

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		長久手市地域公共交通会議	
愛知	1	Nーバス、中央循環線、三ヶ峯線	
		<p>Nーバス 利用者数は対前年度比を上回り、目標を達成している。 平成23年4月の路線見直し以降、増加傾向で推移している。</p> <p>【利用者数の目標: 対前年度比増加】 平成28年度: 655人/日 平成29年度: 697人/日</p> <p>中央循環線右回り(名鉄バス) 平成28年度: 103人/日 平成29年度: 126人/日</p> <p>中央循環線左回り(名鉄バス) 平成28年度: 106人/日 平成29年度: 120人/日</p> <p>三ヶ峯線(名鉄バス) 平成28年度: 86人/日 平成29年度: 87人/日</p>	<p>「公共交通応援隊」によるNーバス応援ソングの作成やワークショップの開催など、市民主体の利用促進活動を行うとともに、市内すべての公共交通を網羅したマップを作成し利用促進策を講じていることについて評価します。</p> <p>引き続き、平成28年12月、29年10月に次々にオープンした大型店舗の影響でNーバスを含めたバスの遅延が発生していることを踏まえ、関係者と連携した上で、特に土日の渋滞対策を講じるとともに、民間バス事業者と連携して長久手古戦場駅と愛知医科大学病院を乗り継ぎ拠点として南北に広域幹線軸が構築されたことを踏まえつつ、尾三地区において関係市町と連携した上で、広域的な公共交通ネットワークを構築することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		東郷町地域公共交通会議	
愛知	2	南北コース	
		<p>平成29年度目標:平成28年度比で利用者増 平成28年度利用者42,773人に対し平成29年度利用者は43,678人と年間利用者が増加した。 イベントや啓発チラシでのPRなどにより住民等に浸透・定着したことで利用者数が増加。 鉄道駅及び幹線である名鉄バス東西線に接続し町内施設を経由する路線であり、住民の生活交通手段として利用されている。</p>	<p>平成29年10月に網形成計画に基づき、自家用有償運送から運送法4条路線への移行を実施するとともに、近隣市と交通事業者と連携して駅や大学病院を乗り継ぎ拠点としたことについて評価します。</p> <p>引き続き、近隣市と交通事業者と連携して南北を幹線軸とするネットワーク化をすすめるとともに、中心地「セントラル開発」を見据えた新たな公共交通網の構築や、公共交通利用促進策を着実に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		瀬戸市地域公共交通会議	
愛知	3	赤津線	
		<p>瀬戸北線を運行することによって交通不便地区を解消することができた。 利用者目標280,000人に対して、利用者数が261,490人となり、利用者目標を達成することができなかった。 利用者アンケートの結果より、通勤、通院客の利用減少が目立つ。また、運行本数や運行時間帯についての不満が多い。</p> <p>赤津線を運行することによって交通不便地区を解消することができた。 利用者目標65,000人に対して、利用者数が59,109人となり、利用者目標を達成することができなかった。 市民アンケート結果より、運行本数やバス停までの距離について不満が目立つ。</p>	<p>市民ワークショップの開催や市民・利用者公共交通アンケートを実施し市民目線でのニーズを把握することで、公共交通ネットワークの構築を進め、改善点を整理するとともに広報紙の発行やバスの乗り方教室など、沿線協議会によるきめ細かな利用促進活動を実施され、地域公共交通の確保や維持に努められたことは評価します。</p> <p>平成30年度に策定される網形成計画にあたっては、まちづくりや観光振興を推進するとともに、整理をした改善点も踏まえ、地域幹線バスとコミュニティバスの役割を明確化し、近隣市町や交通事業者との連携を視野に入れ、広域的な観点で幹線軸の位置付けを明確化されるよう期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		岡崎市交通政策会議	
愛知	4	額田支所市民病院線、下山地区線、形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線	
		<p>額田支所市民病院線 【利用者数】7,075人(目標7,611人) 【利用率】0.18%(目標0.19%) 運行範囲が多学区にわたっており、額田地域以外への周知不足が原因と考えられる。</p> <p>下山地区線 【利用者数】4,905人(4,409人) 【利用率】2.33%(2.09%)</p> <p>形埜地区線 【利用者数】777人(914人) 【利用率】0.29%(0.35%) ほとんど利用されていない上、色平まで運行しているなど、往復に時間がかかる等の不便な面があった。また、利用が多い診療所通院に配慮されたダイヤになっていなかったことが原因であると考えられる。</p> <p>宮崎地区線 【利用者数】410人(441人) 【利用率】0.44%(0.38%) 豊富・夏山地区線 【利用者数】442人(480人) 【利用率】0.14%(0.15%) 地域に必要な生活交通を目指し、利用者現状維持を目標として地域で利用促進に取り組んできたが、周知不足に原因があると考えられる。</p>	<p>市街地、郊外、中山間部と多様な市域を抱える岡崎市において、鉄道や基幹バス路線、地域交通路線などにより公共交通網を整備のうえ、地域住民の要望把握、情報提供のほかバス事業者との定期的な会議を開催するなど、利用促進に向け改善に努めていることについて、評価します。</p> <p>また、今般、市内バス「まちバス」について、市民の要望を踏まえ、まちなか等における利便性の向上や回遊性の向上を図るため、東岡崎駅に乗り入れし、交通結節を図り利便性の向上を図ったことを評価します。</p> <p>今後は、利用者数が伸び悩む中山間部において効率的で効果的な路線再編と利用促進の推進を期待するとともに、近隣市町との連携による広域的な公共交通ネットワークを構築することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		西尾市地域公共交通会議	
愛知	5	いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)	
		<p>【いこまいかー全体利用者数】 (目標)1,262人(実績)1,005人 達成率:80%</p> <p>【補助対象系統利用者数】 (目標)958人(実績)831人 達成率:87%</p> <p>利用者数の年10%増加を目標としたが、前年を下回る結果となった。利用の内訳は特定の利用者・地域に偏っており、頻繁に利用していた方が離れたことにより全体の利用者数が減少してしまった。</p>	<p>地区協議会を設立して、市民・行政・事業者が協働することで、一色地区コミュニティバスを運行開始し、地域によるバス停への屋根・ベンチの設置や町内会での回数券購入、乗り方教室の実施などの取り組み行ったことは評価します。</p> <p>一方、デマンド型乗合タクシーについては、利用者に偏りがあったため、地区ごとにいこまいかーを利用した具体的なおでかけ方法の案内やパンフレットの配布等により利用促進を図ったが、全体利用者数は目標値を達成できなかったことから、地域住民との協働によるさらなる利用促進策が必要です。</p> <p>今後は、隣接市との地域間幹線(鉄道・バス)の見直しや、市内コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの乗り継ぎ利便性を含めた議論が展開されるよう期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		新城市地域公共交通会議	
愛知	6	西部線、塩瀬線、つくであしがる線	
		<p>西部線 豊鉄タクシー株式会社</p> <p>①利用者数 目標3,510人／実績3,019人 →達成度86%</p> <p>②収支率 目標7.34%／実績6.30% →達成度85%</p> <p>③利用者の満足度 目標1.05／実績1.04 →達成度(基準値1.0との差 +0.04)</p> <p>塩瀬線 新城市</p> <p>①利用者数 目標1,623人／実績1,505人 →達成度92%</p> <p>②収支率 目標8.69%／実績2.75% →達成度31%</p> <p>③利用者の満足度 目標1.15／実績1.03 →達成度(基準値1.0との差 +0.03)</p> <p>つくであしがる線 新城市</p> <p>①利用者数 目標980人／実績971人→達成度99%</p> <p>②収支率 目標2.42%／実績1.96% →達成度80%</p> <p>③利用者の満足度 目標1.20／実績1.13 →達成度(基準値1.0との差 +0.13)</p>	<p>地域住民との連携した「地域の足を守る会」や「路線を守り育てる会」により公共交通活性化の取組を行っていることや、新城市から名古屋周辺への通勤・通学を可能とした高速バスについて関係者と連携して、回数券の発売や名古屋周辺のイベントでのPRを行い、利用促進、利便性の向上を図ったことについて評価します。</p> <p>今後は、地域間幹線系統である田口新城線について、高校統廃合も踏まえ、設楽町および運行事業者と路線の見直しや利用促進策を含め十分協議を行い、対策を講じるとともに、網形成計画に基づき、更なる利用促進を推進しつつ、地域住民との協働により公共交通ネットワークを構築することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		北設楽郡公共交通活性化協議会	
愛知	7	稲武線、東栄設楽線、三都橋豊邦線、宇連長江線、東栄線、豊根東栄線、豊根設楽線	
		<p>稲武線 沿線住民一人あたりの年間利用回数 1.1回(目標 2.7回) 毎月、定期的に利用していた利用者の減少や通院機会の減少などで年間利用回数が減少した。</p> <p>東栄設楽線 沿線住民一人あたりの年間利用回数 2.0回(目標 3.2回) 毎月、定期的に利用していた利用者が転出等により減ったことで年間利用回数が減少した。</p> <p>三都橋豊邦線 沿線住民一人あたりの年間利用回数 1.5回(目標 1.6回) 毎月、定期的に利用していた利用者が福祉移送サービスへ移行したことから年間利用回数が減少した。</p> <p>東栄線 沿線住民一人あたりの年間利用回数 5.3回(目標 6.1回) 毎月定期的に利用していた利用者が福祉タクシー券利用へ移行したことから年間利用回数が減少した。通院の利便性向上を目指し、1便増便を行っているが、利用回数は0.9回と伸び悩んでいる。</p> <p>宇連長江線 沿線住民一人あたりの年間利用回数は0.8回であり、目標の0.8回を達成できた。 豊根東栄線 沿線住民一人あたりの年間利用回数は2.7回であり、目標の2.3回を達成できた。 豊根設楽線 沿線住民一人あたりの年間利用回数は1.6回であり、目標の1.3回を達成できた。</p>	<p>網形成計画に基づき、高齢者等を対象としたバス乗り方教室やセミナーを行う等、利用促進策を3町村が連携して取組を実施していることについて評価します。</p> <p>今後は、設楽町にとって生活基盤の根幹である田口新城線について、高校統廃合も踏まえ、新城市および運行事業者と路線の見直しや利用促進策を含め十分協議を行い、対策を講じるとともに、次期網形成計画の基本方針や目標を検討しつつ、各町村分科会を中心に関係者が連携した利用促進策を展開するよう期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	
愛知	8	石巻西川・賀茂線、下条・森岡線、梅敷前芝線、三本木線、他	
		<p>北部地区 年間の利用者数 5,677人(目標7,200人) 今まで利用頻度が高かった利用者が利用しなくなり、利用者数に大きく影響が出た。また新たな利用者の創出及び定着化が図れていなかった。</p> <p>南部地区 年間の利用者数 1,789人(目標1,850人) 今まで利用頻度が高かった利用者の生活環境が変わったため、利用離れが起きた。新たな利用者は現れつつも、目標の利用者数までには至らなかった。</p> <p>前芝地区 年間の利用者数 10,150人(目標10,000人)</p> <p>川北地区 年間の利用者数 4,873人(目標5,400人) 平成29年4月に運行計画を見直し、一時的に利用者数が落ち、利用者の定着化までに時間がかかったためと考えられる。</p> <p>野依地区 年間の利用者数 118,697人(目標90,000人)</p>	<p>「地域生活」バス・タクシー(コミュニティバス)の運行および地域主導による利用促進や見直しの取組を実践し、その中心となっている団体から活性化推進協議会の都度、取組報告をすることで、マイバス意識の醸成につなげるなど、地域協働の取組が定着していることを評価します。</p> <p>引き続き、網形成計画に基づき、バス乗り方教室の実施といったモビリティマネジメントの推進などの事業を推進するとともに、関係市町や事業者との連携により広域幹線の利用促進の取組を行い、広域的な公共交通ネットワークを構築することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		豊川市地域公共交通会議	
