

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
福岡県バス 対策協議会	堀川バス(株) 昭和自動車(株) 西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) 西鉄バス筑豊(株) 西鉄バス宗像(株) 西鉄バス大牟田(株) 西鉄バス北九州(株) JR九州バス(株)	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:16系統 B評価:20系統 C評価:2系統	A評価:1系統 B評価:5系統 C評価:32系統 【参考:前年度】 A評価:11系統 B評価:22系統 C評価:9系統	別添一次評価 のとおり	<p>・コロナの影響もある中で、自治体による定期券購入補助、学校説明会、時刻表や沿線情報チラシの配布、バスの乗り方教室、沿線校区での利用促進部会の開催、バス車内やホームページでの情報発信、企画乗車券の販売促進等利用促進等、感染対策を行いながら利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。ただし、事業者により書きぶりにバラツキがありますので、その点は改善されることを期待します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】

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

2021/1/

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
堀川バス(株)	羽犬塚～ゆめタウン前～福島～黒木の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停・黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が見られた(乗継利便性の向上) ・引き続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せて学校説明会等でチラシの配布等を行った。 ・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウィルス感染対策の実施のチラシを配布を行った。 ・上記項目を実施したがコロナ禍により輸送人員は減少した。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率39.4% 【実績】収支率28.5%(-10.9%) コロナ禍により昨年度と比べて収支率は減少し、目標達成はできなかった。	お客様が安全に安心して利用できるよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。
堀川バス(株)	羽犬塚～蒲原～黒木～柴庵の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停・黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が見られた(乗継利便性の向上) ・引き続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せて学校説明会等でチラシの配布等を行った。 ・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウィルス感染対策の実施のチラシを配布を行った。 ・上記項目を実施したがコロナ禍により輸送人員は減少した。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率48.2% 【実績】収支率35.6%(-12.6%) コロナ禍により昨年度と比べて収支率は減少し、目標達成はできなかった。	お客様が安全に安心して利用できるよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。

堀川バス(株)	福島～鎌水・西鉄久留米～久留米駅	減便に伴うダイヤ改正に合わせて、時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	B 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(利用促進イベントの中止)	C 【目標】収支率67.4% 【実績】収支率54.1%(-13.3%) コロナ禍の影響により、約1,312千円の減収となった。収支率は67.0%から54.1%に減少した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。
堀川バス(株)	福島～田ノ原～十箆車庫前の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停・黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が見られた(乗継利便性の向上) ・引き続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せて学校説明会等でチラシの配布等を行った。 ・路線沿線の住民に対し、時刻表や割引、コロナウイルス感染対策の実施のチラシを配布を行った。 ・上記項目を実施したがコロナ禍により輸送人員は減少した。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率42.6% 【実績】収支率34.6%(-8.0%) コロナ禍により昨年度と比べて収支率は減少し、目標達成はできなかった。	お客様が安全に安心して利用できるよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報誌掲載、チラシ配布等で沿線住民に対し、利用促進、割引サービス等の周知を図る。
堀川バス(株)	JR瀬高駅前～西鉄柳川駅～保養センター前の運行	時刻表や運賃割引の案内チラシを路線沿線の住民に対し配布、小学生を対象にしたバスの乗り方教室などの利用促進を行ったが、コロナ禍により輸送人員は減少した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率55.0% 【実績】収支率41.3%(-13.7%) コロナ禍により昨年度と比べて収支率は減少し、目標達成はできなかった。	お客様が安全に安心して利用できるよう引き続き感染拡大防止に努め、利用促進を行っていく。関係市と連携した啓発活動や広報紙掲載等で沿線住民に対し利用促進、割引サービス等の周知を図る。
昭和自動車(株)	前原～前原駅前・加布里～芥屋の運行 R2 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に計画していた生産性向上に資する取組を実施することはできなかった。しかし、利用が減少する中においても車内の密度を下げるため、また、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率33.0% 【実績】収支率30.2%(-2.8%) 利用人員は9,799人の利用減となった。 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少した。さらに、貸切バスの稼働が落ち込んだことで、バス事業における按分経費が乗合事業に偏り、経費が増加した。その結果、目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、「my route(マイルート)」導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。

昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・初～船越の運行 R2 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に計画していた生産性向上に資する取組を実施することはできなかった。しかし、利用が減少する中においても車内の密度を下げるため、また、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【目標】収支率40.1% 【実績】収支率24.7%(-15.4%) 利用人員は7,895人の利用減となった。 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少した。さらに、貸切バスの稼働が落ち込んだことで、バス事業における按分経費が乗合事業に偏り、経費が増加した。その結果、目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、「my route(マイルート)」導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。
昭和自動車(株)	前原～師吉公民館前・野北～伊都営業所の運行 R2 車両購入1台 (芥屋線・船越線・野北線に導入)	新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に計画していた生産性向上に資する取組を実施することはできなかった。しかし、利用が減少する中においても車内の密度を下げるため、また、生活利用者の利便性を確保するため運行本数を削減することなく計画通りに運行した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【目標】収支率36.0% 【実績】収支率17.9%(-18.1%) 利用人員は15,096人の利用減となった。 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員、運送収入が減少した。さらに、貸切バスの稼働が落ち込んだことで、バス事業における按分経費が乗合事業に偏り、経費が増加した。その結果、目標を達成することはできなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少は元に戻ることは考えにくく、今後はWithコロナの中で、適切な運行規模へ転換するべく関係機関と協議を進めていく。また、「my route(マイルート)」導入、オープンデータ化を予定しており、利用者の利便性の向上を図り利用者増につなげる。
西鉄バス佐賀(株)	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖	時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(バス教室・利用促進イベントの中止)	【目標】収支率71.4% 【実績】収支率57.9%(-13.5%) コロナ禍の影響により、約2,465千円の減収となった。経費も約1,364千円増加し、収支率が悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施するほか、交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。

西鉄バス佐賀(株)	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米	路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(バス教室・利用促進イベントの中止)	C	【目標】収支率45.8% 【実績】収支率33.0%(-12.8%) コロナ禍の影響により、約3,157千円の減収となった。経費も約1,230千円増加し、収支率が悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施するほか、交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。
西鉄バス久留米(株)	早津江～布橋～西鉄柳川	路線バスの乗り方や時刻表を記載したチラシの配布を実施した。 商業施設でのチラシの配布を行ったが、新型コロナの影響もあり、行政区単位での利用促進チラシの回覧は行わなかった。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画通りに実施されていない点があった。	C	【目標】収支率52.0% 【実績】収支率30.6%(-21.4%) 新型コロナの影響により、対前年比収入の減少、経費増加により、目標収支率を達成できなかった。	新型コロナの状況を注視しながら、沿線自治体とバス事業者間での素早い情報共有による運行対応の判断や利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報紙掲載、行政区単位のチラシ回覧などの実施により、更なる利用促進を図る。
西鉄バス久留米(株)	大野島農協前～堤・筑後市立病院・恋木神社～羽犬塚駅前の運行	・商業施設でのチラシの配布を行ったが、新型コロナの影響もあり、行政区単位での利用促進チラシの回覧は行わなかった。 ・大型イベント開催に当たって、ノベルティー・チラシ配布など利用促進活動を行ったり、SNS広告配信にて、観光分野と連携した利用促進活動を行った。 ・新たに水田天満宮恋木神社への乗り入れを開始したことをPRする為、乗車無料キャンペーンを実施し利用促進及び周知活動を行った。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画通りに実施されていない点があった。	C	【目標】収支率37.5% 【実績】収支率25.0%(-12.5%) 新型コロナの影響により、対前年比収入の減少、経費増加により、目標収支率を達成できなかった。	新型コロナの状況を注視しながら、沿線自治体とバス事業者間での素早い情報共有による運行対応の判断や利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報紙掲載、行政区単位のチラシ回覧、観光分野における地域イベントと連携した更なる利用促進を図る。
西鉄バス久留米(株)	大川橋～下林・大善寺～JR久留米	時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。接続しているフィーダー系統路線の城島地域への時刻表全戸配布を行った。商業施設でのチラシの配布を行った。	B	新型コロナ感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(利用促進イベントの中止)	C	【目標】収支率53.1% 【実績】収支率38.1%(-15.0%) コロナ禍の影響により、約4,630千円の減収となった。経費も約1,466千円増加し、収支率が悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表を配布する。フィーダー系統路線と合わせて、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。

西鉄バス久留米(株)	今村天主堂～北野～JR久留米	時刻表を沿線の住民・学校に配布した。ダイヤ改正に合わせてバスラッピング等を行った。継続しているフィーダー系統路線の北野地域への時刻表全戸配布を行った。	B	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(利用促進イベントの中止)	C	【目標】収支率81.7% 【実績】収支率46.5%(-35.2%) 路線再編・コロナ禍の影響により、約10,370千円の減収となった。一方で、経費は約5,102千円減少したが、収支率は悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表を配布する。フィーダー系統路線と合わせて、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。
西鉄バス久留米(株)	上原～草野駅前～JR久留米	時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。バス車内に観光利用ができるクーポンを設置し、観光客の利用を促進した。	B	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施できない点があった(利用促進イベントの中止)	C	【目標】収支率90.9% 【実績】収支率64.8%(-26.1%) コロナ禍の影響により、約6,026千円の減収となった。経費も約1,091千円増加し、収支率が悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。
西鉄バス久留米(株)	JR久留米～久留米市役所～羽犬塚駅前	時刻表を沿線の住民に配布した。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。大型イベントにおいて公共交通利用促進チラシを配布した。	A	事業が計画に位置づけられたとおりに、適切に実施された	C	【目標】収支率75.7% 【実績】収支率57.0%(-18.7%) コロナ禍の影響により、約1,419千円の減収となった。経費も約469千円増加し、収支率が悪化した。	新型コロナウイルス感染症拡大防止の実施に努め、沿線の住民に時刻表配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町村と実施する。
西鉄バス筑豊(株)	飯塚～小竹上町～赤池工業団地	新規需要開拓のため、幸袋～目尾間の経路変更を行った。また、飯塚市内のイベントにおいて利用促進のための広報活動を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおりに、適切に実施された。	B	【目標】収支率59.1% 【実績】収支率56.8%(-2.3%) 経路変更や日祝日の便数の見直しにより収支改善を図ったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で目標は達成できなかった。	感染症対策の徹底により利用者の確保を図る。また、様々な広報媒体の活用を通じて沿線住民に利用を呼びかける。
西鉄バス筑豊(株)	直方～高六・グローバルアリーナ～赤間営業所	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からイベント等による利用促進の取組みは実施ができなかった。広報誌に特集を掲載するほか、地元説明会にて利用を呼び掛けた。	B	新型コロナウイルス感染症の影響により、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。	C	【目標】収支率40.3% 【実績】収支率26.5%(-13.8%) 新型コロナウイルス感染症の拡大による移動縮小と、公共交通から自動車への転換により、大幅に収支が減少したと考えられる。また、免許保有高齢者人口の増加及び公共交通に対する危機感の低下も収支率の悪化に影響していると思われる。	令和2年9月末をもって路線廃止

西鉄バス筑豊(株)	直方～京の上・鞍手車庫～遠賀川駅	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からイベント等による利用促進の取組みは実施ができなかった。広報誌に特集を掲載するほか、地元説明会にて利用を呼び掛けた。	B	新型コロナウイルス感染症の影響により、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。	C	【目標】収支率44.5% 【実績】収支率30.0%(-14.5%) 新型コロナウイルス感染症の拡大による移動縮小と、公共交通から自動車への転換により、大幅に収支が減少したと考えられる。また、免許保有高齢者人口の増加及び公共交通に対する危機感の低下も収支率の悪化に影響していると思われる。	新型コロナウイルス感染症の影響下においても、公共交通を維持するためには住民の利用が不可欠であることを広報誌や交通会議等を活かして呼びかけていく。 また、免許保有高齢者人口の増加により公共交通全体が悪循環に陥っている現状を引き続き発信し、能動的に考える機会を創出することで利用促進につなげる。
西鉄バス筑豊(株)	遠賀川駅～新入～直方	新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点からイベント等による利用促進の取組みは実施ができなかった。広報誌に特集を掲載するほか、地元説明会にて利用を呼び掛けた。	B	新型コロナウイルス感染症の影響により、計画どおりに事業を実施できなかった部分があった。	C	【目標】収支率44.1% 【実績】収支率33.3%(-10.8%) 新型コロナウイルス感染症の拡大による移動縮小と、公共交通から自動車への転換により、大幅に収支が減少したと考えられる。また、免許保有高齢者人口の増加及び公共交通に対する危機感の低下も収支率の悪化に影響していると思われる。	新型コロナウイルス感染症の影響下においても、公共交通を維持するためには住民の利用が不可欠であることを広報誌や交通会議等を活かして呼びかけていく。 また、免許保有高齢者人口の増加により公共交通全体が悪循環に陥っている現状を引き続き発信し、能動的に考える機会を創出することで利用促進につなげる。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～夏吉・金田駅～西鉄後藤寺の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・広報誌やHP等を活用した利用促進PR活動を実施した。 ・イベント開催時等において、バス利用促進に向けたモビリティグッズの配布などのPR活動を実施した。 ・適正な運行便数の見直しについて検討を行った。 	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【目標】収支率38.4% 【実績】収支率25.0%(-13.4%) 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、乗客が大幅に減少したため、収支が悪化した。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・令和3年9月末をもって廃止の申入れがあり、路線存続のため、沿線自治体で協議を行う。

西鉄バス筑豊(株)	真岡～西鉄後藤寺・メルクス～金田平原団地の運行	・広報誌やHP等を活用した利用促進PR活動を実施した。 ・イベント開催時等において、バス利用促進に向けたモビリティグッズの配布などのPR活動を実施した。 ・適正な運行便数の見直しについて検討を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【目標】収支率48.8% 【実績】収支率28.9%(-19.9%) 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、乗客が大幅に減少したため、収支が悪化した。	・利用促進に向け、赤字路線である本路線を利用してもらうために、広報活動のさらなる強化を行う。 ・令和3年9月末をもって廃止の申入れがあり、路線継続のため、沿線自治体で協議を行う。
西鉄バス筑豊(株)	宮若市役所～直方	市報掲載及び地元説明会にて利用を呼びかける(直方市)とともに、HP等を活用し周知と利用促進を図った。 その他の取組みについては、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から未実施。	B	新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった	C	【目標】収支率47.9% 【実績】収支率30.2%(-17.7%) 昨年度より5.5%減(昨年35.7%)となった。主に新型コロナウイルス感染拡大が要因となっている。	令和2年9月廃止。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄大隈～漆生～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	【目標】収支率83.4% 【実績】58.9%(-24.5%) 目標を達成できなかった理由としては人口の減少及び利用者の減少が主な要因と考えられるがコロナウイルス感染拡大により減少しているものと考えられる。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄大隈～桂川駅～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	【目標】収支率65.4% 【実績】70.4%(+5%) 通学等補助金の補助割合引上げや対象の拡充に関して広報誌、チラシ配布等によりバス利用を呼び掛けた。また総合バスステーションへ嘉麻市バスと相互乗り入れを行い、待合環境を向上させることで乗り継ぎを強化したことが要因と考えられる。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。
西鉄バス筑豊(株)	山野社宅～上三緒～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【目標】収支率69.5% 【実績】62.1%(-7.4%) 目標を達成できなかった理由としては人口の減少及び利用者の減少が主な要因と考えられるがコロナウイルス感染拡大により減少しているものと考えられる。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。

