

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日  
関東運輸局

評価対象事業名：陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
秦野市地域公共交通会議	株式会社愛鶴	<p>【湯の沢線】 ●渋沢駅北口～湯の沢終点(4.8km) ・平日:渋沢駅発5便、湯の沢終点発11便</p> <p>【みくるべ線】 (10月1日～10月11日) ●渋沢駅北口～渋沢駅北口(循環・11.6km) ・平日:8便 ●みくるべ榎戸～渋沢駅北口(6.7km) ・平日:1便</p> <p>(10月15日～9月30日)※災害対応 ●渋沢駅北口～渋沢駅北口(循環・9.6km) ・平日:8便 ●みくるべ榎戸～渋沢駅北口(5.7km) ・平日:1便</p> <p>【柳川・八沢線】 ●渋沢駅北口～八沢沢の下(6.1km) ・平日:渋沢駅発3便、清戸発4便</p>	<p>平成23年10月から実証運行を開始した上地区乗合自動車(愛称:行け行けほくらのかみちゃん号)は、地域住民及び運行事業者とも協議を行い、平成26年10月1日から事業者の自主運行事業として本格運行へ移行した。</p> <p>本格運行に当たっては、これまでの利用実績及び運行事業者の意向を踏まえて、持続可能な公共交通とする必要があるため、運行の効率化を図るとともに、利用者の少ない時間帯の運行便数を削減するなど、ダイヤの変更を行った。</p> <p>車両については、14人乗り車両(乗客定員13人)を導入している。</p> <p>令和2年度では、元年度から新設したバス停の利用状況や路線のあり方等の協議を予定していたが、新型コロナウイルスの影響に伴い、地域協議会の開催が見送られた。その他、運賃収入以外の収入確保策として、車体広告を掲出し、収支の改善を図った。</p>	<p>上地区乗合自動車においては、14人乗り車両(乗客定員13人)を導入するとともに、利用者数の増加施策や運賃収入以外の収入確保策を講じるなどの施策を実施した。</p> <p>また、引き続き、子供たちが社会体験や自然体験に、上地区乗合自動車を利用しやすいよう、学校長期休業期間における小児運賃を半額の50円とした。</p> <p>秦野市地域内フィーダー系統確保維持計画に基づき、利用者の生活の足の確保を図った。</p>	<p>上地区乗合自動車を持続可能なものとするため、上地区公共交通協議会において、継続要件:2.4人/便以上(人件費を運賃収入で賄う)、継続目標:3.72人/便以上(廃止前の路線バスの平均利用者数)を定めている。</p> <p>令和2年度分(令和元年10月～令和2年9月)の運行実績は2.15人/便であり、継続目標及び継続要件ともに達成ができなかった。</p> <p>なお、前回の事業評価時の事業の今後の改善点として、令和元年度は、平成30年度の運行実績である3.03人/便を超える利用者数を指すとしたが、達成することができなかった。</p> <p>令和2年度については、台風19号による、みくるべ線の通行止めや新型コロナウイルス対策による外出自粛の影響により、利用者が減少と思われるため、例年と同様の評価は難しいと考える。</p> <p>しかし、それらの影響を差し引いても、年度を追って利用者は減少傾向が続いていることから、今後は、現状の継続条件、目標や運行ダイヤ等の根本的な見直しも含めた具体的な検討が必要と考える。</p>	<p>継続目標に近づけるため、地元自治会等で構成されている上地区公共交通協議会(年2回開催)を中心に、引き続き改善策の検討を進め、下記の施策を実施するとともに、令和3年度は、新型コロナウイルスの影響も踏まえ、直近の定量的目標である、運行継続要件の2.40人/便を超える利用者数を指し、当運行を持続可能なものとする。</p> <p>○利用者数増加施策 小児運賃については、市内の民間バスに同様の制度があることから、本事業においても引き続き割引を実施する。 (当該事業年度以降の取組み)</p> <p>○持続可能な運行の基盤づくりに向けた取組み 令和元年5月に新設したバス停の利用状況を踏まえ、運行ルートやダイヤの見直しを図る。</p> <p>・運行事業者との調整のもと、本事業以外の路線においてもダイヤ改正の実施を検討するなど、乗合タクシー事業全体における収支改善を図る。さらに、収支率向上を目指して、引き続き車両への広告掲示による広告料収入を継続していく。</p>	<p>地域住民が乗合自動車の運営に主体的に取組み、運行協力金など支援をはじめとした事業の維持に繋げている点及び地域住民・行政・事業者が具体的な継続要件や継続目標を共有し取り組んでいる点は評価できる。</p> <p>令和2年度事業においては、台風19号や新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数の目標は未達成となった。しかし、利用者が伸び悩んだ理由について、従前から減少傾向にある利用状況を把握・分析されていることから、これを踏まえた今後の改善点における施策を着実かつ継続的に進めて頂きたい。</p> <p>また、コミバスやデマンド交通について、どういった目的・ニーズで利用されているか、運行形態や行先、経路、予約システムが利用者のニーズに合致しているか、地域公共交通計画の策定も検討しながら、検証されることを期待する。</p>	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

