

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22年1月28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	66
7-1. 連携計画の策定の進め方	66
7-2. 協議会規約	68
7-3. 協議会などの組織構成	72
8. 参考資料	76
8-1. 地域住民アンケート票	76
8-2. 事業者ヒアリングシート	81
8-3. 先進事例調査アンケート票	86

1.はじめに

1-1.背景・目的

宇陀市は、平成 18 年 1 月 1 日に、大宇陀町、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 年間をめど）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、東は曽爾村、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47.4 km²、菟田野区が、約27.8 km²、榛原区が64.4 km²、室生区が約108.0 km²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。

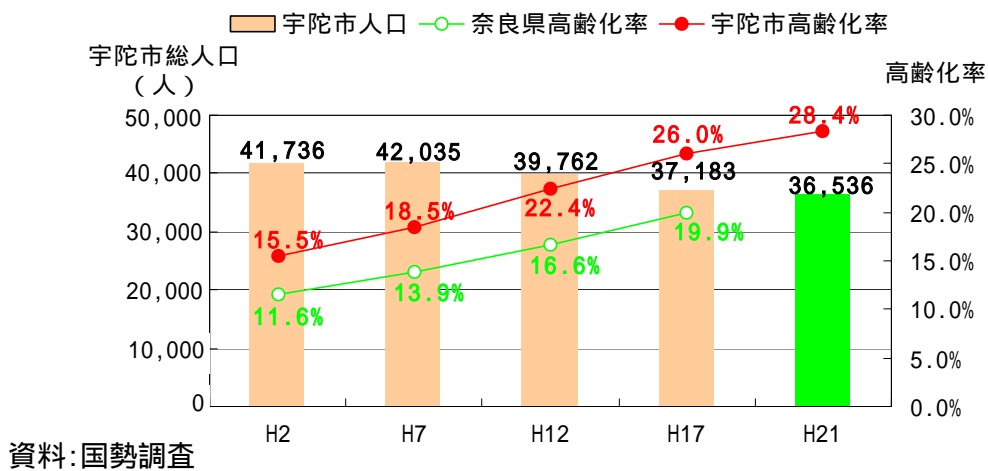
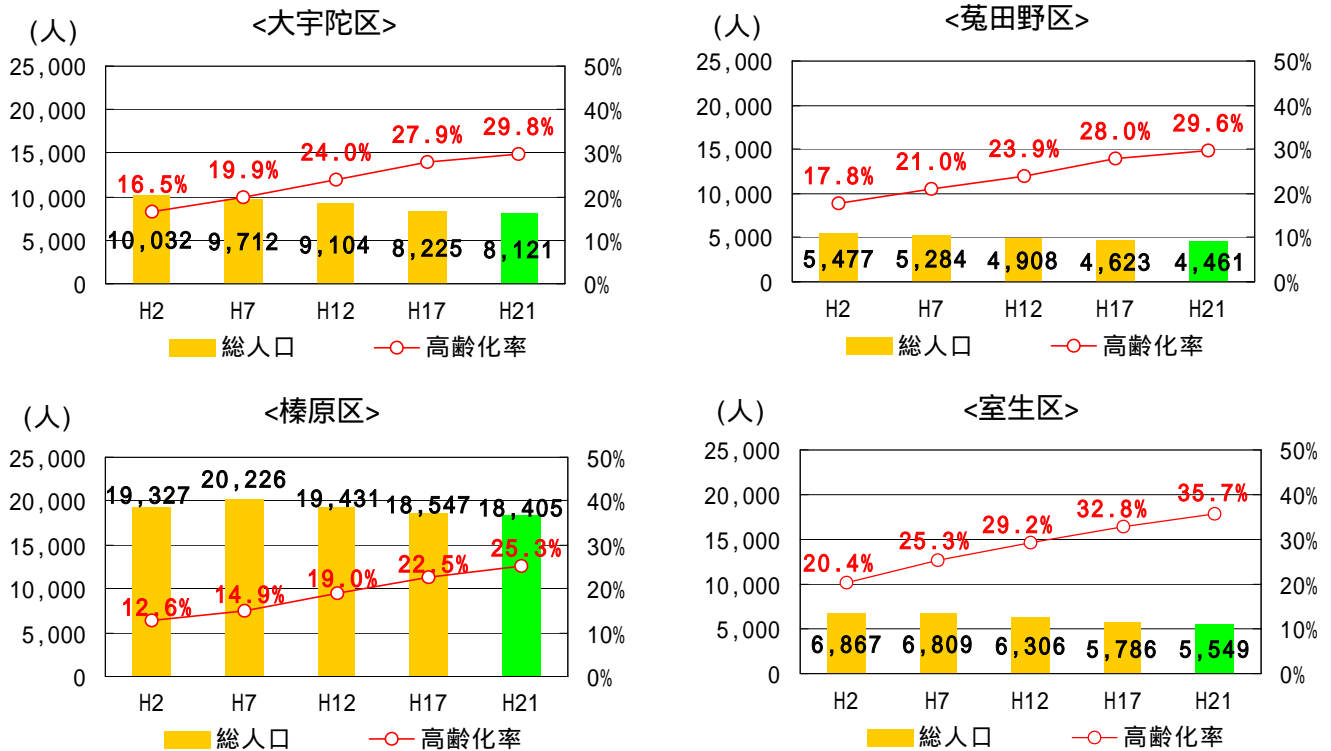


図 2.2 宇陀市の人口推移と高齢化率



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

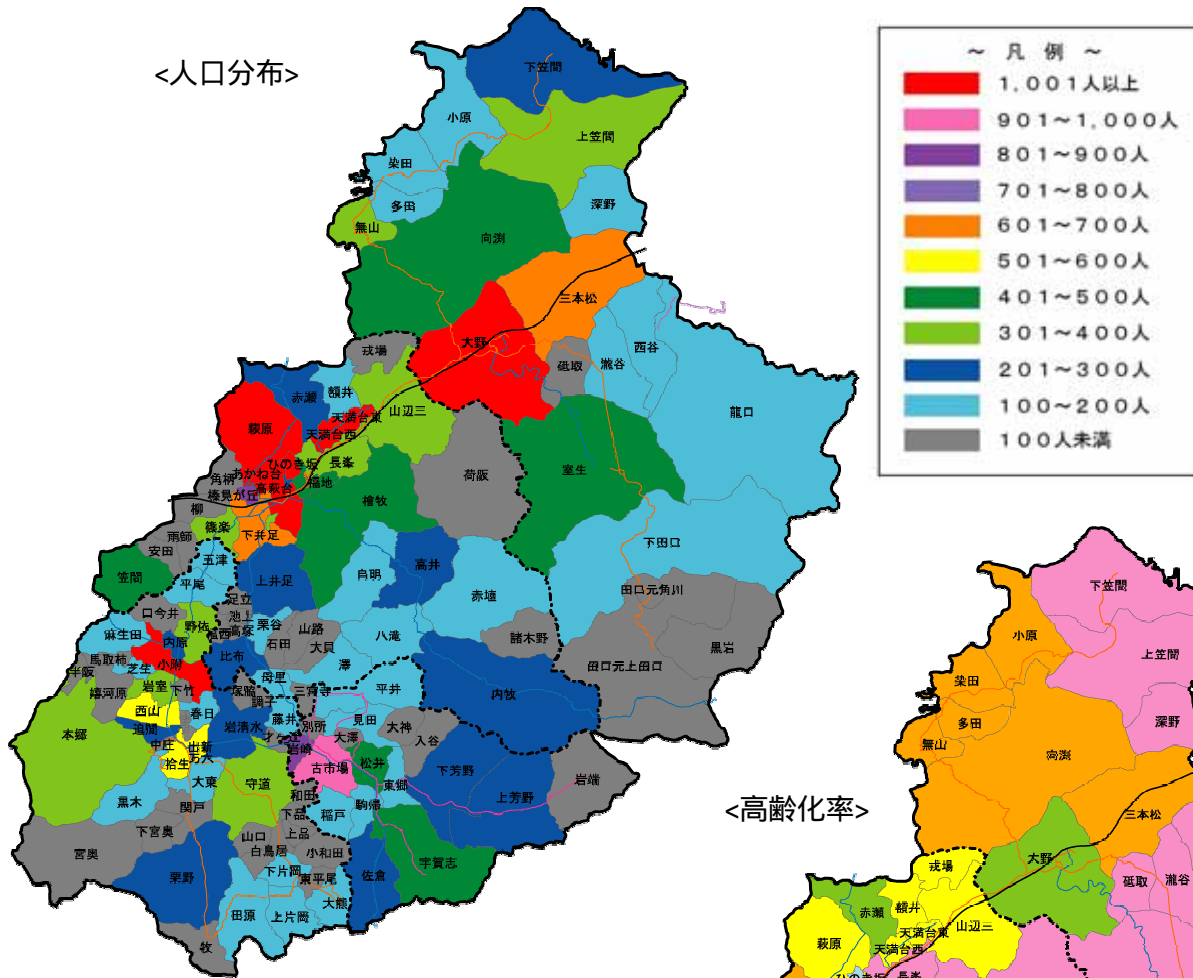
図 2.3 地区別人口と高齢化率の推移

(3) 人口分布

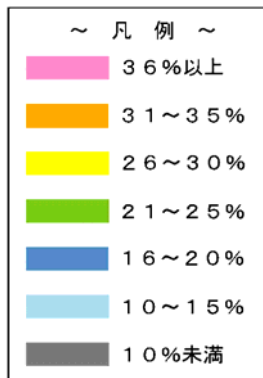
平成 21 年 1 月時点での宇陀市の人口分布をみると、交通利便の良い国道 169 号、近鉄沿線で人口 1,000 人を超える地域の集中が目立ち、その他の地域では、100～500 人程度の人口規模となっているところが多くなっています。

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。

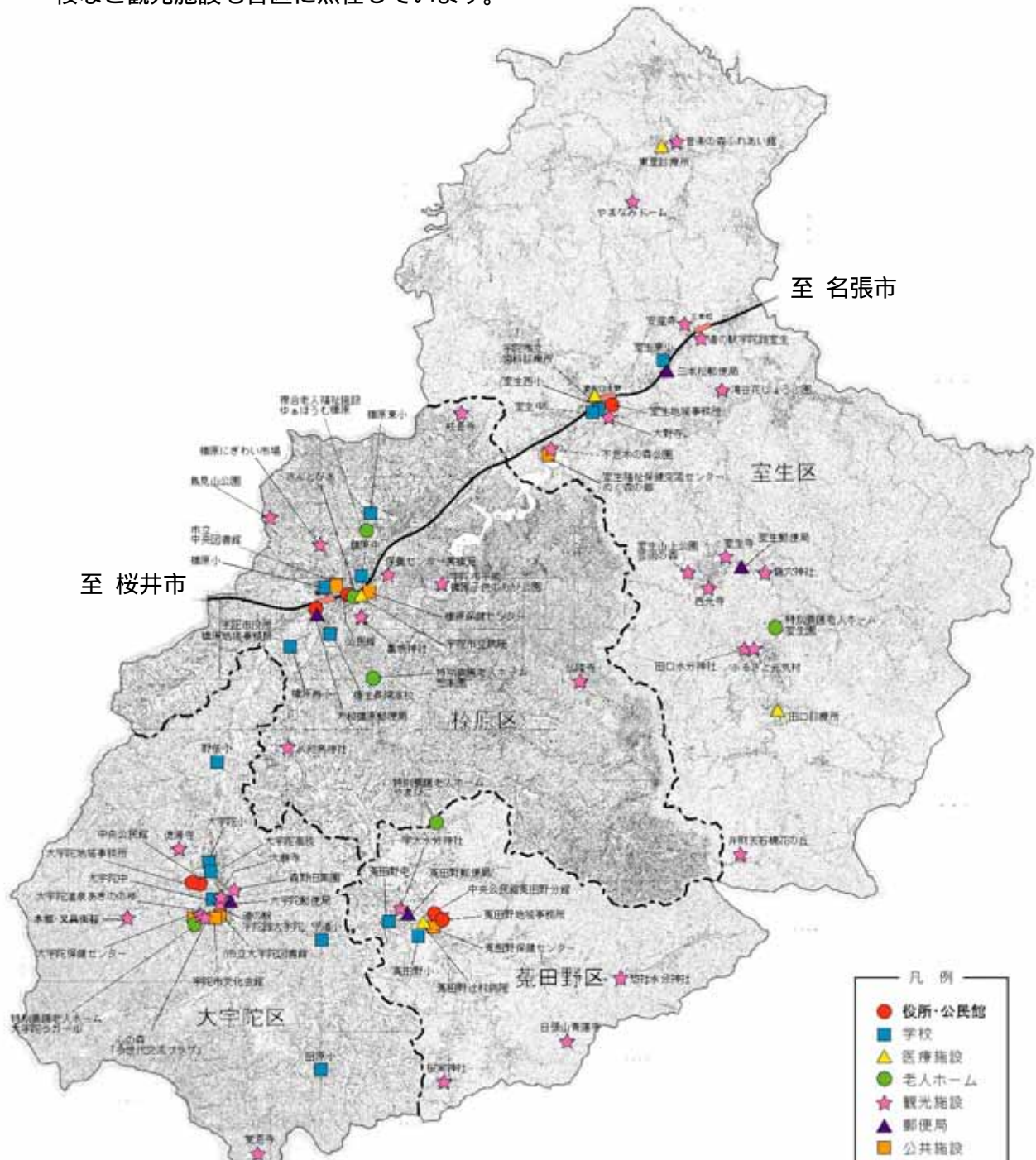
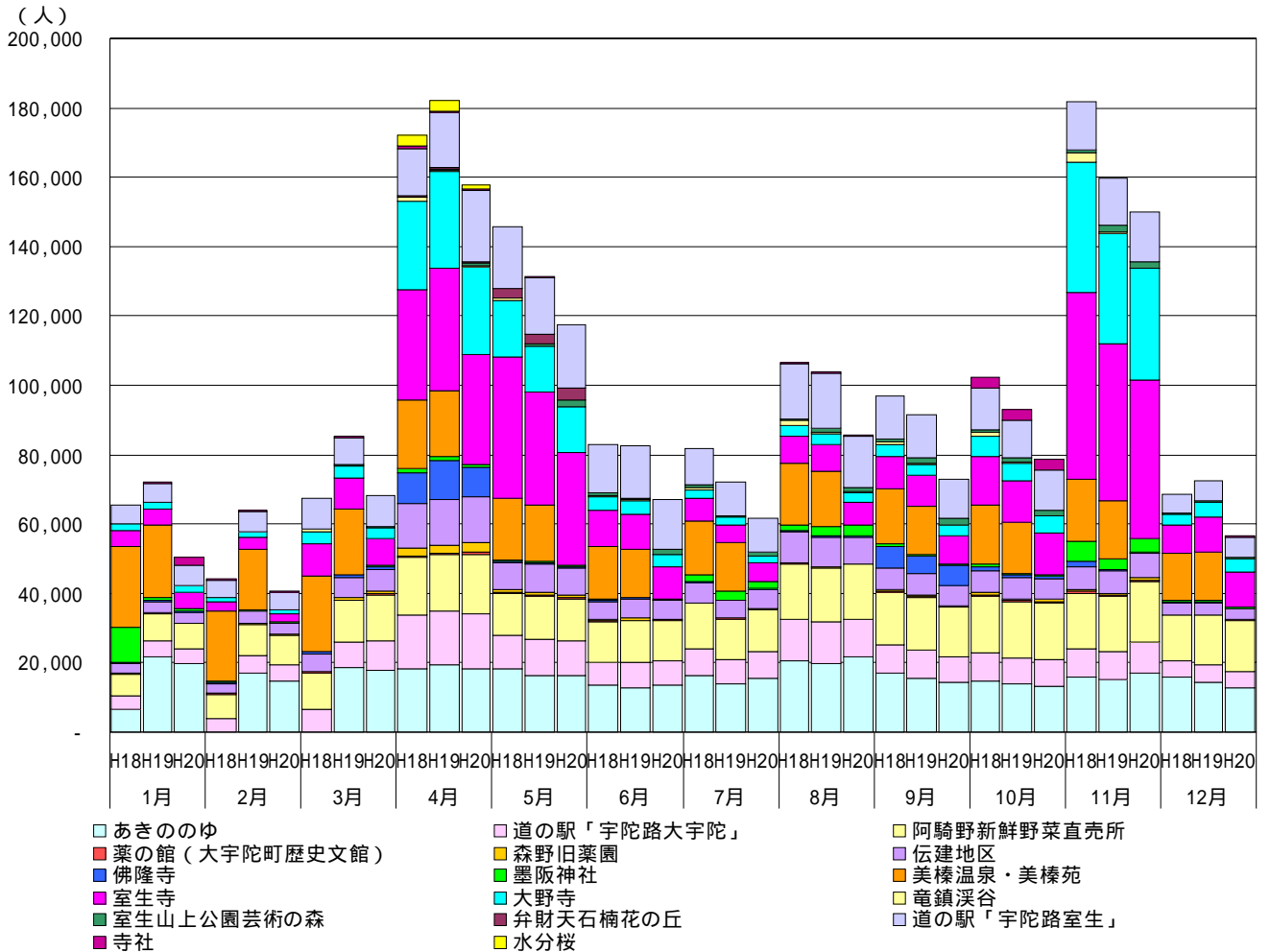


図 2.5 主要施設分布状況

(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。

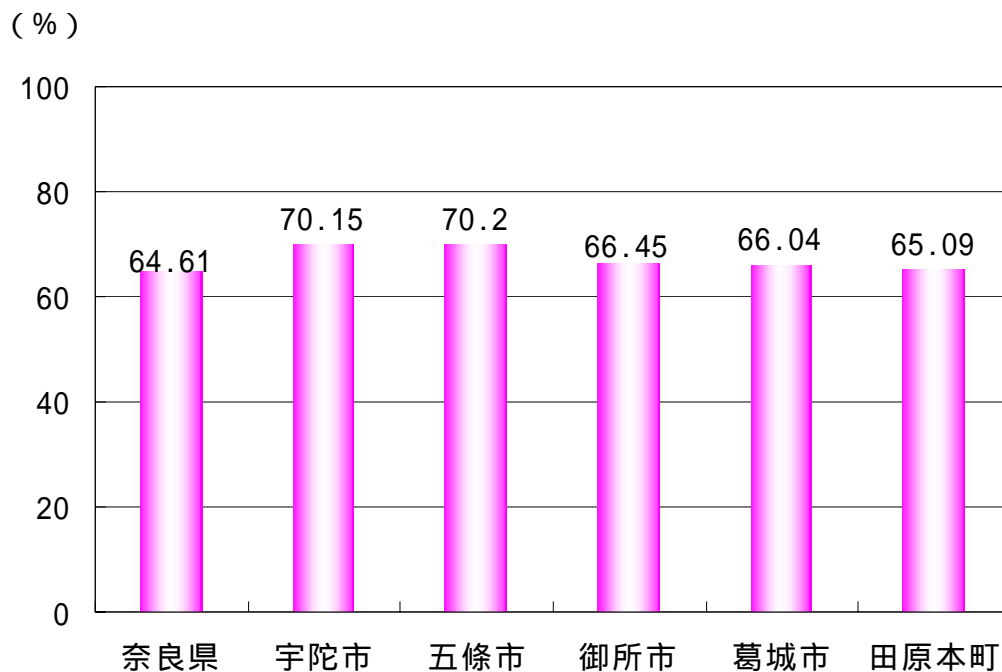


資料：宇陀市データ（H18～H20）

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。

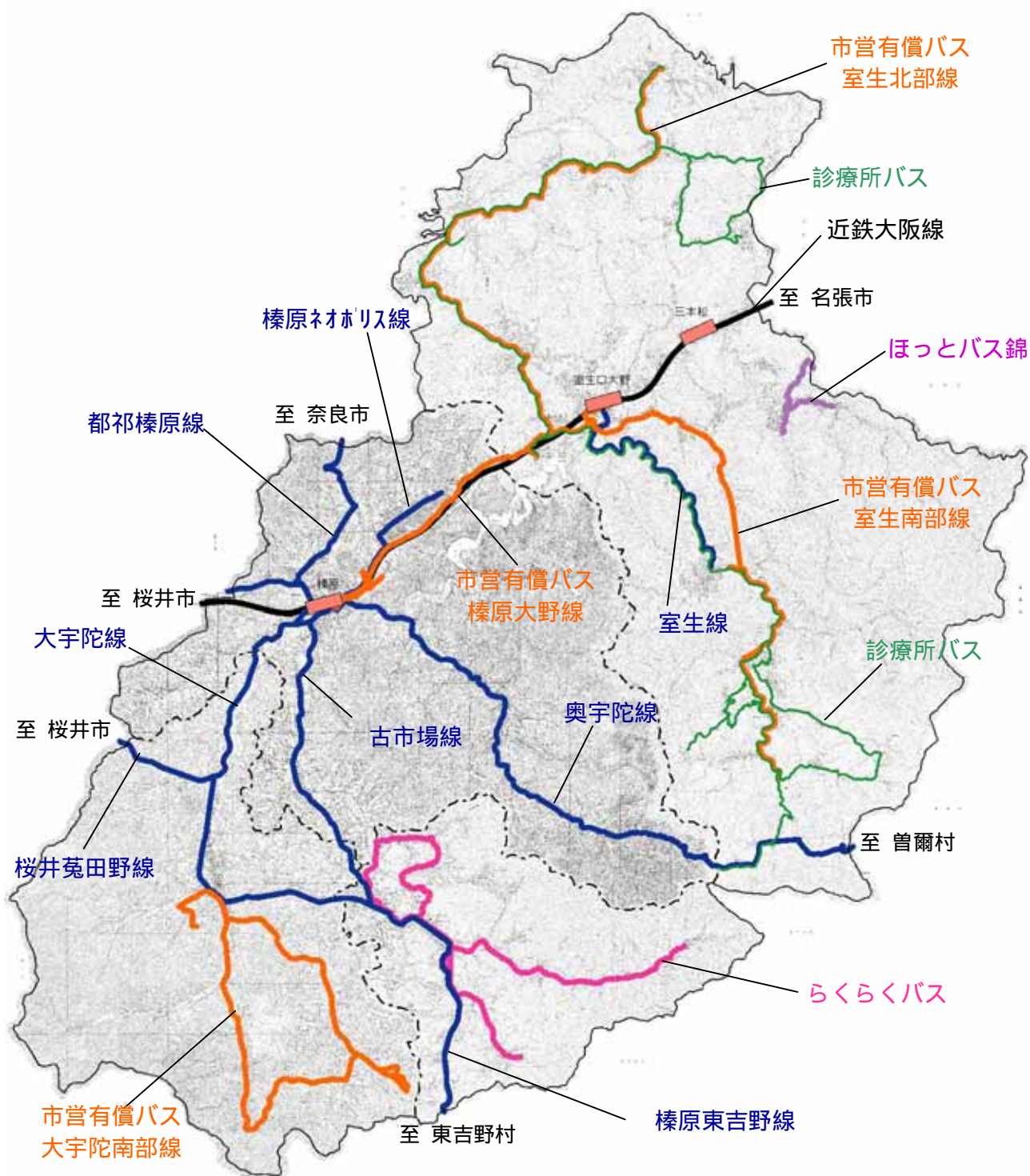


図 2.8 市内公共交通ネットワーク

(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 定期率	7,028 74.0%	4,898	244	856 63.3%	992	216 58.4%	257
H18 定期率	6,998 74.7%	4,874	237	752 61.2%	1,056	200 62.3%	257

