

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5年3月27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) 西鉄バス佐賀(株)・西 鉄バス久留米 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) 西鉄バス二日市(株) JR九州バス(株) (株)甘木観光バス	50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: 32系統 B評価: 18系統 C評価: 0系統	A評価: 13系統 B評価: 26系統 C評価: 11系統  【参考: 前年度】 A評価: 3系統 B評価: 10系統 C評価: 26系統	別添一次評価 のとおり	<p>コロナ禍においても、企画乗車券の販売、イベントとのタイアップ、バスの乗り方教室の開催、時刻表や沿線情報チラシの配布を行う等利用促進に取り組まれていること、路線やダイヤの再編・見直しを行い利便性の向上、観光需要の取り込み、運行の効率化に取り組まれていることを評価します。</p> <p>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。 目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統において人口減少やコロナ・燃料高騰の影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。 そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。 さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】 【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5年2月9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)
堀川バス株式会社	羽犬塚～ゆめタウン前～福島～黒木	「通学定期券補助事業」や「高校生通学定期継続割引」の学校や家庭への利用呼びかけを行った。 沿線住民に対し、新型コロナウイルスの感染症予防対策を実施し安心して利用できるように周知し、一日乗車券等の割引切符の利用促進を行った。	A 計画通り適切に実施された。	A 【目標】収支率29.5% 輸送人員65,501人 【実績】収支率30.6% 輸送人員65,668人 コロナ禍の影響もあったが、利用者が一部回復し収支率及び輸送人員の目標を達成した。	交通系ICカードの導入により、接触機会の低減対策を取り、引き続き安全にお客様にご利用できるよう新型コロナウイルス感染拡大防止の実施に努める。 交通系ICカードの導入や割引サービス等HPやチラシ配布等での周知を図り、利用促進の呼びかけを行う。
堀川バス株式会社	羽犬塚～蒲原～黒木～柴庵	「通学定期券補助事業」や「高校生通学定期継続割引」の学校や家庭への利用呼びかけを行った。 沿線住民に対し、新型コロナウイルスの感染症予防対策を実施し安心して利用できるように周知し、一日乗車券等の割引切符の利用促進を行った。	A 計画通り適切に実施された。	A 【目標】収支率36.6% 輸送人員70,379人 【実績】収支率38.1% 輸送人員74,767人 コロナ禍の影響もあったが、利用者が一部回復し収支率及び輸送人員の目標を達成した。	交通系ICカードの導入により、接触機会の低減対策を取り、引き続き安全にお客様にご利用できるよう新型コロナウイルス感染拡大防止の実施に努める。 交通系ICカードの導入や割引サービス等HPやチラシ配布等での周知を図り、利用促進の呼びかけを行う。
堀川バス株式会社	福島～鏡水・西鉄久留米～久留米駅	路線バスの情報チラシ(時刻表等)を作成し、沿線住民に対して配布し利用促進を行った。 新型コロナウイルスの感染症予防対策を実施し安心して利用できるように周知を行った。	B 新型コロナウイルスの感染症拡大防止の観点から一部事業が計画に位置づけられなかった点があった。(チラシ配布が一部実施できなかった)	B 【目標】収支率55.1% 輸送人員50,644人 【実績】収支率54.3% 輸送人員50,525人 コロナ禍の影響もあり、収支率及び輸送人員の目標を達成できなかった。	交通系ICカードの導入により、接触機会の低減対策を取り、引き続き安全にお客様にご利用できるよう新型コロナウイルス感染拡大防止の実施に努める。 交通系ICカードの導入や割引サービス等HPやチラシ配布等での周知を図り、利用促進の呼びかけを行う。

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)
堀川バス株式会社	福島～田ノ原～十箒車庫前	「通学定期券補助事業」や「高校生通学定期継続割引」の学校や家庭への利用呼びかけを行った。 沿線住民に対し、新型コロナウイルスの感染症予防対策を実施し安心して利用できるように周知し、一日乗車券等の割引切符の利用促進を行った。	A 計画通り適切に実施された。	B 【目標】収支率35.6% 輸送人員48,113人 【実績】収支率34.2% 輸送人員58,393人 コロナ禍の影響もあり収支率は目標を達成できなかったが、輸送人員は一部回復し、目標を達成した。	交通系ICカードの導入により、接触機会の低減対策を取り、引き続き安全にお客様にご利用できるよう新型コロナウイルス感染拡大防止の実施に努める。 交通系ICカードの導入や割引サービス等HPやチラシ配布等での周知を図り、利用促進の呼びかけを行う。
堀川バス株式会社	瀬高駅前～西鉄柳川～亀の井ホテル柳川	柳川市及びみやま市のコミュニティバスに接続する幹線バスの周知を行った。 沿線学校の学生に対して、「高校生通学定期継続割引」等でのバス利用の呼びかけを行った。	B 新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から一部事業が計画に位置づけられなかった点があった。(バス乗り方教室、無料バス運行)	B 【目標】収支率42.3% 輸送人員96,256人 【実績】収支率41.1% 輸送人員99,771人 コロナ禍の影響もあり収支率は達成できなかったが、輸送人員は一部回復し、目標を達成した。	交通系ICカードの導入により、接触機会の低減対策を取り、引き続き安全にお客様にご利用できるよう新型コロナウイルス感染症の拡大防止の実施に努める。 交通系ICカードの導入や割引サービス等HPやチラシ配布等での周知を図り、利用促進の呼びかけを行う。
昭和自動車(株)	前原～前原駅前・加布里～芥屋の運行 R4 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	福岡～糸島線の往復チケットと糸島半島の一般路線が乗り放題になるデジタルチケットをマルチモーダルモビリティアプリ「マイルート」にて販売し利用促進に努めた他、福岡地区で弊社公式LINEアカウントを立ち上げ、ダイヤ改正情報やバスロケーションシステム、運行情報の提供を行い利便性の向上を図った。	B 概ね計画通り事業は適切に実施されたが、生産性向上の取組に掲げた「糸島半島のバス路線と観光地を網羅した糸島バスマップの作成」を実施できなかった。	B 【目標】収支率31.1% 輸送人員47,580人 【実績】収支率30.1% (昨年度比±0%) 輸送人員50,624人 利用人員は昨年度と比較して3,044人の利用増となった。 昨年度と比較し輸送人員が回復し運送収入は増加したものの、燃料価格の高騰や整備員不足による外注修繕費の増加により経費が増大し収支率の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が緩和された後も、ライフスタイルや行動の変化によりコロナ前の水準に戻ることは考えにくく、沿線地域とともに交通計画に基づいた路線の適正化を図っていく。 また、当該地域はオンデマンド交通「チョイソコよかまちみらい号」を展開しており利用が好調であるため、オンデマンド交通を含めた路線の再構築を協議していく。

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)
昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・初～船越の運行 R4 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	福岡～糸島線の往復チケットと糸島半島の一般路線が乗り放題になるデジタルチケットをマルチモーダルモビリティアプリ「マイルート」にて販売し利用促進に努めた他、福岡地区で弊社公式LINEアカウントを立ち上げ、ダイヤ改正情報やバスロケーションシステム、運行情報の提供を行い利便性の向上を図った。	B 概ね計画通り事業は適切に実施されたが、生産性向上の取組に掲げた「糸島半島のバス路線と観光地を網羅した糸島バスマップの作成」を実施できなかった。	B 【目標】収支率25.7% 輸送人員30,390人 【実績】収支率17.8% (昨年度比-6.9%) 輸送人員26,667人 利用人員は昨年度と比較して3,723人の利用減となった。 昨年度と比較し輸送人員が回復した路線が多い中、本路線はコロナによるライフスタイルの変化や人口減少により輸送人員が減少し運送収入も減少した。併せて燃料価格の高騰や整備員不足による外注修繕費の増加により経費が増大し収支率の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が緩和された後も、ライフスタイルや行動の変化によりコロナ前の水準に戻ることは考えにくく、沿線地域とともに交通計画に基づいた路線の適正化を図っていく。 また、当該地域はオンデマンド交通「チョイソコよかまちみらい号」を展開しており利用が好調であるため、オンデマンド交通を含めた路線の再構築を協議していく。
昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・野北～伊都営業所の運行 R4 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	福岡～糸島線の往復チケットと糸島半島の一般路線が乗り放題になるデジタルチケットをマルチモーダルモビリティアプリ「マイルート」にて販売し利用促進に努めた他、福岡地区で弊社公式LINEアカウントを立ち上げ、ダイヤ改正情報やバスロケーションシステム、運行情報の提供を行い利便性の向上を図った。	B 概ね計画通り事業は適切に実施されたが、生産性向上の取組に掲げた「糸島半島のバス路線と観光地を網羅した糸島バスマップの作成」を実施できなかった。	B 【目標】収支率18.9% 輸送人員23,393人 【実績】収支率17.7% (昨年度比-0.2%) 輸送人員23,372人 利用人員は昨年度と比較して21人の利用減となった。 昨年度と比較し輸送人員が回復した路線が多い中、本路線はコロナによるライフスタイルの変化や人口減少により輸送人員が減少し運送収入も減少した。併せて燃料価格の高騰や整備員不足による外注修繕費の増加により経費が増大し収支率の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が緩和された後も、ライフスタイルや行動の変化によりコロナ前の水準に戻ることは考えにくく、沿線地域とともに交通計画に基づいた路線の適正化を図っていく。 また、当該地域はオンデマンド交通「チョイソコよかまちみらい号」を展開しており利用が好調であるため、オンデマンド交通を含めた路線の再構築を協議していく。

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)
昭和自動車(株)	前原駅北口～波多江～九大東 ゲートの運行	福岡～糸島線の往復チケットと 糸島半島の一般路線が乗り放 題になるデジタルチケットをマ ルチモーダルモビリティアプリ 「マイルート」にて販売し利用促 進に努めた他、福岡地区で弊 社公式LINEアカウントを立ち上 げ、ダイヤ改正情報やバスロ ケーションシステム、運行情報 の提供を行い利便性の向上を 図った。	B 概ね計画通り事業は適切に 実施されたが、生産性向上 の取組に掲げた「糸島半島 のバス路線と観光地を網羅 した糸島バスマップの作成」 を実施できなかった。	C 【目標】収支率50.0% 輸送人員48,825人 【実績】収支率38.4% (昨年度比-10.6%) 輸送人員53,342人 利用人員は昨年度と比較し て4,517人の利用増となっ た。 前原地区から九州大学へ の通勤・通学がメインとなる 本路線は輸送人員が回復 し運送収入が増加したもの の、燃料価格の高騰や整備 員不足による外注修繕費の 増加により経費が増大し収 支率の目標を達成するこ とはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の 影響が緩和された後も、ライフ スタイルや行動の変化によりコ ロナ前の水準に戻ることは考え にくく、沿線地域とともに交通計 画に基づいた路線の適正化を 図っていく。 また、当該地域はオンデマンド 交通「チョイソコよかまちみらい 号」を展開しており利用が好調 であるため、オンデマンド交通 を含めた路線の再構築を協議 していく。
昭和自動車(株)	周船寺小学校～高田～九大東 ゲートの運行	福岡～糸島線の往復チケットと 糸島半島の一般路線が乗り放 題になるデジタルチケットをマ ルチモーダルモビリティアプリ 「マイルート」にて販売し利用促 進に努めた他、福岡地区で弊 社公式LINEアカウントを立ち上 げ、ダイヤ改正情報やバスロ ケーションシステム、運行情報 の提供を行い利便性の向上を 図った。	B 概ね計画通り事業は適切に 実施されたが、生産性向上 の取組に掲げた「糸島半島 のバス路線と観光地を網羅 した糸島バスマップの作成」 を実施できなかった。	B 【目標】収支率50.5% 輸送人員38,481人 【実績】収支率42.3% (昨年度比-7.2%) 輸送人員53,679人 利用人員は昨年度と比較し て15,198人の利用増となっ た。 周船寺駅から九州大学へ の通勤・通学がメインとなる 本路線は輸送人員が回復 し運送収入が増加したもの の、燃料価格の高騰や整備 員不足による外注修繕費の 増加により経費が増大し収 支率の目標を達成するこ とはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の 影響が緩和された後も、ライフ スタイルや行動の変化によりコ ロナ前の水準に戻ることは考え にくく、沿線地域とともに交通計 画に基づいた路線の適正化を 図っていく。 また、当該地域はオンデマンド 交通「チョイソコよかまちみらい 号」を展開しており利用が好調 であるため、オンデマンド交通 を含めた路線の再構築を協議 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)
西鉄バス佐賀(株)	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>沿線小学校においてバス教室の実施を行った。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A <p>【目標】収支率58.9% 輸送人員136,707人</p> <p>【実績】収支率64.72% 輸送人員141,569人</p> <p>目標は達成できたが、コロナ以前の収支率と比較すると回復に至っていない。引き続き利用促進の取組を行い、収支の改善に努めたい。</p>	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。
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	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A <p>【目標】収支率34.0% 輸送人員68,900人</p> <p>【実績】収支率41.44% 輸送人員75,787人</p> <p>目標は達成できたが、コロナ以前の収支率と比較すると回復に至っていない。引き続き利用促進の取組を行い、収支の改善に努めたい。</p>	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。
西鉄バス佐賀(株)	佐賀第二合同庁舎～寄人橋～西鉄久留米	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B <p>【目標】収支率54.3% 輸送人員103,149人</p> <p>【実績】収支率52.59% 輸送人員125,088人</p> <p>輸送人員の増加により、令和2年度収支率(確定値:51.4%)を上回ったものの、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目標に届かなかった。</p>	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)
西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株)	佐賀第二合同庁舎～目達原～ 西鉄久留米	路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。 高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より) 長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率64.2% 輸送人員163,535人 【実績】収支率62.05% 輸送人員171,765人 輸送人員が回復したため、令和2年度収支率(確定値:61.6%)から改善したものの、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、目標に届かなかった。	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。
西鉄バス久留米(株)	早津江～布橋～西鉄柳川	路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。 高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より) 長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A 【目標】収支率31.6% 輸送人員44,928人 【実績】収支率32.81% 輸送人員43,539人 目標は達成できたが、コロナ以前の収支率と比較すると回復に至っていない。引き続き利用促進の取組を行い、収支の改善に努めたい。	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。
西鉄バス久留米(株)	大野島農協前～堤・水田天満宮 恋木神社～羽犬塚駅前	路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。 高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より) 長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。 観光庁の補助事業を活用し、恋木神社のラッピングバス装飾を運行し、沿線PRに務めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率31.6% 輸送人員44,928人 【実績】収支率25.58% 輸送人員32,167人 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)
西鉄バス久留米(株)	大川橋～下林・大善寺～JR久留米	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率39.1% 輸送人員84,417人 【実績】収支率39.03% 輸送人員88,258人 令和3年10月のダイヤ改正において、運行回数の見直し(平日2往復増、土日祝ダイヤの共通化)をおこなった。輸送人員は、見直しをおこなったことにより増加したものの、運行距離が増加したことで経費も合わせて増加した。結果として、収支率の目標には届かなかった。	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。
西鉄バス久留米(株)	今村天主堂～北野～西鉄久留米	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A 【目標】収支率47.5% 輸送人員44,859人 【実績】収支率49.78% 輸送人員46,164人 目標は達成できたが、コロナ以前の収支率と比較すると回復に至っていない。引き続き利用促進の取組を行い、収支の改善に努めたい。	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。
西鉄バス久留米(株)	上原～草野駅前～JR久留米	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p> <p>地域のイベントを久留米バスセンターなどで告知した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率65.8% 輸送人員117,914人 【実績】収支率59.02% 輸送人員133,969人 輸送人員の増加により、令和2年度収支率(最終確定値:54.6%)を上回ったものの、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目標に届かなかった。	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)
西鉄バス久留米(株)	JR久留米～久留米市役所～羽犬塚駅前	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率58.0% 輸送人員49,366人 【実績】収支率55.90% 輸送人員42,939人 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。
西鉄バス久留米(株)	上原～草野駅前～西鉄久留米	<p>路線情報が掲載された公共交通マップを営業所窓口等で配布した。</p> <p>高齢者向け定期券グランドパス65の商品価格について見直しを行った。(R3年7月より)</p> <p>長期休暇に合わせて、こども50円バス(運賃施策)を実施し、将来のバスユーザーの獲得に務めた。</p> <p>地域のイベントを久留米バスセンターなどで告知した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【目標】収支率65.8% 輸送人員117,914人 【実績】収支率59.02% 輸送人員133,969人 輸送人員の増加により、令和2年度収支率(最終確定値:54.6%)を上回ったものの、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目標に届かなかった。	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。
西鉄バス筑豊(株)	飯塚～小竹上町～赤池工業団地	<p>各種地域イベントにおいて、グッズ販売やチラシの配布等を行い、バス利用の呼びかけを実施した。</p> <p>市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。</p> <p>こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【目標】収支率57.8% 輸送人員87,242人 【実績】収支率49.2% 輸送人員80,247人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する飯塚市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊(株)	直方～五反田～遠賀川駅	<p>新型コロナウイルス感染拡大によるイベント等の自粛で未実施(西鉄バス筑豊、直方市)、「バスがいで」を沿線の病院や商業施設に配布済み(鞍手町)、利用促進の啓発を実施(遠賀町)</p> <p>令和3年10月1日改正により、鞍手病院へ乗り入れるべく延伸を行った。</p> <p>こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。</p>	B <p>新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。</p>	B <p>【目標】収支率31.0% 輸送人員69,513人</p> <p>【実績】収支率 29.8% 輸送人員71,047人</p> <p>2021年10月に「くらて病院」に乗り入れるべく延伸を行ったが、新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する直方市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症を理由とした未実施のイベントの実施に向けて取り組むとともに、利用促進に向け広報活動のさらなる強化を行う。</p>
西鉄バス筑豊(株)	遠賀川駅～新入～直方	<p>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。</p>	B <p>新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。</p>	B <p>【目標】収支率34.3% 輸送人員46,377人</p> <p>【実績】収支率 26.1% 輸送人員37,536人</p> <p>2021年10月に「くらて病院」に乗り入れるべく延伸を行ったが、新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する直方市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症を理由とした未実施のイベントの実施に向けて取り組むとともに、利用促進に向け広報活動のさらなる強化を行う。</p>

