

# 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月24日

協議会名: 古河市公共交通活性化会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・総和中央交通株式会社</li> <li>・三和交通有限会社</li> <li>・諸川タクシー有限会社</li> </ul>	総和地区、三和地区	昨年から引き続き、高齢者運転免許証自主返納等支援事業を促進した。自動車運転免許証自主返納者に対して、コミュニティバスやデマンド交通のチケットを交付し、公共交通利用者への転換・新規登録者及び利用者の増加を図った。また、市管轄の警察署の協力を得て、免許証返納者に対して当該事業のチラシを配布し周知を図った。	B イベント開催時等においての利用促進活動の実施については、新型コロナウイルスの影響により、各イベントが中止となったため実施できなかった。	C 1日当たりの平均利用者数目標値123.8人に対して利用者数92.4人/日であった。緊急事態宣言等の対象期間中の利用者数は大幅に減少しており、令和元年度対比で24%減であったが公共交通サービスの格差の解消と交通不便地域での市民の交通手段の確保を維持し、土曜運行開始による利便性向上を図ることはできた。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土曜日の運行開始については、利用者の目的地の半数以上が土曜診療も行っている医療機関であり、利用者のニーズと合致し一定の効果が出ている。今後も土曜運行を含めて、ノベルティの配布や市ホームページ等での周知を継続し、新規登録者や利用者の確保に繋げていく。</li> <li>・持続可能な公共交通ネットワークを構築していくために、自動車運転免許証を返納した高齢者の公共交通利用への転換を促進する。また、利用者の利便性向上のため、乗車券を求めやすくするために、取扱販売店の拡充を進める。上記二点を中心に利用者増加をねらう。</li> </ul>

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	新型コロナウイルス感染症の影響により、1日当たりの平均利用者数の目標値は達成できなかったものの、利用者のニーズに合わせ土曜日運行を開始し、一定の効果が現れていることを評価する。今後も利用者の移動のニーズを把握し、地域にあった移動手段となるよう努めていただきたい。また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、こういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 4年 1月 28日

協議会名: 日立市公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
特定非営利活動法人助け合いなかさと	日立市中里地区(東河内町、中深荻町、下深荻町、入四間町)を8人乗りワゴン車でデマンド運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施した。</li> <li>高齢者の地区内の移動手段を確保し、他の交通事業者との調整を図りながら、高齢者運転免許自主返納者への回数券交付などの利用者や交通弱者に対する移動手段確保、利便性の向上のための施策を図った。</li> </ul>	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 <ul style="list-style-type: none"> <li>目標 平成31年度の利用者数に対し110%</li> <li>実績値 1便あたりの乗車人数:1.2人(H31年度比75.0%)</li> <li>考察等 ・地区人口の減少、高齢化が更に進展し、利用者が減少傾向となっている。 ・また、地域でのイベントが中止となり、利用者の外出機会が減った。 ・しかしながら、山間地区にある中里地区の運転免許を持たない交通弱者の移動手段を確保し利便性を向上させることができた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、中里地区の高齢者や免許を持たない方の移動手段を確保するとともに、高齢者の運転免許自主返納者に対する、なかさと号利用回数券の交付を推進する。</li> <li>他の交通機関との連携による、地区内に不足する買い物・病院等へのアクセス向上を今後も検討し、高齢者の安全な移動手段(自家用車からの転換)の維持・確保を図る。</li> </ul>
茨城交通(株)	日立駅中央口～ケーステンキ日立本店前～平和台霊園前	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施した。</li> <li>昨年に引き続き、地域住民、交通事業者とパートナーシップ協定を締結して、乗車促進活動に取り組んだ。</li> <li>乗車促進活動を行う地域の団体に対し、活動助成金を支援し、継続的な活動に協力した。</li> <li>沿線にある特別支援学校において、バスの乗り方教室を実施した。</li> </ul>	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 <ul style="list-style-type: none"> <li>目標 平成31年度の利用者数に対し110%</li> <li>実績値 1便あたりの乗車人数:18.9人(H31年度比69.5%)</li> <li>考察等 ・中央線を利用していた沿線企業の勤務形態に変化(テレワークの定着化)がみられ、一定数の通通勤利用者が当該路線を利用しなくなったことなどが原因となり、計画目標値は達成できなかったが、沿線学校・企業等への移動手段として、幹線の交通軸と接続する交通ネットワークを確保できた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性の高い市内南北路線維持のため、住民主体の利用促進活動を今後も継続する。</li> <li>パートナーシップ事業を継続し、乗車促進活動を行う地域団体に対し、活動助成金の支援やアドバイス等でのサポートを継続する。</li> <li>沿線にある企業等に対する利用促進活動を実施していく。</li> </ul>

茨城交通(株)	おさかなセンター～サンピア日立～大甕駅西口線	<p>・平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施した。</p> <p>・地域住民、沿線企業及び交通事業者等関係団体で組織するひたちBRTサポーターズクラブと連携し、利用促進活動を実施した。</p> <p>また、当クラブにてひたちBRT時刻表を制作し、利用者に配布したことでBRTの利便性を向上させた。</p>	A	<p>・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110%</p> <p>○ 実績値 1便あたりの乗車人数:11.2人 (H31年度比95.7%)</p> <p>○ 考察等 ・当該系統は、令和3年2月から令和4年3月末(予定)までサンピア日立が施設の改修工事を行っている関係で、施設を利用していた方の利用が減少している状況ではあるが、JR大甕駅で接続する幹線バス路線の補完としての交通ネットワークを確保することができ、利用者の利便性を向上させた。</p>	<p>・運行実態を踏まえ、随時運行内容の見直し(ダイヤの調整、JRとの接続強化など)を検討していくとともに、沿線住民等への利用促進策の推進を継続して実施することにより、事業の継続性や収支の改善を図っていく。</p>
茨城交通(株)	おさかなセンター～サンピア日立～多賀駅前線	<p>・平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施している。</p> <p>・地域住民、沿線企業及び交通事業者等関係団体で組織するひたちBRTサポーターズクラブと連携し、利用促進活動を実施した。</p> <p>また、当クラブにてひたちBRT時刻表を制作し、利用者に配布したことでBRTの利便性を向上させた。</p>	A	<p>・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p>	<p>○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110%。</p> <p>○ 実績値 1便あたりの乗車人数:17.3人 (H31年度比76.5%)</p> <p>○ 考察等 ・当該系統は、令和3年2月から令和4年3月末(予定)までサンピア日立が施設の改修工事を行っている関係で、施設を利用していた方の利用が減少している状況ではあるが、JR大甕駅で接続する幹線バス路線の補完としての交通ネットワークを確保することができ、利用者の利便性を向上させた。</p>	<p>・運行実態を踏まえ、随時運行内容の見直し(ダイヤの調整、JRとの接続強化など)を検討していくとともに、沿線住民等への利用促進策の推進を継続して実施することにより、事業の継続性や収支の改善を図っていく。</p>

