

吉野町地域公共交通網形成計画（案）

令和元年 12 月 13 日

吉 野 町

目 次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 地域の現状把握 | 1 |
| (1) 地 勢 | 1 |
| (2) 人 口 | 2 |
| (3) 都市構造 | 7 |
| (4) 公共交通 | 9 |
| (5) 観 光 | 15 |
| 2. 日常生活における外出の現状 | 18 |
| (1) 検討の視点 | 18 |
| (2) 住民アンケート調査 | 19 |
| (3) 食料品や日用品の買い物 | 21 |
| (4) 定期的な通院 | 27 |
| (5) 主要施設の利用状況 | 32 |
| 3. 公共交通をとりまく諸情勢の将来展望 | 34 |
| (1) 第4次吉野町総合計画（上位計画） | 35 |
| (2) 吉野町観光振興計画（関連計画） | 37 |
| (3) 吉野町の将来推計人口 | 39 |
| (4) 小中一貫校の開設 | 41 |
| (5) 交通の技術革新 | 42 |
| 4. 今後の公共交通計画に関する基本方針 | 44 |
| (1) 住民の日常生活における活動機会の確保 | 44 |
| (2) スクールバスとスマイルバスの一体的な運行の改善 | 45 |
| (3) 観光2次交通に資する公共交通サービスの見直し | 45 |
| (4) 新しい技術の活用 | 45 |
| 5. 公共交通サービスの改善に向けた具体的な施策の検討 | 46 |
| (1) 住民の日常生活を支えるスマイルバスの路線・運行ダイヤの改善 | 46 |
| (2) スマイルバスとスクールバスの連携の改善・効率向上 | 46 |

| | |
|-------------------------|----|
| (3) 観光2次交通のサービス向上 | 46 |
| 6. 計画の推進 | 47 |
| (1) 数値目標の設定（検討中） | 47 |
| (2) P D C Aの実行 | 47 |

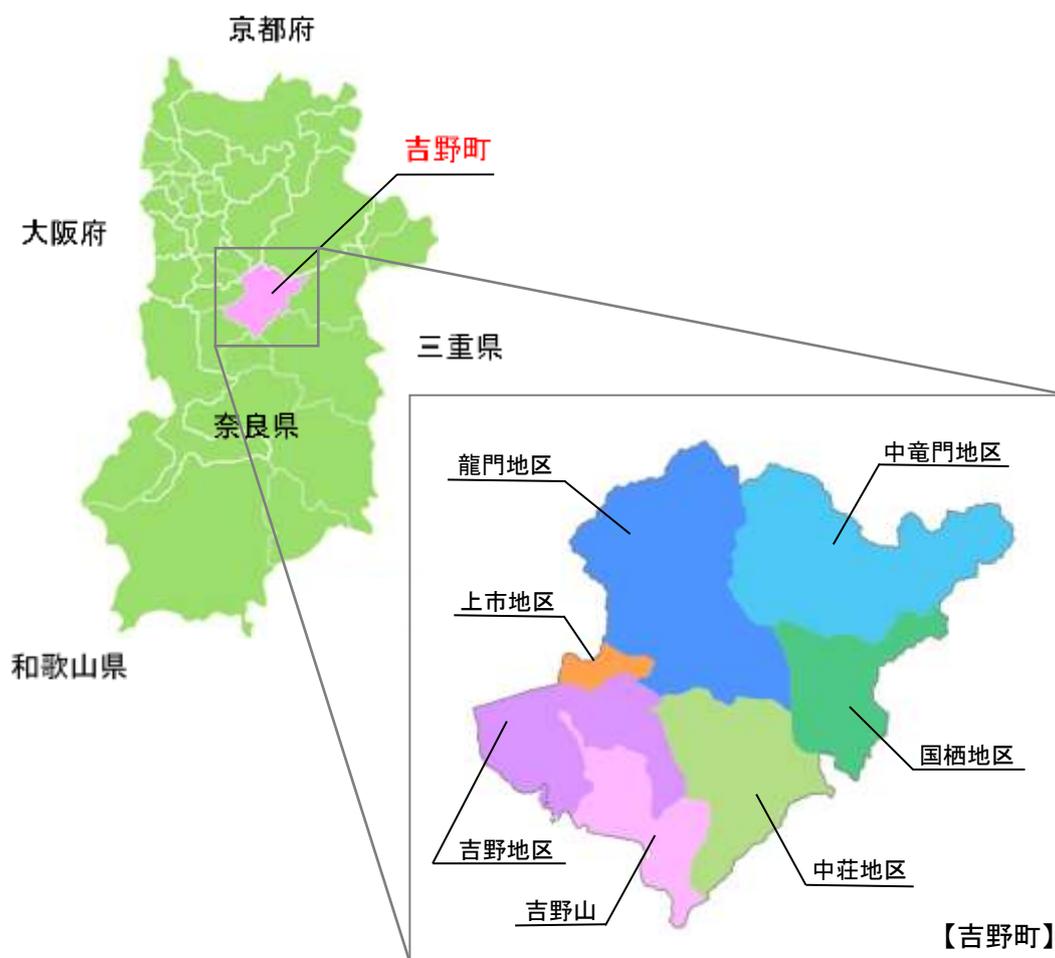
1. 地域の現状把握

(1) 地 勢

吉野町は、昭和 31 年に旧吉野町、上市町、中荘村、中龍門村、国樺村、龍門村が合併して生まれました。奈良県中部の吉野郡の北部に位置し、古くは古事記や万葉の昔より幾度となく歴史の大きな舞台に登場する歴史文化に恵まれた自然豊かな町です。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、北には龍門山地、南は紀伊半島を縦走する大峰山脈の起点となっています。

また、町域の一部は、吉野熊野国立公園、吉野川津風呂県立自然公園に指定されている山紫水明の地となっています。平成 16 年 7 月には、金峯山寺蔵王堂をはじめとする吉野山の神社仏閣や桜、大峯奥駈道などの歴史的景観が世界遺産登録を受けています。

図-1 吉野町の位置



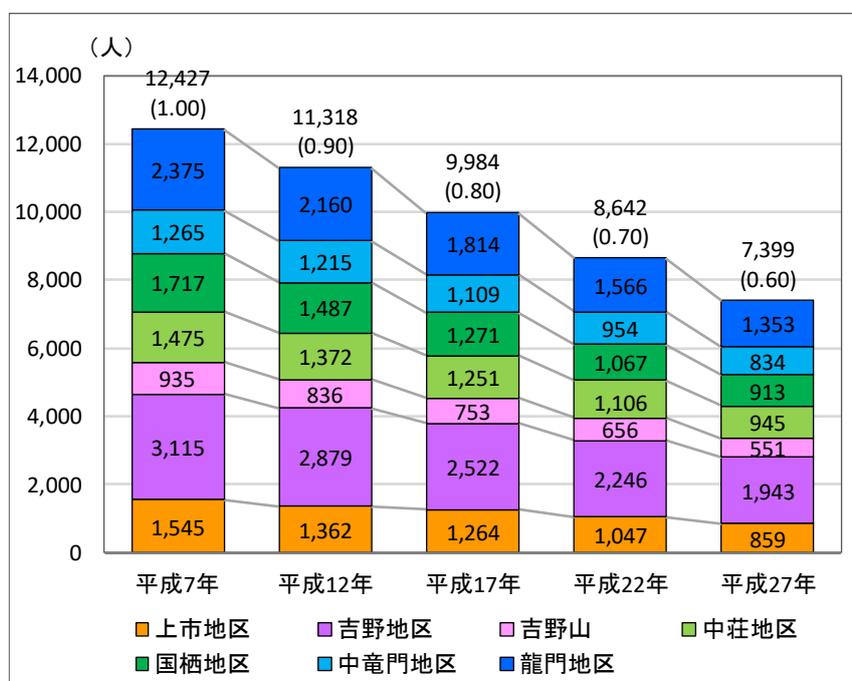
(2) 人口

① 人口総数

吉野町の人口は平成27年において7,399人となっています。平成7年には12,427人を数えましたが、5年間で約10%ずつ人口が減少しており、平成7年と平成27年の20年間に5,028人減少(40%減少)しています(図-2参照)。比較のため、奈良県全体や周辺の町村について同じ期間の人口の動向を見ますと、奈良県全体では5%の減少、西側に隣接する大淀町では10%の減少にとどまっていますが、東側・南東側に隣接する東吉野村や川上村では50%程度人口が減少しています(表-1参照)。

このように、吉野町では奈良県全体や大淀町より人口減少が著しく、東吉野村や川上村などとともに20年間で人口が4～5割減少するという深刻な状況にあると考えられます。

図-2 吉野町の人口推移



注：()内は、平成7年の人口を1.00としたときの各年の人口比率を示す。

資料：国勢調査(平成7年～平成27年)

表-1 人口推移の比較

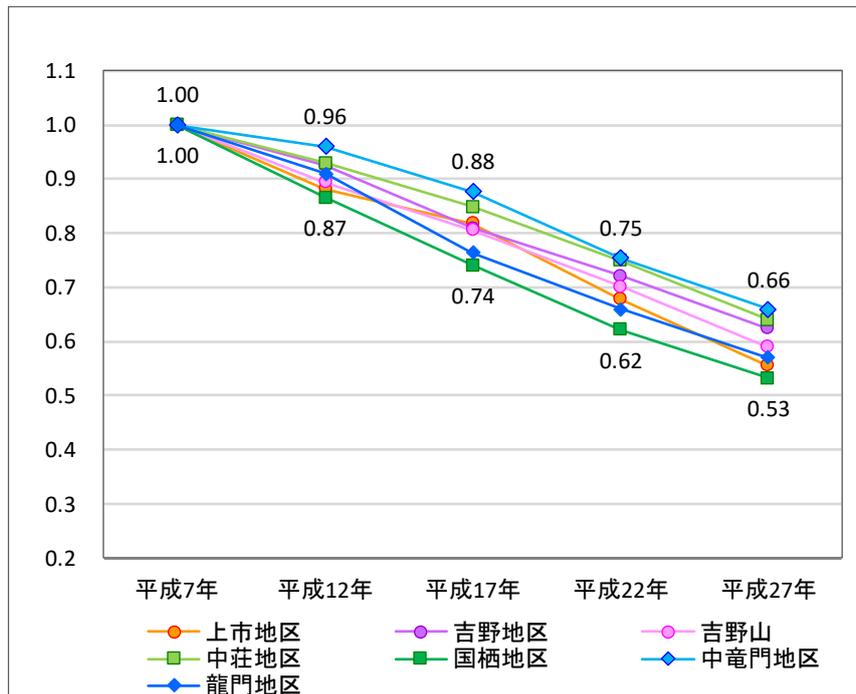
| 地域 | 人口(人) | | 比率 (②÷①) |
|------|-----------|-----------|-------------|
| | 平成7年① | 平成27年② | |
| 吉野町 | 12,427 | 7,399 | 0.60 |
| 奈良県 | 1,430,862 | 1,364,316 | 0.95 |
| 吉野郡 | 65,372 | 41,568 | 0.64 |
| 大淀町 | 20,015 | 18,069 | 0.90 |
| 東吉野村 | 3,336 | 1,745 | 0.52 |
| 川上村 | 2,821 | 1,313 | 0.47 |

資料：国勢調査(平成7年、平成27年)

② 地区別人口

地区別の人口を見ると、平成 27 年には吉野地区が約 2,000 人、龍門地区が 1,300 人余りなどとなっています。平成 7 年～平成 27 年の人口の推移について、地区別に平成 7 年を 1.00 とした指数で比較すると、龍門地区が最も人口減少がゆるやかで、国栖地区が最も人口減少が進んでいることがわかります（図-3 参照）。その差は 0.13 ポイントありますが、いずれの地区でも 20 年間で人口が 40%前後減少するという、楽観できない状況にあると考えられます。

図-3 吉野町の地区別人口の推移（平成 7 年～27 年）



注：図-2 の地区別の人口を平成 7 年を 1.00 とした指数として図化。

資料：国勢調査（平成 7 年～平成 27 年）

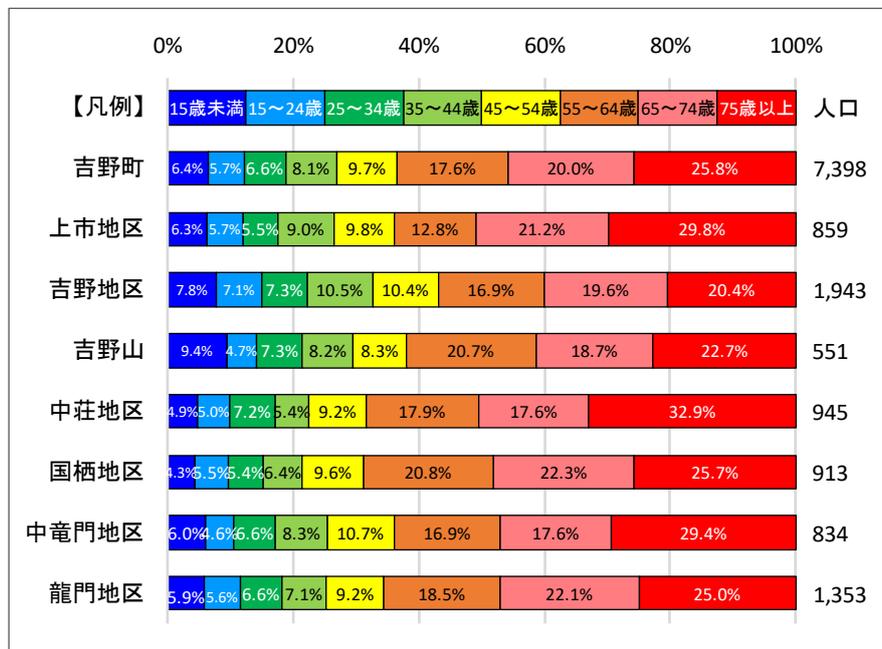
③ 高齢化の状況

図-4は、平成27年における吉野町の各地区における年齢構成比率を表しています。いわゆる高齢者と言われる65歳以上の割合は、吉野町全体で45.8%（3,388人）となっています。また、既往の交通実態調査（京阪神都市圏パーソントリップ調査など）から、外出が困難になる人や自動車の運転がしづらくなる人が増加するとされている75歳以上に着目すると、その割合は吉野町全体で25.8%（1,907人）に及びます。

各地区の状況をみると、65歳以上の占める割合は上市地区（51.0%、438人）や中荘地区（50.5%、477人）で高く、75歳以上の割合もそれぞれ29.8%、32.9%となっています。上市地区は吉野町の中心部ですが、高齢化が最も進展している状況にあります。

一方で、高齢者の占める割合が最も低い地区は、吉野地区（65歳以上40.0%、75歳以上20.4%）であり、次いで吉野山（同41.4%、22.7%）となっています。吉野地区は吉野町の基幹産業である製材業が盛んであり、吉野山は観光の中心地であります。そのため製造業や卸売・飲食業、サービス業に従事する人が多く、他の地区に比べていわゆる生産年齢人口（15～64歳）の比率が高く、高齢者の比率が低くなっているものと推察されます。

図-4 吉野町の各地区における年齢構成（平成27年）



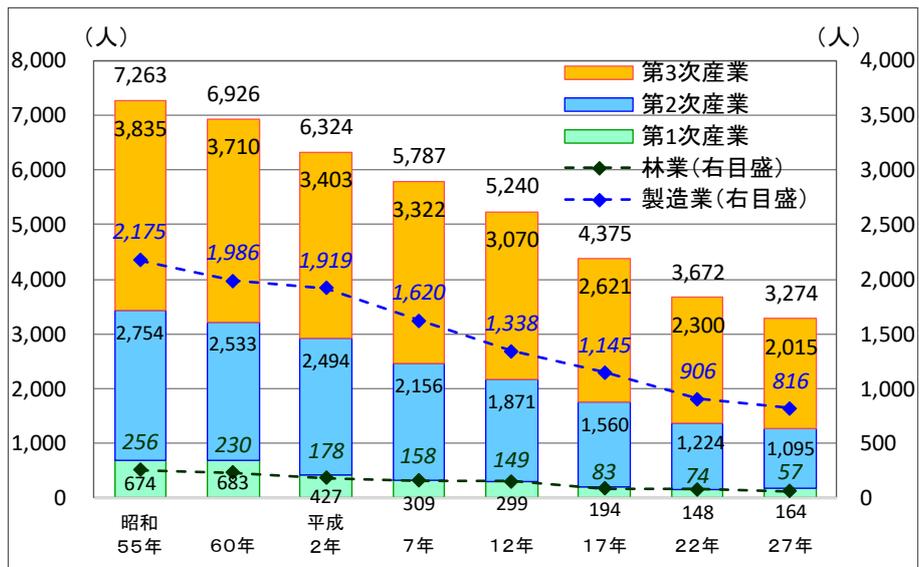
注：人口は、年齢不詳を除く値。

④ 産業別就業人口

吉野町では、製箸業などの木材関連産業が基幹的な産業として地域の発展を支えてきました。最高級の材質を誇る吉野杉・桧は、恵まれた気候風土と卓越した伝統的な集約技術によって育てられ、古くから良質材としてその名を知られてきました。地理的条件から吉野材の集積市場として発達し、吉野材の製材業が盛んに行われるようになり、さまざまな建築用部材が製材され、良質の吉野材を全国各地に供給してきました。また、吉野材の原木の中央部を建築材として加工した後に残る端材を利用した割箸工業も盛んに行われています。

