

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4年2月28日

関東運輸局

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	備考
							二次評価結果	
神奈川県生活交通ネットワーク計画協議会	神奈川中央交通株式会社	橋本駅南口～小沢・田名バスターミナルの区間を運行	沿線地域住民の利用促進を図るため、地域の情報誌を活用した周知を行うとともに、令和3年4月に田名バスターミナルへの延伸を行った。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 新型コロナウイルス感染症の影響による緊急事態宣言や新しい生活様式により運送収入が大幅に減少したことにより、輸送人員目標44,000人に対して、輸送実績は、38,121人、また、収支率目標38.51%に対して実績は26.29%であり、目標に達しなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響について今後不透明な部分はあるが、沿線地域住民の通勤や通学等の日常生活に欠かせない路線であるため、バス利用者の更なる獲得に向け、引き続き関係自治体や事業者と連携し、利用促進のための情報発信等を行う。また、市の主要バスターミナルである田名バスターミナルへの延伸により利便性が向上したことから、沿線住民の利用の増加や、津久井方面からの新規利用者の獲得にむけて、利用促進を図る。	地方運輸局等における二次評価結果 ・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。 ・アフターコロナ・ウィズコロナ等における利用状況等の検証を行うとともに、利用者を起点とした路線の再編等の検討を行い、引き続き効果的な利用促進策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、都県との連携が非常に重要であることから、市町村とも連携を図ったうえで、アフターコロナ・ウィズコロナにおける人流の変化をとらえ、データを分析し、円滑な移動を図る取組の実績を積み重ね、自家用車から鉄道やバスなどへと変化していくなどの議論がなされることを期待する。	
	神奈川中央交通株式会社	鳥居原ふれあいの館～橋本駅の区間を運行	沿線地域住民への周知を図るとともに、観光施設との連携による利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 新型コロナウイルス感染症の影響による緊急事態宣言や新しい生活様式により運送収入が大幅に減少したことにより、輸送人員目標128,000人に対して、輸送実績は99,065人また、収支率目標55.24%に対して、実績は、41.54%であり、目標に達しなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響について今後不透明な部分はあるが、沿線地域住民の通勤や通学等の日常生活に欠かせない路線であるため、バス利用者の更なる獲得に向け、引き続き事業者と連携して、情報発信など利用促進のための取組を推進していく。また、沿線地域の新たなまちづくり等の動向も踏まえ、必要に応じて、路線の見直しを検討する。		
	神奈川中央交通株式会社	三ヶ木～橋本駅の区間を運行	沿線地域住民に対し、地元広報誌や自治会掲示板を活用し、利用促進に向けた周知を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 新型コロナウイルス感染症の影響による緊急事態宣言や新しい生活様式により運送収入が大幅に減少したことにより、輸送人員目標137,000人に対して、輸送実績は106,596人、また、収支率目標42.35%に対して実績は31.43%であり、目標に達しなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響について今後不透明な部分はあるが、沿線地域住民の通勤や通学等日常生活に欠かせない路線であるため、バス利用者の更なる獲得に向け、引き続き事業者と連携して、情報発信など利用促進の取組を推進していく。また、地域住民と利用促進協議会を開催し、地域が主体となった利用促進策の検討・実施を行う。		

