

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月5日

協議会名: かすみがうら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	系統名:霞ヶ浦広域バス 運行区間:土浦駅～玉造駅	令和7年度の計画についてはコ ロナウイルスによる利用状況 が前年度同様に改善されると 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。	事業が計画に位置付けら れたとおり、適切に実施さ れた。	・利用者数 目標:36,500人 実績:40,658人 ・収支率 目標:67% 実績:48.5% 令和7年度実績は、利用者 数が前年39,917人に対し 40,658人と増加したが、収 入については前年度11,762 千円に対し、今年度11,707 千円とこちらは、減収となっ 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。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	学生向けの通学定期券「スクールパス」の広報周知の実施に取り組まれ、利用者増を達成されていることは評価できる。 今後も引き続き周知を強化され、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用を促進し、公共交通を利用する習慣の形成につ なげることを期待したい。
---------------------------------	---

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月28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) (有)常陽観光タクシー さくら住宅(株)	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「つくばみらい市地域公共交通利用ガイド」内運賃表のとおり 予約受付 ■電話予約 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) ■インターネット予約 利用を希望する2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、電話による前日までの予約 予約受付時間:午前2時～午後11時50分	福祉関係部署と連携し、来庁者に対して事業周知等を行い、利用促進活動を実施。 また、運転免許証自主返納担当部署と連携し、返納者に利用券等を交付する取組みも併せて実施。 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を実施。	A 計画通り、事業は実施された。	A 目標である年間利用者数7,301人に対し、実績は8,141人となり、目標を達成した。 小人・障がい者の利用者は、前年度比で317人減少したものの、大人の利用者が117人、未就学児・介助者が214人とそれぞれ増加し、総利用者数は前年度比で14人増となった。 実利用者人数は540人で、前年度比12人の減少となったが、そのうち210人は前年度に利用実績のなかった利用者であった。 このことから、継続的にデマンド乗合タクシーを利用する利用者の需要に加え、新たな利用者も増加しており、PR・周知活動に取り組んだ結果、目標達成に繋がったと考えられる。	デマンド乗合タクシーの登録者数や認知度をさらに向上させるため、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・運転免許証自主返納者等に対して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)	他分野の部署とも連携して、事業の周知や利用券の交付といった利用促進の取組を継続的に実施し、利用者数の目標を達成されていることを評価する。一方、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにも留意いただきたい。
---------------------------------	---

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和7年(2025年) 12月18日

協議会名: つくば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)
新栄タクシー有限会社	筑波地区支線型バス「つくばね号」 系統 1:筑波ふれあいの里入口(つくば湯) ～ 筑波中央病院 2:筑波山口～筑波中央病院 ※部分運休運行 3:筑波ふれあいの里入口(つくば湯) ～ 筑波山口 ※系統2は、以下の期間のみの運行 (筑波山口～筑波ふれあいの里入口 (つくば湯)は道路混雑により休止) ①紅葉時期(10月下旬～12月上旬) の土日祝日 ②GWシーズン(4月下旬～5月上旬) の土日祝日 ※系統3は、以下の期間のみの運行 3月1日～11月30日 運賃:200円均一 ※高齢者割引など各種割引制度あり		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 【目標】 1便当たりの利用者:1.0人 以上 【実績】 1便当たりの利用者:1.25人 (平日1.26人、土日祝日1.22 人) →目標達成 【分析】 これまでのダイヤ改正によ り、需要に即した運行時間 帯の最適化が図られたこと や、継続的な周知活動によ り、つくばね号の認知度が 向上し、移動手段として選 択する利用者が増加したこ とが考えられる。	・車内に沿線等のイベント情報 を掲出するなど、住民の外出を 創出させるような施策を検討す る。 ・住民との意見交換会を開催 し、移動需要を調査した上で、 需要に応じたフリー乗降区間の 設定を検討する。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	ダイヤ改正や周知活動といった利用促進、ニーズの把握に関する取組を継続的に実施し、利用増を達成されたことを評価する。 一方、コミュニティバスの利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 8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	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	・住民ニーズの強い土曜日の 実証運行を行い、利便性の向 上や新たな利用者の発掘に繋 がるか検討した。 ・あみまるくんによる利用者の 行動変容については、阿見町 地域公共交通計画(～R9)の 見直しに向けて調査を検討す る。	A ・広報による周知促進や電 子申請の開始により登録者 数は継続的に増加してお り、利用者数や乗合率も前 年度と同様の水準を維持し ている。 ・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 ・令和9年度の目標値であ る年間利用者数12,360人に 対し、10,869人の利用となっ ている。	・利用者数を伸ばすため、引き 続きデマンド交通の認知度を 向上させるため周知促進を行 う。 ・土曜実証運行の結果を検証 し、土曜運行の実施を検討す る。 ・地域公共交通計画に基づい たデマンド交通の運行・施策を 実施していく。 ・茨城大学への受託研究結果 を元に実証実験を行い、乗合 率の向上について研究を行っ ていく。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	目標未達ではあるものの、前回の評価結果を踏まえ、実証運行の実施や広報による周知促進といった利用促進、ニーズの把握に関する取組を継続的に実施されたことを評価する。 一方、デマンド交通の利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 8年 1月 9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(22.9km) 運行回数:4回/平日、4回/休日 運賃:190～850円	利用者の乗降データ等をもとに、今後の再編等に向けた検討を継続して行った。	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。	A 計画に位置付けられた事業が目標を達成できた。 目標:15,000人以上 実績:15,913人 分析:令和6年度より、平日便の本数を1便減らしたことで、輸送効率が上がった。	「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、関係市町村や運行事業者と連携し、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。
ブルーバス(株)	ブルーバス浮島線 系統:江戸崎～パルナ前(23.4km) 運行回数:4回/平日、2.5回/休日 運賃:170～490円 ※車両減価償却費補助活用(ノンステップバス1両)	利用者の乗降データ等をもとに、利用者増加に向けたダイヤの改善等、再編の検討を継続して行った。運行の効率化のため令和7年4月にダイヤ改正・減便を実施した。	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。	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成できた。 目標:5,500人以上 実績:6,644人 分析:沿線の高校へ進学した学生の増加や通学定期券補助制度の認知度が広がり、通学で利用する学生が増加した。	「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、運行事業者等と連携し、効果的なダイヤ再編や利用促進策の検討を行い、運行の効率化、利用者の増加を図る。持続可能な公共交通体系の実現に向けた検討を継続する。
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)～下総神崎駅(32.1km)②JA稲敷直売所～(道の駅経由無し)～下総神崎駅(28.2km)③JA稲敷直売所～幸田車庫(21.8km) 運賃:170～510円 ※車両減価償却費補助活用(ノンステップバス2両)	利用者の乗降データ等をもとに、利用者増加に向けたダイヤの改善等、再編の検討を継続して行った。運行の効率化のため令和7年4月にダイヤ改正・減便を実施した。	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。	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:18,000人以上 実績:13,960人 分析:一定の通学利用があるものの、令和7年4月減便の影響により利用者数が減少した。	「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、運行事業者等と連携し、効果的なダイヤ再編や利用促進策の検討を行い、運行の効率化、利用者の増加を図る。持続可能な公共交通体系の実現に向けた検討を継続する。
稲敷市	あずまコミュニティバス 系統:①幸田車庫～パルナ(17.6km)②幸田車庫～三島(26.2km)③幸田車庫～パンプ前(19km) 運行回数:4回/平日 運賃:200～400円	令和5年4月より実施した路線再編により、一部のルートについては一定の利用者の定着がみられる。利用者の乗降データ等をもとに、利用者増加に向けたダイヤの改善等、再編の検討を継続して行った。	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。	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:3,000人以上 実績:1,419人 分析:商業施設への時刻表設置等により認知度が高まり利用者が増加したものの目標値には届かなかった。	「稲敷市地域公共交通計画」に基づき、運行事業者等と連携し、効果的なダイヤ再編や利用促進策の検討を行い、運行の効率化、利用者の増加を図る。持続可能な公共交通体系の実現に向け、エリア運行の導入について検討する。
地方運輸局等における二次評価結果(関東運輸局)	一部目標未達はあるものの、移動実態のデータ等を活用したニーズ把握に関する取組を元に事業に取り組みまれ、利用者増を達成されていることを評価する。物価高やドライバー不足など外部環境が大きく変わっている中、自治体間の連携や事業者との連携を通じて、効率的に限られた資源を活用することも期待したい。					

