

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
福岡県バス対策協議会	堀川バス(株) 昭和自動車(株) 西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) 西鉄バス筑豊(株) 西鉄バス宗像(株) 西鉄バス大牟田(株) 西鉄バス北九州(株) JR九州バス(株)	42系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 42系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 13系統 B評価: 22系統 C評価: 7系統 【参考: 前年度】 A評価: 15系統 B評価: 14系統 C評価: 12系統	別添一次評価のとおり	<p>・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。</p> <p>・県において地域間幹線系統の生産性向上に取り組む市町村を補助対象とする新たな補助制度として「地域間幹線系統生産性向上事業費補助金」を新設し、市町村の生産性向上の取り組みを後押ししていることを高く評価します。</p> <p>・評価指標が収支率のみとなっています。収支率は生産性向上の取り組みにおいて必要とされている重要な指標ではありませんが、収支率は燃料費等の外的要因の影響を大きく受けることから、収支率に加えて輸送人員や経常収益などの評価指標も併せて設定することを検討してください。</p> <p>・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。</p> <p>・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標【収支率】

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
堀川バス(株) 羽矢線	羽犬塚～ゆめタウン前～福島 ～黒木の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停、黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が得られた。 ・引続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せてチラシの配布等を行った。 ・ホームページや広報誌等を活用し、利用促進を図った。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率46.8% 【実績】収支率39.5%(-7.3%) 対前年比収入の減少、経費(燃料費、外注修繕費等)の増加により、目標収支率を達成できなかった。	八女市内全域で運行しているドアツードア型のデマンド交通「ふる里タクシー」の運行により、引きこもりがちな高齢者に外出機会を与え、路線バスとの乗り継ぎ利便性を向上することで利用増につなげたい。また、ガイドブックの作成や公共交通専用のホームページを開設し、公共交通情報を発信し、利用促進を図っていく。八女市で実施している「路線バス通学定期券補助事業」や、堀川バスの「一日乗車券」等のサービスの周知を図っていく。あわせて、広報誌等による啓発活動や地域と連携した更なる利用促進活動に取り組む。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
堀川バス(株) 羽矢線	羽犬塚～蒲原～黒木～柴庵の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停、黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が得られた。 ・引続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せてチラシの配布等を行った。 ・ホームページや広報誌等を活用し、利用促進を図った。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率52.3% 【実績】収支率47.7%(-4.6%) 対前年比収入の減少、経費(燃料費、外注修繕費等)の増加により、目標収支率を達成できなかった。	八女市内全域で運行しているドアツードア型のデマンド交通「ふる里タクシー」の運行により、引きこもりがちな高齢者に外出機会を与え、路線バスとの乗り継ぎ利便性を向上することで利用増につなげたい。また、ガイドブックの作成や公共交通専用のホームページを開設し、公共交通情報を発信し、利用促進を図っていく。八女市で実施している「路線バス通学定期券補助事業」や、堀川バスの「一日乗車券」等のサービスの周知を図っていく。あわせて、広報誌等による啓発活動や地域と連携した更なる利用促進活動に取り組む。
堀川バス(株) 久留米線	福島～鏡水・西鉄久留米～久留米駅の運行	時刻表を作成し、沿線の住民に配布を行った。路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率72.3% 【実績】収支率66.9%(-5.4%) 収入は微増しているものの、経費増加により目標収支率を達成できなかった。	引き続き時刻表を作成し、沿線の住民に全戸配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と実施する。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
堀川バス(株) 星野線	福島～田ノ原～十箆車庫前の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ふる里タクシーの乗降場所ランキングでは、福島バス停、黒木バス停が上位に入るなど、一定の成果が得られた。 ・引続き、「路線バス定期券補助事業」を実施し、併せてチラシの配布等を行った。 ・ホームページや広報誌等を活用し、利用促進を図った。 	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率46.1% 【実績】収支率41.9%(-4.2%) 対前年比収入の減少、経費(燃料費、外注修繕費等)の増加により、目標収支率を達成できなかった。	八女市内全域で運行しているドアツードア型のデマンド交通「ふる里タクシー」の運行により、引きこもりがちな高齢者に外出機会を与え、路線バスとの乗り継ぎ利便性を向上することで利用増につなげたい。また、ガイドブックの作成や公共交通専用のホームページを開設し、公共交通情報を発信し、利用促進を図っていく。八女市で実施している「路線バス通学定期券補助事業」や、堀川バスの「一日乗車券」等のサービスの周知を図っていく。あわせて、広報誌等による啓発活動や地域と連携した更なる利用促進活動に取り組む。
堀川バス(株) 瀬高柳川線	JR瀬高駅前～西鉄柳川駅～保養センター前の運行	利用者は近年横ばい傾向である。今後路線を維持していくために計画に基づき、幹線バスへの乗継促進啓発やチラシ配布、学生への呼びかけ等の利用促進を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率59.0% 【実績】収支率54.9%(-4.1%) 前年度と比較すると、利用者は3,708人増加し収入は増加したものの、燃料費・外注修繕費等の経費が増加したことにより、収支率は前年比2.0%減となり目標達成しなかった。	利用者のニーズ把握に努め、他の公共交通機関との接続や利用しやすいダイヤを検討していく。また、関係市と連携した啓発活動や広報紙掲載等を行うなどして利用促進や割引サービス等の周知を図る。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
昭和自動車(株) 芥屋線	前原～前原駅前・加布里～芥屋の運行	観光需要を取り込むべく海の家とのタイアップ企画乗車券を検討したが、金額面で折り合わず断念した。また、地元の意見を反映させた事業計画を策定すべく利用促進部会を開催した。(第1回目はH30.8に開催。)	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率49.2% 【実績】収支率36.4%(-12.8%) 少子化による通学利用、買い物バスの運行による買い物利用の減少が目立ち輸送人は昨年と比較し約500人減少し運送収入が減少した事と、運転士確保のための人件費、軽油価格高騰のための燃料費増により経費が増大し、目標収支率を下回った。	利用促進部会で地元の意見を反映させた事業計画を策定するとともに観光需要の促進に取り組む必要がある。
昭和自動車(株) 船越線	前原～師吉公民館前・初～船越の運行	地元の意見を反映させた事業計画を策定すべく利用促進部会を開催した。(第1回目はH30.9に開催。)カキ小屋のPRIに関する広報は取り組む事ができなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率47.3% 【実績】収支率32.7%(-14.6%) 少子化による通学利用の減少が目立ち輸送人員は昨年と比較し約500人減少し運送収入が減少した事と、運転士確保のための人件費、軽油価格高騰のための燃料費増により経費が増大し、目標収支率を下回った。	利用促進部会で地元の意見を反映させた事業計画の策定や効率的な運行の画策とともに観光需要の促進に取り組む必要がある。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
昭和自動車(株) 野北線	前原～師吉公民館前・初～谷の運行	糸島市の観光協会に野北・谷や近隣の二見ヶ浦の路線マップをホームページに掲載していただくなどした事により観光需要から輸送人員は大きく伸びたが、目標収支率を達成するには至らなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率33.6% 【実績】収支率30.5%(-3.1%) 運転士確保のための人件費、軽油価格高騰のための燃料費増により経費が増大したものの、昨今の糸島ブームにより若者の利用が増加し、輸送人員は昨年と比較して約9,000人程増加し運送収入が増加したため目標収支率を僅かに下回るに留まった。	利用促進部会で地元の意見を反映させた事業計画の策定や効率的な運行の画策とともに更なる観光需要の促進に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 久留米～鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖の運行	地域の協力を得て、時刻表の全戸配布を行い、路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率70.2% 【実績】収支率70.8%(+0.6%) 鳥栖市による福祉乗車券により高齢者の利用は堅調であるため、若年層の獲得が課題と言える。	引き続き時刻表を作成し、沿線の住民に全戸配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と実施するほか、鳥栖市では交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。
西鉄バス佐賀(株) 綾部線	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米の運行	路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。時刻表の配布は今回は実施できなかった。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率43.5% 【実績】収支率45.1%(+1.6%) 鳥栖市の福祉乗車券の影響で当初目標以上の収支を達成している。	引き続き時刻表を作成し、沿線の住民に全戸配布を行うなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と実施するほか、鳥栖市では交通事業者と連携し、バスの乗り方教室等利用促進を進めていく。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス久留米(株) 沖新線	早津江～布橋～西鉄柳川の運行	柳川市において、路線バスの乗り方や時刻表を記載したチラシの配布やイベントと併せたバスの乗り方教室やノベルティの配布を実施した。 大川市において、商業施設でのチラシの配布や行政区単位での利用促進チラシの回覧を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】53.2% 【実績】51.5%(−3.5%) 収益は減少、経費は増加した。増加傾向にあった利用者がH30年度は減少しており、利用促進活動を行う事によって改善する必要がある。	利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報誌掲載、行政区単位のチラシ回覧などの実施により、更なる利用促進を図る。
西鉄バス久留米(株) 羽犬塚線	大野島農協前～堤・筑後市立病院～羽犬塚駅前の運行	大川市において、商業施設でのチラシの配布や行政区単位での利用促進チラシの回覧を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】36.9% 【実績】37.1%(+0.9%) 収益、経費共に増加した。収支率は改善、目標を達成できてはいるが、継続して利用促進活動を行う必要がある。	利用状況の把握に努めるとともに、関係市と連携した街頭啓発や広報誌掲載、行政区単位のチラシ回覧などの実施により、更なる利用促進を図る。
西鉄バス久留米(株) 大善寺線	大川橋～下林・大善寺～JR久留米の運行	地域の協力を得て、時刻表の全戸配布を行い、路線情報が掲載された公共交通マップを各所で配布した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率52.9% 【実績】収支率52.5%(−0.4%) 収益および経費は共に減少した。大善寺線の路線上には、久留米市城島地域に導入したフィーダー系統の乗車券で利用できる区間があるが、当該区間についても利用は僅かであった。	引き続き大善寺線の時刻表を沿線住民に配布するなど、広報等による継続した利用促進を地域、関係市町と協力して実施するなど、久留米市城島地域に導入したフィーダー系統路線と併せて利用促進策を実施する。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス久留米(株) 北野線	両筑苑前～北野～JR久留米 の運行	地域の協力を得て、時刻表の 全戸配布を行い、路線情報が 掲載された公共交通マップを各 所で配布した。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率82.1% 【実績】収支率85.7%(+3.6%) 利用者は大きく伸び、当初 目標以上の収支を達成して いる。北野線の路線上に は、久留米市北野地域に導 入したフィーダー系統の乗 車券で利用できる区間があ るが、当該区間については 利用は僅かであった。	引き続き広報等による継続し た利用促進を地域と協力して 実施するほか、北野線の時刻 表を沿線住民に配布するなど、 フィーダー系統路線と併せて利 用促進策を実施する。
西鉄バス久留米(株) 草野線	上原～草野駅前～JR久留米 の運行	路線情報が掲載された公共交 通マップを各所で配布した。時 刻表の配布は今回は実施でき なかった。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率76.5% 【実績】収支率97.4%(+20.9%) 草野線沿線では観光イベン トが多く、地域も取り組みに 熱心であることから収支率 が増加したと考えられる。	継続して観光イベントと連携し た利用促進活動を地域と協力 して実施する。また、時刻表を 沿線住民に配布することで利 用促進を図っていく。
西鉄バス久留米(株) 西牟田線	JR久留米～久留米市役所～羽 犬塚前	地域の協力を得て、時刻表の 全戸配布を行い、路線情報が 掲載された公共交通マップを各 所で配布した。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率73.5% 【実績】収支率75.4%(+1.9%) 平成27年度に輸送人員が 15人を下回ったが以降は15 人を上回っている。収支率 も平成28年度より増加傾向 にある。	引き続き時刻表を作成し、沿 線の住民に全戸配布を行うな ど、広報等による継続した利用 促進を地域、関係市町と実施 する。そのほか官民と連携し、 イベント型の催し物を通して利 用促進を進めていく。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス筑豊(株) 小竹～天道線	新飯塚～赤池工業団地の運行	イベントや観光施設でのノベルティ、パンフレットの手配りなどの啓発・利用促進を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率58.7% 【実績】収支率51.8%(−6.9%) ③の事業を行い、啓発活動に努めたが、費用の増加や収益の減により目標を達成できなかった。	幸袋～目尾間沿線住民からの要望を受け、経路変更を行い、新規需要の開拓を図る。
西鉄バス筑豊(株) 小竹～天道線	新飯塚～毛勝の運行	イベントや観光施設でのノベルティ、パンフレットの手配りなどの啓発・利用促進を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率55.8% 【実績】収支率50.0%(−5.8%) ③の事業を行い、啓発活動に努め、収益は増収したものの費用が増加目標を達成できなかった。	引き続きイベントや観光施設でのノベルティ、パンフレットの手配りなどにより啓発・利用促進を図る。
西鉄バス筑豊 直方～鞍手～宗像線	直方～高六・グローバルアリーナ～赤間営業所の運行	バス車内に商品、サービスに関するリーフレットの吊り下げや高齢者向けのイベントで路線バスのPRを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率41.2% 【実績】収支率36.8%(−4.4%) 前年までの沿線スーパー移転に伴う利用者増に加えて、免許保有高齢者人口の増加による利用者の減少が原因と思われる。	免許保有高齢者人口の増加により公共交通全体が悪循環に陥っていることから、交通会議やイベント等を活かして地域住民に公共交通を能動的に考える機会を創出し、利用促進につなげる。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス筑豊 直方～鞍手～遠賀線	直方～京の上・鞍手車庫～遠賀川駅の運行	バス車内に商品、サービスに関するリーフレットの吊り下げや高齢者向けのイベントで路線バスのPRを行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率45.8% 【実績】収支率41.0%(-4.8%) 前年までの沿線スーパー移転に伴う利用者増に加えて、免許保有高齢者人口の増加による利用者の減少が原因と思われる。	免許保有高齢者人口の増加により公共交通全体が悪循環に陥っていることから、交通会議やイベント等を活かして地域住民に公共交通を能動的に考える機会を創出し、利用促進につなげる。
西鉄バス筑豊 直方～鞍手～遠賀線	直方～新入本村・鞍手車庫～遠賀川駅の運行	バス車内に商品、サービスに関するリーフレットの吊り下げや高齢者向けのイベントで路線バスのPRを行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率40.5% 【実績】収支率35.8%(-4.7%) 前年までの沿線スーパー移転に伴う利用者増に加えて、免許保有高齢者人口の増加による利用者の減少が原因と思われる。	免許保有高齢者人口の増加により公共交通全体が悪循環に陥っていることから、交通会議やイベント等を活かして地域住民に公共交通を能動的に考える機会を創出し、利用促進につなげる。
西鉄バス筑豊(株) 金田・方城線	西鉄後藤寺～夏吉～金田駅の運行	目標収支率の達成に向け、広報紙等を活用した利用促進PRを行った。また広くバス利用を促すため本市イベント時にも利用促進PR活動を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率37.7% 【実績】収支率35.8%(-1.9%) 利用人員増加及び30千円の収益改善が図れたが費用の大幅な増により目標を下回ったことが考えられる。	①チラシ配布や広報紙、HP等に当該路線が補助路線であり、沿線住民の利用促進が不可欠である旨の啓発を行う。 ②JR等の他公共交通機関との連携を強化し、乗継改善等を図る。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス筑豊(株) 金田・方城線	真岡～後藤寺・メルクス～金田 平原団地の運行	目標収支率の達成に向け、広報紙等を活用した利用促進PRを行った。また広くバス利用を促すため本市イベント時にも利用促進PR活動を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率57.7% 【実績】収支率36.0%(21.7%) 想像以上に人口減少、モータリゼーションが進んでいることが考えられる。	①チラシ配布や広報紙やHP、等に当該路線が補助路線であり、沿線住民の利用促進が不可欠である旨の啓発を行う。 ②JR等の他公共交通機関との連携を強化し、乗継改善等を図る。 ③貨客混載など新たな取組みの実施・検討。
西鉄バス筑豊(株) 宮田線	宮若市役所～直方の運行	HP・広報等の媒体を活用しながら周知を図り、利用促進を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率41.9% 【実績】収支率36.0%(-5.9%) 昨年度より3.8%減(昨年39.8%)となった。主に高齢者の利用減少及び人口の減少が要因となっている。	利用実績の把握に努め、今後もHP・広報等の媒体を活用しながら周知を図り、利用促進に努める。
西鉄バス筑豊(株) 飯塚～大隈線	西鉄大隈～漆生～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率86.6% 【実績】収支率72.1%(-14.5%) 目標を達成できなかった理由としては人口の減少及び利用者の減少が主な要因と考えられる。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス筑豊(株) 碓井・大分坑線	西鉄大隈～桂川駅～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率59.2% 【実績】収支率57.9%(-1.3%) 目標を達成できなかった理由としては人口の減少及び利用者の減少が主な要因と考えられる。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。
西鉄バス筑豊(株) 上山田線	山野社宅～上三緒～飯塚の運行	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページ等で広報を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率64.2% 【実績】68.3%(+4.1%) ③の取り組みを実施することによって目標を達成した。	公共交通の利用促進を図るため、各団体の広報誌、ホームページやイベント時にリーフレットなどの配布を行うことで広報を行い、利用実態に応じた運行ダイヤの検討を行う。
西鉄バス筑豊(株) 西鉄後藤寺・中谷線	西鉄後藤寺～中谷の運行	・県内一斉キャンペーンに合わせて街頭啓発を行った。 ・公共交通の利用促進を図るため、広報紙、ホームページ等で利用啓発を行った。 ・地域会合での呼びかけや、乗り継ぎ時刻表を作成して掲示や配布など利用啓発を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率57.2% 【実績】収支率42.0%(-15.2%) 運行システムの短縮及び運行回数の減便を行って、系統費用の削減を図ったが、想定を超える利用者数の減に伴い収益も減少。	新規顧客獲得や現利用者の利用機会を増やすため、今後も広報活動に努めるとともに、広域で連携した取り組みを模索していき、収支率の改善を目指す。
西鉄バス筑豊(株) 添田線	西鉄後藤寺～川崎～めんべい添田町工場の運行	利用促進を図るために利用促進チラシを作成し、公共施設等に配布した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率59.4% 【実績】収支率55.0%(-4.4%) 人口減少及び高齢化に伴う外出機会の減少が原因と考えられる。	今後も更なる利用促進の為、バス利用の啓発や、広報を行い利用者や収入の確保に努力したい。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス筑豊(株) みやわか線	宮田バス停～鞍手中学校前～ 鞍手駅の運行	利用促進を図るためにバスガイドを全戸配布したほか、公共施設や医療機関、金融機関等に配布した	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 【目標】収支率50.9% 【実績】収支率40.4%(-10.5%) 保護者の送迎等による中学生利用者の減少が大きな要因となっている。	利用者減少の要因を分析し、路線やダイヤの見直しを検討する。併せて利用促進策を検討するとともに、バスガイドの配布等広報も引き続き実施する
西鉄バス宗像(株) 津屋崎～鐘崎線	東郷駅～波止場・東町～光陽 台6丁目の運行	沿線学校に対して通学定期券リーフレットの配布及び申込書の校内設置を行い、利用促進を図った。 天神・博多・久留米地区において毎月1回チラシの配布を行うとともに、JTBと販売委託契約を締結し、旅行商品のひとつとして企画切符の販売委託を行った。 また、広報誌などを通じてバスの利用を促す広報活動を行うと共に、世界遺産や市内の観光施設に係るホームページでアクセス手段としてバスを掲載し、利用促進を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率65.2% 【実績】収支率71.1%(+5.9%) 生産性向上の取り組みにより目標を達成することができた。	沿線学校の生徒をはじめとした沿線利用者に対して利用の呼びかけを継続すると共に、今後も引き続き、利用者の実態把握に努める必要がある。 また、観光需要の取り込みは幹線系統の維持に有効であると考えられるため、世界遺産を含めた沿線の観光施設や自治体等と連携し、今後も更なる需要喚起の取組を進めていくことが必要である。
西鉄バス宗像株式会社 津屋崎～鐘崎線	東郷駅～宗像大社～神湊波止 場の運行	天神～宗像間の特急バス利用者を狙いとした企画切符の販売促進に取り組んだ	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率75.3% 【実績】収支率87.2% 目標を達成した。	観光者の利用拡大に向けて企画切符の販売促進に引き続き取り組んでいく
西鉄バス宗像株式会社 津屋崎～鐘崎線	鐘崎車庫～宗像コモン・東郷～ 東郷駅の運行	利用の少ない時間帯で減便を実施した	A	計画通り事業は適切に実施された。	A 【目標】収支率65.4% 【実績】収支率70.0% 目標を達成した。	路線全体で過大な赤字は解消しており、沿線地域住民への利用促進の働きかけを継続していく

