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6年12月25日

協議会名： **加茂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）
加茂市	七谷線※車両減価償却費等国庫補助金を活用	・乗車数の少ない路線を改廃し、交通結節点となるJR加茂駅発の電車の接続を考慮した時刻表に変更した。 ・公共交通データをGTFS化し、Google Mapに掲載することで、利便性向上に寄与した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	・全体輸送人員は目標57,000人／年であったのに対し、59,137人／年であった。 ・七谷線の輸送人員は目標30,000人／年であったのに対し、27,218人／年であった。 ・須田線の輸送人員は目標24,600人／年であったのに対し、24,340人／年であった。 七谷線と須田線で目標を達成できなかった要因としては、七谷線沿線の早朝路線の利用者が増加したことから、時刻表の都合上早朝路線に移行したことが想定される。他に七谷エリア在住者のかもんタクシー（乗合タクシー）利用が多いことも要因と考えられる。 また、輸送人員の増加には直接寄与しないが、バス2台のリースにより老朽化した車両を更新し、より安全な輸送を確保した。	・JR加茂駅発の電車の接続時間を引き続き考慮し、医療機関、観光施設及び商業施設の営業時間に合わせた時刻表に変更する。 ・利用券のデジタル化など、さらなる利便性向上を図る。
加茂市	須田線※車両減価償却費等国庫補助金を活用		A	計画通り事業は適切に実施された。			
加茂市	早朝高柳線		A	計画通り事業は適切に実施された。			
加茂市	七谷帰宅便		A	計画通り事業は適切に実施された。			
加茂市	早朝土倉猿毛線		A	計画通り事業は適切に実施された。			
加茂市	早朝村松線		A	計画通り事業は適切に実施された。			
加茂市	早朝天神林・長福寺線		A	計画通り事業は適切に実施された。			

別添１－２

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6年12月25日

協議会名：	加茂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）	加茂市は、JR信越本線の加茂駅を中心として市街地が形成され、市域は東西に細長く、東側は山岳地帯である。人口は減少傾向にあり、令和４年に市全域が過疎地域に指定された。 市営バスは、利用者数の減少により廃止となった民間路線バスの代替として導入されたが、特に東側の山岳地帯において極めて利用が少ない、または路線重複により運行頻度が過剰になっている地域や時間帯が生じており、非効率な運行が課題となっていた。 これを踏まえ令和3年11月に、市営バスの路線集約及び市全域における乗合タクシーの実証運行を開始し、人口が比較的多い地域や通勤通学利用が多い朝の時間帯に市営バスの運行を集約し、人口が広く点在する地域の移動は乗合タクシーが担うことで、公共交通の運行を効率化した。現在は、令和４年11月の本格運行開始を目指し、利用状況等を踏まえた運行内容の改善検討を行っている。 市営バスは、郊外部と加茂駅、加茂病院、スーパー等を結ぶ須田線、七谷線と、通勤通学に対応する早朝路線が運行し、生活に必要不可欠な交通となっている。 このため、地域公共交通確保維持事業により、須田線、七谷線、早朝村松線、早朝高柳線、早朝土倉猿毛線、早朝天神林・長福寺線（以下「本計画対象市営バス路線」）を確保・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。