

協議事項

協議 1 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

1. 主旨

国の「地域公共交通確保維持改善事業」による支援を受けた事業については、公共交通会議において、計画に位置づけられた補助対象事業の実施状況の確認、評価を行い、評価等の結果については、中部運輸局より2次評価を受け、中部運輸局が事務局を務める「第三者評価委員会」で評価を受けることとなっています。

山口市では、ハーバス大桑線及び伊自良線が「地域内フィーダー系統確保維持改善事業」に該当していることから、実施した取組等について、令和2年度事業評価（案）を資料1のとおり作成しましたので、適切に評価できているかを書面協議にて、お伺いします。

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1月6日

協議会名： 山口市公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

| 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) |
|----------------------|--|--|--|--|---|
| 【補助対象となる事業者名等の名称を記載】 | 【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】 | 【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】 | A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】 | A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】 | 【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載 |
| 岐阜乗合自動車(株) | ハーバス大桑線 (イオンビッグ・平和堂経由) | 前年度に目標値を下回っていたため、利用促進策として、公共交通ガイドブックの発行、バスヘルパー活動の継続等を実施した。また、利用状況等の把握に努め、地域バス調整会議にて利用状況等の説明等を実施した。 | 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 年間利用者数は6,360人であり、目標値(11,750人)を大幅に下回った。利用者の高齢化により、バスを利用できなくなる人が現れ、利用者数が減少している。10月～3月期においては、前年度を上回る利用者となっていたが、新型コロナの影響により、利用者数が大幅に減少し、利用者の回復が見込めなかったことから、年間利用者数が前年度よりも減少した。 | 令和3年度の再編により運行時間帯等のサービスが変更となっても、既存ユーザーの利便性は確保しつつ、新規利用者の取り込みに向けて、新規路線等との接続調整を図る。また、高齢者を自動車からバスへ転換するよう促すため、免許返納者への支援メニュー等を検討する。今後更なる利用者の減少が見込まれる場合は、運行方法等も含め路線の再検討を実施していく。 |
| 岐阜乗合自動車(株) | ハーバス伊自良線 (平和堂・イオンビッグ・山県グリーンポート経由) | 前年度に目標値を概ね達成していたことから、引き続き、利用促進策として、公共交通ガイドブックの発行、バスヘルパー活動の継続、地域バス調整会議の開催等を実施した。 | 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。 | A 年間利用者数は14,825人であり、目標値(14,833人)を下回った。通勤・通学を目的とした定期利用やH27.10に乗り入れを開始した商業施設への利用が増加や地域住民にバス利用の意識が定着していたが、新型コロナの影響により、4月～9月期の利用者が大幅に減少した | 今後は大桑線と同様に「利用者の高齢化による利用者数の減少」が生じる可能性がある。新規利用者を確保するため、通勤や通学に利用する定期利用者の確保を図る。また、高齢者が自動車からバスへ転換するよう促すため、運賃制度について検討を行う。来年度から運行予定であるハーバス岐大病院線との接続等を検討し、既存の利用者が大幅に減少しないよう慎重に検討を勧める。 |

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月6日

| | |
|-----------------------------|---|
| 協議会名: | 山県市公共交通会議 |
| 評価対象事業名: | 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統) |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | <p>山県市は、岐阜市の北側に隣接し、JR岐阜駅及び名鉄岐阜駅から約9～34キロメートルと南北に広範囲に広がり、北部の山地・過疎地と南部の平たん地・都市部のように地区によって地理的条件が大きく異なっている。</p> <p>市内には鉄道がなく、自動車を利用できない市民にとっては、バスが日常生活になくてはならない交通手段となっている。しかし、利用者の減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念されている。また、バス停から離れた集落が各地に点在し、このような公共交通不便地区の解消が課題となっている。そのため、『どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築』を基本方針として、通勤・通学、買い物や通院などの利用者ニーズを反映した、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通を確保することを目的として、生活交通ネットワークの構築を進めている。</p> |