しかしながら、高度経済成長期ごろから第1次産業が減退し、さらに、1980年代頃から木材関連産業の需要低迷による事業規模の縮小や廃業などが続きました。それによって町内の雇用情勢が悪化し、将来世代の形成が期待される若い世代が進学・就職等を理由に町外へ流出する状況が続いています。

図－5 吉野町の産業別就業人口の推移



資料：国勢調査（昭和55年～平成27年）

図-6 は、平成 27 年における地区別の産業別就業人口を表しています。

上市地区では、製造業や卸売・小売業、サービス業がそれぞれ 20～30% 余りを占めています。

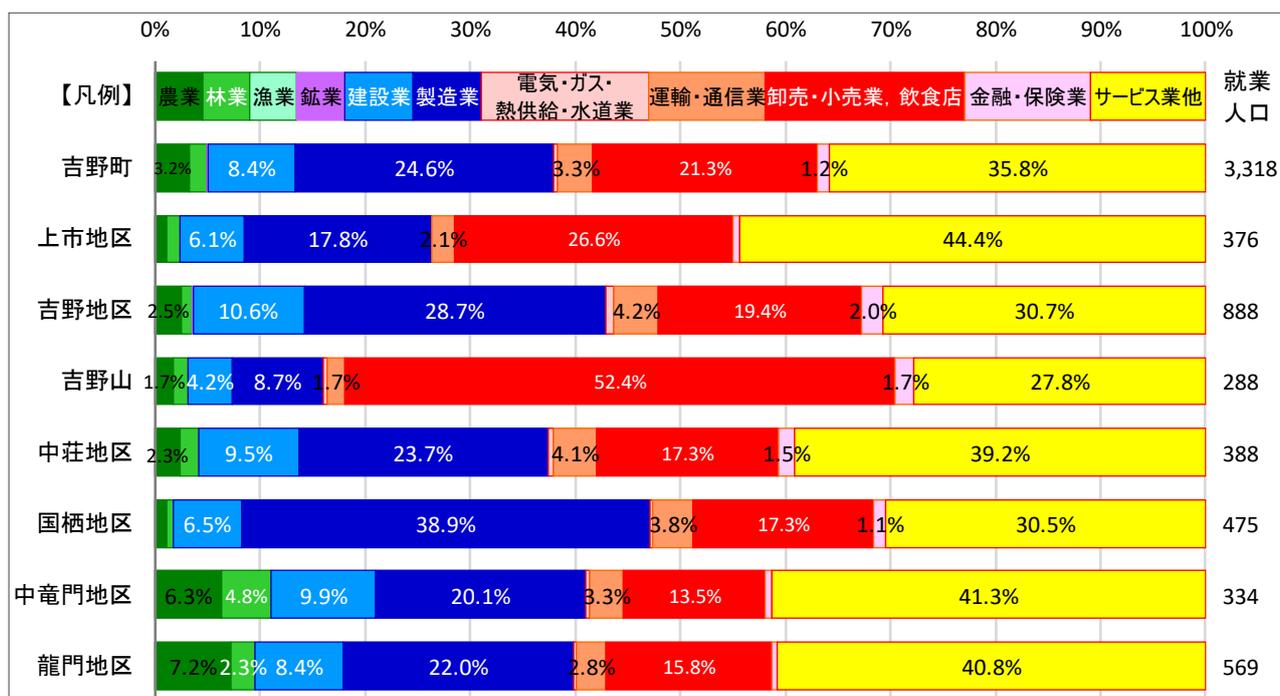
吉野地区では、製造業が全体の約 3 割を占めており、製造業が中心的な産業となっていることがわかります。

吉野山地区は、吉野町の観光中心地で飲食店や旅館などが多く立地していることから、卸売・小売・飲食店が 50% 余りを占めています。

中荘地区や国栖地区では、手漉き和紙や製箸業をはじめとするものづくり工房が集積している地区であることから、製造業の占める割合が他の地区と比べると高くなっています。

中竜門地区や龍門地区は龍門山地や津風呂湖などが広がる地域であり、農業・林業をはじめとする第 1 次産業が他の地区よりも高い割合を占めています。

図-6 吉野町の各地区の産業分類別就業人口（平成 27 年）



資料：国勢調査 小地域集計（平成 27 年）

注：「サービス業他」は、不動産業、教育・学習支援業、生活関連サービス業、複合サービス業、公務、分類不能の産業等を含む。

(3) 都市構造

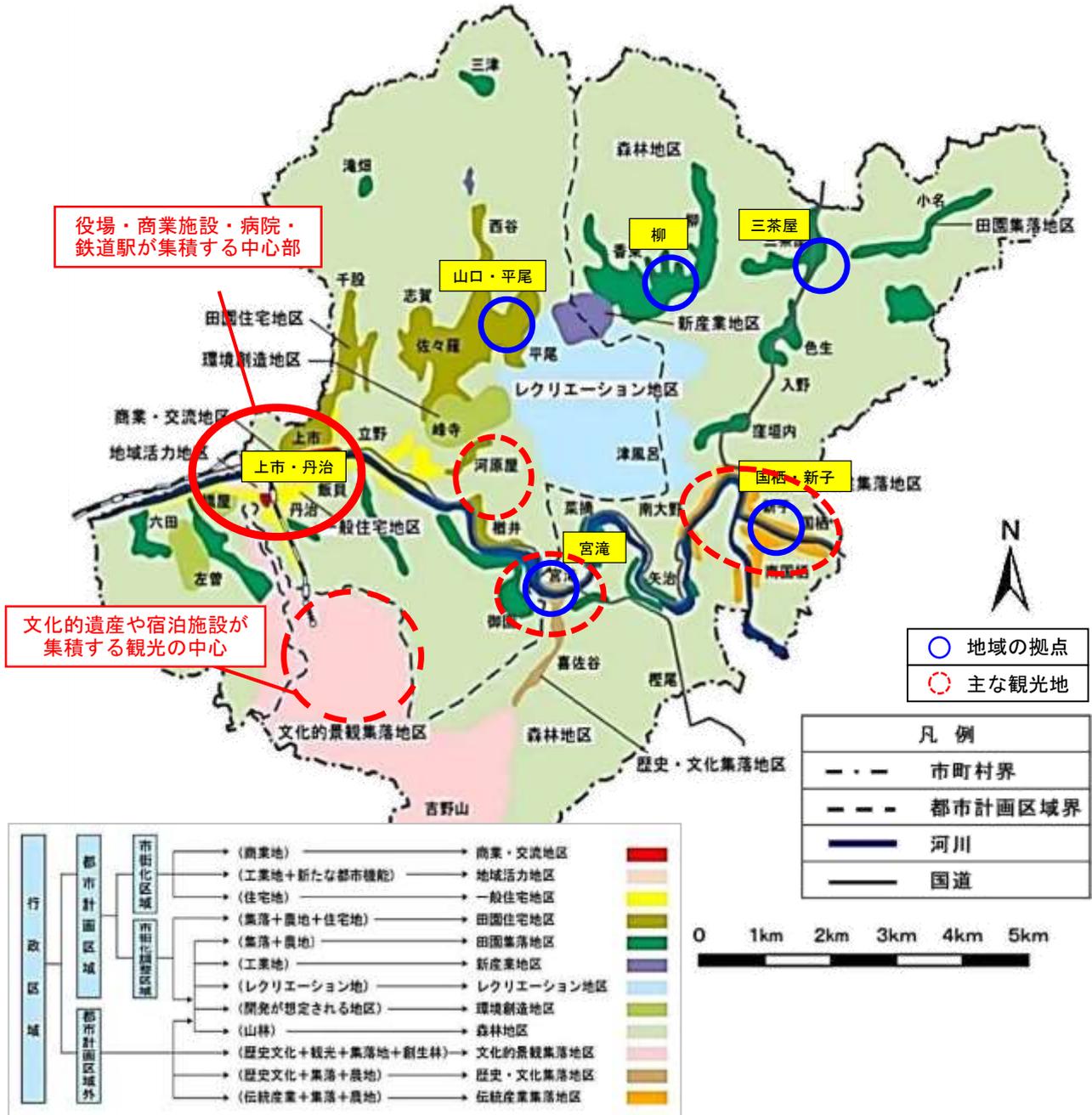
① 空間構造

吉野町では、町域の西側に位置する上市・丹治地区に医療機関や商業施設、公共施設など日常生活に必要な諸機能が多く立地しており、「吉野町の中心」としての役割を果たしています。また、国栖、宮滝、柳、山口地区には、公共施設の出先機関や金融機関、郵便局などが立地し、地域の拠点としての役割を果たしています。このように、町内のいくつかの拠点に居住地や主要な機能が集まるコンパクトな都市構造となっています。

山岳宗教の聖地として長い歴史を有する吉野山は、わが国を代表する桜の名所であり、豊かな自然を中心に多くの来訪者を集めてきました。吉野山一帯は世界遺産（紀伊山地の霊場と参詣道）に指定されるなど吉野町における観光の中心地と位置づけられます。

龍門地区や中竜門地区は、自然環境が豊かな地区であり、農地や産地が広がっています。

図-7 吉野町の都市構造



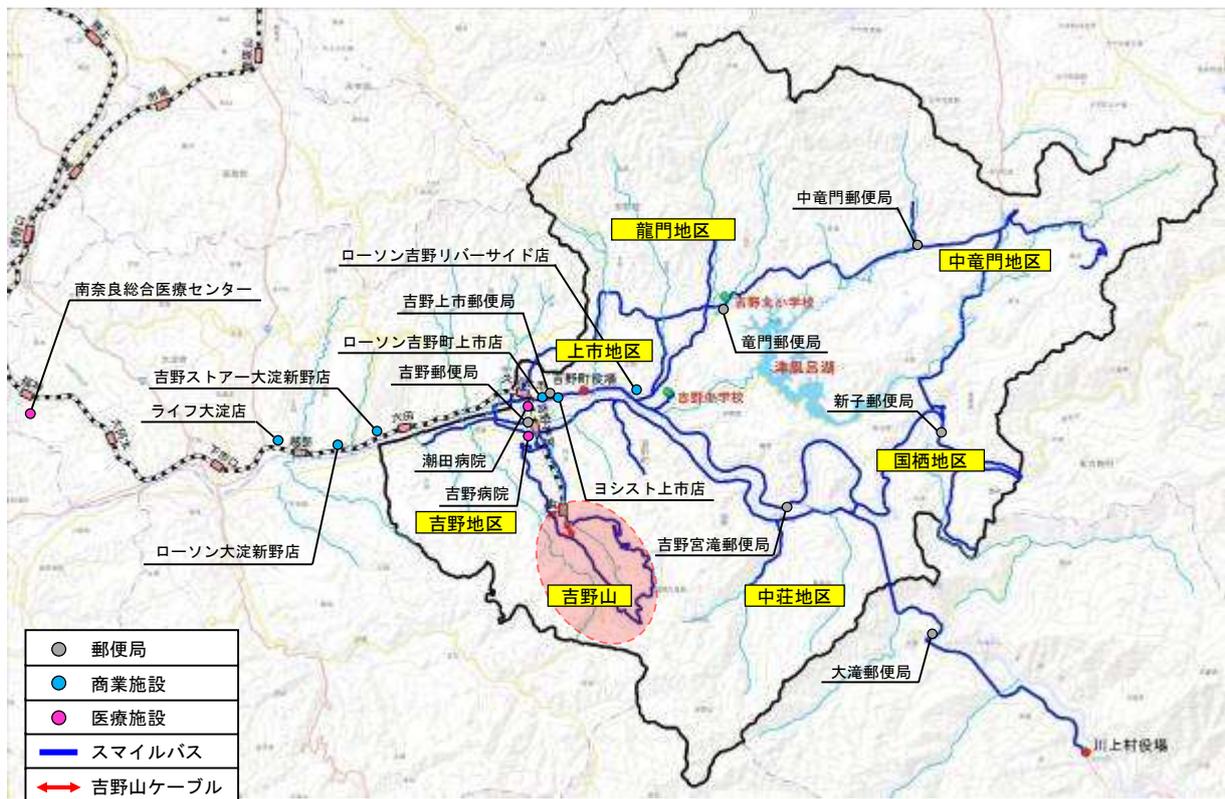
② 生活関連施設の立地状況

吉野町では、食品スーパーや私立病院、銀行が上市地区に、公立病院や郵便局（集配局）が近鉄吉野神宮駅近くに立地するなど、主に上市地区と吉野地区に商業施設や医療機関、公共施設など、町民の日常生活に必要な施設が立地しています。このほか、国栖、宮滝、柳、山口などには、公共施設の出先機関や金融機関、郵便局などが立地しており、町民の日常生活に寄与しています。

しかし、日常生活における買い物や通院のためには、上市地区や吉野地区など、町の西端まで移動しなければならない状況となっています。

このほか、吉野町の西側に隣接する大淀町内には地域の基幹病院である南奈良総合医療センターや広い駐車場を備えた大型商業施設、ホームセンターなども立地しています。しかし、吉野町から公共交通手段でこれらの施設にアクセスするには、交通機関や運行時間帯に制約があります。

図－8 吉野町および周辺地域の主な施設の立地状況

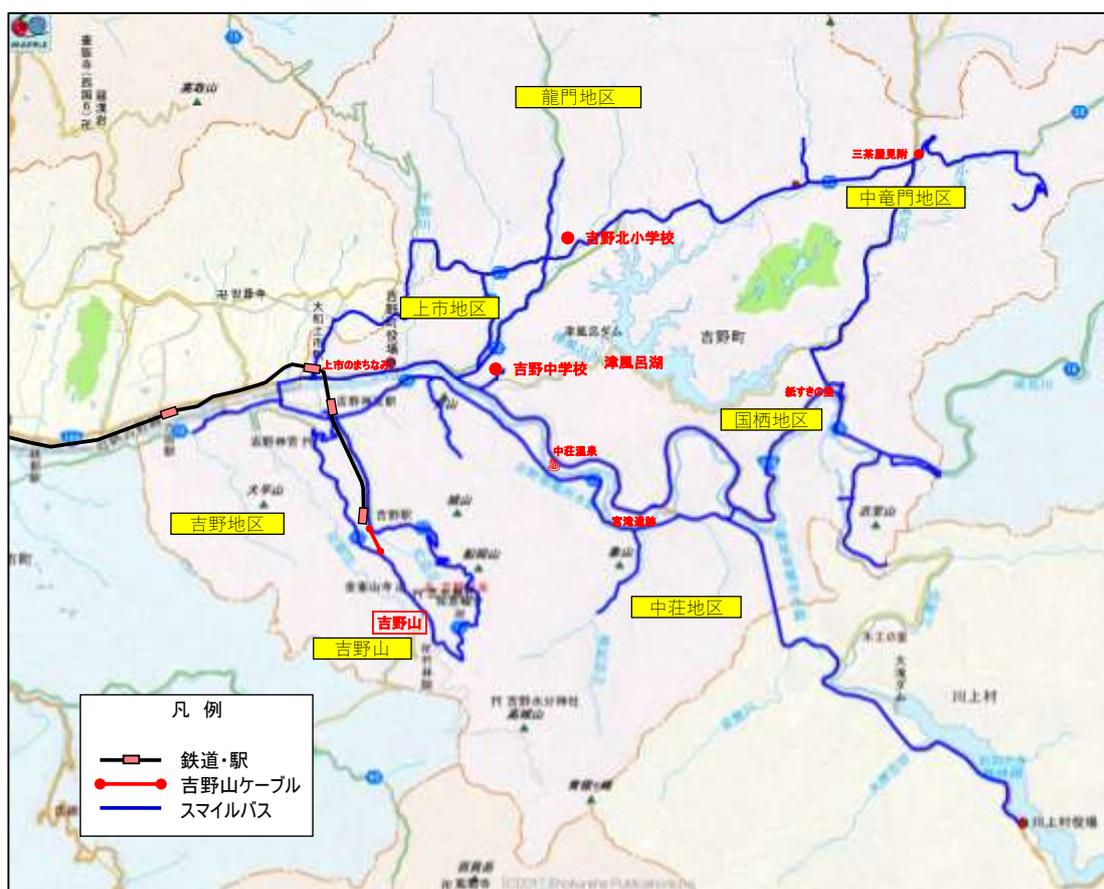


(4) 公共交通

① 公共交通ネットワーク

吉野町では、近鉄吉野線をはじめ、コミュニティバス（スマイルバス、やまぶきバス＝川上村が運行）、ゆうゆうバス、吉野山ケーブル、吉野大峯ケーブル自動車バスが運行されています。これらの公共交通は、地域住民はもとより、観光や業務で町外から訪れる人々にとって、欠かすことのできない交通手段として機能しています。

