

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月31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運行事業者	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)
・総和中央交通株式会社 ・三和交通有限会社 ・諸川タクシー有限会社	デマンド交通「愛あい号」 営業区域: 総和・三和地区 運行日: 月曜～土曜 運行時間帯: 8時～16時 (土曜は14時まで) 運賃: 300～500円	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、令和5年度事業改編により古河地区へ拡大運行することの広報活動を実施。	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。	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: 平均利用者数108.3人/日 実績: 平均利用者数87.7人/日 分析: 新型コロナウイルス感染症拡大によって減少した利用者の利用再開が進んでいない。	昨年度アンケートを実施した結果を受け、ニーズを検証した結果、令和5年度より営業区域を古河地区まで拡大することで、利用者の利便性向上を図り、利用者数の増加を狙う。 上記内容の積極的な広報活動、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し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

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、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、自動車運転免許証自主返納者に対して行っている公共交通利用への転換促進等の取組は評価できる。今後も利用者のニーズを検証し、来年度より運行エリアの拡大を図るとのことであるため、引き続き、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を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
---------------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月30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運行事業者	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)
<p>特定非営利活動法人助け合いなかさと</p>	<p>デマンド型交通「なかさと号」 営業区域: 日立市中里地区(東河内町、中深荻町、下深荻町、入四間町) 運行日: 月曜～金曜(原則) 運行時間帯: 8時30分発～14時30分発 運賃: 中里地区内運行 1外出当たり300円</p>	<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。 ・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。</p>	<p>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。</p>	<p>B ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110% ○ 実績値 1日あたりの乗車人数: 15人 (H31年度比75.4%、対前年度比116.4%) ○ 考察等 ・なかさと号は、地区内の交流センターや運動場での地域イベントに参加する方が多く利用している。2019年12月以降に流行した新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和4年度についても、地域イベントの実施回数が戻りきっておらず、基準年度に対しての目標値は達成できなかった。しかし、対前年度に対しての利用者数は増加傾向にあることから、引き続き利用の促進を図り、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の確保、利便性の向上を図っていく。</p>	<p>・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。 ・運行区域内の医院・商店などが年々閉業しており、区域内にある生活利便施設のみでは、地域住民の生活に支障をきたしていることから、路線バス等との連携により、区域外施設とのアクセス向上を図り、高齢者の安心・安全な移動手段の維持・確保を図っていく。</p>
<p>茨城交通㈱</p>	<p>系統: 日立駅中央口～ケースデンキ日立店前～平和台霊園線(11.2km) 運行回数: 21回/日 運賃: 190円～530円</p>	<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。 ・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。 ・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。</p>	<p>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。</p>	<p>B ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110% ○ 実績値 1便あたりの乗車人数: 21.8人 (H31年度比80%、対前年度比115.3%) ○ 考察等 ・当該系統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と推測されるが、対前年と比較して利用者数の増加がみられており、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。</p>	<p>・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。 ・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。 ・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。</p>

茨城交通(株)	<p>系統:おさかなセンター～サンピア日立～大甕駅西口(学園前)線(3.3km) 運行回数:4回/日 運賃:150円～200円</p>	<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。 ・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。 ・当クラブが主体となり、ひたちBRTのお絵かきコンテストを実施し、応募のあった作品をバス車内や目的施設内に展示することで、BRTの認知度向上と応募者からの利用促進を図った。 ・当クラブでひたち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>B</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110% ○ 実績値 1便あたりの乗車人数:10.7人 (H31年度比:91.7%、対前年度比96.1%) ○ 考察等 ・当該系統のバス停となっている久慈サンピア日立が令和4年3月末まで施設改修工事を行っていた関係で、工事期間中は施設利用者がバスを利用せず、利用者数の減少に繋がったものと推測される。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。 	<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)	<p>おさかなセンター～サンピア日立～多賀駅前線(8.7)km 運行回数:43回/日 運賃:150円～480円</p>	<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。 ・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。 ・当クラブが主体となり、ひたちBRTのお絵かきコンテストを実施し、応募のあった作品をバス車内や目的施設内に展示することで、BRTの認知度向上と応募者からの利用促進を図った。 ・当クラブでひたち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>B</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110%。 ○ 実績値 1便あたりの乗車人数:19.2人 (H31年度比85.1%、対前年度比110.7%) ○ 考察等 ・当該系統のバス停となっている久慈サンピア日立が令和4年3月末まで施設改修工事を行っていた関係で、工事期間中は施設利用者がバスを利用せず、利用者数の減少に繋がったものと推測される。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。 	<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)	<p>おさかなセンター～多賀駅前線(8.3km) 運行回数:19回/日(計画変更後) 運賃:150円～480円</p>	<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。 ・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。 ・当クラブが主体となり、ひたちBRTのお絵かきコンテストを実施し、応募のあった作品をバス車内や目的施設内に展示することで、BRTの認知度向上と応募者からの利用促進を図った。 ・当クラブでひたち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>B</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110% ○ 実績値 1便あたりの乗車人数:19.8人 (H31年度比68.1%、対前年度比104.3%) ○ 考察等 ・当該系統は朝の通勤時間帯を運行する系統であるが、利用者の勤務形態に変化(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と推測される。しかし、対前年と比較して利用者数の増加がみられており、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。 	<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)	大甕駅西口(学園前)線～多賀駅前線(5.4km) 運行回数:51回/日 運賃:150円～380円	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・当クラブが主体となり、ひたちBRTのお絵かきコンテストを実施し、応募のあった作品をバス車内や目的施設内に展示することで、BRTの認知度向上と応募者からの利用促進を図った。 ・当クラブでひたち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。 	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"> ○ 目標 平成31年度の利用者数に対し110% ○ 実績値 1便あたりの乗車人数:12.3人 (H31年度比87.5%、対前年度比100.3%) ○ 考察等 ・当該系統の利用者は、主に沿線の住宅団地の居住者であり、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、勤務形態の変化(テレワークの定着化)や外出機会が減少したことで、計画目標値は達成できなかった。しかし、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
---------	--	---	----------------------------------	---	--

