令和５年度　北陸信越運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

・※印協議会は、能登半島地震の震災対応により、二次評価は未実施

■ 地域間幹線系統（６件）

【新潟県】

1）新潟県生活交通確保対策協議会 ･････････････････････ 1

2）新潟県地域公共交通活性化協議会･････････････････････10

【長野県】

3）長野県公共交通活性化協議会 ･････････････････････････10

【富山県】

4）富山県生活路線バス協議会 ･･････････････････････････16

【石川県】

5）石川県生活交通の確保に関する地域協議会 ･･････････････21

6）中能登町地域公共交通協議会 ･････････････････････････※

■ 地域内フィーダー系統（６２件）

【新潟県】

7）村上市地域公共交通活性化協議会･････････････････････23

8）阿賀野市地域公共交通協議会･････････････････････････25

9）上越市地域公共交通活性化協議会･････････････････････32

10）見附市地域公共交通活性化協議会･････････････････････35

11）三条市地域公共交通協議会･･･････････････････････････36

12）胎内市地域公共交通協議会･･･････････････････････････38

13）柏崎市地域公共交通活性化協議会･････････････････････39

14）新発田市地域公共交通活性化協議会･･･････････････････41

15）佐渡市地域公共交通活性化協議会･････････････････････43

16）粟島浦村地域公共交通協議会･････････････････････････44

17）五泉市地域公共交通活性化協議会･････････････････････45

18）魚沼市地域公共交通協議会･･･････････････････････････46

19）燕･弥彦地域公共交通会議･･･････････････････････････50

20）妙高市地域公共交通協議会･･･････････････････････････52

21）南魚沼市地域公共交通協議会･････････････････････････54

22）小千谷市地域公共交通協議会･････････････････････････57

23）長岡市地域公共交通協議会･･･････････････････････････58

24）加茂市地域公共交通活性化協議会･････････････････････59

次ページに続く

令和５年度　北陸信越運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域内フィーダー系統（６２件）

前ページより

【長野県】

25）上田市公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
26）伊那市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・70
27）長野市公共交通活性化・再生協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
28）安曇野市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
29）信濃町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
30）岡谷市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
31）須坂市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・87
32）中野市地域公共交通対策協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
33）生坂村地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・94
34）青木村地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・97
35)松本地域公共交通協議会（松本市・朝日村・山形村）・・・・・・・98
36）立科町地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・102
37）茅野市・原村地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・112
38）川上村地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・116
39）辰野町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・117
40）佐久市地域公共交通確保維持改善協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・118
41）飯山市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・120
42）塩尻市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・121
43）諏訪市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・122
44）駒ヶ根市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・125
45）中川村地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・127
46）千曲市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・128
47）高山村地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・129
48）中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会・・・・・・・・・・・・・・・・130
49）南信州地域交通問題協議会（飯田市他１３市町村）・・・・・・・・・131
50）南木曽町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・158

次ページに続く

令和５年度　北陸信越運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域内フィーダー系統（62件）

前ページより

【富山県】
51）魚津市公共交通活性化会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・159
52）小矢部市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・166
53）滑川市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・176
54）黒部市公共交通戦略推進協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・191
55）氷見市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・197
56）砺波市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・201
57）上市町地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・202
【石川県】
58）加賀市地域公共交通活性化・再生協議会・・・・・・・・・・・・・・・203
59）内灘町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・211
60）津幡町地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・219
61）輪島市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※
62）宝達志水町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・225
63）穴水町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※
64）小松市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・226
65）七尾市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※
66）中能登町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※
67）志賀町地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※
68）金沢市交通まちづくり協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・227

■ 離島航路（3件）

【新潟県】
69）佐渡航路確保維持改善協議会 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・228
70）粟島浦村地域公共交通協議会 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・229

【石川県】
71）輪島市地域公共交通会議・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※

令和５年度　北陸信越運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 調査事業〔計画策定事業〕（12件）

【新潟県】

72）佐渡市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・230

【長野県】

73）伊那市地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・231

74）大町市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・232

75）茅野市・原村地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・233

76）南箕輪村地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・234

77）南信州地域交通問題協議会（飯田市他13市町村）・・・・・・・・・235

【富山県】

78）富山市都市交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・236

79）黒部市公共交通戦略推進協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・237

80）小矢部市地域公共交通活性化協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・238

【石川県】

81）中能登町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※

82）穴水町地域公共交通協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・※

83）石川中央都市圏地域公共交通協議会

（金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町）・・・・・・239

■ 地域公共交通バリアフリー化調査事業（2件）

【新潟県】

84）新潟市移動等円滑化促進方針策定検討協議会・・・・・・・・・・・・・・240

85）小千谷市移動等円滑化促進協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・241

■ 地域公共交通再構築調査事業（2件）

【石川県】

86）石川線・浅野川線任意協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・242

87）石川中央都市圏地域公共交通会議

（金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町）・・・・・・・244

令和５年度　北陸信越運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 新型輸送サービス導入支援事業（５件）

【長野県】
88）長野市公共交通活性化・再生協議会……246
89）長野市……247
90）一般社団法人安曇野市観光協会……248
91）松川町地域公共交通対策協議会……249
92）山ノ内町……250

■ 地域交通データ化推進事業（１件）

【新潟県】
97）長岡市……255

■ 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業（４件）

【長野県】
93）草軽交通株式会社……251
94）株式会社南木曽観光タクシー……252
【石川県】
95）北陸鉄道株式会社……253
96）北鉄加賀バス株式会社……254

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6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通㈱	新潟～豊栄	・令和4年12月及び令和5年4月にダイヤ改正を実施した。 ・令和5年7～8月に「夏休みこどもりゅーと50円バス」を実施。また、夏休み期間に「こどもデザインラッピングバス」のコンテストを実施し、多くの小学生から作品を集め、グランプリの絵を実際にラッピングするキャンペーンを実施した。 令和5年9月10日に4年ぶりに「バスまつり」を開催し、多くの方にバスに触れ合ってもらう機会を創出した。 ・今年度は企画乗車券などの利便性促進のための企画は特段実施出来ていないが、「まち割60」や「のり割30」などの割引施策については引き続き実施していく。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：100% （R4:172千人 → R5:172千人）	・デジタル技術の導入・活用による利用者動態の詳細分析を実施し、ダイヤ改正及び競合路線の時刻調整について検討。 ・バス利用促進に繋がる広報・啓発活動を関係機関と連携し継続的に実施する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～新発田	・新発田市内のコミバス等の地域内交通路線・ダイヤの見直しによる相互連携により利便性アップを図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：117% （R4:314千人 → R5:366千人）	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～水原	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップや競合路線との時間調整を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：129% （R4:175千人 → R5:225千人）	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～新津①	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップとともに、利用状況に合わせた減便を行い1便当たりの輸送量の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：97% （R4:98千人 → R5:95千人） 【未達成の主な理由】 コロナ禍以降、利用者減が続き、1便当たりの輸送量を増加するため、減便したため。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～新津②	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップとともに、利用状況に合わせた減便を行い1便当たりの輸送量の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：102% （R4:52千人 → R5:53千人）	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～小須戸	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップを図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：128% （R4:106千人 → R5:136千人）	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新潟～月潟	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップとともに、利用状況に合わせた減便を行い1便当たりの輸送量の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：66% （R4:127千人 → R5:84千人） 【未達成の主な理由】 コロナ禍以降、利用者減が続き、1便当たりの輸送量を増加するため、減便したため。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新津～白根①	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップとともに、利用状況に合わせた減便を行い1便当たりの輸送量の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：85% （R4:27千人 → R5:23千人） 【未達成の主な理由】 コロナ禍以降、利用者減が続き、1便当たりの輸送量を増加するため、減便したため。	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新津～白根②	・所要時分の見直しによる定時性・利便性アップとともに、利用状況に合わせた減便を行い1便当たりの輸送量の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：100% （R4:37千人 → R5:37千人）	・バス利用者の動態を精査し、市町村などと連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通観光バス㈱	新発田～次第浜	・受託元である聖籠町と連携し地域の意見を取り入れ、利便性の向上を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：113% （R4:30千人 → R5:34千人）	・受託元である聖籠町と連携し地域の意見を取り入れ、利便性を向上する。協議会と協議の上、ダイヤ改正を実施予定。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	共同運行（①蒲原鉄道㈱、②泉観光バス㈱）	五泉高校前～五泉中央病院前・北五泉駅～五泉高校前	・JRへの接続可能なダイヤの維持及び市内全世帯への公共交通マップの配布 ・高齢者向けのバス利用説明会を実施し、利用促進に繋げた ・商業施設等との連携を図った	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：102% （R4:56千人 → R5:57千人）	・利用者促進の取組みとして、夏休み期間中は小学生及び同伴保護者を対象とした割引を検討する。 ・老朽化した車両を更新することで、老朽化に伴う修繕費削減や燃費向上に努め、収支改善を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越佐観光バス㈱	長辰～燕三条駅	・燕市、弥彦村と連携し、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しを検討した ・新型コロナウイルスに対する対策を車内で掲示した	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：104% （R4:24千人 → R5:25千人）	・燕市、弥彦村と連携し、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しを検討する。 ・利用者からの要望を取り入れサービスの向上を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～三条	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：94% （R4:51千人 → R5:48千人） 【未達成の主な理由】 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～分水	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：90% （R4:51千人 → R5:46千人） 【未達成の主な理由】 人口減少や少子化により通勤・通学利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～今町	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：129% （R4:17千人 → R5:22千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（急行） 長岡～栃尾 ①	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：105% （R4:57千人 → R5:60千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（急行） 長岡～栃尾 ②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：105% （R4:58千人 → R5:61千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（快速） 長岡～栃尾 ①	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：97% （R4:30千人 → R5:29千人） 【未達成の主な理由】 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（快速） 長岡～栃尾 ②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：93% （R4:43千人 → R5:40千人） 【未達成の主な理由】 ・令和4年4月のダイヤ改正に減便し、経費削減と運行の効率化を図ったため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～見附 ①	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：112% （R4:25千人 → R5:28千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～見附 ②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：102% （R4:54千人 → R5:55千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～見附③	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：109% （R4:32千人 → R5:35千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（急行）長岡～寺泊①	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：120% （R4:56千人 → R5:67千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	（急行）長岡～寺泊②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：75% （R4:32千人 → R5:24千人） 【未達成の主な理由】 ・令和4年4月のダイヤ改正に減便し、経費削減と運行の効率化を図ったため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～小島谷	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：115% （R4:20千人 → R5:23千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～十日町	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：99% （R4:75千人 → R5:74千人） 【未達成の主な理由】 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及び病院への利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～小千谷①	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：81% （R4:36千人 → R5:29千人） 【未達成の主な理由】 ・令和4年4月のダイヤ改正に減便し、経費削減と運行の効率化を図ったため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～小千谷②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：105% （R4:119千人 → R5:125千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～小千谷③	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：102% （R4:44千人 → R5:45千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～出雲崎	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：115% （R4:46千人 → R5:53千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～蓮花寺	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：100% （R4:24千人 → R5:24千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～与板①	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：120% （R4:20千人 → R5:24千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～柏崎①	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：98% （R4:53千人 → R5:52千人） 【未達成の主な理由】 ・令和4年4月のダイヤ改正に減便し、経費削減と運行の効率化を図ったため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～柏崎②	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：163% （R4:40千人 → R5:65千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～与板②	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：93% （R4:44千人 → R5:41千人） 【未達成の主な理由】 人口減少や少子化により通勤・通学利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～宮沢	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：130% （R4:44千人 → R5:57千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	長岡～小国	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：119% （R4:48千人 → R5:57千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	三条～八木ヶ鼻	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：150% （R4:38千人 → R5:57千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	小千谷～十日町	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：124% （R4:34千人 → R5:42千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	小千谷～小国	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：182% （R4:11千人 → R5:20千人）	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	越後交通㈱	柏崎～岡野町	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：86% （R4:50千人 → R5:43千人） 【未達成の主な理由】 ・令和4年4月のダイヤ改正に減便し、経費削減と運行の効率化を図ったため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	小千谷～小出	・令和5年4月に運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。 ・令和5年4月より平日運行回数を6.0回から5.0回に見直し。利用の少ない便を減便することで収支改善に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：75% （R4:36千人 → R5:27千人） 【未達成の主な理由】 ・少子化や令和5年4月以降の運行内容の検討・見直しにより利用者が減少したため。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	小出～栃尾又	・令和5年4月より平日運行回数を8.0回から5.5回に見直し。利用の少ない便を減便することで収支改善に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：74% （R4:27千人 → R5:20千人） 【未達成の主な理由】 ・少子化や令和5年4月以降の運行内容の検討・見直しにより利用者が減少したため。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	六日町～小出	・令和5年4月に運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。 ・令和5年4月より平日運行回数を5.0回から4.0回に見直し。利用の少ない便を減便することで収支改善に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：68% （R4:34千人 → R5:23千人） 【未達成の主な理由】 ・少子化や令和5年4月以降の運行内容の検討・見直しにより利用者が減少したため。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	六日町～湯沢	・令和5年4月より平日運行回数を5.5回から4.5回に見直し。利用の少ない便を減便することで収支改善に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：86% （R4:22千人 → R5:19千人） 【未達成の主な理由】 ・少子化や令和5年4月以降の運行内容の検討・見直しにより利用者が減少したため。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	十日町～中里～津南	・令和5年4月に運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。 ・令和5年4月より平日運行回数を11.0回から10.0回に見直し。利用の少ない便を減便することで収支改善に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：92% (R4:72千人 → R5:66千人)【未達成の主な理由】 ・少子化の影響で通学利用が減少した。	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	南越後観光バス㈱	十日町～宮中～津南	・令和5年4月に運行時刻の見直しを行い、利便性の向上を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：128%(R4:25千人 → R5:32千人)	・バス利用者の動態を精査し、運行時刻の見直しや必要に応じて減便等を検討することで利用者数の維持及び収支の改善を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車㈱	上越妙高駅前～市役所・労災病院前～鵜の浜	・H28.10～R2.3.31まで、編実施計画に基づき運行。 ・R2.4.1～R10.3.31の間、第2次総合公共交通計画に基づき運行。 ・通学利用者の利便性を図る為一部の便を犀潟駅へ乗り入る経路変更を実施。 ・バスの乗り方教室、バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：98% (R4:177千人 → R5:173千人) 【未達成の主な理由】 少子化の影響で通学定期券の利用者が減少した。	・利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	頸城自動車㈱	上越モール前～上越妙高駅前～新井バスターミナル	・H28.10～R2.3.31まで、編実施計画に基づき運行。 ・R2.4.1～R10.3.31の間、第2次総合公共交通計画に基づき運行。 ・バスの乗り方教室、バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：99% (R4:71千人 → R5:70千人) 【未達成の主な理由】 人口減少等による減少。	・利用状況の把握に努め、より効率的な運行ができるよう検討する。 ・バス事業者、市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県生活交通確保対策協議会	新潟交通佐渡㈱	両津～相川	・佐渡市活性協事業として、免許返納者支援の他、乗り放題パスの販売と提示による優待協賛施設の募集、バスマップを作成し、観光客利用増に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：111% (R4:158千人 → R5:175千人)	佐渡金銀山世界遺産登録が叶えばインバウンドを加えた観光客利用が増えるので、引き続きホームページ等でのPRに努め、利用客増を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
新潟県地域公共交通活性化協議会	共同運行（①新潟交通㈱②越後交通㈱③頸城自動車㈱）	新潟駅前～直江津駅前	－	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）・高速バスの二次交通の整備が実施できなかったため。	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：109.0% （R4:133千人 → R5:145千人） 収支率前年度比較：＋0.8% （R4:55.5% → R5:56.3%） 公的資金投入額前年度比較：25% （R4:62,887千円 → R5:15,885千円） 【未達成の主な理由】 人件費や燃料費の高騰により費用面が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・令和4年度～令和7年度の4年間、新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県地域公共交通活性化協議会	アイ・ケーアライアンス㈱	新潟駅前～東三条駅前	－	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）・高速バスの二次交通の整備が実施できなかったため。	C	【達成状況】 輸送人員前年度比較：100.0% （R4:40千人 → R5:40千人） 収支率前年度比較：▲12.0% （R4:66.8% → R5:54.8%） 公的資金投入額前年度比較：33% （R4:8,285千円 → R5:2,767千円） 【未達成の主な理由】 新型コロナの影響から利用者が十分に回復しておらず、人件費や燃料費の高騰により費用面が増加したため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・令和4年度～令和7年度の4年間、新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県地域公共交通活性化協議会	越後交通㈱	柏崎～新潟	－	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）・高速バスの二次交通の整備が実施できなかったため。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較：111.8% （R4:34千人 → R5:38千人） 収支率前年度比較：＋8.0% （R4:62% → R5:70%） 公的資金投入額前年度比較：19% （R4:38,440千円 → R5:7,201千円）	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・令和4年度～令和7年度の4年間、新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
新潟県地域公共交通活性化協議会	蒲原鉄道㈱	村松駅前～新潟駅前	－	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）・高速バスの二次交通の整備が実施できなかったため。	B	【達成状況】 輸送人員前年度比較：102.9% （R4:35千人 → R5:36千人） 収支率前年度比較：＋26.0% （R4:49% → R5:75%） 公的資金投入額前年度比較：0% （R4:0千円 → R5:9,660千円） 【未達成の主な理由】 新型コロナの影響から利用者が十分に回復していないため。	・バス事業者、自治体等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・令和4年度～令和7年度の4年間、新潟県県内高速バスネットワーク計画に基づいた施策により、利便の向上を図り利用者増を目指す。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	上林線 ※車両減価償却費国庫補助金を受けている	小学校でバスの乗り方教室を実施し、バス需要の掘り起こしに努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量16.2であった。	地域住民とインバウンド双方が利用しやすい環境を提供する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	永田線 ※車両減価償却費国庫補助金を受けている	小学校でバスの乗り方教室を実施し、バス需要の掘り起こしに努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量6.1であった。コロナの影響から回復していない。	実績輸送量が目標値を大きく下回っていることから、運行形態等、抜本的な対策を検討する。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	屋島線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	ICカード無料デーを実施し、利用者の需要喚起を推進した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量20.1に対して、実績輸送量24.6であった。	運転手不足に対応するため、運行時刻等について検討を進める。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	牟礼線	ICカード無料デーを実施し、利用者の需要喚起を推進した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量24.6に対して、実績輸送量28.7であった。	運転手不足に対応するため、運行時刻等について検討を進める。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	野沢線 ※車両減価償却費国庫補助金を受けている	グーグルマップと連携し、外国人旅行者にも利用しやすい環境作りに努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量17.7に対して、実績輸送量19.9であった。	地域住民とインバウンド双方が利用しやすい環境を提供する。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	中野木島線	時刻改正を実施し、電車との接続改善を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	目標輸送量18.5に対して、実績輸送量16.9であった。コロナの影響から回復していない。	運転手不足に対応するため、運行時刻等について検討を進める。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	屋代須坂線（須坂駅～屋代駅） ※車両減価償却費国庫補助金を受けている	GTFS対応をし、グーグルマップと連携することにより、利用者の利便向上を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	目標輸送量25.6に対して、実績輸送量22.4であった。同路線の別系統に利用者が移行したと考えられる。	運転手不足に対応するため、運行時刻等について検討を進める。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	屋代須坂線（須坂駅～松代駅）※車両減価償却費国庫補助金を受けている	GTFS対応をし、グーグルマップと連携することにより、利用者の利便向上を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量18.0に対して、実績輸送量23.4であった。	運転手不足に対応するため、運行時刻等について検討を進める。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	高府線（善光寺大門～高府）※ノンステップバス車両購入	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っているほか、令和5年度はバリア解消を目的として、ノンステップバスを1台導入した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	目標輸送量20.0に対して、利用者が伸びなかったことから、実績輸送量19.3であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	高府線（善光寺大門～初引）	長野市及び小川村地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量14.4であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	鬼無里線	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入などを行い、より一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量18.1に対して、実績輸送量18.0であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	県道戸隠線	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量19.0に対して、実績輸送量19.7であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	新町大原橋線（善光寺大門～新町）	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量18.6に対して、実績輸送量20.3であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	新町大原橋線（善光寺大門～大原橋・犀峡高校）	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行いより一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量18.8に対して、実績輸送量19.2であった。	長野市地域公共交通会議と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古等での低床車両の購入や沿線の学校等に時刻表等の配布を行い、より一層の利用促進を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	山形線	協議会と連携して全線時刻表を作成・配布を行ない公共交通利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量38.7に対して、実績輸送量41.5であった。	山形村及び松本市と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古の低床車両の購入などを行い、より一層の利用促進を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	四賀線	協議会と連携して全線時刻表を作成・配布を行ない公共交通利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量16.2に対して、実績輸送量21.0であった。	松本市と連携し、利便性の高いダイヤの設定・運賃の適正化、中古の低床車両の購入などを行い、より一層の利用促進を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	本線　岡谷～茅野線 ※ノンステップバス車両購入	市町村と連携し、時刻表冊子を作成・配布を行い、公共交通利用促進を図っているほか、令和5年度はバリア解消を目的として、ノンステップバスを1台導入した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標輸送量27.9に対して、実績輸送量31.0であった。	慢性的に渋滞する国道20号線を走行する為、一部バス停での時刻見直しを進めるなど、旅客のニーズにあった運行を目指し利用促進を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス（株）	中仙道線	岩村田から中込駅までの延伸をし、利便性の向上を図った。佐久市デマンド交通との接続および運賃低減バスの利用促進活動を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標輸送量20.0に対して、実績輸送量23.4であった。	佐久市デマンド交通との接続と運賃低減バスを継続的に行い、利用促進活動を実施する。利用者の声を反映したダイヤ編成も併せて検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス（株）	鹿教湯線（鹿教湯車庫～下秋和）	高校への定期券出張販売や上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。季節限定のバス車内へのデコレーションやプレゼントキャンペーンを実施。また、アリオ上田にて「まちのバス大集合」としてバスを展示。その他丸子地域のイベントにバスを展示し利用促進活動を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標輸送量43.0に対して、実績輸送量47.3であった。	上田市運賃低減バス施策を継続的に行う。季節限定の車内へのデコレーションやバス乗り方教室など路線バスに対する興味を持ってもらえる利用促進活動を実施する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス（株）	鹿教湯線（丸子～下秋和）	高校への定期券出張販売や上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。季節限定のバス車内へのデコレーションやプレゼントキャンペーンを実施。また、アリオ上田にて「まちのバス大集合」としてバスを展示。その他丸子地域のイベントにバスを展示し利用促進活動を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標輸送量51.0に対して、実績輸送量58.2であった。	上田市運賃低減バス施策を継続的に行う。季節限定の車内へのデコレーションやバス乗り方教室など路線バスに対する興味を持ってもらえる利用促進活動を実施する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	千曲バス（株）	青木線	高校への定期券出張販売や上田市運賃低減バス実証運行の利用促進活動を実施した。季節限定のバス車内へのデコレーションやプレゼントキャンペーンを実施。また、アリオ上田にて「まちのバス大集合」としてバスを展示し利用促進活動を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標輸送量57.0に対して、実績輸送量66.0であった。	上田市運賃低減バス施策を継続的に行う。季節限定の車内へのデコレーションやバス乗り方教室など路線バスに対する興味を持ってもらえる利用促進活動を実施する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	上田バス株会社	真田線・県有民営対象	前回コロナ禍における需要の減少を踏まえ、回数券の購入等集中することを鑑みプレゼント等の充実を図る。 ・キッズパスの実施 ・運賃低減バス施策 ・季節限定のデコレーションバスの実施 ・回数券を購入されたお客様へのプレゼントの配布 ・各小学校、保育園、幼稚園に訪問し、乗り方教室の実施 ・回数券（紙媒体）の廃止しQR決済の促進、定期券アプリへの移行促進 ・乗務員の安全講習、サービス向上研修	A	計画通り事業は適切に実施された	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量16.5であった。	全県共通交通ICカード、オープンデーター化などマクロ的交通網の研究や、時刻表の見直し、特に通勤通学時間に特化した時刻表を採用した際のメリット・デメリットなど多岐にわたる研究や取組を進める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	上田バス株会社	菅平線	前回コロナ禍における需要の減少を踏まえ、回数券の購入等集中することを鑑みプレゼント等の充実を図る。 ・キッズパスの実施 ・運賃低減バス施策 ・季節限定のデコレーションバスの実施 ・回数券を購入されたお客様へのプレゼントの配布 ・各小学校、保育園、幼稚園に訪問し、乗り方教室の実施 ・回数券（紙媒体）の廃止しQR決済の促進、定期券アプリへの移行促進 ・乗務員の安全講習、サービス向上研修	A	計画通り事業は適切に実施された	A	目標輸送量27.4に対して、実績輸送量42.9であった。	全県共通交通ICカード、オープンデーター化などマクロ的交通網の研究や、時刻表の見直し、特に通勤通学時間に特化した時刻表を採用した際のメリット・デメリットなど多岐にわたる研究や取組を進める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	上田バス株会社	真田自治センター入口線・県有民営対象	前回コロナ禍における需要の減少を踏まえ、回数券の購入等集中することを鑑みプレゼント等の充実を図る。 ・キッズパスの実施 ・運賃低減バス施策 ・季節限定のデコレーションバスの実施 ・回数券を購入されたお客様へのプレゼントの配布 ・各小学校、保育園、幼稚園に訪問し、乗り方教室の実施 ・回数券（紙媒体）の廃止しQR決済の促進、定期券アプリへの移行促進 ・乗務員の安全講習、サービス向上研修	A	計画通り事業は適切に実施された	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量27.7であった。	全県共通交通ICカード、オープンデーター化などマクロ的交通網の研究や、時刻表の見直し、特に通勤通学時間に特化した時刻表を採用した際のメリット・デメリットなど多岐にわたる研究や取組を進める。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	信南交通株式会社	駒場線（中村経由） ＊公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	利用者の半数を占める学生に対し、バス通学離れとならないよう学校行事に合わせ随時臨時便、続行便を運行し利便性を確保した　また、協議会と連携し全戸へ時刻表の配布、各高校連携し、新入学生全員へ公共交通利用促進チラシを配布した	A	計画通りに事業は適切に実施された	A	目標輸送量30.1に対して、実績輸送量31.3であった。	飯田市協議会及び各高校と連携し、既存利用者の利便性向上と利用促進を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野県公共交通活性化協議会	信南交通株式会社	駒場線（市立病院経由）	協議会と連携し全戸への時刻表配布、各高校と連携し新入学生へ公共交通利用促進チラシを配布した。	A	計画通りに事業は適切に実施された	A	目標輸送量15.6に対して、実績輸送量17.9であった。	飯田市協議会及び各高校と連携し、既存利用者の利便性向上と利用促進を図る。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	諏訪交通株式会社	諏訪湖周スワンバス外回り線	利用促進啓発で、高齢免許返納対象者に対し、おでかけパス回数券を無料配布した。 スマホを使用したデジタル1日乗車券と回数券を導入した。 高齢者が乗降しやすい、ノンステップバスの導入。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量33.0であった。	利用促進を図るため、若年層（高校生）を対象とした乗車体験イベントを実施する。 また、デジタル1日乗車券・回数券の宣伝をし利用者を増やす。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
長野県公共交通活性化協議会	ジェイアールバス関東株式会社	諏訪湖周スワンバス内回り線	学生や会社員および観光客の利便性向上を図るため、スマホ等による電子決済サービス（1日券、回数券）を導入したが、利用率向上には更なる周知が必要である	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標輸送量15.0に対して、実績輸送量33.8であった。	前年に引き続き、電子決済サービスの利用率向上に向けた取り組みを進める。 また、地域連携ICカード導入を視野に入れ、更なる利用しやすい交通機関を目指す。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	滑川 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は30.3人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年度の利用者は102,891人となり、前年比103%増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、沿線自治体と連携し、これまでに実施してきた駐輪場やバスのロケーションシステムのPRなど、利用促進に取り組む。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	猪谷 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は32.3人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年度の利用者は145,045人となり、前年比102%増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市と連携しP&BR駐車場やバスのロケーション情報などのPRなど、利用促進に取り組む。加えて、沿線の病院や地元の商業施設と連携し、利用促進に取り組む。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	富山～高岡 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、日中時間帯のパターンダイヤ化などわかりやすいダイヤを提供し、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は60.0人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年度の利用者は212,040人となり、前年比100.4%と微増となった。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、沿線自治体と連携し、これまでに導入してきたバス停周辺の駐輪場やバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、学校等とも連携し、利便性の高いダイヤを検討し、利用促進に取り組む。		事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	富山～小杉 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、日中時間帯のパターンダイヤ化などわかりやすいダイヤを提供し、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は45.1人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	前年度期間中に減便した結果、今年の利用者は116,491人で前年比99%と微減となった。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	沿線の自治体と連携し、これまでに実施してきたバスのロケーション情報などのPRを行う。 また、減少した定期利用者のうち、通学利用者は別系統学校用のバスへ移行していることから、新規利用者獲得に向け、利便性の高いダイヤの作成に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	山田 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、前年同様、沿線の商業施設ファボーレの施設内やHPにバスの時刻表を掲出してもらう等、利用促進に努めた。 なお、輸送量は30.90人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年度の利用者は114,290人となり、前年比105%増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市と連携し、これまでに実施してきたバス停周辺の駐輪場やバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、ファボーレなどの商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	ファボーレ経由萩の島 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、日中時間帯のパターンダイヤ化などわかりやすいダイヤを提供し、利用促進と効果把握に取り組んだ。前年同様、沿線の商業施設ファボーレの施設内やHPにバスの時刻表を掲出してもらう等、利用促進に努めた。 輸送量は28.3人と補助要件の15人を上回っているが、昨年度の輸送量35.7人から減少している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	前年度期間中に減便した結果、今年の利用者は62,544人で前年比91%と微減となった。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市と連携し、これまでに実施してきたバス停周辺の駐輪場やバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、ファボーレなどの商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	熊野経由八尾 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、日中時間帯のパターンダイヤ化などわかりやすいダイヤを提供し、利用促進と効果把握に取り組んだ。前年同様、沿線の商業施設ファボーレの施設内やHPにバスの時刻表を掲出してもらう等、利用促進に努めた。 なお、輸送量は61.1人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年度の利用者は184,763人となり，前年比101%と増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市と連携し、これまでに実施してきたバス停周辺の駐輪場やバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、ファボーレなどの商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	城端	グレードの高い車両（Wi-Fiやコンセント付シート）を投入し、利用者の利便性向上に努めた。 また、沿線の南砺市民に配布する市営バスの時刻表に城端線の時刻表を掲出し、利用促進に努めた。 なお、輸送量は33.6人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	感染防止を広くPRするとともに、沿線市と連携し、利用促進に努めた結果、今年度の利用者は106,200人となり、前年比101%と増加した。	引き続き、グレードの高い車両の投入するなど利用者の利便性向上させるとともに、沿線自治体と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	富山-国立富山病院 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、前年同様、沿線の商業施設ファボーレの施設内やHPにバスの時刻表を掲出してもらう等、利用促進に努めた。 なお、輸送量は34.8人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	利用促進に努めたものの、今年度の利用者は84,173人となり、前年比96%と減少した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市と連携し、これまでに実施してきたバス停周辺の駐輪場やバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、ファボーレなどの商業施設と連携して、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	布目経由新港東口 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すとともに、他の系統も含めて、沿線の学校と協議し、学生の利用しやすいダイヤとして、利用促進に努めた。 輸送量は24.0人と補助要件の15人を上回っているが、昨年度の輸送量30.6人から減少している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	沿線の学校の利便性向上のため、前年度期間中に学校始発の系統を新設し、新設系統へ運行本数を割り振ったことによる運行本数減少のため、今年の利用者は73,022人で前年比77%と減少した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	沿線の自治体と連携し、これまでに実施してきたバスのロケーション情報などのPRを行う。 また、減少した定期利用者のうち、通学利用者は別系統のバスへ移行していることから、新規利用者獲得に向け、利便性の高いダイヤの作成に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	富山国際大学 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は57.6人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年の利用者は158,802人で前年比102%と増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市や沿線の学校と連携し、これまでに実施してきたバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、富山市民病院など沿線の施設への利便性をPRし、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	月岡団地経由福沢 ※車両減価償却費等国庫補助金	富山市と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は45.1人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年の利用者は119,423人で前年比106%と増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、富山市や沿線の学校と連携し、これまでに実施してきたバスのロケーション情報などのPRを行うとともに、富山市民病院など沿線の施設への利便性をPRし、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	石金経由五百石 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は25.5人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年の利用者は62,315人で前年比113%と増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、沿線自治体と連携し、これまでに実施してきたバスのロケーションシステムのPRなどに取り組むとともに、学校等とも連携し、利便性の高いダイヤを検討し、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	富山地方鉄道株式会社	大泉経由五百石 ※車両減価償却費等国庫補助金	沿線自治体と連携し、小学生に対し、夏休みに使用できる無料乗車券を配布し、保護者との利用を促すなど、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は55.4人と補助要件の15人を大きく上回っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用促進に努めた結果、今年の利用者は136,257人で前年比112%と増加した。 新型コロナウイルスや物価高騰の影響を受け、ノンステップバスの導入は実施していない。	引き続き、沿線自治体と連携し、これまでに実施してきた駐輪場やバスのロケーションシステムのPRなどに取り組むとともに、学校等とも連携し、利便性の高いダイヤを検討し、利用促進に取り組む。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	脇 起点：高岡駅前 終点：脇	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、沿線市町村と連携、ゴールデンウイーク期間のこどもの日キャンペーンの実施等、PRに努め利用促進に取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。 輸送量は0.9人増加し29.7人であった	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	今年度の利用者数は121,156人で前年度比106%となり、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	守山経由氷見 起点：高岡駅前 終点：氷見市民病院	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、沿線市町村と連携、ゴールデンウィーク期間中のこどもの日キャンペーンの実施等、PRに努め利用促進に取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。 輸送量は1.1人増加し20.4人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	今年度の利用者数は62,752人で前年度比105%となり新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	新高岡守山経由氷見 起点：済生会高岡病院 終点：氷見市民病院	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、沿線市町村と連携、ゴールデンウィーク期間中のこどもの日キャンペーンの実施等、PRに努め利用促進に取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。 輸送量は0.9人増加し42.7人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は141,205人で前年度比105%となり、新型コロナの感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	伏木経由氷見 起点：済生会高岡病院 終点：氷見市民病院	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等、沿線市町村と連携、ゴールデンウィーク期間中のこどもの日キャンペーンの実施等、PRに努め利用促進に取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。輸送量は1.7人増加し23.2人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は76,643人で前年度比109%となり、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	仏生寺 起点：済生会高岡病院 終点：氷見市民病院	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等や沿線市町村と連携、こどもの日キャンペーンの実施、沿線の学校等への利便性をPRし潜在的な利用者の掘り起こしに取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。輸送量は1.3人増加し19.5人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用〉今年度の利用者数は69,645人で前年度比107%となり、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	石動 起点：済生会高岡病院 終点：石動駅前	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等や沿線市町村と連携、こどもの日キャンペーンの実施、沿線の学校等への利便性をPRし潜在的な利用者の掘り起こしを行い、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも増加した。輸送量は前年12.4人であったが2.7人増加し15.1人であった。令和6年度以降平均運行回数を平日の回数でみなすことにより増加が見込まれる。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は64,353人で前年度比119%となり、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	済生会・中田団地 起点：高岡駅南口 終点：中田中学校前	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等や沿線市町村と連携、こどもの日キャンペーンの実施、沿線の学校等への利便性をPRし潜在的な利用者の掘り起こしを行い、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも増加した。輸送量は前年14.2人であったが3.0人増加し17.2人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は37,546人で前年度比117%となり、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努め利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	城端白川郷 起点：城端駅前 終点：白川郷	国内外からの観光客にも分かり易いようバス位置情報やフリーWi-Fiの提供、また企画切符・商品の販売を継続し利用促進に取り組み、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも増加した。輸送量は前年9.2人であったが観光需要等の回復により10.8人増加し20.0人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は新型コロナ感染症が5類に位置づけされ観光需要が回復した事もあり、40,408人で前年度比200%となり改善した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努めるとともに、企画乗車券等を企画し国内観光需要の取り込み等利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	庄川町 起点：高岡駅前 終点：庄川町	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等や沿線市町村と連携、こどもの日キャンペーンの実施、沿線の学校等への利便性をPRし潜在的な利用者の掘り起こしを行い、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。輸送量は2.0人増加し21.0人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は104,445人で前年度比110%となり新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員は微増した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努めるとともに、沿線観光地の情報発信により国内観光需要の取り込み等利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
富山県生活路線バス協議会	加越能バス株式会社	南砺金沢 起点：井波 終点：金沢駅西口	各種割引定期券の販売、バス位置情報の提供等や沿線市町村と連携、こどもの日キャンペーンの実施、沿線の学校等への利便性をPRし潜在的な利用者の掘り起こしを行い、新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員・運送収入とも微増した。輸送量は29.4人であった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	〈目標：県民一人当たりのバスの年間利用回数〉今年度の利用者数は59,740人で前年度比117%となり新型コロナ感染症が5類に位置づけされたこともあり、輸送人員は増加した。ノンステップバス導入割合は94%であった。	小学生以下を対象とした夏休み期間中のキャンペーンを新たに実施し、安心安全な公共交通を沿線市と連携しPRに努めるとともに、企画乗車券等を企画し国内観光需要の取り込み等利用促進に取り組み回復を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄金沢バス株式会社	系統名：津幡（新道） 運行区間：本津幡駅～八幡～ 野町駅	社会情勢に注視しながら必要なダイヤ、便数の確保に努め、利用者のニーズに沿ったものにすることにより、旅客の利便性の確保を維持した。	A	計画どおり実行された。	B	県内路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）104,501人→ （R4.10～R5.9）103,965人 ※減少理由 R5.4.1のダイヤ改正により、１日あたりの運行回数が減少したため。	引き続き社会情勢に注視し必要なダイヤ、便数の確保を行っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点について自己評価のとおりであるが、示された改善策のみならず、あらゆる観点で改善策をご検討頂くとともに、具体的な改善策の実施について地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄金沢バス株式会社	系統名：内灘 運行区間：内灘駅～県庁前～金沢駅西口	社会情勢に注視しながら必要なダイヤ、便数の確保に努め、利用者のニーズに沿ったものにすることにより、旅客の利便性の確保を維持した。 また、新たな潜在的な需要を掘り起こすため大友、県庁方面を経由する系統へ変更した。	A	計画どおり実行された。	A	県内路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）61,688人→ （R4.10～R5.9）65,204人	引き続き社会情勢に注視し必要なダイヤ、便数の確保を行っていく。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名：温泉山中A 運行区間：加賀温泉駅～河南～山中温泉	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布の継続の他、加賀市が推進するMaaSの本格実施へ向けて積極的に参画することにより、利便性の向上（キャッシュレス決済、他の交通モード（乗合タクシー・CANBUS）との連携）を図った。	A	計画どおり実施された。	A	県内路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）70,530人→ （R4.10～R5.9）73,189人	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布の継続の他、加賀市が推進するMaaSの本格実施へ向けて積極的に参画することにより、利便性の向上（他の交通モード（乗合タクシー・CANBUS）との連携）を図る。 あわせて、クレジットカード等によるタッチ決済の導入によるキャッシュレス乗車の実現を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名：温泉山中H 運行区間：加賀温泉駅～河南～栢野	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布の継続の他、加賀市が推進するMaaSの本格実施へ向けて積極的に参画することにより、利便性の向上（キャッシュレス決済、他の交通モード（乗合タクシー・CANBUS）との連携）を図った。	A	計画どおり実施された。	A	県内路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）75,330人→ （R4.10～R5.9）81,574人	地元利用者向けにはJR接続等を重視したダイヤ編成及び時刻表全戸配布の継続の他、加賀市が推進するMaaSの本格実施へ向けて積極的に参画することにより、利便性の向上（他の交通モード（乗合タクシー・CANBUS）との連携）を図る。 あわせて、クレジットカード等によるタッチ決済の導入によるキャッシュレス乗車の実現を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	北鉄能登バス株式会社	系統名：富来 運行区間：富来～高浜～羽咋駅	富来線の一部の便を能登中核工業団地へ乗り入れを予定しており、新たな利用客の確保を目指す。	A	計画どおり実施された。	A	県内路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）134,314人→ （R4.10～R5.9）141,783人	小学生等の児童を対象にしたバスの乗り方教室の開催など、広くバスに関心を持ってもらう取組の実施により利用客の増加を図る。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	能登島交通株式会社	系統名：曲 運行区間：公立能登総合病院～七尾駅前～のとじま臨海公園	和倉温泉観光協会と連携したお得な1日券の販売、七尾市による健康センター等を利用した場合の運賃割引制度、65歳以上を対象とした割引回数券の販売を継続するとともに、沿線上の観光資源(能登島周辺を周遊するイルカなど)の情報をSNS等の媒体で発信する他、高齢者への弁当の配送を目的とした貨客混載を検討した。	B	計画どおり実行されていない点があった。 理由：新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から弁当の配送を取りやめたため。	A	県内路線バス利用者数の維持 (R3.10～R4.9)49,837人→ (R4.10～R5.9)52,178人	和倉温泉観光協会と連携したお得な1日券の販売継続、七尾市による健康センター等を利用した場合の運賃割引制度、65歳以上を対象とした割引回数券の販売継続、HPやSNSによる情報発信の継続。路線バスでアクセスできる観光スポットや観光施設への入場割引券を路線バスに設置する他、高齢者への弁当の配送を目的とした貨客混載を検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。
石川県生活交通の確保に関する地域協議会	加越能バス株式会社	系統名：南砺金沢 運行区間：井波～福光駅～金沢駅西口	地元観光協会(南砺市観光協会)と連携した企画切符の発行により、観光利用者等への利用促進やPRを図るほか、ホームページ・インスタグラム等SNSを活用した沿線地区の観光施設・資源の紹介や、JR金沢駅における特急列車との接続を考慮したダイヤの設定を検討する。	A	計画どおり実施された。	A	路線バス利用者数の維持 （R3.10～R4.9）50,854人→ （R4.10～R5.9）59,740人	地元観光協会(南砺市観光協会)と連携した企画切符の発行により、観光利用者等への利用促進やPRを図るほか、ホームページ・インスタグラム等SNSを活用した沿線地区の観光施設・資源の紹介や、JR金沢駅における特急列車との接続や沿線学校への通学考慮したダイヤの設定を検討する。	事業実施の適切性及び目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について、地域一体となって進めるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<table>
<tr><th rowspan="2">協議会名</th><th rowspan="2">①補助対象事業者等</th><th rowspan="2">②事業概要</th><th colspan="5">協議会における事業評価結果</th><th>地方運輸局等における二次評価結果</th></tr>
<tr><th>③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況</th><th colspan="2">④事業実施の適切性</th><th colspan="2">⑤目標・効果
達成状況</th><th>⑥事業の今後の改善点</th><th>評価結果</th></tr>
<tr><td>村上市地域公共交通活性化協議会</td><td>新潟交通観光バス㈱</td><td>村上市まちなか循環バス（小回り循環）</td><td rowspan="2">・利用促進PR活動として、時刻表・路線図の配布を継続実施した。
・キャッシュレス決済、スマホアプリで経路検索のサービス提供をを引き続き実施した。
・停留所看板に、英語標記を追加し、老朽化したものから順次交換を実施。
・令和6年度からの運行開始に向けた、具体的な市内路線バスの再編の検討に着手した。</td><td rowspan="2">A</td><td rowspan="2">事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</td><td rowspan="2">A</td><td rowspan="2">・1日当たりの平均利用者数を目標値として設定。計画に位置付けられた目標42人／日に対し、実績46人／日。
・コロナウイルスが5類相当に引き下げられたことにより、市民の外出の機会が増えたことと、観光客の利用などで、前年と比べて回復傾向にある。</td><td rowspan="2">・利用促進のための市報・HP・時刻表を使ったPR活動の継続
・低床バス車両の導入、待合環境の整備等の利便性の向上を行い利用者の増加を目指す。
・運行の検証と検討を行い、その実施について、地域で一体的に進めて行く。
・協議会で検討した路線バス再編に係る運行を令和6年10月より開始予定。</td><td rowspan="2">協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</td></tr>
<tr><td>村上市地域公共交通活性化協議会</td><td>新潟交通観光バス㈱</td><td>村上市まちなか循環バス（大回り～小回り循環）</td></tr>
</table>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
村上市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス㈱	村上～馬下～寒川線	・沿線住民の利用促進を啓発するため、市報への掲載及びチラシ等の配布を実施した。 ・学割半額制度の継続実施による利用促進を図った。 ・令和6年度からの運行開始に向けた、具体的な市内路線バスの再編の検討に着手した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	・1日当たりの平均利用者数を目標値として設定。計画に位置付けられた目標12人／日に対し、実績9人／日。 ・コロナウイルスが5類相当に引き下げられたことにより、市民の外出の機会が増えたが、コロナ禍以前の利用には戻っていない。	・利用促進のための市報・HP等による利用の呼びかけの継続と学割半額制度の周知 ・高校生の通学利用が少なく、高齢者の利用者が大半のため、利用ニーズに合わせた運行の検証と検討を行い、その実施について、地域と一体的に進めて行く。 ・協議会で検討した路線バス再編に係る運行を令和6年10月より開始予定	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス㈱	村上市せなみ巡回バス ※公有民営化方式車両購入費国庫補助金	・利用促進PR活動として、時刻表・路線図の配布を継続実施した。 ・キャッシュレス決済、スマホアプリで経路検索のサービス提供をを引き続き実施している。 ・停留所看板に、英語標記を追加し、老朽化したものから順次交換を実施。 ・令和6年度からの運行開始に向けた、具体的な市内路線バスの再編の検討に着手した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	・1日当たりの平均利用者数を目標値として設定。計画に位置付けられた目標20人／日に対し、実績16人／日。 ・コロナウイルスが5類相当に引き下げられたことにより、市民の外出の機会が増えたことと、観光客の利用などはあったが、コロナ禍以前の利用には戻っていない。 ・経年劣化により老朽化したバス車両から低床EVバス入れ替え予定であり、利用者の乗降時の負担軽減、運行経費削減及び温室効果ガス排出量削減の効果が見込まれる。	・利用促進のための市報・HP・時刻表を使ったPR活動の継続 ・低床バス（EV）車両の導入による利用者の乗降時負担軽減及び運行経費と温室効果ガスの削減に寄与。 ・待合環境の整備等を行い利用者の増加を目指す。 ・JR村上駅と沿線の医療機関及び瀬波温泉への利用が多いため、ニーズに合わせた運行の検証と検討を行い、その実施について、地域で一体的に進めて行く。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス㈱	村上～猿沢～北中線	・沿線住民の利用促進を啓発するため、市報への掲載及びチラシ等の配布を実施した。 ・学割半額制度の継続実施による利用促進を図った。 ・令和6年度からの運行開始に向けた、具体的な市内路線バスの再編の検討に着手した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	・1日当たりの平均利用者数を目標値として設定。計画に位置付けられた目標30人／日に対し、実績33人／日。 ・コロナウイルスが5類相当に引き下げられたことにより、市民の外出の機会が増えたことなどで、前年と比べて回復傾向にある。	・利用促進のための市報・HP等による利用の呼びかけの継続と学割半額制度の周知 ・路線の利用実態は高校生の登校時の利用が大半のため、利用ニーズに合わせたダイヤの設定や停留所の検討など運行の検証と検討を行い、その実施について、地域と一体的に進めて行く。 ・協議会で検討した路線バス再編に係る運行を令和6年10月より開始予定	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：前山線(700)京和荘～前山丁字路～阿賀野市役所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。 高校生への定期利用券発行と新1年生向けに利用促進パンフレットを配布した。 朝の通勤・通学時間帯において、鉄道への接続するダイヤを確保した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均2.0人に対し、0.4人で目標を達成できなかった。 高校生の通学利用で卒業等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・高校新1年生向け利用促進パンフレットの配布を行う。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・朝の通勤・通学時間帯における鉄道への接続を引き続き確保する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：前山線(702)京和荘～前山丁字路～市野山（ウオロク脇）	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標である1回平均5.4人に対し、7.9人で目標を達成した。 買い物に利用できるダイヤを確保したことが利用者のニーズに合致したと考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：前山線(703)ウオロク水原店～前山丁字路～京和荘	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標である1回平均6.2人に対し、8.0人で目標を達成した。 買い物に利用できるダイヤを確保したことが利用者のニーズに合致したと考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(902)笹神支所～熊堂、神山駅前～阿賀野市役所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均9.4人に対し、8.9人で目標を達成できなかった。 高齢者の通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(903)阿賀野市役所～神山駅前～笹神支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均4.0人に対し、3.7人で目標を達成できなかった。 高齢者の買い物や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(904)神山駅前～中ノ通～阿賀野市役所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均7.6人に対し、6.8人で目標を達成できなかった。 高齢者の用事や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(901)阿賀野市役所～中ノ通～笹神支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均6.2人に対し、5.4人で目標を達成できなかった。 高齢者の用事や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(907)阿賀野市役所～熊堂、中ノ通～笹神支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均8.1人に対し、6.8人で目標を達成できなかった。 高齢者の通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：神山線(951)阿賀野市役所～熊堂、中ノ通、笹神支所～阿賀野市役所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均4.8人に対し、4.5人で目標を達成できなかった。 高齢者の用事や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：安田地域循環線（02AB）安田支所～下草水～安田支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。 日帰り温泉施設休館後の利用状況について把握に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均9.8人に対し、6.8人で目標を達成できなかった。 主な利用目的であった日帰り温泉施設の休館による減少が主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：安田地域循環線（04AB）安田支所～下草水～安田支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。 日帰り温泉施設休館後の利用状況について把握に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均5.0人に対し、4.1人で目標を達成できなかった。 高齢者の買い物利用で、身体的な理由等により減少したことが主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：安田地域循環線（05AB）安田公民館～下草水～安田支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。 日帰り温泉施設休館後の利用状況について把握に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標である1回平均2.0人に対し、1.6人で目標を達成できなかった。 高齢者の通院利用で全体的に増加が見られたが、目標達成には至らなかった。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
阿賀野市地域公共交通協議会	阿賀野市	運行系統名：安田地域循環線（22B)(03AB）横町～下草水～安田支所	路線別時刻表は見やすさを考えて作成し、市のホームページにも掲載して周知した。 オリジナル時刻表（マイ時刻表）の作成サービスを実施した。 GTFSデータ整備によりモバイル端末での乗換案内を可能とした。 75歳以上高齢者の利用料免除と高齢者運転免許証返納者への支援を継続実施した。 日帰り温泉施設休館後の利用状況について把握に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実	C	目標である1回平均7.0人に対し、5.3人で目標を達成できなかった。 主な利用目的であった日帰り温泉施設の休館による減少が主な要因として考えられる。	・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・GTFSデータを整備し、モバイル端末等での乗換案内を継続する。 ・75歳以上高齢者や免許返納者への支援を継続実施する。 ・マイ時刻表作成サービスの周知や市営バスの利用方法がわからない方への利用案内を実施する。 ・利便性向上に向けて交通分野における新たな技術（AI等）の活用を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	東頸バス㈱	運行経路：安塚線 うらがわら駅前～虫川大杉駅前～保健センター前	鉄道への接続に配慮したダイヤを設定し、学生を中心に利用者の移動手段を確保した。 安塚区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステム等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度21.6%に対して実績16.5%（未達成） 事業効果：路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保（達成） 目標未達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響による一般利用者の減少及び高田高校安塚分校へ通学する生徒の利用減により、収入全般（現金・回数券・定期券）が減り、運送収支率が悪化した。（運送収入前年度比▲488千円・収支率前年度比▲5.1%）	令和6年3月に高田高校安塚分校が閉校予定であるため、さらなる利用者の減が見込まれることから、運行の効率化を図るとともに、引き続き、鉄道や他のバス路線への接続に配慮したダイヤとすることで、利用者の移動手段の維持確保に努める。また、安塚区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス㈱	運行路線：島田線(1) 高田駅前～岡原～曽根田 島田線(2) 高田駅前～岡原・東木島～曽根田	鉄道（高田駅）や幹線系統への接続に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。 板倉区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。前年度17.7%に対して実績15.3%（未達成） 事業効果：路線維持により、沿線住民の通学、通院などの移動手段を確保（達成） 目標未達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響により、運送収入全般（現金・回数券・定期券）が減少し、収支率が悪化した。（運送収入前年度比▲124千円・収支率前年度比▲2.4%）	引き続き、鉄道や幹線系統への接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、板倉区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を事務所だよりやチラシにより周知するほか、沿線商店街の協力により店舗でバス利用者が待機できる等の取組みにより、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	頸城自動車㈱	運行路線：佐内・直江津循環線 直江津駅前～労災病院前～佐内入口	鉄道（直江津駅）や幹線系統への接続に配慮したダイヤを設定し、高齢者を中心に利用者の移動手段を維持確保した。 お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を掲載した高齢者向けの啓発資料を労災病院や直江津ショッピングセンター前案内所へ設置し、利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。 前年度9.2%に対して実績15.1%（達成） 事業効果：路線維持により、沿線高齢者を中心に通院及び買い物等の移動手段を確保（達成） 目標達成の要因：運転士の確保が困難となり、R4.11.28～R5.5.31の間運休となったことに伴い、昨年度に比べ運行回数が少なくなったことから運送収入は減少したが、経常費用も減少したため、収支率が改善した。（運送収入前年度比▲158千円・経常経費前年度比▲3,806千円・収支率前年度比＋5.9%）	引き続き、鉄道や幹線系統への接続に配慮したダイヤを維持することで、高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を掲載した高齢者向けの啓発資料を労災病院へ設置するとともに、直江津ショッピングセンターでの買い物目的の利用者獲得のため、頸城自動車と連携して利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	アイエムタクシー㈱	運行路線：岡沢ルート 新井バスターミナル～中郷区総合事務所前～岡沢	鉄道や幹線系統への接続、通学に配慮したダイヤを設定し、沿線の中学生や高齢者を中心に利用者の移動手段を維持確保した。 乗合タクシーの利用方法等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。 前年度6.2%に対して実績6.3%（達成） 事業効果：路線維持により、沿線の中学生や高齢者を中心に通学、通院及び買い物等の移動手段を確保（達成） 目標達成の要因：利用者の高齢化や学生の通学利用が減少したことにより、運送収入が減少したが、経常費用も減少したため、収支率が改善した。（運送収入前年度比▲14千円・経常経費前年度比▲260千円・収支率前年度比＋0.1%）	引き続き、沿線の中学生や高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。また、中郷区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	東頸バス㈱	運行路線：月影・下保倉・末広ルート（1）、月影・下保倉・末広ルート（2） うらがわら駅～浦川原区中心部～谷	小・中学校の登下校時間、鉄道（うらがわら駅）との接続に配慮したダイヤを設定し、小学生を中心に沿線住民の移動手段を維持確保した。 浦川原区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。 前年度16.7%に対して実績14.1%（未達成） 事業効果：路線維持により、沿線の小学生や高齢者を中心に通学、通院及び買い物等の移動手段を確保（達成） 目標未達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響により、運送収入全般（現金・回数券・定期券）が減少し、収支率が悪化した。（運送収入前年度比▲53千円・収支率前年度比▲2.6%）	引き続き、沿線の小・中学生や高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努めるほか、令和6年4月からは区域運行の実証運行を行い、利便性の高い交通ネットワークの構築に取り組む。また、浦川原区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス㈱	運行路線：真砂線 高田駅前～真砂寺前～三和体育館	鉄道（高田駅）との接続に配慮したダイヤを設定し、沿線住民の移動手段を維持確保した。 三和区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステム等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	目標：前年度収支率より改善もしくは維持する。 前年度18.4%に対して実績17.4%（未達成） 事業効果：路線維持により、沿線住民及び学生等の移動手段を確保（達成） 目標達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響により、運送収入全般（現金・回数券・定期券）が減少し、収支率が悪化した。（運送収入前年度比▲101千円、収支率前年度比▲1.0%）	引き続き、鉄道との接続に配慮したダイヤを維持することで、沿線住民の移動手段の維持確保に努める。また、三和区総合事務所と連携し、お得な乗車券の情報やバスロケーションシステムの案内等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。また、バスロケーションシステムに関するチラシを市内の高校に配布することで、周知を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	㈲浦川原タクシー	運行路線：安塚区予約型コミュニティバス 安塚区全域及び虫川大杉駅	区内の移動及び鉄道(虫川大杉駅)や幹線系統(安塚線)への接続の役割を果たし、沿線の高齢者や高校生を中心に利用者の移動手段の維持確保に努めた。 安塚区総合事務所と連携し、利用方法等、事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	目標：実証運行期間(R4.10～R5.3)の収支率より改善もしくは維持する。 実証運行期間実績2.9%に対して実績4.1%（達成） 事業効果：路線維持により、沿線住民等の移動手段を確保（達成） 目標達成の要因：実証運行期間と比較し、住民周知が進んだ結果、利用者数が多くなり、運送収入が増加した。（運送収入比22千円、収支率比＋1.2%）	引き続き、利用者の希望に応じた運行を維持し、沿線住民の移動手段の確保に努める。また、安塚区総合事務所と連携し、利用方法等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	上越市	運行路線：牧区予約型コミュニティバス 牧区全域	区内の移動及び幹線系統(宮口線)への接続の役割を果たし、沿線の高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努めた。 牧区総合事務所と連携し、利用方法等、事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	目標：実証運行期間(R4.10～R5.3)の収支率より改善もしくは維持する。 実証運行期間実績2.4%に対して実績2.5%（達成） 事業効果：路線維持により、沿線住民等の移動手段を確保（達成） 目標達成の要因：実証運行期間と比較し、住民周知が進んだ結果、利用者数が多くなり、運送収入が増加した。（運送収入比＋197千円、収支率比＋0.1%）	引き続き、利用者の希望に応じた運行を維持し、沿線住民の移動手段の確保に努める。また、牧区総合事務所と連携し、利用方法等を事務所だよりやチラシにより周知し利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
見附市地域公共交通活性化協議会	越後交通㈱	コミュニティバス （おはようライナー）※補助対象外 （A直行）※補助対象外 （B通常） （B2通常葛巻ルート）※ R4.4.1から 【運行期間 R4.10.1～ R5.9.30】	①ルート変更後1年目であり、利用者からの強い要望もなかったことからルート、ダイヤの変更は行わず安定した運行に務めた。 ②これまで動態調査から利用がほとんど見られなかった中学生以下の層に移動手段としてコミュニティバスを利用してもらうため、市内在住の中学生以下に対し無料券を配布し、利用を促した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	コミュニティバス利用者 ・実績179,493人 ・前年172,519人※目標達成率93.0%、対前年比104.0%（計画目標数は193,000人） ①令和5年7月より中学生以下の無料化等利用増進に努め、対前年比として104%の実績となった。コロナウイルスにより落ち込んだ利用実績は、コロナ前の水準まで回復しつつあるところではあるが、市全体の人口が減少しつつあるほか、コロナ禍に定着したテレワークなどの働き方の変化等が目標に届かなかった要因と考える。 ②計画通り、普段公共交通を利用しない人への、利用促進につとめた。	・利用者目標193,000人（地域公共交通計画の目標数） ①運転手不足による利便性の低下を招かないよう効率的な運行の検討。 ②モビリティマネジメントの推進。普段公共交通を利用しない人への、利用促進を行う。特に令和5年に無料化した、小中学生の利用拡大のため学生向けの利用方法を周知し、さらなる学生の利用増進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
三条市地域公共交通協議会	越後交通株式会社	福沢線（福沢～長沢駅跡）	三条市内の下田中学校及び大崎学園後期の卒業生に対し、利用時間、利用方法、循環バスや自転車駐車場の案内などを記載したチラシを配布し、周知を図った。（R5.3）	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	福沢線については、目標に掲げた日平均利用者数2人に対し、1.3人／日と前年度の実績より、2.3人減少し、目標を達成できなかった。 高校生通学ライナーバス（東三条駅～県央工業高等学校）については、目標に掲げた日平均利用者数15人に対し、23.8人／日と前年度の実績を6.9下回る数値となったが、目標を上回った。 福沢地区の高校生の減少及び下田地区から三条高校及び県央工業高校への進学者の減少があったものと推察される。	下田地域の高校生の移動手段の確保といった観点から利用促進を図るよう、引き続きチラシの配布やホームページ等で情報発信に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		高校生通学ライナーバス（東三条駅～県央工業高等学校）		A	計画どおり事業は適切に実施された。				
三条市地域公共交通協議会	越後交通株式会社	市内循環バス三条循環線（市内）	路線バスと循環バスの時刻表と経路図をセットにした「三条市バスマップ」を引き続き窓口に設置し、情報発信に務めた。（R5.4～）	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	目標に掲げた日平均利用者数が39人に対し、48.7人／日であり、前年度の実績から12.5人／日減少したものの、目標を上回った。※各コースの内訳（三条循環線 目標25人、実績38.1人）、（井栗線　目標8人、実績5.4人）、（嵐南コース　目標6人、実績5.2人） 令和4年10月からバスの再編に伴う路線見直しで一部路線で減便や路線短縮を行ったため、利用者が減少したものと推察される。	循環バスについて、令和4年10月からのバスの再編に伴う路線見直しで全体の利用者数は増加傾向にある。 また、利用促進策として、路線バスと循環バスの時刻表と経路図をセットにした「三条市バスマップ」を引き続き窓口に設置し、情報発信に努めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		市内循環バス井栗線（市内）		A	計画どおり事業は適切に実施された。				
		市内循環バス嵐南コース（市内）		A	計画どおり事業は適切に実施された。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
三条市地域公共交通協議会	株式会社エス・タクシー	三条市デマンド交通（三条市内）	デマンド交通をより多くの方から利用していただけるよう、高齢者が集まる場に足を運び、デマンド交通の制度の概要や利用方法、停留所等について話をする出張説明会を21回開催した。（R4.10～R5.9）	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	土日も含む全日運行について、目標に掲げた日平均利用者数が180人に対し、168.1人／日（前年度は162.8人／日）であり、目標を下回った。 また、土日の運行について、目標に掲げた土曜日の日平均利用者数40人、日曜日の日平均利用者数15人／日に対し、土曜日が71.9人／日、日曜日が44.5人となった。前年度の実績と比較して、土曜日が1.2人、日曜日が5.0人の増加となり、目標を上回った。 前年度（令和3年10月～令和4年9月）より、数値が少し上向いたものの、コロナ禍前の利用状況には戻っていない。	令和5年10月より市街地エリアにおいて、AIオンデマンドによるルート設定を行い、乗合率や利便性の向上を図った。今後も引き続き高齢者が集まる機会を捉えたデマンド交通出張説明会において、デマンド交通の使い方等も含めて丁寧に説明し、利用者の掘り起こしを図っていく。また、令和2年7月から運転免許証を返納した年に限り2人乗車時の料金が割引となる「おでかけパス」の購入費用を免除する取組を開始したため、その内容の周知に努めていく。（令和4年12月20日現在128人の利用者）	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	三条タクシー株式会社			A	計画どおり事業は適切に実施された。					
	中越交通株式会社			A	計画どおり事業は適切に実施された。					
	日の丸観光タクシー株式会社			A	計画どおり事業は適切に実施された。					