*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。

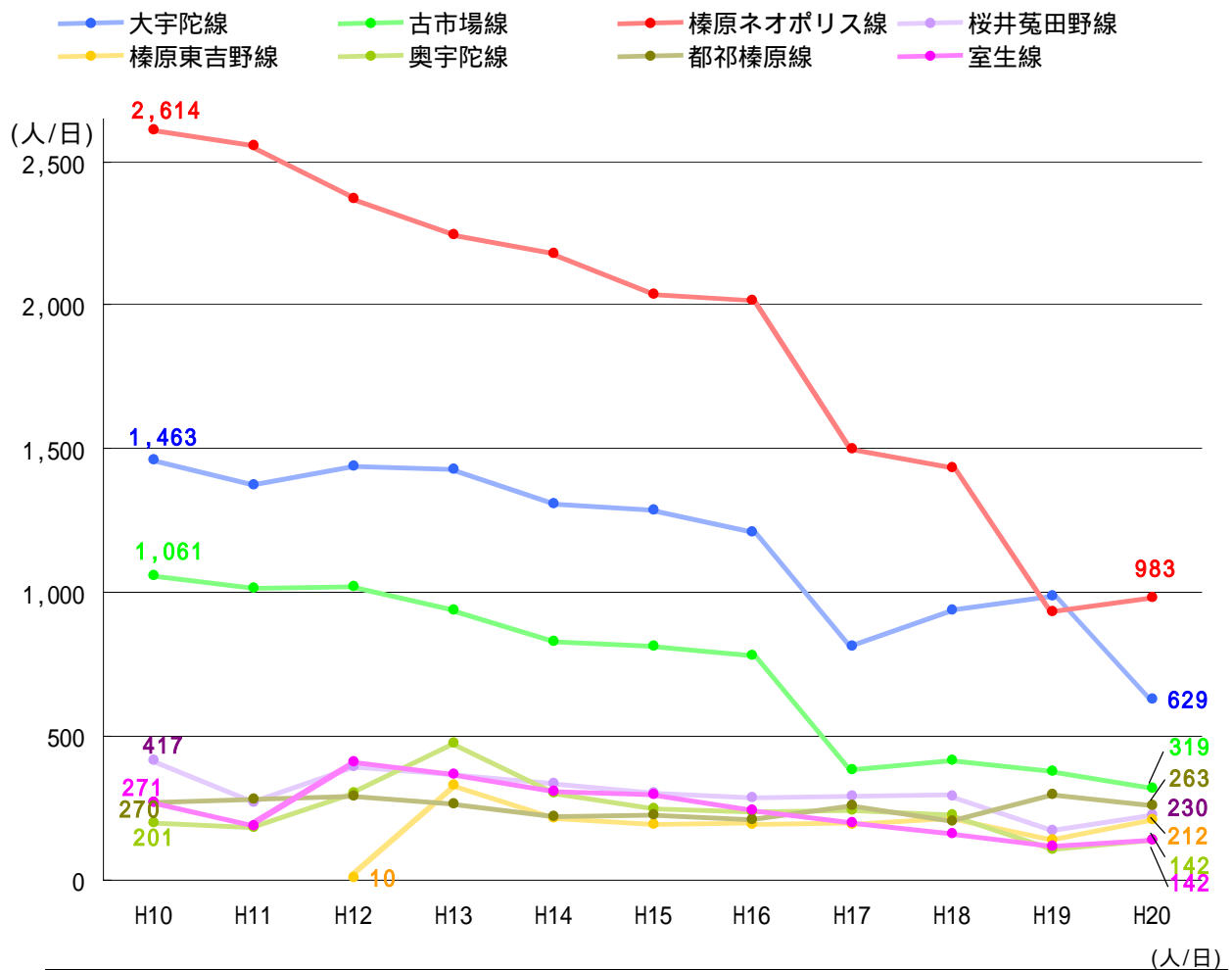
資料: 近畿日本鉄道

(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
大宇陀線	1,463	1,376	1,440	1,431	1,311	1,288	1,211	814	943	990	629	0.57
古市場線	1,061	1,019	1,022	943	830	817	784	386	421	379	319	0.70
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
桜井菟田野線	417	271	395	370	336	303	291	292	296	173	230	0.45
榛原東吉野線			10	334	215	197	196	195	219	142	212	0.37
奥宇陀線	201	187	304	480	305	252	241	245	227	108	142	0.29
都祁榛原線	270	283	295	266	222	228	212	259	207	301	263	0.03
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63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
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	
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	
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	
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	
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	
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
都祁榛原線	19	17	17	
下り/榛原 玉立橋 奈良市方面	9	8	8	
上り/榛原 玉立橋 奈良市方面	10	9	9	
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

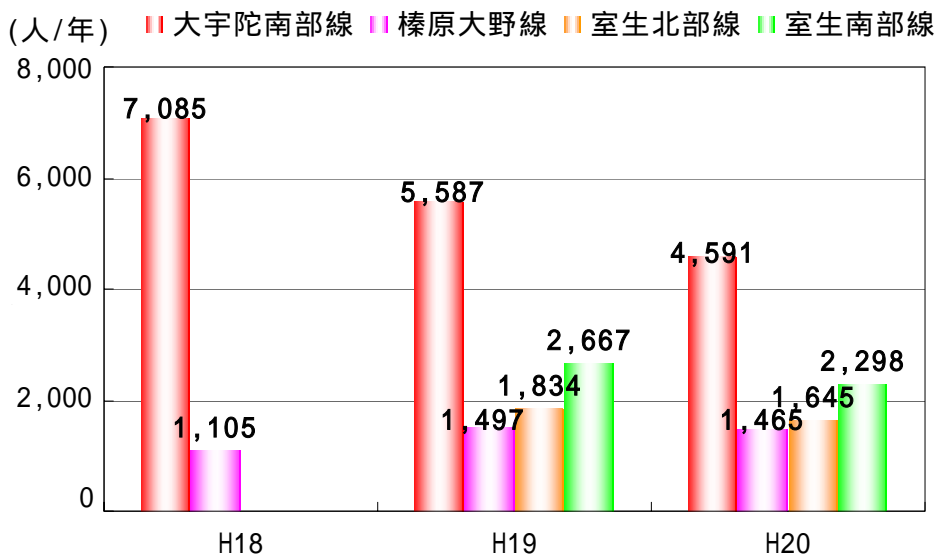
資料:宇陀市提供データ、奈良県ウェブサイト

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。

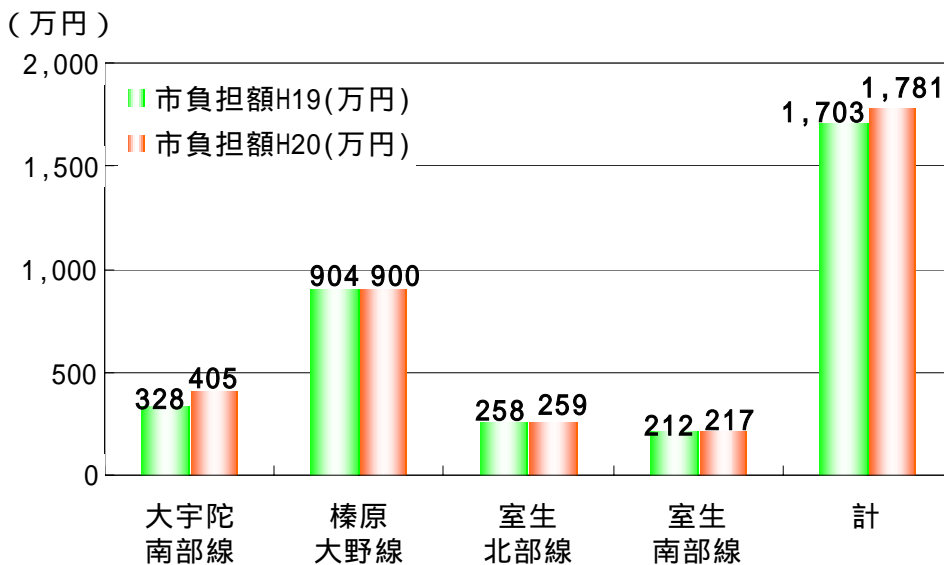
市営有償バスの利用者は、大宇陀南部線では、平成18年で7,085人/年に対し、平成20年で4,591人/年と約40%の減少となっています。他の路線については、利用者はさらに少なく、榛原大野線、室生北部線、室生南部線を合せて平成20年で5,408人/年と大宇陀南部線1路線とほぼ同等となっています。

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。

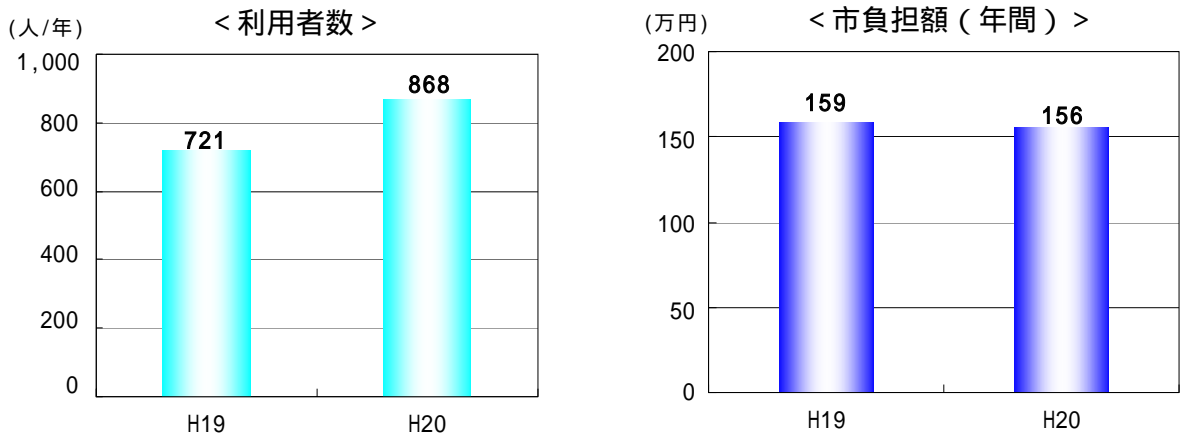
表 2.5 市営有償バスの運賃、使用車両など

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 (180円) 小人：180円 (90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 (180円) 小人：180円 (90円)	10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 (180円) 小人：180円 (90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		

* () の運賃は、障害者手帳及び療育手帳を持っている人、児童養護施設等で養護を受けている人、精神障害者保健福祉手帳を持っている人、上記の介護人または付添人(1名まで)

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。



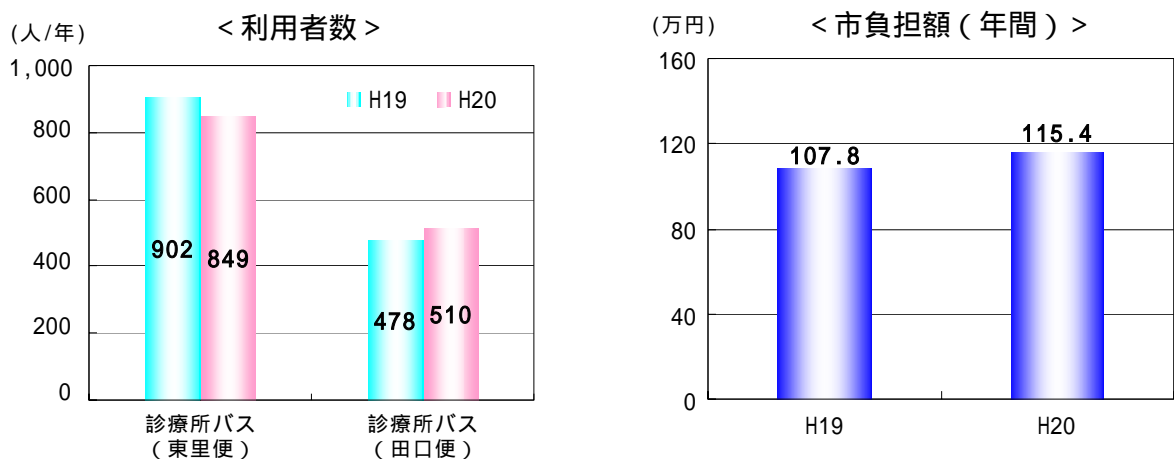
資料：宇陀市社会福祉協議会データ(H19～H20)

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。



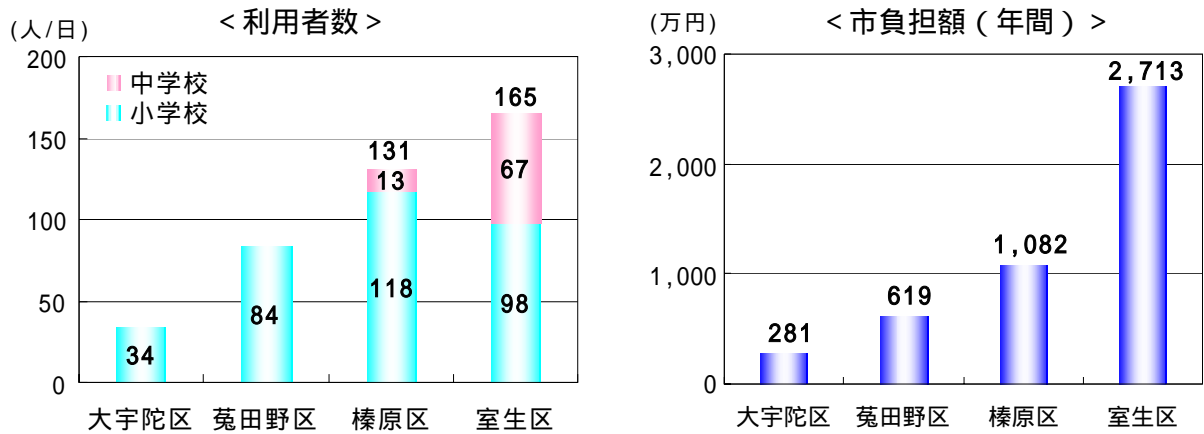
資料：宇陀市データ (H19～H20)

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。

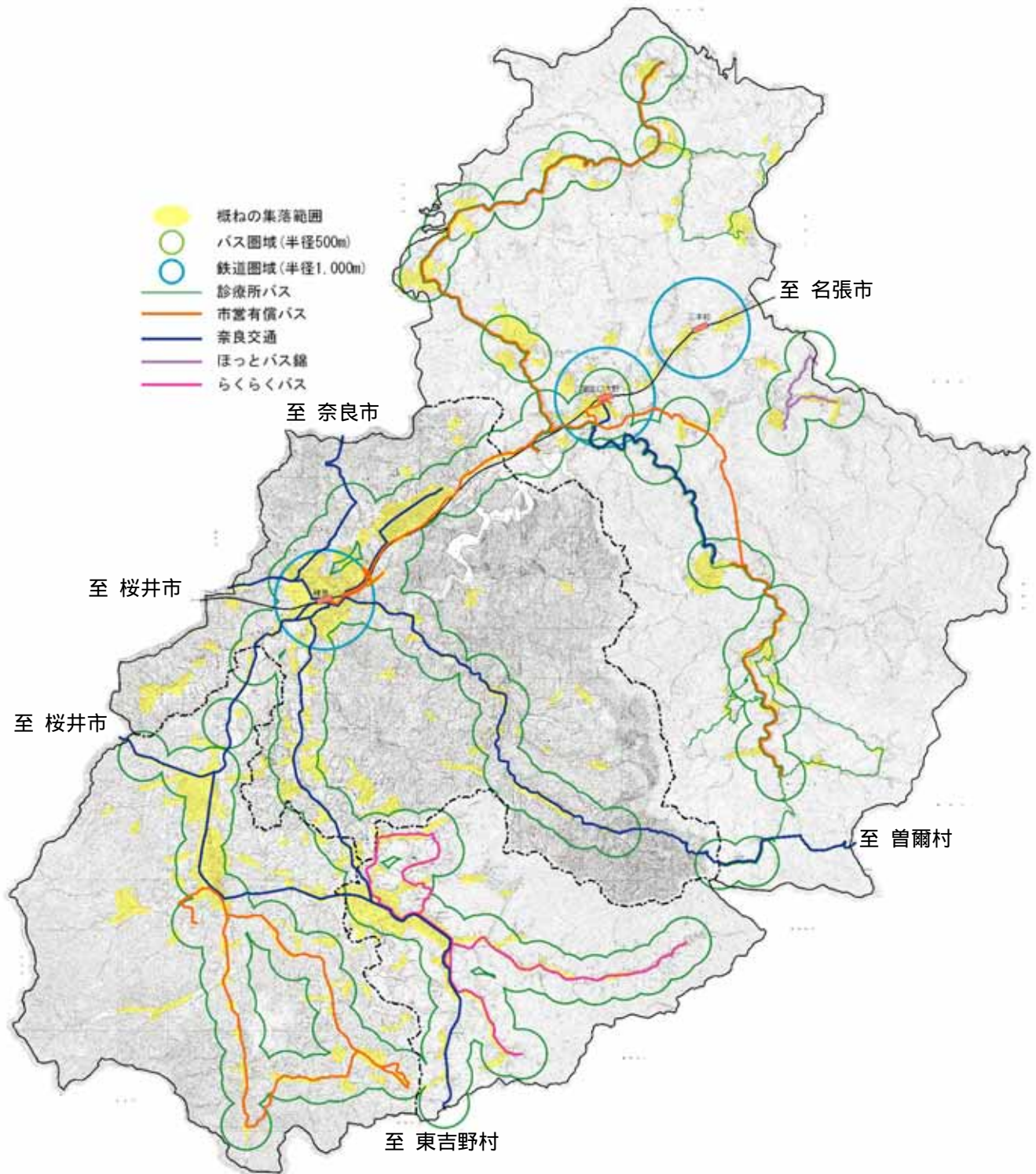


図 2.15 市街地分布とバス路線網

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票のうち、1,928票(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			
対象者	宇陀市全世帯(13,187世帯[H21.3時点])			
配布枚数	4,000票[世帯]			
サンプル抽出	住民基本台帳から無作為に抽出			
配布・回収手法	郵便による配布・回収			
実施期間	平成21年5月20日(水)~6月1日(月)			
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	大宇陀	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。

