

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: 都留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)
富士急バス株式会社	都留市循環線 都留市立病院～都留市駅 谷村・三吉地域	事業者と周知活動を企画し、実践する予定であったが、新型コロナウイルスの影響により、未実施となってしまった。	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 年間利用者目標数13,240人に対し、10,166人であった。	今年度未実施の事業者と連携した周知活動、学生等新たな利用者に対する利用促進を実施していく。
富士急山梨ハイヤー株式会社	東桂線 東桂・谷村地域	学生等新たな利用者に対し、周知活動を実施し、促進を図る予定であったが、休校措置等により、周知活動ができず、未実施となってしまった。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 1台あたりの平均乗車人数の目標1.8人に対し、1.3人であった。	学生等新たな利用者に対する利用促進を実施していく。
富士急山梨ハイヤー株式会社	盛里線 禾生・盛里地域	利用者増に向け、ニーズのある商業施設への路線の延長は継続して業者と検討していく。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B 1台あたりの平均乗車人数の目標1.8人に対し、1.4人であった。	商業施設への路線の延長、運行時間を業者と継続して検討していく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、目標未達成となったが、利用が伸び悩んだ理由を分析した上で、引き続き目標達成に向けて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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
-------------------------	--

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: 中央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)
山梨交通株式会社 「中央市役所本館～シルクふれんどりい線」	「中央市役所本館～JR小井川駅～山梨大学医学部附属病院～中央市役所玉穂支所～JR東花輪駅～中央市役所豊富支所～シルクふれんどりい」間を運行	前回の事業評価結果を受け、感染症対策として、バス車内の換気、飛沫防止カーテンの設置、車内消毒の徹底等を行った。また、市内施設へのコミュニティバス時刻表配布、バス車内へのポスター掲示を継続して行い、市民に親しみを持ってもらえるよう努めた。	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 目標値である10,000人に対して約87%の達成率となり、目標達成に至らなかった。主な理由として新型コロナウイルスの影響により、観光・娯楽等を目的とした外出が減少したことが大きいものと考えられる。しかし、乗降調査より、日々の通院・買い物等生活に密着した足となっていることが明確となり、市内各所へのアクセス向上、幹線系統へ接続できる交通手段として確立していると考えられる。	本市では平成21年策定の公共交通連携計画を基にコミュニティバスの運行を行っており実情に合っていない状況である。そのため公共交通計画を策定し、より利便性の高い公共交通を提供する必要がある。今後は公共交通計画を策定するために住民ニーズの把握、公共交通の事例収集、本市における公共交通の課題・問題の整理等を行っていく必要があり、次年度公共交通計画策定業務に着手する。 また、市内総合病院やショッピングセンター等への時刻表配布、小中学生のコンクール入賞作品の車内掲示を継続して行い、コミュニティバスにより親しみを持ってもらえるよう努めていく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、目標人数は未達成となった。今後は利用者のニーズを把握し、引き続き目標達成に向けて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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
-------------------------	---

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: 笛吹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)
事業者:山梨第一交通(株) 運行系統:笛吹市デマンドタクシーみさかルート	御坂町若宮地区(旧若宮公民館)～石和町駅前地区(JR石和温泉駅)	・前年度の二次評価では、民間バスとの適切な役割分担のもと連携することや、地域の利用者及び今利用できずに困っている方の声を聞き、地域にとって最適なシステムの検討をすることとされており、笛吹市移動手段・移動支援構築事業として、次年度の計画に反映している。	●事業が計画に位置づけられたとおりに実施されている。 ・欠便や大きな遅延もなく、運行計画に沿った適切な事業が行われた。 ・利便性向上のため、みさかルートの石和共立病院への延伸や、JRとの乗り継ぎに合わせたダイヤの調整、病院の受付開始時刻に合わせ、運行開始時刻を30分早めるダイヤ改正を行った。 A	●事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 ■1日あたり目標乗車人数14.0人に対し、8.1人 ■目標収支率10.4%に対し、6.6% ・新たに石和共立病院への停留所設置により、利用者が増えた場所もあるが、みさかルートからふじみルートへの利用の変更をした利用者の動向が影響し、特に1便の時間帯における石和温泉駅や笛吹中央病院への利用者が減少し、目標を達成できなかった。 ・収支率についても目標を達成できなかった。	・朝、石和温泉駅周辺(春日居町住民を含む)から笛吹中央病院へ向かいたいニーズが一定数寄せられていることから、次期デマンドタクシーの運行計画への反映を検討する。 ・介護予防教室や窓口での利用者の声から、病院の受診終了時刻が読めず、帰りの予約が難しいとの声が寄せられるため、引き続き、市の実情に合った最適な仕組みを検討し、福祉関連部署や関係団体と連携していく。
事業者:日之出観光自動車(株) 運行系統:笛吹市デマンドタクシーふじみルート	石和町富士見地区(河内公民館)～石和町駅前地区(JR石和温泉駅)～石和町山岸地区(山岸公民館)	・若年層の利用促進を図るため、デマンドタクシーの情報発信を行う事業を次年度の計画に反映している。	・情報提供については、介護予防教室2箇所でのPR活動と意見交換を実施した。 ・安心してデマンドタクシーを利用してもらえよう、新型コロナウイルス感染症対策に取り組み、HPでPRを行うとともに、電子申請による利用者登録受付を開始し、若者にも気軽に利用してもらえよう工夫した。 B	●事業が計画に位置付けられた目標を一部達成できなかった。 ■1日あたり目標乗車人数13.5人に対し、14.0人 ■目標収支率9.3%に対し、8.9% ・乗車人数は目標を達成できたが、収支率は、目標を達成できなかった。 ・1便の運行時刻を変更したことにより、笛吹中央病院の利用者が増えたことにより、乗車人数は目標を達成できた。収支率は、回数券売上が多かったことにより、想定より現金収入が若干低下した。	(This cell content is shared with the cell above in the original image)

