

令和3年度 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1月28日

協議会名: 秦野市地域公共交通協議会

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)
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】 ● 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>【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: 行け行けぼ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。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。</p> <p>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>	A	C	<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目指し、当運行を持続可能なものとする。</p> <p>○利用者数増加施策 学校長期休業期間における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) ○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。 ・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>
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>地域住民が本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、地域・行政・事業者が継続要件や継続目標を共有し取組まれている点は評価できる。新型コロナウイルス感染症の影響により社会環境や生活様式の変化が見られる中、今後の改善点に挙げられている施策の検討を進めていただくとともに、特に、持続可能な運行基盤づくりに向けた取組の推進については、今後策定予定の地域公共交通計画を通じてより実効性のある施策として実施されることを期待する。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <p>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</p> <p>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例: まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</p>				

令和3年度 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3年12月17日

協議会名: 相模原市地域公共交通会議

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)
山口自動車株式会社	吉野・与瀬地区乗合タクシー	<p>目標達成に必要な利用促進活動の実施に努めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(文書協議) 	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。	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・稼働率82%、 ・1便あたり利用者数2.1人 ・年間利用者数3,340人 <p>C</p> <p>【令和3年度(R2.10.1～R3.9.30)実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・稼働率60.9%、 ・1便あたり利用者数1.72人 ・年間利用者数2,033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や新たな利用促進策による新規利用者の獲得に取り組む。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>稼働率、1便あたり利用者数、年間利用者数の目標は未達成となった。利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえ、利用促進協議会の早期再開など、引き続き、協議会主導のもと、新規利用者の獲得に向けた利用促進活動を進めていただきたい。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。
-------------------------	---

令和3年度 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 1月18日

協議会名: 中井町地域公共交通会議

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)
<p>神奈川中央交通西株式会社</p>	<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、大規模な見直しを実行しない代わりに、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>A</p> <p>令和2年度より、利用者ニーズへの対応として町外の拠点病院への実証運行を開始したが、予約の取りづらさへの影響は見られず、安定して利用できている状況にある。 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>B</p> <p>令和3年度(令和3年9月末現在) 利用者数:32.4人/日</p> <p>町内完結型運行に切り替え以降、利用者ニーズへの対応による一部町外の拠点病院への実証運行を開始し事業を展開している。コロナ禍という状況もあり当初目標としている42人/日以上は下回ったものの、交通空白地域の在住者、高齢者及び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考えられる。 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、交通空白地域の在住者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、昨今、高齢化の進展や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。 当町においても高齢化の進展が著しく、高齢者等が安全かつ安心して利用できる生活交通の早急な環境整備が求められており、費用対効果を鑑みながらサービス向上に努めていく必要がある。 引き続き、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の安定的な運行を図るとともに、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きみを検討し、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>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>1日当たり利用者数の目標は未達成となったが、デマンドバスの役割分担を踏まえて、利用者目線に立った見直しを継続的かつ機動的に実施されている点は評価できる。新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き、利用促進に努めていただくとともに、策定予定の地域公共交通計画における施策を通じて、今後の改善点に挙げられている課題解決を目指した事業・施策の検討、取組を期待する。 また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</p>
--------------------------------	---

令和3年度 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1月26日

協議会名: 二宮町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)
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。	住民へのアンケート調査結果を踏まえ、利便性が低い、運行本数が少ない、及び外出困難者が多い地区が偏っていること等から、コミュニティバスルートの見直しを計画した。また、新型コロナウイルス感染症の影響や、高齢化等今後の町の状況の変化に対応し、目標値の検証も踏まえ、地域公共交通活性化再生法に規定する地域公共交通計画の策定の検討を開始した。	B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C ・新型コロナウイルス感染症の影響により、昨年度よりは利用者数が前年度比で約6.3%増加とやや持ち直したものの、目標値には届いていない。なお、コロナ前(令和元年度)と比較すると約6.2%減少しており、コロナ前の水準には戻りつつある。 ・町のイベント等が軒並み中止となり、予定していた利用促進策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。感染状況を勘案しつつ、来年度から再開を検討する。 ・コミュニティバスルートの見直しについては、地域との調整の結果、ルートの統合は見送るものの、新たに商業施設までのルート延伸を行う計画とした。	・コミュニティバスルートの見直しにより、利便性を向上させるため商業施設までルート延伸を実施する。 ・新型コロナウイルス感染症対策の一般化などウィズコロナの意識が一定程度定着しつつあるため、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等を再開する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響や、高齢化等今後の町の状況の変化に対応するため、新たな法定の地域公共交通計画の策定について検討を進めていく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響による社会環境の変化に即応するため、コミバスルートの見直し検討や地域公共交通計画策定の検討を開始するなどの取組は評価できる。本事業の目標値は新型コロナウイルス感染症の影響により未達成となったが、引き続き、改善点に挙げられた事業の検討を進めていただくとともに、地域公共交通計画の策定を通じて、町全体の交通体系の在り方や役割分担を整理した上で、より実効性のある施策の検討や推進を期待する。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。 ・バスロケーションシステム(位置情報システム)の導入する場合、お店(目的地)のウェブサイトと連動させたり、高齢の方でも扱いやすいように追加の操作無しで自動に表示されるなどのアイデアを参考にしてほしい。
-------------------------	---