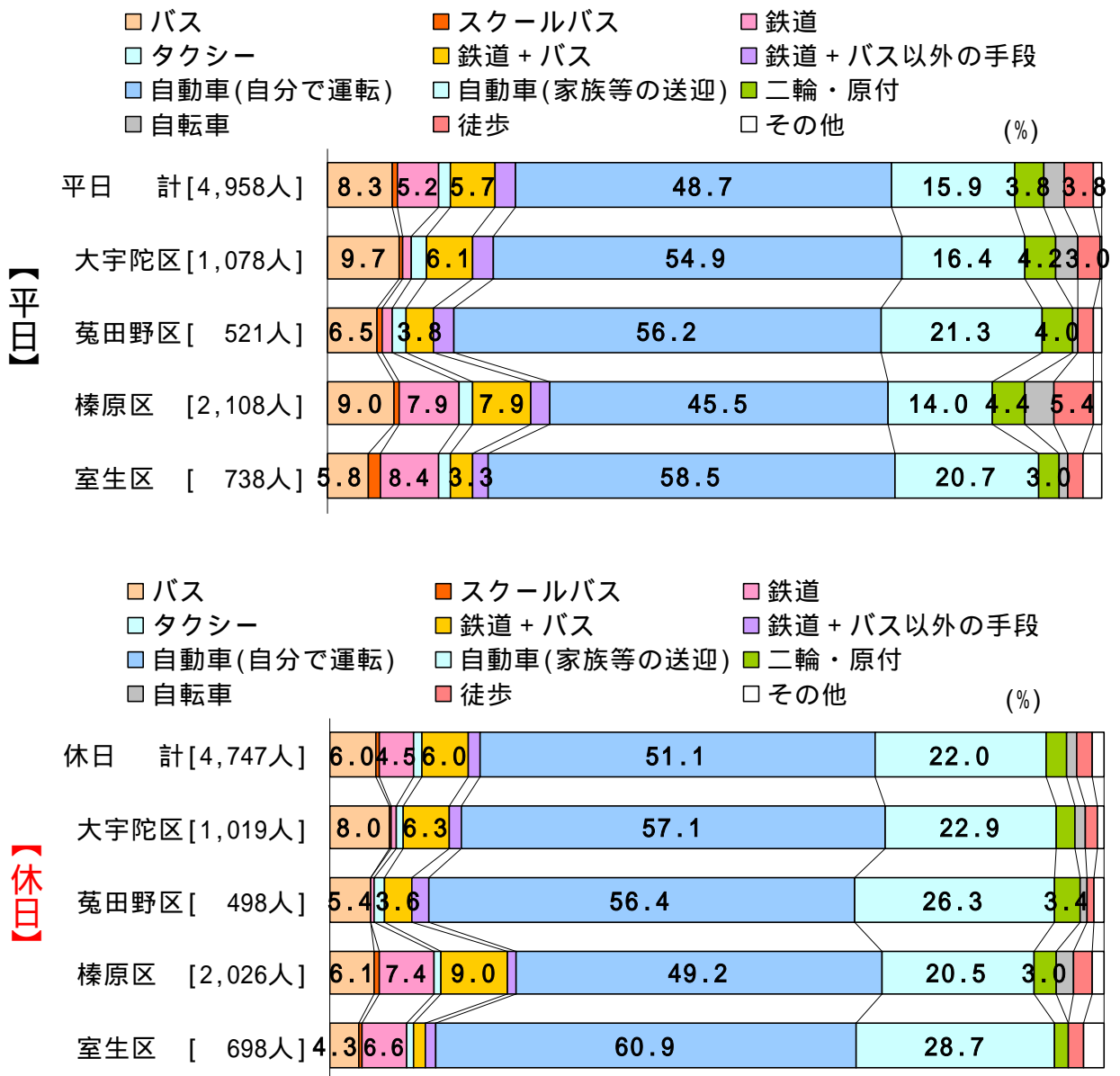


図 3.1 外出時の交通手段

【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。

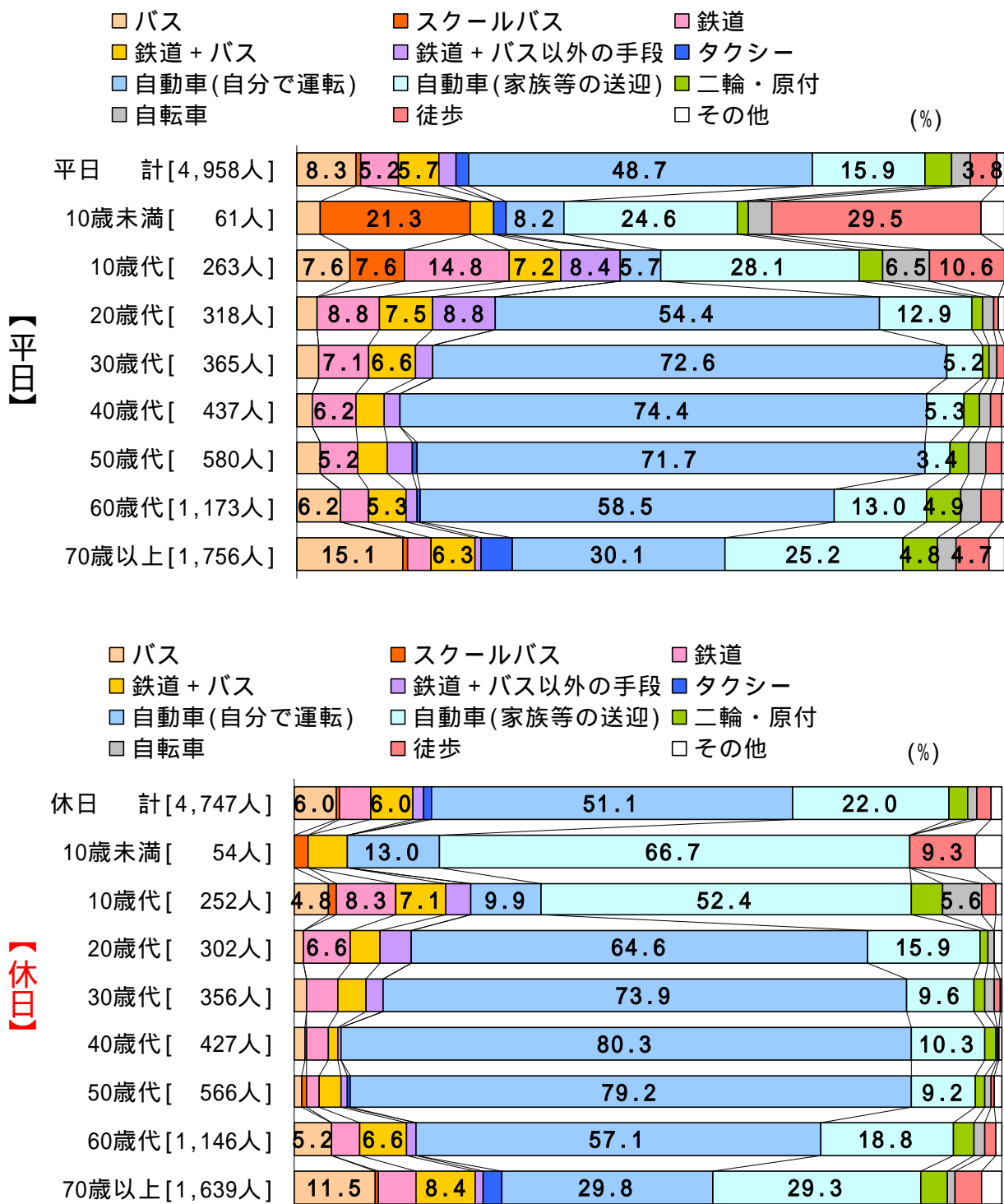
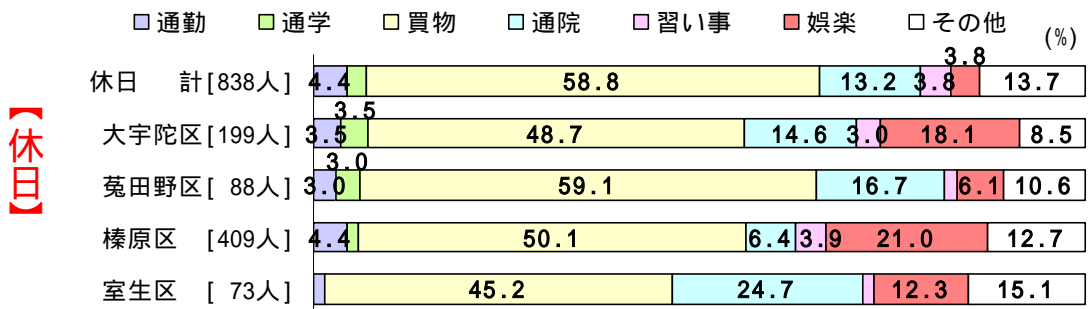
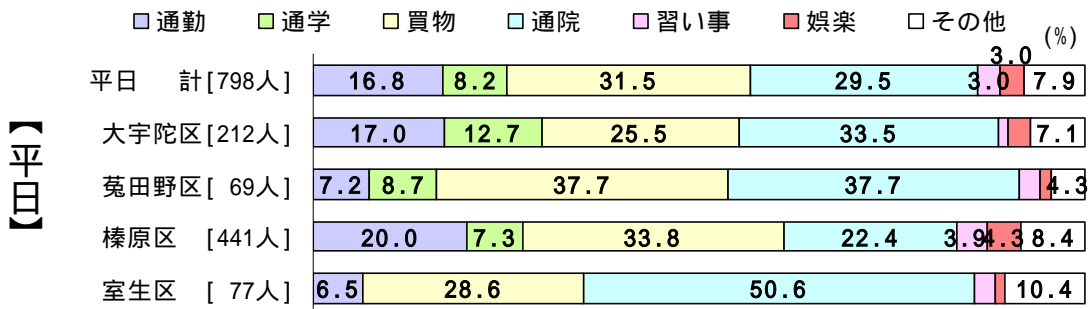


図 3.2 年齢別の外出時の交通手段

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)

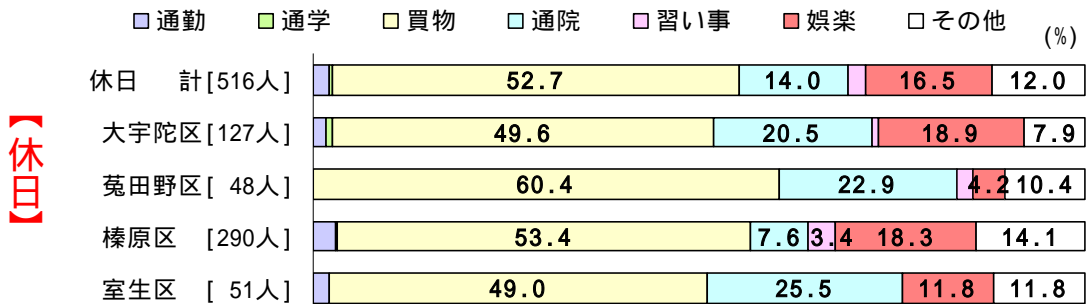
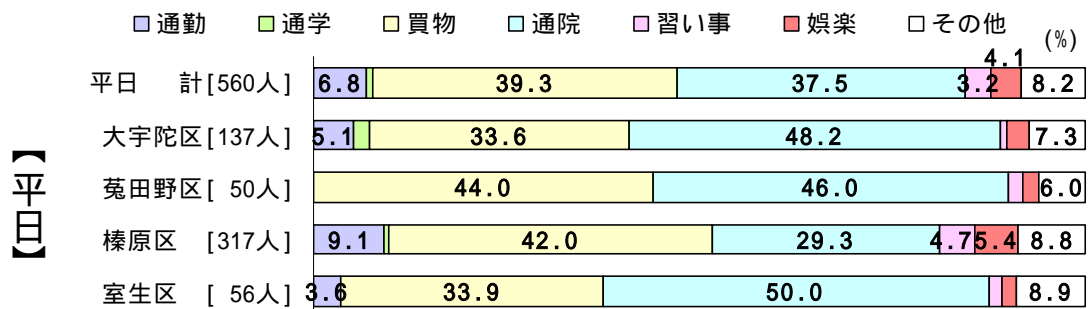


図 3.3 バス利用者の外出目的

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。
- ・ 区ごとで見ると、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。

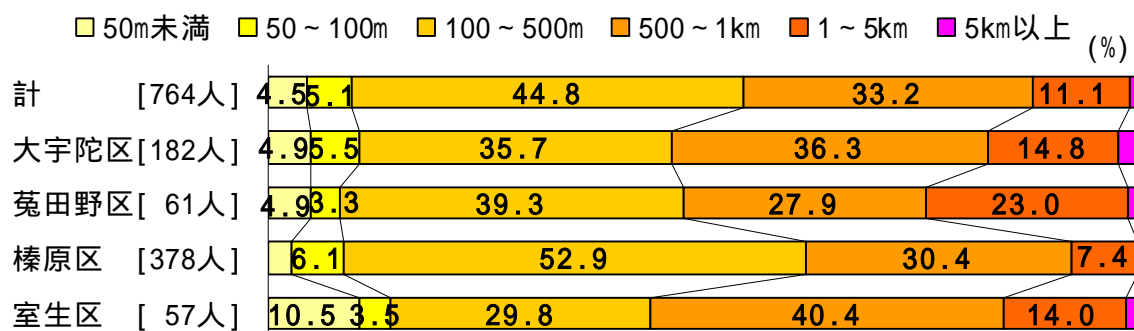


図 3.4 最寄りのバス停までの距離

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)

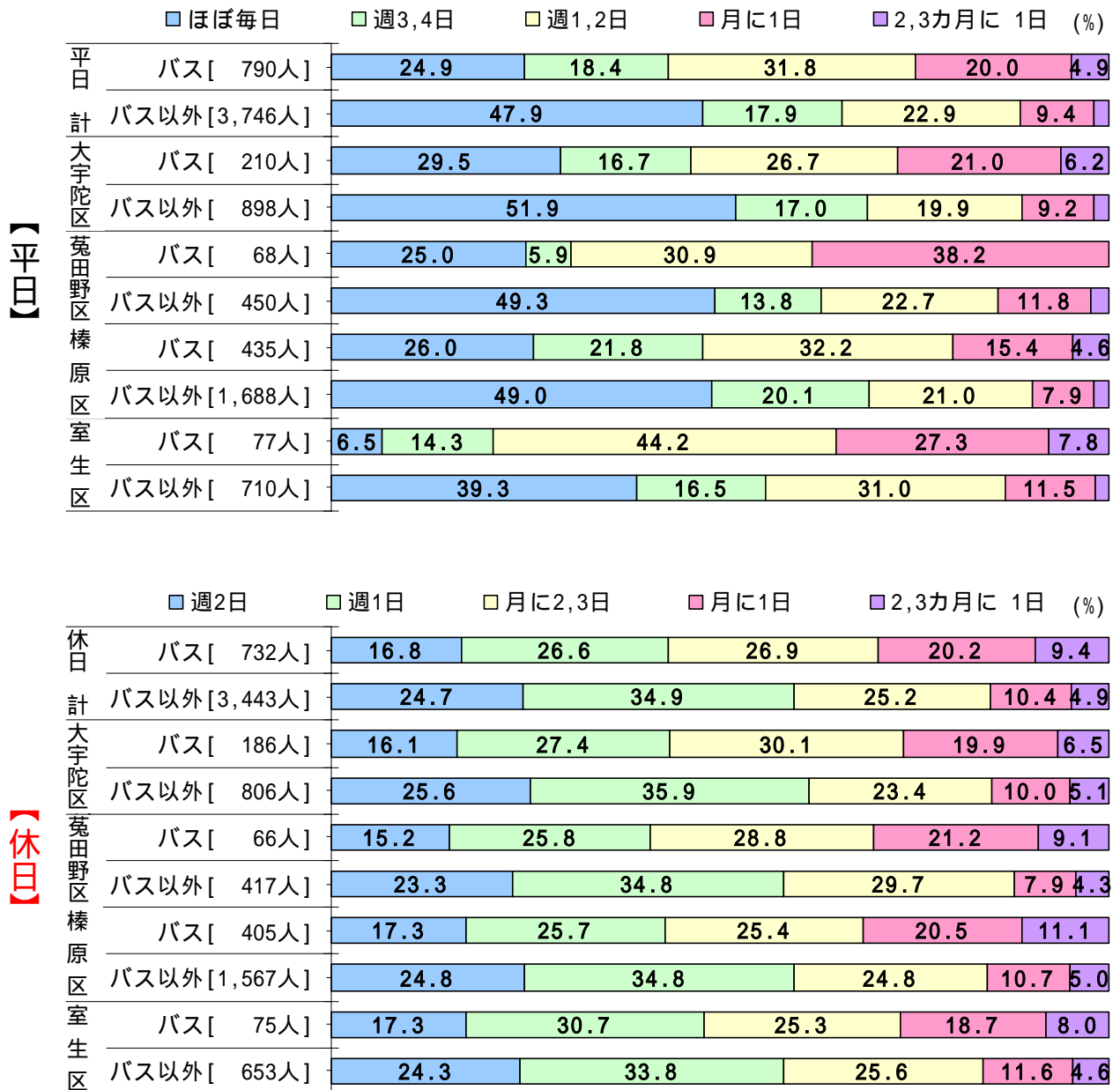


図 3.5 バスとそれ以外の手段での外出日数

- ・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)

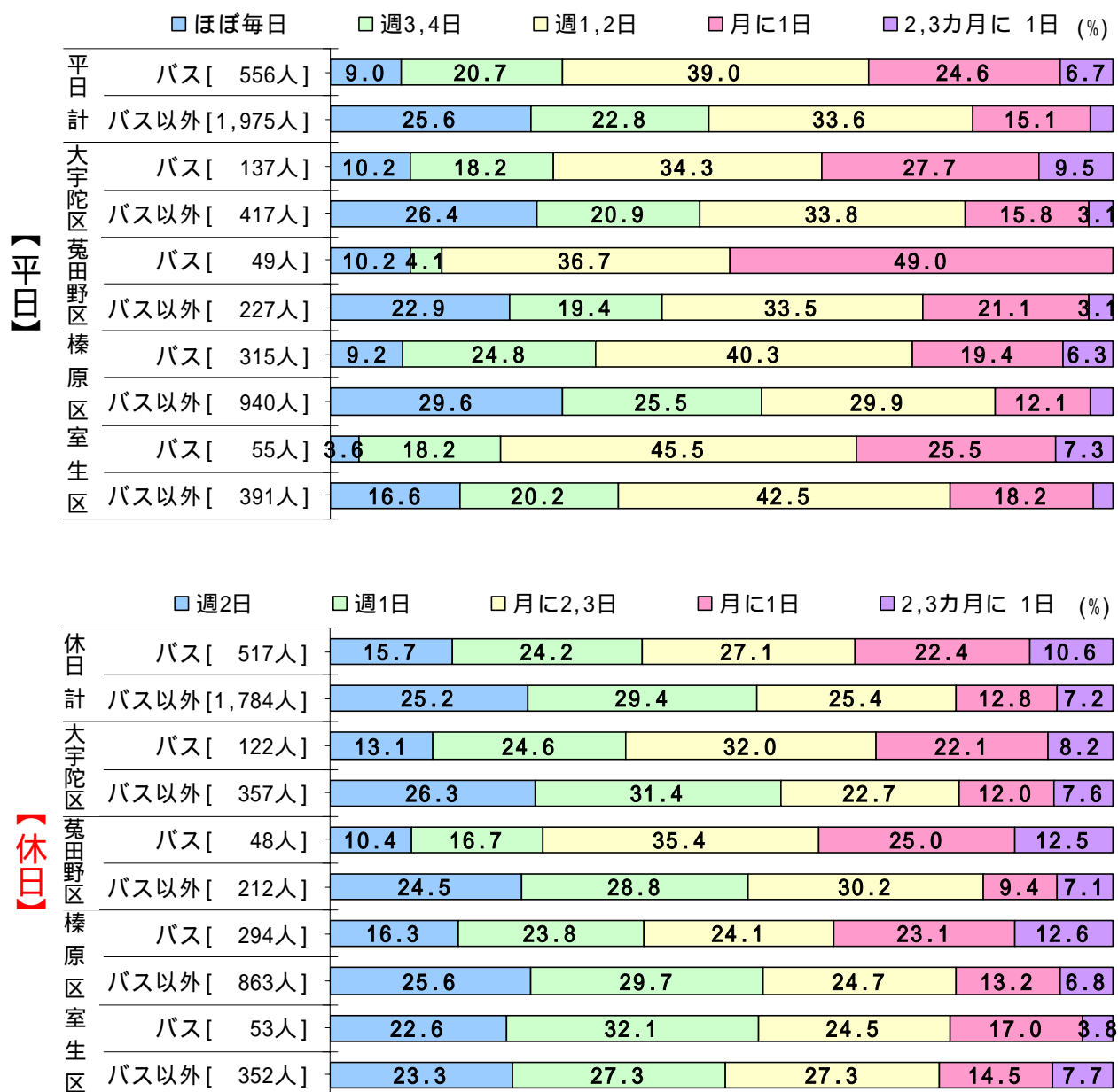


図 3.6 高齢者のバスとそれ以外の手段での外出頻度

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。

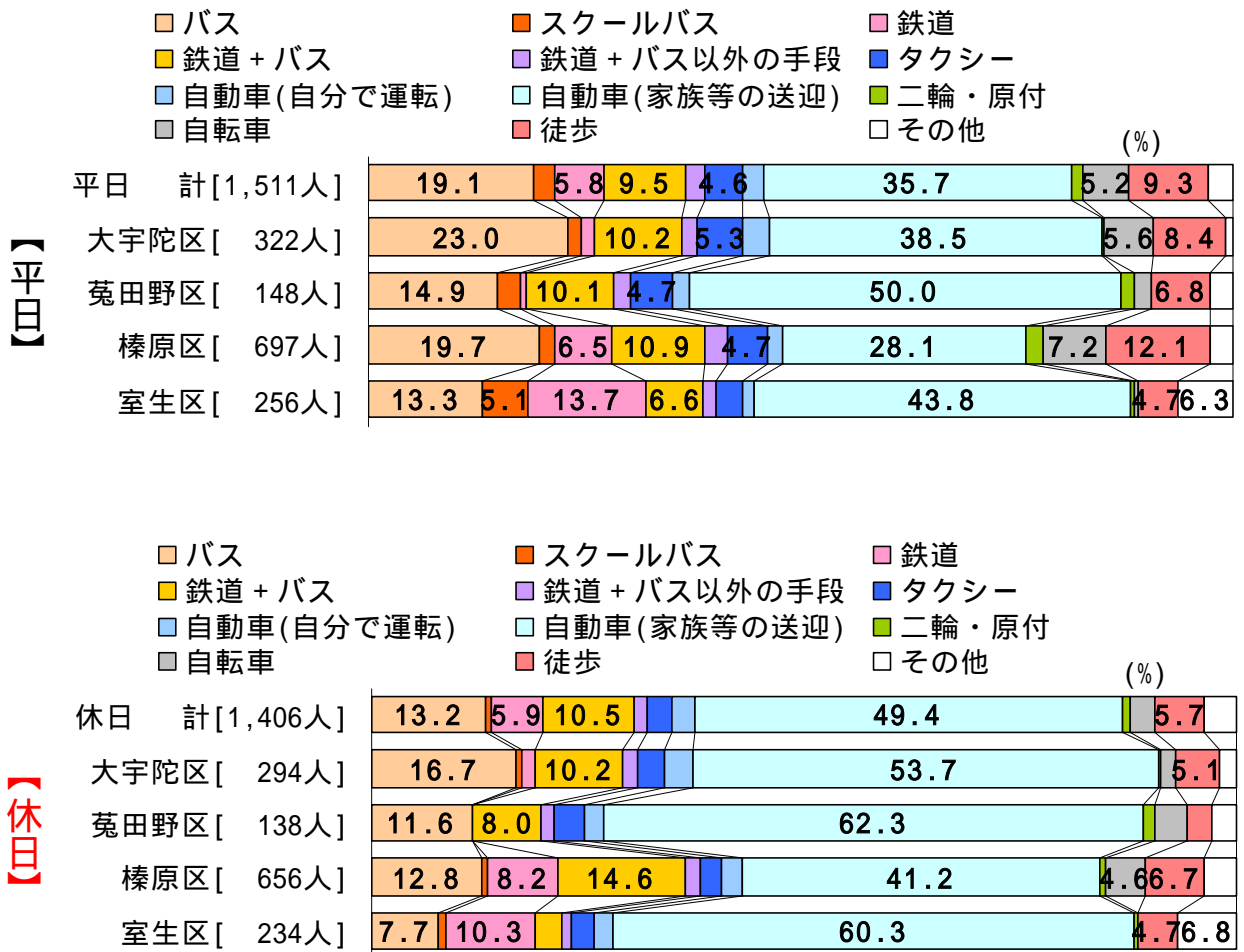


図 3.7 運転免許が無い人の外出時の交通手段

【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)

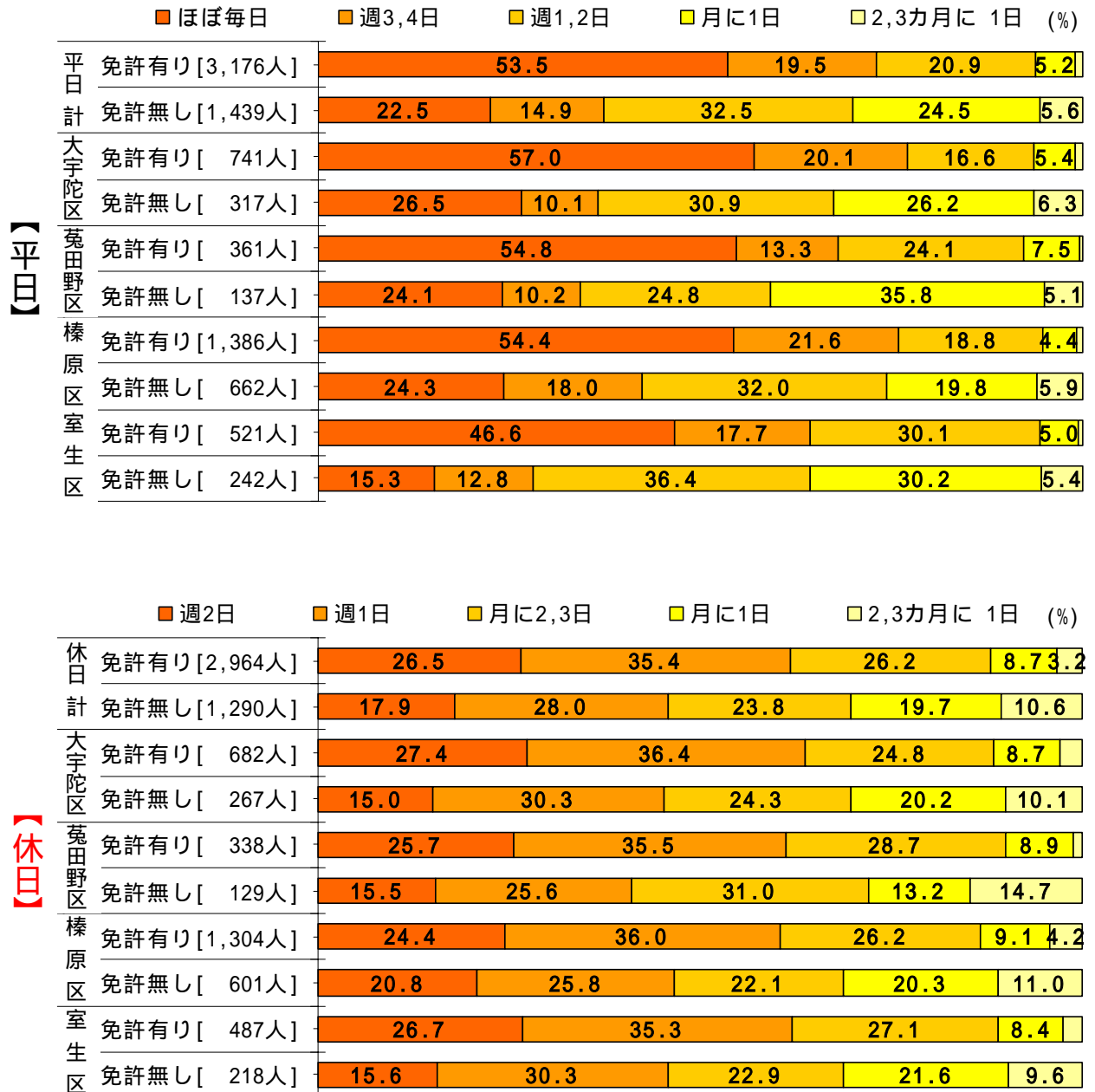


図 3.8 運転免許の有無による外出頻度

- ・高齢者に着目してみると、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 免許有り[1,607人]	32.4	25.2	32.8	8.3	
	計 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	
	大宇陀区 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	
	菟田野区 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	
	榛原区 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	
	室生区 免許無し[199人]	3.5	14.1	41.2	35.2	6.0

