

# 吉野町地域公共交通計画（案）

令和7年12月1日

吉 野 町



# 目 次

■ はじめに	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 本計画の位置づけなど	1
1. 地域の現状把握	2
(1) 地 勢	2
(2) 人 口	3
(3) 都市構造	8
(4) 公共交通	10
(5) 観 光	16
2. 関連諸計画等の整理	18
(1) 概 要	18
(2) 第5次吉野町総合計画	19
(3) 第2次吉野町観光振興計画	23
(4) 吉野町人口ビジョン（改訂版）・第2期吉野町まち・ひと・しごと創生総合戦略	24
(5) 吉野町高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画	29
3. 吉野町内の公共交通の評価	30
3.1 概 要	30
3.2 アンケート調査による住民のスマイルバスに対する評価	31
(1) 調査の概要	31
(2) デマンドバスの利用について	32
(3) デマンドバスの評価	35
(4) 路線定期運行バス等の利用について	36
3.3 関連部署等へのヒアリング	39
(1) 概 要	39
(2) ヒアリング結果の整理	40
4. 評価に基づく課題整理と計画の基本方針	44

(1) 評価に基づく課題整理 .....	44
(2) 計画の基本方針 .....	46
5. 計画の目標とそれを達成するための事業・実施主体 .....	49
(1) 計画の目標 .....	49
(2) 目標を実現するための事業・実施主体 .....	52
6. 計画の推進 .....	53
(1) よりよい公共交通サービスの提供に向けた体制づくり .....	53
(2) P D C A の実行 .....	53

## ■ はじめに

### (1) 計画の背景と目的

吉野町は、奈良県の中部に位置し、北は桜井市、宇陀市、明日香村、西は大淀町、下市町、東は東吉野村、川上村、南は黒滝村と接する人口約 5,600 人（住民基本台帳、令和 7 年 9 月末）の自治体です。

吉野町では隣接する市町村や町内各地を結んでいた路線バスの多くが廃止されたことを受け、平成 16 年には福祉バスの運行を開始しました。平成 21 年には路線を拡大するとともにスクールバスと一体的な運行を行う「スマイルバス」という愛称のコミュニティバスに再編しました。令和 4 年にはスマイルバスをデマンドバス主体の運行形態に改め、現在に至っています。

吉野町では令和 2 年 3 月に吉野町地域公共交通網形成計画を策定しましたが、その計画期間が満了したこと、町内の公共交通体系がデマンドバスを主体とした新たな形態に再編されたことなどから、今後の町民生活を支えるとともに諸情勢の変化に対応した地域公共交通政策を推進することを目的として、「吉野町地域公共交通計画」を改めて策定するものです。

### (2) 本計画の位置づけなど

#### ① 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）において、地方公共団体に作成することが努力義務とされた法定計画です。

本計画は、「吉野町にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン（基本計画）と位置づけられます。

#### ② 計画区域

本計画の計画区域は吉野町全域とします。

#### ③ 計画期間

計画期間は、令和 8 年 4 月から令和 13 年 3 月までの 5 年間とします。

#### ④ 関連諸計画との関係

計画策定に当たっては、以下に示す上位計画や関連計画に記載された内容を踏まえるとともに、吉野町におけるその他の政策との調整・整合を図りながら進めていきます。

[上位計画] 吉野町総合計画（基本構想、後期基本計画）

[関連計画] 第 2 次吉野町観光振興計画

吉野町人口ビジョン（改訂版）・第 2 期吉野町まち・ひと・しごと創生総合戦略

吉野町高齢者福祉計画・第 9 期介護保険事業計画

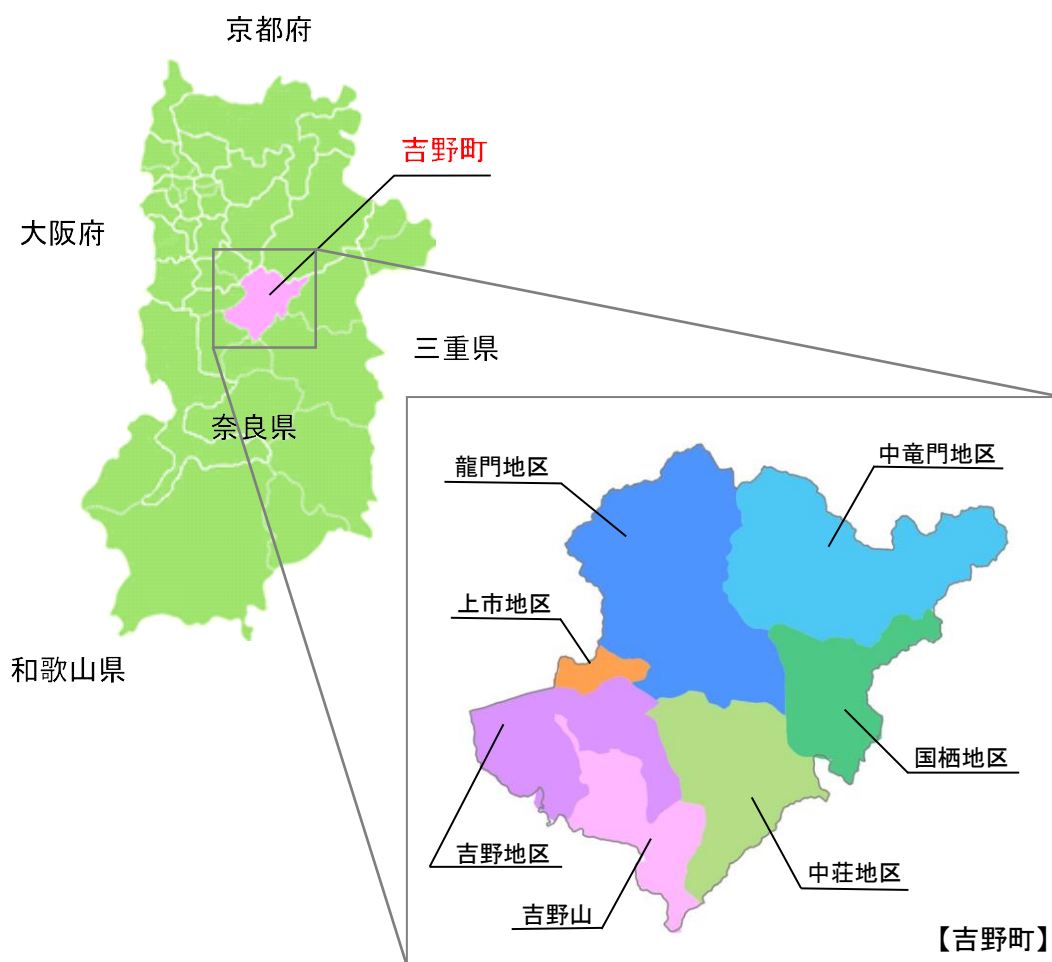
## 1. 地域の現状把握

### (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、国樸村、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 km<sup>2</sup>、吉野川が町の中央を東から西に流れ、北には竜門山地があり、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、大峯奥駈道などの文化的景観が世界遺産（文化遺産）の登録を受けています。

図-1 吉野町の位置



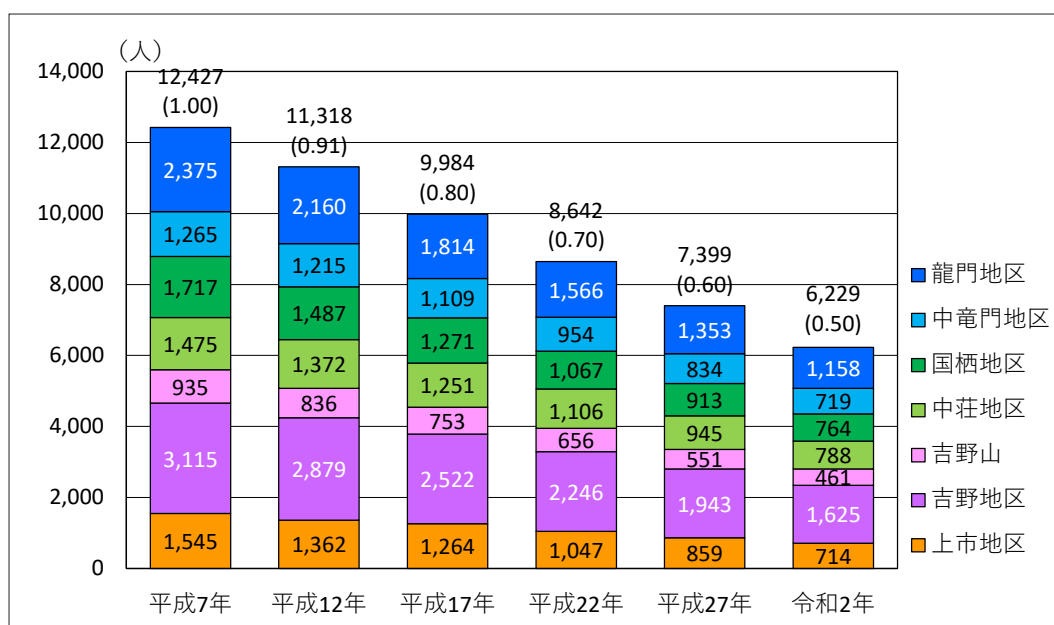
## (2) 人口

### ① 人口総数

吉野町の人口は令和2年国勢調査によると6,229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1,100～1,300人ずつ人口が減少し、平成7年から令和2年の25年間に6,198人（平成7年の約50%）減少しました（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7%の減少、西側に隣接する大淀町では16%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55～60%近く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もに25年間で人口が5～6割減少するという深刻な状況にあります。

図-2 吉野町の人口推移



注1：( )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。

注2：合計値には年齢不詳人口（地区分類不明）を含む。

資料：国勢調査（平成7年～令和2年）

表-1 人口推移の比較（平成7年～令和2年）

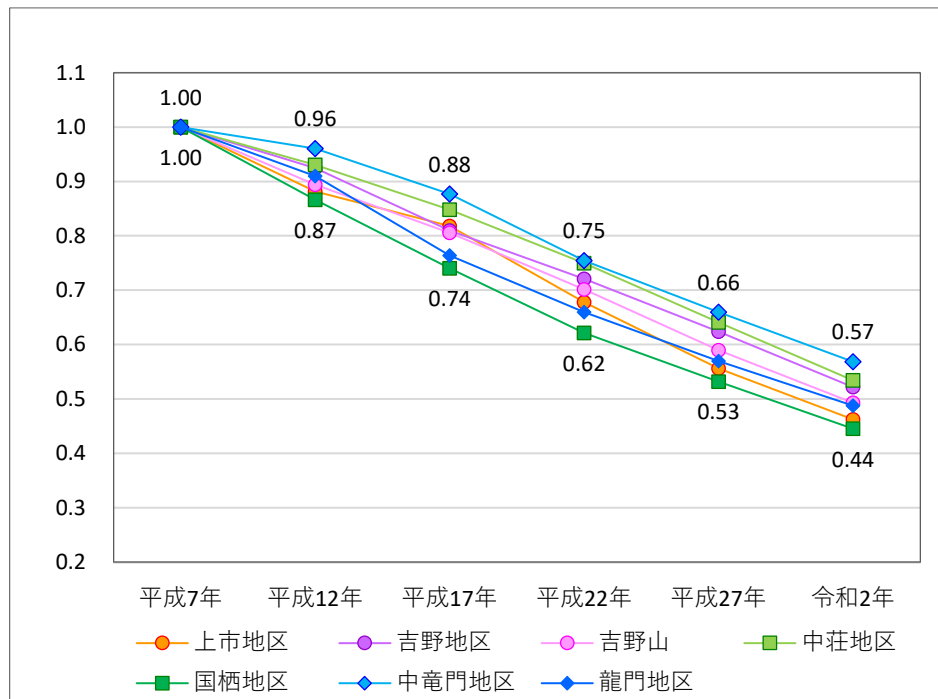
地域	人口(人)		比率 (②÷①)
	平成7年①	令和2年②	
吉野町	12,427	6,229	0.50
奈良県	1,430,862	1,324,473	0.93
吉野郡	65,372	37,066	0.57
大淀町	20,015	16,728	0.84
東吉野村	3,336	1,502	0.45
川上村	2,821	1,156	0.41

資料：国勢調査（平成7年、令和2年）

② 地区別人口

吉野町内の地区別の人口を見ると、令和2年には吉野地区が1,600人余り、龍門地区が1,100人余りなどとなっています(図-2)。平成7年~令和2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25年間で人口が概ね半減するという、楽観できない状況にあります。

図-3 吉野町の地区別人口の推移(平成7年~令和2年)



注：図-2の地区別の人口を平成7年=1.00とした指数として図化。

資料：国勢調査(平成7年~令和2年)

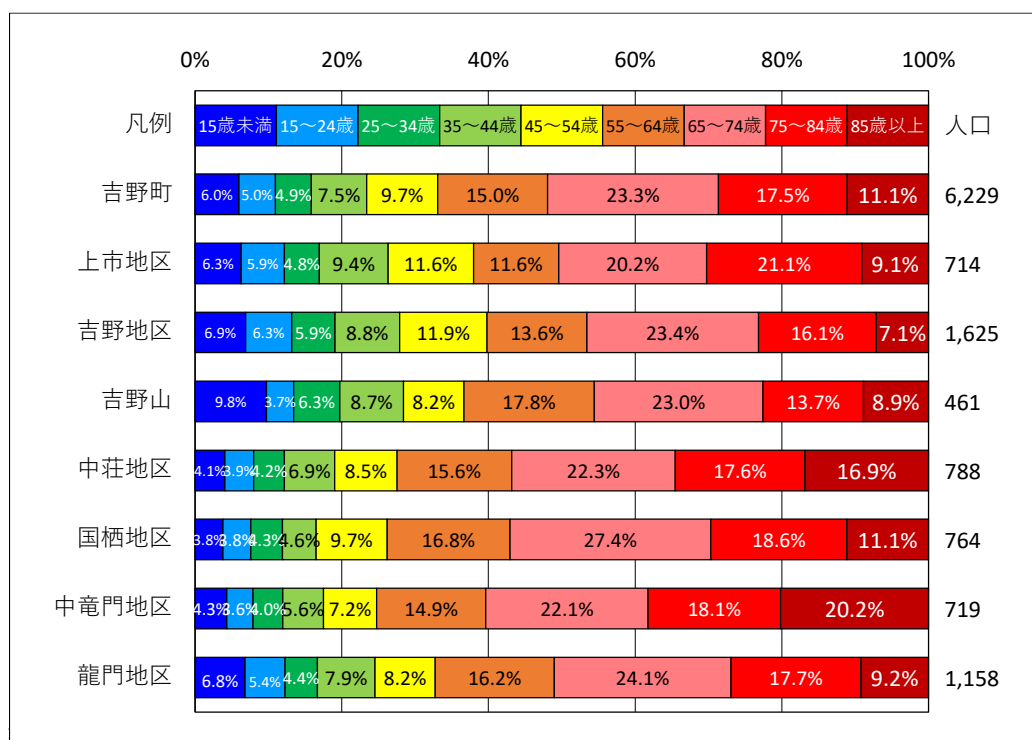
### ③ 高齢化の状況

図-4 は、令和2年における吉野町の地区別人口の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52.0%（3,236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28.6%（1,783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中竜門地区（60.4%、434人）や国栖地区（57.1%、436人）で高く、75歳以上の割合もそれぞれ38.2%、29.7%となっています。中竜門地区は町の北部、国栖地区は町の東端に位置しますが、中心部から遠い地区で高齢化が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のは、吉野山（65歳以上45.6%、75歳以上22.4%）であり、次いで吉野地区（同46.6%、23.2%）となっています。吉野山は観光の中心地であり、吉野地区は町の基幹産業である製材業が盛んであります。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（令和2年）

