

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年 1月26日

協議会名: 桐生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運行事業者	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)
株式会社沼田屋タクシー	黒保根町デマンドタクシー(運行区域:黒保根地区)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を自主返納した方に対し、デマンドタクシーの回数券の無償交付を継続して行っている。また、わたらせ渓谷鐵道においても、運転経歴証明書を取得した全国の方に対して、普通運賃の50%割引を実施しており、行政、鉄道事業者とともに、移動の利便性の向上を図るための施策などを継続的に実施している。 ・黒保根町内の高齢者の憩いの場として水沼温泉センターなど、事業所の協力を得てデマンドタクシーの利用案内の設置を行い、利用促進を図っている。 ・令和4年3月にデマンドタクシー車両の更新を行い、案内チラシの見直しを行った。また、利用者の方に安心して乗車していただけるよう、引き続き感染症対策を徹底している。 ・利用者の移動実態を把握し、人々の生活を捉えた交通サービスとなるよう、年齢階層別、時間帯別等様々な視点からの利用状況に関するデータの収集・蓄積を継続的に実施している。診療を再開した水沼診療所へは、利用者の往来が確認できたので、案内チラシの設置など診療所へ協力を求めていく。 	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>事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年度の1日平均利用者は14.6人であったのに対して、今年度は13.5人となり、引き続き目標である20人/日を下回る状況が続いている。このことは、収束が見えない新型コロナウイルス感染症により地元住民の移動機会の減少や相乗り乗車の敬遠、長引く観光客の減少等が要因と考えられる。 ・利用者の約半数が高齢者・障がい者・黒保根学園の生徒(部活動)などの交通弱者であり、デマンドタクシーが幅広い年齢層の日常生活に必要な移動手段を安定的に確保することができていないものと考えられる。また、わたらせ渓谷鐵道水沼駅に接続されるものが大半であることから、幹線を結ぶ支線としての役割を果たしており、町外への交通手段は確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者から報告される日報などから利用状況を分析し、利用実態を把握することを継続して行う。 ・運転免許証自主返納者に対し、引き続き黒保根町デマンドタクシーの回数券を交付する支援事業を行い、市民が自家用自動車に頼らずとも生活できる環境整備に努める。 ・安心してデマンドタクシーを利用してもらえるよう、感染防止を徹底し、利用案内のチラシ等でも周知することで利用促進につなげる。 ・黒保根町内での催しを行う際には、移動手段としてデマンドタクシーを積極的に利用していただけるよう、イベントの情報とあわせてデマンドタクシーの周知を行っていく。 <p>【今後の目標値について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎月の利用者数の変動に注視しながら慎重に目標値の検討を行う。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局) 運転免許証を自主返納した方にデマンドタクシーの回数券無償配布を実施し、移動の利便性の向上を図った取組は評価できるが、1日平均利用者の目標は未達成となった。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。
 ・事業者と自治体との間で対話しながら、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月12日

協議会名: 渋川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運行事業者	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)
関越交通株式会社	系統: 渋川駅～渋川医療センター(往3.3km/復3.2km) 運行回数: 平日12往復/日 土日祝6往復/日 運賃: 100円	<ul style="list-style-type: none"> ・車両に感染症対策(抗ウイルス・抗菌コーティングや空気清浄機の設置等)を実施し、事業者HP、市HP及び市広報で周知した。 ・感染症対策及び乗り継ぎ負担の軽減として、非接触型決済機器(交通系ICカード)を導入した。また、バスを少しでも身近な交通手段とじてもらえるよう、本市転入者に路線バスマップを配布した。 ・JRのダイヤ改正の際に時刻表検討を行ったが、当該路線には特に影響しないことから、改正はしなかった。 	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	年間利用者15,000人、1便あたり4.1人の目標に対し、利用者実績13,822人、1便あたり3.7人と目標を下回った。 【要因】 本市が新型コロナウイルス感染症による「まん延防止等重点措置」の区域に指定された時期もあり、住民が引き続き外出を自粛していることが挙げられる。ただし、前計画期間よりも利用者数が2,583人増加しており、社会経済活動の再開と同時に、感染症対策や交通系ICカード導入の効果もあったと考えられる。 【参考】 運行回数(実績)3,654回	<ul style="list-style-type: none"> ・渋川医療センターに乗り換え点を設け、市内を運行する路線の中でも比較的多い運行回数や一律運賃という当路線のメリットを生かしながら、利用者の負担を最小限に渋川駅まで行けるような施策を検討する。 ・路線バスマップを更新し、目的地となる場所に配布、掲示を依頼する。

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

車両に感染症対策を実施したことや、非接触型決済機器の導入、バスマップの配布などの取組は評価できるが、利用者の目標は未達成となった。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。
 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月27日