		■ 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[1,502人]	27.8	30.4	27.1	10.3	4.4
	計 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
	大宇陀区 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	
	菟田野区 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
	榛原区 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
	室生区 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】

- ・各区別で見ると、半数以上の方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。

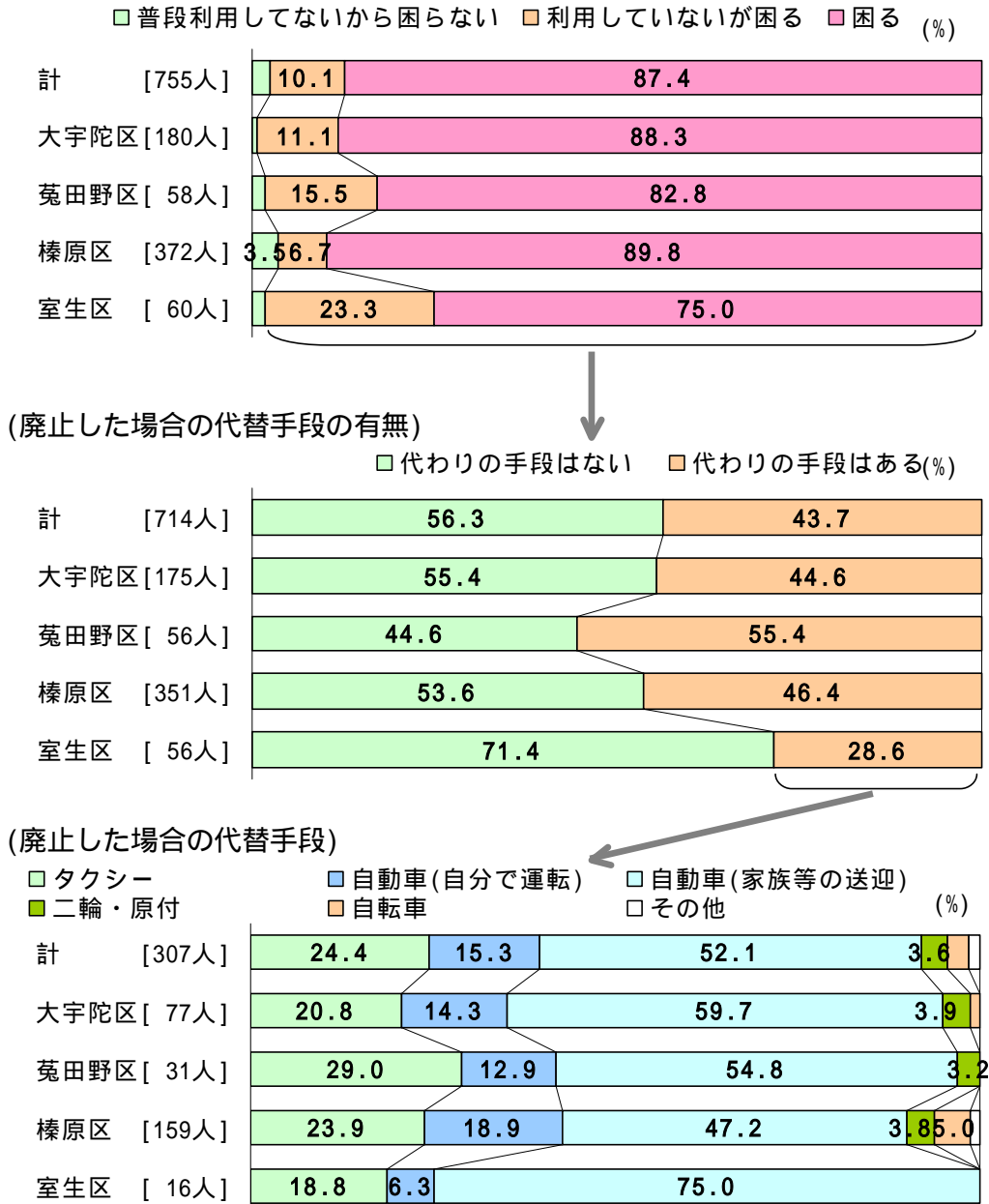


図 3.10 バス廃止に対する意向

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。

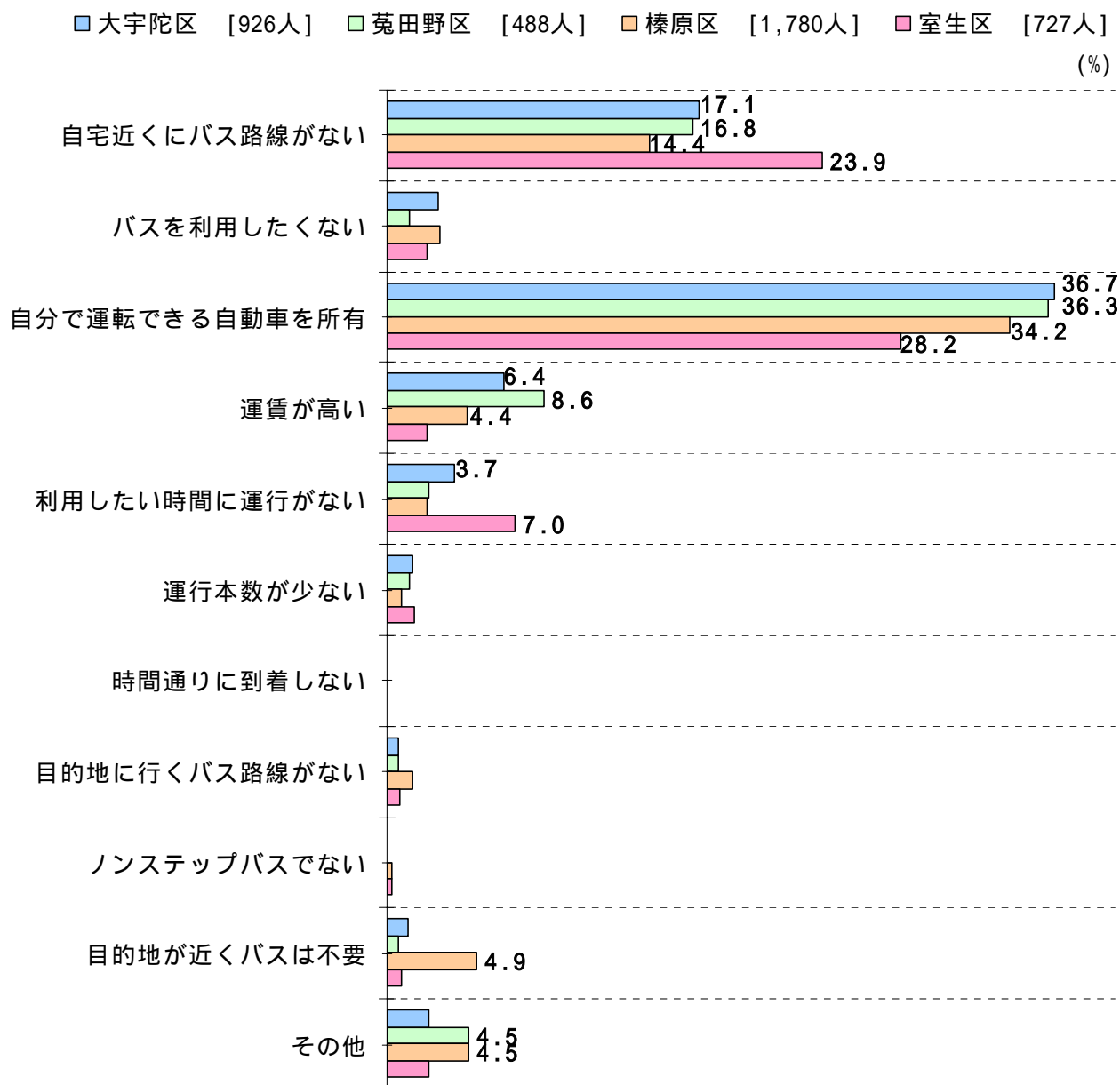


図 3.11 バスを利用しない理由

(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。

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

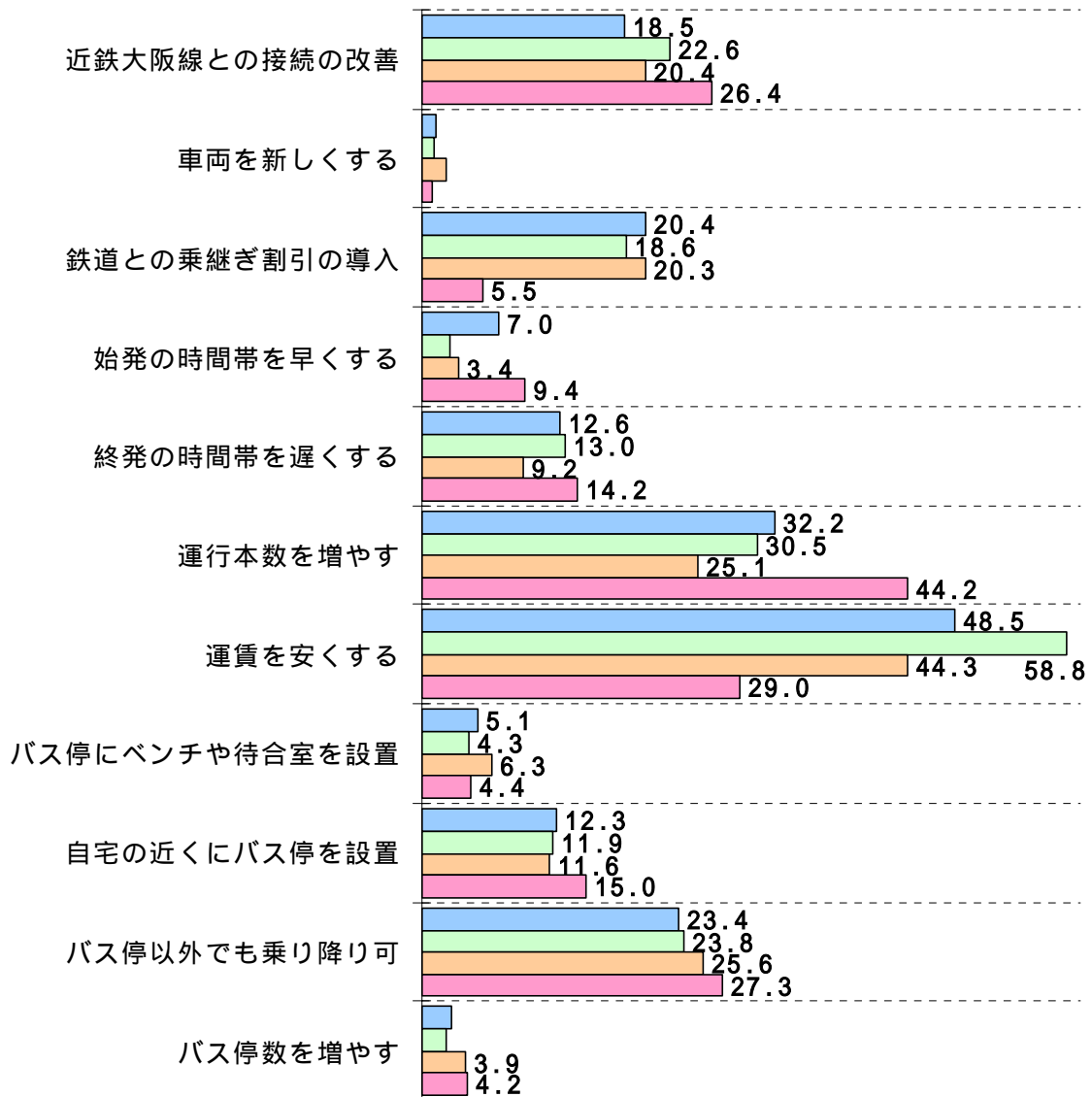


図 3.12 バス利用を増やすための対策

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歳未満の年少者では、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。

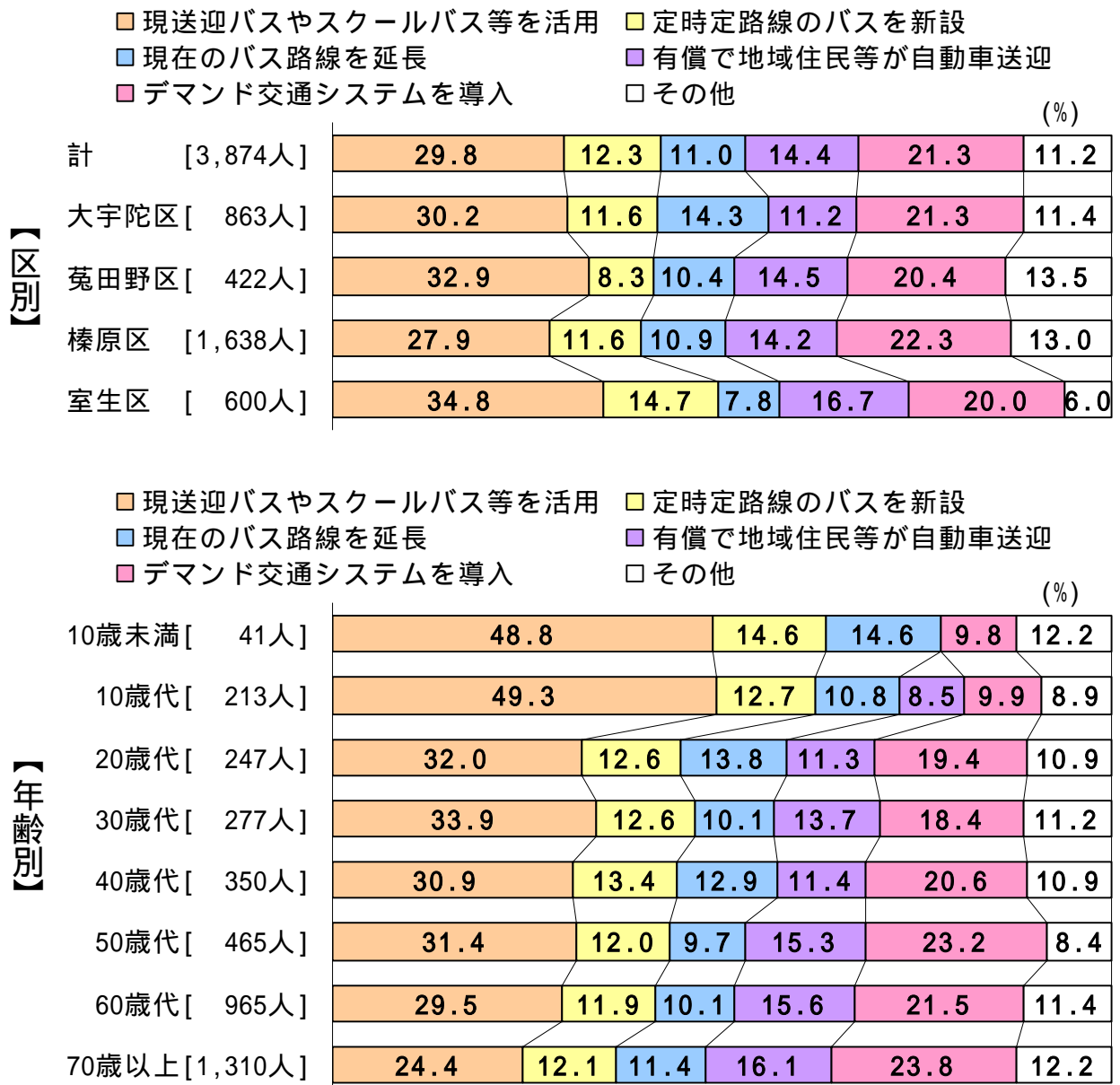


図 3.13 新たな交通システムの導入方法

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歳未満の年少者と60歳以上の高齢者で「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。

