

吉野川市地域公共交通活性化協議会 第4回会議 (2026/1/22)

地域公共交通計画(案)について

目次

1. バス利用者実態調査の結果報告	1
2. 地域公共交通計画の基本方針	4
3. 市内公共交通ネットワークの考え方	5
4. 目標達成に向けた施策・事業(案)	6
5. 事業の実施スケジュール	8
6. 評価指標の設定	9
7. 今後のスケジュール	13

1-1 調査概要

項目	概要
調査対象	徳島バス鴨島線の利用者
調査時期	2025年11月1日～2025年11月29日
調査方法	バス車内に調査票及びWebアンケートの広告ポスターを設置 郵送またはWebで回収
回収数	83票(郵送:4票、Web:79票) うち、吉野川市民20票

1-2 回答者属性

- 徳島バス利用者を対象として調査を行ったため、全体のうち吉野川市民の割合は24.1%であった。
- Web回答が多く、市民アンケートに比べて若年層の回答が多くなっている。

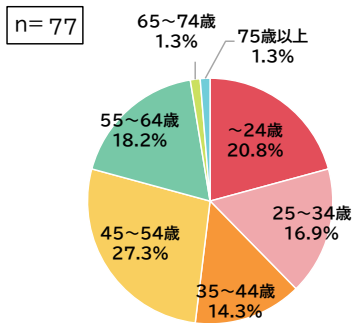


図1-1 年齢

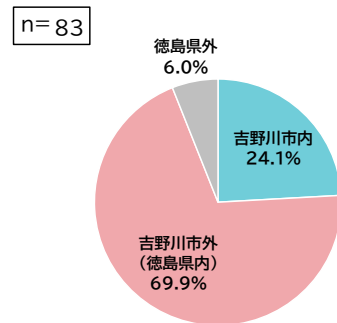


図1-2 居住地

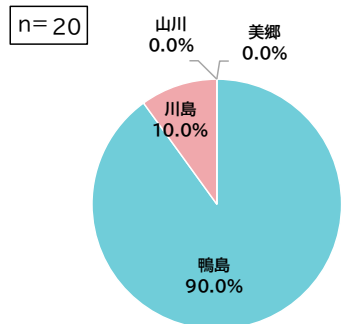


図1-3 居住地(吉野川市内)

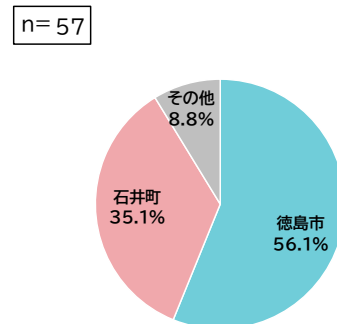


図1-4 居住地(吉野川市外)

- 吉野川市民は、「免許があり、運転している」割合が高かった。
- 「免許を持っていない」は10.0%と低く、クルマ社会のため免許所有者が多いことが予想される。

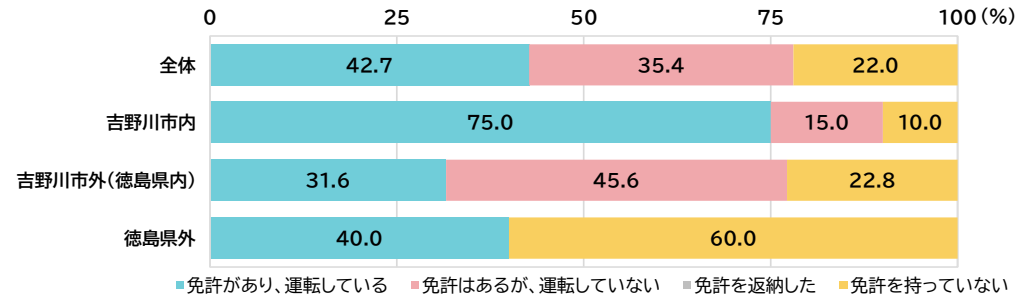


図1-5 自動車の利用状況

- 自宅からバス停までの距離が短い利用者が多いことが分かる。
- 一方、吉野川市民は、市外に比べて、自宅から近いバス停を利用している割合が低い傾向が見られた。バス路線が鴨島線のみであり、国道192号線を徳島方面に直線で運行する路線構造であることから、バス停付近に居住している割合が低いものと考えられる。

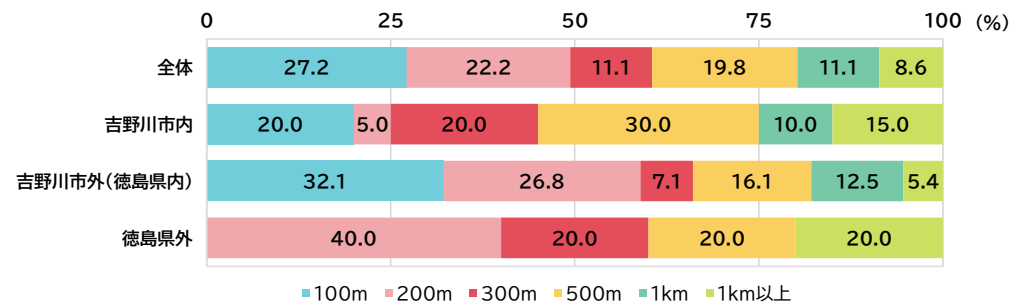


図1-6 世帯での車の保有状況

1-3 バスの利用実態

- バスの利用目的は、「通勤」が最も高く47.6%、次いで「趣味・レジャー・習い事」が20.7%と高かった。
- 吉野川市民のうち「通学」と回答した割合は0.0%であった。サンプル数が少ないことが要因としては考えられるが、他市町に比べてバスを利用して通学する学生が少ないことが予想される。