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)
西鉄バス筑豊株	西鉄後藤寺～夏吉・金田駅～西鉄後藤寺	イベント開催時に利用促進に向けたノベルティグッズの配布及び呼びかけを実施。市広報紙でPRを実施。こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。	B 新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。	C 【目標】収支率36.3% 輸送人員5,658人 ※R2確定値 収支率25.0% 輸送人員32,409人 【実績】収支率 21.0% 輸送人員26,890人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する田川市、福智町の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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～西鉄後藤寺・メルクス～金田平原団地	イベント開催時に利用促進に向けたノベルティグッズの配布及び呼びかけを実施。市広報紙でPRを実施。こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。	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42.0% 輸送人員4,964人 ※R2確定値 収支率28.9% 輸送人員40,925人 【実績】収支率 23.1% 輸送人員33,055人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する田川市、福智町、糸田町の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊(株)	西鉄大隈～漆生～飯塚	<p>市報、全戸配布チラシ、市HP及び市LINE等で定期的な公共交通に関する情報掲載を行った。市バスに加え西鉄バスのダイヤについても掲載した嘉麻市総合時刻表を作成し、市内公共施設、飯塚バスターミナル、近隣駅舎、嘉麻市ホームページに設置。</p> <p>市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。</p> <p>高校進学する市内中学校3年生に定期券の購入金額を補助する通学等補助金の周知を行い、バスの利用を呼びかけた。嘉麻市総合バスステーションに乗り入れを行うことで、嘉麻市バスとの乗り継ぎを強化している。</p> <p>こども50円バス、こども無料バスを実施し、小学生へのチラシの配布、各施設でのPR物掲示、市のLINEにてPRを行った。嘉麻市から通学する学生に対して、通学で使用した定期券の購入費の5割を補助する制度を実施している。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標】収支率59.9% 輸送人員132,236人 【実績】収支率 44.3% 輸送人員103,828人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する飯塚市、嘉麻市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊株	西鉄大隈～桂川駅～飯塚	<p>市報、全戸配布チラシ、市HP及び市LINE等で定期的な公共交通に関する情報掲載を行った。市バスに加え西鉄バスのダイヤについても掲載した嘉麻市総合時刻表を作成し、市内公共施設、飯塚バスターミナル、近隣駅舎、嘉麻市ホームページに設置。</p> <p>市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。</p> <p>高校進学する市内中学校3年生に定期券の購入金額を補助する通学等補助金の周知を行い、バスの利用を呼びかけた。嘉麻市総合バスステーションに乗り入れを行うことで、嘉麻市バスとの乗り継ぎを強化している。</p> <p>こども50円バス、こども無料バスを実施し、小学生へのチラシの配布、各施設でのPR物掲示、市のLINEにてPRを行った。嘉麻市から通学する学生に対して、通学で使用した定期券の購入費の5割を補助する制度を実施している。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標】収支率71.4% 輸送人員56,726人 【実績】収支率 47.5% 輸送人員38,228人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する飯塚市、嘉麻市等の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊(株)	山野住宅～上三緒～飯塚	<p>及び市LINE等で定期的な公共交通に関する情報掲載を行った。市バスに加え西鉄バスのダイヤについても掲載した嘉麻市総合時刻表を作成し、市内公共施設、飯塚バスターミナル、近隣駅舎、嘉麻市ホームページに設置。</p> <p>市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。</p> <p>高校進学する市内中学校3年生に定期券の購入金額を補助する通学等補助金の周知を行い、バスの利用を呼びかけた。</p> <p>嘉麻市総合バスステーションに乗り入れを行うことで、嘉麻市バスとの乗り継ぎを強化している。</p> <p>こども50円バス、こども無料バスを実施し、小学生へのチラシの配布、各施設でのPR物掲示、市のLINEにてPRを行った。</p> <p>嘉麻市から通学する学生に対して、通学で使用した定期券の購入費の5割を補助する制度を実施している。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標】収支率63.1% 輸送人員59,219人 【実績】収支率 52.9% 輸送人員51,665人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する飯塚市、嘉麻市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～川崎～添田町工場	当該路線沿線の病院や学校に向けて、利用促進チラシの配布を行った。 こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。	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57.9% 輸送人員111,640人 ※R2確定値 収支率49.1% 輸送人員79,220人 【実績】収支率 40.4% 輸送人員60,380人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。 また、当路線の運行する田川市、川崎町、添田町の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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)	赤坂橋～有井～飯塚	各種地域イベントにおいて、グッズ販売やチラシの配布等を行い、バス利用の呼びかけを実施した。 市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。 こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。	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87.9% 輸送人員7,154人 ※R2確定値 収支率72.7% 輸送人員57,957人 【実績】収支率 62.8% 輸送人員38,743人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。 また、当路線の運行する飯塚市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。	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。

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)
西鉄バス筑豊(株)	明治抗～飯塚～明星寺団地	<p>各種地域イベントにおいて、グッズ販売やチラシの配布等を行い、バス利用の呼びかけを実施した。</p> <p>市のイベントにおいて、会場に公共交通のコーナーを設け、来場者にノベルティを配布しながら、公共交通機関の利用を呼びかけた。</p> <p>こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<p>【目標】収支率95.5% 輸送人員15,403人 ※R2確定値 収支率81.2% 輸送人員136,259人 【実績】収支率 68.7% 輸送人員117,478人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する飯塚市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。</p>	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)	宮田バス停～鞍手車庫～鞍手駅	<p>JR春のダイヤ改正に伴い改訂したバスガイドを沿線の病院や商業施設に配布した(令和4年4月)。</p> <p>福岡県公共交通利用促進キャンペーン(9月1日～11月30日)及びバスの日(9月20日)に伴い、啓発物を「鞍手町地域包括支援センター」、「福祉人権課高齢者支援係」に掲示、配布することにより意識の醸成を図った。</p> <p>令和3年10月1日改正により、鞍手病院へ乗り入れるべく延伸を行った。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<p>【目標】収支率38.8% 輸送人員3,466人 ※R2確定値 収支率31.1% 輸送人員26,650人 【実績】収支率 24.0% 輸送人員20,711人 新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する宮若市、鞍手町の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。</p>	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。



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)
西鉄バス筑豊(株)	直方～引野口～黒崎	<p>市民を対象とした出前講演等において、公共交通の維持の重要性等を説明し、公共交通の利用促進をPRした。(計7回)(北九州市)</p> <p>職員、市議会議員に公共交通の利用促進を呼びかけるチラシを配布、また公共交通の利用実態を把握するアンケート調査や、庁内放送で公共交通の利用促進を呼びかけを行った。(北九州市)</p> <p>また、北九州商工会議所のメールマガジンで会員企業に公共交通の利用促進を呼びかけを行った。(北九州市)</p> <p>こども50円バスならびにこども無料バスを実施し、各市町村の小学生にチラシを配布した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C <p>【目標】収支率78.1% 輸送人員20,440人 ※R2確定値 収支率77.1% 輸送人員166,234人 【実績】収支率 65.0% 輸送人員128,669人</p> <p>新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあり、輸送人員の減少、収支率の低下につながったと考えられる。また、当路線の運行する北九州市、直方市の人口も年々減少傾向にあるため今後もこのような状況が続くものと考えられる。</p>	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。
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～波止場・福岡海岸～光陽台六丁目	沿線地域の学校に対して定期利用促進のため訪問活動を行った。また、観光需要の取り組みのため、西福岡海岸を通る運行システムを新設し、PR活動も行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B <p>【目標】収支率58.6% 輸送人員69,713人 【実績】収支率57.2% (▲0.4%) 輸送人員 74,025人 (+4,312人)</p> <p>2022年度より、みなし系統が1系統増えたことから輸送人員は増加している。収支率については、収入・費用ともに規模が拡大し、他の系統と同様に新型コロナウイルスの影響(回復の停滞)もあつたことから、低下している。この傾向は今後も続くものと考えられる。</p>	沿線利用者に対しては、定期券のPRを継続し、更なる利用者増に努める。また、観光需要も徐々に回復しつつあるので、観光エリアを絡めた当該路線のPRを積極的に行い収支改善を図る。

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)
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～宗像大社～ 神湊波止場	学生向け商品(ワイドエコル カード)および高齢者向け商品 (グランドパス)のチラシ配布並 びに未来のバスユーザー獲得 に向け、小児の利用者が一律 50円で乗車できる「こども50円 バス」を期間限定で実施し、各 小学校にチラシの配布も行っ た。	A 計画通り事業は適切に 実施された。	A 【目標】収支率51.3% 輸送人員31,002人 【実績】収支率58.9% (+8.6%) 輸送人員 37,642人 (+6,640人)	沿線利用者に対しては、定期 券のPRを継続し、更なる利用 者増に努める。また、観光需要 も徐々に回復しつつあるので、 観光エリアを絡めた当該路線 のPRを積極的に行い収支改善 を図る。
西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～宗像コモン・東郷～ 東郷駅	学生向け商品(ワイドエコル カード)および高齢者向け商品 (グランドパス)のチラシ配布並 びに未来のバスユーザー獲得 に向け、小児の利用者が一律 50円で乗車できる「こども50円 バス」を期間限定で実施し、各 小学校にチラシの配布も行っ た。	A 計画通り事業は適切に 実施された。	B 【目標】収支率50.3% 輸送人員84,266人 【実績】収支率46.6% (▲3.7%) 輸送人員 81,232人 (▲3,034人) 新型コロナウイルスの影響 (回復の停滞)もあり、輸送 人員の減少、収支率の低下 につながったと考えられる。 この傾向は今後も続くもの と考えられる。	沿線利用者に対しては、定期 券のPRを継続し、更なる利用 者増に努める。また、未来のバ スユーザー獲得に向けた施策 も更に発展させることができな いか模索し、取り組んでいく。
西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～宗像コモン・ネオポ リス～赤間営業所	学生向け商品(ワイドエコル カード)および高齢者向け商品 (グランドパス)のチラシ配布並 びに未来のバスユーザー獲得 に向け、小児の利用者が一律 50円で乗車できる「こども50円 バス」を期間限定で実施し、各 小学校にチラシの配布も行っ た。	A 計画通り事業は適切に 実施された。	B 【目標】収支率45.2% 輸送人員88,927人 【実績】収支率42.9% (▲2.3%) 輸送人員 88,047人 (▲880人) 新型コロナウイルスの影響 (回復の停滞)もあり、輸送 人員の減少、収支率の低下 につながったと考えられる。 この傾向は今後も続くもの と考えられる。	沿線利用者に対しては、定期 券のPRを継続し、更なる利用 者増に努める。また、未来のバ スユーザー獲得に向けた施策 も更に発展させることができな いか模索し、取り組んでいく。

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)
西鉄バス大牟田(株)	西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	<p>前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。</p> <p>(1)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が、ポスティングはできていない。</p> <p>(2)大牟田市動物園きっぷの継続販売を行った他、動物園で公式キャラクターとの撮影会を実施した。</p> <p>(3)新勝立地区へのポスティングはできていない。</p> <p>(4)定期券価格・ポイント付与の見直しを行い、収支改善に務めた。</p>	B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。 商業施設でのチラシ配布の取組は行えたものの、ポスティングについては実施ができていないため。	B 【目標】収支率29.1% 輸送人員27,180人 【実績】収支率25.09% 輸送人員22,063人 令和3年10月1日実施の廃止系統(大牟田駅～新勝立四丁目系統)の受け皿となるため収支改善を見込んでいたが、目標未達の要因として、利用促進のための、ポスティングができていない他、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。	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)	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	<p>前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。</p> <p>(1)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が、ポスティングはできていない。</p> <p>(2)大牟田市動物園きっぷの継続販売を行った他、動物園で公式キャラクターとの撮影会を実施した。</p> <p>(3)定期券価格・ポイント付与の見直しを行い、収支改善に務めた。</p> <p>(4)新大牟田駅への接続向上については、観光庁の補助事業で、アクセスバスを運行したため、55番系統においては実施をしていない。</p>	B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。 商業施設でのチラシ配布の取組は行えたものの、ポスティングについては実施ができていないため。	B 【目標】収支率39.0% 輸送人員106,406人 【実績】収支率37.26% 輸送人員99,726人 目標未達の要因として、利用促進のための、ポスティングができていない他、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。2023年3月18日に九州新幹線のダイヤ改正が実施され、パターンダイヤになる予定。沿線自治体と継続協議を行っていく。

