

令和2年度 北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域間幹線系統(5件)

【新潟県】

- 1) 新潟県生活交通確保対策協議会 1

【長野県】

- 2) 長野県公共交通活性化協議会 12

【富山県】

- 3) 富山県生活路線バス協議会 17

【石川県】

- 4) 石川県生活交通の確保に関する地域協議会 22
5) 中能登町地域公共交通協議会 23

■ 地域内フィーダー系統(66件)

【新潟県】

- 6) 村上市地域公共交通活性化協議会(村上市) 24
7) 阿賀野市地域公共交通協議会(阿賀野市) 27
8) 上越市地域公共交通活性化協議会(上越市) 34
9) 見附市地域公共交通活性化協議会(見附市) 40
10) 三条市地域公共交通協議会(三条市) 41
11) 胎内市地域公共交通協議会(胎内市) 45
12) 柏崎市地域公共交通活性化協議会(柏崎市) 47
13) 新発田市地域公共交通活性化協議会(新発田市) 49
14) 佐渡市地域公共交通活性化協議会(佐渡市) 51
15) 粟島浦村地域公共交通協議会(粟島浦村) 53
16) 五泉市地域公共交通活性化協議会(五泉市) 54
17) 魚沼市地域公共交通協議会(魚沼市) 56
18) 燕・弥彦地域公共交通会議(燕市・弥彦村) 62
19) 妙高市地域公共交通協議会(妙高市) 65
20) 南魚沼市地域公共交通協議会(南魚沼市) 67
21) 小千谷市地域公共交通協議会(小千谷市) 70

次ページに続く

令和2年度 北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域内フィーダー系統(66件)

前ページより

【長野県】

22) 飯田市地域公共交通改善市民会議(飯田市)	71
23) 上田市公共交通活性化協議会(上田市)	82
24) 松川町地域公共交通対策協議会(松川町)	98
25) 伊那市地域公共交通協議会(伊那市)	101
26) 長野市公共交通活性化・再生協議会(長野市)	108
27) 安曇野市地域公共交通協議会(安曇野市)	110
28) 信濃町地域公共交通協議会(信濃町)	111
29) 岡谷市地域公共交通活性化協議会(岡谷市)	116
30) 須坂市地域公共交通会議(須坂市)	117
31) 中野市地域公共交通対策協議会(中野市)	119
32) 生坂村地域公共交通協議会(生坂村)	122
33) 青木村地域公共交通会議(青木村)	125
34) 阿智村地域公共交通協議会(阿智村)	129
35) 下伊那南部地域公共交通対策協議会 (阿南町・売木村・天龍村・泰阜村・下條村)	142
36) 朝日村地域公共交通協議会(朝日村)	148
37) 松本市地域公共交通協議会(松本市)	150

38) 立科町地域公共交通活性化協議会(立科町)	153
39) 豊丘村地域公共交通会議(豊丘村)	160
40) 茅野市・原村地域公共交通活性化協議会(茅野市・原村)	161
41) 川上村地域公共交通活性化協議会(川上村)	168
42) 辰野町地域公共交通会議(辰野町)	169
43) 佐久市地域公共交通確保維持改善協議会(佐久市)	171
44) 飯山市地域公共交通会議(飯山市)	177
45) 塩尻市地域公共交通会議(塩尻市)	178
46) 諏訪市地域公共交通協議会(諏訪市)	179
47) 西部コミュニティバスを守り育てる会(根羽村・平谷村)	182
48) 駒ヶ根市地域公共交通協議会(駒ヶ根市)	183
49) 中川村地域公共交通会議(中川村)	185
50) 千曲市地域公共交通活性化協議会(千曲市)	187
51) 大鹿村地域公共交通会議(大鹿村)	188
52) 喬木村地域公共交通会議(喬木村)	189
53) 高山村地域公共交通協議会(高山村)	190
54) 山ノ内町地域公共交通会議(山ノ内町)	191

次ページに続く

令和2年度 北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域内フィーダー系統(66件)

前ページより

【富山県】

- 55) 魚津市公共交通活性化会議(魚津市)192
- 56) 小矢部市地域公共交通活性化協議会(小矢部市)197
- 57) 滑川市地域公共交通会議(滑川市)207
- 58) 黒部市公共交通戦略推進協議会(黒部市)215
- 59) 氷見市地域公共交通会議(氷見市)221
- 60) 砺波市地域公共交通会議(砺波市)223

【石川県】

- 61) 加賀市地域公共交通活性化・再生協議会(加賀市)225
- 62) 内灘町地域公共交通協議会(内灘町)227
- 63) 津幡町地域公共交通活性化協議会(津幡町)229
- 64) 輪島市地域公共交通会議(輪島市)232
- 65) 宝達志水町地域公共交通協議会(宝達志水町)233
- 66) 珠洲市地域公共交通活性化協議会(珠洲市)234
- 67) 穴水町地域公共交通協議会(穴水町)236
- 68) 小松市地域公共交通活性化協議会(小松市)237
- 69) 七尾市地域公共交通協議会(七尾市)238
- 70) 中能登町地域公共交通協議会(中能登町)240
- 71) 志賀町地域公共交通活性化協議会(志賀町)242

■ 離島航路(3件)

【新潟県】

- 72) 佐渡航路確保維持改善協議会243
- 73) 粟島浦村地域公共交通協議会244

【石川県】

- 74) 輪島市離島航路改善協議会245

令和2年度 北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 調査事業〔計画策定事業〕(9件)

【新潟県】

- 75) 柏崎市地域公共交通活性化協議会(柏崎市) ……246
- 76) 見附市地域公共交通活性化協議会(見附市) ……247
- 77) 村上市地域公共交通活性化協議会(村上市) ……248
- 78) 魚沼市地域公共交通協議会(魚沼市) ……249

【長野県】

- 79) 松本市地域公共交通協議会(松本市) ……250

【石川県】

- 80) 小松市地域公共交通活性化協議会(小松市) ……251
- 81) 内灘町地域公共交通協議会(内灘町) ……252
- 82) 宝達志水町地域公共交通協議会(宝達志水町) ……253
- 83) 羽咋市地域公共交通協議会(羽咋市) ……254

■ 調査事業〔計画推進事業〕(1件)

【長野県】

- 84) 千曲市地域公共交通活性化協議会(千曲市) ……255

■ 地域公共交通バリアフリー化調査事業(1件)

【新潟県】

- 85) 糸魚川市移動等円滑化促進方針推進協議会(糸魚川市)・256

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通(株)	新潟～豊栄	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年3月にダイヤ改正を実施した。 ・令和2年7月、夏休みこどもりゅうと50円バスを実施。令和2年9月20日(バスの日)にICカードりゅうとのチャージに対してノベルティ(エコバッグ)をプレゼントするキャンペーンを展開。 ・コロナ禍において近距離圏の外出・行楽(マイクロツーリズム)が推奨されていることを受け、1日乗り放題券(ふらばすチケット)を販売、メディア(地元テレビ局)での特集などを通じ発信・拡販につとめた。 	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	B	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員前年度比較: 93% R1 150千人 R2 139千人 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響による輸送人員の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による行動変容を踏まえた利用動態を分析し、ダイヤ改正及び競合路線の時刻調整を検討する。 ・バスをはじめ公共交通機関の利用促進に繋がる広報・啓発活動を関係機関と連携し継続的に実施する。 ・車両の衛生対策(光触媒コーティング)を実施した事をPRL利用回復(促進)に繋げる。 	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス(株)	新潟～新発田	<ul style="list-style-type: none"> ・新発田市内のコミバス等の地域内交通路線・ダイヤの見直しによる相互連携により利便性アップを図った。 	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	B	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員前年度比較: 85% R1 349千人 R2 297千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。 	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス(株)	新潟～水原	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。 	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	B	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員前年度比較: 84% R1 201千人 R2 168千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。 	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス(株)	新潟～新津① (万代シテイ～沢海～秋葉区役所)	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。 	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	B	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員前年度比較: 88% R1 68千人 R2 60千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。 	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～京ヶ瀬	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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	B 輸送人員前年度比較:84% R1 58千人 R2 49千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～新津② (万代シテイ～二本木～秋葉区役所)	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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	B 輸送人員前年度比較:92% R1 72千人 R2 66千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～小須戸	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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	B 輸送人員前年度比較:77% R1 102千人 R2 79千人 ・新型コロナウイルスの影響による外出・移動控えや休校、在宅勤務によるバス利用の減少。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～月潟	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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 輸送人員前年度比較:105% R1 138千人 R2 145千人	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新津～白根① (白根横町～臼井～新津駅)	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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 輸送人員前年度比較:115% R1 26千人 R2 30千人	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新津～白根② (白根横町～矢代田～新津駅)	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	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 輸送人員前年度比較:105% R1 42千人 R2 44千人	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	共同運行(新潟交通観光バス㈱)(前期のみ)、泉観光バス㈱、蒲原鉄道㈱	五泉高校前～さくらアリーナ前・村松支所～五泉高校前	・五泉市協議会と連携し、JRIに合わせたダイヤ改正や、市内全世帯に公共交通時刻表冊子を配布及び沿線各施設への時刻表掲示により利用促進を図った。	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	B 輸送人員前年度比較:89% R1 65千人 R1 58千人 政府の休校要請に伴い、沿線にある公立高校が一時的に休校したため、利用する通学生が減少した。	・市協議会とバス事業者が連携し、利便性向上を確保する。 ・JRとの乗継利便性を維持するためのダイヤ改正や地域住民への周知活動を徹底する。 ・令和3年秋に開業する五泉市複合施設への乗り入れを図り、利用者増加に繋げる。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越佐観光バス(株)	長辰～燕三条駅	・平日以外に運行日を設定した ・利用促進のため市内全域に対し広報を行った ・利用者の要望を把握するためアンケートを実施した	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 輸送人員前年度比較:78% R1 32千人 R2 25千人 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響 ・高齢者の利用が減少した	・市町村等と連携し、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しを検討する。 ・利用者からの要望を取り入れサービスの向上を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～三条	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:82% R1 65千人 R2 53千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～分水(長岡駅前～興野～分水駅前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:81% R1 54千人 R2 44千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～今町	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:84% R1 32千人 R2 27千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(急行)長岡～栃尾① (急行)長岡駅前～百束～栃尾車庫前)	・競合路線を廃止し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:80% R1 69千人 R2 55千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(急行) 長岡～栃尾 ② ((急行)長岡駅前～百束・楡原～栃尾車庫前)	・競合路線を廃止し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:84% R1 87千人 R2 73千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(快速) 長岡～栃尾 ① ((快速)長岡駅東口～昭和通り・新榎～栃尾車庫前)	・競合路線を廃止し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:76% R1 41千人 R2 31千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(快速) 長岡～栃尾 ② ((快速)長岡駅東口～東バイパス・新榎トンネル～栃尾車庫前)	・競合路線を廃止し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:79% R1 47千人 R2 37千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～見附 ① (長岡駅東口～新町・耳取～上見附車庫前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:79% R1 34千人 R2 27千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～見附 ② (長岡駅東口～新町・浦瀬～上見附車庫前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:80% R1 81千人 R2 65千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～見附③ (長岡駅東口～麻生田～上見附車庫前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:69% R1 36千人 R2 25千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(急行)長岡～寺泊① (急行)長岡駅前～李崎・与板～坂井町)	・運行回数の維持・JR接続の時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:68% R1 78千人 R2 53千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	(急行)長岡～寺泊② (急行)長岡駅前～李崎・与板～大野積終点)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:82% R1 49千人 R2 40千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～小島谷	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:91% R1 23千人 R2 21千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～十日町	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:85% R1 123千人 R2 105千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～小千谷① (長岡駅前～新国道～小千谷インター)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:75% R1 40千人 R2 30千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～小千谷② (急行)長岡駅前～片貝・小栗田～小千谷車庫前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:93% R1 133千人 R2 124千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～小千谷③ (急行)長岡駅前～片貝・坪野～小千谷車庫前)	・運行回数の維持・競合路線と学校始業との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:75% R1 53千人 R2 40千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～出雲崎	・競合路線を減便し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:85% R1 68千人 R2 58千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～蓮花寺	・平日運行回数0.5回減を行い効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:80% R1 30千人 R2 24千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～与板 ① (長岡駅前～三ツ郷屋・河根川～与板警察署前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:88% R1 25千人 R2 22千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～柏崎 ① (快速)長岡駅前～曾地～柏崎駅前)	・平日運行回数0.5回減を行い効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:77% R1 86千人 R2 66千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～柏崎 ② (急行)長岡駅前～西山～柏崎駅前)	・競合路線を減便し効率化を行った。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:77% R1 88千人 R2 68千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～与板 ② (長岡駅前～関原三叉路～与板警察署前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:103% R1 36千人 R2 37千人	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	長岡～小国	・運行回数の維持・JR接続との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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	輸送人員前年度比較:90% R1 62千人 R2 56千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	三条～八木ヶ鼻	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:93% R1 43千人 R2 40千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	八木ヶ鼻～地場産	・新設された学校への延伸を行い、利用者の増加に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:117% R1 23千人 R2 27千人	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	小千谷～十日町	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:75% R1 59千人 R2 44千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	小千谷～小国	・運行回数の維持・時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:80% R1 25千人 R2 20千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	柏崎～岡野町① (柏崎駅前～安田～岡野町車庫前)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:121% R1 29千人 R2 35千人	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通(株)	柏崎～岡野町②(柏崎駅前～柏崎総合医療センター～じよんのび村)	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	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 輸送人員前年度比較:93% R1 42千人 R2 39千人 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ削減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	小千谷～小出	・運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。	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	B 輸送人員前年度比較:84% R1 67千人 R2 56千人 ・少子化の影響で通学利用が減少。 ・コロナ禍による外出自粛の影響が大きく、バス利用者が減少。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。 ・系統の分割、経路の変更等路線の合理的な整理を検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	小出～栃尾又	・運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。	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	B 輸送人員前年度比較:82% R1 39千人 R2 32千人 ・少子化の影響で通学利用が減少。 ・コロナ禍による外出自粛の影響が大きく、バス利用者が減少。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	六日町～小出	・運行時刻の見直しを検討したが、実施しなかった。	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	B 輸送人員前年度比較:84% R1 55千人 R2 46千人 ・少子化の影響で通学利用が減少。 ・コロナ禍による外出自粛の影響が大きく、バス利用者が減少。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。 ・系統の分割、経路の変更等路線の合理的な整理を検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	六日町～湯沢	・運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。	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	B 輸送人員前年度比較:71% R1 35千人 R2 25千人 ・少子化の影響で通学利用が減少。 ・コロナ禍による外出自粛の影響が大きく、バス利用者が減少。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	十日町～中里～津南	・運行時刻の見直しを検討したが、実施しなかった。	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	B 輸送人員前年度比較:80% R1 110千人 R2 88千人 ・運行回数をR1年11.3回→R2年9.8回に変更したため。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス(株)	十日町～宮中～津南	・運行時刻の見直しを検討したが、実施しなかった。	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 輸送人員前年度比較:250% R1 10千人 R2 25千人	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しなどを検討して利用者数の維持を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車(株)	上越妙高駅前～鶴の浜	・H28.10～R2.3.31まで、再編実施計画に基づき運行。 ・バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。	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 輸送人員前年度比較:76% R1 213千人 R2 162千人 ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛により、利用者が激減した。	・利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・コロナ感染防止対策を継続し、安心して利用いただけるよう努める。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車(株)	中央病院～新井バスターミナル	・H28.10～R2.3.31まで、再編実施計画に基づき運行。 ・バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。 ・R2.4.1に大型商業施設へ路線延伸し、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	B 輸送人員前年度比較:94% R1 81千人 R2 76千人 ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛により、利用者が激減した。	・利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・コロナ感染防止対策を継続し、安心して利用いただけるよう努める。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車(株)	鶴の浜～柿崎バスターミナル	・H28.10～R2.3.31まで、再編実施計画に基づき運行。 ・R2.4.1から幹線対象外となる。 ・バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。	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 輸送人員前年度比較:63% R1 8千人 R2 5千人 ・今年度は半期の実績で、コロナの影響が少なく、半期の比較では利用者が増えた。	・R2.4.1から幹線対象外となる。 ・引き続き、利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進・コロナ感染防止対策に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車(株)	マルケーバスター～浦川原バスターミナル	・H28.10～R2.3.31まで、再編実施計画に基づき運行。 ・R2.4.1から幹線対象外となる。 ・バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。	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 輸送人員前年度比較:58% R1 67千人 R2 39千人 ・今年度は半期の実績で、コロナの影響が少なく、半期の比較では利用者が増えた。	・R2.4.1から幹線対象外となる。 ・引き続き、利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進・コロナ感染防止対策に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	くびき野バス(株)	高田駅前～深山荘	・H28.10に上越市の再編実施計画に基づき路線再編(経路変更)を実施。[R2.3.31まで継続] ・バス乗車キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売、また総合時刻表の作成・配付等によりバス利用促進を実施	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 輸送人員前年度比較:83% R1 18千人 R2 15千人 ・沿線の小中学生の減少により通学定期券等の購入が減少したことから輸送人員が減少した。	・上越市の再編実施計画に伴う特例期間(R2.3.31まで)が終了したが、引き続き路線は継続されるので、今後の上越市の再編計画に沿って路線を維持していきたい。 事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	くびき野バス(株)	高田駅前～牧小学校前	・H28.10に上越市の再編実施計画に基づき路線再編(経路変更)を実施。[R2.3.31まで継続] ・バス乗車キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売、また総合時刻表の作成・配付等によりバス利用促進を実施	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 輸送人員前年度比較:129% R1 7千人 R2 9千人	・上越市の再編実施計画に伴う特例期間(R2.3.31まで)が終了したが、引き続き路線は継続されるので、今後の上越市の再編計画に沿って路線を維持していきたい。 事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通佐渡(株)	両津～相川	・佐渡市活性協業として、観光客向け(外国人含む)パンフレットを作成し、フリー乗車券も販売し、観光客利用増に努めた。	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	B 輸送人員前年度比較:75% R1 195千人 R2 146千人 ・R2年新型コロナウイルス発生による4月～9月の観光客数大幅減と行政の3月～5月休校措置による学校生徒利用数減。	・新型コロナウイルスの鎮静化、佐渡金銀山の世界遺産登録に向けた動きが進めば、観光客の増加につながる。佐渡市と連携して活動、誘客に努め、バス利用客増を図る。 事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	山田温泉線	乗継拠点であるYOUランドバス乗降場所を整備し、利便性が向上した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量：36.4 に対して 実績輸送量24.7であった。	・車内の換気・消毒を徹底し、旅客の不安感を取り除き、バスが安全な移動手段であることを認識して頂く。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	上林線 ※車両減価償却費等国庫補助金	車内表示器をインバウンド対応し、利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量：24.0 に対して 実績輸送量8.4であった。	・インバウンド需要が見込めないため、地元のお客様へ時刻表を配布し、利用促進を行う。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	永田線 ※車両減価償却費等国庫補助金	減便を実施し、費用圧縮に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量：15.3 に対して 実績輸送量5.1であった。	・車内の換気・消毒を徹底し、旅客の不安感を取り除き、バスが安全な移動手段であることを認識して頂く。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	屋島線 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスの乗り方教室を実施し、お客様のバス利用に対する障壁低減を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標輸送量：21.2 に対して 実績輸送量21.8であった。	・車内の換気・消毒を徹底し、旅客の不安感を取り除き、バスが安全な移動手段であることを認識して頂く。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	牟礼線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	牟礼線を含む、飯綱町内全域でICカードが導入され、利便性が向上した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量：27.8 に対して 実績輸送量22.6であった。	・車内に液晶ディスプレイを導入し、運賃やバス停がはっきり分かるようにし、利便向上に繋げる。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	野沢線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	減便を実施し、費用圧縮に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量：24.4 に対して 実績輸送量16.2であった。	・インバウンド需要が見込めないため、地元のお客様へ時刻表を配布し、利用促進を行う。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	中野木島線	減便を実施し、費用圧縮に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標輸送量:15.9 に対して 実績輸送量16.6であった。	・車内の換気・消毒を徹底し、旅客の不安感を取り除き、バスが安全な移動手段であることを認識して頂く。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	屋代須坂線(須坂駅～屋代駅) ※車両減価償却費等国庫補助金	減便を実施し、費用圧縮に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標輸送量:19.2 に対して 実績輸送量19.7であった。	・コロナ対策に留意しながら、学生に対するバスイベントを複数回実施し、利用促進を図る	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス(株)	屋代須坂線(須坂駅～松代駅) ※車両減価償却費等国庫補助金	減便を実施し、費用圧縮に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量:18.7 に対して 実績輸送量17.9であった。	・コロナ対策に留意しながら、学生に対するバスイベントを複数回実施し、利用促進を図る	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	高府線(善光寺大門～高府) ※車両減価償却費等国庫補助金	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	B 高齢者向けの利用促進事業は適切に実施された。その他の事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量37.6 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量21.7であった。	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	高府線(善光寺大門～初引) ※車両減価償却費等国庫補助金	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	B 高齢者向けの利用促進事業は適切に実施された。その他の事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量21.5 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量13.2であった。	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	鬼無里線 ※車両減価償却費等国庫補助金	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入などを行い、より一層の利用促進を図っている。	B 事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量42.1 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量23.2であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	県道戸隠線	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	B 事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量39.5 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量25.8であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	新町大原橋線(善光寺大門～新町)	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	B 事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量33.1 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量19.1であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	新町大原橋線(善光寺大門～大原橋・犀峽高校)	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	B 事業についてはコロナ禍においては適切に実施できなかった。	B 目標輸送量31.5 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量19.2であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	山形線 ※車両減価償却費等国庫補助金	コロナ禍の影響により、中古の低床車両の購入は中止となったが、協議会と連携して全線時刻表を作成・配布を行ない公共交通利用促進を図っている。	B 車両購入についてはコロナ禍の影響により適切に実施できなかった。	A 目標輸送量31.6 に対して、実績輸送量33.1であった。	山形村及び松本市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	四賀線 ※車両減価償却費等国庫補助金	コロナ禍の影響により、中古の低床車両の購入は中止となったが、協議会と連携して全線時刻表を作成・配布を行ない公共交通利用促進を図っている。	B 車両購入についてはコロナ禍の影響により適切に実施できなかった。	B 目標輸送量28.9 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量20.0であった。	松本市地域公共交通会議と連携し、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	本線 岡谷～茅野線	JR電車の大幅なダイヤ改正がなかったこともあり、運行時刻や運行系統に変更はなかったが、市町村と連携し、時刻表冊子を作成・配布を行い、公共交通利用促進を図っている。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量36.6 に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量29.8であった。	慢性的に渋滞する国道20号線を走行する為、一部バス停での時刻見直しを進めるとともに、コロナ禍における感染防止対策の実施や周知を図るなどし、利用促進を図っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス(株)	佐久上田線	土日祝日の運休を引き続き実施して経費削減を図った。また、上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量: 15.0 に対して 実績輸送量10.4であった ・コロナ禍の為に大幅に利用者が減少した為と考えられる	沿線自治体からの支援で路線存続を維持しているため、引き続き土日祝日の運休を実施、アイドリリングストップなどで経費削減を図る。運賃低減バスが継続されたため、今後もバス存続に向けて地域への働きかけを実施する。また、新しい生活様式に即した車内設備等を充実させてゆく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス(株)	中仙道線	コミュニティバスとの接続を引き続き実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量: 40.0 に対して 実績輸送量21.4であった ・コロナ禍の為に大幅に利用者が減少した為と考えられる	佐久市内循環バスとの連携を引き続き行い、利用者の利便性を向上させる。また、新しい生活様式に即した車内設備等を充実させてゆく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス(株)	鹿教湯線 (鹿教湯車庫～下秋和) ※車両減価償却費等国庫補助金、 公有民営方式車両購入費国庫補助	高校への定期券出張販売や上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量: 50.0 に対して 実績輸送量42.9であった ・コロナ禍の為に大幅に利用客が減少した為と考えられる	運賃低減バスが継続されているため、季節に合わせた車内デコレーションやプレゼントキャンペーンなど、引き続き利用促進活動を実施する。また、新しい生活様式に即した車内設備等を充実させてゆく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス(株)	鹿教湯線 (丸子～下秋和) ※車両減価償却費等国庫補助金	高校への定期券出張販売や上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量: 60.0 に対して 実績輸送量49.2であった ・コロナ禍の為に大幅に利用客が減少した為と考えられる	運賃低減バスが継続されているため、季節に合わせた車内デコレーションやプレゼントキャンペーンなど、引き続き利用促進活動を実施する。また、新しい生活様式に即した車内設備等を充実させてゆく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス(株)	青木線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	青木村・上田市と連携した運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送量: 70.0 に対して 実績輸送量62.7であった ・コロナ禍の為に大幅に利用客が減少した為と考えられる	運賃低減バスが継続されているため、季節に合わせた車内デコレーションやプレゼントキャンペーンなど、引き続き利用促進活動を実施する。貨客混載バスを有効活用し、生産性を向上させる。また、新しい生活様式に即した車内設備等を充実させてゆく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
長野県公共交通活性化協議会	上田バス(株)	真田線	夏休みキッズバスの配布。モビリティマネジメントの実施。回数券、定期券購入者向けの粗品プレゼントキャンペーンの実施。車内装飾を期間限定で実施。	A	計画に位置された事業は適切に実施されている。	B	目標輸送量は20.6人に対して輸送量は15.9人であった	新型コロナウイルス感染症の拡大により乗車率が下がり、収支率も前年に比べ悪化した。感染症拡大防止対策を講じた上で、現状の運行を維持し、バスの乗り方教室や、チラシの配布などによる利用啓発を行う。地区行事の際に積極的な利用啓発を行う。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	上田バス(株)	菅平高原線 ※車両減価償却費等国庫補助金、公有民営方式車両購入費国庫補助金	夏休みキッズバスの配布。沿線近隣の小中学生を対象としたバスの乗り方教室の実施、将来の利用者掘り起し。複数回乗車のお客様に高原野菜プレゼント企画実施。	A	計画に位置された事業は適切に実施されている。	B	目標輸送量は39.2人に対して輸送量は31.0人であった	新型コロナウイルス感染症の拡大により乗車率が下がり、収支率も前年に比べ悪化した。感染症拡大防止対策を講じた上で、菅平観光協会と協力し、今後も野菜のプレゼント等の企画を実施していく。新たに開始したQR決済を周知し利便性向上を促し乗車率増加を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	上田バス(株)	真田自治センター入口線	夏休みキッズバスの配布。モビリティマネジメントの実施。回数券、定期券購入者向けの粗品プレゼントキャンペーンの実施。車内装飾を期間限定で実施。	A	計画に位置された事業は適切に実施されている。	B	目標輸送量は33.6人に対して輸送量は27.3人であった	新型コロナウイルス感染症の拡大により乗車率が下がり、収支率も前年に比べ悪化した。感染症拡大防止対策を講じた上で、上田市と協力し、引き続きNHK大河ドラマの観光客取り込みを目指す。観光利用客に向け路線案内の充実を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	信南交通(株)	駒場線(中村経由) ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	阿智高校の学校行事に合わせ臨時便・続行便運行の他に朝・晩のラッシュ時に密を回避するよう続行便を運行した(継続中)	A	計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	コロナウイルス感染拡大による3月～5月の学校休校による利用者の大幅な減少により輸送量42.3人の目標に対し29.0人と大きく下回り目標達成出来なかった。	利用者の利便性向上策として「阿智村巡回バス乗車券」の共通利用を令和3年度より実施予定	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	信南交通(株)	駒場線(市立病院経由) ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	利用者が多い通勤・通学便に対し密を懸念して利用者離れとならないよう続行便を運行した(継続中)	A	計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	コロナウイルス感染拡大による学校休校と市立病院への通院利用者が大幅に減少し輸送量24.9人の目標に対し16.4人と大きく下回り目標達成出来なかった。	利用者の利便性向上策として「阿智村巡回バス乗車券」の共通利用を令和3年度より実施予定	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	滑川 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRするとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進に取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標: 県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は105,695人となり、前年比88%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	猪谷 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。加えて、富山市民病院やアピタ富山店に時刻表を掲出するとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進にも取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標: 県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は147,091人となり、前年比99%と微減した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、富山市や地元住民と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	富山～高岡 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。加えて、小杉駅前バス停の上屋整備を実施するとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進に取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標: 県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は219,586人となり、前年比84%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体や学校と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	富山～小杉 ※車両減価償却費等 国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、小杉駅前の上屋整備を実施するとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進に取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は93,960人となり、前年比85%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体や学校と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	山田 ※車両減価償却費等 国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、ダイヤ改正時に沿線の商業施設ファボーレへの利便性を向上させるため、休日には他の系統を含め、20分に1本のパターンダイヤとするなど、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は108,468人となり、前年比87%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、富山市・学校・商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	ファボーレ経由萩の島 ※車両減価償却費等 国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、ダイヤ改正時に沿線の商業施設ファボーレへの利便性を向上させるため、休日には他の系統を含め、20分に1本のパターンダイヤとするなど、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は66,824人となり、前年比85%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、富山市・学校・商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道㈱	富山国際大学 ※車両減価償却費等 国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、富山市民病院に時刻表を掲出するとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進にも取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は153,234人となり、前年比77%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体・学校と連携して、利用促進に取り組む。(平成30年度・令和元年度と2年連続の黒字路線)	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道(株)	月岡団地經由福沢 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、富山市民病院に時刻表を掲出するとともに、夏休みの親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体との利用促進にも取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B	<目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は116,884人となり、前年比84%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体と連携して、利用促進に取り組む。(平成30年度・令和元年度と2年連続の黒字路線)	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道(株)	熊野經由八尾 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 加えて、ダイヤ改正時に沿線の商業施設ファボーレへの利便性を向上させるため、休日には他の系統を含め、20分に1本のパターンダイヤとするなど、利用者の増加に努めた。	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。	B	<目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は186,851人となり、前年比87%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線自治体・商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道(株)	城端	令和2年4月1日に、運賃改定を実施するとともに、利用者から意見のあった東石黒バス停を新設し、収支の改善・利便性の向上に努めた。	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。	B	<目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルスの影響を受け、今年度の利用者は102,152人となり、前年比93%と減少した。	沿線の自治体から要望が出ているバス停位置の変更を実施する等、沿線の自治体と連携し、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	脇	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、公共交通への利用促進に取り組んだ。	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113,024人で前年度比79.3%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組む回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	守山經由水見	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、公共交通への利用促進に取り組んだ。	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51,984人で前年度比80.9%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組む回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	新高岡守山經由水見	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、公共交通への利用促進に取り組んだ。	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131,080人で前年度比90.3%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組む回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	伏木經由氷見	利用実態に見合った運行回数の見直しを図り、バス位置情報の提供等や沿線市と連携し利用者の掘り起こしを行った。	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。	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95,198人で前年度比80.3%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	仏生寺	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、バス位置情報の提供等や沿線市と連携し沿線の学校等へ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行った。	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。	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83,945人で前年度比91.9%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	石動	バス位置情報の提供等や沿線市と連携し沿線の学校等へ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行った。	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。	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55,538人で前年度比86.9%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	済生会・中田団地	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、バス位置情報の提供等や沿線市と連携し沿線の学校等へ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行った。	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。	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32,564人で前年度比92.9%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携し又、地元住民へのPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	城端白川郷	国内外からの観光客にも対応し、バス位置情報の提供やフリーWi-Fiの提供、また企画切符等の販売を継続し利用促進に取り組んだ。	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47,017人で前年度比67.1%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は大幅に減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努めるとともに新たな企画乗車券等を企画し国内観光需要の取り込み等利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス(株)	庄川町	利用実態に見合った運行回数を見直しを図り、バス位置情報の提供等や沿線市と連携し沿線の学校等へ利便性をPRし、潜在的な利用者の掘り起こしを行った。	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。	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102,421人で前年度比70.8%となり新型コロナの影響を受け輸送人員は大幅に減少した。	新型コロナ感染防止対策等、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努めるとともに沿線観光地の情報発信により国内観光需要の取り込み等利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
富山県生活路線バス協議会	西日本ジェイアールバス(株)	名金	バスロケーションシステム導入への参画や、青春18きっぷ利用者への割引施策実施等、幅広いニーズに対応した施策の実施や、継続した地域イベント等への参画等、モビリティマネジメントの取り組みにより、当該路線及び沿線地域のPR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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け利用者数が減少したことから対前年59.1%に落ち込んだ	引き続きバスロケーションシステムへの参画、青春18きっぷ利用者への割引施策実施等、幅広いニーズに対応した施策の実施や、継続した地域イベント等への参画等、モビリティマネジメントの取り組みにより、当該路線及び沿線地域のPRに努める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地铁北斗バス(株)	富山簡保保養センター ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRするとともに、富山市のおでかけ定期券や親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体と利用の促進に取り組み、利用者の増加に努めた。	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。	B <目標:県民一人当たりのバスの年間利用回数> 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、今年度の利用者は73,233人で前年比87%と減少した。	新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線の自治体と連携し、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地铁北斗バス(株)	布目經由新港東口 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーション情報に関するQRコードを各バス停に貼付し、バスのロケーション情報をPRした。 沿線の学校用に割安定期券の販売を実施し、利用促進に努めたことに加え、富山市のおでかけ定期券や親子でおでかけキャンペーンなど関係自治体と利用の促進に取り組み、利用者の増加に努めた。	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> 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたものの、沿線の学校の需要が増加したことを受け、今年の利用者は82,659人で前年比101%と増加した。	感染症防止対策を実施中である旨をHP等に掲出し、安心して利用できることをPRするとともに、沿線の自治体と連携し、利用促進に取り組む。加えて、沿線の学校と連携し、通学する利用者にとって、利便性の高いダイヤの見直しを検討し、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄金沢バス(株)	津幡(旧道)	ダイヤや便数の見直し、利用者のニーズを捉え、利便性向上に努めた。また、利用促進を図る車内放送の継続実施を行い、利便性向上のためHPでバスの混雑状況を確認できるようにした。	A 計画どおり適切に実行された。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)66,260人→(R1.10～R2.9)48,175人 ※減少理由:コロナ禍に伴う通勤・通学利用旅客が減少したため。	社会情勢に注視しながら必要なダイヤや便数の確保に努め、ニーズに沿ったものにし旅客の利便性の確保維持する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄金沢バス(株)	津幡(新道)	ダイヤや便数の見直し、利用者のニーズを捉え、利便性向上に努めた。また、利用促進を図る車内放送の継続実施を行い、利便性向上のためHPでバスの混雑状況を確認できるようにした。	A 計画どおり適切に実行された。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)108,420人→(R1.10～R2.9)85,553人 ※減少理由:コロナ禍に伴う通勤・通学利用旅客が減少したため。	社会情勢に注視しながら必要なダイヤや便数の確保に努め、ニーズに沿ったものにし旅客の利便性の確保維持する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄金沢バス(株)	内灘	ダイヤや便数の見直し、利用者のニーズを捉え、利便性向上に努めた。また、利用促進を図る車内放送の継続実施を行い、利便性向上のためHPでバスの混雑状況を確認できるようにした。	A 計画どおり適切に実行された。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)88,202人→(R1.10～R2.9)72,291人 ※減少理由:コロナ禍に伴う通勤・通学利用旅客が減少したため。	社会情勢に注視しながら必要なダイヤや便数の確保に努め、ニーズに沿ったものにし旅客の利便性の確保維持する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	西日本ジェイアールバス(株)	名金 ※車両減価償却費等国庫補助金	バスロケーションシステム導入への参画や、青春18きっぷ利用者への割引施策実施等、幅広いニーズに対応した施策の実施や、継続した地域イベント等への参画等、モビリティマネジメントの取り組みにより、当該路線及び沿線地域のPRIに努めた。	A 計画どおり適切に実行された。	C 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)74,720人→(R1.10～R2.9)44,134人 ※:減少理由:コロナ禍により観光客を中心とした定期外利用が減少したため	引続きバスロケーションシステムへの参画、青春18きっぷ利用者への割引施策実施等、幅広いニーズに対応した施策の実施や、継続した地域イベント等への参画等、モビリティマネジメントの取り組みにより、当該路線及び沿線地域のPRIに努める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	加賀温泉バス(株)	温泉山中A	地元利用者向けには加賀温泉駅でのJR接続を重視したダイヤ編成に努めるとともに、加賀市の協力で時刻表全戸配布を継続し、周知を図った。 外国人観光客対応として山中温泉バスターミナルの案内表記の外国語対応を実施し、利便性の向上を図った。	B 理由:コロナ禍によるインバウンド消失により、外国人観光客対応施策を中止したため。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)132,930人→(R1.10～R2.9)99,124人 ※減少理由:コロナ禍により観光客を中心とした定期外利用が減少したため。	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布を継続する他、加賀市が推進するMaaSの取組へ適宜参画することにより、利便性の向上を図る。インバウンド対応はコロナ感染の状況を見て実施するか否かを改めて判断する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	加賀温泉バス(株)	温泉山中H	地元利用者向けには加賀温泉駅でのJR接続を重視したダイヤ編成に努めるとともに、加賀市の協力で時刻表全戸配布を継続し、周知を図った。 外国人観光客対応として山中温泉バスターミナルの案内表記の外国語対応を実施し、利便性の向上を図った。	B 理由:コロナ禍によるインバウンド消失により、外国人観光客対応施策を中止したため。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)107,564人→(R1.10～R2.9)91,611人 ※減少理由:コロナ禍により観光客を中心とした定期外利用が減少したため。	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布を継続する他、加賀市が推進するMaaSの取組へ適宜参画することにより、利便性の向上を図る。インバウンド対応はコロナ感染の状況を見て実施するか否かを改めて判断する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄能登バス(株)	富来	自治体と連携し、富来・高浜地域の往来を促進する回数券の販売を行うほか、バスの乗り方教室を開催してバスの利便性を沿線に周知することで利用促進に努めた。	B 理由:コロナ禍により、バスの乗り方教室の開催を断念したため。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)165,765人→(R1.10～R2.9)133,989人 ※減少理由:コロナの感染拡大による通勤通学利用者の減少及び外出自粛による観光客を含めた定期外利用者の減少したため。	沿線の保育園の園児が描いたバスの絵を車内に掲示する「ギャラリーバス」を令和3年1～3月に運行予定。また、コロナにより開催が延期になっている「バスの乗り方教室」も、引き続き開催の可能性を探る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	能登島交通(株)	曲	和倉温泉観光協会と連携したお得な1日券の販売、七尾市による健康センター等を利用した場合の運賃割引制度、65歳以上を対象とした割引回数券の販売を継続するとともに、沿線上の観光資源(能登島周辺を回遊するイルカなど)の情報をSNS等の媒体で発信することで、更なる利用促進を図った。	A 計画どおり適切に実行された。	B 県内路線バス利用者数の維持(H30.10～R1.9)50,505人→(R1.10～R2.9)46,617人 ※:減少理由:コロナ禍により、水族館及び観光施設の休館し、観光客を含めた定期外利用者が減少したため。	和倉観光協会と連携したお得な1日券の販売継続、七尾市による健康センター等を利用した場合の運賃割引制度、65歳以上を対象とした割引回数券の販売継続、HPやSNSで情報発信し、インターネット上での顧客との距離を縮める。上記により更なる利用促進を進める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
中能登町地域公共交通協議会	北鉄能登バス(株)	おりひめバス(こしじコース、みおやコース) ※公有民営方式車両購入費国庫補助金	・免許返納者に進呈した回数券の利用状況の把握は継続できている。モニター的な協力については、今後実施予定。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供の実施について、現在時刻表データのオープンデータ化に着手した。 ・総合時刻表マップの更新については現在編集中で令和3年3月末に発行予定。乗り方についての動画を編集中で令和3年3月末までに町のCATVで放映し、YouTubeにも配信予定。 ・バス無料の日などの利用啓発事業については、これまで町のイベント開催時に実施してきたが、コロナの影響で、イベント自体が開催できず実施できなかった。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	B ・目標収支率の達成状況 目標17.0% 実績14.5% (前年実績15.3%) ・前年度比0.8%減少した。未達成理由は、経費については、微増に留まるも、利用者数が伸び悩んだため。また、コロナの影響も要因の一つと思われる。	・引き続き免許返納者に対する取り組みを実施する。返納者からの意見を聞くため、利用後のアンケートをお願いする仕組みを構築する。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供の実施についてはオープンデータ化に向けて取り組みを続ける。 ・総合時刻表マップの更新、乗り方教室(CATVの番組作成)やバス無料の日などの利用啓発事業は引き続き実施して行く。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
村上市地域公共交通活性化協議会	事業者名：新潟交通観光バス㈱	村上市まちなか循環バス(小回り循環)	利用促進に向けたPR活動として、時刻表の配布を継続して行った。 また、村上総合病院の移転に伴い、運行ルートの変更を検討し、利用者の利便性向上に努めた。	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日当たりの平均利用者数を目標値として設定。新型コロナウイルス感染症の影響により、計画に位置付けられた目標を達成することができなかった。 計画に位置付けられた目標が45人/日に対して、実績が39人/日であった。	地域公共交通計画の施策に沿って、利用促進に向けたPR活動を行うと共に、利用者のニーズを調査し、ダイヤの見直しやバス停留所等利用者の利便性向上を図り、利用者の増加を目指した見直しを進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	事業者名：新潟交通観光バス㈱	村上市まちなか循環バス(大回り～小回り循環)					協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
村上市地域公共交通活性化協議会	事業者名: 新潟交通観光バス㈱	村上～馬下～寒川線	沿線住民に市報・チラシ等の配布により路線バスの利用を呼びかけた。また、学割半額制度の周知を行い、利用促進を図った。さらに、村上総合病院の移転に伴い、運行ルートの変更を検討し、利用者の利便性向上に努めた。	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日当たりの平均利用者数を目標値として設定。新型コロナウイルス感染症の影響により、計画に位置付けられた目標を達成することができなかった。計画に位置付けられた目標が15人/日に対して、実績が12人/日であった。	引き続き、市報・HP等により路線バスの利用を呼びかけるとともに、学割半額制度の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	事業者名: 新潟交通観光バス㈱	村上市せなみ巡回バス	利用促進に向けたPR活動として、時刻表の配布を継続して行った。また、村上総合病院の移転に伴い、運行ルートの変更を検討し、利用者の利便性向上に努めた。	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日当たりの平均利用者数を目標値として設定。新型コロナウイルス感染症の影響により、計画に位置付けられた目標を達成することができなかった。計画に位置付けられた目標が21人/日に対して、実績が19人/日であった。	地域公共交通計画の施策に沿って、利用促進に向けたPR活動を行うと共に、利用者のニーズを調査し、ダイヤの見直しやバス停留所等利用者の利便性向上を図り、等利用者の増加を目指した見直しを進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
村上市地域公共交通活性化協議会	事業者名: 新潟交通観光バス(株)	村上～塩野町～北中線	沿線住民に市報・チラシ等の配布により路線バスの利用を呼びかけた。また、学割半額制度の周知を行い、利用促進を図った。さらに、村上総合病院の移転に伴い、運行ルートの変更を検討し、利用者の利便性向上に努めた。	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日当たりの平均利用者数を目標値として設定。新型コロナウイルス感染症の影響により、計画に位置付けられた目標を達成することができなかった。計画に位置付けられた目標が36人/日に対して、実績が33人/日であった。	引き続き、市報・HP等により路線バスの利用を呼びかけるとともに、学割半額制度の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名：阿賀野市運行系統名：前山線(700)	京和荘～前山～阿賀野市役所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。高校新1年生向けに利用促進パンフレットを配布した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均2.0人に対し、1.9人で目標を達成できなかった。通学利用で増加がみられたが、新規利用者を獲得できなかったためと考えられる。	目標である1回平均2.0人に対し、1.9人で目標を達成できなかった。通学利用で増加がみられたが、新規利用者を獲得できなかったためと考えられる。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名：阿賀野市運行系統名：前山線(702)	京和荘～前山～市野山(ウオロク脇)	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標である1回平均5.4人に対し、6.7人で目標を達成した。通院に合わせたダイヤを確保し、通院利用が増加したこと及び常連利用者の買い物等による外出が増えたためと考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:前山線 (703)	市野山(ウオロク脇)～前山～京和荘	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均7.5人に対し、7.1人で目標を達成できなかった。 通院利用と介護施設入所者への訪問利用が減少したためと考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:神山線 (902)	笹神支所～熊堂、神山駅前～阿賀野市役所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均11.8人に対し、11.0人で目標を達成できなかった。 利用者数は横ばいの状況であったが、通院利用者が施設入所等により利用を終了したことなどが考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名: 神山線 (903)	阿賀野市役 所～神山駅 前～笹神支 所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均5.6人に対し、4.1人で目標を達成できなかった。 常連利用者が外出を控えたこと、通院利用者が施設入所等により利用を終了したことなどが考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名: 神山線 (904)	神山駅前～ 中ノ通～阿 賀野市役所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均8.8人に対し、8.2人で目標を達成できなかった。 通院利用者が施設入所等により利用を終了したことなどが考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:神山線 (901)	阿賀野市役 所～中ノ通 ～笹神支所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均6.6人に対し、5.7人で目標を達成できなかった。 通院利用者が施設入所等により利用を終了したことが考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:神山線 (907)	阿賀野市役 所～熊堂、 中ノ通～笹 神支所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均10.9人に対し、8.3人で目標を達成できなかった。 小学生の下校利用において、時間割変更等による利用回数が減少したこと及び新型コロナウイルス感染予防対策による臨時休業の影響が考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:神山線 (951)	阿賀野市役 所~熊堂、 中ノ通、笹 支所~阿賀 野市役所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標である1回平均5.4人に対し、6.5人で目標を達成した。 常連利用者が買い物等により外出が増えたためと考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市 運行系統 名:安田地 域循環線 (02AB)	安田支所~ 宝珠温泉あ かまつ荘~ 安田支所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均11.2人に対し、9.6人で目標を達成できなかった。 新型コロナウイルス感染予防対策により日帰り温泉施設が臨時休業したことが影響したと考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。 ・日帰り温泉施設(観光部署)と連携し、誘客とバス利用を図る。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市運行系統名: 安田地域循環線(04AB)	安田支所～宝珠温泉あかまつ荘～安田支所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標である1回平均5.4人に対し、5.6人で目標を達成した。 小学校の下校時刻に合わせたダイヤを確保したこと及び時間割変更等により利用回数が増えたことが考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市運行系統名: 安田地域循環線(05AB)	安田公民館～宝珠温泉あかまつ荘～安田支所	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均2.0人に対し、1.5人で目標を達成できなかった。 新型コロナウイルス感染予防対策により日帰り温泉施設が臨時休業したことが影響したと考えられる。	・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。 ・日帰り温泉施設(観光部署)と連携し、誘客とバス利用を図る。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市運行系統名:安田地域循環線(22B)(03AB)	横町～宝珠温泉あかまつ荘～安田公民館	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である1回平均7.5人に対し、6.7人で目標を達成できなかった。 病院入院患者への見舞利用が外出を控えたこと及び新型コロナウイルス感染予防対策により日帰り温泉施設が臨時休業したことが影響したと考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> ・路線別時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。 ・日帰り温泉施設(観光部署)と連携し、誘客とバス利用を図る。 	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	事業者名: 阿賀野市運行系統名:神山線全系統	車両減価償却費等国庫補助金、H27年11月、マイクロスバス2台を14人乗りコミュニティ2台に更新(リース)	路線別時刻表の作成・配布による啓発活動を行った。市のホームページにも時刻表と路線図を掲載し、周知した。自分の利用状況に合わせたルート・時刻だけを抽出したオリジナル時刻表(マイ時刻表)の作成サービスを実施した。75歳以上高齢者の利用料を免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標である収支率3.1%以上及び5.3以上に対し、0.5%及び1.7%で目標を達成できなかった。 75歳以上高齢者の無料化による運賃収入の減少が要因と考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表の作成・配布を行う。 ・市の広報紙、ホームページ等で周知を図る。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方のための利用案内を実施する。 ・運行経費の節減を図る。 	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	頸北観光バス(株)	運行路線：黒岩線(2) 柿崎/バスターミナル～下灰庭・米山寺～黒岩	鉄道や他のバス路線への接続に配慮したダイヤを設定することで、高齢者を中心に利用者の移動手段を維持確保した。また、柿崎区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	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。	C 目標：年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善若しくは少なくとも維持する。前年度10.3%に対して実績8.9%(未達成) 事業効果：路線維持により、沿線高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因：高齢者を中心とした利用者の減少により、現金収入が減り収支率が悪化(運送収入前年度比▲52千円(上半期)・収支率前年度比▲1.4%)。	引き続き、鉄道や他のバス路線への接続に配慮したダイヤを維持することで、高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、柿崎区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。 なお、利用実績が改善されなければ、令和4年4月に路線の廃止を予定しているため、地域と連携し路線廃止後の移動手段を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	東頭バス(株)	運行路線：安塚線 うらがわら駅前～虫川大杉駅前～保健センター前	鉄道への接続に配慮したダイヤを設定し、学生を中心に利用者の移動手段を確保した。新高校1年生に啓発資料を配布し利用促進を図った。	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。	C 目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度47.0%に対して実績35.4%(未達成) 事業効果：路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因：事業者の乗合事業における費用は若干減少したものの、他市における減便により費用単価が上昇し、路線ごとの費用が増加した。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者数が減少し、収入全般(現金・回数券・定期券)が減り、収支率が悪化した。(運送収入前年度比▲696千円・収支率前年度比▲11.6%)	引き続き、鉄道や他のバス路線への接続に配慮したダイヤを維持することで、学生を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、安塚区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス(株)	運行路線：島田線 高田駅前～岡原～曾根田	鉄道(高田駅)や幹線系統への接続に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。市内の高校に通う学生を中心に、啓発資料等を配布して利用促進を図った。	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：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度19.0%に対して実績19.4%(達成) 事業効果：路線維持により、沿線住民の通勤・通学、通院などの移動手段を確保(達成) 目標達成の要因：新型コロナウイルス感染拡大の影響により運送収入(現金・回数券)が減ったものの、雇用調整助成金等の収入があったため、収支率は改善した。(収支率前年度比0.4%)	引き続き、鉄道や幹線系統への接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、板倉区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図るほか、令和3年4月に利用が少ない時間帯を減便し、効率化を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	頸城自動車(株)	運行路線：佐内・直江津循環線 直江津駅前～労災病院前～佐内入口	鉄道(直江津駅)や幹線系統への接続に配慮したダイヤを設定し、高齢者を中心に利用者の移動手段を維持確保した。お得な定期情報等を掲載した高齢者向けの啓発資料を労災病院や直江津ショッピングセンター前案内所へ設置し、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。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度13.2%に対して実績10.2%(未達成) 事業効果：路線維持により、高齢者を中心に利用者の通院及び買い物等の移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因：新型コロナウイルス感染拡大の影響により通院等による利用が減少し、運送収入が減ったため、収支率が悪化した。(運送収入前年度比▲268千円・収支率前年度比▲3.0%)	引き続き、鉄道や幹線系統への接続に配慮したダイヤを維持することで、高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、お得な定期情報等を掲載した高齢者向けの啓発資料を労災病院へ設置するとともに、直江津ショッピングセンターでの買い物目的の利用者獲得のため、頸城自動車と連携して利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	アイエムタクシー(株)	運行路線：岡沢ルート 新井バスターミナル～中郷区総合事務所前～岡沢	鉄道や幹線系統への接続、通学に配慮したダイヤを設定し、沿線の中学生や高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努めた。また、中郷区総合事務所と連携し、乗合タクシーの利用方法等を事務所だよりやチラシにより周知し、利用促進を図った。 なお、令和2年10月に、高齢者の通院需要に対応するため、午前中心のダイヤ設定や医療機関付近に新たに停留所を設けルート変更を行ったほか、通院帰りの利用が多い、昼のデマンド便を定時便に変更した。	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。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度10.5%に対して実績8.6%(未達成) 事業効果：路線維持により、沿線の中学生の通学や高齢者の通院等の日常生活に必要な移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因：利用者の高齢化や新型コロナウイルス感染拡大の影響により現金利用を中心に運送収入が減り、収支率が悪化した。(利用者数R1:3,872人→R2:2,586人・運送収入前年度比▲215千円・収支率前年度比▲1.9%)	沿線の中学生や高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、中郷区総合事務所と連携し、乗合タクシーの利用方法等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、当該路線において、高齢化の進展により利用が減少した理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
上越市地域公共交通活性化協議会	東頭バス(株)	<p>運行路線:月影・下保倉・末広ルート(1)、月影・下保倉・末広ルート(2)</p> <p>うらがわら駅～浦川原区中心部～谷</p> <p>運行路線:上柿野ルート</p> <p>うらがわら駅～上柿野～うらがわら駅</p> <p>運行路線:小麦平ルート</p> <p>うらがわら駅～小麦平～うらがわら駅</p>	<p>小学校の登下校時間、鉄道(うらがわら駅)との接続に配慮したダイヤを設定し、小学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。また、浦川原区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。なお、令和2年10月に、沿線のニーズを踏まえたダイヤの見直しを行った。</p>	A	<p>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>	A	<p>目標:前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度17.7%に対して実績18.1%(達成)</p> <p>事業効果:路線維持により、沿線の小学生や高齢者を中心に通学、通院及び買い物等の移動手段を確保(達成)</p> <p>目標達成の要因:燃料費の単価が下がったことや、車両の入替がなく固定資産償却費等が減少したことにより、経常費用が減少し、収支率が改善した。(経常費用前年度比▲17千円・収支率前年度比0.4%)</p>	<p>引き続き、小学生の登下校時間、鉄道との接続に配慮したダイヤを維持することで、小学生を中心に沿線住民の移動手段の確保維持に努める。また、浦川原区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。なお、上柿野ルート・小麦平ルートは利用実績が改善されなければ、令和3年10月に路線の廃止を予定しているため、地域と連携し路線廃止後の移動手段を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス(株)	<p>運行路線:真砂・岡田線</p> <p>高田駅前～真砂寺前～北坪山上</p>	<p>鉄道(高田駅)との接続に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。市内の高校に通う学生を中心に、啓発資料を配布して利用促進を図った。なお、令和2年10月に、路線を三和体育館までとし、効率性を高めた。</p>	A	<p>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>	C	<p>目標:前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度19.1%に対して実績18.9%(未達成)</p> <p>事業効果:路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保(達成)</p> <p>目標未達成の要因:新型コロナウイルス感染拡大の影響により、人件費が増加したことや運送収入全般(現金・回数券・定期券)が減少したことにより、収支率が悪化した。(経常費用前年度比482千円・運送収入前年度比▲77千円・収支率前年度比▲0.2%)</p>	<p>引き続き、鉄道との接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、三和区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	頸城自動車㈱	運行路線:直江津・浦川原線(2) マルケーバスセンター～青野十文字～保倉川橋	鉄道(直江津駅及びうらがわら駅)との接続や小学生の通学に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。	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。	C 目標:年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度18.9%※に対して実績17.7%(未達成) 事業効果:路線維持により、沿線住民の通学・通勤利用等の移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因:新型コロナウイルス感染拡大の影響により人件費が増加するなど、経常費用が増加し、収支率が悪化した。(経常費用前年度比374千円(通年)・収支率前年度比▲1.2%) ※収支率の算出方法を変更したため、令和元年度事業評価で記載した当年度の収支率と数値が異なる。(令和元年度事業評価では直江津・浦川原線の全系統により算出したが、令和2年度は上半期のみ収支率を算出するため、補助対象系統のみで算出した。)	引き続き、鉄道、幹線系統との接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	東頸バス㈱	運行路線:大平線(1) 浦川原小学校前～虫川大杉駅前～大島コミュニティプラザ前	小学生の登下校時間、幹線系統との接続に配慮したダイヤを設定し、小学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。また、浦川原・大島区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し、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。	C 目標:年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度15.7%に対して実績14.5%(未達成) 事業効果:路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因:事業者の乗合事業における費用は若干減少したものの、他市における減便により費用単価が上昇し、路線ごとの費用が増加した。また、現金・回数券利用を中心に運送収入が減り、収支率が悪化した。(運送収入前年度比▲74千円(上半期)・収支率前年度比▲1.2%)	引き続き、幹線系統との接続に配慮したダイヤの維持や小学生の登下校の移動手段の維持確保に努めるとともに、浦川原・大島区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。また、令和4年4月の再編に向け、路線の統合等を検討し効率化を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
上越市地域公共交通活性化協議会	東頭バス㈱	<p>運行路線: 大平線(2) 浦川原小学校前～虫川大杉駅前～小谷島</p>	<p>小学生の登下校時間、幹線系統との接続に配慮したダイヤを設定し、小学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。また、浦川原・大島区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所日よりやチラシにより周知し、利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	C	<p>目標: 年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度15.7%に対して実績14.5%(未達成) 事業効果: 路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因: 事業者の乗合事業における費用は若干減少したものの、他市における減便により費用単価が上昇し、路線ごとの費用が増加した。また、現金・回数券利用を中心に運送収入が減り、収支率が悪化した。(運送収入前年度比▲74千円(上半期)・収支率前年度比▲1.2%)</p>	<p>引き続き、幹線系統との接続に配慮したダイヤの維持や小学生の登下校の移動手段の維持確保に努めるとともに、浦川原・大島区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所日よりやチラシにより周知し利用促進を図る。また、令和4年4月の再編に向け、路線の統合等を検討し効率化を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
上越市地域公共交通活性化協議会	上越市	<p>運行路線: 名立区自家用有償運送(系統4) うみてらす名立前～ろばた館前～東飛山 運行路線: 名立区自家用有償運送(系統5) コミュニティプラザ前～ろばた館前～東飛山 運行経路: 名立区自家用有償運送(系統6) コミュニティプラザ前～名立駅前～宝田小学校前</p>	<p>小中学生の登下校時間、幹線系統との接続に配慮したダイヤを設定し、小中学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。また、公共施設(ろばた館)との提携やチラシを配布し、利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	C	<p>目標: 年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度8.3%に対して実績7.4%(未達成) 事業効果: 路線維持により、沿線住民及び学生等の通学や通院などの移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因: 当市が実施する自家用有償旅客運送全体の経常費用が人件費を中心に増加したほか、一般利用の減少により、経常費用に対する運送収入が減少し(運送収入前年度(通年)1,018千円に対して当年度上半期444千円)、収支率が悪化した。(収支率前年度比▲0.9%)</p>	<p>引き続き、小中学生の登下校時間に配慮したダイヤを維持することで、小中学生を中心に沿線住民の移動手段の維持確保に努めるとともに、名立区総合事務所と連携し、お得な乗車券を設定し利用促進を図る。(高校生向け定期券・土日乗り放題乗車券)</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
上越市地域公共交通活性化協議会	頭北観光バス(株)	<p>運行路線: 吉川西部循環線(系統1: 吉川くびき駅線) 吉川中学校・吉川区総合事務所前～くびき駅前～吉川区総合事務所前・吉川中学校</p> <p>運行路線: 吉川西部循環線(系統2: 上下浜駅線) 吉川区総合事務所前～上下浜駅前～吉川区総合事務所前・吉川中学校</p>	<p>学生の登下校時間、鉄道(上下浜駅、くびき駅)との接続に配慮したダイヤを設定し、学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。また、吉川区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所日よりやチラシにより周知し、利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	C	<p>目標: 年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度40.9%に対して実績40.7%(未達成) 事業効果: 路線維持により、沿線住民及び学生等の通学や通院などの移動手段を確保(達成) 目標未達成の要因: 現金利用による運送収入は増加した(前年度比43千円(上半期))ものの、中学生・高校生の利用が中心である定期券収入が減少し、運送収入全体で前年度比▲11千円(上半期)となり、収支率が悪化した(収支率前年度比▲0.2%)。</p>	<p>引き続き、学生の登下校時間、鉄道との接続に配慮したダイヤを維持することで、学生や沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、吉川区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所日よりやチラシにより周知し利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス(株)	<p>運行路線: 青柳線(下稲塚経由) 高田駅前～中央病院・下稲塚～青柳</p> <p>運行路線: 青柳線(松野木経由) 高田駅前～中央病院・松野木～青柳</p>	<p>鉄道(高田駅)や幹線系統との接続に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。また、中央病院に高齢者を対象とした啓発資料を設置し利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	A	<p>目標: 年度上半期の収支率について、前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度15.8%※に対して実績17.8%(達成) 事業効果: 沿線住民及び高齢者の通院などの移動手段を確保(達成) 目標達成の要因: 新型コロナウイルス感染拡大の影響により人件費等の経常費用が増加したものの、定期券利用を中心に運送収入が増えたほか、雇用調整助成金等の収入があったため、収支率は改善した。(運送収入前年度比37千円(上半期)・収支率前年度比2.0%) ※収支率の算出方法を変更したため、令和元年度事業評価で記載した当年度の収支率と数値が異なる。(令和元年度事業評価では青柳線の全系統により算出したが、令和2年度は上半期のみの収支率を算出するため、補助対象系統のみで算出した。)</p>	<p>引き続き、鉄道・幹線系統との接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、中央病院に高齢者向け啓発資料を設置することや清里区総合事務所と連携し、お得な定期情報等を事務所日よりやチラシにより周知し利用促進を図る。 なお、令和3年4月に、路線を地域の生活拠点である清里区総合事務所までとし、効率性を高める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
見附市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	<p>コミュニティバス (B2通常) (B2通常) 【運行期間 R1.10.1～R2.9.30】</p> <p>コミュニティバス (B2通常中之島ルート) 【運行期間 R1.10.1～R2.3.31】</p>	<p>①早朝便(おはようライナー)を新ルートに加え、通勤者のニーズに応えると共に、時刻表や運行時間の変更を行い、利便性の向上に努めた。また、ルート再編の準備のため、動態調査やアンケートなどを実施し、準備を進めた。</p> <p>②普段公共交通を利用しない人たちに対し、利用するきっかけを作るため、保育園や幼稚園児による車内外ラッピングを実施。(4回実施)保護者を始めとする関係者へ案内を行い、乗車のきっかけ作りを行った。</p> <p>③バス待合場所にベンチを設置し、整備を行った。(5箇所)</p>	<p>A</p> <p>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>B</p> <p>コミュニティバス利用者 ・実績167,243人 ・前年185,651人</p> <p>※目標達成率85.8%、対前年比90%(計画目標数は195,000人)</p> <p>①新型コロナウイルス感染症が拡大し緊急事態宣言が発令された前後の3～6月は43,786人であり、前年同月比約73.8%であった。しかし、その間も含め減便することなく運行を行い、最終的には約90%まで回復することが出来た。そのことから、利便性向上の目標は概ね達成できたものと判断する。 また、各種調査については、多くの意見をアンケートで取ることが出来た。動態調査や人口分布等の調査を行い、予定通り準備を進めることが出来た。</p> <p>②計画通り、乗車のきっかけ作りを行った。</p> <p>③停留所にベンチ設置を行い待合環境の整備を計画通り行った。</p>	<p>・利用者目標169,000人(地域公共交通計画の目標数)</p> <p>①コミュニティバスの効率的な運行。新計画を基に、ルート再編、時刻表の変更などの準備などを行う。</p> <p>②利用者にとって分かりやすい情報提供を行う。従来の時刻表の他、携帯版時刻表の作成、インターネットでの経路検索の整備を行う。</p> <p>③モビリティマネジメントの推進。普段公共交通を利用しない人への、利用促進を行う。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
三条市地域公共交通協議会	越後交通株式会社	福沢線 (福沢～長沢駅跡)	三条市内の全中学校卒業生に対し、利用時間、利用方法、循環バスや自転車駐車場の案内などを記載したチラシを配布し、周知を図った。(R2.3)	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	福沢線については、目標に掲げた日平均利用者数が2人に対し、令和元年10月～令和2年9月までの実績は3.9人/日と前年度の実績(4.9人/日)から1.0人/日減少したものの、目標をわずかに上回った。高校生通学ライナーバス(東三条駅～県立工業高等学校)については、目標に掲げた日平均利用者数15人に対し、実績は25.0人/日と前年度の実績(28.0人/日)から3.0人/日減少したものの、目標を上回った。新型コロナウイルス感染症の発生もあり、市内の県立高等学校で分散登校といった措置をとる中、それ以降の期間については昨年度と同程度の利用を得ており、下田地域の学生の通学手段を確保することができた。	下田地域の高校生の移動手段の確保といった観点から利用促進を図るよう、引き続きチラシの配布やホームページ等で情報発信に努める。	協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		高校生通学ライナーバス (東三条駅～県立工業高等学校)	計画どおり事業は適切に実施された。		協議会における事業評価結果の③及び⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
三條市地域公共交通協議会	越後交通株式会社	市内循環バス南コース(市内)	通学でバスを利用する児童・生徒の声を吸い上げるため、市内学校へ現運行に対する要望の聴き取りを行った結果、当該コースの要望はなかったが、それ以外の路線で、高校の授業開始時間に合わせた運行に見直してほしい旨の要望があった。その要望を踏まえ、交通事業者と協議を行い、3路線について運行時間を変更した。(R2.4~)	A	計画どおり事業は適切に実施された。	目標に掲げた日平均利用者数が45人に対し、令和元年10月~令和2年9月までの実績は65.1人/日であり、前年度の実績(74.4人/日)から9.3人/日減少したものの、目標を上回った。※各コースの内訳(南コース 目標25人、実績41.5人)、(北コース 目標8人、実績8.9人)、(嵐北コース 目標6人、実績6.7人)、(嵐南コース 目標6人、実績8.0人) 新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛策が講じられた中で、土日も運行している南コース、東三条駅から市内外の高校へ、さらに三条高校への通学手段として利用されている北コースについては減少が見られ、嵐北コース、嵐南コースについては微減に止まっている。	循環バスについて、利用者の減少や低調な利用実績といった実態がある反面、学生の通学手段としてまとまった人数の利用の可能性も期待される。そこで、現在の運行について、乗降データを集めるなど現状分析を行い、今後、交通事業者と協議を進めながら、運行時間や経路などの見直しを検討していく。また、利用促進策として、路線バスと循環バスの時刻表と経路図をセットにした「三條市バスマップ」を引き続き窓口に設置し、情報発信に努めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		市内循環バス北コース(市内)		A	計画どおり事業は適切に実施された。			協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		市内循環バス嵐南コース(市内)		A	計画どおり事業は適切に実施された。			協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		市内循環バス嵐北コース(市内)		A	計画どおり事業は適切に実施された。			協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
三條市地域公共交通協議会	株式会社エス・タクシー	三條市デマンド交通(三條市内)	<p>デマンド交通をより多くの方から利用していただけるよう、高齢者が集まる場に足を運び、デマンド交通の制度の概要や利用方法、停留所等について話をする出張説明会を13回開催した。(R1.10～R2.9)</p> <p>「三條市公共交通マップ」を改訂し、全世帯へ配布した。このマップの特徴として、高齢者を意識した内容を掲載しており、例えば、医療機関とデマンド交通の停留所を1つの地図に落とし込んだ「医療マップ」や認知症について理解を深めるオレンジカフェの開催場所と最寄りのデマンド交通の停留所を地図にした「さんじょうオレンジカフェ」のコーナーページを設けた。(R2.5)</p>	A	計画どおり事業は適切に実施された。	<p>土日も含む全日運行について、目標に掲げた日平均利用者が180人に対し、令和元年10月～令和2年9月までの実績は171.4人/日であり、目標を下回った。(なお、前年度までは、平日の運行について評価を行っているので、前年度実績との比較はできない。)</p> <p>また、土日の運行について、目標に掲げた土曜日の日平均利用者数40人、日曜日の日平均利用者数15人/日に対し、同期間の実績は、土曜日が67.1人/日、日曜日が40.9人となった。前年度の実績と比較して、土曜日が19.6人、日曜日が11.8人と利用を大きく減らしたものの、目標を上回った。</p> <p>運転免許返納者の外出促進を図るための利用促進策として、令和2年7月から運転免許証を返納した年に限り2人乗車時の料金が割引となる「おでかけバス」の購入費用を免除する取組を開始し、25人の申込みを得ている。(令和2年12月4日現在)</p>	<p>公共交通マップに掲載した高齢者向けの情報等を適宜活用しながら、これまで続けてきている高齢者が集まる機会を捉えたデマンド交通出張説明会において、デマンド交通の使い方等も含めて丁寧に説明し、利用者の掘り起こしを図っていく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
	三條タクシー株式会社		A	計画どおり事業は適切に実施された。	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>			

