

## 令和5年度 進捗状況評価シート

## 目標の達成状況

## 目標(1) 移動不便地区の解消

評価指標	目標値	基準値	実績値				
		R1 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
高校通学の移動不便地区数	0 地区	23 地区	23 地区	23 地区	18 地区		
通院の移動不便地区数	0 地区	17 地区	17 地区	17 地区	12 地区		
達成状況に関する考察	<p>各市町村の交通担当者に、移動不便地区と各市町村の取組状況をお伺いした。</p> <p>松川町においては、既存の路線の一部を廃し、松川町全域の移動手段を担保するチョイソコマつかわの運行を開始したことをもって、協議したところ移動不便地区を外すこととした。その他では、事業を開始しはじめた段階で移動不便地区の解消にはまだ至っていないという判断がされているが、解消に向けた事業取組（福祉バス1件）がいくつかの市町村で新規に進められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不便地区は、駅から1km、停留所から500mを超える距離にある地区としている。</li> <li>・移動不便地区のうち、一定の効果がみられる代替手段※がある地区については除外</li> </ul> <p>※福祉バス（無料）、タクシー券、タクシー助成、スクールバス等</p>						
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州市町村の取組状況や課題等を共有できる場を整備していく。</li> <li>・他圏域で成功している取組事例などを調べ、情報共有していく。</li> </ul>						

## 目標(2) 利便性の向上

評価指標	目標値	基準値	実績値				
		R1 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
住民一人あたりの1年間の公共交通の利用回数	3.33 回/人	3.33 回/人	2.62 回/人	2.73 回/人	2.91 回/人		
達成状況に関する考察	<p>令和5年度中の公共交通利用者数は前年度比で若干増となっており、全体の数値としては回復傾向にある。各路線の内訳を見ると、増加或いは減少となっている路線に分かれており、特に増加している路線の状況を確認したところ学生（中学生・高校生）利用が増えているという回答があり、少なくとも学生利用においてはコロナ禍の影響による家族送迎が少なくなり、公共交通が選択肢として選ばれるようになってきていると考えられる。</p> <p>【算定に用いた数値について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年10月1日時点の南信州圏域の人口は149,947人（前年度比 -1.2%（151,803人））</li> <li>・令和5年度中の公共交通利用者数はのべ436,488人（前年度比+5.4%（413,885人））</li> </ul> <p>※自主路線除く</p>						
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学生及び高齢者に向けて、バスの経路検索ができるようになったことの周知を進める。また、中学・高校等にも引き続きご案内を進めていく。</li> <li>・乗り方教室や高齢者のスマホ教室等で題材として公共交通の検索を取り上げてもらえないか各所へご案内していく。</li> </ul>						

## 目標(3) 持続可能な運行の確立

評価指標	目標値	基準値	実績値				
		R1 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
利用者一人あたりの市町村負担額	538 円/人	538 円/人	962 円/人	973 円/人	989 円/人		
運行経費に対する運賃収入の比率	19.4%	19.4%	14.6%	13.9%	14.1%		
達成状況に関する考察	<p>利用者が増加し、運賃収入も増加しているものの、運行経費が更に増加していることから、結果として行政負担の部分も増加となっている。</p> <p>拡大する運行経費部分は、人件費・燃料費で構成されており、ほとんどが人件費（ドライバー）を占める構造となっている。</p> <p>【算定に用いた数値について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年度中の公共交通利用者数はのべ436,488人（前年度比+5.4%（413,885人））</li> <li>・令和5年度運賃収入 74,060,704円（前年度比+5.2%（70,373,393円））</li> <li>・令和5年度運行経費 523,743,588円（前年度比+3.9%（503,882,343円））</li> <li>・令和5年度行政負担 431,677,799円（前年度比+7.1%（402,818,201円））</li> </ul> <p>※自主路線除く。また運行経費には、車両減価償却、修繕料、その他支出を含まない。</p>						
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中高生や高齢者以外の普段バスを使わない人の利用を増やす取組を検討する。</li> <li>・運行経費の内訳としては、人件費・燃料費で構成されており、ほとんどが人件費を占める構造となっているため、どのようにドライバーを効率的に配置するか、或いは共有してドライバーの総数を節約できるかが今後の課題であり、市町村及び事業者と協議していく。</li> </ul>						

## 目標(4) 観光地等への来訪者の移動手手段の確保

評価指標	目標値	基準値	実績値				
		R1 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
観光タクシーの運行回数	200 回	0 回	1 回	777 回	632 回		
達成状況に関する考察	<p>昼神温泉⇄上諏訪駅、昼神温泉⇄中津川駅を結ぶライナー線、妻籠・馬籠までの定額運行、その他ツアー便の運行が実施されている。特に、上諏訪エリア・昼神温泉間の運行回数が多い結果となっている。</p> <p>なお、妻籠・馬籠までの定額運行については現在休止状態となっている。</p>						
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光部局や事業者が開発する観光路線について、利用者への情報提供の面で支援できないか検討していく。</li> </ul>						

## 目標(5)新技術の導入に向けた取組み

評価指標	目標値	基準値	実績値				
		R1 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
GTFS-JP の基幹路線・准基幹路線に対する整備率	100%	0%	8%	100%	100%		
達成状況に関する考察	<p>基幹路線・准基幹路線に加え、支線を含めた定時定路線については、すべての整備が完了した。デマンド・乗合タクシーについては、GTFS-JP の要件に現状合致していないため、整備対象から除外している。今後は、①データの維持管理②Googlemap 上でのアラート更新③希望自治体による GTFS-RT の検討の支援を進めていく。</p> <p>●GTFS-JP データ作成完了(R6.5 時点)</p> <p>新規追加：E3 大島線せせらぎ、E7 たかぎコミュニティバス厚生病院線、E8 上平線、E9 富田線の 4 系統</p> <p>E0 阿島線/W0 駒場線/E1 遠山郷線/西部コミュニティバス/L1 循環線/C2 久堅線/C3 千代線/C4 三穂線/C5 大休線/E2 平岡線/M3 部奈線/M6 上片桐・大島通学便/M7 生田線/S1 温田線/S0 阿南線/E4 喬木村民バス氏乗線/T2 滝川阿島北県道線/T3 堀越線/T4 佐原線/T5 福島線/T6 壬生沢福島線/T7 壬生沢線/M1 大鹿線(鹿塩・大河原、松川インター・日赤、松川インター) / K1 柿丸あったかバス 山吹エリア/ K2 柿丸あったかバス 市田エリア/ K1 柿丸あったかバス (山吹・市田まわり) /W4 巡回バス 浪合線/ W5 巡回バス 清内路線</p>						
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・データ作成については一度完了したことをもって、今後路線の新規・変更がある場合は事務局の方で作業を担うこととし、各市町村・事業者においてはアラート更新等の日常利用に関する部分を担う形で再整理を行う。</li> <li>・継続的な更新を行えるよう、GTFS-JP のアラート更新に関する講習会などを実施し、各市町村及び事業者の担当者のフォローアップしていく。</li> <li>・多様な活用方法について検討を進めていく。</li> <li>・作成したデータをオープンデータとして、各所へ提供を進めていく。</li> <li>・デマンド・乗合タクシーについては、GTFS-JP の要件に現状合致していないため、整備対象から除外したが、どのようにすれば利用者に対して情報提供ができるかなどを検討していく。</li> </ul>						