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)
西鉄バス大牟田(株)	荒尾駅～右京町～大牟田駅～久福木団地	<p>前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。</p> <p>(1)利用状況を鑑み、合理化を行い、費用の圧縮を図った。※2021年10月1日見直し実施</p> <p>(2)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が、ポスティングはできていない。</p> <p>(3)定期券価格・ポイント付与の見直しを行い、収支改善に務めた。</p>	B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。 商業施設でのチラシ配布の取組は行えたものの、ポスティングについては実施ができていないため。	B 【目標】収支率72.3% 輸送人員135,651人 【実績】収支率64.14% 輸送人員97,454人 令和3年10月に収支改善のため、減便を行った。下記三池中町系統と並走しているため、基本的に交互に運行している。お客さまが多い時間帯を運行する下記系統の収支率は改善した一方、当系統は、運行時間帯がずれたことにより収支が悪化したと考える。	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。
西鉄バス大牟田(株)	荒尾駅～天領橋～大牟田駅～高泉団地～三池中町	<p>前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。</p> <p>(1)利用状況を鑑み、合理化を行い、費用の圧縮を図った。※2021年10月1日見直し実施</p> <p>(2)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が、ポスティングはできていない。</p> <p>(3)定期券価格・ポイント付与の見直しを行い、収支改善に務めた。</p>	B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。 商業施設でのチラシ配布の取組は行えたものの、ポスティングについては実施ができていないため。	A 【目標】収支率64.8% 輸送人員98,198人 【実績】収支率68.12% 輸送人員97,996人 2021年10月に収支改善のため、減便を行った。上記久福木団地系統と並走しているため、基本的に交互に運行している。お客さまが多い時間帯を運行する当系統の収支率は改善した一方、久福木団地系統は、運行時間帯がずれたことにより収支が悪化したと考える。	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)
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中間市庁舎に時刻表を設置するとともに、HPIに当該路線を利用して行くことができるイベントの案内を行った。(中間市)</li> <li>・公共交通の維持の重要性を説明する出前講演を行った。(北九州市)</li> <li>・子どもが50円、または無料で乗車できる期間を設け、将来を見据えた新規ユーザー獲得に努めた。(西鉄バス北九州)</li> <li>・長期的な路線維持を見据えた、運行規模やダイヤ改定の検討会を行った。(中間市・北九州市・西鉄バス北九州)</li> </ul>	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。  【実施されていない理由】 新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、学校訪問等の利用促進イベントを行うべきでないと判断したため。	B 【目標】 収支率42.90% 輸送人員44,533人 【実績】 収支率34.08%(-8.82%) 輸送人員35,829人 出控えやテレワークの推進等で輸送人員や収入が落ち込んだことに加えて、燃料費の高騰により収支率が悪化した。沿線の大型商業施設の建替えにより、一時的に移動需要が縮小した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き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、利用促進および新規ユーザー獲得を図る。</li> <li>・香月営業所周辺での各種イベントと併せて当該路線の利便性を中間市HPでPRし、利用促進を図る。</li> <li>・沿線の商業施設の新設や建替えが進んでおり、利用者の増加が期待されるが、長期的に運行を維持するため、事業者及び関係機関による運行規模の見直しやダイヤ改定の検討・協議をおこなう。</li> </ul>
西鉄バス北九州(株)	行橋営業所～九州労災病院の運行  車両購入2台	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たにJR行橋駅への乗り入れを開始したことをPRするため、行橋駅や九州労災病院にて時刻表・チラシを配布するとともにSNSでも当該路線の周知活動を行った。(行橋市・苅田町・西鉄バス北九州)</li> <li>・公共交通の維持の重要性を説明する出前講演を行った。(北九州市)</li> <li>・子どもが50円、または無料で乗車できる期間を設け、そのタイミングに合わせて小学校へチラシを配布した。(北九州市・行橋市・苅田町・西鉄バス北九州)</li> </ul>	A 事業が計画に位置付けられたとおりに、適切に実施された。	A 【令和2年実績】 収支率23.90% 輸送人員86,027人 【実績】 収支率31.50%(+7.60%) 輸送人員80,164人 本事業認定にあたり再編した路線であり、生産性向上の取り組みにて目標を設定できていなかったため、再編前の令和2年度実績を目標とした。 燃料費高騰などの影響を受けたものの、効率化を図った減便やJR行橋駅への乗り入れにより収支率は改善した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続きJR行橋駅や九州労災病院でのチラシ配布や、関係機関HPやSNSでPRを行い、当該路線の認知度向上を図る。</li> <li>・関係機関による長期的な路線維持を見据えたダイヤの検討、他交通網との接続の見直しを行う。</li> </ul>

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)
西鉄バス二日市(株)	西鉄二日市駅東口～太宰府高校入口～西鉄五条駅	(本年度より国庫補助対象となったため前例なし)	B 新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画していた学校に赴いての定期券の販促活動等、実施できなかった部分があった。	A 【目標】収支率70.6% 輸送人員252,358人 【実績】収支率76.8% 輸送人員 275,437人	新型コロナウイルス感染症を理由とした未実施の活動を実施すべく取り組むとともに、バス利用促進を継続することで、更なる利用者増に努める。
西鉄バス二日市(株)	太宰府市役所前～上宇美～宇美営業所	(本年度より国庫補助対象となったため前例なし)	B 新型コロナウイルス感染症の影響がある中、計画していた学校に赴いての定期券の販促活動等、実施できなかった部分があった。	B 【目標】収支率44.7% 輸送人員67,389人 【実績】収支率43.3% 輸送人員 77,334人 目標の数値は2020年度実績(収支率は実績+1%)であるが、2020年度と比較して路線の延伸を行っており、輸送人員増につながったと考えられる。 収支率は、輸送人員増に伴い収入も増加したが費用も同じく増加しているため改善にはいたらなかった。	沿線利用者に対して、定期券のPR等を行うことでバス利用を促し、利用者増に努める。

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)
JR九州バス(株)	山の神～久山～博多の運行 H29年～H30年 車両購入1台/年	<p>バス停沿線の施設や沿線観光地の情報や時刻表を地域毎に掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、4月にバス車内に配置し、令和4年9月にチラシを宮若市住民全戸(12,000世帯)配布、令和3年10月と令和4年4月に沿線地域(多々良校区)にチラシ計540部の回覧・配布を行い、利用促進を図った。また、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月上旬に町内全世帯約3,500世帯に配布した。また、9月の広報紙でバスの利用促進として、久山町を運行するバスを特集でお得な定期券等を紹介し、啓発を図った。</p> <p>その他、夏休み期間中から9月の中旬まで、直方線乗り放題の大人900円でこども2名まで無料で乗車できる「1 DAY ファミリーパス」をキャッシュレス決済で発売し、沿線地域(多々良校区)にチラシ配布を行い、周知した。</p>	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> <p>A</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>A</p> <p>【目標】収支率46.2% 輸送人員90,094人 【実績】収支率53.7%(+7.5%) 輸送人員76,852人 ダイヤ改正前の数値で目標を立てており(その時点ではダイヤ改正を行う予定なし)、その後ダイヤ改正により減便したため、輸送人員は13,242人減少した。経費が削減されたことにより収支率が上がった。</p>	

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)
JR九州バス(株)	直方～鞍手高校前～博多の運行 H29年～H30年 車両購入1台/年	バス停沿線の施設や沿線観光地の情報や時刻表を地域毎に掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、4月にバス車内に配置し、令和4年9月にチラシを宮若市住民全戸(12,000世帯)配布、令和3年10月と令和4年4月に沿線地域(多々良校区)にチラシ計540部の回覧・配布を行い、利用促進を図った。また、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月上旬に町内全世帯約3,500世帯に配布した。また、9月の広報紙でバスの利用促進として、久山町を運行するバスを特集でお得な定期券等を紹介し、啓発を図った。 その他、夏休み期間中から9月の中旬まで、直方線乗り放題の大人900円でこども2名まで無料で乗車できる「1 DAY ファミリーパス」をキャッシュレス決済で発売し、沿線地域(多々良校区)にチラシ配布を行い、周知した。	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。 ※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。	A 【目標】収支率39.2% 輸送人員137,032人 【実績】収支率41.8%(+2.6%) 輸送人員150,663人 輸送人員は、13,631人増加した。	引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、バスの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、効率的な運行の検討や沿線自治体と連携して持続可能な交通体系を検討していく。



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)
JR九州バス(株)	直方～鞍手高校前～福丸の運行  H29年～H30年 車両購入1台/年	バス停沿線の施設や沿線観光地の情報や時刻表を地域毎に掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、4月にバス車内に配置し、9月に宮若市住民全戸(12,000世帯)配布した。その他、夏休み期間中から9月の中旬まで、直方線乗り放題の大人900円でこども2名まで無料で乗車できる「1 DAY ファミリーパス」をキャッシュレス決済で発売した。	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。  ※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。	A  【目標】収支率56.6% 輸送人員116,948人 【実績】収支率73.3% (+16.7%) 輸送人員112,279人 ダイヤ改正前の数値で目標を立てており(その時点ではダイヤ改正を行う予定なし)、その後ダイヤ改正により減便したため、輸送人員は4,669人減少した。経費が削減されたことにより収支率が上がった。	
(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  車両購入 1台	関係自治体と連携して、広報誌やホームページ等を活用して、地域住民へ働きかけたが、新型コロナウイルス感染症の影響が続き、輸送人員は減少した。	B  朝倉市の主導により、大型商業施設で路線バス利用促進の啓発チラシと促進グッズの配布を10月に行う予定にしていたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、実施出来なかった。新型コロナウイルス感染症が収束したら、再開したい。  ノンステップ車両を予定通り1台購入した。	B  【目標】 収支率 31.0%以上 輸送人員 66,083人以上 【実績】 収支率 22.78% 輸送人員 61,108人 新型コロナウイルス感染症の影響が続き、休校や在宅ワークが予想を上った為、収支率も輸送人員も目標達成とはならなかった。	関係自治体と連携して、広報誌やホームページ等を活用して、地域住民へ働きかける。来社時にはQRコードを入れたポケットティッシュを配っており、引き続き配布する。

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5年3月27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) 西鉄バス佐賀(株)・西 鉄バス久留米(株) 西肥自動車(株) JR九州バス(株) (有)ジョイックス交通	45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: 26系統 B評価: 19系統 C評価: 0系統	【参考: 前年度】 A評価: 0系統 B評価: 4系統 C評価: 39系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナ禍においても、ICカードの導入及び周知活動、MaaSアプリを活用した企画乗車券の販売、ラッピングバスの運行、沿線自治体と連携した総合時刻表やチラシの配布、デジタルサイネージの設置等による情報発信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>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。</p> <p>目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統において人口減少やコロナ・燃料高騰の影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。</p> <p>そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。</p> <p>さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】 【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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車(株) 伊万里線	<p>大口口～徳須恵～伊万里系統の運行。</p> <p>R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入)</p> <p>R3 車両購入2台 (伊万里・唐津・佐賀に導入)</p> <p>R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入)</p> <p>H30 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入)</p> <p>H25 車両購入1台</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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込みを図った。</p>	<p>B</p> <p>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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>C</p> <p>本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>【収支率】 (R4)目標:40.3% 実績:34.2%(C) (R3)目標:50.5% 実績:36.9%(C) (R2)目標:52.4% 実績:39.3%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R4)目標:45,753人 実績:39,681人(C) (R3)目標:69,958人 実績:42,890人(C) (R2)目標:70,736人 実績:45,300人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。</p> <p>また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
昭和自動車(株) 野元・呼子線	<p>唐津～野元～呼子の運行。</p> <p>R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入)</p> <p>R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p> <p>R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p> <p>R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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込みを図った。</p>	<p>B</p> <p>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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>C</p> <p>本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>【収支率】 (R4)目標:46.6% 実績:38.9%(C) (R3)目標:58.6% 実績:40.1%(C) (R2)目標:66.4% 実績:45.6%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R4)目標:19,222人 実績:18,165人(C) (R3)目標:22,856人 実績:18,225人(C) (R2)目標:27,540人 実績:19,032人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。</p> <p>また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
昭和自動車(株) 小加倉・呼子線	<p>唐津～小加倉～呼子の運行。</p> <p>R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入)</p> <p>R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p> <p>R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p> <p>R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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込みを図った。</p>	<p>B</p> <p>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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>B</p> <p>本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられるが、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>【収支率】 (R4)目標:50.6% 実績:48.9%(B) (R3)目標:59.1% 実績:44.3%(C) (R2)目標:81.2% 実績:49.6%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R4)目標:13,677人 実績:14,170人(B) (R3)目標:12,534人 実績:13,487人(C) (R2)目標:19,485人 実績:13,542人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。</p> <p>また、収支率は前年度の実績値を上回っており、コロナ禍前より改善することが期待できる。</p>

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車(株) 七山線	大手口～浜崎四つ角・ななのゆ～細川系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:29.1% 実績:27.5%(C) (R3)目標:36.9% 実績:25.1%(C) (R2)目標:37.8% 実績:28.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:30,137人 実績:27,050人(C) (R3)目標:12,534人 実績:27,050人(C) (R2)目標:19,485人 実績:13,542人(C)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
昭和自動車(株) 多久線	佐賀駅BC～徳万・小城～多久駅前系統の運行。 R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:46.2% 実績:39.4%(C) (R3)目標:61.4% 実績:41.5%(C) (R2)目標:63.0% 実績:45.2%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:33,068人 実績:30,145人(C) (R3)目標:40,445人 実績:31,079人(C) (R2)目標:41,402人 実績:32,741人(C)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
昭和自動車(株) 古湯線	フォレストふじ～尼寺・川上橋～辻の堂系統の運行。 R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、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	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられるが、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:49.7% 実績:46.1%(B) (R3)目標:65.3% 実績:44.8%(B) (R2)目標:67.1% 実績:48.7%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:60,292人 実績:96,548人(B) (R3)目標:72,551人 実績:87,634人(B) (R2)目標:41,087人 実績:59,696人(B)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率は前年度の実績値を上回っており、コロナ禍前より改善することが期待できる。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
昭和自動車(株) 唐津・佐賀線	大手口～多久駅前・片田江～佐賀駅BC系統の運行。 R4 車両購入5台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、多久、古湯、唐津・佐賀、中極、有浦・飯屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:38.4% 実績:32.9%(C) (R3)目標:49.5% 実績:35.3%(C) (R2)目標:50.6% 実績:37.4%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:110,417人 実績:105,857人(C) (R3)目標:130,294人 実績:106,677人(C) (R2)目標:131,714人 実績:109,324人(C)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
昭和自動車(株) 中極線	小城～中極・尼寺～辻の堂系統の運行。 R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:36.3% 実績:32.0%(C) (R3)目標:47.9% 実績:33.6%(C) (R2)目標:49.0% 実績:35.3%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:81,857人 実績:76,241人(C) (R3)目標:98,169人 実績:61,728人(C) (R2)目標:100,320人 実績:81,047人(C)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
昭和自動車(株) 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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。	B 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、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:33.3% 実績:27.9%(C) (R3)目標:43.2% 実績:28.8%(C) (R2)目標:45.1% 実績:32.3%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:14,330人 実績:13,236人(C) (R3)目標:25,712人 実績:13,236人(C) (R2)目標:27,280人 実績:14,189人(C)	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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。

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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>昭和自動車(株) 有浦・仮屋線</p>	<p>金の手～仮屋～玄海エネルギーパーク系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:73.5% 実績:63.8%(C) (R3)目標:95.7% 実績:63.4%(C) (R2)目標:73.7% 実績:72.5%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:5,486人 実績:4,693人(C) (R3)目標:17,144人 実績:4,693人(C) (R2)目標:9,750人 実績:5,432人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
<p>昭和自動車(株) 湊線</p>	<p>大手口～みなと園～呼子系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:43.6% 実績:40.1%(C) (R3)目標:57.3% 実績:35.5%(C) (R2)目標:58.7% 実績:42.6%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:34,369人 実績:32,550人(C) (R3)目標:52,023人 実績:30,898人(C) (R2)目標:52,787人 実績:34,029人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
<p>昭和自動車(株) 呼子線</p>	<p>宝当棧橋～若野・打上～呼子系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・仮屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:37.3% 実績:32.3%(C) (R3)目標:53.1% 実績:33.4%(C) (R2)目標:54.4% 実績:36.3%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:92,027人 実績:83,867人(C) (R3)目標:101,762人 実績:81,439人(C) (R2)目標:102,197人 実績:91,116人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>

