

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: 秦野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>前回事業評価結果では、「移動の目的をつくること、利用者を増やすための第一歩であり、どういった目的のためのサービスなのかを明確にすることが重要」と、助言をいただいたため、令和4年度事業において利用者アンケートを実施した。</p> <p>アンケートでは、当該交通の運行を希望する時間帯や、利用目的等を調査し、その結果を踏まえ、既存の2路線を1路線に統合し、運行本数を増やすための運行の変更案について協議を行っている。</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>	<p>A</p> <p>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等の施策を実施したほか、実施したアンケート結果を踏まえ、より利便性の高い運行のための運行計画を検討している。</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: 2.40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4年度分(令和3年10月～令和4年9月)の運行実績は2.29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が、前年度より0.17人/便増加し回復傾向である。</p> <p>令和4年度については、外出制限などはなくなったものの、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化により、利用状況の変化が考えられるため、アンケートを実施し、新しい生活様式によるニーズにあった運行計画の変更について協議を行う。</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。</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)</p> <p>○持続可能な運行の基盤づくりに向けた取組み ・運行事業者と協議会と、より利用しやすい運行ダイヤの変更のため、協議を継続していく。また、継続して、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する。</p>
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>アンケート調査や、その結果に伴う運行の変更案の協議などの取組は評価できるが、利用者数の目標は未達成となった。前年度より利用者数は伸びていることから、引き続き、改善策に期待したい。</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> <p>➢「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。</p> <p>➢アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。</p>				

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: 相模原市地域交通活性化協議会

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)
YM交通株式会社	吉野・与瀬地区乗合タクシー「ふれあい号」 営業区域:吉野・与瀬地区 運行日:月曜～金曜 運行時間帯:9時台～16時台 運賃:大人300円※割引あり	引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すべきとの評価結果を受けた。これを受け利用促進活動(ポケット時刻表の配布)を引き続き行った。	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 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】 ・稼働率74%、 ・1便あたり利用者数1.8人 ・年間利用者数2,840人 【実績】 ・稼働率55.1%、 ・1便あたり利用者数1.9人 ・年間利用者数2,059人 【分析】 新型コロナウイルスの影響により利用者が依然減少しているが、特定の便に利用者が集中しており1便あたりの利用者数が目標値を上回っている。	利用者の減少が課題であり、利用者が安心して乗車できるよう感染拡大防止の取組を周知するとともに、新規利用者の獲得のため、乗合タクシーのPRや利用方法の周知等に取り組む。
富士急バス株式会社	名倉循環線 系統:藤野駅～名倉～藤野駅(8.9km、循環) 運行回数:7回/平日、4回/土曜 運賃:180～280円※割引あり	新規認定のため該当なし	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 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】 ・収支比率46.4%、 ・年間利用者数27,000人 【実績】 ・収支比率50.3%、 ・年間利用者数22,526人 【分析】 新型コロナウイルスの影響により利用者が減少している。	沿線住民により構成する地域協議体を立ち上げ、当該路線の利用状況を共有した上で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)	利用促進活動(ポケット時刻表の配布)などの取組や、1便あたり利用者数の目標達成は評価できるが、稼働率、年間利用者数の目標は未達成となった。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。 >事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、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。 >「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。 >アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。				

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23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)
<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>運行日:月曜日～金曜日</p> <p>運行時間:7時～19時</p> <p>運賃: 町内 大人200円、小人100円 町外 大人400円、小人200円</p>	<p>オンデマンドバスは目的でなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのかを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すべきであるという評価結果を受け、65歳以上の方及び妊産婦が買い物等の際の重い荷物を持つての移動を支援するため、これまで120か所の乗降ポイントのみでの降車しかできなかったものを、65歳以上の方及び妊産婦については各々の希望の降車ポイントでの降車ができるサービスを令和5年度から実施するための、制度設計、現地調査、利用対象者の希望降車ポイントの設定を行った。令和4年10月より実証実験を開始した。</p>	<p>A</p> <p>16歳未満及び65歳以上の利用率が51.5%、交通空白地域を含む移動の利用率は43.5%となっており、通学者、高齢者の、交通空白地域等の地域のニーズに対応できていると考える。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>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>目標:利用者数 42人/日 実績:利用者数 31人/日 分析:コロナ禍での利用控えの状況が回復出来なかったことの原因によるものと考えられる。</p> <p>しかし、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。また、登録者数も微増で推移しており、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が、コロナ禍で落ち込んだ需要が回復しない状況である。</p> <p>高齢化の進展等へ対応すべく、高齢者等が安全かつ安心して利用できる生活交通の確立のため、令和5年度で実施する希望降車ポイント制度の実証実験の検証等を進め、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。</p> <p>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>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>令和5年度からの65歳以上の方や妊産婦対象のサービス設計の取組は評価できるが、利用者数の目標は未達成となった。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"> ➢事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、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。 ➢「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。 ➢アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。
--------------------------------	---

