

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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
福岡県バス 対策協議会	堀川バス(株) 昭和自動車(株) 西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) 西鉄バス筑豊(株) 西鉄バス宗像(株) 西鉄バス大牟田(株) 西鉄バス北九州(株) JR九州バス(株) (株)甘木観光バス	39系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価 のとおり	A評価:20系統 B評価:19系統 C評価:0系統	A評価:3系統 B評価:10系統 C評価:26系統 【参考:前年度】 A評価:1系統 B評価:5系統 C評価:32系統	別添一次評価 のとおり	<p>・コロナ禍で、時刻表や沿線情報チラシの配布、バスの乗り方教室、バス車内やホームページでの情報発信、企画乗車券の販売促進等、感染対策を行いながら利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】

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

令和4年1月28日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
堀川バス(株)	羽犬塚～ゆめタウン前～福島～黒木の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウイルス感染対策の実施のチラシを配布した。</li> <li>・「路線バス通学定期券補助事業」を実施し、併せて市内学校へチラシの配布を行った。</li> <li>・上記事項を実施したが、新型コロナウイルスにより輸送人員は減少した。</li> </ul>	A 計画通り適切に実施された。	【目標】収支率39.4% 輸送人員88,845人 【実績】収支率29.1% 輸送人員64,425人  C コロナ禍の影響により、輸送人員が減少した。収支率は目標達成には至らなかったものの、昨年度より改善した。	お客様が安心して利用出来るよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。
堀川バス(株)	羽犬塚～蒲原～黒木～柴庵の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウイルス感染対策の実施のチラシを配布した。</li> <li>・「路線バス通学定期券補助事業」を実施し、併せて市内学校へチラシの配布を行った。</li> <li>・上記事項を実施したが、新型コロナウイルスにより輸送人員は減少した。</li> </ul>	A 計画通り適切に実施された。	【目標】収支率46.5% 輸送人員101,048人 【実績】収支率36.9% 輸送人員69,353人 C コロナ禍の影響により、輸送人員が減少した。収支率は目標達成には至らなかったものの、昨年度より改善した。	お客様が安心して利用出来るよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。
堀川バス(株)	福島～鏡水・西鉄久留米～久留米駅	時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	B 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(利用促進イベントの中止)	【目標】収支率68.0% 輸送人員60,621人 【実績】収支率54.6% 輸送人員48,892人 C コロナ禍の影響により、輸送人員が減少した。約341千円の減収となったが、費用が約780千円減少し、収支率は改善した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と実施する。

堀川バス(株)	福島～田ノ原～十箆車庫前の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウイルス感染対策の実施のチラシを配布した。</li> <li>・「路線バス通学定期券補助事業」を実施し、併せて市内学校へチラシの配布を行った。</li> <li>・上記事項を実施したが、新型コロナウイルスにより輸送人員は減少した。</li> </ul>	A	計画通り適切に実施された。	<b>【目標】</b> 収支率40.3% 輸送人員63,756人 <b>【実績】</b> 収支率36.0% 輸送人員57,916人 コロナ禍の影響により、輸送人員が減少した。収支率は目標達成には至らなかったものの、昨年度より改善した。	お客様が安心して利用出来るよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。
堀川バス(株)	JR瀬高駅前～西鉄柳川駅～保養センター前の運行	<p>広報紙や市HP、チラシによりバス利用等の周知を図ったが、コロナ禍による緊急事態宣言が発令された影響もあり、利用者は減少した。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された。	<b>【目標】</b> 収支率56.3% 輸送人員125,328人 <b>【実績】</b> 収支率40.0% (-16.3ポイント) 輸送人員92,063人 コロナ禍の影響により、収支率は目標達成とならず、昨年度と比較しても減少している。	引き続きアルコール消毒・換気、マスク着用の徹底等の感染防止対策を継続し、安心して乗ってもらえる環境づくりに努め、その旨案内を行う。また、利用促進等の周知を図り、継続的な呼びかけを行う。
昭和自動車(株)	前原～前原駅前・加布里～芥屋の運行 R3 車両購入2台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	<p>昨年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響による利用減少の中、車内の密度を下げるため、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。また、当該路線に中型ノンステップ車両2台を計画通り導入した。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された。	<b>【目標】</b> 収支率36.6% 輸送人員54,515人 <b>【実績】</b> 収支率27.6%(-9.0%) 輸送人員44,964人 利用人員は昨年度と比較して2,616人の利用減となった。 収支率は人件費や燃料使用量、外注整備の削減により経費は減少したものの、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少し目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、myroute(マイルート)導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。

昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・初～船越の運行 R3 車両購入2台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	昨年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響による利用減少の中、車内の密度を下げるため、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。また、当該路線に中型ノンステップ車両2台を計画通り導入した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【目標】収支率32.4% 輸送人員38,404人 【実績】収支率20.0%(-12.4%) 輸送人員25,366人 利用人員は昨年度と比較して5,024人の利用減となった。 収支率は人件費や燃料使用量、外注整備の削減により経費は減少したものの、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少し目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、myroute(マイルート)導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。
昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・野北～伊都営業所の運行 R3 車両購入2台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	昨年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響による利用減少の中、車内の密度を下げるため、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。また、当該路線に中型ノンステップ車両2台を計画通り導入した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【目標】収支率30.8% 輸送人員38,372人 【実績】収支率15.1%(-15.7%) 輸送人員21,119人 利用人員は昨年度と比較して2,274人の利用減となった。 収支率は人件費や燃料使用量、外注整備の削減により経費は減少したものの、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少し目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、myroute(マイルート)導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。
西鉄バス佐賀(株)	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖	鉄道のダイヤ改正に合わせて時刻表を沿線の校区に配布した。 路線情報が掲載された公共交通マップ・バスマップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。	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	【目標】収支率67.0% 輸送人員148,848人 【実績】収支率61.7% 輸送人員131,952人 コロナ禍の影響により、輸送人員は減少した。支援金等が含まれ約1,383千円の増収、費用は約348千円減少し、収支率は改善した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市と実施するほか、交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。

西鉄バス佐賀(株)	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米	路線情報が掲載された公共交通マップ・バスマップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。	B	【目標】収支率43.0% 輸送人員88,380人 【実績】収支率40.5% 輸送人員70,235人 B コロナ禍ではあるが、輸送人員は増加した。支援金も含まれ約1,626千円の増収、費用は約3,522千円減少し、収支率は改善した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と実施するほか、交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。
西鉄バス久留米(株)	早津江～布橋～西鉄柳川	宿泊施設に公共交通マップを配布し、バスの利用を促したが、バスの日に合わせたイベントは新型コロナの影響により実施できなかった。	B	【目標】 収支率45.7% 輸送人員68,480人 【実績】 収支率28.3%(-17.4%) 輸送人員40,241人(-28,239人) C 新型コロナの影響により、輸送人員は目標値よりも大幅に少なく、それに伴い収支率も目標値を達成できなかった。	新型コロナウイルス感染症の状況を注視しながら、沿線自治体とバス事業者間での素早い情報共有による運行対応の判断や利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報誌掲載、行政区単位のチラシ回覧、バスの日にイベントを実施するなど、更なる利用促進を図る。
西鉄バス久留米(株)	大野島農協前～堤・筑後市立病院・恋木神社～羽犬塚駅前の運行	宿泊施設に公共交通マップを配布し、バスの利用を促したが商業施設でのチラシの配布は新型コロナの影響により実施できなかった。	B	【目標】 収支率34.3% 輸送人員46,854人 【実績】 収支率24.3% 輸送人員30,693人 C 新型コロナの影響により、輸送人員は目標値よりも大幅に少なく、それに伴い収支率も目標値を達成できなかった。	新型コロナウイルス感染症の状況を注視しながら、沿線自治体とバス事業者間での素早い情報共有による運行対応の判断や利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報誌掲載、行政区単位のチラシ回覧、観光分野における地域イベントと連携した更なる利用促進を図る。

西鉄バス久留米(株)	大川橋～下林・大善寺～JR久留米	ダイヤ改正に合わせて、時刻表を沿線の公共施設に配布した。 路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった (バス教室の中止)	【目標】収支率49.6% 輸送人員111,630人 【実績】収支率37.4% 輸送人員79,524人 コロナ禍の影響により、輸送人員は減少した。約564千円の減収、費用も約504千円減少したものの、収支率は悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表を配布する。 フィーダー系統路線と合わせて、広報等による継続した利用促進を地域、関係市と実施する。
西鉄バス久留米(株)	今村天主堂～北野～JR久留米	路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった (時刻表等の配布、バス教室の中止)	【目標】収支率82.8% 輸送人員105,546人 【実績】収支率46.6% 輸送人員43,552人 コロナ禍の影響により、輸送人員は減少した。約165千円の増収、費用は約307千円増加したものの、収支率は改善した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表を配布する。 フィーダー系統路線と合わせて、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。
西鉄バス久留米(株)	上原～草野駅前～JR久留米	路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった (時刻表等の配布、バス教室の中止)	【目標】収支率84.5% 輸送人員154,150人 【実績】収支率70.3% 輸送人員85,266人 系統の見直し・コロナ禍の影響により、輸送人員は減少した。約6,452千円の減収となったが、費用が約12,087千円減少し、収支率は改善した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域と実施する。
西鉄バス久留米(株)	JR久留米～久留米市役所～羽犬塚駅前	路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。 他のイベントと協力して、バスの展示やグッズ販売などの利用促進のイベントを行った。 定期券購入割引案内などのチラシを配布した。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった (時刻表等の配布、バス教室の中止)	【目標】収支率70.5% 輸送人員57,069人 【実績】収支率54.2% 輸送人員43,554人 コロナ禍の影響により、輸送人員は減少した。約525千円の減収、費用も約265千円減少したものの、収支率は悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市と実施する。

西鉄バス久留米(株)	上原～草野駅前～西鉄久留米		B 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(時刻表等の配布、バス教室の中止)	C 【目標】収支率84.5% 輸送人員42,042人 【実績】収支率38.4% 輸送人員39,382人 系統の見直しにより、輸送人員増加した。約2,352千円の増収、費用も約10,144千円増加し、収支率は悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域と実施する。
西鉄バス筑豊(株)	新飯塚～小竹上町～赤池工業団地	市役所総合窓口付近にノベルティ及び利用を呼びかけるチラシを配架した。また市報に路線バスの利用を呼びかける記事を掲載し利用促進を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率56.8%、輸送人員75,639人 【実績】収支率53.9%(△2.9%)、輸送人員84,298人(+8,659人) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により収支率は目標に達しなかったものの、一部路線が競合していたJR九州バスが廃止、コミュニティバス化したことにより利用者の一部が当該路線に移り、利用者が増えたと考ええる。	感染症対策の徹底により利用者の確保を図る。また、様々な広報媒体の活用を通じて沿線住民に利用を呼びかける。
西鉄バス筑豊(株)	直方～五反田～遠賀川駅	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からイベント等による利用促進の取組みは実施ができなかった。広報誌に特集を掲載するほか、地元説明会にて利用を呼び掛けた。	B 新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画どおり事業を実施できなかった部分があった。	A 【目標】収支率38.7% 輸送人員87,020人 【実績】収支率39.4%(+1.7%) 輸送人員74,433人 目標は達成できたが、コロナ禍以前の収支率と比較すると回復に至らない。また、人口減少、免許保有高齢者人口の増加及び公共交通の存続に対する危機感の低下も収支率の悪化に影響していると思われる。	新型コロナウイルス感染症の影響下においても、公共交通を維持するためには住民の利用が不可欠であることを広報誌や交通会議等を活かして呼びかけていく。 また、人口減少や公共交通から自動車への転換により公共交通全体が悪循環に陥っている現状を引き続き発信し、能動的に考える機会を創出することで利用促進につなげる。

西鉄バス筑豊(株)	遠賀川駅～新入～直方	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からイベント等による利用促進の取組みは実施ができなかった。広報誌に特集を掲載するほか、地元説明会にて利用を呼び掛けた。	B	新型コロナウイルス感染症の影響により、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。	B 【目標】収支率36.9% 輸送人員55,968人 【実績】収支率31.6%(△5.3%) 輸送人員42,071人 新型コロナウイルス感染症の拡大による移動縮小と、公共交通から自動車への転換により収支が減少したと考えられる。また、人口減少、免許保有高齢者人口の増加及び公共交通の存続に対する危機感の低下も収支率の悪化に影響していると思われる。	新型コロナウイルス感染症の影響下においても、公共交通を維持するためには住民の利用が不可欠であることを広報誌や交通会議等を活かして呼びかけていく。 また、人口減少や公共交通から自動車への転換により公共交通全体が悪循環に陥っている現状を引き続き発信し、能動的に考える機会を創出することで利用促進につなげる。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～夏吉～金田駅の運行	・広報誌やHP等を活用した利用促進PR活動を実施した。 ・イベント開催時等において、バス利用促進に向けたモビリティグッズの配布などのPR活動を実施した。 ・適正な運行便数の見直しについて検討を行った。	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】 収支率 26.1% 輸送人員 34,597人 【実績】 収支率 23.1%(−3.0%) 輸送人員 27,456人(−7,141人) 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、乗客が大幅に減少したため、収支が悪化した。	・利用促進に向け、赤字路線である本路線を利用してもらうために、広報活動のさらなる強化を行う。
西鉄バス筑豊(株)	真岡～後藤寺・メルクス～金田平原団地の運行	・広報誌やHP等を活用した利用促進PR活動を実施した。 ・イベント開催時等において、バス利用促進に向けたモビリティグッズの配布などのPR活動を実施した。 ・適正な運行便数の見直しについて検討を行った。	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 【目標】 収支率 41.1% 輸送人員 59,070人 【実績】 収支率 27.0%(−14.1%) 輸送人員 36,520人(−22,550人) 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、乗客が大幅に減少したため、収支が悪化した。	・利用促進に向け、赤字路線である本路線を利用してもらうために、広報活動のさらなる強化を行う。