茨城交通(株)	おさかなセンター～久慈浜～多賀駅前線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施している。</li> <li>・地域住民、沿線企業及び交通事業者等関係団体で組織するひたちBRTサポーターズクラブと連携し、利用促進活動を実施した。</li> <li>また、当クラブにてひたちBRT時刻表を制作し、利用者に配布したことでBRTの利便性を向上させた。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110%</li> <li>○ 実績値 1便あたりの乗車人数:19.0人(H31年度比65.3%)</li> <li>○ 考察等 ・当該系統は、令和3年2月から令和4年3月末(予定)までサンピア日立が施設の改修工事を行っている関係で、施設を利用していた方の利用が減少している状況ではあるが、JR大甕駅で接続する幹線バス路線の補完としての交通ネットワークを確保することができ、利用者の利便性を向上させた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行実態を踏まえ、随時運行内容の見直し(ダイヤの調整、JRとの接続強化など)を検討していくとともに、沿線住民等への利用促進策の推進を継続して実施することにより、事業の継続性や収支の改善を図っていく。</li> </ul>
茨城交通(株)	大甕駅西口～水木～多賀駅前線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年に策定した日立市地域公共交通網形成計画及び、平成31年に策定した日立市公共交通利便増進実施計画に基づき各種施策を実施している。</li> <li>・地域住民、沿線企業及び交通事業者等関係団体で組織するひたちBRTサポーターズクラブと連携し、利用促進活動を実施した。</li> <li>また、当クラブにてひたちBRT時刻表を制作し、利用者に配布したことでBRTの利便性を向上させた。</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110%</li> <li>○ 実績値 1便あたりの乗車人数:12.2人(H31年度比87.1%)</li> <li>○ 考察等 ・ひたちBRTの本格運行開始にあわせて、平成31年4月から運行を開始した系統であるが、同時に運行開始した他系統(おさかなセンター～大甕西口駅等)と比べ、収益性は低くなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行実態を踏まえ、随時運行内容の見直し(ダイヤの調整、JRとの接続強化など)を検討していくとともに、沿線住民等への利用促進策の推進を継続して実施することにより、事業の継続性や収支の改善を図っていく。</li> </ul>

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き利用促進の取り組みを進めていただきたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付する等のほか、お店のチラシやウェブサイト等にバスの運行情報を掲載する等利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 4年 1月 28日

協議会名: 牛久市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関東鉄道株式会社	<p>「牛久市コミュニティバスかっぱ号」の運行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕の通勤・通学者を対象とした路線(3路線) 上柏田・むつみルート(朝) 上柏田・むつみルート(夕) さくら台・みどり野ルート</li> <li>・日中の外出者を対象とした路線(2路線) みどり野ルート 刈谷ルート</li> </ul>	<p>利用実績のデータや利用者からの意見等を分析し、利用者の要望に対応するルート変更等の検討を行った。</p>	<p>A 計画どおり、平成25年4月1日より、全ての路線の運行が開始された。</p>	<p>C 令和3年度(R2.10.1～R3.9.30)の評価路線において、目標値を上回る路線はなかった。未達成の理由としては、昨年度以上に新型コロナウイルス感染症の感染拡大が進み、利用者により一層外出自粛の意識が芽生えたと考えられる。また、テレワークの推進により鉄道を利用し東京圏へ通勤する利用者自体が減少したこと、感染防止のための休校に伴い沿線の高校生の利用が低下したことも理由として挙げられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上柏田・むつみルート(朝夕合計) (前年度実績値:92人/日) (目標値:120人/日) (今年度実績値:79人/日)</li> <li>・さくら台・みどり野ルート (前年度実績値:54人/日) (目標値:70人/日) (今年度実績値:51人/日)</li> <li>・みどり野ルート (前年度実績値:59人/日) (目標値:80人/日) (今年度実績値:55人/日)</li> <li>・刈谷ルート (前年度実績値:34人/日) (目標値:50人/日) (今年度実績値:33人/日)</li> <li>・全路線合計 (前年度実績値:239人/日) (目標値:320人/日) (今年度実績値:218人/日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ利用者数を回復させるため、車内の消毒や換気等といった感染防止対策の実施を徹底する。また、車内の混雑が予想される便・時間帯を公表し、公共交通利用時における感染リスクを下げる取組を行う。</li> <li>・かっぱ号の通勤ライナーから2路線、日中ルートから2路線を対象とし、利用促進を目的としたお試し乗車(無料乗車)を実施する。1回当たり1か月間を実施期間とし、沿線に居住する市民に対し、無料乗車券を付した公共交通利用の啓発冊子を配布する。</li> <li>・路線バス、かっぱ号、鉄道等の路線図・時刻表を集約した公共交通マップの作成及び配布を行うとともに、利用促進キャンペーン等を通じ広く市民に周知して、利用者の増加を図る。</li> <li>・バスロケーションシステムのPRを継続して行う。</li> <li>・鉄道との接続改善を検討する。</li> <li>・利用実績データ等の調査・分析を行い、必要に応じて計画や目標値の変更等を検討する。</li> </ul>

<p>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き利用促進の取り組みを進めて頂きたい。第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・バスロケーションシステム(位置情報システム)については、お店(目的地)のウェブサイトと連動させたり、高齢の方でも扱いやすいように追加の操作無しで自動に表示されるなどのアイデアを参考にしてほしい。</li> </ul>
--------------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月21日

協議会名: 常総市公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関鉄タクシー(株)	デマンド交通(常総市内全域)	<p>地域公共交通計画を策定し、他の交通モードとの役割分担を図った。具体的な連携施策は検討できていない。</p> <p>タクシー事業者の廃業により、令和2年10月から車両が1台減となったが、予約お断り件数が増加しないように効率的な配車を行った。また、ホームページにて曜日・時間帯別の混雑状況(予約の取りやすさ)を公表し、市民にも効率的な利用を呼びかけた。</p> <p>福祉部門等と連携し、パンフレットを配布するなど利用促進を行った。</p> <p>しかしながら、新型コロナウイルスの流行により、利用者の増加とはならなかった。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 目標とした1日平均利用者数60.0人に対し、56.9人であり、目標を下回る結果となった。	<p>新型コロナウイルスの流行による利用者減が見られるが、利用者からは非常に便利なので運行を続けてほしいという意見が多くあり、ふれあい号を必要としている市民が安心して利用できるように引き続き感染症対策を行い、運行を維持・継続していく。</p> <p>令和2年度末に策定した地域公共交通計画に基づき、他の交通モードでは対応できないニーズを検証し、交通網の整備を行っていく。</p>
松並タクシー(有)					
(有)三菱タクシー					
水海道ハイヤー(有)					
石塚タクシー(有)					