西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～中谷の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進を図るため、広報紙、ホームページ等で広報活動を行った。 ・乗り継ぎ時刻表や公共交通全体の時刻表を配架して、利用促進を行った。 ・イベント時に、公共交通の利用促進を図るためのノベルティを配布するなどPR活動を行った。 	A	事業が計画に位置づけられ、たとおり、適切に実施された。	C 【目標】収支率55.4% 【実績】収支率26.6%(-28.8%) 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者が大幅に減少したため収支は悪化した。	令和3年9月末をもって廃止の申入れがあった。路線存続のため、沿線自治体で協議を行っている。
西鉄バス筑豊(株)	西鉄後藤寺～川崎～めんべい添田町工場 の運行	利用促進を図るために役場庁舎へ利用促進グッズの配置をおこなった。	B	新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響で、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 【目標】62.0% 【実績】49.1%(-12.9%) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の影響により、昨年度実績収支率54.1%から5.0%悪化した。	感染症対策に取り組むとともに、利用促進のため、今後も啓発や広報を行い、利用者や収入の確保に努める。
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～波止場・東町～光陽台6丁目	沿線学校に対して新入学生を対象とした合同説明会において、路線・定期券の説明を実施し利用促進を図った。また、広報誌や新聞への広告掲載を通じて、バスの利用を促す広報活動を行った。	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。コロナ渦による影響により、やむを得ず実施を見送ることとなった取組があった。	C 【目標】収支率68.6% 【実績】実績57.7%(-10.9%) 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。コロナ渦による自粛等の影響により、利用人員数が見込より減少となった。	沿線学校の生徒をはじめとした沿線利用者に対して利用の呼びかけを継続すると共に、今後も引き続き、利用者の実態把握に努める必要がある。また、観光需要の取り込みは幹線系統の維持に有効であると考えられるため、世界遺産を含めた沿線の観光施設や自治体等と連携し、今後も更なる需要喚起の取組を進めていくことが必要である。
西鉄バス宗像(株)	東郷駅～宗像大社～神湊波止場	天神～神湊波止場間の特急バス往復乗車券と当該路線のうち宗像大社～道の駅むなかたの乗車券をセットにした企画切符の販売促進に取り組んだ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率80.7% 【実績】収支率50.3%(-30.4%) 新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に収支が減少したと考えられる。	事業者より令和3年3月をもって企画切符の販売中止の申出があっており、それ以降は企画切符の販売促進ができなくなった。今後は、路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、コロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。

西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～宗像コモン・東郷～東郷駅	沿線地域住民への利用促進に取り組んでいくこととしていたが、新型コロナウイルス感染症防止の観点から利用促進の取り組みができなかった。	C	新型コロナウイルス感染症防止の観点から計画どおりに事業を実施できなかった。	【目標】収支率62.4% 【実績】収支率49.3%(-13.1%) 新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に収支が減少したと考えられる。	路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、コロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。
西鉄バス宗像(株)	鐘崎車庫～ネオポリス・宗寿園～赤間営業所 鐘崎車庫～ネオポリス・くりえいと～赤間営業所	沿線地域住民への利用促進に取り組んでいくこととしていたが、新型コロナウイルス感染症防止の観点から利用促進の取り組みができなかった。	C	新型コロナウイルス感染症防止の観点から計画どおりに事業を実施できなかった。	【目標】収支率61.7% 【実績】収支率44.2%(-17.5%) 新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に収支が減少したと考えられる。	路線を継続させるためには沿線地域住民がバスを利用する必要があるため、コロナ禍でも実施できるような利用促進の方法を模索し、取り組んでいく。
西鉄バス大牟田(株)	上官線庄山系統 西鉄バス大牟田営業所～総合病院・上町～庄山の運行	事業評価結果を踏まえ、以下の取組を行うようにした。 (1)沿線の工業団地や、戸建て住宅や集合団地、三池工業高校など沿線沿いの施設等に対してピンポイントに利用促進の呼びかけ、ポスティングを行う。 (2)大牟田市動物園の来園者を主なターゲットとして、「延命公園・動物園前」バス停の新設によりアクセスが向上したことをPRし、利用者の増加を図る。	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。 【理由】 新型コロナウイルスの影響により、計画に位置付けた取組を一部実施できなかった。	【目標】収支率40.1% 【実績】収支率28.1%(12.0%) 【取組実績】 ・ゆめタウン大牟田にて、利用促進のチラシとノベルティ400部配布。 ・乗り入れを開始した大牟田市動物園への利用者増加を図るため、「大牟田市動物園きっぷ(2019年11月発売開始)」の販売促進等を継続実施中。 ・久留米地区の運賃液晶モニターに大牟田市動物園乗入れの画像をいれてPRを行っている。 ・新型コロナウイルスの影響により、経費削減のため、ポケット時刻表の増刷は見送ったため、未実施 【コメント】 上記の取組を実施したが、新型コロナウイルスの影響により下半期は、積極的な利用促進の取組を実施できなかったため、収支改善に至らなかった。	目標達成に向け、利用者の属性(高齢者、学生など)を踏まえた効果的な利用促進の実施及び沿線企業等への利用促進チラシの配布やノーマイカーデーの取組の依頼を行うことで、新規利用者を増やし、収支改善を行う。また、新型コロナウイルスの影響による新しい生活様式を踏まえた公共交通の利用を働きかけていく。

西鉄バス大牟田(株)	吉野線南関系統 西鉄バス大牟田営業所～南関の運行	<p>事業評価結果を踏まえ、以下の取組を行うようにした。</p> <p>(1)沿線の工業団地や、戸建て住宅や集合団地、県立高校など沿線沿いの施設等に対してピンポイントに利用促進の呼びかけ、ポスティングを行い潜在的な利用ニーズの掘り起しを図る。</p> <p>(2)九州新幹線との接続を意識したダイヤ改正を行うことにより、利用者の増加を図る。</p> <p>(3)大牟田市動物園の来園者を主なターゲットとして、「延命公園・動物園前」バス停の新設によりアクセスが向上したことをPRし、利用者の増加を図る。</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。 【理由】 新型コロナウイルスの影響により、計画に位置付けた取組を一部実施できなかった。	C 【目標】収支率58.9% 【実績】収支率38.0%(-20.9%) ・ゆめタウン大牟田にて、利用促進のチラシとノベルティ400部配布。 ・乗り入れを開始した大牟田市動物園への利用者増加を図るため、「大牟田市動物園きっぷ(2019年11月発売開始)」の販売促進等を継続実施中。 ・久留米地区の運賃液晶モニターに大牟田市動物園乗入れの画像をいれてPRを行っている。 ・新型コロナウイルスの影響により、経費削減のため、ポケット時刻表の増刷は見送ったため、未実施 【コメント】 上記の取組を実施したが、新型コロナウイルスの影響により下半期は、積極的な利用促進の取組を実施できなかったため、収支改善に至らなかった。	目標達成に向け、利用者の属性(高齢者、学生など)を踏まえた効果的な利用促進の実施及び沿線企業等への利用促進チラシの配布やノーマイカーデーの取組の依頼を行うことで、新規利用者を増やし、収支改善を行う。また、新型コロナウイルスの影響による新しい生活様式を踏まえた公共交通の利用を働きかけていく。
西鉄バス北九州(株)	香月営業所～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間の運行	<p>(1)香月営業所周辺で開催される各種イベントの告知と併せ中間線を利用し来場することの利便性を市ホームページ等でPRし利用促進を図った。</p> <p>(2)中間線の所要時間や鉄道との接続の見直しについて、協議・検討を行い、通勤・通学利用者の利便性を十分に考慮したダイヤ改定(R2.3.14)を実施した。</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。 【実施されていない理由】 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、計画のとおり事業を実施すべきでないと判断したため。	C 【目標】収支率 53.19% 【実績】収支率 41.9%(-11.29%) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、大幅に利用者が減少し、未だその影響が改善する状況に至っていないため、目標値を下回った。	<p>・モビリティマネジメント(バスの乗り方講習会等)を実施し当該路線の利用促進、及び認知度の向上を図る。</p> <p>・継続して香月営業所周辺で開催される各種イベントの告知と併せ中間線を利用し来場することの利便性を市ホームページ等でPRし利用促進を図る。</p> <p>・にしてつストア「レガネット中間」とタイアップによる中間線利用促進策について、今後も継続して協議する。</p> <p>・新型コロナウイルス感染症の影響による利用状況に即したJRのダイヤ改定を踏まえ、通勤・通学利用者の利便性を十分に考慮したダイヤ改定を実施する。</p>

JR九州バス(株)	山の神～久山～博多の運行 H27年～H30年 車両購入1台/年	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架した。</p> <p>また、福岡市内の沿線地域に時刻表と運賃表を掲載したチラシを作成・配布するとともに福岡市ホームページへ掲載を行った。</p> <p>久山町の公共交通に関する総合時刻表に町のコミュニティバスとJR九州バスの乗継情報及びダイヤを掲載し、町内全世帯に配布し啓発を図った。</p> <p>バス停及び行先系統にナンバリングを導入し、訪日外国人のお客さまをはじめ、わかりやすい案内を行うことで、目的地までのお客様の不安を解消し、利用促進につなげる取組の検討を行ったが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、ホームページ掲載費や運賃表示器への導入費、バス停への設置費等ハード面の費用捻出が難しく、取り組みは行えなかった。</p>	B 新型コロナウイルス感染症の影響により、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 【目標】収支率55.2% 【実績】収支率45.2%(-10.0%) 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、収支率が減少した。	引き続き、利用促進のPRを行う等沿線自治体と連携してバスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。
-----------	---------------------------------------	---	---	---	---

<p>JR九州バス(株)</p>	<p>直方～鞍手高校前～博多の運行 H27年～H30年 車両購入1台/年</p>	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架した。 また、福岡市内の沿線地域に時刻表と運賃表を掲載したチラシを作成・配布するとともに福岡市ホームページで掲載を行った。 久山町の公共交通に関する総合時刻表に町のコミュニティバスとJR九州バスの乗継情報及び全ダイヤを掲載し、町内全世帯に配布し啓発を図った。 宮若市の広報誌に公共交通の現状を特集で掲載し、利用促進の啓発を促した。また、「沿線情報チラシ」を宮若市及び直方市沿線施設や店舗に配架した。 その他、直方市のホームページにお得な乗車券の紹介やバスロケの情報を掲載した。 バス停及び行先系統にナンバリングを導入し、訪日外国人のお客さまをはじめ、わかりやすい案内を行うことで、目的地までのお客さまの不安を解消し、利用促進につなげる取組の検討を行ったが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、ホームページ掲載費や運賃表示器への導入費、バス停への設置費等ハード面の費用捻出が難しく、取り組みは行えなかった。</p>	<p>B 新型コロナウイルス感染症の影響により、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 【目標】収支率48.1% 【実績】収支率38.2%(-9.9%) 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、収支率が減少した。</p>	<p>引き続き、利用促進のPRを行う等沿線自治体と連携してバスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。</p>
------------------	--	---	---	--	--

JR九州バス(株)	直方～鞍手高校前～福丸の運行 H27年～H30年 車両購入1台/年	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架した。</p> <p>宮若市の広報誌に公共交通の現状を特集で掲載し、利用促進の啓発を促した。また、「沿線情報チラシ」を、宮若市及び直方市沿線施設や店舗に配架した。</p> <p>その他、直方市のホームページにお得な乗車券の紹介やバスロケの情報を掲載した。バス停及び行先系統にナンバリングを導入し、訪日外国人のお客さまをはじめ、わかりやすい案内を行うことで、目的地までのお客さまの不安を解消し、利用促進につなげる取組の検討を行ったが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、ホームページ掲載費や運賃表示器への導入費、バス停への設置費等ハード面の費用捻出が難しく、取り組みは行えなかった。</p>	B 新型コロナウイルス感染症の影響により、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 【目標】収支率71.4% 【実績】収支率55.6%(-15.8%) 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、収支率が減少した。	引き続き、利用促進のPRを行う等沿線自治体と連携してバスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。また、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との再編や接続等の見直しを検討する。
-----------	---	---	---	---	---

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
佐賀県地域 公共交通活 性化協議会	昭和自動車(株) 佐賀市交通局 祐徳自動車(株) 西鉄バス佐賀(株) 西肥自動車(株) JR九州バス(株)	44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: 16系統 B評価: 28系統 C評価: 0系統	A評価: 0系統 B評価: 6系統 C評価: 38系統 【参考: 前年度】 A評価: 6系統 B評価: 14系統 C評価: 25系統	別添一次評価 のとおり	<p>・コロナの影響もある中で、沿線自治体と連携して、ICカードの導入、オープンデータ化、総合時刻表やチラシの配布等による情報発信、運転免許証自主返納者を対象とした割引制度の導入等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】 【輸送人員】 又は 【経常収益】 【輸送人員】

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

令和3年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車㈱ 伊万里線	大手口～徳須恵～伊万里系統の運行。 R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H30 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H25 車両購入1台	生産性向上の取組として伊万里市の中学3年生を対象に定期券のチラシを配布した。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗車証明書をを用いた飲食店での優待サービス、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:52.4% 実績:39.3% (R元年実績:49.5%) C 【輸送人員】 目標:70,736人 実績:45,300人 (R元年実績:69,958人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。昨年度に引き続き枝線系統を含めた事業計画の見直しを自治体と協議する。 また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 野元・呼子線	唐津～野元～呼子の運行。 R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)	生産性向上の取組として、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や沿線のオルレコースへのモデルコースの周知、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:66.4% 実績:45.6% (R元年実績:57.6%) C 【輸送人員】 目標:27,540人 実績:19,032人 (R元年実績:22,630人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 小加倉・呼子線	唐津～小加倉～呼子の運行。 R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)	生産性向上の取組として、玄海町の観光マップに路線バス情報の掲載を行った。事業者の取組としては唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や沿線のオルレコースへのモデルコースの周知、乗車証明書による優待サービス、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:81.2% 実績:49.6% (R元年実績:58.1%) C 【輸送人員】 目標:19,485人 実績:13,542人 (R元年実績:12,410人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員は前年度より増加したものの、目標を達成できなかった。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。
昭和自動車㈱ 七山線	大手口～浜崎四つ角・ななのゆ～細川系統の運行。 H29 車両購入1台 H26 車両購入2台	生産性向上の取組として、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリング、企画乗車券の周知やバスハイク企画を実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	【収支率】 目標:37.8% 実績:28.1% (R元年実績:35.9%) C 【輸送人員】 目標:34,342人 実績:29,839人 (R元年実績:33,644人)	新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。