西鉄バス筑豊(株)	西鉄大隈～漆生～飯塚 (飯塚～大隈線)	本路線の利用促進を図るため、各市町で広報誌、ホームページ等での広報を行った。	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	【目標】収支率74.4% 輸送人員144,626人 【実績】収支率53.3%(-21.1%) 輸送人員112,903人 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員が減少したため目標を達成する事は出来なかった。	継続したコロナ禍ではあるが目標達成に向け、本路線の利用促進を図るため、各市町の広報誌、ホームページやリーフレットの配布等の継続した周知活動を実施する。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄大隈～桂川駅～飯塚 (碓井・大分坑線)	本路線の利用促進を図るため、各市町で広報誌、ホームページ等での広報を行った。	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	【目標】収支率88.2% 輸送人員69,784人 【実績】収支率58.5%(-29.7%) 輸送人員44,590人 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員が減少したため目標を達成する事は出来なかった。	継続したコロナ禍ではあるが目標達成に向け、本路線の利用促進を図るため、各市町の広報誌、ホームページやリーフレットの配布等の継続した周知活動を実施する。
西鉄バス筑豊(株)	山野社宅～上三緒～飯塚 (上山田線)	本路線の利用促進を図るため、各市町で広報誌、ホームページ等での広報を行った。	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	【目標】収支率72.1% 輸送人員60,560人 【実績】収支率55.7%(-16.4%) 輸送人員52,104人 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員が減少したため目標を達成する事は出来なかった。	継続したコロナ禍ではあるが目標達成に向け、本路線の利用促進を図るため、各市町の広報誌、ホームページやリーフレットの配布等の継続した周知活動を実施する。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～川崎～めんべい 添田町工場の運行	利用促進を図るため、利用促進チラシや時刻表を公共施設等に配架した。	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】収支率55.1%以上 輸送人員90,546人 【実績】収支率42.5%(-12.6%) 輸送人員68,829人 R1実績から収支改善1.0%以上を目標としていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響により、利用者数の回復に至らなかったと考えられる。	感染症対策に取り組むとともに、今後も沿線住民への時刻表等配布により、利用促進に取り組んでいく。

西鉄バス筑豊(株)	赤坂橋～有井～飯塚	市役所総合窓口付近にノベルティ及び利用を呼びかけるチラシを配架した。また市報に路線バスの利用を呼びかける記事を掲載し利用促進を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【目標】収支率92.4%、輸送人員69,594人 【実績】収支率73.1%(△19.3%)、輸送人員42,157人(△27,437人) 新型コロナウイルス感染拡大の影響で目標は達成できなかった。	感染症対策の徹底により利用者の確保を図る。また、様々な広報媒体の活用を通じて沿線住民に利用を呼びかける。
西鉄バス筑豊(株)	みやわか線 (宮田バス停～鞍手中学校前～鞍手駅)	利用促進を図るために町内の公共施設、病院、銀行等にバスガイドの配布などを行った。バス利用促進の啓発グッズを庁舎内に配置した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【目標】収支率43.4% 輸送人員38,264人 【実績】収支率26.2% 輸送人員20,443人 目標収支率43.4%に対して実績は26.2%と下回る結果になった。 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用率が低下したことが要因と思われる。	宮若市、鞍手町の1市1町の地域間を結ぶ路線であり、沿線の住民から通院・通学等の生活路線として利用されている。他に代替可能な路線や鉄道が存在しないため、沿線住民のニーズに基づき、今後も幹線として維持していく。
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～波止場・東町～光陽台六丁目の運行	沿線学校に対して新入学生を対象とした合同説明会や沿線地域へのバス利用の呼びかけが、コロナ禍により中止となった。	B	コロナ禍により事業が計画どおり実施されていない点があるが、適切な対応である。	【目標】収支率75.6% 輸送人員82,374人 【実績】実績58.1%(-17.5%) 輸送人員72,059人 コロナ禍による自粛等の影響により、利用人員数が見込より減少となった。	沿線学校の生徒をはじめとした沿線利用者に対して利用の呼びかけを継続すると共に、今後も引き続き、利用者の実態把握に努める必要がある。 また、観光需要の取り込みは幹線系統の維持に有効であると考えられるため、世界遺産を含めた沿線の観光施設や自治体等と連携し、今後も更なる需要喚起の取組を進めていくことが必要である。
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～宗像大社～神湊波止場	天神～神湊波止場間の特急バス往復乗車券と当該路線のうち宗像大社～道の駅むなかたの乗車券をセットにした企画切符の販売促進に取り組んだが、事業者からの申出により、令和3年3月をもって企画切符が販売中止となった。	B	新型コロナウイルス感染症防止の観点から計画どおり事業を実施できなかった点もあるが、概ね適切に実施できた。	【目標】収支率68.8% 輸送人員40,195人 【実績】収支率45.7%(-23.1%) 輸送人員28,307人 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したことに伴い、運賃収入も減少したと考えられる。	路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、引き続きコロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。

西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～宗像コモン・東郷～東郷駅	沿線地域住民への利用促進として地域のイベントでチラシの配布等を行う予定だったが、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ため、対象路線の時刻表を沿線地域で回覧し、PRを図った。	B 新型コロナウイルス感染症防止の観点から計画どおりに事業を実施できなかった点もあるが、概ね適切に実施できた。	C 【目標】収支率67.8% 輸送人員95,147人 【実績】収支率46.9%(-20.9%) 輸送人員79,854人 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したことに伴い、運賃収入も減少したと考えられる。	路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、引き続きコロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。
西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～ネオポリス・宗寿園～赤間営業所 鐘崎車庫～ネオポリス・くりえいと～赤間営業所	沿線地域住民への利用促進として地域のイベントでチラシの配布等を行う予定だったが、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ため、対象路線の時刻表を沿線地域で回覧し、PRを図った。	B 新型コロナウイルス感染症防止の観点から計画どおりに事業を実施できなかった点もあるが、概ね適切に実施できた。	C 【目標】収支率57.7% 輸送人員106,044人 【実績】収支率42.9%(-14.8%) 輸送人員85,046人 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したことに伴い、運賃収入も減少したと考えられる。	路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、引き続きコロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。
西鉄バス大牟田(株)	上官線庄山系統 西鉄バス大牟田営業所～市立病院・上町～庄山の運行	・大型商業施設等において、公共交通の利用促進を図るため、チラシとノベルティグッズの配布を行った。 ・バスを利用して動物園に行ってもらうため、「大牟田市動物園切符」を継続して販売した。	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。 【理由】 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から計画に位置付けた取組を一部実施できなかった。	C 【目標】収支率38.7% 輸送人員29,284人 【実績】収支率22.0%(-16.7%) 輸送人員19,818人 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少したため、収支改善に至らなかった。	利用者の属性(高齢者、学生などを踏まえた効果的な利用促進の実施及び沿線企業等への利用促進チラシの配布やノーマイカーデーの取組の依頼を行うとともに、モビリティマネジメントを含め利用に繋がる取り組みを検討・実施し、公共交通の利用を働きかけていく。
西鉄バス大牟田(株)	吉野線南関系統 西鉄バス大牟田営業所～南関の運行	・大型商業施設等において、公共交通の利用促進を図るため、チラシとノベルティグッズの配布を行った。 ・バスを利用して動物園に行ってもらうため、「大牟田市動物園切符」を継続して販売した。	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。 【理由】 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から計画に位置付けた取組を一部実施できなかった。	C 【目標】収支率52.2% 輸送人員144,275人 【実績】収支率34.7%(-17.5%) 輸送人員101,429人 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少したため、収支改善に至らなかった。	利用者の属性(高齢者、学生などを踏まえた効果的な利用促進の実施及び沿線企業等への利用促進チラシの配布やノーマイカーデーの取組の依頼を行うとともに、モビリティマネジメントを含め利用に繋がる取り組みを検討・実施し、公共交通の利用を働きかけていく。

西鉄バス北九州(株)	香月営業所～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間の運行	<p>(1)新型コロナウイルス感染拡大の影響により、中間市内の高校に訪問できなかったが、ICデータを用いた当該路線の利用状況調査や利便性向上につなげるダイヤの検討会議を引き続き行った。</p> <p>(2)沿線住民に対し、11月～3月の土日祝限定で割安に利用できる北九州都市圏一日フリー乗車券(グループ券)のチラシを配布し、利用促進を図った。また、バス車内のビジョンにて接続する鉄道駅(筑鉄通谷駅、JR中間駅)の時刻表を掲示、及び、沿線(筑鉄通谷駅)に定期発売窓口を新設し、既存ユーザーの利便性向上や新規ユーザー獲得に向けた環境整備を行った。</p>	B	<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>【実施されていない理由】 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、計画のとおり事業を実施すべきでない判断したため。</p>	<p>A</p> <p>【目標】収支率 38.1% 輸送人員34,001人 【実績】収支率 40.3% 輸送人員39,995人 【差引】収支率 2.2% 輸送人員 5,994人</p> <p>・モビリティマネジメント(バスの乗り方講習会等)を実施し当該路線の利用促進、及び認知度の向上を図る。</p> <p>・継続して香月営業所周辺で開催される各種イベントの告知と併せ中間線を利用し来場することの利便性を市ホームページ等でPRし利用促進を図る。</p> <p>・次年度は、沿線に商業施設の新設や建替えの計画があり、利用者の増加が期待される。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に伴い、収支の赤字額が増加していることから長期的に運行を維持するため、事業者及び関係機関により運行規模の見直しやダイヤ改定の検討・協議をおこなう。</p>
JR九州バス(株)	山の神～久山～博多の運行 H28年～H30年 車両購入1台/年	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報や時刻表掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、9月にバス車内に配置した。またそのチラシを10月に沿線地域(多々良校区)に計540部の回覧・配布を行うとともに福岡市ホームページへの掲載を行った。久山町の公共交通に関する総合時刻表(冊子)に町のコミュニティバスとJR九州バスの乗継情報及びJR九州バスの全ダイヤを掲載し、4月上旬に久山町内全世帯約3,500世帯に配布し、啓発を図った。</p> <p>「宮若へ行こう!」というコンテンツで福岡市～粕屋町～久山町～宮若市までの沿線の見所を紹介したプロモーション動画を4月に公式YouTubeで配信した。</p>	A	<p>事業が計画に位置づけられたとおりに、適切に実施された。</p> <p>B</p> <p>【目標】収支率59.7% 輸送人員114,246人 【実績】収支率51.5%( -8.2%) 輸送人員67,735人</p> <p>※経常収益には、コロナ対策運行継続支援金や、雇用調整助成金等が含まれる。</p>	<p>引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、バス沿線にチラシの配布を行う等バスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。</p>

JR九州バス(株)	<p>直方～鞍手高校前～博多の運行</p> <p>H28年～H30年 車両購入1台/年</p>	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報や時刻表掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、9月にバス車内に配置した。またそのチラシを10月に沿線地域(多々良校区)に計540部の回覧・配布を行うとともに福岡市ホームページへの掲載を行った。</p> <p>久山町の公共交通に関する総合時刻表(冊子)に町のコミュニティバスとJR九州バスの乗継情報及びJR九州バスの全ダイヤを掲載し、4月上旬に久山町内全世帯約3,500世帯に配布し、啓発を図った。</p> <p>「バスさんぽ 宮若へ行こう!」と「バスさんぽ直方へ行こう!」というコンテンツで福岡市～粕屋町～久山町～宮若市、宮若市～直方市までの沿線の見所を紹介したプロモーション動画を4月に公式YouTubeで配信し、宮若市役所でもその動画を配信した。</p> <p>その他、宮若市の支援により、宮若市のゆるキャラの「追い出し猫」にマスクを付けたラッピングバスを制作し、新型コロナウイルス予防の啓発及び宮若市をPRすることにより利用促進に努めた。</p>	<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。</p>	<p>B</p> <p>【目標】収支率48.0% 輸送人員161,199人 【実績】収支率46.1%(-1.9%) 輸送人員128,579人</p> <p>※経常収益には、コロナ対策運行継続支援金や、雇用調整助成金等が含まれる。</p>	<p>引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、バス沿線にチラシの配布を行う等バスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。</p>
-----------	---	---	-------------------------------------	--	---

JR九州バス(株)	直方～鞍手高校前～福丸の運行 H28年～H30年 車両購入1台/年	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報や時刻表を掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、9月にバス車内に配置するとともに、10月に宮若市周辺住民全戸(12,000世帯)へ配布した。</p> <p>「バスさんぽ 直方へ行こう！」というコンテンツで宮若市～直方市までの沿線の見所を紹介したプロモーション動画を4月に公式YouTubeで配信し、宮若市役所でもその動画を配信した。</p> <p>その他、宮若市の支援により、宮若市のゆるキャラの「追い出し猫」にマスクを付けたラッピングバスを制作し、新型コロナウイルス予防の啓発及び宮若市をPRすることにより利用促進に努めた。(宮若市・JR九州バス)</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>【目標】収支率65.0% 輸送人員128,636人 【実績】収支率69.9%(+4.9%) 輸送人員103,277人</p> <p>※経常収益には、コロナ対策運行継続支援金や、雇用調整助成金等が含まれる。</p> <p>引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、バス沿線にチラシの配布を行う等バスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。</p>
(株)甘木観光バス	甘鉄甘木駅～朝倉医師会病院・小田～田主丸中央病院		B	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、一部計画通りに実施できなかった。</p>	<p>【目標】収支率45.34%以上 80,394人以上を維持 【実績】収支率30.45% 輸送人員74,136人</p> <p>C 新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が減少し、運賃収入が減少したため、収支率は14.89ポイント悪化した。</p> <p>新型コロナウイルス感染予防対策に努めながら、利用促進を行う。また、関係自治体と連携し、広報誌やホームページ、パンフレット等を活用した沿線住民への周知・啓発活動等による利用促進を図る。</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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考	
			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
佐賀県地域 公共交通活 性化協議会	昭和自動車(株) 佐賀市交通局 祐徳自動車(株) 西鉄バス佐賀(株) 西肥自動車(株) JR九州バス(株) (有)ジョイックス交通	43系統  ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価:14系統 B評価:29系統 C評価:0系統	A評価:0系統 B評価:4系統 C評価:39系統  【参考:前年度】 A評価:0系統 B評価:6系統 C評価:38系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍で、沿線自治体と連携して、ICカードの広報活動、オープンデータ化、総合時刻表やチラシの配布等による情報発信、運転免許証自主返納者を対象とした割引制度の導入等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】 【輸送人員】 又は 【経常収益】 【輸送人員】