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>予約対応など常に利用者目線に立った丁寧な取組は評価できるものの、設定した1日平均利用者数の目標値について、緊急事態宣言解除後の令和2年6月以降、最も利用者の多かった月の実績値としたこともあり未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き、利用者目線に立った取組を進めていただきたい。その上で、他の交通モードとの連携施策の検討にも着手されることを期待する。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用促進にあたっては、利用者向けパンフレットを配付するほか、当該交通サービスについて、お店、病院(目的地)の広告やウェブサイトに掲載してもらうなど、利用者の目に自然と留まるような一歩進んだ仕掛け、工夫を心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月24日

協議会名:土浦市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
土浦市地域公共交通活性化協議会	亀城公園循環(左回り) 亀城公園循環(右回り) 霞ヶ浦循環(左回り) 霞ヶ浦循環(右回り)  車両減価償却費等国庫補助金対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・降車時の混雑緩和のため、令和2年12月より運賃前払い制を導入した。</li> <li>・乗務員の負担軽減、乗降時間の短縮を図るため、令和2年12月より交通系ICカードによる支払いを導入した。</li> <li>・乗務員の負担軽減及び、それによる安全運転・サービス向上のため、乗降カウントシステムを導入した。</li> <li>・地域通貨券は利用者減少により、令和2年度末をもって廃止した。</li> </ul>	A 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 新型コロナウイルス感染拡大の影響により乗車数が激減しており、目標を達成できなかった。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進調査研究として、乗車状況の調査・利用者アンケート・ワークショップ等を行う。</li> <li>・キララちゃんバスPRのため、沿線の観光・飲食店情報等を掲載した沿線MAPの作成に着手する。</li> <li>・定時性を確保し、利用者の利便性の向上および安全走行のため、特に夕方以降のダイヤについて改正を行う。</li> </ul>

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・まちの活性化が主たる目的であって、バスは手段であるということが評価すべき点。移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。</li> <li>・バスロケーションシステム(位置情報システム)については、お店(目的地)のウェブサイトと連動させたり、高齢の方でも扱いやすいように追加の操作無しで自動に表示されるなどのアイデアを参考にしてほしい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月27日

協議会名: 龍ヶ崎市地域公共交通協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
有限会社佐貫タクシー 布川交通株式会社	運行系統名: 龍ヶ崎市乗合タクシー 営業区域: 龍ヶ崎市内全域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により緊急事態宣言等が発令されるなど、利用ニーズの減少が想定されたが、利用者の移動手段の確保のため、減便等の措置は実施せず、感染症対策を徹底した上で、通常の規模での運行を継続した。</li> <li>・前回の二次評価の結果を受け、例年「目標」の欄に記載していた「公共交通空白地域の解消」については、令和4年度計画において「効果」の欄に記載することとした。</li> </ul>	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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・減便等の措置は実施せず、通常の規模での運行を継続することで、目標である交通空白地域の解消を図ることができた。</li> <li>・一方、新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者の減少に加え、新たに1事業者を加えたことにより利用者が分散したため、乗合率が目標値である33.9%を下回り、目標を達成できなかった(令和2年度実績24.5%)。</li> </ul>	新型コロナウイルス感染症の感染者数は減少傾向にあるが、行動様式の変化により、すぐに利用者の回復・増加には結びつかないものと考えられる。一方、市内に公共交通空白地域が発生しないよう、当事業を継続する必要があることから、引き続き事業を継続するとともに、事業の持続性の確保のため、当市にふさわしい事業の在り方を検討していく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>感染症対策を徹底した上で通常の規模での運行を継続し、公共交通空白地域を解消するなどの取組は評価できるが、乗合率の目標は未達成となった。公共交通の利用促進を進めていただきたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、こういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---



## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月31日

協議会名: かすみがうら市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関鉄グリーンバス(株)	系統名:霞ヶ浦広域バス 運行区間:玉造駅～土浦駅	令和3年度の計画については、新型コロナウイルスによる利用状況が改善されると見込み利用者数及び収支率目標を設定した。 学生向けの通学定期券「スクールパス」の広報周知を実施したほか、運転免許証を返納した高齢者への支援策として交通系ICカード2万円分を進呈しバス路線の利用促進に努めた。また、市広報誌やイベントにおいてバス路線周知や、コロナ禍における公共交通の安全性の周知に努めた。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	C ・利用者数 目標: 9人以上/便 実績: 6.1人/便 ・収支率 目標: 60%以上 実績: 40.9%  令和3年4月～7月の間は利用者数、収入とも前年比を上回っていたが、前年に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数、収入とも減少し、者数前年比86.2%、収入前年比88.6%となったことから目標を達成することができなかった。	・高齢者による自動車交通事故防止及び公共交通利用促進のため、運転免許を返納した65歳以上の者に、交通系ICカード2万円分を進呈する。 ・学生向けの通学乗車券「スクールパス」の広報周知を強化し、バスの利用促進につなげる。 ・市では令和元年10月から、JR神立駅を拠点として、千代田ショッピングモール周辺の市街地循環並びにJR神立駅と土浦協同病院を結ぶバス路線である千代田神立ラインを運行している。土浦協同病院でのバス接続について広報・周知を強化し、両バス路線の利用促進につなげる。  ・安全性の確保を徹底し、公共交通の安全性の周知を図る。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、運転免許を返納した65歳以上の者に交通系ICカード2万円分を進呈し、学生向けの通学乗車券「スクールパス」の広報周知を強化するなどの公共交通の利用促進の取組は評価できる。引き続き、安全性の確保を徹底しながら、公共交通の安全性の周知を図るとともに、利用促進に努めていただきたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月20日

