

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

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	信南交通(株)	<p>【系統名】路線バス遠山郷線</p> <p>【運行区間】かぐらの湯～上町～飯田駅前</p>	<p>市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう 部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」運賃割引)を実施した。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	C	<p>目標である1運行あたりの乗車人数6.5人に対し、実績は5.9人で、目標達成率は91%となった。沿線住民の人口減少、特に少子化により通学に利用する高校生の減少の影響が大きい。</p>	<p>乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	遠山タクシー(有)	<p>【系統名】路線バス平岡線</p> <p>【運行区間】和田～名古屋～平岡</p>	<p>市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう 部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」運賃割引)を実施した。</p>	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	A	<p>目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は2.5人で、目標達成率は125%となった。</p>	<p>乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	信南交通(株)	<p>【系統名】路線バス阿島線循環線</p> <p>【運行区間】飯田病院前～イオン～飯田病院前</p>	<p>市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	<p>目標である1運行あたりの乗車人数11.3人に対し、実績は17.4人で、目標達成率は154%となった。</p>	<p>乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	信南交通(株)	<p>【系統名】路線バス阿島循環線(ほつ湯アップル経由)</p> <p>【運行区間】飯田病院前～ほつ湯アップル～飯田病院前</p>	<p>市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	<p>目標である1運行あたりの乗車人数7.6人に対し、実績は9.1人で、目標達成率は120%となった。</p>	<p>乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有)	<p>【系統名】市民バス千代線</p> <p>【運行区間】法全寺～市立病院～飯田駅前</p>	<p>市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。</p>	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	<p>目標である1運行あたりの乗車人数5.7人に対し、実績は5.9人で、目標達成率は104%となった。</p>	<p>乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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
			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
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有)	【系統名】 市民バス久堅線 【運行区間】 平栗車庫～市立病院～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標である1運行あたりの乗車人数3.9人に対し、実績は5.3人で、目標達成率は136%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有)	【系統名】 市民バス三穂線 【運行区間】 立石～市立病院～飯田駅前	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、バスの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。「公共交通の日」(運賃割引)を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標である1運行あたりの乗車人数6.0人に対し、実績は6.5人で、目標達成率は108%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有)	【系統名】 乗合タクシー竜東線(千代) 【運行区間】 千代、龍江、竜丘、松尾	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.2人に対し、実績は2.0人で、目標達成率は91%となった。利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有) (有)飯田タクシー	【系統名】 乗合タクシー 竜東線(久堅) 【運行区間】 上久堅、下久堅、松尾	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は1.9人で、目標達成率は95%となった。利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	南信州広域タクシー(有)	【系統名】 乗合タクシー 遠山郷高校通学支援線 【運行区間】 飯田高校前～和田	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は2.4人で、目標達成率は120%となった。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	朝日交通(株)	【系統名】 乗合タクシー 三穂線 【運行区間】 三穂、山本、伊賀良	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.4人に対し、実績は1.7人で、目標達成率は71%となった。利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	遠山タクシー(有)	【系統名】 乗合タクシー 平岡線 【運行区間】 南信濃地区、天竜村	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は0.8人で、目標達成率は40%となった。沿線住民の人口減少、特に少子化により通学に利用する高校生の減少の影響が大きい。利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー(有) 第一観光タクシー(株)	【系統名】 乗合タクシー 上市田線 【運行区間】 高森町、座光寺、上郷	市民会議部会にて、路線維持のための地域住民・PTA・事業者・行政にて意見交換を行った。総会までの期間で討議が重ねられるよう、部会の開催時期を見直し、8月開催とした。出前講座にて、乗合タクシーの乗り方や時刻表の見方等の説明を行い、高齢者の公共交通に対する不安を和らげ、利用促進を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標である1運行あたりの乗車人数2.0人に対し、実績は1.8人で、目標達成率は90%となった。利用者高齢化による固定客の減少や新規利用者がなかなか増えないことが影響すると考える。	乗車体験を含めた出前講座の開催、市広報紙での周知により、新たな利用者の開拓、確保に取り組む。免許返納者に対する回数券交付制度を継続し、丁寧な説明により利用促進を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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)