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

令和4年1月24日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車㈱ 伊万里線	大手口～徳須恵～伊万里系統の運行。 R3 車両購入2台 (伊万里、唐津・佐賀に導入) R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H30 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H25 車両購入1台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化等による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:50.5% 実績:36.9% (R2年実績:39.3%) 【輸送人員】 目標:69,958人 実績:42,890人 (R2年実績:45,300人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の引き続き枝線系統を含めた事業計画の見直しを自治体と協議する。 また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 野元・呼子線	唐津～野元～呼子の運行。 R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:58.6% 実績:40.2% (R2年実績:45.6%) 【輸送人員】 目標:22,856人 実績:18,225人 (R2年実績:19,032人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 小加倉・呼子線	唐津～小加倉～呼子の運行。 R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:59.1% 実績:44.4% (R2年実績:49.6%) 【輸送人員】 目標:12,534人 実績:13,487人 (R2年実績:13,542人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 七山線	大手口～浜崎四つ角・なののゆ～細川系統の運行。 H29 車両購入1台 H26 車両購入2台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:36.9% 実績:25.1% (R2年実績:28.1%) 【輸送人員】 目標:33,644人 実績:27,050人 (R2年実績:29,839人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B:一部未達成、C:未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車線 多久線	佐賀駅BC～徳万・小城～多久駅前系統の運行。 R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H29 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H27 車両購入1台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:61.4% 実績:41.6% (R2年実績:45.2%) 【輸送人員】 目標:40,445人 実績:31,079人 (R2年実績:32,741人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 古湯線	フォレストふじ～尼寺・川上橋～辻の堂系統の運行。 R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	B 【収支率】 目標:65.3% 実績:44.8% (R2年実績:48.7%) 【輸送人員】 目標:72,551人 実績:87,634人 (R2年実績:87,664人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、MaaSアプリでの企画切符販売による利便性向上を図る。
昭和自動車線 唐津・佐賀線	大手口～多久駅前・片田江～佐賀駅BC系統の運行。 R3 車両購入4台 (伊万里、多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H26 車両購入2台 H25 車両購入1台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:49.5% 実績:35.3% (R2年実績:37.4%) 【輸送人員】 目標:130,294人 実績:106,677人 (R2年実績:109,324人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 中極線	小城～中極・尼寺～辻の堂系統の運行。 R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:47.9% 実績:33.7% (R2年実績:35.3%) 【輸送人員】 目標:98,169人 実績:61,728人 (R2年実績:81,047人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車線 多久・武雄線	多久市役所前～北部小前・本多久～竹下町系統の運行。 H27 車両購入1台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:43.2% 実績:28.9% (R2年実績:32.3%) 【輸送人員】 目標:25,712人 実績:13,236人 (R2年実績:14,189人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 有浦・仮屋線	金の手～仮屋～玄海エネルギーパーク系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:95.7% 実績:63.4% (R2年実績:72.5%) 【輸送人員】 目標:17,144人 実績:4,693人 (R2年実績:5,432人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 湊線	大手口～みなと園～呼子系統の運行。 H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:57.3% 実績:35.6% (R2年実績:42.6%) 【輸送人員】 目標:52,023人 実績:30,898人 (R2年実績:34,029人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 呼子線	宝当棧橋～岩野・打上～呼子系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入) H27 車両購入2台	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:53.1% 実績:33.4% (R2年実績:36.3%) 【輸送人員】 目標:101,762人 実績:81,439人 (R2年実績:91,116人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し、過大な運行本数の見直しを行い収支率の改善を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 有浦・入野線	金の手～入野系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:45.9% 実績:31.2% (R2年実績:33.3%) 【輸送人員】 目標:13,750人 実績:11,119人 (R2年実績:11,855人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し、過大な運行本数の見直しを行い収支率の改善を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車線 切木線	大手口～切子・古保志気～入野系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・飯屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・飯屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:61.0人 実績:47.3% (R2年実績:50.1%) 【輸送人員】 目標:52,070人 実績:37,941人 (R2年実績:39,800人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し過大な運行本数の適正化を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 北波多線	大手口～今組・山本～市民病院きたはた系統の運行。 R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	B 【収支率】 目標:59.0% 実績:47.0% (R2年実績:49.3%) 【輸送人員】 目標:46,714人 実績:52,081人 (R2年実績:52,355人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。生産性向上の取組として沿線に多くの商業施設や病院が隣接するため目的別時刻表を作成したり、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
昭和自動車線 有浦・入野線	大手口～有浦上～金の手系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・飯屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・飯屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)	生産性向上の取組として講習会や新規購入キャンペーン等によるICカードの普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による新規利用の取り込みを行った。 フォトコンテスト等による広報や、時刻表へのノンステップバスの表記、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:46.0% 実績:33.2% (R2年実績:49.3%) 【輸送人員】 目標:48,657人 実績:44,796人 (R2年実績:48,304人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記による利便性向上を図る。
佐賀市交通局 犬井道線	佐賀駅BC～唐人町・大崎～大詫間系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【犬井道、橋津に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリノリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:61.2% 実績:48.8% (R2年実績:57.0%) 【輸送人員】 目標:167,759人 実績:127,679人 (R2年実績:139,348人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリノリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率と輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 早津江線	佐賀駅BC～唐人町・諸富橋～早津江系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東と賀に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリノリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:67.4% 実績:65.8% (R2年実績:62.8%) 【輸送人員】 目標:185,825人 実績:177,388人 (R2年実績:167,331人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリノリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかったが、前年度より収支及び輸送人員は増加した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
佐賀市交通局 橋津線	佐賀駅BC～朝日町・諸富橋～橋津 系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/ 年 R3年度 【犬井道、橋津に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:62.6% 実績:53.0% (R2年実績:54.5%) 【輸送人員】 目標:70,031人 実績:58,740人 (R2年実績:59,030人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校などへバスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 金立(来迎寺)線	県庁前・佐嘉神社前～尼寺・来迎寺 ～運転免許センター系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/ 年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:73.2% 実績:53.0% (R2年実績:63.1%) 【輸送人員】 目標:115,038人 実績:75,619人 (R2年実績80,113人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 金立(いこい)線	県庁前・佐嘉神社前～尼寺・金立憩い ～運転免許センター系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/ 年 R3年度 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:70.4% 実績:57.3% (R2年実績:57.1%) 【輸送人員】 目標:147,620人 実績:122,453人 (R2年実績:120,732人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかったが、前年度より収支率及び輸送人員は増加した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 広江線	佐賀駅BC～中島・広江～和崎系統 の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/ 年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:60.6% 実績:45.2% (R2年実績:51.8%) 【輸送人員】 目標:155,056人 実績:117,445人 (R2年実績:126,358人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 東与賀線	佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～ 大野系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/ 年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーパス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:82.8% 実績:75.4% (R2年実績:68.5%) 【輸送人員】 目標:153,940人 実績:134,692人 (R2年実績:116,649人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかったが、前年度より収支率及び輸送人員は増加した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
佐賀市交通局 蓮池線	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:55.8% 実績:42.9% (R2年実績:47.0%) 【輸送人員】 目標:89,924人 実績:72,362人 (R2年実績:71,318人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかったが、前年度より輸送人員は増加した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーバスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 嘉瀬新町線	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:60.0% 実績:42.9% (R2年実績:51.6%) 【輸送人員】 目標:63,219人 実績:44,022人 (R2年実績:49,908人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーバスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀女子高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
佐賀市交通局 徳万線	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民を対象としたIC版「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」のポイントキャンペーンや、佐賀市内の路線バス限定nimocaポイント還元キャンペーンを行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:54.4% 実績:39.4% (R2年実績:44.0%) 【輸送人員】 目標:50,834人 実績:40,478人 (R2年実績:41,837人)	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・屋のりワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線である。新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーバスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀女子高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。また、佐賀駅バスセンターの乗り場再編と合わせて乗り場へのデジタルサイネージを設置することで利便性広報を図る。
祐徳自動車線 佐賀線	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報を行った。また、ICカード(nimoca)20%還元キャンペーン(佐賀市内限定)やnimoca新規購入キャンペーンを行った。また、佐賀市バス路線マップと鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報を行った。また、ICカード(nimoca)20%還元キャンペーン(佐賀市内限定)やnimoca新規購入キャンペーンを行った。また、佐賀市バス路線マップと鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された	C 【収支率】 目標:40.3% 実績:18.02% (R2年実績:21.22%) 【輸送人員】 目標:88,770人 実績:69,590人 (R2年実績:74,161人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。
祐徳自動車線 武雄線	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報を行った。また、ICカード(nimoca)20%還元キャンペーン(佐賀市内限定)やnimoca新規購入キャンペーンを行った。また、バス路線マップの配布や市報への掲載、バス・タクシー券の配布など各市町による路線の周知を行った。イベント時におけるバスの試乗体験により利用者増を目指していたが、新型コロナウイルスの影響によりイベントが実施できなかった。	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報を行った。また、ICカード(nimoca)20%還元キャンペーン(佐賀市内限定)やnimoca新規購入キャンペーンを行った。また、バス路線マップの配布や市報への掲載、バス・タクシー券の配布など各市町による路線の周知を行った。イベント時におけるバスの試乗体験により利用者増を目指していたが、新型コロナウイルスの影響によりイベントが実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:43.2% 実績:19.69% (R2年実績:22.78%) 【輸送人員】 目標:97,041人 実績:76,925人 (R2年実績:81,751人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
祐徳自動車線 嬉野線	祐徳神社前～嬉野市役所・医療センター～湯の田系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報や、nimoca新規購入キャンペーンを行った。また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された	C 【収支率】 目標：45.5% 実績：21.90% (R2年実績：24.92%) 【輸送人員】 目標：65,370人 実績：54,326人 (R2年実績：58,216人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。
祐徳自動車線 吉田線	中川～吉田～湯の田系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報や、nimoca新規購入キャンペーンを行った。また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された	C 【収支率】 目標：40.9% 実績：19.37% (R2年実績：22.42%) 【輸送人員】 目標：36,454人 実績：27,086人 (R2年実績：30,953人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。
祐徳自動車線 祐徳線	祐徳神社前～嬉野市役所～下西山車庫系統の運行。	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報や、nimoca新規購入キャンペーンを行った。また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布、武雄市でのバス・タクシー券の配布による路線の周知を行った。イベント時におけるバスの試乗体験により利用者増を目指していたが、新型コロナウイルスの影響によりイベントが実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標：46.7% 実績：21.19% (R2年実績：24.05%) 【輸送人員】 目標：58,009人 実績：43,174人 (R2年実績：45,091人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。
祐徳自動車線 太良線	鹿島バスセンター～糸岐本町～県界系統の運行。	ICカード(nimoca)及びバスロケーションシステムについてホームページ、バス車内、バス停時刻表、市町の広報誌での広報や、nimoca新規購入キャンペーン、時刻表へバス位置情報が確認できるQRコードの貼付を行った。また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された	C 【収支率】 目標：38.8% 実績：14.36% (R2年実績：17.15%) 【輸送人員】 目標：47,720人 実績：30,342人 (R2年実績：32,739人)	インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。引き続き、バスロケーションシステムやICカードの利用者増の広報を行う。また、MaaSアプリを活用した企画乗車券等による利用促進を検討する。
西鉄バス佐賀線 久留米～鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖系統の運行。	バスの乗り方教室や、久留米市への転入者へのチラシ配布、鳥栖市でのバスマップ作成・全戸配布を行った。沿線での時刻表のポスティングや自治体のイベント、西鉄久留米でのチラシ配布、沿線のイベント情報のバス車内への掲載については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標：67.0% 実績：61.8% (R2年実績：57.9%) 【輸送人員】 目標：150,336人 実績：131,952人 (R2年実績：136,707人)	輸送人員が増加傾向にあった路線であるが、新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は減少した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区でのチラシ配布への継続参加、久留米でのバス・鉄道フェスタでの利用促進の呼び掛け、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、こども50円バスやイベントでのPR等、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
西鉄バス佐賀(株) 綾部線	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米系統の運行。	久留米市への転入者へのチラシ配布、鳥栖市でのバスマップ作成・全戸配布を行った。 バスの乗り方教室や沿線での時刻表のポスティング、自治体のイベント、西鉄久留米でのチラシ配布、沿線のイベント情報のバス車内への掲載については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標: 43.0% 実績: 40.5% (R2年実績: 33.1%) 【輸送人員】 目標: 89,264人 実績: 70,235人 (R2年実績: 68,900人)	輸送人員が増加傾向にあった路線であるが、新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は増加した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区でのチラシ配布への継続参加、久留米でのバス・鉄道フェスタでの利用促進の呼び掛け、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、こども50円バスやイベントでのPR等、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原～神埼駅通り系統の運行。	鳥栖市でのバスマップ作成・全戸配布、上峰町でのバスマップ作成、神崎市でのバス利用促進CMの放映を行った。 バスの乗り方教室や沿線での時刻表のポスティング、自治体のイベント、沿線のイベント情報のバス車内への掲載については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標: 41.1% 実績: 35.7% (R2年実績: 29.5%) 【輸送人員】 目標: 38,189人 実績: 28,732人 (R2年実績: 28,042人)	新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は増加した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区での「ひみか通信」の配布の継続、久留米でのバス・鉄道フェスタでの利用促進の呼び掛け、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、こども50円バスやイベントでのPR等、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 目達原線	鳥栖駅～目達原系統の運行。	鳥栖市でのバスマップ作成・全戸配布、上峰町でのバスマップ作成を行った。 バスの乗り方教室や沿線での時刻表のポスティング、自治体のイベント、沿線のイベント情報のバス車内への掲載については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	B 【収支率】 目標: 43.9% 実績: 45.3% (R2年実績: 37.3%) 【輸送人員】 目標: 46,225人 実績: 40,212人 (R2年実績: 39,162人)	輸送人員が増加傾向にあった路線であるが、新型コロナウイルスの影響により輸送人員の目標は達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は増加した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区でのチラシ配布への継続参加、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、こども50円バスやイベントでのPR等、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米系統の運行。	佐賀市路線マップの配布、神崎市でのバス利用促進CMの放映を行った。 バスの乗り方教室や沿線での時刻表のポスティング、自治体のイベント、沿線のイベント情報のバス車内への掲載については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標: 72.1% 実績: 51.4% (R2年実績: 53.3%) 【輸送人員】 目標: 125,825人 実績: 117,134人 (R2年実績: 103,149人)	新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支率は下がり、輸送人員は増加した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区でのチラシ配布への継続参加、久留米でのバス・鉄道フェスタでの利用促進の呼び掛け、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、こども50円バスやイベントでのPR等、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西肥自動車(株) 福島支所前～伊万里駅前線	福島支所前～伊万里駅前系統の運行。	運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、交通系ICカードの広報、Googleマップへの掲載、イベントでの乗り方教室により利用者の増加を図った。乗車証明書を用いた優待サービスの実施や、区長会や老人クラブ等に出向いてバスの利用方法の説明を行う予定だったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標: 39.9% 実績: 26.1% (R2年実績: 27.9%) 【輸送人員】 目標: 35,702人 実績: 30,451人 (R2年実績: 30,969人)	輸送人員が増加傾向にあった路線であるが、新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支率及び輸送人員は減少した。当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施、乗車証明書を活用した地元消費促進キャンペーン、バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
西肥自動車㈱ 佐世保～伊万里線	佐世保～伊万里系統の運行。	運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、交通系ICカードの広報、Googleマップへの掲載、イベントでの乗り方教室、オーダーメイド時刻表の作成により利用者の増加を図った。乗車証明書を用いた優待サービスの実施や、区長会や老人クラブ等に向いてバスの利用方法の説明を行う予定だったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	B 【収支率】 目標:67.1% 実績:47.1% (R2年実績:53.1%) 【輸送人員】 目標:105,997人 実績:109,598人 (R2年実績:122,108人)	新型コロナウイルスの影響により収支率は目標を達成できなかった。前年度より収支率及び輸送人員は減少した。目標を達成できなかった。当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施、乗車証明書を活用した地元消費促進キャンペーン、バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。
西肥自動車㈱ 佐世保～嬉野線	佐世保～嬉野系統の運行。	運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、交通系ICカードの広報、Googleマップへの掲載により利用者の増加を図った。地区別時刻表の配布や企画乗車券の発売は新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:87.6% 実績:58.6% (R2年実績:67.9%) 【輸送人員】 目標:149,698人 実績:131,883人 (R2年実績:141,499人)	新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支率及び輸送人員は減少した。当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施、バスロケーションシステムの導入や企画乗車券の検討、交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。
JR九州バス株式会社	嬉野温泉～武雄温泉駅南口～新武雄病院の運行	バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架した。また、沿線地域に全戸配布した。また、沿線のプロモーション動画の作成・配信を行った。また、武雄市でのバス・タクシー券の配布により利用促進を図った。利用促進チラシのイベントでの配布を予定していたが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:56.4% 実績:44.4% (R2年実績:36.6%) 【輸送人員】 目標:107,736人 実績:55,530人 (R2年実績:74,344人)	新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は減少した。今後も新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、利用促進チラシ配布等による広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網として事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。さらに、ICカード、スマホ定期の導入により利用促進を図る。
JR九州バス株式会社	彼杵駅～嬉野温泉・嬉野医療センター・武雄温泉南口・ゆめタウン～たけお競輪場の運行	バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架した。また、沿線地域に全戸配布した。また、沿線のプロモーション動画の作成・配信を行った。また、武雄市でのバス・タクシー券の配布により利用促進を図った。利用促進チラシのイベントでの配布を予定していたが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:42.7% 実績:35.2% (R2年実績:26.1%) 【輸送人員】 目標:64,282人 実績:31,112人 (R2年実績:37,862人)	新型コロナウイルスの影響により目標達成できなかった。前年度に比べると収支は改善し、輸送人員は減少した。今後も新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、利用促進チラシ配布等による広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。また、JR九州バス、祐徳バス、各地域観光協会がタイアップし、MaaSアプリを活用した企画乗車券を販売することで利用促進を図る。さらに、ICカード、スマホ定期の導入により利用促進を図る。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
有限会社ジョイックス交通	横武～神埼駅前～三瀬支所の運行	佐賀市バス路線マップの佐賀市内主要施設への配布や、三瀬神埼線だよりの全戸配布、バス利用促進CMの放映によって利用促進を図った。 イベントでの路線のPRや公共交通に関する神埼市の住民説明会を予定していたが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。 また、バス情報のオープンデータ化を予定していたが、実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:48.6% 実績:13.0% (R2年実績:12.8%) 【輸送人員】 目標:28,803人 実績:15,933人 (R2年実績:7,683人) ※R2年は4月～9月までの実績	新型コロナウイルスの影響により収支率・輸送人員ともに目標を達成できなかった。前年度より収支率と1年当たりの輸送人員は微増した。今後はイベント時の臨時バスの運行検討や、バス情報のオープンデータ化によって利用促進を図る。

