

令和5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6年1月30日

協議会名: 桐生市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)	<p>・運転免許証を自主返納した市民に対し、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、運転経歴証明書を提示した方に対し、普通運賃を50%割引する措置を行っており、鉄道事業者と連携して利用促進の施策を行っている。</p> <p>・デマンドタクシー利用案内のチラシの見直しを行い、区域内の施設や市ホームページへの掲載など周知を行った。</p>	A 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。	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。 目標: 1日あたり利用者数20人 実績: 1日あたり利用者数9.9人 分析: 地区人口の減少(令和4年3月末1,652人→令和5年3月末1,529人)に伴い、利用者の減少が考えられる。また、主要な目的地の一つであった水沼温泉センターが令和5年7月末をもって無期限休館となったため、住民の定期的な利用がなくなったことが利用者減の理由と考えられる。	<p>・運転免許証自主返納者に対してデマンドタクシーの回数券交付支援について継続して実施する。</p> <p>・民間企業による水沼駅周辺の再開発などをきっかけに、黒保根区域内の移動にデマンドタクシーを利用してもらえるようアピールを行っていく。</p> <p>・案内チラシの刷新や運行区域内宅へ每户配布し、周知方法の強化を図る。</p>

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日あたり利用者数の目標は未達成となった。引き続き、周知活動等利用促進に係る取組を期待したい。
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。
・住民を巻き込み、自分事化するような仕組みを検討していただきたい。

令和5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6年1月19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	渋川駅～渋川医療センター線 系統: 渋川駅～東町～渋川医療センター(往3.3km/復3.2km) 運行回数: 平日12回/日 土日祝6回/日 運賃: 100円	前回の二次評価では「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」との評価結果を受けた。 これを踏まえ、まずはバスについて知ってもらう機会として、住民説明会を複数回開催した。説明会では、当路線が令和4年12月に運行を開始した小野上・子持地区予約型バス(デマンドバス)の乗降場所がある「渋川医療センター」から、本市の玄関口である「JR渋川駅」を結ぶ路線であるため、デマンドバスと当路線を乗り継ぐことにより、地域から市街地への行き来ができるようになったことを周知するとともに、参加者の公共交通に関する疑問や要望を聞く機会とした。 また、地域の福祉団体等に、デマンドバスと当路線の乗り継ぎについて宣伝していただいている。	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。	C ・年間利用者数 【目標値】15,000人 【実績値】14,674人 ・1便あたりの利用者数 【目標値】4.1人 【実績値】4.0人 要因・分析 新型コロナウイルス感染症が5類感染症となり、人流がある程度戻ったことで前年実績と比べ852人増加したが、目標は達成できなかった。	・当路線とデマンドバス、また幹線系統等を利用し、他市への移動や市内商業施設への移動が以前より便利にできることを重点的にPRする。 ・チラシ配布等の一過性の周知ではなく、継続的に説明会等を実施して、公共交通全般の利用促進を図る。
関越交通株式会社	小野上・子持地区予約型バス 営業区域: 小野上地区及び子持地区 運行日: 月曜～土曜 運行時間帯: 10時～16時 運賃: 300円	-	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。	C ・年間利用者数 【目標値】2,850人 【実績値】870人 ・1便あたりの利用者数 【目標値】2.4人 【実績値】1.2人 ・年間運行回数 【目標値】1,195回 【実績値】724回 要因・分析 デマンド方式転換前の路線運行の運行実績から目標値を算出したが、実績値は大きく下回った。デマンドバスという運行形態や予約が必要ということへの抵抗感、市街地へ行くための乗換えが負担となるために利用が進まなかったと考えられる。	・積極的に地域に出向き、説明会や体験乗車等を実施して、利用促進を図る。 ・地域住民や利用者の意見に基づいた乗降ポイントの見直しを行う。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	住民説明会の実施や乗り継ぎの宣伝などの取組は評価できるが、目標は未達成となった。引き続き、説明会開催等の周知活動や利用促進に係る取組を期待したい。 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。 ・住民を巻き込み、自分事化するような仕組みを検討していただきたい。				