<p>昭和自動車(株) 多久線</p>	<p>佐賀駅BC～徳万・小城～多久駅前系統の運行。 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</p>	<p>生産性向上の取組として、佐賀市バス路線マップの配布や多久市の高校への説明を行った。事業者の取組としては、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗り方教室、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 63.0% 実績: 45.2% (R元年実績: 60.4%) 【輸送人員】 目標: 41,402人 実績: 32,741人 (R元年実績: 40,595人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車(株) 北山線</p>	<p>北山中原～鷹の羽・古湯温泉～辻の堂系統の運行。 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)</p>	<p>自治体と協議し、路線の再編を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 56.7% 実績: 49.0% (R元年実績: 54.3%) 【輸送人員】 目標: 46,675人 実績: 27,968人 (R元年実績: 45,496人)</p>	<p>事業完了 (R2年4月より古湯線と統合のため)</p>
<p>昭和自動車(株) 古湯線</p>	<p>フォレストふじ～尼寺・川上橋～辻の堂系統の運行。 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)</p>	<p>路線再編について自治体と協議し、北山線との統合を行った。生産性向上の取組として、佐賀市バス路線マップを更新し配布した。事業者の取組としては、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。また、温泉利用券が700円増額になった企画乗車券の販売を行った。 nimoca講習会や乗り方教室、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>B 【収支率】 目標: 67.1% 実績: 48.7% (R元年実績: 64.3%) 【輸送人員】 目標: 41,087人 実績: 59,696人 (R元年実績: 39,993人)</p>	<p>R2年4月に北山線の大規模再編に伴い本路線との統合を行ったが、新型コロナウイルスの影響により収支は悪化した。輸送人員は路線の統合に伴い前年度より増加した。 事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車(株) 唐津・佐賀線</p>	<p>大手口～多久駅前・片田江～佐賀駅BC系統の運行。 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</p>	<p>生産性向上の取組として、多久市のふれあいバス・ふれあいタクシーパンフレットへ、当路線の時刻表ページへリンクしているQRコードを掲載した。事業者の取組としては、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗り方教室、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 50.6% 実績: 37.4% (R元年実績: 48.5%) 【輸送人員】 目標: 131,714人 実績: 109,324人 (R元年実績: 129,468人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車(株) 中極線</p>	<p>小城～中極・尼寺～辻の堂系統の運行。 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)</p>	<p>生産性向上の取組として、佐賀市バス路線マップの配布を行った。事業者の取組としては、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗り方教室、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 49.0% 実績: 35.3% (R元年実績: 46.9%) 【輸送人員】 目標: 100,320人 実績: 81,047人 (R元年実績: 97,661人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>

<p>昭和自動車線 多久・武雄線</p>	<p>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</p>	<p>自治体と協議し、ジャンボタクシーへのモード転換を行った。生産性向上の取組として、多久市のふれあいバス・ふれあいタクシーパンフレットへ、当路線の時刻表ページへリンクしているQRコードを掲載した。 武雄市では公共施設と区長会でチラシの配布を行った。事業者の取組としては、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	B	<p>事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 45.1% 実績: 32.3% (R元年実績: 42.2%) 【輸送人員】 目標: 27,280人 実績: 14,189人 (R元年実績: 25,457人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 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。 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、玄海町の観光マップに路線バス情報の掲載を行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗車証明書による優待サービス、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	B	<p>事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 73.7% 実績: 72.5% (R元年実績: 94.7%) 【輸送人員】 目標: 9,750人 実績: 5,432人 (R元年実績: 16,974人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 湊線</p>	<p>大手口～みなと園～呼子系統の運行。 H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)</p>	<p>生産性向上の取組として、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	B	<p>事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 58.7% 実績: 42.6% (R元年実績: 56.3%) 【輸送人員】 目標: 52,787人 実績: 34,029人 (R元年実績: 51,508人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化、高速バスとの接続を記載した時刻表の作成の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 呼子線</p>	<p>宝当棧橋～岩野・打上～呼子系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入) H27 車両購入2台</p>	<p>生産性向上の取組として、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	B	<p>事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 54.4% 実績: 36.3% (R元年実績: 52.1%) 【輸送人員】 目標: 102,197人 実績: 91,116人 (R元年実績: 100,754人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し、過大な運行本数の見直しを行い収支率の改善を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化、高速バスとの接続を記載した時刻表の作成の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 有浦・入野線</p>	<p>金の手～入野系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)</p>	<p>生産性向上の取組として、玄海町の観光マップに路線バス情報の掲載を行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗車証明書による優待サービス、系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	B	<p>事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 86.2% 実績: 33.3% (R元年実績: 44.9%) 【輸送人員】 目標: 27,446人 実績: 11,855人 (R元年実績: 13,614人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し、過大な運行本数の見直しを行い収支率の改善を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>

<p>昭和自動車線 切木線</p>	<p>大手口～切子・古保志気～入野系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・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) 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、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 62.9人 実績: 50.1% (R元年実績: 60.0%) 【輸送人員】 目標: 54,138人 実績: 39,800人 (R元年実績: 50,318人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化し、輸送人員も前年度より減少している。事業者と自治体が協議し過大な運行本数の適正化を図る。また、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 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。 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、再編計画説明や各地区長会の折に、自治体による公共交通の利用を促すお願いを行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や系統ナンバリングを実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>B 【収支率】 目標: 60.3% 実績: 49.3% (R元年実績: 58.0%) 【輸送人員】 目標: 48,863人 実績: 52,355人 (R元年実績: 46,251人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により収支は悪化した。輸送人員は前年度より増加した。生産性向上の取組として沿線に多くの商業施設や病院が隣接するため目的別時刻表を作成したり、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>昭和自動車線 有浦・入野線</p>	<p>大手口～有浦上～金の手系統の運行。 R2 車両購入2台 (有浦・仮屋・呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋・呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)</p>	<p>生産性向上の取組として、玄海町の観光マップに路線バス情報の掲載を行った。事業者の取組としては、唐津2dayフリー乗車券をweb化し、新規利用の取り込みを行った。また、オープンデータ化を行うとともに、バスロケーションシステムの導入に向けた準備作業を行った。 nimoca講習会や乗車証明書による優待サービス、系統ナンバリング、目的別時刻表の作成を予定していたが、新型コロナウイルス感染症対策や事業計画の見直しを最優先させたため、実施することができなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>B 【収支率】 目標: 50.9% 実績: 49.3% (R元年実績: 45.0%) 【輸送人員】 目標: 30,655人 実績: 48,304人 (R元年実績: 48,175人)</p>	<p>収支は前年度より改善したが、目標を達成できなかった。輸送人員は前年度より増加した。沿線の豊富な観光資源を活用した生産性向上の取組を事業者、自治体が共同し実施することや、事業者全体の取組として、ICカード普及活動、バス運行情報のオープンデータ化の広報、バスロケーションシステムの導入や系統ナンバリング化の取組を行い利便性向上による利用者増を図る。また、フォトコンテスト等による広報の検討や、時刻表へのノンステップバスの表記、通学フリー乗車券(紙)のWEB定期券化による利便性向上を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 犬井道線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・大崎～大詫間系統の運行。 H25～R2 車両購入0台/年</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocaにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサインエージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 66.4% 実績: 57.0% (R元年実績: 60.2%) 【輸送人員】 目標: 161,967人 実績: 139,348人 (R元年実績: 166,098人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校などへバスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</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。 H25～R2 車両購入3台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀、蓮池に1台導入】 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に1台導入】 【橋津、金立(来迎寺)、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・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocaにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。 佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサインエージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標: 72.2% 実績: 62.9% (R元年実績: 66.4%) 【輸送人員】 目標: 181,305人 実績: 167,331人 (R元年実績: 183,985人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀東高校や龍谷高校などへバスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>

<p>佐賀市交通局 橋津線</p>	<p>佐賀駅BC～朝日町・諸富橋～橋津系統の運行。</p> <p>H25～R2年 車両購入3台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀、蓮池に1台導入】 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に1台導入】 【橋津、金立(来迎寺)、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・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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円となるパス)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>【収支率】 目標:54.3% 実績:54.5% (R元年実績:61.6%)</p> <p>【輸送人員】 目標:62,884人 実績:59,030人 (R元年実績:69,338人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 金立(来迎寺)線</p>	<p>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。</p> <p>H25～R2 車両購入3台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀、蓮池に1台導入】 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に1台導入】 【橋津、金立(来迎寺)、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・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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円となるパス)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>【収支率】 目標:62.8% 実績:63.1% (R元年実績:72.2%)</p> <p>【輸送人員】 目標:93,429人 実績:80,113人 (R元年実績113,899人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 金立(いこい)線</p>	<p>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。</p> <p>H25～R2 車両購入2台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀、蓮池に1台導入】 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に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・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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円となるパス)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>【収支率】 目標:70.4% 実績:57.1% (R元年実績:69.4%)</p> <p>【輸送人員】 目標:133,077人 実績:120,732人 (R元年実績:146,158人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<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。</p> <p>H25～R2 車両購入2台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に1台導入】 【橋津、金立(来迎寺)、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・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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円となるパス)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>【収支率】 目標:55.7% 実績:51.8% (R元年実績:59.6%)</p> <p>【輸送人員】 目標:122,769人 実績:126,358人 (R元年実績:153,521人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、バスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</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。</p> <p>H25～R2 車両購入1台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、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・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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円となるパス)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーパス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>【収支率】 目標:85.1% 実績:68.5% (R元年実績:81.8%)</p> <p>【輸送人員】 目標:143,379人 実績:116,649人 (R元年実績:152,416人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーパスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀大学などへバスで通学してもらえよう新入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。 H25～R2 車両購入3台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀、蓮池に1台導入】 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に1台導入】 【橋津、金立(来迎寺)、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・ノリのリワイド・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーバス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標:53.8% 実績:47.0% (R元年実績:54.8%) 【輸送人員】 目標:81,024人 実績:71,318人 (R元年実績:89,034人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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 嘉瀬新町線</p>	<p>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。 H25～R2 車両購入1台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に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・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーバス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標:56.5% 実績:51.6% (R元年実績:59.0%) 【輸送人員】 目標:52,721人 実績:49,908人 (R元年実績:62,593人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーバスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀女子高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 徳万線</p>	<p>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。 H25～R2 車両購入1台/年 【早津江、橋津、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池、嘉瀬新町、徳万に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・屋のリワイドの利用促進として、HP掲載やチラシ配布(市内中学・高校・大学)を行った。また、H30年に導入したバスロケーションシステムについてHPや乗り方教室で周知を行った。70歳以上の佐賀市民に対し、「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)」の周知を行うとともに、希望者を対象に、令和2年3月からICカードnimocalにワンコインシルバーバス機能を搭載して販売を行った。佐賀市路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標:52.0% 実績:44.0% (R元年実績:53.4%) 【輸送人員】 目標:48,762人 実績:41,837人 (R元年実績:50,331人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・屋のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。令和2年3月から希望者に対してICカード化を行っているワンコイン・シルバーバスや、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀女子高校などへバスで通学してもらえよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>祐徳自動車(株) 佐賀線</p>	<p>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。</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。また、佐賀市バス路線マップと鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>C 【収支率】 目標:45.0% 実績:21.22% (R元年実績:39.33%) 【輸送人員】 目標:87,586人 実績:74,161人 (R元年実績:87,891人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>
<p>祐徳自動車(株) 武雄線</p>	<p>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</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。また、佐賀市バス路線マップの配布による路線の周知や、デジタルサイネージの設置による利便性向上を行った。イベント時におけるバスの試乗体験により利用者増を目指していたが、新型コロナウイルスの影響によりイベントが実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:46.0% 実績:22.78% (R元年実績:42.19%) 【輸送人員】 目標:90,803人 実績:81,751人 (R元年実績:96,080人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>

<p>祐徳自動車(株) 嬉野線</p>	<p>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</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。 また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C 【収支率】 目標:48.6% 実績:24.92% (R元年実績:44.45%) 【輸送人員】 目標:61,071人 実績:58,216人 (R元年実績:64,723人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。 バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>
<p>祐徳自動車(株) 吉田線</p>	<p>中川～吉田～湯の田系統の運行</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。 また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C 【収支率】 目標:45.8% 実績:22.42% (R元年実績:39.87%) 【輸送人員】 目標:35,887人 実績:30,953人 (R元年実績:36,093人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。 バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>
<p>祐徳自動車(株) 祐徳線</p>	<p>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</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。 また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。 イベント時におけるバスの試乗体験により利用者増を目指していたが、新型コロナウイルスの影響によりイベントが実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:51.7% 実績:24.05% (R元年実績:45.68%) 【輸送人員】 目標:52,167人 実績:45,091人 (R元年実績:57,435人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。 バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>
<p>祐徳自動車(株) 太良線</p>	<p>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</p>	<p>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。時刻表・運賃検索等も利用できるようにホームページのリニューアルを行った。 また、鹿島市内地域公共交通総合時刻表の配布による路線の周知を行った。 自治体と協議し、令和元年10月より竹崎地区への運行経路変更を行った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C 【収支率】 目標:43.0% 実績:17.15% (R元年実績:37.77%) 【輸送人員】 目標:47,016人 実績:32,739人 (R元年実績:47,248人)</p>	<p>インバウンドの増加等によって輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。 バスロケーションシステムの利用促進に努めるとともに、回数券を廃止し、ICカードの利用者増の広報を行う。</p>
<p>西鉄バス佐賀(株) 久留米～鳥栖線</p>	<p>JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖系統の運行。</p>	<p>沿線で時刻表のポスティングや、久留米市への転入者へのチラシ配布、沿線のイベント情報のバス車内への掲載を行った。 バスの乗り方教室については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:71.4% 実績:57.9% (R元年実績:66.0%) 【輸送人員】 目標:147,276人 実績:136,707人 (R元年実績:148,848人)</p>	<p>輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、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。</p>
<p>西鉄バス佐賀(株) 綾部線</p>	<p>鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米系統の運行。</p>	<p>沿線のイベント情報のバス車内への掲載や久留米市への転入者へのチラシ配布を行った。 沿線での時刻表のポスティングやバスの乗り方教室については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:45.8% 実績:33.0% (R元年実績:42.0%) 【輸送人員】 目標:88,111人 実績:68,900人 (R元年実績:88,380人)</p>	<p>輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、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。</p>