協議会名: つくばみらい市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
守谷タクシー有限会社 有限会社常陽観光タクシー さくら住宅株式会社	つくばみらい市全域	<p>①福祉関係部署と連携し、窓口来庁者への利用促進。 また、免許返納担当部署と連携し、併せて利用促進を実施。</p> <p>②デマンド乗合タクシーの利用促進を図るため、市内イベントでの周知活動、市HPによる公共交通を活用した市外総合病院への乗継案内などを実施。</p>	A 計画通り事業は実施された。	B <p>目標である1日平均利用者数24人に対し、21.47人の利用にとどまり、目標達成には至らなかった。</p> <p>前年度比で利用者数は120人減となった。しかし、小人・障がい者の利用者数は前年度比で154人増となった。新型コロナウイルス感染症の影響により全体的な利用が減ったなか、広報紙等による周知に、一定の効果があったと考えられる。新型コロナウイルスの感染者数が減少したことや、ワクチン接種が進んだことが要因となり、3月から8月までは前年同月比では増となった。しかし、新型コロナウイルスの感染者が多かった月や、その翌月は前年同月比でマイナスとなった。</p>	デマンド乗合タクシーの登録者数や認知度もまだ低い状況であるため、広報紙や市内イベント等で幅広く周知するとともに、利用需要のある子育て世代や高齢者・運転免許返納者等に対しPR活動をおこない、利用促進を図る。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>1日平均利用者数の目標は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き、利用促進の取組を進めていただくとともに、同感染症の影響にもかかわらず、前年度同様に小人・障害者の利用者数が対前年度比で増加傾向にある理由を明確にするなど、将来の利用者増につながるよう、利用者の移動目的や乗車習慣性をしっかりと把握することに努めていただきたい。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・当該交通サービスの利用促進にあたっては、市の広報のみならず、お店、病院(目的地)の広告やウェブサイトに掲載してもらうなど、自然と利用者の目に留まるような一歩進んだ仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
---------------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月19日

協議会名: 阿見町地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
(有)新町タクシー 日本貿易運輸(株)	陸上交通に関わる 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統) 区間: 阿見町全域及び JR荒川沖駅東口付近	・予約センターでの予約の取りづらさについて問題を改善するため、前回電話機の増設、オペレータの増員を実施した。実施後の改善状況について調査、検証した。	A ・新型コロナウイルスの影響により一時期利用者数が減少した。一方で、登録者数は前年と同程度の増加である。 ・高齢者や公共交通不便地域の移手段の確保につながっている。	B ・目標である月当たり平均利用者数996人に対し、798人(対前年比94.2%)となっている。	・午前の時間帯を中心に予約お断りの件数が多い。予約システムの過去データを基に、運行の効率化を図るため予約システムの改善を行う。  ・現在策定中の地域公共交通計画の中で、地域の実情を踏まえながら、他の交通網と連携できるようなデマンド交通の役割を考えていく。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>月当たり平均利用者数の目標は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響により乗り合い人数の制限を行うなど目標達成には至らなかったが、引き続き、予約システムの改善などの取組を進めていただくとともに、策定中の地域公共交通計画において重視されている「まちづくりの観点」(まちの活性化、移動の目的創出など)も踏まえた事業・施策の展開を期待する。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例: まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> </ul>
---------------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月21日

協議会名:五霞町地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
朝日自動車(株)	○フィーダー系統 五霞町コミュニティ交通 (路線定期運行)	バス停から離れた住民でもバスを利用しやすいよう、バス停近隣に無料駐輪場を設置しているが、利用者の少ない駐輪場もあり、認知度を上げるためにホームページや広報、町行事などで周知活動を行った。例年、ごかりん号の乗り方教室を開催しているが、R3年度はコロナウイルス感染防止のため、中止になった。	B ホームページや広報の周知活動はできたが、乗り方教室は実施できなかった。	C ごかりん号の利用者数は、令和2年度までは年々増加傾向にあったが、令和2年度は18,096人、令和3年度は14,220人と令和3年度は3,876人が減少した。ルート別に見ると、朝晩ルートが1,771人、日中ルートが2,105人減少している	現在の運行ルートは、以前に利用調査を行い、利用度の高い地域を走行しているため、バスが走行していない地域が存在する。そのため、バスが走行していない地域からバスを通してほしいという要望が上がっているため、曜日や時間によって運行ルートの変更や全体的な運行ルートの見直し等を検討している。 令和3年度は新型コロナウイルス感染拡大の恐れにより様々なイベントが中止になってしまったため、周知活動ができなかった。令和4年度も同じような状況が考えられるので、令和3年度同様、ホームページや広報等で引き続き周知活動を行っていく。 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、通勤者や通学者がリモートワークやオンライン授業になり、また休日でも外出を控える人が増えたため、バス利用者が低下したと考えられる。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	バス停から離れた住民用に無料駐輪場を設置し、利用者の少ないところは周知活動を行うなどの取組は評価できるが、前年度を3%を上回る利用者数の目標は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成に至らなかったが、引き続き利用促進を進めて頂きたい。 第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていきたい。 ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月27日

協議会名: 東海村地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	東海駅東口～茨城東病院	利用状況, 利用者ニーズの把握に努め, 更なる利用者の増加を図るため, 運行ダイヤの改善に取り組むとともに, 沿線事業所, 自治会への働きかけを行い, 採算性を確保すべく取組を強化	A 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できなかった。  <目標> ・路線バスの利用者数の確保 【全路線】 83,000人⇒70,500人(見込) 【対象路線】 49,800人⇒42,000人(見込)  <効果> バス路線がなく, デマンドタクシーの運行時間外において公共交通が空白となる地区を解消する。  <達成状況の分析> 新型コロナウイルス感染症の影響で, テレワークの推進による定期利用者数の伸び悩みや, 県を跨いだ移動を控える人が多いことで来村者の減少等に繋がり, 目標を達成できなかった。ただし, 前年度に比べると約10,000人増加している。	通勤・通学での利用をさらに促し, 利用者数の増加を図るため, 村内事業所等に対する啓発活動を行う。また, 沿線自治会との連携をさらに強化し, 地域住民への普及啓発に努め, 持続可能な公共交通網の形成を目指す。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが, 引き続き利用促進の取り組みを進めていただきたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を, 今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで, 財政や人的資源などの制約がある中で, いかに収支を意識しながら, かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら, 行政, 事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが, 利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり, どういった目的のためのサービスなのか(例: まちの活性化, 高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については, お店(目的地)で掲示するまたは配付する等のほか, お店のチラシやウェブサイト等にバスの運行情報を掲載する等利用者の気を引くような仕掛け, 工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 4年 1月28日

協議会名: 城里町地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	①常北中学校～岩下入口 ②常北中学校～大網～赤沢観音前	毎月実施している乗降調査を基に需要動向を把握するとともに以下の施策を実施。 昨年度に引き続き長距離路線の分割(折り返し運行)を実施(これにより折り返し運行便は国補対象外の系統となっている)。	A 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施されている。	B 1日あたりの利用者数41.2人以上、収支率13.8%以上の目標に対し1日当たりの利用者数15.2人、収支率21.5%であった。 コロナ禍の社会情勢の影響を多分に受けており、利用者的大幅減となった。	・コロナウイルス感染拡大防止への対策は今後も続き、その影響への対応が必要。 ・今後の利用実態・ニーズを踏まえ定期的な運行の態様の見直しや利用啓発に努める。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き利用促進の取り組みを進めていただきたい。 第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。 ・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。 ・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付する等のほか、お店のチラシやウェブサイト等にバスの運行情報を掲載する等利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。				

