

# 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6年12月27日

協議会名: 山梨県生活交通対策地域協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

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) 「甲府駅～野牛島～御勅使」	「甲府駅～野牛島～御勅使」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	B 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R4 65.9% → R6 64.6%) (経常収入 R4:11,291千円→R6:12,605千円)	引き続き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。
山梨交通(株) 「敷島団地～伊勢町～小瀬スポーツ公園」	「敷島団地～伊勢町～小瀬スポーツ公園」を運行 (令和3年度及び令和4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 R4 59.9% → R6 72.8%) (経常収入 R4:12,529千円→R6:17,255千円)	引き続き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) 「敷島団地～昭和バイパス～山梨医大病院」	「敷島団地～昭和バイパス～山梨医大病院」を運行 (令和3年度及び令和4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 R4 65.2% → R6 94.7%) (経常収入 R4:16,657千円→R6:27,534千円)	引き続き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・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。

<p>山梨交通(株) 「敷島(営)～グリーンライン～昇仙峡滝上」</p>	<p>「敷島(営)～グリーンライン～昇仙峡滝上」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>A  1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 87.5% → R6 97.0%) (経常収入 R4:36,364千円→R6:46,041千円)</p>	<p>引き続き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・観光客へ学校(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。</p>
<p>山梨交通(株) 「敷島(営)～竜王駅～昇仙峡口」</p>	<p>「敷島(営)～竜王駅～昇仙峡口」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>B  1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R4 55.9% → R6 55.9%) (経常収入 R4:16,467千円→R6:18,886千円)</p>	<p>引き続き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・観光客へ学校(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。</p>
<p>山梨交通(株) 「敷島(営)～御所循環～敷島(営)」</p>	<p>「敷島(営)～御所循環～敷島(営)」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>A  1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 49.4% → R6 53.5%) (経常収入 R4:26,036千円→R6:32,034千円)</p>	<p>引き続き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。</p>
<p>山梨交通(株) 「敷島(営)～山梨英和大学～石和温泉駅」</p>	<p>「敷島(営)～山梨英和大学～石和温泉駅」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>A  1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 53.4% → R6 65.4%) (経常収入 R4:13,307千円→R6:16,637千円)</p>	<p>引き続き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。</p>

<p>山梨交通(株) 「敷島(営)～後屋～山梨医大病院」</p>	<p>「敷島(営)～後屋～山梨医大病院」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	A	<p>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</p>	A	<p>1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 53.6% → R6 66.8%) (経常収入 R4:13,307千円→R6:16,637千円)</p>	<p>引き続き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(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。</p>
<p>山梨交通(株) 「甲府駅～十五所～皷沢(営)」</p>	<p>「甲府駅～十五所～皷沢(営)」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	A	<p>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</p>	A	<p>1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 52.5% → R6 60.0%) (経常収入 R4:35,692千円→R6:41,241千円)</p>	<p>引き続き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。 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。</p>
<p>山梨交通(株) 「小笠原下仲町～西野～中央病院」</p>	<p>「小笠原下仲町～西野～中央病院」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	A	<p>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</p>	B	<p>1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R4 55.1% → R6 50.9%) (経常収入 R4:22,658千円→R6:20,858千円)</p>	<p>引き続き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。 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。</p>
<p>山梨交通(株) 「小笠原車庫～十五所～甲府駅」</p>	<p>「小笠原車庫～十五所～甲府駅」を運行  (令和3年度及び令和4年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	A	<p>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</p>	A	<p>1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 59.3% → R6 80.5%) (経常収入 R4:12,671千円→R6:16,076千円)</p>	<p>引き続き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。 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。</p>

<p>山梨交通(株) 「甲府駅～十五所～フォレストモ-ル富士川」</p>	<p>「甲府駅～十五所～フォレストモ-ル富士川」を運行</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R4 60.8% → R6 85.5%) (経常収入 R4:12,936千円→R6:15,724千円)</p>	<p>引き続き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。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。</p>
<p>山梨交通(株) 「韮崎～増富温泉郷」</p>	<p>「韮崎～増富温泉郷」を運行 (令和6年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>C 1%以上の収支率改善は図られなかった。 (収支率 R4 53.1% → R6 30.0%) (経常収入 R4:23,770千円→R6:23,106千円)</p>	<p>引き続き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。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(韮崎)や学校(各高校)へアクセスすることが出来るのと同時に、観光者へは温泉・登山等の観光資源があり、利便性が高い路線であることを周知していく。</p>
<p>山梨交通(株) 「韮崎駅～大草～甲府駅」</p>	<p>「韮崎駅～大草～甲府駅」を運行 (令和6年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>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</p>	<p>B 1%以上の収支率改善が図られなかった。 (収支率 R4 53.1% → R6 51.0%) (経常収入 R4:15,636千円→R6:17,075千円)</p>	<p>引き続き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。</p>
<p>山梨交通(株) 「韮崎駅～敷島～甲府駅」</p>	<p>「韮崎駅～敷島～甲府駅」を運行 (令和6年度購入) 車両減価償却費等国庫補助適用</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>B 1%以上の収支率改善が図られなかった。 (収支率 R4 44.9% → R6 44.2%) (経常収入 R4:12,529千円→R6:13,991千円)</p>	<p>引き続き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・韮崎駅・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。</p>
<p>地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)</p>	<p>・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、概ね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。 ・地域ニーズに合致した運行計画の検討や利用者環境の改善等、関係機関と連携して利用者利便の向上を図ったことについて評価する。引き続き生産性向上の取組を実施することを期待する。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、他の交通機関の状況を踏まえさらなる連携を図り、地域全体で引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。</p>					