西鉄バス佐賀(株) 鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原～神埼駅通り系統の運行。	沿線のイベント情報のバス車内への掲載を行った。沿線での時刻表のポスティングやバスの乗り方教室については新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:46.2% 実績:29.4% (R元年実績:40.1%) 【輸送人員】 目標:37,811人 実績:28,042人 (R元年実績:37,500人)	新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区での「ひみか通信」の配布の継続、久留米でのバス・鉄道フェスタでの利用促進の呼び掛け、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原系統の運行。	沿線のイベント情報のバス車内への掲載を行った。バスの乗り方教室やチラシのポスティングについては新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:48.3% 実績:37.3% (R元年実績:42.9%) 【輸送人員】 目標:45,027人 実績:39,162人 (R元年実績:45,767人)	輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。バス教室の実施、沿線のイベント情報のバス車内への掲載、西鉄グループで毎月実施している天神・博多・久留米地区でのチラシ配布への継続参加、停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米系統の運行。	沿線のイベント情報のバス車内への掲載を行った。また、佐賀市バス路線マップの配布を行った。沿線での時刻表のポスティングについては新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:77.4% 実績:53.2% (R元年実績:71.1%) 【輸送人員】 目標:129,817人 実績:103,149人 (R元年実績:124,579人)	新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～信愛学院系統の運行。	沿線のイベント情報のバス車内への掲載を行った。また、佐賀市バス路線マップの配布を行った。沿線での時刻表のポスティングについては新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:81.3% 実績:50.2% (R元年実績:77.3%) 【輸送人員】 目標:74,213人 実績:60,050人 (R元年実績:76,356人)	輸送人員が増加している路線であるが、新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西肥自動車(株) 福島支所前～伊万里駅前線	福島支所前～伊万里駅前系統の運行。	運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、地区別時刻表の配布や交通系ICカードの導入により利用者の増加を図った。乗車証明書を用いた優待サービスの実施や、区長会や老人クラブ等に出向いてバスの利用方法の説明を行う予定だったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。	B 事業が計画通りに実施されていない点があった。	C 【収支率】 目標:39.9% 実績:27.9% (R元年実績:35.4%) 【輸送人員】 目標:35,164人 実績:30,969人 (R元年実績:35,402人)	新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、GoogleMapsへの掲載や交通系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。

<p>西肥自動車(株) 佐世保～伊万里線</p>	<p>佐世保～伊万里系統の運行。</p>	<p>運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、地区別時刻表の配布や交通系ICカードの導入により利用者の増加を図った。乗車証明書を用いた優待サービスの実施や、区長会や老人クラブ等に出向いてバスの利用方法の説明を行う予定だったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:67.1% 実績:53.1% (R元年実績:61.7%) 【輸送人員】 目標:172,176人 実績:122,108人 (R元年実績:104,997人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により前年度より収支は悪化した。輸送人員は前年度より増加したものの、目標を達成できなかった。当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施、GoogleMapsへの掲載や交通系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。</p>
<p>西肥自動車(株) 佐世保～嬉野線</p>	<p>佐世保～嬉野系統の運行。</p>	<p>運転免許証自主返納者を対象とした「リフレッシュバス65(65歳以上のお客様限定の乗り放題定期券)」の割引制度を新たに導入し、市町と連携してチラシ配布等のPRを行うことで、高齢者の新規利用取り込みを図った。また、沿線の中学校へバスの時刻表や乗り方等を記載したチラシを配布することで、通学利用者の増加を図った。また、地区別時刻表の配布や交通系ICカードの導入、波佐見町での企画乗車券の発売により利用者の増加を図った。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C 【収支率】 目標:87.6% 実績:67.9% (R元年実績:91.3%) 【輸送人員】 目標:369,823人 実績:141,499人 (R元年実績:148,298人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。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、GoogleMapsへの掲載や交通系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。</p>
<p>JR九州バス株式会社</p>	<p>嬉野温泉～武雄温泉駅南口～新武雄病院の運行</p>	<p>バスロケーションシステムについて、ホームページや車内ポスターにて告知するとともに「沿線情報チラシ」に情報を掲載した。バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架し、武雄市役所や競輪場のサイネージで掲示した。また、沿線地域に全戸配布した。また、行先別の路線図と時刻表を武雄市ホームページに掲載した。行き先系統、バス停へのナンバリングについては検討を行ったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:59.8% 実績:36.6% (R元年実績:55.4%) 【輸送人員】 目標:111,123人 実績:74,344人 (R元年実績:106,669人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。今後も利用促進チラシ配布等による広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網として事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。</p>
<p>JR九州バス株式会社</p>	<p>彼杵駅～嬉野温泉・嬉野医療センター・武雄温泉南口・ゆめタウン～たけお競輪場の運行</p>	<p>バスロケーションシステムについて、ホームページや車内ポスターにて告知するとともに「沿線情報チラシ」に情報を掲載した。バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設に配架し、武雄市役所や競輪場のサイネージで掲示した。また、沿線地域に全戸配布した。また、行先別の路線図と時刻表を武雄市ホームページに掲載した。行き先系統、バス停へのナンバリングについては検討を行ったが、新型コロナウイルスの影響により実施できなかった。</p>	<p>B 事業が計画通りに実施されていない点があった。</p>	<p>C 【収支率】 目標:47.1% 実績:26.1% (R元年実績:41.7%) 【輸送人員】 目標:72,632人 実績:37,862人 (R元年実績:63,646人)</p>	<p>新型コロナウイルスの影響により前年度より収支が悪化し、輸送人員は減少した。今後も利用促進チラシ配布等による広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。</p>

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名：地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
長崎県バス 対策協議会	長崎県交通局 西肥自動車(株) 島原鉄道(株) さいかい交通(株) 五島自動車(株) 壱岐交通(株) 対馬交通(株) JR九州バス(株)	33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:1系統 C評価:0系統	A評価:0系統 B評価:18系統 C評価:15系統 【参考:前年度】 A評価:10系統 B評価:25系統 C評価:1系統	別添一次評価 の とおり	<p>・コロナの影響もある中で、新入生を対象とした学校への定期券購入案内、高齢者免許返納パスや高齢者フリーパス等の企画乗車券、企画乗車券の販売促進、時刻表やおでかけMAPを活用した路線情報の発信やチラシ配布等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。ただし、事業者により書きぶりにバラツキがありますので、その点は改善されることを期待します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

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

令和3年1月12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 長崎～雲仙	1. 長崎～雲仙	『各種フリーバスのPR』・『時刻表の配布』などによるバス利用促進のための取組を行った。 また、海外からの観光客を対象としたガイドブックやパンフレットの配布にも努めたが、令和2年4月以降は新型コロナウイルスの影響で海外客が大きく落ち込み、営業活動が展開できない状況にあった。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度5.8人(平成30年度実績値)に対し5.7人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し229,563円の減収(99.2%)となったものの112人の利用増(100.4%)となり、一部目標を達成できた。 定期券利用の増加は見られたが、令和2年の新型コロナウイルスの影響による移動停滞の影響を受けて海外からの観光客等の減少もあり、減収となった。	可能な営業活動を継続し、観光客の動向に留意する。 また、高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
長崎県交通局 江の浦～長崎	2. 江の浦～長崎 (矢上団地、大波止経由) 【車両補助対象】 ・H28.03 購入4台	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーバスのPR』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度6.3人(平成30年度実績値)に対し5.7人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し33,021人の利用減(88.8%)、3,418,974円の減収(92.9%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を受けた減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。

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3年1月12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 江の浦～長崎	3. 江の浦～長崎 (飯盛団地、矢上団地、大波止経由)	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーパスのPR』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度6.8人(平成30年度実績値)に対し5.9人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し13,757人の利用減(87.1%)、1,915,118円の減収(89.3%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を受けた減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
長崎県交通局 諫早～県界	4. 諫早～県界	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーパスのPR』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.8人(平成30年度実績値)に対し2.9人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し36,534人の利用減(77.9%)、7,172,182円の減収(76.9%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を大きく受け、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
長崎県交通局 諫早～みさかえの園	5. 諫早～みさかえの園	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーパスのPR』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標平均乗車密度3.8人(平成30年度実績値)に対し2.5人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し22,778人の利用減(66.0%)、5,110,304円の減収(65.3%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を大きく受け、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。

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3年1月12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 東厚生町～飯盛団地	6. 東厚生町～飯盛団地 【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』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標平均乗車密度3.9人(平成30年度実績値)に対し2.8人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し56,724人の利用減(70.1%)、8,450,183円の減収(72.8%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を大きく受け、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
長崎県交通局 今村～早見	7. 今村～早見	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』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標平均乗車密度4.0人(平成30年度実績値)に対し2.7人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し44,199人の利用減(67.9%)、8,798,951円の減収(68.2%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を大きく受け、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据え、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。
長崎県交通局 諫早～長崎空港	8. 諫早～長崎空港 (消防学校前、サンスパ 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』・『時刻表の配布』・『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標平均乗車密度4.9人(平成30年度実績値)に対し2.7人となり、目標を達成できなかった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年度実績に対し33,071人の利用減(63.4%)、10,004,063円の減収(55.4%)となり目標を達成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した移動停滞の影響を大きく受け、特に長崎空港利用者の落ち込みに伴うバス利用者の減少は大きく、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据えて、高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 また、大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施する。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通しが立たない厳しい状況であり、運行便数や運行ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把握に努めたい。

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3年1月12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 諫早～長崎空港	9. 諫早～長崎空港 (長崎医療センター、サン スパおおむら経由) 【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、『各種フリーパス のPR』・『時刻表の配布』・『おでかけ MAPの配布』によるバス利用促進の ための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切 に実施された。	C 目標平均乗車密度4.8人(平成30年度実績 値)に対し3.1人となり、目標を達成できな かった。 また利用人数及び運送収入は、平成30年 度実績に対し51,420人の利用減(67.6%)、 11,026,620円の減収(65.5%)となり目標を達 成できなかった。 令和2年の新型コロナウイルスを懸念した 移動停滞の影響を大きく受け、特に長崎空 港利用者の落ち込みに伴うバス利用者の 減少は大きく、大幅な減少となっている。	高齢化社会を見据えて、高齢者や運転免許返 納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続す る。 また、大村市内でのフィーダー系統等との乗継 ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施す る。 なお、新型コロナウイルスの影響は未だ見通し が立たない厳しい状況であり、運行便数や運行 ダイヤの適正化を念頭に、乗車の利用実態の把 握に努めたい。
西肥自動車株 佐世保駅前～吉井線	1. 佐世保駅前～吉井線 の運行	地区別時刻表作成・配布やリフレッ シュバス65の割引制度PR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 適切に実施された。	B 【輸送人員】 目標:70,177人 R2実績:64,110人 (H30年実績:69,477人) 【運送収入】 目標:12,232,457円 R2実績:10,976,481円 (H30年実績:12,111,344円) 目標に対し、輸送人員は91%、運送収入は 90%となった。	地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入 による新規利用の取込み及びICカード導入につ いての広報、Googleマップへ情報掲載を実施す ることにより、輸送人員及び経常収益の増加を 目指す。

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3年1月12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)
西肥自動車(株) 松浦駅前～平戸棧橋	2. 松浦駅前～平戸棧橋 線の運行	地区別時刻表作成・配布、市報への 公共交通PR記事掲載、リフレッシュパ ス65の割引制度PR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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:50,900人 R2実績:38,501人 (H30年実績:50,400人) 【運送収入】 目標:14,903,621円 R2実績:11,266,994円 (H30年実績:14,756,060円) 目標に対し、輸送人員は76%、運送収入は 76%となった。	地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入 による新規利用の取込み及びICカード導入につ いての広報、Googleマップへ情報掲載を実施す ることにより、輸送人員及び経常収益の増加を 目指す。
西肥自動車(株) 福島支所前～伊万里 駅前	3. 福島支所前～伊万里 駅前線の運行	地区別時刻表作成・配布、町報への 公共交通PR記事掲載、リフレッシュパ ス65の割引制度PR、バスの乗り方教 室、高校入学前の時期に中学校への 定期券PRチラシ配布を実施すること により、輸送人員及び経常収益の増 加を図った。	A 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:35,564人 R2実績:30,969人 (H30年実績:35,164人) 【運送収入】 目標:14,699,089円 R2実績:11,557,251円 (H30年実績:14,553,553円) 目標に対し、輸送人員は87%、運送収入は 79%となった。	地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に 中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカー ド導入による新規利用の取込み及びICカード導 入についての広報、Googleマップへ情報掲載を 実施することにより、輸送人員及び経常収益の 増加を目指す。
西肥自動車(株) 川棚バスセンター～内海	4. 川棚バスセンター～内海 線の運行	地区別時刻表の作成・配布、町報へ の公共交通PR記事掲載、リフレッシュ パス65の割引制度PR、高校入学前 の時期に中学校への定期券PRチラシ 配布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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:76,517人 R2実績:54,666人 (H30年実績:75,717人) 【運送収入】 目標:17,739,685円 R2実績:12,562,184円 (H30年実績:17,564,045円) 目標に対し、輸送人員は72%、運送収入は 71%となった。	地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期 に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系IC カード導入による新規利用の取込み及びICカー ド導入についての広報、Googleマップへ情報掲 載を実施することにより、輸送人員及び経常収 益の増加を目指す。

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3年1月12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)
西肥自動車(株) 佐世保～伊万里	5. 佐世保～伊万里線の運行	地区別時刻表の作成・配布、市報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュパス65の割引制度PR、バスの乗り方教室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 適切に実施された。	【輸送人員】<同系統による比較> 目標:172,171人<26,694人> R2実績:122,108人<82,070人> (H30年実績:170,471人<26,394人>) 【運送収入】 目標:34,227,063円<5,650,564円> R2実績:23,754,526円<16,255,420円> (H30年実績:33,888,181円<5,594,618円>) 目標に対し、輸送人員は71%<307%>、運送収入は69%<288%>となった。H31年3月で主系統及びみなし系統の変更を行っている為、補助30年度との比較で差異が生じている。<同系統のみで比較した場合、輸送人員収入ともに増加となった。ただし、補助30年度ではみなし系統だったが、補助31年度より主系統となった為大幅増となっている。>	地区別時刻表作成・配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車(株) 有川～青方	6. 有川～青方線の運行	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュパス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、転入者へのバス利用案内配布、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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:38,215人 R2実績:30,999人 (H30年実績:37,815人) 【運送収入】 目標:9,049,847円 R2実績:6,684,919円 (H30年実績:8,960,245円) 目標に対し、輸送人員は81%、運送収入は74%となった。	地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。

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3年1月12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)
西肥自動車(株) 有川～奈良尾	7. 有川～奈良尾線の運行	町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュパス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、転入者へのバス利用案内配布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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:66,790人 R2実績:55,524人 (H30年実績:66,090人) 【運送収入】 目標:20,786,566円 R2実績:17,019,481円 (H30年実績:20,580,758円) 目標に対し、輸送人員は83%、運送収入は82%となった。	高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車(株) 青方循環	8. 青方循環線の運行	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュパス65割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布転入者へのバス利用案内配布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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:36,168人 R2実績:25,811人 (H30年実績:35,768人) 【運送収入】 目標:6,911,227円 R2実績:5,079,578円 (H30年実績:6,842,799円) 目標に対し、輸送人員は71%、運送収入は73%となった。	地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車(株) 楠泊	9. 佐々バスセンター～江迎線の運行	地区別時刻表の作成・配布、リフレッシュパス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布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 適切に実施された。	【輸送人員】 目標:137,660人 R2実績:119,999人 (H30年実績:136,260人) 【運送収入】 目標:28,174,759円 R2実績:26,154,041円 (H30年実績:27,895,801円) 目標に対し、輸送人員は87%、運送収入は93%となった。	地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。

