

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5年1月13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、庁内小学校と連携し、学校を通じて対象地域の児童家庭に個別に利用を呼びかけるなどの利用促進も実施した。その他、バス利用案内(乗り方、時刻表)の全戸配布やホームページ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 幹線ルート全体で収支率10%という目標に対し、4.7%で目標を達成できなかったが、当該系統のみでは15.3%という結果になった。(前年度全体収支率5.4%、当該系統収支率19.4%) 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。昨年度に比べ収支率が下がっているが、通学に利用する学生数やその年の降雪、積雪量に影響されるためであり、今後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金に係る目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持:13千円」という目標に対し、49千円で約3.4倍に増加した。今後も経年変化による修繕費の増額が推測できるため目標値の再設定も必要と考える。</p>	<p>当該系統は、前年度から収支率が低下したものの、朝の通学のための移動手段確保という役割は一定程度果たしている。利用者からの苦情、改善要望は出ておらず、利用者ニーズに対応した運行を実施しているものとする。 今後はより多くの利用者確保に向け、ダイヤのみならずルートやバス停位置の再検証を行うなど、更に利用者の利便性向上のために必要に応じて見直しを実施していく。 また、新たな利用者獲得に向けた利用促進にも取り組む。</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、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を実施した。</p>	A	<p>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10%という目標に対し、4.7%で目標を達成できなかったが、当該系統のみでは20.7%という結果になった。(前年度全体収支率5.4%、当該系統収支率19.9%) 当該系統において、収支率は微増し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金に係る目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持:13千円」という目標に対し、49千円で約3.4倍に増加した。今後も経年変化による修繕費の増額が推測できるため目標値の再設定も必要と考える。</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>
-----	---	--	---	--------------------------	--

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を実施した。</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10%という目標に対し4.7%、当該系統のみも1.6%で目標を達成できなかった。(前年度全体収支率5.4%、当該系統収支率2.8%) 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ため、コロナ禍による行動パターンの変化等の可能性も視野に当該路線の需要について再度検討が必要と考える。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持:13千円」という目標に対し、49千円で約3.4倍に増加した。今後も経年変化による修繕費の増額が推測できるため目標値の再設定も必要と考える。</p>	<p>C</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していると推測する。 便別の利用状況では、3便、7便共に利用者が少ない状況であり、コロナ感染防止のため外出の際に公共交通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>
-----	---	---	---	--------------------------	---	---

立科町	<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。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を実施した。</p>	A	<p>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10%という目標に対し4.7%、当該系統のみも3.7%で目標を達成できなかった。(前年度全体収支率5.4%、当該系統収支率3.9%) 便別の延べ利用者数では4~6便(午前~お昼)が640人、8~10便が1,473人となっており、更に詳細では第6便(11:23始、12:09終)が40人(全体の約2%)、第10便(16:22始、16:58終)が65人(全体の約3%)で全体の収支率を落とした原因となった。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金に係る目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持:13千円」という目標に対し、49千円で約3.4倍に増加した。今後も経年変化による修繕費の増額が推測できるため目標値の再設定も必要と考える。</p>	<p>左記した第6便、第10便以外は一定の利用があり需要がある。しかし、お昼の直前の時間帯や夕食前の午後4時台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と考える。系統を細分化し、便別の必要性について再度検証し、主な利用者と想定する高齢者の行動パターンとのミスマッチを解消する。</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。 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、維持が必要の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>B</p> <p>西・南回り線全体で収支率6%という目標に対し4.0%、当該系統のみでも5.5%で目標を達成できなかった。(前年度全体収支率3.6%、当該系統収支率5.0%) 当該系統において運行している便毎の利用実績では系統の利用者数365人のうち1便は4人、2便が361人であり、第1便(7:52始、8:47終)については需要とのミスマッチがあるため運行の必要性について見直したい。</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、粘り強くバス利用についてPRを実施する。また、需要がない便の減便など効率向上のため運行ダイヤ等の見直しについて地域住民等と協議しながら実施したい。</p>

