

令和3年度 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12月24日

協議会名: 白岡市地域公共交通確保維持改善協議会

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

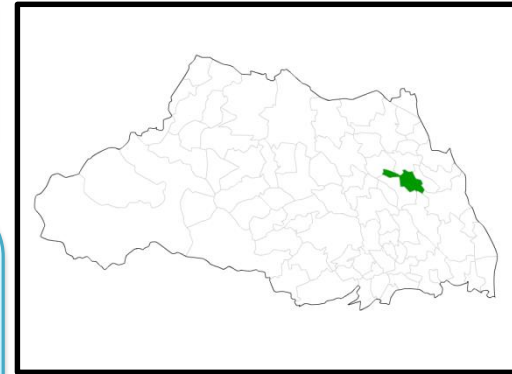
①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和タクシー有限会社	<p>【デマンド交通「のりあい交通」】 事業者名: 昭和タクシー 運行区域: 市内全域 運行日: 月曜～土曜(祝日、年末年始運休) 運行時間帯: 8時30分～17時30分 運行本数: 9便/日 運行車両: セダン型車両 運賃: 500円(障害者、小学生は300円、乗り合い利用の割引制度あり)</p>	<p>パンフレットの全戸配布を行い、のりあい交通の制度について周知を図った。 令和3年4月からは、利用者の多い午前中の1～4便について1台増車し、3台運行を行い輸送力の強化を図った。</p>	<p>計画に基づき、適切に実施した。 A</p>	<p>1日当たりの利用者数が目標の40.0人に対して33.5人、収支率が目標の17.0%に対して15.2%となり、1日当たりの利用者数、収支率ともに目標に届かなかった。 しかし、1～4便について1台増車したことによる効果として、昨年度の1日あたりの利用者数30.5人に対して3.0人増加した。 コロナ禍において不要不急の外出が制限された中、高齢者や駅、バス停から離れた地域のかたが、病院や買物等で利用されており、日常生活に必要な移動手段として浸透している。 C</p>	<p>令和2年3月に実施したアンケートの結果、「のりあい交通は使いづらい」という印象をお持ちの方が一定数いることが分かった。地域に出向いて出前講座を行うなど、潜在的利用者に対する制度のPRに努めていく。 令和3年度中はコロナ禍にあり、制度周知のための横断幕の設置や街頭啓発活動を実施することができなかったため、令和4年度については、状況を見極めて実施したい。 その他、市民ニーズを的確に把握し、目的地を追加するなど、利用者にとってより利便性の高いものにしていく。 また、今後も定期的にアンケート調査を実施するなど地域の声を聞き、運行のあり方を考えていく。</p>

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12月24日

協議会名:	白岡市地域公共交通確保維持改善協議会
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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>白岡市は、面積24.92Km²の市域の中央をJR宇都宮線が縦断し、二つの鉄道駅(白岡駅、新白岡駅)を有している。本市の路線バスは、「JR白岡駅西口・菖蒲仲橋」「JR蓮田駅東口・菖蒲仲橋」「JR蓮田駅西口・菖蒲車庫」の3路線である。いずれもJR宇都宮線の西側地域を運行する路線であり、JR宇都宮線の東側地域では路線バスが全く運行されておらず公共交通空白地域となっている。</p> <p>JR宇都宮線の西側地域を運行する3路線のうち2路線は、JR蓮田駅を起点として市域の一部を經由し、久喜市へ運行するものであり、市民の利用者は一部に限定されている。</p> <p>65歳以上の高齢者の割合は、令和3年4月には27.8%となっており、高齢化が急速に進展している。</p> <p>また、本市では、平成11年に「町内循環バス」の運行を開始したが、利用状況や運行経費などを勘案し、平成19年3月に廃止した経緯がある。</p> <p>今後、高齢化が更に進展していく中で、本市では地域公共交通が果たすべき役割がますます大きくなっていくものと考えている。</p> <p>市民の通院・買物などの日常生活における移動手段を確保し、交通利便性の向上を図るため、費用対効果の高い地域公共交通サービスを構築し、維持していくことが必要である。</p> <p>本市では、協議会での検討の結果、公共交通を利用する需要が市域内で分散していることを踏まえた上で、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などを主な対象者として日常生活における移動手段を確保することを目的にデマンド交通の運行を行っている。</p>

令和3年度 白岡市地域公共交通確保維持改善協議会 (埼玉県白岡市) (地域内フィーダー系統確保維持事業)



地域の公共交通等の現況

白岡市は、面積24.92Km²の市域の中央をJR宇都宮線が縦断し、二つの鉄道駅(白岡駅、新白岡駅)を有している。

本市の路線バスは、「JR白岡駅西口・菖蒲仲橋」「JR蓮田駅東口・菖蒲仲橋」「JR蓮田駅西口・菖蒲車庫」の3路線である。いずれもJR宇都宮線の西側地域を運行する路線であり、JR宇都宮線の東側地域では路線バスが全く運行されておらず、また、3路線のうち2路線は、JR蓮田駅を起点として市域の一部を経由し、久喜市へ運行するものであり、市民の利用者は一部に限定されている。なお、本市では、平成11年に「町内循環バス」の運行を開始したが、利用状況や運行経費などを勘案し、平成19年3月に廃止した経緯がある。