愛知	9	豊川市コミュニティバス、豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線他	
		<p>豊川市コミュニティバス 【利用者数: 84,731人/年→87,948人/年、収支率: 11.8%→9.9%】</p> <p>豊川国府線(豊鉄バス) 【利用者数: 52人/日→49人/日、収支率: 9.6%→8.0%】</p> <p>千両三上線(豊鉄タクシー) 【利用者数: 31人/日→34人/日、収支率: 16.8%→15.8%】</p> <p>ゆうあいの里小坂井線(豊鉄タクシー) 【利用者数: 23人/日→27人/日、収支率: 12.4%→12.2%】</p> <p>音羽線(豊鉄タクシー) 【利用者数: 25人/日→26人/日、収支率: 12.4%→11.2%】</p> <p>御津線(豊鉄タクシー) 【利用者数: 22人/日→22人/日、収支率: 9.4%→8.6%】</p> <p>一宮地区地域路線(豊鉄タクシー) 【利用者数: 24人/日→25人/日、収支率: 8.6%→7.3%】</p>	<p>平成28年10月、豊川市民病院や市役所を拠点とした路線再編をはじめ、運賃の「共通ゾーン」設定、豊鉄バスと豊川市コミュニティバスの乗り継ぎ負担軽減のための「豊川市1日フリー乗車券」の通年化など、利便性向上に向けた路線の見直しや継続した利用促進策の取組を行うとともに、再編後の路線の周知を徹底したことで、利用者が増加に転じていることについて評価します。</p> <p>今後は、共通ゾーン運賃の1日フリー乗車券の認知度も含め再編後の路線の評価を実施するとともに、関係市町や事業者との連携により広域幹線の利用促進の取組に期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		田原市地域公共交通会議	
愛知	10	市街地バス、ぐるりんバス、ぐるりんミニバス	
		<p>市街地バス 目標:1便当たり利用者数5.0人 市街地バス東線 1.9人 市街地循環線としての需要が多くない。 市街地バス西線 3.1人 市街地循環線としての需要が多くない。</p> <p>ぐるりんバス 目標:1便当たり利用者数5.0人 童浦線 6.0人 野田線 2.7人 幹線との路線競合を解消したが、幹線利用者は増加していない。市街地へ直接行かなくなり利便性が低下した。</p> <p>ぐるりんミニバス 目標:1便当たり利用者数2.0人 東部六連線 1.7人 統合して循環線に戻したが、一度離れた常連客が戻っていない。 中山線 3.0人 八王子線 西行き便 2.1人 八王子線 東行き便 4.0人 神戸線 1.7人 統合して循環線に戻したが、一度離れた常連客が戻っていない。 高松線 1.2人 車両小型化により団体利用が減少したこと、沿線の人口が少ないことから、目標達成は難しい。</p>	<p>平成27年10月のコミバス再編により利用者数が大幅に減少していることについて、応急措置や地域が主体となって路線カルテも用いて利用促進に取り組む組織体を設置したことは評価します。</p> <p>しかしながら、利用者が減少傾向であることを踏まえ、再編後の路線を検証して上で、特に利用者の大幅に減少している路線について、てこ入れするとともに、路線カルテも用いて利用促進を図る体制を確立することで、利便性の高い公共交通ネットワークの再構築を図られることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		弥富市地域公共交通活性化協議会	
愛知	11	北部ルート、東部ルート、南部ルート	
		<p>【満足度の向上】 ・モニタリング調査(利用者アンケート)による満足度の前年度からの向上を目標とし、満足度が上昇 ⇒51.2%→60.0% (「非常に満足」「やや満足」の割合)</p> <p>【1便当たり乗車人員数の増加】 ・1便当たり乗車人員数の前年度からの増加を目標とし、全ルートで増加 ⇒北部ルート:7.9人/便→8.8人/便 ⇒南部ルート:8.5人/便→9.0人/便 ⇒東部ルート:8.1人/便→9.1人/便</p>	<p>平成28年12月により全ルートが海南病院に乗り入れたことをはじめ、東ルートと地域間幹線の飛島公共交通バスの乗継ダイヤの調整、バス停の新設など、より利便性の向上を図っていることを評価します。</p> <p>今後もモニタリング調査(利用者アンケート)や利用実態調査、OD等各種調査を実施した上で、東部ルートについて、十四山総合福祉センターや弥富市役所等中心部への利用が多いなどの利用特性を踏まえ、運行ルートを改善し、あわせて地域間幹線系統である飛島公共交通バス蟹江線とのさらなる乗り継ぎ改善を図ることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		豊田市公共交通会議	
愛知	12	稲武地域全域、三箇線、西市野々線	
		<p>稲武地域全域 目標収支率10.1%に対して、8.5%であった。 また、目標利用者については、8,500人に対して、7,968人である。利用者数は目標値より下回る結果となった。これは、乗車体験券(無料券)を高齢者の方を中心に発行し、バスに乗るきっかけづくりを行った成果が終了したこととバス通学児童生徒が減ったことが要因である。 収支率においては、前年度の数値を下回っている。大きな要因は利用者の減と国庫補助金の減少による。 今後もデマンドバスの運行内容を充実させる利用政策を考慮していく。</p> <p>三箇線・西市野々線 目標収支率6.0%に対し収支率は7.0%であり、収支率の実績値は前年度(7.1%)とほぼ同様であった。 また、利用者は35,200人の目標に対し28,285人であった。補助対象期間前半は小学生の徒歩通学切替えにより前年比を下回っていた。しかし、平成29年4月からは回復に転じ、学生が夏休みである8月を除き、前年比を上回り続けている。雨や曇りの日には最大乗車人数を超えるため、ふだん自転車で通学している学生が悪天候時にはバスを利用するようになったと思われる。</p>	<p>基幹バス、地域バスそれぞれに定量的及び定性的評価指標を設け、毎年路線ごとの評価を行い、課題を把握した上で、路線の改編を実施していること、また基幹バス(コミュニティバス)において、バス事業者及びトラック事業者等と調整・検討を重ねて、宅配便の貨客混載を30年1月から本格運行を開始したことについて評価します。 引き続き、上記取組を進めるとともに、「豊田市公共交通基本計画」の目標である公共交通ネットワークの構築に向け、市民、事業者と連携した上で、持続可能な公共交通サービスの確立を図ることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		東海市地域公共交通会議	
愛知	13	東海市循環バス	
		<p>中ルート 循環バスの利用者数 目標:11万人 実績:13万8千人</p> <p>南ルート 循環バスの利用者数 目標:11万人 実績:13万1千人</p> <p>【総括】 循環バスの利用者数 目標:35万人 実績:42万6千人 平成28年9月より実施している75歳以上の高齢者循環バス無料化の事業により、利用者の大幅な増加となった。</p>	<p>地域公共交通網形成計画に基づき、小学生を対象としたバス乗り教室など各種利用促進策にも取り組まれたことにより、利用者数が増加していることについて評価します。平成28年8月から75歳以上の高齢者の循環バス無料化に伴い、一層の利用者増となったことから、車内事故の危険や遅延等が課題として発生している。</p> <p>今後は、新たな課題解決に向け、市民アンケート等で利用者等のニーズを把握・分析を行い、見直し案について検討し、市内の公共交通の充実を図っていくことを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		武豊町地域公共交通会議	
愛知	14	コミュニティバス南部線 青ルート	
		<p>年間12,900人の利用を見込む目標値に対して、16,354人の利用があり、目標を大きくクリアできた。</p> <p>ちなみに、バスネットワーク全体から評価するため、幹線系統に指定されている赤ルートを併せた利用も、前年実績の47,930人に対し、54,516人の利用があり、大幅に増加している。</p> <p>適切に事業推進できている</p>	<p>平成27年10月の再編により大幅な便数増加により利便性向上と地域住民自らが立ち上げた「コミュニティバス利用促進友の会」による様々な利用促進の取組や町事業によるコミュニティバスのPRソングの作成及びCD化の利用促進策により、利用者が増加していることを評価します。</p> <p>引き続き地域公共交通網形成計画を着実に実施し、地域住民と協働して、さらなる利用促進が図られることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		南知多町地域公共交通活性化・再生協議会	
愛知	15	海っ子バス西海岸線(A, B)	
		<p>西海岸線の利用者数(A, B系統)を1日125人とする目標に対して実績は228人、目標の1.82倍となった。朝夕の1便づつを河和駅延伸したことにより、内海高校生の利用が増えたことが要因。土休日の1日利用者数148人の目標に対して実績は183.2人、目標の1.24倍となった。様々な利用促進事業による観光客の利用増の効果。</p>	<p>定期的なOD調査やバス利用者ヒアリングやタウンミーティングの実施による利用状況や、町民の意見を把握したうえで海っ子バスの運行改善に努めていること等、観光振興との連携により地域住民と一体となった利用促進の取組により、バスの利用増に繋がっていることについて評価します。今後は、利用者が減少している師崎線へのこ入れや、定期航路との接続改善による海っ子バスへの観光客へのより一層の取り込みなど、地域公共交通網形成計画の着実な推進を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		清須市地域公共交通会議	
愛知	16	<p>きよす あしがるバス:オレンジルート、グリーンルート、サクラルート</p> <p>オレンジルート 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標利用者数:1便当たり/5.2人 実績利用者数:1便当たり/6.0人 目標達成率:115%</p> <p>グリーンルート 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標利用者数:1便当たり/5.3人 実績利用者数:1便当たり/5.6人 目標達成率:106%</p> <p>サクラルート 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標利用者数:1便当たり/5.8人 実績利用者数:1便当たり/7.2人 目標達成率:124%</p>	<p>平成29年10月に市民サービスセンターの移転等を踏まえ、「あしがるバス」のルートやダイヤの改正を行い、祭りやイベントでのPR活動や乗り方教室、さらには運転免許証自主返納支援事業の利用促進策により利用者数が増加していることについて評価します。</p> <p>引き続き、「清須市地域公共交通網形成計画」に基づき、より一層の利用促進策を推進するとともに、鉄道網を活かした広域的な公共交通ネットワークの形成を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		安城市総合交通会議	
愛知	17	名鉄バス安城線、あんくるバス(循環線・安祥線)	
		<p>名鉄バス安城線 安城線の利用者数は273,329人であり、目標値である245,000人を上回った。</p> <p>あんくるバス 循環線右まわり 循環線右まわりの利用者数は96,274人となり、循環線左回りの利用者数125,502人と合わせて221,776人となり、目標値である203,500人を上回った。</p> <p>あんくるバス 循環線左まわり 循環線左周りの利用者数は125,502人となり、循環線右回りの利用者数96,274人と合わせて221,776人となり、目標値である203,500人を上回った。</p> <p>あんくるバス 安祥線 安祥線の利用者数は24,651人であり、目標値である19,000人を上回った。</p>	<p>平成28年4月に乗り継ぎ利便性を向上するために全路線のダイヤ改正を行うとともに、利用しやすいポケットサイズの時刻表を作成するなどの利用促進策を積極的に実施していることを評価します。</p> <p>今後は、平成30年5月策定予定の「地域公共交通網形成計画」に基づき、路線の機能毎の役割と利用状況等を分析するとともに、「地域を育む会」の動向を把握しつつ、近隣市町との連携を図り広域的な公共交通ネットワークの構築を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		犬山市地域公共交通会議	
愛知	18	栗栖線、上野線、今井・前原線、楽田東部線、善師野線、内田線	
