

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月26日

協議会名: 串本町地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要 | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 | ④事業実施の適切性 | ⑤目標・効果達成状況 | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) |
|-----------|---|--|----------------------|--|---|
| 串本町 | <p>①佐部・上田原線(1日6.5往復) 終点「上田原生活改善センター」まで運行。 ①-1 佐部・上田原線(1日6.5往復) 終点「上田原生活改善センター」まで運行。</p> <p>②大島・出雲線(1日1/6往復) 終点「樫野灯台口」までの運行 ②-1 大島線(1日1/6往復) 終点「樫野灯台口」までの運行</p> <p>③和深線(1日1/6往復) 終点「雨島」までの運行 ③-1 和深線(1日1/6往復) 終点「雨島」までの運行</p> <p>①、②、③については、「くしもと町立病院」を起点として、串本駅を経由し、終点に向かう。 ①-1、②-1、③-1については、串本町役場を起点として、くしもと町立病院、串本駅を経由して、終点へ向かう</p> | 引き続き、住民要望を聞きながら、費用対効果等を考慮しつつ、利便性の向上に努める。 | A 計画通り事業は適切に実施された | A 佐部・上田原線において、平成27年10月より公共交通空白地を追加して運行したことによって、交通不便地域の解消が行え、平均乗車人数が5.7人となっている。 また、大島・出雲線や和深線を平成29年2月1日から1便増便し、令和3年7月26日からは住民との意見交換会で頂いた意見をもとに路線や時刻表を見直したことから、利用者の利便性が増し、平均乗車人数が大島線(旧大島・出雲線)で4.0人、和深線で5.8人となっており、新型コロナウイルス感染症の影響から、昨年度と比べて横ばいとなっていますが、生活物資の購入や病院への通院、役場での手続など、高齢者世帯等の移動手段の確保ができ、日常生活における交通の利便性の向上が図られている。 | 令和3年7月26日に役場庁舎が高台に移転したため、それに合わせて、路線や時刻表の変更を実施。 今後も住民からの要望をもとに、利便性の向上に努めるが、町の財政負担額(導入前の約37百万円)を縮小して路線バスを運行するという当初の目的があるため、費用対効果等を総合的に考えて、持続可能な事業として継続していく必要がある。 |
| | | | | | |

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和4年1月26日

| | |
|-----------------------------|--|
| 協議会名: | 串本町地域公共交通会議 |
| 評価対象事業名: | 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | <p>① 過疎地域への対応 高齢者世帯が多く、公共交通の空白地であった地区において、生活物資の購入や病院への通院など、日常生活を行う上での移動手段を確保することを目的として、低額な料金を設定し、地域住民の意見を反映したコミュニティバスを運行することで、それぞれの地区の地域の活性化につなげる。</p> <p>② 交通不便地域の解消 幹線道路から離れた場所にある集落や高台に分譲された団地は、生活物資を購入する店舗が存在せず、日常生活に支障をきたしていましたが、運行する車両が小型化したことにより、地区内に直接乗り入れることで、交通不便地域の解消を図っています。</p> <p>③ 交通安全対策 幹線道路(=国道42号)が東西約25kmにわたり海に面しているため、台風時には高波による被害が多発する地域である。路線バスの停留所は、ほとんどが海岸沿いの幹線道路に設けられていたことから、雨風が強い日は見通しが悪くなる事が多く、停車スペースの存在しない停留所が大部分を占めていたため、地区からの要望等により、特に危険であると思われる停留所については、幹線道路と並行する側道(県道や町道)での運行を実施することで、待合スペースが確保され、住民の安全性と利便性の向上に寄与している。 なお、交通量が少なく開けた地域で見通しが良いと思われる安全な箇所については、自由乗降区間を設定することで、住民の利便性が向上している。</p> |