

【協議事項 1】

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

<協議いただく内容>

国庫補助金交付要綱並びに事業実施要領（要綱第3条第5項、要領の8）に基づき、今年度実施した「地域公共交通確保維持改善事業費」（国庫補助金）に関する自己評価の内容について同意をいただくものです。

評価対象事業：地域公共交通確保維持改善事業（令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

評価対象期間：令和4年10月1日～令和5年9月30日

<添付資料>

○資料1 国への提出資料一式（評価書：別添1・別添1参考資料・別添1-2）

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 年 月 日

協議会名: 八代市地域公共交通会議

評価対象事業名: 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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)
八代市地域公共交通会議	東町線(区域)の運行		生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	○目標未達成 (達成率:58.4%) 目標:1,133人/年 実績:662人/年 C	○各沿線ごとに個別に運行路線や乗り継ぎについての周知を実施する。 ○沿線地域や関係団体と連携し、利用実態に合わせた利用促進の取組を実施する。 ○利用方法、運転免許返納者割引事業等についての周知・情報提供に関する取組を引き続き実施し、利用者の増加へつなげていく。 ○利用者からの要望や利用状況を踏まえた運行内容の見直しを行う。 ○運行内容の見直しに合わせ、公共交通マップ及び総合時刻表の更新を行い、丁寧に情報提供を行う。
	産島線(区域)の運行			○目標を概ね達成 (達成率:89.8%) 目標:2,140人/年 実績:1,922人/年 B	
	平和町線(右廻り)(路線定期)の運行			○目標達成 (達成率:122.8%) 目標:4,967人/年 実績:6,098人/年 A	
	平和町線(左廻り)(路線定期)の運行	○利用方法、運転免許返納者割引事業等についての周知・情報提供に関する取組を実施した。		○公共交通に関する周知や情報提供などの利用促進策に取り組んだことが目標を上回った主な原因と考えられる。	
	日奈久～坂本線(区域)の運行	○利用促進策の一環として、地域の方々と協働した周知カレンダーの作成・配布を行った。(鏡町線) ○沿線地域(坂本地区)に個別に公共交通だよりを配布し、利用方法等の周知を図った。(日奈久～坂本線)		○目標達成 (達成率:111.5%) 目標:1,778人/年 実績:1,983人/年 A	
	鏡町線(区域)の運行	○ホームページやコミュニティFMにおいて、利用方法、運転免許返納者割引事業等について広報を行った。		○目標達成 (達成率:103.5%) 目標:稼働率40% 実績:稼働率41.4% A	
	高田線(区域)の運行			○目標未達成 (達成率:50.7%) 目標:稼働率30% 実績:稼働率15.2% C	
	ごかぐるま(区域)の運行			○目標達成 (達成率:202.3%) 目標:稼働率30% 実績:稼働率60.7% A	

【別添1 参考資料①】

事業評価の概要

1. 事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業による国庫補助を受ける事業については、補助金交付要綱並びに事業実施要領（要綱第3条第5項、要領の8）に基づき、実施した事業（地域内フィーダー系統確保維持）について、協議会（本市交通会議）にて評価を行うこととされています。

2. 評価項目と評価基準について

(1) 事業実施の適切性

生活交通確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施されたかをA、B、Cの3段階で評価する。

【評価基準】

A: 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

(2) 目標・効果達成状況

生活交通確保維持改善計画に位置づけられた定量的な目標・効果が達成された（達成見込み）かを、設定した目標ごとにA、B、Cの3段階で評価する。

【評価基準】 ※達成率の基準は事務局にて設定。（実績/目標）*100（小数第2位を四捨五入）で算定。

A: 事業が計画に位置づけられた目標を達成した（する見込み）

※達成率100%以上

B: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

※達成率80%以上99%以下

C: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

※達成率79%以下

3. 評価結果

(1) 事業実施の適切性

A: 7系統 B: 0系統 C: 0系統

(2) 目標・効果達成状況

A: 4系統 B: 1系統 C: 2系統

※平和町線は左右廻りを合算した目標値を定めているため、評価も合わせて行う

※詳細は別添1に記載のとおり

【別添1 参考資料②】

令和5年度地域内フィーダー系統利用者数(対象期間:令和4年10月1日～令和5年9月30日)

