

北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域間幹線系統(28件)

【新潟県】

1) 新潟県地域公共交通活性化協議会	1
2) にいがた都市交通戦略推進会議	3
3) 長岡市地域公共交通協議会	6
4) 三条市地域公共交通協議会	13
5) 柏崎市地域公共交通活性化協議会	14
6) 新発田市地域公共交通活性化協議会	15
7) 小千谷市地域公共交通協議会	17
8) 十日町市地域公共交通活性化協議会	20
9) 見附市地域公共交通活性化協議会	22
10) 燕・弥彦地域公共交通会議	24
11) 妙高市地域公共交通協議会	25
12) 五泉市地域公共交通活性化協議会	26
13) 上越市公共交通活性化協議会	27
14) 阿賀野市地域公共交通協議会	28
15) 佐渡市地域公共交通活性化協議会	29
16) 魚沼市地域公共交通協議会	30
17) 南魚沼市地域公共交通協議会	31

18) 聖籠町地域公共交通活性化協議会	32
19) 出雲崎町地域公共交通協議会	33
20) 津南町地域公共交通協議会	34
21) 刈羽村地域公共交通協議会	35

【長野県】

22) 長野県公共交通活性化協議会	36

【富山県】

23) 富山県地域交通戦略会議	45

【石川県】

24) 石川中央都市圏地域公共交通協議会	52
25) 石川県能登地域公共交通協議会	54
26) 加賀市地域公共交通活性化再生協議会	56
27) 中能登町地域公共交通協議会	57
28) 能美市地域公共交通協議会	58

北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■地域内フィーダー系統(66件)

【新潟県】

29)	村上市地域公共交通活性化協議会	59
30)	阿賀野市地域公共交通協議会	61
31)	上越市地域公共交通活性化協議会	66
32)	見附市地域公共交通活性化協議会	74
33)	三条市地域公共交通協議会	75
34)	胎内市地域公共交通協議会	78
35)	柏崎市地域公共交通活性化協議会	79
36)	新発田市地域公共交通活性化協議会	82
37)	佐渡市地域公共交通活性化協議会	84
38)	粟島浦村地域公共交通協議会	85
39)	五泉市地域公共交通活性化協議会	87
40)	魚沼市地域公共交通協議会	88
41)	燕・弥彦地域公共交通会議	95
42)	妙高市地域公共交通協議会	97
43)	南魚沼市地域公共交通協議会	99
44)	小千谷市地域公共交通協議会	102
45)	長岡市地域公共交通協議会	103
46)	加茂市地域公共交通活性化協議会	105
47)	十日町市地域公共交通活性化協議会	107

【長野県】

48)	上田市公共交通活性化協議会	109
49)	伊那市地域公共交通協議会	115
50)	長野市公共交通活性化・再生協議会	118
51)	安曇野市地域公共交通協議会	122
52)	信濃町地域公共交通協議会	123
53)	岡谷市地域公共交通活性化協議会	129
54)	須坂市地域公共交通会議	130
55)	中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会	132
56)	青木村地域公共交通会議	140
57)	松本地域公共交通協議会（松本市・朝日村・山形村）	141
58)	立科町地域公共交通活性化協議会	148
59)	茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	158
60)	川上村地域公共交通活性化協議会	170
61)	辰野町地域公共交通協議会	171
62)	佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	173

次ページに続く

北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■ 地域内フィーダー系統(66件)

前ページより

63)	飯山市地域公共交通会議	179
64)	塩尻市地域公共交通会議	181
65)	諏訪市地域公共交通活性化協議会	182
66)	駒ヶ根市地域公共交通協議会	185
67)	中川村地域公共交通会議	187
68)	千曲市地域公共交通活性化協議会	189
69)	高山村地域公共交通協議会	190
70)	飯綱町地域公共交通活性化協議会	191
71)	南信州地域交通問題協議会(飯田市他13町村)	193
72)	南木曽町地域公共交通協議会	215
73)	木曽地域公共交通活性化協議会(上松町)	221

【富山県】

74)	滑川市地域公共交通会議	222
75)	魚津市公共交通活性化会議	233
76)	高岡市地域公共交通活性化推進協議会	238
77)	黒部市公共交通戦略推進協議会	241
78)	小矢部市地域公共交通活性化協議会	247
79)	上市町地域公共交通活性化協議会	248

80)	朝日町地域公共交通活性化協議会	249
81)	氷見市地域公共交通活性化協議会	261
82)	砺波市地域公共交通会議	263
83)	射水市地域公共交通活性化協議会	264

【石川県】

84)	内灘町地域公共交通協議会	266
85)	能登町地域公共交通協議会	269
86)	七尾市地域公共交通協議会	270
87)	加賀市地域公共交通活性化・再生協議会	272
88)	金沢市交通まちづくり協議会	278
89)	志賀町地域公共交通活性化協議会	279
90)	小松市地域公共交通活性化協議会	281
91)	津幡町地域公共交通活性化協議会	282
92)	中能登町地域公共交通協議会	284
93)	宝達志水町地域公共交通協議会	285
94)	輪島市地域公共交通会議	286

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

■ 離島航路(3件)

【新潟県】

95) 佐渡航路確保維持改善協議会 287

96) 粟島浦村地域公共交通協議会 288

【石川県】

97) 輪島市地域公共交通会議 289

■ 地域公共交通バリアフリー化調査事業(2件)

【新潟県】

104) 新潟市移動等円滑化基本構想策定検討協議会 . . . 296

【富山県】

105) 入善町バリアフリー推進協議会 297

■ 地域公共交通再構築調査事業(6件)

98) 大糸線活性化協議会 290

99) 富山市 291

100) 石川県能登地域公共交通協議会 292

101) 城端線・氷見線再構築会議 293

102) 金沢市 294

103) 黒部市 295

北陸信越運輸局管内における 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価

■調査事業〔計画策定事業〕(9件)

【長野県】

106) 長野県公共交通活性化協議会	298
107) 松本地域公共交通協議会	299
108) 駒ヶ根市地域公共交通協議会	300
109) 小諸市地域公共交通協議会	301

【富山県】

110) 立山町公共交通活性化協議会	302

【石川県】

111) 石川県能登地域公共交通協議会	303
112) 内灘町地域公共交通協議会	304
113) 穴水町地域公共交通協議会	305
114) 小松市地域公共交通活性化協議会	306

■調査事業〔利便増進計画策定事業〕(3件)

【長野県】

115) 松本市地域公共交通協議会	307

【石川県】

116) 津幡町地域公共交通活性化協議会	308
117) 中能登町地域公共交通協議会	309

■調査事業〔利便増進計画推進事業〕(3件)

【新潟県】

118) 村上市地域公共交通活性化協議会	310
119) 上越市地域公共交通活性化協議会	312

【長野県】

120) 木曽地域公共交通活性化協議会	313

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:新潟県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
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	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成やタクシーと連携した二次交通の実証を行い、利用促進・利便性向上を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【達成状況】 輸送人員前年度比較:101.31% (R6:151千人 → R7:153千人) 収支率前年度比較:-1.0% (R6:80.7% → R7:79.7%) 公的資金投入額前年度比較:93% (R6:61,795千円 → R7:57,564千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰により経費が増加したため。	・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。 ・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。
アイ・ケー・アライアンス㈱	新潟駅前～東三条駅前	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成や運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い、利用促進・利便性向上を図った。	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。 高速バスの二次交通の実証ができなかったため。 ※実証の代替として、二次交通情報をときライナーHPIに掲載	C 【達成状況】 輸送人員前年度比較:100.0% (R6:43千人 → R7:43千人) 収支率前年度比較:-24.1% (R6:95.5% → R7:71.4%) 公的資金投入額前年度比較:105% (R6:4,089千円 → R7:4,286千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰により経費が増加したため。	・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。 ・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。
越後交通㈱	柏崎～新潟	新潟県内高速バスネットワーク協議会で連携して、アプリで購入できる企画乗車券の造成や運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い、利用促進・利便性向上を図った。	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。 高速バスの二次交通の実証ができなかったため。 ※実証の代替として、二次交通情報をときライナーHPIに掲載	B 【達成状況】 輸送人員前年度比較:100.0% (R6:38千人 → R7:38千人) 収支率前年度比較:-1.3% (R6:71.5% → R7:70.2%) 公的資金投入額前年度比較:17% (R6:15,334千円 → R7:2,602千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ちてきたため及び物価高騰により経費が増加したため。	・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。 ・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。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
共同運行(①泉観光バス㈱②アイ・ ケーアライアンス㈱)	さくらアリーナ前～新潟駅前	新潟県内高速バスネットワーク協議 会で連携して、アプリで購入できる企 画乗車券の造成や運行回数の維 持・競合路線との時刻調整を行い、 利用促進・利便性向上を図った。	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。 高速バスの二次交通の実証ができなかったため。 ※実証の代替として、二次交通情報をときライナー HPIに掲載	C 【達成状況】 輸送人員前年度比較:97.5% (R6:40千人 → R7:39千人) 収支率前年度比較:-9.3% (R6:64.6% → R7:55.3%) 公的資金投入額前年度比較:1065% (R6:1,701千円 → R7:18,107千円) 【未達成の主な理由】 新型コロナウイルスからの回復が落ち着いてきたた め及び物価高騰により経費が増加したため。	・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。 ・新潟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。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:にいがた都市交通戦略推進会議

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
新潟交通観光バス㈱	(2)新潟～新発田	競合路線との時間調整ならびにJR及びコミュニティバスとの乗継時間の調整による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	<事業の目標> 運行の継続ならびに利便性の維持を目標として、目標達成の指標を輸送人員前年度比100%以上の維持とする <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、JR及びコミュニティバスとの接続利便性を向上させたが、主に学生の減少が影響し、輸送人員-4,807人(-1.3%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、JRや他系統・コミュニティバスとの乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
新潟交通観光バス㈱	(3)新潟～水原	競合路線との時間調整ならびにJR及びコミュニティバスとの乗継時間の調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、同一方面系統の急行や通学時間帯のモーニングライナーとの時間調整、JR及びコミュニティバスとの接続利便性を向上させたが、主に学生の減少が影響し、輸送人員-76,032人(-2.5%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、JRや他系統・コミュニティバスとの乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
新潟交通観光バス㈱	(4)新潟～新津①	競合路線との時間調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、同一方面系統との時間調整をにより利便性を向上させ、輸送人員+4,760人(+5.8%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
新潟交通観光バス㈱	(5)新潟～新津②	競合路線との時間調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、同一方面系統との時間調整をにより利便性を向上させ、輸送人員+1,974人(+5.6%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
新潟交通観光バス㈱	(6)新潟～小須戸	競合路線との時間調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、利便性を向上させたが、学生及び一般客の減少が影響し、輸送人員-7,606人(-5.3%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
新潟交通観光バス㈱	(7)新潟～月潟	競合路線との時間調整ならびに他系統との乗継時間の調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年8月・10月のアプリでバス無料デーを実施。また令和7年3月にダイヤ改正を実施し、利便性を向上させ、輸送人員+1,291人(+2.1%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
新潟交通観光バス㈱	(8)新津～白根①	競合路線との時間調整ならびにJRとの乗継時間の調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、同一方面系統との時間調整により利便性を向上させたが、主に学生の減少が影響し、輸送人員-2,550人(-15.8%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
新潟交通観光バス㈱	(9)新津～白根②	競合路線との時間調整ならびにJRとの乗継時間の調整による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	<事業の目標> 上記と同じ <目標達成状況> 令和7年3月にダイヤ改正を実施し、同一方面系統との時間調整により利便性を向上させたが、主に学生の減少が影響し、輸送人員輸送人員-615人(-2.0%)となった。	・バス利用者の動態を精査し、他系統との乗継時間の調整を図ることで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。 ・輸送人員前年度比100%以上の維持を目指す。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:長岡市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社・南越後観光バス株式会社	長岡市内バス路線	以下、各補助系統ごとに記載		以下、各補助系統ごとに記載	B 【1人当たり利用回数】 1.2回/月・人 【収支率】 平均61.86% 【長岡市の財政負担額】 851.4円/年・人 (未達成理由)少子化による利用者数の減少、及び運転士不足によるバス系統数自体の減少によるもの。 ※長岡市地域公共交通計画に基づいた目標に対する達成度を評価するために、補助対象路線を含めた長岡市乗り入れのバス路線に対する評価を記載。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～新国道～東三条駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 57,911人(54,147人) 【収支率】 51.80%(48.89%) 【長岡市の財政負担額】 897,649円(898,999円) ※()内は前年度数値。以下同様。 収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～興野～分水駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 55,562人(54,216人) 【収支率】 52.33%(49.01%) 【長岡市の財政負担額】 1,264,523円(2,084,737円) 収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	長岡駅前～高見～今町5丁目	競合路線との時刻調整や、コミュニティバスからの乗り継ぎの改善のためにダイヤ改正を行った。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 31,643人(25,087人) 【収支率】 59.39%(55.55%) 【長岡市の財政負担額】 49,283円(294,914円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百東～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B	【輸送人員】 46,762人(57,748人) 【収支率】 47.87%(59.42%) 【長岡市の財政負担額】 106,762円(718,236円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百東・楡原～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 74,391人(60,265人) 【収支率】 69.98%(52.13%) 【長岡市の財政負担額】 2,258,541円(2,296,171円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(快速)長岡駅東口～新榎・谷内～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	【輸送人員】 31,168人(28,188人) 【収支率】 87.55%(62.07%) 【長岡市の財政負担額】 0円(0円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	(快速)長岡駅東口～東バイパス・新 榎～栃尾車庫前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 34,576人(33,881人) 【収支率】 60.60%(64.05%) 【長岡市の財政負担額】 0円(0円) 輸送人員はやや増加したものの、収支率が低下し た。長岡中央総合病院を経由しているため、短距離 での利用需要が比較的多いことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・耳取～上見附 車庫前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 22,767人(27,916人) 【収支率】 43.15%(55.50%) 【長岡市の財政負担額】 421,677円(691,295円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口 減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したこ とによるもの。	運行計画の見直しにより、R7.4.1か ら系統廃止した。
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・浦瀬～上見附 車庫前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 41,909人(52,909人) 【収支率】 56.88%(63.26%) 【長岡市の財政負担額】 502,518円(635,882円) 収支率は目標値に達しているものの、輸送人員と 共に前年度より低下した。人口減少や少子化により 通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅東口～麻生田～上見附車庫 前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	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】 38,194人(36,013人) 【収支率】 58.26%(54.93%) 【長岡市の財政負担額】 428,430円(587,471円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～李崎・与板～坂井町	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 81,305人(113,231人) 【収支率】 43.33%(45.39%) 【長岡市の財政負担額】 12,384,959円(17,237,399円) 前年度より輸送人員と収支率が低下した。人口減 少や少子化により通勤・通学利用者が減少したこと によるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	長岡駅前～榎下・成沢・与板～小島 谷駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 28,253人(28,979人) 【収支率】 56.45%(52.25%) 【長岡市の財政負担額】 1,611,819円(1,619,040円) 前年度に比べ輸送人員が低下したものの、収支率は増加した。人口減少や少子化により利用者が減少しているが、R7.3の運賃改訂により収入が補われていることによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～李崎～与板警察署前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A 【輸送人員】 26,925人(5,636人) 【収支率】 64.43%(37.20%) 【長岡市の財政負担額】 1,494,601円(一)	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～小千谷・十日町病院～ 十日町車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 58,557人(60,569人) 【収支率】 40.67%(36.71%) 【長岡市の財政負担額】 4,020,602円(4,589,928円) 前年度に比べ輸送人員が低下したものの、収支率は増加した。人口減少や少子化により利用者が減少しているが、R7.3の運賃改訂により収入が補われていることによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～新国道～小千谷イン ター	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 26,960人(28,807人) 【収支率】 54.11%(52.48%) 【長岡市の財政負担額】 512,689円(883,032円) 前年度に比べ輸送人員が低下したものの、収支率は増加した。人口減少や少子化により利用者は減少しているが、R7.3の運賃改訂により収入が補われていることによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～片貝・小栗田～ 小千谷車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 106,996人(136,473人) 【収支率】 51.35%(53.52%) 【長岡市の財政負担額】 3,074,502円(3,627,800円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～片貝・坪野～小 千谷車庫前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 44,980人(43,153人) 【収支率】 52.75%(44.17%) 【長岡市の財政負担額】 1,165,716円(1,371,054円) 前年度より改善したものの、収支率が目標値に達 しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利 用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～日赤病院・中永～出雲 崎車庫前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 62,718人(42,511人) 【収支率】 52.58%(40.67%) 【長岡市の財政負担額】 1,652,640円(2,771,219円) 前年度より改善したものの、収支率が目標値に達 しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利 用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～中永～蓮花寺	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	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】 23,536人(17,422人) 【収支率】 56.76%(41.66%) 【長岡市の財政負担額】 47,295円(514,809円)	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～三ツ郷屋・河根川～与板 警察署前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 29,051人(29,891人) 【収支率】 58.58%(60.67%) 【長岡市の財政負担額】 276,742円(217,488円) 輸送人員及び収支率が低下し、財政負担額は増加 した。人口減少や少子化による利用者の減少によ るもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～曾地～柏崎駅前	競合路線との時刻調整をした。ま た、1日乗り放題券や小学生向け夏 季休業期間の運賃割引等、割引制 度の活用による輸送人員の拡大に 繋げた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	B 【輸送人員】 47,554人(42,703人) 【収支率】 52.75%(52.48%) 【長岡市の財政負担額】 3,201,239円(4,000,608円) 輸送人員は増加したものの、収支率は目標値に 達しなかった。長距離区間の利用需要が少ないこ とによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス 決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	長岡駅前～西山～柏崎駅前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 60,261人(60,642人) 【収支率】 43.86%(42.79%) 【長岡市の財政負担額】 5,595,217円(6,640,582円) 前年度より改善したものの、目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～関原三叉路～与板警察署前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 44,562人(43,307人) 【収支率】 53.54%(51.32%) 【長岡市の財政負担額】 0円(0円) 前年度より改善したものの、収支率が目標値に達しなかった。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～関原三叉路～宮沢	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 34,126人(46,304人) 【収支率】 51.76%(59.47%) 【長岡市の財政負担額】 0円(0円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	長岡駅前～川東～小国車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 50,252人(67,963人) 【収支率】 42.29%(45.73%) 【長岡市の財政負担額】 7,697,997円(8,110,029円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。
越後交通株式会社	小千谷車庫前～七日町～小国車庫前	競合路線との時刻調整をした。また、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間の運賃割引等、割引制度の活用による輸送人員の拡大に繋がった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B 【輸送人員】 19,431人(21,600人) 【収支率】 45.29%(46.01%) 【長岡市の財政負担額】 897,649円(898,999円) 前年度より輸送人員及び収支率が低下した。人口減少や少子化により通勤・通学利用者が減少したことによるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・各種割引の実施やキャッシュレス決済導入等により、利用促進する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
南越後観光バス株式会社	小千谷総合病院～川口～小出営業 所前	乗降調査を実施し、その結果を踏 まえて、沿線市町村を交えて運行計 画を検討した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施さ れた	C 【輸送人員】 19,919人(24,210人) 【収支率】 19.6%(23.0%) 【長岡市の財政負担額】 1,577,059円(1,525,537円) 輸送人員及び収支率が低下し、財政負担額は増 加した。人口減少や少子化による利用者の減少に よるもの。	・バス事業者と自治体とで連携し、運 行計画の見直しを検討する。(R7.10 から運行回数5回→3回に変更。)
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 三条市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社	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	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	目標に掲げた利用者数49,000人／年に対し、57,911人／年(+8,911人／年)となり、目標を達成した。 目標に掲げた市の支出目標849,526円／年以下に対し、763,356円／年(▲86,170円)となり、目標を達成した。 目標に掲げた収支率47.7%以上に対し、49.3%(+1.6%)となり目標を達成した。	・バス事業者、他市町等と連携し、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。
越後交通株式会社	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。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	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	目標に掲げた利用者数57,000人／年に対し、58,403人／年(+1,403人／年)となり、目標を達成した。 目標に掲げた市の支出目標431,860円／年以下に対し、0円／年となり、目標を達成した。 目標に掲げた収支率54.0%以上に対し、56.4%(+2.4%)となり目標を達成した。	・バス事業者等と連携し、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。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 柏崎市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越後交通㈱	長岡～柏崎①	(1)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。 (2)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関係機関等に配布した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	【市民1人あたりの利用回数】 目標: 6.0回/年 実績: 5.3回 【路線の収支率】 目標: 32.0% 実績: 38.9% 【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: 660円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、収支率以外は目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通㈱	長岡～柏崎②	(1)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。 (2)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関係機関等に配布した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	【市民1人あたりの利用回数】 目標: 6.0回/年 実績: 5.3回 【路線の収支率】 目標: 32.0% 実績: 31.9% 【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: 1,029円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
越後交通㈱	柏崎～岡野町	(1)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。 (2)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関係機関等に配布した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	【市民1人あたりの利用回数】 目標: 6.0回/年 実績: 5.3回 【路線の収支率】 目標: 32.0% 実績: 30.5% 【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: 1,041円 ダイヤ改正や運賃改定を実施したものの、目標を達成できなかった。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:新発田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
新潟交通観光バス㈱	大形線 (新潟－新発田)	・当市のコミュニティバス再編に伴い、地域の利便性を向上させるため停留所の追加及びダイヤの改正を行った。	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 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。(2/3達成) ＜事業の目標＞ 【達成】 ・年間利用者数を337,000人とする。 (R6)370,940人 → (R7)366,133人 【未達成】 ・収支率をR4現況値の77.5%以上とする。 (R6)78.7% → (R7)70.1% 【達成】 ・財政負担額を新発田市の負担が発生しないこととする。 (R6)0円→(R7)0円 ＜事業の効果＞ ・新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保することができた。 ・鉄道等の他モードや他の路線バス等の連絡により、公共交通ネットワークを構築することができた。 ＜達成状況＞ ・年間利用者数は、前年度を下回ったものの、目標達成した。 ・収支率は、目標を達成できなかった。 →利用者数減による運送収入減少(前年度比較:98.2%)及び運行経費の増加(前年度比較:109.9%)により、収支率が低下。 ・財政負担率は、前年度に引き続き0円で目標達成した。 今後はさらに少子化の影響で学生の利用が減少すると予想されるため、より利便性を向上させる取組を検討する。	・コミュニティバスならびに他系統の路線バスやJRとの接続の考慮、また、沿線の通学通勤利用増など、地域公共交通ネットワークの利便性向上のため、運行事業者とのダイヤ構築を協議していく。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
新潟交通観光バス(株)	次第浜線 (新発田一次第浜)	・聖籠町の活性化協議会にて協議した結果、ダイヤの見直しを行わず、現行のダイヤを継続することとなった。	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。 (1/1) <事業の目標> 【達成】 ・聖籠町と連携して運行を継続させる。 <事業の効果> ・新発田市と市外を結び、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動のための広域的な移動手段を確保することができた。 ・鉄道等の他モードや他の路線バス等の連絡により、公共交通ネットワークを構築することができた。 <達成状況> ・次第浜線と当市のコミュニティバスの接続について、通学として利用できるダイヤとなるよう関係市町村と検討を行った。	・運行事業者及び聖籠町と連携し利便性を向上させることによって路線沿線地域に住む人々の通勤通学、買い物、通院等の多様で広域的な移動手段として維持を図る。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:小千谷市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社 南越後観光バス株式会社	長岡～十日町 長岡～小千谷① 長岡～小千谷② 長岡～小千谷③ 小千谷～十日町 小千谷～小国 小千谷～小出 (県単路線1路線) (循環線(フィーダー系統)1路線)	・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。しかし、小千谷～小出線については、ダイヤ改正を検討したが、実施はしなかった。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	・運行系統数 目標値:9路線 実績値:9路線 ・利用者数 目標値:385,000人以上 実績値:300,550人 ・収支 目標値:平均46.2%以上 実績値:39.7% ・財政負担額 目標値:36,000千円以内 実績値:53,038千円 運行系統数を維持することができたが、利用者数、収支、財政負担額については目標を達成することができなかった。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
越後交通株式会社	長岡～十日町	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	・利用者数 目標値:71,900人 実績値:58,775人 ・収支 R5～R6:37.9% R6～R7:38.1% ・財政負担額 R5～R6:6,729千円 R6～R7:5,894千円 利用者数は目標値を下回ったが、収支率が上がり、財政負担額は減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				⑥事業の今後の 改善点
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	
越後交通株式会社	長岡～小千谷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。 ・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 ・利用者数 目標値:29,300人 実績値:26,960人 ・収支 R5～R6:47.5% R6～R7:50.3% ・財政負担額 R5～R6:475千円 R6～R7:276千円 利用者数は目標値を下回ったが、収支率が上がり、財政負担額は減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
越後交通株式会社	長岡～小千谷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。 ・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 ・利用者数 目標値:152,500人 実績値:106,996人 ・収支 R5～R6:44.3% R6～R7:45.4% ・財政負担額 R5～R6:2,961千円 R6～R7:2,509千円 利用者数は目標値を下回ったが、収支率が上がり、財政負担額は減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
越後交通株式会社	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。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A ・利用者数 目標値:47,900人 実績値:50,720人 ・収支 R5～R6:43.9% R6～R7:45.3% ・財政負担額 R5～R6:1,206千円 R6～R7:1,026千円 利用者数が目標値に達成し、収支率も上がり、財政負担額も減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社	小千谷～十日町	・運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B ・利用者数 目標値:40,700人 実績値:37,668人 ・収支 R5～R6:28.3% R6～R7:30.4% ・財政負担額 R5～R6:7,438千円 R6～R7:6,580千円 利用者数は目標値を下回ったが、収支率が上がり、財政負担額は減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
越後交通株式会社	小千谷～小国	・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 ・利用者数 目標値:20,300人 実績値:19,431人 ・収支 R5～R6:38.5% R6～R7:39.4% ・財政負担額 R5～R6:1,268千円 R6～R7:1,221千円 利用者数は目標値を下回ったが、収支率が上がり、財政負担額は減少した。	・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。 ・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。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
南越後観光バス株式会社	小千谷～小出	・ダイヤ改正を検討したが、実施しなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C ・利用者数 目標値:28,000人 実績値:19,919人 ・収支 R5～R6:31.9% R6～R7:29.1% ・財政負担額 R5～R6:1,883千円 R6～R7:1,949千円 利用者数は目標値を下回り、収支率も下がり、財政負担額も増加した。	・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。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:十日町市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
越後交通㈱	長岡～十日町線	・運行回数の維持や競合路線との時刻調整により、利便性の確保に努めた。 ・利用促進のため、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間割引を実施した。	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。	【利用者数】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比96.7% (R6:60,569人→R7:58,557人) 未達成の主な理由: 人口減少や少子化による通勤・通学利用者の減 【収支率】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比109.0% (R6:36.7%→R7:40.0%) 【十日町市の負担額】 目標:前年比100%を下回る 達成状況:前年比87.6% (R6:4,720千円→R7:4,134千円)	・各種割引の拡充や見直しを検討し、利用促進を図る。 ・バス事業者と関係市町村等が連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・経常費用削減・収支改善を図るため、ダイヤ数減による運行効率化を検討する。
越後交通㈱	小千谷～十日町線	・運行回数の維持や競合路線との時刻調整により、利便性の確保に努めた。 ・利用促進のため、1日乗り放題券や小学生向け夏季休業期間割引を実施した。	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。	【利用者数】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比84.2% (R6:44,714人→R7:37,668人) 未達成の主な理由: 人口減少や少子化による通勤・通学利用者の減 【収支率】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比95.0% (R6:36.1%→R7:34.3%) 未達成の主な理由: 人口減少や少子化による通勤・通学利用者の減 【十日町市の負担額】 目標:前年比100%を下回る 達成状況:前年比88.5% (R6:6,986千円→R7:6,180千円)	・各種割引の拡充や見直しを検討し、利用促進を図る。 ・バス事業者と関係市町村等が連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・経常費用削減・収支改善を図るため、ダイヤ数減による運行効率化を検討する。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
南越後観光バス㈱	十日町～中里～津南線	・令和7年4月のダイヤ改正で土日祝日の利用が少ない便を運休にし、経費の削減を図った。	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 【利用者数】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比104.5% (R6：71,347人→R7：74,528人) 【収支率】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比103.3% (R6：74.8%→R7：77.3%) 【十日町市の負担額】 ※十日町市の負担なし	・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。
南越後観光バス㈱	十日町～宮中～津南線	・令和7年4月のダイヤ改正で土日祝日の利用が少ない便を運休にし、経費の削減を図った。	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 【利用者数】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比109.0% (R6：35,084人→R7：38,246人) 【収支率】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比108.6% (R6：94.3%→R7：102.4%) 【十日町市の負担額】 ※十日町市の負担なし	・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。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:見附市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社	長岡駅前～新国道～東三条駅前	・バス事業者と連携し路線の維持のための検討を行い、路線の維持に努めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、公共交通で利用できる利用券を配布し、利用促進に努めた。	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 運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持することができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の幹線全体を維持していく方法を検討していく。 ②路線を維持するため、モビリティマネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくため、市民ニーズの把握に努める。
越後交通株式会社	長岡駅前～高見～今町5丁目	・バス事業者と連携し路線の維持のための検討を行い、路線の維持に努めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、公共交通で利用できる利用券を配布し、利用促進に努めた。	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 運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持することができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の幹線全体を維持していく方法を検討していく。 ②路線を維持するため、モビリティマネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくため、市民ニーズの把握に努める。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百東～栃尾車庫前	・バス事業者と連携し路線の維持のための検討を行い、路線の維持に努めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、公共交通で利用できる利用券を配布し、利用促進に努めた。	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 運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持することができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の幹線全体を維持していく方法を検討していく。 ②路線を維持するため、モビリティマネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくため、市民ニーズの把握に努める。
越後交通株式会社	(急行)長岡駅前～百東・榎原～栃尾車庫前	・バス事業者と連携し路線の維持のための検討を行い、路線の維持に努めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、公共交通で利用できる利用券を配布し、利用促進に努めた。	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 運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持することができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の幹線全体を維持していく方法を検討していく。 ②路線を維持するため、モビリティマネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくため、市民ニーズの把握に努める。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・耳取～上見附 車庫前	・バス事業者と連携し路線の維持の ための検討を行い、路線の維持に努 めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、 公共交通で利用できる利用券を配布 し、利用促進に努めた。	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	運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持する ことができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の 幹線全体を維持していく方法を検討 していく。 ②路線を維持するため、モビリティマ ネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくた め、市民ニーズの把握に努める。
越後交通株式会社	長岡駅東口～新町・浦瀬～上見附 車庫前	・バス事業者と連携し路線の維持の ための検討を行い、路線の維持に努 めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、 公共交通で利用できる利用券を配布 し、利用促進に努めた。	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	運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持する ことができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の 幹線全体を維持していく方法を検討 していく。 ②路線を維持するため、モビリティマ ネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくた め、市民ニーズの把握に努める。
越後交通株式会社	長岡駅東口～麻生田～上見附車庫 前	・バス事業者と連携し路線の維持の ための検討を行い、路線の維持に努 めた。 ・見附市内在住の高齢者を対象に、 公共交通で利用できる利用券を配布 し、利用促進に努めた。	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	運行系統の維持 公共交通空白地域の解消率 公共交通の満足度 ①現状の4路線を維持する事が出来た。 ②路線を維持することで解消率についても維持する ことができた。 ③63.8%で満足度は維持する事ができた。	①運転手不足の現状を踏まえ、市の 幹線全体を維持していく方法を検討 していく。 ②路線を維持するため、モビリティマ ネジメントに取り組む。 ③満足度を維持・向上させていくた め、市民ニーズの把握に努める。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:燕・弥彦地域公共交通会議

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
越佐観光バス(株)	長辰～燕三条駅	広報紙への掲載など、利用促進のための啓発を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 111円を維持 実績 235円 【収支率】 目標 11%を維持 実績 10.6% R6.3.1の増便等により、行政負担額は増加した。利用者数がR5年度比8,843人増となったものの、支出増が多く、収支率は僅かに目標を達成できなかった。	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。 また、より多くの方々に利用してもらえよう、今後も啓発等による利用促進を図り、利用者数の増加に努める。 バスロケーションシステムの周知を行い、利便性向上を図る。
越後交通(株)	長岡～分水	運行回数を維持し、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。	事業が計画に位置づけられた目標を達成できた。 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 3円を維持 実績 1.7円 【収支率】 目標 43%を維持 実績 51.4%	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。 各種割引の拡充や見直しを検討する。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:妙高市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
頸城自動車(株)	上越モール前～上越妙高駅前 ～新井バスターミナル	・妙高市地域公共交通計画に基づき運行。 ・バス乗車体験キャンペーンやお得な乗車券のPR・販売等、バス利用促進を実施。 ・R7.3.11に運賃改定を実施。	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。	【達成状況】 ○妙高市地域公共交通計画に基づく目標 公共交通に関する満足度の向上 目標 50% 実績 1%(調査未実施) 公共交通利用圏の維持 目標 80.1% 実績 96.0% ○運行事業者が定める目標 収支率の1%改善(基準値:29%) 目標 30.0%以上 実績 31.1%(達成) ・沿線地区の住民が通勤・通学や通院に利用できるよう、停留所を設置し、公共交通利用圏を維持できている。 ・利用促進や運賃改定により、輸送人員、営業収益が増加し、収支率の改善につながった。	・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。 ・市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:五泉市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
泉観光バス(株) 蒲原鉄道(株)	ふれあいバス (五泉高校前～五泉中央病院前・北 五泉駅～五泉高校前)	・JRへの接続を考慮した一部ダイヤ改正を実施し、利便性向上に努めた。 ・引き続きGoogleマップで検索可能な情報発信を実施。 ・地域に対する公共交通説明会の実施や商業施設との連携を図り、利用者増加に努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	○市民1人あたりのふれあいバス及びさくら号(地域内フィーダー系統)の年間利用回数について、目標値3.6回以上に対し、R7実績は3.3回で目標を達成できなかった。 これは特定の高頻度利用者が利用しなくなったことや、R5.4から運行を開始した通院サポートタクシーの影響と考えられる。 ○公共交通(ふれあいバス、さくら号、大関線、保田線)に係る市の財政負担額について、目標値77,984千円以下に対し、R7実績は91,097千円で目標を達成できなかった。これは上記の利用者数減少による運賃収入の減少や、人件費、燃料費の高騰による委託料の増加が要因と考えられる。 ○市が財政負担している公共交通(ふれあいバス、さくら号、大関線、保田線)の収支率について、目標値26.3%以上に対し、R7実績は20.5%で目標を達成できなかった。 これは上記の利用者数減少による運賃収入の減少や、人件費、燃料費の高騰による委託料の増加が要因と考えられる。 なお、ふれあいバス単独の収支率は29.6%であり、目標値を上回っている。	・地域に対する公共交通説明会の実施や商業施設との連携を図り、利用者増加に努める。 ・市民及び利用者に対してのアンケートを実施し、より効率的な運行内容や利便性とサービス向上のための取組みを検討する。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:上越市公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
頸城自動車(株)	上越妙高駅前～市役所・労災病院前～鵜の浜	・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。しかし、小千谷～小出線については、ダイヤ改正を検討したが、実施はしなかった。 ・1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	【達成状況】 目標利用者数195,333人 (R4利用者数の110.4%以上) 実績188,999人(未達成) (R4利用者数の106.8%) 目標収支率 28.1% (R4収支率の101.9%) 実績25.7%(未達成) (R4収支率の93.1%) ・利用者数は増加傾向にあるが、目標とされる利用者数には到達できなかった。 ・利用促進や運賃改定により、輸送人員、経常収益は増加したが、燃料費や人件費、運転士確保費用等の増加により収支率が2.4%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。 ・市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。
頸城自動車(株)	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。 ・R7.3.1に運賃改定を実施。	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】 目標利用者数78,128人 (R4利用者数の110.4%以上) 実績83,273人(達成) (R4利用者数の117.7%) 目標収支率 32.9% (R4収支率の101.9%) 実績31.1%(未達成) (R4収支率の96.3%) ・沿線地区の住民の通勤・通学や通院による利用が増加となり、目標とされる利用者数を上回った。 ・利用促進や運賃改定により、輸送人員、経常収益は増加したが、燃料費や人件費、運転士確保費用等の増加により収支率が1.8%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。 ・市町村等と連携し、バス利用促進に取り組む。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:阿賀野市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
新潟交通観光バス株式会社	運行系統名:新潟～水原 万代シティ～横越～水原	・令和6年11月及び令和7年3月にダイヤ改正実施。JRや他系統との乗継利便性向上を図った。 ・「新潟市内バス無料デー」対象路線 令和6年11月10日、令和7年3月7日、8月4日実施。 ◇新潟交通主催 ・令和7年7～8月「夏休みこどもりゅーと50円バス」 ・夏休み期間「こどもデザインラッピングバス」コンテストを実施し、グランプリ作品を実際にラッピング。 ・令和7年9月20日「バスまつり」開催。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・目標である新潟行き路線バスの1日平均利用者数300人に対し、274.9人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少の中、横ばいを推移している。 ・目標である新潟行き路線バスに対する公的資金投入額5,240千円に対し、5,694千円で目標を達成できなかった。 ・運賃収入は増加したものの人件費・燃料費・修繕費の高騰により収支が悪化したため。	・市の広報紙、ホームページ、SNS等で利用促進を図る。 ・バス利用者の動態を精査し、多系統の乗継や事業者と連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを行う。
新潟交通観光バス株式会社	運行系統名:新潟～新津① 万代シティ～沢海～秋葉区役所	・令和6年11月及び令和7年3月にダイヤ改正実施。JRや他系統との乗継利便性向上を図った。 ・「新潟市内バス無料デー」対象路線 令和6年11月10日、令和7年3月7日、8月4日実施。 ◇新潟交通主催 ・令和7年7～8月「夏休みこどもりゅーと50円バス」 ・夏休み期間「こどもデザインラッピングバス」コンテストを実施し、グランプリ作品を実際にラッピング。 ・令和7年9月20日「バスまつり」開催。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・目標である新潟行き路線バスの1日平均利用者数300人に対し、274.9人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少の中、横ばいを推移している。 ・目標である新潟行き路線バスに対する公的資金投入額5,240千円に対し、5,694千円で目標を達成できなかった。 ・運賃収入は増加したものの人件費・燃料費・修繕費の高騰により収支が悪化したため。	・市の広報紙、ホームページ、SNS等で利用促進を図る。 ・バス利用者の動態を精査し、多系統の乗継や事業者と連携して、より効率的な運行となるよう運行計画の見直しなどを行う。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:佐渡市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
新潟交通佐渡(株)	本線(両津～相川)	・70歳以上の路線バス割引証、運転免許返納支援、乗り放題バスの周知を行い、利用促進を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【達成状況】 (1)利用者数:192千人 (177千人) (2)運行便数:14,714便 (15,692便) (3)収支率:65.5% (64.2%) ※括弧内は目標値 運転手不足の影響により運行便数は減少したものの、佐渡金銀山の世界文化遺産登録の影響もあり、利用者数や収支率が増加した。	佐渡金銀山の世界文化遺産登録の影響により、観光客利用が増えたことから、さらに利用客が増えるよう、乗り放題バスの周知などのPRに努める
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:魚沼市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
南越後観光バス(株)	小千谷～小出	・ダイヤ改正を検討したが、実施しなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【利用者数】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比82.2% (R6:24,210人→R7:19,919人) ※当該路線について、運行継続した。 未達成の主な理由: 前年より土日祝の運行回数を減らしたため。	・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を目指す。
南越後観光バス(株)	小出～栃尾又	・ダイヤ改正を検討したが、実施しなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【利用者数】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比80.4% (R6:16,534人→R7:13,308人) ※当該路線について、運行継続した。 未達成の主な理由: 前年より土日祝の運行回数を減らしたため。	・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を目指す。
南越後観光バス(株)	六日町～小出	・ダイヤ改正を検討したが、実施しなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【利用者数】 目標:前年比100%を上回る 達成状況:前年比87.6% (R6:24,362人→R7:21,349人) ※当該路線について、運行継続した。 未達成の主な理由: 前年より平日の運行回数を減らしたため総利用者数が減少した。しかし、1便あたりの利用者数はR6:9.0人→R7:10.0人と増加した。	・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を目指す。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:南魚沼市地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
南越後観光バス(株)	六日町～小出	・ダイヤ改正を検討したが、実施 しなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に 実施された。	A 【利用者数】 輸送人員前年度比較:88% (R6:24千人 ⇒ R7:21千人) 【未達成の主な理由】 前年より平日の運行回数を減らしたため総利 用者数が減少した。しかし、1便あたりの利用 者数はR6:9.0人→R7:10.0人と増加している。 また、収支率についても前年28.5%から28.8% に改善している。	・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 数の維持を目指す。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 聖籠町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
新潟交通観光バス㈱	新潟ー新発田	・令和7年3月に佐々木太子堂前 バス停を新設。 ・新発田市でバス再編を行い、利 便性の向上に務めた。	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。	【年間利用者数】 目標: 313,900人 (R4実績) 実績: 366,133人 【収支率】 目標: 77.5% (R4実績) 実績: 70.8% 【財政支出額】 目標: 財政負担なし (R4実績) 実績: 財政負担なし	・バス利用者の動態を精査し、事 業者等と連携の上、運行計画の 見直しなどを検討する。 ・福祉部局や教育部局と連携し、 町全体でバスの利便性向上に努 める。
新潟交通観光バス㈱	新発田ー次第浜	・令和7年4月にエコニバスの再 編を行い、事業者が2社となった (新発田ー次第浜線においては 事業者の変更なし)。 ・地域の意見を取り入れる取り組 みとして高齢者を対象にアン ケートを実施し、利便性の向上に 務めた。	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。	【年間利用者数】 目標: 36,200人 実績: 46,073人 【収支率】 目標: 14.5% 実績: 22.7% 【1人あたりの財政支出額】 目標: 624.6円 実績: 520.9円 ※町内全路線かつ4～3月の数値とする	・バス利用者の動態を精査し、事 業者等と連携の上、運行計画の 見直しなどを検討する。 ・福祉部局や教育部局と連携し、 町全体でバスの利便性向上に努 める。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、具体的な改善策の実施について、地域一体となって 進めるよう期待します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:出雲崎町地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
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。 ・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	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B バス利用者 目標値 46,518人 実績 62,718人 バス路線数 目標値 7往復/日 実績 7往復/日 バス収支率 目標値 50.0% 実績 51.70% 補助金額 目標値 300千円 実績 672千円	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ削減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 津南町地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点
南越後観光バス㈱	十日町～中里～津南線	令和7年4月のダイヤ改正で土日祝の利用が少ない便を運休にし、経費の削減を図った。	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。	【収支率】(幹線合算) 目標: 85.7%以上 達成状況: 84.7% 未達成の主な理由: 前年を上回る利用があったものの物価高等の影響で経常費用が増加し収支率が目標に達しなかった。 ※系統別の収支率 R6: 74.8%→R7: 77.3% 【利用者数】(幹線合算) 目標: 142,000人以上 達成状況: 112,774人 未達成の主な理由: 通学利用が好調で前年と比較し利用者数が増加したが、人口減少等の影響が大きく利用者数が目標に達しなかった。 ※系統別の利用者数 R6: 71,347人→R7: 74,528人 【公的資金(町費)投入額】 なし	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。
南越後観光バス㈱	十日町～宮中～津南線	令和7年4月のダイヤ改正で土日祝の利用が少ない便を運休にし、経費の削減を図った。	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。	【収支率】(幹線合算) 目標: 85.7%以上 達成状況: 84.7% 未達成の主な理由: 前年を上回る利用があったものの物価高等の影響で経常費用が増加し収支率が目標に達しなかった。 ※系統別の収支率 R6: 94.3%→R7: 102.4% 【利用者数】(幹線合算) 目標: 142,000人以上 達成状況: 112,774人 未達成の主な理由: 通学利用が好調で前年と比較し利用者数が増加したが、人口減少等の影響が大きく利用者数が目標に達しなかった。 ※系統別の利用者数 R6: 35,084人→R7: 38,246人 【公的資金(町費)投入額】 なし	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。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:刈羽村地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
越後交通株式会社	長岡駅前～曾地～柏崎駅前	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	【達成状況】 年間利用者数(村内): 306人 収支率: 52.8% 【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。
越後交通株式会社	長岡駅前～西山～柏崎駅前	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。1日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C	【達成状況】 年間利用者数(村内): 9,365人 収支率: 43.9% 【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。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:長野県公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
長電バス株式会社	山田温泉線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	収支改善のため、運賃改定を実施した。また地域連携ICカードを導入し旅客利便を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 目標23.7人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量27.5人であった。 【収支率目標】 燃料費の高騰、人件費の上昇等により、目標36.3%以上を達成できず、実績収支率32.1%であった。 【県補助額目標】 目標2,993.5千円以下に対して、申請額2,993.5千円であった。	路線再編を実施したので、利用状況を注視していく。
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 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	収支改善のため、運賃改定を実施するとともに、高齢者乗車券の配布を行い、利用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 目標15.6人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量20.8人であった。 【収支率目標】 目標32.0%以上に対して、目標を達成し、実績収支率41.5%であった。 【県補助額目標】 目標2,668千円以下に対して、申請額2,668千円であった。	インバウンド需要が堅調であることから、引き続き利用促進を図る。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
長電バス株式会社	永田線	高齢者乗車券の配布を行い、利 用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 利用が伸び悩んだため、目標15.0人以上を達 成できず、実績輸送量8.6人であった。 【収支率目標】 利用が伸び悩んだため、目標26.6%以上を達 成できず、実績収支率25.0%であった。 【県補助額目標】 目標1,065千円以下に対して、 申請額1,065千円であった。	当該年度をもって事業完了と なった。 (R8.3.31運行廃止)
長電バス株式会社	屋島線	収支改善のため、運賃改定を実 施した。また地域連携ICカードを 導入し旅客利便を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 目標20.5人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量23.0人であった。 【収支率目標】 燃料費の高騰、人件費の上昇等により、目標 69.5%以上を達成できず、実績収支率67.7% であった。 【県補助額目標】 目標2,659千円以下に対して、 申請額2,659千円であった。	沿線に大型店舗がオープンした ので、需要に応じた時刻設定を 検討していく。
長電バス株式会社	牟礼線	収支改善を図るため、利用者の 少ない土日祝を運休とし、平日 のみの運行とした。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	【輸送量目標】 目標18.1人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量23.6人であった。 【収支率目標】 目標48.4%以上に対して、 目標を達成し、 実績収支率52.5%であった。 【県補助額目標】 目標4,065.5千円以下に対して、 申請額4,065.5千円であった。	当該年度をもって事業完了と なった。 (R7.9.30運行廃止)