図-9 吉野町の公共交通ネットワーク



② 鉄 道

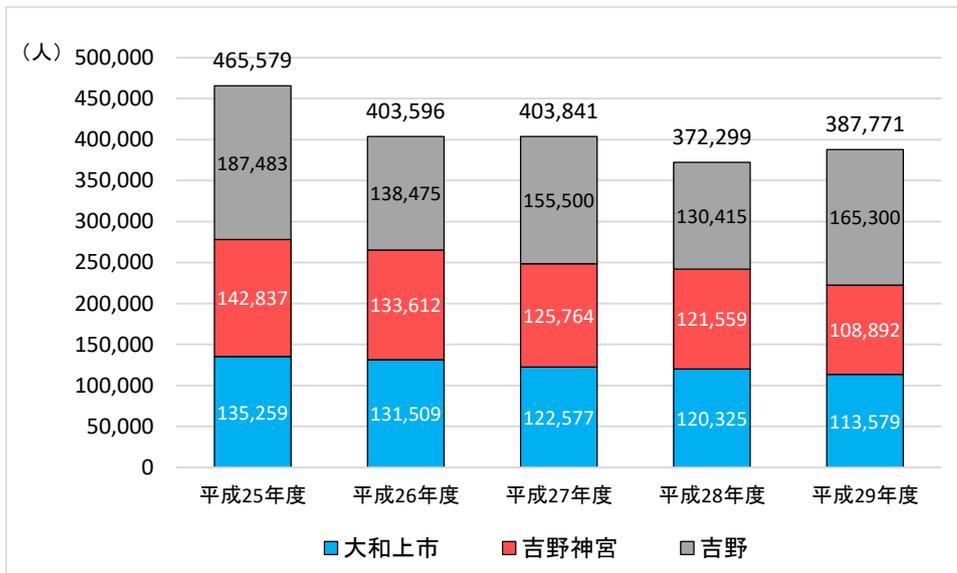
吉野町では近鉄吉野線が町の西部を通り、「大和上市駅」「吉野神宮駅」「吉野駅」の3駅を中心に公共交通のネットワークが形成されています。

また、近鉄吉野線は、高校生・大学生等の通学、橿原方面や南奈良総合医療センターへのアクセス、業務や観光などで吉野町に來訪する人のアクセス交通手段として、重要な役割を果たしています。

表-2 各駅の果たす役割や機能について

| 吉野町の駅 | 果たす役割や機能 |
|-------|--|
| 大和上市駅 | 吉野町の中心部の最寄り駅。 スマイルバスをはじめ、大淀町・川上村コミュニティバス、ゆうゆうバス、タクシーとの交通結節点として機能している。 |
| 吉野神宮駅 | 吉野病院の最寄り駅。 吉野山や吉野川左岸地域へのスマイルバスやタクシーとの交通結節点として機能している。 |
| 吉野駅 | 吉野山の玄関口。 吉野山ケーブルや観桜期の臨時バスとの交通結節点として機能している。また観桜期には大勢の観光客で賑わっている。 |

図-10 各駅の利用状況



資料：奈良県統計年鑑（平成25年～平成29年）

③ スマイルバス

吉野町では、奈良交通の路線バスが町内から撤退したことを受け、平成 16 年から福祉バスの運行を始めました。その後、平成 21 年 6 月に福祉バスとスクールバスを一体的に運行することにより、「スマイルバス」の愛称で親しまれているコミュニティバスの運行を開始しました。

スマイルバスは、町内の各地区と近鉄の駅（主に大和上市駅、吉野神宮駅）や多くの町民が利用する吉野病院、吉野町役場や食品スーパーが立地する上市地区などを、必要とされる時間帯に結ぶことにより、マイカーを自由に利用できない町民が、日常生活で必要な活動（買い物や定期的な通院、通学など）をできるようにすることを主な目的としています。

その際、同じ時間帯に同じ方向に運行されるスクールバスとコミュニティバスを一体的に運行することによって、無駄な運行を省き、効率を高めたことがもう一つの重要なねらいです。

その結果、小学生が高齢者と一緒に同じバスで通学するなど、世代を超えた触れ合いの機会が増えるなどの副次的な効果を生み出したことが特徴になっています。

表-3 スマイルバスとスクールバスの一体的な運行内容

| 区分 | 内容 | 便数 |
|-------------------|--|----------------|
| 登校時間帯 | ① 吉北小スクールバス（殿川→吉北小）への一般混乗（殿川→三茶屋まで） | 1 |
| | ② スクールバスを兼ねたスマイルバスの運行 ・入野 → 吉北小 → 吉野中学校 → 吉野病院 ・杉の湯 → 南国栖 → 吉野中学校 → 上市駅 | 1 1 |
| 小学校下校時間帯 | ③ スマイルバスを利用した下校 ・吉野病院 → 入野（吉北小から下校する小学生の利用） ・吉北小 → 法雲寺 → 殿川（同上） | 3 3 |
| | ④ スクールバスを兼ねたスマイルバスの運行 ・吉野小学校 → 吉野病院 → 吉野山 | 3 |
| 中学校クラブ活動 下校時間帯 | ⑤ スクールバスを兼ねたスマイルバスの運行（季節による下校時刻の違いに合わせて運行） ・吉野病院・上市駅 → 吉野中学校 → 小名 ・吉野中学校 → 南国栖 ・上市駅 → 吉野中学校 → 南国栖 | 2 1 1 |
| 休日吉野中学校 クラブ活動 | ⑥ 休日のクラブ活動での登校を考慮したスマイルバスの運行 ・殿川 ⇄ 吉野中学校（土曜日） ・南国栖 ⇄ 吉野中学校 ⇄ 上市駅（土曜日・日曜日） | 往復各 1 往復各 1 |

また、スマイルバスの運行開始後は、地域のニーズや状況に合わせて、随時見直しを行ってきました。たとえば、東吉野村や川上村と連携を図り、東吉野村のコミュニティバス「ふるさと号」と新子で接続したり、川上村コミュニティバス「やまぶきバス」と相互乗り入れをしたりすることにより、広域的な生活利便性の向上を図るなどの取り組みを進めてきました。

ただ、現状ではスマイルバスは、地域住民の日常生活のパターンに合わせた運行形態となっています。今後は、観光客など吉野町を訪れる人の利用について考慮するなど、一層の利便性向上を図ることが求められています。

図-11 コミュニティバスによる広域連携

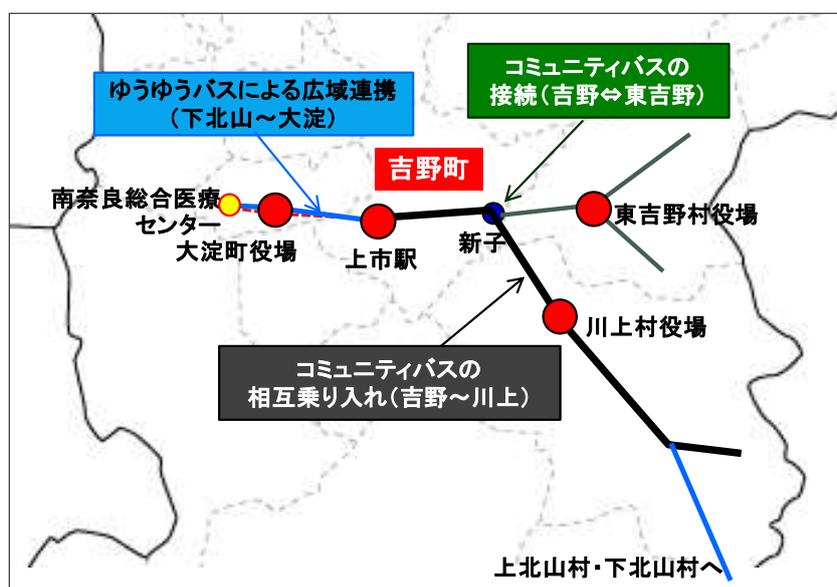


図-12 吉野町と周辺地域の公共交通軸

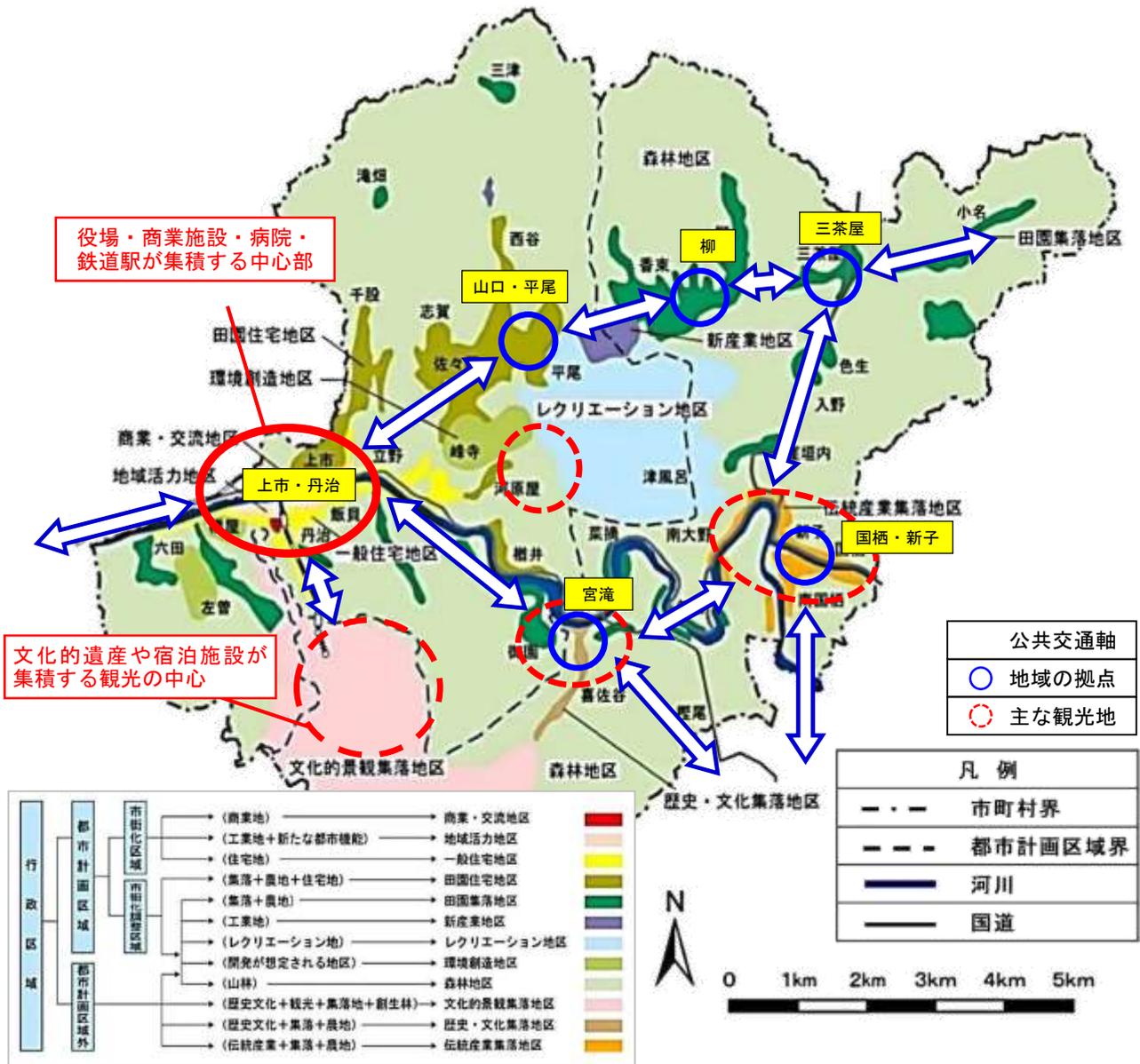


図-13 はスマイルバスの前身の福祉バスを含め、福祉バス・コミュニティバスの年間利用者数を表したものです。スマイルバスの利用者は、運行が始まった平成 21 年度から平成 30 年度にかけて、概ね 23,000~26,000 人余りで推移しています。平成 27 年度には 22,000 人余りまで減少しましたが、平成 29・30 年度は 27,000 人近くの利用がありました。

これを、吉野町の人口一人当たりの利用者数として表したものが表-4 と図-14 です。平成 21 年度~27 年度の利用は人口一人当たり約 2.8 人でしたが、平成 29 年度以降は 3.1~3.7 人程度に増加しています。吉野町の人口自体は減少していますが、公共交通を必要とする 75 歳以上の人口はむしろ増加傾向にあるため、人口が減少してもコミュニティバスの利用は増加しているものと考えられます。

図-13 福祉バス・コミュニティバス・スマイルバスの年間乗車人数の推移

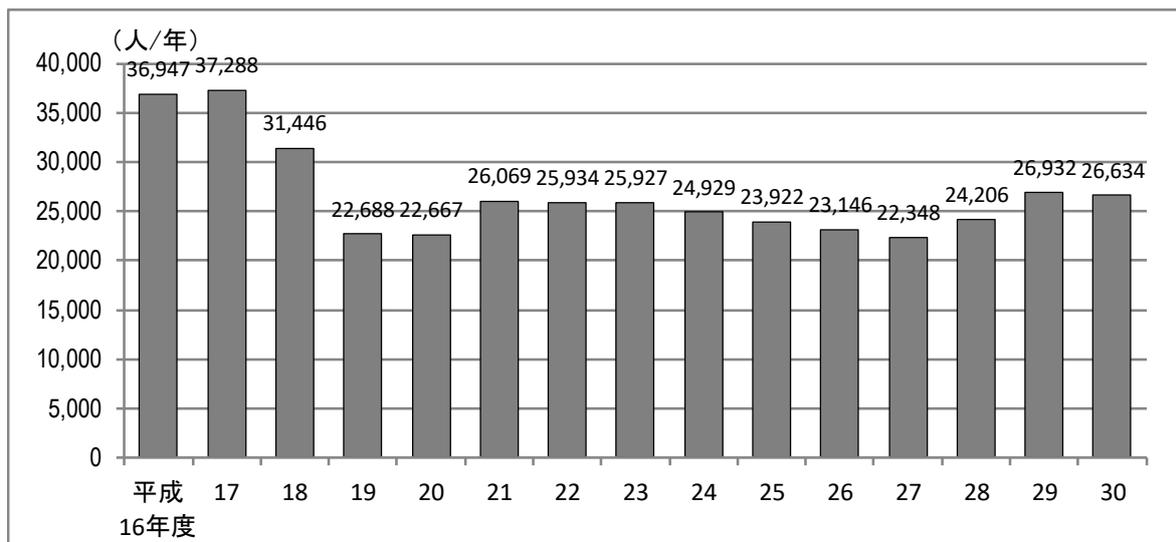
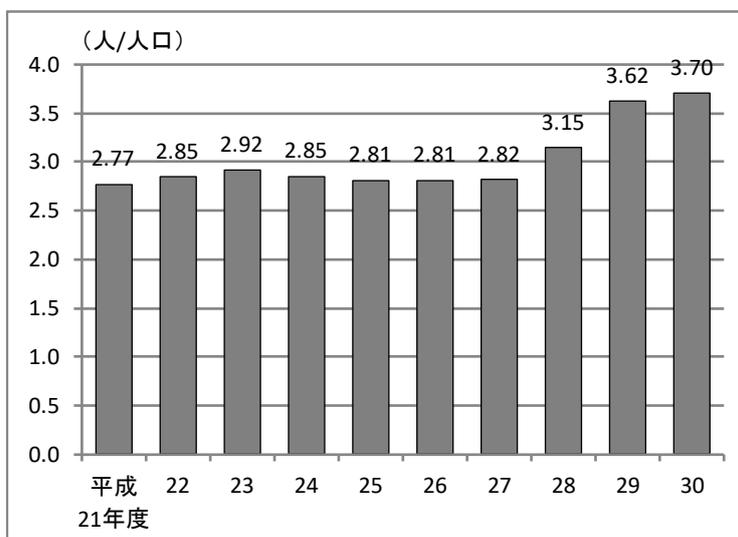


表-4 吉野町の人口とスマイルバス利用者数 (平成21~30年度)