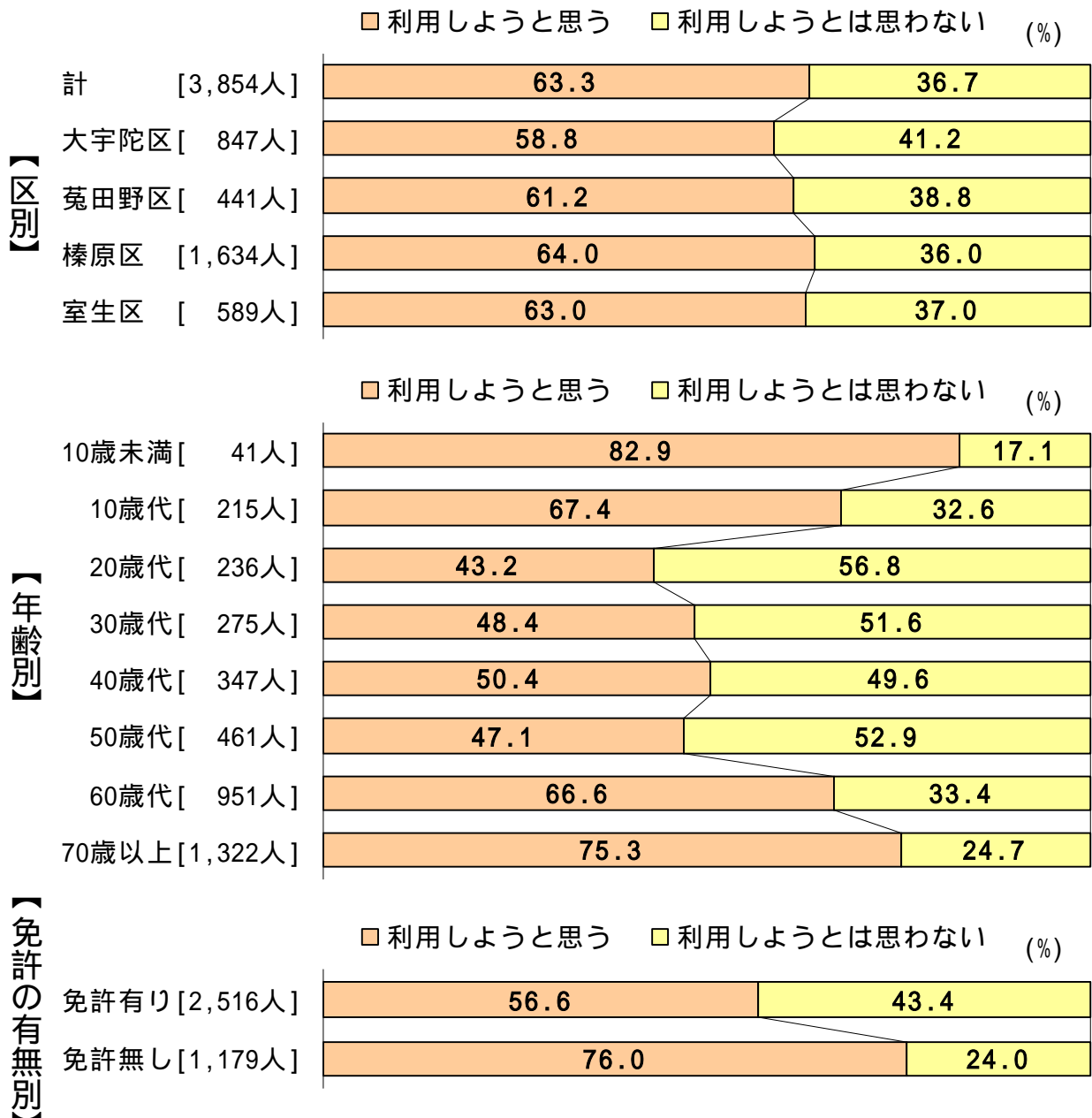


図 3.14 新たな交通システムの利用意向

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。

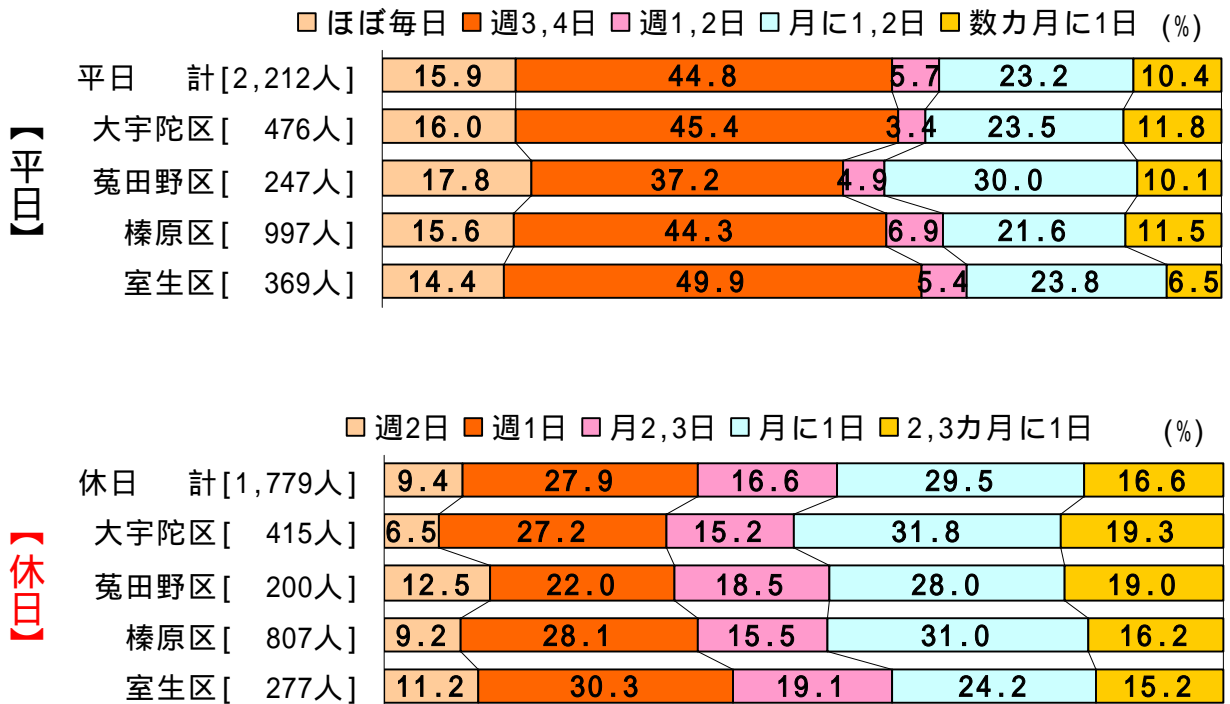


図 3.15 新たな交通システムの利用日数

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。

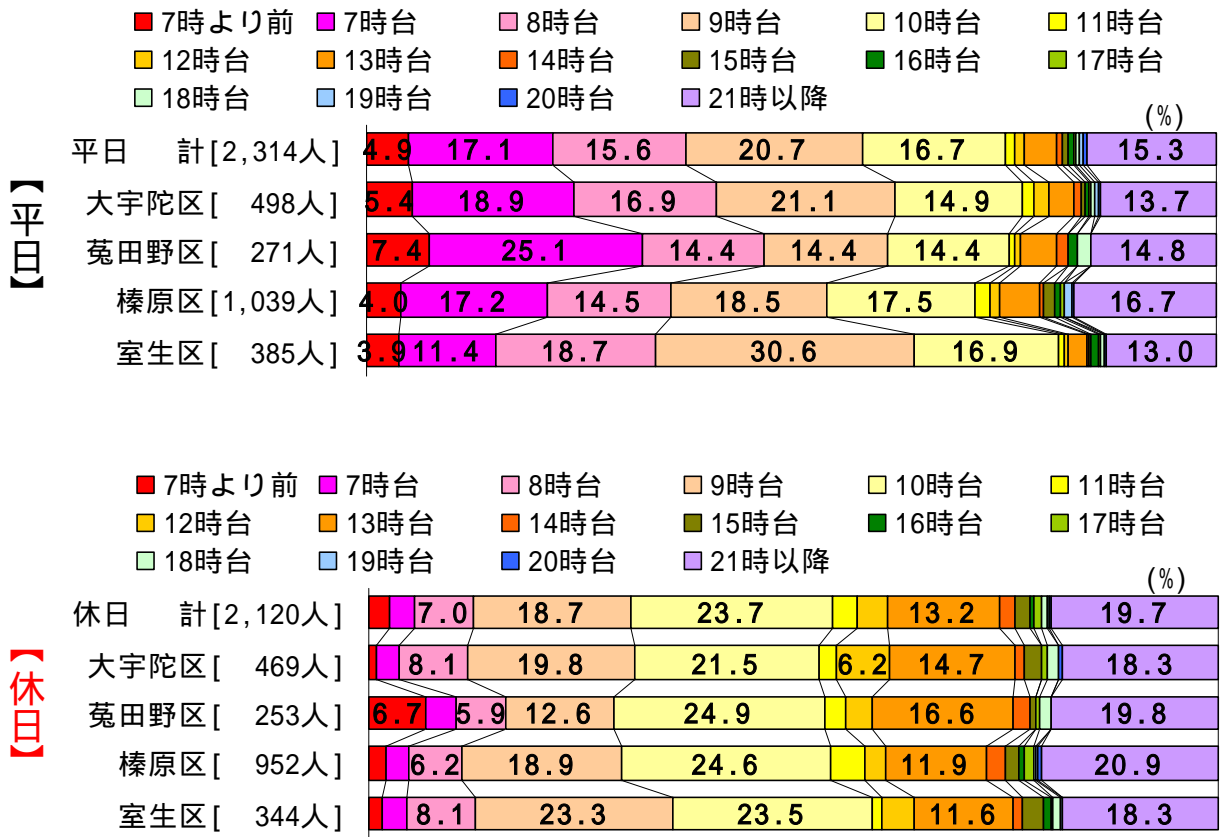


図 3.16 新たな交通システムの利用時間帯

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。

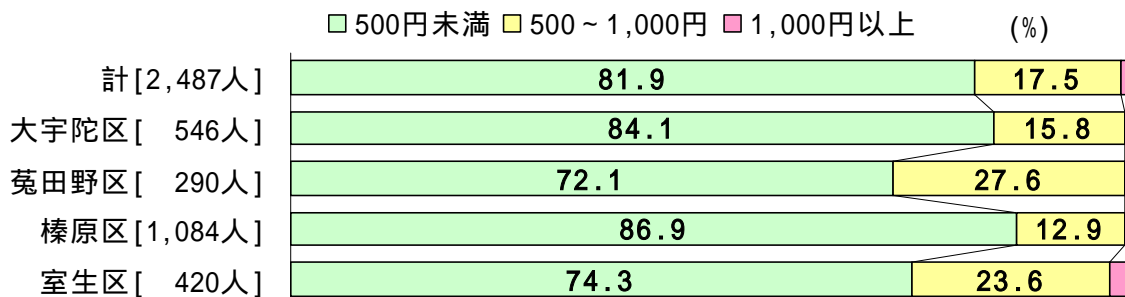


図 3.17 新たな交通システムの乗車1回の利用料金

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、協力的では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。

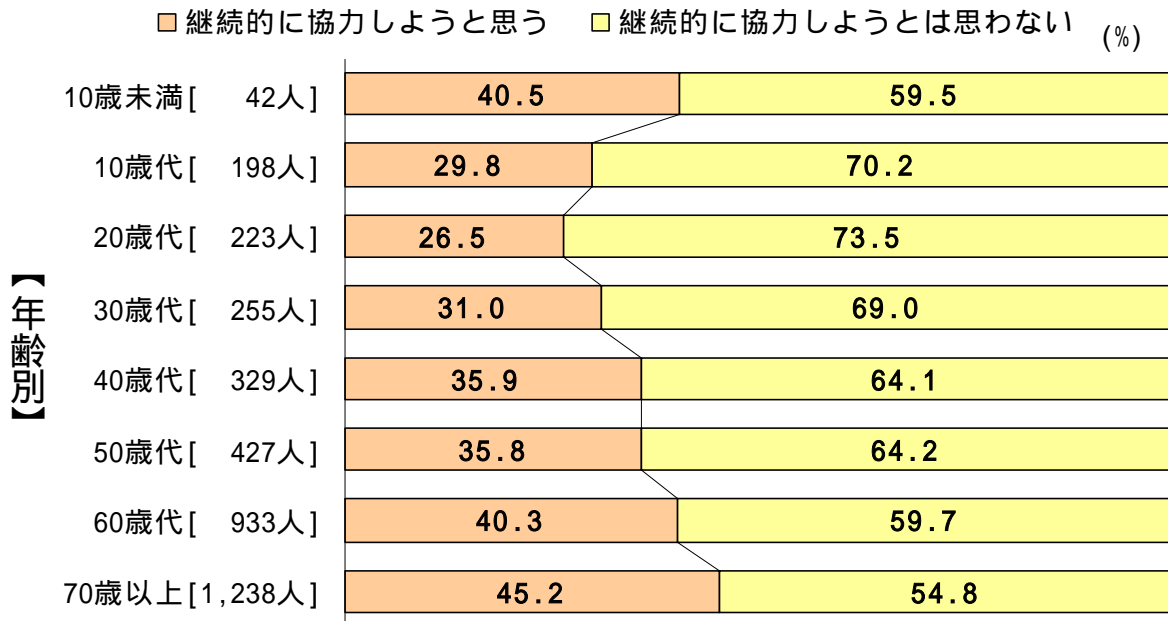
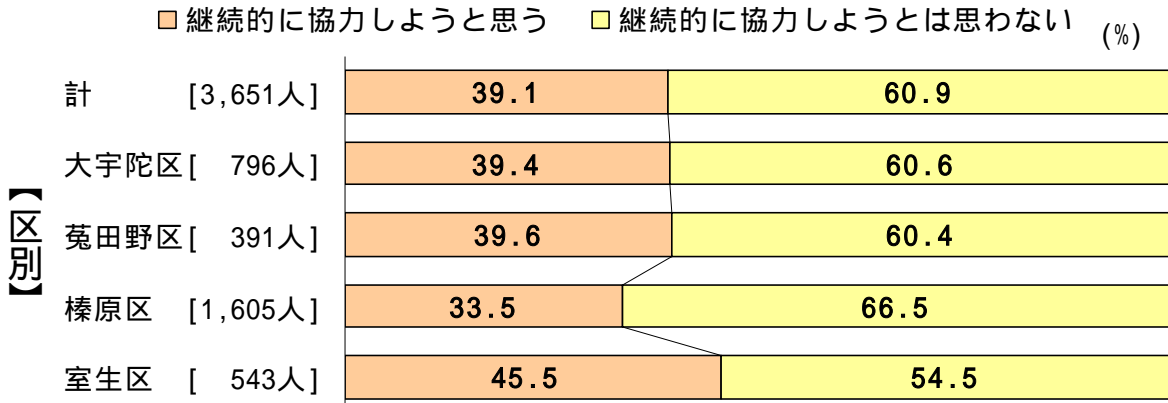


図 3.18 新たな交通システムに関わる地域協力金に対する意向

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を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。隣接市町村と連絡する広域路線、「奥宇陀線」、「榛原東吉野線」、「都祁榛原線」、「桜井菟田野線」に対しては、運行を維持するために国・県から運行補助が行われており、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の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みて、自動車利用に偏重していることが伺え、自動車中心の経済活動、生活習慣となっているものと考えられます。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通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問題となっています。

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】

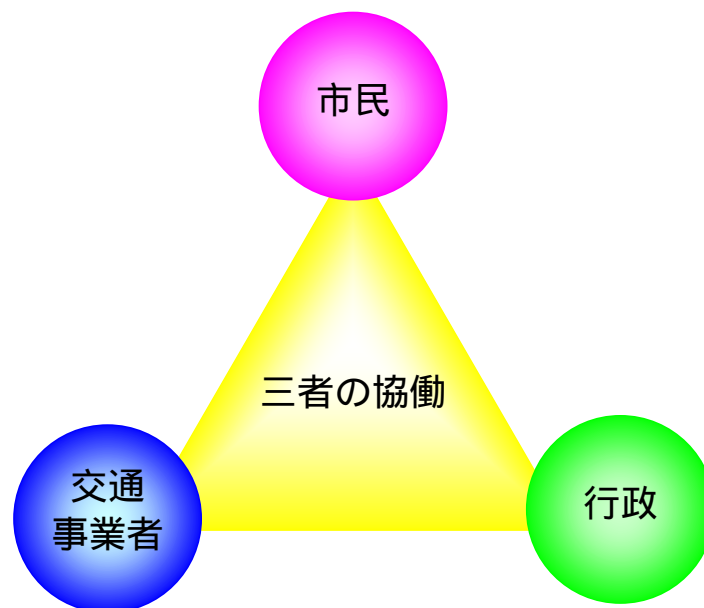
既存の路線バスが提供するサービス見直しなどによる公共交通利用者の増加

【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

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

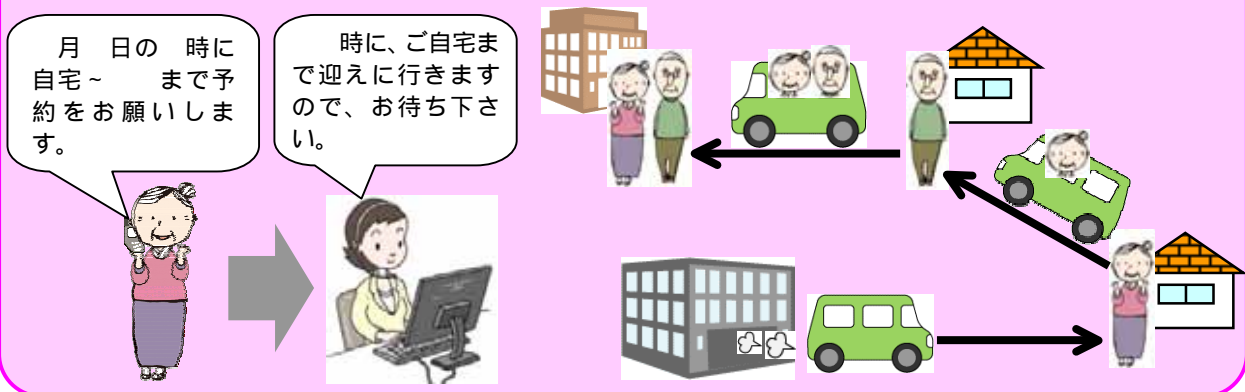
各区における課題を踏まえて、計画目標を達成していくための施策、概要及び実施主体は下表の通りです。

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。	・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。	・宇陀市 ・宇陀市地域公共交通活性化再生協議会
【施策3】 バス、鉄道相互の乗継割引 など公共交通利用促進策の 実施	バス相互、バスと鉄道の乗継割引制度の導入、路線バスなどの維持・確保の検討を含めた公共交通利用促進を図るための施策を実施します。	・宇陀市 ・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。	・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。	・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。	・宇陀市

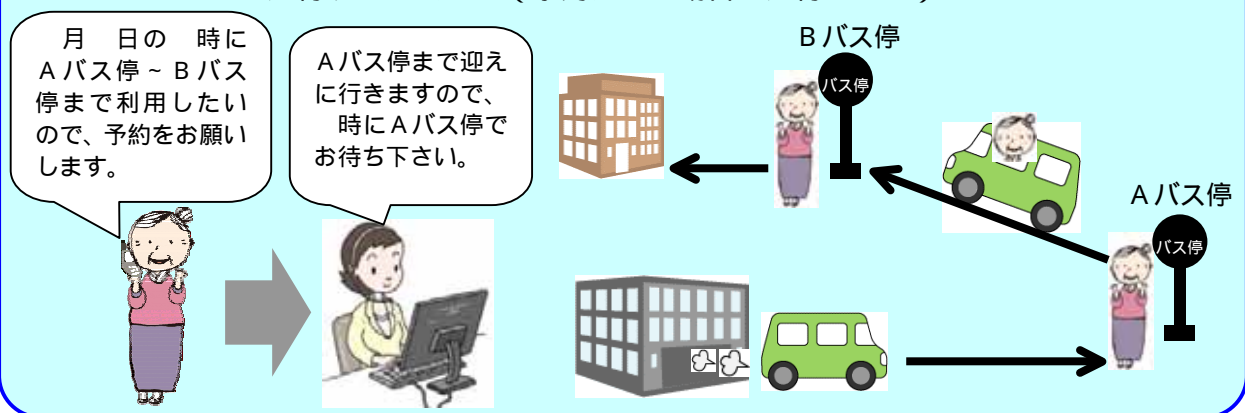
～参考：デマンド交通とは～

- ・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。

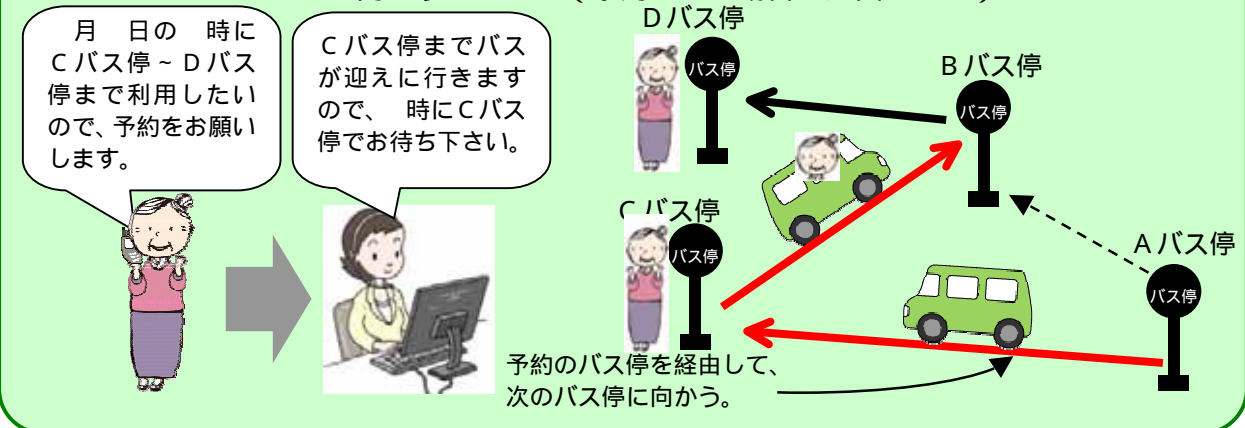
フルデマンド：予約があった人の家まで迎えに行き、目的地まで運行するシステム（予約がない場合は運行しない）



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、通常の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。

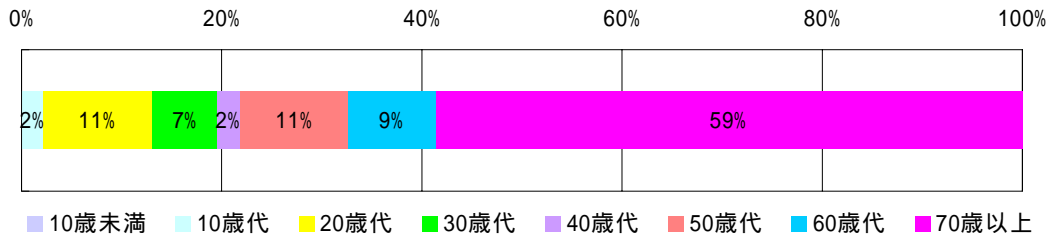


図 5.2 年齢別のバス利用割合

- ・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。

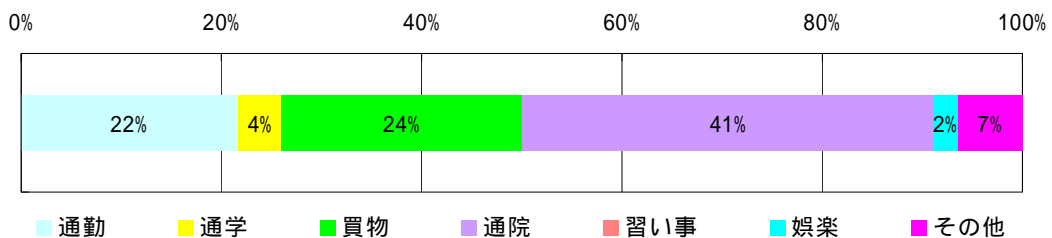


図 5.3 バス利用目的（平日）

- ・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。

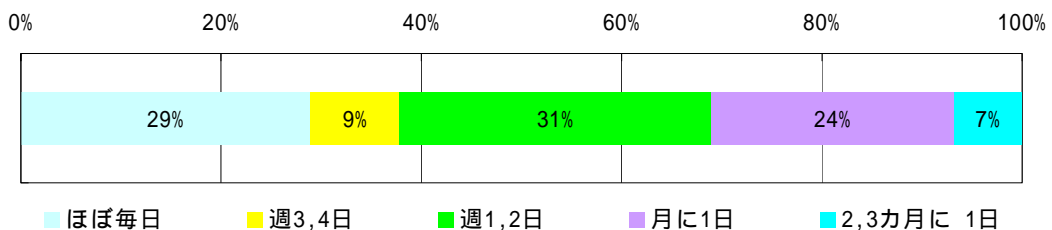


図 5.4 バス利用頻度（平日）

- ・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。

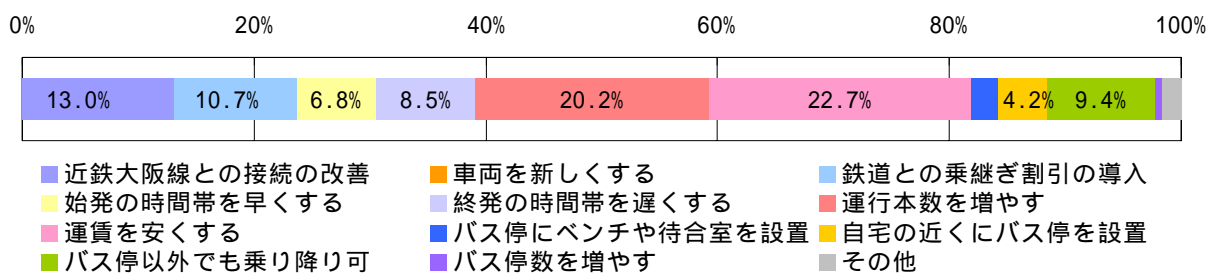


図 5.5 バスサービスに求められるニーズ

【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ことは、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。