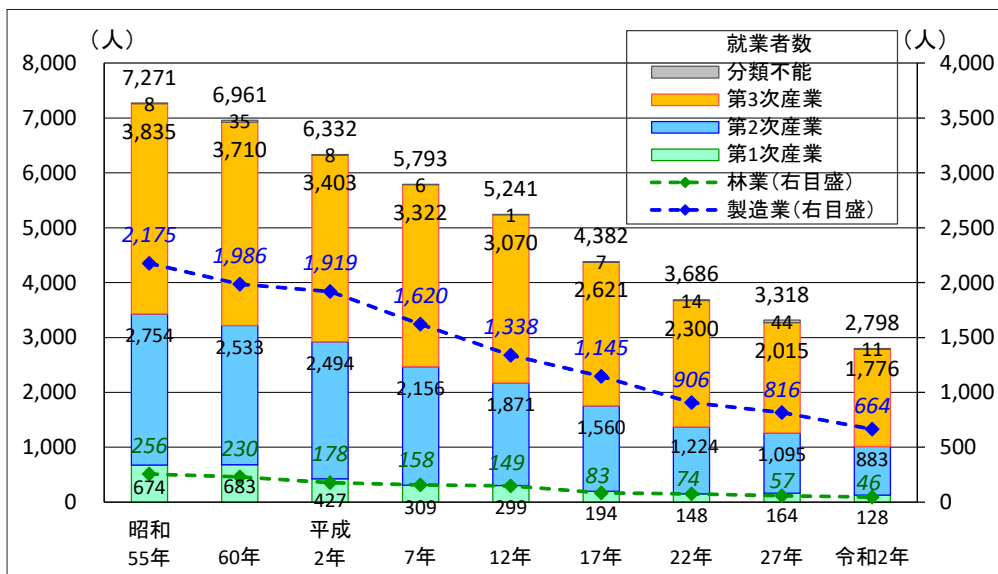


#### ④ 産業別就業人口

吉野町では、製材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～令和2年）

図-6 は、令和2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。

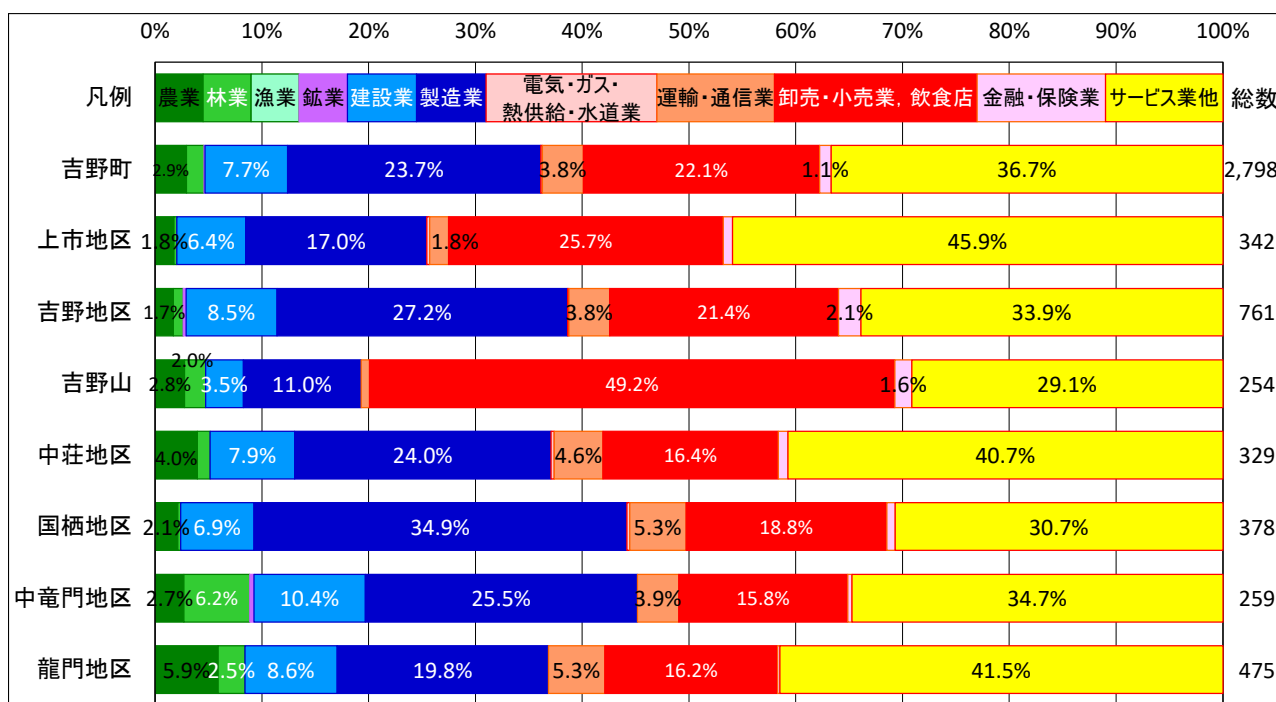
吉野地区では、製造業が全体の3割近くを占めており、製造業が中心的な産業となっていることがわかります。

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・飲食店が約50%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（令和2年）



資料：国勢調査（令和2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

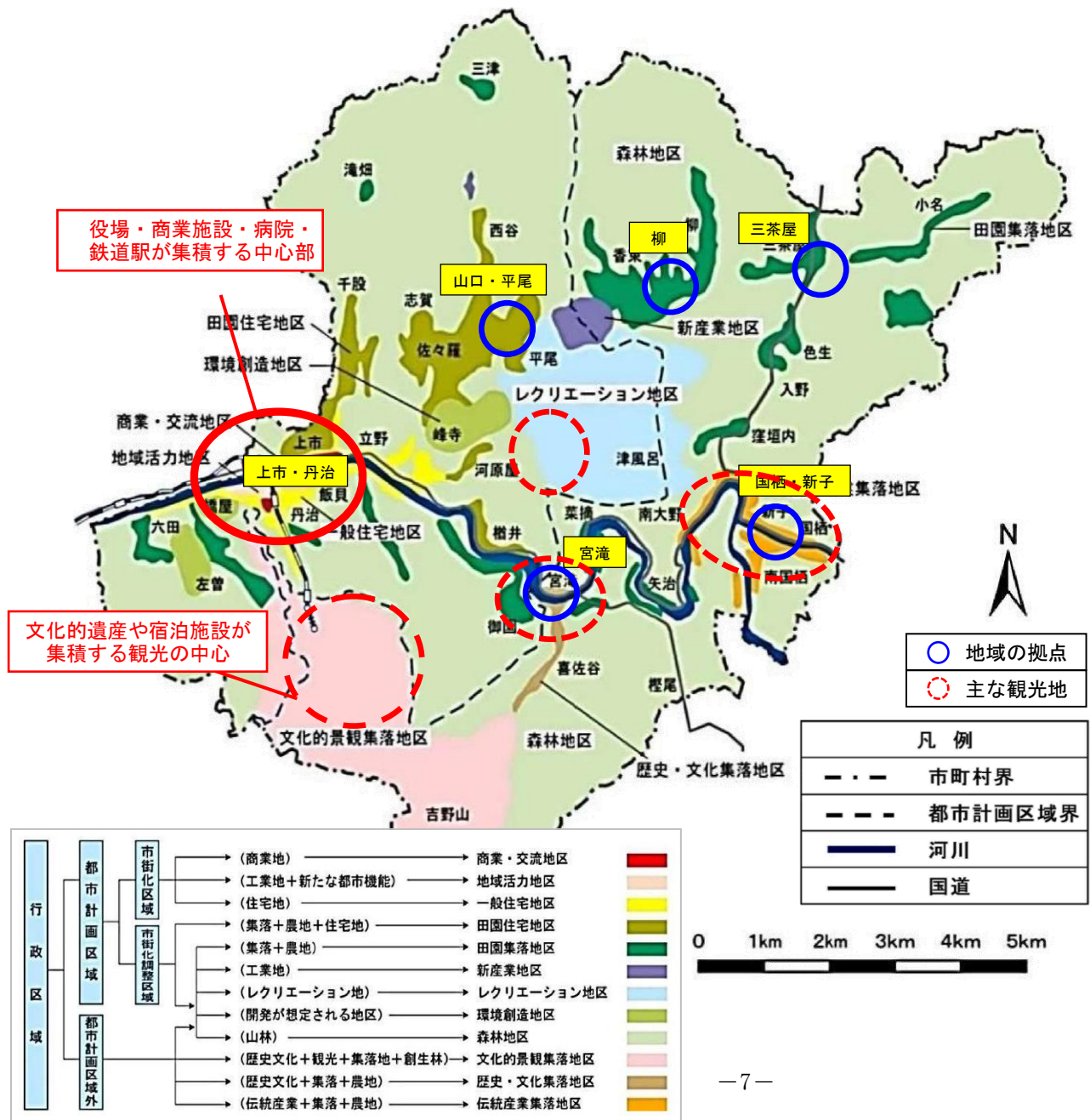
#### ① 空間構造

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、農地や山地が広がっています。

図-7 吉野町の都市構造



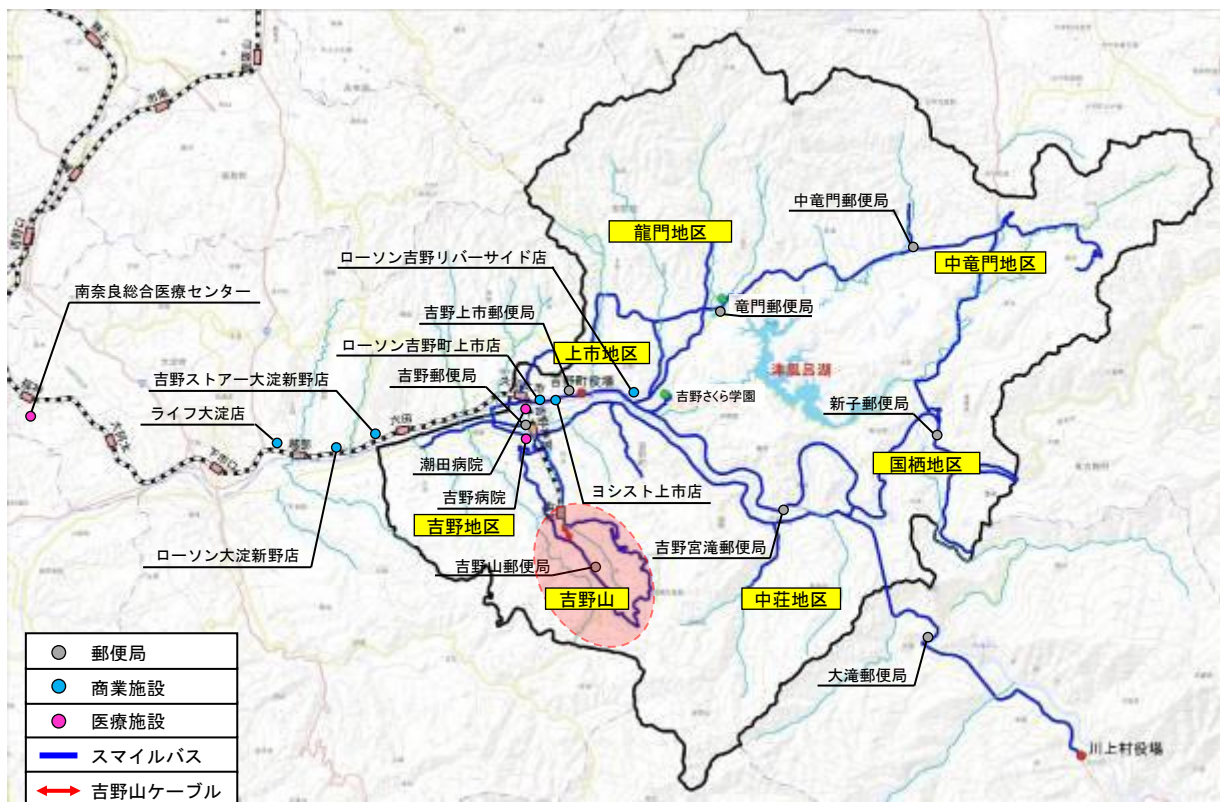
## ② 生活関連施設の立地状況

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、公共交通サービスが相互に連携して公共交通ネットワークを形成しています。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。その一覧を表-2に、ネットワーク図を図-9に示します。

鉄道は、近鉄吉野線が吉野駅～橿原神宮前駅を結んでおり、南大阪線を通して大阪阿部野橋駅まで特急や急行が直通で運行しています。また、橿原神宮前駅では橿原線を介して京都方面や名古屋方面と接続しています。

町内の公共交通は、奈良交通の路線バスの廃止に伴い、平成16年から吉野町が福祉バスを運行し、平成21年からはコミュニティバス（スマイルバス）の運行が始まりました。平成27年には川上村のコミュニティバス（やまぶきバス）と相互乗り入れを行い、両町村の公共交通サービスの一体的な運用を行ってきました。その後、令和4年4月からスマイルバスは町内全域を対象とする予約型乗合バス（デマンドバス）に運行形態を変え、スマイルバスの路線定期運行は、一部区間における早朝から午前10時頃までの運行に縮小しました（本節③参照）。

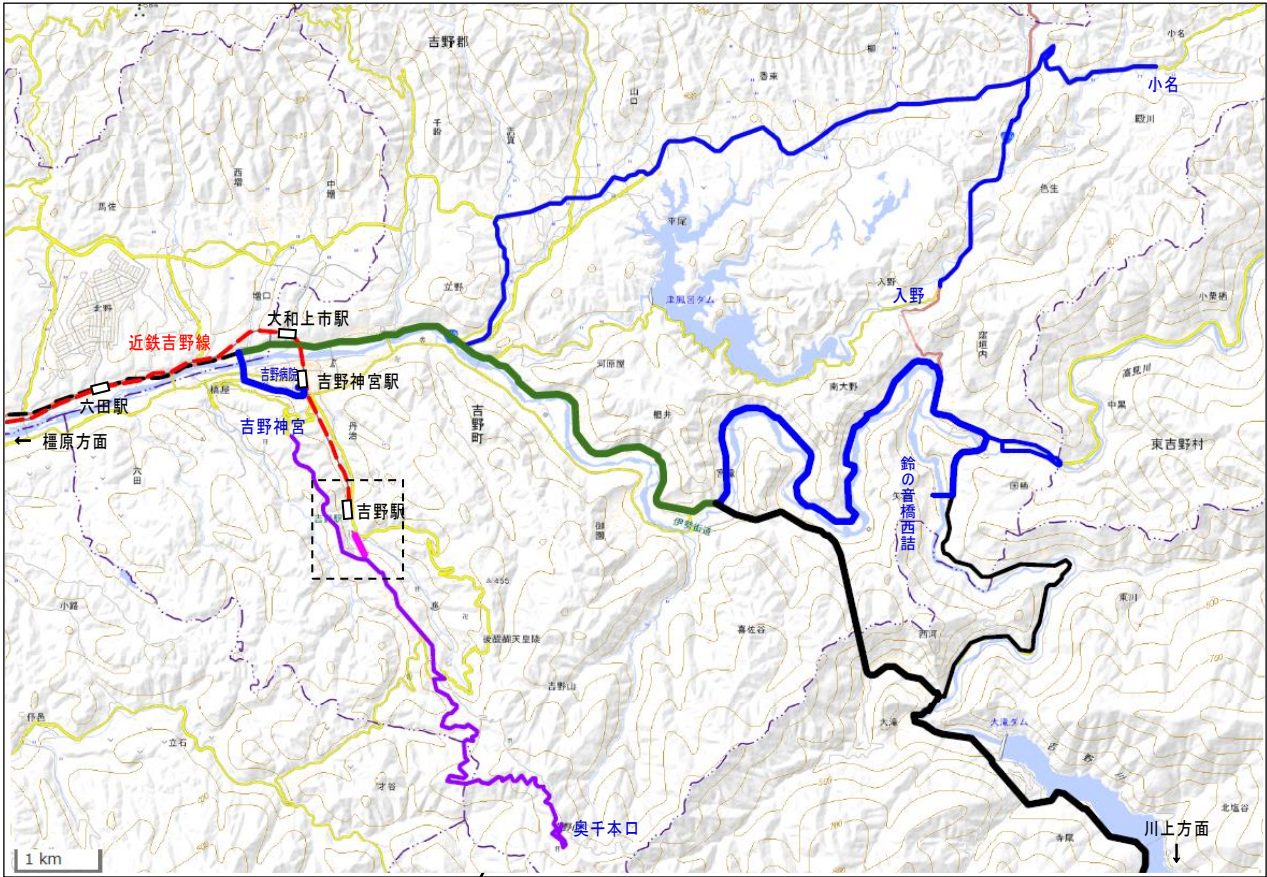
また、川上村のやまぶきバスは1日に4往復程度、吉野病院や上市駅まで乗り入れているほか、R169ゆうゆうバス（以下、ゆうゆうバス）が下北山村から吉野町を經由して南奈良総合医療センターを結んでいます（1日1往復）（本節④参照）。

吉野山では、近鉄吉野駅前から吉野山を結ぶ吉野山ケーブルという通称のロープウェイが金曜日～翌月曜日に運行されているほか、吉野神宮と吉野山・奥千本口の間を結ぶ路線バスが土日祝日に運行されています。

表-2 吉野町における公共交通サービス

名称 (愛称・通称)	種類	運行区間	運行主体
近鉄吉野線	鉄道	吉野～橿原神宮前～大阪阿部野橋	近畿日本鉄道
スマイルバス	デマンドバス	吉野町内全域	吉野町
	コミュニティバス	入野・小名 → 吉野病院 鈴の音橋西詰 → 吉野病院	
やまぶきバス	コミュニティバス	入之波（川上村）～吉野病院	川上村
R169 ゆうゆうバス	コミュニティバス	下桑原（下北山村）～上市駅 ～南奈良総合医療センター	南部地域公共交通活性化協議会
吉野山ケーブル	ロープウェイ	千本口～吉野山	吉野大峯ケーブル
吉野山奥千本 ライン	路線バス	吉野神宮～奥千本口	自動車

図-9 吉野町の公共交通ネットワーク



(吉野駅付近拡大図)



凡例

- スマイルバス(路線定期運行)
- スマイルバス(同)・やまぶきバス 重複区間
- スマイルバス(同)・やまぶきバス・ゆうゆうバス 重複区間
- やまぶきバス
- やまぶきバス・ゆうゆうバス 重複区間
- - - ゆうゆうバス
- - - 鉄道(近鉄吉野線)
- ロープウェイ(吉野大峯ケーブル自動車)
- 路線バス(吉野大峯ケーブル自動車)
- 駅(鉄道・ロープウェイ)

