

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7年1月30日

協議会名: 山形県(山形市)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(2事業年度前)(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)
山寺観光タクシー株式会社	コミュニティバス高瀬線 ・地域ニーズの把握及び運行内容への反映(市)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛などの影響から利用者が減少したことにより運賃収入が減少したことから、目標を達成できなかった。 利用者増による運送収入の増加に向けて、引き続き利用者のニーズと合った経路等の見直しなどについて地区と意見交換を行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 沿線地区住民等を対象としたニーズ調査の実施に向け、地区と継続的に意見交換を行っている。また、新規利用促進とともに、利用実態把握を目的に、お試し乗車券の発行と、それに合わせたアンケート調査の実施を検討している。</p>	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。	<p>【目標】 年間利用者数:4,148人以上 収支率:7.3%以上 市負担額:432万8千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:3,347人 収支率:5.9% 市負担額:519万6千円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:80.7%(評価B) 収支率:80.9%(評価B) 市負担額:81.6%(評価B)</p> <p>これまで、高瀬地区内の自由乗降区間の延長や下郷ノ木町内への運行ルート変更など、利便性向上に向けて運行の見直しを図ってきた成果もあり、利用者数は回復傾向にある。一方で、目的地となる商業施設の閉店による買物での利用減等の影響が響き、コロナ前の利用水準には戻っていない。加えて、昨今の人件費や燃料費の上昇により、市の負担額は増加傾向にある。全体の評価はBとなっている。</p>	利用者増による運送収入の増加に向けて、引き続き利用者のニーズと合った経路等の見直しなどについて地区と意見交換を行う。 また、お試し乗車券とアンケート調査の実施にあたっては、地区と協力し、十分な周知広報を行うことで、取組の効果を高める。
山交ハイヤー株式会社	スマイルグリーン号 ・利用促進に向けた乗り方教室(大郷明治交通サービス運営協議会(運行主体)、事業者) ・地域ニーズの把握及び運行内容への反映(大郷明治交通サービス運営協議会(運行主体)、市)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 隣接する自治体と運行に係る経費を按分しているが、運行内容の変更に合わせて負担割合を変更しており、目標設定時より山形市の負担割合が増えていることから目標達成とならなかった。 利用者増による運送収入の増加に向けて、引き続き利用者のニーズと合った経路等の見直しなどについて地区と意見交換を行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 利用者のニーズと合った経路等の見直しについて地区と意見交換を行っており、令和7年4月からの運行に向けて、区域の追加や、乗降場、便の見直しを行う等、利便性の向上に取り組んでいる。</p>	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。	<p>【目標】 年間利用者数:1,870人以上 収支率:12.7%以上 市負担額:282万4千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:2,182人 収支率:12.7% 市負担額:198万2千円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:116.7%(評価A) 収支率:100.0%(評価A) 市負担額:142.5%(評価A)</p> <p>市負担額については、令和6年度国土交通省関係補正予算の配分により、利便増進計画を策定する本市のフィーダー補助上限額の引き上げが行われたことにより、市負担額が大幅に減少しており、達成率130%超え(評価A)となっている。</p>	利用者増による運送収入の増加に向けて、引き続き利用者のニーズと合った経路等の見直しなどについて地区と意見交換を行う。 また、令和7年4月からの運行内容の変更を地区住民へ十分に周知し、利用者数の増加に取り組む。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	<p>山交ビル～関沢線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進に向けた路線バスの乗り方教室(市、事業者)</li> <li>・路線バスへMaaS導入による利便性向上(市、事業者)</li> </ul>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標を達成している。MaaSの導入による、更なる利便性向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 公共交通利用促進に向けた路線バスの乗り方講座や、やまがたMaaS「らくのる」を活用した1日乗車券の発行などによる利便性向上の取り組みを行った。</p>	<p>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。</p>	<p>【目標】 年間利用者数:52,164人以上 収支率:70.8%以上 市負担額:376万9千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:46,758人 収支率:61.0% 市負担額:230万8千円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:89.7%(評価B) 収支率:86.2%(評価B) 市負担額:163.3%(評価A) ※Bが2つのため総合評価はB</p> <p>市負担額については、令和6年度国土交通省関係補正予算の配分により、利便増進計画を策定する本市のフィーダー補助上限額の引き上げが行われたことにより、市負担額が大幅に減少しており、達成率130%超え(評価A)となっている。</p>	<p>MaaSの拡充による利便性向上や、ICカード利用のメリットの周知、事業者とのバス路線再編の検討等を引き続き行っていく。</p>
山交バス株式会社	<p>山交ビル～山寺線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進に向けた路線バスの乗り方教室(市、事業者)</li> <li>・路線バスへMaaS導入による利便性向上(市、事業者)</li> </ul>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標を達成している。MaaSの導入による、更なる利便性向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 公共交通利用促進に向けた路線バスの乗り方講座や、やまがたMaaS「らくのる」を活用した1日乗車券の発行などによる利便性向上の取り組みを行った。</p>	<p>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。</p>	<p>【目標】 年間利用者数:52,479人以上 収支率:43.1%以上 市負担額:865万円</p> <p>【実績】 年間利用者数:39,216人 収支率:32.4% 市負担額:571万円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:74.7%(評価C) 収支率:75.2%(評価C) 市負担額:151.5%(評価A) ※総合評価はB</p> <p>年間利用者数については、当該路線の定期外利用に減少が見られる中、JR東日本の公表によると仙山線の定期外利用が増加していることから、観光客を中心に、鉄道をはじめとした他の公共交通機関への流出が起こっている可能性がある。加えて自然減少の影響が考えられ、達成率は80%以下(評価C)となっている。</p> <p>また、収支率については、利用者減による輸送収入の減に加え、燃料価格高騰等の影響による経常費用の増大も相まって、達成率が80%以下(評価C)となっている。</p> <p>市負担額については、令和6年度国土交通省関係補正予算の配分により、利便増進計画を策定する本市のフィーダー補助上限額の引き上げが行われたことにより、市負担額が大幅に減少しており、達成率130%超え(評価A)となっている。</p>	<p>MaaSの拡充による利便性向上や、ICカード利用のメリットの周知、事業者とのバス路線再編の検討等を引き続き行っていく。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	<p>山交ビル～新山線</p> <p>・利用促進に向けた路線バスの乗り方教室(市、事業者) ・路線バスへMaaS導入による利便性向上(市、事業者)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標を達成している。MaaSの導入による、更なる利便性向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 公共交通利用促進に向けた路線バスの乗り方講座や、やまがたMaaS「らくのる」を活用した1日乗車券の発行などによる利便性向上の取り組みを行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標】 年間利用者数:14,124人以上 収支率:82.0%以上 市負担額:17万9千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:13,655人 収支率:57.9% 市負担額:20万8千円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:96.7%(評価B) 収支率:70.6%(評価C) 市負担額:86.1%(評価B) ※Bが2つのため総合評価はB</p> <p>収支率については、年間利用者数が96.7%の達成率(評価B)と、利用者数が目標に到達していないことによる輸送収入の減に加え、燃料価格高騰等の影響による経常費用の増大も相まって、達成率が80%以下(評価C)となっている。</p>	<p>MaaSの拡充による利便性向上や、ICカード利用のメリットの周知、事業者とのバス路線再編の検討等を引き続き行っていく。</p>
山交バス株式会社	<p>山交ビル(県庁)関沢線</p> <p>・利用促進に向けた路線バスの乗り方教室(市、事業者) ・路線バスへMaaS導入による利便性向上(市、事業者)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標を達成している。MaaSの導入による、更なる利便性向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 公共交通利用促進に向けた路線バスの乗り方講座や、やまがたMaaS「らくのる」を活用した1日乗車券の発行などによる利便性向上の取り組みを行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標】 年間利用者数:4,660人以上 収支率:75.7%以上 市負担額:31万2千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:4,194人 収支率:54.5% 市負担額:59万円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:90.0%(評価B) 収支率:72.0%(評価C) 市負担額:107.4%(評価A)</p> <p>収支率については、年間利用者数が90%の達成率(評価B)と、利用者数が目標に到達していないことによる輸送収入の減に加え、燃料価格高騰等の影響による経常費用の増大も相まって、達成率が80%以下(評価C)となっている。</p>	<p>MaaSの拡充による利便性向上や、ICカード利用のメリットの周知、事業者とのバス路線再編の検討等を引き続き行っていく。</p>
山交バス株式会社	<p>山交ビル～唐松観音線</p> <p>・利用促進に向けた路線バスの乗り方教室(市、事業者) ・路線バスへMaaS導入による利便性向上(市、事業者)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標を達成している。MaaSの導入による、更なる利便性向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 公共交通利用促進に向けた路線バスの乗り方講座や、やまがたMaaS「らくのる」を活用した1日乗車券の発行などによる利便性向上の取り組みを行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標】 年間利用者数:48,267人以上 収支率:87.1%以上 市負担額:151万5千円</p> <p>【実績】 年間利用者数:63,423人 収支率:82.7% 市負担額:117万2千円</p> <p>【達成率】 年間利用者数:131.4%(評価A) 収支率:94.9%(評価B) 市負担額:129.3%(評価A)</p> <p>年間利用者数については、定期での利用者が増加していることから、路線バスの乗り方教室をはじめとした利用促進の効果が現れ、達成率が130%超え(評価A)となっている。</p>	<p>MaaSの拡充による利便性向上や、ICカード利用のメリットの周知、事業者とのバス路線再編の検討等を引き続き行っていく。</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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(山形市)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)	地域内交通ネットワークとして位置付けられた交通サービスについて、山形県地域公共交通計画に則り、公共交通が地域の生活の維持と活性化に不可欠であるとの認識に立ち、市町村が主体となって不断の見直しと改善を行いつつ、国・県を含む地域全体の負担により支えられるべきものとして、サービス水準の維持・確保を図る。

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(米沢市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス(株)	白布小野川統合路線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき事業者と協議し、見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者や地域住民と協議を行いながら、当該路線の利便性向上と地域公共交通の維持確保に向けた取り組みの検討を行った。R6.4から米沢(備越)小野川線と米沢(南原)白布温泉線を統合し、利用者の利便性向上と利用者数の増を目指した改正を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B <p>■年間利用者数 計画: 53,000人以上 実績: 58,584人(A)</p> <p>■収支率 計画: 55%以上 実績: 31.7%(C)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 1,061万6千円 実績: 4,686万円(C)</p> <p>人件費・燃料費の高騰等に加え、路線統合後の利用が伸び悩んだと考えられる。</p>	観光PRと連携を図り、利用を促進していくとともに、利用状況を分析したうえで、ダイヤ縮小も含めて交通モードを変えていくことも検討する。
山交バス(株)	米沢～上郷線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき事業者と協議し、見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者や地域住民と協議を行いながら、当該路線の利便性向上と地域公共交通の維持確保に向けた取り組みの検討を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B <p>■年間利用者数 計画: 2,580人以上 実績: 3,384人(A)</p> <p>■収支率 計画: 12%以上 実績: 11%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 500万円 実績: 565万1千円(B)</p> <p>人件費・燃料費の高騰等もあり目標が達成できなかった。</p>	R6.12月末をもって廃止。当該地区については乗合タクシーへ移行。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス(株)	米沢(市立病院)窪田線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者や地域住民と協議を行いながら、当該路線の利便性向上と地域公共交通の維持確保に向けた取り組みの検討を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画: 16,000人以上 実績: 15,873人(B)</p> <p>■収支率 計画: 40%以上 実績: 33.5%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 371万5千円 実績: 530万円(C)</p> <p>人件費・燃料費の高騰等もあり目標が達成できなかった。</p>	R7.4から朝夕の通勤通学をメインとしたダイヤへ改正し、日中の時間帯は乗合タクシーを運行予定。
山交バス(株)	米沢(市立病院)糠野目線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき事業者と協議し、見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者や地域住民と協議を行いながら、当該路線の利便性向上と地域公共交通の維持確保に向けた取り組みの検討を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画: 10,000人以上 実績: 7,843人(C)</p> <p>■収支率 計画: 95%以上 実績: 68.6%(C)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 5万円 実績: 53万8千円(C)</p> <p>人件費・燃料費の高騰等もあり目標が達成できなかった。</p>	R7.12月末をもって廃止予定。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
米沢市	万世線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき、地元住民と協議を行いながら、適切に見直しを行い、市街地へのアクセス手段として維持していく。また、令和4年度に当該路線の車両へ沿線地区ゆかりの前田慶次のラッピングを施し、観光客の利用増を目指していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者や地域住民と協議を行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みの検討を行った。沿線地区の企業協議会と協議を重ねた結果、R6.4から当該企業の従業員(障がい者)の交通の足を確保するため、改正を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B <p>■年間利用者数 計画: 25,000人以上 実績: 22,618人(B)</p> <p>■収支率 計画: 21.5%以上 実績: 23.7%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 1,722万7千円 実績: 1,832万円(B)</p> <p>路線の延長や人件費の高騰により委託料を増額している。冬期間の降雪が少なかったことの影響も多少あると考えられる。</p>	引き続き、事業者や地域住民と協議を行い、当該地区にとって最適な交通体系を検討していく。
米沢市	市街地循環路線右回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき、当該路線の見直しを行う。具体的には、学生等の通学や市民の日常的な利用などにおいて利用しやすいバスを目指し、パターンダイヤ化の設定や経路、路線名称等の見直しを行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 米沢市地域公共交通計画に基づき、市民の利用しやすいバスを目指すため、パターンダイヤ化の設定や経路の見直しを検討した。R6.4から利用者のわかりやすさの向上を目的としたバス停の統合を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B <p>■年間利用者数 計画: 54,000人以上 実績: 50,223人(B)</p> <p>■収支率 計画: 62%以上 実績: 53.9%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画: 508万8千円 実績: 775万5千円(C)</p> <p>路線の延長や人件費の高騰により委託料を増額している。冬期間の降雪が少なかったことの影響も多少あると考えられる。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づき、市民の利用しやすいバスを目指すため、パターンダイヤ化の設定や経路の見直しを検討していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
米沢市	市街地循環路線左回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき、当該路線の見直しを行う。具体的には、学生等の通学や市民の日常的な利用などにおいて利用しやすいバスを目指し、パターンダイヤ化の設定や経路、路線名称等の見直しを行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 米沢市地域公共交通計画に基づき、市民の利用しやすいバスを目指すため、パターンダイヤ化の設定や経路の見直しを検討した。R6.4から利用者のわかりやすさの向上を目的としたバス停の統合を行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画：47,000人以上 実績：46,096人(B)</p> <p>■収支率 計画：58%以上 実績：51.2%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画：596万3千円 実績：853万6千円(C)</p> <p>路線の延長や人件費の高騰により委託料を増額している。冬期間の降雪が少なかったことの影響も多少あると考えられる。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づき、市民の利用しやすいバスを目指すため、パターンダイヤ化の設定や経路の見直しを検討していく。
山交バス(株)	学園都市線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新型コロナウイルスの影響により、利用者数が回復していないことが目標未達成の主な原因であると考えられる。米沢市地域公共交通計画に基づき、当該路線の見直しを行う。特に学生等の通学や生活の足として利便性の高い経路への見直しを行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 事業者と協議を行い、学生等の通学や生活の足として利便性の高い経路への見直しを検討した。R6.4から学生等の通学や生活の足として利便性の高い経路へと大幅な見直しを行った。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画：38,500人以上 実績：32,822人(B)</p> <p>■収支率 計画：40%以上 実績：34.7%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画：1,959万5千円 実績：1,241万7千円(C)</p> <p>路線の延長や人件費の高騰により委託料を増額しているが、大幅な路線の見直しにより収支は改善傾向にある。</p>	見直し後の経過を注視しつつ、さらに学生等の通学や生活の足として利便性の高い経路への見直しを検討していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車社(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	山上地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 利用者数に対して、その他の目標設定値が高すぎるものになっていないか検討が必要と考える。米沢市地域公共交通計画に基づき見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 本市の状況を踏まえた目標設定値の検討・分析を行った。米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施した。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C <p>■年間利用者数 計画:5,000人以上 実績:4,173人(B)</p> <p>■収支率 計画:25%以上 実績:17%(C)</p> <p>■米沢市補助額 計画:600万円 実績:1,007万円(C)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.66人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。
(有)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車社(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	田沢地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 利用者数に対して、その他の目標設定値が高すぎるものになっていないか検討が必要と考える。米沢市地域公共交通計画に基づき見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 本市の状況を踏まえた目標設定値の検討・分析を行った。米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施した。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B <p>■年間利用者数 計画:1,600人以上 実績:2,648人(A)</p> <p>■収支率 計画:30%以上 実績:27.6%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画:250万円 実績:395万9千円(C)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.86人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車辻(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	広幡地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 利用者数に対して、その他の目標設定値が高すぎるものになっていないか検討が必要と考える。米沢市地域公共交通計画に基づき見直しを行いながら、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 本市の状況を踏まえた目標設定値の検討・分析を行った。米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施した。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画：800人以上 実績：1,048人(A)</p> <p>■収支率 計画：14%以上 実績：13.6%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画：150万円 実績：276万4千円(C)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.28人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。
(有)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車辻(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	六郷地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和5年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>■年間利用者数 計画：800人以上 実績：642人(B)</p> <p>■収支率 計画：14%以上 実績：11.5%(B)</p> <p>■米沢市補助額 計画：150万円 実績：186万4千円(B)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.19人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車辻(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	南原地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和5年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>B</p> <p>■年間利用者数 計画：7,000人以上 実績：1,484人(C)</p> <p>■収支率 計画：14%以上 実績：20.8%(A)</p> <p>■米沢市補助額 計画：1,600万円 実績：282万4千円(A)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.63人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。
(有)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車辻(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	築沢地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和5年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>B</p> <p>■年間利用者数 計画：800人以上 実績：534人(C)</p> <p>■収支率 計画：14%以上 実績：48.1%(A)</p> <p>■米沢市補助額 計画：190万円 実績：73万4千円(A)</p> <p>市の負担額を減らしていくため、1台当たりの乗合率(約1.48人)を改善していく必要がある。</p>	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)今村タクシー、(株)吾妻観光タクシー、辻自動車辻(株)、米沢タクシー(株)、米沢酒類販売(株)	綱木地区乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和6年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p>	C 計画に位置付けられたとおりに実施されなかった。	C ■年間利用者数 計画:30人以上 実績:0人(C) ■収支率 計画:14%以上 実績:0%(C) ■米沢市補助額 計画:20万円 実績:0円(C) R6.4月より運行開始したが、運行実績が計画運行回数の3割を満たさず補助対象外となったためC評価とした。 沿線の地域住民が少ない地域ではあるが、利用してもらうための工夫が必要と考えている。	引き続き、米沢市地域公共交通計画に基づいて、事業者や地域との協議を行い、公共交通の利便性向上と維持確保に向けた取り組みを実施していく。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(米沢市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は山形県南部に位置し、福島県と県境を接しています。人口は76,866人(推計人口:2024年12月時点)です。</p> <p>市内の公共交通は民間事業者が運行する鉄道や路線バス、高速バス、タクシーなどのほか、市が運行する市民バスや乗合タクシーなどがあり、市民の日常生活の移動手段としての役割を担っています。しかし、人口減少の進展のほか、少子化による通学移動の減少、マイカー文化の進展などさまざまな要因を背景にして、公共交通の利用者が減少傾向にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえ、本市では令和3年度に「米沢市地域公共交通計画」を策定し、市内の公共交通の見直しを図っており、本市の公共交通が目指すべき姿として、「多様な世代・主体の活発な交流を“促し”、日々の活動に“選ばれる”公共交通」を掲げています。</p> <p>当該事業を実施することで、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)路線を維持され、移動弱者の日常生活に必要な移動手段を確保し、また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できます。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 7年 1月 30日

