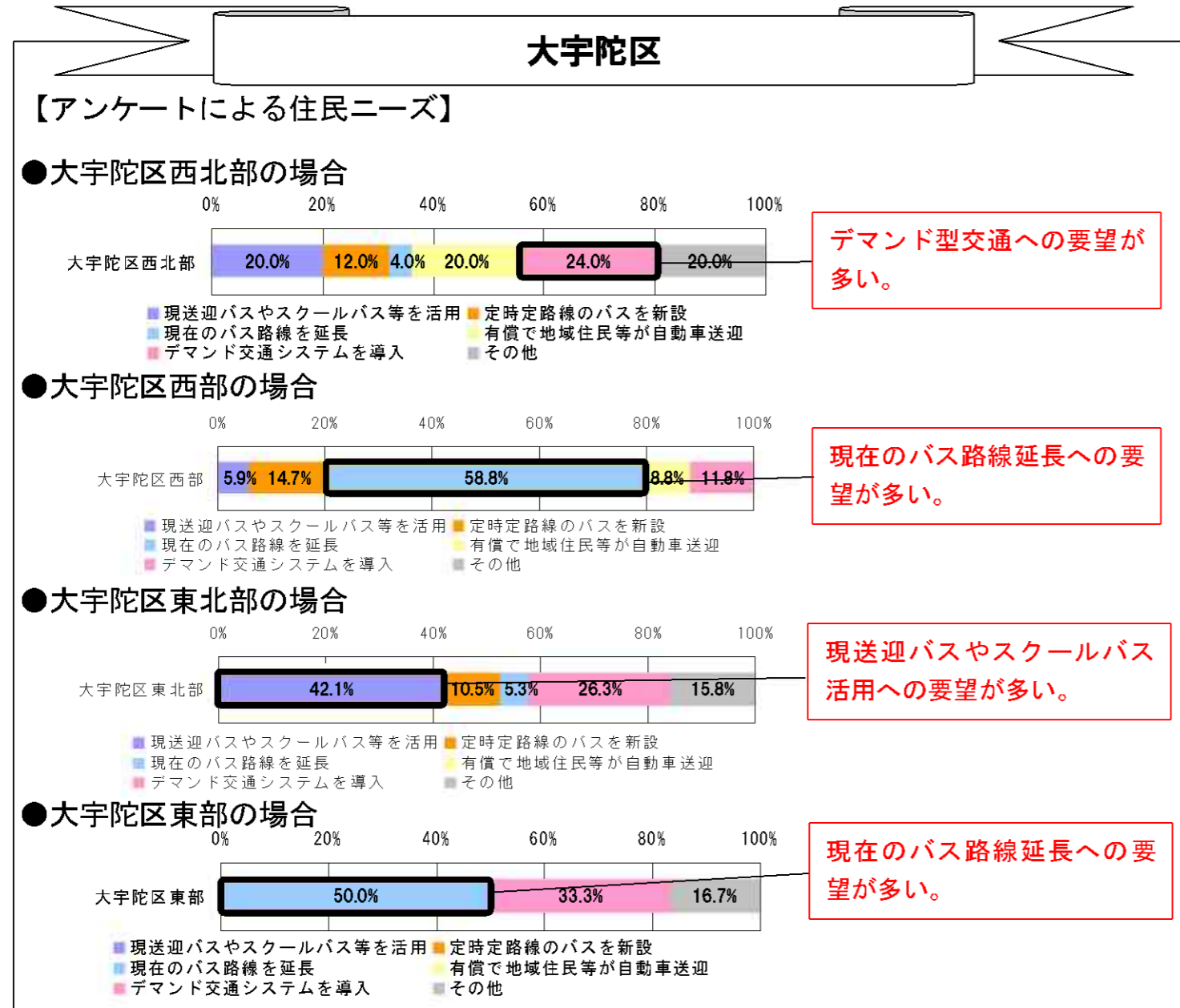
【見直しの方向性】

利用状況、経費の高さを考慮すると運賃の低廉化は難しく、現状のままでは、経費が増加する可能性が考えられ維持していくことが困難となるため、現状の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について検討する。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【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（案）（1/2）（実施主体：宇陀市）