(単位:人)

| 項目 | 平成21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 | 29年度 | 30年度 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 住民基本台帳人口(9月30日) | 9,401 | 9,112 | 8,879 | 8,736 | 8,502 | 8,227 | 7,933 | 7,691 | 7,437 | 7,194 |
| スマイルバス年間利用者数 | 26,069 | 25,934 | 25,927 | 24,929 | 23,922 | 23,146 | 22,348 | 24,206 | 26,932 | 26,634 |
| 人口1人当たり利用者数 | 2.77 | 2.85 | 2.92 | 2.85 | 2.81 | 2.81 | 2.82 | 3.15 | 3.62 | 3.70 |

図-14 人口1人当たりスマイルバス利用者数 (平成21~30年度)



(5) 観 光

① 観光名所・施設

吉野町の観光といえば、わが国有数の桜の名所である吉野山がその代表格です。吉野山には3万本ともいわれる桜が吉野山一帯で観られるほか、世界遺産に登録されている修験道の聖地や多くの神社仏閣や旅館・民宿が立地しています。

上市地区や吉野地区には、吉野町の基幹産業である製材業などの産業観光資源が豊富にあります。龍門地区・中竜門地区はブラックバスの釣りで全国的に著名な津風呂湖をはじめ龍門岳・などの広大な自然や、吉野運動公園やグランデージゴルフ倶楽部などのスポーツ施設も充実しており、自然を生かした観光資源が主体となっています。紙漉きや間伐材を用いた割箸づくりが盛んな中荘地区・国栖地区では、箸の制作など体験型の観光が展開されています。

図-15 吉野町の観光地



吉野山一帯の観光地



花矢倉



龍門岳



津風呂湖

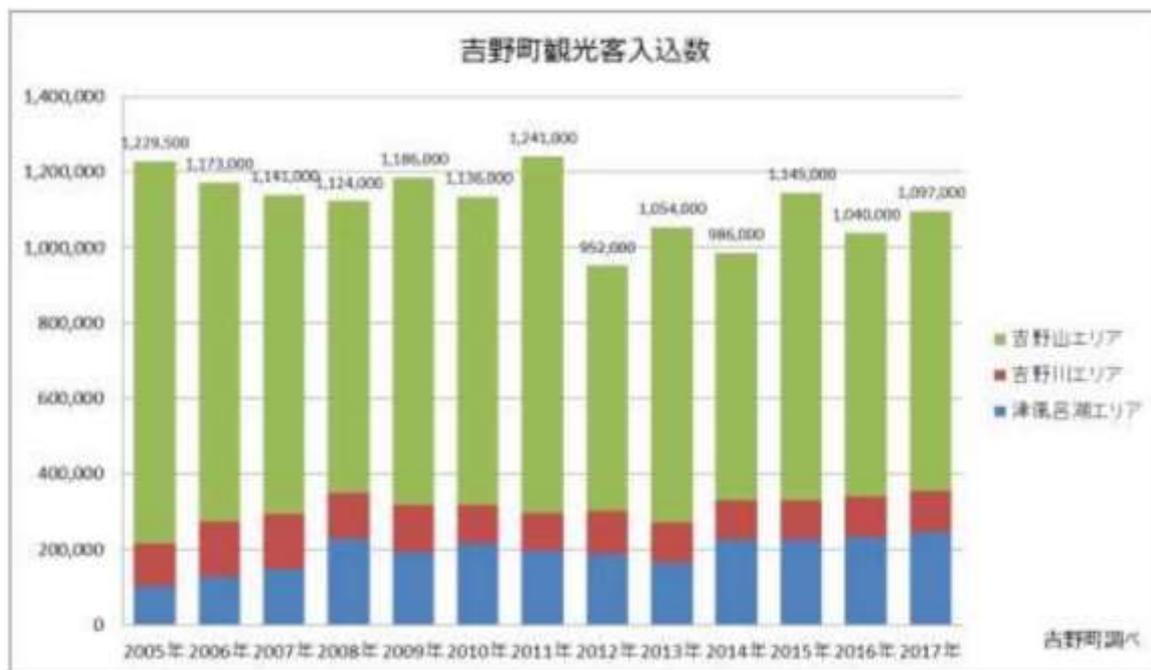
資料：吉野山観光協会HP

② 観光客入込数

吉野町には年間 100 万人余りの観光客が訪れています。その 7 割程度は観桜期を中心とした吉野山を訪れる人です。

ここ数年は津風呂湖を訪れる人が増加しているほか、外国人観光客の姿も多くみられるようになってきました。

図-16 吉野町の観光入込客数



出典：吉野町観光振興計画

③ 観光 2 次交通

先に示したように、吉野町では大阪阿部野橋から橿原神宮前を經由して吉野にいたる近鉄吉野線が通っており、3つの駅（大和上市、吉野神宮、吉野）があります。これによって、各地から吉野町に至る広域的な公共交通サービスが提供されています。

吉野町を訪れた観光客が公共交通を利用して観光地に行き来する、観光 2 次交通について現状を見ると、吉野山へは、近鉄吉野駅と吉野山下千本を結ぶ「吉野山ケーブル」と称されるロープウェイを利用することができます。また、ロープウェイを降りたあとは、吉野大峯ケーブル自動車の路線バスを利用することにより、吉野山奥千本まで行くことが可能です。

その他の地域には、スマイルバスを利用することにより、町内のほぼ全域に行くことができます。しかし、スマイルバスは町民の日常生活に必要な買い物や通院などの利便性を考慮した路線・ダイヤとなっており、観光目的で利用するには、移動したい時間帯にバスの便数が少なかったり、

バスのダイヤの制約により観光地での滞在時間が左右されたり、改善の余地が残されています。

平成 30 年度に実施した観光 2 次交通に関する調査では、観光協会などの関係機関に実施したヒアリング調査において、大阪からブラックバス釣りのために津風呂湖を訪れない高校生が、大和上市駅から津風呂湖に至る公共交通手段がなく困っている、国栖に製箸の体験観光に来た観光客が、一つの体験観光を終えて次の施設に向かう際、スマイルバスの便数が少なく移動のために長時間の待ち時間が生じる、などの問題点が指摘されています。

このように観光 2 次交通については改善および検討の余地が多く、この計画においてもその改善に向けた方策を検討する必要があります。

2. 日常生活における外出の現状

(1) 検討の視点

わが国では昭和 40 年代頃から世帯における自家用車の保有が増加しはじめ、今では家族のめいめいが自由に利用できる自家用車を保有するようになるなど、自家用車の保有を前提とした生活スタイルが浸透してきました。

それに伴い、人口が少なく公共交通需要が少ない地方部では、公共交通の利用者、とりわけ路線バスの利用者が減少し、各地でバス事業者が乗合バス事業から撤退することとなりました。吉野町もその例外ではありません。

しかし、公共交通の利用者は減少しても、運転免許を持たない高齢者や高校生など、日常生活に公共交通を必要とする人は決して少なくなく、こうした人の日常生活を支えるために多くの自治体が費用の一部を負担して公共交通サービスを提供しています。吉野町のスマイルバスも、正にこのような背景のもとで運行を始めたものです。

自治体が公共交通を運行するための費用は、住民や企業が納めた税金が原資となっています。そのため、必要なところに適切な公共交通サービスを提供することが求められます。これに対し、「住民の活動機会を保障する公共交通サービスの提供」という考え方が 10 年ほど前から提唱されています（※）。これは、食料品や日用品の買い物、持病の治療や投薬を受けるための定期的な通院、高校生の通学などを「日常生活に必要不可欠な活動」として捉え、公共交通を必要とする住民がこうした活動を行おうとしたとき、必要な時間にその活動ができる場所（商業施設や医療機関、学校）に移動でき、買い物や受診、授業などの活動を終えたあと、適切な時間に帰宅できるという公共交通サービスを、自治体が責任を持って提供するというものです。

吉野町では、こうした考え方をこの地域公共交通網形成計画に反映すると考えています。そのためには、吉野町民の日常生活における外出の実態を捉える必要があります。そこで、住民を対象としたアンケート調査を実施し、その結果を計画に反映することとしました。

（※：参考文献）谷本圭志，喜多秀行：地方部における公共交通の計画情報に関する考察－活動の機会と活動ニーズの関係に着目して，土木学会論文集 D Vol. 65 No. 4, pp. 534-543, 2009.

(2) 住民アンケート調査

住民アンケート調査は、令和元年 11 月に実施しました。その概要は次に示すとおりです。

表-5 住民アンケート調査の実施概要

| 項目 | 内容 |
|----------|---|
| ① 目的 | ・吉野町民の日常生活における買い物、通院、通学（高校生）などの実態を把握する。 |
| ② 対象 | ・吉野町内の 1,000 世帯 |
| ③ 方法 | ・住民基本台帳より無作為に 1,000 世帯を抽出。 ・調査票を郵送で配布し、郵送で回収した。 ・調査票は世帯に 1 通配布し、世帯の代表者が解凍する形で実施した。 |
| ④ 調査項目 | 1) 食料品や日用品などの買い物に関する事項 ・普段最もよく行く商業施設の名称と利用交通手段 ・買い物の頻度 ・最もよく行く商業施設に着きたい時刻 ・買い物に必要な時間（最低限、落ち着いて買い物をする時間） ・買い物に行きたいのに行けない商業施設の名称 2) 定期的な通院に関する事項 ・定期的に通院する家族の有無 ・普段最もよく通院する医療機関の名称と利用交通手段 ・通院の頻度 ・最もよく行く医療施設に着きたい時刻 ・診療を受けるのに必要な時間 3) スマイルバスを利用した通勤・通学に関する事項 ・スマイルバスを利用して通勤・通学する家族の有無 ・通勤・通学の帰宅時刻（通常、遅いとき） 4) その他 ・役場や運動公園など町内主要施設への外出頻度 ・スマイルバスのサービス水準に対する評価 5) 世帯属性 ・家族人数（高齢者や高校生の人数） ・運転免許や自家用車の保有状況 ・スマートフォンの保有状況 ・自宅所在地（大字） など |
| ⑤ 調査票回収数 | ・554 票（回収率 55.5%） （住民基本台帳から 1,000 世帯を抽出したが、死亡と転居が各 1 世帯あり、それらを除いた 998 世帯に対する回収率を示す） |

次頁以降に、公共交通サービスに密接に関連する買い物や通院の実態を中心に、住民アンケート調査の主要な結果を示します。

住民アンケートは世帯に1通の調査票を配布して実施しましたが、集計・分析に当たって、外出機会や交通手段利用特性の違いや特徴を明確にするため、世帯を表-6のように分類しました。

表-6 アンケートの集計・分析における世帯分類

| 世帯分類 | 定 義 |
|--------------------|---|
| 1. 75歳以上単身世帯 | 世帯人数が1人、かつ、75歳以上の家族がいる世帯 |
| 2. 75歳以上のいる高齢者のみ世帯 | 世帯人数が2人以上、かつ、全員が65歳以上、かつ、75歳以上が1人以上いる世帯 |
| 3. 75歳以上のいる世帯 | 世帯人数が2人以上、かつ、64歳以下の家族が1人以上、かつ、75歳以上の家族が1人以上いる世帯 |
| 4. 65～74歳単身世帯 | 世帯人数が1人、かつ、65～74歳の家族がいる世帯 |
| 5. 65～74歳の高齢者のみ世帯 | 世帯人数が2人以上、かつ、全員が65～74歳の世帯 |
| 6. 65～74歳のいる世帯 | 世帯人数が2人以上、かつ、64歳以下が1人以上、かつ、65～74歳が1人以上、かつ、75歳以上がいない世帯 |
| 7. 高校生のいる非高齢一般世帯 | 世帯の全員が64歳以下、かつ、高校生が1人以上いる世帯 |
| 8. 一般世帯(上記以外) | 上記以外の世帯(ただし、分類不能は除く) |
| 9. 分類不能 | 世帯人数や高齢者・高校生の人数に関する回答に空欄があり、上記の判別ができない世帯 |

(3) 食料品や日用品の買い物

① 買い物の行先

アンケート調査で回答のあった 554 世帯のうち、92%に当たる 512 世帯から買い物のため外出するとの回答を得ました。表-7 は、その 512 世帯について、最もよく行く買い物先を地域別ならびに世帯分類別に集計したものです。

- ・吉野町全体では、ライフなどの商業施設が数件集まる大淀町土田付近と回答した人が最も多く、42%に及びました。
- ・居住地別に見ると、大淀町に近い吉野地区では土田付近に行く人が多いこと、上市地区では近接するヨシスト上市店（以下、ヨシストと記す。）に行く人が多いこと、中竜門地区や龍門地区では、北に隣接する桜井市内や宇陀市大宇陀地区に行く人が多いことなどの特性を読み取ることができます。
- ・世帯分類別に見ると、75歳以上の単身世帯ではヨシストに行く人が半数を超え他の世帯分類より多く、反対に土田付近まで出かける人は35%で最も少ないことが特徴的です。他にも、75歳以上が含まれる世帯ではヨシストに行く人の割合が相対的に高く、これらの世帯では近くで買い物を済ませる（遠くまで買い物には行きづらい）傾向が読み取れます。

表-7 最もよく行く買い物先

[居住地別]

| 居住地 | 吉野町内 | | | 大淀町 | | | その他の地域 | | | | | 回答者数 |
|-----|------|------|-----|------|------|-----|--------|------|-------|------|-----|------|
| | ヨシスト | コンビニ | その他 | 新野付近 | 土田付近 | その他 | 桜井市内 | 榛原地区 | 大宇陀地区 | 樫原市内 | その他 | |
| 上市 | 48% | 7% | 2% | 20% | 39% | 2% | 7% | 0% | 0% | 13% | 0% | 61 |
| 吉野 | 21% | 4% | 2% | 26% | 57% | 5% | 8% | 0% | 0% | 14% | 2% | 155 |
| 中荘 | 38% | 2% | 0% | 24% | 45% | 2% | 4% | 0% | 0% | 7% | 0% | 55 |
| 国栖 | 37% | 3% | 0% | 14% | 30% | 2% | 22% | 10% | 25% | 8% | 0% | 63 |
| 中竜門 | 25% | 2% | 6% | 8% | 25% | 0% | 20% | 6% | 39% | 16% | 2% | 51 |
| 龍門 | 26% | 5% | 0% | 18% | 38% | 1% | 35% | 0% | 2% | 6% | 1% | 98 |
| 全体 | 30% | 4% | 1% | 20% | 42% | 2% | 15% | 2% | 8% | 11% | 1% | 512 |

[世帯分類別]

| 世帯分類 | 吉野町内 | | | 大淀町 | | | その他の地域 | | | | | 回答者数 |
|-----------------|------|------|-----|------|------|-----|--------|------|-------|------|-----|------|
| | ヨシスト | コンビニ | その他 | 新野付近 | 土田付近 | その他 | 桜井市内 | 榛原地区 | 大宇陀地区 | 樫原市内 | その他 | |
| 75歳以上単身世帯 | 53% | 3% | 5% | 23% | 35% | 0% | 13% | 5% | 5% | 5% | 0% | 40 |
| 75歳以上のいる高齢者のみ世帯 | 33% | 1% | 2% | 21% | 48% | 5% | 13% | 1% | 11% | 9% | 0% | 85 |
| 75歳以上のいる世帯 | 35% | 4% | 0% | 21% | 38% | 2% | 15% | 1% | 8% | 7% | 0% | 112 |
| 65～74歳単身世帯 | 14% | 3% | 3% | 17% | 45% | 0% | 24% | 3% | 14% | 7% | 0% | 29 |
| 65～74歳の高齢者のみ世帯 | 22% | 5% | 2% | 21% | 51% | 2% | 17% | 2% | 11% | 22% | 2% | 63 |
| 65～74歳のいる世帯 | 23% | 6% | 1% | 22% | 39% | 3% | 16% | 0% | 6% | 11% | 1% | 79 |
| 一般世帯(上記以外) | 24% | 4% | 0% | 17% | 43% | 3% | 14% | 3% | 3% | 12% | 3% | 92 |
| 全体 | 30% | 4% | 1% | 20% | 42% | 2% | 15% | 2% | 8% | 11% | 1% | 512 |

