

第2次宇陀市地域公共交通計画

共に創り、育て、守り続ける
健幸都市 宇陀の未来を拓く地域公共交通



「共に創り、育て、守り続ける 健幸都市・宇陀の未来を拓く 地域公共交通」をめざして



宇陀市は、美しい自然と豊かな歴史・文化に恵まれた「都会に近い田舎」として、多くの魅力を持っています。しかしその一方で、人口減少や少子高齢化の急速な進行に伴い、地域公共交通を取り巻く環境は、かつてないほど厳しい局面に立たされています。

これまで本市では、「移動手段の確保」をまちづくりの最重要課題の一つに掲げ、市営有償バスやデマンド型乗合タクシーの運行、さらには自動運転技術などの次世代技術の活用検討や、地域住民が主体となってマイカーで送迎を行う公共ライドシェア「ノッカルおくうだ」の導入など、全国に先駆けた挑戦を続けてまいりました。

これらの取り組みは多方面から高く評価されていますが、現状に目を転じれば、「これだけ取り組んでも、まだ足りていない」という切実な声が地域から上がってきます。依然として地域課題解消には至らず、課題はより深刻さを増しているのが現状です。運転者不足を背景とした「2024年問題」や燃料費・人件費の高騰といった社会情勢の変化は、これまでの交通事業者や行政だけに頼る仕組みでは限界に達しており、地域公共交通はまさに存続の危機に直面しています。

この度策定いたしました「第2次宇陀市地域公共交通計画」は、こうした激動の時代にあって、本市の地域公共交通を「創り、育て、守り続ける」ための新たな指針となるものです。本計画では、交通事業者、行政、市民が一体となることはもとより、福祉・教育・観光といった多様な分野との「共創」を掲げています。地域公共交通を「自分たちの生活を支える貴重な資源」として捉え、地域全体でその維持・確保に参画していく体制の構築を目指します。

「移動」は、人が人として健やかに暮らし、社会と繋がり続けるための、生きがいを支える生活基盤です。本市が掲げる「健幸都市・宇陀」を実現するためには、誰もが、どこへでも、安心して自由に移動できる環境が欠かせません。本計画が、市民の皆様の暮らしに寄り添い、宇陀市の活力を次世代へと繋ぐ架け橋となることを確信しております。

最後になりましたが、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様、ならびに関係者の皆様に心より厚く御礼申し上げます。今後とも、地域公共交通を共に創り、支えていただくための積極的な関心と参画を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

目次

1. 計画の目的と位置づけ	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 目標年次(計画の期間)	2
1-4 計画の区域.....	2
2. 本計画の基本的な方針	3
2-1 まちづくりの方向性と地域公共交通の位置づけ.....	3
2-2 地域公共交通の抱える課題.....	8
2-3 計画の基本的な方針	26
3. 計画の目標.....	32
3-1 目標設定の考え方.....	32
4. 目標達成のための事業メニュー	37
4-1 幹・枝を構成する従来の地域公共交通サービスの維持・改善	38
4-2 幹・枝の交通を補完する葉の交通の市内展開.....	40
4-3 地域公共交通を利用しやすい環境の整備	44
4-4 地域公共交通を支える体制・しくみの構築	47
5. 計画の推進に向けて	53
5-1 計画を推進するための各主体の役割	53
5-2 計画の進捗管理	54

1. 計画の目的と位置づけ

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

地域公共交通を取り巻く環境は、慢性的な人口減少及びコロナ禍等による利用者の減少、運転者をはじめとする担い手不足、物価高騰等による経費の増加等により、全国的に厳しさを増しており、その影響は特に本市のような中山間地域においては深刻な影響を及ぼしている。

全国的な地域公共交通の危機に対して、国土交通省では、令和2(2020)年「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正において、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域の実情に応じた交通手段を確保していくこととした。また、令和5(2023)年には「地域公共交通再構築元年」とし、これまでの事業者や行政だけに頼ったサービス提供だけでは地域の移動を支えていくことが難しいことを踏まえ、地域の多様な関係者の連携・協働を定めた「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)」の改正をはじめ、地域公共交通の再構築(リ・デザイン)の取り組みを進めている。令和7(2025)年度から3年を「交通空白解消・集中対策期間」と位置づけ、全国各地に生じる「交通空白」の解消と持続可能な体制づくりに向けて総合的な支援を行っている。

(2) 第1次計画以降の宇陀市の取り組み

宇陀市では令和3(2021)年3月に計画期間を令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までとする「宇陀市地域交通計画(以下、第1次計画)」を策定し、「生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支えるみんなでつくる、交通まちづくり」の基本理念のもと、さまざまな取り組みを進めてきた。全国に先駆けた地域主体の運行の推進、市営有償バス(榛原大野線・大宇陀南部線(かぎろひバス))やデマンド型乗合タクシーの運行、タクシー利用補助(らくらくタクシー)の運行などの取り組みにより、市内における移動手段の確保に務めてきているものの、地域公共交通利用者の減少傾向に歯止めはかからず、課題はより深刻さを増してきている。

(3) 第2次計画策定の目的

深刻な高齢化が進む本市における多様な移動ニーズに対応するには、これまで以上に交通事業者、行政、市民が一体となって計画を推進するとともに、また、福祉、教育、観光といった様々な分野と共創・連携しオール宇陀市で課題解決に取り組むことにより、地域公共交通の維持・確保を推進しなければ、本市の地域公共交通が直面する危機を乗り越えていくことができないという視点に立って、令和3(2021)年3月に策定した1次計画を見直し、取り組むべき施策等を示すマスタープランとして「第2次宇陀市地域公共交通計画」(以下、第2次計画)を策定するものである。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、前身となる第1次宇陀市地域公共交通計画の施策や取り組みの進捗状況を踏まえるとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をはじめとする関係法令や「第2次宇陀市総合計画」、「宇陀市都市計画マスタープラン」等の関連計画と整合、連携する。

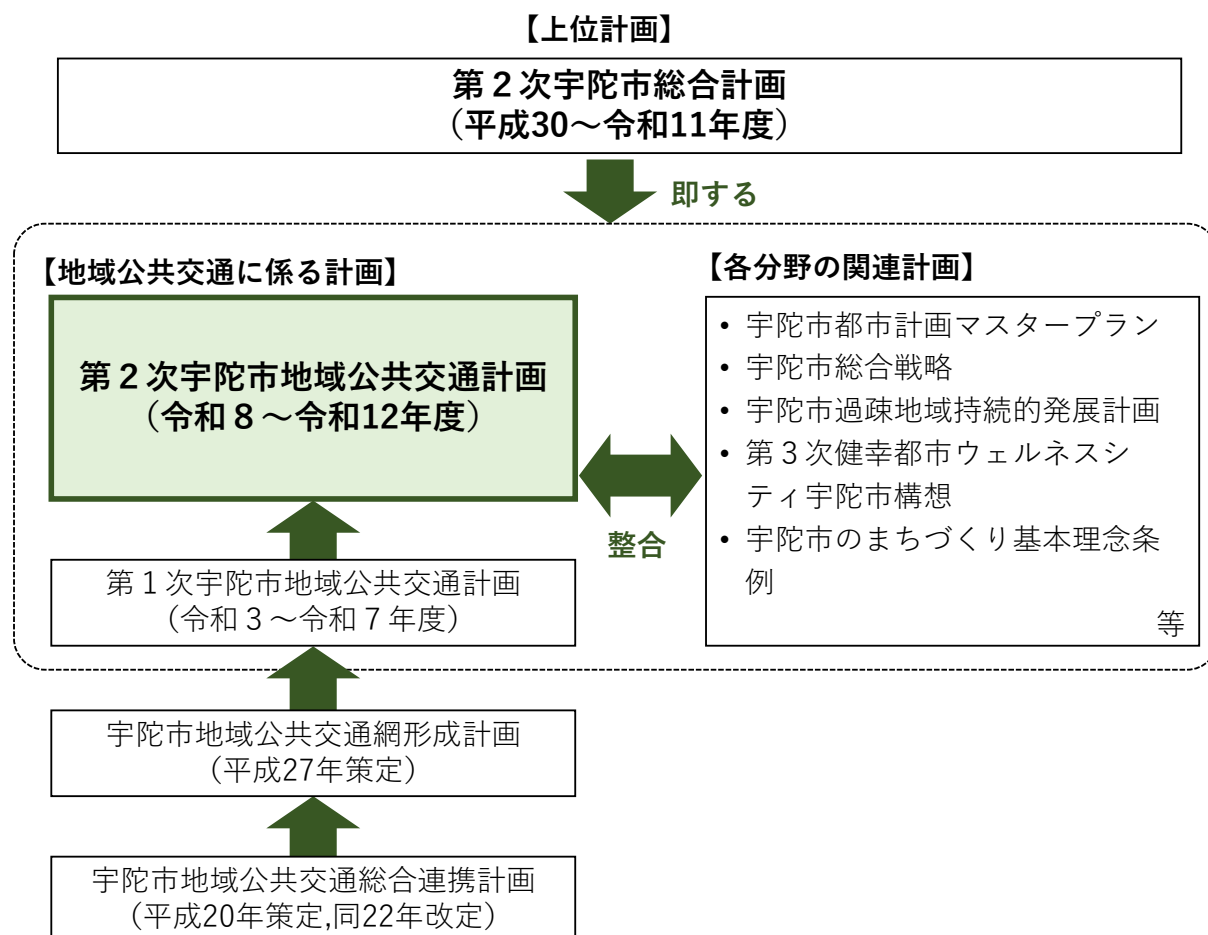


図 本計画の位置づけ

1-3 目標年次(計画の期間)

第2次計画は、第1次計画を引き継ぎ、今後5年間の本市の地域公共交通のあり方や取り組むべき施策等を示すものとし、計画期間を令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までとする。

1-4 計画の区域

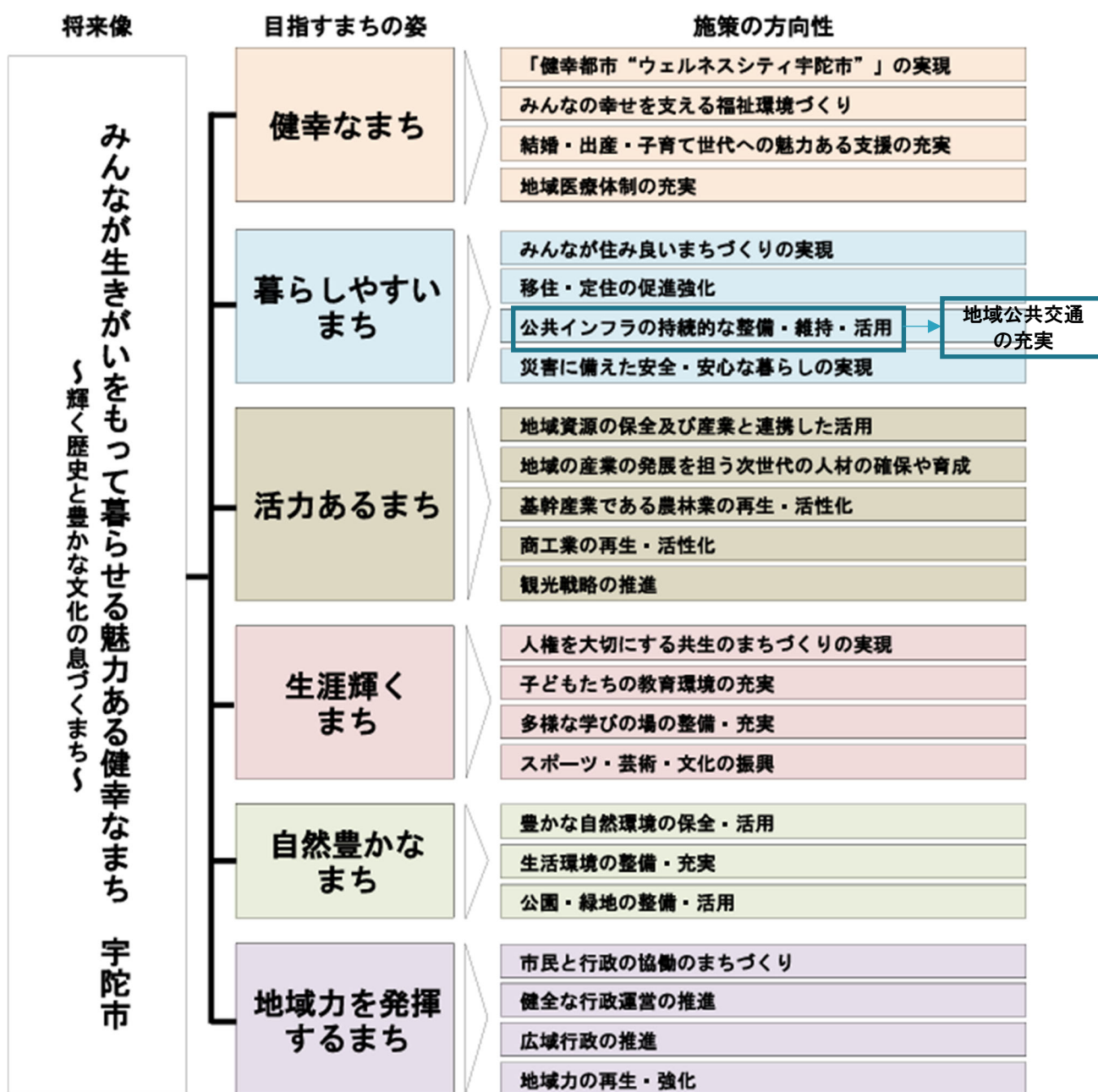
本計画の対象区域は、宇陀市全域とする。

2. 本計画の基本的な方針

2-1 まちづくりの方向性と地域公共交通の位置づけ

(1) 目指すまちの姿

第2次宇陀市総合計画(平成 31(2019)年策定、令和2(2020)年一部改定)では、目指すべき将来像が示されるとともに、その将来像の実現に向けた施策の方向性が定められている。そのなかでは、目指すまちの姿として、「健幸のまち」、「暮らしやすいまち」、「活力あるまち」、「生涯輝くまち」、「自然豊かなまち」、「地域力を発揮するまち」の6つが挙げられている。



出典:第2次宇陀市総合計画(令和2年2月(一部改訂))

(2)地域公共交通の位置づけ

① 主な上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

上位・関連計画	地域公共交通に関する記載
第2次宇陀市総合計画 (H29.3 策定, R2.2 一部改訂) 計画期間: H30 ~R11 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目指すまちの姿を達成するための施策方向性の 1 つとして「公共インフラの持続的な整備・維持・活用」があり、その中に「地域公共交通の充実」が掲げられている。 <p>【「地域公共交通の充実」に関する記述】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○誰もが円滑に市内を移動できるように、地域公共交通の整備を進めます。 ○様々な人が鉄道やバス等の地域公共交通を利用しやすいような環境整備や利便性の向上に努めます。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合計画の策定にあたって実施された市民アンケートの結果から、本市の弱みとなる重要改善分野として「地域公共交通の充実」が挙げられている。
宇陀市総合計画 後期基本計画 (素案) (R8.3 策定予定)	<p>【「地域公共交通の充実」に関する記述】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を図ります。 ● 住民生活を支える、持続可能で柔軟な交通ネットワークの構築 ● 一次交通(鉄道や路線バス等)と接続する二次交通(市営有償バス、デマンド型乗合タクシー等)を強化することによる持続可能な交通網の構築 ● 市営有償バス(榛原大野線・かぎろひバス)やデマンド型乗合タクシー、らくらくタクシーの運行や事業者支援による地域交通網の維持・確保 ● 地域公共交通の運行効果の検証による地域の実状に合った利便性の向上 ● 市民や地域のニーズ把握、意見交換などを通じた住民参加。また、多様な主体の参画による共助型・共創型交通の推進 ● 次世代技術や新しい移動手段の導入検討 ○地域資源を活かした魅力ある観光地づくりを推進します。 ● 観光拠点を結ぶ移動手段の確保と公共交通と連携した回遊性の向上

上位・関連計画	地域公共交通に関する記載
<p>宇陀市都市計画マスタープラン(H29.3 策定)</p> <p>計画期間は特に定められていないが、10年後、20年後の宇陀市の目指すべき姿を提示</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市づくりの目標として、「地域拠点が連携した持続可能な集約型の都市づくり」、「地域活性化のための産業基盤整備を目指す都市づくり」、「豊かな自然環境の保全と歴史・文化をつなぐ都市づくり」、「災害に強い安全・安心な都市づくり」の4つが挙げられている。 ・ 公共交通について、以下の記述がなされている。 <p>【公共交通に関する記述】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通の維持・活性化 <ul style="list-style-type: none"> ○人が集まる交流拠点における乗継拠点機能の充実や安全・安心に歩ける空間の整備を推進します。 ○宇陀市立病院や周辺の介護施設等へのアクセス向上(乗り継ぎ利便性の向上)を図ります。 ○交流人口を増やし、にぎわいを創る観光拠点への交通アクセスの充実を図ります。 ■地域公共交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ○市内の主要拠点施設を中心とする将来地域公共交通網の形成・充実を図ります。 ■持続可能な地域公共交通の再編 <ul style="list-style-type: none"> ○地域特性に対応した公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直し・改善を図ります。 ■市民・事業者・行政が一体となった地域公共交通の育成 <ul style="list-style-type: none"> ○市民・地域内従業者の意識改善による地域公共交通の維持・活性化を推進します。 ○新たな利用につなげる情報案内の改善や周知徹底による地域公共交通の再生・活性化を推進します。 ○持続可能な地域公共交通の実現に向けた地域の公共交通を考え、支える仕組みづくりを進めます。

上位・関連計画	地域公共交通に関する記載
<p>第2期宇陀市地域福祉計画・地域福祉活動計画 (R7.3 策定)</p> <p>計画期間:R7～R11 年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「オール宇陀で取り組む 面倒見のいい地域福祉コミュニティ」を将来像とし、その上で「安心」、「笑顔」、「つながり」の3つの基本理念が重層的に作用し合いながら、子どもから高齢者まで、障がいのある人もない人もともに健やかに暮らせるまちづくりを目指す。 ・地域公共交通に関しては、「地域資源も活かした、移動しやすく、参加しやすい仕組みづくり」に向けた取り組みとして、「暮らしと社会参加を支える移動手段の充実」「小さな交通」による移動支援の仕組みづくりが重点施策に掲げられている。 <p>【地域公共交通に関連する施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■暮らしと社会参加を支える移動手段の充実 <ul style="list-style-type: none"> ○宇陀市地域公共交通計画に基づき、地域ごとの特性や高齢化に対応した柔軟な移動支援の検討・充実に努める。 ○地域公共交通サービスの維持・活性化に努める。 ○住民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保に努める。 ■「小さな交通」による移動支援の仕組みづくり <ul style="list-style-type: none"> ○地域住民自らが運転者となる交通サービスや、「らくらくタクシー」の運行など、関係機関や有識者との連携・協議のもと、地域のニーズに応える移動支援に取り組む。
<p>宇陀市過疎地域持続的発展計画 (R8.3 策定予定)</p> <p>計画期間:R8～R12 年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関連する対策として「鉄道・バス等地域交通の連携」と「地域公共交通の充実」が挙げられている。 <p>【地域公共交通に関連する対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道・バス等地域交通の連携 <ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場や駐車場の整備を行い、鉄道、バス、自動車など安全・安心に利用できる地域交通拠点の整備を行う。 ■地域公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ○市が運行に関わるバス事業について、利用促進を図りつつ、効率的な運行とすべく必要な見直しを行うことをはじめ、地域の実情に応じた地域独自のコミュニティ交通手段の導入など、新たな運行形態の調査・検討を地域とともにを行い、利用しやすい交通体制の構築に努める。 ○また、MaaSや自動運転技術・グリーンスローモビリティなどの次世代技術の活用についても、民間事業者と連携を図りながら調査・検討を行い、地域公共交通の維持継続また充実化を図る。