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
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	利用促進に向けて、時刻表配布 や、高齢者乗車券の配布を実施 した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 利用が伸び悩んだため、目標19.9人以上を達 成できず、実績輸送量15.5人であった。 【収支率目標】 利用が伸び悩んだため、目標45.0%以上を達 成できず、実績収支率29.8%であった。 【県補助額目標】 目標3,160千円以下に対して、 申請額3,160千円であった。	野沢線と中野木島線の路線統 合を検討中である
長電バス株式会社	中野木島線 ※公有民営方式車両購入費国 庫補助金を受けている	利用促進に向けて、時刻表配布 や、高齢者乗車券の配布を実施 した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	【輸送量目標】 目標27.2人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量44.2人であった。 【収支率目標】 目標59.5%以上に対して、 目標を達成し、 実績収支率69.6%であった。 【県補助額目標】 目標5,140.5千円以下に対して、 申請額5,140.5千円であった。	野沢線と中野木島線の路線統 合を検討中である
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	収支改善のため、運賃改定を実 施した。また地域連携ICカードを 導入し旅客利便を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量19.0人であった。 【収支率目標】 燃料費の高騰、人件費の上昇等により、目標 36.4%以上を達成できず、実績収支率30.7% であった。 【県補助額目標】 目標3,656.5千円以下に対して、 申請額3,656.5千円であった。	運転手不足に対応するため、減 便や再編を検討する

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
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	収支改善のため、運賃改定を実施した。また地域連携ICカードを導入し旅客利便を図った。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量18.2人であった。 【収支率目標】 目標35.5%以上に対して、 目標を達成し、 実績収支率42.3%であった。 【県補助額目標】 目標2,407.5千円以下に対して、 申請額2,407.5千円であった。	運転手不足に対応するため、減便や再編を検討する
アルピコ交通㈱	高府線 (長野駅～高府) ※車両減価償却費国庫補助金 を受けている	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。	B	【輸送量目標】 目標15.1人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量20.7人であった。 【収支率目標】 期中に行われた減便ダイヤ改定後の輸送人員の落ち込み幅が比較的小さかったため、対R6比では改善したものの、目標33.4%以上を達成できず、実績収支率29.2%であった。 【県補助額目標】 目標6,480千円以下に対して、 申請額6,480千円であった。	当該年度をもって事業を完了 (令和8年3月31日付運行廃止)
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。	B	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量16.7人であった。 【収支率目標】 期中に行われた減便ダイヤ改定で経常費用は減少したものの、輸送人員減少による収益押し下げ幅が大きかったため、目標26.9%以上を達成できず、実績収支率20.7%であった。 【県補助額目標】 目標4,059千円以下に対して、 申請額4,059千円であった。	当該年度をもって事業を完了 (令和8年3月31日付運行廃止)

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				⑥事業の今後の 改善点
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	
アルピコ交通㈱	県道戸隠線 ※公有民営方式車両購入費国 庫補助金を受けている	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。	【輸送量目標】 目標16.6人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量19.8人であった。 【収支率目標】 期中に行われた減便ダイヤ改定による経常費 用の減少以上に収益の下げ幅が大きかった ため、目標29.7%以上を達成できず、実績収 支率24.5%であった。 【県補助額目標】 目標6,797.5千円以下に対して、 申請額6,797.5千円であった。	当該年度をもって事業を完了 (令和7年9月30日付運行廃止)
アルピコ交通㈱	新町大原橋線 (長野駅～新町) ※車両減価償却費国庫補助金 を受けている	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。	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量18.9人であった。 【収支率目標】 期中に行われた減便ダイヤ改定により、収益 の下げ幅以上に経常費用が減少したため、対 R6比では改善したものの、目標39.8%以上を 達成できず、実績収支率35.7%であった。 【県補助額目標】 目標4,167.5千円以下に対して、 申請額4,167.5千円であった。	当該年度をもって事業を完了 (令和8年3月31日付運行廃止)
アルピコ交通㈱	新町大原橋線 (長野駅～大原橋・犀峽高校)	長野市地域公共交通会議と連 携し、利便性の高いダイヤの設 定・運賃の適正化、中古等での 低床車両の購入や沿線の学校 等に時刻表等の配布を行いより 一層の利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量17.0人であった。 【収支率目標】 期中に行われた減便ダイヤ改定による経常費 用の減少以上に収益の下げ幅が大きかった ため、目標45.1%以上を達成できず、実績収 支率29.4%であった。 【県補助額目標】 目標4,828千円以下に対して、 申請額4,828千円であった。	当該年度をもって事業を完了 (令和8年3月31日付運行廃止)

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				⑥事業の今後の 改善点
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	
アルピコ交通㈱	本線 岡谷～茅野線 ※車両減価償却費国庫補助金 を受けている ※公有民営方式車両購入費国 庫補助金を受けている	行路編成・営業所内業務管理強 化により固定費の削減に努めて いる。また、JRとの乗継利便性を 考慮した時刻改定を行って顧客 ニーズの反映に取り組んでいる ほか、沿線市町村と当該系統の 今後のあり方を協議し、地域密 着の路線として改善を進めてい る。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 目標30.0人以上に対して 利用者が伸びなかったことから、 実績輸送量26.2人であった。 【収支率目標】 経常費用は減少したものの、輸送人員減少に よる収益押し下げ幅が大きかったため、目標 40.9%以上を達成できず、実績収支率37.5% であった。 【県補助額目標】 目標5,997.5千円以下に対して、 申請額5,997.5千円であった。	実態調査結果を踏まえて旅客動 向を探り、沿線自治体と次年度 以降の運行へ向けた改善策を協 議するなど、旅客のニーズに あったバス運行を目指して引き 続き利用促進を図っていく。
千曲バス(株)	中仙道線	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。	【輸送量目標】 目標29.0人以上に対して、 目標を達成し、 実績輸送量31.5人であった。 【収支率目標】 目標20.2%以上に対して、 目標を達成し、 実績収支率22.1%であった。 【県補助額目標】 目標6,943.5千円以下に対して、 申請額6,943.5千円であった。	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言い、 利用促進活動を実施して行く。 利用者の声を反映したダイヤ編 成も併せて考えてゆく。
千曲バス(株)	鹿教湯線(鹿教湯車庫～下秋 和) ※公有民営方式車両購入費国 庫補助金を受けている	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。上田 市内の各高校に季節ごとのギャ ラリーバスやデコレーション、小 学校や保育園での乗り方教室を 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。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 利用者は増加し、収支率も改善(前年26.3%) したが、目標43.0人以上を達成できず、実績 輸送量42.9人であった。 【収支率目標】 利用者は増加し、収支率も改善(前年26.3%) したが、目標31.6%以上を達成できず、実績 収支率29.4%であった。 【県補助額目標】 目標17,863千円以下に対して、 申請額17,863千円であった。	上田市・青木村利便増進計画に より運賃低減バス施策からゾー ン制運賃へ移行。 上田市・青木村利便増進計画に より日中便の定時制や系統の整 理等、利便性の向上を行う。 上田市の各高校に季節ごとの ギャラリーバスや車内へのデコ 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。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
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。上田市内の各高校に季節ごとのギャラリーバスやデコレーション、小学校や保育園での乗り方教室を実施。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。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 改善基準告示に対応するため、減便を行ったことにより、利用が伸び悩み、目標53.0人以上を達成できず、実績輸送量51.8人であった。 【収支率目標】 利用が伸び悩んだため、目標48.8%以上を達成できず、実績収支率42.6%であった。 【県補助額目標】 目標10,548千円以下に対して、申請額10,548千円であった。	上田市・青木村利便増進計画により運賃低減バス施策からゾーン制運賃へ移行。 上田市・青木村利便増進計画により日中便の定時制や系統の整理等、利便性の向上を行う。 上田市の各高校に季節ごとのギャラリーバスや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。
千曲バス(株)	青木線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	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。上田市内の各高校に季節ごとのギャラリーバスやデコレーション、小学校や保育園での乗り方教室を実施。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。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	【輸送量目標】 改善基準告示に対応するため、減便を行ったことにより、利用が伸び悩み、目標61.0人以上を達成できず、実績輸送量54.5人であった。 【収支率目標】 利用が伸び悩んだため、目標40.9%以上を達成できず、実績収支率32.8%であった。 【県補助額目標】 目標13,538千円以下に対して、申請額13,538千円であった。	上田市・青木村利便増進計画により運賃低減バス施策からゾーン制運賃へ移行。 上田市・青木村利便増進計画により日中便の定時制や系統の整理等、利便性の向上を行う。 上田市の各高校に季節ごとのギャラリーバスや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。
上田バス(株)	真田線	高校生を中心に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。 ・キッズバスの実施 ・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	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量26.5人であった。 【収支率目標】 目標34.0%以上に対して、目標を達成し、実績収支率37.08%であった。 【県補助額目標】 目標1,501.5千円以下に対して、申請額1,501.5千円であった。	通勤、通学の生活路線としてQR系の回数券、定期券の利用が増加しており3路線共に昨年度を上回った。令和7年10月よりは利便増進事業を始めることにより時刻の大幅な見直しを行い、又回数券も割引率の高いものとしており利用の促進を図っている。次年度の数字に注視していくものである。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				⑥事業の今後の 改善点
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	
上田バス(株)	菅平線	高校生を中心に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。 ・キッズバスの実施 ・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	【輸送量目標】 目標46.0人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量55.5人であった。 【収支率目標】 収益は前年を上回っていたが物価高における経費の伸びの方が上回ったため、目標43.3%以上を達成できず、実績収支率35.79%であった。 【県補助額目標】 目標17,245千円以下に対して、申請額17,245千円であった。	通勤、通学の生活路線としてQR系の回数券、定期券の利用が増加しており3路線共に昨年度を上回った。令和7年10月よりは利便増進事業を始めることにより時刻の大幅な見直しを行い、又回数券も割引率の高いものとしており利用の促進を図っている。次年度の数字に注視していくものである。
上田バス(株)	真田自治センター入口線 ※公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けている	高校生を中心に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。 ・キッズバスの実施 ・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	【輸送量目標】 目標32.0人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量33.6人であった。 【収支率目標】 収益は前年を上回っていたが物価高における経費の伸びの方が上回ったため、目標35.4%以上を達成できず、実績収支率33.62%であった。 【県補助額目標】 目標3,986千円以下に対して、申請額3,986千円であった。	通勤、通学の生活路線としてQR系の回数券、定期券の利用が増加しており3路線共に昨年度を上回った。令和7年10月よりは利便増進事業を始めることにより時刻の大幅な見直しを行い、又回数券も割引率の高いものとしており利用の促進を図っている。次年度の数字に注視していくものである。
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	地域住民、行政、事業者で構成する市民会議部会にて利用促進の意見交換を実施。夏休み期間中の利用促進を目的として高校生以下を対象とした「公共交通の日」(運賃割引)を実施。各高校と連携し、新入生に対し公共交通利用促進チラシを全対象へ配布	A	計画通りに事業は適切に実施された	【輸送量目標】 目標25.9人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量26.8人であった。 【収支率目標】 学生の通学利用を重点としたダイヤ編成としてあるので輸送量は確保できたが、定期外運送収入の減少、燃料費の高騰、人件費のアップがあり、目標56.3%以上を達成できず、実績収支率42.2%であった。 【県補助額目標】 目標4,312千円以下に対して、申請額4,312千円であった。	高齢者の利用促進を図るため、行政と連携し「出前講座」を実施し利用促進を図る。来訪者、外国人利用者への利便性向上としてバス停名標記を英語併記へ改善を図る。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				⑥事業の今後の 改善点
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	
信南交通株式会社	駒場線(市立病院経由)	地域住民、行政、事業者で構成する市民会議部会にて利用促進の意見交換を実施。夏休み期間中の利用促進を目的として高校生以下を対象とした「公共交通の日」(運賃割引)を実施。各高校と連携し、新入生に対し公共交通利用促進チラシを全対象へ配布	A	計画通りに事業は適切に実施された	【輸送量目標】 目標16.5人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量20.1人であった。 【収支率目標】 学生の通学利用を重点としたダイヤ編成としてあるので輸送量は確保できたが、定期外運送収入の減少、燃料費の高騰、人件費のアップがあり、目標35.7%以上を達成できず、実績収支率33.3%であった。 【県補助額目標】 目標3,938.5千円以下に対して、申請額3,938.5千円であった。	高齢者の利用促進を図るため、行政と連携し「出前講座」を実施し利用促進を図る。来訪者、外国人利用者への利便性向上としてバス停名標記を英語併記へ改善を図る。
諏訪交通株式会社	諏訪湖周スワンバス外回り線	昨年に引き続き、自治体と連携し高齢者対象で無料乗車券を配布し利用促進を行った。スマホを使用したデジタル1日券と回数券の販売促進に力をいれた。	A	計画通りに事業は適切に実施された	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量30.0人であった。 【収支率目標】 燃料費の高騰、人件費の上昇等により、目標26.0%以上を達成できず、実績収支率22.65%であった。ただし、昨年の20.71%より向上した。 【県補助額目標】 目標3,759千円以下に対して、申請額3,759千円であった。	利用促進を図るため、自治体と連携し、高齢者及び、高校生を対象とした乗車体験イベントを実施する。デジタル1日乗車券・回数券の宣伝をし利用者を増やす。
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	関係自治体と連携を図り、スマホ乗車券(1日券・回数券)の利用促進に努めることで、利用者にとって選択しやすい乗車手段の提供に取り組んだ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	【輸送量目標】 目標15.0人以上に対して、目標を達成し、実績輸送量31.7人であった。 【収支率目標】 燃料費の高騰、人件費の上昇等により、目標21.9%以上を達成できず、実績収支率18.85%であった。 【県補助額目標】 目標6,166.5千円以下に対して、申請額6,166.5千円であった。	・地域連携ICカードの導入を検討しており、さらなる利便性の向上を図る。 ・関係自治体との連携を強化し、収支の一層の改善に努める。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:富山県地域交通戦略会議

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
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については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は36.0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	輸送人員前年度比較:108% (R6:117,373人→R7:127,089人) ノンステップバス導入割合:88%	本系統については運転手不足の影響で令和7年10月1日に路線を廃止した。富山駅から水橋地区までは別路線を増便する形で利便を確保し、廃止した区間は滑川市がコミュニティバスを経路変更する形で対応している。
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については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は39.9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	輸送人員前年度比較:102% (R6:170,411人→R7:174,963人) ノンステップバス導入割合:88%	本系統については運転手不足の影響で令和7年10月1日に路線を廃止した。笹津駅までの路線を増便し、JR高山本線と接続する形で楡原・猪谷地区への移動手段を確保しているほか、令和8年1月からは富山市が大沢野シルバータクシーの運行を旧細入村まで試験的に拡大する形で対応している。
富山地方鉄道株式会社	富山ー高岡 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	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。また、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は62.9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	輸送人員前年度比較:103% (R6:219,690人→R7:227,866人) ノンステップバス導入割合:88%	引き続き、自治体と連携して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。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
富山地方鉄道株式会社	富山ー小杉 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	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。また、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は35.5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。	B	輸送人員前年度比較:79% (R6:115,016人→R7:91,069人) 【減少要因】 運転手不足の影響を受けて運行回数が減少したため。 ノンステップバス導入割合:88%	自治体と連携するなどして運転手確保に取り組む。 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。
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については、計画変更により実施していない。	前年同様に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ったほか、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は28.9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	輸送人員前年度比較:86% (R6:125,002人→R7:107,879人) 【減少要因】 運転手不足の影響を受けて運行回数が減少したため。 ノンステップバス導入割合:88%	本系統については運転手不足の影響で令和7年10月1日に路線を廃止した。富山駅から婦中町長沢地区までは国立富山病院線を増便する形で利便を確保し、廃止した区間は富山市がコミュニティバスを新たに運行する形で対応している。
富山地方鉄道株式会社	ファボーレ經由萩の島 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	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の提供や、前年同様に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、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は22.8人と補助要件の15人を上回っているが、昨年度の輸送量25.0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	輸送人員前年度比較:86% (R6:52,584人→R7:48,196人) 【減少要因】 運行回数は前年度と変わらないことから、利用者が別系統(熊野經由八尾線、国立富山病院線)へ移行していると考えられるため。 ノンステップバス導入割合:88%	2年連続で利用者数が大きく減少していることもあり、近接する系統も含めて運行形態を見直し、より利便性の高いダイヤの提供を図る。
富山地方鉄道株式会社	熊野經由八尾 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	前年同様に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ったほか、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は63.8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。	A	輸送人員前年度比較:107% (R6:186,909人→R7:201,349人) ノンステップバス導入割合:88%	令和7年10月1日より運転手不足の影響を受けて運行区間を一部縮小したが、引き続き、自治体と連携し、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。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
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49.8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	輸送人員前年度比較:97% (R6:107,691人→R7:104,955人) 【減少要因】 運転手不足の影響を受けて減便したほか、休日の運行を取りやめたため。	本系統については運転手不足の影響を受けて、令和7年10月1日に路線を廃止した。
富山地方鉄道株式会社	国立富山病院 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	前年同様に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ったほか、自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は39.0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	輸送人員前年度比較:107% (R6:87,270人→R7:94,684人) ノンステップバス導入割合:88%	本系統については令和7年10月1日より廃止された山田線に代わって、運行本数が大幅に増加した。 引き続き、自治体と連携し、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。
富山地方鉄道株式会社	布目經由新港東口 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画のほか、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、利用促進と効果把握に努めた。 輸送量は21.4人と補助要件の15人を上回っているが、昨年度の輸送量23.5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	輸送人員前年度比較:87% (R6:70,019人→R7:61,140人) 【減少要因】 通勤利用者は微増しているが、通学利用者が別系統(国立射水高専線)に移行したと考えられるため。 ノンステップバス導入割合:88%	通学利用者は学校発着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。
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については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は55.5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	輸送人員前年度比較:108% (R6:164,682人→R7:178,210人) ノンステップバス導入割合:88%	引き続き、自治体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。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
富山地方鉄道株式会社	月岡団地經由福沢 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は37.5人と補助要件の15人を上回っているが、昨年度の輸送量47.8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	輸送人員前年度比較:87% (R6:122,159人→R7:89,677人) 【減少要因】 運転手不足の影響を受けて運行回数が減少したため。 ノンステップバス導入割合:88%	自治体と連携するなどして運転手確保に取り組む。 また、引き続き自治体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。
富山地方鉄道株式会社	石金經由五百石 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は28.0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	輸送人員前年度比較:106% (R6:67,173人→R7:71,227人) ノンステップバス導入割合:88%	引き続き、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。
富山地方鉄道株式会社	大泉經由五百石 ※車両減価償却費等国庫補助金については、計画変更により実施していない。	自治体と連携し、小学生に対して夏休みに使用できる無料乗車券の配布や、「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画など、利用促進と効果把握に取り組んだ。 なお、輸送量は58.2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	輸送人員前年度比較:100% (R6:144,205人→R7:144,616人) ノンステップバス導入割合:88%	令和7年10月1日より運転手不足の影響で廃止された他路線の一部区間を編入する形で運行ルートの見直しを実施した。 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。
加越能バス株式会社	脇 ※車両減価償却費等国庫補助金を受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イベントへの出展や「電車・バスで行こう！」キャンペーンへの参画などによる需要の掘り起こしや、企画乗車券の販売などによる利用促進に努めた。なお、輸送量は3.7人減少し26.9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。	B	輸送人員前年度比較:81.6% (R6:123,534人→R7:100,780人) 【減少要因】 運転手不足の影響で高岡市内の運行区間を一部縮小した影響。 ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バスに親しんでいただく機会を設けるほか、デジタル乗車券の導入などにより、利用者増や拡大に努め、沿線市と連携しPRに取り組む。減少要因を詳細に分析し、回復を図る。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
加越能バス株式会社	守山経由氷見 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行 こう！」キャンペーンへの参画などによ る需要の掘り起こしや、企画乗車券 の販売などによる利用促進に努め た。なお、輸送量は23.4人増加し44.3 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	輸送人員前年度比較:213.6% (R6:62,610人→R7:133,733人) ノンステップバス導入割合:96%	輸送量や輸送人員の大幅な増加は 令和6年10月1日に新高岡守山経由 氷見線を廃止した分を編入した影響 が大きい。引き続き、「バス乗車体験 教室」等バスに親しんでいただく機会 を設けるほか、デジタル乗車券の導 入などにより、利用者増や拡大に努 め、沿線市と連携しPRに取り組み、 更なる利用拡大を目指す。
加越能バス株式会社	新高岡守山経由氷見 ※計画変更により令和6年10月1日 に路線廃止。						
加越能バス株式会社	伏木経由氷見 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行 こう！」キャンペーンへの参画などによ る需要の掘り起こしや、企画乗車券 の販売などによる利用促進に努め た。なお、輸送量は5.2人増加し30.1 人となった。	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	輸送人員前年度比較:105.5% (R6:80,029人→R7:84,437人) ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バ スに親しんでいただく機会を設ける ほか、デジタル乗車券の導入などに より、現状の増加傾向を維持・拡大 するため、沿線住民の利便性向上に 向けたPRを強化し、継続的な利用促 進に取り組む。
加越能バス株式会社	仏生寺 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行 こう！」キャンペーンへの参画などによ る需要の掘り起こしや、沿線の学校 等へのPR活動や企画乗車券の販売 などによる利用促進に努めた。な お、輸送量は0.6人減少し20.1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。	B	輸送人員前年度比較:90.1% (R6:74,432人→R7:67,088人) 【減少要因】 運転手不足の影響で高岡市内の運行区間を一部 縮小した影響。 ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バ スに親しんでいただく機会を設ける ほか、デジタル乗車券の導入などに より、利用者増や拡大に努め、沿線 市と連携しPRに取り組む。減少要因 を詳細に分析し、回復を図る。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
加越能バス株式会社	石動 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行こ う！」キャンペーンへの参画などに よる需要の掘り起こしや、企画乗車券 の販売などによる利用促進に努め た。なお、輸送量は0.8人減少し16.8 人となった。	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	輸送人員前年度比較:83.7% (R6:71,991人→R7:60,281人) 【減少要因】 運転手不足の影響で高岡市内の運行区間を一部 縮小した影響。 ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バ スに親しんでいただく機会を設ける ほか、デジタル乗車券の導入などに より、利用者増や拡大に努め、沿線 市と連携しPRに取り組む。減少要因 を詳細に分析し、回復を図る。
加越能バス株式会社	済生会・中田団地 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行こ う！」キャンペーンへの参画などに よる需要の掘り起こしや、企画乗車券 の販売などによる利用促進に努め た。なお、輸送量は1.5人減少し15.7 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。	B	輸送人員前年度比較:92.4% (R6:38,288人→R7:35,384人) 【減少要因】 自然減によるものと考えられる。 ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バ スに親しんでいただく機会を設ける ほか、デジタル乗車券の導入などに より、利用者増や拡大に努め、沿線 市と連携しPRに取り組む。減少要因 を詳細に分析し、回復を図る。
加越能バス株式会社	城端白川郷 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	当路線は五箇山や白川郷へ観光目 的の利用者も多いことから、国内外 からの観光客にも分かり易いよう、 バス位置情報等の更新、Wi-Fi機器 更新を始め企画切符販売を継続し た。輸送量は1.0人増加し22.5人と なった。	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	輸送人員前年度比較:95.9% (R6:47,091人→R7:45,145人) 【減少要因】 白川郷への観光目的の利用者がやや減少したと考 えられるため。 ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、夏休みや年末年始等期間 中のキャンペーンを実施する予定。 国内外の観光客を対象とした広域的 な企画乗車券や周遊バスを企画し、 利用増を図る。
加越能バス株式会社	庄川町 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行こ う！」キャンペーンへの参画などに よる需要の掘り起こしや、沿線の学校 等へのPR活動や企画乗車券の販売 などによる利用促進に努めた。な お、輸送量は3.0人増加し25.0人と なった。	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	輸送人員前年度比較:103.9% (R6:108,102人→R7:112,343人) ノンステップバス導入割合:96%	引き続き、「バス乗車体験教室」等バ スに親しんでいただく機会を設ける ほか、デジタル乗車券の導入などに より、現状の増加傾向を維持・拡大 するため、沿線住民の利便性向上に 向けたPRを強化し、継続的な利用促 進に取り組む。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
加越能バス株式会社	南砺金沢 ※車両減価償却費等国庫補助金を 受けている。	自治体と連携し、バス乗車体験イ ベントへの出展や「電車・バスで行 こう！」キャンペーンへの参画などによ る需要の掘り起こしや、沿線の学校 等へのPR活動や企画乗車券の販売 などによる利用促進に努めた。な お、輸送量は5.4人減少し24.0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	輸送人員前年度比較:132.9% (R6:59,845人→R7:79,572人) ノンステップバス導入割合:96%	今後は観光客利用を増やすため、デ ジタル乗車券の導入や企画乗車券 の販売の拡大などを図る。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、具体的な改善策の実施について、地域一体となつて進めるよう期待します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:石川中央都市圏地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
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	・野町駅では終日、電車との接続が確保されている。一方、森本駅では朝夕は接続が図られているものの、日中時間帯は接続が十分に噛み合っていないため、乗車人員を考慮し、接続の必要性を見極めていく。 ・鉄道石川線との乗継デジタル乗車券(津幡線)は、周知・拡販に努めており、販売実績も堅調に推移している。 ・バスの乗り方教室については、金沢市および津幡町の小学校を中心に開催している。 ・補助金を活用して運行していることを乗客へ周知するため、車内放送を継続して実施している。	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 (R5.10～R6.9)96,866人→ (R6.10～R7.9)81,268人 ※減少理由 令和6年3月16日のダイヤ改正により、1日あたりの運行回数が減少したこと、また少子化・人口減少・車社会化などの要因によるもの。	引き続き社会情勢に注視し、需要に見合った適正なダイヤの編成に努める。
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	・金沢駅発内灘町方面行きのダイヤについては、乗客が僅少であった内灘駅～宇野気駅区間を廃止したことにより収支率が大幅に改善し、今期は黒字系統へと転換した(内灘線)。 ・補助金を活用して運行していることを乗客へ周知するため、車内放送を継続して実施している。	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 (R5.10～R6.9)77,661人→ (R6.10～R7.9)84,368人	引き続き社会情勢に注視し、需要に見合った適正なダイヤの編成に努める。
加越能バス株式会社	系統名:南砺金沢 運行区間:金沢駅西口～福光駅前～井波	南砺市観光協会と連携した企画切符「南砺金沢フリーパス」の販売、SNSを活用した沿線地区の観光施設・資源の紹介やJR金沢駅に於ける北陸新幹線との設定を引き続き継続する。	A	計画通り実施された。	A	路線バス利用者の維持 (R5.10～R6.9)59,845人→ (R6.10～R7.9)79,572人 対前年で133%となった。	南砺地区から金沢への通勤・通学の利便性を維持するとともに、金沢から南砺地区への観光利用での移動手段としての存在をこれまで以上にPRし、更なる利用者増を図っていく。また利用者に動向を注視し、より利用しやすいダイヤの設定を検討していく。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
北鉄金沢バス株式会社 北鉄能登バス株式会社	系統名:能登方面特急バス(輪島特急) 運行区間:金沢駅西口～のと里山空港～輪島駅前	下記の取組みにより利用者の利便性確保を図った。 ・能登方面特急バス(輪島、珠洲、宇出津)の重複区間(金沢～のと里山空港)を整理・統合し、のと里山空港を拠点とした、ハブ&スポーク型の路線ネットワークに再編することにより、金沢～奥能登地域の便数を震災前と同程度以上に確保した持続可能性と利便性の高い特急バスネットワークに再構築した。 ・乗降データから、奥能登各地域から、沿線の金沢医科大学病院および石川県立中央病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定し、利便性向上を図った。 ・クレジットカードタッチ決済を導入した。 ・補助金を活用して運行していることを車内放送でご理解いただくことを通しての利用促進啓発を行う。	B	補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかった。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次回のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B	路線集約により金沢～奥能登間の往来回数を維持拡大した。また沿線の病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定した。 震災後:輪島市4往復→再編後:6往復 ダイヤ例:金沢駅行き→ずなり館前発6時45分。 能登町役場前発6時30分。 輪島特急線や穴水珠洲C線に使用する特急車両11台にタッチ決済を導入した。 【収支率】 輪島特急線:58.44% 【1日あたりの利用者数】 輪島特急線:139人	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:石川県能登地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
北鉄能登バス株式会社 北鉄金沢バス株式会社	系統名:輪島特急 運行区間:輪島駅前～のと里山空港～金沢駅西口	下記の取組みにより利用者の利便性確保を図った。 ・能登方面特急バス(輪島、珠洲、宇出津)の重複区間(金沢～のと里山空港)を整理・統合し、のと里山空港を拠点とした、ハブ&スポーク型の路線ネットワークに再編することにより、金沢～奥能登地域の便数を震災前と同程度以上に確保した持続可能性と利便性の高い特急バスネットワークに再構築した。 ・乗降データから、奥能登各地域から、沿線の金沢医科大学病院および石川県立中央病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定し、利便性向上を図った。	B	補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかった。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次回のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B	路線集約により金沢～奥能登間の往来回数を維持拡大した。また沿線の病院へのアクセスを考慮したダイヤを設定した。 震災後:輪島市4往復→再編後:6往復 震災後:珠洲市1往復→再編後:4往復 震災後:能登町1往復→再編後:3往復 ダイヤ例:金沢駅行き→すずなり館前発6時45分。能登町役場前発6時30分。 輪島特急線や穴水珠洲C線に使用する特急車両11台にタッチ決済を導入した。	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
北鉄能登バス株式会社	系統名:穴水珠洲C0A(宇出津接続) 運行区間:内浦総合支所前～能登町役場前～のと里山空港	・クレジットカードタッチ決済を導入した。 ・補助金を活用して運行していることを車内放送でご理解いただくことを通しての利用促進啓発を行う。	B	補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかった。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次回のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B	【収支率】 ・輪島特急線58.44% ・穴水珠洲C0A(宇出津接続)12.15% ・穴水珠洲C0B(珠洲接続)17.14% 輪島特急、穴水珠洲C0A、穴水珠洲C0B3路線を合わせた収支率38.43%	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。
北鉄能登バス株式会社	系統名:穴水珠洲C0B(珠洲接続) 運行区間:すずなり館前～内浦駒渡～のと里山空港		B	補助金を活用し運行している旨の車内放送は計画どおり実施されなかった。理由:単独で車内放送を更新すると費用がかさむため、次回のコマーシャル更新時期及びダイヤ改正時期に合わせ取り込みたい。その他の事業は適切に実施された。	B	【1日あたりの利用者数】 輪島特急線:139人 穴水珠洲C0A(宇出津接続):18人 穴水珠洲C0B(珠洲接続):33人 輪島特急、穴水珠洲C0A、穴水珠洲C0B3路線を合わせた1日あたりの利用者数:190人	奥能登地域の人口流出などの社会情勢を注視し、適正なダイヤの編成及び効率的な運行形態について各関係機関と沿線自治体と協議しながら利用者の利便性確保を図っていく。

①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点
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	志賀町と富来線のあり方について協議し、利用者の利便性確保を図った。	A	計画どおり実施された。	B	県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)125,333人 →(R6.10～R7.9)119,359人 ※減少理由 ・令和6年能登半島地震によって利用が低迷したため。 収支率対前年1%以上の増加 (R5.10～R6.9)38.29% →(R6.10～R7.9)43.64% ※利用者数に反して収支率が上がっている理由:需要に応じたダイヤ見直しを実施したため。	引き続き沿線自治体と協議し、利用者の利便性確保を図る。
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	地元利用者へは65歳以上対象の割引回数券や島内施設利用での運賃割引など七尾市の制度を利用し、観光客へは1日券の販売継続で利便性の維持を図った。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した。	B	計画通り実施したが、地元住民、観光客共に減少しており、利便性は維持できていても利用者増にはつながっていない。	B	県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)37,029人 →(R6.10～R7.9)32,774人 ※減少理由 かねてよりの人口減少に地震の影響で加速度的に拍車がかかったため。 収支率対前年1%以上の増加 (R5.10～R6.9)27.15% →(R6.10～R7.9)20.10% ※利用者の減少や運転手不足、物価高騰に伴う人件費や修繕費の負担増などで収支率を改善できる余地がない。	地元利用者へは65歳以上対象の割引回数券や島内施設利用での運賃割引など七尾市の制度を利用し、観光客へは1日券の販売継続で利便性を維持していく。 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。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名:加賀市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
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	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	A	計画どおり実施された。	B	県内路線バス利用者数の維持(R5.10～R6.9)69,296人→(R6.10～R7.9)66,382人 ※減少理由 関西、東海方面からの観光客が伸び悩んだため。	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。
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	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	A	計画どおり実施された。	B	県内路線バス利用者数の維持(R5.10～R6.9)77,489人→(R6.10～R7.9)71,592人 ※減少理由 関西、東海方面からの観光客が伸び悩んだため。	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 中能登町地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点
北鉄能登バス株式会社	中能登町コミュニティバス 通称: おりひめバス こしじ・みおやコース	・免許返納者に進呈した回数券の利用把握は継続して実施している。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供を実施して、時刻表データのオープンデータ化をして、ダイヤ改正の反映の処理も実施している。 ・総合時刻表マップを更新し、令和7年3月末に発行した。おりひめバスの乗り方についても継続して町のCATVで放映して行きたい。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	・年間利用者数 目標23,600人 実績20,464人 (前年実績22,080人) ・免許返納利用者数 実績505人 (前年実績666人) ・収支率の達成状況 目標6.3% 実績6.0% (前年実績9.0%) ・年間利用者数が前年実績から大きく下回った。 ・免許返納者の利用も前年実績から大きく下回った。 - 収支率についても、前年実績より、大きく下回ってしまった。 - 利用者を増やすために、アンケートや意見などを聞けるように検討したい。	・利用者の方に利用しやすいようにして行けるようにアンケート調査や聞き取り調査などを行っていきたい。 ・引き続き免許返納者に対する取り組みを実施する。 ・返納者からの意見を聞くため、利用後のアンケートをお願いする仕組みを構築したい。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供を行い、利用向上につなげていきたい。 ・総合時刻表マップの更新、乗り方教室(CATVの番組作成)などの利用啓発事業は引き続き実施して行く。
地方運輸局等における 二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。					

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年2月24日

北陸信越運輸局

協議会名: 能美市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					
		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点
北鉄白山バス(株)	連携ルート(日中) ＜区間＞ 能美根上駅～先端大学 能美市立病院～先端大学 能美市立病院～大口～先端大学	時刻表の発行やバスの乗り方教室(出前講座)を実施した。コミュニティバスの年間利用者数については目標を上回ったが、出前講座・バス広告については、目標を下回った。	B	・事業期間中、地域間幹線バス系統として「のみバス」連携ルートを運行した。 ・計画に掲げる事業(公共交通ガイド(市内公共交通の時刻表)作成、出前講座の実施、バス広告の継続事業者を確保した。	B	・コミュニティバスの年間利用者数目標170,000人に対し、実績174,323人と目標を上回り達成した。 ・コミュニティバスの年間収支率目標16.0%に対し、13.5%と、収入は増加しているものの、人件費等運行費用も高騰しており目標を下回った。	収支率改善に向け、引き続き、時刻表の発行・バスの乗り方教室(出前講座)の実施により周知を行い、利用者数(運賃収入)の増加に努める。また、バス広告の獲得により広告収入の増加に努める。
地方運輸局等における二次評価結果 (北陸信越運輸局)	・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、引き続き、結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握に努め、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します。						