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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>昭和自動車(株) 有浦・入野線</p>	<p>金の手～入野系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・飯屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:34.3% 実績:28.6%(C) (R3)目標:45.9% 実績:31.2%(C) (R2)目標:86.2% 実績:33.3%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:11,973人 実績:11,119人(C) (R3)目標:13,750人 実績:11,119人(C) (R2)目標:27,446人 実績:人11,855(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
<p>昭和自動車(株) 切木線</p>	<p>大手口～切子・古保志気～入野系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・飯屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:51.1% 実績:44.6%(C) (R3)目標:61.0% 実績:47.2%(C) (R2)目標:62.9% 実績:50.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:40,198人 実績:36,468人(C) (R3)目標:52,070人 実績:37,941人(C) (R2)目標:54,138人 実績:39,800人(C)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>
<p>昭和自動車(株) 北波多線</p>	<p>大手口～今組・山本～市民病院きたはた系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里・野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・飯屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、輸送人員に大きな減少は見られない。 【収支率】 (R4)目標:50.3% 実績:40.4%(C) (R3)目標:59.0% 実績:47.0%(B) (R2)目標:60.3% 実績:49.3%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:52,878人 実績:52,081人(C) (R3)目標:46,714人 実績:52,081人(B) (R2)目標:48,863人 実績:52,355人(B)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。</p>

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: 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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>昭和自動車線 唐津・有浦線</p>	<p>大手口～有浦上～金の手系統の運行。 R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、小加倉・呼子、七山、唐津・佐賀、有浦・飯屋、湊、呼子、有浦・入野、切木、北波多、唐津・有浦に導入) 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)</p>	<p>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、乗換の利便性向上のための離島航路のオープンデータ化、バスロケーションシステムの周知、系統ナンバリング、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組みを図った。</p>	<p>B 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、乗車証明書などを用いた沿線飲食店等での優待サービス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、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>C 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:50.3% 実績:31.8%(C) (R3)目標:46.0% 実績:33.2%(C) (R2)目標:50.9% 実績:49.3%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:48,787人 実績:42,143人(C) (R3)目標:48,657人 実績:44,796人(C) (R2)目標:30,655人 実績:48,304人(B)</p>	<p>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を行い利便性向上による利用者増を図る。 また、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのもの見直しが課題となっている。</p>
<p>佐賀市交通局 犬井道線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・大崎～大説間系統の運行。 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】 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。</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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられたが、燃油価格高騰等の影響により、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:58.0% 実績:53.4%(B) (R3)目標:61.2% 実績:48.8%(C) (R2)目標:66.4% 実績:57.0%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:140,741人 実績:144,516人(B) (R3)目標:167,759人 実績:127,679人(C) (R2)目標:161,967人 実績:139,348人(C)</p>	<p>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、収支の改善と乗務員の働き方改革を同時に進める必要があるため、事業等の見直しが課題となってくる。</p>
<p>佐賀市交通局 早津江線</p>	<p>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、東与賀に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。</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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられたが、燃油価格高騰等の影響により、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:63.9% 実績:62.2%(B) (R3)目標:67.4% 実績:65.8%(C) (R2)目標:72.2% 実績:62.9%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:169,004人 実績:190,710人(B) (R3)目標:185,825人 実績:177,388人(C) (R2)目標:181,305人 実績:167,331人(C)</p>	<p>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、収支の改善と乗務員の働き方改革を同時に進める必要があるため、事業等の見直しが課題となってくる。</p>



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: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	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 車両購入2台 【犬井道、橋津に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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	本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。  【収支率】 (R4)目標:55.5% 実績:43.0%(C) (R3)目標:62.6% 実績:53.0%(C) (R2)目標:54.3% 実績:54.5%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:59,620人 実績:56,687人(C) (R3)目標:70,031人 実績:58,740人(C) (R2)目標:59,030人 実績:62,884人(B)	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、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
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】R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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	本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられたが、燃油価格高騰等の影響により、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。  【収支率】 (R4)目標:64.1% 実績:55.1%(B) (R3)目標:73.2% 実績:53.1%(C) (R2)目標:62.8% 実績:63.1%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:80,914人 実績:81,609人(B) (R3)目標:115,038人 実績:75,619人(C) (R2)目標:93,429人 実績:80,113人(B)	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、収支の改善と乗務員の働き方改革を同時に進める必要があるため、事業等の見直しが課題となってくる。
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 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】 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:58.1% 実績:65.9%(A) (R3)目標:70.4% 実績:57.3%(C) (R2)目標:70.4% 実績:57.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:121,939人 実績:147,841人(A) (R3)目標:147,620人 実績:122,453人(C) (R2)目標:133,077人 実績:120,732人(C)	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。

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: 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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>佐賀市交通局 広江線</p>	<p>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】 R4年度 車両購入3台 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。</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>事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:52.8% 実績:53.1%(A) (R3)目標:60.6% 実績:45.3%(C) (R2)目標:55.7% 実績:51.8%(B) 【輸送人員】 (R4)目標:127,621人 実績:133,094人(A) (R3)目標:155,056人 実績:117,445人(C) (R2)目標:122,769人 実績:126,358人(B)</p>	<p>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。</p>
<p>佐賀市交通局 東与賀線</p>	<p>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】 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。</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>事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:69.5% 実績:71.6%(A) (R3)目標:82.8% 実績:75.5%(C) (R2)目標:85.1% 実績:68.5%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:117,815人 実績:138,196人(A) (R3)目標:153,940人 実績:134,692人(C) (R2)目標:143,379人 実績:116,649人(C)</p>	<p>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。</p>
<p>佐賀市交通局 蓮池線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・東田代～橋津系統の運行。  H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのりワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。</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>本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は回復の傾向がみられたが、燃油価格高騰等の影響により、収支率は計画に位置付けられた目標を達成できなかった。  【収支率】 (R4)目標:48.0% 実績:38.9%(B) (R3)目標:62.6% 実績:43.0%(C) (R2)目標:53.8% 実績:47.0%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:72,031人 実績:72,732人(B) (R3)目標:70,031人 実績:72,362人(C) (R2)目標:81,024人 実績:71,318人(C)</p>	<p>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、収支の改善と乗務員の働き方改革を同時に進める必要があるため、事業等の見直しが課題となってくる。</p>

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
佐賀市交通局 嘉瀬新町線	佐賀駅BC～医療センター・嘉瀬新町～くぼた特産物直売所系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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 本システムの沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:52.6% 実績:36.0%(C) (R3)目標:60.0% 実績:43.0%(C) (R2)目標:56.5% 実績:51.6%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:50,407人 実績:41,244人(C) (R3)目標:63,219人 実績:44,022人(C) (R2)目標:52,721人 実績:49,908人(C)	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、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
佐賀市交通局 徳万線	佐賀駅BC～医療センター・徳万～くぼた特産物直売所系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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 本システムの沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:45.0% 実績:36.3%(C) (R3)目標:54.4% 実績:39.5%(C) (R2)目標:52.0% 実績:44.0%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:42,255人 実績:39,493人(C) (R3)目標:50,834人 実績:40,478人(C) (R2)目標:48,762人 実績:41,837人(C)	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、収支率の改善のため、バス路線の再編・最適化が必要となるが、事業縮小による輸送人員の減少が見込まれるため、乗合事業そのものの見直しが課題となっている。
佐賀市交通局 西与賀線	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 R4年度 車両購入3台	ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼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)」の周知や、ゾンビランドサガのラッピングバスをR4.1末まで運行し、利用促進を図った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、佐賀駅バスセンター各のりばにおいてデジタルサイネージを設置(R4.10)し、利便性向上を行った。	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	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した 【収支率】 (R4)目標:70.0% 実績:83.3%(A) 【輸送人員】 (R4)目標:140,651人 実績:173,078人(A)	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。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
祐徳自動車(株) 佐賀線	祐徳神社前～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行。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を行った。また、ICカード(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の更新と市内主要施設への配布による路線の周知を行った。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、コロナ前と比べて約8割程度回復している。 【収支率】 (R4)目標:22.2% 実績:21.4%(C) (R3)目標:40.3% 実績:18.0%(C) (R2)目標:45.0% 実績:21.2%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:74,902人 実績:67,149人(C) (R3)目標:88,770人 実績:69,590人(C) (R2)目標:87,586人 実績:74,161人(C)	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。また、収支改善も急務だが、運転者の不足、燃料費の高騰への対応も同時に求められる状況のため、自治体も含め取り組む必要がある。
祐徳自動車(株) 武雄線	下西山車庫～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行。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を行った。また、ICカード(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の更新と市内主要施設への配布やパンフレットの各戸配布による路線の周知を行った。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、コロナ前と比べて約8割程度回復している。 【収支率】 (R4)目標:23.7% 実績:23.1%(C) (R3)目標:43.2% 実績:19.7%(C) (R2)目標:45.0% 実績:21.2%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:82,568人 実績:76,557人(C) (R3)目標:97,041人 実績:76,925人(C) (R2)目標:90,803人 実績:81,751人(C)	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。また、収支改善も急務だが、運転者の不足、燃料費の高騰への対応も同時に求められる状況のため、自治体も含め取り組む必要がある。
祐徳自動車(株) 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を行った。また、ICカード(nimoca)新規購入キャンペーンを行った。また、時刻表にQRコードを貼り、バス位置情報を確認できるようにした。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は目標達成はできなかったものの、前年度と比較すると回復が見られる。また、収支率は前年度と比較すると大きく改善している。 【収支率】 (R4)目標:25.9% 実績:27.0%(B) (R3)目標:45.5% 実績:21.9%(C) (R2)目標:48.6% 実績:24.9%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:58,798人 実績:55,476人(B) (R3)目標:65,370人 実績:54,326人(C) (R2)目標:61,071人 実績:58,216人(C)	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。また、収支改善も急務だが、運転者の不足、燃料費の高騰への対応も同時に求められる状況のため、自治体も含め取り組む必要がある。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
祐徳自動車(株)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を行った。また、ICカード(nimoca)新規購入キャンペーンを行った。また、時刻表にQRコードを貼り、バス位置情報を確認できるようにした。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した 【収支率】 (R4)目標:23.4% 実績:26.2%(A) (R3)目標:40.9% 実績:19.4%(C) (R2)目標:45.8% 実績:22.4%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:31,262人 実績:31,846人(A) (R3)目標:27,086人 実績:27,086人(C) (R2)目標:35,887人 実績:30,953人(C)	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(株)祐徳線	祐徳神社前～嬉野市役所～下西山車庫系統の運行。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を行った。また、ICカード(nimoca)新規購入キャンペーンを行った。また、時刻表にQRコードを貼り、バス位置情報を確認できるようにした。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。輸送人員は目標達成はできなかったものの、前年度と比較すると回復が見られる。また、収支率は前年度と比較すると大きく改善している。 【収支率】 (R4)目標:25.0% 実績:26.2%(B) (R3)目標:46.7% 実績:21.2%(C) (R2)目標:51.7% 実績:24.0%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:45,541人 実績:44,880人(B) (R3)目標:58,009人 実績:43,174人(C) (R2)目標:52,167人 実績:45,091人(C)	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。また、収支改善も急務だが、運転者の不足、燃料費の高騰への対応も同時に求められる状況のため、自治体も含め取り組む必要がある。
祐徳自動車(株)太良線	鹿島バスセンター～糸岐本町～県界系統の運行。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を行った。また、ICカード(nimoca)新規購入キャンペーンを行った。また、時刻表にQRコードを貼り、バス位置情報を確認できるようにした。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、コロナ前と比べて約8割程度回復している。 【収支率】 (R4)目標:18.1% 実績:17.9%(C) (R3)目標:38.8% 実績:14.4%(C) (R2)目標:43.0% 実績:17.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:33,066人 実績:29,605人(C) (R3)目標:47,720人 実績:30,342人(C) (R2)目標:47,016人 実績:32,739人(C)	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。また、収支改善も急務だが、運転者の不足、燃料費の高騰への対応も同時に求められる状況のため、自治体も含め取り組む必要がある。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
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。	鳥栖市、上峰町でのバスマップ配布を行った。 また、バスの乗り方教室や自治体を実施する出前講座を行うことで、新規利用者の取込みを図った。 「こども50円バス」や「こども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:58.9% 実績:64.7%(A) (R3)目標:67.0% 実績:61.7%(C) (R2)目標:71.4% 実績:57.9%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:138,074人 実績:141,569人(A) (R3)目標:150,336人 実績:131,952人(C) (R2)目標:147,276人 実績:136,707人(C)	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。
西鉄バス佐賀線 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。	鳥栖市、上峰町でのバスマップ配布を行った。 また、バスの乗り方教室や自治体を実施する出前講座を行うことで、新規利用者の取込みを図った。 「こども50円バス」や「こども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:34.0% 実績:41.4%(A) (R3)目標:43.0% 実績:40.5%(C) (R2)目標:45.8% 実績:33.0%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:69,589人 実績:75,787人(A) (R3)目標:89,264人 実績:70,235人(C) (R2)目標:88,111人 実績:68,900人(C)	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。
西鉄バス佐賀線 鳥栖・神埼線	鳥栖駅～目達原～神埼駅通り系統の運行。	鳥栖市、上峰町でのバスマップ配布を行った。 また、バスの乗り方教室や自治体を実施する出前講座を行うことで、新規利用者の取込みを図った。 「こども50円バス」や「こども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:30.4% 実績:37.9%(A) (R3)目標:41.1% 実績:35.7%(C) (R2)目標:46.2% 実績:29.4%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:28,322人 実績:30,951人(A) (R3)目標:38,189人 実績:28,732人(C) (R2)目標:37,811人 実績:28,042人(C)	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。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
西鉄バス佐賀線 目達原線	鳥栖駅～目達原系統の運行。	鳥栖市、上峰町でのバスマップ配布を行った。 また、バスの乗り方教室や自治体を実施する出前講座を行うことで、新規利用者の取込みを図った。「子ども50円バス」や「子ども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:38.3% 実績:51.4%(A) (R3)目標:43.9% 実績:45.3%(B) (R2)目標:48.3% 実績:37.3%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:39,553人 実績:46,834人(A) (R3)目標:46,225人 実績:40,212人(B) (R2)目標:45,027人 実績:39,162人(C)	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、子ども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。
西鉄バス佐賀線 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米系統の運行。	沿線施設にチラシを設置、町営住宅へのポスティング、公共交通マップの配布など、利用の呼びかけを行い、利用者の増加を図った。また、「子ども50円バス」や「子ども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	昨年度と比較し、新型コロナウイルスの影響は徐々に回復しつつあり、輸送人員は増加しているが、収支は悪化しており、コロナ禍前と比較すると完全には回復していない。収支目標は達成できなかったが、前年度と比較すると、改善傾向がみられる。  【収支率】 (R4)目標:54.2% 実績:52.5%(A) (R3)目標:72.1% 実績:51.3%(B) (R2)目標:77.4% 実績:53.2%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:104,180人 実績:125,088人(A) (R3)目標:125,825人 実績:117,134人(B) (R2)目標:129,817人 実績:103,149人(C)	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、子ども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・久留米共同運行 佐賀・久留米線	佐賀第二合同庁舎～目達原・長門石～西鉄久留米系統の運行。	鳥栖市、上峰町でのバスマップ配布を行った。 また、吉野ヶ里町の小学校でバスの乗り方教室や自治体を実施する出前講座を行うことで、新規利用者の取込みを図った。「子ども50円バス」や「子ども無料バス」企画を実施し、新規利用者の取込みを図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	事業が計画に位置付けられた目標を達成した  【収支率】 (R4)目標:51.2% 実績:62.0%(A) (R3)目標:78.3% 実績:59.9%(B) (R2)目標:81.3% 実績:50.2%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:60,650人 実績:171,765人(A) (R3)目標:60,650人 実績:205,656人(B) (R2)目標:74,213人 実績:60,050人(C)	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、子ども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。

## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
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。	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。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、収支率及び輸送人員ともに、前年度を維持している。 【収支率】 (R4)目標:28.9% 実績:28.6%(C) (R3)目標:39.9% 実績:26.0%(C) (R2)目標:39.9% 実績:27.9%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:31,278人 実績:31,105人(C) (R3)目標:35,702人 実績:30,451人(C) (R2)目標:35,164人 実績:30,969人(C)	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。また、前年度より増集しているが、収支・利用者ともに不安定であり、新規利用者の増加を図る必要がある。
西肥自動車(株) 佐世保～伊万里線	佐世保～伊万里系統の運行。	地区別の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。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、収支率及び輸送人員ともに、前年度を維持している。 【収支率】 (R4)目標:54.1% 実績:51.8%(C) (R3)目標:67.1% 実績:47.0%(C) (R2)目標:67.1% 実績:53.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:123,329人 実績:91,496人(C) (R3)目標:105,997人 実績:109,598人(C) (R2)目標:172,176人 実績:122,108人(C)	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。また、前年度より増集しているが、収支・利用者ともに不安定であり、新規利用者の増加を図る必要がある。
西肥自動車(株) 佐世保～嬉野線	佐世保～嬉野系統の運行。	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。	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 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかったが、収支率及び輸送人員ともに、前年度を維持している。 【収支率】 (R4)目標:68.9% 実績:64.0%(C) (R3)目標:87.6% 実績:58.6%(C) (R2)目標:87.6% 実績:67.9%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:142,913人 実績:99,278人(C) (R3)目標:149,698人 実績:131,883人(C) (R2)目標:369,823人 実績:141,499人(C)	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。また、前年度より増集しているが、収支・利用者ともに不安定であり、新規利用者の増加を図る必要がある。



## 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: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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JR九州バス(株)	嬉野温泉バスセンター～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～新武雄病院	9月20日にICカード「ニモカ」を導入し、バス停沿線の生活に直結する地区にニモカ利用ガイド及び時刻表を掲載したりフリーレットを全戸配布した。また、通勤通学のスマホ定期を導入し、利便性向上を図った。	B ホームページにバス停毎の時刻表の掲載や、ページの改修を予定していたが、新型コロナウイルスの影響等により費用の捻出ができず、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	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:37.6% 実績:37.7%(B) (R3)目標:56.4% 実績:44.4%(C) (R2)目標:59.8% 実績:36.6%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:75,087人 実績:52,347人(B) (R3)目標:107,736人 実績:55,530人(C) (R2)目標:111,123人 実績:74,344人(C)	今後も新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、利用促進の広報活動を継続していく。また、地元利用客はもとより観光客の移動手段としての交通網として、新幹線との接続等事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。
JR九州バス(株)	彼杵駅～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～たけお競輪場	9月20日にICカード「ニモカ」を導入し、バス停沿線の生活に直結する地区にニモカ利用ガイド及び時刻表を掲載したりフリーレットを全戸配布した。また、通勤通学のスマホ定期を導入し、利便性向上を図った。	B ホームページにバス停毎の時刻表の掲載や、ページの改修を予定していたが、新型コロナウイルスの影響等により費用の捻出ができず、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	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:27.1% 実績:27.8%(B) (R3)目標:42.7% 実績:35.2%(C) (R2)目標:47.1% 実績:26.1%(C) 【輸送人員】 (R4)目標:38,240人 実績:31,727人(B) (R3)目標:64,282人 実績:31,112人(C) (R2)目標:72,632人 実績:37,862人(C)	輸送人員が年々減少している路線であり、さらに新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の減少が加速しているため、利用促進の広報活動を今後も継続していく。また、地元利用客はもとより観光客の移動手段としての交通網として、新幹線との接続等事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。
(有)ジョイックス交通三瀬・横武線	三瀬支所～神埼駅前～横武の運行	佐賀市バス路線マップや時刻表等を掲載したパンフレットを市内主要施設や沿線全戸に配布し、利用促進を図った。	B 新型コロナウイルスの影響により、九年庵イベントや公共交通利用に関する地域住民説明会が開催できないなど、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	B 本系統の沿線市町は全体的に人口減少やモータリゼーション進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少を引き起こし、収支率も悪化させる原因となっている。収支率・輸送人員ともに、計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R4)目標:14.4% 実績:12.2%(B) (R3) 実績:13.4% 【輸送人員】 (R4)目標:16,092人 実績:16,311人(B) (R3) 実績:15,933人	新型コロナウイルスの影響により昨年度より収支率が悪化しており、輸送人員は増加しているものの、微増に留まっている。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。また、輸送人員増による収支の改善のため、各種イベント開催時に、臨時便等の対応を行い、収支改善を図る。

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5年3月27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(有) 長崎自動車(株)	38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: 38系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 17系統 B評価: 17系統 C評価: 4系統  【参考: 前年度】 A評価: 5系統 B評価: 17系統 C評価: 14系統	別添一次評価 の とおり	<p>コロナ禍においても、企画乗車券の販売やPR、各種学校へ定期券のPR、沿線自治体と連携した地区別時刻表の作成・配布等の広報活動を通じて利用促進に取り組まれていることや利便性向上や運行効率化のための路線及びダイヤの再編・見直しを行っていることを評価します。</p> <p>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。 目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統において人口減少やコロナ・燃料高騰の影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。 そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。 さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持されることを期待します。</p>	評価指標 【乗車密度】 【輸送人員】 【運送収入】 【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5年1月24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	<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。</p> <p>また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光客向けのPRを行った。</p> <p>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。</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>B</p> <p>【乗車密度】                      ・目標値:5.7人(R2年度の実績値)                      ・R4年度実績:4.4人                      【輸送人員】                      ・目標値:29,900人(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:27,727人                      ・達成率:92.7%                      【運送収入】                      ・目標値:28,287,681円(R2年度の実績値+580千円)                      ・R4年度実績:19,282,177円                      ・達成率:68.2%                      【収支率】                      ・目標値:57.0%(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:41.4%                      ・達成率:72.6%</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響や燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。</p>	<p>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</p> <p>・観光需要のある路線でもあるため、県外に向けた路線情報の発信を強化していく。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</p>
	2. 江の浦～長崎線の運行(矢上団地、大波止経由)	<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。</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>A</p> <p>【乗車密度】                      ・目標値:5.7人(R2年度の実績値)                      ・R4年度実績:7.3人                      【輸送人員】                      ・目標値:263,100人(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:271,223人                      ・達成率:103.1%                      【運送収入】                      ・目標値:45,424,087円(R2年度の実績値+850千円)                      ・R4年度実績:57,664,045円                      ・達成率:126.9%                      【収支率】                      ・目標値:57.3%(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:65.5%                      ・達成率:114.3%</p> <p>目標を達成できた。</p>	<p>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</p> <p>・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</p>
	3. 江の浦～長崎線の運行(飯盛団地、矢上団地、大波止経由)	<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。</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>A</p> <p>【乗車密度】                      ・目標値:5.9人(R2年度の実績値)                      ・R4年度実績:7.2人                      【輸送人員】                      ・目標値:93,700人(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:85,723人                      ・達成率:91.5%                      【運送収入】                      ・目標値:16,310,148円(R2年度の実績値+330千円)                      ・R4年度実績:19,679,739円                      ・達成率:120.7%                      【収支率】                      ・目標値:58.3%(R2年度の実績値+1.0%)                      ・R4年度実績:63.7%                      ・達成率:109.3%</p> <p>乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。                      輸送人員については運行本数の見直しにより短距離利用者が減少したため目標を達成できなかった。</p>	<p>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</p> <p>・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</p>

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	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。 令和4年4月より、利用状況に合わせて便の適正化(削減)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。	【乗車密度】 ・目標値:2.9人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.2人 【輸送人員】 ・目標値:130,100人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:127,775人 ・達成率:98.2% 【運送収入】 ・目標値:24,721,561円(R2年度の実績値+890千円) ・R4年度実績:25,031,105円 ・達成率:101.3% 【収支率】 ・目標値:34.6%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:33.7% ・達成率:97.4%  乗車密度、運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については運行本数の見直しにより短距離利用者が減少したため目標を達成できなかった。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	5. 諫早～みさかえの圏線の運行	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。	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。	【乗車密度】 ・目標値:2.5人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:2.9人 【輸送人員】 ・目標値:44,700人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:48,146人 ・達成率:107.7% 【運送収入】 ・目標値:10,026,380円(R2年度の実績値+410千円) ・R4年度実績:11,252,772円 ・達成率:112.2% 【収支率】 ・目標値:30.6%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:31.0% ・達成率:101.3%  目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	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	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。	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。	【乗車密度】 ・目標値:2.8人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.2人 【輸送人員】 ・目標値:134,100人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:140,545人 ・達成率:104.8% 【運送収入】 ・目標値:23,334,205円(R2年度の実績値+770千円) ・R4年度実績:26,277,622円 ・達成率:112.6% 【収支率】 ・目標値:37.1%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:37.7% ・達成率:101.6%  目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。

## 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	7. 今村～早見線の運行	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。	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>【乗車密度】</li> <li>・目標値:2.7人(R2年度の実績値)</li> <li>・R4年度実績:3.1人</li> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値:94,300人(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:133,249人</li> <li>・達成率:141.3%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値:19,537,446円(R2年度の実績値+710千円)</li> <li>・R4年度実績:21,415,347円</li> <li>・達成率:109.6%</li> <li>【収支率】</li> <li>・目標値:32.6%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:32.3%</li> <li>・達成率:99.1%</li> </ul> <p>乗車密度、輸送人員、運送収入については目標を達成できた。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</li> <li>・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。</li> <li>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</li> </ul>
長崎県交通局	8. 諫早～長崎空港線の運行(消防学校前、サンスバおおむら経由)	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。 また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光者に向けたPR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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>【乗車密度】</li> <li>・目標値:2.7人(R2年度の実績値)</li> <li>・R4年度実績:4.7人</li> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値:57,900人(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:98,496人</li> <li>・達成率:170.1%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値:12,883,055円(R2年度の実績値+450千円)</li> <li>・R4年度実績:21,686,189円</li> <li>・達成率:168.3%</li> <li>【収支率】</li> <li>・目標値:35.5%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:51.4%</li> <li>・達成率:144.8%</li> </ul> <p>目標を達成できた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</li> <li>・大村市内でのフリーター系統等との乗継ダイヤも勘案しながらエリアでの路線展開を実施する。</li> <li>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</li> </ul>
長崎県交通局	9. 諫早～長崎空港線の運行(長崎医療センター、サンスバおおむら経由) 【車両補助対象】 ・H31.3 購入3台	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。 また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光者に向けたPR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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>【乗車密度】</li> <li>・目標値:3.1人(R2年度の実績値)</li> <li>・R4年度実績:5.2人</li> <li>【輸送人員】</li> <li>・目標値:108,500人(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:161,654人</li> <li>・達成率:149.0%</li> <li>【運送収入】</li> <li>・目標値:21,567,281円(R2年度の実績値+620千円)</li> <li>・R4年度実績:34,574,973円</li> <li>・達成率:160.3%</li> <li>【収支率】</li> <li>・目標値:39.1%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:54.4%</li> <li>・達成率:139.1%</li> </ul> <p>目標を達成できた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより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。</li> <li>・大村市内でのフリーター系統等との乗継ダイヤも勘案しながらエリアでの路線展開を実施する。</li> <li>・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。</li> </ul>

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)
西肥自動車(株)	1. 佐世保駅前～吉井間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標値:68,769人(R2年度の実績値+4,659人) ・R4年度実績:60,884人 ・達成率:88.5% 【運送収入】 ・目標値:11,786,481円(R2年度の実績値+810千円) ・R4年度実績:10,930,032円 ・達成率:92.7% 【収支率】 ・目標値:57.3%(R2年度の実績値+3.9%) ・R4年度実績:49.6% ・達成率:86.6% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	2. 松浦駅前～平戸棧橋間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【輸送人員】 ・目標値:44,138人(R2年度の実績値+5,637人) ・R4年度実績:27,621人 ・達成率:62.6% 【運送収入】 ・目標値:12,955,994円(R2年度の実績値+1,689千円) ・R4年度実績:7,874,623円 ・達成率:60.8% 【収支率】 ・目標値:39.8%(R2年度の実績値+5.1%) ・R4年度実績:23.0% ・達成率:57.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	3. 福島支所前～伊万里駅前間の運行	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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標値:35,112人(R2年度の実績値+4,143人) ・R4年度実績:31,105人 ・達成率:88.6% 【運送収入】 ・目標値:13,149,251円(R2年度の実績値+1,592千円) ・R4年度実績:12,675,053円 ・達成率:96.4% 【収支率】 ・目標値:31.7%(R2年度の実績値+3.8%) ・R4年度実績:28.6% ・達成率:90.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。

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)
西肥自動車株	4. 内海～川棚バスセンター間の運行	関係町と連携し、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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:65,249人(R2年度の実績値+10,583人) ・R4年度実績:50,634人 ・達成率:77.6% 【運送収入】 ・目標値:15,065,184円(R2年度の実績値+2,503千円) ・R4年度実績:13,644,845円 ・達成率:90.6% 【収支率】 ・目標値:34.1%(R2年度の実績値+5.6%) ・R4年度実績:32.0% ・達成率:93.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	5. 伊万里駅前～佐世保駅前間の運行	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:131,832人(R2年度の実績値+9,724人) ・R4年度実績:91,496人 ・達成率:69.4% 【運送収入】 ・目標値:25,675,526円(R2年度の実績値+1,921千円) ・R4年度実績:21,698,937円 ・達成率:84.5% 【収支率】 ・目標値:57.4%(R2年度の実績値+4.3%) ・R4年度実績:51.8% ・達成率:90.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	6. 有川港ターミナル～箒山～青方間の運行	関係町と連携し、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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:35,268人(R2年度の実績値+4,269人) ・R4年度実績:24,394人 ・達成率:69.2% 【運送収入】 ・目標値:7,624,919円(R2年度の実績値+940千円) ・R4年度実績:5,636,140円 ・達成率:73.9% 【収支率】 ・目標値:45.6%(R2年度の実績値+5.6%) ・R4年度実績:32.0% ・達成率:70.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。

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)
西肥自動車株	7. 青方循環線の運行	関係町と連携し、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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標値:28,666人(R2年度の実績値+2,855人) ・R4年度実績:26,520人 ・達成率:92.5% 【運送収入】 ・目標値:5,660,578円(R2年度の実績値+581千円) ・R4年度実績:5,511,524円 ・達成率:97.4% 【収支率】 ・目標値:27.4%(R2年度の実績値+2.8%) ・R4年度実績:22.4% ・達成率:81.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	8. 佐々バスセンター～楠泊～江迎間の運行	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標値:133,194人(R2年度の実績値+13,195人) ・R4年度実績:101,847人 ・達成率:76.5% 【運送収入】 ・目標値:29,094,041円(R2年度の実績値+2,940千円) ・R4年度実績:24,707,903円 ・達成率:84.9% 【収支率】 ・目標値:41.3%(R2年度の実績値+4.1%) ・R4年度実績:35.2% ・達成率:85.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	9. 嬉野～三川内～佐世保駅間の運行	関係市町と連携し、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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【輸送人員】 ・目標値:165,763人(R2年度の実績値+24,264人) ・R4年度実績:99,278人 ・達成率:59.9% 【運送収入】 ・目標値:45,116,637円(R2年度の実績値+6,672千円) ・R4年度実績:25,653,553円 ・達成率:56.9% 【収支率】 ・目標値:79.6%(R2年度の実績値+11.7%) ・R4年度実績:57.5% ・達成率:72.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	10. 平戸口駅～平戸高校間の運行	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、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図った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【輸送人員】 ・目標値:53,295人(R2年度の実績値+11,287人) ・R4年度実績:53,843人 ・達成率:101.0% 【運送収入】 ・目標値:30,637,383円(R2年度の実績値+520千円) ・R4年度実績:20,219,936円 ・達成率:66.0% 【収支率】 ・目標値:56.3%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:40.5% ・達成率:71.9% 輸送人員については目標を達成できた。 運送収入、収支率については新型コロナウイルス感染症の影響や燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。