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 4年 1月28日

協議会名: 行方市地域公共交通協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関鉄グリーンバス(株)	系統名:広域連携路線バス(鹿行北浦ライン) 運行区間:道の駅いたこ〜水郷潮来バスターミナル・潮来駅・延方駅・レイクエコー・麻生庁舎〜あそう温泉「白帆の湯」(天王崎)	市営路線バスの運行ダイヤを見直し、乗継の利便性向上を図るが、コロナ禍により、新規利用者の獲得等の取り組みについては、十分に実施できなかった。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数:365日	B ・利用者数 目標2.0人/便⇒実績1.9人/便。コロナ禍による影響と思われる利用の減少により、わずかに目標を達成できなかった。	「行方市地域公共交通計画」に基づき、市民ニーズや生活圏を考慮した市営路線バス運行計画や広域バスの利用促進策等を茨城県及び連携市と協議検討し、広域路線バスの利便性向上及び利用者数増を図る。
関東鉄道(株) (株)池田交通	系統名:鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン) 運行区間:チェリオ・イオン〜鹿島神宮駅・延方駅・水郷潮来バスターミナル・潮来駅〜麻生庁舎	市営路線バスの運行ダイヤを見直し、乗継の利便性向上を図るが、コロナ禍により、新規利用者の獲得等の取り組みについては、十分に実施できなかった。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数:365日	A ・利用者数 目標5.0人/便⇒実績5.0人/便。コロナ禍による影響と思われる利用の減少が見られたものの、目標を達成した。	「行方市地域公共交通計画」に基づき、市民ニーズや生活圏を考慮した市営路線バス運行計画や広域バスの利用促進策等を茨城県及び連携市と協議検討し、広域路線バスの利便性向上及び利用者数増を図る。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>鹿行北浦ラインについては新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、神宮あやめ白帆ラインについては便あたり利用者数の目標を達成されたことを評価する。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、こういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月28日

協議会名: 潮来市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関鉄グリーンバス(株) ※申請番号(1)、(2)、(3)	系統名: 広域連携路線バス(鹿行北浦ライン) 運行区間: 道の駅いたこ〜水郷潮来バスターミナル・潮来駅・延方駅・レイクエコー・麻生庁舎〜あそう温泉「白帆の湯」(天王崎)	次期計画である「潮来市地域公共交通計画」の策定に向け、利用状況の分析を行った。次期計画において、引き続き利用ニーズ等を把握し、利用促進の取組みとともに、ニーズに即した運行形態へ改善を図っていく予定。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数: 365日	B ・利用者数 目標2.0人/便⇒実績1.9人/便。コロナ禍による影響と思われる利用の減少により、わずかに目標を達成できなかった。	令和3年度に策定する「潮来市地域公共交通計画」に基づき、引き続きニーズ等の把握に努めつつ、関係機関と連携しながら、利便性向上及び利用促進の取組みを進めていきたい。
関東鉄道(株) (株)池田交通 ※申請番号(4)、(5)	系統名: 鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン) 運行区間: チェリオ・イオン〜鹿島神宮駅・延方駅・水郷潮来バスターミナル・潮来駅〜麻生庁舎	次期計画である「潮来市地域公共交通計画」の策定に向け、利用状況の分析を行った。次期計画において、引き続き利用ニーズ等を把握し、利用促進の取組みとともに、ニーズに即した運行形態へ改善を図っていく予定。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数: 365日	A ・利用者数 目標5.0人/便⇒実績5.0人/便。コロナ禍による影響と思われる利用の減少が見られたものの、目標を達成した。	令和3年度に策定する「潮来市地域公共交通計画」に基づき、引き続きニーズ等の把握に努めつつ、関係機関と連携しながら、利便性向上及び利用促進の取組みを進めていきたい。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>鹿行北浦ラインについては新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、神宮あやめ白帆ラインについては便あたり利用者数の目標を達成されたことを評価する。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考として頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
---------------------------------	---



## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月18日

協議会名: 下妻市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
事業者: 関鉄パープルバス(株) 系統: ビアスパークしもつま～小貝川ふれあい公園	ビアスパークしもつま～下妻駅～小貝川ふれあい公園	モビリティマネジメントの結果の分析・検証を行うとともに、バス車内に換気扇を設置するなどの利用促進策を実施した。	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 利用者数と収支率の目標値 51人/日以上、12%以上に対し、新型コロナウイルス感染症の影響で36.1人/日、10.5%と目標を達成できなかった。	引き続き、モビリティマネジメントの結果の分析・検証を行い、改善策を実施していく。Withコロナに対応した公共交通の利用について啓発活動を進める。
事業者: 関鉄パープルバス(株) 系統: 下妻駅～川島駅	下妻駅～ビアスパークしもつま～下妻駅～川島駅	前回事業がないため、該当ありません。	A 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 利用者数と収支率の目標値 51人/日以上、16%以上に対し、新型コロナウイルス感染症の影響で30.1人/日、6.9%と目標を達成できなかった。	モビリティマネジメントや効果測定調査に基づく改善策を実施していく。Withコロナに対応した公共交通の利用について啓発活動を進める。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>令和3年度より「筑西・下妻広域連携バス」の運行を開始され、地域の交通ネットワークの充実・強化に取り組まれたところであったが、設定した目標の達成には至らなかった。認知度向上や他の交通モードとの連携強化に引き続き取り組んでいただきたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例: まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月28日