② 第1次計画における基本方針・施策等

現在の公共交通の抱える課題を明らかにし、本市に合った地域公共交通ネットワークの将来像及びそれを実現するための施策と具体的な取り組みを示すことを目的として、令和3(2021)年3月に令和3(2021)年度から令和7(2025)年度を計画期間とする宇陀市地域公共交通計画を策定した。

本計画の基本理念・基本方針及び事業の方向性は、以下に示すとおりである。なお、現在、計画の見直し作業を実施しているところである。

【宇陀市地域公共交通計画の基本理念・基本方針】

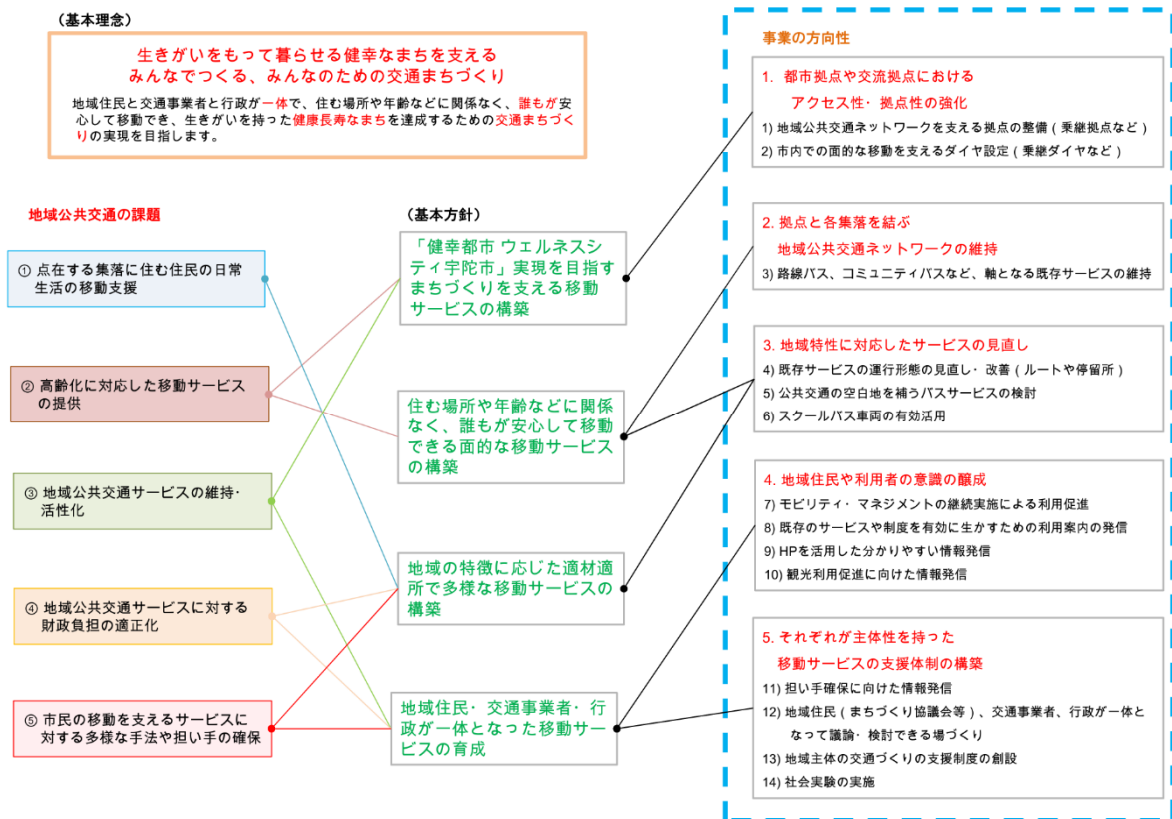
(基本理念)

- 生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える

みんなで作る、みんなのための交通まちづくり

(基本方針)

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



出典:宇陀市地域公共交通計画

図 宇陀市地域公共交通計画の基本理念・基本方針及び事業の方向性

2-2 地域公共交通の抱える課題

課題(1) 点在する集落に住む住民の日常生活の移動支援

第1次宇陀市地域公共交通計画では…

本市では、山間部の谷筋に沿って集落が多く点在している。また、都市機能の分散もみられる。このような背景のもと、自動車の移動が6割以上を占めており、鉄道やバスによる移動が減少している。そのため、鉄道、路線バス、市運営事業とも利用者が低迷し、厳しい経営環境となっている。一方、地域公共交通にかわる代替手段を有していない市民の存在も明らかになっている。

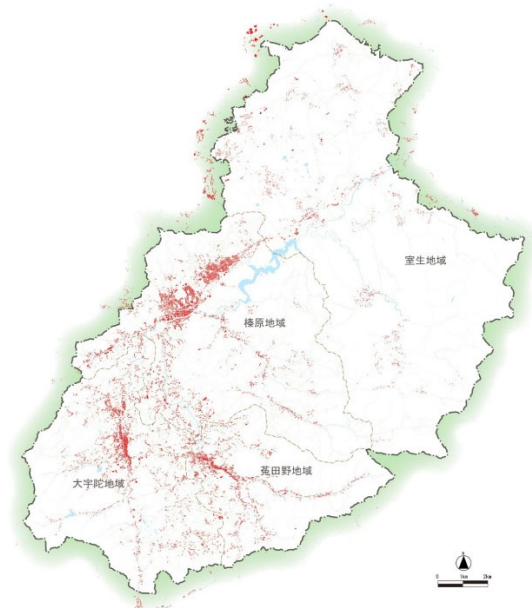
したがって、地域公共交通が維持されないと、山間部の集落に住む高齢者の生活が維持できない恐れや、自動車に頼った生活を余儀なくされ、安全・安心が確保されない恐れがある。

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



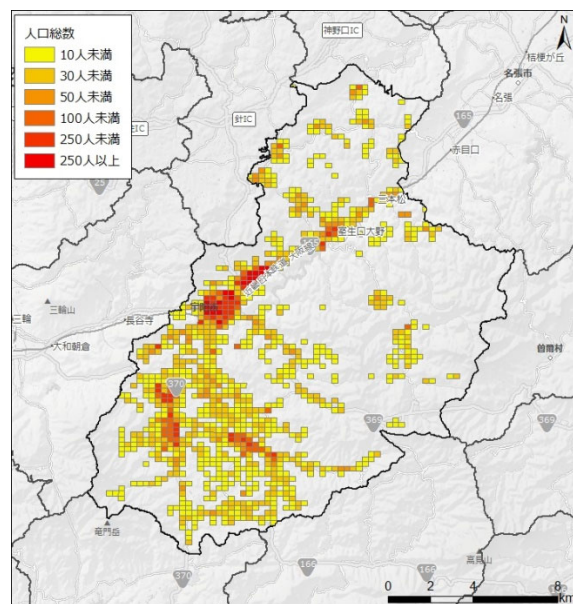
現状(令和7年度)では…

- ✓ 地理条件は変わらず、集落や都市機能が分散している構造は継続している。
- ✓ 自動車への依存状況は変わっていない。
- ✓ 集落が点在している室生地域では、他の地域に比べて週1日以上外出頻度が低い。また、中学生の進路検討について、室生地域や大宇陀地域では他の地域に比べて「移動手段の有無によって影響がある」と回答した人が多い。このように地域による差が生まれている。
- ✓ 前回と変わらずバスやデマンド型乗合タクシー利用者は、家族などへの送迎を頼むことができず、地域公共交通以外に移動手段がない人も存在している。
- ✓ 室生地域では他の地域に比べて週1回以上外出する人の割合が低い。



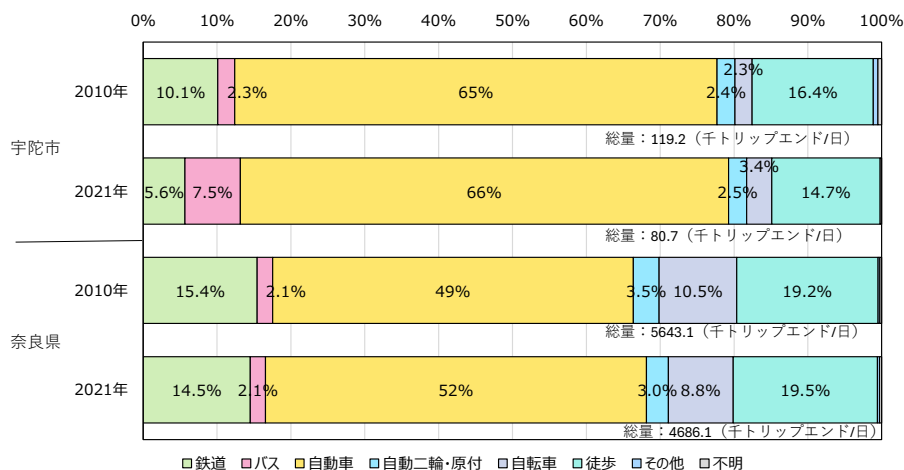
資料：国土地理院の基盤地図情報、行政区域データより作成

図 集落の点在状況



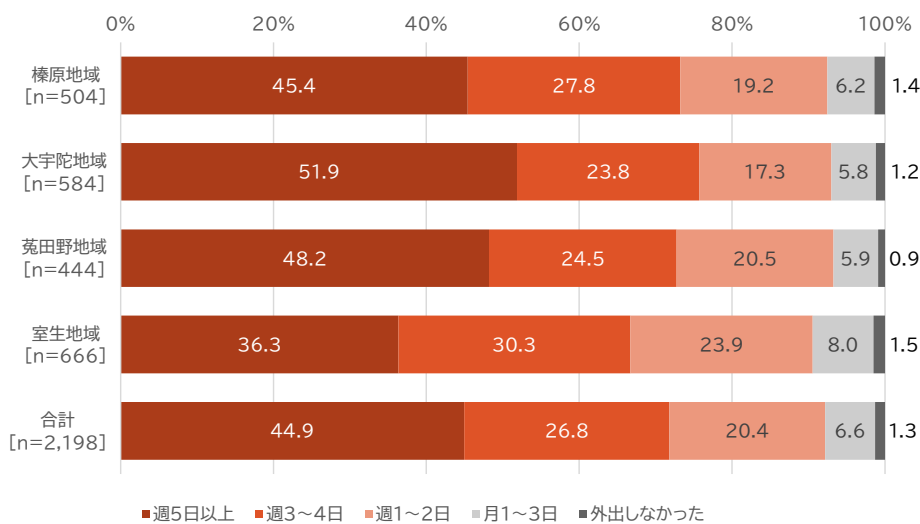
資料：令和2年国勢調査

図 地域別 人口の分布状況



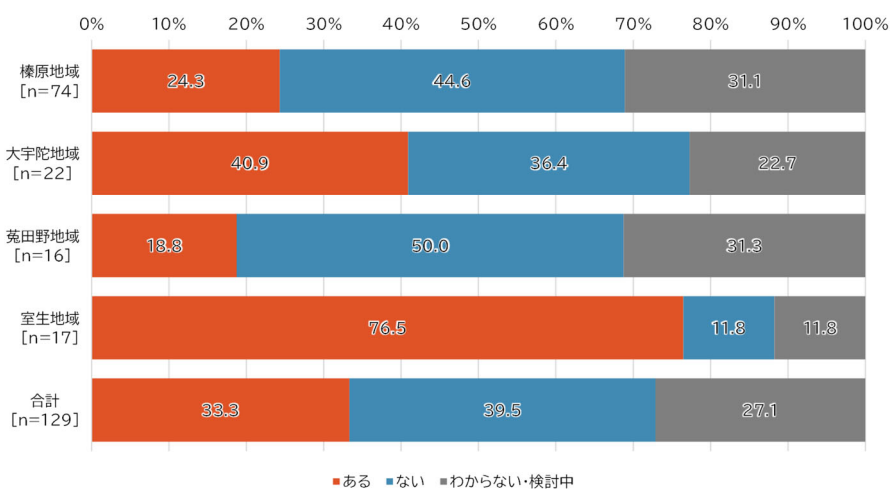
資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 宇陀市と奈良県での代表交通手段別トリップ数構成の推移【平日】



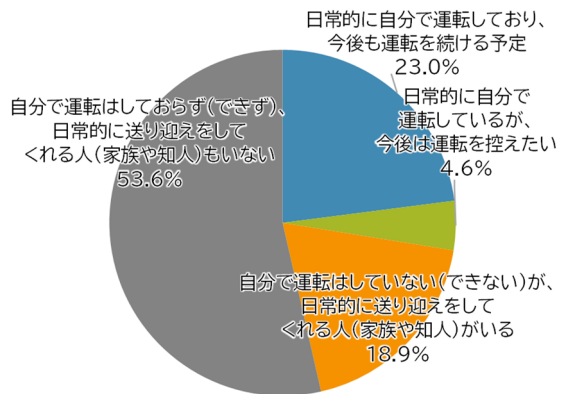
資料：市民アンケート

図 普段の外出頻度



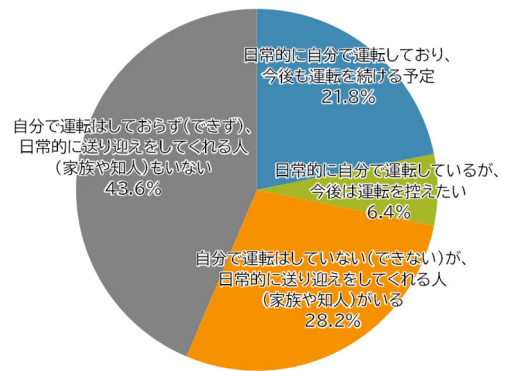
資料：中学生保護者を対象としたアンケート

図 地域別 進路検討に移動手段が与える影響の有無



自家用車の利用状況[n=196]

資料:バス利用者アンケート

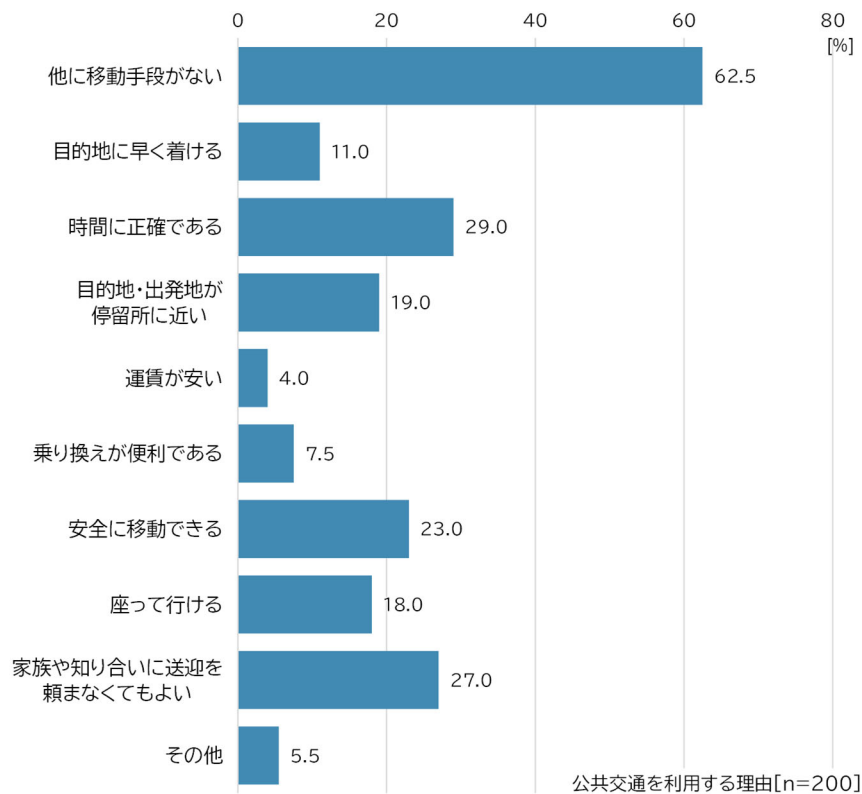


自家用車の利用状況[n=110]

資料:デマンド型乗合タクシー利用者アンケート

図 バス利用者の
普段の自家用車の利用状況

図 デマンド型乗合タクシー利用者の
普段の自家用車の利用状況



公共交通を利用する理由[n=200]

資料:バス利用者アンケート

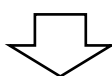
図 バス利用者の公共交通を利用する理由

課題(2) 高齢化に対応した移動サービスの提供

第1次宇陀市地域公共交通計画では…

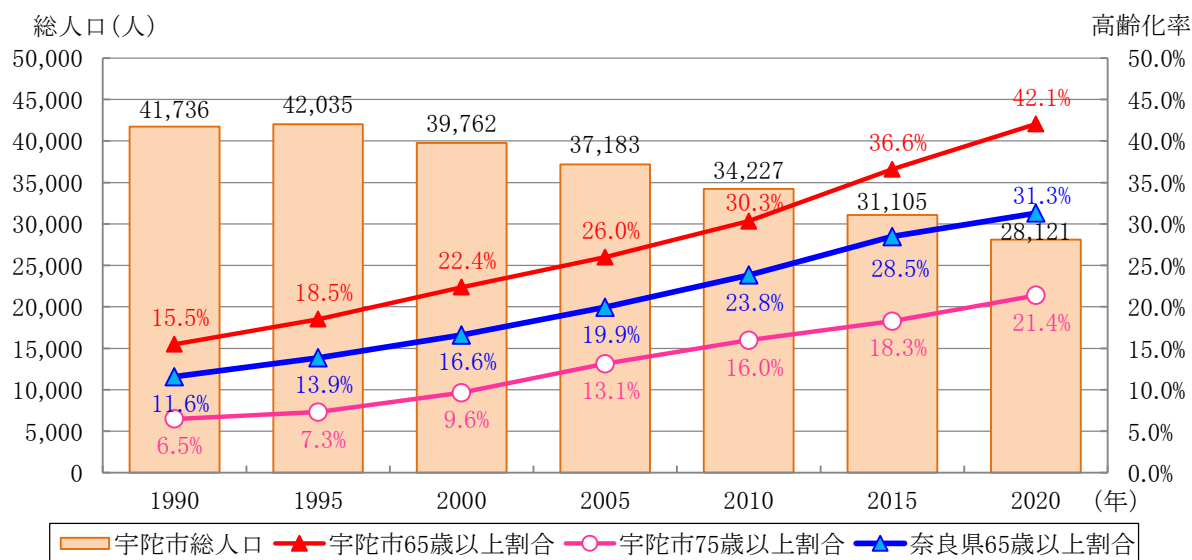
本市は、令和 27(2045)年には、平成 30(2018)年の半分以下の人口になると予想されており、人口減少に伴う地域公共交通の利用者の減少は、地域公共交通サービスの撤退を加速させる恐れがある。また、市域では、高齢化により、高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯など、頼る家族がいない高齢者(交通弱者となりうる市民)の増加も進んでいる。