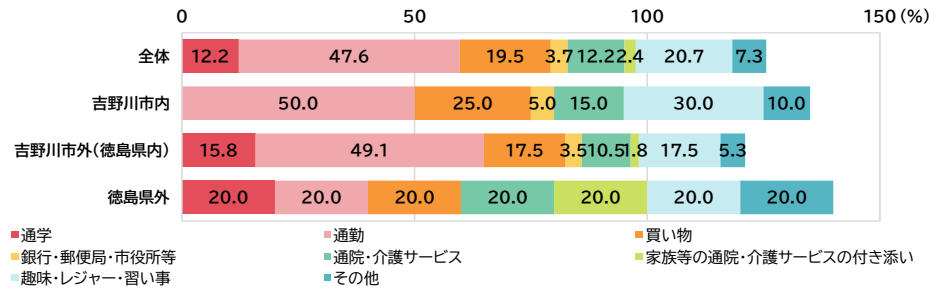


図1-7 バスの利用目的

1-4 バスの利用頻度

- バスの利用頻度は、「週に5～6日」「月に数回」が22.9%と最も高く、次いで「ほぼ毎日」が15.7%と高かった。
- 吉野川市民のバスの利用頻度は、市外に比べて低い傾向にあった。

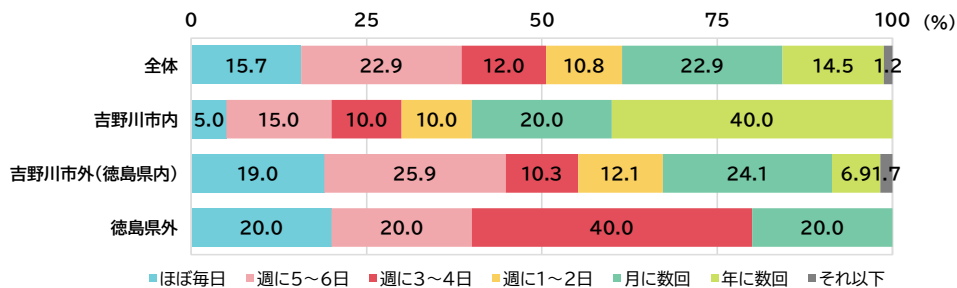


図1-8 バスの利用頻度

1-5 目的地までのバスの往復利用の有無

- 利用者の7割が往復で利用している中、吉野川市民は、「行きのみで利用」する割合が、他の地域よりも高かった。
- 吉野川市民が往復で利用しない理由は、「他の交通手段があるから」が最も高かった。JR徳島線が並行しているため、鉄道とバスを往復で利用している可能性がある。

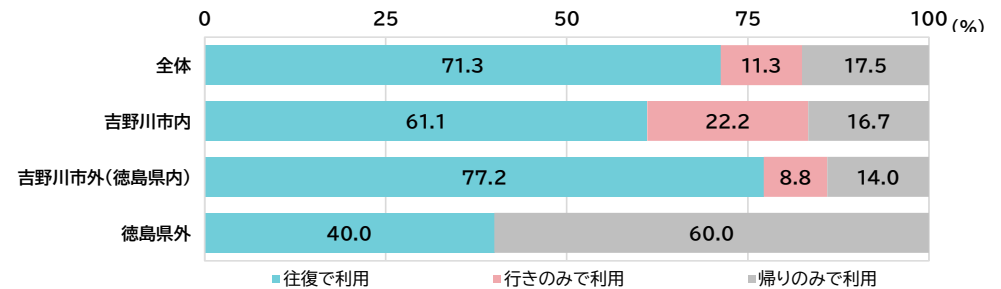


図1-9 目的地まで往復でバスを利用するか

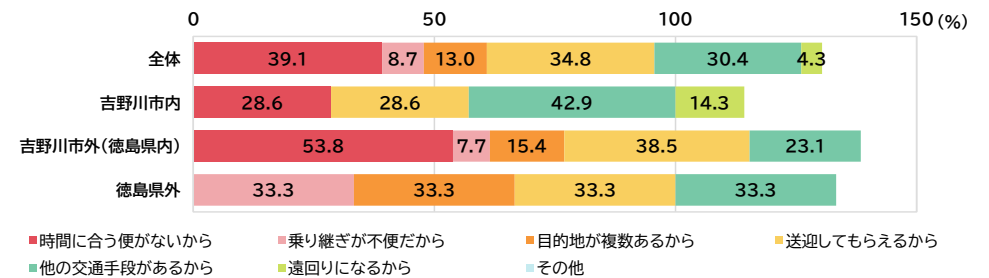


図1-10 往復で利用しない理由

1-6 目的地までのバス以外の利用可能な交通手段

- 目的地までのバス以外の利用可能な移動手段は、「鉄道」が最も高く46.9%、次いで「自動車(自分で運転)」が35.8%と高かった。
- 吉野川市民は、「鉄道」が最も高く65.0%、次いで「自動車(家族等の送迎)」が50.0%と高かった。いずれも、吉野川市外(徳島県内)に比べて高い結果となった。