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス宗像株式会社 津屋崎～鐘崎線	鐘崎車庫～ネオポリス・宗寿園 ～赤間営業所の運行	利用の少ない時間帯で減便を 実施した	A 計画通り事業は適切に実施 された。	B 【目標】収支率68.5% 【実績】収支率60.5%(−8.0%) 減便を実施したことにより想 定削減額をほぼ達成したが 目標収支率68.5%を下回っ た。	路線全体で過大な赤字は解消 しており、沿線地域住民への利 用促進の働きかけを継続して いく
西鉄バス大牟田(株) 上官線	上官線庄山系統 西鉄バス大牟田営業所～総合 病院・上町～庄山の運行	事業評価結果を踏まえ、以下 の取組を行うようにした。 ①市報(大牟田市)やポスティ ング(大牟田市、事業者)に より行き届いた利用促進を 実施 ②利用実態を把握するため、 乗込み調査を実施 (大牟田市)	A 計画通り事業は適切に実施 された。	B 【目標】収支率47.1% 【実績】収支率39.6%(−7.5%) 市報掲載及び上官線沿線 にポスティングを実施した が、利用者の減少傾向に歯 止めがかからず、収益は減 収となり、かつ経費が増加 したことにより、収支が悪化 し目標を達成できなかった。 要因分析は行っていない。	目標達成に向け、今後、公共 交通マップや時刻表の配布、 鉄道との乗り継ぎを考慮したダ イヤの見直し、市報やHP、沿線 地域に絞ったチラシ配布などに より利用促進を図る。 また、9.5便/日あった便数を 7.0便/日に減便することで運行の 効率化を図る。
西鉄バス大牟田(株) 吉野線	吉野線南関系統 西鉄バス大牟田営業所～南関 の運行	事業評価結果を踏まえ、以下 の取組を行うようにした。 ①乗り継ぎ拠点である新大牟 田駅にてチラシを配布(大牟 田市、事業者) ②吉野線沿線にある団地等へ ポスティングを実施	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率57.0% 【実績】収支率58.5%(+1.5%) 新大牟田駅でのチラシ配布 や吉野線沿線の6つの団 地に対してポスティングを 実施した。収支が改善され、 目標を達成できた。要因分 析は行っていない。	引き続き、収支が改善されるよ うに、利用促進策に関する検討 を行い、他の系統で効果が見 込まれる取組について、導入を 図る。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
西鉄バス北九州(株) 中間線	香月営業所～烏森・JR中間駅 ～筑鉄中間の運行	路線バス沿線住民を対象に ニーズ調査を実施し、時刻表や 路線図を配布し公共交通の利用 促進に向けた啓発活動に取 組み、事業者とともに、効果検 証を行った。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率52.0% 【実績】収支率53.0%(+1.0%) 目標を達成した。	路線バス利用に関するガイド ブックの配布や香月営業所周 辺で開催される各種イベントの 告知と併せ中間線を利用し来 場することの利便性を広報紙 等でPRし利用促進を図る。
JR九州バス(株) 直方線	山の神～久山～博多の運行 H25年～ 車両購入1台/年	学生に対するバス通学の提示 や、沿線情報をもりこんだチラ シを作成し、市町村を通して地 域に配布を行った。 バスの行き先表示を変更し、認 知度を高め、周知を図った。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	C 【目標】収支率74.1% 【実績】収支率55.3%(- 18.8%) ※H29実績と比較すると 0.3%減(H29:55.6%)となっ た。 昨年度より収入増であった が、費用増により収支が悪 化した。	利用実態の把握に努めるとと もに、沿線情報についての広報 活動を継続して行う。
JR九州バス(株) 直方線	直方～鞍校前～博多の運行 H25年～ 車両購入1台/年	学生へのバス通学の提示を行 うとともに、バスの利用を促す 広報活動を展開した。 企画乗車券を発行した。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	A 【目標】収支率48.0% 【実績】収支率48.1%(+0.1%) ※H29実績と比較すると 2.2%増(H29:45.9%)となっ た。 主に利用者の増加による。	沿線情報と企画乗車券の広報 活動を継続して行い、観光利用 促進につながる活動に取り組 む。
JR九州バス(株) 直方線	宮田町～新飯塚の運行 H25年～ 車両購入1台/年	バスの利用を促す広報活動を 展開した。 バス停標記を観光施設と関連 した標記へ変更し、観光需要の 取り込みを図った。	A 計画通り事業は適切に実施 された。	B 【目標】収支率41.1% 【実績】収支率34.0%(-7.1%) ※H29実績と比較すると 0.8%減(H29:34.8%)となっ た。主に高齢者の利用減少 及び人口の減少が要因と なっている。	利用実績の把握に努め、今後 もHP・広報等の媒体やイベント 時にリーフレット等の配布を行 うことで周知を図り、利用促進 に努める。

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)

平成31年1月24日

協議会名: 福岡県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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)
JR九州バス(株) 直方線	直方～福丸～福間の運行 H25年～ 車両購入1台/年	バスの利用を促す広報活動を展開した。 新規に開通するトンネルを経由するルートとすることで、運行時間の短縮と乗車環境を改善し、利用者の増加を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 【目標】収支率39.6% 【実績】収支率37.3%(−2.3%) ※H29実績と比較すると1.2%減(H29:38.5%)となった。 主に高齢者の利用減少及び人口の減少が要因となっている。	利用実績の把握に努め、今後もHP・広報等の媒体を活用しながら周知を図り、利用促進に努める。
JR九州バス(株) 直方線	直方～鞍校前～福丸の運行	お客さまの乗車状況を見ながら、今後のダイヤ編成につなげて行く。 沿線情報チラシを作成し、市町村を通して配布を行った。	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 【目標】収支率80.8% 【実績】収支率71.4%(−9.4%) ※H29実績と比較すると0.6%減(H29:72.0%)となった。 昨年度より収入増であったが、費用増により収支が悪化した。	利用実態の把握に努めるとともに、沿線情報についての広報活動を継続して行う。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
佐賀県地域公共交通活性化協議会	昭和自動車(株) 佐賀市交通局 祐徳バス(株) 西鉄バス佐賀(株) 西肥自動車(株) JR九州バス(株)	50系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 50系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 14系統 B評価: 10系統 C評価: 26系統 【参考: 前年度】 A評価: 16系統 B評価: 11系統 C評価: 18系統	別添一次評価のとおり	<p>・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。</p> <p>・佐賀県地域公共交通網形成計画を策定し、ICカード・バスロケーションシステムの導入支援や市町村の交通政策担当者を対象とした研修会の開催など県内の交通政策に主体的に取り組まれていることを高く評価します。</p> <p>・県において市町村・事業者が新たに取り組む利用促進を対象とする補助制度を創設し、市町村・事業者の生産性向上の取り組みを後押ししていることを評価します。</p> <p>・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。</p> <p>・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【収支率】 【輸送人員】 又は 【経常収益】 【輸送人員】

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)

平成31年1月24日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

※29年度の数値、西鉄バス佐賀の輸送人員は参考値

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 ※ A:達成、B一部未達成、C未達成	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車(株) 伊万里線	大手口～徳須恵～伊万里系統の運行。 H30 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H25 車両購入1台	事業者と沿線自治体で枝系統も含めて運行系統の見直しを図るべく引き続き協議を行っている。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:64.0% 実績:51.4% (29年実績:56.0%) 【輸送人員】 目標:71,353人 実績:70,736人 (29年実績:70,845人)	輸送人員が減少しているものの、減少幅は縮小している路線。事業者と沿線自治体で枝系統も含めて運行系統の見直しを図るべく引き続き協議を続けていく。 また、沿線の観光資源である観光農園や飲食店などとタイアップして、バス利用者増やすなどの利用促進策を行うことで利用者の増加に努める。
昭和自動車(株) 名護屋循環線	唐津～小加倉・野元～大手口の運行。	H30.4.1に再編を実施し、本系統を野元・呼子線、小加倉・呼子線に分割した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:43.0% 実績:34.5% 【輸送人員】 目標:13,908人(半期分) 実績:13,468人	-
昭和自動車(株) 野元・呼子線	唐津～野元～呼子の運行。	H30.4.1に名護屋循環を再編し、本系統を運行開始した。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 【収支率】 目標:66.4% 実績:59.3% 【輸送人員】 目標:13,748人(半期分) 実績:11,529人	再編を行ったが目標を達成できていない。観光資源を活用した生産性向上の取組みを行っていく。

<p>昭和自動車(株) 小加倉・呼子線</p>	<p>唐津～小加倉～呼子の運行。</p>	<p>H30.4.1に名護屋循環を再編し、本系統を運行開始した。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:81.2% 実績:59.9%</p> <p>【輸送人員】 目標:9,700人(半期分) 実績:6,405人</p>	<p>再編を行ったが目標を達成できていない。沿線のアスピアなどの観光資源を活用するほか、小学生を対象に乗り方教室を行うなどの生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 七山線</p>	<p>大手口～浜崎四つ角・なのゆ～細川系統の運行。 H29 車両購入1台 H26 車両購入2台</p>	<p>浜崎駅改修に向けて引き続き協議を行っている。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:44.2% 実績:36.8% (29年実績:39.2%)</p> <p>【輸送人員】 目標:36,029人 実績:34,342人 (29年実績:36,009人)</p>	<p>浜崎駅改修に向けて引き続き協議を行っていく。輸送人員は減少しているものの、減少幅は縮小している。沿線の温泉施設なの湯への企画乗車券の周知・広報を行い、利用促進を図り、利用者の増加に努める。</p>
<p>昭和自動車(株) 多久線</p>	<p>佐賀駅BC～徳万・小城～多久駅前系統の運行。 H29 車両購入1台 (唐津佐賀、中極、多久に導入) H27 車両購入1台</p>	<p>多久駅に接続する枝線系統や重複する唐津佐賀線も含め全体的な路線再編を行い効率的な運行を目指すべく引き続き協議を行っている。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:76.8% 実績:62.0% (29年実績:66.8%)</p> <p>【輸送人員】 目標:63,896人 実績:41,402人 (29年実績:61,848人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。沿線に新設された西九州大学への通学にバスを利用してもらえるように事業者と沿線自治体が協力して取り組む。また、多久駅に接続する枝線系統や重複する唐津佐賀線も含め全体的な路線再編を行い効率的な運行を目指すべく引き続き協議を行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 三瀬線</p>	<p>佐賀駅BC～神崎駅前・三瀬温泉～三瀬車庫前系統の運行。 H30 車両購入1台</p>	<p>生産性向上の取組みで計画した路線マップの作成や沿線のPRを行った。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:70.9% 実績:58.0% (29年実績:63.3%)</p> <p>【輸送人員】 目標:25,982人 実績:24,671人 (29年実績:25,292人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いており、輸送量も15.4と少ない路線。本系統や神埼・三瀬地区の路線の在り方について関係機関と協議を行っていく。</p>

<p>昭和自動車(株) 北山線</p>	<p>北山中原～鷹の羽・古湯温泉～辻の堂系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも湯、中極に導入)</p>	<p>生産性向上の取組みで計画した古湯温泉の企画キップを販売開始した。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標:65.3% 実績:55.7% (29年実績:58.0%)</p> <p>【輸送人員】 目標:45,825人 実績:46,213人 (29年実績:45,407人)</p>	<p>輸送人員が増加に転じている路線。沿線の古湯・熊の川温泉を活かし、引き続き温泉企画キップの販促を含め生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 古湯線</p>	<p>フォレストふじ～尼寺・川上橋～辻の堂系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)</p>	<p>生産性向上の取組みで計画した古湯温泉の企画キップを販売開始した。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標:74.8% 実績:66.1% (29年実績:68.9%)</p> <p>【輸送人員】 目標:40,312人 実績:40,680人 (29年実績:40,550人)</p>	<p>輸送人員が増加に転じている路線。沿線の古湯・熊の川温泉を活かし、引き続き企画キップの販促を含め生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 唐津・佐賀線</p>	<p>大手口～多久駅前・片田江～佐賀駅BC系統の運行。</p> <p>H26 車両購入2台 H25 車両購入1台</p>	<p>長大であり、ほぼJRと重複している本路線について接続枝線や多久佐賀線を含め全体的な路線再編を行うべく関係機関と協議を続けている。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:61.2% 実績:49.6% (29年実績:54.5%)</p> <p>【輸送人員】 目標:141,929人 実績:131,714人 (29年実績:135,725人)</p>	<p>輸送人員が減少している路線。沿線に新設された西九州大学への通学にバスを利用してもらえるように事業者と沿線自治体が協力して取り組む。また、路線が重複する多久線などとの路線再編について関係機関と協議を行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 中極線</p>	<p>小城～中極・尼寺～辻の堂系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)</p>	<p>生産性向上の取組みで計画した西九州大学生へのバス路線PRを行った。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:54.2% 実績:48.0% (29年実績:49.5%)</p> <p>【輸送人員】 目標:101,491人 実績:99,327人 (29年実績:105,606人)</p>	<p>輸送人員が減少している路線。沿線に新設された西九州大学や沿線付近の小城高校などへの通学にバスを利用してもらえるように事業者と沿線自治体が協力するなど、引き続き生産性向上の取組みを行っていく。</p>