協議会名: 山形県(鶴岡市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)																																																																												
庄内交通株式会社 【17系統】補助対象16系統 1.. 鶴岡上田沢線 2. 鶴岡大網線 3. 鶴岡ゆ～town線 4. 鶴岡(湯田川)越沢線 5. 鶴岡(物産館)温海線 6. 鶴岡(藤島駅前)清川線 7. 鶴岡(湯田川)坂の下線 8. 鶴岡((稲生)湯田川線) 9. ころこの医療センター(稲生)湯田川線 10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線 11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線 12. 鶴岡(山添)落合線 13. 鶴岡中央高校線 14. いでは文化記念館羽黒山頂線 15. 鶴岡市内循環Aコース(減価償却費等国庫補助対象) 16. 鶴岡市内循環Bコース(減価償却費等国庫補助対象) 17. 鶴岡市内循環Cコース(減価償却費等国庫補助対象)	・公共交通ネットワークについて地域や交通事業者及び行政など地域ぐるみで検討し、利便性の高い交通網の再編実施と運賃割引制度の拡充により利用拡大を図る。(住民・鶴岡市・交通事業者) ・公共交通をより分かりやすく利用できるように、各種サービス周知用チラシの配布やICTの活用によるバスロケなど、地域公共交通の情報を広報紙やホームページなどで分かりやすく発信する。(鶴岡市・交通事業者) ・公共施設をはじめ観光、商業施設との連携により、公共交通による地域活性化を図る。(鶴岡市・交通事業者) ・公共交通をより身近に感じるイベントの実施により、公共交通に対する市民意識の醸成を図ることで利用者の増加をめざす。(鶴岡市・交通事業者) ・地域単位の公共交通運営団体等を設立し、公共交通を取り巻く現状と課題を共有すると共に、マイバス意識の醸成を図り、身近な移動手段の維持、確保、改善に向けた取り組みを地域ぐるみで実施する。(住民・鶴岡市・交通事業者) □バス車両購入系統 ・鶴岡市内循環線 8台 計8台	【前回(2事業年度前)の評価結果】 地域住民が利用しやすい環境を整えるための購入補助や、県全体での地域連携ICカード導入に伴う情報発信や利用促進を実施した。また、利用者の現状を踏まえた路線の再編・廃止を実施し、効率の良い運行を目指した。 市内循環線の再編について交通事業者と連携しながら協議し、令和4年10月から運行を開始しているが、高校生等の利用増加のため、運行時間帯やルートの検討を継続する。 コロナ禍からの脱却が進んでいるものの、出控えによって減少した利用者が目標を達成することができなかった。 【評価結果の反映状況】 利用者数増加のため、例年に引き続き交通事業者と市が連携し、乗り方教室や各種割引制度を実施した。 特に市内循環線の再編に伴い、乗り方教室の開催依頼や高齢者向け割引定期券の購入者が増加するなど、路線バス利用に対する住民意識が向上したと考えられる。	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。	【利用者数】[目標値、実績値、達成率] ※目標値は走行キロ当たりの利用者数(0.55人) <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1. 鶴岡上田沢線</td><td>0.55</td><td>0.46</td><td>B</td></tr> <tr><td>2. 鶴岡大網線</td><td>0.55</td><td>0.67</td><td>A</td></tr> <tr><td>3. 鶴岡ゆ～town線</td><td>0.55</td><td>0.57</td><td>A</td></tr> <tr><td>4. 鶴岡(湯田川)越沢線</td><td>0.55</td><td>0.49</td><td>B</td></tr> <tr><td>5. 鶴岡(物産館)温海線</td><td>0.55</td><td>0.49</td><td>B</td></tr> <tr><td>6. 鶴岡(藤島駅前)清川線</td><td>0.55</td><td>0.17</td><td>C</td></tr> <tr><td>7. 鶴岡(湯田川)坂の下線</td><td>0.55</td><td>0.68</td><td>A</td></tr> <tr><td>8. 鶴岡((稲生)湯田川線)</td><td>0.55</td><td>0.96</td><td>A</td></tr> <tr><td>9. ころこの医療センター(稲生)湯田川線</td><td>0.55</td><td>0.74</td><td>A</td></tr> <tr><td>10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線</td><td>0.55</td><td>0.80</td><td>A</td></tr> <tr><td>11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線</td><td>0.55</td><td>0.62</td><td>A</td></tr> <tr><td>12. 鶴岡(山添)落合線</td><td>0.55</td><td>0.44</td><td>B</td></tr> <tr><td>13. 鶴岡中央高校線 (往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</td><td>0.55</td><td>0.53</td><td>B</td></tr> <tr><td>14. いでは文化記念館羽黒山頂線</td><td>0.55</td><td>0.71</td><td>A</td></tr> <tr><td>15. 鶴岡市内循環Aコース</td><td>0.55</td><td>0.31</td><td>C</td></tr> <tr><td>16. 鶴岡市内循環Bコース</td><td>0.55</td><td>0.42</td><td>C</td></tr> <tr><td>17. 鶴岡市内循環Cコース</td><td>0.55</td><td>0.36</td><td>C</td></tr> <tr><td>合計</td><td>0.55</td><td>0.55</td><td>A</td></tr> </tbody> </table>			路線	目標値	実績値	達成率	1. 鶴岡上田沢線	0.55	0.46	B	2. 鶴岡大網線	0.55	0.67	A	3. 鶴岡ゆ～town線	0.55	0.57	A	4. 鶴岡(湯田川)越沢線	0.55	0.49	B	5. 鶴岡(物産館)温海線	0.55	0.49	B	6. 鶴岡(藤島駅前)清川線	0.55	0.17	C	7. 鶴岡(湯田川)坂の下線	0.55	0.68	A	8. 鶴岡((稲生)湯田川線)	0.55	0.96	A	9. ころこの医療センター(稲生)湯田川線	0.55	0.74	A	10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線	0.55	0.80	A	11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線	0.55	0.62	A	12. 鶴岡(山添)落合線	0.55	0.44	B	13. 鶴岡中央高校線 (往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)	0.55	0.53	B	14. いでは文化記念館羽黒山頂線	0.55	0.71	A	15. 鶴岡市内循環Aコース	0.55	0.31	C	16. 鶴岡市内循環Bコース	0.55	0.42	C	17. 鶴岡市内循環Cコース	0.55	0.36	C	合計	0.55	0.55	A	観光需要の回復に合わせ、観光地を結ぶ路線の情報周知をさらに進める必要がある。 また、ICカードについては地域に浸透しつつあると考えられるが、バスロケーションシステムが利用可能であることや、地図アプリ等での検索が可能となっていることなど、利便性が向上しているものの、認知度が低いため、さらなる情報発信を実施する必要がある。 令和4年10月1日より、市内循環線の再編を実施し、市街地内の移動の利便性を向上させている。再編にあたっては、バス事業者と行政が連携し、ルートや停留所位置、時間帯等を検討している。 コロナ禍からの脱却や、利便性の向上により利用者数が増加している路線があるが、潜在的なニーズはまだ多いと考えられるため、乗り方教室などの情報発信を強化・継続する必要がある。 さらに、今後も利用実態やニーズに合わせ、路線の見直しを継続していく必要がある。
路線	目標値	実績値	達成率																																																																																
1. 鶴岡上田沢線	0.55	0.46	B																																																																																
2. 鶴岡大網線	0.55	0.67	A																																																																																
3. 鶴岡ゆ～town線	0.55	0.57	A																																																																																
4. 鶴岡(湯田川)越沢線	0.55	0.49	B																																																																																
5. 鶴岡(物産館)温海線	0.55	0.49	B																																																																																
6. 鶴岡(藤島駅前)清川線	0.55	0.17	C																																																																																
7. 鶴岡(湯田川)坂の下線	0.55	0.68	A																																																																																
8. 鶴岡((稲生)湯田川線)	0.55	0.96	A																																																																																
9. ころこの医療センター(稲生)湯田川線	0.55	0.74	A																																																																																
10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線	0.55	0.80	A																																																																																
11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線	0.55	0.62	A																																																																																
12. 鶴岡(山添)落合線	0.55	0.44	B																																																																																
13. 鶴岡中央高校線 (往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)	0.55	0.53	B																																																																																
14. いでは文化記念館羽黒山頂線	0.55	0.71	A																																																																																
15. 鶴岡市内循環Aコース	0.55	0.31	C																																																																																
16. 鶴岡市内循環Bコース	0.55	0.42	C																																																																																
17. 鶴岡市内循環Cコース	0.55	0.36	C																																																																																
合計	0.55	0.55	A																																																																																

【収支率】[実績値、達成率]	目標値	実績値	達成率
※目標値は全路線45%			
1. 鶴岡上田沢線	45%	20.2%	C
2. 鶴岡大網線	45%	29.3%	C
3. 鶴岡ゆ～town線	45%	22.3%	C
4. 鶴岡(湯田川)越沢線	45%	25.5%	C
5. 鶴岡(物産館)温海線	45%	24.6%	C
6. 鶴岡(藤島駅前)清川線	45%	12.4%	C
7. 鶴岡(湯田川)坂の下線	45%	50.1%	A
8. 鶴岡((稲生)湯田川線)	45%	87.7%	A
9. ころの医療センター(稲生)湯田川線	45%	58.0%	A
10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線	45%	66.9%	A
11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線	45%	42.2%	B
12. 鶴岡(山添)落合線	45%	18.1%	C
13. 鶴岡中央高校線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	45%	29.5%	C
14. いでは文化記念館 羽黒山頂線	45%	54.8%	A
15. 鶴岡市内循環Aコース	45%	26.8%	C
16. 鶴岡市内循環Bコース	45%	33.6%	C
17. 鶴岡市内循環Cコース	45%	32.8%	C
合計	45%	35.9%	B

			【公的資金投入額】[実績値、達成率]	目標値	実績値	達成率
			※目標値は全路線350円			
			1. 鶴岡上田沢線	350円	633円	C
			2. 鶴岡大網線	350円	388円	B
			3. 鶴岡ゆ～town線	350円	498円	C
			4. 鶴岡(湯田川)越沢線	350円	513円	C
			5. 鶴岡(物産館)温海線	350円	526円	C
			6. 鶴岡(藤島駅前)清川線	350円	727円	C
			7. 鶴岡(湯田川)坂の下線	350円	250円	A
			8. 鶴岡((稲生)湯田川線)	350円	43円	A
			9. こころの医療センター(稲生)湯田川線	350円	193円	A
			10. 鶴岡(物産館・加茂水族館)湯野浜線	350円	140円	A
			11. 鶴岡(物産館・善宝寺)湯野浜線	350円	318円	A
			12. 鶴岡(山添)落合線	350円	634円	C
			13. 鶴岡中央高校線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	350円	456円	C
			14. いでは文化記念館 羽黒山頂線	350円	216円	A
			15. 鶴岡市内循環Aコース	350円	671円	C
			16. 鶴岡市内循環Bコース	350円	439円	B
			17. 鶴岡市内循環Cコース	350円	514円	C
			合計	350円	386.2円	B

<p>鶴岡市 【4系統】補助対象2系統</p> <p>18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 20. 羽黒地域市営バス 今野線 21. 羽黒地域市営バス 今野線</p>	<p>・公共交通ネットワークについて地域ぐるみで検討し、利便性の高い交通網の再編実施と運賃割引制度の拡充により利用拡大を図る。(住民・鶴岡市)</p> <p>・公共交通をより分かりやすく利用できるように、各種サービス周知用チラシの配布など、地域公共交通の情報を広報紙やホームページなどで分かりやすく発信する。(鶴岡市)</p> <p>・沿線住民を中心とした利用拡大協議会を組織し、公共交通を取り巻く現状と課題を共有すると共に、マイバス意識の醸成を図り、身近な移動手段の維持、確保、改善に向けた取り組みを地域ぐるみで実施する。(住民・鶴岡市)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 コロナ禍からの脱却が進んでいるものの、出控えによって減少した利用者が目標を達成することができなかった。</p> <p>【評価結果の反映状況】 利用者増加のため、例年に引き続き民間路線バスへの乗換拠点となっている温泉施設とのタイアップ企画を実施している。 沿線住民で構成される利用拡大協議会においても、自治会が独自に実施している利用促進策を紹介するなど、優良事例の共有を実施している。</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【利用者数】[目標値、実績値、達成率]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線</td> <td>0.55</td> <td>0.06</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>0.55</td> <td>0.01</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>20. 羽黒地域市営バス 今野線</td> <td>0.55</td> <td>0.12</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>0.55</td> <td>0.05</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>0.55</td> <td>0.06</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>【収支率】[実績値、達成率] ※目標値は全路線45%</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線</td> <td>45%</td> <td>3.8%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>45%</td> <td>0.6%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>20. 羽黒地域市営バス 今野線</td> <td>45%</td> <td>7.3%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>45%</td> <td>2.9%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>45%</td> <td>3.7%</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>【公的資金投入額】[実績値、達成率] ※目標値は全路線350円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線</td> <td>350円</td> <td>4,808円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>350円</td> <td>47,036円</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>20. 羽黒地域市営バス 今野線</td> <td>350円</td> <td>2,445円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small></td> <td>350円</td> <td>6,147円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>350円</td> <td>4,917円</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>利用者の減少により民間バス路線が撤退した地域において、住民の足を確保するために導入された路線であることから、利用者数が少なく、収支率や公的資金投入額の目標も大きく下回っている。</p>		目標値	実績値	達成率	18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	0.55	0.06	C	19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	0.55	0.01	C	20. 羽黒地域市営バス 今野線	0.55	0.12	C	21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	0.55	0.05	C	合計	0.55	0.06	C		目標値	実績値	達成率	18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	45%	3.8%	C	19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	45%	0.6%	C	20. 羽黒地域市営バス 今野線	45%	7.3%	C	21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	45%	2.9%	C	合計	45%	3.7%	C		目標値	実績値	達成率	18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	350円	4,808円	C	19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	350円	47,036円	B	20. 羽黒地域市営バス 今野線	350円	2,445円	C	21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	350円	6,147円	C	合計	350円	4,917円	C	<p>利用者増加を図るため、地域住民を巻き込んだ利用拡大策の推進を加速化させることが必要である。 また、利用実態やニーズに基づいたダイヤ等を検討することで、利便性と効率性の両立を目指す必要がある。この運行方法が地域の実状にあった形であるかどうか、検討が必要となる。</p>
	目標値	実績値	達成率																																																																											
18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	0.55	0.06	C																																																																											
19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	0.55	0.01	C																																																																											
20. 羽黒地域市営バス 今野線	0.55	0.12	C																																																																											
21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	0.55	0.05	C																																																																											
合計	0.55	0.06	C																																																																											
	目標値	実績値	達成率																																																																											
18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	45%	3.8%	C																																																																											
19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	45%	0.6%	C																																																																											
20. 羽黒地域市営バス 今野線	45%	7.3%	C																																																																											
21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	45%	2.9%	C																																																																											
合計	45%	3.7%	C																																																																											
	目標値	実績値	達成率																																																																											
18. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線	350円	4,808円	C																																																																											
19. 羽黒地域市営バス 上川代・小増川線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	350円	47,036円	B																																																																											
20. 羽黒地域市営バス 今野線	350円	2,445円	C																																																																											
21. 羽黒地域市営バス 今野線 <small>(往復1運行当たり輸送人員2人未満のため、補助対象外)</small>	350円	6,147円	C																																																																											
合計	350円	4,917円	C																																																																											
<p>庄交ハイヤー株式会社 【1系統】</p> <p>22. 藤島東栄地区デマンド交通(区域型)</p>	<p>・公共交通をより分かりやすく利用できるように、各種サービス周知用チラシの配布など、地域公共交通の情報を広報紙やホームページなどで分かりやすく発信する。(鶴岡市)</p> <p>・運行エリア住民の中心した運営協議会を組織し、デマンド交通の現状と課題を共有しつつ、効率性と利便性の両立を目指す。(住民・鶴岡市)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 コロナ禍からの脱却が進んでいるものの、出控えによって減少した利用者が目標を達成することができなかった。</p> <p>【評価結果の反映状況】 利用者増加のため、新たな利用者層である高校生の通学利用での活用を進めている。</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【利用者数】[目標値、実績値、達成率]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22. 藤島東栄地区デマンド交通</td> <td>0.55</td> <td>0.26</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>【収支率】[実績値、達成率] ※目標値は全路線45%</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22. 藤島東栄地区デマンド交通</td> <td>45%</td> <td>18.2%</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>【公的資金投入額】[実績値、達成率] ※目標値は全路線350円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22. 藤島東栄地区デマンド交通</td> <td>350円</td> <td>1,896円</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>利用者の減少により民間バス路線が撤退した地域において、住民の足を確保するために導入された路線であることから、利用者数が少なく、収支率や公的資金投入額の目標も大きく下回っている。</p>		目標値	実績値	達成率	22. 藤島東栄地区デマンド交通	0.55	0.26	C		目標値	実績値	達成率	22. 藤島東栄地区デマンド交通	45%	18.2%	C		目標値	実績値	達成率	22. 藤島東栄地区デマンド交通	350円	1,896円	C	<p>人口減少と自家用車依存の進行により、利用者数が減少傾向にあるため、新たな需要を発掘が必要となっており、現在高校生の通学利用を推進している。今後、高齢者や通学利用者のみならず、高齢者の家族等にも事業を周知することで、利用者の増加を図る必要がある。</p>																																																
	目標値	実績値	達成率																																																																											
22. 藤島東栄地区デマンド交通	0.55	0.26	C																																																																											
	目標値	実績値	達成率																																																																											
22. 藤島東栄地区デマンド交通	45%	18.2%	C																																																																											
	目標値	実績値	達成率																																																																											
22. 藤島東栄地区デマンド交通	350円	1,896円	C																																																																											

温海温泉観光自動車株式会社 23.温海地域乗合タクシー 戸沢線(路線定期型) 24.温海地域乗合タクシー 平沢線(路線定期型) 25.温海地域乗合タクシー 関川線(区域型)	・公共交通をより分かりやすく利用できるように、各種サービス周知用チラシの配布など、地域公共交通の情報を広報紙やホームページなどで分かりやすく発信する。(鶴岡市)  ・運行エリア住民の中心した運営協議会を組織し、デマンド交通の現状と課題を共有しつつ、効率性と利便性の両立を目指す。(住民・鶴岡市)	令和6年度からの新規補助対象システムのため、前回事業評価なし。	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。	【利用者数】[目標値、実績値、達成率] 23.温海地域乗合タクシー 戸沢線 24.温海地域乗合タクシー 平沢線 25.温海地域乗合タクシー 関川線 合計  【収支率】[実績値、達成率] ※目標値は全路線45% 23.温海地域乗合タクシー 戸沢線 24.温海地域乗合タクシー 平沢線 25.温海地域乗合タクシー 関川線 合計  【公的資金投入額】[実績値、達成率] ※目標値は全路線350円 23.温海地域乗合タクシー 戸沢線 24.温海地域乗合タクシー 平沢線 25.温海地域乗合タクシー 関川線 合計  利用者の減少により民間バス路線が撤退した地域において、住民の足を確保するために導入された路線であることから、利用者数が少なく、収支率や公的資金投入額の目標も大きく下回っている。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.55</td> <td>0.19</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>0.55</td> <td>0.13</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>0.55</td> <td>0.08</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>0.55</td> <td>0.13</td> <td>C</td> </tr> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> <tr> <td>45%</td> <td>13.3%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>45%</td> <td>10.0%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>45%</td> <td>8.0%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>45%</td> <td>10.5%</td> <td>C</td> </tr> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>達成率</th> </tr> <tr> <td>350円</td> <td>1,094円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>350円</td> <td>1,594円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>350円</td> <td>663円</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>350円</td> <td>1,154円</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	達成率	0.55	0.19	C	0.55	0.13	C	0.55	0.08	C	0.55	0.13	C	目標値	実績値	達成率	45%	13.3%	C	45%	10.0%	C	45%	8.0%	C	45%	10.5%	C	目標値	実績値	達成率	350円	1,094円	C	350円	1,594円	C	350円	663円	C	350円	1,154円	C	通勤や通所による定期利用者が多く、安定した運行実績を上げている。今後も利用者のニーズを把握し、運行時刻や経路を検討し、利便性の向上を図る必要がある。
目標値	実績値	達成率																																																		
0.55	0.19	C																																																		
0.55	0.13	C																																																		
0.55	0.08	C																																																		
0.55	0.13	C																																																		
目標値	実績値	達成率																																																		
45%	13.3%	C																																																		
45%	10.0%	C																																																		
45%	8.0%	C																																																		
45%	10.5%	C																																																		
目標値	実績値	達成率																																																		
350円	1,094円	C																																																		
350円	1,594円	C																																																		
350円	663円	C																																																		
350円	1,154円	C																																																		

※枠の大きさの変更は可能です。

## 事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(鶴岡市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>鶴岡市は平成17年10月に1市4町1村が広域合併し、東西約43キロメートル、南北約56キロメートルの東北一の面積(約1,311平方キロメートル)を有する市となり、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(みなし過疎市町村)の指定を受けている交通不便地域である。</p> <p>本市の地域公共交通には、鉄道、路線バス、タクシーがあり、通勤、通学、通院、買い物等を主な目的とする市民生活の足として重要な役割を果たしているが、自家用車の普及、少子化、人口減少等社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は年々減少傾向にあるため、収益が悪化し公共交通の維持が困難となり、路線バスの減便や廃止が進んでいる状況にある。</p> <p>一方で、高齢者や学生をはじめ自動車等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は安心して日常生活をおくる上で重要な役割を担っている。</p> <p>また、公的医療機関、公立学校、その他公共施設、商業施設などの都市機能が集積している中心市街地への周辺部からの交通手段の確保が重要性を増している。</p> <p>こうしたことから、地域特性や実情に応じた市民の日常生活にとって最適で安全な地域公共交通ネットワークを充実するためには、基軸となる地域間幹線バスや鉄道と密接なフィーダー系統の確保・維持が必要不可欠であることから本事業を実施しているところである。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(酒田市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
酒田市	<p>【るんるんバス】</p> <p>市内循環A線 市内循環B線 市内循環C線 市内循環D線 酒田駅大学線①②③④⑤⑥ 古湊アイアイひらた線</p> <p>※ 車両減価償却費等国庫補助金を受けている</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 前回実施の評価は次のとおり。 利用者数は、全路線の合計として目標値を上回った。利用者からは、運行経路が便利になったという声や、グランドオープンした酒田駅前の再開発施設への往来に利用したとの声が聞かれた。運行日の拡充、運行経路を拡大した路線でも利用者数が増加している。 収入・経費ともに増加したが、経費の増加が大きく、収支率は目標値に至らなかった。また、市負担額の達成率は低い結果となった。特に、新しい運行内容に切り替えるためのバス停や車内設備等の準備に要する一時的な経費が大きく影響した。 なお、各路線の経費・収入は距離按分で算出している。</p> <p>【評価結果の反映状況】 前回の評価時は、今後の改善点として、新しい運行内容が広く認知されて乗車機会が増加するよう周知啓発を行うこととしており、その際の想定事例として、利用実績などのチラシ作成とバス車内での掲示、目的地別バスマップ等の作成と観光案内所での配布、パーソナル時刻表の作成サービスを挙げている。 令和4年10月から令和5年9月までの期間における実績として、公共交通アンケートの実施、るんるんバスの利用を促す観光まちあるきマップの試作、パーソナル時刻表の作成サービスを行っている。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>【利用者数】[目標値、実績値、達成率] 市内循環A線 30,582人、35,328人、115.5%:A 市内循環B線 31,182人、34,537人、110.8%:A 市内循環C線 3,993人、5,864人、146.9%:A 市内循環D線 3,993人、5,995人、150.1%:A 酒田駅大学線① 17,606人、32,374人、174.8%:A 酒田駅大学線② 5,869人、9,178人、156.4%:A 酒田駅大学線③ 3,912人、8,008人、204.7%:A 酒田駅大学線④ 3,912人、2,807人、71.8%:C 酒田駅大学線⑤ 3,912人、4,031人、103.0%:B 酒田駅大学線⑥ 1,956人、1,332人、68.1%:C 古湊アイアイひらた線市内循環A線 9,166人、9,272人、101.2%:A</p>	<p>・効果的な周知啓発に努め、地域ニーズの把握と共に利用促進の活動を展開していく。 (地域団体や福祉団体などと連携した乗り方教室等の実施、観光部門と連携したまちあるきバスマップ作成と配布、利用者個々のニーズにオーダーメイドで対応したパーソナル時刻表の作成サービスなど)</p>