協議会名: 常陸太田市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(平日) 申請系統名:市内循環 運行系統:常陸太田駅~総合福祉会館~常陸太田駅	【全体】 「常陸太田市地域公共交通網形成計画」に基づき、運行事業者と連携して公共交通マップや利用促進チラシの配布、マイ時刻表の作成・配布、市内高等学校新入生に対し予約定期販売を継続して実施し利用促進に努めた。	A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	B 【目標】 利用人員13人/日 収支率4.8% 【実績】 利用人員9.7人/日 収支率 14.2%	【全体】 「常陸太田市地域公共交通網形成計画」に基づき、事業者と連携し、公共交通マップや利用促進チラシの配布、マイ時刻表の作成を継続する。また、今後のコロナウィルス感染拡大の状況によるが、乗り方教室、買物バスツアー等のイベントバス運行を可能な限り実施するなどの利用促進に努める。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:西山荘① 運行系統:常陸太田駅~西二丁目~西山荘	バス等の計画をしたが、コロナウィルス感染拡大の影響により、イベントが中止となり実施することができなかった。	A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員14人/日 収支率30.9% 【実績】 利用人員1.0人/日 収支率13.0%	今後も、効率的かつ効果的で、利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、必要な運行内容の見直しを行っていく。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:西山荘② 運行系統:常陸太田駅~道の駅ひたちおおた~西山荘	【市内循環】 平日に市内の商業施設や病院を循環する系統。 運行事業者と連携し、利用促進チラシを配布するなど、更なる利用促進に努めた。	A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員33人/日 収支率30.8% 【実績】 利用人員1.3人/日 収支率12.0%	【市内循環】 利用実績が低い水準で推移していることもあり、今後より利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、運行内容の見直しを行っていく。また、引き続き運行事業者などと連携し、新たな利用促進策について検討をしていく。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:西山荘③ 運行系統:道の駅ひたちおおた~常陸太田駅~西山荘	【西山荘①~④】 土日祝日のみに常陸太田駅や道の駅ひたちおおた、西山荘などを循環する系統。 運行事業者と連携し、利用促進チラシを配布するなど、更なる利用促進に努めた。	A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員6人/日 収支率30.8% 【実績】 利用人員0.1人/日 収支率11.4%	【西山荘①~④】 利用実績が低い水準で推移していることもあり、今後より利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、運行内容の見直しを行っていく。また、引き続き運行事業者などと連携し、新たな利用促進策について検討をしていく。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:西山荘④ 運行系統:常陸太田駅~西山荘~道の駅ひたちおおた		A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員8人/日 収支率30.9% 【実績】 利用人員0.3人/日 収支率12.4%	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	路線名:幸久・河合線 申請系統名:中野十文字 運行系統:総合福祉会館～市役所～中野十文字	【中野十文字、郡戸小学校前、大藪】 平成28年10月の再編時に、市民バスから路線バスへ移行し、週2日の運行を週5日(平日毎日)の運行とした系統。運行事業者と連携し、利用促進チラシを配布するなど、更なる利用促進に努めた。 【瑞龍浄水場】 平成28年10月の再編時に、市民バスから路線バスに移行した系統で、主に旧瑞竜小学校児童が、誉田小学校へ通学するために利用している。児童が通学するために重要な系統であるため、今後の利用状況を注視していくこととした。	A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	A 【目標】 利用人員3人/日 収支率4.4% 【実績】 利用人員4.1人/日 収支率15.7%	【中野十文字、郡戸小学校前、大藪】 今後も、効率的かつ効果的で、利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、必要な運行内容の見直しを行っていく。また、運行事業者だけでなく周辺の学校等とも連携し、通学者等への利用促進策について検討をしていく。  【瑞龍浄水場】 今後も、効率的かつ効果的で、利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、必要な運行内容の見直しを行っていく。また、引き続き運行事業者などと連携し、新たな利用促進策について検討をしていく。
茨城交通株式会社	路線名:松栄・佐竹線 申請系統名:郡戸小学校前 運行系統:総合福祉会館～市役所～郡戸小学校前		A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	B 【目標】 利用人員5人/日 収支率8.7% 【実績】 利用人員2.3人/日 収支率14.5%	
茨城交通株式会社	路線名:大藪線 申請系統名:大藪 運行系統:総合福祉会館～上岩手～大藪		A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	A 【目標】 利用人員4人/日 収支率4.5% 【実績】 利用人員6.3人/日 収支率15.7%	
茨城交通株式会社	路線名:大藪線 申請系統名:大藪(特例) 運行系統:総合福祉会館～上岩手～大藪		A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	B 【目標】 利用人員4人/日 収支率4.5% 【実績】 利用人員2.3人/日 収支率15.5%	
茨城交通株式会社	路線名:瑞龍線 申請系統名:瑞龍浄水場 運行系統:総合福祉会館～誉田小学校前～瑞龍浄水場		A 運行事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	B 【目標】 利用人員41人/日 収支率34.4% 【実績】 利用人員38.9人/日 収支率40.7%	

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:逆久保上 運行系統:総合福祉会館～はたそめ団地中央～逆久保上	【逆久保上、機初小学校】 平成28年10月の再編時に、市民バス及びスクールバスから路線バスに移行した系統で、主に旧河内小学校及び佐都小学校児童が、機初小学校へ通学するために利用している。児童が通学するために重要な系統であるため、今後の利用状況を注視していくこととした。	A 事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員82人/日 収支率32.4% 【実績】 利用人員59.4人/日 収支率20.5%	【逆久保上、機初小学校】 今後も、効率的かつ効果的で、利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、必要な運行内容の見直しを行っていく。また、運行事業者だけでなく周辺の学校等とも連携し、通学者等への利用促進策について検討をしていく。
茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:逆久保上(特例) 運行系統:総合福祉会館～はたそめ団地中央～逆久保上		A 事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員82人/日 収支率32.4% 【実績】 利用人員21.2人/日 収支率20.5%	
茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:機初小学校 運行系統:造宗～はたそめ団地中央～機初小学校		A 事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員75人/日 収支率80.4% 【実績】 利用人員42.9人/日 収支率44.2%	
茨城交通株式会社	路線名:上宮田代線 申請系統名:上宮田代(特例) 運行系統:太田営業所～久米十文字～上宮田代	【上宮田代】 旧金砂郷地区より常陸太田駅周辺に接続する系統。金砂郷小学校、久米小学校の児童が通学するために利用している。 旧金砂郷地区から駅、病院、商業施設等のアクセス、児童が通学するための重要な系統であるため、今後の利用状況を注視していくこととした。	A 事業者と連携し、系統に特化したものではないが、路線バス全体としての利用促進に努めた。	C 【目標】 利用人員107人/日 収支率62.2% 【実績】 利用人員51.5人/日 収支率29.4%	【上宮田代】 今後も、効率的かつ効果的で、利便性の高い路線バスの運行となるよう、利用実態を踏まえながら、必要な運行内容の見直しを行っていく。また、運行事業者だけでなく周辺の学校等とも連携し、通学者等への利用促進策について検討をしていく。

<p>地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)</p>	<p>利用が伸び悩んだ理由を分析し、その結果を踏まえて今後の施策の検討を進めていただきたい。 第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li><li>・ 移動の目的をつくることが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li><li>・ 利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付する等のほか、お店のチラシやウェブサイト等にバスの運行情報を掲載する等利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li></ul>
--	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 3年 12月 28日