関東運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
相模原市地域公共交通会議	山口自動車株式会社	吉野・与瀬地区乗合タクシー	目標達成に必要な利用促進活動の実施に努めた。 ・ポケット時刻表の配布 ・吉野・与瀬地区乗合タクシー 利用促進協議会の開催	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	【目標】 ・稼働率81%、 ・1便あたり利用者数2.1人 ・年間利用者数3,330人  【令和2年度(R1.10.1～R2.9.30)実績】 ・稼働率69.0%、 ・1便あたり利用者数1.8人 ・年間利用者数2,411人	新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に配慮しながら利用者の増加や稼働率の向上を目指し、引き続きポケット時刻表の配布等利用促進活動に取り組む。	稼働率、利用者数/便、年間利用者数の目標はいずれも未達成となった。 利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえ、新たな利用者の掘り起こしに向け、協議会主導のもと、引き続き、周知等の利用促進活動を進めて頂きたい。 また、今後策定される地域公共交通計画においては、自治体がかんばるところ、民間に任せるところを見極め、自治体が支援する地域交通だけでなく民間路線バスや無料送迎バス等も含め、各地域の特性も考慮し、市民にとって利用しやすい交通体系となるよう検証されることを期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成3年2月26日

関東運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
中井町地域公共交通会議	神奈川中央交通西株式会社	<p>運行系統名： 中井町オンデマンドバス (通称：中井ふれあいバス)</p> <p>運行区域： 中井町内全域(乗降ポイント119箇所)及び一部町外(乗降ポイント1箇所)を対象としたデマンド型交通システム(区域運行型)</p>	<p>公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高める移動手段として、平成25年1月10日から運行している中井町オンデマンドバスについて、大規模な見直しを執行しない代わりに、より必要とする利用者のための運行体制の見直し・改善(運行エリアや乗降ポイント、予約方法等)を図るため、地域の利用状況を深掘りして分析し、需要予測から持続可能な地域公共交通システムを探る期間とする計画となっている。</p>	<p>平成30年度より町内完結型運行に切り替え、予約の取りづらさも概ね解消された。また、当日予約もほぼ安定して利用できている状況にある。なお、R2年度より利用者ニーズを踏まえ、運行内容の一部を見直し、町内移動に支障が生じない範囲で町外の拠点病院への実証運行を開始した。引き続き、利用者の属性や利用目的、利用状況等を分析し、実態に合わせた運行体制の構築の検討を行っており、計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>令和2年度(令和2年9月末現在) 利用者数：33.6人/日</p> <p>町内完結型運行に切り替え以降、一部町外の拠点病院への運行を開始し半年が経過した。当初目標としている42人/日以上は下回ったものの、当日予約の取りづらさも概ね解消され、交通空白地域の無いや高齢者、児童生徒など本来救うべき移動手段の無い人等が利用しやすい環境が保たれているものと思われる。登録者数も微増ではあるものの増えており、路線バスを補完する移動手段としては一定程度の利用が維持されている。</p>	<p>現行の運行体制で、交通空白地域の方や交通弱者等が利用しやすい環境が一定程度維持されている。しかし、今後、ますます高齢化の進展が予測される中、高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備が求められるとともに、運転者不足の深刻化等により、公共交通の維持が容易でなくなってくることも予想される。路線バスを補完するフィーダー的役割を担っているオンデマンドバスも車両の耐用年数や、費用対効果等の課題を含め、新たな運行体制へ見直しを図っていく段階にきている。障害や年齢などに関係なく、誰もが安心・快適に移動できるしくみを検討し、町の交通網全体を機能的なものにしていくことを目指す。</p>	<p>1日当たり利用者数の目標値は下回ったものの、デマンドバスの役割分担を踏まえて、町内完結型運行に切り替え以降、一部町外の拠点病院を乗降ポイントとするなど利用者のニーズを把握し、運行内容の見直しに適宜取り組まれ、交通空白地域における真の交通弱者の利用環境維持・改善を図っている点は評価できる。今後も引き続き、どういった目的・ニーズで利用されているか、運行形態や行先、予約システムが利用者のニーズに合致しているか、検証されるときともに、改善点推進に向けて地域公共交通計画を策定され取り組まれることを期待する。</p>	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

