

## 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4年1月31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、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「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、利用の呼びかけなどのPRを行った。併せて、通学に利用しやすいダイヤや経路などの地元からの要望に関する相談にも応じた。(結果、現行ダイヤで問題なかったが、地域住民の意向を聞くことができた。)その他、町内全域へバス利用案内(乗り方、時刻表掲載)の全戸配布。ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A 事業は、計画通り適切に実施された。	<p>幹線ルート全体で収支率12%という目標に対し、5.4%で目標を達成できなかったが、当該系統のみでは19.4%という結果になった。(前年度全体収支率6.7%、当該系統収支率15.1%) 路線全体としては目標を達成できていないが、当該系統においては「朝の通学利用を想定した移動確保」という役割は果たしているものとする。また、新型コロナウイルス感染拡大を受け緊急事態宣言下での休校等による影響を受けた昨年度に比べ、新たな生活様式が浸透し基本的な感染対策を実施した上で運行を行った結果、当該系統においては収支率の改善につながったと推測する。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】 「車両修繕費30%以上削減」という目標に対し、97%削減し目標を達成した。(基準：令和元年度181千円、当該年度6千円)</p>	<p>当該系統は、幹線ルートの第1便として、主に朝の通学のための利用を想定しており、一定の役割は果たしている。利用者からも苦情、要望等は出しておらず、ニーズに対応した運行を実施していると考えられるが、今後の持続性向上や利便性、効率性の向上を図るため、適正な検証を行うとともに潜在的な利用者の発掘も視野に入れ利用促進策にも取り組んでいく。</p>

立科町	<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</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、延べ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、町内全域へバス利用案内(乗り方、時刻表掲載)の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>幹線ルート全体で収支率12%という目標に対し、5.4%で目標を達成できなかったが、当該系統のみでは19.9%という結果になった。(前年度全体収支率6.7%、当該系統収支率27.4%) 当該系統において、収支率は減少し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おり、ダイヤ等の設定も問題はないものとする。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】「車両修繕費30%以上削減」という目標に対し、97%削減し目標を達成した。(基準:令和元年度181千円、当該年度6千円)</p>	B	<p>当該系統の収支率が減少した原因は、新型コロナ感染対策として障がい者作業所の利用者に対し、通所の条件を設けたことや、高齢化によってバス乗車が困難になり作業所職員による送迎が必要になった利用者がいる等が考えられる。(施設担当者ヒアリングにより確認)利用者が限定的なため、日常的な利用者は概ね特定できる状況でありニーズに応えた運行を実施することができているが、日常的な利用者の高齢化という課題が明確であり系統維持のためには新たな利用者の獲得が必要であるため利用実態の把握、適正な検証を実施し、持続性向上のための利用促進策を講じたい。</p>
立科町	<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</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をしている。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、時刻表掲載)の全戸配布、商業施設や病院への時刻表等貼付、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>幹線ルート全体で収支率12%という目標に対し5.4%、当該系統のみでも2.8%で目標を達成できなかった。 (前年度全体収支率6.7%、当該系統収支率4.7%) 導入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、この結果からダイヤ設定を行っているが、当該路線の需要については再度検証が必要と考える。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】「車両修繕費30%以上削減」という目標に対し、97%削減し目標を達成した。(基準:令和元年度181千円、当該年度6千円)</p>	C	<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、コロナ禍においては利用対象として想定している高齢者の行動パターンが変化すると推測する。特に通院に関しては、感染症のリスクを回避するため公共交通機関の利用を避けている可能性もあるため、改めて利用実態や行動パターンの調査、検証を実施し、必要に応じて見直しを実施する必要がある。</p>

<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</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。</p> <p>便によっては極端に利用者が少ない状況だが、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、時刻表掲載)の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C 幹線ルート全体で収支率12%という目標に対し5.4%、当該系統のみでも3.9%で目標を達成できなかった。</p> <p>(前年度全体収支率6.7%、当該系統収支率5.3%) 便別の延べ利用者数では4~6便(午前~お昼)が627人、8便~10便が1,587人となっており、更に詳細では第6便(11:23始、12:09終)が46人(全体の約2%)、第10便(16:22始、16:58終)が19人(全体の約0.9%)で全体の収支率を落とした原因となったと考える。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】 「車両修繕費30%以上削減」という目標に対し、97%削減し目標を達成した。(基準:令和元年度181千円、当該年度6千円)</p>	<p>午前10時台~11時までの4、5便、午後3時台~4時までの9便については一定の利用者おり、需要がある。しかし、お昼の直前の時間帯や午後5時前後の時間帯にはほとんど利用者がおらず、目標を達成できなかった要因であることが明確である。主な利用対象として想定している高齢者の行動パターンに起因していると考えられるため、この便の必要性について、利用実態や行動パターンを利用者からのヒアリング等によって再度検証する必要がある。</p>
------------	--	--	----------------------------	--	--

