

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5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 | 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 | 目標年間輸送人員41,000人に対して、輸送実績は、43,651人また、目標収支率35.11%に対して実績は27.71%であり、輸送人員は目標に達した一方、収支率は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、今後は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。 | ・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。 ・アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、関係市町村と連携し、地域のニーズと合った運行計画の策定や引き続き効果的な利用促進策が期待されることから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、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。 |
| | 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 | 目標年間輸送人員114,000人に対して、輸送実績は107,639人また、目標収支率50.06%に対して、実績は、45.68%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 | 目標年間輸送人員129,000人に対して、輸送実績は122,617人、また、目標収支率39.01%に対して実績は34.74%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～西丹沢ピジターセンターの区間を運行 ※ 車両減価償却費等 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・民営施設との割引乗車券の発売、バスロケーションシステムの導入を行うなど、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 目標年間輸送人員65,000人に対して、輸送実績は52,361人、目標収支率は、70.86%に対し、実績は、79.48%であり、輸送人員は目標に達しなかったが収支率は目標を達成できた。 | 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。 ・アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、関係市町村と連携し、地域のニーズと合った運行計画の策定や引き続き効果的な利用促進策が期待されることから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、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。 | |
| | 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 ※ 車両減価償却費等 国庫補助適用 | 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、バスロケーションシステムの導入による利用促進を図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86,000人に対して、輸送実績は63,750人、目標収支率は、92.58%に対し、実績は、91.84%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 ※ 車両減価償却費等 国庫補助適用 | 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、バスロケーションシステムの導入による利用促進を図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55,000人に対して、輸送実績は45,249人、目標収支率は、78.56%に対し、実績は、66.51%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 目標年間輸送人員65,000人に対して、輸送実績は59,689人、目標収支率は、33.74%に対し、実績は、30.58%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"> ・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。 ・アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、関係市町村と連携し、地域のニーズと合った運行計画の策定や引き続き効果的な利用促進策が期待されることから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、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。 | |
| <p>第三者委員会における各委員からの意見</p> <p>令和4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、今後の取組みを行う上で必要な観点であり、考慮されたい。</p> <p>○お出かけの様式の変化について、新しい行動パターンに対応する交通システムについても、今後積極的に仕掛けることが重要。</p> <p>○ポイントは、「データ」や「デジタル化」であるが、デジタル化するだけで課題や問題点が解決するわけではないため、都県や市町村との日常的なコミュニケーションや議論が重要。</p> | | | | | | | | |