関東運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
二宮町地域公共交通活性化協議会	神奈川中央交通西株式会社	地域内交通を確保・維持する取り組みの一つとして、交通空白地域を通り、地域間幹線系統や鉄道駅を接続させる、定時定路線・町内循環型のコミュニティバスを平成29年10月から運行している。この事業により交通空白地域に住む方の生活の足を確保するとともに、町民全体の地域公共交通に対する意識向上にも繋げている。	取り組みの周知と利用促進のため、ゴールデンウィーク時の臨時運行や、高齢者や小学生を対象としたお試し乗車やバスの乗り方教室を開催し、その中でコミュニティバスの回数券を配布、お試し乗車ができる機会設定を計画した。また、住民の交通行政への参画として、住民主体の協議体に対し、助言等の支援を実施した。	事業が計画に位置づけられたとおり実施されていない点があった	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により、全体的に利用者数が落ち込んだ。 ⇒緊急事態宣言が発令された令和2年4月以降の利用者数の減少が大きく、前年度比で約12%も落ち込んだ。</li> <li>・予定していた利用促進策(高齢者や小学生対象のお試し乗車や乗り方教室でのコミュニティバス回数券配布、臨時運行)が新型コロナウイルス感染症の影響により実施できなかった。 ⇒高齢者は重症化リスクが大きいこと、また小学生もクラスター発生による学級閉鎖の懸念があり、実施を断念した。</li> <li>・町のイベント等が軒並み中止となり、事業周知の機会がなかった。 ⇒緊急事態宣言以降、町の方針により、人が集まるイベント等はほとんど実施できなかった。</li> <li>・住民主体の協議体は立ち上がったばかりであり、まだ成果を上げられる状況ではない。 ⇒ボランティアによる運送支援を試行し始めたばかりであり、検証結果もまだ出ていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の感染状況を注視し、収束したタイミングを見計らって、モビリティ・マネジメントとして、高齢者や小学生などを対象としたお試し乗車やバスの乗り方教室を開催する。</li> <li>・住民の交通行政への参画として、住民主体の協議体に対する助言等の支援を引き続き実施する。また、協議体の取り組みを広く周知し、同様の協議体が各地域で立ち上がるよう機運醸成を行う。</li> <li>・住民の生活における移動の課題に係るアンケート調査の結果を分析し、コミュニティバスのルートの見直しや、新型コロナウイルス感染症の影響の下での課題を整理し、対応策を検討する。</li> </ul>	住民主体の協議体に対する助言等の支援を新たに開始した点は評価できるが、令和2年度事業における①1日当たりの乗車人数、②手形及び回数券購入者数、③外出が週1回未満の高齢者割合の減少率の目標値はいずれも未達成であった。目標値を下回った要因を新型コロナウイルス感染症の影響のみとせず、改善点にあるアンケート調査結果の活用や深掘り調査など利用が伸び悩んだ理由を分析し、その結果を踏まえて今後の施策の検討を進めて頂きたい。また、目指すべき地域の交通体系の実現に向け、地域公共交通計画を策定を通じて、設定している目標の指標が適切か、目標値の水準が適切か等の検討が行われることを期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成3年2月26日