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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名：地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
長崎県バス 対策協議会	長崎県交通局 西肥自動車(株) 島原鉄道(株) さいかい交通(株) 五島自動車(株) 吉岐交通(株) 対馬交通(株) JR九州バス(株) 生月自動車(株)	36系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価：15系統 B評価：21系統 C評価：0系統	A評価：5系統 B評価：17系統 C評価：14系統  【参考：前年度】 A評価：0系統 B評価：18系統 C評価：15系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍で、高校入学前中学生を対象とした定期券PRチラシ配布・設会の開催、Googleマップへの掲載、高齢者免許返納パスや高齢者フリーパス等の企画乗車券、企画乗車券の販売促進、路線情報の発信やチラシ配布等利用促進に取り組みられていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

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

令和4年1月20日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
長崎県交通局	1. 長崎～雲仙線の運行	『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行ったが、海外からの観光客を対象としたガイドブックやパンフレットの配布にも努めたが、新型コロナウイルスの影響で海外客が大きく落ち込み、営業活動が展開できない状況にあった。 新型コロナウイルスの影響により事業全体の収支が悪化したことを受け、計画していた一部の印刷物については、WEB化を図るなど費用削減を行ったり、実施を見送ったりした。 令和3年4月からは、運行ダイヤの適正化を図り、土日祝日の運行回数を4.0回から3.0回に減便した。	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。	・【乗車密度】 ・目標値:6.3人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.9人 ・【輸送人員】 ・目標値:32,185人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:28,190人 ・達成率:87.6% ・【運送収入】 ・目標値:30,383,839円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:18,026,397円 ・達成率:59.3% ・目標を達成できなかった。	可能な営業活動を継続し、観光客の動向に留意する。 また、高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
	2. 江の浦～長崎線の運行(矢上団地、大波止経由)  【車両補助対象】 ・H28.03 購入4台	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。	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。	・【乗車密度】 ・目標値:6.6人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:6.8人 ・【輸送人員】 ・目標値:300,869人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:255,880人 ・達成率:85.0% ・【運送収入】 ・目標値:51,641,927円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:53,315,000円 ・達成率:103.2% ・乗車密度・運送収入については目標を達成できた。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
	3. 江の浦～長崎線の運行(飯盛団地、矢上団地、大波止経由)	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。	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。	・【乗車密度】 ・目標値:6.6人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:7.0人 ・【利用人員】 ・目標値:104,169人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:83,804人 ・達成率:80.5% ・【運送収入】 ・目標値:17,956,603円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:18,904,428円 ・達成率:105.3% ・乗車密度・運送収入については目標を達成できた。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
	4. 諫早～県界線の運行	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。	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。	・【乗車密度】 ・目標値:3.7人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.0人 ・【輸送人員】 ・目標値:162,097人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:134,171人 ・達成率:82.8% ・【運送収入】 ・目標値:30,213,059円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:24,541,457円 ・達成率:81.2% ・目標を達成できなかった。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。

	<p>5. 諫早～みさかえの園線の運行</p>	<p>バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。</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>【乗車密度】 ・目標値:3.9人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.0人 【輸送人員】 ・目標値:68,093人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:53,372人 ・達成率:78.4% 【運送収入】 ・目標値:14,781,104円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:11,420,330円 ・達成率:77.3% 目標を達成できなかった。</p>	<p>高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズバス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。</p>
	<p>6. 東厚生町～飯盛団地線の運行 【車両補助対象】 ・H30.03 購入3台</p>	<p>バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。</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>【乗車密度】 ・目標値:4.2人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:2.9人 【利用人員】 ・目標値:197,305人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:130,952人 ・達成率:66.4% 【運送収入】 ・目標値:33,446,202円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:23,726,929円 ・達成率:70.9% 目標を達成できなかった。</p>	<p>高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズバス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。</p>
<p>長崎県交通局</p>	<p>7. 今村～早見線の運行</p>	<p>バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。</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>【乗車密度】 ・目標値:4.2人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.0人 【輸送人員】 ・目標値:141,605人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:137,756人 ・達成率:97.3% 【運送収入】 ・目標値:28,649,039円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:20,781,709円 ・達成率:72.5% 目標を達成できなかった。</p>	<p>高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズバス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。</p>
	<p>8. 諫早～長崎空港線の運行 (消防学校前、サンスバおむら経由)</p>	<p>バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。</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>【乗車密度】 ・目標値:5.4人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.5人 【輸送人員】 ・目標値:95,472人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:81,857人 ・達成率:85.7% 【運送収入】 ・目標値:24,521,745円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:15,980,183円 ・達成率:65.2% 目標を達成できなかった。</p>	<p>高齢化社会を見据えて、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。</p>
	<p>9. 諫早～長崎空港線の運行 (長崎医療センター、サンスバおむら経由) 【車両補助対象】 ・H31.3 購入3台</p>	<p>バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 『時刻表の配布』『おでかけMAPの配布』は、新型コロナウイルスの影響による事業全体の収支悪化に伴い、費用削減のため実施を見送った。</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>【乗車密度】 ・目標値:5.2人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:4.5人 【輸送人員】 ・目標値:159,911人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:158,284人 ・達成率:99.0% 【運送収入】 ・目標値:34,346,106円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:29,808,254円 ・達成率:86.8% 目標を達成できなかった。</p>	<p>高齢化社会を見据えて、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。</p>

西肥自動車株	1. 佐世保駅前～吉井間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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 【輸送人員】 ・目標値：74,595人(R1年度実績+700人) ・R3年度実績：60,226人 ・達成率：80.7% 【運送収入】 ・目標値：13,324,400円(R1年度実績+132,000円) ・R3年度実績：10,642,938円 ・達成率：79.9% ・目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	2. 佐世保駅前～世知原間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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 【輸送人員】 ・目標値：63,757人(R1年度実績+600人) ・R3年度実績：53,743人 ・達成率：84.3% 【運送収入】 ・目標値：10,584,151円(R1年度実績+105,000円) ・R3年度実績：9,244,483円 ・達成率：87.3% ・目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	3. 松浦駅前～平戸棧橋間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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。	C 【輸送人員】 ・目標値：47,679人(R1年度実績+400人) ・R3年度実績：32,402人 ・達成率：68.0% 【運送収入】 ・目標値：14,285,092円(R1年度実績+141,000円) ・R3年度実績：9,107,499円 ・達成率：63.8% ・目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	4. 福島支所前～伊万里駅前間の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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 【輸送人員】 ・目標値：35,702人(R1年度実績+300人) ・R3年度実績：30,451人 ・達成率：85.3% 【運送収入】 ・目標値：14,329,325円(R1年度実績+142,000円) ・R3年度実績：11,613,515円 ・達成率：81.0% ・目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	5. 川棚バスセンター～内海間の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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 【輸送人員】 ・目標値：72,105人(R1年度実績+700人) ・R3年度実績：52,513人 ・達成率：72.8% 【運送収入】 ・目標値：17,141,779円(R1年度実績+170,000円) ・R3年度実績：12,902,775円 ・達成率：75.3% ・目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	6. 佐世保～伊万里間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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。	A 【輸送人員】 ・目標値：105,997人(R1年度実績+1,000人) ・R3年度実績：109,598人 ・達成率：103.4% 【運送収入】 ・目標値：21,942,729円(R1年度実績+217,000円) ・R3年度実績：22,616,913円 ・達成率：103.1% ・目標を達成できた。	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。

西肥自動車線	7. 有川～青方間の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値: 38,350人 (R1年度実績+300人)</li> <li>・R3年度実績: 25,871人</li> <li>・達成率: 67.5%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 8,767,084円 (R1年度実績+87,000円)</li> <li>・R3年度実績: 5,703,396円</li> <li>・達成率: 65.1%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係町と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	8. 有川～奈良尾間の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値: 61,838人 (R1年度実績+600人)</li> <li>・R3年度実績: 51,285人</li> <li>・達成率: 82.9%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 19,473,347円 (R1年度実績+193,000円)</li> <li>・R3年度実績: 17,412,796円</li> <li>・達成率: 89.4%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係町と連携し、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	9. 青方循環線の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値: 31,763人 (R1年度実績+300人)</li> <li>・R3年度実績: 27,181人</li> <li>・達成率: 85.6%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 6,159,668円 (R1年度実績+61,000円)</li> <li>・R3年度実績: 5,456,064円</li> <li>・達成率: 88.6%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係町と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	10. 佐々バスセンター～江迎間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値: 140,838人 (R1年度実績+1,300人)</li> <li>・R3年度実績: 116,960人</li> <li>・達成率: 83.0%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 30,921,833円 (R1年度実績+306,000円)</li> <li>・R3年度実績: 26,693,758円</li> <li>・達成率: 86.3%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	11. 佐世保～嬉野間の運行	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値: 149,698人 (R1年度実績+1,400人)</li> <li>・R3年度実績: 131,883人</li> <li>・達成率: 88.1%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 40,984,720円 (R1年度実績+406,000円)</li> <li>・R3年度実績: 35,655,702円</li> <li>・達成率: 87.0%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係市町と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
	12. 平戸口駅～平戸高校間の運行	地区別時刻表作成・配布やGoogleマップへの情報掲載を行うことにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>【乗車密度】</li> <li>・目標値: 3.7人 (計画時の目標値)</li> <li>・R3年度実績: 2.4人</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値: 24,787,353円 (計画時の目標値)</li> <li>・R3年度実績: 19,680,129円</li> <li>・達成率: 79.4%</li> </ul> 目標を達成できなかった。	関係市と連携し、地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。

島原鉄道株	1. 島原駅～加津佐の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【輸送人員】</li> <li>・目標値: 72,862人 (R1年度実績 × 98.3%)</li> <li>・R3年度実績: 84,161人</li> <li>・達成率: 115.5%</li> <li>・【運送収入】</li> <li>・目標値: 19,383,653円 (R1年度実績 + 400,000円)</li> <li>・R3年度実績: 19,954,487円</li> <li>・達成率: 102.9%</li> <li>・【収支率】</li> <li>・目標値: 68.7% (R1年度の実績値 + 1.3%)</li> <li>・R3年度実績: 65.9%</li> </ul> 輸送人員・運送収入については目標達成できた。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	2. 諫早駅～雲仙の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【輸送人員】</li> <li>・目標値: 88,775人 (R1年度実績 × 99.4%)</li> <li>・R3年度実績: 81,459人</li> <li>・達成率: 91.8%</li> <li>・【運送収入】</li> <li>・目標値: 25,769,001円 (R1年度実績 + 510,000円)</li> <li>・R3年度実績: 18,752,550円</li> <li>・達成率: 72.8%</li> <li>・【収支率】</li> <li>・目標値: 59.4% (R1年度の実績値 + 1.1%)</li> <li>・R3年度実績: 43.3%</li> </ul> 目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、今秋の長崎新幹線の開業を視野に入れ、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	3. 諫早駅～雲仙～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【輸送人員】</li> <li>・目標値: 106,975人 (R1年度実績 × 99.0%)</li> <li>・R3年度実績: 67,601人</li> <li>・達成率: 63.2%</li> <li>・【運送収入】</li> <li>・目標値: 31,797,379円 (R1年度実績 + 660,000円)</li> <li>・R3年度実績: 15,039,590円</li> <li>・達成率: 47.3%</li> <li>・【収支率】</li> <li>・目標値: 60.9% (R1年度の実績値 + 1.2%)</li> <li>・R3年度実績: 26.8%</li> </ul> 目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、今秋の長崎新幹線の開業を視野に入れ、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	4. 青雲荘～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【輸送人員】</li> <li>・目標値: 57,236人 (R1年度実績 × 98.4%)</li> <li>・R3年度実績: 37,849人</li> <li>・達成率: 66.1%</li> <li>・【運送収入】</li> <li>・目標値: 13,113,571円 (R1年度実績 + 270,000円)</li> <li>・R3年度実績: 7,442,143円</li> <li>・達成率: 56.8%</li> <li>・【収支率】</li> <li>・目標値: 58.4% (R1年度の実績値 + 1.1%)</li> <li>・R3年度実績: 30.6%</li> </ul> 目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	5. 諫早駅～口之津の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【輸送人員】</li> <li>・目標値: 194,927人 (R1年度実績 × 99.0%)</li> <li>・R3年度実績: 134,972人</li> <li>・達成率: 69.2%</li> <li>・【運送収入】</li> <li>・目標値: 49,405,989円 (R1年度実績 + 920,000円)</li> <li>・R3年度実績: 31,560,847円</li> <li>・達成率: 63.9%</li> <li>・【収支率】</li> <li>・目標値: 78.8% (R1年度の実績値 + 1.4%)</li> <li>・R3年度実績: 54.0%</li> </ul> 目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、今秋の長崎新幹線の開業を視野に入れ、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。

