

地域公共交通維持改善事業・事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業（国補助）を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するものになります。

本協議会の事業概要としましては、

- ① レターバス
- ② レターバス（左回り平日1便目）
- ③ 循環バス（日向・新迫線）
- ④ 乗り合いタクシー（合生・上生線）
- ⑤ 乗り合いタクシー（合生・御代志線）
- ⑥⑦ 乗り合いタクシー（後川辺線）

の7路線が補助対象事業となっております。

別添議案資料の事業評価（案）の③④⑤⑥に委員各位の意見を反映し、提出することとしております。

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)(案)

協議会名:合志市地域公共交通協議会

協議会開催日(書面決議日)

平成30年1月23日

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)
熊本電鉄(株)	レターバス	合志市内スーパーやコンビニへのガイドブックの設置、バスの乗り方教室の実施や既存のサービスを行い、新規利用者の掘り起こしを行った。 また、地域のサロンへ出向き出前講座を行った。 【説明】 利用者のニーズ把握のためアンケート調査及び聞き取り調査(同乗)を行いました。 また、利用者掘り起こしのため、ガイドブックの配布やバスの乗り方教室、出前講座を実施しました。	A 大きな災害等もなかったため、事業は適切に実施された。 【説明】 本年度は全ての便で計画どおり運行できたことから「A」評価としております。 【参考】 H29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、3段階で評価します。 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なかったとおりに実施されなかった。	B ①公共交通機関を使った市内外への移動での乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合 目標値:49.0% 結果:48.9% ②コミュニティバス等の利用者数 目標値:92,800人 結果:78,400人 ③公共交通機関を利用している人の割合 目標値:71.5% 結果:67.9% ④市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料 目標値:800円/人 結果:785円/人 【説明】 ①②③が目標達成となっていないため「B」評価としております。 【参考】 H29生活交通確保維持改善計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、3段階で評価します。 A:事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 B:事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。	目標値に対し、結果は下回っているため、利用者増加のため、更なる公共交通利便性の向上を図ると共に利用促進に向け周知啓発等を積極的に行う。特に運行時間帯の改善など、利用者目線での改善を図る。 なお、熊本地震後のバスの遅延や、利用者離れ、乗り込み調査等のデータ分析を行いながら、利用目的の把握や、加速している路線バスの廃止に伴う結線の見直し等を行っていきたい。 また、高齢化に伴う合志市の公共交通のあり方についても、市民の要望をふまえつつ推進していきたい。
熊本電鉄(株)	レターバス (左回り平日1便目)				
熊本電鉄(株)	日向・新迫線				
(株)相互交通	合生・上生線				
(有)キティー交通	合生・御代志線				
(有)銀杏交通タクシー	後川辺線				
(有)銀杏交通タクシー	後川辺線				

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

提出日：平成30年1月23日

協議会名：	合志市地域公共交通協議会
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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	本市においては、大きく3つの異なる日常生活圏があり、地域によって買い物や通院といった基本的な日常生活に違いが見られる。また、地震以降バスの利用者が鉄道に移行した経緯や路線バスの廃止等の現状を踏まえ、鉄道駅を主要乗り換え拠点とし、そこに至る公共交通手段の強化についても必要とされていることから、●地域ごとの生活圏に対応した生活支援交通及び市内移動手段の路線●鉄道駅やバスターミナルの拠点性を高めるフィーダー路線を運行し、市民が円滑に移動できることを目指している。

合志市地域公共交通協議会

事業名: 29年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

概要



《運行の主体》

レターバス(環状バス)・・・熊本電気鉄道(株)
循環バス(2路線)・・・熊本電気鉄道(株)
乗り合いタクシー合生・上生線・・・(株)相互交通
" 合生・御代志線・・・(有)キティー交通
" 後川辺線・・・(有)銀杏交通タクシー
予約型乗り合いタクシー(2区域)・・・(株)相互交通

《公共交通の現状について》

本市内の公共交通機関は、路線バス(熊本電鉄)、鉄道(同)、市コミュニティバスが運行しているが、路線バスの多くは人口が集中する市南部の住宅団地部を中心にダイヤが組まれ、鉄道のサービス範囲は、駅へのアクセス手段が乏しいため市内南部の一部地域に限られている。コミュニティバスについては、環状線2路線、循環線5路線及び区域運行2区域を運行し、市内全域を網羅するように運行している。

なお、隣接する大津町、菊陽町にJR豊肥本線が通っているが、本市内からJR駅へのアクセスも十分とは言えない現状である。

また、隣接する熊本市の「地域公共交通網形成計画」において、本市の御代志地区が乗り換え拠点として位置づけられている。

基礎データ

合併状況: 平成18年2月に合志町と西合志町が合併
人口: 61,417人 (平成29年9月末現在)
面積: 53.19平方キロメートル
過疎地域等指定: なし
高齢化率: 22.6% (平成27年国勢調査)
補助対象の系統数: 7系統(確保維持事業のみ)
自治体負担額: H27年度39,287千円、H28年度: 40,632千円
H29年度: 40,896千円(確保維持事業のみ)
協議会開催数: 協議会3回、分科会3回(年間)

計画、目標(Plan)

本市においては、大きく3つの異なる日常生活圏があり、地域によって買い物や通院といった基本的な日常生活に違いが見られる。また、地震以降バスの利用者が鉄道に移行した経緯や路線バスの廃止等の現状を踏まえ、鉄道駅を主要乗り換え拠点とし、そこに至る公共交通手段の強化についても必要とされていることから、●地域ごとの生活圏に対応した生活支援交通及び市内移動手段の路線●鉄道駅やバスターミナルの拠点性を高めるフィーダー路線を運行し、市民が円滑に移動できることを目指している。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

合志市生活交通確保維持改善計画どおり、コミュニティバス(環状・循環バス及び乗り合いタクシー)の運行を実施し、市民の市内外への移動の円滑化を図った。計画内容は前年後の内容と同様である。

実施状況、目標の達成(Check)

【平成29年度の目標値と結果】

- ① 公共交通機関を使った市内外への移動での乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合
目標値: 49.0% 結果: 48.9%
- ② コミュニティバス等の利用者数
目標値: 92,800人 結果: 78,400人
- ③ 公共交通機関を利用している人の割合
目標値: 71.5% 結果: 67.9%
- ④ 市民1人当たりのコミュニティバス等の運行委託料
目標値: 800円/人 結果: 785円/人

今後の課題、対応(Action)

目標値に対し、結果は下回っているため、利用者増加のため、更なる公共交通利便性の向上を図ると共に利用促進に向け周知啓発等を積極的に行う。なお、熊本地震後のバスの遅延や、利用者離れ、乗り込み調査等のデータ分析を行いながら、利用目的の把握や、加速している路線バスの廃止に伴う結線の見直し等を行っていききたい。また、高齢化に伴う合志市の公共交通のあり方についても、市民の要望をふまえて推進していきたい。

※PDCAを記入する際、枠が足りない場合は、次頁に作成することも可能とします。