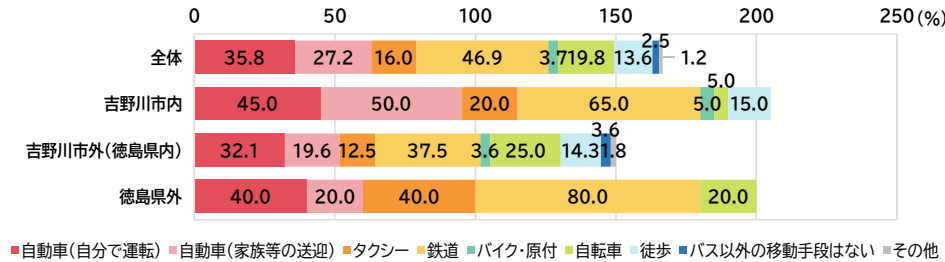


図1-11 目的地までのバス以外の利用可能な交通手段

1-8 将来的に移動に不安を感じた際のバス利用について

- 将来的に加齢などで移動に不安を感じた場合のバス利用に関する意向は、「増えると思う」が76.3%と最も高く、次いで「変わらない」が12.5%と高かった。
- 老後の移動手段として路線バスが必要とされており、今後も維持していく必要がある。

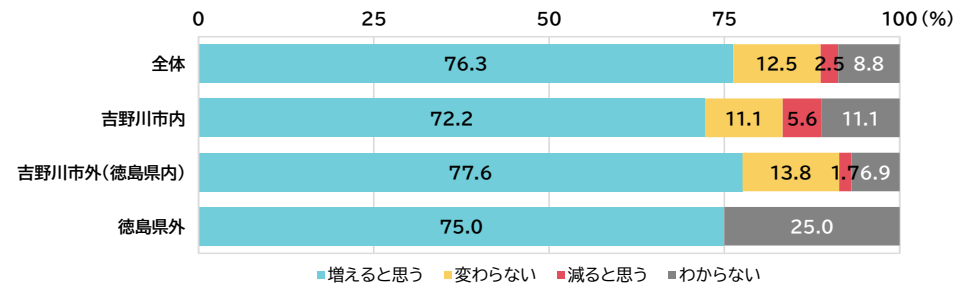


図1-13 将来のバスの利用意向

1-7 バス利用時の問題点や改善してほしい点

- バス利用時の問題点や改善してほしい点は、「運行本数・ダイヤ」が最も高く76.9%、次いで「遅延」が28.2%と高かった。
- 吉野川市民は、その他の地域に比べて、「運賃」と回答している割合が高かった。主な目的地として考えられる徳島市内まで距離があるため、他の地域よりも運賃をネックに感じている可能性がある。

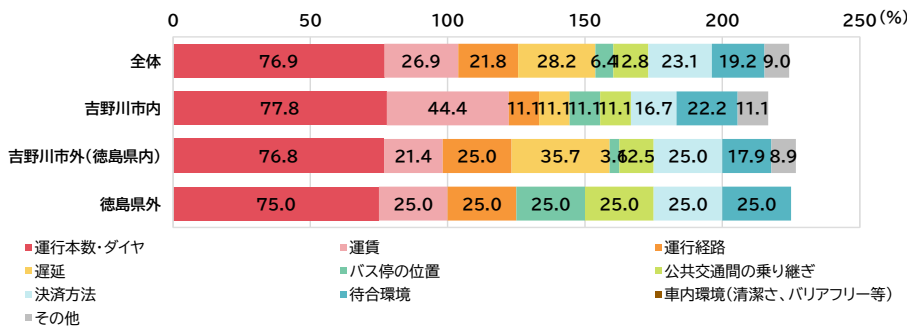


図1-12 バス利用時の問題点・改善してほしい点

1-9 市民アンケート(前回報告)・バス利用者実態調査の総括

- ✓ 市内移動は自家用車依存が非常に強く、公共交通の現利用率は低い一方、**維持・充実への期待は高い。**
- ✓ 高齢化に伴い免許返納後の移動不安が増加。**身近で便利なら公共交通を使いたいという潜在需要**がある。
- ✓ バスには通勤・レジャーで一定の需要があるが、運行本数・ダイヤ・遅延・運賃への不満が大きい。
- ✓ 若年層・車非保有層の公共交通ニーズが相対的に強い。
- ✓ AIオンデマンド交通への関心は約半数が前向き。高齢者の利用意向は高いが、世代間で導入意向に差があり慎重な検討が必要。
- ✓ 徳島バス鴨島線とJR徳島線が併用されており、**両路線の維持が利便性確保に重要。**

地域公共交通が抱える課題(再掲)

①いかに高齢者等の移動手段を確保するか

- ・人口減少・高齢化が進む中、免許返納後の移動手段として公共交通を維持していく必要がある
- ・デジタル技術に不慣れな高齢者等にも利用しやすい、わかりやすいサービスの検討が必要である

②いかに公共交通の利用を促進するか

- ・公共交通を維持していくための利用啓発が必要である
- ・公共交通を利用しない・利用したことがない市民が多い中、利用方法等の情報を分かりやすく発信する必要がある
- ・公共交通サービスの維持・確保のため、継続して交通事業者と連携した取組・支援を実施する必要がある

③いかに交通不便地域を解消し、地域の実情に応じた交通体系を構築するか

- ・利用者数が少なく、車両の老朽化が進む吉野川市代替バスの今後のあり方について検討する必要がある
- ・交通不便地域に住む市民も必要な移動ができるように需要に応じた適切な交通体系を検討する必要がある
- ・増加する財政負担を考慮した最適な交通体系を検討する必要がある