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時)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。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>	B	<p>西・南回り線全体で収支率6%という目標に対し4.0%、当該系統のみでも5.5%で目標を達成できなかった。(前年度全体収支率3.6%、当該系統収支率5.0%) 目標は達成できなかったものの、収支率前年度比0.5%増と微増し、当該系統は西・南回り線全体の利用者数1,041人のうち、約64%の665人が利用しており、需要に対応して一定の役割は果たしていると考えられる。引き続き利用促進を実施するなど利用者の維持確保に努める。</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、粘り強くバス利用についてPRを実施する。</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」の中で夕方時間帯(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>西・南回り線全体で収支率6%という目標に対し4.0%、当該系統のみでも0.2%で目標を達成できなかった。(前年度全体収支率3.6%、当該系統収支率0.2%) 前年度に続きほとんど利用がなく、特に第7便については過去2年間で利用者が全くないため、減便対象とする。</p>	<p>第6便、第7便共に利用者が非常に少なく、協議会及び運行事業者と協議した結果、令和4年10月から第7便を廃止した。第6便については、利用は少ないものの、固定の利用客がいることを確認しており、西・南回り線において夕方時間帯の便を全くなくしてしまうことは住民の利便性を大きく低下させてしまう可能性があるため、存続させることとしている。(第6便 16:22始、17:39終) 今後も系統維持のため収支改善が必須であり、粘り強くバス利用についてPRを実施する。</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、維持が必要の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>A 東回り線全体で収支率4%という目標に対し、4.2%で目標を達成した。また、当該系統のみでも5.7%と全体目標を上回る結果となった。(前年度全体収支率2.6%、当該系統収支率3.8%) 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>目標を達成したが、過去の実績から目標値を低めに設定したことや、目標達成の要因が「地域住民への浸透」と推測できることから、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、利用者へのヒアリング等は継続的に実施し、ニーズの把握と必要に応じた改善を実施し、利便性向上を目指す。</p>
立科町	<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、維持が必要の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>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>A 東回り線全体で収支率4%という目標に対し、4.2%で目標を達成した。また、当該系統のみでも9.2%と全体目標を上回る結果となった。(前年度全体収支率2.6%、当該系統収支率4.3%) 第4便は東回り線全体の利用者665人の中で第2便244人に次ぐ209人、全体の約31%の利用があり、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>目標を達成したが、過去の実績から目標値を低めに設定したことや、目標達成の要因が「地域住民への浸透」と推測できることから、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、利用者へのヒアリング等は継続的に実施し、ニーズの把握と必要に応じた改善を実施し、利便性向上を目指す。</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(第6便15:36始～第8便18:01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。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 東回り線全体で収支率4%という目標に対し、4.2%で全体では目標を達成したが、当該系統では0.2%で目標を大きく下回った。(前年度全体収支率2.6%、当該系統収支率0.1%) 東回り線の他の系統では、それぞれ目標を上回る収支率となったが、当該系統は昨年度に引き続き目標を達成できず、東回り線全体の収支率を低下させる要因になっている。</p>	<p>第6便～第8便全ての便で利用者が非常に少なく、協議会及び運行事業者と協議した結果、令和4年10月から第7便及び第8便を廃止した。 第6便については、利用は少ないものの、僅かに利用客がいることと、東回り線において夕方の時間帯の便を全くなくしてしまうことは住民の利便性を大きく低下させてしまう可能性があるため、存続させることとしている。 (第6便 15:36始、16:28終) 今後も系統維持のため収支改善が必須であり、粘り強くバス利用についてPRを実施する。</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。</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>	<p>A</p> <p>学校や観光部署等との調整により、運行の増減はあったが、それ以外は適切に事業実施された。</p>	<p>A</p> <p>収支率25%という目標に対し、35.0%で目標を達成した。(前年度収支率28.5%) 要因としては、新型コロナウイルス感染拡大による行動制限が緩和され観光地のトップシーズンである8月の利用者数が前年度693人比893人で200人増加するなど、観光客の利用が回復したことにあると推測する。(他の月は前年度並)</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。</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、ニーズに応えつつ効率的な運行に努める。</p>
-----	---	---	---	---	--