

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)

平成31年1月11日

協議会名: 富山県生活路線バス協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
富山地方鉄道株式会社	○運行系統:滑川 富山駅前～滑川駅前 ○車両減価償却費等補助金	ICカードの普及により定期外収入 の6割がカード利用となった。新庄・ 針原地区からの利用者が多い。運 輸収入は増加した。	A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施された	A ＜目標:県民一人当たりの バスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は、 119,710人で前年度比133% となり、利用者が増加した。	区間利用者のためダイヤ全体 が適切が更なる検証が必要で ある。
	○運行系統:猪谷 赤十字病院前～猪谷 ○車両減価償却費等補助金	ICカードの普及により定期外収入 の6割がカード利用となった。大沢 野地区からの利用者が多い。運輸 収入は減少した。	A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施された	A ＜目標:ノンステップバス導 入割合(民営乗合)＞ ノンステップバスをH30.7に 2台導入した。	引き続き、利用者の利便性向 上等に向け、ノンステップバス の導入に努める。
富山地方鉄道株式会社	○運行系統:富山～新高岡 富山駅前～新高岡駅前 ○車両減価償却費等補助金	区間利用客の減少により運輸収入 は減少した。	A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施された	A ＜目標:県民一人当たりの バスの年間利用回数＞ 高岡駅止まりを含む今年度 の利用者は、247,350人 で前年度比117%となり、利 用者が増加した。	旧細入地区の過疎化の進展が 進むなか、いかに維持運営して いくかが課題である。
				A ＜目標:ノンステップバス導 入割合(民営乗合)＞ ノンステップバスをH30.7に 2台導入した。	引き続き、利用者の利便性向 上等に向け、ノンステップバス の導入に努める。
富山地方鉄道株式会社				A ＜目標:県民一人当たりの バスの年間利用回数＞ 高岡駅止まりを含む今年度 の利用者は、247,350人 で前年度比117%となり、利 用者が増加した。	乗降調査では延伸区間の利用 者が少なく、利用実態に見合っ た検証が必要である。
				A ＜目標:ノンステップバス導 入割合(民営乗合)＞ ノンステップバスをH30.7に 2台導入した。	引き続き、利用者の利便性向 上等に向け、ノンステップバス の導入に努める。

富山地方鉄道株式会社	○運行系統：月岡団地經由福沢 富山駅前～福沢 ○車両減価償却費等補助金	ICカードの普及により定期外利用の6割がカード利用となった。福沢地区・月岡地区からの利用者が多い。運輸収入は増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者数は、142,629人で前年度比141%となり、利用者が増加した。 A ＜目標：ノンステップバス導入割合（民営乗合）＞ ノンステップバスをH30.7に2台導入した。	現在の運行回数を確保しつつ、公共交通への利用促進に取り組む。
						引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。	引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。
富山地方鉄道株式会社	○運行系統：熊野經由八尾富山駅前～八尾鏡町 ○車両減価償却費等補助金	ICカードの普及により定期外収入の6割がカード利用となった。婦中地区からの利用者が多い。運輸収入は増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者数は、217,193人で前年度比120%となり、利用者が増加した。 A ＜目標：ノンステップバス導入割合（民営乗合）＞ ノンステップバスをH30.7に2台導入した。	ダイヤが利用実態に見合っているか更なる検証が必要である。
						引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。	引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。
富山地方鉄道株式会社	○運行系統：城端線 富山駅前～城端行政センター前	砺波市、南砺市地区から富山市中心部への通勤・通学利用者の利便のため、平日4往復運行し利用者は安定している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者数は、110,472人で前年度比97%となり、利用者は微減だった。 B ＜目標：ノンステップバス導入割合（民営乗合）＞ ノンステップバスをH30.7に2台導入した。	運賃の見直しによる収支バランスの改善が必要である。
						引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。	引き続き、利用者の利便性向上等に向け、ノンステップバスの導入に努める。
加越能バス株式会社	○運行系統：脇起点：高岡駅前 終点：脇 ○車両減価償却費等補助金	現在の運行回数を維持しつつ、公共交通への利用促進に取り組むが輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者数は、145,868人で前年度比89.9%となり、特に通学の利用者が減少した。 B ＜目標：ノンステップバス導入割合（民営乗合）＞ ノンステップバスをH30.7に2台導入した。	通学利用の減少を改善するため、沿線市と連携し沿線の学校などへ利便性をPRし、公共交通への利用促進に取り組む。
						＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者数は、54,209人で前年度比79.2%となり、特に通学の利用者が減少した。 B ＜目標：ノンステップバス導入割合（民営乗合）＞ ノンステップバスをH30.7に2台導入した。	通学利用の減少を改善するため、沿線市と連携し沿線の学校などへ利便性をPRし、公共交通への利用促進に取り組む。