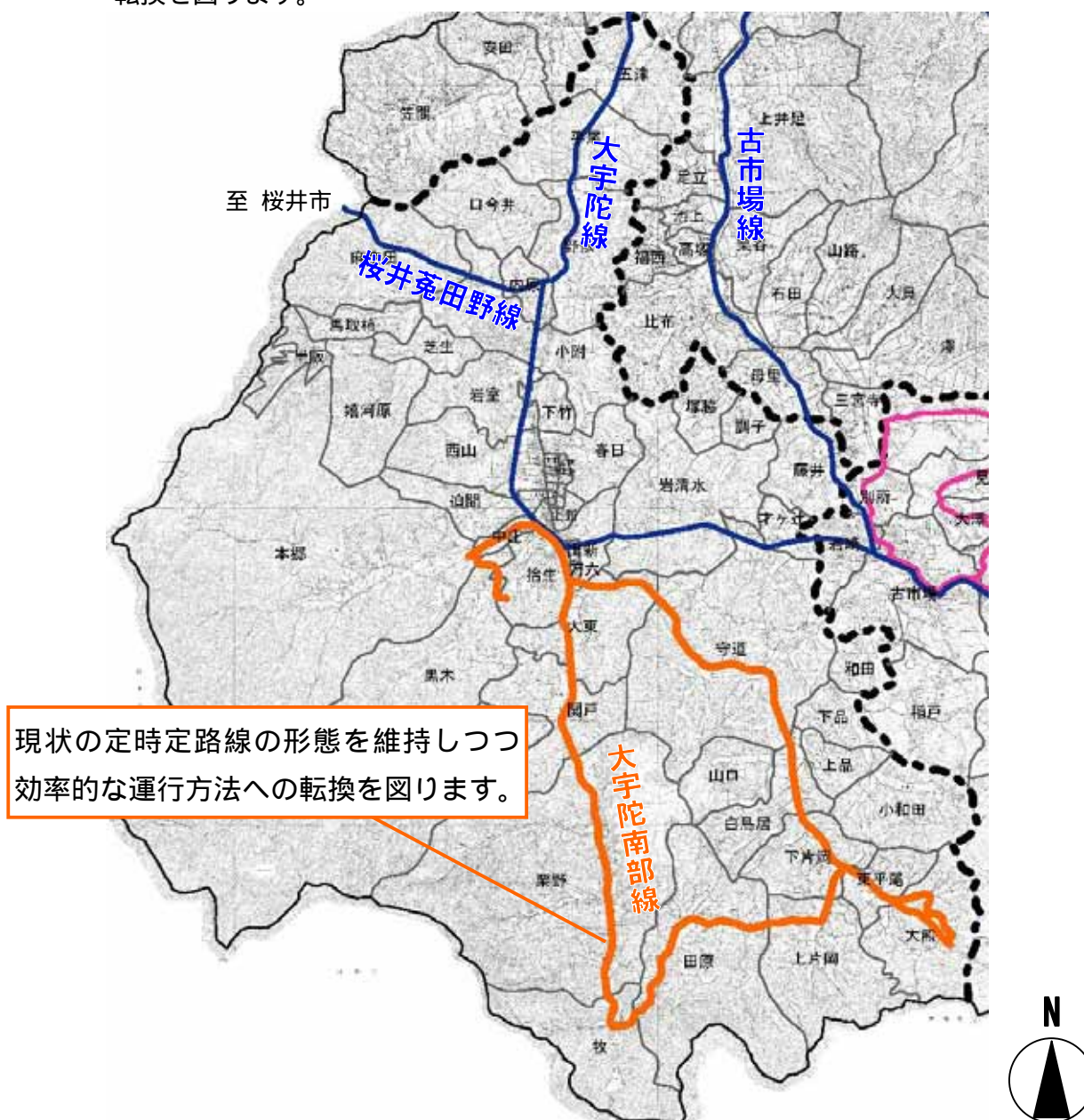


図 5.6 大宇陀南部線の見直しの方向性

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。

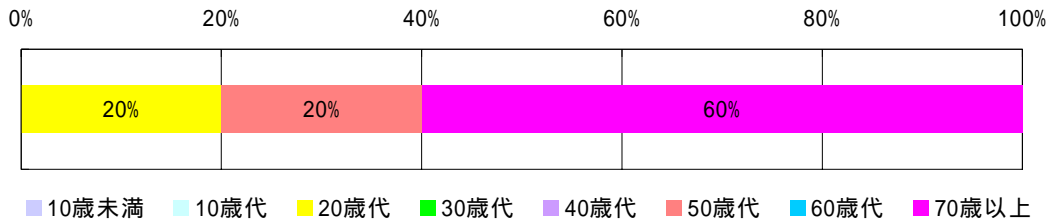


図 5.7 年齢別のバス利用割合

- ・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。

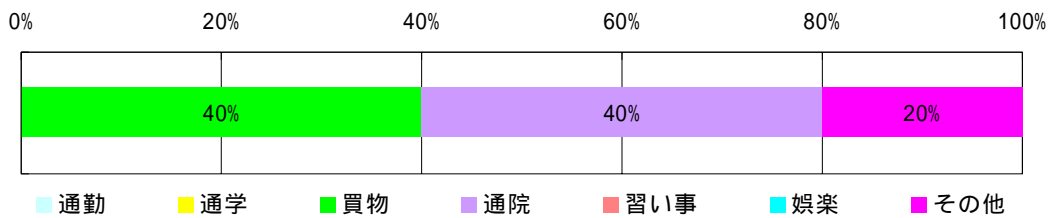


図 5.8 バス利用目的（平日）

- ・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。

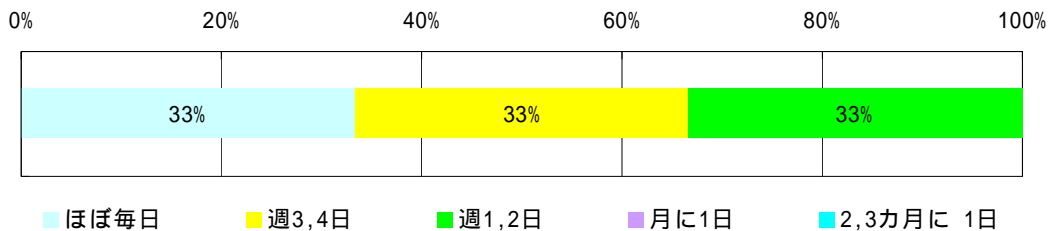


図 5.9 バス利用頻度（平日）

- ・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。

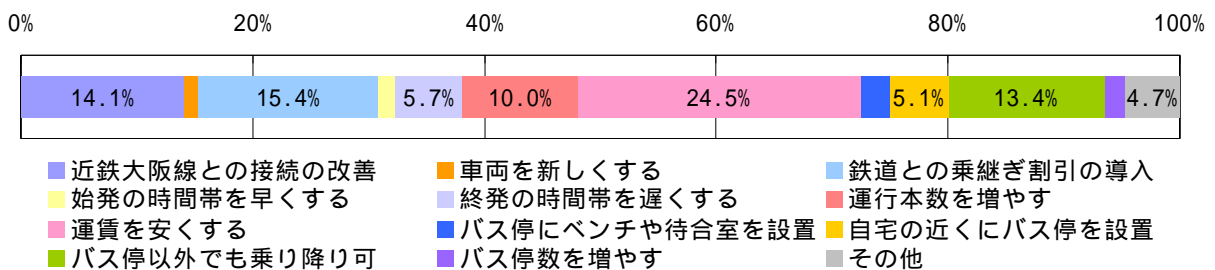


図 5.10 バスサービスに求められるニーズ

【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。

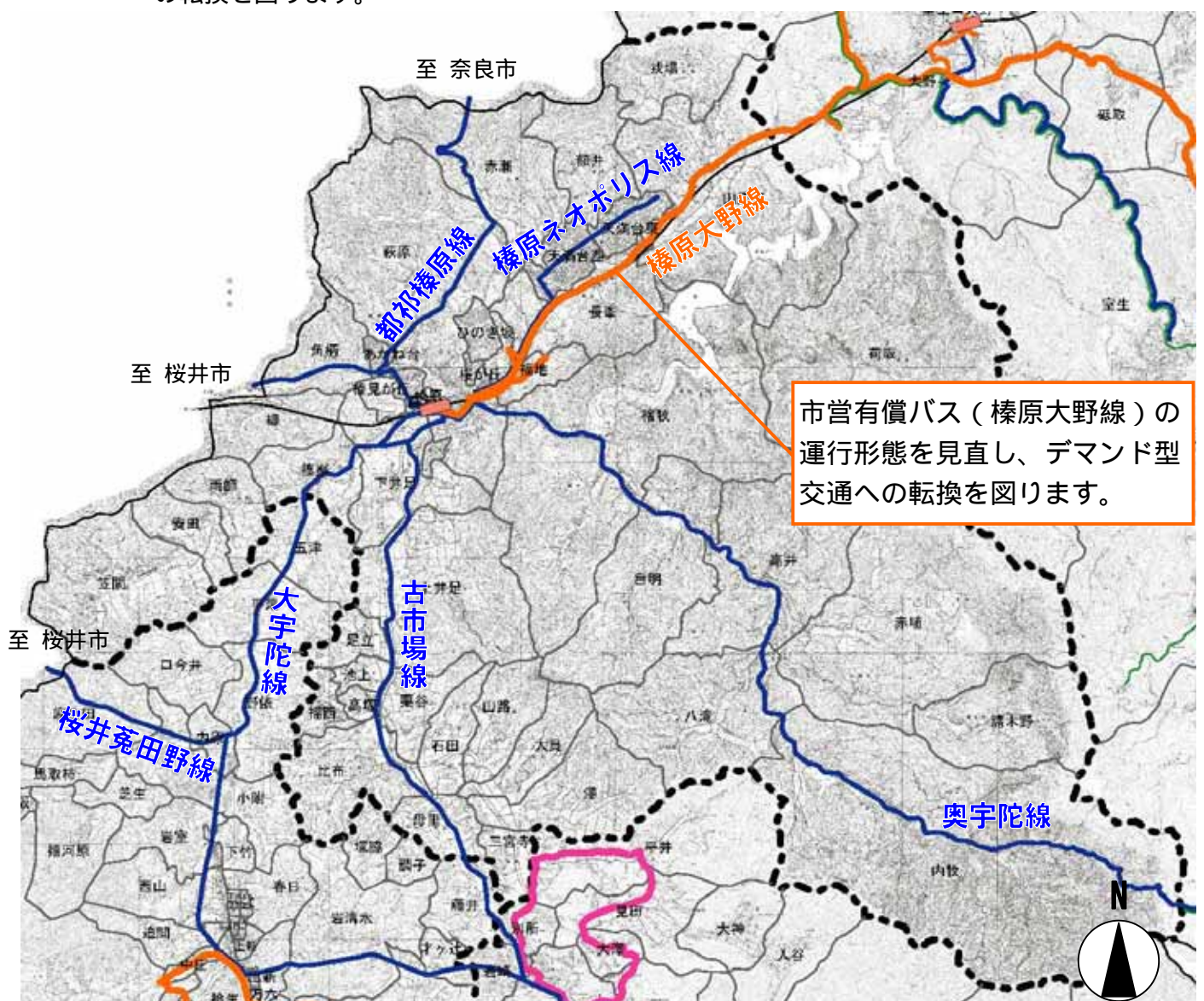


図 5.11 榛原大野線の見直しの方向性

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 発の便と室生口大野駅 8:10,14:30 発の 2 便については、ほぼ横ばいとなっていますが、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（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。

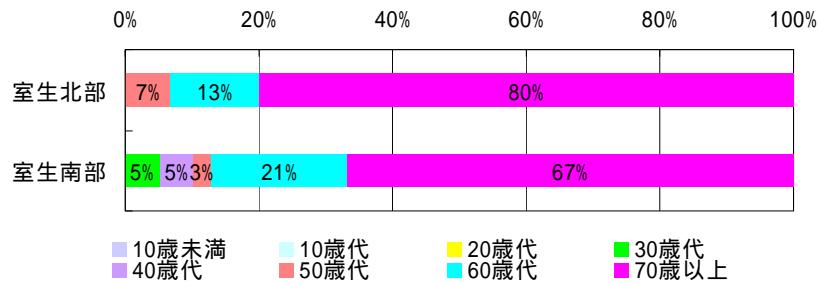


図 5.12 年齢別のバス利用割合

- ・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。

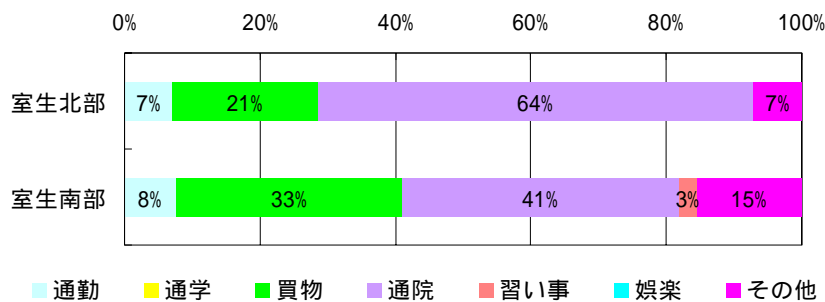


図 5.13 バス利用目的（平日）

- ・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。

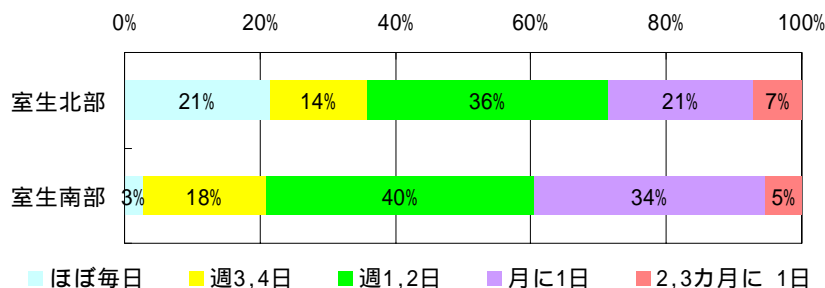


図 5.14 バス利用頻度（平日）

- ・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。

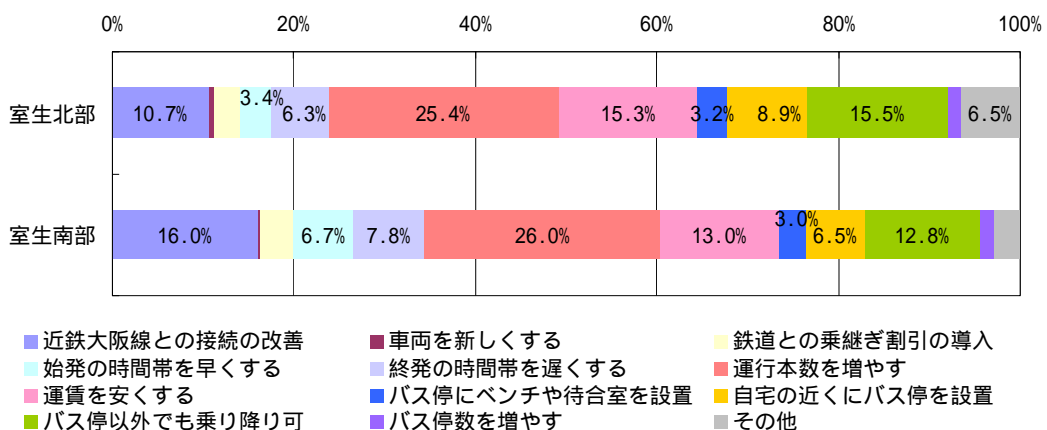


図 5.15 バスサービスに求められるニーズ

【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。

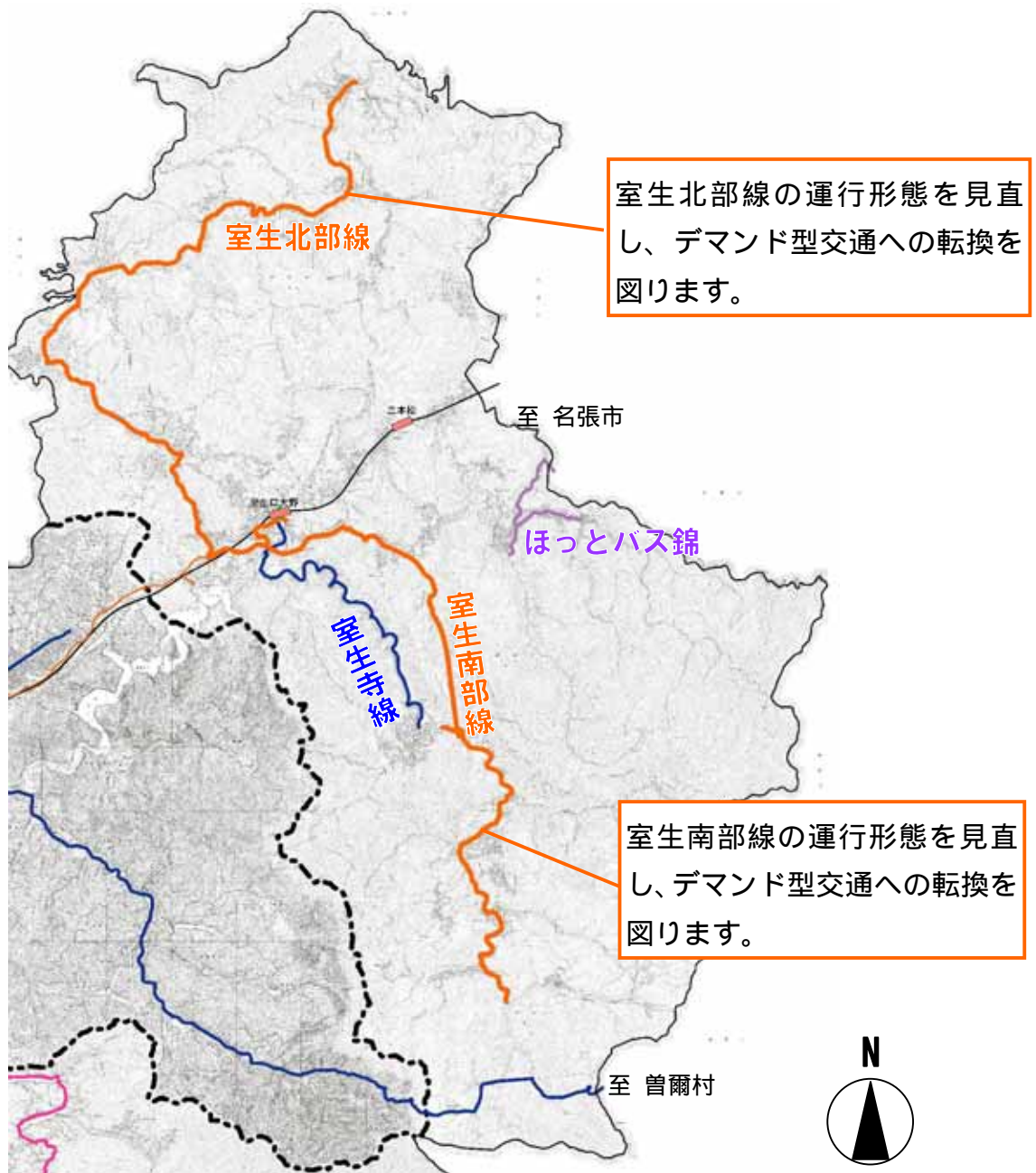


図 5.16 室生北部・南部線の見直しの方向性

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数を算出すると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。

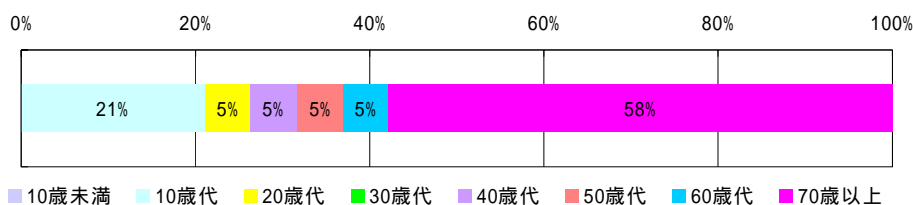


図 5.17 年齢別のバス利用割合

- ・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。

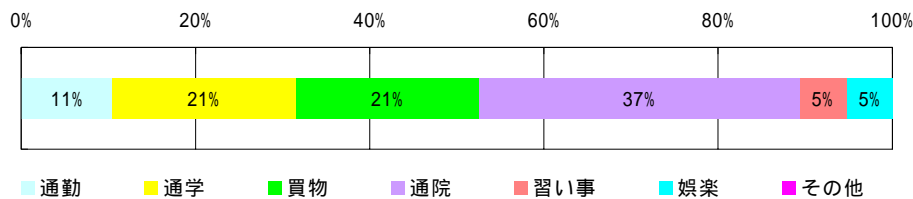


図 5.18 バス利用目的（平日）

- ・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。

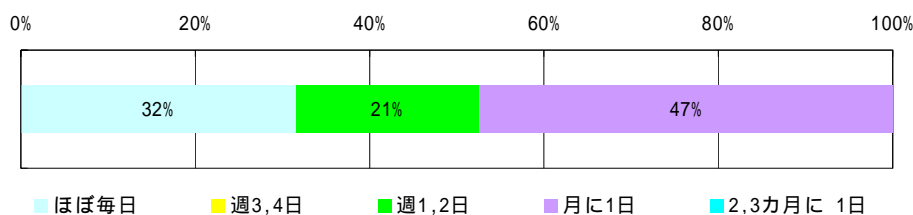


図 5.19 バス利用頻度（平日）

- ・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。

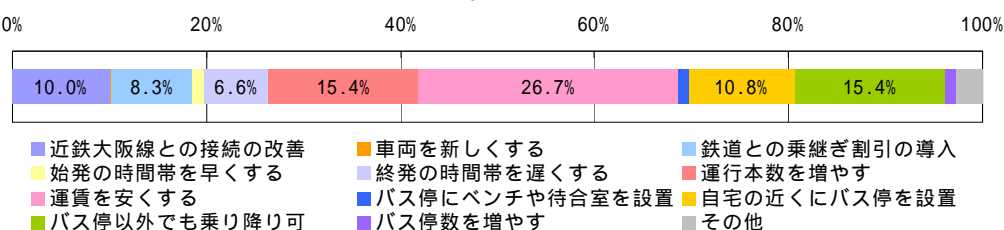


図 5.20 バスサービスに求められるニーズ

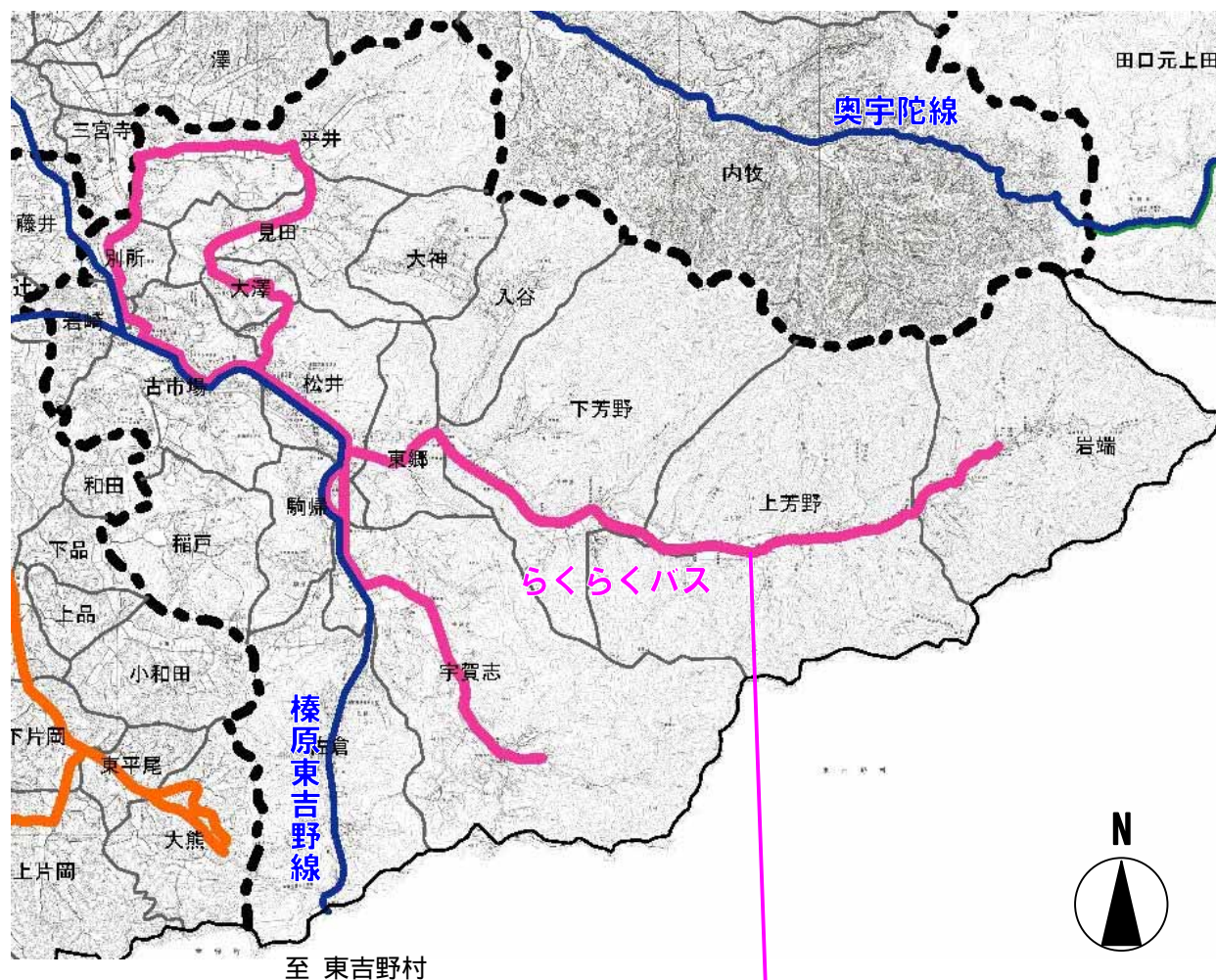
【らくらくバスの見直しの方向性】

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

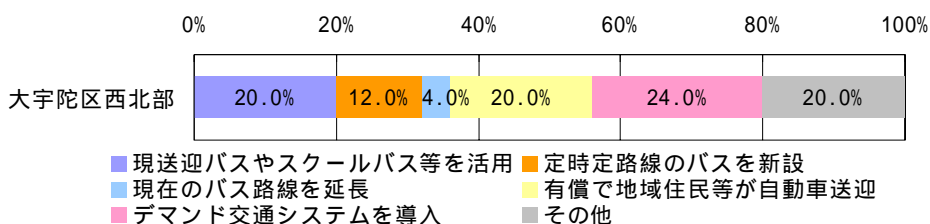
公共交通空白地域の解消は、新たな交通システムを導入することで対応します。新たに導入する交通システムの選定は、交通空白地域に居住する住民のニーズを参考にし、決定します。

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）】

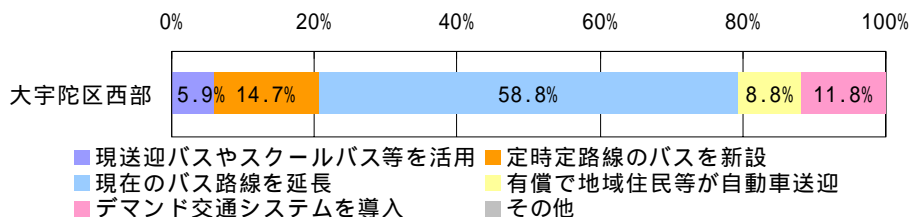
大宇陀区西北部の場合

「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。



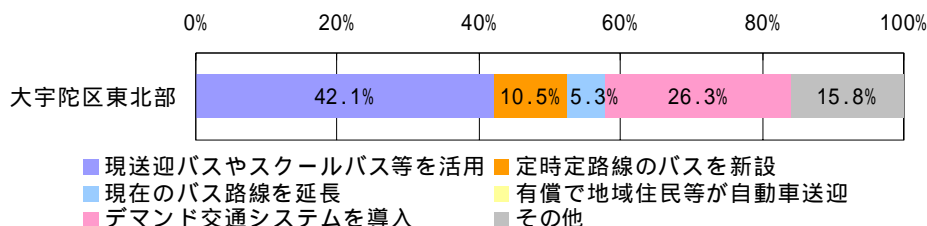
大宇陀区西部の場合

「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。



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。

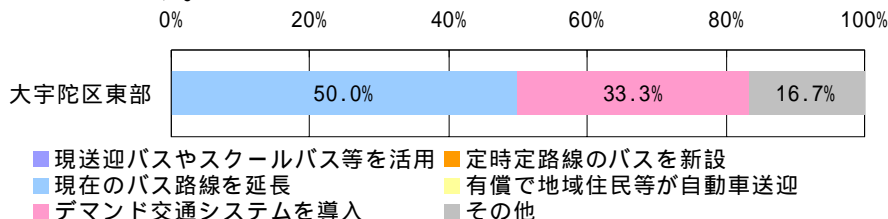


図 5.22 大宇陀区の交通空白地域で望まれている新たな交通システム

【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ので、教育委員会との調整による混乗や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。

