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6年1月　日

協議会名： 横手市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）
つばめ自動車（株） （資）浅舞タクシー （同）沼館タクシー さとみタクシー（有） （資）大森タクシー （有）ユニオン交通 よこてタクシー（株）	横手デマンド交通 横手市内全域（ただし、横手駅を中心とした一部市街地は乗り降りできない。）	【前回の評価結果(R5.1.26)】 ・運転免許証自主返納者に対する公共交通利用回数券交付事業において、回数券交付時にパンフレットを同封する取り組みを継続するとともに、福祉部門や各地域と連携しながら、新規利用者の獲得及び積極的な活用を促す。 【評価結果の反映状況】 ・運転免許証自主返納者向けに、回数券交付時にパンフレットを同封する取り組みを継続して実施している。また、バス路線廃止に係る住民説明会や各地域における意見交換会の際に事業の紹介及びパンフレットの配布を行っており、様々な機会を活用して利用者の掘り起こしを図っている。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	・利用者数を目標38,100人/年としていたところ、実績36,596人/年であり、目標を1,504人下回った。【達成率96.1%】 ・一人あたりの財政支出の目標を880円としていたところ、実績951円となり、71円オーバーであった。 ・利用者数の前年度比は106%と微増しており、ほとんどの月で前年度の同じ月よりも利用者数が増加した。前年度の落ち込みが大きかったため数値が回復したとは言い難いが、人々の動きが活発になり徐々に利用者が戻りつつあるものと捉えている。	・運転免許証自主返納者に対する公共交通利用回数券交付事業において、回数券交付時にパンフレットを同封する取り組みを継続する。事業者等との協議を行い、利用者の定着や新規利用者の獲得を目指す。
羽後交通（株）	市内循環バス 横手バスターミナル～平鹿総合病院～イオンスーパーセンター～平鹿総合病院～横手バスターミナル（一周29.1km）	【前回の評価結果(R5.1.26)】 ・現在の利用実態等を考慮するとルート等の変更は容易ではないと思われるが、冬期間の安全確保や利用者のニーズに合った運行体制となるよう、今後も事業者と連携しながら検討を続けていく。 【評価結果の反映状況】 ・事業の実施にあたっては事業者と都度連絡を取り合いながら行っており、利用実態に応じて利用の少ない便を一部運休とし、効率的な運行に向けた見直しを行っている。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	・利用者数を目標31,000人/年としていたところ、実績41,163人/年であり、目標を10,163人上回った。【達成率132.8%】 ・R5.4.1から一部運休としたことで、年度後半は前年度の同じ月より利用者が減少した月もあるものの、冬期間を中心に利用者数が増加しており、利用状況は回復傾向にある。	・利用者の定着や新規利用者の獲得に向け、利用ニーズに合った運行となるよう事業者と連携して協議・検討を継続していく。
	朝日が丘上台線3 横手バスターミナル～上台（7.1km） 上台～横手バスターミナル（7.4km）				C	・利用者数を目標8,000人/年としていたところ、実績4,836人/年であり、目標を3,164人下回った。【60.5%】 ・コロナ禍による外出自粛は緩和されているものの、時期外れのインフルエンザの流行等もあり、沿線上にある横手病院においては診察や面会の制限も引き続き行われていることから利用者減が続いていると考えられる。また、冬期間については、積雪の状況次第で遅れが生じる懸念もあり、そのことも利用者減につながっていると思われる。 ・全便土日祝日運休としている。	

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）
羽後交通（株）	朝日が丘上台線9 横手駅東口～横手バスターミナル（14.7km）	【前回の評価結果(R5.1.26)】 ・減便や運休、コロナ禍の影響等も鑑み、利用状況を事業者とともに注視しながら実態に即したダイヤ設定及び目標設定を行う。 ・路線バスの時刻表の全戸配布を継続することで、運転免許証自主返納者のような新規需要に向けて利用促進を図っていく。 ・運転免許証の自主返納者等を対象とした割安な定期券について周知するほか、乗って守る意識の醸成を図り、新規利用者の獲得・積極的な活用を促す。 【評価結果の反映状況】 ・路線バスの時刻表を全戸配布し、利用者への周知に努めた。 ・運転免許証自主返納者向けのチラシに、割安な定期券や回数券の割引等の情報を掲載し配布することで、利用者の掘り起こし・積極的な活用を促している。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	・利用者数を目標2,900人／年としていたところ、実績3,126人／年であり、目標を226人上回った。【107.8%】	・ダイヤ改正の影響等も鑑み、利用状況を事業者とともに注視しながら実態に即したダイヤ設定及び目標設定を行う。 ・路線バスの時刻表の全戸配布を継続することで、利用者の掘り起こしを図る。 ・事業者と連携しながら、利用ニーズに応じて見直し等を検討し利便性向上を図る。
	朝日が丘上台線10 横手駅東口～横手バスターミナル（14.1km）				B	・利用者数を目標4,300人／年としていたところ、実績4,014人／年であり、目標を286人下回った。【93.3%】 ・当該系統は日中の便を中心としたダイヤになっており、上記「朝日が丘上台線9」の逆回りの経路となっている。上記系統の実績が目標を上回っており、両系統合計でほぼ目標値となっていることからAに近いBと考えたい。 ・全便土日祝日運休としている。	
	大森線10 横手バスターミナル～大森病院前（17.9km） 大森病院前～横手バスターミナル（17.7km）				C	・利用者数を目標11,900人／年としていたところ、実績8,710人／年であり、目標を3,190人下回った。【73.2%】 ・コロナ禍による外出自粛は緩和傾向にあるものの、一旦離れてしまった利用者はなかなか戻ってこないと思われる。また、冬期間については、積雪の状況次第で遅れが生じる懸念もあり、そのことも利用者減につながったと思われる。 ・全便土日祝日運休としている。	
	山内線4 横手駅東口～三又温泉入口（23.9km）				C	・利用者数を目標4,000人／年としていたところ、実績3,031人／年であり、目標を969人下回った。【75.8%】 ・コロナ禍による外出自粛は緩和傾向にあるものの、一旦離れてしまった利用者はなかなか戻ってこないと思われる。また、冬期間については、積雪の状況次第で遅れが生じる懸念もあり、そのことも利用者減につながったと思われる。 ・全便土日祝日運休としている。	

