

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5年2月28日

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

関東運輸局

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(特記事項を含む)	地方運輸局等における二次評価結果	備考
							評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	宇都宮駅～日光東照宮	全線路線図の作成	A 計画2,731回に対して、実績2,731回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標487人/日に対して、294人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供	*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。 *目標・効果達成状況については、設定した目標を大きく下回る結果となった。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ること。 *観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 *広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。	
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～今市車庫	全線路線図の作成	A 計画1,955回に対して、実績1,955回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標387人/日に対して、219人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～船生	全線路線図の作成	A 計画2,598回に対して、実績2,598回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標472人/日に対して、281人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～免許センター～榎木車庫	全線路線図の作成	A 計画1,751回に対して、実績1,751回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標245人/日に対して、141人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅～荒針～鹿沼営業所	全線路線図の作成	A 計画2,407回に対して、実績2,407回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標369人/日に対して、227人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～屋板～上三川車庫	全線路線図の作成	A 計画1,900.5回に対して、実績1,900.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標341人/日に対して、217人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～玉生車庫	全線路線図の作成	A 計画2,020.5回に対して、実績2,020.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標483人/日に対して、243人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～今里	全線路線図の作成	A 計画1,723.5回に対して、実績1,723.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標327人/日に対して、177人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～田原～グリーンタウン	全線路線図の作成	A 計画1,485回に対して、実績1,485回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標214人/日に対して、118人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	駒生営業所～平松～西汗	全線路線図の作成	A 計画1,992回に対して、実績1,992回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C 目標435人/日に対して、241人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		

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(特記事項を含む)	地方運輸局等における二次評価結果	備考
									評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	関東自動車株式会社	西原車庫～ベルモール～真岡営業所	全線路線図の作成	A	計画4,155.5回に対して、実績4,155.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C	目標817人/日に対して、416人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～橋場～真岡営業所	全線路線図の作成	A	計画1,673.5回に対して、実績1,673.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C	目標331人/日に対して、148人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～益子駅前	全線路線図の作成	A	計画1,188回に対して、実績1,188回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C	目標320人/日に対して、140人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮東武～ベルモール～益子駅前	全線路線図の作成	A	計画3,280回に対して、実績3,280回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C	目標613人/日に対して、337人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	氏家駅～馬頭車庫	全線路線図の作成	A	臨時便の運行により、計画2,183回に対して、実績2,185.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C	目標267人/日に対して、50人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～馬頭車庫	全線路線図の作成	A	臨時便の運行により、計画2,130回に対して、実績2,134.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C	目標409人/日に対して、203人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	西那須野駅東口～五峰の湯	全線路線図の作成	B	臨時便の運行回数が減少したため計画1,868.5回に対して、実績1,864回となり、計画していた運行回数に届かなかった。	C	目標306人/日に対して、144人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	大田原市役所～五峰の湯	全線路線図の作成	A	臨時便の運行により、計画2,356回に対して、実績2,368回となり、計画していた運行回数を超えた。	C	目標316人/日に対して、122人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	那須塩原駅～那須湯本温泉	全線路線図の作成	A	臨時便の運行により、計画6,570回に対して、実績6,584.5回となり、計画していた運行回数を超えた。	C	目標548人/日に対して、239人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		
	関東自動車株式会社	宇都宮駅東口～上野団地～岡本駅西口	全線路線図の作成	A	計画8,098.5回に対して、実績8,098.5回となり、計画していた運行回数通りとなった。	C	目標420人/日に対して、273人/日となり、目標に届かなかった。	自社アプリの開発 バスロケーション運行実績を基にダイヤ設定を行い、質の高い輸送サービスを提供		

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(特記事項を含む)	地方運輸局等における二次評価結果	備考
							評価結果	
栃木県生活交通対策協議会	ジェイアールバス関東株式会社	塩原本線 (西那須野～塩原温泉)	<ul style="list-style-type: none"> ・渓谷フリー切符をふるさと納税の返礼品として継続中。また、高速バスネットプラスにより販路を拡大。(2022年6月1日から) ・ふるさと納税の宿泊券送付の際に、バス利用割引券(300円)の同封を継続中。 ・利用促進として、特殊定期券(学生)の発売を継続中。 	A 計画どおり実施された。	C <ul style="list-style-type: none"> ・企画乗車券については、コロナの影響及びJR東日本のシステム改修により販売がなくなったため、発売枚数で83.9%、発売額は89.4%と対前年割れになった。 ・コロナの影響により利用客数は目標220人/日に対し、実績181人/日となり、昨年度の実績130人/日より利用増になったものの目標には至らなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係自治体、観光協会、地域事業者との連携強化を図る。 ・YouTube(公式チャンネル)、車内掲示、HP等で幅広く商品のアピールをしていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。 	
	日光交通株式会社	路線名: 鬼怒川線 起点: 鬼怒川温泉駅 經由地: JR今市駅、下今市駅 終点: イオン今市 系統キロ: 16.5km 運行回数: 10.6回	<p>①②乗り入れているイオン今市店と連携した、バス利用者や企画乗車券(フリーパス)購入者への特典付与、及びイオン今市店での企画乗車券の販売により、企画乗車券の売上が年120千円(税込)の目標を大幅に上回る年1,455千円(税込)となった。</p> <p>③QRコード決済の導入は当初の予定より準備に時間を要し、導入が次年度にずれ込むこととなった。</p> <p>④ホームページ等を利用し、より分かりやすい情報発信に努めることで、利用促進を図っている。</p>	A 計画: 3,870回 実績: 3,870回 差引: ±0回	C <ul style="list-style-type: none"> 利用者目標: 200人/日に対し、実績134人/日となり、目標を下回った。 目標不達成の要因: 新型コロナウイルス感染拡大の影響 	<p>①利用客の利便性向上のためPayPayなどのQRコード決済を導入し、新規顧客層の開拓を図っていく。</p> <p>②令和5年1月4日に沿線の獨協医科大学日光医療センターが移転するため、これに伴い病院移転先への乗り入れを開始し、利用客の減少を防ぐとともに病院従業員などの利用増加を見込む。</p> <p>③ホームページ等を利用し、公共交通の利用促進を図っていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・目標・効果達成状況の未達成の要因として、新型コロナウイルス感染症の影響であることが確認できる。 ・観光客を含めた交流人口への利用促進策については、アフターコロナにおける利用状況等の検証を行うとともに、来訪者の動向を調査し分析を行った上で、効果的な利用促進策の検討を進めていくことが望ましい。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県や市町村との日常的な連携が非常に重要であり、また、ICカードシステム等により得られる利用実態等のデータの利活用により路線の再編やダイヤの見直し等を検討を図り、地域にあった交通サービスとなるよう改善を図っていただくことを期待する。 	
第三者委員会における各委員からの意見								
<p>令和4年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会における委員による以下の助言は、今後の取組みを行う上で必要な観点であり、考慮されたい。</p> <p>○お出かけの様式の変化について、新しい行動パターンに対応する交通システムについても、今後積極的に仕掛けることが重要。</p> <p>○ポイントは、「データ」や「デジタル化」であるが、デジタル化するだけで課題や問題点が解決するわけではないため、都県や市町村との日常的なコミュニケーションや議論が重要。</p>								