

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

関東運輸局

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	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	
山梨県生活交通対策地域協議会	山梨交通株式会社	「甲府駅～野牛島～御勅使」を運行 (平成30年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 41.9% → R4 65.9%) (経常収入 R2:6,943千円→R4:11,292千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的に行なう。 地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(甲府西高校)、観光者へは観光施設(県立美術館)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	・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。 ・関係自治体と連携し、利用者のニーズの把握に努めたことは評価できる。 ・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、地域に合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。	
	山梨交通株式会社	「敷島団地～伊勢町～小瀬スポーツ公園」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 43.1% → R4 59.9%) (経常収入 R2:8,432千円→R4:12,530千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的に行なう。 地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(県立大学・甲府南高校・甲府商業高校)、山梨県民・観光者へは様々なイベント等が開催される小瀬スポーツ公園へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。		
	山梨交通株式会社	「敷島団地～昭和バイパス～山梨医大病院」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	B 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R2 70.4% → R4 65.2%) 一方、収支率は50%以上である。 (経常収入 R2:17,364千円→R4:16,658千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的に行なう。 一方、収支率は50%以上である。 地域住民・県民へ鉄道駅(甲府駅)や学校(附属小学校、甲府第一高校)・ショッピングモール(イオンモール)・病院(山梨医大病院)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。		
	山梨交通株式会社	「敷島(営)～グリーンライン～昇仙峡滝上」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 77.8% → R4 87.5%) (経常収入 R2:31,117千円→R4:36,364千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的に行なう。 地域住民・観光者へ学校(附属小学校、甲府第一高校・甲府西高校)や鉄道駅(甲府駅・竜王駅)、観光需要(県立美術館・昇仙峡)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。		
	山梨交通株式会社	「敷島(営)～竜王駅～昇仙峡口」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 34.5% → R4 55.9%) (経常収入 R2:9,783千円→R4:16,468千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的に行なう。 地域住民・観光者へ学校(附属小学校、甲府第一高校・甲府西高校)や鉄道駅(甲府駅・竜王駅)、観光需要(県立美術館・昇仙峡)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。		

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	備考
							二次評価結果	
							評価結果	
山梨県生活交通対策地域協議会	山梨交通株式会社	「敷島(営)～御所循環～敷島(営)」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 45.3% → R4 49.4%) (経常収入 R2:22,873千円→R4:26,036千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 地域住民へ学校(東海高校・甲府城西高校・笛吹高校・県立大学・山梨英和大学・山梨学院大学等)や鉄道駅(甲府駅・酒折駅・石和温泉駅)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「敷島(営)～山梨英和大学～石和温泉駅」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 41.7% → R4 53.4%) (経常収入 R2:11,438千円→R4:15,278千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 地域住民へ学校(東海高校・甲府城西高校・県立大学・山梨英和大学・山梨学院大学等)や鉄道駅(甲府駅・酒折駅・石和温泉駅)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「敷島(営)～後屋～山梨医大病院」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 47.4% → R4 56.6%) (経常収入 R2:11,268千円→R4:13,308千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(東海高校・甲府城西高校・県立大学)・病院(山梨医大病院)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。 また、当該路線沿線は人口増加地域であり、若年層へのより一層の周知を行なう。	
	山梨交通株式会社	「敷島(営)～中央病院～御勅使」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	C 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R2 40.7% → R4 40.6%) また、収支率は50%未満であり、経常収入は減少した。 (経常収入 R2:11,077千円→R4:11,493千円)	当該系統は、新型コロナウイルス感染症発生以降の利用者減少が大きく、以降も低迷した状況が続いている。その為、病院等の利用状況、鉄道との区間競合、近接系統の収支状況も勘案し、近接系統等との統廃合(当該系統については廃止)を行い、地域における収支改善を実施する。	
	山梨交通株式会社	「甲府駅～十五所～諏沢(営)」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	B 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R2 63.6% → R4 52.5%) 一方、収支率は50%以上である。 (経常収入 R2:40,479千円→R4:35,692千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 一方、当該路線沿線は鉄道が無い地域であり、地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(各高校)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
山梨交通株式会社	「小笠原下仲町～西野～中央病院」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入)車両減価償却費等国庫補助適用	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 48.1% → R4 55.1%) (経常収入 R2:18,796千円→R4:22,659千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 当該路線沿線は鉄道が無い地域であり、地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(各高校)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。		