④いかに地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか

- ・地域・多分野と連携し、継続的に公共交通を支えていく必要がある
- ・立地適正化計画等のまちづくりの計画と連携し、拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築が必要である

本市地域公共交通計画の基本方針・目標(案)

基本方針1 誰もが自由に移動できる環境の確保

- 目標① 地域公共交通の運行維持・改善
- 目標② 地域公共交通の利便性向上
- 目標③ 交通不便地域の市民に対する適切な支援

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

- 目標① 他分野と連携した利便性向上・利用促進策の検討
- 目標② コンパクトプラスネットワークを実現する交通ネットワークの構築

基本方針3 持続可能な公共交通の実現

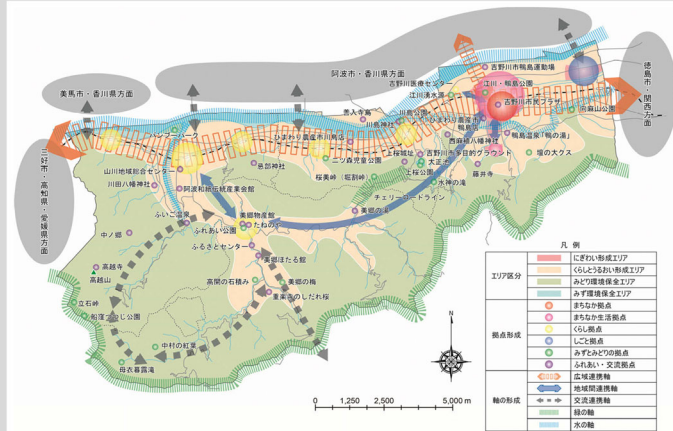
- 目標① 公共交通を利用する意識の醸成
- 目標② 事業者・地域と連携した取組・支援策の実施
- 目標③ 人手不足に対応する交通DXの推進
- 目標④ 地球環境に配慮した交通GXの推進

■課題と基本方針の対応

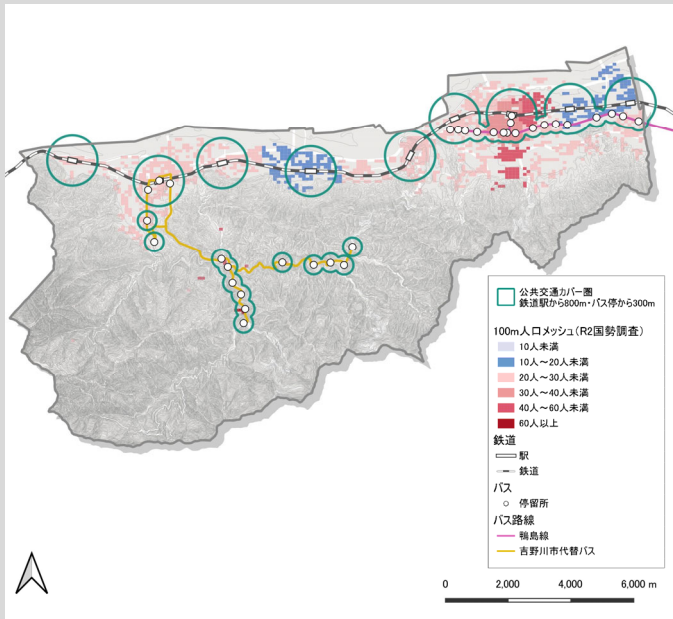
課題	誰もが自由に移動できる環境の確保	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	持続可能な公共交通の実現
①いかに高齢者等の移動手段を確保するか	○		
②いかに公共交通の利用を促進するか	○	○	○
③いかに交通不便地域を解消し、地域の実情に応じた交通体系を構築するか	○	○	
④いかに地域や施設、まちづくりとの連携を進めるか		○	○