		<p>栗栖線 利用者数による年間目標値10,000人に対して11,210人の実績であり目標を達成。 【達成率:112%】</p> <p>上野線 利用者数による年間目標値11,700人に対して11,252人の実績であり目標は未達成。 【達成率:96%】</p> <p>今井・前原線 利用者数による年間目標値20,000人に対して19,432人の実績であり目標は未達成。 【達成率:97%】</p> <p>楽田東部線 利用者数による年間目標値7,000人に対して7,671人の実績であり目標を達成。 【達成率:110%】</p> <p>善師野線 利用者数による年間目標値13,800人に対して14,089人の実績であり目標を達成。 【達成率:101%】</p> <p>内田線 利用者数による年間目標値4,400人に対して4,925人の実績であり目標を達成。 【達成率:112%】</p>	<p>平成28年11月にバス停の新設、移設などを反映した路線再編を実施するとともに、小中学生を対象とした「夏休み無料乗車事業」や「75歳のつどい」におけるバスPRを実施したことについて評価します。</p> <p>今後は、町内会アンケートやOD調査の結果を分析し、現状の各路線を検証した上で、平成30年度に実施す予定である路線再編や持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す網形成計画を策定することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		一宮市地域公共交通会議	
愛知	19	ニコニコふれあいバス、i-バス尾西北コース	
		<p>ニコニコふれあいバス 【利用者数】 (目標)平成28年度比+1.0% (実績)平成28年度比-2.0% (49,250人→48,277人)で達成できていない。 昨年からの利用者減少の理由は、昼間の長時間休憩によりバスが利用できない時間帯があったことと思われる。</p> <p>i-バス尾西北コース 【利用者数】 (目標)平成28年度比+11.0% (実績)平成28年度比+14.3% (17,830人→20,386人)で目標達成。 平成27年10月に地域で協議し決定したコース・ダイヤに変更。変更後、利用者は減少したが、利用促進したことにより、コース・ダイヤの認知度が上がり増加したと思われる。</p>	<p>バス事業者との協働による「一宮おでかけバス手形」や「1日乗車券」の発行、交通不便地域対策として、i-バスへの乗り継ぎを図るためバスミニ(デマンドタクシー)を試行運行し、利用者アンケートを行う等、利用促進に努めていることについて評価します。</p> <p>今後は、平成30年3月に策定する「第二次網形成計画」に基づき、地域が主体となった取組を推進するとともに、「一宮おでかけバス手形」や「1日乗車券」のより一層の利用促進を図りつつ、近隣市町との連携による広域的な公共交通ネットワークを構築することを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		蒲郡市地域公共交通会議	
愛知	20	形原地区支線バス	
		<p>事業全体の数値目標は、3事業合わせて3,360人と設定しており、4,517人で十分目標値は達成している。</p> <p>形原地区支線バス 左回りルートA(ユトリーナ経由なし) 数値目標は便当たり3.6人で設定。実績は3.0人/便であり、他のルートの中で最も悪い。</p> <p>形原地区支線バス 左回りルートB(ユトリーナ経由あり) 数値目標は便当たり3.6人で設定。実績は5.6人/便であり、目標達成。</p> <p>形原地区支線バス 右回りルート 数値目標は便当たり3.6人で設定。実績は4.9人/便であり、目標達成。</p>	<p>形原地区支線バスは、地域主体で事業を推進されており、形原地区公共交通協議会と協働して利用促進策を実施していることを評価します。</p> <p>今後は、網形成計画の事業を着実にしながら、まちづくりや観光も視野に入れ、鉄道、路線バスを含めた持続可能な公共交通ネットワークの構築を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		日進市地域公共交通会議	
愛知	21	<p>くるりんバス(赤池線、米野木線、三本木線、岩崎線、循環線)</p> <p>くるりんばす赤池線 ①再編実施から半年強しか経過していないため、具体的な評価を行うことは困難であるが、対象路線の月平均利用者数は、5,000人で、目標値の10,000人に達成できない状況である。慣れた路線、時刻が変更されたことに加え、運賃が増額改定となったことが利用者数の減少に繋がったと考えられる。 ②再編後、定期券の券種の追加及び販売店の増加により前年度並であった。</p> <p>くるりんばす米野木線（公有民営方式車両購入費国庫補助金対象） ①対象路線の月平均利用者数は、2,400人程度で、目標値の6,000人に達成できない状況である。 ②同上 ③車両購入については、計画通り取得。平成29年9月より共用を開始した。</p> <p>くるりんばす三本木線（公有民営方式車両購入費国庫補助金対象） ①対象路線の月平均利用者数は、2,800人程度で、目標値の6,700人に達成できない状況である。 ②同上 ③同上</p> <p>くるりんばす岩崎線 ①対象路線の月平均利用者数は、2,900人程度で、目標値の4,800人に達成できない状況である。 ②同上</p> <p>くるりんばす循環線 ①対象路線の月平均利用者数は、4,700人程度で、目標値の6,000人に達成できない状況である。 ②同上</p>	<p>持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、平成29年3月に策定した「再編実施計画」に基づき、「日進中央線」をコミバスから民間路線バスへ転換、コミバス各路線を市役所を乗り継ぎ拠点とする見直しにより、長大な従来路線を利便性を維持しつつ路線再編を実施したことについて、評価します。</p> <p>今後は、再編した路線の周知とPRを図るとともに、インターネットでの情報検索について、GTFS化を推進することなど市民協働によるさらなる利用促進策を推進しつつ、近隣市町との連携により利便性の高い公共交通ネットワークの構築を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		浜松市地域公共交通会議	
静岡	22	水窪ふれあいバス、佐久間ふれあいバス、龍山ふれあいバス、春野ふれあいバス 他	
		<p>水窪ふれあいバス 利用者2,709人(前年度比84.2%) 収支率11.6%(目標20%)</p> <p>佐久間ふれあいバス 利用者12,265人(前年度比92.2%) 収支率10.2%(目標20%)</p> <p>龍山ふれあいバス 利用者1,277人(前年度比77.8%) 収支率6.9%(目標20%)</p> <p>春野ふれあいバス 利用者7,142人(前年度比85.0%) 収支率9.1%(目標20%)</p> <p>熊・竜川ふれあいバス 利用者933人(前年度比90.1%) 収支率7.9%(目標20%)</p> <p>門原ふれあいバス 利用者4,446人(前年度比91.7%) 収支率14.2%(目標20%)</p> <p>細江みをつくしバス 利用者2,538人(前年度比72.7%) 収支率17.1%(目標20%)</p> <p>滝沢にこにこバス 利用者3,883人(前年度比95.7%) 収支率17.9%(目標20%)</p> <p>いなさみどりバス 利用者2,428人(前年度比106.6%) 収支率16.8%(目標20%)</p> <p>三ヶ日オレンジふれあいバス 利用者18,418人(前年度比100.7%) 収支率27.6%(目標20%)</p> <p>浜北コミュニティバス 利用者555人(前年度比81.0%) 収支率13.4%(目標20%)</p> <p>すがりふれあいバス 利用者1人(前年度比12.5%) 収支率13.4%(目標7.1%)</p>	<p>C&R、バリア解消事業等により公共交通の利用のしやすさについて向上が図られている点について評価します。</p> <p>路線の収支率について上昇がみられるが、新規利用者開拓も含め、更なる利用促進策が図られるよう期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		藤枝市地域公共交通協議会	
静岡	23	藤枝駅ゆらく線、志太温泉線、藤岡地区乗合タクシー、藤枝駅広幡線、藤枝駅光洋台線	
		<p>藤枝駅ゆらく線 目標：利用者数30,000人/年に対し、27,890人/年。収支率25%以上に対し、20.1%。 理由：沿線の企業への通勤及びリハビリテーション病院への利用者の減少が原因である。 また、運行経費が若干増加しており、収入減少とあわせ収支率の悪化につながった。</p> <p>志太温泉線 目標：利用者数110,000人/年に対し、109,583人/年。 理由：公有民営方式車両購入事業で、低床ノンステップバスを導入する等、利用促進を図り、利用者数が増加したが、僅かに目標値に達しなかった。 住宅街付近の降車客数が減少しており、沿線への周知不足が要因である。</p> <p>藤岡地区乗合タクシー 目標：利用者数1,500人/年に対し、1,975人/年。乗合率1.25人/便に対し、1.56人/便。 理由：自宅からのドアtoドア輸送で利便性が高く、アンケートでの利用者満足度は8割以上と非常に高い。 また民生委員等の地元有志が独自に路線のPRをしていることも要因である。 他市と比較し、乗合率が高い路線である。</p> <p>藤枝駅広幡線 目標：利用者数1,500人/年に対し、3,059人/年。乗合率1.25人/便に対し、1.56人/便。 理由：運賃がバス並みであり、廃止した路線バスの時よりも増便しており、通勤通学や通院、買い物等、様々な目的で利用がされている。 他市と比較し、乗合率が高い路線である。</p> <p>藤枝駅光洋台線 目標：利用者数1,500人/年に対し、2,363人/年。乗合率1.25人/便に対し、1.62人/便。 理由：町内会組回覧等の地元自治会による周知PRの結果、利用者が増加している。 他市と比較し、乗合率が高い路線である。</p>	<p>年齢層を問わないMM施策に取り組んでおり、ICTを利用するなど利用促進事業に取り組まれていることに関して評価します。 引き続き網形成計画に基づき事業を実施し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		焼津市地域公共交通会議	
静岡	24	大井川焼津線、大井川西部循環線	
		<p>大井川焼津線 【目標】 ・収支率 11.0% ・利用者数 18,000人 ・焼津駅前・焼津市立病院前・グランリバーバス停留所利用者数 合計14,000人 【達成状況】 ・収支率 9.7% ・利用者数 17,146人 ・バス停利用者数 14,866人</p> <p>昨年度から減少傾向にあり、利用者数、収支率は目標を達成できなかった。一方で焼津市立総合病院・JR焼津駅・グランリバーのバス停利用者は昨年とほぼ同数あり、通院・買物を利用目的とする路線設定の効果は確保されている。 昨年に比べ、通勤時間帯の利用者が減少しているため利用者減のとなった。また、運行経費が値上がりしたことも収支率の低下に影響した。</p> <p>大井川西部循環線 【目標】 ・収支率 7.1% ・利用者数 11,000人 ・焼津市立病院前・グランリバーバス停留所利用者数 合計8,500人 【達成状況】 ・収支率 7.6% ・利用者数 11,375人 ・バス停利用者数 9,649人</p> <p>平成28年4月より土日祝日便を運休したことにより、運行経費が減り、収支率は若干改善した。利用者数、バス停利用者は目標を達成した。利用者の約7割は通院・買い物に利用しており路線設定の効果は確保されてるが、利用者が固定されており、利用者は減少傾向にある。</p>	<p>デマンドタクシーの試験運行を行い、定期的に懇談会を開催し運行内容について検討されている点を評価します。 今後は網形成計画に位置づけた事業を着実にを行い、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		磐田市地域公共交通会議	
静岡	25	福田地区デマンド型乗合タクシー、磐田中央地区デマンド型乗合タクシー 評価指標 ①一日当たり利用者数 ②交通結節点利用者数 [福田] ()は目標値 ①5.4人(7人) ②253人(120人) [磐田中央] ①7.7人(6人) ②253人(170人) (分析等:H29.4からの運行見直しにより全般的に利用者数は増加傾向にあるが、福田線については健康福祉会館リピーターの利用控えもあり、目標値に届かなかった)	アンケートの調査結果や住民の声をふまえた運行内容の見直しを行ったことにより全般的に利用者が増えたことを評価します。 一方、福田線については利用者が減少しているため、路線に応じた改善策を講ずることを期待します。

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		富士宮市地域公共交通活性化再生会議	
静岡	26	宮バス: 東南循環、北循環	