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月26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)
関東鉄道(株)	(1)下妻市コミュニティバス 系統:ピ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	・将来的な需要の獲得や、周知活動の一環として、小学生向けの乗り方教室を開催。 ・利用者数の増加に向けた認知度の拡大施策として、愛称の募集および車体のラッピングを行った。愛称募集では全国から多数の応募が寄せられ、バスの周知につなげることができた。	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。	A 下妻市地域公共交通計画に定める目標を達成できた。 ○目標 ・利用者数:34,000人以上 ・収支率:18.3%以上	全体の利用者数は増加傾向にあるが、時間帯による波があり、利用の少ない時間帯の利用者獲得に向けて細かな調整を実施していく。
	(2)筑西下妻広域連携バス 系統:下妻駅～川島駅 下妻駅～ピ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			A ○実績 ・利用者数:46,120人 ・収支率:18.6%	通学利用者の獲得により朝夕の利用者は確保しているが、日中の利用者獲得に向けた検討が必要。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)		将来の需要も見据えた周知活動を実施し、特に利用者については大幅に目標値を上回ったことを評価する。 引き続き子ども・若者世代の公共交通利用を促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。			

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 8年 1月 16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)
関東鉄道株式会社	<p>「牛久市コミュニティバスかっぱ号」の運行</p> <p>・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 運行回数:5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 運行回数:6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 運行回数:6回/日 運賃:170円</p> <p>・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 運行回数:11回/日 運賃:100円 刈谷ルート 系統:牛久駅東口～牛久駅東口 運行回数:5回/日 運賃:100円 ※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、鉄道との接続調整の実施や利用者の要望に則したルート変更の検討を行った。</p>	<p>A 事業が計画に位置づけられたとおり実施された。通勤時間帯の利便性向上を図るため、JR常磐線との接続調整を実施した。</p>	<p>B 令和7年度(R6.10.1～R7.9.30)の評価において、利用者一人当たり市負担額について目標達成である。利用者数、収支率は未達成であった。目標達成の理由としては、利用者数が昨年度よりも増加したためであると考ええる。目標未達成の理由として、利用者数は回復傾向が続いているものの、令和6年4月の減便による利便性低下や運行経費の増加が影響していると考えられる。</p> <p>・利用者数 (目標値:300,000人/年以上) (今年度実績値:296,717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:258円/人) ・収支率 (目標値:25%以上) (今年度実績値:23.7%)</p>	<p>・かっぱ号の利用を希望する小学生を募集の上、お試し乗車券を配布し、利用機会の創出を行うことで、将来のコミュニティバスの利用者増加へと繋げる。</p> <p>・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。</p> <p>・バスロケーションシステムのPRを継続して行う。</p> <p>・市民アンケートや、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> <p>・運行事業者と運転手確保に向け、継続的に協議を行い、必要な人員確保に努める。</p> <p>・運行ルートの再編により、限られたリソースでの利便性向上し、利用者数の増加を図る。</p>
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>一部に未達はあるものの、モビリティデータ等を活用した需要の把握や鉄道との接続調整等を通じ、目標値に近い実績を挙げられていることを評価する。路線の再編にあたっては、民間路線バスとコミュニティバスの役割分担にも留意し、地域全体として最適なネットワークとなるよう取り組むことに期待したい。</p>				

令和7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)