島原鉄道㈱	6. 諫早駅～大屋の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 【輸送人員】 ・目標値:179,050人(R1年度実績×99.0%) ・R3年度実績:114,147人 ・達成率:63.8% 【運送収入】 ・目標値:50,365,652円(R1年度実績+920,000円) ・R3年度実績:28,775,494円 ・達成率:57.1% 【収支率】 ・目標値:85.9%(R1年度の実績値+1.5%) ・R3年度実績:52.6% ・目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつすきつぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、今秋の長崎新幹線の開業を視野に入れ、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
さいかい交通㈱	板の浦～神の浦～桜の里ターミナルの運行	コロナ禍による影響を大きく受けたものの、世界遺産である「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産「外海の出津集落」「外海の大野集落」へのアクセスを紹介したパンフレットを継続して配布するとともに、路線バスでの移動、食事、施設入場券等がセットになった旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【乗車密度】 ・目標値:4.1人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.4人 【利用人員】 ・目標値:104,083人(R1年度の実績値+1,500人) ・R3年度実績:88,011人 ・達成率:84.6% 【運送収入】 ・目標値:27,663,465円(R1年度の実績値+398,000円) ・R3年度実績:21,892,809円 ・達成率:79.1% ・目標を達成できなかった。	グループ会社と連携した企画乗車券の開発を検討する他、アフターコロナ時代の到来を見据え、沿線の世界遺産を訪れる観光客の一層の利便向上を図る為、世界遺産駐車場までの路線延長などを関係機関と連携し検討する。 また、アクセスを紹介したパンフレット配布や旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進活動についても、コロナ禍の状況を考慮しながら継続して実施する。 その他、地元利用者のニーズや利用実態変化の把握に努め、地域住民と観光利用のバランスのとれたダイヤ編成に努める。
五島自動車㈱	1. 福江～水之浦～三井楽の運行 令和元年度車両1両を購入	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。また、効率的なダイヤ編成により減便を実施し、実車走行キロの圧縮を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 【乗車密度】 ・目標値:2.9人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:3.0人 【利用人員】 ・目標値:123,728人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:123,967人 ・達成率:100% 【運送収入】 ・目標値:24,611,542円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:24,417,562円 ・達成率:99.2% 【収支率】 ・目標値:58.0%(R1年度の実績値) ・R3年度実績:51.9% ・乗車密度、利用人員については達成できた。	企画乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売継続により、利用者の拡大を図る。 また、休日、年末年始のダイヤを見直し、更なる効率的なダイヤ編成をすることにより、経費の圧縮を図り、収支率の改善を目指す。
五島自動車㈱	2. 福江～大浜～富江の運行 令和元年度車両1両を購入	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。また、効率的なダイヤ編成により減便を実施し、実車走行キロの圧縮を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【乗車密度】 ・目標値:2.4人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:2.6人 【輸送人員】 ・目標値:50,618人(R1年度の実績値) ・R3年度実績:47,308人 ・達成率:93.5% 【運送収入】 ・目標値:15,422,520円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:14,225,776円 ・達成率:92.2% 【収支率】 ・目標値:59.0%(R1年度の実績値) ・R3年度実績:55.0% ・乗車密度のみ達成できた。	企画乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売継続により、利用者の拡大を図る。 また、休日、年末年始のダイヤを見直し、更なる効率的なダイヤ編成をすることにより、経費の圧縮を図り、収支率の改善を目指す。
香岐交通㈱	1. 郷ノ浦～勝本・芦辺～郷ノ浦の運行	*3月に各高校へ向向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 *1日フリー乗車券の販売増のため、HPへの掲載や各車両へのチラシの貼付などを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標値:65,035人(R1年度の実績値+1%) ・R3年度実績:60,339人 ・達成率:92.8% 【運送収入】 ・目標値:20,688,785円(R1年度の実績値) ・R3年度実績:20,020,281円 ・達成率:96.8% ・目標を達成できなかった。	1日フリー乗車券については、下期はコロナの規制解除により来島者が増加した、今後もコロナ感染により収入は左右されるが販売増になるよう広告強化する。定期券については、生徒数の減少により目標は達成出来ず厳しい結果となったが、来期も減少の見込みで数値を維持のも困難な状況ではありますが、香岐市と連携して各高校への広告強化をする。



<p>吉岐交通株式会社</p>	<p>2. 郷ノ浦～湯本～勝本・天ヶ原の運行</p>	<p>・3月に各高校へ向向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 ・1日フリー乗車券の販売増のため、HPへの掲載や各車両へのチラシの貼付などを行った。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>【輸送人員】 ・目標値: 45,768人 (R1年度の実績値+1%) ・R3年度実績: 34,164人 ・達成率: 74.6% 【運送収入】 ・目標値: 15,092,640円 (R1年度の実績値) ・R3年度実績: 14,160,082円 ・達成率: 93.8% 目標を達成できなかった。</p>	<p>1日フリー乗車券については、下期はコロナの規制解除により来島者が増加した、今後もコロナ感染により収入は左右されるが販売増になるよう広告強化する。定期券については、生徒数の減少により目標は達成出来ず厳しい結果となったが、来期も減少の見込みで数値を維持のも困難な状況ではありますが、吉岐市と連携して各高校への広告強化をする。</p>
<p>対馬交通株式会社</p>	<p>1. 対馬病院線の運行 (厳原～鷓知～対馬病院)</p>	<p>便毎の利用客の状況 (利用時間、目的地) を分析し、他の路線から乗り継ぎが出来るよう時刻の見直しを行った。また、安心してご利用頂けるように乗降口へ消毒液設置を行い利用促進を図った。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>【輸送人員】 ・目標値: 80,586人 (R1年度実績値の101.4%) ・R3年度実績: 65,891人 ・達成率: 81.8% 【運送収入】 ・目標値: 21,349,320円 (R1年度実績値の101.4%) ・R3年度実績: 14,473,105円 ・達成率: 67.8% 目標を達成できなかった。</p>	<p>調査結果に基づき、時間ごとの利用目的、集中する時間帯などダイヤの見直しを行うことにより、通院以外で利用して頂けるよう努める。また、外的要因による移動の自粛、通院を控える高齢者もいることから、安心してご利用頂けるようバス車内消毒を徹底し利用増を図る。</p>
<p>対馬交通株式会社</p>	<p>2. 縦貫線の運行 (対馬病院～空港・仁位～国際ターミナル)</p>	<p>国際ターミナル内にある対馬観光物産協会カウンターにて、1日フリーバス券 (韓国語表記) の販売を委託するとともに、韓国人向けパンフレットへの時刻表掲載等を依頼及び自社ホームページ内に韓国語表記も掲載し販売促進を行ったが、高速船の運休が続いており促進に努められなかった。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>【輸送人員】 ・目標値: 141,927人 (R1年度実績値の101.4%) ・R3年度実績: 94,691人 ・達成率: 66.7% 【運送収入】 ・目標値: 41,021,401円 (R1年度実績値の101.4%) ・R3年度実績: 21,139,354円 ・達成率: 51.5% 目標を達成できなかった。</p>	<p>外的要因による韓国からの高速船運休に伴うバス利用客の減少に対する対策が必要。また、この系統に接続できる他系統のバス時刻等も見直し、通学・通勤へ利用頂ける時刻設定等、輸送人員の増加に努め増収を図る。</p>
<p>JR九州バス株式会社</p>	<p>彼杵駅～嬉野温泉・嬉野医療センター・武雄温泉南口・ゆめタウン～たけお競輪場の運行</p>	<p>「A Short Trip By JR KYUSHU BUS COMPANY」いうコンテンツで、武雄市～嬉野市～東彼杵町までの沿線の見所を紹介したプロモーション動画を8月に公式YouTubeで配信した。 バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報や時刻表掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、6月にバス車内に配置した。また、そのチラシを月に東彼杵町2,570世帯に全戸配布した。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>【輸送人員】 ・目標値: 65,155人 (R1年度の実績値+1,509人) ・R3年度実績: 31,112人 ・達成率: 47.8% 【経常収益】 ・目標値: 23,996,708円 (R1年度の実績値+539,443円) ・R3年度実績: 11,141,044円 ・達成率: 46.4% 【収支率】 ・目標値: 42.7% (R1年度の実績値+1%) ・R3年度実績: 35.0% 目標を達成できなかった。</p>	<p>輸送人員が減少している路線であり、利用促進の広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。</p>
<p>生月自動車株式会社</p>	<p>平戸高校線の運行</p>	<p>・路線変更により新たに運行する集落沿線住民及び高校に対し、バスダイヤを記したパンフを配布し新規顧客の獲得を図る。 ・車両停止の際、こまめにエンジンを切り燃料費の節減を図る。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>【乗車密度】 ・目標値: 2.4人 (計画時の目標値) ・R3年度実績: 0.8人 目標を達成できなかった。</p>	<p>・計画の段階で、実態調査などを踏まえて通学・通院など、住民のバス利用の実態を把握する。 ・高校や病院と協議し、より利便性の高いダイヤを検討してみる。</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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
熊本県バス 対策協議会	熊本バス(株) 産交バス(株) 熊本電気鉄道(株) 西鉄バス大牟田(株) 南国交通(株)	31系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価:10系統 B評価:21系統 C評価:0系統	A評価:2系統 B評価:8系統 C評価:21系統 【参考:前年度】 A評価:7系統 B評価:20系統 C評価:6系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍で、事業者・沿線自治体とが連携したHP,広報誌等を活用した情報発信、バス教室の実施、沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直し、多交通モードとの接続等用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【一日当たり 輸送人員】

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

協議会名: 熊本県バス対策協議会

評価対象事業名: 令和3年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
熊本バス(株)	1 直行線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標36.0人/日に対して25.6人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	2 砥用線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	C 目標15.1人/日に対して11.8人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	3 辺場・甲佐線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	C 目標26.2人/日に対して18.9人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
熊本バス(株)	4 辺場線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	B 目標21.4人/日に対して18.8人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	5 御船・甲佐線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	B 目標34.3人/日に対して29.2人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	6 健軍・砥用線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	C 目標30.6人/日に対して22.2人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	7 健軍線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	C 目標53.0人/日に対して40.0人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
熊本バス(株)	8 健軍・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標33.7人/日に対して21.7人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	9 宇土線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標18.5人/日に対して13.6人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	10 松橋線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウイルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	C 目標22.5人/日に対して13.8人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	11 画図線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標19.3人/日に対して14.1人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
熊本バス(株)	12 乙女線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い利便性向上に努めた。	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。※新型コロナウィルスの影響により利用促進イベントが開催できなかった。	B 目標21.7人/日に対して20.4人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウィルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	13 中病・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標68.9人/日に対して52.0人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウィルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	14 江津・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標75.4人/日に対して55.4人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウィルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	15 セイラ・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標38.7人/日に対して30.1人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウィルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
熊本バス(株)	16 城南・志導寺線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標17.6人/日に対して13.6人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
熊本バス(株)	17 健軍電停・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行った。また関係自治体と連携し、バス利用に関する広報・周知活動を行い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 目標15.8人/日に対して9.2人/日であった。目標を下まわった要因として、新型コロナウイルス感染拡大による外出控え等の影響により、利用者が減少したことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進について引き続き検討を進め、順次導入を図る。
産交バス(株)	1 健軍・東無田經由熊本・御船線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	C 目標17.6人/日に対して14.0人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	2 河内經由熊本・小天線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	B 目標39.4人/日に対して37.1人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	3 植木・大倉經由熊本・玉名線	利便向上を目的に他交通モードとの接続を図るよう努めた。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	A 目標16.2人/日に対して18.4人/日であった。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
産交バス(株)	4 菊池經由 山鹿・大津線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	B 目標29.5人/日に対して24.4人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	5 手野・二江經由 本渡・富岡線	方面別の時刻表を配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	B 目標26.9人/日に対して22.7人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	6 労働庁舎經由 本渡・鬼池線	方面別の時刻表を配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	C 目標16.3人/日に対して10.2人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	7 一町田中央・久玉經由 本渡・牛深線	方面別の時刻表を配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	C 目標16.8人/日に対して11.8人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	8 桜山經由 玉名市役所・荒尾線	荒尾市内の路線再編を実施し、他交通モードとの相互の利便性向上を図った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	B 目標32.1人/日に対して29.7人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
産交バス(株)	9 堅志田経由 松橋・砥用線	利便向上を目的に他交通モードとの接続を図るよう努めた。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	C 目標18.8人/日に対して14.8人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
産交バス(株)	10 日奈久経由 八代・田浦線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により実施に至れなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が難しかった。	A 目標18.9人/日に対して19.7人/日であった。	コロナ禍に即した利用促進について引き続き検討を行い、感染状況を考慮しながら観光利用も含めたPR活動や乗り方教室等の広報活動を実施していく。
熊本電気鉄道(株)	1 377新地団地線 (合志市役所)	事業評価を踏まえ、沿線の大学・高校を対象に利用促進を行ったが、取組に於いてコロナ禍の影響により縮小しての実施となった。また、関係自治体と連携しHP、広報誌を活用した告知等を行った。	B 新型コロナウイルスの感染拡大の継続により、密回避等を含め利用促進策を実施しにくいケースがあった。	B 目標23.2人/日に対して21.6人/日であった。下回った要因として、コロナ禍の継続による影響で利用者が減少した状態であったことが主な要因と考えている。	自治体のみならず、学校等とも連携し生活交通としての維持向上に資するPR活動を実施する。コロナ禍における、利用実態分析及び地域住民及び利用者のアンケート調査を実施し今後の利用促進策についても、検討を進めていく。
西鉄バス大牟田(株)	1 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。沿線小学校にて感染対策を行いながら、バス教室を継続して実施。また、関係自治体と連携し、商業施設などで利用促進のチラシ配布等を行った。	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。※新型コロナウイルスの影響により、一部ポスティング等の施策は規模縮小	C 目標値15.2人/日に対して9.1人/日であった。目標未達の要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による外出控え等の影響で、利用者が減少したことが考えられる。	新型コロナウイルスの影響による出控えにより、輸送量が15.0人を下回っているため、本系統の今後の在り方について、沿線自治体と継続協議を行っていく。
西鉄バス大牟田(株)	2 西鉄大牟田営業所～延命公園動物園前・大牟田市立病院・新大牟田駅～南関	前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。沿線小学校にて感染対策を行いながら、バス教室を継続して実施。また、関係自治体と連携し、商業施設などで利用促進のチラシ配布等を行った。	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。※新型コロナウイルスの影響により、一部ポスティング等の施策は規模縮小	C 目標値49.3人/日に対して34.2人/日であった。目標未達の要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による外出控え等の影響で、利用者が減少したことが考えられる。	新しい生活様式に即した利用促進策の検討を行い、効果が見込まれる取り組みについて導入を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
南国交通(株)	1 水俣線 (佐潟口・水俣車庫線)	自社HP以外の検索サイトに情報に掲載を実施・利用促進	A 計画通り事業は適切に実施。 ※時刻検索サイト等に時刻データを掲載し、HPアクセスや検索件数は増加傾向である。	C 目標26.5人/日に対して11.6人/日であった。 目標未達の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響が続いた為、外出控えや県をまたぐ移動控えで利用者が減少したことが考えられる。	利用者減少が顕著となっている状況であり、運行を維持しつつ経費削減や増収策を検討していく。