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



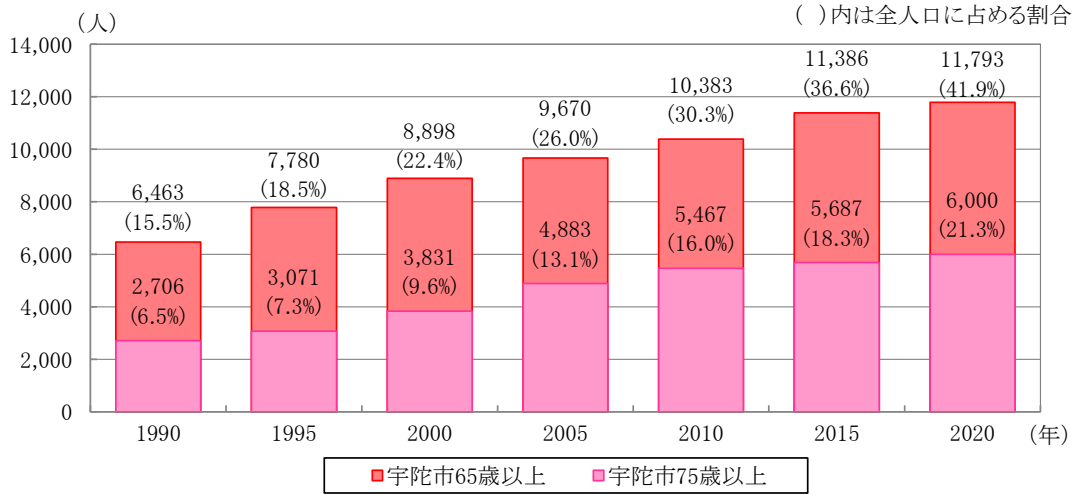
現状(令和7年度)では…

- ✓ 高齢化率は奈良県平均を上回り、令和2(2020)年では 42.1%となっている。後期高齢者(75歳以上)は 21.4%。
- ✓ バスやデマンド型乗合タクシーの利用者は、高齢者が中心。
- ✓ 免許返納の増加により、今後も地域公共交通の需要が高まると想定され、特に高齢者の移動ニーズに合った移動手段の確保が求められている。



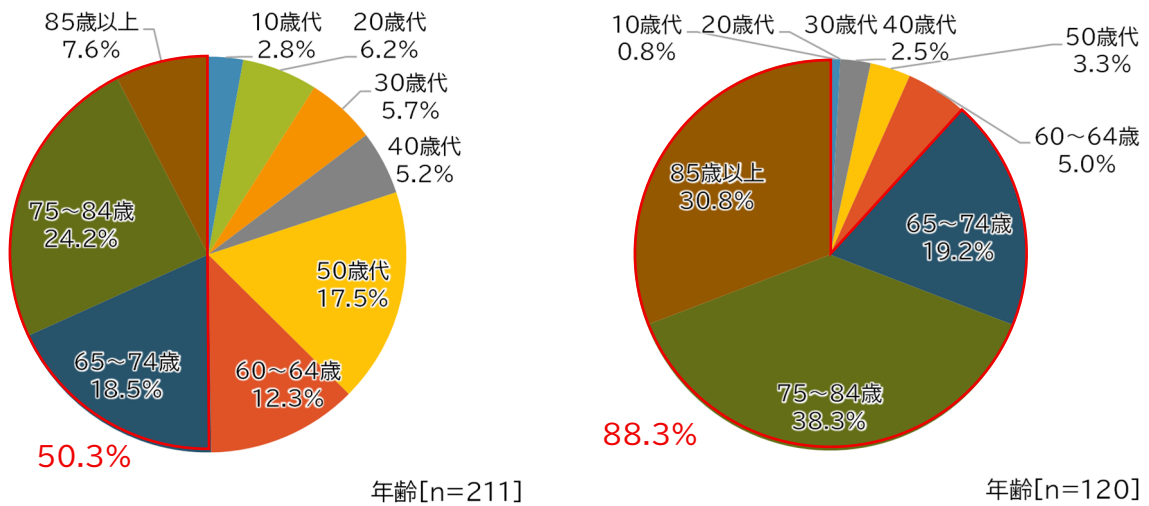
資料:国勢調査

図 人口推移と高齢化率



資料:国勢調査

図 高齢者の推移

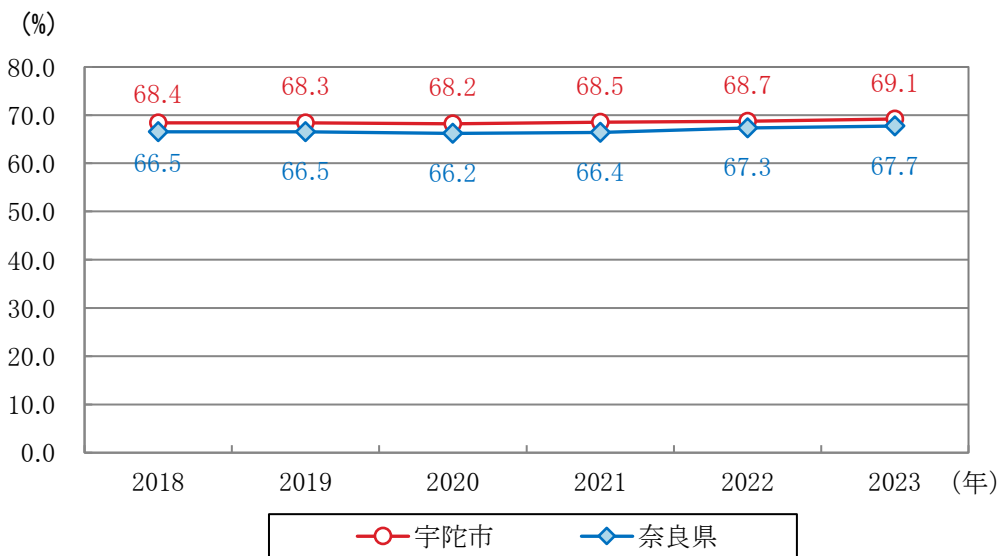


資料:バス利用者アンケート

資料:デマンド型乗合タクシー利用者アンケート

図 バス利用者の年代

図 デマンド型乗合タクシー利用者の年代



資料:奈良県ホームページ(100の指標からみた奈良県勢)、桜井警察署宇陀警察庁舎所管データ

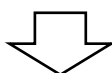
図 免許保有率の推移

課題(3) 地域公共交通サービスの維持・活性化

第1次宇陀市地域公共交通計画では…

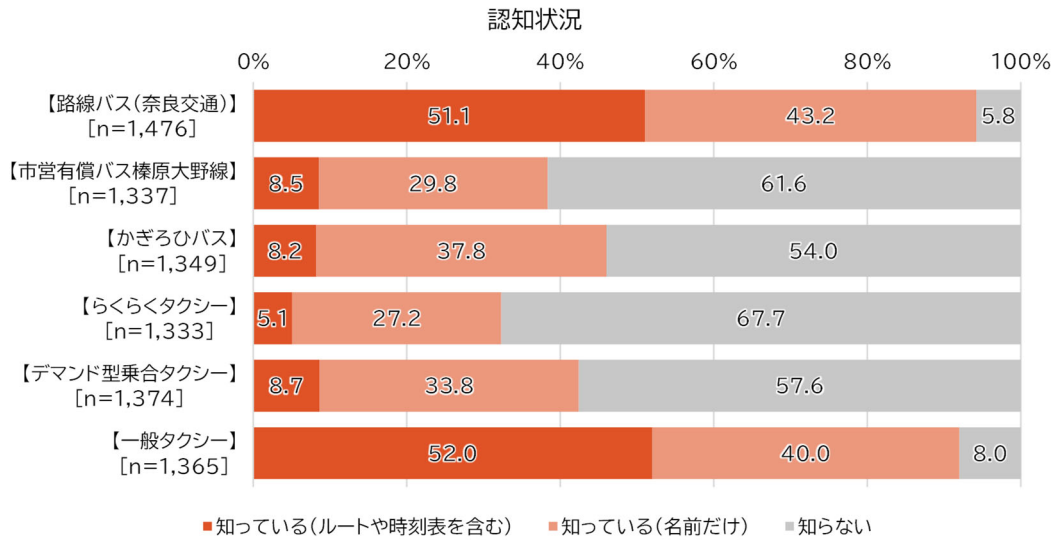
本市では、現在提供されている地域公共交通サービスに対する認知度も低く、自動車の移動が6割以上を占めており、鉄道やバスによる移動が減少している。そのため、鉄道、路線バス、市運営事業とも利用者が低迷し、厳しい経営環境となっている。このまま、自動車の移動が多く、鉄道やバスによる移動が減少すると、地域公共交通サービスの撤退を加速させる恐れがある。

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



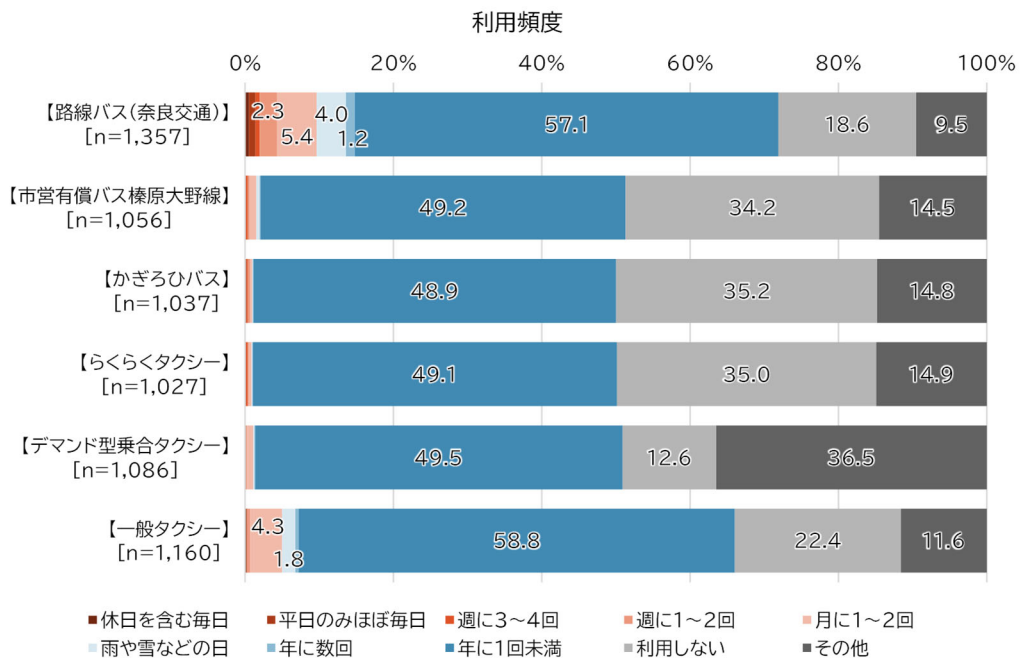
現状(令和7年度)では…

- ✓ 認知度は前回計画時と同程度で、利用率も依然として2割未満で改善せず。
- ✓ 公共交通利用はコロナ禍を経て利用者が低迷している。(コロナ前比▲20%以上)
- ✓ 運転者不足はさらに深刻化。奈良交通・タクシー事業者とも人材確保が困難で、定年延長や賃金改善で対応中。加えて、労働時間基準(改善基準告示)の改正により、事業者の負担はより一層大きくなっている。
- ✓ さらに、燃料費・人件費高騰の影響もあり経営環境は悪化している。



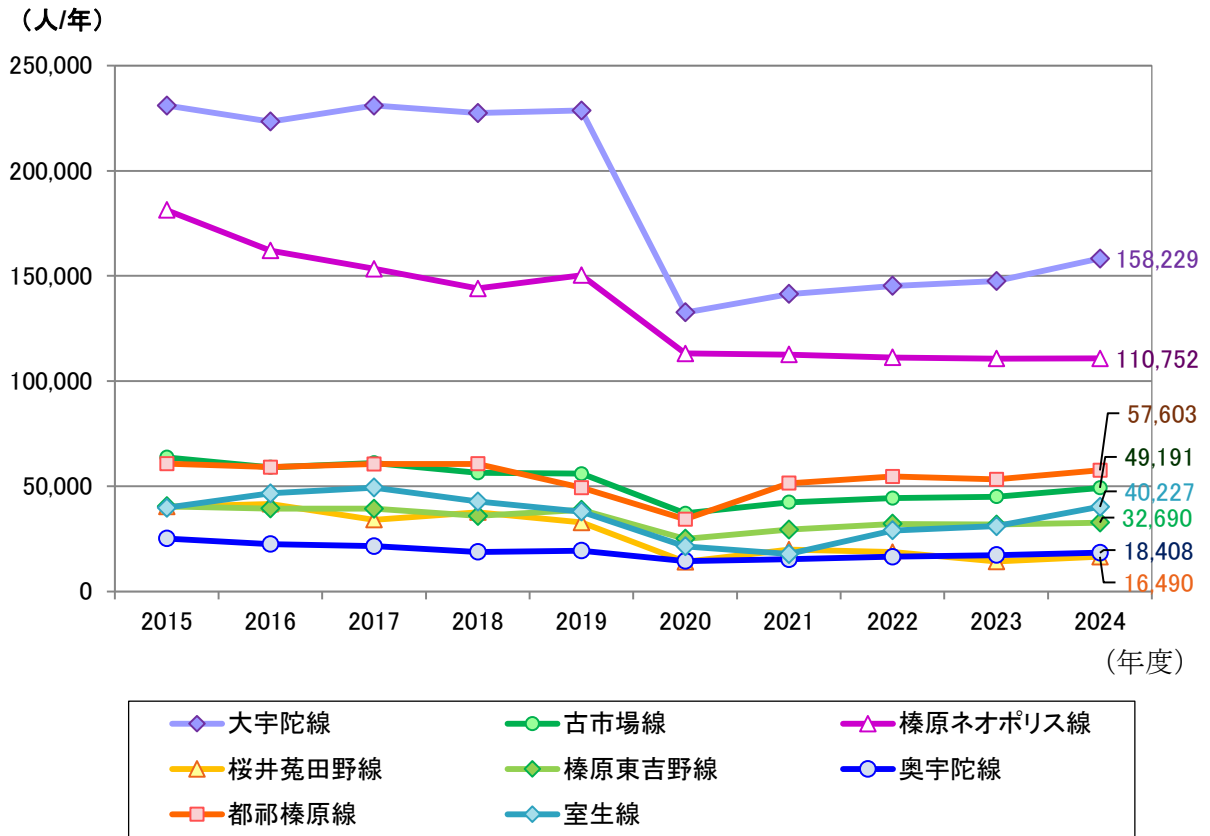
資料:市民アンケート

図 地域公共交通の認知度



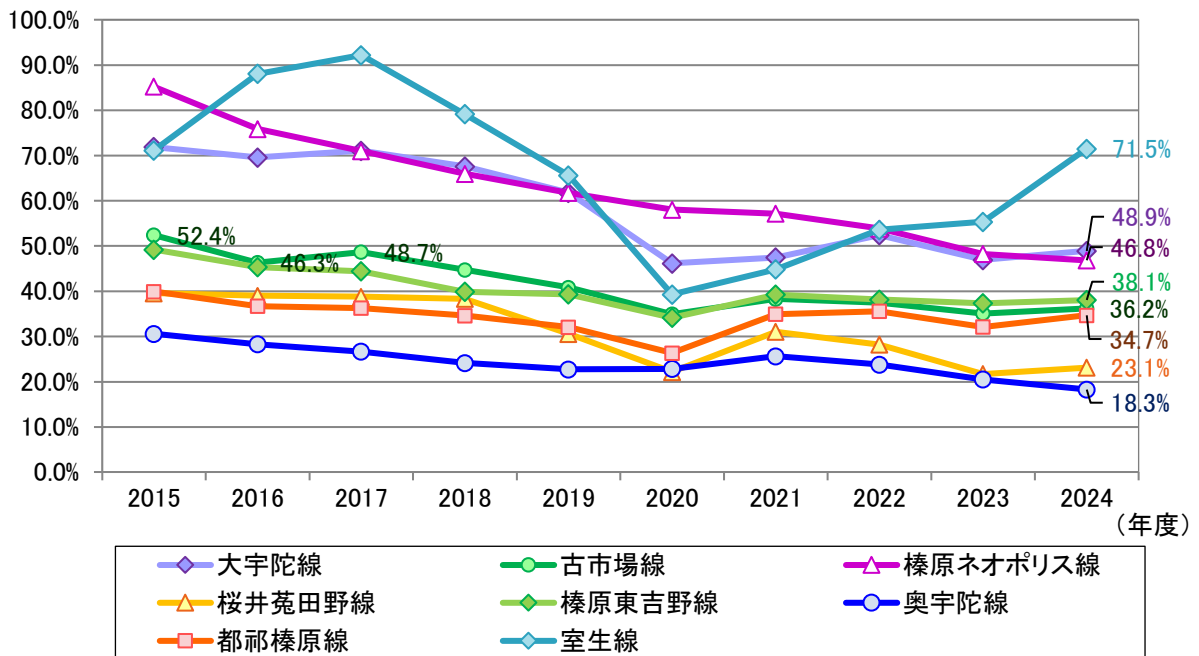
資料:市民アンケート

図 地域公共交通の利用頻度



※ 奥宇陀線は、2017年10月からコミュニティバスとして運行

図 路線バスの利用者数の推移(路線別)



※ 奥宇陀線は、2017年10月からコミュニティバスとして運行

図 路線バスの収支率の推移(経常収益/経常費用:路線別)

■奈良交通ヒアリング結果

- バス・タクシー業界全体として、運転者不足が深刻であり、運行に必要な運転者の確保が急務な状況である。全国的に賃上げを行っており、近畿圏では最低賃金の5%アップを行って、魅力ある業界にしようとしている。
- 奈良交通としても、運転者の確保が急務な状況であり、今後も運行に必要な運転者を確保するため、人件費については上昇の見込みである。
- 運転者の高齢化も有り、採用については今後も強化していきたいが、事業者単独では限界が有り苦勞している状況である。市にも運転者募集の広報についてご協力いただきたい。

