

# 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6年1月15日

協議会名： 立科町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 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)
立科町	<p>【運行系統名】 幹線ルート(1便) ※立科町役場前～蓼科高校～立科町役場前</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者があるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学のための利用を想定している。年度毎の学生数により利用者が増減するため利用促進による効果は小さいが、特に例年寒さや降雪によって利用が増える冬季には対象となる地域の住民に対し、広報誌等で利用の呼びかけなどのPRを行った。また、町内小学校と連携し、小学校から遠距離通学対象の家庭あてに配布されるバス利用に関する通知作成に協力し、小学校を通じて個別に利用を呼びかけるなどの利用促進も実施した。</p> <p>その他、バス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	A 事業は、計画通り適切に実施された。	C <p>幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは10.7%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体5.4%、当該系統15.3%)</p> <p>延利用者数も前年度933人に対し、806人で17人減少したが、通学に利用する学生数やその年の降雪、積雪の影響を受ける系統であるため、今後も増減はあっても一定の利用は見込むことができると推測する。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持・6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。</p> <p>【全路線での目標達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車効率 目標値3.5/便⇒2.0人/便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。</li> <li>・乗車率 目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人 ※乗車効率と同様に評価)</li> <li>・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)</li> </ul> <p>2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。(R6目標は実績に則した目標値に設定済み)</p> <p>系統としての収支率は前年度を下回ったものの、一定の利用者数はあり、朝の通学手段としての役割は果たしている。一部の地域の学生の通学に特化したダイヤであり、利用促進による利用者増加、収支改善は見込めないが、ダイヤ、ルート、バス停位置等の再確認を行い、現在の利用者の利便性維持・確保をしていく。</p>

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】                  幹線ルート(2便)                  ※立科町役場前～塩沢公民館～立科町役場前                   車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学、通勤、通院での利用を想定している。特に障がい者作業所に通所する利用者は、延利用者数の大半を占めることを把握しており、運行計画の段階で同所の予定を基準にしたことで、利用者ニーズに沿った計画となった。その他、バス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは17.6%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体5.4%、当該系統20.7%)                  当該系統においては、収支率で前年度を下回ったものの、依然として障がい者作業所への通所者が日常的に利用しているため、運行を継続していく必要がある。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】                  「車両修繕費前年度並み維持・6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。</p> <p>【全路線での目標達成状況】                  ・乗車効率                  目標値3.5/便⇒2.0人/便                  新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り、2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。                  ・乗車率                  目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人                  ※乗車効率と同様に評価)                  ・満足度                  目標値80%⇒70%                  立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)                  2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。(R6目標は実績に則した目標値に設定済み)</p> <p>当該系統の主な利用者である障がい者作業所への通所者の多くは、町内の障がい者支援施設で生活しているが、この施設から最寄りのバス停までは徒歩で10分ほどの場所にあり、高齢となった通所者はバス停まで行くことが困難となる場合もあることを作業所から指摘されている。                  周辺地域住民、障がい者支援施設、作業所等と調整を図り、バス停位置の再考など、バス利用を継続してもたうための策を講じることで、利用者維持と利用者の利便性確保に取り組んでいく。</p>
------------	---	---	----------------------------	--	--

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】                  幹線ルート(3、7便)                  ※立科町役場前～駒形神社～立科町役場前                   車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、3便は午前の早い時間、7便は午後の早い時間での外出(通院、買い物等)を想定しており、商業施設の開店時間や、病院の診察開始に間に合うようダイヤ設定している。前年度と同様に利用者が少ない系統ではあるが、バス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは1.2%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体5.4%、当該系統1.6%)</p> <p>ダイヤ設定時には主な利用者である高齢者の1日の行動パターンを調査し、この結果から設定しているが、3便、7便共に利用者が少ない状況である。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】                  「車両修繕費前年度並み維持:6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。</p> <p>【全路線での目標達成状況】                  ・乗車効率                  目標値3.5/便⇒2.0人/便                  新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。</p> <p>・乗車率                  目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人                  ※乗車効率と同様に評価)</p> <p>・満足度                  目標値80%⇒70%                  立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)                  2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。(R6目標は実績に則した目標値に設定済み)</p> <p>3便は午前の早い時間、7便は午後の早い時間の外出に対応できるようダイヤ設定をしているが、コロナ禍以降、主な利用者として想定している行動パターンの変化があるものと推測している。特に病院への通院頻度は、コロナ禍以前よりも低くなっていると考えられ、改めて利用実態や行動パターンの調査、検証を実施し、デマンド型運行への切替え等も検討していく。</p>
------------	--	---	----------------------------	---	--