## 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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
大分県地域 間生活交通 確保維持協 議会	大分バス(株) 大分交通(株) 大交北部バス(株)	15系統 ※詳細は別 添一次評価 のとおり	別添一次評価の とおり	A評価:15系統 B評価:0系統 C評価:0系統	【参考:前年度】 A評価:2系統 B評価:9系統 C評価:9系統	別添一次評価 のとおり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・網形成計画,再編実施計画に基づいた運行ルートやダイヤの改正等利用促進に取り組まれていることを評価します。</li> <li>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</li> <li>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</li> </ul>	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

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

別添1

令和4年1月26日

協議会名:大分県地域間生活交通確保維持協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
大分バス(株) 臼杵線	金池ターミナル ～県立病院 ～臼杵港フェリーターミナル	「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  【目標:計画運行回数】 2,772.0 【実績:実績運行回数】 2,772.0	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  ・輸送人員 【目標】 136,555人 【実績】 94,777人 (達成度69.4%) ・運送収入 【目標】 30,437,082円 【実績】 20,218,702円 (達成度66.4%)	令和3年9月に策定した「大分県豊肥圏地域公共交通計画」及び「大分県豊肥圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。
大分バス(株) 伯大線(急行)	金池ターミナル ～県立病院入口 ～佐伯駅  【車両導入】 H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台 ※導入車両は同社の下記対象系統にて共有	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A.  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  【目標:計画運行回数】 1,942.5  【実績:実績運行回数】 1,942.5	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  ・輸送人員 【目標】 164,750人 【実績】 122,571人 (達成度74.4%) ・運送収入 【目標】 73,676,000円 【実績】 45,437,823円 (達成度61.7%) ※伯大線(急行)・伯大線(コスモタウン)の計	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善・創添 (特記事項を含む)
大分バス(株)  上浦線	西田病院 ～長田 ～蒲戸  <b>【車両導入】</b> H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 2,415.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 2,415.0	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  ・輸送人員 <b>【目標】</b> 57,632人 <b>【実績】</b> 44,684人 (達成度77.5%)  ・運送収入 <b>【目標】</b> 12,500,000円 <b>【実績】</b> 10,787,732円 (達成度86.3%)	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。令和4年度からは佐伯市のコミュニティバスに移行することから、補助対象外となる。
大分バス(株)  佐賀関線	大分駅前 ～鶴崎 ～佐賀関  <b>【車両導入】</b> H30:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県中部圏地域公共交通再編実施計画」に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、系統の分割や統合等について検討した。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 6,481.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 6,481.0	B  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  <b>【目標】</b> 417,736人 <b>【実績】</b> 368,312人 (達成度88.2%)  ・運送収入 <b>【目標】</b> 93,775,478円 <b>【実績】</b> 76,214,680円 (達成度81.3%)	平成29年度に策定した「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」、昨年度に策定した「大分県中部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善・創添(特記事項を含む)
大分バス(株) 伯大線(コスモタウン)	金池ターミナル ～県立病院・コスモタウン ～佐伯駅 【車両導入】 H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,577.0 【実績:実績運行回数】 1,577.0	C 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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 164,750人 【実績】 122,571人 (達成度74.4%) ・運送収入 【目標】 73,676,000円 【実績】 45,437,823円 (達成度61.7%) ※伯大線(急行)・伯大線(コスモタウン)の計	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。
大分バス(株) 鶴見線	佐伯駅 ～鶴見地区公民館前 【車両導入】 H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,653.0 【実績:実績運行回数】 1,653.0	B 一部、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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員が目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 24,992人 【実績】 21,168人 (達成度84.7%) ・運送収入 【目標】 5,660,000円 【実績】 6,117,131円 (達成度108.1%)	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。令和4年度からは佐伯市のコミュニティバスに移行することから、補助対象外となる。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善・創添 (特記事項を含む)
大分バス(株)  米水津線	佐伯駅 ～米水津振興局  <b>【車両導入】</b> H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 1,334.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 1,334.0	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  <b>・輸送人員</b> <b>【目標】</b> 29,254人 <b>【実績】</b> 16,000人 (達成度54.7%) <b>・運送収入</b> <b>【目標】</b> 9,619,000円 <b>【実績】</b> 3,614,107円 (達成度37.6%)	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。令和4年度からは佐伯市のコミュニティバスに移行することから、補助対象外となる。
大分バス(株)  青山経由蒲江線	佐伯駅 ～山口 ～道の駅かまえ  <b>【車両導入】</b> H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 1,653.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 1,653.0	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  <b>・輸送人員</b> <b>【目標】</b> 44,837人 <b>【実績】</b> 23,814人 (達成度53.1%) <b>・運送収入</b> <b>【目標】</b> 21,283,000円 <b>【実績】</b> 11,896,450円 (達成度55.7%)	令和3年9月に策定した「大分県南部圏地域公共交通計画」及び「大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。令和4年度からは佐伯市のコミュニティバスに移行することから、補助対象外となる。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善別添 (特記事項を含む)
大分バス(株)  直川線	海の市場まる ～コスモタウン ～直川振興局  <b>【車両導入】</b> H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通 網形成計画」、「大分県南部圏 地域公共交通再編実施計画」 の進捗管理を適切に行い、運 行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に 実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 1,454.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 1,454.0	C  目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。  ・輸送人員 <b>【目標】</b> 43,470人 <b>【実績】</b> 21,520人 (達成度49.5%) ・運送収入 <b>【目標】</b> 14,019,000円 <b>【実績】</b> 6,260,521円 (達成度44.7%)	令和3年9月に策定した「大分県 南部圏地域公共交通計画」及 び「大分県南部圏地域公共交 通利便増進実施計画」の進捗 管理を適切に行うとともに、新 型コロナウイルス感染症の影 響により減少したバス利用者 の回復のための感染防止対策や各 種の利用拡大策にバス事業 者、市町村等と連携して取り組 み、バスの利用促進を図る。 令和4年度からは佐伯市のコ ミュニティバスに移行すること から、補助対象外となる。
大分バス(株)  畑野浦経由蒲江線	佐伯駅 ～畑野浦 ～仲川原  <b>【車両導入】</b> H28:2台 H29:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県南部圏地域公共交通 網形成計画」、「大分県南部圏 地域公共交通再編実施計画」 の進捗管理を適切に行い、運 行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に 実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 1,758.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 1,758.0	C  目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。  ・輸送人員 <b>【目標】</b> 50,867人 <b>【実績】</b> 30,196人 (達成度59.4%) ・運送収入 <b>【目標】</b> 28,298,000円 <b>【実績】</b> 14,329,621円 (達成度50.6%)	令和3年9月に策定した「大分県 南部圏地域公共交通計画」及 び「大分県南部圏地域公共交 通利便増進実施計画」の進捗 管理を適切に行うとともに、新 型コロナウイルス感染症の影 響により減少したバス利用者 の回復のための感染防止対策や各 種の利用拡大策にバス事業 者、市町村等と連携して取り組 み、バスの利用促進を図る。 令和4年度からは佐伯市のコ ミュニティバスに移行すること から、補助対象外となる。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む) 別添
大分交通(株)  国大線	大分駅前 ～田深 ～国東  <b>【車両導入】</b> H28:1台 H29:1台 H30:1台 R元:1台 R2:1台 R3:1台	「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 2,367.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 2,347.0	C  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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。  ・輸送人員 <b>【目標】</b> 198,153人 <b>【実績】</b> 135,023人 (達成度68.1%) ・運送収入 <b>【目標】</b> 45,636,059円 <b>【実績】</b> 36,669,683円 (達成度80.4%)	令和2年3月に策定した「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」及び令和3年10月に策定した「大分県東部圏利便増進実施計画」において、利用者増や運行効率の改善等を含めた具体的な路線の再編について検討を進める。また、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。
大交北部バス(株)  中日線	中津駅前 ～新万田・旬菜館 ～守実温泉	「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A  事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。  <b>【目標:計画運行回数】</b> 3,386.0 <b>【実績:実績運行回数】</b> 3,346.5	A  目標を達成することができた。中日線3系統を1系統に再編したことで、目標達成に至った。  ・輸送人員 <b>【目標】</b> 50,492人 <b>【実績】</b> 69,325人 (達成度137.3%) ・運送収入 <b>【目標】</b> 16,714,750円 <b>【実績】</b> 18,694,138円 (達成度111.8%)	令和3年9月に策定した「大分県北部圏地域公共交通計画」及び「大分県北部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善劇添(特記事項を含む)
大交北部バス(株) 中安線	安心院 ～下田の口 ～中津駅前	「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,426.0 【実績:実績運行回数】 2,414.0	A 目標を達成することができた。 中安線2系統を1系統に再編したことで、目標達成に至った。 ・輸送人員 【目標】 47,017人 【実績】 56,352人 (達成度119.9%) ・運送収入 【目標】 15,498,770円 【実績】 16,443,547円 (達成度106.1%)	令和3年9月に策定した「大分県北部圏地域公共交通計画」及び「大分県北部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。
大交北部バス(株) 国道中高線	豊後高田 ～宇佐駅・宇佐市役所 ～四日市	「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 3,922.5 【実績:実績運行回数】 3,913.5	B 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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 39,171人 【実績】 35,522人 (達成度90.7%) ・運送収入 【目標】 9,302,990円 【実績】 7,724,421円 (達成度83.0%)	令和3年9月に策定した「大分県北部圏地域公共交通計画」及び「大分県北部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
大交北部バス(株) 伊美線	宇佐駅前 ～竹田津港・伊美港 ～伊美	「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,916.0 【実績:実績運行回数】 2,900.5	C 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により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 35,585人 【実績】 28,551人 (達成度80.2%) ・運送収入 【目標】 16,917,158円 【実績】 13,061,438円 (達成度77.2%)	令和3年9月に策定した「大分県北部圏地域公共交通計画」及び「大分県北部圏地域公共交通利便増進実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

(本協議会における評価基準)

●計画に対して

- ・A…計画どおり、あるいはほぼ計画どおりに運行された。
- ・B…計画に対してほぼ90%以上は運行された。
- ・C…計画に対してほぼ90%以下の運行にとどまった。または、系統廃止となった。

●目標・効果に対して

- ・A…いずれの目標も達成した。
- ・B…いずれかの目標を達成した。または、いずれの目標も達成していないが、いずれも目標に対しておよそ20%程度減のレベルまでは達成している。
- ・C…いずれの目標も達成しておらず、目標に対しておよそ20%程度減のレベルまでも達成していない。

運行計画については、全15系統、計画どおり運行されており、事業は適切に実施された。

●輸送人員及び運送収入

前年度実績値に沿線人口の直近3カ年の平均増減率を乗別添値を維持する。(※再編特例対象の系統については、再編実施計画に記載されている目標値を使用。また、系統の再編にあたり、従前の補助対象系統を複数系統に分割した場合については、分割したそれぞれの系統の実績値の合計を再編実施計画に記載された目標値と比較する)

●車両導入系統(目標・効果達成状況は上記と同様)

輸送量の前年度実績値に沿線人口の直近3カ年の平均増減率を乗じた値を維持する。

▶大分バス(株):12台

H28:2台 今市線、野津原線、今畑線、野津原線(わさだタウン)

H29:2台 伯大線(急行)、上浦線、伯大線(コスモタウン)、鶴見線、米水津線、青山經由蒲江線、直川線、畑野浦經由蒲江線

H30:2台 佐賀関線

R元:1台 伯大線(急行)、上浦線、伯大線(コスモタウン)、鶴見線、米水津線、青山經由蒲江線、直川線、畑野浦經由蒲江線

1台 佐賀関線

R2 :1台 伯大線(急行)、上浦線、伯大線(コスモタウン)、鶴見線、米水津線、青山經由蒲江線、直川線、畑野浦經由蒲江線

1台 佐賀関線

R3 :1台 伯大線(急行)、上浦線、伯大線(コスモタウン)、鶴見線、米水津線、青山經由蒲江線、直川線、畑野浦經由蒲江線

1台 佐賀関線

▶大分交通(株):6台

H28:1台 国大線

H29:1台 国大線

H30:1台 国大線

R元:1台 国大線

R2 :1台 国大線

R3 :1台 国大線

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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
宮崎県バス 対策協議会	宮崎交通(株) 鹿児島交通(株)	30系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価:30系統 B評価:0系統 C評価:0系統	A評価:13系統 B評価:17系統 C評価:0系統  【参考:前年度】 A評価:3系統 B評価:23系統 C評価:5系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍で、高校生・中学校との路線バス利用者を増やすための定期券PR、運転免許返納者に対する支援、観光リーフレットの多言語化、周辺施設再開発に伴う運行計画見直し、企画乗車券の販売促進等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離した分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【1,000Km あたり人員】