注1：複数回答につきパーセンテージの合計は100%を超える。

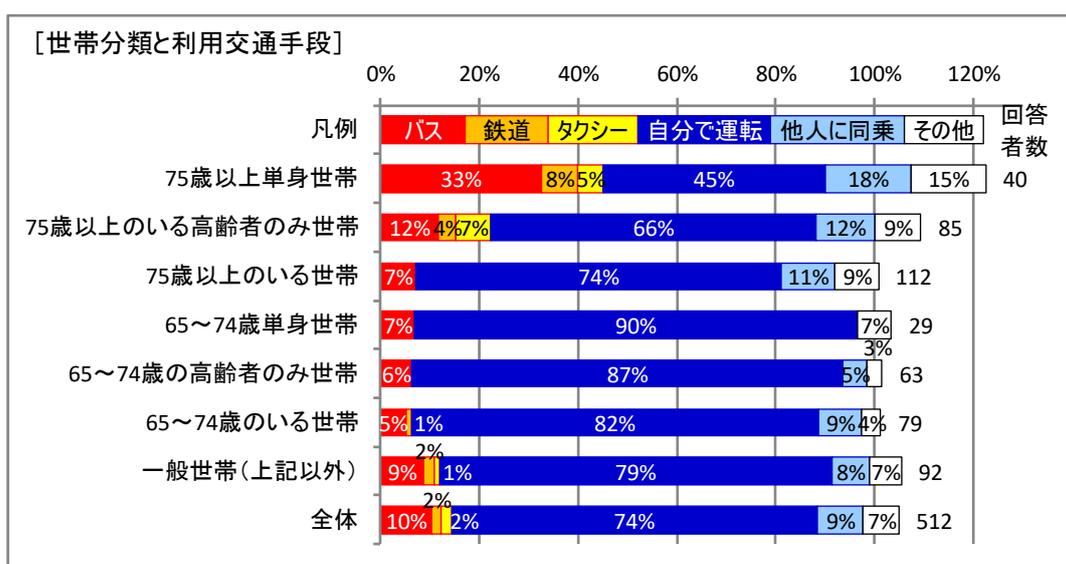
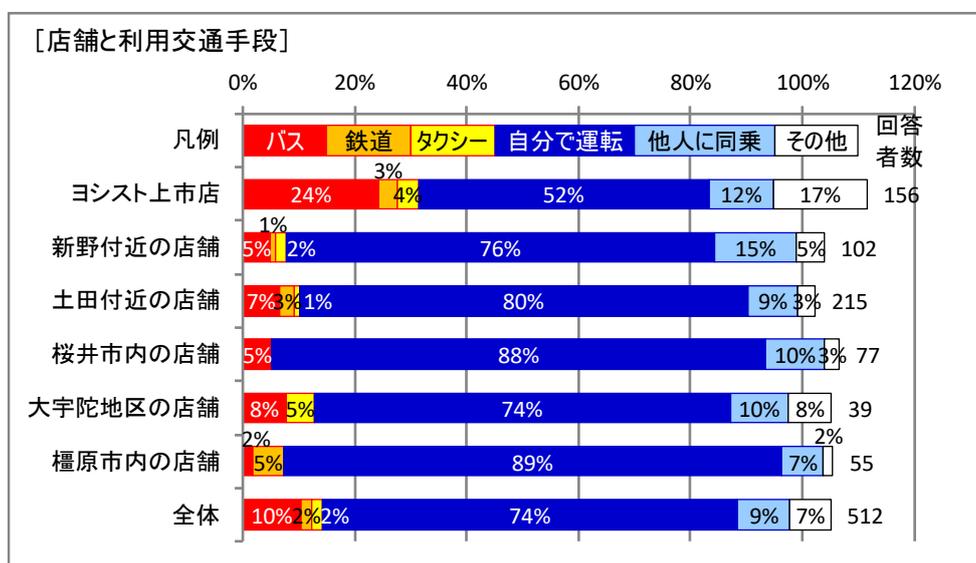
注2：アンケート調査では、最もよく買い物に行く店を一つだけ選ぶように求めたが、複数回答した回答者が多いため、複数回答として集計している。

② 利用交通手段

図-17は最もよく行く商業施設までの利用交通手段に関する回答結果を図化したものです。

- ・吉野町全体では、最もよく行く商業施設まで自分で車を運転していく人の割合が74%となっています。他の人の運転する車で行く人（9%）を合わせると83%が自家用車を利用しています。バス（スマイルバス、やまぶきバス、ゆうゆうバスなど）の利用は10%に過ぎません。
- ・店舗別に見ると、ヨシストに行く人は24%がバスを利用しており、自分で運転は52%に留まっているのが特徴的です。
- ・世帯分類別には、75歳以上の単身世帯ではバスの割合が33%に及んでいるほか、75歳以上のいる世帯では自分で運転の割合が相対的に少なくなっています（45~74%）。

図-17 最もよく行く商業施設への利用交通手段



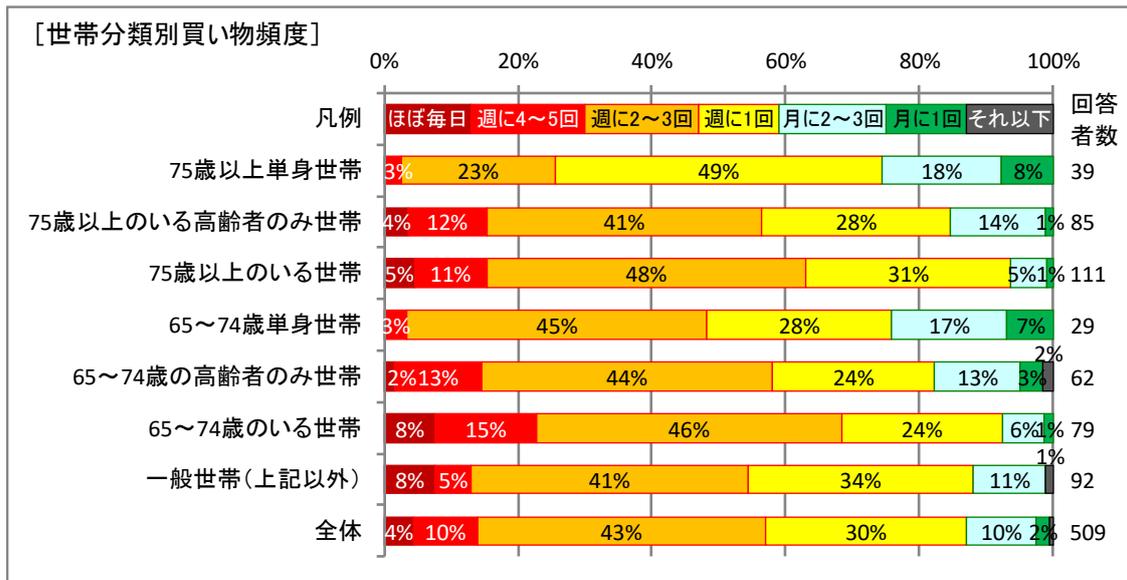
注：店舗と交通手段は複数回答。

③ 買い物の頻度

図-18 は世帯分類別に買い物に行く頻度を図化したものです。

- ・吉野町全体では、週に2～3回が43%で最も多く、週に1回（30%）がそれに次ぎます。この2つを合わせると73%となり、全体の4分の3近くに及びます。ほぼ毎日や週に4～5回という回答はそれぞれ4%、10%でした。
- ・世帯分類別に見ると、65～74歳のいる世帯や一般世帯など、非高齢者が一緒に住む世帯では、買い物の頻度は吉野町全体とほぼ同じ構成になっています。
- ・これに対し、75歳以上の単身世帯と65～74歳の単身世帯、すなわち、高齢者の単身世帯では週に1回や月に2～3回の割合が高まり、週に4～5回以上の回答はないことなど、買い物の頻度が少なくなっていることがわかります。
- ・高齢単身世帯では家族が少ないため買い物頻度は少なくてもよいと考えられる一方、自分自身が買い物に行く必要があり、外出機会が制約されているとも考えられます。

図-18 世帯分類別買い物の頻度



④ 買い物に行きたい時間

図-19 と図-20 は最もよく行く商業施設に到着したい時刻を世帯分類別に図化したものです。

- ・特定の時刻に商業施設に到着したいという回答は、吉野町全体の 35% でした。しかし、75 歳以上の単身世帯や 75 歳以上のいる高齢者のみ世帯ではその割合がいずれも 45% で相対的に高くなっています（図-19）。
- ・75 歳以上の単身世帯では、約半数が 10～11 時の間に到着したいと回答し、午後の時間帯の回答は少数に留まりました。

図-19 世帯分類別最もよく行く商業施設への到着時間帯の希望

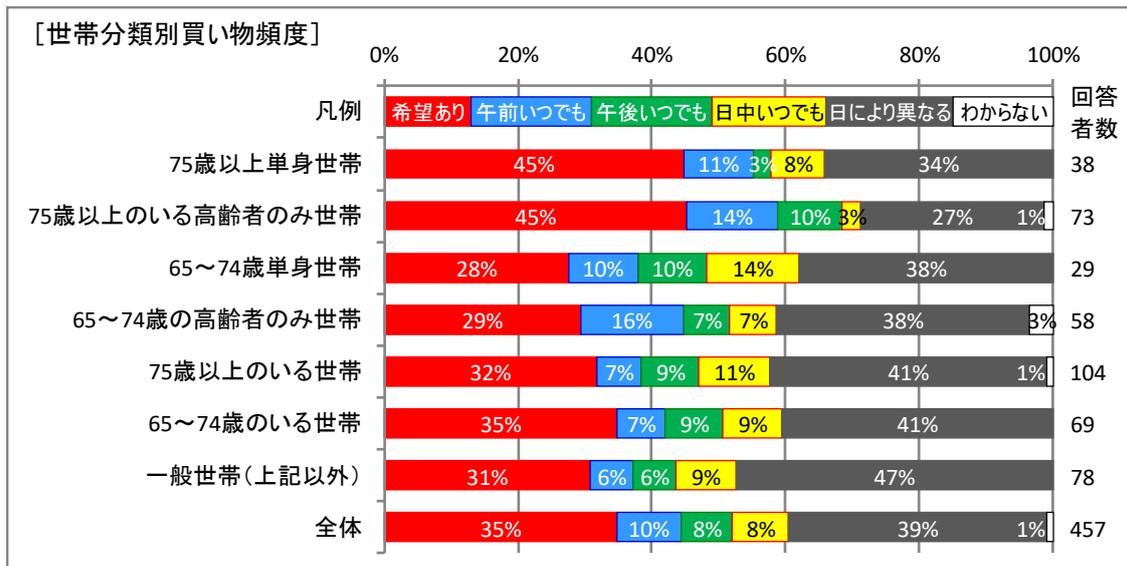
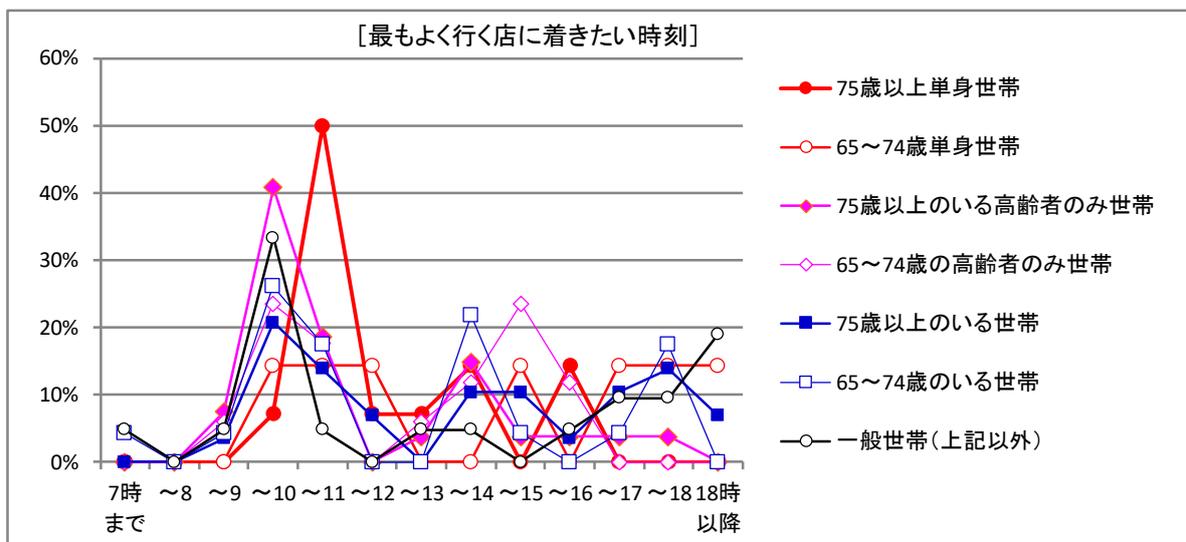


図-20 世帯分類別最もよく行く商業施設に到着したい時刻



⑤ 買い物に必要な時間

図-21 と図-22 は最もよく行く店において、買い物に必要な時間を図化したものです。

- ・店舗別に見ると、食品スーパーであるヨシストや食品スーパーやコンビニが立地する大淀町新野付近の店舗では、買い物に必要な時間が40分前後（少なくとも36～39分、落ち着いて買い物するには45分）と相対的に短くなっています。
- ・これに対し、日用品や衣類なども扱う大型店が立地する大淀町土田付近、桜井市内、橿原市内の店舗では、買い物に必要な時間が1時間前後と、長くなっています。（図-21）
- ・75歳以上の単身世帯の利用頻度が多いヨシスト上市店を対象に、世帯分類別に買い物に必要な時間を見ると、75歳以上の単身世帯や65～74歳の単身世帯において、相対的に長い時間が必要という結果が得られました。（図-22）
- ・高齢者の単身世帯では他に頼る家族がなく、自力で買い物をしないといけないことがこうした結果に表れていると考えられます。

図-21 店舗別買い物に必要な時間

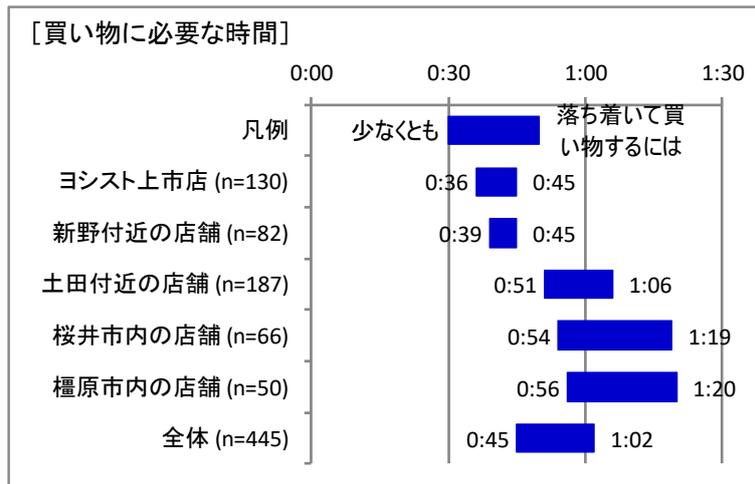
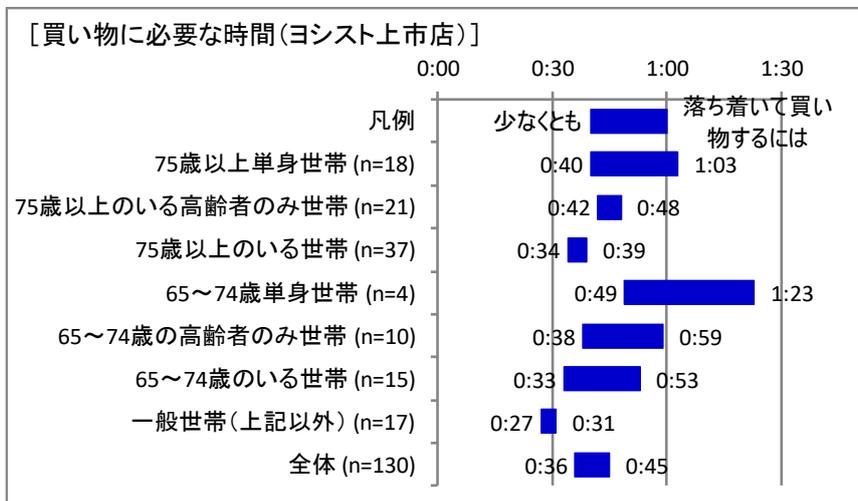


図-22 世帯分類別買い物に必要な時間（ヨシスト上市店）



⑥ まとめ

以上のことを考え合わせますと、吉野地区では自家用車を運転して大淀町の土田付近まで買い物に出掛ける世帯が多いほか、中竜門地区や龍門地区では、北側に隣接する桜井市や宇陀市まで買い物に出掛ける世帯が多くなっています。吉野町内では、ヨシストが主たる買い物の行先になっています。

一方で、外出がしづらくなるといわれている75歳以上がいる世帯、とりわけ75歳以上の単身世帯では、吉野町外まで出かける人は少なく、近場のヨシストに行く人が多いこと、自家用車を運転していく割合が少なく、スマイルバスなどを利用する割合が高いことなどが調査結果に表れています。すなわち、75歳以上がいる世帯では、一般の世帯に比べて買い物に行ける範囲が狭まり、公共交通を必要とする人が多いことがわかります。