② 鉄 道

吉野町では近鉄吉野線が町の西部を通り、町内に「大和上市駅」「吉野神宮駅」「吉野駅」の3駅が設置されています。これらの駅ではコミュニティバスや路線バス、吉野山ケーブルと接続するなど、町外を結ぶ幹線交通と町内の公共交通の結節点としての役割を果たしています。

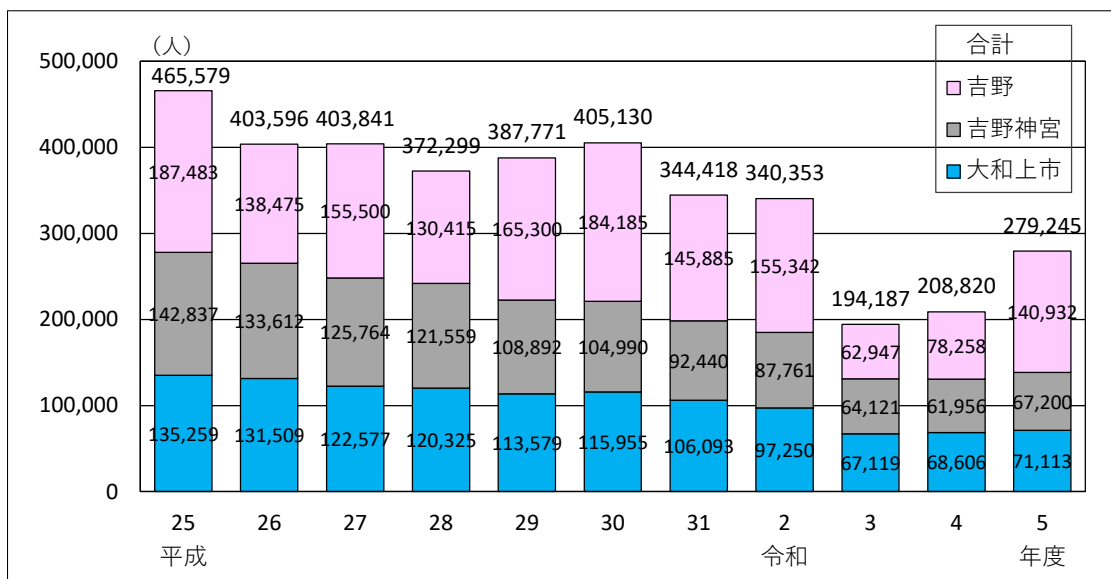
また、近鉄吉野線は、高校生・大学生等の通学、橿原方面や南奈良総合医療センターへのアクセス、業務や観光などで吉野町に來訪する人のアクセスなどのための交通手段として、重要な役割を果たしています。

駅の乗車人数は、平成25年には3駅合わせて46万人余りありました。吉野町の人口が減少する中、駅の乗車人数も減少傾向にあります。令和3年度には、コロナ禍のため20万人を下回りましたが、令和5年度には28万人程度まで回復しました。なお、吉野駅の乗車人数のうち大部分は観桜期の観光客が占めています。

表-3 各駅の果たす役割や機能について

駅名	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。吉野町の玄関口。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のデマンド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 吉野町内各駅の乗車人数の推移



資料：奈良県統計年鑑（平成27年版～令和7年版）

### 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。

当初、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、日常生活に必要な活動（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運行を始めました。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一つの特徴でした。

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。

こうした中で、令和 4 年 4 月に吉野町内の小学校を 1 校に統合し、吉野中学校校舎に併設する形で小中一貫校「吉野さくら学園」が創立されたことなどを契機として、スマイルバスは予約型乗合バス（デマンドバス）を主体として運行し、午前中の一部の時間帯に路線定期運行バスを運行する形に再編されました（表-4）。

表-4 スマイルバスの運行概要（令和 4 年 4 月から）

項目	路線定期運行バス	予約型乗合バス（デマンドバス）
運行日	平日のみ 12 月 29 日～1 月 3 日は運休	毎日（平日、土曜日、日曜祝日） 12 月 31 日～1 月 3 日は運休
路線 運行区域	A コース（中竜門地区→上市駅・吉野病院） B コース（国栖地区→上市駅・吉野病院）	町内全域
運行時刻	入野 6:28 発→上市駅 7:00 着 入野 7:28 発→吉野病院 8:09 着 小名 8:46 発→吉野病院 9:37 着 南国栖自治会館 6:28 発→上市駅 7:00 着 鈴の音橋西詰 7:28 発→吉野病院 8:10 着	8:00～17:00 上市駅発（吉野山方面以外） 17:30（平日）18:30（毎日）19:30（平日） 吉野病院発（吉野山方面） 18:00（平日）
利用対象	制限なし	制限なし
予約	予約不要	要予約
運賃	200 円（小人 100 円） 障害者半額	町内在住の登録者・200 円（小人 100 円） それ以外 500 円（小人 250 円） 障害者半額
乗降場所	運行経路上のバス停	指定場所（路線定期運行バス停、公民館等）

図-11 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した。ところが、コロナ禍により令和 2～3 年度にかけて利用者数が激減しました。デマンドバスを主体とする運行形態に改編された令和 4 年度以降は利用者数が 22,000～25,000 人程度に回復しました。

これを、吉野町の人口 1 人当たりの利用者数として表したものが図-12 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 人程度に増加しました。コロナ禍により令和 3 年度には 2.25 まで減少しましたが、令和 5 年度以降は 4.1～4.2 になっています。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-11 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

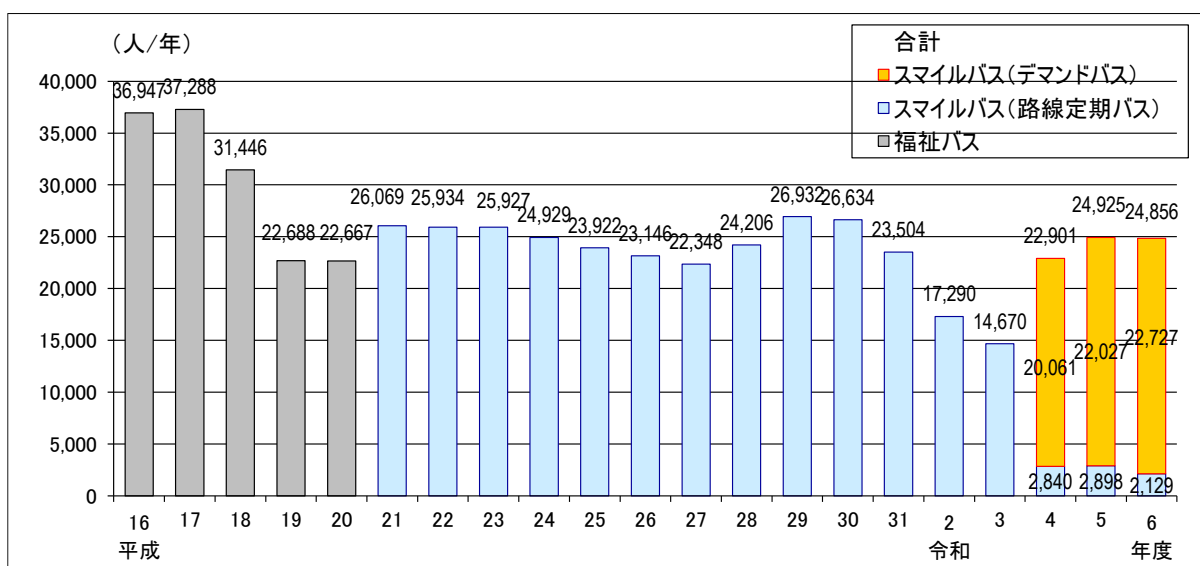
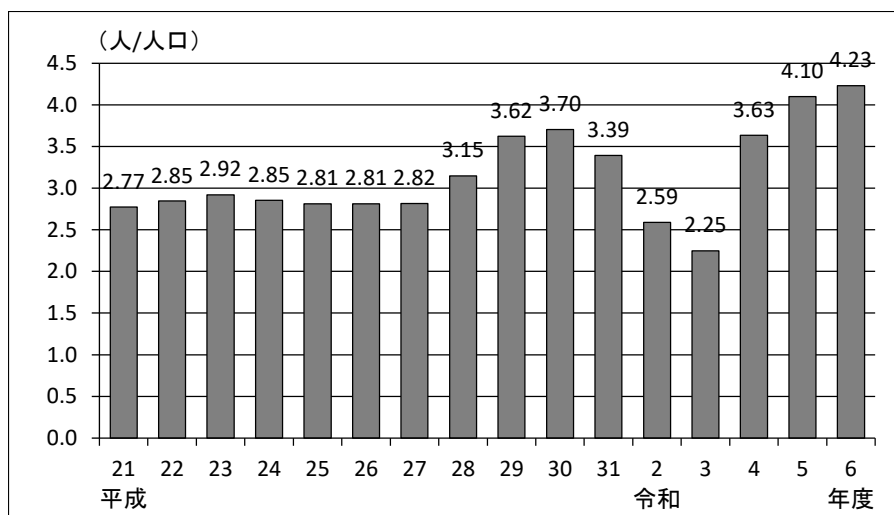


図-12 人口 1 人当たりスマイルバス利用者数（平成 21～令和 6 年度）



④ やまぶきバス・ゆうゆうバス

デマンドバスの運行開始後も引き続き、やまぶきバス（川上村コミュニティバス）やゆうゆうバスが吉野町内を運行しています（表-5・表-6）。このため、これらのバス路線の沿線地区ではデマンドバスに加えて路線定期運行のバスサービスが利用可能な状況となっています。

川上村の資料によりますと、吉野町内でやまぶきバスを利用した人（吉野町内で乗車し吉野町内で降車した人）は、令和6年度に1,793人（平日1,655人、土曜日138人）でした。中でも平日の吉野病院9:29着の便は年間779人の利用がありました。同年度の路線定期運行バスの年間利用者数は2,100人余り（図-11）であることを考えると、やまぶきバスは吉野町内の移動においてスマイルバスを補完する役割を果たしていることがわかります。

表-5 やまぶきバス・ゆうゆうバスの運行概要（吉野町内・平日）

コース	から	発時刻		着時刻	まで	備考
やまぶきバス	檜尾	6:42	→	6:58	上市駅	
	檜尾	7:57	→	8:18	吉野病院	
	垣の瀬	8:52	→	9:29	吉野病院	南国栖経由
ゆうゆうバス	檜尾	9:12		9:30	上市駅	南奈良総合医療センター行
やまぶきバス	檜尾	13:56	→	14:12	上市駅	
	檜尾	16:59	→	17:15	上市駅	
やまぶきバス	吉野病院	9:20	→	9:40	檜尾	
	吉野病院	11:00	→	11:20	檜尾	
	上市駅	14:30	→	14:45	檜尾	
ゆうゆうバス	上市駅	16:00	→	16:17	檜尾	南奈良総合医療センター発
やまぶきバス	上市駅	17:25	→	17:40	檜尾	

表-6 やまぶきバス・ゆうゆうバス運行概要（吉野町内・土曜日）

コース	から	発時刻		着時刻	まで	備考
やまぶきバス	檜尾	8:30	→	8:47	上市駅	
	檜尾	11:51	→	12:08	上市駅	
	檜尾	16:17	→	16:34	上市駅	
ゆうゆうバス	檜尾	17:00		17:18	上市駅	大淀バスセンター行
ゆうゆうバス	上市駅	8:30	→	8:47	檜尾	大淀バスセンター発
やまぶきバス	上市駅	9:25	→	9:42	檜尾	
	上市駅	13:45	→	14:02	檜尾	
	上市駅	17:25	→	17:42	檜尾	

## (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国栖地区では体験型の観光が展開されています。中荘地区には宮滝遺跡があるほか、旧中荘小学校は豊かな自然環境の中で体験学習ができる野外活動拠点施設として整備されています。

図-13 吉野町の観光地



吉野山一帯の観光地



花矢倉



国栖の里



津風呂湖

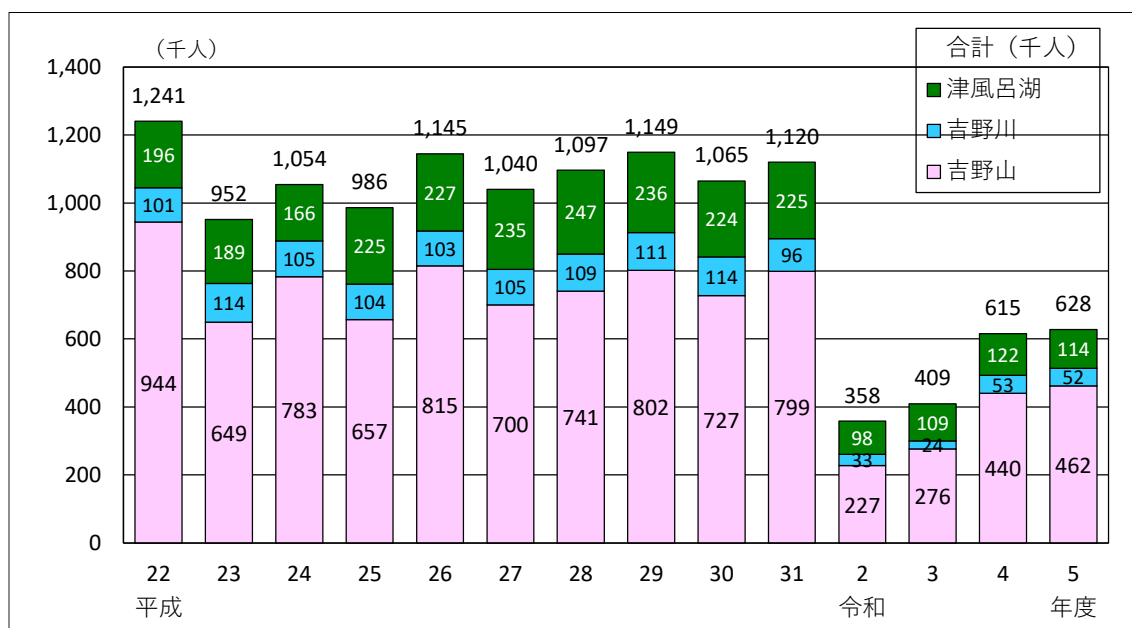
資料：吉野山観光協会HP

## 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-14 吉野町の観光入込客数



資料：吉野町産業観光課

## 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至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、各地から吉野町にアクセスでき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ロープウェイ（吉野山ケーブル）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（デマンドバス）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サービス内容となっており、町外在住者が観光目的で利用するには予約の受付期間が町内在住者より短いなどの制約があります。

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あります。

## 2. 関連諸計画等の整理

### (1) 概要

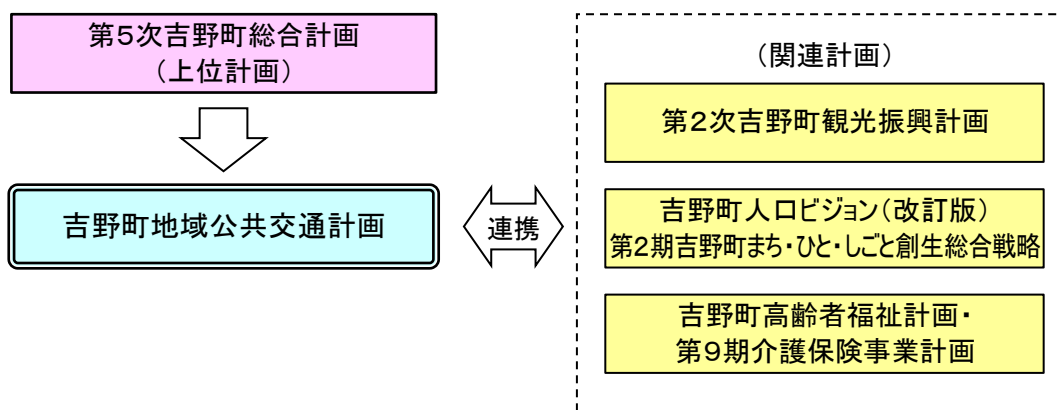
吉野町地域公共交通計画は、吉野町における今後5年間の公共交通計画のマスタープランと位置づけられます。そのため、計画策定にあたっては、地域の現状を整理することに加え、上位計画や関連する計画についてよく理解しておくことが重要です。

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-7 本章において整理した項目

区分	項目	概要
上位計画	第5次吉野町総合計画 基本構想（令和3年9月） 後期基本計画（令和8年3月）	・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	第2次吉野町観光振興計画 （令和7年3月）	・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
	吉野町人口ビジョン（改訂版）・ 第2期吉野町まち・ひと・しごと 創生総合戦略（令和3年6月）	・吉野町の人口の動向や将来推計を示すとともに、人口減少の要因分析、将来の目標人口、それを達成するための総合戦略の基本方針を記載
	吉野町高齢者福祉計画・第9期介 護保険事業計画（令和6年3月）	・著しい高齢化が進展する中、町内の全ての高齢者が生きがいを持って安心して生活できる環境を実現するための福祉に関する基本計画

図-15 吉野町地域公共交通計画の位置づけ



## (2) 第5次吉野町総合計画

第5次吉野町総合計画は、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、吉野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。