<p>西東京バス(株) 丹波線「奥多摩駅～奥多摩湖～丹波山村役場」</p>	<p>・「奥多摩駅～奥多摩湖～丹波山村役場」を運行</p>	<p>・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。 ・丹波山村内に伝わる狼伝承をモチーフとした絵本の作画作家とコラボし、路線バスの方向幕に狼伝承のイラストや丹波山村内区間に限りバス車内の停留所表示を特別仕様に変更し、登山客以外の新たな利用者層の利用促進に努めた。</p>	<p>B</p>	<p>・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。</p>	<p>A</p>	<p>・R4年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。 (R4:50.4% →R6:56.6%) ・観光需要の戻りおよび運賃改定により収益の増加がみられた。経費削減に努め、収支率は50%を超えた。 【収益】R4:15,410千円 →R6:20,912千円 【費用】R4:30,580千円 →R6:36,973千円</p>	<p>・観光需要に戻りがみられたものの、昨年度同様災害による通行止めの影響を受けた。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、引き続き観光需要の取り込み及び経費節減を図る。</p>
<p>西東京バス(株) 小菅の湯線「奥多摩駅～小菅の湯」 大菩薩峠東口～小菅の湯」</p>	<p>・「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</p>	<p>・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。</p>	<p>B</p>	<p>・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。</p>	<p>A</p>	<p>・R4年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。 (R4:34.5% →R6:53.1%) ・観光需要の戻りおよび運賃改定により収益の増加がみられた。経費削減に努め、収支率は50%を超えた。 【収益】R4:16,674千円 →R6:21,018千円 【費用】R4:35,576千円 →R6:39,614千円</p>	<p>・観光需要に戻りがみられたものの、慢性的な需要不足により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、運行のあり方そのものに関し検討を進める。</p>
<p>西東京バス(株) 鴨沢西線「奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西」</p>	<p>・「奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西」を運行</p>	<p>・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。 ・丹波山村内に伝わる狼伝承をモチーフとした絵本の作画作家とコラボし、路線バスの方向幕に狼伝承のイラストや丹波山村内区間に限りバス車内の停留所表示を特別仕様に変更し、登山客以外の新たな利用者層の利用促進に努めた。</p>	<p>B</p>	<p>・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。</p>	<p>A</p>	<p>・R4年度と比較して1%以上の収支率の改善を達成した。 (R4:53.7% →R6:67.0%) ・観光需要の戻りおよび運賃改定により収益の増加がみられた。経費削減に努め、収支率は50%を超えた。 【収益】R4:18,741千円 →R6:22,718千円 【費用】R4:34,915千円 →R6:33,932千円</p>	<p>・観光需要に戻りがみられたものの、昨年度同様災害による通行止めの影響を受けた。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を見直しを行い、引き続き観光需要の取り込み及び経費節減を図る。</p>
<p>地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)</p>	<p>・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。 ・イベントにおける関係者や関係機関との連携による利用促進策について評価する。引き続き関係機関と連携を密に生産性向上の取組を実施することを期待する。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、他の交通機関の状況を踏まえさらなる連携を図り、地域全体で引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。</p>						