協議会名： 古河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)
<ul style="list-style-type: none"> ・総和中央交通株式会社 ・諸川タクシー有限会社 ・有限会社総和タクシー ・三和交通有限会社 	デマンド交通「愛・あい号」 営業区域：市内全域(1病院のみ市外対応) 運行日：月曜～土曜 運行時間帯：8時～17時 (土曜は15時まで) 運賃：300円・500円・800円	利用者が目標値に達していなかったため、広報等で周知利用促進を図った。また、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。	B 実際に運行している4事業者のうち1事業者が9月に廃業したため、1か月間運行する車両台数が4台減の6台で運行を行った。	A 事業が計画に位置付けられた目標を達成できた。 目標：デマンド交通の利用者数を年間35,000人以上 120人 実績：デマンド交通の利用者数を年間35,541人 1日あたり123人 分析：R6.4月～時間便制を撤廃したことにより、利用可能時間が増え利用者増につながった。	R6.4月～WEB予約を開始、時間便制を無くし利用者の利便性を図った。予約の電話がつながりにくいとの声が多数あげられているため、WEB予約利用者が増加するように周知を図り、利用者が少ない時間帯の利用者確保を推進する。また、引き続き「スマホ教室」を実施し、高齢者のデジタルデバйд対策を講じる。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	昨年の状況を鑑み、広報での周知活動等利用促進に関する取組を継続的に実施し、利用者目標を達成されたことを評価する。 一方で、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月30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)
朝日自動車株式会社	<p>〈五霞町コミュニティ交通〉 ○朝晩ルート／系統(路線定期運行／江川本村～南栗橋駅) 運行距離: 7.4km 運行回数: 8.5回/日 運行日: 月曜～土曜・祝日 運賃: 200円/割引(100円)</p> <p>○日中オンデマンド型交通「ごかりん号」 R6.1.9～ 営業区域: 町内全域及び一部町外 運行日: 月曜～土曜・祝日 運行時間帯: 8時～16時 運賃: 200円/割引(100円)</p>	町民向けに利用者アンケート(LINE／紙媒体)を実施し、リアルな声を拾いあげ、事業に取り組むデータとした。広報ごかでの特集ページを組むなど世代を超えて誰もが乗りやすい交通手段であることのアピールを行った。また、令和7年4月より日中オンデマンド型運行の運賃を1回400円から200円に減額して運行を実施した。	A	ホームページや広報紙などで分かりやすい予約方法の周知活動を実施できた。	C 目標: 13,373人(昨年の実績) 実績: 12,762人 路線定期運行の利用者が減少したことで、全体として減少(昨年比▲4.6%)してしまったが、オンデマンド運行の利用者は増加した。	オンデマンド運行の運賃見直しをR7年4月に実施し、路線定期運行と同額の200円にしたことで、オンデマンド運行の利用者が増加した一方で、定時定路線の利用者が減少したことから、路線定期運行の時間帯の利用促進(高校生向け利用促進や町内企業へ向けた時刻表の配布等)などを実施する。また、現在利用者が増えているオンデマンド運行についても、利用者の属性分析などを行い、データに基づく施策を実施する。

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

目標は未達となったものの、LINEを用いた利用者アンケートや広報による周知といった利用促進、ニーズの把握に関する取組を継続的に実施していることは評価できる。
一方で、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8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)
関東鉄道株式会社 ※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) 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: 6回/日 運賃: 200円(均一料金)	市営路線バスの再編及び乗合タクシー見直しを行い、広域路線バスへの接続の最適化、市内高校への通学手段としての周知を実施し、通学利用者の確保に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数: 365日	A 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: 2.4人 実績: 2.8人 【分析】生活交通としての路線の定着とともに、観光来訪者を対象とした利用促進チラシの効果によって考えられる。	令和8年3月31日をもって運行終了予定。
関東鉄道株式会社 株式会社池田交通 ※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) 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: 8回/日 運賃: 200円〜500円	市営路線バスの再編及び乗合タクシー見直しを行い、広域路線バスへの接続の最適化、市内高校への通学手段としての周知を実施し、通学利用者の確保に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。 運行日数: 365日	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。 ・利用者数 目標: 6.5人 実績: 6.4人 【分析】生活交通としての路線の定着とともに、観光来訪者を対象とした利用促進チラシの効果により利用者は昨年度から増加しているものの、目標値には至らなかった。	「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含めた地域公共交通ネットワークの改善に向けて関係機関と協議していく。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	広域路線バスとの接続性の向上を図る等全体の利便性増加に取り組まれたほか、利用促進の取組も継続的に実施し、目標に近い利用者数を達成されていることを評価する。 利用促進に当たっては、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用も促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月26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)
高萩市乗合タクシー協議会 (運行事業者:高萩タクシー (株)、(有)東タクシー)	<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により、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>	昨年度同様、引き続き公共交通の周知活動や利用促進に取り組むべきとの結果を受け、市内病院や駅、公共施設に対し、内容を説明したポスターの掲示をお願いした。	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。	<p>事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>目標:一運行当たりの利用者数2.00以上</p> <p>実績:一運行当たりの利用者数1.25</p> <p>分析:高戸・赤浜の市街地交通空白地域については利用者、利用回数共に増加傾向にある一方で、山間地域においては人口減少に伴い運行回数も同様のペースで減少。利用者数は人口減少の影響だけでなく、利用頻度の高い利用者が利用しない・できない状況になってしまったことで大きく減少、新規利用登録者数の伸び悩みもあったことが理由と考える。</p>	<p>・新規利用者の獲得に向け、引き続き市ホームページや広報誌のほか、公共施設や病院等の関係機関に対しデマンド型乗合タクシーの周知を行う。</p> <p>・他部署で実施している免許証自主返納者に対するバス及び乗合タクシーにおいて利用できる交通券交付の際に、デマンド運行地区に在住する者が併せてデマンドタクシーの利用者登録ができるよう部署間で連携、上記の周知を含めて取り組む。</p>