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

令和4年1月21日

協議会名: 宮崎県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				収支改善率(%)						
				前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)	理由			
宮崎交通(株)	1 イオンタウン日向～ 一ヶ岡・大福良団地 ～レーヨン	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・沿線の商業施設へワンコインバスのPRを行うとともに、圏域内において路線バスの利用促進に向けたPRチラシを配布した。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。	A	B	59.4%	56.8%	-2.6%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【ワンコインバスのPR】 ・土日祝日限定で近郊エリアを1日乗り放題で利用出来るワンコインバスのPRを行う。 【観光客への取組み強化】 ・沿線の観光施設等と連携した周遊バスパック(1日乗り放題乗車券+提携施設で利用できるクーポン)の販売を行う。 【地元需要の創出】 ・悠々バス購入補助のPRを行う。 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	2 宮交シティ～高鍋 駅～高鍋	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・デマンド交通の停留所を当該路線バス停に接続できるように設定した。 ・宮崎市からの需要を取り込むため、ラッピングバスの運行を行った。 ・高鍋町内の小学校にてバスの乗り方教室を実施した。	A	A	62.8%	64.1%	1.3%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・新富町デマンド交通システムと路線バスの効率的な結節について検討し、利便性の向上を図る。 ・「高鍋～坂本～道の駅つの線(申請番号3)」の施策にあわせて宮崎市からの需要を取り込むため、都農線の告知を宮崎～高鍋線で行い、同路線の輸送量の増加を図る。 ・小学校でのバスの乗り方教室を通じ、将来的なバスの利用促進を図る。
宮崎交通(株)	3 高鍋～坂本～道の 駅つもの	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・高齢者教室等でのバスに関する説明は、新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。 ・都農町福祉関連課を通して、高齢者からの問い合わせなどに対応し、バスに関する情報の周知を行った。 ・都農町における中学3年生と保護者に向けた周知は、説明会等を検討したものの、新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。 ・幼稚園や小学校の校外学習等での当該路線の活用は、新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。 ・高校生に対する就学支援助成に関連した通学でのバス利用促進は、新型コロナウイルス感染症の影響で積極的な実施ができなかった。	A	A	42.2%	44.6%	2.4%	比較的新型型コロナウイルス感染症の影響を受けておらず、営業外収益が増加したため。	・福祉関係課と連携を行い、高齢者への周知を行う。 ・幼稚園や小学校の校外学習等に当該路線を活用する。 ・高校生に対し就学支援助成等を行い、通学でのバス利用を促す。 ・小学校でのバスの乗り方教室を通じ、将来的なバスの利用促進を図る。
宮崎交通(株)	4 宮交シティ～高鍋 ～木城温泉館湯ら ら	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・サッカースタジアムへの乗り入れは、2週間に1度(日曜日)の試合開催のため効果が見込めないことから実施していない。 ・デマンド交通の停留所を当該路線バス停に接続できるように設定した。 ・高鍋町内の小学校にてバスの乗り方教室を実施した。その他自治体では新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。 ・当該路線利用者へ木城温泉館湯ららの入浴割引を引き続き実施し、チラシ作成・月報等でその告知を行った。 ・乗合タクシーを活用した路線バスとの結節強化について、広報等での周知を図った。	A	A	74.6%	75.7%	1.1%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・新富町デマンド交通システムと路線バスの効率的な結節について検討し、利便性の向上を図る。 ・小学校でのバスの乗り方教室を通じ、将来的なバスの利用促進を図る。 ・引き続き、当該路線利用者へ木城温泉湯ららで利用可能な特典の付与とともに、同利用促進策をチラシ等で告知する。 ・現在運行している木城町乗合タクシー(あおぼと号)を継続運行し、乗合タクシーと当該路線との接続を図るなど、相互連携のうえ輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	5 宮交シティ～光陽 台	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台 R1車両導入4台 R2車両導入3台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・佐土原地区におけるコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討し、利便性の向上を図った。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	B	79.8%	77.1%	-2.7%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	・佐土原地区において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検討し、利便性向上を図る。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				評 価	収支改善率(%)				理 由	
					前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)			
宮崎交通(株)	6 延岡駅～青雲橋・ 日之影町立病院～ 高千穂	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・当該路線で客貨混載を実施し、生産性の向上を図った。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。	A	B	39.8%	38.7%	-1.1%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【客貨混載】 ・1日3便を維持する。 【観光需要の取込み】 ・バス路線沿線の観光施設等と連携したバスパック(1日乗り放題乗車券+施設利用クーポン)の継続販売を実施する。 【地元需要の創出】 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	7 延岡駅～日之影駅 ～日之影町立病院 ～高千穂	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。	A	B	45.8%	42.7%	-3.1%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【観光需要の取込み】 ・バス路線沿線の観光施設等と連携したバスパック(1日乗り放題乗車券+施設利用クーポン)の継続販売を実施する。 【地元需要の創出】 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	8 宮交シティ～佐土 原小前～西都	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台 R1車両導入4台 R2車両導入3台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・2020年11月の宮崎駅再開発(アミュプラザ宮崎開業)に合わせて、宮交シティ発着の一部を宮崎駅発着にすることで、施設を目的とする利用者の利便性を向上させ、利用促進を図った。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、上記のアミュプラザ宮崎開業に伴う発着地変更以外の経路変更の実施はなかった。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、イベントに合わせた積極的なPRはできなかった。	A	B	72.3%	69.2%	-3.1%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。 減便を実施し運行効率化を図ったが、それ以上に新型コロナウイルス感染症拡大による収入減が大きく影響した。	・利便性の向上を図り輸送量増加につなげるため、商業施設付近を運行する経路変更の検討を行う。 ・市内で開催されるイベント等に合わせたPRを行い、輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	9 宮崎空港～福祉C ～小林駅	左の系統の運行	【取組実績】 ・小林市による高等学校通学費補助(定期購入費の月5000円を超える額)を継続して実施した。また、定期券購入促進のため、市内の高等学校及び補助対象区域の中学校へのチラシの配布を実施した。 ・小林市コミュニティバスの運行ルートやダイヤの見直しを行うことにより、幹線との効率的な結節について検討を行った。	A	A	72.3%	75.4%	3.1%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・小林市による高等学校通学費補助(定期購入費の月5,000円を超える額)を継続して実施するとともに、定期券購入促進のため、市内の高等学校へのチラシ等の配布を行う。 ・小林市コミュニティバスの運行ルートやダイヤ見直しを継続的に行うことにより、幹線との効率的な結節について検討を行う。
宮崎交通(株)	10 宮崎駅～宮崎空港 ～鶴戸神宮～飫肥	左の系統の運行 H27車両導入4台 H28車両導入4台 H29車両導入4台 H30車両導入4台 R1車両導入4台 R2車両導入3台 R3車両導入4台	【取組実績】 ・日南市民を対象にした公共交通機関の乗り方講座を実施し、地域住民への周知活動を行い利用促進を図った。 ・観光地である鶴戸神宮、サンメッセ日南、飫肥城下町への観光客を取り込むため、宮崎交通日南営業所等にイベント情報や観光マップ等の設置しPR強化を図った。	A	B	53.2%	49.6%	-3.6%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。 減便を実施し運行効率化を図ったが、それ以上に新型コロナウイルス感染症拡大による収入減が大きく影響した。	・公共交通機関の乗り方講座や市内で利用できる公共交通機関の時刻表を1つにまとめたリーフレットの作成などの実施により、地域住民への周知活動を行い利用促進を図る。 ・観光地である鶴戸神宮、サンメッセ日南、飫肥城下町への観光客を取り込むため、バス車内でのイベント情報や観光マップ等の設置しPR強化を図る。 ・インバウンド観光客向け観光案内マップ等の多言語化の充実を図り、公共交通利用を促す。 ※観光については、新型コロナウイルス感染症の状況により先行きが不透明ではあるが、今後、人の往来が以前のように自由になった時のことを見越して、対応策を検討していく。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				評 価	収支改善率(%)				理 由	
					前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)			
宮崎交通(株)	11 宮交シティ～国富～綾	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・2020年11月の宮崎駅再開発(アミュプラザ宮崎開業)に合わせて、宮交シティ発着の一部を宮崎駅発着にすることで、施設を目的とする利用者の利便性を向上させ、利用促進を図った。 ・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検証し、利便性の向上を図った。 ・綾町において、高齢者の外出支援として綾町敬老バスカの導入を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、高齢者向けの乗り方教室は実施できなかった。	A	A	73.7%	75.7%	2.0%	減便等の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検証し、利便性向上を図る。 ・綾町においては、高齢者を対象とした路線バス利用補助の継続実施および対象年齢(75歳)の引き下げの検討等を通して、更なる利用促進に努める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	12 宮崎駅～一の鳥居～綾～酒泉の杜	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検証し、利便性の向上を図った。 ・綾町において、高齢者の外出支援として綾町敬老バスカの導入を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、高齢者向けの乗り方教室は実施できなかった。	A	A	64.9%	66.4%	1.5%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検証し、利便性向上を図る。 ・綾町においては、高齢者を対象とした路線バス利用補助の継続実施および対象年齢(75歳)の引き下げの検討等を通して、更なる利用促進に努める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	13 宮交シティ～国富～保坂	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検証し、利便性の向上を図った。 ・綾町において、高齢者の外出支援として綾町敬老バスカの導入を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、高齢者向けの乗り方教室は実施できなかった。	A	A	67.5%	71.2%	3.7%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・宮崎市北地区及び国富町において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検証し、利便性向上を図る。 ・綾町においては、高齢者を対象とした路線バス利用補助の継続実施および利用促進に努める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	14 西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	左の系統の運行	【取組実績】 ・地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者が、乗換案内やバスの運行状況を参照できるバスロケーションシステムを導入し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。(バスロケーションシステムの導入は県下全域で実施) ・高校生の通学利用を促進するために、バス路線の見直し等の検討を行った。	A	B	59.6%	50.0%	-9.6%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。 減便を実施し運行効率化を図ったが、それ以上に新型コロナウイルス感染症拡大による収入減が大きく影響した。	※系統統合により次年度は申請しない。
宮崎交通(株)	15 宮崎～花見～雀ヶ野	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線再編の検討を進めた。 ・宮崎市生目地区におけるコミュニティ交通導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	A	57.0%	58.0%	1.0%	新型コロナウイルス感染症の影響が比較的小さいうえに、営業外収益が増加したため。	・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について継続検討する。 ・より効率的な運行ダイヤやルートの検証を行う。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	16 宮崎～祇園台・穆佐～尾頭	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線再編の検討を進めた。 ・宮崎市生目地区におけるコミュニティ交通導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	B	57.3%	57.4%	0.1%	新型コロナウイルス感染症の影響による収入減少以上に、営業外収益が増加したため。	・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編を検討する。 ・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の本格導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について継続検討する。 ・より効率的な運行ダイヤやルートの検証を行う。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				評 価	収支改善率(%)					
					前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)		理由	
宮崎交通(株)	17 宮崎～祇園台・穆佐・高岡温泉～尾頭	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線再編の検討を進めた。 ・宮崎市生目地区におけるコミュニティ交通導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討を進めた。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	B	55.8%	55.9%	0.1%	新型コロナウイルス感染症の影響による収入減少以上に、営業外収益が増加したため。	・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編を検討する。 ・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の本格導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について継続検討する。 ・より効率的な運行ダイヤやルートの検証を行う。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	18 宮崎～正手～七野	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・田野地域におけるコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討を進め、利便性の向上を図った。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	A	60.8%	63.9%	3.1%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・田野地区において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検証し、利便性向上を図る。 ・より効率的な運行ダイヤやルートの検証を行う。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	19 宮崎～正手～合又・田野運動公園	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台 R3車両導入3台	【取組実績】 ・田野地域におけるコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討を進め、利便性の向上を図った。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で乗り方教室は実施できなかった。	A	A	67.3%	68.7%	1.4%	減便の実施により、運行が効率化され、収支率の悪化が抑制されたため。 また、営業外収益が増加したため。	・田野地区において導入したコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について継続的に検証し、利便性向上を図る。 ・より効率的な運行ダイヤやルートの検証を行う。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施するなど、利用促進を図る。
宮崎交通(株)	20 西都城駅～イオンモール～小林	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【実施取組】 ・地域住民がバスに乗って施設を利用する際に、乗換案内やバスの運行状況を参照できるバスロケーションシステムを導入し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。(バスロケーションシステムの導入は県下全域で実施) ・高校生の通学利用を促進するために、バス路線の見直し等の検討を行った。	A	B	46.7%	46.8%	0.1%	新型コロナウイルス感染症の影響による収入減少以上に、営業外収益が増加したため。	・既存の公共施設(都城市高崎総合支所)を活用した交通結節の形成を検討する。 ・沿線の学校における通学利用者の開拓を進める。
宮崎交通(株)	21 イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール都城・都城駅～川原谷	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【実施取組】 ・地域住民がバスに乗って施設を利用する際に、乗換案内やバスの運行状況を参照できるバスロケーションシステムを導入し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。(バスロケーションシステムの導入は県下全域で実施) ・高校生の通学利用を促進するために、バス路線の見直し等の検討を行った。	A	B	61.2%	53.3%	-7.9%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	・沿線の学校における通学利用者の開拓を進める。
宮崎交通(株)	22 (特急)西都城～高速道・宮崎空港～宮崎駅	左の系統の運行	【取組実績】 ・地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者が、乗換案内やバスの運行状況を参照できるバスロケーションシステムを導入し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。(バスロケーションシステムの導入は県下全域で実施) ・高校生の通学利用を促進するために、バス路線の見直し等の検討を行った。	A	B	63.9%	56.5%	-7.4%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。 減便を実施し運行効率化を図ったが、それ以上に新型コロナウイルス感染症拡大による収入減が大きく影響した。	・都城市と連携し、公務(都城市役所～宮崎市(県庁))における路線バス利用(1日乗り放題乗車券)の検討、計画の策定を進める。 ・沿線の学校における通学利用者の開拓を進める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
				評価	収支改善率(%)				理由	
					前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)			
宮崎交通(株)	23 南延岡～浦城港～ 宮野浦	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・延岡市が進める食によるまちづくりをイメージしたラッピングバスの運行を行った。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。	A	B	54.7%	50.6%	-4.1%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【観光需要の取込み】 ・バス路線沿線の観光施設等と連携したバスパック(1日乗り放題乗車券+施設利用クーポン)の販売実施を検討する。 ・観光協会が発刊する観光パンフレットへのバスを利用した観光モデルコースの掲載を検討する。
宮崎交通(株)	24 イオンタウン日向～ 塚原	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・当該路線で客貨混載を実施し、生産性の向上を図った。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。 ・悠々バス購入補助のPRチラシを作成した。 ・当該路線の輸送量の低迷による路線存続の危機を記載したチラシを配付・掲載し、輸送量の増加を図った。	A	B	53.2%	45.9%	-7.3%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【客貨混載の実施】 ・1日1便を維持する。 【観光客への取込み強化】 ・沿線の観光施設等と連携した周遊バスパック(1日乗り放題乗車券+提携施設で利用できるクーポン)の継続販売を実施する。 【地元需要の創出】 ・チラシを活用した悠々バス購入補助のPRを行う。 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	25 イオンタウン日向～ 神門(浜砂橋)	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象 R1車両導入1台 R3車両導入2台	【取組実績】 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を実施した。 ・悠々バス購入補助のPRチラシを作成した。 ・当該路線の輸送量の低迷による路線存続の危機を記載したチラシを配付・掲載し、輸送量の増加を図った。	A	B	64.2%	55.4%	-8.8%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【観光客への取込み強化】 ・沿線の観光施設等と連携した周遊バスパック(1日乗り放題乗車券+提携施設で利用できるクーポン)の販売を行う。 【地元需要の創出】 ・悠々バス購入補助のPRを行う。 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	26 飫肥～油津～夫婦 浦～幸島入口	左の系統の運行 H27車両導入1台 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R2車両導入1台 R3車両導入1台	【取組実績】 ・令和2年度に策定した「串間市地域公共交通再編実施計画」に基づき、令和3年4月に串間市コミュニティバス「よかバス」のダイヤ改正を実施した。その中において既存路線の「市木線」に加え、新たに「本城市木線」を新設した。これによって、市木地区への運行回数が週3往復から週5往復に増加し、路線バスへの乗車機会の増加が図れた。	A	B	52.4%	48.1%	-4.3%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	・公共交通機関の乗り方講座や市内で利用できる公共交通機関の時刻表を1つにまとめたリーフレットの作成などの実施により、地域住民への周知活動を行い利用促進を図る。 ・福祉関係課と連携し、「サロン会」や「いきいき元気教室」の参加者を対象に公共交通の乗り方教室を実施し、公共交通への理解深め、利用促進を図る。 ・令和3年4月に串間市コミュニティバス「よかバス」において、幹線と接続する「本城市木線」を新設した。よって地域住民の利用状況を注視し、利用者の意見を集約しながら、コミュニティバスと幹線の更なる接続強化を検討実施する。
宮崎交通(株)	27 西都～佐土原駅～ 佐土原高校	左の系統の運行 H30車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、商業施設付近を運行する経路変更の実施はなかった。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で、イベントに合わせた積極的なPRはできなかった。	A	A	56.6%	58.1%	1.5%	比較的新型コロナウイルス感染症の影響を受けておらず、営業外収益が増加したため。	・利便性の向上を図り輸送量増加につなげるため、商業施設付近を運行する経路変更の検討を行う。 ・市内で開催されるイベント等に合わせたPRを行い、輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	28 小林～市立病院～ 文化センター～道の 駅えびの～京町	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 (地元需要の創出) ・悠々バス購入補助を行い、交通事業者と連携した高齢者の需要創出を図った。 ・「路線バスに親しむ日」の2日間(産業文化祭)における一定要件乗車の小中学生の運賃無料化は、新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった。 ・えびの市内への中国人留学生への利用啓発パンフレットの作成は、今年度の実施はなかった。	A	B	62.0%	59.5%	-2.5%	新型コロナウイルス感染症の影響で、全体的に利用者が減少し、取組の効果がでにくい状況だったため。	【地元需要の創出】 ・悠々バスの購入費補助(1/2)を継続する。 ・「路線バスに親しむ日」の2日間(産業文化祭)、一定要件乗車の小中学生の運賃無料化を継続実施する。 ・えびの市内への中国人留学生(120名程度)向けにバス利用啓発パンフレット作製することで、新たな需要を掘り起しを検討する。