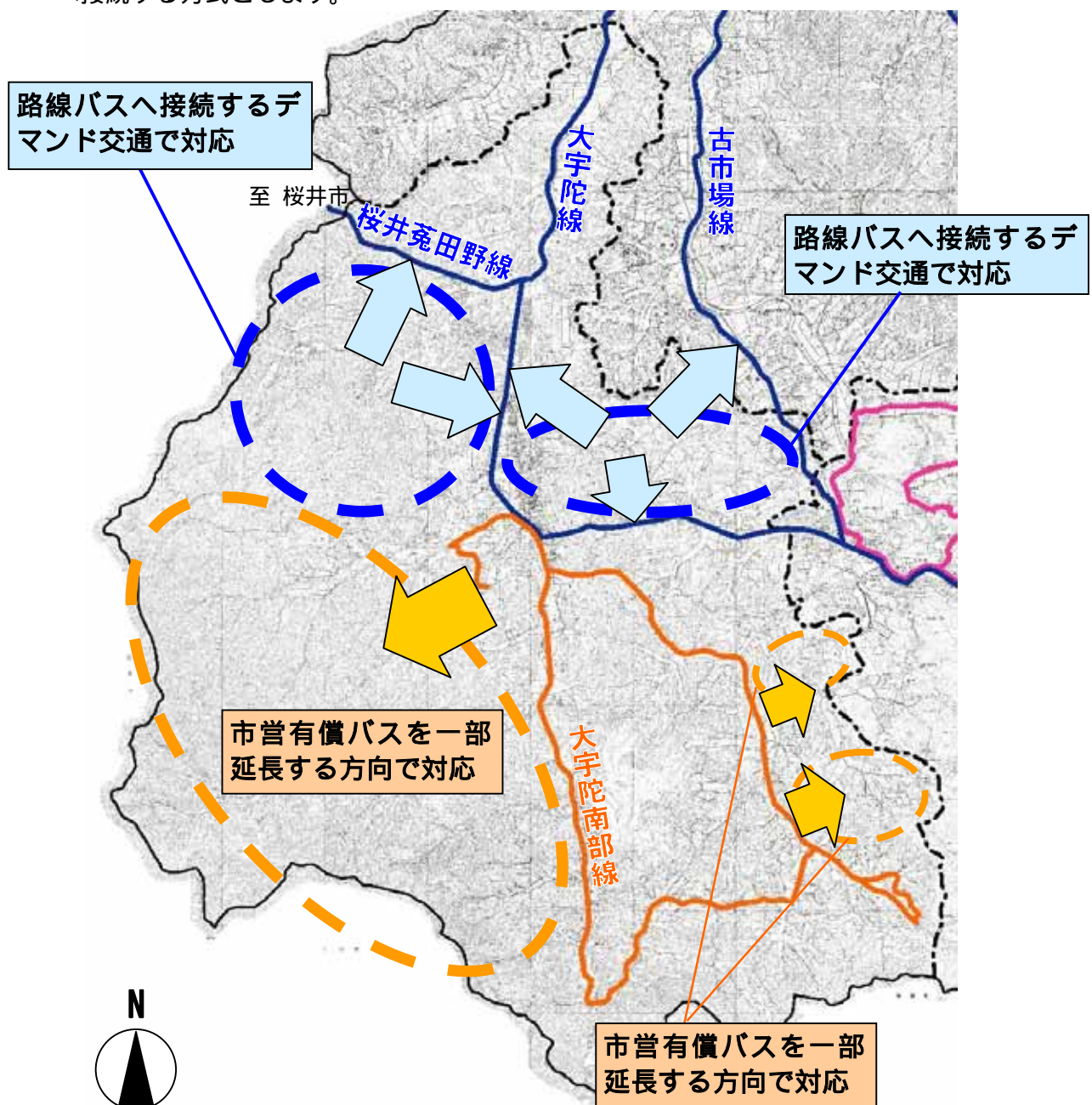
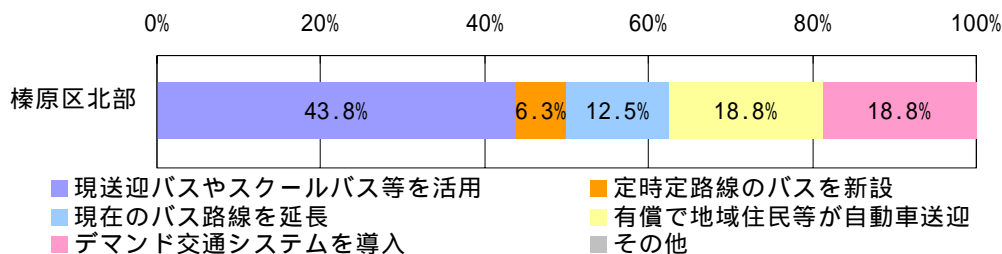


図 5.23 大宇陀区の交通空白地域解消に向けた交通体系

【アンケートによる住民ニーズ（榛原区）】

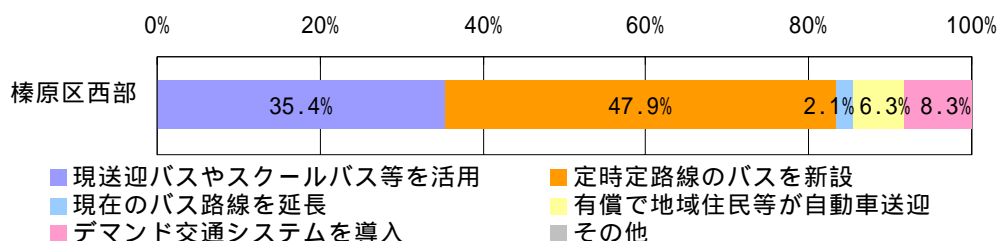
榛原区北部の場合

「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。



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。

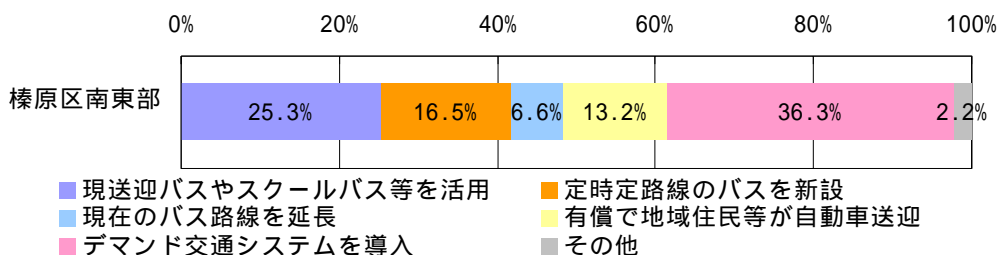


図 5.24 榛原区の交通空白地域で望まれている新たな交通システム

【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。よって、教育委員会との調整によるスクールバスへの混乗や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ので、教育委員会との調整による混乗、デマンド型交通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：バス、鉄道相互の乗継割引など公共交通利用促進策の実施
 (実施主体：宇陀市、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

路線バスなどの維持・確保に対する支援を検討

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

資料：広島市 HP より

(5) 施策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）】

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）

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) 施策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

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 6,800円、6ヶ月 11,500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

せんとくん世界遺産フリーきっぷ：近鉄および奈良交通の県内指定区間が2～3日間乗り放題。宇陀市内では、榛原駅～西山、榛原駅～古市場水分神社、室生口大野駅～室生寺前の3区間。平成21年12月15日～平成22年12月31日まで県外の近鉄主要駅で発売。

・ホームページによる情報提供

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。

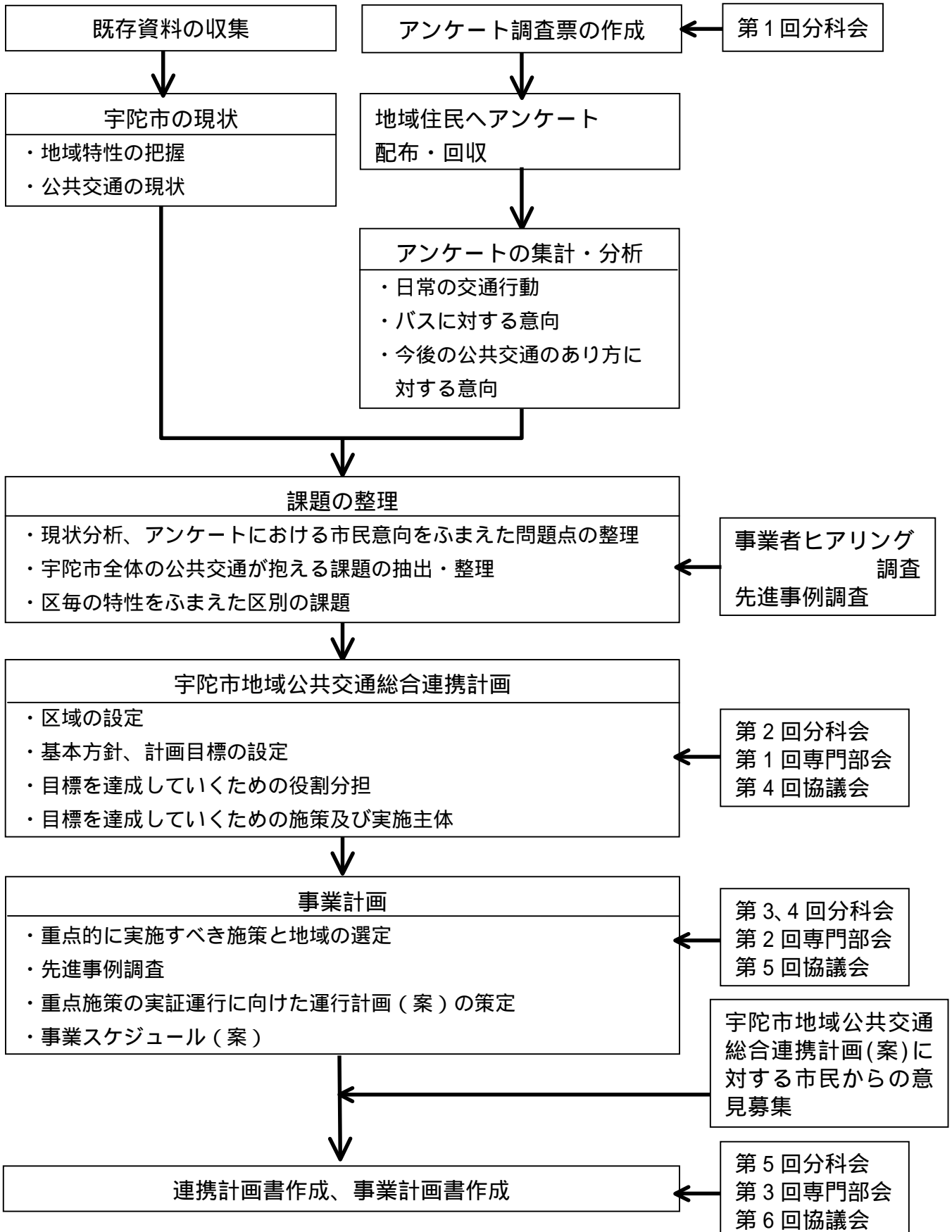
6.事業計画

7.連携計画策定に当って

7-1.連携計画の策定の進め方

(1) 作業フロー

本連携計画は、以下の流れに従い、策定しました。



(2) 分科会、専門部会、協議会の日程など

年	月日	会議開催・内容
平成21年	3月	第3回協議会 開催日：3月31日(火) 平成21年度事業計画及び予算(案)について 協議会規約改正(案)について
	5月	・第1回分科会 開催日：5月8日(金) 市民アンケート調査(案)について
	7月	・第2回分科会 開催日：7月15日(水) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(素案)について 第1回専門部会 開催日：7月22日(水) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(素案)について
	8月	第4回協議会 開催日：8月5日(水) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(素案)について
	10月	・第3回分科会 開催日：10月6日(火) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について
	11月	・第4回分科会 開催日：11月5日(火) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について
		第2回専門部会 開催日：11月12日(木) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について
第5回協議会 開催日：11月17日(火) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について		
平成22年	1月	・第5回分科会 開催日：1月13日(水) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について
		第3回専門部会 開催日：1月20日(水) 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について
		第6回協議会 開催日：1月28日(木)【予定】 宇陀市地域公共交通総合連携計画(案)について 総合事業計画(案)について 調査事業及び計画事業に関する事後評価(案)について
	3月	第7回協議会 開催日：3月30日(火)【予定】 平成22年度事業計画及び予算(案)について

7-2.協議会規約

宇陀市地域公共交通活性化再生協議会規約

(設置)

第1条 この会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、協議会を設置する。

なお、この協議会は道路運送法（昭和26年法律第183号）に規定する地域公共交通会議の性格を有するものとする。

(名称)

第2条 この会の名称は、宇陀市地域公共交通活性化再生協議会（以下「協議会」という。）とする。

(事務所)

第3条 協議会の事務所は、奈良県宇陀市榛原区下井足17番地の3宇陀市役所内に置く。

(事業)

第4条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を行う。

- (1) 連携計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 連携計画の実施に関すること。
- (3) 宇陀市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (4) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (5) 協議会の運営に関すること。
- (6) その他協議会が必要と認めること。

(組織)

第5条 協議会は、別に定める委員をもって組織する。

2 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じて専門部会を置くことができる。

3 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

4 前条各号に掲げる事項についての調査、検討を行うため、必要に応じて分科会を置くことができる。

5 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により協議会の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員の数及び選任)

第7条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監査員 2名

2 前項の役員は、委員の中から協議会の会議（以下「会議」という。）

において互選により選任する。

3 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることはできない。

(役員職務)

第8条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

3 監査員は、次の各号に掲げる業務を行う。

(1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。

(2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを会議に報告すること。

(役員任期)

第9条 役員任期は、委員の任期とする。

2 補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(任期満了又は辞任の場合)

第10条 役員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、引き続きその職務を行うものとする。

(報酬)

第11条 委員及び役員報酬は、これを支給しない。

(会議運営)

第12条 協議会の会議は、次のとおりとする。

2 会議は、会長が招集する。

3 会議議長は、会長が指名する。

4 会議は、毎年1回以上開催する。

5 会議は、会長が必要と認めたときに開催する。

6 会議は原則として公開とする。

(会議議決方法等)

第13条 会議は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

2 会議の議事は、第15条に規定するものを除き、出席委員の過半数をもって可決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(会議権能)

第14条 会議は、この規約において定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関する事。

(2) 事業報告及び収支決算に関する事。

(3) 協議会規約の制定及び改廃に関する事。

(4) 第4条各号に関する事。

(5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

(特別議決事項)

第15条 次の各号に掲げる事項は、会議において、出席委員の3分の2以上による議決を必要とする。

(1) 協議会規約の変更

(2) 協議会の解散

(3) 委員の除名

(4) 役員解任

(書面又は代理人による表決)

第16条 やむを得ない理由により会議に出席できない委員は、あら

かじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、会議の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。

3 第13条第1項及び第3項並びに第15条の規定の適川については、第1項の規定により議決権を行使した者は、会議に出席したものとみなす。

(協議結果の尊重義務)

第17条 会議で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(議事録)

第18条 会議の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、少なくとも次の各号に掲げる事項を記載する。

(1) 開催日時及び開催場所

(2) 委員の現在数、当該会議に出席した委員数、第16条第3項により当該会議に出席したと見なされた者の数及び当該会議に出席した委員の氏名

(3) 議案

(4) 議事の経過の概要及びその結果

(事務局)

第19条 会議の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

(業務の執行)

第20条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各号に掲げる規程による。

(1) 事務局規程

(2) 財務規程

(3) 文書取扱規程

(4) 公印取扱規程

(5) 内部監査実施規程

(書類及び帳簿の備付け)

第21条 協議会は、第3条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかななければならない。

(1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程

(2) 委員等の氏名及び住所を記載した書類等

(3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿等

(4) 会議の議事録

(5) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿等

(事業年度)

第22条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(経費)

第23条 協議会の業務に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

(監査等)

第24条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、会議の開催の日の20日前までに監査員に提出して、その監査を受けなければならない。

(1) 事業報告書

(2) 収支決算書

2 監査員は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を会議に提出しなければならない。

(報告)

第25条 会長は、次の各号に掲げる書類を、宇陀市長に提出しなければならない。

(1) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書

(2) 前年度の収支決算書及びその年度の収支予算書

(協議会が解散した場合の措置)

第26条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長が清算する。

(その他)

第27条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規約は、平成20年2月26日から施行する。

2 協議会の設立初年度の役員任期については、第9条第1項の規定にかかわらず、平成22年3月31日までとする。

3 協議会の設立初年度の会計年度については、第22条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成21年3月31日までとする。

附 則

この規約は、平成21年4月1日から施行する。

7-3.協議会などの組織構成

市民・交通事業者・福祉協議会・国土交通省・奈良県などから構成される協議会、市民・交通事業者・福祉協議会など市内の関係者から構成される専門部会、関係課から構成される分科会により宇陀市地域公共交通総合連携計画の策定を行いました。

【変更があった委員の在任期間】

協議会

所属団体	役職	委員名	期 間
宇陀市	市 長	前田 禎郎	平成 21 年 4 月 1 日～平成 22 年 2 月 11 日
〃	副市長	森田 博	平成 21 年 4 月 1 日～平成 22 年 2 月 11 日
〃	宇陀市長 職務代理者	森田 博	平成 22 年 2 月 12 日～平成 22 年 3 月 28 日 会長代理
宇陀市議会	議 員	玉岡 武	平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 年 11 月 16 日
〃	〃	上田 徳	平成 21 年 11 月 17 日～
宇陀商工会	会 長	芳村 壽郎	平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 年 5 月 21 日
〃	副会長	辻本 俊治	平成 21 年 5 月 22 日～

専門部会

所属団体	役 職	委員名	期 間
宇陀商工会	会 長	芳村 壽郎	平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 年 5 月 21 日
〃	副会長	辻本 俊治	平成 21 年 5 月 22 日～
宇陀市自治会 (菟田野区)	会 長	西田 勇	平成 21 年 4 月 1 日～平成 21 年 4 月 26 日
〃	〃	岸岡 寛式	平成 21 年 4 月 27 日～
奈良交通株式会社 (乗合バス事業部)	計画課長	刀谷 茂樹	平成 21 年 4 月 1 日～平成 22 年 1 月 19 日
〃	企画課長	後藤 秀雄	平成 22 年 1 月 20 日～

「宇陀市地域公共交通活性化再生協議会」委員名簿

構 成	所属団体名	役 職	氏 名	
委員 会	会長	宇陀市	市 長	前 田 禎 郎
	委員	宇陀市議会	議 員	玉 岡 武
		〃	〃	山 本 良 治
		国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局	支 局 長	滝 本 南 北
		奈良県土木部	次 長	上 田 喜 史
		奈良県宇陀土木事務所	所 長	堀 内 秀 格
		奈良県警察宇陀警察署	署 長	今 谷 政 昭
		県生活交通対策連絡協議会（委員）	副 市 長	森 田 博
		宇陀市教育委員会	教 育 長	喜 多 俊 幸
		宇陀市自治連合会	会 長	寺 中 友 紀
		宇陀市観光連盟	会 長	松 塚 幾 善
		宇陀商工会	副 会 長	辻 本 俊 治
		（社）宇陀市社会福祉協議会	会 長	森 田 伊佐男
		宇陀市身体障害者福祉協会	会 長	戸 嶋 敬 治
		宇陀市老人クラブ連合会	会 長	梅 村 政 史
		奈良県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長	佃 寿 己
		社団法人奈良県バス協会	専務理事	西 本 光 良
		奈良県タクシー協会	専務理事	岩 橋 宣 禎
		奈良交通株式会社	自動車事業 本部副本部長	梅 谷 裕 規
		三重交通株式会社	自動車事業 本部長	山 谷 行 雄
		奈交宇陀タクシー株式会社	取締役支配人	池 川 敏 男
有限会社テンマサービス	代表者取締役	中 村 太 郎		
近畿日本鉄道株式会社	榛原駅長	鶴 谷 全 隆		

「宇陀市地域公共交通活性化再生協議会専門部会」 委員名簿

構 成		所属団体名	役 職	氏 名
専 門 部 会	議 長	宇陀市	副 市 長	森 田 博
	委 員	宇陀市連合自治会（大宇陀区）	会 長	泉 岡 正 弘
		” ” （菟田野区）	”	岸 岡 寛 式
		” ” （榛原区）	”	森 田 伊佐男
		” ” （室生区）	”	寺 中 友 紀
		宇陀市老人クラブ連合会（大宇陀区）	会 長	梅 村 政 史
		” ” （菟田野区）	”	片 石 内蔵吉
		” ” （榛原区）	”	寺 前 淳
		” ” （室生区）	”	仲 浦 善 嗣
		宇陀市観光連盟	会 長	松 塚 幾 善
		宇陀商工会	副 会 長	辻 本 俊 治
		（社）宇陀市社会福祉協議会	事務局長	山 本 高 司
		宇陀市身体障害者福祉協会	会 長	戸 嶋 敬 治
		奈良交通株式会社（乗合バス事業部）	課 長	後 藤 秀 雄
		三重交通株式会社（乗合営業部営業課）	営業課長	高 田 和 昭
		奈交宇陀タクシー株式会社	取締役支配人	池 川 敏 男
		有限会社テンマサービス（介護タクシー）	代表者	奥 田 佳 孝
		宇陀市総務部（榛原地域事務所長）	部 長	樋 口 保 行
		” ” 部	参 事	菊 岡 千 秋
		” 財務部	部 長	中 尾 辰 彦
		” 市民環境部	”	石 本 淳 應
		” 健康福祉部	”	上 田 順 啓
		” 農林商工部	”	廣 長 俊 夫
		” 都市整備部	”	太 田 政 幸
		” 土木部	”	西 田 茂
		大宇陀地域事務所	所 長	高 尾 晃
		菟田野 ”	”	中 西 靖 記
		室 生 ”	”	曾 良 幸 雄
		宇陀市教育委員会事務局	局 長	穴 田 宗 宏
		市立病院事務局長	局 長	松 村 光 哲
		保養センター美榛苑	所 長	臺 所 直 幸