協議会名: 桜川市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
桜川市地域公共交通会議	筑波山口・桜川市役所岩瀬庁舎間	運行実態を把握し、利用者の利便性向上につながる運行計画の見直しを行った。	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 利用者数1運行16人の目標に対し、実績は14.6人で目標を達成できなかった。  収支率22%の目標に対し、実績は20.39%で目標を達成できなかった。(フィーダー外系統を含む。)	【特記事項】 依然としてコロナ禍の影響(教育機関の授業再編等)を受けており、令和3年8月～9月までの利用が大幅に減少した。  【今後の改善点】 ・運行事業者からの利用人数報告や利用の現地調査などから利用実態を把握し、地域の要望を踏まえて運行計画に反映する。 ・近隣自治体と連携して、待合環境整備や乗り継ぎの円滑化を進める。
桜川市地域公共交通会議	筑波山口・地域医療センター経由・桜川市役所岩瀬庁舎間	運行実態を把握し、利用者の利便性向上につながる運行計画の見直しを行った。			
桜川市地域公共交通会議	筑波山口・真壁城跡間	運行実態を把握し、利用者の利便性向上につながる運行計画の見直しを行った。			
桜川市地域公共交通会議	筑波山口・雨引観音経由・桜川市役所岩瀬庁舎間	運行実態を把握し、利用者の利便性向上につながる運行計画の見直しを行った。			

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、目標値は達成できなかったものの、市民の移動手段として定着していることを評価する。第三者評価委員会での有識者の助言(下記)を、今後の施策の検討としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月14日

協議会名: 筑西市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関鉄パープルバス(株)	(1)下館駅北口ー明野支所前ー筑波山口 (2)下館駅北口ー明野中学校東ー筑波山口	利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえた施策の検討との事業評価を受けて、以下の対策を実施した。 ・バス車内や乗務員間での感染を予防することに力を注ぎ、安全・安心を第一とした運行に努め、対策を行っていることを利用者に周知した。 ・公共交通の情報を一元化した公共交通マップを発行し、市内の全世帯や主要施設で配布し多くの方に情報発信を行った。	A 計画に基づき、適切に事業を実施した。	B 利用者数の目標130人/日に対し、106.54人/日となり目標を達成することができなかった。	これまで順調に利用者を伸ばしてきた優良路線であったが、令和2年度に続き、新型コロナウイルス感染拡大による旅客の落ち込みは大変大きなものであった。 ・新たな旅客を獲得するために地域拠点を見直し、新たなバス停の設置など、ニーズに合わせた改善を進めていく。 ・地域の交通弱者や沿線学校等への利用促進の啓発活動を積極的に実施する。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>利用者周知、情報発信などの積極的な取組は評価できるが、利用者数の目標は未達成となった。公共交通は目的ではなく移動の手段であることに鑑み、優良路線であったことに甘んじることなく、利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえて、今後の改善点に挙げられている施策の検討を着実に進めていただきたい。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・バスロケーションシステム(位置情報システム)については、お店(目的地)のウェブサイトと連動させたり、高齢の方でも扱いやすいように追加の操作無しで自動に表示されるなどのアイデアを参考にしてほしい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月7日

協議会名:常陸大宮市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
茨城交通株式会社	緒川・玉川村駅線	継続した広報PR活動を実施し、認知度や利用者数の向上に努めた	A 事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された	B 【目標】 満足度:3.00 財政負担額:20%減 年間利用者数:1,170人 【実績】 満足度:2.59 財政負担額:20%減(R3見込額) 年間利用者数:1,160人	通勤・通学利用の更なる増加を図るため、事業者や学校等を通じた利用促進活動に取り組んでいく。
茨城交通株式会社	小場・村田線	継続した広報PR活動を実施し、認知度や利用者数の向上に努めた	A 事業が計画に位置付けられたとおり適切に実施された	B 【目標】 満足度:3.00 財政負担額:20%減 年間利用者数:880人 【実績】 満足度:2.59 財政負担額:20%減(R3見込額) 年間利用者数:1,361人	通勤・通学利用の更なる増加を図るため、事業者や学校等を通じた利用促進活動に取り組んでいく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>目標達成には至らなかったが、引き続き利用促進の取り組みを進めて頂きたい。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付する等のほか、お店のチラシやウェブサイト等にバスの運行情報を掲載する等利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	--



## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月25日

協議会名: 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関東鉄道(株) (株)池田交通	系統名:鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン) 運行区間:チェリオ・イオン~鹿島神宮駅・延方駅・水郷潮来バスターミナル・潮来駅~麻生庁舎	利用促進については、コロナ禍の影響等により十分に実施できなかったが、コロナ前の利用者数程度には戻すことができた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数:365日	A ・利用者数 目標5.0人/便⇒実績5.0人/便。コロナ禍による影響と思われる利用の減少が見られたものの、目標を達成した。	次期計画である「鹿嶋市地域公共交通計画」の策定に向け、ニーズ等の把握に努めつつ、関係機関と連携しながら、利便性向上及び利用促進の取り組みを進めていきたい。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>神宮あやめ白帆ラインについて、便あたり利用者数の目標を達成されたことを評価する。第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考として頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月13日

協議会名: 稲敷市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関東鉄道(株)	稲敷エリア広域バス 江戸崎・牛久ルート	通学定期券補助事業を開始。 地域公共交通計画の改定作業を進めている。	A 計画に基づき適切に実施された	B 鉄道駅や高校へのアクセス手段として実施効果があったが、利用人数は目標に達しなかった。	通学定期券補助事業の継続。 地域公共交通計画の改定協議を契機に、現状の利用実態に見合った路線再編を検討する。
晃進物流(株)	桜東バス 新利根・神崎線	通学定期券補助事業を開始。 他系統と統合を実施し、利便増進が図った。	A 計画に基づき適切に実施された	B 鉄道駅や小学校、高校、商業施設へのアクセス手段として実施効果があったが、利用人数は目標に達しなかった。	通学定期券補助事業の継続。 事業者、住民等との意見交換を重ね改善策を検討する。
ブルーバス(株)	ブルーバス 浮島線	通学定期券補助事業を開始。 高校、商業施設へ利用しやすいダイヤ改正を実施した。	A 計画に基づき適切に実施された	B 小学校、高校、商業施設へのアクセス手段として実施効果があったが、利用人数は目標に達しなかった。	通学定期券補助事業の継続。 地域公共交通計画の改定協議を契機に、現状の利用実態に見合った路線再編を検討する。
稲敷市	あずまコミュニティバス 通学快速	利用向上を目的にバスラッピングを実施した。	A 計画に基づき適切に実施された	C 利用人数は目標を大きく下回った。	地域公共交通計画の改定協議の中で再編案を検討し、今後、策定した計画に基づき路線の再編を実施していく。
稲敷市	あずまコミュニティバス 月・木ルート	利用向上を目的にバスラッピングを実施した。	A 計画に基づき適切に実施された	C 商業施設へのアクセス手段として一定の効果があつたが、利用人数は目標を大きく下回った。	地域公共交通計画の改定協議を契機に、現状の利用実態に見合った路線再編を検討する。
稲敷市	あずまコミュニティバス 火・金ルート	利用向上を目的にバスラッピングを実施した。	A 計画に基づき適切に実施された	C 商業施設へのアクセス手段として一定の効果があつたが、利用人数は目標を大きく下回った。	地域公共交通計画の改定協議を契機に、現状の利用実態に見合った路線再編を検討する。
稲敷市	あずまコミュニティバス 水ルート	利用向上を目的にバスラッピングを実施した。	A 計画に基づき適切に実施された	C 商業施設へのアクセス手段として一定の効果があつたが、利用人数は目標を大きく下回った。	地域公共交通計画の改定協議を契機に、現状の利用実態に見合った路線再編を検討する。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>積極的に路線の見直しを行い、通学手段・生活交通の確保に取り組まれている姿勢は評価するが、年間を通じてほぼ利用のない便も見受けられ、特にあずまコミュニティバス通学快速の見直しは急務である。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考として頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していかかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li><li>・ バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li><li>・ 移動の目的をつくることが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li><li>・ 利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li></ul>
---------------------------------	--

