

吉野町地域公共交通協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像
地域特性 ・吉野町の人口等 6,471 人、高齢化率 51.7%（令和 3 年 12 月末時点） ・吉野町の面積等 町域は東西 14.9 km、南北 13.2 km に広がり面積は 95.65 km²、吉野川が町の中央を東から西に流れ、北には竜門山地、南は紀伊半島を縦走する大峰山脈の起点となっている。 吉野町地域公共交通網形成計画（令和 2 年 3 月策定）の概要 ●計画の基本方針 住民アンケート調査（R1.11）の結果から、買い物や通院などの日常生活にスマイルバス（コミバス）など公共交通を必要しているのは 75 歳以上の単身世帯をはじめ、75 歳以上のいる高齢者世帯などが中心であることがわかった。これらの方を中心に公共交通を必要としている町民の日常生活の活動機会を確保していく。 ●公共交通の見直しの方向性 住民の移動手段を確保しつつ効率的な運行を行うため、新型コロナウイルス感染対策や令和 4 年 4 月に開校する小中一貫教育校のスクールバス再編なども考慮しながら、持続可能な公共交通サービスのあり方を検討する。 公共交通ネットワークのイメージ図 ※別添参照

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

・利用者からの意見などを聴取し、利用者数の増加を目指すとともに受益者負担のバランスも考慮しながら PDCA サイクルにより検証を行う。 ・各方面からの駅への便についてきめこまやかなダイヤ改正、運行経路の見直しを行い、利用者数などを指標として PDCA サイクルでの検証を行う。 スマイルバスの各系統について、1 便当たりの利用者数は最低 2.0 人を上回ることを最低限の利用に関する目標とし、各系統の令和 3 年度実績は別添 1 のとおり。
--

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

平成 27 年 10 月 1 日から奈良交通路線バス(八木大滝線)の廃止に伴う代替として、路線並びにダイヤを再編し、近隣市町村との連携による相互乗り入れを実施している。

また、中心市街地(駅・病院等)へのアクセスについてはダイヤ改正を行い、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上を図っている。

- ・平成 31 年 3 月 19 日 第 26 回吉野町地域公共交通協議会開催 乗合型デマンドタクシーから市町村有償運送(道路運送法第 78 条)への変更承認等を得る。
- ・令和元年 6 月 17 日 第 27 回吉野町地域公共交通協議会開催 運行計画の見直し及び、生活交通確保維持改善計画等の承認を得る。
- ・令和元年 12 月 13 日 第 28 回吉野町地域公共交通協議会開催 吉野町地域公共交通網形成計画案について意見を得る。
- ・令和 2 年 2 月 27 日 第 29 回吉野町地域公共交通協議会開催 吉野町地域公共交通網形成計画案について承認を得る。
- ・令和 2 年 6 月 11 日 第 30 回吉野町地域公共交通協議会書面開催 生活交通確保維持改善計画等について承認を得る。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域公共交通確保維持改善事業	町	R2. 10 ～R3. 9	フ	Aコース:中竜門～上市駅～吉野病院 Bコース:南国栖～上市駅～吉野病院 について、スマイルバスを運行する。

【種別】幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
南部地域広域バス 活性化事業	町	R2. 10～ R3. 9	南部地域交通活性化協議会で運行するバスに対し、特別乗車券を配布。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
広域バス（ゆうゆうバス）との接続	隣接する総合病院まで運行するバスに連絡し接続することにより、住民の利便性向上に寄与した。	ゆうゆうバスの乗車人数 1.8人／回
インターネット検索システムの活用	路線や時刻表を見やすくしたハンドブックを町内全世帯に配布しているが、インターネットが普及している中、補完する仕組みとして経路や時刻を検索できるシステムを活用している。	利用者数の維持

4. 具体的取組に対する評価

吉野町コミュニティバスの1便当たり平均利用者数は、目標を下回った系統はあるものの全体としては目標を達成できた。

奈良交通路線バスの廃止による代替と町村間の連携により実現したコミュニティバス相互乗り入れを実施している路線は、住民ニーズを把握し、適切に反映させることで一定の利用者数を維持することが出来たが、一部路線で利用者は減少傾向であること、次のバスまで2時間以上待つことも有り得るなど利便性が悪いこともあることから、運行方式の見直しや更なる効率化が求められる。

また、ほとんどの系統で新型コロナウイルス感染症の影響だと思われる利用者の減少が見られる。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課題	課題への対応方針
人口減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、利用者数が減少している。 住民の移動ニーズを把握しながら更なる運行効率化を図っていく必要がある。	高齢化が進む過疎地においては移動手段の維持確保が生命線である。 アンケート調査等により住民の移動ニーズを把握し、利便性の向上に繋がるよう交通体系を整備していく必要がある。

吉野町地域公共交通協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
目標・効果について、達成できなかった路線はあるものの、事業実施の適切性については評価できる。 目標を充分達成している系統については、各系統の状況に合った目標を設定するようにし、その目標達成に向けての取組みを検討し、実施されたい。 網形成計画に基づき、様々な施策を展開していくこととなるが、住民等の理解のもと、持続可能な公共交通ネットワークの構築に努められたい。	新型コロナウイルスによる影響も踏まえつつ、取り組みを継続している。	住民の移動ニーズを把握し、効率化を図りつつ利便性の向上に繋がる交通システムの確立を目指す。
・隣接町村との相互乗り入れ、特別乗車券制度等、町村連携で結果的に効率的に町民の利便性向上を図れている点は評価できる。調査事業のアンケートでも町外への移動利便性確保の課題が明らかになっていることから、今後も市町村間連携の継続、拡大の検討を図ることが期待される。 ・一方、同一区間を多様なバスが運行しており、情報提供の改善等来訪者へのわかりやすさ向上を図ることが望ましく、吉野山等著名観光地が所在するため、今後二次交通対策に向けた調査を行うことも有効と考えられる。 ・R4予定の学校統合に伴う運行体系の変更が計画に反映できない場合、実状に合わせて計画の変更を図られたい。	近隣町村との連携を図りながら、地域公共交通確保維持に努める。 吉野山等の観光二次交通については、観光部局において関係機関と連携しながら調査等を行っている。	R4 からの小中一貫教育校の開校に伴い、これまでは生徒と一般の乗客が混乗する便もあったが、新型コロナウイルスの感染対策の観点から、令和4年度からは混乗はしない方針である。 スクールバスの再編も含め、令和4年度からは交通体系のあり方を大幅に変更する方針である。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

利用者の大半が高齢者ということを配慮し、自宅の最寄りバス停等の時刻表を無料で郵送するサービスや運転免許証を返納された方へのバス乗車回数券の交付など、利用促進を推進した。

別添 吉野町地域公共交通ネットワーク図