加越能バス株式会社	○運行系統：新高岡守山經由水見 起点：済生会病院 終点：水見市民病院 ○車両減価償却費等補助金	現在の運行回数を維持しつつ、公共交通への利用促進に取組んだが輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は133,006人で前年度比90.0%となり、特に通学の利用者が減少した。	通学利用の減少を改善するため、沿線市と連携し沿線の学校などへの利便性をPRし、公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：伏木經由水見 起点：済生会病院 終点：水見市民病院 ○車両減価償却費等補助金	沿線市と連携し利用者の掘り起こしを行ったことにより輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は59,042人で前年度比122.5%と増加した。	引き続き沿線市と連携し公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：高岡ふしき病院經由水見 起点：済生会病院 終点：水見市民病院 ○車両減価償却費等補助金	運行体系の見直しや沿線市と連携し利用者の掘り起こしや沿線施設へのPRを行ったことにより輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は45,877人で前年度比118.0%と増加した。	引き続き沿線市と連携し、沿線施設などへ利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：仏生寺 起点：済生会病院 終点：水見市民病院 ○車両減価償却費等補助金	沿線市と連携し沿線の学校などへ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行ったことにより輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は102,774人で前年比117.4%と増加した。	引き続き沿線市と連携し、沿線施設や学校などへ利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：石動 起点：済生会病院 終点：石動駅前 ○車両減価償却費等補助金	沿線市と連携し沿線の学校などへ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行ったことにより輸送人員は減少したが運送収入は増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は50,143人で前年比92.5%と減少したが収入は前年比117.2%と増加した。	引き続き沿線市と連携し、沿線施設や学校などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：済生会・中田団地 起点：高岡駅南口 終点：中田中学校前 ○車両減価償却費等補助金	沿線市と連携し潜在的な利用者の掘り起こしを行ってきたが輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は37,901人で前年比85.5%と減少した。	沿線市と連携し、商業施設や病院などへのPRをし、利用実態に合ったダイヤ改正なども検討する。
加越能バス株式会社	○運行系統：職安・富大附属病院 起点：職業安定所前 終点：富山大学附属病院 ○車両減価償却費等補助金	沿線市と連携し潜在的な利用者の掘り起こしを行い、又、学校行事での利用促進を促したが輸送人員は減少したが運送収入は微増した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は49,955人で前年比97.0%と減少したが収入は前年比102.3%と微増した。	利用者ニーズに合った運行体系の見直しを行い、収支改善に努める。
加越能バス株式会社	○運行系統：加越 起点：石動駅前 終点：庄川町 ○車両減価償却費等補助金	利用実態に見合った運行体系の見直しを行い、又、高齢者へのバス利用促進のPRを行ったが、輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用回数は31,422人で前年比85.9%と減少した。	沿線市と連携し、沿線施設や学校及び病院などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。