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、前年度から、利用者数は回復傾向が見られるため、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コメントは下記の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現制度の赤字補填だけではバス事業者としては運行改善に向けたインセンティブ付けが弱いという議論がある中で、日立市においては事業者と自治体とで対話しながらバス路線の再編やダイヤの見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応している点が評価できる。 ・コミュバスなど自治体が主体的に運営しているものに対して地元を巻き込むことはよくあるが、民間事業者の路線バスについて「地域」と「事業者」と「行政」の三者でパートナーシップ協定を締結し、役割分担を行っている点が特徴的。 ・コロナの影響により、一度中断された利用促進に関するイベント等を再度再開させるにはノウハウの継承という点からも難しいので、市からもサポートをしていただきたい。
-------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月 18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運行事業者	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)
<p>関東鉄道株式会社</p>	<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"> ・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) 系統:牛久駅東口～牛久駅東口(8.3km) 運行回数:6回/日 運賃:170円 上柏田・むつみルート(夕) 系統:牛久駅東口～牛久駅東口(8.7km) 運行回数:9回/日 運賃:170円 さくら台・みどり野ルート 系統:牛久駅東口～牛久駅東口(8.0km) 運行回数:13回/日 運賃:170円 ・日中の外出者を対象とした路線(2路線) みどり野ルート 系統:牛久駅東口～牛久駅東口(7.8km) 運行回数:12回/日 運賃:100円 刈谷ルート 系統:牛久駅東口～牛久駅東口(8.4km) 運行回数:6回/日 運賃:100円 <p>※上記5ルートにて車両減価償却費補助活用(ノンステップバス2両)</p>	<p>利用実績のデータや利用者からの意見、鉄道ダイヤ等を分析し、利用者の要望に対応するダイヤ改正等の検討を行った。</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4年度(R3.10.1～R4.9.30)の評価において、目標値を上回る項目はなかった。目標未達成の理由として、昨年度までと比べると、新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限も薄れつつあるものの、社会に新しい生活様式が定着したことにより、コロナ以前の利用水準には未だ戻っていないことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 (目標値:300,000人/年以上) (今年度実績値:233,824人/日) ・利用者一人当たりの市の負担額 (目標値:260円/人以下) (今年度実績値:334円/人) ・収支率 (目標値:25%以上) (今年度実績値:19%) 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・バスロケーションシステムのPRを継続して行う。 ・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。
<p>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>利用者数、利用者一人当たりの市の負担額、収支率の目標は未達成となったが、接続改善、渋滞による遅れの適正化のためダイヤ調整を実施するなど、利用者の利便性向上に取り組まれ、前年度よりも利用者数が増加している点について評価できる。 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。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。</p>				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年12月23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運行事業者	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>令和3年3月に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>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ているほか、関係部署等と連携し、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71.0人に対し、56.4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、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>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)					
<p>地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)</p>	<p>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)を公表し市民に効率的な利用を呼びかけている点や、関係部署と連携して周知を行った点は評価出来るが、1日平均利用者数の目標は未達成となった。</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"> ・事業者と自治体との間に対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月20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運行事業者	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 (運行は関東鉄道(株)に業務委託)	キララちゃんバス 運賃150円 ※障害者・小学生割引有り。未就学児無料 【亀城公園循環】 運行時間: 7:20~19:35 系統: 土浦駅西口~亀城公園前~土浦駅西口(9.1km) 左回り: 6回/日 右回り: 8回/日 【霞ヶ浦循環】 運行時間: 7:20~19:40 系統: 土浦駅西口~霞ヶ浦湖畔~土浦駅西口(11.9km) 左回り: 6回/日 右回り: 8回/日 車両減価償却費等国庫補助金活用(ノンステップバス2台)	・利用促進調査研究として、令和4年9月15日に「キララちゃんバスワークショップ」を行った。 ・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の作成に着手した。 ・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、キララちゃんバスの夕方以降のダイヤを改正した。(15時以降毎正時発) あわせて、市民会館循環コース、霞ヶ浦循環コースに早朝便を追加するなど、ニーズに合わせた便数の調整を行った。	A 概ね事業は適切に実施された。 利用者等アンケートの実施については、令和5年3月末までに行う予定。	B 令和4年度目標値 ・年間乗車人数102,400人 ・運賃収入14,200千円 令和4年度実績値 ・年間乗車人数102,111人(達成率99.7%) ・運賃収入13,680千円(達成率96.3%) 新型コロナウイルス感染拡大及びそれに伴うまん延防止等重点措置適用の影響が大きく、乗車数が令和3年度に比して回復傾向はあるものの戻りきらず、僅かに目標を達成できなかった。	・引き続き利用促進調査研究として、利用者等アンケートの実施やワークショップを行っていく。 ・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の作成を継続する。 ・利用者に気持ちよくバスを待ってもらうため、バス停留所のボランティア清掃イベントを実施する。 ・キララちゃんバスに親しみをもってもらうため、バスを活用したイベント等を開催する。
土浦市地域公共交通活性化協議会 (運行は関東鉄道(株)に業務委託)	中村南・西根南地区コミュニティ交通 運行時間: 8:00~17:45 運賃: 200円 ※障害者・小学生割引有り。未就学児無料 系統: 荒川沖駅~カスミ中村店~霞ヶ浦医療センター (往路: 14.0km、復路: 14.1km) 5往復/日	・利用ガイドブックを沿線地域住民に全戸配布した。 ・広報用ポスターを作成し、公共施設、商業施設、医療施設等に配布し、掲示依頼を行った。 ・地元住民と利用促進、運行改善について意見交換を行った。 ・地域にコミュニティ交通を浸透させるべく、広報文書を作成し、各地区に回覧依頼した。	A 事業は適切に実施された。	C 令和4年度目標値 ・年間乗車人数14,480人 令和4年度実績値 ・年間乗車人数7,705人(達成率53.2%) 年間14,480人の乗車人数は1日往復5便、乗車人数8人の車両では乗車率50%に相当し、目標値の見直しについても今後検討していく必要がある。	・利便性向上のためバスロケーションシステムを導入する。 ・バスの混雑状況提供システムを導入する。 ・視認性向上のためバスラッピングを行う。 ・利用ガイドブックの更新