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
胎内市地域公共交通協議会	株式会社中条タクシー	区域運行（中条築地）	市内交通手段として「のれんす号」の活用を促すため、市内の高校と大学生に無料乗車券を配付して若年層の新規利用を図るなどの利用促進に取り組むとともにとともに、中条駅の「のれんす号」停留所前に待合室を設置し、車両が到着するまでの間、屋外で待合する方の利用環境の改善に取り組んだ。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	事業の目標：1日当たりの平均利用者数　155人 前年度(R3.10～R4.9）から延べ利用者数は4,182人増加の51,637人、平均利用者数は11.59人増加の143.04人と、令和2年度(R1.9～R2.10）を底に3年連続で増加しており、コロナ禍前の状況に戻りつつある。	デマンドシステムの入替えを機に時刻表、エリアの見直しを図り、利用者が使いやすい運行体系を構築し持続性向上と利用の促進に取り組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	株式会社中条タクシー	区域運行（乙）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。				
	株式会社中条タクシー	区域運行（黒川）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。				
	藤観光タクシー株式会社	区域運行（乙）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。				

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6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通㈱	東市街地循環線（ひまわり） ・比角先回り ・半田先回り	⑴路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 ⑵高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 ⑶路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や各関係機関等に配布した。 ⑷障がい者を対象としたバスの乗り方教室を実施し、乗車の不安感の解消及び利用促進を図った。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C	【市民1人あたりの利用回数】 目標：6.0回／年 実績：4.65回（R4.4.1～R5.3.31） 【路線の収支率】 目標：32.0% 実績：23.5%（R4.4.1～R5.3.31） 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標：212円／年 実績：467円（R4.4.1～R5.3.31） 各目標を達成できなかった。利用者数も令和3年度を上回ったが、ほぼ横ばいである。	今後も生活交通を確保していくため、新たに策定した柏崎市地域公共交通計画に基づき、市街地循環バスにおける中学・高校生運賃の新設や、経路情報検索サービスの充実図るとともに、より効果のある利用促進事業を検討し展開していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通㈱	柏崎駅前～野田線 ・日吉町経由 ・石塚経由 ・医療センター経由	⑴路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 ⑵高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 ⑶路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や各関係機関等に配布した。 ⑷障がい者を対象としたバスの乗り方教室を実施し、乗車の不安感の解消及び利用促進を図った。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C	【市民1人あたりの利用回数】 目標：6.0回／年 実績：4.65回（R4.4.1～R5.3.31） 【路線の収支率】 目標：32.0% 実績：24.3%（R4.4.1～R5.3.31） 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標：212円／年 実績：315円（R4.4.1～R5.3.31） 各目標を達成できなかった。各実績値はほぼ横ばいである。	今後も生活交通を確保していくため、新たに策定した柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用頻度が高い高齢者・障がい者を対象としたバスの乗り方教室や、経路情報検索サービスの充実図るとともに、より効果のある利用促進事業を検討し展開していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通㈱	柏崎駅前～久米線	⑴路線バス高齢者割引制度を実施し、高齢者に対する利用促進を図った。 ⑵高校生等通学割引キャンペーンを実施し、高校生の通学における路線バスの利用を促した。 ⑶路線バス利用促進を図るため、ダイヤや路線図を掲載した公共交通ガイドブックを公共施設や各関係機関等に配布した。 ⑷障がい者を対象としたバスの乗り方教室を実施し、乗車の不安感の解消及び利用促進を図った。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	C	【市民1人あたりの利用回数】 目標：6.0回/年 実績：4.65回（R4.4.1～R5.3.31） 【路線の収支率】 目標：32.0% 実績：17.5%（R4.4.1～R5.3.31） 【利用者1人乗車当たりの市の財政負担額】 目標：212円/年 実績：386円（R4.4.1～R5.3.31） 各目標を達成できなかった。各実績値はほぼ横ばいである。	今後も生活交通を確保していくため、新たに策定した柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用頻度が高い高齢者・障がい者を対象としたバスの乗り方教室や、経路情報検索サービスの充実図るとともに、より効果のある利用促進事業を検討し展開していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス㈱	あやめバス（外回り・内回り） 申請番号1～7	・高校生や高齢者の利用を促進するために、通学や通院に対応したパンフレットを作成、配布した。 ・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容の検証を行い、現行の運行を維持することとした。 ・待合環境の充実を図り、屋根のある停留所にベンチを設置した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 <事業の目標> ・年間利用者66,118人以上 （前年度）66,183人→（今年度）70,053人 ・利用者のうち60代以上の乗車割合を40.0%以上とする。 （前年度）45.7%→（今年度）39.3% ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を24.1%以上とする。 （前年度）24.9%→（今年度）22.6% <事業の効果> ・新発田市街地における公共施設や商業施設、医療機関といった施設や観光資源へのアクセス性の確保と回遊性の向上を図れた。 <達成状況の分析> ・目標未達成の項目は高齢者及び障がい者の利用割合であり、年間の利用者は前年度比で3,870人（+5.8%）増加し、目標を達成できた。高齢者および障がい者の割合の減少については、R4.9に高齢者や障がい者にも利用しやすい車両に更新しており、明確な要因は不明であるが、実際の利用者数も減少していることから、利用促進に努めていきたい。また、高校生の乗車割合が増加（R4：19%⇒R5：26%）しており、実際の利用者数も約5,600人増加している。 【指標①】新発田駅停留所の利用率 （前年度動態調査）13.4%→（今年度動態調査）15.3% 【指標②】回数券利用率 （前年度）33.8%→（今年度）33.3%	・高校生や高齢者の通学、通院利用を促進するため、パンフレットの作成、配布を継続する。 ・四半期に一度行う動態調査結果を基に、運行内容を検証する。 ・利用者の不安解消に繋がるバス位置情報システムの利用促進を図り、同システムのQRコードを添付したチラシを運行地区の全ての世帯に配布する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
新発田市地域公共交通活性化協議会	新潟交通観光バス㈱	川東コミュニティバス 申請番号8～13	・バス停掲示物や車内掲示物の工夫を行うなど利用促進を図った。 ・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行い、現行の運行を維持することとした。 ・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続するとともに、安全安心な通学環境を確保するため、一部の地区で通学支援期間を延長した。 ・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を継続した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。 ＜事業の目標＞ ・年間利用者数を前年度比100%以上とする。 (昨年度)44,163人→(今年度)45,208人 ・利用者のうち障害者手帳を提示した人の乗車割合を22.2%以上とする。 (昨年度)18.0%→(今年度)17.7% ＜事業の効果＞ ・川東地区における自家用車を運転できない高齢者や障がい者、高校生等の交通弱者の日常生活の移動ニーズに応じた移動手段の確保を図れた。 ＜達成状況の分析＞ ・利用者は増加し、回数券の利用率も高い水準を維持しており、利用者の多くは定期の利用者であると思われる。 ・障害者手帳を提示した方の割合は17.7%で昨年度の18.0%と概ね同じ割合であり、実際の利用者も8,002人で昨年度の7,949人と同等であった。障害者手帳の提示割合で目標を下回った要因として、明確な要因は不明であるが、実際の利用者数も目標値の年度（R1～R3の平均値）と比較して減少していることから、利用促進に努めていきたい。 【指標①】川東地区高校生の自主通学率 （R4.7動態調査）28.7%　→　（R5.7動態調査）26.2% 【指標②】回数券利用率 （前年度）52.7%→（今年度）49.8%	・高校通学へのバス利用の促進を図り、川東中学校の3年生にパンフレットを作成し、配布する。 ・地域住民と一体となり、運行内容の検証を行う。 ・小・中学校の通学に配慮したダイヤ設定を継続するとともに、安全安心な通学環境を確保するため、運行内容の検証を行う。 ・高校生の利用状況を確認し、実態に合わせた運行を行う。 ・利用者の不安解消に繋がるバス位置情報システムの利用促進を図り、同システムのQRコードを添付したチラシを運行地区の全ての世帯に配布する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
佐渡市地域公共交通活性化協議会	新潟交通佐渡㈱	国仲・金丸線① 運行区間：佐和田BS～佐渡病院～新町学校前～新穂小学校前～佐和田BS 国仲・金丸線② 運行区間：佐和田BS～佐渡病院～新穂小学校前～新町学校前～佐和田BS	病院乗り入れ便時刻表を作成し、市内全戸及び各病院等へ配布した。 学生のバス利用を取り込むため、新規の対象者（高校）へ中学校及び中等教育学校を通じて学生ワイドフリー定期券制度を案内し、利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	目標利用者数16,000人に対し、利用者数15,669人（達成率：97.9%）で目標を達成できなかった。 通院での利用は増加傾向であるが、総合高校への通学で別路線の利用が影響していると考えられる。	病院乗り入れ便時刻表や路線バス割引サービス利用証、学生ワイドフリー定期券などの路線バス利用促進施策について、引き続き周知、PRに努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
佐渡市地域公共交通活性化協議会	新潟交通佐渡㈱	宿根木線① （～R5.3.31） 運行区間：羽茂高校～小木港～宿根木～江積 宿根木線② （～R5.3.31） 運行区間：小木港～宿根木～江積 宿根木線 （R5.4.1～） 運行区間：羽茂高校～宿根木～江積	病院乗り入れ便時刻表の全戸配布や割引サービス制度の案内の他、小木直江津航路や小木線との接続ダイヤを設定し、利用促進に努めた。 4月以降運転士不足により減便となったが、運行ダイヤは市民説明会での意見も踏まえ効率的な運行に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	目標利用者数3,000人に対し、利用者数1,076人（達成率：35.9%）で目標を達成できなかった。 減便を補うため別路線を宿根木まで延伸したが、利用者が別路線に移ったため大幅に利用が減少した。	市民ニーズ把握のため、令和5年12月から当面の間無償運行に切り替えて運行する。今後地域と協議し、地域資源を活用し地域が主体となった運行体制を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
粟島浦村地域公共交通協議会	粟島浦村	県道ルート	・利用客数が多い停留所の風雨よけをR5年度に整備を計画。その他の停留所に関しても、引き続き利用しやすい環境づくりを検討する。 ・コロナ感染症が感染症法第5類に移行されたことにより、全国的な移動制限がほぼ緩和された。これに伴い、来島者数の増加傾向が認められ、島内の移動も活発化している。さらに島内行事の再開やイベントの復活で、住民の移動需要度も増している。	A	概ね計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	住民利用は2,172名（1人あたりの利用回数6.5回）となり、目標2,548人（1人当たりの利用回数7.7回）は達成できなかった。運行方法・体制と、利用者の要望・ニーズとにズレが生じているのではないか推測する。また、村人口の減少も要因と考えられる。	・各停留所の利用・設置状況のほか、利用時間帯などを調査・検討し、引き続き利用しやすい環境整備に努める。 ・コミュニティバス事業継続の要望は依然として高いため、より良い運用方法を村内の事業者(宿泊、観光、農水産業)及び生活者から要望を汲み上げ、対費用的にも適切な公共交通体制の再構築を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
五泉市地域公共交通活性化協議会	泉観光バス㈱ みどりハイヤー㈱	ごせん乗合タクシー「さくら号」（五泉東エリア）	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続した。 ・高齢者を対象とした利用促進活動として、免許返納高齢者への制度説明を継続実施した。また、新たに高齢者向けの出前講座を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、96.6%であり目標を達成できなかった。 若年層の特定の高頻度利用者の利用が取り止め及び高齢層の実利用者減少が目標未達成の理由だと考えられる。	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続する。 ・高齢者向けの利用促進活動。（免許返納高齢者への制度説明、高齢者向けの出前講座）を継続する。 ・R7年度に予定している予約システム更改に合わせた予約、配車方法見直しの検討を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
五泉市地域公共交通活性化協議会	泉観光バス㈱ みどりハイヤー㈱	ごせん乗合タクシー「さくら号」（五泉西エリア）	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続した。 ・高齢者を対象とした利用促進活動として、免許返納高齢者への制度説明を継続実施した。また、新たに高齢者向けの出前講座を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、113.6%を達成した。	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続する。 ・高齢者向けの利用促進活動。（免許返納高齢者への制度説明、高齢者向けの出前講座）を継続する。 ・R7年度に予定している予約システム更改に合わせた予約、配車方法見直しの検討を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
五泉市地域公共交通活性化協議会	泉観光バス㈱ みどりハイヤー㈱	ごせん乗合タクシー「さくら号」（村松エリア）	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続した。 ・高齢者を対象とした利用促進活動として、免許返納高齢者への制度説明を継続実施した。また、新たに高齢者向けの出前講座を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	輸送人員の目標値である前年比100%以上に対し、92.9%であり目標を達成できなかった。 50代の通勤利用者の利用取り止めが目標未達成の主たる理由だと考えられる。 その他、R5.4から実証試験運行している通院サポートタクシーも影響していると考えられる。	・市広報・HP・時刻表を活用した各種周知活動を継続する。 ・高齢者向けの利用促進活動。（免許返納高齢者への制度説明、高齢者向けの出前講座）を継続する。 ・R7年度に予定している予約システム更改に合わせた予約、配車方法見直しの検討を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー㈱	小出まちなか循環線（順回り）	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・各地区民生委員を通じて高齢者等への周知・啓発を行った。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比：99% 目標：1,320人→実績1,311人 【未達成の主な理由】 人口減少、高齢化等の進行による潜在的利用対象者の減	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー㈱	小出まちなか循環線（逆回り）	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・各地区民生委員を通じて高齢者等への周知・啓発を行った。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：106% 目標：1,120人→実績1,185人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	㈱小出タクシー	小出地域乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・各地区民生委員を通じて高齢者等への周知・啓発を行った。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：107% 目標：8,030人→実績8,630人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	㈱小出タクシー	湯之谷地域乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：120% 目標：340人→実績408人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	㈱小出タクシー	田中・清本・長松・米沢乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・利用方法や運行形態等の説明など、地域の会合に出向いて出前講座を行った。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：173% 目標：520人→実績：898人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	㈱小出タクシー	三ツ又乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・利用方法や運行形態等の説明など、地域の会合に出向いて出前講座を行った。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：104% 目標：680人→実績：704人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	ひかり交通㈱	上稲倉・魚野地乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比：93% 目標：3,280人→実績3,052人 【未達成の主な理由】 人口減少、高齢化等の進行による潜在的利用対象者の減	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	ひかり交通㈱	新道島乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比：87% 目標：1,050人→実績：911人 【未達成の主な理由】 人口減少、高齢化等の進行による潜在的利用対象者の減	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー㈱	滝之又乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：106% 目標：1,180人→実績：1,253人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー㈱	水沢・越又・泉沢乗合タクシー	・利用促進月間を設け、利用者の新規開拓等に努めた。 ・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：100% 目標：930人→実績：934人	・高齢者等に対して、利便性の周知を図るとともに移動方法等の認知度を高め、利用者の新規開拓を図る。 ・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー㈱	赤土乗合タクシー	・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。 ・地元区長会を通じて、高齢者等への周知・啓発及び今後の運行形態の見直し、利用促進に向けた呼び掛けを行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：150% 目標：20人→実績：30人	・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・利用実態の把握に努めるとともに、地元区長会等と協調しながら、高齢者等への利用促進、理解浸透を図っていく。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー㈱	福山新田乗合タクシー	・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。 ・地元区長会を通じて、高齢者等への周知・啓発及び今後の運行形態の見直し、利用促進に向けた呼び掛けを行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比：43% 目標：1,240人→実績：532人 【未達成の主な理由】 通勤における定期利用者の減	・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・利用実態の把握に努めるとともに、地元区長会等と協調しながら、高齢者等への利用促進、理解浸透を図っていく。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー㈱	高倉乗合タクシー	・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。 ・地元区長会を通じて、高齢者等への周知・啓発及び今後の運行形態の見直し、利用促進に向けた呼び掛けを行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	C	【達成状況】 輸送人員目標値比：87% 目標：1,430人→実績：1,242人 【未達成の主な理由】 人口減少、高齢化等の進行による潜在的利用対象者の減	・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・利用実態の把握に努めるとともに、地元区長会等と協調しながら、高齢者等への利用促進、理解浸透を図っていく。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー㈱	赤土・小出乗合タクシー	・免許証自主返納者に対する利用促進に向けて、共通回数券の交付及び啓発物等の配布を行った。 ・地元区長会を通じて、高齢者等への周知・啓発及び今後の運行形態の見直し、利用促進に向けた呼び掛けを行った。	A	＊計画通り、適切に実施された。	A	【達成状況】 輸送人員目標値比：128% 目標：120人→実績：153人	・免許証自主返納者に対して、共通回数券の交付や啓発物等によって、引き続き利用を促す。 ・利用実態の把握に努めるとともに、地元区長会等と協調しながら、高齢者等への利用促進、理解浸透を図っていく。 ・SNS等を通じて、利用方法の周知を行い、利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	株式会社燕タクシー 株式会社中央タクシー 中越交通株式会社 まきタクシー有限会社 地蔵堂タクシー有限会社 弥彦タクシー株式会社	燕市デマンド交通 おでかけきらん号	広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。 また、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気、利用者のマスク着用などを呼び掛けた。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	デマンド交通の1日平均利用者数が、目標の137人/日（年換算33,428人）に対し、実績が147.4人/日（年換算35,958人）と上回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できた。 新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいたが、徐々に増えてきているが、コロナ禍前の利用状況には戻っていない状況が続いている。	11月からWEBからの予約ができるようシステムを更改し、電話混雑の改善を図る。 気象状況によっては予約を制限することも必要であり、これからも利用者の安全を第一に考えた運行を行っていく。 また、利用時間帯の集中については、高齢者の通院利用が多いことが要因となっており、利用者数の増加に向け、今後も分散化を図る取組みを継続的に実施していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	越佐観光バス株式会社	弥彦・燕広域循環バスやひこ号	広報紙への掲載など、利用促進のための啓発を行った。 さらに、新型コロナウイルス感染対策として、車両の消毒や換気、利用者のマスク着用などを呼び掛けた。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	広域循環バスの１日平均利用者数が、目標の59人/日（年換算14,396人）に対し、実績が67.1人/日（年換算16,387人）と上回り、事業が計画に位置づけられた目標を達成できた。 新型コロナウイルスの感染拡大により利用者数が一時的に落ち込んでいたが、徐々に増えてきているが、コロナ禍前の利用状況には戻っていない状況が続いている。	より多くの方々に利用してもらえるよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
妙高市地域公共交通協議会	妙高市	市営バス関・燕温泉線（関山駅～大洞原～燕温泉）	・地域住民だけでなく来訪者も利用しやすいように、鉄道や観光路線である市営バス「妙高山麓線」との接続を考慮したダイヤを設定し、利便性の向上に努めた。 ・ホームページを修正し、より分かりやすい内容にするとともに、定期券や回数券の情報も掲載することで利用促進を図った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適正に実施された。	A	●目標：直近年度（R3年度）の運賃収入水準（1,171千円）を維持する。 ●実績：1,729千円（達成） ●事業効果：路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保 ●目標達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響が減少したことにより、外出機会が増加したことで利用者が増加したことが要因と考えられる。	・引き続き、鉄道との接続や観光路線である市営バス「妙高山麓線」との接続を考慮したダイヤとし、来訪者の移動手段の確保と利便性向上を図る。 ・引き続き、市ホームページ等を用いて情報発信を行い、わかりやすく正確な情報提供に努め、利用者の利便性向上に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
妙高市地域公共交通協議会	妙高市	市営バス杉野沢線C（妙高高原駅～いもり池入口～杉野沢上） 市営バス杉野沢線E（杉野沢上～関川関所前～妙高病院前） 市営バス杉野沢線F（妙高高原駅～関川関所前～杉野沢上）	・小学校の統廃合により、スクールバスを兼ねていた便を1便減便としたことから（市営バスではなくスクール専用便として運行）、より鉄道との接続を考慮したダイヤへ見直しを行うことができた。 ・ホームページを修正し、より分かりやすい内容にするとともに、定期券や回数券の情報も掲載することで利用促進を図った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適正に実施された。	A	●目標：直近年度（R3年度）の運賃収入水準（1,234千円）を維持する。 ●実績：2,044千円（達成） ●事業効果：路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保 ●目標達成の要因：新型コロナウイルス感染症の影響が減少したことにより、外出機会が増加したことで利用者が増加したことが要因と考えられる。	・地域住民と観光客のニーズに合わせたダイヤを検討する。また、観光路線である「妙高山麓線」との接続を考慮したダイヤの見直しを行い、来訪者の移動手段の確保と利便性向上を図る。 ・引き続き、市ホームページ等を用いて情報発信を行い、わかりやすく正確な情報提供に努め、利用者の利便性向上に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
妙高市地域公共交通協議会	新井タクシー株式会社	乗合タクシー関山ルート（妙高市新井地域及び関山地区、上越市中郷区）	・自社と市のホームページに乗合タクシーの情報を掲載し、広く周知することで、新規利用者の増加を図った。 ・利用者のニーズに合わせ、「直売センターとまと」まで路線を延伸し利便性の向上に努めた。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適正に実施された。	A	●目標：直近年度（R3年度）の運賃収入水準を維持（269千円）する。 ●実績：317千円（達成） ●事業効果：路線維持により住民等の日常生活に必要な移動手段を確保 ●目標達成の分析：前年度の運賃水準を維持することができたが、新型コロナウイルスの影響を受け利用状況は下げ止まりの状況となっている。	令和5年9月30日をもって事業完了（路線廃止）	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	南越後観光バス株式会社	・城内コース（南魚沼市役所～野際・若宮様～福祉センターしらゆり）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。 ・市民バスの周知を図るためバスの乗り方教室の開催を検討したが、沿線住民との調整がつかず実施しなかった。 ・地元からの要望を受け、「美佐島」地内を通る経路に変更するための検討を行った。	A	計画通り適正に実施された。	B	利用者数目標値比：93.5% 目標　6,710人 実績　6,272人 ・新型コロナウイルス及び大雪（特に1月）の影響による減少。 ・福祉施設の利用が減少している。 ・新たな利用者が増えていないことから市民バスの周知が進んでいないことが原因と考えられる。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討し、公共交通の周知を図る。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南魚沼市地域公共交通協議会	南越後観光バス株式会社	・五十沢・大月コース（清水瀬～中川新田～福祉センターしらゆり）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。 ・市民バスの周知を図るためバスの乗り方教室の開催を検討したが、沿線住民との調整がつかず実施しなかった。	A	計画通り適正に実施された。	B	利用者数目標値比：98.9% 目標　2,940人 実績　2,909人 ・新型コロナウイルス及び大雪（特に1月）の影響による減少。 ・概ね目標を達成できているものの、新たな利用者の増加が緩やかであることから市民バスの周知が進んでいないことが原因と考えられる。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バスの主な利用者である高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討し、公共交通の周知を図る。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	銀嶺タクシー株式会社	・大巻・泉コース（泉新田・保育園バス停～庄之又～銀嶺タクシー前）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。 ・老朽化して目立たなくなっているバス停が多くあったため改修した。 ・市民バスの周知を図るためバスの乗り方教室の開催を検討したが、沿線住民との調整がつかず実施しなかった。 ・観光拠点である「魚沼の里」を通る路線に変更するための検討を進めた。	A	計画通り適正に実施された。	A	利用者数目標値比：115.6% 目標　1,190人 実績　1,376人 ・食料品店やホームセンターに出かけるための新たな利用の増加が見られる。老朽化したバス停を改修した効果と思われる。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南魚沼市地域公共交通協議会	銀嶺タクシー株式会社	・上田・泉田コース（小松沢十字路～西泉田公民館～福祉センターしらゆり）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。	A	計画通り適正に実施された。	A	利用者数目標値比：100.1% 目標　1,940人 実績　1,942人 ・郊外から六日町駅に移動するための利用や、「銀嶺タクシー前」から乗車して六日町駅に移動するための市街地内部での利用の増加が見られる。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南魚沼市地域公共交通協議会	魚沼中央トランスポート株式会社	・石打・竹俣コース（五十嵐～塩沢庁舎～南魚沼市役所）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。 ・塩沢庁舎のバス停を従来の簡易的なものから路線バスで使用されているものに交換した。 ・市民バスの周知を図るためバスの乗り方教室の開催を検討したが、沿線住民との調整がつかず実施しなかった。	A	計画通り適正に実施された。	A	利用者数目標値比：106.5% 目標　2,110人 実績　2,247人 ・塩沢庁舎、市民病院、食料品店やホームセンターに出かけるための新たな利用による増加が見られる。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南魚沼市地域公共交通協議会	魚沼中央トランスポート株式会社	・中之島・吉里コース（柄沢・来泉寺～塩沢庁舎～南魚沼市役所）	・車内で感染対策を実施していることをアピールするためのマグネットシートを市民バス車体に掲示した。 ・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施した。	A	計画通り適正に実施された。	A	利用者数目標値比：116.8% 目標　2,960人 実績　3,457人 ・第3便の「市民病院」発、「六日町駅」着での利用の増加が見られる。令和2年12月に新設した「六日町駅」バス停の周知が進んだ。 ・令和4年4月に「論丸」のバス停を集落の近くに移設したことで利用が増加した。	・大雪のときでも利用者が市民バスを利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・引き続き、運行事業者と市で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・市民バス運賃無料月間を実施し、新規利用者の獲得を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
小千谷市地域公共交通協議会	越後交通株式会社	循環バス 4便×2（内外回り）=計8便/日 ※土日祝日及び8/13～16、12/29～1/3計6便/日 地域間幹線系統の他、市内バス路線の全てが停車する本町中央バス停で接続して運行	収支率向上のために利用促進の取組みを実施 【事業目標】 ・経常収支率18%以上 ・月間平均利用者数1,500人以上 【利用促進の取組み】 ・公共交通マップ作成全戸配布 ・循環バス利用促進記事の市広報紙掲載	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【事業実績】 ・経常収支率13%（目標未達成） ・月間平均利用者数1,120人（目標未達成） 令和4年10月から令和5年9月までの月間平均利用者数は1,120人と目標を達成できなかった。バス停別で見るとコロナ前と比較して元中子、津山、ちぢみの里、本町中央などで減少しており、通常利用されていた方が利用しなくなったなどの要因が考えられる。 一方小千谷総合病院、イオンは増加している。	高齢化、人口減少に伴い、公共交通の利用者そのものが減少している現状は当面継続すると考えられる。引き続き、利用促進の取り組みの他、地域懇談会における住民説明、観光・商工会等との連携・協力により公共交通の利用促進に取り組む。 また、利用者が増加傾向の小千谷総合病院、イオン利用の要因を分析し、より利用が増えるダイヤ改正等を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
長岡市地域公共交通協議会	秋葉タクシー㈱	栃尾地域（西谷地区ほか）デマンド型乗合タクシー	学生・障害者割引制度や回数券販売を引き続き実施した。 地域内に新しい系統が増えたことから、地域内及び市内全域の広報誌で利用周知を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	目標値：400人／月 実績値：386人／月（達成度96.5%） 昨年度値：388人／月 1月あたりの利用者400人以上という目標に対し、実績は386人と目標を下回った。また、昨年度実績とはほぼ横ばいである。	利用者は目標値を下回る結果であった。改善策として、新規利用者への利用促進を図るため、地域内に新しく運行を開始した系統と合わせて地域の広報誌などで周知を図るとともに、地域住民の声を聞き、地域の実情にあった運行を検討していく。また、学生・障害者割引制度や回数券販売を引き続き実施する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
長岡市地域公共交通協議会	寺泊交通㈱	和島・寺泊地域 デマンド型乗合タクシー	事業統合の際に、地域内にチラシを全戸配布し、広く周知を図った。統合以前には移動できなかった地域への利用もあることから、利便性のよい運行ができている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	〈利用者数〉 目標値：240人／月 実績値：248人／月 （達成度103.3%） 〈運賃収入〉 目標値：70，000円／月 実績値：67，117円／月 （達成度95.9%） 利用者数については、目標値を上回ったが、運賃収入については、目標値を下回った。	利用者数は、目標値を上回る結果であったが、来年度は利用者数250人／月を目標としているため、さらに利用者の生活交通としての認識を高められるよう周知を図る。 具体的には、住民が、普段からデマンドタクシーの利用を意識できるような配布物を作成する。また、支所の広報紙への掲載や地域の町内会長会議で運行内容を説明し、利用を促進する。さらに、運転免許返納者へのチラシ配布を引き続き実施する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	七谷線 ※車両減価償却費等国庫補助金を活用	－	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	・全体輸送人員は目標60,000人／年で合ったのに対し、55,633人／年であった。 ・七谷線の輸送人員は目標35,700人／年であったのに対し、29,977人／年であった。 ・須田線の輸送人員は目標20,300人／年であったのに対し、22,630人／年であった。 市の人口減少に加えて、利用者の半数以上が高齢者であるため、免許返納者の利用を見込んでいたが、免許返納率が想定よりも低かったことが要因と考えられる。 また、輸送人員の増加には直接寄与しないが、新規にバス2台をリースすることで、より安全な輸送を確保した。	乗車数の少ない路線の改廃や運賃の改定により、平日はかもんバス、土日はかもんタクシーの利用を促し、補完しあう運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	須田線 ※車両減価償却費等国庫補助金を活用	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	早朝高柳線	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	七谷帰宅便	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	早朝猿毛線	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	早朝土倉猿毛線	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	早朝村松線	－	A	計画通り事業は適切に実施された。		・全体輸送人員は目標60,000人／年で合ったのに対し、55,633人／年であった。 ・七谷線の輸送人員は目標35,700人／年であったのに対し、29,977人／年であった。 ・須田線の輸送人員は目標20,300人／年であったのに対し、22,630人／年であった。 市の人口減少に加えて、利用者の半数以上が高齢者であるため、免許返納者の利用を見込んでいたが、免許返納率が想定よりも低かったことが要因と考えられる。 また、輸送人員の増加には直接寄与しないが、新規にバス2台をリースすることで、より安全な輸送を確保した。	乗車数の少ない路線の改廃や運賃の改定により、平日はかもんバス、土日はかもんタクシーの利用を促し、補完しあう運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂市	早朝天神林・長福寺線	－	A	計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	加茂タクシー㈲	市内全域	－	A	冬季の降雪時を除き、計画通り事業は適切に実施された。	A	輸送人員は目標12,400人／年であったのに対し、15,027人／年であった。	予約が集中し受けにくい時間を公共交通時刻表改定時に見える化して周知を行う。 また、運賃の改定や土日のバスの減便を通じて、平日はかもんバス、土日はかもんタクシーの利用を、補完しあう運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
加茂市地域公共交通活性化協議会	葵タクシー㈱	市内全域	－	A	冬季の降雪時を除き、計画通り事業は適切に実施された。				
加茂市地域公共交通活性化協議会	中越交通㈱	市内全域	－	A	冬季の降雪時を除き、計画通り事業は適切に実施された。				

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～信州上田医療センター 運行系統名：信州上田 医療センター線	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度より フィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズパスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズパスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、449円96銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値50%以上のところ、47.53%で目標を達成できなかった。 ・乗車人員は目標値37,960人以上のところ、実績は35,749人となり、達成できなかった。（昨年度実績：35,518人） ・運行コストの達成は経常経費の減少によるもの。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～別所温泉 運行系統名：塩田線	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度よりフィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズパスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズパスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、449円96銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、9.40%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値12,775人以上のところ、実績は11,758人となり、目標を達成できなかった。（昨年度実績：12,321人） ・運行コストの達成は経常経費の減少によるものであり、収益においては人数の減少とともに運収の減少へとなっている。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～染谷丘高校～上田駅 運行系統名：市街地循環バス（青バス　東回り）	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度よりフィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズバスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズバスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、451円26銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、10.90%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値青バス18,980人以上、赤バス11,315人以上のところ、実績は青バス13,476人、赤バス10,153人となり、目標を達成できなかった。 （昨年度実績：青バス12,125人　赤バス8,933人） ・乗車人員の減少による運収の減少が大きい。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～西上田駅～上田駅 運行系統名：市街地循環バス（青バス　西回り）	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度よりフィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズバスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズバスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、451円26銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、10.90%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値青バス18,980人以上、赤バス11,315人以上のところ、実績は青バス13,476人、赤バス10,153人となり、目標を達成できなかった。 （昨年度実績：青バス12,125人　赤バス8,933人） ・乗車人員の減少による運収の減少が大きい。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～西上田駅～上田駅 運行系統名：市街地循環バス（赤バス　西回り）	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度よりフィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズバスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズバスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、451円26銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、10.90%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値青バス18,980人以上、赤バス11,315人以上のところ、実績は青バス13,476人、赤バス10,153人となり、目標を達成できなかった。 （昨年度実績：青バス12,125人　赤バス8,933人） ・乗車人員の減少による運収の減少が大きい。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～染谷丘高校～上田駅 運行系統名：市街地循環バス（赤バス　東回り）	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度よりフィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズバスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズバスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、451円26銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、10.90%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値青バス18,980人以上、赤バス11,315人以上のところ、実績は青バス13,476人、赤バス10,153人となり、目標を達成できなかった。 （昨年度実績：青バス12,125人　赤バス8,933人） ・乗車人員の減少による運収の減少が大きい。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	上田駅～イオン上田ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ前～久保林公民館前 運行系統名：久保林線	◆利用者の利便性向上や利用促進を図るため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③利用者の利便性向上を図る目的で、令和5年4月1日付で信州上田医療センター線及び塩田線、また、市街地循環バス（青バス東コース）のダイヤ改正を実施した。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ◆昨年度より フィーダー系統路線にもQR決済端末が導入されたことに伴い、TicketQR利用促進、バス利用啓発のため、以下の取り組みを実施・継続した。 ①夏休み、市内小学生を対象にキッズパスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズパスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 医療センター線　12人 塩田線　22人 循環線　7人 久保林線　7人 ②9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。	A	計画に位置された事業は、適切に実施された。	B	・運行コストは目標値1キロ当たり467円以内のところ、449円96銭で目標を達成できた。 ・収支率については目標値15%以上のところ、6.47%で目標を達成できなかった。 ・輸送人員は目標値3,780人以上のところ、実績は2,370人となり、目標を達成できなかった。（昨年度実績：2,416人） ・乗車人員の減少がそのまま運収の減少、経常経費の減少によりキロ当たりコストは減少した。	◆乗務員確保の取り組み ・2024年問題もあり、乗務員の不足が厳しさを増している状態である。そのため、まずは乗務員の確保を大きな課題とし、以下の取り組みを実施する。 ①他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆経費削減の取り組み ・燃料費高騰が続く中で、経費削減を図るため、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップの実施を継続する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ②公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ③普段公共交通を利用しない方に対し、停留所の位置や乗車方法を教える等の教室を開催し、利用促進に努める。 ④体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信していく。また、チラシを作成し関係団体に配布する。 ⑤TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	室賀線 下秋和～小泉～上室賀	◆市と連携したバス利用啓発活動として以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③高校入学を控えた中学3年生に対し、通学のための利用促進チラシの配布や、上田駅などで公共交通利用促進チラシの配布を行い利用に向けたPRを行った。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ⑦夏休み、市内小学生を対象にキッズパスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズパスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 室賀線実績　32人 ⑧9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。 ◆燃料費の経費を削減するために以下の取組を実施・継続した。 ①燃料費高騰に伴い、燃費削減のために乗務員に対しアイドリングストップの通達などを出し、経費削減や環境に対する配慮を促した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・運行コストは443円以内に対し477円16銭で目標を達成できなかった。 ・収支率については、目標31%以上に対し29.89%となり目標を達成できなかった。 ・乗車人数は31,510人以上に対し30,111人となり目標を達成できなかった。 （昨年度実績：28,812人） ・理由としては新型コロナウイルスの影響は薄まってきており、乗車人数は増加傾向にあるが、目標を達成できなかった。運送収入についても同様で、増加はしたが、燃料等の高騰により経費がかさみ収支率の目標を達成できなかった。	◆乗務員確保・経費削減の取り組み ・燃料価格の不安定さや乗務員不足、またそれに伴う労働環境の改善といった問題がある。乗務員確保に向けた活動は継続して行う。また、乗務員確保に関する人件費およびその他費用が今後増加することは目に見えているため、経費削減に向け、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップを継続して周知徹底する。 ②他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①今後も利用啓発活動を行い利用者の声を反映させたダイヤの策定を継続していく。 ②体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信して行く。 ③市とも連携して普段公共交通を利用しない方に向けた講座等を継続的に実施し、需要の掘起しを図る。 ④公共交通利用啓発の一環として、上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ⑤公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ⑥TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	室賀線 房山～小泉～上室賀	◆市と連携したバス利用啓発活動として以下の取り組みを実施・継続した。 ①運賃低減バス事業実施継続 ②小学生対象としたバス乗り方教室を各学校に赴き実施 ③高校入学を控えた中学3年生に対し、通学のための利用促進チラシの配布や、上田駅などで公共交通利用促進チラシの配布を行い利用に向けたPRを行った。 ④4月、アリオ上田にて、「まちのバス大集合」として文化団体の作品をバスに展示したギャラリーバスを展示。 そのほかにも子供たちに運転席に乗ってもらい記念撮影会を開催したほか、QR端末を使い決済方法の体験会等バス利用促進を推進するための事業を実施。 ⑤9月20日のバスの日に合わせ、上田駅にてノベルティを配布し、バスの利用促進を図った。 ⑥10月、長電バス祭に参加し、子供たちにバス乗車体験をしてもらうなど将来の利用促進の為の事業を開催 ⑦夏休み、市内小学生を対象にキッズパスなる無料乗車券を配布し利用の促進を図る。その際、紙製QRカードによるキッズパスを作成し好評を得る。 各路線結果は以下の通り 室賀線実績　32人 ⑧9月開催の上田道と川の駅イベントにて「公共交通を知ろう！」の企画を実施。公共交通クイズの実施やTicketQRの説明、また、TicketQRアプリをダウンロードしていただいた方へノベルティを配布した。 ◆燃料費の経費を削減するために以下の取組を実施・継続した。 ①燃料費高騰に伴い、燃費削減のために乗務員に対しアイドリングストップの通達などを出し、経費削減や環境に対する配慮を促した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・運行コストは443円以内に対し477円16銭で目標を達成できなかった。 ・収支率については、目標31%以上に対し29.89%となり目標を達成できなかった。 ・乗車人数は31,510人以上に対し30,111人となり目標を達成できなかった。 （昨年度実績：28,812人） ・理由としては新型コロナウイルスの影響は薄まってきており、乗車人数は増加傾向にあるが、目標を達成できなかった。運送収入についても同様で、増加はしたが、燃料等の高騰により経費がかさみ収支率の目標を達成できなかった。	◆乗務員確保・経費削減の取り組み ・燃料価格の不安定さや乗務員不足、またそれに伴う労働環境の改善といった問題がある。乗務員確保に向けた活動は継続して行う。また、乗務員確保に関する人件費およびその他費用が今後増加することは目に見えているため、経費削減に向け、以下の取り組みを実施する。 ①アイドリングストップを継続して周知徹底する。 ②他社や自治体と連携した会社説明会を実施するとともに、バスに実際に乗車し運転体験をしていただく説明会も開催する。 ②イベント開催時に会社紹介パンフレットを設置する。 ◆利用促進・利便性向上の取り組み ・バスの乗り方や停留所の位置がわからないという理由から、公共交通の利用を避けている方も一定数いる。そのような方にバスを使用していただき、輸送人員を増加させる、また、利便性向上を図り、現在の利用者のバス離れを防ぐことを目的に以下の取り組みを実施する。 ①今後も利用啓発活動を行い利用者の声を反映させたダイヤの策定を継続していく。 ②体の不自由な方やベビーカーを利用するお客様に対しても簡単に安心して乗れる乗り物であることを発信して行く。 ③市とも連携して普段公共交通を利用しない方に向けた講座等を継続的に実施し、需要の掘起しを図る。 ④公共交通利用啓発の一環として、上田市公共交通活性化協議会との共催で市内ショッピングセンターでの野外イベントを継続して実施する。 ⑤公共交通への親しみを抱いていただくとともに、将来の通学・通勤の選択肢としてバスを認識していただくよう、保育園児を対象とした「バスの乗り方教室」を開催する。 ⑥TicketQRに関するアンケートを実施し、利用者にとってより利便性が高く、シームレスな移動を行えるようなシステムとしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
伊那市地域公共交通協議会	事業者名 ・伊那バス㈱運行系統名 ・若宮・美原線	MEGAドン・キホーテUNY伊那店～美原5～MEGAドン・キホーテUNY伊那店	【前回の事業評価結果】 〈1〉高齢者教室等での説明（情報発信）による利用促進策を実施する。 〈2〉バス育の市内保育園への横展開を計画する。 〈3〉バス利用者アンケート等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方について検討を進める。 〈4〉利用促進の取組を継続する。 【反映状況】 〈1〉高齢者教室、地域の会合などで公共交通の利用説明を行った。 〈2〉対面型のイベントであるバス育を竜西保育園で実施した。 〈3〉住民要望を踏まえ、乗合タクシーの対象外である市街地居住者に対する一般タクシー利用時の運賃助成制度をR5、4月から本格運用。 〈4〉乗り合いタクシーの運行エリアの見直しを行い一部運行エリアを統合、移動範囲を拡大した。運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度を継続的に実施、新たなタクシー運賃補助のPRにより乗り合いタクシー利用者からの返納も増加した。	A	コロナの影響により実施を見送ってきたバス育が実施できた	A	R5年度目標5.09人／1運行に対してR4年10月～R5.9月の実績は6.03人／1運行であり達成。ぐるっとタクシーの利用者が増加しており、バス利用からデマンドタクシーを利用する方もいると思われる	乗り合いタクシーの運行エリアを一部統合したことによりタクシーの配車も見直した。運行状況を検証し、効率の良い配車、運行を実施したい。公共交通の利用促進と商店街の活性化につながるよう利用者の利便性を向上させたい。また市内保育園児へのバス育や広報発信による利用促進を引き続き実施する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
伊那市地域公共交通協議会	事業者名 ・ジェイアールバス関東（株） 運行系統名 ・茅野・藤沢線	高遠駅～松倉～古屋敷	【前回の事業評価結果】 〈1〉高齢者教室等での説明（情報発信）による利用促進策を実施する。 〈2〉バス育の市内保育園への横展開を計画する。 〈3〉バス利用者アンケート等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方について検討を進める。 〈4〉利用促進の取組を継続する。 【反映状況】 〈1〉高齢者教室、地域の会合などで公共交通の利用説明を行った。 〈2〉対面型のイベントであるバス育を竜西保育園で実施した。 〈3〉住民要望を踏まえ、乗合タクシーの対象外である市街地居住者に対する一般タクシー利用時の運賃助成制度をR5、4月から本格運用。 〈4〉乗り合いタクシーの運行エリアの見直しを行い一部運行エリアを統合、移動範囲を拡大した。運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度を継続的に実施、新たなタクシー運賃補助のPRにより乗り合いタクシー利用者からの返納も増加した。	A	コロナにより実施できなかったバス育を実施	B	R5年度目標4．2人／1運行に対して、R4年10月～R5年9月の実績は4.13人／1運行であり未達成だったがR4実績3.16人／1運行を上回ることができた。	乗り合いタクシーの運行エリアを一部統合したことによりタクシーの配車も見直した。運行状況を検証し、効率の良い配車、運行を実施したい。公共交通の利用促進と商店街の活性化につながるよう利用者の利便性を向上させたい。また市内保育園児へのバス育や広報発信による利用促進を引き続き実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
伊那市地域公共交通協議会	事業者名 ・ジェイアールバス関東（株） 運行系統名 ・長谷循環	高遠駅～非持～杉島公民館・ざんざ亭前	【前回の事業評価結果】 〈1〉高齢者教室等での説明（情報発信）による利用促進策を実施する。 〈2〉バス育の市内保育園への横展開を計画する。 〈3〉バス利用者アンケート等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方について検討を進める。 〈4〉利用促進の取組を継続する。 【反映状況】 〈1〉高齢者教室、地域の会合などで公共交通の利用説明を行った。 〈2〉対面型のイベントであるバス育を竜西保育園で実施した。 〈3〉住民要望を踏まえ、乗合タクシーの対象外である市街地居住者に対する一般タクシー利用時の運賃助成制度をR5、4月から本格運用。 〈4〉乗り合いタクシーの運行エリアの見直しを行い一部運行エリアを統合、移動範囲を拡大した。運転免許証自主返納者に係る運賃割引制度を継続的に実施、新たなタクシー運賃補助のPRにより乗り合いタクシー利用者からの返納も増加した。	A	コロナにより実施できなかったバス育を実施	B	R5年度目標2.61人／1運行に対して、R4年10月～R5年9月の実績は2.37人／1運行であり未達成だった。路線バスに代わり運行しているぐるっとタクシーの利用者は増加している。	・既存路線バスの減便や循環バスの廃線となった路線の代わりに乗り合いタクシーの利用が好調だが、運行日や運行時間に制限があり、既存の路線バスや一般タクシー等公共交通サービスを組み合わせて利用する必要がある。市報やHP等を活用した広報に加え、高齢者教室等での説明、情報発信や市内保育園児へのバス育による利用促進対策を実施する。 ・運行車両に乗り込み、利用者状況の聞き取り調査等を実施し、運行内容の見直しや、地域にあった公共交通のあり方についての検討を進める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野市公共交通活性化・再生協議会	長野市	中条線 中条支所～中条地区～中条支所	支所、地区役員等に利用状況等を共有するとともに、現状の運行方法、運行経路、運行便数の適切性について検討を行った。 地域住民の利便性を高め、より効率的なバス運行が必要となっていることから、オンデマンド交通システム導入に向けた検討を行い、チラシの配布などと合わせ利用促進を依頼した。 また、新型コロナウイルス感染症への対応は、引き続き感染拡大防止に尽力した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	令和6年度までに1,700人以上確保する目標に対し、令和5年度実績は1,058人であった。 達成できなかった理由として、当該地区の人口がさらに減少したことが影響している。 引き続き、路線維持等を目的とした周知を図る。	地区人口の減少に伴い利用者も減少している。地域住民の利便性を向上させるため、令和6年4月からオンデマンド交通システムを導入し運行日数及び運行時間を増やし利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野市公共交通活性化・再生協議会	アルピコタクシー株式会社	篠ノ井共和線 川中島駅～Aコープ・篠ノ井店～篠ノ井病院前	利用状況等を説明するとともに、路線の移動実態を地区役員等と共有した。支所、地区役員等と協議を行い、現状の運行方法、運行経路、運行便数の適切性について検討し、運行時刻の見直しを行った。運行時刻を見直した際にチラシの配布など利用促進を依頼した。 また、新型コロナウイルス感染症への対応は、引き続き感染拡大防止に尽力した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	令和6年度までに1,600人以上確保する目標に対し、令和5年度実績は1,500人であった。 達成できなかった理由として、沿線人口の減少が大きく影響していると考えられるが、昨年度よりも利用者が約200人増えていることから運行時刻見直しの効果が現れてきていると考えられる。	本年度は利用者が若干増加した。今後も路線を維持できるよう利用状況を注視しながら、当該路線の移動実態を把握し、必要に応じて適切な運行時刻の見直しを図る。また、移動実態の状況を路線沿線住民と共有する。引き続き沿線地区役員や事業者と連携し、目標値を達成できるよう利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
長野市公共交通活性化・再生協議会	アルピコタクシー株式会社	安茂里線 安茂里駅～安茂里支所～長野ターミナル	支所、地区役員等に利用状況等を説明するとともに、路線の移動実態を地区役員等と共有した。今後も多くの方に利用してもらうため、チラシの配布などの利用促進を依頼した。また、新型コロナウイルス感染症への対応は、引き続き感染拡大防止に尽力した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	令和6年度までに3,500人以上確保する目標に対し、令和5年度実績は3,118人であった。 達成できなかった理由として、沿線人口の減少が大きく影響していると考えられる。	本年度は利用者が減少した。今後さらに利用者の移動利便性を高めるために、当該路線の移動実態を把握し、必要に応じて適切な運行時刻の見直しを図る。引き続き利用者を増加させ目標を達成できるように、地区役員等と連携しながら利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
安曇野市地域公共交通協議会	南安タクシー（有） 安曇観光タクシー（株） あづみの第一交通（株）	・デマンド交通「あづみん」区域型運行。 ・地域間幹線系統路線に接続する7系統を運行。 ・車両減価償却費国庫補助金（南安タクシー(有)3台）を受給。	当初計画通り、令和4年11月から予約管理システムを更新し新運行を実施した。①乗車・降車予定時刻の提示、②予約方法の充実（アプリ予約導入、R5.5月からはLINEから予約導入）、③土曜日の実証運行（R4.11～R5.1、R5.7～R5.10の2回）、④運行エリアの改善を行った。 市内在住の新規ユーザー、観光客等来訪者（インバウンド含む）の利用が確認されており、新たな利用者の獲得につながっている。	A	当初の計画どおり事業を実施することができた。	B	年間目標利用者数を88,000人に設定していたが、R5事業年度の実績は83,854人で目標達成には至らなかった。 前年度と比べると利用者数は約4,200人増加しており、回復傾向にある。 交通不便者（高齢者、障がい者）の移動については一定程度確保できている状態だが、利用が集中する時間帯（特に朝と夕方）は供給量に対して需要が超過している。デマンド交通を軸とした既存の交通体系に依存しすぎることなく、メインユーザーごとのニーズをとらえた移動手段の役割分担の必要性を感じており、在り方の再編成が求められている。	デマンド交通については、利用者の意見を踏まえながら引き続き改良、改善を図っていく。具体的には、運行効率の改善と利用者への広報周知に取り組む。 加えて、デマンド交通を含めた市の地域公共交通の在り方について検討し、デマンド交通以外の移動手段の導入可能性について研究する。最適な役割分担について関係者（観光部局、福祉部局）との調整を進める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）熊坂・野尻線（運行区間）熊坂～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、利用状況による運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通の在り方について、検討を行う。町民生活に不可欠な町の公共交通を存続するためにも、真に必要な交通サービスを中心として効率的な再編を実施し、人口減少や高齢化の進行、社会情勢等も考慮しながら、引き続き当町に最適な運行の検討を進める。 ・デマンドタクシーの利用促進施策として広報誌や町HPにてPRを積極的に行い、高齢者向けの乗り方教室などを実施することで利用を促す。また、乗降エリアの拡大やネット予約への対応など、利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・収支状況については、年々増加しており、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、利用促進に努めるとともに、地域公共交通計画に基づく運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の抑制に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）高沢・六月線（運行区間）高沢～信濃小中学校 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）石橋・板橋線（運行区間）石橋東～黒姫駅 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）国道線（黒姫駅−いこいの家） （運行区間）黒姫駅～いこいの家 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）国道線（黒姫駅−黒姫高原） （運行区間）黒姫駅～黒姫高原 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）国道線（いこいの家−黒姫高原） （運行区間）いこいの家−黒姫高原 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）国道線（黒姫駅−飯綱病院） （運行区間）黒姫駅−飯綱病院 ※車両減価償却費国庫補助と一体で実施	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	長電バス㈱	（路線名）信濃町デマンドタクシー（運行区間）信濃町内及び妙高高原駅	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	野尻湖タクシー㈱	（路線名）信濃町デマンドタクシー（運行区間）信濃町内及び妙高高原駅	・「利用者数の増加」、「利用者ひとりあたりの財政負担の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行回数の維持、利便性の確保に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めた。 ・町HP等にてデマンドタクシーのPRを行ったほか、民生児童委員会で利用方法の案内を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	1．目標 ・路線バスの一般利用者数目標値　6,445人／年 デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）の利用者数目標値10,724人／年 ・利用者ひとりあたり財政負担の抑制 2．目標・効果達成状況 ・利用者数の増加 路線バス利用：6,528人（前年6,404人）、デマンドタクシー：9,538人（前年9,333人）と路線バス利用者が1.9%増加、デマンドタクシーの利用者が2.2%増加している。 ・財政負担の抑制 財政負担については、7,511円（前年実績6,636円）であり、前年度を13.2%上回った。昨年度は、利用者数はやや増加したものの、路線バスの車両更新があったことで経費が増加したことが要因である。 （過去の推移：H30年5,309円／R元年5,790円／R2年5,998円／R3年6,483円） 路線バスについては、フィーダー系統を含む全9路線のうち、古海・菅川線、熊坂・野尻線など5路線で若干増加し、全体でも増加となっており目標値を達成した。ただし、国道線については、一部の目的地への便の利用が減少しており、今回2路線について補助申請要件に該当しない状況となった。 デマンドタクシーでは、乗降属性に大きな変化はなく、利用目的の多くが通院⇔帰宅である。新型コロナウィルスの5類移行によりやや利用が増加したものの、引き続き感染者が出ていたことや猛暑など、高齢者にとって外出を控える状況もあったと推測され、目標値に達しなかった。新規登録は、年間64名の申込があったが、高齢化や死亡等による利用減があり、伸び悩んでいる状況である。	・利用状況調査等は継続して行い、運行内容の見直しや地域にあった公共交通の在り方について検討を進める。（高齢化の進行や、社会情勢等も考慮する） ・利用促進施策として広報誌や町HPにてデマンドタクシーのPRを積極的に行い、高齢者の利用を促す。また、乗降エリア（場所）の拡大や利便性の向上を図り、利用者増に繋げる。 ・利用減少に歯止めが掛からない状況であるが、町民生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網を存続するためにも真に必要な交通利用者を中心に効率的な再編を視野にいれ検討を図っていきたい。 ・収支状況については、今後も維持費や更新費の経費は増加すると考えられる。一方、収入は減少し続けているため、今後も利用促進に努めるとともに、以前からの検討事項である財政負担の見直し（運行路線の縮小や統合等）による効率化を図るため、引き続き慎重に検討し、実施を進めていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
岡谷市地域公共交通活性化協議会	アルピコタクシー㈱	市街地循環東ルート線 やまびこ公園線	バスの利用者数については、令和2年度の大幅な減少以降横ばいの状態が続いていたが、昨年度は前年度比＋800人という回復を見せた。 更なる実績の向上に向けて、新たに以下の利用促進策を実施した。 ①シルキーバス運行情報のGTFSデータ作成、Googleマップへの掲載（令和5年度） ②エコドライブ推進事業所に登録した事業所に対して、無料回数乗車券を配布する「岡谷市エコドライブ推進事業所支援事業」を実施（令和5年度） ③地域公共交通の最適化を狙いとした岡谷市地域公共交通計画の策定（令和5年度） ④時刻表を改訂し、新たに民間路線バスである岡谷茅野線の路線図及びダイヤを掲載（令和4年度～） ⑤令和3年度より実施している、園児が塗ったバスの塗り絵を車内に展示する「シルキーバスこども美術館」事業にて、年長児を対象にしたバスの乗り方教室及び体験乗車を令和5年度から新たに実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	①シルキーバス路線の1日平均利用者数については、目標の280人以上/日に対して292人で、目標達成率は104.2%。 ＜理由＞ シルキーバス運行情報のGoogleマップ掲載やエコドライブ推進事業所への無料券配布に加え、運転免許証自主返納者への回数券交付等これまでの利用促進策を引き続き実施しており、昨年度並みの数値を維持している。 ②シルキーバス路線の収支状況については、目標の17.8%以上に対して、17.0%であった。 ＜理由＞ 運賃収入の減少、燃料費や人件費の高騰、バス会社管理費（本社経費や支社経費などの一般管理費）の増加、急な車両修繕の発生等の理由により、運行経費が増加した。	・現状に見合った目標値の設定や、左記のような利用促進策のほか、コロナ禍からの回復もあり、1日平均利用者数の目標達成に繋がったと考えられる。引き続きバスの消毒等を徹底し、メディアやホームページ等を活用した周知にもより一層力を入れ、持続可能な公共交通の実現を目指す。 ・令和4年度の調査事業に続き、今年度は新たに「岡谷市地域公共交通計画」の策定を進めており、利用しやすい時刻改正や経路変更を実施していく。 ・収支状況については、車両の維持修繕費や事業者の一般管理費の増加、人件費及び燃料費の高騰等により、経費が年々上昇傾向にある。今後、利便性の高い運行を確保するとともに、運賃収入以外での収入確保にも努める。なお、運賃の見直しについては引き続き検討を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
須坂市地域公共交通会議	長電バス㈱	すざか市民バス 運行系統名：仙仁線、米子線、明徳団地線、北相之島線、おはようライナー仙仁豊丘・おかえりライナー、おはようライナー米子明徳	・高齢者のバス利用を促すため、65歳以上の運転免許証自主返納者に対し、ICカードKURURU引換券交付事業を継続して実施した。引換窓口で、市内の公共交通案内リーフレットも合わせて配布し、KURURU交換窓口も2箇所設け、利用促進の強化を図った。 ・市内の公共交通を紹介した新たなポスター・リーフレットを作成し、公共施設、商業施設、病院等へ広く配布し広報に努めた。各バス停へのKURURUカード案内看板を設置し、広報を強化した。 ・長野電鉄のこども無料デーに合わせ、バスこども無料デーを夏・冬2回実施し、利用特典も追加してさらなる利用促進を図った。 ・小・中学校における社会科見学や授業等での公共交通の活用を促進するため、各学校に対しバス活用支援・広報を展開し、子どもたちの公共交通の利用機会の増加を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	年間の利用者数と各路線のICカード利用者数の割合から利用者数を算出した。 ①仙仁線 目標：47,000人 実績：59,097人 ②米子線 目標：18,000人 実績：16,322人 ③明徳団地線 目標：9,000人 実績：13,003人 ④北相之島線 目標：6,000人 実績：5,028人 ⑤KURURU昼割利用者 目標：13,000人 実績：15,794人 ⑥KURURU乗継割引利用者 目標：3,300人 実績：4,251人 目標値を大きく上回る結果となった項目が多く、昨年度から増加傾向にあった⑤、⑥についてもさら増加させることができた。 路線について、①、③は利用者数が大きく増加したが、②、④については昨年度よりも減少した。	・コロナ禍による影響から一転、期間中バス利用者は継続して前年比増となった。Googleマップ掲載、KURURUカード広報強化等により通勤・通学の利用者、昼割等利用者が増加傾向にあった。現在の状況を維持するため、新たに開始したチラシ・ポスター・HP・SNSなど広報活動を今後も継続的に行う必要がある。 ・年2回のバスこども無料デーを実施し、合わせて当イベントの内容を改良させて、さらなる利用促進を図る。 ・利用者が減少した路線もあることから、当該路線の沿線地域に絞った広報活動を強化させるなどの対策を行う必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
須坂市地域公共交通会議	北信タクシー㈱ つばめ長電タクシー㈱	すざか乗合タクシー 日野・豊洲地域及び福島・中島町・松川町	・運行地域の区長に利用状況等を説明し、地域での利用促進及び広報を依頼した。 ・利用促進策として、運行区域の地区に対し、利用方法を掲載したチラシを全戸配布した。 ・停留所の総点検を実施し、案内板やベンチの設置を行った。また、より使いやすい停留所の設置検討を行っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	・1日当たりの平均利用者数 目標　実績 ８人　6.6人 KURURU利用者割合　79.1%	・本期間中、実際の利用者から、停留所の環境改善に関する意見要望について反映させることができた。今後も継続的に利用者意見を取り入れる体制を整え、改善を図っていく。 ・各媒体を活用した乗合タクシーの周知活動を継続的に行い、認知度を高めるよう努める。 ・運行エリアでの乗合タクシー乗り方教室を実施する機会を検討し、広報の強化を図りながら市民が利用するきっかけを作っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	長電バス株式会社	立ケ花線 中野駅⇔立ヶ花駅	・利用促進を図るため、市広報紙での記事掲載や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	A	・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…20.0人 実績…17.2人	・JR飯山線の利用者が減少しているこや沿線住民の人口減少を受け、当路線の利用者も減少傾向であることが、目標を達成できなかった原因であると思われる。 ・広報等を通じ利用促進を図るとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。		協議会における事業評価結果の④及び⑤については自己評価のとおりである。 なお、③の前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況については、前年度の事業評価結果（⑥の事業の今後の改善点や地方運輸局等における二次評価結果など）の反映が十分ではないと考えられることから、これらの記載を踏まえた改善を行っていくことが必要である。その上で、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス間山線 温泉公園⇔市役所	・利用促進を図るため、市広報紙での記事掲載や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	A	・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…26.0人 実績…24.6人	・利用者数は前年度比でほぼ同程度となった。 ・広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。		協議会における事業評価結果の④及び⑤については自己評価のとおりである。 なお、③の前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況については、前年度の事業評価結果（⑥の事業の今後の改善点や地方運輸局等における二次評価結果など）の反映が十分ではないと考えられることから、これらの記載を踏まえた改善を行っていくことが必要である。その上で、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス倭・科野地区 岩井東⇔市役所	・利用促進を図るため、市広報紙での記事掲載や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	A	・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…11.0人 実績…10.0人	・前年度実績（11.4人）を下回る結果となった。 ・広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。		協議会における事業評価結果の④及び⑤については自己評価のとおりである。 なお、③の前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況については、前年度の事業評価結果（⑥の事業の今後の改善点や地方運輸局等における二次評価結果など）の反映が十分ではないと考えられることから、これらの記載を踏まえた改善を行っていくことが必要である。その上で、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	中野市	ふれあいバス豊田地域三俣⇔上今井	・利用促進を図るため、市広報紙での記事掲載や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	A	・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	・事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 【1日あたり利用者数】 目標…4.0人 実績…4.8人	・利便性の向上及び新規利用者の確保のため、新規停留所の設置や、一部フリー乗降区間の設定などを実施している。 ・前年度に引き続き目標を達成することができたが、引き続き広報等を通じPRに努めるとともに、利便性が向上するようなダイヤの見直しについても検討する。		協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
中野市地域公共交通対策協議会	中野ハイヤー株式会社 株式会社山田タクシー 長電バス株式会社 （共同運行）	お出かけタクシー 中野・高丘・平野・延徳地域	・利用促進を図るため、市広報紙での記事掲載や小学生を対象とした「バスの乗り方教室」等を行った。	A	・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C	・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 【1日あたり利用者数】 目標…3.0人 実績…1.6人	・目標は達成できなかったが、利用者数は昨年と比較して堅調に推移しているため、この推移を維持できるように、引き続き広報等を通じ、PRに努める。 ・固定化している利用者の減少が課題となっているため、根本的な運行形態の見直しを含めて検討する。		協議会における事業評価結果の④及び⑤については自己評価のとおりである。 なお、③の前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況については、前年度の事業評価結果（⑥の事業の今後の改善点や地方運輸局等における二次評価結果など）の反映が十分ではないと考えられることから、これらの記載を踏まえた改善を行っていくことが必要である。その上で、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名：犀川線 運行区間：古坂～明科駅ほか	利用促進に向けて啓発活動の推進や利用者のニーズに沿った運行形態を目指し、要望の把握を行うなど、誰もが利用しやすい環境づくりに努めた。また、高齢者にも分かりやすいよう乗換時間の標記などを時刻表等に掲載し、周知や利便性の向上を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	目標である直近5年間の平均年間利用者数22,339人の維持に対し、本年度は21,805人と減少しているものの昨年度と比べると増加している。要因の一つとしては新型コロナウイルスの5類への移行の影響が考えられる。	引き続き、利用者のニーズを活かした運行形態及び目標達成に向けた改善策の検討・協議を行い、利用者に必要とされる持続可能な運行に努めていく。また、住民の通勤通学・通院・買い物に極めて必要な事業であると判断する。		協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名：北回り、南回り 運行区間：北部、南部	利用促進に向けた啓発活動の推進や運行形態、懇談会での要望把握等に継続的に努め、利用方法についてはチラシや広報等により広く周知を図った。また、地域支え合い推進会議では高齢者にも分かりやすいように乗換の例なども取り上げてもらい、パンフレットや動画の作成を行っている。	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	目標である直近5年間の平均年間利用者数1,098人の維持に対し、本年度は989人と減少しているものの昨年度比べると微増している。効果的なチラシの配布等により、高齢者の利用が若干増えたものと考えられる。	過疎化・高齢化の進む当村では、山間地がほとんどで犀川線との接続や日常の移動手段として欠かす事のできない路線であることから、今後も引き続き利用促進に向けた啓発活動や、新規利用者の確保に向けた効果的な取組みの検討・推進に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
生坂村地域公共交通協議会	生坂村	系統名：26便 運行区間：明科駅～古坂	利用促進に向けた啓発活動の推進や運行形態、懇談会での要望把握等に継続的に努めるとともに、チラシや広報等により広く周知を図った。しかし、松本方面へ通う学生の数によって利用者数が変動するため改善策や目標を具体化することが難しい。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	学生専用の最終便として平成22年に新規に運行した便で、目標である直近5年間の平均年間利用者数314人の維持に対し、本年度は178人と減少した。学生数の減少が主な原因と考えられる。	学生数が減少する中ではあるが、学生の通学に必要な便であることから、今後も引き続き、利用促進に向けたチラシ・広報等による啓発活動を行い、効果的な取組みが行えるよう推進していく。		協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
青木村公共交通会議	青木村	路線型 ・A路線 ・B路線 ・C路線 ・D路線	昼間の便をデマンド運行にしたことで運行の効率化につながっている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施させた	A	輸送人員目標33.7人／日に対して、実績は37.5人／日となり、目標を達成した。	利用者の少ない便もあるため減便するなどより効率的な運行をするための対策を検討していく。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
青木村公共交通会議	青木村	区域型（全域デマンド）	デマンド運行の利用方法など徐々に周知されている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施させた	A	輸送人員目標12.9人／日に対して、実績は15.8人／日となり、目標を達成した。	広報誌への掲載や村内施設にチラシを置くなどして、村内外の利用者増加に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