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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
村上市地域公共交通活性化協議会	新潟交観光バス(株)	村上市まちなか循環バス(小回り循環)	令和6年10月から市内路線バスをすべてコミュニティバスへ転換したことにより、地域の実情に応じた柔軟な運行が可能となった。また、運賃体系については全路線をゾーン制運賃へ統一するとともに、利用者の分かりやすさ向上を目的として系統番号を導入した。さらに、GTFSデータを整備し、デジタル環境での時刻検索等の利便性向上を図った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	フィーダー補助の増額により公的負担額は目標値1,220万円に対し目標比▲441万円の779万円に抑制され、収支率は目標値9.9%に対し+1.0%の10.9%、1日当たりの平均利用者数も目標値49.0人以上/日に対し+0.7人/日の49.7人/日と微増ながらも目標を達成した。	市報・ホームページ・SNSを活用したPR活動を継続するとともに、駅をハブとした鉄道や他の公共交通(他系統路線バス、のりあいタクシー)との接続改善を図り、利用目的や利用者層の分析を踏まえて、より利便性の高い路線への再編成も検討していく。	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、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
		村上市まちなか循環バス(大回り循環～小回り循環)							
		村上市せなみ巡回バス		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	フィーダー補助の増額および収支率改善の効果により公的負担額は目標値430万円に対し目標比▲106万円の324万円に抑制でき、収支率は目標値9.2%に対し目標比+4.3%の13.5%、1日当たりの平均利用者数も目標値18.0人/日に対し+7.4人/日の25.4人/日となり、いずれも目標を達成した。		協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
村上市地域公共交通活性化協議会	新潟交観光バス(株)	北中線		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	フィーダー補助の増額と休日運休などの再編により公的負担額は目標値2,590万円に対し目標比▲951万円の1,639万円に抑制でき、収支率は長大路線である本系統では運賃改定(対キロ制からゾーン制へ移行)により目標値6.7%に対し▲0.4%の6.3%と低下したものの、1日当たりの平均利用者数は目標値35.0人/日に対し+4.5人/日の39.5人/日となり改善が図られた。	市報・ホームページ・SNSを活用したPR活動を継続するとともに、駅をハブとした鉄道や他の公共交通(他系統路線バス、のりあいタクシー)との接続改善を図り、山北地域への直通運行の導入や鉄道と路線バスの2系統による利便性向上の可能性についても検討する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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。
		岩船巡回		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	フィーダー補助の増額と再編成(休日運休、系統集約)により公的負担額は目標値3,030万円に対し目標比▲1,259万円の1,711万円に抑制され、収支率は運賃改定(対キロ制からゾーン制運賃へ移行)があったものの目標値5.3%に対し+5.5%の10.8%と目標を達成し、1日当たりの平均利用者数も目標値50.0人/日に対し+51.0人/日の101.0人/日と大幅に上回ったが、本系統は新規路線であり需要予測が難しかった側面の影響も考えられる。	市報・ホームページ・SNSを活用したPR活動を継続するとともに、駅をハブとした鉄道や他の公共交通(他系統路線バス、のりあいタクシー)との接続改善を図る。また、本系統は瀬波温泉や粟島汽船乗り場など観光地を周遊するルートでもあることを踏まえ、観光面での利便性向上も検討していく。	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、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8年2月24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：神山線(902) 笹神支所～熊堂、神山駅前～阿賀野市役所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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8.9人に対し、7.5人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少のほか、高齢者の買い物利用や通院利用で、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。	・市営バスの更なる利便性向上を図ため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		運行系統名：神山線(904) 神山駅前～中ノ通～阿賀野市役所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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6.8人に対し、4.3人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少のほか、JR神山駅からの利用者が減少したことが主な要因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上を図ため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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
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	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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4.5人に対し、2.8人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少のほか、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。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		運行系統名：神山線(901) 阿賀野市役所～中ノ通、笹神支所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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5.4人に対し、3.5人で目標を達成できなかった。 ・人口の自然減少のほか、高齢者の用事利用や通院利用で、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。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		運行系統名：神山線(903) 阿賀野市役所～神山駅前～笹神支所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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3.7人に対し、3.8人で目標を達成することができた。 ・高齢者の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。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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
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	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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6.8人に対し、7.2人で目標を達成することができた。 ・高齢者の買い物や通院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。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		運行系統名：安田地域循環線(02AB) 安田支所～下草水～安田支所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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6.8人に対し、5.9人で目標を達成できなかった。 ・令和7年度からの区域運行（安田・京ヶ瀬地区）の開始により、利用者が分散したことが主な要因として考えられる。 ・人口の自然減少のほか、高齢者の用事利用や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが要因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		運行系統名：安田地域循環線(04AB) 安田支所～下草水～安田支所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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4.1人に対し、2.5人で目標を達成できなかった。 ・令和7年度からの区域運行（安田・京ヶ瀬地区）の開始により、利用者が分散したことが主な要因として考えられる。 ・人口の自然減少のほか、新潟交通バスの利用者が減少したことが要因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する(令和8年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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	
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(03AB)（22B） 横町～下草水～安田支所	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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5.3人に対し、4.2人で目標を達成できなかった。 ・令和7年度からの区域運行（安田・京ヶ瀬地区）の開始により、利用者が分散したことが主な要因として考えられる。 ・人口の自然減少のほか、高齢者の用事利用や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが要因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する（令和8年度より）。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		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	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を一部地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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2.0人に対し、1.4人で目標を達成できなかった。 ・令和7年度からの区域運行（安田・京ヶ瀬地区）の開始により、利用者が分散したことが主な要因として考えられる。 ・人口の自然減少のほか、高齢者の用事利用や通院利用で、身体的な理由等により減少したことが要因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行に移行する（令和8年度より）。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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。
		安田・京ヶ瀬地区	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行を当該地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図るとともに、AIオンデマンドバスの利用ガイドを作成し、全戸配布した。 ・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日平均16.3人に対し、66.2人で目標を達成することができた。	・市営バスの更なる利便性向上を図るため、AIオンデマンドシステムを活用したデマンド運行の区域を市内全域に拡大する（令和8年度より）。 ・市の広報紙、ホームページ等で利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納者への支援を継続して実施する。	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	
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 ・運行系統名：神山線(904) 神山駅前～中ノ通～阿賀野市役所 ・運行系統名：神山線(951) 阿賀野市役所～熊堂、中ノ通、笹神支所 ・阿賀野市役所運行系統名：神山線(901) 阿賀野市役所～中ノ通、笹神支所 ・運行系統名：神山線(903) 阿賀野市役所～神山駅前～笹神支所 ・運行系統名：神山線(907) 阿賀野市役所～熊堂、中ノ通～笹神支所 ・運行系統名：安田地域循環線(02AB) 安田支所～下草水～安田支所 ・運行系統名：安田地域循環線(04AB) 安田支所～下草水～安田支所 ・運行系統名：安田地域循環線(03AB)(22B) 横町～下草水～安田支所 ・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 ・安田・京ヶ瀬地区	・市営バスの更なる利便性向上 を図るため、AIオンデマンドシス テムを活用したデマンド運行を当 該地区で開始した。 ・市の広報紙、ホームページ等で 利用促進を図るとともに、AIオン デマンドバスの利用ガイドを作成 し、全戸配布した。 ・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	・住民の公共交通利用率 目標である20.7%に対し、18.3%で目標を達成する ことができなかった。自家用車の普及や利用促進に 向けた啓発・情報提供活動が不十分であったことが 要因として考えられる。 ・公共交通事業の収支率 目標である13.5%に対し、12.2%で目標を達成する ことができなかった。利用者数の減少による運賃収 入の減少や運行委託費の高騰が要因として考えら れる。 ・市民1人あたりの公共交通への公的資金投入額 目標である2,606円に対し、2,923円で目標を達成 することができなかった。人口減少、利用者数の減少 による運賃収入の減少及び運行委託費の高騰が要 因として考えられる。	・市営バスの更なる利便性向上 を図るため、AIオンデマンドシス テムを活用したデマンド運行の区 域を市内全域に拡大する(令和8 年度より)。 ・市の広報紙、ホームページ等で 利用促進を図る。 ・75歳以上の高齢者や免許返納 者への支援を継続して実施す る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までにつ いては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示され た改善策と目標が達成されなかった理由との関連性 が不明確であることから、目標が達成されなかった 理由に対応した新たな具体策及びその具体化につ いて改めて検討し、その実施について地域一体と なって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証 を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用 促進が図られるよう期待する。

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8年2月24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(株)	運行路線: 安塚線 うらがわら駅前～虫川大杉駅前～保健センター前	鉄道への接続に配慮したダイヤを設定し、学生を中心に利用者の移動手段を確保した。 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日より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 目標利用者数2,249人に対して実績1,773人(未達成) 目標収支率22.0%に対して実績5.9%(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) 要因: 沿線高等学校の閉校に伴う通学利用者の減少により、収入全般(現金・回数券・定期券)が減り、収支率が悪化した。(運送収入前年度比▲216千円・収支率前年度比▲2.3%)	令和7年3月から運賃改定を実施したことにより、収支率の改善を図った。また、停留所の移設等により、利便性の向上を図るとともに、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を事務所日より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、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
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス(株)	運行路線：島田線(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日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。	B 目標利用者数9,000人に対して実績9,751人(達成) 目標収支率18.0%に対して実績16.7%(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:通勤や通学による利用者の増加に伴い目標利用者数は上回った。運賃改定に伴い収支率も前年度より改善されたが、修繕費用等の経費が前年度より増加したため、目標収支率の達成には至らなかった。(・運送収入前年度比+333千円・収支率前年度比+1.0%)	令和7年3月から運賃改定を実施したことにより、収支率の改善を図るとともに、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。令和7年4月から運行を開始した板倉区予約型コミュニティバスとの接続性の向上を図る。加えて、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日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、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
上越市地域公共交通活性化協議会	頸城自動車(株)	運行路線：佐内・直江津循環線 直江津駅前～労災病院前～佐内入口	鉄道(直江津駅)や幹線系統への接続に配慮したダイヤを設定し、高齢者を中心に利用者の移動手段を維持確保した。 お得な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 目標利用者数4,171人に対して実績5,158人(達成) 目標収支率9.4%に対して実績11.5%(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) 要因：通院などによる一定数の利用があったため、目標利用者数は上回ったが、経常費用は増加したため、収支率が悪化した。(経常経費前年度比＋407千円・運送収入前年度比＋142千円・収支率前年度比＋2.2%)	令和7年3月から運賃改定を実施したことにより、収支率の改善を図るとともに、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。加えて、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を実施するとともに、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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	くびき野バス(株)	運行路線: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。	B 目標利用者数5,762人に対して実績5,551人(未達成) 目標収支率18.7%に対して実績19.2%(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) 要因:運賃改定に伴い運送収入が前年度より上回った。輸送人員は目標設定年度である令和4年度当時から減少した(輸送人員前年比+618人、運送収入前年度比+29千円・収支率前年度比▲0.6%)	令和7年3月から運賃改定を実施したことにより、収支率の改善を図るとともに、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、高齢者を中心に利用者の移動手段の維持確保に努める。加えて、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を実施し利用促進を図る。	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、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
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。	B 目標利用者数10,304人に対して実績8,470人(未達成) 目標収支率2.6%に対して実績9.1%(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:利用者数は増加傾向にあるが、目標とされる利用者数には到達できなかった。運送収入は前年度と比較して減少したが、共済金等の収入に伴い収支率が増加した。(経常経費前年度比▲4,434千円・運送収入前年度比▲69千円・収支率前年度比+5.3%)	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、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	
上越市地域公共交通活性化協議会	東頸バス(株)	運行路線:浦川原区予約型コミュニティバス 浦川原区全域	区内の移動及び幹線系統(直江津・浦川原線)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	目標利用者数4,982人に対して実績5,365人(達成) 目標収支率2.6%に対して実績8.5%(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) 要因:予約型コミュニティバスの運行が開始となり、通院、買い物における利用は目標とする利用者数より増加した。利用促進のための周知を継続的に実施したことにより、運送収入が増加したため、目標としていた収支率を上回った。	令和7年3月から運賃改定を実施したことにより、収支率の改善を図った。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、浦川原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
上越市地域公共交通活 性化協議会	上越市	運行路線:大島区予約型コ ミュニティバス 大島区全域	区内の移動及び直江津な ど区外への通勤、通学、通 院及び買い物等を目的とし ており、区外の学校へ通学す る学生や、自家用車を持た ない高齢者を中心に利用 者の移動手段の維持確保 に努めた。 大島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。	B 目標利用者数7,495人に対 して実績4,939人(未達成) 目標収支率2.6%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) 要因:R4年当時に市営バ スとして運行を行っていた 利用者数を目標利用者数 として設定をしていたが、 通学利用においてはス クールバスが運行している こともあり、利用者数は目 標に達しなかった。また、 燃料費の高騰により、運行 経費は増加したが、利用 促進のための周知を継続 的に実施したことにより、 運送収入が増加したため、 収支率が改善した。	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、大島区総合 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	上越市	運行路線：板倉区予約型コミュニティバス 板倉区全域	区内の移動及び幹線系統(島田線、新井・板倉線)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。 板倉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 目標利用者数2,889人に対して実績3,223人(達成) 目標収支率1.6%に対して実績3.4%(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) 要因：R4年当時に市営バスとして運行を行っていた利用者数を目標利用者数として設定をしていたが、通勤・通院等による定期的な利用があったため目標を上回った。燃料費の高騰により、運行経費は増加したが、スーパーや医療機関へ利用促進のための周知を継続的に実施したことにより、収支率が目標を上回った。	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、板倉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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点	評価結果
見附市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	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) 【運行期間R6.10.1～R7.9.30】	①土曜日を減便後であることから、 ダイヤのテコ入れは行わず、現状維持に 努めた。通年で土曜日を減便したが、 利用者数に大きな変化はなかった。 ②継続し、中学生以下の無料券を配布 するとともに、市内在住の高齢者に対し、 公共交通で利用できる利用券を配布する ことで、普段公共交通を使用していない 人たちにも触れるきっかけを作った。	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 コミュニティバス利用者 ・実績190,505人 ・前年191,072人 ※目標達成率92.9%、対前年比99.7%(計 画目標数は205,000人) ①土曜日減便による便数の減少はあった ものの利用者は、ほぼ横ばいであり、変 化はなかった。 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。 ③コミュニティバスの収支率は18.3%で 目標の19.5%には届かなかった。 ④コミュニティバスの運賃収入は目標の 14,000千円を上回ったが、物価高等か ら市からの支出は、目標額を超える結 果となった。	・利用者目標205,000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。 ③・④収支率を改善する為、利用者増 加への取組や、経費を抑える取組の検 討。	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8年2月24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	高校生通学ライナーバス(東三条駅～県央工業高等学校)	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。(R7.3)	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	目標に掲げた日平均利用者数15人に対し、24.5人／日と前年度の実績(24.4人／日)を0.1上回る数値となり、目標を達成した。 目標に掲げた市の支出目標800千円以内に対し、737千円(▲63千円)となり、目標を達成した。 目標に掲げた収支率5.0%以上に対し、8.9%(+3.9%)となり、目標を達成した。	下田地域の高校生の移動手段の確保といった観点から利用促進を図るよう、引き続きチラシの配布やホームページ等で情報発信に努める。	協議会における事業評価結果の③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	
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、情報発信に努めた。(R7.4～)	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38人に対し、65.3人／日であり、前年度の実績(59.6人／日)から5.7人／日増加し、目標を達成した。※各コースの内訳(三条循環線 目標25人、実績54.9人)、(井栗線 目標8人、実績3.4人)、(嵐南コース 目標5人、実績7.0人) 目標に掲げた協議会の支出目標に対し、井栗線923千円(目標930千円以内)、三条循環線14,411千円(目標14,000千円以内)、嵐南コース2,012千円(目標2,100千円以内)となり、井栗線と嵐南コースが目標を達成した。 目標に掲げた収支率に対し、井栗線8.5%(目標12%以上)、三条循環線11.9%(目標8%以上)、嵐南コース8.9%(目標6%以上)となり、三条循環線と嵐南コースが目標を達成した。	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。
		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。				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。
		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。	A			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
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、主な利用者である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開催した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A 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160人に対し、172.4人／日(前年度は147.6人／日)であり、目標を達成した。 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50人、日曜日の日平均利用者数15人／日に対し、土曜日が102.7人／日、日曜日が58.3人となった。前年度の実績と比較して、土曜日が19.0人(前年度は83.7人／日)、日曜日が9.9人(前年度は48.4人／日)の増加となり、目標を達成した。 前年度(令和5年10月～令和6年9月)より、数値が増加しているが、コロナ禍前の利用状況には戻っていない。 ただし、令和7年4月から行政負担軽減のため、日曜・祝日の運行を終了した。(日曜日の実績は令和6年10月～令和7年3月をもとに計算) 目標にしていた協議会の運行経費について、既存デマンド交通が33,110千円(目標42,972千円以内)、AIオンデマンド交通が35,337千円(目標38,505千円)であり、目標を達成した。 目標にしていた収支率18.8%以上に対し、30.5%(+11.7%)であり、目標を達成した。	令和5年10月より市街地エリアにおいて乗合率や利便性の向上を図るAIオンデマンドによる運行を行っているため、その周知のために、以前より主な利用者である高齢者が集まる機会を捉えたデマンド交通出張説明会を行った。 今後も引き続き、AIオンデマンドや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、利用方法によって、料金が割引となる「おでかけバス」の購入費用を免除する取組を開始したため、その内容の周知も同時に努めていく。(令和7年12月24日現在360人の利用者)	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。
	三条タクシー株式会社							
	中越交通株式会社							
	日の丸観光タクシー株式会社							

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8年2月24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	のれんす号 (奥胎内エリアを除く市内)	乗合自動車「のれんす号」の活用を促すため、事前申請した高校生及び高等教育学生の利用料金を半額にするなど学生年代の利用促進を図った。 令和6年4月からデマンドシステムの変更に加え、時刻表を統一化するとともに乗継不要で市内の移動を可能とするなど運行形態の見直しを行ったところ、一部の利用者においては、長時間乗車や予約がとりにくくなったとの声が聞かれたことから運行計画の調整やシステム設定の変更を行うなど、利便性の向上に取り組んだ。	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 「のれんす号」 ・年間延べ利用者数 57,000人 ・収支率 16.5% ・市の財政負担額 54,000千円 達成状況 「のれんす号」 ・年間延べ利用者数 45,576人 ・収支率 19.7% ・市の財政負担額 53,764千円 前年度(R5.10～R6.9)から延べ利用者数は4,602人減少しており、収支率は1ポイント低下した。	利用者数は冬期間において、降雪時の道路状況を踏まえ「のれんす号」の運行所要時間を延ばすシステム設定の変更により、時間帯によっては予約が取りにくい状況が発生し、予約のとりこぼしが見られたことが影響し、大きく減少した。 今後は減少要因を分析しつつ、具体的な改善策の実施について検討し、持続性向上と利用促進につなげていく。	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。
	藤観光タクシー株式会社						

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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	東市街地循環線(ひまわり) ・比角先回り ・半田先回り	(1)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。 (2)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。 (3)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関係機関等に配布した。 (4)高校生の通学利用を促進するため、ダイヤの見直しを行った。	A	事業は、計画に基づき、適切に実施した。	B	【市民1人あたりの利用回数】 目標: 6.0回/年 実績: 5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標: 32.0% 実績: 33.5%(R6 32.7%) 【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: 208円(R6 220円) 利用者の増加に伴い、収支率及び市の財政負担額は目標に到達した。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、効果的な利用促進事業を検討し展開する。また、利用実績を分析し、利用しやすいダイヤ設定を検討していく。	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、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
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	柏崎駅前～野田線 ・日吉町経由 ・石塚経由 ・医療センター経由	(1)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。 (2)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。 (3)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関係機関等に配布した。	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:5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:23.9%(R6 14.6%) 【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:339円(R6 532円) 目標は達成できなかったが、運賃改定や利用実態に応じたダイヤ改正の実施により、実績値は改善している。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。	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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株)	柏崎駅前～久米線	(1)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。 (2)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。 (3)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関係機関等に配布した。	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:5.3回(R6 4.3回) 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:13.8%(R6 5.2%) 【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:588円(R6 1,263円) 目標は達成できなかったが、運賃改定や利用実態に応じたダイヤ改正の実施により、実績値は改善している。	今後も生活交通を確保していくため、柏崎市地域公共交通計画に基づき、利用実態に応じた運行の効率化・見直しを実施していく。	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。
柏崎市地域公共交通活性化協議会	越後交通(株) 柏崎交通(株) 大和タクシー(株)	AI新交通あいくる	AI新交通あいくる利用促進を図るため、利用方法等を掲載したガイドブックを公共施設や関係機関等に配布した。	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:5.3回 【路線の収支率】 目標:32.0% 実績:24.5% 【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:1,321円 目標を達成できなかった。	次年度計画からは、フィーダー補助の対象となるため、市の財政負担額は改善される見込みである。物価高騰により、経常費用が増加しているため、適切な受益者負担としての運賃設定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。

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8年2月24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 ・中央ルート (外回り・内回り) 申請番号1～7 ・東西ルート (外回り・内回り) 申請番号14～17	・高校生の利用を促進するために、市内の中学校3年生に向けて通学での利用促進を目的としたポスター及び時刻表を作成、配布した。 ・高齢者にとってわかりやすい公共交通を目指し、My時刻表を作成した。 ・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、現行の運行を維持やダイヤ改正を行うこととした。 ・利用者の利便性向上のため、現行ルートの一部エリア延伸及び市街地にある交通空白地を中心に運行する新ルートを増設し、通学通勤、買い物、通院等の生活交通として整備した。 ・キャッシュレス決済システムの導入検討のため、先進地調査を行うなど検討を継続している。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。(3／3) ＜事業の目標＞ 【達成】 ・年間利用者数を72,500人とする。 (前年度)71,111人→(今年度)81,424人 【達成】 ・収支率をR5実績値の20.4%以上とする。 (前年度)20.4%→(今年度)21.6% 【達成】 ・財政負担額を川東コミュニティバスと合わせたR4現況値の729円/年・人とする。 (前年度)516円/年・人→(今年度)474円/年・人 ＜事業の効果＞ 通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動など多様な目的での移動や、当市中心市街地における各公共施設や商業施設、医療機関といった施設などへのアクセス性の確保と回遊性の向上が図られた。 ＜達成状況＞ 年間利用者数・収支率・財政負担額のすべてにおいて、前年度を上回り目標を達成した。 ※東西ルートについては、令和7年6月6日から運行を開始したため、目標値を設定していない。	・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チラシの作成、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。 ・中央ルート及び東西ルートを総合的に見直し利用者の利便性の向上を図ることで利用者の増加を目指す。 ・新たなバスロケーションシステム、キャッシュレス決済システムの導入を検討する。	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
新発田市地域公共交通活 性化協議会	新潟交通観光バス(株)	川東コミュニティバス 申請番号8～13	・高校生の通学へのバス 利用の促進を図り、高校 進学後、通学にバスを利 用してもらえるように、中 学3年生に無料券付きのチ ラシを配布した。 ・地域住民と一体となり、 運行内容の検証を行い、 医療機関敷地への乗入れ やお盆期間の運行を実施 した。 ・小・中学校の通学に配慮 した運行を目指し、一部の 地区で通学支援期間の延 長や、運行ルートの延長を 行った。 ・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。 ・キャッシュレス決済シス テムの導入検討のため、先 進地調査を行くなど検討を 継続している。	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。(2／3) ＜事業の目標＞ ＜事業の目標＞ 【未達成】 ・年間利用者数を47,000人 とする。 (前年度)46,693人→(今 年度)46,992人 【未達成】 ・収支率をR5実績値の 9.4％以上とする。 (前年度)9.4％→(今年 度)9.1％ 【達成】 ・財政負担額をあやめバス と合わせたR4現況値の 729円／年・人とする。 (前年度)516円／年・人→ (今年度)474円／年・人 ＜事業の効果＞ 川東地区における小・中 学校への通学のほか、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＞ ・年間利用者数は、目標を 達成できなかったものの、 前年度を上回った。 ・収支率は、目標を達成で きなかった。 →人件費高騰等による運 行経費の増大に加え、車 両老朽化による修繕費が かさんだことによるもの。 ・財政負担額は目標を達 成した。	・高校生の通学へのバス 利用の促進を図り、高校 進学後、通学にバスを利 用してもらえるように、中 学校3年生にチラシを作成 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。 ・乗換えがスムーズになる よう、乗継地の標識や路 線図の見直しを検討する。 ・新たなバスロケーション システム、キャッシュレス 決済システムの導入を検討 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8年2月24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(株)	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	病院へ接続する便を抜粋した時刻表を作成し、病院や市役所の窓口で設置を行い、利用促進を図った。 学生のバス利用を取り込むため、新規対象者(高校)に対して、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	計画に位置づけたとおり、適切に実施することができた。	B (1)利用者: 10,955人 (11,065人) (2)国支出: 3,473千円 (3,128千円) (3)市支出: 4,229千円 (3,798千円) (4)収入: 2,978千円 (2,505千円) (5)収支率: 27.7%(26.6%) ※括弧内は目標値 主に学生利用が多く、年度によって利用者数が変わるため、令和7事業年度は減少したが、1人当たりの支払額が増えたことにより、収支率が増えた。	路線バス割引サービス利用証や学生ワイドフリー定期券等の利用促進施策について、引き続き、PRIに努める。また、路線バス時刻表にある病院の時刻を強調するなど、時刻表の工夫を行う。	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8年2月24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	【R6事業評価・改善点】 ・令和5年度に1か所屋根付きのバス停を設置したが、それ以外のバス停は雨風を凌げる場所がなく課題となっている。雨風よけの設置検討を継続する。 →乗車人数の多い釜谷方面の資料館バス停に、風雨よけのドアを設置し、利用者の待ち時間の負担軽減に努めた。 【R6事業評価・改善点】 ・住民から要望のあった利用時間帯とバス停の移動に対して調査・検討し、引き続き利用しやすい環境整備に努める。 →バス停の移動に対して調査・検討は実施できなかったが、利用時間帯に関しては、フェリーの発着時間に合わせ時刻表を変更した。 【R6事業評価・改善点】 ・コミュニティバス事業継続の要望は高いため、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。 →利用状況や課題に関するアンケート調査を実施した。その結果を基にどのような運用方法がより適切かを整理し、問題を改善する。	B	住民利用は2,211人(1人あたりの利用回数は6.9回)となり、目標2,456人(1人あたりの利用回数7.7回)は達成できなかった。 運行予定(時刻表)と、希望利用時間帯とにズレが生じたのではないかと推測する。また、村人口の減少も要因と考えられる。 収入の目標600,000円以上に対して実績は659,750円、収支率の目標6.60%以上に対して6.40%であった。 収入の目標を達成したにも関わらず、収支率の目標が達成できなかったのは、人件費と燃料費の高騰により、歳出が目標より多かつたためである。	コミュニティバス事業継続の要望は高いため、より良い運用方法を村内の事業者(宿泊、観光、農水産業)及び利用者からの要望を汲み上げ、対費用的にも適切な公共交通体制の再構築を検討する。 新しい試みとして、利用者の利便性の向上のため、顔認証による決済の導入を検討いたします。	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、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施するとともに、実績向上に向けて改善策及びその具体化について引き続き検討する必要がある。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	岩船港～村上まちなか乗合タクシー	【R6事業評価・改善点】 ・乗降場所の移動に対して調査・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と同様に、利用状況や課題に関するアンケート調査を実施した。その結果を基にどのような運用方法がより適切かを整理し、問題を改善する。	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1,547人(1人あたりの利用回数は4.8回)となり、目標1,626人(1人当たりの利用回数5.1回)は達成できなかった。 運行予定(乗降場所)と希望乗降場所にズレが生じたのではないかと推測する。また、村人口の減少も考えられる。 収入の目標1,390,000円以上に対して実績は1,134,750円、収支率の目標51.19%以上に対して45.1%であった。	各停留所の利用・設置状況などを調査・検討する。また、アンケートにおいて乗降場所の増設の要望があったので、増設を検討し、引き続き利用しやすい環境整備に努める。 新しい試みとして、利用者の利便性の向上のため、顔認証による決済の導入を検討いたします。	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
五泉市地域公共交通活性化協議会	泉観光バス(株) みどりハイヤー(株)	ごせん乗合タクシー 「さくら号」 (五泉東エリア) (五泉西エリア) (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、福祉部局との連携により高齢者向けの出前講座を実施した。 ・R7.8の予約システムの更新にあたり、スムーズに新システムへ移行できるよう、運行事業者および運行管理業務受託事業者と連携をとりながら実施した。	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 さくら号の年間利用者数について、目標値48,492人(H30実績)に対し、R7実績は44,748人で目標を達成できなかった。 これは特定の高頻度利用者が利用しなくなったことや、R5.4から運行を開始した通院サポートタクシーの影響と考えられる。 さくら号に係る市の財政負担額について、目標値37,475千円以下に対し、R7実績は45,047千円で目標を達成できなかった。 これは上記の利用者数減少による運賃収入の減少や、人件費、燃料費の高騰による委託料の増加が要因と考えられる。 さくら号の収支率について、目標値24.8%以上に対し、R7実績は19.8%で目標を達成できなかった。 これは上記の利用者数減少による運賃収入の減少や、人件費、燃料費の高騰による委託料の増加が要因と考えられる。	・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。 ・R7.10より開始したWEB予約について、新たな利用層の拡大に向けて周知を図る。	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8年2月24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(株)	小出まちなか循環線(順回り) (R7.1.31まで運行)	・AIオンデマンド交通への転換を図り、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図った。(R7.2～実証運行開始) ・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:87% 目標:1,330人→実績1,151人 ・財政負担額目標値比:351% 目標:772千円→実績2,713千円 ・収支率目標値比:98% 目標:4.1%→実績4.0% 【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	・AIオンデマンド交通への転換により、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図る。(R8.4～本格運行開始) ・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や対面での機会等を活用し、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。
	奥只見タクシー(株)	小出まちなか循環線(逆回り) (R7.1.31まで運行)	・AIオンデマンド交通への転換を図り、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図った。(R7.2～実証運行開始) ・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。	B	【達成状況】 ・輸送人員目標値比:83% 目標:1,160人→実績964人 ・財政負担額目標値比:59% 目標:4,632千円→実績2,713千円 ・収支率目標値比:98% 目標:4.1%→実績4.0% 【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	・AIオンデマンド交通への転換により、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図る。(R8.4～本格運行開始) ・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や対面での機会等を活用し、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
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 (R7.1.31まで運行)	・AIオンデマンド交通への転換を図り、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図った。(R7.2～実証運行開始) ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比:79% 目標:8,270人→実績6,528人 ・財政負担額目標値比:80% 目標:11,143千円→実績8,906千円 ・収支率目標値比:114% 目標:8.8%→実績10.0% 【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	・AIオンデマンド交通への転換により、利便性の向上及び、利用者の新規開拓を図る。(R8.4～本格運行開始) ・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や対面での機会等を活用し、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。
	㈱小出タクシー 奥只見タクシー(株)	湯之谷地域乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比:250% 目標:1,700人→実績4,255人 ・財政負担額目標値比:129% 目標:10,081千円→実績12,999千円 ・収支率目標値比:102% 目標:8.8%→実績9.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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
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	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 119% 目標: 660人→実績784人 ・財政負担額目標値比: 102% 目標: 3,152千円→実績3,217千円 ・収支率目標値比: 57% 目標: 8.8%→実績5.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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。
	㈱小出タクシー	三ツ又乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 99% 目標: 680人→実績673人 ・財政負担額目標値比: 67% 目標: 3,308千円→実績2,214千円 ・収支率目標値比: 34% 目標: 8.8%→実績3.0% 【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や対面での機会等を活用し、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
魚沼市地域公共交通協議会	ひかり交通(株)	上稲倉・魚野地乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 126% 目標: 3,230人→実績4,068人 ・財政負担額目標値比: 118% 目標: 11,018千円→実績13,017千円 ・収支率目標値比: 125% 目標: 4.8%→実績6.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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。
	ひかり交通(株)	新道島乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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: 98% 目標: 1,020人→実績1,004人 ・財政負担額目標値比: 116% 目標: 3,860千円→実績4,481千円 ・収支率目標値比: 83% 目標: 4.8%→実績4.0% 【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や対面での機会等を活用し、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	
魚沼市地域公共交通協議会	奥只見タクシー(株)	滝之又乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 111% 目標: 1,200人→実績1,333人 ・財政負担額目標値比: 108% 目標: 4,532千円→実績4,890千円 ・収支率目標値比: 122% 目標: 4.1%→実績5.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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。	
	奥只見タクシー(株)	水沢・越又・泉沢乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 104% 目標: 890人→実績928人 ・財政負担額目標値比: 105% 目標: 4,310千円→実績4,537千円 ・収支率目標値比: 98% 目標: 4.1%→実績4.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー(株)	福山新田乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B	【達成状況】 ・輸送人員目標値比:39% 目標:870人→実績337人 ・財政負担額目標値比:140% 目標:1,390千円→実績1,950千円 ・収支率目標値比:222% 目標:2.7%→実績6.0% 【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や対面での機会等を活用し、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。
	観光タクシー(株)	高倉乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B	【達成状況】 ・輸送人員目標値比:73% 目標:1,330人→実績968人 ・財政負担額目標値比:140% 目標:1,390千円→実績1,940千円 ・収支率目標値比:111% 目標:2.7%→実績3.0% 【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や対面での機会等を活用し、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
魚沼市地域公共交通協議会	観光タクシー(株)	小出守門乗合タクシー	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 342% 目標: 300人→実績1,025人 ・財政負担額目標値比: 140% 目標: 6,022千円→実績8,440千円 ・収支率目標値比: 444% 目標: 2.7%→実績12.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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。
	観光タクシー(株)	守門地域内フルデマンド便	・乗り継ぎ等分かりやすい時刻表を配布し利用促進を図った。 ・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。	B 【達成状況】 ・輸送人員目標値比: 266% 目標: 300人→実績799人 ・財政負担額目標値比: 161% 目標: 2,522千円→実績4,065千円 ・収支率目標値比: 111% 目標: 2.7%→実績3.0% 【未達成の主な理由】 利用者数増加による運行経費の増に伴い財政負担額が増加	・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や対面での機会等を活用し、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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
燕・弥彦地域公共交通会議	1.株式会社燕タクシー	燕市デマンド交通おでかけきらん号	広報紙への掲載やパンフレットで周知を図った。また、予約受付時や窓口・電話での問い合わせ対応時において、比較的空いている時間帯での利用を案内し、予約の分散化を図った。WEB予約システムの周知も行い、電話混雑の軽減を図った。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 【1日当たり平均利用者数】 目標 147人/日以上 実績 145.6人/日 【収支率】 目標 15%以上 実績 16.4% 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 593円/人を維持 実績 590円/人 1日当たり平均利用者数が達成できなかった要因として、利用時間帯の集中による、予約のしにくさが原因と考えられる。	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。 また、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。 一方で、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。	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。
	2.株式会社中央タクシー								
	3.中越交通株式会社								
	4.まきタクシー有限会社								
	5.地藏堂タクシー有限会社								
	6.弥彦タクシー株式会社								

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
燕・弥彦地域公共交通会議	7.越佐観光バス株式会社	弥彦・燕広域循環バスやひこ号	広報紙への掲載など、利用促進のための啓発を行った。	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 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。 【1日平均利用者数】 目標 67人/日以上 実績 75.0人/日 【収支率】 目標 10%以上 実績 9.9% 【圏域住民1人当たりの行政負担額】 目標 110円/人を維持 実績 156円/人 利用者は増加したものの、収支率は目標達成できなかった。収支率の改善及び行政負担額の維持に努めていきたい。	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。 また、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。 バスロケーションシステムの周知を行い、利便性向上を図る。	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。

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8年2月24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。 ・ホームページ等により、分かりやすく正確な情報発信に努めるとともに、定期券や回数券などによる割引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: ①直近年度(R5年度)の利用者数(4,892人)に対し、±0%を目指す。 ②直近年度(R5年度)の公的負担額(10,431千円)に対し、+5%以内に収めることを目指す。 ③直近年度(R5年度)の運賃収入水準(1,779千円)より2%の収入増加を目指す。 ●実績: ①5,402人(達成) ②9,868千円(達成) ③1,967千円(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が確保される。 ●目標達成の要因:インバウンド客の増加や旅行支援の影響により、公共交通機関を利用する機会が増加したことが要因と考えられる。	・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。 ・今後も沿線住民の買い物等を目的とした日常生活を支える路線として維持していく。 ・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	
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)	・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。 ・ホームページ等により、分 かりやすく正確な情報発信 に努めるとともに、定期券 や回数券などによる割引情 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。	B	●目標： ①直近年度(R5年度)の利 用者数(13,498人)に対し、 ±0%を目指す。 ②直近年度(R5年度)の公 的負担額(5,376千円)に対 し、+5%以内に収めること を目指す。 ③直近年度(R5年度)の運 賃収入水準(2,210千円)よ り2%の収入増加を目指 す。 ●実績： ①16,217人(達成) ②6,941千円(未達成) ③2,517千円(達成) ●事業効果：路線維持によ り住民等の日常生活に必 要な移動手段が確保され る。 ●目標達成(未達成)の要 因：インバウンド客の増加 等により、公共交通機関を 利用する機会が増加した 一方で、燃料価格等の高 騰の影響で委託料が増加 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。 ・今後も病院や公共施設へ の乗り入れによる利便性の 向上を図り、利用者を確保 し路線を維持していく。 ・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、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8年2月24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)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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。	利用者数目標値比:110.0% 目標4,450人→実績4,894人 ・六日町駅、南魚沼市民病院、城内診療所の乗降数が増加した。買物や通院目的の利用が増加したと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・引き続き、市と運行事業者で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・バスの乗り方教室等を開催し、公共交通の周知を図る。	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、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)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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。	利用者数目標値比:110.3% 目標2,930人→実績3,231人 ・南魚沼市民病院の乗降数が増加した。通院目的の利用が増加したと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・引き続き、市と運行事業者で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・バスの乗り方教室等を開催し、公共交通の周知を図る。	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、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	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)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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。	利用者数目標値比: 96.6% 目標1,380人→実績1,333人 ・スーパーの乗降数が減少した。当該スーパーが改修工事で一時休業しているためと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・利便性向上のためAIオンデマンド交通の導入を検討する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・バスの乗り方教室等を開催し、公共交通の周知を図る。	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、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。
	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)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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。	利用者数目標値比: 93.8% 目標1,930人→実績1,811人 ・スーパーの乗降数が減少した。当該スーパーが改修工事で一時休業しているためと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・利便性向上のためAIオンデマンド交通の導入を検討する。 ・AIオンデマンド交通の説明や周知のため利用者説明会を開催する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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:108.4% 目標2,260人→実績2,450人 ・特定の集落、六日町駅の乗降数が増加した。固定客が増加したと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・引き続き、市と運行事業者で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・バスの乗り方教室等を開催し、公共交通の周知を図る。	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、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。
	魚沼中央トランスポート株式会社	・中之島・吉里コース(柄沢～塩沢庁舎～南魚沼市役所)	・交通結節点である六日町駅の除雪を随時実施した。 ・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。 ・利用促進月間の実施を検討したが、運行事業者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:111.7% 目標3,480人→実績3,889人 ・特定の集落、六日町駅、中之島診療所の乗降数が増加した。固定客が増加したと考えられる。 財政負担: 目標 1,975円/年・人 実績 1,953円/年・人 収支率: 目標7.8%→実績8.1%	・引き続き、市と運行事業者で、利用者の利便性を高めるための方策を検討する。 ・降雪時に利用者が利用しやすいよう、交通結節点の除雪を実施する。 ・バスの乗り方教室等を開催し、公共交通の周知を図る。	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、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8年2月24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 令和6年10月～令和7年9月 3便×2(内外回り)=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15%以上 ・月間平均利用者数1,200人以上 ・公共交通に係る市の財政負担額12,000千円 【利用促進の取組み】 ・公共交通マップの作成全戸配布	A	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 目標値:15%以上 実績値:14%(目標未達成) ・月間平均利用者数 目標値:1,200人以上 実績値:996人(目標未達成) ・公共交通に係る市の財政負担額 目標値:12,000千円 実績値:10,534千円(目標達成) 公共交通マップの全戸配布など収支率向上のために利用促進の取組みを実施したが、利用者の減少傾向が続く中で、十分な利用促進に繋がらず、経常収支率、月間平均利用者数の項目において目標を達成できなかった。なお、令和7年9月で循環バスは廃止となり、代替としてAIオンデマンド交通を運行開始した。	利用者の減少に伴い循環バスを廃止したほか、高齢者等のバス停への移動困難に対応するため、令和7年10月よりAIオンデマンド交通の運行を開始した。今後も引き続き、地域懇談会における住民説明、観光・商工会等との連携・協力を通じて、公共交通の利用促進に取り組む。	協議会における事業評価結果の③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8年2月24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(株)	栃尾地域(西谷線)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。支所窓口に時刻表を設置、市ホームページへの掲載など利用周知を図った。	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	B 目標値 ・利用者数：400人以上/月 ・収 支 率：22%以上 ・行政負担：国2,738千円以内 ：市2,739千円以内 実績値 ・利用者数：505人/月 ・収 支 率：23.0% ・行政負担：国2,932千円 ：市2,932千円 利用者数、収支率は目標を上回ったが、行政負担額が目標に至らなかった。運行稼働率が予想より高かったことが要因と考えられる。	・来年度は利用者数480人/月、収支率23.2%以上、行政負担額を国からは2,813千円以内、市からは2,814円以内を目標としており、今年度実績値を維持していくため、地域の広報誌などで周知を図る。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。 (来年度利用者数は令和8事業年度の計画策定時に再設定した。)	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。
	秋葉タクシー(株)	栃尾地域(塩谷線)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。支所窓口に時刻表を設置、市ホームページへの掲載など利用周知を図った。	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	B 目標値 ・利用者数：350人以上/月 ・収 支 率：19%以上 ・行政負担：国2,559千円以内 ：市4,018千円以内 実績値 ・利用者数：280人/月 ・収 支 率：17.1% ・行政負担：国2,493千円 ：市2,493千円 行政負担額は目標を上回ったが、利用者数、収支率ともに目標に至らなかった。通勤利用者の退職、整形外科の閉院による利用者の減少が要因と考える。	・来年度は利用者数370人/月、収支率20.8%以上、行政負担額を国からは2,502千円以内、市からは2,502円以内を目標としており、今年度実績値の維持と新規利用者への利用促進を図るため、地域の広報誌などで周知を行うとともに、地域住民の声を聞き、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。(来年度利用者数は令和8事業年度の計画策定時に再設定した。)	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
長岡市地域公共交通協議会	栃尾タクシー(有)	栃尾地域(東谷線) 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。 支所窓口に時刻表を設置、市ホームページへの掲載など利用周知を図った。	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	B 目標値 ・利用者数:300人以上/月 ・収 支 率 :16%以上 ・行政負担:国2,147千円以内 	

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8年2月24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	・JR加茂駅発の電車の接続時間を考慮し、医療機関、観光施設及び商業施設の営業時間に合わせた時刻表に変更した。 ・利用券のデジタル化を実施した。	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59,601人/年であったのに対し、66,119人/年であった。(達成) ・七谷線の輸送人員は目標27,218人/年であったのに対し、26,906人/年であった。(未達成) ・須田線の輸送人員は目標24,340人/年であったのに対し、32,432人/年であった。(達成) ・赤字欠損額の目標は67,132千円であったのに対し、65,147千円であった。(達成) ・全体の収支率は目標14.02%であったのに対し、14.95%であった。(達成) 七谷線で目標を達成できなかった要因としては、七谷線沿線の早朝路線の利用者多いから、時刻表の都合上早朝路線に移行したことが想定される。 また、輸送人員の増加には直接寄与しないが、バス2台のリースにより老朽化した車両を更新し、より安全な輸送を確保した。	・令和10年に中学校、令和12年に小学校が統合されるため、スクールバスの需要過多が見込まれることから、通学需要をカバーできる公共交通の再編が必要となる。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
		須田線※車両減価償却費等国庫補助金を活用						
		早朝高柳線						
		七谷帰宅便						
		早朝土倉猿毛線						
		早朝村松線						
		早朝天神林・長福寺線						

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	加茂タクシー(有)	かもんタクシー(市内全域)	・利用券のデジタル化を実施した。 ・以前は予約が重なり1日5～6件のお断りが発生していたが、運賃改定及び混雑時間帯の周知により月数件程度となった。	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。	B	・輸送人員は目標14,098人/年であったのに対し、11,462人/年であった。(未達成) ・赤字欠損額の目標は25,258千円であったのに対し、23,185千円であった。(達成) ・収支率の目標は11.50%であったのに対し、12.53%であった。(達成) 輸送人員で目標を達成できなかった要因としては、令和6年4月に運賃を値上げしたことにより一部利用者がかもんバスへ転換したことが想定される。	・24時間インターネット予約の普及啓発により、利用者層の拡大を目指す。 ・令和6年9月～令和7年2月に共創MaaS実証プロジェクト事業を実施。	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。
	葵タクシー(株)								
	中越交通(株)								