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)
 年間乗車人数及び運賃収入の目標は未達成となったが、公共交通マイ時刻表作成サービスやバスの乗り方教室の開催、広報活動など利用促進の取組を積極的に行われ、前年度と比較し利用者数等が回復傾向にある点は評価できる。引き続き、周知活動や利便性向上の取組をされることを期待したい。
 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。
 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。
 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月24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運行事業者	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 運賃: 500円 運行日: 全日(1月1日～1月3日を除く) 運行時間帯: 8時00分(1便目)～ 18時30分(8便目)	・新型コロナウイルス感染症の感染者数が増減を繰り返すなど、利用ニーズの減少も想定されたが、利用者の移動手段の確保と、市内における交通空白地域が発生しないよう、感染症対策を徹底した上で、通常運行を継続した。 ・前回の二次評価の結果を受け、令和5年度計画においても「乗合率」を引き続き目標に記載することとした。	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 事業が計画に位置付けられた目標を達成できない点があった。 目標:乗合率30.0% 実績:24.2%(令和3年度実績) 分析:新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少に加え、新たに1事業者が加わったことによる、利用者分散が理由として考えられる。	新型コロナウイルス感染症の感染者数が増減を繰り返す中、行動様式の変容により、乗り合いによる利用が敬遠される状況が続くと考えられる。 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)	市の広報紙に案内を掲載するなど利用促進に努めたほか、障がい者手帳アプリ「ミライロID」を利用可能にし、利用者の利便性の向上に努めた点については評価出来るが、乗合率の目標は未達成となった。新たに事業者が加わったこともあり、元々の利用者が2事業者に分散されたのか、母数として上がっているのか見えてくいため、指標の設定について工夫されることが望ましい。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。
-------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月13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運行事業者	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4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。	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 目標:36,500人 実績:30,105人 ・収支率 目標:67% 実績:47.7% 令和4年度実績は、コロナ禍の影響も緩和してきたためか、利用者数は前年22,300人に対し30,105人と大きく改善された。収支については前年度7,164千円に対し、今年度8,814千円とこちらも改善された。いずれも目標値には届かなかったものの、前年度より回復という結果となった。	・新中学生、新高校生に向け通学乗車券「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。 ・コロナ禍における安全性の確保と広報周知を実施。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	バス車内におけるフリーWi-Fi整備、リアルタイムバス位置情報の提供など、利用者の利便性向上に取り組まれている点や、通学利用者に対しスクールパスを発行し、支援と利用促進に努めている点は評価できるが、利用者数、収支率の目標は未達成となった。いずれの指標も目標値には達しなかったが、前年度実績より利用者数、収支率ともに改善されている点は評価できる。 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。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月26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運行事業者	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)
守谷タクシー有限公司 有限会社常陽観光タクシー さくら住宅株式会社	<p>デマンド乗合タクシー「みらいくん」 利用対象者:本市に住民登録されている方で、一人で乗降が可能な方 運行区域:つくばみらい市全域(つくばみらい市限定) 運行日:月～土曜日(12/29～1/3は運休) 運行便数:1日最大16便(1回につき最大2台) 利用料金:別添「運賃表」とおり 予約受付:利用を希望する3運行日前から、運行日の60分前まで。ただし運行日の午前8時～午前10時までについては、前日までの予約 予約受付時間:午前8時30分～午後5時(運休日を除く)</p>	<p>①福祉関係部署と連携し、窓口来庁者に対して利用促進を実施。 また、免許返納担当部署とも連携し、併せて利用促進を実施した。 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HPIによる公共交通を活用した市外総合への乗り継ぎ案内などを実施。</p>	A 計画通り、事業は実施された。	A 目標である1日平均利用者数21人に対し、21.5人の利用となり、目標を達成した。前年度比で総利用者数は6633人で20人増となり、微増であった。大人の利用者数は前年度比で257人減少したものの、小人・障がい者、未就学・介助者の利用者が277人増加した。小人・障がい者、未就学・介助者の利用が増えた背景には、令和3年4月に実施した障がい者割引の等級制限の撤廃の周知が進んだことに加え、令和4年4月に実施した妊産婦の割引対象者の追加の効果が現れたことや既登録者で割引の方の利用が増えたことがあげられる。前年度はコロナの感染者数に比例し、当月及び翌月の利用者数が減少する傾向にあったが、今年度は感染者数に影響されず、各月微増減はあったものの、安定した利用があった。	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帯や高齢者・運転免許返納者等に対してPR活動を行い、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>様々な部署と連携し利用登録を促したり、運賃割引対象者を拡充したりするなど利用促進に取り組み、1日平均利用者数の目標を達成されたことを評価する。実施された取組が着実に利用者数の増加につながっており、引き続き関係部署との連携し取り組まれることを期待する。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。</p>				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月23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運行事業者	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 デマンド型交通名:あみまるくん 運行日:月曜日～金曜日 (祝・祭日及び年末年始は運休) 運行時間:午前8時から午後5時まで 利用方法:電話予約	・午前の時間帯を中心に予約お断りの件数が多いため、予約システムにて運行区間に応じた速度設定を行い、運行の効率化を図った。	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が、前年度比では増加しており利用者数は回復基調である。 ・高齢者や公共交通不便地域の移動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912人に対し、872人(対前年比109.2%)となっている。 ・利用者数は前年比増加していることからコロナウイルスによって外出を自粛する方が減少していると思われる。	・デマンド交通の認知度が低いため、ウェブサイト内の利用案内拡充や広報、自治会への回覧等で周知促進を行う。 ・地域公共交通計画に基づいたデマンド交通の運行を実施していく。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	運行事業者、オペレータ、事務局の三者で意見交換を行い、事業の見直しを行い、予約システムにて運行区間に応じた速度設定を行い、運行の効率化を図った点は評価できるが、月当たり平均利用者数の目標は未達成となった。 目標は未達成となったが、前年度実績よりも月当たり平均利用者数は増加しており、利用促進や利便性向上の取組の成果が出ており評価できる。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年12月19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運行事業者	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)	<p>○フィーダー系統 五霞町コミュニティ交通 ・系統(路線定期運行) 朝晩ルート(江川本村～南栗橋駅)7.4km 日中ルート(江川本村～ベイシア)17.9km 日中ルート(江川本村～南栗橋駅)14.6km ・運行回数 朝晩ルート(江川本村～南栗橋駅)8.5回/日 日中ルート(江川本村～ベイシア)3回/日 日中ルート(江川本村～南栗橋駅)1回/日 ・運賃 200円</p>	<p>新型コロナウイルスの影響で利用者が減少傾向にあるため、バスの認知度を上げるためにホームページや広報紙、町行事などで周知活動を行った。令和3年度は新型コロナウイルス感染防止のため、会議やイベントの実施ができなかったが、今年度は会議が実施でき、令和4年11月の町行事に合わせ、準備を進めてきた。</p>	<p>B ホームページや広報紙の周知活動はできたが、会議やイベントは一部実施できた。</p>	<p>A 目標:14,220人 実績:16,146人 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3年度は、新型コロナウイルスの影響で減少傾向にあった。令和4年度は、令和3年度利用者数を超える利用者数を目標に活動してきたが、全国的な新型コロナウイルスに対する規制の緩和やホームページ、広報紙、町行事等で周知活動を行ったことから、前年度に比べ利用者数を増加させることができたと考える。</p>	<p>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空白地域が存在する。そのため、空白地域の住民からバスを通して欲しいという要望が寄せられており、ルート、ダイヤの見直しや、新たなシステムの導入等、改善策を検討している。全国的にイベント等が開催されてきているため、町でもイベント等を開催した際には、併せて、公共交通のPR活動をしていきたい。また、ホームページや広報紙での周知活動も引き続き行っていきたい。</p>
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>ホームページや広報誌での周知やPR記事の作成、市内の祭事でのPR活動など年間を通して利用促進に取り組みられ年間利用者数の目標を達成されたことを評価する。引き続き周知活動に取り組まれることを期待したい。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。</p>				