<table>
<tr><th rowspan="2">協議会名</th><th rowspan="2">①補助対象事業者等</th><th rowspan="2">②事業概要</th><th colspan="5">協議会における事業評価結果</th><th>地方運輸局等における二次評価結果</th></tr>
<tr><th>③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況</th><th colspan="2">④事業実施の適切性</th><th colspan="2">⑤目標・効果
達成状況</th><th>⑥事業の今後の改善点</th><th>評価結果</th></tr>
<tr><td rowspan="2">松本地域公共交通協議会</td><td rowspan="2">アルピコタクシー㈱</td><td>【西部地域コミュニティバスA線】
なぎさライフサイト～新村駅
【西部地域コミュニティバスC線】
新村駅～八景山公民館～アイシティ21
※R4.10～R5.3</td><td rowspan="2">【西部地域コミュニティバスA線
⇒ 松本・島内線】
・西部地域コミュニティバスA線とタウンスニーカー西コースを統合
・「新村駅」～「小宮会館」のルートを廃止
・島内高松にルートを新設

【西部地域コミュニティバスC線
⇒ 梓川・波田線】
・新村駅から梓橋駅に接続先を変更
・「波田駅」～「アイシティ21」の区間を新設の朝日・波田線に統合</td><td>A</td><td>計画どおり事業は適切に実施された。</td><td rowspan="2">A</td><td rowspan="2">【事業の目標】
R3年度実績値に対して同等以上
利用者数 18,825人

【達成状況】※R4.10～R5.9
利用者数 29,176人（目標比 155%）
〈内訳〉
西部コミバスA線：2,634人
西部コミバスC線：7,057人
松本・島内線：15,196人
梓川・波田線：4,289人

・目標達成
・タウンスニーカー西コースとの統合により、利用者数が大きく増加
・「波田駅」～「アイシティ21」の区間統合により利用者が移行</td><td rowspan="2">利用実績について乗降データを収集し、再編した結果について評価・検証を行う。
利用者アンケートを実施し、再編により生じた不具合やさらなる要望等を把握する。
これらを踏まえ、路線再編やダイヤの見直しを実施する。

（備考）
・ぐるっとまつもとバス利用者アンケートを実施済（R5.7～8）
・松本・島内線について、一部ルート変更及びダイヤ変更を実施済（R5.11.11）
・梓川・波田線について、一部ダイヤ変更を実施済（R5.11.11）</td><td rowspan="2">協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</td></tr>
<tr><td>【松本・島内線】
ラーラ松本～島内駅～松本駅アルプスロ
小宮団地～田川公民館～松本駅アルプスロ
【梓川・波田線】
波田駅～梓川支所～梓橋駅
※R5.4～R5.9</td><td>A</td><td>計画どおり事業は適切に実施された。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th rowspan="2">協議会名</th><th rowspan="2">①補助対象事業者等</th><th rowspan="2">②事業概要</th><th colspan="5">協議会における事業評価結果</th><th>地方運輸局等における二次評価結果</th></tr>
<tr><th>③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況</th><th colspan="2">④事業実施の適切性</th><th colspan="2">⑤目標・効果
達成状況</th><th>⑥事業の今後の改善点</th><th>評価結果</th></tr>
<tr><td>松本地域公共交通協議会</td><td>アルピコ交通㈱</td><td>【四賀線】
保福寺下町～化石館

※R4.10～R5.9</td><td>・市営バスの「保福寺下町」～「四賀支所」の便を廃止し、四賀線の同区間での利用に統一</td><td>A</td><td>計画どおり事業は適切に実施された。</td><td>C</td><td>【事業の目標】
R3年度実績値に対して同等以上
利用者数 22,618人

【達成状況】※R4.10～R5.9
利用者数 21,709人（目標比 96%）

・目標未達
・市営バス四賀循環線の見直しにより、一部の便で乗継ぎがしにくくなり利用者減へ影響</td><td rowspan="3">利用実績について乗降データを収集し、再編した結果について評価・検証を行う。
利用者アンケートを実施し、再編により生じた不具合やさらなる要望等を把握する。
これらを踏まえ、路線再編やダイヤの見直しを実施する。
また、市営バス四賀循環線のデマンド利用については、利用方法の周知等を行う。

（備考）
・ぐるっとまつもとバス利用者アンケートを実施済（R5.7～8）
・乗継ぎの利便性向上や運行の効率化を目的とし、令和6年3月中の路線見直しを検討中</td><td rowspan="3">協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">松本地域公共交通協議会</td><td rowspan="3">松本市</td><td>【市営バス四賀線】
会吉車庫～四賀支所～明科駅～保福寺下町

※R4.10～R5.3</td><td rowspan="3">・「明科駅」～「四賀支所」の日中一部の便を廃止し、デマンド運行時間を拡大
・「五常」～「四賀支所」の一部の便を廃止
・「会吉車庫」～「四賀支所」の一部の便を廃止
・土曜日の定時定路線による運行をデマンド運行に変更
・地元要望に応じ、会吉方面の路線を朝夕で系統を分割</td><td>A</td><td>計画どおり事業は適切に実施された。</td><td rowspan="3">C</td><td rowspan="3">【事業の目標】
R3年度実績値に対して同等以上
利用者数 20,826人

【達成状況】※R4.10～R5.9
利用者数 17,300人（目標比 83%）

・目標未達
・便数削減により、利用者が減少
・デマンド利用者は増加したが、予約方法の周知等が課題</td></tr>
<tr><td>松本地域公共交通協議会</td><td>【市営バス四賀循環線】
会吉車庫～四賀支所～明科駅～保福寺下町

※R5.4～R5.9</td><td>A</td><td>計画どおり適切に事業が実施された</td></tr>
</table>

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	松本市	【市営バス奈川線】 松本市立病院～波田駅～八景山公民館～新島々駅～奈川渡ダム～野麦峠スキー場～川浦 ※R4.10～R5.3	・利用の少ない「八景山公民館」～「波田駅」の区間の廃止 ・利用の少ない「入山口」～「入山」の区間の廃止 ・利用の少ない土休日の予約制運行を土曜日のみに変更 ・アルピコ交通稲核線との統合に伴う朝の便の増便 ・地元要望に応じ、「栃洞橋」、「寄合渡中」及び「公会堂前」の停留所の新設	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	【事業の目標】 R3年度実績値に対して同等以上 利用者数 7,191人 【達成状況】※R4.10～R5.9 利用者数 8,297人（目標比 115%） ・目標達成 ・稲核線を統合したことにより、利用者数が増加	利用実績について乗降データを収集し、再編した結果について評価・検証を行う。 利用者アンケートを実施し、再編により生じた不具合やさらなる要望等を把握する。 これらを踏まえ、路線再編やダイヤの見直しを実施する。 （備考） ・ぐるっとまつもとバス利用者アンケートを実施済（R5.7～8） ・運行の効率化を目的とし、令和6年3月中の路線見直しを検討中	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
松本地域公共交通協議会		【市営バス奈川・安曇線】 松本市立病院～波田駅～新島々駅～奈川渡ダム～野麦峠スキー場～川浦 ※R5.4～R5.9		A	計画どおり事業は適切に実施された。				

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	アルピコタクシー㈱	**【朝日広丘線バス】** 朝日村～JR広丘駅	・利用者へのアンケート調査実施 ・朝日村ホームページより、意見・要望受付実施 ・協議会が再編され近隣市村（松本市・山形村）との連携の強化 ・ニーズ調査に基づく複便化実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【事業の目標】 R3年度実績値に対して同等以上 利用者数 18,398人 【達成状況】 利用者数 21,591人（目標比：117%） ・目標達成 ・夕方便の増便や一部松本市経由の路線変更により主要利用者である高校生利用が増加	・ホームページからの意見要望の受付 ・主要利用者である高校生へのアンケート調査により、利用者のニーズに沿うよう、またJRダイヤ改正に合わせダイヤの見直し等の改善を行う。 ・松本地域公共交通協議会として、松本市・山形村との連携を密にし、朝日広丘線バスのルート変更等により運行体系の充実を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
松本地域公共交通協議会	アルピコタクシー㈱	**【デマンドタクシー（くるりん号）】** 朝日村全域	・朝日村ホームページより、意見・要望受付実施 ・村内の広報誌等での利用促進	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	【事業の目標】 R3年度実績値に対して同等以上 利用者数 7,109人 【達成状況】 利用者数 5,946人（目標比：84%） ・目標未達 ・利用客の固定化 ・高齢者の自然減により利用者が減少 ・利用の周知が課題	・ホームページからの意見要望の受付 ・地域の高齢者の集会などで、公共交通についての講演会を行い、認知度の向上と利用促進を図る。 ・近隣市村と連携し、より充実した運行体系を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 幹線ルート（1便） ※立科町役場前～蓼科高校～立科町役場前 車両減価償却費等国庫補助金	当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学のための利用を想定している。年度毎の学生数により利用者が増減するため利用促進による効果は小さいが、特に例年寒さや降雪によって利用者が増える冬季には対象となる地域の住民に対し、広報誌等で利用の呼びかけなどのPRを行った。また、町内小学校と連携し、小学校から遠距離通学対象の家庭あてに配布されるバス利用に関する通知作成に協力し、小学校を通じて個別に利用を呼びかけるなどの利用促進も実施した。 その他、バス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	C	幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは10.7%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体5.4%、当該系統15.3%） 延利用者数も前年度933人に対し、806人で127人減少したが、通学に利用する学生数やその年の降雪、積雪量の影響を受ける系統であるため、今後も増減はあっても一定の利用は見込むことができると推測する。 【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持：6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。（R6目標は実績に則した目標値に設定済み） 系統としての収支率は前年度を下回ったものの、一定の利用者数はあり、朝の通学手段としての役割は果たしている。 一部の地域の学生の通学に特化したダイアであり、利用促進による利用者増加、収支改善は見込めないが、ダイヤ、ルート、バス停位置等の再確認を行い、現在の利用者の利便性維持・確保をしていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 幹線ルート（2便） ※立科町役場前～塩沢公民館～立科町役場前 車両減価償却費等国庫補助金	当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学、通勤、通院での利用を想定している。特に障がい者作業所に通所する利用者は、延利用者数の大半を占めることを把握しており、運行計画の段階で同所の予定を基準にしたことで、利用者ニーズに沿った計画となった。 その他、バス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	B	幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは17.6%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体5.4%、当該系統20.7%） 当該系統においては、収支率で前年度を下回ったものの、依然として障がい者作業所への通所者が日常的に利用しているため、運行を継続していく必要がある。 【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持：6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。（R6目標は実績に則した目標値に設定済み） 当該系統の主な利用者である障がい者作業所への通所者の多くは、町内の障がい者支援施設で生活しているが、この施設から最寄りのバス停までは徒歩で10分ほどの場所にあり、高齢となった通所者はバス停まで行くことが困難となる場合もあることを作業所から指摘されている。 周辺地域住民、障がい者支援施設、作業所等と調整を図り、バス停位置の再考など、バス利用を継続してもたうための策を講じることで、利用者維持と利用者の利便性確保に取組んでいく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 幹線ルート（3、7便） ※立科町役場前～駒形神社～立科町役場前 車両減価償却費等国庫補助金	当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、3便は午前の早い時間、7便は午後の早い時間での外出（通院、買い物等）を想定しており、商業施設の開店時間や、病院の診察開始に間に合うようダイヤ設定している。前年度と同様に利用者が少ない系統ではあるが、バス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	C	幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは1.2%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体5.4%、当該系統1.6%） ダイヤ設定時には主な利用者である高齢者の1日の行動パターンを調査し、この結果から設定しているが、3便、7便共に利用者が少ない状況である。 【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持：6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	幹線ルート全体での収支率目標を同路線の中でも高い系統に合わせて設定しているため、目標値の見直しを行う。（R6目標は実績に則した目標値に設定済み） 3便は午前の早い時間、7便は午後の早い時間の外出に対応できるようダイヤ設定をしているが、コロナ禍以降、主な利用者として想定している行動パターンの変化があるものと推測している。特に病院への通院頻度は、コロナ禍以前よりも低くなっていると考えられ、改めて利用実態や行動パターンの調査、検証を実施し、デマンド型運行への切替え等も検討していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 幹線ルート（4～6、8～10便） ※立科町役場前～駒形神社～立科町役場前 車両減価償却費等国庫補助金	当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、日中及び夕方の移動に対応することを目的としている。便によっては極端に利用者が少ない状況も見受けられるが、住民の生活のため必要な系統であるため、バス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	B	幹線ルート全体で収支率19%という目標に対し3.7%、当該系統のみでは2.9%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体5.4%、当該系統3.7%） 便別の延べ利用者数では4～6便（午前～お昼）が530人、8～10便が1,543人となっており、8～10便では前年度比70人増と微増しているが、4～6便では前年度比110人減で、収支率を下げる原因になったと考えられる。 【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 「車両修繕費前年度並み維持：6千円」という目標に対し、19千円となった。目標は達成できなかったが、少額の修繕費に抑えることができた。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	左記のとおり8～10便の夕方の便は、障がい者作業所からの帰宅等で一定の利用者があるが、4～6便の日中の便（9：51～12：09）は利用者が限られる為、デマンド型運行への切替え等も検討していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 西・南回り線（1、2便） ※立科町役場前～蟹窪～立科町役場前	当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとし、西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で午前の早い時間帯に外出することを想定している。運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、曜日運行（月、水、金曜）を導入している。 1便については、昨年度評価の結果から需要が低く利用者が少ないため運行の必要性を見直すこととしていたが、利用者からの継続を求める意見や事業者との意見交換により利便性維持のため継続することとした。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出（買い物、通院等）のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	B	西・南回り線全体で収支率5%という目標に対し3.7%、系統別では4.6%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体4.0%、当該系統5.5%） 昨年度に引き続き1便に関しては、年間の利用者が4人で利用者は非常に少ない結果となった。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられるが、系統維持のため収支改善が必須であり、現状からは定時定路線型の運行は収支悪化の原因となっていると考えられるため、路線全体をデマンド型運行に移行することを検討している。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 西・南回り線（3～6便） ※老人福祉センター～蟹窪～立科町役場前	当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとし、西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で日中の時間帯（概ね午前10時～午後4、5時）に外出または帰宅することを想定している。 運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、曜日運行（月、水、金曜）を導入している。利用者が非常に少なく、需要が低いと考えられる午後6時台の便（第7便）は令和4年9月末をもって運行を廃止した。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出（買い物、通院等）のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	B	西・南回り線全体で収支率5%という目標に対し3.7%、系統別では3.3%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体4.0%、当該系統5.5%） 3～6便では712人の利用者があったが、6便のみでは17人の利用しかなく全体の収支率を下げる原因になっていると考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられるが、系統維持のため収支改善が必須であり、現状からは定時定路線型の運行は収支悪化の原因となっていると考えられるため、路線全体をデマンド型運行に移行することを検討している。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 東回り線（1～3便） ※立科町役場前～藤沢公民館～立科町役場前	当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午前中及び午後の一部の時間帯を運行している。運行対象の地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行（火、木、土曜）を導入している。 昨年度評価の結果から、当時7便、8便として運行していた午後5時、6時台の2本を廃止し再編した。 依然として利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出（買い物、通院等）のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	A	東回り線全体で収支率5%という目標に対し4.4%、系統別では5.8%という結果であり目標を達成することができなかったが、路線全体、系統別では前年度をわずかに上回る結果となった。（前年度全体4.2%、当該系統5.7%） 昨年度の評価結果から利用が少ない便を廃止し系統を再編した結果と考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	系統別で前年度の収支率から微増した背景には利用が少ない便を廃止したことによる収支改善が要因と考えられるが、延べ利用者数は542人（前年度比34人減）と少なく、今後更に収支率改善を目指し、粘り強くバス利用についてPRを実施する。 また、他の路線と同様にデマンド型運行への移行を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 東回り線（4便） ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前	当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で正午前後の時間帯を運行している。運行対象の地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行（火、木、土曜）を導入している。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出（買い物、通院等）のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	B	東回り線全体で収支率5%という目標に対し4.4%、系統別では8.0%という結果であり目標を達成することができず、系統別でも前年度を下回る結果となった。（前年度全体4.2%、当該系統9.2%） 目標は達成できなかったものの、第4便は東回り線の中で利用者283人で、全体の約33%を占めており、利用者の需要に沿った運行を実施していると考えられる。 また、東回り線は再編前（令和元年度以前）には、バスが通っていなかった地域でも運行し、それまでバスを利用することができなかった住民にもバスの存在が浸透してきていることが目標達成の一因であると推測する。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	系統別では目標値を上回っており、需要に沿った運行が実施できていると考えられるが、今後更に収支率改善を目指し、粘り強くバス利用についてPRを実施する。 また、他の路線と同様にデマンド型運行への移行を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 東回り線 （5、6便） ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前	当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午後から夕方（第5便14：29始～第6便16：28終）の時間帯を運行している。運行対象の地域は、過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率の向上のため、曜日運行（火、木、土曜）を導入している。 昨年度評価の結果から、当該系統の後を運行していた2本を廃止したため、現在は東回り線の中で最終の系統となる。 利用者は少ないものの、地域住民の主に芦田地区への外出（買い物、通院等）のため欠かすことができない生活交通であり、維持が必要なためバス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	C	東回り線全体で収支率5%という目標に対し4.4%、系統別では0.2%という結果であり目標を達成することができず、系統別では前年度並みとなった。（前年度全体4.2%、当該系統0.2%） 5便、6便ともに利用者は少ないが、特に6便は年間利用者が全くおらず、東回り線全体の収支率を下げる原因と考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	5便、6便の利用者は18名でそのうち6便は全く利用者がいない。 デマンド型の運行へ移行を検討する際に、運行時間についても見直すこととしたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	【運行系統名】 シラカバ線 ※立科町役場前～女神湖～東白樺湖	当該系統は、町民の生活交通と観光交通の両方を担っており、当町の中心地である芦田地区（立科町役場前）と観光地である白樺高原エリアを結んでいる。 令和2年度の再編時には生活交通と観光交通のバランスを考え、可能な限り両方に対応するため平日のみ午前中の買い物や通院での利用を想定した便を増設するなど、観光事業者として白樺高原エリアで生活する住民の意見を反映したダイヤ設定としている。 また、同エリアから通学、通園する子供たちは当該系統をスクールバスの代替として日常的に利用しており、学校等と連携して毎月の運行計画を立てるなど、地域のニーズに則した運行に努めた。 また、観光客への対応として、町観光部署や観光協会と連携し、各施設に公共交通利用案内を配架したほか、バス利用案内（乗り方、時刻表）を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。	A	事業は、計画通り適切に実施された。	A	収支率29%という目標に対し、35.1%で目標を達成した。 （前年度収支率35%） 新型コロナウイルスが感染症法の第5類に分類され、観光客の利用が回復したことや、遠距離通学でスクールバスとして日常的に学生に利用されたことが要因と考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・乗車効率 目標値3.5／便⇒2.0人／便 新型コロナウイルス拡大の影響により、2020年度に1.7人／便と目標値を大きく下回り 2021年度以降1便あたり2.0人となった。まん延のピーク時からはやや回復したが、目標達成には届かなかった。 ・乗車率 目標値2.8回／年・人⇒2.1回／年・人 ※乗車効率と同様に評価） ・満足度 目標値80%⇒70% 立科町地域公共交通網形成計画策定時79%で、現在の体系で運行を開始した2020年度以降、目標値を上回り推移したが2022年度に目標値を下回り、最新2023年度調査では目標値を10ポイント下回る結果となった。（2020年度調査82%、2021年度調査95%、2022年度調査79%、2023年度調査70%） 2021年度以降、隣接する佐久市を始め近隣の多くの市町村でデマンド型交通が導入され、たてしなスマイル交通の利用者がデマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたため、比較されたことが要因と推測する。	当該系統は、観光トップシーズンである8月を除き、日常的な利用者は通学、通園での利用が主であり、スクールバスとしての利用者数は年度毎に変動するため、利用促進による効果は得づらいが、その他の住民の生活交通、観光客対応の観光交通としての役割を果たすため、継続的に双方機能のバランスを注視し、必要に応じて改善策に取組む。 また、観光事業者、町観光部署、観光協会等の観光事業関係者及び学校や保育園の町内施設等との連携を継続し、ニーズに応えつつ効率的な運行に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	メルヘン街道バス	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスやデマンド交通の乗り方案内に加え、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、事業評価結果を踏まえ、利用者アンケートを実施し問題点の把握、検討に取り組み令和4年10月より新たな市内交通体系での運行を開始した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標値：25人／日 達成状況：22人／日（88.0%） 月別では、5か月間で目標を上回り、8月には最大40人/日を記録した。しかし、その他の期間では新型コロナウイルスの余波もあり目標を下回り、年間での目標がわずかに達成できなかった。	利用状況や利用者意識の把握、改善に向けた検討を行い、利用促進に向けても地域一帯で取り組み、持続可能な交通体系の検討を進展させる。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	穴山・原村線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標値：35人／日 達成状況23人／日（66.6%） 運行を開始した、乗合オンデマンド交通「のらざあ」への利用転換もあり目標を達成することができなかった。	茅野市と原村を結ぶ重要な路線であり、利用状況を注視しつつ、利用者、住民の意見も聴取しながら必要に応じた利用者行動に合わせた利便性の向上、利用促進に取り組んでいく。また、本年度策定予定の地域公共交通計画策定の中で令和6年4月より、新たな運行形態による検討を進めている。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	原村循環線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる時刻表の全戸配布や村HPに路線別の路線図、時刻表掲載など利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、事業評価結果を踏まえ、利用者アンケートを実施し問題点の把握に取り組んだ。一方で、令和4年10月から翌年5月の間、改善を加えながらAI乗合オンデマンド交通の実証実験を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標値：73人／日 達成状況：40人／日（54.8%） 目標値自体は、新型コロナウイルス蔓延前かつ小中学生の通学にも利用されていた時期をもとにしたものであり、高い目標設定であり、新型コロナウイルスによる通学利用者の交通手段の変更が大きく影響したものと考えられる。	AI乗合オンデマンド交通の実証実験結果をもとに、令和6年2月より定時定路線とAI乗合オンデマンド交通による運行への変更予定であり、本年度策定予定の地域公共交通計画策定に合わせ地域一帯で持続可能な交通体系の検討を進展させる。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	通学・通勤バス　御狩野線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスやデマンド交通の乗り方案内に加え、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 　また、事業評価結果を踏まえ、利用者アンケートを実施し問題点の把握、検討に取り組み令和4年４月より本格運行を開始した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標値：55人／日 達成状況：117人／日（212.7%） 実証運行時の利用状況より目標値を設定したが、本格運行に向け沿線地域住民やPTAとも協働で周知活動を行い、目標を大きく上回る結果となった。	今後も学生の移動手段を確保するため、地域住民と協働、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光㈱	通学・通勤バス　丸山線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標値：34人／日 達成状況：76人／日（223.5%） 実証運行時の利用状況より目標値を設定したが、本格運行に向け沿線地域住民やPTAとも共同で周知活動を行い、目標を大きく上回る結果となった。	今後も学生の移動手段を確保するため、地域住民と協働、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱ 茅野バス観光㈱	通学・通勤バス　ピアみどり線	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスやデマンド交通の乗り方案内に加え、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、事業評価結果を踏まえ、利用者アンケートを実施し問題点の把握、検討に取り組み令和4年4月より本格運行を開始した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標値：51人／日 達成状況：92人／日（180.4%） 実証運行時の利用状況より目標値を設定したが、本格運行に向け沿線地域住民やPTAとも共同で周知活動を行い、目標を大きく上回る結果となった。	今後も学生の移動手段を確保するため、地域住民と協働、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	通学・通勤バス　米沢線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標値：29人／日 達成状況：92人／日（317.2%） 実証運行時の利用状況より目標値を設定したが、本格運行に向け沿線地域住民やPTAとも共同で周知活動を行い、目標を大きく上回る結果となった。	今後も学生の移動手段を確保するため、地域住民と協働、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通㈱	通学・通勤バス　泉野・玉川線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標値：25人／日 達成状況：30人／日（120.0%） 実証運行時の利用状況より目標値を設定したが、本格運行に向け沿線地域住民やPTAとも共同で周知活動を行い、目標を大きく上回る結果となった。	今後も学生の移動手段を確保するため、地域住民と協働、学校側との継続的な協議を行いつつ運行を継続していくとともに、新入学生なども含めたバス利用の呼びかけなど、利用者増加に向けた取り組みを行っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコタクシー（株） 茅野バス観光（株） 第一交通（株） 諏訪交通（株）	乗合オンデマンド交通のらざあ	持続可能な公共交通に向け、従来から取り組んでいる市内全路線の時刻表作成や市HPに路線別の路線図、時刻表、バスやデマンド交通の乗り方案内に加え、全戸に配布するなど利用促進に向けた情報発信に取り組んだ。 また、事業評価結果を踏まえ、利用者アンケートを実施し問題点の把握、検討に取り組み令和4年10月より本格運行を開始した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	目標値：257人／日 達成状況：181人／日（70.4%） 当該交通は、令和4年10から本格運行を開始したものであり、目標値は、バス路線運行と並行して実施した実証運行結果から想定した目標設定である。予約が取れない時間帯があり、それが目標値を達成できなかった一つの要因であると考えられる。	今後も継続的に利用状況の把握、利用者意識の把握を行い、乗合率や相乗率の向上をする使い方などの周知も行い、住民への浸透、運行改善を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
川上村地域公共交通活性化協議会	事業者名：川上村 運行系統名：川上村営バス	川上村内（川端下地区～樋沢地区）の運行	運営側、利用者側共に安心して公共交通が利用できるよう、車内消毒の徹底、定期的な換気等コロナ感染拡大予防対策を実施した。また、利用者にも乗車時の手指消毒、マスクの着用や会話の自粛を周知、協力していただき感染防止対策を引き続き実施した。 高校生の通学利用者のさらなる増加を図るため、中学校卒業生や保護者を対象に バス利用のメリットや高校生通学バス助成制度の説明を実施し、バス利用の促進を図った。 村営バスとJRの時刻表を掲載したオリジナルカレンダーを引き続き作成し、利用PRについての記載と、無料お試し乗車券を備えつけるなどして新規利用者の開拓に取り組んだ。 外国人農業従事者等や外国人観光客向けに村営バス利用促進チラシと観光パンフレットを駅待合室及びバス車内に設置し、利用リピート率の向上に取り組んだ。 また、外国人農業従事者等に対しては、村内で実施された講習会や住民登録の際に村営バス利用促進チラシを配付した。 JR小海線と村営バスとの接続改善のダイヤ改正をJR東日本に要望した。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施した。 しかしながら、地域間幹線系統であるJR小海線の上下線の発着の時差が解消されず、その双方と村営バスとを接続することが引き続き困難であり、地域間交通ネットワークを充足することができなかった。	B	一日平均利用者数は、春夏季71.7人、秋冬季39.5人で、秋冬季は目標値55人をクリアできなかったが、春夏季は目標値の70人をクリアできた。 春夏季は、外国人農業従事者等によるバスやJRの利用が増加したとが影響していると考えられる。 また、高校生の保護者が自家用車で駅まで送迎する家庭が多く、特に冬季はバスの利用が少ない。	高校生の通学利用者のさらなる増加を図るため、利用促進PRを引き続き実施する。 外国人農業従事者等の利用促進、リピート率の向上に向け、周知方法や利用チラシの改善を図る。 JR小海線と村営バスとの接続改善を目指し、信濃川上駅での同時発着のダイヤ改正について、引き続きJR東日本に要望していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
辰野町地域公共交通協議会	事業者：辰野町 運行系統名：町営バス飯沼線	○小野駅前～明倫館～JA支所前	モビリティアドバイザーからの提案を反映させた住民座談会を実施し、主にバス停の位置や運行ダイヤに対するニーズを把握した。 次年度以降、鉄軌道の結節なども考慮した運行方式を検討することとした。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	○輸送人員 目標値：2,449人 実績：1,529人 ○収支率 目標値：8.041% 実績：2.56% 輸送人員と収支率ともに目標値を下回る結果となった。	1便あたりの乗車人数が1人未満であることから、補助対象外路線となってしまった。 地理的要因により、フルデマンド型への移行は困難であるが、多様な他市町村の事例などを参考にしつつ、運行方式の見直しを図りたい。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな具体策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
辰野町地域公共交通協議会	事業者：辰野町 運行系統名：町営バス川島線	○辰野町役場～デリシア・かやぶきの館～中谷	輸送人員の目標値は達成しているものの収支率の目標には達していない。 モビリティアドバイザーからの提案を反映させた住民座談会を実施し、定時定路線のバスに対するニーズが比較的高くなっていたが、利用方法の更なる周知が必要であると認識している。 事業の不採算から引き続き車両減価償却補助を活用している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	○輸送人員 目標値：8,918人 実績：9,914人 ○収支率 目標値：10.428% 実績：8.014% 昨年度には達成できなかった輸送人員の目標値に達成することできている。学校の休校等の影響がなかったことが起因している。	運行区域の地理的特徴を踏まえると、定時定路線バスが適しており、デマンド交通の導入が困難なことからも、既存のバス運行を見直していき、利用促進を図る必要がある。 利用状況調査を実施しており、その結果を反映させる形で運行方式の見直しを含めて研究していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
辰野町地域公共交通協議会	事業者：辰野タクシー(株) 運行系統名：デマンド型乗合タクシー	○集落～交通不便地域～JA、辰野駅	住民ニーズの多様化や利用者数の減少による収支率の低迷などの背景により、利便性の向上に向けて運行方式を大幅に見直した。 それにより利用者数及び収支率の目標値を達成することができた。 更に利用者数を増加させるため、広報紙にて周知するなどの取組を行っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	○輸送人員 目標値：3,805人 実績：6,346人 ○収支率 目標値：8.750% 実績：11.10% 利用者数は大幅に増加し、収支率も改善されている。	大幅な見直しを行い、ドア・トゥ・ドア、フリーダイヤに対する町民ニーズの大きさを再認識している。 事業の採算性などを考慮すると、更なる利用者の拡大を図り、定額利用運賃利用者の増加を目指したい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	千曲バス株式会社	山手線 佐久総合病院～前山～望月バスターミナル 「車両減価償却費等国庫補助金」	主な利用者である高校生及びその保護者を対象に前年度実施したアンケート調査の結果等を基に、望月・浅科地域から臼田地域への通学の利便性向上を図るため運行経路の変更を実施した。 また、今後の運行内容の見直しに向けたアンケート調査を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	【利用者数】 目標：11,500人／年 実績：15,737人／年 【満足度】 目標：53.8% 実績：50.0% 【収支割合】 目標：14.8% 実績：17.1% 利用者数及び収支割合については目標値を上回ることができた。満足度は、「大変良い」「良い」の合計と「普通」が同数となり目標値を下回ったが、「悪い」「大変悪い」という回答は0件だった。	アンケート調査の結果を踏まえた運行内容の見直しのほか、令和5年3月に策定した佐久市地域公共交通計画に基づき、利便性向上のための各種事業を実施していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	千曲バス株式会社	市内全域デマンド交通 野沢エリア・野沢地区 市街地エリア・市街地地区	更なる利便性向上を図るための取組みとして、キャッシュレス決済や新デザイン車両の導入、コールセンターの市内への移転、停留所の見直しなどを実施した。 また、運賃収入以外の収入確保の取組について検討を開始した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	【利用者数】 目標：15,200人／年 実績：52,324人／年 【満足度】 目標：53.8% 実績：58.2% 【収支割合】 目標：14.8% 実績：7.0% 利用者数・満足度については目標値を上回ることができた。これは、現在の運行体系への移行により目標設定時の運行体系に比べて利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。 収支割合については、運行車両の増車による運行経費の上昇などにより未達となった。	佐久市地域公共交通計画に基づく各種事業の実施により利用者数及び満足度の水準を維持しつつ、収支割合の改善のため、運賃収入以外の収入確保の取組を引き続き検討していく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
	ニュー交通有限会社	市内全域デマンド交通 浅間エリア・浅間地区 浅科エリア・浅科地区							
	松葉タクシー有限会社	市内全域デマンド交通 浅間エリア・浅間地区 中込エリア・中込地区 市街地エリア・市街地地区							
	岩村田観光タクシー株式会社	市内全域デマンド交通 東エリア・東地区 中込エリア・中込地区							
	望月ハイヤー有限会社	市内全域デマンド交通 浅科エリア・浅科地区 望月エリア・望月地区							