基本構想の計画期間は令和3～12年度の10年間で、前期の基本計画が令和7年度で終了し、令和8年度から始まる後期の基本計画が策定されたところです。ここでは、基本構想と後期基本計画における公共交通に関する記載について示します。

表-8 第5次吉野町総合計画の概要

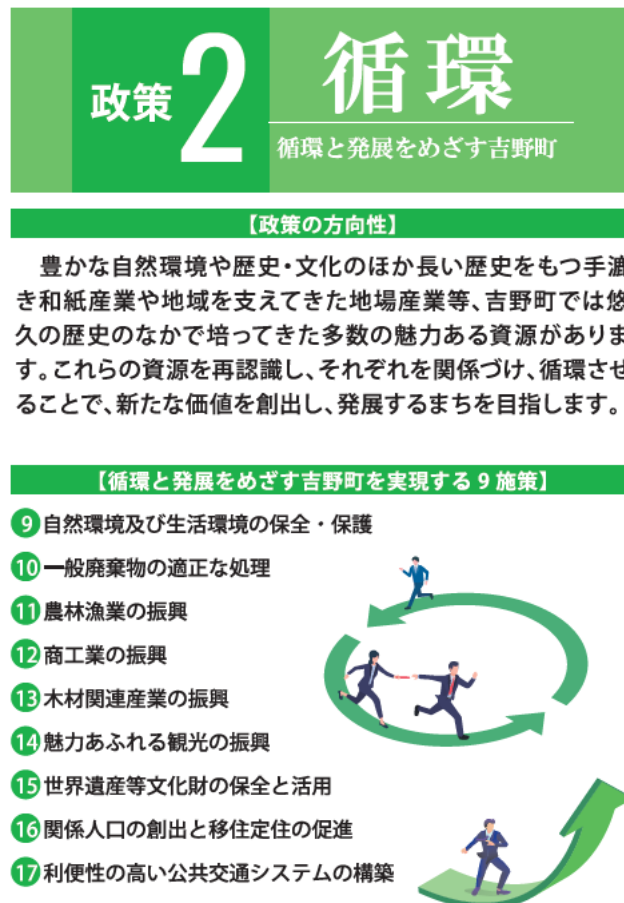
計画期間	<p>○基本構想：令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）</p> <p>○基本計画（前期）：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）</p> <p>○基本計画（後期）：令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）</p>
まちの将来像	「ひと」がつながり「ひと」が輝き「ひと」が潤う 感動生まれる吉野町
政策の方向性	<p><b>1 人を育む吉野町</b> 吉野町のまちづくりのなかで、もっとも重要なのは人です。吉野町全体で、それぞれの人の権利が守られ、人が育ち、人が輝けるまちの実現を目指します。</p> <p><b>2 循環と発展をめざす吉野町</b> 豊かな自然環境や歴史・文化のほか長い歴史をもつ手漉き和紙産業や地域を支えてきた地場産業等、吉野町では悠久の歴史のなかで培ってきた多数の魅力ある資源があります。これらの資源を再認識し、それぞれを関係づけ、循環させることで、新たな価値を創出し、発展するまちを目指します。</p> <p><b>3 安心できる吉野町</b> 経済環境の不透明感や高齢化の進展、地域コミュニティの機能が低下するなか、防災・防犯対策のほか、医療や福祉環境、社会保障等、日常生活の安全や安心に対するニーズが高まっています。「安心できるまち」＝「人が暮らし続けられるまち」であるため、住み慣れた地域で、安心して日常生活を過ごすことができるまちを目指します。</p> <p><b>4 持続可能な吉野町</b> 町民が安心して暮らし続けることができるよう、将来世代に負担を先送りせず、財政の健全化を進めることで、持続可能なまちを目指します。</p>
施策分野別の基本計画（公共交通関連分野）	<p>第3部 基本計画 第2章 分野別計画 政策2 循環と発展をめざす吉野町 17 利便性の高い公共交通システムの構築 [施策の方向性] 町民にとって日常生活や通院、通学などの利便性の高い公共交通網を形成し、持続可能な運用を構築します。 [主な取組み] 1. スマイルバスの運行形態を見直し、新たな公共交通システムを導入します 2. 近鉄吉野線の維持・充実への要望および働きかけを行います 3. 周辺市町村との広域連携を図ります</p>

基本構想では、「第2章 分野別計画 政策2 循環と発展を目指す吉野町」において公共交通に関する施策の方向性や主な取組みが示されています。

図-16 基本構想の体系図



図-17 政策2「循環と発展をめざす吉野町」の施策体系



後期基本計画を策定するにあたり、前期基本計画期間・5年間の取り組み状況を分析し、進捗を評価しています。公共交通計画については、B（概ね順調）と評価されています。

表－9 前期基本計画の振り返り

分野	施策名	評価
自然環境・ 廃棄物対策	⑨自然環境及び生活環境の保全・保護	B
	⑩一般廃棄物の適正な処理	A
産業	⑪農林漁業の振興	C
	⑫商工業の振興	B
	⑬木材関連産業の振興	B
観光・交流・ 文化財	⑭魅力あふれる観光の振興	B
	⑮世界遺産等文化財の保全と活用	B
関係人口・移住 定住・公共交通	⑯関係人口の創出と移住定住の促進	B
	⑰利便性の高い公共交通システムの構築	B

後期基本計画では4つの重点プロジェクトが設定されています。そのうち、重点プロジェクト1「安全な暮らしPJ」において「利便性の高い公共交通の形成」が示されています。

公共交通については、「政策2循環」の「17 利便性の高い公共交通システムの構築」において次のように記述されています。

表－10 「17 利便性の高い公共交通システムの構築」に関する記述内容

◇ 施策の方向性				
町民にとって日常生活に必要な買い物や通院、通学などの移動について、利便性の高い公共交通サービスを形成し、持続可能な運用を構築します。				
◇ 施策の現状と課題				
<p>デマンド型乗合バスへと運行形態を変更したことにより、利便性が向上し、町内の移動手段の確保ができています。また、利用者のニーズに対応し、乗降場所の追加や移動をしていますが、家の近くで乗降したいという要望が増加しており、乗合率が低く効率的な運行ができていません。またデマンドバスは電話とWebから予約できますが、現状約8割が電話での予約です。デマンドバスを利用登録された際やスマホ教室などでWeb予約の普及に努めていますが、予約数全体の2割にも満たしていません。</p> <p>また、南奈良総合医療センターへの移動手段として、電車や広域で運行しているコミュニティバスがありますが、町が運行している交通手段はなかったため、新たな交通手段の実証実験を行いました。今後は実証実験の結果を踏まえ、南奈良総合医療センターへの移動手段の確保について検討が必要です。さらに、近鉄電車の利用促進及び駅舎利活用は、近畿日本鉄道（株）でプロジェクトチームが立ち上がり活性化施策の検討をはじめています。</p> <p>今後は、持続可能で利便性の高い公共交通を実現するため、ライドシェアの導入を検討しており、どのような運行形態が利用者のニーズに合うか調査等により確認する必要があります。</p>				
◇ 施策の成果指標				
No	指標名	単位	現状値 (2024)	目標値 (2030)
1	デマンドバス利用者数（延べ利用者数）	人	22,553	25,398
2	デマンドバスインターネット予約率	%	21.3	27.0
3	デマンドバス乗合率	%	33.9	44.4

また、吉野町の主要産業であり公共交通とも密接に関連する観光について、後期基本計画では「政策2循環」の「14 魅力あふれる観光の振興」において次のように記述されています。

表－11 「14 魅力あふれる観光の振興」に関する記述内容

◇ <b>施策の方向性</b>				
吉野の自然美、歴史、文化を最大限に活かし、国内のみならず世界中の人々が訪れたい魅力的な観光地「吉野」を目指します。観光地域づくりを推進することで、観光による経済効果を地域経済の活性化、観光資源の維持・発展、次世代を担う人材育成、ひいては地域社会の持続可能な発展につなげていきます。				
◇ <b>施策の現状と課題</b>				
本町の観光は、新型コロナウイルスの感染拡大で一時期、旅行者数も宿泊者数も落ち込みましたが、現在は回復傾向にあります。				
本町を訪れる目的は、自然景観（風景）や名所・旧跡（史跡、神社仏閣）が多くなっており、繁忙期は春の桜と秋の紅葉の見ごろのシーズンとなっています。				
本町の観光振興は、閑散期の観光だけではなく、二次交通やインバウンド対応、道路などのインフラ整備も課題です。2次交通については、鉄道等の公共交通を利用して来訪した観光客が地域内を移動する手段が少ないため、地域内の移動手段の確保について検討・実装を進める必要があります。また、インバウンド需要が高まる中で、多言語化など外国人観光客が快適に過ごせる受け入れ環境整備が必要です。				
今後は、先人が築き上げた歴史や文化を大切にしつつ、世界遺産や日本遺産などの歴史的な文化財や美しい景観を、デジタル等を活用して積極的に発信していくことで新たな年齢層の誘客を図るなど、新しい観光スタイルに挑戦していく必要があります。また、観光客の受け入れ体制の強化のため、事業者や人材の不足が課題となっています。				
◇ <b>施策の成果指標</b>				
No	指標名	単位	現状値 (2024)	目標値 (2030)
1	観光客入込客数	千人	720	1,100
2	延べ宿泊者数	千人	32	70
3	来訪者満足度	%	92.4	95.0
4	外国人延べ宿泊者数	人	3,349	5,000
5	吉野町観光案内所（吉野駅前）来訪者（外国人）	人	4,173	10,000

### (3) 第2次吉野町観光振興計画

第2次吉野町観光振興計画は、第5次吉野町総合計画の「政策2 循環と発展をめざす吉野町」に記された施策の一つである「14 魅力あふれる観光の振興」を遂行するための個別計画として策定されたもので、総合計画のまちの将来像『「ひと」がつながり 「ひと」が輝き 「ひと」が潤う 感動生まれる 吉野町』の実現を目指すものです。

吉野町地域公共交通計画との関わりでは、第2次吉野町観光振興計画の「第3章 観光振興の方向性」の「3 重要戦略」に「2次交通の整備」が記載されています。

表-12 第2次吉野町観光振興計画における観光2次交通に関する記述（抜粋）

#### [背景・課題]

吉野町へのアクセスに関しては、町内の各駅が特急停車駅であり、電車の本数も十分に確保されていることから、大阪や京都からの1次交通アクセスは良好な状況にあります。しかし、町内における2次交通網の整備状況は必ずしも十分とは言えず、観光客の円滑な移動を阻害している現状があります。ほぼ全ての観光関連団体から「吉野町内における2次交通の不足が、公共交通機関を利用した観光を困難にしている」という声が挙がっており、町外からのアクセスが容易である一方、町内での移動に課題があることが明らかになっています。

#### [取り組み]

##### ① 吉野山における2次交通の充足検討

吉野町の主要観光スポットである吉野山地域において、2次交通の充足を検討します。特に近鉄吉野線・吉野駅～吉野山地区について、閑散期における公共交通を充足させることで、インバウンドの観光満足度向上や需要増加を見込みます。

##### ② 近鉄吉野線の町内各駅から各観光地を結ぶ移動手段の検討

玄関口である近鉄吉野線の町内各駅と、分散している各観光地を結ぶ移動手段の確保を検討します。なお新規モビリティを導入する際は、環境負荷軽減のため、ハイブリッドバスや電気バス、燃料電池バスなど、環境配慮型バスの導入を検討します。その他の取組として、シェアサイクルを導入し、移動手段そのものに楽しむ要素を追加することで、観光全体の満足度向上を目指します。

##### ③ 無償運送・ライドシェアの導入検討

電車やバスなどの公共交通ではカバーしきれない地域へのアクセス改善を目的として、国土交通省の規制緩和を踏まえた、無償運送や公共ライドシェアの導入可能性を検討します。

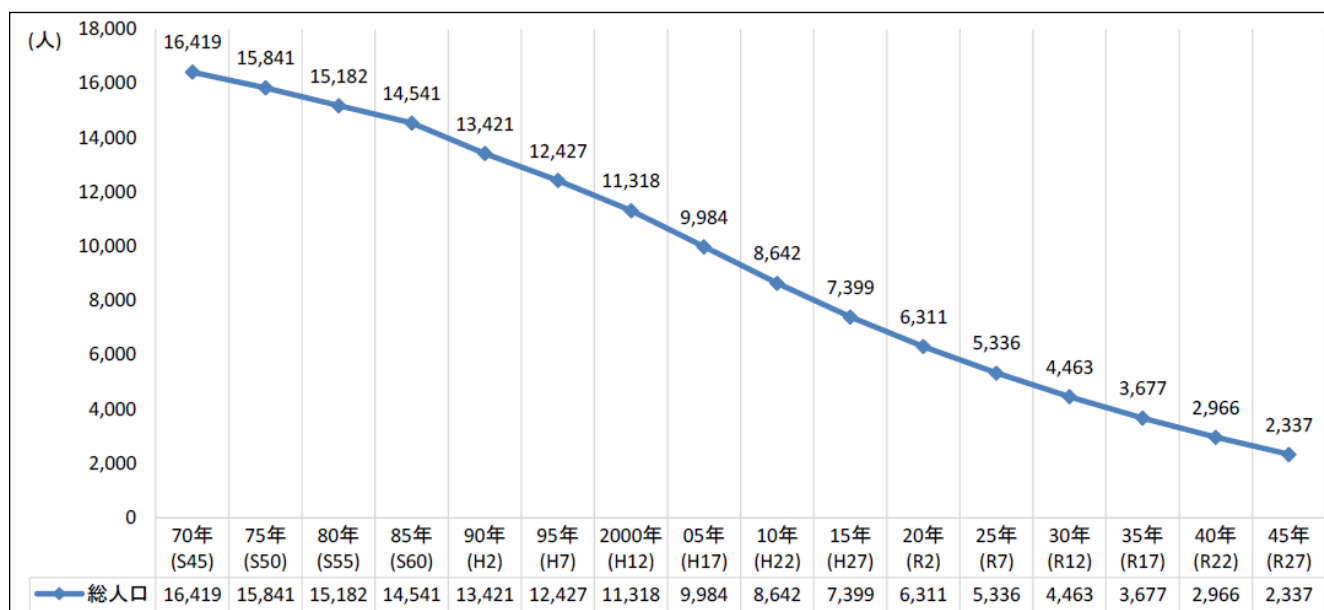
#### (4) 吉野町人口ビジョン（改訂版）・第2期吉野町まち・ひと・しごと創生総合戦略

吉野町では平成7年に12,427人であった人口が令和2年には6,229人とほぼ半減しているほか、65歳以上人口比率が52.0%（令和2年）に及ぶなど著しい人口減少と高齢化が進んでいます（p.3, p.5参照）。

こうした中で、吉野町長期ビジョン（改訂版）では人口の動向や将来推計値を示すとともに、人口が減少した要因について、出生数の減少、社会移動の動向、産業構造や就業構造の変化などに関する吉野町の状況に照らして分析しています。その上で、こうした問題に対処するために臨まれる将来の目標人口を設定しています。

第2期吉野町まち・ひと・しごと総合戦略では、この目標人口を達成するために令和3年度から令和7年度までの5年間に取り組む基本的な方向性や、具体的な施策を示しています。

図-18 吉野町の将来人口推計

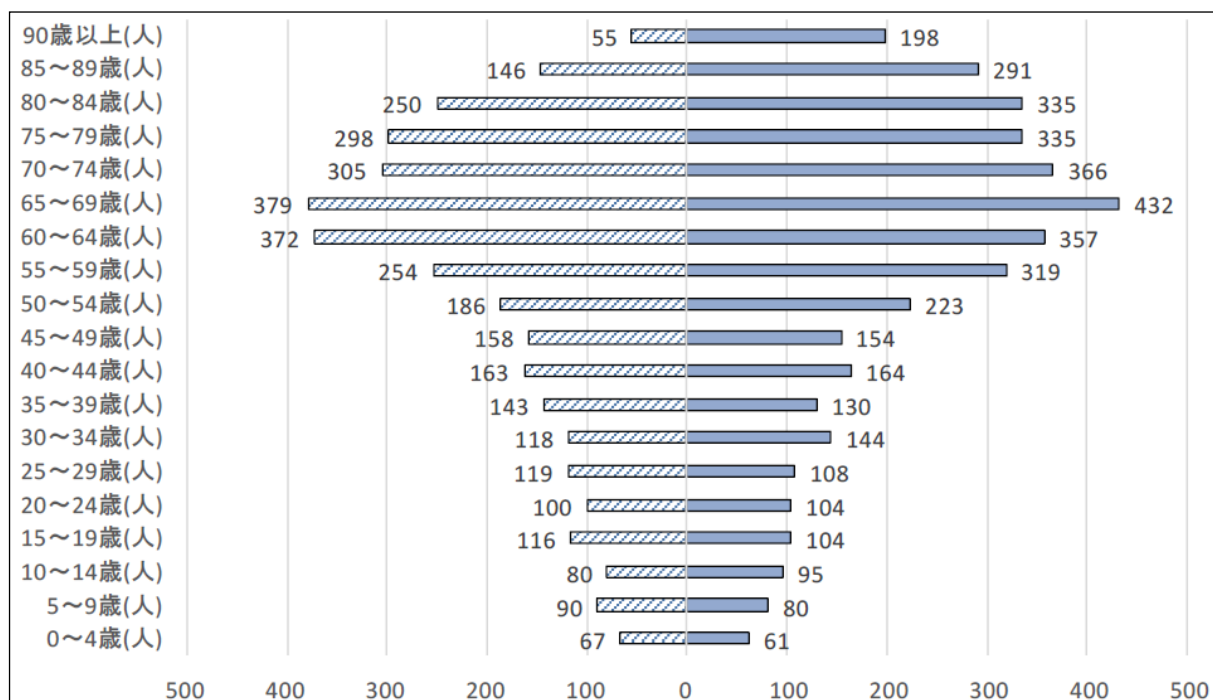


資料：昭和45年（1970年）～平成27年（2015年）は国勢調査による実績値、

令和2年（2020年）～令和27年（2045年）は「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）による推計値