前提条件

○ 都市計画マスタープランの将来都市構造図

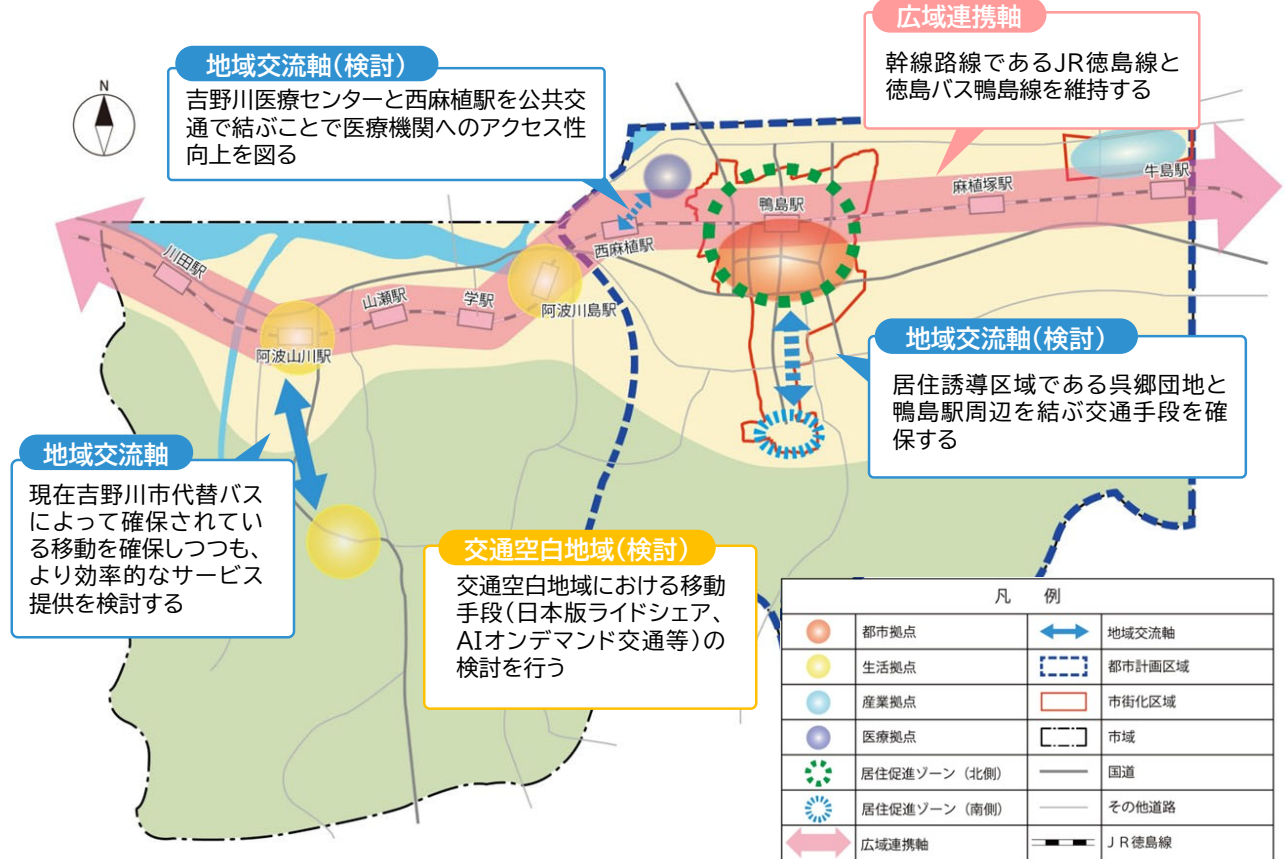


○ 吉野川市の公共交通カバー率:54.0%



吉野川市が目指す地域公共交通の将来ネットワーク

※矢印で交通軸を表現
※破線は現在存在しない、今後検討する軸



計画に位置付ける公共交通の役割と維持・確保の方針

区分	路線	役割	確保・維持の方針
幹線系統 (広域連携軸)	・JR徳島線 ・徳島バス鴨島線	都市拠点(鴨島駅周辺)から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線系統 (地域交流軸)	・吉野川市代替バス ・呉郷団地～鴨島駅間を結ぶ路線(新路線) ・西麻植駅～吉野川医療センター間を結ぶ路線(新路線)	市内を運行し、軸となる幹線に接続する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す。
補完交通	・タクシー ・新たな公共交通(今後検討)	上記のサービスが行き届かない需要をカバーする。	地域、事業者と連携し、一定以上の需要を確保する。

基本方針1 誰もが自由に移動できる環境の確保

目標	目標達成の方向性	施策(案)	事業(案)※具体的な取組	内容
目標① 地域公共交通の 運行維持・改善	運転手不足や利用者減により厳しい状況下にある地域公共交通の維持と収支改善を図るため、利用増を目指す取組を行う	交通事業者に対する継続的な支援の実施	幹線系統を担うバスに対する支援	<ul style="list-style-type: none"> 徳島県地域間幹線系統確保維持負担金により継続的な支援を行う
			地域公共交通の人材確保	<ul style="list-style-type: none"> 運転手募集のポスター作成や広報誌、インターネット、車体広告等での周知等によって、交通事業者の仕事の魅力発信に取り組む 徳島県と協調してタクシー運転手の確保の取組を行う 将来的にはICTを活用した予約・配車サービスや自動運転等の先進技術の活用により、業務負担の軽減・効率化を図る
目標② 地域公共交通の 利便性向上	市民にとって公共交通が身近な移動の選択肢として選ばれるように公共交通の利便性向上を目指す	公共交通の最適化	既存交通の運行形態変更に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 車両更新時には、利用者数に見合った車両形態を選択して購入 予約型の運行形態(デマンド型)の導入を検討する 利用実態に応じた効率的なサービス提供のため、サービス継続基準(利用者数など)の検討・見直しを行う
			公共交通に関する適切な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 市が情報発信を行う、ホームページや広報誌などの媒体において、路線情報や「とくしまバスNaviいまドコなん」の周知を行う イベントに合わせた公共交通の運行情報や企画乗車券に関する情報を発信する 情報提供のデジタル化を推進する デジタルツールに不慣れな高齢者向けの情報発信媒体を活用するとともに、高齢者向けのスマートフォン教室など、市民のデジタルリテラシー向上に取り組む
目標③ 交通不便地域の 市民に対する 適切な支援	公共交通を徒歩で利用できない地域にお住まいの市民に対しても、適切な支援を行うとともに、公共交通ネットワークの強化によって生活利便性の向上を目指す	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	公共交通の利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> JR徳島線と吉野川市代替バスの相互の連携強化に向けて、乗継を考慮したダイヤ編成を行う 徳島県と協調して、「徳島県利用環境改善モデル事業補助金」等を活用しながらトイレの整備等による公共交通利用者の待合環境改善の取組を行う
			交通空白地域の対応検討	<ul style="list-style-type: none"> 「吉野川市代替バス」の運行を引き続き行う ただし、利用状況をモニタリングしながら、適宜の運行内容の検討・変更を行う
目標③ 交通不便地域の 市民に対する 適切な支援	公共交通を徒歩で利用できない地域にお住まいの市民に対しても、適切な支援を行うとともに、公共交通ネットワークの強化によって生活利便性の向上を目指す	高齢者等の交通弱者に対する移動支援	新たな移動手段の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域の移動手段としてオンデマンド交通の導入を検討し、継続的な事例収集・研究を続ける 自家有償旅客運送(公共ライドシェア)や日本版ライドシェアなど、新たな移動手段の導入を検討する
			高齢者等外出支援タクシー料金助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢者等外出支援タクシー料金助成事業」を引き続き実施する 将来的には、タクシーチケットのデジタル化による事務処理にかかる負担軽減を図る
			スクールバス事業の継続	<ul style="list-style-type: none"> 本市が実施している「スクールバス事業」を引き続き実施する