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
飯山市地域公共交通会議	長電バス株式会社	小境線（デマンド）	当該路線を含めた公共交通の時刻表を市内全戸に配布し、広くPRを行った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された。	B	1便平均2.0人の利用者を目標としたが、当年度の実績値は1.5人であった。 昨年は1.6人であった。	運行事業者からの利用状況報告を基に年度（4月から3月）毎の利用状況を比較すると、前年度に比べて新規利用者数は増加したが、継続利用者の多くが利用頻度を減らしている傾向が伺えた。 今後は、より市民に利便性が伝わるよう路線図・時刻表を更新するなどして利用者の増加に努めたい。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、継続利用者の利用減少の根本的な理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
飯山市地域公共交通会議	長電バス株式会社	温井線（デマンド）	従前は民営の路線バスが1日をとおして運行していたが、「利用サービス水準の向上」と「運行経費軽減」を目的に、沿線住民と協議を重ねた結果、通勤・通学目的の利用が多い朝と夕方は従前通りの路線バスを運行し、昼間の時間帯の運行をデマンド方式に移行した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された。	B	1便平均2.0人の利用者を目標としたが、当年度の実績値は1.7人であった。 昨年は1.9人であった。	運行事業者からの利用状況報告を基に年度（4月から3月）毎の利用状況を比較すると、前年度に比べて、3月と4月の利用者数が減少していることが分かった。 今後は、引き続き利用状況報告を基に利用状況の分析を行うほか、年度の切り替わりの時期に時刻表の配布を行うなどして利用者の増加に努めたい。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、3月及び4月の利用減少の根本的な理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
塩尻市地域公共交通会議	アルピコタクシー株式会社	●北小野線（勝弦先廻り） 塩尻駅前～塩尻東保育園前～塩嶺別荘口～勝弦詰所前～小野駅～小野駅西～塩尻東保育園前～塩尻駅前 （古町先廻り） 塩尻駅前～塩尻東保育園前～小野駅西～小野駅～勝弦詰所前～塩嶺別荘口～塩尻東保育園前～塩尻駅前	前回計画では、令和4年5月に実施したダイヤ改正での3箇所のバス停追加及びフリー降車制度を導入したことで、利用者の拡大を図った。 しかし、ダイヤ改正直後で新たに実施した事業に対する認知度が低く、利用者の大幅な増加には至らなかった。結果的に目標値を下回ったため、今回は現状を考慮しつつ目標値の見直しを行った。 今年度は利用者回復に向けて、フリー降車制度が利便性の高い制度であることを広報誌等を通じて周知した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	1回当たり10人、年間利用者数11,640人の目標値に対し、それぞれ8.6人、10,063人と目標を下回る結果となった。 目標値は達成できなかったが、前年度と比較して該当地域の居住人口が同水準であったことを考えると、利用者数は全体的に微増傾向にあり、4月以降は1便あたり9人を超える利用があり、目標値に迫ることができた。	利用者回復に向けて重要と考えるフリー降車制度は現在、北小野線を含め3路線で導入しているが、利用者は北小野線が突出して多いため、引き続き利便性の高い制度であることを広報誌や地区回覧等でPRし利用者の増加に努める。 また、現状で1回あたりの利用者が8.6人であるとともに利用者が微増していることから、一度で大量に輸送できる体制が必要なため、定時定路線型のバスの運行維持が必須である。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
諏訪市地域公共交通活性化協議会	■事業者名 ・アルピコ交通株式会社 ■運行系統名 ・すわライナー時計回り線	・すわライナー時計回り線 （※原則毎日運行） 日赤病院⇒上諏訪駅（霧ヶ峰口）・上社⇒上諏訪駅（諏訪湖口）	■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対してのかりんちゃんバスの周知活動を行った。 ・「広報すわ」を活用した利用案内を行った ・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ■将来に渡って持続可能な地域公共交通を実現するため、令和5年3月に「諏訪市地域公共交通計画」を策定した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	■1便当たりの利用者数7.5人/便、年間利用者数84,165人の目標に対し、1便当たりの利用者数は6.3人/便と下回り、年間利用者数は93,642人と上回る結果となった。 背景として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があると考えられる。令和5年5月新型コロナウイルス5類移行の前後を比較すると、5類移行前が1便当たりの利用者数6.1人/便だったことに対し、5類移行後は6.7人/便と目標には届いていないが、増加傾向にある。	■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。 ■利用者の利便性向上のために、時刻表の見直しを実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
諏訪市地域公共交通活性化協議会	■事業者名 ・諏訪交通株式会社 ■運行系統名 ・かりんちゃん子バス東山線反時計回り ・かりんちゃん子バス東山線時計回り ・かりんちゃん子バス東西線反時計回り ・かりんちゃん子バス東西線時計回り	・東山線反時計回り （※原則毎日運行） 上諏訪駅（諏訪湖口）⇒日赤病院⇒上諏訪駅（諏訪湖口） ・東山線時計回り （※原則毎日運行） 上諏訪駅（諏訪湖口）⇒尾玉町入口⇒上諏訪駅（諏訪湖口） ・東西線反時計回り （※原則毎日運行） 新田上⇒上諏訪駅（諏訪湖口）⇒大熊⇒上諏訪駅（諏訪湖口）⇒新田上 ・東西線時計回り （※原則毎日運行） 新田上⇒上諏訪駅（諏訪湖口）⇒大熊⇒上諏訪駅（諏訪湖口）⇒新田上	■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対してのかりんちゃんバスの周知活動を行った。 ・「広報すわ」を活用した利用案内を行った ・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ■将来に渡って持続可能な地域公共交通を実現するため、令和5年3月に「諏訪市地域公共交通計画」を策定した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	■1便当たりの利用者数7.5人/便、年間利用者数84,165人の目標に対し、1便当たりの利用者数は6.3人/便と下回り、年間利用者数は93,642人と上回る結果となった。 背景として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があると考えられる。令和5年5月新型コロナウイルス5類移行の前後を比較すると、5類移行前が1便当たりの利用者数6.1人/便だったことに対し、5類移行後は6.7人/便と目標には届いていないが、増加傾向にある。	■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。 ■利用者の利便性向上のために、時刻表の見直しを実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
諏訪市地域公共交通活性化協議会	■事業者名 ・諏訪交通株式会社 ・アルピコタクシー株式会社 ・第一交通株式会社 ■運行系統名 ・かりんちゃん子バス大和四賀線	・かりんちゃん子バス大和四賀線（※原則毎日運行） 聖母寮前⇒上諏訪駅（霧ヶ峰口）⇒神戸公民館前	■市内を運行する公共交通全体の利用促進を図るため、市民に対してのかりんちゃんバスの周知活動を行った。 ・「広報すわ」を活用した利用案内を行った ・諏訪市社会福祉協議会と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ■将来に渡って持続可能な地域公共交通を実現するため、令和5年3月に「諏訪市地域公共交通計画」を策定した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	■1便当たりの利用者数7.5人/便、年間利用者数84,165人の目標に対し、1便当たりの利用者数は6.3人/便と下回り、年間利用者数は93,642人と上回る結果となった。 背景として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があると考えられる。令和5年5月新型コロナウイルス5類移行の前後を比較すると、5類移行前が1便当たりの利用者数6.1人/便だったことに対し、5類移行後は6.7人/便と目標には届いていないが、増加傾向にある。	■目標値の維持及び向上に向け、市内で運行する公共交通全体の利用促進を図るため、引き続き市民に対しての周知活動やイベント等でのモビリティマネジメント事業を継続的に実施する。 ■利用者の利便性向上のために、時刻表の見直しを実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、新型コロナウイルス感染症の影響以外の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
駒ヶ根市地域公共交通協議会	伊南乗用自動車有限会社	＜「ア・イ・ウ」エリア ＞【こまタク】竜東地区～共通指定目的地(JR駒ヶ根駅含む)	■平日毎日運行を継続的に実施 ■利便性緒向上のための実証実験を実施 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■運転免許証自主返納支援事業を継続的に実施し、利用登録者数の増加に寄与 ■高齢者関連部署と連携した割引タクシー券・福祉タクシー券の交付を通年実施 ■予約配車システム導入による効果的な運行 ■アプリ・ネットによる24時間予約が可能になり、利便性向上	A	計画どおり適切に実施された	B	1. 利用登録者数 【目標】1,749人以上 【実績】1,719人 【考察】運転免許証自主返納支援事業の推進、その他広報展開により新規登録者は堅調。 2. 収支率 【目標】8.3%以上 【実績】6.1% 【考察】利用者数が微増に対して、人件費や燃料費の価格が大きく高騰したため収支率は低迷。 3. 財政負担 【目標】3,800万以内 【実績】3,823万 【考察】概ね計画通りの運用となった。 4. 総利用者数 【目標4,931人以上 【実績】5,063人 【考察】コロナも第5類に移行し、外出機会が増えたことに加え、予約配車システム導入したことで、利用者の希望に沿った運行が可能になったため好調。 5. 運行率 【目標】80%以上 【実績】89% 【考察】コロナが第5類に移行し、外出機会が増えたため好調。 6. 人口カバー率 【目標】100% 【実績】100% 【考察】現状維持を継続	登録者数・利用者数の増加に向けて、引き続き「平日毎日運行」」を実施するとともに、充実させたサービスをより一層効果的に利用してもらえるように利用者に寄り添った広報活動を展開する必要がある。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
駒ヶ根市地域公共交通協議会	赤穂タクシー有限会社	＜「エ・オ」エリア ＞ 【こまタク】竜西地区～共通指定目的地（JR駒ヶ根駅含む）	■平日毎日運行を継続的に実施 ■利便性緒向上のための実証実験を実施 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■運転免許証自主返納支援事業を継続的に実施し、利用登録者数の増加に寄与 ■高齢者関連部署と連携した割引タクシー券・福祉タクシー券の交付を通年実施 ■予約配車システム導入による効果的な運行 ■アプリ・ネットによる24時間予約が可能になり、利便性向上	A	計画どおり適切に実施された	B	1. 利用登録者数 【目標】1,749人以上 【実績】1,719人 【考察】運転免許証自主返納支援事業の推進、その他広報展開により新規登録者は堅調。 2. 収支率 【目標】8.3%以上 【実績】9.1% 【考察】利用者数は微増であったがAI自動配車の導入により、効率的な運行ができたことで、運行経費を抑えることができ、収支率が改善。 3. 財政負担 【目標】3,800万以内 【実績】3,823万 【考察】概ね計画通りの運用となった。 4. 総利用者数 【目標4,931人以上 【実績】5,063人 【考察】コロナも第5類に移行し、外出機会が増えたことに加え、予約配車システム導入したことで、利用者の希望に沿った運行が可能になったため好調。 5. 運行率 【目標】80%以上 【実績】89% 【考察】コロナが第5類に移行し、外出機会が増えたため好調。 6. 人口カバー率 【目標】100% 【実績】100% 【考察】現状維持を継続	登録者数・利用者数の増加に向けて、引き続き「平日毎日運行」」を実施するとともに、充実させたサービスをより一層効果的に利用してもらえるように利用者に寄り添った広報活動を展開する必要がある。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
中川村地域公共交通会議	中川村	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 1）村営巡回バス 北回り線・南回り線	直近3ヶ年はコロナ禍の影響が大きく評価が難しい状況にあったが、その最中の令和3年度末に、厳しい将来環境も見据えた新たな地域公共交通計画を策定した。この計画に従い、村内の交通事業の再編を行い、巡回バスについては、朝夕の通学便を中心に行うものとした。	A	事業は計画に位置付けられたとおり適切に実施された	A	月平均利用者目標値1,407人に対して、実績値2,145人（152%）。単にコロナ禍から回復しただけでなく、村の交通事業の再編による効果も大きく、高校生の利用も定着したものとみられる。利用者は過年度に比べて大幅に増加している。	R3年度の地域公共交通計画の策定における村内交通体系の再編の効果が現れたものとみている。巡回バスとAIオンデマンドの併用で、テスト期間の帰宅などイレギュラーなニーズへの対応も図られたことから、相乗効果が図られたものとみている。いずれにしてもボリュームゾーンである高校生への働きかけの有用性が確認でき、今後も継続を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中川村地域公共交通会議	中川村	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金 2)乗合タクシー チョイソコなかがわ	同上	A	同上	A	月平均利用者数目標値163人に対して、実績値682人（418%）。R4年度下半期からの実証に基づく今年度からの新規施策であり、導入の効果が顕著に出たものといえる。上述のとおり、既存の村営巡回バスとの親和性、相乗効果もみられる。利用者の主ターゲットである高齢者層からの評価の声も大きい。	利用は好調であり、今後も引き続き利用促進を呼びかけていくが、一部時間帯で予約が取りづらい状況なども生じてきており、利用の平準化、乗合率の向上などについても検討していく必要がある。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
千曲市地域公共交通活性化協議会	更埴観光タクシー株式会社	系統名：東部地区デマンド型乗合タクシー 運行エリア：千曲市東部地区	平成26年度から取り組んでいる地元商店街と連携した商店街のスタンプカードとバスの回数券との交換事業、平成27年度から取り組んでいる利用予約支援サービス、平成29年度から取り組んでいる運転免許証自主返納者への3,600円分の補助については、今年度も引き続き実施した。 また、利用促進事業として、市内の高齢者及び小学生を対象とした乗車体験会を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	計画に位置づけられた目標を達成できなかった 目標値：1便あたり　2.0人 実績値：1便あたり　1.7人 乗合が進まず、目標値に達しなかった。運行回数、利用者数ともに前年度を若干上回った。 R4　1便あたり　1.7人 運行回数：1,450回 利用者数：2,572人 R5　1便あたり　1.7人 運行回数：1,510回 利用者数：2,642人	時刻表の表現方法を工夫し、見やすさ、分かりやすさを図る。 65歳以上の高齢者や、運転免許証自主返納者への支援を継続実施する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、乗合が進まなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
高山村地域公共交通協議会	北信タクシー株式会社 つばめ長電タクシー株式会社	高井中山線	デマンド乗合タクシーの運行開始から5年が経過した。 令和5年5月に、新型コロナウイルス感染症が5類に移行し、イベントの再開や外出する傾向が増えたことにより、利用者が増加してきた。 老人クラブや民生委員の会議及び研修会の場において、利用方法に関する説明等は継続して実施した。また、村広報紙により案内周知を行った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	【利用者数（人／日）】 目標値　2.0人／日 実績値　2.9人／日 （延利用者410人÷計画日数137日） 新型コロナウイルス感染症の感染症が5類に移行し、主な利用者である高齢者等が、医療機関への通院利用者や温泉施設利用者の、また再開となった高齢者サロンの利用者数が増加したため、目標値を達成することが出来た。	デマンド乗合タクシー（高井中山線）は、幹線系統が行き届かない地域内移動の円滑性を確保するために、平成30年10月から新たに導入したものである。 利用者は概ね高齢者であり、高齢者センターの温泉利用、診療所等の通院、保健福祉総合センターで開催されるサロンに行くための足として特定の者が利用している。 現状においては、新型コロナウイルス感染症が5類に移行し利用者が増加したが、本系統を維持するため各地区への説明会を継続していくことや、老人クラブや民生委員等の会議や研修会の場を活用するなど、あらゆる機会を捉えながら周知を行い、新規利用者の増加を図っていきたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会	山ノ内町	西北部ルート① ※車両減価償却費等補助金活用	前回評価結果： 地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進を図られたい。 反映状況： 利用促進のため、中野市への直接乗り入れ及び交通空白地解消のニーズに対応するデマンド交通の検討を行った。	A	計画通り適切に実施された。	A	目標値1運行回数あたりの利用者数3.7人に対し、4.08人であった。	中野市への直接乗り入れ及び交通空白地解消のニーズに対応するため、デマンド交通の実証運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会	山ノ内町	西北部ルート② ※車両減価償却費等補助金活用	前回評価結果： 地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進を図られたい。 反映状況： 利用促進のため、中野市への直接乗り入れ及び交通空白地解消のニーズに対応するデマンド交通の検討を行った。	A	計画通り適切に実施された。	A	目標値1運行回数あたりの利用者数2.4人に対し、2.41人であった。	中野市への直接乗り入れ及び交通空白地解消のニーズに対応するため、デマンド交通の実証運行を行う。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会	山ノ内町	南部ルート ※車両減価償却費等補助金活用	前回評価結果： 地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進を図られたい。 反映状況： 町広報等による利用促進周知を行った。	A	計画通り適切に実施された。	C	目標値1運行回数あたりの利用者数2.0人に対し、1.74人であった。	ダイヤ改正により、昨年の1運行回数あたりの利用者数が1.33人から1.74人に増加。 目標値2.0人まで引き続き、利用促進を図る。 西北部ルートのデマンド実証運行結果次第で、南部ルートへの導入も検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	信南交通（株）	【系統名】路線バス遠山郷線 【運行区間】かぐらの湯～上町～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数6.5人に対し、実績は5.9人で、目標達成率は91%となった。 沿線住民の人口減少、特に少子化により通学に利用する高校生の減少の影響が大きい。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	遠山タクシー（有）	【系統名】路線バス平岡線 【運行区間】和田～名古山～平岡	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は2.5人で、目標達成率は125%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	信南交通(株)	【系統名】路線バス阿島線循環線 【運行区間】飯田病院前～イオン～飯田病院前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数11.3人に対し、実績は17.4人で、目標達成率は154%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	信南交通(株)	【系統名】路線バス阿島循環線（ほっ湯アップル経由） 【運行区間】飯田病院前～ほっ湯アップル～飯田病院前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数7.6人に対し、実績は9.1人で、目標達成率は120%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有）	【系統名】市民バス千代線 【運行区間】法全寺～市立病院～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数5.7人に対し、実績は5.9人で、目標達成率は104%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有）	【系統名】市民バス久堅線 【運行区間】平栗車庫～市立病院～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数3.9人に対し、実績は5.3人で、目標達成率は136%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有）	【系統名】市民バス三穂線 【運行区間】立石～市立病院～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。 「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数6.0人に対し、実績は6.5人で、目標達成率は108%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有）	【系統名】乗合タクシー竜東線（千代） 【運行区間】千代、龍江、竜丘、松尾	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数2.2人に対し、実績は2.0人で、目標達成率は91%となった。 利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有） ㈲飯田タクシー	【系統名】 乗合タクシー竜東線（久堅） 【運行区間】 上久堅、下久堅、松尾	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は1.9人で、目標達成率は95%となった。 利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー（有）	【系統名】 乗合タクシー遠山郷高校通学支援線 【運行区間】 飯田高校前～和田	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は2.4人で、目標達成率は120%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	朝日交通 (株)	【系統名】 乗合タクシー三穂線 【運行区間】 三穂、山本、伊賀良	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数2.4人に対し、実績は1.7人で、目標達成率は71%となった。 利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	遠山タクシー（有）	【系統名】乗合タクシー平岡線 【運行区間】南信濃地区、天竜村	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は0.8人で、目標達成率は40%となった。 沿線住民の人口減少、特に少子化により通学に利用する高校生の減少の影響が大きい。 利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー（有） 第一観光タクシー(株)	【系統名】乗合タクシー上市田線 【運行区間】高森町、座光寺、上郷	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。 総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。 出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は1.8人で、目標達成率は90%となった。 利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。 免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号1】 春日・智里西線第1便（月火木土） （駒場～智里西～駒場～春日～駒場～昼神）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績2.1人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号2】 春日・智里西線第1便（水金） （駒場～横川～智里西～駒場～春日～駒場～昼神）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）3.5人に対し、実績4.2人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号3】 春日・智里西線第2便（月火木土） （昼神～駒場～春日～駒場～智里西～駒場）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績1.5人であった。 定期利用者の施設入所等、利用者数の減少の影響が大きいが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号4】 春日・智里西線第2便（水金） （昼神～駒場～春日～駒場～智里西～横川～駒場）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.3人に対し、実績2.7人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号5】 春日・智里西線第3便（月火木土） （昼神～駒場～春日～駒場～智里西）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績0.2人であった。 定期利用者の施設入所等の影響があり、利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号6】 春日・智里西線第3便（水金） （昼神～駒場～春日～駒場～智里西～横川）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績0.4人であった。 定期利用者の施設入所等の影響により、利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号7】 清内路線第1,5便 （清内路～駒場～清内路） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）3.7人に対し、実績4.9人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号8】 清内路線第2,3便 （清内路～駒場～ラック～清内路） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）4.7人に対し、実績4.9人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号9】 清内路線第4便 （清内路～駒場～ラック～清内路） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）4.0人に対し、実績3.9人であった。 沿線住民の人口減少による影響があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号10】 伍和線第1便 （伍和～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）3.9人に対し、実績2.8人であった。 沿線の学生の利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号11】 伍和線第2便 （駒場～伍和～駒場～昼神～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.8人に対し、実績2.3人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号12】 伍和線第3便（駒場～昼神～駒場～伍和～駒場～昼神～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）5.3人に対し、実績4.0人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号13】 伍和線第4便（駒場～昼神～駒場～伍和～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）4.1人に対し、実績2.5人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号14】 伍和線第5便（駒場～昼神～駒場～伍和～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績1.1人であった。 学生の減少や定期利用者の施設入所等の影響があるが、前年実績より、0.1人増加。今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号15】 浪合線第1便～第3便 （浪合～昼神～駒場～昼神～浪合）	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）3.7人に対し、実績3.8人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号16】 智里東線第1便 （智里東～駒場～昼神～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.9人に対し、実績3.1人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号17】 智里東線第2便 （駒場～智里東～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）3.3人に対し、実績2.4人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等により利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号18】 智里東線第3便 （駒場～智里東～駒場） ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数（2022年4月～2023年3月）2.0人に対し、実績1.5人であった。 定期利用者の施設入所等の影響があるが、前年実績より、0.1人増加。今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿南町	（阿南線） 伝承センター前⇔川路駅 （往路1便・復路1便）	■時刻表の更新・配布 ・時刻表を更新し、協議会構成町村（阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村）で全戸配付した。 ・JR飯田線のダイヤ改正に合わせた定期的にダイヤを調整し、鉄道との接続を確保した。 ■広報・周知 ・令和2年から運用している運転免許自主返納者支援制度を継続するとともに、広報誌・防災無線による制度の周知を行い、高齢者の利用促進を図った。 ・新たに入学した高校生へ向けて、バス情報を掲載したチラシを学校を通じて配布し、通学バス利用を促した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C	【利用者数（人/月）】 目標：373、実績：305（前年比84.3%） ※主に高校生の通学に利用される路線	■利用者数は路線ごとに若干の違いがあるものの概ね前年と同水準となっており、今後も引き続き利用促進に取組み路線を維持していく。 ■利便性向上のため以下の改善を検討する ・温田駅前⇔飯田病院前のバス停で遠回りになっていた部分をなくすなど運行ルートの見直しを行い、駅・病院間の運行時間短縮を図る。 ・こまどりの湯⇔温田駅前の一便を減らし、代わりに温田駅前⇔川路駅で一便を増やす（ニーズに応じた車両調整） ■広報・情報発信を継続する ・グーグルマップへのバス運行情報の掲載 ・免許返納者への支援制度の周知、新高校生への情報案内等を継続する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿南町	（阿南線） 温田駅前⇔川路駅 （往路3便・復路3便）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C	【利用者数（人/月）】 目標：1,117、実績：849（前年比97.3%） ※主に高校生の通学や高齢者の通院に利用される路線			協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	阿南町	（阿南線） 温田駅前⇔飯田病院前 （往路3便・復路3便） ※購入補助対象車両での運行（令和元年度購入）	■時刻表の更新・配布 ・時刻表を更新し、協議会構成町村（阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村）で全戸配付した。 ・JR飯田線のダイヤ改正に合わせた定期的にダイヤを調整し、鉄道との接続を確保した。 ■広報・周知 ・令和2年から運用している運転免許自主返納者支援制度を継続するとともに、広報誌・防災無線による制度の周知を行い、高齢者の利用促進を図った。 ・新たに入学した高校生へ向けて、バス情報を掲載したチラシを学校を通じて配布し、通学バス利用を促した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	【利用者数（人/月）】 目標：554、実績：561（前年比100.5%） ※主に高齢者の通院（阿南病院及び飯田市内の病院）に利用される路線	■利用者数は路線ごとに若干の違いがあるものの概ね前年と同水準となっており、今後も引き続き利用促進に取組み路線を維持していく。 ■利便性向上のため以下の改善を検討する ・温田駅前⇔飯田病院前のバス停で遠回りになっていた部分をなくすなど運行ルートの見直しを行い、駅・病院間の運行時間短縮を図る。 ・こまどりの湯⇔温田駅前の一便を減らし、代わりに温田駅前⇔川路駅で一便を増やす（ニーズに応じた車両調整） ■広報・情報発信を継続する ・グーグルマップへのバス運行情報の掲載 ・免許返納者への支援制度の周知、新高校生への情報案内等を継続する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿南町	（温田線） こまどりの湯⇔温田駅前 （往路5便・復路6便）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	【利用者数（人/月）】 目標：599、実績：670（前年比111.8%） ※主に高齢者の通院（阿南病院）や高校生の通学（阿南高校）に利用される路線		協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿南町	（温田線） 車庫前⇔温田駅前 （往路2便）		A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	【利用者数（人/月）】 目標：43、実績：56（前年比98.4%） ※主に高校生の通学（阿南高校）に利用される路線		協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況			⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	天龍村	（神原線） 大河内⇔平岡郵便局 （往路6便・復路6便）	・中学校卒業者、通院者への公共交通利用の呼びかけを行い、利用促進に努めた。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C	【利用者数（人/月）】 目標：242、実績：174（前年比111.6%） ※主に高齢者の通院や高校生の通学に利用される路線		・利用者は前年より増加したものの、R2年の減便や新型コロナウイルスの影響から回復するに至っていない。今後はデマンド運行に力点をおいて、住民の移動手段を確保していく予定である。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	豊丘村	堀越線（系統①） 役場～堀越～役場	本年は、令和5年4月のダイヤ改正に合わせて、要望のあった村内病院への全路線での運行を開始するなど、必要な見直しを行う中で、利用者の利便性を考慮した事業を実施することができた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	令和5年度の生活交通確保維持改善計画における事業の目標数値は、豊丘村が運行する全9系統の年間利用者総数を人口の131.0%にするというもので、全9系統を包括した目標設定である。 事業実施期間（令和4年10月～令和5年9月）における年間利用者総数は10,508人で、令和5年9月末時点の人口が6,575人であることから159.8%という結果となり、新型コロナウイルス感染症の流行以前を含めても、最も高い利用状況であり、目標数値を達成することができた。 これは、中高生へのチラシ配布や周知等によるバス利用促進策実施の効果が大きいと分析している。 実績値は令和2年105.9%（年間利用者数7,118人）、令和3年度130.0%（年間利用者数8,736人）、令和4年度140.3%（年間利用者数9,267人）と推移しており、率・人数ともに上昇している。	当村では、多くの高齢者が自動車運転免許証を所持しており、今後、免許返納者等の交通弱者の増加が予想される。 また、特に山間部の集落と村中心部や、圏域の中心市である飯田市へとつながるJR飯田線市田駅とを結ぶ公共交通の役割は極めて重要であり、それを担う地域内フィーダー系統の必要性・重要性も増しており、高校生を主とした通学等の利用が引続き見込まれるため、村内全戸への時刻表の配布を継続して行う。 村外からのアクセスに対しては、道の駅　南信州とよおかマルシェを中心としたスムーズな利用が行えるよう、JRや近隣自治体へ運行されている広域バスなど、他の公共交通との乗継を随時見直すと共に、時刻表のオープンデータ更新に継続的に取り組む。 今後も、利用者の利便性を考慮しつつ、必要なダイヤ改正等を実施しながら、公共交通機関の利用促進に一層力を入れていく。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		堀越線（系統②） 役場～堀越～役場							
		佐原線（系統①） 役場～長沢～役場							
		佐原線（系統②） 役場～長沢～役場							
		福島線 役場～福島～役場							