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8年2月24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	
十日町市地域公共交通活性化協議会	南越後観光バス(株)	十日町車庫前＝新水＝菅沼＝後山＝浦佐駅東口＝魚沼基幹病院線	・午前11時30分に魚沼基幹病院に到着していた第2便について、午前の診療を受けやすくし利便性を高めるため、令和7年4月1日から発車時刻を30分早め、11時病院着とした。 ・市の広報媒体を活用し、路線の利便性やダイヤ改正について市民に周知した。	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。	B	【利用者数】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比104.2% (R6：7,602人→R7：7,920人) 【収支率】 目標：前年比100%を上回る 達成状況：前年比96.3% (R6：16.0%→R7：15.4%) 未達成の主な理由：燃料費等の物価高騰や車両の老朽化による経費の増加 【十日町市の負担額】 目標：前年比100%を下回る 達成状況：前年比123.4% (R6：10,883千円→R7：13,428千円) 未達成の主な理由：燃料費等の物価高騰や車両の老朽化による経費の増加	・利用者の利便性向上と運行効率化のため、利用状況を適宜把握し、必要に応じて運行時刻を見直す。 ・路線の認知度の向上のため、市の広報媒体等を活用し周知活動を行う。 ・高齢者に対する運賃助成事業などの実施により、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
十日町市地域公共交通活 性化協議会	十日町市	市営バス吉田線	該当なし(今回が初めての 事業評価のため)	A	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: 前年比100%を上回 る 達成状況: 前年比118.3% (R6: 9,429人→R7: 11,151 人) 【収支率】 目標: 前年比100%を上回 る 達成状況: 前年比62.0% (R6: 16.3%→R7: 10.1%) 未達成の主な理由: 令和7 年4月1日から高校生の運 賃を無償化したことによる 収入の減少 【十日町市の負担額】 目標: 前年比100%を下回 る 達成状況: 前年比90.2% (R6: 8,104千円→R7: 7,311 千円) ※新たに地域内フィーダー 系統確保維持費国庫補助 金が交付されることにより 減少 ・利用者の利便性向上と運 行効率化のため、利用状 況を適宜把握し、必要に応 じて運行時刻を見直す。 ・路線の認知度の向上の ため、市の広報媒体等を 活用し周知活動を行う。 ・高齢者に対する運賃助成 事業などの実施により、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。

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8年2月24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
上田市公共 交通活性化 協議会	上田バス株 式会社	【運行系統 名】 信州上田医 療センター 線 (上田駅～ 信州上田 医療セン ター) ①「バス大集 会」の開催 ・市内4バス 事業者がそ れぞれの車 両を持参し 展示等を行 ったほか、 NPOバス保 存会所有の ボンネット バス乗車体 験等の体験 型イベント も実施。 ・R7.4月に 開催し、1,2 39名が参加 。 ②夏休みキ ッズバスの 実施 ・R7.7月23 日から8月22 日までの31 日間実施。 ・市内在住 の小学生以 下の児童に 夏休み期間 中無料で公 共交通を利 用できる「 キッズバス 」を配布。 ・補助金対 象路線の実 績は以下の とおり。 ◆信州上田 医療セン ター線:12 回 ③七タバス の実施 ・将来の公 共交通の担 い手である 保育園児を 対象に七タ バスを実 施。 ・園児に将 来の夢を記 載いただき 、路線バス 車内に設置 。その後、 園周辺を周 遊する乗車 体験を行っ た。 ・なお、真 田保育園、 いずみ幼 稚園、傍陽 保育園、菅 平保育園の 4園で実施 した。 ④うへだ鉄 道まつりへ の参加 ・R6.10月に 開催された 鉄道祭りへ 参加し、車 両展示やグ ッズ販売を 行った。 3. 適切な運 賃の収受に 向けた取組 (収支率改善 へ向けて) ①ゾーン制 運賃導入に 向けた検討 ・平成25年 から実施し ている運賃 低減施策に より、2度 の消費税増 税や昨今の 物価高騰分 が運賃に反 映されてお らず、収支 率悪化・公 的資金投入 額増加の原 因となってい た。 ・そのため 、新たにゾ ーン制運賃 を導入し、 5年をかけて 適切な運賃 額を設定し 、収支率を 改善するよ う協議を行 った。 ※学生への 負担軽減の ため、定期 券料金は据 え置き ②不正乗車 対策 ・定期券の 不正利用等 を撲滅する ため、車内 へ注意喚起 ポスターを 設置すると ともに、不 正乗車が発 覚した際の マニュアル を整備し、 適切な対応 ができる環 境整備を行 った。	A	計画に位置された事業は適切に実施された。	C	【目標】 ①利用者数「23,090人」以上 ②公的資金投入額(市支出額)を5,007千円の維持。 ③収支率31.66%の維持。 【実績】 ①利用者数「21,842人」となり 未達成 であった。【昨年度実績:25,437人】 ②公的資金投入額(市支出額)5,286千円となり、 未達成 であった。 ③収支率は24.8%であり、 未達成 であった。 【考察】 ・減便の影響及び、上田看護学校の閉校、コロナ禍の生活様式の変化によるお見舞客の減少により、利用客数が減少していると推察する。 ・物価高騰及び運転手の給与等の処遇改善による運行経費増加によって、公的資金投入額の増加、収支率の悪化につながった。	・本路線は運行回数が非常に充実した路線であるため、EBPMの観点から利用者のニーズの掘り起こしを図れるような路線再編(上田市街地循環バス等との統合)を検討し、利用者増加につなげる。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する。	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帯となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況		⑥事業の今後の 改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	【運行系統名】 塩田線（上田駅～別所温泉）	1.運転手確保の取組 ・運転手確保のため、以下の取組を実施した。 ①「バスの運転体験ができる会社説明会」の開催 ・真田自動車学校にて、実際のバス車両の運転体験及び現役運転手プレゼンを実施した。 ・計3回開催し、参加者は30名。うち2名が就職。 ※これまでで計61名参加、5名採用。 ②「運転手希望者向け移住相談会」の実施 ・東京交通会館にて、移住交流推進課と連携し、上田市に移住希望があり、かつ公共交通の運転手への就職を希望している方を対象に相談会を実施した。 ・R6.2月に開催。参加者は4名。 2.利用促進の取組 ・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した。 ①まちのバス大集合の開催 ・市内バス事業者がそれぞれの車両を持参し展示等を行ったほか、NPOバス保存会所有のボンネットバス乗車体験等の体験型イベントも実施。 ・R7.4月に開催し、1,239名が参加。 ②夏休みキッズバスの実施 ・R7.7月23日から8月22日までの31日間実施。 ・市内在住の小学生以下の児童に夏休み期間中無料で公共交通を利用できる「キッズバス」を配布。 ・補助金対象路線の実績は以下のとおり。 ◆塩田線：24回 ③七タバスの実施 ・将来の公共交通の担い手である保育園児を対象に七タバスを実施。 ・園児に将来の夢を記載いただき、路線バス車内に設置。その後、園周辺を周遊する乗車体験を行った。 ・なお、真田保育園、いずみ幼稚園、傍陽保育園、菅平保育園の4園で実施した。 ④うえだ鉄道まつりへの参加 ・R6.10月に開催された鉄道祭りへ参加し、車両展示やグッズ販売を行った。 3.利便性向上の取組 ①路線再編の検討 ・運転手不足等に起因し、路線廃線も検討されたが、利用者の潜在ニーズの掘り起こしを目的に、生活施設への乗り入れ等を含めた路線再編を協議し、路線の維持確保に努めた。 ・また、利用者のみならず運転手の労働環境の向上（休憩、水分などの補給、トイレ等の確保）の観点も含め、再編の検討を行った。 4.適切な運賃の収受に向けた取組（収支率改善へ向けて） ①ゾーン制運賃導入に向けた検討 ・平成25年から実施している運賃低減施策により、2度の消費税増税や昨今の物価高騰分が運賃に反映されておらず、収支率悪化・公的資金投入額増加の原因となっていた。 ・そのため、新たにゾーン制運賃を導入し、5年をかけて適切な運賃額を設定し、収支率を改善するよう協議を行った。 ※学生への負担軽減のため、定期券料金は据え置き ②不正乗車対策 ・定期券の不正利用等を撲滅するため、車内へ注意喚起ポスターを設置するとともに、不正乗車が発覚した際のマニュアルを整備し、適切な対応ができる環境整備を行った。	A	計画に位置された事業は適切に実施された。	A	【目標】 ①利用者数「9,134人」以上 ②公的資金投入額（市支出額）を9,200千円の維持。 ③収支率8.93%の維持。 【実績】 ①利用者数「12,247人」となり達成することができた。【昨年度11,227人】 ②公的資金投入額（市支出額）8,859千円となり、達成することができた。 ③収支率は10.0%であり、達成することができた。 【考察】 ・本路線は上田千曲高校生やさくら国際高校生の通学手段として欠かせない路線であり、R6.4月に減便が行われた後も、学生利用が増加したことにより、利用者数目標を達成することができた。（通学定期券利用者数がR5.988人からR6.1,352人へ増加）	・R7.10月から、通勤通学需要に対応するため、朝夕はこれまで通りの運行を実施し、利用者が減少する昼間は塩田地域の生活施設、鉄道駅及び観光施設を結ぶ循環運行へとして路線再編を行った。 ・住民からは生活施設乗り入れについて好評であるが、実際の利用者数の推移をモニタリングしつつ、より利便性の高い路線の実現に向けた改善を継続していく。 ・また、昼間の循環運行便は観光需要が非常に高いため、鉄道駅との接続について考慮したダイヤ設定を継続して行う。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する。	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
上田市公共交通活性化協議会	上田バス株式会社	【運行系統名】 上田市街地循環線 （青バス 東回り） （上田駅～染谷丘高校～上田駅） 1.運転手確保の取組 ・運転手確保のため、以下の取組を実施した。 ①「バスの運転体験ができる会社説明会」の開催 ・真田自動車学校にて、実際のバス車両の運転体験及び現役運転手プレゼンを実施した。 ・計3回開催し、参加者は30名。うち2名が就職。 ※これまでで計61名参加、5名採用。 ②「運転手希望者向け移住相談会」の実施 ・東京交通会館にて、移住交流推進課と連携し、上田市に移住希望があり、かつ公共交通の運転手への就職を希望している方を対象に相談会を実施した。 ・R6.2月に開催。参加者は4名。 2.利用促進の取組 ・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した。 ①まちのバス大集合の開催 ・市内4バス事業者がそれぞれの車両を持参し展示等を行ったほか、NPOバス保存会所有のボンネットバス乗車体験等の体験型イベントも実施。 ・R7.4月に開催し、1,239名が参加。 ②夏休みキッズバスの実施 ・R7.7月23日から8月22日までの31日間実施。 ・市内在住の小学生以下の児童に夏休み期間中無料で公共交通を利用できる「キッズバス」を配布。 ・補助金対象路線の実績は以下のとおり。 ◆上田市街地循環バス（赤バス・青バス）：47回 ③七タバスの実施 ・将来の公共交通の担い手である保育園児を対象に七タバスを実施。 ・園児に将来の夢を記載いただき、路線バス車内に設置。その後、園周辺を周遊する乗車体験を行った。 ・なお、真田保育園、いすみ幼稚園、傍陽保育園、菅平保育園の4園で実施した。 ④うえだ鉄道まつりへの参加 ・R6.10月に開催された鉄道祭りへ参加し、車両展示やグッズ販売を行った。 【運行系統名】 上田市街地循環線 （青バス 西回り） （上田駅～西上田駅～上田駅）		A	計画に位置された事業は適切に実施された。	B	【目標】 ①利用者数「13,734人」以上 ②公的資金投入額（市支出額）を12,547円の維持。 ③収支率12.14%の維持。 【実績】 ①利用者数「16,641人」となり達成することができた。【昨年度実績：14,068人】 ②公的資金投入額（市支出額）13,516千円となり、未達成であった。 ③収支率は12.2%であり、達成することができた。 【考察】 ・8時10分上田駅発の便は上田東高校及び上田染谷丘高校を経由するため、多くの学生が乗車している。 ・上田染谷丘高校については、以下の2点から利用者が増加していると推察される。 ①他路線の最寄り停留所が遠方に設置され、かつ坂を上る必要があるが、本路線の停留所は高校の目の前に設置されている。 ②運賃について学生は100円と他路線より安い設定がなされている。 （平日の乗客が行われなかったことも要因） ・また、沿線にある専門学校長野ビジネス外語カレッジの生徒数が近年増加しており、通学に本路線を利用いただいていることも利用者数増の要因であると推察する。 ・物価高騰及び運転手の給与等の処遇改善による運行経費増加によって、公的資金投入額の増加につながった。	・本路線は上田染谷丘高校、上田東高校（利用数は少ないが上田西高校も）の通学に欠かせない路線であり、かつ観光施設も経由するため、EBPMの観点から利用者のニーズの掘り起こしを図れるような路線再編（信州上田医療センター線等との統合）を検討し、利用者増加につなげる。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する。	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。

			協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果			
協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況		④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果		
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	【運行系統名】 上田市街地循環線(赤バス西回り) (上田駅～西上田駅～上田駅)	1.運転手確保の取組 ・運転手確保のため、以下の取組を実施した。 ①「バスの運転体験ができる会社説明会」の開催 ・真田自動車学校にて、実際のバス車両の運転体験及び現役運転手プレゼンを実施した。 ・計3回開催し、参加者は30名。うち2名が就職。 ※これまでで計61名参加、5名採用。 ②「運転手希望者向け移住相談会」の実施 ・東京交通会館にて、移住交流推進課と連携し、上田市に移住希望があり、かつ公共交通の運転手への就職を希望している方を対象に相談会を実施した。 ・R6.2月に開催。参加者は4名。 2.利用促進の取組 ・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した。 ①まちのバス大集合の開催 ・市内4バス事業者がそれぞれの車両を持参し展示等を行ったほか、NPOバス保存会所有のボンネットバス乗車体験等の体験型イベントも実施。 ・R7.4月に開催し、1,239名が参加。 ②夏休みキッズバスの実施 ・R7.7月23日から8月22日までの31日間実施。 ・市内在住の小学生以下の児童に夏休み期間中無料で公共交通を利用できる「キッズバス」を配布。 ・補助金対象路線の実績は以下のとおり。 ◆上田市街地循環バス(赤バス・青バス):47回		A	計画に位置された事業は適切に実施された。	B	【目標】 ①利用者数「10,078人」以上 ②公的資金投入額(市支出額)を13,339円の維持。 ③収支率11.14%の維持。 【実績】 ①利用者数「11,898人」となり 達成 することができた。【昨年度10,543人】 ②公的資金投入額(市支出額)13,732千円となり、 未達成 であった。 ③収支率は10.4%となり、 未達成 であった。 【考察】 ・本路線は上田東高校及び上田染谷丘高校を経由するため、多くの学生が乗車している。 ・上田染谷丘高校については、以下の2点から利用者が増加していると推察される。 ①他路線の最寄り停留所が遠方に設置され、かつ坂を上る必要があるが、本路線の停留所は高校の目の前に設置されている。 ②運賃について学生は100円と他路線より安い設定がなされている。 (平日の減便が行われなかったことも要因) ・沿線にある専門学校長野ビジネス外語カレッジの生徒数が近年増加しており、通学に本路線を利用いただいていることも利用者数増の要因であると推察する。 ・物価高騰及び運転手の給与等の処遇改善による運行経費増加によって、公的資金投入額の増加、収支率の悪化につながった。	・本路線は上田染谷丘高校、上田東高校(利用数は少ないが上田西高校も)の通学に欠かせない路線であり、かつ観光施設も経由するため、EBPMの観点から利用者のニーズの掘り起こしを図れるような路線再編(信州上田医療センター線等との統合)を検討し、利用者増加につなげる。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する。	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。
		【運行系統名】 上田市街地循環線(赤バス東回り) (上田駅～染谷丘高校～上田駅)	③セタバスの実施 ・将来の公共交通の担い手である保育園児を対象にセタバスを実施。 ・園児に将来の夢を記載いただき、路線バス車内に設置。その後、園周辺を周遊する乗車体験を行った。 ・なお、真田保育園、いずみ幼稚園、傍陽保育園、菅平保育園の4園で実施した。 ④うえだ鉄道まつりへの参加 ・R6.10月に開催された鉄道祭りへ参加し、車両展示やグッズ販売を行った。 3.適切な運賃の収受に向けた取組(収支率改善へ向け) ①ゾーン制運賃導入に向けた検討 ・平成25年から実施している運賃低減施策により、2度の消費税増税や昨今の物価高騰分が運賃に反映されておらず、収支率悪化・公的資金投入額増加の原因となっていた。 ・そのため、新たにゾーン制運賃を導入し、5年をかけて適切な運賃額を設定し、収支率を改善するよう協議を行った。 ※学生への負担軽減のため、定期券料金は据え置き ②不正乗車対策 ・定期券の不正利用等を撲滅するため、車内へ注意喚起ポスターを設置するとともに、不正乗車が発覚した際のマニュアルを整備し、適切な対応ができる環境整備を行った。							

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
上田市公共 交通活性化 協議会	千曲バス株 式会社	【運行系統 名】 久保林線 （上田駅～ 国分寺駅前 ～ 久保林公民 館前）	1.運転手確保の取組 ・運転手確保のため、以下の取組を実施した。 ①「バスの運転体験ができる会社説明会」の開催 ・真田自動車学校にて、実際のバス車両の運転体験及び現役運転手プレゼンを実施した。 ・計3回開催し、参加者は30名。うち2名が就職。 ※これまでで計61名参加、5名採用。 ②「運転手希望者向け移住相談会」の実施 ・東京交通会館にて、移住交流推進隊と連携し、上田市に移住希望があり、かつ公共交通の運転手への就職を希望している方を対象に相談会を実施した。 ・R6.2月に開催。参加者は4名。 2.利用促進の取組 ・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した。 ①まちのバス大集合の開催 ・市内4バス事業者がそれぞれの車両を持参し展示等を行ったほか、NPOバス保存会所有のボンネットバス乗車体験等の体験型イベントも実施。 ・R7.4月に開催し、1,239名が参加。 ②夏休みキッズバスの実施 ・R7.7月23日から8月22日までの31日間実施。 ・市内在住の小学生以下の児童に夏休み期間中無料で公共交通を利用できる「キッズバス」を配布。 ・補助金対象路線の実績は以下のとおり。 ◆久保林線：15回 ③七タバスの実施 ・将来の公共交通の担い手である保育園児を対象に七タバスを実施。 ・園児に将来の夢を記載いただき、路線バス車内に設置。その後、園周辺を周遊する乗車体験を行った。 ・なお、真田保育園、いずみ幼稚園、傍陽保育園、菅平保育園の4園で実施した。 ④うえだ鉄道まつりへの参加 ・R6.10月に開催された鉄道祭りへ参加し、車両展示やグッズ販売を行った。 3.利便性向上の取組 ①路線再編の検討 ・運転手不足等に起因し、路線廃線も検討されたが、利用者の潜在ニーズの掘り起こしを目的に、生活施設への乗り入れ等を含めた路線再編を協議し、路線の維持確保に努めた。 ・また、利用者のみならず運転手の労働環境の向上（休憩、水分などの補給、トイレ等の確保）の観点も含め、再編の検討を行った。 4.適切な運賃の収受に向けた取組（収支率改善へ向けて） ①ゾーン制運賃導入に向けた検討 ・平成25年から実施している運賃低減施策により、2度の消費税増税や昨今の物価高騰分が運賃に反映されておらず、収支率悪化・公的資金投入額増加の原因となっていた。 ・そのため、新たにゾーン制運賃を導入し、5年をかけて適切な運賃額を設定し、収支率を改善するよう協議を行った。 ※学生への負担軽減のため、定期券料金は据え置き ②不正乗車対策 ・定期券の不正利用等を撲滅するため、車内へ注意喚起ポスターを設置するとともに、不正乗車が発覚した際のマニュアルを整備し、適切な対応ができる環境整備を行った。	A	計画に位置された事業は適切に実施された。	B	【目標】 ①.利用者数「1,850人」以上 ②.収支5.35%の維持。 ※上田市からの支出なし 【実績】 ①利用者数「2,106人」となり達成することができた。【昨年度実績：2,269人】 ②収支率は2.6%であり、未達成であった。 【考察】 ・利用者数について目標数値を達成することができたが、減便の影響もあり、前年度からは減少傾向である。 ・物価高騰及び運転手の給与等の処遇改善による運行経費増加によって、公的資金投入額の増加、収支率の悪化につながった。	・R7.10月より路線を再編し、多くの商業施設や診療所などを結び、地域住民の買い物需要を満たす形へ変更した。 ・今後、利用者数の経過をモニタリングし、より利便性の高い路線とする。 ・本路線は上田東高校前に停留所が設置されているにも関わらず、通学需要に対応したダイヤが設定されていないため、今後運転手数なども考慮しつつ、より利便性の高いダイヤへの修正を行う。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する	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休となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
上田市公共交通活性化協議会	千曲バス株式会社	【運行系統名】 室賀線（下秋和～小泉～入組）	1.運転手確保の取組 ・運転手確保のため、以下の取組を実施した。 ①「バスの運転体験ができる会社説明会」の開催 ・真田自動車学校にて、実際のバス車両の運転体験及び現役運転手プレゼンを実施した。 ・計3回開催し、参加者は30名、うち2名が就職。 ※これまでで計61名参加、5名採用。 ②「運転手希望者向け移住相談会」の実施 ・東京交通会館にて、移住交流推進課と連携し、上田市に移住希望があり、かつ公共交通の運転手への就職を希望している方を対象に相談会を実施した。 ・R6.2月に開催。参加者は4名。 2.利用促進の取組 ・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した。 ①まちのバス大集合の開催 ・R7.4月に開催し、1,239名が参加。 ・市内4バス事業者がそれぞれの車両を持参し展示等を行ったほか、NPOバス保存会所有のボンネットバス乗車体験等の体験型イベントも実施。 ②夏休みキッズバスの実施 ・R7.7月23日から8月22日までの31日間実施。 ・市内在住の小学生以下の児童に夏休み期間中無料で公共交通を利用できる「キッズバス」を配布。 ・補助金対象路線の実績は以下のとおり。 ◆室賀線：12回 ③小学生対象バスの乗り方教室の実施 ・将来の公共交通の担い手である小学生を対象にバスの乗り方教室をR6.11月に川西小学校で実施。 ④路線バス車内への季節に応じた飾りつけ実施 ・地域の学生にバス車内へ季節に応じた飾りつけを行っていただくことで、路線バス利用者に楽しんでいただくと共に、参加した生徒等の利用促進へつなげる。 ・R6.10月にハロウィン飾りつけ実施（上田高校）。 ・R6.12月にイルミネーション飾りつけ実施（丸子中学校）。 ⑤地元高校文化班の作品を展示したギャラリーバスの実施 ・地域の高校と連携し、生徒の作品をバスに設置することで、バスが地域に根付いていることをPRすることに加え、通学の際にバスを利用いただくきっかけづくりとする。 ・R7.3月に上田高校、R7.8月に上田千曲高校にて実施。 ⑥うえだ鉄道まつりへの参加 ・R6.10月に開催された鉄道祭りへ参加し、車両展示やグッズ販売を行った。 3.利便性向上の取組 ①路線再編の検討 ・運転手不足等に起因し、路線廃線も検討されたが、利用者の潜在ニーズの掘り起こしを目的に、生活施設への乗り入れ等を含めた路線再編を協議し、路線の維持確保に努めた。 ・また、利用者のみならず運転手の労働環境の向上（休憩、水分などの補給、トイレ等の確保）の観点も含め、再編の検討を行った。 ②座談会による意見聴取 ・公共交通の主要な利用者である高校生を対象に座談会形式での意見聴取を行った。 ・なお、一部意見についてはR7.10月のダイヤ改正に反映 ・R7.3月に上田高校、R7.8月に上田千曲高校にて実施。 4.適切な運賃の収束に向けた取組（収支率改善へ向けて） ①ゾーン制運賃導入に向けた検討 ・平成25年から実施している運賃低減施策により、2度の消費税増税や昨今の物価高騰分が運賃に反映されておらず、収支率悪化・公的資金投入額増加の原因となっていた。 ・そのため、新たにゾーン制運賃を導入し、5年をかけて適切な運賃額を設定し、収支率を改善するよう協議を行った。 ※学生への負担軽減のため、定期券料金は据え置き ②不正乗車対策 ・定期券の不正利用等を撲滅するため、車内へ注意喚起ポスターを設置するとともに、不正乗車が発覚した際のマニュアルを整備し、適切な対応ができる環境整備を行った。	A	計画に位置された事業は適切に実施された。	C	【目標】 ①利用者数「29,943人」以上 ②公的資金投入額（市支出額）を4,605千円の維持。 ③収支率28.31％の維持。 【実績】 ①利用者数「28,492人」となり未達成であった。【昨年度実績：29,943人】 ②公的資金投入額（市支出額）6,218千円となり、未達成であった。 ③収支率は21.2％であり、未達成であった。 【考察】 ・室賀線については減便が実施されていないが、少子高齢化により沿線人口が減少傾向にあり、利用者数の目標値が達成できなかったと推察する。 ・その他、送迎が増加している可能性もある。 ・物価高騰及び運転手の給与等の処遇改善による運行経費増加によって、公的資金投入額の増加、収支率の悪化につながった。	・路線沿線に設置されている学校等での乗り方教室を始め、企業等への利用促進も実施していく。 ・運転手確保に向け、引き続き会社説明会等を継続実施する	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帯となって適切に進めていくとともに、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。
		【運行系統名】 室賀線（房山～小泉～入組）							

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8年2月24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(株) 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	(1)市内保育園19園のうち半数の保育園でバス育を実施、2力年で全園で実施予定。 (2)ぐるっとタクシーほか公共交通に関するアンケートを実施した。 (3)免許返納者に対する運賃割引を実施した。	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	R7年度目標5. 13人／1運行に対して、4. 72人と達成できなかった。コロナ禍以降徐々に利用者は増加してきていたが、4月以降利用者が減っている。	・地域にあった公共交通のあり方を検討する。 ・イベント時の公共交通利用促進の取り組みを進める。 ・引き続き市内保育園でバス育を実施し、公共交通のPRIにつなげる。 ・免許証返納による割引制度をPRし、公共交通の利用を進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1運行あたりの乗車人員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若宮・美原線の利用者数や路線の収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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 ・藤沢線	高遠駅～松倉～古屋敷	(1)市内保育園19園のうち 半数の保育園でバス育を実施、2か年で全園で実施予定。 (2)ぐるっとタクシーほか公共交通に関するアンケートを実施した。 (3)免許返納者に対する運賃割引を実施した。	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 R7年度目標4. 11人／1運行に対して、4. 42人と達成。コロナ禍以降徐々に利用者は増加してきていたが、4月以降利用者が減っている。	・地域にあった公共交通のあり方を検討する。 ・引き続き市内保育園でバス育を実施し、公共交通のPRにつなげる。 ・免許証返納による割引制度をPRし、公共交通の利用を進める。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1運行あたりの乗車人員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藤沢線の利用者数や路線の収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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 ・長谷線	高遠駅～非持～杉島公民館	(1)市内保育園19園のうち半数の保育園でバス育を実施、2カ年で全園で実施予定。 (2)ぐるっとタクシーほか公共交通に関するアンケートを実施した。 (3)免許返納者に対する運賃割引を実施した。	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 R7年度目標2. 47人／1運行に対して、1. 91人と達成できなかった。通学の時間帯に合わせた路線は生徒数の減少により影響が出ている。	・地域にあった公共交通のあり方を検討する。 ・引き続き市内保育園でバス育を実施し、公共交通のPRIにつなげる。 ・免許証返納による割引制度をPRL、公共交通の利用を進める ・通学に合わせた路線は、生徒数の減少により利用者数が大きく変動するため、運行の見直しを検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1運行あたりの乗車人員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長谷線の利用者数や路線の収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和8年2月24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	信州新町・中条線 (信州新町地区・中条地区)	(1)前回の事業評価結果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。 (2)反映状況 支所、地区役員等との協議により、運行方法、運行時間帯、乗降場所等について継続的に情報共有を行っている。利用者の利便性を損なわないように小中学生の登下校については一括予約方式としている。 また、地区説明会やチラシの配布のほか、ホームページでの情報発信など、利用促進に向けた取り組みを実施した。	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 年間輸送人員22,000人以上を確保する目標に対し、令和7年度実績は29,576人であった。 輸送人員の目標値を達成し、AIオンデマンド運行移行前の令和4年度(22,485人)比でも増加となった。定時定路線ではまかないきれなかった地域内に点在する需要に対して、需要に応じた柔軟な運行に切り替えたことから、利用者の生活に必要な時間帯に移動支援が行うことができた。 また、小中学生の登下校に対応したことにより、通学利用者の逸走を抑制することができた。	引き続き地区人口の減少状況を年齢階層ごとに把握するとともに、利用需要が生じている場所を把握し、地域公共交通計画に基づき利用実態データを整理する。 人口減少を考慮した利用者数の維持だけでなく、目的とする施設および移動時間帯を把握することで、利用者の生活に必要な移動目的が達成できているか確認する。 持続可能性も考慮しつつ、適切な乗降ポイントの設定と運行時間帯等の設定を地域住民と連携しながら検討する。 運行効率を高めるため、1便当たりの乗車人員が2名以上となるよう、乗合利用率の向上に努める。 これらを円滑に進めるため、地区役員等と情報共有を継続的に図っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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収入額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果		
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	R7.7～9 戸隠・鬼無里線 (戸隠地区・鬼無里地区)	(1)前回の事業評価結果 今年度開始事業のため、前回の事業評価なし。 (2)反映状況 運行地域の人口減少も把握し、それぞれの地域で運行している路線の利用・移動実態を地区役員等と共有した。 また、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を行った。 その結果、需要が地域内に点在しており、従来の定時定路線型の運行方法では、収支率および利用率ともに維持することが困難であることから、両地域で市が運行しているすべての路線について、令和7年4月からオンデマンド交通システムを利用した区域型運行に一本化し、3か月間の実証運行を経て、令和7年7月から本格運行に移行した。 運行方法の変更にあたっては、利用者の利便性を損なわないように運行時間帯や乗降場所を再検討し、小中学生の登下校については一括予約方式とした。 また、地区説明会やチラシの配布のほか、ホームページでの情報発信など、利用促進に向けた取り組みを実施した。	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	年間輸送人員9,000人以上を確保する目標に対し、令和7年度事業対象期間(令和7年7月～9月)の実績は2,193人であった。 実証運行期間(令和7年4月～6月)を含むAIオンデマンド運行移行後の半年間の実績は4,857人であり、年間換算では9,714人となることから、8月はお盆期間の運行がないことや猛暑による外出自粛等があったことを考慮すると、輸送人員の目標値は達成できたと考えられる。 定時定路線ではまかないきれない地域内に点在する需要に対して、需要に応じた柔軟な運行に切り替えたことから、利用者の生活に必要な時間帯に移動支援が行うことができた。 また、小中学生の登下校に対応したことにより、通学利用者の逸走を抑制することができた。	引き続き地区人口の減少状況を年齢階層ごとに把握するとともに、利用需要が生じている場所を把握し、地域公共交通計画に基づき利用実態データを整理する。 人口減少を考慮した利用者数の維持だけでなく、目的とする施設および移動時間帯を把握することで、利用者の生活に必要な移動目的が達成できているか確認する。 持続可能性も考慮しつつ、適切な乗降ポイントの設定と運行時間帯等の設定を地域住民と連携しながら検討する。 運行効率を高めるため、1便当たりの乗車人員が2名以上となるよう、乗合利用率の向上に努める。 これらを円滑に進めるため、地区役員等と情報共有を継続的に図っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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収入額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	(1)前回の事業評価結果 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。 (2)反映状況 当該地区の人口減少を把握し、各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を行った。 乗降調査を実施し、川中島駅やAコープ・篠ノ井店、篠ノ井病院への接続が主な目的で、時間帯により大きく変動するが、概ね全ての便に利用者がいることが分かった。 多くの人に利用してもらうため、利用促進を目的としたチラシの配布やホームページでの情報発信などを実施した。	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	年間輸送人員1,400人以上確保する目標に対し、令和7年度実績は2,496人であった。 目標値を達成していることは、本路線の利用者が川中島駅やAコープ・篠ノ井店、篠ノ井病院など生活に必要な施設にアクセスできていることが大きく影響していると考えられる。 また、コロナ禍の完全収束による、利用状況の持ち直しが継続していることも目標値を達成した要因と考えられる。	利用が時間帯により大きく変動していることから、利用者の移動利便性を高めるために、引き続き当該路線の移動実態を利用者の年齢階層も合わせて把握し、必要に応じて適切な運行時刻への見直しを検討する。 また、移動実態の状況を路線沿線住民と共有するとともに、利用率および収支率の向上により当該路線を維持する必要があることを十分に説明する。 引き続き沿線地区役員や事業者と連携し、利用者数を維持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収入額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	(1)前回の事業評価結果 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。 (2)反映状況 当該地区の人口減少を把握し、各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を行った。 乗降調査を実施し、安茂里駅や長野ターミナルへの接続が主な目的で、時間帯により大きく変動するが、概ね全ての便に利用者がいることが分かった。 多くの人に利用してもらうため、利用促進を目的としたチラシの配布やホームページでの情報発信などを実施した。	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	年間輸送人員3,100人以上確保する目標に対し、令和6年度実績は3,156人であった。 目標値を達成していることは、利用実態調査に基づき、安茂里駅や長野ターミナルへの接続を適切に行っているためと考えられる。 また、付近を運行しているバス路線の減便により、利用者の転移が生じている可能性もある。	利用が時間帯により大きく変動していることから、利用者の移動利便性を高めるために、引き続き当該路線の移動実態を利用者の年齢階層も合わせて把握し、必要に応じて適切な運行時刻への見直しを検討する。 また、移動実態の状況を路線沿線住民と共有するとともに、利用率および収支率の向上により当該路線を維持する必要があることを十分に説明する。 引き続き沿線地区役員や事業者と連携し、利用者数を維持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収入額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和8年2月24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・のるーと安曇野」の区域型運行。 ・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)2台)を受給。	デマンド交通について、利用者の増加および運行効率の改善を図ることを目的として、予約管理システムの定期的な改修を実施した。土日祝日を含めた通年運行を実施することで、来訪者等新たな利用者を徐々に獲得しつつある。 安曇野市の地域公共交通の在り方について検討を進める中で、課題となっている山岳登山者駐車場の問題を解消するため、山岳路線バスの実証運行を行い一定数の利用ニーズがあることを確認した。 また、デマンド交通に係る移動需要負荷を低減させるためのその他移動手段について導入可能性の検討を行った。	A	当初の計画どおり事業を実施することができた。	A	デマンド交通の年間目標利用者数を87,000人に設定していたが、R7事業年度の実績は100,010人で目標を達成した。 前年度と比べると利用者数は約7,700人増加した。 交通不便者(高齢者、障がい者)の移動に対して移動手段として認知されており、必要な供給量を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おり予約が取りづらい状況が発生している。 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、利用者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、引き続き利用者の意見等を踏まえながら必要な改良・改善を行う。サービスの向上に努めつつ、費用負担や人材確保などの課題を踏まえた持続可能な交通手段となるよう検討を行う。 上記とあわせて、市の地域公共交通の在り方について引き続き研究する。 様々な移動ニーズについて最適な移動手段を検討し、関係者と協議の上、必要な実証運行等の実施を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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デマンド交通の収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、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。

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8年2月24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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C 【路線バス達成状況】(目標/実績) * 野尻・熊坂線 利用者数:1,380人以上/469人 公的負担額:961万円以内/1,349万円 * 高沢・六月線 利用者数:280人以上/213人 公的負担額:191万円以内/613万円 * 石橋・板橋線 利用者数:140人以上/94人 公的負担額:93万円以内/270万円 * 国道線 飯綱病院利用者数:2.0人以上/1.0人 公的負担額:4,395万円以内/4,890万円 路線バスの各路線とも、利用者数、公的負担額の目標は達成できなかった。要因は、朝・夕の通勤通学において、個別の移動ニーズに対して大量輸送を形態とする路線バスの運行を対応させていくことが、人員、財政的に難しい中で、家族送迎や車利用を主体とした生活スタイルが定着していることが考えられる。公的負担額については、利用者減による運賃収入の減と、燃料費等の物価高騰や人件費にかかる運行費用の増加が主な理由と考えられる。また、車両の老朽化により、維持管理費も上昇していることも影響している。 これにより、路線バスの1人あたりの公的負担額目標11,963円以下に対し、実績が28,767円となった。 なお、公共交通全体としての収支率目標2.8%以上に対し、実績は1.9%と下回ったが、これはデマンドAIシステムの導入費の支出があったことが主な要因となっている。	・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C 【路線バス達成状況】(目標/実績) * 野尻・熊坂線 利用者数:1,380人以上/469人 公的負担額:961万円以内/1,349万円 * 高沢・六月線 利用者数:280人以上/213人 公的負担額:191万円以内/613万円 * 石橋・板橋線 利用者数:140人以上/94人 公的負担額:93万円以内/270万円 * 国道線 飯綱病院利用者数:2.0人以上/1.0人 公的負担額:4,395万円以内/4,890万円 路線バスの各路線とも、利用者数、公的負担額の目標は達成できなかった。要因は、朝・夕の通勤通学において、個別の移動ニーズに対して大量輸送を形態とする路線バスの運行を対応させていくことが、人員、財政的に難しい中で、家族送迎や車利用を主体とした生活スタイルが定着していることが考えられる。公的負担額については、利用者減による運賃収入の減と、燃料費等の物価高騰や人件費にかかる運行費用の増加が主な理由と考えられる。また、車両の老朽化により、維持管理費も上昇していることも影響している。 これにより、路線バスの1人あたりの公的負担額目標11,963円以下に対し、実績が28,767円となった。 なお、公共交通全体としての収支率目標2.8%以上に対し、実績は1.9%と下回ったが、これはデマンドAIシステムの導入費の支出があったことが主な要因となっている。	・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	
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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 【路線バス達成状況】(目標/実績) * 野尻・熊坂線 利用者数:1,380人以上/469人 公的負担額:961万円以内/1,349万円 * 高沢・六月線 利用者数:280人以上/213人 公的負担額:191万円以内/613万円 * 石橋・板橋線 利用者数:140人以上/94人 公的負担額:93万円以内/270万円 * 国道線 飯綱病院利用者数:2.0人以上/1.0人 公的負担額:4.395万円以内/4.890万円 路線バスの各路線とも、利用者数、公的負担額の目標は達成できなかった。要因は、朝・夕の通勤通学において、個別の移動ニーズに対して大量輸送を形態とする路線バスの運行を対応させていくことが、人員、財政的に難しい中で、家族送迎や車利用を主体とした生活スタイルが定着していることが考えられる。公的負担額については、利用者にかかる運行費用の増加が主な理由と考えられる。また、車両の老朽化により、維持管理費も上昇していることも影響している。 これにより、路線バスの1人あたりの公的負担額目標11,963円以下に対し、実績が28,767円となった。 なお、公共交通全体としての収支率目標2.8%以上に対し、実績は1.9%と下回ったが、これはデマンドAIシステムの導入費の支出があったことが主な要因となっている。	・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	
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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 【路線バス達成状況】(目標/実績) * 野尻・熊坂線 利用者数:1,380人以上/469人 公的負担額:961万円以内/1,349万円 * 高沢・六月線 利用者数:280人以上/213人 公的負担額:191万円以内/613万円 * 石橋・板橋線 利用者数:140人以上/94人 公的負担額:93万円以内/270万円 * 国道線 飯綱病院利用者数:2.0人以上/1.0人 公的負担額:4.395万円以内/4.890万円 路線バスの各路線とも、利用者数、公的負担額の目標は達成できなかった。要因は、朝・夕の通勤通学において、個別の移動ニーズに対して大量輸送を形態とする路線バスの運行を対応させていくことが、人員、財政的に難しい中で、家族送迎や車利用を主体とした生活スタイルが定着していることが考えられる。公的負担額については、利用者にかかる運行費用の増加が主な理由と考えられる。また、車両の老朽化により、維持管理費も上昇していることも影響している。 これにより、路線バスの1人あたりの公的負担額目標11,963円以下に対し、実績が28,767円となった。 なお、公共交通全体としての収支率目標2.8%以上に対し、実績は1.9%と下回ったが、これはデマンドAIシステムの導入費の支出があったことが主な要因となっている。	・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	【デマンドタクシー達成状況】(目標/実績) 利用者数:11,500人以上/11,276人 1人あたり公的負担額:2,800円以下/2,893円 デマンドタクシーの利用者実績は目標には若干及ばなかったものの、AIシステム導入によるフルデマンド化とエリア制限の撤廃等の利便性向上により、前年度実績9,566人から大幅に増加した。AIシステム導入費用により、全体収支率は1.9%となったが、利用者増により1人あたりの公的負担額は目標水準となった。 ・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的で利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
信濃町地域公共交通協議会	野尻湖タクシー(株)	(路線名)信濃町デマンドタクシー (運行区間)信濃町内及び妙高高原駅	・「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。 ・運行の維持、利便性の確保・向上に努めた。 ・乗降データの分析を実施しニーズ把握に努めるとともに、高齢者サロンへ出向いて利用者の意見を聴取し、改善点等の把握に努めた。 ・町HPにてデマンドタクシー、路線バスの制度周知を行ったほか、デマンド制度のチラシ、路線バス時刻表を全戸配布することで、利用促進に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B 【デマンドタクシー達成状況】(目標/実績) 利用者数:11,500人以上/11,276人 1人あたり公的負担額:2,800円以下/2,893円 デマンドタクシーの利用者実績は目標には若干及ばなかったものの、AIシステム導入によるフルデマンド化とエリア制限の撤廃等の利便性向上により、前年度実績9,566人から大幅に増加した。AIシステム導入費用により、全体収支率は1.9%となったが、利用者増により1人あたりの公的負担額は目標水準となった。	・利用者等からの意見と利用状況から、運行内容の見直しや地域ニーズに合った公共交通全体の在り方について、引き続き検討を行う。町民生活に不可欠な町公共交通を存続するため、真に必要な交通サービスを中心として効率的・利便性・安全性を確保した運行を実施するため、人口減少や高齢化の進行、個別の移動ニーズへの対応も考慮しながら、ライドシェア等新たな移動手段の導入検討を含め、当町に最適な公共交通の構築を進める。その検討材料とするため、R8年度に公共交通についての町民アンケートを実施予定。 ・デマンドタクシーの制度周知、利用促進施策としての広報誌や町HPでのPRを継続し、高齢者向けに個別相談や利用方法説明、スマホ予約のサポートなどを実施することで利用を促す。また、AIオンデマンドシステムの利点を最大限活かせるよう運行を最大限見直し、運行改善の要望がある部分については、乗合率や移動時間などの全体のバランスを取りながら改善対応を図り、利用者増に繋げる。また、運行見直しを行ったR6年4月以降に寄せられている利用者、ドライバー等の意見の内容を分析し、移動ニーズに対する課題や利便性の要望にどのように対応していくかを考え、利用者増を目指していく。 ・収支状況については物価高騰や人件費増加、ドライバー不足などの要因から、支出がさらに増加する見込みであるため、利用促進に努めつつ、地域公共交通計画に基づき、利用者が大きく減少している路線や、費用負担の大きい路線について、運行路線の縮小や統合等を引き続き慎重に検討・実施し、財政負担の増加抑制に努める。	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、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。