		<p>富士宮市市営バス「宮バス東南循環」 事業費に対する運賃収入等の収支割合は、目標値の50%を上回る75%となった。利用者数は1,030人/月で目標値の1,106人を若干下回った。利用者数は年々増加傾向となっており、徐々に目標値に近づきつつある。事業は改善傾向にあり、生活交通としての定着性が増したと見られる。</p> <p>富士宮市市営バス「宮バス北循環」 事業費に対する運賃収入等の割合は、目標値の50%を上回る61%となった。また、利用者数は1,267人/月で目標値の921人を上回わり、生活交通としての定着性が見られる。</p>	<p>バス停オーナー制度や企業と協力し取り組まれていることについて評価します。 一方、収支率は目標を上回っているが、利用者の減少が見られる路線もあるため、より一層の利用促進を図られることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		富士市公共交通協議会	
静岡	27	<p>新富士(ゆりかご)線、コミバス「うるおい」「こうめ」「みなバス」、デマンド:「こぶし」「ほたる」他</p> <p>吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」 利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率20%、実績39.6%)。</p> <p>岩松北地区コミュニティバス「こうめ」(昼間便) 収支率は増加したものの、利用者数、収支率共に目標に届かなかった (目標収支率33.3%、実績33.2%)。</p> <p>富士南地区コミュニティバス「みなバス」 利用者数は増加しており、収支率も目標を達成できた(目標収支率33.3%、実績40.9%)。</p> <p>新富士(ゆりかご)線 利用者数は減少したが、収支率は目標を達成できた(目標収支率80.0%、実績86.2%)。</p> <p>大淵富士本地区デマンドタクシー「こぶし」 利用者数・収支率ともに前年度と同水準で推移しており、収支率の目標は達成できなかった (目標収支率33.3%、実績32.0%)</p> <p>原田地区デマンドタクシー「ほたる」 利用者数は減少したが、収支率は目標を達成できた(目標収支率33.3%、実績36.1%)。</p> <p>吉永地区デマンドタクシー「かぐや」 利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率33.3%、実績42.1%)。</p> <p>丘地区デマンドタクシー「おかたく」 利用者数は増加しており、収支率も目標値を達成できた(目標収支率33.3%、実績41.1%)。</p>	<p>コミュニティバスの立候補制など、「地区が自ら支える」という考えのもと、地域住民と一体となって利用促進へのPR活動を実施していることを評価します。</p> <p>市の目指すバランスのとれた交通体系の実現のため、地域公共交通網形成計画の策定を目指されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		袋井市地域公共交通会議	
静岡	28	袋井市から中東遠総合医療センターまでの路線 他	
		<p>袋井市から中東遠総合医療センターまでの路線運行(さくら交通株)</p> <p>○山梨・中東遠総合医療センター線は、目標13人/日に対し、5.2人であった。</p> <p>○浅羽・中東遠総合医療センター線は、目標13人/日に対し、11.1人であった。</p> <p>山梨及び浅羽からの中東遠総合医療センターの路線の縮小及び減便により想定よりもバス利用者が減少したことにより、目標値に届かなかった。</p> <p>袋井市から中東遠総合医療センターまでの路線運行(秋葉バスサービス株)</p> <p>○袋井駅・中東遠総合医療センター線は、目標45人/日に対し、JRや地域幹線が集約される袋井駅の利用者が多く49.6人/日と目標を達成した。</p> <p>宇刈地区内のデマンド(予約型乗合)運行、浅羽南地区内のデマンド(予約型乗合)運行</p> <p>○宇刈地区は、目標2.6人/日に対し、0.3人であった。</p> <p>○浅羽南地区は、目標2.6人/日に対し、1.6人であった。</p> <p>新規運行で、目標よりも大きく下回る結果となった。</p>	<p>一部利用者が増えた路線があるものの、依然として目標の達成に及ばない路線がある。目標値に達していない路線については、乗降調査やアンケート等により分析をすすめ、住民の求める公共交通の維持をしていただくことを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		湖西市地域公共交通会議	
静岡	29	岡崎循環線、白須賀岡崎線、白須賀鷺津線、白須賀新居鷺津線、知波田鷺津線 他	
		<ul style="list-style-type: none"> ・岡崎循環線 利用者3,833人(利用者目標5,038人) ・白須賀岡崎線 利用者11,027人(利用者目標11,206人、H28利用者:9,874人) ・白須賀鷺津線 利用者15,179人(利用者目標19,316人、H28利用者:13,829人) ・白須賀新居鷺津線 利用者16,733人(利用者目標18,977人、H28利用者:17,141人) ・知波田鷺津線 利用者11,213人(利用者目標13,890人、H28利用者:11,272人) ・岡崎鷺津線 利用者15,790人(利用者目標16,417人、H28利用者:14,771人) ・浜名線 利用者20,125人(利用者目標14,220人) ・鷺津循環線 利用者8,889人(H28利用者:9,617人) 	<p>「コーちゃんバス」を上手に利用する会を発足し様々な取組を行っており、市民に浸透しております。</p> <p>一方、利用者が減少している路線が存在するため、「湖西市バス運行評価改善委員会」などからの提案、改善策を基にさらなる利用促進策と運行の効率化に繋がられることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		小山町地域公共交通会議	
静岡	30	すばしりルート、あしがらルート	
		<p>すばしりルート 目標利用者数:6,500人 実績:5,906人 理由:通学時間帯以外の利用促進が図られず、また土休日の利用についても低調であった。</p> <p>あしがらルート 目標利用者数:5,700人 実績:5,750人 理由:人数的には達成しているが、通学時間帯以外の利用促進が図られていないため、利用の不便についての改善を図りたい。</p>	<p>乗り継ぎ割引の実施、シルバー定期の助成、乗り方教室において利用促進が図られている。今後は利用者に合わせてダイヤの設定や、利用促進策の展開により利用者増に繋がれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		島田市地域公共交通会議	
静岡	31	川根温泉線、田代の郷温泉線	
		<p>川根温泉線 目標:利用者数 13,815人/12ヶ月に対し、26,355人/12ヶ月。 収支率18.4%に対し、23.8%。</p> <p>田代の郷温泉線 目標:利用者数37,240人/12ヶ月に対し、25,565人/12ヶ月。 収支率18.4%に対し、23.2%。</p>	<p>地域のニーズに応え、細やかな路線や、時刻の調整を行い、利便性向上に取り組んでいることを評価します。地域鉄道である大井川鐵道についても、観光要素を含め公共交通網における位置づけを整理する必要があります。</p> <p>今後は、地域全体の持続可能な交通ネットワークの構築に向け、「地域公共交通網形成計画」の策定等を検討されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		下田市地域公共交通会議	
静岡	32	須崎線、大賀茂線	
		<p>須崎線 目標利用者数:8,300人 実績利用者数:7,038人 理由:実績値が目標値を下回っているものの、延伸区間での利用者は増加している。また爪木崎線(須崎海岸経由)の利用者も含めると前年度より増加しているため。</p> <p>大賀茂線(岩下経由) 目標利用者数:10,100人 実績利用者数:10,736人 理由:路線延伸に伴い、利用者が増加(利用者のうち34%が下田駅から下田メディカルセンターまでの延伸区間で利用)</p>	<p>地域の需要に合わせた路線の再編等を行うとともに、情報案内、表示の見直し等により利便性向上に取り組まれていることについて評価します。</p> <p>今後は、網形成計画に基づく事業を着実にを行い、まちづくりや観光も視野に入れた持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		岐阜市総合交通協議会	
岐阜	33	岐阜日野線、鏡島市橋線	
		<p>鏡島市橋線(JR岐阜～市橋(平成29年3月31日廃止)、左回り、右回り)</p> <p>■利用者数 H28:115,161人→H29:226,278人</p> <p>■収支率 H28:54.1%→H29:67.9%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は約111千人増 ・収支率は改善 <p>岐阜日野線(名鉄岐阜～日野西、JR岐阜～日野西)</p> <p>■利用者数 H28:88,255人→H29:89,353人</p> <p>■収支率 H28:78.9%→H29:77.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は約1千人増 ・収支率の悪化は、燃料費が上がったため。 	<p>再編実施計画に位置づけた路線の再編に取り組み、一定の効果が出ていることは評価します。</p> <p>再編実施計画により補助対象となった路線であるため、市全体のネットワークの一環として評価いただくとともに、他路線への乗り換えも含めた利用者数の検証(考察)について取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会	
岐阜	34	上矢作線	
		<p>【定量目標】</p> <p>○高校生の利用率を前年以上とする。 高校生の定期券購入割合前年(H28) 29.5%に対して、本年(H29)36.9%と増加した。 スクールバスのある私立高校への進学率は25.5%から21.7%と減少した。</p> <p>○高齢者の利用率を前年以上とする。 高齢者人口のバス利用者数割合前年(H28)66.0%に対して、本年(H29)69.0%と微増している。</p> <p>○バス利用者アンケートの満足度を前年以上とする。 前年(H28)88.9%に対して、本年(H29)94.6%と増加した。</p> <p>○明知鉄道岩村駅での乗り継ぎ客数を前年以上とする。 岩村駅での乗り継ぎ客数は前年(H28)20人/日に対して、本年(H29)20人/日と同じ水準であった。</p>	<p>明知鉄道との乗り継ぎ改善や新高校生への利用促進策により、地域内フィーダー系統路線は目標値を達成することができたため、引き続き利便性向上に向けた取り組みを進められることを期待します。</p> <p>基幹路線である明知鉄道は企画列車などの利用促進に向けた取り組みを積極的に行っているものの、地域住民の利用が増加するように、ネットワークの改善に向けた取り組みを進められることを期待します。</p> <p>第二次の網形成計画の策定に向けて、実施主体である関係者との連携を密にいただき具体的な実施事業や目標などについて引き続きご検討をお願いします。</p> <p>公営補助を活用いただく新規車両導入については、記載のとおり、より効果的な活用を期待します。</p> <p>串原地区の自家用有償化、岩村・山岡地区の区域運行化について、個別の利便性を求めつつ、持続可能なネットワークという全体の視点を意識した取り組みの推進を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		関市公共交通活性化協議会	
岐阜	35	買い物循環線、市街地病院循環線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線 他	
		<p>買い物循環線 利用者数前年比1,144人増 利用者一人あたりの補助額は21円増加した。</p> <p>市街地病院循環線 利用者数前年比2,838人減 利用者一人あたりの補助額は259円増加した。</p> <p>わかくさ・小金田線 利用者数前年比2,774人増 利用者一人あたりの補助額は75円増加した。</p> <p>わかくさ・千疋線 利用者数前年比692人増 利用者一人あたりの補助額は25円改善した。</p> <p>関板取線(寺尾経由、山県経由) 利用者数前年比2,828人減 利用者一人あたりの補助額36円増加した</p>	<p>買い物循環線については、ニーズに応じた変更等による成果が出てきていますので、利用促進策を継続されることを期待します。</p> <p>貴市では31年度に、二重運賃の解消、各路線の再編、無償運行の有償化を目指して、取り組まれているところです。</p> <p>買い物循環線と市街地病院循環線の統廃合については、既存利用者への周知・配慮とともに、新たなニーズが獲得できるよう、準備・調整を進められるよう期待します。</p> <p>フィーダー申請路線の多くは、関上之保線に接続していますが、関上之保線が輸送量15人割れにより、31事業年度から国庫補助幹線補助対象から外れるおそれがあるため、例えば、関上之保線について、高校直通便の導入など、既に対策に取り組まれていますが、31年度の再編に当たっては、利用者利便・効率性の向上及び確保の観点から、持続可能な公共交通ネットワークを意識して、取り組みを進めるなどご検討ください。</p> <p>学生のための通学支援制度など効果が出始めている施策については、引き続き取り組みをお願いします。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		郡上市地域公共交通会議	