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

目標	目標達成の方向性	施策(案)	事業(案)※具体的な取組	内容
目標① 他分野と連携した 利便性向上・利用 促進策の検討	公共交通だけでなく、福祉・教育・ 医療・商業などの他分野と連携し て目的地を意識したネットワーク を形成し、利便性の高い公共交通 ネットワークを構築する	他分野と連携した協調輸送の 検討	地域の交通資源の活用	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域において、地域に存在する多様な輸送資源(福祉輸送、スクールバス等)の、空き時間での移送や乗合化の可能性を検討する
		他都市との連携	市外との交通ネットワーク強化	<ul style="list-style-type: none"> JR徳島線及び徳島バス鴨島線の路線を維持する 県計画において主要な交通結節点に位置付けられているJR鴨島駅の利用環境向上に努め、利便性向上を図る
目標② コンパクトプラス ネットワークを実現 する交通ネット ワークの構築	立地適正化計画において目指され ている「コンパクトで賑わいの ある中心拠点づくり」と「歩いて 暮らせるネットワークづくり」を実 現し、コンパクトプラスネットワ ークの社会を構築するための交通 ネットワークづくりを進める	拠点間を結ぶ交通ネットワ ークの確保	居住誘導区域間を結ぶ新たな 交通の検討	<ul style="list-style-type: none"> JR鴨島駅周辺と呉郷団地を結ぶ新たな公共交通構築に向けて取組の検討を進める JR西麻植駅と吉野川医療センターを結ぶ新たな公共交通構築に向けて取組の検討を進める 新たな公共交通モードとして自動運転車両等最新技術の活用も見据えた検討を行う

基本方針3 持続可能な公共交通の実現

目標	目標達成の方向性	施策(案)	事業(案)※具体的な取組	内容
目標① 公共交通を利用す る意識の醸成	自家用車からの段階的な転換と 公共交通等による移動を促進す る	モビリティマネジメントの実施	出前講座・乗り方教室の実施	<ul style="list-style-type: none"> 児童・生徒や高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座・乗り方教室を実施する 「モビリティマネジメント」の考え方の普及に努める 公共交通利用の機会づくりに取り組む
目標② 事業者・地域と連 携した取組・支援 策の実施	持続可能な公共交通を実現する ため、行政・事業者・地域団体の三 位一体での取組を推進する	まちのにぎわい創出による公 共交通の利用促進	イベント開催に合わせた公共交 通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 市の広報媒体(広報誌、HP等)やイベント案内において、公共交通を利用した分かりやすい来場方法を周知する イベント開催時には交通事業者と運行に関する協議・調整を行い、会場周辺で円滑な移動が可能になるよう努める 関係者と連携し、公共交通利用促進策を検討・実施する
		市・住民・公共交通関係者間の 継続的な情報共有及び協議	吉野川市地域公共交通活性化 協議会における継続的な議論	<ul style="list-style-type: none"> 吉野川市地域公共交通活性化協議会において継続して本計画の取組状況の確認と見直しを行う
目標③ 人手不足に対応す る交通DXの推進	デジタル技術の活用による交通 サービスの効率性・利便性の向上 を目指す	次世代交通サービスの導入検 討	公共交通サービスのデジタル 化	<ul style="list-style-type: none"> 紙ベースで行われている作業のデジタル化により業務の省力化・効率化を図る デマンド型交通や乗合タクシーの導入を検討する際には、AIによる配車システムの導入を検討する 自動運転技術について、新たな公共交通サービス構築時には活用を検討する
目標④ 地球環境に配慮し た交通GXの推進	脱炭素化を推進する	地球環境にやさしい公共交通 の導入	次世代自動車の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入時に電気自動車、ハイブリッド車等の次世代自動車の導入可能性を検討する 車両規模や走行距離、運行形態に応じた適切な車種選定を行う 環境施策や他分野の取組と連動させ、地域全体で環境負荷低減に資する交通体系の構築を目指す