令和4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5年1月20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	茨城東病院線 系統:東海駅東口～茨城東病院(5.9km) 運行回数:7回/日 運賃:170円～340円	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,事業所と一体となってイベント時に公共交通のPR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できなかった。 <目標> ・路線バスの利用者数の確保 【全路線】 84,000人⇒78,855人(見込) 【対象路線】 50,400人⇒46,415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拡大の影響で,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8,000人増加しておりコロナ禍前の水準に近づきつつある。	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,村内事業所や地域住民等に対する啓発活動に努め,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)	利用者数の目標は未達成となったが,運行事業者や地域の事業者と連携してイベント時に公共交通のPR活動など利用促進策を実施したり,運行ダイヤの改善による利便性向上の取組を行い,前年度実績より改善され,コロナ禍前の水準に近づいている点は評価できる。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら,路線の再編やダイヤ,運行方法の見直しの議論を行い,周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い,地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。
-------------------------	---

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月24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運行事業者	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	路線バス 七会地区～常北地区 ①常北中学校～岩下入口(14.2km) ②常北中学校～大網～赤沢観音前(29.2km) 運行回数:6便/日 運賃:170円～410円	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日当たりの利用者数20.0人以上、収支率21.0%以上の目標に対し1日当たりの利用者数21.5人、収支率15.8%であった。 徐々にではあるが、コロナ禍の社会情勢の影響は緩和されてきている。しかし、以前は雇用調整助成金等による営業外収益の収入増加があったが、依然としてコロナ禍による営業への影響があり、経営を圧迫している。附随して原油高、物価高の情勢が経営に影響を与えている。	・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)	乗降調査を毎月実施し、利用者の需要動向を把握している点については評価できるが、1日あたりの利用者数及び収支率の目標は未達成となった。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月30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運行事業者	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: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)(33.7km) 運行回数:16回/日 運賃:200円(全区間均一)	市営路線バスの再編を実施し、広域路線バス等との乗継を強化し、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 ・年間利用者数 目標:8,760人 実績:9,657人 ・1便あたり利用者数 目標:2.0人/便 実績:2.2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。
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(31.5km) 運行回数:18回/日 運賃:200円〜500円	市営路線バスの再編を実施し、広域路線バス等との乗継を強化し、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 ・年間利用者数 目標:26,888人 実績:31,333人 ・1便あたり利用者数 目標:4.6人/便 実績:5.4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)	乗継特典やバスを利用した際の商業施設等での割引が受けられる制度の導入など、当該路線の利用促進にとどまらず、他路線への乗継や近隣の商業施設等の利用者数の増加へ誘発する仕組みなど、様々な企業等を巻き込み連携して取り組まれ、年間利用者数及び1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いただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
-------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月20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運行事業者	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)(33.7km) 運行回数:12回/日 運賃:200円(均一料金)	公共交通の利用促進を目的に潮来市公共交通利用ガイドの更新を行った。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 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 ・利用者数 目標2.0人/便 実績2.2人/便 分析:コロナ禍による移動制限が緩和されたことが要因として考えられる。	「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)(31.5km) 運行回数:16回/日 運賃:200円~500円	公共交通の利用促進を目的に潮来市公共交通利用ガイドの更新を行った。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 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 ・利用者数 目標5.0人/便 実績5.4人/便 分析:コロナ禍による移動制限が緩和されたことが要因として考えられる。	「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)	近隣市と連携し、広域路線バスを利用した際の特定制度により利用促進と沿線地域の活性化を図っている点や、公共交通利用ガイドの更新を行い利用促進に取り組み、1便あたりの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いただきたい。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月23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運行事業者	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)	下妻市コミュニティバス 系統: ビアスパークしもつま～小貝川ふれあい公園 下妻駅～小貝川ふれあい公園 運賃: 200円 ※車両減価償却費補助活用	関東鉄道主催の駅前イベントにてバスの展示、時刻表の配布を行い、鉄道事業者との連携強化およびバス認知度の向上を図った。	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。	B 下妻市地域公共交通計画に定める公的資金が投入されている公共交通の ・利用者数: 22,600人以上 ・収支率: 13.4%以上の目標に対し、25,413人、9.7%と一部目標を達成できた。通学利用者等に対するモビリティマネジメントの効果と考えられる。	収支率の向上が課題であるため、引き続き効果的なモビリティマネジメントを実施し、公共交通の利用を促進する。
事業者: 関鉄パープルバス(株)	筑西下妻広域連携バス 系統: 下妻駅～川島駅 下妻駅～ビアスパークしもつま～川島駅 運賃: 200円 ※車両減価償却費補助活用	令和4年度に入学する茨城県内の新高校生等に対しお試し乗車券の配布を実施。通学利用者の新規獲得を図った。	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 下妻市地域公共交通計画に定める公的資金が投入されている公共交通の ・利用者数: 22,600人以上 ・収支率: 13.4%以上の目標に対し、25,413人、9.7%と一部目標を達成できた。通学利用者等に対するモビリティマネジメントの効果と考えられる。	収支率の向上が課題であるため、引き続き効果的なモビリティマネジメントを実施し、公共交通の利用を促進する。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	鉄道事業者と連携したイベントの実施や、高校生等に対してお試し乗車券の配布を実施するなど利用促進の取り組みを行い、利用者数の目標を達成されたことを評価する。収支率の目標は未達成となったが、利用促進の取組を引き続き行い、改善されることを期待する。 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。 ・事業者と自治体との間に対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。				