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	
神奈川県生活交通ネットワーク計画協議会	富士急湘南バス株式会社	新松田駅～西丹沢ビジターセンターの区間を運行 ※ 車両減価償却費国庫補助金交付対象	引き続き、広域バスマップの作成・配布を行うとともに、町営施設との割引乗車券の発売を行うなど、観光需要の取り込みに向けた取組を行った。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 年間輸送人員目標71,000人に対して、輸送実績は47,377人、目標収支率は、71.85%に対し、実績は、71.39%であり、目標に達しなかった。	台風の影響により陥没・通行止め等のハイキングコースが復旧していないこともあり、ハイカーの集客が落ち込んだ。今後の運行回数削減及び運行時間の見直し等を検討していく。また新型コロナウイルスの影響により人々の生活様式が変化している昨今において、事業としても大変厳しい状況に立たされている。今後の見直しも不透明な中だが、地域住民の生活において欠かせない路線であり、またハイキング等の観光需要も見込めることから、利用者の更なる獲得に向け引き続き地域と連携し、利用促進を図っていききたい。その中で効率の良い乗車を目指し、運行回数・系統の見直しを検討していく。	・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。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県との連携が非常に重要であることから、市町村とも連携を図ったうえで、アフターコロナ・ウィズコロナにおける人流の変化をとらえ、データを分析し、円滑な移動を図る取組の実績を積み重ね、自家用車から鉄道やバスなどへと変化していくなどの議論がなされることを期待する。	
	富士急湘南バス株式会社	新松田駅～小田原駅(第一生命・西大友)の区間を運行	広域バスマップの作成・配布を行うとともに、HPへのナビタイムの導入実施や、地元広報誌において利用促進特集を実施するなどの取組を行った。また、企業による定期券一括購入も行っている。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 年間輸送人員目標95,000人に対して、輸送実績は63,611人、目標収支率は、92.58%に対し、実績は、92.48%であり、収率、輸送人員共に目標には達しなかった。	新型コロナウイルスの影響により人々の生活様式が変化している昨今において、事業としても大変厳しい状況に立たされている。今後の見直しも不透明な中だが、地域住民の生活において欠かせない路線であるため、利用者の更なる獲得に向け引き続き地域と連携し、利用促進を図っていききたい。その中で効率の良い乗車を目指し、運行回数・系統の見直しを検討していく。		
	富士急湘南バス株式会社	新松田駅～小田原駅(下曽我経由)の区間を運行	広域バスマップの作成・配布を行うとともに、HPへのナビタイムの導入実施や、地元広報誌において利用促進特集を実施するなどの取組を行った。また、企業による定期券一括購入も行っている。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 年間輸送人員目標59,000人に対して、輸送実績は41,355人、目標収支率は、82.28%に対し、実績は、73.83%であり、収支率、輸送人員共に目標には達しなかった。	新型コロナウイルスの影響により人々の生活様式が変化している昨今において、事業としても大変厳しい状況に立たされている。今後の見直しも不透明な中だが、地域住民の生活において欠かせない路線であるため、利用者の更なる獲得に向け引き続き地域と連携し、利用促進を図っていききたい。その中で効率の良い乗車を目指し、運行回数・系統の見直しを検討していく。		

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	
神奈川県生活交通ネットワーク計画協議会	神奈川中央交通株式会社 相鉄バス株式会社	海老名駅～寒川駅の区間を運行 ※ 車両減価償却費国庫補助金交付対象	イベントにおいて、バス運行を周知するチラシを配布するとともに、通勤需要の取り込みのためのPRを行うなど、利用促進に向けた取組を行った。	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 年間輸送人員目標67,000人に対して、輸送実績は49,954人、目標収支率は、34.87%に対し、実績は、25.71%であり、目標に達しなかった。	新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり目標は下回ったが、沿線地域住民の通勤や通学等の日常生活に欠かせない路線であるため、バス利用者数の維持確保に向け、引き続き関係自治体、事業者と連携して、チラシの配布やバス路線利用者への優待キャンペーンを企画する等利用促進のための取組を推進していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・アフターコロナ・ウィズコロナ等における利用状況等の検証を行い、引き続き効果的な利用促進策を実施することが望ましい。</li> <li>・広域な交通ネットワークの構築には、都県との連携が非常に重要であることから、市町村とも連携を図ったうえで、アフターコロナ・ウィズコロナにおける人流の変化をとらえ、データを分析し、円滑な移動を図る取組の実績を積み重ね、自家用車から鉄道やバスなどへと変化していくなどの議論がなされることを期待する。</li> </ul>	
第三者委員会における各委員からの意見								
<p>令和3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、今後の取組を行う上で必要な観点であり、考慮されたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通が都市の中で重要な役割を担っているが、公共交通だけではなく自転車や徒歩などを含め全体を体系化し、色々な組み合わせをしながらチャレンジすることが重要。</li> <li>○県や市町村それぞれの役割を考え、オリジナリティを出すことにこだわらず、他の良い事例を学び、まちの事情に合わせて取り入れていくことが重要。</li> </ul>								