75歳以上の単身世帯では、午前中に買い物に行きたいという希望が多く、商業施設に10～11時に着きたいという希望が多くなっています。

また、買い物に必要な時間は商業施設の機能や規模によって異なるほか、高齢者の単身世帯では買い物に必要な時間が相対的に長いことがわかりました。

今後の公共交通計画を検討する際に、こうした特性をきめ細かく反映させていくことが重要と考えられます。

(4) 定期的な通院

① 通院している医療機関

アンケート調査で回答のあった554世帯のうち、85%に当たる473世帯が定期的に通院している家族がいると回答しました。表-8はその473世帯を対象に、最もよく行く医療機関について、居住地別ならびに世帯分類別に集計したものです。

- ・吉野町全体では、吉野病院との回答が32%で最も多く、南奈良総合医療センターが25%となりました。その他（桜井市、宇陀市、橿原市などの医療機関）との回答も23%見られました。
- ・上市地区や吉野地区で南奈良総合医療センターに通院する人が相対的に多く、中竜門地区ではその他が45%となるなど、町外の医療機関に通院する人が見られます。
- ・世帯分類別には、75歳以上の単身世帯をはじめ、75歳以上がいる世帯では吉野病院の割合が相対的に高くなっています（35～48%）。

表-8 最もよく行く医療機関

[居住地別]

| 居住地 | 吉野病院 | 南奈良 | 県立医大 | 吉野町内 | 大淀町内 | その他 | 回答者数 |
|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|
| 上市 | 17% | 29% | 8% | 10% | 27% | 17% | 52 |
| 吉野 | 35% | 29% | 10% | 5% | 25% | 17% | 147 |
| 中荘 | 31% | 22% | 10% | 8% | 29% | 18% | 49 |
| 国栖 | 47% | 19% | 6% | 5% | 14% | 30% | 64 |
| 中竜門 | 31% | 20% | 14% | 0% | 8% | 45% | 51 |
| 龍門 | 28% | 24% | 7% | 10% | 22% | 23% | 87 |
| 全体 | 32% | 25% | 9% | 7% | 22% | 23% | 473 |

[世帯分類別]

| 世帯分類 | 吉野病院 | 南奈良 | 県立医大 | 吉野町内 | 大淀町内 | その他 | 回答者数 |
|-----------------|------|-----|------|------|------|-----|------|
| 75歳以上単身世帯 | 48% | 22% | 6% | 6% | 22% | 20% | 50 |
| 75歳以上のいる高齢者のみ世帯 | 35% | 38% | 8% | 7% | 21% | 23% | 91 |
| 75歳以上のいる世帯 | 43% | 20% | 4% | 4% | 27% | 18% | 111 |
| 65～74歳単身世帯 | 29% | 13% | 8% | 8% | 17% | 42% | 24 |
| 65～74歳の高齢者のみ世帯 | 16% | 34% | 16% | 2% | 10% | 33% | 58 |
| 65～74歳のいる世帯 | 15% | 18% | 17% | 14% | 23% | 23% | 71 |
| 一般世帯(上記以外) | 27% | 20% | 7% | 8% | 20% | 23% | 60 |
| 全体 | 32% | 25% | 9% | 7% | 22% | 23% | 473 |

注1：南奈良は南奈良総合医療センター、吉野町内は吉野病院以外の吉野町内の医療機関、大淀町内は南奈良総合医療センター以外の大淀町内の医療機関。

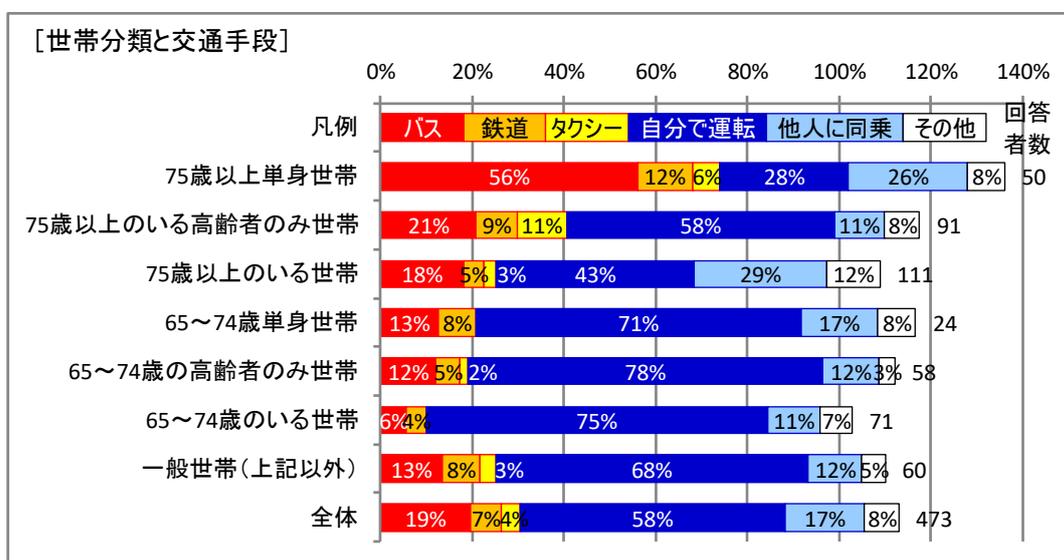
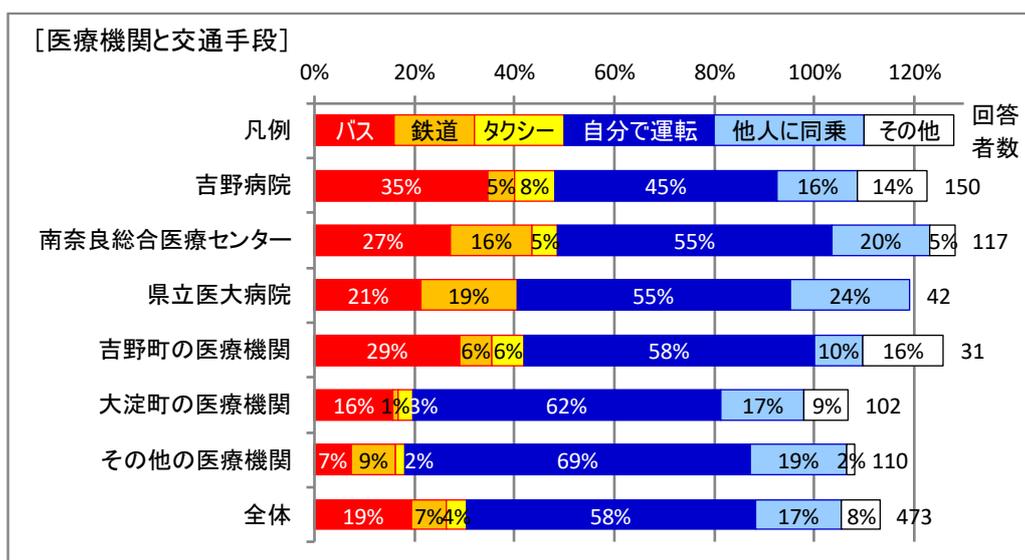
注2：アンケート調査では、最もよく行く医療機関を一つだけ選ぶように求めたが、複数回答した回答者が多いため、複数回答として集計している。

② 利用交通手段

図-23 は最もよく行く医療機関への利用交通手段に関する回答結果を図化したものです。

- ・吉野町全体では、自分で運転が 58%、他の人の運転する車への同乗が 17%であり、合わせて 75%が自家用車を利用して通院しています。スマイルバスなどのバスは 19%となっています。先に示した買い物ではバスが 10%、自分で運転が 74% (p. 22・図-17 参照) でしたから、通院では公共交通を利用する割合が買い物より高くなっています。
- ・世帯分類別に見ると、75 歳以上の単身世帯ではバスの利用が 26%になっているほか、75 歳以上のいる高齢者のみ世帯や 75 歳以上のいる世帯でもそれぞれ 21%、18%がバスを利用して通院しています。
- ・こうしたことから、スマイルバスなどの公共交通は、75 歳以上の高齢者にとって通院に欠かすことのできない交通手段になっていると言っても過言ではないでしょう。

図-23 最もよく行く医療機関への利用交通手段

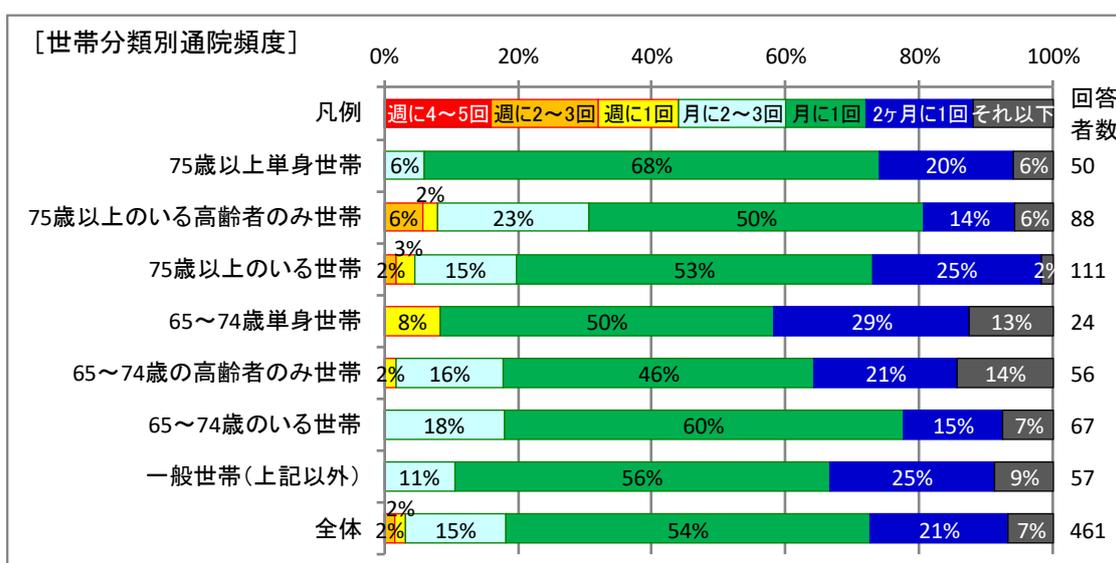


③ 通院の頻度

図-24 は世帯分類別に定期的な通院の頻度を図化したものです。

- ・吉野町全体では、月に1回が最も多く（54%）、2ヶ月に1回（21%）、月に2～3回（15%）の順になっています。週に1回またはそれ以上の頻度で通院する人はごくわずかです。
- ・世帯分類別に見ると、75歳以上の単身世帯では月に1回が68%で最も多くなっています。

図-24 世帯分類別通院の頻度

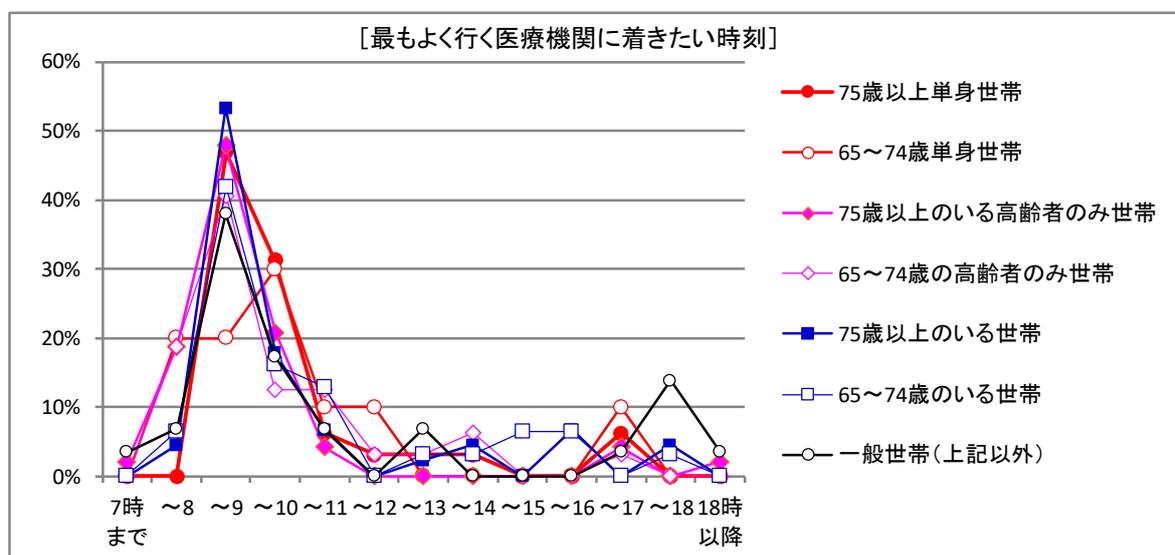


④ 病院に行きたい時間

図-25 は世帯分類別に最もよく行く医療機関に到着したい時刻を図化したものです。

- ・通院については、世帯分類にかかわらず、8～9時および9～10時との回答が多くを占めています。
- ・午後を希望する割合はいずれの世帯分類でも少なくなっています。

図-25 世帯分類別最もよく行く医療機関に到着したい時刻

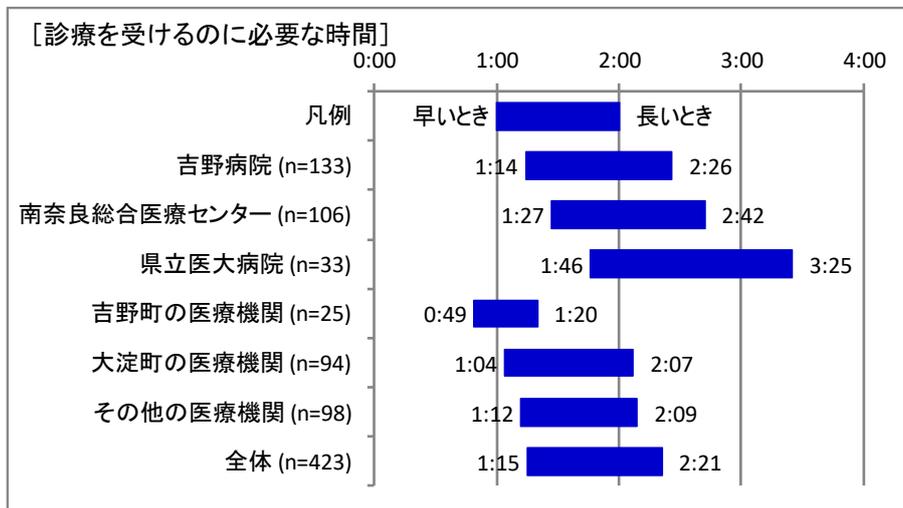


⑤ 診療を受けるのに必要な時間

図-26 は診療を受けるのに必要な時間（待ち時間を含む）について、医療機関別に集計したものです。

- ・診療に必要な時間は、県立医大病院、南奈良総合医療センター、吉野病院の順に長時間を要するという結果になりました。県立医大病院では早いときでも2時間近く、長くかかるときは3時間半近くかかるという結果が得られました。
- ・これに対し、吉野町内や大淀町内などの医療機関（開業医や診療所などが主体）では相対的に短時間であり、吉野町内の医療機関では1時間程度（早いときは49分、長いときでも1時間20分）となっています。

図-26 医療機関別受診に必要な時間



⑥ まとめ

以上に示したことより、定期的な通院について、吉野町では吉野病院に通う人が最も多く、南奈良総合医療センターに通う人が次に多いことがわかりました。58%の人が自家用車を自分で運転して通院している一方、スマイルバスなどのバスを利用して通院する人も19%見られました。日常の買い物と比較すると、自家用車の割合は低く、バスの割合は高くなっています。

外出がしづらくなる75歳以上の人は、吉野病院に通う人の割合が相対的に高いほか、バスを利用する割合も高いことがわかりました。特に、75歳以上の単身高齢世帯では、48%が吉野病院に通院し、56%がバスを利用していることがわかりました。

通院の利用頻度は全体の75%が月に1回または2ヶ月に1回であること、病院に着きたい時間帯は世帯分類にかかわらず、午前8～9時、9時～10時という回答が大多数を占めたことなども合わせて明らかになりました。

診療に必要な時間は、2次医療機関など大きな病院では2時間前後を要している一方、吉野町内の開業医では、1時間前後で済んでいるという結果が得られました。

このような実態や傾向は、買い物の特性とともに今後の公共交通サービスの提供に反映していくことが求められます。

(5) 主要施設の利用状況

① 利用頻度と利用交通手段

図-27 および図-28 は、買い物・通院以外の日常生活に関連する吉野町内の主要な施設（吉野町役場、銀行・郵便局、吉野運動公園、中荘温泉）を対象として、これらの利用頻度と利用交通手段を図化したものです。

- ・利用頻度は、銀行・郵便局では月に2～3日が40%、週に1日が12%という結果になりましたが、それ以外は月に1日以下がほぼ9割（88～89%）を占めました。（図-27）
- ・これらの施設への利用交通手段は、マイカーが74～86%を占めました。スマイルバス等の利用は2～4%に留まりました。（図-28）