関東運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
大磯町地域公共交通会議	伊豆箱根交通株式会社	<p>系統名：東ルート 西小磯東地区の一部地域(乗降場所30箇所)と町内4箇所(役場、郵便局、図書館、駅)間を対象としたデマンド型タクシー</p> <p>系統名：西ルート 西小磯地区の一部地域(乗降場所30箇所)と町内2箇所(病院、スーパー)間を対象としたデマンド型タクシー</p>	<p>前回の事業評価結果の顧慮すべき事項として、 ○今後の持続可能性を高めるために、乗客増加に向けて原因分析を行い、方策の検討を行うとともに、認知度向上の取り組みを併せて行っていくこと。利用することへのハードルがどこにあるか調査・把握し、ハードルを取り除くための具体的な手法の検討を行っていくこと。上記配慮事項に対し、伊豆箱根交通株式会社がUDタクシーを導入することにより、高齢者や車いす利用者、ベビーカー利用者の移動が自家用車利用者がUDタクシーの利用することにより、公共交通利用者の増加が期待できる。</p>	<p>大磯町地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通空白地域である赤坂台地域において、地域の住民と協働で、当該地域に最も適している乗り物は何か検討を行った。 事業実施にあたり、事前に当該地域の住民を対象にアンケート調査を実施し、住民の利用頻度や乗降場所の特定を行った。 以上のことから地域の特性と住民の声に即した乗り物の確保を行うことができ適切な事業を実施した。</p>	<p>大磯町地域公共交通総合連携計画の「稼働した便の1便当たりの輸送人数が1.5人以上」の目標に対し、令和2年は東ルート1.1人、西ルート1.1人であった。令和元年の事業評価では東ルート1.1人、西ルート1.1人であったので、昨年と同じだった。 また、もう一つの目標である「全運行本数に対する実運行本数の稼働率30%」に対して、令和2年は東ルート29%、西ルート11%であった。令和元年の事業評価では東ルート35%、西ルート10%であったので、東ルート・西ルートとも目標を達成できなかった。理由の一つとして、コロナ禍の影響により、4～5月の利用者が減少したことが考えられる。</p>	<p>令和元年の事業評価の中に、 ○今後の持続可能性を高めるために、乗客増加に向けて原因分析を行い、方策の検討を行うとともに、認知度向上の取り組みを併せて行っていく。利用することへのハードルがどこにあるか調査・把握し、ハードルを取り除くための具体的な手法の検討を進めて行く。</p>	<p>輸送人員/便、稼働率のいずれの目標も未達成となった。 目標値を下回った一因として、新型コロナウイルス感染症の影響が挙げられるものの、特に、導入開始から4年間の輸送人員/便の推移は、ほぼ横ばいとなっており、目標達成は難しい状況にあることがうかがえる。利用が伸び悩んでいる理由を分析し、その結果を踏まえて今後の施策の検討を進めて頂きたい。 また、目指すべき地域の交通体系の実現に向け、設定している目標の指標が適切か、目標値の水準が適切か等の検討が行われることを期待する。</p>	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表  
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

関東運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
湯河原町地域公 共交通会議	湯河原タクシー (株)	予約型乗合い交通 「ゆたぼん号」 温泉場エリア	令和2年度が事業評価初回 のため「該当なし」	計画通り 事業は適 切に実施 された	【目標数値】 乗車密度(※) 1.3人/便以上 ※乗車密度＝ 利用者数/運行 便数  【結果】 乗車密度 1.63/便  【参考 各系統 の乗車密度】 温泉場エリア 1.34人/便 オレンジライン エリア 1.75人/ 便 鍛冶屋エリア 1.01人/便 福浦エリア 1.00人/便	・各エリアの地域性を考慮した上で、利用率の低い鍛冶屋エリア、福浦エリアで利用説明会等を開催し、利用の促進を図る。 ・広報紙、HP等から周知を行い、新規利用者の増加に努め、併せて乗車密度(乗合い率)を高めていく。	「ゆたぼん号」全体では目標は達成されているが、一部エリアでは未達成となった。目標未達成となったエリアにおいて、利用が伸び悩んだ理由の分析結果はできていることから、改善点に挙げられた施策を着実かつ継続して進めて頂きたい。また、コミバスやデマンド交通について、どういった目的・ニーズで利用されているか、運行形態や行先、乗降ポイント、予約システムが利用者のニーズに合致しているか、検証されることを期待する。	
		予約型乗合い交通 「ゆたぼん号」 オレンジラインエリ ア						
		予約型乗合い交通 「ゆたぼん号」 鍛冶屋エリア						
		予約型乗合い交通 「ゆたぼん号」 福浦エリア						