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
三條市地域公共交通協議会	中越交通株式会社	三條市デマンド交通(三條市内)	デマンド交通をより多くの方から利用していただけるよう、高齢者が集まる場に足を運び、デマンド交通の制度の概要や利用方法、停留所等について話をする出張説明会を13回開催した。(R1.10～R2.9) 「三條市公共交通マップ」を改訂し、全世帯へ配布した。このマップの特徴として、高齢者を意識した内容を掲載しており、例えば、医療機関とデマンド交通の停留所を1つの地図に落とし込んだ「医療マップ」や認知症について理解を深めるオレンジカフェの開催場所と最寄りのデマンド交通の停留所を地図にした「さんじょうオレンジカフェ」のコーナーページを設けた。(R2.5)	A	計画どおり事業は適切に実施された。	土日も含む全日運行について、目標に掲げた日平均利用者数が180人に対し、令和元年10月～令和2年9月までの実績は171.4人/日であり、目標を下回った。(なお、前年度までは、平日の運行について評価を行っているので、前年度実績との比較はできない。) また、土日の運行について、目標に掲げた土曜日の日平均利用者数40人、日曜日の日平均利用者数15人/日に対し、同期間の実績は、土曜日が67.1人/日、日曜日が40.9人となった。前年度の実績と比較して、土曜日が19.6人、日曜日が11.8人と利用を大きく減らしたものの、目標を上回った。 運転免許返納者の外出促進を図るための利用促進策として、令和2年7月から運転免許証を返納した年に限り2人乗車時の料金が割引となる「おでかけバス」の購入費用を免除する取組を開始し、25人の申込みを得ている。(令和2年12月4日現在)	公共交通マップに掲載した高齢者向けの情報等を適宜活用しながら、これまで続けてきている高齢者が集まる機会を捉えたデマンド交通出張説明会において、デマンド交通の使い方等も含めて丁寧に説明し、利用者の掘り起こしを図っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	日の丸観光タクシー株式会社			A	計画どおり事業は適切に実施された。			