中部様式

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

山県市公共交通会議

平成20年 5月22日設置

フィーダー系統 令和 2年 7月 7日 確保維持計画策定等

| 直近の二次評価結果 | 事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容) | 今後の対応方針 |
|--|--|---|
| バスターミナルで、既存路線や新規路線間の乗り継ぎが機能するか、検証が必要。 | これまでの利用状況から、特に利用者が多いと想定される便・路線を中心に、乗り継ぎ待ち時間が短くなるよう、交通事業者とダイヤ調整を実施。 | 隣接市の庁舎移転に伴い、R3.4に関連バス路線の再編が実施予定。 その再編との調整も取りながら、乗り継ぎの確保に努める。 |
| 維持困難となってきた大桑線について、利用者の把握・分析を行い、効果的な施策の実施に期待。 | 運行開始以降記録している日報データをもとに、利用傾向の把握・分析を継続して実施。 | 路線再編に伴い、サービスが変更となることから、再編後の利用状況を鑑みながら、運行形態の変更等も踏まえて検討していく。 |
| 昨年度計画推進事業で実施した事業の効果検証や見直しを行い、継続的な取り組みとすることを期待。 | 路線再編に向けて、今年度もバス調整会議を開催。 住民ニーズの把握・反映に努めた。 | 再編後は要望や意見等が多数出てくることが想定されるため、バス調整会議等、利用者や住民の意見を聞ける場を今後も設けていく。 |

地域の特性と背景

- 本市は、市内に鉄道がなく、自動車の利用できない市民にとってバスがほぼ唯一の公共交通であり、日常生活に無くてはならない交通手段。
- 利用者減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念。
- バスターミナル整備により市の交通拠点が変更。
- 連携計画(H25.8策定)を踏襲しつつ、バスターミナルを核としたまちづくりを視野に入れ、「山県市地域公共交通網形成計画」(H30.1)を策定。

計画の基本的な方針・期間等

山県市地域公共交通網形成計画

■ 基本方針

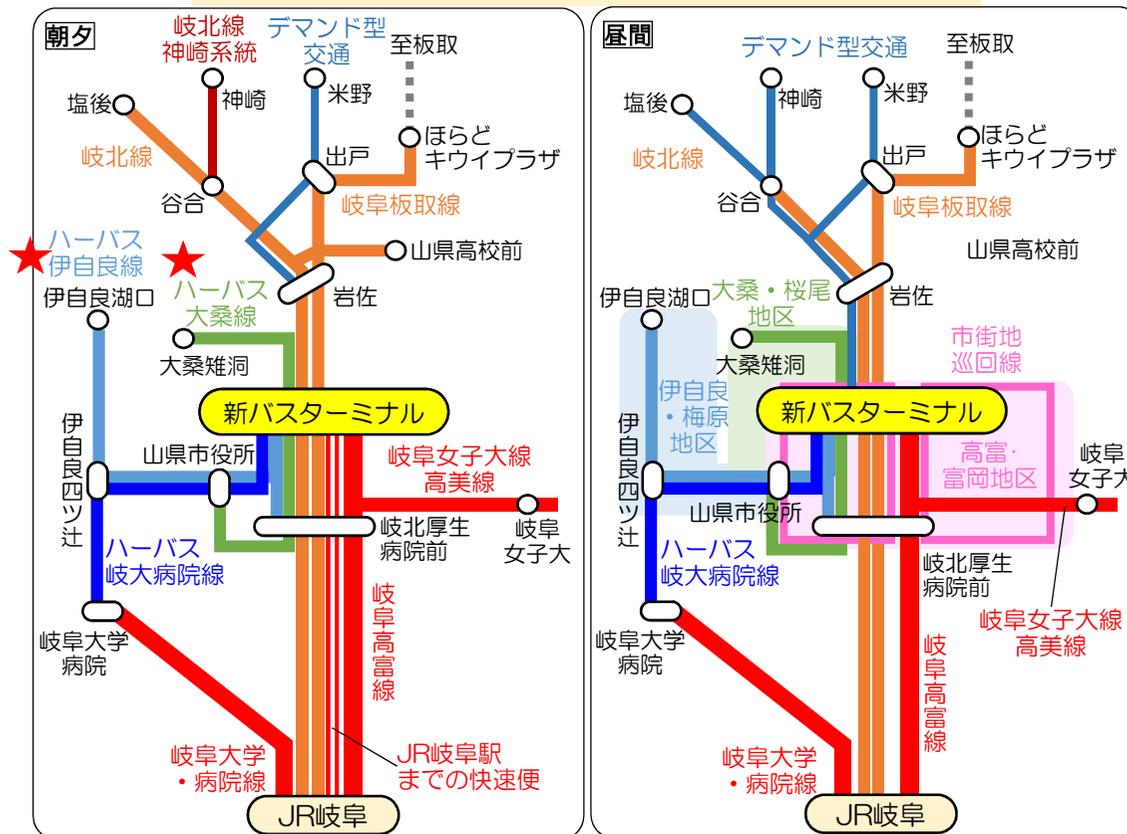
「どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築」