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)

一部目標達成には至らなかったが、利便性向上のため、ルートの延伸や乗り継ぎに合わせたダイヤ改正などの取り組みは評価できる。引き続き、目標達成に向けて取り組んでいただきたい。

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。
- ・ 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。
- ・ 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。

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23日

協議会名: 上野原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)
有限会社駅前タクシー	第1.1地域 (柵原方面)	※令和2年2月28日の評価結果を踏まえ、計画等に反映した内容を記載 ◆利用実態のデータ収集・分析を継続実施。	A ◆利用者数:1,705人/年 :7.02人/日 ◆交通空白地域の解消や交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保などが図られた。	C 【目標】 ◆令和元年度(平成30年10月～令和元年9月)と令和2年度(令和元年10月～令和2年6月)における各系統1日当たりの利用者数を比較してその減少率を1/2に抑えた数値を目標に設定。 【達成状況】	◆今後は、ワクチン接種の状況により一定程度の回復は想定されるが、各分野での新生活様式の定着に伴う人流減少を考慮すると急激な利用率の向上は見込み難い。 このため、令和4年度の計画では、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度と令和3年度を比較し、その減少率に応じて令和3年度をベースに5%～10%増を目標値としている。 しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大は未だ予断を許さない状況であるため、感染症対策など継続して実施することにより新型コロナウイルスとの共生を図りつつ、多くの市民に利用してもらうために事業のPR等を継続して実施する。 また、実証運行としていた中心市街地循環バスを本格運行として実施しているが、デマンドタクシーとの連携をより充実させるため、継続して利用状況を把握分析し更なる利便性の向上と効率的を図る。
富士急バス株式会社	第1.2地域 (西原方面)	◆上記データを基に利便向上策の検討及びPR等を実施。	A ◆利用者数:1,964人/年 :8.08人/日 ◆交通空白地域の解消や交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保などが図られた。	C ◆全ての系統において未達成であった。 ○第1.1地域(柵原) 目標8.51人 実績7.02人 ○第1.2地域(西原) 目標11.75人 実績8.08人 ○第2地域(大鶴・甲東) 目標11.36人 実績8.72人 ○第3地域(大目・巖) 目標15.87人 実績12.67人 ○第4地域(島田・秋山) 目標12.80人 実績10.62人 ○全地域 目標60.29人 実績47.11人	
上野原タクシー株式会社	第2地域 (大鶴・甲東方面)		A ◆利用者数:2,119人/年 :8.72人/日 ◆交通空白地域の解消や交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保などが図られた。	C 【分析】 ◆利用方法等を掲載したチラシの配布、各地区での説明会実施、停留所の増設等啓発活動や利便性を高める取組を実施し、利用者の増加を図ったが、それ以上に令和2年4月の新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言以降は利用者数の低迷が続き、令和3年度においては、2度の緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置により年間を通してその影響を受けたことから、運行開始以降で最も低い利用率となった。	
有限会社四方津交通	第3地域 (大目・巖方面)		A ◆利用者数:3,080人/年 :12.67人/日 ◆交通空白地域の解消や交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保などが図られた。	C	
有限会社島田交通	第4地域 (島田・秋山方面)		A ◆利用者数:2,580人/年 :10.62人/日 ◆交通空白地域の解消や交通弱者を中心とする市民の移動手段の確保などが図られた。	C	

