

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)

協議会名: **新潟県地域公共交通活性化協議会**

評価対象事業名: **地域間幹線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)
共同運行(①新潟交通株②越後交通株③頸城自動車株)					
1 共同運行(①新潟交通株②越後交通株③頸城自動車株)	新潟駅前～直江津駅前	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成やタクシーと連携した二次交通の実証を行い、利用促進・利便性向上を図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【達成状況】 輸送人員前年度比較: 101.3 % (R6: 151 千人 → R7: 153 千人) 収支率前年度比較: ▲ 1.0 % (R6: 80.7 % → R7: 79.7 %) 公的資金投入額前年度比較: 93 % (R3: 61,935 千円 → R7: 57,564 千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰や運転士確保の費用等が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。
アイ・ケーアライアンス株					
2 アイ・ケーアライアンス株	新潟駅前～東三条駅前	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成や運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い、利用促進・利便性向上を図った。	B 事業が計画に位置づけられたとおり実施されていない点があった(理由) B 高速バスの二次交通の実証ができなかったため。 ※実証の代替として、二次交通情報をときライナーHPに掲載	C 【達成状況】 輸送人員前年度比較: 100.0 % (R6: 43 千人 → R7: 43 千人) 収支率前年度比較: ▲ 24.1 % (R6: 95.5 % → R7: 71.4 %) 公的資金投入額前年度比較: 105 % (R3: 4,089 千円 → R7: 4,286 千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰や運転士確保の費用等が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。

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)
越後交通(株)					
3 越後交通(株)	柏崎～新潟	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成や運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い、利用促進・利便性向上を図った。	事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった (理由) B 高速バスの二次交通の実証ができなかったため ※実証の代替として、二次交通情報をときライナーHPに掲載	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 100.0 % (R6: 38 千人 → R7: 38 千人) 収支率前年度比較: ▲ 1.3 % (R6: 71.5 % → R7: 70.2 %) 公的資金投入額前年度比較: 17 % (R3: 15,334 千円 → R7: 2,603 千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰や運転士確保の費用等が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。
共同運行(①泉観光バス(株)②アイ・ケーアライアンス(株))					
4 共同運行(①泉観光バス(株)②アイ・ケーアライアンス(株))	さくらアリーナ前～新潟駅前	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成や運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い、利用促進・利便性向上を図った。	事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった (理由) B 高速バスの二次交通の実証ができなかったため ※実証の代替として、二次交通情報をときライナーHPに掲載	【達成状況】※R6の上半期は蒲原鉄道を含む 輸送人員前年度比較: 97.5 % (R6: 40 千人 → R7: 39 千人) 収支率前年度比較: ▲ 9.3 % (R6: 64.6 % → R7: 55.3 %) 公的資金投入額前年度比較: 1065 % (R3: 1,701 千円 → R7: 18,107 千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰や運転士確保の費用等が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。

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12月23日

協議会名：	新潟県地域公共交通活性化協議会
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)	<p>近年、県内高速バス路線は、人口減少やマイカー利用の増大などによる利用者の減少により収支が悪化し、運転手不足も相まって路線の減便・廃止が相次いでいる。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少し、運行継続に向けて、厳しい状況におかれている。</p> <p>本計画は、こうした背景を踏まえた上で、県内高速バスネットワークによる本県の広域交通体系の目指す将来像や取組の具体的な方向性を示し、持続可能で利便性の高い交通ネットワークの実現を目指すものである。</p>