		<p>【収支率】〔目標値、実績値、達成率〕</p> <p>市内循環A線 32.5%、37.2%、114.5%:A</p> <p>市内循環B線 32.7%、34.7%、106.1%:B</p> <p>市内循環C線 10.5%、16.6%、158.1%:A</p> <p>市内循環D線 10.3%、16.6%、161.2%:A</p> <p>酒田駅大学線① 15.5%、27.1%、174.8%:A</p> <p>酒田駅大学線② 19.1%、27.1%、141.9%:A</p> <p>酒田駅大学線③ 13.9%、27.1%、195.0%:A</p> <p>酒田駅大学線④ 40.2%、27.1%、67.4%:C</p> <p>酒田駅大学線⑤ 27.8%、27.1%、97.5%:B</p> <p>酒田駅大学線⑥ 42.4%、27.1%、63.9%:C</p> <p>古湊アイアイひらた線 15.2%、17.2%、125.5%:A</p> <p>【市負担額】〔目標値、実績値、達成率〕</p> <p>市内循環A線 11,092千円、10,842千円、102.3%:A</p> <p>市内循環B線 11,222千円、11,418千円、98.3%:B</p> <p>市内循環C線 5,956千円、5,833千円、102.1%:A</p> <p>市内循環D線 6,046千円、5,963千円、101.4%:A</p> <p>酒田駅大学線① 16,744千円、15,130千円、110.7%:A</p> <p>酒田駅大学線② 4,341千円、4,289千円、101.2%:A</p> <p>酒田駅大学線③ 4,235千円、3,743千円、113.1%:A</p> <p>酒田駅大学線④ 1,016千円、1,312千円、77.4%:C</p> <p>酒田駅大学線⑤ 1,776千円、1,884千円、94.3%:B</p> <p>酒田駅大学線⑥ 463千円、622千円、74.4%:C</p> <p>古湊アイアイひらた線 8,900千円、9,254千円、96.2%:B</p>	
--	--	--	--

				<p>【利用者数】は、全路線の合計として目標値を上回った。各系統別で見ても、酒田駅大学線の一部系統のみ目標値を下回ったが、各系統を合計した実績は目標値を上回っている。令和4年8月に変更した運行内容が地域住民等に認知されてきており、利用促進の活動が一定の効果を発揮している。</p> <p>【収支率】【市負担額】も同様であり、全路線の合計はそれぞれの目標を上回っている。効率的なバス路線となるよう運行経路や時刻を見直したこと、また、利用者数の増加に伴う収入の増加により、収支率や市負担額が改善傾向にある(各路線、系統ごとの経費や収入の実績は、距離按分で算出している)。</p> <p>主として車両減価償却費等国庫補助金を受けた車両が担当する市内循環C線、D線では、利用者ニーズを取り入れた運行経路への変更及び運行日の拡充によって利便性が向上している。利用者からは、新しい車両が大変快適で心地よく利用できるといった好意的な意見をいただいている。</p> <p>■ 総合的な評価: 全路線の合計として3つの目標を全て達成している。このような状況から、総合的に『A』とする。</p>
--	--	--	--	---

<p>港タクシー株式会社</p>	<p><b>【デマンドタクシー】</b> 東平田・中平田・北平田地区 浜中・黒森・十坂地区</p>	<p><b>【前回(2事業年度前)の評価結果】</b> 前回実施の評価は次のとおり。 新規地区の運行開始、運行内容の変更、運行地区の統一などを行った。 デマンドタクシー利用者数は減少傾向にある中、新規地区である浜中・黒森・十坂地区では高齢者の通院利用や高校生の通学利用といった定期的な利用者があり、目標達成に至っている。 収支率は、高校生・障がい者向けの割引制度を活用する利用者が多い浜中・黒森・十坂地区が低い結果となっている。 市負担額は、利用者数が多く、収支率も低い結果となった浜中・黒森・十坂地区が低い結果となっている。 なお、この時期には運行内容変更に要する費用を支出している。</p> <p><b>【評価結果の反映状況】</b> 前回の評価時は、今後の改善点として、新しい運行内容が広く認知されて乗車機会が増加するよう周知啓発を行うこととしており、その際の想定事例として、目的地マップ等のチラシ作成と配布、地域のコミュニティ組織や福祉団体と連携した周知活動の実施を挙げていた。 令和4年10月から令和5年9月までの期間における実績として、公共交通アンケートの実施、福祉団体と連携したデマンドタクシー早見表の作成と配布、市広報での周知を行っている。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p><b>【利用者数】</b> [目標値、実績値、達成率] 東平田・中平田・北平田地区 1,187人、1,047人、88.2%:B 浜中・黒森・十坂地区 1,174人、1,732人、147.5%:A</p> <p><b>【収支率】</b> [目標値、実績値、達成率] 東平田・中平田・北平田地区 14.2%、13.5%、95.1%:B 浜中・黒森・十坂地区 15.6%、9.2%、59.0%:C</p> <p><b>【市負担額】</b> [目標値、実績値、達成率] 東平田・中平田・北平田地区 3,584千円、2,980千円、120.3%:A 浜中・黒森・十坂地区 3,171千円、4,850千円、65.4%:C</p> <p>東平田・中平田・北平田地区では、【利用者数】【収支率】ともに目標値まで今一步の実績となっており、潜在的な利用者層への効果的な周知、啓発によるはたらきかけが必要と考えられる。</p> <p>浜中・黒森・十坂地区では、【利用者数】が目標値を大きく上回っており、地域公共交通として浸透している様子が伺えるが、運賃割引制度やバス回数券を活用して乗車している利用者が多いことから、【収支率】【市負担額】の達成率が低い状況となっている。</p> <p>■ 総合的な評価:【利用者数】は目標達成または達成率80%以上となった。【収支率】【市負担額】は両方とも順調な地区がある一方、達成率が低い地区がある。このような状況から、総合的に『B』とする。</p>	<p>・効果的な周知啓発に努め、地域ニーズの把握と共に利用促進の活動を展開していく。 (地域団体や福祉団体などと連携したヒアリング調査や乗り方教室等の実施、デマンドタクシー早見表の作成と配布)</p>
------------------	---	--	--	--	--

<p>酒田合同自動車株式会社</p>	<p>【デマンドタクシー】 西荒瀬・南遊佐地区 平田地域</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 前回実施の評価は次のとおり。 新規地区の運行開始、運行内容の変更、運行地区の統一などを行った。 デマンドタクシー利用者数は減少傾向にあり、まだ運行内容の変更についての効果が出ていない。 新規地区である平田地域も同様であり、新しい制度に慣れていない様子が伺えるが、長い移動距離を要する地域の高齢者を中心に利用が増え始めている。 なお、この時期には運行内容変更に要する費用を支出している。</p> <p>【評価結果の反映状況】 前回の評価時は、今後の改善点として、新しい運行内容が広く認知されて乗車機会が増加するよう周知啓発を行うこととしており、その際の想定事例として、目的地マップ等のチラシ作成と配布、地域のコミュニティ組織や福祉団体と連携した周知活動の実施を挙げていた。 令和4年10月から令和5年9月までの期間における実績として、公共交通アンケートの実施、福祉団体と連携したデマンドタクシー早見表の作成と配布、市広報での周知を行っている。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>【利用者数】 [目標値、実績値、達成率] 西荒瀬・南遊佐地区 1,640人、1,844人、112.4%:A 平田地域 1,598人、1,537人、96.2%:B</p> <p>【収支率】 [目標値、実績値、達成率] 西荒瀬・南遊佐地区 17.2%、16.2%、94.2%:B 平田地域 15.6%、10.4%、66.7%:C</p> <p>【市負担額】 [目標値、実績値、達成率] 西荒瀬・南遊佐地区 3,957千円、4,732千円、83.6%:B 平田地域 4,316千円、3,954千円、109.2%:A</p> <p>西荒瀬・南遊佐地区では、運行内容の拡充が認知され、頻度高く利用する方が増えており、【利用者数】は目標値に達している。【収支率】【市負担額】は目標値まで今一步の実績となっているが、【収支率】は改善傾向にある。</p> <p>平田地域は、令和4年8月の新規地区として見込んだ状況を下回っているが、【利用者数】は前回実績よりは大幅に向上した。利用事例や他地区の実績などを紹介しながら、地域全体に浸透するよう周知していく必要がある。</p> <p>■ 総合的な評価:【利用者数】は目標達成した地区がある一方、達成率100%未満の地区がある。【収支率】【市負担額】も同様な状況である。このような状況から、総合的に『B』とする。</p>	<p>・効果的な周知啓発に努め、地域ニーズの把握と共に利用促進の活動を展開していく。 (地域団体や福祉団体などと連携したヒアリング調査や乗り方教室等の実施、デマンドタクシー早見表の作成と配布)</p>
--------------------	--	---	--	--	--

<p>酒田第一タクシー株式会社</p>	<p>【デマンドタクシー】 新堀・広野地区 八幡地域 松山地域(復路のみ)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 前回実施の評価は次のとおり。 新規地区の運行開始、運行内容の変更、運行地区の統一などを行った。 新堀・広野地区については、変更前の期間からデマンドタクシー利用の意識が高まっていた新堀地域で利用者数の増加を牽引し、目標達成したものと考えられる。 新規地区である八幡地域については、新しい制度に慣れていない様子が伺えるが、利用者登録数も継続的に増えており、今後の利用拡大が見込まれる。 八幡地域及び松山地域は、移動距離が長くなる地域でもあり、収支率や市負担額が悪化しやすい傾向にあるが、乗合率は徐々に高まってきている。 なお、この時期には運行内容変更に要する費用を支出している。</p> <p>【評価結果の反映状況】 前回の評価時は、今後の改善点として、新しい運行内容が広く認知されて乗車機会が増加するよう周知啓発を行うこととしており、その際の想定事例として、目的地マップ等のチラシ作成と配布、地域のコミュニティ組織や福祉団体と連携した周知活動の実施を挙げていた。 令和4年10月から令和5年9月までの期間における実績として、公共交通アンケートの実施、福祉団体と連携したデマンドタクシー早見表の作成と配布、市広報での周知を行っている。</p>	<p>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。</p>	<p>B 【利用者数】[目標値、実績値、達成率] 新堀・広野地区 447人、723人、161.7%:A 八幡地域 1,494人、2,589人、173.3%:A 松山地域(復路のみ) 1,191人、853人、71.6%:C</p> <p>【収支率】[目標値、実績値、達成率] 新堀・広野地区 15.3%、11.9%、77.8%:B 八幡地域 15.6%、8.3%、53.2%:C 松山地域(復路のみ) 16.1%、8.8%、54.7%:C</p> <p>【市負担額】[目標値、実績値、達成率] 新堀・広野地区 1,234千円、2,335千円、52.8%:C 八幡地域 4,035千円、7,759千円、52.0%:C 松山地域(復路のみ) 3,114千円、3,282千円、104.0%:A</p> <p>新堀・広野地区は、【利用者数】で大きく目標値を上回ったものの、【収支率】【市負担額】は目標値に至っていない。特に【市負担額】の達成率が低いのは、移動距離が長い利用者が多いことが要因と考えられる。 八幡地域は、令和4年8月の新規地区でありながら、既に利用頻度高く利用している方が多くあり、【利用者数】の目標値を上回っている。一方、【収支率】【市負担額】の達成率が低いのは、移動距離が長くなりやすい地域であること、運賃割引制度やバス回数券を活用して乗車している利用者が多いことが要因と考えられる。 松山地域(復路のみ)は、従来からデマンドタクシーの利用者数が減少傾向にあった地域のひとつであるが、令和4年8月に実施した運行内容の拡充が想定したほど効果を発揮していない。利用事例や他地区の実績などを紹介しながら、地域全体に浸透するよう周知していく必要がある。</p> <p>■ 総合的な評価:【利用者数】は2つの地区で目標達成したが、達成率80%未満の地区が1つある。【収支率】【市負担額】は達成率80%以上の地区があるものの、2つの地区で達成率が低い。このような状況から、総合的に『B』とする。</p>	<p>・効果的な周知啓発に努め、地域ニーズの把握と共に利用促進の活動を展開していく。 (地域団体や福祉団体などと連携したヒアリング調査や乗り方教室等の実施、デマンドタクシー早見表の作成と配布)</p>
---------------------	---	--	---	---	--

<p>松山観光タクシー有限会社</p>	<p>【デマンドタクシー】 松山地域(往路のみ) 平田総合支所管内便</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 前回実施の評価は次のとおり。 新規地区の運行開始、運行内容の変更、運行地区の統一などを行った。 デマンドタクシーの利用者数は減少傾向にあり、従来地区である松山地域では、まだ運行内容の変更についての効果が出ていない。新規地区の平田地域では、新しい制度に慣れていない様子が伺えるが、長い移動距離を要する地域の高齢者を中心に利用が増え始めている。 収支率、市負担額については、長い移動距離となることが多い地域であること、また、運行内容変更に関する費用を支出していることから、目標値には至っていない。平田総合支所管内便の市負担額のみ、利用者数が少なかったことも影響し、目標値より若干上回る結果となった。</p> <p>【評価結果の反映状況】 前回の評価時は、今後の改善点として、新しい運行内容が広く認知されて乗車機会が増加するよう周知啓発を行うこととしており、その際の想定事例として、目的地マップ等のチラシ作成と配布、地域のコミュニティ組織や福祉団体と連携した周知活動の実施を挙げている。 令和4年10月から令和5年9月までの期間における実績として、公共交通アンケートの実施、福祉団体と連携したデマンドタクシー早見表の作成と配布、市広報での周知を行っている。</p>	<p>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。</p>	<p>B 【利用者数】[目標値、実績値、達成率] 松山地域(往路のみ) 1,191人、959人、80.5%:B 平田総合支所管内便 1,598人、1,513人、94.7%:B</p> <p>【収支率】[目標値、実績値、達成率] 松山地域(往路のみ) 16.1%、9.0%、55.9%:C 平田総合支所管内便 9.4%、7.5%、79.8%:C</p> <p>【市負担額】[目標値、実績値、達成率] 松山地域(往路のみ) 3,114千円、3,461千円、90.0%:B 平田総合支所管内便 4,636千円、4,034千円、114.9%:A</p> <p>松山地域(往路のみ)は、従来からデマンドタクシーの利用者数が減少傾向にあった地域のひとつであるが、令和4年8月に実施した運行内容の拡充が想定したほど効果を発揮していない。利用事例や他地区の実績などを紹介しながら、地域全体に浸透するよう周知していく必要がある。</p> <p>平田総合支所管内便は、平田地区として実績と同様、令和4年8月の新規地区として見込んだ状況を下回り、【利用者数】【収支率】ともに低い実績となったが、前回実績よりは向上している。利用事例や他地区の実績などを紹介しながら、地域全体に浸透するよう周知していく必要がある。</p> <p>■ 総合的な評価:【利用者数】は目標達成率80%以上となっている。【収支率】の達成率は低い、【市負担額】では目標達成した地区があり高い実績となっている。このような状況から、総合的に『B』とする。</p>	<p>・効果的な周知啓発に努め、地域ニーズの把握と共に利用促進の活動を展開していく。 (地域団体や福祉団体などと連携したヒアリング調査や乗り方教室等の実施、デマンドタクシー早見表の作成と配布)</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7年1月30日

協議会名:	山形県(酒田市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>酒田市は、山形県の北西部、最上川が日本海に注ぐ河口に位置し、面積602.98km<sup>2</sup>となっている。平成17年(2005年)11月1日に、酒田市、八幡町、松山町、平田町の4つのエリアが合併して新「酒田市」となった。令和6年4月1日現在の人口は、95,031人となっている。</p> <p>令和3年(2021年)2月に「酒田市地域公共交通計画」を策定し、今後の市の財政状況や運転手の担い手不足、交通体系のわかりやすさ向上と効率化、地域の主要な拠点である酒田駅前、中町周辺、日本海総合病院へのアクセス向上といった課題を解決するため、令和4年8月1日に全市的な公共交通体系の改編を行った。</p> <p>基本理念である「人と地域の交流を支える公共交通」や“コンパクト+ネットワーク”のまちづくりを実現するため、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統の設定や役割を整理し、高齢者や障がい者、生徒・学生、観光客といった利用者、地域団体等の声を聴きながら持続可能な公共交通の形成を目指す。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(新庄市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	まちなか循環線(令和5年10月1日～令和6年9月30日まで)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り方教室の実施やバスロケーションシステムの導入などを行い利用促進を図っていることを評価します。</li> <li>・目標を達成していない系統については、しっかりと原因分析を行い、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていくことを助言します。</li> <li>・また、県立新庄病院の移転に伴う路線改変を行うに当たっては、地域のニーズをしっかりと把握し、それに対応した利便性の高い交通網が形成されることを期待します。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県立新庄病院の移転に伴う路線改編を実施したことにより利用者増加につながった。</li> <li>・乗り方教室の実施、高校へのチラシの直接配布等を継続的に実施したことにより利用者増加につながった。</li> </ul>	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。	<p>①年間利用者数 【目標値】年間5,300人 【実績値】年間10,058人 【達成率】189%(A評価) 乗り方教室の実施、高校へのチラシの直接配布、市報での特集ページの作成等を継続的に実施したことにより利用者増加につながった。</p> <p>②収支率 【目標値】8% 【実績値】9.78% 【達成率】122%(A評価) 利用者の増加に伴い、運賃収入が増額したことにより目標値を上回った。</p> <p>③市負担額 【目標値】16,000,000円 【実績値】18,950,289円 【達成率】84.4%(B評価)</p> <p>※系統としての評価は目標値の達成状況を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	さらなる利便性の向上のため、ダイヤ改正及び路線改編を検討していく。

<p>山交バス株式会社</p>	<p>鳥越線 (令和5年10月1日～令和6年9月30日まで)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 ・令和5年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】 ・東北農林専門職大学の令和6年4月1日開学に合わせてダイヤ改正及び路線改編を実施し、学生の足の確保に努めた。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間利用者数 【目標値】年間15,900人 【実績値】年間18,987人 【達成率】119%(A評価) 専門職大学の開学に合わせてダイヤ改正及び路線改編を実施し、学生の足確保に努めた。</p> <p>②収支率 【目標値】77% 【実績値】36.9% 【達成率】34.9%(C評価) 専門職大学の開学に合わせて路線改編されたが、想定していたよりも地域住民、学生による利用が少なかったため。</p> <p>③市負担額 【目標値】290,000円 【実績値】3,421,569円 【達成率】8.47%(C評価) 専門職大学の開学に合わせて走行キロの延伸と便数の増加の路線改編に伴い、負担額が増加したため。また、令和5年度からの新規補助対象系統であり、短い補助対象期間での目標値であることから、収支率と市負担額についての実績値が大幅に低い値となっている。</p> <p>※系統としての評価は目標値の達成状況を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>さらなる利便性の向上・利用者数の増加に向けて関係者間で協議検討を行っていく。 また、学生や地域住民への周知や各種媒体でのお知らせを継続的に実施していく。</p>
<p>新庄市</p>	<p>土内線 (令和5年10月1日～令和6年9月30日まで)</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 ・乗り方教室の実施やバスロケーションシステムの導入などを行い利用促進を図っていることを評価します。 ・目標を達成していない系統については、しっかりと原因分析を行い、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていくことを助言します。 ・また、県立新庄病院の移転に伴う路線改変を行うに当たっては、地域のニーズをしっかりと把握し、それに対応した利便性の高い交通網が形成されることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】 ・県立新庄病院の移転に伴う路線改編を実施したことにより利用者増加につながった。 ・通学のためにバス利用したことにより学生の利用者増加につながった。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間利用者数 【目標値】年間2,500人 【実績値】年間2,961人 【達成率】118%(A評価) 学生の利用者が増加した。</p> <p>②収支率 【目標値】8% 【実績値】6.1% 【達成率】76.2%(C評価) 利用者数は増加したが、走行キロが伸びたことで目標値を下回った。</p> <p>③市負担額 【目標値】3,000,000円 【実績値】3,515,431円 【達成率】85.3%(B評価)</p> <p>※系統としての評価は目標値の達成状況を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>さらなる利便性の向上のため、ダイヤ改正及び路線改編を検討していく。</p>

<p>新庄市</p>	<p>芦沢線 (令和5年10月1日～令和6年9月30日まで)</p>		<p>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。</p>	<p>A ①年間利用者数 【目標値】年間1,900人 【実績値】年間2,061人 【達成率】108%(A評価) 高齢者の利用が増加した。 ②収支率 【目標値】8% 【実績値】8.6% 【達成率】107%(A評価) 利用者の増加に伴い、運賃収入が増額したことにより目標値を上回った。 ③市負担額 【目標値】1,700,000円 【実績値】2,040,042円 【達成率】83.3%(B評価)  ※系統としての評価は目標値の達成状況を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>さらなる利便性の向上のため、ダイヤ改正及び路線改編を検討していく。</p>
------------	--	--	---	--	--

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(新庄市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新庄市は、東日本旅客鉄道(株)新庄駅や山形県立新庄病院を中心に、鉄道は4路線と山形新幹線が、バスは事業者路線が2路線、他村からの乗り入れが2路線、新庄市営路線が3路線の計7路線運行している。</p> <p>近年では、人口減少・少子高齢化に加え、コロナ禍や2024年問題を経て運転手不足がより深刻化し、市内タクシー事業者の廃業、民間バス路線の減便や撤退など地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動できる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、特に高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし「域内の主要集落から、総合病院・学校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