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)
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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:86,530人(R2年度実績+2.8%) ・R4年度実績:84,893人 ・達成率:98.1% 【運送収入】 ・目標値:18,884,177円(R2年度実績+520千円) ・R4年度実績:16,667,936円 ・達成率:88.3% 【収支率】 ・目標値:61.5%(R2年度の実績値+1.6%) ・R4年度実績:57.7% ・達成率:93.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・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。 ・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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:92,777人(R2年度実績+2.7%) ・R4年度実績:85,018人 ・達成率:91.6% 【運送収入】 ・目標値:21,528,256円(R2年度実績+570千円) ・R4年度実績:21,379,941円 ・達成率:99.3% 【収支率】 ・目標値:47.6%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:51.1% ・達成率:107.4% 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については、運行の効率化により目標を達成できた。	・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。 ・長崎新幹線と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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:102,125人(R2年度実績+3.1%) ・R4年度実績:91,594人 ・達成率:89.7% 【運送収入】 ・目標値:25,161,818円(R2年度実績+750千円) ・R4年度実績:23,036,904円 ・達成率:91.6% 【収支率】 ・目標値:44.9%(R2年度の実績値+1.3%) ・R4年度実績:40.1% ・達成率:89.3% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・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。 ・長崎新幹線と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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:54,469人(R2年度実績+3.1%) ・R4年度実績:53,179人 ・達成率:97.6% 【運送収入】 ・目標値:11,672,194円(R2年度実績+350千円) ・R4年度実績:10,514,333円 ・達成率:90.1% 【収支率】 ・目標値:48.3%(R2年度の実績値+1.4%) ・R4年度実績:41.6% ・達成率:86.1% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・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。 ・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。

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)
島原鉄道株	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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:163,081人(R2年度実績+2.7%) ・R4年度実績:124,736人 ・達成率:76.5% 【運送収入】 ・目標値:34,374,753円(R2年度実績+910千円) ・R4年度実績:29,744,656円 ・達成率:86.5% 【収支率】 ・目標値:-57.4%(R2年度の実績値+1.4%) ・R4年度実績:-64.1% ・達成率:-111.7% 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については、運行の効率化により目標を達成できた。	・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 ・長崎新幹線と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。
島原鉄道株	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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:143,324人(R2年度実績+2.8%) ・R4年度実績:129,768人 ・達成率:90.5% 【運送収入】 ・目標値:37,772,916円(R2年度実績+1,030千円) ・R4年度実績:32,330,699円 ・達成率:85.6% 【収支率】 ・目標値:-67.6%(R2年度の実績値+1.7%) ・R4年度実績:-60.4% ・達成率:-89.3% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・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 ・長崎新幹線と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。
さいかい交通株	板の浦～神の浦～桜の里ターミナルの運行	引き続きコロナ禍による影響を受けたものの、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」「外海の犬野集落」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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値:3.5人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.6人 【輸送人員】 ・目標値:92,743人(R2年度の実績値+1,641人) ・R4年度実績:91,971人 ・達成率:99.2% 【運送収入】 ・目標値:23,645,057円(R2年度の実績値+426千円) ・R4年度実績:23,870,019円 ・達成率:101.0% 【収支率】 ・目標値:61.9%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:59.0% ・達成率:95.3% 乗車密度、運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により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について検討を継続する。 ・世界遺産を訪れる観光客の一層の利便向上を図る為、世界遺産駐車場への路線延長などについて、関係機関と実現に向けた検討に努める。 ・世界遺産への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。 ・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ついても、地元自治体をはじめ行政と連携、協議する。

## 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)
五島自動車株式会社	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、高齢者フリーバスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<p>【乗車密度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:2.7人(R2年度の実績値以上)</li> <li>・R4年度実績:2.9人</li> </ul> <p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:124,739人(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:120,261人</li> <li>・達成率:96.4%</li> </ul> <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:23,518,875円(R2年度の実績値+300千円)</li> <li>・R4年度実績:23,928,167円</li> <li>・達成率:101.7%</li> </ul> <p>【収支率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:53.2%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:54.1%</li> <li>・達成率:101.7%</li> </ul> <p>乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
五島自動車株式会社	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、高齢者フリーバスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	<p>【乗車密度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:2.4人(R2年度の実績値以上)</li> <li>・R4年度実績:2.5人</li> </ul> <p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:51,696人(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:48,911人</li> <li>・達成率:94.6%</li> </ul> <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:15,320,740円(R2年度の実績値+200千円)</li> <li>・R4年度実績:13,620,286円</li> <li>・達成率:88.9%</li> </ul> <p>【収支率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:56.2%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:56.2%</li> <li>・達成率:100.0%</li> </ul> <p>乗車密度、収支率については目標を達成できた。 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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)
香岐交通株式会社	1. 郷ノ浦～勝本・芦辺～郷ノ浦の運行	・3月に各高校へ出向き、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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:60,348人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:66,750人 ・達成率:110.6% 【運送収入】 ・目標値:19,382,130円(R2年度の実績値+50千円) ・R4年度実績:20,036,662円 ・達成率:103.4% 【収支率】 ・目標値:66.8%(R2年度の実績値+1.2%) ・R4年度実績:51.4% ・達成率:76.9% 輸送人員、運送収入については目標を達成できた。 収支率については車両の修理費用が増加したため目標を達成できなかった。	・島内の利用者を増やすため、通学定期券については香岐市と連携し利用者数を増やし、1日フリー乗車券については島内住民及び観光客、仕事での来島者に向けてHPや車両内外のラッピング等PR強化を図る。
香岐交通株式会社	2. 郷ノ浦～湯本～勝本・天ヶ原の運行	・3月に各高校へ出向き、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 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:34,704人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:34,629人 ・達成率:99.8% 【運送収入】 ・目標値:13,763,159円(R2年度の実績値+50千円) ・R4年度実績:14,142,371円 ・達成率:102.8% 【収支率】 ・目標値:69.0%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:53.2% ・達成率:77.1% 運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については車両の修理費用が増加したため目標を達成できなかった。	・島内の利用者を増やすため、通学定期券については香岐市と連携し利用者数を増やし、1日フリー乗車券については島内住民及び観光客、仕事での来島者に向けてHPや車両内外のラッピング等PR強化を図る。
対馬交通株式会社	1. 対馬病院線の運行(厳原～鶏知～対馬病院)	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、利用の多いバス停にはバス停留所上屋を設置し利便性の向上を図り、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。	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。	【輸送人員】 ・目標値:79,570人(R2年度実績値の103.4%) ・R4年度実績:62,825人 ・達成率:79.0% 【経常収益】 ・目標値:19,532,977円(R2年度実績値の102.0%) ・R4年度実績:15,023,692円 ・達成率:76.9% 【収支率】 ・目標値:53.8%(R2年度の実績値+1.4%) ・R4年度実績:42.5% ・達成率:79.0% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・実態調査結果に基づき、時間ごとの利用目的や集中する時間帯などを整理しダイヤの見直しを行い通院以外でも利用してもらおう努める。 ・安心してご利用頂けるようバス車内消毒等を徹底し利用増を図る。
対馬交通株式会社	2. 縦貫線の運行(対馬病院～空港・仁位～国際ターミナル)	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、韓国語表記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。	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。	【輸送人員】 ・目標値:100,428人(R2年度実績値の103.4%) ・R4年度実績:100,179人 ・達成率:99.8% 【経常収益】 ・目標値:25,926,731円(R2年度実績値の102.6%) ・R4年度実績:23,581,515円 ・達成率:91.0% 【収支率】 ・目標値:34.2%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:32.0% ・達成率:93.6% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・実態調査結果に基づき、時間ごとの利用目的や集中する時間帯などを整理しダイヤの見直しを行い通院以外でも利用してもらおう努める。 ・安心してご利用頂けるようバス車内消毒等を徹底し利用増を図る。

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)
JR九州バス㈱	彼杵駅～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～たけお競輪場の運行	<p>・新幹線開業直前の令和4年9月20日にICカード「ニモカ」を導入し、導入記念に「ニモカに乗って特産品を当てようキャンペーン」を行った。</p> <p>・令和4年8月22日より通勤通学のスマホ定期を導入した。</p> <p>・ニモカ利用ガイド及び時刻表を掲載したリーフレットを作成し、令和4年9月に武雄市東川登町と西川登町約1,300世帯、嬉野沿線地区2,825世帯に全戸配布した。また、駅、病院、ショッピングモール、公共施設にもリーフレットを設置した。</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>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:38,276人(R2年度の実績値+414人)</li> <li>・R4年度実績:31,727人</li> <li>・達成率:82.9%</li> </ul> <p>【経常収益】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:14,417,721円(R2年度の実績値+142,750円)</li> <li>・R4年度実績:15,541,921円</li> <li>・達成率:107.8%</li> </ul> <p>【収支率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:27.1%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:27.8%</li> <li>・達成率:102.6%</li> </ul> <p>経常収益、収支率については目標を達成できた。輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。</p>	<p>・沿線自治体と連携し利用促進の広報活動を今後も継続していく。</p> <p>・地元利用客はもとより観光客の移動手段としての交通網として、新幹線との接続等沿線自治体と一体となって検討していく。</p>
生月自動車㈱	平戸高校線の運行	<p>・R3.10月～春日・高越・獅子住民へ平戸市からの交通補助のチラシを市を通じて回覧にて配布。</p> <p>・地域住民の声により、1日(平日)4便のうちの第2便(上下線各1便ずつ)の発着時間を変更。(R3年11月～)</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>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:5,212人(R2年度の実績値+5.0%)</li> <li>・R4年度実績:7,021人</li> <li>・達成率:134.7%</li> </ul> <p>【収支率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:15.0%(R2年度の実績値+1.0%)</li> <li>・R4年度実績:20.7%</li> <li>・達成率:138.0%</li> </ul> <p>路線再編により、利用者数増加・経常費用の削減が図られ目標を達成することができた。</p>	<p>・車両内に目安箱の設置を試みるなど、地域住民・学生の声を聞きながら、更に利便性の高い路線にする事を目指していく。</p>
長崎自動車㈱	1.時津北部ターミナル～大串線の運行	-	<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>【乗車密度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:3.6人(R2年度の実績値)</li> <li>・R4年度実績:3.4人</li> </ul> <p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:56,226人(R2年度の実績値+2,000人)</li> <li>・R4年度実績:50,972人</li> <li>・達成率:90.7%</li> </ul> <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:15,416,010円(R2年度の実績値+610千円)</li> <li>・R4年度実績:13,635,320円</li> <li>・達成率:88.4%</li> </ul> <p>【収支率】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値:30.4%(R2年度の実績値+1.1%)</li> <li>・R4年度実績:29.0%</li> <li>・達成率:95.4%</li> </ul> <p>新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。</p>	<p>・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。</p> <p>・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。</p> <p>・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響により延期となっていた貨客混載導入可否の検討についても再度推進を図る。</p>

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)
長崎自動車線	2. 秋寄～長与ニュータウン線の運行	-	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。	【乗車密度】 ・目標値:2.9人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.2人 【輸送人員】 ・目標値:56,603人(R2年度の実績値+2,000人) ・R4年度実績:56,447人 ・達成率:99.7% 【運送収入】 ・目標値:7,406,199円(R2年度の実績値+288千円) ・R4年度実績:7,809,325円 ・達成率:105.4% 【収支率】 ・目標値:33.2%(R2年度の実績値+1.2%) ・R4年度実績:36.9% ・達成率:111.1%  乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。
	3. 江平高部～百合野病院線の運行	-	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。	【乗車密度】 ・目標値:6.5人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:6.5人 【輸送人員】 ・目標値:183,020人(R2年度の実績値+3,800人) ・R4年度実績:166,604人 ・達成率:91.0% 【運送収入】 ・目標値:22,264,395円(R2年度の実績値+486千円) ・R4年度実績:21,638,535円 ・達成率:97.2% 【収支率】 ・目標値:61.9%(R2年度の実績値+1.3%) ・R4年度実績:64.0% ・達成率:103.4%  乗車密度、収支率については目標を達成できた。 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。
	4. 長崎新地ターミナル～琴の尾登口線の運行	-	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。	【乗車密度】 ・目標値:5.3人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:5.6人 【輸送人員】 ・目標値:130,886人(R2年度の実績値+3,900人) ・R4年度実績:132,420人 ・達成率:101.2% 【運送収入】 ・目標値:20,662,467円(R2年度の実績値+665千円) ・R4年度実績:21,623,961円 ・達成率:104.7% 【収支率】 ・目標値:41.2%(R2年度の実績値+1.2%) ・R4年度実績:46.4% ・達成率:112.6%  目標を達成することができた。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響により延期となっていた貨客混載導入可否の検討についても再度推進を図る。

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5年3月27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)	34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：20系統 C評価：0系統	【参考：前年度】 A評価：2系統 B評価：8系統 C評価：21系統	別添一次評価 の とおり	<p>コロナ禍においても、バスの乗り方教室の開催や沿線市町村と連携した路線図・時刻表の作成・配布等による広報活動等利用促進に取り組まれていること、利用実態に応じた運行回数、ダイヤ及び運行系統の見直しなどにより運行の効率化に取り組まれていることを評価します。</p> <p>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。 目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統においてコロナや人口減少の影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。 そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。 さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持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)

令和5年1月24日

協議会名: 熊本県バス対策協議会

評価対象事業名: 令和4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、日常使いや観光目的等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。	A 目標30.4人/日に対して31.2人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標27.0人/日に対して21.4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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標22.5人/日に対して24.1人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	4 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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標29.6人/日に対して29.6人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。



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)
熊本バス(株)	5 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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標24.6人/日に対して21.8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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	6 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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標38.2人/日に対して36.5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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	7 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、日常使いや観光目的等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。	A 目標24.0人/日に対して25.5人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	8 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、日常使いや観光目的等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。	A 目標15.4人/日に対して16.9人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	9 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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標18.4人/日に対して18.4人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。

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)
熊本バス(株)	10 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、日常使いや観光目的等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。	A 目標15.0人/日に対して16.7人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	11 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、日常使いや観光目的等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 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ため、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 目標22.4人/日に対して22.4人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	12 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、日常使いや観光目的等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。	B 目標55.6人/日に対して49.6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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	13 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、日常使いや観光目的等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。	A 目標58.5人/日に対して66.8人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	14 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、日常使いや観光目的等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。	B 目標36.4人/日に対して34.2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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。