<p>昭和自動車(株) 多久・武雄線</p>	<p>多久市役所前～北部小前・本多久～竹下町系統の運行。 H27 車両購入1台</p>	<p>H30.4.1に武雄市庁舎移転に絡み、運行経路の見直しを行った。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:53.9% 実績:44.1% (29年実績:47.5%) 【輸送人員】 目標:27,084人 実績:27,010人 (29年実績:26,280人)</p>	<p>輸送人員が増加に転じてきている路線。ただ、輸送量は16.1と少なく、引き続き生産性向上の取組みを行っていきながら、適切な運行形態への転換も含め関係機関と協議を行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 仮屋線</p>	<p>大手口～岩野・仮屋～玄海エネルギーパーク系統の運行。</p>	<p>H30.4.1に再編を実施し、本系統と有浦線を唐津・有浦線、有浦・仮屋線に分割した。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:71.7% 実績:58.3% 【輸送人員】 目標:15,875人(半期分) 実績:14,603人</p>	-
<p>昭和自動車(株) 有浦・仮屋線</p>	<p>金の手～仮屋～玄海エネルギーパーク系統の運行。</p>	<p>H30.4.1に仮屋線を再編し、本系統を運行開始した。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、会社のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標:73.7% 実績:97.8% 【輸送人員】 目標:5,118人(半期分) 実績:8,688人</p>	<p>再編を行い、目標を達成できている。引き続き沿線のアスパアなどの観光資源を活用するほか、小学生へのバスの乗り方教室などといった生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 湊線</p>	<p>大手口～みなと園～呼子系統の運行。 H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)</p>	<p>ICカードnimocaの導入等生産性向上の取組みを行った。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標:75.4% 実績:57.7% (29年実績:62.4%) 【輸送人員】 目標:50,517人 実績:52,264人 (29年実績:52,631人)</p>	<p>輸送人員が増加に転じてきている路線。引き続き沿線の呼子など、観光資源を活かした生産性向上の取組みを行っていく。</p>

<p>昭和自動車(株) 呼子線</p>	<p>宝当棧橋～岩野・打上～呼子系統の運行。 H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入) H27 車両購入2台</p>	<p>ICカードnimocaの導入等生産性向上の取組みを行った。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:82.3% 実績:53.4% (29年実績:63.8%) 【輸送人員】 目標:105,092人 実績:102,197人 (29年実績:104,204人)</p>	<p>輸送人員はここ数年横ばいの状態が続いている路線。引き続き沿線の呼子など、観光資源を活かした生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 有浦線</p>	<p>大手口～有浦上・金の手～入野系統の運行。 H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入)</p>	<p>H30.4.1に再編を実施し、本系統と仮屋線を唐津・有浦線、有浦・仮屋線に分割した。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:68.7% 実績:62.4% 【輸送人員】 目標:43,187人(半期分) 実績:40,497人</p>	-
<p>昭和自動車(株) 有浦・入野線</p>	<p>金の手～入野系統の運行。</p>	<p>H30.4.1に有浦線を再編し、本系統を運行開始した。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:86.2% 実績:46.2% 【輸送人員】 目標:12,926人(半期分) 実績:7,001人</p>	<p>再編を行ったが目標を達成できていない。沿線施設や観光資源を活用するほか、小学生へのバスの乗り方教室などといった生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 切木線</p>	<p>大手口～切子・古保志気～入野系統の運行。 H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入)</p>	<p>肥前エリアの再編をH31.4に実施するべく関係機関と協議中。 また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>【収支率】 目標:76.3人 実績:61.9% (29年実績:67.2%) 【輸送人員】 目標:54,119人 実績:53,602人 (29年実績:54,710人)</p>	<p>輸送人員が減少傾向にある路線。肥前エリアの再編をH31.4に実施する予定であり、利用の少ない時間帯で減便するなど経費縮減に努める。</p>

<p>昭和自動車(株) 北波多線</p>	<p>大手口～今組・山本～市民病院きたはた系統の運行。 H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)</p>	<p>ICカードnimocaの導入等生産性向上の取組みを行った。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標:55.0% 実績:59.3% (29年実績:60.5%) 【輸送人員】 目標:40,100人 実績:48,379人 (29年実績:48,432人)</p>	<p>輸送人員が増加傾向にある路線。沿線の市民病院や商業施設等への移動手段として使われていることから、引き続き生産性向上の取組みを中心に収支率改善を引き続き行っていく。</p>
<p>昭和自動車(株) 有浦・入野線</p>	<p>大手口～有浦上～金の手系統の運行。</p>	<p>H30.4.1に有浦線と仮屋線を再編し、本系統を運行開始した。また、事業者全体では全国共通ICカードの導入や運賃の多言語表示器の設置などによる利用のバリア解消を図ったほか、事業者のHPを改修して路線案内を見やすくするなど、路線の情報発信を行った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標:50.9% 実績:46.4% 【輸送人員】 目標:15,732人(半期分) 実績:24,484人</p>	<p>再編を行ったが目標を達成できていない。沿線施設や観光資源を活用した生産性向上の取組みを行っていく。</p>
<p>佐賀市交通局 犬井道線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・大崎～大詫間系統の運行。 H24～30 車両購入1台/年 (犬井道、早津江、橋津、金立(来迎寺)に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標:65.0% 実績:65.5% (29年実績:70.3%) 【輸送人員】 目標:129,059人 実績:160,363人 (29年実績:141,238人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校などへバスで通学してもらえるよう新高校生に呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 早津江線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・諸富橋～早津江系統の運行。 H24～30 車両購入1台/年 (犬井道、早津江、橋津、金立(来迎寺)に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標:76.3% 実績:71.2% (29年実績:67.8%) 【輸送人員】 目標:151,335人 実績:179,510人 (29年実績:144,355人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校へバスで通学してもらえるよう新高校生へ呼びかけるなどによって利用者の増加を図る。</p>

<p>佐賀市交通局 橋津線</p>	<p>佐賀駅BC～朝日町・諸富橋～早津江系統の運行。 H24～30 車両購入1台/年 (犬井道、早津江、橋津、金立(来迎寺)に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標: 51.3% 実績: 53.3% (29年実績: 48.1%) 【輸送人員】 目標: 54,166人 実績: 62,261人 (29年実績: 54,577人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の龍谷高校へバスで通学してもらえるよう新高校生へ呼びかけるなどによって利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 金立(来迎寺)線</p>	<p>県庁前・佐嘉神社前～尼寺・来迎寺～運転免許センター系統の運行。 H24～30 車両購入1台/年 (犬井道、早津江、橋津、金立(来迎寺)に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標: 61.2% 実績: 61.8% (29年実績: 66.1%) 【輸送人員】 目標: 79,092人 実績: 92,504人 (29年実績: 83,364人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀商業高校などへバスで通学してもらえるよう新高校生へ呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 金立(いこい)線</p>	<p>県庁前・佐嘉神社前～尼寺・金立(いこい)～運転免許センター系統の運行。 H24～30 車両購入1台/年 (金立(いこい)、広江、東与賀、西与賀に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標: 69.9% 実績: 69.4% (29年実績: 72.9%) 【輸送人員】 目標: 106,270人 実績: 131,759人 (29年実績: 123,653人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させるほか、沿線の佐賀商業高校へバスで通学してもらえるよう新高校生へ呼びかけるなどによってさらなる利用者の増加を図る。</p>

<p>佐賀市交通局 広江線</p>	<p>佐賀駅BC～中島・広江～和崎系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年(金立(いこい)、広江、東与賀、西与賀に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努め、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標: 64.6% 実績: 54.7% (29年実績: 64.2%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 105,879人 実績: 121,553人 (29年実績: 114,820人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させ、利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 東与賀線</p>	<p>佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～大野系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年(金立(いこい)、広江、東与賀、西与賀に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努め、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標: 92.8% 実績: 84.1% (29年実績: 86.4%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 130,477人 実績: 141,959人 (29年実績: 134,257人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が大幅に増加している路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させ、利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 西与賀線</p>	<p>佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～くぼた特産物直売所系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年(金立(いこい)、広江、東与賀、西与賀に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努めたほか、利用者の新規開拓が見込める高校生を対象にお試し券付チラシを配布するなど、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	B	<p>【収支率】 目標: 95.7% 実績: 90.0% (29年実績: 102.0%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 141,243人 実績: 163,189人 (29年実績: 169,565人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が導入前より大幅に増加している路線。佐賀大学や佐賀女子高校が沿線にあることから、大学生や高校生へバスを利用してもらえるように呼びかけるほか、バスロケーションシステムサービスの利用促進に努め、利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 蓮池線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・東田代～橋津系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年(蓮池、嘉瀬新町、徳万に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努め、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>【収支率】 目標: 46.7% 実績: 52.8% (29年実績: 59.7%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 67,702人 実績: 80,222人 (29年実績: 84,962人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が増加傾向にある路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させ、利用者の増加を図る。</p>

<p>佐賀市交通局 嘉瀬新町線</p>	<p>佐賀駅BC～医療センター・嘉瀬新町～くぼた特産物直売所系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年 (蓮池、嘉瀬新町、徳万に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努め、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>【収支率】 目標: 52.3% 実績: 55.5% (29年実績: 56.6%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 47,787人 実績: 52,199人 (29年実績: 52,585人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が増加傾向にある路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させ、利用者の増加を図る。</p>
<p>佐賀市交通局 徳万線</p>	<p>佐賀駅BC～医療センター・徳万～くぼた特産物直売所系統の運行。</p> <p>H24～30 車両購入1台/年 (蓮池、嘉瀬新町、徳万に導入)</p>	<p>事業者と関係機関が連携し、ICカード(nimocca)における乗継割引サービスや定期券機能の追加、バスロケーションシステムの導入などを行い、バスが利用しやすくなる環境整備に努め、利用者の増加を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>【収支率】 目標: 40.5% 実績: 51.0% (29年実績: 46.1%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 40,828人 実績: 48,279人 (29年実績: 46,996人)</p>	<p>ICカードやICカード搭載の定期券・ノリのリワイド・昼のリワイドの販売促進によって輸送人員が増加傾向にある路線。バスロケーションシステムサービスの利用促進に努めることで利用者の利便性を向上させ、利用者の増加を図る。</p>
<p>祐徳バス(株) 佐賀線</p>	<p>祐徳神社前～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行</p> <p>H29 車両購入1台 H26 車両購入1台</p>	<p>沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C</p> <p>【収支率】 目標: 49.4% 実績: 44.0% (29年実績: 49.7%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 90,798人 実績: 87,586人 (29年実績: 88,423人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の県病院や、学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>
<p>祐徳バス(株) 武雄線</p>	<p>下西山車庫～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H28 車両購入1台</p>	<p>武雄市役所の移転に伴い、利便性の向上を図って路線の改変を行った。また、沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	<p>C</p> <p>【収支率】 目標: 53.5% 実績: 45.0% (29年実績: 53.3%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 97,086人 実績: 90,803人 (29年実績: 95,844人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の新武雄病院、学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>

<p>祐徳バス(株) 嬉野線</p>	<p>祐徳神社前～嬉野市役所・医療センター～湯の田系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H28 車両購入1台</p>	<p>沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	C	<p>【収支率】 目標: 60.8% 実績: 47.6% (29年実績: 56.6%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 74,588人 実績: 61,071人 (29年実績: 64,863人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の嬉野医療センターや学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>
<p>祐徳バス(株) 吉田線</p>	<p>中川～吉田～湯の田系統の運行。</p> <p>H30 車両購入1台 H27 車両購入1台</p>	<p>九州オルレの起終点が沿線上にあることから、嬉野市のHPにアクセス情報を掲示するなどの需要の取り込みを図った。また、沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	C	<p>【収支率】 目標: 49.8% 実績: 44.8% (29年実績: 50.7%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 38,461人 実績: 35,887人 (29年実績: 36,784人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線であり、輸送量が15.0と少ない路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の嬉野医療センターや学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>
<p>祐徳バス(株) 祐徳線</p>	<p>祐徳神社前～嬉野市役所～武雄駅前系統の運行</p> <p>H29 車両購入1台 H25 車両購入1台</p>	<p>沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	C	<p>【収支率】 目標: 61.6% 実績: 50.7% (29年実績: 60.2%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 55,431人 実績: 52,167人 (29年実績: 52,826人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の織田病院や学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>
<p>祐徳バス(株) 太良線</p>	<p>鹿島バスセンター～糸岐本町～県界系統の運行</p> <p>H29 車両購入1台</p>	<p>本系統の一部の便を商業施設を経由するように変更し、利用者を増やす取り組みを行った。また、沿線施設へ時刻表等の配布、乗務員への接客指導を行ったほか、沿線自治体が発行した総合時刻表によって路線情報や他の交通手段へのアクセスを明示することで利便性の向上を図った。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された</p>	C	<p>【収支率】 目標: 47.5% 実績: 42.0% (29年実績: 48.1%)</p> <p>【輸送人員】 目標: 50,645人 実績: 47,016人 (29年実績: 48,040人)</p>	<p>輸送人員の減少が続いている路線。輸送量も15.1と少ない路線。利用者を増やすため、引き続き沿線の太良病院や学校、ホテル及び電話等で問合せのあった方へ全線時刻表並びに最寄りのバス停の時刻表を配布するほか、ICカードを導入し、利便性の向上を図る。</p>

西鉄バス佐賀(株) 久留米～鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖系統の運行。	久留米市内でバス利用を呼び掛けるポスティングを行ったほか、定期的に停留所への吊り下げ時刻表の掲出等を行い、利用者増へ向けた取り組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	【収支率】 目標: 70.2% 実績: 70.8% (29年実績: 74.5%) 【輸送人員】 29年実績: 142,535人 実績: 145,818人	輸送人員が増加に転じている路線。停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原系統の運行。	定期的に停留所への吊り下げ時刻表の掲出等を行い、利用者増へ向けた取り組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された	C	【収支率】 目標: 53.4% 実績: 47.3% (29年実績: 52.2%) 【輸送人員】 29年実績: 47,512人 実績: 45,027人	輸送人員が増加に転じている路線。停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 綾部線	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米系統の運行。	みやき町内で新たにバス停を新設したほか、定期的に停留所への吊り下げ時刻表の掲出等を行い、利用者増へ向けた取り組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	【収支率】 目標: 43.5% 実績: 45.1% (29年実績: 48.2%) 【輸送人員】 29年実績: 87,275人 実績: 87,239人	輸送人員が横ばいの路線。30年4月に「東寒水団地前」バス停を新設しており、新設バス停周辺のバス停へのポスティングや停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米系統の運行。	久留米市内でバス利用を呼び掛けるポスティングを行ったほか、定期的に停留所への吊り下げ時刻表の掲出等を行い、利用者増へ向けた取り組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された	A	【収支率】 目標: 70.5% 29年: 77.0% 実績: 76.4%29年: 77.0% 【輸送人員】 29年: 96,356人 実績: 128,532人	輸送人員が増加に転じている路線。停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。
西鉄バス佐賀(株) 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～信愛学院系統の運行。	久留米市内でバス利用を呼び掛けるポスティングを行ったほか、定期的に停留所への吊り下げ時刻表の掲出等を行い、利用者増へ向けた取り組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施された	C	【収支率】 目標: 87.3% 実績: 80.3% (29年実績: 92.2%) 【輸送人員】 29年実績: 123,972人 実績: 73,478人	29年10月から西鉄久留米～信愛学院間で減便をし、一部便を西鉄久留米起終点系統にしたことから、輸送人員が大幅に減少した路線。停留所への吊り下げ時刻表の掲出等の増収活動の継続に加え、事業者と沿線自治体が連携した住民ニーズの把握やバス利用を促す周知等に取り組む必要がある。

