

串本町地域公共交通活性化協議会（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

串本町は、和歌山県南部に位置する本州最南端の町で、東西に細長い地形です。人口は減少傾向が続き、令和2年には1.5万人を下回り、高齢化率は47.0%と増加しています。今後もこの傾向が続くと予想され、高齢者の増加に伴い公共交通の重要性が増していくと考えられます。また、串本駅周辺、町南部の潮岬半島の西側、古座駅周辺に人口と主要施設が集中し、観光地は潮岬や大島などに集中しています。このため、各地区から串本駅周辺などに至る東西方向の移動手段の確保、串本駅周辺から潮岬半島・紀伊大島に連絡する移動手段の確保が必要です。

第2次串本町長期総合計画（H28～R7）において、地域交通網の充実を図るため、交通手段の維持と利便性向上を目指すことが目標とされており、コミュニティバスの運行継続と観光地をつなぐ交通体制の整備、JR利用促進の啓発を実施することとしています。

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

第2次長期総合計画（H28～R7）の第2次実施計画（R2～R4）では12万人/年の利用者数を目標としていましたが、新型コロナウイルス感染症の今後の動向が不透明なことから、第3次実施計画（R4～R6）では、9万人/年の利用者数を目標としています。令和5年度串本町地域内フィーダー系統確保維持計画においても、各系統の輸送量が前年度の水準を維持するよう目標を設定しました。

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

本町の公共交通機関は、県内を縦断する JR 紀勢本線が広域な地域の幹線系統として存在しており、主要駅に接続するフィーダー系統として、町内をコミュニティバス（町営）と、くしもと観光周遊バス（くしもと観光周遊バス推進協議会）が主に運行しています。コミュニティバスについては、喫緊の課題となっていた公共交通空白地の解消、赤字額の縮小を目的として運行しています。

また、各公共交通機関の連携体制を確立し、町民及び地域公共交通利用者に対して利便性が高い持続可能な公共交通網整備を行うために、地域公共交通計画の策定に取り掛かりました。そのために実施した街頭インタビュー調査では、日常利用者、観光客別の移動需要を把握することができました。

●地域公共交通会議（地域公共交通活性化協議会）開催状況（すべて承認）

令和 4 年 11 月 14 日 串本町コミュニティバスおよび里川地区乗合タクシー料金の無料化について

令和 5 年 1 月 13 日 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

令和 5 年 4 月 24 日 串本町地域公共交通活性化協議会設立・事業内容について協議
まぐトル号（くしもと観光周遊バス）の増便について
里川地区乗合タクシーの路線不定期運行への変更について

令和 5 年 6 月 27 日 令和 6 年度串本町フィーダー系統確保維持計画について

令和 5 年 8 月 21 日 串本町地域公共交通活性化協議会補正予算について
自家用有償旅客運送の更新登録の申請について
串本町地域公共交通計画の策定について

令和 5 年 12 月 8 日 串本町地域公共交通計画の策定状況について

(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
地域内フィーダー一系統補助事業	串本町	R4.10 ~ R5.9	フ	串本町役場を起点として、くしもと町立病院と串本駅を経由する3路線の路線バスのうち、佐部・上田原線で6.5往復、大島線で1日1往復、和深線で1日1往復を運行する事業。

計画策定事業	串本町地域公共交通活性化協議会	R5. 5. 11 ~ R6. 3. 31	策	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進することを目的として、上位計画や関連計画との整合を図りつつ、地域公共交通計画を策定する。
--------	-----------------	--------------------------	---	--

【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
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
なし			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
串本町コミュニティバス運行事業	串本町	R4. 10~R5. 9	串本町役場を起点として、くしもと町立病院と串本駅を經由する3路線の路線バスのうち、大島線で1日5往復、和深線で1日5往復、潮岬・出雲線で1日11便を運行する事業。

(1) 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
地域内フィーダー系統補助事業及び串本町コミュニティバス運行事業	令和3年7月26日に意見交換会を通して住民の方から頂いた意見を反映した路線や時刻表に変更した。	利用者数の維持

4. 具体的取組に対する評価

地域経済活性化、外出促進のためにコミュニティバスの利用料金無料化を実施したことや、新型コロナウイルス感染症の5類に移行したことにより利用者数が増加し、すべての路線において利用者数が前年度の水準を上回りました。

停留所別乗降人数では串本駅バス停の乗降人数が一番多く、駅までの交通手段や観光客等の二次交通として、大きな役割を担っていると考えられます。

また、意見交換会で頂いた意見をもとに、それまで国道を通っていた路線を、町道を通る路線にしたことで国道から離れた地域も運行地域に加えることができ、利便性が大きく向上しています。

一方で、利用者数は減少傾向にあり、人口減少が進む中でますます利用者数が少なくなることが予想されます。それに伴い、コミュニティバス運行に係る赤字額が年々増加しており、今後、公共交通の維持が困難になることが予想されるため、利用促進や利便性向上に引き続き努めていく必要があります。

地域公共交通計画の策定については、当初予定していた無作為抽出によるアンケート調査を、街頭インタビュー調査に変更したことにより、利用者の意見がより反映された結果を得ることができました。調査結果をもとに、令和6年6月までの策定に向け、関係者との協議を行っています。

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
住民との意見交換会で頂いた意見をもとに、路線や時刻表等を変更して、利便性の向上に取り組みましたが、結果としてバスの運行費用が増加傾向にあるため、町の財政負担額を縮小して路線バスを運行するという当初の目的を考慮し、費用対効果等を検討したうえで、取組を進めていく必要がある。	コミュニティバス導入前の町の財政負担額(約 37 百万円)を目安として、費用対効果等を総合的に考え、持続可能な事業として継続できる費用負担額であることを条件として、町民等の要望に応えていく必要がある。
令和2年度に宝くじのコミュニティ助成事業や町民の方から頂いた寄付金を活用して、ノンステップバスを2台、令和3年度にハイエースを1台購入し、新車を導入しているが、現在も路線や予備車として運行しているマイクロバス4台については、平成27年9月に同時購入しており、買替時期が同時期になる懸念があるため、同一年度に財政負担が生じないように、運行を調整していく必要がある。	マイクロバスについては、令和6年度中に1台新調する。その後も引き続き計画的に車両の更新を行う予定としている。

串本町地域公共交通活性化協議会（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
事業の適切性、目標・効果の達成状況について、評価できる。引き続き利用者ニーズの把握に取り組み、持続可能な交通サービスの提供に努められたい。	現在の町内交通サービスを見直し、持続可能な交通サービスの在り方を検討するために、地域公共交通計画の策定に着手し、利用者に対するアンケート調査によるニーズの把握を行った。	高齢化が進み、公共交通の必要性が増すため、買い物や通院など地域住民が移動するために必要不可欠な地域公共交通の維持確保に努める。また、多くの方が利用し、複数の公共交通が集まる串本駅周辺の交通結節点としての機能強化を検討する。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

コミュニティバスの導入に際して、住民説明会（意見交換会）を複数回開催。令和3年に役場庁舎が移転する際にも、意見交換会を開催し、頂いた意見をもとに、路線の変更やバス停の新設や移設、時刻表の変更を実施するなど、住民の意見を反映した交通体系の構築に努めている。