令和6年4月～適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380 時間 最大: 3,484 時間	改正前(月換算) 原則: 281 時間 最大: 309 時間	改正前 継続 8 時間
改正後 原則: 3,300 時間 最大: 3,400 時間	改正後 原則: 281 時間 最大: 294 時間	改正後 継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間

※4年平均1日の拘束時間は年間平均

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

日勤の1か月の拘束時間	日勤の1日の休息期間
改正前(月換算) 299 時間	改正前 継続 8 時間
改正後 288 時間	改正後 継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間

※日勤については乗客を介す

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省
厚労省 改善基準告示 検索

出典:厚生労働省リーフレット

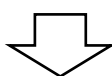
図 バス・タクシー運転者の労働時間等の基準の改正

課題(4) 地域公共交通サービスに対する財政負担の適正化

第1次宇陀市地域公共交通計画では…

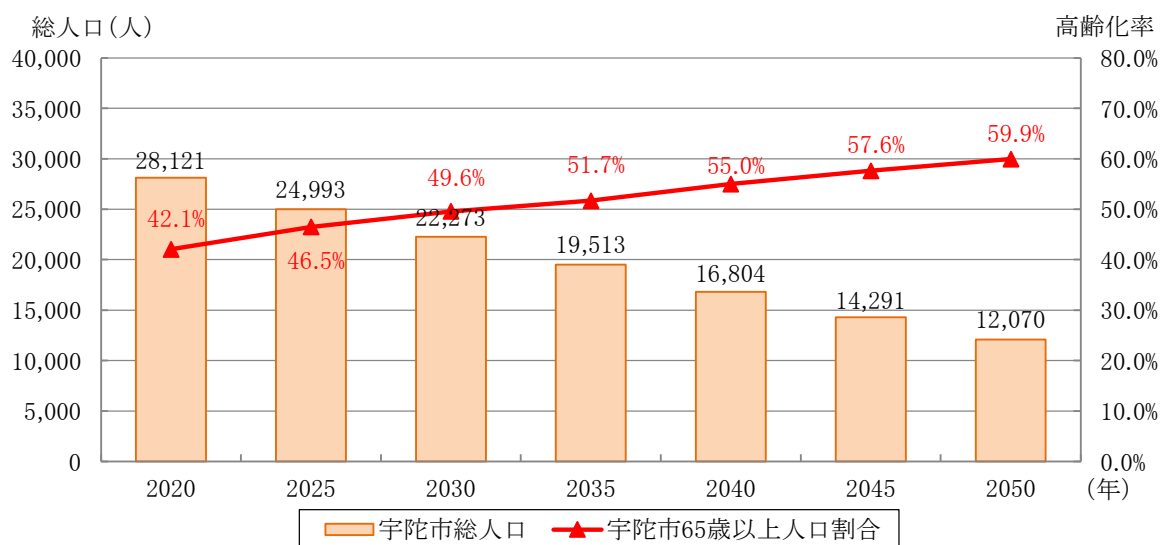
本市の地域公共交通は、本市による財政負担により、運行が維持されているものも少なくないが、これまでに示したとおり、地域公共交通による移動が減少しており、利用者は低迷している。地域公共交通を支える本市の財政は、少子高齢化による人口減少に伴い、市税等の自主財源がさらに減少することが想定され、一層厳しい歳出・歳入状況になることが推測される。このような背景のもと、財政状況が厳しくなる中で、収支率の低い地域公共交通サービスを維持することが困難になる恐れがある。

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



現状(令和7年度)では…

- ✓ 人口減少加速(2050年には2020年と比べて57%減少)で税収減少リスクがさらに高まる。
- ✓ 路線バス・市営有償バス・デマンド交通の収支率は全て低迷(路線バス 50%未満、榛原大野線 18.3%、デマンド交通 9%)。
- ✓ 運行経費は燃料費・人件費高騰で増加により、財政負担は増加傾向。補助金依存度が高まり持続性リスクが深刻化。
- ✓ 運行形態の見直しを一部実施(らくらくバス廃止→らくらくタクシー導入、大宇陀南部線廃止→地域主体のかぎろひバスに移行)。



資料: 令和2年国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所の『日本の地域別将来推計人口(2023年12月推計)』(2025年以降)

図 将来人口の推移

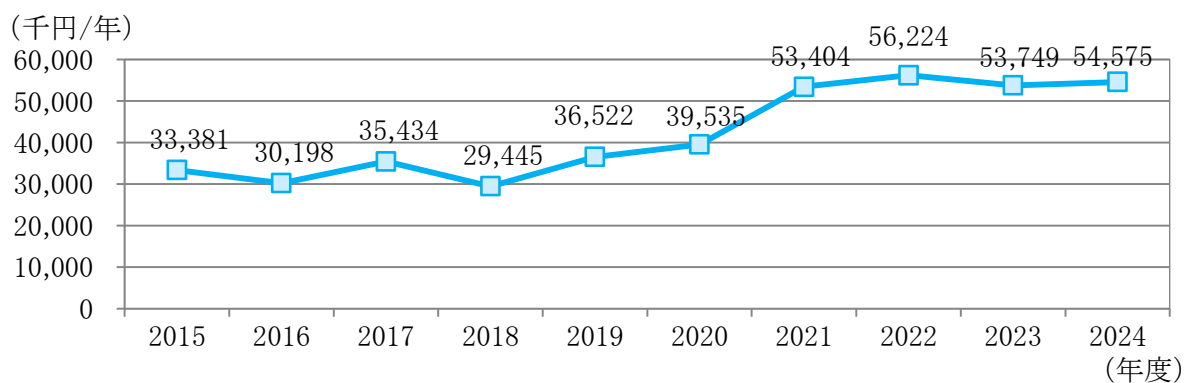
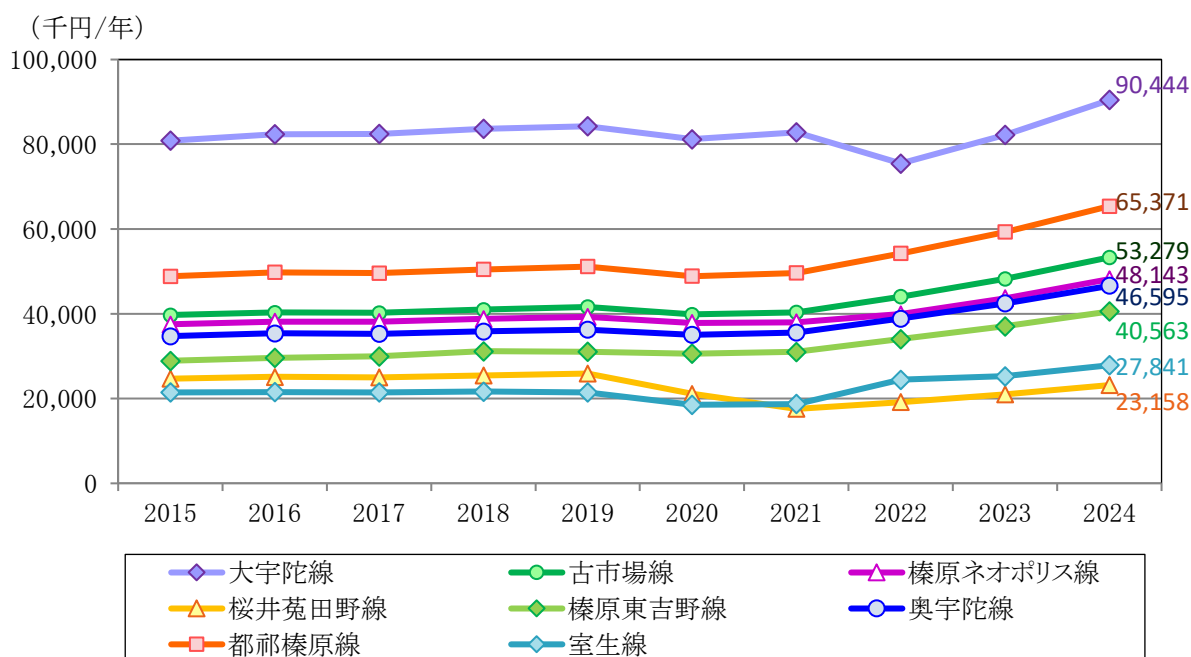


図 路線バスに対する市負担額



※ 奥宇陀線は、2017年10月からコミュニティバスとして運行

図 路線バスの経常費用の推移(路線別)

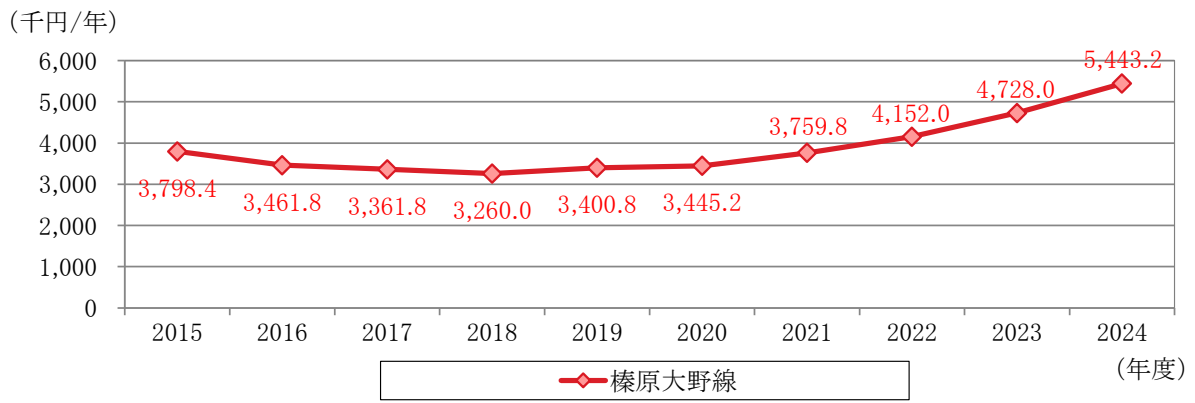


図 市営有償バス 榛原大野線の運行経費

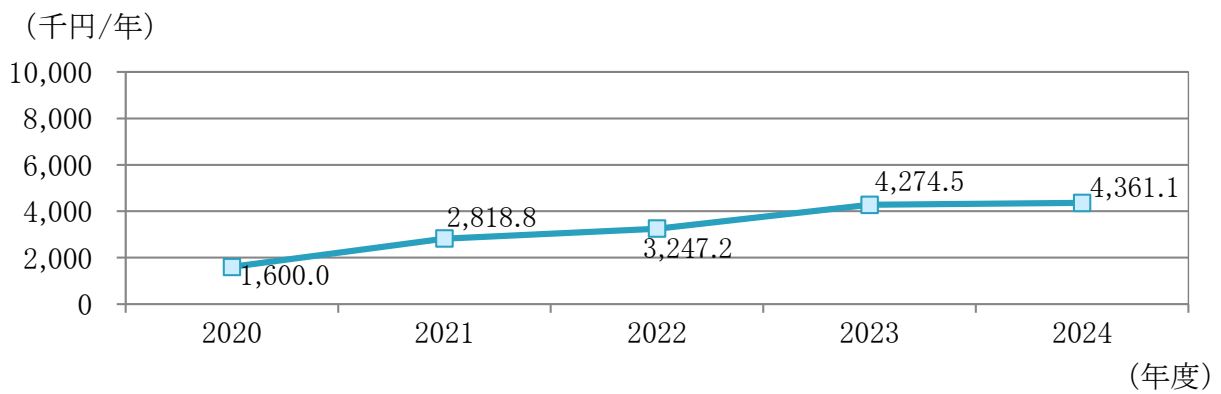


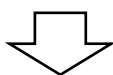
図 市営有償バス かぎろひバスの運行経費

課題(5) 市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保

第1次宇陀市地域公共交通計画では…

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

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



現状(令和7年度)では…

- ✓ 市営有償バス・デマンド交通の便あたり利用者数は依然として低水準(榛原大野線・かぎろひバスとも1.0人未満、デマンド交通は1.4人)。乗合型交通の利用促進には結びついていない。
- ✓ 一方で、「自動運転バス(天満台東三丁目～宇陀市立病院～榛原駅北口)とカート運行(天満台地区の周回)」の実証実験、「らくらくタクシー」(タクシー補助)や、地域主体で運行している「かぎろひバス」、マイカー乗り合い公共交通サービス「ノッカルおくうだ」の実証実験等、持続可能な移動手段の確保に向けて、新たな手法や担い手の確保に取り組んでいる。
- ✓ 加えて、福祉施設所有の空き車両の有効活用やボランティア送迎との今後の連携など、福祉部局との調整・連携も模索している。
- ✓ 地域住民や団体と連携した取り組みについても、随時、研究調査や関係者との意見交換を行っている。

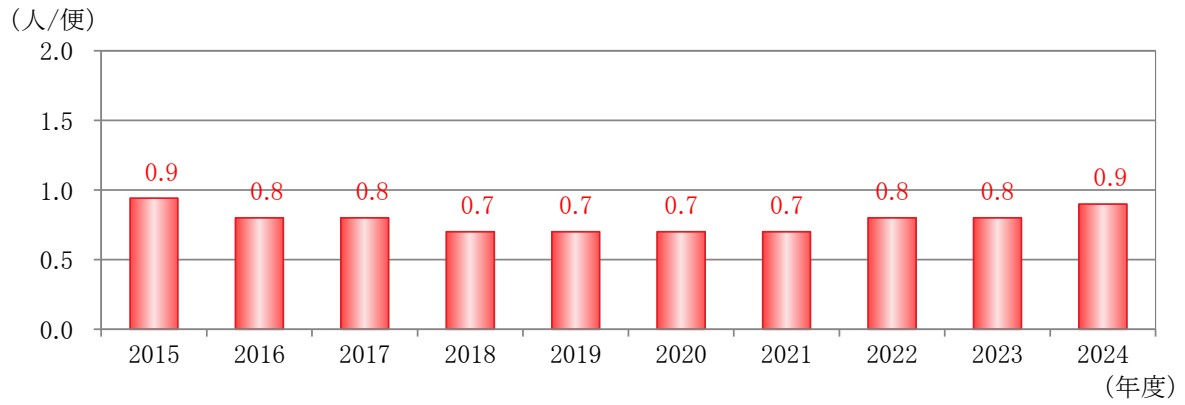


図 市営有償バス(榛原大野線)の1便あたりの利用者数の推移

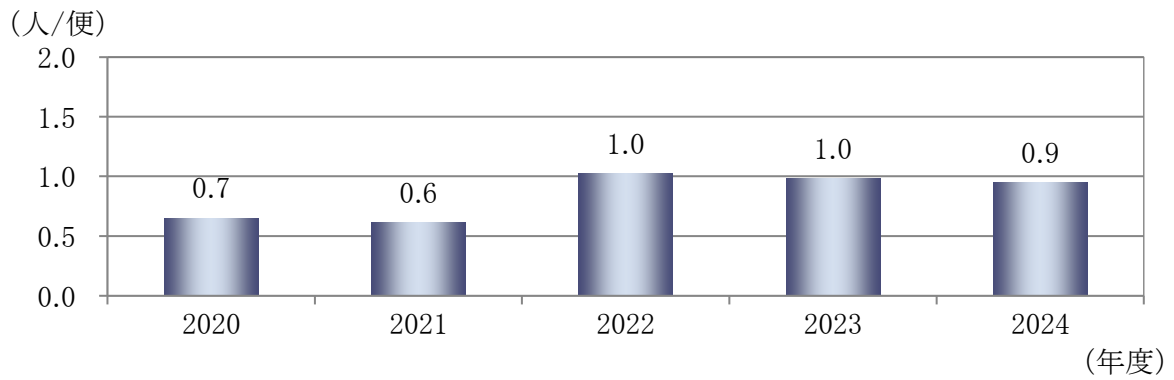


図 市営有償バス(かぎろひバス)の1便あたりの利用者数の推移

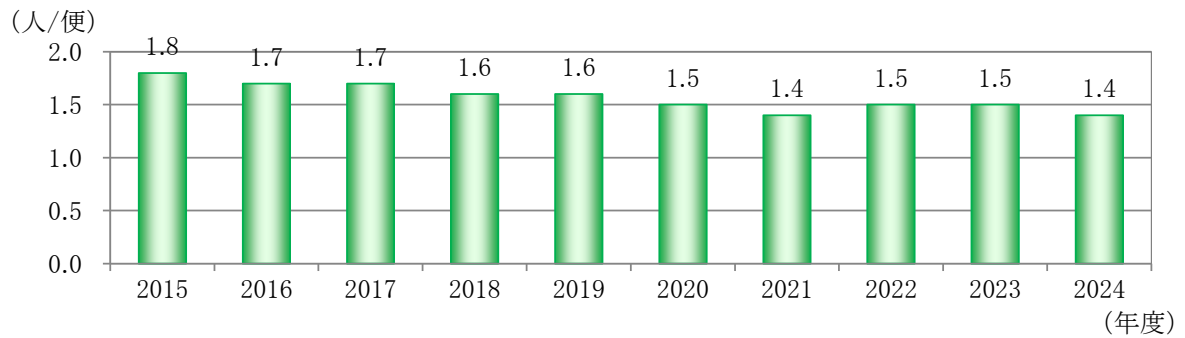


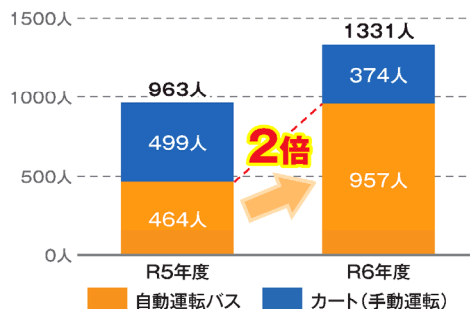
図 デマンド型乗合タクシーの1便あたりの利用者数の推移

■自動運転バス(天満台東三丁目～宇陀市立病院～榛原駅北口)とカート運行(天満台地区の周回)の実証実験

自動運転バスの延べ乗車人数は、令和5年度と比べて**2倍に増加**
(合計:464人→957人、一日平均:31人→60人)

実験期間
令和5年度:12月4日(火)～22日(金)(土日曜除く15日間)
令和6年度:11月6日(水)～23日(土)(日曜除く16日間)

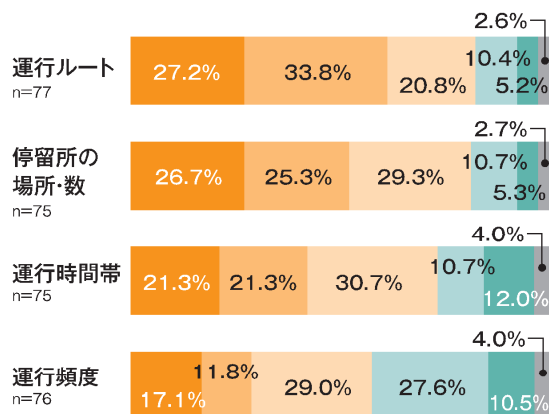
年度	乗車人数	自動運転バス	カート(手動運転)
R5年度	合計	464人	499人
	一日平均	31人	33人
R6年度	合計	957人	374人
	一日平均	60人	23人