交通計画の基本方針／地域公共交通に関する施策・取組の概要

JR宇都宮線東側の交通空白地域における高齢者などの移動手段の確保は大きな課題となっている。市民の通院・買物などの日常生活における移動手段を確保し、交通利便性の向上を図るため、費用対効果の高い地域公共交通サービスを構築し、維持していくことが必要である。

交通施策として実施した事業の全体像の概要

本市では、協議会での検討の結果、公共交通を利用する需要が市域内で分散していることを踏まえた上で、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などを主な対象者として日常生活における移動手段を確保することを目的に「デマンド交通」の運行を行っている。

補助対象事業の概要

公共交通空白地域を解消するため、デマンド交通の運行区域を市域全体とし、また、デマンド交通の運行により、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などの買物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保している。

【デマンド交通「のりあい交通」】

事業者名：昭和タクシー
運行区域：市内全域
運行日：月曜～土曜(祝日、年末年始運休)
運行時間帯：8時30分～17時30分
運行本数：9便／日
運行車両：セダン型車両
運賃：500円(障害者、小学生は300円、乗り合い利用の割引制度あり)

面積	24.92km ²
人口 (R3.4.1時点)	52,462人
15歳未満	6,499人
65歳以上	14,590人
高齢化率	27.8%
世帯数	22,135世帯

交通計画の策定年月日

計画作成なし

協議会開催状況

- 協議会の開催状況 5回開催
- ・第29回(5月25日)
地域内フィーダー系統確保維持計画について
 - ・第30回(6月29日)
課題・今後の方向性について
 - ・第32回(8月19日)
のりあい交通における課題事項の今後の方向性について
 - ・第33回(10月13日)
公募型プロポーザル実施要領、仕様書(案)
 - ・第34回(11月25日)(書面開催)
公募型プロポーザルの選定結果について
 - ・第36回(3月22日)(書面開催)
地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
 - 交通不便地域について
 - ・第38回(12月24日)
事業評価について

前回の事業評価結果の反映状況

- ・新型コロナウイルスの影響を受け、例年実施しているイベントでの啓発等はできなかったが、広報紙やホームページを活用し制度の周知と理解促進を図ることができた。
- ・市民を対象とした出前講座を実施し、制度の理解促進、利用登録者の増加を図る予定であったが、新型コロナウイルスの影響を受け、実施することができなかった。
- ・1便～4便について1台増車し、3運行を行うことにより輸送力の強化を図った。

定量的な目標・効果

【目標】

- ・1日当たりの利用者数を40.0人とする。
- ・収支率を17.0%以上とする。
- ・1～3便の予約不成立の解消の視点から運行形態を見直し、月曜日から金曜日までは、1日あたり2人以上の利用者増とする。

【当該指標・目標値を設定した理由】

- ・公共交通空白地域を解消し、持続可能なデマンド交通を構築するため、利用者の増加を図る。

【効果】

- ・デマンド交通の運行区域は、市域の全体となるため、公共交通空白地域が解消される。
- ・デマンド交通の運行により、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などの買物や通院などの日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

アピールポイント

地域からの意見・要望に耳を傾け、乗降場所を増やすなど、実現可能な事項は対応している。
また、同時に2人以上で利用する際に、運賃を割り引く「乗り合い割引制度」を設け、効率的・効果的に事業運営ができるよう工夫している。

今後の改善点

令和2年3月に実施したアンケートの結果、「のりあい交通は使いづらい」という印象をお持ちの方が一定数いることが分かった。地域に出向いて出前講座を行うなど、潜在的利用者に対する制度のPRに努めていく。

令和3年度中はコロナ禍にあり、制度周知のための横断幕の設置や街頭啓発活動を実施することができなかったため、令和4年度については、状況を見極めて実施したい。

その他、市民ニーズを的確に把握し、目的地を追加するなど、利用者にとってより利便性の高いものにしていく。

また、今後も定期的にアンケート調査を実施するなど地域の声を聞き、運行のあり方を考えていく。

目標の達成状況・事業によって得られた効果

【指標】

- ・1日当たりの利用者数：33.5人
- ・収支率：15.2%
- ・曜日別の1日当たりの利用者：月曜日32.7人、火曜日35.8人、水曜日36.9人、木曜日33.6人、金曜日37.3人

【目標を達成できなかった要因(分析)】

- ・新型コロナウイルス感染拡大防止策により不要不急の外出自粛が要請されていたこともあり、外出控えが要因と考えられる。
- ・利用が多い1～4便について1台増車したことの効果もあり、昨年度の1日当たりの利用者30.5人に対して3人の増となった。しかし、曜日別では昨年度と比較して月曜日から金曜日までの各曜日で目標の2名以上の利用者増とはならなかった。

【効果】

- ・コロナ禍においても病院や買物等、日常生活の移動手段として利用されており、必要不可欠な公共交通として浸透している。