

南木曾町地域公共交通総合連携計画

○総合連携計画の策定年月日 平成20年3月24日策定
平成21年12月1日改定

○基本的な方針

町内で運行する地域バス(幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー)を総合的に連携して運行することにより、少しでも効率的な運行形態となるよう努め継続可能な地域公共交通として存続させる。

○総合連携計画の目標

- ①町が主体となって、地域の生活交通の確保を図る。
- ②高齢者や通学者を対象とした移動手段の確保を図る。
- ③観光客にも配慮した公共交通機関の確保に努める。
- ④町民や観光客の利便性を追及し利用促進を図る。
- ⑤運行方法や運行時間帯などについて継続的に調査・研究を実施し、利用しやすい環境づくりを進めるとともに、利用の促進に努める。

○事業及び実施主体

- ・町内バスの総合的な運行を行い住民の生活交通を確保する
(実施主体:南木曾町)
- ・運賃は、利用者にとって分かりやすいものとするため、低額一律料金とする
(実施主体:南木曾町)
- ・利用者の実態とニーズを把握し、利用しやすい交通形態を目指す
(実施主体:南木曾町)
- ・利用状況等のデータの蓄積と分析による検証を継続して行い、利用のしやすさと効率的な運行の両立を図る
(実施主体:南木曾町)
- ・停留所施設の整備をおこない、利用者に判りやすい、みやすい時刻表・バス停の設置を図る
(実施主体:南木曾町)

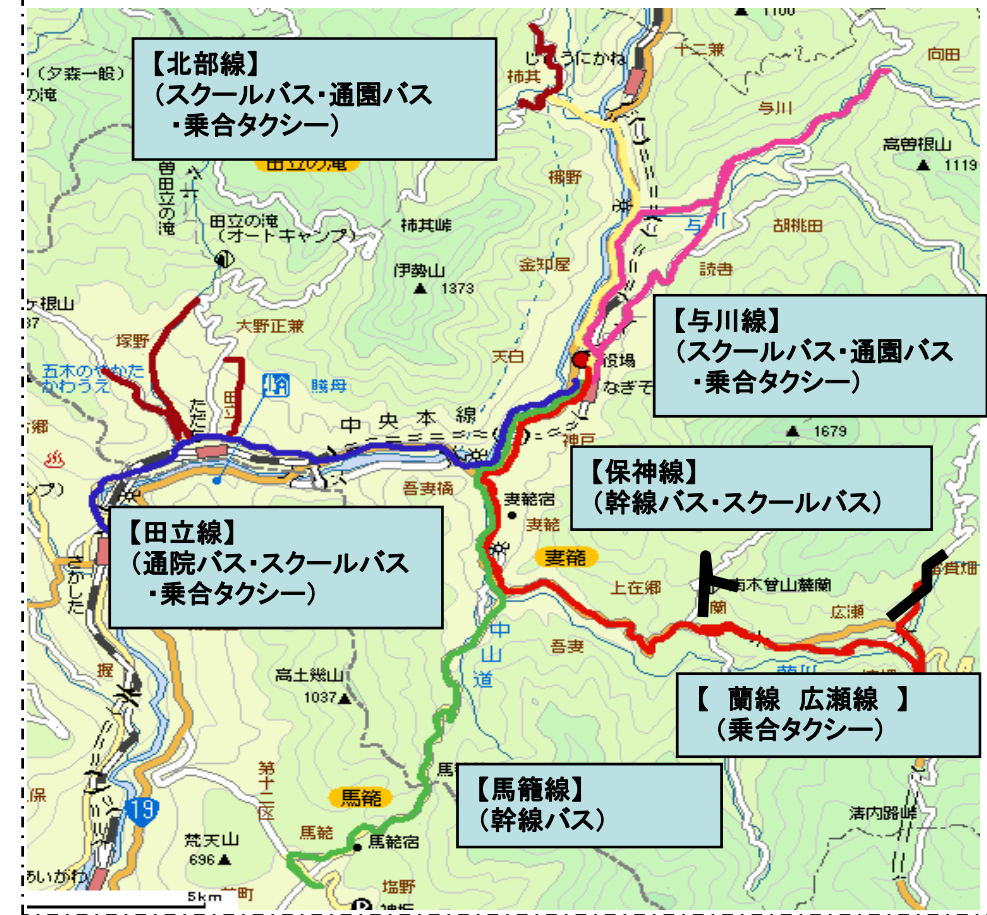
○計画期間

平成20年度～平成22年度

南木曾町地域公共交通協議会

構成員:南木曾町、おんたけ交通(株)、(株)南木曾観光タクシー、飯田国道事務所
木曾維持出張所、木曾建設事務所、木曾警察署、長野県、南木曾商工会、
南木曾町社会福祉協議会、南木曾町老人クラブ連合会、南木曾町婦人会、
地域振興協議会、北陸信越運輸局長野運輸支局