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
胎内市地域公共交通協議会	株式会社中条タクシー	区域運行(中条築地)	胎内市地域公共交通網形成計画に基づき 高齢者サロンでの出前講座の実施や市外来訪者の観光利用や学生の通学利用促進に向けた中条駅デジタルサイネージを活用した継続的な情報発信を行った。	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	冬期の暖冬小雪に加え、コロナ禍による外出自粛等の影響により平均利用者数は、目標とした155人を下回る129.77人となった。	今後も胎内市地域公共交通網形成計画に基づいた各種施策を実施するとともに、コロナウイルス終息までは利用者の大幅な増加は見込めないことから感染防止対策を講じた中で安心・安全な運行の実施に注力していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、冬期の暖冬小雪や新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	株式会社中条タクシー	区域運行(乙)		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		協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、冬期の暖冬小雪や新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
胎内市地域公共交通協議会	株式会社中条タクシー	区域運行(黒川)	胎内市地域公共交通網形成計画に基づき 高齢者サロンでの出前講座の実施や市外来訪者の観光利用や学生の通学利用促進に向けた中条駅デジタルサイネージを活用した継続的な情報発信を行った。	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	冬期の暖冬小雪に加え、コロナ禍による外出自粛等の影響により平均利用者数は、目標とした155人を下回る129.77人となった。	今後も胎内市地域公共交通網形成計画に基づいた各種施策を実施するとともに、コロナウイルス終息までは利用者的大幅な増加は見込めないことから感染防止対策を講じた中で安心・安全な運行の実施に注力していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、冬期の暖冬小雪や新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	藤観光タクシー株式会社	区域運行(乙)		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			協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、冬期の暖冬小雪や新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	東市街地循環バス(ひまわり) ・比角先回り ・半田先回り	(1)市街地循環バスにおいては、平成29年度から行っている高齢者割引制度を継続した。 (2)このほか、次のとおり、各年代に応じた利用促進事業を実施した。 ・保育園児による車内アナウンス ・小学生バスの乗り方教室の開催 ・高校生等通学割引キャンペーン など	A 事業は計画通り適切に実施された。	C 収支率は、目標43%以上に対して、実績は42.7%(前年度比△0.4%)であった。 収支率の減少要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数の減少の影響が大きいと分析する。	(1)新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。今後も生活交通を確保していくため、現況の把握・分析を進め、新しい生活様式に適合した交通形態の構築を検討していく。 (2)高齢者割引制度の利用を促進させるため、更なる当該制度の周知を行っていく。 (3)各年代に応じた利用促進事業を引き続き、実施していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	柏崎駅前～野田線 ・日吉町経由 ・石塚経由 ・医療センター経由	(1)市街地循環バスのみで実施をしていた高齢者割引制度を拡充し、当該路線も対象に加えた(令和元年10月～)。 (2)このほか、次のとおり、各年代に応じた利用促進事業を実施した。 ・小学生バスの乗り方教室の開催 ・高校生等通学割引キャンペーン など	A 事業は計画通り適切に実施された。	C 収支率は、目標35%以上に対して、実績は19.1%(前年度比△1.5%)であった。収支率の減少要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数の減少の影響が大きいと分析する。	(1)新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。今後も生活交通を確保していくため、現況の把握・分析を進め、新しい生活様式に適合した交通形態の構築を検討していく。 (2)高齢者割引制度の利用を促進させるため、更なる当該制度の周知を行っていく。 (3)各年代に応じた利用促進事業を引き続き、実施していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	越後交通(株)	柏崎駅前～久米線	(1)市街地循環バスのみで実施をしていた高齢者割引制度を拡充し、当該路線でも実施した(令和元年10月～)。 (2)このほか、次のとおり、各年代に応じた利用促進事業を実施した。 ・保育園児による車内アナウンス ・小学生バスの乗り方教室の開催 ・小、中学生夏休み無料運行 ・高校生等通学割引キャンペーン など	A 事業は計画通り適切に実施された。	C 収支率は、目標35%以上に対して、実績は22.2%(前年度比△4.0%)であった。収支率の減少要因としては、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数の減少の影響が大きいと分析する。	(1)新型コロナウイルスの感染拡大により、公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。今後も生活交通を確保していくため、現況の把握・分析を進め、新しい生活様式に適合した交通形態の構築を検討していく。 (2)高齢者割引制度の利用を促進させるため、更なる当該制度の周知を行っていく。 (3)各年代に応じた利用促進事業を引き続き、実施していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス(株)	あやめバス(外回り・内回り)申請番号1~7	・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院に対応したパンフレットを作成、配布した。 ・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容の検証を継続した。	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。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 <事業の目標> 年間利用者数82,078人以上(前年度)78,184人→(今年度)67,067人 <事業の効果> ・新発田市街地における公共施設や商業施設、医療機関といった施設や観光資源へのアクセス性の確保と回遊性の向上を図る。 <達成状況の分析> ・目標を達成できなかった要因として、少雪に加え新型コロナウイルス感染症に伴う高校の休校や外出自粛の影響もあり、12月以降の利用者が昨年度に対し減少したことが挙げられる。特に3月~5月の利用者数が昨年度に対し少なかった(3か月間で計5,819人減)。【指標①】新発田駅停留所の利用率(H30動態調査)13.3% → (R1動態調査)13.8% 【指標②】障害者手帳の提示率(H30)20.6% → (R1)23.0% 【指標③】回数券利用率(H30)31.2% → (R1)33.2% ・障害者手帳提示率が上昇していることから、交通弱者の方々が中心市街地や商業施設、医療機関等を移動するための手段として定着してきている。 ・近年は利用者数が減少に推移している傾向もあることから、動態調査の結果を基に、運行内容の検証を継続して行う必要がある。	・高校生や高齢者の通学、通院利用を促進するため、パンフレットの作成、配布を継続する。 ・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容を検証する。 ・待合施設の整備やベンチ等を設置し、市街地におけるバス待合環境の改善を図り、利用者の維持につなげる。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス(株)	川東コミュニティバス 申請番号8～13	・地域のイベントでのPR活動を実施したほか、乗り継ぎへの不安感を解消させるための乗り方教室を実施した。バス停掲示物や車内掲示物の工夫について検討を行い、高校生に対し、通学に対応したパンフレットを作成、配布し、利用促進を行った。 ・川東コミュニティバス検討部会にて地域住民と一体となり、運行内容の検証を継続した。 ・小中学校の通学に配慮したダイヤ設定や安心して通学できる環境整備に向け、運行内容の見直しについて検討した。	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。	C 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 ＜事業の目標＞ 1日当たり利用者数260人以上 (昨年度)184人→(今年度)158人 1日当たり運賃収入27,500円以上 (昨年度)17,190円→(今年度)14,901円 ＜事業の効果＞ ・川東地区における自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等のいわゆる交通弱者の日常生活の移動ニーズに応じた移動手段を確保する。 ＜達成状況の分析＞ ・乗車人数及び運賃収入が目標に達しなかった要因として、少雪に加え新型コロナウイルス感染症に伴う高校の休校や外出自粛の影響で1月～5月の利用者が昨年度に対し、大きく減少したことが挙げられる(5か月間で計7,161人減)。ただ、高校生の利用が増え、1月～5月以外の7か月間では計1,221人増加している。 【指標①】竹俣特別支援学校生徒の利用者数及び利用率 (H30)26人(生徒数48人) → (R1)31人(生徒数59人) (H30)54.1% → (R1)52.5% 【指標②】川東地区高校生の自主通学率 (H30.7動態調査)18.4% → (R1.7動態調査)20.4% 【指標③】川東小学校児童のスクールバス交付数及び交付率 (H30)132人(全校児童192人) → (R1)130人(全校児童190人) (H30)68.8% → (R1)68.1% 【指標④】一人当たりの運行経費 (H30)889円 → (R1)1,097円 ・目標は達成しなかったものの、川東地区内の小中学生、地区内外の高校生及び川東地区にある県立新発田竹俣特別支援学校の生徒の重要な通学手段として定着している。	・バス停掲示物や車内掲示物の工夫を行うなど利用促進を図る。 ・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行う。 ・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続するとともに、安全安心な通学環境を確保するため、運行内容の見直しを進める。 ・高校生の利用者が増加傾向にあることから、利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
佐渡市地域公共交通活性化協議会	新潟交通佐渡線	<p>(系統名) 国仲・金丸線 (運行区間) 佐和田BS～佐渡病院前～新町学校前～新穂小学校前～佐和田BS</p> <p>学生ワイドフリー定期券及び障がい者割引運賃制度(割引拡充)を継続。学生のバス利用を取り込むため、新規の対象者(高校)へ中学校及び中等教育学校を通じて制度の案内を実施し、利用促進を図った。</p> <p>路線バス利用促進の一環として佐渡テレビデータ放送への時刻掲載を本格的にスタートした。</p>	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	<p>目標利用者数:20,000人 R2利用者数:17,076人 (達成率:85.4%) R1利用者数:19,460人 (達成率:97.3%)</p> <p>10月から2月までは前年を上回っていたが、3月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出の自粛や休校による利用者の減少が顕著であった。</p>	<p>継続して実施している「病院乗り入れ便のご案内」チラシ及び学生ワイドフリー定期券については、路線バスの利用促進に繋がる施策であるため、引き続き周知、PRに努める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
佐渡市地域公共交通活性化協議会	新潟交通佐渡株	<p>(系統名) 宿根木線 ① (運行区間) 羽茂高校～小木港～宿根木～江積</p> <p>(系統名) 宿根木線 ② (運行区間) 小木港～宿根木～江積</p>	<p>小木直江津航路海上時化等の際に、路線バスの接続について事業者間の連絡体制の確保によりスムーズな対応、接続が図られた。</p> <p>地域内交通の具体的整備に向けた検討を進めるため、地域の団体と協議を開始した。</p>	A	<p>事業計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	B	<p>目標利用者数:5,700人 R2利用者数:5,315人 (達成率:93.2%) R1目標利用者数:4,200人 R1利用者数:2,612人 (達成率:62.2%) ※R1は小木港と宿根木の乗降数値を目標としていたが、R2からは路線総員数とした。</p> <p>10月から3月までは前年を上回っていたが、4月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光需要の減少が顕著であった。観光需要が減少したことによりその影響は大きく、生活路線としての役割の見直しが必要である。また、生活路線としての主な利用者は通学や買い物といった目的の者であり、外出の自粛や休校による利用者の減少も影響した。</p>	<p>生活路線としてのニーズの掘り起こしが必要である。車両の小型化や自動運転などの導入も検討し、より地域に即した交通体系になるよう取り組みたい。また、学生ワイドフリー定期券の周知に努めるとともに、より地域に密着した路線バスの運行ができるよう地域住民と連携を図りたい。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
粟島浦村地域公共交通協議会	粟島浦村	県道ルート	<p>・頻繁に使用する停留所付近に雨風よげがないことを指摘されていたが、設置及び代替案の実施ができなかったため、引き続き模索し利用しやすい環境づくりに努める。</p> <p>・他部署と共同し、乗降場に近接する施設内に村営レストランがオープンしたことにより、外出意欲が向上した。</p>	<p>A</p> <p>県道釜谷内浦線の災害により、運行ができない日があったが、それ以外は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>住民利用は2,148名(1名あたりの利用回数6.2回)となり目標2,160人(一人当たりの利用回数6.3回)を達成することはできなかった。これは新型コロナウイルス感染症の影響で村内の移動に不安が生じたことや、村内のイベントや地域行事がすべて中止した影響だと思われる。</p>	<p>・引き続き利用しやすい環境づくりのため、乗降場の整備を検討する。</p> <p>・村内の事業者とも連携し、ダイヤの改正とともに、外出意欲が高まるような取組を引き続き推進する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議 会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
五泉市地域 公共交通活 性化協議会	泉観光バス 株 みどりハイ ヤー株	ごせん乗合 タクシー「さく ら号」 (五泉東エリ ア)	<ul style="list-style-type: none"> 市の広報で市民全般に公共交通のPRを実施した。 高齢者を対象とした利用促進活動を継続実施した。(免許返納高齢者への制度説明) 予約お断り削減に向け、運行時間の見直しを検討した。 	A 計画通り事業は適切に実施された	C	<p>輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、91.8%であり目標を達成できなかった。</p> <p>利用者の減少は主に新型コロナウイルス感染予防である外出及び公共交通機関の利用自粛によるものだと想定される。</p>	<p>新型コロナによる利用者の不安を払しょくできる環境づくりとその周知を実施する。</p> <p>また、利用者数の少ない朝夕の便を廃止し、これまで要望のあった11:30～12:30便を創設することで、運行の効率化を図り、予約お断り件数削減に努める。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	(有)フラワー 観光 泉観光バス 株 みどりハイ ヤー株	ごせん乗合 タクシー「さく ら号」 (五泉西エリ ア)	<ul style="list-style-type: none"> 市の広報で市民全般に公共交通のPRを実施した。 高齢者を対象とした利用促進活動を継続実施した。(免許返納高齢者への制度説明) 利便性向上へ向け、オペレーターの常駐時間を延長し、ドライバーとの適切な連携を図った。 予約お断り削減に向け、運行時間の見直しを検討した。 	A 計画通り事業は適切に実施された	A	<p>輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、110.0%を達成した。</p>	<p>新型コロナによる利用者の不安を払しょくできる環境づくりとその周知を実施する。</p> <p>利用者数の少ない朝夕の便を廃止し、これまで要望のあった11:30～12:30便を創設することで、運行の効率化を図り、予約お断り件数削減に努めると共に、今後も利用者数を維持するため、利用促進や利便性向上に努める。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議 会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
五泉市地域 公共交通活 性化協議会	泉観光バス (株) みどりハイ ヤー(株)	ごせん乗合 タクシー「さく ら号」 (村松エリ ア)	<ul style="list-style-type: none"> ・市の広報で市民全般に公共交通のPRを実施した。 ・新設の五泉中央病院へのアクセス手法について、基幹バスと組合わせた案内チラシを関係施設へ配布した。 ・高齢者を対象とした利用促進活動を継続実施した。(免許返納高齢者への制度説明) ・利便性向上へ向け、オペレーターの常駐時間を延長した。また、オペレーターとドライバーとの意見交換を実施し、連携強化とマナー向上を図った。 ・予約お断り削減に向け、運行時間の見直しを検討した。 	A 計画通り事業は適切に実施された	C <ul style="list-style-type: none"> 輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、93.8%であり、目標を達成できなかった。 利用者の減少は主に新型コロナウイルス感染予防である外出及び公共交通機関の利用自粛によるものだと想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナによる利用者の不安を払しょくできるような環境づくりとその周知を実施する。 また、利用者数の少ない朝夕の便を廃止し、これまで要望のあった11:30～12:30便を創設することで、運行の効率化を図り、予約お断り件数削減に努める。 	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	(株)小出タクシー	小出地域乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A *計画通り、適切に実施された。	A 【達成状況】 輸送人員目標値比: 112% 目標: 7,250人→実績8,113人	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		湯之谷地域乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A *計画通り、適切に実施された。	C 【達成状況】 輸送人員目標値比: 94% 目標: 390人→実績367人 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスによる影響	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
魚沼市地域公共交通協議会	(株)小出タクシー	田中・清本・長松・米沢乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	C	<p>【達成状況】 輸送人員目標値比: 99% 目標: 450人→実績445人</p> <p>【未達成の主な理由】 新たに追加した商業施設へ利用が増えたものの一歩目標に届かなかった</p>	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		三ツ又乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	C	<p>【達成状況】 輸送人員目標値比: 83% 目標: 880人→実績: 734人</p> <p>【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスによる影響</p>	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
魚沼市地域公共交通協議会	ひかり交通(株)	上稲倉・魚野地乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	* 計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比: 93% 目標: 3,660人→実績3,407人 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスによる影響	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		新道島乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	* 計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比: 78% 目標: 1,200人→実績: 933人 【未達成の主な理由】 高齢化の進展、新型コロナウイルスによる影響	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、当該路線において、高齢化の進展により利用が減少した理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー(株)	小出まちなか循環線(順回り)	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	C 【達成状況】 輸送人員目標値比: 84% 目標: 1,320人→実績1,112人 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスによる影響	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		小出まちなか循環線(逆回り)	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	A 【達成状況】 輸送人員目標値比: 106% 目標: 1,010人→実績1,074人	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		滝之又乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	A 【達成状況】 輸送人員目標値比: 101% 目標: 1,060人→実績1,072人	高齢者等に対して、移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納等へ新たに交通ガイドブックを配付する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		水沢・越又・泉沢乗合タクシー	利用者ニーズの把握に努め、経路の見直し(市役所新庁舎)を行い利用促進に努めた。	A	*計画通り、適切に実施された。	A 【達成状況】 輸送人員目標値比: 101% 目標: 840人→実績849人	老人会等を対象にした「乗合タクシーの予約方法や通院利用の方法等」の出前講座によって、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー(株)	赤土乗合タクシー	利用実態の把握に努め、運行便数の見直しを行った。	A *計画通り、適切に実施された。	C 【達成状況】 輸送人員目標値比:58% 目標:40人→実績:23人 【未達成の主な理由】 高齢化の進展、新型コロナウイルスによる影響	高齢者等の移動に対する意見や不満を吸い上げ、より利用しやすい運行形態を、地域と一体となって検討する。 ・地元区長会等との検討会議を開催する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、当該路線において、高齢化の進展により利用が減少した理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		福山新田乗合タクシー	利用実態の把握に努め、運行経路及び便数の見直しを行った。	A *計画通り、適切に実施された。	C 【達成状況】 輸送人員目標値比:83% 目標:1,500人→実績:1,252人 【未達成の主な理由】 高齢化の進展、新型コロナウイルスによる影響	高齢者等の移動に対する意見や不満を吸い上げ、より利用しやすい運行形態を、地域と一体となって検討する。 ・地元区長会等との検討会議を開催する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、当該路線において、高齢化の進展により利用が減少した理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		高倉乗合タクシー	利用実態の把握に努め、運行経路及び便数の見直しを行った。	A *計画通り、適切に実施された。	C 【達成状況】 輸送人員目標値比:66% 目標:2,300人→実績:1,522人 【未達成の主な理由】 高齢化の進展、新型コロナウイルスによる影響	高齢者等の移動に対する意見や不満を吸い上げ、より利用しやすい運行形態を、地域と一体となって検討する。 ・地元区長会等との検討会議を開催する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、当該路線において、高齢化の進展により利用が減少した理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果	
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー(株)	赤土・小出乗合タクシー	利用実態の把握に努め、市街地へ移動需要に対応するため、本路線を新設した。	A	* 計画通り、適切に実施された。	C	<p>【達成状況】 輸送人員目標値比: 77% 目標: 70人→実績: 54人</p> <p>【未達成の主な理由】 PR不足により、新たな移動手段の認知度が高まらなかったため</p>	<p>高齢者等の移動に対する意見や不満を吸い上げ、より利用しやすい運行形態を、地域と一体となって検討する。 ・地元区長会等との検討会議を開催するとともに、PRチラシの全戸配布によって利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新たな移動手段の認知度が高まらなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	1.株式会社 燕タクシー	燕市デマンド交通おでかけきらん号	広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。	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 デマンド交通の1日平均利用者数が、目標の160人/日(年換算38,560人)に対し、実績が151.6人/日(年換算36,477人)と下回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいる状況が続いている。	気象状況によっては予約を制限することも必要であり、これからも利用者の安全を第一に考えた運行を行っていく。 また、利用時間帯の集中については、高齢者の通院利用が多いことが要因となっており、利用者数の増加に向け、今後も分散化を図る取組みを継続的に実施していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	2.株式会社 中央タクシー						協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	3.中越交通株式会社	燕市デマンド交通おでかけきらん号	広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。	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 デマンド交通の1日平均利用者数が、目標の160人/日(年換算38,560人)に対し、実績が151.6人/日(年換算36,477人)と下回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいる状況が続いている。	気象状況によっては予約を制限することも必要であり、これからも利用者の安全を第一に考えた運行を行っていく。 また、利用時間帯の集中については、高齢者の通院利用が多いことが要因となっており、利用者数の増加に向け、今後も分散化を図る取組みを継続的に実施していく。 引き続き、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気、利用者のマスク着用などを呼びかけしていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	4.まきタクシー有限会社						協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	5.地蔵堂タクシー有限会社						協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	6.弥彦タクシー株式会社						協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	7.越佐観光バス株式会社	弥彦・燕広域循環バスやひこ号	広報紙への掲載や観光シーズンにチラシを作成し配布するなど、住民以外の人達にも広くPRし、利用促進のための啓発を行った。	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 広域循環バスの1日平均利用者が、目標の80人/日(年換算19,280人)に対し、実績が62.4人/日(年換算14,965人)と下回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大により利用者が一時的に落ち込んでいる状況が続いている。	より多くの方々に利用してもらえよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 引き続き、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気などを実施していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
妙高市地域公共交通協議会	新井タクシー株式会社	関山ルート ・妙高市新井地域及び関山地区、上越市中郷区	<p>・高齢者の通院需要に対応したルート変更に向けて準備を行った。</p> <p>・市ホームページに乗合タクシーのページを設けて、経路図等を掲載するなど情報発信に努めた。</p> <p>・お盆期間(8月15,16日)を運行することで利用者ニーズに対応し、利便性の向上に努めた。</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>	C	<p>●目標：直近年度の運賃収入水準を維持する(812千円)</p> <p>●実績：445千円(未達成)</p> <p>●事業効果：路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保</p> <p>●目標未達成の分析：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たため</p>	<p>・引き続き、新型コロナウイルス感染防止対策を講じることで、利用者が安心して利用できる環境を整える。</p> <p>・引き続き、市報や市ホームページを活用して情報発信を行うことで、利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
妙高市地域公共交通協議会	妙高市	関・燕温泉線 ・関山駅～大洞原～燕温泉	<p>・地域住民だけでなく観光客でも利用しやすいよう、鉄道や市営バス「妙高山麓線」と接続できるダイヤ設定を行い、利便性の向上に努めた。</p> <p>・配布用時刻表のサイズを大きくすることで、高齢者に見やすくしたり、公共交通マップを作成して市ホームページに掲載するなど、情報発信に努めた。</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>	C	<p>●目標：直近年度の運賃収入(1,602千円)より2%の収入増加を目指す</p> <p>●実績：1,230千円(▲23.3%、未達成)</p> <p>●事業効果：路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保</p> <p>●目標未達成の分析：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たため</p>	<p>・引き続き、新型コロナウイルス感染防止対策を講じることで、利用者が安心して利用できる環境を整える。</p> <p>・引き続き、市報や市ホームページを活用して情報発信を行うことで、利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
妙高市地域公共交通協議会	妙高市	杉野沢線C ・妙高高原駅～いもり池入口～杉野沢上 杉野沢線E ・杉野沢上～関川関所前～妙高病院前 杉野沢線F ・妙高高原駅～関川関所前～杉野沢上	・地域住民だけでなく観光客でも利用しやすいよう、鉄道や市営バス「妙高山麓線」と接続できるダイヤ設定を行い、利便性の向上に努めた。 ・配布用時刻表のサイズを大きくすることで、高齢者に見やすくしたり、公共交通マップを作成して市ホームページに掲載するなど、情報発信に努めた。	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 ●目標:直近年度の運賃収入(2,715千円)より2%の収入増加を目指す ●実績:1,776千円(▲34.5%、未達成) ●事業効果:路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保 ●目標未達成の分析: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たため	・引き続き、新型コロナウイルス感染防止対策を講じることで、利用者が安心して利用できる環境を整える。 ・引き続き、市報や市ホームページを活用して情報発信を行うことで、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	南越後観光バス株式会社	<p>・城内コース(南魚沼市役所～野原・若宮様～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A 計画通り適正に実施された。</p>	<p>A 利用者目標6,830人に対して7,491人であった。(達成率109.7%) 福祉施設への通所の利用が増えたことが主な要因である。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		<p>・五十沢・大月コース(土沢入口～中川新田～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	<p>A 計画通り適正に実施された。</p>	<p>B 利用者目標3,670人に対して3,336人であった。(達成率90.9%) 3月以降、利用者数が減少しており、新型コロナウイルス感染症が影響しているものと考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・バス及び主な利用目的である医療施設、店舗の安全性をアピールする方法について検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
南魚沼市地域公共交通協議会	銀嶺タクシー株式会社	<p>・大巻・泉コース(泉新田・保育園バス停～庄之又～銀嶺タクシー前)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	A	計画通り適正に実施された。	C	<p>利用者目標2,170人に対して1,515人であった。(達成率69.8%) 新型コロナウイルス感染症による影響もあると思われるが、既存の固定客の利用の変化による減少が大きいと考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。その利用動向を分析し、乗継ダイヤへの見直し等、利用者増加につながる取り組みを進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		<p>・上田・泉田コース(沢口バス停～西泉田公民館～福祉センターしらゆり)</p>	<p>・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。</p>	A	計画通り適正に実施された。	A	<p>利用者目標2,040人に対して2,113人であった。(達成率103.5%) 利用の増加がみられる停留所が複数あり、六日町市街地への通院や買い物等の新たな定期利用者の増が要因と考えられる。</p>	<p>・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。 具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	株式会社魚沼中央トランスポート	・石打・竹俣コース(五十嵐～塩沢庁舎～南魚沼市役所)	・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。	A 計画通り適正に実施された。	B 利用者目標2,960人に対して2,640人であった。(達成率89.2%) 新型コロナウイルス感染症の発生状況に合わせての減少がみられる。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・バス及び主な利用目的である医療施設、店舗の安全性をアピールする方法について検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		・中之島・吉里コース(柄沢・来泉寺～塩沢庁舎～南魚沼市役所)	・市民ふれあい講座の一つとして「バスの乗り方教室」の案内を行い新規利用につながる取り組みを行った。 ・市民バス事業者全体打合せ、個別事業者と打合せを行うことにより、寄せられた意見や苦情などについて市と事業者で把握し、情報の共有を行った。	A 計画通り適正に実施された。	A 利用者目標2,710人に対して3,283人であった。(達成率121.1%) 利用の増加がみられる停留所が複数あり、六日町市街地への通院や買い物等の新たな定期利用者の増が要因と考えられる。	・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を促し、「自家用車に頼らないおでかけ」の手段としての公共交通をPRする。 ・利便性の高い新たな交通結節点として令和2年12月に六日町駅前停留所を増設した。引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。 具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小千谷市地域公共交通協議会	越後交通㈱	循環バス 4便×2(内外回り)=計8便/日 ※土日祝日及び8/14～16、12/29～1/3計6便/日	収支率向上のために利用促進の取組みを実施 【事業目標】 ・経常収支率15%以上 ・月間平均利用者数1,500人以上 【利用促進の取組み】 ・公共交通マップ作成全戸配布 ・道の駅におけるポイントサービス ・くらしと公共交通ガイドブック作成全戸配布 ・循環バス利用促進記事の市広報紙掲載	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【事業実績】 ・経常収支率17%(目標達成) ・月間平均利用者数1,399人(目標未達成) 令和元年10月から令和2年2月までの月間平均利用者数は1,712人と目標を上回っていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、3月以降の月間平均利用者数は1,175人と大きく減少し、目標を達成できなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響を受けるまでの月間平均利用者数は、目標値及び対前年値(1,637人)を上回っており、利用促進の取り組みは一定の効果を挙げている。 引き続き、③に記載している利用促進の取組みの他、地域懇談会における住民説明、観光・商工会等との連携・協力により公共交通の利用促進に取り組む。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた「月間平均利用者数」に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる「経常収支率」に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名：信南交通(株)	系統名：路線バス遠山郷線 運行区間：かぐらの湯～上町～飯田駅	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数8.4人に対し、6.9人となり、目標達成率は82%。少子化により、通学に利用する高校生の減少、新型コロナウイルス感染症による高校の休校、温泉施設の休館による影響。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 信南交通(株)	系統名:路線バス平岡線 運行区間:和田~名古屋山~平岡	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数3.3人に対し、1.3人となり、目標達成率は40%。少子化により、通学に利用する高校生の減少による。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、少子化に伴う高校生の利用者の減少以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 信南交通(株)	系統名:路線バス阿島循環線 運行区間:飯田病院前～イオン～飯田病院前	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	B 新型コロナウイルス感染症の影響により、お仕事体験イベントが中止となり、ラッピングバス展示ができなかった。代わりにEVバス試乗会を実施した。 市内主要企業への利用促進アンケートの代わりに、「公共交通の日」の実施を周知した。	C 目標である1運行あたりの乗車人数13.6人に対し、10.9人となり、目標達成率は80%。新型コロナウイルス感染症による高校の休校による影響。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 信南交通(株)	系統名:路線バス阿島循環線(ほっ湯アップル経由) 運行区間:飯田病院前～ほっ湯アップル～飯田病院前	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。平成31年4月からマタニティ割引を開始した。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	B 新型コロナウイルス感染症の影響により、お仕事体験イベントが中止となり、ラッピングバス展示ができなかった。代わりにEVバス試乗会を実施した。市内主要企業への利用促進アンケートの代わりに、「公共交通の日」の実施を周知した。	C 目標である1運行あたりの乗車人数9.4人に対し、7.0人となり、目標達成率は74%。新型コロナウイルス感染症による高校の休校による影響。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 南信州広域タクシー(有)	系統名:市民バス千代線 運行区間: 法全寺~市立病院~飯田駅前	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標である1運行あたりの乗車人数4.3人に対し、4.7人となり、目標達成率は109%。 小学校の通学利用があり、実績が伸びた。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 南信州広域タクシー(有)	系統名:市民バス久堅線 運行区間:平栗車庫~市立病院~飯田駅前	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数5.0人に対し、4.6人となり、目標達成率は91%。少子化により、通学に利用する高校生の減少、新型コロナウイルス感染症による高校の休校による影響。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 南信州広域タクシー(有)	系統名:市民バス三種線 運行区間:立石~市立病院~飯田駅前	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数9.9人に対し、6.4人となり、目標達成率は64%。少子化により、通学に利用する高校生の減少、新型コロナウイルス感染症による高校の休校による影響。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 南信州広域タクシー(有)	系統名:乗合タクシー竜東線(千代)運行区間:千代、龍江、竜丘、松尾	乗合タクシーの利用方法について地域の会議などで説明を行った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.8人に対し、2.3人となり、目標達成率は82%。新型コロナウイルス感染症による高齢者の医療機関受診及び外出控えによる影響。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: (代表)南信州広域タクシー(有)、(有)飯田タクシー	系統名:乗合タクシー一竜東線(久堅)運行区間:上久堅、下久堅、松尾	乗合タクシーの利用方法について地域の会議などで説明を行った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.5人に対し、2.0人となり、目標達成率は80%。新型コロナウイルス感染症による高齢者の医療機関受診及び外出控えによる影響。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 南信州広域タクシー(有)	系統名:乗合タクシー遠山郷高校通学支援線運行区間:飯田高校前～和田	広報紙を使い、高校生利用の促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数1.9人に対し、1.7人となり、目標達成率は91%。新型コロナウイルス感染症による高校の休校による影響。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 朝日交通(株)	系統名:乗合タクシー三穂線 運行区間: 三穂、山本、伊賀良	乗合タクシーの利用方法について地域の会議などで説明を行った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。 利用者アンケートを実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.9人に対し、2.9人となり、目標達成率は100%。主に高齢者等の外出時移動手段として浸透してきている。	市町村広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付、マタニティ割引を周知し、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の路線部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画の実施事業を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: 遠山タクシー(有)	系統名:乗合タクシー平岡線 運行区間:南信濃地区、天龍村	乗合タクシーの利用方法について地域の会議などで説明を行った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数1.2人に対し、0.8人となり、目標達成率は67%。タクシー乗車補助制度の利用による減少。観光客・登山客の減少。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
飯田市地域公共交通改善市民会議	事業者名: (代表)北部タクシー(有)・第一タクシー(株)	系統名:乗合タクシー上田市線 運行区間:高森町、座光寺、上郷	乗合タクシーの利用方法について地域の会議などで説明を行った。 平成31年4月からマタニティ割引を開始した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.3人に対し、1.9人となり、目標達成率は83%。新型コロナウイルス感染症による高齢者の医療機関受診及び外出控えによる影響。	市広報紙を使い、運転免許自主返納者への回数券交付等、新たな利用者確保に取り組む。 市民会議の部会において、利用促進の意見交換を行う。 R3.6に策定予定の新交通計画を着実に推進する。 車両の消毒と換気の徹底や乗車時のマスク着用や会話自粛のお願いなどコロナ感染拡大予防対策をとり、安全安心に利用いただけるようバス時刻表等を通じて広報していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名：上田バス運行システム名：信州上田医療センター	上田駅～信州上田医療センター	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は36.76%、乗車人員は21,840人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	<p>新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等を行うことなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。</p> <p>今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。</p> <p>新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、タイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。</p> <p>さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統 名:塩田線	上田駅～別所温泉	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は10.15%、乗車人員は10,731人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	<p>新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等を行うことなく現状を保持したまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。</p> <p>今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。</p> <p>新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。</p> <p>さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統 名:市街地 循環バス	上田駅~染 谷高校~上 田駅	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は14.25%、乗車人員は11,211人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をすることなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。 また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、タイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統 名:市街地 循環バス	上田駅～西 上田駅～上 田駅	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は14.25%、乗車人員は11,211人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をすることなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。 また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統名:市街地循環バス	上田駅～西上田駅～上田駅	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は8.64%、乗車人員は3,866人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をすることなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。 また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統名: 市街地循環バス	上田駅～染谷 高校～上田駅	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は8.64%、乗車人員は3,866人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をすることなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。 また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス運行システム名: 久保林線	上田駅～イオン上田ショッピングセンター前～久保林公民館前	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンブラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせざる、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	C キロ当たり運行コストは524円59銭となった。経常収支率は12.71%、乗車人員は2,812人となり目標達成には至らなかった。目標未達であった要因として新型コロナウイルス感染症の影響により利用を控えたためと考えられる。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をするのではなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	事業者名: 上田バス 運行系統名: 上田城下線	上田駅～城下駅	小中学生を対象にしたバスの乗り方教室やスタンプラリー、夏休みのキッズバスの配布等将来の利用者の掘り起こしを見込んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施をせず、ハード面として感染症拡大防止対策を講じた上での運行を実施した。 イベント等は実施できなかったが、中学三年生向けの啓発チラシは市内中学校に配布することができた。	B 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。	A 期間中の輸送人員は255,206人となり、1日あたりの輸送人員は1,394人となり目標を達成した。	新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、乗車率の減少に伴い運送収入も減り、昨年度以上に収支率が悪化することとなった。計画していたバス乗車体験・キッズバス施策といったバス利用を啓発するイベント等も感染症拡大防止の観点から見送ることとなった。しかしながら、感染症拡大防止に配慮をしながら路線系統の減便等をすることなく現状を保ったまま運行を継続運行することで利用者の交通利用を確保した。今後は、公共交通の安全性をホームページや車内ポスターで周知するなど、いち早い状況の改善に向けて実施していく。 また、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 新しい方針として他路線でQRコードを利用した決済方法の導入を検証することで、将来的にフィーダー系統路線に導入した際には直接的な接触を減らす感染症拡大防止対策と、現金を不要とする顧客の利便性向上の達成により相乗効果を図り、利用者増を目指す。また利用実態を注視し、ダイヤの改正の検討など事業改善に努力していく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点としては、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施し、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	室賀線 下秋和～小泉～上室賀	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施しなかった。	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。	B 運賃コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標25%以上に対し、26.2%と目標を達成できた。乗車人数27,387人以上に対し25,035人と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えてしまったこと、利用啓発活動を例年より縮小して行っていたことも要因として考えられる。	運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアイドリングストップなどを努めていく。 また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	室賀線 上田新田～小泉～上室賀	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施しなかった。	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。	B 運行コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標25%以上に対し、26.2%と目標を達成できた。乗車人数27,387人以上に対し25,035人と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えてしまったこと、利用啓発活動を例年より縮小して行っていたことも要因として考えられる。	運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアイドリングストップなどを努めていく。 また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させ安心・安全に利用してもらえるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	上田循環 上田駅～東・西回り～ 上田駅	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施なかった。	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。	B 運行コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標12%以上に対し、9.9%と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えてしまったことが考えられる。	<p>運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアイドリングストップなどを努めていく。</p> <p>また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させ安心・安全に利用してもらえるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。</p> <p>さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進を図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	上田循環 上田駅～東回り～上田駅	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施しなかった。	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。	B 運行コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標12%以上にに対し、9.9%と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えてしまったことが考えられる。	<p>運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアイドリングストップなどを努めていく。</p> <p>また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させ安心・安全に利用してもらえるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。</p> <p>さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	丸子循環 丸子中央病院～東回り～丸子中央病院	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施しなかった。	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。	B 行コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標4%以上に対し、2.9%と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えたため、年々利用者が減少していたところに拍車がかかってしまったと考えられる。	運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアドリングストップなどを努めていく。 また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させ安心・安全に利用してもらえるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	丸子循環 丸子中央病院～西回り～丸子中央病院	運賃低減バス事業実施中につき、利用啓発活動を継続実施した。夏休みのキッズバス事業は、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて実施しなかった。	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。	B 行コストは426円以内に対し416円31銭で目標を達成できた。収支率は目標4%以上に対し、2.9%と目標を達成できなかった。原因としては台風19号及びコロナ禍の影響で利用者が外出を控えたため、年々利用者が減少していたところに拍車がかかってしまったと考えられる。	運行コストは目標を達成できたが、燃料費などの経費をさらに削減するためアイドリングストップなどを努めていく。 また、利用者を増やすための利便性の向上については、今後も啓発活動を実施することにより利用実態を注視し、利用者の声を反映させたダイヤの見直しを継続していく。また、新しい生活様式に即した車内設備を充実させ安心・安全に利用してもらえるように努めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	東信観光バス株式会社	丸子循環 丸子中央病院～東回り～丸子中央病院	運賃低減バス実証運行中につき、利用者啓発活動を実施した。	A 事業が計画に位置付けされた通り、適切に実施された。	B 乗車人員は、目標3,710人以上に対し、10月～3月が1,663人、事業者変更後の4月～9月が1,393人で合計3,056人となり目標を達成できなかった。 運行コストは当初目標1kmあたり426円以内に対し、運行事業者の変更により303円31銭となり達成できた。収支率は4.00%のところ、3.00%となり達成できなかった。 新型コロナウイルス感染症の流行により、利用者の多数を占める高齢者が外出を控えたことで、利用者の減少が進んだものと考えられる	新型コロナウイルスの影響は今後も継続するものと考えられるが、バスの安全性をアピールし外出を控えている利用者の利用を促していく。また、新型コロナウイルスの影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。利用者を増やすため利便性の向上については、ニーズに沿ったダイヤの見直し等事業改善を進めていく。運行コストは目標を達成しているが、さらなる経費節減に努めていく。 さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	東信観光バス株式会社	丸子循環 丸子中央病院～西回り～丸子中央病院	運賃低減バス実証運行中につき、利用者啓発活動を実施した。	A 事業が計画に位置付けされた通り、適切に実施された。	B 乗車人員は、目標3,710人以上に対し、10月～3月が1,663人、事業者変更後の4月～9月が1,393人で合計3,056人となり目標を達成できなかった。運行コストは当初目標1kmあたり426円以内に対し、運行事業者の変更により303円31銭となり達成できなかった。収支率は4.00%のところ、3.00%となり達成できなかった。 新型コロナウイルス感染症の流行により、利用者の多数を占める高齢者が外出を控えたことで、利用者の減少が進んだものと考えられる	新型コロナウイルスの影響は今後も継続するものと考えられるが、バスの安全性をアピールし外出を控えている利用者の利用を促していく。また、新型コロナウイルスの影響を鑑みた生活交通確保維持改善事業計画の目標値の設定のあり方についても、今後検討していくこととする。利用者を増やすため利便性の向上については、ニーズに沿ったダイヤの見直し等事業改善を進めていく。運行コストは目標を達成しているが、さらなる経費節減に努めていく。さらに、市と連携した地域の取組として、主に普段公共交通を利用しない高齢者向けの講座を感染症防止対策を徹底しつつ実施し、需要の掘り起こしを図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
松川町地域公共交通対策協議会	伊那バス(株)	・大島循環(午前1便) 西山～伊那大島駅 ・大島循環(午前2便) 伊那大島駅～キラヤ前 ・大島循環(午前3便) 大島循環(午後便) 役場前～キラヤ前	令和元年度の調査結果をもとに、運行形態等について検討を行った。フリー降車区間の設定および停留所の移設を行い、利便性の向上を図った。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C 4,000人目標のところ2,432人であった。コロナ禍による外出自粛、定期的利用する高齢者の減少が原因として考えられる。安心して乗車いただける様に、運転手による車内消毒や、利用者用のアルコールスプレー設置等コロナ対策を施しながら運行をし、マスク着用や会話の自粛等の感染予防を促す車内案内を掲示している。	聞き取り調査や乗り込み調査を引き続き行い、住民ニーズを掴む。回数券の販売方法を見直す等、利便性の向上に繋げる施策の検討を進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ定期利用の高齢者が減少したのかという観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
松川町地域公共交通対策協議会	伊那バス(株)	・上片桐循環(午前1便) 役場前～役場前 ・上片桐循環(午前2便) 役場前～キラヤ前 ・上片桐循環(午後1・2便) 役場前～キラヤ前	令和元年度の調査結果をもとに、運行形態等について検討を行った。フリー降車区間の設定、一部ルートの変更、停留所の新設を行い、利便性の向上を図った。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C 4,500人目標のところ2,882人であった。コロナ禍による外出自粛、定期的利用する高齢者の減少が原因として考えられる。安心して乗車いただける様に、運転手による車内消毒や、利用者用のアルコールスプレー設置等コロナ対策を施しながら運行をし、マスク着用や会話の自粛等の感染予防を促す車内案内を掲示している。	聞き取り調査や乗り込み調査を引き続き行い、住民ニーズを掴む。回数券の販売方法を見直す等、利便性の向上に繋げる施策の検討を進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ定期利用の高齢者が減少したのかという観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
松川町地域公共交通対策協議会	伊那バス(株)	・大島・上片桐通学便 役場前～伊那大島駅	令和元年度の調査結果をもとに、運行形態等について検討を行った。 中学3年生の保護者向け説明会を開催し、定期券等のPRを行った。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C 5,000人目標のところ3,045人であった。新型コロナウイルス感染症拡大による、学校休校の影響が原因として考えられる。 安心して乗車いただける様に、運転手による車内消毒や、利用者用のアルコールスプレー設置等コロナ対策を施しながら運行をし、マスク着用や会話の自粛等の感染予防を促す車内案内を掲示している。	中学3年生の保護者向け説明会を開催し、バスの利用や定期券のPRを行う。 保護者の経済的・時間的負担軽減のため、小中学生の通学定期券無料化等を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
松川町地域公共交通対策協議会	丸茂自動車(有)	・生田循環 峠部奈線(午前1便) 社協前～キラヤ前 ・生田循環 峠部奈線(午前2便) 下峠～清流苑 ・生田循環 峠部奈線(昼便) 社協前～新井 ・生田循環 峠部奈線(午後1便) 社協前～下峠 ・生田循環 峠部奈線(午後2便) キラヤ前～社協前	令和元年度の調査結果をもとに、運行形態等について検討を行った。 デマンドタクシーの本格運行に向け、乗込み調査やアンケート調査を実施した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C 2,500人目標のところ1,580人であった。実証運行中のデマンドタクシーへの利用者の移動、コロナ禍による外出自粛、定期的に利用する高齢者の減少が原因として考えられる。 安心して乗車いただける様に、運転手による車内消毒や、利用者用のアルコールスプレー設置等コロナ対策を施しながら運行をし、マスク着用や会話の自粛等の感染予防を促す車内案内を掲示している。	利用が非常に少ない停留所について、予約があった時のみ経由する等、経路方法の変更を検討する。 デマンドタクシーについて、引き続き実証運行の検証を行う。 回数券の販売方法を見直す等、利便性の向上に繋げる施策の検討を進める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
松川町地域公共交通対策協議会	丸茂自動車(有)	<ul style="list-style-type: none"> ・生田循環中山柄山線(午前1便) 社協前～キラヤ前 ・生田循環中山柄山線(午前2便) 石橋～清流苑 ・生田循環中山柄山線(昼便) 社協前～新井 ・生田循環中山柄山線(午後1便) 社協前～石橋 ・生田循環中山柄山線(午後2便) 	<p>令和元年度の調査結果をもとに、運行形態等について検討を行った。デマンドタクシーの本格運行に向け、乗込み調査やアンケート調査を実施した。</p>	<p>A 事業は計画どおり適切に実施された。</p>	<p>C 2,000人目標のところ992人であった。実証運行中のデマンドタクシーへの利用者の移動、コロナ禍による外出自粛、定期的に利用する高齢者の減少が原因として考えられる。安心して乗車いただける様に、運転手による車内消毒や、利用者用のアルコールスプレー設置等コロナ対策を施しながら運行をし、マスク着用や会話の自粛等の感染予防を促す車内案内を掲示している。</p>	<p>利用が非常に少ない停留所について、予約があった時のみ経由する等、経路方法の変更について検討を行う。デマンドタクシーについて、引き続き実証運行の検証を行う。回数券の販売方法を見直す等、利便性の向上に繋げる施策の検討を進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・伊那バス株式会社 運行系統名 ・若宮・美原(若宮・美原・手良・福島循環バスの一部)	アピタ伊那～美原5～アピタ伊那	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】バス利用者アンケート等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【4】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】曜日毎の利用状況確認等を実施した。</p> <p>【4】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。	C <p>・R2年度目標6.98人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は6.38人/1運行であり、未達成(参考:R1年度7.16人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・通勤や買い物等での利用により、利用者は一定程度定着しているが、新型コロナウイルス感染拡大の影響(外出自粛等)で利用が低調となっている。</p>	<p>・引き続き市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する</p> <p>・運行車両に乗り込み、利用者状況の聞き取り調査等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。(高齢化の進行や、運転免許証自主返納の推進等、社会情勢も考慮)</p> <p>・上記のほかにも利用促進策として、1回10円でバスに乗車できる「10円バスの日」や児童生徒向けの格安定期券販売(子ども定期券)、運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度についても継続的に取組みながら、新たな利用促進策についても検討を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・伊那バス株 運行系統名 ・若宮・美原・手良・福島循環バス	本社前～美原5～中坪～アピタ伊那	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】バス利用者アンケート等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【4】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】曜日毎の利用状況確認等を実施した。</p> <p>【4】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A	<p>計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。</p>	C	<p>・R2年度目標6.98人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は6.38人/1運行であり、未達成(参考：R1年度7.16人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・通勤や買い物等での利用により、利用者は一定程度定着しているが、新型コロナウイルス感染拡大の影響(外出自粛等)で利用が低調となっている。</p>	<p>・引き続き市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する</p> <p>・運行車両に乗り込み、利用者状況の聞き取り調査等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。(高齢化の進行や、運転免許証自主返納の推進等、社会情勢も考慮)</p> <p>・上記のほかにも利用促進策として、1回10円でバスに乗車できる「10円バスの日」や児童生徒向けの格安定期券販売(子ども定期券)、運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度についても継続的に取組みながら、新たな利用促進策についても検討を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・伊那バス株式会社 運行系統名 ・富県・東春近地区循環バス	本社前～北福地～中殿島～本社前	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【4】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】バスの利用状況調査を実施し、地域の公共交通のあり方の検討を進め、R3.4月から乗合タクシーの運行に移行することとなった。</p> <p>【4】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A	C	<p>・R2年度目標3.67人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は2.65人/1運行であり、未達成(参考:R1年度3.48人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・利用者の多くは高齢者であるが、これまで定期利用していた高齢者が身体等の状況の変化により利用しなくなる一方、高齢化が進む中でも免許返納者数が急増するよう傾向はみられず、引き続き自身で運転を続ける高齢者が多いため、新規利用者の増加にはつながっていない。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響により利用が低調となっている。</p>	<p>・R3.4月から当該路線バスに代わって運行を開始する乗合タクシーについて、市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>・利用状況や、利用者のニーズ分析を行い、より良い地域公共交通となるよう取組を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・伊那バス㈱ 運行系統名 ・新山・桜井・貝沼線	伊那営業所～宮原～場広～伊那営業所	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】「守り育てる会」の活動を支援し、利用促進等の取組を進める。</p> <p>【4】地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【5】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】地域外へのバス利用の呼びかけに加え、地域内への呼びかけにも注力し、利用の定着を図る等の守り育てる会の活動を支援した。</p> <p>【4】バスの利用状況調査を実施し、地域の公共交通のあり方の検討を進め、R3.4月から乗合タクシーの運行に移行することとなった。</p> <p>【5】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。	C	<p>・R2年度目標4.58人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は1.68人/1運行であり、未達成(参考:R1年度 3.99人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・利用者の多くは高齢者であるが、これまで定期利用していた高齢者が身体等の状況の変化により利用しなくなる一方、高齢化が進む中でも免許返納者数が急増するよう傾向はみられず、引き続き自身で運転を続ける高齢者が多いため、新規利用者の増加にはつながっていない。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響により利用が低調となっている。</p>	<p>・R3.4月から当該路線バスに代わって運行を開始する乗合タクシーについて、市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>・利用状況や、利用者のニーズ分析を行い、より良い地域公共交通となるよう取組を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・ジェイアルバス関東株 中央道支店 運行系統名 ・茅野・藤沢線	高遠～松倉～古屋敷 【公有民営方式車両購入費 国庫補助金】	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】「守り育てる会」の活動を支援し、利用促進等の取組を進める。</p> <p>【4】地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【5】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】沿線地域での利用者増を目的とした周知チラシの作成・配布等の活動を支援した。</p> <p>【4】地域の公共交通のあり方の検討を進める中で、乗合タクシーの導入についても検討を行った。(継続中)</p> <p>【5】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。	C <p>・R2年度目標6.41人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は3.30人/1運行であり、未達(参考:R1年度5.05人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・利用者の多くは高齢者であるが、これまで定期利用していた高齢者が身体等の状況の変化により利用しなくなる一方、高齢化が進む中でも免許返納者数が急増するような傾向はみられず、引き続き自身で運転を続ける高齢者が多いため、新規利用者の増加にはつながっていない。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響により利用が低調となっている。</p> <p>・過疎や通学利用の児童生徒の減少に伴って利用者が減少していることも考えられる。(小中学校よりも遠距離となる高校への通学にあたっては、保護者が通勤時等に送迎するケースも考えられる。)</p>	<p>・引き続き市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する</p> <p>・運行車両に乗り込み、利用者状況の聞き取り調査等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。(高齢化の進行や、運転免許証自主返納の推進等、社会情勢も考慮)</p> <p>・上記のほかにも利用促進策として、1回10円でバスに乗車できる「10円バスの日」や児童生徒向けの格安定期券販売(子ども定期券)、運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度についても継続的に取組みながら、新たな利用促進策についても検討を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	(協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・ジェイアールバス関東(株) 中央道支店 運行系統名 ・三義・長谷循環バス	高遠～非持山～高遠 【公有民営方式車両購入費 国庫補助金】	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。</p> <p>【3】「守り育てる会」の活動を支援し、利用促進等の取組を進める。</p> <p>【4】地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。</p> <p>【5】利用促進の取組を継続する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>【1】高齢者教室等での説明を実施した。</p> <p>【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した。(富県、竜北保育園)</p> <p>【3】沿線地域での利用者増を目的とした周知チラシの作成・配布等の活動を支援した。</p> <p>【4】地域の公共交通のあり方の検討を進める中で、乗合タクシーの導入についても検討を行った。(継続中)</p> <p>【5】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。	C	<p>・R2年度目標3.28人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は2.07人/1運行であり、未達成(参考:R1年度2.54人/1運行)</p> <p>※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。</p> <p>・利用者の多くは高齢者であるが、これまで定期利用していた高齢者が身体等の状況の変化により利用しなくなる一方、高齢化が進む中でも免許返納者数が急増するよう傾向はみられず、引き続き自身で運転を続ける高齢者が多いため、新規利用者の増加にはつながっていない。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響により利用が低調となっている。</p> <p>・過疎や通学利用の高校生の減少に伴って利用者が減少していることも考えられる。(高校への通学にあたっては、保護者が通勤時等に送迎するケースも考えられる。)</p>	<p>・引き続き市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する</p> <p>・運行車両に乗り込み、利用者状況の聞き取り調査等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。(高齢化の進行や、運転免許証自主返納の推進等、社会情勢も考慮)</p> <p>・上記のほかにも利用促進策として、1回10円でバスに乗車できる「10円バスの日」や児童生徒向けの格安定期券販売(子ども定期券)、運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度についても継続的に取組みながら、新たな利用促進策についても検討を進める。</p> <p>・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
伊那市地域公共交通協議会	事業社名 ・ジェイアルバス関東(株)中央道支店 運行系統名 ・長谷循環バス1	高遠～非持～岩入 【公有民営方式車両購入費国庫補助金】	【前回の事業評価結果】 【1】高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。 【2】バス育の市内保育園への横展開を計画する。 【3】「守り育てる会」の活動を支援し、利用促進等の取組を進める。 【4】地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。 【5】利用促進の取組を継続する。 【反映状況】 【1】高齢者教室等での説明を実施した。 【2】バス育の市内保育園への横展開を実施した(富県、竜北保育園) 【3】沿線地域での利用者増を目的とした周知チラシの作成・配布等の活動を支援した。 【4】バスの利用状況調査を実施し、地域の公共交通のあり方の検討を進め、R3.4月から路線バスを減便し乗合タクシーの運行を開始することとなった。 【5】新たな取組として、1か月間誰でも10円で路線バスに乗ることのできる利用促進策「8月は毎日10円バスの日」を実施した。(コロナ禍における移動支援の位置づけでも実施した新たな取組)	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。	C	・R2年度目標3.92人/1運行に対して、R1年10月～R2年9月の実績は2.41人/1運行であり、未達成(参考:R1年度4.10人/1運行) ※今回から1運行(=1往復)あたりの利用状況を指標としている。 ・利用者の多くは高齢者であるが、これまで定期利用していた高齢者が身体等の状況の変化により利用しなくなる一方、高齢化が進む中でも免許返納者数が急増するよう傾向はみられず、引き続き自身で運転を続ける高齢者が多いため、新規利用者の増加にはつながっていない。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響により利用が低調となっている。 ・過疎や通学利用の児童生徒の減少に伴って利用者が減少していることも考えられる。(小中学校よりも遠距離となる高校への通学にあたっては、保護者が通勤時等に送迎するケースも考えられる。)	・既存の路線バスと、R3.4月から運行を開始する乗合タクシーの両方について、市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明(情報発信)による利用促進策を実施する。 ・利用状況や、利用者のニーズ分析を行い、より良い地域公共交通となるよう取組む。 ・上記のほかにも利用促進策として、1回10円でバスに乗車できる「10円バスの日」や児童生徒向けの格安定期券販売(子ども定期券)、運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度についても継続的に取組みながら、新たな利用促進策についても検討を進める。 ・コロナ禍にあっても、地域住民が公共交通を日常の移動手段として安心して利用できる様、事業者と協力し感染拡大防止に取組むとともに、取組内容の積極的な情報発信に努める。(車内での案内やHP・広報誌・広報番組等の活用)	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	事業社名 ・ジェイアルバス関東(株)中央道支店 運行系統名 ・長谷循環バス2	高遠～非持山～粟沢駐車場～岩入 【公有民営方式車両購入費国庫補助金】	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野市公共交通活性化・再生協議会	長野市	中条線 中条支所～中条地区～中条支所	前回実施した運行変更の定着状況を事業者へヒアリングをした。支所、地区役員等と地区人口の減少が利用者の減少に影響している状況を共有するとともに、現在の利用状況を説明し、案内チラシ配布による利用促進の依頼をした。	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。	C 令和4年度まで2,800人以上確保する目標に対し、令和2年度実績は1,994人であった。	利用者の多くを占める年少人口、高齢者人口ともに、減少に歯止めがかからなくなってきていることに加え、新型コロナウイルス感染症の影響によりさらに利用者が減少している。車内換気や消毒などのコロナ対策を実施し、安心して利用してもらえるよう周知を図るとともに、見直し基準に基づき、沿線の利用状況や収支率を踏まえたうえで、適切なルート及び運行時間を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、年少・高齢者人口の減少以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
長野市公共交通活性化・再生協議会	アルピコタクシー(株)	篠ノ井共和線 川中島駅～Aコープ・篠ノ井店～篠ノ井病院前	支所、地区役員等に利用状況等を説明し、地域に利用促進の呼び掛けを依頼した。	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 令和4年度まで1,400人以上確保する目標に対し、令和2年度実績は1,683人であった。	本年度は利用者が若干増加した。今後も維持できるよう利用状況を注視しながら、引き続き地域や事業者と連携を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
長野市公共交通活性化・再生協議会	アルピコタクシー(株)	安茂里線 安茂里駅～安茂里支所～バスターミナル	支所、地区役員等に利用状況等を説明し、地域に利用促進の呼び掛けを依頼した。	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 令和4年度まで3,200人以上確保する目標に対し、令和2年度実績は3,761人であった。	本年度は利用者が若干増加した。今後も維持できるよう利用状況を注視しながら、引き続き地域や事業者と連携を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
安曇野市地域公共交通協議会	南安タクシー株式会社 安曇観光タクシー株式会社 明科第一交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・「あづみん」区域運行 ・地域間幹線系統路線に接続するデマンド交通を9系統運行する。 ・車両減価償却費補助金(南安タクシー2台、安曇観光タクシー1台)を受給中 	<p>網形成計画の中間評価を兼ねて実施した利用者アンケート(R2.3月実施、65歳以上の市民1,350人対象、有効回答499件)より、高齢者の約8割が今後もあづみんを利用する、または利用したいと考えていることが分かった。一方で、あづみんの課題(予約が取りづらい、休日運行がない、区域を超える場合乗り換えが必要など)が改めて浮き彫りになった。</p> <p>また、あづみんの予約断り件数は、106件/月(H31.4月からR1.9月の月平均件数)から84件(R1.10月からR2.9月の月平均件数)へと減少傾向にあることが分かった。</p> <p>こうした調査結果を受け、あづみんの充実、具体的には、車両数の充実、区域をまたぐ運行の導入、休日運行など、利用者のニーズに沿ったサービス向上に向けた検討を開始した。</p>	A	当初の計画通り事業を実施することができた	C	<p>年間目標利用者数を86,700人に設定していたが、R2年度の実績は、年間利用者数79,113人、日平均利用者数328.3人であり、目標達成には至らなかった。</p> <p>未達成の要因の一つとして、コロナ禍による利用者の外出控えが考えられる。R2年3月以降、前年度同月利用者数に対して今年度月間利用者数が下回る傾向が続いている。</p> <p>特に、県下に緊急事態宣言が発令された5月の利用者の落ち込みは顕著で、前年同月比73.7%の利用者数であった。</p> <p>感染拡大防止のため、協議会としても、1台あたりの乗車人数を制限して運行を行ったこともあり、利用者数が伸び悩む結果となった。</p>	<p>コロナ禍の影響により減少した利用者をコロナ禍前の水準に戻すにはどの程度の期間が必要か不明である。</p> <p>感染拡大防止のため、運行事業者においては、運行車両への仕切りカーテン設置、定期的な換気及びアルコール消毒、乗務員のマスク着用を実施している。また、利用者には、乗車時のアルコール消毒、車内でのマスク着用、座席の間隔を空けた着席、体調不良時の利用自粛を呼び掛けている。</p> <p>上記の日常的な対策に加え、市内での感染者が増加した際には予約受付数を制限するなどの対応を講じることで、コロナ禍においても安心して利用いただけるよう引き続き対応していきたい。</p> <p>こうした状況を踏まえ、単に利用者数の増減のみを見るのではなく、あづみんのサービス向上を図ることで利用者の確保、維持に努めたい。現在行っている網形成計画の中間評価を受け、あづみんサービスの充実に向けた検討を行う。具体的には、左記③に記載した通り。</p> <p>R2年3月、高齢者を対象にあづみん利用を促すダイレクトメールを送付したところ、800人を超える新規利用登録があった。今すぐではないが、将来的にあづみんの利用を希望する市民がいることが改めて確認できた。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス(株)	(路線名)熊坂・野尻線(運行区間)熊坂-黒姫駅-信濃小中学校 車両減価償却費等国庫補助金あり	「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。 ・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。 ・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。 ・運行ニーズ改善のため過去実施したアンケート結果からの要望に対し、運行事業者と協議し実証実験を行った(予約受付時間の変更)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 1. 目標 令和元年6月に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標とした。 ・路線バスの一般利用者数目標値 7,251人/年 デマンドタクシー(ふれあいコスモス号)の利用者数目標値 13,500人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 5,309円/前年度比 2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス一般利用:6,803人(前年同期6,917人)、デマンドタクシー:9,560人(前年同期10,553人)と路線バス利用者が1.6%減少、デマンドタクシーの利用者が9.4%減少している。(交通年度ベース) ・財政負担の抑制 財政負担については、5,791円(前年同期5,309円)であり前年度を9.1%上回った。利用者数の減少に伴い運行収入の減収や運行委託費が増大した。(過去の推移: H29年5,073円/H30年5,309円/R元5,792円) 路線バスとデマンドタクシーは、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の要請、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 路線バスの経路別では利用が安定していた熊坂・野尻線、国道線の利用者の減少が続いている。月別では、新型コロナウイルスの影響から3月の利用者数が減少した路線が複数あった。(5路線/8路線) デマンドタクシーでは乗降属性に大きな変化はなかったが、目的の8割が通院⇄帰宅であることから利用者の高齢化に伴う入院・死亡等による利用減少が要因として考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り込み調査や利用者へのアンケート調査は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢者の進行や、社会情勢等も考慮する) ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。(運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度のPRや運行ルールの啓発もあわせて実施) ・コロナ感染防止のためバスの感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続して行う。また、利用者へマスク着用や飛沫感染防止の周知を行い、安心・安全な利用環境整備に努め利用を促進させる。 ・人口減少により、公共交通利用者の減少に歯止めが掛からなくなっている状況であるが、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続するために利用者数の維持を図りながら効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前の検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)についても引き続き慎重に検討を進める。 	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		(路線名)高沢・六月線(運行区間)高沢-黒姫駅-信濃小中学校	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
信濃町地域公共交通協議会	長電バス(株)	(路線名)石橋・板橋線 (運行区間)石橋-信濃小中学校-黒姫駅	<p>「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。</p> <p>・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。</p> <p>・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。</p> <p>・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。</p>	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	<p>・乗り込み調査や利用者へのアンケート調査は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢者の進行や、社会情勢等も考慮する)</p> <p>・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。 (運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度のPRや運行ルールの啓発もあわせて実施)</p> <p>・コロナ感染防止のためバスの感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続して行う。また、利用者へマスク着用や飛沫感染防止の周知を行い、安心・安全な利用環境整備に努め利用を促進させる。</p> <p>・人口減少により、公共交通利用者の減少に歯止めが掛からなくなってきている状況であるが、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続するためにも利用者数の維持を図りながら効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。</p> <p>・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前からの検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)についても引き続き慎重に検討を進める。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		(路線名)信濃町デマンドタクシー (運行区間)信濃町内及び妙高高原駅	<p>・運行ニーズ改善のため過去実施したアンケート結果からの要望に対し運行事業者と協議し実証実験を行った(予約受付時間の変更)</p>					<p>路線バスとデマンドタクシーは、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の要請、新規利用者の伸び悩みが考えられる。</p> <p>路線バスの経路別では利用が安定していた熊坂・野尻線、国道線の利用者の減少が続いている。月別では、新型コロナウイルスの影響から3月の利用者数が減少した路線が複数あった。(5路線/8路線)</p> <p>デマンドタクシーでは乗降属性に大きな変化はなかったが、目的の8割が通院や帰宅であることから利用者の高齢化に伴う入院・死亡等による利用減少が要因として考えられる。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
信濃町地域公共交通協議会	長電バス(株)	(路線名)国道線 (運行区間)黒姫駅-いこいの家	<p>「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。</p> <p>・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。</p> <p>・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。</p> <p>・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。</p>	A	C	<p>1. 目標 令和元年6月に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標とした。</p> <p>・路線バスの一般利用者数目標値 7,251人/年 デマンドタクシー(ふれあいコスモス号)の利用者数目標値 13,500人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 5,309円/前年度比</p> <p>2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス一般利用:6,803人(前年同期6,917人)、デマンドタクシー:9,560人(前年同期10,553人)と路線バス利用者が1.6%減少、デマンドタクシーの利用者が9.4%減少している。(交通年度ベース)</p> <p>・財政負担の抑制 財政負担については、5,791円(前年同期5,309円)であり前年度を9.1%上回った。利用者数の減少に伴い運行収入の減収や運行委託費が増大した。(過去の推移: H29年5,073円/H30年5,309円/R元5,792円)</p> <p>路線バスとデマンドタクシーは、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の要請、新規利用者の伸び悩みが考えられる。</p> <p>路線バスの経路別では利用が安定していた熊坂・野尻線、国道線の利用者の減少が続いている。月別では、新型コロナウイルスの影響から3月の利用者数が減少した路線が複数あった。(5路線/8路線) デマンドタクシーでは乗降属性に大きな変化はなかったが、目的の8割が通院や帰宅であることから利用者の高齢化に伴う入院・死亡等による利用減少が要因として考えられる。</p>	<p>・乗り込み調査や利用者へのアンケート調査は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢者の進行や、社会情勢等も考慮する)</p> <p>・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。 (運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度のPRや運行ルールの啓発もあわせて実施)</p> <p>・コロナ感染防止のためバスの感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続して行う。また、利用者へマスク着用や飛沫感染防止の周知を行い、安心・安全な利用環境整備に努め利用を促進させる。</p> <p>・人口減少により、公共交通利用者の減少に歯止めが掛からなくなってきている状況であるが、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続するためにも利用者数の維持を図りながら効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。</p> <p>・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前からの検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)についても引き続き慎重に検討を進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		(路線名)国道線 (運行区間)黒姫駅-黒姫高原	<p>・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。</p> <p>・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。</p> <p>・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。</p> <p>・運行ニーズ改善のため過去実施したアンケート結果からの要望に対し運行事業者と協議し実証実験を行った(予約受付時間の変更)</p>					

