

## 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)

平成30年12月17日

協議会名: 駒ヶ根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)
伊南乗用自動車有限会社	「ア・イ・ウ」エリア～共通指定目的地(駒ヶ根駅を含む。)	H28年10月からの毎日運行化後も継続実施している。	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 1.1便当たり平均乗車人数 目標:3人以上 実績:2.4人 2.運行率 目標:75%以上 実績:95.3% 3.登録者数に占める実利用者の割合 目標:20%以上 実績:12.0% 4.交通空白・不便地域 目標:ゼロ 実績:ゼロ 「1.1便当たり平均乗車人数」は、平日毎日運行化により利用者が分散し、目標を下回った。登録者数、利用者数の伸びと共に「2.運行率」の数値も改善されてきている。ただし、「3.登録者数に占める実利用者の割合」の伸びは横ばいとなり、利用者の拡大に更なる工夫が必要である。	年間を通じて安定した毎日運行に取り組むと共に、利用者拡大への広報活動に努める。また、運転免許証自主返納支援事業を通じて、高齢者を中心に「こまタク」利用を促す取組を継続していく。
赤穂タクシー有限会社	「エ・オ」エリア～共通指定目的地(駒ヶ根駅を含む。)	H28年10月からの毎日運行化後も継続実施している。	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 1.1便当たり平均乗車人数 目標:3人以上 実績:2.3人 2.運行率 目標:75%以上 実績:84.8% 3.登録者数に占める実利用者の割合 目標:20%以上 実績:9.6% 4.交通空白・不便地域 目標:ゼロ 実績:ゼロ 「1.1便当たり平均乗車人数」は、平日毎日運行化により利用者が分散し、目標を下回った。登録者数、利用者数の伸びと共に「2.運行率」の数値も改善されてきている。ただし、「3.登録者数に占める実利用者の割合」の伸びは横ばいとなり、利用者の拡大に更なる工夫が必要である。	年間を通じて安定した毎日運行に取り組むと共に、利用者拡大への広報活動に努める。また、運転免許証自主返納支援事業を通じて、高齢者を中心に「こまタク」利用を促す取組を継続していく。

## 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

平成30年12月17日

協議会名:	駒ヶ根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)	<p>(1)事業の背景</p> <p>【人口、地理】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口32,276人、高齢化率30.8%(平成30年10月1日現在)</li> <li>・西に中央アルプス、東に南アルプスに囲まれた高低差のある地域で、西部地域(市中央部を縦断する天竜川よりも西側の地域)は天竜川沿岸の複雑な河岸段丘、東部地域(天竜川よりも東側の地域)は山あいの急峻な中山間集落となっている。</li> </ul> <p>【都市構造、移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車交通を中心に考えられた都市計画。結果、都市の郊外化が進行(商業施設、医療機関、新興住宅などは郊外化かつ散在)。これにより、移動ニーズが多様化(目的地がJR駒ヶ根駅を中心とした市街地から分散)し、自家用車に頼らざるを得ない都市形態となっている。</li> <li>・自家用車を持たない交通弱者にとっては、通院や買い物といった生活に必要な移動のために、地域公共交通といった移動手段が必須</li> <li>・少子超高齢化の加速により、将来、車を運転できなくなる人、送迎してくれる家族を持たない人の増加が懸念されることから、社会構造の変化に応じた都市計画の見直しに合わせて、現実的な都市形態や市民ニーズに合った地域公共交通の確保が必要不可欠</li> </ul> <p>【既存の地域公共交通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当市の公共交通網は、隣接する伊那市(伊那中央病院へ通院する市民も多い)や飯田市等へ通じる唯一の幹線交通であるJR飯田線、中央自動車道を利用した高速バス、JR駒ヶ根駅と駒ヶ岳ロープウェイとの間を往復する民営路線バスからなっている。</li> <li>・これらの幹線交通に通じる支線の役割を果たしていた「こまちゃんバス」(定時定路線。運行母体:駒ヶ根市地域公共交通協議会。平成25年5月末日まで運行)は、都市の郊外化の進展に伴い、幅広い出発地と目的地に対応しきれず、以下の問題点から、市内移動の足としての役割を十分果たしていない状況であった <ul style="list-style-type: none"> <li>◆利用者数の減少(毎年10%づつ減少)</li> <li>◆交通空白/不便地域の存在</li> <li>◆利用者要望を充足するための路線/ダイヤ拡大や運賃収入の減少による財政負担の増</li> </ul> </li> <li>・また、平成21年に実施した住民意向調査では、市民の74.5%が「こまちゃんバス」に対して改善を求めており、特に交通弱者の中心である高齢者は「自宅近くの運行」「増便」「デマンド方式の導入」を求めた</li> </ul> <p>(2)事業の目的、必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○目指す姿「高齢者を中心とした交通弱者の通院や買い物といった生活を支えるための交通」</li> <li>○具体的には「こまちゃんバス」の課題を解消し、目指すべき姿を実現するために次を目指す <ul style="list-style-type: none"> <li>◆交通空白/不便地域を解消する交通</li> <li>◆都市形態や高齢者を中心とした交通弱者のニーズに即した有効的な交通</li> <li>◆無駄がなく効率的な交通</li> <li>◆市民と行政との応分の負担による持続可能な交通</li> </ul> </li> <li>・以上のことから、「こまちゃんバス」の代替となる「こまがねデマンド型乗合タクシー」(通称「こまタク」)の本格運行を平成25年10月1日から開始させ、高齢者を中心とした交通弱者の通院や買い物といった生活を支えるための交通(「こまタク」)の確保・維持していくため、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要</li> <li>・また、平成28年度に策定した駒ヶ根市地域公共交通網形成計画に沿って、利便性の高い制度に拡充を図っていく</li> </ul> <p>(3)事業の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「こまタク」を維持することにより、高齢者を中心とした交通弱者の日常生活(特に通院や買い物)に必要な不可欠な移動手段が、有効かつ効率的に確保される</li> <li>・自宅まで送迎する「こまタク」の運行により、高齢者を中心とした交通弱者の外出を促進し、地域の活性化につながる</li> </ul>