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: 二宮町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業: 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)
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。	利用促進策として、地域住民が集まる「地域の通いの場」においてコミュニティバスを使った具体的なお試しコースを提案するとともに、回数券を配布する取り組みを行った。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進め、令和6年3月までに策定することとした。	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 子どもを対象としたお試し乗車としてコミュニティバスを遠足に利用することを一部の保育園に提案したが、コロナウイルスの感染拡大の影響や園側のスケジュールの都合もあり、実現に至らなかった。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【乗車人数】 目標: 100人/日 実績: 80.9人/日 分析: 前年度比で約12%増加しており、コロナ前(令和元年度)と比較しても約4%増加しているが、目標値には届いていない。コロナ前と比較すると中学生以下の乗車人数が大幅に減少していることが原因と思われる。 【手形及び回数券購入】 目標: 310人 実績: 278人 分析: 前年度比で約24%増加しているものの、目標値には届いていない。利用者に十分に制度が周知されていないことが原因と思われる。	・手形や回数券の制度の周知を含め、「地域の通いの場」における啓発を継続する。 ・子どもに向けた啓発としては、保育園に対しコミュニティバスを遠足に利用することを引き続き提案するとともに、中学校で登下校にコミュニティバスを利用することを推奨するプリントを配布する。 ・新たな法定の地域公共交通計画を策定するため、町民アンケートを通じた公共交通の課題把握や、施策の検討を進める。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	利用促進策として、地域住民が集まる「地域の通いの場」におけるコミュニティバスによる具体的なお試しコースの提案及び回数券の配布などの取組は評価できるが、乗車人数、手形及び回数券購入については未達成となった。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。 ▶「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。 ▶アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。
-------------------------	--

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30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)
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、 ○具体的に補助路線バスの実証運行するなど、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。とあり、上記配慮事項に対し、令和5年度に地域公共交通計画を策定する。</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4年は東ルート1.1人、西ルート1.1人であった。令和3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4年は東ルート30%、西ルート10%であった。令和3年の事業評価では東ルート29%、西ルート9%であった。西ルートが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3年の事業評価の中に、○本事業の1便当たり輸送人員/便、稼働率の目標達成は未達成となった。 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。とあり、上記配慮事項に対し、令和5年度に地域公共交通計画を策定していく。</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>乗車人数に応じた運賃割引制度などの取組は評価できるが、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。この結果を踏まえて、引き続き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。 >事業者と自治体との間に対話しながら、路線の再編やダイヤ、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。 >「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。 >アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。</p>
--------------------------------	---

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 23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)
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	本格運行に移行し3年が経過し、少しずつ利用者が定着しつつあるほか、町広報紙などでの周知や口コミでの広がりにより、利用者は過去2年に比べて増加しており、予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の認知度が高まっていることがわかる。また、利用者アンケートにおいて、約9割の利用者が、利用した感想で「満足している」を選択しており、今後も継続した運行に努めたい。	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	A 【目標数値】 乗車密度(※) 1.5人/便以上 ※乗車密度＝利用者数/運行便数 【結果】 乗車密度 1.86/便(前年1.59便) 【参考 各系統の乗車密度】 温泉場エリア 1.31人/便 オレンジラインエリア 2.02人/便 鍛冶屋エリア 1.00人/便 福浦エリア 1.19人/便	・利用者の少ない地域での公共交通のニーズ・予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の認知度を把握するためにアンケート調査や説明会を行い、更なる利用者獲得に努めていく。
	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				

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>前年度は未達成の「ゆたぼん号」の乗車密度の目標について、今年度は達成されたことを評価する。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、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。 ➢「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。 ➢アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。
-------------------------	---

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: 大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)
富士急湘南バス株式会社	<p>1. 相和循環(往路③⑥便) 大井町役場～赤田～大井町役場 運行日:月・火・金・土(ただし土曜日は午前のみ) 運行回数 2回/日 運賃:一律200円 (ただし、町内在住の小・中学生は無料)</p> <p>2. 相和循環(復路⑤⑦便) 大井町役場～赤田～大井町役場 運行日:月・火・金・土(ただし土曜日は午前のみ) 運行回数 2回/日 運賃:一律200円 (ただし、町内在住の小・中学生は無料)</p> <p>3. 西大井・金子循環 大井町役場～新宿～大井町役場 運行日:月・火・金・土 運行回数 1回/日 運賃:一律200円 (ただし、町内在住の小・中学生は無料)</p>	令和4年度新規事業のため、該当なし	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】 ・年間利用者数 一般利用者数6,000人(500人/月) 小中学生 4,000人(333人/月) 【実績】 ・年間利用者数(令和4年5月～9月) 一般利用者数2,039人(407人/月) 達成率:81.4% 小中学生 2,299人(459人/月) 達成率:137.8% 【理由】 新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響のみならず、「おおいゆめバス」の認知度の低さも要因として考えられる。 一方で、課題となっていた児童・生徒の通学手段については、確保することができた。	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者から利用者が少ない地域や時間帯を聴取し、ダイヤ・ルートについて適宜見直しを行う。 ・現在作成中の公共交通マップや地区別お出かけモデルプランを配布し、更なる事業周知及びバスを利用したことがない人たちの抵抗感を和らげ、利用者増加を図る。 ・利便性向上のため利用者アンケートを実施し、町民ニーズの把握に努める。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>地元の高校生とともに観光地を周るプランを作成するなどの取組、小中学生の利用者数について評価できる。引き続き、町全体の目指すべき交通体系の実現に向けて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。 ▶アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(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。</p>
-------------------------	---