令和4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5年1月24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運行事業者	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:旧市内循環 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」(平成28年3月策 定)、「常陸太田市地域公共交 通計画」(令和4年3月策定)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、市内高等学校新入 生に対する予約定期販売を継 続して実施し利用促進に努め た。	A 運行事業者と連携し、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10.4人/日 収支率 8.9%	【全体】 「常陸太田市地域公共交 通網形成計画」(平成28年3月策 定)、「常陸太田市地域公共交 通計画」(令和4年3月策定)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 配布等を継続する。また、新型 コロナウィルス感染症の感染 状況を踏まえながら、乗り方教 室、路線バスツアー等を可能な 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:旧西山荘① 運行系統:常陸太田駅～西二 丁目～西山荘	その他、バスの乗り方教室、 落書きバス、路線バスツアー等 を計画し、新型コロナウイルス 感染症の影響を受けながらも、 実施することができた。	A 運行事業者と連携し、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1.3人/日 収支率 8.5%	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:旧西山荘② 運行系統:常陸太田駅～道の 駅ひたちおおた～西山荘	【旧市内循環】 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、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1.7人/日 収支率 7.0%	【旧市内循環】 利用実績が低い水準で推移 していたこともあり、令和4年3 月31日をもって廃止した。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:旧西山荘③ 運行系統:道の駅ひたちおお た～常陸太田駅～西山荘	【旧西山荘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、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0.3人/日 収支率 7.3%	【旧西山荘①～④】 利用実績が低い水準で推移 していたこともあり、令和4年3 月31日をもって廃止した。
茨城交通株式会社	路線名:市街地循環線(休日) 申請系統名:旧西山荘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、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 6.6%	

①運行事業者	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:旧中野十文字 運行系統:総合福祉会館～市役所～中野十文字	【旧中野十文字、旧郡戸小学校前】 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。	A 運行事業者と連携し、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3.8人/日 収支率 9.8%	【旧中野十文字、旧郡戸小学校前】 令和4年3月31日をもって廃止。同地区の運行については、令和4年4月1日から幸久・佐竹線が担う。
茨城交通株式会社	路線名:松栄・佐竹線 申請系統名:旧郡戸小学校前 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、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2.8人/日 収支率 9.5%	-
茨城交通株式会社	路線名:幸久・佐竹線 申請系統名:幸久・佐竹(特例) 運行系統:常陸太田駅～総合福祉会館～上坪	-	A 運行事業者と連携し、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7人/日 収支率8.8% 【実績】 利用人員4.3人/日 収支率 10.6%	【幸久・佐竹】 令和4年4月より運行している系統。収支率は10%を超えるも、利用人員は目標を下回った。今後、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:大藪線 申請系統名:旧大藪 運行系統:総合福祉会館～上岩手～大藪	【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。	A 運行事業者と連携し、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5.3人/日 収支率 11.1%	【旧大藪】 令和4年4月から久米・大藪線として運行。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:大藪線 申請系統名:旧大藪(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、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5.2人/日 収支率 10.9%	-

①運行事業者	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:久米・大藪線 申請系統名:久米・大藪 運行系統:総合福祉会館～久米十字～大藪	-	A 運行事業者と連携し、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5.4人/日 収支率 11.3%	【久米・大藪】 令和4年4月より「久米・大藪線」として運行している系統。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: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	【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、誉田小学校へ通学するために利用。 児童が通学する重要な系統であるため、今後の利用状況を注視していく。	A 運行事業者と連携し、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41人/日 収支率34.4% 【実績】 利用人員43.3人/日 収支率 36.7%	【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:機初線① 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、機初小学校へ通学するために利用。	A 運行事業者と連携し、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36.7人/日 収支率 14.2%	【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① 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	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。	A 運行事業者と連携し、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45.6人/日 収支率 15.2%	
茨城交通株式会社	路線名:機初線② 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 運行事業者と連携し、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34.2人/日 収支率 32.8%	

①運行事業者	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:上宮田代線 申請系統名:上宮田代(旧特例) 運行系統:太田営業所～久米十文字～上宮田代	【上宮田代(旧特例)】 金砂郷地区より常陸太田駅周辺に接続する系統。旧金砂郷小学校、旧久米小学校(令和4年4月より新金砂郷小学校へ統合)の児童が通学するために利用。	A 運行事業者と連携し、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34.4人/日 収支率 19.4%	【上宮田代(旧特例)】 令和4年4月1日から、利便増進特例により経路が異なる3系統が該当。
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①(特例) 運行系統:上宮田代～金砂郷小学校入口～常陸太田駅～太田営業所	-	A 運行事業者と連携し、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71人/日 収支率17.4% 【実績】 利用人員14.9人/日 収支率 13.9%	【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、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:上宮田代線 申請系統名:上宮田代②(特例) 運行系統:上宮田代～金砂郷小学校～常陸太田駅～太田営業所	-	A 運行事業者と連携し、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23人/日 収支率17.4% 【実績】 利用人員54.0人/日 収支率 48.7%	
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③(特例) 運行系統:上宮田代～金砂郷小学校入口～常陸太田駅～総合福祉会館	-	A 運行事業者と連携し、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18人/日 収支率17.4% 【実績】 利用人員2.9人/日 収支率 11.7%	