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	豊丘村	壬生沢線 役場～壬生沢～役場 壬生沢福島線（系統①） 役場～千駄木～役場 壬生沢福島線（系統②） 役場～千駄木～役場 滝川阿島北県道線 役場～阿島北～役場	本年は、令和5年4月のダイヤ改正に合わせて、要望のあった村内病院への全路線での運行を開始するなど、必要な見直しを行う中で、利用者の利便性を考慮した事業を実施することができた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	令和5年度の生活交通確保維持改善計画における事業の目標数値は、豊丘村が運行する全9系統の年間利用者総数を人口の131.0%にするというもので、全9系統を包括した目標設定である。 事業実施期間（令和4年10月～令和5年9月）における年間利用者総数は10,508人で、令和5年9月末時点の人口が6,575人であることから159.8%という結果となり、新型コロナウイルス感染症の流行以前を含めても、最も高い利用状況であり、目標数値を達成することができた。 これは、中高生へのチラシ配布や周知等によるバス利用促進策実施の効果が大きいと分析している。 実績値は令和2年105.9%（年間利用者数7,118人）、令和3年度130.0%（年間利用者数8,736人）、令和4年度140.3%（年間利用者数9,267人）と推移しており、率・人数ともに上昇している。	当村では、多くの高齢者が自動車運転免許証を所持しており、今後、免許返納者等の交通弱者の増加が予想される。 また、特に山間部の集落と村中心部や、圏域の中心市である飯田市へとつながるJR飯田線市田駅とを結ぶ公共交通の役割は極めて重要であり、それを担う地域内フィーダー系統の必要性・重要性も増しており、高校生を主とした通学等の利用が引続き見込まれるため、村内全戸への時刻表の配布を継続して行う。 村外からのアクセスに対しては、道の駅　南信州とよおかマルシェを中心としたスムーズな利用が行えるよう、JRや近隣自治体へ運行されている広域バスなど、他の公共交通との乗継を随時見直すと共に、時刻表のオープンデータ更新に継続的に取り組む。 今後も、利用者の利便性を考慮しつつ、必要なダイヤ改正等を実施しながら、公共交通機関の利用促進に一層力を入れていく。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	事業者：根羽村	運行系統名：西部コミュニティバス（阿智中学校行き） 運行区間：根羽村～阿智中学校	地域で唯一の公共交通機関として、新型コロナウィルス感染症への適切な予防対策をしながら、運行維持に心掛けた。 地域内の利用者増加に向け、高齢者の無料化などの検討を引き続き行う。	A	学校の長期休業実施期間と事業計画と比較し運行回数は増となった。	A	令和4年6月の計画策定時における年間利用目標は9,078人（令和4年4月から令和5年3月）に対し、学生及び一般利用者の増により利用者は9,344人と目標を達成することができた。	減少傾向にある学生の利用について、適切な目標設定に努める。 地域内の利用者の他にも、観光での利用等、近隣自治体等とも連携してPRを積極的に行っていくとともに、高齢者の無料化についての検討を引き続き行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	事業者：根羽村	運行系統名：西部コミュニティバス（阿智高校止まり） 運行区間：根羽村～阿智高校	地域で唯一の公共交通機関として、新型コロナウィルス感染症への適切な予防対策をしながら、運行維持に心掛けた。 地域内の利用者増加に向け、高齢者の無料化などの検討を引き続き行う。	A	計画どおり運行できた。	A	令和4年6月の計画策定時における年間利用目標は9,078人（令和4年4月から令和5年3月）に対し、学生及び一般利用者の増により利用者は9,344人と目標を達成することができた。	減少傾向にある学生の利用について、適切な目標設定に努める。 地域内の利用者の他にも、観光での利用等、近隣自治体等とも連携してPRを積極的に行っていくとともに、高齢者の無料化についての検討を引き続き行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・大島循環（午前3便）（午後便） 役場前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C	R5事業年度における輸送人員は1,013人（対前年比▲560人）となり、目標値1,350人を下回る結果となった。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に注力する。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・上片桐循環（午前1便） 役場前～役場前 ・上片桐循環（午前2便）（午後1・2便） 役場前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	A	R5事業年度における輸送人員は1,656人（対前年比▲633人）となり、目標値1,650人を達成した。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に注力する。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・大島・上片桐通学便 役場前～伊那大島駅	全町的な子育て支援策の一環として、小中学生の通学定期券無料化を実施している。町内の小中学校と連携して、新入生の保護者向け説明会を実施し、定期券利用の促進を図った。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C	R5事業年度における輸送人員は8,559人（対前年比＋8人）となり、目標値9,000人を下回る結果となった。R4年度中はコロナ休校の影響で利用が伸び悩んだ。	通学利用に特化したダイヤの系統であり、輸送人員は児童生徒数の増減に左右される。一層の利用増は見込めないため、長期休暇を考慮した運行日を設定する等、コスト削減を図る。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・チョイソコまつかわ（区域運行） 町内全域	定時路線のうち利用状況が不芳だった系統を廃止し、その後継としてR5.4より計画どおり運行を開始した。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C	R5事業年度における系統の輸送人員は2,105人となり、目標値4,100人の半分程度に留まる結果となってしまった。運行開始当初の住民周知が足りず、4～6月の利用が伸び悩んだ。事業年度末にかけて利用状況は増加傾向にある。	⑤の主な要因は住民周知の出遅れであり、挽回策として自治会や福祉団体等に出向き住民説明会を開催したほか、通勤通学時間帯に駅前で街頭PRを実施するなど取り組んできた。結果として月次の輸送人員もR5.5単月272人からR5.12単月487人まで増加してきており、引き続き住民周知を主軸とした利用促進策を展開していく。 また、追加の改善策として、 (1) 利用状況やゼロカーボンの推進を考慮した運行車両の更新（ダウンサイジング） (2) 現在効果実証中の「高齢者の免許返納の推進に向けた地方自治体の対策」の本格導入 の2点により新しい公共交通の地位向上と利用促進を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	丸茂自動車(有)	・生田循環峠部奈線（午前2便） 社協前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C	R5事業年度における輸送人員は538人（対前年比▲165人）となり、目標値650人を下回る結果となった。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に注力する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通（チョイソコまつかわ）の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	丸茂自動車(有)	・チョイソコまつかわ（区域運行） 町内全域	定時路線のうち利用状況が不芳だった系統を廃止し、その後継としてR5.4より計画どおり運行を開始した。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C	R5事業年度における系統の輸送人員は2,105人となり、目標値4,100人の半分程度に留まる結果となってしまった。運行開始当初の住民周知が足りず、4～6月の利用が伸び悩んだ。事業年度末にかけて利用状況は増加傾向にある。	⑤の主な要因は住民周知の出遅れであり、挽回策として自治会や福祉団体等に出向き住民説明会を開催したほか、通勤通学時間帯に駅前で街頭PRを実施するなど取り組んできた。結果として月次の輸送人員もR5.5単月272人からR5.12単月487人まで増加してきており、引き続き住民周知を主軸とした利用促進策を展開していく。 また、追加の改善策として、 (1) 利用状況やゼロカーボンの推進を考慮した運行車両の更新（ダウンサイジング） (2) 現在効果実証中の「高齢者の免許返納の推進に向けた地方自治体の対策」の本格導入 の2点により新しい公共交通の地位向上と利用促進を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	伊那バス株式会社	①大鹿線（鹿塩・大河原） ②大鹿線（松川インター・日赤） ③大鹿線（松川インター）	自治会要望により利用者が風雨を凌ぐ為のバス停留所設置が完了した。 また、昨年のアンケート結果をもとに高校生の部活動等の時間を考慮して早朝1便を増便した。 コロナ感染状況の現状から新高校1年生のためにワークショップを開催することができた。	B	本路線は最寄りの駅までの唯一の公共交通機関であり必要不可欠である。費用面も考慮しつつ交通弱者である高齢者の通院・買い物、また観光客の動向も踏まえながらバス事業者と協働して取り組む必要がある。 早朝増便は現在順調であるが今後の様子や傾向を把握する必要がある。	A	目標値：6.36　実績：8.54 コロナ感染症の縮小により利用者数は増加傾向ではある。また高校生の生徒数増により数値が増加したことも推測される。	ワークショップを久々に開催することができたが、学校側も好評で引き続き今後もコロナ感染状況を見ながら継続して行う予定である。 またバスが老朽化してきており、今後近い将来更新する必要がある。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点としては、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施し、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー（有）	氏乗線（第5・6便） 矢筈こんにゃく～飯田駅前	新型コロナウイルスの影響により大きく減少した利用者数を取り戻すため、年間432人以上の増加（1週間に1回利用する方を9人増加）を目指し、目標設定及び計画の策定を行った。 高齢者の利用促進を図るため、バス利用方法等について、後期高齢者の医療制度説明会で毎月説明を行った他、高齢者の集会でも説明を行った。 関連して、自身が利用する便だけを記録することができる「マイパスポート」の作成支援を行った。 併せて、乗客が乗降しやすいノンステップバスになったことを村民に周知し利用を促した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	目標利用人数2,492人に対して、利用者は1,873人と目標値の75.2%となった。 収入については、目標収入107,100円に対して、有料利用者が937人収入93,700円で目標の87.5%となった。 目標値未達の原因としては、依然として新型コロナウイルス感染症の影響による高齢者の外出及び公共交通機関の利用控えがあったと思われる。前年度利用者数（2,063人）より190人減と大幅に減少しており、無料パスを利用する高齢者の方が亡くなっていることも大きな要因であると推察している。 一方で、65歳以上の村民の方に発行する無料パスは32名から申請があり、新規利用につながった。 実績は以下のとおり。 【氏乗線】 R3：利用者　2,058人 　　収　入　84,600円 R4：利用者　2,063人 　　収　入　98,300円 R5：利用者　1,873人 　　収　入　93,700円	高齢者の利用促進を図るため、引き続き、高齢者の集会等において、無料パスやバス利用方法の周知を行う。また、毎月1回の後期高齢者医療制度の説明会においても周知する。 加えて、自身が利用する便を分かりやすくまとめた「マイパスポート」の作成支援を行うことで、継続的なバス利用者の増加を図る。 また、新高校生予定の中学3年生に対し、更なる利用促進のためバス利用に関する周知を実施するとともに、Googleマップを利用したバス時刻検索や乗り継ぎなどの情報が利用できることを周知し、利用促進に繋げる。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス市田上段先回り（R3.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～高森ショッピングセンターパース～下伊那厚生病院 （車両減価償却費等国庫補助金）	1）前回評価結果＝改善点（目標） ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ［改善点①］高齢者の利用促進 免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。 ［反映状況①］ R5年度中は2回開催し21人参加（R4～累計：5回開催し65人参加）。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%（R4～累計：70%）と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。 ［改善点②］現役ドライバー世代等への啓発 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 ⇒子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。 ［反映状況②］ 夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15人の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。 ［改善点③］お試し利用（試乗体験） 試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。 ［反映状況③］ 町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。（回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。）「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線での提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。 ［改善点④］利便性の向上 循環型バス時刻表のオープンデータ化（GTFS-JPデータ化のうえ公開）と「Google乗換案内」への反映。（長野県および広域連合の支援あり） ［反映状況④］ 南信州広域連合の支援を受け、実装済み。（効果については未検証）	A	運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	1）計画目標 コロナ禍前水準（目安：R2年度実績）への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.4人 ②区域型（ただいま）：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人 （半年間の無償試験期間を含む） R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2）結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.04人 ②区域型（ただいま）：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3）評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：未達成 ②区域型（ただいま）：未達成 ■年間利用者数：達成 4）目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月（前期）の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。	1）今後の改善点（目標） 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ①高齢者向け ・免許返納者とその予備軍（主に後期高齢者）を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代（主に65歳以上75歳未満の前期高齢者）向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 →例）町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR 等 ②現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。 （中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。） ⇒春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。 ②利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス山吹上段先回り（R3.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～とよおかマルシェ～下伊那厚生病院							

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス市田下段先回り①（R4.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～健康センターあさぎり～伊那厚生病院 （車両減価償却費等国庫補助金）	1）前回評価結果＝改善点（目標） ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み [改善点①]高齢者の利用促進 免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。 [反映状況①] R5年度中は2回開催し21人参加（R4～累計：5回開催し65人参加）。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%（R4～累計：70%）と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。 [改善点②]現役ドライバー世代等への啓発 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 ⇒子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。 [反映状況②] 夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15人の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。 [改善点③]お試し利用（試乗体験） 試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。 [反映状況③] 町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。（回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。）「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線での提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。 [改善点④]利便性の向上 循環型バス時刻表のオープンデータ化（GTFS-JPデータ化のうえ公開）と「Google乗換案内」への反映。（長野県および広域連合の支援あり） [反映状況④] 南信州広域連合の支援を受け、実装済み。（効果については未検証）	A	運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	1）計画目標 コロナ禍前水準（目安：R2年度実績）への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.4人 ②区域型（ただいま）：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人 （半年間の無償試験期間を含む） R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2）結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.04人 ②区域型（ただいま）：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3）評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：未達成 ②区域型（ただいま）：未達成 ■年間利用者数：達成 4）目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月（前期）の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。	1）今後の改善点（目標） 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ①高齢者向け ・免許返納者とその予備軍（主に後期高齢者）を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代（主に65歳以上75歳未満の前期高齢者）向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 →例）町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR 等 ②現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。 （中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。） ⇒春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。 ②利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス市田下段先回り②（R4.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～竹村整形外科医院～下伊那厚生病院 （車両減価償却費等国庫補助金）								

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス山吹下段先回り①（R4.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～山吹駅南～下伊那厚生病院	1）前回評価結果＝改善点（目標） ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ［改善点①］高齢者の利用促進 免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。 ［反映状況①］ R5年度中は2回開催し21人参加（R4～累計：5回開催し65人参加）。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%（R4～累計：70%）と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。 ［改善点②］現役ドライバー世代等への啓発 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 ⇒子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。 ［反映状況②］ 夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15人の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。 ［改善点③］お試し利用（試乗体験） 試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。 ［反映状況③］ 町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。（回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。）「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線での提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。 ［改善点④］利便性の向上 循環型バス時刻表のオープンデータ化（GTFS-JPデータ化のうえ公開）と「Google乗換案内」への反映。（長野県および広域連合の支援あり） ［反映状況④］ 南信州広域連合の支援を受け、実装済み。（効果については未検証）	A	運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	1）計画目標 コロナ禍前水準（目安：R2年度実績）への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.4人 ②区域型（ただいま）：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人 （半年間の無償試験期間を含む） R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2）結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.04人 ②区域型（ただいま）：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3）評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：未達成 ②区域型（ただいま）：未達成 ■年間利用者数：達成 4）目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月（前期）の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。	1）今後の改善点（目標） 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ①高齢者向け ・免許返納者とその予備軍（主に後期高齢者）を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代（主に65歳以上75歳未満の前期高齢者）向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 →例）町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR 等 ②現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。 （中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。） ⇒春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。 ②利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：柿丸あったかバス山吹下段先回り②（R4.04.01～） 運行区間：下伊那厚生病院～ﾒｶﾞﾄﾞﾝｷﾎｰﾃUNY高森店西口～下伊那厚生病院							

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：おはようバス山吹（R4.04.01～） 運行区間：旬彩館～下平駅～市田駅前	1）前回評価結果＝改善点（目標） ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ［改善点①］高校生及び保護者向けPR 高校生やその保護者を対象として、おはよう・ただいまバスを日常的な通学目的で利用してもらえるようPR活動を継続する。 ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じてバスの継続的な利用に繋げる。 ・保護者向けの利用案内通知の送付。 ［反映状況①］ ・R5年3月に中学3年生174人を対象に説明会を実施。 ・R5年3月に中学3年生174人、高校1・2年生294人にバス利用を促すチラシと1人当たり4回分のお試し無料券（使用期限：R5年6月末）を配布。（使用率：約2割） ・R5年8月に415世帯の保護者向けに利用案内チラシを送付。 ⇒4月以降のおはよう・ただいまバスの月間利用者数が前年同月比で2～3倍に増加。その後も同様の傾向は毎月継続しており、リピーターの獲得に成功した。 ［改善点②］非日常利用を想定した新たな利用目的の提案 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代に、バスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 ⇒宴会場への移動手段として、ただいまバス（デマンドバス）を活用した「バス×呑み」企画等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開する。 ［反映状況②］ R4年12月に年末年始の宴会でのデマンドバス利用を呼びかけるチラシを、デマンドバス利用可能な対象エリアに居住する世帯（約850世帯）に配布。効果については測定不能だが、運行事業者からの報告で、R4年末に学生以外の利用が2～3件あったとのこと。（団体での利用もあり） ［改善点③］利便性の向上 循環型バス（おはようバス）時刻表のオープンデータ化（GTFS-JPデータ化のうえ公開）と「Google乗換案内」への反映。（長野県および広域連合の支援あり） ［反映状況③］ 広域連合の支援を受け、実装済み。（効果については未検証）	A	運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	1）計画目標 コロナ禍前水準（目安：R2年度実績）への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.4人 ②区域型（ただいま）：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人 （半年間の無償試験期間を含む） R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2）結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.04人 ②区域型（ただいま）：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3）評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：未達成 ②区域型（ただいま）：未達成 ■年間利用者数：達成 4）目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月（前期）の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。	1）今後の改善点（目標） 主に高校生やその保護者を対象として、朝夕バスを通学利用してもらえるようPR活動を検討する。 特に学生向けの取り組みについては、R5.4以降の大幅な利用者増に繋がったことから継続する。 2）具体的な取り組み ①高校生等及び保護者向け 《高校生等》 ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催及び期限付きのお試し利用券の配布により、進学当初からのバス利用の定着を目指す。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じて継続的なバス利用への移行を促す。 《保護者》 ・保護者向けの利用案内通知の送付 →過去2年間は夏休み明けからバス利用してくれるよう啓発チラシを8月頃郵送していたが、利用者増加といえるほどの効果はなかった。令和6年度は子どもが高校入学・新学期を控えた3月に送付する。 ②現役ドライバー世代への啓発 宴会場への移動手段としてのデマンドバス利用（「バス×呑み」企画）を提案することで、現役ドライバー世代に非日常的なシーンでのスポット的な利用を促し、実際のバス利用を通じた啓発活動を展開する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：おはようバス市田（R4.04.01～） 運行区間：こぐるみ～牛牧神社～市田駅（お祭り広場） （車両減価償却費等国庫補助金）						

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：ただいまバス下平（R4.04.01～） 運行区間：下平駅（ﾒｶﾞﾄﾞﾝｷﾎｰﾃUNY高森店西口）～町内全停留所 （車両減価償却費等国庫補助金）	1）前回評価結果＝改善点（目標） ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2）具体的な取り組み ［改善点①］高校生及び保護者向けPR 高校生やその保護者を対象として、おはよう・ただいまバスを日常的な通学目的で利用してもらえるようPR活動を継続する。 ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じてバスの継続的な利用に繋げる。 ・保護者向けの利用案内通知の送付。 ［反映状況①］ ・R5年3月に中学3年生174人を対象に説明会を実施。 ・R5年3月に中学3年生174人、高校1・2年生294人にバス利用を促すチラシと1人当たり4回分のお試し無料券（使用期限：R5年6月末）を配布。（使用率：約2割） ・R5年8月に415世帯の保護者向けに利用案内チラシを送付。 ⇒4月以降のおはよう・ただいまバスの月間利用者数が前年同月比で2～3倍に増加。その後も同様の傾向は毎月継続しており、リピーターの獲得に成功した。 ［改善点②］非日常利用を想定した新たな利用目的の提案 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代に、バスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 ⇒宴会場への移動手段として、ただいまバス（デマンドバス）を活用した「バス×呑み」企画等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開する。 ［反映状況②］ R4年12月に年末年始の宴会でのデマンドバス利用を呼びかけるチラシを、デマンドバス利用可能な対象エリアに居住する世帯（約850世帯）に配布。効果については測定不能だが、運行事業者からの報告で、R4年末に学生以外の利用が2～3件あったとのこと。（団体での利用もあり） ［改善点③］利便性の向上 循環型バス（おはようバス）時刻表のオープンデータ化（GTFS-JPデータ化のうえ公開）と「Google乗換案内」への反映。（長野県および広域連合の支援あり） ［反映状況③］ 広域連合の支援を受け、実装済み。（効果については未検証）	A	運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	1）計画目標 コロナ禍前水準（目安：R2年度実績）への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.4人 ②区域型（ただいま）：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人 （半年間の無償試験期間を含む） R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2）結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：2.04人 ②区域型（ただいま）：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3）評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型（柿丸あったか、おはよう）：未達成 ②区域型（ただいま）：未達成 ■年間利用者数：達成 4）目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月（前期）の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。	1）今後の改善点（目標） 主に高校生やその保護者を対象として、朝夕バスを通学利用してもらえるようPR活動を検討する。 特に学生向けの取り組みについては、R5.4以降の大幅な利用者増に繋がったことから継続する。 2）具体的な取り組み ①高校生等及び保護者向け 《高校生等》 ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催及び期限付きのお試し利用券の配布により、進学当初からのバス利用の定着を目指す。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じて継続的なバス利用への移行を促す。 《保護者》 ・保護者向けの利用案内通知の送付 →過去2年間は夏休み明けからバス利用してくれるよう啓発チラシを8月頃郵送していたが、利用者増加といえるほどの効果はなかった。令和6年度は子どもが高校入学・新学期を控えた3月に送付する。 ②現役ドライバー世代への啓発 宴会場への移動手段としてのデマンドバス利用（「バス×呑み」企画）を提案することで、現役ドライバー世代に非日常的なシーンでのスポット的な利用を促し、実際のバス利用を通じた啓発活動を展開する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限会社	系統名：ただいまバス市田（R4.04.01～） 運行区間：市田駅～町内全停留所							