単位:人

申請 番号	系統名	上段:今年度、下段:前年度														計	前年度比
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	前期	4月	5月	6月	7月	8月	9月	後期		
1	東町線	75	56	47	32	57	42	309	57	70	66	49	50	61	353	662	86.76%
		67	67	59	41	72	59	365	52	79	86	59	38	84	398	763	
2	産島線	136	179	160	127	126	151	879	143	184	213	195	147	161	1,043	1,922	114.88%
		142	152	134	107	126	157	818	114	132	128	157	180	144	855	1,673	
3・4	平和町線	371	643	424	579	385	611	3,013	409	613	401	580	404	678	3,085	6,098	118.09%
		317	461	342	438	285	543	2,386	353	631	329	582	340	543	2,778	5,164	
5	日奈久～坂本線	187	150	182	131	135	133	918	167	144	174	182	173	225	1,065	1,983	109.56%
		140	127	152	108	145	168	840	175	179	173	144	155	144	970	1,810	
6	鏡町線	63	89	87	73	100	90	502	59	84	74	50	41	68	376	878	125.97%
		42	46	39	54	67	73	321	93	56	58	47	77	45	376	697	
7	高田線	14	18	11	3	10	7	63	17	19	24	22	8	20	110	173	194.38%
		-	-	-	-	-	-	0	29	21	10	13	8	8	89	89	
8	ごかぐるま ※新規路線	-	-	-	38	37	31	106	53	46	45	44	28	36	252	358	-
		-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	0	
合計		832	1,117	900	980	840	1,058	5,790	888	1,141	973	1,100	843	1,229	6,284	12,074	118.42%
		708	853	726	748	695	1,000	4,730	787	1,077	774	989	790	960	5,466	10,196	

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 年 月 日

協議会名:	八代市地域公共交通会議
評価対象事業名:	令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>八代市は、国道3号、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道が南北に走り、九州新幹線、JR鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道の各駅、さらには国際旅客船拠点形成港湾に指定された八代港を有するなど南九州における交通の要衝となっている。</p> <p>市域を運行するバス路線は、市内の主要施設を結ぶ路線、本市と他市町を結ぶ路線、市街地を循環する路線があり、それらと中山間地等で運行している乗合タクシーが鉄道駅や各地域の主要バス停などを交通結節点としてネットワークを形成している。</p> <p>このことにより、市街地内はもちろん、中山間地等からでも市街地に立地する病院、大型ショッピングセンター及び学校等への移動が可能となっており、市民の日常生活に必要なものとして機能している。</p> <p>しかしながら、人口減少や自家用車の普及、さらにコロナ禍により、本市の公共交通機関の利用者は減少し、収支悪化による財政負担の増加など様々な問題が発生している。</p> <p>申請する8系統は、路線再編により廃止となった路線バス4系統(東町線、産島線、平和町線、大門瀬線の一部)から乗合タクシーへ移行した系統、地方運輸局長等が指定する交通不便地域を含めた地域を運行する系統及び利用状況等を勘案し路線定期運行から区域運行へと運行形態を変更した系統、バス・タクシー事業者による輸送サービスが困難な交通空白地域を運行する系統(自家用有償旅客運送。以下、「ごかくるま」という。)である。</p> <p>今後も買い物や通院、通学など日常生活の様々な外出時の移動手段として、地域内や地域間を移動しやすい公共交通ネットワークを維持するという観点から地域公共交通確保維持事業を活用する必要性は高い。</p> <p>交通不便地域等の移動ニーズに柔軟に対応しつつ、利便性を維持するためにも地域公共交通確保維持事業を活用し当該8系統を存続させていくことが必要である。</p>