

## 【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3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2年10月1日～令和3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、ポンチ絵）

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3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         |  | A<br>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<br>(達成率: 75.2%)<br>目標: 1,507人/年<br>実績: 1,133人/年<br>前年度比: △113人<br>C<br>○出前講座などの利用促進のための取組ができなかったこと、通院頻度の減少及び児童生徒の利用の減少が目標値を下回った主な原因と考えられる。 | ○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。<br><br>○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。<br><br>○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。<br><br>○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         | ○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。<br><br>○沿線地域へのヒアリング結果をもとに運行内容の見直しを行い、新規利用者の開拓及び利便性の向上を図った。また、運行ダイヤ・運行範囲等の見直しについて、利用者の声に対し柔軟に対応を行った。 |                                       | ○目標未達成<br>(達成率: 83.7%)<br>目標: 2,558人/年<br>実績: 2,140人/年<br>前年度比: △588人<br>B<br>○利用促進のための取組ができなかったこと、通院頻度の減少及び児童生徒の利用の減少が目標値を下回った主な原因と考えられる。        |   |
|             | 平和町線(右廻り)(路線定期)の運行 | 【見直しの概要】<br>・運行時刻の変更(東町線)<br>・停留所の新設(産島線)<br>・停留所の新設及びルート変更(平和町線)<br>・運行範囲の拡大及び停留所新設(日奈久～坂本線)<br>新規路線の運行(鏡町線)                                  |                                       | ○目標未達成<br>(達成率: 62.1%)<br>目標: 8,002人/年<br>実績: 4,967人/年<br>前年度比: △588人<br>C<br>○利用促進のための取組ができなかったこと、通院頻度の減少及び買物等への出控えが目標値を下回った主な原因と考えられる。          |   |
|             | 平和町線(左廻り)(路線定期)の運行 | ○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、HP上に公開するなど広く情報提供を行っている。また、見直しを行った地域には個別に公共交通だよりを配布し、変更内容や利用方法等の周知を図った。                                      |                                       | ○目標未達成<br>(達成率: 63.9%)<br>目標: 2,782人/年<br>実績: 1,778人/年<br>前年度比: △1,059人<br>C<br>○令和2年7月豪雨による沿線地域の被災によりJR坂本駅方面への運行がなかったことが目標を下回った主な原因と考えられる。       |   |
|             | 日奈久～坂本線(区域)の運行     | ○鏡町線において利用促進の取組の一環として、地域の方々と共に路線の愛称募集事業を行った。   |                                       | ○目標未達成<br>(達成率: 39.4%)<br>目標: 稼働率50%<br>実績: 稼働率19.7%<br>今年度より運行開始<br>C<br>○乗り方教室などの利用促進策を講じることができなかったこと、沿線への路線の周知不足が目標を下回った主な原因と考えられる。            |   |
|             | 鏡町線(区域)の運行         |  |                                       |   |   |

## 【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: 5系統 B: 0系統 C: 0系統

## (2) 目標・効果達成状況

A: 0系統 B: 1系統 C: 4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3年度地域内フィーダー系統利用者数(対象期間:令和2年10月1日～令和3年9月30日)

単位:人

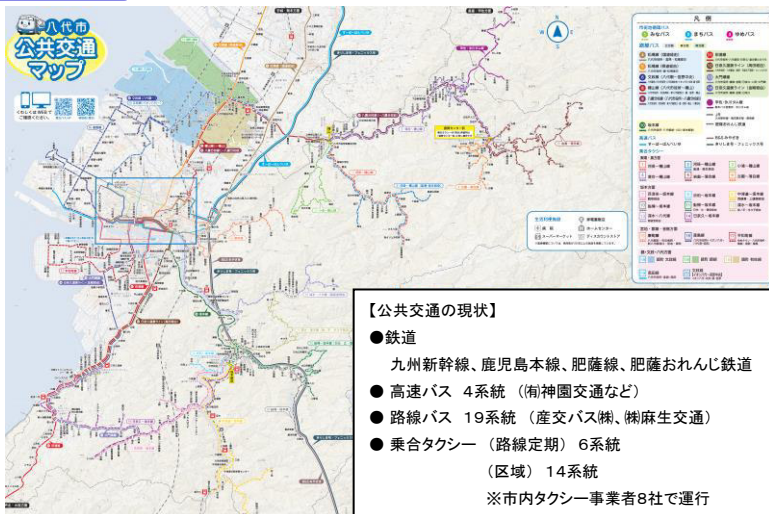
| 申請<br>番号 | 系統名          | 上段:今年度、下段:前年度 |     |     |     |     |       |       |     |     |     |     |     |     |       | 計      | 前年度比   |
|----------|--------------|---------------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--------|--------|
|          |              | 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          | 119           | 111 | 90  | 84  | 120 | 99    | 623   | 97  | 108 | 125 | 66  | 39  | 75  | 510   | 1,133  | 90.93% |
|          |              | 129           | 137 | 129 | 127 | 111 | 64    | 697   | 66  | 76  | 118 | 109 | 81  | 99  | 549   | 1,246  |        |
| 2        | 産島線          | 273           | 226 | 205 | 201 | 220 | 189   | 1,314 | 148 | 129 | 142 | 136 | 125 | 146 | 826   | 2,140  | 78.45% |
|          |              | 251           | 300 | 266 | 265 | 256 | 171   | 1,509 | 135 | 161 | 260 | 236 | 214 | 213 | 1,219 | 2,728  |        |
| 3・4      | 平和町線         | 391           | 554 | 340 | 460 | 370 | 535   | 2,650 | 364 | 453 | 324 | 459 | 275 | 442 | 2,317 | 4,967  | 89.41% |
|          |              | 618           | 578 | 554 | 566 | 476 | 448   | 3,240 | 315 | 388 | 346 | 496 | 317 | 453 | 2,315 | 5,555  |        |
| 5        | 日奈久～坂本線      | 219           | 145 | 163 | 117 | 129 | 138   | 911   | 138 | 146 | 160 | 147 | 139 | 137 | 867   | 1,778  | 62.67% |
|          |              | 287           | 271 | 294 | 252 | 237 | 224   | 1,565 | 232 | 224 | 243 | 189 | 199 | 185 | 1,272 | 2,837  |        |
| 6        | 鏡町線<br>※新規路線 | 37            | 33  | 28  | 21  | 25  | 35    | 179   | 40  | 17  | 26  | 45  | 39  | 26  | 193   | 372    | -      |
|          |              | -             | -   | -   | -   | -   | -     | -     | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -     | -      |        |
|          |              |               |     |     |     |     | 5,677 |       |     |     |     |     |     |     | 4,713 | 10,390 | 84.02% |
|          |              |               |     |     |     |     | 7,011 |       |     |     |     |     |     |     | 5,355 | 12,366 |        |
|          |              |               |     |     |     |     | 前期計   |       |     |     |     |     |     |     | 後期計   |        |        |

