

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	A 1%以上の収支率改善が図られた。 (収支率 R5 54.6% → R7 66.4%) (経常収入 R5:10,181千円→R7:12,931千円)	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 R5 74.7% → R7 76.5%) (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 R5 72.7% → R7 90.1%) (経常収入 R5:20,212千円→R7:26,147千円)	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。

山梨交通(株) 「敷島(営)～グリーンライン～昇仙峡滝上」	「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	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 R5 88.0% → R7 99.1%) (経常収入 R5:39,850千円→R7:47,047千円)	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・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) 「敷島(営)～竜王駅～昇仙峡口」	「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	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 R5 60.1% → R7 74.6%) (経常収入 R5:19,298千円→R7:25,086千円)	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・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) 「敷島(営)～御所循環～敷島(営)」	「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	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 R5 56.1% → R7 59.0%) (経常収入 R5:32,216千円→R7:35,287千円)	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。 地域住民へ学校(東海高校・甲府城西高校・苗吹高校・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) 「敷島(営)～山梨英和大学～石和温泉駅」	「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	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 R5 57.7% → R7 70.5%) (経常収入 R5:17,979千円→R7:22,925千円)	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) 「敷島(営)～後屋～山梨医大病院」	「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	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 R5 59.5% → R7 76.5%) (経常収入 R5:14,664千円→R7:19,006千円)	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(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) 「甲府駅～十五所～鯉沢(営)」	「甲府駅～十五所～鯉沢(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	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 R5 57.6% → R7 60.0%) (経常収入 R5:39,097千円→R7:41,144千円)	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。 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) 「小笠原下仲町～西野～中央病院」	「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	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 R5 62.5% → R7 70.2%) (経常収入 R5:25,378千円→R7:28,693千円)	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。 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) 「小笠原車庫～十五所～甲府駅」	「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	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 R5 61.1% → R7 70.8%) (経常収入 R5:12,331千円→R7:14,120千円)	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。 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) 「甲府駅～十五所～フォレストモール富士川」	「甲府駅～十五所～フォレストモール富士川」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 R5 70.9% → R7 82.0%) (経常収入 R5:13,447千円→R7:15,056千円)	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。 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(フォレストモール)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) 「韭崎～増富温泉郷」	「韭崎～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	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 R5 29.0% → R7 31.3%) (経常収入 R5:21,438千円→R7:24,103千円)	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。 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とともに、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。

山梨交通(株) 「韭崎駅～大草～甲府駅」	「韭崎駅～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	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%以上の収支率改善が図られなかった。 (収支率 R5 62.0% → R7 47.2%) (経常収入 R5:19,874千円→R7:15,792千円)	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) 「韭崎駅～敷島～甲府駅」	「韭崎駅～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	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。	C 1%以上の収支率改善が図られなかった。 (収支率 R5 41.0% → R7 40.3%) (経常収入 R4:12,455千円→R7:12,759千円)	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・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 丹波山村役場線「奥多摩駅～奥多摩湖～丹波山村役場」	・「奥多摩駅～奥多摩湖～丹波山村役場」を運行	・作成した沿線PR広告をホームページで公開し、沿線施設・店舗等の認知度向上を図ることで新たな顧客層の獲得を図った。 ・乗降実績を確認可能なシステムを活用し、利用の多い系統や時間帯で増回を、利用の少ない系統や時間帯では減回を行い、収入・支出の両側面から生産性の向上を図った。	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行されたが、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は確保できなかった。	B ・令和5年度の収益率と比較し、1%以上の改善が見られなかったが、収益率が50%以上であった。 (令和5年度:55.1%→令和7年度:54.7%) ・観光需要を考慮した運行回数・運行時間帯・運賃の最適化を図り沿線自治体と協議を重ねたが、費用の上昇に収益が追いつかなかった。 【収益】 令和5年度:19,563千円 →令和7年度:23,312千円 【費用】 令和5年度:35,499千円 →令和7年度:42,602千円	・周辺自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他系統も含めた地域全体の運行回数・時間帯の見直しを行い、引き続き観光需要を中心とした旅客の取り込みを図る。
西東京バス株式会社 鴨沢西線「奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西」	・「奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西」を運行	・作成した沿線PR広告をホームページで公開し、沿線施設・店舗等の認知度向上を図ることで新たな顧客層の獲得を図った。 ・乗降実績を確認可能なシステムを活用し、利用の多い系統や時間帯で増回を、利用の少ない系統や時間帯では減回を行い、収入・支出の両側面から生産性の向上を図った。	A	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、事業は計画通り実行された。	A ・令和5年度の収益率と比較し、1%以上の改善が見られた。 (令和5年度:58.7%→令和7年度:69.2%) ・観光需要を考慮した運行回数・運行時間帯・運賃の最適化を図り、沿線自治体と協議を重ねた結果、費用の上昇を収益の向上が上回った。 【収益】 令和5年度:19,408千円 →令和7年度:42,104千円 【費用】 令和5年度:33,060千円 →令和7年度:42,104千円	・周辺自治体と協議を重ね、周辺地域を運行するその他系統も含めた地域全体の運行回数・時間帯の見直しを行い、引き続き観光需要を中心とした旅客の取り込みを図る。

富士急バス株式会社 「河口湖駅～御殿場駅」	「河口湖駅～御殿場駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	A	計画どおり事業は実施された。	B <ul style="list-style-type: none"> ・1%以上の収支率の改善の目標達成はできなかった。(R5:74.9%→R7:73.8%) (営業外収入・運送雑収の減少、車両更新・EVバス継続導入・待遇改善等によるコスト増加によるもの。) ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
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」	「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	A	計画どおり事業は実施された。	A <ul style="list-style-type: none"> ・1%以上の収支率の改善を図った(R5:59.5%→R7:73.4%) ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

富士急バス株式会社 「富士山駅～新富士駅」	「富士山駅～新富士駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	A	計画どおり事業は実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> ・1%以上の収支率の改善を図った(R5:51.2%→R7:69.1%) ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
富士急バス株式会社 「富士山駅～甲府駅」	「富士山駅～甲府駅」を運行 ※車両減価償却費国庫補助適用	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	A	計画どおり事業は実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> ・1%以上の収支率の改善を図った(R5:62.8%→R7:70.1%) ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・旅客需要、運転士拘束時間等を踏まえた運行時間の検討