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8年2月24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	アルビコタクシー(株)	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年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少したものの、その後は感染症の流行が落ち着き、公共交通機関の利用を控えていた層が移動需要の回復とともに再びバスを利用するようになったことで利用者数は緩やかに回復傾向にある。 一方で、令和2年度以前の水準まで利用者数が回復するには至っていない。その要因としては、コロナ禍を契機とした外出頻度の減少、オンラインによる買い物や各種手続きの普及など、生活様式の変化が定着したことが挙げられる。これらの変化により、日常的な外出に伴う移動需要そのものが減少しており、バス利用者数は以前の水準まで戻るのには難しいと思われるが、高齢化社会により公共交通の需要は依然として高い。 更なる実績の向上を目指し、以下の利用促進策を実施した。 ①シルキーバス及びシルキーバスジャンボタクシーの乗り方をわかりやすく説明した動画を作成し、市ホームページやYouTubeへ掲載。 ②令和6年10月1日より、運行時刻、運行経路、発着停留所等の変更を伴う大幅な改正を実施。あわせて時刻表を全面的に刷新。 ③市内の各公共交通機関(路線バス、高速バス、電車等)について、一覧できるページを市ホームページ内に作成。 ④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(令和3年度～)にて、令和5年度から年長児を対象にしたバスの乗り方教室及び体験乗車を実施。令和6年度には市高齢者クラブ連合会より要望を受け乗り方教室を実施。	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 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292人以上/日に対して296人で、目標達成率は101.3%。 ②シルキーバス路線の収支状況については、目標の17.0%以上に対して、17.9%であり、目標を達成した。 ③シルキーバスの財政負担額については、目標の65,759千円に対して68,722千円であり2,963千円超過した。 ＜理由＞ 運転手の人件費上昇、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、物価高騰による修繕費の増嵩、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。	・令和5年度に策定した岡谷市地域公共交通計画について、令和6～10年度が計画期間となっていることから、これまでの取り組み状況や成果等のフィードバックを行いながら、引き続き目標達成に向け計画内の様々な施策を実施する。 ・運行事業者の声を反映し運転手の休憩時間を十分確保できるような時刻改正(小規模)を令和7年10月1日より実施予定。今後も利用者の声や運行事業者の声を反映し、持続可能な地域公共交通の実現に努めていく。 ・収支状況については、車両の老朽化による維持修繕費や事業者の一般管理費の増加、人件費の高騰等により、経費が上昇傾向にある。引き続き運賃の見直しも検討しながら、運賃収入以外の収入確保にも努め、利便性及び収支率の高い運行を確保していく。	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、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8年2月24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 ※車両減価償却費等国庫補助金を活用し車両を導入	・市内の公共交通を紹介したポスター・リーフレット・時刻表等を公共施設、商業施設等へ広く配布し広報に努めた。各バス停へのKURURUカード案内看板の設置や、随時HP・SNSを活用し広報を強化した。 ・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、さらなる利用促進を図った。 ・市内観光施設にバスを設置しイベントを開催、公共交通のイメージアップやバス利用促進を図った。 ・バス停や拠点へのバスロケを継続して設置稼働し、利用環境のさらなる改善を図った。 ・バスICカードを地域連携ICカードにリニューアルし、利便性向上を図った。 ・ノンステップバスを1台更新導入し、利便性を向上を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B ①すざか市民バス 年間利用者数 目標:95,000人 実績:86,248人 ②すざか市民バスのICカード利用割合 目標:42% 実績:40% ③すざか市民バス・すざか乗合タクシー収支差(合計) 目標▲57,206千円 実績:▲71,052千円 ICカード切り替えや運行内容の変更により数値達成が困難となる部分があったが、引き続き改善を図る必要がある。	利用者増、収支の改善等目標の達成を図るため以下の項目を計画実施する。 ・ICカードリニューアルにより、一時的に切替による利用者減がみられたが、ICカードリニューアルによる利便性向上について、さらなる周知を図り利用者の定着を図る。 ・地域公共交通計画に基づくバス路線の一部再編とダイヤの見直しにより、利便性を向上させ、利用者数の増加を図る。 ・メインユーザーである通勤・通学の利用者、昼間の通院や買い物利用者に対し、チラシ・ポスター・HP・SNS等広報活動を今後も継続的に行い、利用者数の増加を目指す。 ・バス利用促進に関する公共交通企画内容を改良させて、さらなる利用促進を図る。 ・現在の利用状況の維持とバス利用環境の改善を図るため、バスロケーションシステムやバス待合環境の維持改良を継続実施する。	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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
須坂市地域公共交通会議	北信タクシー(株) つばめ長電タクシー(株)	すざか乗合タクシー 日野・豊洲地域及び福島・中島町・松川町	・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について連携を図った。 ・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。 ・停留所の点検を実施し、分かりやすい案内板やベンチの設置を進めた。 ・運行事業者による業務負担を改善し、運行の持続性向上を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C ①すざか乗合タクシー 年間利用者数 目標:2,100人 実績:1,403人 ②すざか市民バス・すざか乗合タクシー収支差(合計) 目標▲57,206千円 実績:▲71,052千円 従前多く利用していた特定の利用登録者の利用が無くなり、利用の減少がみられた。引き続き広く利用促進を図る必要がある。	目標の達成を図るため以下の項目を計画実施する。 ・新たな利用登録者の獲得を目指し、各媒体を活用した乗合タクシーの周知活動を継続的にを行い、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等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。 ・利用者からの要望で新たに設置した停留所について、利用増による定着がみられた。今後も継続的に利用者の意見を取り入れる体制を整え、利用環境などの改善を図っていく。	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8年2月24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	長電バス株式会社	立ヶ花線 中野駅⇄立ヶ花駅	・立ヶ花線の利用促進を図るため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、市HPや広報誌への記事掲載を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 ・利用者が前年度実績(9,500人)を下回る結果となってしまった原因として、沿線住民の人口減少や、高齢化に伴う停留所までの移動負担等が影響していると思われる。 【年間利用者数】 目標…5,200人 実績…4,700人	・当該路線は、以前まで地域間幹線系統の対象となっていた路線と統合することを予定しているため、現利用者の移動に影響が出ないことに留意することに併せ、より利用が増えるような運行ダイヤを検討することとした。 ・今後は人口減少・高齢化が加速していくため、利用者のニーズに沿った公共交通施策の導入の検討が必要と考えている。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	中野市	ふれあいバス間山線温泉公園⇄市役所	・ふれあいバスの利用促進を図るため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、市HPや広報誌への記事掲載を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 ・利用者数が前年度実績(5,839人)を下回る結果となってしまった原因として、沿線住民の人口減少や、高齢化に伴う停留所までの移動負担等が影響していると思われる。 【年間利用者数】 目標…6,027人 実績…5,270人	・利用者が回復傾向に向かうよう、運行形態(ダイヤ改正、バス停追加等)の検証を行うとともに、広報を活用して情報発信を行い、利用促進を図る。 ・今後は人口減少・高齢化が加速していくため、利用者のニーズに沿った公共交通施策の導入の検討が必要と考えている。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	中野市	ふれあいバス倭・科野地区 岩井東⇄市役所	・ふれあいバスの利用促進を図るため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、市HPや広報誌への記事掲載を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A ・事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 【年間利用者数】 目標…2,410人 実績…2,686人	・目標を達成することができたが、今後は人口減少・高齢化が加速していくため、利用者のニーズに沿った公共交通施策の導入の検討が必要と考えている。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	中野市	ふれあいバス豊田地域三保⇄上今井	・ふれあいバスの利用促進を図るため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、市HPや広報誌への記事掲載を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C ・事業が計画に位置付けられた目標を達成しなかった。 ・前年度実績(908人)を下回る結果となってしまった原因として、沿線住民の人口減少や、高齢化に伴う停留所までの移動負担等が影響していると思われる。 【年間利用者数】 目標…933人 実績…601人	・利用者が回復傾向に向かうよう、運行形態(ダイヤ改正、バス停追加等)の検証を行うとともに、広報を活用して情報発信を行い、利用促進を図る。 ・今後は人口減少・高齢化が加速していくため、利用者のニーズに沿った公共交通施策の導入の検討が必要と考えている。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	楽ちんバス西北部ルート①	・楽ちんバスの利用促進のため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、町HPや広報紙での記事掲載を行った。 ・利便性を向上させるため、バス停追加にかかる実証運行を行った。	A	計画通り適切に実施された。	C ・年間利用者数について、目標7,601人/年のところ、実績6,652人であった。 ・楽ちんバス西北部ルート①、②については、西北部ルートにデマンド運行導入に伴い、便数を減らしたことから、結果として利用者数が減った原因であると思われる。 ・チョイソコやまのうちについては、中野市への直接乗り入れが可能となり、利便性の向上となった。	・前年度の年間利用者数1,627人に対し、本年度は1,290人に減少したため、引き続き利用促進を図る。 ・今後は、デマンド運行の導入による利用者減少を考慮し、西北部ルートの朝・夕の運行について、検討を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	楽ちんバス西北部ルート②	・楽ちんバスの利用促進のため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、町HPや広報紙での記事掲載を行った。 ・利便性を向上させるため、バス停追加にかかる実証運行を行った。	A	計画通り適切に実施された。	C	・年間利用者数について、目標7,601人/年のところ、実績6,652人であった。 ・楽ちんバス西北部ルート①、②については、西北部ルートにデマンド運行導入に伴い、便数を減らしたことから、結果として利用者数が減った原因であると思われる。 ・チョイソコやまのうちについては、中野市への直接乗り入れが可能となり、利便性の向上となった。	・前年度の年間利用者数765人に対し、本年度は577人に減少したため、引き続き利用促進を図る。 ・今後は、デマンド運行の導入による利用者減少を考慮し、西北部ルートの朝・夕の運行について、検討を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	楽ちんバス南部ルート	・楽ちんバスの利用促進のため、路線図・時刻表を作成し、全戸配布を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、町HPや広報紙での記事掲載を行った。 ・利便性を向上させるため、バス停追加にかかる実証運行を行った。	A	計画通り適切に実施された。	C	・年間利用者数について、目標7,601人/年のところ、実績6,652人であった。 ・楽ちんバス西北部ルート①、②については、西北部ルートにデマンド運行導入に伴い、便数を減らしたことから、結果として利用者数が減った原因であると思われる。 ・チョイソコやまのうちについては、中野市への直接乗り入れが可能となり、利便性の向上となった。	・前年度の年間利用者数2,140人に対し、本年度は2,257人に増加したが、引き続き利用促進を図る。 ・路線バス廃止に伴う、デマンド交通の南部ルートへも導入を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	チョイソコやまのうち	・チョイソコやまのうちの利用促進のため、町HPや広報紙での記事掲載を行った。 ・利便性を向上させるため、バス停追加にかかる実証運行を行った。	A	計画通り適切に実施された。	C ・年間利用者数について、目標7,601人/年のところ、実績6,652人であった。 ・楽ちんバス西北部ルート①、②については、西北部ルートにデマンド運行導入に伴い、便数を減らしたことから、結果として利用者数が減った原因であると思われる。 ・チョイソコやまのうちにについては、中野市への直接乗り入れが可能となり、利便性の向上となった。	西北部ルートに導入できたことから、中野市への直接乗り入れのニーズに対応するため、南部ルートへも導入を検討する。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた年間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行政負担額、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
青木村地域公共交通会議	青木村	・路線型(A,B,C,D路線) ・区域型(全域デマンド)	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。デマンド運行の利用方法などが周知されてきており、定期的な利用につながっている。バスターミナルや停留所の時刻表やデマンド運行の利用方法等の掲示を更新したりし、利用者が情報を取得しやすくなるよう努めた。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施させた	C	※以下、()内は目標値。 全路線利用者は、路線型7,413人、区域型3,590人、計11,003人(13,000人以上)。運行経費18,366,233円(14,000千円)、収入1,114,075円(1,200千円以上)、国庫補助金を2,170千円と見込むと、村から支出15,082,158円(10,400千円以内)、収支率6.1%(8.5%以上) すべての実績に於いて、目標未達であった。	当事業は、定期利用する通園・通学利用者が、年間利用実績に大きく寄与しているという特性がある。本年度の通園・通学定期券利用者は昨年度比2割減となっており、年間利用者数が伸び悩んだ一因になっていると考えられる。デマンド利用者数も減少している。高齢者の利用促進を進めるため、福祉課等と連携しながら、より分かりやすい利用方法の案内作成、周知等を行っていく。	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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名: エリア一括協定運行事業

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	アルピコ交通(株)	【山形線】 ・地域間幹線 ・車両減価償却費等国庫補助金 ・公有民営方式車両購入費国庫補助金	関係自治体などと連携して利便性の高いダイヤの検討、利用者への時刻表配布などを行い、公共交通利用促進を図っている。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※公有民営補助については、長野地域の路線廃止に伴い、余剰車両を松本地域に移管するため、購入しなかったもの	B 【事業目標】 ①R3実績輸送人員に対して同等以上 ※R3実績: 51,273人 目標値2,953,000人 ※R5年度に公設民営に併せて路線再編していること、コロナ禍での減少の影響が継続していることから、目標値の見直しを予定 【達成状況】 ①目標を達成し、輸送人員66,401人であった ②2,256,800人(目標比76.4%) ①について目標達成	引き続き、利便性を向上させるダイヤ設定・運賃の適正化、計画的な車両更新を実施するなど、より一層の利用促進を図るべく、関係自治体と連携しながら事業を進めていく。	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、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つて適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	アルピコ交通(株)	【四賀線】 ・地域間幹線 ・公有民営方式車両購入 費国庫補助金	関係自治体などと連携して利便性の高いダイヤの検討、利用者への時刻表配布などを行い、公共交通利用促進を図っている。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 ※公有民営補助については、長野地域の路線廃止に伴い、余剰車両を松本地域に移管するため、購入しなかったもの	B 【事業目標】 ①R3実績輸送人員に対して同等以上 ※R3実績:27,612人 ②交通計画におけるぐるっとまつもとバス利用者数 目標値2,953,000人 ※R5年度に公設民営に併せて路線再編していること、コロナ禍での減少の影響が継続していることから、目標値の見直しを予定 【達成状況】 ①目標を達成し、輸送人員42,197人であった ②2,256,800人(目標比76.4%) ①について目標達成	引き続き、利便性を向上させるダイヤ設定・運賃の適正化、計画的な車両更新を実施するなど、より一層の利用促進を図るべく、関係自治体と連携しながら事業を進めていく。	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、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	
松本地域公共交通協議会	アルピコタクシー(株)	【松本・島内線】 ラーラ松本～島内駅～松本駅アルプスロ 小宮会館～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	【松本・島内線】 ・運行事業者への聞き取りを実施し道路状況に即したダイヤに変更 【梓川・波田線】 ・運行事業者への聞き取りを実施し道路状況に即したダイヤに変更	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 18,825人 【達成状況】 ※R6.10～R7.9 利用者数 38,552人 (目標比 204%) 〈内訳〉 松本・島内線:29,795人 梓川・波田線:8,727人 ・目標達成	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。 日々寄せさせる利用者からの意見を吸上げ、運行事業者とともに検討し、路線再編やダイヤの見直しを実施する。	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。

**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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	松本市	【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	・実際の運行所要時間に即した時分調整 ・デマンド便の停留所新設(1か所) ※令和7年3月から変更	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C 【事業の目標】 R7数値目標に対して同等以上 利用者数19,000人 収支率3.8% 公的負担額15,000千円 【達成状況】※R6.10～R7.9 利用者数15,560人(目標比81.8%) 収支率2.3% 公的負担額28,970千円 ・目標未達 ・高齢者の自然減により利用者が減少 ・デマンド利用について周知等が今後も課題	利用実績について乗降データを収集・分析し、今後の路線再編やダイヤ見直しを実施する。	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つて適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	松本市	【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	・アルピコ交通乗鞍線減便に伴う代替運行 ※令和7年3月から変更	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C 【事業の目標】 R7数値目標に対して同等以上 利用者数10,500人 収支率4.4% 公的負担額19,000千円 【達成状況】※R6.10～R7.9 利用者数7,717人(目標比 73.4%) 収支率3.2% 公的負担額25,295千円 ・目標未達 ・高齢者の自然減により利用者が減少	利用実績について乗降データを収集・分析し、今後の路線再編やダイヤ見直しを実施する。	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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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(株)	【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	C 【事業の目標】 R7数値目標に対して同等以上 利用者数 25,000人 収支率 12.0% 公的負担額 17,000千円 【達成状況】 ※R6.10～R7.9 利用者数 24,900人(目標比:99.6%) 収支率 7.5% 公的負担額 24,391千円 ・目標未達 ・主な利用対象者が高校生に限られることから、利用者数は増加したものの、目標値の達成には至らなかった。	・ホームページからの意見要望の受付 ・ニーズに合った経路やダイヤの見直し ・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 ・キャッシュレス決済利用率の向上を図る	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
松本地域公共交通協議会	アルピコタクシー(株)	【デマンドタクシー(くるりん号)】 朝日村全域	・朝日村ホームページより、意見・要望受付実施 ・村内の広報誌等での利用促進 ・新たな買い物需要に対応する便の運行実施	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	C 【事業の目標】 R7数値目標に対して同等以上 利用者数 7,300人 収支率 4.0% 公的負担額 16,000千円 【達成状況】※R6.10～R7.9 利用者数 5,826人(目標比:79.8%) 収支率 2.6% 公的負担額 18,875千円 ・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 ・社会福祉協議会と連携した高齢者に対する利用の呼びかけ ・近隣市村と連携し、より充実した運行体系を検討する ・交通ガイドへの利用案内の改善	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8年2月24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、町内小学校から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の呼び掛けを行った。その他、バス利用案内(利用方法、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4%という目標に対し2.4%、系統別では6.1%という結果であった。(前年度全体2.5%、当該系統5.6%) 延利用者数では前年度505人に対し454人で50人以上減少した。通学に利用する学生数やその年の降雪、積雪量等環境の変化による影響を受ける系統であるため、年度毎の増減はあるが今後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(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペアリング異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	当該系統では前年度と比較して、収支率は0.5%増加したが、利用者数は-51人と減少した。利用の対象として想定している地域の学生数が減少したこと起因し、利用促進による利用者の増加や収支改善は難しいが、利用する子供は存在するため引き続き学校等と協力し利用ニーズを再確認するなどして、系統を維持していく。	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、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
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が延利用者数の大半を占めており、運行計画の段階で同所の予定を基準にしたことで、ニーズに沿った運行となった。 その他、バス利用案内(利用方法、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。	幹線ルート全体で収支率4%という目標に対し2.4%、系統別では6.4%という結果で、系統としては目標を達した。(前年度全体2.5%、当該系統11.3%) 前年度と比較すると収支率は下回る結果となったが、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(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペ어링異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。 B 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	幹線ルートの系統の中で収支率が最も高く、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ニーズに沿った運行を実施できているものと考ええる。利用者の多くは、町内の障がい者支援施設で生活しており、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、高齢の通所者もいるため、バス停位置の見直しが要望として出されている。 これに対応するため、周辺住民や障がい者支援施設等と調整を図り今後も継続してバスを利用してもらえるよう改善を図りたい。	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、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	
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、日常的に利用者があるバス停を結ぶ「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帯での通院、買い物等の外出時利用を想定しており、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をしている。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(利用方法、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4%という目標に対し2.4%、系統では1.3%で目標を達成することができなかったが、系統別では前年度をやや上回る結果となった。(前年度全体2.5%、当該系統0.9%) ダイヤ設定時には主な利用者である高齢者の1日に行動パターンを調査し、この結果に則した設定としたが利用者は限定的である。 【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(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブベアリング異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	幹線ルートの中でも最も収支率が低く、利用者も限定的である。改善のため、令和7年10月からデマンド型運行への切り替えを実施している。	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】 幹線ルート(4～6、8～10便) 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。便によっては非常に利用者が少ない便があり、一部デマンド型への切り替えも検討している。しかし、住民の生活のためには維持・確保が必要な系統であり、利用者増に向けてバス利用案内(利用方法、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4%という目標に対し2.4%、系統別では2.1%で目標を達成できなかった。(前年度全体2.5%、当該系統2.2%) 利用者数は、1,416人だが、その多くが9便の利用者で日中の便の利用者が少ないことが系統の収支率を下げる要因と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(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペ어링異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	左記のとおり、9便は日常的に一定数の利用があり、主な利用は学校や職場からの帰宅等である。この結果から、9便のみ定時定路線型を維持し、それ以外の時間帯はデマンド型運行への切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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て西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で、午前中の早い時間帯の外出に対応することを目的としている。また、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を採用し月・水・金曜日に運行している。 1便については例年利用者が少ないが、2便については一定数の利用者がおり、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、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2.7%という目標に対し2.8%、系統別では3.3%という結果で目標を達成できた。(前年度全体3.4%、当該系統4.8%) しかし、昨年に引き続き利用者は少なく、全体の収支率を下げる要因となった。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	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。利用者は限定的であり、効率化のため令和7年10月からはデマンド型運行への切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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5時台)の外出及び外出先からの帰宅での利用を想定している。また、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を採用し月・水・金曜日に運行している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、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 西・南回り線全体で収支率2.7%という目標に対し2.8%、系統別では2.6%という結果で系統別で目標達成できなかった。(前年度全体3.4%、当該系統2.9%) 系統全体でも利用者は少なく、全体の収支率を下げる要因となった。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	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。利用者は限定的であり、効率化のため令和7年10月からはデマンド型運行への切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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」の中で午前中の時間帯に運行している。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向上のため、火、木、土曜日の曜日運行を採用している。 1便、2便に比べお昼前の時間帯まで運行する第3便は利用者が特に少ない状態であるが、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、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2.2%という目標に対し4.7%と目標値を上回ったが、系統別では5.3%で前年度並みの数値を維持した。(前年度全体4.6%、当該系統5.7%) 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	収支率は前年度並みの数値を維持したが、利用者数は少なく、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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(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、火、木、土曜日の曜日運行を導入している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、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2.2%という目標に対し4.7%で目標値を上回り、系統別では9.9%という結果になった。(前年度全体4.6%、当該系統9.1%) 午前中に外出した利用者がお昼頃帰宅するために利用されており、行動パターンやニーズに沿った運行を実施できているものと考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	収支率は前年度から改善されているが、利用者は少なく、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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の時間帯を運行している。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、火、木、土曜日の曜日運行を導入している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、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 東回り線全体では収支率2.2%という目標に対し4.7%と目標を上回ったが、系統別では0.8%と目標を大きく下回る結果となった。(前年度全体4.6%、当該系統0.2%) 前年度同様に利用者が非常に少なく東回り線全体の収支率を下げる原因と考える。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	前年度と同様、5便、6便ともにほとんど利用がない状態であり、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、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の役割を担っており、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シラカバ線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ている。 観光客への対応としては、町観光部署等と連携し、毎月の運行予定を白樺高原エリアにある役場「蓼科出張所」に共有し観光客等からの問い合わせに対応したほか、バス利用案内(利用方法、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20.3%という目標に対し、41.6%で目標を達成し前年度を上回る結果となった。(前年度40.8%) コロナ禍で減少した観光客の利用が徐々に回復したことや、遠距離通学の学生等にスクールバスの代替として日常的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】 ・利用者数 目標値17,000人／年⇒11,821人／年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回／年・人⇒1.8回／年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%／年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円／年・人⇒5,931円／年・人(現状値5,719円(2022年度実績))	当該系統は、観光のトップシーズンである7～9月を除き、学生、保育園児のスクールバスとしての通学、通園での利用が主であり、学生数が年度毎変動するため利用促進による効果は薄い。今年度も7月～9月の利用者数を除いた年間の延利用者数は5,788人で前年度の5,767人とほぼ同数となった。 生活交通としての利便性は維持しつつ、観光事業者、観光協会、町観光部署との連携により利用促進等の施策を実施し観光客利用を増やすことで、更なる収支改善を図る。	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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	メルヘン街道バス	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年4月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。 ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。 また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 → 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 → 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% → 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% → 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% → 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 → 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 → 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。 併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	御狩野線(通学支援便)	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年5月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	通学・通勤バス 米沢線	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年6月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	アルピコ交通(株)	通学・通勤バス 泉野・玉川線	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年7月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	穴山・原村線	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年8月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	通学・通勤バス 丸山線	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年9月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	通学・通勤バス ピアみどり線	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年10月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、路線バスでは新規停留所の追加、デマンド交通については利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。 また、路線などは利用形態を踏まえ、通学・通勤バスでは、学生の移動手段を確保するため、地域住民やPTAで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⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
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)	乗合オンデマンド交通のらざあ【茅野市】	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年4月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、茅野市においては、車椅子対応の車両の導入、増台など利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標1に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	茅野バス観光(株)	乗合オンデマンド交通のらざあ【茅野市】	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年5月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、茅野市においては、車椅子対応の車両の導入、増台など利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標1に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	第一交通(株)	乗合オンデマンド交通のらざあ【茅野市】	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年6月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、茅野市においては、車椅子対応の車両の導入、増台など利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。 ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標1に向かう傾向を示している。 また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。 併せて、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から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	諏訪交通(株)	乗合オンデマンド交通のらざあ【茅野市】	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年7月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、茅野市においては、車椅子対応の車両の導入、増台など利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。 ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標1に向かう傾向を示している。 また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。 併せて、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から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、示された改善策と目標が達成されなかった理由との関連性が不明確であることから、目標が達成されなかった理由に対応した新たな具体策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切に検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会	諏訪交通(株)	乗合オンデマンド交通のらざあ【原村】	持続可能な公共交通に向け、段階的に進めてきた両地域の交通体系の改善により、令和6年8月から現行交通体系による体系となり、合わせて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案内など利用促進に向けた情報発信にも取り組んだ。 さらに、事業評価結果を踏まえ、利用実績の把握や利用者アンケートによる問題点の把握などを行い、茅野市においては、車椅子対応の車両の導入、増台など利便性向上に向けた改善にも取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	目標5項目に対する達成状況は「住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数」、「バス・デマンド運行の収支率」となっている。ただし、「住民1人あたりの茅野駅乗車回数」は前年度実績を上回り目標1に向かう傾向を示している。また、「利用者1人あたり公的負担額」についても、茅野市では目標を達成している。 ■住民1人あたりの茅野駅乗車回数 目標値 21.3回/年 ⇒ 実績 19.4回/年 (前年度実績 18.3回/年) ■住民1人あたりのバス・デマンドの利用者数 目標値 2.1回/人年 ⇒ 実績 2.7回/人年 (前年度実績 2.4回/人年) ■GTFS整備率 目標値 100% ⇒ 実績 63.6% (前年度実績 63.6%) ■バス・デマンド運行の収支率 茅野市 目標値20.7% ⇒ 実績 20.9% (前年度実績 27.1%) 原村 目標:10.0% ⇒ 実績 10.5% (前年度実績 11.4%) ■利用者1人あたり公的負担額 茅野市 目標値 1,260円 ⇒ 実績 1,067円 (前年度実績 1,306円) 原村 目標値 2,250円 ⇒ 実績 2,453円 (前年度実績 1,695円) ※1:目標値の目標年度は令和10年度 ※2:前年度は現運行形態の完全移行前の値	今後も、地域全体の公共交通体系を持続可能なものとするため、利用状況や利用者意識の把握により、改善に向けた検討、取り組みを行っていく予定である。併せて、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。	

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8年2月24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	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、利用促進についての記載と、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役場、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。	A	R6.10～R7.9までの実績で、村営バスの利用者数は、28,025人となり目標を達成できた。 村からの支出は、4,592万円と目標値からみると増加しているが、収入が目標を上回ったため、収支率は12.3%となった。 いずれも、外国人農業従事者等の利用が増加したことが影響していると考えられる。	高校生の通学利用者のさらなる増加を図るため、利用促進のための事業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、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8年2月24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:町営バス川島線	○辰野町役場～デリシア・かやぶきの館～中谷	<前回の評価結果の概要> 収支率が目標値を下回る結果となったため利用促進策の検討や沿線地区等の協力のもとダイヤの最適化を図る。 <評価結果の反映状況> 今年度は減少した利用者回復に向けて乗降調査を実施した。また住民アンケート調査を実施し、町民が自分事として公共交通を考える機会を提供した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	B ○輸送人員 前年度:9,914人 今年度:6,204人 ○収支率 前年度:9.23% 今年度:5.70% 輸送人員と収支率ともに昨年度実績を下回る結果となった。	川島小学校の統合に伴い児童の利用や、辰野高校の生徒の利用も減っていることが利用者数減少の要因の一つと考えられる。 住民アンケート調査の対象を町外在住の高校生まで広げて実施しており、調査結果をダイヤへ反映させる等の取り組みを強化する。	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、ここに掲げられた輸送人員、収支率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バス停における乗降者数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
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	<前回の評価結果の概要> 継続して利用者数が増加しており、収支率も改善されていたため、継続してチラシの配布など周知方法の強化を図る。 <評価結果の反映状況> 停留所を増設し、利用者ニーズに応える形で見直しを図った。ケアマネージャーや町立辰野病院の職員の協力のもと周知を図った。	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	B ○輸送人員 前年度:8,282人 今年度:9,348人 ○収支率 前年度:13.87% 今年度:12.33% 利用者数は増加しているものの、運行経費の増加により収支率が下がる結果となった	継続して運転免許証自主返納者に対し、チラシの配布を実施する。 案内チラシの刷新や運行区域内へ配布するなど、周知方法の強化を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた輸送人員、収支率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バス停における乗降者数、利用登録者数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8年2月24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	アンケート調査等を実施し、主な利用者である高校生の通学利用に配慮した、運行ダイヤ・経路の見直し等の検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【利用者数】 目標:22,703人／年 実績:20,553人／年 【収支率】 目標:15.6% 実績:18.1% 【公的資金投入額】 目標:20,778,720円 実績:22,542,000円 収支率については目標を達成することができた。 利用者は、目標を下回ったが、前年度実績より大幅に増加した。 公的資金投入額は、人件費の上昇などにより未達となった。	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	
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として、利用が見込まれる医療機関や商業施設等への停留所の設置を実施した。 利用方法や便利さを知ってもらうための出前講座の実施やPR動画の作成により、利用促進を図った。 運賃収入以外の収入確保の取組について検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	【利用者数】 目標:42,631人／年 実績:69,707人／年 【収支率】 目標:7.1% 実績:7.2% 【公的資金投入額】 目標:102,000,000円 実績: 88,967,560円 利用者数、収支率及び公的資金投入額について、目標を達成することができた。これは、現在の運行体系への移行により利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。	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の水準を維持しつつ、収支率及び公的資金投入額の更なる改善のため、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	
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	ニュー交通有限会社	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	更なる利便性向上を図るための取組として、利用が見込まれる医療機関や商業施設等への停留所の設置を実施した。 利用方法や便利さを知ってもらうための出前講座の実施やPR動画の作成により、利用促進を図った。 運賃収入以外の収入確保の取組について検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	【利用者数】 目標：42,631人／年 実績：69,707人／年 【収支率】 目標：7.1％ 実績：7.2％ 【公的資金投入額】 目標：102,000,000円 実績：88,967,561円 利用者数、収支率及び公的資金投入額について、目標を達成することができた。これは、現在の運行体系への移行により利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。	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の水準を維持しつつ、収支率及び公的資金投入額の更なる改善のため、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	
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	松葉タクシー 有限会社	市内全域デマンド交通 中込エリア・中込地区 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として、利用が見込まれる医療機関や商業施設等への停留所の設置を実施した。 利用方法や便利さを知ってもらうための出前講座の実施やPR動画の作成により、利用促進を図った。 運賃収入以外の収入確保の取組について検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	【利用者数】 目標:42,631人／年 実績:69,707人／年 【収支率】 目標:7.1% 実績:7.2% 【公的資金投入額】 目標:102,000,000円 実績: 88,967,562円 利用者数、収支率及び公的資金投入額について、目標を達成することができた。これは、現在の運行体系への移行により利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。	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の水準を維持しつつ、収支率及び公的資金投入額の更なる改善のため、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	
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	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	更なる利便性向上を図るための取組として、利用が見込まれる医療機関や商業施設等への停留所の設置を実施した。 利用方法や便利さを知ってもらうための出前講座の実施やPR動画の作成により、利用促進を図った。 運賃収入以外の収入確保の取組について検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	【利用者数】 目標:42,631人／年 実績:69,707人／年 【収支率】 目標:7.1% 実績:7.2% 【公的資金投入額】 目標:102,000,000円 実績: 88,967,563円 利用者数、収支率及び公的資金投入額について、目標を達成することができた。これは、現在の運行体系への移行により利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。	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の水準を維持しつつ、収支率及び公的資金投入額の更なる改善のため、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	
佐久市地域公共交通確保維持改善協議会	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	更なる利便性向上を図るための取組として、利用が見込まれる医療機関や商業施設等への停留所の設置を実施した。 利用方法や便利さを知ってもらうための出前講座の実施やPR動画の作成により、利用促進を図った。 運賃収入以外の収入確保の取組について検討を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	【利用者数】 目標:42,631人／年 実績:69,707人／年 【収支率】 目標:7.1% 実績:7.2% 【公的資金投入額】 目標:102,000,000円 実績: 88,967,564円 利用者数、収支率及び公的資金投入額について、目標を達成することができた。これは、現在の運行体系への移行により利便性・効率性の向上を図ることができた結果と言える。	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の水準を維持しつつ、収支率及び公的資金投入額の更なる改善のため、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8年2月24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)	従来の路線図・時刻表に加えて、高齢者にも理解しやすく見やすくするため、目的地である商業施設や医療施設を分かりやすく表示した、生活支援向けの「飯山市地区別おでかけマップ」を、市内全戸に配布した。	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	・利用者数1,000人以上を目標としたが、当年度の実績値は836人であった。 ・1便平均1.8人の利用者を目指したが、当年度の実績値は1.4人であった。 ・収入280 千円以上を目標としたが、当該年度の収入は262千円であった。	運行事業者からの利用状況報告を基に年度毎の利用状況を比較すると、11月、12月の利用者数が大きく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、冬期の利用者も確保するため、バス待ち環境の改善を行うなどして、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から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
飯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)	利用者が減少している乗降場所がある地区に対して、住民一人一人の要望に合わせて時刻表を作成する「マイ時刻表」サービスを積極的にPR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 ・利用者数900人以上を目標とし、当年度の実績値は1,055人であった。 ・1便平均1.8人の利用者を目指し、当年度の実績値は1.8人であった。 ・収入260千円以上を目標としたが、当該年度の収入は249千円であった。	運行事業者からの利用状況報告を基に年度毎の利用状況を比較すると、ある一部の乗降場所の利用者数は伸びているが、その他多くの乗降場所で利用者数が減少していることが分かった。 今後は、利用者が減少している地域に対して、積極的に「飯山市地区別おでかけマップ」を配布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8年2月24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協議会	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	前回の事業では目標値を達成できなかったが、今回の事業では目標値を達成することができた。北小野線は令和4年5月に実施したダイヤ改正により、利用者の利便性向上のためフリー降車制度を導入した。フリー降車制度の利用は北小野線が全体の約54%を占めており利用率がとても高い状況にある。本制度が認知されてきたことも利用者の減少を抑えることができた要因の一つとして考えられる。	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	1回当たり8.0人、年間利用者数9,440人の目標値に対し、それぞれ9.4人、11,021人と目標値は達成できた。利用者の減少を食い止めるという観点から目標値を設定したため、同水準が維持できるよう努める。	令和8年5月にダイヤ改正を予定しており、JR辰野線が不足する時間帯を補完するための時間変更やチロルの森営業再開に伴う経路変更、バス停の位置の見直しなどを行い、利便性向上に努めるとともに利用者の水準を維持していく。	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、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収支率、収入・支出負担額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。

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8年2月24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	
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。 ・市広報誌、ホームページ、LINEを活用し公共交通に関する様々な情報発信をした。 ・ライフドアすわ、諏訪市社会福祉協議会、市高齢者福祉課と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ・市内高校の新入生向けに利用案内のチラシを配布した。 ■GTFS-JPデータの整備を行い、利便性向上を図っている。 ■スマホ乗車券を販売し、キャッシュレスに対応することで、利便性向上を図っている。 ■令和6年12月に地域の実情に合わせて一部ダイヤ改正を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B ■利用者数 目標:98,678人 実績:123,595人 ■収支率 目標:17.1% 実績:14.0% 利用者数については、目標を達成することができた。 収支率については、目標を達成できなかった。 <要因> 収入額は前年より増加しているものの、運行に係わる費用(人件費、修繕費、燃料費等)が増加したため。	■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。 ■市高齢者福祉課や社会福祉協議会と連携して、高齢者を対象にした体験乗車企画を計画し、バスの利用促進を図る。 ■路線の再編やAIオンデマンド交通への移行により、持続可能な公共交通の実現を目指す。	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対象系統ごとに分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	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 ・かりんちゃんバス東山線反時計回り ・かりんちゃんバス東山線時計回り ・かりんちゃんバス東西線反時計回り ・かりんちゃん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。 ・市広報誌、ホームページ、LINEを活用し公共交通に関する様々な情報発信をした。 ・ライフドアすわ、諏訪市社会福祉協議会、市高齢者福祉課と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ・市内高校の新入生向けに利用案内のチラシを配布した。 ■GTFS-JPデータの整備を行い、利便性向上を図っている。 ■スマホ乗車券を販売し、キャッシュレスに対応することで、利便性向上を図っている。 ■令和6年12月に地域の実情に合わせて一部ダイヤ改正を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 利用者数については、目標を達成することができた。 収支率については、目標を達成できなかった。 <要因> 収入額は前年より増加しているものの、運行に係わる費用(人件費、修繕費、燃料費等)が増加したため。	■利用者数 目標:98,678人 実績:123,595人 ■収支率 目標:17.1% 実績:14.0% ■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。 ■市高齢者福祉課や社会福祉協議会と連携して、高齢者を対象にした体験乗車企画を計画し、バスの利用促進を図る。 ■路線の再編やAIオンデマンド交通への移行により、持続可能な公共交通の実現を目指す。	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対象系統ごとに分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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 ・かりんちゃんバス大和四賀線	・かりんちゃんバス大和四賀線(※原則毎日運行) 大和1区⇒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。 ・市広報誌、ホームページ、LINEを活用し公共交通に関する様々な情報発信をした。 ・ライフドアすわ、諏訪市社会福祉協議会、市高齢者福祉課と連携し、高齢者を対象とした無料体験乗車企画を計画した。 ・市内高校の新入生向けに利用案内のチラシを配布した。 ■GTFS-JPデータの整備を行い、利便性向上を図っている。 ■スマホ乗車券を販売し、キャッシュレスに対応することで、利便性向上を図っている。 ■令和6年12月に地域の実情に合わせて一部ダイヤ改正を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B ■利用者数 目標:98,678人 実績:123,595人 ■収支率 目標:17.1% 実績:14.0% 利用者数については、目標を達成することができた。 収支率については、目標を達成できなかった。 <要因> 収入額は前年より増加しているものの、運行に係わる費用(人件費、修繕費、燃料費等)が増加したため。	■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。 ■市高齢者福祉課や社会福祉協議会と連携して、高齢者を対象にした体験乗車企画を計画し、バスの利用促進を図る。 ■路線の再編やAIオンデマンド交通への移行により、持続可能な公共交通の実現を目指す。	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対象系統ごとに分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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8年2月24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 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■高齢者サロンに出張説明会を実施 ■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 ■予約配車システムの調整を行い、配車精度の向上 ■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】1,815人以上 【実績】1,903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】8.1%以上 【実績】7.7% 【考察】利用者数の減少に加え、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】3,877万 【考察】燃料費や人件費の高騰もあり、目標値をやや超える結果となった。 4. 総利用者数 【目標】5,164人以上】 【実績】4,451人 【考察】自家用車および家族送迎で移動する方が増加していることに加え、そもその移動する母体数が減少しており、利用者も減少している。 5. 運行率 【目標】80%以上 【実績】86% 【考察】病院等の定期的な利用が多く、稼働率は好調。 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、定期的な市報への掲載や出張説明会等による地道な広報活動を継続していく。また、ドライバー不足である事業者負担を軽減するためにも、効果的な配車システムの運用を展開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
駒ヶ根市地域公共交通協議会	赤穂タクシー有限公司社	<「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 ■市報やHP等で広報活動を展開 ■高齢者サロンに出張説明会を実施。 ■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 ■予約配車システムの調整を行い、配車精度の向上 ■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	1. 利用登録者数 【目標】1,815人以上 【実績】1,903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】8.1%以上 【実績】7.7% 【考察】利用者数の減少に加えて、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】3,877万 【考察】燃料費や人件費の高騰もあり、目標値をやや超える結果となった。 4. 総利用者数 【目標】5,164人以上 【実績】4,451人 【考察】自家用車および家族送迎で移動する方が増加していることに加え、そもその移動する母体数が減少しており、利用者も減少している。 5. 運行率 【目標】80%以上 【実績】83% 【考察】病院等の定期的な利用が多く、稼働率は好調。 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、定期的な市報への掲載や出張説明会等による地道な広報活動を継続していく。また、ドライバー不足である事業者負担を軽減するためにも、効果的な配車システムの運用を展開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8年2月24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	R3年度末に策定した地域公共交通計画に従い、村内の交通事業の再編を行っている。巡回バスについては、朝夕の通学便に絞るとともに、高校生には通学定期券の無償配布を行っている。過年度の状況も鑑み、中学卒業時の保護者説明会など、利用促進の働きかけを継続している。これも奏功し利用は好調に推移してきている。	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1,538人に対して、実績値2,155人(140%:R7.12月末暫定値)。コロナ禍から回復に加えて、村の交通事業の再編や通学定期券配布による効果も大きく、高校生の利用が定着している。利用者は昨年度よりはやや下がっているが、計画策定前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、定着してきている。巡回バスとAIオンデマンドの併用により、試験期間中の早い帰宅などにも対応することでできるようなり、相乗効果が得られたみている。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 チョイソコながわ	上記の計画策定に際し、日中便を巡回バスから乗合タクシーに移行させたことできめ細かく、柔軟な輸送が可能となった。高齢者のみならず、高校生の早い帰宅などにも対応させた。対象者層に対して、継続的に説明会などを開催することで、利用は好調に推移してきている。課題であった高校生の帰宅時間帯の相乗りも進んできている。	A	同上	A	月平均利用者数目標値187人に対して、実績値841人(449%R7.12月末暫定値)で、昨年度よりは月あたり30人程度減少しているものの、初年度のR4年度に比べても2倍近い増加で引き続き好調といえる。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判もよい。	利用は好調であるが、高校生が帰宅時間帯にチョイソコを利用することで、高齢者が予約をとれないというケースが散見されたため、高校生についてはバスが使える時間はバスを使ってもらえるように、今年度、アナウンスをした経緯がある。チョイソコの利用者減はこの影響ともみられ、現在は概ねバランス良く運用されていると認識している。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、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8年2月24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)	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	●乗合率の向上に対する取組: 生活交通確保維持改善計画「公共交通利用につながる情報発信」に基づき、介護保険のケアマネや障害福祉サービスのプランナー、社会福祉協議会、地域生活支援コーディネーターや地域のサロンリーダーの会合に参加し、個人的なニーズにおける利用や、地元区によるイベント等における利用促進のための説明会を実施し、実際に利用の相談があった場合は、チラシのテンプレの提供や登録・予約事務に対する事務補助を実施した。 ●65歳以上の高齢者や、運転免許証自主返納者への支援: 生活交通確保維持改善計画「運転免許証自主返納者に対する支援」に基づき、免許自主返納者に対する支援については、循環バス・デマンド型乗合タクシー共通利用券の増額(3,600円から12,000円)及び利用期限(1年間)の撤廃等支援内容の拡充を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B ○年間利用者数 目標値:4,599人 実績値:5,136人 ○行政負担額 目標値:1,287万円 実績値:1,381万円 ○収支率 目標値:8.2% 実績値:7.0%	●行政負担額の削減・収支率の向上に対する取組: ・乗合の普及啓発のための各団体等への説明会及びイベント等開催におけるチラシの作成や登録・予約事務の補助を継続して実施する。 ・地域公共交通計画(本体)に基づき、料金体系についても見直しを検討する。	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8年2月24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7年が経過し、一定の定着が図られてきた。一方で、利用者の固定化や新規利用者の伸び悩みが課題とされていたことから、利用促進に向けた取り組みを継続して実施してきた。 具体的には、老人クラブや民生委員の会議及び研修会の場において、利用方法等に関する説明を行い、高齢者を中心に制度の理解促進と利用拡大を図った。 また、村ホームページや広報紙を通じて、運行内容や利用方法の周知を継続的に行った。	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 3.8人/日 (延利用者428人÷ 運行日数115日) 前年比で59人増加し、目標値を達成した。これは、運行内容の周知や利用方法の説明を継続的に行ってきたことにより、利用の定着が進んだことによるものと考えられる。 特に、高齢者の医療機関への通院や高齢者サロン等への移動に利用が多くみられ、日常生活における移動手段として一定の役割を果たした。	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月から導入し、高齢者を中心に通院や高齢者サロン等への移動の足として一定の役割を果たしてきた。 一方で、運行開始から一定期間が経過し、利用実態や移動ニーズが変化してきたことから、第2期の公共交通再編において、幹線系統及び他の地域内交通との役割分担の見直しを行い、より効率的で持続可能な交通体系へ移行することとした。 今後は、デマンド型輸送の運行実績や利用者の移動実態を踏まえつつ、新たな交通体系の中で地域内移動の円滑化を図り、高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を引き続き確保していく。	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。