事業		実施主体			実施スケジュール								
		市	事業者	地域・団体	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
目標①	幹線系統を担うバスに対する支援	●	●		実施								
	地域公共交通の人材確保	●	●		実施								
	既存交通の運行形態変更に関する検討	●	●	●	検討・随時計画・実施								
目標②	公共交通に関する適切な情報提供	●	●		計画・随時実施								
	公共交通の利用環境の向上	●	●	●	計画・随時実施								
目標③	吉野川市代替バスのサービス継続	●	●		実施・随時サービス改善検討								
	新たな移動手段の導入検討	●	●		検討・随時計画・実施								
	高齢者等外出支援タクシー料金助成事業	●	●		実施								
	スクールバス事業の継続	●	●		実施								
目標①	地域の交通資源の活用	●	●	●	検討・随時計画・実施								
	市外との交通ネットワーク強化	●	●		検討・随時計画・実施								
目標②	居住誘導区域間を結ぶ新たな交通の検討	●	●		検討・随時計画・実施								
目標①	出前講座・乗り方教室の実施	●	●	●	計画・随時実施								
目標②	イベント開催に合わせた公共交通利用の促進	●	●	●	計画・随時実施								
	吉野川市地域公共交通活性化協議会における継続的な議論	●	●	●	実施								
目標③	公共交通サービスのデジタル化	●	●		検討・随時計画・実施								
目標④	次世代自動車の導入検討	●	●		検討・随時計画・実施								

- 本計画の達成状況を評価するため、また基本方針の実現に向けて取り組む公共交通施策の成果を評価するため、評価指標と目標値を以下のとおり設定します。
- モニタリング指標として、JR徳島線、徳島バス鴨島線、吉野川市代替バスの利用者数とモビリティマネジメントの取組(乗り方教室や情報発信などの取組)の実施回数を毎年調査し、評価指標と合わせて報告することとします。

基本方針	評価指標	基準値	目標値	使用データ	評価の時期
1 誰もが自由に移動できる環境の確保	公共交通人口カバー率	54.0% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)	国勢調査(人口データ) 事業者データ(路線情報)	R15
	市民の日常の移動に対する満足度	60.9% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)	市民アンケート調査	R15
2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	鴨島駅における鉄道・バスの乗降者数	JR:563,560人 (R6年度)	JR:455,900人 (R15年度)	事業者データ	毎年
		徳島バス:3,003人 (R6年度)	徳島バス:2,400人 (R15年度)		
3 持続可能な公共交通の実現	公共交通に対する市民一人あたりの公的資金の投入額(★)	881円/人 (R6年度)	1,150円/人 (R15年度)	市が調査	毎年
	吉野川市代替バスの収支率(★)	7.51% (R6年度)	8.0% (R15年度)	事業者データ	毎年
モニタリング指標	市内公共交通の利用者数(★)	JR:1,541,760人(R6年度)	—	事業者データ	毎年
		徳島バス:58,976人(R6年度)	—		
		代替バス:1,551人(R6年度)	—		
	モビリティマネジメントの実施回数	—	—	市が調査	毎年

★:国土交通省が定める標準指標(原則全ての計画において設定するように努める指標)

基本方針	評価指標	基準値	目標値	使用データ	評価の時期
1 誰もが自由に移動できる環境の確保	公共交通人口カバー率	54.0% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)	国勢調査(人口データ) 事業者データ(路線情報)	R15
	市民の日常の移動に対する満足度	60.9% (R7年度)	基準値以上 (R15年度)	市民アンケート調査	R15

評価指標① 公共交通人口カバー率

目標設定の考え方	○本市の公共交通人口カバー率(鉄道駅半径800m、バス停半径300m圏内に居住する人口)は、令和2年国勢調査における本市の人口に対し、54.0%(R7現在)となっており、新たな移動手段の確保等による交通不便地域の解消をめざし、基準値以上を目標値とします。 ○路線の再編や新たな交通サービスの導入等により、公共交通サービスの提供範囲に変更がある場合は、公共交通カバー圏域の定義を見直すこととします。
算出方法	国勢調査における本市の人口に対する、鉄道駅800m圏内、バス停300m圏内の地域に居住する人口の割合
基準値	54.0% 令和7年度実績値
目標値	基準値以上 令和15年度実績値
使用データ	国勢調査
評価時期	令和15年度

評価指標② 市民の日常の移動に対する満足度

目標設定の考え方	○市民アンケート調査において、日常の移動に対する満足度を「満足」(34.0%)もしくは「やや満足」(26.9%)と回答している割合を維持します。 ○現在は自家用車で移動できているため、満足度が高くなっていることを考慮し、高齢化が進行した将来も同程度の満足度を維持することを目標とします。
算出方法	市民アンケートで「日常の移動に対する満足度」を「満足」「やや満足」と答えた割合
基準値	60.9% 令和7年度実績値
目標値	60.9% 令和15年度実績値
使用データ	市民アンケート調査
評価時期	令和15年度

基本方針		評価指標	基準値	目標値	使用データ	評価の時期
2	まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築	鴨島駅における鉄道・バスの乗降者数	JR:563,560人 (R6年度)	JR:455,900人 (R15年度)	事業者データ	毎年
			徳島バス:3,003人 (R6年度)	徳島バス:2,400人 (R15)		

