

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年3月8日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
七尾市地域公共交通協議会	七尾市	<p>中島元気バス ※車両減価償却費等 国庫補助金 補助対 象バス2台 ①鮫打・熊本方面 すこやか～横田バ ス停～別所集会所 ②鮫打・熊本方面 (朝・夜便) 吉江入り口～横田 バス停～中島地区コ ミュニティセンター前 ③西岸方面 すこやか～瀬嵐集 会所～横見集会所 ④西岸方面(朝・夜 便) 横見集会所～瀬嵐 集会所～中島地区コ ミュニティセンター前 ⑤豊川方面 すこやか～土川バ ス停～萩谷バス停 ⑥豊川方面(朝・夜 便) 萩谷バス停～土川 バス停～中島地区コ ミュニティセンター ⑦笠師保方面 第1便 華泉神社前～塩津 神社前～すこやか ⑧笠師保方面 第2・4 便 すこやか～塩津神 社前～大覚寺前バス 停 ⑨笠師保方面 第3便 すこやか～塩津神 社前～すこやか ⑩笠師保方面(朝・夜 便) 笠師保駅～笠師保 保育園～上笠師集会所</p>	<p>・前回の事業評価以降、のと鉄道の大幅なダイヤ改正はなく、現行の時刻表で乗り継ぎ利便性が確保できるため、運行ダイヤの変更は行わなかった。</p> <p>・中学生の下校時間(部活有、無とも)に合わせた運行ダイヤとなっていることを確認した。</p> <p>・GTFS化したデータの情報を確認し、時刻表、バス停位置を最新の情報にアップデートした。また、大手交通サイトへの運行情報の提供を行った。</p>	<p>A</p> <p>・計画通り適切に実施している。</p>	<p>B</p> <p>・事業の目標 輸送人員について、16,674人(平成28年度実績値)を下回った。 (令和3年10月～令和4年9月輸送人員16,470人) ※減少要因: 新型コロナウイルスの影響を受けたものであり、特にR4.1月以降の第6波、第7波の影響での乗客減少が顕著であった。</p> <p>・車両の取得に係る目標について、運行コスト1kmあたり229円以下という目標を達成できた。(令和3年10月～令和4年9月1kmあたり運行コスト173円)</p>	<p>・今後も、のと鉄道のダイヤ改正に対応し、乗り継ぎ利便性を考慮するとともに、利用状況を確認し、路線の見直し等を検討していく。</p> <p>・引き続き、市HPや交通系サイトを活用し利用促進及び利便性向上を図る。</p> <p>・コロナ禍による利用数の減少を取り戻すべく、コロナの情勢を注視したうえで、沿線住民への利用促進のためのPRを行っている。</p> <p>・バス停の視認性向上のため、老朽化したバス停の更新を行い、併せてデザイン変更を検討していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
七尾市地域公共交通協議会	北鉄能登バス(株)	<p>まりん号順回り 七尾駅～ミナ.クル～七尾駅</p> <p>まりん号逆回り ミナ.クル～七尾駅～ミナ.クル</p> <p>※車両減価償却費等国庫補助金 補助対象バス2台</p>	<p>・GOTO!ななおキャンペーン(七尾版GOTOトラベル)のページにコミュニティバス時刻表へのリンクバナーを掲載するなど、withコロナ、afterコロナでの利用者獲得のための取り組みを行った。</p> <p>・引き続き、利便性向上に向けたダイヤ改正などを検討していく。</p> <p>・GTFS化したデータの情報を確認し、時刻表、バス停位置を最新の情報にアップデートした。また、大手交通サイトへの運行情報の提供を行った。</p>	A	<p>・計画通り適切に実施している。</p>	B	<p>・事業の目標 輸送人員について、68,200人(平成28年度実績値)を下回った。(令和3年10月～令和4年9月輸送人員47,535人) ※減少要因:新型コロナウイルスの影響を受けたものであり、前年度からは回復傾向にあるものの、全体として輸送人員数は少ない状態である。</p> <p>・車両の取得に係る目標について、運行コスト1kmあたり265円以下という目標を達成できなかった。(令和3年10月～令和4年9月1kmあたり運行コスト285.02円) ※未達成要因:前年度に比べ、燃料費や修繕費などの支出を抑制することができなかったため。</p>	<p>・利用状況を確認し、路線の見直し等を検討していく。</p> <p>・引き続き、市HPや交通系サイトを活用し利用促進及び利便性向上を図る。</p> <p>・コロナ禍による利用数の減少を取り戻すべく、コロナの情勢を注視したうえで、沿線住民への利用促進のためのPRを行っていく。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。