西鉄バス佐賀(株) 鳥栖～神埼線	鳥栖駅～目達原～神埼駅通り 系統の運行。	吉野ヶ里歴史公園の情報誌 「ひみか通信」にバスを利用し たアクセス情報を掲載しても らったほか、定期的に停留所へ の吊り下げ時刻表の掲出等 を行い、利用者増へ向けた取り 組みを行った。	A	計画通り事業は適切に実施 された	【収支率】 目標: 43.3% 実績: 45.2% (29年実績: 50.7%) 【輸送人員】 29年実績: 42,171人 実績: 37,437人	輸送人員が減少傾向にある路線。 停留所への吊り下げ時刻表の掲 出等の増収活動の継続に加え、沿 線自治体と連携した住民ニーズの 把握やバス利用を促す周知等に 取り組む必要がある。
西肥自動車(株) 松浦駅前～伊万里駅前線	松浦駅前～伊万里駅前系統の 運行。	利用状況の分析を行い、時刻 の見直しを行った。また、 H29.10より重複系統を廃止し、 当該系統に一本化することで 運行の効率化を図ったほか、ま た、運転免許返納者への割引 定期券の周知などを行い、利 用者増を図った。	A	計画通り事業は適切に実施 された	【経常収益】 目標: 12,115,916円 実績: 10,536,472円 (29年実績: 11,070,250円) 【輸送人員】 目標: 53,518人 実績: 45,553人 (29年実績: 47,694人)	H29.10より当該系統の競合系 統を廃止し、当該路線への一 本化を実施したが、主に定期券 購入者が減少したために輸送 人員が減少し続けている路線。 運行時刻の見直しや、バスの 乗り方教室等を行い、沿線の 観光資源である酒造会社との タイアップを図るなどして、利 用者増を目指す。
西肥自動車(株) 福島支所前～伊万里駅前 線	福島支所前～伊万里駅前系統 の運行。	利用状況の分析を行い、運行 回数や時刻の見直しを検討 中。また、運転免許返納者への 割引定期券の周知などを行 い、利用者増を図った。	A	計画通り事業は適切に実施 された	【経常収益】 目標: 16,544,327円 実績: 14,926,716円 (29年実績: 16,496,784円) 【輸送人員】 目標: 39,610人 実績: 35,164人 (29年実績: 38,131人)	輸送人員が減少し続けている 路線。運行時刻の見直しや、バ スの乗り方教室等を行い、利 用者増を目指す。
西肥自動車(株) 佐世保～伊万里線	佐世保～伊万里系統の運行。	利用状況の分析を行い、利用 の少ない時間帯で運行回数の 見直しを行った。また、運転免 許返納者への割引定期券の周 知などを行い、利用者増を図 った。	A	計画通り事業は適切に実施 された	【経常収益】 目標: 33,796,758円 実績: 34,394,975円 (29年実績: 34,844,203円) 【輸送人員】 目標: 173,519人 実績: 170,471人 (29年実績: 171,959人)	輸送人員が減少している路線。 運行時刻の見直しや有田町コ ミュニティバスとの接続等を行 い、利用者増を目指す。
西肥自動車(株) 佐世保～嬉野線	佐世保～嬉野系統の運行。	利用状況の分析を行い、運行 回数や時刻の見直しを検討 中。また、運転免許返納者への 割引定期券の周知などを行 い、利用者増を図った。	A	計画通り事業は適切に実施 された	【経常収益】 目標: 84,672,714円 実績: 83,614,562円 (29年実績: 85,954,110円) 【輸送人員】 目標: 380,490人 実績: 369,823人 (29年実績: 369,823人)	輸送人員が減少している路線。 運行時刻の見直しや、当該路 線に特化した時刻表・沿線マッ プの作成および全戸配布を行 い、利用者増を目指す。

JR九州バス株式会社	<p>嬉野温泉～武雄温泉駅南口～新武雄病院の運行</p> <p>H25,26 車両購入1台/年 (嬉野～武雄病院、彼杵～ゆめタウンに導入)</p>	<p>運行便の乗車状況データを参考に、車両運用の効率化も踏まえたダイヤを検討したほか、増加しているインバウンド客への対応のために多言語翻訳機を乗務員に持たせて利便性の向上を図った。また、高齢者用の定期券の周知を行い、利用者増を図った。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された	<p>【経常収益】 目標: 41,335,105円 実績: 44,528,576円 (29年実績: 42,418,027円)</p> <p>【輸送人員】 目標: 103,811人 実績: 110,023人 (29年実績: 109,085人)</p>	<p>輸送人員が増加している路線。利用促進の広報活動を継続して行く。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網として事業者と沿線自治体が一体となって検討して行く。</p>
JR九州バス株式会社	<p>彼杵駅～嬉野温泉・武雄温泉南口～ゆめタウンの運行</p> <p>H25,26 車両購入1台/年 (嬉野～武雄病院、彼杵～ゆめタウンに導入)</p>	<p>運行便の乗車状況データを参考に、車両運用の効率化も踏まえたダイヤを検討したほか、増加しているインバウンド客への対応のために多言語翻訳機を乗務員に持たせて利便性の向上を図った。また、高齢者用の定期券の周知を行い、利用者増を図った。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された	<p>【経常収益】 目標: 25,796,127円 実績: 26,015,581円 (29年実績: 26,770,400円)</p> <p>【輸送人員】 目標: 64,884人 実績: 71,913人 (29年実績: 68,052人)</p>	<p>輸送人員が増加している路線。利用促進の広報活動を継続して行く。また、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても事業者と沿線自治体が一体となって検討して行く。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
長崎県バス対策協議会	長崎県交通局 西肥自動車(株) 島原鉄道(株) さいかい交通(株) 五島自動車(株) 吉岐交通(株) 対馬交通(株) JR九州バス(株)	38系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 38系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 15系統 B評価: 21系統 C評価: 2系統 【参考: 前年度】 A評価: 14系統 B評価: 23系統 C評価: 2系統	別添一次評価のとおり	<p>・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。</p> <p>・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。</p> <p>・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
長崎県交通局 長崎～雲仙	長崎～雲仙の運行	観光需要の取込に向けてインバウンド対策の多言語表記の路線案内や時刻表の作成、営業活動を行った。 また、『各種フリーパスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度6.6人に対し5.8人となり、目標を達成できなかった。 集計は年1回実施する収入実態調査に基づくものであるが、路線としての利用状況に大きな変動は確認されていないので、調査実施日の利用者数が、若干少ない傾向であった可能性もあると判断している。今後の取り組み次第で達成可能であると認識している。	引き続き営業活動を強化し、インバウンドの取組みを行う。 また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。
長崎県交通局 江の浦～長崎	江の浦～長崎 【車両補助対象】 ・H28.03 購入4台	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーパスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度6.1人に対し6.3人となり、目標を達成できた。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図り、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。
長崎県交通局 江の浦～長崎	江の浦～長崎の運行	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーパスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度6.7人に対し6.8人となり、目標を達成できた。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図り、通学需要も多い路線であるため、キッズパス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。
長崎県交通局 諫早～県界	諫早～県界 【車両補助対象】 ・H25.02 購入4台 ・H26.03 購入1台	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーパスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度4.0人に対し3.8人となり、目標を達成できなかった。 集計は年1回実施する収入実態調査に基づくものであるが、路線としての利用状況に大きな変動は確認されていないので、調査実施日の利用者数が、若干少ない傾向であった可能性もあると判断している。今後の取り組み次第で達成可能であると認識している。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。路線内にはフルーツの形の上屋があるので、これを利用してバス利用を試みる方法を検討する。 また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。
長崎県交通局 諫早～みさかえの園	諫早～みさかえの園の運行 【車両補助対象】 ・H26.03 購入2台	路線特性に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーパスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.9人に対し3.8人となり、目標を達成できなかった。 ただし、運送収入では増収であった。今後の取り組み次第で達成可能であると認識している。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。路線内にはフルーツの形の上屋があるので、これを利用してバス利用を試みる方法を検討する。 また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。 なお、今後は沿線の学校等の動向に留意して適正運行に努める。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
長崎県交通局 東厚生町～飯盛団地	東厚生町～飯盛団地の運行	利用状況に合わせて、運行ダイヤの一部見直しを行った。 また、『各種フリーバスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度3.8人に対し3.9人となり、目標を達成できた。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図り、通学需要も多い路線であるため、キッズバス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。
長崎県交通局 今村～早見	今村～早見の運行 【車両補助対象】 ・H25.02 購入2台 ・H26.03 購入1台	路線特性に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度4.2人に対し4.0人となり、目標を達成できなかった。ただし、運送収入では増収であった。今後の取り組み次第で達成可能であると認識している。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図り、通学需要も多い路線であるため、キッズバス等を通じて、若年層への利用促進も展開する。
長崎県交通局 東厚生町～西川内	東厚生町～西川内の運行	路線特性に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度4.2人に対し4.1人となり、目標を達成できなかった。収入調査実施日の利用者数が、若干少ない傾向であった可能性もあるものの、利用者数は減少傾向と認識している。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。
長崎県交通局 諫早～長崎空港	諫早～長崎空港の運行	路線特性に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度5.2人に対し4.9人となり、目標を達成できなかった。集計は年1回実施する収入実態調査に基づくものであるが、路線としての利用状況に大きな変動は確認されていないので、調査実施日の利用者数が、若干少ない傾向であった可能性もあると判断している。今後の取り組み次第で達成可能であると認識している。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施する。
長崎県交通局 諫早～長崎空港	諫早～長崎空港の運行	路線特性に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスの実施』及び『おでかけMAPの配布』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度4.8人に対し4.8人となり、目標を達成できた。	おでかけMAPを活用し、路線情報の発信を継続する。また、高齢化社会を見据えて、利用しやすいフリー定期券の販売拡大を図る。大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤに注意してエリアでの路線展開を実施する。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
西肥自動車株式会社 佐世保駅前～吉井	佐世保駅前～吉井の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度3.3以上に対し、3.3であった。経常収益は前年比105%の増収となっている。	地区別時刻表作成・配布やリフレッシュバス65の割引制度PRを実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 佐世保駅前～世知原	佐世保駅前～世知原の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.0以上に対し、2.7であった。経常収益は前年比102%の増収となっている。	リフレッシュバス65の割引制度PRを実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 松浦駅前～伊万里駅前	松浦駅前～伊万里駅前の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 目標平均乗車密度2.2以上に対し、1.5であった。経常収益も前年比95%の減収となった。	H29.10より当該系統の競合系統を廃止し、当該路線への一本化を実施している。運行時刻の見直しや、バスの乗り方教室等を行い、利用者増を目指す。
西肥自動車株式会社 松浦駅前～平戸桟橋	松浦駅前～平戸桟橋の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.5以上に対し、2.9であった。経常収益も前年比93%の減収となった。	地区別時刻表作成・配布、市報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュバス65の割引制度PRを実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 福島支所前～伊万里駅前	福島支所前～伊万里駅前の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度2.6以上に対し、2.2であった。経常収益も前年比90%の減収となった。	地区別時刻表作成・配布、運行時刻の見直しや、バスの乗り方教室等を行い、利用者増を目指す。
西肥自動車株式会社 川棚バスセンター～内海の運行	川棚バスセンター～内海の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度2.1以上に対し、2.2であった。経常収益は前年比98%の減収となった。	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュバス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 佐世保～伊万里	佐世保～伊万里の運行	利用状況の分析を行い、時刻の見直しを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度4.3以上に対し、4.2であった。経常収益も前年比99%の減収となった。	地区別時刻表の作成・配布、運行時刻の見直しや有田町コミュニティバスとの接続等を行い、利用者増を目指す。
西肥自動車株式会社 有川～青方	有川～青方の運行	利用状況の分析を行い、時刻の見直しを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度2.0以上に対し、2.0であった。経常収益は前年比112%の増収となっている。	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュバス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、転入者へのバス利用案内配布、を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
西肥自動車株式会社 有川～奈良尾	有川～奈良尾の運行	利用状況の分析を行い、時刻の見直しを行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度2.3以上に対し、2.1であった。経常収益も前年比93%の減収となった。	町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュバス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、転入者へのバス利用案内配布を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 青方循環	青方循環線の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標平均乗車密度1.4以上に対し、1.5であった。経常収益は前年比93%の減収となった。	地区別時刻表の作成・配布、町報への公共交通PR記事掲載、リフレッシュバス65割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布転入者へのバス利用案内配布を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 楠泊	佐々バスセンター～江迎の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.1以上に対し、2.7であった。経常収益も前年比94%の減収となった。	地区別時刻表の作成・配布、リフレッシュバス65の割引制度PR、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を目指す。
西肥自動車株式会社 佐世保～嬉野	佐世保～嬉野線の運行	利用状況の分析を行い、運行回数や時刻の見直しを検討中。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度6.0以上に対し、5.7であった。経常収益も前年比97%の減収となった。	地区別時刻表の作成・配布、運行時刻の見直しや、当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布を行い、利用者増を目指す。
島原鉄道㈱ 島原空港	島原港～長崎空港の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である31,852名に対し、23,037名となり目標未達となった。	諫早島原間においては、当社鉄道沿線と並行して運行しているため、利用のあり方など利用実態を精査し、系統のあり方を含め沿線自治体と協議を行う。
島原鉄道㈱ 諫早島原	諫早～島原港の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である140,785名に対し、141,767名となり目標を達成した。	当社鉄道と並行して運行している系統であり、利用者の減少も続いている。系統のあり方を含め沿線自治体と協議を行う。
島原鉄道㈱ 島原加津佐	島原駅～加津佐の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である93,992名に対し、82,858名となり目標未達となった。	少子化による定期利用の減少が大きい、沿線上には世界遺産に登録された「原城跡」があり、観光需要を掘り起こす企画乗車券の発売に取組む。
島原鉄道㈱ 諫早市役所雲仙	諫早～雲仙の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である96,683名に対し、105,440名となり目標を達成した。	観光地雲仙と世界遺産「原城跡」を組み合わせ、観光需要を掘り起こす企画乗車券の発売に取組む。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
島原鉄道㈱ 諫早市役所島原	諫早駅～雲仙～島原駅の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である117,427名に対し、119,315名となり目標を達成した。	観光地雲仙と世界遺産「原城跡」を組み合わせ、観光需要を掘り起こす企画乗車券の発売に取り組む。
島原鉄道㈱ 島原雲仙	青雲荘～島原駅の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である57,941名に対し、58,596名となり目標を達成した。	観光地雲仙と世界遺産「原城跡」を組み合わせ、観光需要を掘り起こす企画乗車券の発売に取り組む。
島原鉄道㈱ 諫早口之津	諫早～口之津の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である188,823名に対し、178,600名となり目標未達となった。	沿線人口が減少するなか、当該系統の路線においては、運行区間が重複する系統が複数あり、ダイヤの再編を行い運行の効率化を図っていく。
島原鉄道㈱ 諫早大屋	諫早～大屋の運行	系統沿線の人口が減少するなか、沿線人口の推移を取込み、その増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 計画目標は、平成28年度の輸送人員の実績値に沿線人口の直近3ヶ年の平均増減率を乗じた値である168,976名に対し、179,382名となり目標を達成した。	沿線人口が減少するなか、当該系統の路線においては、運行区間が重複する系統が複数あり、ダイヤの再編を行い運行の効率化を図っていく。
さいかい交通株式会社 瀬戸・桜の里線	板の浦～神の浦～桜の里～ミナルの運行	長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産が世界遺産登録され、沿線の構成資産「外海の出津集落」「外海の大野集落」へのアクセスを紹介したパンフレットを作成し配布するなど、沿線の観光資源を活用した効果的な情報発信に努め、観光需要の取込を図った。	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しなかった。 (目標平均乗車密度4.5以上に対して、4.2であった。)	沿線の世界遺産を訪れる観光客の一層の利便向上を図るべく、停留所の新設や観光施設・関係機関と連携した効果的な取組の実施を検討する。また、引き続き地元利用者のニーズ把握及び利用実態の把握に努め、地域住民と観光利用のバランスのとれた効率的なダイヤ編成に努める。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
五島自動車㈱ 三井楽	福江～水の浦～三井楽の運行。 車両補助により平成24年度1台購入。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、新規割引乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.6人(平成28年度実績)以上に対し、期間中3.0人と前年値・目標値を達成するに至っていない。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売強化により、輸送人員の拡大を図りつつ、引き続き学生定期券の販売向上にも力を入れ、増収を目指す。
五島自動車㈱ 富江	福江～大浜～富江の運行。 車両補助により平成25年度1台購入。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、新規割引乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標平均乗車密度3.3人(平成28年度実績)以上に対し、期間中2.6人と目標値を達成するに至っていない。	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売強化により、輸送人員の拡大を図りつつ、引き続き学生定期券の販売向上にも力を入れ、増収を目指す。
壱岐交通㈱ 国分経由一周芦辺線	郷ノ浦～勝本・芦辺～郷ノ浦の運行	3月に各高校へ出向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 1日フリー乗車券の販売増のため、HPや各車両にチラシを貼付する等を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標輸送人員68,072人以上に対し、実績が68,182人と0.2%上回っており目標を達成した。	1日フリー乗車券については、広告強化により販売増に繋がった。定期券については、目標は達成したが、生徒の減少により来期は厳しい見込みであるため、今期の数値を維持できるよう壱岐市と連携して各高校への広告強化を図ることとする。
壱岐交通㈱ 湯ノ本経由勝本線	郷ノ浦～湯本～勝本・天ヶ原の運行	3月に各高校へ出向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 1日フリー乗車券の販売増のため、HPや各車両にチラシを貼付する等を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送人員49,562人以上に対し、実績が45,805人と8.2%下回っており、目標に届かなかった。	1日フリー乗車券については、広告強化により販売増に繋がった。定期券については、生徒の減少により目標は達成出来きず厳しい状況であるが、来期は今期の数値を維持あるいは上回るよう壱岐市と連携し、各高校への広告強化を図ることとする。