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】                  幹線ルート(4~6、8~10便)                  ※立科町役場前~駒形神社~立科町役場前                  車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、日中及び夕方の移動に対応することを目的としている。便によっては極端に利用者が少ない状況も見受けられるが、住民の生活のため必要な系統であるため、バス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは2.9%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体5.4%、当該系統3.7%)                  便別の延べ利用者数では4~6便(午前~お昼)が530人、8~10便が1,543人となっており、8~10便では前年度比70人増と微増しているが、4~6便では前年度比110人減で、収支率を下げる原因になったと考えられる。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】                  「車両修繕費前年度並み維持:6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。</p> <p>【全路線での目標達成状況】                  ・乗車効率                  目標値3.5/便⇒2.0人/便                  新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。</p> <p>・乗車率                  目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人                  ※乗車効率と同様に評価)</p> <p>・満足度                  目標値80%⇒70%                  立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)                  2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>左記のとおり8~10便の夕方の便は、障がい者作業所からの帰宅等で一定の利用者があるが、4~6便の日中の便(9:51~12:09)は利用者が限られる為、デマンド型運行への切替え等も検討していく。</p>
------------	--	---	----------------------------	---	---

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】 西・南回り線(1、2便) ※立科町役場前～蟹窪～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとし、西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で午前の早い時間帯に外出することを想定している。運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、曜日運行(月、水、金曜)を導入している。                  1便については、昨年度評価の結果から需要が低く利用者が少ないため運行の必要性を見直すこととしていたが、利用者からの継続を求める意見や事業者との意見交換により利便性維持のため継続することとした。                  利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出(買い物、通院等)のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>西・南回り線全体で収支率5%という目標に対し3.7%、系統別では4.6%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体4.0%、当該系統5.5%)                  昨年度に引き続き1便に関しては、年間の利用者が4人で利用者は非常に少ない結果となった。</p> <p>【全路線での目標達成状況】                  ・乗車効率                  目標値3.5/便⇒2.0人/便                  新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り                  2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。                  ・乗車率                  目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人                  ※乗車効率と同様に評価)                  ・満足度                  目標値80%⇒70%                  立科町地域公共交通網形成計画策定時79%                  で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)                  2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられるが、系統維持のため収支改善が必須であり、現状からは定時定路線型の運行は収支悪化の原因となっていると考えられるため、路線全体をデマンド型運行に移行することを検討している。</p>
------------	---	---	----------------------------	---	---

## 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

立科町	<p>【運行系統名】 西・南回り線(3～6便) ※老人福祉センター～蟹窪～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとし、西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で日中の時間帯(概ね午前10時～午後4、5時)に外出または帰宅することを想定している。 運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、曜日運行(月、水、金曜)を導入している。 利用者が非常に少なく、需要が低いと考えられる午後6時台の便(第7便)は令和4年9月末をもって運行を廃止した。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出(買い物、通院等)のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	B	<p>西・南回り線全体で収支率5%という目標に対し3.7%、系統別では3.3%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体4.0%、当該系統5.5%) 3～6便では712人の利用者があつたが、6便のみでは17人の利用しかなく全体の収支率を下げる原因になっていると考えられる。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5/便⇒2.0人/便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人 ※乗車効率と同様に評価) ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%) 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p> <p>元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられるが、系統維持のため収支改善が必須であり、現状からは定時定路線型の運行は収支悪化の原因となっていると考えられるため、路線全体をデマンド型運行に移行することを検討している。</p>
-----	---	---	---	--------------------------	---	---

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】                  東回り線(1~3便)                  ※立科町役場前~藤沢公民館                  ~立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午前中及び午後の一部の時間帯を運行している。運行対象の地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行(火、木、土曜)を導入している。                  昨年度評価の結果から、当時7便、8便として運行していた午後5時、6時台の2本を廃止し再編した。                  依然として利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出(買い物、通院等)のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A</p> <p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>東回り線全体で収支率5%という目標に対し、4.4%、系統別では5.8%という結果であり目標を達成することができなかったが、路線全体、系統別では前年度をわずかに上回る結果となった。(前年度全体4.2%、当該系統5.7%)                  昨年度の評価結果から利用が少ない便を廃止し系統を再編した結果と考えられる。</p> <p>【全路線での目標達成状況】                  ・乗車効率                  目標値3.5/便⇒2.0人/便                  新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り                  2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。                  ・乗車率                  目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人                  ※乗車効率と同様に評価)                  ・満足度                  目標値80%⇒70%                  立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%)                  2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>系統別で前年度の収支率から微増した背景には利用が少ない便を廃止したことによる収支改善が要因と考えられるが、延べ利用者数は542人(前年度比34人減)と少なく、今後更に収支率改善を目指し、粘り強くバス利用についてPRを実施する。                  また、他の路線と同様にデマンド型運行への移行を検討する。</p>
------------	--	--	-----------------------------------	---	--