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)
熊本バス(株)	15 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、日常使いや観光目的等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。	A 目標14.4人/日に対して17.7人/日であった。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	16 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、日常使いや観光目的等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。	B 目標12.7人/日に対して11.2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。	Withコロナを踏まえ、感染状況に配慮した利用促進について引き続き検討しながら、乗り方教室等について関係自治体と連携した利用促進を図り、観光目的等、日常使い以外の利用方法についても広報活動を行っていく。
産交バス(株)	1 健軍・東無田経由 熊本・御船線	ワンピース像へのアクセスマップを作成し、弊社ホームページに掲載し利用促進活動を行った。新型コロナウイルス感染拡大の影響で大人数でのイベントなどが自粛傾向であったため、乗り方教室の実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	A 目標14.9人/日に対して14.9人/日であった。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	2 河内経由 熊本・小天線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	B 目標39.4人/日に対して38.2人/日であった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主な要因と考えられる。	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利用促進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)	3 植木・大倉経由 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、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	B 目標19.6人/日に対して18.4人/日であった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主な要因と考えられる。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	4 菊池経由 山鹿・大津線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	A 目標24.4人/日に対して24.4人/日であった。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	5 手野・二江経由 本渡・富岡線	島内方面別の時刻表を作成・配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	B 目標24.1人/日に対して22.5人/日であった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主な要因と考えられる。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	6 労働庁舎経由 本渡・鬼池線	島内方面別の時刻表を作成・配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	C 目標14.2人/日に対して10.2人/日であった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主な要因と考えられる。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	7 一町田中央・久玉経由 本渡・牛深線	島内方面別の時刻表を作成・配布し周知活動を行った。観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	C 目標14.8人/日に対して11.8人/日であった。新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主な要因と考えられる。	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利用促進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)	8 桜山経由 玉名市役所・荒尾線	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、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	A 目標27.3人/日に対して27.3人/日であった。	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利用促進活動を実施していく。
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、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	B 目標15.8人/日に対して14.8人/日であった。 新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主要因と考えられる。	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利用促進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、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	A 目標18.9人/日に対して18.9人/日であった。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	11 道尻経由 阿蘇環状線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	A 目標15.2人/日に対して16.7人/日であった。	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利用促進活動を実施していく。
産交バス(株)	12 テクノ団地経由 熊本・高森線	観光利用も含めたPR活動や、乗り方教室などの利用促進活動については、新型コロナウイルス感染拡大の影響のため、実施に至らなかった。	B 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、一部事業の実施が困難だった。	B 目標21.7人/日に対して21.3人/日であった。 新型コロナウイルス感染症の影響による利用低迷が主要因と考えられる。	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利用促進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)
熊本電気鉄道(株)	1 377新地団地線 (合志市役所)	前年の事業評価を踏まえ、沿線の大学・高校を対象に利用促進を行ったが、取組に於いて長引くコロナ禍の中での実施となった。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 長引くコロナ禍により、一部の事業において規模を縮小して実施した。	A 目標24.4人/日に対して24.4人/日であった。	アフターコロナ見据えた利用促進について引き続き検討を行い、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活動を実施していく。
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。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標値11.4人/日に対して9.8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。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標値37.2人/日に対して36.9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。
西鉄バス大牟田(株)	3 荒尾駅～右京町～大牟田駅～久福木団地	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。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標値40.8人/日に対して38.3人/日であった。目標未達の要因として、並走する4号系統と運行間隔・便数の調整を行ったことで、3号・4号系統の平準化が図られたため、利用者が減少したと考えられる。	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。
西鉄バス大牟田(株)	4 荒尾駅～天領橋～大牟田駅～高泉団地～三池中町	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。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標値34.3人/日に対して39.1人/日であった。目標到達の要因として、並走する3号系統と運行間隔・便数の調整を行ったことで、3号・4号系統の平準化が図れたと考える。	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)	当該路線沿線のダイヤ改正を 実施したことによる利用状況の 改善を図った	A 計画通り事業は適切に実施	C 目標26.5人/日に対して18.2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の影響に より、利用状況が低下したもの と考えるが、経常収支率につい てはR3 14.98%から23.00%に 改善した。	収支率が改善をしたが、運行維持をし た上で、地域状況を鑑みて今後の路 線あり方を検討する

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5年3月27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)	8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: 8系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 4系統 B評価: 4系統 C評価: 0系統 【参考:前年度】 A評価: 2系統 B評価: 3系統 C評価: 10系統	別添一次評価のとおり	<p>大分県の各圏地域公共交通計画に基づいた運行ルートやダイヤの見直し、系統の統合や分割を行い、運行効率の改善に取り組まれていることを評価します。</p> <p>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。          目標を達成できた系統についても、要因について分析し、評価書に記載することは重要です。半数の系統においてコロナの影響からの回復とされていますが、その他に原因がないかどうかについても、改めて分析をお願いします。          そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。</p> <p>さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持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)

別添1

令和5年1月23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計画」、「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】 2,774.0 【実績:実績運行回数】 2,767.0	A 目標を達成した。(新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた昨年度と比較し、一定程度回復した。)  ・輸送人員 【目標】 101,254人 【実績】 149,046人 (達成度147.2%)  ・運送収入 【目標】 23,072,949円 【実績】 33,197,466円 (達成度143.8%)	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 R4:0台	「大分県南部圏地域公共交通計画」、「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】 1,820.0 【実績:実績運行回数】 1,814.0	A 目標を達成した。(新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた昨年度と比較し、一定程度回復した。)  ・輸送人員 【目標】 79,033人 【実績】 86,860人 (達成度109.9%)  ・運送収入 【目標】 30,225,641円 【実績】 32,144,562円 (達成度106.3%)	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。

# 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5年1月23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) 佐賀関線	大分駅前 ～鶴崎 ～佐賀関  【車両導入】 H30:2台 R元:1台 R2:1台 R3:1台 R4:0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)。  【目標:計画運行回数】 6,482.0 【実績:実績運行回数】 6,468.0	B 目標を概ね達成した。(目標に対して平均80%以上達成した。)  【目標】 407,130人 【実績】 364,720人 (達成度89.5%) ・運送収入 【目標】 91,538,159円 【実績】 69,883,554円 (達成度76.3%)	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。
大分交通(株) 国大線	大分駅前 ～田深 ～国東  【車両導入】 H28:1台 H29:1台 H30:1台 R元:1台 R2:1台 R3:1台 R4:1台	「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県東部圏地域公共交通利便増進実施計画」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)。  【目標:計画運行回数】 2,064.0 【実績:実績運行回数】 2,056.0	B 目標を概ね達成した。(目標に対して平均80%以上達成した。)  ・輸送人員 【目標】 142,153人 【実績】 129,453人 (達成度91.0%) ・運送収入 【目標】 34,913,617円 【実績】 27,827,706円 (達成度79.7%)	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。

# 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5年1月23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計画」、「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】 3,386.0 【実績:実績運行回数】 3,372.0	A 目標を達成した。(新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた昨年度と比較し、一定程度回復した。) ・輸送人員 【目標】 62,174人 【実績】 76,341人 (達成度122.7%) ・運送収入 【目標】 17,918,490円 【実績】 21,853,394円 (達成度121.9%)	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) 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計画」、「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】 2,420.0	B 目標を概ね達成した。(目標に対して平均95%以上達成した。) ・輸送人員 【目標】 49,793人 【実績】 49,680人 (達成度99.7%) ・運送収入 【目標】 15,070,173円 【実績】 13,720,850円 (達成度91.0%)	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。

# 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5年1月23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計画」、「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】 3,318.0 【実績:実績運行回数】 3,310.0	A 目標を達成した。(新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた昨年度と比較し、一定程度回復した。) ・輸送人員 【目標】 35,631人 【実績】 49,126人 (達成度137.8%) ・運送収入 【目標】 7,970,049円 【実績】 8,082,243円 (達成度101.4%)	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) 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計画」、「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】 2,492.0 【実績:実績運行回数】 2,485.0	B 目標を概ね達成した。(輸送人員は目標を達成したが、運送収入が目標に達しなかった。) ・輸送人員 【目標】 32,670人 【実績】 33,243人 (達成度101.7%) ・運送収入 【目標】 14,566,491円 【実績】 11,471,890円 (達成度78.7%)	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。

# 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5年1月23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)
<p>(本協議会における評価基準)</p> <p>●計画に対して</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・A…計画どおり、あるいはほぼ計画どおりに運行された。</li> <li>・B…計画に対してほぼ90%以上は運行された。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>●目標・効果に対して</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・A…いずれの目標も達成した。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>			<p>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。</p>	<p>●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か年の平均増減率を乗じた値を維持する。</p> <p>●車両導入系統(目標・効果達成状況は上記と同様) 前年度実績値に沿線人口の直近3か年の平均増減率を乗じた値を維持する。</p> <p>▶大分バス(株):10台</p> <p>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</p> <p>H30:2台 佐賀関線</p> <p>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</p> <p>1台 佐賀関線</p> <p>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</p> <p>1台 佐賀関線</p> <p>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</p> <p>1台 佐賀関線</p> <p>R4 :0台</p> <p>▶大分交通(株):6台</p> <p>H29:1台 国大線</p> <p>H30:1台 国大線</p> <p>R元:1台 国大線</p> <p>R2 :1台 国大線</p> <p>R3 :1台 国大線</p> <p>R4 :1台 国大線</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5年3月27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	
宮崎県地域 公共交通協 議会	宮崎交通(株) 鹿児島交通(株)	29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: 22系統 B評価: 3系統 C評価: 4系統	A評価: 6系統 B評価: 23系統 C評価: 0系統  【参考: 前年度】 A評価: 13系統 B評価: 17系統 C評価: 0系統	別添一次評価 のとおり	<p>コロナ禍においても、沿線学校へのPRやバスの乗り方教室の開催、乗り方や時刻表を一つにまとめたリーフレットの作成・周知、温泉施設及び商業施設と連携した企画乗車券の販売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>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。</p> <p>目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統においてコロナや燃料高騰の影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。</p> <p>そして、現在の系統毎の改善点に加え、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。</p> <p>さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持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)

協議会名: 宮崎県地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費用国庫補助金

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 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台 R4車両導入1台	【取組実績】 ※ワンコインバス ⇒ ホリデーバスへ変更 ・沿線の商業施設等へのホリデーバスのPR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、東北周遊バスパックの販売(R3年度販売数:1,100セット)を実施した。	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。	B	56.8%	49.7%	-7.1%	・東北周遊バスパック等の取組を実施したが、昨年度と比較し実績が悪化し、収支率を改善できなかった。 ・なお、収支率を改善支支でみているため、営業外の雇用調整助成金の減少が収支率に反映されている。(以下路線についても同様)	【ホリデーバスの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ホリデーバスのPRを行う。 【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)の販売を継続する。 【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 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・新富町の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った。	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。	B	64.1%	60.8%	-3.3%	・乗り方教室等の取組を実施したが、昨年度と比較し実績が悪化し、収支率を改善できなかった。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携・特典付与の活用、告知強化を行う。	・沿線上の保育園や小学校で乗り方教室を実施し、郊外学習や遠足で利用してもらう。 ・住吉、佐土原地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携・特典付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	3 高鍋～坂本～道の 駅つづ	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・川南町内の小学校へバス利用に関する周知活動を実施した。 ・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。 ・高校生へ就学支援助成したが、新型コロナウイルスの影響により、通学でのバス利用促進は積極的な実施ができなかった。 ・高鍋町内の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	44.6%	41.0%	-3.6%	・乗り方教室等の取組を実施したが、昨年度と比較し実績が悪化し、収支率を改善できなかった。 ・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。	・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	左の系統の運行 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 R4車両導入2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。 ・高鍋町内の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った。 ・当該路線利用者へ木城温泉館湯か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。 ・高齢者の交通事故防止の推進を目的に、木城町の地域婦人連絡協議会が制限運転宣誓式を実施した。併せて、自家用車に変わる代替交通手段の利用推進としてバスの乗り方教室を開催した。	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。	B	75.7%	71.7%	-4.0%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。 ・上記利用促進策をチラシ等で告知する。 ・住吉、佐土原地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。	・沿線上の保育園や小学校で乗り方教室を実施し、郊外学習や遠足で利用してもらう。 ・引き続き、当該路線利用者へ木城温泉湯から利用可能な特典を付与する。 ・上記利用促進策をチラシ等で告知する。 ・住吉、佐土原地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	5 宮交シティ～光陽 台	左の系統の運行 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 R4車両導入3台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、減便及びダイヤ改正を実施することになった。	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	77.1%	80.2%	3.1%	・昨年度と比較し需要が回復したことにより収支率が改善した。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。	・住吉、佐土原地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・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。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
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 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台 R4車両導入1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、東北周遊バスパックの販売(R3年度販売数:1,100セット)を実施した。	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。	B	38.7%	35.9%	-2.8%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。 【客貨混載】 1日3便 【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)の販売を継続する。 ・鉄道と連携し効率的な結節について検証。宮崎～延岡～高千穂間を鉄道とバスで利用できる共通乗車券を販売する。 【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。	【客貨混載】 1日3便 【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)の販売を継続する。 ・鉄道と連携し効率的な結節について検証。宮崎～延岡～高千穂間を鉄道とバスで利用できる共通乗車券を販売する。 【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。

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: 宮崎県地域公共交通協議会

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)	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 R4車両導入1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(R3年度販売数:1,100セット)を実施した。	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。	B	42.7%	38.4%	-4.3%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	【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)の販売を継続する。 ・鉄道と連携し効率的な結節について検証。宮崎～延岡～高千穂間を鉄道とバスで利用できる共通乗車券を販売する。 【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 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】 ・新型コロナウイルスの影響で、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。	C 事業が計画に位置付けられたとおり実施されなかった。	B	69.2%	66.4%	-2.8%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・住吉地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
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 事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	75.4%	75.2%	-0.2%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・小林市コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。
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 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 R4車両導入3台	【取組実績】 ・公共交通機関の乗り方や時刻表を1つにまとめたリーフレットを作成し、市役所や宮崎交通地域住民への周知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 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	49.6%	51.8%	2.2%	・昨年度と比較し需要が回復したことにより収支率が改善した。	・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。 ・沿線上の高校にキャンパスミニのチラシや定期の金額が記載された時刻表を渡し、学校説明会の時に生徒に配ってもらう。キャンパスミニ利用者の増加を図る。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	11 宮交シティ～国富 ～綾	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、他路線との統合や減便、ダイヤ改正を実施することとなった。 ・綾町において高齢者を対象とした100円バスの年齢引き下げ(75歳→70歳)を実施した。	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。	B	75.7%	74.5%	-1.2%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・宮崎北地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。 ・国富町においては、高齢者を対象とした路線バス利用補助を実施する。 ・沿線上の高校にキャンパスミニのチラシや定期の金額が記載された時刻表を渡し、学校説明会の時に生徒に配ってもらう。キャンパスミニ利用者の増加を図る。
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 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、地域内のコミュニティ交通を活かしたルート再編や減便、ダイヤ改正を実施することとなった。 ・綾町において高齢者を対象とした100円バスの年齢引き下げ(75歳→70歳)を実施した。	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。	B	66.4%	65.8%	-0.6%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・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対象年齢(75歳)の引き下げ実施により、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 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、他路線との統合や減便、ダイヤ改正を実施することとなった。	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。	B	71.2%	68.5%	-2.7%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・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。