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
信濃町地域公共交通協議会	長電バス(株)	<p>(路線名)国道線 (運行区間)いこいの家-黒姫高原</p> <p>「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。</p> <p>・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。</p> <p>・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。</p> <p>・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。</p> <p>・運行ニーズ改善のため過去実施したアンケート結果からの要望に対し運行事業者と協議し実証実験を行った(予約受付時間の変更)</p>	A	<p>計画どおり事業は適切に実施された。</p>	C	<p>1. 目標 令和元年6月に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標とした。</p> <p>・路線バスの一般利用者数目標値 7,251人/年 デマンドタクシー(ふれあいコスモス号)の利用者数目標値 13,500人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 5,309円/前年度比</p> <p>2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス一般利用:6,803人(前年同期6,917人)、デマンドタクシー:9,560人(前年同期10,553人)と路線バス利用者が1.6%減少、デマンドタクシーの利用者が9.4%減少している。(交通年度ベース) ・財政負担の抑制 財政負担については、5,791円(前年同期5,309円)であり前年度を9.1%上回った。利用者数の減少に伴い運行収入の減収や運行委託費が増大した。(過去の推移: H29年5,073円/H30年5,309円/R元5,792円)</p> <p>路線バスとデマンドタクシーは、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の要請、新規利用者の伸び悩みが考えられる。</p> <p>路線バスの経路別では利用が安定していた熊坂・野尻線、国道線の利用者の減少が続いている。月別では、新型コロナウイルスの影響から3月の利用者数が減少した路線が複数あった。(5路線/8路線) デマンドタクシーでは乗降属性に大きな変化はなかったが、目的の8割が通院や帰宅であることから利用者の高齢化に伴う入院・死亡等による利用減少が要因として考えられる。</p>	<p>・乗り込み調査や利用者へのアンケート調査は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢者の進行や、社会情勢等も考慮する) ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。 (運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度のPRや運行ルールの啓発もあわせて実施) ・コロナ感染防止のためバスの感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続して行う。また、利用者へマスク着用や飛沫感染防止の周知を行い、安心・安全な利用環境整備に努め利用を促進させる。 ・人口減少により、公共交通利用者の減少に歯止めが掛からなくなってきている状況であるが、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続するためにも利用者数の維持を図りながら効率的な再編を視野にいれ検討を図ってきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前の検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)についても引き続き慎重に検討を進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p> <p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
信濃町地域公共交通協議会	野尻湖タクシー(株)	(路線名)信濃町デマンドタクシー (運行区間)信濃町内及び妙高高原駅	<p>「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。</p> <p>・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。また、効率的な運行とするために、事業者と協議した。</p> <p>・「利用者数の増加」を目的に利用対象者の拡充を行い、町ホームページ等へ周知を行った。</p> <p>・乗降データや利用者アンケートを実施しニーズ把握に努めた。</p> <p>・運行ニーズ改善のため過去実施したアンケート結果からの要望に対し運行事業者と協議し実証実験を行った(予約受付時間の変更)</p>	A	<p>計画どおり事業は適切に実施された。</p>	C	<p>1. 目標 令和元年6月に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標とした。 ・路線バスの一般利用者数目標値 7,251人/年 デマンドタクシー(ふれあいコスモス号)の利用者数目標値 13,500人/年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 5,309円/前年度比</p> <p>2. 目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス一般利用:6,803人(前年同期6,917人)、デマンドタクシー:9,560人(前年同期10,553人)と路線バス利用者が1.6%減少、デマンドタクシーの利用者が9.4%減少している。(交通年度ベース) ・財政負担の抑制 財政負担については、5,791円(前年同期5,309円)であり前年度を9.1%上回った。利用者数の減少に伴い運行収入の減収や運行委託費が増大した。(過去の推移: H29年5,073円/H30年5,309円/R元5,792円)</p> <p>路線バスとデマンドタクシーは、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の要請、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 路線バスの経路別では利用が安定していた熊坂・野尻線、国道線の利用者の減少が続いている。月別では、新型コロナウイルスの影響から3月の利用者数が減少した路線が複数あった。(5路線/8路線) デマンドタクシーでは乗降属性に大きな変化はなかったが、目的の8割が通院や帰宅であることから利用者の高齢化に伴う入院・死亡等による利用減少が要因として考えられる。</p>	<p>・乗り込み調査や利用者へのアンケート調査は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。(高齢者の進行や、社会情勢等も考慮する) ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。 (運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度のPRや運行ルールの啓発もあわせて実施) ・コロナ感染防止のためバスの感染防止策の徹底(換気や消毒)を継続して行う。また、利用者へマスク着用や飛沫感染防止の周知を行い、安心・安全な利用環境整備に努め利用を促進させる。 ・人口減少により、公共交通利用者の減少に歯止めが掛からなくなってきている状況であるが、車を運転できない町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続するためにも利用者数の維持を図りながら効率的な再編を視野にいれ検討を図ってきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前からの検討事項である財政負担の見直し(運行路線の縮小や統合等)についても引き続き慎重に検討を進める。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
岡谷市地域公共交通活性化協議会	JRバス関東(株) アルピコタクシー(株)	今井・長地線 長地・今井線 市街地循環東ルート線 市街地循環西ルート線 川岸線 川岸橋原線 やまびこ公園線	<p>利用促進に向けた取組みとして、令和2年10月のダイヤ改正に合わせてバス時刻表を「見やすさ」「わかりやすさ」を追求し全面改訂を行った。また、更なる利用促進を図るため、本年度から免許返納者に対して回数券の無料配布を1冊(12枚綴り)から3冊にするとともに、5月から運転免許証自主返納者又は75歳以上の方を対象としたお得な回数券「おでかけバス」を発売した。</p> <p>また、JR東日本の列車時刻の改定及び利用状況及び利用者から寄せられた意見要望に応えるためバス路線の一部変更やバス停の新設を伴う時刻改定を行うほか、利用者が少なく、かつ代替路線が確保できた湊線を廃止した。</p> <p>免許返納者へのアンケート調査については、令和元年9月から引き続き実施し、免許を持たない高齢者の公共交通に対するニーズ把握に努めている。このほか、シルキーバス全体の利用実態やニーズ調査の手法として、民間会社の映像解析技術を活用した乗降調査を実施した。</p>	A 計画どおり事業は適切に実施された	C <p>①1日平均利用者が目標の365人以上/日に対して306人で、目標達成率は、83.8%。</p> <p><理由> 利用者数の増加を図るため、スワンバスとの共同事業で無料体験乗車やポケットティッシュ配布を実施したが、人口減少や自家用車の普及のほか、新型コロナウイルス拡大による外出自粛の影響が大きく、バス利用者が減少した。</p> <p>②収支状況については、目標の29.1%以上に対して、25.4%であった。</p> <p><理由> 利用者数減少による運賃収入の減少に加え、人件費の上昇があり他経費の縮小を図ったものの支出が増加した。</p>	<p>・1日平均利用者が目標を下回ったことについては、目標数値の見直しや利用促進に努めることにより改善を図る。利用促進として、免許返納等で自動車を持たない高齢者向けの支援施策を実施した。</p> <p>・収支状況については、車両の老朽化により、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努める。加えて、以前からの検討事項である運賃の見直しについても引き続き慎重に検討を進める。</p> <p>・新型コロナウイルスによる高齢者の外出自粛が長期化しており、利用客の回復の目途が立たない状況。また、乗客の感染予防に対する関心も高いため、感染予防に関して意見をいただくこともあるほか、バスの消毒等の管理業務も増加しており、今後も運行経費の増が見込まれるため、これらを見据えた運行体制を検討する必要がある。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議 会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
須坂市地域 公共交通会議	長電バス(株)	<p>すざか市民バス</p> <p>運行系統名: 仙仁線、米子線、明徳団地線、北相之島線、おはようライナー仙仁豊丘・おかえりライナー、おはようライナー米子明徳</p>	<p>・免許返納後のバス利用への移行を促すため、郊外から市街地へ路線バスを利用した乗り方教室を実施した。(R1.12.4)</p> <p>・高齢者のバス利用を促すため、65歳以上の運転免許証自主返納者に対し、ICカードKURURUを1枚贈呈した(R2.4.1~)</p> <p>・市で行っている出前講座の科目にバスの乗り方教室を掲載。</p> <p>・高齢者を対象としたバスの乗り方教室(出前講座)実施(R1.2.7)</p> <p>・高齢者の交通安全についての出前講座の際に、併せて公共交通の利用について啓発を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>年間の利用者数と各路線のICカード利用者数の割合から利用者数を算出した。</p> <p>①仙仁線 目標: 63,800人 実績: 47,084人</p> <p>②米子線 目標: 24,000人 実績: 19,145人</p> <p>③明徳団地線 目標: 14,500人 実績: 9,201人</p> <p>④北相之島線 目標: 7,700人 実績: 4,510人</p> <p>⑤KURURU屋割利用者 目標: 14,000人 実績: 11,528人</p> <p>⑥KURURU乗継割引利用者 目標: 3,500人 実績: 3,167人</p> <p>全ての項目において、目標が達成されなかった。また、バス利用者全体から見たICカードの利用者も昨年と比べ微増となっており、バス利用者へのICカードの周知が不足している。</p>	<p>・少子化及び人口減少による利用者減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、通勤・通学の利用者が大幅に減少した。車内換気や消毒などのコロナ対策を実施し、安全に利用できることを周知する。</p> <p>・乗降者数等の調査、現状の分析・研究を行い検討を行う中で、利便性の向上を図り、利用者の回復を目指す。</p> <p>・市内の中学校等に対し、高校進学に合わせ通学でバスを利用してもらえるようにチラシを作成し、配布を依頼する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果				
			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	評価結果				
須坂市地域公共交通会議	北信タクシー(株) 長電タクシー(株)	すざか乗合タクシー 日野・豊洲地域及び福島・中島町・松川町	<p>・運行地域の区長に利用状況等を説明し、地域での利用促進及び広報を依頼した。</p> <p>・利用促進策として、運行区域の地区に対し利用方法を掲載したチラシ等を全戸配布した。</p> <p>・高齢者の交通安全についての出前講座の際に、併せて公共交通の利用について啓発を行った。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	A <p>・1日当たりの平均利用者数</p> <table border="1"> <tr> <td>目標</td> <td>実績</td> </tr> <tr> <td>8人</td> <td>8.2人</td> </tr> </table>	目標	実績	8人	8.2人	<p>・新型コロナウイルス感染症の拡大により、出前講座等での広報の機会が減少している。車内換気等によるコロナ対策を実施し、安心して利用できる事の周知を図り、ICカードKURURUの導入や停留所設置の検討等により、利便性の向上、利用促進を図り、さらなる利用者増を目指す。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
目標	実績										
8人	8.2人										

