

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8年1月27日

協議会名: 淡路島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)	
淡路市	<p>【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】</p> <p>(運行路線名) 淡路市生活観光バス路線</p> <p>(運行形態) 定時定路線型</p> <p>(運行区間) ・東浦北淡線 東浦バスターミナル～本四仁井高速バス停前～北淡事務所を往復 ・観光周遊回り 岩屋ポートターミナル～東浦バスターミナル～岩屋ポートターミナルを循環</p> <p>(運行便数) ・東浦北淡線 平日: 9往復/日 休日: 8往復/日 ・観光周遊回り 10/1～11/30 休日: 18便/日 3/1～9/30 休日: 18便/日</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金】 ・平成26年8月に29人乗りの低床型車両を2台導入。 ・平成28年11月に36乗りの低床型車両を1台導入。</p>	<p>運行計画については、毎年6月の淡路市地域公共交通会議にて、淡路市コミュニティバスの評価基準</p> <p>①運行に関する基準(週2日、1日2往復4便の運行)、</p> <p>②利用に関する基準(便平均利用者数1.0人以上)、</p> <p>③運行費用の負担に関する基準(公的資金投入額の投入額、収支率20%以上)</p> <p>に基づき、検証を行い、目標値である公的資金投入額については達成できなかったが、それ以外の基準をすべて満たしているため、運行計画の承認を受け、効果的な運行に努めた。</p>	A	<p>運行については、事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施することができた。</p> <p>車両については、低床型ノンステップバス29人乗りの車両2台を中心に、バス利用者の増加による積み残し対策として、低床型ノンステップバス36人乗りの車両1台を導入し、安全安定した運行をすることができた。</p>	<p>運行については、高校生以上の通学者助成事業の影響もあり、通学の利用者数が増加し、運行回数、最低需要基準、利用者数の目標を達成することができたが、原油高騰による燃料費や修繕費、最低賃金の改正に伴う運転士の賃金の増加により、公的資金投入額、収支率が想定を下回ったことにより、目標を達成できなかった。</p> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none">・最低運行回数: 1日2往復4便以上・最低需要基準: 便あたり1.0人以上の利用者数・利用者数: 25,500人・公的資金投入額: 862.4円・収支率: 40.1% <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none">・最低運行回数: 1日17便以上・最低需要基準: 1便当たり3.6人の利用者数(輸送人員: 30,612人、実績運行回数: 8,295便)・利用者数: 30,612人・公的資金投入額: 905.6円市負担額: 27,723千円・収支率31.6%収入 17,442千円支出 55,174千円	<p>利用者数は、目標を上回り、前年度と比べ、約4,500人増(主に東浦北淡線の利用者)となった。要因としては、高校生以上の通学者助成事業により通学での利用者が増加したことが考えられる。</p> <p>また、公的資金投入額、収支率が下回った要因としては、バス運転士運転者のなどの人件費、燃料費や修繕費の高騰などがあげられる。</p> <p>今後は、LINE配信、オンラインアンケートなどを活用し、進学予定者への説明などを実施し、利用者などの声を聞きながら、できる限り利便性向上を図るとともに、取組み内容を市のHP、広報誌等に掲載し、公共交通に対する関心と利用促進を図る。</p>
(株)洲本観光タクシー	<p>(運行系統名) ・五色中央</p> <p>(運行形態) ・定時定路線型</p> <p>(運行区間) ・洲本BC(起点)～高田屋嘉兵衛公園(終点)</p> <p>(運行便数) ・4.5往復/日 上り: 4便、下り: 5便</p>	<p>・一部ルートが重複する路線バス「都志線」の運行事業者である淡路交通株式会社と情報共有を行い、ダイヤや二次交通等について協議を実施している。</p> <p>・利用者の利便性向上のため、運賃額の維持、淡路交通株式会社との回数券の相互利用、フリー乗降を継続実施している。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>利用者数は5,919人となり、目標値および前年度実績をわずかに下回ったが、洲本BC発の利用者は増加しており、路線として一定の利用は維持されている。</p> <p>運行収入は前年度より増加し、淡路交通との共通回数券等の利用も増加している。これにより収支率は10.5%となり、目標値には届かなかったものの、収入面では改善傾向が確認できる。</p> <p>一方、運行経費の増加により公的資金投入額は目標値を超えるものになった。</p> <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none">・利用者数: 6,026人・公的資金投入額: 1,007.8円・収支率: 11.4%・輸送人数: 2.0人/日 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none">・利用者数: 5,919人 <p>・公的資金投入額: 1062.0円 市運行委託料(運行経費-運行収入-フィーダー補助金): 6,285,805÷5,919人</p> <p>運行経費: 13,410,053円 運行収入: 1,413,248円 フィーダー補助金: 5,711,000円(※申請額)</p> <ul style="list-style-type: none">・収支率: 10.5%運行経費÷運行収入 <p>・輸送人数: 3.66人/日</p>	<p>・令和6年度の乗車実績は5,966人であったのに対し、令和7年度の乗車実績は5,919人となり、47人の減少となった。この系統は月ごとの利用者に大きな変動がないことから生活路線として運行していることが伺える。下り線(洲本BC発)の利用者数は令和6年度と比較して増加している一方、上り線(高田屋嘉兵衛公園発)の利用者数が減少しており、生活サイクルの変化も要因の一つとして考えられる。</p> <p>・住民からのアンケート結果を踏まえ、余裕を持ったダイヤ編成を検討し、高速バスや路線バスとの接続の調整について運行事業者と協議を行う。</p> <p>・バス乗車キャンペーンなどの利用促進施策についても、引き続き島内自治体やバス事業者と連携し、取り組んでいく。</p>