協議会名: 沼田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運行事業者	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)
関越交通株式会社	(R3.10.1~R4.3.24) 沼須線 系統: 沼田駅~利根中央病院 運行回数: 7.5回/日 運賃: 距離制	持続可能な地域公共交通を目指すことがポイントであるという助言を受け、運行形態の変更を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 目標: 1日当たりの乗車人数29人 実績: 21人 分析: 新型コロナウイルスの長期化を見通すことができなかったことが原因と考えられる。	現在は運行を休止しているが、デマンドバス利用実績から人流を分析し、路線として束ねることも検討したい。
関越交通株式会社	(R4.3.25~R4.9.30) ぬまくるデマンドAエリア 営業区域: 旧沼田市内 運行時間帯: 9時~17時 運賃: 400円	持続可能な地域公共交通を目指すことがポイントであるという助言を受け、運行形態の変更を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 目標: 年間合計利用者数38,961人 実績: 32,612人 分析: デマンド運行の定着に時間がかかっていることが原因と考えられる。	予約することを負担に感じ、利用につながっていないことが課題であると考えている。広報誌や説明会による周知の徹底や予約方法等システム面による改善を図りたい。
関越交通株式会社	(R4.3.25~R4.9.30) ぬまくるデマンドBエリア 営業区域: 白沢町及び利根町南部 運行時間帯: 9時~17時 運賃: 400円	持続可能な地域公共交通を目指すことがポイントであるという助言を受け、運行形態の変更を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 目標: 年間合計利用者数38,961人 実績: 32,612人 分析: デマンド運行の定着に時間がかかっていることが原因と考えられる。	予約することを負担に感じ、利用につながっていないことが課題であると考えている。広報誌や説明会による周知の徹底や予約方法等システム面による改善を図りたい。
株式会社老神観光バス	(R4.3.25~R4.9.30) ぬまくるデマンドCエリア 営業区域: 利根町北部 運行時間帯: 9時~17時 運賃: 400円	持続可能な地域公共交通を目指すことがポイントであるという助言を受け、運行形態の変更を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 目標: 年間合計利用者数38,961人 実績: 32,612人 分析: デマンド運行の定着に時間がかかっていることが原因と考えられる。	予約することを負担に感じ、利用につながっていないことが課題であると考えている。広報誌や説明会による周知の徹底や予約方法等システム面による改善を図りたい。

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

持続可能な地域公共交通を目指し運行形態の変更を実施した取組は評価できるが、利用者数の目標は未達成となった。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。
・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月19日

協議会名: 甘楽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運行事業者	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)
有限会社 昭和タクシー	デマンド型タクシー「愛のりくん」 運行範囲: 町内全域及び町外病院2箇所 運行回数: 10便/日(年中無休) 運賃: 300円 ※未就学児は無料、小中学生、障害者は100円、付添人は200円	地方運輸局等による前回の二次評価結果を踏まえ、当該交通サービスの目的である高齢者のような交通弱者の地域の足として運行することを再認識をし、高齢者向けの事業の実施、利用者へのPR活動を計画に記載をした。	A 計画どおり、事業は適切に実施された。	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標①: 利用者数6,500人(上信電鉄2駅利用者数125人) 目標②: 収支率12.0% 実績①: 利用者数7,092人(上信電鉄2駅利用者数206人) 実績②: 収支率12.2% 分析: コロナ禍での行動制限が緩和されたことにより、大型スーパーや町内移動が増えた。また認知機能向上教室への利用補助の効果による公共施設への移動も増えたと考えられる。	今年度についてはコロナ禍での行動制限が緩和されたことも追い風となったこともあり目的達成となったが、フィーダー系統である上信電鉄への接続という側面では減少傾向にあった。そのため公共施設や町内駅へチラシ設置及びポスター掲示による利用促進のPR活動やキャッシュレス決済を広報等で周知することで利便性向上を図る。

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

利用者へのPR活動などに取り組み、利用者数、収支率の目標を達成されたことを評価する。
 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。
 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月20日

協議会名: 前橋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運行事業者	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)
有限会社赤城タクシー	【デマンド交通「城南あおぞら号」】 運行区域:城南地区 運行日:月曜～土曜 運行時間帯:8時30分～16時30分 運行車両:ハイエース 運賃:大人300円、子ども150円	利用者への周知について工夫して行うよう助言を受け、チラシ(表面:利用方法、裏面:バスマップ)を作成し、前橋市役所・城南支所・バス車内や赤城タクシー本社において配布し、利用者へのPRを行った。利用者は増加傾向にある。	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。	B ①路線年間延べ利用者数 【目標値】1,565人 【実績値】1,691人(達成) ②1日平均利用者数 【目標値】5人 【実績値】6.2人(達成) ③結節・乗換えポイントの整備 【目標値】3カ所 【実績値】0カ所(未達成) ④乗換えポイントの利用促進 【目標値】利用率28.0% 【実績値】利用率41.3%(達成) ~~~~~ 【分析】 バスマップの配布等で当該路線について目にする機会を住民に多く提供できたことが利用関係でも目標達成に繋がった。また、バス停見直しについては自治会の協力を得て実際の住民の声を拾う形で実施したが、その過程を通して、自治会役員や地区住民が当該路線に対する理解を深めたことが、地域内での利用促進につながったことと考えられる。結節点の整備については、既に数多くの結節点があることや、自治会の要望に沿ったバス停整備を優先したことから目標未達となった。	利用者は増加傾向にあるが、まだまだ少ない状況であり、市内他路線と比べても収支率が低い状況であるため、利用促進を強化する。 * 感染対策のPR * バス停の見直し * バス待ち環境の改善 * バス自体のPR強化 * 運行時間等の検討 等

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	利用者への周知について、工夫したバスマップの作成、配布に取り組み、利用者数及び乗換えポイントの利用促進の目標を達成できたことを評価する。結節・乗換えポイントの整備について未達成となったため、実現に向けて取り組んでいただきたい。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。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、利用促進に関するイベント等を実施できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
-------------------------	---