茨城交通株	<p>比較的用户者の少ない時間帯をダイナミックルーティングに移行し、需要に応じて柔軟に運行させることにより、利用者の利便性を図る。</p> <p>【ダイナミックルーティング(MyRideのるる)】 運行エリア：常磐自動車道より東側の地域 運行日・時間帯： 平日概ね7時30分～19時00分 土日祝概ね9時00分～15時00分 (平日7時30分～8時30分及び15時00分～19時00分はアプリ呼出に限定、年末年始やお盆などは土日祝として運行、1月1日から3日は運休) バス停数：238箇所(既存バス停97箇所、仮想バス停141箇所) 運賃：300円/回</p>	<p>昨年度同様、公共交通の周知活動や利用促進及び今後利用者となりうる住民等に対して新たな取り組みを検討する必要があるという結果を受け、ターゲットを定め、5種類のチラシを作成・配布や市内公立高校でワークショップを実施。日常の移動手段においてダイナミックルーティングを検討してもらえようなきっかけづくりに取り組むことができた。</p> <p>また令和6年10月からは運行時間延長。利用実績や評価結果から利用者の需要が確認でき、実際の利用にもつながった。また、延長時間帯はアプリ呼出に限定することでアプリの利用促進にも繋げることができた。</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>事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。</p> <p>目標：住民一人当たり路線バス利用回数4.5回、令和3年度実績から0.5ポイント増</p> <p>実績：住民一人当たり路線バス利用回数3.5回、令和3年度実績から0.5ポイント減</p> <p>C 分析：ダイナミックルーティングに関しては新規登録者数は月平均76人、利用者数も昨年度から約1万人の増となっており、時間延長や利用促進による効果を感じる一方、定時定路線においては他事業者で運転手不足の影響により令和6年12月末から市内3路線全便運休となったことが利用者が大きく減少したことが理由と考える。</p>	<p>・利用者増に伴う待ち時間増加・呼び出しにくさ等の課題の解消にむけ運行事業者と検討を進め、利用者の利便増進を図る。</p> <p>・他事業者運休路線利用者に対するダイナミックルーティングへの転換・利用促進のため広報・周知に取り組む。</p> <p>・運転手不足の中、今後も継続して運行ができるよう、複数年度にまたがる運行協定の締結を検討、公共交通の維持・確保を図る。</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>目標未達ではあるものの、昨年度の評価を活かし、ポスターの掲示やターゲットを絞ったチラシの配布等、利用促進に関する取組を継続的に実施していることは評価できる。</p> <p>将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用を促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。</p>
--	---

令和7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7年11月20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)
関東鉄道株式会社	筑波山口・桜川市役所岩瀬庁舎間	利用者の利便性向上と運転士の労働改善基準告示の適用に合わせて、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	1便あたりの利用者8.0人の目標に対し、実績は8.5人で目標を達成した。 収支率24.0%の目標に対し、実績は17.1%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】 ・利用実態を把握し、地域住民の要望を踏まえて、運行内容の改善を図っていく。
	筑波山口・地域医療センター経由・生涯学習センター間						
	筑波山口・真壁城跡間						
	筑波山口・雨引観音経由・生涯学習センター間						
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	運転手の供給不足もある中、運転手の負担軽減だけでなく利便性向上も見据えた運行計画の見直しを行い、1便あたりの利用者で目標を達成されていることを評価する。 一方、収支率については、その数値目標を達成することのみを意識するのではなく、地域にとって必要なサービス水準を設定したうえで、必要なサービス水準に対して妥当なコストであるか、提供しているサービスの利用状況に対して需要に合ったものとなっているかを確認した上で分析することが望ましい。						

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月26日

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

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)鹿島水郷タクシー (有)中央タクシー (有)光交通 神栖モビリティサービス(株)	鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー 運行区域: 鹿嶋市全域 運行日: 平日(土・日・祝日, 年末年始を除く) 運行時間帯: 8時便～16時便 運賃: 600円～1,200円		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。 運行日数83日	B ・1台当りの利用者数 目標 1.5人/台 実績 1.6人/台 ・年間利用者数 目標16,450人 実績15,660人 (事業期間R7.6月～R7.9月の実績は5,100人) 高頻度の利用者の死亡及び転出による減少や、令和7年4月に行った運賃体系の改定が利用者数に一定の影響を及ぼしたことも考えられ、目標数値に達成しなかった。	「鹿嶋市地域公共交通計画」に基づき、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。

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

目標は一部未達成となったが、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された点は評価できる。
利用促進策を行う際は、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用も促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和7年12月22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、京成タクシー茨城株式会社、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)	市内高齢者サロンにて高齢者の方を対象に、バス交通をご利用いただけるようバス交通を中心とした公共交通利用講座を実施し、市内公共交通網の周知と利用方法の普及に努めた。	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 目標人数20,400人以上のところ、19,519人となり、未達となった。昨年度と比較し乗合率は上昇しているため、令和5年度に、労働時間等の改善基準を見据えて運行時間を調整したことによる乗車人数減少と考えられる。	午前中～昼時間帯のお断り件数が多い状態である。運行規則等見直しにより多くのお客様にご利用いただけるように検討する必要がある。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	高齢者への公共交通利用講座の実施といった周知・啓発活動を通じ、乗合率の向上に成功していることを評価する。 一方で、学生や若者への利用促進策も行う等、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用も促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。
---------------------------------	---

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月29日

協議会名: 城里町地域交通活性化協議会

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	①常北中学校～岩下入口 ②常北中学校～大網～赤沢観音前	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とおり、適切に実施された。	B 計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 1日当たりの利用者数20.0人以上、収支率17.0%以上の目標に対し1日当たり利用者数19.7人、収支率8.6%であった。 原油価格や物価の高止まりが収支率(経営)に影響を与えたと考えられる。令和7年度から、公共交通事業者を支援するため、北関東ブロック経費単価ではなく事業者経費単価(自社経費単価)を採用したことも収支率を引き下げる要因となった。	・先の見通せない物価高騰(原油価格上昇)や運転士不足等の諸課題に対応していくことが必要になる。 ・中学校生徒の利用が多くを占める系統である。今後も利用実態・ニーズを踏まえ、運行態様(運行時刻)の見直しを実施し、一層の利用促進活動に努める。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	データを通じて得られた需要の把握を元に運行の見直しを行い、利用者数については目標値に近い実績を挙げられたことを評価する。 将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用をさらに促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることを期待したい。					

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和7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)
京成タクシー(株)茨城支社	デマンド交通(常総市内全域)	<p>「導入している交通によって市民の活動がどのように変わってきたのか、必要に応じて副次的な効果を分析することも検討していただきたい」との前の評価結果について、令和7年9月に市民やデマンド交通利用者を対象にアンケート調査を実施し、利用目的や利用前後の外出機会の変化などを確認した。これらの調査結果や利用状況、目的地の集計データ等をもとに、デマンド交通のもたらす副次的効果の分析を進めている。</p> <p>「生活様式に合わせて利用方法を解説する案内チラシを配布するなど、住民にとって分かりやすい周知を行うことも検討していただきたい」との評価結果について、市のホームページを活用し、利用方法や具体的な利用例を挙げて市民に周知を図っている。現在検討しているサービス提供体制の見直しを行う際には、改めて案内チラシを作成するなどして、広く周知することを検討する。</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44.0人であり、目標を下回る結果となった。 主な要因として、目標設定当時は6台あった車両台数が、運行事業者の廃業に伴い3台まで減少してしまったことが考えられる。	<p>運行事業者が年々減少してきている中で、変わらずにサービスを提供していくためにも、サービス提供方法の見直しが必要である。</p> <p>令和6年度に導入したAIオンデマンドシステムの効果を測定しながら、限られた資源を有効に活用し持続可能なデマンド交通を実現していきたい。また、コミュニティバス等ほかの交通モードとの役割の明確化を図り、交通網の最適化を図っていきたい。</p>
(有)三妻タクシー					
水海道ハイヤー(有)					