図-27 主要な施設の利用頻度

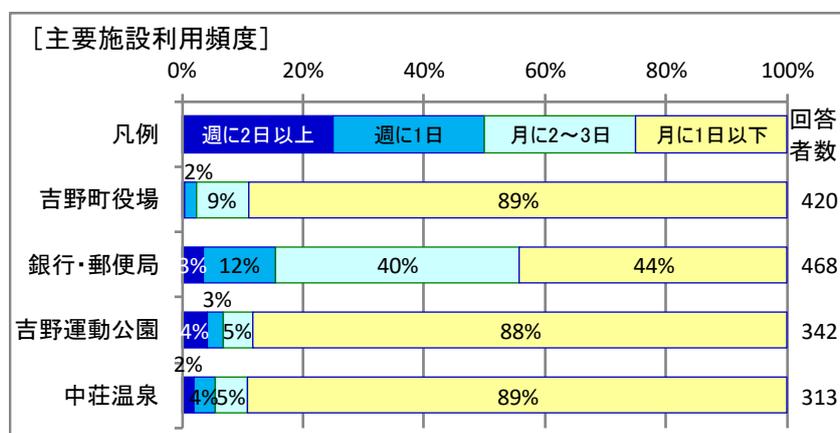
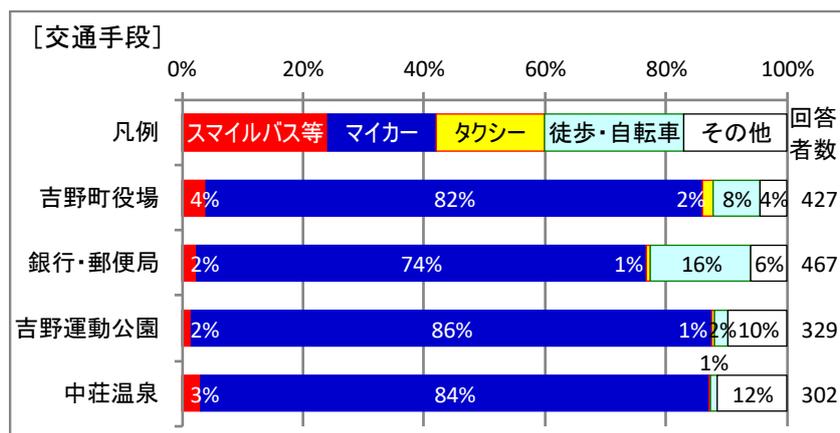


図-28 主要な施設への利用交通手段

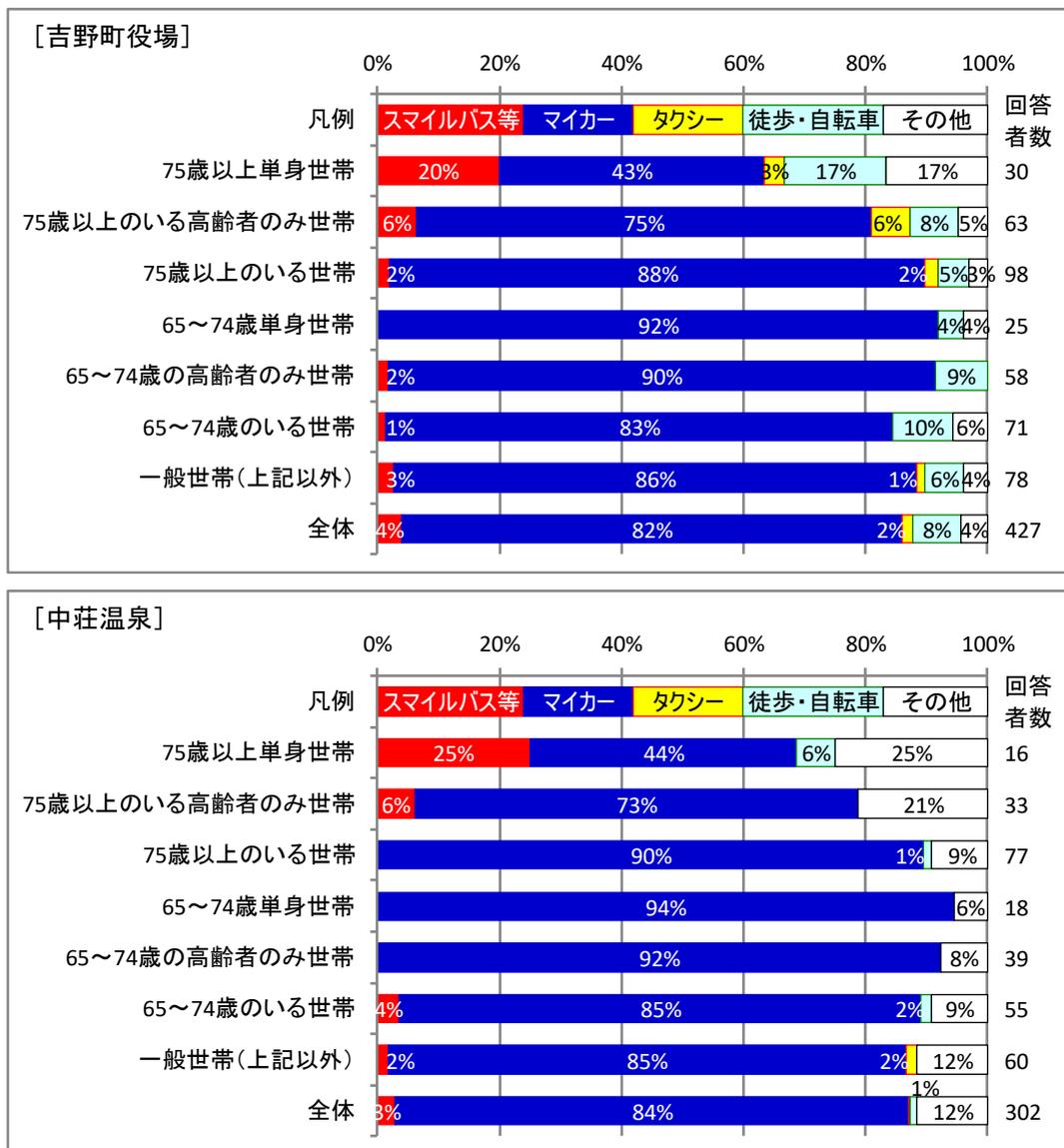


② 高齢者の利用

図-29 は吉野町役場と中荘温泉について、世帯分類別にこれらの施設への利用交通手段を表したものです。

- ・75 歳以上の単身世帯では、吉野町役場へのアクセスでは 20%、中荘温泉へのアクセスでは 25%がスマイルバス等を利用すると回答しています。
- ・また、75 歳以上のいる高齢者のみ世帯でも、スマイルバスの利用は吉野町役場、中荘温泉ともに 6%をとっています。75 歳以上のいる高齢者のみ世帯では、吉野町役場へのアクセスについて、タクシーも 6%となっています。
- ・こうしたことから、これらの施設の利用頻度は低いものの、75 歳以上の単身世帯等ではこれらのアクセスにスマイルバス等の公共交通を必要としていることがわかります。

図-29 世帯分類別主要施設への利用交通手段



3. 公共交通をとりまく諸情勢の将来展望

吉野町地域公共交通網形成計画は、概ね今後5年間の公共交通計画のマスタープランと位置づけられます。そのため、計画策定にあたっては、地域の現状を整理することに加え、関連する上位計画・横位計画や公共交通を取り巻く諸情勢に関する今後5～10年間程度の見通しについて、よく理解してことが重要です。

こうした認識に基づいて、ここでは次に示す項目について整理しています。

表-9 本章において整理した項目

| 区分 | 項目 | 概要 |
|-----------------|------------|--|
| 上位計画 | 第4次吉野町総合計画 | ・吉野町のまちづくりの目標やまちづくりに関する政策の方向性を示す総合的かつ基本的な計画 |
| 関連計画 | 吉野町観光振興計画 | ・今後の公共交通計画を検討する上で、連携を図る重要性が増している観光に関する基本計画 |
| 公共交通に関連する将来の諸情勢 | 将来推計人口 | ・交通需要や交通機関の利用特性と密接に関連する人口総数や年齢別人口に関する将来推計値 |
| | 小中一貫校の開設 | ・コミュニティバスとスクールバスを一体的に運行している中で、大きな条件変化となる学校統合に関する情報整理 |
| | 交通の技術革新 | ・自動運転など、急速に進展する新しい交通技術に関する情報整理 |

注：地域公共交通網形成計画では、コンパクトなまちづくりという視点から、立地適正化計画との関係を検討することが求められています。しかし、先に示したように吉野町ではいくつかの地域の拠点に公共施設や生活関連施設が集約して立地していることから（p. 7, 図-7 参照）、立地適正化計画は策定していません。このため、本節でも立地適正化計画に関する記述はありません。

(1) 第4次吉野町総合計画（上位計画）

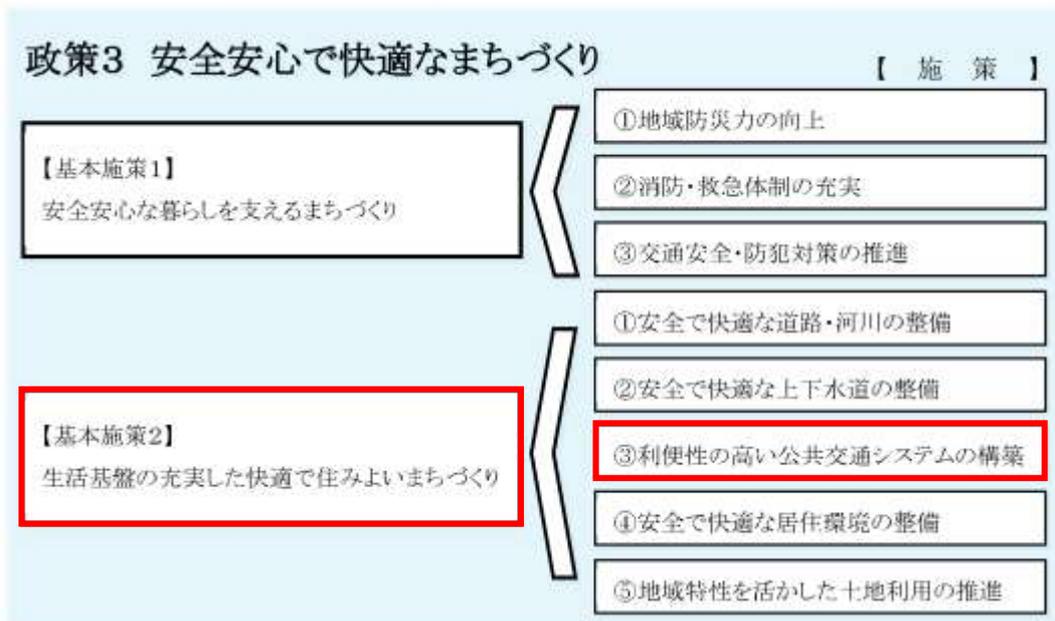
「第4次吉野町総合」は、吉野町におけるまちづくりの最上位に位置づけられる計画です。町民と行政が一体となってまちづくりを進めていくために長期的な視点で社会情勢の変化を見据えながら、本町におけるまちの将来像を示すとともに、それを実現するために必要な施策の大綱を明らかにするものです。

このうち、「第2章 分野別計画 第4節 安全安心で快適なまちづくり」において公共交通に関する施策が示されています。

表-10 第4次吉野町総合計画の概要

| | |
|---|--|
| <p>計画期間</p> | <p>○基本構想：平成23年（2011年）～令和2年（2020年） ○前期基本計画：平成23年（2011年）～平成28年（2016年） ○後期基本計画：平成28年（2016年）～令和2年（2020年）</p> |
| <p>まちの将来像</p> | <p>いのちが輝き笑顔あふれる吉野町 ～自然の恵みと歴史文化が息吹くこころのふるさと吉野町～</p> |
| <p>まちづくりの方向性</p> | <p>○地域経済を活性化し、安定した雇用を創出する ①地域産業の担い手確保と地域人財の養成 ②基幹産業の強化による地域経済の活性化 ③地域資源の発掘・研ぎによる地域経済の活性化 ④地域産業に関連する企業・創業支援による地域経済の活性化 ○地域のなかで安心して暮らし続けることができるまちづくり ①みんなで支え合い安心して暮らせる地域社会の形成 ②いきいきと暮らすことができる健康長寿命社会の形成 ③地域における女性の活躍推進 ④郷土愛・愛着心の醸成 ○若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる ①安心して子育てできる環境整備 ②結婚・出産・子育ての支援の充実 ③子育てと仕事の両立支援 ○新しいひとの流れをつくる ①定住・移住の促進 ②若い世代の転出の抑制・歯止め ③交流人口の拡大</p> |
| <p>施策分野別の基本計画 （公共交通関連分野）</p> | <p>第2章 分野別計画 第4節 政策3 安全安心で快適なまちづくり 基本施策2 生活基盤の充実した快適で住みよいまちづくり 施策の方針：町民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、近鉄吉野線の維持・存続を要請するとともに、持続可能な地域公共交通システムとして、病院・買い物・鉄道への乗り継ぎなど、町民のニーズにあったコミュニティバス（スマイルバス）を近隣市町村と連携しながら運行します。また、同時にデマンド型乗合タクシーの拡大を図り、持続可能な交通システムを実現します。 主な取組み：効率的な運行を図るためデマンド型乗合タクシーの導入 近隣市町村との広域連携 コミュニティバスの多目的利用の促進</p> |

図-30 基本構想の体系図



(2) 吉野町観光振興計画（関連計画）

本町における「観光」については、「第4次吉野町総合計画 後期基本計画」では、まちの将来像を「いのちが輝き笑顔あふれる吉野町～自然と恵みと歴史文化が息吹くこころのふるさと吉野町～」の実現を目指し、「魅力あふれる観光の振興」として、“通年型、滞在型、着地型の観光地づくりを進め、国際化にも対応できる整備を図る”“町民がまちの魅力を再認識して、ふるさと吉野に誇りを持つとともに、観光客をおもてなしの心で迎えることができる地域づくりの取り組みを進める”という方針が示されています。

このように「観光」の持つ力を吉野町の地域創生に活かす取り組みを受けて、吉野町の観光振興の方策を具体化するのが『吉野町観光振興計画』です。

『吉野町観光振興計画』における公共交通に関する施策は、「第4章 推進方策（目標と基本方針）7. 基本方針（4）吉野町の観光地マネジメントを推進する組織の強化と人材の育成」において示されています。

「吉野町地域公共交通網形成計画」の策定にあたっては、『吉野町観光振興計画』において課題として挙げられている「町内の観光2次交通対策（町内での2次交通が、観光客の周遊の障害になっている）」を十分に踏まえた検討（短期、中期、長期の期間に分けた改善策の検討）を進めていく必要があります。

表-11 吉野町観光振興計画の概要

| | |
|--------------------|---|
| 対象期間 | 2018年度～2022年年度 |
| 推進コンセプト | 何度も訪れたくなる通年型観光地（滞在地） 「吉野」の新しいツーリズムの創生 |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 吉野町の資源・人財を活かした新たな魅力の創出 <ol style="list-style-type: none"> (1) 春以外の吉野の楽しみ方の発掘・整理を進める。 (2) 新しいツーリズムの芽を育てていく。 (3) 「春」のお客様対策 2. 新たな顧客の取込による滞在客（宿泊客）増加と情報発信強化 <ol style="list-style-type: none"> (1) インバウンド、首都圏を対象としたプロモーション (2) 富裕層市場への挑戦 (3) 多様な宿泊施設の整備促進 (4) 吉野のファン、リピーター顧客づくり (5) 情報発信の強化 3 「吉野町の次世代ツーリズム」ブランドの構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) 吉野のセカンドホームツーリズムの創出 (2) 生業につながる仕掛け (3) 吉野のスピリチュアルツーリズムの再構築 4. 吉野町の観光地マネジメントを推進する組織の強化と人財の育成 <ol style="list-style-type: none"> (1) ツーリスト目線での観光地マネジメントが実施できる体制作り (2) 町内の観光推進組織の役割の整理 (3) 観光振興のための人財の育成 (4) 関係者協議の継続実施 (5) 受入環境整備 (6) 町内の2次交通対策 |
| 基本方針 (公共交通関連分野) | <p>第4章 推進方策（目標と基本方針）</p> <p>7. 基本方針4 吉野町の観光地マネジメントを推進する組織の強化と人財の育成</p> <p>(6) 町内の2次交通対策 課題：町内での2次交通が、観光客の周遊の障害になっている。 対策の方向性：町内の観光推進組織の役割の整理（観光推進体制の強化のための検討会の開催（吉野VBと地域観光協会、町、観光事業関連事業者との役割の整理））</p> |