利用された方の満足度

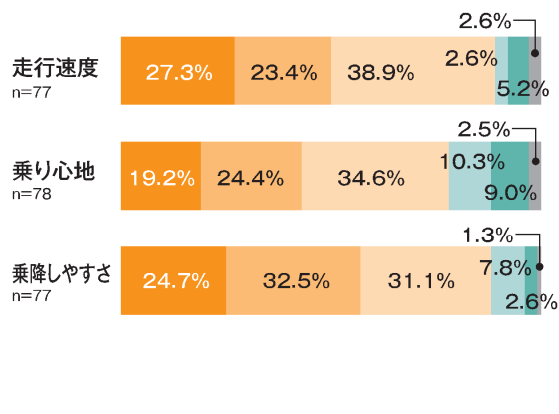
サービスの満足度

「運行ルート」「停留所の場所・数」は8割が満足または不満なし



車両の満足度

「走行速度」「乗降しやすさ」は9割、「乗り心地」は8割が満足または不満なし



満足 やや満足 不満はない やや不満 不満 わからない

■かぎろひバス

○運行概要

地域主体の移動手段確保を目的とした事業で、大宇陀南部地域において、大宇陀上龍門・政始まちづくり協議会と連携し、令和3年12月1日より本格運行開始。地域住民が運転者を担い、交通弱者の移動を支援。



出典：宇陀市ホームページ

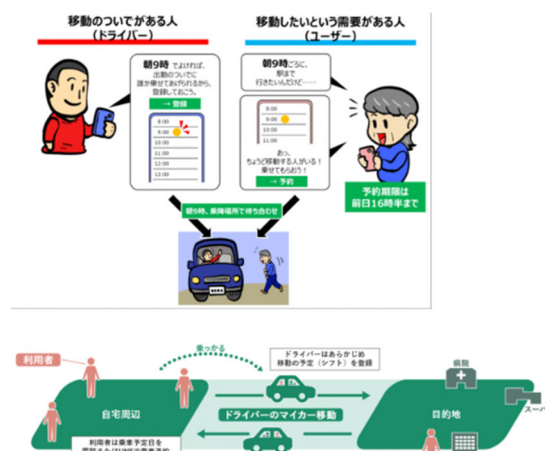
○運営者(上龍門地域まちづくり協議会)の声

- 市との連携により、地域の声を反映した運行ルートを設定し、奈良交通バス停との接続で広域移動も可能となっている。
- 持続的に運営していくために、安全確保のためのビデオ講習、高齢化による利用減少に対応するためのPR強化、担い手確保、利便性向上のためルートの一部変更等、様々な対応をおこなっている。
- 協議会メンバーは免許返納を控えつつも、「地域交通を守り続けたい」という強い使命感を持って取り組んでいる。

■ノックルおくだ

○運行概要

奈良県内初の共助型 MaaS として、住民ドライバーが自身のマイカーで近隣住民を送迎する乗り合い公共交通サービス。令和7年3月から内牧地域で実証運行中。



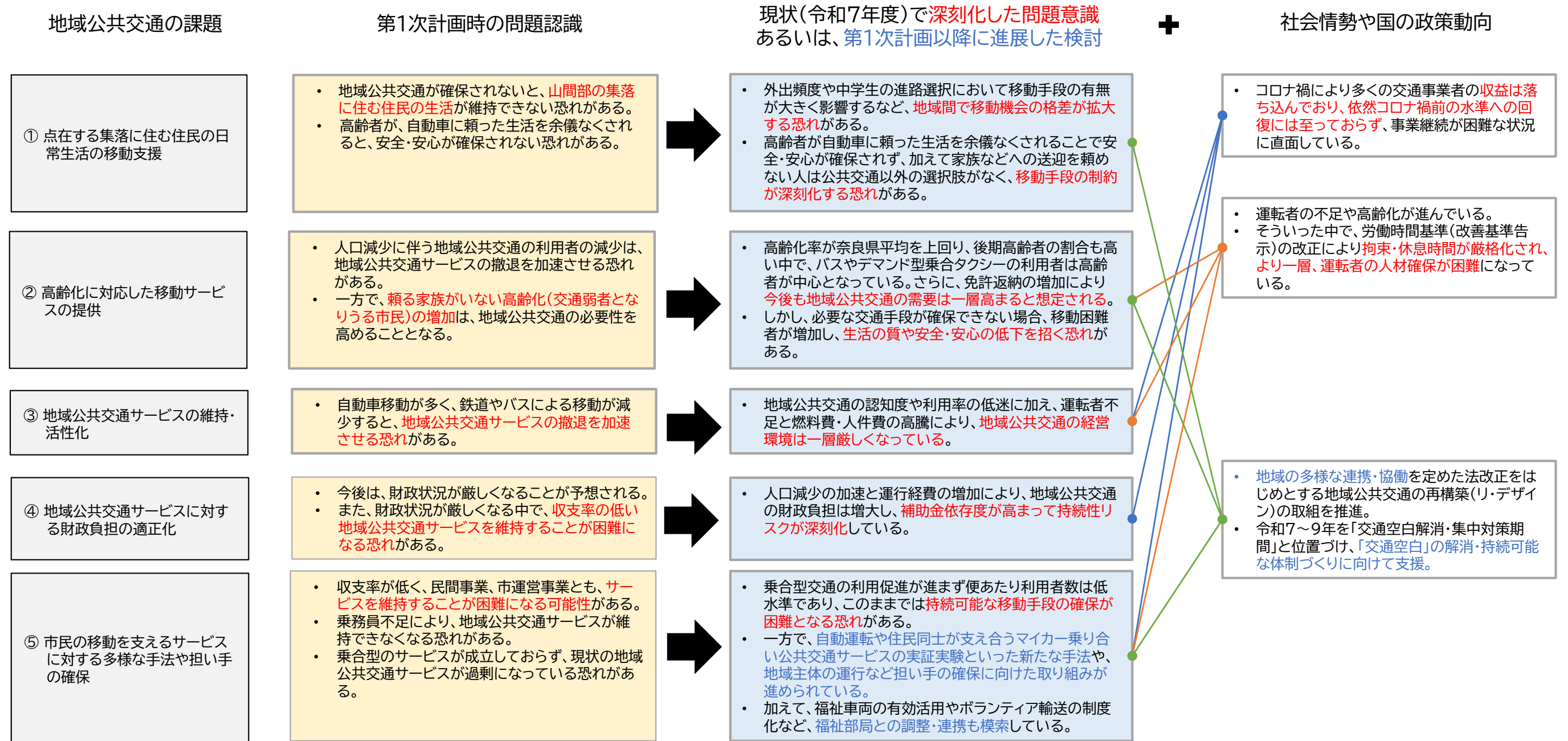
出典：宇陀市ホームページ

○運行地域(内牧地域まちづくり協議会)の声

- 内牧地域は、限界集落(人口約 850 人・高齢化率 55%超)で、買い物・通院の交通手段が不足していた。市の提案を受け、地域協議会が導入を決断した。奈良県で初の公共ライドシェア事例となっている。
- 利用目的は買い物、通院、市役所訪問などであり、移動診療車利用も増加している。利用者からは「近隣への依頼が不要になった」「外出や交流が増えた」「便利になった」といった評価が寄せられている。
- 公共ライドシェアは地域活性化の鍵となると考えている。外出・交流を促進し「住み続けたい地域」を実現していきたい。さらに、他の公共交通機関の利用促進にも波及効果を期待している。

【地域公共交通の抱える課題のまとめ】

本市の地域公共交通を取り巻く環境は、第1次計画策定時から現在にかけて人口減少や高齢化が進み、第1次計画時に挙げられていた問題意識は深刻化している。さらに、全国的にみても、地域公共交通は燃料費をはじめとする各種経費の上昇や運転者不足、経営環境が一層厳しくなっており、本市でも同様の状況となっている。一方で、本市では地域主体による運行モデルや自動運転の実証実験など、多様な手法や担い手を確保する取り組みが進展していることは、今後の地域公共交通ネットワークの再構築に向けた重要な兆しである。



2-3 計画の基本的な方針

(1)基本理念

令和3(2021)年3月に策定した第1次計画(現行の「宇陀市地域公共交通計画」)では、「生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える みんなでつくる、みんなのための交通まちづくり」を基本理念として、地域住民・交通事業者・行政が一体となって、利用しやすく、持続可能な地域公共交通の構築に取り組んできた。

近年、地域公共交通は燃料費をはじめとする各種経費の上昇や運転者不足、高齢化などにより、経営環境が一層厳しくなっている。こうした状況の中、従来のように事業者や行政だけに頼る仕組みでは維持が難しくなり、地域全体での新たな取り組みが求められている。また、公共交通は単なる移動手段にとどまらず、暮らしを支える重要な要素として位置づけられている。さらに、社会の変化に対応し、持続可能な体制を整えるためには、柔軟な発想と地域に合った工夫が必要となる。

この認識を踏まえ、前節で整理した課題を解決し、本市が目指す生きがいをもって暮らせる健幸なまちを支える地域公共交通の実現に向けて、以下の視点を踏まえることが必要である。

視点1:地域公共交通は「与えられる」だけでなく、自分たちで「創る」ことも必要

全国的に交通事業者や行政だけに頼る地域公共交通の維持は困難になっており、地域住民に求められる役割も変化が迫られている。本市では、すでに市民が主体となって創る交通手段が複数運行されており、一部は「萌芽」から「成長」の段階に移行しつつある。地域公共交通が「自分たちの生活を支える貴重な資源」であり、その確保や維持が「自分ごと」であるという認識を共有し、地域、交通事業者、行政がそれぞれの役割を適切に果たしていくことが求められている。

視点2:地域公共交通が求められる役割が多様化するなか、各種政策との連携が必要

人口減少、高齢化、地域における移動ニーズの多様化等が進むなかで、健幸なまちの達成に向けては、高齢者の外出促進による健康維持、社会参加促進による生きがいの創出、互いに支え合う地域コミュニティの維持、移住定住の促進等、地域公共交通が果たす役割は多様化している。「健幸都市」の基盤として、誰もが安心して住み続けられるためのセーフティネットとしての機能強化に向けて、福祉、教育、観光、地域振興等といった各種政策との連携が重要である。

視点3:持続可能な宇陀市の未来に向け、「創る」だけでなく、「育て」「守る」ことが重要

コロナ禍や 2024 年問題等を経てさらに厳しい環境に直面する地域公共交通であるが、今後も押し寄せる社会情勢の変化に対応していくためには、地域公共交通を「創る」だけでなく、「育てる(改善する)」、次世代に向けて「守る(維持する)」ことが重要である。次世代技術の導入や新たな移動支援策も含めて、地域の実情にあわせて柔軟に進化させ、かつ、持続可能なシステムとしていくことが、本市の未来を切り拓いていくことに繋がる。

以上の視点を踏まえ、生きがいを持った健幸なまちの達成を支える地域公共交通の実現に向け、関係者全員が、これまで以上に移動やそれを支える地域公共交通を「自分ごと」として意識し、日常生活や観光等のくらしのインフラとなる本市の地域公共交通を、関係者が「共に創り、育て、守る」ことの継続が重要であることから、第2次宇陀市地域公共交通計画における基本理念を、以下のとおりとする。

第1次宇陀市地域公共交通計画における基本理念

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



第2次宇陀市地域公共交通計画における基本理念

共に創り、育て、守り続ける
健幸都市 宇陀の未来を拓く^{ひら}地域公共交通

(2)基本方針

1) 地域公共交通に求められる役割

本市の地域公共交通の課題を解決し、まちの目指す姿や基本理念の実現に向けて求められる地域公共交通の役割を整理した。

①広域アクセスと基幹ネットワークの維持・強化

市民や来訪者にとっても分かりやすく、広域的に利便性の高い地域公共交通ネットワークを維持し、定住促進及び交流人口の増加・創出につなげる。

②外出が楽しくなる環境づくり(QOLの向上)

買い物、通院、イベント参加等「出かけたくなる目的」に地域公共交通が紐づくことで、移動を通じた交流を促進し、市民の心身の健康(ウェルネス)向上と地域コミュニティの活性化につなげる。

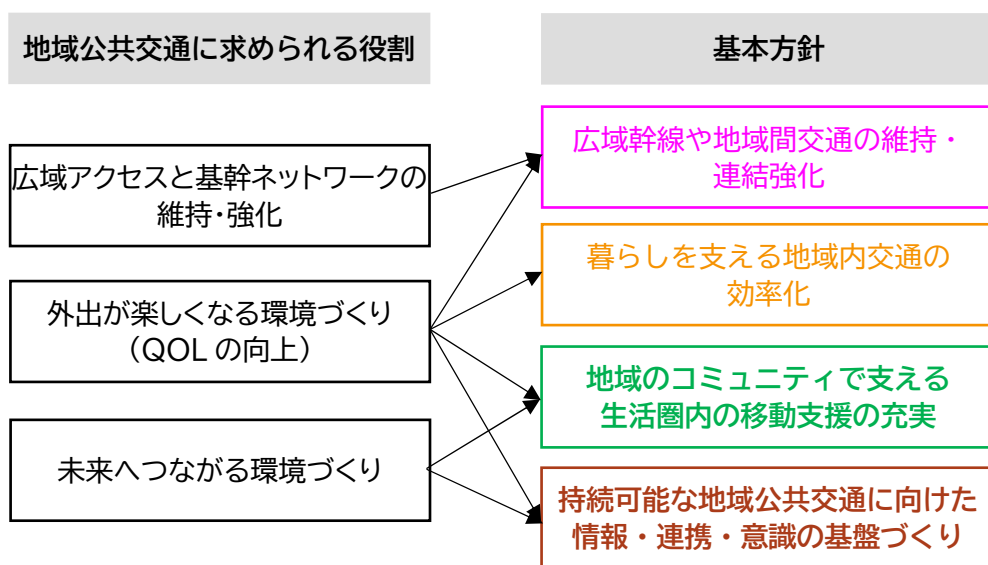
③未来へつながる環境づくり

第1次計画の精神である「みんなでつくる、みんなのための交通まちづくり」という土台を継承しつつ、多様な主体が参画してみんなで支え合う意識の醸成、市民・交通事業者・行政が同じ目標に向かって挑戦していく体制づくりにより、さらに「育てる」「守る」に進化していく。

2) 基本方針

本市の地域公共交通は、従来型の路線維持だけでは持続が困難であり、「幹」・「枝」・「葉」の地域の需要や求められるサービス水準に応じた階層的な地域公共交通ネットワークの再構築と、情報提供・利用促進・地域連携・意識醸成・財政適正化等によって持続可能な地域公共交通としていくための「根」を広く深く張っていくことが不可欠である。

地域公共交通に求められる役割を踏まえ、本計画の4つの基本方針を下記のとおり抽出した。



基本方針1 幹 広域幹線や地域間交通の維持・連結強化

鉄道および主要路線バスを中心とした幹線交通の機能を維持し、地域内交通との乗継利便性を高める。

基本方針2 枝 暮らしを支える地域内交通の効率化

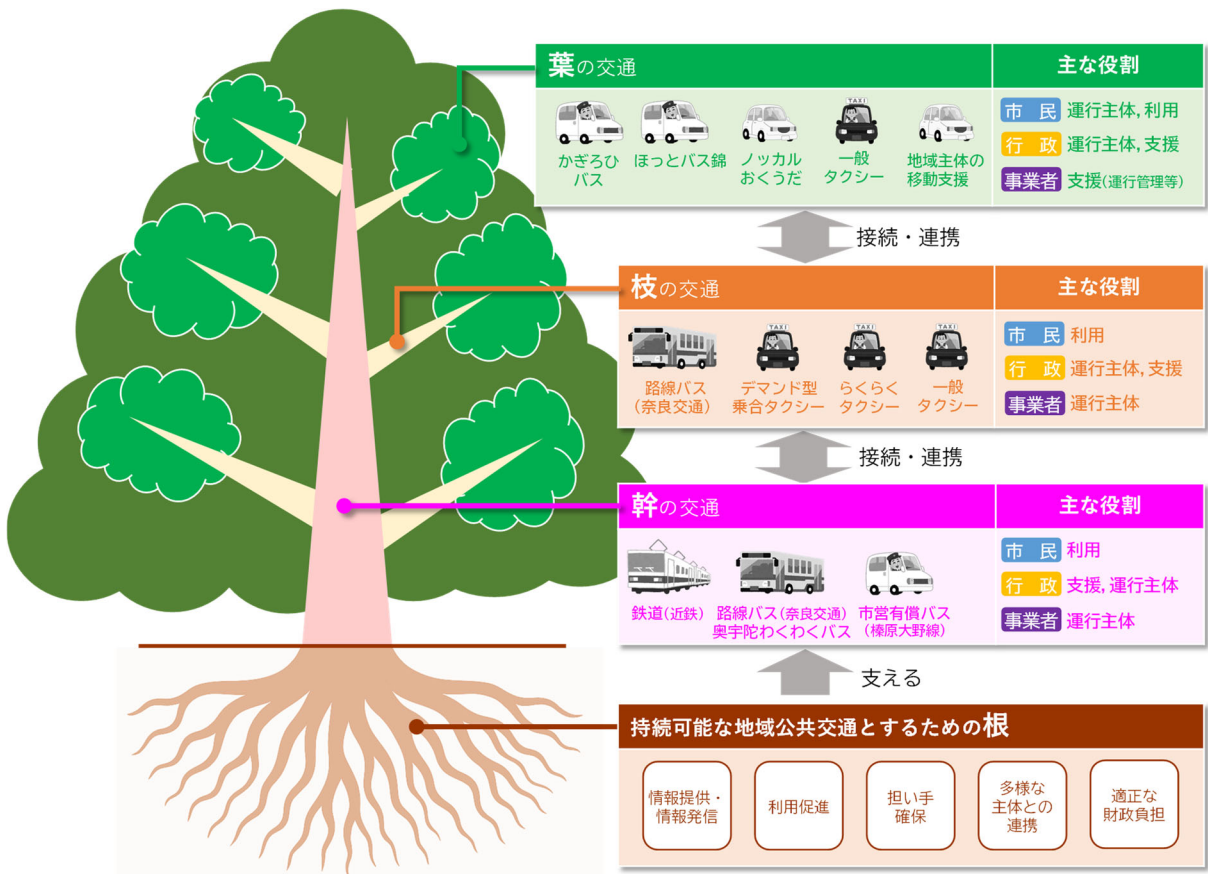
需要に応じた運行形態を導入することで、生活圏間の移動を持続可能にし、地域の暮らしを支える。