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	<p>目標は未達であるものの、昨年の評価を踏まえ、アンケートやモビリティデータの結果の分析に取り組まれているほか、利用例や利用方法の案内等をHPに掲載する等、事業を計画通りに適切に実施されてたことを評価する。</p> <p>利用者数を増加させることを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されているということも重要であることに留意いただきたい。</p>
---------------------------------	--

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月23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:上宮田代線 申請系統名:上宮田代(特例)(058105) 運行系統:太田営業所～常陸太田駅～上宮田代	金砂郷地区と常陸太田駅周辺を接続する系統で金砂郷中学校、太田一高の通学や常陸太田駅へ(から)の通勤、通学に利用。 運行事業者と連携し、モデルルートの作成、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 生徒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。	B 【目標】 利用人員 13人/日 収支率 7.3% 【実績】 利用人員 14.3人/日 収支率 6.9%	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:上宮田代線 申請系統名:上宮田代(特例)(058108) 運行系統:太田営業所～常陸太田駅～上宮田代	金砂郷地区と常陸太田駅周辺を接続する系統で金砂郷小学校、金砂郷中学校、太田一高、太田西山高校の通学に利用。 運行事業者と連携し、モデルルートの作成、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 令和6年4月1日に小学生の通学に対しダイヤ改正を実施した。 運行事業者と連携し、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 児童・生徒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。	B 【目標】 利用人員 50人/日 収支率 46.1% 【実績】 利用人員 58.7人/日 収支率 44.9%	
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(特例)(058111) 運行系統:総合福祉会館～常陸太田駅～上宮田代	金砂郷地区と常陸太田駅周辺を接続する系統で太田一高の通学や常陸太田駅からの通学に利用。 令和5年4月22日に複合商業施設等の開業に伴うルートの見直しを実施した。 運行事業者と連携し、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 生徒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。	B 【目標】 利用人員 3人/日 収支率 6.4% 【実績】 利用人員 3.2人/日 収支率 5.2%	
茨城交通株式会社	路線名:瑞龍線 申請系統名:瑞龍(特例)(052058) 運行系統:瑞龍浄水場～瑞竜中学校前～菅田小学校前	平成28年10月の再編時に、市民バスから路線バスに移行し、令和6年4月1日に通学路線を統合した系統で、菅田小学校の通学に利用。 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。	A 【目標】 利用人員 5人/日 収支率 29.6% 【実績】 利用人員 34.4人/日 収支率 93.0%	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:瑞龍線 申請系統名:瑞龍(特例)(052059) 運行系統:菅田小学校前～瑞竜中学校前～瑞龍浄水場		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 9人/日 収支率 29.6% 【実績】 利用人員 27.5人/日 収支率 64.0%	

茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:機初(特例)(051132) 運行系統:機初小学校～瑞竜中学校前～逆久保上	河内地区より常陸太田駅周辺に接続する系統で機初小学校や瑞竜中学校の通学に利用。 令和6年4月1日に小学生の通学に対しダイヤ改正を実施した。 令和7年4月1日に効率的な運行を図るため機初小学校を終点とした運行区間に変更を実施した。 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。	B 【目標】 利用人員 14人/日 収支率 33.2% 【実績】 利用人員 18.0人/日 収支率 26.6%	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 申請系統名:機初(特例)(051135) 運行系統:常陸太田駅～はたそめ団地中央～造宗	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、機初小学校の通学に利用。 令和5年4月1日に通学利用への対応に伴うルートの見直しを実施。 令和7年4月1日に機初小学校を起点とした運行に変更したことで系統番号051134に振替となったため、令和7年3月31日をもって廃止。	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 5.8% 【実績】 利用人員 8.7人/日 収支率 10.5%	令和7年3月31日廃止
茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:機初(特例)(051134) 運行系統:Gセブン前～はたそめ団地中央～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、機初小学校の通学に利用。 令和5年4月1日に通学利用への対応に伴うルートの見直しを実施。 令和6年4月1日に小学生の通学に対し、ダイヤ改正を実施。 令和7年4月1日にGセブン前を起点とした運行に変更を実施。 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。	B 【目標】 利用人員 24人/日 収支率 30.4% 【実績】 利用人員 26.0人/日 収支率 23.6%	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 申請系統名:機初(特例)(051140) 運行系統:総合福祉会館～西(東)二丁目～逆久保上	河内地区より常陸太田駅周辺に接続する系統で機初小学校や瑞竜中学校の通学に利用。 令和5年4月22日に複合商業施設等の開業に伴うルートの見直しを実施。 令和7年4月1日に機初小学校を起点とした運行に変更したことで、系統番号051146に振替となったため、令和7年3月31日をもって廃止。	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 5.1% 【実績】 利用人員 8.2人/日 収支率 8.3%	令和7年3月31日廃止
茨城交通株式会社	路線名:機初線 申請系統名:機初(特例)(051146) 運行系統:機初小学校～瑞竜中学校前～逆久保上	令和6年4月1日より運行区間の見直しにより新設された系統で機初小学校や瑞竜中学校の通学に利用。 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。	A 【目標】 利用人員 6人/日 収支率 11.2% 【実績】 利用人員 9.4人/日 収支率 12.2%	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:水府線 申請系統名:水府(特例)(052060) 運行系統:常陸太田駅～菅田小学校入口～大間ヶ沢	令和6年4月1日より運行区間の見直しにより新設された系統で菅田小学校、太田一高の通学に利用。 児童・生徒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。	A	【目標】 利用人員 2人/日 収支率 8.0% 【実績】 利用人員 10.1人/日 収支率 17.1%	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:水府線 申請系統名:水府(特例)(052061) 運行系統:太田営業所～ここキラ前～大間ヶ沢	令和6年4月1日より運行区間の見直しにより新設された系統で菅田小学校の通学に利用。 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 7人/日 収支率 24.4% 【実績】 利用人員 3.5人/日 収支率 5.5%	
茨城交通株式会社	路線名:小中・里川線 申請系統名:小中・里川(特例)(051144) 運行系統:太田営業所～町屋中央～漆平	令和6年4月1日より運行区間の見直しにより新設された系統で里美中学校、太田一高、太田西山高校、常陸太田駅からの通勤、通学に利用。 運行事業者と連携し、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 児童・生徒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。	B	【目標】 利用人員 4人/日 収支率 15.3% 【実績】 利用人員 8.8人/日 収支率 13.2%	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:小中・里川線 申請系統名:小中・里川(特例)(051145) 運行系統:太田営業所～町屋中央～里美小北	令和6年4月1日より運行区間の見直しにより新設された系統で里美小学校、里美中学校の通学に利用。 運行事業者と連携し、利用促進チラシ及びバスの乗り方のチラシを配布する等、更なる利用促進に努めた。 児童・生徒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。	A	【目標】 利用人員 2人/日 収支率 6.9% 【実績】 利用人員 5.5人/日 収支率 9.2%	
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	運行事業者と連携しつつ将来にわたって利用者となり得る学生を中心に利用促進活動を行い、利用者についてはほぼ全ての系統で目標を達成されていることを評価する。 子ども・若者世代の公共交通利用をさらに促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。						