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、利用が伸び悩んだ理由を分析し、その結果を踏まえて、引き続き、利便性の向上に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"> ・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。 ・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。 ・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。
-------------------------	--

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: 甲州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)
甲州タクシー(株)	甲州市塩山地域(松里・玉宮・共通(市街地)エリア)を運行	昨年度に引き続き、利用者の変容等を確認し、利用状況の集計を行っている。 また、公共交通計画の策定のため、利用状況や運行方式の見直しに向けて分析を行っている。	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 利用者数 【区域】 【目標】 【実績】 松里エリア 4,029人/年 2,219人/年 玉宮エリア 3,105人/年 2,469人/年 共通エリア 3,009人/年 3,747人/年	新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者数は減少しているが、高齢化した住民や運転免許証を返納した方などの新規利用の対象となる人は増加傾向である。そのため利用方法などの広報活動を行い新規利用者の確保に努める。 また、現状の利用状況等を踏まえ、効率の良い運行方式の検討を行う。
塩山タクシー(株)	甲州市塩山地域(神金・共通(市街地)エリア)を運行	昨年度に引き続き、利用者の変容等を確認し、利用状況の集計を行っている。 また、公共交通計画の策定のため、利用状況や運行方式の見直しに向けて分析を行っている。	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 利用者数 【区域】 【目標】 【実績】 神金エリア 2,854人/年 2,606人/年 共通エリア 2,803人/年 2,364人/年	新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者数は減少しているが、高齢化した住民や運転免許証を返納した方などの新規利用の対象となる人は増加傾向である。そのため利用方法などの広報活動を行い新規利用者の確保に努める。 また、現状の利用状況等を踏まえ、効率の良い運行方式の検討を行う。

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一部を除き目標達成には至らなかったが、高齢者をターゲットとした利用促進の取り組み等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"> ・ 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。
-------------------------	--

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12日

協議会名: 富士川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)
有限会社青柳タクシー	小室エリア(路線定期運行) いきいきかん～南小前	役場窓口等において、公共交通に関する説明を行い、疑問や意見を把握することに努めた。	A 計画通り事業を実施した。	B 高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。利用実績は目標未達成であったが、満足度は目標達成。	運行時間や便数等を検討し、利用しやすい運行を目指していく。公共交通の安全性も周知していく。
有限会社青柳タクシー	小室エリア(区域運行) 増穂地区	役場窓口等において、公共交通に関する説明を行い、疑問や意見を把握することに努めた。	A 計画通り事業を実施した。	B 高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。利用実績は目標未達成であったが、満足度は目標達成。	利用方法の説明や広報での周知をして、利用促進を図っていく。公共交通の安全性も周知していく。
有限会社豊栄タクシー	平林エリア(路線定期運行) いきいきかん～平林	役場窓口等において、公共交通に関する説明を行い、疑問や意見を把握することに努めた。	A 計画通り事業を実施した。	B 高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。利用実績は目標未達成であったが、満足度は目標達成。	運行時間や便数等を検討し、利用しやすい運行を目指していく。公共交通の安全性も周知していく。
有限会社豊栄タクシー	平林エリア(区域運行) 増穂地区	役場窓口等において、公共交通に関する説明を行い、疑問や意見を把握することに努めた。	A 計画通り事業を実施した。	B 高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。利用実績は目標未達成であったが、満足度は目標達成。	利用方法の説明や広報での周知をして、利用促進を図っていく。公共交通の安全性も周知していく。
有限会社鱒沢タクシー	十谷エリア(区域運行) 鱒沢地区	役場窓口等において、公共交通に関する説明を行い、疑問や意見を把握することに努めた。	A 計画通り事業を実施した。	B 高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。利用実績は目標未達成であったが、満足度は目標達成。	運行時間や便数等を検討し、利用しやすい運行を目指していく。公共交通の安全性も周知していく。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>役場窓口等において、公共交通に関する説明を行なうなど公共交通の利用促進に取り組み、満足度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">・ 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。・ 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。
---------------------------------	---