基本方針3 葉 地域のコミュニティで支える生活圏内の移動支援の充実

多様な手法を組み合わせ、地域のコミュニティと連携して、近距離移動を確保し、高齢者や交通弱者の生活を守る。

基本方針4 根 持続可能な地域公共交通に向けた情報・連携・意識の基盤づくり

効率的・効果的な情報提供、利用促進、担い手確保、財政負担の適正化を進めるとともに、新たな取り組みに挑戦する積極的な姿勢と、市民が地域公共交通を「創り、守り、育てる」主体として「自分ごと」にする意識を醸成し、地域全体で地域公共交通を守る仕組みを構築する。

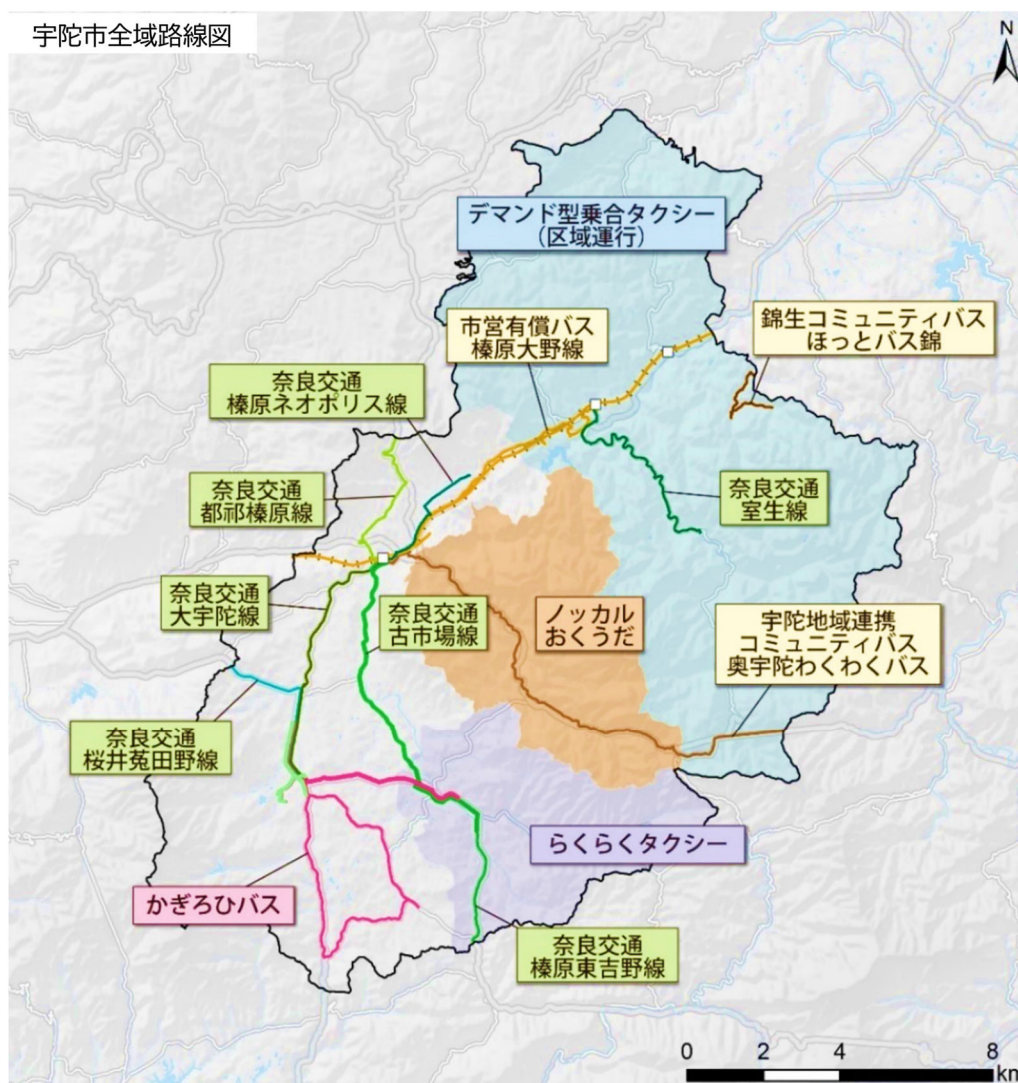


※将来ネットワークの形成に向けては、幹の交通を太くし、枝の交通を上げ、葉の交通を茂らせることにより、大きく、豊かな木として枯らさずに成長していくことを目指す。

図 基本方針のイメージ

表 地域公共交通ネットワークの位置づけ

位置づけ	役割	運行主体	路線(現状)
交通の幹線となる 幹	・市外および宇陀市内の各地域間を接続する交通	・主に交通事業者、自治体、関係市村等が主体となって運行	○近鉄大阪線 ○路線バス ・大宇陀線 ・古市場線 ・榛原東吉野線 ・桜井菟田野線 ・都祁榛原線 ○奥宇陀わくわくバス ○市営有償バス ・榛原大野線 ○一般タクシー
地域と幹線を繋ぐ 枝	・宇陀市内の各地域内の移動を支える交通	・主に交通事業者、自治体が主体となって運行	○路線バス ・榛原ネオポリス線 ・室生線 ○デマンド型乗合タクシー ○らくらくタクシー ○一般タクシー
地域内を繋ぐ 葉	・宇陀市内の各地域内の移動を支える交通	・主に地域が主体となって運行	○市営有償バス ・かぎろひバス ○ほっとバス錦 ○ノッカルおくだ

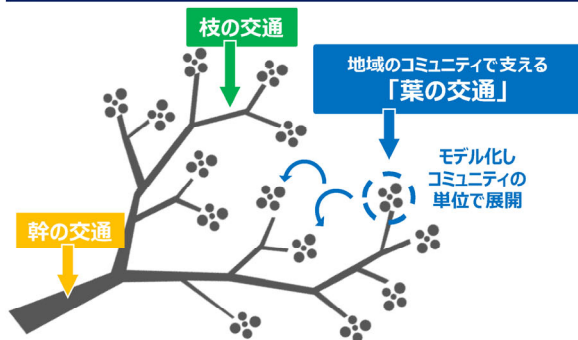


【参考】木になぞらえた交通のネットワークの考え方(国土交通省)

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

○ 危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、**地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を向上するため、地域の多様な関係者による「共創」に係る実地伴走型の研究会を設置。**令和3年11月にキックオフし、令和4年3月中間整理。

研究会のキーコンセプト



目的

- ・ **ファーストワンマイル**（自宅からの最初の移動）を発想の起点として、主に「**葉の交通**」について、**多様な主体の「共創」**を実践することにより、**くらしのニーズに基づく持続可能な交通を実現するモデルを研究する。**

研究の Scope

- ・ 地域の「ひと」の「くらし」の充実を捉えた**移動の価値創出**
- ・ **持続可能な地域経営**—地域内ファイナンス・地域合意形成
- ・ 多様な主体が担う**交通セーフティネット** 等

研究会メンバー（敬称略・50音順）

【メンバー】

大下 篤志 株式会社みちのりホールディングスディレクター
 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
 田中 仁 株式会社ジンスホールディングス代表取締役 CEO
 長谷川エリナ朋美 株式会社 LUMIERE 代表/作家
 古田 秘馬 プロジェクトデザイナー/株式会社umari 代表取締役
 三ツ谷 翔太 アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社パートナー
 森田 創 合同会社うさぎ企画代表社員/作家
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

【オブザーバー】

国土交通省 総合政策局 総務課 総合交通体系
 不動産・建設経済局 参事官付
 都市局 まちづくり推進課
 鉄道局 鉄道事業課
 自動車局 旅客課
 海事局 内航課
 国土交通政策研究所
 各地方運輸局 交通政策部 交通企画課等
 観光庁 観光地域振興部 観光資源課
 内閣府 成果運動型事業推進室
 厚生労働省 老健局 認知症施策・地域介護推進課
 環境省 大臣官房 地域脱炭素政策調整官
 日本銀行 金融機構局 金融高度化センター
 株式会社日本政策投資銀行
 株式会社博報堂

【事務局】

国土交通省 総合政策局
 公共交通・物流政策審議官部門 地域交通課
 EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社



出典：アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究 中間整理概要(国土交通省)

3. 計画の目標

3-1 目標設定の考え方

本計画を着実に推進するためには、各主体が目指すべき方向性を共有し、同じゴールに向かって取り組むことが重要となる。そのため、本計画の目標を以下の考え方に基づき設定する。

なお、評価指標については、市の地域公共交通行政の継続性を鑑み、第1次計画で設定した項目をベースにしつつ、事業の取り組み状況と目標の達成状況、昨今の地域公共交通を取り巻く環境等を勘案したうえで、必要に応じて見直したうえで設定した。

(1) 計画全体の目標

基本方針1～4に基づく事業(第4章に記載)に取り組んだ結果として、地域公共交通を利用する人が増え、地域公共交通に対する利用者の満足度が高まっていること、地域公共交通の充実により市民の外出や健康が増進され、生きがいを感じながら安心して豊かな生活を送れていること等を検証するため、以下の3点を計画全体の目標とする。

目標①:地域公共交通利用者数の増加 ※利用増進を図ることにより、コロナ禍以前の状態への回復を目指す

目標②:地域公共交通に対する利用者満足度の向上

目標③:高齢者の地域公共交通の利用頻度の向上

(2) 基本方針1～3(幹・枝・葉)に関する目標

市民の日常生活や観光移動等を支える幹・枝・葉を構成する地域公共交通ネットワークが維持・確保できているか、また、その持続可能性を確保できているかを検証するため、以下の4点を目標とする。

目標④:地域公共交通へのアクセス環境の確保

目標⑤:拠点施設へのアクセス利便性の確保

目標⑥:地域公共交通に対する行政負担額(市全体)の改善

目標⑦:地域公共交通の収支率の改善

(3) 基本方針4(根)に関する目標

行政、事業者、市民の各主体が適切な役割分担のもとで連携し、一体感を持って、計画を着実かつ機動的に推進できているかを検証するため、以下の3点を目標とする。

目標⑧:地域公共交通に係る継続的な情報発信

目標⑨:地域公共交通に係る関係者の連携の強化

目標⑩:地域公共交通への理解と行動変容の促進

各目標の具体的な評価指標と数値基準について、次ページ以降に記載する。

(1) 計画全体の目標

目標① 地域公共交通の利用者数の増加

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度末)
①-1 市内を運行する バス・デマンドタ クシー等の乗車 人員の合計	人口動向、コロナ禍後の利用 状況等を踏まえ、 <u>現状からの 増加</u> を目指す。 対象：路線バス(7 路線)、市営有 償バス(2 路線)、デマンド型乗合 タクシー(1 路線)、らくらくタク シー	632,095 人/年 (H30 年度)	491,320 人/年 (R6 年度)	491,320 人/年 以上 (現状以上)
①-2 市内鉄道駅(3 駅)の乗車人員 の合計	人口動向、コロナ禍後の利用 状況等を踏まえ、 <u>現状からの 増加</u> を目指す。 対象：榛原駅、室生口大野駅、三 本松駅	1,996 千人/年 (5,469 人/日) (H30 年度)	1,560 千人/年 (4,275 人/日) (R4 年度)	1,560 千人/年 (4,275 人/日) (現状以上)

■数値の把握方法：運行する交通事業者からのデータ提供による

目標② 地域公共交通に対する利用者満足度の向上

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度末)
②-1 バス交通に対す る利用者満足度	現状でも高い満足度である が、各種施策実施により <u>更なる 向上</u> を図る。	76.7% (R 元年度)	77.6%	80% (+3.4 ポイント)
②-2 デマンド交通に 対する利用者満 足度	現状でも高い満足度である が、各種施策実施により <u>更なる 向上</u> を図る。	84.6% (R 元年度)	88.9%	90% (+1.1 ポイント)

■数値の把握方法：利用者アンケートの実施による

目標③ 高齢者の地域公共交通の利用頻度向上

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度末)
③ 高齢者(65 歳 以上)の地域公 共交通の利用 頻度	地域公共交通で外出しやす い環境の創出により、地域公 共交通の主たる利用者であ る高齢者の地域公共交通の 利用頻度を向上し、利用者 のすそ野を広げる。	— (非計測)	77.6% ^(※1)	80% (+3.4 ポイント)

(※1)市民アンケートにおいて、65 歳以上の「地域公共交通(路線バス、市営有償バス、デマンド型乗合タクシー、一般タクシーのいずれか)の利用頻度」が「年1回未満」よりも多く回答した人の割合。

■数値の把握方法：市民アンケートの実施による

(2) 基本方針1～3(幹・枝・葉)に関する目標

目標④:地域公共交通へのアクセス環境の確保

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度末)
④ 地域公共交通 の未カバー人口 率	地域別の人口動向、現在の 交通サービス提供状況等を 踏まえ、駅勢圏・バス停勢圏 外 ^(※1) に居住する人口比率の 現状からの改善を目指す。	14.4% (R2 年度)	11.7%	10.5% (-1.2ポイント)

(※1)鉄道駅から半径 1km 圏外、バス停から半径 300m 圏外。

■数値の把握方法:250m メッシュ別人口データ(国勢調査に基づく)より計測

目標⑤:主要な交通拠点へのアクセス利便性の確保

指標	考え方	対象施設	過去実績値	現状値 (R7 年度)	目標値 (R12 年度末)
⑤ 主要な交通 拠点への乗 り入れ路線 数	市内の各地域の主 要な交通拠点 ^(※1) へ のアクセス利便性を 確保するため、現状 維持を目指す。	榛原駅	7 (R2 年度)	7	現状維持
		室生口大野駅	3 (デマンドタク シー含む) (R2 年度)	3 (デマンドタク シー含む)	現状維持
		道の駅「宇陀路大宇陀」	4 (R2 年度)	4 (らくらくタク シー含む)	現状維持
		宇陀市菟田野人権交流 センター	3 (R2 年度)	3 (らくらくタク シー含む)	現状維持

(※1)交通拠点:鉄道駅(2駅)、道の駅「宇陀路大宇陀」、宇陀市菟田野人権交流センター

■数値の把握方法:運行する交通事業者からのデータ提供による

目標⑥:地域公共交通に対する行政負担額(市全体)の維持

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度末)
⑥ 行政負担額(市全体) ^(※1)	運行に係る経費の増大や新たな路線導入等による行政負担が増える可能性は大きい、運行の効率化を図ること等により、 改善 を目指す。	51,400千円 (R2年度)	79,700千円 (R6年度)	80,000千円 (改善 ^(※2))

(※1)行政負担額は、路線バスへの運行補助、市が主体となり運行する路線の運行経費や運行補助(らくらくタクシー)、地域が主体となり運行する路線への財政負担の総額。

(※2)金額としては現状維持程度ではあるが、物価上昇等を考慮して改善とした。

■数値の把握方法:宇陀市において把握

目標⑦:地域公共交通の収支率

指標	考え方	対象路線 ^(※1)	過去実績値	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度末)
⑦ 市内を運行する地域公共交通の収支率	運行経費の増大が想定されるが、各種施策の実施により利用者増を図り、 改善 を目指す。	(路線) 大宇陀線	67.6% (H30年度)	48.9%	50% (改善)
		(路線) 古市場線	44.7% (H30年度)	36.2%	40% (改善)
		(路線) 榛原東吉野線	39.9% (H30年度)	38.1%	40% (改善)
		(路線) 榛原ネホ ^o リス線	66.0% (H30年度)	46.8%	50% (改善)
		(路線) 桜井菟田野線	38.3% (H30年度)	23.1%	30% (改善)
		(路線) 奥宇陀わくわくバス	24.1% (H30年度)	18.3%	20% (改善)
		(路線) 都祁榛原線	34.6% (H30年度)	34.7%	35% (改善)
		(市営有償) 榛原大野線	16.1% (H30年度)	11.1%	15% (改善)
		(市営有償) かぎろひバス	12.3% (R3年度)	8.5%	10% (改善)
		デマンド型乗合 タクシー	13.1% (H30年度)	9.0%	10% (改善)

(※1)対象路線:路線バス(7路線)、市営有償バス(2路線)、デマンド型乗合タクシー(1路線)

■数値の把握方法:運行する交通事業者からのデータ提供に基づき算定(収支率=運賃収入÷運行経費)

(3) 基本方針4(根)に関する目標

目標⑧:地域公共交通に係る継続的な情報発信

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度末)
⑧-1 鉄道・バスマップの作成・配布状況	路線の見直しや再編時などに集中的かつ効果的に実施する(現状維持)。	全戸配布 (H28年度)	・随時内容更新 ・各観光拠点,集客施設等に設置 ・Webページ等の活用	現状維持
⑧-2 地域公共交通に関する定期的な情報発信の回数	地域公共交通に関する関心を高めるため、利用実態や最新ニュース等を掲載する(仮称)地域公共交通新聞を定期的に発行する。	— (なし)	— (なし)	年4回 (新規)

目標⑨:地域公共交通に係る関係者の連携の強化

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度末)
⑨ 連携施策の意見交換会の実施回数	近隣自治体や宇陀市庁内の関連部署(観光,福祉,教育,地域振興等)が連携施策等について意見交換を継続する(現状以上)。	— (非計測)	9 ^(※1)	現状以上

(※1)令和7年度は、宇陀市地域公共交通活性化協議会2回、宇陀地域公共交通活性化協議会2回、宇陀市未来技術実装事業運営協議会2回、宇陀地域政策推進課と福祉関係部局ほか庁内での意見交換を3回実施済

目標⑩:地域公共交通への理解と行動変容の促進

指標	考え方	過去実績値	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度末)
⑩-1 公共交通学習の実施回数	児童・学生の地域公共交通の学びの機会を増やすため、市内小学校等を対象にした公共交通に関する学習を実施する(現状以上)。	2回 (R2年度)	全小学校各1回	現状以上
⑩-2 行政職員の公共交通機関を利用した通勤者数	健康長寿のまちの実現に向け、市職員が積極的に地域公共交通を利用する姿勢を示すため、継続的な増加を図る。	118人 (R元年度)	167人	200人以上 (+33人)
⑩-3 地域公共交通について市が意見交換を行った地域・団体の数	地域での移動のお困りごとから新たな移動手段の確保に至るまで、さまざまなステージでの地域や各種団体との意見交換を継続する。(現状以上)。	— (非計測)	4 ^(※1)	現状以上