立科町	<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に、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設定している。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効率の向上のため、曜日運行(月、水、金曜)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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A 事業は、計画通り適切に実施された。	C 西・南回り線全体で収支率10%という目標に対し3.6%、当該系統のみでも5.0%で目標を達成できなかった。 (前年度全体収支率4.1%、当該系統収支率7.3%) 元々、利用者が少ない地域を曜日運行しているが、路線全体のバス停別利用者数から算出した地域別の利用者割合を比較すると公共施設や商業施設がある芦田地区58.5%、西部地区30%、南部地区11.5%となり南部地区の住民の利用が少ない。比較的町の中心部に近く徒歩での移動も可能なエリアであることが一因と考えるが、明確な実態の調査が必要である。また、効率化と収支改善のため公共交通サービスの維持及び向上に努める。	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得ずらいが、系統維持のためには収支改善が必須であるため、粘り強くバス利用案内の全戸配布等PRを実施していく。また、目標値は再編前(令和元年度以前)の路線を基準に設定したが、今年度の実績から目標そのものを見直す必要がある。
-----	---	---	------------------------	---	--

立科町	<p>【運行系統名】 西・南回り線(3～5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に、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時)に外出することを想定し設定している。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効率の向上のため、曜日運行(月、水、金曜)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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C 西・南回り線全体で収支率10%という目標に対し3.6%、当該系統のみでも4.9%で目標を達成できなかった。 (前年度全体収支率4.1%、当該系統収支率4.6%) 元々、利用者が少ない地域を曜日運行しているが、路線全体のバス停別利用者割合を比較すると公共施設や商業施設がある芦田地区58.5%、西部地区30%、南部地区11.5%となり南部地区の住民の利用が少ない。比較的町の中心部に近く徒歩での移動も可能なエリアであることが一因と考えるが、明確な実態の調査が必要である。また、効率化と収支改善のため公共交通サービスの維持及び向上に努める。</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得ずらいが、系統維持のためには収支改善が必須であるため、粘り強くバス利用案内の全戸配布等PRを実施していく。また、目標値は再編前(令和元年度以前)の路線を基準に設定したが、今年度の実績から目標そのものを見直す必要がある。</p>
-----	---	---	----------------------------	---	---

立科町	<p>【運行系統名】 西・南回り線(6、7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に、西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で夕方の時間帯(概ね午後4時～午後6時台)に外出先から帰宅することを想定し設定している。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効率の向上のため、曜日運行(月、水、金曜)を導入している。</p> <p>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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>西・南回り線全体で収支率10%という目標に対し3.6%、当該系統のみでも0.2%で目標を達成できなかった。</p> <p>(前年度全体収支率4.1%、当該系統収支率0.4%)</p> <p>元々、利用者が少ない地域を曜日運行しているが、路線全体のバス停別利用者数から算出した地域別の利用者割合を比較すると公共施設や商業施設がある芦田地区58.5%、西部地区30%、南部地区11.5%となり南部地区の住民の利用が少ない。比較的町の中心部に近く徒歩での移動も可能なエリアであることが一因と考えるが、明確な実態の調査が必要である。また、効率化と収支改善のため公共交通サービスの維持及び向上に努める。</p>	C	<p>目標値を大きく下回った原因としては、6、7便のダイヤ設定と利用者の行動パターンにミスマッチがあるものと推測する。6便は16:22始発、17:39終着、7便は17:39始発、18:30終着となっているが、当該系統の延べ利用者数は西・南回り線全体の約1.3%(1,104人中14人)に留まっており、需要はないと考えるが、改めて利用実態を把握し、利用者からヒアリング等実施のうえ必要性について再検討を行う。また、系統を継続する場合、目標値は再編前(令和元年度以前)の路線を基準に設定したが、今年度の実績から目標そのものを見直す必要がある。</p>
立科町	<p>【運行系統名】 東回り線(1～3、5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効率の向上のため、曜日運行(火、木、土曜)を導入している。</p> <p>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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>東回り線全体で収支率10%という目標に対し2.6%、当該系統のみでも3.8%で目標を達成できなかった。</p> <p>(前年度全体収支率2.0%、当該系統収支率3.1%)</p> <p>元々、利用者が少ない地域を曜日運行しており、利用実績から日常的な利用者はほとんどいないことが窺えるが、明確な理由については未調査である。新規利用者獲得のために利用促進施策の実施と併せ、効率化と収支改善のため公共交通サービスの維持及び向上に努める。</p>	C	<p>目標値は達成できなかったが、前年度から収支率が微増となった。</p> <p>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にも東回り線を運行させ、それまでバスを利用できなかった住民にも浸透しつつある結果と捉える。</p> <p>しかし、依然として利用者は少なく維持のためには収支改善が必要であるため、粘り強くバス利用案内の全戸配布等PRを実施していく。また、目標値は再編前の路線を基準に設定したが、今年度の実績から目標そのものを見直す必要がある。</p>