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8年2月24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
飯綱町地域公共交通活性化協議会	有限会社飯綱ハイヤー	【運行系統名】 日中予約型デマンドワゴン 【運行区間】 飯綱町内全域	・「利用者数の増加」、「1乗車あたりの公的負担額の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行時間30分拡大と時間・行先を自由とするフルデマンド化への切替 ・長野地域バス共通ICカード「KURURU」へSuica機能搭載 ・町外者(観光客等)への利用範囲拡大 ・乗降データの分析を実施し、利用実態とニーズの把握に努めた。 ・フルデマンド化によりバスヘルパーのサポート体制変更	A	④事業実施の適切性	B 【目標】 ①利用者数の維持 R3年度(令和3年4月～令和4年3月)と同程度とする8,963人の実績維持を目指したデマンド全体の利用者数目標 9,000人以上 ②予約型デマンドワゴンへの年間公的負担額1,700万円未満 ③1乗車あたりの公的負担額1,900円/人 【達成状況】 利用者については、2事業者合わせて11,499人となり、目標は達成した。フルデマンド化により日中の利用者が生活に必要な施設にアクセスできていることと、利用対象者の範囲を拡大したことにより観光客等の利用も増大したことが要因として推測される。 (達成) 一方経費面では、予約型デマンドワゴンの年間公的負担額が2,413万円で目標値(年間1,700万円未満)を41.9%上回った。また、1乗車あたりの公的負担額についても2,098円/人であり目標値(1,900円/人)を10.4%上回った。要因として、Suica導入に伴う高齢者割引の適用による運賃収入の減少、燃料費や人件費の高騰など運行事業者の管理費増大による運行経費の増加が影響していると考えられる。(未達成)	・フルデマンド化に伴い、日中の利用者が生活に必要な施設へアクセスできる利便性が確保されたこと、さらには観光客等の需要拡大にも対応できたことが利用者数の増加に繋がったと考えられる。今後は「利用者数の維持・拡大」を継続しつつ、財政健全性を同時に高める施策を進めていく。その両方を実現すべく車両構成の再編を視野に検討を行う。現状5台の車両のうち1台を、小型の5人～7人乗り車両へサイズダウンすることを検討・実施予定である。燃費・車両維持費・運転手人件費といったコスト削減を見込みつつ、利用実態に合わせた柔軟な運用を進めることで、持続可能な公共交通の実現を目指す。 ・いずれの施策実行に取り組む上でも、第一に地域住民の声を反映しつつ、運行事業者や地域団体と連携して改善を進めて行く。	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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
飯綱町地域公共交通活性化協議会	長電バス株式会社	【運行系統名】 日中予約型デマンドワゴン 【運行区間】 飯綱町内全域	・「利用者数の増加」、「1乗車あたりの公的負担額の抑制」を目標として事業を実施した。 ・運行時間30分拡大と時間・行先を自由とするフルデマンド化への切替 ・長野地域バス共通ICカード「KURURU」へSuica機能搭載 ・町外者(観光客等)への利用範囲拡大 ・乗降データの分析を実施し、利用実態とニーズの把握に努めた。 ・フルデマンド化によりバスヘルパーのサポート体制変更	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	B 【目標】 ①利用者数の維持 R3年度(令和3年4月～令和4年3月)と同程度とする8,963人の実績維持を目指したデマンド全体の利用者数目標 9,000人以上 ②予約型デマンドワゴンへの年間公的負担額1,700万円未満 ③1乗車あたりの公的負担額1,900円/人 【達成状況】 利用者については、2事業者合わせて11,499人となり、目標は達成した。フルデマンド化により日中の利用者が生活に必要な施設にアクセスできていることと、利用対象者の範囲を拡大したことにより観光客等の利用も増大したことが要因として推測される。 (達成) 一方経費面では、予約型デマンドワゴンの年間公的負担額が2,413万円で目標値(年間1,700万円未満)を41.9%上回った。また、1乗車あたりの公的負担額についても2,098円/人であり目標値(1,900円/人)を10.4%上回った。要因として、Suica導入に伴う高齢者割引の適用による運賃収入の減少、燃料費や人件費の高騰など運行事業者の管理費増大による運行経費の増加が影響していると考えられる。(未達成)	・フルデマンド化に伴い、日中の利用者が生活に必要な施設へアクセスできる利便性が確保されたこと、さらには観光客等の需要拡大にも対応できたことが利用者数の増加に繋がったと考えられる。今後は「利用者数の維持・拡大」を継続しつつ、財政健全性を同時に高める施策を進めていく。その両方を実現すべく車両構成の再編を視野に検討を行う。現状5台の車両のうち1台を、小型の5人～7人乗り車両へサイズダウンすることを検討・実施予定である。燃費・車両維持費・運転手人件費といったコスト削減を見込みつつ、利用実態に合わせた柔軟な運用を進めることで、持続可能な公共交通の実現を目指す。 ・いずれの施策実行に取り組む上でも、第一に地域住民の声を反映しつつ、運行事業者や地域団体と連携して改善を進めて行く。	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。

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8年2月24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】 広域バス遠山郷線 【運行区間】 かぐらの湯～上町～飯田駅 前	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、 高校生以下をターゲットに「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A		C ・1運行当たり利用者数(目標5.9人、実績5.8人、達成率98%) ・運行収支(収支欠損額が目標より大、目標未達成) 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が影響した ものと推測する。	ダイヤ及び経路を地区外からの通学児童・生徒が利用できるように調 整し、利用者増を図る。 乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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】 広域バス平岡線 【運行区間】 和田～名古屋山～平岡	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、 高校生以下をターゲットに「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A		B ・1運行当たり利用者数(目標2.5人、実績3.5人、達成率140%) ・運行収支(収支欠損額が目標より大、目標未達成)	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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	信南交通 （株）	【系統名】 広域バス阿島線 【運行区間】 飯田病院前～イオン～飯田 病院前	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、 高校生以下をターゲットに「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A		C ・1運行当たり利用者数（目標17.4人、実績13.7人、達成率78%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 少子化により通学に利用する高校生の減少が影響したものと推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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	信南交通 （株）	【系統名】 広域バス阿島線（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	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、 高校生以下をターゲットに「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A		B ・1運行当たり利用者数（目標9.1人、実績9.9人、達成率109%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成）	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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）	【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	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のための意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、高校生以下をターゲットに「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。	B ・1運行当たり利用者数（目標5.9人、実績5.8人、達成率98％） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 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が影響したものと推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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】 市民バス久堅線 【運行区間】 平栗車庫～市立病院～飯 田駅前	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のための意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、高校生以下をターゲットに「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。	B ・1運行当たり利用者数（目標5.3人、実績5.4人、達成率102％） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成）	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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）	【系統名】 市民バス三穂線 【運行区間】 立石～市立病院～飯田駅 前	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のための意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・利用促進を図った。夏休み中の利用促進を目的として、高校生以下をターゲットに「公共交通の日」（運賃割引）を実施した。	A		C ・1運行当たり利用者数（目標6.5人、実績5.3人、達成率82%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 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が影響したものと推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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】 乗合タクシー竜東線（千代系統） 【運行区間】 千代、龍江、竜丘、松尾	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のための意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・利用促進を図った。	A		B ・1運行当たり利用者数（目標2.0人、実績2.0人、達成率100%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成）	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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
南信州地域 交通問題協 議会	南信州広域 タクシー（有） （有）飯田タ クシー	【系統名】 乗合タクシー竜東線（久堅 系統） 【運行区間】 上久堅、下久堅、松尾	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実 施された。	B ・1運行当たり利用者数（目標2.0人、実績2.1人、達成率105%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成）	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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核 討し、その実施について地域一体となって適切に進 めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公 共交通のさ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	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のた めの意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実 施し、公共交通の周知・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 ・1運行当たり利用者数（目標2.4人、実績1.4人、達成率58%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 少子化により通学に利用する学生の減少が影響した。	高校からの帰宅に特化した路線として、地元地区と連携し対象者への 周知に取り組む。	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	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	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のため の意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・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 ・1運行当たり利用者数（目標2.0人、実績1.9人、達成率95%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 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てこないことが影響していると推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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、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。
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、天龍村	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のため の意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・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 ・1運行当たり利用者数（目標2.0人、実績0.4人、達成率20%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 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てこないことが影響していると推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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、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
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	地域住民・事業者・行政で構成する市民会議部会を8月に開催し、路線維持のため の意見交換を行った。バスの乗り方や時刻表の見方を説明する出前講座を実施し、公共交通の周知・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 ・1運行当たり利用者数（目標2.0人、実績1.7人、達成率85%） ・運行収支（収支欠損額が目標より大、目標未達成） 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てこないことが影響 していると推測する。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報誌での周知により、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、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。
南信州地域 交通問題協 議会	伊那バス（株）	上片桐・大島通学便 役場前～伊那大島駅	子育て支援に繋がる全町的な取り組みとして、小中学生の通学定期券無料交付を実施している。利用が極端に少ない早朝時間帯において減便を実施し、効率化を図った。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	B R7事業年度における輸送人員は、8,204人（対前年比▲71人）となり、目標値9,250人を下回る結果となった。沿線エリア（自治会単位）のR6事業年度の通学定期券利用者（期中平均）131人に対し、R7事業年度127人と想定よりも定期利用が少なかった。	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。少子化の進行を踏まえると、より一層の利用増は見込めない。一方で、朝部活の廃止等により児童生徒の登校時間が集中したことから、車内の混雑状況は悪化している。運行車両の見直し等、改善策を検討していく。	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、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	
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	前事業年度評価の改善点に基づき、以下の2点を計画に反映し、実施した。 (1) こども運賃の新設 → 子育て世代の利用促進を図るため、これまで年齢に関係なく1乗車一律500円 としていた運賃を小中高生250円を新設した。 (2) 免許返納者への対応 → 対象者からの申請に応じ、回数券22枚/年を交付。公共交通を活用した高齢 者の免許返納対策を展開した。	A	事業は計画どおり適切に 実施された。	A	R7事業年度における輸送人員は、7,911人(対前年比+1,698人)となり、目標値6,000 人を達成した。	(1)の他、保育園行事やフリースクールの送迎にもチョイソコの利用を 促したことにより、園児や児童生徒を通じ、子育て世代にもチョイソコ を認識してもらえるようになってきた。知名度が上がってきたことから、 今後は実際の利用に結び付けられるよう具体的な生活シーンでの利用 を提案していく。	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。
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	前事業年度評価の改善点に基づき、以下の2点を計画に反映し、実施した。 (1) こども運賃の新設 → 子育て世代の利用促進を図るため、これまで年齢に関係なく1乗車一律500円 としていた運賃を小中高生250円を新設した。 (2) 免許返納者への対応 → 対象者からの申請に応じ、回数券22枚/年を交付。公共交通を活用した高齢 者の免許返納対策を展開した。	A	事業は計画どおり適切に 実施された。	A	R7事業年度における輸送人員は、7,911人(対前年比+1,698人)となり、目標値6,000 人を達成した。	(1)の他、保育園行事やフリースクールの送迎にもチョイソコの利用を 促したことにより、園児や児童生徒を通じ、子育て世代にもチョイソコ を認識してもらえるようになってきた。知名度が上がってきたことから、 今後は実際の利用に結び付けられるよう具体的な生活シーンでの利用 を提案していく。	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
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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を 確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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（時刻表）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 行なった。	B 目標の1運行あたり平均乗車人数（2024年4月～2025年3月）2.2人に対し、実績1.2 人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通 院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指 し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利 用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利 用者の獲得・確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用 無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目 標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係 る国又は地方公共団体の支出の額に関する目標の 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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を 確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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（時刻表）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 行なった。	B 目標の1運行あたり平均乗車人数（2024年4月～2025年3月）5.4人に対し、実績3.0 人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通 院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指 し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利 用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利 用者の獲得・確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用 無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目 標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係 る国又は地方公共団体の支出の額に関する目標の 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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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（時刻表）の作成、村内全戸配布。	A		B	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得・確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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（時刻表）の作成、村内全戸配布。	A		B	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得・確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)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(2024年4月～2025年3月)2.0人に対し、実績0.8人であった。目標には達しないが、前年度実績より0.3人増加。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)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(2024年4月～2025年3月)2.0人に対し、実績0.3人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A		C	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)5.9人に対し、実績2.9人であった。 沿線の学生利用者が減少したが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A		B	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)5.2人に対し、実績4.4人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を 確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)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 行なった。		B	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)4.7人に対し、実績3.0 人であった。 沿線の学生利用者が減少したが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住 民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線 として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必 要がある。		・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利 用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利 用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用 無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目 標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係 る面又は地方公共団体の支出の額に関する目標の 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	阿智村	【申請番号10】 伍和線第1便 (伍和～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を 確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)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 行なった。		C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)2.5人に対し、実績0.7 人であった。 定期利用者が減少したが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日 常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、 今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要があ る。		・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利 用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利 用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用 無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目 標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係 る面又は地方公共団体の支出の額に関する目標の 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	阿智村	【申請番号11】 伍和線第2便 (駒場～伍和～駒場～屋神 ～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。		A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。		A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)2.4人に対し、実績2.4人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。		・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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	阿智村	【申請番号12】 伍和線第3便 (駒場～屋神～駒場～伍和 ～駒場～屋神～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。		A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。		B 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)5.3人に対し、実績4.3人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。		・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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	阿智村	【申請番号13】 伍和線第4便 (駒場～屋神～駒場～伍和 ～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	B	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)4.6人に対し、実績3.2人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。 ・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額に関する目標の達成状況等についても分析し、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	阿智村	【申請番号14】 伍和線第5便 (駒場～屋神～駒場～伍和 ～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)2.0人に対し、実績0.9人であった。 学生の減少や定期利用者の生活環境の変化による利用者の減少と思われるが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。 ・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額に関する目標の達成状況等についても分析し、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	阿智村	【申請番号15】 浪合線第1便～第3便 (浪合～屋神～駒場～屋神 ～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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。		A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。		B	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)4.4人に対し、実績3.1人であった。 「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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	阿智村	【申請番号16】 智里東線第1便 (智里東～駒場～屋神～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。		A	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。		B	目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)3.8人に対し、実績2.3人であった。 定期利用者の生活環境の変化等による影響もあるが「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A		C	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)2.9人に対し、実績1.2人であった。 定期利用者の生活環境の変化等による影響もあるが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者数が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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。 ・70歳以上の高齢者のバス利用し料金無料化を行うことで高齢者の移動手段を確保。 ・減少傾向にある学生のバス利用について適切な目標設定を行う。 ・観光での利用について近隣自治体とも連携してPRを行う。 ・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(時刻表)の作成、村内全戸配布。	A		B	・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 目標の1運行あたり平均乗車人数(2024年4月～2025年3月)2.0人に対し、実績1.1人であった。 定期利用者の生活環境の変化等による影響もあるが、「駒場線」に接続する重要な支線であり、地域住民の日常生活に必要な買い物・通院をはじめ、社会参加・地域振興につながる路線として、今後も持続的な運行を目指し、効果的で効率的な運行形態へ改善していく必要がある。	・「公共交通地区版」を活用して高齢者サロンや地域の会合でバス利用方法を紹介し、実際の利用についてイメージできるよう働きかけ、利用者の獲得、確保に取り組む。 ・免許返納後の移動手段とするきっかけ作りとして高齢者のバス利用無料を継続する。 ・年度によって学生のバス利用者数が大幅に変動するため、適切な目標設定に努める。 ・バスを利用した「地域めぐり」企画など、イベントでの活用を検討。 ・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収支及び費用に係る国又は地方公共団体の支出の額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) こまどりの湯(伝承センター前) ⇨川路駅 ※12月～3月は伝承センター前 発 (往路1便・復路1便) ※購入補助対象車両での運行 (平成30年度購入)	■利便性向上の取り組み ・高齢者等からの要望の声が上がっていたノンステップバスを導入した。 ・伝承センター前⇨川路駅の出発地を、4月～11月の期間限定でこまどりの湯とし た。また、この便に合わせ、早稲田車庫前で乗継で温田駅へ行けるよう、早稲田 車庫前⇨温田駅を増便した。これにより、これまで利用できなかった住民の利便 性向上を図った。 ■広報・情報発信 ・中学生(阿南第二中学校)が実際にバス路線を料金を払って乗車するバス乗車 体験を実施。 ・高齢者の福祉祭りにおいて、公共バスを会場駐車場に設置し、公共バスの乗り 方案内を実施した。	A	事業が計画に位置付けら れたとおり、適切に実施さ れた	A	【利用者数(人/月)】 目標:305、実績:310(前年比124.1%) ※主に高校生の通学に利用される路線	5路線のうち4路線で目標を達成しており、利用者数が前年度実績を 上回る路線も3路線となっている。今後も以下の取組みを進めながら、 引き続き利用を促し路線を維持していく。 ■利便性向上の取り組み ・利用状況やJRとの接続を踏まえてダイヤを更新する。 ■広報・情報発信 ・中学生および高齢者を対象としたバスの乗り方教室等の開催を多く の町村で行えるよう検討する。 ・運転免許自主返納者支援制度(自主返納者は無料)の周知の継 続。	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収支及び地方公共 団体の支出の額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	(阿南線) 温田駅前⇨川路駅 (往路4便・復路4便) ※購入補助対象車両での運行 (令和2年度購入)		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	【利用者数(人/月)】 目標:849、実績:1,021(前年比107.2%) ※主に高校生の通学や高齢者の通院に利用される路線		
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)		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:561、実績:681(前年比110.2%) ※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		
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4便・復路7便) ※購入補助対象車両での運行 (令和7年度購入)		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	C	【利用者数(人/月)】 目標:670、実績:592(前年比92.1%) ※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		
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) ※購入補助対象車両での運行 (令和3年度購入)		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	【利用者数(人/月)】 目標:56、実績:76(前年比96.4%) ※主に高校生の通学(阿南高校)に利用される路線		
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) ※購入補助対象車両での 運行(令和2年度購入)	■利便性向上の取り組み ・高齢者等からの要望の声が上がっていたノンステップバスを導入した。 ・伝承センター前⇨川路駅の出発地を、4月～11月の期間限定でこまどりの湯とし た。また、この便に合わせ、早稲田車庫前で乗継で温田駅へ行けるよう、早稲田 車庫前⇨温田駅を増便した。これにより、これまで利用できなかった住民の利便 性向上を図った。 ■広報・情報発信 ・中学生(阿南第二中学校)が実際にバス路線を料金を払って乗車するバス乗車 体験を実施。 ・高齢者の福祉祭りにおいて、公共バスを会場駐車場に設置し、公共バスの乗り 方案内を実施した。	A	事業が計画に位置付けら れたとおり、適切に実施さ れた	C	【利用者数(人/月)】 目標:243、実績:189(前年比126.5%) ※主に高齢者の通院や高校生の通学に利用される路線	・本路線は継続しつつ、デマンド運行に力点を置いて住民の移動手段 を確保していく。	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、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収支及び地方公共 団体の支出の額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	豊丘村	堀越線（系統①） 役場～堀越～役場	本年は、令和6年6月からの、橋梁修繕工事、水道管更新工事に伴う一部路線変更とダイヤ改正の状況を継続する形となったが、利用者の利便性を減少させることなく事業を実施することができた。	A	A	当村のような地方部では多くの方が自動車運転免許証を所持しているが、高齢化社会の進展に伴い、免許返納者等の交通弱者の増加が予想される。 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・重要性も増加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運行収入及び収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、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	豊丘村	堀越線（系統②） 役場～堀越～役場					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	佐原線（系統①） 役場～長沢～役場					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	佐原線（系統②） 役場～長沢～役場					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	福島線 役場～福島～役場					
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					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	壬生沢福島線（系統①） 役場～千駄木～役場					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	壬生沢福島線（系統②） 役場～千駄木～役場					
南信州地域 交通問題協 議会	豊丘村	海川阿島北県道線 役場～阿島北～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	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	沿線の70歳以上の高齢者の無料化を始めたことから、高齢者の移動手段を確 保し、外出機会の促進を図るとともに、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。		A	学校の長期休業実施期 間と事業計画において、 事業計画を少なく設定し てしまったため運行日数 が増となったが、ほぼ計 画どおりの運行回数と なった。	B	令和6年6月の計画策定時における年間利用目標は9,840人(令和6年4月から令和 7年3月)に対し、学生及び一般の利用者は8,949人となった。 また、運行経費17,765千円に対し運賃収入は1,406千円と前年度収支に対し914千 円の赤字が増加してしまった。利用者の減少に加え、燃料費の高騰により運行経費 が増加したため、このような結果になったと考えられる。	学生数により利用者数が増えるため、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、高齢者の無料化を引き続き 実施し安定した利用者の確保について検討を行う。 運行経費については、現在も必要な経費のみを計上しているため、 大幅な改善は見込めないが、適正な車両管理により継続した営業努 力に努める。	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。
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	同上		A	計画どおりの運行回数 となった。	B	同上	同上	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
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)	引き続き、村内から高校等へ通学してもらえように、新高校1年生を対象にワークショップを開催した。 また、中学生の課外活動にもバス利用の促進が図れるよう、中学生バスクーポン券の発行を行った。	A	事業が計画に位置付け られたとおり、適切に実施 された。	B	目標値:7.67 実績:7.51 高校生の乗車数は生徒数により減少傾向であり、観光客の利用についても、昨年 を下回った。しかし、高校生を除く村内の方の利用は増加傾向である。	今後も、新高校1年生へのワークショップ、中学生バスクーポン券の 発行を活用して、バス利用の促進を引き続き行う予定である。 大鹿線を行っているバスが老朽化のため事業者と協議を行い更新 を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については、観光客 の利用減少の観点からも目標が達成されなかった 理由について分析し、これを明らかにする必要がある 。その上で、⑥の事業の今後の改善点について は、目標が達成されなかった理由に対応した改善策 及びその具体化について改めて検討し、その実施に ついて地域一体となって適切に進めていくとともに、 今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性 向上や利用促進が図られるよう期待する。
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) 矢野こんにやく〜飯田駅前	目標達成のため、年間152人以上の増加(1週間に1回利用する方を3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、無料バス制度やバスの利用方法について、後期 高齢者の医療制度説明会等で毎月説明を行った。 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「マイバスポート」の作 成支援を行った。 また、高校進学前の中学3年生に対してバス通学について周知を行うとともに、各 世帯に配布される村情報誌にGoogleマップを使用した時刻・経路検索方法等を掲 載することで利用促進を図った。	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	目標利用人数2,000人に対して、利用者は1,613人と目標値の80.7%となった。(前年 度比:△157人) 収入については、目標収入97,600円に対して、有料利用者が739人収入73,900円で 目標の75.7%となった。 無料バスを利用する高齢者の乗車数は毎月ほぼ横ばいで推移していたが、有料利 用者の乗車数が月ごとに大きく増減し、これが影響したものと思われる。 一方で、65歳以上の村民の方に発行する無料バスは24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】 R5:利用者 1,873人 収入 93,600円 R6:利用者 1,770人 収入 87,800円 R7:利用者 1,613人 収入 73,900円	高齢者の利用促進を図るため、引き続き後期高齢者医療制度説明会 や役場窓口・家庭訪問(包括)などで、無料バスやバス利用方法の周 知を行うとともに、「マイバスポート」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。 有料利用者の乗車数向上のため、利用者の年齢層や乗降停留所等 を調査し、時刻表の見直し等利便性を高める取組を行う。また、高校 進学を間近に控えた中学3年生に対し、通学時のバス利用に関する 周知を実施する。さらに、継続してGoogleマップを利用したバス時刻検 査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。

協議会における事業評価結果			協議会における事業評価結果		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案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	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	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	北部タクシー株式会社	系統名:柵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)	4)目標達成・未達成の要因				
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:柵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～高森ショッピングセンターパース～下伊那厚生病院 とおかマルシェ～下伊那厚生病院	①循環型(柵丸あったか、おはよう) 全系統合わせた直近1年間の年間利用者数は、目標設定したR6年6月直後から下降局面に入り始め、一時は6,000人を割り込む手前まで低下。主な要因は、「柵丸あったかバス」のリピーターだった高齢者が亡くなり身体的な要因で利用できなくなった後、それに代わる新たなリピーターを獲得できていなかった状況を反映した結果と言える。対策として新規の高齢者リピーター獲得のための広報を展開したほか、新たに若年層の利用者も増えてきたことが功を奏し、最終的には持ち直して、年間利用者数・平均乗車率ともに前年を上回る結果に落ち着いた。若年層に利用が広がった要因として、「バスたじ」をはじめとするブランディングによって幅広い年代の移動手段としてバスが認知され受け入れられ始めてきた結果と分析する。 ②区域型(たたいま) 年間利用者数は前年より116人増えたものの、デマンド運行による稼働回数も比例して増えたことで、平均乗車率では目標を下回った。今後は、利用者や稼働回数の適正なバランスが取れる安定値を見極め目標設定していきたい。		1)計画目標 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柵丸あったか、おはよう):2.6人 ②区域型(たたいま):2.6人 ■年間利用者数:7,000人 ①循環型(柵丸あったか、おはよう):5,800人 ②区域型(たたいま):1,200人 ※参考 R3実績:4,155人 R4実績:3,916人(前年比▲239人) R5実績:5,225人(前年比+1,309人) R6実績:6,403人(前年比+1,178人)	高齢者の利用促進を図るため、引き続き後期高齢者医療制度説明会や役場窓口・家庭訪問(包括)などで、無料バスやバス利用方法の周知を行うとともに、「マイバスポート」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。 有料利用者の乗車数向上のため、利用者の年齢層や乗降停留所等を調査し、時刻表の見直し等利便性を高める取組を行う。また、高校進学を間近に控えた中学3年生に対し、通学時のバス利用に関する周知を実施する。さらに、継続して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ようにを周知し、利用促進を図る。 1)今後の改善点(目標) ①短期的な視点では、目先の利用者を増やす方策として、「認知一試乗→継続利用」の仕掛けにより新規リピーターの獲得を目指す。 ②中長期的な視点としては、引き続きバス文化の浸透と定着を目指す。	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:柵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～下伊那厚生病院(車両減価償却費等国庫補助金)	②区域型(たたいま) 年間利用者数は前年より116人増えたものの、デマンド運行による稼働回数も比例して増えたことで、平均乗車率では目標を下回った。今後は、利用者や稼働回数の適正なバランスが取れる安定値を見極め目標設定していきたい。		2)結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柵丸あったか、おはよう):2.34人 ②区域型(たたいま):1.93人 ■年間利用者数:6,348人(前年比▲55人) ①循環型(柵丸あったか、おはよう):5,104人 ②区域型(たたいま):1,244人		
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:柵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)	③改善案②:高齢者向け施策の実施 【新規】これまで高齢者本人へ直接的に利用を促す取り組みを中心にってきたが、今後は家族から免許返納を促す際と合わせてバス利用を促進する流れを新たに取入れる。 ⇒「あったかより観客行バスチケット(仮称)」:離れて暮らす年輩した親の運転を心配する子ども等が、免許返納を促す手段としてバスのチケットをプレゼントできるサービス。 【反映状況②】 ・「父の日」(6月)と「敬老の日」(9月)の2回、東証実験(アンケートに答えると70歳以上の父母や祖父母にバスチケットが当たるキャンペーン)を実施。「父の日」は12件の申し込みがあり、一定の需要はあったものの、「敬老の日」は申込3件とほぼ需要がなかった。この結果を元に、プレゼントしたチケットの使用状況も追跡調査しつつ、さらに親にバスチケットを贈れるサービスの導入を検討していきたい。	A 休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		
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:柵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～山吹駅前～下伊那厚生病院	③改善案③:高校生向け施策の実施 ①【継続】卒業を控えた中学3年生向け説明会を3月初旬に開催及び期限付きのお試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。 ②【新規】中学生3年生が年間を通じて取り組む地域学習の授業で「地域公共交通バス」をテーマとして取り扱ってほしい、当事者目線からの利用促進や卒業後の円滑な利用に繋げる。		3)評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柵丸あったか、おはよう):未達成 ②区域型(たたいま):未達成 ■年間利用者数:未達成 ①循環型(柵丸あったか、おはよう):未達成 ②区域型(たたいま):未達成		
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:柵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～高森ショッピングセンターパース～下伊那厚生病院	③改善案④:自家用車中心の世代向け施策の実施 【継続】これまでの実績から、「はじめてのバスたじ」事業を継続。 【反映状況④】 春・夏休み中の小学校低学年を対象に、児童がたじバスに乗って市内を旅するイベント(はじめてのバスたじ)を3回実施し、合計46人(重複なし)の児童が参加。イベント後の参加アンケートでは、児童・保護者共に満足度はほぼ満点評価でバスへの肯定的なイメージを持つきっかけを作れたほか、97%の児童が「また利用したい」、9割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。事業費は参加者が支払う参加費で全額が賄われているため公費投入はゼロであり、非常にコストが低い。 この他、テレビ1局、新聞3紙の取材によってイベントの全容がニュース等で放送され、自前のお客様以外で町民に広くバスの存在を知ってもらうことができた。 2023年にスタートしてから合計111人(重複なし)の児童が参加しており、中長期的な視点に立った「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用等につながる取り組みだと評価できる。		4)目標達成・未達成の要因 ①循環型(柵丸あったか、おはよう) 全系統合わせた直近1年間の年間利用者数は、目標設定したR6年6月直後から下降局面に入り始め、一時は6,000人を割り込む手前まで低下。主な要因は、「柵丸あったかバス」のリピーターだった高齢者が亡くなり身体的な要因で利用できなくなった後、それに代わる新たなリピーターを獲得できていなかった状況を反映した結果と言える。対策として新規の高齢者リピーター獲得のための広報を展開したほか、新たに若年層の利用者も増えてきたことが功を奏し、最終的には持ち直して、年間利用者数・平均乗車率ともに前年を上回る結果に落ち着いた。若年層に利用が広がった要因として、「バスたじ」をはじめとするブランディングによって幅広い年代の移動手段としてバスが認知され受け入れられ始めてきた結果と分析する。 ②区域型(たたいま) 年間利用者数は前年より116人増えたものの、デマンド運行による稼働回数も比例して増えたことで、平均乗車率では目標を下回った。今後は、利用者や稼働回数の適正なバランスが取れる安定値を見極め目標設定していきたい。		
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	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	③改善案⑤:利便性の向上 【継続】R6年度に集約した低未利用バス停に対する利用者や地域住民のニーズを踏まえて令和7年度中の路線変更を実施し、より利便性の高い運行を目指す。 【反映状況⑤】 既存の利用率が低いバス停1箇所について、地域の意向により別の場所への移設を実施した。その他の利用率が低いバス停のうち、地域から存続の希望があった7箇所については、R7年1月～12月の1年間の利用者数が基準値に満たなかった場合は廃止する旨を第18回協議会で決し地域に伝達。各地域のバス停確保に向けた主体的行動を促し、その結果を受けて、R6年1月の第20回協議会において存続可否について協議し決定した。				
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:おはようバス市田(R4.04.01～) 運行区間:下平駅(対ノキネー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)	③改善案⑥:高齢者向け施策の実施 ①【継続】卒業を控えた中学3年生向け説明会を3月初旬に開催及び期限付きのお試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。 ②【新規】中学生3年生が年間を通じて取り組む地域学習の授業で「地域公共交通バス」をテーマとして取り扱ってほしい、当事者目線からの利用促進や卒業後の円滑な利用に繋げる。				
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー株式会社	系統名:たたいまバス市田(R4.04.01～) 運行区間:市田駅～町内全停留所	③改善案⑦:高齢者向け施策の実施 ①【継続】卒業を控えた中学3年生向け説明会を3月初旬に開催及び期限付きのお試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。 ②【新規】中学生3年生が年間を通じて取り組む地域学習の授業で「地域公共交通バス」をテーマとして取り扱ってほしい、当事者目線からの利用促進や卒業後の円滑な利用に繋げる。				

**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8年2月24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	(株)南木曽観光タクシー	路線不定期運行 木曽病院線 妻籠～南木曽駅～木曽病院	経由地に民間診療所があり、住民アンケートの結果、利用が一定数あったことから、新たにバス停を新設した。	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349人のところ210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公的負担額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
南木曾町地域公共交通協議会	(株)南木曾観光タクシー	区域運行北部線北部地区	住民要望もあり、通院バスとの接続を考慮した運行時間を設定した。	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1.1人となった。また運行計画より実績が低下していることでCとした。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる目標と⑤目標・効果達成状況に掲げる目標が異なるため、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
南木曾町地域公共交通協議会	㈱南木曾観光タクシー	区域運行与川線与川地区	住民要望もあり、通院バスとの接続を考慮した運行時間を設定した。	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1.0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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる目標と⑤目標・効果達成状況に掲げる目標が異なるため、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	(株)南木曽観光タクシー	路線定期運行 田立線 南木曽駅～南木曽会館前～弥栄橋	市営診療所や民間診療所があり、住民アンケートの結果、利用が一定数あることから運行時間を設定した。	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2,934人のところ1,059人となった。	田立線利用者から利用実態をヒアリングする。 今後は南部幹線に移行するためダイヤを広域連合と協議する	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。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	おんたけ交通	路線定期運行 保神線 保神～南木曽駅～役場	住民要望もあり、通院バスとの接続を考慮した運行時間を設定した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	観光客利用が高まり、目標5,647人のところ29,078人と増加となった。	保神線利用者から利用実態をヒアリングするとともに、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
南木曾町地域公共交通協議会	(株)南木曾観光タクシー	区域運行田立線田立地区	住民要望もあり、通院バスとの接続を考慮した運行時間を設定した。	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、ここに掲げられた延べ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実利用者数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8年2月24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
木曽地域公共交通活性化協議会	おんたけタクシー(株)	デマンド乗合タクシー(区域運行)	○令和5年7月から令和7年3月まで実証運行を実施。 ○当初は週2日・8地区のみの運行。 ○地域住民の要望等を踏まえ、令和6年4月から運行拡大。 ・8地区のみ⇒上松町内全地区 ・週2日(火・木)⇒週3日(火・水・木) ・乗降可能場所:指定のバス停(上松駅・上松町役場・上松町公民館) ⇒上松町内の希望する場所 ・予約時間:前日17時まで⇒当日可 ○登録者数や利用者数の増加が確認されたことから、令和7年4月から本格運行に移行。 ・登録者数:25人(R5)⇒152人(R6) ・延べ利用者数(1ヶ月あたり):16.6人(R5)⇒46.8人(R6)	A	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	○延べ利用者数は目標2,496人/年以上に対し374人であった。前年同期(R6.4～R6.9)は279人だったため利用者は増加傾向にあるが(34%増)、さらなる利用促進が必要。 ○収支率は目標19%以上に対し4.9%であった。物価高騰・人件費増により運行経費が増加傾向にあるため、前年同期比1.5%の改善にとどまっている。 ○行政負担額は目標4,992千円以下に対し3,111千円であった。 ○ドアツードアの利便性や南部幹線(きそバス)への乗継利用などの周知を強化し、利用促進を図る。 ○収支の状況については、物価高騰や人件費の上昇により、経費が増加傾向にあるため、利用促進を図るとともにより効率的な運行方法の検討を行う。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、適切な評価が行えるよう、生活交通確保維持改善計画に掲げる目標を単年度毎の目標として設定するなどの改善を行っていく必要がある。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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
滑川市地域公共交通会議	滑川市	養輪①(みのわ温泉～中新～滑川駅前)車両減価償却費等国庫補助金	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C ・利用者は9,709人(前年同期8,624人)、1便あたりの輸送人員は5.7人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加したものの、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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、乗継ぎの利便性を向上できるように、コミュニティバスのダイヤを検証する。 ・そのほか、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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を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	養輪② (滑川駅前～みのわ温泉～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、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「の my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者は9,709人(前年同期8,624人)、1便あたりの輸送人員は5.7人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加したものの、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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～滑川駅前)	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「の my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者は9,386人(前年同期8,374人)、1便あたりの輸送人員は5.6人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加したものの、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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)	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「の my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者は9,386人(前年同期8,374人)、1便あたりの輸送人員は5.6人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加したものの、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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～滑川駅前)車両減価償却費等国庫補助金	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B ・利用者数は11,343人(前年同期11,697人)、1便あたりの輸送人員は6.7人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は減少したものの、1便あたりの輸送人員は改善した。これは、R6.8月に実施したダイヤ改正(中学生の下校時間への配慮と便の統合)によるものと考えられる。 ・今後、利用状況の検証や、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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)車両減価償却費等国庫補助金	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B ・利用者数は11,343人(前年同期11,697人)、1便あたりの輸送人員は6.7人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は減少したものの、1便あたりの輸送人員は改善した。これは、R6.8月に実施したダイヤ改正(中学生の下校時間への配慮と便の統合)によるものと考えられる。 ・今後、利用状況の検証や、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別に実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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～滑川駅前)	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者数は8,065人(前年同期8,448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6事業年度と比べると利用者は減少し、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みに実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「の my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者は8,065人(前年同期8,448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6事業年度と比べると利用者は減少し、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。 ・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	・利用者数は 4,676人(前年同期5,578人)、1便あたりの輸送人員は3.5人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は減少し、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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)	・新規利用者獲得のため、市内公共交通の情報も掲載したコミュニティバスのルート図・時刻表を全世帯や商業施設等に配布したほか、市公式LINEやXなどのSNS媒体で運行に関する情報をこまめに発信した。 ・コミュニティバスの認知度向上のため、県内交通事業者と連携し、小学生の運賃を無料にする「親子でおでかけ事業」を夏休みを実施した。また、市内のイベントに合わせて、『「のる my car」無料デー』を実施した。 ・「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継ぎを検証したが、大きなダイヤ改正はなかった。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A ・利用者数は9,309人(前年同期9,150人)、1便あたりの輸送人員は7.0人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加し、目標値を達成した。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体のさらなる利便性等の向上が期待される。	・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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
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	A 計画どおり事業は適切に実施された。		C ・利用者数は7,199人(前年同期6,121人)、1便あたりの輸送人員は5.4人(目標7.0人)であった。 ・令和6事業年度と比べると利用者は増加したものの、目標値は未達成であった。その理由として、自動車運転免許証返納者などの高齢者を中心とした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。 ・今後、利用状況の検証や、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域交通全体の利便性の向上と効率化を図る必要がある。 ・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。 ・そのほか、別の実施しているオンデマンド型の実証運行の状況を踏まえながら、地域にあった運行形態を探っていくものとする。	・新規利用者獲得のための事業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1便あたりの輸送人員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コミュニティバス運営収支率及びコミュニティバス運行負担金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8年2月24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	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 のバス1年間無料乗車証を交付 し、市民バスの乗車機会の創出 を図り、市民バス利用者数の向 上に努めた。 「親子でおでかけ事業」「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 2,402,000人(令和6年度に目標値見直し)の維持 令和6年度実績 2,342,374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6年度実績 21.1% 【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6年度実績 64,132千円 沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を 実施した。これに加え、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。 地域住民の声を聴きながら、ルート及びダイヤの見直しを行っているが、地域内人口が多くない ことから、大幅な利用増には繋がっていない。更なる工夫の余地があると考えられ、オンデマンド 交通など市民バスに代わる新たな移動手段の導入など、地域間でも情報共有を図り更なる利用 促進に取り組む必要がある。 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。 前年度比で利用者数は増加となったが、沿線の人口減少やコロナ以降の生活様式の変化等に より、利用者数はコロナ禍前に戻っていない。自由乗降型のデマンド(一部区間で実施)利用者は 前年比で減少しているが、利用者は存在することから交通弱者の日常の足を確保している。 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 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)6,798人 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)7,971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。魚津市ではAIオンデマンド 交通の実証運行に取り組んでおり、 AIオンデマンド交通を含め魚津市の 公共交通について検討していく。 利用者となる沿線人口が減少し ている。また、免許保有者のう ち、65歳以上の高齢者が占める 割合が上昇していることから、運 転免許証返納が進んでいないこ とが想定され、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。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる 市内公共交通利用者数目標と⑤目標・効果達成状 況に掲げる目標①の値がそれぞれ異なっているた め、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	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	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、魚津市内のバス1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。 「親子でおでかけ事業」(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 2,402,000人(令和6年度に目標値見直し)の維持 令和6年度実績 2,342,374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6年度実績 21.1% 【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6年度実績 64,132千円 沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を実施した。これに加え、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。小学校の縦割り班遠足でも利用してもらい、公共交通の利用啓発及び利用方法の習得に繋がった。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。 地域住民の声を聴きながら、ルート及びダイヤの見直しを行っているが、。更なる工夫の余地があると考えられ、オンデマンド交通など市民バスに代わる新たな移動手段の導入など、地域間でも情報共有を図り更なる利用促進に取り組む必要がある。 コロナ禍前の利用者数には戻っていないが、前年度比では増加傾向にある。昨年度と同様、学生の利用が増えており、回復傾向にある。自由乗降型のデマンド(一部区間で実施)利用者は前年比で増加しており、交通弱者の日常の足を確保している。 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 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)9,605人 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)9,229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。魚津市ではAIオンデマンド交通の実証運行に取り組んでおり、AIオンデマンド交通を含め魚津市の公共交通について検討していく。 利用者となる沿線人口が減少している。また、免許保有者のうち、65歳以上の高齢者が占める割合が上昇していることから、運転免許証返納が進んでいないことが想定され、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。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる市内公共交通利用者数目標と⑤目標・効果達成状況に掲げる目標①の値がそれぞれ異なっているため、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	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	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 バス1年間無料乗車証を交付し、市 民バスの乗車機会の創出を図り、市 民バス利用者数の向上に努めた。 「親子でおでかけ事業」「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　2,402,000人(令和6年度に目標値見直し)の維持 令和6年度実績　2,342,374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6年度実績　21.1% 【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6年度実績　64,132千円 沿線自治体と共同で、夏休みに保護者と同伴の小学生を無料とする「親子でおでかけ事業」を 実施した。これに加え、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。 地域住民の声を聴きながら、ルート及びダイヤの見直しを行っているが、地域内人口が多くない ことから、利用者数が前年度比で減少傾向にある。更なる工夫の余地があると考えられ、実証運 行を行っているオンデマンド交通など市民バスに代わる新たな移動手段の導入も含め、地域間で も情報共有を図り更なる利用促進に取り組む必要がある。 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 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)12,151人 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)11,823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。 魚津市ではAIオンデマンド交通の 実証運行に取り組んでおり、AIオン デマンド交通を含め魚津市の公共交 通について検討していく。 利用者となる沿線人口が減少して いる。また、免許保有者のうち、65歳 以上の高齢者が占める割合が上昇 していることから、運転免許証返納 が進んでいないことが想定され、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。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる 市内公共交通利用者数目標と⑤目標・効果達成状 況に掲げる目標①の値がそれぞれ異なっているた め、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	魚津市	運行系統名： 片貝ルート (東蔵～電鉄 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 バス1年間無料乗車証を交付し、市 民バスの乗車機会の創出を図り、市 民バス利用者数の向上に努めた。	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　2,402,000人(令和6年度に目標値見直し)の維持 令和6年度実績　2,342,374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6年度実績　21.1% 【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6年度実績　64,132千円 【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6年度実績　75.87人/日 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)の市民バス全体の小中高校生の利用率は27.8%で あったが、片貝ルートについては 54.9% 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」を 実施した。これに加え、夏休み以外にも利用できる「親子でおでかけきつぷ」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 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)20,872人 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)22,307人	沿線人口が減少し、65歳以上高齢 者の免許証返納が進んでいない。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、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、 利用者の確保を目指していく。 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。 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。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる 市内公共交通利用者数目標と⑤目標・効果達成状 況に掲げる目標①の値がそれぞれ異なっており、ま た、⑤に掲げる目標④が生活交通確保維持改善計 画に位置付けられていないため、整合を図る必要が ある。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		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	魚津市	運行系統名: 西布施ルート (大沢～電鉄 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 意見を聴取し決定した。 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、魚津市内のバス1年間無料乗車証を交付し、市民バスの乗車機会の創出を図り、市民バス利用者数の向上に努めた。	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 2,402,000人(令和6年度に目標値見直し)の維持 令和6年度実績 2,342,374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6年度実績 21.1% 【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6年度実績 64,132千円 【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6年度実績 53.59人/日 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)の市民バス全体の小中高校生の利用率は27.8%であったが、西布施ルートについては 42.9% 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」を実施した。これに加え、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)8,024人 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)16,739人 令和7年度(令和6年10月～令和7年9月)15,756人	沿線人口が減少し、65歳以上高齢者の免許証返納が進んでいない。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、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、利用者の確保を目指していく。 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。 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。	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。なお、生活交通確保維持改善計画に掲げる市内公共交通利用者数目標と⑤目標・効果達成状況に掲げる目標①の値がそれぞれ異なっており、また、⑤に掲げる目標④が生活交通確保維持改善計画に位置付けられていないため、整合を図る必要がある。