- 目標1 多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供
- 目標2 まちづくりと連携した、新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築
- 目標3 誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実
- 目標4 多様な主体の連携により、地域全体で公共交通を支える体制の推進

■ 計画期間

平成30年度～平成35年度
(令和5年度)

将来の公共交通ネットワークイメージ図



★フィーダー系統補助路線

路線再編に関する取組み

地域バス調整会議の開催

- 過年度（平成30年度、令和元年度）の実証実験の結果、既存路線の利用状況、交通事業者との調整等を踏まえて、路線再編案を作成。
- 再編案の説明と住民の意向を反映する最後の機会として、各地域で地域バス調整会議を開催。
- 寄せられた意見等は、できる範囲で再編に反映できるよう、交通事業者と改めて調整を実施。（詳細は次頁）



調整会議の様子▶

▼調整会議の開催状況

| | 地区 | 参加者 |
|-------------|-----------|-------------|
| 8/7 19:30~ | 高富 | 19人 |
| 8/8 10:00~ | 北山 | 27人 |
| 8/17 19:00~ | 西深瀬・高木 | 16人 |
| 8/18 19:00~ | 東深瀬 | 15人 |
| 8/26 19:00~ | 梅原 | 16人 |
| 9/4 19:30~ | 大桑 | 6人 |
| 9/9 19:00~ | 伊自良 | 45人 |
| 9/10 19:00~ | 谷合 | 11人 |
| 9/11 19:00~ | 美山小校区 | 24人 |
| | 合計 | 179人 |

※令和2年1月より、路線再編の概要とバスの利用方法について説明会を開催中

バス路線の運行継続のための取組み

交通事業者への臨時補助

- 新型コロナウイルス感染症により、公共交通の利用者は前年度に比べて減少。運賃収入も減少。
- 今後もバス路線の運行を継続していくため、交通事業者に対して、臨時の補助を実施。

年末年始限定フリーきっぷへの対応

- 年末年始の6日間（12/29(火)~1/3(日)）乗り放題となる「年末年始限定フリーきっぷ」の対象路線に、自主運行バス岐北線・岐阜板取線を加えることを公共交通会議で承認。

調整会議意見等を踏まえた変更点

■ 美山地域乗合バス

【当初想定】 美山地域全域を昼間時デマンド化(ワゴン車3台で運用)