【路線図】



南木曾町地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業 最終年度）の概要

平成22年度事業実施概要

事業実施状況及び今後の展望

検討の経緯

■22年7月:第1回協議会

- ・平成21年度利用状況・料金収入状況報告
- ・平成22年度事業計画の変更について
- ・平成22年度補正予算第1号について

保神線時刻変更
田立線運行日の増
馬籠線運行日、運行便数の増

■23年1月:第2回協議会（予定）

- ・平成22年度利用状況・料金収入状況中間報告
- ・田立線の増便について
- ・平成23年度事業計画について
- ・平成23年度当初予算について

事業名: 地域バス実証運行事業

実施主体:南木曾町地域公共交通協議会
・H20年4月実証運行開始
路線バス(主要路線) 保神線
馬籠線
田立線
乗合タクシー(与川線・北部線・田立線・広瀬線・蘭線)
・利用者の実態とニーズの把握

【実施結果・成果等】(評価項目Ⅲ①)

- ・町内5路線全体でおよそ37041人が利用(4~12月)
主要3路線 保神線 17449人(前年17767人)
馬籠線 16498人(前年17025人 10月から運行便数増)
田立線 2675人(前年2515人 10月から 3日/週 を 5日/週に運行費増)

これらバス路線・乗合タクシーの運行により、公共交通空白地域の解消と町中心部へのアクセスの向上、坂下病院通院の利便向上を図ることができた。

- ・住民懇談会での意見聴取、田立線においては利用者実態調査をおこない利用者ニーズの把握を図った。

【評価・問題点の把握】(評価項目Ⅳ1①)

地域バス運行の実証運行については、今年度田立線、馬籠線において運行日数、便数の増を図ったことにより、利用者数は増加する見込みである。しかし便数の増とそれに伴う事業費の増加により、1便当たりの平均利用者数及び収支率は低下することが予想される。これらの低下することは変更当初から想定しているが、町民福祉の充実、観光行政の充実を掲げる町の方針として、許容できる範囲内の財政負担かを実証中である。

住民や利用者から寄せられる意見については、可能な範囲で対応しているが、本格運行に向けて収支率向上と、運行を継続させる仕組みの確立が課題である。

【事業の見直しの方向性】(評価項目Ⅳ1②)

今後はこの検証結果をみた上で、住民の生活交通確保のために事業を継続して行いが、町の財政負担が可能であれば継続し、必要があれば利用者・目的などを絞ったさらなる運行の効率化や利用金の見直しなどをおこない持続可能な公共交通を目指す。

また、利用促進啓発などにより利用者数の増加を図る。

南木曾町地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業 最終年度）の概要

前年度二次評価結果等に係る事業の概要

二次評価における主な指摘事項

実証運行について、評価基準（目標値の設定等）及び評価方法を定め、事業評価をすることで、PDCAサイクルを確立していただくことが望まれます。

実証運行表の目標値は、昨年度の数値を対象としておりますが、昨年度において掲げた目標値に達していない路線においては、再度、昨年度の目標値を設定することが効果を見極めるうえで必要と思われます。そのうえで効果の現れない路線については、翌年度実施に向け具体的な見直しをされることが望まれます。

二次評価に係る主な事業実施状況

連携計画における評価事項に対する評価方法を下線部と設定し評価した。

- ①公共交通の空白地域の解消：現状5路線維持 達成
- ②町中心部及び公共施設等へのアクセス向上：現状運行便数確保 達成
- ③行政コストの抑制：財政支出額の減 未達成
- ④住民の公共交通の利便性満足度の向上：要望による変更 あり 達成

とし単純化し、評価PDCAサイクルの確立につなげることとした。

実証運行表の目標値を、運行開始以降（平成19年度）の最大値に設定した。

今年度事業のポイント

地域住民・利用者の意見を反映させた点

- ・以前から増便要望の多かった田立線（通院バス）を月・火・金週3日から平日毎日運行に増便した。
- ・これまで冬期間は休日のみ運行していた馬籠線を観光客の利便の向上を図るため増便し毎日運行を行うこととした。

協議会及び各構成員が特に工夫して取り組んだ点

〔協議会〕

- ・利用者実態調査を行うとともに、高齢者スクリーニング調査の情報提供、買い物困難者調査への同行などにより利用者ニーズの把握を図った。
- ・近隣市町村担当者の打ち合わせ会を開催し、効率的な運行について調整を行った。

〔自治体〕

- ・交通部門だけでなく、福祉部門、教育部門、観光部門とのプロジェクトチームを作り、部門横断的に公共交通問題に取り組んだ。
- ・社会福祉協議会が検討している、新たな足の確保事業へ福祉部門とともに参加し、先進地視察、意見交換などを行い、既存交通事業と効率的連携が取れるように検討を始めた。