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: 宮崎県地域公共交通協議会

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(%)						
				評価	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)	14 宮崎～花見～雀ヶ野	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・沿線自治体及び宮崎交通と協議を行い、都城市の全区間(ポトピア付近の山間部)と宮崎市の山間部の区間(市境～高岡町赤谷)を令和4年9月までで廃止した。 →都城市街地への生活交通はR3年10月に運行内容を拡充 ・新型コロナウイルスの影響で乗り方教室は実施していない。	B	B	58.0%	57.0%	-1.0%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・生目地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・高岡地区コミュニティ交通と路線バスとの連携を行う。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	15 宮崎～祇園台・穆佐～尾頭	左の系統の運行 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】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、減便及びダイヤ改正を実施することとなった。 ・生目地区のコミュニティ交通本格運行において、路線バスダイヤとの接続を意識したダイヤ設定を行った。	A	B	57.4%	57.8%	0.4%	・昨年度と比較して需要が回復したことにより収支率が改善した。	・生目地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。 ・老人クラブと連携し、悠々バスのチラシや時刻表を配ってもらう。路線図を公民館に掲示し利用促進を図る。
宮崎交通(株)	16 宮崎～祇園台・穆佐・高岡温泉～尾頭	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、減便及びダイヤ改正を実施することとなった。 ・生目地区のコミュニティ交通本格運行において、路線バスダイヤとの接続を意識したダイヤ設定を行った。	A	B	55.9%	55.8%	-0.1%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・生目地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。 ・老人クラブと連携し、悠々バスのチラシや時刻表を配ってもらう。路線図を公民館に掲示し利用促進を図る。
宮崎交通(株)	17 宮崎～正手～七野	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、減便及びダイヤ改正を実施することとなった。	A	B	63.9%	64.7%	0.8%	・昨年度と比較して需要が回復したことにより収支率が改善した。	・田野地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・沿線の保育園や小学校で乗り方教室を実施し、郊外学習や遠足で利用してもらう。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	18 宮崎～正手～合又・田野運動公園	左の系統の運行 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 R4車両導入2台	【取組実績】 ・効率的な運行に向け、運行実績に基づくダイヤ改正等の検討を行い、令和5年度計画において、減便及びダイヤ改正を実施することとなった。	A	B	68.7%	66.2%	-2.5%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・田野地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・沿線の保育園や小学校で乗り方教室を実施し、郊外学習や遠足で利用してもらう。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。
宮崎交通(株)	19 西都城駅～イオンモール～小林	左の系統の運行 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台 R4車両導入1台	【取組実績】 ・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点の形成を実施した。 ・学生の通学利用を促進するために、ダイヤ改正を実施した。 ・沿線の学校における通学利用の開拓をするため、宮崎交通(株)と協働して都城ヶ丘高等学校の郷土探究講座(学生の路線バス利用向上について等)に取り組んでいる。	A	B	46.8%	43.4%	-3.4%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	・沿線の学校にむけて、学校説明会での定期券のPRなど通学利用の開拓を図る。 ・バス停に乗り放題乗車券やホリデーバスのチラシの掲示を行う。 ・制限運転者へ向けて悠々バス購入補助のPRを行う。 ・小林市コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地の紹介に特化した時刻表を作成・配布する。
宮崎交通(株)	20 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 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台 R4車両導入1台	【取組実績】 ・学生通学利用を促進するために、接続するバス路線のダイヤ改正を実施した。 ・沿線の学校における通学利用の開拓をするため、宮崎交通(株)と協働して都城ヶ丘高等学校の郷土探究講座(学生の路線バス利用向上について等)に取り組んでいる。	A	A	53.3%	54.3%	1.0%	・昨年度と比較して需要が回復したことにより収支率が改善した。	・沿線の学校にむけて、学校説明会での定期券のPRなど通学利用の開拓を図る。 ・バス停に乗り放題乗車券やホリデーバスのチラシの掲示を行う。 ・制限運転者へ向けて悠々バス購入補助のPRを行う。
宮崎交通(株)	21 (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】 ・沿線の学校における通学利用の開拓をするため、宮崎交通(株)と協働して都城ヶ丘高等学校の郷土探究講座(学生の路線バス利用向上について等)に取り組んでいる。	A	A	56.5%	61.7%	5.2%	・昨年度と比較して需要が回復したことにより収支率が改善した。	・沿線の学校にむけて、学校説明会での定期券のPRなど通学利用の開拓を図る。 ・バス停に乗り放題乗車券やホリデーバスのチラシの掲示を行う。 ・制限運転者へ向けて悠々バス購入補助のPRを行う。 ・デジタルチケットを用いた沿線施設との連携、特典の付与の活用、告知強化を行う。

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: 宮崎県地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費用庫補助金

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)	22 南延岡～浦城港～ 宮野浦	左の系統の運行 H29車両導入2台 R1車両導入1台 R3車両導入2台 R4車両導入1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(R3年度販売数:1,100セット)を実施した。	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。	B	50.6%	44.4%	-6.2%	・取組を実施したが、昨年度と比較し実績が悪化し、収支率を改善できなかった。	【観光需要の取込み】 ①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)の販売を継続する。 ②観光協会が発刊する観光パンフレットにバスを利用した観光モデルコースを掲載する。 【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)	23 イオンタウン日向～ 塚原	左の系統の運行 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 R4車両導入1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。 ・小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施した。	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。	B	45.9%	42.6%	-3.3%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	【客貨混載の実施】 ・1日1便 【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)の販売を継続する。 【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)	24 イオンタウン日向～ 神門(浜砂橋)	左の系統の運行 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 R4車両導入1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。 ・小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施した。	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。	B	55.4%	47.1%	-8.3%	・昨年に続きコロナウイルスの影響で需要が低迷しており、収支率を改善できなかった。	【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)の販売を継続する。 【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)	25 鉄肥～油津～夫婦 浦～幸島入口	左の系統の運行 H30車両導入1台 R2車両導入1台 R3車両導入1台 R4車両導入1台	【取組実績】 ・公共交通機関の乗り方や時刻表を1つにまとめたリーフレットを作成し、地域住民への周知を行い利用促進を図った。 ・乗り方教室を3地区実施し、公共交通への理解、利用促進を図った。 ・新設した「本城市木線」の利用状況、利用者意見を集約し、接続強化を図るためにR5年バス事業年度より週2往復から週3往復に増加するよう検討・準備を行った。 補足:ダイヤ改正実施月はR4.10月、市木地区への運行回数:週5往復⇒週6往復(水曜:3往復、金曜3往復)	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	48.1%	49.5%	1.4%	・昨年度と比較し需要が回復したことにより収支率が改善した。	・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。 ・乗り方教室を実施し、公共交通への理解を深めてもらい利用促進を図る。
宮崎交通(株)	26 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 R4車両導入1台	【取組実績】 ・新型コロナウイルスの影響で、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。	C	事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった。	A	58.1%	59.7%	1.6%	・新型コロナウイルスの影響でPR等の実施はできなかったが、昨年度と比較し需要が回復したことにより収支率が改善した。	・佐土原地区コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地的紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・沿線上の高校にキャンパスミニのチラシや定期の金額が記載された時刻表を渡し、学校説明会の時に生徒に配ってもらう。キャンパスミニ利用者の増加を図る。 ・他路線との効率的な結節について検証し、利便性を図る。
宮崎交通(株)	27 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 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台 R4車両導入1台	【取組実績】 (公共交通の強化関連) ・タクシー利用助成を実施し、公共交通の連携強化を図った。 (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。	B	事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	B	59.5%	60.3%	0.8%	・昨年度と比較し需要が回復したことにより収支率が改善した。	・小林市コミュニティ交通から路線バスへの乗り換え移動の促進のため、高齢者を対象に、地域間幹線沿線の目的地的紹介に特化した時刻表を作成・配布する。 ・沿線上の病院や商業施設に配布用時刻表を置いてもらい、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(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

協議会名: 宮崎県地域公共交通協議会

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				
鹿児島交通 (株)	28 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】 利用促進のための経路見直しについて、次年度持ち越しとした。	C	事業が計画に位置 づけられたとおりに 実施されなかった。	B	36.1%	32.0%	-4.1%	利用が少し戻り205千 円の増収となったが、 燃料高騰により経費は 増大し、令和2年度収 支率32.5%と比較して 令和4年度収支率は 32.0%となり、収支改 善は行えていない。	(今後の方向性) コロナ禍以前までの回復は見込めず、事業者負担が大きく非常に苦 しい経営状況である。沿線自治体と協議のうえ、廃止代替化も検討し ながら、減便などを行い経費を削減しながら路線維持に努める。
鹿児島交通 (株)	29 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】 利用促進のための経路見直しについて、次年度持ち越しとした。	C	事業が計画に位置 づけられたとおりに 実施されなかった。	B	38.3%	33.6%	-4.7%	コロナ災禍からの回復 が見込めず、さらに燃 料高騰により経費は増 大し、令和2年度収支 率36.4%と比較して令 和4年度収支率は 33.6%となり、収支改 善は行えていない。	(今後の方向性) コロナ禍以前までの回復は見込めず、事業者負担が大きく非常に苦 しい経営状況である。沿線自治体と協議のうえ、廃止代替化も検討し ながら、減便などを行い経費を削減しながら路線維持に努める。

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5年3月27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) しまバス JR九州バス(株) 宮崎交通(株)	65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: 65系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 47系統 B評価: 18系統 C評価: 0系統  【参考: 前年度】 A評価: 21系統 B評価: 45系統 C評価: 0系統	別添一次評価のとおり	<p>コロナ禍においても、ダイヤ改正情報の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、情報誌や時刻表と一体となったバス路線マップの作成・周知等利用促進に取り組まれていること、利用者のニーズに合わせた運行経路及び運行回数の変更、幹線系統から廃止代替系統への移行を関係市町村と協議され運行の効率化に取り組まれていることを評価します。</p> <p>目標達成に向けた今回の取組みについては、具体的な取組みの結果やその効果についても記載をお願いします。 目標を達成できた系統と達成できていない系統がありますが、それぞれの要因について分析し、評価書に記載することは重要です。多くの系統においてコロナの影響を受けていますが、その他に原因がないかどうかについても、分析をお願いします。 そして、詳細な要因分析に基づいた事業の今後の改善点をご検討ください。 さらに、目標を達成できた系統や要因の分析や取組みの改善が良くできている系統については、他系統においても参考・活用されることを期待します。</p> <p>今後は、アフターコロナを見据えた目標設定や評価指標の見直しも検討いただきながら、県と市町村が連携を図り事業者や住民と共に地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、地域の特性・実情に最適な交通手段が確保・維持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5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
					R03	今期	R03	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	A	4.6	4.8	16.1	16.3	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～唐船峡～開聞駅前		A	A	4.1	4.1	13.5	13.5	令和4年10月1日に当該系統を廃止した。	
鹿児島交通㈱	なのはな館～指宿～利永～開聞口～額娃～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	A	4.0	4.1	20.0	20.5	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～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	4.0	4.2	21.2	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～薩南病院～大浦～野間池		A	B	3.4	3.3	21.4	20.7	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㈱	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	4.2	12.3	12.6	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。	
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	3.5	3.4	12.2	11.5	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	

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	
					R03	今期	R03			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	A	4.0	4.1	20.0	20.5	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	A	3.9	4.0	12.8	13.2		
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	4.3	14.7	14.6		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㈱	枕崎～坊～泊～久志～今岳		A	B	3.7	3.7	12.9	12.5		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㈱	枕崎～坊～泊～清原～枕崎(循環線)		A	A	3.6	3.7	12.9	13.3		
鹿児島交通㈱	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎		A	B	4.2	4.3	16.8	16.7		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㈱	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	A	4.1	4.2	20.5	20.5		
鹿児島交通㈱	加世田～津貫～枕崎		A	B	4.1	4.2	16.4	16.3		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㈱	伊集院高校～伊作～加世田	A	A	3.8	3.9	18.2	18.7			

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		
					R03	今期	R03			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	計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	3.5	3.4	12.6	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	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎		A		A	3.6	3.6	16.2	16.2		
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		A	4.6	4.7	39.1	39.4	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㈱	鹿児島駅前～犬迫～伊集院		A		A	4.4	4.5	35.6	36.4		
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		A	3.2	3.2	12.8	12.8		令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
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		A	4.7	4.8	44.6	45.6	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㈱	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	3.4	3.4	20.4	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	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角		A		B	4.0	3.8	16.0	15.2	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～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		A	4.3	4.6	24.9	26.6	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。	

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
					R03	今期	R03	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	計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	4.4	4.6	28.6	28.9	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	4.6	23.3	23.9	令和4年10月1日に当該系統を一部廃止した。
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		A		B	2.5	2.5	15.0	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㈱	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル		A		A	2.5	2.5	17.0	17.0	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～野田・島平～川内営業所		A		A	3.6	3.7	12.9	13.3	
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所		A		A	4.0	4.1	13.2	13.5	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㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～串木野		A		A	3.4	3.4	17.3	17.3	
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・常磐～岳		A		A	4.0	4.0	20.0	20.0	令和4年10月1日に当該系統を廃止した。
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・里岳～岳		A		A	4.7	4.8	16.4	16.8	
鹿児島交通㈱	川内営業所～市比野～入来鉄道記念館前		A		A	2.8	2.8	13.4	13.4	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。



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	
					R03	今期	R03			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	3.3	29.9	29.0	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4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
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	10.4	10.2	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	令和4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	3.4	3.9	14.2	16.3		令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋		A	A	3.2	3.3	13.7	14.1		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㈱	岩川～尾野見～志布志駅		A	A	3.2	3.3	14.4	14.8		令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	鹿屋～高山～内之浦		A	A	2.9	2.9	11.6	11.6		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㈱	鹿屋～宮下～高山		A	A	2.4	2.4	14.4	14.4		令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	鹿屋～平原～吾平～高山		A	A	2.8	3.0	11.4	12.3		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。

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	
					R03	今期	R03			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	2.6	2.5	13.0	12.5	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	令和4年10月1日に当該系統を廃止代替系統へ移行した。
鹿児島交通㈱	鹿屋～大根占～根占港～根占		A	A	3.1	3.2	18.6	18.8		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㈱	垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)		A	A	3.3	3.4	26.4	26.8		
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	A	2.4	2.4	20.4	20.1	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㈱	垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志		A	A	2.9	3.0	14.5	14.7		
鹿児島交通㈱	志布志～岩川～牧之原～検校橋～旭通～霧島市役所～鹿児島空港		A	A	3.2	3.3	16.0	16.1		
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	A	3.3	3.3	10.8	10.8	
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い、見直し内容を継続した。	A	A	2.8	3.4	12.3	14.9		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、全体的な経費削減を行い収支改善を図ると同時に、自治体や各種団体などの協力を進め、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	A	3.8	4.1	30.4	32.8		

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	
					R03	今期	R03			今期
南国交通㈱	佐潟口～出水～水俣車庫	当該路線沿線のダイヤ改正を実施したことによる利用状況の改善を図った。	A	A	1.4	2.2	11.6	18.2	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	A	1.8	2.8	22.3	33.6		
南国交通㈱	大口～本城～栗野駅前		A	A	3.0	4.3	9.0	12.9		
南国交通㈱	大口～針持～宮之城		A	A	4.6	5.0	21.1	23.0		
南国交通㈱	楠田車庫～帖佐駅～鹿児島空港		A	A	2.2	4.2	11.6	22.2		
南国交通㈱	阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港		A	A	1.4	2.5	14.0	25.0		
㈱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月に実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	B	3.5	2.3	26.2	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	路線維持を旨に費用削減と更なる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月に実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	B	4.6	4.5	29.9	29.2	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	路線維持を旨に費用削減と更なる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月に実施し、GTFS-JPを活用し利用促進を図った。	A	A	3.9	4.4	50.7	57.6		路線維持を旨に費用削減と更なる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	
					R03	今期	R03			今期
JR九州バス㈱	鹿児島駅～鹿児島中央～薩摩郡山～宮之城	バス停沿線の施設や観光地の情報、時刻表を地域毎に掲載した「バス停沿線路線生活マップ」を制作し、3月にバス車内に配置した。また、チランを郡山地区2,600世帯、入来地域全戸配布1,620世帯、入来支所100部、薩摩川内市役所80部、宮之城屋地地区全戸配布1,453世帯、さつま町役場に配布した。	A	A	4.9	5.0	36.7	37.0	引き続き、新型コロナウイルスの感染防止に努めながら、バスの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、効率的な運行の検討や沿線自治体と連携して持続可能な交通体系を検討していく。	
	鹿児島駅～川田・岩戸口～薩摩郡山		A	A	4.1	4.8	36.0	42.2		
	鹿児島駅～鹿児島中央駅・明桜館高校前～薩摩郡山		A	B	5.9	5.6	44.8	42.5		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
宮崎交通㈱	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール江ノ島・都城駅～川原谷	・学生通学利用を促進するために、接続するバス路線のダイヤ改正を実施した。 ・沿線の学校における通学利用の开拓をするため、自治体と協働して都城泉ヶ丘高等学校の郷土探究講座(学生の路線バス利用向上について等)に取り組んだ。	A	A	2.0	2.3	10.6	12.1	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开拓を継続していく。	