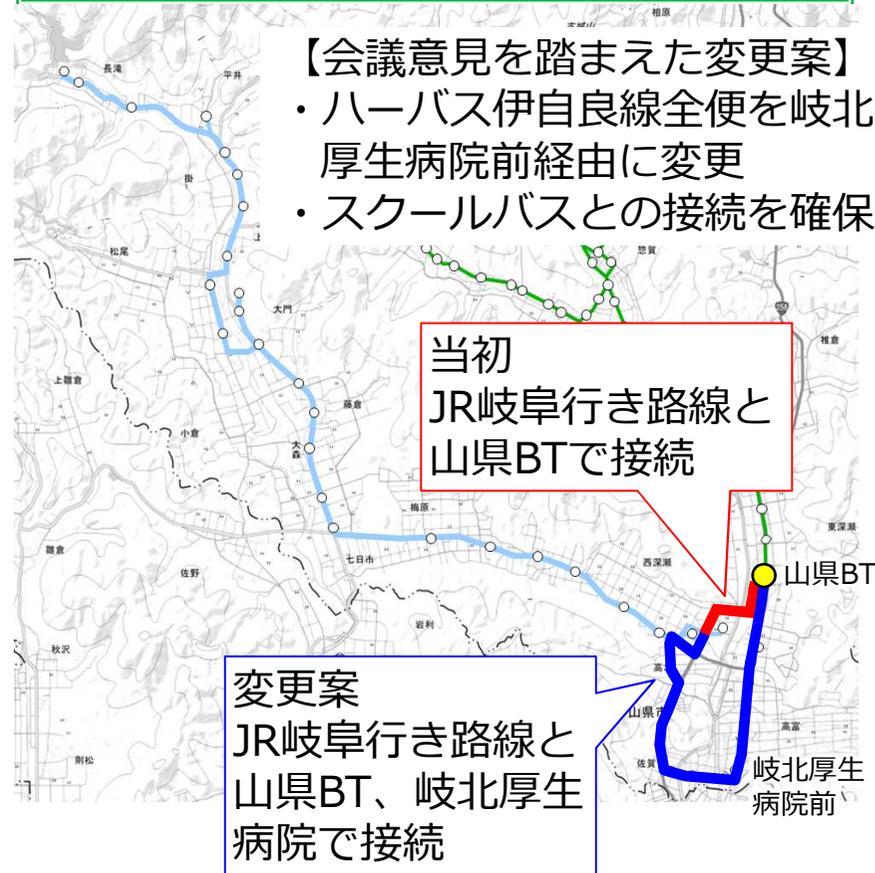
一部地域が、定路線の継続を強く要望
(会議参加者全員がデマンドに反対)



■ ハーバス伊自良線

【当初想定】 第1便を山県バスターミナルまで直通運行(岐北厚生病院を經由しない)

第1便を岐北厚生病院前経由とする要望
(スクールバスへの乗り換え、JR岐阜までの運賃差など)



評価の基本的な考え方

- 地域公共交通網形成計画では、「年間乗車人数」「利用者1人あたりの運行経費」「1便あたりの乗車人数」を公共交通の利用状況の達成状況を図る目標値として設定
- 地域公共交通確保維持事業では、網形成計画に従い、「年間乗車人数」を目標値として設定

地域公共交通確保維持事業の評価指標

| | 実績値 | 目標値 | | |
|----------|---------|---------|---------|---------|
| | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 |
| ハーバス大桑線 | 7,479人 | 11,750人 | 12,000人 | 12,250人 |
| ハーバス伊自良線 | 15,809人 | 14,833人 | 15,000人 | 15,250人 |

網形成計画における評価指標と目標値

- 各種取り組みを継続してきたことで、直近3年間(H26~28)で年間乗車人数が10~15%程度増加。今後も取り組みを継続することで、増加傾向が続くとして目標値を設定

| 項目 | 評価指標 | 基準値 | 目標値(H35) | |
|------------|-----------------|-----------|---------------|---------|
| 公共交通の利用状況 | 年間乗車人数 | (人/年) | 184,371 (H28) | 199,500 |
| | 岐北線 | | 114,136 | 110,000 |
| | 岐阜板取線 | | 44,264 | 44,000 |
| | ハーバス大桑線 | | 11,009 | 12,500 |
| | ハーバス伊自良線 | | 14,221 | 15,500 |
| | 乾乗合タクシー | | 741 | — |
| | 美山地域デマンド型交通(新規) | | — | 2,500 |
| | 岐阜大学病院路線(新規) | | — | 5,000 |
| | 市街地循環路線(新規) | | — | 10,000 |
| | 利用者1人あたりの運行経費 | (円/人) | 851 (H28) | 800 |
| 1便あたりの乗車人数 | (人/便) | 6.0 (H28) | 6.0 | |