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
南木曽町地域公共交通協議会	㈱南木曽観光タクシー	路線定期運行 木曽病院線 妻籠～南木曽駅～木曽病院	－	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	高齢化に伴い利用者の想定を下回ったことにより、半年間で目標174人のところ155人となった。	木曽病院線利用者から利用実態をヒアリングするとともに、運行する曜日やダイヤの見直しを検討する。		協議会における事業評価結果の④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南木曽町地域公共交通協議会	㈱南木曽観光タクシー	区域運行 北部線 北部地区	－	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	高齢化に伴い利用者の想定を下回ったことにより、目標１日あたり3人のところ0.8人となった。	事前登録制により登録者数は増加しているが、利用者が限られるため、登録者へのアンケート調査を実施し、運行時間や曜日の見直しを検討する。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南木曽町地域公共交通協議会	㈱南木曽観光タクシー	区域運行 与川線 与川地区	－	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	高齢化に伴い利用者の想定を下回ったことにより、目標１日あたり3人のところ1.1人となった。	事前登録制により登録者数は増加しているが、利用者が限られるため、登録者へのアンケート調査を実施し、運行時間や曜日の見直しを検討する。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市 運行系統名：松倉ルート	鹿熊～魚津駅	ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴収し決定した。 市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のなす1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。 車両の老朽化により修繕料が増加していたことから車両を更新した。勾配のある地区を運行することから、小型化、4輪駆動とし、安全で確実な運行を行う。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらに加え、夏休み期間以外に利用できる「親子でおでかけきっぷ」を配布した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。地区でも自主的にバス停の清掃や時刻表の張り替えなどを行い、継続して利用促進に努めている。 また、利便性の向上策として、とやまロケーションシステムを導入している。バスの遅延情報等を提供し、県内の交通情報を一元的に確認できる状態としている。 一方で、コロナウイルス感染拡大やそれに伴う外出自粛、終息後も公共交通を利用しない生活様式の変化等により、利用者数はコロナ禍前の利用者数にも戻っていない。 令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）12,164人 令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）8,748人 令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）7,627人 令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）7,092人 令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）6,125人	今後もバス利用促進協議会や地区会合、老人会等で利用者等の声を聴き、利便性の高い運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指していく。 沿線人口が減少し、65歳以上の高齢者の免許返納率の高止まりが想定され、利用者となる可能性のある人数自体が減少している。高齢者等を対象に「乗り方教室」などの利用促進活動を実施し、自家用車の利用からバスの利用に切り替えてもらえるよう努めていく。 今後も「親子でおでかけ事業」などふるさと教育を実施し、将来の需要拡大に努めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市 運行系統名：坪野ルート	坪野～魚津駅	ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴収し決定した。 市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のなす1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。 「親子でおでかけ事業」「こどもの日キャンペーン」「親子でおでかけバス事業」などバスに乗るきっかけづくりをした。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらに加え、夏休み期間以外に利用できる「親子でおでかけきっぷ」を配布した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。地区でも自主的にバス停の清掃や時刻表の張り替えなどを行い、継続して利用促進に努めている。 また、利便性の向上策として、とやまロケーションシステムを導入している。バスの遅延情報等を提供し、県内の交通情報を一元的に確認できる状態としている。 コロナ前の利用者数には戻っていないが、学生の利用が増えており、回復傾向にある。 令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）10,486人 令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）8,173人 令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）7,269人 令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）7,536人 令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）8,870人	今後もバス利用促進協議会や地区会合、老人会等で利用者等の声を聴き、利便性の高い運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指していく。 沿線人口が減少し、65歳以上の高齢者の免許返納率の高止まりが想定され、利用者となる可能性のある人数自体が減少している.。高齢者等を対象に「乗り方教室」などの利用促進活動を実施し、自家用車の利用からバスの利用に切り替えてもらえるよう努めていく。 今後も「親子でおでかけ事業」などふるさと教育を実施し、将来の需要拡大に努めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市 運行系統名：上野方ルート	魚津消防署前～魚津駅	ルート及びダイヤを決定するにあたっては、各地区において利用者の意見を聴収し決定した。 市内バス交通全体の利用促進を目的として、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市内のなす1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。 車両の老朽化により修繕料が増加していたことから車両を更新した。勾配のある地区を運行することから、小型化、4輪駆動とし、安全で確実な運行を行う。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらに加え、夏休み期間以外に利用できる「親子でおでかけきっぷ」を配布した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。地区でも自主的にバス停の清掃や時刻表の張り替えなどを行い、継続して利用促進に努めている。 また、利便性の向上策として、とやまロケーションシステムを導入している。バスの遅延情報等を提供し、県内の交通情報を一元的に確認できる状態としている。 令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）13,470人 令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）11,395人 令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）11,831人 令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）13,163人 令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）12,746人	今後もバス利用促進協議会や地区会合、老人会等で利用者等の声を聴き、利便性の高い運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指していく。 沿線人口が減少し、65歳以上の高齢者の免許返納率の高止まりが想定され、利用者となる可能性のある人数自体が減少している.。高齢者等を対象に「乗り方教室」などの利用促進活動を実施し、自家用車の利用からバスの利用に切り替えてもらえるよう努めていく。 今後も「親子でおでかけ事業」などふるさと教育を実施し、将来の需要拡大に努めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：富山地方鉄道株式会社（令和4年10月～令和5年3月まで） 運行系統名：東蔵（令和4年10月～令和5年3月まで）	東蔵～電鉄魚津駅	魚津市民バス制度と同様に、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市民バス1年間無料乗車証を交付し、地鉄バスの乗車機会の創出を図り、地鉄バス利用者数の向上に努めた。 鉄道との接続を考慮し、令和4年4月1日にダイヤ改正を行い、利便性向上を図った。 今年度は夏休み以外の時期に市内バス路線で使える「親子でお出かけバきっぷ事業」を実施した。小学校でのふるさと教育にも活用いただき、バスに乗るきっかけづくりとした。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 親子参加型イベント等の移動で積極的にバス利用を行うなど、地域が一体となった取り組みを通じて利用促進が図られている。 あわせて、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらの事業の目的は、公共交通の利用啓発及び、利用方法の習得である。これらの取り組みを通じて、将来の需要の掘り起こしが図られた。 また、令和元年11月より、バス本体にGPS機能の付いた無線機を取り付け、バスの遅延情報等を提供することで利用者の利便性の向上を図った。 地域との連携では、沿線地域の要望を反映し、平成29年4月１日からは、平日の一部路線のダイヤを変更し、中学生利用者の利便性を高め、新たな利用者の獲得を目指した。また、平成30年4月1日より魚津市民バスの回数券の利用をできるようにし、さらに中・高生の料金を100円に値下げした。なお、利用者数の減少は、沿線人口の減少と新たな利用者の獲得ができていないことが要因として考えられる。 令和元年度（平成30年10月～令和元年９月）21,316人 令和２年度（令和元年10月～令和２年９月）20,667人 令和３年度（令和２年10月～令和３年９月）19,715人 令和４年度（令和３年１０月～令和４年９月）18,215人 令和５年度（令和４年１０月～令和５年３月）8,084人	片貝ルートへ役目を引き継ぎ	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。役目を引き継いだ片貝ルートにおいて、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市（令和5年4月～） 運行系統名：片貝ルート（令和5年4月～）	東蔵～電鉄魚津駅	新規系統のため前回評価なし	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 【目標④】一日あたりの利用者数58.2人と設定。 ※東蔵線の利用実績をもとに算出した「一日あたりの利用者数（令和元年度）」を目標値とするもの。 令和5年度実績（令和5年4月から9月まで）　58.95人 令和5年4月から魚津市民バスとして運行をするにあたり、沿線地域の地域振興会を中心に協議をし、地鉄バスから魚津市民バスになることによる不都合がないように停留所の位置やダイヤの設定等を行った。 令和4年度の市民バス全体の小中高校生の利用率は18.54%であったが、片貝ルートについては39.8%となっており、小中高校生の利用率が高くなっている。 富山地方鉄道(株)や沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらに加え、夏休み以外にも利用できる「親子でおでかけきっぷを配布し、将来の需要の掘り起こしが図られた。 また、利便性の向上策として、とやまロケーションシステムを導入している。バスの遅延情報等を提供し、県内の交通情報を一元的に確認できる状態としている。 令和5年度（令和5年4月～令和5年9月）8,784人	沿線人口が減少し、65歳以上高齢者の免許保有率が高まることが想定されるが、沿線利用者や学校などのニーズに合わせた運行形態、ダイヤの見直し等を行いながら、利用者の確保を続けていくことが必要である。 今後も地域住民の通院や買い物など、日常生活に必要な路線として、利便性の高い運行形態を目指して改善を行い、利用促進に繋げたい。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：富山地方鉄道株式会社（令和4年10月～令和5年3月まで） 運行系統名：黒沢・大沢（令和4年10月～令和5年3月まで）	大沢～電鉄魚津駅	魚津市民バス制度と同様に、令和2年4月から運転免許証を自主返納した方に、魚津市民バス1年間無料乗車証を交付し、地鉄バスの乗車機会の創出を図り、地鉄バス利用者数の向上に努めた。 鉄道との接続を考慮し、令和4年4月1日にダイヤ改正を行い、利便性向上を図った。 今年度は夏休み以外の時期に市内バス路線で使える「親子でお出かけバきっぷ事業」を実施した。小学校でのふるさと教育にも活用いただき、バスに乗るきっかけづくりとした。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 当該路線地域では、地域が一体となった取り組みを通じて利用促進が図られている。 平成30年4月1日より魚津市民バスの回数券の利用をできるようにし、さらに中・高校の料金を100円に値下げした。これにより、利用者数、運賃収入とも前年度比で増加したことから、新たな中・高生の需要が掘り起こされ、高校生以下の利用率が高まった。 あわせて、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施するなど、将来の需要の掘り起こしも図られた。 また、令和元年11月より、バス本体にGPS機能の付いた無線機を取り付け、バスの遅延情報等を提供することで利用者の利便性を向上させている。 更には、コロナウイルスの感染拡大やそれに伴う外出自粛、終息後も公共交通を利用しない生活様式の変化等により、利用者数はコロナ禍前の数字へ回復していない。 令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）15,482人 令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）12,966人 令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）14,665人 令和4年度（令和3年10月～令和4年9月）13,924人 令和5年度（令和4年10月～令和5年3月）7,339人	西布施ルートへ役目を引き継ぎ	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。役目を引き継いだ西布施ルートにおいても、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
魚津市公共交通活性化会議	事業者名：魚津市（令和5年4月～） 運行系統名：西布施ルート（令和5年4月～）	大沢～電鉄魚津駅	新規系統のため前回評価なし	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	B	定量的な目標・効果 【目標①】市内公共交通利用者数　2,613,511人（令和元年度）の維持 令和4年度実績　2,429,183人 【目標②】魚津市民バスにかかる収支率　33.1%（令和元年度）の維持 令和4年度実績　27.9% 【目標③】市内バスにかかる財政負担額　39,871千円（令和元年度）の維持 令和4年度実績　50,691千円 【目標④】一日あたりの利用者数43.2人と設定。 ※黒沢・大沢線の利用実績をもとに算出した「一日あたりの利用者数（令和元年度）」を目標値とするもの。 令和5年度実績（令和5年4月から9月まで）　53.85人 令和5年4月から魚津市民バスとして運行をするにあたり、沿線地域の地域振興会を中心に協議を行い、地鉄バスから魚津市民バスになることによる不都合がないよう停留所の位置やダイヤの設定等を行った。 令和4年度の市民バス全体の小中高校生の利用率は18.54%であったが、西布施ルートについては47.8%となっており、小中高校生の利用率が高くなっている。 沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」や小学生以下の運賃を無料とする「こどもの日キャンペーン」を実施した。これらに加え、夏休み以外にも利用できる「親子でおでかけきっぷを配布し利用啓発に取り組み、将来の需要の掘り起こしが図られた。 車両小型化により、地鉄バスでは乗り入れできなかった「布施爪コミュニティセンター」へ乗り入れることが可能となり、沿線住民の利便性向上を図った。今後は勾配が強いため小回りのきく小型車の4輪駆動とし、積雪時にも安心して乗車できるよう車両を更新する予定としている。 また、利便性向上策として、とやまロケーションシステムを導入している。バスの遅延情報等を提供し、県内の交通情報を一元的に確認できる状態としている。 令和5年度（令和5年4月～令和5年9月）8,024人	沿線人口が減少し、65歳以上高齢者の免許保有率が高まることが想定されるが、沿線利用者や学校などのニーズに合わせた運行形態、ダイヤの見直し等を行いながら、利用者の確保を続けていくことが必要である。 車両の小型化により、利用者の取りこぼしがないよう、沿線地域振興会と協議をし、他のルートとダイヤの調整を検討する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	1　津沢線（津沢発） 津沢あんどんふれあい会館～水島～石動駅南口 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人／便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人／便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人／便 　令和元年度：5.1人／便 　令和2年度：4.5人／便 　令和3年度：4.2人／便 　令和4年度：4.1人／便 　令和5年度：4.1人／便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人／便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	2　津沢線（循環） 石動駅北口～水島～石動駅北口 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人/便 　令和元年度：5.1人/便 　令和2年度：4.5人/便 　令和3年度：4.2人/便 　令和4年度：4.1人/便 　令和5年度：4.1人/便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	3 津沢線（石動駅発）石動駅南口～水島～蓑輪口車両減価償却等国庫補助金	1 バス情報広報活動 バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2 利用実態調査 利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1 目標・効果 令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2 達成状況 コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便 令和3年度：4.2人/便 令和4年度：4.1人/便 令和5年度：4.1人/便 前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人 令和3年度：43,471人 令和4年度：43,347人 令和5年度：39,415人	1 バス情報広報活動 バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2 利用実態調査 引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3 市営バスの再編 高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	4　正得線（七社発） 七社～保健福祉センター～石動駅南口 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人/便 　令和元年度：5.1人/便 　令和2年度：4.5人/便 　令和3年度：4.2人/便 　令和4年度：4.1人/便 　令和5年度：4.1人/便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	5　正得線（循環） 石動駅北口～道明～石動駅北口 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人/便 　令和元年度：5.1人/便 　令和2年度：4.5人/便 　令和3年度：4.2人/便 　令和4年度：4.1人/便 　令和5年度：4.1人/便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	6　正得線（石動駅発） 石動駅南口～道明～大谷小学校前 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人/便 　令和元年度：5.1人/便 　令和2年度：4.5人/便 　令和3年度：4.2人/便 　令和4年度：4.1人/便 　令和5年度：4.1人/便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	7　宮島線（ｽｸｰﾙﾊﾞｽ便） 宮島温泉(※1)～西中野公民館前～石動駅北口 車両減価償却等国庫補助金	1　バス情報広報活動 　バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 　A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 　区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2　利用実態調査 　利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 　本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1　目標・効果 　令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2　達成状況 　コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 　なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：4.6人/便 　令和元年度：5.1人/便 　令和2年度：4.5人/便 　令和3年度：4.2人/便 　令和4年度：4.1人/便 　令和5年度：4.1人/便 　前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 　なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 　平成30年度：51,587人 　令和元年度：54,231人 　令和2年度：46,990人 　令和3年度：43,471人 　令和4年度：43,347人 　令和5年度：39,415人	1　バス情報広報活動 　バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2　利用実態調査 　引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3　市営バスの再編 　高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	8 宮島線石動駅北口～西中野公民館前～森屋車両減価償却等国庫補助金	1 バス情報広報活動 バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2 利用実態調査 利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1 目標・効果 令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2 達成状況 コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便 令和3年度：4.2人/便 令和4年度：4.1人/便 令和5年度：4.1人/便 前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人 令和3年度：43,471人 令和4年度：43,347人 令和5年度：39,415人	1 バス情報広報活動 バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2 利用実態調査 引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3 市営バスの再編 高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	9 南谷線 石動駅北口～南谷公民館前～嘉例谷 車両減価償却等国庫補助金	1 バス情報広報活動 バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2 利用実態調査 利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1 目標・効果 令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2 達成状況 コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便 令和3年度：4.2人/便 令和4年度：4.1人/便 令和5年度：4.1人/便 前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人 令和3年度：43,471人 令和4年度：43,347人 令和5年度：39,415人	1 バス情報広報活動 バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2 利用実態調査 引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3 市営バスの再編 高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	小矢部市	10 蟹谷線 石動駅北口～安養寺～津沢 ｺﾐｭﾆﾃｨﾌﾟﾗｻﾞ 車両減価償却等国庫補助金	1 バス情報広報活動 バス情報広報活動については、引き続きホームページに掲載するとともに時刻表を公共施設等に配置し、ケーブルテレビのデータ放送を実施した。 A4ｻｲｽﾞ（1枚）の時刻表を作成し、窓口に配置したところ、配布量が増加した。 区域運行型のAIオンデマンド交通「チョイソコおやべ」の段階的実証運行を行うため、市内14か所で18地区を対象とした説明会を3回実施した。その際に、7月からのコミュニティバスの休日運行休止について説明し、市の広報誌、ホームページでも案内した。 2 利用実態調査 利便性の向上や利用者の増加につながるダイヤ改正を見越し、各路線の利用実態調査を7月18日に行った。 本市を含む砺波地区の高校生を対象に、通学手段の実態を把握するためのアンケート調査を令和4年9月26日から10月7日にかけて実施した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	1 目標・効果 令和4年度に策定した地域内フィーダー系統確保維持計画【令和5年度～7年度】において、令和5年度における1便あたり利用者数を4.4人/便とする目標を設定した。（新型コロナの感染拡大後の令和2年度及び令和3年度の平均値） 2 達成状況 コロナ禍後の代替交通手段の利用増、区域運行型のAIオンデマンド交通の実証運行によるコミュニティバスの減便及び利用者の移行により、令和5年度の1便あたり利用者数は4.1人/便と目標を下まわった。 なお、1便あたりの利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：4.6人/便 令和元年度：5.1人/便 令和2年度：4.5人/便 令和3年度：4.2人/便 令和4年度：4.1人/便 令和5年度：4.1人/便 前年度同様、路線ごとの利用者数は大きな差があり、宮島及び南谷線は3.0人/便を下まわっているため、今後も利用推移を注視する。 なお、利用者数の推移は以下のとおりである。 平成30年度：51,587人 令和元年度：54,231人 令和2年度：46,990人 令和3年度：43,471人 令和4年度：43,347人 令和5年度：39,415人	1 バス情報広報活動 バス情報について、市ホームページに掲載するとともに、とやまロケーションシステムの活用についても発信し、利便性の向上につなげる。 2 利用実態調査 引き続き、利用者の公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査する。この調査結果をふまえ、コミュニティバスのダイヤ改正を行い、あいの風とやま鉄道や加越能バスとの接続を可能とし、更なる利用者目線の利用促進策を検討する。 3 市営バスの再編 高齢者等の移動需要に対応し、効率的な運行を可能とする、区域運行型のAIオンデマンド交通を主体とした運行形態への転換を進めるとともに、通勤通学の利用が多い平日の朝夕の時間帯は、定時定路線のコミュニティバスを維持することで、それぞれの長所を活かしたベストミックスな交通サービスの実現を目指し、公共交通の持続可能性を高めていく。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	蓑輪①（みのわ温泉～中新～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,040人（前年同期9,367人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	蓑輪②（滑川駅前～みのわ温泉～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,040人（前年同期9,367人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	蓑輪③（滑川駅前～中新～みのわ温泉）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,040人（前年同期9,367人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山①（博物館前～大日～市民交流プラザエール前） 車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,302人（前年同期8,989人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者は微増ではあったが、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山②（滑川駅前～大日～市民交流プラザエール前） 車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,302人（前年同期8,989人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者は微増ではあったが、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	大日室山③（滑川駅前～大日～中開）車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,302人（前年同期8,989人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者は微増ではあったが、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森①（田林公民館前～小森～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は12,472人（前年同期13,112人）、1便あたりの輸送人員は6.4人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森②（滑川駅前～小森～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は12,472人（前年同期13,112人）、1便あたりの輸送人員は6.4人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	小森③ （滑川駅前～小森～本江）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は12,472人（前年同期13,112人）、1便あたりの輸送人員は6.4人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山①（グリーンタウン北野口～杉本～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,445人（前年同期9,449人）、1便あたりの輸送人員は4.8人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山②（滑川駅前～杉本～市民交流プラザエール前）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,445人（前年同期9,449人）、1便あたりの輸送人員は4.8人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	栗山③（滑川駅前～杉本～栗山北）	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は9,445人（前年同期9,449人）、1便あたりの輸送人員は4.8人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	市街地循環（滑川駅前～西滑川駅～市民交流プラザエール前）車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は7,137人（前年同期7,847人）、1便あたりの輸送人員は5.3人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者減となっており、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	寺町 （滑川駅前～寺町～市民交流プラザエール前） 車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	利用者数は10,297人（前年同期11,114人）、1便あたりの輸送人員は7.7人（目標7.0人）であった。 1便あたりの輸送人員目標は達成したが、令和4事業年度と比べると利用者減となっている。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	北部循環（滑川駅前～水族館前～市役所前） 車両減価償却費等国庫補助金	新規利用者獲得のため、市内公共交通の路線図や時刻を掲載したコミュニティバスの時刻表を全世帯に配布したほか、市内の学校、病院、商業施設、観光施設等に時刻表を設置した。また、令和4年6月1日からは、一部区間で「自由乗降」の試験運用を開始し、令和5年6月1日には自由乗降区間を拡大して運行を行った。 コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、滑川市内で行われたイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 通勤・通学者の利便性向上のため、滑川駅での鉄道との乗り継ぎを検証しダイヤに反映させた。 また、「とやまロケーションシステム」により、路線バスの位置情報、運行状況、遅延情報を案内し、利用促進及び利便性向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	利用者数は6,160人（前年同期5,842人）、1便あたりの輸送人員は4.6人（目標7.0人）であった。 令和4事業年度と比べると利用者は微増ではあったが、目標・効果は未達成であった。その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響による入院・死亡者等の増加により、既存利用者が減少したことに加え、新規利用者の伸び悩みが考えられる。 また、新たな取組みである「自由乗降」の試験運用の更なる検証と工夫により、より利便性が向上されるものと考えられる。	感染症対策を確実に行いながら、新規利用者獲得のための事業を継続する。 必要に応じて停留所やルート及び「自由乗降」区間の見直しを検討するほか、鉄道のダイヤ改正時には、乗り継ぎの利便性を向上できるよう、コミュニティバスのダイヤを検証する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 桜井交通（株）	運行系統名 ・愛本本線 運行区間 ・愛本新下区公民館～イラッセ ・ジャンボタクシーによる定時定路線運行 ・平日のみ運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・事業者と意見交換を実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題の解決に向けた取組についての検討を行っている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：2,790人 令和5年度：2,453人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も減少している。 ・利用者数の減少については、移動式スーパーの営業開始や、主な利用者となっている高齢者の入院・死亡等による影響が考えられる。 ・引き続き、乗降データを収集・分析し、利用実態の把握に努めるほか、事業者との意見交換を実施し、路線の利便性向上と利用促進について、現行ダイヤの見直しも含め検討を行う。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 桜井交通（株）	運行系統名 ・石田三日市線 運行区間 ・にいかわ総合支援学校～黒部市役所 ・黒部市役所～黒部市役所 ・コミューターによる定時定路線型運行 ・平日のみ運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・路線上に開業した大型商業施設・温浴施設に合わせたルートの変更について、地元や事業者と意見交換を実施し、協議を進めている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：8,304人 令和5年度：7,577人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も減少している。 ・利用者数の減少については、移動式スーパーの営業開始や、主な利用者となっている高齢者の入院・死亡等による影響が考えられる。 ・新規利用者の確保を図るための路線の大幅な見直しに向けて、引き続き、事業者や地元との協議を進める。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通（株）	運行系統名 ・田家野－中山エリア 運行区間 ・田家地区～三日市地区 ・予約型デマンドタクシーとして運行 ・月・水・金に運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・事業者と意見交換を実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題の解決に向けた取組についての検討を行っている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：542人 令和5年度：590人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数は増加している。 ・引き続き、乗降データを収集・分析し、利用実態の把握に努めるほか、事業者との意見交換を実施し、路線の利便性向上と利用促進について、現行ダイヤの見直しも含め検討を行う。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通（株）	運行系統名 前沢ー宮野エリア 運行区間 ・前沢地区～三日市地区 ・予約型デマンドタクシーとして運行 ・月・水・金に運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・事業者と意見交換を実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題の解決に向けた取組についての検討を行っている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：824人 令和5年度：462人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も大幅に減少している。 ・利用者数の減少については、移動式スーパーの営業開始や、主な利用者となっている高齢者の入院・死亡等による影響が考えられる。 ・引き続き、乗降データを収集・分析し、利用実態の把握に努めるほか、事業者との意見交換を実施し、路線の利便性向上と利用促進について、現行ダイヤの見直しも含め検討を行う。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通（株）	運行系統名 ・村椿・大布施地区 運行区間 ・村椿・大布施地区～三日市地区 ・予約型デマンドタクシーとして運行 ・火・木・土に運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・事業者と意見交換を実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題の解決に向けた取組についての検討を行っている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：869人 令和5年度：910人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができなかったが、当該系統の利用者数は増加している。 ・引き続き、乗降データを収集・分析し、利用実態の把握に努めるほか、事業者との意見交換を実施し、路線の利便性向上と利用促進について、現行ダイヤの見直しも含め検討を行う。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	事業者名 くろべ交通（株）	運行系統名 ・荻生地区 運行区間 ・荻生地区～三日市地区 ・予約型デマンドタクシーとして運行 ・火・木・土に運行	・利用促進策として、時刻表・ニュースレターの該当地区への全戸配布や回数券の販売を実施した。 ・利用者のニーズを把握するため、動態調査を実施した。（令和4年11月） ・間仕切りやアルコールの設置等の感染症対策を実施し、利用者が安全に利用できるよう努めた。 ・事業者と意見交換を実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題の解決に向けた取組についての検討を行っている。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C	（1）市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和5年度目標値： 15,400人 令和5年度実績値： 13,138人 （参考） 当該系統利用者数 令和4年度：501人 令和5年度：293人 （2）公共交通利用圏域内　町内会人口率（交通空白地域の解消） 令和5年度目標値：99.9% 令和5年度実績値：99.9%	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も大幅に減少している。 ・利用者数の減少については、移動式スーパーの営業開始や、主な利用者となっている高齢者の入院・死亡等による影響が考えられる。 ・引き続き、乗降データを収集・分析し、利用実態の把握に努めるほか、事業者との意見交換を実施し、路線の利便性向上と利用促進について、現行ダイヤの見直しも含め検討を行う。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
氷見市地域公共交通活性化協議会	加越能バス株式会社	運行系統名：ひみ番屋街経由氷見市民病院運行区間：JR氷見駅～ひみ番屋街～氷見市民病院	1　現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。 2　コロナ5類移行に伴い、利用者数は回復しているが、燃料費の高騰の影響については、県や市の補助金を活用しつつ、利便性確保・維持のために運行本数を維持した。 3　JR氷見線との乗り継ぎ時に一日フリー乗車券の特典を付与する事業を実施したほか、氷見市内の散策マップ等に当該バスの紹介や時刻表にアクセスできる二次元コードを掲載するなど、利用促進を図った。 4　氷見市芸術文化館の開館に合わせたバス停名の変更や観光客等にわかりやすい車内アナウンスを追加することにより、一層の利用環境の整備を行った。	A	事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	A	1　目標・1便あたりの利用者数目標値平日4.0人、土日祝日4.7人・系統別の利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院1,300人 ②ひみ番屋街3,500人 ③市街地循環左回り5,800人 ④市街地循環右回り5,100人 2　効果達成状況 ・1便あたりの利用者数平日5.3人、土日祝日9.7人 ・系統別の年間利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院3,598人 ②ひみ番屋街7,260人 ③市街地循環左回り7,631人 ④市街地循環右回り6,821人 新型コロナウィルスの5類移行に伴い、観光客数の回復により、利用者が増加し、どの系統も目標値を上回った。乗降調査を見ても市街地循環バスの左右回りともに氷見駅からひみ番屋街での乗降客数が多く、観光客の利用が増加していることが顕著にうかがえる。	1　乗降調査と利用実態の把握を継続し、利便性を確保・維持する。 ・乗降調査業務委託を実施する。 2　利用者数はコロナ前の水準に戻っていることから、使用者数の維持・確保のための取り組みとして、JR氷見線と連携した利用促進事業を今後も継続して実施する。 ・JR氷見線との乗り継ぎ時に1日フリー乗車券の特典付与等を行う。 3　老朽化した周遊バス車両の更新に合わせ、ラッピングを一新するとともに、周遊バスの利用向上につながる情報発信を行う。 ・市街地散策マップ等にバス経路・停留所・時刻表を掲載する。 ・親子おでかけ事業を実施して小学校、特別支援学校の児童を対象に、公共交通機関の利用を促進する無料乗車券付きのチラシを配布する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
氷見市地域公共交通活性化協議会	加越能バス株式会社	運行系統名：ひみ番屋街運行区間：JR氷見駅～ひみ番屋街	1　現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。 2　コロナ5類移行に伴い、利用者数は回復しているが、燃料費の高騰の影響については、県や市の補助金を活用しつつ、利便性確保・維持のために運行本数を維持した。 3　JR氷見線との乗り継ぎ時に一日フリー乗車券の特典を付与する事業を実施したほか、氷見市内の散策マップ等に当該バスの紹介や時刻表にアクセスできる二次元コードを掲載するなど、利用促進を図った。 4　氷見市芸術文化館の開館に合わせたバス停名の変更や観光客等にわかりやすい車内アナウンスを追加することにより、一層の利用環境の整備を行った。	A	事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	A	1　目標・1便あたりの利用者数目標値平日4.0人、土日祝日4.7人・系統別の利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院1,300人 ②ひみ番屋街3,500人 ③市街地循環左回り5,800人 ④市街地循環右回り5,100人 2　効果達成状況 ・1便あたりの利用者数平日5.3人、土日祝日9.7人 ・系統別の年間利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院3,598人 ②ひみ番屋街7,260人 ③市街地循環左回り7,631人 ④市街地循環右回り6,821人 新型コロナウィルスの5類移行に伴い、観光客数の回復により、利用者が増加し、どの系統も目標値を上回った。乗降調査を見ても市街地循環バスの左右回りともに氷見駅からひみ番屋街での乗降客数が多く、観光客の利用が増加していることが顕著にうかがえる。	1　乗降調査と利用実態の把握を継続し、利便性を確保・維持する。 ・乗降調査業務委託を実施する。 2　利用者数はコロナ前の水準に戻っていることから、使用者数の維持・確保のための取り組みとして、JR氷見線と連携した利用促進事業を今後も継続して実施する。 ・JR氷見線との乗り継ぎ時に1日フリー乗車券の特典付与等を行う。 3　老朽化した周遊バス車両の更新に合わせ、ラッピングを一新するとともに、周遊バスの利用向上につながる情報発信を行う。 ・市街地散策マップ等にバス経路・停留所・時刻表を掲載する。 ・親子おでかけ事業を実施して小学校、特別支援学校の児童を対象に、公共交通機関の利用を促進する無料乗車券付きのチラシを配布する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