市内4区のうち、室生区および菟田野区では現在の市営有償バスからデマンド交通への転換を図る方向性のため、ここでは、大宇陀区と横原区の2区を対象に検討を行う。

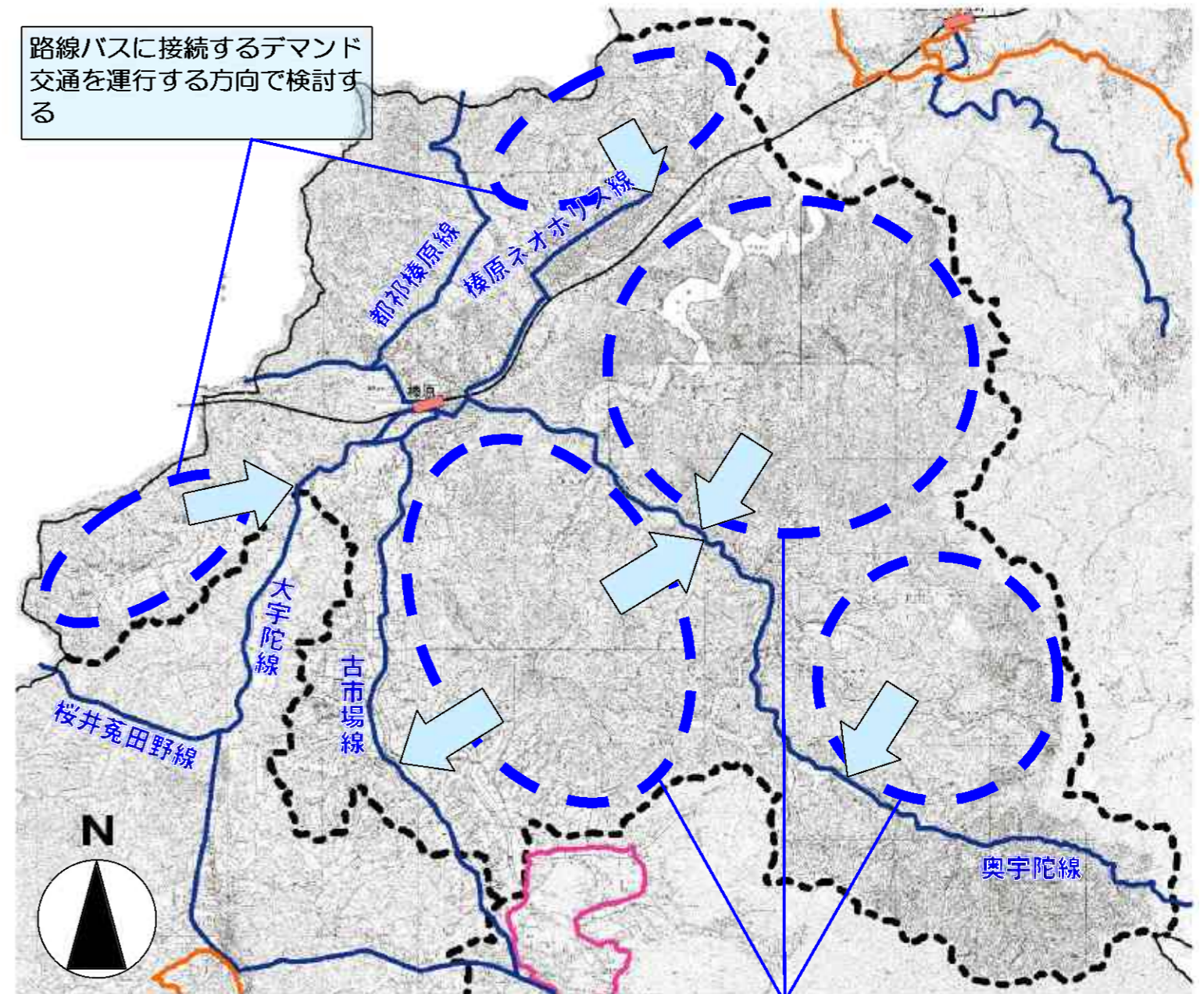
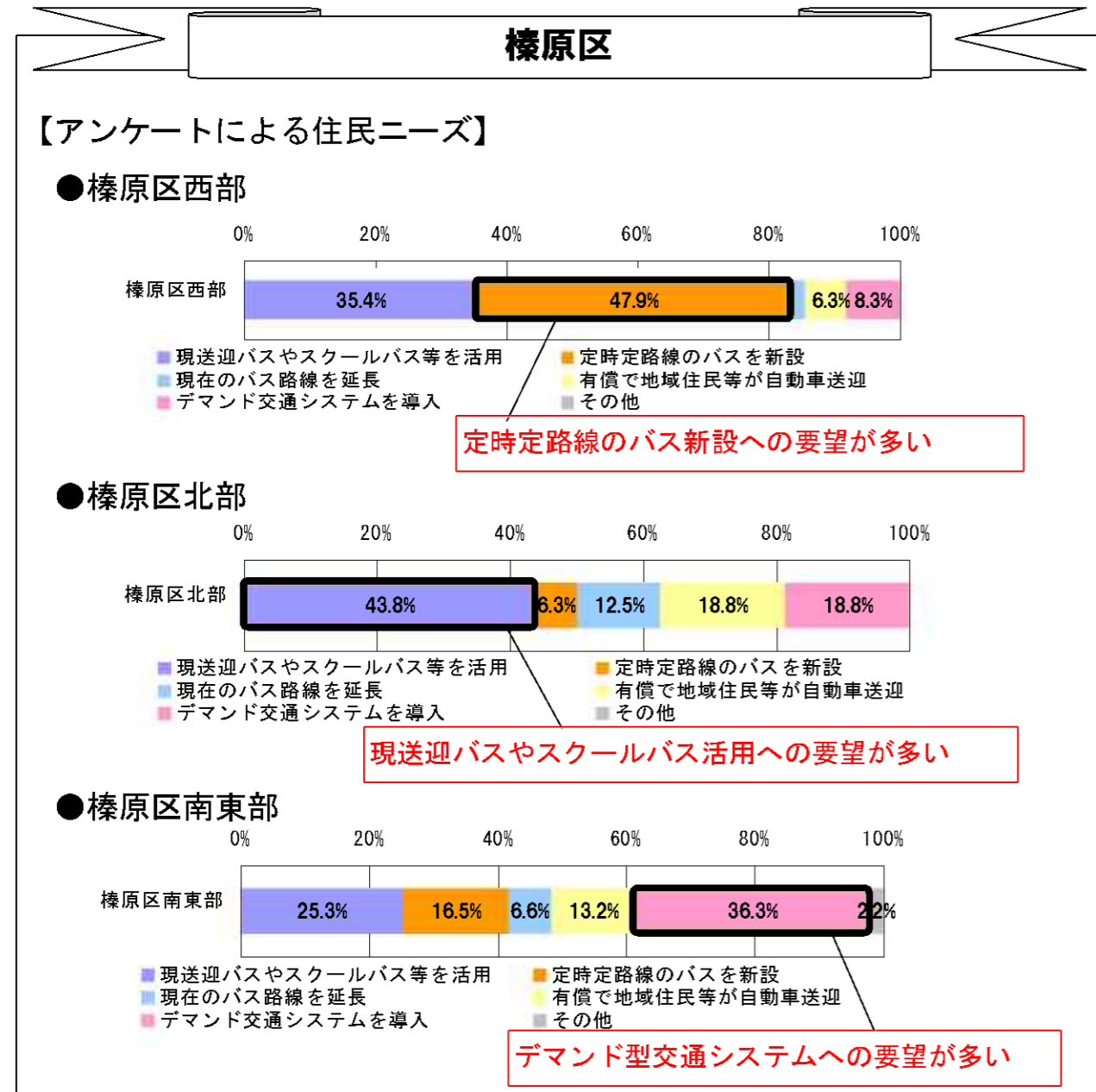