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3年1月12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)
西肥自動車(株) 佐世保～嬉野	10. 佐世保～嬉野線の運行	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュパス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、ノーマイカーデー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 適切に実施された。	【輸送人員】<同系統による比較> 目標:373,523人<121,604人> R2実績:141,499人<98,791人> (H30年実績:369,823人<120,404人>) 【運送収入】 目標:83,503,380円<29,665,921円> R2実績:38,444,637円<27,584,287円> (H30年実績:82,676,614円)<29,372,199円> 目標に対し、輸送人員は38%<81%>、運送収入は46%<93%>となった。H31年3月、R1.6月で主系統及びみなし系統の変更を行っている為、補助30年度との比較で差異が生じている。<同系統のみで比較した場合でも、輸送人員収入ともに減少となった。>	地区別時刻表の作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、交通系ICカード導入による新規利用の取込み及びICカード導入についての広報、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
島原鉄道(株) 島原加津佐	1. 島原駅～加津佐の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標である80,828名(H30年度の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)に対し、R2年度は84,191名となり目標達成となった。 【運送収入】 ・目標額の18,496,945円に対しR2年度は18,364,177円となった。収支率は59.9%(目標62.7%)となり目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつskip、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
島原鉄道(株) 諫早市役所雲仙	2. 諫早駅～雲仙の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標である104,649名(H30年度の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)に対し、R2年度は90,320名となり目標達成できなかった。 【運送収入】 ・目標額の28,505,031円に対しR2年度は20,958,256円となった。収支率は46.5%(目標66.6%)となり目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつskip、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。

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3年1月12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)
島原鉄道株 諫早市役所島原	3. 諫早駅～雲仙～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 【輸送人員】 ・目標である117,645名(H30年度の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)に対し、R2年度は99,076名となり目標達成できなかった。 【運送収入】 ・目標額の35,066,921円に対しR2年度は24,411,818円となった。収支率は43.6%(目標68.2%)となり目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつきっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
島原鉄道株 島原雲仙	4. 青雲荘～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標である57,307名(H30年度の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)に対し、R2年度は52,833名となり目標達成できなかった。 【運送収入】 ・目標額の12,738,149円に対しR2年度は11,322,194円となった。収支率は46.9%(目標57.8%)となり目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつきっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
島原鉄道株 諫早口之津	5. 諫早駅～口之津の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【輸送人員】 ・目標である175,921名(H30年度の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)に対し、R2年度は158,768名となり目標達成できなかった。 【運送収入】 ・目標額の40,987,443円に対しR2年度は33,464,753円となった。収支率は56.0%(目標62.2%)となり目標達成できなかった。	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつきっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。

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3年1月12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)
島原鉄道(株) 諫早大屋	6. 諫早駅～大屋の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	<p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標である176,691名(H30年度の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)に対し、R2年度は139,422名となり目標達成できなかった。 <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標額の46,996,435円に対しR2年度は36,742,916円となった。収支率は65.9%(目標81.2%)となり目標達成できなかった。 	企画乗車券(島原半島周遊パス、しまてつきっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める他、沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
さいかい交通(株) 瀬戸・桜の里線	板の浦～神の浦～桜の里ターミナルの運行	新型コロナウイルス感染拡大の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」「外海の大野集落」へのアクセスを紹介したパンフレットを継続して配布するとともに、路線バスでの移動、食事、施設入場券等がセットになった旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進を図った。	A 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>事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。</p> <p>(新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、目標平均乗車密度4.2以上に対して3.5と大幅に下回った。また、長崎県バス対策協議会としての事業目標「輸送人員及び運送収入について平成30年度実績を上回ること」に対しても同様に、輸送人員は平成30年度実績103,887人に対して実績値91,102人と、運送収入は平成30年度実績25,425,249円に対して実績23,219,057円(収支率60.8%)と目標を達成できなかった。)</p>	来るべきアフターコロナ時代の到来を見据え、沿線の世界遺産を訪れる観光客の一層の利便向上を図るべく、世界遺産駐車場までの路線延長などを関係機関と連携して検討する。また、アクセスを紹介したパンフレット配布や旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進活動についても、新型コロナウイルスの状況を考慮しながら継続して実施する。また、引き続き地元利用者のニーズや利用実態変化の把握に努め、地域住民と観光利用のバランスのとれたダイヤ編成に努める。

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3年1月12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)
五島自動車㈱ 三井楽	1. 福江～水之浦～三井楽の運行。令和元年度車両1台を購入。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B <ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度の目標3.0人(H30年度実績)以上に対し、R2年度は2.7人となり、前年値・目標値を達成するに至らなかった。 ・収益率目標63%(H30年度実績)についても、R2年度は52%となり、目標達成に至らなかった。 ・平成30年度:25,210,503円 ・令和2年度:23,218,875円 ・差額:▲1,991,628円(▲7.9%) 【輸送人員】 ・平成30年度:124,702人 ・令和2年度:123,504人 ・人員差:-1,198人(-1.0%) 	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強化により、輸送人員の拡大を図る。 また、更に効率的なダイヤ編成を構築することにより経費の圧縮を図り、収支率の改善を目指す。
五島自動車㈱ 富江	2. 福江～大浜～富江の運行。令和元年度車両1台を購入。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B <ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車密度の目標2.6人(H30年度実績)以上に対し、R2年度は2.4人となり、前年値・目標値を達成するに至らなかった。 ・収益率目標62%(H30年度実績)についても、R2年度は55%となり、目標達成に至らなかった。 【運送収入】 ・平成30年度:16,231,048円 ・令和2年度:15,120,740円 ・差額:▲1,110,308円(▲6.9%) 【輸送人員】 ・平成30年度:49,329人 ・令和2年度:51,185人 ・人員差:+1,856人(+3.7%) 	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強化により、輸送人員の拡大を図る。 また、更に効率的なダイヤ編成を構築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。

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3年1月12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)
吉岐交通(株) 国分経由一周芦辺線	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 計画どおりに事業は実施された	B ・目標輸送人員68,860人(H30年度実績68,183人の1%増)以上に対し、コロナで2ヶ月休校及び高校生の減少が影響したため、R2年度は59,751人(▲13.4%)となり、目標を達成出来なかった。 ・運送収入はコロナの影響により、H30年度の実績20,656,659円に対し、R2年度は19,332,130円となり、1,324,529円の減収となった(収支率65.6%)。	1日フリー乗車券については、コロナにより出張での来島者が減少したが、今後も販売増になるよう広告強化をし、定期券については、生徒数の減少により、目標は達成出来きず厳しい結果となったが、来期は今期の数値を維持あるいは上回るよう吉岐市と連携して各高校への広告強化をする。
吉岐交通(株) 湯ノ本経由勝本線	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 計画どおりに事業は実施された	C ・目標輸送人員46,260人(H30年度実績45,805人の1%増)以上に対し、コロナで2ヶ月休校及び高校生の減少が影響したため、R2年度は34,361人(▲25.0%)となり、目標を達成出来なかった。 ・運送収入はコロナの影響により、H30年度の実績16,369,727円に対し、R2年度は13,713,159円となり、2,656,568円の減収となった(収支率67.9%)。	1日フリー乗車券については、コロナにより出張での来島者が減少したが、今後も販売増になるよう広告強化をし、定期券については、生徒数の減少により、目標は達成出来きず厳しい結果となったが、来期は今期の数値を維持あるいは上回るよう吉岐市と連携して各高校への広告強化をする。
対馬交通(株) 対馬病院線	1. 対馬病院線(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、時刻の見直しを行った。また、自治体と連携し、免許返納者への1ヶ月定額フリーパスポート割引販売等により利用促進を図った。	A 事業は適切に実施された	B 【輸送人員】 ・H30年度実績:77,730人 ・目標値(102.47%):79,650人 ・R2年度実績:76,922人 ・達成率:96.58% 【運送収入】 ・H30年度実績:18,268,958円 ・目標値(104%):18,999,716円 ・R2年度実績:17,944,975円 ・達成率:94.4% 輸送人員及び運送収入は目標値及びH30年度実績いずれも上回る事が出来なかった。	調査結果に基づき、時間ごとの利用目的、集中する時間帯などダイヤの見直しを行うことにより、通院以外で利用して頂けるよう努める。 また、外的要因による移動の自粛、通院を控える高齢者もいることから、安心してご利用頂けるようバス車内消毒を徹底し利用増を図る。

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3年1月12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)
対馬交通(株) 縦貫線	2. 縦貫線 (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日フリーパス券(韓国語表記)の販売を委託するとともに、韓国人向けパンフレットへの時刻表掲載等を依頼し販売促進を行った。	A 事業は適切に実施された	<p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30年度実績:147,594人 ・目標値(102.47%):151,240人 ・R2年度実績:97,086人 ・達成率:64.19% <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30年度実績:42,706,977円 ・目標値(104%):44,415,256円 ・R2年度実績:22,756,110円 ・達成率:51.23% <p>輸送人員及び運送収入は目標値及びH30年度実績いずれも上回る事が出来なかった。</p>	外的要因による韓国からの高速船運休に伴うバス利用客の減少に対する対策が必要。また、この系統に接続できる他系統のバス時刻等も見直し、通学・通勤へ利用頂ける時刻設定等、輸送人員の増加に努め増収を図る。
JR九州バス(株) 嬉野線	彼杵駅～嬉野温泉・嬉野医療センター・武雄温泉南口・ゆめタウン～たけお競輪場の運行	<p>バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報を紹介する「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や沿線施設や駅に配架した。また、沿線情報チラシを東彼杵町内公共施設へ設置した。</p> <p>バス停及び行先系統にナンバリングを導入し、訪日外国人のお客さまをはじめ、わかりやすい案内を行うことで、目的地までのお客様の不安を解消し、利用促進につなげる取組の検討を行ったが、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少により減収し、ホームページ掲載費や運賃表示器への導入費、バス停への設置費等ハード面の費用捻出が難しくなり、取り組みは行えなかった。</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。	<p>【経常収益】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30年度実績:26,015,581円 ・目標:26,275,736円(H30の1%増) ・R2年度実績:14,274,971円 ・目標との差額:▲12,000,765円(54.3%) <p>【輸送人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30年度実績:71,913人 ・目標:73,376人(H30実績値+1,463人) ・R2年度実績:37,862人 ・目標との差額:▲35,514人(51.6%) <p>【運送収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H30年度実績:25,161,627円 ・R2年度実績:13,083,984円 ・H30実績値との差額:▲12,077,643円(52.0%) <p>※新型コロナウイルス感染症の影響により、インバウンドはもとより、観光客及び利用者の減少に歯止めがかからない状況であった。</p>	輸送人員が減少している路線であり、利用促進の広報活動を継続していく。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
熊本県バス 対策協議会	熊本バス(株) 九州産交バス(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)	33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:27系統 B評価:5系統 C評価:1系統	A評価:7系統 B評価:20系統 C評価:6系統 【参考:前年度】 A評価:24系統 B評価:11系統 C評価:2系統	別添一次評価 のとおり	<p>・コロナの影響もある中で、沿線の大学・高校を対象にした利用促進、事業者・沿線自治体とが連携したHP、広報誌等を活用した情報発信、企画乗車券の販売、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行う等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。ただし、事業者により書きぶりにバラツキがありますので、その点は改善されることを期待します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【一日当たり 輸送人員】

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

令和3年1月22日

協議会名: 熊本県バス対策協議会

評価対象事業名: 令和2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30.7人/日に対して30.7人/日であった。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
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16.8人/日に対して15.5人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
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27.3人/日に対して24.0人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	4 辺場線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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17.6人/日に対して16.5人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	5 御船・甲佐線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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30.8人/日に対して30.0人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	6 健軍・砥用線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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26.2人/日に対して25.0人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	7 健軍線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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42.6人/日に対して38.2人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	8 健軍・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標37.2人/日に対して25.9人/日であった。目標を下回った要因として、買い物及び区役所への利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	9 宇土線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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16.8人/日に対して15.4人/日であった。目標を下回った要因として、通学目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	10 松橋線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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16.1人/日に対して18.4人/日であった。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	11 画図線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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15.9人/日に対して15.0人/日であった。目標を下回った要因として、通学目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	12 乙女線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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17.6人/日に対して22.4人/日であった。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	13 中病・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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62.5人/日に対して56.2人/日であった。目標を下回った要因として、通院及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	14 江津・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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74.2人/日に対して60.0人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本バス(株)	15 セイラ・イオン線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行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37.4人/日に対して32.3人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	16 城南・志導寺線	沿線の状況把握に努め、現状に即したダイヤ及び運行時刻の検討・見直しを行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標19.9人/日に対して15.1人/日であった。目標を下回った要因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	観光目的等、日常使い以外の利用方法について広報活動を行う。また、乗り方教室等について関係自治体と連携して行い、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
九州産交バス(株)	1 川尻バイパス経由センター松橋線	再編を実施済であるため大きな改正は実施していない。	B 新型コロナウイルスの感染拡大により、密回避のため利用促進策を打ちにくい状況であった。	B 目標27.4人/日に対して24.0人/日であった。前半はサクラマチクマモトの開業効果があったものの、コロナウイルスの感染拡大の影響が大きく未達であった。	関係自治体との連携を強化し、利用促進を図る。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	1 健軍・東無田経由熊本・御船線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標18.7人/日に対して14.7人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	2 河内経由熊本・小天線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標37.1人/日に対して39.1人/日であった。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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・大倉經由 熊本・玉名線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標16.8人/日に対して19.0人/日であった。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	4 菊池經由 山鹿・大津線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標29.5人/日に対して24.4人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	5 手野・二江經由 本渡・富岡線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標26.9人/日に対して24.1人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。利用状況のデータ等を基に、効率的な運行ダイヤへの見直しを検討する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	6 労働庁舎經由 本渡・鬼池線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標15.3人/日に対して14.0人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。利用状況のデータ等を基に、効率的な運行ダイヤへの見直しを検討する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	7 一町田中央・久玉経由 本渡・牛深線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標17.8人/日に対して14.8人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	8 桜山経由 玉名市役所・荒尾線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標33.2人/日に対して29.4人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	9 堅志田経由 松橋・砥用線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標17.8人/日に対して15.8人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
産交バス(株)	10 宮原経由 松橋・八代線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 目標14.2人/日に対して13.2人/日であった。下回った要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者が減少したことが考えられる。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	11 鏡・種山経由 八代・八農分校線	観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する計画だったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標6.3人/日に対して6.3人/日であった。	生活交通利用のみならず、観光利用も視野に入れたPR活動や、学校また地域コミュニティでの乗り方教室等の広報活動を実施する。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本電気鉄道(株)	1 256北バイパス線	前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。沿線の大学・高校を対象に利用促進を行った。また、関係自治体と連携しHP、広報誌の活用し配布等を行った。	B 事業が計画に位置付けられたとおりに実施できない点があった。※沿線の大学・高校を対象に利用促進において、コロナの影響により、各取り組みが縮小しての実施となった。	B 目標23.4人/日に対して22.5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。	事業者及び関係市町村が連携し、地域住民に対し利用促進の継続に努める。また、運行実態を分析し運行遅延の縮小に向けたダイヤ改正の実施。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。
熊本電気鉄道(株)	2 377新地団地線 (合志市役所)	前年度の事業評価を踏まえ、次の取り組みを実施した。沿線の大学・高校を対象に利用促進を行った。また、関係自治体と連携しHP、広報誌の活用し配布等を行った。	B 事業が計画に位置付けられたとおりに実施できない点があった。※沿線の大学・高校を対象に利用促進において、コロナの影響により、各取り組みが縮小しての実施となった。	A 目標22.8人/日に対して22.8人/日であった。	事業者及び関係市町村が連携し、地域住民に対し利用促進の継続に努める。また、運行実態を分析し運行遅延の縮小に向けたダイヤ改正の実施。コロナ禍における、新しい生活様式に即した利用促進についても、検討を進めていく。