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7年1月30日

協議会名: 山形県(寒河江市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
中央タクシー株式会社	市内循環バス (北部ルート(右回り・左回り))	<p>【前回の評価結果】 広報紙やホームページ等を活用した本事業の周知徹底を図るとともに、鉄道および地域幹線系統等との乗継のしやすさについて周知を行い、新規利用者の確保に努めていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 市広報紙やホームページ等を活用するほか、西村山地域の公共交通マップの作成、本市に関わる公共交通機関の時刻表を網羅したバスブックを作成する等、公共交通の乗り継ぎの利便性を周知し、利用者の確保・増加に努めた。また、北部ルート内に停留所を1か所新設、南部ルート内では新しい市民浴場のオープンに伴い停留所の変更を行った。</p>	A	<p>【目標値】 利用者数:1,837人以上 収支率:3.8%以上 市負担額:5,070千円 【実績値(達成率・評価)】 利用者数:1,718人 (93.5% B評価) 収支率:2.8% (73.7% C評価) 市負担額:7,084千円(71.6% C評価) 【総合評価】 C評価 達成率平均79.6% ※補助要件を満たしていないため(1運行当たり1.2人)</p> <p>北部ルート内では新規停留所として産直センターを増やし利便性の向上を図り昨年比で+61人の利用者増とはなったものの、物価高の影響により収支率と負担額は悪化した。</p>	市広報誌やホームページへの掲載のほか、市公式SNSでの発信を積極的に行い、運行情報の周知の徹底や認知度の向上を図るほか、公共交通機関との乗り継ぎがしやすいダイヤへの改定やバス停の追加等を検討し、利便性の向上及び新規利用者の確保に努める。
寒河江タクシー株式会社	市内循環バス (南部ルート(右回り・左回り))	<p>【前回の評価結果】 広報紙やホームページ等を活用した本事業の周知徹底を図り、新規利用者の確保に努めていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 ホームページ等を活用し、本事業の周知を図るほか、利用者の大半を占める高齢者がよく利用する病院、薬局、スーパー等の共通乗降場を追加し、利便性の向上を図った。</p>	A	<p>【目標値】 利用者数:3,355人以上 収支率:7.1%以上 市負担額:4,505千円 【実績値(達成率・評価)】 利用者数:2,960人 (88.2% B評価) 収支率:7.0% (98.6% B評価) 市負担額:4,684千円(96.2% B評価) 【総合評価】 B評価 達成率平均94.3%</p> <p>冬期間の利用者が前年度比で減少、暖冬の影響により雪が少なく徒歩・自転車利用がしやすい年だったと推測される。春～夏期間は利用増となり上記数値となった。</p>	市広報誌やホームページ等への掲載を継続して新規登録者数を増加させるほか、既存の登録者に対して改めて利用方法を周知する。物価高の影響や利用状況を注視し、サービスの継続を行っていく。
中央タクシー株式会社 寒河江タクシー株式会社	デマンドタクシー (幸生、醍醐・三泉、中郷、田代、谷沢地区)	<p>【前回の評価結果】 広報紙やホームページ等を活用した本事業の周知徹底を図り、新規利用者の確保に努めていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 ホームページ等を活用し、本事業の周知を図るほか、利用者の大半を占める高齢者がよく利用する病院、薬局、スーパー等の共通乗降場を追加し、利便性の向上を図った。</p>	A	<p>【目標値】 利用者数:3,176人以上 収支率:15.1%以上 市負担額:5,992千円 【実績値(達成率・評価)】 利用者数:4,291人 (135.1% A評価) 収支率:16.2% (107.3% A評価) 市負担額:7,890千円(75.9% C評価) 【総合評価】 A評価 達成率平均106.1%</p> <p>利便性の高さが次第に周知されるようになり利用人数が増加しているが、物価高の影響がある他、制度上サービス提供時間が伸びるほど負担額も増えるため負担額の達成率が悪化している。利用者数については目標値の設置が適切か検討し次年度以降反映していく。</p>	市広報誌やホームページ等への掲載を継続して新規登録者数を増加させるほか、既存の登録者に対して改めて利用方法を周知する。物価高の影響や利用状況を注視し、サービスの継続を行っていく。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(寒河江市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>寒河江市は、山形県のほぼ中央に位置し、総面積139.03km<sup>2</sup>で、東西約12.5km、南北約21.5kmと南北に細長い形状をしている。市内には山間部、中山間部、平野部があり、地域ごとに交通のインフラ環境は異なる。</p> <p>生活圏の中心である平野部の公共交通は、県庁所在地である山形市と結ばれる鉄道JR左沢線のほか、寒河江駅に隣接の寒河江バスターミナルを始点(経由点)として放射状に隣接自治体と結ばれる路線バスネットワークで形成されている。</p> <p>市が抱える課題として、市民の利用頻度が高い医療機関、大型商業施設、公共施設などは、その多くが寒河江駅を中心とする約1.5km圏内に点在しており、上述の鉄道や路線バスでは各施設を結ぶ移動が困難なものとなっている。また、幹線道路等を走る路線バスのバス停から300m以上離れているために、路線バスの利用が困難な市街地周辺の集落も多い。</p> <p>さらに、最寄りの駅又は路線バスの停留所から直線で500m離れる地域、若しくは500m以内にはあるが市を横断する河川によって分断される地域「公共交通空白地帯」が存在し、中山間部を含めた5つのエリアにおいて公共交通の利用が困難な状況にある。</p> <p>以上の課題を解消することを目的として、地域間幹線系統と接続する地域内フィーダー系統(市内循環バス及びデマンドタクシー(予約制乗合タクシー))を運行する。その結果、市内の各施設を結ぶ移動を可能にするとともに、路線バスの利用が困難な市街地周辺に居住する市民の移動手段を確保すること、また、「公共交通空白地帯」を解消することにより、高齢者を中心とする交通弱者の生活交通路線の確保及び市民の日常生活にとって安全で質の高い地域公共交通ネットワークの充実を図る。</p>

## 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 7年 1月 30日

協議会名: 山形県(上山市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス(株)	高松葉山～棚木	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標を達成していない系統について、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後の更なる改善策の検討・実施・検証を行っていくこと。</li> <li>・目標値の設定の際には、ダイヤの見直しなどによる利便性の向上や周知・啓発などの効果を踏まえ、現状の改善を目指した検討を行うこと。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>山交バス市内路線全体の共通目標である収支率及び市負担額の改善を図るため、利用者の少ない時間帯において廃便を行い、1便あたりの利用者数を増やしたほか、利用者の少ない系統の廃線を行った。</p>	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。	<p>①利用者数 【目標値】年間7,300人以上 【実績値】9,341人 【達成率】128.0% (A評価)</p> <p>②収支率(共通) 【目標値】収支率25%以上 【実績値】21.08% 【達成率】84.3% (B評価)</p> <p>③市負担額(共通) 【目標値】1,000万円 【実績値】1,214万5千円 【達成率】82.3% (B評価)</p> <p>利用者数は目標を達成しているが、共通目標値の収支率及び市負担額は達成できなかった。不達となっている目標については、事業者に対する新型コロナウイルス感染症等に係る補助金の一部が終了されたことに伴い、営業外収益が想定を下回ったことで目標値との乖離が生じているため、目標値を精査する必要がある。</p> <p>※系統としての評価は各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	引き続き、バス時刻表を配付し、利用促進に向けた周知を行う。近年の経常収支をもとに、今後の設定目標値を精査する。

<p>高松葉山～久保手</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】  ・目標を達成していない系統について、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後の更なる改善策の検討・実施・検証を行っていくこと。  ・目標値の設定の際には、ダイヤの見直しなどによる利便性の向上や周知・啓発などの効果を踏まえ、現状の改善を目指した検討を行うこと。</p> <p>【評価結果の反映状況】  山交バス市内路線全体の共通目標である収支率及び市負担額の改善を図るため、利用者の少ない時間帯において廃便を行い、1便あたりの利用者数を増やしたほか、利用者の少ない系統の廃線を行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>B</p>	<p>①利用者数  【目標値】年間8,900人以上  【実績値】7,888人  【達成率】88.6% (B評価)</p> <p>②収支率(共通)  【目標値】収支率25%以上  【実績値】21.08%  【達成率】84.3% (B評価)</p> <p>③市負担額(共通)  【目標値】1,000万円  【実績値】1,214万5千円  【達成率】82.3% (B評価)</p> <p>利用者数は前事業年度より約500人ほど増加しているものの、目標値には届いていない状態となっている。共通目標値の収支率及び市負担額についても達成できなかった。共通目標については、事業者に対する新型コロナウイルス感染症等に係る補助金の一部が終了されたことに伴い、営業外収益が想定を下回ったことで目標値との乖離が生じているため、目標値を精査する必要がある。</p> <p>※系統としての評価は各目標の評価を踏まえて以下により決定  「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>引き続き、バス時刻表を配付し、利用促進に向けた周知を行う。近年の経常収支をもとに、今後の設定目標値を精査する。</p>
-----------------	---	--	----------	---	--

<p>山交ハイヤー(株)</p>	<p>上山市営バス市内循環線</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】  ・目標を達成していない系統について、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後の更なる改善策の検討・実施・検証を行っていくこと。  ・目標値の設定の際には、ダイヤの見直しなどによる利便性の向上や周知・啓発などの効果を踏まえ、現状の改善を目指した検討を行うこと。</p> <p>【評価結果の反映状況】  利便性の向上を図るため、令和5年10月に行った運行対象エリアの拡大に合わせ、他の市内公共交通との接続がスムーズに行われるよう運行時刻の見直しを行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>【目標値】  ①利用者数  【目標値】年間5,600人以上  【実績値】年間6,923人  【達成率】123.6% (A評価)</p> <p>②収支率  【目標値】6.5%以上  【実績値】7.52%  【達成率】115.7% (A評価)</p> <p>③市負担額  【目標値】1,373万円  【実績値】1,536万4千円  【達成率】89.3% (B評価)</p> <p>目標達成状況はおおむね良好なものの、1便当たりの利用者数が1.94人以下となっており、補助要件を満たしていないため、C評価となっている。  1便当たりの利用者数は昨年度よりも改善しているため、引き続き利用促進に努める。</p>	<p>引き続き利用促進に努めるとともに、利用状況や費用対効果を重視しながら、運行内容の見直し等について検討していく。近年の収支状況をもとに今後の設定目標値を精査する。</p>
------------------	--------------------	---	--	---	---

観光タクシー(株)	上山市営予約制乗合タクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標を達成していない系統について、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後の更なる改善策の検討・実施・検証を行っていくこと。</li> <li>・目標値の設定の際には、ダイヤの見直しなどによる利便性の向上や周知・啓発などの効果を踏まえ、現状の改善を目指した検討を行うこと。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>令和5年10月に行った運行対象エリアの拡大に合わせ、既存の運行対象エリアを含めた全エリアに対し利用促進に向けた活動を行った。</p>	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。	<p>①利用者数 【目標値】年間6,600人以上 【実績値】年間10,027人 【達成率】151.9% (A評価)</p> <p>②収支率 【目標値】16.5%以上 【実績値】17.0% 【達成率】103.0% (A評価)</p> <p>③市負担額 【目標値】1,067万円 【実績値】2,002万7千円 【達成率】53.3% (C評価)</p> <p>令和5年10月から利用エリアを拡大したことに伴い、利用者数が2倍近く増加、収支率も目標値以上を達成できた。なお、燃料費高騰をはじめとする運行経費の増加により、市負担額は目標値を達成できていない。</p> <p>※系統としての評価は各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	引き続き利用促進に努める。近年の利用状況や収支状況をもとに、今後の設定目標値を精査する。
-----------	---------------	---	---------------------------------	--	--

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(上山市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	上山市は山形県内陸部の南東に位置し、面積は241.00km <sup>2</sup> 、人口は27,584人である。近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線の利用者数が衰退するなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。今後、高齢化が急速に進行し交通弱者が増加することが予想される中、公共交通の重要性は更に増していく。誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠であり、市が運営する公共交通と民間事業者が運営する公共交通の乗り継ぎがスムーズにできるよう効率的な運行を行い、誰もが利用しやすい公共交通を確保することを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

# 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 7年 1月30日

協議会名: 山形県(村山市)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)
(株)楯岡交通	山の内～北村山公立病院線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      バス利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路の変更や停留所変更について検討する。また、より効率的な運行となるよう運行計画を見直す。車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続し、安心して利用できるよう努める。</p> <p>【評価結果の反映状況】                      利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路や停留所等の変更を検討した。これにより、令和6年度から経路の変更および停留所の新設を行った。</p>	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。	A 利用者数 【目標値】5,000人 【実績値】6,939人 【達成率】138.8% 停留所の新設、運行経路の変更を行ったことにより、利用者数増加につながった。	時刻表の配布等で引き続き周知を図るとともに、利用者の利便性向上のため、運行経路・時刻・停留所等について精査し、適宜変更する。
				A 4路線の収支率 【目標値】0.5% 【実績値】0.8% 【達成率】160% 運賃が無料の方(高校生以下、70歳以上、障がい者)以外の利用者の増加により運行収入が増え、収支率が上がった。	
				A 4路線の市負担額 【目標値】26,500千円 【実績値】26,473千円 【達成率】100.3%	
(株)楯岡交通	富並～河北病院線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      バス利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路の変更や停留所変更について検討する。また、より効率的な運行となるよう運行計画を見直す。車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続し、安心して利用できるよう努める。</p> <p>【評価結果の反映状況】                      利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路や停留所等の変更を検討した。</p>	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 利用者数 【目標値】1,000人 【実績値】975人 【達成率】94.9% コロナ5類移行後も見込んだほど利用が回復せず、目標達成とならなかった。	時刻表の配布等で引き続き周知を図るとともに、利用者の利便性向上のため、運行経路・時刻・停留所等について精査し、適宜変更する。
				A 4路線の収支率 【目標値】0.5% 【実績値】0.8% 【達成率】160% 運賃が無料の方(高校生以下、70歳以上、障がい者)以外の利用者の増加により運行収入が増え、収支率が上がった。	
				A 4路線の市負担額 【目標値】26,500千円 【実績値】26,473千円 【達成率】100.3%	

(株)楯岡交通	楯岡北町～市役所線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】  バス利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路の変更や停留所変更について検討する。また、より効率的な運行となるよう運行計画を見直す。車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続し、安心して利用できるよう努める。</p> <p>【評価結果の反映状況】  利用者の利便性向上のため、停留所を移設した。</p>	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。	<p>B  利用者数  【目標値】5,000人  【実績値】4,776人  【達成率】95.5%  コロナ5類移行後も見込んだほど利用が回復せず、目標達成とならなかった。</p> <p>A  4路線の収支率  【目標値】0.5%  【実績値】0.8%  【達成率】160%  運賃が無料の方(高校生以下、70歳以上、障がい者)以外の利用者の増加により運行収入が増え、収支率が上がった。</p> <p>A  4路線の市負担額  【目標値】26,500千円  【実績値】26,473千円  【達成率】100.3%</p>	時刻表の配布等で引き続き周知を図るとともに、利用者の利便性向上のため、運行経路・時刻・停留所等について精査し、適宜変更する。
(株)楯岡交通	深沢・宮下～村山駅(西口)線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】  バス利用者の利便性向上のため、利用状況を精査し、経路の変更や停留所変更について検討する。また、より効率的な運行となるよう運行計画を見直す。車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続し、安心して利用できるよう努める。</p> <p>【評価結果の反映状況】  利用者の利便性向上のため、運行経路を変更した。</p>	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。	<p>A  利用者数  【目標値】1,500人  【実績値】1,505人  【達成率】100.3%</p> <p>A  4路線の収支率  【目標値】0.5%  【実績値】0.8%  【達成率】160%  運賃が無料の方(高校生以下、70歳以上、障がい者)以外の利用者の増加により運行収入が増え、収支率が上がった。</p> <p>A  4路線の市負担額  【目標値】26,500千円  【実績値】26,473千円  【達成率】100.3%</p>	時刻表の配布等で引き続き周知を図るとともに、利用者の利便性向上のため、運行経路・時刻・停留所等について精査し、適宜変更する。

(株) 楯岡交通	富本・戸沢～楯岡方面	【前回(2事業年度前)の評価結果】 今後も啓発活動を行うとともに市民が安心して利用できるよう車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続する。また、利用者や事業者に聞き取りを行い、利便性向上に努める。	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。	A	利用者数 【目標値】1,200人 【実績値】1,247人 【達成率】103.9%	市報や市ホームページ等で引き続き周知を図る。また、運行区域や指定停留所等について利用者・事業者の意見をもとに精査し、適宜変更する。
		A			収支率 【目標値】8.5% 【実績値】8.7% 【達成率】102.4%		
		A			市負担額 【目標値】4,000千円 【実績値】3,583千円 【達成率】111.6%		
(株) 楯岡交通	富本・戸沢～河北方面方面	【前回(2事業年度前)の評価結果】 今後も啓発活動を行うとともに市民が安心して利用できるよう車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続する。また、利用者や事業者に聞き取りを行い、利便性向上に努める。	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	利用者数 【目標値】800人 【実績値】641人 【達成率】80.1%	市報や市ホームページ等で引き続き周知を図る。また、運行区域や指定停留所等について利用者・事業者の意見をもとに精査し、適宜変更する。
		B			収支率 【目標値】8.0% 【実績値】6.7% 【達成率】83.6%		
		B			市負担額 【目標値】2,100千円 【実績値】2,207千円 【達成率】95.2%		
(株) 楯岡交通	大倉地域・五十沢地区～楯岡方面	【前回(2事業年度前)の評価結果】 今後も啓発活動を行うとともに市民が安心して利用できるよう車内の換気や消毒等のコロナ感染防止対策を継続する。また、利用者や事業者に聞き取りを行い、利便性向上に努める。	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。	C	利用者数 【目標値】1,100人 【実績値】833人 【達成率】75.7% 転出や死亡等による人口減少に伴い、利用者数も減少。	市報や市ホームページ等で引き続き周知を図る。また、運行区域や指定停留所等について利用者・事業者の意見をもとに精査し、適宜変更する。
		A			収支率 【目標値】9.5% 【実績値】11.0% 【達成率】115.8%		
		A			市負担額 【目標値】2,300千円 【実績値】1,923千円 【達成率】119.6%		

(株) 楯岡交通	大久保～楯岡方面	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和6年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】 令和6年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p>	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。	<p>C 利用者数 【目標値】500人 【実績値】287人 【達成率】57.4% 令和6年度からの新規区域であるため、乗合タクシーが浸透していない事が原因だとと思われる。引き続き市報やホームページ等で周知を図る。</p> <p>C 収支率 【目標値】7.5% 【実績値】4.7% 【達成率】62.7% 想定より運賃収入が少なかった事が原因。</p> <p>A 市負担額 【目標値】1,900千円 【実績値】1,088千円 【達成率】174.6% 想定より利用者が伸びず、負担額も想定より少なかった事が要因。目標設定については今後検討する必要がある。</p>	市報や市ホームページ等で引き続き周知を図る。また、運行区域や指定停留所等について利用者・事業者の意見をもとに精査し、適宜変更する。
(株) 楯岡交通	大久保～河北方面方面	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 令和6年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p> <p>【評価結果の反映状況】 令和6年度からの新規補助対象系統のため、前回事業評価なし。</p>	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。	<p>C 利用者数 【目標値】350人 【実績値】45人 【達成率】12.6% 運行回数実績が計画の3割未満となったため、補助対象外となった。 令和6年度からの新規区域であるため、乗合タクシーが浸透していない事が原因だとと思われる。引き続き市報やホームページ等で周知を図る。</p> <p>C 収支率 【目標値】7.5% 【実績値】4.4% 【達成率】58.7% 想定より運賃収入が少なかった事が要因。</p> <p>A 市負担額 【目標値】1,200千円 【実績値】296千円 【達成率】405.4% 想定より利用少なかった事が要因。</p>	市報や市ホームページ等で引き続き周知を図る。また、運行区域や指定停留所等について利用者・事業者の意見をもとに精査し、適宜変更する。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月30日

協議会名:	山形県(村山市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>村山市は山形県の中心部に位置し、人口は21,845人、面積は196.98平方キロメートルで、東西22キロメートル、南北15キロメートルの東西に長い形をしている。東を奥羽山脈、西を出羽丘陵に囲まれ、中央を最上川が蛇行しながら北流している。</p> <p>本市においても高齢化や核家族化により、公共交通による買い物や通院などの移動手段の確保が課題となっている。本市の公共交通は市営バスの利用者数の減少、民間バス路線の撤退など厳しい状況にある。</p> <p>将来に渡り安定した公共交通を確保・維持するために、地域の公共交通対策としてフィーダー系統(路線型・デマンド型)を幹線系統と組み合わせて運行することで、生活交通ネットワークの構築していかなければならない。今後も公共交通の維持・確保と通勤・通学、買い物等市民生活の利便性の向上に務める。</p>

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7年1月30日

協議会名: 山形県(長井市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)	
長井市	(1) 里巻・中央線 ※車両減価償却費国庫補助金対象車両	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線再編や、それに伴う「らくらく乗換」の導入により乗換環境の改善などを図ったことを評価します。</li> <li>・引き続き地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待します。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標8,152人 実績4,807人/達成率58.9%(C評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績8.9%/達成率174.5%(A評価)</p> <p>③負担額 目標4,751千円 実績5,734千円/達成率82.8%(B評価)</p> <p>④C評価となった原因 路線を変更したため、目標設定に誤りがあった。 ※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上又は補助対象外:C評価、その他:B評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全系統で運行する地域、時刻の整合性をとっているため、1系統のみ改正することが難しいことから、全事項共通として記載する。</li> <li>・人件費の高騰により路線維持に係る負担額は増加したものの、路線の収支率は目標を達成することができた。</li> <li>・路線改正初年度であったため、目標設定が一部適切にできなかった部分があった。また、利便性向上のため乗換えを減らす路線を作ったために、延べ人数の減少があったと考えられる。</li> </ul>
	(2) 里巻・中央・置賜総合病院線 ※車両減価償却費国庫補助金対象車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証返納者への市営バス特別乗車券(1年間無料券)の交付や「長井市バスブック」の全戸配布等により利用促進を図った。</li> <li>・モビリティマネジメントの一環として、市内小学生に対し、夏休み限定の市営バス乗車券を配付し、利用者の裾野を広げた。</li> </ul>	A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標1,785人 実績2,259人/達成率126.5%(A評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績8.9%/達成率174.5%(A評価)</p> <p>③負担額 目標1,040千円 実績1,255千円/達成率82.8%(B評価)</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上又は補助対象外:C評価、その他:B評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の利便性を向上するため、バスロケーションシステムの導入を検討する。併せて、GPSと連動した放送装置の導入で、運転手の負担軽減を図る。</li> <li>・継続的な広報活動(地区及び学校等へのモビリティマネジメント、長井市バスブックの全戸配布など)に取組み、認知度を高めることで、利用者の利用頻度向上及び新規利用者の増加を目指す。</li> </ul>
	(3) 桐館・白兎・中央線 ※車両減価償却費国庫補助金対象車両		A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標5,292人 実績4,401人/達成率83.1%(B評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績6.7%/達成率131.3%(A評価)</p> <p>③負担額 目標5,514千円 実績6,654千円/達成率82.8%(B評価)</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上又は補助対象外:C評価、その他:B評価</p>	
	(4) 九野本・中央・平山線		A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標2,973人 実績3,550人/達成率119.4%(A評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績3.6%/達成率70.5%(C評価)</p> <p>③負担額 目標6,521千円 実績7,870千円/達成率82.8%(B評価)</p> <p>④C評価となった原因 (1カ月1,000円)の定期券の車内販売が減少したため。 ※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上又は補助対象外:C評価、その他:B評価</p>	
	(5) 伊佐沢・中央線 ※車両減価償却費国庫補助金対象車両		A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標3,990人 実績5,043人/達成率126.3%(A評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績5.3%/達成率103.9%(A評価)</p> <p>③負担額 目標5,799千円 実績6,998千円/達成率82.8%(B評価)</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上又は補助対象外:C評価、その他:B評価</p>	
	(6) 中央・伊佐沢・置賜総合病院線 ※車両減価償却費国庫補助金対象車両		A	<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>①年間乗車数 目標505人 実績230人/達成率45.5%(C評価)</p> <p>②路線の収支率 目標5.1% 実績5.3%/達成率103.9%(A評価)</p> <p>③負担額 目標734千円 実績885千円/達成率82.9%(B評価)</p> <p>④C評価となった原因 1往復当たり輸送人員数が2人を下回ったため、補助対象外となっている。利用者ニーズに合わない可能性があるため改善に向け、ニーズを把握する必要がある。</p>	