岐阜	36	鹿倉線、土京線、田平・美山線、美並北ルート、美並南ルート、美並八幡線 他	
		<p>鹿倉線 【目標値】590人 【実績値】387人 土京線 【目標値】310人 【実績値】152人 田平・美山線 【目標値】670人 【実績値】698人 美並北ルート 【目標値】1,510人 【実績値】1,133人 美並南ルート 【目標値】2,000人 【実績値】1,591人 美並八幡線 【目標値】570人 【実績値】427人 前年(427人)と同数であり、目標値を下回った。 鮎立線(正ヶ洞～切立～鮎走～湯の平温泉前) 【目標値】350人(第1便) 【実績値】305人(第1便) 鮎立線(正ヶ洞～切立～鮎走～高鷲庁舎前) 【目標値】350人(第2便) 【実績値】285人(第2便) 鮎立線(正ヶ洞～切立～鮎走～高鷲庁舎前) 【目標値】20人(第3便) 【実績値】0人(第3便) 和良線(祖師野上) 【目標値】3,000人(※和良線全体16,800人) 【実績値】4,419人(※和良線全体19,174人) 和良線(方須下) 【目標値】13,800人(※和良線全体16,800人) 【実績値】14,755人(※和良線全体19,174人) 明宝線 【目標値】250人(※明宝線全体22,200人) 【実績値】525人(※明宝線全体19,839人)</p>	<p>山間地を運行するルートも多く高齢者や生徒の変動もあり各路線の増減要因について把握され対応もされていますが利用向上が厳しい路線もあります。引き続き各路線の利用実態に合わせた運行形態を模索していただき、利用者増につなげられるよう期待します。</p> <p>長良川鉄道とバスの共通定期券、小中学生のコミバスへの混乗など、利便性・効率性の改善について、引き続きの取り組みをお願いします。</p> <p>鮎立線第3便については、2年連続で補助要件を満たしていないので、次年度の計画への位置づけにつきましては、公共交通会議において慎重にご議論をお願い致します。</p> <p>白鳥交通の郡上八幡万場線について、ヒアリングによるニーズ調査の結果、時刻等を変更した成果が出て、国庫補助幹線に復帰する見込みであることは、過程・結果ともに重要であり、共有いただくとともに、他路線での取り組みについてもご検討されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		高山市公共交通活性化協議会	
岐阜	37	まちなみバス、のらマイカー	
		<p>目標「前年度よりも利用者数を増加させる」</p> <p>まちなみバス H28/37,129人 H29/37,487人 対前年比 358人増加(1.0%) のらマイカー東線 H28/18,266人H29/15,890人 対前年比 2,376人減少(▲13.0%) のらマイカー西線 H28/25,038人H29/25,492人 対前年比 454人増加(1.8%) のらマイカー南線 H28/19,585人H29/19,642人 対前年比 57人増加(0.3%) のらマイカー北線 H28/22,432人H29/23,048人 対前年比 616人増加(2.7%) のらマイカー岩滝線 H28/2,617人H29/3,328人 対前年比 711人増加(27.2%) のらマイカー清見大原線 H28/3,672人H29/4,138人 対前年比 466人増加(12.7%) のらマイカー清見江黒線 H28/6,857人H29/5,910人 対前年比 947人減少(▲13.8%) のらマイカー荘川線 H28/5,096人 H29/3,868人 対前年比 1,228人減少(▲24.1%) のらマイカー上宝福地温泉線 H28/1,531人 H29/1,639人 対前年比 108人増加(7.1%)</p>	<p>各路線ごとに増減の要因を分析されており、改善に役立っていることを評価します。</p> <p>観光客向けバスの運行については、既存の路線・タクシーとのすみ分けが必要と考えます。</p> <p>たかね号の運行、免許証自主返納者専用回数券等、新たな施策についても積極的に取り組まれておられますので、その成果についても把握いただき、今後の施策に役立てられることや、網形成計画の目標達成に向けて、地域に合った交通体系の検討と利用促進策を引き続き取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		美濃市地域公共交通会議	
岐阜	38	乗り合わせタクシー、区域運行(市内全域)	
		<p>====【利用者数】==== 目標: 平日160人/日、休日90人/日 実績: 平日156人/日、休日72人/日 利用者数が減少傾向にあり、利用促進をしたものの目標値には達しなかった。</p> <p>====【利用者アンケートの満足度】==== 満足度(5段階評価の内、上位2段階)の割合 目標: 50%以上 実績: 68%</p> <p>====【他モードへの乗り換え割合】==== 目標: 40%以上 実績: 38% 乗り合わせタクシーは市内移動の手段というイメージが強く、幹線系統への乗り換える利用者が少ない。</p>	<p>デマンドを活用した運行体系の構築、サポートステーションの取り組みについては、他市の模範となっている面もあり評価できます。</p> <p>運行開始から4年が過ぎ、利用者や需要のあり方が少しずつ変わってきている可能性がありますので、要望や動向について注視・対応されるとともに、民間バス路線等公共交通全般の利用者の動向も確認いただきながら改善に努められることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		山縣市公共交通会議	
岐阜	39	ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線	
		<p>ハーバス大桑線 利用者1人あたり運行経費は1,421円/人であり、目標値1,480円/人を達成している。 1便あたり乗車人数は3.6人/便であり、目標値3.1人/便を達成している。 定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着しつつあると考えられる。</p> <p>ハーバス伊自良線 利用者1人あたり運行経費は1,336円/人であり、目標値1,630円/人を達成している。 1便あたり乗車人数は3.8人/便であり、目標値3.1人/便を達成している。 定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着しつつあると考えられる。</p>	<p>路線の定期的な見直しや利用促進策を継続的に実施したことにより、地域内フィーダー系統路線は目標値を達成することができたため、引き続き利便性向上に向けた取り組みを推進されることを期待します。</p> <p>一方で岐北線など目標値を達成できなかった路線は、沿線人口の減少率も考慮し、利用者ニーズに合った路線の見直しや利用促進策の実施をご検討ください。</p> <p>平成30年1月に策定した網形成計画の方針・目標の実現に向け、引き続き利用促進に取り組んでいただくとともに、実施主体である関係者との連携や調整を進めながら、平成31年に開通予定の高富インターチェンジに合わせて開設する新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築に向けた取り組み推進を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		輪之内町地域公共交通会議	
岐阜	40	輪之内町コミュニティバス 南北線、輪之内町デマンドバス	
		<p>輪之内町コミュニティバス 南北線 利用者は4,774人/年であり、目標の3,600人/年を大きく上回っている。 平成30年度の確保維持計画では、実績値ベースに数値目標の見直し(大幅な引き上げ)を実施している。</p> <p>輪之内町デマンドバス 利用者は10,674人/年であり、目標の7,800人を大きく上回っている。 平成30年度の確保維持計画では、実績値ベースに数値目標の見直し(大幅な引き上げ)を実施している。</p>	<p>新高校生へのPRは合格発表後ももちろんですが、進路選択に悩む夏頃に高校側からも発信してもらえる体制作りが重要と考えます。</p> <p>小学生向け、高校生向け、高齢者向けなど様々な施策に取り組んでおられ、その成果が目標値を大幅に上回っていることにつながっており評価致します。</p> <p>幹線である輪之内線との接続についても把握されており、輪之内線が増加傾向にある、とのことはフィーダーとしての一定の役割を果たしているため、評価できます。</p> <p>引き続き利用状況の分析結果を施策へ反映いただき、利用促進に取り組まれることを期待します。</p> <p>デマンドバスについては、許容量がいっぱいになっていないか、引き続き注視いただくとともに、乗合率の向上についても引き続き取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		飛騨市地域公共交通会議	
岐阜	41	神岡東部線、柏原線、かみおか循環乗合タクシー	
		<p>神岡東部線</p> <p>【目標】・利用者人数:1,500人 ・収支率:10%以上</p> <p>【結果】・利用者人数:1,857人 ・収支率:9%(3路線)</p> <p>利用者は目標人数を達成。神岡東部線のみでは4%のため未達成。</p> <p>柏原線</p> <p>【目標】・利用者人数:1,500人 ・収支率:10%以上</p> <p>【結果】・利用者人数:1,566人 ・収支率:9%(3路線)</p> <p>利用者は目標人数を達成。柏原線のみでは3%のため未達成。</p> <p>かみおか循環乗合タクシー 系統2</p> <p>【目標】・利用者人数:6,700人 ・収支率:10%以上</p> <p>【結果】・利用者人数:10,000人 ・収支率:9%(3路線)</p> <p>かみおか循環乗合タクシーのみは26%と目標を達成。</p>	<p>目標値と実績値の乖離については、実績値をもとに見直しいただいた結果、全体としては達成しており、個別路線での対応が求められるところです。</p> <p>各路線ごとに要因を分析いただいております、改善に役立てていくことを評価します。</p> <p>利用が伸びない便の改善や住民等の要望による変更により今後取り組まれる場合、より一層の利便性向上・効率性向上につながるか、検証をお願い致します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		中津川市地域公共交通会議	
岐阜	42	矢平線、若山線、新田線、本郷線、上之平・下組線、黍生・麻生線、上野線 他	
		<p>矢平線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.83人 実績/3.49人(達成率91.1%)</p> <p>若山線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.16人(達成率46.4%)</p> <p>新田線 1便当たりの平均利用者数 目標/4.39人 実績/4.53人(達成率103.1%)</p> <p>本郷線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.72人 実績/3.57人(達成率95.9%)</p> <p>上之平・下組線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.64人 実績/2.44人(達成率92.4%)</p> <p>黍生・麻生線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.30人(達成率52.0%)</p> <p>上野線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.88人(達成率75.2%)</p> <p>上野・外洞線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.58人 実績/3.25人(達成率90.7%)</p> <p>上野・外洞線(短縮ルート) 1便当たりの平均利用者数 目標/3.00人 実績/2.80(達成率93.3%)</p> <p>上野・合郷線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.58人(達成率63.2%)</p> <p>外洞線(上り) 1便当たりの平均利用者数 目標/4.35人 実績/4.86人(達成率111.7%)</p> <p>外洞線(下り) 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.63人(達成率65.2%)</p> <p>西方寺・握・高部線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.91人(達成率76.4%)</p>	<p>山口地区 黍生・麻生線の運行方法見直しをはじめ、生活特性に合わせた運行体系を構築されています。</p> <p>高校生のバス通学費補助制度など、多くの高校生のために地域に必要不可欠な公共交通手段として、維持継続できるよう引き続き、取り組み推進を期待します。</p> <p>網形成計画(案)においても、実施している施策の継続実行など、できることから積極的に取り組まれていますので、引き続き運行事業者と一体となった施策推進を期待します。</p> <p>網形成計画(案)にも記載がありますが、運転士確保は重要な課題であるため、積極的な取組推進を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		垂井町地域公共交通会議	
