

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)

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	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)	地方運輸局等における 二次評価結果	備考	
							評価結果		
東京都 地域間幹線系統確保維持協議会	西東京バス 第1号丹波線	奥多摩駅～奥多摩湖～丹波	バスロケーションシステムによる運行実績データの活用により、需要動向の把握に努め、鉄道事業者とも連携を図りながら、利用者にとって利用しやすいダイヤ編成、系統の設定を検討した。また、生産性向上の取組に掲げた沿線PR事業や各種臨時バスの運行等、関係者と連携を図りながら事業を実施し、利用促進に努めた。	B	災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、新型コロナウイルス感染拡大による需要減の影響を受け臨時運行便を削減したため、計画通りの年間運行回数を確保することができなかった。	C	コロナ影響で収入減、全社走行キロ減によるキロ当たり経費単価増となり、収支率は50%を下回り、1%以上の収支率の改善は図られなかった。 【収益】H30:19,480千円→R2:15,101千円 【費用】H30:38,244千円→R2:39,959千円 【収支率】H30:53.7%→R2:38.8%	利用減の状況が続いており、路線の存続が困難である。そのため、沿線自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他の系統も含めたエリア全体の運行回数の見直しを行うことで、観光需要の取り込み及び経費節減を図る。	・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・新たに客貨混載事業を始めるなど、収益改善に向けた取組は高く評価できる。引き続き生産性向上の取組を実施することが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県にイニシアチブを取っていただくことが重要であることから、市町村と連携を図ったうえで、データを活用しながらモニターを行い、必要に応じて改善していくなど、最適なネットワークの構築に向けて継続的に議論がなされることを期待する。
	西東京バス 第2号小菅の湯線	奥多摩駅～留浦～小菅の湯 奥多摩駅～大菩薩峠東口～小菅の湯		B	災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、新型コロナウイルス感染拡大による需要減の影響を受け臨時運行便を削減したため、計画通りの年間運行回数を確保することができなかった。	C	コロナ影響で収入減、全社走行キロ減によるキロ当たり経費単価増となり、収支率は50%を下回り、1%以上の収支率の改善は図られなかった。 【収益】H30:14,375千円→R2:12,647千円 【費用】H30:34,748千円→R2:36,654千円 【収支率】H30:41.4%→R2:34.5%		
	西東京バス 第3号鴨沢西線	奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西		C	災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、新型コロナウイルス感染拡大による需要減の影響を受け臨時運行便を削減したため、計画通りの年間運行回数を確保することができなかった。	C	コロナ影響で収入減、全社走行キロ減によるキロ当たり経費単価増となり、収支率は50%を下回り、1%以上の収支率の改善は図られなかった。 【収益】H30:22,349千円→R2:15,489千円 【費用】H30:30,241千円→R2:32,892千円 【収支率】H30:73.9%→R2:47.1%		
	西東京バス 第4号数馬線	武蔵五日市駅～人里～数馬 武蔵五日市駅～払沢の滝入口～数馬 武蔵五日市駅～やすらぎの里～数馬		B	緊急事態宣言下では、国の要請に基づき運行回数の維持等を行っていたが、宣言解除後の5月・6月に直近の需要を踏まえたダイヤ改正(減回)を行ったため、計画時の年間運行回数を確保することができなかった。 なお、減回は住民生活に支障をきたす水準まで行っていない。	C	減回を行い経費減を図ったが、収入減、キロ当たり経費単価増が響き、収支率は50%を下回り、1%以上の収支率の改善は図られなかった。 【収益】H30:55,200千円→R2:40,717千円 【費用】H30:116,058千円→R2:112,240千円 【収支率】H30:47.6%→R2:36.3%		
	西東京バス 第5号藤倉線	武蔵五日市駅～小岩～藤倉 武蔵五日市駅～やすらぎの里～藤倉		B	緊急事態宣言下では、国の要請に基づき運行回数の維持等を行っていたが、宣言解除後の5月・6月に直近の需要を踏まえたダイヤ改正(減回)を行ったため、計画時の年間運行回数を確保することができなかった。 なお、減回は住民生活に支障をきたす水準まで行っていない。	C	減回を行い経費減を図ったが、収入減、キロ当たり経費単価増が響き、収支率は50%を下回り、1%以上の収支率の改善は図られなかった。 【収益】H30:33,329千円→R2:26,551千円 【費用】H30:76,449千円→R2:77,458千円 【収支率】H30:43.6%→R2:34.3%		

第三者委員会における各委員からの意見

令和2年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会における委員による以下の助言は、今後の取り組みを行う上で必要な観点であり、考慮されたい。

- コロナによって日常の行動変容が起きているが、ポストコロナにおいても、人々の移動を戻していかなければ、街の活性化はない。移動する仕掛けが必要であり、地域戦略が必要。
- 地域公共交通会議の枠組みを最大限活用していただきたい。MaaSの発想、考え方でいろいろな交通手段や活動を繋げていくこと、あるいは、様々なデータをオープンにして共有し、課題を可視化することも公共交通会議で可能。
- デジタル化はニーズを捉える重要なツールであり、マーケティングのツールとしても非常に重要。