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)	1 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	<p>事業評価結果を踏まえ、以下の取り組みを実施した。</p> <p>(1)2019年3月23日に乗り入れを開始した大牟田市動物園への利用者増加を図るため、「大牟田市動物園きっぷ(2019年11月発売開始)」の販売促進等を継続して実施し、利用促進を図った。</p> <p>(2)沿線の工業団地や、戸建て住宅や集合団地、三池工業高校など沿線沿いの施設等に対してピンポイントに利用促進の呼びかけ、ポスティングを行い潜在的な利用ニーズの掘り起しを図った。</p> <p>(3)バス利用に関する広報・周知活動について、関係自治体のHP、広報誌の活用及び公共施設への配布等により、一層の利用促進を図った。</p>	B 事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった。	C 目標値15.2人/日に対して11.2人/日であった。目標未達の要因として、新型コロナウイルス感染症拡大による外出控え等の影響で、利用者が減少したことが考えられる。	新しい生活様式に即した利用促進策の検討を行い、効果が見込まれる取り組みについて導入を図る。
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	<p>事業評価結果を踏まえ、以下の取り組みを実施した。</p> <p>(1)2019年3月23日に乗り入れを開始した大牟田市動物園への利用者増加を図るため、「大牟田市動物園きっぷ(2019年11月発売開始)」の販売促進等を継続して実施し、利用促進を図った。</p> <p>(2)沿線の工業団地や、戸建て住宅や集合団地、県立高校など沿線沿いの施設等に対してピンポイントに利用促進の呼びかけ、ポスティングを行い潜在的な利用ニーズの掘り起しを図った。</p> <p>(3)バス利用に関する広報・周知活動について、関係自治体のHP、広報誌の活用及び公共施設への配布等により、一層の利用促進を図った。</p>	B 事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった。	C 目標値53.4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。

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)	運行ダイヤの検討・利用促進に努めた。	C 計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	C 目標25.7人/日に対して11.3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。	コロナウイルスの影響を見極め、時刻検索サイト等を積極的に活用し、長期的な視点で今後の路線のあり方を検討する。

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3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
大分県地域 間生活交通 確保維持協 議会	大分バス(株) 大野竹田バス(株) 大分交通(株) 大交北部バス(株)	20系統 ※詳細は別 添一次評価 のとおり	別添一次評価の とおり	A評価: 20系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	【参考: 前年度】 A評価: 6系統 B評価: 11系統 C評価: 8系統	別添一次評価 のとおり	<ul style="list-style-type: none"> ・企画乗車券の販売促進、網形成計画に基づいた運行ルートやダイヤの改正等利用促進に取り組まれていることを評価します。 ・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。 ・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。 	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

協議会名:大分県地域間生活交通確保維持協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
大分バス(株) 臼杵線	金池ターミナル ～県立病院 ～臼杵港フェリーターミナル	「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,774.0 【実績:実績運行回数】 2,770.0	B 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 109,463人 【実績】 101,437人 (達成度92.7%) ・運送収入 【目標】 26,555,506円 【実績】 23,114,555円 (達成度87.0%)	平成28年度に策定した「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、昨年度に更新した「大分県豊肥圏再編実施計画」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】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2:1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A. 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,946.0 【実績:実績運行回数】 1,941.5	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 164,750人 【実績】 134,336人 (達成度81.5%) ・運送収入 【目標】 73,676,000円 【実績】 46,660,096円 (達成度63.3%) ※伯大線(急行)・伯大線(コスモタウン)の計	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為に感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
大分バス(株) 上浦線	西田病院 ～長田 ～蒲戸 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,406.0 【実績:実績運行回数】 2,402.0	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 57,632人 【実績】 48,584人 (達成度84.3%) ・運送収入 【目標】 12,500,000円 【実績】 8,970,447円 (達成度71.8%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、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。
大分バス(株) 今市線	県庁正門前 ～野津原・今市 ～上原 【車両導入】 H28:2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】 1,360.5 【実績:実績運行回数】 1,358.5	B 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 70,066人 【実績】 69,083人 (達成度98.6%) ・運送収入 【目標】 15,095,402円 【実績】 13,782,260円 (達成度91.3%)	令和2年10月1日より、野津原公民館を終点とする系統に再編し、収支改善に取り組むことから、当該年度で事業を終了する。

別添

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) 野津原線	県庁正門前 ～野津原 ～上原 【車両導入】 H28:2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】 3,595.0 【実績:実績運行回数】 3,587.0	B 目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。 ・輸送人員 【目標】 125,685人 【実績】 116,149人 (達成度92.4%) ・運送収入 【目標】 24,032,132円 【実績】 22,808,495円 (達成度94.9%)	令和2年10月1日より、野津原 公民館を終点とする系統に再 編し、収支改善に取り組むこと から、当該年度で事業を終了 する。
大分バス(株) 今畑線	県庁正門前 ～野津原 ～今畑 【車両導入】 H28:2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】 1,151.5 【実績:実績運行回数】 1,150.0	C 目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。 ・輸送人員 【目標】 50,689人 【実績】 35,067人 (達成度69.9%) ・運送収入 【目標】 10,325,391円 【実績】 7,470,665円 (達成度72.4%)	令和2年10月1日より、野津原 公民館を終点とする系統に再 編し、収支改善に取り組むこと から、当該年度で事業を終了 する。

別添

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】 H27:1台 H30:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県中部圏地域公共交通再編実施計画」に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、系統の分割や統合等について検討した。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 6,474.0 【実績:実績運行回数】 6,464.0	B 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 【目標】 453,801人 【実績】 407,374人 (達成度89.8%) ・運送収入 【目標】 98,309,166円 【実績】 91,593,115円 (達成度93.2%)	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。
大分バス(株) 野津原線 (わさだタウン)	県庁正門前 ～トキハわさだタウン ～上原 【車両導入】 H28:2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】 1,463.0 【実績:実績運行回数】 1,462.5	B 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 67,393人 【実績】 61,729人 (達成度91.6%) ・運送収入 【目標】 12,443,824円 【実績】 11,743,242円 (達成度94.4%)	令和2年10月1日より、野津原公民館を終点とする系統に再編し、収支改善に取り組むことから、当該年度で事業を終了する。

別添

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) 伯大線(コスモタウン)	金池ターミナル ～県立病院・コスモタウン ～佐伯駅 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,579.5 【実績:実績運行回数】 1,577.5	C 目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染症 の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。 ・輸送人員 【目標】 164,750人 【実績】 134,336人 (達成度81.5%) ・運送収入 【目標】 73,676,000円 【実績】 46,660,096円 (達成度63.3%) ※伯大線(急行)・伯大線 (コスモタウン)の計	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、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。
大分バス(株) 鶴見線	佐伯駅 ～鶴見地区公民館前 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,646.0 【実績:実績運行回数】 1,644.5	B 一部、目標を達成できな かった(新型コロナウイルス 感染症の影響により、利用 者数が大きく減少したこと から、輸送人員が目標を下 回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 24,992人 【実績】 21,397人 (達成度85.6%) ・運送収入 【目標】 5,660,000円 【実績】 6,342,566円 (達成度112.1%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、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。

別添

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 別添 (特記事項を含む)
大分バス(株) 米水津線	佐伯駅 ～米水津振興局 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,334.0 【実績:実績運行回数】 1,328.5	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 29,254人 【実績】 15,174人 (達成度51.9%) ・運送収入 【目標】 9,619,000円 【実績】 4,240,117円 (達成度44.1%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、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。
大分バス(株) 青山経由蒲江線	佐伯駅 ～山口 ～道の駅かまえ 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,646.0 【実績:実績運行回数】 1,634.5	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 44,837人 【実績】 26,989人 (達成度60.2%) ・運送収入 【目標】 21,283,000円 【実績】 13,086,390円 (達成度61.5%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 別添 (特記事項を含む)
大分バス(株) 直川線	海の市場まる ～コスモタウン ～直川振興局 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,447.0 【実績:実績運行回数】 1,444.0	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 43,470人 【実績】 20,963人 (達成度48.2%) ・運送収入 【目標】 14,019,000円 【実績】 4,716,550円 (達成度33.6%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、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。
大分バス(株) 畑野浦経由蒲江線	佐伯駅 ～畑野浦 ～仲川原 【車両導入】 H27:1台 H29:2台 R元:1台 R2 :1台	「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 1,755.5 【実績:実績運行回数】 1,753.0	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 50,867人 【実績】 31,306人 (達成度61.5%) ・運送収入 【目標】 28,298,000円 【実績】 14,712,468円 (達成度52.0%)	平成29年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」、平成30年度に策定した「大分県南部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 別添 (特記事項を含む)
大野竹田バス(株) 長湯線	扇森稻荷神社 ～久住 ～都野	「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 3,086.5 【実績:実績運行回数】 3,083.5	A 目標を達成することができた。終点を直入支所から都野に変更したことで、目標達成に至った。 ・輸送人員 【目標】 13,086人 【実績】 18,091人 (達成度138.2%) ・運送収入 【目標】 8,185,028円 【実績】 8,876,890円 (達成度108.5%)	平成28年度に策定した「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、昨年度に更新した「大分県豊肥圏再編実施計画」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。なお、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することから、来年度事業には申請せず、当該年度で事業を終了する。
大分交通(株) 国大線	大分駅前 ～田深 ～国東 【車両導入】 H27:1台 H28:1台 H29:1台 H30:1台 R元:1台 R2:1台	「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,671.0 【実績:実績運行回数】 2,667.0	C 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 172,493人 【実績】 142,753人 (達成度82.8%) ・運送収入 【目標】 46,563,312円 【実績】 35,060,873円 (達成度75.3%)	昨年度策定した「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」に基づき、今後策定する予定の「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。

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 別添 (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網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,773.5 【実績:実績運行回数】 2,756.5	A 目標を達成することができた。中日線3系統を1系統に再編したことで、目標達成に至った。 ・輸送人員 【目標】 45,233人 【実績】 62,305人 (達成度137.7%) ・運送収入 【目標】 16,249,931円 【実績】 17,956,198円 (達成度110.5%)	平成28年度に策定した「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、昨年度に更新した「大分県北部圏再編実施計画」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。
大交北部バス(株) 中安線	安心院 ～下田の口 ～中津駅前	「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、「大分県北部圏地域公共交通再編実施計画」の進捗管理を適切に行い、運行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に実施された(運休した回数は、全て、要綱に定めるやむを得ない事情として認められたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,304.0 【実績:実績運行回数】 2,299.0	B 目標を達成できなかった(新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少したことから、輸送人員、運送収入ともに目標を下回る結果となった)。 ・輸送人員 【目標】 52,520人 【実績】 50,159人 (達成度95.5%) ・運送収入 【目標】 17,628,429円 【実績】 15,180,994円 (達成度86.1%)	平成28年度に策定した「大分県北部圏地域公共交通網形成計画」、昨年度に更新した「大分県北部圏再編実施計画」の進捗管理を適切に行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したバス利用者の回復の為の感染防止対策や各種の利用拡大策にバス事業者、市町村等と連携して取り組み、バスの利用促進を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (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 網形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計画」 の進捗管理を適切に行い、運 行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に 実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。 【目標:計画運行回数】 3,977.5 【実績:実績運行回数】 3,968.5	B 目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。 ・輸送人員 【目標】 38,381人 【実績】 36,086人 (達成度94.0%) ・運送収入 【目標】 8,536,237円 【実績】 8,071,753円 (達成度94.6%)	平成28年度に策定した「大分県 北部圏地域公共交通網形成計 画」、昨年度に更新した「大分 県北部圏再編実施計画」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。
大交北部バス(株) 伊美線	宇佐駅前 ～竹田津港・伊美港 ～伊美	「大分県北部圏地域公共交通 網形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計画」 の進捗管理を適切に行い、運 行効率の改善等を図った。	A 事業は、計画どおり適切に 実施された(運休した回数 は、全て、要綱に定めるや むを得ない事情として認め られたもの)。 【目標:計画運行回数】 2,913.0 【実績:実績運行回数】 2,907.0	B 目標を達成できなかった (新型コロナウイルス感染 症の影響により、利用者数 が大きく減少したことから、 輸送人員、運送収入ともに 目標を下回る結果となっ た)。 ・輸送人員 【目標】 38,954人 【実績】 33,147人 (達成度85.1%) ・運送収入 【目標】 16,689,357円 【実績】 14,779,313円 (達成度88.6%)	平成28年度に策定した「大分県 北部圏地域公共交通網形成計 画」、昨年度に更新した「大分 県北部圏再編実施計画」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。

(本協議会における評価基準)

●計画に対して

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

●目標・効果に対して

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

—
運行計画については、全20系統、計画どおり運行されており、事業は適切に実施された。

●輸送人員及び運送収入

別添

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

●車両導入系統(目標・効果達成状況は上記と同様)

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

▶大分バス(株):12台

H27:1台 佐賀関線

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

H28:2台 今市線、野津原線、今畑線、野津原線(わさだタウン)

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

H30:2台 佐賀関線

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

1台 佐賀関線

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

1台 佐賀関線

▶大分交通(株):6台

H27:1台 国大線

H28:1台 国大線

H29:1台 国大線

H30:1台 国大線

R元:1台 国大線

R2 :1台 国大線

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
宮崎県バス 対策協議会	宮崎交通(株) 鹿児島交通(株)	31系統 ※詳細は別添 一次評価のと おり	別添一次評価の とおり	A評価: 31系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 3系統 B評価: 23系統 C評価: 5系統 【参考: 前年度】 A評価: 22系統 B評価: 9系統 C評価: 1系統	別添一次評価 の とおり	<p>・高校生グループとの路線バス利用者を増やすための検討、運転免許返納者に対する支援、観光リーフレットの多言語化、網形成計画に基づく路線の再編、企画乗車券の販売促進等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。ただし、事業者により書きぶりにバラツキがありますので、その点は改善されることを期待します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【1,000Km あたり人員】