岐阜	43	垂井・岩手線、府中・東線、垂井・宮代・表佐線、栗原・表佐・東線	
		<p>垂井・岩手線 目標 18人/日 実績 16.7人/日 達成度 未達成 未達理由 的確な目標値が設定出来なかった</p> <p>府中・東線 目標 28人/日 実績 25.7人/日 達成度 未達成 未達理由 的確な目標値が設定出来なかった</p> <p>垂井・宮代・表佐線 目標 43人/日 実績 42.1人/日 達成度 未達成 未達理由 的確な目標値が設定出来なかった</p> <p>栗原・表佐・東線 目標 23人/日 実績 27.8人/日 達成度 達成</p> <p>全路線(上記4路線) 目標 112人/日 実績 112.3人/日 達成度 達成</p>	<p>昨年、目標値の達成により目標を上げたものの、達成していない状況が見られますので、昨年度の利用状況と比較しながら、適切な評価の実施をお願い致します。</p> <p>垂井・宮代・表佐線、栗原・表佐・東線については利用者も伸びていますので、引き続き利用促進に取り組んでいただきますとともに、その他の路線については、改善につながる原因の特定に努めてください。</p> <p>31年度に役場が新庁舎に移転する計画だと聞いております。30年度から路線の変更について、取り組まれることと思いますので、利用増の要因、利用減の要因を活かした路線の検討を期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		海津市地域公共交通会議	
岐阜	44	海津市コミュニティバス(デマンド交通)	
		<p>海津市コミュニティバス(デマンドを含む)の年間利用者数の目標113,000人 →H29年度実績は、106,872人/年であり、未達成 デマンド交通の利用者数はH28年度と比べて増加。 コミュニティバスの高校生の通学利用減少が主な要因。</p>	<p>高校生の利用減という考察がありましたが、対象を高校生とするならば、例えば定期代が上がったなど、利用されなくなった理由を把握いただき、改善できる部分は改善に努められるよう期待します。</p> <p>高校生以外の需要について、特に高齢者の利用状況において、利用しやすいものとなっているかどうかの把握に努め、引き続き改善につなげられることを期待します。</p> <p>養老線の網形成計画が策定され、海津市の中の交通ネットワークにも影響があると思っておりますので、今一度、市全体のネットワークのあり方についてご議論等されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		各務原市地域公共交通会議	
岐阜	45	ふれあいバス: 蘇原線、東西線	
		<p>ふれあいバス蘇原線</p> <p>【目標値】 乗車人数が5人/便以上、25,500人/年以上</p> <p>【結果】 乗車人数 7.2人/便、 49,040人/年</p> <p>ふれあいバス東西線</p> <p>【目標値】 乗車人数が5人/便以上、 10,000人/年以上</p> <p>【結果】 乗車人数 6.6人/便 16,156人/年</p>	<p>鉄道駅が多い故の課題もあるかとは思いますが、ふれあいバスと鉄道との接続、岐阜バス路線との役割分担など整理され取り組まれ、成果も表れていると思われます。</p> <p>利用が伸び悩む東西線朝夕便などの一部の路線について、今年度の調査結果を活かしていただくとともに、岐阜バス路線(特に各務原東部線)についても、運行事業者と調整いただき、より高い利便性の確保を目指し、取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		瑞浪市地域公共交通会議	
岐阜	46	日吉＝明世ルート、大湫＝日吉東部ルート	
		<p>日吉＝明世ルート 1日の稼働便数は1.96便、利用人数は2.85人で、目標値(1日4便、利用人数16人)は達成できなかった。導入1年目であり、利用人数の想定が困難であった。</p> <p>大湫＝日吉東部ルート 1日の稼働便数は1.60便、利用人数は2.54人で、目標値(1日2便、利用人数8人)は達成できなかった。導入1年目であり、利用人数の想定が困難であった。</p>	<p>想定した目標値に対し、実績値が乖離している点については、適正な数値を設定されることを期待します。</p> <p>計画回数のおお割以上の運行という補助要件について、特に大湫＝日吉東部ルート、30事業年度導入の釜戸について、厳しい状況とも聞いていますので、制度の周知・利用促進に引き続き取り組んでいただくよう期待します。</p> <p>利用促進の一環で観光利用がありますが、成果が出るには時間がかかることが多いです。市外への情報発信については市だけでなく、対象となる観光施設等と連携し取り組まれることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		羽島市地域公共交通協議会	
岐阜	47	東・はしまわる線、西・はしまわる線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線	
		<p>コミュニティバス全体の1日あたり利用者数は341人/日であり、目標の420人/日を下回っているが、補助対象系統であるはしまわる線(旧・市内線)の利用者数は169人/日であり、基準年(H26)の134人から26%増加しており、路線再編による効果が発現していると考えられる。</p>	<p>路線再編事業や利用促進事業の効果もあり、はしまわる線の利用者は増加しており、引き続きタウンミーティングを開催して利用者ニーズに合った取り組みの推進を期待します。 南部線については、昼間の運行を再開したことにより利用者が減少から増加に転じているためイベントなどでのPRや利用者にとってわかりやすい情報提供を行い更なる増加につなげられるよう期待します。 公有民営補助について、運行事業者とも調整いただきご活用下さい。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		伊勢地域公共交通会議	
三重	48	おかげバス、沼木地区自主運行バス	
		<p>おかげバス</p> <p>明野ルート 目標利用者数8,000人に対して、8,007人の利用があり、目標を達成できた。</p> <p>鹿海・朝熊ルート 目標利用者数13,000人に対して、11,632人の利用となり、目標を達成できなかった。「お伊勢さん菓子博2017」の交通規制による影響や、医療機関や商業施設への買物利用の減少によるものと思われる。</p> <p>二見ルート 目標利用者数14,300人に対して、15,882人の利用があり、目標を達成できた。</p> <p>東大淀・日赤ルート 目標利用者数14,900人に対して、15,893人の利用があり、目標を達成できた。</p> <p>沼木地区自主運行バス</p> <p>市内連絡用(2) 目標利用者数540人に対して、538人であり、わずかに目標を達成できなかった。</p> <p>市内に用務がある人の利用の減少及び通院利用の減少によるものと思われる。</p> <p>市内連絡用(3) 目標利用者数370人に対して、386人であり、目標を達成できた。津村口での医療機関への通院が増加したものと思われる。</p> <p>買物・支所用(1) 目標利用者数1,000人に対して、1,018人であり、目標を達成できた。</p> <p>買物・支所用(2) 目標利用者数460人に対して、531人であり、目標を達成できた。</p> <p>買物・支所用(4) 目標利用者数1,480人に対して、1,549人であり、目標を達成できた。</p>	<p>おかげバス「東大淀・日赤ルート」の明和町への路線延伸は、実際に行政界を超えた利用も見られ、全体の利用者も増加していることから、利用者ニーズに沿った取組であり評価します。今後も利用者ニーズに沿った取組が、他地域でも同様に実施されることを期待します。</p> <p>一方、おかげバスのみならず市内を運行する各バス路線において、利用者ニーズや利用状況等の要因分析は重要であることから、これに対応した取組が着実に実施されるとともに、必要に応じて適切な運行への見直しを実施されることを期待します。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		鳥羽市地域公共交通会議	
三重	49	かもめばす:小浜・鳥羽小学校線、小浜・安楽島線 他	
		<p>乗継割引券利用枚数は、5,604枚で、離島人口減少分新たな利用者を増やすことができなかったため、目標の6,000枚を達成することができなかった。</p> <p>かもめバス利用者数は、236,296人であり、サミット効果をそのまま継続することができず、目標の250,000人を達成できなかった。</p> <p>周遊券発券枚数は10,126枚で、特に石神さん参拝客が多く利用されていることから、目標の9,700枚を達成することができた。</p> <p>ハッピーチケット発券枚数は5,456枚であり、目標の5,500とほぼ同水準の結果となった。</p>	<p>前計画の検証と現状の課題等の整理を行い、利用者ニーズを反映させた持続可能な公共交通ネットワークを構築ため、地域公共交通網形成計画を策定したことは評価します。</p> <p>また、バス路線のない離島でバスの乗り方教室を実施しており、離島航路の利用促進に加え、新たなバス利用者の開拓に向けた取組であり評価します。</p> <p>今後は、地域公共交通網形成計画に基づく事業が着実に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		紀北町地域公共交通会議	
三重	50	いこかバス海野線、いこかバス便ノ山線	
		<p>いこかバス海野線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画で定めた目標数値(年間利用者1,718人)に対し、年間利用者1,614人となり目標を達成できなかった。 ・頻繁に利用していた方が亡くなったことにより年間約100回の利用者減があり、大きく響いた。 <p>いこかバス便ノ山線</p> <p>地域公共交通網形成計画で定めた目標数値(年間利用者1,403人)に対し、年間利用者1,753人となり目標を大きく上回った。</p>	<p>高齢者向けバスの乗り方教室を実施したことで、新規利用者の獲得や既存利用者の利用促進に繋がった取組は評価します。この取組を他地域でも実施するなど、さらなる取組を実施されることを期待します。</p> <p>今後は、地域公共交通網形成計画に基づく事業が着実に実施されるとともに、利用者ニーズを的確に反映した路線の見直し検討を行い、平成30年度前半に予定している地域公共交通網形成計画の変更に反映されることを期待します。</p> <p>また、町内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		尾鷲市地域公共交通活性化協議会	
三重	51	尾鷲市コミュニティバス:八鬼山線、ハラソ線、尾鷲地区、須賀利地区	
		<p>八鬼山線 アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い(0を基準とし最大値+2、最小値-2)、目標の0.76に対して0.76で、目標を達成した。</p> <p>ハラソ線 アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標の0.91に対して0.91で、目標を達成した。この路線は満足度が高い路線で、一定のニーズを満たすことはできた。</p> <p>尾鷲地区 アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標の0.90に対して0.91で、目標を上回った。聞き取り調査から「市民のバス」として定着してきていることが感じられた。またスーパーとのタイアップ事業なども定着してきているのが満足度向上につながっていると思われる。</p> <p>須賀利地区 アンケート調査(聞き取り調査)において、満足度調査を行い、目標の0.71に対して0.85で、目標を大きく上回った。運賃平準化のニーズを満たすことができたことが要因と考えられる。</p>	<p>持続可能な公共交通ネットワーク構築のため、平成29年3月に地域公共交通網形成計画を策定し、計画に基づき公共交通ネットワークの再編を実施したことは評価します。</p> <p>今後は、ネットワーク再編後の各路線ごとに利用状況の要因分析等を行い、今後の改善に繋がる取組が実施されることを期待します。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		南伊勢町地域公共交通会議	