①運行事業者	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:西小沢線 申請系統名:西小沢(特例) 運行系統:道の駅ひたちおおた～総合福祉会館～堅磐	-	A 運行事業者と連携し、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4人/日 収支率6.4% 【実績】 利用人員3.8人/日 収支率 12.1%	【西小沢】 令和4年4月より運行している系統。収支率は12%を超えるも、利用人員は目標を下回った。今後、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。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	公共交通マップや利用促進チラシの配布、バスの乗り方教室など運行事業者と連携した利用促進に取り組み、利用人員及び収支率の目標を達成されたことを評価する。一部の目標を達成出来なかった系統においても、引き続き運行事業者などと連携した利用促進や利便性の高い運行となるよう、検討をされることを期待したい。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月 27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運行事業者	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式会社	筑波山口・桜川市役所岩瀬庁舎間 (24.6km) 運行回数: 1,399回/365日 運賃: 200円(障がい者・小学生半額、未就学児無料)	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。	B 利用者1運行16人の目標に対し、実績は16.8人で目標を達成した。 収支率22%の目標に対し、実績は21.6%で目標が達成できなかった。(フィーダー外系統を含む。)	【今後の改善点】 ・運行事業者からの利用人数報告や乗降客数の多い停留所の利用者属性を確認する調査等を行うことで利用実態を把握する。また、地域住民の要望を踏まえて運行の改善を図っていく。
	筑波山口・地域医療センター経由・桜川市役所岩瀬庁舎間 (30.6km) 運行回数: 1,754.5回/365日 運賃: 200円(障がい者・小学生半額、未就学児無料)				
	筑波山口・真壁城跡間(12.6km) 運行回数: 545.5回/365日 運賃: 200円(障がい者・小学生半額、未就学児無料)				
	筑波山口・雨引観音経由・桜川市役所岩瀬庁舎間(30.4km) 運行回数: 605回/121日 運賃: 200円(障がい者・小学生半額、未就学児無料)				

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>運行実態を把握し、利用者の要望に応じて病院前等に停留所を設置するなど、利便性向上につながる運行計画の見直しやPR活動を行い利用促進に取り組まれ、利用者数の目標を達成されたことを評価する。収支率についてはわずかに目標値に届かなかったが、引き続き利便性向上や利用促進の取組を行うことを期待する。</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"> ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
---------------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月25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運行事業者	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)筑西市広域連携バス 系統:下館駅北口ー明野支所前ー筑波山口 運行回数:6回/日 運賃:200円 (2)筑西市広域連携バス 系統:下館駅北口ー明野中学校ー茨城県西部メディカルセンターー廣澤美術館ー筑波山口 運行回数:10回/日 運賃:200円	利用人数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。 ・新たな旅客を獲得するために地域拠点を見直し、ルートの再編等に取り組んだ。 ・公共交通の情報を一元化したマップの配布や、学校への出前講座など、モビリティマネジメントを実施した。 ・収支率を改善するため、運賃以外の収入源としてバス広告(ラッピング)を実施した。	A 計画に基づき、適切に事業を実施した。	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標:122人(1日当たりの利用者数) 実績:124.73人 分析:利用促進の取り組みの効果によると考えられる。	・通勤通学の時間帯における混雑解消に向けて、利用時間帯に合わせたダイヤ改正など、利用者のニーズに応じた改善を進めていく。 ・感染状況に応じて、地域への出前講座やイベントを実施し、利用促進を図る。 ・中学生に向けて、高校通学におけるバス利用を促し、路線バスの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)	ルートの再編や出前講座の開催、モビリティマネジメントの実施などの周知活動に取り組み、1日あたりの利用者数の目標を達成されたことを評価する。また、目標には設定されていないが、運賃収入以外の新たな収入源の確保するためにバス広告を実施されたことも評価出来る。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、利用促進に関するイベント等を実施できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月16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運行事業者	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 系統: 上小瀬十文字～玉川村駅(7.2km) 計画運行日数: 292日 計画運行回数: 437回 運賃: 200円	「どういった目的のためのサービスなのかを明確にしたうえで施策を多角的に検討すること。」「利用者向けマップや時刻表については、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけること。」との評価結果を受け、本事業の利用者は通勤・通学目的での利用が主である事から、入学前の生徒や新入学した生徒にガイドブック等を配布した。	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 事業が計画に位置付けられた目標を達成出来なかった。 【目標】満足度: 3.00 財政負担額: 20%減 年間利用者数: 874人 【実績】満足度: 2.59 財政負担額: 8%減(R4見込額) 年間利用者数: 799人 【分析】人口減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響による学校の休校等が影響し、利用者数の減少に繋がった。また、運送収入の減少により市からの補填分(財政負担額)が増加した。	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 系統: 小場公民館～大宮駅前(8.1km) 計画運行日数: 292日 計画運行回数: 438回 運賃: 200円	「どういった目的のためのサービスなのかを明確にしたうえで施策を多角的に検討すること。」「利用者向けマップや時刻表については、利用者の気を引くような仕掛け、工夫に心がけること。」との評価結果を受け、本事業の利用者は通勤・通学目的での利用が主である事から、入学前の生徒や新入学した生徒にガイドブック等を配布した。	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 事業が計画に位置付けられた目標を一部達成出来なかった。 【目標】満足度: 3.00 財政負担額: 20%減 年間利用者数: 876人 【実績】満足度: 2.59 財政負担額: 8%減(R4見込額) 年間利用者数: 1,165人 【分析】年間利用者数の目標は上回ることが出来たが、人口減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響による学校の休校等が影響し、利用者数の減少に繋がった。また、運送収入の減少により市からの補填分(財政負担額)が増加した。	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)	新規利用者獲得のため、入学前の生徒や新入学した生徒にガイドブック等の配布や定期券の購入案内などに取り組まれた点は評価できるが、満足度、財政負担額、年間利用者数の目標は一部未達成となった。小場・村田線の年間利用者数については目標を大きく達成しており、利用促進の取組の効果が出ている点は評価できる。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。				

令和4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)