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(長井市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は山形県の南部に位置し、総面積214.67km<sup>2</sup>、人口は24,499人(令和6年9月末現在)で、高齢化率は36.2%(令和3年10月1日時点)であり、山形県平均の34.3%と比較しても高齢化がやや進行している。人口の約半分が市街地である中央地区に集中しており、この60年間の中央地区の人口はほぼ横ばいであるが、郊外の5地区については人口減少による過疎化が進行している。</p> <p>本市における幹線的な交通機関として、山形鉄道フラワー長井線(荒砥～赤湯)、山交バス(山形市役所(六角・荒砥)長井)が運行しているが、交通空白地帯(主に郊外の5地区)の解消には至っていない。これを解消し、交通弱者の通学、通院及び買い物等の外出を支援するため、結節する既存フィーダー系統として、定時定路線運行の市営バス「6系統」を設定している。</p> <p>上記路線を維持することにより、交通空白地帯(主に郊外の5地区)の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>

## 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 7年 1月 30日

協議会名: 山形県(天童市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	中部線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民に対して説明会を行い、周知及び利用促進を図る。各便の利用数や利用された目的地・停留所の集計を行い、運行ダイヤの検討を行う。</li> <li>・目標を達成していない系統について、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていくこと。</li> </ul>	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。	A 目標値、実績値、達成率 ・利用人数:B 400人、374人、94% ・収支率:A 97.00%、109.18%、113% ・市負担(全系統):A 26,700,000円、26,700,000円、100% ※各路線の全体評価は、各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」	利用頻度が少ない利用者に関き取りを行い、利用者数が伸びない原因を分析する。  地域住民に対して説明会を行い、周知及び利用促進を図る。各便の利用数や利用された目的地・停留所の集計を行い、運行ダイヤの検討を行う。
天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	長岡線	<p>【評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所の追加</li> <li>・住民説明会の実施(上記エリア3箇所)</li> <li>・広報用の動画作成、および市役所・天童郵便局での通年放映</li> <li>・すべての使用車両に昇降用のステップを設置し、利便性の向上を図った。</li> </ul>	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。	A 目標値、実績値、達成率 ・利用人数:C 700人、400人、57%  高齢化等の理由により日常的に利用していた方の利用が減少している。沿線地域の人口減少が進み、利用人数の減少につながっている可能性も考えられる。  ・収支率:A 同上 ・市負担(全系統):A 同上	

天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	荒谷・干布線
天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	成生・蔵増区域
天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	寺津・高掬区域

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。	A	<p>目標値、実績値、達成率</p> <p>・利用人数:C 1,000人、724人、72%</p> <p>高齢化等の理由により日常的に利用していた方の利用が減少している。沿線地域の人口減少が進み、利用人数の減少につながっている可能性も考えられる。</p> <p>・収支率:A 同上</p> <p>・市負担(全系統):A 同上</p>
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。	A	<p>目標値、実績値、達成率</p> <p>・利用人数:B 3,300人、3,285人、99.5%</p> <p>・収支率:A 同上</p> <p>・市負担(全系統):A 同上</p>
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。	A	<p>目標値、実績値、達成率</p> <p>・利用人数:C 1,200人、658人、55%</p> <p>高齢化等の理由により日常的に利用していた方の利用が減少している。沿線地域の人口減少が進み、利用人数の減少につながっている可能性も考えられる。</p> <p>・収支率:A 同上</p> <p>・市負担(全系統):A 同上</p>

天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	北部・津山区域
天童タクシー(株)、山交ハイヤー(株)、山寺観光タクシー(株)	山口・田麦野区域

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。	A	目標値、実績値、達成率 ・利用人数:A 1,300人、1,359人、105% ・収支率:A 同上 ・市負担(全系統):A 同上
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。	A	目標値、実績値、達成率 ・利用人数:B 3,200人、3,177人、99% ・収支率:A 同上 ・市負担(全系統):A 同上

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(天童市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	天童市は山形県東部に位置し、面積は113.02km <sup>2</sup> 人口は62,140人(国勢調査)近年では人口減少傾向であり、高齢化が進展している。誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(東根市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	向原神町東根線(公立病院経由)	【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。	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 年間利用者数 【目標値】年間9,793人 【実績値】年間8,491人 【達成率】86.7%(B評価)  収支率 【目標値】12.8% 【実績値】12.6% 【達成率】98.4%(B評価)  東根市負担額 【目標値】5,217千円 【実績値】6,065千円 【達成率】86.0%(B評価)  ※系統としての評価は、Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:Bとする(各路線共通)	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。
	向原神町東根線(長瀬・公立病院経由)	【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。			
山交バス株式会社	休石線	【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。  【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。	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 年間利用者数 【目標値】年間1,901人 【実績値】年間1,839人 【達成率】96.7%(B評価)  収支率 【目標値】4.7% 【実績値】3.0% 【達成率】63.8%(C評価)  東根市負担額 【目標値】4,752千円 【実績値】5,709千円 【達成率】83.2%(B評価)  利用者数は昨年度より増加したが、委託料が昨年度より増額となったため負担額も増えており、収支率が悪化した。	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	休石線(公立病院経由)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	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。	<p>B</p> <p>年間利用者数 【目標値】年間3,949人 【実績値】年間3,722人 【達成率】94.2%(B評価)</p> <p>収支率 【目標値】9.1% 【実績値】8.0% 【達成率】87.9%(B評価)</p> <p>東根市負担額 【目標値】3,521千円 【実績値】4,212千円 【達成率】83.6%(B評価)</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。
山交バス株式会社	北部循環線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	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。	<p>B</p> <p>年間利用者数 【目標値】年間2,227人 【実績値】年間2,450人 【達成率】110.0%(B評価)</p> <p>収支率 【目標値】10.9% 【実績値】8.6% 【達成率】78.9%(C評価)</p> <p>東根市負担額 【目標値】2,500千円 【実績値】2,918千円 【達成率】86.0%(B評価)</p> <p>利用者数は昨年度より増加したが、委託料が昨年度より増額となったため負担額も増えており、収支率が悪化した。</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	河北線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	A	<p>年間利用者数 【目標値】年間9,868人 【実績値】年間7,309人 【達成率】74.0%(C評価)</p> <p>収支率 【目標値】23.0% 【実績値】11.9% 【達成率】51.7%(C評価)</p> <p>C 東根市負担額 【目標値】2,976千円 【実績値】3,523千円 【達成率】84.5%(B評価)</p> <p>年間利用者数及び収支率は目標値を大きく下回ったが、通学時に当該路線を利用する生徒の減少に伴い、利用者数が減少したと思われる。</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。
山交バス株式会社	荷口神町東根線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	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。	<p>年間利用者数 【目標値】年間396人 【実績値】年間455人 【達成率】114.9%(A評価)</p> <p>収支率 【目標値】2.7% 【実績値】8.3% 【達成率】307.4%(A評価)</p> <p>A 東根市負担額 【目標値】1,361千円 【実績値】1,523千円 【達成率】89.4%(B評価)</p> <p>年間利用者数と収支率が目標値を大きく上回った。達成はしたものの、利用者数は少ない。</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	中央循環東根線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	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。	C 年間利用者数 【目標値】年間295人 【実績値】年間396人 【達成率】134.2%(A評価) <p>収支率 【目標値】3.4% 【実績値】0.7% 【達成率】20.6%(C評価)</p> <p>東根市負担額 【目標値】916千円 【実績値】1,348千円 【達成率】68.0%(C評価)</p> <p>1運行あたり輸送人員数が2人を下回り、補助対象外となったためC評価。運行経費が増加していることから、収支率や市負担額が悪化する傾向にある。</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく、利用者数増加につなげる。
株式会社東根交通 株式会社神町タクシー	デマンド型乗合タクシー ・泉郷地域 ・沼沢・猪野沢地域	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 バス停ごとの乗降客数の調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っている。</p>	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。	C 年間利用者数 【目標値】年間517人 【実績値】年間474人 【達成率】91.7%(B評価) <p>収支率 【目標値】21.6% 【実績値】13.7% 【達成率】63.4%(C評価)</p> <p>東根市負担額 【目標値】670千円 【実績値】1,051千円 【達成率】63.7%(C評価)</p> <p>収支率と市負担額は、運行時間が長いほど、また、乗合率が低いほどコスト効率が低下することにより支出額が増加したためと考えられる。</p>	定期的に利用目的調査を実施し、地域のニーズを踏まえた運行路線等の見直しを行っていく、利用者数増加につなげる。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山交バス株式会社	公立病院(大石田)尾花沢線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 引き続き新型コロナウイルス感染症に配慮した運行を行うとともに、感染症の影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した更なる改善策の検討・実施・検証を行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 地域のニーズを踏まえた運行ダイヤ・便数の検討を行った。</p>	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 <p>年間利用者数 【目標値】年間14,968人 【実績値】年間12,016人 【達成率】:80.3%(B評価)</p> <p>収支率 【目標値】30.6% 【実績値】20.7% 【達成率】67.6%(C評価) 便数の調整を行っているが、昨年に続き利用者の減少がみられ、収益が上がらなかったことが考えられる。</p> <p>負担額 【目標値】負担額449千円 【実績値】負担額:445千円 【達成率】負担額:99.1%(B評価)</p>	地域のニーズを踏まえた運行ダイヤ・便数の検討を行う。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(東根市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>東根市は山形県の中央部、村山盆地に位置し、面積は206.94平方キロメートルで県内8番目に広く、人口総数は47,503人(令和6年3月末現在)の自然豊かな田園都市であり、山形新幹線さくらんぼ東根駅や山形空港が所在する県内交通の要衝である。</p> <p>中山間地域等の世帯数及び人口の減少から路線バスの廃止に伴い、路線バスを継承する形で交通の空白地帯の解消と交通弱者の足の確保のため、平成11年度から東根市市民バスの運行を行ってきた。</p> <p>近年、市南部の神町地域においては、土地区画整理事業・宅地分譲による居住地域の拡大、新規道路の開通などにより人口増加など大きく様変わりをしている。</p> <p>さらに、さくらんぼ東根駅を中心に商業施設、医療機関、公共施設の設置など中心市街地が形成されていることから、中山間地域の交通弱者への対策とともに東根・神町地域をつなぐ交通手段の充実が求められている。</p> <p>このことから、地域公共交通確保維持事業により、市民バス全路線及びデマンド型乗合タクシーの確保・維持することで、市民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。また、本事業の対象路線・サービスが接続する地域間交通ネットワークの維持・強化を図っていく必要がある。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(尾花沢市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
尾花沢市	南沢線	<p>【前回の評価結果】 目標が達成できていない状況ですが、新型コロナウイルスの影響以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていくことを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】 コロナ禍が収束後も、利用者数が回復しない理由を多角的分析し、今後の公共交通再編に反映させて検討を始めている。</p>	A	<p>●利用者数 【目標値】年間34,000人 【実績値】年間18,610人 【達成率】54.7%(C評価)</p>	<p>主たる利用者である高齢者のニーズ把握に努めるとともに、路線バスとタクシーによる公共交通を、需要に合わせて最適に提供できるよう検討する。</p>
尾花沢市	鶴子線		A	<p>●収支率 【目標値】0.7% 【実績値】0.3% 【達成率】42.8%(C評価)</p>	
尾花沢市	市野々線		A	<p>●尾花沢市負担 【目標値】5,000万円 【実績値】4,915万円 【達成率】101.7%(A評価)</p>	
尾花沢市	毒沢線		A	<p>・タクシー補助「おもいやりタクシー券」の拡充(電子タクシー利用者への枚数追加付与等)より月1回程度の需要はタクシーに移行していることにより利用者数は減少していると考え</p>	
株式会社尾花沢タクシー	生活交通タクシー補助		A	<p>※全体評価は、Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:Bとする</p>	
					<p>主たる利用者である高齢者のニーズ把握に努めるとともに、電子タクシー券の普及や電子化に合わせた制度設計など改善を行う。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(尾花沢市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	尾花沢市は山形県の北東部の山間地域に位置し、面積は372.53km <sup>2</sup> で、人口は約1万3,500人、短い日照時間と低温、多湿、多雪のため、春の融雪が遅く、農耕期間が短いのが尾花沢盆地の特徴です。冬の季節風が月山や御所山等の稜線にさえぎられ、雪を多く降らせるため、平野部でも積雪量が2mに及ぶことがある豪雪地帯です。人口減少・高齢化が進展しており、比例して交通弱者も増加しているが、路線バスなどの公共交通利用者は少ないため、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(南陽市)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補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
株式会社赤湯観光タクシー 有限会社やまばと観光ハイヤー 辻自動車株式会社 宮内南陽タクシー有限会社	おきタク	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 引き続き、利用者の動向や地域のニーズを把握し新規需要の掘り起こしを行っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 利用者の動向や地域のニーズを把握するため、利用者や地域住民に向けたアンケート調査を実施した。また、公民館だよりに事業内容を定期的に掲載し、広く地域住民に広報し利用者の掘り起こしを行った。</p>	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年間利用者数 【目標値】3,000人以上/年 【実績値】4,073人/年 【達成率】135.7% 【評価】A 地域への浸透・定着が図られ、利用する高齢者の外出頻度も増加している。 ②南陽市負担額 【目標値】300万円 【実績値】315万円 【達成率】95.2% 【評価】B 利用便数の増加に伴う経費増加のため市負担額が増加しているが、国庫補助金・県補助金の充当により財源の安定化が図られている。 ③収支率 【目標値】40.0% 【実績値】36.0% 【達成率】90.0% 【評価】B 市の負担額を増額し、自己負担額(利用料金)を現状のまま維持したこともあり昨年と比較し、実績値は低くなった。  総合評価の方法 Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C評価、その他:B評価	引き続き、利用者の動向を把握し、持続可能な運行に向け、必要財源の安定化と負担構造の見直しを進めていく必要がある。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(南陽市)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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>南陽市は総面積約160.52km<sup>2</sup>、人口29,470人(R6.1.1現在)で、県南部の置賜盆地に位置している。地域公共交通としては、市内コミュニティバス3路線、フラワー長井線、タクシー事業者4社が市内の公共交通を担っている。誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。</p> <p>長らく公共交通空白地域であった沖郷地区では、令和元年度に乗用タクシーを活用した「おきタク」の運行を開始し、高齢者の日常の移動手段を支える、公民連携の取組を行っている。</p> <p>誰もが安心して住み続けられるための持続可能な生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(山辺町)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(2事業年度前)(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)
山辺町	やまのベコミュニティバス 東西線 時計回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:2,500人 実績:1,305人 達成率:52.20%</p> <p>C 【収益率】 目標:16.0% 実績:7.45% 達成率:46.56%</p> <p>C 【町負担額】 目標:800千円 実績:1,473千円 達成率:54.31%</p> <p>目標未達成の要因として、新たな利用者の掘り起こしの不足と利用者ニーズと現運行形態の乖離が考えられる。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。 見直し後も利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山辺町	やまのペコミュニティバス 東西線 反時計回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:2,200人 実績:1,257人 達成率:57.13%</p> <p>C 【収益率】 目標:15.0% 実績:7.18% 達成率:47.86%</p> <p>C 【町負担額】 目標:810千円 実績:1,478千円 達成率:54.80%</p> <p>目標未達成の要因として、新たな利用者の掘り起こしの不足と利用者ニーズと現運行形態の乖離が考えられる。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。見直し後も利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。
山辺町	やまのペコミュニティバス 南北線 時計回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:1,800人 実績:1,347人 達成率:74.83%</p> <p>C 【収益率】 目標:11.0% 実績:6.99% 達成率:63.54%</p> <p>C 【町負担額】 目標:1,000千円 実績:1,630千円 達成率:61.34%</p> <p>目標未達成の要因として、新たな利用者の掘り起こしの不足と利用者ニーズと現運行形態の乖離が考えられる。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。見直し後も利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山辺町	やまのベコミュニティバス 南北線 反時計回り	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:1,600人 実績:1,108人 達成率:69.25%</p> <p>C 【収益率】 目標:10.0% 実績:5.75% 達成率:57.50%</p> <p>C 【町負担額】 目標:1,020千円 実績:1,651千円 達成率:61.78%</p> <p>補助要件を満たすことができなかった(1運行当たり2人未満)。 目標未達成の要因として、新たな利用者の掘り起こしの不足と利用者ニーズと現運行形態の乖離が考えられる。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。 見直し後も利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。
山辺町	やまのベコミュニティバス 中作線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:1,800人 実績:1,152人 達成率:64.00%</p> <p>C 【収益率】 目標:8.0% 実績:4.91% 達成率:61.37%</p> <p>A 【町負担額】 目標:2,460千円 実績:2,080千円 達成率:118.26%</p> <p>当該路線は、町中山間地域の高校生が主な利用者となっており、利用者需要が限られている。 今後は目標値の適切な設定を行っていく。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。 見直し後は、増大する原油価格や人件費の高騰など運行経費に対する適正な利用者負担を求めることとなるが、同様に利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
山辺町	やまのベコミュニティバス デマンドバス (山辺町区域内)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 町内全域を対象としたアンケート調査の実施によるニーズの把握や親子無料乗車日の実施など利用促進を図っていることを評価する。 引き続き地域のニーズを把握するとともに新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 アンケート調査、コミュニティバス懇話会や住民説明会等からニーズの把握を行い新たな運行形態の検討を行った。 広報活動として、高齢者健康教室での8回のPR活動、GTFS-JPの適時適切な更新、地元新聞への時刻表冊子の折込等、新たなバス利用者になりうる利用促進の取組みを展開した。</p>	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。	<p>C 【年間利用者数】 目標:1,600人 実績:720人 達成率:45.00%</p> <p>C 【収益率】 目標:15.0% 実績:5.70% 達成率:38.00%</p> <p>C 【町負担額】 目標:3,250千円 実績:5,414千円 達成率:60.02%</p> <p>当該運行形態は、町中山間地域の住民が利用者となっている。中山間地域の人口減少が利用者数に直接の影響がある。 利用者の需要を満たすため指定拠点(乗降地)の検討を行っていく。</p>	アンケート調査等から検討を行っていた運行形態の見直しを令和7年4月から開始する。 見直し後は、増大する原油価格や人件費の高騰など運行経費に対する適正な利用者負担を求めることとなるが、同様に利用状況分析やアンケート調査の実施など継続的に運行形態や利用者ニーズの把握に努めていく。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(山辺町)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)	山辺町は山形県の南東部、県都・山形市に隣接しており、人口は13,377人(令和5年10月末現在)である。居住エリアとしては、平野部と山間部に分かれている。近年の人口減少、高齢化の急速な進展により、民間路線バスの撤退が進み、公共交通空白域が生じ、町域の約77%は交通不便地域である。暮らしを支える身近な足として公共交通の維持・確保は、今後とも継続して取り組む課題である。特に①生活交通空白域の縮小②JR等地域間交通ネットワークとの接続充実③学生、高齢者等の移動困難者に対する日常移動手段の確保を主たる目的として、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型、デマンド型)を維持・確保しつつ、利用者ニーズを反映した生活交通ネットワークの構築を進めていく必要がある。

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(河北町)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(2事業年度前)(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)
株式会社葉山タクシー	河北町営路線バス(東根線)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 地域のニーズを把握し運行路線を見直すとともに、町営バス時刻表の全戸配布などにより新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進を図る。収支率・負担額については必要経費の見直し等により効率的な運営を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 全戸配布や町HPへの掲載のほか、GTFS-JPデータの提供などにより周知を図った。必要経費の見直しについては、内部での検討及び運行事業者と協議を行い金額を精査したが、人件費等の増額に伴い経費総額が増額となった。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>年間利用者数 【目標値】年間8,400人 【実績値】年間9,094人 【達成率】108.26%(A評価)</p> <p>収支率 【目標値】9.47%以上 【実績値】9.55% 【達成率】100.78%(A評価)</p> <p>負担額 【目標値】7,538千円 【実績値】10,036千円 【達成率】66.86%(C評価)</p> <p>年間利用者数・収支率については目標を達成することができたが、負担額については目標を下回った。人件費等の増額に伴い河北町営路線バス運行のための経費が予定より大きくなったことが原因である。</p> <p>※東根線の評価は各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	河北町営路線バスの年間利用者数・収支率については、更なる周知とニーズに合わせた運行路線の見直しを実施することにより、利用者の拡大、収入増を図っていく。 負担額については、人員確保のための人件費増額や燃料代等の高騰により今後も増加傾向にあるが、適切に経費を見直すことより町民のニーズに答えながらも、効率的な運営を図っていく。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(河北町)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>河北町は山形県のほぼ中央、最上川と寒河江川に囲まれた場所に位置し、面積は52.45平方キロメートル(東西8km、南北11km)と比較的コンパクトにまとまった町です。令和6年3月末現在で人口は16,936人(男:8,313人、女:8,623)、高齢化率は39.15%、世帯数は6,410世帯となっています。</p> <p>近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線が一部廃止されるなど、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にあります。しかしながら、安心・安全な町づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠です。その一環として、中でも、学生や高齢者の足の確保を主たる目的とし、「町内全域から、学校・病院等への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところです。</p>