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 8年 1月26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: 190円~590円(区間制) 運行車両: ノンステップバス	利用者が増加した要因の分析を検討との意見を受け、各バス停留所毎の数値変化を検証したところ、アートホテル鹿島セントラル(東京都接続)、小見川駅(市外接続)、チェリオ・イオン前(商業施設利用)、息栖神社(観光利用)が増加しており、市外からアクセスによる観光利用や、商業施設利用が増加している様子が見受けられた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	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。 コミュニティバスの1日当り利用者数 目標: 156人 実績: 144人(前年139.7人) 分析: 現状値をもとに過年度の1日あたり利用人数の増加率を算出し目標値を設定したが、R6.4~の土日祝の減便等の影響により1日の利用者数が伸び悩んだことにより前年よりは増加したものの、目標には届かなかった。(便あたり利用者数は増加)	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施策を行い、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)

前年度の評価を踏まえ利用者の増加要因の分析を行いつつ、適切に事業を実施し、1便当たり利用者数の増加を達成されていることを評価する。
また、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月29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)
関東鉄道(株)	<p>(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</p> <p>(2)筑西市広域連携バス 系統:下館駅北口ー明野五葉学園・茨城県西部メディカルセンター・廣澤美術館ー筑波山口 運行回数:10回/日 運賃:200円</p>	<p>「公共交通による副次的な効果を分析することの検討」「住民にとって分かりやすい周知を行うことの検討」との事業評価を受けて、以下の対策を実施した。</p> <p>・市民アンケートや関係事業者へのヒアリングを実施することにより、公共交通導入後の利用者層の変化等を分析。</p> <p>・利用促進策として、各種イベントでバス関連のオリジナルPRグッズを制作、配布。</p> <p>・市主催のバスイベントで実施したぬり絵の作品や、小学校への乗り方教室での児童の感想文をバス車内に展示することで、利用促進を図った。</p>	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:144人(1日当たりの利用者数) 実績:149.94人 分析:利用促進の取組の効果によると考えられる。	<p>・市民アンケートや事業者ヒアリングの結果を踏まえ、通勤・通学者の利用時間帯に合わせたダイヤ改正等について検討する。</p> <p>・モビリティマネジメントの面では、公共交通スタンプラリーの手法を再考し、バスの利用者の増に繋げる。また、バスだけでなく鉄道などすべての公共交通機関の情報をまとめた冊子を作成する。</p>

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

昨年度の評価を踏まえた利用者層の分析に加え、オリジナルグッズの販売や乗り方教室の実施といった利用促進に関する取組も継続的に実施し、1日当たり利用者数の目標を達成されていることを評価する。
利用者数を増加させることをのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月30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)
関東鉄道(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: 6回/日 運賃: 200円(均一料金)	広報誌や市HPを活用した地域住民への日常的な周知の他、観光ハイシーズンにおける観光来訪客の利用促進を目的に、潮来駅から水郷潮来バスターミナル間の広域路線バス時刻表を抜粋したチラシを作成、周知するなど重点的な利用促進を行った。	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 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2.4人/便 実績2.8人/便 分析: 生活交通としての路線の定着とともに、観光来訪者を対象とした利用促進チラシの効果によると考えられる。	令和8年3月31日をもって運行終了予定。
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: 8回/日 運賃: 200円～500円	広報誌や市HPを活用した地域住民への日常的な周知の他、観光ハイシーズンにおける観光来訪客の利用促進を目的に、潮来駅から水郷潮来バスターミナル間の広域路線バス時刻表を抜粋したチラシを作成、周知するなど重点的な利用促進を行った。	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 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。 ・利用者数 目標6.5人/便 実績6.4人/便 分析: 生活交通としての路線の定着とともに、観光来訪者を対象とした利用促進チラシの効果により利用者は昨年度から増加しているものの、目標値には至らなかった。	「潮来市地域公共交通計画」に基づき、一昨年度実施したニーズ調査等の結果、路線再編等を含めた地域公共交通ネットワークの改善に向けて関係機関と協議していく。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	日常的な周知や観光シーズンにおける時刻表の抜粋チラシの作成等利用促進に関する取組を継続的に実施し、1便あたり利用者数で昨年以上の数字を達成したことを評価する。 一方で、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることにもご留意いただきたい。				