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

令和5年1月25日

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 ※申請番号	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 運行回数:16便/日 運賃:200円~500円	コロナ禍による影響が小さくなったこと、また、運行区間内自治体での利用促進策が功を奏し、コロナ禍前の実績を超えるようになった。	A 計画どおり、適切に実施された。	A ・利用者数 目標 5.1人/便 実績 5.36人/便 コロナ禍による利用減少から回復し、目標を達成。	利用者ニーズ等の把握に努め、関係機関と利用促進策を協議していく。その上で、次期計画である「鹿嶋市地域公共交通計画」での位置づけを検討する。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	新高校生にお試し乗車券付きリーフレットを配布するなど、沿線自治体とも連携し利用促進に取り組まれ、1便あたりの利用者数の目標を達成され、コロナ禍前の実績よりも利用者数が増えたことを評価する。引き続き沿線自治体と連携し、利用促進や利便性向上などに取り組むことを期待する。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月27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運行事業者	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 系統:江戸崎～ひたち野うしく駅22.9(km) 運行回数:5回/平日、4回/休日 運賃:170～820円	学生向けの通学定期券補助制度の認知度を上げるため、市内中学3年生へのチラシ配布や広報誌での周知活動を行った。利用者からの要望等を踏まえ、利便性向上や再編等について検討を行った。	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 計画に位置付けられた事業が目標を達成できていない点があった。 目標:5.0人/便 実績:3.4人/便(R3:2.6人/便) 分析:前年度より増加したものの、目標を達成できなかった。	令和4年3月に策定した「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、関係する市や事業者と連携し、ルート再編や利用促進策の検討を行い、持続可能な路線バス運行を目指す。通学定期券補助制度の継続と更なる周知を図る。
晃進物流(株)	桜東バス:新利根神崎線 系統:①JA稲敷直売所～(道の駅経由)～下総神崎線32.1(km)②JA稲敷直売所～(道の駅経由無し)～下総神崎線28.2(km)③JA稲敷直売所～幸田車庫21.8(km) 運賃:170～510円 ※車両減価償却費補助活用(ノンストップバス2両)	学生向けの通学定期券補助制度の認知度を上げるため、市内中学3年生へのチラシ配布や広報誌での周知活動を行った。利用状況等から、更なる利用者増加を図るため運行ダイヤの改善検討を行った。	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 計画に位置付けられた事業が目標を達成した。 目標:2.4人/便 実績:2.9人/便(R3:2.1人/便) 分析:定期券補助等の取組みにより増加し、目標を達成できた。	令和4年3月に策定した「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、事業者と連携して、沿線住民等への利用促進策の推進を行い、更なる利用者増加を図る。通学定期券補助制度の継続と更なる周知を図る。
ブルーバス(株)	ブルーバス浮島線 系統:江戸崎～バルナ前23.4(km) 運行回数:7回/平日、4回/休日 運賃:170～490円 ※車両減価償却費補助活用(ノンストップバス1両)	学生向けの通学定期券補助制度の認知度を上げるため、市内中学3年生へのチラシ配布や広報誌での周知活動を行った。ショッピングセンターや結節点等に時刻表を配置し、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。	C 計画に位置付けられた事業が目標を達成できなかった。 目標:2.4人/便 実績:1.2人/便(R3:1.9人/便) 分析:令和3年4月から小学校統廃合に伴うスクールバス化により、小学生のバス通学減少が影響したと考えられる。	令和4年3月に策定した「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、事業者と連携し、効果的なダイヤ再編の検討や沿線住民等への利用促進策の推進を継続的に実施し、利用者増加を図る。通学定期券補助制度の継続と更なる周知を図る。
稲敷市	あずまコミュニティバス:通学快速 系統:幸田車庫～東支所10.9(km) 運行回数:3回/平日 運賃:200円 あずまコミュニティバス:月・木ルート 系統:幸田車庫～下須田～バルナ28.7(km) 運行回数:3回/平日 運賃:200～400円 あずまコミュニティバス:火・金ルート 系統:幸田車庫～佐原組新田～バルナ24.0(km) 運行回数:3回/平日 運賃:200～400円 あずまコミュニティバス:水ルート 系統:幸田車庫～新橋～バルナ24.8(km) 運行回数:3回/平日 運賃:200～400円	見直しが急務であったあずまコミュニティバスについて、利用者増加や利便性向上を目的として民生・児童委員等と意見交換を行い、再編の検討を行った。	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 計画に位置付けられた事業が目標を達成できなかった。 目標:各ルート 2.4人/便 実績:通学快速 0.0人/便 月・木ルート 0.5人/便 火・金ルート 0.2人/便 水ルート 0.3人/便 分析:商業施設への移動手段として一定の効果はあったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、移動需要が減少したことが要因であると考えられる。	令和4年3月に「稲敷市地域公共交通計画」を策定した。計画に基づき路線再編の検討を行うとともに、利用者等との意見交換を重ねた結果、令和5年4月1日付で全ルートの再編を実施し、利用者増加と利便性向上を図る。(通学快速については利用無いため廃止) 新ルート運行に際し、市ホームページや広報誌への掲載、沿線地区への時刻表配布を行い、周知徹底を行う。 再編実施後も、利便性の高いバス運行となるよう、毎月の乗車実績等を踏まえながら、必要な見直しを行っていく。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)
 広報誌やチラシの配布、商業施設等にバスの時刻表を掲示するなど利用促進に取り組まれたについては評価できるが、一部系統を除き1便あたりの利用者数の目標は未達成となった。昨年度より実施された学生向けの補助制度により、前年同時期での申請者数が増加し、自家用車での送迎から路線バス利用へ転換している方もいる点は評価できるため、周知活動など継続して実施されることを期待する。
 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。
 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。
 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月30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運行事業者	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(運行主体:守谷タクシー有限会社、関鉄タクシー株式会社、小川交通有限会社、株式会社守谷福祉協会)	守谷市デマンド乗合交通 営業区域:市内全域 月曜から土曜日、祝日 運行時間:8:00~16:30 運賃:300円(障害者手帳及び療育手帳保持者は200円)	広報にて定期的に周知を行うとともに、警察にもチラシ等でデマンド乗合交通及び高齢者運転免許自主返納支援事業の案内を行っていただき利用促進を図った。	A 事業が計画に位置付けられた通り適切に実施された。	A 目標は年間利用者数14000人以上のところ、実利用者数17610人で目標を達成した。令和3年度から利用者数の大幅な増加があったが、新型コロナウイルスの影響が小さくなり移動需要が復活したことが原因と考えている。	感染防止策を実施しつつ、広報等における周知及び高齢者運転免許自主返納支援事業と連携して利用促進を図る。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	利用者のニーズに合わせて休憩時間を変更したり、関係機関と連携した周知活動などに取り組み、年間利用者数の目標を大きく達成されたことを評価する。また、障がいをお持ちの方にも多く利用されている点についても評価できる。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月18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運行事業者	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	<p>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。</p> <p>【デマンド型乗合タクシー(山間地域)】 運行区域:山間地域 運行日:月曜～金曜(祝日、年末年始運休) 運行時間帯:8時00分～18時30分 運行本数:8便/日 運賃:400円/回</p> <p>【デマンド型乗合タクシー(高戸常磐線東・赤浜地区)】 運行区域:高戸常磐線東・赤浜地区 運行日:月曜、水曜、金曜(祝日、年末年始運休) 運行時間帯:8時30分～15時30分 運行本数:6便/日 運賃:400円/回</p>	<p>利用が伸び悩んだ理由についてしっかりと分析を行うべきとの評価結果を受け、公共交通計画を策定した際に実施したアンケート調査により利用者の意見や課題を整理したが、課題に対する具体的な取組までは至っていないで状況がある。</p>	A <p>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。</p>	C <p>・山間地域の一般利用者においては、昨年度と比較し輸送人員総数が約100人増えている。(1,056人→1,151人) 一方、通学用において利用する子どもの減及び下校便の利用減により輸送人員総数が減少。(1,900人→1,111人) 全体として、減った状況となっている。 ・市街地空白地域においては、昨年度と比較し、増えてはいるものの、新規登録がない状況である。</p>	<p>・運転免許を自主返納する市民が増加傾向にあるなか、山間地域、市街地空白地域の市民は返納率が全体の約6%にとどまっている。移動手段が減ることに対し不安をもつ市民もいると思われるため、市ホームページ、市報、くらしの便利帳等のほか、関係機関に対し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。</p> <p>・本市では65歳以上で運転免許を自主返納した人を対象に、バス及び乗合タクシーで利用できる交通利用券3万円を交付している。乗合タクシー運行対象地域においても年間数名が申請しているため、申請のタイミングで乗合タクシーへの申請が同時にできるよう、他部署と連携し、上記の周知を含め取り組む。</p>
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	<p>山間地域の一般利用者数や市街地空白地域の利用者数が増加している点については評価出来るが、輸送人員の目標は未達成となった。新規利用者獲得に向けて周知活動や他部署及び関係機関等と連携した取組をされることを期待する。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。</p>				