評価指標③ 鴨島駅における鉄道・バスの乗降者数	
目標設定の考え方	<p>○コンパクトプラスネットワークの考え方にに基づき、評価指標として、地域の中心駅であるJR鴨島駅における鉄道の乗降者数及び当該駅前に位置するバス停の乗降者数を設定します。</p> <p>○目標値の設定にあたっては、基準年における実績値を基準値とし、将来の人口動向を考慮して設定します。具体的には、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)が公表している将来人口推計を基礎資料として用いて2030年及び2035年の推計値を基に、年次間の変化を考慮し、線形補間により2033年の推計人口を算出し、31,364.2人としました(2030年:32,929人、2035年:30,321人)。</p> <p>○以上より、現状の38,722人(令和2年国勢調査データ)から19.1%の減少が予想されており、基準値に対して19.1%減を目標値として設定します。</p>
算出方法	JR:鴨島駅の乗降者数 徳島バス:鴨島駅前の乗降者数
基準値	JR:563,560人 令和6年度実績値 徳島バス:3,003人 令和6年度実績値
目標値	JR:455,900人 令和15年度実績値 徳島バス:2,400人 令和15年度実績値
使用データ	交通事業者提供データ
評価時期	毎年確認する

基本方針	評価指標	基準値	目標値	使用データ	評価の時期
3 持続可能な公共交通の実現	公共交通に対する市民一人あたりの公的資金の投入額(★)	881円/人 (R6年度)	1,150円/人 (R15年度)	市が調査	毎年
	吉野川市代替バスの収支率(★)	7.51% (R6年度)	8.0% (R15年度)	事業者データ	毎年

評価指標④ 公共交通に対する市民一人あたりの公的資金の投入額

目標設定の考え方	<p>○人口減少が進行する中、公共交通のサービス水準を現状のまま維持した場合、一人あたりの公的資金投入額の増加が見込まれます。本計画では、利用促進策と効率的なサービス提供により、一人あたりの公的資金投入額の急増を抑制しつつ、現状程度のサービス水準を維持することを目標とし、これを評価指標に設定します。</p> <p>○基準値は、令和6年度の公共交通財政負担額を、住民基本台帳における令和7年4月1日時点の人口で除して算出しました。</p> <p>○現状の公的資金投入額を維持した場合(増便予定のスクールバス事業費を含む)における将来推計人口で除した一人あたりの公的資金投入額が1,174円となることから、目標値を1,150円/人とします。</p>
算出方法	<p>算出式：$(\text{吉野川市の公共交通財政負担額}) \div (\text{吉野川市の人口})$</p> <p>吉野川市の財政負担額： ・吉野川市が実施する公共交通財政負担額の合計 吉野川市の人口 ・住民基本台帳に基づく吉野川市の人口</p>
基準値	881円/人 令和6年度実績値
目標値	1,150円/人 令和15年度実績値
使用データ	市保有データ、住民基本台帳の人口データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

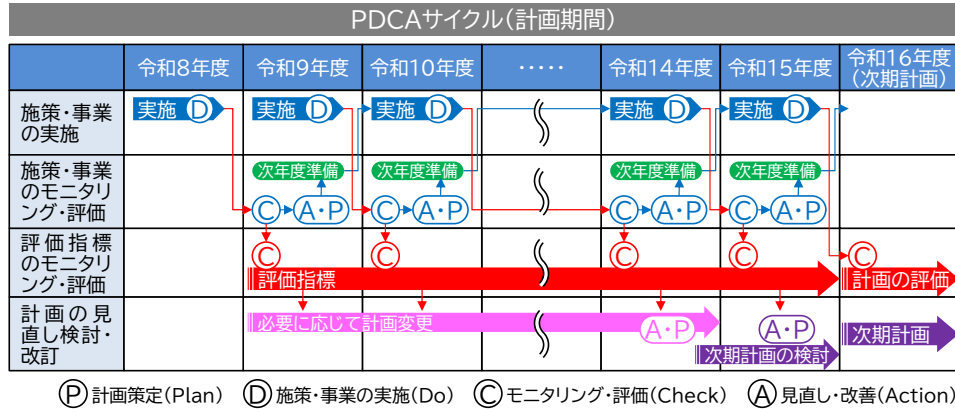
評価指標⑤ 吉野川市代替バスの収支率

目標設定の考え方	<p>○吉野市代替バスの収支率(運賃収入/委託料)は令和6年度時点で7.51%となっています。</p> <p>○運行内容の改善により、利用促進や運行効率の向上を図ることで収支率の向上を目指します。</p>
算出方法	<p>吉野川市代替バスの収支率 算出式：$(\text{委託料}) \div (\text{運賃収入})$</p>
基準値	7.51% 令和6年度実績値
目標値	8.0% 令和15年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

7-1 計画の推進体制と進捗管理

計画書:P.61

- 吉野川市地域公共交通計画は、本市がめざす公共交通まちづくりの実現に向けて策定したものであり、今後はこの計画に即して各施策・事業の実施に向けた検討を進めていきます。また、「吉野川市地域公共交通活性化協議会」において進捗管理を行いながら計画を推進します。(年に1回程度開催予定)
- 本計画においては、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルに基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会情勢の変化、市民ニーズを勘案しつつ、計画の内容は必要に応じて見直しを行っていくこととします。



7-2 計画策定までのスケジュール

今後の進め方

- 計画書(案)に対する協議会意見の反映
- パブリックコメントの実施
- パブリックコメントの整理・計画書への反映
- 計画書(最終案)の提示
- 第5回会議開催
- 計画の策定及び公表

1月22日

- 第4回会議
 - ・バス利用実態調査の結果報告
 - ・吉野川市地域公共交通計画(案)の提示

2月

- パブリックコメント(2週間~20日程度)

3月

- 第5回会議
 - ・パブリックコメント結果の報告
 - ・吉野川市地域公共交通計画(最終案)の提示

- 計画策定・公表