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	備考
							二次評価結果	
							評価結果	
山梨県生活交通対策地域協議会	山梨交通株式会社	「小笠原車庫～十五所～甲府駅」を運行 (令和3年度及び平成30年度購入車両減価償却費等国庫補助適用)	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	B 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R2 70.1% → R4 59.3%) 一方、収支率は50%以上である。 (経常収入 R2:14,153千円→R4:12,671千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 当該路線沿線は鉄道が無い地域であり、地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(各高校)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「甲府駅～十五所～フォレストモル富士川」を運行	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 51.6% → R4 60.8%) (経常収入 R2:10,481千円→R4:12,937千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 当該路線沿線は鉄道が無い地域であり、地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(各高校)・ショッピングセンター(フォレストモル)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「韭崎～増富温泉郷」を運行	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 31.9% → R4 35.0%) (経常収入 R2:20,675千円→R4:23,771千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 当該路線沿線は鉄道が無い地域であり、地域住民へは鉄道駅(韭崎)や学校(各高校)へアクセスすることが出来る。観光資源があり、利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「韭崎駅～大草～甲府駅」を運行	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。 ※12/30～1/3年末年始の効率性を目的とした運休を除く	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 44.6% → R4 53.1%) (経常収入 R2:12,577千円→R4:15,637千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 地域住民へは鉄道駅(甲府駅)や学校(甲府西高校)、観光者へは観光施設(県立美術館)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	山梨交通株式会社	「韭崎駅～敷島～甲府駅」を運行	結果集約の分析、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス利用促進を図るため、バス事業者、市町村、県が参加する区域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や地域ニーズの把握に努めた。また、把握した地域ニーズに合致したバス路線経路、ダイヤ、利用環境の改善に努め、地域の関係者間の連携を図り、利便性の向上に努めた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R2 51.8% → R4 44.9%) (経常収入 R2:10,866千円→R4:12,530千円)	引き続き感染症防止対策の実施による安心した利用環境の構築を図り、生産性向上に向けた取組み(オープンデータ、バスマップ・時刻表の作成、ICカードの利用促進、バスの出前事業等)を継続的にこなす。 地域住民へは鉄道駅(甲府駅・韭崎駅・塩崎駅)や学校(附属小学校、甲府第一高校)へアクセスすることが出来る利便性が高い路線であることを周知していく。	
	西東京バス株式会社	丹波線 「奥多摩駅～奥多摩湖～丹波」を運行	・結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス路線の課題を検討するため、運輸支局、県、市町村、バス事業者が参加する県域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や利用促進の検討、地域ニーズの把握に努めた。 ・人気声優による車内アナウンスの実施や沿線PR冊子の配布や自社ホームページでの沿線名所の紹介等、観光客に対する路線バスPRの実施やバス時刻表の配布等利用促進に努めた。	B	・災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、需要減により臨時運休便を削減したため計画通りの年間運行回数の確保はできなかった。	A ・R2年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。 (R2:39.8% →R4:50.4%) ・観光需要は若干戻ってきたものの災害による通行止めの影響を受けた。経費削減に努め、収支率は50%を超えた。 【収益】R2:15,101千円 →R4:15,410千円 【費用】R2:39,958千円 →R4:30,580千円	・観光需要は若干戻ってきたものの、災害による通行止めの影響を受けた。このままでは路線の存続が困難である。地元自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他の系統も含めたエリア全体の運行回数の見直しを行い、観光需要の取り込み及び経費削減を図る。	・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、目標を達成しており評価できる。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。 ・関係自治体等と連携し、利用者のニーズの把握に努めたことは評価できる。 ・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。

