

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5年1月11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。</p> <p>②大島線(1日1／6往復) 終点「檜野灯台口」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</p> <p>いずれの路線についても、「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、終点に向かう。</p>	<p>令和3年7月26日に住民との意見交換会で頂いた意見をもとにして、大胆な路線変更やバス停の新設・移設、時刻表の見直しを実施し、それまで運行していなかった地区や、バス停が新設された地区の方からは一定の歓迎を受けるなど、利便性の向上を図った。</p> <p>事前周知についても、町の広報誌やHPへ掲載するとともに、時刻表等を町内の全世帯に配布するなど、できる限りの周知に努め、新しい役場庁舎のバス停については、上屋のある正面玄関前に設置し、ベンチについても近くの雨露を防げる場所に設置する等、利用者目線でのサービス向上に努めています。</p> <p>また、観光客の利用を促進するため、町内の観光協会や大型のホテルに時刻表を置かせてもらうなど、観光客の誘客にも努めた。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された	A <p>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を行っており、平均乗車人数は4.9人となっている。</p> <p>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日からは路線や時刻表を見直し、利用者の利便性の向上を図ったが、平均乗車人数が大島線(旧大島・出雲線)で3.0人、和深線で5.6人となっており、新型コロナウイルス感染症の長期化の影響から、昨年度と比べて減少傾向となっている。</p> <p>しかしながら、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。</p>	<p>令和3年7月26日に路線変更やバス停の新設・移設、時刻表の変更を実施し、1年以上が経過したため、変更後の利便性についてのご意見を伺いつつ、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。</p>

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5年1月11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>