令和3年度 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1月28日

協議会名: 大磯町地域公共交通会議

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)
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、 ○目指すべき地域の交通体系の実現に向け、設定している目標指標が適切か、目標値の水準が適切か等の検討を期待する。とあり、上記配慮事項に対し、目指すべき地域の交通体系の実現に向け、交通空白地域対策以外のニーズ把握のため平塚市民病院行き(補助路線バス)の実証運行を開始するなど、町全体の交通体系の在り方について検討を開始した。</p>	<p>A 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区を含む西小磯の一部地域において、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>B 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3年は東ルート1.1人、西ルート1.1人であった。令和2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3年は東ルート29%、西ルート9%であった。令和2年の事業評価では東ルート29%、西ルート11%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。また、コロナ禍による公共交通の乗り控えなどが、利用者の減少の大きな要因と考えられる。</p>	<p>令和2年の事業評価の中に、 ○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させていただきたい。 とあり、事業対象地域(交通空白地域)の住民へヒアリングを行うなどし、住民の意向把握に努めていく。また、町内全域に対しても交通アンケート調査を行うなどし、目指すべき地域の交通体系の実現へ向け取り組んでいく。</p>

<p>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>具体的に補助路線バスの実証運行を開始するなど、町全体として目指すべき地域の交通体系の実現に向けた検討に着手された点は評価できる。一方で、本事業の1便当たり輸送人員、稼働率の目標値は未達成となった。当該交通サービスについて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いただくとともに、町全体の目指すべき交通体系の実現に向けて、マスタープランである地域公共交通計画を策定され取組まれることを期待する。 第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</p>
--------------------------------	--

令和3年度 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1月28日

協議会名: 湯河原町地域公共交通会議

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)	
湯河原タクシー(株)	<p>予約型乗合い交通「ゆたぼん号」 温泉場エリア</p> <p>予約型乗合い交通「ゆたぼん号」 オレンジラインエリア</p> <p>予約型乗合い交通「ゆたぼん号」 鍛冶屋エリア</p> <p>予約型乗合い交通「ゆたぼん号」 福浦エリア</p>	<p>前回評価時に目標数値を達することのできなかった鍛冶屋、福浦の各エリアで利用説明会を開催し、福浦エリアについては、前回同期間に比べ約2.5倍の利用者増となった。新型コロナウイルス感染症拡大対策のため、緊急事態宣言等の期間中に乗合いを計93日間中止としたことで乗車密度は昨年度(昨年度の乗合い中止期間:47日間)から微減した一方、利用者は過去2年に比べて増加しており、本格運行に移行し2年が経過するが、少しずつ利用者が定着しつつある。</p>	A	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	<p>【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</p> <p>【結果】 乗車密度 1.59/便(前年1.63/便)</p> <p>【参考 各系統の乗車密度】 温泉場エリア 1.22人/便 オレンジラインエリア 1.68人/便 鍛冶屋エリア 1.00人/便 福浦エリア 1.13人/便</p>	<p>・自治会の回覧等による周知や利用説明会により利用率の低いエリアでの新規利用者の獲得に努めていく。 ・更なる利用の定着を推進していくため、利用者層や、利用用途、頻度、満足度などのアンケート調査を実施し、利用者ニーズを把握する。</p>

<p>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>「ゆたぼん号」全体では目標は未達成となったものの、利用の低かった鍛冶屋、福浦各エリアにおける足を運んでの利用促進活動が福浦エリアでの利用者増として結実した点やオレンジエリアでは利用者の移動手段として生活の一部に定着しつつある点は評価できる。引き続き、今後の改善点における施策を着実かつ継続して進めていただきたい。 また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</p>
--------------------------------	---