氷見市地域公共交通活性化協議会	加越能バス株式会社	運行系統名：市街地循環左回り運行区間：氷見市民病院～JR氷見駅～氷見市民病院	1　現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。 2　コロナ5類移行に伴い、利用者数は回復しているが、燃料費の高騰の影響については、県や市の補助金を活用しつつ、利便性確保・維持のために運行本数を維持した。 3　JR氷見線との乗り継ぎ時に一日フリー乗車券の特典を付与する事業を実施したほか、氷見市内の散策マップ等に当該バスの紹介や時刻表にアクセスできる二次元コードを掲載するなど、利用促進を図った。 4　氷見市芸術文化館の開館に合わせたバス停名の変更や観光客等にわかりやすい車内アナウンスを追加することにより、一層の利用環境の整備を行った。	A	事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	A	1　目標・1便あたりの利用者数目標値平日4.0人、土日祝日4.7人・系統別の利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院1,300人 ②ひみ番屋街3,500人 ③市街地循環左回り5,800人 ④市街地循環右回り5,100人 2　効果達成状況 ・1便あたりの利用者数平日5.3人、土日祝日9.7人 ・系統別の年間利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院3,598人 ②ひみ番屋街7,260人 ③市街地循環左回り7,631人 ④市街地循環右回り6,821人 新型コロナウィルスの5類移行に伴い、観光客数の回復により、利用者が増加し、どの系統も目標値を上回った。乗降調査を見ても市街地循環バスの左右回りともに氷見駅からひみ番屋街での乗降客数が多く、観光客の利用が増加していることが顕著にうかがえる。	1　乗降調査と利用実態の把握を継続し、利便性を確保・維持する。 ・乗降調査業務委託を実施する。 2　利用者数はコロナ前の水準に戻っていることから、使用者数の維持・確保のための取り組みとして、JR氷見線と連携した利用促進事業を今後も継続して実施する。 ・JR氷見線との乗り継ぎ時に1日フリー乗車券の特典付与等を行う。 3　老朽化した周遊バス車両の更新に合わせ、ラッピングを一新するとともに、周遊バスの利用向上につながる情報発信を行う。 ・市街地散策マップ等にバス経路・停留所・時刻表を掲載する。 ・親子おでかけ事業を実施して小学校、特別支援学校の児童を対象に、公共交通機関の利用を促進する無料乗車券付きのチラシを配布する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
氷見市地域公共交通活性化協議会	加越能バス株式会社	運行系統名：市街地循環右回り運行区間：氷見市民病院～JR氷見駅～氷見市民病院	1　現状分析と計画策定の基礎データとして乗降調査を実施した。 2　コロナ5類移行に伴い、利用者数は回復しているが、燃料費の高騰の影響については、県や市の補助金を活用しつつ、利便性確保・維持のために運行本数を維持した。 3　JR氷見線との乗り継ぎ時に一日フリー乗車券の特典を付与する事業を実施したほか、氷見市内の散策マップ等に当該バスの紹介や時刻表にアクセスできる二次元コードを掲載するなど、利用促進を図った。 4　氷見市芸術文化館の開館に合わせたバス停名の変更や観光客等にわかりやすい車内アナウンスを追加することにより、一層の利用環境の整備を行った。	A	事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。	A	1　目標・1便あたりの利用者数目標値平日4.0人、土日祝日4.7人・系統別の利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院1,300人 ②ひみ番屋街3,500人 ③市街地循環左回り5,800人 ④市街地循環右回り5,100人 2　効果達成状況 ・1便あたりの利用者数平日5.3人、土日祝日9.7人 ・系統別の年間利用者数 ①ひみ番屋街経由氷見市民病院3,598人 ②ひみ番屋街7,260人 ③市街地循環左回り7,631人 ④市街地循環右回り6,821人 新型コロナウィルスの5類移行に伴い、観光客数の回復により、利用者が増加し、どの系統も目標値を上回った。乗降調査を見ても市街地循環バスの左右回りともに氷見駅からひみ番屋街での乗降客数が多く、観光客の利用が増加していることが顕著にうかがえる。	1　乗降調査と利用実態の把握を継続し、利便性を確保・維持する。 ・乗降調査業務委託を実施する。 2　利用者数はコロナ前の水準に戻っていることから、使用者数の維持・確保のための取り組みとして、JR氷見線と連携した利用促進事業を今後も継続して実施する。 ・JR氷見線との乗り継ぎ時に1日フリー乗車券の特典付与等を行う。 3　老朽化した周遊バス車両の更新に合わせ、ラッピングを一新するとともに、周遊バスの利用向上につながる情報発信を行う。 ・市街地散策マップ等にバス経路・停留所・時刻表を掲載する。 ・親子おでかけ事業を実施して小学校、特別支援学校の児童を対象に、公共交通機関の利用を促進する無料乗車券付きのチラシを配布する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果						地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
砺波市地域公共交通会議	砺波市	東部循環線 麦秋苑・油田駅前～砺波駅～砺波市役所前	・バスダイヤ改正に向けて、市内全地区において公共交通に関して説明会や意見聴取を実施し、令和6年4月のバスダイヤ改正にて路線の再編を行う予定である。	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	①1便あたりの乗車人数 ・目標：2.0人／便 ・実績：1.9人／便 ・当該路線の利用者と想定していた福祉施設（麦秋苑、北部苑）等への利用が少ないため、目標に達していない状況となっている。	・福祉施設への利用が少ないため、目標に達していない状況であるため、当該路線の役割について見直しを行うべきである。 ・地区からも要望がある高校生等の通学に利用できるように、令和6年4月のダイヤ改正において当該路線は他路線と統合し、朝夕の通学等のため城端線に接続するダイヤ・路線に変更する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
上市町地域公共交通活性化協議会	上市町	・上市町営バス「白萩線」区域型運行 ・交通不便地域と地域間幹線である富山地方鉄道上市駅と接続	コロナ禍の影響を少なくするため、感染症拡大防止対策を徹底し安全・安心な環境を整え利用促進を図った。	A	当初の計画通り事業を実施することができた。	C	計画に位置付けた事業目標は計画運行便数に対する実績稼働率としており、白萩線　70%以上に設定していたところ、54.71%となった。 主な要因は、前回に比べ土曜日の利用率があがったものの、平日の利用頻度が下がった。毎日通勤に利用した人が10月に転居したことにより回数が減少、しかし新たな利用者は、徐々に増えている。	目標・効果の達成状況については、前年度より、土曜日の運行率10%増、利用者56人増、平日の運行率15%減、470人減であり、新たな利用者は微増しているものの、大幅な利用者増は見込めないので稼働率の修正が必要と考えている。 町としては、当該地域は交通不便地域であり、一定数の住民が存在し、バス利用者には免許返納者が多いこと、今後も高齢者が増え免許返納者が増えるであろうと考えているが、町全体のバランス（道路が狭隘で公共交通が入れない地域）や今後の財政負担を考慮した場合、一定の基準を設定せざるを得ないと考えている。なお、沿線自治会ではバス利用促進に関して協議が加速している。 今後、バス利用に関するチラシを作成・周知するなど利用促進に努めたい。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス(株)	(路線名)温泉片山津線 (運行区間)加賀温泉駅～片山津温泉～石川病院～湖城団地～加賀温泉駅	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。	A	令和4年12月24日大雪の影響で全便運休しました。事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	通勤および普通券利用者が増加したが、1便あたり乗車人員は11.86人と目標の12人を若干下回った。しかし、昨年の乗車人員10.45人を上回った。	引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。また、加賀市が推進するMaaSに積極的に参画することにより、利便性の向上を図る。あわせて、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の実現を図る。		業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス（株）	(路線名)山代大聖寺線 (運行区間)山中温泉～山代温泉東口～上河崎～大聖寺駅～大聖寺実業高校～かが交流プラザさくら	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	普通券利用者が減少したことが影響し、1便あたり乗車人員は6.52人と目標の8人を下回った。	引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。また、加賀市が推進するMaaSに積極的に参画することにより、利便性の向上を図る。あわせて、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の実現を図る。		業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス(株)	(路線名)温泉大聖寺線 (運行区間)加賀温泉駅～松が丘～大聖寺駅～かが交流プラザさくら	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	定期および定期外利用者が微増したが、1便あたり乗車人員は3.35人と目標の5人を下回った。しかし、昨年の乗車人員3.25人を上回った。	引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。また、加賀市が推進するMaaSに積極的に参画することにより、利便性の向上を図る。あわせて、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の実現を図る。	業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス（株）	(路線名)吉崎線 (運行区間)加賀温泉駅～上河崎～大聖寺駅～塩屋	今年度も引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	定期券利用者が減少したが、普通券利用者が増加し、1便あたり乗車人員は11.85人と目標の11人を若干上回った。	引き続き、MM施策として加賀市の協力のもと、加賀市内全世帯と高校の新入生に時刻表を配布する。また、加賀市が推進するMaaSに積極的に参画することにより、利便性の向上を図る。あわせて、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の実現を図る。		業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	日本海観光バス株式会社	（路線名）キャンパス加賀越前線（運行区間）加賀温泉駅～菅生石部神社～吉崎御坊蓮如上人記念館	新型コロナウイルス感染症の影響を受け、地域住民の路線として取り組むように新設した。	B	事業は計画的に位置づけされた通り適切に実施された。	C	便数が3便のため利用者が少なく、1便当たりの乗車人数は１．８５人でした。 【目標】 1便あたりの利用人数8人	ダイヤの再編成を検討し、便数の改善に努める。	事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、まずは1便あたりの利用者数が目標に達しなかったのは本当に1日あたりの便数が少ないのが原因なのか、そもそも系統としてどの程度需要があるのかから分析し、目標不達の原因を明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	日本海観光バス株式会社	（路線名）キャンパス海まわり線（運行区間）加賀温泉駅～橋立漁港～加賀温泉駅	従来の海まわり線を縮小し、地域住民の移動時間短縮とした経路とした。	B	事業は計画的に位置づけされた通り適切に実施された。	B	便数は6便とおおむね等間隔で運行して利便性を保ち、1便当たりの乗車人数は6.92人でした。 【目標】 1便あたりの利用人数8人	沿線住民に割安回数券の利用促進に努める。	事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、まずは1便あたりの利用者数が目標に達しなかったのはなぜかという観点から分析し、その原因を明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	日本海観光バス株式会社	（路線名）キャンパス加賀小松線（運行区間）加賀温泉駅～ゆのくにの森～那谷寺	新型コロナウイルス感染症の影響を受け、地域住民の路線として取り組むように新設した。	B	事業は計画的に位置づけされた通り適切に実施された。	B	便数が3便のため利用者が少なく、1便あたり3.34人でした。 【目標】 1便あたりの利用人数8人	ダイヤの再編成を検討し、便数の改善に努める。		事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、まずは1便あたりの利用者数が目標に達しなかったのは本当に1日あたりの便数が少ないのが原因なのか、そもそも系統としてどの程度需要があるのかから分析し、目標不達の原因を明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	日本海観光バス株式会社	（路線名）キャンバス小松空港線（運行区間）加賀温泉駅～片山津温泉総湯～加賀温泉駅	新型コロナウイルス感染症の影響を受け休止していましたが、沿線住民と、飛行機利用者の利用促進のため運行を再開した。	B	事業は計画的に位置づけされた通り適切に実施された。	B	便数が3便のため利用者が少なく、1便あたり3．77人でした。 【目標】 1便あたりの利用人数8人	ダイヤの再編成を検討し、便数の改善に努める。		事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、まずは1便あたりの利用者数が目標に達しなかったのは本当に1日あたりの便数が少ないのが原因なのか、そもそも系統としてどの程度需要があるのかから分析し、目標不達の原因を明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：南部ルート 運行区間：内灘駅～内灘町役場～内灘駅（町内循環） ※R4.10～R5.3	利用者へのアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施することで、コミュニティバス事業の実績向上という目標に対し、地域が一体となって取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：全町ルート 運行区間：内灘駅～西荒屋公民館前～内灘駅（町内循環） ※R4.10～R5.3	利用者へのアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施することで、コミュニティバス事業の実績向上という目標に対し、地域が一体となって取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：にしルート 運行区間：ほのぼの湯～千鳥台1丁目～ほのぼの湯（町内循環） ※R4.10～R5.3	利用者へのアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施することで、コミュニティバス事業の実績向上という目標に対し、地域が一体となって取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：ひがしルート 運行区間：ほのぼの湯～少年の家～ほのぼの湯（町内循環） ※R4.10～R5.3	利用者へのアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施することで、コミュニティバス事業の実績向上という目標に対し、地域が一体となって取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：白帆台ルート 運行区間：白帆台2丁目北～ハマナス1丁目～内灘駅（往復） ※R4.10～R5.3	利用者へのアンケートや運行事業者へのヒアリングを実施することで、コミュニティバス事業の実績向上という目標に対し、地域が一体となって取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：時計回りルート 運行区間：内灘駅～内灘町役場～内灘駅（町内循環） ※R5.4～R5.9	地域の声に配慮し変更した運行計画に基づき、新たなルート・ダイヤによる運行を令和5年4月に開始した。また、引き続き運転免許証返納者にコミュニティバスの定期券や回数券を交付している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：反時計回りルート 運行区間：内灘駅～内灘町役場～内灘駅（町内循環） ※R5.4～R5.9	地域の声に配慮し変更した運行計画に基づき、新たなルート・ダイヤによる運行を令和5年4月に開始した。また、引き続き運転免許証返納者にコミュニティバスの定期券や回数券を交付している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス㈱	系統名：8の字ルート 運行区間：ほのぼの湯～千鳥台1丁目、少年の家～ほのぼの湯（町内循環） ※R5.4～R5.9	地域の声に配慮し変更した運行計画に基づき、新たなルート・ダイヤによる運行を令和5年4月に開始した。また、引き続き運転免許証返納者にコミュニティバスの定期券や回数券を交付している。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	地域公共交通確保維持改善事業の補助対象系統の減少により、前年同時期（R3.10～R4.9）に比べ、利用者数は13.3%減少している。また、前年同時期に比べ、コミュニティバス事業全体の収入が8.5%減少している。さらに、老朽車両に対する修繕費の発生や燃料費高騰の影響を受け、収支率は目標の20.5%に対し、13.2%に留まった。	内灘町地域公共交通計画に基づき、コミュニティバスの利便性向上と効率化を図るため、大幅に運行計画を変更し、令和5年4月にこれに基づく運行を開始したところである。コミュニティバス利用者へのアンケートや、運行事業者へのヒアリングを通じ、利用者にとって分かりやすく、町内主要施設への直達性に配慮したルート・ダイヤ設定が実現した。しかし、改編直後ということもあり、事業の目標・効果の達成状況は芳しくない。既存の利用者だけでなく、新たな利用者を獲得するため、利便性の高い公共交通が町内に整備されていることを一層周知することで、収支率の改善に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりでる。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：旭山線 運行区間（津幡駅～石川高専前～旭山公園前） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 （R4.10～R5.9）259.91円 b平均乗車人数/1回 9.25人 （R4.10～R5.9） 10.95人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成はならず残念だが、前年度後半から順調に伸びていた平均乗車人数が今年度も更に伸びた。数値的にも目標を達成出来たことから、今後はこの状況を維持出来るよう利用者の意見等も参考に更なる利用促進を図る。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：潟端線 運行区間（津幡駅～潟端陽香台口～津幡駅、津幡駅～潟端陽香台口～役場前） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 (R4.10～R5.9)259.91円 b平均乗車人数/1回　2.12人 (R4.10～R5.9)　2.32人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：太田線 運行区間（役場前～津幡中央～太田～津幡駅、役場前～太田～津幡駅、津幡検問所前～津幡駅～津幡南中学校前） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 (R4.10～R5.9)259.91円 b平均乗車人数/1回　3.51人 (R4.10～R5.9)　5.06人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成はならず残念だが、前年度後半から順調に伸びていた平均乗車人数が今年度も更に伸びた。数値的にも目標を達成出来たことから、今後はこの状況を維持出来るよう利用者の意見等も参考に更なる利用促進を図る。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：井上線 運行区間（津幡駅～津幡中央～井上小学校前、津幡駅～役場前～井上小学校前、井上保育園前～役場前～津幡駅、井上保育園前～津幡中央～津幡駅） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 （R4.10～R5.9）259.91円 b平均乗車人数/1回　2.33人 （R4.10～R5.9）　4.00人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成はならず残念だが、前年度後半から順調に伸びていた平均乗車人数が今年度も更に伸びた。数値的にも目標を達成出来たことから、今後はこの状況を維持出来るよう利用者の意見等も参考に更なる利用促進を図る。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：緑が丘線 運行区間（津幡駅～緑が丘～森林公園南口、津幡駅～白鳥神社前～近懇館前、4丁目公園前～白鳥神社前～津幡駅、エクセルタウン～役場前～津幡駅） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 (R4.10～R5.9)259.91円 b平均乗車人数/1回　3.71人 (R4.10～R5.9)　4.82人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成はならず残念だが、前年度後半から順調に伸びていた平均乗車人数が今年度も更に伸びた。数値的にも目標を達成出来たことから、今後はこの状況を維持出来るよう利用者の意見等も参考に更なる利用促進を図る。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
津幡町地域公共交通活性化協議会	津幡町	系統名：領家線 運行区間（津幡駅～本津幡駅～裏舟橋） ※車両減価償却費等国庫補助金対象路線	鉄道との接続を考慮するなど、利用者の利便性を考慮したダイヤ改正を行った。また、ダイヤ改正の時刻表を地域内全戸に配布し利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	（a目標達せず、b目標達成） a運行コストを1km当たり250円以内 （R4.10～R5.9）259.91円 b平均乗車人数/1回　2.00人 （R4.10～R5.9）　2.54人	昨今の物価高騰などの影響により、運行コストの目標は達成出来なかったが、平均乗車人数の目標は達成出来た。しかしながら、鉄道との乗継ダイヤ等の調整を行っているにも関わらず利用者が少ない系統もあることから、今後はより利便性及び効率性が高い運行等を検討する。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
宝達志水町地域公共交通協議会	株式会社敷浪タクシー	(1)運行系統名 デマンドタクシー (2)運行区域 宝達志水町全域及び羽咋市の一部	昨年度の事業評価総括表では、「実績向上に向けて具体的な改善策の検討」「実施について地域一帯となった推進」「適切な検証の実施」について言及された。 今年度は、⑤目標・効果達成状況と⑥事業の今後の改善点を明確化する。 デマンド（乗合）タクシーの料金について、旧町域区域内の移動運賃を500円/回から300円/回に引下げたことで料金に対する改善を実施し、利用実績の向上に寄与している。 地域一帯となった推進を行うため、時刻表を前事業年度に全戸配布しているほか、主要施設への設置及び希望者への再配布を実施した。 適切な検証の実施のため、地域公共交通協議会の審議に付し、持続性向上、利用促進の検討を行った。	A	前事業期間では、R4.9.19-20に台風の接近があったものの計画どおり運行することができた。 本事業期間では、R4.12に豪雪があったものの計画どおり運行するなど、事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施されたと評価している。	B	生活交通確保維持改善事業では、利用者の目標はH28からR2の平均値を参考に7,000人以上の利用人数を設定していた。 R4.10月～R5.9月の実績 6,687人（+24.0%） 【参考】 R3.10月～R4.9月の実績 5,393人 料金の高さに対する改善要望が多かったことから移動運賃の引き下げを実施したことで利用実績の増加につながっていると自己評価した。 また、外部要因として、コロナ禍による外出抑制が5類に移行したことにより解除されたことの影響も大きいと評価している。 しかし、目標として設定する7,000人以上の利用は未達のため、継続して利用者を増加させる取組を実施する必要がある。	コミュニティバスの走行ルートを利用ニーズの多い宝寿荘に特化したものとし、それ以外の移動ニーズは、区域型運行であるデマンド（乗合）タクシーが担うことで役割の分担、明確化を行っている。 料金の改善を実施したことにより利用者数の増加に寄与しているが、デマンド（乗合）タクシーの利便性等の周知を継続的に実施することにより需要の掘り起こしや継続利用の促進を行い、利用者数の増加を図る必要がある。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
小松市地域公共交通活性化協議会	日本海観光バス（株）	運行系統名：市内循環線ブルーこまち（市役所先行、園町先行）	令和５年４月１日からら く賃パスポート（高齢者・障がい者・学生が市内路線バス乗り放題のパスポート）にQRコードを付与し、乗降時にタッチして読み込ませることで、パスポート利用者のODデータ取得が可能となった。取得したODデータを分析することで、ダイヤ変更やルート見直しを検討しているところである。	A	事業は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	目標利用者数 24,000人に対し、21,628人であった。 ＜要因＞ コロナ禍による外出自粛により、コロナ禍前より外出頻度が減少した生活スタイルが定着したことにより利用者数が減少したと想定される。 【10月～9月】 R4　22,005人 R5　21,628人　　−377人	・今年度から付与したらく賃パスポートのQRコードからODデータを取得し分析することで、ダイヤ変更やルート見直しを実施していく。 ・令和6年3月の北陸新幹線小松駅開業に合わせ、キャッシュレス化（交通系ICカード）を実施し、利用者の利便性向上を図る。 ・引き続き、広報やHP等での周知、バスマップの配布等により利用の促進を図る。	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
金沢市交通まちづくり協議会	金城交通㈱ なるわ交通㈱ ※運行事業者	チョイソコかなざわ （区域運行） ※国庫補助対象期間 ：補助開始 R5.5～R5.9	―	A	計画に位置づけられたとおり、適切に事業が実施された。	B	・1箇月平均利用者数 目標：291人 実績：446人 （R5.5～9実績） ・収支率 目標：5% 実績：6地区のうち 5地区が達成 （6.1～24.1% （R5.5～9実績）） ・利用者満足度 目標：65% 実績：78% （R5.9アンケート）	一部の地区で収支率の達成が困難な見込のため、今まで以上に事業主体（地域団体）のイベント・活動と連携した利用促進策の実施及び周知広報に努める。	事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：離島航路運営費等補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
佐渡航路確保維持改善協議会	佐渡汽船株式会社	小木直江津航路	・前回の評価を踏まえ、事業再生に向けたコスト削減に努めるとともに、令和4年度に再導入を決定し令和5年4月に就航したカーフェリーに関して、運航期間拡大、広告宣伝や下船後の二次交通の強化、キャンペーンの実施などにより輸送量拡大を図った。 ・併せて、新潟県、佐渡市、上越市、佐渡汽船及びみちのりホールディングスで締結した「佐渡航路の維持確保及び活性化に向けた協定書」に基づき、関係者で連携しながら、輸送量確保・拡大に向けて取り組んだ。 （主な取組） 〇令和5年4月29日、カーフェリー「こがね丸」の運航開始にあわせ、ターミナルで歓送迎イベント開催。 〇新潟・直江津周遊コースや直江津航路往復コースの宣伝強化。 〇マイカー日帰りパックやNEXCOと連携した黄金KAIDO割引の実施によるマイカー誘客 〇有人国境離島法（滞在型観光）を活用した利用促進。 〇地元市と連携した広域観光の取組強化。（佐渡市「さどまる倶楽部での割引」、佐渡市・上越市「小木直江津航路応援クーポン券（佐渡市と上越市の個店で利用可）配布」等） 〇外国人向け個人旅行予約サイトとの契約、訪日外国人団体割引の実施等による誘客強化。 〇各種イベントの実施とInstagram、YouTube、LINE等SNSやHP活用による情報発信強化（御船印販売、黄金KAIDOキャンペーン、1等ウィズドッグルーム設置、フォトコンテスト等） 〇直江津港20時到着時の二次交通対策として「駅ライナー便（直江津港→直江津駅→上越妙高駅）」を運行。	A	計画に位置付けられたとおり適切に実施された。 ・令和4年3月末以降、新たな経営体制のもと、みちのりホールディングスがこれまで培ってきた様々な誘客促進や利便性向上などのノウハウを、関係者と連携しながら佐渡航路に展開した。 ・また、事業再生に向け、社員の意識改革や佐渡汽船グループ5社統合によるグループ一体経営推進、貨物運賃見直し等による増収策などにも取り組んだ。 ・離島航路3カ年計画の「3.収入の増加・確保に関する事項」については、新型コロナ感染症の影響の大きかった前年度から反転し、無印良品直江津店での企画や島内での釣りの魅力発信（「新潟フィッシングショー」への参加、フォトコンテスト開催）、アース・セレブレーションでの募集旅行催行・ハーバーマーケット出展など、幅広いイベントを実施・参加することができた。	C	目標を達成できなかった。 ・輸送人員は計画91,965人に対し、実績は62,091人となった。（計画比67.5%） ・佐渡汽船は関係者と連携しながら、本航路の利用促進や輸送需要の掘り起こしに努めたものの、目標には届かなかった。 ・なお、前年と比較すると、輸送需要の回復やカーフェリー導入などにより、輸送実績は197.9%、＋30,713人となった。 （主な取組効果） 〇新潟・直江津周遊コース、直江津航路往復コースの実績（個人・団体）15,649人（前年比＋4,314人） 〇さどまる倶楽部の割引による実績2,182人（前年比＋1,536人） 〇有人国境離島法（滞在型観光）を活用した利用促進の実績437人（前年比▲916人）	・行政支援により2022年決算で黒字を達成するなど、佐渡汽船の事業継続には一定の目途が立ったものの、輸送実績は新型コロナ感染拡大以前と比較すると依然として厳しい状況が続いている。 ・輸送需要の本格的な回復が不透明な状況の中ではあるが、佐渡汽船はみちのりHDによる新たな経営体制のもと、本航路の維持確保とともに、事業再生に向けて、継続的に経営改善に取り組んでいる。 ・本航路は観光利用が多く、今後の世界遺産登録も見据え、地元を中心にカーフェリー再導入の要望が行われていたところ、佐渡汽船は令和5年度にカーフェリーを再導入し、車両航送を取り込むことで、輸送量拡大とともに、収支改善を図ることとした。 ・今後も事業再生に向けて、コスト削減等に努めるとともに、カーフェリー再導入に伴う輸送量拡大に向け、関係自治体においては、佐渡汽船の取組との連携を深めるとともに、観光関係者も交えながら、外国人観光客や、本航路利用が期待される中部・関西地区などからの誘客を行い、利用者の増加を図っていくこととする。 ・また、5者間で締結した協定書にもとづき、定期的に佐渡汽船の経営状況を把握し、引き続き、佐渡航路の維持・確保に努めることとする。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：離島航路運営費等補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果							地方運輸局等における二次評価結果
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点		評価結果
粟島浦村地域公共交通協議会	粟島汽船株式会社	粟島と本土（岩船）を結ぶ唯一の交通手段で、通院や買い物などで利用する島民のほか、公共工事関係者や観光客が主となっており、利用者には欠かすことができない役割を担っている。	・船員については甲板員1名機関士2名が退職し人数確保が喫緊の課題である。今季春に1名就職見込み。 ・島内イベントは4月島内マラソンが時化予報の為、中止。5月の島開き、6月にクリーンアップ作戦（島内海岸清掃ボランティア）などが開催された。旅客輸送人員は5月は4,532名（前年比＋931名）、8月は6,593名（＋1,255名）全体で32,988名（前年比+2,650名）。 ・経費はドック内容の見直しもあり船舶修繕費が約5,002万円（昨年比約▲590万円）、全体では約53,244万円（昨年比約▲1,241万円）。ただし燃油高騰もあり燃料潤滑費は約6,334万（＋606万）となっている。	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	R5年度の目標に対する実績 【旅客輸送人員】 目標56,000人、実績32,988人 （達成率58.9%） 【欠損額増加の抑制】 目標（前年度） ▲206,027,147円 実績（今年度） ▲338,607,243円	・今後も安定的な運航を維持するため、船員の確保・育成に努める。 ・利用者を増やすため島内のイベントを実施し利用促進に取り組む。 ・観光客の誘致増加に向けて観光協会と連携し「あわしま自然体験」での体験を目的とした利用者の誘致や県の支援事業を活用した体験の割引など、若者、子供を対象とした体験イベント等を企画し実施していく。 ・一層の経費削減を行い、欠損額の抑制に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
佐渡市地域公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・公共交通に関する現況調査 ・市民及び利用者のニーズ把握 ・佐渡市地域公共交通計画（案）の取りまとめ 【結果概要】 ・既存データの整理や事業者等関係者へのヒアリングにより、公共交通の現状を把握した。 ・市民や市内高校生へのアンケートにより利用状況や改善要望を把握し、課題を整理した。 ・各種調査を踏まえ、本市にとって望ましい公共交通体系のあり方について検討し、計画の素案を取りまとめた。 ・今後パブリックコメント、協議会での審議を経て計画策定を予定している。	A	計画通り事業は適切に実施されている。	【事業名】 佐渡市地域公共交通計画策定調査事業 【事業内容】 ・公共交通に関する現況調査 ・市民及び利用者のニーズ把握 ・佐渡市地域公共交通計画（案）の取りまとめ 【実施時期】 令和5年5月～令和6年3月 【計画策定の方針】 現在の網計画をもとに、まちづくりとの連携・一体性を確保しながら交通ネットワークの構築やサービス向上を図り、多様な主体が支える持続可能な公共交通の実現に向けた佐渡市地域公共交通計画を策定する。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
伊那市地域公共交通協議会	・公共王通の現状分析・評価 ・地域住民アンケート調査 ・地域住民との意見交換 ・地域公共交通課題整理 ・計画基本方針・目標設定 ・施策内容の検討 ・伊那市地域公共交通計画作成 【結果の概要】 ・地勢や人口動態観光等各種データや関連計画を整理した。 ・伊那本線、市街地循環バス、市内西循環線の利用者に対するアンケートのほか、1000世帯に市民アンケートを行った。 ・地域公共交通の問題・課題をまとめた	A	計画通り事業は適切に実施されている	伊那市地域公共交通計画策定業務 ①事業の結果概要欄記載のとおり調査結果を集計、分析中。令和6年1月、協議会にて意見募集、パブリックコメントの実施。2月、協議会で検討し、伊那市地域公共交通計画を策定する。 策定時期：令和6年3月（予定）	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
大町市地域公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・現行計画（総合連携計画）の評価 ・地域の現況把握及び上位・関連計画の整理 ・利用実態調査及び市民・関係者への意識調査 【結果概要】 ・地域特性や市内公共交通の状況等を整理。 ・市民や利用者、観光来訪者へのアンケート及び関係団体へのヒアリング等を実施。 ・各種調査結果から当市の現状や特徴・課題等について協議会で情報を共有。 ・今後、当市公共交通の方向性や目標、具体的施策等に結び付けられるよう素案を作成し、協議会の検討を経て計画をとりまとめる。	A	計画どおり適切に実施されている。	▶ 立地適正化計画に掲げるコンパクトプラスネットワークを支援する公共交通の構築。 ・中心市街地内での移動支援（通院・買物・社会参加、通勤・通学） ・市外への移動支援（通勤・通学等） ▶ 公共交通ネットワークの機能分担 ・圏域間幹線、地域内幹線、地域内支線としての位置付け ・観光型路線やスクールバスとの役割分担又は連携 ▶ 利用環境の改善 ・低利用路線の運行方式見直し検討 ・利便性向上策の検討（時刻表等の改善、バスロケ・キャッシュレスの導入、待合所の整備等） ▶ 公共交通の利用促進、啓発活動 ▶ 利用者、行政、事業者の連携強化及び役割分担 なお、令和7年度確保維持改善事業（フィーダー系統）の活用ができればと考えている。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・地域公共交通計画の策定 ・協議会、検討部会開催 ・住民説明会開催 茅野市・原村においては、平成21（2009）年に茅野市・原村地域公共交通活性化協議会を設立し、協働で「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画（平成22年度～24年度）」を策定し、この計画に基づき路線バスを中心とした公共交通網の見直しを図り維持確保を行ってきた。 取り組みとしては、茅野市では、令和2（2020）年、3（2021）年に、国の支援も受けながらAIデマンド運行や観光路線における実証運行を実施し、分野ごとに今後の公共交通のあり方について議論を重ねてきており、原村においても、令和4（2022）年度には新たな公共交通のあり方を模索するための実証運行を実施した。 また、昨年度は、国の支援を受けながら利用実態調査、市民意識調査も実施し、これら各種実証運行、調査結果を踏まえ、お互いの交通施策の経緯を踏まえた中で、茅野市と原村が一体の生活圏としての公共交通体系の構築、持続可能な交通手段の確保を目指し、、地域公共交通を生かした持続可能なまちづくりを推進するための地域公共交通計画の策定に取り組んだ。	A	計画通り事業は適切に実施されている。	【補助対象事業名】 地域公共交通調査事業（計画策定事業） 【事業内容】 ・地域公共交通計画の策定 ・協議会、検討部会開催 ・住民説明会開催 【計画策定の方針】 計画では「安心して、使いやすい地域公共交通」「利便性の高い公共交通体系」「みんなで支える持続性のある地域公共交通」の3つの目標を掲げ、地域内の公共交通体系と各手段の位置づけを明確にした施策の立案、数値目標の達成に向けた推進体制を明確化し、茅野市と原村が一体の生活圏としての公共交通体系の構築、持続可能な交通手段の確保を目指し令和6年3月の策定を予定している。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
南箕輪村地域公共交通協議会	**【地域概況調査】**点在する居住区と河岸段丘による標高差、伊那市との生活圏の一体性などを把握。 **【上位計画、関連計画の把握】**総合計画、都市計画MPなどのほか、県計画の動向などを把握。 **【現行公共交通施策の把握】**事業者路線、コミュニティバス、デマンド乗合等の運行状況、収支等を把握 **【バス利用実態調査】**9/11～12に村内の3路線のバスで利用者から直接聞き取るアンケートを実施し151人からの回答を得た。運行日拡充など多くの要望が寄せられた。 **【乗降人数調査】**9/19～25に村巡回バス全路線のバスの車内にドライブレコーダーを設置し、乗降人数をカウント。利用はまばらで利用者数は平均2.4人/便。買物、通院、温泉など、幅広い用途があるものの、5人を超える利用のあるのは養護学校の通学だけであることなどが明らかとなった。 **【村民アンケート調査】**7月下旬～8中旬にかけて村住民基本台帳より1,000世帯を抽出。305世帯560人からの回答があった。15%が交通不便者であったが、家族送迎に依存し、公共交通の利用が低調であることや、運転をやめたあとの生活の不安感が強いことなどが明らかとなった。 **【地域公共交通に関する課題の整理】**上記の内容などを踏まえて、現行の巡回バスが厳しい局面を迎えていること、今後は、個別需要に細かく対応していくことが重要になることなどを打ち出した。	A	計画通り事業は適切に実施されている。	調査によって、村の交通施策の課題を把握することができた。今回の調査踏まえて、協議会の委員に意見を聴取し、令和6年3月に開催予定の協議会にて地域公共交通計画の策定するかどうかを決定していく。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、来年度の地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
南信州地域交通問題協議会	・くらしの移動ニーズ調査について、高校生については阿南高校に通う高校1・2年生を対象にアンケート調査を実施した。一定の傾向や要望について掴むことができた。 また、高齢者については特に関わる社会福祉協議会や包括支援センター職員と意見交換を交わし、傾向の把握に努めることができた。 ・高齢者向けサービス検討については、地域内のタクシー事業者を育てることで、バスからタクシーによるエリア内輸送を強化する方向でドアツードア型のサービスの検討を行った。 ・南部5町村のバス・タクシーを一体的に管理、運行することで、管理にかかる人的コストの圧縮と各地域内の交通人材の育成に資する或いは参画しやすくする形での組織形態の検討を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。	次年度以降より、今回作成した素案をもって地域内協議を進めていく。その諸調整の過程で、公共交通の利便性が高めることが見込める場合、南部エリアにおける地域公共交通利便増進計画の策定に移行する。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通利便増進実施計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
富山市都市交通協議会	【事業内容】 ・地域公共交通計画の基本方針の検討 ・目標、数値指標の検討 ・目標を達成するための施策の検討 ・推進体制の検討 ・計画のとりまとめ ・地域公共交通会議（法定協議会）の運営支援 【結果概要】 ・交通事業者等関係者との調整の上、法定協議会にて、基本方針や数理指標、施策、推進体制等を審議し、検討を進めた。	A	計画通り事業は実施された。	今後、計画（案）におけるパブリックコメントを実施し、計画に反映の上、法定協議会へ諮り計画を策定する。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	【事業内容】 ・黒部市の公共交通等に関する現況把握 ・利用者ニーズ調査 ・黒部市地域公共交通計画の策定 ・打合せ協議 【結果概要】 ・市内公共交通の持続可能性を検討するための基礎資料として、利用者数や運行状況、運行体制等の整理を行った。 ・市民アンケート調査では、市民の交通行動や公共交通に対する評価、公共交通のあり方に関する意向等を把握した。 ・北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅の利用に関するアンケート調査では、北陸新幹線利用者の交通行動や黒部宇奈月温泉駅の利用環境に対する評価等を把握した。 ・路線バス利用者アンケート調査では、路線バス利用者の交通行動や路線バスの利用環境に対する評価等を把握した。 ・以上の調査等を踏まえ、黒部市地域公共交通計画を取りまとめる予定である。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。	・左記の調査結果や現行計画の検証結果、まちづくり の動き等を踏まえ、地域公共交通計画策定の方向性 を次のように整理した。 ①公共交通網の持続可能性・利便性の向上 ②まちづくりや観光との連携 ③市民・企業・店舗等の公共交通へのさらなる参画 ④情報環境の充実と交通基盤の整備 ・上記の方向性に基づく基本理念を「出かけてたのし いまちを育み　地域が一体となってまもり育てる 未来へつながる公共交通」と設定し、その実現に向 けた黒部市地域公共交通計画を令和5年度末までに 策定する予定としている。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
小矢部市地域公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・現状データの更新及び再整理 ・公共交通の現況及び利用ニーズの把握 ・現計画のフォローアップ及び新たな課題の整理 【結果概要】 ・現状データの更新及び再整理を実施した。 ・AIオンデマンド交通の実証運行について利用者アンケートを2回実施し、現況を把握した。この結果を踏まえ、市営バスの再編を進め、路線定期運行は通勤通学で利用の多い時間帯の路線は引き続き維持し、利用の少ない時間帯はAIオンデマンド交通に移行することとした。 ・現計画を評価し、新たな課題の整理を実施している。 ・今後のパブリックコメント及び協議会の検討を経て、小矢部市地域公共交通計画として最終的にとりまとめる。	A	事業が適切に実施されている。 （令和6年3月作成予定）	調査及び現状データの取りまとめ結果から、公共交通利用者の移動需要及び路線毎の効率性等を把握することができた。 　そこから、下記の基本理念と基本方針を定め、計画作成を実施していく。 基本理念：「ずっと住み続けられる、楽しく生活ができる小矢部市を目指し、移動をもっと便利に！快適に！」 基本方針1：「地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの再構築」 ・地域ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築により、市民一人当たりの公共交通利用回数を増やすとともに、スポンサー制度の拡充による収支率の改善や公的負担額の低減を図り、持続可能な公共交通ネットワークの確保を目指す。 基本方針2：「交通DXの推進による誰もが利用しやすい環境の整備」 ・誰もが利用しやすい環境を整備することで、市民の公共交通に対する満足度の向上を図り、さらなる利用促進を目指す。 基本方針3：「多様な共創による公共交通の利用促進」 ・公共交通の利便性が高まることでまちなか居住の促進につながり、まちなかの魅力向上を目指す。 ・自家用車に依存しなくても暮らすことができる公共交通サービスの提供により、誰もが安心して移動できる地域づくりを目指す。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 　なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通調査事業（計画策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
石川中央都市圏地域公共交通協議会	【事業内容】 ・地域における持続可能な公共交通ネットワーク構築の検討に係る調査 ・他の種類への旅客運送事業への転換に係る検討 ・地域公共交通の利便増進に関する計画のとりまとめ ・会議運営支援　など 【結果概要】 ・既存の公共交通ネットワークを再編し、持続可能な公共交通ネットワークを構築するにあたり、地域住民や利用者に与える影響等を整理した。 ・上記を踏まえ、北陸鉄道線を他の旅客運送事業（みなし上下分離を含む）へ転換するための事業実施内容や事業構造の変更に係る検討を行ったほか、転換に必要な事業概要やそれに基づく必要投資額の検討、沿線自治体の負担額のシミュレーションや需要・収支予測等を行った。これを踏まえて、北陸鉄道線の沿線自治体首長会議において、北陸鉄道線を鉄道として存続させることが決定された。 ・行政のかかわり方の内容や、利便性を向上させ、より多くの住民の利用を促すための取組をとりまとめ、利便増進実施計画を策定する予定であったが、このたびの令和6年能登半島地震の対応等により協議会の開催が延期となったため、本年度は計画案の策定までとし、次年度開催の協議会にて関係者等の意見聴取を行い計画を策定する。	A	計画通り事業は適切に実施されている。 次年度早期の策定、国土交通大臣への認定申請に向け引き続き事業を進めていく。	別途策定する、北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画との整合を図るとともに、利便増進実施計画については、以下の事業について記載する予定。 〇共通乗車船券の発行 ・「石川線－金沢まちなかマル得きっぷ」の本格運用 北陸鉄道石川線と路線バスが8時間乗り降り自由となる鉄道・バス共通のデジタル乗車券の本格導入（R6年度までは乗継円滑化実験として実施）。 ※上記と併せて行う事業 〇ICカード二次元コードの導入 クレジットカードやICa、二次元コード等で電車・バスが利用できる新システムの導入。 【スケジュール】 令和5年度中に地域公共交通利便増進実施計画の案を策定し、令和6年度に開催する協議会にて関係者に意見聴取したうえで、計画を策定し、国土交通大臣へ認定申請を提出予定。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、地域公共交通利便増進実施計画の策定に向けて、地域一体となって事業が進められることを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
新潟市移動等円滑化促進方針策定検討協議会	【事業内容】 (1)移動等円滑化促進方針案の検討及びとりまとめ (2)協議会開催 【結果概要】 (1)促進方針案の検討にあたり、まち歩き点検を実施（10月4、5日）し、関係部署や協議会委員との促進地区及び経路に関する調整や、全市的なバリアフリー化取組方針の合意形成を図り、とりまとめ完了予定。 (2)令和5年7月及び11月に有識者、関係団体、交通事業者、関係行政機関等で構成する協議会を開催し、促進方針の内容について協議を行った。	A	現在のところ、事業が計画に位置づけられたとおり適切に実施されている。	【補助対象事業名】 新潟市移動等円滑化促進方針策定事業 【事業内容】 (1)移動等円滑化促進方針案の検討及びとりまとめ (2)協議会開催 【実施時期】 令和5年4月～令和6年3月 【計画策定の方針】 ヒアリング調査及びまち歩き点検を踏まえ、バリアフリーに関する課題や利用者のニーズを把握するとともに、協議会委員の意見等を踏まえた上で、今後10年間のバリアフリーの計画を策定する。	協議会における事業評価結果②については、自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国が示している基本方針等に従いつつ、地域が一体となってバリアフリー化の促進が図られていくことを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通調査等事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業）

