

【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4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3年10月1日～令和4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4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 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:61.2%) 〔 目標:1,246人/年 実績:763人/年 〕	○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	○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。		○目標未達成 (達成率:61.3%) 〔 目標:2,728人/年 実績:1,673人/年 〕	
	平和町線(右廻り)(路線定期)の運行	○鏡町線の利用促進策の一環として、社会福祉協議会と連携した試乗会の開催、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。		○目標を概ね達成 (達成率:93.0%) 〔 目標:5,555人/年 実績:5,164人/年 〕	
	平和町線(左廻り)(路線定期)の運行	○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。		B ○停留所の新設及び運行ルートの変更を行い、運行範囲の拡大を図ったことが、目標を概ね達成した主な原因と考えられる。	
	日奈久～坂本線(区域)の運行	【見直しの概要】 ・停留所の新設及び運行ルート変更(平和町線) ・停留所の新設及び移設(鏡町線) ・路線定期運行から区域運行への変更及びそれに伴う運行範囲の拡大(高田線) ○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ったほか、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。		C ○目標未達成 (達成率:63.8%) 〔 目標:2,837人/年 実績:1,810人/年 〕 ○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著しく減少していること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			A ○目標達成 (達成率:115.7%) 〔 目標:稼働率30% 実績:稼働率34.7% 〕 ○社会福祉協議会と連携した試乗会などの利用促進策に取り組んだこと及び停留所の新設及び移設を行い利便性の向上を図ったことが目標を上回った主な原因と考えられる。	
	高田線(区域)の運行			C ○目標未達成 (達成率:48.3%) 〔 目標:稼働率30% 実績:稼働率14.5% 〕 ○公共交通に関する周知や情報提供に取り組んだものの、通院頻度の減少及び買物等の出控えが目標値を下回った主な原因と考えられる。	

【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: 6系統 B: 0系統 C: 0系統

(2) 目標・効果達成状況

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

単位:人

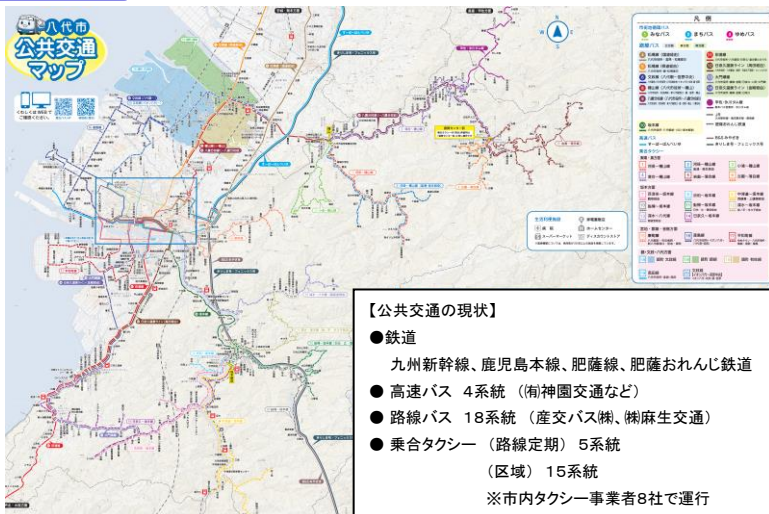
申請 番号	系統名	上段:今年度、下段:前年度														計	前年度比
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	前期	4月	5月	6月	7月	8月	9月	後期		
1	東町線	67	67	59	41	72	59	365	52	79	86	59	38	84	398	763	67.34%
		119	111	90	84	120	99	623	97	108	125	66	39	75	510	1,133	
2	産島線	142	152	134	107	126	157	818	114	132	128	157	180	144	855	1,673	78.18%
		273	226	205	201	220	189	1,314	148	129	142	136	125	146	826	2,140	
3・4	平和町線	317	461	342	438	285	543	2,386	353	631	329	582	340	543	2,778	5,164	103.97%
		391	554	340	460	370	535	2,650	364	453	324	459	275	442	2,317	4,967	
5	日奈久～坂本線	140	127	152	108	145	168	840	175	179	173	144	155	144	970	1,810	101.80%
		219	145	163	117	129	138	911	138	146	160	147	139	137	867	1,778	
6	鏡町線	42	46	39	54	67	73	321	93	56	58	47	77	45	376	697	187.37%
		37	33	28	21	25	35	179	40	17	26	45	39	26	193	372	
7	高田線 ※新規路線	-	-	-	-	-	-	0	29	21	10	13	8	8	89	89	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
合計		708	853	726	748	695	1,000	4,730	816	1,098	784	1,002	798	968	5,466	10,196	98.13%
		1,039	1,069	826	883	864	996	5,677	787	853	777	853	617	826	4,713	10,390	

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4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かか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7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及び、地方運輸局長等が指定する交通不便地域を含めた町内全域を運行区域と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、交通不便地域の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7系統を存続させていくことが必要である。</p>

概要



【交通関連計画について】

- OH27.3 八代市地域公共交通網形成計画策定(～R2.9)
- OH29.6 八代市地域公共交通再編実施計画策定(～R2.9)
- OH29.7 八代市地域公共交通再編実施計画認定
- OH29.10 再編実施計画に基づく再編実施
- OR2.9 八代市地域交通計画策定(～R7.9)
- OR2.10 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12万3千人 (令和4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: 34.8% (令和4年11月末現在)
補助対象系統数: 7系統
自治体負担額: R2: 28,195千円、R3: 26,172千円、R4: 27,876千円、
協議会開催数: 協議会5回(令和3年10月～令和4年9月)

計画、目標(Plan)

- 八代市は、約681km²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5系統(東町線、産島線、平和町線、日奈久～坂本線)、令和2年10月に新設した乗合タクシー鏡町線及び令和4年4月に路線定期運行から区域運行へ移行した高田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地域公共交通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)や災害による影響が引き続いており、利用者数は目標値に到達しなかったものの、平和町線及び日奈久～坂本線は前年度比で回復基調であった。
※前年度比 東町線67.34%、産島線78.18%、平和町線103.97%、日奈久～坂本線101.80%
- 稼働率を目標値としている系統では、鏡町線は目標値を上回ったが、高田線は目標値を下回った。

今後の課題、対応(Action)

- 各系統の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。
- 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。