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

令和8年2月24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	
高岡市地域公共交通活性化推進協議会	高岡交通株式会社	地域タクシー「もりまる」	運営主体である地域団体において、新規の停留所設置や、LINEの使い方説明等、利用の周知を図った。	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。	B	目標値 【利用者数】年間790人以上(春・夏・秋季40人／月以上、冬季118人／月以上) 【乗合率】春・夏・秋季1.6人以上、冬季2.8人以上 実績値 【利用者数】年間604人 【乗合率】春夏秋期1.6人、冬期2.7人 冬季以外の期間については目標を達成した一方、冬季の降雪が少なかった影響により、例年と比べ学生利用者の需要が伸びず、年間利用者と冬季便の乗合率が未達となった。	学生以外の継続的な利用者を増やすべく、令和8年度より、新たに病院を目的地とした運行ルートを開始しており、その周知に努めるほか、地域が主体となって、住民の外出するきっかけづくりに取り組む。	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を図られるよう期待する。なお、⑤の目標・効果達成状況については、生活交通確保維持改善計画に掲げる利用者数に関する目標と異なっているため、整合を図る必要がある。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
高岡市地域公共交通活性化推進協議会	中田地区コミュニティ協議会	ノッカル中田	地域住民と話し合いを行いながら、新たな運行ルートについて検討を行ったほか、持続可能な運行体制づくりとして商工会青年部、PTAと連携しながら子育て世代の住民ドライバーの獲得、育成に取り組んだ。	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 目標値 【利用者数】年間240人以上(20人／月以上) 【乗合率】1.1人以上 実績値 【利用者数】年間178人(15人／月) 【乗合率】1.0人 継続的な利用者は増えてきている一方、新規の会員登録者の利用が見込みよりも少なかったことから、年間利用者の目標は未達となった。	地域住民から意見を吸い上げながら、停留所の新設やダイヤの見直しに取り組み、利用者の増加を目指すほか、継続して運転手の確保に取組むことで、持続可能な運行体制の整備に努める。	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
高岡市地域公共交通活性化推進協議会	高岡交通株式会社	地域タクシー「のむタク」	地区住民が主体となって事業チラシの配布や使い方の説明等、周知活動に取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	目標値 【利用者数】年間816人以上(68人／月以上) 【乗合率】1.2人以上 実績値 【利用者数】年間438人(月36.5人) 【乗合率】1.16人 継続的な利用者は増えており、利用者の満足度も好評である一方、新規の会員登録者の獲得が想定を下回ったことから年間利用者及び乗合率は未達となった。	停留所の数が多いことで、利用者の多様なニーズには応えられている一方、ニーズに応じていくことで、乗合が上手く発生せず、別のタクシーが増発で出るような状況が見受けられる。このことから、停留所の数を見直し、強制的に乗合を発生させていくよう改善を図るほか、新規利用者の獲得増を目指したインセンティブについて検討していく。	協議会における事業評価結果の③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8年2月24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	桜井交通(株)	運行系統名 ・愛本本線(愛本コミュニティタクシー) 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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・令和7年4月、別地区から本系統に接続する系統を新設し、新たな利用者の確保を図った。 ・事業者との意見交換を必要に応じて実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題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 <u>(1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数</u> 令和7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 2,453人 R5.10～R6.9 : 2,970人 R6.10～R7.9 : 2,900人 <u>(2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額</u> 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】当該系統財政負担額 R4.4～R5.3 : △2,512円/人 R5.4～R6.3 : △2,658円/人 R6.4～R7.3 : △3,041円/人 <u>(3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額</u> 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】当該系統収支額 R4.4～R5.3 : △8,556,384円 R5.4～R6.3 : △10,110,669円 R6.4～R7.3 : △10,955,158円	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も前年と同程度となった。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額についても、目標値を下回る結果となった。これには、近年の物価高騰による運行経費の増加が影響していると考えられる。 ・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、事業者や地元自治振興会との意見交換、利用者へのアンケート等を実施し、路線の利便性向上と利用促進に向けて、現行のルートやダイヤの見直しも含め検討を行う。 ・地元の自治振興会とも連携し、公共交通の利用促進に向けた情報発信及びPRを継続的に実施する。	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、市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。	

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
黒部市公共交通戦略推進協議会	桜井交通(株)	運行系統名 ・石田三日市線 運行区間 (令和7年3月まで) ・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 (令和7年4月から) ・犬山東～あお一よ ・あお一よ～あお一よ ・通勤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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・近年新たに整備された大型商業施設や市の施設を経由するよう令和7年4月からルート及びダイヤの大幅な見直しを行い、新規利用者の確保を図った。 ・ルート及びダイヤの見直しにあたっては、事業者だけでなく地元自治振興会とも連携して協議を行った。	A	計画に位置付けられた事業は適切に実施された。	C (1)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数 令和7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 7,577人 R5.10～R6.9 : 7,233人 R6.10～R7.9 : 7,156人 (2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】当該系統財政負担額 R4.4～R5.3 : △1,095円/人 R5.4～R6.3 : △1,389円/人 R6.4～R7.3 : △1,757円/人 (3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】当該系統収支額 R4.4～R5.3 : △9,054,669円 R5.4～R6.3 : △10,046,548円 R6.4～R7.3 : △12,993,846円	・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。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額についても、目標値を下回る結果となった。これには、近年の物価高騰による運行経費の増加が影響していると考えられる。 ・見直し後の乗降データの収集・分析を行い利用実態の把握に努めるとともに、利用者や地元自治振興会の意見を聞きながら、必要に応じてさらなる見直しやバス停の改善等を検討する。 ・地元の自治振興会とも連携し、公共交通の利用促進に向けた情報発信及びPRを継続的に実施する。	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、市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数の観点からも目標が達成されなかった理由について分析し、これを明らかにする必要がある。その上で、⑥の事業の今後の改善点については、目標が達成されなかった理由に対応した改善策及びその具体化について改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果	
黒部市公共交通戦略推進協議会	くろべ交通(株)	運行系統名 ・田家野一中山エリア 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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・事業者との意見交換を必要に応じて実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題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7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 590人 R5.10～R6.9 : 626人 R6.10～R7.9 : 690人 (2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】デマンドタクシー財政負担額 R4.4～R5.3 : △2,371円/人 R5.4～R6.3 : △2,798円/人 R6.4～R7.3 : △2,719円/人 (3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】デマンドタクシー収支額 R4.4～R5.3 : △6,102,143円 R5.4～R6.3 : △5,649,622円 R6.4～R7.3 : △5,318,473円	・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。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額については、目標値を下回る結果となったが、デマンドタクシー全体では若干の改善傾向にある。 ・引き続き、乗降データの収集・分析や事業者・地元自治振興会との意見交換を実施し、利用実態の把握や路線の利便性向上と利用促進に努める。 ・地元への制度周知を改めて行い、利用者登録やデマンドタクシー利用のさらなる増加を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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	
黒部市公共交通戦略推進協議会	くろべ交通(株)	運行系統名 前沢－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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・制度の周知及び利用促進、新規利用者確保のため、地元町内会で利用の仕方についての説明会を実施した。 ・事業者との意見交換を必要に応じて実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題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7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 462人 R5.10～R6.9 : 172人 R6.10～R7.9 : 178人 (2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】デマンドタクシー財政負担額 R4.4～R5.3 : △2,371円/人 R5.4～R6.3 : △2,798円/人 R6.4～R7.3 : △2,719円/人 (3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】デマンドタクシー収支額 R4.4～R5.3 : △6,102,143円 R5.4～R6.3 : △5,649,622円 R6.4～R7.3 : △5,318,473円	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も前年と同程度となった。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額についても、目標値を下回る結果となったが、デマンドタクシー全体では若干の改善傾向にある。 ・引き続き、乗降データの収集・分析や事業者・地元自治振興会との意見交換を実施し、利用実態の把握や路線の利便性向上と利用促進に努めるほか、新規利用者確保のための地元への制度周知を行っていく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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	
黒部市公共交通戦略推進協議会	くろべ交通(株)	運行系統名 ・村樺・大布施地区 運行区間 ・村樺・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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・制度の周知及び利用促進、新規利用者確保のため、地元町内会等で利用の仕方についての説明会を実施した。 ・事業者との意見交換を必要に応じて実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題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7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 910人 R5.10～R6.9 : 911人 R6.10～R7.9 : 936人 (2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】デマンドタクシー財政負担額 R4.4～R5.3 : △2,371円/人 R5.4～R6.3 : △2,798円/人 R6.4～R7.3 : △2,719円/人 (3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】デマンドタクシー収支額 R4.4～R5.3 : △6,102,143円 R5.4～R6.3 : △5,649,622円 R6.4～R7.3 : △5,318,473円	・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。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額については、目標値を下回る結果となったが、デマンドタクシー全体では若干の改善傾向にある。 ・引き続き、乗降データの収集・分析や事業者・地元自治振興会との意見交換を実施し、利用実態の把握や路線の利便性向上と利用促進に努める。 ・地元への制度周知を改めて行い、利用者登録やデマンドタクシー利用のさらなる増加を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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	
黒部市公共交通戦略推進協議会	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(令和7年4月)や回数券の販売を実施した。 ・市広報(令和7年4月号)にて公共交通の利用者数や収支状況のほか、公共交通を利用することのメリット等に関する特集記事を掲載し、利用促進を図った。 ・事業者との意見交換を必要に応じて実施し、利用者の増加に向けた課題の整理や、課題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7年度実績値:12,972人 (同年目標値:14,800人) 【参考】当該系統利用者数 R4.10～R5.9 : 293人 R5.10～R6.9 : 299人 R6.10～R7.9 : 307人 (2)市内路線バス・コミュニティ交通の利用者一人当たりの財政負担額 令和7年度実績値:△2,260円/人 (同年目標値:△1,664円/人以内) 【参考】デマンドタクシー財政負担額 R4.4～R5.3 : △2,371円/人 R5.4～R6.3 : △2,798円/人 R6.4～R7.3 : △2,719円/人 (3)市内路線バス・コミュニティ交通の収支額 令和7年度実績値:△29,267,477円 (同年目標値:△26,483,000円以内) 【参考】デマンドタクシー収支額 R4.4～R5.3 : △6,102,143円 R5.4～R6.3 : △5,649,622円 R6.4～R7.3 : △5,318,473円	・市内路線バス・コミュニティ交通の利用者数は目標を達成することができず、当該系統の利用者数も前年と同程度となった。 ・一人当たりの財政負担額及び収支額についても、目標値を下回る結果となったが、デマンドタクシー全体では若干の改善傾向にある。 ・引き続き、乗降データの収集・分析や事業者・地元自治振興会との意見交換を実施し、利用実態の把握や路線の利便性向上と利用促進に努めるとともに、地元への制度周知を改めて行い、利用者登録やデマンドタクシー利用のさらなる増加を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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8年2月24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) 2 津沢線(石動駅南口発) 3 津沢線(循環) 4 正得線(七社発) 5 正得線(石動駅南発) 6 宮島線(スクールバス便) 7 宮島線 8 南谷線 9 蟹谷線 10 デマンドタクシー 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、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でも運行状況を発信した。また、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。 また、チョイソコおやべ停留所マップの市ホームページ掲載や、会員登録のネット申請を受け付ける体制を整えるなど、誰もが利用しやすい環境整備を行った。 2 利用実態調査 チョイソコおやべの運行について、令和6年10月7日から10月13日にかけてチョイソコおやべ利用者アンケート調査を実施した。 3 市営バスの再編 通勤通学の利用が多い平日朝夕の時間帯はメルバスの運行を維持しつつ、日中はチョイソコおやべの運行をメインとすることで、無駄のない交通サービスの提供を行った。	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。	1 目標・効果 【路線型(メルバス)】 過年度の実績を基に1便あたり利用者数を4.0人/便とする目標とした。 【区域運行型(チョイソコおやべ)】 乗合率を1.40人とする目標を設定した。 2 達成状況 【路線型(メルバス)】 令和7年度の1便あたり利用者数は4.4人/便と目標を上回った。 ●1便あたり利用者数(単位:人/便) R1年度:5.1 R2年度:4.5 R3年度:4.2 R4年度:4.1 R5年度:4.1 R6年度:4.6 R7年度:4.4 路線ごとの利用者数には大きな差があり、宮島線は1.0人/便を下回っているため、今後も利用推移を注視する。 なお、全体利用者数の推移は以下のとおりである。 ●利用者数(単位:人) R1年度:54,231 R2年度:46,990 R3年度:43,471 R4年度:43,347 R5年度:39,415 R6年度:12,278 R7年度:12,737 【区域型(チョイソコおやべ)】 令和7年度の乗合率は1.35人と目標値には至らなかったが、前年度と比較しても上昇していることから、順調に運行しているものと考え、 ●乗合率(単位:人) R5年度:1.12 R6年度:1.29 R7年度:1.35 ●利用者数(単位:人) R5年度:1,959 R6年度:23,150 R7年度:25,959	利用者実態調査により公共交通機関の利用目的・頻度の変化などを調査するとともに、利用者ニーズの把握や課題を明確化するなどし、その解決を図る。 通勤通学の利用が多い平日朝夕の時間帯は、定時定路線のメルバスの運行により、また、日中は交通弱者の生活を支える移動手段として区域運行型のチョイソコおやべを運行し、それぞれの長所を活かした交通サービスの組み合わせを継続し、公共交通の持続可能性を高めていく。	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、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つて適切に進めていくとともに、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8年2月24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	県・町イベント等と連携し、公共交通の利用促進を図った。	A	当初の計画通り事業を実施することができた。	B 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57.0%以上に設定していたところ、66.46%となった。 主な要因は、定期的利用者と新たな利用者が徐々に増えており、第1便の利用頻度が上がった。	白萩線については、前年度より、土曜日の運行稼働割合は4.0%(22人)増、平日の運行稼働割合は8.9%(312人)増であった。定期的利用者に加え、新たな利用者も徐々に増えている。 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く、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。 しかし、町全体のバランス(狭隘道路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利用状況を注視している路線もあるが、白萩線については、継続運行と一層の利用者拡大に努めたい。 また、引き続きイベント事業との連携や介護予防教室等のお出かけ事業での利用促進や周知に努めたい。	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、ここに掲げられた計画運行便数に対する実績稼働率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利用者数及び収支率、支出額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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス A1宮崎境線(1～6便・基本)	R7.3月より役場を経由する便を設定し、役場へのアクセスを向上させた。。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	主要道に沿った集落形成は地域交通との相性が良く、簡便な経路設定で多くのニーズをカバーできる。R7.3月ダイヤ改正の効果を注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス A1宮崎境線(1～6便・木曜)	R7.3月以降も役場を経由しない便を木曜日のみ継続している。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	主要道に沿った集落形成は地域交通との相性が良く、簡便な経路設定で多くのニーズをカバーできる。R7.3月ダイヤ改正による影響を注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス A1宮崎境線 (7～10便)	R7.3月鉄道ダイヤ改正に伴い接続を考慮したダイヤへ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	減便による夕方時間帯への影響などを注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス A1宮崎境線(11～14便)	R7.3月より20時以降の運行系統(夜間最終便)を減便した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	現役世代の通勤時間帯に関わらず需要が乏しいことを踏まえ減便。減便による結果次第では運行エリアが限定された路線型での対処が正しいのか否かについても見極めが求められる。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス B笹川線	R7.3月鉄道ダイヤ改正に伴い接続を考慮したダイヤへ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100＝6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659＝1,493となり、目標数値に達した。	高低差の激しい笹川集落では、バス停までのファースト・ラストワンマイルの課題が根深く、路線型との親和性を慎重に判断し、一部デマンド型への切り替えも検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス C草野赤川線	R7.3月より減便したが経路を変更して街中アクセスを高めている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	中心部から比較的近距離の草野集落・赤川集落では、民間タクシーとの棲み分けが難しく、路線型のメリットを生かしきれていないのが現状である。R7.3月ダイヤ改正による効果を注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバスD1南保線	R7.3月より増便し運行間隔を狭め、潜在的なニーズの掘り起こしを図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100＝6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659＝1,493となり、目標数値に達した。	山間部の移動不便地域として地域交通の必要性が極めて高く、特定道路上に多くの集落が形成されている。R7.3月ダイヤ改正による効果を注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバスD2山崎線	R7.3月鉄道ダイヤ改正に伴い接続を考慮したダイヤへ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	潤沢な運行本数が恩恵となり、安定的な利用を維持しているが、他路線と走行区間が重複する場所もあるため、利便性を維持しながら、全体最適の視点で路線再編も検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス E1 藤塚線	R7.3月鉄道ダイヤ改正に伴い接続を考慮したダイヤへ。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175－運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	沿線に点在する複数の団地型住居は、立地適正化や住みやすさの観点で地域交通の充足が必要であり、今後も運行本数を維持しながら、買い物や通院等に用いられ易い時刻設定を検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	あさひまちバス F大家庄線	R7.3月より沿線付近の交通空白を確実に解消する経路に変更するとともに、増便し運行間隔を短縮することで、使いやすさの向上を図っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 指標1 【路線運行系統】年間利用者数17,659÷人口10,248＝1.7回/人となり、目標数値に達しなかった。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【路線運行系統】運賃収入1,797,600÷経費28,160,175×100=6.4%となり、目標数値に達しなかった。 指標4 【路線運行系統】(経費28,160,175-運賃収入1,797,600)÷年間利用者数17,659=1,493となり、目標数値に達した。	R7.3月ダイヤ改正による効果を注視する。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	ノッカルあさひまち地区コース	夜間の新たな移動手段としての本システムの可能性を探っている。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 指標1 【区域運行系統】年間利用者数 $1,353 \div 10,248 = 0.1$ 回/人となり、目標数値を達成した。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【区域運行系統】運賃収入 $489,181 \div$ 経費 $1,759,023 \times 100 = 27.8\%$ となり、目標数値を上回った。 指標4 【区域運行系統】(経費 $1,759,023 -$ 運賃収入 $489,181) \div$ 年間利用者数 $1,353 = 939$ となり、目標数値を上回った。	極めて利用者の少ない一部のバス路線を本システムに移行し、適材適所の供給配置を図り地域交通運営の健全化を模索していく。	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
朝日町地域公共交通活性化協議会	朝日町	ノッカルあさひまちらくち～のコース	生活の豊かさ・彩りに直結する移動の足として運行を継続する。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 指標1 【区域運行系統】年間利用者数 $1,353 \div 10,248 = 0.1$ 回/人となり、目標数値を達成した。 指標2 【路線・区域】全体の免許返納特典取得者数は66人、うち公共交通利用券の取得者数は5人であり、商品券を選択する者が多かった。 指標3 【区域運行系統】運賃収入 $489,181 \div$ 経費 $1,759,023 \times 100 = 27.8\%$ となり、目標数値を上回った。 指標4 【区域運行系統】(経費 $1,759,023 -$ 運賃収入 $489,181) \div$ 年間利用者数 $1,353 = 939$ となり、目標数値を上回った。	温浴施設利用者からドライバーも募ることで、輸送力のさらなる確保を続けていく。また、運行日の拡大も視野に検討していく。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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8年2月24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：ひみ番屋街經由氷見市民病院 運行系統名：ひみ番屋街 運行系統名：市街地循環左回り 運行系統名：市街地循環右回り ※公有民営方式車両購入費国庫補助金による車両購入	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 JR氷見線との乗り継ぎ時に1日フリー乗車券の特典を付与する事業を実施し、利用促進を図った。 3 令和7年7月19日～8月31日まで、県内全市町村で親子でおでかけ事業を実施し、氷見市内のすべての小学生に無料乗車券付きのチラシを配布し、利用促進を図った。 4 老朽化したバス車両の更新のために新型車両を購入し、新たにラッピングを施工した。令和6年12月15日から新型車両による運行を開始し、広報への掲載等により周知を図った。 5 老朽化したバスの更新を行い、利便性の確保及び経費削減を図った。		A	事業が計画に位置付けされた通り、適切に実施された。	A	1 目標 ・1便あたりの利用者数目標値 平日5.7人、土日祝日10.0人 ・系統別の利用者数 ①ひみ番屋街經由氷見市民病院3,600人 ②ひみ番屋街7,900人 ③市街地循環左回り7,500人 ④市街地循環右回り6,800人 2 効果達成状況 ・1便あたりの利用者数 平日7.5人、土日祝日10.4人 ・系統別の年間利用者数 ①ひみ番屋街經由氷見市民病院4,930人 ②ひみ番屋街8,456人 ③市街地循環左回り9,322人 ④市街地循環右回り8,272人	1 継続的に乗降調査を実施し、利用実態を把握することで、利用促進への取組みにつなげる。 2 JR氷見線と連携した利用促進事業として、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今後も継続して実施する。 3 今後も市街地散策マップ等にバス経路・停留所・時刻表を掲載することで、利用促進につながる情報発信を行う。 4 今後も小学校の児童向けに無料乗車券付きチラシを配布する「親子でおでかけ事業」を実施することで、公共交通機関の利用促進に向けた意識醸成を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの利用者数及び系統別の年間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収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、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	
氷見市地域公共交通活性化協議会	特定非営利活動法人 余川谷地域活性化協議会	余川谷地域から市街地の指定停留所を結ぶ、ドアtoドアによる区域運行(デマンド方式)にて、平日及び土曜日に運行する。 【運行時間】8時～18時 【予約受付】電話予約受付可能時間9時～15時(利用希望時間の30分前までに予約)	令和5年10月からデマンド方式による本格運行を開始し、利用者の確保に向けた会員募集チラシを地域住民へ配布し、利用促進を図った。	A	事業が計画に位置付けされた通り、適切に実施された。	A	1: 目標 ・1日あたりの利用者数 17人以上/日 2: 効果達成状況 ・1日あたりの利用者数 17人/日	1 デマンド運行に伴う予約受付・配車業務の充実を図るなど、引き続き利便性の向上や効率的な運行を図る。 2 住民ニーズに応じて、バス停留所を追加するなど、更なる外出機会の創出を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1日あたりの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収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、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。

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8年2月24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	となみ観光交通(株)	チョイソコとなみ 運行区域:市内全域	・チョイソコとなみの運行区域を市内全域に拡大し、日中の移動をチョイソコとなみがカバーすることにより、市営バスはダイヤや路線を見直し、朝・夕中心の運行とすることで棲み分けをし、効率的な運行とした。 ・チョイソコとなみに対する民間事業者の協力を募るウチマチサポーターについて、有料とすることにより、自主財源の確保を図った。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	B ・運行計画便数に対する利用人数 目標:3.0人以上 実績:6.3人 チョイソコとなみ会員登録者数の増加により、利用人数も増加している。 ・収支率 目標:現状より改善(令和5年度実績:4.41%) 実績:8.61% 利用人数の増加による運賃収入の増加や、ウチマチサポーターの有料化による協賛金収入により収入が増加し、目標を達成している。 ・公的負担額 目標:60,000千円以下 実績:60,136千円 お試しとして、無料で協力いただいていたウチマチサポーターを有料化したところ民間事業者からの協賛金が想定よりも下回ったことにより、目標値には達していない。	会員数と利用者数を増やし、更に収支率を改善するために、タクシー事業とのバランスを考慮しつつ、チョイソコとなみの利便性を向上させることを検討する。民間事業者への周知を図り、ウチマチサポーターの増加に努める。	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、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つて適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進を図られるよう期待する。

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8年2月24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	
射水市地域公共交通活性化協議会	海王交通(株) 三島野観光(有)小杉タクシー	「のるーと射水」北東	令和7年度新規事業のため、前回の事業評価なし。	A	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	R7年度の補助対象期間はR7.4～R7.9(6か月)であるため、年間で目指す水準を設定している目標値についてはその1/2で算出。 ①利用者数 【目標】30,000人 以上 【実績】29,465人 →現時点では未達成だが、利用者数の増加する冬季(12月～2月)を考慮すると目標値の達成が見込まれるため、A評価とする。 ②収支差額 【目標】21,500千円 以下 【実績】19,578千円(達成) ③収支率 【目標】12.2%以上 【実績】18.2%(達成)	・R8年度以降は、利用者の多い冬季を含む通年で目標・効果達成状況を把握することとなることから、目標は達成し続けることができる見込み。 ・今後も、利用実態を踏まえ、運行台数や乗降場所等の見直しを行うなど、利便性向上策を講じ、利用者の増加に努める。 ・また、交通結節点やバス停等において、見やすく、分かりやすい時刻表や路線図の他、デマンド交通の利用方法等の情報提供を行い、利用を促す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
射水市地域公共交通活性化協議会	エムアールテクノサービス㈱	「のるーと射水」南東車両購入を含む	令和7年度新規事業のため、前回の事業評価なし。	A 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 R7年度の補助対象期間はR7.4～R7.9(6か月)であるため、年間で目指す水準を設定している目標値についてはその1/2で算出。 ①利用者数 【目標】35,000人 以上 【実績】29,638人 →現時点では未達成だが、利用者数の増加する冬季(12月～2月)を考慮するとともに、利用者の利便性向上のため、一部区域において、コミュニティバスの運行を再開したことから、コミュニティバスの利用者数も含めると目標値の達成が見込まれるため、A評価とする。 (コミュニティバス利用者(推計)を含めると34,834人) ②収支差額 【目標】24,000千円 以下 【実績】19,671千円(達成) ③収支率 【目標】12.2%以上 【実績】18.2%(達成)	・R8年度以降は、利用者の多い冬季を含む通年で目標・効果達成状況を把握することとなることから、コミュニティバス利用者数も含めると目標は達成し続けることができる見込み。 ・今後も、利用実態を踏まえ、運行台数や乗降場所等の見直しを行うなど、利便性向上策を講じ、利用者の増加に努める。 ・また、交通結節点やバス停等において、見やすく、分かりやすい時刻表や路線図の他、デマンド交通の利用方法等の情報提供を行い、利用を促す。	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。ただ、⑥の事業の今後の改善点について、当該事業の補助対象外であるコミュニティバスの利用者数も実績に含めていることから、利用者数目標を達成しているとはいえないのではないかと考える。

**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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	系統名: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)	運行事業者は、運転士の接遇や乗り心地の改善などサービスの向上に努めることで、利用者の満足度の向上を図った。また、運行事業者・町が一体となって地域公共交通の持続性向上や利用促進のため連携した。	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	利用者は前年同時期(R5.10～R6.9)に比べ8.5%増加した。さらにコミュニティバス事業全体の収入も5.3%増加したが、燃料費高騰などの影響により、収支率は11.2%に留まった。令和6年能登半島地震の影響で一時的に利用者数が大幅に落ち込んだが、回復基調にある。	運転士の接遇や乗り心地の改善といったサービスの向上に加え、バスロケーションシステムの導入や無料パスポートの作成など、新たな利便性向上策及び利用促進策を展開する。	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、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
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	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)	運行事業者は、運転士の待遇や乗り心地の改善などサービスの向上に努めることで、利用者の満足度の向上を図った。また、運行事業者・町が一体となって地域公共交通の持続性向上や利用促進のため連携した。	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	利用者は前年同時期(R5.10～R6.9)に比べ8.5%増加した。さらにコミュニティバス事業全体の収入も5.3%増加したが、燃料費高騰などの影響により、収支率は11.2%に留まった。令和6年能登半島地震の影響で一時的に利用者が大幅に落ち込んだが、回復基調にある。	運転士の待遇や乗り心地の改善といったサービスの向上に加え、バスロケーションシステムの導入や無料パスポートの作成など、新たな利便性向上策及び利用促進策を展開する。	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、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
内灘町地域公共交通協議会	日本海観光バス(株)	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)	運行事業者は、運転士の待遇や乗り心地の改善などサービスの向上に努めることで、利用者の満足度の向上を図った。また、運行事業者・町が一体となって地域公共交通の持続性向上や利用促進のため連携した。	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	利用者は前年同時期(R5.10～R6.9)に比べ8.5%増加した。さらにコミュニティバス事業全体の収入も5.3%増加したが、燃料費高騰などの影響により、収支率は11.2%に留まった。令和6年能登半島地震の影響で一時的に利用者が大幅に落ち込んだが、回復基調にある。	運転士の待遇や乗り心地の改善といったサービスの向上に加え、バスロケーションシステムの導入や無料パスポートの作成など、新たな利便性向上策及び利用促進策を展開する。	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、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8年2月24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
能登町地域公共交通協議会	能登町	能登町予約制乗合タクシーエリア1～6及び7	乗合率を高めるため、制度の周知、利用の呼びかけを行った。利用者数は増加している。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 3つの目標のうち、2つを達成、1つは未達 目標1:収支率23.9%以上 →20.4% 目標2:利用者数4,500人 →4,775人 目標3:財政負担1,300万円以下 →1,270万円	乗合率の上昇、AIデマンドやキャッシュレスシステムなどの導入、町民以外への利用の拡大を検討する。	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つて適切に進めていくとともに、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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点	評価結果
七尾市地域 公共交通協 議会	七尾市	■中島元気バス ①鈍打・熊木方面 すこやか～横田バス停～別所集会所 ②鈍打・熊木方面(朝・夜便) 古江入り口～横田バス停～中島地区コ ミュニティセンター前 ③西岸方面 すこやか～瀬嵐集会所～横見集会所 ④西岸方面(朝・夜便) 横見集会所～瀬嵐集会所～中島地区コ ミュニティセンター前 ⑤豊川方面 すこやか～土川バス停～萩谷バス停 ⑥豊川方面(朝・夜便) 萩谷バス停～土川バス停～中島地区コ ミュニティセンター前 ⑦笠師保方面 第1便 筆染神社前～塩津神社前～すこやか ⑧笠師保方面 第2・4便 すこやか～塩津神社前～大覚寺前バス 停 ⑨笠師保方面 第3便 すこやか～塩津神社前～すこやか ⑩笠師保方面(朝・夜便) 笠師保駅～笠師保保育園～上笠師保集 会所 ※車両減価償却費等国庫補助金 補助対象バス1台	地元中学生の登校時の利便性 向上を図るため、朝便の時刻を 変更した。 沿線コミュニティセンターへ行 き、時刻表を配付した。 地元中学校ヘルート図を提供 GTFS化したデータの情報を確 認し、時刻表、バス停位置を最 新の情報にアップデートし、大手 交通サイトへの運行情報の提供 を行った。	A ・計画通り適切に実施して いる。	C 2.地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効 果 (1)事業の目標 1-2 利用者数目標 17,063人を下回った。 (令和6年10月～令和7年9月輸送人員11,518人) 少子高齢化における中学生の減少が主。 2-2 市負担費用 15,128千円を上回った。 (人件費、物価高騰により負担額を抑制できなかつ た。19,502千円) 3-2 収支差 △19,203千円を上回った。 (利用者減少及びガソリン高騰により収支差を改善で きなかった。△19,570千円) 12.車両の取得に係る定量的な目標・効果 (1)事業の目標 車両の取得に係る目標について、運行コスト1kmあ たり203円以内という目標を達成できなかった。(令和 6年10月～令和7年9月1kmあたり運行コスト291.09 円) ※未達成要因:令和5年度に比べ、委託費の増が原 因。	・今後も、のと鉄道のダイヤ改正 に対応し、乗り継ぎ利便性を考 慮するとともに、利用状況を確認 し路線の見直し等を検討してい く。 ・引き続き、市HPや交通系サイ トを活用し利用促進及び利便性向 上を図る。 ・引き続き沿線住民への利用促 進のためのPRを行っていく。	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。

協議会名	①補助対象 事業者等	②事業 概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業 評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果 達成状況	⑥事業の今後の 改善点	評価結果	
七尾市地域 公共交通協 議会	北鉄能登バ ス(株)	まりん号順回り 七尾駅～ミナ. クル～七尾駅 まりん号逆回り ミナ. クル～七尾駅～ミナ. クル	・沿線コミュニティセンターへ行 き、周知と時刻表を配付した。 ・GTFS化したデータの情報を確 認し、時刻表、バス停位置を最 新の情報にアップデートし、大手 交通サイトへの運行情報の提供 を行ったが、今年度は時刻表の 変更もなかったため情報の変更 は行わなかった。	A	・計画通り適切に実施して いる。	B 1-1 利用者数目標 45,599人を上回った。 (令和6年10月～令和7年9月輸送人員53,761人) 2-1 市負担費用 14,869千円を上回った。 (人件費、物価高騰により負担額を抑制できなかった。23,218千円) 3-1 収支差 △25,097千円を上回った。 (人件費、物価高騰により収支差を改善できなかった。△29,981千円)	・利用状況を確認し、路線の見直 し等を検討していく。 ・引き続き、市HPや交通系サイ トを活用し利用促進及び利便性向 上を図る。 ・今後も沿線住民への利用促進 のためのPRを行っていく。	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。	

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8年2月24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	日本海観光バス株式会社	系統名 キャンパス小松空港線 運行区間 加賀温泉駅～片山津温泉～空港	5系統から3系統に変更したことにより、同路線を3便から5便に増加して、利便性を向上した。	A	事業が計画的に位置づけられた通り、適切に実行された。	B 1便あたりの目標が8人のところ、結果2. 87人。目標は下回ったが、増便の効果が一定でいどあったものとする。(昨年:2. 79人)	小松空港発着の航空機時刻と連絡できるように、ダイヤを組み替えて利便性を向上する。	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1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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	
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	系統名 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	5系統から3系統に変更したことにより、同路線は6便から5便に減便となった。	A	事業が計画的に位置づけられた通り、適切に実行された。	A	1便あたりの目標が5人のところ、結果5. 19人。減便の影響も懸念したが、影響はなかった。(昨年5. 07人)	現況、1日5便の運行ではあるが、できるだけ2時間に1便の間隔で利用者に便宜を図りたい。	協議会における事業評価結果の③及び④)については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名:温泉片山津線H 運行区間:加賀温泉駅～石川病院～加賀温泉駅	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	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 - 県内路線バス利用者数の維持(R5.10～R6.9)37,702人→(R6.10～R7.9)33,011人 ※1便あたりの目標が12人のところ、9人 - 関西、中京圏からの観光客数が減少したことは、要因の一つと考えられる。	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名:山代大聖寺線C 運行区間:山代温泉東口～上河崎～大聖寺駅前	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	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 県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)4,271人→ (R6.10～R7.9)3,850人 ※1便あたりの目標が8人のところ、10.6人	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名：温泉大聖寺線A 運行区間：加賀温泉駅～大聖寺駅前～かが交流プラザさくら	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	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 - 県内路線バス利用者数の維持(R5.10～R6.9)10,869人→(R6.10～R7.9)8,046人 ※1便あたりの目標が5人のところ、5.7人	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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
加賀市地域公共交通活性化再生協議会	北鉄加賀バス株式会社	系統名:吉崎線 運行区間:加賀温泉駅～大聖寺駅前～塩屋	・北陸新幹線開業での観光客増加に対応したダイヤ設定及び地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ変更を実施。時刻表全戸配布の継続 ・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。 ・北陸鉄道ICカード乗車券「ICa」、クレジットカード等によるキャッシュレス乗車の普及を図った。	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 県内路線バス利用者数の維持 (R5.10～R6.9)28,240人→ (R6.10～R7.9)28,548人 ※1便あたりの目標が11人のところ、15.1人	観光客向けには北陸新幹線を、地元利用者向けにはIRいしかわ鉄道の接続等を考慮したダイヤ編成及び見直しを図る。また、利便性の向上(キャッシュレス決済推進、他の交通モード(乗合タクシー・CANBUS)との連携)を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた1便あたりの乗車人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収支率及び公的負担額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8年2月24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㈱ ㈱富士タクシー ※運行事業者	チヨイソコかなざわ(区域運行) ※国庫補助対象期間: R6.10～R7..9	・地元主体のお出かけイベントを開催 3回 ・広報誌による各地区の利用促進活動の紹介	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。	A ・1箇所月平均利用者数 目標: 306人 実績: 522人 (R6.10～R7.9実績) ・収支率 目標: 5.0% 実績: 14.2% (R6年度実績) ・利用者満足度 目標: 65% 実績: 67% (R7.9アンケート)	適切に事業が実施された結果、目標を達成したことから、引き続き事業主体(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。	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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
志賀町地域公共交通活性化協議会	(株)高浜タクシー	志賀町AIデマンド予約制乗合交通	地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう、活用に対する意識醸成として、定期的に町広報誌への掲載を行いました。 また、分かりやすい情報提供としてパンフレットを作成し、町内全戸、医療施設及び公共施設等での配布、町ホームページや町公式LINEやメール、町CATVなどでの定期的な情報発信を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 目標の達成状況について ・計画された運行回数については、計画通りに実施された。 ・利用者数については、料金の値上げや予約が必要なのがハードルとなり、減少した。 ・地域により減少の幅の大小があり、引き続き利用状況を把握したい。 ・1日の1台あたりの輸送人数は向上し、引き続き効率的な運行を目指したい。	引き続き志賀町地域公共交通計画に基づき、以下の取組を実施する。 ・公共交通活用のための意識醸成(町広報紙掲載)・わかりやすい情報提供(町ホームページや公式LINEやメールなどでの利用案内、検索サイトへの情報提供)・利用者数の回復が見込める商業施設、福祉施設との連携強化を実施する。 ・デマンド交通となったため、若年層において新しい利用はあるものの、高齢者に対する周知や利用方法などの広報宣伝を強化する必要があり、高齢者福祉の担当課との連携を図る。加えて、交通弱者への利用促進を図るとともに、乗合率の向上のための取り組みを実施し、利便性を確保する。	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収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
志賀町地域公共交通活性化協議会	(有)能登金剛交通	志賀町AIデマンド予約制乗合交通	地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう、活用に対する意識醸成として、定期的に町広報誌への掲載を行いました。 また、分かりやすい情報提供としてパンフレットを作成し、町内全戸、医療施設及び公共施設等での配布、町ホームページや町公式LINEやメール、町CATVなどでの定期的な情報発信を実施した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 目標の達成状況について ・計画された運行回数について、計画を下回る数字となった。 ・利用者数については、料金の値上げや予約が必要となったハードルとなり、減少した。 ・地域により減少の幅の大小があり、引き続き利用状況を把握したい。 ・1日の1台あたりの輸送人数が減少したため、乗合率の向上のための取り組みを実施する。 ・高齢者が多い地域であり、高齢者向けの周知を更に強化すべきであった。	引き続き志賀町地域公共交通計画に基づき、以下の取組を実施する。 ・公共交通活用のための意識醸成(町広報紙掲載)・わかりやすい情報提供(町ホームページや公式LINEやメールなどでの利用案内、検索サイトへの情報提供)・利用者数の回復が見込める商業施設、福祉施設との連携強化を実施する。 ・デマンド交通となったため、利用に関して、特に高齢化率の高い地域であることから、丁寧な周知を行う必要がある他、高齢者福祉の担当課との連携を図り、利用促進を行う。若年層へのSNSやメールを活用した情報発信のほか、高齢者が集まる場所や施設などでの周知を強化する。	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収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和8年2月24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: 市内循環線北コース(市役所先行、園町先行)	・7月からバスの乗降口にカメラを設置し、利用データを収集した。	A	事業は計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	A	目標利用者24,000人に対し、25,346人であった ＜詳細＞ 令和6年10月から12月にかけては、令和5年12月28日より休館となった老人福祉センター千松閣の代替施設として、小松市民センターが利用されていることが、利用者数の増加に寄与しており、目標達成に繋がった。 【10月～9月】 全体利用者数 R5 25,307人 R6 25,346人 +39人	・7月からバスの乗降口に設置したカメラから利用データを取得している。データを分析することで、ダイヤ変更やルート見直しを実施していく。 ・引き続き、広報やHP等での周知、バスマップの配布等により利用の促進を図る。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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収入及び支出、収支率に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、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。