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)

平成31年1月15日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
対馬交通㈱ 対馬病院線	厳原～鷓知～対馬病院の運行	利用の多い韓国人旅行者に対し、ハンゲル表記の時刻表を作成し、利用の多い温泉、観光地等へのアクセス方法を記入することにより利用増に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 当該系統の平均乗車密度2.4人以上の目標に対し、実績1.9人。達成率79.1%となる。	当該系統(2つ)以外にも厳原～対馬病院間の系統が存在し、經由地を変えて運行をしている。それぞれ各系統、便毎の利用客の状況(利用時間、目的地等)を再度分析する必要あり。区間限定割引回数券収入が前年を下回っているため、この点販促方法についても検討する。
対馬交通㈱ 縦貫線	対馬病院～空港・仁位～国際ターミナルの運行	利用の多い韓国人旅行者に対し、ハンゲル表記の時刻表を作成し、利用の多い温泉、観光地等へのアクセス方法を記入することにより利用増に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 当該系統の平均乗車密度3.1人以上の目標に対し、実績3.3人。達成率106.4%となる。	1日フリーパス券の販売実績が好調で、特に外国人観光客のほとんどが利用される当該系統は利用者も多い。現行大型2便、中型3便での運行であるが、実際着席できずに2時間超を車内でという状況も出てきている。島内住民の利用者は高齢の方が多い為、この点については苦情も発生しているため、何かしらの対応を検討しなければならない。
JR九州バス㈱ 嬉野線	彼杵～嬉野温泉～武雄市役所前～武雄温泉南口～ゆめタウン系統の運行。	運行便の乗車状況データを参考に、車両運用の効率化も踏まえたダイヤを検討した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標輸送人員672人増に対し、7,701人の利用増となった。目標収支率48.2%以上に対し、経常収益が474,861円増加したが、収支率が46.6%で目標には未達成であった。	利用促進の広報活動を継続して行く予定。今後は、将来の新幹線開通を考えた輸送体系と観光等の交通網としても市町村と一体となって検討していく。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果			地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	
熊本県バス対策協議会	熊本バス(株) 九州産交バス(株) 産交バス(株) 熊本電気鉄道(株) 西鉄バス大牟田(株) 南国交通(株)	36系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 36系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 24系統 B評価: 12系統 C評価: 0系統 【参考: 前年度】 A評価: 19系統 B評価: 17系統 C評価: 0系統	別添一次評価のとおり ・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。 ・現在の評価は目標値を上回った場合はA、下回った場合はBとなっており、A、B、C三段階での評価がなされていません。宮崎県バス対策協議会の評価手法(目標値の100%以上はA、目標値の80%以上100%未満はB、目標値の80%未満はC)等も参考とし、次回以降A、B、C三段階での評価を行うよう検討してください。 ・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。 ・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。	評価指標 【一日当たり 輸送人員】

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)

提出日

平成31年1月24日

協議会名: 熊本県バス対策協議会

協議会開催日(書面決議日)

平成31年1月22日

評価対象事業名: 平成30年度地域間幹線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)
熊本バス(株)	1 直行線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標37.8人/日に対して39.9人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	2 砥用線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標17.1人/日に対して18.0人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	3 辺場・甲佐線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標30.0人/日に対して33.1人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	4 辺場線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標15.6人/日に対して17.9人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。

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)
熊本バス(株)	5 御船・甲佐線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標34.7人/日に対して36.6人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	6 健軍・砥用線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標24.1人/日に対して28.1人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	7 健軍線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標48.5人/日に対して48.5人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	8 健軍・イオン線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標41.0人/日に対して53.5人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	9 宇土線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標17.1人/日に対して16.4人/日であった。目標を下回った原因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。

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)
熊本バス(株)	10 松橋線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標21.1人/日に対して16.1人/日であった。目標を下回った原因として、通学及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	11 画図線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標19.6人/日に対して18.1人/日であった。目標を下回った原因として、通勤及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	12 乙女線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標26.2人/日に対して21.0人/日であった。目標を下回った原因として、通勤及び買い物目的の利用者が想定より少なかったことが考えられる。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携し、震災による迂回運行の終了に合わせた効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	13 中病・イオン線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標68.3人/日に対して100.5人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物・通院への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	14 江津・イオン線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標93.2人/日に対して104.3人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。

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)
熊本バス(株)	15 セイラ・イオン線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標35.2人/日に対して38.7人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
熊本バス(株)	16 城南・志導寺線	現状に即した運行ダイヤ作成のため、沿線の状況把握に努め、運行時刻変更を行い利便性向上に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標16.7人/日に対して20.5人/日であった。	H30.10ダイヤ改正後の利用状況のデータ等を基に、関係自治体と連携して効率的な運行ダイヤへの見直しを行い、通勤・通学・買物への利便性向上を図る。
九州産交バス(株)	1 川尻バイパス経由センター松橋線	南部地区の再編を実施済であるため、大きな改正は実施していない。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標23.0人/日に対して27.4人/日であった。	再編を実施済であるため大きな改正は実施しない。
産交バス(株)	1 健軍・東無田経由 熊本・御船線	利用実態に即したダイヤ・系統の検討を行った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標16.0人/日に対して18.0人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	2 江田経由 熊本・南関線	H30.4.1利用実態に即したダイヤ設定を実施し利便向上を図った。また、停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標15.3人/日に対して15.9人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)

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)
産交バス(株)	3 河内経由 熊本・玉名線	利用実態に即したダイヤ・系統の検討を行った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標27.4人/日に対して30.3人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	4 河内・伊倉バイパス経由 熊本・玉名線	利用実態に即したダイヤ・系統の検討を行った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標17.6人/日に対して18.3人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	5 植木・大倉経由 熊本・玉名線	H30.4.1利用実態に即したダイヤ設定を実施し利便向上を図った。また、停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標32.7人/日に対して33.9人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	6 菊池経由 山鹿・大津線	H29.10.1通学・通勤等の利用実態に即したダイヤ設定を実施し利便向上を図った。また、停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標30.6人/日に対して29.5人/日であった。下回った原因として、高校生による通学目的での利用が減少したことが考えられる。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	7 手野・二江経由 本渡・富岡線	H30.4.1他幹線バスとの乗り継ぎを目的にダイヤ改正を実施し利便向上を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標28.4人/日に対して26.9人/日であった。下回った原因として、天草市街地への通学目的での利用が減少したことが考えられるが、前年度の実績は維持している。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)

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)
産交バス(株)	8 労働庁舎経由 本渡・鬼池線	企画乗車券(1dayパス)を活用した利用促進を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標16.8人/日に対して14.7人/日であった。下回った原因として、通院・天草市街地への買物目的での利用が減少したことが考えられる。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	9 一町田中央・久玉経由 本渡・牛深線	企画乗車券(1dayパス)を活用した利用促進を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標17.8人/日に対して17.8人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	10 桜山経由 玉名市役所・荒尾線	荒尾市公共交通網計画に沿い、各路線の利用実態を把握し、今後の利便向上に向けた検討を行った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標30.9人/日に対して33.5人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	11 堅志田経由 松橋・砥用線	H30.4.1JRRとの乗り継ぎを目的にダイヤ改正を実施し利便向上を図った。地域のコミュニティバスとの結節及び、施設乗入を考慮したダイヤ改正実施に向け検討を行った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標19.5人/日に対して20.7人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	12 宮原経由 松橋・八代線	H29.10.1八代地域の路線再編を行い、路線バスへの需要の集約化、ゆめタウン八代への乗入により利便向上を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標15.4人/日に対して14.2人/日であった。下回った原因として、一部区間における運賃体系の変更により、一人平均支払額が減少したことが考えられる(キロ当たり輸送人員は増加している)。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施拡大(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)

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)
産交バス(株)	13 テクノ団地経由 熊本・高森線	H29.10.1利用実態に即したダイヤ設定(増便)を実施し利便向上を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標28.8人/日に対して40.1人/日であった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
産交バス(株)	14 鏡・種山経由 八代・八農分校線	H29.10.1八代地域の路線再編を行い、路線バスへの需要の集約化、八農分校方面から八代市役所への延伸により利便向上を図った。また停留所環境整備として、年2回の点検整備を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標24.3人/日に対して6.0人/日であった。下回った原因として、計画策定において、過去の実績がなかったため、目標値を経常費用の11/20にて設定しており、実績との乖離となった。	生活交通のみの利用ではなく、観光・健康増進を目的とした利用を推進するための諸活動の実施(学校や地域コミュニティでの乗り方教室、PR活動)
熊本電気鉄道(株)	1 256北バイパス線	路線の運行実態を調査し、ダイヤ設定の見直しを行い利便性の向上に努めると共に、沿線高校への定期券等での通学利用促進案内を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標値23.8人/日に対して22.9人/日であった。目標を下回った要因として通学利用者の減少が考えられる。	事業者及び関係市町村が連携し、地域住民に対し利用促進の継続に努める。また、運行実態を分析し運行遅延の縮小に向けたダイヤ改正の実施。
熊本電気鉄道(株)	2 341新地団地線(下群)	路線の運行実態を調査し、ダイヤ設定の見直しを行い利便性の向上に努めると共に、沿線高校・大学への定期券等での通学利用促進案内を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標値29.5人/日に対して41.0人/日であった。	事業者及び関係市町村が連携し、地域住民に対し利用促進の継続に努める。また、運行実態を分析し運行遅延の縮小に向けたダイヤ改正の実施。
西鉄バス大牟田(株)	1 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	事業評価結果を踏まえ、以下の取り組みを行うようにした。 ①市報(大牟田市)やポスティング(大牟田市・事業者)により行き届いた利用促進を実施。 ②利用実態を把握するため、乗込み調査を実施(大牟田市・事業者)。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標値18.9人/日に対して18.0人/日であった。同系統と接続していた上官線庄山～南関系統が平成30年1月1日に廃止となり、南関町地区利用者の他路線・他モードへの振替があったため、目標を達成できなかった。	目標達成に向け、今後、公共交通マップや時刻表の配布、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し、市報やHP、沿線地域に絞ったチラシ配布などにより利用促進を図る。

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)
西鉄バス大牟田(株)	2 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・新大牟田駅～南関	事業評価結果を踏まえ、以下の取り組みを行うようにした。 ①乗り継ぎ拠点である新大牟田駅にてチラシを配布(大牟田市・事業者)。 ②吉野線沿線にある団地等へポスティングを実施(事業者)。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 目標値47.9人/日に対して53.4人/日であった。	各種取り組みにより目標人員は達成された。引き続き収支が改善されるように、利用促進等に関する検討を行い、他の系統で効果が見込まれる取組について導入を図る。
南国交通(株)	1 水俣線 (佐潟口・水俣車庫線)	路線再編を実施し運行の効率化を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 目標26.5人/日に対して25.7人/日であった。少子高齢化に伴う沿線人口の減少が主な要因と考えられる。	現在の運行を継続しつつ、事業者及び関係市と連携しながら状況把握に努める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
大分県地域間生活交通確保維持協議会	大分バス(株) 大野竹田バス(株) 臼津交通(株) 大分交通(株) 大交北部バス(株)	19系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 19系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	【参考:前年度】 A評価: 2系統 B評価: 13系統 C評価: 5系統	別添一次評価のとおり	<p>・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。</p> <p>・県内を6圏域に分け、県が主導して順次地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定に取り組みされており、既に3つの圏(北部圏・豊肥圏・南部圏)において地域公共交通再編実施計画を策定し国の認定を受けるなど、地域公共交通の確保維持のための施策を着実に進められていることを高く評価します。</p> <p>・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。</p> <p>・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【輸送人員】 【運送収入】

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)

平成31年1月21日

協議会名:大分県地域間生活交通確保維持協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る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)
大分バス(株) 臼杵線	金池ターミナル ～大道小学校前 ～臼杵港	「大分県地域公共交通網形成計画策定調査事業」の調査結果に基づき、「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」を策定し、運行効率の改善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適切に実施された。 (台風の影響で計4.0回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日1,928.0 土日祝等842.0 【実績:実績運行回数】 平日1,928.0 土日祝等842.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用者数の減少に歯止めがかからないことから輸送人員、運送収入が目標値を下回る結果となった。) ・輸送人員 【目標】130,000人 【実績】109,704人 (達成度84.3%) ・運送収入 【目標】31,089,000円 【実績】26,614,057円 (達成度85.6%)	28年度策定した大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画、再編実施計画の進捗管理を適切に行い、バス事業者、市町村等と連携し、バスの利用促進に取り組む。
大分バス(株) 伯大線(急行)	金池ターミナル ～大道小学校前 ～佐伯駅 H25～H27 車両購入1台/年 H30 車両購入2台/年	「大分県地域公共交通網形成計画策定調査事業」の調査結果に基づき、「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」を策定し、運行効率の改善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適切に実施された。 (台風等の影響で計9.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日2,651.0 土日祝等1,108.5 【実績:実績運行回数】 平日2,655.0 土日祝等1,108.5	B 目標を一部達成できなかった。(運送収入は目標を達成したが、輸送人員が目標値を下回った。) ・輸送人員 【目標】170,000人 【実績】163,476人 (達成度96.1%) ・運送収入 【目標】68,796,000円 【実績】75,375,756円 (達成度109.5%)	昨年度策定した大分県南部圏地域公共交通網形成計画、今年度策定した再編実施計画の進捗管理を適切に行い、バス事業者、市町村等と連携し、バスの利用促進に取り組む。

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)
大分バス(株) 蒲戸線	大手前 ～長田 ～大浜入口	「大分県地域間幹線バス系統 実態調査事業」の調査結果に 基づき、運行ルートやダイヤの 見直し、利用状況に応じた増便 や減便、系統の分割や統合等 について検討した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適 切に実施された。 (台風等の影響で計2.5回の 運休があったが、ほぼ計画 どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日2,048.5 土日祝等482.5 【実績:実績運行回数】 平日2,169.0 土日祝等482.5	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用者数の 減少に歯止めがかからない ことから輸送人員、運送収 入が目標値を下回る結果と なった。) ・輸送人員 【目標】 63,921人 【実績】 42,222人 (達成度66.0%) ・運送収入 【目標】 14,534,839円 【実績】 11,561,446円 (達成度79.5%)	昨年度策定した大分県南部圏 地域公共交通網形成計画、今 年度策定した再編実施計画の 進捗管理を適切に行い、バス 事業者、市町村等と連携し、バ スの利用促進に取り組む。
大分バス(株) 今市線	県庁正門前 ～今市～上原 H28車両購入2台(今市・野津 原・今畑・わさだタウンに導入)	「大分県地域間幹線バス系統 実態調査事業」の調査結果に 基づき、運行ルートやダイヤの 見直し、利用状況に応じた増便 や減便、系統の分割や統合等 について検討した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適 切に実施された。 (台風の影響で0.5回の運休 があったが、ほぼ計画どお り運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日964.0 土日祝等393.5 【実績:実績運行回数】 平日964.0 土日祝等393.5	B 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用者数の 減少に歯止めがかからない ことから輸送人員、運送収 入が目標値を下回る結果と なった。) ・輸送人員 【目標】 80,228人 【実績】 70,108人 (達成度87.3%) ・運送収入 【目標】 15,289,555円 【実績】 15,104,465円 (達成度98.7%)	昨年度策定した大分県中部圏 地域公共交通網形成計画を踏 まえ、今年度実施中の大分県 中部圏再編実施計画策定調査 事業の調査結果に基づき、利 用者増や運行効率の改善等 を含めた具体的な路線の再編に ついて検討を進める。