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

目標値の達成状況

| 評価指標 | | 路線名・補助路線 | 岐北線 (地域間幹線) | 岐阜板取線 (地域間幹線) | ハース大桑線 (地域内フィーダー) | ハース伊自良線 (地域内フィーダー) | 乾乗合タクシー | 計 |
|---------------------------|------------|----------|----------------|------------------|----------------------|-----------------------|---------|---------|
| 年間乗車人数 (人) | 実績値 | 平成30年度 | 111,134 | 45,716 | 9,435 | 14,929 | 974 | 182,188 |
| | | 令和元年度 | 110,691 | 46,946 | 7,479 | 15,809 | 919 | 181,844 |
| | | 令和2年度 | 87,500 | 36,981 | 6,360 | 14,825 | 864 | 146,530 |
| | 目標値 | | 111,773 | 44,113 | 11,750 | 14,833 | — | 182,469 |
| | 令和2年度 達成状況 | | 未達成 | 未達成 | 未達成 | 未達成 | — | 未達成 |
| 利用者1人あたり 運行経費 (円/人) | 実績値 | 平成30年度 | 746 | 708 | 1,789 | 1,369 | 5,755 | 868 |
| | | 令和元年度 | 805 | 694 | 2,387 | 1,365 | 5,884 | 916 |
| | | 令和2年度 | 1,188 | 896 | 3,325 | 1,726 | 6,124 | 1,291 |
| | 目標値 (R5) | | | | | | | 800 |
| | 令和2年度 達成状況 | | | | | | | 未達成 |
| 1便あたり 乗車人数 (人/便) | 実績値 | 平成30年度 | 6.6 | 7.2 | 3.0 | 4.1 | 1.7 | 5.9 |
| | | 令和元年度 | 6.5 | 7.4 | 2.4 | 4.1 | 1.7 | 5.9 |
| | | 令和2年度 | 5.1 | 5.8 | 2.0 | 3.8 | 1.7 | 4.7 |
| | 目標値 (R5) | | | | | | | 6.0 |
| | 令和2年度 達成状況 | | | | | | | 未達成 |

※ハース大桑線・伊自良線の年間乗車人数目標値は、確保維持改善計画における数値
 岐北線、岐阜板取線の年間乗車人数目標値は、網形成計画より算出
 利用者1人あたり運行経費、1便あたり乗車人数の目標値は、網形成計画平成35年度目標値を使用

目標達成状況に関する考察

- 全路線で新型コロナウイルス感染症により、外出自粛期間中の4月～5月の利用者が前年に比べて大幅に減少。6月以降も、前年ほど利用者数は回復していない。(2割～3割減)
 > 不特定多数の人が利用する公共交通での感染の不安
 > 在宅勤務を実施する人の増加
- 利用者数の減少に加えて、キロあたり単価の変更が行われ、経費が増加していることから、利用者1人あたり運行経費も増加。(単価変更対象路線：岐北線，岐阜板取線，ハース大桑線，ハース伊自良線)
- ハース大桑線においては、10月～3月までは前年同月の利用者を上回っていたが、外出自粛期間以降、椿野バス停からの定期利用者がいなくなったため、さらに年間利用者数が減少。

■ 自己評価 令和3年1月に書面決議にて承認予定。

課題

- 路線再編により、現在運行中の自主運行バス全路線で、本数・時間・ルートなどの変更が発生。
- 既存路線利用者にも、新規利用者にも再編後の交通ネットワークを受け入れてもらえるよう、フォローが必要である。
- 新型コロナウイルス感染症により減少した利用者数が昨年度ほど回復していないことから、利用促進策の展開が必要である。

対応方針

- 再編後の路線に合わせて、公共交通利用ガイド及びポケットガイドの更新を行う。
- また、再編までに必要に応じて各地区で再編内容に関する説明会等を開催する。特に、運行形態が大きく変化する美山地域においては、再度バス調整会議を開催予定。
- 交通事業者と連携して、車内で実施されている感染症対策を周知するとともに、今年度実施したフリーきっぷのような企画など、関心を持ってもらえる取り組みを検討する。