図-19 吉野町の人口ピラミッド

<平成 27 年（2015 年）・吉野町人口 7,399 人>



<令和 27 年（2045 年）・吉野町人口 2,377 人>

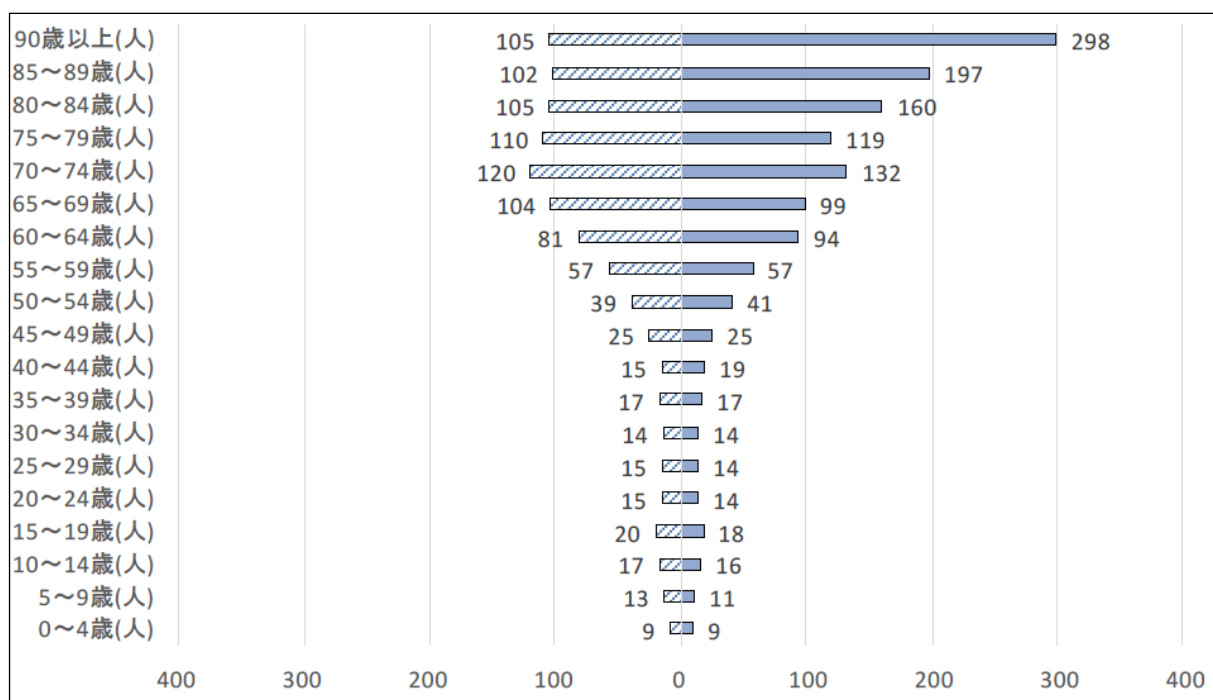


表-13 人口の現状分析

① 人口減少社会の進展

吉野町の人口減少は次のような要因による。

- ・町内の第1次産業の減退（高度経済成長期頃から進展が始まる）
- ・吉野町の主要産業である木材関連産業の需要低迷（1980年代後半から深刻化）
- ・それに伴う若い世代の町外転出（進学・就職等を契機として）に伴う社会減
- ・出産・子育て世代の人口減少に伴う合計特殊出生率の低迷に伴う自然減

② 人口の自然減少の状況

若い世代の人口流出や有配偶者率の低下を背景に、出産・子育て世代の人口減少が急速に進展。  
人口の社会減と相まって、人口減少が加速度的に進行。

③ 人口の社会減少の状況

人口の社会減少は次のような様相を呈している。

- ・近隣市町への大幅な転出超過が継続（県外への転出より多い）
- ・15～19歳 → 20～24歳に大幅な転出超過（大学進学や就職を機に利便性の高い地域に転出）
- ・20～24歳 → 25～29歳、25～29歳 → 30～34歳でも転出超過傾向（結婚等を契機に近隣市町村に転出）

若い世代の転出が有配偶者率や合計特殊出生率が低水準で推移する要因となっている。

④ 地域経済規模縮小への懸念

住宅建築の低迷による木材需要減退の影響で木材関連就業者が減少（バブル経済期以降）。

その一方で都市部において民間企業の事業拡大等を背景に人材確保が進展。

これらにより都市部への人口流出が進展したと推測される。

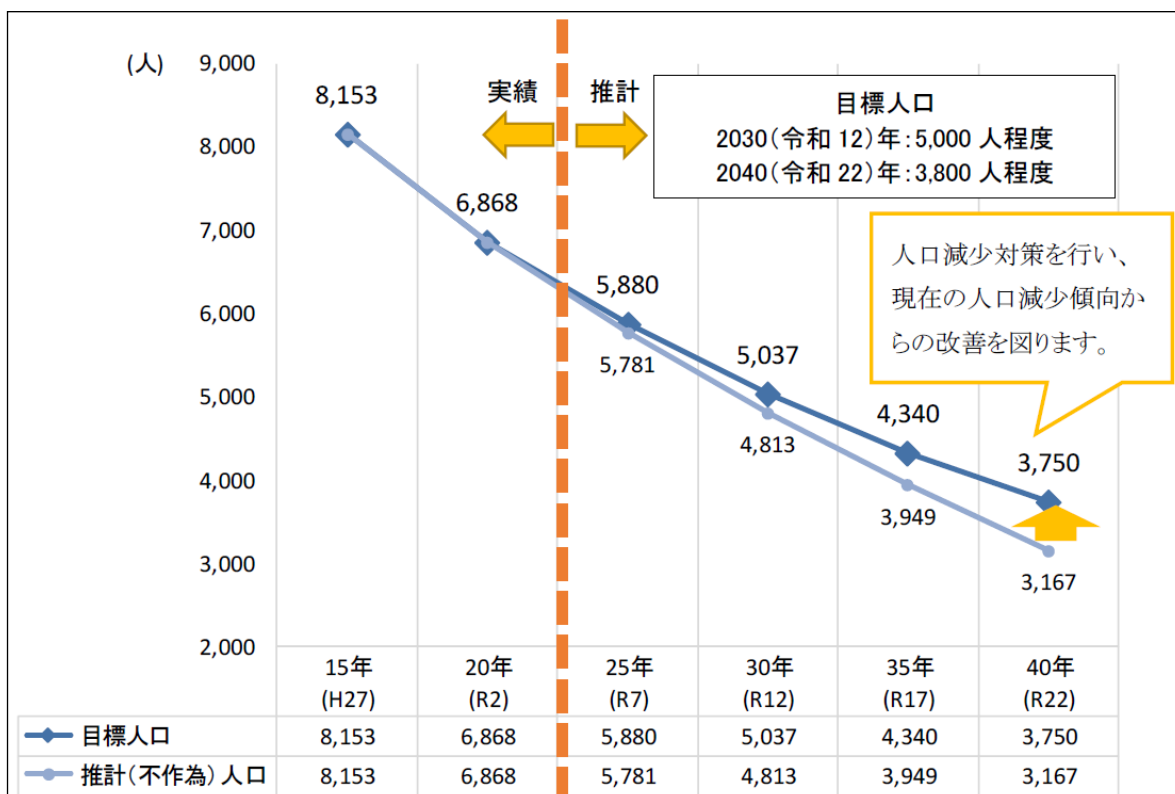
急激な人口減少や少子高齢化 → 労働力人口の減少や消費市場の縮小 → 地域経済規模の縮小  
→ 社会生活サービスの低下 → さらなる人口流出を引き起こすという悪循環に陥っている。

注：吉野町人口ビジョン（改訂版）の記載内容を要約して記載。

表-14 人口減少問題に取り組む基本的な考え方

- ①多様な連携や民間活力の利活用により、地域経済を活性化し、安定した雇用を創出する
- ②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
- ③結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④新しいひとの流れをつくり、ひとが集う、魅力的な地域をつくる

図-20 目標人口



	15年 (H27)	20年 (R2)	25年 (R7)	30年 (R12)	35年 (R17)	40年 (R22)
<b>推計(不作為)人口</b>						
老年人口割合	45.8%	50.2%	55.2%	59.6%	62.9%	66.2%
生産年齢人口割合	47.8%	43.9%	39.9%	36.3%	33.6%	30.7%
年少人口割合	6.4%	6.0%	4.9%	4.1%	3.5%	3.1%
<b>目標人口</b>						
老年人口割合	45.8%	50.2%	54.2%	57.0%	57.7%	57.4%
生産年齢人口割合	47.8%	43.9%	40.2%	37.3%	35.5%	34.6%
年少人口割合	6.4%	6.0%	5.5%	5.8%	6.8%	8.1%

<目標人口の考え方>

- ・次のような政策誘導の行うことにより、  
令和12年(2030年)に5,000人程度、令和22年(2040年)に3,800人程度を目指す。
- 若者の流出抑制、Uターンの促進。
- 転入者の増加と転出の抑制。(年間5世帯程度のファミリー世帯の転入を目標)
- 若年層の人口の維持による年少人口比率や生産年齢人口比率の確保。

表-15 第2期吉野町まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標と基本方針

<b>【基本目標Ⅰ】多様な連携や民間活力の利活用により、地域経済を活性化し、安定した雇用を創出する</b>	
基本方針①	地域産業の担い手確保と地域人材の養成
基本方針②	基幹産業の強化による地域経済の活性化
基本方針③	地域資源の発掘・研きによる地域経済の活性化
基本方針④	地域産業に関連する起業・創業支援による地域経済の発展
基本方針⑤	企業ニーズに対応した環境・制度の整備や企業等との連携の促進
<b>【基本目標Ⅱ】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</b>	
基本方針①	みんなで支え合い安心して暮らせる地域社会の形成
基本方針②	いきいきと暮らすことができる健康長寿社会の形成
基本方針③	地域における女性の活躍推進
基本方針④	郷土愛・愛着心の醸成
<b>【基本目標Ⅲ】結婚・出産・子育ての希望をかなえる</b>	
基本方針①	安心して子育てできる環境整備
基本方針②	結婚・出産・子育て支援の充実
基本方針③	子育てと仕事の両立支援
<b>【基本目標Ⅳ】新しいひとの流れをつくり、ひとが集う、魅力的な地域をつくる</b>	
基本方針①	定住・移住の促進
基本方針②	若い世代の転出の抑制・歯止め
基本方針③	関係人口の拡大

(5) 吉野町高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画

吉野町高齢者福祉計画は、著しい高齢化が進み、介護が必要とされる85歳以上の高齢者の増加が見込まれる中、「高齢者が元気に活躍するまち、安心して生活できるまち、互いに支え合うまち」を基本理念に掲げ、策定されたものです。

計画では、「基本目標3 安心で快適なくらしやすいまちづくり」の中で、高齢者が安全に出かけられる交通環境の整備や利用しやすい公共施設の整備などを通じてユニバーサルデザインのまちづくりに取り組むことが記載されています。

表-16 「基本目標3 安心で快適な暮らしやすいまちづくり」の施策体系

基本目標3 安心で快適な暮らしやすいまちづくり

1. 快適な住宅、住環境の向上をめざします	(1) 高齢者にやさしい居住環境の推進	① 公営住宅の管理 ② 高齢者向け住宅の情報提供 ③ 特定施設の整備検討 ④ 生活困窮高齢者に対して、住まいと生活の支援を一体的に実施
	(2) ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	① 公共施設のバリアフリー化 ② 高齢者の移動手段の確保・高齢者の移動手段確保のため交通担当部門との連携検討
2. 安全で安心な生活環境を推進します	(1) 事故や犯罪から高齢者を守る取り組み	① 防犯意識の高揚 ② 消費者生活相談との連携 ③ 交通安全対策の推進
	(2) 災害に備えた高齢者支援体制の確立	① 防災意識の高揚
		② 吉野町災害時要援護者避難支援プランの推進
		③ 災害時避難行動要支援者名簿・同意者名簿の作成及び活用
		④ 災害時における福祉避難所協定の推進
	⑤ 介護サービス事業所と連携した災害対策の推進	
(3) 感染症対策の推進	① 感染症への対応力強化 ② 介護サービス事業所と連携した新型コロナウイルス等の感染症対策の推進	

その具体的な取組内容として、次のように記述されています。

表-17 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進のための主な取り組み

<p>① 公共施設のバリアフリー化</p> <p>○高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）及び奈良県住みよい福祉のまちづくり条例に基づく整備及び点検改修を行います。</p> <p>○今後も引き続き、管理施設の点検や整備を実施するとともに、今後、整備を行う公共施設等については、ユニバーサルデザインの実現に努めます。</p> <p>② 高齢者の移動手段の確保・高齢者の移動手段確保のため交通担当部門との連携検討</p> <p>○高齢者の外出機会を確保するために年に一度、吉野町高齢者外出支援タクシー利用券を配付しています。</p> <p>○高齢者の移動手段確保のため、地域交通対策部門と高齢者福祉部門の関係者が、地域の課題について認識を共有し、必要な対策を共に講じることができるよう連携します。</p>
---

### 3. 吉野町内の公共交通の評価

#### 3.1 概 要

吉野町の公共交通サービスの今後のあり方を検討するため、ここでは町内の公共交通の優れた点や改善すべき点について、次の2つの視点から整理します。

一つは、町内の公共交通の利用者の評価です。吉野町では、令和3年度にデマンドバスの実証運行を行い、令和4年4月にスマイルバスを路線定期運行からデマンドバスを主体とする運行形態に切り替えました。その5ヶ月後の令和4年9月に町民を対象とした「スマイルバス等の利用に関するアンケート調査」を実施しています。その結果に基づき、当時の利用者のデマンドバスへの評価について振り返ります。

その調査から3年余りが経過し、デマンドバスの利用も定着してきました。そこで、もう一つの視点として、現在のデマンドバスの利用状況について評価するとともに、今後の公共交通のあり方に関する示唆を得るため、デマンドバスに関連する町内の部署とデマンドバスの運行事業者を対象として、ヒアリング調査を行いました。

以下、これらの内容について整理して示します。

### 3.2 アンケート調査による住民のスマイルバスに対する評価

#### (1) 調査の概要

スマイルバス等の利用に関するアンケート調査の目的、対象者、実施方法等の概要を表-18に示します。調査の結果、登録者465人と一般（非登録者）71人から回答を得ました。

次頁以降にアンケートの主な集計結果を示します。なお、ここではデマンドバス登録者を対象とした集計結果を示します。

表-18 スマイルバス等の利用に関するアンケート調査の実施概要

項目	内容
① 目的	・デマンドバスの運行が本格実施され数ヶ月が経過したことを踏まえ、利用実態や利用者の意向を把握し、スマイルバス（路線定期運行バス、デマンドバス）の改善に向けた検討資料を得る。
② 対象	・デマンドバスの利用登録者（以下、登録者）700人 ・デマンドバスを利用登録していない人（以下、一般）300人
③ 方法	・登録者について、利用登録者名簿より無作為に抽出。 ・調査票を郵送で配布し、郵送で回収した。 <登録者> ・アンケート調査への回答を依頼した。 <一般> ・デマンドバス、路線定期運行バスややまぶきバス、ゆうゆうバス、従来のスマイルバス、デマンドバスの実証運行のいずれかに利用経験のある人にアンケート調査への回答を依頼した。
④ 実施期間	・令和4年9月8日に調査票を郵送（吉野郵便局より発送）、9月30日を返信期限とした。
⑤ 調査項目	1) 令和4年4月以降のデマンドバス利用実態（頻度、利用目的、利用時間帯、予約方法など） 2) デマンドバスに対する評価 3) 令和4年4月以降の路線定期運行バスの利用実態（頻度、利用目的、利用時間帯など） 4) 路線定期運行バスを利用する理由 5) デマンド運行バスの実証運行前後における外出頻度の変化とその理由 6) 個人属性（年齢、世帯構成、運転免許の保有、居住地など）
⑥ 調査票回収数	<登録者> ・回収調査票468票、うち有効回収465票 ・有効回収率66.4% <一般> ・回収調査票74票、うち有効回収71票 ・有効回収率23.7%