加越能バス株式会社	○運行系統：砺波立野脇 起点：砺波市役所前 終点：立野脇 ○車両減価償却費等補助金	利用実態に見合った運行体系の見直しを行い、又、高齢者へのバス利用促進のPRを行ったが、輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は学生以外の一般利用が伸びず、19,696人で前年比79.7%と減少した。	沿線市と連携し、沿線の商業施設や学校及び病院などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：城端白川郷 起点：城端駅前 終点：白川郷 ○車両減価償却費等補助金	国内外からの観光客にも対応し、Wi-Fi機器の更新や企画切符等の販売を継続し利用促進に取組み輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は69,659人で前年比112.1%と増加した。	今後も沿線市と連携し、観光客にも対応した利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：庄川町 起点：高岡駅前 終点：庄川町 ○車両減価償却費等補助金	運行体系の見直しや沿線市と連携し利用者の掘り起こしや沿線施設へのPRを行ったが輸送人員・運送収入とも減少した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は72,516人で前年比90.1%と減少したが、並行する小牧線と合わせて比較すると前年比115%と増加した。	沿線市と連携し、沿線の商業施設や学校及び病院などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：小牧 起点：高岡駅前 終点：小牧堰堤 ○車両減価償却費等補助金	運行体系の見直しや沿線市と連携し利用者の掘り起こしや沿線施設へのPRを行い輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は66,315人で前年比163.3%と増加した。	沿線市と連携し、沿線の商業施設や宿泊施設、学校及び病院などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
加越能バス株式会社	○運行系統：若林 起点：砺波市役所前 終点：石動駅前 ○車両減価償却費等補助金	利用実態に見合った運行体系、ダイヤの見直しを行い、又、高齢者へのバス利用促進のPRを行い、輸送人員・運送収入とも増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 今年度の利用者は21,119人で前年比115.7%と増加した。	沿線市と連携し、沿線の病院や学校などへの利便性をPRし公共交通への利用促進に取り組む。
西日本ジェイアールバス株式会社	○運行系統名：名金線 運行区間：金沢駅～森本駅～福光駅 ○車両減価償却費等補助金	引き続き、ノンストップ車両(新車)を導入し、修繕費・燃料費等の経費削減に努めた。 また、モビリティイノベーションの環境として、公共交通の利用促進を目的とした地域イベント等への参加により沿線地域のPRを図るとともに、地域と連携した運転免許証自主返納者向け支援制度の導入等、当該路線の利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	＜目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数＞ 金沢市街における観光等によるご利用が堅調であり、利用者数は対前年124%と推移した。	細かなニーズに応えたダイヤを設定することで利便性向上に努めるとともに、沿線市町と連携し、継続した地域イベント等への参画等、モビリティイノベーションの取り組みにより、当該路線及び沿線地域のPRに努める。

富山地鉄北斗バス(株)	○運行系統：富山簡保保養センター 起点：富山駅前 終点：富山簡保保養センター ○車両減価償却費等補助金	ICカード、割安定期券の販売促進で利用者増加に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	<目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数> 今年度の利用者は83,321人で前年比103%と増加した。	引き続き関係自治体との利用促進の取組み連携、また利用状況の検証を行い必要に応じてダイヤ改正を実施し利用促進を図っていく。
富山地鉄北斗バス(株)	○運行系統：布目經由新港東口 起点：富山駅前 終点：新港東口 ○車両減価償却費等補助金	ICカード、割安定期券の販売促進で利用者増加に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	<目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数> 今年度の利用者は80,307人で前年比101%と増加した。	引き続き関係自治体との利用促進の取組み連携、また利用状況の検証を行い必要に応じてダイヤ改正を実施し利用促進を図っていく。

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

平成31年1月11日

協議会名:	富山県生活路線バス協議会
評価対象事業名:	地域間幹線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)	地域間幹線系統は、地域住民、特に高齢者や児童・生徒などにとって必要不可欠な移動手段であり、通勤・通学のほか、通院・買い物などの住民生活の足として重要であり、その維持確保を目的とする。 ※各系統の目的・必要性については、別紙のとおり