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	長電バス株式会社	立ヶ花線 中野駅⇔ 立ヶ花駅	・利用促進を図るため、市内全世帯、基幹病院、飯山駅、信州中野駅等への「交通マップ/時刻表」の配布や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	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 ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…22.0人 実績…18.3人	・令和2年2月までの利用は前年同月とほぼ同程度であったが、新型コロナウイルス感染症が流行した3月以降に大幅な利用者の減があった。休校やテレワークの推進による通勤、通学の利用が減ったことが主な原因であると考えられる。 ・利用者減の対策として、運行事業者は消毒、換気の徹底を行っており、協議会としても、毎年10月に全戸へ配布する交通マップへ、コロナ感染症対策に配慮して運行している旨と、利用者へのマスク着用等の協力依頼を掲載し、周知を行い安心安全に利用いただけるよう取り組んでおり、今後も引き続き行うこととしている。 ・また、引き続き広報等を通じ利用促進を図るとともに、目標値やダイヤの見直しについても検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス間山線温泉公園⇄市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進を図るため、市内全世帯、基幹病院、飯山駅、信州中野駅等への「交通マップ/時刻表」の配布や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を開催した。 ・利用者負担の軽減及び新規利用者確保のため、運賃の見直し(減額)を行った。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 【1日あたり利用者数】 目標…20.0人 実績…25.8人 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標を達成しているが、引き続き広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。 	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス倭・科野地区岩井東⇄市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進を図るため、市内全世帯、基幹病院、飯山駅、信州中野駅等への「交通マップ/時刻表」の配布や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を開催した。 ・利用者負担の軽減及び新規利用者確保のため、運賃の見直し(減額)を行った。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 【1日あたり利用者数】 目標…8.0人 実績…10.5人 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標を達成しているが、引き続き広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。 	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス豊田地域三俣⇄上今井	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の向上を図るため、R01年10月にダイヤ等の見直しを行った。 ・上記見直しに合わせて、路線の一部をフリー乗降区間に設定し、利便性の向上に努めた。 ・利用促進を図るため、市内全世帯、基幹病院、飯山駅、信州中野駅等への「交通マップ/時刻表」の配布や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を開催した。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…5.0人 実績…3.6人 	<ul style="list-style-type: none"> ・10月～3月の実績について、無料デーを実施した昨年との比較では減少しているが、一昨年との比較では増加しているため、無料デーの実施によって新規利用者を獲得できたと考えられる。 ・利便性の向上及び新規利用者の確保のため、引き続き広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。 	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中野市地域公共交通対策協議会	中野ハイヤー株式会社 株式会社山田タクシー 長電タクシー株式会社 (共同運行)	お出かけタクシー 中野・高丘・平野・延徳地域	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進を図るため、市内全世帯、基幹病院、飯山駅、信州中野駅等への「交通マップ/時刻表」の配布、「予約お願い券」の発行、老朽化した停留所の整備を行った。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・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"> ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…4.0人 実績…1.7人 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の微減に加えて、利用者0の運行日が見受けられるようになってきた。今までの利用者が利用しなくなっている恐れがあるため、新規利用者の獲得に向けたPRを行う必要がある。また、効率的な運行に向けた運行便数の見直しを検討していく。 	協議会における事業評価結果の③から⑥については自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名：犀川線 運行区間：古坂～明科駅ほか	利用促進に向けて啓発活動の推進や利用者ニーズに沿った運行形態を目指し要望の把握や他公共交通機関連携によるダイヤ改正等の実施を行い誰もが利用しやすい環境づくりに努めた。また新たに高齢者にも分かりやすい乗換の例なども広報紙に掲載し、周知を図った。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。地域一体となった取組を通じて利用促進が図られている。	C 目標である直近5年間の平均年間利用者数30,403人の維持に対し、本年度は20,627人と大幅に減少している。減少の要因の一つとしては新型コロナウイルスの影響により、一定期間に高校生の利用の減少や、その他の要因では高齢者の施設等への入所入院などによる利用者が減った。また、新規利用者の増加が少なかった。	今後も引き続き、利用促進に係る効果的な啓発活動の検討・推進や、利用者のニーズを活かした運行形態の検討・協議、公共交通機関との連絡によるダイヤ改正に努め目標達成に向けた改善策を検討し持続可能な運行に努めていく。住民の通学・通院・買い物・通勤に極めて必要な事業であると判断する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名:北回り、南回り 運行区間:北部、南部	<p>運行形態、懇談会での要望把握等に継続的に努めるとともに、利用方法やメリットについてチラシや広報紙により広く周知を図り、住民が利用しやすい環境の整備に努めた。特に高齢者にも分かりやすいよう乗換の例なども取り上げ周知を図った。しかし利用者減少の改善策の検討協議が十分でなかった。</p>	<p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。地域一体となった取組を通じて利用促進が図られている。</p>	<p>C 目標である直近5年間の平均年間利用者数2,539人の維持に対し、本年度は1,031人と大幅に減少した。チラシの配布に加え広報紙により村民(高齢者等)に対する周知を行ってきたが、入院等で利用者が減る一方、新規利用者の増加が少なかった。また、免許返納者支援等の周知も行ったが、新規利用者増へはつながらなかった。</p>	<p>過疎化・高齢化の進む当村では、山間地がほとんどで犀川線との接続や日常の移動手段として欠かす事のできない路線でありことから、今後も引き続き、利用促進に向けたチラシ・広報紙による啓発活動や利用しやすい運行形態、ダイヤ改正を行うとともに、新規利用者確保に向けた効果的な取組みの検討・推進に努める。またアンケート調査を実施し改善に向けた具体策を検討し、目標達成に向け持続可能な運行に努めていく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名:26便 運行区間:明科駅~古坂	利用促進に向けた啓発活動の推進や運行形態、懇談会での要望把握等に継続的に努めるとともに、チラシや広報紙により広く周知を図り、利用しやすい環境の整備に努めた。しかし利用者減少による改善策を具体化することができなかった。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。地域一体となった取組を通じて利用促進が図られている。	C 高校生専用の最終便として平成22年に新規に運行された便で、目標である直近5年間の平均年間利用者数392人の維持に対し、本年度は302人△27%と減少した。要因としては、新型コロナウイルスの影響により、休校となったために利用者が減少した。	高校生の通学に必要な事業であると判断することから、今後も引き続き、利用促進に向けたチラシ・広報紙による啓発活動や利用しやすい運行形態、ダイヤ改正を行うとともに、新規利用者確保に向けた効果的な取組みの検討・推進に努める。またアンケート調査を実施し改善に向けた具体策を検討し、目標達成に向けて持続可能な運行に努めていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けた新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
青木村地域公共交通会議	青木村	A路線(入奈良本・釜房方面)	便数の調整及び、千曲バスとの接続をはかるため、アンケートを実施し、令和2年10月より、利用者のすくない昼間の便をフルデマンド化した	A 村営バスの利用の促進のため、関連施設と全戸に時刻表を配布した。また、11月にアンケートを実施し、翌年10月から利用者の意見を取り入れながらデマンド運行を行った。	C 令和2年度の目標数値は日当たり利用者数49.3人以上だったが、実際は49.1人と目標を下回った。また、朝、夕の通園通学バスの定時路線バスの運行については、新型コロナウイルスの関係で休校期間があり、大きく利用者が減少した。	フルデマンド運行が始まり、村民の間で利用が増えていると同時に、観光客からの問い合わせや利用も少しある。村内旅館などと協力し、外部の利用も促進する。村民の利用についても、今まで村営バスの利用がなかった方へも利用の促進を明かすために、広報誌への掲載や免許返納者への声掛けを行う。また、コロナ感染症対策のためマスクの着用の呼びかけ、座席の消毒を実施し、デマンドバスにおいては乗客の密を避け定期的な換気を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
青木村地域公共交通会議	青木村	B路線(弘法・原池方面)	便数の調整及び、千曲バスとの接続をはかるため、アンケートを実施し、令和2年10月より、利用者のすくない昼間の便をフルデマンド化した	A 村営バスの利用の促進のため、関連施設と全戸に時刻表を配布した。また、11月にアンケートを実施し、翌年10月から利用者の意見を取り入れながらデマンド運行を行った。	C 令和2年度の目標数値は日当たり利用者数49.3人以上だったが、実際は49.1人と目標を下回った。また、朝、夕の通園通学バスの定時路線バスの運行については、新型コロナウイルスの関係で休校期間があり、大きく利用者が減少した。	フルデマンド運行が始まり、村民の間で利用が増えていると同時に、観光客からの問い合わせや利用も少しある。村内旅館などと協力し、外部の利用も促進する。村民の利用についても、今まで村営バスの利用がなかった方へも利用の促進を明かすために、広報誌への掲載や免許返納者への声掛けを行う。また、コロナ感染症対策のためマスクの着用の呼びかけ、座席の消毒を実施し、デマンドバスにおいては乗客の密を避け定期的な換気を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
青木村地域公共交通会議	青木村	C路線(管社・当郷・殿戸方面)	便数の調整及び、千曲バスとの接続をはかるため、アンケートを実施し、令和2年10月より、利用者のすくない昼間の便をフルデマンド化した	A 村営バスの利用の促進のため、関連施設と全戸に時刻表を配布した。また、11月にアンケートを実施し、翌年10月から利用者の意見を取り入れながらデマンド運行を行った。	C 令和2年度の目標数値は日当たり利用者数49.3人以上だったが、実際は49.1人と目標を下回った。また、朝、夕の通園通学バスの定時路線バスの運行については、新型コロナウイルスの関係で休校期間があり、大きく利用者が減少した。	フルデマンド運行が始まり、村民の間で利用が増えていると同時に、観光客からの問い合わせや利用も少しある。村内旅館などと協力し、外部の利用も促進する。村民の利用についても、今まで村営バスの利用がなかった方へも利用の促進を明かすために、広報誌への掲載や免許返納者への声掛けを行う。また、コロナ感染症対策のためマスクの着用の呼びかけ、座席の消毒を実施し、デマンドバスにおいては乗客の密を避け定期的な換気を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
青木村地域公共交通会議	青木村	D路線(村松・田沢方面)	時刻表を全戸配布し利用促進を図るとともに、運転免許証返納者に対し窓口でバスの紹介をし、高齢者の利用促進に努めた。	A 村営バスの利用の促進のため、関連施設と全戸に時刻表を配布した。また、11月にアンケートを実施し、翌年10月から利用者の意見を取り入れながらデマンド運行を行った。	C 令和2年度の目標数値は日当たり利用者数49.3人以上だったが、実際は49.1人と目標を下回った。また、朝、夕の通園通学バスの定時路線バスの運行については、新型コロナウイルスの関係で休校期間があり、大きく利用者が減少した。	フルデマンド運行が始まり、村民の間で利用が増えていると同時に、観光客からの問い合わせや利用も少しある。村内旅館などと協力し、外部の利用も促進する。村民の利用についても、今まで村営バスの利用がなかった方へも利用の促進を明かすために、広報誌への掲載や免許返納者への声掛けを行う。また、コロナ感染症対策のためマスクの着用の呼びかけ、座席の消毒を実施し、デマンドバスにおいては乗客の密を避け定期的な換気を実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号1】 伍和・智里東線第1便(伍和～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.9人に対し、実績3.5人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から伍和線(申請番号16～20)と智里東線(申請番号23～25)に分割。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線の実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号2】 伍和・智里東線第2便(駒場～伍和～駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.9人に対し、実績3.6人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から伍和線(申請番号16～20)と智里東線(申請番号23～25)に分割。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線の実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号3】 伍和・智里東線第3,4便(駒場～屋神～駒場～伍和～駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)4.1人に対し、実績4.5人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から伍和線(申請番号16～20)と智里東線(申請番号23～25)に分割。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線のさらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号4】 伍和・智里東線第5便(阿智高～駒場～伍和～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)2.0人に対し、実績1.0人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から伍和線(申請番号16～20)と智里東線(申請番号23～25)に分割。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線の実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号5】 春日・智里西線第1便(月火土)(駒場～智里西～駒場～春日～駒場～昼神)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成市内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.9人に対し、実績3.3人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号6】 春日・智里西線第1便(水金)(駒場～横川～智里西～駒場～春日～駒場～昼神)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成市内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)8.1人に対し、実績6.3人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号7】 春日・智里西線第2便(月火木土)(昼神～駒場～春日～駒場～智里西～駒場)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)4.1人に対し、実績3.2人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号8】 春日・智里西線第2便(水金)(昼神～駒場～春日～駒場～智里西～横川～駒場)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)6.8人に対し、実績4.8人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号9】 春日・智里西線第3便(月火木土)(昼神～駒場～春日～駒場～智里西)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)2.0人に対し、実績1.6人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号10】 春日・智里西線第3便(水金)(昼神～駒場～春日～駒場～智里西～横川)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)2.0人に対し、実績0.9人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえよう。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号11】清内路線第1.5便(清内路～駒場～清内路)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)5.9人に対し、実績5.1人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえようとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号12】清内路線第2.3便(清内路～駒場～ラック～清内路)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)5.7人に対し、実績6.4人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号13】 清内路線第4便 (清内路～駒場～ラック～清内路)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)4.6人に対し、実績4.9人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号14】 混合線第1便 (浪合～智里東～駒場～智里東～浪合)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.8人に対し、実績4.2人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から新系統(申請番号21～22)に変更。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線のさらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号15】 混合線第2便 (浪合～智里東～駒場～智里東～浪合)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.8人に対し、実績4.2人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により2020年8月で運行終了。 2020年9月から新系統(申請番号21～22)に変更。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、分割された伍和線や智里東線のさらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号16】 伍和線第1便 (伍和～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)3.9人に対し、実績3.5人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号1を名称変更)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。 また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえる手段を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号17】 伍和線第2便 (駒場～伍和～駒場～屋神～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績2.5人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号2を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。 また新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号18】 伍和線第3便 (駒場～屋神～駒場～伍和～駒場～屋神～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績2.4人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号3を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。 また新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号19】 伍和線第4便 (駒場～屋神～駒場～伍和～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績2.5人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号3を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。 また新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号20】 伍和線第5便 (阿智高校～伍和～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2019年4月～2020年3月)2.0人に対し、実績1.0人であった。 コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号4を名称変更)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。 また、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえ手段を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号21】 混合線第1、2便 (浪合～屋神～駒場～屋神～浪合)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編を行い、利便性の向上を図った。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 	C	<p>目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)3.8人に対し、実績3.3人であった。</p> <p>コロナ禍の影響により利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号14及び15を系統変更)。</p> <p>引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。</p> <p>また、新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努め、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえる手段を検討していく。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号22】 混合線第3便 (浪合～屋神～駒場～屋神～浪合)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編に伴い、当系統を増便した。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 	C	<p>目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績0.7人であった。</p> <p>コロナ禍の影響に加え、2020年9月から増便した系統のため、周知が不十分であった。今後、周知を図りながら、地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号14及び15を基に増便)。</p> <p>引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。</p> <p>また、新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努め、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえる手段を検討していく。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号23】 智里東線第1便 (智里東～駒場～屋神～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績1.0人であった。 コロナ禍の影響に加え、2020年9月から分割した系統のため、周知が不十分であった。今後、周知を図りながら、地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号2を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努め、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえようとする。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号24】 智里東線第2便 (駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績2.1人であった。 目標は達成したが、2020年9月から増便した系統のため、今後、更なる周知を図りながら、地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号3を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者・非利用者のニーズの把握を行い、現利用者の継続利用と、新規利用者の獲得をめざし、より利便性の高い運行形態を目指す。 また新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
阿智村地域公共交通協議会	阿智村	【申請番号25】 智里東線第3便 (駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・路線再編により、伍和智里東線を分割し、当系統を新設した。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2020年9月)2.0人に対し、実績0.5人であった。 コロナ禍の影響に加え、2020年9月から増便した系統のため、周知が不十分であった。今後、周知を図りながら、地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	住民アンケートや乗降調査等による路線再編により、2020年9月から運行開始(申請番号2を分割)。 引き続き、運転席への透明ビニールの設置・車内消毒・定期的な換気等の感染症対策を講じながら運行しつつ、利用者や運転手へのヒアリング等により現利用者のニーズの把握に努める。また、新系統として運行開始したばかりであるので、引き続き周知に努め、新規利用者獲得のため、広報誌やケーブルテレビ等で実際の利用例を紹介するなど具体的に利用をイメージしてもらえる手段を検討していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町	(阿南線) 伝承センター前⇄川路駅2便 ※購入補助対象車両(平成29年度購入)での運行	・JR飯田線のダイヤ改正に伴いダイヤを調整し、鉄道との接続を強化した。 ・情報発信のために時刻表を協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)管内の全戸へ配付した。	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:320人/月 実績:321人/月 主に高校生の通学に利用される路線であるため、卒業、入学に伴う変動の影響を受ける。 今年度は運行改善により定期的に利用する学生が増加したことにより、新型コロナウイルス感染症による休校期間があったものの目標を達成することができた。	利用者の減少が続いている路線もあるが、通院、通学に欠かせない移動手段であることから、情報提供による利用者の確保、運行の効率化に努め、運行を継続する。 【新型コロナウイルス感染症収束後の利用状況の把握】 今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を自粛した利用者がいたことから目標を達成できなかった路線があった。 収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。 また、利用者に安心して乗車していただくため、なお一層、車内環境の改善に努める。 周辺住民や利用者の同意を得られれば、停留所の廃止を行い、乗車時間の短縮を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町	(阿南線) 温田駅前⇄川路駅 6便	<p>・JR飯田線のダイヤ改正に伴いダイヤを調整し、鉄道との接続を強化した。</p> <p>・情報発信のために時刻表を協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)管内の全戸へ配付した。</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。	C <p>【利用者数】 目標:1,129人/月 実績:1,077人/月</p> <p>高齢者の通院に主に利用される路線である。新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、外出を自粛する高齢者もあり、利用者数が減少した。</p>	<p>利用者の減少が続いている路線もあるが、通院、通学に欠かせない移動手段であることから、情報提供による利用者の確保、運行の効率化に努め、運行を継続する。</p> <p>【新型コロナウイルス感染症収束後の利用状況の把握】 今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を自粛した利用者がいたことから目標を達成できなかった路線があった。 収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。 また、利用者に安心して乗車していただくため、なお一層、車内環境の改善に努める。 周辺住民や利用者の同意を得られれば、停留所の廃止を行い、乗車時間の短縮を目指す。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町	<p>(阿南線) 温田駅前⇄飯田病院前6便</p> <p>※購入補助対象車両(平成30年度購入)での運行</p>	<p>・JR飯田線のダイヤ改正に伴いダイヤを調整し、鉄道との接続を強化した。</p> <p>・情報発信のために時刻表を協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)管内の全戸へ配付した。</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>	C	<p>【利用者数】 目標:719人/月 実績:581人/月</p> <p>主に、高齢者の通院(阿南病院及び飯田市内の病院)に利用されている路線である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、外出を自粛する高齢者もあり、利用者数が減少した。</p>	<p>利用者の減少が続いている路線もあるが、通院、通学に欠かせない移動手段であることから、情報提供による利用者の確保、運行の効率化に努め、運行を継続する。</p> <p>【新型コロナウイルス感染症収束後の利用状況の把握】 今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を自粛した利用者がいたことから目標を達成できなかった路線があった。</p> <p>収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。</p> <p>また、利用者に安心して乗車していただくため、なお一層、車内環境の改善に努める。</p> <p>周辺住民や利用者の同意を得られれば、停留所の廃止を行い、乗車時間の短縮を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町	<p>(温田線)こまどりの湯⇄温田駅前 12便</p> <p>※購入補助対象車両(平成27年度購入)での運行</p>	<p>・JR飯田線のダイヤ改正に伴いダイヤを調整し、鉄道との接続を強化した。15時台の便の運行時間を調節し、阿南高校生が利用しやすくした</p> <p>・情報発信のために時刻表を協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)管内の全戸へ配付した。</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>	C	<p>【利用者数】 目標:918人/月 実績:633人/月</p> <p>主に、高齢者の通院(阿南病院)や高校生の通学(主に阿南高校)に利用されている路線である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、外出を自粛する高齢者がいたことや、これまで定期的に通院で利用していた高齢者の利用がなくなったことが、利用者が減少した要因のひとつと考えられる。</p>	<p>利用者の減少が続いている路線もあるが、通院、通学に欠かせない移動手段であることから、情報提供による利用者の確保、運行の効率化に努め、運行を継続する。</p> <p>【新型コロナウイルス感染症収束後の利用状況の把握】 今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を自粛した利用者がいたことから目標を達成できなかった路線があった。</p> <p>収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。</p> <p>また、利用者に安心して乗車していただくため、なお一層、車内環境の改善に努める。</p> <p>周辺住民や利用者の同意を得られれば、停留所の廃止を行い、乗車時間の短縮を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点やなぜ定期的な高齢者の利用が減少したのかという観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町	(温田線)車庫前⇒温田駅前2便	<p>・JR飯田線のダイヤ改正に伴いダイヤを調整し、鉄道との接続を強化した。</p> <p>・情報発信のために時刻表を協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)管内の全戸へ配付した。</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。	C <p>【利用者数】 目標:86人/月 実績:62人/月</p> <p>日中に稼働することから、利用者が限られる路線である。</p> <p>今年度は休校期間、短縮授業の影響があり、昨年度よりも「阿南高校入口」から「温田駅前」まで利用する高校生が減少した。</p>	<p>利用者の減少が続いている路線もあるが、通院、通学に欠かせない移動手段であることから、情報提供による利用者の確保、運行の効率化に努め、運行を継続する。</p> <p>【新型コロナウイルス感染症収束後の利用状況の把握】 今年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、外出を自粛した利用者がいたことから目標を達成できなかった路線があった。 収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。 また、利用者に安心して乗車していただくため、なお一層、車内環境の改善に努める。 周辺住民や利用者の同意を得られれば、停留所の廃止を行い、乗車時間の短縮を目指す。</p>	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
下伊那南部地域公共交通対策協議会	天龍村	(神原線)大河内⇄平岡駅8便 ※購入補助対象車両(平成26年度購入)での運行	<ul style="list-style-type: none"> ・全村民を対象としたアンケート調査を実施した。 ・今後、アンケート結果を踏まえ、運行改善を進める。 	<p>B</p> <p>事業が計画に位置付けられたとおり、概ね実施された。</p> <p>令和2年7月7日以降、豪雨のため交通規制や道路崩落などにより、終日運休、間引き運行を行った。</p>	<p>C</p> <p>【利用者数】 目標:264人/月 実績:207人/月</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、外出を自粛する高齢者がいたり、目的施設が休業したりするなどが影響し、令和2年2月以降の利用者が減少した。 加えて、大雨の影響による国道の崩落などにより運行回数が減少したことで目標を達成できなかった。</p>	<p>崩落箇所については、建設係による復旧及び再発防止対策を進め、安定した運行を継続できるように努める。</p> <p>阿南線と同様に、新型コロナウイルス感染症収束後も利用者の移動に変化があることを踏まえ、利用状況を的確に把握し、利用者のニーズに即した運行とするための改善を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
朝日村地域公共交通協議会	アルピコタクシー(株)	村宮バス広丘線 朝日村～JR広丘駅	<ul style="list-style-type: none"> ・主要利用者である高校生へアンケート調査実施 ・朝日村ホームページより、意見・要望受付実施 ・近隣松本市(バス路線地区)に対する利用促進のための広報活動実施 	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 <p>【事業の目標】 利用者数：H30年度に対して同等以上</p> <p>【達成状況】 H30年度24,833人 R1年度22,997人 前年比：92.6%</p> <p>主要利用者である高校生の人口が減少し前年度比7.4%減となり目標は達成できなかった。地域住民に欠かせない交通手段として浸透しており、コロナ禍の状況でも高い乗車率を維持している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・主要利用者である高校生へのアンケート調査により、利用者のニーズに沿うよう、またJRダイヤ改正に合わせダイヤの見直し等の改善を行う。 ・コロナ感染対策の実施 ・ホームページからの意見要望の受付 ・近隣市村と連携し、より充実した運行体系を検討する。 	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
朝日村地域公共交通協議会	アルピコタクシー(株)	デマンドタクシー(くるりん号)朝日村全域	・朝日村ホームページより、意見・要望受付実施 ・利用方法等のPR用動画とパンフレット活用による広報活動の実施	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 【事業の目標】 利用者数:H30年度に対して同等以上 【達成状況】 H30年度8,291人 R1年度7,261人 前年比:87.6% 人口減少の影響で利用者数は減少傾向で、更にコロナ禍で前年度比12.4%減となり目標は達成できなかった。 しかし、村民の交通手段として定着はしている。	・ホームページからの意見要望の受付 ・利用方法動画及びパンフレットを利用して、積極的な広報活動を行い、利用向上を図る。 ・近隣市村と連携し、より充実した運行体系を検討する。 ・コロナ感染対策の実施	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
松本市地域公共交通協議会	アルピコタクシー(株) 平成交通(有)	<p>西部地域コミュニティバス</p> <p>【A線 島内・新村線】なぎさライフサイト～新村駅</p> <p>【B線 南松本・新村線】イトーヨーカドー～新村駅</p> <p>【C線 梓川・波田線】新村駅～八景山公民館～アイシティ21</p> <p>【D線 村井・波田線】まつもと医療センター～波田駅</p> <p>【E線 平田・波田線】ツルヤ平田店～松本市立病院</p> <p>車両については、公有民営方式車両購入費国庫補助金</p>	<p>乗込調査を実施予定</p> <p>時刻表については、ルートマップ上に各路線毎の時刻表が読み取れるQRコードを付け、バスルートの見やすさ等の向上を図った。</p> <p>事業期間内での買い物ツアー等についてはコロナ禍の影響により実施できなかった。</p>	A	計画とおり適切に事業が実施された	C	<p>【目標値】</p> <p>H30年度実績値の現状維持</p> <p>利用者数62,973人</p> <p>【達成状況】</p> <p>R元年度利用者数54,069人(約-14.1%)</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者数が大幅に減少</p>	<p>コロナ禍の影響で利用人数が減少している中、バス車内の抗菌処理、停留所での換気、消毒液の設置及びマスク着用の周知を実施し、安心してバスを利用できる環境整備を徹底していく。</p> <p>通勤者、通学者に対し一層の利用促進を図ると共に、E線の通勤者の利用促進を図るため、工業団地組合等からも意見を聴取する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
松本市地域公共交通協議会	アルピコ交通(株)	アルピコ交通 四賀線 保福寺下町～化石館 四賀地区を運行し、基幹路線のアルピコ交通四賀線のフィーダー系統	運賃体系の異なる市営バス四賀線と、四賀地域バスをR2年4月から統合し、利便性の向上を図った。 四賀支所～明科駅の便を新設し、JR篠ノ井線へ接続した。 事業期間内での買い物ツアー等についてはコロナ禍の影響により実施できなかった。	A 計画とおり適切に事業が実施された	C 【目標値】 H30年度実績値の現状維持 利用者数27,235人 【達成状況】 R元年度利用者数23,464人(約-13.8%) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者数が大幅に減少	コロナ禍の影響で利用人数が減少している中、停留所での換気、消毒液の設置及びマスク着用の周知を実施し、安心してバスを利用できる環境整備を徹底していく。 四賀地域バスと市営バス四賀線を統合した結果の利便性の確認及び、明科駅便等の利用状況を確認し、需要に合っているか検証する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
松本市地域公共交通協議会	松本市	市営バス四賀線 会吉車庫～四賀支所～明科駅～保福寺下町 四賀地区を運行し、基幹路線のアルピコ交通四賀線と接続	運賃体系の異なる市営バス四賀線と、四賀地域バスをR2年4月から統合し、利便性の向上を図った。 四賀支所～明科駅の便を新設し、JR篠ノ井線へ接続した。 事業期間内での買い物ツアー等についてはコロナ禍の影響により実施できなかった。	A 計画とおり適切に事業が実施された	C 【目標値】 H30年度実績値の現状維持 利用者数21,888人 【達成状況】 R元年度利用者数17,356人(約-20.7%) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者数が大幅に減少	コロナ禍の影響で利用人数が減少している中、停留所での換気、消毒液の設置及びマスク着用の周知を実施し、安心してバスを利用できる環境整備を徹底していく。 四賀地域バスと市営バス四賀線を統合した結果の利便性の確認及び、明科駅便等の利用状況を確認し、需要に合っているか検証する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
松本市地域公共交通協議会	松本市	市営バス奈川線 松本市立病院～八景山公民館～野麦峠スキー場～川浦 奈川地区を運行し、地区外はアルピコ交通上高地線波田駅と接続	住民ニーズ及び多様な運行形態の検討について地域住民との意見交換会を実施予定 意見交換会について、事業期間中(R1.10.1～R2.9.30)では実施できなかったため、R3.3に実施を予定している	A 計画とおり適切に事業が実施された	C 【目標値】 H30年度実績値の現状維持 利用者数12,405人 【達成状況】 R元年度利用者数9,648人(約-22.2%) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者数が大幅に減少	コロナ禍の影響で利用人数が減少している中、停留所での換気、消毒液の設置及びマスク着用の周知を実施し、安心してバスを利用できる環境整備を徹底していく。 人口減少及びスクール利用者数の減少により、年々利用者数は減少しているが、地域の移動手段として維持していくため、地域に合った運行形態(運転手の確保、定時定路線の継続等)について検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名西回り線①(～R2.3.31)立科町役場前～権現の湯～立科町役場前	当該系統運行期間(R2.3.31まで)は網形成計画に沿ったルート及びダイヤの見直し前であるが、新たな運行の検討及び住民説明等の準備と併せて、既存路線を含めた公共交通全体の利用促進のため、時刻表の全戸配布や町広報誌へのPR記事掲載を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 西回り線①～③合計で「収支率12%」という目標に対し、西回り線①～③合計で収支率10.2%、①のみでは7.5%という結果になった。(①の前年度収支率14.5%) 運行期間はR1.9.1～R2.3.31のため単純に前年度と比較はできないが、人口減少に比例し日常的な利用者が減少していることや、別に実施しているタクシー利用補助の利用者が増加し、バスからタクシー利用に切り替える方が増加していることに起因していると考えられる。(参考:タクシー利用補助制度利用回数H30:670回、R1:1,184回 前年度比177%)	R2.4.1に実施した網形成計画に基づく運行系統の見直しにより当該系統は廃止したが、再編後は経路の一部を「幹線ルート」及び「西・南回り線」に組み込み運行している。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名西回り線②幹線ルート(1便)立科町役場前～蓼科高校～立科町役場前	当該系統はR2.3.31まで西回り線②として、R2.4.1からは網形成計画に基づく運行系統見直しにより幹線ルート(1便)として運行した。名称は変わったが、ターゲットは朝の通学のための移動を想定している。年度毎の学生数により利用実績が変動する系統で、利用促進による効果は小さいが、新たな利用者獲得を目指し、時刻表の全戸配布等の利用促進策を実施した。	A 通学者の利用を想定しているため、学校等のスケジュールに合わせ数回変更はあったが、それ以外は計画通り適切に事業実施された。	B 西回り線①～③合計で「収支率12%(幹線ルートに変更後も同じ)」という目標に対し、西回り線①～③合計で収支率10.2%、②のみでは28.7%、変更後の幹線ルート全体では6.7%、1便のみでは15.1%という結果になった。(②の前年度収支率6.8%) 特に西回り線②(運行期間R2.3.31まで)の収支率が高いことについては、西回り線運行地域の小中学生は冬期のみ当該系統を利用しており、春～夏の期間は利用しないため、下半期のみの実績を集計した結果と推測する。	R2.4.1からは「幹線ルート」の第1便として、主に朝の通学のための利用を想定している。再編後、苦情、要望等はないが、利用者の所感を情報としての的確に把握し、潜在的な利用者発掘に向けて更に利用促進に取り組みたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名西回り線③(～R2.3.31)立科町役場前～蓼科高校～立科町役場前	当該系統運行期間(R2.3.31まで)は網形成計画に沿ったルート及びダイヤの見直し前であるが、新たな運行の検討及び住民説明等の準備と併せて、既存路線を含めた公共交通全体の利用促進のため、時刻表の全戸配布や町広報誌へのPR記事掲載を行った。	A 通学者の利用を想定しているため、学校等のスケジュールに合わせ数回変更はあったが、それ以外は計画通り適切に事業実施された。	B 西回り線①～③合計で「収支率12%」という目標に対し、西回り線①～③合計で収支率10.2%、③のみでは20%という結果になった。(③の前年度収支率6.8%) 前年度に比べ収支率が高いことについては、西回り線運行地域の小中学生は冬期のみ当該系統を利用しており、春～夏の期間は利用しないため、下半期のみの実績を集計した結果と推測する。	R2.4.1に実施した網形成計画に基づく運行系統の見直しにより当該系統は廃止したが、変更後は経路の一部を幹線ルート及び「西・南回り線」に組み込み運行している。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名東・南回り線(～R2.3.31)立科町役場前～柳沢医院～立科町役場前	当該系統運行期間(R2.3.31まで)は網形成計画に沿ったルート及びダイヤの見直し前であるが、新たな運行の検討及び住民説明等の準備と併せて、既存路線を含めた公共交通全体の利用促進のため、時刻表の全戸配布や町広報誌へのPR記事掲載を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収支率10%」という目標に対し、収支率5.5%という結果になった。 運行期間はR1.9.1～R2.3.31のため単純に前年度と比較はできないが、人口減少に比例し日常的な利用者が減少していることや、別の実施しているタクシー利用補助の利用者が増加し、バスからタクシー利用に切り替える方が増加していることに起因していると考えられる。(参考:タクシー利用補助制度利用回数H30:670回、R1:1,184回 前年度比177%)	R2.4.1に実施した網形成計画に基づく運行系統の見直しにより当該系統は廃止したが、再編後は経路の一部を「東回り線」に組み込み運行している。 また、更に交通空白地域をカバーするため、経路を拡大している。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名幹線ルート(2便)(R2.4.1～)立科町役場前～塩沢公民館～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 「収支率12%」という目標に対し、幹線ルート全体で10.2%と目標に届かなかった。しかし2便のみでは、27.4%と高い数値となっている。これは、障がい者作業所に通所する方が日常的に利用しており、ダイヤもこの需要に合わせたため、一定の目的は果たしていると考えられる。 また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	朝の通学、通勤、通院等を想定した便であり、網形成計画に基づきR2.4月に導入した。再編前の利用実績から日常的に利用者がいる停留所を結んだ経路に設定している。 元々利用者がいる停留所を循環しているため、一定の利用者がおり、導入後は苦情や要望は寄せられていないが、利用者の所感を情報としての確に把握し、潜在的な利用者発掘に向けて更に利用促進に取り組みたい。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名 幹線ルート (3、7便) (R2.4.1～) 立科町役場前～駒形神社～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収率12%」という目標に対し、幹線ルート全体で6.7%という結果になった。また、3、7便のみでは、4.7%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	3便は午前中、7便は午後のいずれも日中の便で、主な利用目的は買い物、温泉施設の利用である。元々利用者が少ない日中の便ではあるが、交通手段を持たない町民にとっては必要不可欠な便であるため、利用促進策を実施するほか、運行方法、頻度等についても必要に応じて見直し、効率的な運行を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名 幹線ルート (4～6、8～10便) (R2.4.1～) 立科町役場前～駒形神社～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収率12%」という目標に対し、幹線ルート全体で6.7%という結果になった。また、当該系統では、5.3%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	4～6は日中、8～10便は夕方の便で、主な利用目的は買い物、温泉施設の利用、各施設等からの帰宅である。夕方の一部の便では日常的な利用者も見られるが、元々利用者が少ない日中の便であるため、利用促進策を実施するほか、運行方法、頻度等についても必要に応じて見直し、効率的な運行を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名西・南回り線(1,2便)(R2.4.1~)立科町役場前~蟹窪~立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収率10%」という目標に対し、西・南回り線全体で4.1%という結果になった。また、1,2便のみでは7.3%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	西・南回り線については、再編前の実績から町の西部、南部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(月、水、金曜日)を導入した。1,2便は午前中の早い時間に外出することを主な目的としている。利用者は少ないが町民の生活には必要な系統であるため、引き続き乗車効率と利用率の向上に向けて利用促進に取り組む。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名西・南回り線(3~5便)(R2.4.1~)老人福祉センター~蟹窪~立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収率10%」という目標に対し、西・南回り線全体で4.1%という結果になった。また、3~5便のみでは4.6%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	西・南回り線については、再編前の実績から町の西部、南部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(月、水、金曜日)を導入した。3~5便は日中に外出することを主な目的としている。利用者は少ないが町民の生活には必要な系統であるため、引き続き乗車効率と利用率の向上に向けて利用促進に取り組む。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名 西・南回り線 (6、7便) (R2.4.1～) 老人福祉センター～蟹窪～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収支率10%」という目標に対し、西・南回り線全体で4.1%という結果になった。また、6、7便のみでは0.4%と目標値を大きく下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	西・南回り線については、再編前の実績から町の西部、南部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(月、水、金曜日)を導入した。6、7便は夕方時間帯に外出先からの帰宅を主な目的としている。利用者が非常に少なくシステムの必要性を再考し、利用者の意見を聴取するなどして今後の運行方法等について検討する必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名 東回り線(1～3、5便) (R2.4.1～) 立科町役場前～藤沢公民館～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収支率10%」という目標に対し、東回り線全体で2.0%という結果になった。また、1～3、5便のみでは3.1%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	東回り線については、再編前の実績から町の東部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(火、木、土曜日)を導入した。また、再編前は交通空白地帯となっていたエリアにも延線した。1～3便は午前中、5便は午後のいずれも日中の便で、主な利用は買い物、温泉施設、通院等である。新たにバスを通したエリアの住民はバスの乗車経験が少なく、抵抗を感じている可能性があるため、宣伝活動による利用促進の他、バスの乗り方教室等の開催により、利用しやすい雰囲気醸成する必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名東回り線(4便)(R2.4.1～)権現の湯～藤沢公民館～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収支率10%」という目標に対し、東回り線全体で2.0%という結果になった。また、4便のみでは3.0%と目標値を下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	東回り線については、再編前の実績から町の東部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(火、木、土曜日)を導入した。また、再編前は交通空白地帯となっていたエリアにも延線した。4便はお昼の時間帯に運行しており、午前中に外出した方の帰宅を想定している。新たにバスを通したエリアの住民はバスの乗車経験が少なく、抵抗を感じている可能性があるため、宣伝活動による利用促進の他、バスの乗り方教室等の開催により、利用しやすい雰囲気醸成する必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名東回り線(6～8便)(R2.4.1)立科町役場前～藤沢公民館～立科町役場前	H30.3月に策定した網形成計画に基づき、再編したルートであり、導入前から町民に対し説明会を行う等周知を行った。また、導入後は、時刻表、路線図に加え、バスの乗り方を掲載したパンフレットを作成し全戸配布したほか、町HPや広報誌にも情報を掲載し、利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 「収支率10%」という目標に対し、東回り線全体で2.0%という結果になった。また、6～8便のみでは0.1%と目標値を大きく下回った。また、乗車効率、利用率の向上を目標としているが、網形成計画期間終了時点での目標達成に向けて公共交通サービスの向上に努める。	東回り線については、再編前の実績から町の東部地域の日常的に利用者が少ない停留所を結び、曜日運行(火、木、土曜日)を導入した。また、再編前は交通空白地帯となっていたエリアにも延線した。6～8便は午後から夕方の便で、外出先からの帰宅を想定している。新たにバスを通したエリアの住民はバスの乗車経験が少なく、抵抗を感じている可能性があるため、宣伝活動による利用促進の他、バスの乗り方教室等の開催により、利用しやすい雰囲気醸成する必要がある。併せてシステムの必要性について再考し、利用者の意見を聴取するなどして今後の運行方法等について検討する必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	運行系統名 シラカバ線 立科町役場前～女神湖～東白樺湖	当該系統は町民の生活交通と、観光交通の両方を担っている。このバランスを考え、可能な限り両方に対応するため、平日のみ午前中の買い物、通院での利用を想定した便を増設した。(生活交通の充実) また、観光客への対応として、観光部局や町観光協会窓口等にも公共交通パンフレットを配架していただき、連携してバスの利用案内等も実施した。	A 学校からの要請や、観光部局との調整、10月の台風災害、新型コロナウイルス感染症により影響等により、運行の増減は発生したが、それ以外は適切に事業実施された。	C 「収支率25%」という目標に対し、19.1%という結果になった。 遠距離通学の児童生徒のスクールバスとしての役割、観光交通としての役割を担っているが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言が発令され、学校が長期休校になったことや、観光客が大きく減少したことが目標を達成できなかった要因と考える。	観光のハイシーズン(夏季)を除き、日常的な利用は通学での利用が主であり、年によって日常的な利用者数が増減するため、利用促進による効果は小さい。しかし、学生等を除く町民の生活交通、観光客対応の観光交通としての役割も持つため、両機能のバランスを見極め、できる限り両方に対応していけるよう継続的に検討していく。また、観光事業者との連携にも取り組み、更なる利用促進につなげたい。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
豊丘村地域公共交通会議	豊丘村	堀越線(系統①) 役場～堀越～役場 堀越線(系統②) 役場～堀越～役場 佐原線(系統①) 役場～長沢～役場 佐原線(系統②) 役場～長沢～役場 福島線 役場～福島～役場 壬生沢線 役場～壬生沢～役場 壬生沢福島線(系統①) 役場～千駄木～役場 壬生沢福島線(系統②) 役場～千駄木～役場 滝川阿島北県道線 役場～阿島北～役場	道路工事に伴い、令和2年7月に一部路線変更とダイヤ改正を実施したが、利用者の利便性を減少させることなく事業を実施することができた。	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 令和2年度の生活交通確保維持改善計画における事業の目標数値は、豊丘村が運行する全9系統の年間利用者総数を人口の98.0%にするというもので、全9系統を包括した目標設定である。 事業実施期間(令和元年10月～令和2年9月)における年間利用者総数は7,118人で、令和2年9月末時点の人口が6,724人であることから105.9%という結果となり、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通機関の利用減少の状況下においても目標数値を達成することができた。 これは、高齢者への乗降無料乗車券発行数が増加している効果が大きいと分析している。 実績値は、平成29年度82.9%(年間利用者数5,607人)、平成30年度100.1%(年間利用者数6,758人)、平成31年度131.0%(年間利用者数8,777人)と推移しており、傾向としては、率・人数ともに上昇傾向である。	当村のような地方部では多くの方が自動車運転免許証を所持しているが、高齢化社会の進展に伴い、免許返納者等の交通弱者の増加が見込まれる。 当村においては、特に山間部の集落と村中心部を、また、圏域の中心市である飯田市へとつながるJR飯田線市田駅とを結ぶ公共交通の役割は極めて重要であり、それを担う地域内フィーダー系統の必要性・重要性も増加している。 近年は、平成30年4月開設の道の駅 南信州とよおかマルシェへの集客が、村内外から行えるよう、またJRや近隣自治体運行の広域バスなど他の公共交通との乗継がスムーズに行えるよう取り組みを行っている。 今後も利用者の利便性を考慮しつつ、必要なダイヤ改正の実施や、新型コロナウイルス感染症への対策を強化した上で、公共交通機関利用促進のPRIに一層力を入れていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	御狩野線(通学支援便)	継続的に学校との協議を実施するとともに、学生、保護者会への呼びかけなどを実施した。また、利用促進に向け携帯版時刻表を茅野市内全戸に配布など取り組んだ。	A 通学支援を主目的とした路線であり、学校休校時には運休となる便が存在しており、新型コロナウイルスによる休校時には運休となったが、その他は計画通り事業は適切に実施された。	C 目標値は、学校と協議の上、利用する生徒数から利用者目標を84人/日としているが、実績は61人/日と下回っている。一番の原因は、新型コロナウイルスによる休校であり、3月は前年同月比5%、4月は前年同月比2%などとなったためである。しかし、6月以降は前年度の利用者数を上回っており、7月は前年同月比186%を記録した。	新型コロナウイルスによる影響で利用者目標は達成できていないが、学生の移動手段を確保するため、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。一方で、生徒数の減少などもあり、適切な運行便数の検討などにも取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	メルヘン街道バス	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の19人/日に対し、実績が15人/日と目標を下回っている。原因としては、令和元年東日本台風や新型コロナウイルスによる外出自粛があり、11月を除いては前年比が100%を下回り、特に、5月の利用者が前年同月比27%となったほか、4～6月は前年同月比50%以下の利用状況となっている。	令和元年東日本台風後の11月には前年同月比114%を記録するなど平常時であれば一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	市街地循環バス	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の37人/日に対し、実績が36人/日とわずかに目標値を下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、3月以降は前年比100%を下回っているためとなっている。	11月には前年同月比128%を記録するなど、新型コロナウイルスの感染拡大前の10月～翌年2月の間は前年同月比が100%を超えており、平常時であれば一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	北八ヶ岳ロープウェイ線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の101人/日に対し、実績は65人/日と下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、5月の前年同月比26%に落ち込むなど、4～7月は概ね前年同月比50%を下回っているためとなっている。	比較的平常時であった1・2月には前年同月比100%を超えており一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	白樺湖線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の101人／日に対し、実績は60人／日と下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、5月の前年同月比18%に落ち込むなど、4～8月は前年同月比50%を下回っているためとなっている。	生活利用者、観光利用者を担う路線であるが、地域内で最も令和元年東日本台風や新型コロナウイルスによる外出自粛の影響を受けた路線である。今後は、特に「生活利用者の足としての機能」の強化に向け、生活利用者の満足度などの目標設定の検討を継続的に進めていく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコタクシー(株)	中沢線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の40人／日に対し、実績が34人／日と目標を下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、2月以降は前年比100%を下回っているためとなっている。	11月には前年同月比115%を記録するなど、新型コロナウイルスの感染拡大前の10月～翌年2月の間は前年同月比が概ね100%程度以上となっており、平常時であれば一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコタクシー(株)	御狩野線(乗合タクシー)	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の31人/日に対し、実績が28人/日と目標を下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、4月以降は前年比70%を下回っているためとなっている。	1月までは前年同月比概ね100%前後となっており、平常時であれば一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコタクシー(株)	原村循環線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる時刻表の全戸配布や村HPに路線別の路線図、時刻表掲載など利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 利用者目標の50人/日に対し、実績が52人/日と目標値を上回り村民の日常生活・通勤通学の移動手段として機能している。	利用者目標を達成しているが、今後も、さらに利用促進、利用者、住民の意見に基づく改善に取り組んでいくとともに、村内の公共交通について検討を進める新たな会議も発足し、地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	丸山線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の50人/日に対し、実績が43人/日と目標を下回っている。一番の原因は、当該路線が児童の通学機能も担っているため新型コロナウイルスによる休校が影響し、4・5月は前年同月比50%未満などとなったためである。	通学に関しては、学校側とも連携しつつ、新入学生も含めた児童のバス利用に向けた呼びかけをしていく。また、生活利用者に向けては、利用者、住民の意見も聴取しながら必要に応じた利用者行動に合わせた利便性の向上、利用促進に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	穴山・原村線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の35人/日に対し、実績が26人/日と目標値を下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、4月以降は前年比80%を下回っているためとなっている。	茅野市と原村を結ぶ重要な路線であることから、利用状況を注視しつつ、利用者、住民の意見も聴取しながら必要に応じた利用者行動に合わせた利便性の向上、利用促進に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	豊平・泉野線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 利用者目標の23人／日に対し、実績が19人／日と目標値を下回っている。原因としては、新型コロナウイルスによる外出自粛があり、4・5月は前年比40%、6～8月も前年比80%を下回っているためとなっている。	11月には前年同月比110%を記録するなど、新型コロナウイルスの感染拡大前の10月～翌年2月の間は前年同月比が概ね100%以上となっており、平常時であれば一定の利用者増加は見受けられると考えるが、さらに利用促進、利用者意見に基づく改善に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤については自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	西茅野・安国寺線	<p>持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスの乗り案内に加え、携帯版時刻表を改善し作成、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。</p> <p>また、利用者アンケート調査や地区要望の聴取、必要に応じた反映に取り組んだ。</p>	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 利用者目標の4人/日に対し、利用実績は4人/日と目標を達成している。	<p>利用者目標を達成しているが、さらに利用者、住民の意見も聴取しながら必要に応じた利用者行動に合わせた利便性の向上、利用促進に取り組んでいく。また、令和2年12月より国の補助を受け、新たな運行の実証実験を一部地域で行っており、その成果も見つつ地域一帯で持続可能な交通体系の検討に取り組んでいく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
川上村地域公共交通活性化協議会	事業者名：川上村運行システム：川上村営バス	川上村内(川端下地区～樋沢地区)の運行	<p>平日のみに限定していた公共施設バス停への乗り入れについて、土曜日も乗り入れを実施し、利用者の利便性向上を図った。</p> <p>外国人観光客や外国人農業実習生向けに3カ国語に対応した村営バス利用促進チラシと観光パンフレットを駅待合室及びバス車内に設置し、実習生や観光客等の利用リピート率の向上に取り組んだ。</p> <p>また、実習生対しては、村内で実施された講習会や住民登録の際に村営バス利用促進チラシを配付した。</p> <p>中学校卒業生や保護者を対象にバス利用のメリットや高校生通学バス助成制度の説明を実施し、バス利用の促進を図った。</p> <p>村営バスとJRの時刻表を掲載したオリジナルカレンダーを引き続き作成し、利用PRについての記載と、無料お試し乗車券を備えつけるなどして新規利用者の開拓に取り組んだ。</p> <p>JR小海線と村営バスとの接続改善のダイヤ改正をJR東日本に要望した。</p>	<p>計画に位置付けられた事業は適切に実施した。</p> <p>しかしながら、地域間幹線系統であるJR小海線の上下線の発着の時差が解消されず、その双方と村営バスとを接続することが引き続き困難であり、地域間交通ネットワークを充足することができなかった。</p>	<p>一日平均利用者数は、春夏季53.92人、秋冬季48.5人で目標値に設定した70人、55人をクリアできなかった。月単位では目標値を超える月もあったが、新型コロナウイルスの影響で、特に春夏季は、目標値を大きく下回った。</p>	<p>公共交通の確保維持改善のため、運営側・利用者側共に安心して公共交通が利用できるよう、新しい生活様式に基づき、信州版「新たな日常」の実践を推進していく。</p> <p>消毒の徹底、車内の定期的な換気等コロナ感染拡大予防対策を引き続き実施し、利用者にも乗車時の手指消毒、マスクの着用や会話の自粛を周知しながら運行していく。</p> <p>高校生の通学利用者のさらなる増加を図るため、バスダイヤの見直しを検討し、利用促進PRを引き続き実施する。</p> <p>外国人実習生や外国人観光客等の利用促進、リピート率の向上に向け、利用チラシの改善を図る。</p> <p>JR小海線と村営バスとの接続改善を目指し、信濃川上駅での同時発着のダイヤ改正について、引き続きJR東日本に要望していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、また、生活交通確保維持改善計画に掲げる村営バス利用者の満足度に関する目標の達成状況等についても分析し、これらを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
辰野町地域公共交通会議	事業者:辰野町 運行系統名:町営バス 川島線	○辰野町役場～デリシア・かやぶきの館～中谷	今年度は新型コロナの影響もあり住民との集まりや会議もなかなか開催するすことができないことからドライバーや利用者の声を聞き現状把握に努めた。公共交通利用者にお買い物優待券があることも周知した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 輸送人員は目標11,927人/年に対し、9,675人の利用者があった。収支率14.13%に対し、9.54%であった。新型コロナの影響で普段利用していた方が利用しなくなったことが目標未達成の理由として挙げられる。	年々町営バスの利用者数が減少していることから、地元住民のニーズを把握し、近隣の市町村の事例を参考にしつつ更に利用して頂けるよう広報等で周知していく。新型コロナの対策では、乗車内の換気、除菌、乗車している方のマスクの徹底を引続き行っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
辰野町地域公共交通会議	事業者:辰野町 運行系統名:町営バス 飯沼線	○小野駅前～明倫館～JA支所前	今年度は新型コロナの影響もあり住民との集まりや会議もなかなか開催するすことができないことからドライバーや利用者の声を聞き現状把握に努めた。公共交通利用者にお買い物優待券があることも周知した。昨年度まで対象外の飯沼線も新型コロナの影響で国庫補助事業の対象になった。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 輸送人員3,376人/年に対し、1,023人の利用者があった。収支率11.41%に対し、2.68%であった。新規の利用者が少ないことが目標未達成の理由として挙げられる。また新型コロナの影響も受けている。	年々町営バスの利用者数が減少していることから、地元住民のニーズを把握し、近隣の市町村の事例を参考にしつつ更に利用して頂けるよう広報等で周知していく。新型コロナの対策では、乗車内の換気、除菌、乗車している方のマスクの徹底を引続き行っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新規の利用者が少ない根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
辰野町地域公共交通会議	事業者名: 辰野タクシー(株)運行系統名:デマンド型乗合タクシー	○集落～町交通不便地域～JR辰野駅	利用者の声を聞き居住側停留所を増やし、利用者の利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 輸送人員は目標4,022人/年に対し、3,540人の利用者があった。収支率10.45%に対し、7.99%であった。免許返納者が増え登録者数も年々増加傾向にあるが新型コロナ影響も受け目標未達成となった。	高齢者が年々増加していくなか居住地側の停留所を利用者の声も聞きながら利便性を高めていく必要がある。乗合タクシーをまだ知らない住民もいるため広報等で周知していく。新型コロナの対策として、乗車内の換気、除菌、乗車している方のマスクの徹底を今後も行っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	千曲バス株式会社	山手線 中込駅～ 前山～ 望月バス ターミナル	主な利用者が高校生のため、市内の高校に通学する全高校生に対し通学時間や部活動の時間等に関するアンケート調査を実施し、ニーズの調査を行った。 また、ルート変更を活用するため、停留所ごとの乗降者数を調査し、集計・分析をした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【利用者数】 目標:25,000人/年 実績:12,385人/年 【満足度】 目標:53.8% 実績:0% 【収支割合】 目標:14.8% 実績:29.2% 収支割合については目標達成できたが、利用者数・満足度については目標を達成出来なかった。 利用者数が大幅な未達となったことについては、感染症の流行により、通学日が減少したことや、感染防止のために自家用車で送迎に切り替わったことが原因と考える。 また満足度が大きく下がったことについては、感染症の影響でアンケートの手法を変更したことが原因と考える。 (※調査員がバスに乗車して実施する対面式から、ランダムに5,000世帯抽出して郵送で行う非対面式とした。)	運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 利用者(主に学生)の利便性向上のため、今後のルート・ダイヤ変更に向けて、事業者と協議をしていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ利用者の満足が得られなかったのか根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		A		計画通り事業は適切に実施された。				
		A		計画通り事業は適切に実施された。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	千曲バス株式会社	市内循環バス北循環線(左回り) 佐久医療センター～佐久平駅～佐久医療センター 【～R2.3.31】 「車両減価償却費等国庫補助金」	利用者の少ない土日祝日便を廃止し、効率化を図った。 また、南循環線と北循環線を連続運行するダイヤに変更し、乗り継ぎせず市内南北の縦移動をできるように改善した。 合同庁舎線の廃止に伴い、通勤時間帯のルート・ダイヤの変更をしたことにより、合同庁舎線利用者の一部を取り込み、利用者の増加に繋がった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【利用者数】 目標:13,000人/年 実績:13,752人/年 【満足度】 目標:53.8% 実績:46.5% 【収支割合】 目標:14.8% 実績:4.1% 利便性の向上や、合同庁舎線の廃止に伴う、ルート・ダイヤ変更をしたことで、利用者が増加し、利用者数の目標は達成できた。 満足度が大きく下がったことについては、感染症の影響でアンケートの手法を変更したことが原因と考える。 (※調査員がバスに乗車して実施する対面式から、ランダムに5,000世帯抽出して郵送で行う非対面式とした。) 収支率については、運行便数に対して利用者が少ないために目標未達成となった。	運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 また、新規停留所の増設、他路線との接続改善のためのダイヤ見直し等により利便性向上を図る。 需要のない時間帯の便を廃止し、デマンド交通での代替も検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ利用者の満足が得られなかったのか根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		市内循環バス北循環線(右回り) 佐久医療センター～佐久平駅～佐久医療センター 「車両減価償却費等国庫補助金」					
		市内循環バス南循環線(平日) 佐久医療センター～佐久総合病院～佐久医療センター 【～R2.3.31】 「車両減価償却費等国庫補助金」					