<p>富士急バス株式会社 「河口湖駅～御殿場駅」</p>	<p>「河口湖駅～御殿場駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用</p>	<p>・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、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。 ・今後の需要把握に向け、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。</p>	A	<p>計画どおり事業は実施された。</p>	<p>A</p> <p>・1%以上の収支率の改善を図った(R4:50.1%→R6:79.5%) ・従来より行ってきた乗り方教室等利用者拡大施策、ホームページの改修、バスロケーションシステムの修正および改修、企画乗車券の周知(デジタルチケット)等との相乗効果により、旅客の需要取り込みにつながった。</p>	<p>・現在の需要状況の維持向上を図るため、関係者において、利用者の利便性向上、バス利用のきっかけ作り等の検討を進める。</p>
<p>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」</p>	<p>「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</p>	<p>・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、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。 ・今後の需要把握に向け、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。</p>	A	<p>計画どおり事業は実施された。</p>	<p>A</p> <p>・1%以上の収支率の改善を図った(R4:38.7%→R6:79.7%) ・従来より行ってきた乗り方教室等利用者拡大施策、ホームページの改修、バスロケーションシステムの修正および改修、企画乗車券の周知(デジタルチケット)等との相乗効果により、旅客の需要取り込みにつながった。</p>	<p>・現在の需要状況の維持向上を図るため、関係者において、利用者の利便性向上、バス利用のきっかけ作り等の検討を進める。</p>

<p>富士急バス株式会社 「富士山駅～新富士駅」</p>	<p>「富士山駅～新富士駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用</p>	<p>・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、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。 ・今後の需要把握に向け、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。</p>	A	<p>計画どおり事業は実施された。</p>	<p>A ・1%以上の収支率の改善を図った(R4:33.9%→R6:71.8%) ・従来より行ってきた乗り方教室等利用者拡大施策、ホームページの改修、バスロケーションシステムの修正および改修、企画乗車券の周知(デジタルチケット)等との相乗効果により、旅客の需要取り込みにつながった。</p>	<p>・現在の需要状況の維持向上を図るため、関係者において、利用者の利便性向上、バス利用のきっかけ作り等の検討を進める。</p>
<p>富士急バス株式会社 「富士山駅～甲府駅」</p>	<p>「富士山駅～甲府駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用</p>	<p>・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、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。 ・今後の需要把握に向け、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。</p>	A	<p>計画どおり事業は実施された。</p>	<p>A ・1%以上の収支率の改善を図った(R4:53.3%→R6:75.7%) ・従来より行ってきた乗り方教室等利用者拡大施策、ホームページの改修、バスロケーションシステムの修正および改修、企画乗車券の周知(デジタルチケット)等との相乗効果により、旅客の需要取り込みにつながった。</p>	<p>・現在の需要状況の維持向上を図るため、関係者において、利用者の利便性向上、バス利用のきっかけ作り等の検討を進める。</p>
<p>地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)</p>	<p>・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。 ・利用者動向の把握し、利用者利便の向上の取組の実施について評価する。引き続き生産性向上の取組を実施することを期待する。 ・広域な交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、他の交通機関の状況を踏まえさらなる連携を図り、地域全体で引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。</p>					

富士急モビリティ株式会社	「河口湖駅～御殿場駅」間に定時路線バスを運行	<p>前回の事業評価の結果や二次評価を受け、流入数と流出数及び経路を分析し、実態に即した輸送サービスの提供を行った。</p> <p>さらに、自治体を通じて公共交通利用の呼びかけを沿線住民・学校に対して実施し、利用促進に努めた。</p>	A	計画通り事業は実施された。	A	<p>収支率について大幅な改善を行うことができた。 (R4: 59.0%→R6: 82.8%)</p> <p>要因としては、観光利用客が戻ってきたことや運賃改定による効果があったと考える。</p>	<p>ダイヤの見直しによる運行の効率化に加え多言語での情報の配信や音声放送の対応、複数媒体での運行情報の展開を行い、利用しやすい環境を構築する。</p> <p>継続して官民一体となった利用促進活動を展開し、自家用車からバス利用へのシフトを沿線住民に対して呼びかけていく。</p>
地方運輸局等における二次評価結果 (関東運輸局)	<p>・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。</p> <p>・利用者動向の把握し、利用者利便の向上の取組の実施について評価する。引き続き生産性向上の取組を実施することを期待する。</p> <p>・広域な交通ネットワークの構築には、都県と市区町村の連携が重要であることから、他の交通機関の状況を踏まえさらなる連携を図り、地域全体で引き続き利用状況等の需要動向の把握に努め、利用者にとって使いやすい地域公共交通が確保維持されることを期待する。</p>						
第三者評価委員会における各委員からの意見	<p>令和6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、今後の取組を行う上で必要な観点であり、考慮されたい。</p> <p>○公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく今が転換期。</p> <p>○鉄道など他の交通モードと情報共有を図り、データに基づいた具体的な目標・成果・課題を明らかにし、関係機関と連携のうえ地域全体で検討することが重要。</p> <p>○データの基礎となる基本情報は、応用可能なデジタル化にシフトすることを期待する。</p>						