(※1)令和7年度の状況:連合自治会・まちづくり協議会・地域団体との意見交換

■数値の把握方法(目標⑧~⑩):宇陀市において把握

4. 目標達成のための事業メニュー

「2-3 計画の基本的な方針」で設定した基本理念の実現を目指し、4つの基本方針に沿って実施する事業メニューを下記に示す。

基本方針	施策の方向性	施策メニュー	具体的な取組内容
幹 : 広域幹線や地域間交通の維持・連結強化 枝 : 暮らしを支える地域内交通の効率化	I. 幹・枝を構成する従来の地域公共交通サービスの維持・改善	I-1. 路線バス等の軸となる既存サービスの維持	①国と県・市の協調によるバス路線の維持
		I-2. 既存バスサービスの改善・見直しによる利便性・回遊性の向上	①路線バス(奈良交通)の効率化・利用促進のためのルート・ダイヤ等の改善・見直し ②市営有償バスの利用拡大に向けたルートの見直し・改善 ③コミュニティバスの利便性向上 ④らくらくタクシーの利用ニーズに合わせた運行区域の見直し
葉 : 地域のコミュニティで支える生活圏内の移動支援の充実	II. 幹・枝の交通を補完する葉の交通の市内展開	II-1. 地域主体の交通づくりの推進	①関係者が一体となって検討・協議できる場づくり ②地域主体の交通まちづくりへの支援の充実
		II-2. 福祉・教育・観光等の他分野との連携・共創の推進	①既存車両・サービスの有効活用 ②観光・交流拠点と連携した交通拠点整備 ③庁内関係部局との定期的な情報共有・協議調整 ④地域公共交通ネットワークの再構築に向けた調査研究及び実証実験の実施
根 : 持続可能な地域公共交通に向けた土台づくり	III. 地域公共交通を利用しやすい環境の整備	III-1. 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	①安全・安心に利用できる地域交通環境の整備 ②高齢者・運転免許返納者への移動支援 ③子ども・子育て世代向けの移動支援
		III-2. 分かりやすく幅広い情報提供	①路線や時刻表等の分かりやすい情報提供 ②公共交通の利用状況や運営実態に関する情報提供 ③様々な手段を活用した幅広い情報発信 ④地域自治会等と連携した住民への周知
	IV. 地域公共交通を支える体制・しくみの構築	IV-1. 地域公共交通のサービスの維持・担い手の確保	①人材確保に向けた連携・支援 ②既存の路線維持に向けた連携・支援 ③地域公共交通ネットワークの再構築に向けた調査研究(再掲) ④新たな技術等の活用検討
		IV-2. 地域公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成	①沿線住民・沿線事業所・学校・転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施 ②公共交通の利用状況や運営実態に関する情報発信(再掲)

4-1 幹・枝を構成する従来の地域公共交通サービスの維持・改善

(1) 路線バス等の軸となる既存サービスの維持 幹 枝						
○ 施策のねらい						
国・県の補助制度を最大限活用し、地域公共交通網の骨格となる「幹」「枝」を担う路線バス等の運行を安定的に継続することで、市民の日常的な移動手段を確保するとともに利用増進を図る。						
○ 具体的な取組内容						
①国と県・市の協調によるバス路線の維持						
◇ 「地域公共交通確保維持改善事業」等の補助金の活用継続による運行経費の確保						
<対象路線と位置づけ・必要性など>						
系統の種別	地域内フィーダー系統			地域間幹線系統		
対象路線	○市営有償バス・榛原大野線 ○デマンド型乗合タクシー ○らくらくタクシー ○市営有償バス・かぎろひバス ○ノッカルおくうだ			○路線バス ・大宇陀線、古市場線、榛原東吉野線、桜井菟田野線、都祁榛原線 ○奥宇陀わくわくバス		
路線維持や補助の必要性	地域公共交通網の維持・確保に努め、今後も各路線の現状程度の便数の維持を目指すために必要			地域公共交通網の維持・確保に努め、今後も各路線の現状程度の便数の維持を目指すために必要		
実施主体	宇陀市・宇陀市地域公共交通活性化再生協議会・宇陀地域公共交通活性化協議会			宇陀市・奈良県・周辺市村(奈良市・桜井市・東吉野村)・交通事業者・宇陀地域公共交通活性化協議会		
目的・効果と評価手法	利用実態や利用者意向などを的確に把握し、当該路線の運航サービス(ルート、ダイヤ、運賃等)の妥当性等の検証・評価を行う。			利用実態や利用者意向などを的確に把握し、当該路線の運航サービス(ルート、ダイヤ、運賃等)の妥当性等の検証・評価を行う。		
○ 実施主体						
市	県・国	交通事業者	地域住民	その他 (周辺市村、宇陀市地域公共交通活性化再生協議会、宇陀地域公共交通活性化協議会)		
◎	◎	◎		◎		
○ スケジュール(年度)						
年次取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	実施⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

(2) 既存交通サービスの改善・見直しによる利便性・回遊性の向上 幹 枝

○ 施策のねらい

利用実態や市民ニーズを踏まえ、運行ルート、ダイヤ、停留所配置等の見直し・改善を行うことで、「使いにくさ」を解消し、利用者の利便性の向上を図る。

○ 具体的な取組内容

地域公共交通の利便性向上・利用促進に向けて、利用実態やニーズに応じた運行サービス(運行ルート、運行ダイヤ、停留所位置等)の見直し・改善を行う。

①路線バス(奈良交通)の効率化・利用促進のためのルート・ダイヤ等の改善・見直し

- ◇ 桜井菟田野線をはじめとする各路線について、運行の効率化のためルートとバス停留所の見直しを検討する。
- ◇ 鉄道との乗り継ぎ強化のため、適宜、ダイヤ調整を行う。

②市営有償バスの利用拡大に向けたルートの見直し・改善

- ◇ 利用者増加に向けて、新たな利用が見込まれる地域を経由する等、ルートの見直しを検討する。
- ◇ 速達性・定時性向上のためのダイヤ調整、バス停留所の新設・廃止を検討する。

③コミュニティバスの利便性向上

- ◇ 曽爾村、御杖村とともに運営する奥宇陀わくわくバスについて、必要に応じてダイヤ調整を検討する。

④らくらくタクシーの利用ニーズに合わせた運行区域の見直し

- ◇ 買物・通院環境の変化を踏まえ、運行区域や運行条件の見直しを検討する。

○ 実施主体

市	県・国	交通事業者	地域住民	その他 (宇陀市地域公共交通活性化再生協議会、宇陀地域公共交通活性化協議会)
◎		◎		◎

○ スケジュール(年度)

年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	ニーズ調査 ・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
③	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
④	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

4-2 幹・枝の交通を補完する葉の交通の市内展開

(1) 地域主体の交通まちづくりの推進						
○ 施策のねらい						
<p>地域の実情や多様な移動ニーズにきめ細かく対応するため、住民・地域団体・交通事業者・行政が連携し、地域自らが主体となって移動手段を考え、支え合う「地域主体の交通まちづくり」を推進する。これにより、幹・枝の公共交通では対応が困難な地区においても、持続可能な移動環境の確保を図る。</p>						
○ 具体的な取組内容						
①関係者が一体となって検討・協議できる場づくり						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 地域公共交通ネットワークの再構築に向け、他地域での取り組みや先進事例の調査研究を進める。 ◇ 地域住民、交通事業者、行政等が参加する意見交換・検討の場を設け、地域の移動課題を共有する。 ◇ 宇陀市地域公共交通活性化再生協議会はじめ関係機関と連携し、地域主体の取組を継続的にフォローする。 						
②地域主体の交通まちづくりへの支援の充実						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 地域団体が主体となって実施する交通サービス(実証運行等)に対し、市が相談及び支援窓口となり、ケースに応じた支援策を検討する。 ◇ さらに、既存の「かぎろひバス」や「ノッカルおこうだ」等の地域主体となった取組の先行事例のノウハウを共有し、他地域での導入に向けた情報共有や財政的支援等を行う。 						
○ 実施主体						
市	県・国	交通事業者	地域住民	その他 (宇陀市地域公共交通活性化再生協議会)		
◎	○	○	◎	○		
○ スケジュール(年度)						
年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	検討	実施⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	検討・協議	⇒	⇒	⇒	⇒	

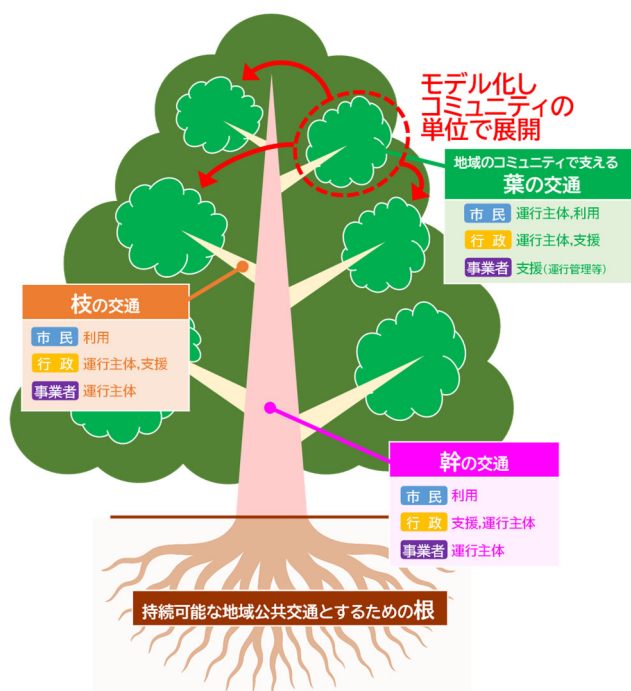
【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

【参考】地域団体が主体となって実施する交通サービスへのケースに応じた支援施策(案)

地域団体が主体となって実施する「葉」の公共交通サービスは、地域特性によって運行形態が多様であることが想定される。そのため行政は安全性、公共性及び公益性を十分に考慮したうえで、その支援を検討する。

サービスの継続的な運用に向けては、ケースに応じて支援策をカスタマイズし構築する。市が相談及び支援窓口となり、交通サービスの設計から支援、それに応じた補助要綱等の作成を行っていく。

行政から地域団体への支援施策のケース例としては、以下のようなものが挙げられる。



<参考例>

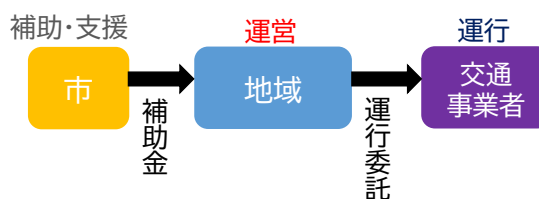
ケース例1

地域団体が運営主体となり交通事業者に運行委託する場合

(市の役割例)

- ・補助金による支援

◆宇陀市での事例
ほっとバス錦



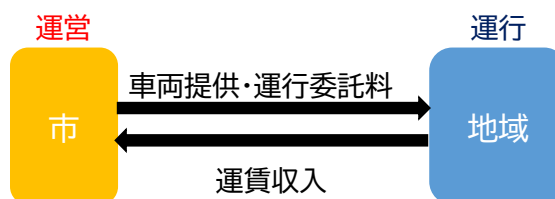
ケース例2

市が運営する交通サービスを地域団体が運行する場合

(市の役割例)

- ・車両の提供
- ・運行委託料の支払い
- ・保険への加入

◆宇陀市での事例
かぎろひバス

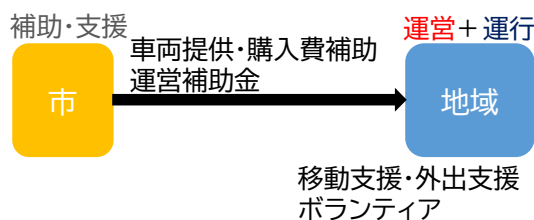


ケース例3

地域団体が移動支援・外出支援ボランティア等によって運営及び運行主体となる場合

(市の役割例)

- ・車両の提供や購入費の補助
- ・運営補助金による支援
- ・保険加入費の補助



※以上のケース例はいずれも参考であり、実際には地域団体の運営体制やニーズに応じて柔軟に支援内容を構築する

(2) 福祉・教育・観光等の他分野との連携・共創の推進

○ 施策のねらい

公共交通単独では十分なサービス提供が困難なエリアや時間帯について、福祉・教育・観光など他分野が保有する資源や施策と連携・共創することで、多様な移動ニーズに対応した柔軟で効率的な移動手段を確保し、市民生活の利便性向上および地域の魅力向上を図る。

○ 具体的な取組内容

① 既存車両・サービスの有効活用

- ◇ スクールバスや福祉施設等が保有する車両について、空き時間帯の活用等を検討する。
- ◇ 関係部局や教育委員会と連携し、制度面・安全面・運用面等、実現化に向けた課題等の整理を行う。

② 観光・交流拠点と連携した交通拠点整備

- ◇ 道の駅「宇陀路大宇陀」及び近鉄室生口大野駅前の再整備と連携し、公共交通の乗継拠点としての機能強化を図る。
- ◇ 観光施設や駐車場等と公共交通との接続性向上に取り組む。

③ 庁内関係部局との定期的な情報共有・協議調整

- ◇ 福祉、教育、観光等の関係部局と定期的に情報共有・協議を行い、施策間の連携を強化する。

④ 地域公共交通ネットワークの再構築に向けた調査研究及び実証実験の実施

- ◇ 他地域での取り組みや先進事例の調査研究を進めるとともに、関係者間での意見交換や勉強会等を積極的に行う。

○ 実施主体

市	県・国	交通事業者	地域住民	その他 (宇陀市教育委員会・社会福祉協議会・福祉関連施設等)
◎	◎	○	○	○

○ スケジュール(年度)

年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	検討・協議	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
③	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
④	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

【参考】地域主体の交通まちづくりや他分野との共創の推進に関する政策の方向性

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会では、「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築に向けて、令和7(2025)年 12 月に関係者の連携・協働をより進めていくべきとの提言をとりまとめた。

1. 共同化・協業化の推進

- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。

交通政策審議会地域公共交通部会 とりまとめ

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ)の推進～



とりまとめの内容

1. 共同化・協業化の推進

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融资も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 関係者の連携・調整を図りながら地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連携促進団体（仮称）」が、地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

3. 公共ライドシェアの実施主体

- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4. データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。
- こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意するべきである。

1

出典：国土交通省交通政策審議会地域公共交通部会 とりまとめ 「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ)の推進～

4-3 地域公共交通を利用しやすい環境の整備

(1) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備						
○ 施策のねらい						
高齢者、子ども・子育て世代、移動に不安を抱える方など、すべての市民が安心・安全に公共交通を利用できるよう、年齢やライフステージに応じた移動支援や交通環境の改善を行い、自家用車に過度に依存しない移動手段の選択を可能とする。						
○ 具体的な取組内容						
①安全・安心に利用できる地域交通環境の整備						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 鉄道駅やバス停周辺における安全対策等について、関係機関と連携して検討する。 ◇ 鉄道との乗り継ぎ強化のため、適宜、ダイヤ調整を行う。 ◇ 観光での利用に対応したキャッシュレス支払いの導入など、利用しやすい環境の整備を検討する。 						
②高齢者・運転免許返納者への移動支援						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 高齢者運転免許自主返納支援制度と連携し、奈良交通が運用しているゴールドパス制度等の認知度を向上させるため周知を強化する。 ◇ 地域団体が主体となって実施する交通サービス(実証運行等)に対し、市が相談及び支援窓口となり、ケースに応じた支援策を検討する。(再掲) 						
③子ども・子育て世代向けの移動支援						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 子どもや子育て世代が利用しやすい運行サービスや制度の検討を行う。 						
○ 実施主体						
	市	県・国	交通事業者	地域住民	その他	
	◎	○	◎			
○ スケジュール(年度)						
年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
③	検討	必要に応じ て実施	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

(2) 分かりやすく幅広い情報提供

○ 施策のねらい

公共交通に関する情報を誰にとっても分かりやすく、かつ必要なときに適切に入手できる環境を整えることで、利用に対する心理的・情動的なハードルを低減し、公共交通の利用促進と市民・来訪者の利便性向上を図る。

○ 具体的な取組内容

①路線や時刻表等の分かりやすい情報提供

◇ 路線再編やダイヤ改正にあわせて、バスマップ等の情報媒体を作成・更新する。

②公共交通の利用状況や運営実態に関する情報提供

◇ 地域公共交通に関する関心を高めるため、利用実態や最新ニュース等を掲載する(仮称)地域公共交通新聞を定期的に発行する。

③様々な手段を活用した幅広い情報発信

- ◇ 市ホームページ、交通事業者サイト、観光サイト等を相互に連携させ、情報へのアクセス性を高める。
- ◇ SNS 等の活用や地域公共交通に関する勉強会の催し等を通じた多角的な情報発信を進める。

④地域自治会等と連携した住民への周知

◇ 市内における地域公共交通がひっ迫している状況について認識を深めるとともに、今後の利用促進に向けた意識の高揚を図るため、地域ぐるみでの啓発活動に取り組む。

○ 実施主体

市	県・国	交通事業者	地域住民	その他
◎		◎	○	

○ スケジュール(年度)

年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
③	検討	実施⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
④	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

4-4 地域公共交通を支える体制・しくみの構築

(1) 地域公共交通のサービスの維持・担い手の確保						
○ 施策のねらい						
<p>運転者不足や事業環境の変化といった課題に対応するため、行政と交通事業者が連携し、担い手確保や運行の効率化、新技術の活用に取り組むことで、将来にわたって地域公共交通サービスを持続的に提供できる体制の構築を図る。</p>						
○ 具体的な取組内容						
①人材確保に向けた連携・支援						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 行政と交通事業者が連携し、市広報やホームページ、合同企業説明会等を活用した人材確保に向けた情報発信等を進める。 						
②既存の路線維持に向けた連携・支援						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 行政と交通事業者が連携し、既存の生活路線運行維持に向けた利用促進の取り組みを進める。 						
③地域公共交通ネットワークの再構築に向けた調査研究(再掲)						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 他地域での取り組みや先進事例の調査研究を進めるとともに、関係者間での意見交換や勉強会等を積極的に行う。 						
④新たな技術等の活用検討						
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自動運転バスの実証実験、DX等の新技術について、地域特性に応じた導入可能性を調査・検討する。 						
○ 実施主体						
	市	県・国	交通事業者	地域住民	その他	
	◎	○	◎			
○ スケジュール(年度)						
年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	検討	実施⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
③	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
④	調査・検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

【参考】人材確保に向けた連携・支援

○交通事業者によるバス運転者募集案内や見学会の実施(奈良交通)

バスを選ぶ、未来を選ぶ。
I choose the future to choose the bus.