「宇陀市地域公共交通活性化再生協議会分科会」 委員名簿

構成		所 属	役 職
分 科 会	議 長	宇陀市総務部	参 事
	委 員	宇陀市財務部	財 政 課 長
		〃 総務部	行政改革推進室長
		〃 市民環境部	環境対策課長
		〃 健康福祉部	健康増進課長
		〃 〃 部	福祉保健交流センター所長
		〃 〃 部	長寿介護課長
		〃 農林商工部	商工観光課長
		〃 都市整備部	都市計画課長
		〃 土木部	建設課長
		大宇陀地域事務所	地域振興課長
		菟田野 〃	〃 課長
		榛 原 〃	総務課長
		室 生 〃	地域振興課長
		宇陀市教育委員会事務局	学校教育課長
		市立病院	庶務課長
		保養センター美榛苑	庶務課長

8.参考資料

8-1.地域住民アンケート票

宇陀市地域公共交通総合連携計画を策定するにあたり、地域住民のニーズを把握するためのアンケートを実施しました。その時に使用した調査票を次ページ以降に掲載しています。

世帯のことについてお答え下さい。(世帯主の方が代表してお答え下さい。)

問1：住所	宇陀市 大字陀区・菟田野区・榛原区・壺生区(大字)	(※バス利用者の分布を把握するために必要のため、住所は大字までお答え下さい。該当する区に○を付けて下さい。)
問2：家族構成	①人数 人	②内訳 乗用車 台 貨物・トラック 台 二輪・原付 台

家族の方、全員がお答え下さい。(小学生以上の方がお答え下さい。※回答する際には、回答例を参考にお答え下さい。)

設 問	回答例	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5	
問4. あなたの性別、年齢、運転免許の有無をお答え下さい。(1つ)	【性別】 1. 男 2. 女 該当する番号に○して下さい 【年齢】 () 歳 年齢をご記入下さい 【運転免許】 1. 有 2. 無 該当する番号に○して下さい	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2	
問5. あなたの職業についてお答え下さい。(1つ)	1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学生・専門学校生 5. 会社員・公務員 6. 主婦 7. 農林業 8. 自営業 9. パート、アルバイト 10. 無職 11. その他 ()	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 []	
問6. あなたが平日、外出するときに利用する主な交通手段とその目的、目的地と施設名、利用日数、利用時間帯についてお答え下さい。(1つ)	1. バス 2. スケールバス 3. 鉄道 4. タクシー 5. 鉄道+バス 6. 鉄道+バス以外の手段 7. 自動車(自分で運転) 8. 自動車(家族等の送迎) 9. 一輪・原付 10. 自転車 11. 徒歩 12. その他 () 該当する番号に○して下さい 1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 習い事 6. 娯楽 7. その他 () 該当する番号に○して下さい 1. 榛原区 2. 大字陀区 3. 菟田野区 4. 壺生区 5. 奈良市 6. 桜井市 7. 天理市 8. 橿原市 9. 名張市 10. その他 () 該当する番号に○して下さい 1. 病院 医療施設 2. スーパー・商業施設 3. 飲食店 4. 郵便・金融機関 5. 会社 6. 市役所・地域事務所 7. 公共施設 8. 観光施設 9. その他 () 該当する番号に○して下さい 1. ほぼ毎日 2. 週3、4日 3. 週1、2日 4. 月1日 5. 2、3ヶ月に1日 該当する番号に○して下さい 1. 7時以前 2. 7~9時 3. 9~12時 4. 12~15時 5. 15時~18時 6. 18時~21時 7. 21時以降 該当する番号に○して下さい	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []	1, 2, 3, 4 5, 6, 7 []

問7へお進み下さい。

設 問					回答例	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5
問7. あなたが休日、外出するとき利用する主な交通手段とその目的、目的地と施設名、利用日数、利用時間帯についてお答え下さい。(1つ) 該当する番号に○して下さい。					① 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12
1. バス 2. スケールバス 3. 鉄道 4. タクシー 5. 鉄道+バス 6. 鉄道+バス以外の手段 7. 自動車(白分で運転) 8. 自動車(家族等の送迎) 9. 一輪・原付 10. 自転車 11. 徒歩 12. その他					1, 2, ③, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7
1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 習い事 6. 娯楽 7. その他					① 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10
1. 棒原区 2. 大宇陀区 3. 築田野区 4. 室生区 5. 奈良市 6. 桜井市 7. 天理市 8. 橿原市 9. 名張市 10. その他					1, 2, 3, 4 5, 6, 7, ⑧ 9	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9
1. 病院・医療施設 2. スーパー・商業施設 3. 飲食店 4. 郵便・金融機関 5. 会社 6. 市役所・地域事務所 7. 公共施設 8. 観光施設 9. その他					1, 2, ③, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5
1. 週2日 2. 週1日 3. 月2, 3日 4. 月1日 5. 2, 3ヶ月に1日					1, 2, 3, 4 5, ⑥, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7	1, 2, 3, 4 5, 6, 7
1. 7時以前 2. 7~9時 3. 9~12時 4. 12~15時 5. 15時~18時 6. 18時~21時 7. 21時以降					1, 2, ③, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5	1, 2, 3, 4 5

問6.7のどちらから『1.バス、5.鉄道+バス』を選ばれた方は、問8~問11へ、その後問13へお進み下さい。それ以外を選ばれた方は、問12へお進み下さい。

設 問					回答例	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5
問8. 利用している市内のバスの種類についてお答え下さい。(2つまで) 該当する番号に○して下さい。					① 2 3, 4 5	1, 2 3, 4 5	1, 2 3, 4 5	1, 2 3, 4 5	1, 2 3, 4 5	1, 2 3, 4 5
1. 奈良交通 2. 市営有償バス 3. らくらくバス 4. ほっとバス 5. その他					天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野	天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野	天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野	天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野	天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野	天満台東 三丁目 ↓ 榎原駅 ↓ 大野
問9. 問8で回答されたバスの利用状況についてお答え下さい。(2つまで) 【利用区間】 () → () 利用区間をご記入下さい。					300 1,000 m	() () m	() () m	() () m	() () m	() () m
【自宅から最寄のバス停名】 () バス停名をご記入下さい。					300 1,000 m	() () m	() () m	() () m	() () m	() () m
【最寄のバス停までの距離】 約 () m 距離をご記入下さい。					300 1,000 m	() () m	() () m	() () m	() () m	() () m

問10へお進み下さい。

設 問	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5
<p>問10. もし、バス路線が廃止された場合、お困りになりますか。『困る』とお答えの方は代わりの手段の有無とその手段についてお答え下さい。(1つ)</p> <p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. 普段利用していないので困らない 2. 利用していないが廃止されると困る 3. 困る</p> <p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. 代わりの手段はない 2. 代わりの手段はある</p> <p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. タクシー 2. 自動車(自分で運転) 3. 自動車(家族等の送迎) 4. 二輪・原付 5. 自転車 6. その他()</p>	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3
<p>問11. バス路線を継続してほしいですか。</p> <p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. 継続してほしい 2. 継続しなくてもよい</p>	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2

問13へお進み下さい。

問6.7のどちらかで『1.バス、5.鉄道+バス』以外を選ばれた方がお答え下さい。

問12. 問6.7で『1.バス、5.鉄道+バス』以外の交通手段を選択された方でバスを利用しない理由についてお答え下さい。(3つまで)

<p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. 自宅の近くをバス路線が通っていないから 2. バスを利用したくない 3. 自分で自由に運転できる自動車を持っているから 4. 運賃が高いから 5. 利用したい時間に運行していない 6. 運行本数が少ない 7. 時間通りに目的地に到着しないから 8. 目的地に行くバス路線がない 9. 車庫がマンションスラブバスではないから 10. 目的地が近くバスを利用する必要がない 11. その他()</p>	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11
---	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

問13以降の質問は、全員お答え下さい。

問13. 今後、バス(奈良交通、市営有償バス、らくらくバス、ほっとバス錦)がもっと利用されるようになるために、あなたが必要だと思われる対策についてお答え下さい。(3つまで)

<p>該当する番号に○して下さい。</p> <p>1. 鉄道(近鉄大阪線)との接続を改善する 2. 車両を新しくする 3. 鉄道との乗継ぎ割引切符を導入する 4. 始発の時間帯を早くする 5. 終発の時間帯を遅くする 6. 運行本数を増やす 7. 運賃を安くする 8. バス停にベンチや待合室を設置する 9. 自宅の近くにバス停を設置する 10. バス停以外でも乗り降りできるようにする 11. バス停数を増やす 12. その他()</p>	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12	1, 2, 3, 4 5, 6, 7, 8 9, 10, 11 12
---	---	---	---	---	---

問14へお進み下さい。

設 問	回 答 例				
	家族1	家族2	家族3	家族4	家族5
<p>問14. 現在のバス（奈良交通、市営有償バス、らくらくバス、ほっとバス）を見直し、新たな交通システムを導入しようとした場合、あなたはどの方法が望ましいと思いますか。（1つ）</p> <p>現在の送迎バスやスクーラーバス等を活用したもの 定時停留線のバス路線を新設 現在のバス路線を延長する 有償で地域の住民等が自動車送迎できるようにする（NPO法人バス） デマンド交通*システムを導入 その他（ ）</p> <p>*デマンド交通とは、事前に電話などで予約をして頂いた上で自宅等から外出先、簡易バス停間等を運行する公共交通（バス、タクシー）システムのこと</p>	1, 2, 3, 4 5, 6 ⑥	1, 2, 3, 4 5, 6	1, 2, 3, 4 5, 6	1, 2, 3, 4 5, 6	1, 2, 3, 4 5, 6
<p>問15. 問14で回答していただいた交通システムが導入された場合、あなたは利用しようと思いますが、『1.利用しようと思う』とお答えの方は、利用しようと思う利用日数、利用時間帯と支払ってもよいと思う料金についてお答え下さい。（1つ）</p> <p>1. 利用しようと思う 2. 利用しようとは思わない</p> <p>【利用しようと思う日数】</p> <p>平日 1. ほぼ毎日 2. 週3, 4日 3. 週1, 2日 4. 月1, 2日 5. 数ヶ月に1日</p> <p>休日 1. 週2日 2. 週1日 3. 月2, 3日 4. 月1日 5. 2, 3ヶ月に1日</p> <p>【利用しようと思う時間帯】</p> <p>平日 () 時台 () 時台 休日 () 時台 () 時台</p> <p>【1回の乗車で支払ってもよいと思う料金】 1. 500円未満 2. 500～1,000円 3. 1,000円以上</p>	①, 2	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2
<p>1. 継続的に協力しようと思う 2. 継続的に協力しようとは思わない</p>	1, 2, 3 ②, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3
<p>問17. 宇陀市の公共交通に関しまして、ご要望、ご意見等ありましたら、右の欄にご記入下さい。 （家族の方、どなたがお答え頂いてもかまいません。）</p>	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2

アンケートにご協力いただきありがとうございました。
お答えいただいたアンケートは、6月1日（月）までに返送していただきますようお願い致します。

8-2.事業者ヒアリングシート

事業計画を策定するに当たり、市内の交通事業者（タクシー、バス）に対して、新たな事業に参入する意思があるかなどについて、ヒアリング調査を行いました。その際に使用したヒアリング調査表を次ページ以降に掲載しました。

(1) タクシー事業者用ヒアリングシート

タクシー事業者ヒアリング調査

1. サービス水準について

Q 1-1. 現在保有されている車種、車両台数、運転手および配車・電話受付係の方の人数は、どれくらいでしょうか。

〔保有車種・台数〕

〔運転手の人数〕

〔配車・電話受付係の人数〕

Q 1-2. 配車・電話受付係の方で、オペレーター業務（予約の受付業務だけでなく、パソコン操作や案内業務等にも対応）ができる方がいらっしゃいますでしょうか。

Q 1-3. タクシーの利用促進や収支改善として、現在、取組まれている施策、あるいは取組む予定をしている施策がありますでしょうか。

Q 1-4. 現在、取組まれている施策に対する課題は何でしょうか。

2. 利用状況について

Q 2-1. タクシー車両 1 台当たりの 1 日の利用人数はどれくらいでしょうか。

Q 2-2. 1日のうちで、どの時間帯に利用者が多いでしょうか。また、平日・休日で利用者数に違いがありますでしょうか。

Q 2-3. 運行に関わる費用（人件費・燃料費・車両保守費など）、収支状況が分かる資料等をご提供いただけますでしょうか。

3. 利用者からの要望について

Q 3-1. 市内のタクシー利用者から、どのような要望が出ておりますでしょうか。

4. デマンド交通への参入について

Q 4-1. 市内でデマンド交通（乗合タクシー）が運行されるようになった場合、事業に参入する意志はありますか。

Q 4-2. 参入するにあたり、要望する支援策が何かありますか。

(2) バス事業者ヒアリングシート

バス事業者ヒアリング調査

1. サービス水準について

Q 1-1. 宇陀市内のバス路線で運行時間・運行ルート・運行本数・運賃等を見直す予定はありますか。

Q 1-2. 宇陀市内のバス路線を維持するため、現在、利用促進や収支改善として取組まれている施策、あるいは取組む予定をしている施策がありますでしょうか。

Q 1-3. 現在、取組まれている施策に対する課題は何でしょうか。

Q 1-4. 運行ダイヤや運賃面（乗継割引等）において、今以上に近鉄と連携することを考えていらっしゃいますでしょうか。

2. 利用者からの要望について

Q 2-1. 市内のバス路線の利用者から、どのような要望が出ておりますでしょうか。

〔運行ダイヤ・本数等の運行面に対して〕

〔運賃面に対して〕

〔その他〕

3. デマンド交通との連携について

Q 3-1. 市内でデマンド交通（乗合タクシー）となった場合に、既存の路線バスと接続させることを考えておりますが、バス停での乗継ぎをよくするために増便や運行ダイヤの見直しに対して協力していただけるでしょうか。

Q 3-2. デマンド交通と路線バスを乗継いだ利用者に対して、運賃割引の制度を設ける等、運賃面での優遇に対して協力していただけるでしょうか。

Q 3-3. 上記以外に運行の連携に対して、協力していただける場合の要望・条件等がありますでしょうか。

8-3.先進事例調査アンケート票

事業計画を策定の参考とするために、デマンド型交通システムを先進的に導入している自治体に対してアンケート調査を実施しました。その際に使用した調査票を次ページ以降に掲載しました。

デマンド型乗合タクシーに関するアンケート調査票

回答をいただいた方の所属部署、名前、電話連絡先をご記入下さい。

市町村名 ()
所属部署 ()
御名前 ()
電話 ()

1. デマンド乗合タクシーについて

Q 1-1. 導入した経緯について、お答え下さい。

(複数回答可、該当する□を塗りつぶして下さい)

- 路線バスの廃止による代替交通機関として導入
- 公共交通空白地域の解消による導入
- 地域住民からの要望による導入
- その他 ()

Q 1-2. 事業主体、運行主体について、お答え下さい。

- ・事業主体 ()
- ・運行主体 ()

Q 1-3. 運行を行う事業者を選定した理由について、お答え下さい。

(選定理由の優先順位を番号順に記載下さい)

- ① 地域の道路状況に精通した事業者を選定した
- ② 運行委託費が安い事業者を選定した
- ③ 車両数や運転手が充分確保されており、利用者へのサービス提供が充分に行える事業者を選定した
- ④ その他 ()

回 答 (→ → →)

Q 1-4. 運行形態について、お答え下さい。(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 予め運行ルート、運行エリアを定めて、デマンド交通サービスを提供
- ルート、エリア設定の指定はなく、デマンド交通サービスを提供
- エリアを設定し、広域的な路線バスターミナルまでのデマンド交通サービスを提供
- その他 ()

Q 1-5. オペレーターから運転手への配車方法について、お答え下さい。

(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 利用者位置を運転手へ電話にて連絡
- 利用者位置を運転手へメールにて連絡
- 利用者情報を連絡し、運転手が住宅地図で利用者位置を確認
- 利用者情報を連絡し、運転手が車両に搭載したカーナビで利用者位置を確認
- 利用者情報を連絡し、運転手が携帯電話のGPS機能を利用して利用者位置を確認
- その他 ()

Q 1-6. オペレーター、運転手の数、所持している車両台数について、お答え下さい。

- ・オペレーター : () 人
- ・運転手 : () 人
- ・車両台数 : () 台 [タクシー 台、その他 台]

Q 1-7. 構築されているシステムについて、お答え下さい。(構成図などでも可)

※システムが把握できるパンフレット、資料等がありましたら、電子データ、FAX等でご提供下さい。

Q1-8. システムのイニシャルコスト（初期投資額）について、お答え下さい。

項目	金額
1. 車両購入費（1台当り）	（ ）万円／台
2. 車両借上げ費（1台当り）	（ ）万円／台
3. システム構築費（サーバー代、ソフトウェア代、工事費などを含む）	（ ）万円／一式
4. その他営業機器（事務機器、PCなど）	（ ）万円／一式
5. その他（ ）	（ ）万円／一式

Q1-9. ランニングコスト（維持管理）について、お答え下さい。

項目	内容	金額
1. システム管理	システム保守	（ ）万円／年
	通信費	（ ）万円／年
2. 人件費	オペレーター(1人当り)	（ ）万円／年
	運転手（1人当り）	（ ）万円／年
3. 車両維持費	消耗費、燃料費等	（ ）万円／年
	減価償却費	（ ）万円／年
4. その他	事務所費	（ ）万円／年
	（ ）	（ ）万円／年

Q1-10. 運行事業者との運行費用の契約方法について、お答え下さい。

- 運行実績に関係なく一定額を支払う
- 車両や運転手等の運行経費を走行距離に応じて支払う
- その他（ ）

Q1-11. 運行管理の方法について、お答え下さい。

- 事業全体は自治体で管理しているが、運行管理は事業者へ委託している
- 事業全体は商工会で管理しているが、運行管理は事業者へ委託している
- 事業全体はNPO法人で管理しているが、運行管理は事業者へ委託している
- すべて事業者へ管理を任せている
- その他（ ）

Q 1-1 2. 導入後に発生した問題点等がありましたら、お答え下さい。

Q 1-1 3. 協議会設置から運行までのスケジュールについて、お答え下さい。

※協議会設立から、連携計画策定、事業計画策定を経て、実証実験開始に至るまでのスケジュールについて、記載例を参考にお答え下さい。

(記載例)

平成 20 年 5 月 協議会設立

平成 21 年 3 月 連携計画策定

平成 21 年 5 月 事業者選定、運行に向けた協議開始

平成 21 年 7 月 実証実験に向けた住民説明会

平成 21 年 9 月 事業計画策定

平成 21 年 10 月 実証実験開始

2. デマンド乗合タクシーの利用について

Q2-1. 利用する際に事前登録は必要か、お答え下さい。

(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 必要である 必要はない

Q2-2. 市町村外の人でも利用することができるか、お答え下さい。

(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 利用できる 利用できない

Q2-3. 予約方法についてお答え下さい(複数回答可、該当する□を塗りつぶして下さい)

- 電話予約
 FAX
 インターネット
 携帯電話のwebサイト (i-mode, EZweb, yahoo など)
 インターネット、携帯電話のメールによる予約
 L-mode
 その他 ()

Q2-4. 予約受付について、お答え下さい。(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 利用したい日の前日までに予約する必要がある。
 利用したい時間の()分前までに予約する必要がある。

Q2-5. その他、利用方法等で発生した問題点等がありましたら、ご記入下さい。

3. 導入による効果、導入に向けた検討など

Q3-1. 周知手法について、お答え下さい。

(複数回答可、該当する□を塗りつぶして下さい)

- 新聞に広告を載せた
- 広報に載せた
- 市役所、町役場のHPを活用した
- ポスター、チラシを作成した
- 地元住民説明会を開催した
- その他 ()

Q3-2. 上記の周知手法で最も効果があったものを、お答え下さい。

()

Q3-3. 導入前後における公共交通利用者数について、お答え下さい。

(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 導入前と比べて、運行日1日あたりの利用者が増えた
導入前：() 人/日 ⇒ 導入後：() 人/日
- 導入前と比べて、運行日1日あたりの利用者が減った
導入前：() 人/日 ⇒ 導入後：() 人/日
- 導入前後で、運行日1日あたりの利用者の変化はない

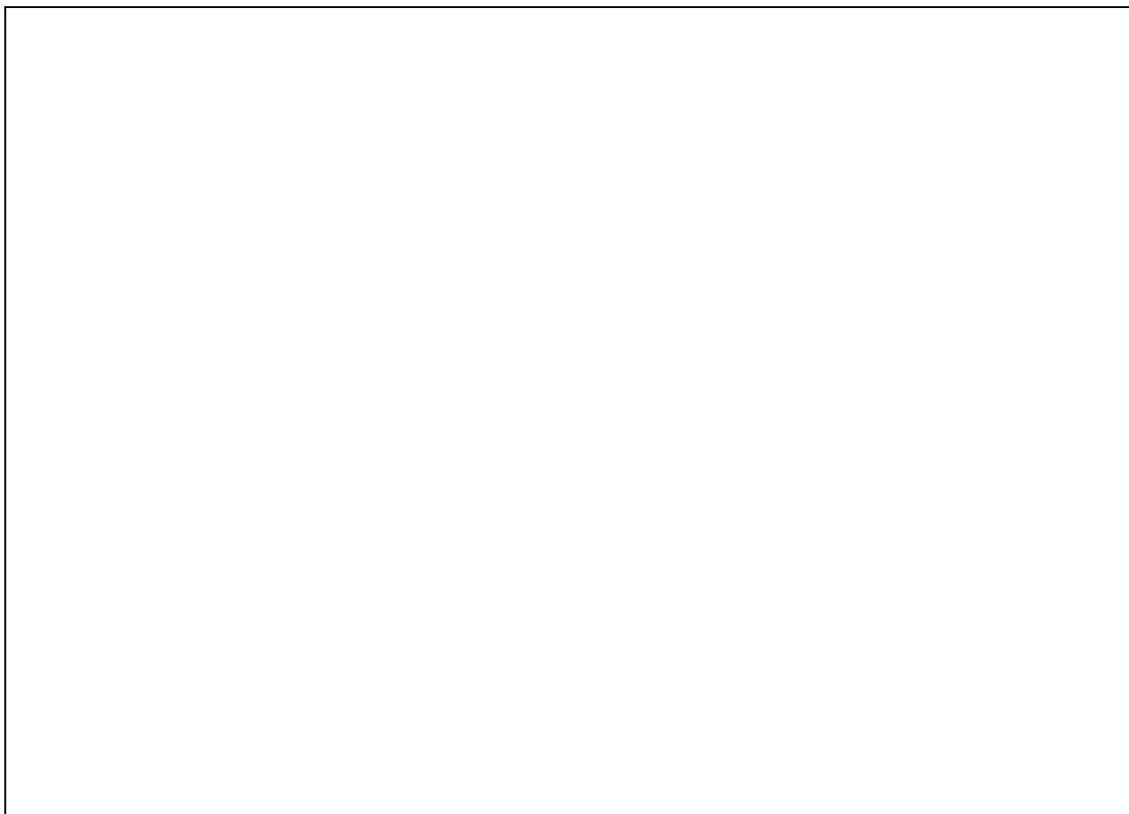
※1日あたりで把握されていない場合は、特定日や年間実績の利用者数でも結構です。

Q3-4. 導入前後における自治体から運行事業者への補助金について、お答え下さい。

(該当する□を塗りつぶして下さい)

- 導入前に比べて補助金は減った
導入前：() 万円/年 ⇒ 導入後：() 万円/年
- 導入前に比べて補助金が増えた
導入前：() 万円/年 ⇒ 導入後：() 万円/年
- 導入前後で補助金の変化はない。

Q3-5. 導入後の変化（利用者からの声、タクシー事業者への影響等）がありましたら、ご記入ください。



質問は以上です。ご協力ありがとうございました。