令和7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8年1月30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㈱に業務委託)	<p>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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金活用(ノンステップバス1台)</p>	<p>・季節にあわせたバスラッピングや、市内園児の作品による車内装飾を行い、園児や先生、保護者の乗車体験を促した。</p> <p>・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の作成を継続して作成した。</p> <p>・キララちゃんバスに親しみをもってもらうため、地元商店会主催のイベントへの出店や、バスを活用した神社仏閣巡りを開催した。</p>	A 事業は適切に実施された。	<p>令和7年度目標値 ・年間乗車人数101,450人 ・収支率28.4%</p> <p>令和7年度実績値 ・年間乗車人数133,603人(達成率132%) ・収支率31.0%(達成率109%)</p> <p>新規利用客獲得に向けたプロモーション活動により、乗車人数、運賃収入共に増加し、目標値を達成できた。</p>	<p>・GTFSの整備およびGoogleマップとの連携、バスロケシテムの多言語化により利便性向上を図る。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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継続する。</p> <p>・利用者ニーズに合わせた便数の調整等を検討する。</p>
土浦市地域公共交通活性化協議会 (運行は関東鉄道㈱に業務委託)	<p>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</p>	<p>・認知度向上に向けた利用促進ポスターの作成や、運行地区イベントでの出店を行った。</p> <p>・停留所の利用実績等に応じ、地元意見交換会と協議を行い、運行内容の変更を行った。</p>	A 事業は適切に実施された。	<p>令和7年度目標値 ・年間乗車人数12,860人</p> <p>令和7年度実績値 ・年間乗車人数13,604人(達成率106%)</p> <p>運行内容の見直しにより利便性向上が図られ、目標値を達成できた。</p>	<p>・認知度向上に向けた利用促進グッズの作成や、運行地区イベントでの出店を行う。</p> <p>・新規路線との乗継の案内や、ガイドブック更新による利用者増加を図る。</p>

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

沿線マップ・ポスターの作成やイベントへの出店等、利用促進に関する取組を継続的に実施し、全ての目標において目標値を達成されていることを評価する。引き続き利用促進に取り組まれる中で、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用も促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月23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	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:190円～380円	路線の効果を検証するため、延べ乗車人数だけでなく、各停留所の乗降分析を実施。今後、需要に応じたダイヤの改正や路線の見直しを実施予定。また、住民周知は「交通マップ」の配布だけでなく、SNSの活用やイベントの実施など様々な手法を今後運行事業者と協議予定。	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 事業が計画に位置付けられた目標を達成した <目標> ・路線バスの利用者数の確保 【全路線】 87,000人⇒93,572人 【対象路線】 51,600人⇒58,967人 <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> コロナ禍が明け、路線バスの利用者数は、村内の大規模事業所の通勤に利用されていることも影響し、増加傾向にあり、目標を達成することができた。一方で、地域によって路線バスを利用しない地区も見受けられることから、引き続き利用促進に努め、採算性の確保に取り組む。	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)	データ等を元にした路線再編や、SNS等も用いた継続的な利用促進の取組を通じ、利用者数の目標を達成されたことを評価する。引き続き、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども・若者世代の公共交通利用を促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることを期待したい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8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)
特定非営利活動法人 助け合いなかさと	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	・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。	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 令和2年度の1日当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1日あたりの乗車人数：12.1人 (R2年度比88.3%、対前年度比84.0%) ○ 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が、人口減少等により利用者 数は減少傾向にあり、基準年度に対しての目標値は達成できな かった。 ・一方で、運行地区内に金融機関が無くなったことに伴い、新た に地区外の目的地を設定する等、地域の実情に応じた運行内容 の改善を行うことで、区域内外でのアクセス性の向上が高まっ た。	・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。
茨城交通株式会社	系統：日立駅中央口～ケースデン キ日立店前～平和台霊園線 (10.7km) 運行回数：29回／日 運賃：200円～570円	・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。	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 ○ 目標 令和2年度の1便当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1便あたりの乗車人数：26.5人 (R2年度比115.7%、対前年度比103.1%) ○ 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)がみられた一方で、沿線の学校等で対面での通常 授業が再開したほか、外出自粛等の行動制限が無くなったことか ら、目標達成に至ったと想定される。	・利便性の高い市内南北路線維持のため、地域住民と協 働し、路線バスの乗車促進を行うほか、沿線の企業や学 校に対する利用促進活動を実施していく。 ・ひたちBRTを含む他の路線への乗り継ぎ等、路線バスの 便利な利用方法についてもPRを進める。
	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：2回／日 運賃：200円～240円	・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お絵かきコンテ ストを実施し、応募作品のうち優秀賞・入賞作品を BRT車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 事業が計画に位置づけら れたとおり、適切に実施さ れた。	A ○ 目標 令和2年度の1便当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1便あたりの乗車人数：19.2人 (R2年度比173.0%、対前年度比118.5%) ○ 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)がみられた一方で、沿線の学校等で対面での通常 授業が再開したほか、外出自粛等の行動制限が無くなったことか ら、目標達成に至ったと想定される。	・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、ひたち BRTサポーターズクラブとの連携を含めた沿線住民等への 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。

	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:42回／日 運賃:200円～480円	・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お絵かきコンテストを実施し、応募作品のうち優秀賞・入賞作品をBRT車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	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	○ 目標 令和2年度の1便当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1便あたりの乗車人数:22.4人 (R2年度比125.1%、対前年度比97.8%) ○ 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)がみられた一方で、沿線の学校等で対面での通常授業が再開したほか、外出自粛等の行動制限が無くなったことから、目標達成に至ったと想定される。	・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、ひたちBRTサポーターズクラブとの連携を含めた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。
	おさかなセンター～多賀駅前線 (8.3km) 運行回数:13回／日 運賃:200円～480円	・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お絵かきコンテストを実施し、応募作品のうち優秀賞・入賞作品をBRT車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	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	○ 目標 令和2年度の1便当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1便あたりの乗車人数:28.3人 (R2年度比109.7%、対前年度比82.3%) ○ 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。 ・一方で、沿線学校等への移動手段として必要不可欠な系統であり、幹線の交通軸と接続することで利便性の高い交通ネットワークの構築が図られた。	・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、ひたちBRTサポーターズクラブとの連携を含めた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。
	大壺駅西口(学園前)線～多賀駅前線(5.4km) 運行回数:40回／日 運賃:200円～350円	・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お絵かきコンテストを実施し、応募作品のうち優秀賞・入賞作品をBRT車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	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	○ 目標 令和2年度の1便当たり利用者数に対し110% ○ 実績 1便あたりの乗車人数:13.5人 (R2年度比108.9%、対前年度比99.3%) ○ 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。 ・一方で、沿線学校等への移動手段として必要不可欠な系統であり、幹線の交通軸と接続することで利便性の高い交通ネットワークの構築が図られた。	・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、ひたちBRTサポーターズクラブとの連携を含めた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)	多様な分野の主体と連携して、回数券の交付や乗車促進活動、コンテストや時刻表の作成等の周知を通じた利用促進の取組を活発に実施し、ほぼ全ての事業において前年度以上の1便当たり乗車数を達成されていることを評価する。 利用促進に当たっては、将来にわたって公共交通の利用者となり得る子ども、若者世代の公共交通利用も促進し、公共交通を利用する習慣の形成につなげることも期待したい。
---------------------------------	---