(3) 吉野町の将来推計人口

公共交通をはじめ、自家用車などを含む交通機関の利用特性は、人口の総数や年齢別の人口と密接な関係があります。そのため、公共交通計画を策定する際には、将来の年齢別人口の動向を見極めておくことが重要です。

図-31 および表-12 は国勢調査結果に基づく吉野町のこれまでの人口の推移（平成7年～平成27年）と、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（令和2年～令和27年）を表したものです。

平成27年に7,399人（年齢不詳の1人を含む）であった吉野町の人口は今後も減少を続け、令和12年には4,500人不足まで減少すると推計されます。

年齢階層別に見ると、54歳以下の年齢層で著しく人口が減少すると見込まれます。たとえば、平成27年に473人であった15歳未満の人口は、令和12年には207人（平成27年の約44%）にまで減少すると推計されます。

その一方で、平成27年に1,907人を数える75歳以上の人口は、令和12年頃までほぼ横ばい（1,900人前後）で推移すると見込まれます。これは、団塊世代（昭和21～23年生まれ）が令和3～5年に75歳に到達することなどが要因と考えられます。

図-31 吉野町の将来推計人口

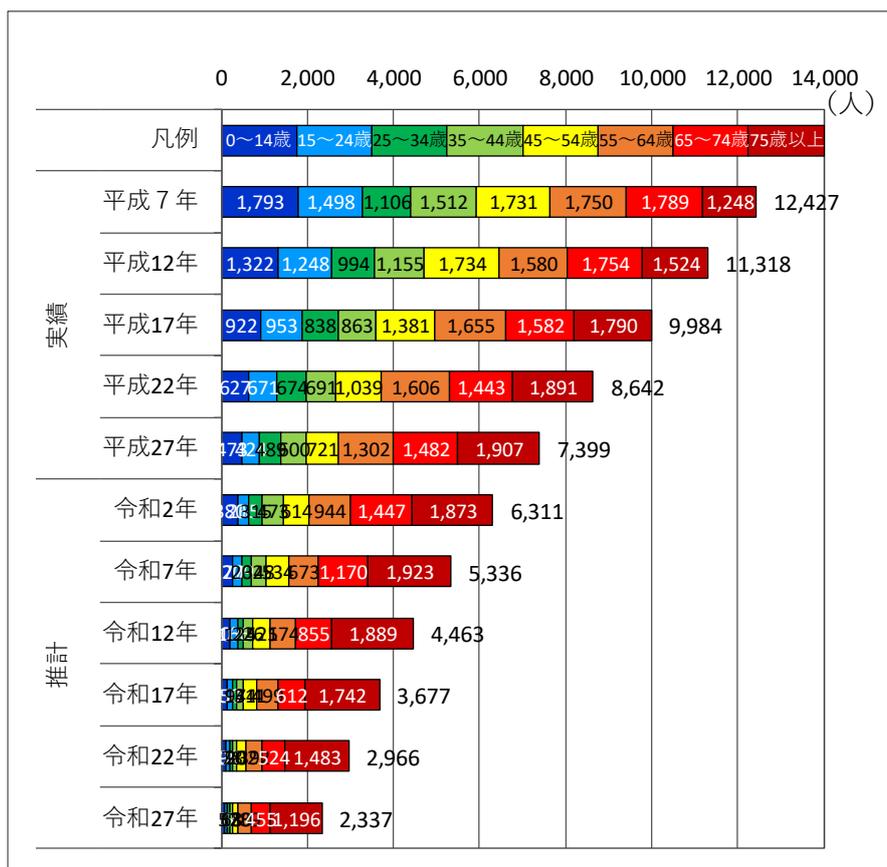


表-12 吉野町の将来推計人口

| | | 0~14歳 | 15~24歳 | 25~34歳 | 35~44歳 | 45~54歳 | 55~64歳 | 65~74歳 | 75歳以上 | 総数 |
|----|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 実績 | 平成7年 | 1,793 | 1,498 | 1,106 | 1,512 | 1,731 | 1,750 | 1,789 | 1,248 | 12,427 |
| | 平成12年 | 1,322 | 1,248 | 994 | 1,155 | 1,734 | 1,580 | 1,754 | 1,524 | 11,318 |
| | 平成17年 | 922 | 953 | 838 | 863 | 1,381 | 1,655 | 1,582 | 1,790 | 9,984 |
| | 平成22年 | 627 | 671 | 674 | 691 | 1,039 | 1,606 | 1,443 | 1,891 | 8,642 |
| | 平成27年 | 473 | 424 | 489 | 600 | 721 | 1,302 | 1,482 | 1,907 | 7,399 |
| 推計 | 令和2年 | 380 | 265 | 315 | 473 | 614 | 944 | 1,447 | 1,873 | 6,311 |
| | 令和7年 | 277 | 209 | 202 | 348 | 534 | 673 | 1,170 | 1,923 | 5,336 |
| | 令和12年 | 207 | 166 | 125 | 226 | 421 | 574 | 855 | 1,889 | 4,463 |
| | 令和17年 | 150 | 122 | 97 | 144 | 311 | 499 | 612 | 1,742 | 3,677 |
| | 令和22年 | 106 | 91 | 78 | 90 | 202 | 392 | 524 | 1,483 | 2,966 |
| | 令和27年 | 75 | 67 | 57 | 68 | 130 | 289 | 455 | 1,196 | 2,337 |

注：出生中位・死亡中位仮定による推計値

資料：日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

(4) 小中一貫校の開設

吉野町では、先に示したように小中学生が含まれる0～14歳の人口が急激に減少しています。平成12年に1,300人余りあった0～14歳の人口は、平成27年には473人に減少し、令和12年には200人程度になると推計されています。

こうしたことから、現在、吉野町内にある全ての小中学校（吉野小学校、吉野北小学校、吉野中学校）を統合して小中一貫校とすることとなりました。現在、令和4年4月の開校を目指して準備を進めています。

図-32 小中学校の位置



(5) 交通の技術革新

① 自動運転

現在、自動車メーカーを中心に、多くの技術分野の専門家や研究者がこぞって自動運転に関する研究や検討を進めています。自動運転については、表-13のように定義づけられています。

表-13 自動運転のレベル

| レベル | 内容 | 区分 |
|------|-------------------------------|--------|
| レベル0 | ドライバーがすべてを操作 | |
| レベル1 | システムがステアリング操作、加減速のどちらかをサポート | 運転支援 |
| レベル2 | システムがステアリング操作、加減速のどちらもサポート | 運転支援 |
| レベル3 | 特定の場所でシステムが全てを操作、緊急時はドライバーが操作 | 自動運転 |
| レベル4 | 特定の場所でシステムが全てを操作 | 自動運転 |
| レベル5 | 場所の限定なくシステムが全てを操作 | 完全自動運転 |

自動運転が実用化されれば、スマイルバスなど日常生活に必要な公共交通サービスの方法や内容が大きく様変わりすることが期待されます。実用化の見通しは技術革新とともに時々刻々変化すると思われていますが、現在では次のような状況にあります。

表-14 自動運転の実用化の見通し

| 自動運転のレベル | 実用化の状況と見通し |
|----------|---|
| レベル2 | ○ 車両が複数の自動車メーカーから実装された車両が市販されている。 ・ 前車との車間を一定に保つ速度制御（クルーズコントロール） + 車線に沿って走行するハンドル制御（レーンキープ）の組合せ |
| レベル3 | ○ 国内外の自動車メーカーが2020年頃に一般道路での実用化を目指している。 |
| レベル4 | ○ 国内外の自動車メーカーが2025年頃までに車両の開発を目指している。 |

出典：https://jidouten-lab.com/y_1314（自動車運転ラボHP）より要約して記載。

② M a a S (Mobility as a service)

近頃、M a a Sという用語を見かける機会が増えてきました。M a a Sとは、フィンランドで2014年（平成26年）に提案されたICTを活用した交通サービスに関する仕組みで、2015年に開催されたITS世界会議では、「いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つのサービスに統合すること」と定義づけられています。

M a a Sには次の4つのレベルが定義されていますが、簡単にいえば、

- 複数の交通手段が利用可能な状況において、
- スマートフォンなどを用いて、
- 利用交通手段や経路の検索 → 予約 → 決済がまとめてできるサービス

ということができると思われまます。

表-15 M a a Sのレベル

| 段 階 | 内 容 |
|------|---|
| レベル1 | 料金・ダイヤ・所要時間・予約状況などといった、移動に関する一定の情報が統合、アプリやWEBサイトなどによって利用者へ提供されている段階 |
| レベル2 | 目的地までに利用する交通機関を、スマホアプリなどによって一括検索でき、予約・発券・決済が一回の操作で可能になる段階 |
| レベル3 | 定額の運賃・料金で様々な交通機関が利用できたり、定額乗り放題サービスができたりするしくみが整備される段階 |
| レベル4 | 地方自治体や国が計画や政策にM a a Sの概念を組み込み、連動・協調して推進する段階 |

出典：「M a a S（モビリティ・アズ・ア・サービス）について」（国土総合政策研究所HP）

わが国では、国土交通省がM a a Sの社会実験を公募し、全国各地で様々な取り組みが進められています。その中では、コミュニティバスや乗合タクシーなどを一括して運営し、過疎地域の生活交通の利便性を高めるための取り組みや、観光地において複数の2次交通を定額の運賃で自由に選択して利用できる仕組みなどが実施されています。

4. 今後の公共交通計画に関する基本方針

以上に示したことを考え合わせ、吉野町の今後の公共交通サービスは、次のような考え方や方針に基づいて提供するのが望ましいと考えます。

(1) 住民の日常生活における活動機会の確保

① 買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供

- ・住民アンケート調査の結果から、買い物や通院などの日常生活にスマイルバスなどの公共交通を必要としているのは、75歳以上の単身世帯をはじめ、75歳以上のいる高齢世帯などが中心であることがわかりました。
- ・また、75歳以上のいる世帯では、買い物や通院はもっぱら午前中に行われ、これらの活動を午後に行う世帯は少ないことがわかりました。
- ・吉野町の将来人口は減少の一途をたどると見込まれますが、公共交通を必要とする75歳以上の人口は、今後10年程度は減少しないことも明らかになりました。
- ・こうしたことから、スマイルバスの運行は今後も必要であることが確認され、上記のような利用特性に合わせてスマイルバスを運行することにより、公共交通を必要としている住民の日常生活の活動機会を確保していきます。

② スマイルバスなど公共交通の広域連携機能の強化

- ・これまでスマイルバスは、隣接する東吉野村および川上村とダイヤ接続や相互乗り入れを行うなど、連携して運営してきました。
- ・住民アンケート調査の結果、日ごろの買い物や通院のため、多くの吉野町民が大淀町の商業施設や南奈良総合医療センターを利用していることがわかりました。
- ・また、龍門地区や中竜門地区では、買い物や通院のため、桜井市や宇陀市の商業施設・医療機関を利用している世帯が30%以上に及ぶこともわかりました。
- ・その多くは自家用車を利用しており、75歳以上の高齢者がいる世帯など、スマイルバスの利用に頼らざるを得ない世帯では吉野町内の施設の利用が中心で、大淀町や桜井市、宇陀市の施設は利用しづらい状況にあることもわかりました。
- ・こうしたことから、公共交通を必要としている人にも近隣の市町において買い物や通院の活動機会が確保できるよう、大淀町や宇陀市などと公共交通サービスの相互連携を図る方策などについて検討を進めることが重要であると考えられます。

(2) スクールバスとスマイルバスの一体的な運行の改善

- ・吉野町では、これまでスクールバスとスマイルバスを一体的に運行してきました。
- ・今後、75歳以上の人口は維持される一方、小中学生の人口は激減することが見込まれます。
- ・また、学校からの下校時間帯となる午後は、公共交通を必要とする75歳以上の人は、買い物や通院の機会が少ないことが住民アンケートからわかりました。
- ・現状では終日、スクールバスとスマイルバスを一体的に運行していますが、こうした特性を踏まえ、時間帯によってスクールバスとスマイルバスの連携の仕方を見直すなどの改善を図っていきます。

(3) 観光2次交通に資する公共交通サービスの見直し

- ・現在のスマイルバスは、住民の買い物や通院などの日常生活や小中学校の登下校に合わせて路線や運行ダイヤを定めています。
- ・そのため、観光2次交通にスマイルバスを利用するには、不便な状況となっていました。平成30年度に実施した観光2次交通に関する調査でも、津風呂湖へのアクセスが不便なことや国栖地区での体験観光にスマイルバスを利用することが難しいなどの問題が指摘されていました。
- ・こうした問題を解決するため、観光客の移動特性に合わせたスマイルバスの路線・時刻の見直しなど、観光2次交通の利便性を高めるための具体策を検討していきます。

(4) 新しい技術の活用

- ・先に記したように、自動運転やMa a Sといった新しい技術が実用化されようとしています。
- ・実用化が図られれば、スマイルバスの運行方法の改善や観光2次交通サービスの向上などに寄与することが期待されます。
- ・直ちに具体的なサービスの導入は難しいかもしれませんが、こうした技術の最新の動向を常に把握するとともに、技術の進展に合わせて吉野町の公共交通サービスにもその内容を反映するための検討を進めていきます。

5. 公共交通サービスの改善に向けた具体的な施策の検討

公共交通計画に関する基本方針を踏まえて次に示す施策を実施し、住民の日常生活の利便性を高めるとともに、観光客など町外からの来訪者に対する公共交通サービスの充実を図っていきます。

(1) 住民の日常生活を支えるスマイルバスの路線・運行ダイヤの改善

① 買い物や通院の時間帯（商業施設や医療機関に到着する時間帯や、買い物・診療に必要な時間）に合わせたスマイルバスの運行ダイヤの設定

② 吉野町内はもとより近隣の市町も含め、日常生活に必要な買い物・通院のために「行きたい」施設に行くことのできる公共交通サービスの提供

例) 大淀町や宇陀市へのスマイルバスの乗り入れ、大淀町や宇陀市のコミュニティバスとの連携（運行ダイヤの調整や相互連絡など）

③ 需要に見合った効率的なサービスの提供

例) 利用の多い時間帯（午前中）：スマイルバスの運行



利用の少ない時間帯（午後）：予約制の乗合タクシーの運行

(2) スマイルバスとスクールバスの連携の改善・効率向上

① 小中一貫校の開校に伴うスマイルバス・スクールバスの相互連携区間・路線の見直し

② 小中学生の人口減少や買い物・通院等の活動時間帯を考慮したスクールバス・スマイルバスの連携方法の見直し

例) 朝の通学時間帯同じ時間帯（同じ方向に買い物・通院と通学需要が集中）

・・・スマイルバス・スクールバスの一体的運行



午後の時間帯（買い物・通院需要が少なく、下校時間が学年によって分散）

・・・スマイルバスとスクール専用便に分けて運行

(3) 観光2次交通のサービス向上

① 近鉄吉野駅～吉野山へのアクセス交通の利便性向上（吉野山の地域まちづくりの一環として別途検討）

② 宿泊施設が多い吉野山から町内の主要な観光地に便利にアクセスできるスマイルバスの運行ダイヤの見直し

③ 津風呂湖（バス釣り）や国栖地区（体験型観光）などにおける観光客の行動特性に合わせた公共交通サービスの提供

例) 津風呂湖を経由するスマイルバスの運行、自動運転カート等新しい技術を活用した国栖地区の体験観光施設を結ぶ移動手段の導入

6. 計画の推進

計画を着実に進めるとともに、目に見える形で評価するため、数値目標を設定するとともに定期的にチェックを行い、随時見直しを行います。

(1) 数値目標の設定（検討中）

表-16 数値目標の設定（例）

| 視点 | 目標 | 備考 |
|---------|---|-----------------------------|
| 利用状況 | ① 人口1人当たりの年間利用者数が2.8を超える | 従来から設定している目標値 |
| | ② 75歳以上人口1人当たりの年間利用者数について平成30年度の水準を維持する | 必要としている人にサービスが行き届いているかを示す指標 |
| 活動機会の保障 | ③ 町内各地と主要な商業施設・医療機関を結ぶ公共交通サービスを、午前中2往復、午後1往復は確保する | |
| 観光利用 | ④ 土曜日・日曜日のスマイルバス利用者数について平成30年度の水準を維持する | |
| 収支率 | ⑤ 収支率（運賃収入÷運行費用）について平成30年度の水準を維持する | |

(2) PDCAの実行

吉野町では、スマイルバスの運行開始当初から、毎日・全便についてバス停ごとの乗車人数・降車人数を記録し、乗降人数を把握してきました。こうして得た利用実績を毎年評価するとともに、利用者や地域からの要請に応じて、随時、公共交通サービスの見直しを実施してきました。

このように、これまでもいわゆるPDCAサイクルを実践してきましたが、本計画の策定を契機に上記の数値目標を毎年確認するとともに、引き続き利用者や地域の要請にも応え、問題点や解決すべき課題を具体化してよりよい公共交通サービスの提供に努めます。