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8年2月24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	【路線運行バス】 系統名：旭山線 運行区間(津幡駅～石川高専前～新幹線の見える丘公園前) ※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目標達成、b目標達せず) a運行コストを1km当たり300円以内 (R6.10～R7.9) 257.97円 b平均乗車人数/1回11.00人 (R6.10～R7.9) 9.67人	昨今の物価高騰の影響など運行コストの目標達成が困難と思われたが、昨年ほどではないものの目標値を大幅に下回れたため、今後も運行コスト面を重視していきたい。一方、平均乗車人数は「のるーと」のエリア拡大の影響もあり、昨年比1.13人も減ったことから、今後は現状維持出来るよう利用者の意見等も参考にしながら更なる利用促進を図る。	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
津幡町地域 公共交通活 性化協議会	津幡町	【区域運行バス】 系統名: のるーと津 幡 運行区域: 市街地 エリア及び萩野台 地区エリア	令和7年2月から萩野台地区に エリア拡大(実証事業除く)し、更 なる利用促進及び利便性の向上 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	(a目標達成、b目標達せず) a年間利用人数 20,000人 (R6.10～R7.9) 48,184人 b相乗り率 50%以上 (R6.10～R7.9) 39.45%	事業評価としてはB評価となつた が、昨年度同様AIオンデマンドバ スとしては、目標の利用人数を 優に超えるペースで増えており、 まずまずの運行状況であると思 えている。ただし、導入後2年間 で、相乗り率が目標値に届いて いないことから、今後は運行デー タの分析結果を基にAIオンデマ ンドバスの特徴を活かした利用 促進策を継続して実施する。	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。

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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果					地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
中能登町地域公共交通協議会	北鉄能登バス株式会社	中能登町コミュニティバス 通称:おりひめバス とりやコース、ろくせいコース	・免許返納者に進呈した回数券の利用把握は継続できている。 ・観光施策と連携をして、交通系情報サイトへ情報提供を行い、時刻表についてもオープンデータ化している。 ・総合時刻表マップを更新し、令和7年3月末に発行した。乗り方についての動画を定期的に、町のCATVで放映。併せてYouTubeに配信済。	A	事業は計画どおり適切に実施された。	C ・年間利用者数 目標19,658人 実績17,920人 (前年実績17,846人) ・免許返納者利用者数 目標677人 実績670人 (前年実績414人) ・収支率 目標10.64% 実績5.9% (前年7.8%) 年間利用者数は、前年実績より、少し増えたが目標には届かなかった。 免許返納者の利用が前年実績より増えた。 収支率は前年実績を下回ってしまった。 年間利用者は少しずつではあるが、増えている。 免許返納者の利用が前年度実績より増加している。 収支率は前年を下回ってしまった。今後利用者を増やすために新たな取り組みを検討していきたい。	・引き続き免許返納者に対する取り組みを実施するとともに、免許返納者から意見を聞いて今後の問題点や課題の解決にむずびつけて行きたい。 ・観光施策との連携、交通系情報サイトへの情報提供を行う。 ・総合時刻表マップの更新、乗り方教室(CATVの番組作成)などの利用啓発事業を引き続き実施して行きたい。	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、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8年2月24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、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるようとのことだった。 今年度も引き続き、⑤目標・効果達成状況と⑥事業の今後の改善点を明確化した。 デマンド(乗合)タクシーの料金について、令和4年10月から旧町域区域内の移動運賃を500円/回から300円/回に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。 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、令和6年1月1日に発生しました能登半島地震があったものの、計画どおり運行することができた。 本事業機関では令和7年2月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。	A 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。 R6.10月～R7.9月の実績 8,158人(+11.1%) 【参考】 R5.10月～R6.9月の実績 7,339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、町ケーブルテレビや広報誌等での周知で利用実績の増加につながっていると自己評価した。	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、また、交通計画の更新を機にAIを活用したシステムも検討し、利用者数の増加を図る必要がある。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、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収支率及び公的負担額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。	

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8年2月24日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果	
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
輪島市地域公共交通会議	輪島市	のらんけ+道路の復旧や被災避難者に柔軟に対応するため、震災前の路線運行からAIオンデマンド運行システムを利用した区域運行に移行	令和6年8月から無料で実証運行開始、令和7年7月より有料の本格運行となった。	A	計画通り事業は適切に実施された	A 計画目標の乗車人数、収支率ともに達成した。 ○乗車人数目標 日平均25名以上、延450名以上 ⇒達成 日平均36.2人、延2,250人 ○収支率目標 【収入】270,000円 【支出】6,680,760円 【収支率】4.04%以上 ⇒達成 【収入】439,000円 【支出】7,017,044円 【収支率】6.26%	震災後の道路事情や被災避難者に対応した公共交通として、区域運行への移行はスムーズに実施できた。今後は、人口減少に伴う市民利用の減少が予想されるが、区域型運行の特性を活かし乗降場所を工夫するなどし乗車人数の維持に努める。また、観光客等の利用を見据えた対策を図るとともに、奥能登2市2町によるAIデマンド運行システムの共同運営によるコスト削減にも努め収支率の向上を図る。	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8年2月24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、経営改善に向けたコスト削減に努めるとともに、カーフェリー運航期間の拡大や、島内二次交通確保に向けた航送支援の強化、各種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が締結した「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、関係者と連携しながら、輸送量確保・拡大に向け継続して取り組んだ。 (主な取組) ○経営改善に向け、グループ横断再生会議などによる社員の意識改革や、島内人材等の確保に向けた外国人材の活用といった取組を実施 ○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。(支援:新潟県、佐渡市、上越市) ○直江津航路限定マイカー宿泊プランやNEXCOと連携したマイカー誘客(支援:新潟県、佐渡市、上越市) ○有人国境離島法(滞在型観光)を活用した利用促進(佐渡観光交流機構が販売する企画乗船券「サドベンチャー」、島外在住者から佐渡を応援いただくためのサポーター制度「さどまる倶楽部」による宿泊者向け運賃割引等)。(支援:新潟県、佐渡市) ○地元市と連携した広域観光の取組を強化。(佐渡市「島内バス持込に対する支援」、上越市「旅客運賃割引支援」、長岡市宿泊支援等) ○外国人向け個人旅行予約サイトとの連携、近隣県市を含めた広域観光ルートの提案などのセールスを実施。 ○新規商品の開発、観光素材磨き上げによる誘客促進策を実施。(鼓童の各種講演を組み込んだ旅行商品造成・販促、えちごトキめき鉄道との連携)(支援:新潟県) ○各種イベントの実施とLINE、X、Instagram等SNSやHP活用による情報発信を強化(こがね丸船内、小木港・直江津港での情報発信等) ○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。(支援:新潟県、佐渡市、上越市)	A	計画に位置付けられたとおり適切に実施された。 ・親会社である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、経営改善に向け、社員の意識改革や、佐渡汽船グループ会社への外国人材の活用といった取組を実施した。 ・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、関西東海地区からの団体誘客促進に向けたバス航送商品造成や、「黄金KAIDOプロジェクト」における誘客キャンペーンの実施、鼓童の各種講演を組み込んだ旅行商品造成・販促、えちごトキめき鉄道とのコラボ御船印・鉄印制作、直江津港周辺住民向け乗用車特割の実施など、「佐渡島の金山」世界文化遺産登録による観光需要取り込みに向けた事業などを実施することができた。	C	目標を達成できなかった。 ・輸送人員は計画63,942人に対し、実績は63,074人となった。(計画比98.6%) ・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、目標にはわずかに届かなかった。 ・なお、前年と比較すると、運航期間の拡大や「佐渡島の金山」世界遺産登録などにより、実績自体は111.4%、+6,458人となった。 (主な取組効果) ○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)18,473人(前年比+3,925人) ○さどまる倶楽部の割引による実績3,432人(前年比▲92人) ○有人国境離島法(滞在型観光)を活用した利用促進の実績514人(前年比+152人)	・経営改善に向けた取組や行政支援により2024年決算で3期連続の黒字を達成するなど、佐渡汽船の事業継続には一定の目的が立った。一方で輸送実績は回復基調にあるものの、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、継続的に経営改善に取り組むこととする。 ・本航路は観光利用が多いことから、世界文化遺産登録による観光需要の取り込みに向け、令和5年に導入したカーフェリーを活用し、車両航送を含む旅行商品造成などに取り組むことで、輸送量拡大とともに、収支改善に取り組むこととする。 ・今後も経営改善に向けて、コスト削減等に努めるとともに、世界文化遺産登録による観光需要を取り込むため、関係自治体や観光事業者等と連携し、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強化することで、利用者の増加を図っていくこととする。 ・さらに、4月に予定している30年ぶりの運賃改定や、現在検討中の季節変動制運賃導入などによる収支改善にも取り組んでいく。 ・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。 ・県・地元市などの関係者においては、引き続き、誘客に向けた利用促進支援などを通じて、佐渡航路の維持・確保に努める。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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

令和8年2月24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。	・船員の確保状況についてはR7.6月に船長職1名が退職。尚、R8年度分になるがR7年10月船長職が退職。R7.11月に甲板員1名が入社。R8.1現在船長職2名を含めた船員数は13名となっている。 ・島内イベントは5月島開き、6月にクリーンアップ作戦(海岸清掃)などが開催。令和7年度は、県支援事業を活用し、新潟交通バスを利用した日帰りバスツアーを行った。10月及び6月～7月中旬までの土日、7月19日～8月17日まで一部曜日を除いた全日、岩船始発便を行い年間旅客輸送人員は33,506.5人(前年比+1,745.0人) ・経費は高速船売船につきドック費用削減、全体では約4億9,530万円(前年比約▲2.651万円)	A	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	R7年度の目標に対する実績 【旅客輸送人員】 目標(R7計画) 28,088.3人 実績(R7実績) 33,506.5人(達成率119.3%) 【欠損額増加の抑制】 目標(R7計画) ▲321,982,259円 実績(R7実績) ▲304,265,500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。現在は新潟・山形県内海洋高校やインディードに求人募集を出している。今後新人の海技士資格取得、旅客船協会主催の安全教育訓練等を適宜行う。 ・利用者を増やすため日帰り客誘致の為の運航ダイヤ等の作成に取り組む。 ・経費削減については、定期船ドックの適切な選定等により、欠損額の抑制に努める。 ・将来的には手荷物・小荷物・貨物運賃についての運賃改定、一般客の車両受入についても検討を進めていきたい。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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8年2月24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(R6年度)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における二次評価結果
			③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点	評価結果
輪島市地域公共交通会議	へぐら航路株式会社	輪島～舩倉島	前年度は全日運休となったが、今年度に入り、仮設の輪島港浮桟橋の接岸テスト、舩倉島漁港岸壁の接岸テストを経て、7月30日から週1回で運航を再開し、その後、9月からは週2回に増やして運航に取り組んだ。 参考までに、10月からは週3回の運航を行った。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった ・年間旅客運賃 【目標】 13,743,573円 【実績】 623,530円 ⇒未達成 ・年間貨物運賃 【目標】 12,498,110円 【実績】 55,120円 ⇒未達成 ・収支率 【目標】 27.7%以上 【実績】 0.9% 【実績】 22.1% ※雇用調整助成金等含む。 ⇒未達成 ・情報発信 【目標】 積極的な情報発信を実施する 【実績】 運航は再開したが全島民が本土避難となった。防犯上の目的もあり復旧事業者と島民のみとしたため必要最小限の情報発信とした。 ⇒未達成 ・料金体系及び運行体制の維持 【目標】 料金体系の維持及び1日1往復の運航体系の維持 【実績】 7月から制限運航で再開、船員減の状況と調整しながら段階的に増便した。 ⇒未達成	令和8年度より1日1往復の運航再開に向けた準備を進めているが、市立輪島病院舩倉島診療所、輪島警察署舩倉島駐在所、そして輪島市漁協舩倉支所の漁業関連施設の復旧・再開の目途がたっていないため、安全、防犯上の観点もあり、しばらくは島民・復旧工事関係者以外の利用は難しいと見込まれる。復興の進捗状況と合わせて航路の利用を促す情報発信を行っていく。	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、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、運航再開後の地域公共交通のさ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8年2月24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
大系線活性化協議会	・事業名：大系線臨時増便バス実証事業 ・実施期間：令和7年4月1日～令和8年3月22日まで (242日間) ・実施方法：1日3往復、糸魚川～白馬間を運行	A	計画通り事業は適切に実施された。	昨年度の実証事業の実績を踏まえ、南小谷から白馬までの運行ルートを観光地に直接アクセスするよう変更した。毎日運行ではなく利用が見込まれる時期の運行日とし、本数を1便減としたが、ダイヤやルートの調整及びインバウンド対応を強化し、新幹線と接続した増便が利便性の向上につながる効果があったものと思われる。今後大系線の持続可能な路線としての方策を議論するうえでの材料としたい。	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、鉄道事業再構築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。
大系線活性化協議会	・事業名：大系線乗降調査事業 ・実施期間：令和7年4月1日～令和8年3月22日まで (242日間) ・実施方法：1か月4日間、計40日間、目視等による乗降調査、アンケートによる利用実態調査	A	計画通り事業は適切に実施された。	今年度はインバウンド対応のアンケートも用意し、大系線の利用実態の把握・分析を実施している。鉄道、増便バスともにインバウンド対応を拡大したことで、持続可能な路線として大系線の需要等をさらに把握・分析していきたい。	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、鉄道事業再構築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8年2月24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	【事業内容】 ・富山地方鉄道不二越上滝線の利用状況及びニーズ等の分析。 ・各種利便性向上施策に関する実現可能性の検証及び費用対効果の試算。 ・再構築実施計画(案)および社会資本総合整備計画(案)のとりまとめ。 【結果概要】 ・基礎的データの整理及び地域へのアンケートなどにより、地域公共交通の状況を整理し、住民の時間帯別、場所別の移動需要を把握することができた。 ・交通事業者との協議のもと、各種利便性向上施策を選定した。 ・今後、関係者に諮るための再構築実施計画(案)と社会資本総合整備計画(案)をとりまとめる。	A 計画通り事業は適切に実施された。	・本事業で作成する計画(案)をもとに、富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会(不二越上滝線分科会)及び関係する自治体における法定協議会での最終承認を経て、令和8年度中に鉄道事業再構築実施計画の認定を受けたいと考えている。 ・認定を受けられた場合は、令和9年度以降、計画に基づき、社会資本整備総合交付金等を活用して、施策の実現に必要なハード・ソフト事業に本格的に着手する方針である。	協議会における事業評価結果の②については自己評価のとおりである。 なお、③の計画策定に向けた方針については、国より示している基本方針等に従いつつ、鉄道事業再構築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8年2月24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	
石川県能登地域公共交通協議会	【事業内容】 ・「ポケモン列車」や「震災語り部観光列車」を活用した利用促進 ・クーポン付きデジタル乗車券の割引販売を通た利用促進及び沿線店舗での消費拡大 【結果概要】 ・ポケモン列車、観光列車を活用した新たな取り組みにより、課題抽出や内容の磨き上げに取り組んだ ・デジタル乗車券の実証により、利用者属性のデータ収集や運用面での課題抽出ができた	A	計画通り事業は適切に実施された。	実証により得られた顧客データに基づいた企画を実施し、更なる利用者増に努める。 また、抽出された課題を検証することで、利用者の利便性向上及び従業員の業務効率化を図り、より収益性の高い事業モデルの構築を行っていく。	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又は事業の今後の改善点については、国より示している基本方針等に従いつつ、鉄道事業再構築実施計画の推進に向けて、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8年2月24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
城端線・氷見線再構築会議	【事業内容】 ・沿線地域の現況調査 ・年間推計表(年間平均OD表)の作成 ・再構築事業等による利便性・快適性の向上を反映した利用予測調査の実施 【実施結果】 ・昨年度実施のOD調査及び乗降客数調査の結果等を基に年間推計表(年間平均OD表)を作成 ・利用予測調査(アンケート調査を含む)を実施し、移管後10年間の利用者数を予測	A	計画通り事業は適切に実施された。	昨年度実施のOD調査・乗降客数調査の結果や今回の利用予測調査の結果等を踏まえて、現在の実施計画の見直しに必要な検討を行う。 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又は事業の今後の改善点については、国より示している基本方針等に従いつつ、鉄道事業再構築実施計画の推進に向けて、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8年2月24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	
金沢市	【事業内容】 ・北陸鉄道石川線・乙丸駅(額乙丸町)において、パーク・アンド・ライド駐車場の実証実験を実施 ・パーク・アンド・ライド駐車場の需要を調査し、北陸鉄道石川線の利便性向上に繋げるほか、将来的なモビリティハブ整備の可能性を検証 【結果概要】 ・令和7年6月16日から令和8年2月28日までの期間で実施 - 駐車場の利用率:30%(令和7年11月時点)	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	・北陸鉄道線鉄道事業再構築実施計画(令和6年12月認定)において、「パーク・アンド・ライドの利用促進」を利便性向上事業の一つとして位置づけているほか、本市の地域公共交通計画「第3次金沢交通戦略」において、多様な交通モードとの接続・乗継拠点となるモビリティハブの整備に向け、「パーク・アンド・ライドの推進」を位置づけており、本事業の実証結果を踏まえ、鉄道駅とその周辺について、交通結節点としての乗換利便性の機能向上を図っていく。	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又は事業の今後の改善点については、国より示している基本方針等に従いつつ、鉄道事業再構築実施計画の推進に向けて、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8年2月24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	【事業内容】 富山地方鉄道本線(主に上市以東)の沿線自治体のそれぞれの実情を踏まえ、富山地方鉄道本線のあり方について課題や対応の検討 ・現状の把握 ・将来の利用／収入予測 ・将来の運行形態検討 【結果概要】 ・利用状況、区間別収支及び設備投資の状況など運営状況を把握 ・輸送人員、運輸収入など将来の区間別収支を把握 ・その上で、沿線自治体ニーズに応じた運行形態別のメリット、デメリット及び課題を整理 ・運行形態別に利便性向上策等の洗い出し ・運行形態別の経費、利便性向上策の事業費等について概算費用を算出	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	令和8年度に運行形態別の事業費等の精査を行い、今後のあり方を決定。 その上で、再構築した場合の利便性向上策を精査し、令和9年度の鉄道事業再構築実施計画等の作成につなげる。 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、鉄道事業再構築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 8 年 2 月 24 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(移動等円滑化基本構想策定事業)

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基本構想 策定検討協議会	【事業内容】 (1)基本構想のとりまとめ整理 (2)協議会の開催 (3)基本構想(素案)の作成 【結果概要】 (1)令和6年度の調査を継続して実施しとりまとめ整理、基本構想(素案)の作成を実施。 (2)令和7年9月、12月に協議会を開催。令和8年3月に開催を予定。(計3回) (3)令和8年1月にパブリックコメントを実施予定であり、その後意見等を踏まえ基本構想の策定・公表を行う。	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基本構想策定事業 【事業内容】 (1)基本構想のとりまとめ整理 (2)協議会の開催 (3)基本構想(素案)の作成 【実施時期】 令和7年5月～令和8年3月 【計画策定の方針】 令和6年度の調査結果をとりまとめ整理したうえで、各関係団体の特定事業を集約し、協議会における意見等を踏まえ基本構想(素案)を作成する。その後パブリックコメントを実施したうえで策定・公表を行う。	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 8 年 2 月 24 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(移動等円滑化基本構想策定事業)

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
入善町バリアフリー推進協議会	【事業内容】 ・関係団体へのアンケートの実施 ・まち歩き点検の実施 ・移動等円滑化基本構想案の検討 【結果概要】 ・基礎的データの整理、現況調査により、地域の状況を整理した。 ・重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路の設定について、協議会に諮り了承を得た。 ・住民意見を反映させるため、まち歩き点検及び障がい者アンケート調査を実施し、バリアフリー化の現状について把握を行った。 ・バリアフリー化事業の内容や進捗管理について、協議会に諮り、基本構想案として最終的に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、適切に実施された。 ・まち歩き点検や障がい者アンケート等を基に、重点整備地区における移動等円滑化の基本的な方針を次のとおり整理した。 ①誰もが安全・安心に利用できる生活環境づくり ②高齢者や障がい者などが自由に外出できる移動環境づくり ③「心のバリアフリー」を推進するひとづくり ・以上の方針に基づき、「入善駅周辺地区バリアフリー基本構想」を令和7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8年2月24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
長野県公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・交通カルテのアップデートに関する調査（バス停ごとの乗降調査含む） 【結果概要】 ・長野県地域公共交通計画の地域編の更新に向けたバス路線の再編を検討する上で必要となる最新データが得られた。 ・地域編の見直しに向けて特に細かい議論が必要となる一部の路線については、乗降調査を実施し、乗客の属性や便別の移動状況等を把握できた。	A	計画通り事業は適切に実施された	今回の調査結果を、10広域ごとに作成する地域編の更新や路線のPDCAに活用することで、当県地域公共交通計画に掲げる移動の品質保証の具体化につなげる。 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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	・令和5年9月に改定した松本地域公共交通計画を、運行実態に合わせて見直すため、統計等に基づき、市勢情報を更新しました。 ・交通計画の目標値の設定に係る考え方や手法を整理しました。	A ・市勢情報を取得しました。 ・路線見直しの協議を住民等と実施しました。 ・利用者や地域からの要望や道路状況・交通実態をふまえ、ダイヤ編成等を交通事業者を交えて検討しました。 ・令和6年3月、令和7年3月、令和8年3月の路線見直し内容を整理しました。 ・目標値の設定に係る考え方や手法を整理しています。	・令和8年3月に松本地域公共交通計画を改定します。 ・令和8年度に松本市総合交通戦略の改定を予定しているため、松本地域公共交通計画の大幅な見直しは令和9年度に実施するものです。	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8年2月24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地(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
駒ヶ根市地域公共交通協議会	【事業内容】 令和3～7年度の地域公共交通計画の改定版として、令和8～12年度を計画期間とする「駒ヶ根市地域公共交通計画(第2期)」を策定する。 【結果概要】 ＜素案の作成＞ 地域概況を踏まえ、現行計画の評価及びR6実施の市民アンケート結果を反映した、基本方針・計画目標を設定し、具体的に実施する事業の明記、実施主体やスケジュールを明確にした素案を作成した。 ＜パブリックコメントの実施＞ 計画案について市民等から意見を求めるためのパブリックコメントを実施し、寄せられた結果の対応策を検討する。 (パブコメR7.12～R8.1)	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。 (令和8年3月作成予定)	「安心して暮らし続けることができ、地域の新たな賑わいも生み出す地域公共交通の整備」を基本方針に、市民が安心して暮らせるための移動手段の確保、来訪者の移動を支えるための公共交通の確保を目指す。 実施する事業は以下の6事業 ①公共交通運行事業(こまつ、山麓周遊バス等) ②交通不便者支援事業(割引タクシー券等の交付) ③拠点整備・活用事業(結節点の機能強化) ④地域連携・参画事業(公共ライドシェアの実証等) ⑤利用促進事業(公共交通の周知・PR) ⑥その他関連事業(担い手育成支援等)	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8年2月24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
小諸市地域公共交通協議会	【事業内容】 ・現状の地公共交通の問題・課題の把握・整理 ・移動ニーズの把握 ・計画素案の作成 【結果概要】 ・人口情報や公共交通の利用実績等から現状と問題・課題の把握・整理を行うとともに、関連計画の整理と、今年度、並行して行っている立地適正化計画との調整を行った。 ・市民へのアンケート調査、来街者を対象としたヒアリング調査、GPSデータの分析により、公共交通に関する移動ニーズを把握することができた。 ・問題・課題や移動ニーズ等を踏まえ、公共交通の基本方針の検討や施策の整理を行い、公共交通計画の素案を作成した。 ・今後、素案に対する協議会の意見や、パブリックコメントでの意見の反映を行い、協議会において公共交通計画を策定する。	A	計画通り事業は適切に実施された。	高齢化による利用者増や交通事業者の減少、ドライバー不足等が進む中で、市内移動の交通の維持・確保と、市町村間の移動を支える鉄道の活用のため、多極ネットワーク型コンパクトシティ実現に向けた公共交通網の形成や、様々な既存交通手段のフル活用による公共交通サービス水準の維持、官民連携による新交通サービス等の検討を行う。 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8年2月24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
立山町公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・公共交通計画案の取りまとめ ・協議会(WG、住民との意見交換会等を含む。)の開催 【結果概要】 ・今年度は、法定協議会である立山町公共交通活性化協議会における3回の本会議と4回のWGを通じて議論を深めてきた。 ・このほか、住民等とのWS、パブリックコメント説明会等の機会も活かし、幅広い方々を対象とした計画内容や検討状況の周知や意見照会を行ってきた。 ・これらを基に、12月に開催する本会議での検討を経て、最終案を取りまとめ、町に提言する予定。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	・素案では、基本理念を「ヒト・マチ・アシタが、動く、重なる。"ちょうどいい"たてやま型公共交通の実現」と定めている。これは、幅広い方々に公共サービスであり、地域資源でもある公共交通を「自分ごと」として捉えてもらい、ともに育てていくことで、それぞれの方の"ちょうどいい"が重なり、立山町全体にとっても"ちょうどいい"公共交通となっていくというメッセージを込めたものである。 ・また、ここから派生する基本方針については、以下のとおり定めている。 1 「暮らし」や「交流」を支える公共交通～快適な生活を守り末永く暮らせるまちに～ 2 「効率的」「持続的」に運営される公共交通～マイカーに依存せず暮らせるまちに～ 3 「まちづくり」とともに活性化する公共交通～楽しく豊かに過ごし暮らせるまちに～ 4 「わたしたち」が育てる公共交通～心を寄せ合いみんなで支えるまちに～ ・今後は、これらの考え方を基に、特に基本方針4に位置付けられる施策・事業(例:モビリティマネジメント)を重点的に行っていくことで、幅広い関係者の意識改革を進めながら、計画を推進していきたいと考える。	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8年2月24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
石川県能登地域公共交通協議会	・能登地域の公共交通の復興に向けた調査及び分析(住民アンケート・高校生アンケート)の実施 能登地域の地域公共交通について、地震発生後約1年後の「住民・高校生」の交通に関する移動実態を把握するためアンケートに調査・分析を実施 ・能登半島地震における交通網の被害及び復旧状況の整理 今般の能登半島地震における鉄道・道路及び公共交通(バス・タクシー)の被害状況及びその後の復旧状況について、既存発表資料及び関係者へのヒアリング等を実施 ・各公共交通機関の運行状況及び利用実態の整理 各交通機関(鉄道、特急バス、一般路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等)における直近(震災後)の運行実績及び利用実績を整理 ・地域公共交通に関わる関係者ヒアリング 能登地域における公共交通事業者に対して、能登半島地震約1年後の利用状況や今後の持続的な運行確保(担い手の確保等を含む)、利便性向上、利用促進等に関する意見徴収を実施 ・地域公共交通計画(第二次計画)(案)の検討・取りまとめ 現況調査などの結果をもとに、持続可能な公共交通網の形成にあたっての問題点や課題を整理し、上位計画や関連計画を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通網のあり方についての基本方針を取りまとめ。 また、基本方針に沿って、持続可能な公共交通網の形成に向けた目標、事業の実施主体、スケジュール等を具体的に反映させた計画を取りまとめ。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された	計画の素案に対する協議会の意見を取り入れたものでパブリックコメントを実施し、寄せられた結果を整理し、協議会で協議、計画策定としていきたい。	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
内灘町地域公共交通協議会	【事業内容】 ・公共交通の現況整理 ・地域公共交通の問題点、課題の整理 ・基本方針、目標の検討 ・基本施策の検討 【結果概要】 ・町内の公共交通網の状況把握、直近の利用者数の推移に関する資料作成、町民ニーズの把握、交通事業者へのヒアリングを行い、情報を収集・整理した。 ・収集・整理した情報を基に、地域公共交通の問題点や課題を整理した。 ・地域にとって望ましい公共交通の在り方について基本方針を設定し、地域公共交通計画により達成すべき数値目標を設定した。 ・数値目標を達成するための具体的な取り組み施策・事業概要等を設定した。 ・協議会に諮るための計画素案を作成し、協議会で	A 計画通り事業は適切に実施された。	・内灘駅について、鉄道と他の交通手段との結節点としての機能を強化し、より円滑に町内外を移動できる地域公共交通ネットワークを構築する。 ・町内を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバスをはじめ、地域住民や企業、学校、医療機関、行政など多様な主体が協力することで、持続可能で利便性の高い公共交通サービスの導入を推進する。	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8年2月24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
穴水町地域公共交通協議会	【事業内容】 令和8～12年度を計画期間とする「穴水町地域公共交通計画」を策定する。 ・震災後の地域特性と公共交通の現状整理 ・震災からの復興に向けた交通課題の整理 ・地域に適した交通の検討 【結果概要】 ・人口など基礎的なデータの整理、現況調査などから、町の公共交通の現況を整理した。 ・町の復興計画および、国や県の地域公共交通に関する復興支援の検討状況を把握しつつ、地域に適した交通体系等を検討し、素案を策定予定。 ・今後、協議会での検討を経て、地域公共交通計画として取りまとめる予定。	A	計画通り事業は適切に実施された 「穴水駅を核に 人と地域を結ぶ、持続可能な公共交通の実現 ～みんなで創り支えよう あなみずの復興交通まちづくり～」を基本理念に、令和6年能登半島地震の被災状況や復旧復興に向けたまちづくりの動向、交通事業者や住民意向等を踏まえ課題を整理し、利便性の向上、関連経費の削減、交通空白地の解消を主眼に置きつつ、持続可能な公共交通体系等を取りまとめた穴水町地域公共交通計画を策定する。 【実施事業(予定)】 ①公共交通運行事業(デマンド交通 他) ②拠点整備・活用事業(交通結節点の機能強化) ③その他関連事業	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
小松市地域公共交通活性化協議会	【事業の内容】 ・関連計画の整理 ・地域特性・人口等の状況及び公共交通の現況分析 ・市民ニーズの把握・交通事業者等関へのヒアリング ・公共交通の課題整理と方針設定 ・公共交通ネットワークのあり方、再編案、実施事業、実現性の検討 ・住民ワークショップの開催 ・事業スケジュール、評価方法の検討 ・専門部会、協議会の開催支援 【事業の結果概要】 ・小松市都市計画マスタープラン等を上位計画を整理した。 ・国勢調査等の各種統計調査から人口・世帯等状況整理し、路線バスの乗降データ等から利用者の移動特性を把握した。 ・住民アンケート、らく賃パスポートアンケート等実施し市民ニーズを把握した ・バス事業者、タクシー事業者、観光施設、医療期間等へヒアリングを実施し、各事業者の現状や問題点等を把握した。 ・目指す姿、現状分析のギャップから課題を整理し、方針を設定した。 ・方針から、具体的なイメージ図や施策事業を検討した ・各地域から参加者を募り、地域毎にワークショップを開催した(3回) ・5年間の施策事業スケジュールと評価方法を検討し計画に反映した。 ・専門部会を4回、協議会を4回開催し、計画について協議した	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されている。なお、今年度に計画案を作成し、来年度にパブリックコメントを実施、その結果を踏まえ協議会に図り、公共する。	【補助対象事業名】 小松市地域公共交通活性化協議会 【事業内容】 小松市地域公共交通計画策定調査業務 【実施時期】 令和7年5月22日～令和8年3月31日 【計画策定の方針】 「誰もが気兼ねなくスマートにお出かけができるこまつ」の実現に向けて、①持続可能な公共交通ネットワークの構築、②利便性の高い誰もが使いやすい公共交通の実現、③公共交通の基盤を支える人材面・財政面からの支援を基本方針とし、計画に沿って施策を実施していく。 なお、令和8年度には、本計画に基づき、利便増進実施計画を案を策定し、幹線バスの選定・見直しやコミュニティバスの効率化、タクトダイヤ・パターンダイヤの導入等より具体的な施策を推進していく。	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、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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
松本地域公共交通協議会	- 令和7年3月に改定した松本地域公共交通利便増進実施計画を、運行実態に合わせて見直すため、統計等に基づき、市勢情報を更新しました。 - 利便計画の目標値の設定に係る考え方や手法を整理しました。	A - 市勢情報を取得しました。 - 路線見直しの協議を住民等と実施しました。 - 利用者や地域からの要望や道路状況・交通実態をふまえ、ダイヤ編成等を交通事業者を交えて検討しました。 - 令和8年3月の路線見直し内容を整理しました。 - 目標値の設定に係る考え方や手法を整理しています。	- 令和8年3月に松本地域公共交通利便増進実施計画を改定します。 - 令和8年度に松本市総合交通戦略の改定を予定しているため、松本地域公共交通利便増進実施計画の大幅な見直しは令和9年度に実施するものです。	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)

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
津幡町地域公共交通活性化協議会	【事業内容】 ・計画策定に向けた町営バス・のりーと津幡の利用状況調査および需要分析等の実施 ・町営バス・のりーと津幡の共通1日周遊券の発行に向けて必要となる制度及びシステム改修等の把握・検討 ・具体的な実施事業内容や体制、効果等を「津幡町地域公共交通利便増進計画」(案)としての取りまとめ ・計画策定に向けた調査内容や、調査結果を受けて今後の町内交通体系のあり方について議論するための協議会の開催 【結果概要】 ・町営バス・のりーと津幡の利用状況調査及び需要分析等を行い、町内公共交通の状況を整理した。 ・町営バス・のりーと津幡の共通1日周遊券の発行に向けて必要となる制度及びシステム改修等の把握・検討した。 ・上記の調査・分析より整理した結果、地域に適した交通モード、範囲等について検討し、協議会に諮るための利便増進計画の素案を作成。 ・今後、協議会の検討を経て、利便増進計画として最終的にとりまとめる。	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。	町内公共交通のさらなる利便増進を図るため、AIオンデマンドバス「のりーと津幡」の運行区域(エリア)を二段階に分けて拡大し、合わせて重複運行となる町営バス路線の一部(九折線)を再編し、町全体で効率的な公共交通の運営を図る。また、参考として津幡町営バスとのりーと津幡共通1日周遊券等の発行についても令和10年3月導入に向けて検討を進めている。 なお、平成8年度確保維持事業(地域内フィーダー系統)の活用を見込んでいる。	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)

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
中能登町地域公共交通協議会	【事業の内容】 ・地域における持続的な公共交通ネットワーク構築の検討に係る調査 ・地域公共交通の利便増進に関する計画のとりまとめ ・協議会の開催	A 計画通りに事業は適切な実施されている。 次年度からの運行のために国土交通大臣への認定申請に向けて引き続き事業を進めていく。	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。 【スケジュール】 地域公共交通利便増進実施計画の案を策定し、令和7年度に開催する協議会で関係者に意見徴収したうえで、計画を策定する。 3月上旬から該当する地域の方を対象に説明会を開催する。	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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
村上市地域公共交通活性化協議会	1 コミュニティバス運行マップを作製し配布する(R8.3予定)	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(R8.3作製配布予定)	市内全バス路線の時刻表と運行経路を一冊にまとめたパンフレットを作製し、公共交通情報を一元的に把握できるようにした。市報・ホームページ・SNSでの周知もあわせて行い、利用者への情報提供の充実を図ることができた。 一方で、利用者の中には特定の路線のみを利用する方も多く、その他の路線情報が不要である場合もあることから、必要な情報をより的確に届けられる見せ方や構成に改善の余地がある。今後は、利用者目線に立った情報の切り分けや提供方法の工夫について検討を進めていく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	2 コミュニティバス運行マップ(簡易版)を作製し配布する(R8.3予定)	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(R8.3作製配布予定)	市内バス路線のうち、観光利用が想定される系統を抜粋した簡易版運行マップを作製した。観光客が市内を巡る際の移動手段としてバスを選びやすくすることを目的に、観光地の魅力を織り込みながら情報を整理し、観光訴求力のある媒体づくりに取り組んだ。引き続き掲載内容が観光客のニーズにより即したものとなるよう、観光関係部局や観光事業者と連携し、観光シーンでのバス利用を促す効果的な見せ方や情報提供のあり方を検討していく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。

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
村上市地域公共交通活性化協議会	3 のりあいタクシーチラシを作製し配布する(R8.3予定)	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(R8.3作製配布予定)	各地域ごとに、のりあいタクシーの運行案内チラシを作製し、市報・ホームページ・SNSでの周知もあわせて行うことで、利用者への情報提供の充実を図ることができた。 一方で、主な利用者層が高齢者であることから、より視認性が高く、理解しやすい構成となるよう、引き続き高齢者担当部局とも連携しながら改善に向けた検討を進めていく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。
村上市地域公共交通活性化協議会	4 共通回数券等印刷費を作製し配布する(R8.3予定)	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(R8.3作製配布予定)	市内すべての路線バスをコミュニティバスへ転換し、あわせてゾーン制運賃を導入したことに伴い、使い勝手の良い共通回数券の利用が増加した。利用者の負担軽減や乗車機会の拡大に一定の効果が見られたことから、引き続き、利便性の高い路線バスの利用方法やサービス向上策について検討を進めていく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進し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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
上越市地域公共交通活性化協議会	公共交通総合時刻表の作成配布 ・鉄道や路線バスの時刻や路線図をまとめた冊子を作成し、市民及び市外利用者に幅広く情報を提供 ・時刻表配布を通じて公共交通の利用を促進する。 (作成部数) 9,000部 (掲載事業者等) JR東日本、北越急行、えちごトキめき鉄道、頸城自動車グループ5社、浦川原タクシー、上越市 (配布方法) 主要施設に留め置き希望者に配布、市ホームページにデータ掲載 (配布場所) 市内56か所 … バス案内所、総合病院、観光案内所、市役所、各総合事務所、市民プラザ等の基幹的総合施設、図書館、公民館、高齢者交流施設 (令和8年3月予定) (参考) 過去の配布実績 ・令和7年度(配布/作成) 約8,500/ 8,500部(見込) ・令和6年度 約8,500/ 8,500部 ・令和5年度 約8,500/10,000部	A 事業は計画どおり適切に実施できる見込み (令和8年3月予定)	・総合時刻表は、市内の各公共交通機関の運行情報を一体的に表し、公共交通利用者にとって重要な冊子であることから、今後も年1回の更新を継続し、公共交通の利用促進を図る。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。
上越市地域公共交通活性化協議会	再編周知及び利用促進チラシの作成配布 ・バス路線再編に係る周知チラシを配布 ・チラシ配布を通じて公共交通の利用を促進する。 (配布地区) 浦川原区、中郷区、板倉区、清里区、名立区 (配布方法) 全戸配布または地区の施設に留め置き (令和8年3月予定)	A 事業は計画どおり適切に実施できる見込み (令和8年3月予定)	・周知チラシは地区ごとに作成することから、当該地区ならではの利用促進策について記載するなど、地域の課題に対応した内容となるよう検討する。 ※本事業による啓発のほか、各地区ごとに発行している「たより」において、公共交通利用の呼びかけを実施	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進し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8年2月24日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果
		②事業実施の適切性	③計画策定に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果
木曽地域公共交通活性化協議会	乗継割引の実施 ・幹線とフィーダー線の乗り継ぎにあたり、乗継元と乗継先の運賃を比較して高い方の運賃を乗継運賃とすることにより乗継割引を導入。 ・乗継証明として、乗継元バス・タクシーの運賃に応じた券面額の乗継券を発行。 ・乗継対象路線を運行するすべてのバス・タクシーに乗継券を常備(令和7年11月末現在で6,330枚発行)。	A 計画通り事業は適切に実施された。	広域幹線バスとの乗継対象路線としている10の町村運営路線について、引き続き乗継割引を実施していく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。
木曽地域公共交通活性化協議会	回数券の発行 ・12枚綴り券を約16.7%割引で発売。 ・木曽地域6町村役場、おんたけ交通(株)本社及びおんたけ交通バス車内で販売。 ・通常販売のほか、免許返納者には10,000円分の回数券を交付(令和7年10月:11人、11月:5人)。 〔参考:計画目標〕 2029年度:免許返納者への回数券等配布100人	A 計画通り事業は適切に実施された。	今後も利用促進策として回数券の発行を続けていく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。
木曽地域公共交通活性化協議会	木曽地域公共交通活性化協議会の開催 ・計画の達成状況の評価等のため、協議会を2回開催(第4回及び第5回)。 ・第4回(令和7年12月)は書面で開催し、利便増進計画推進事業に係る事業評価を実施、第5回(令和8年1月予定)は対面で開催し、利便増進実施計画に係る中間評価を実施。	A 計画通り事業は適切に実施された。	今後も年2回程度協議会を開催し、事業評価等を実施していく。	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の実施に向けては、地域が一体となって事業を推進していくことを期待する。