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	千曲バス株式会社	<p>市内循環バス南循環線右回り+北循環線右回り 佐久医療センター～佐久総合病院～佐久医療センター 【R2.4.1～】 「車両減価償却費等国庫補助金」</p> <p>市内循環バス北循環線左回り+南循環線左回り 佐久医療センター～佐久総合病院～佐久医療センター 【R2.4.1～】 「車両減価償却費等国庫補助金」</p>	<p>利用者の少ない土日祝日便を廃止し、効率化を図った。 また、南循環線と北循環線を連続運行するダイヤに変更し、乗り継ぎせず市内南北の縦移動をできるように改善した。 合同庁舎線の廃止に伴い、通勤時間帯のルート・ダイヤの変更をしたことにより、合同庁舎線利用者の一部を取り込み、利用者の増加に繋がった。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B 利便性の向上や、合同庁舎線の廃止に伴う、ルート・ダイヤ変更をしたことで、利用者が増加し、利用者数の目標は達成できた。 満足度が大きく下がったことについては、感染症の影響でアンケートの手法を変更したことが原因と考えられる。 (※調査員がバスに乗車して実施する対面式から、ランダムに5,000世帯抽出して郵送で行う非対面式とした。) 収支率については、運行便数に対して利用者が少ないために目標未達成となった。</p>	<p>運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 また、新規停留所の増設、他路線との接続改善のためのダイヤ見直し等により利便性向上を図る。 需要のない時間帯の便を廃止し、デマンド交通での代替も検討していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ利用者の満足が得られなかったのか根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	有限会社高原タクシー	臼田地域デマンドタクシー 湯原新田線 湯原地区	一部路線のフリー乗降区間を延伸したことにより、利便性を向上させた。 また、要望があった区や地域の集會等においてデマンドタクシーの利用教室を開催したり、市内全区長に乗り方DVDを配布し、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【利用者数】 目標:4,100人/年 実績:3,922人/年 【満足度】 目標:53.8% 実績:75% 【収支率】 目標:14.8% 実績:4.7% 利用者数及び収支率について目標未達となった。 利用者数の減少については、感染症流行により利用者が外出を控えた時期があるためと考えるが、通学に利用するバスとは異なり、生活に必要な移動が多いことから、影響は軽微であった。 収支率については、運行便数に対して乗合率が上がり目標未達成となった。 収支率の改善には、非効率な受付・運行体系そのものを見直す必要があると考える。	運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 停留所の増設・移設、運行日数の増加、郵便局との連携による停留所待合環境の整備等により、利便性向上を図る。 また、現在エリア毎に異なる事業者が受付・運行等を行っており、非効率的であるため、予約を一括して受付できるコールセンターの設置や運行管理の一元化により、事業の効率化及び収支率の改善を図るとともに利便性の向上を図る。 利用促進として、覚えやすく親しみのある愛称を募集し選定する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		臼田地域デマンドタクシー 十二新田線 切原地区					
		臼田地域デマンドタクシー 岩水線 岩水・青沼地区					
		臼田地域デマンドタクシー 田口線 田口地区					

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	ニュー交通 有限会社	旧佐久・浅科地域デマ ンドタクシー 平根エリア 平根地区	運行エリアの拡大や運行日数の増加、地域から設置の要望があった停留所の新設など、利便性の向上を図った。 また、一部地域においては、運行ルールの改善による利便性向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【利用者数】 目標:7,000人/年 実績:9,106人/年 【満足度】 目標:53.8% 実績:22.7% 【収支率】 目標:14.8% 実績:6.6% 利用者数については、目標を大きく上回ることができた。 運行エリアの拡大や運行日数の増加、停留所の増設など、利便性向上したことが要因と考えられる。また満足度が大きく下がったことについては、感染症の影響でアンケートの手法を変更したことが原因と考える。 (※調査員がバスに乗車して実施する対面式から、ランダムに5,000世帯抽出して郵送で行う非対面式とした。) 収支率については、運行便数に対して乗合率が上がり、目標未達成となった。 収支率の改善には、非効率な受付・運行体系そのものを見直す必要があると考える。	運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 目的地となる共通停留所の増設、郵便局との連携による停留所待合環境の整備等により、利便性向上を図る。 また、現在エリア毎に異なる事業者が受付・運行等を行っており、非効率的であるため、予約を一括して受付できるコールセンターの設置や運行管理の一元化により、事業の効率化及び収支率の改善を図るとともに利便性の向上を図る。 利用促進として、覚えやすく親しみのある愛称を募集し選定する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ利用者の満足が得られなかったのか根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	岩村田観光 タクシー株式 会社	旧佐久・浅科地域デ マンドタクシー 東エリア 東地区					
		旧佐久・浅科地域デ マンドタクシー 平賀エリア 平賀地区					