奈良の街を走り、
人をつなぎ、未来をつくる。
それは、人の想いを運び、街を元気にし、
地域の未来を支える仕事。
あなたの選択が、
新しい黄色を生み出します。
さあ、「バス」という
未来を選ぼう！

奈良交通
https://www.narakotsu-saiyo.jp/

バス運転者募集中
奈良交通株式会社 Nara Kotsu Bus Lines Co.,Ltd. 〒630-8651 奈良県奈良市大宮町1丁目1番25号
TEL 0742-20-3119

出典:奈良交通株式会社 バス運転者採用サイト

○定年を迎えた消防職員と交通事業者との連携によるバス運転者確保の取り組み(桑名市×三重交通)

三重交通株式会社様と「桑名市職員の60歳到達以降における三重交通株式会社への転籍に関する協定」を締結しました。この協定は、定年延長の実施にあわせて、60歳に到達した消防職員が希望に基づいて三重交通様へ転籍し、消防職員としての知識や経験を活かしてバス運転手として働くことが可能となるものです。この取り組みが、公共交通の維持・確保に繋がり、全国へ波及していくことを期待しています。



(締結式の様子)

出典:桑名市ホームページ

○広報誌における公共交通事業者の乗務員募集(五條市)

地域の公共交通を担う 乗務員を募集しています

バス・タクシー

地域住民の移動を支えるバス会社・タクシー会社が乗務員(ドライバー)を募集しています。みんなの笑顔運び、地域を元気にする仕事をやってみませんか。男女を問わず未経験の人も大歓迎です。詳しくは各問合先に確認してください。

※QRコードを読み取ると、各事業所のホームページにアクセスできます。ただし、野原タクシーはインスタグラムのページとなりますので、機種によって表示できない場合があります。


《バス》

奈良交通株式会社

- 内 ▼大型二種免許取得支援制度あり
- ▼小型バスから大型バスへステップアップできます。

問 奈良交通株式会社
総務人事部(採用係)

☎ 0742-20-3119




《バス・タクシー》

五條二見交通株式会社

- 内 ▼大型・普通自動車二種免許取得支援制度あり
- ▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

問 五條二見交通株式会社

☎ 23-1212




《タクシー》

株式会社野原タクシー

- 内 ▼普通自動車二種免許取得支援制度あり
- ▼介護職員初任者研修課程取得支援制度あり

問 株式会社野原タクシー

☎ 23-2233



出典:五條市「広報五條 2021年2月号」

○路線バス等運転士確保支援事業(豊橋市)

運転が強みになる。

豊橋市路線バス等運転士確保支援事業

運転体験ができる 会社説明会開催!

豊橋のバス・タクシー会社4社参加



あなたの「運転が好き」という強みを活かし、豊橋で路線バス・タクシーの運転士として働いてみませんか?

路線バス・タクシー 運転体験会&会社説明会

2025年11月6日(木) 13:00-15:00 START

場所 上とはし産業人材育成センター
豊橋市神野新田町字ノノ1番地3

対象 普通自動車免許(AT限定可) 所有または1年以上前取得済みの方 (運転体験は免許所有者のみ)

申込先 豊橋市都市計画部 都市交通課
住所: 豊橋市今橋町1番地 豊橋市庁舎509号
TEL: 0532-51-2463 FAX: 0532-56-5108 E-mail: toshikotsu@city.toyohashi.lg.jp



参加無料

求職者のみなさんを対象に、正社員の運転士として長く安心して働くイメージが持てるよう、バス・タクシーを実際に運転できる体験会や会社説明会を開催します。参加には、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習を受講したのちに市内交通事業者の面接を受けられる厚いサポートコースも用意しています。各社、入社後は二種免許取得の支援制度もありますので、未経験の方も安心してご参加ください!

事業スケジュール

お申込み	11月6日(木)13:00-15:00 運転体験会&会社説明会	サポート	充実したキャリアデザイン研修 ビジネスマナー講習を受講後 企業とマッチング
スピードコース	関心を持った企業があれば 選考・面接へ	企業とマッチング	企業とマッチング

7月期満の応募まで参加者17人のうち、サポートコースを3人、スピードコースを5人の方が選択しています! スケジュールの途中からでも参加できます! 問合先までご相談ください。

サポートコース・運転体験会の体験談

講習で学んだことが活きています!

豊橋市への移住をきっかけに始めたバス運転士の職を考えていたところ、ハローワークで本事業を知りました。講習では、ビジネスマナーやお客様への接し方、言葉遣いを学ぶことができ、現在の業務にも活かされています。お客車を安全かつ快適に目的地へ届けることにやりがいを感じながら、充実した日々を送っています。

バス会社勤務 30代男性

運転体験が転職の第一歩!

長年工場勤務をしていましたが、外の景色を楽しめる運転士の仕事に興味をもち始めました。豊橋市内の交通事業者社長の話を一度に聞けて、実際に運転も体験できる知り、参加決定。運転中にハンドルを握ることで「自分もできる」と自信が湧き、気持ちよくなりました。会社ごとの雰囲気や働き方と比較でき、自分に合った会社に出会えました。

タクシー会社勤務 40代男性

バス・タクシー4事業者の求人情報公開中!



路線バス・タクシー運転体験会&会社説明会 申込書

対象 普通自動車運転免許(AT限定可) 所有者または1年以内に取得見込みの方
(*運転体験は免許所有者のみ)

申込書 2選出いただき、若しコードからお申し込みください。
(申込受付期間: 5月19日(金) - 10月30日(水))

持ち込み(豊橋市役所東館1階) 郵送(〒440-8002 豊橋市交通課) フォックス(〒440-0002 豊橋市)でお申し込みの場合は、こちらの申込書をご使用ください。

名前	生年	月	日	年齢	性別
姓					
住所					
電話番号					
メールアドレス					
前職または現職	参加希望する時間をチェックを入れてください。				
	<input type="checkbox"/> 13:00 ~ <input type="checkbox"/> 15:00 ~				

下記を一緒に読んでください。同意いただけましたらチェックを入れてください。
 本事業は就職活動に向けた支援事業であり、就職を希望するものではありません。
 交通事業者は本来の基準と同様に選考・採用します。本事業の参加者が優遇されることはありません。

問合先 住所 豊橋市今橋町1番地 豊橋市役所 東館9階
豊橋市都市計画部 都市交通課 TEL: 0532-51-2463 FAX: 0532-56-5108 E-mail: toshikotsu@city.toyohashi.lg.jp

出典:豊橋市ホームページ

【参考】宇陀市における自動運転バスの実証実験

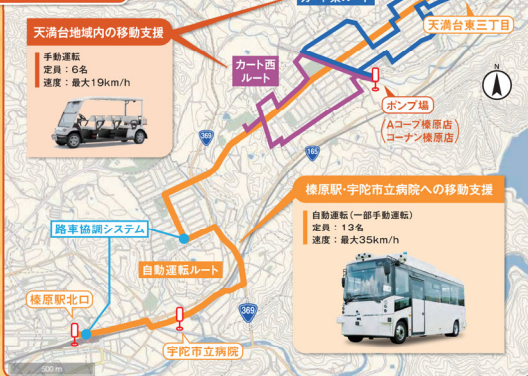
実験概要

令和6年度 11月6日(水)～23日(土) 白昼運行

- ◆宇陀市では、安心安全なまちづくりを目指す事業の1つとして、「全世代が住み続けられるための移動手段の維持・確保」に取り組んでいます。
- ◆通院・買い物などの日常生活を支える、新たな移動サービスを検討するため、自動運転などの最新技術を活用した実証実験を令和5年度より実施しています。
- ◆令和6年度は、昨年度の実験を通して得られた地域の皆様からのご意見を反映し、ルートや使用する車両を見直して実施しました。
- ◆自動運転バスについては、「榛原駅」、「天満台東三丁目」までルートを拡大するとともに、バスに近い感覚でご利用いただけるよう、車両を変更しました。
- ◆安全・円滑な運行を支援するため、対向車等を検知して自動運転バスに通知する「路車協調システム」をルート上の2箇所に導入しました。
- ◆天満台地域内を周回するカートについては、乗り換えなしでポンプ場と住宅地内を結びました。車両は2台で、西ルート、東ルートの2ルートを設定しました。また、停留所以外の降車を可能としました。



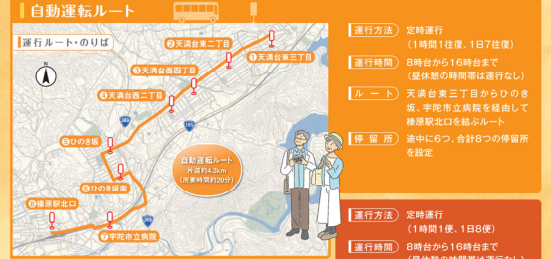
運行ルート



1

令和6年度

宇陀市自動運転実証実験



運行方法 定時運行
(1時間1往復、1日7往復)
8時台から16時台まで
(昼休憩の時間帯は運行なし)

運行時間 天満台東三丁目からのみ
榛原駅北口を經由して
榛原駅北口を結ぶルート

停留所 途中に6つ、合計8つの停留所
を設定

カート西・東ルート



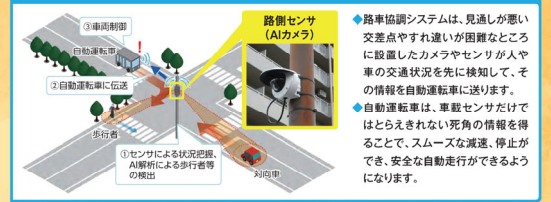
運行方法 定時運行
(1時間1便、1日8便)
8時台から16時台まで
(昼休憩の時間帯は運行なし)

運行時間 西ルート、東ルートの2ルート、
両ルートとも、ポンプ場を起点
として往地内を周回

車両 カート
西ルート(2.7km)
1往復1日計

停留所 両ルートとも10箇所以上の停
留所を設定。うち、4箇所
で、自動運転バスや路線バス
との乗り換えが可能

路車協調システム(路側センサ)とは



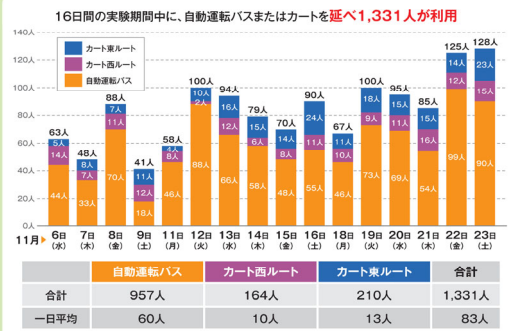
◆路車協調システムは、見通しが悪い
交差点やすれ違いが困難なところ
に設置したカメラやセンサが人や
車の交通状況を先に検知して、そ
の情報を自動運転車に送ります。

◆自動運転車は、車載センサだけ
ではとらえきれない死角の情報を
得ることで、スムーズな減速・停止が
でき、安全な自動走行ができるよ
うになります。

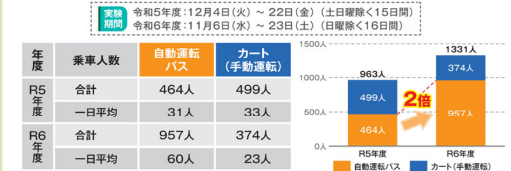
2

利用状況

令和6年度 実証実験結果



自動運転バスの延べ乗車人数は、令和5年度と比べて2倍に増加
(合計:464人→957人、一日平均:31人→60人)



7

実証実験の風景

住民説明会の様子や実証実験の風景をご紹介します。

実験全般に関すること
宇陀市 政策推進部 政策推進課「自動運転実証実験担当」
TEL:0745-82-3910 メール:s-suishin@city.uda.lg.jp

路車協調システムの概要に関すること
国土交通省 道路地方整備局 奈良国道事務所
奈良国道事務所 計画課
TEL:0742-33-1638 / 0742-33-1303

(2) 地域公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成

○ 施策のねらい

公共交通が地域の重要な社会基盤であることへの理解を深め、市民一人ひとりが「使って支える」「地域で守り育てる」という意識を醸成することで、利用促進と合意形成を図り、地域公共交通の持続可能性を高める。

○ 具体的な取組内容

①沿線住民・沿線事業所・学校・転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施

- ◇ 市内の小学生を対象とした公共交通学習を継続する。
- ◇ 沿線住民や沿線事業所、転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施を検討する。
- ◇ 地域のイベント等と合わせた児童向けの公共交通学習のイベント実施や、高齢者への乗り方体験会の実施などを検討する。
- ◇ 公共交通学習やモビリティ・マネジメントの実施にあたっては、大学や奈良県、企業などと連携する。

②公共交通の利用状況や運営実態に関する情報発信(再掲)

- ◇ 地域公共交通に関する関心を高めるため、利用実態や最新ニュース等を掲載する(仮称)地域公共交通新聞を定期的に発行する。
- ◇ 市内における地域公共交通がひっ迫している状況について認識を深めるとともに、今後の利用促進に向けた意識の高揚を図るため、地域ぐるみでの啓発活動に取り組む。

○ 実施主体

市	県・国	交通事業者	地域住民	その他
◎		◎	◎	

○ スケジュール(年度)

年次 取組	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R9)	2029 (R10)	2030 (R11)	長期
①	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)
②	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒ (継続実施)

【実施主体について】◎:メインとなって事業を推進する ○:事業の推進に対して支援・協力・連携する

【参考】沿線住民や児童向けの公共交通学習のイベントの事例

京丹後版交通すごろく

- 京丹後市を舞台とした盤面に、市内にあるお店や史跡等を落とし込み、自家用車と公共交通を使った移動を卓上で気軽に**擬似体験**できるゲーム。
- **モビリティカード**（各公共交通の実際のサービス提供範囲に合わせて使用できるエリアが決まっているカード・右下画像）を適切なタイミングで使いながらゴールを目指す。
- 京丹後市民を対象とした体験会（子ども向けイベント・市民および市議会議員向けワークショップ）を開催。



モビリティロゲイング@京丹後

- **地域公共交通のみを利用して**、京丹後市内に多数設置されたチェックポイントを制限時間内に効率よくめぐって点数を競い合う**野外活動型のゲーム**。
- より多くの種類の移動手段を利用した場合はボーナス点を得られるようにすることで、**多様な公共交通の利用体験を促進**。
- イベントの様子はNHKのローカルニュース番組等で放映された。



【当日の様子】

10:00 集会・作戦タイム
10:30 公共交通を使って、地元のレストランでチェックポイントへ
12:00 お昼ごはん
14:00 チェックポイントで地元の方とお話し
15:00 表彰式各公共交通に助する意見交換会

モビリティロゲイング@京丹後の様子は
こちらから視聴していただけます→
NHK京都放送局「京いちにち」(令和6年11月14日放送)



出典：大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科「モビリティミックスの実現に向けた ゲーム型 MM の実践 — 京都府京丹後市での取組から —」

5. 計画の推進に向けて

5-1 計画を推進するための各主体の役割

地域公共交通は、交通事業者や行政だけに任せては守っていくことが困難であり、各施策・事業を実行するにあたっては、交通事業者、宇陀市、地域住民等も含めたすべての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していくことが欠かせない。

各施策・事業メニューの実施主体については、前章に記載のとおりだが、計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割を以下のとおり整理した。

主体		役割
宇陀市地域公共交通活性化再生協議会		<ul style="list-style-type: none"> ・本計画全体の管理(計画の進捗状況の確認(施策の取り組み状況・目標の達成状況の把握)、目標達成状況を踏まえた目標や計画の見直し、次期計画の検討・策定) ・国庫補助路線に対する補助に関する協議・合意形成
行政	国・県	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者や地域主体の取り組みに対する各種支援 ・市町村を跨ぐ路線の維持に向けた協議・調整 ・法改正や新たな支援制度等に関する情報提供やアドバイス
	宇陀市	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画全体の管理支援(事務局機能) ・関係者間のパイプ役として、情報提供、課題認識の共有、課題解決に向けた協議・調整 ・地域公共交通と連携する他分野(福祉・教育・観光等)との連携 ・交通事業者や地域主体の取り組みに対する財政的・側面的支援
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な交通サービスの提供 ・利便性向上の取り組みや積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進 ・評価・検証のためのデータの提供
住民		<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な地域公共交通利用 ・地域公共交通への関心と理解の向上 ・地域主体での移動手段の確保に向けた検討への参画
その他(商業・観光関係団体や施設、企業等)		<ul style="list-style-type: none"> ・行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用して地域や施設を訪れたくなる取り組みへの協力・連携 ・通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用

5-2 計画の進捗管理

本計画の推進にあたっては、第4章で示した施策・事業メニューの実施状況および第3章で示した目標の達成状況を定期的に確認し、その進捗を適切に管理する。また、市民の生活や移動に影響のある不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応し、必要に応じて施策・事業や目標の見直しを行っていく。これにより、“作ったら終わり”の計画ではなく、より実効性のある“生きた”計画として運用していくこととする。

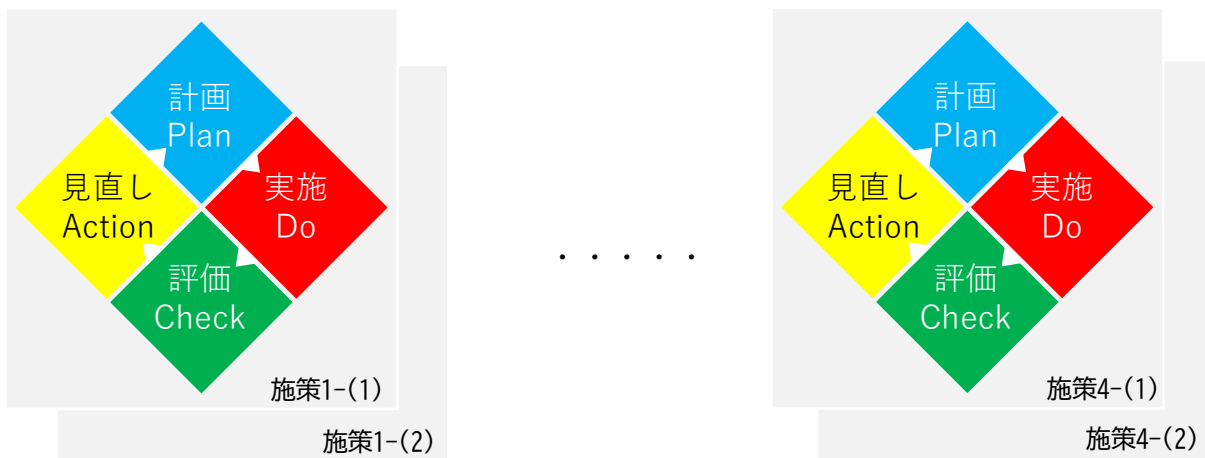
本計画を着実かつ効率的に推進するために、「宇陀市地域公共交通活性化再生協議会」のもとで、PDCAサイクル(計画[Plan]→実行[Do]→検証[Check]→改善[Action])の循環検討手法)の考え方に基づき、検証・見直しを行うこととする。

【計画全体のPDCA(大きなサイクル)】

ステップ	内容	計画期間					
		令和7 2025	令和8 2026	令和9 2027	令和10 2028	令和11 2029	令和12 2030
計画 [Plan]	計画の立案	第2次計画の策定					次期計画の策定
実行 [Do]	計画に沿った施策・事業の実施						
検証 [Check]	施策・事業の実施状況、目標の達成状況の評価・検証						
改善 [Action]	評価・検証を踏まえた計画や目標の見直し						

※改善[Action]は、令和9年度から令和12年度にかけて、必要に応じて実施される。

【個別の施策・事業のPDCA(小さなサイクル)】



※各施策・事業について原則毎年実施する。