【公共交通空白地域解消の方法】

- ・大宇陀西北部、東北部→路線バスに接続するデマンド交通を運行する方向で検討
※東北部ではスクールバスの活用の要望が高いが、安全性などの面で問題が残るため、次位の要望で検討する。
- ・大宇陀西部、東部→市営有償バスの一部を延長運行する方向で検討

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【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（案）（2/2）（実施主体：宇陀市）



【公共交通空白地域解消の方法】

榛原区西部、北部、南東部

→ 路線バスに接続するデマンド交通を運行する方向で検討

※1：北部ではスクールバスの活用の要望が高いが、安全性などの面で問題が残るため、次位の要望で検討する。

※2：西部では定時定路線バスの新設の要望が高いが、現状の市営有償バスの利用状況を見るとあまり利用されていない状況であるのと、区全体における公共交通サービスバランスが取れなくなるため、定時定路線バスの新設は実施しない方向で検討する。

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

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

（先進事例）

○岐阜市：コミュニティバス同士の乗継割引

1) 内容

コミュニティバス同士を乗り継ぐと、2乗車目の運賃が割引となる。

2) 運賃と割引額

1乗車100円。バスを乗り継ぐと200円から40円を割引

○IGRいわて銀河鉄道、岩手県交通、岩手県北バス

：鉄道と路線バスの乗継割引（エリア内のフリー乗降）

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）



【施策（案）】

- ・デマンド交通同士、デマンド交通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

【施策4】自動車利用抑制し、公共交通利用への転換を図るノーマイカーデーなどの導入（案）（実施主体：宇陀市）

（先進事例）

○ノーカーデー（ノーマイカーデー）の実施

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り組みを発展させて、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。

：多くの大都市で実施されているが、地方都市では自治体職員が公用車や通勤時のマイカー利用を控える方法で実施されている（青森県野辺地町、埼玉県久喜市など）

○啓発運動

ノーカーデーを市民、市内の企業へ勤務する従業員が理解し、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）

【施策（案）】

- ・定期的なノーカーデーの実施を検討
- ・市民、市内の企業と行政が一体となった取り組み方法の検討
- ・継続的に実施していくための周知方法の検討

2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【施策5】観光利用促進に向けた情報発信などの導入（案） （実施主体：宇陀市、バス事業者）

（先進事例）

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）



【施策（案）】

- ・ 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）
- ・ 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）

【施策6】地域住民からの協力金制度などの導入（案） （実施主体：宇陀市）

（先進事例）

- ・ 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。
- ・ 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



【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）

現在実施されており、今後継続的に実施していく施策

○公共交通利用促進

- ・ 奈良交通（ゴールド倶楽部定期券）

1) 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る。

2) 発売額

3ヶ月 6,500円、6ヶ月 11,000円

- ・ 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る。（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る。