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: 身延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)
山梨交通株 株身延タクシー 有中富タクシー	・運行区域 身延地区 下部地区 中富地区 一部町外(市川三郷町岩間)	前回、未達成の項目を中心に目標を設定	A 計画通り、適切に実施された。	B ・乗合タクシー利用者数 目標: 18000人 結果: 16296人 新型コロナウイルス感染防止のため外出を自粛する利用者がいたと思われる。 目標は達成できなかったが、町内の人口が減少しているなか利用者数の大きな減少はないため、地域の足として定着していると思われる。	・民間路線バス、町営バス等と連携し、より利用しやすい公共交通を目指す必要がある。 ・住民に運行目的、利用方法等をより一層理解してもらうため、広報等を充実させる必要がある。

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利用者数の目標は未達成となった。ポストコロナを見据え、認知度向上等の施策を検討していただきたい。</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"> ・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。 ・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。
-------------------------	--

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: 南アルプス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)
山梨交通株式会社	1号車 芦安線 市立美術館～徳洲会病院～白根支所～御勅使～芦安	電話や窓口で問合せがあった際にバスの乗り方、時刻表の見方を周知する説明を行った。また体験乗車を行い利用者の増加を促進するための取り組みを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 年間利用数31,286人で、目標人数の30,196人を上回った。 A 市民や利用者の意見・要望を取り入れ、時刻変更を行った成果が利用の増加に繋がった。	バスの乗り方、時刻表の見方が分からない市民が多いため、今後も継続的にバスの乗り方、時刻表の見方を周知する説明会や体験乗車等の広報活動を行う必要がある。 市民や利用者の意見・要望を聞きながら、バス路線の変更や時刻の変更、地域幹線バスとの接続および、駅での乗り継ぎやすい時刻に合わせるなど利用者の利便性を高める必要がある。また、低床のバスを導入し、誰もが安心して乗りやすい環境改善を行う必要もある。
山梨交通株式会社	2号車 八田・白根線 市立美術館～白根支所～徳洲会病院～白根Aコープ～八田支所～樹園				
山梨交通株式会社	3号車 若草・甲西線 市立美術館～藤田～やまなみの湯～甲西Aコープ～甲西支所～秋山～市立美術館				

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>体験乗車等の利用者増加に対する取り組みを実施し、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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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)を今一度明確にしようとして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。
-------------------------	---

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17日

協議会名： 甲府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)
富士急バス株式会社	「上九一色・中道地区コミュニティバス線」 古閑町～市立甲府病院経由～ 南甲府駅	<p>各種利用促進の取組については、住民が取組を認知し活用しているか、またその活用状況がコストの大きさに見合っているか、導入効果を検証するとともに、利用者増に向けて改善策を検討することが必要との評価結果があった。</p> <p>これに対しては、商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買い物手形実証事業」の継続実施をはじめ、利便性向上のためのバス停(中道交流センター)移設や上九一色地区居住者等向けに時刻表を全戸配布等を実施した。</p>	A 適切に実施された	C <p>・上九一色公共交通協議会において、高い努力目標として事業を遂行すべきとの判断の中で、①1回当たりの利用者数4.2人以上、②年間利用者数4,200人以上、③フィーダー系統の1回当たりの利用者数3.5人以上、④フィーダー系統の年間利用者数2,000人以上と位置づけていた。</p> <p>・実績としては、①は、3,28人、②は、3,530人、③は2,78人、④は、1,637人であった。コロナウイルス感染症拡大に伴い、利用が減少してしまったことが主な原因と考えている。</p>	<p>・運行中のバス車内の換気など、適切な感染対策を講じていること等の周知を図ることにより、コミュニティバスの利用を促進する。</p> <p>・商品割引等のサービスをバス利用者が受けられる「バス利用お買い物手形」事業を継続できるよう調整する。</p>

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、時刻表を全戸配布、「バス利用お買い物手形実証事業」の継続実施等については評価できる。利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえて、今後の施策を検討していただきたい。</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"> ・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。 ・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。 ・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。
---------------------------------	---

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6日

協議会名: 韮崎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)
有限会社 韮崎タクシー	運行系統: 竜岡線 (韮崎市立病院～韮崎駅～竜岡公民館) 【車両減価償却費等国庫補助金】	新たな利用者の獲得及び利便性の向上を目的に、乗車運賃の一部見直し(高校生の運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された	A 新型コロナウイルスの影響を受け、目標値である運行1回当たりの乗車人数2.5人/回に対して、実績値は2.3人/回となり目標を下回った。	新型コロナウイルスの影響による利用客離れが起きないように、竜岡線利用者で大きな割合を占める高齢者や学生・生徒の継続的な利用促進及び新規利用者の獲得を目指す。

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、乗車運賃の見直しについては評価できる。利用が伸び悩んだ理由の分析結果を踏まえて、今後の施策を検討していただきたい。</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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
-------------------------	--