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 4年 1月20日

協議会名: 守谷市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
守谷市地域公共交通活性化協議会	守谷市内全域	広報等において定期的に周知を行うとともに、高齢者運転免許自主返納事業と連携し利用促進を行った。	A 事業が計画に位置づけられた通り適切に実施された	C 目標は年間利用者数17,000人であったが、実績は15,126人であり達成できなかった。令和2年度よりも利用者数は伸びたものの、新型コロナウイルスの感染拡大が影響し、移動需要が減少したことが要因であると考えられる。	感染防止対策を継続しつつ、広報等による定期的な周知、高齢者運転免許自主返納事業との連携を継続していく。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>事業初年度の令和2年度事業よりも年間利用者数は堅調に増加しているものの、年間利用者数の目標は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の影響により目標達成には至らなかったが、引き続き、利用促進にあたり福祉部署や商業施設との連携など、地道な利用促進活動に取り組んでいただきたい。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・当該交通サービスの利用促進にあたっては、市の広報のみならず、お店、病院(目的地)の広告やウェブサイトに掲載してもらおうなど、自然と利用者の目に留まるような一歩進んだ仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>				

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月21日

協議会名:高萩市地域公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
高萩市地域公共交通会議	山間地域や市街地空白地域において、需要に応じて運行するデマンド型乗合タクシーを導入し、公共交通空白地域の解消を図る。	初年度につき該当なし	A 山間地域や市街地空白地域において、需要に応じて運行するデマンド型乗合タクシーを導入し、公共交通空白地域の解消を図ることにより、市民の生活移動手段を確保することができた。	C 新型コロナウイルス感染症の流行拡大により移動の自粛傾向が続いたため、1運行あたりの利用者数が減少した。	市ホームページ、市報、くらしのガイドブックにより、デマンド型乗合タクシーの周知を行い、利用者数の増加を図る。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>1運行あたりの利用者数の目標は未達成となった。特に、高戸常磐線東・赤浜地区のデマンド型乗合タクシーについては、実績利用回数が当初計画よりも大幅に下回る結果となった。利用が伸び悩んだ理由を新型コロナウイルス感染症の影響のみとせず、しっかりと分析を行い、その結果を踏まえて今後の施策の検討を進めていただきたい。</p> <p>また、第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・当該交通サービスの利用促進にあたっては、市の広報のみならず、お店、病院(目的地)の広告やウェブサイトに掲載してもらおうなど、自然と利用者の目に留まるような一歩進んだ仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月28日

協議会名: 神栖市地域公共交通活性化協議会

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関東鉄道(株)	神栖コミュニティバス(鹿島神宮-小見川駅間)	新規事業のため、前回事業評価なし。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数:362日	A ・利用者数 目標3.0人/便→実績3.1人/便 新型コロナウイルス感染症拡大の影響はあったものの、通院・買い物・観光など市外からの利用もあり、目標は達成した。	接続する鉄道駅へ利用しやすいダイヤの改正を検討することや、市内外の利用者に向けた利用促進施策を行い、利用増に向けて事業を継続していきたい。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>令和3事業年度より神栖市コミュニティバス新コースの運行を開始され、地域の公共交通の充実に取り組まれていることを評価する。</p> <p>第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考として頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・バス事業全体として運賃が硬直的という特徴があるが、サステナビリティを確保していくために適切な運賃、他の交通手段との比較や利用者の許容度を確認しながら、金額の設定に努めてほしい。</li> <li>・移動の目的をつくるのが、利用者を増やすための第一歩。当該交通サービスは目的ではなく手段であり、どういった目的のためのサービスなのか(例:まちの活性化、高齢者の外出促進など)を今一度明確にしたうえで目的達成のための施策を多角的に検討していただきたい。</li> <li>・バスロケーションシステム(位置情報システム)については、お店(目的地)のウェブサイトと連動させたり、高齢の方でも扱いやすいように追加の操作無しで自動に表示されるなどのアイデアを参考にしてほしい。</li> </ul>
-------------------------	---

## 令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月24日

協議会名: 八千代町公共交通会議

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

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
(有)沢木交通	デマンド交通(八千代町内全域)	無し(令和3年度が初年度のため)	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。	A 目標とした1日平均利用者数12.3人以上、年間延べ利用者数2,980人以上に対し、1日平均利用者数12.48人、年間延べ利用者数3,009人であり、目標を上回る結果となった。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規利用者を継続的に確保できるよう、定期的にお試し乗車券を配布する等、利用促進のための施策に取り組んでいく。</li> <li>・町の高齢福祉部門と連携し、運転免許返納促進事業を推進し、高齢ドライバーの交通事故を防止するとともに、「八菜まわ～る号」の利用率向上に繋げる。</li> <li>・「八菜まわ～る号」を必要としている町民が安心して利用できるように、引き続き新型コロナウイルス感染症対策を行い、運行を維持・継続していく。</li> <li>・当町にある交通手段の役割を整理し、地域の特性にあった、より生活利便性の高い交通網を整備していく。そして、令和5年度末までに地域公共交通計画の策定を目指すしていく。</li> </ul>
サワキ観光(株)					
(株)青木観光					

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>地域一丸となった周知活動など公共交通の利用促進に取り組まれ、1日平均利用者数を達成されたことを評価する。第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通を目指すうえで、財政や人的資源などの制約がある中で、いかに収支を意識しながら、かつ公共性を保持していくかがポイント。利用者を起点としながら、行政、事業者の三位一体となりサステナビリティを確保していくことが重要。</li> <li>・利用者向けマップや時刻表については、お店(目的地)で掲示するまたは配付するなど、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけていただきたい。</li> </ul>
-------------------------	---