三重	52	南伊勢町デマンドバス	
		<p>平成29年度(H28.10～H29.9)生活交通ネットワーク計画においての目標値 71人/日平均を達成。 (結果:77人/日平均)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年10月から、予約電話を2台に増設した ・繁盛期、支障のない範囲で予備者を利用し、台数を確保している ・乗降位置の追加を行った ・デマンド乗降一覧表全戸配布 	<p>高校生がクラブ活動後に帰宅する手段を確保するため、町営バスの増便により対応した取組は、利用者ニーズに沿って柔軟に対応した取組であり評価します。</p> <p>今後は65歳以上の住民を対象としたアンケート調査の結果を踏まえ、利用者ニーズを的確に反映した持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けた検討をお願いします。</p> <p>また、町内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		津市地域公共交通活性化協議会	
三重	53	久居地域稲葉ルート、久居地域稲葉ふれあい会館ルート他	
		<p>久居地域 利用者数 前年度比91.9%(一便あたり0.4人減) (目標:102%)</p> <p>河芸地域 利用者数 前年度比87.2%(一便あたり0.3人減) (目標:97%)</p> <p>芸濃地域 利用者数 前年度比86.0%(一便あたり0.5人減) (目標:100%)</p> <p>安濃地域 利用者数 前年度比98.1%(一便あたり0.1人減) (目標:97%)</p> <p>名張奥津線 利用者数 前年度比100%(目標:100%)</p> <p>美杉地域 利用者数 前年度比104.7%(一便あたり0.1人増加) (目標:100%)</p> <p>美里地域 利用者数 前年度比71.2%(一便あたり0.8人減) (目標:80%)</p> <p>一志地域 利用者数 前年度比92.0%(一便あたり0.2人減) (目標:101%)</p>	<p>高齢者外出支援事業(シルバーエミカ)の取組は、高齢者向けバスの乗り方教室や「わたしの時刻表」など、高齢者向けの利用促進に資する取組と併せて実施することで、地域全体の公共交通利用者の底上げに繋がる取組になることを期待します。</p> <p>現在、地域公共交通網形成計画の中間評価が実施されており、目標の達成状況を適切に評価され、必要に応じて各事業・施策の改善策の検討、見直しをするなどして、実のある中間評価を実施されることを期待します。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		松阪市地域公共交通協議会	
三重	54	嬉野コミュニティ、三雲コミュニティ、市街地循環線	
		<p>嬉野コミュニティ [効果指標:60歳以上人口100人当り1日利用者数]目標2.2人に対して、2.2人であった。 [コスト指標:地域負担率【(運賃+協賛金)／運行経費】]目標20%に対して、21.0%で達成できている。 運賃収入だけでは達しない分を地域の取り組みとしての協賛金でカバーしている。(運賃1,114千円+協賛金1,620千円)／経費13,024千円</p> <p>三雲コミュニティ [効果指標:60歳以上人口100人当り1日利用者数]目標1.3人に対して、1.4人であった。 [コスト指標:地域負担率【(運賃+協賛金)／運行経費】]目標20%に対して、26.3%で達成できている。 運賃収入だけでは達しない分を地域の取り組みとしての協賛金でカバーしている。(運賃1,102千円+協賛金1,368千円)／経費9,387千円</p> <p>市街地循環線 [効果指標:60歳以上人口100人当り1日利用者数]目標2.3人に対して、2.4人であった。 [コスト指標:地域負担率【(運賃+協賛金)／運行経費】]目標47%に対して、42.1%であった。 運賃収入だけでは達しない分を地域や沿線企業からの協賛金である程度カバーしている。(運賃9,134千円+協賛金8,138千円)／経費41,013千円</p>	<p>地域が主体もしくは協力することをコミュニティ交通の市民参画の基本方針とし、地域住民・事業所から協賛を求める取組は、地域のマイバス意識の醸成だけでなく、持続可能な公共交通の確保にも資するものであり評価します。</p> <p>地域公共交通網形成計画の最終年度である平成30年度は、これまでの取組を総括して課題を抽出するとともに、利用者ニーズを的確に把握し、まちづくりや観光との連携した、新たな地域公共交通網形成計画の策定に向けた取組が実施されることを期待します。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		多気町地域公共交通会議	
三重	55	多気町町営バス 幹線バス	
		<p>目標8,300人 実績8,014人</p> <p><考察></p> <ul style="list-style-type: none"> ・相可高校1クラス(40名)削減し、高校生利用が減少。 ・雨の日は相可高校生の利用が多い。 ・主にリピーターの利用を確認。 ・リピーター利用者が亡くられるなどによる自然減が大きく影響 	<p>JRとタイアップした取組や高齢者向けの乗り方講座など、新たな利用者の開拓に向けた取組を実施されることを期待します。</p> <p>今後は新規需要を探るために実施した実証運行の結果を踏まえ、新たな地域公共交通網形成計画の策定に向けた取組が計画的に進められることを期待します。</p> <p>また、町内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		熊野市(紀南地区地域公共交通会議熊野市分科会)	
三重	56	鬼ヶ城線、市街地乗合タクシー、山間部乗合タクシー	
		<p>鬼ヶ城線 【目標】1便当たりの乗車人数2.0人 満足度50% 【結果】1便当たりの乗車人数1.4人 満足度84.3% 乗車人数の目標が達成できなかった。利用者の満足度は高いのでまだまだ周遊バスとしての周知が足りていないと考えられる。</p> <p>市街地乗合タクシー 【目標】収支率 30% 1便当たりの乗車人数 5.0人 【結果】収支率 34.5% 1便当たりの乗車人数 7.3人 目標を達成することができた。</p> <p>山間部乗合タクシー 【目標】収支率 30% 1便当たりの乗車人数 2.0人 【結果】収支率 8.6% 1便当たりの乗車人数 1.4人 平成28年10月から運行を開始する前から各地区での説明会や周知チラシ、広報くまへの掲載等の周知を行ってきたが目標を達成することはできなかった。</p>	<p>「海岸部乗合タクシー」及び「神川育生乗合タクシー」が運行開始したことにより、市内全域で乗合タクシー等による移動手段を確保するとともに、これらの利用者数が増加していることは評価します。</p> <p>今後は、各路線ごとに利用状況の要因分析等を行い、今後の改善に繋がる取組が実施されることを期待します。</p> <p>また、利用者ニーズを的確に反映した持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けた検討をお願いします。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		亀山市地域公共交通会議	
三重	57	東部ルート、南部ルート	
		<p>東部ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再編2年目となり、再編1年目と比較すると、年間利用者数は増加傾向にあり、地域に定着しつつあると考えられる。 ・地域公共交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)に係る定量的な目標(補助対象路線の目標数値4.6人)は達成できていないが、亀山市地域公共交通計画における評価基準の1便当たりの平均乗車人員 3.0人/便・日はクリアしている。 ・地域住民も「自分たちのバス」としての意識が高くなってきており、地域まちづくり協議会中心にバス路線維持に向けて利用促進啓発活動を実施している。 <p>南部ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再編前と比較して、年間利用者数は増加しているが、地域公共交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)に係る定量的な目標(補助対象路線の目標数値4.4人)は達成していない。 ・大幅に増やした運行便数に対して総利用者数が増えなかったため、1便当たりの利用者数が減少したものと考えられ、亀山市地域公共交通計画における評価基準の1便当たりの平均乗車人員 3.0人/便・日も満たしていない。 ・地域住民の「自分たちのバス」としての意識は高く、当該バスを活用した地域主体のイベント(食事会・バス乗車体験等)を定期的で開催しており、地域まちづくり協議会中心にバス路線維持に向けて利用促進啓発活動に取り組んでいる。 ・再編から1年であり、当ルートが地域にまだ定着していないと考えられる。 	<p>前計画の検証と現状の課題等の整理を行い、利用者ニーズを反映させた持続可能な公共交通ネットワークを構築ため、地域公共交通網形成計画を策定されたことは評価します。</p> <p>今後は、地域公共交通網形成計画に基づく事業が着実に実施されることを期待します。</p> <p>また、市内を運行する地域間幹線系統の中には輸送量が低いものもあり、このままでは当該バス路線を維持することができず、ひいてはこの地域の公共交通ネットワークの崩壊を招きかねないため、これに対応した取組が早急かつ効果的に実施されることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		東員町地域公共交通会議	
三重	58	オレンジバス(昼便 南北線、朝夕便 東部急行線、昼便 東部線)	
		<p>●昼便 南北線 目標:70,510人の20%増 実績:66,807人/年【未達成】(5.3%減) 路線のわかりづらさを指摘されており、これによる利用減</p> <p>●朝夕便 東部急行線 目標:2,872人/年を維持 実績:2,511人/年【未達成】(12.6%減) 高校別時刻表は、評価が高かったものの、通勤・通学利用が想定よりも伸びなかったことが原因。</p> <p>●昼便 東部線 目標:14,588人/年を維持 実績:12,778人/年【未達成】(12.4%減) 要望を受け、北部団地からの商業施設への延伸を図ったが利用者数が伸びなかったことが原因。</p>	<p>高校別通学時刻表の配付、町広報誌へのオレンジバスを利用したお出かけ記事の連載、各種イベントでのオレンジバスのPR活動など、様々な主体と連携して利用促進活動に取り組んでいる点は評価します。</p> <p>一方で、住民の改善要望を受けてルート改正を行ったものの、利用者数は大きく減少しており、ルートごとにきめ細かな要因分析が必要です。</p> <p>今後は利用促進活動の継続した取組に加え、利用者ニーズを的確に反映した持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けた取組に期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		菰野町地域公共交通会議	
三重	59	神森福王山線、潤田福王山線、竹永小島線	
		<p>神森福王山線 目標値に対する利用者は13005.0%であり、目標値を大きく上回った。 (参考)対H28実績 101.0%</p> <p>潤田福王山線 目標値に対する利用者は64.6%であり、目標値を大きく下回った。 目標値の設定方法に問題があった。 (参考)対H28実績 107.9%</p> <p>潤田福王山線 目標値に対する利用者は133.9%であり、目標値を上回った。 (参考)対H28実績 108.0%</p> <p>竹永小島線 目標値に対する利用者は178.3%であり、目標値を上回った。 (参考)対H28実績 160.2%</p>	<p>あいあい自動車の利用促進を図るため、各地域で試乗会を実施するなどして、公共交通システムの周知や利用者の増加に取り組んでいることは評価します。</p> <p>今後は、平成31年4月の新たな公共交通システムの運行開始に向けて、地域に最適で持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けた取組が計画的に進められることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		福井市地域生活交通活性化会議	
福井	60	酒生いきいきバス、岡保地域コミュニティバス、殿下かじかポッポー 他	