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	東信観光バス株式会社	旧佐久・浅科地域デマンドタクシー野沢エリア野沢地区	運行エリアの拡大や運行日数の増加、地域から設置の要望があった停留所の新設など、利便性の向上を図った。また、一部地域においては、運行ルールの改善による利便性向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【利用者数】 目標:7,000人/年 実績:9,106人/年 【満足度】 目標:53.8% 実績:22.7% 【収支率】 目標:14.8% 実績:6.6% 利用者数については、目標を大きく上回ることができた。 運行エリアの拡大や運行日数の増加、停留所の新設など、利便性向上したことが要因と考えられる。また満足度が大きく下がったことについては、感染症の影響でアンケートの手法を変更したことが原因と考える。 (※調査員がバスに乗車して実施する対面式から、ランダムに5,000世帯抽出して郵送で行う非対面式とした。) 収支率については、運行便数に対して乗合率が上がり目標未達成となった。 収支率の改善には、非効率な受付・運行体系そのものを見直す必要があると考える。	運転手、及び車両における感染症対策をしっかりと行い、安心して利用できる体制を整える。 目的地となる共通停留所の増設、郵便局との連携による停留所待合環境の整備等により、利便性向上を図る。 また、現在エリア毎に異なる事業者が受付・運行等を行っており、非効率的であるため、予約を一括して受付できるコールセンターの設置や運行管理の一元化により、事業の効率化及び収支率の改善を図るとともに利便性の向上を図る。 利用促進として、覚えやすく親しみのある愛称を募集し選定する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、なぜ利用者の満足が得られなかったのか根本的な要因について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	浅科観光ハイヤー有限公司	旧佐久・浅科地域デマンドタクシー浅科エリア浅科地区					
	松葉タクシー有限公司	旧佐久・浅科地域デマンドタクシー中佐都エリア中佐都地区					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
飯山市地域公共交通会議	長電バス株式会社	小境線(デマンド)	戸狩野沢温泉駅近隣の医療機関へのアクセスの改善を求める地元住民の声に基づき、ダイヤを一部改正し利便性の改善を行ったほか、当該路線を含めた公共交通の時刻表を市内全戸に配布し、広くPRを行った。	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便平均2.0人の利用者を目標としたが、当年度の実績値は1.7人であった。昨年は2.06人であったが、新型コロナウイルスの感染防止のため、特に4月以降の利用者が減少していることが主な理由と推測される。	現在、新型コロナウイルスの感染予防策として運転手のマスクの着用はもとより、車内は定期的にアルコール消毒を行っている。また走行中は換気を適宜実施するなど、車内での感染防止には十分注意しているものの、外出等を控える動きは今後も続くものと予想され、利用者の伸びは当面期待できないと考えられる。 今後は、業者から毎月提出される乗車名簿を基に利用状況の分析を行うほか、利用者の声を聞き、運行内容の改善につなげていくことで、コロナ終息後の利用者数の増加を図りたい。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
飯山市地域公共交通会議	長電バス株式会社	温井線(デマンド)	従前は民営の路線バスが1日をおして運行していたが、「利用サービス水準の向上」と「運行経費軽減」を目的に、沿線住民と協議を重ねた結果、通勤・通学目的の利用が多い朝と夕方は従前通りの路線バスを運行し、昼間の時間帯の運行をデマンド方式に移行した。	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便平均2.0人の利用者を目標としたが、当年度の実績値は2.2人であった。	現在、新型コロナウイルスの感染予防策として運転手のマスクの着用はもとより、車内は定期的にアルコール消毒を行っている。また走行中は換気を適宜実施するなど、車内での感染防止には十分注意しているものの、外出等を控える動きは今後も続くものと予想され、利用者の伸びは当面期待できないと考えられる。 今後は、業者から毎月提出される乗車名簿を基に利用状況の分析を行うほか、利用者の声を聞き、運行内容の改善につなげていくことで、コロナ終息後の利用者数の増加を図りたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
塩尻市地域公共交通会議	アルピコタクシー(株)	・北小野線(勝弦先廻り)塩尻駅前～チロルの森～勝弦詰所前～小野駅～憑生鮮食品館前～塩尻駅前(古町先廻り)塩尻駅前～憑生鮮食品館前～小野駅～勝弦詰所前～チロルの森～塩尻駅前	<p>前回計画では、位置づけられた目標値を達成したため、上方修正し、更なる利用者向上を目指した。</p> <p>利用者増に向けた取り組みとしては、地域公共交通計画の策定に向け、地域住民との意見交換会を実施し、利用者意識の醸成をはかった。また、現状課題を住民にヒアリングし、速達便の導入等の改善方向性を明確化した。</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	C 1便あたり11.5人、年間利用者目標15,700人の目標値に対し、それぞれ8.9人、12,186人と目標値を下回る結果となった。	背景としては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動規制の結果、利用者が落ち込んだものと推察される。	<p>新型コロナウイルスの感染症の影響による利用者動向を注視しつつ、利用者増加に向けた取り組みを推進する。方向性としては、チロルの森の廃止に伴い、当該バス停の廃止及び日・祝日便の廃止を検討するほか、主要バス停を中心に運行する速達便の導入を検討するなど、次回のダイヤ改正時に改善を図っていく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
諏訪市地域公共交通協議会	<p>■事業者名 ・アルピコ交通株式会社</p> <p>■運行系統名 ・すわライナー右回り線 ・西山線</p>	<p>・すわライナー右回り線 (※原則毎日運行) 日赤病院⇒上諏訪駅(霧ヶ峰口)・上社⇒上諏訪駅(諏訪湖口)</p> <p>・西山線(火・金運行) みどり区⇒大熊⇒みどり区</p> <p>(※)運休日 ・諏訪湖マラソン大会当日</p>	<p>■平成29年10月ダイヤ路線改正により利用者より寄せられた意見等を反映して、令和元年11月に軽微な経路変更を行い運行した。</p> <p>■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメントを行った。</p> <p>・「広報すわ」を活用した利用案内</p> <p>・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画</p>	B	<p>■新型コロナウイルス感染症防止対策により、一部の利用促進事業が中止となった。</p> <p>・エコフェスタの中止によりバス展示見送り</p> <p>・小中学生を対象とした夏休み無料体験乗車企画の中止</p>	B	<p>■平成29年2月に当市で策定した「第五次諏訪市総合計画後期基本計画」に記載されている、対象路線を含むかりんちゃんバス全体の目標値である362日運行は達成することが出来たが、年間利用者数84,165人及び、1便当たりの利用者目標数値(7.5人/便)は達成することが出来なかった。</p> <p>かりんちゃんバス7系統利用者実績(補助対象期間中) 365日運行、13,397便、利用者数78,159人、5.8人/便</p> <p>■新型コロナウイルス感染症に伴う移動自粛によるもの考える。</p>	<p>■利用者の利便性向上を目的とした路線の見直しを図る。</p> <p>■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、コロナ対策をしたうえで、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。</p> <p>・小中学生を対象にした体験乗車企画</p> <p>・市高齢者福祉課や諏訪市社会福祉協議会と連携した、高齢者を対象にした体験乗車企画</p> <p>・安全安心してバスを利用できるよう、換気装置等を整備し「新しい生活様式」に対応した車両を配備</p> <p>・企業や店舗と連携し、バスに乗車するとお得になる「バス友」を企画</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
諏訪市地域公共交通協議会	<p>■事業者名 ・諏訪交通株式会社</p> <p>■運行系統名 ・東山線反時計回り ・東山線時計回り</p>	<p>・東山線反時計回り (※原則毎日運行) 上諏訪駅(諏訪湖口) ⇒日赤病院⇒上諏訪駅(諏訪湖口)</p> <p>・東山線時計回り (※原則毎日運行) 上諏訪駅(諏訪湖口) ⇒茶臼山⇒上諏訪駅(諏訪湖口)</p> <p>(※)運休日 ・諏訪湖マラソン大会当日</p>	<p>■平成29年10月ダイヤ路線改正により利用者より寄せられた意見等を反映して、令和元年11月に軽微な経路変更を行い運行した。</p> <p>■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメントを行った。</p> <p>・「広報すわ」を活用した利用案内</p> <p>・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画</p>	<p>B</p> <p>■新型コロナウイルス感染防止対策により、一部の利用促進事業が中止となった。</p> <p>・エコフェスタの中止によりバス展示見送り</p> <p>・小中学生を対象とした夏休み無料体験乗車企画の中止。</p>	<p>B</p> <p>■平成29年2月に当市で策定した「第五次諏訪市総合計画後期基本計画」に記載されている、対象路線を含むかりんちゃんバス全体の目標値である362日運行は達成することが出来たが、年間利用者数84,165人及び、1便当たりの利用者目標数値(7.5人/便)は達成することが出来なかった。</p> <p>かりんちゃんバス7系統利用者実績(補助対象期間中) 365日運行、13,397便、利用者数78,159人、5.8人/便</p> <p>■新型コロナウイルス感染症に伴う移動自粛によるものと考える。</p>	<p>■利用者の利便性向上を目的とした路線の見直しを図る。</p> <p>■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、コロナ対策をしたうえで、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。</p> <p>・小中学生を対象にした体験乗車企画</p> <p>・市高齢者福祉課や諏訪市社会福祉協議会と連携した、高齢者を対象にした体験乗車企画</p> <p>・安全安心してバスを利用できるよう、換気装置等を整備し「新しい生活様式」に対応した車両を配備</p> <p>・企業や店舗と連携し、バスに乗車するとお得になる「バス友」を企画</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
諏訪市地域公共交通協議会	<p>■事業者名 ・諏訪交通株式会社 ・アルビコタクシー株式会社 ・第一交通株式会社</p> <p>■運行系統名 ・かりんちゃんバス大和四賀線</p>	<p>・かりんちゃんバス大和四賀線 (※原則毎日運行) 聖母寮前⇒上諏訪駅(霧ヶ峰口)⇒神戸公民館前 (※)運休日 ・諏訪湖マラソン大会当日</p>	<p>■平成29年10月ダイヤ路線改正により利用者より寄せられた意見等を反映して、令和元年11月に軽微な経路変更を行い運行した。</p> <p>■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメントを行った。</p> <p>・「広報すわ」を活用した利用案内</p> <p>・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画</p>	B	<p>■新型コロナウイルス感染防止対策により、一部の利用促進事業が中止となった。</p> <p>・エコフェスタの中止によりバス展示見送り</p> <p>・小中学生を対象とした夏休み無料体験乗車企画の中止</p>	B	<p>■平成29年2月に当市で策定した「第五次諏訪市総合計画後期基本計画」に記載されている、対象路線を含むかりんちゃんバス全体の目標値である362日運行は達成することが出来たが、年間利用者数84,165人及び、1便当たりの利用者目標数値(7.5人/便)は達成することが出来なかった。</p> <p>かりんちゃんバス7系統利用者実績(補助対象期間中) 365日運行、13,397便、利用者数78,159人、5.8人/便</p> <p>■新型コロナウイルス感染症に伴う移動自粛によるものと考える。</p>	<p>■利用者の利便性向上を目的とした路線の見直しを図る。</p> <p>■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、コロナ対策をしたうえで、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。</p> <p>・小中学生を対象にした体験乗車企画 ・市高齢者福祉課や諏訪市社会福祉協議会と連携した、高齢者を対象にした体験乗車企画 ・安全安心してバスを利用できるよう、換気装置等を整備し「新しい生活様式」に対応した車両を配備 ・企業や店舗と連携し、バスに乗車するとお得になる「バス友」を企画</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
西部コミュニティバスを守り育てる会	事業者: 根羽村	運行系統名: 西部コミュニティバス(阿智中学校行き) 運行区間: 根羽村～阿智中学校	地域内の一般利用者増加を図るため、高齢者の利用料無料化について検討を開始。当初、免許返納者を対象と想定したが、免許を持たない方もいることから、年齢を要件にする方向で担当課長で協議を開始した。	B 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、学校の臨時休校に伴い、関係者の協議の上、臨時運休が発生。	C 令和元年6月の計画策定時の目標11,500人以上に対し、新型コロナウイルス感染拡大防止の影響もあり、高校生の利用者が目標を下回ったため、利用者実績が9,231人(H31.4～R2.3)となった。	新型コロナウイルス感染予防から密を避けるため、公共交通機関の利用者が更に減少することも予想されるが、地域で唯一の公共交通機関として適切な感染予防対策を行った上で、定期路線運行を維持させる必要がある。学生の利用については毎年の学生数に影響され、適切な目標設定が難しい部分もあるが、適正な目標設定に努める。一般利用者の利用促進策の一環として、高齢者の利用料無料化等、より具体的な対策を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
西部コミュニティバスを守り育てる会	事業者: 根羽村	運行系統名: 西部コミュニティバス(阿智高校止まり) 運行区間: 根羽村～阿智高校	地域内の一般利用者増加を図るため、高齢者の利用料無料化について検討を開始。当初、免許返納者を対象と想定したが、免許を持たない方もいることから、年齢を要件にする方向で担当課長で協議を開始した。	A 国道の通行規制により臨時運休が1便発生したが、その他については適切に実施された。	C 令和元年6月の計画策定時の目標11,500人以上に対し、新型コロナウイルス感染拡大防止の影響もあり、高校生の利用者が目標を下回ったため、利用者実績が9,231人(H31.4～R2.3)となった。	新型コロナウイルス感染予防から密を避けるため、公共交通機関の利用者が更に減少することも予想されるが、地域で唯一の公共交通機関として適切な感染予防対策を行った上で、定期路線運行を維持させる必要がある。学生の利用については毎年の学生数に影響され、適切な目標設定が難しい部分もあるが、適正な目標設定に努める。一般利用者の利用促進策の一環として、高齢者の利用料無料化等、より具体的な対策を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
駒ヶ根市地域公共交通協議会	伊南乗用自動車有限会社	<p><「ア・イ・ウ」エリア> 【こまタク】竜東地区～共通指定目的地(JR駒ヶ根駅含む)</p> <p>■平日毎日運行を継続的に実施 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■運転免許証自主返納支援事業を継続的に実施し、利用登録者数の増加に寄与</p>	A	計画どおり適切に実施された	B	<p>1. 利用登録者数 【目標】1,380人以上 【実績】1,627人 【考察】運転免許証自主返納支援事業の推進により、堅調に増加</p> <p>2. 一便当たり平均乗車人数 【目標】3.0人以上 【実績】1.8人 【考察】新型コロナウイルスの影響により、低調に推移</p> <p>3. 運行率 【目標】93%以上 【実績】87% 【考察】新型コロナウイルスの影響により、低調に推移</p> <p>4. 登録者数に占める実利用者の割合 【目標】11%以上 【実績】8% 【考察】新型コロナウイルスの影響により、登録者数の増加に対し、実利用者数は低調に推移。</p> <p>5. 交通空白/不便地域 【目標】ゼロ 【実績】ゼロ 【考察】現状維持を継続</p>	<p>登録者数・利用者数の増加に向けて、引き続き「平日毎日運行」及び「運転免許証自主返納支援事業」を実施するとともに、より効果的な広報活動を展開する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
駒ヶ根市地域公共交通協議会	赤穂タクシー 有限会社	<p><「エ・オ」エリア> 【こまタク】竜西地区～共通指定目的地(JR駒ヶ根駅含む)</p> <p>■平日毎日運行を継続的に実施 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■運転免許証自主返納支援事業を継続的に実施し、利用登録者数の増加に寄与</p>	A	計画どおり適切に実施された	B	<p>1. 利用登録者数 【目標】1,380人以上 【実績】1,627人 【考察】運転免許証自主返納支援事業の推進により、堅調に増加</p> <p>2. 一便当たり平均乗車人数 【目標】3.0人以上 【実績】2.1人 【考察】新型コロナウイルスの影響により、低調に推移</p> <p>3. 運行率 【目標】93%以上 【実績】85% 【考察】新型コロナウイルスの影響により、低調に推移</p> <p>4. 登録者数に占める実利用者の割合 【目標】11%以上 【実績】8% 【考察】新型コロナウイルスの影響により、登録者数の増加に対し、実利用者数は低調に推移。</p> <p>5. 交通空白/不便地域 【目標】ゼロ 【実績】ゼロ 【考察】現状維持を継続</p>	登録者数・利用者数の増加に向けて、引き続き「平日毎日運行」及び「運転免許証自主返納支援事業」を実施するとともに、より効果的な広報活動を展開する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
中川村地域公共交通会議	中川村	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 1)南回り線 大草～JR伊那大島駅	前回の評価結果を受けて引き続き利用促進に努めているが、運行内容の大枠は変更はせず前回通り。	A 事業は計画に位置付けられたとおり適切に実施された	B 月平均利用者目標値1,341人に対して、実績値949人(71%)。コロナの影響で3月以降、高校が休校となり大きく影響した。利用者満足度は目標値80%に対して89%(H30調査値)	利用は低調であるが、現行の網形成計画の期間内は、基本的にはこの運行形態を継続する予定。コロナ対策としては車内の定期的な換気、消毒を徹底して行い利用者の不安を解消し利用促進に繋げる。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、生活確保維持改善計画に掲げているとおり、利用者満足度に関する目標の達成状況等についても単年度毎に調査、分析するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中川村地域公共交通会議	中川村	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 2)北回り線 大草～JR飯島駅	前回の評価結果を受けて引き続き利用促進に努めているが、運行内容の大枠は変更はせず前回通り。	A 事業は計画に位置付けられたとおり適切に実施された	B 月平均利用者数目標値1,082人に対して、実績値670人(62%)。上記コロナの影響のほか、北方面へ通学する高校生の少ない年代となっており、目標を大きく割込む。満足度は同上。	利用は低調であるが、現行の網形成計画の期間内は、基本的にはこの運行形態を継続する予定。コロナ対策としては車内の定期的な換気、消毒を徹底して行い利用者の不安を解消し利用促進に繋げる。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、生活確保維持改善計画に掲げているとおり、利用者満足度に関する目標の達成状況等についても単年度毎に調査、分析し、これを明らかにする必要がある。 また、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
中川村地域公共交通会議	中川村	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 3)東西線 大草～JR飯島駅	R1.11月より利便性向上のために運行便を拡充。昨年度は人数不足でフィーダー系統から除外となったが、今年度からは一部の便が再び対象に。	A 同上。また、運行便を拡充したことから沿道への周知等を含めて適切に実施。	B 目標利用者人数290人に対して、実績値192人(66%)。今期より目標値を再設定して運用しているが、利用傾向は上記2路線と同様。ただし、実績は7.7倍の大幅な伸び。満足度は同上。	利用は低調であるが、現行の網形成計画の期間内は、基本的にはこの運行形態を継続する予定。コロナ対策としては車内の定期的な換気、消毒を徹底して行い利用者の不安を解消し利用促進に繋げる。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、生活確保維持改善計画に掲げているとおり、利用者満足度に関する目標の達成状況等についても単年度毎に調査するとともに、当該系統の目標が達成されなかった理由についても個別具体的に分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中川村地域公共交通会議	中川村	車両減価償却費等国庫補助 1)トヨタ ハイエース	H30年度まで利用者の少ない東西線に充当していたが、フィーダー系統から外れたことに対応し、車両繰り等を調整。東西線の一部はフィーダー系統に復帰したが、所定の運行比率に満たないため補助取得を断念。	B 左記の通り、運行距離に対するフィーダー系統比率が低いと、補助取得はできないが、村営バス車両としては適切に運用された。	C 左記の通り、補助取得ができていないことから、目標が達成されたとはいえない。	車両全体の運行距離比率としてフィーダー系統の適用を受けることは困難であるが、村営バスの車両繰りとしては妥当であるため、この運行形態を継続する予定。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
千曲市地域公共交通活性化協議会	更埴観光タクシー株式会社	<p>系統名: 東部地区デマンド型乗合タクシー 運行エリア: 千曲市東部地区</p> <p>平成26年度から取り組んでいる、地元商店街と連携し、商店街のスタンプカードとバスの回数券との交換事業、平成29年度から取り組んでいる運転免許自主返納者への3,600円分の補助については、今年度も引き続き実施した。</p> <p>しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、地元説明会や乗り方教室は実施できなかった。</p>	<p>事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった</p> <p>B 新型コロナウイルス感染症の影響により、地元説明会や乗り方教室は実施できなかった。</p>	<p>事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった</p> <p>目標値: 1便あたり2.0人 実績値: 1便あたり1.9人</p> <p>新型コロナウイルス感染症対策として、車両内が密にならないよう座席の間隔をあけるなどの調整を行ったため。</p> <p>C 仮に、R2利用者数をR1の運行回数でまわした場合、1便あたり2.1人となる。</p> <p>R1 1便あたり2.1人 運行回数: 1,412回 利用者数: 3,011人</p> <p>R2 1便あたり1.9人 運行回数: 1,464回 利用者数: 2,905人</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、実施できなかった事業があったが、感染予防対策(アルコール消毒、マスク着用、ソーシャルディスタンス)を行いながら事業実施ができるよう工夫していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
大鹿村地域公共交通会議	伊那バス株式会社	(1)大鹿線(鹿塩・大河原) (2)大鹿線(松川インター・日赤) (3)大鹿線(松川インター)	広報誌により村内の循環バスと連動した路線図・並びに時刻表を新たに配布し、情報の周知を図った。	B 感染症拡大防止の観点から、例年実施していた中学校3年生によるワークショップの開催は行われなかったが、本路線は高校生等の通学や隣町の病院へ通院するための主な手段であり、地域内唯一の公共交通である。高齢者等交通弱者の交通手段確保のため、大鹿線を維持する必要がある。	B (対人口比の利用率向上を目標として設定) 目標値:8.29 実績:7.57 (利用者数7,396人/人口977人) 新型コロナウイルスにより、高校の休校などが大きく影響したため利用者は減少し、目標を達成できなかった。	新型コロナウイルスについては現在も収束する見込みが立たないが、当地区においては本事業が唯一の公共交通手段のため、高校生や日常的に利用している方が安心して今後も利用してもらえるよう、感染予防の徹底と周知を図る。 また観光客などについては、村のHP等で感染症対策をしている旨をPRするなどして、安心安全に利用してもらえるよう周知する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
喬木村地域公共交通会議	北部タクシー(有) (R1.9~R2.4)	氏乗線(第5・6便) 矢管こんにやく~飯田駅前	大島線の飯田駅行を廃止することにより、路線を整理し、効率的な運行に努めた。 また、村関連の時刻表をまとめたパンフレットを作成した。バス利用方法等について、後期高齢者の医療制度説明会で毎月説明を行った他、高齢者の集会でも説明を行った。 中学3年生の保護者向けにバス利用に関するチラシを配布した。	A	計画のとおり事業は適切に実施された。	C	目標利用人数5,474人に対して、利用者は4,671人と目標値の85.3%となった。 原因は、新型コロナウイルスの影響による外出及び公共交通機関の利用控えと思われる。 内訳は以下のとおり。 (括弧内は、村内在住65歳以上の利用者) 氏乗線 H31 2,575人(1,596人) →R2 2,454人(1,808人) 大島線H31 2,449人(1,869人) →R2 2,217人(1,788人) 合計 H31 5,024人(3,465人) →R2 4,671人(3,596人)	新型コロナウイルス防止策として、利用者への体温計測やマスク着用、消毒液の噴霧を徹底する。 また、感染対策をバス内で徹底しており、安心して利用できる旨を周知する。 高齢者の利用促進を図るため、高齢者の集会等において、無料バスやバス利用方法の周知を図る。また、毎月1回の後期高齢者医療制度の説明会においても周知を行う。 高校進学予定の中学3年生に対し、更なる利用促進のためバス利用に関する周知を引き続き実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
喬木村地域公共交通会議	北部タクシー(有) (R1.9~R2.4)	大島線(第5・6便) 大島~飯田駅前 (R1.10~R2.3) ※令和2年4月より村内運行	なお、バスの実証運行について、令和2年4月からの開始を目標に準備を行ったが、新型コロナウイルスにより令和2年10月からの開始となった。	A	計画のとおり事業は適切に実施された。	C		協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
高山村地域公共交通協議会	北信タクシー株式会社 長電タクシー株式会社	高井中山線	<p>デマンド乗合タクシーの運行開始から2年が経過した。1年目の実績と反省点を基に目標を達成するため、利用層の大半を占める70歳以上の方を対象とし各地区毎に利用方法に関する説明会を行った(現在も継続中)。</p> <p>このなかで聞かれた声として「コロナで外出を控えている」「まだ自家用車を運転できる」「ICカードの作成が億劫」「運行している事自体知らなかった」などの声が聞かれた。</p> <p>昨年度と比較しての利用者減は、新型コロナウイルス感染症の影響により各地区の高齢者サロンなどの集会やイベントが相次ぎ中止となっており、この影響は大きいと考えている。</p> <p>こうしたなか、説明会を聞いてICカードを求めにくる高齢者も見られたが、利用者は固定している状況にある。</p>	B 事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった	B <p>【利用者数(人/日)】</p> <p>目標値 2.5人/日</p> <p>実績値 1.0人/日</p> <p>(延利用者373人÷計画日数360日)</p> <p>特定の利用者が大半のなかで通院利用者の減、コロナによる温泉施設利用者減、または高齢者サロン中止に伴う減が主な要因と考えられる。特にコロナが拡大してきた令和2年4月以降に利用者が落ち込み傾向となっている。</p>	<p>デマンド乗合タクシー(高井中山線)は、幹線系統が行き届かない地域内移動の円滑性を確保するために、平成30年10月から新たに導入したものである。2年間運行してみた結果、利用者は高齢者に限られ、高齢者センターの温泉利用、診療所等の通院、保健福祉総合センターで開催されるサロンに行くための足として特定の者が利用している。</p> <p>村内には商店が殆ど無いことから、買い物での利用は余り考えられない。</p> <p>本年度は新型コロナウイルス感染症の影響が想定外のものとなった。一人の利用者の減、一つのイベントの減などが全体の数値に大きく影響していると考えている。</p> <p>今後も、本系統を維持するため引き続き各地区への説明会を行っていきたい。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施するとともに、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
山ノ内町地域公共交通会議	山ノ内町	(1)西部・北部ルート①	地域住民の意見を反映し幹線交通への結節点となる夜間瀬駅付近に設置した待合所に、風除カーテンの設置や待合環境の充実に努めた。	A 計画どおり事業は実施された	C 通院・通学・通勤全ての利用者数が堅調であり目標値である11人以上/日に対し、9.3人/日の利用となった。	コロナ禍、4月からの利用者減は大きかった。全体的な利用者の減少がみられることから啓発強化を行っていくとともに、回数券利用の周知を強化していく。 なお、新型コロナウイルス感染防止対策として、車内消毒の徹底やセパレートカーテンの設置、マスク着用の徹底と呼びかけを行っている。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
山ノ内町地域公共交通会議	山ノ内町	(2)西部・北部ルート②	住民意見を反映し幹線交通への結節点となる夜間瀬駅付近に設置した待合所に、風除カーテンの設置や待合環境の充実に努めたほか、回数券販売対応の充実に図った。	A 計画どおり事業は実施された	A 全体的な利用者数は堅調ではあるが目標値とした5人以上/日に対し、5.1人/日とわずかに上回った。	長野電鉄線のダイヤ改正が予定されていることから、待合時間の縮減を意識しダイヤ設定の見直しを検討する。 なお、新型コロナウイルス感染防止対策として、車内消毒の徹底やセパレートカーテンの設置、マスク着用の徹底と呼びかけを行っている。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
山ノ内町地域公共交通会議	山ノ内町	(3)南部ルート	区長会や広報等により住民への利用啓発を呼びかけた。	A 計画どおり事業は実施された	A 通勤・通学に利用される利用者の固定化がみられるが、5人以上/日の目標に対して5.0人/日の利用となった。	広報などをつうじ高齢者や学生への利用啓発を強化し利用者への促進を図る。 なお、新型コロナウイルス感染防止対策として、車内消毒の徹底やセパレートカーテンの設置、マスク着用の徹底と呼びかけを行っている。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市運行系統名：松倉ルート	鹿熊～魚津駅	<p>ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴収し決定した。</p> <p>市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のバス1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。</p> <p>バスの日(令和2年9月19日)を無料乗車日とし、新たな需要の掘り起こしを図った。</p>	A	<p>計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>定量的な目標・効果 【目標①】市内バス交通の延べ利用者数 17,845人 ／月(平成27年6月～平成28年5月)の維持 令和2年度実績 12,622人／月(令和元年10月～令和2年9月) 【目標②】公共交通満足度 60.0% 令和2年度実績 48.1% 【目標③】市内バス交通の乗車密度 0.37人 ／km 令和2年度実績 0.30人／km</p> <p>富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしを図られた。</p> <p>また、停留所毎の利用者数の増減等から、平成30年4月の中学生及び高校生の利用者数は増加したが、新型コロナウイルスの影響もあり、利用していた高齢者層の利用者数は減少しており、何れの目標も達成しなかった。</p> <p>デマンド利用者は前年比で減少しているが、利用者は存在することから交通弱者の日常の足を確保している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド利用：1,661人(前年度：2,638人) ・年間利用者数：8,748人(前年度：12,164人) ・1日平均利用者数：29.8人(前年度：41.5人) ・事業収入：1,085,200円(前年度：1,478,046円) 	<p>今後も地域住民の通院・買物等、日常生活に必要な路線として、利便性の高い運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指し、利用者や非利用者の声を聴く活動を行い、他地域を含めた新たな利用者獲得のために、運行ルートやダイヤも利用者ニーズを活かした形に見直していく。</p> <p>起点地域の過疎化に加え、高齢者の利用の減少が続いているが、中学生等学生の利用者が増加してきていることから、これまでとは異なる利用者層の獲得を目指す。市民バス全体として、現行の料金体系の見直しや定期券の導入等も視野に入れながら、新たな利用者の獲得を目指す。</p> <p>デマンド実施区間の人口は年々減少しており、利用者となる可能性のある人数自体が減少しているが、自家用車の利用からバスの利用に切り替えてもらえるよう、利用促進活動や魅力的な誘導施策の継続が必要である。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
魚津市公共交通活性化会議	事業者名: 魚津市 運行系統名:坪野ルート	坪野～魚津 駅	<p>ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴収し決定した。</p> <p>市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のバス1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。</p> <p>バスの日(令和2年9月19日)を無料乗車デイとし、新たな需要の掘り起こしを図った。</p>	A	<p>計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>定量的な目標・効果 【目標①】市内バス交通の延べ利用者数 17,845人 ／月(平成27年6月～平成28年5月)の維持 令和2年度実績 12,622人／月(平成30年10月～令和元年9月) 【目標②】公共交通満足度 60.0% 令和2年度実績 48.1% 【目標③】市内バス交通の乗車密度 0.37人 ／km 令和2年度実績 0.30人／km</p> <p>富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同様の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしを図られた。</p> <p>また停留所毎の利用者数の増減等から、平成30年4月の中学生及び高校生の利用者数は増加したが、新型コロナウイルスの影響もあり、これまで利用していた高齢者層の利用者数は減少しており、何れの目標も達成しなかった。</p> <p>デマンド利用者は前年比で減少しているが、利用者は存在することから交通弱者の日常の足を確保している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド利用:158人(前年度:174人) ・年間利用者数:8,173人(前年度:10,586人) ・1日平均利用者数:27.8人(前年度:36.1人) ・事業収入:1,074,400円(前年度:1,398,915円) 	<p>今後も引き続き地域住民の通院・買物等、日常生活に必要な路線として、利便性の高い運行形態を目指して、改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p> <p>起点地域の過疎化に加え、高齢者の利用が大きく減少しているが、中学生等学生の利用者が増加してきていることから、これまでとは異なる利用者層の獲得を目指す。</p> <p>また、必要に応じて、ルート変更及び新規バス停留所の設置も検討し、地域住民や沿線地域住民の要望を聴きながら、ニーズに合った路線を目指す。</p> <p>市民バス全体としては、現行の料金体系の見直しや定期券の導入等も視野に入れながら、新たな利用者の獲得を目指す。</p> <p>デマンド実施区間の人口は年々減少しており、利用者となる可能性のある人数自体が減少しているが、自家用車の利用からバスの利用に切り替えてもらえるよう、利用促進活動や魅力的な誘導施策の継続が必要である。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
魚津市公共交通活性化会議	事業者名: 魚津市 運行系統名: 上野方ルート	魚津消防署前～魚津駅(乗合型)	<p>ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴取し決定した。</p> <p>市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のバス1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。</p> <p>バスの日(令和2年9月19日)を無料乗車デイとし、新たな需要の掘り起こしを図った。</p>	A	<p>計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>定量的な目標・効果 【目標①】市内バス交通の延べ利用者数 17,845人/月(平成27年6月～平成28年5月)の維持 令和2年度実績 12,622人/月(平成30年10月～令和元年9月) 【目標②】公共交通満足度 60.0% 令和2年度実績 48.1% 【目標③】市内バス交通の乗車密度 0.37人/km 令和2年度実績 0.30人/km</p> <p>富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしを図られた。</p> <p>また、停留所毎の利用者数の増減等から、平成30年4月の中学生及び高校生の利用者数は増加したが、新型コロナウイルスの影響もあり、これまで利用していた高齢者層の利用者数は減少しており、何れの目標も達成しなかった。</p> <p>地域住民の声を聴きながら、ルート及びダイヤの見直しを行っているが、地域内人口が多くないことから、大幅な利用者増には繋がっていない。また、人口の比較的多い隣接地域での利用者増が図れるよう工夫を行っているが、更なる工夫の余地があると考えられ、地域間での情報共有を図りながら利用促進に取り組む必要がある。</p> <p>・年間利用者数:11,395人(前年度:13,470人) ・1日平均利用者数:38.8人(前年度:45.9人) ・事業収入:1,599,100円(前年度:2,180,710円)</p>	<p>今後も、運行に関し幅広い年代を対象にした啓発活動とともに利用者や非利用者の声を聴く活動を継続し、沿線住民や隣接地域住民にとって、身近で利便性の高い路線として持続可能な運行形態を目指す。</p> <p>路線内に学校が複数あることから若年層の利用促進に努め、減少傾向に歯止めがかかっている状態が一時的なものにならないよう、更なる利用の定着と促進に努める必要がある。そのため、平成30年度に新設した停留所等の利用状況を見ながら、更なる利便性について検討していく。</p> <p>また、市民バス全体として、現行の料金体系の見直しや定期券の導入等も視野に入れながら、新たな利用者の獲得を目指す必要がある。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：富山地方鉄道(株) 運行系統名：東蔵	東蔵～電鉄魚津駅(乗合型)	魚津市民バス制度と同様に、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市民バス1年間無料乗車証を交付し、地鉄バスの乗車機会の創出を図り、地鉄バス利用者数の向上に努めた。 鉄道との接続を考慮し、令和2年4月1日にダイヤ改正を行い、利便性向上を図った。 バスの日(令和2年9月19日)を無料乗車デイとし、新たな需要の掘り起こしを図った。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C 定量的な目標・効果 【目標①】市内バス交通の延べ利用者数 17,845人/月(平成27年6月～平成28年5月)の維持 令和2年度実績 12,622人/月(令和元年10月～令和2年9月) 【目標②】公共交通満足度 60.0% 令和2年度実績 48.1% 【目標③】市内バス交通の乗車密度 0.37人/km 令和2年度実績 0.30人/km 親子参加型イベント等の移動で積極的にバス利用を行うなど、地域が一体となった取り組みを通じて利用促進が図られている。 あわせて、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。 沿線地域の要望を反映し、平成29年4月1日からは、平日の一部路線のダイヤを変更し、中学生利用者の利便性を高め、新たな利用者の獲得を目指した。平成30年4月1日より魚津市民バスの回数券の利用をできるようにし、さらに中・高生の料金を100円に値下げした。なお、利用者数の減少は、沿線人口の減少と新たな利用者の獲得ができていないことが要因として考えられる。新型コロナウイルスの影響もあったが、利用者数の減少割合は他のルートに比べると少なかった。 東蔵地区のデマンド運行については、月間平均56.5人(平成31年度79.5人)の利用、月間平均108.7km(平成31年度133.0km)の実車走行となっており、前年と比べて減少したが、利用者は存在することから交通弱者の日常の足を確保している。利用者については東蔵行きでの利用が大半であり、電鉄魚津駅行きでの利用はごく少数に止まっている。しかしながら一定数の需要はあることから、今後も需要掘り起こしのために、啓発活動を行っていく必要がある。 ・1日平均利用者数:54.9人(前年度:57.9人)	沿線人口が減少し、65歳以上高齢者の免許保有率が高まることが想定されるが、今後も沿線利用者等のニーズに合わせた運行形態、ダイヤの見直し等を行いながら、利用者の確保を続けていくことが必要である。 今後も引き続き、地区会合や老人会等で利用者等の声を聴き、潜在的な利用者の掘り起こしや、必要であれば利用者ニーズを活かした運行形態、ダイヤの見直しや、魚津市民バスと一体となった利用促進策を検討していくことが必要である。 また、市と共同で実施したバス無料乗車デイ(9月19日)での乗車数は30人/日となっており潜在的な需要は存在すると思われることから、今後も継続的に利用促進活動に取り組み、新たな利用者の獲得に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名: 富山地方鉄道(株) 運行系統名:黒沢・大沢	大沢～ 電鉄魚津駅 (乗合型)	魚津市民バス制度と同様に、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市民バス1年間無料乗車証を交付し、地鉄バスの乗車機会の創出を図り、地鉄バス利用者数の向上に努めた。 令和2年4月1日にダイヤ改正を行い、利便性向上を図った。 バスの日(令和2年9月19日)を無料乗車デーとし、新たな需要の掘り起こしを図った。	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C 定量的な目標・効果 【目標①】市内バス交通の延べ利用者数 17,845人 ／月(平成27年6月～平成28年5月)の維持 令和2年度実績 12,622人／月(令和元年10月～令和2年9月) 【目標②】公共交通満足度 60.0% 令和2年度実績 48.1% 【目標③】市内バス交通の乗車密度 0.37人 ／km 令和2年度実績 0.30人／km 地域が一体となった取り組みを通じて利用促進が図られている。 平成30年4月1日より魚津市民バスの回数券の利用をできるようにし、さらに中・高生の料金を100円に値下げした。これにより、利用者数、運賃収入とも前年度比で増加していることから、新たな中学生・高校生の需要が掘り起こされ、高校生以下の利用率が高まっていることが想定される。 また、夏休みに保護者と同伴の小中学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。しかし、新型コロナウイルスの影響もあり、利用者数は減少した。 地域住民の生活及び通勤・通学に必要な路線であることから、今後も沿線利用者等のニーズに合わせた運行形態、ダイヤの見直し等を行いながら、利用者の確保を続けていくことが必要である。 ・1日平均利用者数:37.9人(前年度46.7人)	利用実績については、前年比で微増しているが、これが継続するように引き続き利用促進に向けた取組みが必須である。今後も、地区会合や老人会等で利用者等の声を聴き、潜在的な利用者の掘り起こしや、必要であれば利用者ニーズを活かした運行形態、ダイヤの見直し、魚津市民バスと一体となった利用促進策を検討していくことが必要である。 また、市と共同で実施したバス無料乗車デー(9月19日)での乗車数は20人／日となっており、潜在的な需要は存在すると思われることから、今後も継続的に利用促進活動に取り組み、新たな利用者の獲得に努める。 沿線人口の減少及び65歳以上高齢者の免許保有率が高まっていくことが想定されることから、通勤や通学での利用者の増加が見込めるよう、利用者の声が反映され、より利便性の高いダイヤとなるよう努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 1. 津沢線 (津沢発)	津沢～水島～石動駅南口 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 2. 津沢線(循環)	循環系統 石動駅北口～水島～石動駅北口 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 3. 津沢線 (石動駅発)	七社～保健福祉センター～石動駅南口 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 4. 正得線 (七社発)	七社～保健福祉センター～石動駅南口 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 5. 正得線(循環)	循環系統 石動駅北口～道明～石動駅北口 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 6. 正得線 (石動駅発)	宮島温泉～ 西中野～石動駅北口	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 7. 宮島線 (スクールバス便)	宮島温泉～西中野～石動駅北口	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 8. 宮島線	石動駅北口～西中野～森屋 車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 9. 南谷線	石動駅北口～南谷公民館～嘉例谷車両減価償却費等国庫補助金	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市 10. 蟹谷線	石動駅北口～安養寺～コミュニティプラザ	1. バス情報広報活動について、ホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、周知に努めた。また、新たにケーブルテレビのデータ放送へ時刻表掲載を実施し、利用者の掘り起こしを行いました。 2. 「標準的なバス情報フォーマット」による大手検索サイトへの情報提供等や県とともに「バスロケーションシステム」を導入することにより、バスの運行状況に関する検索の充実を図ることで新たな利用者の掘り起こしを行いました。	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 1. 目標 令和元年6月28日に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和2年度～令和4年度】において、令和2年度における1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標を設定。 2. 目標・効果達成状況 達成状況について、令和2年度に1便あたり利用者数を4.8人/便とする目標に対し、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度の1便あたり利用者数は4.5人/便となり、目標を下回った。 なお、過去5か年度の1便あたり利用者数は、 平成28年度：3.6人/便 平成29年度：3.9人/便 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便と推移している。 利用者数については、令和2年度は46,990人となった。路線毎の格差は引き続き大きく、宮島線や南谷線は平日であっても3.0人/便を切っている。この2路線については、平成30年11月27日の改正にてそれぞれ一部区間を延長するとともに1便減としており、今後の利用推移を注視していきたい。 なお、過去5年間の利用者総数は、 平成28年度：40,476人 平成29年度：43,667人 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人と推移している。	特記事項 目標・効果達成状況に記載したとおり、新型コロナウイルスの影響を受け、1便あたり利用者数は減少したが、影響を受けなかった場合の試算(コロナ蔓延前の実績で換算)では目標を達成していた。 1. バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施する。また、新たに広報誌等を利用した広報活動を実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。 2. 市内施設と連携して市営バスに関連したイベントを実施することで新たな利用者の掘り起こしを行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	養輪① (みのわ温泉～中新～市民交流プラザエール前)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は10,251人(前年同期12,332人)、1便あたりの輸送人員は5.3人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	<p>義輪② (滑川駅前～みのわ温泉～市民交流プラザエール前)</p>	<p>新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 利用者数は10,251人(前年同期12,332人)、1便あたりの輸送人員は5.3人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。</p>	<p>感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
滑川市地域公共交通会議	滑川市	<p>義輪③ (滑川駅前～中新～みのわ温泉)</p>	<p>新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 利用者数は10,251人(前年同期12,332人)、1便あたりの輸送人員は5.3人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。</p>	<p>感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山①(博物館前～大日～市民交流プラザエール前)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は9,885人(前年同期12,329人)、1便あたりの輸送人員は5.1人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山②(滑川駅前～大日～市民交流プラザエール前)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は9,885人(前年同期12,329人)、1便あたりの輸送人員は5.1人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山③ (滑川駅前～大日～中開)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は9,885人(前年同期12,329人)、1便あたりの輸送人員は5.1人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森① (田林公民館前～小森～市民交流プラザエール前)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は12,649人(前年同期14,328人)、1便あたりの輸送人員は6.5人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森② (滑川駅前～小森～市民交流プラザエール前)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は12,649人(前年同期14,328人)、1便あたりの輸送人員は6.5人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森③ (滑川駅前～小森～本江)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。またコミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた(朝:上り線、夕方:下り線)。また、利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は12,649人(前年同期14,328人)、1便あたりの輸送人員は6.5人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山① (グリーンタウン北野口～杉本～市民交流プラザエール前)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。 利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は10,036人(前年同期11,696人)、1便あたりの乗車人数は5.2人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山② (滑川駅前～杉本～市民交流プラザエール前)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。 利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は10,036人(前年同期11,696人)、1便あたりの乗車人数は5.2人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山③ (滑川駅前～杉本～栗山北)	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。 利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は10,036人(前年同期11,696人)、1便あたりの乗車人数は5.2人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や入院・死亡等による既存利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。また、魚津方面へ通勤・通学する方にとって滑川駅での乗り継ぎに不便さがあることが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	市街地循環(滑川駅前～西滑川駅～市民交流プラザエル前)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内高等学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。 利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は8,642人(前年同期10,441人)、1便あたりの輸送人員は6.5人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や既存利用者の入院・死亡等による利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上または維持できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響や高齢者利用の伸び悩み以外に、運行ルートや運行時間帯といった利便性の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	寺町(滑川駅前～寺町～市民交流プラザエール前)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、コミュニティバスの時刻を掲載した利用を呼び掛けるポスターを作成し市内中学校へ掲示した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は10,109人(前年同期11,766人)、1便あたりの輸送人員は7.6人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や既存利用者の入院・死亡等による利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上または維持できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響や高齢者利用の伸び悩み以外に、運行ルートや運行時間帯といった利便性の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
滑川市地域公共交通会議	滑川市	北部循環(滑川駅前～水族館前～市役所前)車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。利用促進、利便性向上のため、県内の路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内する「とやまロケーションシステム」を導入した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 利用者数は5,697人(前年同期7,848人)、1便あたりの輸送人員は4.3人(目標8.4人)であった。目標・効果が未達成な理由として、新型コロナウイルス感染症の影響や既存利用者の入院・死亡等による利用者の減少、高齢ドライバーの増加による新規利用者の伸び悩みが考えられる。	感染症対策を確実にしながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。必要に応じて停留所やルートの見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上または維持できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響や高齢者利用の伸び悩み以外に、運行ルートや長大路線の解消といった利便性の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 桜井交通(株)	<p>運行系統名 ・愛本本線</p> <p>運行区間 ・愛本新下区公民館～イラッセ</p> <p>・通勤・通学による定時定路線運行 ・平日のみ運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、運行ダイヤの改正や利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売)を実施した。</p> <p>・愛本連絡線の予約制化に伴う地元住民による利用促進の取組を実施した。</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	<p>B</p> <p>(1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数</p> <p>令和2年度目標値： 180,000人 令和2年度実績値： 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度：2,689人 令和2年度：2,797人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消)</p> <p>令和2年度目標値：99.9% 令和2年度実績値：99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数は地元住民による利用促進の取組が奏功し増加していることから、引き続き、新規利用者の開拓・利用頻度の増大に向けて、利用者ニーズの把握に努めたい。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 桜井交通(株)	<p>運行系統名 ・石田三日市線</p> <p>運行区間 ・にいかわ総合支援学校～黒部市役所 ・黒部市役所～黒部市役所</p> <p>・通勤による定時定路線型運行 ・平日のみ運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、運行ダイヤの改正や利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売)を実施した。</p>	<p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>B (1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和2年度目標値: 180,000人 令和2年度実績値: 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度:8,317人 令和2年度:6,588人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消) 令和2年度目標値:99.9% 令和2年度実績値:99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も前年に比べ市全体とほぼ同等の減少率となっていることから、バス路線網の再編(見直し)を行って行く中で、地域住民との協議や利用促進策をより一層強化し、路線の最適化や運行手法の変更も含めた検討を進め、地域とともに持続可能な運行形態の確立を目指す。 ・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通(株)	<p>運行系統名 ・田家野ー中山エリア</p> <p>運行区間 ・田家地区～三日市地区</p> <p>・予約型デマンドタクシーとして運行 ・月・水・金に運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売、出前講座の開催)を実施した。</p>	<p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>B (1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和2年度目標値: 180,000人 令和2年度実績値: 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度:546人 令和2年度:373人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消) 令和2年度目標値:99.9% 令和2年度実績値:99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数は前年に比べ市全体よりも減少率が顕著となっていることから、バス路線網の再編(見直し)を行っていく中で、地域住民との協議や利用促進策をより一層強化し、路線の最適化を含めた検討を進め、地域とともに持続可能な運行形態の確立を目指す。 ・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通(株)	<p>運行系統名 前沢－宮野エリア</p> <p>運行区間 ・前沢地区～三日市地区</p> <p>・予約型デマンドタクシーとして運行 ・月・水・金に運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売、出前講座の開催)を実施した。</p>	<p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>(1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数</p> <p>令和2年度目標値: 180,000人 令和2年度実績値: 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度:716人 令和2年度:799人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消)</p> <p>令和2年度目標値:99.9% 令和2年度実績値:99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数は地元住民による利用促進の取組が奏功し増加していることから、引き続き、新規利用者の開拓・利用頻度の増大に向けて、利用者ニーズの把握に努めたい。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通(株)	<p>運行系統名 ・村椿・大布施地区</p> <p>運行区間 ・村椿・大布施地区～三日市地区</p> <p>・予約型デマンドタクシーとして運行 ・火・木・土に運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売、出前講座の開催)を実施した。</p>	<p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p>	<p>B (1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和2年度目標値: 180,000人 令和2年度実績値: 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度:1,028人 令和2年度: 969人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消) 令和2年度目標値:99.9% 令和2年度実績値:99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数はほぼ前年の水準を確保している(微減)ことから、バス路線網の再編(見直し)を行っていく中で、地域住民との協議や利用促進策をより一層強化し、路線の最適化を含めた検討を進め、地域とともに持続可能な運行形態の確立を目指す。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通(株)	<p>運行系統名 ・荻生地区</p> <p>運行区間 ・荻生地区 ～三日市地区</p> <p>・予約型デマンドタクシーとして運行 ・火・木・土に運行</p>	<p>・路線沿線の地域住民と持続可能な運行に向けて協議を行いながら、利用促進策(時刻表・ニュースレターの配布、回数券の販売、出前講座の開催)を実施した。</p>	A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	<p>(1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数</p> <p>令和2年度目標値: 180,000人 令和2年度実績値: 151,971人</p> <p>(参考) 当該系統利用者数 平成31年度:474人 令和2年度:462人</p> <p>(2)公共交通利用圏域内 町内会人口率(交通空白地域の解消)</p> <p>令和2年度目標値:99.9% 令和2年度実績値:99.9%</p>	<p>・コロナ禍の中で市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数はほぼ前年の水準を確保している(微減)ことから、バス路線網の再編(見直し)を行っていく中で、地域住民との協議や利用促進策をより一層強化し、路線の最適化を含めた検討を進め、地域とともに持続可能な運行形態の確立を目指す。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響による利用者減少を改善するため、感染症防止対策を実施する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
氷見市地域公共交通会議	加越能バス株式会社	<p>運行系統名：ひみ番屋街經由氷見市民病院</p> <p>運行区間：JR氷見駅～ひみ番屋街～氷見市民病院</p>	<p>1 バス位置情報「とやまロケーションシステム」を市広報紙、ホームページに掲載し、周知した。</p> <p>2 現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。</p> <p>3 乗継方法の周知のため、氷見線とフィーダー系統の時刻表を掲載した「ひみまちなかバスマップ」を市内各所のほかバス車内に配架した。</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>	B	<p>1 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日3.9人、土日祝日7.5人 系統別の年間利用者数 1,500人 <p>2 効果達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日4.3人、土日祝日5.8人 系統別の年間利用者数 2,488人 <p>1便あたりの平日利用者数、系統別年間利用者数は目標を上回った</p>	<p>1 コロナ禍により土日祝の観光利用者が減少、今後の急激な回復は見込めないため、コロナ禍の状況を踏まえ、土日祝日の目標値を適切に設定する。</p> <p>2 通勤・通院等の平日利用者は取り込めているため、乗降調査と利用実態の把握を継続し、JR氷見線・地域間幹線系統との乗継利便性を確保・維持する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
氷見市地域公共交通会議	加越能バス株式会社	<p>運行系統名：ひみ番屋街</p> <p>運行区間：JR氷見駅～ひみ番屋街</p>	<p>1 バス位置情報「とやまロケーションシステム」を市広報紙、ホームページに掲載し、周知した。</p> <p>2 現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。</p> <p>3 乗継方法の周知のため、氷見線とフィーダー系統の時刻表を掲載した「ひみまちなかバスマップ」を市内各所のほかバス車内に配架した。</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>	B	<p>1 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日3.9人、土日祝日7.5人 系統別の年間利用者数 5,800人 <p>2 効果達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日4.3人、土日祝日5.8人 系統別の年間利用者数 4,828人 <p>1便あたりの平日利用者数は目標を上回った</p>	<p>1 コロナ禍により土日祝の観光利用者が減少、今後の急激な回復は見込めないため、コロナ禍の状況を踏まえ、土日祝日の目標値を適切に設定する。</p> <p>2 通勤・通院等の平日利用者は取り込めているため、乗降調査と利用実態の把握を継続し、JR氷見線・地域間幹線系統との乗継利便性を確保・維持する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
氷見市地域公共交通会議	加越能バス株式会社	<p>運行系統名：市街地循環左回り</p> <p>運行区間：氷見市民病院～JR氷見駅～氷見市民病院</p>	<p>1 バス位置情報「とやまロケーションシステム」を市広報紙、ホームページに掲載し、周知した。</p> <p>2 現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。</p> <p>3 乗継方法の周知のため、氷見線とフィーダー系統の時刻表を掲載した「ひみまちなかバスマップ」を市内各所のほかバス車内に配架した。</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>	B	<p>1 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日3.9人、土日祝日7.5人 系統別の年間利用者数 5,800人 <p>2 効果達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日4.3人、土日祝日5.8人 系統別の年間利用者数 5,649人 <p>1便あたりの平日利用者数は目標を上回った</p>	<p>1 コロナ禍により土日祝の観光利用者が減少、今後の急激な回復は見込めないため、コロナ禍の状況を踏まえ、土日祝日の目標値を適切に設定する。</p> <p>2 通勤・通院等の平日利用者は取り込めているため、乗降調査と利用実態の把握を継続し、JR氷見線・地域間幹線系統との乗継利便性を確保・維持する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
氷見市地域公共交通会議	加越能バス株式会社	<p>運行系統名：市街地循環右回り</p> <p>運行区間：氷見市民病院～JR氷見駅～氷見市民病院</p>	<p>1 バス位置情報「とやまロケーションシステム」を市広報紙、ホームページに掲載し、周知した。</p> <p>2 現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。</p> <p>3 乗継方法の周知のため、氷見線とフィーダー系統の時刻表を掲載した「ひみまちなかバスマップ」を市内各所のほかバス車内に配架した。</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>	B	<p>1 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日3.9人、土日祝日7.5人 系統別の年間利用者数 5,800人 <p>2 効果達成状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたりの利用者数目標値 平日4.3人、土日祝日5.8人 系統別の年間利用者数 4,795人 <p>1便あたりの平日利用者数は目標を上回った</p>	<p>1 コロナ禍により土日祝の観光利用者が減少、今後の急激な回復は見込めないため、コロナ禍の状況を踏まえ、土日祝日の目標値を適切に設定する。</p> <p>2 通勤・通院等の平日利用者は取り込めているため、乗降調査と利用実態の把握を継続し、JR氷見線・地域間幹線系統との乗継利便性を確保・維持する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
砺波市地域公共交通会議	砺波市	東部循環線～麦秋苑・油田駅前～砺波駅～砺波市役所前	市営バスの利用促進について、砺波市のホームページや広報紙で市民へのPR活動を行った。また、「とやまロケーションシステム」による大手検索サイトへの情報提供により、経路検索の充実を図った。	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 (目標・効果達成状況) 輸送人数について、東部循環線は1便あたり2.0人を目標としているが、今年度実績は1便あたり1.7人であり計画に位置付けられた目標は達成できなかった。 デマンドタクシーは1便あたり3.6人を目標としているが、今年度実績は1便あたり2.8人であり計画に位置付けられた目標は達成できなかった。また、実績運行回数に関しても65.6%を目標としていたが今年度実績は63.2%となり目標は達成できなかった。 収支率については、会計年度で令和3年までに市営バス全体で15.0%を目標としており、令和元年度は支出62,773千円に対して収入3,065千円、収支率は4.9%となり、目標値を下回った。 (未達成についての分析) 今バス年度は暖冬のため利用者が減少傾向にあったため。また、新型コロナウイルスの影響で、外出する市民が減少したため。	⑤目標・効果達成状況に記載したとおり、東部循環線もデマンドタクシーも目標は達成できなかった。 市営バスの利便性について、市民へ更に浸透させるため、今後も砺波市ホームページや公共交通マップの配布等により市民へPR活動を行っていく。 現在実施している広報活動に加えて、「とやまロケーションシステム」の周知を積極的に行い、引き続き市営バスの乗車率の向上を図る。 路線やダイヤの見直しにおいては、引き続き関係機関、運送事業者、地域の代表等から構成される協議会にて議論する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、暖冬の影響および新型コロナウイルス感染症の影響以外の運行ルートや時間帯といった利便性の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
砺波市地域公共交通会議	とнами観光交通㈱	デマンドタクシー(愛のりくん) 庄東・雄神区域	デマンドタクシーの利用促進について、砺波市のホームページや広報紙で市民へのPR活動を行った。	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 (目標・効果達成状況) 輸送人数について、東部循環線は1便あたり2.0人を目標としているが、今年度実績は1便あたり1.7人であり計画に位置付けられた目標は達成できなかった。 デマンドタクシーは1便あたり3.6人を目標としているが、今年度実績は1便あたり2.8人であり計画に位置付けられた目標は達成できなかった。また、実績運行回数についても65.6%を目標としていたが今年度実績は63.2%となり目標は達成できなかった。 収支率については、会計年度で令和3年までに市営バス全体で15.0%を目標としており、令和元年度は支出62,773千円に対して収入3,065千円、収支率は4.9%となり、目標値を下回った。 (未達成についての分析) 今バス年度は暖冬のため利用者が減少傾向にあったため。また、新型コロナウイルスの影響で、外出する市民が減少したため。	⑤目標・効果達成状況に記載したとおり、東部循環線もデマンドタクシーも目標は達成できなかった。 市営バスの利便性について、市民へ更に浸透させるため、今後も砺波市ホームページや公共交通マップの配布等により市民へPR活動を行っていく。 現在実施している広報活動に加えて、「とやまロケーションシステム」の周知を積極的に行い、引き続き市営バスの乗車率の向上を図る。 路線やダイヤの見直しにおいては、引き続き関係機関、運送事業者、地域の代表等から構成される協議会にて議論する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、暖冬の影響および新型コロナウイルス感染症の影響以外の運行ルートや時間帯といった利便性の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果	
加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	加賀温泉バス(株)	(路線名) 温泉片山津線 (運行区間) 加賀温泉駅～片山津温泉～石川病院～湖城団地～加賀温泉駅	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。周遊クーポンの金沢市内乗車券窓口での販促については調整がつかず中止した。	B	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施していない点があった。	B	コロナ禍により、定期外の観光利用が減少したことが影響し、1便あたり乗車人員は11.70人と目標の14人を下回った。	加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。周遊クーポンの金沢市内乗車券窓口での販促についてはコロナ感染の状況を鑑みて再検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施するとともに、実績向上に向けて改善策及びその具体化について引き続き検討する必要がある。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	加賀温泉バス(株)	(路線名) 山代大聖寺線 (運行区間) 山中温泉～山代温泉東口～上河崎～大聖寺駅～大聖寺実業高校～かが交流プラザさくら	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。また、沿線小学校の登下校に利用しやすいダイヤ改正を実施した。	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	コロナ禍による学校休校の影響を一時的に受けたものの、1便あたり乗車人員は11.29人と目標の9人を上回った。	加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。学生の利用促進のため、登下校に使いやすいダイヤ編成及び運賃制度を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	加賀温泉バス(株)	(路線名) 温泉大聖寺線 (運行区間) 加賀温泉駅～松が丘～大聖寺駅～かが交流プラザさくら	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新生入生に時刻表を配布した。学生利用促進のためのダイヤ編成等については他の関連路線を含めた形で再度検討する。	B 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施されていない点があった。	B コロナ禍により、定期外の利用が減少したことが影響し、1便あたり乗車人員は4.26人と目標の6人を下回った。	加賀市内全世帯と高校の新生入生に時刻表を配布する。学生の利用促進のため、登下校に使いやすいダイヤ編成及び運賃制度を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施するとともに、実績向上に向けて改善策及びその具体化について引き続き検討する必要がある。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	加賀温泉バス(株)	(路線名) 吉崎線 (運行区間) 加賀温泉駅～上河崎～大聖寺駅～塩屋	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新生入生に時刻表を配布した。	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 コロナ禍により、定期外の利用が減少したことが影響し、1便あたり乗車人員は9.91人と目標の11人を下回った。	加賀市内全世帯と高校の新生入生に時刻表を配布する。学生の利用促進のため、登下校に使いやすいダイヤ編成及び運賃制度を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	日本海観光バス(株)	(系統名) キャンパス空港線 運行区間 加賀温泉駅～片山津温泉～空港	沿線住民に割回数券の利用促進。 Wi-Fi設置によるサービス向上。 大手航空会社とのバック商品化による利用促進に努めた。	B 当初は、計画的に位置づけられた通り、適切に実行されました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、観光客の激減と、航空機運行減便により、令和2年5月～令和2年10月まで全便運休としました。	B 令和元年10月1日～令和2年2月までは、1便当たり3.75人と目標の5人を下回った。令和2年3月からは、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、3月～4月は1.06人となり、目標には届かなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響によって、異例の休止を余儀なくされたが、11月より運行を再開しており、ダイヤ編成やICカード導入等による利便性向上を図りつつ、適切な運行を維持する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施するとともに、実績向上に向けて改善策及びその具体化について引き続き検討する必要がある。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名：南部ルート 運行区間：内灘駅～内灘町役場～内灘駅(町内循環)	運行計画の見直しを検討中	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 昨年に比べ利用者数は18%、収入は33%減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大等に伴う外出自粛の影響がみられ、また、平成30年4月の運行ルート改編によって、バス1台の増台に伴う減価償却費の増加や、走行距離が延びたことによる運行委託費の増加もあり、収支率は目標35%に対し17.5%であった。	多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組みほか、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、利用増加と収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名：全町ルート 運行区間：内灘駅～西荒屋公民館前～内灘駅(町内循環)	運行計画の見直しを検討中	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 昨年に比べ利用者数は18%、収入は33%減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大等に伴う外出自粛の影響がみられ、また、平成30年4月の運行ルート改編によって、バス1台の増台に伴う減価償却費の増加や、走行距離が延びたことによる運行委託費の増加もあり、収支率は目標35%に対し17.5%であった。	多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組みほか、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、利用増加と収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名：にしルート 運行区間：ほのぼの湯～千鳥台1丁目～ほのぼの湯(町内循環)	運行計画の見直しを検討中	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 昨年に比べ利用者数は18%、収入は33%減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大等に伴う外出自粛の影響がみられ、また、平成30年4月の運行ルート改編によって、バス1台の増台に伴う減価償却費の増加や、走行距離が延びたことによる運行委託費の増加もあり、収支率は目標35%に対し17.5%であった。	多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組みほか、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、利用増加と収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名:ひがしルート 運行区間: ほのぼの湯～少年の家 ～ほのぼの湯(町内循環)	運行計画の見直しを検討中	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 昨年に比べ利用者数は18%、収入は33%減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大等に伴う外出自粛の影響がみられ、また、平成30年4月の運行ルート改編によって、バス1台の増台に伴う減価償却費の増加や、走行距離が延びたことによる運行委託費の増加もあり、収支率は目標35%に対し17.5%であった。	多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組むほか、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、利用増加と収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名:白帆台ルート 運行区間: 白帆台2丁目北～ハマナス1丁目～内灘駅(町内循環)	運行計画の見直しを検討中	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 昨年に比べ利用者数は18%、収入は33%減少しており、新型コロナウイルス感染症感染拡大等に伴う外出自粛の影響がみられ、また、平成30年4月の運行ルート改編によって、バス1台の増台に伴う減価償却費の増加や、走行距離が延びたことによる運行委託費の増加もあり、収支率は目標35%に対し17.5%であった。	多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組むほか、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、利用増加と収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：旭山線 運行区間(津幡駅～石川高専前～旭山公園前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	旭山工業団地内企業の従業員への通勤や石川工業高等専門学校への通学等の利便性を考慮し、ダイヤ改正を行った。また、利用者の意見等から分析を行い、ダイヤ改正に反映した。	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 (a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内(R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 11.45人(R1.10～R2.9)6.77人	新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また併せて、沿線企業や学校に対しチラシを配布するなど利用促進の徹底を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：潟端線 運行区間(津幡駅～潟端陽香台口～津幡駅、津幡駅～潟端陽香台口～役場前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、利用促進チラシ及びダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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	B (a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内(R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 2.09人(R1.10～R2.9)1.97人	新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また、利用者が少ない系統もあるため、引き続き利便性の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から利便性及び効率性を考慮した運行を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名:太田線 運行区間(役場前～津幡中央～太田～津幡駅、役場前～太田～津幡駅、津幡検問所前～津幡駅～津幡南中学校前) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、利用促進チラシ及びダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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	B (a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内 (R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 2.93人 (R1.10～R2.9)2.86人	新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また、利用者が少ない系統もあるため、引き続き利用促進の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から利便性及び効率性を考慮した運行を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名:井上線 運行区間(津幡駅～津幡中央～井上小学校前、津幡駅～役場前～井上小学校前、井上保育園前～役場前～津幡駅、井上保育園前～津幡中央～津幡駅) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	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	B (a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内 (R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 4.80人 (R1.10～R2.9)2.64人	新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また、利用者が少ない系統もあるため、引き続き利用促進の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から利便性及び効率性を考慮した運行を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	<p>系統名:緑が丘線 運行区間(津幡駅～緑が丘～森林公園南口、津幡駅～白鳥神社前～近憩館前、4丁目公園前～白鳥神社前～津幡駅、エクセルタウン～役場前～津幡駅) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線</p>	<p>鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	B	<p>(a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内 (R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 4.82人 (R1.10～R2.9)3.94人</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また、利用者が少ない系統もあるため、引き続き利用促進の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から利便性及び効率性を考慮した運行を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	<p>系統名:領家線 運行区間(津幡駅～本津幡駅～裏舟橋) ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線</p>	<p>鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、利用促進チラシ及びダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。</p>	A	<p>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>	B	<p>(a目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり250円以内 (R1.10～R2.9)216.04円 b平均乗車人数/1回 2.50人 (R1.10～R2.9)1.63人</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により、全ての路線で平均乗車人数が昨年度を下回り、目標を達成出来なかった。今後は、社会情勢を見極めながら、R3年3月の鉄道ダイヤ改正に合わせ乗継ダイヤの調整を行うなど、利用者の利便性向上及び更なる利用促進を図る。また、利用者が少ない系統もあるため、引き続き利用促進の広報に努めるほか、利用者への聞き取り調査等から利便性及び効率性を考慮した運行を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
輪島市地域公共交通会議	北鉄奥能登バス株式会社	のらんけバス城兼コース ※申請番号1	前回の事業評価を踏まえ、令和元年度も引き続き現行の料金体系及び便数を維持し、利用者の利便性を確保した。	A 計画通り事業は実施された	C 沿線住民の減少等により目標を達成できなかった 乗車人数 【目標】1,073人以上 【実績】577人 ⇒目標未達成 1kmあたりのコスト 【目標】239.68円 【実績】249.04円 ⇒目標未達成	急激な人口減少が進む中で、利用者の確保は困難な状況にあるが、利用促進のため、引き続き情報発信を行い、利用促進に向けて、対応を検討する。 運行コストについては、より現状に応じた目標設定とし、運行コストの抑制に努める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標未達成の要因を沿線住民の減少としているが、運行ルート、時間帯がニーズと合っているかという面や、1kmあたりのコストの目標については運行費用の面からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。 その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
輪島市地域公共交通会議	輪島市	おでかけバス安代原・西円山コース ※申請番号2	前回の事業評価を踏まえ、令和元年度も引き続き現行の料金体系及び便数を維持し、利用者の利便性を確保した。	A 計画通り事業は実施された	C 沿線住民の減少等により目標を達成できなかった 乗車人数 【目標】982人以上 【実績】658人 ⇒目標未達成 1kmあたりのコスト 【目標】113.57円 【実績】157.23円 ⇒目標未達成	急激な人口減少が進む中で、利用者の確保は困難な状況にあるが、利用促進のため、引き続き情報発信を行い、利用促進に向けて、対応を検討する。 運行コストについては、より現状に応じた目標設定とし、運行コストの抑制に努める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標未達成の要因を沿線住民の減少としているが、運行ルート、時間帯がニーズと合っているかという面や、1kmあたりのコストの目標については運行費用の面からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。 その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
宝達志水町地域公共交通協議会	株式会社敷浪タクシー	(1)運行系統名 デマンドタクシー (2)運行区域 宝達志水町全域及び羽咋市の一部	利用促進啓発 町広報誌、町ホームページ、時刻表の配布等による啓発	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 前年度の利用人数を維持することを目標として実施したが、前年度比で3.6%減少した。 H30.10月～R1.9月の実績 6,193人 R1.10月～R2.9月の実績 5,968人 (▲3.6%) 利用者数の減少については、無料のコミュニティバスの利用者数が増加していることから、コミュニティバスへの利用に移行していると推測しているが、相関関係については、調査によって明らかになっていない。	<p>運転免許証の返納者の増加に伴い、公共交通のニーズは高まっていることが推測される。しかしながら、デマンドタクシーの利用者は年々減少傾向にあることから、利用者のニーズを満たす公共交通になっていない可能性が高い。</p> <p>令和2年度からは、当協議会において地域公共交通計画の策定に取り組んでおり、計画策定のプロセスにおいて、デマンドタクシーについても現状把握を行なうこととなっている。</p> <p>デマンドタクシー利用の障壁となっているポイントを整理するとともに、公共交通全体としてのデマンドタクシーのあり方や位置づけについても整理し、地域住民にとってより利便性の高いデマンドタクシーの運営を目指したい。</p>	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
珠洲市地域公共交通活性化協議会	珠洲市 (まちなかバスすずらん)	市街地循環路線 起終点「すずなり館前」 経由地「市役所」	令和元年11月にヒアリング調査を実施。利用の大半を占める高齢者は午前中に所用(通院・買い物)を済ませたいといった傾向があることから、移動も午前中に集中するものと考え、令和2年10月からダイヤを変更し運行。	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。 運行事業者の過失により、一部の便で欠便となったもの。	A <目標> 利用者数 12.0人/日以上 <実績> 利用者数 12.87人/日	事業者においてはやむを得ない場合を除き、計画通りに運行いただくよう、運行管理を徹底いただく。 令和2年10月より、ヒアリング調査の結果を踏まえたダイヤに変更している。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点としては、生活交通確保維持改善計画に位置づけられたとおり適切に事業を実施し、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
珠洲市地域公共交通活性化協議会	珠洲市 (市営バス三崎線)	スクールバスの回送を利用 起点「大屋」 終点「飯田高校下」	実績向上に向け、引き続き、地域の大型商業施設や商店街等と連携した利用促進事業(おでかけ100円券)を実施	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 <目標> 利用者数 2.8人/日以上 <実績> 利用者数 2.19人/日 新型コロナウイルスへの感染が拡大し始めた令和2年3月から9月の利用者数を前年度と比較すると、およそ70%と大きく落ち込んでいる。(それ以前のR1.10~R2.2は前年度比約112%)	人口減少に伴い公共交通の利用者数も減少していくことが想定されるが、当路線は高齢者の重要な移動手段である。 令和元年11月に市内路線バスの無料実験を実施しており、当路線の利用者数が前年同月比の約200%となっていることから、潜在的な利用者の存在は認識している。現時点では民間事業者との関係もあり、利用料の減額は難しいものの、現在進めている公共交通再編の取組みにおける地区説明会等の機会を捉え、利用を呼び掛けていきたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
珠洲市地域公共交通活性化協議会	珠洲市(市営バス小屋線)	「鵜飼本町」、「大町」間を往復にて運行	実績向上に向け、引き続き、地域の大型商業施設や商店街等と連携した利用促進事業(おでかけ100円券)を実施	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> 利用者数 2.5人/日以上 <実績> 利用者数 2.53人/日	人口減少に伴い公共交通の利用者数も減少していくことが想定されるが、当路線は高齢者の重要な移動手段であることから、引き続き、地域と連携した利用促進策を講じ、利用者数の維持に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
穴水町地域公共交通協議会	穴水町	運行系統名：四村線 穴水駅前～穴水総合病院	利用者の増加を図るため、駅等において、時刻表などを確認しやすいスペースに配置した。また、利用者がほとんどいない系統については減便を行った。	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 事業が計画に位置づけられた目標を一部達成できない点があった。 ・1km当たりの運行コスト146.78円(目標123.30円以内) ・1日当たりの乗車人員9.19人(目標11.3人以上) [理由] 新型コロナウイルス感染症の影響(学校休校)等により利用者及び収入が減ったため。	利用者減少の原因としては、主な利用者である路線沿線の通学、通院者の減少があげられるが、人口減少が進む近年において利用者増は難しい状況である。 しかし、利用者にとっては、必要不可欠な路線であるため、引き続き関係者と協議しながら、利用者の確保に努めるとともに、効率的な運行により、運行経費の削減に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
小松市地域公共交通活性化協議会	小松バス(株) 日本海観光バス(株)	運行系統名：市内循環線ブルーこまち(左回り、右回り)	・市内循環線の運行について、バス事業者の乗務員不足への対応のため、中長期的な視点で市民の利便性や安全かつ効率的に運行できる事業者について公募型プロポーザルにより選定し、交通事業者の変更を行った。	A 事業は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 目標利用者数 30,000人に対し、23,553人であった。 <要因> コロナ禍による外出自粛や学校の休校等により、利用者数が減少した。 【10月～3月】 R1 19,489人 R2 13,240人 -6,249人 【4月～9月】 R1 14,940人 R2 10,616人 -4,324人	・コロナ禍でも安心して利用していただけるよう感染予防の徹底を図る。 ・利用実態を踏まえ、鉄道や市内路線バスへの接続にも配慮した運行ダイヤの見直しを行い、移動手段の維持確保に努める。 ・引き続き、広報やHP等での周知、バスマップの配布等により利用の促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。 その上で、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
七尾市地域公共交通協議会	七尾市	<p>中島げんきバス ※車両減価償却費等国庫補助金 補助対象バス2台</p> <p>①鉦打・熊本方面 すこやか～横田バス停～別所集会所</p> <p>②鉦打・熊本方面(朝・夜便) 古江入り口～横田バス停～中島地区コミュニティセンター前</p> <p>③西岸方面 すこやか～瀬嵐集会所～横見集会所</p> <p>④西岸方面(朝・夜便) 横見集会所～瀬嵐集会所～中島地区コミュニティセンター前</p> <p>⑤豊川方面 すこやか～土川バス停～萩谷バス停</p> <p>⑥豊川方面(朝・夜便) 萩谷バス停～土川バス停～中島地区コミュニティセンター</p> <p>⑦笠師保方面 第2・4便 筆染神社～塩津神社前～すこやか</p> <p>⑧笠師保方面 第1便 すこやか～塩津神社前～すこやか</p> <p>⑨笠師保方面 第3便 すこやか～塩津神社前～すこやか</p> <p>⑩笠師保方面(朝・夜便) 笠師保駅～笠師保保育園～上笠師集会所</p>	<p>・前回の事業評価以降、のと鉄道の大幅なダイヤ改正はなく、現行の時刻表で乗り継ぎ利便性が確保できるため、運行ダイヤの変更は行わなかった。</p> <p>・実績向上に向けた具体的な改善策としては、バスのオープンデータ(GTFS)化に取り組み、交通系大手検索サイトへのデータ提供を行うことでバス利用者の利用促進及び利便性向上を図った。</p>	A	<p>・計画通り適切に実施している。</p>	A	<p>(1) 事業の目標 輸送人員について、16,674人(平成28年度実績値)を上回った。 (令和元年10月～令和2年9月輸送人員18,050人) ※増加要因:新型コロナウイルスの影響を受けたものの、生活の足として利用している乗客が定着しているため、目標値を上回ることができた。</p> <p>・車両の取得に係る目標について、運行コスト1kmあたり172円以下という目標を達成できた。 (令和元年10月～令和2年9月1kmあたり運行コスト159.1円) ※達成要因:前年度に比べ、人件費や燃料費などの支出を抑制することができたため。</p>	<p>・今後も、のと鉄道のダイヤ改正に対応し、乗り継ぎ利便性を考慮するとともに、コロナ禍の情勢を注視したうえで、利用状況を確認し、路線の見直し等を検討していく。</p> <p>・引き続き、市HPや交通系サイトを活用し利用促進及び利便性向上を図る。</p> <p>・通学利用について、学生が乗車しやすいダイヤやバス停の設置状況などについて、教育委員会部局と連携し検討していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			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	評価結果		
七尾市地域公共交通協議会	北鉄能登バス㈱	<p>まりん号順回り 七尾駅～ミナ.クル～七尾駅</p> <p>まりん号逆回り ミナ.クル～七尾駅～ミナ.クル</p>	<p>・利用促進の取り組みとしては、バスのオープンデータ(GTFS)化を行い、交通系大手検索サイトにデータを提供した。</p> <p>・引き続き、利便性向上に向けたダイヤ改正などを検討していく。</p>	A	<p>・計画通り適切に実施している。</p>	B	<p>(1)事業の目標 輸送人員について、68,200人(平成28年度実績値)を下回った。 (令和元年10月～令和2年9月輸送人員57,468人)</p> <p>※減少要因:新型コロナウイルスの影響を受けたものであり、特にR2.4月及び5月については、前年同月の半数に満たない乗車客数であった。</p>	<p>・コロナ禍の情勢を注視したうえで、利用状況を確認し、路線の見直し等を検討していく。</p> <p>・引き続き、市HPや交通系サイトを活用し利用促進及び利便性向上を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
中能登町地域公共交通協議会	北鉄能登バス株式会社	中能登町コミュニティバス 通称：おりひめバス とりやコース、ろくせいコース ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者に進呈した回数券の利用状況の把握は継続できている。モニター的な協力については、今後実施予定。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供の実施については、現在時刻表データのオープンデータ化に着手した。 ・総合時刻表マップの更新については現在編集中で令和3年3月末に発行予定。乗り方についての動画を編集中で令和3年3月末までに町のCATVで放映し、ユーチューブにも配信予定。 バス無料の日などの利用啓発事業については、これまで町のイベント開催時に実施してきたが、コロナの影響で、イベント自体が開催できず実施できなかった。 	A 事業は計画どおり適切に実施された。	B <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数 目標20,700人 実績19,602人 ・免許返納者利用者数 目標500人 実績544人 ・収支率 目標12.4% 実績12.0% (前年12.0%) 利用者数については、3月までは横ばいを維持していたが、4月以降コロナの影響による落ち込みもあり達成できなかった。 免許返納者利用者数については、返納者の増もあり、目標を上回る結果となった。 収支率については、前年度比は横ばいで、目標には届かなかった。未達成理由は、経費については、微増に留まるも、利用者数が伸び悩んだため。また、コロナの影響も要因の一つと思われる。	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き免許返納者に対する取り組みを実施する。返納者からの意見を聞くため、利用後のアンケートをお願いする仕組みを構築する。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供の実施についてはオープンデータ化に向けて取り組みを続ける。 ・総合時刻表マップの更新、乗り方教室(CATVの番組作成)やバス無料の日などの利用啓発事業は引き続き実施して行く。 	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
中能登町地域公共交通協議会	株式会社中能登タクシー	<p>デマンドタクシー 瀬戸・花見月コース(おでかけ便) 瀬戸・花見月コース(おかえり便) 上後山・下後山コース(おでかけ便) 上後山・下後山コース(おかえり便)</p>	<p>・免許返納者に進呈した回数券の利用状況の把握は継続できている。モニター的な協力については、今後実施予定。 ・総合時刻表マップの更新については現在編集中で令和3年3月末に発行予定。 利用啓発事業については、これまで町のイベント開催時に実施してきたが、コロナの影響で、イベント自体が開催できず実施できなかった。</p>	<p>A 事業は計画どおり適切に実施された。</p>	<p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数 目標3,700人 実績2,585人 ・免許返納者利用者数 目標46人 実績94人 ・収支率 目標7.9% 実績6.8% (前年7.3%) <p>利用者数については、3月までは横ばいを維持していたが、4月以降コロナの影響による落込みもあり達成できなかった。 免許返納者利用者数については、返納者の増もあり、目標を上回る結果となった。 収支率については、前年度比0.5%減少し、目標を達成できなかった。未達成理由は、後半コロナ影響で減となったことが要因と考えられる。</p>	<p>・引き続き免許返納者に対する取り組みを実施する。返納者からの意見を聞くため、利用後のアンケートをお願いする仕組みを構築する。 ・総合時刻表マップの更新や、無料の日などの利用啓発事業は引き続き実施して行く。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