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	備考	
							二次評価結果		
							評価結果		
山梨県生活交通対策地域協議会	西東京バス株式会社	小菅の湯線 「奥多摩駅～留浦～小菅の湯」 「奥多摩駅～大菩薩峠東口～小菅の湯」 を運行	・結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス路線の課題を検討するため、運輸支局、県、市町村、バス事業者が参加する県域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や利用促進の検討、地域ニーズの把握に努めた。 ・沿線PR冊子の配布や自社ホームページでの沿線名所の紹介等、観光客に対する路線バスPRの実施やバス時刻表の配布等利用促進に努めた。	B	・災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、需要減により臨時運行便を削減したため計画通りの年間運行回数の確保はできなかった。	A	・R2年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。(R2:34.5% →R4:46.9%) ・観光需要は若干戻ってきたものの、経費削減に努めたが、収支率は50%を下回った。 【収益】R2:12,647千円 →R4:16,674千円 【費用】R2:36,654千円 →R4:35,576千円	・観光需要は好調であったものの、このままでは路線の存続が困難である。地元自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他の系統も含めたエリア全体の運行回数の見直しを行い、観光需要の取り込み及び経費節減を図る。	
	西東京バス株式会社	鴨沢西線 「奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西」 を運行	・結果の要因を分析し、需要動向や事業の実施状況の把握を指摘されたことを受け、バス路線の課題を検討するため、運輸支局、県、市町村、バス事業者が参加する県域ごとの地域バス検討会を開催し、関係者間の意見交換や利用促進の検討、地域ニーズの把握に努めた。 ・人気声援による車内アナウンスの実施や沿線PR冊子の配布や自社ホームページでの沿線名所の紹介等、観光客に対する路線バスPRの実施やバス時刻表の配布等利用促進に努めた。	B	・災害等のやむをえない事由以外で運休便が発生した日はなく、事業は概ね計画通り実施されたが、需要減により臨時運行便を削減したため計画通りの年間運行回数の確保はできなかった。	A	・R2年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。(R2:47.1% →R4:53.7%) ・観光需要は若干戻ってきたものの災害による通行止めの影響を受けた。経費削減に努め、収支率は50%を超えた。 【収益】R2:15,489千円 →R4:18,741千円 【費用】R2:32,892千円 →R4:34,915千円	・観光需要は若干戻ってきたものの、災害による通行止めの影響を受けた。このままでは路線の存続が困難である。地元自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他の系統も含めたエリア全体の運行回数の見直しを行い、観光需要の取り込み及び経費節減を図る。	
	富士急バス株式会社	「河口湖駅～御殿場駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	・観光客を含めた交流人口への利用促進策を検討するにあたり、来訪者の動向を調査分析を行うためバスロケーションシステムなどを利用し、遅延情報等のデータ収集を始め、利用者の分布等のデータを組み合わせて、最適な運行時刻・便数等を解析する基盤作成に引き続き努めた。 ・利用者の動向を基に、企画乗車券の改修・集約化の検討を行った。 ・ポストコロナに向け、データ収集の継続、および市町村との連携を図り路線維持の施策を行った。	A	計画どおり事業は実施された。	C	・1%以上の収支率の改善が図られなかった。(R2:67.8%→R4:50.0%) ・新型コロナウイルスの影響により目標は未達となった。	・県や市町村などの関係機関と連携し、利便性向上や、バス利用のきっかけ作り、利用促進等の検討を進める。 ・アフターコロナ・ウィズコロナにおける観光需要の取り込みを図るため、全国旅行支援等の施策の利用、企画乗車券の販売などを行い、公共交通機関利用の観光需要を創出する。	・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。 ・利用状況などから得られたデータを運行計画に活用したことは評価できる。 ・「企画乗車券」の改修や集約化の検討にあたっては、利用者の動向やニーズ等の把握に努めた上で、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。
	富士急バス株式会社	「河口湖駅～市立病院・内野・平野～河口湖駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	・観光客を含めた交流人口への利用促進策を検討するにあたり、来訪者の動向を調査分析を行うためバスロケーションシステムなどを利用し、遅延情報等のデータ収集を始め、利用者の分布等のデータを組み合わせて、最適な運行時刻・便数等を解析する基盤作成に引き続き努めた。 ・利用者の動向を基に、企画乗車券の改修・集約化の検討を行った。 ・ポストコロナに向け、データ収集の継続、および市町村との連携を図り路線維持の施策を行った。	A	計画どおり事業は実施された。	C	・1%以上の収支率の改善が図られなかった。(R2:49.5%→R4:38.7%) ・新型コロナウイルスの影響により目標は未達となった。	・県や市町村などの関係機関と連携し、利便性向上や、バス利用のきっかけ作り、利用促進等の検討を進める。 ・アフターコロナ・ウィズコロナにおける観光需要の取り込みを図るため、全国旅行支援等の施策の利用、企画乗車券の販売などを行い、公共交通機関利用の観光需要を創出する。	

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 (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	
山梨県生活交通対策地域協議会	富士急バス株式会社	「富士山駅～新富士駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	・観光客を含めた交流人口への利用促進策を検討するにあたり、来訪者の動向を調査分析を行うためバスロケーションシステムなどを利用し、遅延情報等のデータ収集を始め、利用者の分布等のデータを組み合わせて、最適な運行時刻・便数等を解析する基盤作成に引き続き努めた。 ・利用者の動向を基に、企画乗車券の改修・集約化の検討を行った。 ・ポストコロナに向け、データ収集の継続、および市町村との連携を図り路線維持の施策を行った。	A 計画どおり事業は実施された。	C ・1%以上の収支率の改善が図られなかった。(R2: 64.5%→R4: 33.8%) ・新型コロナウイルスの影響により目標は未達となった。	・県や市町村などの関係機関と連携し、利便性向上や、バス利用のきっかけ作り、利用促進等の検討を進める。 ・アフターコロナ・ウィズコロナにおける観光需要の取り込みを図るため、全国旅行支援等の施策の利用、企画乗車券の販売などを行い、公共交通機関利用の観光需要を創出する。		
	富士急モビリティ株式会社	「河口湖駅～御殿場駅」間にて 定時路線バスを運行	■前回の事業評価結果をふまえて、広域的な交通ネットワークの構築を目指し、近隣の交通事業者・観光施設との情報交換会の開催や、広域乗車券の造成などを実施し、点と点を移動するバス利用からエリアを周遊させる広域利用を促進し、交通事業者だけでなく、その沿線の観光施設に人が流れるよう人流活性化に務めた。 ■また利用状況のデータ収集を継続して実施し、ウィズコロナ時代における人流を把握し、適切な時価と本数を見極め効率運行を実施し、収益改善に務めた。	A 計画通り事業は実施された。	A 収支率について大幅な改善を行うことができた。 (R2: 46.3%→R4: 59.0%) 要因としては、やはり観光客が戻ってきたということが大きいと考える。	今後については、減便による経費削減から増便による収益増加へのシフトを検討すると共に、自家用車依存からバス利用への転換を促進できるよう取組を官民一体となり実施することで、更なる収支改善を図る。 また、更なる観光需要の取り込みを目指し、観光施設一体となった取組や企画乗車券のPRを実施する。	・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、目標を達成しており評価できる。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。 ・地域の交通事業者等と連携し、観光客を含めた交流人口の活性化に努めたことは評価できる。 ・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

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。
○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。
○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。