別添1 各地域間幹線系統の目的・必要性

運行事業者名	番号	運行系統名	起点	経由地	終点	目的・必要性
富山地方鉄道㈱	1	滑川	富山駅前	針原新町	滑川駅前	滑川市・富山市水橋地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	2	猪谷	赤十字病院前	笹津	猪谷	細入・大沢野地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	3	富山ー新高岡	富山駅前	呉羽・小杉	新高岡駅前	高岡市・射水市と富山市相互間の通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	4	富山ー小杉	富山駅前	呉羽	小杉駅前	射水市と富山市相互間の通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	5	山田	富山駅前	遠星・羽根	山田行政センター	山田・婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	6	フアール経由萩の島	富山駅前	フアール	富山駅前	婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院及びショッピングセンターフアールへの買い物の手段として必要
	7	富山国際大学(市民病院)	富山駅前	市民病院前	富山国際大学	沿線の高校・大学への通学、福沢地区等富山市南部地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院手段として必要
	8	月岡団地経由福沢	富山駅前	下堀	福沢	福沢地区等富山市南部地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院手段として必要
	9	熊野経由八尾	富山駅前	新布施・分田	八尾饒町	八尾・婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の手段として必要
	10	城端	富山駅前	砺波駅南	城端行政センター	城端・福光・福野・砺波地区から富山市中心地への通勤・通学の手段として必要
加越能バス㈱	11	脇	高岡駅前	新守山	脇	瀧清小学校、氷見高校、高岡商業高校、高岡工業高校、高岡第一高校への通学、瀧清地区からの氷見及び高岡市街地への買い物 一部新高岡駅まで延伸
	12	守山經由氷見	高岡駅前	新守山・氷見駅	氷見市民病院	氷見高校、高岡商業高校、高岡第一高校への通学、氷見市民病院への通院、高岡市街地への買い物 一部新高岡駅まで延伸
	13	新高岡守山經由氷見	済生会病院	新守山・氷見駅	氷見市民病院	氷見高校、高岡商業高校、高岡第一高校への通学、氷見市民病院・済生会病院への通院、新高岡駅・高岡市街地への買い物
	14	伏木經由氷見	済生会病院	伏木駅前・氷見駅	氷見市民病院	氷見・伏木からの新高岡駅・高岡市街地への通勤・買い物等
	15	高岡ふしき病院經由氷見	済生会病院	ふしき病院・氷見駅	氷見市民病院	氷見・高岡からの高岡ふしき病院への通院、新高岡駅・高岡市街地へ買い物等
	16	仏生寺	済生会病院	仏生寺・氷見駅	氷見市民病院	氷見・高岡からの高岡商業高校、氷見高校、高岡第一高校への通学、新高岡駅・高岡市街地への買い物等
	17	石動	済生会病院	立野・福岡町	石動駅前	沿線企業への通勤、高岡からの福岡高校への通学 新高岡駅へ乗り継ぎ、アウトレットへの買い物
	18	済生会・中田団地	高岡駅南口	済生会病院中田団地	中田中学校前	中田地区から高岡への通勤、済生会病院への通院、イオンへの買い物
	19	鎌安・富大附属病院	職業安定所前	高岡駅前・水戸田	富山大学附属病院	富大附属病院への通院、大門小学校への通学
	20	加越	石動駅前	福野町・井波町	庄川町	南砺福野高校、となみ野高校、石動高校への通学
	21	砺波立野脇	砺波市役所前	福野町・福光駅前	立野脇	福光南部小学校、福光中学校への通学、砺波総合病院への通院
	22	城端白川郷	城端駅前	西赤尾	白川郷	五箇山地区から南砺市への通院、買い物、平高校への通学
	23	庄川町	高岡駅前	戸田団地 砺波総合病院	庄川町	高岡南高校、高岡聴覚総合支援学校への通学、砺波総合病院への通院、新高岡駅への乗り継ぎ、新高岡駅・高岡市街地への買い物等
	24	小牧	高岡駅前	戸田団地 砺波総合病院	小牧堰堤	高岡南高校、高岡聴覚総合支援学校への通学、砺波総合病院への通院、新高岡駅・小牧船舶への乗り継ぎ、新高岡駅・高岡市街地への買い物等
	25	若林	砺波市役所前	若林農協前・松沢	石動駅前	小矢部園芸高校、石動高校への通学、砺波総合病院への通院
西日本ジェイアールバス株式会社	26	名金線	金沢駅	香林坊・森本駅	福光駅	南砺市から、福光中部小学校、福光中学校、南砺福光高校への通学や、通勤、通院、買い物及び福光駅までのアクセスのための交通手段であり、地域住民の生活交通路線として必要不可欠である。 また、南砺市(特に福光地域)と金沢市は広域交流を続けているが、本路線は両市を結ぶ数少ない重要な公共交通機関であり、その存在意義は極めて大きなものである。
富山地方鉄道 北斗バス㈱	27	富山簡保保養センター	富山駅前	遠星・羽根	富山簡保保養センター	婦中地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院及び簡保保養センターへの交通手段として必要
	28	布目經由新港東口	富山駅前	布目・練合	新港東口	射水市及び富山市北西地区から富山市中心地への通勤・通学・買い物・通院の交通手段として必要
合計	28	路線				