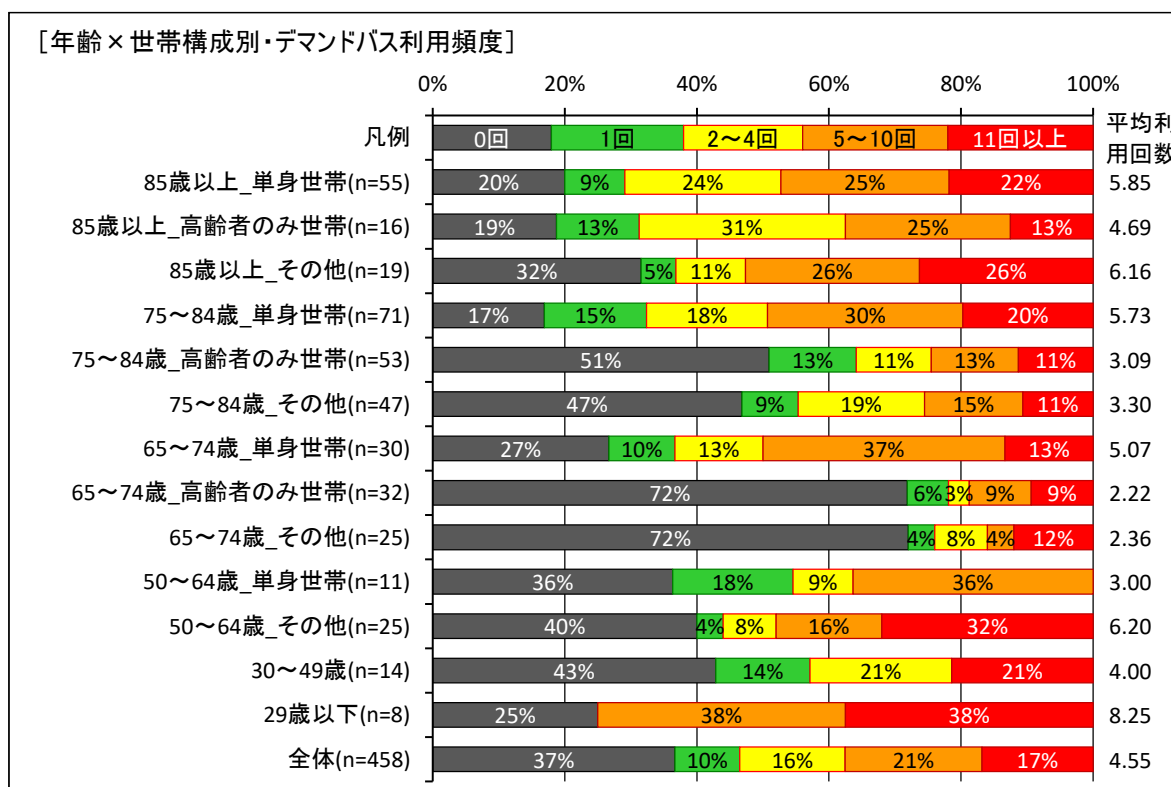
## (2) デマンドバスの利用について

### ① 利用回数

令和4年4月から9月の利用回数は、平均で4.55回となりました。

- ・最も多かったのは29歳以下で8.25回でした。回答者数（利用者数）は少ないですが、利用する人は多頻度で利用していることから、高校生の通学利用などが該当すると思われます。
- ・次に多かったのは50～64歳で6.20回、通勤や私用に利用されたと思われます。
- ・僅差で85歳以上のいる世帯（6.16回）、85歳以上の単身世帯（5.85回）、75～84歳の単身世帯（5.79回）が続きます。こうした世帯では自家用車を利用できる世帯が少なく、公共交通を必要としている人が多いことの表れと思われます。

図－21 年齢・世帯構成別デマンドバスの利用回数（登録者）



質問文：あなたは、令和4年4月からこれまでに何回くらいデマンドバスを利用しましたか。

注：平均利用回数は、0回は0回、1回は1回、2～4回は3回、5～10回は7回、11回以上は15回として計算した平均値。

② 利用目的

利用目的を複数回答で尋ねたところ、定期的な通院（70.3%）が最も多くなりました。

日常の買い物（28.4%）がそれに次ぎました。

表-19 デマンドバスの利用目的（登録者）

利用目的	回答者数	割合
通勤	7	3.0%
業務	5	2.2%
通学	3	1.3%
日常の買い物	66	28.4%
定期的な通院	163	70.3%
送迎	4	1.7%
食事・娯楽	31	13.4%
その他私用	40	17.2%
それ以外	4	1.7%
回答者数	232	100.0%
無回答	13	
合計	245	

注：回答者数に対する割合を示す。複数回答のため、割合の合計は100%を超える。

③ 利用時間帯

デマンドバスの利用時間帯は、自宅から出掛けるときは9:00～10:00が41.1%で最も多く、次に8:00～9:00（33.1%）が多くなりました。

帰宅するときは、12:00～15:00（36.4%）、10:00～12:00（31.6%）の順でした。

高齢者は買い物や通院を午前中で済ませる人が多く、デマンドバスの利用も午前中に多くなる傾向が見られます。

表-20 デマンドバスをよく利用する時間帯（登録者）

<自宅から出掛けるとき>			<出先から帰宅するとき>		
利用時間帯	回答者数	割合	利用時間帯	回答者数	割合
8:00～9:00	78	33.1%	8:00～10:00	11	4.9%
9:00～10:00	97	41.1%	10:00～12:00	71	31.6%
10:00～12:00	34	14.4%	12:00～15:00	82	36.4%
12:00～15:00	24	10.2%	15:00～17:00	49	21.8%
15:00～17:00	3	1.3%	17:00以降	12	5.3%
回答者数	236	100.0%	回答者数	225	100.0%
無回答	9		無回答	20	
合計	245		合計	245	

#### ④ 予約方法（往路）

行きのデマンドバスの予約方法をインターネット、電話、家族等、その他から選択する形で尋ねたところ、全体の88%が電話と回答し、インターネットと答えた人は8%でした。

- ・インターネットと回答したのは、29歳以下の全員と高齢者のいない世帯の38%がほとんどを占めました。
- ・65歳以上のいる世帯では、90%以上が電話と回答し、家族等との回答が残りのほとんどを占めました。インターネットと回答したのは2人だけでした。

#### ⑤ 予約方法（復路）

帰りのデマンドバスの予約方法を同様に尋ねたところ、全体の75%が電話、8%がインターネットでした。

これに加え、選択肢その他の具体的記述として、「帰りはデマンドバスを利用しない」という回答が8%ありました。

- ・その理由として、スマートフォンを持っていないので外出先で予約できない。
- ・買い物の場合は、帰りの予約も行きと同時に電話で予約できるが、通院の場合は診療時間が読めないのでは往復一括で予約できない。

また、通院からの帰宅時間帯（午前10時～正午頃）はデマンドバスの利用が多い時間帯であり（表-20参照）、予約をしても待ち時間が長いため、他の交通手段を利用している可能性もあります。

表-21 デマンドバスの予約方法（復路）のその他の回答内容（登録者）

番号	年齢・世帯構成	「その他」の具体的内容
1	85歳以上_単身世帯	前の日に電話で予約している
2	85歳以上_高齢者のみ世帯	行きの予約の時、帰りの分も予約している
3	85歳以上_高齢者のみ世帯	出掛ける時間を予約する時に帰宅の時間も予約
4	不詳	朝予約するとき帰りの予約もしておく
5	85歳以上_単身世帯	出掛けるときから決まっている
6	85歳以上_単身世帯	姪が迎えに来てくれる
7	85歳以上_高齢者のみ世帯	利用したいが終わる時間がはっきりしない
8	85歳以上_高齢者のみ世帯	先方で10～15分の用事の場合、病院の帰りの時間が困難な時、利用できない
9	85歳以上_単身世帯	病院の利用で終わる時間が分からないので利用できない
10	85歳以上_単身世帯	帰宅の時間が分からないので予約出来ない事が多い
11	75～84歳_高齢者のみ世帯	帰りは時間が診察等で遅れる場合はうまく車はなくタクシー、早く済めば帰りも利用しています
12	75～84歳_単身世帯	タクシー

### (3) デマンドバスの評価

アンケート調査では、デマンドバスの利便性等を評価するため、次の4つの質問をしました。

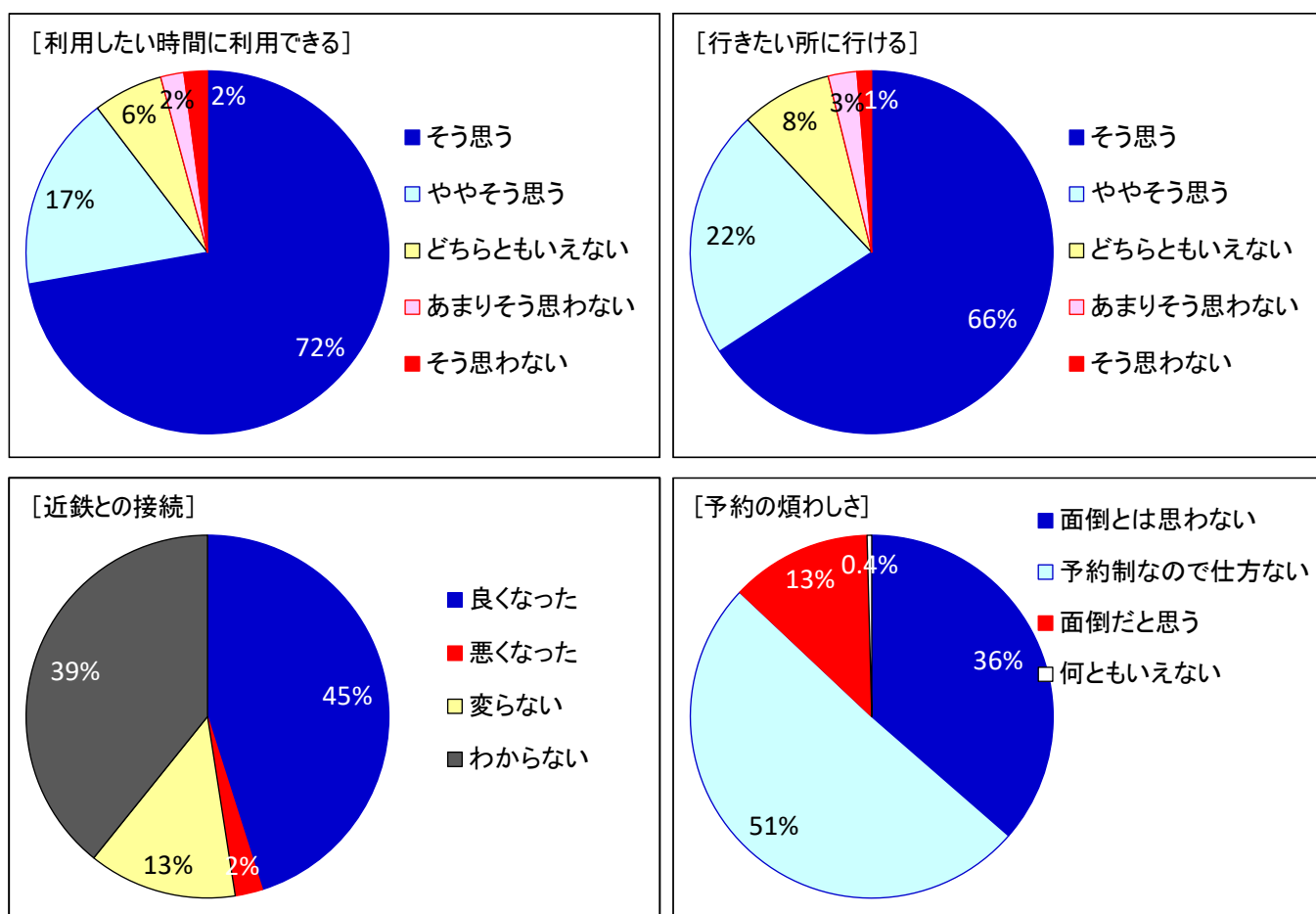
- ① デマンドバスは、利用したい時間帯に利用できるという意味で、便利だと思いますか。
- ② デマンドバスは、行きたいところに行けるという意味で、便利だと思いますか。
- ③ デマンドバスから近鉄電車への接続（乗り換え時間）は良くなったと思いますか。
- ④ デマンドバスを利用するとき、その都度予約するのは面倒だと感じていますか。

その結果を図-22に示します。

- ・利用したい時間に利用できる、行きたい所に行けるという2つの項目について、そう思うが70%前後を占め、ややそう思うを含めると90%近くになりました。
- ・近鉄電車への接続は良くなったが45%を占めましたが、わからないという回答も39%見られました。
- ・予約の煩わしさについては、約半数が予約制だから仕方がないと答えましたが、面倒とは思わないという回答も39%を占めました。

こうしたことから、デマンドバスは利用者から好評価を得ていると考えられます。

図-22 デマンドバスの利便性等に対する評価



#### (4) 路線定期運行バス等の利用について

令和4年4月にスマイルバスをデマンドバス主体の運行に再編した際、デマンドバスの運行が始まる午前8時以前における通勤・通学への対応や、吉野病院への通院などの町内での移動が多い8・9時台の公共交通需要に対応するため、路線定期運行のスマイルバスを運行しています。

また、川上村のコミュニティバス「やまぶきバス」が上市駅や吉野病院に乗り入れているほか、「ゆうゆうバス」が南奈良総合医療センターまで運行されています（p.10 参照）。

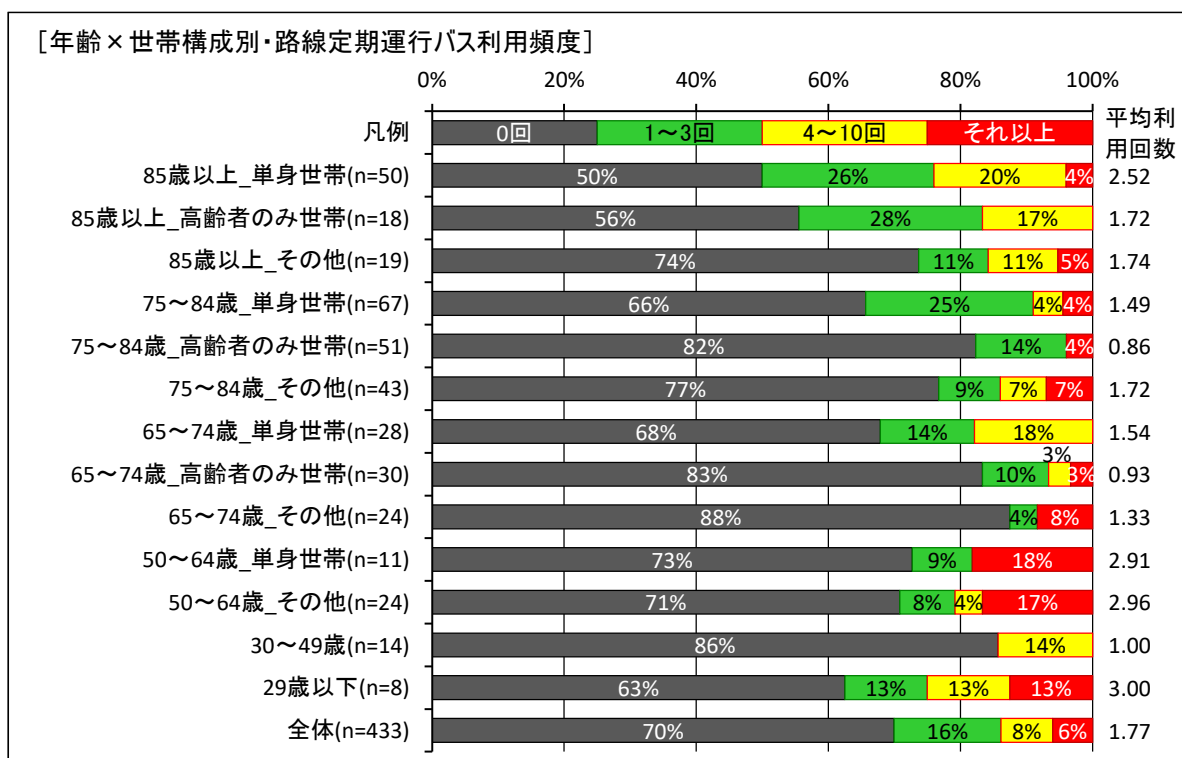
ここでは、アンケート調査に基づきこれらのバスの利用状況について簡単に触れておきます。

##### ① 利用回数

令和4年4月から9月の利用回数は、平均で1.77回となりました。

- ・デマンドバス（4.55回、図-21 参照）と比べると、約4割程度の水準です。
- ・最も利用が多かったのは29歳以下でした。通学利用と思われます。
- ・次いで、50～64歳の一般世帯や単身世帯が多く見られました（2.91～2.96回）。
- ・85歳以上の単身世帯は2.52回、高齢者のいる多くの世帯で1.3～1.7回程度となりました。

図-23 年齢・世帯構成別路線定期運行バス等の利用回数（登録者）



質問文：あなたは、令和4年4月からこれまでに、路線定期運行バスややまぶきバス、ゆうゆうバスを合わせて何回くらい利用しましたか。

注：平均利用回数は、0回は0回、1～3回は2回、4～10回は7回、それ以上は15回として計算した平均値。

② 利用目的

利用目的は、デマンドバスと同様に定期的な 68.6%で最も多く、日常の買い物が次に多く見られました。

表-22 路線定期運行バス等の利用目的（登録者）

利用目的	回答者数	割合
通勤	6	5.0%
業務	6	5.0%
通学	0	0.0%
日常の買い物	32	26.4%
定期的な通院	83	68.6%
送迎	0	0.0%
食事・娯楽	12	9.9%
その他私用	17	14.0%
それ以外	2	1.7%
回答者数	121	100.0%
無回答	9	
合計	130	