		<p>酒生いきいきバス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数: 9,289人(目標値9,500人) ・乗継利用の割合: 65.5%(目標値48%) <p>岡保地域コミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数: 8,029人(目標値8,500人) ・乗継利用の割合: 51.2%(目標値43%) <p>殿下かじかポッポー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者1人あたり行政負担額: 1,634円/人(目標値1,200円前後/人) ・乗継利用の割合: 66.7%(目標値48%) <p>青葉台ルート、江尻ヶ丘ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数: 5,424人(目標値7,100人) ・乗継切符販売数: 17枚/月(目標値30枚/月) <p>大島下荒井ルート、江端ルート、清明南ルート、清明南ルート公民館2度回り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数: 13,298人(目標値13,500人) ・乗継切符販売数: 5枚/月(目標値20枚/人) 	<p>地域住民同士のコミュニティ醸成や地域活性化のツールとしても寄与し、高齢者を中心に必要不可欠なものとなっております。免許返納者等への利用促進に努めていることについて評価します。</p> <p>一方で、高齢化の進行等により利用者数が減少傾向である路線もあることから、引き続き利用促進策を通じて新規利用者の獲得・定着化が図られることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		大野市公共交通活性化協議会	
福井	61	まちなか循環バス(赤バス、青バス)、乗合タクシー大矢戸・乾側線 他	
		<p>まちなか循環バス(赤バス、青バス) 年利用者数: 16,525人(△322人) 便利利用者: 5.08人(△0.08人) 収支率: 6.9%(△0.4ポイント) 【概要】高校生の平日利用が減少傾向。休日の利用は徐々に増加傾向。</p> <p>乗合タクシー大矢戸・乾側線 年利用者: 目標610人、実績253人 便利利用者: 目標1.4人、実績1.19人 収支率: 目標3.0%、実績1.6% →利用の低迷が継続しており、地域ニーズの把握や掘り起こしが必要</p> <p>乗合タクシー森目・阪谷線 年利用者: 目標3300人、実績2,473人 便利利用者: 目標2.24人、実績2.34人 収支率: 目標16.5%、実績11.6% →定期利用者の減による減少</p> <p>乗合タクシー友兼・蕨生線 年利用者: 目標1,000人、実績1,171人 便利利用者: 目標1.68人、実績1.84人 収支率: 目標6.5%、実績6.5% →前年の利用低迷を受け目標を下方修正しており、更なる利用定着を図る</p> <p>乗合タクシー小山・木本堀兼線 年利用者: 目標2,300人、実績1,149人 便利利用者: 目標2.18人、実績1.83人 収支率: 目標8.6%、実績4.4% →定期利用者の減による減少</p>	<p>運転免許返納支援制度の継続やマイ時刻表の作成、福祉や交通安全等の分野と連携して周知活動を行い、利用促進を図ったことについて評価します。</p> <p>一方で、年利用者数が目標値に達していない系統もあることから、引き続き周知活動や住民ニーズの把握等による適切な目標値の設定に努め、利用者の定着化や新規利用者の獲得を図られることを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価																								
		事業概要																									
		自己評価																									
		鯖江市地域公共交通活性化協議会																									
福井	62	循環線、鯖江南・新横江線、神明線、片上・北中山線、立待線、中河・北中山線 他																									
		<p>【越前観光(株)運行】</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">循環線 (目標)5.5 (実績)3.8</td> <td style="width: 33%;">鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)1.6</td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td>豊線 (目標)5.5 (実績)3.5</td> <td>河和田線 (目標)2.7 (実績)1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>昼間便 (目標)1.8 (実績)5.6</td> <td>通学便高校ルート (目標)8.5 (実績)3.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.1</td> <td>河和田ルート (目標)9.5 (実績)0.9</td> <td></td> </tr> </table> <p>【鯖江交通(株)運行】</p> <p>循環線 (目標)5.2 (実績)3.1 吉川線 (目標)4.3 (実績)3.2 吉川ルート (目標)12.9 (実績)0.1</p> <p>【鯖江高速観光(株)運行】</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">循環線 (目標)5.1 (実績)1.8</td> <td style="width: 33%;">鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)0.7</td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td>片上・北中山線 (目標)0.7 (実績)2.4</td> <td>中河・北中山線 (目標)2.4 (実績)1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>河和田線 (目標)4.4 (実績)5.1</td> <td>昼間便 (目標)3.6 (実績)5.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.03</td> <td>河和田ルート (目標)9.5 (実績)2.0</td> <td></td> </tr> </table> <p>[分析・理由] 再編1年目ということもあり、従来の運行体制から変更されたことによる利用者の戸惑いの声が多く寄せられた。高齢者の利用者への影響はとくに大きく、目標値を下回る主要因となった。</p> <p>※一便あたりの利用者数(有料)</p>	循環線 (目標)5.5 (実績)3.8	鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)1.6		豊線 (目標)5.5 (実績)3.5	河和田線 (目標)2.7 (実績)1.3		昼間便 (目標)1.8 (実績)5.6	通学便高校ルート (目標)8.5 (実績)3.2		中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.1	河和田ルート (目標)9.5 (実績)0.9		循環線 (目標)5.1 (実績)1.8	鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)0.7		片上・北中山線 (目標)0.7 (実績)2.4	中河・北中山線 (目標)2.4 (実績)1.3		河和田線 (目標)4.4 (実績)5.1	昼間便 (目標)3.6 (実績)5.3		中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.03	河和田ルート (目標)9.5 (実績)2.0		<p>再編1年目であることも起因しているかもしれませんが、目標値を下回る系統が多く見受けられる点に対して、原因がきちんと分析されています。</p> <p>引き続き住民ニーズの把握に努め、利用促進策を進めるとともに、住民への周知活動により利用者への理解・定着化が図られることを期待します。</p>
循環線 (目標)5.5 (実績)3.8	鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)1.6																										
豊線 (目標)5.5 (実績)3.5	河和田線 (目標)2.7 (実績)1.3																										
昼間便 (目標)1.8 (実績)5.6	通学便高校ルート (目標)8.5 (実績)3.2																										
中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.1	河和田ルート (目標)9.5 (実績)0.9																										
循環線 (目標)5.1 (実績)1.8	鯖江南新横江線 (目標)2.3 (実績)0.7																										
片上・北中山線 (目標)0.7 (実績)2.4	中河・北中山線 (目標)2.4 (実績)1.3																										
河和田線 (目標)4.4 (実績)5.1	昼間便 (目標)3.6 (実績)5.3																										
中河・北中山ルート (目標)7.2 (実績)0.03	河和田ルート (目標)9.5 (実績)2.0																										

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		勝山市地域公共交通会議	
福井	63	北郷予約便、平泉寺・猪野瀬予約便	
		<p>北郷予約便 利用者数は3,977人となり、目標値である4,100人を下回った。</p> <p>平泉寺・猪野瀬予約便 利用者数は4,973人となり、目標値である3,500人を上回った。</p>	<p>昨年の評価結果から目標値を見直し、また、マイ時刻表の作成や福祉分野等との連携など様々な利用促進策を進め、利用者数の増加を図ったことについて評価します。</p> <p>引き続き住民ニーズの把握に努め、地域住民の利用者数増加・定着化を進めるとともに、えちぜん鉄道や幹線との連携により、観光客等の利用者獲得に期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		若狭町地域公共交通会議	
福井	64	デマンドタクシー(三方地域発便、上中地域発便)	
		<p>計画通り適切に事業が実施された。</p> <p>(参考)</p> <p>■生活交通確保維持改善計画に揚げられた目標値についての評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自己評価結果(平成28年10月～平成29年9月) 年間利用者数:目標値9400人 実績値11011人 乗合い率 :目標値1.15 実績値1.16 ・目標達成状況についての考察 年間利用者数:地域サロンへの周知や、町内施設へのチラシ配布の効果も有り地域住民への周知が広まり目標値を達成することができた。 乗合い率 :制度への認識が広まったことにより乗合い利用の増加に繋がった。また利用者の増加に伴って、効率的な運行を行うことを運行事業者自身が努めたことも原因の一つと考えられる。 	<p>周知活動等により利用者数が伸びており、目標値を達成していることについて評価します。</p> <p>引き続き周知活動に努めて利用者層の拡大を図るとともに、幹線や町営バスとの連携など、デマンド便以外も含めた交通ネットワークの形成が進められていくことを期待します。</p>

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		美浜町地域公共交通会議	
福井	65	丹生線、日向線、新庄線	
		<p>丹生線 目標人数2,450人に対し1,879人、乗合率2.4人に対し1.8人であった。 例年夏の海水浴客の利用が多いが、今年度は台風の影響により利用客が減少したと思われる。</p> <p>日向線 目標人数2,420人に対し1,492人、乗合率2.1人に対し1.8人であった。まだ電話予約に対する抵抗があると思われる。 病院や買い物に行く固定の利用者の減による影響があると思われる。</p> <p>新庄線 目標人数1,530人に対し1,036人、乗合率2.0人に対し1.5人であった。まだ電話予約に対する抵抗があると思われる。 病院や買い物に行く固定の利用者の減による影響があると思われる。</p>	<p>地元住民だけでなく観光客への周知活動等により、利用促進が図られていることについて評価します。</p> <p>一方で、地元住民のデマンド便への理解が浸透していない点も見受けられることから、地元住民の利用者獲得のため、住民ニーズの把握に努め利用促進が図られるとともに、周知活動によりデマンド便利用の定着化が図られることを期待します。</p>