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

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
志賀町地域公共交通活性化協議会	(株)高浜タクシー	志賀町コミュニティバス まちなか循環線志賀の郷ルート	地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう、民間事業者との定住促進の取り組みとの連携(ルート延伸を行った住宅地でのPR等)、公共交通活用のための意識醸成(利用相談会の実施)、わかりやすい情報提供(時刻表等の配布、検索サイトへ情報提供)等に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標の達成状況については、令和2年3月以降新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大きく減少し、目標の達成には至らなかった。 【まちなか循環線の年間利用者数】 ・令和2年度目標11,224人 ・計画運行期間実績(R1.10.1~R2.9.30) 7,976人 効果の達成状況については、ノンステップ車両の導入により利用環境の向上が図られた。	ひきつづき志賀町地域公共交通網形成計画に基づき、以下の取組を実施する。 ・民間事業者との定住促進の取り組みとの連携 ・老人会等への公共交通利用のための意識醸成 ・わかりやすい時刻表の配布 ・運行情報のオープンデータ化	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：離島航路運営費等補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
佐渡航路確保維持改善協議会	佐渡汽船株式会社	小木直江津航路	<p>前回の評価を踏まえ、輸送量拡大・確保に向けて、周遊コースの宣伝強化、自治体と連携した乗用車航送割引の継続、有人国境離島法(滞在型観光)の活用、新商品開発を含む観光素材の磨き上げ、情報発信強化等を計画するとともに、修繕費等の経費削減に取り組むこととし、新型コロナウイルス感染症の影響の中ではあったが、状況を見極めながら、佐渡汽船を中心におおむね計画に沿って事業を実施することができた。</p> <p>(実施例) ○旅行会社に対する個人商品向けの旅客割引運賃の提供、自治体と連携した航送割引による新潟航路と同一運賃設定等により周遊観光型商品の販売環境を整備 ○島内バス満車時の島外バス受入支援(航送運賃無料) ○長野県・北陸3県等エリアを限定した航送運賃割引企画とメディア広告の連動 ○Instagram、YouTube等の活用による情報発信強化 ○チケットレス乗船に向けたシステム改修</p>	<p>計画に位置付けられたとおり適切に実施された。</p> <p>・令和2年7月に、「あかね」の推進器が故障し、修繕のため5日間運休したが、代替船としてジェットfoil「ぎんが」を運航し、利用者への影響の抑制に努めた。</p> <p>・新型コロナウイルス感染症の影響により需要が激減したことに伴い、令和2年4月から7月にかけて減便を実施したが、サービス基準を満たす運航を確保した(生活交通確保維持改善計画の変更を届出済)。減便にあたっては、関係自治体に意見照会を行うとともに、利用者の予約状況や例年の利用動向を勘案しながら運休とする便を設定した。</p> <p>・離島航路3カ年計画の「3.収入の増加・確保に関する事項」については、新型コロナウイルス感染症の影響により中止となったイベント等もあり、実施できなかった取組もあったが、概ね計画どおり実施した。</p>	<p>目標を達成できなかった。</p> <p>・輸送人員は計画(減便による変更後の計画)149,682人に対して実績は42,058人となった(計画比28.1%)。前年比では36.4%、73,581人減となり、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、輸送需要が激減した。</p> <p>・令和元年の10月～12月は、台風による欠航があったもののDCキャンペーンの効果なども一部で見られたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響が大きくなり、緊急事態宣言や移動の自粛、旅行会社の商品設定見合わせなどにより、輸送需要が激減した。特に例年であれば繁忙期となるGWを含む5月や8月の輸送人員の減少が大きかった(この二ヶ月で前年と比べ、小人0.5人換算なしで約4万人の減)。</p> <p>・このような状況のなか、佐渡汽船では本航路において、国のGotoトラベルキャンペーンや佐渡市の「さどまる倶楽部」を活用したキャンペーンなど、行政等の各種観光施策と連携し、輸送需要の掘り起こしに努めた。</p>	<p>・佐渡汽船では、会社全体の経営改善には赤字が続く本航路の抜本的な収支改善を図る必要があると判断し、就航船舶を高速カーフェリー「あかね」からジェットfoilに変更する方針を公表し、関係者と協議を行ってきた。現在、サービス基準の変更を行い、生活交通確保維持改善計画の変更の準備中であるが、令和3年4月から本航路はジェットfoil1隻での運航を予定している。</p> <p>・ジェットfoilに変更した後は、経費削減に引き続き努めるとともに、輸送量の確保・拡大に向け、これまでの取組に加え、島内貸切りバスの減少を踏まえたタクシー利用の日帰り商品の造成や、本土の宿泊を絡めたツアーの造成、新型コロナウイルスの影響で佐渡に行き先を変更した教育旅行の継続的な獲得などに取り組むこととする。</p> <p>・県・地元市などの関係者においては、今までの施策効果を検証するなかで誘客に一定の効果が認められる支援策の継続を検討するほか、ジェットfoilでは車両航送ができないことから、利用者の二次交通の需要等も注視しながら、他の施策・事業との連動や佐渡汽船の取組との連携を深め、航路利用者の増加を図っていくこととする。</p> <p>・また、航路事業者である佐渡汽船は、2020年12月期第3四半期(2020年9月末まで)の連結決算において債務超過となったことから、今後、県・地元市等においては、同社の経営状況や就航船舶変更による影響について、定期的な状況把握に努めることにより、佐渡汽船とともに本航路を含む佐渡航路の維持・確保に努めることとする。</p>	<p>利用者数は、目標及び前年度に比べ、コロナ感染症の影響により減少しているが、コロナ感染前である令和元年10月～12月の輸送人員は、微増になっている。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えつつ、利用者確保に向けた取組が継続的に進展するよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：離島航路運営費等補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			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	評価結果
粟島浦村地域公共交通協議会	粟島汽船株式会社	<p>粟島と本土(岩船)を結ぶ唯一の交通手段で、通院や買い物などで利用する島民のほか、公共工事関係者や観光客が主な利用者となっており、閑散期(11/1～4/30)においては1日2便～3便、繁忙期(5/1～10/31)においては1日最大5便の運航をしている。</p>	<p>・運輸局及びインターネットサイト「インディード」により船員の求人を行い9月までで2名が入社。 ・島内のイベントについては、新型コロナウイルス感染拡大により全面的に中止。 ・観光客の誘致増加に向けて観光協会と連携した「あわしま自然体験」での誘致なども中止とした。 ・輸送需要の減少に伴い経費削減として航海便数の削減を行った。4月25日～7月22日、9月1日～9月30日は高速船を全便運休として普通船2往復としている。また7月23日～8月31日は高速船を運転再開しているが例年より便数を少なくしている。</p>	<p>A ・新型コロナウイルス感染拡大による輸送需要の減少により事業計画を大きく変え便数を大きく削減している。4月25日から運航予定していた高速船を全便運休するなどをはじめとし、毎月運航ダイヤを役員会で決定し運航した。</p>	<p>C 旅客輸送者数は、目標56,000.0人に対して実績24,419.5人(▲31,580.5人)となり目標の43.6%となった。前年度実績48,904.5人から49.9%(▲24,485.0人)となった。</p>	<p>・今後も安定的な運航を維持するため、人材としての船員の確保・育成に努める。 ・利用者を増やすため島内のイベントを実施し利用促進に取り組む。 ・一層の経費削減を行い、欠損額の抑制に努める。</p>	<p>利用者数は、目標及び前年度に比べ、コロナ感染症の影響により減少しているが、コロナ感染前である令和元年10月～12月の輸送人員は、微増になっている。 今後は、アフターコロナを見据えつつ、利用者確保に向けた取組みが継続的に進展するよう期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年2月26日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：離島航路運営費等補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			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	評価結果	
輪島市離島航路改善協議会	へぐら航路株式会社	輪島～舩倉島	<p>前回の事業評価を踏まえ、令和2年度は利用促進及び経費の節減を引き続き継続する内容の計画とした。</p> <p>利便性確保のため、1日1往復の運航を維持した。</p> <p>利用促進のためのPRを引き続き実施し、利用者の増加に努めたが、新型コロナウイルス感染症の拡大により4月以降は情報発信は控えた。</p> <p>無駄な支出がないよう、経費削減に努めた。特に、資金繰りのための借入金を輪島市から借り入れることにより、利息額を抑制した。</p>	A	<p>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>事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間旅客運賃 【目標】 18,814,145円 【実績】 9,455,070円 ⇒未達成 ・年間貨物運賃 【目標】 17,067,522円 【実績】 11,071,220円 ⇒未達成 ・収支率 【目標】 36.4%以上 【実績】 25.7% ⇒未達成 ・情報発信 【目標】 積極的な情報発信を実施する 【実績】 新型コロナウイルス感染症の影響により積極的な情報発信は控えた ⇒未達成 ・料金体系及び運行体制の維持 【目標】 料金体系の維持及び1日1往復の運航体制の維持 【実績】 維持した ⇒達成 	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により実績減となった。感染防止を図りつつ目標を達成できるよう、利用促進を図る。</p> <p>貨物運賃収入の大部分は舩倉島の水揚量に左右される。前年度に比べて減少しており、目標を達成することができなかった。貨物運賃は重要な収入源であることから、安全最優先のもと、確実な輸送を行う。</p> <p>収入を増加させつつ、費用を削減できるよう努める。</p> <p>アフターコロナを見据えつつ、継続的な情報発信を行う。</p> <p>島民の利便性並びに観光誘客のため、1日1往復の運航を確保していく。</p>	<p>目標値である旅客運賃、貨物運賃、収支率ともコロナ感染症の影響により達成できていないが、コロナ感染前の令和元年10月～12月の輸送人員は、前年同月と比べると微減になっている。今後は、アフターコロナを見据えつつ、利用者確保に向けた取組みが継続的に進展するよう期待する。</p>

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)**

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	<p>【名称】 柏崎市交通計画策定調査・分析業務</p> <p>【内容】 ・柏崎市地域公共交通網形成計画(第1期)の評価及び分析 ・地域住民アンケートの実施及び分析 ・地域住民との意見交換 ・協議会開催</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。	新たな公共交通計画の策定に当たっては、公共交通に対する現状やニーズを把握・整理するための基礎調査を実施し、公共交通の課題及び公共交通の持続可能な在り方について分析・検討する。その上で、利用者ニーズや地域特性に応じた地域公共交通の再編、AIオンデマンドシステムやMaaSなど新しい技術の導入、高速交通(高速バス・鉄道等)を含めた一体的な交通ネットワークなどに関して盛り込むこととする。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
見附市地域公共交通活性化協議会	見附市地域公共交通計画策定のため、各種調査事業を実施。(公共交通動態調査、人口分布、市民対象のアンケート等)。9月には調査結果等の分析、10月以降には課題整理、目標設定、具体的事業内容の策定まで行う予定。3月の完成を目指す。	A 事業が計画に位置付けられた通り適切に実施されている。	計画名:見附市地域公共交通計画 事業内容:計画策定のための調査事業 実施時期:令和3年4月1日～令和9年3月31日 事業内容・目的:アンケート等により、現状の把握を行い、それを解決するための計画策定を行う。「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」の実現に向けた重要なエンジンとして、持続可能な公共交通網の構築を目指す。 計画完成予定:令和3年3月	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
村上市地域公共交通活性化協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況分析 ・意向調査の実施 ・地域の公共交通計画案の策定 ・協議会開催 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少傾向や高齢化の進行状況、既往の公共交通データなどの基礎データの整理により、地域の公共交通の状況を整理し、総合計画など上位計画との関連を整理した。 ・地域住民や利用者を対象にアンケート調査やヒアリング調査を実施し、公共交通へのニーズや改善要望等を把握した。 ・施策・事業内容等を定めた計画(原案)を作成し、パブリックコメント等の意見を踏まえて計画書(案)を作成した。 ・法定協議会を開催に際して必要な資料の作成及び今後の協議会の検討を経て、最終的に取りまとめを行った。 	A	<p>計画どおり事業は適切に実施されている。</p>	<p>【補助対象事業名】 地域公共交通調査事業(計画策定事業)</p> <p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況分析 ・意向調査の実施 ・地域の公共交通計画案の策定 ・協議会開催 <p>【実施時期】 令和2年7月～令和3年3月</p> <p>【方針】 市民誰もが、公共交通を利用して自由に移動し、いきいきと安心して住み続けられるまちづくりを目指します。また、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築し、市民の生活の足を守り続けます。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	<p>【名称】 魚沼市地域公共交通計画策定調査業務</p> <p>【内容】 ・地域公共交通に関する現況調査と現計画達成度評価(完了) ・利用者ニーズ調査(完了) ・交通事業者ヒアリング(完了) ・魚沼市地域公共交通計画(案)取りまとめ(継続中) ・協議会開催(継続中)</p>	A 計画通り、適切に実施されている。	<p>公共交通を取り巻く環境の変化として、市庁舎移転(R2年5月)と、これまでの取り組みの評価を踏まえて、本調査事業を活用し、公共交通に対するニーズを把握・整理する必要がある。</p> <p>また、公共交通の課題・要因及び公共交通のあり方について調査・分析をするとともに、地域特性に応じた持続可能な公共交通網を具体的に再構築していくための「魚沼市地域公共交通計画」を、3月に取りまとめることとしている。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
松本市地域公共交通協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現計画評価、関連計画の整理及び現状把握 ・地域住民及びバス利用者意向調査の実施、意見交換会実施 ・朝日村買物バスの実証運行、評価検証 ・松本地域公共交通計画案の作成 ・松本市地域公共交通協議会開催 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通網形成計画を検証し、新計画への引き継ぎポイントの整理をした ・パーソントリップ調査データ分析、住民アンケートの実施及び分析を実施し、現状を整理した ・朝日村買物バスの実証運行を行い、アンケート調査を実施し、現状分析した。 ・地域住民及びバス利用者との意見交換会については、今後実施予定 <p>【今後の予定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意向調査の集計結果を基に、地域住民及びバス利用者との意見交換会を実施した上で、公共交通計画素案を作成し協議会で検討 	A	<p>計画とおり事業は適切に実施されている</p>	<p>【補助対象事業名】 松本地域公共交通計画策定事業</p> <p>【事業内容】 本市域における公共交通の整備状況及び住民の移動実態等から現状の課題を整理し、公共交通網形成計画で示した事業の実施状況も検証した上で、目的と策定へ向けた3つの方針を定め、具体的な施策を検討し、実施していくものです。</p> <p>【策定期期】 令和3年度</p> <p>【計画の目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の住民が自立して生活するために必要な移動を確保する ・地域を訪れる者(観光客)の二次交通を確保する <p>【策定へ向けた方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域での生活に必要な移動を確保する ・中心市街地へ向かう移動、中心市街地内の移動を公共交通へ集約する ・行政が中心となり地域公共交通を確保・マネジメントする体制を構築する <p>【計画策定における検討項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備する公共交通のサービスレベルの検討 ・中山間地域等における多様なモードの活用 ・ICT等最新技術を活用した移動手段の確保 ・公共交通へ移動を転換する地域の設定 ・公共交通の利便性を高める取り組み ・行政、事業者、住民の役割分担の再設定 ・公設民営体制の検討 ・周辺自治体で連携したマネジメント体制の構築 	<p>協議会における事業評価結果の②については、今後実施予定としている地域住民及びバス利用者との意見交換会の実施に向けて適切に事業の進捗管理を行われたい。その上で、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)**

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果	
小松市地域公共交通活性化協議会	<p>地域交通計画の策定に向けて以下について実施するもの。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域特性と公共交通の現状整理及び上位・関連計画の分析 2. 市民アンケート、利用者・交通事業者ヒアリングの実施 3. 市内公共交通の評価及び課題の整理 4. (仮称)こまつ地域交通プラン案の作成・とりまとめ 5. 協議会開催 	A	<p>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>(仮称)こまつ地域交通プランの策定にむけて、「1. 地域特性と公共交通の現状整理及び上位・関連計画の分析」、「2. 市民アンケート、利用者・交通事業者ヒアリングの実施」、「3. 市内公共交通の評価及び課題の整理」について実施した。今後、協議会において、1月に調査結果からプラン案の作成・とりまとめを行い、パブリックコメントを実施し、プランの策定を行う。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
内灘町地域公共交通協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における交通の現況と課題整理 ・町民、運行事業者ヒアリング調査 ・地域に適した交通の検討 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基礎的データの整理、現況調査などにより、地域の公共交通の状況を整理した。 ・町民や運行事業者へのヒアリングにより、移動需要や課題を把握することができた。 ・交通網の利便性、効率性の向上を図る施策を検討し、協議会に諮るための計画素案を作成。 ・今後、1月～2月頃のパブリックコメントや協議会の検討を経て、内灘町地域公共交通計画として最終的にとりまとめる予定。 	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>町内全域における住民の公共交通に対するアクセス性を確保することを主眼に置いて、多様な公共交通の連携・分担による交通網の利便性・効率性の向上や、コミュニティバスの分かりやすく効率的な再編に取り組む。また、多様な公共交通の情報を一元的に提供するなど利用者目線に立った情報発信や、住民におけるマイバス意識の醸成に取り組み、地域が支える交通網の実現を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
宝達志水町地域公共交通協議会	<p>【地域特性と公共交通に関する現況調査】 町内全世帯を対象として、アンケートを配布し、現在取りまとめ中である。</p> <p>【地域公共交通の課題の整理】 アンケート調査の分析結果をもとに、現状の課題を整理していく予定。</p> <p>【協議会の開催】 第3回目の協議会を令和2年11月10日に開催し、コミュニティバスやデマンドタクシーの実績について報告した。また、計画策定に伴う現況調査のため、全世帯に対し実施するアンケート調査の趣旨と内容について意見を出し合った。</p>	A	計画どおり事業は適切に実施されている。	宝達志水町全世帯を対象に実施した、交通全般に関するアンケートについて、現在取りまとめを行なっている。この結果をもとに、現状の課題を整理し、現在の主力交通であるデマンドタクシーやコミュニティバスの位置づけを整理し、地域公共交通の最適化を図る方針である。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、来年度の地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)**

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
羽咋市地域公共交通協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位・関連計画の整理 ・地域の現状、公共交通の利用実態、ニーズ把握 ・地域公共交通の問題点、課題の整理、基本方針の検討 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位計画やまちづくり等の関連計画について整理、分析した。 ・各種統計データや公共交通利用実態のほか、アンケートや実態ヒアリング調査を実施・分析し、地域住民の移動実態や需要を把握することができた。 ・今後の協議会での検討を経て、課題の整理や基本方針をとりまとめ、令和3年度中の地域公共交通計画案の策定、パブリックコメント実施に向けた基盤を形成する。 	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>地域内公共交通における重複路線の見直しや接続の悪さの解消のほか、AIオンデマンド交通の導入実証実験や新たな補助制度の創設などを通して、地域内の移動需要に対する最適な体系づくりを目指す。</p> <p>なお、令和3年度地域公共交通確保維持改善事業(新型輸送サービス導入支援事業)の活用も見込んでいる。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、来年度の地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画推進事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
千曲市地域公共交通活性化協議会	公共交通マップの作成	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施される予定。	これまで公共交通をほとんど利用されてこなかった方から、公共交通マップがわかりづらい、という意見を頂くことがあるので、自分の住んでいる地域はどのバスが走っているのかを一目でわかるようにしたり、色味や文字の大きさも工夫して、より分かりやすい公共交通マップの作成に努める。	協議会における事業評価結果の②及び③については自己評価のとおりであり、今後も地域公共交通ネットワークの再編に向けて、地域一体となって事業が実施されることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和3年2月26日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通バリアフリー化調査事業

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
糸魚川市移動等円滑化促進方針推進協議会	<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年度企画検討したまち歩き点検の実施 ・糸魚川市移動等円滑化促進方針推進協議会開催 ・移動等円滑化促進地区、生活関連施設、生活関連経路の設定 ・ソフト施策の検討 ・移動等円滑化促進方針のとりまとめ <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化促進地区候補地5か所の内、事前状況調査を参考に、糸魚川駅周辺エリアについては協議会委員と共に、それ以外は事務局によりまち歩き点検を実施した。 ・協議会を開催し、まち歩き点検結果による当市のバリアフリーの現状と課題について情報共有を行い、移動等円滑化促進方針に関する事項(取組方針)及びソフト施策について検討した。 ・移動等円滑化促進地区、重点整備地区候補エリア、生活関連施設、生活関連経路の設定案について検討した。 ・当初、本年度末で策定予定だったところ、親子連れや妊婦等の意見等、不足している点も多いことから更に調査を深めることとし、半年程期間延長して来年度に最終的にとりまとめる。 	<p>B</p> <p>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。</p>	<p>期間延長した来年度は、今年度の実施結果を踏まえ、不十分と感じている部分について調査を深める中で、市が抱える人口減少・少子高齢化の進行や復興まちづくり等の課題を見据え、コンパクトな都市構造構築、誰もが安全・安心に暮らすことのできるバリアフリー環境を目指し、より当市の実状に沿った促進方針を策定する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 更なる調査の必要性から、策定期間を延長することとなったものの移動円滑化促進地区等の設定やソフト対策の検討が進んでいることから、引き続き移動等円滑化促進方針の策定に向けて地域一体となって事業が進められることを期待する。</p>