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)
大分バス(株) 野津原線	県庁正門前 ～野津原～上原 H28車両購入2台(今市・野津原・今畑・わさだタウンに導入)	「大分県地域間幹線バス系統実態調査事業」の調査結果に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	A 事業は、計画どおり適切に実施された。 (台風等の影響で1.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日2,771.5 土日祝等828 【実績:実績運行回数】 平日2,771.5 土日祝等828	B 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用者数の減少に歯止めがかからないことから輸送人員、運送収入が目標値を下回る結果となった。) ・輸送人員 【目標】 131,041人 【実績】 125,760人 (達成度95.9%) ・運送収入 【目標】 24,276,772円 【実績】 24,046,560円 (達成度99.0%)	昨年度策定した大分県中部圏地域公共交通網形成計画を踏まえ、今年度実施中の大分県中部圏再編実施計画策定調査事業の調査結果に基づき、利用者増や運行効率の改善等を含めた具体的な路線の再編について検討を進める。
大分バス(株) 今畑線	県庁正門前 ～野津原～今畑 H28車両購入2台(今市・野津原・今畑・わさだタウンに導入)	「大分県地域間幹線バス系統実態調査事業」の調査結果に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適切に実施された。 (台風等の影響で計1.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日843.5 土日祝等307.5 【実績:実績運行回数】 平日843.5 土日祝等307.5	A 目標を達成できた。 ・輸送人員 【目標】 46,360人 【実績】 50,719人 (達成度109.4%) ・運送収入 【目標】 10,104,258円 【実績】 10,331,590円 (達成度102.2%)	昨年度策定した大分県中部圏地域公共交通網形成計画を踏まえ、今年度実施中の大分県中部圏再編実施計画策定調査事業の調査結果に基づき、利用者増や運行効率の改善等を含めた具体的な路線の再編について検討を進める。

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)
大分バス(株) 佐賀関線	本社前 ～鶴崎～佐賀関 H24 車両購入2台/年 H25～H27 車両購入1台/年 H30 車両購入2台/年	「大分県地域間幹線バスシステム実態調査事業」の調査結果に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	事業は、ほぼ計画どおりに適切に実施された。 (台風の影響で6.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) A 【目標:計画運行回数】 平日4,820.0 土日祝等1,654.0 【実績:実績運行回数】 平日4,820.0 土日祝等1,654.0	目標を一部達成できなかった。(輸送人員は目標を達成したが、運送収入が目標値を下回った。) B 【目標】 430,397人 【実績】 454,073人 (達成度105.5%) ・運送収入 【目標】 102,618,539円 【実績】 98,368,187円 (達成度95.8%)	昨年度策定した大分県中部圏地域公共交通網形成計画を踏まえ、今年度実施中の大分県中部圏再編実施計画策定調査事業の調査結果に基づき、利用者増や運行効率の改善等を含めた具体的な路線の再編について検討を進める。
大分バス(株) 野津原 (わさだタウン)線	県庁正門前 ～トキハわさだタウン ～上原 H28車両購入2台(今市・野津原・今畑・わさだタウンに導入)	「大分県地域間幹線バスシステム実態調査事業」の調査結果に基づき、運行ルートやダイヤの見直し、利用状況に応じた増便や減便、系統の分割や統合等について検討した。	事業は、計画どおり適切に実施された。 (台風の影響で3.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) A 【目標:計画運行回数】 平日964.0 土日祝等495.0 【実績:実績運行回数】 平日964.0 土日祝等495	目標を達成できた。 ・輸送人員 【目標】 53,096人 【実績】 67,433人 (達成度127.0%) ・運送収入 【目標】 9,827,810円 【実績】 12,451,295円 (達成度126.6%)	昨年度策定した大分県中部圏地域公共交通網形成計画を踏まえ、今年度実施中の大分県中部圏再編実施計画策定調査事業の調査結果に基づき、利用者増や運行効率の改善等を含めた具体的な路線の再編について検討を進める。

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)
大分バス(株) 竹田線①	金池ターミナル ～大道小学校 ～道の駅おおの	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県豊肥圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県豊肥圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (台風の影響で1.0回の 運休があったが、ほぼ計 画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日723.0 土日祝等369.0 【実績:実績運行回数】 平日723.0 土日祝等369.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となっ た。) ・輸送人員 【目標】 55,000人 【実績】 47,535人 (達成度86.4%) ・運送収入 【目標】 15,158,000円 【実績】 11,903,237円 (達成度78.5%)	28年度策定した大分県豊肥 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。
大分バス(株) 大野竹田バス(株) 竹田線②	道の駅おおの ～宮林署前 ～扇森稻荷神社	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県豊肥圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県豊肥圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (台風の影響で2.0回の 運休があったが、ほぼ計 画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日1,325.5 土日祝等254.0 【実績:実績運行回数】 平日1,325.5 土日祝等252.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となっ た。) ・輸送人員 【目標】 55,000人 【実績】 47,535人 (達成度86.4%) ・運送収入 【目標】 15,158,000円 【実績】 11,903,237円 (達成度78.5%)	28年度策定した大分県豊肥 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。

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)
大野竹田バス(株) 長湯線	扇森稻荷神社 ～久住 ～直入支所	「大分県地域公共交通網形成計画策定調査事業」の調査結果に基づき、「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」を策定し、運行効率の改善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適切に実施された。(台風の影響で計7.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日2,327.5 土日祝等833.0 【実績:実績運行回数】 平日2,318 土日祝等835	C 目標を達成できなかった。(長期的なバス利用者数の減少に歯止めがかからないことから輸送人員、運送収入が目標値を下回る結果となった。) ・輸送人員 【目標】 32,000人 【実績】 19,274人 (達成度60.2%) ・運送収入 【目標】 15,789,000円 【実績】 12,055,520円 (達成度76.3%)	28年度策定した大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画、再編実施計画の進捗管理を適切に行い、バス事業者、市町村等と連携し、バスの利用促進に取り組む。
大野竹田バス(株) 臼津交通(株) 臼三線 (共同運行)	臼杵港 ～臼杵石仏 ～大野竹田バス本社	「大分県地域公共交通網形成計画策定調査事業」の調査結果に基づき、「大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」を策定し、運行効率の改善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり適切に実施された。(台風等の影響で計8.5回の運休があったが、ほぼ計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日1,715.0 土日祝等714.0 【実績:実績運行回数】 平日1,708.0 土日祝等712.5	C 目標を達成できなかった。(長期的なバス利用者数の減少に歯止めがかからないことから輸送人員、運送収入が目標値を下回る結果となった。) ・輸送人員 【目標】 40,300人 【実績】 29,793人 (達成度73.9%) ・運送収入 【目標】 15,401,000円 【実績】 13,715,615円 (達成度89.0%)	28年度策定した大分県豊肥圏地域公共交通網形成計画、再編実施計画の進捗管理を適切に行い、バス事業者、市町村等と連携し、バスの利用促進に取り組む。特に輸送人員の主力となっている通学生の利用促進に努める。

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)
大分交通(株) 国大線	大分駅前 ～田深～国東 H22～ 車両購入1台/年	「大分県地域間幹線バス 系統実態調査事業」の調査 結果に基づき、運行ルート やダイヤの見直し、利用状 況に応じた増便や減便、系 統の分割や統合等について 検討した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (台風等の影響で計6.0 回の運休があったが、ほ ぼ計画どおり運行され た。) 【目標:計画運行回数】 平日2,530.0 土日祝等1,172.0 【実績:実績運行回数】 平日2,530.0 土日祝等1,166.0	B 目標を一部達成できな かった。(運送収入は目 標を達成したが、輸送人 員が目標値を下回っ た。) ・輸送人員 【目標】 240,705人 【実績】 239,606人 (達成度99.5%) ・運送収入 【目標】 58,853,989円 【実績】 64,680,059円 (達成度109.8%)	昨年度策定した大分県中部 圏地域公共交通網形成計 画を踏まえ、今年度実施中 の大分県中部圏再編実施 計画策定調査事業の調査 結果に基づき、利用者増や 運行効率の改善等を含めた 具体的な路線の再編につい て検討を進める。
大交北部バス(株) 中日線①	中津駅前 ～新万田、旬菜館 ～守実温泉 H22車両購入1台	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部 圏地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (積雪や台風、年始削減 等の影響で計48.5回の 運休があったが、ほぼ計 画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日2,048.5 土日祝等735.0 【実績:実績運行回数】 平日2,015.0 土日祝等720.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となっ た。) ・輸送人員 【目標】 95,000人 【実績】 74,050人 (達成度77.9%) ・運送収入 【目標】 39,155,000円 【実績】 27,499,564円 (達成度70.2%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。

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)
大交北部バス(株) 中日線②	中津駅前 ～新万田 ～耶馬溪(旬菜館) H22車両購入1台	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (積雪や台風等の影響で 計39.5回の運休があつた が、ほぼ計画どおり運行 された。) 【目標:計画運行回数】 平日1,325.5 土日祝等496.0 【実績:実績運行回数】 平日1,300.0 土日祝等482.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となつ た。) ・輸送人員 【目標】 95,000人 【実績】 74,050人 (達成度77.9%) ・運送収入 【目標】 39,155,000円 【実績】 27,499,564円 (達成度70.2%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。
大交北部バス(株) 中日線③	耶馬溪(旬菜館) ～医療センター前 ～日田 H22車両購入1台	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (積雪や台風等の影響で 計37.0回の運休があつた が、ほぼ計画どおり運行 された。) 【目標:計画運行回数】 平日1,205.0 土日祝等496.0 【実績:実績運行回数】 平日1,182.0 土日祝等482.0	C 目標を達成できなかった。 (長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となつ た。) ・輸送人員 【目標】 95,000人 【実績】 74,050人 (達成度77.9%) ・運送収入 【目標】 39,155,000円 【実績】 27,499,564円 (達成度70.2%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。

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)
大交北部バス(株) 中安線	安心院 ～下田の口 ～中津駅前	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業はほぼ計画どおり 適切に実施された。 (積雪や台風の影響で計 5.0回の運休があったが、 ほぼ計画どおり運行され た。) 【目標:計画運行回数】 平日1,687.0、 土日祝等610.0 【実績:実績運行回数】 平日1,687.0 土日祝等605.0	B 目標を達成できなかつ た。(長期的なバス利用 者数の減少に歯止めが かからないことから輸送 人員、運送収入が目標 値を下回る結果となつ た。) ・輸送人員 【目標】 54,000人 【実績】 52,992人 (達成度98.1%) ・運送収入 【目標】 19,828,000円 【実績】 17,786,731円 (達成度89.7%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。
大交北部バス(株) 国道中高線	豊後高田 ～宇佐駅前 ～四日市	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業はほぼ計画どおり 適切に実施された。 (台風の影響で計5.0回 の運休があったが、ほぼ 計画どおり運行された。) 【目標:計画運行回数】 平日3,012.5 土日祝等966.0 【実績:実績運行回数】 平日3,012.5 土日祝等961.0	A 目標を達成した。 ・輸送人員 【目標】 35,000人 【実績】 38,962人 (達成度111.3%) ・運送収入 【目標】 8,628,000円 【実績】 8,665,351円 (達成度100.4%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。

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)
大交北部バス(株) 伊美線	宇佐駅前 ～竹田津港～伊美	「大分県地域公共交通網 形成計画策定調査事業」の 調査結果に基づき、「大分 県北部圏地域公共交通網 形成計画」、「大分県北部圏 地域公共交通再編実施計 画」を策定し、運行効率の改 善等を実施した。	A 事業は、ほぼ計画どおり 適切に実施された。 (台風等の影響で計4.0 回の運休があったが、ほ ぼ計画どおり運行され た。) 【目標:計画運行回数】 平日2,169.0 土日祝等744.0 【実績:実績運行回数】 平日2,169.0 土日祝等740.0	B 目標を一部達成できな かった。(輸送人員は目 標を達成したが、運送収 入が目標値を下回っ た。) ・輸送人員 【目標】 38,500人 【実績】 39,692人 (達成度103.0%) ・運送収入 【目標】 17,170,000円 【実績】 17,005,662円 (達成度99.0%)	28年度策定した大分県北部 圏地域公共交通網形成計 画、再編実施計画の進捗管 理を適切に行い、バス事業 者、市町村等と連携し、バス の利用促進に取り組む。
(本協議会における評価基準) ●計画に対して ・A…計画どおり、あるいはほぼ計画どおりに運行された。 ・B…計画に対してほぼ90%以上は運行された。 ・C…計画に対してほぼ90%以下の運行にとどまった。または、系統廃止となった。 ●目標・効果に対して ・A…いずれの目標も達成した。 ・B…いずれかの目標を達成した。または、いずれの目標も達成していないが、いず れも目標に対しておよそ20%程度減のレベルまでは達成している。 ・C…いずれの目標も達成しておらず、目標に対しておよそ20%程度減のレベルま でも達成していない。		運行計画については、全 19系統とも、ほぼ計画ど おり運行されており、事 業は適切に実施された。	●輸送人員及び運送収入:前年度実績値に沿線人口の直 近3力年の平均増減率を乗じた値を維持する。 (※再編特例対象の系統については、再編実施計画に 記載されている目標値を使用。また、系統の再編にあ たり、従前の補助対象系統を複数系統に分割した場合に ついては、分割したそれぞれの系統の実績値の合計を再編 実施計画に記載された目標値と比較する) 多くの系統が重複運行する大分市内中心部区間を通る 路線については、それらの利用状況から各系統の輸送人 員が増減するものと推測される。 また、28年度、再編実施計画の認定を受けた北部圏及 び豊肥圏を運行する系統については、そのほとんどが輸 送人員、運送収入ともに目標値を下回っているものの、再 編前の実績と比較し、輸送人員、運送収入が増加した系 統も見られた。 ●車両導入系統:輸送量の前年度実績値に沿線人口の 直近3力年の平均増減率を乗じた値を維持する。 ・大分バス(株)2両 佐賀関線 【輸送人員】目標 430,397人(実績105.5%) 【運送収入】目標 102,618,539(実績95.8%) ～評価B ・大分交通(株)1両 国大線 上表と同じ ～評価B		

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
宮崎県バス対策協議会	宮崎交通(株) 鹿児島交通(株)	32系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 32系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 16系統 B評価: 16系統 C評価: 0系統 【参考: 前年度】 A評価: 18系統 B評価: 13系統 C評価: 1系統	別添一次評価のとおり	<ul style="list-style-type: none"> ・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。 ・県において事業者等が新取り組み利用促進を対象とする補助制度を創設し、事業者等の生産性向上の取り組みを後押ししていることを評価します。 ・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。 ・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。 	評価指標 【1,000Kmあたり人員】

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)

平成31年1月24日

協議会名: 宮崎県バス対策協議会
 評価対象事業名: 地域間幹線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)			
				評価	1000kmあたり人員(人)						
					目標	実績	達成率		理由		
宮崎交通(株)	1 延岡駅～原町～東細島～宮ノ上	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画における路線バス塚原線及び神門線のダイヤ改正にあわせて、当該路線のダイヤ改正を実施し、乗継利便性の向上を図った。また、JR日向市駅においてもJR九州の時刻にあわせたダイヤ改正を行い、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	372	370	99.5%	おおむね目標通りの結果となった。	1000kmあたり人員は目標に若干届かない結果となった。輸送量が15.0ギリギリの状態であったが、今年度で下回る結果となってしまう。経路や便数、経路の近似する別の地域間幹線との統合などの見直しを行う等、関係自治体との緊密な連携のもと、今後の路線のあり方について協議を継続する。 31年度生産性向上の取組として当該路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車券のPRを行う。
宮崎交通(株)	2 宮交シティ～高鍋駅～高鍋	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	「高鍋～持田団地～道の駅つの線(申請番号3)」の施策にあわせて宮崎市からの需要を取り込むため、都農線の告知を宮崎～高鍋線で行い、同路線の輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	675	690	102.2%	おおむね目標通りの結果となった。	引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として「高鍋～持田団地～道の駅つの線(申請番号3)」の施策にあわせて宮崎市からの需要を取り込むため、都農線の告知を宮崎～高鍋線で行い、結果同路線の輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	3 高鍋～持田団地～道の駅つの	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	人口密集地域において当該路線沿線地域の観光・特産品をラッピング車により告知することで輸送量増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	173	176	101.7%	おおむね目標通りの結果となった。	引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として幼稚園や小学校の校外学習等に当該路線を活用し将来のバス利用につなげる。