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】 東回り線(4便) ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で正午前後の時間帯を運行している。運行対象の地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行(火、木、土曜)を導入している。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出(買い物、通院等)のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>東回り線全体で収支率5%という目標に対し4.4%、系統別では8.0%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。(前年度全体4.2%、当該系統9.2%) 目標は達成できなかったものの、第4便は東回り線の中で利用者283人で、全体の約33%を占めており、利用者の需要に沿った運行を実施していると考えられる。 また、東回り線は再編前(令和元年度以前)には、バスが通っていなかった地域でも運行し、それまでバスを利用することができなかった住民にもバスの存在が浸透してきていることが目標達成の一因であると推測する。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5/便⇒2.0人/便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人 ※乗車効率と同様に評価) ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%) 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>系統別では目標値を上回っており、需要に沿った運行が実施できていると考えられるが、今後更に収支率改善を目指し、粘り強くバス利用についてPRを実施する。 また、他の路線と同様にデマンド型運行への移行を検討する。</p>
------------	--	---	----------------------------	---	--

# 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6年1月15日

協議会名： 立科町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】 東回り線(5、6便) ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午後から夕方(第5便14:29始～第6便16:28終)の時間帯を運行している。運行対象の地域は、過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行(火、木、土曜)を導入している。 昨年度評価の結果から、当該系統の後を運行していた2本を廃止したため、現在は東回り線の中で最終の系統となる。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出(買い物、通院等)のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>東回り線全体で収支率5%という目標に対し4.4%、系統別では0.2%という結果であり目標を達成することができず、系統別では前年度並みとなった。(前年度全体4.2%、当該系統0.2%) 5便、6便ともに利用者は少ないが、特に6便は年間利用者が全くおらず、東回り線全体の収支率を下げる原因と考えられる。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5/便⇒2.0人/便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人 ※乗車効率と同様に評価) ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%) 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>5便、6便の利用者は18名でそのうち6便は全く利用者がいない。 デマンド型の運行へ移行を検討する際に、運行時間についても見直すこととしたい。</p>
------------	--	---	----------------------------	---	---

# 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6年1月15日

協議会名: 立科町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<p>立科町</p>	<p>【運行系統名】 シラカバ線 ※立科町役場前～女神湖～東白樺湖</p>	<p>当該系統は、町民の生活交通と観光交通の両方を担っており、当町の中心地である芦田地区(立科町役場前)と観光地である白樺高原エリアを結んでいる。 令和2年度の再編時には生活交通と観光交通のバランスを考え、可能な限り両方に対応するため平日のみ午前中の買い物や通院での利用を想定した便を増設するなど、観光事業者として白樺高原エリアで生活する住民の意見を反映したダイヤ設定としている。 また、同エリアから通学、通園する子供たちは当該系統をスクールバスの代替として日常的に利用しており、学校等と連携して毎月の運行計画を立てるなど、地域のニーズに則した運行に努めた。 また、観光客への対応として、町観光部署や観光協会と連携し、各施設に公共交通利用案内を配架したほか、バス利用案内(乗り方、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>収支率29%という目標に対し、35.1%で目標を達成した。 (前年度収支率35%) 新型コロナウイルスが感染症法の第5類に分類され、観光客の利用が回復したことや、遠距離通学でスクールバスとして日常的に学生に利用されたことが要因と考えられる。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5/便⇒2.0人/便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人/便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回/年・人⇒2.1回/年・人 ※乗車効率と同様に評価) ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。(2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%) 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。</p>	<p>当該系統は、観光トップシーズンである8月を除き、日常的な利用者は通学、通園での利用が主であり、スクールバスとしての利用者数は年度毎に変動するため、利用促進による効果は得づらいが、その他の住民の生活交通、観光客対応の観光交通としての役割を果たすため、継続的に双方機能のバランスを注視し、必要に応じて改善策に取り組む。 また、観光事業者、町観光部署、観光協会等の観光事業者及び学校や保育園の町内施設等との連携を継続し、ニーズに応えつつ効率的な運行に努める。</p>
------------	---	---	----------------------------	--	---