# 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 7年 1月30日

協議会名: 山形県(西川町)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(2事業年度前)(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)
<p>月山観光タクシー(株)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大井沢ルート</li> <li>・小山ルート</li> <li>・岩根沢・小沼ルート</li> <li>・東部エリア</li> </ul>	<p>令和5年度新規事業のため、前回(2事業年度前)事業評価なし。</p>	<p>A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	<p>年間利用者数 (A評価) 【目標値】106人 【実績値】2,023人 【達成率】1908.49%</p> <p>収支率 (C評価) 【目標値】42.6% 【実績値】3.32% 【達成率】7.79%</p> <p>負担額 (B評価) 【目標値】6,830千円 【実績値】8,105千円 【達成率】84.26%</p> <p>年間利用者数については、新規事業のため予測が難しく、目標値を低く設定したことで大幅に上回った。一方、収支率については、上記理由により、目標値を高く設定したことで大幅に下回った。</p> <p>※各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>今後、積極的な説明会の開催や、チラシ等の作成・配布等、広く周知を行い、さらなる利便性の向上を図る。 併せて、アンケート調査で利用者のニーズを把握し、運行内容(運行ダイヤの改定、目的地の追加等)を検討していく。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月30日

協議会名:	山形県(西川町)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>西川町は山形県のほぼ中央、県都山形市の西方32kmに位置しており、磐梯朝日国立公園の朝日連峰や月山とその支脈に囲まれている。総面積の95%が山地で占められ、平地は町を流れる寒河江川沿いとその支流沿いにわずかに広がっており、可住地面積は12.57km(3.2%)である。</p> <p>自家用車を主要な移動手段とする住民が大半であるが、人口減少・高齢化が著しく進展しており、身体的に将来の移動手段に不安を感じている人が多い。誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。</p> <p>西川町では、令和4年10月から町内全域でデマンド型乗合タクシーの本格運行を開始した。高齢者を中心とした住民の通院や買い物等、日常生活の移動手段を確保維持するため、利用者のニーズを把握しながら利便性の向上に向け検討を行っていく。</p>

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(朝日町)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(2事業年度前)(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)
朝日町	(乗合バス型) 朝日町・山形市間直行バス(朝便) 朝日町・山形市間直行バス(夜便)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学生へ向けて利用促進のダイレクトメールの郵送を行ったり、一般の町民へ向けても広報誌やホームページ等で周知を行い、利用者の増加を図る。</li> <li>・アンケート調査を行い、より利便性向上に繋がる運行時間帯やダイヤの改正等を検討する。</li> <li>・安心して乗車いただけるよう、車内の消毒、換気を徹底する</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進については、評価の通り利用者増加に向けて動くことができた。</li> <li>・アンケート調査は行えなかった。</li> <li>・消毒、換気は徹底することができた。</li> </ul>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>【年間利用者数】 目標10,559人/12ヶ月(朝・夜便の合算)に対して、11,925人/12ヶ月であった(達成率112.9%)。</p> <p>A 定期券を利用する乗客が増え、制度の周知がなされ、浸透していることなどを理由に、令和5年度実績10,044人から1,881人の増加となった。</p> <p>【収支率】 目標32%に対して、朝・夜便ともに33.1%であった(達成率103.4%)。</p> <p>A 車両の修繕料や代替運行の委託料が大きかったものの、定期券の収入が前年度より多かったこともあり、目標を達成できた。</p> <p>【朝日町負担額】 目標6,150千円(朝・夜便の合算)に対して、7,419千円であった(達成率82.9%)。</p> <p>B 修繕料や委託料の額が大きくなったことから、目標を達成することができなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報誌の活用やチラシ作成を通じ、継続して住民への周知徹底を行い、利用者の増加・定着を図る。</li> <li>・より利用しやすいバスとなるよう、ダイヤや便数の検討や、関係機関との協議を続けていく。</li> </ul>

朝日町	朝日町デマンド型タクシー	<p><b>【前回(2事業年度前)の評価結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報誌や促進用のチラシ等を作成し、町民へ周知徹底し利用者増加を図る。</li> <li>・安心して乗車いただけるよう、車内の消毒、換気を徹底する。</li> <li>・利用可能エリアの拡大に向け、アンケートを通しての意見集約や、関係機関との協議・検討を継続する。</li> <li>・高齢者の減少以外の観点からも原因の分析に努め、当該分析に対応した今後のさらなる改善策の検討・実施・検証を行っていくことを期待します。(二次評価)</li> </ul> <p><b>【評価結果の反映状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周知等はやっていたものの、より強く徹底させていく必要がある。</li> <li>・消毒、換気は徹底できた。</li> <li>・アンケートは行えなかったが、関係機関との協議検討を続けている。</li> <li>・利用者減の原因追及はあまり行うことができなかったが、データの収集や分析を続けている。</li> </ul>	A	計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	<p><b>【年間利用者数】</b></p> <p>目標10,408人/12ヶ月に対して、8,920人/12ヶ月であった(達成率85.7%)。高齢者数の自然減少や高齢者ドライバーの増加が利用者減少に繋がり、令和4年度実績9,817人と比較し897人の減少となった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報誌や利用促進用チラシ等を活用し、町民への周知徹底、利用者数の増加を図る。</li> <li>・外出機会の創出に繋がるよう、利用しやすい制度や利用方法の検討を続けていく。</li> <li>・利用者減の原因究明を行い、改善策の検討を行う。</li> </ul>
					B	<p><b>【収支率】</b></p> <p>目標10%に対して、8.1%であった(達成率81%)。使用料収入が前年度より少なく、修繕料が前年度より多くなったことなどから、目標を達成できなかった。</p>	
					C	<p><b>【朝日町負担額】</b></p> <p>目標5,211千円に対して、15,008千円であった(達成率34.7%)。使用料収入の減少や支出の全体的な高騰があり、目標を達成することができなかった。</p>	

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(朝日町)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>朝日町は、176.73平方キロメートルの町土を有し、山形県の中心部、磐梯朝日国立公園の主峰・大朝日岳の東縁山麓地域に位置し、最上川が町を北流している。</p> <p>町内の公共交通機関は、鉄道は走っておらず、山交バスの路線(寒河江駅～柴橋～左沢駅前～大谷～朝日町役場前)が運行している。</p> <p>町内には公共交通空白地域が3カ所あり、さらに集落が分散しているため、路線バス等で全てのニーズに対応するのは困難な状況にある。</p> <p>当町における現状の交通実態をみると、特に鉄道が走っていないためマイカー中心のライフスタイルが進み、移動において自家用自動車に依存する割合が非常に高くなっている。その結果、公共交通の利用者は年々減少し、バス路線の廃止・減便などにより自動車運転が出来ない子どもや高齢者の利便性が低下するという問題が発生している。一方、高齢化の急速な進展、核家族化による高齢者のみ世帯の増加により、今後自家用自動車に頼ることができない町民が増加することが予想される。</p> <p>朝日町の公共交通網の整備を図るにあたり、公共交通網を利用者のニーズや地理的状況に合わせ、町内における町民の足の確保としての「町内ルート」と、周辺市町や山形市など町外とのアクセスを意識した「広域ルート」に整理し、「町内ルート」については『デマンド型交通』、「広域ルート」は『朝日町・山形市間直行バス』を中心に、既存の公共交通と連携し相乗効果を創出したい。また、朝日町は県内トップレベルの高齢化率であり、高齢者が安心安全に目的地間を往来できるよう検討すると同時に、雨風や雪対策としてバスの待合所等の環境の改善を進め、利用者に優しい公共交通となるよう事業を展開する。</p> <p>町民の誰もが安心安全に移動できる公共交通網・環境の整備を進めている。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(大江町)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(2事業年度前)(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)
大江町	大江町営バス 柳川線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 JR左沢線、山交バス寒河江・宮宿線の基幹交通への乗り継ぎのため、ダイヤ改正等の取り組みを通して利用促進を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 左沢線のダイヤ改正に伴い、町営バスのダイヤ改正を実施し、広報紙やホームページ等を活用した周知のほか、県及び近隣自治体との連携のもと、西村山地域の広域的な公共交通マップをリニューアルし、乗り継ぎ等の情報を更新した。</p>	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。	<p>○利用者数 【目標】年間13,500人 【実績】年間12,122人 【達成率】89.7%(達成状況 B)</p> <p>○収支率 【目標】年間7.0% 【実績】年間7.0% 【達成率】100.0%(達成状況 A)</p> <p>○負担額 【目標】年間13,000千円 【実績】年間13,392千円 【達成率】97.0%(達成状況 B)</p> <p>目標には達成できなかったが、新型コロナウイルスの影響等が緩和されたことにより、利用者が増加傾向となっている。</p> <p>※系統としての評価は目標値の達成状況を踏まえて以下により決定(以下共通) 「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	引き続き、JR左沢線、山交バス寒河江・宮宿線の基幹交通への乗り継ぎのため、ダイヤ改正や利用者への周知等の取り組みを通して利用促進を図る。
(有)朝日タクシー等	大江町乗り合いタクシー 西、中、東	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 指定目的地や区域の追加検討を通じて、高齢者等が利用しやすい交通体系の構築を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】 従来、区域の追加要望のあった地区の追加を行い、住民ニーズに沿った交通体系の構築に努めた。</p>	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。	<p>○利用者数 【目標】年間3,500人 【実績】年間3,320人 【達成率】94.8%(達成状況 B)</p> <p>○収支率 【目標】年間7.0% 【実績】年間8.1% 【達成率】115.7%(達成状況 A)</p> <p>○負担額 【目標】年間6,400千円 【実績】年間7,036千円 【達成率】109.9%(達成状況 A)</p> <p>目標には達成できなかったが、新型コロナウイルスの影響等が緩和されたことにより、利用者が増加傾向となっている。</p>	指定目的地や区域の追加検討を引き続き進め、高齢者等が利用しやすい交通体系の構築を図る。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(大江町)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>大江町は、山形県のほぼ中央部、山形盆地の西部に位置し、月布川を中心に東西24km、南北16kmの東西に細長い地形となっている。面積は154.08km<sup>2</sup>で、4分の3が山林で、気候は内陸型で積雪寒冷地帯に属し、積雪期間は3~5ヶ月間、積雪量は町の中心部で1m前後、山間部は2~3mに達し特別豪雪地帯に指定されている。人口は、昭和50年の11,801人と比較して、令和2年には7,646人となり、35.2%減少した。</p> <p>近年では、人口減少・高齢化が著しく進展しており、誰もが安心して暮らせる地域づくりのためには、安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠となっている。その一環として、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、町内の各集落から、町中心部への移動手段を確保するために地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(路線型・デマンド型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

## 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7年1月30日

協議会名： 山形県(最上町)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)
最上町	運行系統(営業区域) ・東エリア(赤倉塚田方面) (最上町)	<p>【前回の評価結果】 効果的にダイヤ改正や宣伝活動等を実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしや更なる利用促進が図られることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】 年度当初に継続して全戸にチラシを配布し、更なる需要の掘り起こしを行っている。また、利用者からのニーズの把握のため乗車時の意見の収集に努めている。</p>	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 <p>【目標値】 利用者数: 3,500人以上 収支率: 6%以上 最上町負担額: 5,484千円</p> <p>【実績値】 利用者数: 2,422人 収支率: 13.65% 最上町負担額: 1,951千円</p> <p>【達成率】 利用者数 C、収支率 A、最上町負担額 A 達成率 B 利用者数については、全期間において減少傾向にある。障がい者等の定期的な利用者の減少が主な要因と考える。</p>	東エリア(満沢方面)と同じ車両で運行を行っている。運行ダイヤについて検討をおこない利便性の向上を図る必要がでている。自宅から目的地となるランドマークまでの運行を行っているが、そのランドマークの数を増やすことを検討中。
最上町	運行系統(営業区域) ・東エリア(満沢方面)(最上町)	<p>【前回の評価結果】 効果的にダイヤ改正や宣伝活動等を実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしや更なる利用促進が図られることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】 年度当初に継続して全戸にチラシを配布し、更なる需要の掘り起こしを行っている。また、利用者からのニーズの把握のため乗車時の意見の収集に努めている。</p>	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 <p>【目標値】 利用者数: 750人以上 収支率: 6%以上 最上町負担額: 784千円</p> <p>【実績値】 利用者数: 1,067人 収支率: 4.26% 最上町負担額: 2,727千円</p> <p>【達成率】 利用者数 A 収支率 B 最上町負担額 C 達成率 B 利用者数については、当初予定時よりも増加している一方で、町負担額は増している。R4年度から形態を変えて定着してきたことから、実態に応じた目標設定が必要と考える。</p>	東エリア(赤倉塚田方面)と同じ車両で運行を行っている。運行ダイヤについて検討をおこない利便性の向上を図る必要がでている。自宅から目的地となるランドマークまでの運行を行っているが、そのランドマークの数を増やすことを検討中。

最上町	<p>運行系統(営業区域)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前森黒沢エリア、月楯萱場エリア(最上町)</li> <li>・車両減価償却費等国庫補助金 小型車両1台</li> </ul>	<p>【前回の評価結果】</p> <p>効果的にダイヤ改正や宣伝活動等を実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしや更なる利用促進が図られることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>年度当初に継続して全戸にチラシを配布し、更なる需要の掘り起こしを行っている。また、利用者からのニーズの把握のため乗車時の意見の収集に努めている。</p>	A		<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標値】</p> <p>利用者数:1,250人以上 収支率:6%以上 最上町負担額6,266千円</p> <p>【実績値】</p> <p>利用者数:1,176人 収支率:2.9% 最上町負担額:6,192千円</p> <p>【達成率】</p> <p>利用者数 C 収支率 C 最上町負担額 A 達成率 B</p> <p>営業区域内に、目的地である向町地区が入っており、人口が多い向町地区の利用者は、タクシーや自転車、徒歩などで移動するため利用が少ない。</p>	<p>運行エリアが、町の中心部である向町地区を含むエリアの為、他の系統と比べ利用者が少ない傾向にある。実態に応じた目標設定を行うとともに、短距離でも利用ができることを宣伝し、さらに回遊性を高めるような仕組みへの転換を検討することで利用者の増加を図る。</p>
最上町	<p>運行系統(営業区域)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西エリア(最上町)</li> </ul>	<p>【前回の評価結果】</p> <p>効果的にダイヤ改正や宣伝活動等を実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしや更なる利用促進が図られることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>年度当初に継続して全戸にチラシを配布し、更なる需要の掘り起こしを行っている。また、利用者からのニーズの把握のため乗車時の意見の収集に努めている。</p>	A		<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>【目標値】</p> <p>利用者数:2,500人以上 収支率:6%以上 最上町負担額:6,266千円</p> <p>【実績値】</p> <p>利用者数:2,948人 収支率:6.68% 最上町負担額:5,258千円</p> <p>【達成率】</p> <p>利用者数 A 収支率 A 最上町負担額 A 達成率 A</p> <p>目標値について達成できた。現状の取組を推進する。</p>	<p>住民からの評判も良く利用者数が日々増加している。運行エリアも広い為、効率の良い運行を行い利便性の向上を図る。</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7年1月30日

協議会名:	山形県(最上町)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>最上町は、山形県北東部秋田県と宮城県との県境が接する山間地域に位置している。面積は330.24km<sup>2</sup>、住民基本台帳上での人口は令和6年11月末にて7,394人となっており、65歳以上の高齢化率も40%を超えている。</p> <p>本町の公共交通については、JR陸羽東線の駅が7つあり、地域の主要交通として重要な役割を担ってきた。その他には、民間のタクシーと町営のデマンドバスが運行しているが、人口減少にともない公共交通を利用する人が減少してきている。高齢化が進む中、移動手段について自家用車が主体となっているが、痛ましい高齢者の交通事故が多発する昨今、高齢者を始め公共交通を必要とする方へのきめ細かな対策は、ますます重要となる。特に高齢者の外出支援をはたす公共交通は生活インフラそのものと言える。</p> <p>令和3年度に町内全域でのデマンドバスの運行を開始し、町内高齢者を主体に、通院や買い物・交流の場への移動を支援し高齢者の外出を支援する主たる手段としての公共交通を確立していくところである。</p>

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7年1月30日

協議会名: 山形県(舟形町)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(2事業年度前)(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 星川タクシー	町外便 町内全域(舟形駅経由)県立新庄病院	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>デマンドタクシーの利用は定着しつつある。新規利用者の増加を目指し、デマンドタクシーの利便性や利用方法について、広報誌などを利用して再度周知する。加えて、利用者のニーズを拾い上げ、利用しやすい公共交通に改善していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>広報誌などを利用した情報発信を複数回周知したことや、利用者アンケートの実施、増便、予約システムの導入などにより、利用者のニーズを拾い上げ、利用しやすい公共交通に改善していくことができた。</p>	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。	<p>【目標値】</p> <p>①年間利用者数:2,000人以上 ②収支率:20%以上 ③町負担額:2,282千円</p> <p>【実績値】</p> <p>①年間利用者数:1,857人 ②収支率:13.4% ③町負担額:4,375千円</p> <p>【達成率】</p> <p>①92.9% (B評価) ②67.0% (C評価) ※③8.3% (C評価) ※100-(実績値③-目標値③)/目標値③*100</p> <p>利用者数については、前年度の1,955人から98人の減となった。目的地が県立新庄病院のみとなっている町内便については、単に病院を利用するという需要以外にも周辺での買い物や他の病院に行くなどの需要もあった。令和5年10月に県立新庄病院が移設したことにより、周辺に買い物をする場所などは増えたものの、既存の利用者のほとんどが高齢者であり、県立新庄病院から徒歩で行くには以前より距離が遠くなってしまったこと。また、町内便の増便により利便性が向上したことから、これまで町外便で満たしていた買い物需要を町内便を利用することで部分的に代替できるようになったことから、利用者数の減少に繋がったと考えている。</p> <p>町負担額と収支率については、メーター料金と固定の運賃収入の差額を補助しているため、令和5年6月に行われたタクシー運賃の改定で加算運賃が増額になったことにより、収支率が低下したと考えている。</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 A評価:Aが2つ以上 C評価:Cが2つ以上 B評価:その他</p>	<p>利用者数を増加させるためには、増便、目的地の追加、2次交通の充実等のサービスレベルを向上させることが最も効果的であると考えているが、増便、目的地の追加は、収支率と町負担額の大幅な悪化につながる懸念されることが、2次交通の充実については町単独で行うことはできないことから、直ちに実施するのは難しい。</p> <p>現在の県立新庄病院の位置している場所は、これまでよりも買い物をする場所などが多い場所であるため、現在利用実績のない小・中学生といった潜在的な交通弱者の掘り起こしを行い利用者数を増やし目標の達成を目指す。</p> <p>収支率と町負担額を改善するためには、1便当りの利用者数を増やし、1便当りの走行距離を短くする必要があると考えており、1便当りの利用者数の増加に繋がるような便の時刻の変更の検討を運行事業者などを行い目標の達成を目指す。</p>
有限会社 星川タクシー	町内便 町内全域(長沢、舟形、長者原、富田、堀内) ・自治体広報による利用促進	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>デマンドタクシーの利用は定着しつつある。新規利用者の増加を目指し、デマンドタクシーの利便性や利用方法について、広報誌などを利用して再度周知する。加えて、利用者のニーズを拾い上げ、利用しやすい公共交通に改善していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>広報誌などを利用した情報発信を複数回周知したことや、利用者アンケートの実施、増便、予約システムの導入などにより、利用者のニーズを拾い上げ、利用しやすい公共交通に改善していくことができた。</p>	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。	<p>【目標値】</p> <p>①年間利用者数:3,800人以上 ②収支率:18%以上 ③町負担額:1,997千円</p> <p>【実績値】</p> <p>①年間利用者数:2,714人 ②収支率:13.3% ③町負担額:2,239千円</p> <p>【達成率】</p> <p>①71.4% (C評価) ②73.9% (C評価) ※③87.9% (B評価) ※100-(実績値③-目標値③)/目標値③*100</p> <p>年間利用者数については、利用者アンケートに基づいた増便を行ったこと、予約システムの導入による利便性の向上、町広報誌による周知を複数回行ったことにより昨年度の2,290人より424人の増、達成率が60.3%から11.1ポイントの増となったものの、目標値には届かなかった。高齢者等の既存のターゲット層には効果的なアプローチをすることができたが、現在利用実績のない小・中学生といった潜在的な交通弱者の掘り起こしには繋がらなかったことが要因と考えている。</p> <p>収支率及び町負担額については、昨年度同様に割安運賃を設定している障がい者の割合が増加したこと、利用者の増加による乗車地・降車地の分散、増便による利用者の分散により1便当りの利用者数が減少し、走行距離が伸びたこと、メーター料金と固定の運賃収入の差額を補助しているため、令和5年6月に行われたタクシー運賃の改定で加算運賃が増額になったことが要因であると考えている。</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定 A評価:Aが2つ以上 C評価:Cが2つ以上 B評価:その他</p>	<p>現在利用実績のない小・中学生といった潜在的な交通弱者の掘り起こしを行い利用者数の増加を目指すとともに、1便当りの利用者数の増加に繋がるような便の時刻の変更の検討を運行事業者などを行い、サービスレベルを落とさずに、収支率と町負担額の目標達成を目指す。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(舟形町)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>舟形町は、山形県の東北部、最上郡の南端に位置し、南北6.5km、東西27.4kmと東西に細長い地形をした総面積119.04キロ平方メートルの町である。2020年の国勢調査によると、人口は5,007人である。</p> <p>町営バスの廃止と、高齢化や免許返納等により、自家用車での移動が困難になる町民の増加が見込まれている。また、買い物や通院等、生活するための移動手段の維持確保が必要とされている。デマンド型乗合タクシーにより、利便性の高い交通手段の確保と、公共交通空白地帯の交通手段の確保を目的とする。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(鮭川村)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(2事業年度前)(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)新庄輸送サービス	・日下～真室川線	<p>【前回の評価結果】</p> <p>運行経路について、大芦沢～豊里駅線と重複する区間も長いため、路線の改廃と予約制乗合バスの拡充を視野に入れ検討していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>ダイヤの廃止を検討した。他の公共交通機関との接続も考慮し、今後も住民が使いやすい運行方法を検討する。</p>	A 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	<p>①利用者 【目標値】 年間1,700人 【実績値】 年間1,553人 【達成率】 91.4.0%(B評価)</p> <p>②負担額 【目標値】 5,666,508円 【実績値】 4,947,000円 【達成率】 87.3%(B評価)</p> <p>③収支率 【目標値】 2.0% 【実績値】 2.4% 【達成率】 120.0%(A評価)</p> <p>日下大芦沢線は2人/便未満と補助対象外となったためC評価とした。災害により、一定期間利用者が例年よりも減少した。</p>	来年度、廃止するダイヤがある。今後も利用派の少ないダイヤの改廃を検討する。
(株)新庄輸送サービス	・大芦沢～豊里駅線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>区間によって利用者がいないことも多いため、路線の改廃と予約制乗合バスの拡充を視野に入れて検討していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>免許返納者へ生活の足としての利用をすすめている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	<p>①利用者 【目標値】 年間1,400人 【実績値】 年間1,146人 【達成率】 81.9%(B評価)</p> <p>②負担額 【目標値】 10,766,368円 【実績値】 9,399,000円 【達成率】 87.3%(B評価)</p> <p>③収支率 【目標値】 1.5% 【実績値】 0.9% 【達成率】 60%(C評価)</p> <p>大芦沢豊里線は2人/便と補助対象外となったためC評価とした。移動販売車が地域を回るようになったため、買い物客が減少したことが考えられる。</p>	ダイヤの改廃を検討する。デマンドバスの利用促進を図る。