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

令和3年1月19日

協議会名: 宮崎県バス対策協議会
 評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
				収支改善率(%)				
				前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善率 (B-A)	理由	
宮崎交通(株)	1 イオンタウン日向～ヶ岡・大福良 団地～レーヨン	【取組実績】 ・沿線の商業施設へワンコインバスのPRをおこなうとともに、圏域内において路線バスの利用促進に向けたPRチラシを配布した。 ・令和元年10月より、支線交通の導入として『乗合タクシーほそしま』の運行を開始した。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を9月より実施した。	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。	A	55.7%	59.4%	3.7%	再編を行ったため若干上回る結果となった。 運賃収入の増加ではなく、営業外収益の増加が収支改善率に寄与しているものと考えられる。 ・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。 ・延岡～日向間は、宮崎交通株式のワンコインバスのエリア内であるため、沿線の商業施設等と連携し、ワンコインバスのPRによる輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	2 宮交シティ～高鍋駅～高鍋	【取組実績】 ・宮崎市からの需要を取り込むため、ラッピングバスの運行を行った。 ・佐土原地区が導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を検討した。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、小学校でのバスの乗り方教室は実施できなかった。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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	65.7%	62.8%	-2.9%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。 ・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。 ・新富町で運行開始予定のデマンド交通と当路線との接続を図る。 ・「高鍋～坂本～道の駅つの線(申請番号3)」の施策にあわせて宮崎市からの需要を取り込むため、都農線の告知を宮崎～高鍋線で行い、結果同路線の輸送量の増加を図る。 ・小学校でのバスの乗り方教室を通じ、将来的なバスの利用促進を図る。
宮崎交通(株)	3 高鍋～坂本～道の駅つの	【取組実績】 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、校外学習等での活用はできなかった。 ・バス利用を促すため、高校生に対し就学支援を行うとともに、福祉関係課と連携し、高齢者教室等で説明を行った。 ・申請番号2同様、宮崎市内でラッピングバスを走らせることにより、当該路線の利用促進を図った。 ・新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、小学校でのバスの乗り方教室は実施できなかった。	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	44.7%	42.2%	-2.5%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。 ・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。 ・高齢者教室等で説明を行い、バス利用を促す。 ・福祉関係課と連携を行い、高齢者への周知を行う。 ・都農高校の廃校に伴い高鍋高校に通う生徒の増加が見込まれるため、中学3年生と保護者に向けて周知を行う。 ・幼稚園や小学校の校外学習等に当該路線を活用するよう働きかける。 ・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。
宮崎交通(株)	4 宮交シティ～高鍋～木城温泉館湯ら	【取組実績】 ・サッカースタジアムは、新型コロナウイルス感染症の関係で完成が遅れ、今年度2月～3月完成予定となっているため、乗り入れに関して、現在検討を行っている。また、新富町での乗合タクシー運行開始により、路線との接続を検討している。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により、小学校でのバスの乗り方教室は実施できなかった。 ・宮崎市からの需要を引き込むため、ラッピングバスの運行を行った。 ・当該路線利用者へ木城温泉館湯らへの入浴割引を引き続き実施し、チラシ作成・月報等での告知を行った(期間中延べ811名利用)。 ・試験運行を開始した木城町乗合タクシーについて当該路線へのアクセスポイントを設置し接続を図った。 ・佐土原地区が導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を検討した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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	79.1%	74.6%	-4.5%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、温泉施設の臨時休業等が影響し、利用者が減少した。 ・新富町に完成予定のサッカースタジアムへの乗り入れを関係機関と検討する。 ・新富町で運行開始予定のデマンド交通と当路線との接続を図る。 ・小学校でのバスの乗り方教室を通じ、将来的なバスの利用促進を図る。 ・引き続き、当該路線利用者へ木城温泉館湯らで利用可能な特典を付与するとともに、当該利用促進策をチラシ等で告知する。 ・令和2年10月から本格運行に移行予定である木城町乗合タクシーとの接続を図るなど、相互連携の上、輸送量の増加を図る。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)		
				評価	収支改善率(%)					
					前年度収支率(A)	今年度収支率(B)	収支改善率(B-A)		理由	
宮崎交通(株)	5 宮交シティ～光陽台	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台 R1車両導入4台 R2車両導入3台	【取組実績】 ・佐土原地区が導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を検討した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	A	B	84.5%	79.8%	-4.7%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。	・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。 ・佐土原地区において導入を検討しているコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討し、利便性の向上を図る。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	6 延岡駅～青雲橋・日之影町立病院～高千穂	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台	【取組実績】 ・引き続き、客貨混載を実施した。 ・令和元年11月～令和2年1月に沿線観光施設と連携したプレゼントキャンペーンを実施した。	A	B	47.8%	39.8%	-8.0%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学利用やインバウンドを含め、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・客貨混載を1日3便実施する。 ・観光客の取込み強化として、沿線の観光施設等と連携したバスパック(バス乗車券+施設利用クーポン)の販売を行う。
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	【取組実績】 ・令和元年11月～令和2年2月に沿線観光施設と連携したプレゼントキャンペーンを実施した。	A	B	52.6%	45.8%	-6.8%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学利用やインバウンドを含め、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・観光客の取込み強化として、沿線の観光施設等と連携したバスパック(バス乗車券+施設利用クーポン)の販売を行う。
宮崎交通(株)	8 宮交シティ～佐土原小前～西都	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台 R1車両導入4台 R2車両導入3台	【取組実績】 ・運行ルートの一部変更について、運行事業者と協議したが、今年度の実施は見送った。 ・市内で開催されたイベントの紹介の中で、バスの利用をPRした。 ・佐土原地区が導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を検討した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	A	B	75.3%	72.3%	-3.0%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。	・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。 ・令和2年秋の宮崎駅再開発(商業施設開業)に合わせて、宮交シティ発着の系統の一部を宮崎駅発着に変更することで、施設を目的とする利用者の利便性を向上させ、利用促進を図る。 ・利便性の向上を図り輸送量増加につなげるため、商業施設付近を運行する経路変更の検討を行う。 ・市内で開催されるイベント等に合わせたPRを行い、輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	9 宮崎空港～福祉C～小林駅	左の系統の運行	【取組実績】 ・小林市による高等学校通学費補助について、制度の周知徹底及びバス利用の推進を図るため、市内高等学校に対し学生への周知を依頼し、輸送量の増加を図った。 ・また、一日乗り放題乗車券について、窓口等にチラシを設置し、住民への周知に努めた。 ・さらに、高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	A	B	78.8%	72.3%	-6.5%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・小林市による高等学校通学費補助(定期購入費の月5,000円を超える額)を継続して実施するとともに、定期券購入促進のため、市内高等学校へのチラシ等の配布を行う。 ・1日乗り放題乗車券の更なる周知を行い、輸送量の増加を図る。

①補助対象事業者等		②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
					評価	収支改善率(%)				理由
						前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善率 (B-A)		
宮崎交通(株)	10	宮崎駅～宮崎空港～鶴戸神宮～飫肥	<p>【取組実績】 (地域拠点との接続強化) ・平成31年3月に策定した日南市地域公共交通網形成計画に基づき、日南地域の酒谷・飫肥方面のコミュニティバスダイヤ改正及びデマンド型乗合バスの導入を実施し、市内中心部及び宮崎市への移動手段として運行している当該路線との接続強化、乗継利便性の向上を図った。 ・また、コミュニティバス内に路線バスの時刻表を掲載した。 (観光客の取込み強化) ・観光客を取り込むための、バス車内へのイベント情報や観光マップ等の設置・PRは実施することが出来なかった。 ・ただし、インバウンド観光客向け観光案内マップについては、飫肥地区の観光リーフレットを英語化し、積極的に活用することで、公共交通利用を促した。 (高齢者の移動手段確保) ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。</p>	A	B	60.1%	53.2%	-6.9%	<p>インバウンドの多い系統であり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、観光目的の利用者が減少した。</p>	<p>・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。 ・公共交通機関の乗り方講座などの実施により、地域住民への周知活動を行い利用促進を図る。 ・観光地である鶴戸神宮、サンメッセ日南、飫肥城下町への観光客を取り込むため、バス車内でのイベント情報や観光マップ等の設置しPR強化を図る。 ・インバウンド観光客向け観光案内マップ等の多言語化の充実を図り、公共交通利用を促す。</p>
宮崎交通(株)	11	宮交シティ～国富～綾	<p>【取組実績】 ・宮崎市北地区のコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を構築した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。 ・コロナ渦のため、乗り方教室はできなかった。</p>	A	B	81.2%	73.7%	-7.5%	<p>新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。</p>	<p>・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。 ・令和2年秋の宮崎駅再開発(商業施設開業)に合わせて、宮交シティ発着の系統の一部を宮崎駅発着に変更することで、施設を目的とする利用者の利便性を向上させ、利用促進を図る。 ・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、高齢者の外出支援としてバス利用促進策の導入を進める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。</p>
宮崎交通(株)	12	宮崎駅～一の鳥居～綾～酒泉の杜	<p>【取組実績】 ・宮崎市北地区のコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を構築した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。 ・コロナ渦のため、乗り方教室はできなかった。</p>	A	B	72.2%	64.9%	-7.3%	<p>新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。</p>	<p>・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。 ・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、高齢者の外出支援として、バス利用促進策の導入を進める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。</p>
宮崎交通(株)	13	宮交シティ～国富～保坂	<p>【取組実績】 ・宮崎市北地区のコミュニティ交通において、路線バスとの効率的な結節を構築した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。 ・コロナ渦のため、乗り方教室はできなかった。</p>	A	B	73.3%	67.5%	-5.8%	<p>新型コロナウイルス感染症の影響もあり、通学需要を中心に利用者が減少した。</p>	<p>・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。 ・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、高齢者の外出支援として、バス利用促進策の導入を進める。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。</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)			
					評価	収支改善率(%)				理由		
						前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善率 (B-A)				
宮崎交通(株)	14	西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	左の系統の運行	【取組実績】 ・スマホ等で検索可能な乗り換え案内(当路線の情報を有しているもの)の案内チラシを宿泊施設に配布した。 ・市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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。	C	74.2%	59.6%	-14.6%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、ビジネス利用者が減少し、大きく利用者が減少した。	・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。 ・地域住民や観光及びビジネス目的の利用者を取り込むため、継続して当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットの配布や1日乗り放題乗車券をPRすることで、輸送量の増加を図る。 ・高校生の通学利用を促進するため、沿線の自治体、高校、バス事業者が連携して調査を進める。
宮崎交通(株)	15	宮崎～花見～雀ヶ野	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編の検討を進めた。 ・宮崎市生目地区において、コミュニティ交通の導入に向けた地域協議を進めた。	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	56.0%	57.0%	1.0%	新型コロナウイルス感染症の影響が相対的に少なく、利用が大きく落ち込むことはなかった。	・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。 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編を検討する。 ・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討する。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	16	宮崎～祇園台・穆佐～尾頭	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編の検討を進めた。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。 ・宮崎市生目地区において、コミュニティ交通の導入に向けた地域協議を進めた。	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	60.9%	57.3%	-3.6%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編を検討する。 ・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討する。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	17	宮崎～祇園台・穆佐・高岡温泉～尾頭	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編の検討を進めた。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。 ・宮崎市生目地区において、コミュニティ交通の導入に向けた地域協議を進めた。	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	62.9%	55.8%	-7.1%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・宮崎市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の再編を検討する。 ・宮崎市生目地区においてコミュニティ交通の導入に向けた検討を行う中で、路線バスの効率的な結節について検討する。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	18	宮崎～正手～七野	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・田野地区において導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスの効率的な結節を検討した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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	69.3%	60.8%	-8.5%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・田野地区において導入を検討しているコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討し、利便性を図る。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。

①補助対象事業者等			②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
						評 価	収支改善率(%)				理 由	
							前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善率 (B-A)			
宮崎交通(株)	19	宮崎～正手～合又・田野運動公園	左の系統の運行 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台 R1車両導入4台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・田野地区で導入を検討しているコミュニティ交通において、路線バスの効率的な結節を検討した。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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	70.1%	67.3%	-2.8%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・田野地区において導入を検討しているコミュニティ交通と路線バスの効率的な結節について検討し、利便性を図る。 ・高齢者向けの乗り方教室を実施する。
宮崎交通(株)	20	西都城駅～イオンモール～小林	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。 ・また、市内の高校生グループと路線バスの利用者を増やすための検討を開始した。	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	50.1%	46.7%	-3.4%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・沿線小中学校へのワンコインバスの周知や沿線沿いの中核施設(都城市立図書館など)との利用促進策を行い、輸送量の増加を図る。 ・高校生の通学利用を促進するため、沿線の自治体、高校、バス事業者が連携して、調査を進める。
宮崎交通(株)	21	イオンモール都城～山田～熊野神社前	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。 ・令和2年の夏休みに予定した沿線の小中学生への周知は、新型コロナウイルス感染症の影響で見送った。	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。	C	81.2%	68.4%	-12.8%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・次年度は申請しない。
宮崎交通(株)	22	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール都城・都城駅～川原谷	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。 ・また、市内の高校生グループと路線バスの利用者を増やすための検討を開始した。	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	68.1%	61.2%	-6.9%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・沿線の小中学校へのワンコインバスの周知、沿線にある都城市中心市街地中核施設(図書館等)の利用促進と合わせて輸送量の増加を図る。 ・沿線の高校に路線バスを通学で利用していない理由等の調査を行い、通学に利用可能なダイヤについて、バス運行者と検討を進める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)			
				評価	収支改善率(%)						
					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)	23 (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】 ・スマホ等で検索可能な乗り換え案内(当路線の情報を有しているもの)の案内チラシを宿泊施設に配布した。 ・市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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。	C	76.2%	63.9%	-12.3%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、ビジネス利用者が減少し、大きく利用者が減少した。	・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。 ・地域住民や観光及びビジネス目的利用者を取り込むため、当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図る。 ・高校生の通学利用を促進するため、沿線の自治体、高校、バス事業者が連携して、調査を進める。
宮崎交通(株)	24 南延岡～浦城港～宮野浦	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 R1車両導入1台	【取組実績】 ・令和元年9月～令和2年2月に沿線飲食店と連携した食事割引キャンペーンを実施した。	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。	A	51.7%	54.7%	3.0%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・沿線観光施設や飲食店との連携を進め、延岡市が進める食によるまちづくりをイメージしたラッピングバスの運行や沿線の観光施設及び飲食店と連携した利用促進策を実施する。
宮崎交通(株)	25 イオンタウン日向～塚原	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象 R1車両導入1台	【取組実績】 ・圏域内において路線バスの利用促進に向けたPRチラシを全世帯に配布した。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を9月より実施した。	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	52.7%	53.2%	0.5%	新型コロナウイルス感染症の影響が相対的に少なく、利用が大きく落ち込むことはなかった。	・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。 ・1日1便客貨混載を実施する。 ・地元の需要を創出するため、悠々バス購入補助のPRを行う。 ・輸送量の低迷による路線存続の危機を記載したチラシを配付し、輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	26 イオンタウン日向～神門(浜砂橋)	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象 R1車両導入1台	【取組実績】 ・圏域内において路線バスの利用促進に向けたPRチラシを全世帯に配布した。 ・路線バス未利用者の掘り起しを図るため、温泉施設等を含む提携店と連携し、県北周遊バスパックの販売を9月より実施した。	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	70.8%	64.2%	-6.6%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・地元の需要を創出するため、悠々バス購入補助のPRを行う。 ・輸送量の低迷による路線存続の危機を記載したチラシを配付し、輸送量の増加を図る。