令和5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6年1月24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	(R4.10.1～R5.9.30) 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 (令和4年10月1日～令和5年1月22日) 9時～17時 (令和5年1月23日～) 8時35分～17時30分 運賃:400円	「地域」と「事業者」と「行政」の三者の役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築することがポイントであるとの助言を受け、仕組みの構築には至らなかったが、住民から乗降ポイントの設置場所について意見をいただき、住民目線から利便性向上のため、都度ポイントを追加した。	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42,597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。	デマンドバスについて、更なる周知を行い、相乗り率向上等のためシステム面も改善することで利用者を増やしていきたい。
関越交通株式会社	(R4.10.1～R5.9.30) 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 (令和4年10月1日～令和5年1月22日) 9時～17時 (令和5年1月23日～) 8時35分～17時30分 運賃:400円	「地域」と「事業者」と「行政」の三者の役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築することがポイントであるとの助言を受け、仕組みの構築には至らなかったが、住民から乗降ポイントの設置場所について意見をいただき、住民目線から利便性向上のため、都度ポイントを追加した。	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:42,597人 計画運行回数:2118回 実績 年間合計利用者数:32,612人 計画運行回数:286回 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。	デマンドバスについて、更なる周知を行い、相乗り率向上等のためシステム面も改善することで利用者を増やしていきたい。 運行回数については不合理な目標設定であったため、実勢を踏まえつつ計画を策定するとともに、更なる利用促進に努めたい。
株式会社老神観光バス	(R4.10.1～R5.9.30) 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	「地域」と「事業者」と「行政」の三者の役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築することがポイントであるとの助言を受け、仕組みの構築には至らなかったが、住民から乗降ポイントの設置場所について意見をいただき、住民目線から利便性向上のため、都度ポイントを追加した。	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:42,597人 計画運行回数:2118回 実績 年間合計利用者数:32,612人 計画運行回数:529回 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。	デマンドバスについて、更なる周知を行い、相乗り率向上等のためシステム面も改善することで利用者を増やしていきたい。 運行回数については不合理な目標設定であったため、実勢を踏まえつつ計画を策定するとともに、更なる利用促進に努めたい。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)
 住民目線からの利便性向上のため、ポイントを追加した取組は評価できるが、利用者数や運行回数の目標は未達成となった。更なる周知活動やシステム改善といった利便性向上に係る取組を期待したい。
 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。
 ・定量的な目標を示し、関係者と情報を共有しながら進めていただきたい。

令和5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 6年 1月29日

協議会名: 甘楽町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、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。	B 事業が計画に位置付けら れた目標①②共に未達成 であった。 目標①: 利用者数7,200人 (上信電鉄2駅利用者数251 人) 実績①: 利用者数6,409人 (上信電鉄2駅利用者数226 人) 目標②: 収支率12.6% 実績②: 収支率11.6% 分析: 利用者の実人数は増 えていたが、利用回数が減 少となった。要因として町内 者の多く利用していた方が 減り、町外者の一時的な利 用が増えたことが挙げられ る。 また近年の価格高騰による 経費の増加も影響したと考 えられる。	今年度については町内者の利 用が減少してしまったため、地 域の声を吸い上げ、町公共交 通計画を策定し、何回も利用し ていただけるような施策や利用 者の利便性向上を図っていき たい。

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活動などの取組は評価できるが、利用者数や収支率の目標は未達成となった。引き続き、周知活動や利便性向上に係る取組を期待したい。 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。 ・住民を巻き込み、自分事化するような仕組みを検討していただきたい。
---------------------------------	--

令和5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6年1月21日

協議会名: 前橋市地域公共交通再生協議会

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)
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】1,600人 【実績値】1,579人(未達成) ②1日平均利用者数 【目標値】5人 【実績値】5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40.0% 【実績値】利用率36.0%(未達成) ~~~~~ 【分析】 ①利用者数 年度途中にバスマップを一新し、全戸配布をしたこと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。目標未達であるが、利用増加傾向にある。 ②結節・乗換えポイント 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。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で、地域内での利用促進につながったと考えられる。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。についてはモビリティマネジメント等の取り組み(生活交通改善の継続的な取り組み)や利用促進を強化する。 * 市民属性割引 * 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 * 乗り方教室の実施等

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、配布に取り組まれ、1日平均利用者数の目標を達成できたことを評価する。一方で年間延べ利用者数・結節・乗換えポイントの整備や利用促進について未達成となったが、利用者数も増加傾向が見られるため、引き続き利用促進の取組を進めていただきたい。 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。 ・住民を巻き込み、自分事化するような仕組みを検討していただきたい。
-------------------------	--

令和5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6年1月25日

協議会名: 館林市外四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)
(株)矢島タクシー	邑楽町内循環線 系統: 邑楽-1(15.2km) 邑楽-2(8.9km) 邑楽-3(15.2km) 邑楽-4(6.3km) 邑楽-5(15.2km) 運行回数: 計25回/日 運賃: 200円(一般) 100円(学生・高齢者等)	事業開始年度であるため該当なし	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なかった。 目標: 利用者数11,616人以上 収入100万円以上 支出(国)700万円以内 支出(町)1,200万円以内 実績: 利用者数3,736人 収入106万円 支出(国)0万円 支出(町)1,524万円 収支率6.98% 分析: 利用者数については運行を開始してからゆるやかな増加傾向にある。一定の収束を見せるまで今後も利用動向を継続的に注視していく必要があると思われる。	収入に関しては、現在車体ラッピング広告による営業外収入が算入されているが、今後は利用者数を増加させ、更なる収入につなげることで、収支率を向上させる必要がある。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	乗り方教室の開催による周知や、参加者の意見を取り入れて停留所のベンチを設置するなど利便性の向上に取り組み、収入の目標を達成された点を評価する。 引き続き利便性向上や利用促進の取組を行うことを期待する。 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。 ・住民を巻き込み、自分事化するような仕組みを検討していただきたい。 ・定量的な目標を示し、関係者と情報を共有しながら進めていただきたい。
---------------------------------	---