(株)新庄輸送サービス	・羽根沢～新庄線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>路線の維持継続及び他路線・鉄道等との接続について見直しを行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>生活に合わせたダイヤの検討をした。</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。</p> <p>①利用者 【目標値】 年間6,500人 【実績値】 年間6,883人 【達成率】 105.9%(A評価)</p> <p>②負担額 【目標値】 11,899,671円 【実績値】 9,798,000円 【達成率】 82.3%(B評価)</p> <p>③収支率 【目標値】 5.0% 【実績値】 5.7% 【達成率】 114%(A評価)</p> <p>※系統全体の評価は、各目標の評価を踏まえて決定「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>住民が利用しやすいダイヤを検討していく。 その中で、近隣市町村への乗り継ぎも考えたい。</p>
(株)新庄輸送サービス	・予約制乗合バス(村内)(村外)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>路線の改廃に合わせ、デマンドバスの拡充を検討していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>免許返納者へ生活の足としての利用をすすめている。</p>	A	<p>事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。</p> <p>①利用者 【目標値】 年間5,000人 【実績値】 年間1,890人 【達成率】 37.8%(C評価) 災害により、一定期間利用者が例年よりも減少した。</p> <p>②負担額 【目標値】 18,888,365円 【実績値】 16,342,000円 【達成率】 86.5%(B評価)</p> <p>③収支率 【目標値】 1.7% 【実績値】 1.6% 【達成率】 94.1%(B評価)</p> <p>※系統全体の評価は、各目標の評価を踏まえて決定「Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B」</p>	<p>現在、村外便は行き1便、帰り2便しか運航をしていないため、便数を増やし、利用しやすいように検討する。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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 7年 1月 30日

協議会名:	山形県(鮭川村)地域公共交通活性化会議
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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>鮭川村は、山形県の北部、最上圏域北西部に位置し東西20km、南北12kmにわたる総面積122.14km<sup>2</sup>の農山村で、人口は3,902人(令和2年国勢調査時)。</p> <p>人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線はなく、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。</p> <p>その一環として、中でも、高齢者や学生の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、総合病院・高校への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(戸沢村)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(2事業年度前)(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)戸沢観光タクシー	上松坂新庄線	令和5年度からの新規補助対象系統のため、前回(2事業年度前)事業評価なし。	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利用者数 【目標値】 300人以上 【実績値】 262人 【達成率】 87.3%(B評価) ②負担額 【目標値】 439,000円 【実績値】 545,360円 【達成率】 80.5%(B評価) ③収支率 【目標値】 26%以上 【実績値】 19.4% 【達成率】 74.6%(C評価)  週1回の運行に対し、毎回利用はあったものの、利用者が固定化しているため利用者が伸びなかった。また、1回あたりの利用者が少なかったため、村の負担額が大きくなった。  路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定。 Aが2つ以上:A Cが2つ以上:C その他:B	利用者が固定化していることから、引き続き広報誌やホームページ等で広く周知し、新規登録者及び利用者の拡大を図る。 また、高齢者サロン等へ出向きデマンドタクシーやデマンドバスの説明会や要望等の聞き取りを行い、住民のニーズに合った運行を検討していく。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(戸沢村)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>戸沢村は、山形県の北部の山間地域に位置し、東は新庄市、西は庄内町に隣接しており、東西18km、南北23kmに広がり、面積は261.31km<sup>2</sup>。人口は減少し続け、令和6年11月末現在3,862人で、高齢化率は44.0%となっている。</p> <p>対象路線の沿線地域はJRの駅から離れており、自家用車を持たない高齢者等にとっては、デマンド型乗合タクシーは通院や買い物のため生活圏である新庄市へ移動する唯一の手段となっている。デマンド型乗合タクシーにより、利便性の高い交通手段の確保と地域福祉の向上、地域の活性化に寄与することを目的とする。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(高島町)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(2事業年度前)(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)
株式会社羽山観光タクシー みつわタクシー有限会社 有限会社まほろば合同タクシー	高島町デマンド交通	<p>【前回の評価結果】                      利用者数は前年比+4.2%と伸びた一方、収支率は▲0.7%となっていることから、町外から鉄道等を利用し来町する観光客やビジネス利用者等に対しPRを行うとともに、高騰する燃料費等の抑制に向けた経営改善により、収支率向上を図る。</p> <p>【評価結果の反映状況】                      JR高島駅の利用者に対する周知活動を継続して実施し、ビジネス利用者の新規獲得につながっている。また町事業に参加された短期滞在者に対して、デマンド交通の案内をすることで、利用者増につながっている。</p>	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年間利用者数 【目標値】21,500人以上 【実績値】20,993人 【達成率】97.6%:B ②収支率 【目標値】22%以上 【実績値】18.0% 【達成率】81.8%:B ③町負担額 【目標値】23,000千円 【実績値】20,827千円 【達成率】110%:A 前年度から1年間利用者数が向上したものの、高齢化による減免利用者の割合も増加しており、収支率へは反映されていない状況にある。 ※系統としての評価は各目標の評価を踏まえて以下により決定 「Aが2つ以上;A評価、Cが2つ以上;C、その他;B」	利用者数は前年比+2.2%と伸びた一方、収支率は▲0.6%となっていることから、町外から鉄道等を利用し来町する観光客やビジネス利用者等に対しPRを行うとともに、高騰する燃料費等の抑制に向けた経営改善により、収支率向上を図る。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(高島町)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>高島町は山形県南東部に位置し、面積は約180.26km<sup>2</sup>、人口は約2万1千人であり、一部地域が山村振興法の対象地となっている。</p> <p>近年では中山間地域を中心に人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線が令和元年に撤退するなど、地域公共交通のあり方に変化が生じている。しかし、中山間地域に住む方等にとっても安心して暮らせる地域づくりのために、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。高島町では、子どもたちの学童保育に係る移動も含め、幅広い世代から利用されるデマンド交通の運行を行っており、今後はJR高島駅を利用して訪れる町外の方(観光・ビジネス)に対しても利用拡大を図り、フィーダー系統としての機能を大いに果たすことを目指し、施策を進めるものである。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(川西町)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(2事業年度前)(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)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・川西観光タクシー(有)</li> <li>・(有)大京タクシー</li> <li>・(有)みどりタクシー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・系統名: 川西町デマンド型乗合交通</li> <li>・運行区間: 町内全域</li> <li>・運賃: 500円(片道)</li> <li>・運行便: 1日9便</li> <li>・運行方法: 事前予約に応じ自宅等から目的地まで運行</li> </ul>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間延べ利用者数について、目標値を8,500人に改め運行を実施する。</li> <li>・利用者の外出機会創出に向けた事業周知を行い、利用者数の増加を目指す。</li> <li>・アンケート調査を継続し、当日予約を開始したことによる満足度を図る。</li> <li>・アンケート調査により潜在的ニーズを調査する。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間延べ利用者数について、当日予約の実施により、利用者が増え、目標達成率が上がった。</li> <li>・町報6月号においてデマンド型乗合交通の利用記事を掲載した。</li> <li>・アンケート調査時に、アンケート表と共にデマンド利用方法のご案内を入れ、既存の利用者にも当日利用が可能となった旨を丁寧に情報発信した。</li> <li>・アンケート調査における満足度が86.6%となり、前回(79.5%)よりも7.1%高く、当日予約実施による満足度の向上が見られた。</li> <li>・アンケート調査の中に、例年多数の意見が出されている「町外への外出」に関する項目において、デマンドでの近隣市町への移動ニーズを調査した。</li> </ul>	<p style="text-align: center;">A</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p style="text-align: center;">B</p> <p>年間延べ利用者数 【目標値】8,500人 【実績値】7,636人 【達成率】89.8%</p> <p>当日予約を可能にするなど利便性向上に取り組んでいるものの、目標値までは増えていない。</p> <p style="text-align: center;">C</p> <p>川西町から見た運行経費における利用者との負担割合(令和5年度) 【目標値】50.0% 【実績値】71.1% 【達成率】70.3%</p> <p>コロナ禍以降、利用者数の低迷により運賃収入負担割合が低く、以前として行政負担額が高くなっている</p> <p style="text-align: center;">A</p> <p>利用者から満足しているとアンケートで回答があった割合(令和5年度) 【目標値】80.0% 【実績値】86.6% 【達成率】108.3%</p> <p>当日予約の実施により利便性が向上したことで、満足度が向上したのと考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町広報等での定期的な事業周知を行い、登録者及び利用者の増加を図る。</li> <li>・継続してアンケート調査を実施し、潜在的ニーズを調査する。</li> <li>・アンケート結果をもとに、利便性が向上するよう継続して事業検討を行う。</li> </ul>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(川西町)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>川西町は県南部にある置賜地域のほぼ中心に位置し、総面積は166.60km、人口は約14,000人で、豊かな森林からなる「丘陵部」と広大な田園からなる「平坦部」で構成され、町北部には高度な医療機能を有する公立置賜総合病院がある。</p> <p>本町の公共交通機関として、JR米坂線(町内3駅)、フラワー長井線(町内1駅)、タクシー(町内3事業所)、デマンド型乗合交通があるが、民間路線バスの撤退や民間タクシーの運転手不足・高齢化により、公共交通の維持・存続が問題である。</p> <p>モータリゼーションにより車を使う生活が一般的になっているが、超高齢化社会を迎え、高齢者ドライバーによる重大事故が社会問題となっている中で、安心安全な交通手段の確保が必要である。</p> <p>町民の安全安心な足を確保するため、デマンド型乗合交通の運行を継続するとともに、利用状況の検証や町民の意見をもとに利便性向上に向けた検討を行っていく。</p>

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7年1月30日

協議会名: 山形県(小国町)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(2事業年度前)(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)
株式会社小国タクシー 金目線(病院前～金目)		<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      年間利用者数(目標値 230人以上)                      期間中の実績 203人(達成率88.3%/B評価)                      収支率(目標値 6.0%以上)                      期間中の実績 6.38%(達成率106.3%/A評価)                      小国町負担額(目標値 400,000円)                      期間中の実績 246,374円(達成率162.4%/A評価)</p> <p>【評価結果の反映状況】                      住民の足としてデマンドタクシーの運行を継続するため、利用方法の説明や運転免許証自主返納者等への料金免除制度の周知活動を実施した。</p>	A	<p>年間利用者数(目標値 210人以上)  <b>期間中の実績 243人(達成率115.7%/C評価)</b>                      収支率(目標値 5.0%以上)  <b>期間中の実績 7.33%(達成率146.6%/C評価)</b>                      小国町負担額(目標値 320,000円)  <b>期間中の実績 194,833円(達成率164.2%/C評価)</b></p> <p>(評価理由)                      補助要件である1運行当たり2人未満(1.90人)及び運行割合30%以上(22.00%)を満たしていないため、C評価とした。</p>	<p>沿線の人口減少によって、運行ニーズは有るもの(R4 203人、R5 230人、R6 243人)、1便当たりの利用人数の低調(R4 1.62人、R5 1.72人、R6 1.90人)かつ運行割合の低下(R4 42.00%、R5 22.00%、R6 22.00%)が目立つ状況である。                      加えて、利用者乗降エリアについても、路線末端部の金目地区の利用が、集落の人口減少や高齢化で年々減少しており、代わりに町中心部寄りの小国町堂バス北部線(自家用有償旅客運送)との並行運行区間の利用者増加傾向である。                      これらを踏まえ、路線統合を初めとした運行方法の抜本的見直しを検討を進めたい。</p>
株式会社小国タクシー 足中線(病院前～樽口)	金目線、足中線、白沼線及び東部線の沿線は、公共交通機関の利用に支障を来す地域であり、地域住民の生活の足を確保・維持していくために、次の事業を展開する。	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      年間利用者数(目標値 150人以上)                      期間中の実績 229人(達成率152.7%/A評価)                      収支率(目標値 9.0%以上)                      期間中の実績 9.64%(達成率107.1%/A評価)                      小国町負担額(目標値 200,000円)                      期間中の実績 238,227円(達成率84.0%/B評価)</p> <p>【評価結果の反映状況】                      住民の足としてデマンドタクシーの運行を継続するため、利用方法の説明や運転免許証自主返納者等への料金免除制度の周知活動を実施した。</p>	A	<p>年間利用者数(目標値 230人以上)  <b>期間中の実績 280人(達成率121.7%/A評価)</b>                      収支率(目標値 7.0%以上)  <b>期間中の実績 5.76%(達成率82.3%/B評価)</b>                      小国町負担額(目標値 320,000円)  <b>期間中の実績 401,222円(達成率79.8%/C評価)</b></p> <p>(評価理由)                      運行目的である通院や買い物等、地域住民の日常生活に不可欠な移動手段が確保されたが、一部目標の達成には至らなかったため、総合評価としてはB評価とした。                      年間利用者数の評価結果に関しては、定期利用者の定着と設定便数がバランスが保たれていたことが要因と推測される。                      当町負担額の評価結果については、運行コスト増加、利用助成のための実施している高齢者の料金半額対象者が多く利用していることが要因である。</p>	<p>デマンドタクシー沿線地域の中では、唯一高齢化率が60%に達している地域であり、運転に不安を感じる利用者に着している交通手段となっている。                      この3年間の利用者数は近年増加傾向(R4 229人、R5 249人、R6 280人)であるが、沿線地域の人口減少や高齢化を鑑みると、近い将来利用者数の頭打ちが予想される。このためデマンドタクシーの利用の仕方等のPRを継続して実施することで、新規利用者の開拓や継続した利用に繋げていく。                      昨今の燃料費等の物価高により、運行コストが増高し、収益率の悪化や当町負担額が増加している。足中線は地理的な面で、1便当たりの運行距離が往復80km程度になってしまふことがコスト上昇に影響しているというやむを得ない条件があるものの、安全運行を確保しつつ、極端な運行コスト増加に繋がらないような工夫を業務受託事業者とともに考えていきたい。</p>
株式会社小国タクシー 白沼線(病院前～白子沢)	・利用拡大に向けた活動として、広報誌や町内イベントでの周知広報活動を実施する。 ・日常生活に浸透する取り組みとして、利用説明会を開催して、新規利用のきっかけ作りを行う。 また高齢者の利用料金補助を継続して行い、利用者の負担軽減を図る。	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      年間利用者数(目標値 910人以上)                      期間中の実績 891人(達成率97.9%/B評価)                      収支率(目標値 20.00%以上)                      期間中の実績 11.83%(達成率59.2%/C評価)                      小国町負担額(目標値 700,000円)                      期間中の実績 621,153円(達成率112.7%/A評価)</p> <p>【評価結果の反映状況】                      住民の足としてデマンドタクシーの運行を継続するため、利用方法の説明や運転免許証自主返納者等への料金免除制度の周知活動を実施した。</p>	A	<p>年間利用者数(目標値 900人以上)  <b>期間中の実績 618人(達成率68.7%/C評価)</b>                      収支率(目標値 9.00%以上)  <b>期間中の実績 4.73%(達成率52.5%/C評価)</b>                      小国町負担額(目標値 850,000円)  <b>期間中の実績 859,784円(達成率98.9%/B評価)</b></p> <p>(評価理由)                      運行目的である通院や買い物等、地域住民の日常生活に不可欠な移動手段が確保されたが、目標の達成には至らなかったため、総合評価としてはC評価とした。                      年間利用者数の評価結果については、高齢化が進み利用ができなくなってしまった利用者が多数いるためであると想定される。また収支率の評価結果については、運行コスト増加、利用助成のための実施している高齢者の料金半額対象者や利用料金の免除対象者が多く利用していることが要因である。</p>	<p>運行便数は概ね横ばい(R4 289便、R5 283便、R6 274便)に推移しているものの、利用者は減少傾向(R4 891人、R5 790人、R6 618人)であり、利用の分散傾向は続いている。沿線地域の人口減少は継続すると予測されるが、デマンドタクシーの利用の仕方等のPRを継続して実施することで、新規利用者の開拓や継続した利用に繋げたい。                      昨今の燃料費等の物価高により、運行コストが増高し、収益率の悪化や当町負担額が増加している。安全運行を確保しつつ、極端な運行コスト増加に繋がらないような工夫を業務受託事業者とともに考えていきたい。</p>
株式会社小国タクシー 東部線(病院前～上大石沢)		<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      年間利用者数(目標値 3,100人以上)                      期間中の実績 1,911人(達成率61.6%/C評価)                      収支率(目標値 12.00%以上)                      期間中の実績 4.39%(達成率36.6%/C評価)                      小国町負担額(目標値 1,500,000円)                      期間中の実績 1,377,248円(達成率108.9%/A評価)</p> <p>【評価結果の反映状況】                      住民の足としてデマンドタクシーの運行を継続するため、利用方法の説明や運転免許証自主返納者等への料金免除制度の周知活動を実施した。</p>	A	<p>年間利用者数(目標値 1,920人以上)  <b>期間中の実績 1,309人(達成率68.2%/C評価)</b>                      収支率(目標値 4.00%以上)  <b>期間中の実績 5.09%(達成率127.25%/A評価)</b>                      小国町負担額(目標値 1,800,000円)  <b>期間中の実績 3,110,724円(57.9%/C評価)</b></p> <p>(評価理由)                      運行目的である通院や買い物等、地域住民の日常生活に不可欠な移動手段が確保されたが、一部目標の達成には至らなかったため、総合評価としてはB評価とした。                      収支率の評価結果に関しては、コロナ対策の緩和によって料金減免対象とならない沿線の高校関係利用者が多数利用したことによって収支改善が図られた。                      年間利用者数の評価結果については、コロナ対策の緩和によって、前年度からは約220名増加しているものの目標の達成には至らなかった。また当町負担額の評価結果では、運行コスト増加の他、利用料金の免除対象者が毎日定期利用しており運転便数の対して収入額が伸びていないことが要因である。</p>	<p>前年度は、要件未達成のため補助対象外であったが、利用状況が改善され、再度対象路線となった。この理由は定期利用者の増加やコロナ感染症対策の緩和によって、沿線の高校での交流活動が盛んになったことが挙げられる。                      しかしながら、年間利用者及び当町負担額の目標達成には至っておらず、特に町負担額に関しては利用料金の減免対象利用が多いという特徴から、前年度に引き続き実動便数に対して収支率が改善されずに町負担額が増加している。(R4 収支率4.39%/1,377,248円、R5 収支率5.23%/負担額2,737,844円、R6 収支率5.09%/負担額3,110,724円)                      今後もこれらの利用傾向は継続すると推察されるが、引き続きデマンドタクシーの利用の仕方等のPRを継続して実施することで、新規利用者の開拓や継続利用の定着に繋げ、状況の改善を図りたい。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(小国町)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>小国町は、山形県西南端の新潟県との県境に位置し、南北の飯豊連峰・朝日連峰を含め、四方を山々に囲まれており、737.56平方キロメートルという広大な町土を有している。町の主要公共施設、病院、金融機関、商店等は、中心部に集中していることから、周辺部に点在する多くの集落での生活を維持するため、移動手段としてマイカーが必需品である。</p> <p>しかしながら、急速な高齢化の進行と冬季間の厳しい気象状況の地域から、マイカーを利用しづらい高齢者や移動交通手段を有しない住民を中心として、公共交通へのニーズが高まっている。ニーズに対応するべく、効果的、効率的な公共交通サービスを展開し、当町の望ましい公共交通体系の構築に向け各種事業を展開している。</p> <p>人口減少による過疎化と少子高齢化の急速な進行に伴い、小国町営バスの利用者は減少し、運行本数の削減が迫られている状況にある。このような中で、特に利用者が減少しており、過疎化、少子高齢化の著しい地域の3路線について、デマンド型乗合タクシーの運行によって、地域住民の通院や買い物といった日常生活に必要な地域内交通手の確保維持を図る。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(白鷹町)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(2事業年度前)(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)白鷹タクシー (株)朝日観光タクシー	白鷹町デマンドタクシー(全町線)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>効果的にダイヤ改正や利用講習会等のPRを実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待します。</li> </ul> <p>【評価結果の反映状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>免許証の自主返納者等に対し、デマンドタクシーの利用を呼びかけ、利用登録補助、利用券助成等を行った。</li> </ul>	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。	A ①年間利用者数(2事業者合算で) 【目標値】年間6,000人 【実績値】年間6,519人 【達成率】108.6% 本事業は10年以上続いているものであるため、住民の利用が定着しており、ある程度の達成率を確保できている。 B ②収支率 (株)白鷹タクシー 【目標値】20%以上 【実績値】18.49% 【達成率】92.4% (株)朝日観光タクシー 【目標値】20%以上 【実績値】18.44% 【達成率】92.2% 本事業は10年以上続いているものであるため、住民の利用が定着しており、ある程度の達成率を確保できている。 B ③白鷹町負担額(2事業者合算で) 【目標値】10,000千円 【実績値】10,685千円 【達成率】93.5% 本事業は10年以上続いているものであるため、住民の利用が定着しており、ある程度の達成率を確保できている。	・PRのため、町公式LINEを活用した登録、利用案内等を主な利用者年齢層の家族向けに検討中。あわせて、コミュニティセンター等と連携した高齢者向けデマンドタクシー利用講習会を過去に実施していることから、今後実施について検討する。