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3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<br>(事業実施の目的・必要性) | <p>八代市を取り巻く交通の状況は、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整備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不可欠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により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、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た。</p> <p>また、地域によっては、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線、複数の路線が重複し運行頻度が過剰になっている区間または人口集積地であるにも関わらず交通手段が確保されていない区間等が存在し、住民に不便を強いている状況にあった。</p> <p>このような状況を打開すべく、平成29年7月に「八代市地域公共交通再編実施計画」の国土交通大臣の認定を受け、公共交通網の再編を行った。</p> <p>申請する4系統は、再編の中で平成29年10月から、路線バス4系統(東町線、産島線、平和町線、大門瀬線の一部)の廃止に伴い乗合タクシーへ移行した系統である。</p> <p>今後も継続して利用促進に向けた取り組みを行うとともに、再編後のネットワークを維持し、利用者の利便性を維持する必要があることから、地域公共交通確保維持事業を活用し、当該4系統を存続させていくことが必要である。</p> <p>また、令和2年10月より新たに運行を開始する鏡町線は、地方運輸局長等が指定する交通不便地域を含めた鏡地域全域を運行区域とする系統である。今後当該地域住民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、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行を維持していくことが必要である。</p> |

## 概要



### 【交通関連計画について】

- H27.3 八代市地域公共交通網形成計画策定(～R2.9)
- H29.6 八代市地域公共交通再編実施計画策定(～R2.9)
- H29.7 八代市地域公共交通再編実施計画認定
- H29.10 再編実施計画に基づく再編実施
- R2.9 八代市地域交通計画策定(～R7.9)
- R2.10 交通計画に基づく路線バス・乗合タクシーの見直し実施

## 基礎データ

合併状況: 平成17年8月に八代市、坂本村、千丁町、鏡町、東陽村、泉村が合併  
人口: 約12万4千人 (令和3年11月末現在)  
面積: 約681平方キロメートル  
過疎地域等指定: 一部が、過疎・振興山村・辺地  
高齢化率: 34.6% (令和3年11月末現在)  
補助対象系統数: 6系統  
自治体負担額: R1: 27,232千円、R2: 28,195千円、R3: 26,172千円  
協議会開催数: 協議会2回(令和2年10月～令和3年9月)

## 計画、目標(Plan)

- 八代市は、約681km<sup>2</sup>の市域を有し、西部の平野部と東部の山間部に区分され、全面積の約70%が山間部となっている。平野部に人口が集中しているものの、山間部にも集落が点在しているため、広い範囲の移動をカバーするための公共交通網を考える必要がある。
- 令和2年9月に八代市地域公共交通計画(～R7.9)を策定した。当該計画においては、中山間地の公共交通サービスの確保、公共交通サービスの適正化、各交通モード間の円滑な乗り継ぎの確保、市民・事業者・行政が一体となって取り組む体制の強化等を目標としている。

## 生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- 平成29年10月の公共交通網再編時に路線バスを乗合タクシーへ転換した4路線(東町線、産島線、平和町線、日奈久～坂本線)及び令和2年10月に新設した乗合タクシー鏡町線をフィーダー系統として運行している。
- 乗合タクシーの運行開始にあたっては、住民アンケートや八代市地域公共交通会議における協議を行った。

## 実施状況、目標の達成(Check)

- 全ての系統において生活交通確保維持改善計画に基づき適切に運行された。
- コロナ禍(通院回数の減少、出控え等)や災害による影響もあり、全ての系統において利用者数は目標値に到達せず、前年度比もマイナスとなった。
- ※前年度比 東町線△113人、産島線△588人、平和町線△588人、日奈久～坂本線△1,059人

## 今後の課題、対応(Action)

- 各系統の沿線地域の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。
- 沿線地域へのヒアリング結果をもとに運行内容の見直しを行い、新規利用者の開拓及び利便性の向上を図る。また、運行ダイヤ・運行範囲等の見直しについて、利用者の声に対して柔軟に対応を検討する。