

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 5年 1月 5日

協議会名:津幡町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)
津幡町	系統名:旭山線 運行区間(津幡駅～石川高専前～旭山公園前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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 (a目標達せず、b目標達成) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 6.77人(R3.10～R4.9)9.52人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成はならず残念だが、前年度後半から順調に伸びていた平均乗車人数が今年度も更に伸びた。数値的にも目標を達成出来たことから、今後はこの状況を維持出来るよう利用者の意見等も参考に更なる利用促進を図る。
	系統名:潟端線 運行区間(津幡駅～潟端陽香台口～津幡駅、津幡駅～潟端陽香台口～役場前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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 (a目標達せず、b目標達成) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 2.00人(R3.10～R4.9)2.04人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。
	系統名:太田線 運行区間(役場前～津幡中央～太田～津幡駅、役場前～太田～津幡駅、津幡検問所前～津幡駅～津幡南中学校前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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 (a目標達せず、b目標達成) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 2.86人(R3.10～R4.9)3.33人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。
	系統名:井上線 運行区間(津幡駅～津幡中央～井上小学前、津幡駅～役場前～井上小学前、井上保育園前～役場前～津幡駅、井上保育園前～津幡中央～津幡駅) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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 (a目標達せず、b目標達成) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 2.64人(R3.10～R4.9)3.30人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。
	系統名:緑が丘線 運行区間(津幡駅～緑が丘～森林公園南口、津幡駅～白鳥神社前～近憩館前、4丁目公園前～白鳥神社前～津幡駅、エクセルタウン～役場前～津幡駅) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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 (a目標達せず、b目標達成) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 3.94人(R3.10～R4.9)4.24人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。
	系統名:領家線 運行区間(津幡駅～本津幡駅～裏舟橋) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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	C (a目標達せず、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内(R3.10～R4.9)255.87円 b平均乗車人数/1回 2.00人(R3.10～R4.9)1.66人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかった。また、新型コロナウイルスの影響から平均乗車人数も目標を達成出来なかった。今後は、乗車が少ない理由を検証し、更なる利用促進の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から、路線見直しも含め利便性及び効率性が高い運行を検討する。

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 5年 1月 5日

協議会名：	津幡町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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>津幡町においては、町内小中学校への登下校や、県都金沢へ通じる幹線交通である鉄道などの公共交通機関への乗り継ぎを軸に、町内を広範に、路線バスにより構成される公共交通機関網が広がっている。</p> <p>これらの公共交通については、町内の中山間地域から小中学校・高等学校への登下校、また、金沢市内への通勤通学においてこの幹線交通に通じる支線の役割を果たしている。</p> <p>また、車を運転できない高齢者等を中心に、病院や小売店等への移動手段として生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>津幡町では、平成3年3月、加越能バス(株)が相窪線・九折線・池ヶ原線の3路線を廃止、平成9年3月、北陸鉄道(株)が河合谷線を廃止し、町が代替で当該路線を運行しており、住民にとって通勤通学・通院・買い物など生活に必要不可欠な路線となっている。</p> <p>しかしながら、中山間地における少子高齢化と自家用車の普及により、当町の公共交通機関の利用者は近年減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、継続的な安定運営が危惧されている。</p> <p>また一部地域では、幹線交通と路線バスの乗り継ぎが不十分であったり、高齢化が進んだ新興住宅においても、交通手段が確保されていなかったり、住民に不便を強いている状況にあり、さらに平成21年9月、北鉄能登バス(株)が高松・津幡線を廃止し、以降、交通空白地域となっている。加えて、交通空白地であった石川工業高等専門学校への通学時に利用できる路線の確保も求められていた。</p> <p>そこで、平成24年2月から地域公共交通確保維持事業により、旭山線を石川工業高等専門学校経由での運行及び、渦端線の運行を開始した。また、平成24年10月からは、太田線、井上線、緑が丘線、領家線の運行を開始した。</p> <p>以上の路線は、フィーダー系統としての機能を有するとともに、学生の通学手段、また、高齢者の通院・買い物の手段として大きな役割を果たしており、今後も利用促進を図るとともに住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p> <p>また、平成31年2月には、町内の鉄道、路線バス、町営バス等の各交通機関ネットワークを面的に見直し、公共交通のサービスレベルを更に引き上げることを目的として「津幡町地域公共交通網形成計画」を策定し、対象期間である2023年度までに目標値が達成できるよう、基本方針に従い事業を展開していくことが不可欠である。</p>