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月19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運行事業者	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	神栖コミュニティバス(鹿島神宮駅-小見川駅間) 系統: 鹿島神宮駅~小見川駅 21.7km 運行回数: 6便(3往復)/日 運行日: 月曜~日曜 (1/1~1/3運休) 運賃: 170円~560円(区間制) 運行車両: ノンステップバス	・利用者のニーズを踏まえた ダイヤ改正	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数: 362日	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成した。 目標: 3.0人/便(利用者数) 実績: 4.3人/便 分析: コロナ禍ではあったが、通院・買い物・観光等での利用や鉄道駅からの二次交通として使用する方が増えたためと考えられる。	引き続き、利用者ニーズを踏まえたダイヤ改正の検討や、市内外の利用者に向けた利用促進策を行い、利用者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)	利用者のニーズを踏まえたダイヤ改正や、屋根付きバス停・駐輪場の設置を行うなど利用者の利便性向上に取り組まれ、1便あたりの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いただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、(一度中断された)利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
---------------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月17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運行事業者	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)
(株)青木観光	デマンド交通「八菜まわ～る号」 運行区域: 八千代町内全域 運行日: 月曜～金曜(土日祝日、お盆8月13日～8月16日、年末年始12月29日～1月3日は運休)	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との評価結果を受け、下記の取組を行った。	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。 目標: 1日平均利用者数15.3人以上、年間延べ利用者数3,690人以上 実績: 1日平均利用者数12.26人、年間延べ利用者数2,955人 分析: 長引く新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛により利用者が減少したものと考えられる。	▼新規利用者を継続的に確保できるよう、引き続き、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。 ▼町の高齢福祉部門と連携し、運転免許返納促進事業を継続して行い、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。 ▼「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。 ▼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。今後は、地域公共交通計画の策定に向けたアンケートや利用状況の推移を見ながら利便性向上に向けた取組を行う。
サワキ観光(株)	▼八菜まわ～る号の利用登録募集及び高齢者運転免許自主返納支援事業(運転免許を自主返納した65歳以上の高齢者に対し、八菜まわ～る号の利用券30枚交付)のチラシを全戸配布した。 ▼広報誌を活用し、八菜まわ～る号の無料乗車券を配布した。 ▼町内医療機関及び商業施設等と連携し、八菜まわ～る号のPRを行った。				
(有)沢木交通	運行時間帯: 8時00分～17時00分(8時便から16時便の1日9便) 運行本数: 9便/日 運行車両: 3台 運賃: 300円(ただし、第1種身体・知的障がい者及び精神障がい1級の方の介添人1名、妊婦(母子手帳保持者)の介添人1名、未就学児は無料)				

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	利用者向けのマップや時刻表などを目的地に掲示をしたり、町内の商業施設等と連携した周知を実施した点については評価できるが、1日平均利用者数及び年間延べ利用者数の目標は未達成となった。お試し乗車券を配布した結果、新規利用者を確保できているのか、利用がされていない場合はどのような理由で利用しないのかなど利用動向を調査されることや、継続した周知活動を実施されることを期待したい。 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。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、利用促進に関するイベント等を再開(実施)できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
-------------------------	--

令和4年度 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/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月31日

協議会名: 銚田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運行事業者	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)
(株)昭和観光 (株)かしま旅紀行 銚田観光バス(株) (有)出久根観光 出久根タクシー(有) 銚田タクシー(有) ヨヨギタクシー(有)	銚田市デマンド型乗合タクシー 「ほこまる号」 営業区域: 銚田市内全域 運行日: 月曜～金曜 運行時間帯: 8時～17時 運賃: 500円 ※割引制度あり	前年度実施していないのでなし	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。	C 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。 ・1日当たり平均利用者数 目標 40人以上 実績 39.1人 ・収支率 目標 11%以上 実績 7.9% 分析: 1日当たり平均利用者数について、目標値を達成できなかったものの、周知活動により3月頃より大きく増加が続いている。収支率について、割引制度対象者の利用が想定より多かったことにより、目標値を達成できなかった。	・認知度がまだ低い状況であるため、市広報紙への掲載や市内各施設と連携したPR等を実施し、幅広く周知を図る。 ・利用促進調査のため、利用者アンケート等を実施する。

地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	1日当たり平均利用者数及び収支率の目標は未達成となったが、運行開始前より広報活動を積極的に取り組んだ結果、利用者数が運行開始当初よりも大きく増加している点について評価出来る。乗合率も徐々に伸びているため、引き続き広報活動を継続し、新規利用者の獲得につなげていただくことを期待する。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。 ・事業者と自治体との間に対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。 ・アフターコロナ、ウィズコロナを見据え、利用促進に関するイベント等を実施できるよう、行政からもバックアップしていただきたい。
-------------------------	--