注：回答者数に対する割合を示す。複数回答のため、割合の合計は100%を超える。

③ 利用時間帯

利用時間帯は 8:00～10:00 が 55.9%で最も多く、6:30～8:00 が 26.1%でそれに次ぎました。

- ・ 8:00～10:00 はデマンドバスの運行時間帯ですが、デマンドバスの利用が多くなりました。実際の運行でも、小名 8:46 発・吉野病院 9:37 着の利用者は最も多くなっています。
- ・ 6:30～8:00 は、上市駅に 7:00 頃に到着する通勤・通学の利用が一定数見られます。
- ・ 11:00 以降については、吉野病院から宮滝方面などへのやまぶきバスの利用と思われます。

表-23 定期運行バス等をよく利用する時間帯（登録者）

利用時間帯	回答者数	割合
6:30～8:00	29	26.1%
8:00～10:00	62	55.9%
10:00～12:00	14	12.6%
12:00以降	6	5.4%
回答者数	111	100.0%
無回答	19	
合計	130	

#### ④ 路線定期運行バス等を利用する理由

路線定期運行バスを利用する理由を複数回答で尋ねたところ、表-24の上から5番目までの回答がそれぞれ34～40%程度を占めました。

- ・最も多かったのは「路線定期運行バスならバスの時間に合わせてその日の予定を組めるから」でした（40.4%）。
- ・これは、移動時間を少しでも節約するという生活スタイルを選好するのではなく、決められた時刻のバスに合わせて自身の予定を組むという生活スタイルを選好する人が一定数いる（高齢者などに多い）ことを表していると考えられます。
- ・また、「路線定期運行バスなら決められた時間にバスが来て遅れが少ないから」は路線定期運行の方が時間が読みやすいと感じ、それを選好する人が少なくないことを表しています。

先に示したように、デマンドバスの利便性は高く評価されていますが、一方で路線定期運行バスを好む人も少なくなく、今後の公共交通サービスを考える際にはこのような意向も反映した計画策定が必要と考えられます。

表-24 路線定期運行バス等を利用する理由（登録者）

利用する理由	回答者数	割合
デマンドバスの運行開始より早い時間帯に外出するから	41	36.0%
デマンドバスでは行けないところに行くから	41	36.0%
路線定期運行バスなどが、ちょうど都合の良い時間帯に運行されているから	44	38.6%
路線定期運行バスなら決められた時間にバスが来て遅れが少ないから	39	34.2%
路線定期運行バスならバスの時間に合わせてその日の予定を組めるから	46	40.4%
デマンドバスの予約のしかたがわからないから・難しいから	1	0.9%
利用のたびにデマンドバスを予約するのが面倒だから	19	16.7%
デマンドバスが混み合って、希望する時間に予約ができないから	9	7.9%
その他	7	6.1%
回答者数	114	100.0%
無回答	16	
合計	130	

注：複数回答につき、パーセンテージの合計は100%を超える。

設問文：あなたが路線定期運行バスややまぶきバス、ゆうゆうバスを利用するのはなぜですか。

### 3.3 関連部署等へのヒアリング

#### (1) 概要

##### ① 目的

吉野町地域公共交通計画を策定するに当たり、関係部署の行う政策の整合を図ること、関係部署の所掌の事務や関係機関の業務との関連などから町内の公共交通サービスに関する評価や見解を聞くことを目的として、関係部署等へのヒアリングを行いました。

##### ② 対象

吉野町の関係部署やデマンドバスの運行事業者などを対象に実施しました。対象者を表-25に示します。

表-25 ヒアリング対象部署・対象機関

区分	部署等	備考
吉野町の関係部署	町長公室	町政全般
	産業観光課	観光政策、観光二次交通
	長寿福祉課	福祉政策、高齢者の輸送
	教育委員会	スクールバスの運行
デマンドバス運行機関	一社) 吉野町社会福祉協議会	デマンドバスの予約受付、運行
タクシー事業者	近鉄タクシー(株) 吉野営業所	
	宮滝タクシー	デマンドバスの運行

##### ③ ヒアリング内容

主に次の項目についてヒアリングしました。

- 1) 吉野町の公共交通について、継続すべきと考える点、発展させるべきと考える点
- 2) 吉野町の公共交通について、問題と考える点、改善が必要と考える点
- 3) 吉野町の公共交通の改善や問題の解決のために、あるいは、現状の公共交通サービスを補うために、検討している政策や施策や具体的な方策
- 4) 日常業務において、人員の輸送を行う部署や事業者におかれては、それを行うでの問題点や解決すべき課題

##### ④ 実施時期

令和7年8月1日～7日にかけて対象部署等を訪問し、ヒアリングを実施しました。

## (2) ヒアリング結果の整理

ヒアリングの結果を項目ごとに整理、以下に示します。

### ① デマンドバスについて

主な意見	意見の主体
<b>【デマンドバスは定着してきた】</b>	
・デマンドバスは、町民にとって便利な交通手段であり、良い制度である。	近鉄タクシー 宮滝タクシー
・要望に応じてバス停を速やかに増設するなど、住民の希望に応じて対処されている。	近鉄タクシー
・デマンドバスの利用は、町民に定着してきた。 ・中央公民館での催し（ワクチン接種、サークル活動等）にも多くの利用が見られる。	教育委員会
・当初、高齢者や障害者の方から予約が難しいという話をよく聞いたが、最近では減ってきた。	長寿福祉課
・一方で、利用したいが利用できない方もおられる。タクシー運賃の助成を受ける人の中にも、デマンドバスを利用したいが難しいのでタクシーを利用せざるを得ないとの意見もある。	長寿福祉課
<b>【改善などを求める意見】</b>	
・高齢者からは自宅まで送迎してほしいなど、ドア・トゥ・ドア輸送の希望をよく聞く。	社会福祉協議会
・高齢者のほとんどが電話予約する中で、平日昼間に限られる予約受付を休日にも拡大してほしいという要望がある。要員確保が課題であるが。	社会福祉協議会
・耳の不自由な高齢者がスマートフォンで予約した際に、操作間違い等から利用できない事案があったことなどから、電話予約は不可欠である。	社会福祉協議会
・通院・買い物からの帰りの便の予約が取りづらいとの意見をよく聞く。 →吉野病院は「すぐ乗る機能」で対応している。	社会福祉協議会
・デマンドバスに歩行器や手押し車を乗せたいという要望をよく聞くが、ワゴン車であるため叶わない。	長寿福祉課
<b>【一般タクシーとの役割分担】</b>	
・現在、乗降できるバス停は数百にも達しているが、あまりに多いとタクシーとの違いがなくなってしまう。 ・デマンドタクシーの利用拡大によりタクシー利用が減るのは致し方ないが、あまりにタクシーの利用が減り減益となると、この地域からタクシーが淘汰されてしまう。（地域にとって大きなマイナスとなる）。 ・運行区域は町内に限る、バス停の設置基準を厳格にするなど、デマンドタクシーの運行には一定の枠を設けていただきたい。	近鉄タクシー 宮滝タクシー
・デマンドバスが指定されたバス停以外で乗降を取り扱うケースが散見される。利用者の気持ちは分かるが、それが横行すると一般タクシーが成り立たない。デマンドバスのルールは厳格に守ってほしい。	宮滝タクシー
・タクシー事業と公共交通が教則できる仕組みやサービスが必要。地域からタクシーがなくなると住民生活に支障を来す。	近鉄タクシー
<b>【児童・生徒のデマンドバス利用】</b>	
・登校しづらい児童・生徒を自家用車で送迎している保護者から、デマンドバスを通学に使いたいという要望がある。	教育委員会

主な意見	意見の主体
<ul style="list-style-type: none"> <li>学童保育の帰りにデマンドバスを利用したいという要望もあるが、学童保育の帰りは保護者が迎えに来ることが原則なので、対応できない。</li> </ul>	教育委員会
<ul style="list-style-type: none"> <li>放課後、子供たちだけでデマンドバスを利用できるようにしてほしいという要望がある。鉄道も含め、子供たちだけで公共交通を利用することは、子供たちが自立する上で有効と思われる。</li> </ul>	教育委員会

## ② 町の政策との関係

主な意見	意見の主体
<b>【町の庁舎の分散移転】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>庁舎を中央公民館と吉野北小学校に分散移転する計画がある。これに伴い、来庁者の流れが変わって来る。</li> <li>分散移転に伴い、役場に来なくてもよいような行政サービスなど、行政サービスのあり方を検討している。</li> </ul>	町長公室
<b>【ライドシェアについて】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>首長は町内には夜間の移動手段が乏しいこと、町外へのアクセスの利便性向上を課題と認識しており、その一つの方法としてライドシェアの導入を検討している。</li> <li>たとえば、食事のできない民泊の利用者を、夜間営業している飲食店に送迎することを想定している。</li> </ul>	町長公室
<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間の観光客の移動需要はさほど多くないと思われる。そうした中でどのような方法が適切か、ライドシェアに限定するのではなく、よく吟味することが重要である。</li> </ul>	産業観光課
<ul style="list-style-type: none"> <li>ライドシェアを実施する際、乗務員の点呼や顧客対応が必要になる。</li> <li>需要の少ない地域では、乗務員の確保は容易でない。タクシー会社でも乗務員の確保に大変苦労している。</li> <li>乗務員を確保するには、待機する日の賃金保証が発生するかもしれない。</li> </ul>	近鉄タクシー
<b>【拠点整備構想】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>町が拠点整備構想を描く中で、津風呂湖のカヌー競技場への人の輸送や、運動公園を含めたスポーツレクリエーション地域にどのようにして人の流れを作るのかを考えている。その際の輸送手段が課題である。</li> </ul>	教育委員会
<b>【今後の公共交通のあり方】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化と人口減少が急速に進む中、現在の公共交通のしくみをいつまで維持できるか疑問。</li> <li>必要な場所への移動ではなく、生活を支援するような仕組みに重点を置くことを考える必要があるのでは。</li> </ul>	町長公室
<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が提要すべきサービスの枠組みを改めて整理し、どこまで税金（を原資とする財源）を用いて公共交通サービスを提供するのか、その範囲を明確にして政策に反映する必要がある。</li> </ul>	町長公室
<b>【その他】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>大淀町の商業施設へのアクセスについて、町が独自で対応するだけでなく、大淀町のコミュニティバスの活用を図ること（たとえば、上市駅でスマイルバスとよどりバスの接続を図るなど）も検討すればどうか。</li> </ul>	長寿福祉課

③ 観光二次交通等について

主な意見	意見の主体
<b>【観光客等来訪者の移動手段】</b>	産業観光課
<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客が吉野町内を移動するための公共交通は、現状ではデマンドバスしかない。しかし、予約できる期間（時間）や運賃が町民と異なる。</li> <li>観光客がデマンドバスを利用しやすくすることが望まれる。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が減少する中、交流人口や関係人口の拡大が重要視される中、町民と町外居住者でデマンドバスのサービスに差があるのは望ましくない。</li> </ul>	産業観光課
<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人観光客にとってデマンドバスが使いにくい。ゲストハウスのオーナーがデマンドバスの予約を代行しているケースもあると聞く。</li> </ul>	産業観光課
<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドバスしか公共交通がないと、観光客が路線検索してもヒットせず、吉野には公共交通がないと誤解される懸念がある。</li> </ul>	産業観光課
<b>【シェアサイクルの導入】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、シェアサイクルの導入を進めている。</li> <li>吉野デジタルズビューローがCOGICOGI（コギコギ）というレンタサイクルを導入している。</li> <li>近鉄がMaaSの補助金を受け、伊勢志摩と吉野でシェアサイクルを導入する計画を進めている。</li> </ul>	産業観光課

④ ドライバー不足について

主な意見	意見の主体
<b>【タクシー】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者では、ドライバーの確保に苦慮している。募集はずっとかけているが、なかなか人が集まらない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄タクシー</li> <li>宮滝タクシー</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>以前は上市・下市地区で各5台運行していたが、現在は上市2台、下市3台である。勤務形態や休日を考えると、実際に運行できるのは両地区合わせて3～4台である。夜間は1台だけになる。</li> <li>利用者が減少すれば乗務員の収入は減るので、より多くの収入を求めて他の地域に出ていく乗務員がいるような状況である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄タクシー</li> </ul>
<b>【スクールバス】</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>吉野さくら学園のスクールバスは、現在車両12両で8路線を運行している。こども園の通園バスを車両4両で3路線を運行している。</li> <li>委託先（奈良交通）からは、乗務員が10名が限界と言われており、令和7年度から9人で対応している。</li> <li>一方で、車両・運転手ともに登校～下校の間は時間的余裕があるので、デマンドバスの応援などに活用できるかもしれない。</li> </ul>	教育委員会

⑤ 福祉サービス等による移動支援

主な意見	意見の主体
<p><b>【高齢者対象のタクシー初乗り運賃助成】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 75 歳以上を対象、タクシーの初乗り運賃助成。(年間 12 枚)</li> <li>・ 町で契約しているタクシー会社を利用、1 乗車につき 2 枚まで使用可。</li> </ul>	長寿福祉課
<p><b>【妊婦対象のタクシー券の交付】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 妊婦を対象、タクシー1,000 円券を 20 枚交付。1 年間有効。</li> <li>・ 1 乗車につき最大 10 枚まで使用可</li> </ul>	長寿福祉課
<p><b>【障害者対象のタクシー初乗り運賃助成】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身体障害者 1・2 級、療育手帳 A、精神障害 1 級で 0～75 歳を対象にタクシーの初乗り運賃助成。(年間 12 枚)</li> <li>・ 町で契約しているタクシー会社を利用、1 乗車につき 2 枚まで使用可。</li> </ul>	長寿福祉課
<p><b>【地域生活支援事業の移動支援事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害者手帳の所有者が対象。</li> <li>・ 余暇活動(買い物、遊びなど)に行く際の支援事業。(通院は対象外)</li> <li>・ 事業所がマンツーマンで対応し、余暇活動に連れて行ってくれる。</li> <li>・ 利用者負担 1 割(上限 37,200 円)。</li> </ul>	長寿福祉課
<p><b>【買い物支援】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重層的支援体制整備事業の枠組みの中で、大淀町の商業施設まで送迎。</li> <li>・ 民生委員が利用者に声掛けをして、何人かの利用者を集めて送迎。</li> <li>・ 国の補助事業であり、継続して予算が確保できるかどうか不明。</li> </ul>	社会福祉協議会

## 4. 評価に基づく課題整理と計画の基本方針

### (1) 評価に基づく課題整理

前章に示したアンケート調査の結果と関連部署等へのヒアリング結果を再整理し、計画策定に向けて検討すべき課題を整理します。

#### ① デマンドバスの一層の機能向上

令和4年4月に運行を始めたデマンドバスは、現在では吉野町の住民にとって不可欠な交通手段となってきました。関係部署のヒアリングでも、

- ・町民にとって便利な交通手段であること
- ・町民の生活において定着してきたこと
- ・当初は予約が難しいという意見が多かったが最近では減ってきたこと

などの意見が聞かれました。

こうしたことから、デマンドバスのさらなる機能向上などを図り、引き続き吉野町の公共交通の中心的な役割を果たすことが求められます。

#### ② デマンドバスの運営の改善

その一方で、デマンドバスが利用しづらい利用者があるなど、運営の改善が必要です。

アンケート調査では、

- ・真に公共交通を必要としている単身の後期高齢者などから、スマートフォンを持っていないので帰りの予約ができないこと（他の交通手段を使う）
- ・病院の帰りにはデマンドバスの予約が取りづらいこと
- ・路線定期運行のバスの方が遅延が少ないこと
- ・路線定期運行のバスの方が運行ダイヤが決まっていて1日の予定を立てやすいこと

などの意見が聞かれました。

また、関係部署のヒアリングでは、

- ・現状の予約システムでは町内の登録者と町外の居住者の間で予約の受付時間が異なるなどサービスに差があること
- ・そのため、町外からの来訪者にとって利用がしづらいこと
- ・日中の公共交通サービスがほぼデマンドバスに限られることから、観光二次交通が限定的になること

などの指摘がありました。

こうしたことから、デマンドバスの運営について改善余地が少なくないと考えられます。

### ③ 夜間の公共交通サービスの提供

吉野町では、デマンドバスの運行が終了すると、町内の公共交通手段はタクシーに限られます。しかし、町内で夜間営業するタクシー事業者は1社に限られ、その会社も乗務員不足のため車両1台で複数の町村を運行するため、利用したいときに利用できない状況も生じています。

吉野町では、それに対応するために吉野町ではライドシェアの導入について検討を進めていますが、若い世代を中心に著しく人口が減少する中、需要に対応したサービス供給体制が担保されるのかなど、多くの課題があります。