①補助対象事業者等		②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)			
					評 価	収支改善率(%)				理 由		
						前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善 率 (B-A)				
鹿児島交通 (株)	29	都城～岩川～野方 ～県民健康プラザ ～鹿屋	左の系統の運行	【取組実績】 ・前年の運行回数変更の効果を判断するため、取組計画は次年度 持ち越しとした。	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。	A	32.5%	36.1%	3.6%	営業外収益が昨年より 増加したため収支率は 改善されているが、新 型コロナウイルス感染 症の影響で利用者は 昨年より減少しており 運送収入による改善に は至っていない。	・新型コロナウイルス感染症による利用者の減少が続いており、事 業者負担も大きく非常に苦しい経営状況であり、減便などを行い経 費を削減しながら路線維持に努める。 ・沿線自治体と協議のうえ、廃止代替化も検討する。
鹿児島交通 (株)	30	志布志～稚児松～ 松山駅～岩川～中 央通り～都城	左の系統の運行	【取組実績】 ・前年の時刻変更の効果を判断するため、取組計画は次年度持ち 越しとした。	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。	A	36.4%	38.3%	1.9%	営業外収益が昨年より 増加したため収支率は 改善されているが、新 型コロナウイルス感染 症の影響で利用者は 昨年より減少しており 運送収入による改善に は至っていない。	・新型コロナウイルス感染症による利用者の減少が続いており、事 業者負担も大きく非常に苦しい経営状況であり、減便などを行い経 費を削減しながら路線維持に努める。 ・沿線自治体と協議のうえ、廃止代替化も検討する。

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4年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

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	備考
			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	
鹿児島県バス対策協議会	鹿児島交通(株) 種子島・屋久島交通(株) 南国交通(株) (株)しまバス JR九州バス(株) 宮崎交通(株)	66系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価:66系統 B評価:0系統 C評価:0系統	A評価:21系統 B評価:45系統 C評価:0系統 【参考:前年度】 A評価:4系統 B評価:66系統 C評価:0系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍で、利用者のニーズに合わせたダイヤ改正、検索サイトへの情報掲載、GTFS-JPやバスロケーションシステムの活用、情報誌の作成等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。今後は、コロナ以外の影響による増減の要因もあるものと思われるので、コロナ要因を切り離れた分析を行ったうえで、対応策を考えていくことを期待します。</p> <p>・適切な目標設定を行っていただき、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【平均乗車 密度】 【輸送量】

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

令和4年1月24日

協議会名:鹿児島県バス対策協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	鹿児島～川辺～枕崎(特急)	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.7	4.6	18.3	16.1	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	指宿～警察署前～今和泉～池田～唐船峽～開聞駅前		A	A	4.1	4.1	13.5	13.5		
鹿児島交通㈱	なのはな館～指宿～利永～開聞口～穎娃～大川～東大川	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	4.1	4.0	20.0	20.0	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿児島～指宿～ホテル～山川棧橋(普通)	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.1	4.0	24.1	21.2	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	加世田～薩南病院～大浦～野間池		A	B	3.7	3.4	22.9	21.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	加世田～白川～士卒～加世田(循環線)	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	A	4.1	4.1	12.3	12.3		
鹿児島交通㈱	加世田～高倉～川辺～知覧	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	3.6	3.5	12.2	12.2	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	加世田～加世田高校～川辺～知覧	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.1	4.0	20.0	20.0	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	知覧～霜出～垂水～枕崎		A	B	4.0	3.9	13.2	12.8	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高前～枕崎		A	B	4.2	4.2	17.6	14.7	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	枕崎～坊～泊～久志～今岳		A	A	3.7	3.7	12.5	12.9		
鹿児島交通㈱	枕崎～坊～泊～清原～枕崎(循環線)		A	A	3.6	3.6	12.9	12.9		
鹿児島交通㈱	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎		A	B	4.4	4.2	17.1	16.8	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～知覧～武家屋敷入口		A	B	4.3	4.1	21.0	20.5	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	加世田～津貫～枕崎		A	B	4.3	4.1	16.7	16.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	伊集院高校～伊作～加世田	A	A	B	3.9	3.8	18.7	18.2	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	

計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	伊集院～小野～伊作	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	3.6	3.5	12.9	12.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎		A	B	3.7	3.6	16.2	16.2	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.7	4.6	45.1	39.1	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿児島駅前～犬迫～伊集院		A	B	4.4	4.4	39.1	35.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	山川～港～役場～漁港～山川駅前～長崎鼻～開聞駅前	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	3.3	3.2	12.8	12.8	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～伊作～加世田(急行)	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.9	4.7	49.9	44.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	湯山～指宿駅～いわさきホテル～山川駅～浜児ヶ水～長崎鼻～開聞駅前	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	3.5	3.4	20.6	20.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角		A	A	4.0	4.0	15.6	16.0		
鹿児島交通㈱	鹿児島中央駅～隼人駅・日当山・医療センター～重久車庫	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	4.4	4.3	25.5	24.9	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	鹿児島中央駅～自衛隊・国分～重久車庫	生産性向上の取組から見直しを実施	A	A	4.0	4.4	25.6	28.6	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。	
鹿児島交通㈱	鹿児島中央駅～天文館・重富～始良ニュータウン車庫		A	A	4.4	4.4	23.3	23.3		
鹿児島交通㈱	霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港		B	B	2.4	2.5	15.6	15.0		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
鹿児島交通㈱	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル		B	B	2.5	2.5	18.7	17.0		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～野田・島平～川内営業所		A	A	3.5	3.6	12.9	12.9		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所		B	B	3.9	4.0	14.4	13.2		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～串木野		B	B	3.3	3.4	18.1	17.3		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・常磐～岳		B	B	3.9	4.0	21.8	20.0		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・里岳～岳		A	A	4.7	4.7	15.9	16.4		
鹿児島交通㈱	川内営業所～市比野～入来鉄道記念館前		A	B	2.8	2.8	19.3	13.4		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため

計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。



①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	川内営業所～中郷・五社～宮之城車庫	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	3.4	3.4	33.6	29.9	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル		A	B	1.9	1.9	11.2	10.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	加治木本町～野久美田・姫城温泉・医療センター～重久車庫		A	B	2.3	2.0	13.5	12.0	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	令和3年10月1日に当該系統を廃止した。
鹿児島交通㈱	川内営業所～市民病院・福祉センター・市比野～入来鉄道記念館		A	A	3.2	3.4	13.1	14.2		地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋		A	B	3.2	3.2	15.0	13.7	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	岩川～尾野見～志布志駅		A	B	3.3	3.2	13.8	14.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿屋～高山～内之浦		A	B	3.0	2.9	12.3	11.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	鹿屋～宮下～高山		A	A	2.4	2.4	12.7	14.4		
鹿児島交通㈱	鹿屋～平原～吾平～高山		A	A	2.8	2.8	11.4	11.4		

計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
鹿児島交通㈱	鹿屋～大隅湖～輝北支所前	生産性向上の取組から見直しを実施	A	B	2.7	2.6	12.1	13.0	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	地域ごとに利用促進を進めるために、路線ごとに運行回数の変更や経路見直し、また幹線系統から廃止代替系統への移行等を自治体と協議、検討しながら経費を削減し、路線維持に努める。
鹿児島交通㈱	鹿屋～大根占～根占港～根占		A	B	3.2	3.1	20.8	18.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)		A	B	3.3	3.3	27.7	26.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	垂水港～垂水中央病院～桜島口～前崎～文学碑前～桜島港		A	B	2.5	2.4	19.5	20.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志		A	B	3.0	2.9	16.2	14.5	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	志布志～岩川～牧之原～桜校橋～旭通～霧島市役所～鹿児島空港		A	A	3.2	3.2	14.0	16.0		
鹿児島交通㈱	志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A	B	3.4	3.3	11.2	10.8	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
種子島・屋久島交通㈱	永田～上屋久町役場～いわさきホテル	令和2年5月1日より、運行経路の変更ならびに運行回数の見直しを行った。	A	A	1.9	2.8	8.3	12.3		生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、運行時刻の変更など)に取り組み収支改善を図ると同時に、自治体や各種団体などとの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。
種子島・屋久島交通㈱	宮之浦港～安房港～いわさきホテル～栗生橋		A	B	3.9	3.8	28.8	30.4	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
南国交通㈱	佐潟口～出水～水俣車庫	自社HP以外の検索サイトに情報に掲載を実施・利用促進を図った。 ※時刻検索サイト等に時刻データを掲載し、HPアクセスや検索件数は増加傾向である。	A	A	1.4	1.4	11.3	11.6	運行を維持しつつ経費削減や増収策を検討していく	
南国交通㈱	車庫前～西方駅～阿久根新港		A	B	1.9	1.8	23.5	22.3		新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため
南国交通㈱	大口～本城～栗野駅前		A	A	3.0	3.0	9.0	9.0		
南国交通㈱	大口～針持～宮之城		A	A	4.1	4.6	18.8	21.1		
南国交通㈱	楠田車庫～帖佐駅～鹿児島空港		A	A	2.2	2.2	11.6	11.6		
南国交通㈱	阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港		A	A	B	1.6	1.4	16.9		14.0
㈱しまバス	平田町奥又～秋名～安木屋場	大規模な路線再編をR1年10月実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	A	2.7	3.5	18.9	26.2	バス利用の利便性向上が不可欠。	
㈱しまバス	せとうち海の駅～奄美パーク～赤木名外金久	大規模な路線再編をR1年10月実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	B	5.1	4.6	33.1	29.9	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため バス利用の利便性向上が不可欠。	
㈱しまバス	こしゆく第1公園～奄美パーク～奄美空港	大規模な路線再編をR1年10月実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	A	3.5	3.9	45.1	50.7	バス利用の利便性向上が不可欠。	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					R02	今期	R02			今期
JR九州バス㈱	鹿児島駅～鹿児島中央～薩摩郡山～宮之城	「バスさんぽ 北薩へ行こう!」というコンテンツで鹿児島市～薩摩川内市～さつま町までの沿線の見所を紹介したプロモーション動画を5月に公式YouTubeで配信した。また、さつま町役場でプロモーション動画を配信した。	A	B	5.5	4.9	41.2	36.7	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、利用促進のPRを行う等沿線自治体と連携してバスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、ご利用状況による見直し等、効率的な運行を検討し、取支改善に努めていく。
	鹿児島駅～川田・岩戸口～薩摩郡山	バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報や時刻表掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を各系統別に制作し、6月にバス車内に配置した。また、その各系統別のチラシを7月に郡山地区2,500世帯、入来地区1,620世帯、7月に宮之城地区1,453世帯に全戸配布した。また、薩摩川内市役所と入来支所にも上記チラシを配置した。	A	B	4.7	4.1	41.3	36.0	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	
	鹿児島駅～鹿児島中央駅・明桜館高校前～薩摩郡山		A	A	4.0	5.9	30.4	44.8		
宮崎交通㈱	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモールミエル・都城駅～川原谷	【実施取組】 ・地域住民がバスに乗って施設を利用する際に、乗換案内やバスの運行状況を参照できるバスロケーションシステムを導入し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。(バスロケーションシステムの導入は県下全域で実施) ・高校生の通学利用を促進するために、バス路線の見直し等の検討を行った。	A	B	2.5	2.0	13.2	10.6	新型コロナウイルス感染症の影響でバス利用者が減少したため	引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。また、沿線の学校における通学利用の開拓を試みる。