①補助対象事業者等		②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)			
					評価	収支改善率(%)				理由		
						前年度 収支率 (A)	今年度 収支率 (B)	収支改善率 (B-A)				
宮崎交通(株)	27	飫肥～油津～夫婦浦～幸島入口	左の系統の運行 H27車両導入1台 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R2車両導入1台	【取組実績】 (地域拠点との接続強化) ・平成31年3月に策定した日南市地域公共交通網形成計画にもとづき、日南地域の酒谷・飫肥方面のコミュニティバスダイヤ改正及びデマンド型乗合バスの導入を実施し、市内中心部及び宮崎市への移動手段として運行している当該路線との接続強化、乗継利便性の向上を図れた。 ・各市で運行しているコミュニティバス内に路線バスの時刻表を掲載した。 (観光客の取込み強化) ・市木地区周遊マップに路線バスの時刻表を記載し、JR日南線主要駅及び駅周辺施設へ設置することで利用促進を図った。	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	55.0%	52.4%	-2.6%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・公共交通機関の乗り方教室などの実施により、地域住民への周知活動を行い、利用促進を図る。 ・今年度策定予定である「串間市地域公共交通再編実施計画」において、串間市コミュニティバス「よかバス」の運行回数の増加及び路線バスとの接続強化について検討する。
宮崎交通(株)	28	西都～佐土原駅～佐土原高校	左の系統の運行 H30車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・運行ルートの一部変更について、運行事業者と協議したが、今年度の実施は見送った。 ・市内で開催されたイベントの紹介の中で、バスの利用をPRした。 ・高齢者の移動安全確保を目的とし、免許返納者に対する支援を行い、自家用車から路線バスへの乗換を促進した。	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	60.1%	56.6%	-3.5%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・利便性の向上を図り輸送量増加につなげるため、商業施設付近を運行する経路変更の検討を行う ・市内で開催されるイベント等に合わせたPRを行い、輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	29	小林～市立病院～文化センター～道の駅えびの～京町	左の系統の運行 H28車両導入1台 H30車両導入1台 R1車両導入1台 R2車両導入2台	【取組実績】 ・悠々バス購入費補助を行い、交通事業者と連携した高齢者の需要創出を図った。 ・令和元年11月開催の産業文化祭(2日間)において、「路線バスに親しむ日」として、一定条件乗車の小中学生等の運賃無料化を実施し、小中学生の機運醸成を図った。	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	66.8%	62.0%	-4.8%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・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。 ・悠々バス購入費の補助を行う。 ・「路線バスに親しむ日」の4日間(産業文化祭・京町二日市)について、一定条件乗車の小中学生の運賃無料化を実施する。 ・えびの市内への中国人留学生(120名程度)向けにバス利用啓発パンフレットを作製することで、新たな需要を掘り起しを検討する。
鹿児島交通(株)	30	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	左の系統の運行	【取組実績】 ・前年度の生産性向上の取組計画を本年度に実施した。	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。	C	43.7%	32.5%	-11.2%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・利用者の利用状況から運行回数の変更を行い、運行費用の削減は行うことはできているが、今後は沿線市町村と利用者の増加になる施策を協議し市町村などから協力をいただき、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。
鹿児島交通(株)	31	志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	左の系統の運行	【取組実績】 ・前年度の生産性向上の取組計画を本年度に実施した。	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。	C	51.2%	36.4%	-14.8%	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全体的に利用者が減少した。	・利用者の利用状況から運行時刻の変更を行ったため、今後は沿線市町村と利用者の増加になる施策を協議し市町村などから協力をいただき、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。

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

令和3年3月31日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業 実施の 適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今 後の改善点	評価結果	
鹿児島県バス対策協議会	鹿児島交通(株) 種子島・屋久島交通(株) 南国交通(株) (株)しまバス JR九州バス(株) 宮崎交通(株)	70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:61系統 B評価:9系統 C評価:0系統	A評価:4系統 B評価:66系統 C評価:0系統 【参考:前年度】 A評価:30系統 B評価:42系統 C評価:0系統	別添一次評価 の とおり	<p>・企画乗車券の販売促進、利用状況の分析結果を反映した運行回数や時刻の見直し、大型ショッピング施設への乗り入れ、HPのリニューアル等利用促進に取り組まれていることを評価します。</p> <p>・系統ごとに適切に分析されていることを評価します。ただし、事業者により書きぶりにバラツキがありますので、その点は改善されることを期待します。</p> <p>・今後は、コロナ前の数字には戻らないという前提で、利用者の実態把握、利用者増減の要因分析を行い、地域特性を踏まえた対応策を考えていくことが重要です。今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【平均乗車 密度】 【輸送量】

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

令和3年1月28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	
					R01	今期	R01			今期
鹿児島交通(株)	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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.7	24.9	18.3	生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自体へ協議し協力を行い路線毎の利用に合わせた改善を行う	
鹿児島交通(株)	指宿～警察署前～今和泉～池田～唐船峽～開聞駅前		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.0	4.1	16.5	13.5		
鹿児島交通(株)	なのはな館～指宿～利永～唐船峽～開聞口～頼娃～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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.1	24.9	20.0		
鹿児島交通(株)	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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	4.1	34.3	24.1		
鹿児島交通(株)	加世田～薩南病院～大浦～野間池		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	3.7	29.7	22.9		
鹿児島交通(株)	加世田～白川～土卒～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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.1	15.3	12.3		

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
					R01	今期	R01	今期		
鹿児島交通(株)	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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.6	3.6	16.1	12.2	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自自治体へ協議し協力をを行い路線毎の利用に合わせた改善を行う
鹿児島交通(株)	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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	4.1	25.4	20.0	みなし系統と統合後、学校関係へ利用促進の案内を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	知覧～霜出～垂水～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.0	4.0	16.5	13.2	学校関係へ利用促進の案内を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高前～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.2	30.0	17.6	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	枕崎～坊～泊～久志～今岳		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	3.7	16.3	12.5	利用実態に即した時刻変更を行うもコロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	枕崎～坊～泊～清原～枕崎(循環線)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.5	3.6	16.2	12.9	利用実態に即した時刻変更を行うもコロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.4	19.8	17.1	学校関係へ利用促進の案内を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～知覧～武家屋敷入口		生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.3	4.3	26.5	21.0	
鹿児島交通(株)	加世田～津貫～枕崎	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.3	20.4	16.7	学校関係へ利用促進の案内を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	伊集院高校～伊作～加世田		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	3.9	23.0	18.7	学校関係へ利用促進の案内を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況					⑥事業の今後の改善点		
				評価	平均乗車密度		輸送量			理由	
					R01	今期	R01	今期			
鹿児島交通(株)	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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.5	3.6	16.2	12.9	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自自治体へ協議し協力を行い路線毎の利用に合わせた改善を行う
鹿児島交通(株)	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎		A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.7	3.7	20.6	16.2	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.7	4.7	70.1	45.1	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅前～犬迫～伊集院		A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	4.4	56.6	39.1	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.4	3.3	17.1	12.8	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.5	4.9	67.6	49.9	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	3.5	28.8	20.6	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角		A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	4.0	20.4	15.6	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	伊敷ニュータウン東～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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	5.3	35.8	35.5	系統短縮及び運行回数の見直しを行ったが、コロナウイルスの影響をうけ、バス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島中央駅～隼人駅・日当山・医療センター～重久車庫				A		4.4		25.5		
鹿児島交通(株)	伊敷ニュータウン東～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	計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	5.3	57.2	56.7	系統短縮及び運行回数見直しを行ったが、コロナウイルスの影響をうけ、バス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島中央駅～自衛隊・国分～重久車庫				A		4.0		25.6		

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	
					R01	今期	R01			今期
鹿児島交通(株)	伊敷ニュータウン東～天文館・重富～始良ニュータウン車庫	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.1	5.3	36.7	37.6		
鹿児島交通(株)	鹿児島中央駅～天文館・重富～始良ニュータウン車庫			A		4.4		23.3		
鹿児島交通(株)	霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園アリーナ～鹿児島空港	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.2	2.4	25.6	15.6	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさきホテル		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.5	2.5	32.5	18.7	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅～野田・島平～川内営業所		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.3	3.5	17.2	12.9	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅～伊集院・島平～川内営業所		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.7	3.9	23.5	14.4	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅～伊集院・島平～串木野		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.2	3.3	27.3	18.1	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅～郡山・常磐～岳		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.9	3.9	35.7	21.8	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿児島駅～郡山・里岳～岳		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	4.7	17.1	15.9	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	川内営業所～市比野～入来鉄道記念館前		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.6	2.8	28.4	19.3	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	川内営業所～中郷・五社～宮之城車庫		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.1	3.4	45.9	33.6	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	

生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自自治体へ協議し協力をを行い路線毎の利用に合わせた改善を行う

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	
				評価	平均乗車密度		輸送量			理由
					R01	今期	R01	今期		
鹿児島交通(株)	霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	2.9	1.9	21.1	11.2	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自自治体へ協議し協力をを行い路線毎の利用に合わせた改善を行う
鹿児島交通(株)	川内営業所～済生会・草良～羽島車庫	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.4	2.3	14.6	9.8	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	加治木本町～野久美田・姫城温泉・医療センター～重久車庫		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.2	2.3	18.8	13.5	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.1	3.2	16.8	13.1	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.1	3.2	21.7	15.0	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	岩川～尾野見～志布志駅	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.4	3.3	19.3	13.8	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿屋～高山～内之浦	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.0	3.0	17.2	12.3	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿屋～宮下～高山		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.3	2.4	16.1	12.7	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通(株)	鹿屋～平原～吾平～高山	生産性向上の取組を次年度への持ち越しとした	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.7	2.8	15.1	11.4	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況					⑥事業の今後の改善点	
				評価	平均乗車密度		輸送量			理由
					R01	今期	R01	今期		
鹿児島交通㈱	鹿屋～大隅湖～百引	生産性向上の取組から見直しを実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.5	2.7	14.7	12.1	回数の見直し(費用削減)と系統延伸(増収)を行ったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	生産性向上の取組を引き続き行い、路線毎の運行回数の見直し、経路の再編、幹線系統から代替系統への移行などの合理化に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、バス利用者の促進から各自自治体へ協議し協力を行い路線毎の利用に合わせた改善を行う
鹿児島交通㈱	鹿屋～大根占～根占港～根占		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.4	3.2	31.2	20.8	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.3	3.3	38.7	27.7	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	垂水港～垂水中央病院～桜島口～前崎～文学碑前～桜島港		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.4	2.5	23.4	19.5	系統統合に伴い運行回数を見直したが、新型コロナウイルスの影響でバス利用が減少したため	
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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.9	3.0	23.4	16.2	運行回数の見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
鹿児島交通㈱	志布志～岩川～牧之原～検校橋～旭通～国分駅～鹿児島空港		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.2	3.2	16.8	14.0	運行回数見直しにより費用削減となったが、コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	
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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.6	3.4	15.1	11.2	コロナウイルスの影響でバス利用者が減少したため	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数見直し、経路の再編、運行時刻の変更など)に取り組み収支改善を図ると同時に、市町村などと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㈱	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見直しを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.7	1.9	15.9	8.3	新型コロナウイルスの影響により、利用者が大幅に減少したため。	
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 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.7	3.9	32.9	28.8	新型コロナウイルスの影響により、利用者が大幅に減少したため。	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況				⑥事業の今後の改善点			
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由		
					R01	今期	R01			今期	
南国交通㈱	佐潟口～出水～水俣車庫	運行ダイヤの検討・利用促進	B	計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	3.2	26.5	11.3	コロナウイルスの影響を見極め、時刻検索サイト等を積極的に活用し、長期的な視点で今後のあり方を検討する。		
南国交通㈱	隈之城車庫～西方駅前～阿久根新港			計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	4.3	53.3	23.5			
南国交通㈱	大口～本城～栗野駅前			計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	6.1	18.3	9.0			
南国交通㈱	大口～針持～宮之城	運行ダイヤの検討・利用促進	B	計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	8.1	37.2	18.8			
南国交通㈱	加治木港～下有川～溝辺十文字			計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	4.9	17.6	11.6			
南国交通㈱	阿久根市役所～出水・宮之城～鹿児島空港			計画に位置付けたものが、コロナウイルスの影響により実施出来なかった。	B	3.7	44.4	16.9			
㈱しまバス	奥又～秋名～安木屋場	大規模な路線再編をR1年10月実施し、評価を試みるがコロナ禍により正確な評価を下せる状況にない	A	計画どおり事業は適切に実施された	B	-	2.7	-	18.9	コロナ禍にあり正確な判断を下すことは困難である。	バス利用の利便性向上が不可欠。バス情報フォーマットGTFS対応するため取り組み中。
㈱しまバス	古仁屋～奄美パーク～赤木名	大規模な路線再編をR1年11月実施し、評価を試みるがコロナ禍により正確な評価を下せる状況にない			B	-	5.2	-	33.1	コロナ禍にあり正確な評価をするには困難。利便性向上により以前より収益と需要拡大を見込むことができる。	バス利用の利便性向上が不可欠。バス情報フォーマットGTFS対応するため取り組み中。空港線はバスロケ対応予定。
㈱しまバス	平松～奄美パーク～奄美空港	大規模な路線再編をR1年12月実施し、評価を試みるがコロナ禍により正確な評価を下せる状況にない			B	-	3.6	-	45.1	コロナ禍にあり正確な評価をするには困難。利便性向上により以前より収益と需要拡大を見込むことができる。	バス利用の利便性向上が不可欠。バス情報フォーマットGTFS対応するため取り組み中。空港線はバスロケ対応予定。

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	
					R01	今期	R01			今期
JR九州バス㈱	鹿児島駅～鹿児島中央～薩摩郡山～宮之城	バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報及びバスロケーションシステムの利用促進を紹介した「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や鹿児島市の公共施設に配架した。また、さつま町の沿線地域に全戸配布した。	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	6.3	5.5	46.6	41.2	新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減少	お客さまの利便性を考慮した再編も含めた系統と時刻の見直しによる効率的な運行を検討し、収支改善に努めていく。また、利用促進のPRを行う等沿線自治体と連携してバスのご利用を促す利用促進活動に取り組む。
	鹿児島駅～川田・岩戸口～薩摩郡山	バス停及び行先系統にナンバリングを導入し、訪日外国人のお客さまをはじめ、わかりやすい案内を行うことで、目的地までのお客様の不安を解消し、利用促進につなげる取組の検討を行ったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、ホームページ掲載費や運賃表示器への導入費、バス停への設置費等ハード面の費用捻出が難しくなり、取り組みは行えなかった。	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	4.9	4.7	43.1	41.3	新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減少	
	鹿児島駅～鹿児島中央駅・明桜館高校前～薩摩郡山	バス停沿線の生活に直結する施設や沿線観光地の情報及びバスロケーションシステムの利用促進を紹介した「沿線情報チラシ」を制作し、バス車内や鹿児島市の公共施設に配架した。また、さつま町の沿線地域に全戸配布した。	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	5.0	4.0	37.5	30.4	新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減少	
宮崎交通㈱	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモールミエル・都城駅～川原谷	市の広報誌で公共交通の特集を組み、1日乗り放題乗車券を含めて、お得な乗車券の周知を図った。また、市内の高校生グループと路線バスの利用者を増やすための検討を開始した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.0	2.5	15.9	13.2	新型コロナウイルスの影響もあり全体的に利用者が減少した。	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。 ・沿線の小中学校へのワンコインバスの周知、沿線にある都城市中心市街地中核施設(図書館等)の利用促進と合わせて輸送量の増加を図る。 ・沿線の高校に路線バスを通学で利用していない理由等の調査を行い、通学に利用可能なダイヤについて、バス運行者と検討を進める。