別添1

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）
	山内線9 三又温泉入口～横手駅東口 （23.2km）				B	・利用者数を目標4,700人／年としていたところ、実績3,810人／年であり、目標を890人下回った。【81.1%】 ・当該系統は農村部から市街地への系統となっているものの、実際には沿線の学校（横手清陵学院）の帰りの利用が主となっている。コロナ禍による外出自粛は緩和傾向になっているものの、一旦離れてしまった利用者はなかなか戻ってこないと思われる。また、夕方の便については保護者による送迎が年々増加していることが利用者減の大きな要因と思われる。 ・全便土日祝日運休としている。	
	横手本荘線2 横手バスターミナル～坂の下 （24.9km） 坂の下～横手バスターミナル （24.4km）				B	・利用者数を目標7,800人／年としていたところ、実績6,985人／年であり、目標を815人下回った。【89.6%】 ・当該系統は日中の便を中心としたダイヤになっており、コロナ禍による外出自粛は緩和傾向にあるものの、一旦離れてしまった利用者はなかなか戻ってこないと思われる。また、冬期間については、積雪の状況次第で遅れが生じる懸念もあり、そのことも利用者減につながったと思われる。	
	横手本荘線13 坂の下～横手バスターミナル （27.7km）				B	・利用者数を目標2,800人／年としていたところ、実績2,466人／年であり、目標を334人下回った。【88.1%】 ・コロナ禍による外出自粛は緩和されているものの、時期外れのインフルエンザの流行等もあり、沿線上にある平鹿総合病院においては診察や面会の制限も引き続き行われていることから利用者減が続いていると考えられる。また、冬期間については、積雪の状況次第で遅れが生じる懸念もあり、そのことも利用者減につながっていると思われる。	

※枠の大きさの変更は可能です。

別添１－２

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

令和6年1月　　日

協議会名：	横手市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

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	横手市は、東側が奥羽山脈、西側は出羽丘陵に囲まれた横手盆地の中央部に位置し、東西は45km、南北は35km、総面積693.80㎢という広大な面積を有している。 市内公共交通は、鉄道2路線、路線バス15路線、タクシー会社8社などにより構成されている。鉄道については、南北に奥羽本線、東方向に北上線が運行し、秋田市や大仙市、湯沢市、北上市などと結ばれている。路線バスは、横手駅に隣接した横手バスターミナルを基点とし、放射状に運行されている。 近年は自家用車の普及や人口減少などの要因により公共交通の利用者は激減している。特に乗合バスは、市内完結路線のほとんどが赤字路線であり、路線維持のため市では毎年多額の財政支出を行っている。また、今後の更なる路線改廃も懸念されており、将来を見据えた公共交通体系への見直しが求められている。 市では、平成23年3月に「横手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、「安心で住みよいまちづくり」に向けて、高齢化に対応したモビリティの確保、将来にわたり持続可能な公共交通システムの構築を目指し、デマンド型乗合タクシーである「横手デマンド交通」と、市街地の一部に設定した中心部バスゾーンをエリアとする「循環バス」の運行を、平成25年10月から開始したところである。 また、平成31年3月には、「横手市総合計画」「都市計画マスタープラン」の理念、方針の実現を図るため、「横手市地域公共交通網形成計画」を策定したところであり、基本方針として「移動手段の確保」、「公共交通の利用が不便なエリアの解消」、「まちづくり戦略との連携」、「情報発信と利用促進」を掲げ、市の公共交通を取り巻く様々な課題を整理し、持続可能な地域公共交通の在り方について恒常的に検討することで、市民の皆様や当市を訪れる全ての皆様の移動手段の確保、快適な移動環境の創出を図ることを目指している。横手市地域公共交通網形成計画の計画期間が令和5年度で終了することから、令和6年度からの5年間を計画期間とする「横手市地域公共交通計画」を策定し、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて取り組むこととしている。