令和7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8年1月20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) 運行時間帯：8時00分～16時00分 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)	住民に対し、デマンド交通をさらに周知いただき、利用者増を図りたいとの評価結果を受け、下記の取組を行った。 ▼民生・児童委員定例会にて、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)を周知した。 ▼広報誌を活用し、八菜まわ〜る号の無料乗車券を配布した。 ▼町秋まつりにおいて、利用登録募集及び車両を展示し、八菜まわ〜る号のPRを行った。 ▼令和6年4月より運行ダイヤを30分間隔に改定し、本数を増やした。	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。	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。 目標：1日平均利用者数13.37人以上、年間延べ利用者数3,250人以上 実績：1日平均利用者数17.9人 年間延べ利用者数4,308人 分析：令和6年4月から運行ダイヤを30分間隔に改定し、利便性が向上した事が理由として挙げられる。	▼新規利用者を継続的に確保するため、引き続き、広報誌等を活用し、町イベント等でのPRに取り組む。 ▼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。 ▼町内の公共交通網を整備していくことで利便性を図り、今後、利用状況の推移を見ながら、さらに利便性の向上に向けた取組を行う。
地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	昨年の評価を踏まえ、利用券の配布や広報誌による広報、秋祭りでのPR等利用促進に関する取組を継続的に実施し、1日平均利用者数の目標を達成されていることを評価する。一方で、利用者数を増加させることのみを目的とするのではなく、地域全体として移動の足が確保されていることが重要であることに留意いただきたい。				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月26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)かしま旅紀行 (株)昭和観光 銚田観光バス(株) 出久根タクシー(有) 銚田タクシー(有) ヨヨギタクシー(有) (有)出久根観光	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	・広報活動として、市広報誌への掲載や市内各施設と連携したPR、イベントでのチラシの配布等を実施し、利用促進、事業の認知度向上を図った。 ・福祉部門と連携し、利用に関するアンケート調査の実施により新たな乗降場所の設置を行い、新規利用者の獲得を図った。	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。	B 計画に位置付けられた目標値には達しなかった。 ・1日当たり平均利用者数 目標 70人以上 実績 65.7人 ・収支率 目標 13.1%以上 実績 11.9% 分析: 1日当たりの平均利用者数実績は未達となったが、継続した周知活動により、R5: 60.2人、R6: 65.5人、R7: 65.7人と増加してきている。収支率については、R7.4月より昨今の燃油価格・人件費の高騰を考慮し運行委託料を改定(増額)したこと、割引制度を活用した利用が増えてきたこと(利用者の約42%が割引利用)が影響したものと考えられる。	認知度は上がっているものの、まだ制度を知らない市民や内容を理解されていない利用登録者もいる。また、登録者に対する利用者の割合は27%にとどまっており、登録から利用に結びついていない状況となっている。 引き続き、認知度向上及び理解促進のため、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、幅広く周知を図り、利用促進に努めていく。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	広報誌の掲載や市内各施設でのPRといった利用促進に関する取組を継続的に実施することに加え、福祉部門と連携した取組も行い新規利用者の確保も目指し、1日当たりの平均利用者数では昨年を上回っていることを評価する。 一方、収支率については、その数値目標を達成することのみを意識するのではなく、地域にとって必要なサービス水準を設定したうえで、必要なサービス水準に対して妥当なコストであるか、提供しているサービスの利用状況に対して需要に合ったものとなっているかを確認した上で分析することが望ましい。
---------------------------------	--

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月29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	<p>運行系統名: 龍ヶ崎市乗合タクシー</p> <p>営業区域: 龍ヶ崎市内全域</p> <p>運賃: 500円</p> <p>運行日: 全日(1月1日～1月3日を除く)</p> <p>運行時間帯: 8時00分(1便目)～ 18時30分(8便目)</p>	<p>・前回の二次評価結果を受け、運転免許証返納者支援メニューで乗合タクシー無料回数券の申請者全員への交付を令和7年4月から開始した。また、市広報紙では、利用するまでの流れや具体的な利用方法例を掲載する等、利用促進を実施した。</p> <p>・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運行を継続した。</p> <p>・令和8年度計画においては、「龍ヶ崎市地域公共交通計画」に基づき、これまでに引き続き「利用者数」「利用者1人1回あたりの公的資金投入額(市負担額)」「乗合率」を目標に記載した。</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。	<p>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。</p> <p>目標①:利用者数4,800人以上 実績:4,864人(令和6年度実績)</p> <p>目標②:利用者1人1回あたりの公的資金投入額(市負担額)1,096円以下 実績:1,161円(令和6年度実績)</p> <p>目標③:乗合率30.0% 実績:25.6%(令和6年度実績)</p> <p>分析:利用者数はAIオンデマンド交通実証実験(R5.11～R6.3)が終了し改善された。公的資金投入額はタクシー運賃の改定の影響により目標を上回っていると考えられる。乗合率については、利用者増から昨年より改善されたと考えられる。</p>	<p>当事業は他の公共交通を補完するものであると位置付けているため、他の公共交通を利用できない方など、必要な方に認知していただけるよう今後も利用するまでの流れや具体的な利用方法例を掲載する等、わかりやすい周知活動に努める。</p> <p>(特記事項) 令和7年4月からコミュニティバス利用者が少ない市東部地域においてAIオンデマンド交通の運行を開始した。</p>

地方運輸局等における
二次評価結果
(関東運輸局)

一部目標未達はあるものの、前回の評価を踏まえて利用促進の取組を継続的に実施し、利用者数や公的負担額の目標を達成されたほか、地域の移動の確保を見据えた運行を行っている点も評価する。
公的負担額については、その数値目標を達成することのみを意識するのではなく、地域にとって必要なサービス水準を設定したうえで、必要なサービス水準に対して妥当なコストであるか、提供しているサービスの利用状況に対して需要に合ったものとなっているかを確認した上で分析することが望ましい。