その一方で、民泊等を利用した観光客が夜間に移動を希望する場合があるという指摘もあり、夜間の公共交通サービスをどのように提供するのが課題です。

### ④ 公共交通とタクシー事業の共存

デマンドバスは町民にとって便利な公共交通手段であり、運行開始以来、町民や利用者の要請などに基づき乗降場が増設されるなど、サービスの改善が重ねられてきました。

これに対し、タクシー事業者から、

- ・デマンドバスの乗降場が増えるなど、デマンドバスのサービス水準がタクシーのそれに近づいている
- ・それに伴い、一般のタクシーとデマンドバスのサービスの差が小さくなり、タクシー利用者が減って乗務員の給与水準が低くなり、ドライバー不足が一層助長されるなどの悪影響が生じ、タクシー事業が成り立たなくなる恐れがある
- ・タクシー事業者が町からなくなれば、町民の生活にも大きな影響が生じる

という指摘がありました。

こうしたことから、デマンドバスのサービス内容を今いちど確認するとともに、タクシー事業とデマンドバスの役割分担を明確にし、共存できる交通体系を構築することが重要です。

### ⑤ 町の政策や諸情勢の変化への対応

吉野町では庁舎の分散移転の計画があります。その他、拠点整備構想などの施策を推進しています。また、人口減少が続く中、交流人口を増やすことも政策課題の一つとなっています。

こうした町の施策や諸情勢の変化に対応した公共交通サービスの提供を検討する必要があります。

## (2) 計画の基本方針

以上に示した検討すべき課題に対応するため、次に示す方針に基づき計画を策定します。また、検討課題と計画の基本方針の関係を図-24に示します。

### ① デマンドバスを主体とした公共交通体系の維持

令和4年4月にデマンドバスの運行を始めました。現在では町民にとって便利な交通手段であると認識され、町民の生活にも定着しています。

運行開始から5ヶ月後に実施したアンケート調査では、予約が難しいなどの意見が聞かれましたが、関係部署へのヒアリング調査から、そうした意見は少なくなっていることがわかりました。

こうしたことから、デマンドバスを主体とした公共交通体系を維持することにより、吉野町総合計画・後期基本計画の重点プロジェクトの一つとされた「利便性の高い公共交通の形成」を図ることを本計画の基本方針とします。

### ② デマンドバスの輸送力の増強

デマンドバスの需要は午前中に集中することがアンケート調査の結果などからわかっています。このため、通院の帰りなどにデマンドバスの予約が取りづらくなっています。

これに対し、現状では決して高くないデマンドバスの乗合率を向上させるなどして、デマンドバスの輸送効率の向上を図ります。また、スクールバスは午前中に車庫で待機している時間があることなどから、スクールバスの間合い運用による運行の支援についても検討します。

### ③ スマイルバスのサービスの改善

現在、午前6:30頃～9:30頃にかけて、路線定期運行のスマイルバスを運行し、デマンドバスの運行開始前や買い物・通院利用が多い時間帯にデマンドバスを補完しています。需要が多く、通院の帰りなどデマンドバスの予約が取りづらい時間帯にも路線定期運行バスを運行するなどして、スマイルバス全体のサービスを高めます。

また、デマンドバスは町民と町外利用者で予約時間帯などに差がありますが、スマイルバス全体での輸送需要の拡大を前提として、町内／町外に対するサービスの差を縮小していきます。これにより、観光二次交通のサービス水準向上を図ります。

夜間の公共交通サービスについては、ドライバーの確保、要請があった時に確実に対応できる体制づくり、人口減少が進む中での持続性の担保など多くの課題があると想定されます。このため、現在進められているライドシェアの導入に関する検討結果を踏まえるとともに、デマンドバスの運行時間帯を拡大するなど視野に入れ、夜間の公共交通サービスのあり方について検討します。

#### ④ タクシー等を活用した移動利便性の向上

デマンドバスのサービスがあまりにもタクシーと遜色のないものとなるとタクシー事業の継続に悪影響を及ぼし、タクシー事業が町から撤退するような事態になると町民の日常生活に多大な影響が及ぼされることが懸念されます。

一方で、著しい高齢化の進展により、ドア・トゥ・ドアの輸送サービスに対する要請が高まっています。こうしたことから、タクシーを活用したドア・トゥ・ドアのサービスについて、その必要性は具体的な方法などについて検討します。

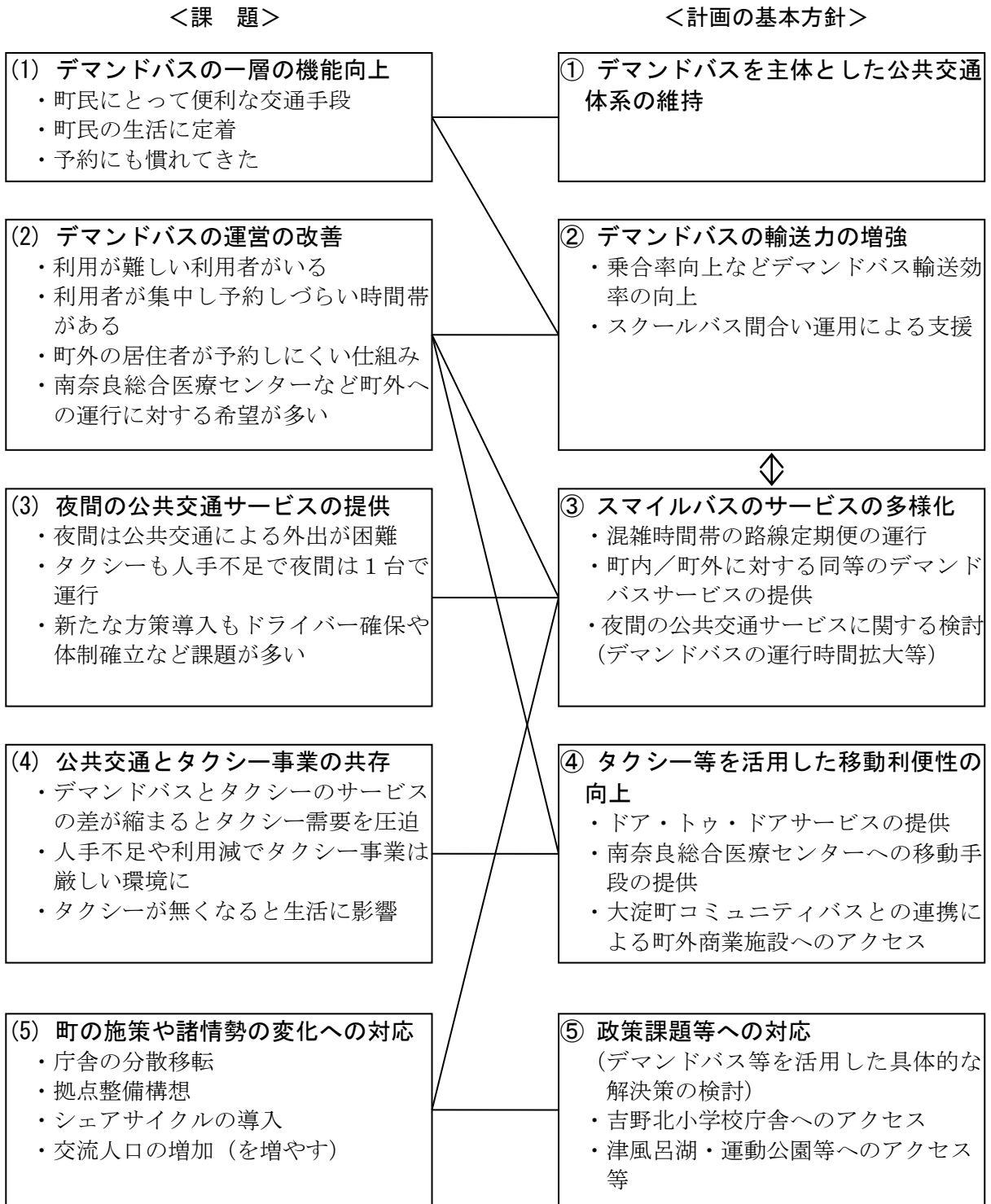
また、南奈良総合医療センターや大淀町内の商業施設などへのデマンドバスの運行を希望する声が少なくありません。しかし、町外へのデマンドバスの運行には様々な課題があり、タクシーを活用した輸送手段やライドシェアの仕組みを活用した輸送手段の導入可能性、大淀町のコミュニティバスとの連携など、対応方策を検討していきます。

#### ⑤ 政策課題への対応

吉野町では庁舎の分散移転が計画されています。その他にも拠点整備構想などの政策が進められています。これらの政策の推進に伴い、新たな公共交通需要が発生し、それに対応することが必要になると考えられます。

こうした政策への対応については、それぞれの政策の内容や計画の熟度に合わせ、個別具体的に公共交通計画における対応策を検討し、必要に応じて実施します。

図-24 計画策定方針



## 5. 計画の目標とそれを達成するための事業・実施主体

### (1) 計画の目標

前章に示した課題を解決し、基本方針に示した方向で吉野町の公共交通のさらなる改善・充実を図ることに対し、本計画の計画期間中に達成すべき目標を次のように定めます。

#### ① 人口1人当たりのスマイルバスの利用者数

吉野町では人口減少が著しく、図-2 (p. 3) や図-18 (p. 24) に示したように5年間で1,000~1,300人(率にすると15%程度)の人口が減少しています。吉野町の人口が減少すると、スマイルバスの利用者数も減少することが見込まれます。

こうした事情を勘案し、今後もスマイルバスが町民に広く利用される(現状より一層頻繁に利用される)ことを評価する指標として、次の目標を掲げます。

[目標] 吉野町の人口1人当たりのスマイルバスの年間利用者数が4.3を上回る。

- ・スマイルバスの利用者数は、デマンドバスと路線定期運行バスの合計とする。
- ・人口は、年度中央となる各年度9月30日時点での住民基本台帳人口とする。

[設定の意図など]

- ・令和6年度スマイルバス利用者数：24,856人(図-11・p. 14参照)
- ・吉野町の人口：5,874人(令和6年9月30日、住民基本台帳による)
- ・令和6年度の町民1人当たりの利用者数：4.23
- ・人口が減少する中で、令和6年度の1人当たり利用者数を下回らないことを目標とする。

#### ② デマンドバスの予約成立率

デマンドバスは午前中の利用が多く、予約が取りづらい時間帯があることが指摘されています。こうした状況の改善を図るため、次の目標を掲げます。

[目標] デマンドバスの予約成立率を70%以上とする。

[設定の意図など]

- ・令和6年度のデマンドバス予約成立率：64%
- ・これを改善するため、予約率が70%を上回ることを目標とする。

#### ③ デマンドバスの乗車希望時刻と予約時刻の差

デマンドバスの利用が多い時間帯には、乗車を希望する時刻に対し、実際の予約時刻が遅くなる場合があります。これはデマンドバスの利便性を損なう一つの要因であり、改善が必要です。その改善を行うため、次の目標を掲げます。

[目標] デマンドバスの希望乗車時刻より配車時刻が30分以上遅れるケースを25%以下とする。

[設定の意図など]

- ・令和6年度において希望乗車時刻と実際の予約時刻の差が30分以上遅れた割合：32.1%
- ・これを改善するため、30分以上遅れるケースを25%以下とすることを目標とする。

#### ④ デマンドバスの利用者のうち町外居住者が占める割合

現在、デマンドバスを利用する際、町民（登録者）と町外居住者では予約の受付時間帯や運賃に差があります。これは、デマンドバスが町民の移動手段の確保を目的として運行を始めたことから、町民の利用を優先することを意図するものです。しかし、吉野山や国栖などの観光地を擁し、観光振興が主要な政策課題である吉野町において、観光二次交通の利便性を高めることが求められています。

こうした認識のもとで、町外居住者に対するデマンドバスの利便性向上を示す指標として、次の目標を掲げます。

[目標] デマンドバス利用者のうち町外居住者の利用割合を 10%以上 とする。

[設定の意図など]

- ・令和6年度におけるデマンドバス利用者に占める町外居住者の割合：6.0%
- ・これを改善するため、町外居住者の割合を10%以上とすることを目標とする。

#### ⑤ 夜間の公共交通サービスの提供

夜間の公共交通サービスを提供するため、現在ライドシェアの導入について、町長公室が中心となって検討が進められています。しかし、様々な課題があることは先に記したとおりです。

このため、本計画の期間中にライドシェアの導入のみならず、デマンドバスの運行時間帯の延長などを含め、夜間の公共交通サービスを何らかの形で提供することを本計画の目標とします。

#### ⑥ 南奈良総合医療センター等、町外の施設へのアクセス

吉野町から南奈良総合医療センターには、近鉄吉野線やゆうゆうバスを利用してアクセスすることが可能です。しかし、長い距離の歩行が難しい高齢者などからドア・トゥ・ドアの移動を望む声が聴かれます。また、アンケート調査などから大淀町内の商業施設まで公共交通によりアクセスすることを希望する意見も寄せられています。

吉野町ではこれまでもこうした要請に応じるための施策について、実証運行を行うなどして検討を進めてきました。しかし、様々な課題があって実現には至っていません。

このため、本計画の期間中において改めて検討し、何らかの形で南奈良総合医療センター等へのアクセスの利便性が高まるように検討することを本計画の目標とします。

表-26 計画の目標

区 分	目 標	目標値
数値目標	① 人口1人当たりのスマイルバスの利用者数 スマイルバス年間利用者数÷住民基本台帳人口	4.3以上
	② デマンドバスの予約成立率	70%以上
	③ デマンドバスの乗車希望時刻と予約時刻の差 希望乗車時刻から実際の予約時刻が30分以上遅れた割合	25%以下
	④ デマンドバスの利用者のうち町外居住者が占める割合	10%以上
その他の目標	⑤ 夜間の公共交通サービスの提供	計画期間中に実現
	⑥ 南奈良総合医療センター等、町外の施設へのアクセス	計画期間中に実現

## (2) 目標を実現するための事業・実施主体

これらの目標を実現するために、次に示す事業を実施します。( )内に実施主体を記します。

### ① デマンドバスの乗合率の向上

予約システムの改修や予約システムの有する機能の適切な活用により、デマンドバスの乗合率の向上を図ります。これにより、デマンドバスの輸送効率の向上や輸送力の増強が期待されます。

(吉野町、吉野町社会福祉協議会)

### ② スクールバスの間合い利用

現在でも、スマイルバスの路線定期運行便は、登校のスクールバスの前運用や後運用(スクールバスとして運行する前の時間帯やスクールバスの運行終了後の時間帯における運用)により運行しています。その時間帯を拡大するなどして、デマンドバスの利用が多い午前中の時間帯に、吉野病院や上市駅から国栖方面、中竜門方面への路線定期便を運行することについて、関係機関と協議・調整を図りながら検討を進めます。

これにより、予約が取りづらいとされる通院帰りの利便性向上や、スマイルバス全体としての輸送力増強が期待されます。(吉野町、教育委員会、運行事業者)

### ③ デマンドバスの予約規則の見直し

町外からのデマンドバス利用の利便性向上を図るため、デマンドバスの予約に関する規則の見直しについて検討を進めます。(吉野町)

### ④ 夜間の公共交通サービスの提供

夜間の輸送需要に対応するための方策について検討を進めます。その際、現在進められているライドシェアの導入に関する検討結果を踏まえるとともに、その代替策として、デマンドバスの一部車両を夜間まで待機させることによってデマンドバスの運行時間帯を拡大し、夜間の公共交通サービスを提供するなどの方法についても検討を図ります。

なお、その実施のためには、①や②の施策の実施によって日中のデマンドバスの運行距離や運行頻度の低減を図ってドライバーの拘束時間の短縮を図り、生じた時間的な余裕を持って夜間の運行に従事することが前提となるため、関係機関との調整を図りながら検討を進めます。(吉野町、デマンドバス運行事業者)

### ⑤ 南奈良総合医療センター等へのアクセス

タクシー事業との協働やライドシェアの仕組みの活用などいくつかの方法を勘案し、南奈良総合医療センターにアクセスする公共交通サービスについて改めて検討します。(吉野町、タクシー事業者)

## 6. 計画の推進

### (1) よりよい公共交通サービスの提供に向けた体制づくり

#### ① 地域住民、行政等が一体となって検討できる場の提供

吉野町の公共交通をよりよいものとしていくためには、主な利用者である町民の意見に対し、常に耳を傾けておく必要があります。そのためには、代表者が集まって開催される地域公共交通会議といった場だけではなく、地域ごとに細かく丁寧に町民や利用者の意見を聞くことが望まれます。

こうした認識のもとで、公共交通にかかる事業を進めていく際、地域住民と行政をはじめ、運行にかかる事業者などが一体となって検討できる場を作っていきます。

#### ② 人手不足の解決に向けた広報周知

高齢化が進み、若い世代の人口が減少していく中で、吉野町のみならず、全国的にあらゆる業種において人手不足が深刻化しています。公共交通サービスを提供する上でも、ドライバー不足が大きな問題となっており、その問題が解決できないために導入したい政策が実行に移せないという事態が実際に生じています。

このため、吉野町の公共交通サービスを充実していくには、日頃からドライバーを確保しておくことが必要な状況になっているとさえ考えられます。こうした状況を町民にも周知し、計画を遂行する際に速やかにドライバーが確保できるよう、広報活動を進めていきます。

### (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、利用状況の把握と分析に努めてきました。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、本計画で設定した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。