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
小千谷市移動等円滑化促進協議会	【事業内容】 ・協議会の開催 ・現状把握 ・事業者ヒアリング ・課題整理 ・移動等円滑化促進方針（案）作成 【結果概要】 ・協議会の開催　全4回開催 ・上位計画との整合確認実施、まち歩き点検による現状と課題の把握、移動等円滑化促進地区の設定協議実施 ・鉄道・バス事業者へのヒアリング調査実施 ・公共交通の現状、道路、公共的施設の状況把握などにより移動等円滑化の促進が必要な地区、生活関連施設、生活関連経路案の抽出 ・上記を踏まえ、協議会の検討を経て、小千谷市移動等円滑化促進方針を取りまとめる。	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。	今年度の事業を通じて、小千谷市移動等円滑化促進方針（案）を作成することができた。 今後1月末に開催する第4回協議会の審議を経て策定が完了する予定です。 令和6年度には引き続き地域公共交通調査事業（計画策定事業）を活用し、重点整備地区の設定、生活関連施設の設定及び一部は具体的な整備方針、特定事業の内容を示すなど、移動等円滑化基本構想の策定を見込んでいる。	協議会における事業評価結果②については、自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国が示している基本方針等に従いつつ、地域が一体となってバリアフリー化の促進が図られていくことを期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通再構築調査事業）

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通再構築調査事業

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
石川線・浅野川線任意協議会	【事業内容】 ・電車まつり（10/22）に、イベント列車及びアクセス列車を運行 ・初詣期間（1/1～1/3）に、白山比咩神社参拝客へのアクセス列車を運行 【結果概要】 ・電車まつりに、妖怪電車・急行・準急及びアクセス列車を運行 当日のデジタル乗車券販売枚数が、前年の同イベント開催日と 比較して15倍となった ・1/1に発生した地震により、地震発生～1/2までは全線運休し、1/3の臨時便も運休した（1/3の通常ダイヤは運行） デジタル初詣きっぷの販売目標（前年紙きっぷの5%）を達成できなかった	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	調査結果を受け、別途策定する北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において、鉄道の観光資源化を記載する予定であり、引き続きイベント実施時におけるアクセス列車運行と増便を検討していく予定。	事業実施の適切性及び、目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施について、地域一体となって進められるよう期待する。
石川線・浅野川線任意協議会	【事業内容】 ・列車内の自動放送の内容を充実（鉄道・バスの乗換情報を追加） 【結果概要】 ・3月16日のIRいしかわ鉄道、金沢以南開業にあわせて車内放送を更新する予定 更新から事業完了予定日までの企画乗車券の販売枚数で検証予定	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る予定	調査結果を受け、別途策定する北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において、IRいしかわ鉄道との乗り継ぎ利便向上を利用者利便向上施策として記載予定。	事業実施の適切性並びに実施については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施についても、地域一体となって進められるよう期待する。

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
石川線・浅野川線任意協議会	【事業内容】 ・石川線と路線バスの乗換案内を強化 （石川線・路線バスにおいて統一の愛称を付与予定、乗継時刻表の作成予定） 【結果概要】 ・石川線・路線バスにおいて統一の愛称を付与する予定 ・乗継時刻表の作成する予定 ・まちなか交通ガイドデジタル版に案内表記を追加の予定 更新から事業完了予定日までの企画乗車券の販売枚数で検証予定	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る予定	調査結果を受け、別途策定する北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において二次交通との接続強化を利用者利便向上施策として記載予定。	事業実施の適切性並びに実施については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施についても、地域一体となって進められるよう期待する。
石川線・浅野川線任意協議会	【事業内容】 ・学生・子供向けイベントの開催 【結果概要】 ・10月1日～31日、鉄道線こども無料キャンペーンを実施 ・修学旅行生向けSDGsツアーは、震災の影響もあり関係機関との調整のうえ、実施を見送る。 ・こども無料キャンペーンは期間中1374名の参加があり、鉄道線の認知を図る施策として一定の効果があったと思われる。	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	調査結果を受け、別途策定する北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画の利便性向上策において、鉄道線こども無料キャンペーンを定例イベントして記載予定。	事業実施の適切性及び、目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施について、地域一体となって進められるよう期待する。
石川線・浅野川線任意協議会	【事業内容】 ・各イベント・事業の広報費 【結果概要】 ・電車まつりB3ポスターを制作 ・初詣輸送のチラシ・ポスター他を製作 ・石川線・バス接続（シティライナー）のHP、広告を製作予定 ・こども無料月間の新聞広告を実施 ・修学旅行SDGsツアーの新聞広告は実施せず ・既に実施した広報宣伝については、参加状況を鑑みて一定の周知が図れたものと考えられる。	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	調査結果を受け、別途策定する北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において記載予定の利便性向上策事業の事業費用に、効果的なPR費用を盛り込む予定。	事業実施の適切性及び、目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施について、地域一体となって進められるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
（地域公共交通再構築調査事業）

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名：地域公共交通再構築調査事業

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針又は事業の今後の改善点	評価結果
石川中央都市圏地域公共交通会議	【事業内容】 ・デジタル交通サービス「のりまっし金沢」にクレジットカード情報を記憶する機能を追加 ・簡易な操作でデジタル乗車券を購入できる環境を整備し、北陸鉄道のサブスクリプション的利用の可能性を検証 【結果概要】 ・2月末に「のりまっし金沢」にクレジットカード情報を記憶する機能を実装 ・このことにより、公共交通利用のリピート率を高める効果があるのか実証実験を実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施される予定	別途策定する、北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において、「のりまっし金沢」の利用環境を向上させる取組（タッチ決済システムの導入や乗車券のデジタル化）を位置づけ、利用者の利便性向上を図る。	事業実施の適切性並びに実施については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施についても、地域一体となって進められるよう期待する。
石川中央都市圏地域公共交通会議	【事業内容】 ・沿線住民を対象に行う児童絵画コンクールの実施に合わせ、絵画コンクールの作品を列車内に展示するとともに、コンクール応募者の親子に鉄道線1日フリー乗車券を進呈 ・普段鉄道を利用しない沿線住民に対して、北陸鉄道線の認知拡大の可能性を検証 【結果概要】 ・夏休み時に実施した絵画コンクールの作品を9月下旬から10月下旬にかけて鉄道車両内に展示 ・合わせてコンクール応募者親子に鉄道線1日フリー乗車券を進呈（延べ360名） ・実験開始前に比べ鉄道線全体で14.4%の利用者が増加した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	別途策定する、北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において、鉄道ファン以外にも訴求するイベントの開催や企画乗車券の充実（まち歩きクーポンのデジタル化など）を行い、北陸鉄道線の認知を拡大する事業を位置づける。	事業実施の適切性及び、目標・効果達成状況並びに事業の今後の改善点については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施について、地域一体となって進められるよう期待する。

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性		③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
石川中央都市圏地域公共交通会議	【事業内容】 ・特定のクレジットカード（北國Visaデビットカード）で駐車券・乗車券のデジタルチケットを購入した際に、自動的に割引（ポイント還元）を実施するシステムを構築 ・北陸鉄道石川線四十万駅前をパーク・アンド・ライド駐車場として整備し、上記システムによるパーク・アンド・ライド普及拡大の可能性を検証 【結果概要】 ・2月1日（駐車場予約は1月29日）から3月15日まで実験を実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施される予定	別途策定する、北陸鉄道線に関する鉄道事業再構築実施計画において、新たなパーク・アンド・ライド施設の整備を位置づけ、当該システムを活用したパーク・アンド・ライドの普及拡大を目指す。	事業実施の適切性並びに実施については自己評価のとおり。具体的な改善策等の実施についても、地域一体となって進められるよう期待する。

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
長野市公共交通活性化・再生協議会	長野市、須坂市、飯綱町、高山村、小川村を運行する一般路線バス、乗合タクシー、市町村営バスに、JR東日本がSuicaをベースに開発した地域連携ICカードシステムを導入 ・地域連携ICカードを手掛けるベンダーと契約を締結し、要件定義、システム構築を行っている ・関係各社との調整を進めている	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施されている。 契約の締結が計画より遅れたものの、概ね計画のとおり進捗している	A	関係各社との調整は順調に進んでおり、予定通り完了の見込み	令和7年春の導入に向け、IC車載器の製造・取付け、ネットワークの構築を行うとともに、新サービスの導入に向けた広報を実施する	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 新型輸送サービス導入支援事業（AIオンデマンド交通の導入）

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
長野市	・信州新町地区で運行するAIオンデマンド交通システムバスの運行区域を、隣接する中条地区まで拡大。 ・住民への説明会に78人の参加があり、高齢者施設、学校、バス車内への掲示物等により、運行内容の周知を行っている。 ・周辺機器類の調達や、停留所の整備を行っている。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。 ・利用者や運行事業者の状況を精査し、運行内容の調整が完了した。 ・概ね計画のとおり進捗している。	A	目標は達成できる見込み。 【目標】 ・2地区を一体とすることで人員、車両の集約を計画。 ・中条地区で現状運行するデマンドバスの運行日を週3日から週5日へ拡充するよう調整。	令和6年4月の運行開始に向け、機器の調達、乗務員研修の実施、停留所、車両の整備を行い、利用者へのさらなる周知を実施する。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 新型輸送サービス（シェアサイクル）導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
一般社団法人安曇野市観光協会	・シェアサイクル（55台）のスマートロック 次世代スマートロックへの移行 ・シェアサイクル貸出返却用看板の設置（23枚） ・シェアサイクル貸出返却用ポートの新規設置（5箇所） ・シェアサイクリング用ヘルメット購入	A	事業は適切に実施されている。 安曇野市のシェアサイクリングは2023年11月末～2024年4月まで冬季休業に入っており、 現在は営業開始に向けて準備中である。 購入備品については全て届いているため、現在は設置に向け調整中。	A	2023年7月以降のシェアサイクル利用実績額の目標を各月2022年に対して110%を目標にした。 2023年8月106%、9月163%、10月116%、11月84%	シェアサイクルの利用実績は2022年と比べ2023年は115%増となった。長野県では安曇野・松本・塩尻・山形・朝日村・長野市がシェアサイクルを導入しており、広域連携でのシェアサイクルの発展を目指す。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 新型輸送サービス導入支援事業（AIオンデマンド交通の導入）

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
松川町地域公共交通対策協議会	利用低迷していた定時路線4線をR5.3で廃止とし、R5.4よりAIオンデマンド交通「チョイソコまつかわ」の運行を開始するもの。 事業の実施内容としては、「チョイソコまつかわ」を円滑に運行すべく、「①利用者向け案内（パンフレットや乗降位置標示）の整備」、「②AIオンデマンド交通システムと付随する運行管理機器の整備」、「③専用回線による予約受付コールセンターの設置および運営」、「④デマンド専用車両2台の調達と運行委託」の4点が主となる。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった点もあったが（⑤参照）、それに対する課題の課題の整理が図られた。	交付申請時の目標値として、年間利用者数7,000人を設定したが、R5年度の実績値は12月末までの1日あたり利用者数18.6人を用いて試算した場合、4,519人での着地見込みとなり未達。主な要因は住民周知の出遅れであり、挽回策として自治会や福祉団体等に出向き住民説明会を開催したほか、通勤通学時間帯に駅前で街頭PRを実施するなど取り組んできた。結果として月次の輸送人員もR5.5単月272人からR5.12単月487人まで増加してきており、引き続き住民周知を主軸とした利用促進策を展開していく。また、追加の改善策として、「(1)利用状況やゼロカーボンの推進を考慮した運行車両の更新」、「(2)現在効果実証中の高齢者の免許返納の推進に向けた地方自治体の対策の本格導入」の2点により新しい公共交通の地位向上と利用促進を図っていく。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 新型輸送サービス導入支援事業（AIオンデマンド交通の導入）

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
山ノ内町	平成29年9月をもって路線廃止となった長電バス須賀川線（中野市・山ノ内町を結ぶ幹線系統）の代替として、町コミュニティバス楽ちんバス（山ノ内町内のみのフィーダー路線・定時定路線）を導入するも、地域ニーズとしては中野市への乗り入れであった。また、地域の高齢化に伴い、かねてよりの交通空白地への交通手段の要望、運行委託事業者の運転手不足等もあり、定時定路線バスの運行では地域ニーズへの対応、持続可能な交通手段とならないため、デマンド交通を実証運行導入。令和5年12月1日より、現在に至り実証運行中である。	B	交付申請時は実証運行を令和5年11月より開始の予定であったが、より正確なシステム設計、地域ニーズへの対応のため、令和5年12月の開始となった。	A	目標は達成できる見込み。「目標値「利用者数　1,476人以上（3か月）」であるが、現在実証運行中であり、12月～2月の利用者数で目標値の達成状況を測定したい。	デマンド交通の導入により、利用者数が以前よりも極端に減とならないよう、デマンド交通をまだ利用していない方に向けての、乗り方説明等の実施、また、利用者との意見交換会を実施予定。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
草軽交通株式会社	地域交通キャッシュレス決済導入として、クレジットカード決済が可能な機器を購入導入致しました。現在旅客利用の際に、キャッシュレス化が進み、現金支払い以外の方法は必須となる状況にあります。特に訪日外国人の旅客にあっては、日本円に現金化するなどの手間が無駄なこともあり、クレジットカードでの支払いが可能になってことは、利便性が大きく飛躍しております。また、今回の導入機器はクレジットカード以外の支払い方法も追加アップデート出来るため、さらにキャッシュレス（〇〇Pay等）に対応も可能なため、大きな成果を生み出せます。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	目標は達成できる見込み。 【目標】 年度内3 か月において決済利用件数10%以上、また、来年度内に30%から50%の利用率を目標とする	今回の機器は支払い方法のアップデートが出来るため、今後乗務員の取り扱いの慣れ等を考慮して、随時、さらに利便性を上げていく予定にあります。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
(株)南木曽観光タクシー	クレジットカード対応端末の導入	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	目標は達成される見込み 【目標】 キャッシュレス決済率を60%以上とする	今後は訪日外国人のみならず、地元住民に対してもキャッシュレス決済の活用をしてもらえるよう広報に努める。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
北陸鉄道株式会社	路線バス、城下まち金沢周遊バス、小松空港リムジンバス（計56台）を対象に非接触型クレジットカード決済とQRコードでの乗降を可能とする。加賀地区へのエリア拡大のため、機器挿入及びシステム開発を行う。	A	事業は計画どおりに適切に実施されている	A	目標は達成できる見込み 目標：現金利用者の約1割がキャッシュレス決済に移行し、利用者数が下げ止まることを目標とする	非接触型クレジットカード決済でバスに乗降できることは知らない方がいらっしゃるため、積極的にPRをしていき、利便性の向上を図っていきたい	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。今後は積極的な広報とともに適切な利用実態等の検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
北鉄加賀バス株式会社	路線バス（計28台）を対象に非接触型クレジットカード決済とICa導入とQRコード機能導入。	A	事業は計画どおりに適切に実施されている	A	目標は達成できる見込み 目標：現金利用者の約1割がキャッシュレス決済に移行し、利用者数が下げ止まることを目標とする	非接触型クレジットカード決済でバスに乗降できることは知らない方がいらっしゃるため、積極的にPRをしていき、利便性の向上を図っていきたい	事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりである。今後は積極的な広報とともに適切な利用実態等の検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）・事業評価総括表

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名： 地域交通データ化推進事業

①補助事業者	②事業概要	補助事業者における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	備考
		③事業実施の適切性		④目標・効果の達成状況		⑤事業の今後の改善点	評価結果	
長岡市	【現システムの機能追加及びGTFS、GTFS-RTデータの生成】 ・バス位置データの登録により、地図上からの停留所検索及びGTFS、GTFS－RTデータの生成を可能とする。また数年後のFOMA回線サービス終了に備え、LTE回線の交換を行う。 ・利用者画面については、運行中の車両に加え、運行予定の車両について表示を追加。	A	事業は適切に実施されている。 現行のシステムにバス位置情報データを登録することで、地図上からバス停の位置が検索できる機能を追加。またGTFS及びGTFS-RTデータを生成し、システムからの出力を可能とする。通信回線については、FOMAからLTEに交換した。	A	バス位置情報データの登録については既に完了し、3/1の新システムリリースに合わせ、GTFS及びGTFS－RTデータを生成し、出力できるよう作業を進めている。通信回線の交換については概ね12月中に完了した。	現在のバス位置情報システムについては、市民の認知度が低いため、新機能追加により利便性が向上したことを新システム開始と合わせ、チラシ、ポスター、ホームページ等で周知していく。また生成されたGTFS、GTFS-RTデータを活用し、Googleマップからの経路検索を可能としたリアルタイムな情報を提供できるよう作業を進めていく。	事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。事業完了後においても、GTFSデータを活用し、公共交通の利便性向上に努められるよう期待する。	