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)			
					評価	1000kmあたり人員(人)						
						目標	実績	達成率		理由		
宮崎交通(株)	4	宮交シティ～高鍋～木城温泉館湯らら	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	当該路線利用者へ木城温泉湯ららで利用可能な特典の付与を検討し、更に利用促進策をチラシ等で告知することで輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	655	616	94.0%	現金及び通学利用者の減少	現金及び乗車券利用者が若干減少しているのに加え、当該路線の利用者の中で大きな割合は占めていないものの、通学定期の利用者も減少している。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、沿線の日向新富駅及び温泉施設への乗り入れを行い、利便性を高め輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	5	宮交シティ～光陽台	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入2台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台	ナイトバス(23時以降発のバス)の運行時間短縮を検討し、利便性を向上させることで輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	970	997	102.8%	おおむね目標通りの結果となった。	ICカードの一般客利用・定期券利用どちらも増加。引き続き事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、ナイトバス(23時以降発のバス)の運行時間短縮の効果を検証し、更なる利便性向上により輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	6	延岡駅～青雲橋・日之影町立病院～高千穂	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台	客貨混載の継続と、コミュニティバスでの当該路線告知による地元需要の取り込みや、車内での高千穂観光マップ配布による観光需要確保を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	182	164	90.1%	通学生の減少の影響が大きい。	延岡～高千穂間は特に通学定期利用の減少が大きく、目標達成できなかった。引き続き事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の観光需要の取り込みのための分析をするため、バスロケーションシステムの実証実験を行う。
宮崎交通(株)	7	延岡駅～日之影駅～高千穂	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台	コミュニティバスでの当該路線告知による地元需要の取り込みや、車内での高千穂観光マップ配布による観光需要確保を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	144	133	92.4%	通学生の減少の影響が大きい。	延岡～高千穂間は特に通学定期利用の減少が大きく、目標達成できなかった。引き続き事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の観光需要の取り込みのための分析をするため、バスロケーションシステムの実証実験を行う。

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	8	宮交シティ～西佐土原～西都	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入2台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入4台	拠点施設である西都バスセンターでの西都市コミュニティバスとの接続を強化し輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	740	663	89.6%	通学生の減少の影響が大きい。	通学定期利用割合が比較的多い路線であるが、今年度は通学定期が減少したため、利用が落ち込んだ。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、小中学校の校外学習等に当該路線を滑油することで輸送量の増加を図る。
宮崎交通(株)	9	宮崎空港～福祉C～小林駅	左の系統の運行	小林市による高等学校通学費補助(定期購入費の月5,000円を超える額)実施により通学需要の取り込みを図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	402	405	100.7%	おおむね目標通りの結果となった。	引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、小林市による高等学校通学費補助(定期購入費の月5,000円を超える額)継続により通学需要の取り込みを図る。合わせて定期券購入促進のため、市内高等学校へのチラシ配布などを行う。
宮崎交通(株)	10	宮崎～宮崎空港～鶴戸神宮～飫肥	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入2台 H27車両導入4台 H28車両導入4台 H29車両導入4台 H30車両導入4台	コミュニティバスでの当該路線告知による地元需要の取り込みや、車内での日南観光マップ配布による観光需要確保を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	478	581	121.5%	インバウンドを含む観光利用者の増加	昨年度と比して特に現金・回数券利用者の伸びが大きいと、観光客やインバウンドの外国人の利用増と思われる。引き続き事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組としてコミュニティバスでの当該路線告知による地元需要の取り込みや、インバウンド向け観光マップ多言語化等による観光需要確保を図る。
宮崎交通(株)	11	宮交シティ～国富～綾	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	主な利用層である高校生を対象としたアンケート実施による意見集約・分析を実施するとともに、綾町及び国富町内中学生を対象に、高校進学前の定期券説明会を実施することで通学需要の取り込みを図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	752	743	98.8%	おおむね目標通りの結果となった。	申請番号13の終点までは、申請11及び12の大半の経路が重複しており、それぞれの申請番号で利用者が入れ替わっている可能性もあり、目標にはやや届かなかった。しかし、減少傾向はやや緩やかになってきている。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、30年度実施のアンケート結果を踏まえたダイヤ改正の検討及び当該路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車券のPRを行う。

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	12	宮崎駅～一の鳥居～綾～酒泉の杜	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	主な利用層である高校生を対象としたアンケート実施による意見集約・分析を実施するとともに、綾町及び国富町内中学生を対象に、高校進学前の定期券説明会を実施することで通学需要の取り込みを図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	702	684	97.4%	おおむね目標通りの結果となった。	申請番号13の終点までは、申請11及び12の大半の経路が重複しており、それぞれの申請番号で利用者が入れ替わっている可能性もあり、目標にはやや届かなかった。しかし、減少傾向はやや緩やかになってきている。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、30年度実施のアンケート結果を踏まえたダイヤ改正の検討及び当該路線で使用可能な
宮崎交通(株)	13	宮交シティ～国富～保坂	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	主な利用層である高校生を対象としたアンケート実施による意見集約・分析を実施するとともに、綾町及び国富町内中学生を対象に、高校進学前の定期券説明会を実施することで通学需要の取り込みを図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	567	687	121.2%	通学及び高齢者利用の増により目標を達成した。	申請番号13の終点までは申請11及び12は大半の経路が重複するのでそれぞれの申請番号で利用者が入れ替わっている側面はあるが、目標は達成できた。事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、30年度実施のアンケート結果を踏まえたダイヤ改正の検討及び当該路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車券のPRを行う。
宮崎交通(株)	14	西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅	左の系統の運行	地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者を取り込むため、当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	283	292	103.2%	おおむね目標通りの結果となった。	特に宮崎空港から宮崎市内へのICカード一般客利用が増加。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者を取り込むため、継続して当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図る。 またパック料金(『市内宿泊施設の宿泊料金』、『航空運賃』)に『宮崎空港から西都城駅までのバス運賃』を含むことができないか調査を行う。

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	15	宮崎～花見～雀ヶ野	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	旧高岡町内支線交通との 連携強化(乗合タクシー にバス時刻表を設置な ど)、さらに市内競合路線 との運行時間調整(ダイ ヤ改正)による利便性の 向上により輸送量の増加 を図った。	A	事業は計画に位置付 けられたとおり、適切 に実施された。	A	328	331	100.9%	おおむね目標通 りの結果となっ た。	経路の一部が重複する他系統との間で ダイヤの調整を行ったこともあり、目標を 達成できた。引き続き、事業者や自治体等 の関係者が連携して、持続可能な地域公 共交通網の構築に向けて運行ルートや他 交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、平成31 年4月より、沿線小学校通学利用に合わ せたダイヤ改正の検討や、沿線の小中 学校に対して当該路線で使用可能な土日祝 ワンコイン乗車券のPRを行う。
宮崎交通(株)	16	宮崎～祇園台・穆佐～尾頭	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	、旧高岡町内支線交通との 連携強化(乗合タク シーにバス時刻表を設置 など)、さらに市内競合路線 との運行時間調整(ダイ ヤ改正)による利便性の 向上により輸送量の増加 を図った。	A	事業は計画に位置付 けられたとおり、適切 に実施された。	B	621	582	93.7%	現金・乗車券の利 用客が減少した。	通勤通学定期券利用は若干ではあるが 増加しているものの、現金・乗車券利用お よびSFが減少し未達成となった。引き続 き、事業者や自治体等の関係者が連携し て、持続可能な地域公共交通網の構築に 向け運行ルートや他交通網との接続等 の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、当該 路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車 券のPRを行う。
宮崎交通(株)	17	宮崎～祇園台・穆佐・高岡温泉～尾頭	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	旧高岡町内支線交通との 連携強化(乗合タクシー にバス時刻表を設置な ど)、さらに市内競合路線 との運行時間調整(ダイ ヤ改正)による利便性の 向上により輸送量の増加 を図った。	A	事業は計画に位置付 けられたとおり、適切 に実施された。	B	416	387	93.0%	現金・乗車券の利 用客が減少した。	ICカード分析では減少要因が見受けら れないこと、定期券利用者の割合が比 較的少ない路線であることから、現金・乗 車券で宮崎市中心部で乗降が完結する比 較的短区間の利用が減少したと推測でき る。引き続き、事業者や自治体等の関係 者が連携して、持続可能な地域公共交 通網の構築に向けて運行ルートや他交通 網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、当該 路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車 券のPRを行う。
宮崎交通(株)	18	宮崎～正手～七野	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	旧田野町内広報紙を活 用した路線バスPRの実 施により輸送量の増加を 図った。	A	事業は計画に位置付 けられたとおり、適切 に実施された。	A	723	739	102.2%	おおむね目標通 りの結果となっ た。	引き続き、事業者や自治体等の関係者 が連携して、持続可能な地域公共交 通網の構築に向けて運行ルートや他交通 網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、当該 路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車 券のPRを行う。

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	19	宮崎～正手～合又・田野総合運動公園	左の系統の運行 H25車両導入4台 H26車両導入1台 H27車両導入3台 H28車両導入3台 H29車両導入4台 H30車両導入3台	旧田野町内広報紙を活用した路線バスPRの実施により輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	731	740	101.2%	おおむね目標通りの結果となった。	利用者が増加した中でICカードの比率がわずかではあるが下がっており、現金または乗車券の利用数・利用割合が増加している。生産性向上の取組で引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、当該路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車券のPRを行う。
宮崎交通(株)	20	西都城～イオンモール～小林	左の系統の運行 H25車両導入1台 H26車両導入2台 H28車両導入1台 H30車両導入1台	小林駅に集約される交通網との連携強化のため当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	225	219	97.3%	おおむね目標通りの結果となった。	引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、本路線に接続されているコミュニティバス及び乗合タクシー(高崎地域乗合バス・乗合タクシー)の利便性向上に寄与する経路等の見直しを検討する。 また平成30年4月に開館した都城市中心市街地中核施設(図書館等)のパンフレット等に路線バスでのアクセス方法(運賃・時刻・乗継方法等)を掲載するなどして、当該施設と連携した利用促進を図る。
宮崎交通(株)	21	イオンモール都城～山田～熊野神社前	左の系統の運行 H25車両導入1台 H26車両導入2台 H28車両導入1台 H30車両導入1台	温泉施設と連携し、当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布することで、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	185	220	118.9%	高齢者利用の増加。	ダイヤ改正に伴い、他市街地競合路線から利用者が当該路線に移ったため利用が増加した。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、本路線に接続されている乗合タクシー(山田地区2系統(①熊野神社～救の尾、②田中～万ヶ塚～山田))の利便性向上に寄与する経路等の見直しを検討する。 また平成30年4月に開館した都城市中心市街地中核施設(図書館等)のパンフレット等に路線バスでのアクセス方法(運賃・時刻・乗継方法等)を掲載するなどして、当該施設と連携した利用促進を図る。

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)			
					評価	1000kmあたり人員(人)						
						目標	実績	達成率		理由		
宮崎交通(株)	22	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール都城・都城駅～川原谷	左の系統の運行 H25車両導入1台 H26車両導入2台 H28車両導入1台 H30車両導入1台	30年4月に沿線に移転した専門学校の通学需要を取り込むことで、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	255	237	92.9%	高齢者利用の減少が大きい。	主として高齢者利用の減少により、目標が達成できなかった。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、30年4月に沿線に移転した専門学校の通学需要を取り込むことで、輸送量の増加を図る。 また平成30年4月に開館した都城市中心市街地中核施設(図書館等)のパンフレット等に路線バスでのアクセス方法(運賃・時刻・乗継方法等)を掲載するなどして、当該施設と連携した利用促進を図る。
宮崎交通(株)	23	(特急)西都城～高速道・宮崎空港～宮崎駅	左の系統の運行	地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者を取り込むため、当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	323	334	103.4%	おおむね目標通りの結果となった。	特に宮崎空港から宮崎市内へ向かう一般客のICカード利用が増加。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、地域住民や観光目的及びビジネス目的利用者を取り込むため、継続して当該路線の沿線施設を記載した利用案内リーフレットを配布し、輸送量の増加を図る。 またパック料金(『市内宿泊施設の宿泊料金』、『航空運賃』)に『宮崎空港から西都城駅までのバス運賃』を含むことができないか調査を行う。
宮崎交通(株)	24	南延岡～浦城港～宮野浦	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台	ラッピングバスの運行によるPRとともに、沿線の飲食店と連携した路線のPR(ポスター、のぼり等)やスタンプラリーの実施により輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	316	289	91.5%	全ての客層で利用減少。	沿線地域の人口減少や高齢化等の影響により利用者の減少が特に大きく目標を達成できなかった。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 30年度生産性向上の取組として、ラッピングバスの運行によるPRとともに、沿線の飲食店と連携した路線のPR(ポスター、のぼり等)やスタンプラリーの実施により輸

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	25	イオンタウン日向～塚原	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画に基づき、長大路線である路線バス塚原線と神門線を道の駅とうごうで分割することにより、高齢者の乗車負担の軽減を図るとともに、ダイヤ見直しによるコミュニティバスとの接続強化により、利用者の利便性向上に努め、輸送量の増加を図った。加えて客	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	83	76	91.6%	全ての客層で利用減少。	沿線地域の人口減少や高齢化等の影響により利用者の減少が特に大きい。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、当該路線バスは一部温泉を経由しているため、沿線自治体で周知活動を徹底する。(場合によっては、路線バス利用者には温泉施設において特典を用意できないか調整を行う。)
宮崎交通(株)	26	イオンタウン日向～温泉～神門(浜子橋)	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台 平成30年度再編実施計画特例対象	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画に基づき、長大路線である路線バス塚原線と神門線を道の駅とうごうで分割することにより、高齢者の乗車負担の軽減を図るとともに、ダイヤ見直しによるコミュニティバスとの接続強化により、利用者の利便性向上に努め、輸送量の増加を図った。加えて客貨混載も継続した。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	102	144	141.2%	全ての客層で利用増加。	通学定期利用増や再編計画実施に伴う他路線からの乗り換え利用を取り込めたため人員増となった。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として当該路線バスは、一部、温泉を経由しているため、沿線自治体で周知活動を徹底する。(場合によっては、路線バス利用者には温泉施設において特典を用意できないか調整を行う。)
宮崎交通(株)	27	イオンタウン日向～ヶ丘・大福良団地～レーヨン	左の系統の運行 H27車両導入2台 H28車両導入1台 H29車両導入2台	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画における路線バス塚原線及び神門線のダイヤ改正にあわせて、当該路線のダイヤ改正を実施し、乗継利便性の向上を図った。また、JR日向市駅においてもJR九州の時刻にあわせたダイヤ改正を行い、輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	491	435	88.6%	全ての客層で利用減少。	特に延岡市内での定期券以外の乗降が大きく落ち込んだ。当該系統と経路が近似する別系統(申請番号1)の輸送量が15を下回ったため、経路や便数、経路の近似する別の地域間幹線との統合などの見直しを行う。関係自治体との緊密な連携のもと、今後の路線のあり方について協議を継続する。 31年度生産性向上の取組として当該路線で使用可能な土日祝ワンコイン乗車券のPRを行う。