立科町	<p>【運行系統名】 東回り線(4便) ※権現の湯～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効率の向上のため、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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	C	<p>東回り線全体で収支率10%という目標に対し2.6%、当該系統のみでも4.3%で目標を達成できなかった。 (前年度全体収支率2.0%、当該系統収支率3.1%) 元々、利用者が少ない地域を曜日運行しており、実績から日常的な利用者はほとんどいないことが窺えるが、明確な理由については未調査である。新規利用者獲得のために利用促進施策の実施と併せ、効率化と収支改善のため公共交通サービスの維持及び向上に努める。</p> <p>目標値は達成できなかったが、前年度から収支率が微増となった。 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にも東回り線を運行させ、それまでバスを利用できなかった住民にも浸透しつつある結果と捉える。 しかし、依然として利用者は少なく維持のためには収支改善が必要であるため、粘り強くバス利用案内の全戸配布等PRを実施していく。また、目標値は再編前の路線を基準に設定したが、今年度の実績から目標そのものを見直す必要がある。</p>
立科町	<p>【運行系統名】 東回り線(6～8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」の中で夕方(6便15:36始～8便18:01終)の時間帯を運行し、外出先からの帰宅時の利用を想定している。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効率の向上のため、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)のために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の全戸配布、ホームページや町広報誌への運行情報掲載など利用促進に努めた。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	C	<p>東回り線全体で収支率10%という目標に対し2.6%、当該系統のみでは0.1%で目標を達成できなかった。 (前年度全体収支率2.0%、当該系統収支率0.1%) 元々、利用者が少ない地域を曜日運行しており、特に当該系統は前年度同様に目標値を大きく下回る結果となった。 6便～8便のいずれの便も利用者は極めて少なく、全体の収支率を落とした原因となったと考える。</p> <p>運行対象地域の住民の行動パターンとのミスマッチが明確であり、当該系統の需要について、利用者及び地域住民へのヒアリング等により調査を行う必要がある。 見直しが必要であると考えますが、東回り線全体の運行ダイヤ等に影響が生じるため、適正な検証を実施したうえで取組みたい。</p>

立科町	<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。</p> <p>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、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なっている。</p> <p>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。</p> <p>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、ホームページや町広報誌に運行情報を掲載するなど利用促進も実施した。</p>	A	A	<p>観光のハイシーズン(夏季)を除き、日常的な利用は通学での利用が主であるが、生活交通としての役割を強化するために増設した平日午前中の便も利用者がおり、一定の効果があつたと考える。</p> <p>通学利用については、年度によって日常的な利用者数が増減するため利用促進による効果は小さいが、その他の町民の生活交通、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に注視し、必要に応じて利用者意見の集約等を行っていく。</p> <p>また、観光事業者、町観光部署、観光協会等の観光事業関係者及び学校や保育園の町内施設等との連携を継続し、ニーズに応えた運行を実施するよう努める。</p>
-----	---	---	---	---	---

学校や観光部署等との調整により、運行の増減はあつたが、それ以外は適切に事業を実施された。

収支率25%という目標に対し、28.5%と目標を達成した。(前年度収支率19.1%)  
新型コロナウイルスの影響を受け、通学利用及び観光客利用の両方が減少した前年度に比べ、新たな生活様式が浸透し、人の移動が回復したことにより収支率改善につながつたと推測できる。  
(緊急事態宣言により一斉休校となった3月、4月の利用者数前年度比:約216%、観光シーズンである5月、7月～9月の利用者数前年度比:約122%)