(株)白鷹タクシー (株)朝日観光タクシー	置賜病院線	<b>【前回(2事業年度前)の評価結果】</b> ・効果的にダイヤ改正や利用講習会等のPRを実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待します。	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>【評価結果の反映状況】</b> ・通院のニーズに対応したダイヤ改正を実施するなど、利用促進が図られた。	①年間利用者数 (2事業者合算で) <b>【目標値】</b> 年間100人以上 <b>【実績値】</b> 年間137人 <b>【達成率】</b> 137.0% 運行3年目に伴い周知が広がり、需要に応じたダイヤ改正等により利用者数は伸びた。	・PRのため、町公式LINEを活用した登録、利用案内等を主な利用者年齢層の家族向けに検討中。あわせて、コミュニティセンター等と連携した高齢者向けデマンドタクシー利用講習会を過去に実施していることから、今後実施について検討する。
		②収支率 (株)白鷹タクシー <b>【目標値】</b> 5%以上 <b>【実績値】</b> 4.19% <b>【達成率】</b> 83.8% (株)朝日観光タクシー <b>【目標値】</b> 5%以上 <b>【実績値】</b> 4.78% <b>【達成率】</b> 95.6% 利用者は伸びつつあるが、目標をわずかに達成できなかった。 利用方法等PR対策をさらに強化する必要有。					
		③白鷹町負担額 (2事業者合算で) <b>【目標値】</b> 3,000千円 <b>【実績値】</b> 2,206千円 <b>【達成率】</b> 135.4% 運行実績に対する支払としているため、運行が少なく負担額が小さくなっている。					

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(白鷹町)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>白鷹町は山形県南部である置賜地域に位置し、町の面積は157.71km<sup>2</sup>で、東西に17km、南北に16km、県下25番目の広さを有している。このうち約65%は森林で占められている。人口は12,890人(R2国勢調査)で、町の中心地である荒砥まではどの集落からも車で約15分以内の時間距離にあり、平成4年に国道348号が開通したことにより県都山形市まで25分の時間的距離となっている。</p> <p>民間バスは廃線や減便が進んでいるものの、本町を經由し山形市と長井市を結ぶ路線が残っている。</p> <p>町では、住民混乗型のスクールバス、町内全域のデマンドタクシーを運行し、特に子供や高齢者などにとって重要な交通手段であることから、福祉施設や医療機関、学校などへ通う足としての確保を図り生活と福祉に配慮した公共交通機関のネットワーク形成に努めている。</p> <p>一方、地域交通の重要な足であるフラワー長井線の継続的な運行を図るため、運行会社である山形鉄道(株)に対する財政支援などによる経営改善の支援を引き続き行っていく方針。</p> <p>このように、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(飯豊町)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(2事業年度前)(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)
めざま交通株式会社	飯豊長井線 (旧まちなか線)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>効果的な施策を実施するための地域ニーズの把握、新規需要の掘り起こしと利用促進に期待。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>令和4年度中に本事業を運営する飯豊町社会福祉協議会が行った調査を基に令和6年4月よりダイヤ改正、料金改定等を実施した。同時に地区のサロン活動等へお邪魔し説明を行うなど、利便性の向上と利用促進を行っている。</p>	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。	C <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数 評価:B</li> <li>【目標値】 5,500人/年</li> <li>【実績値】 5,161人/年</li> <li>【達成率】 93.83%</li> <li>・収支率 評価:C</li> <li>【目標値】 24.5%以上</li> <li>【実績値】 14.1%</li> <li>【達成率】 57.55%</li> <li>・町負担額 評価:C</li> <li>【目標値】 9,563千円</li> <li>【実績値】 14,193千円</li> <li>【達成率】 67.37%</li> </ul> <p>3路線のうち車両2台を使用する主要路線で、利用者は減少しているものの前年と比較しても3%程度に収まっている。しかし、収支率もやや改善傾向にあるものの未だ目標には遠く、様々な施策により町負担額も増加している状況</p>	<p>運営事業者による調査を基に乗降車ポイントの増設、利用料金の低減を実施したことで令和6年4月以降全体として利用の減少が緩やか、あるいは若干の回復傾向がみられる。しかし、全体としては利用者が少ない状況に以前変わりはなく、料金改定により町負担額も増加していることから利用者数の改善は必須である。定期的な広報、利用可能性のある方が集まる場への訪問等により特に収支率の改善に努める。</p>

めざま交通株式会社	中津川線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>効果的な施策を実施するための地域ニーズの把握、新規需要の掘り起こしと利用促進に期待。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>令和4年度中に本事業を運営する飯豊町社会福祉協議会が行った調査を基に令和6年4月よりダイヤ改正、料金改定等を実施した。同時に地区のサロン活動等へお邪魔し説明を行うなど、利便性の向上と利用促進を行っている。</p>	A		<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>・利用者数 評価:C 【目標値】 300人/年 【実績値】 141人/年 【達成率】 47.0% ・収支率 評価:C 【目標値】 24.5%以上 【実績値】 14.1% 【達成率】 57.55% ・町負担額 評価:B 【目標値】 1,524千円 【実績値】 1,545千円 【達成率】 98.6%</p> <p>利用が伸びず、運行回数実績が計画回数の3割りを下回り、補助対象外となったためC評価とした。</p>	<p>運営事業者による調査を基に乗降車ポイントの増設、利用料金の低減を実施したことで令和6年4月以降全体として利用の減少が緩やか、あるいは若干の回復傾向がみられる。しかし、全体としては利用者が少ない状況に以前変わりはなく、料金改定により町負担額も増加していることから利用者数の改善は必須である。定期的な広報、利用可能性のある方が集まる場への訪問等を実施する。中津川線は現在若干の改善傾向にあるものの未だ実績運行回数は計画を大きく下回る状況であるため、利用シーンや複数人での利用など使い方を提案するなどにより需要の掘り起こしを狙う。</p>
めざま交通株式会社	まち巡回線 (まちエリア循環線)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】</p> <p>効果的な施策を実施するための地域ニーズの把握、新規需要の掘り起こしと利用促進に期待。</p> <p>【評価結果の反映状況】</p> <p>令和4年度中に本事業を運営する飯豊町社会福祉協議会が行った調査を基に令和6年4月よりダイヤ改正、料金改定等を実施した。同時に地区のサロン活動等へお邪魔し説明を行うなど、利便性の向上と利用促進を行っている。</p>	A		<p>事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>・利用者数 評価:B 【目標値】 2,900人/年 【実績値】 2,477人/年 【達成率】 85.41% ・収支率 評価:C 【目標値】 24.5%以上 【実績値】 14.1% 【達成率】 57.55% ・町負担額 評価:B 【目標値】 3,213千円 【実績値】 3,806千円 【達成率】 84.41%</p> <p>利用者数が前年度より10%以上と大きく減少したがなんとか目標の80%は下回らない数値で推移している。収支率、町負担額も達成には至らないながらも改善方向にあることからB評価と</p>	<p>運営事業者による調査を基に乗降車ポイントの増設、利用料金の低減を実施したことで令和6年4月以降全体として利用の減少が緩やか、あるいは若干の回復傾向がみられる。しかし、全体としては利用者が少ない状況に以前変わりはなく、料金改定により町負担額も増加していることから利用者数の改善は必須である。定期的な広報、利用可能性のある方が集まる場への訪問等により特に収支率の改善に努める。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(飯豊町)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)	飯豊町は山形県の南西部に位置し、面積 329.41km <sup>2</sup> 、人口6,215人(令和6年11月末現在)で、総面積の8割以上を山林が占める緑豊かな町です。本町は、人口減少・少子高齢化が進行しており、交通空白地帯の解消と公共交通の利便性向上を目的に、高齢者や障がい者など交通弱者の方の暮らしを支える身近な足、医療機関への通院や買い物など移動手段を確保する社会福祉を主軸とした地域公共交通システムとして、戸口から戸口までを結ぶデマンド型乗合タクシーを運行している。町民の方の暮らしを支える生活交通手段として定着しているものの、利用者のニーズに応じた利用しやすい運行など利便性の向上と、将来にわたる持続的で効果的な地域公共交通に向けた取り組みを計画的に進めていく。

# 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7年1月30日

協議会名: 山形県(三川町)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(2事業年度前)(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)
庄交ハイヤー株式会社	三川町デマンド型交通運行区域:町内全域	<p>【前回の評価結果】 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。今後は、物価や人件費等の高騰に伴う負担増に対する財源確保について、より一層努める。</p> <p>【評価結果の反映状況】 財源となる収入の確保を図るため、SNSやHPでの広報周知等への注力や、利用者アンケートを基にした運行時間の変更を実施したが、利用者の高齢化や死亡も一因となり、実利用者数が減少している。併せて、原油高や人件費高騰の影響等により、負担額の増加及び収支率の低下が顕著となってしまっている。</p>	B 社会的要因を主として、目標数値の達成には至らなかったものの、事業は計画に位置付けられたとおり、概ね適切に実施されている。	<p>デマンド交通への三川町負担額 【目標値1】 4,982,384円 【実績値1】 5,847,628円 【達成率1】 82.6%</p> <p>B 利用者の減少に加え、原油及び人件費等高騰の影響により、負担額が増加した。</p> <p>デマンド交通利用者数 【目標値2】 2,014人 【実績値2】 1,701人 【達成率2】 84.5%</p> <p>B 事業周知に努めたが、目標値を下回る利用実績となった。</p> <p>デマンド交通収支率 【目標値3】 12.1% 【実績値3】 8.7% 【達成率3】 71.9%</p> <p>B 利用者数の減少や経費増加の影響が大きく、収支率は悪化している。</p>	利用者数の確保を図るため、今後はさらに多様な事業周知を展開することと併せ、時間帯や便数の更なる見直しや利用料の改定や補助等を検討するほか、原油や人件費高騰などの社会情勢の動向を注視しながら、より効率的な運用となるよう弾力的な事業推進に努める。また、利用対象者の要件を見直すなど、新規利用者の増加及び収支率向上に向けた事業改善を検討する必要がある。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(三川町)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>三川町は山形県の北西部、庄内平野のほぼ中央に位置し、面積は33.22km<sup>2</sup>、人口は令和5年9月末において、7,096人となっている。</p> <p>本町においても人口減少・高齢化の進展は地域公共交通に大きな影響を及ぼしており、民間バス路線において運行形態や便数などの再編を進めているものの、新型コロナウイルス感染症や原油高騰等の要因も重なり、地域公共交通の安定した運営には課題が多い状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型)を組み合わせた生活交通ネットワークを構築しており、今後は持続可能で、より利便性の高い交通手段や方法の導入のための検討を行っていく必要がある。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(庄内町)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(2事業年度前)(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)
	立谷沢余目線(中村経由)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 運行ダイヤの見直しにより利用者が直近の実績(115人)より174%増加している。さらなる利用拡大を目指し、出前講座などを実施していく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。また、JR余目駅との接続が一部不便になっているため運行時刻の改善を図った。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(C評価) 【目標値】年間230人以上 【実績値】年間134人 【達成率】58.3% 利用者はコロナ禍前と同じ水準であるので、目標数値が高すぎたと思われる。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.9%以上 【実績値】1.1% 【達成率】120.0% 大雨災害により令和6年7月27日より運休したため</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】3,820千円 【実績値】3,403千円 【達成率】112.3% 大雨災害により令和6年7月27日より運休している影響</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p> <p>また、JR余目駅だけでなく、狩川駅、清川駅との接続についても改善を図る。</p>
	立谷沢余目線(鉢子経由)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 運行ダイヤの見直しにより、立谷沢余目線(鉢子経由)の便が減少したが、直近の実績(315人)より微増している状況である。目標値について、適正な数値(350人以上)への見直しを行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。また、JR余目駅との接続が一部不便になっているため運行時刻の改善を図った。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(B評価) 【目標値】年間620人以上 【実績値】年間499人 【達成率】80.5% 利用者はコロナ禍前と同じ水準であるので、目標数値が高すぎたと思われる。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.9%以上 【実績値】1.7% 【達成率】185.7% コロナ禍で減少していた利用者が増加したため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】10,329千円 【実績値】7,834千円 【達成率】150.1% バスの運行事業に係る委託料が当初の計画よりも減額となったため。</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p> <p>また、JR余目駅だけでなく、狩川駅、清川駅との接続についても改善を図る。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
庄内町	小出新田循環線 (小出新田循環線3便)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標値以上に使用料が半額となる満65歳以上70歳未満の者の利用があったため、目標を達成しているが、利用者の年齢により実績が変動することから引き続き利用拡大の周知を図っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(A評価) 【目標値】年間34人以上 【実績値】年間48人 【達成率】141.2% コロナ禍で落ち込んでいた利用者が回復したため。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.2%以上 【実績値】0.7% 【達成率】100.2% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>③町負担額(B評価) 【計画時】2,527千円 【実績値】2,522千円 【達成率】100.2%</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落ち込みの回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p>
	家根合循環線 (家根合循環線3便)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 目標値以上に使用料が半額となる満65歳以上70歳未満の者の利用があったため、目標を達成しているが、利用者の年齢により実績が変動することから引き続き利用拡大の周知を図っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(A評価) 【目標値】年間40人以上 【実績値】年間196人 【達成率】490.0% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.2%以上 【実績値】0.7% 【達成率】350.0% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>③町負担額(B評価) 【計画時】2,930千円 【実績値】2,954千円 【達成率】99.2千円</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落ち込みの回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
	狩川循環線 (狩川循環線3便)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 新規利用者の獲得に努めるとともに、70歳以上利用者が殆どであることから、利用者目標値の見直し(20人以上)を行う。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	C <p>①年間利用者数(A評価) 【目標値】年間41人以上【実績値】年間155人【達成率】378.0% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.2%以上【実績値】0.2%【達成率】100.0% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】3,068千円【実績値】2,943千円【達成率】1042.2%</p> <p>【1運行当たり2人未満のためC評価】 新規の利用者がいるものの、利用者の減少が急激に進んでいることに起因する。</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p>
	平岡循環線 (平岡循環線3便)	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】 利用者が最も少ない路線であるため、利用のきっかけづくりとして路線周辺集落を対象に出前講座を計画的に実施する。</p> <p>【評価結果の反映状況】 高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	C <p>①年間利用者数(A評価) 【目標値】年間16人以上【実績値】年間74人【達成率】462.5% コロナ禍以前の水準を超えて利用者が大きく増加している。60代の利用者が増加した。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.1%以上【実績値】0.4%【達成率】400.0% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】2,343千円【実績値】2,504千円【達成率】93.6%</p> <p>【1運行当たり2人未満のためC評価】 利用者は増加しているものの、利用者の減少が進みすぎたため1運行あたり2人には遠く及ばない。</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
	<p>中心市街地循環線</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】利用者3,381人のうち96%が満70歳以上等の無料の利用者であるため143人の実績となっている。一般利用者の拡大を目指し、広報掲載など利用案内の周知を図っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。また、高校生の利用者に合わせて運行経路の見直しを行った。</p>	<p>A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した</p>	<p>①年間利用者数(A評価) 【目標値】年間250人以上 【実績値】年間301人 【達成率】120.46% 年々利用者が増加傾向にある。</p> <p>②収支率(A評価) 【目標値】0.3%以上 【実績値】0.7% 【達成率】233.3% 無料区分に含まれない新規利用者がいたため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】5,996千円 【実績値】5743千円 【達成率】104.4%</p> <p>【1運行当たり2人未満のためC評価】 利用者が増えつつあるが、時間帯によっては乗降者がほとんどおらず需要とのミスマッチがあると考えられる。</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。 また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また割引時に必要なパスの申請において電子化を進める。</p>
<p>有限会社 立川タク</p>	<p>三ヶ沢狩川線</p>	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】利用者2,010人のうち70歳未満等の有料となる利用者が2人の輸送実績となっている。一般利用者の拡大を目指し、広報掲載など利用案内の周知を図っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	<p>A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した</p>	<p>①年間利用者数(C評価) 【目標値】年間22人以上 【実績値】0人 【達成率】0.0% 全ての利用者が無料の利用者であったため。</p> <p>②収支率(C評価) 【目標値】0.10%以上 【実績値】0.00% 【達成率】0.0% 全ての利用者が無料の利用者であったため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】3,227千円 【実績値】3,131千円 【達成率】103.1%</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落ち目の回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。 また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また、事前登録の申請において電子化を進める。</p>

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(2事業年度前)(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)
シー	出河原狩川線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】利用者823人全てが満70歳以上等の無料の利用者である。一般利用者の拡大を目指し、広報掲載など利用案内の周知を図っていく。</p> <p>【評価結果の反映状況】高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(C評価) 【目標値】年間8人以上 【実績値】年間0人 【達成率】0% 利用者全てが無料の利用者であったため。</p> <p>②収支率(C評価) 【目標値】0.05% 【実績値】0.0% 【達成率】0.0% 利用者全てが無料の利用者であったため。</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】2,164千円 【実績値】1,957千円 【達成率】110.6% 想定よりもデマンドタクシーの利用が少なかったことによる。</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落込みの回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また、事前登録の申請において電子化を進める。</p>
余目タクシー 有限会社	余目酒田線	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】令和4年8月から2カ月間の実績から次のとおり目標値の見直しが必要と思われる。</p> <p>【評価結果の反映状況】利用者目標値の見直し(1,500人以上)とした。高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせたチラシの配布等広報活動おこなった。路線全体がわかりやすい路線図を作成するなどし周知を図っている。</p>	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した	<p>①年間利用者数(B評価) 【目標値】年間1,500人以上 【実績値】年間1,424人 【達成率】94.9%</p> <p>②収支率(B評価) 【目標値】14.0% 【実績値】13.3% 【達成率】13.3%</p> <p>③町負担額(A評価) 【計画時】4,515千円 【実績値】2,709千円 【達成率】166.7% 想定よりもデマンドタクシーの利用が少なかったことによる。</p> <p>【路線としての評価は次のとおり決定】 Aが2つ以上&gt;A評価、Cが2つ以上&gt;C評価、その他&gt;B評価</p>	<p>コロナ禍での落込みの回復状況を見極めながら適正な数値への見直しを行う。</p> <p>また、引き続き高齢者向けの交通安全教室での免許返納の呼びかけと合わせた広報活動を行う。内容もわかりやすい広報(見やすい時刻表、割引サービスの説明等)につとめる。また、事前登録の申請において電子化を進める。</p>

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(庄内町)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>庄内町は山形県北西部、庄内地域のほぼ中央に位置し、南北に細長い形をしており、東西22.2km、南北38.9km、総面積は249.17km<sup>2</sup>、人口は19,763人(令和5年3月31日現在)となっている。</p> <p>近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線の運行が1路線のみになる等、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、来訪者を含めた、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者の足の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から、役場・総合病院等への移動手段を確保する」ことを目標に掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

## 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7年1月30日

協議会名: 山形県(遊佐町)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(2事業年度前)(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)
酒田合同自動車株式会社 酒田第一タクシー株式会社	遊佐町デマンドタクシー	<p>【前回(2事業年度前)の評価結果】                      新規利用者の獲得のため、引き続き町内会回覧板などでPR活動を行い、また、免許返納した高齢者へ向けて利用方法を周知し利用促進のPRを行っていく。                      効果的にPR活動を実施するため地域のニーズをしっかりと把握するとともに、新規需要の掘り起こしやさらなる利用促進が図られることを期待します。</p> <p>【評価結果の反映状況】                      新規利用者獲得につなげるため、タクシー回数券のキャンペーンを開催する際に広報へ掲載し周知を図った。また、免許返納した高齢者へ向けて福祉サイドと連携をとり、福祉タクシー券を配布し利用促進へつなげた。利用客のニーズを把握するため、ドライバーとの情報共有をした。また、利用促進に向けて多方面からキャンペーン等の告知をした。</p>	A 計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	<p>【目標値】                      ①年間利用者数 10,000人以上                      ②収支率 28.8%以上                      ③町負担額 16,300千円</p> <p>【実績値】                      ①年間利用者数 7,889人                      ②収支率 13.2%                      ③町負担額 15,123千円</p> <p>【達成率】                      ①78.8% 評価:C                      そもそもの遊佐町の人口減少が現象している。主な利用者であった高齢者が施設に入居するなどして利用人数が減少したことも影響していると推察される。                      ②45.8% 評価:C                      利用者数の減少と、燃料費の高騰などの費用増加が重なったためと推察される。                      ③107.7% 評価:A                      達成できた。</p> <p>※路線としての評価は、各目標の評価を踏まえ以下により決定                      Aが2つ以上:A評価、Cが2つ以上:C、その他:B</p>	利用促進及び新規利用客の獲得のため、デマンドタクシーの周知方法を改善する。引き続きキャンペーン等を行い、利用促進に繋げていく。

※枠の大きさの変更は可能です。

## 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7年1月30日

協議会名:	山形県(遊佐町)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)	遊佐町は山形県最北部に位置し、面積は208.4km <sup>2</sup> 、人口は12,157人の町である。当町では近年、高齢化が進行しており、交通弱者への対応が町の課題となっている。誰もが安定して移動することができるようにするためには、地域公共交通の継続した運行が必要であるにも関わらず、路線バスの廃止などによりますます移動が困難になっている状況である。そのような中で、遊佐町デマンドタクシーを運行することは、町民の安心および安定した生活につながるものである。また、高齢者が多いことから通院目的での利用が多く見られるが、町内の病院ではなく隣の市にある総合病院へ通院している者も多いため、町内のデマンドタクシーを利用して駅まで移動し、そこから隣の市へ移動する流れができています。町民の安定した生活を確保するために、今後もデマンドタクシー事業の継続が必要である。