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)		
						評価	1000kmあたり人員(人)					
							目標	実績	達成率		理由	
宮崎交通(株)	28	飫肥～油津～夫婦浦～幸島入口	左の系統の運行 H26車両導入1台 H27車両導入1台 H28車両導入1台 H30車両導入1台	コミュニティバスでの当該路線告知による地元需要の取り込みや、車内での日南・串間観光マップ配布による観光需要確保を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	223	249	111.7%	路線の集約に伴う千軒当り人員の増。	利用の少ない便を減便し、利用を集約したことで目標を達成した。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として沿線の道の駅へ観光客を取り込むため、イベント情報や観光マップ等を設置して連携強化を図るとともに、南郷・串間地域を中心に活動するDMOが開発する滞在型体験プログラムに公共交通利用での割引特典をつけるなどの連携を図る。 また、串間エコツーリズムと連携し、観光PRにあわせて交通手段である路線バスの利用促進を図るとともに、観光資源が豊富な地区の周遊マップを作成し、イベント情報とあわせて路線バス車内や市内外の施設に設置し、PRの強化や多言語化によるインバウンドの取り込みを図る。
宮崎交通(株)	29	西都～佐土原駅～佐土原高校	左の系統の運行 H26車両導入1台 H30車両導入1台	主な利用層である高校生を対象としたアンケート実施による意見集約・分析を実施するとともに、沿線高校への進学前定期券説明会を実施することによって通学需要の取り込みを図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	347	370	106.6%	通学利用の増加。	通学利用の増加により目標達成となった。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、前年度実施したアンケート結果を平成31年4月改正に反映するため、検討を行う。
宮崎交通(株)	30	小林～飯野・えびの市役所～京町	左の系統の運行 H25車両導入1台 H26車両導入2台 H28車両導入1台 H30車両導入1台	えびの市が実施する高齢者向け定期券購入費補助により高齢者需要の取り込みを図るとともに、「路線バスに親しむ日」の2日間、一定要件乗車の小中学生の運賃無料化によって広く路線バスをPRすることで輸送量の増加を図った。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	A	129	142	110.1%	通学利用の増加。	通学利用の増加により目標達成となった。引き続き、事業者や自治体等の関係者が連携して、持続可能な地域公共交通網の構築に向けて運行ルートや他交通網との接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、えびの市が実施する高齢者向け定期券購入費補助継続により高齢者需要の取り込みを図るとともに、「路線バスに親しむ日」の4日間、一定要件乗車の小中学生の運賃無料化によって広く路線バスをPRすることで輸送量の増加を図る。また、えびの市内への中国人留学生(120名程度)向けにバス利用啓発パンフレット作製することで

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)			
					評 価	1000kmあたり人員(人)				理由		
						目標	実績	達成率				
三州自動車(株) 鹿児島交通(株)	31	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	左の系統の運行	市町村との協議が整わず、生産性向上の取組は次年度への持越しとした。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	388	372	95.9%	高齢者利用の減少が大きい。	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。
三州自動車(株) 鹿児島交通(株)	32	志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	左の系統の運行	沿線市町村からの要望に併せ、一部経由地の見直しを行ったが、総合的な生産性向上の取組は、次年度への持越しとした。	A	事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	474	410	86.5%	高齢者利用の減少が大きい。	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年3月27日

九州運輸局

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

協議会名	①補助対象事業者等	②事業概要	協議会における事業評価結果				地方運輸局等における 二次評価結果	備考
			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	評価結果	
鹿児島県バス対策協議会	鹿児島交通(株) 種子島・屋久島交通(株) 南国交通(株) (株)しまバス JR九州バス(株) 宮崎交通(株)	77系統 ※詳細は別添一次評価のとおり	別添一次評価のとおり	A評価: 77系統 B評価: 0系統 C評価: 0系統	A評価: 51系統 B評価: 26系統 C評価: 0系統 【参考: 前年度】 A評価: 55系統 B評価: 27系統 C評価: 0系統	別添一次評価のとおり	<p>・生産性向上に関するWG等を地域毎に開催して、検討や意見交換を行い、関係市町村及び事業者が目標の達成に向け取り組みを行っていくことの共通認識が図られたことを評価します。引き続き、地域間幹線系統における生産性向上の取り組みの着実な実施を期待します。</p> <p>・学校・金融機関等の各種機関の統廃合が進んでいる地域においては、従前よりも人の移動が広域化しており、地域公共交通を広域的な視点で捉えることが重要となっています。各市町村の交通計画において地域間幹線系統についても検討・取り組みの対象となるよう、働きかけて行くことを期待します。</p> <p>・今後も県と市町村が連携を図り、事業者や住民と共に持続可能な効率的で利便性の高いネットワークが維持改善されることを期待します。</p>	評価指標 【平均乗車密度】 【輸送量】

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)

平成31年1月23日

協議会名: 鹿児島県バス対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	鹿児島～大坂～白川～加世田	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	5.0	15.3	15.0	沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。
鹿児島交通㈱	鹿児島～川辺～枕崎(特急)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.0	5.0	19.5	19.5		
鹿児島交通㈱	指宿～警察署前～今和泉～池田～唐船峽～開聞駅前		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.9	4.9	16.1	16.1		
鹿児島交通㈱	なのはな館～指宿～利永～唐船峽～開聞口～穎娃～大川～東大川		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	5.1	30.6	25.5	生産性向上の取組からの運行回数の削減を行ったため。	
鹿児島交通㈱	鹿児島～指宿～ホテル～山川棧橋(普通)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.3	5.3	34.9	34.9		
鹿児島交通㈱	加世田～薩南病院～大浦～野間池		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.7	4.8	15.9	30.2		
鹿児島交通㈱	加世田～白川～土卒～加世田(循環線)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.0	5.1	15.0	15.3		
鹿児島交通㈱	加世田～高倉～川辺～知覧		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.6	4.6	18.8	18.8		

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	加世田～舞敷野～川辺～知覧	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	4.9	27.3	21.0	生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。	
鹿児島交通㈱	知覧～霜出～垂水～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.0	5.1	19.0	19.3		
鹿児島交通㈱	鹿児島～中央駅前～新屋敷～川辺高前～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.2	5.1	35.8	35.1	沿線市町村の人口の減少および通学利用者が減少したため。	
鹿児島交通㈱	枕崎～坊～泊～久志～今岳		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.7	4.8	15.9	16.3		
鹿児島交通㈱	枕崎～坊～泊～清原～枕崎(循環線)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.5	4.5	19.3	19.3		
鹿児島交通㈱	伊集院高校～加世田～田ノ野～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.1	5.1	22.4	19.8	生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。	
鹿児島交通㈱	指宿いわさきホテル～指宿～道の駅喜入～知覧～武家屋敷入口		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.1	5.3	15.3	26.5		
鹿児島交通㈱	加世田～津貫～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.9	5.0	24.0	19.5	生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。	
鹿児島交通㈱	伊集院高校～伊作～加世田		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.9	4.9	25.9	23.5	生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。	

生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	伊集院～小野～伊作	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.5	4.5	16.2	16.2	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。	
鹿児島交通㈱	東大川～ウェルフェア九州病院～枕崎		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.5	4.6	25.2	20.7		生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。
鹿児島交通㈱	鹿児島～中央駅前～知覧～特攻観音入口		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.6	5.6	48.1	67.7		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅前～犬迫～伊集院		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.2	5.2	23.4	58.7		
鹿児島交通㈱	山川～港～役場～漁港～山川駅前～長崎鼻～開聞駅前		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.5	4.5	16.2	16.2		
鹿児島交通㈱	鹿児島～鹿児島中央駅～谷山駅前～伊作～加世田(急行)		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	5.6	5.5	68.8	67.6		沿線市町村の人口の減少および通学利用者が減少したため。
鹿児島交通㈱	潟山～指宿駅～いわさきホテル～山川駅～浜見ヶ水～長崎鼻～開聞駅前		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.8	4.9	30.7	29.4		生産性向上の取組から運行回数の削減を行ったため。
鹿児島交通㈱	知覧～永里～種子尾～青戸小前～只角		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.2	5.2	17.1	17.1		
鹿児島交通㈱	伊敷ニュータウン東～隼人駅・日当山・医療センター～重久車庫	生産性向上の取組を年度内に行う予定であったが、次年度への持越しとした。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	5.1	5.1	36.2	36.2		

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	伊敷ニュータウン東～自衛隊・国分 ～重久車庫	生産性向上の取組を年度内に行う 予定であったが、次年度への持越 しとした。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	5.1	5.1	57.6	57.1	台風等での運休により 運行回数が減少したため。	
鹿児島交通㈱	伊敷ニュータウン東～天文館・重富 ～始良ニュータウン車庫		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	5.1	5.1	37.2	36.7	台風等での運休により 運行回数が減少したため。	
鹿児島交通㈱	霧島いわさきホテル～嘉例川・牧園 アリーナ～鹿児島空港		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.2	3.3	25.2	26.0		
鹿児島交通㈱	国分駅～霧島神宮駅～霧島いわさ きホテル		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.6	3.6	33.4	33.4		
鹿児島交通㈱	錦江町～野田・串木野(特急)～川 内営業所		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.9	4.9	16.1	16.1		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～野田・島平～川内営業 所		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.2	4.3	30.2	30.9		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～川内営 業所		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.8	4.8	21.6	21.6		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～伊集院・島平～串木野		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.2	4.2	36.9	36.9		
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・常磐～岳		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.9	4.9	35.7	35.7		

生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	鹿児島駅～郡山・里岳～岳	生産性向上の取組を年度内に行う 予定であったが、次年度への持越 しとした。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	5.3	5.2	17.4	17.1	沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力をを行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。
鹿児島交通㈱	湯之元～江口蓬莱館～日置		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.1	3.1	16.4	16.4		
鹿児島交通㈱	串木野駅～本町～野下		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	2.8	2.8	19.6	19.3	台風等での運休により運行回数が減少したため。	
鹿児島交通㈱	川内営業所～市比野～入来鉄道記念館前		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.6	3.6	32.0	32.0		
鹿児島交通㈱	川内営業所～中郷・五社～宮之城車庫		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	4.1	4.0	56.5	55.2	沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。	
鹿児島交通㈱	霧島市役所～日当山・妙見～霧島いわさきホテル		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	2.9	2.9	21.1	21.1		
鹿児島交通㈱	川内営業所～済生会・草良～羽島車庫		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.5	3.5	20.3	20.3		
鹿児島交通㈱	重久車庫～見次・日当山・医療センター～重久車庫		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	2.0	2.1	25.4	26.6		

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱	加治木本町～野久美田・姫城温泉・ 医療センター～重久車庫	生産性向上の取組を年度内に行う 予定であったが、次年度への持越 しとした。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.3	3.3	19.8	19.8	生産性の向上の観点から、路線毎の運行 の合理化(運行回数の見直し、経路の再 編、みなし系統との統合、幹線系統から代 替系統への移行など)に取り組み運行費用 の削減を行うと同時に、市町村などとの協 力をを行いバス利用者の利用促進の観点か ら路線毎の利用に合わせた改善を行う。	
鹿児島交通㈱	川内営業所～市民病院・福祉セン ター・市比野～入来鉄道記念館		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	4.0	4.0	20.0	19.6		台風等での運休により 運行回数が減少したた め。
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	都城～岩川～野方～県民健康プラ ザ～鹿屋		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.9	4.0	21.8	22.4		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	岩川～尾野見～志布志駅		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.4	4.4	19.8	19.8		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿屋～高山～内之浦		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.9	4.0	17.9	18.4		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿屋～宮下～高山		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.2	3.3	17.2	17.8		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿屋～平原～吾平～高山		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.7	3.7	15.5	15.5		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿屋～大隅湖～百引		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	3.6	3.6	15.8	15.4		台風等での運休により 運行回数が減少したた め。
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿屋～大根占～根占港～根占		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	4.2	4.3	31.0	31.3		

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		
				評価	平均乗車密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	垂水～垂水港～鹿屋～志布志(普通)	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	3.9	4.0	35.1	36.0	生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力を行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う	
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	垂水港～垂水中央病院～桜島口～前崎～文学碑前～桜島港	生産性向上の取組を年度内に行う予定であったが、次年度への持越しとした。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	3.4	3.3	23.4	23.1		沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	桜島口～文学碑前～桜島港		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	2.8	2.9	27.7	29.0		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	垂水中央病院～垂水～垂水港～鹿屋～あすばる大崎～志布志	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.0	3.9	24.0	23.4		沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	鹿児島中央駅～加治木団地～牧之原	生産性向上の取組を年度内に行う予定であったが、次年度への持越しとした。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B	4.1	4.0	19.2	19.2		沿線市町村の人口の減少およびバス利用者の高齢化により利用者が減少したため。
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	志布志～岩川～牧之原～桜枝橋～旭通～国分駅～鹿児島空港	生産性向上の取組において、運行回数・経路・時刻などの見直しおよび系統統合などを実施。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.2	4.2	16.3	16.8		
鹿児島交通㈱ (三州自動車㈱譲受系統)	志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	生産性向上の取組を年度内に行う予定であったが、次年度への持越しとした。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.7	4.7	15.5	15.5		
種子島・屋久島交通㈱	永田～上屋久町役場～いわさきホテル		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	3.7	3.7	16.6	16.6		生産性の向上の観点から、路線毎の運行の合理化(運行回数の見直し、経路の再編、みなし系統との統合、幹線系統から代替系統への移行など)に取り組み運行費用の削減を行うと同時に、市町村などとの協力を行いバス利用者の利用促進の観点から路線毎の利用に合わせた改善を行う。
種子島・屋久島交通㈱	宮之浦港～安房港～いわさきホテル～栗生橋		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.7	4.7	18.8	18.8		
種子島・屋久島交通㈱	宮之浦港～安房～いわさきホテル～栗生橋		A 計画どおり事業は適切に実施された。	A	4.4	4.4	17.6	17.6		

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
南国交通㈱	鹿児島中央駅～重富～楠田	生産性向上に対する取組みで効果 が出たもの、結果の伴わないもの があった。今後も定時性確保に向 けたダイヤ改正を実施するととも に、停留所標識・時刻表の更新を 行い利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	6.7	6.3	26.1	22.6	ダイヤ改正が当初の計 画よりずれ込んだため。	次年度申請せず
南国交通㈱	佐潟口～出水～水俣車庫		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.1	3.1	24.4	25.7		自治体と連携し地域住民のニーズに合った 路線再編を実施し利用促進を図る。また、 停留所環境の整備を引き続き実施する。
南国交通㈱	隈之城車庫～西方駅前～阿久根新 港		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	4.2	4.1	55.0	50.8	生産性向上の取組から 運行回数の削減を行っ たため。	
南国交通㈱	大口～本城～栗野駅前		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	6.5	6.6	19.5	19.8		
南国交通㈱	大口～針持～宮之城		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	9.2	7.8	42.3	35.8	沿線人口の減により、利 用者数が減少したため。	
南国交通㈱	加治木港～下有川～溝辺十文字		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	5.2	5.0	18.7	18.0	ダイヤ改正が当初の計 画よりずれ込んだため。	
南国交通㈱	阿久根市役所～出水・宮之城～鹿 児島空港		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.7	3.7	44.0	44.4		

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		
				評価	平均乗車 密度		輸送量		理由	
					H29	今期	H29			今期
㈱しまバス	奥又～秋名～ビックⅡ H28年車両購入1台	概ね事業の目標は達せられた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	3.0	2.7	20.4	18.4	沿線人口の減により、利 用者数が減少したため。	運転手の確保が難しく、利用者が少ない枝葉路 線を今後は切り離し、他の交通機関に切り替え る施策を行政とともに検討していく。
㈱しまバス	与義又～赤木名～和野～空港～佐 仁	事業の目標は達せられた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.8	4.6	39.5	46.5		
㈱しまバス	与義又～根瀬部～今里	事業の目標は達せられた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.1	3.1	22.6	22.6		
㈱しまバス	ウエストコート～西仲間～古仁屋 (海の駅)	事業の目標は達せられた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	2.4	3.0	25.4	30.8		
㈱しまバス	名瀬～奄美パーク～空港	事業の目標は達せられた。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.7	5.4	51.0	80.2		
JR九州バス㈱	鹿児島駅～鹿児島中央～薩摩郡山 ～宮之城 H26年車両購入1台 H28年車両購入1台	毎年行っていたダイヤ改正をあえ て行わず、安定したダイヤが定着 してきた。また、地域イベントへの 参加等による利用促進にも取り組 んだ。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	B	6.5	6.1	46.1	45.1	乗車人員は増加したもの の、長距離の乗車人員の 割合が減少したため。	お客さまの利便性を考慮した系統と時刻の 見直しによる効率的な運行を目指し、収支 改善に努めていく。また、利用促進のPRを 行う等沿線自治体と連携してバスのご利用 を促す利用促進活動に取り組む。
JR九州バス㈱	鹿児島駅～川田・岩戸～薩摩郡 山 H26年車両購入1台 H28年車両購入1台		A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.9	4.8	24.5	42.2		
宮崎交通㈱	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモールミル 都城駅～川原谷	30年4月に沿線以上に移転する専門 学校の通学需要を取り込むこと で、輸送量の増加を図った。	A 計画どおり事業は適切に 実施された。	A	3.0	3.0	15.9	15.9	引き続き事業者や自治体等の関係者が 連携して、持続可能な地域公共交通網の 構築に向けて運行ルートや他交通網との 接続等の見直しを不断に行う。 31年度生産性向上の取組として、30年4 月に沿線以上に移転した専門学校の通学需 要を取り込むことで、輸送量の増加を図 る。 また平成30年4月に閉館した都城市中心 市街地中核施設(図書館等)のパンフレット 等に路線バスでのアクセス方法(運賃・時 刻・乗継方法等)を掲載するなどして、当該 施設と連携した利用促進を図る。	