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号1】 春日・智里西線第1便(月火木土) (駒場～智里西～駒場～春日～駒場～屋神)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績2.1人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号2】 春日・智里西線第1便(水金) (駒場～横川～智里西～駒場～春日～駒場～屋神)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)3.5人に対し、実績4.2人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号3】 春日・智里西線第2便(月火木土) (屋神～駒場～春日～駒場～智里西～駒場)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績1.5人であった。 定期利用者の施設入所等、利用者数の減少の影響が大きいが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号4】 春日・智里西線第2便(水金) (屋神～駒場～春日～駒場～智里西～横川～駒場)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.3人に対し、実績2.7人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号5】 春日・智里西線第3便(月火木土) (屋神～駒場～春日～駒場～智里西)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績0.2人であった。 定期利用者の施設入所等の影響があり、利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号6】 春日・智里西線第3便(水金) (昼神～駒場～春日～駒場～智里西～横川)	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績0.4人であった。 定期利用者の施設入所等の影響により、利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号7】 清内路線第1.5便 (清内路～駒場～清内路) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)3.7人に対し、実績4.9人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号8】 清内路線第2.3便 (清内路～駒場～ラック～清内路) ※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	A 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)4.7人に対し、実績4.9人であった。 今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号9】 清内路線第4便 (清内路～駒場～ラック～清内路) ※車両減価償却費等 国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・公共交通マップの作成村内全戸配布。 ・車両の更新により、運行の安全性、快適性を保ち、併せてラッピングにより利用の促進を図った。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)4.0人に対し、実績3.9人であった。 沿線住民の人口減少による影響があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号10】 伍和線第1便 (伍和～駒場) ※車両減価償却費等 国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)3.9人に対し、実績2.8人であった。 沿線の学生の利用者が減少したが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号11】 伍和線第2便 (駒場～伍和～駒場～昼神～駒場) ※車両減価償却費等 国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.8人に対し、実績2.3人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号12】 伍和線第3便(駒場～屋神～駒場～伍和～駒場～屋神～駒場)※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)5.3人に対し、実績4.0人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号13】 伍和線第4便(駒場～屋神～駒場～伍和～駒場)※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)4.1人に対し、実績2.5人であった。 沿線住民の定期利用者の施設入所等による利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号14】 伍和線第5便(駒場～屋神～駒場～伍和～駒場)※車両減価償却費等国庫補助金	・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。	A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。	C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績1.1人であった。 学生の減少や定期利用者の施設入所等の影響があるが、前年実績より、0.1人増加。今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。	広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえるような手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号15】 浪合線第1便～第3便 (浪合～昼神～駒場～昼神～浪合)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 	A	<p>目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)3.7人に対し、実績3.8人であった。</p> <p>今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。学校へも時刻表やパンフレット等を配布し、公共交通へのイメージを持ってもらい、周知に努める。</p> <p>引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号16】 智里東線第1便 (智里東～駒場～昼神～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 	A	<p>目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.9人に対し、実績3.1人であった。</p> <p>今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。</p> <p>引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	阿智村	【申請番号17】 智里東線第2便 (駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。 	C	<p>目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)3.3人に対し、実績2.4人であった。</p> <p>沿線住民の定期利用者の施設入所等により利用者の減少があるが、今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。</p> <p>引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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
			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
南信州地域交通問題協議会	阿智村	<p>【申請番号18】 智里東線第3便(駒場～智里東～駒場) ※車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>・地域間幹線系統「駒場線」との円滑な接続を確保する為、関係市村・事業者と協議を継続。 ・デマンド運行により既存路線の補完を維持。 ・高齢者対象の教室で、公共交通、運転免許自主返納制度について周知を行い、利用促進に努めた。 ・公共交通マップの作成、村内全戸配布。</p>	<p>A ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 ・高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保するよう、継続運行を行った。</p>	<p>C 目標の1運行あたり平均乗車人数(2022年4月～2023年3月)2.0人に対し、実績1.5人であった。 定期利用者の施設入所等の影響があるが、前年実績より、0.1人増加。今後も地域住民の社会参加の機会提供・地域振興、通院・買い物等日常生活に必要な路線として、また「駒場線」に接続する重要な支線として効率的で効果的な運行形態を目指して改善を行い、持続的な運行を目指す必要がある。</p>	<p>広報誌で利用例を紹介、また実施体験も含めた乗り方教室等で具体的に利用をイメージしてもらえよう手段を検討し、利用者の獲得、確保に取り組む。高齢者が免許返納後も移動手段を確保し、安心して公共交通を利用できるよう支援制度を見直す。 引き続き、利用者や運転手へのヒアリング等により、現利用者のニーズの把握に努め、公共交通利用促進を目指す。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</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)

令和6年2月20日
北陸越後運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	阿南町	(阿南線) 伝承センター前⇄川路駅(往路1便・復路1便)	<p>■時刻表の更新・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> 時刻表を更新し、協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村)で全戸配付した。 JR飯田線のダイヤ改正に合わせて定期的にダイヤを調整し、鉄道との接続を確保した。 	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C	<p>【利用者数(人/月)】</p> <p>目標:373、実績:305(前年比84.3%)</p> <p>※主に高校生の通学に利用される路線</p>	<p>■利用者数は路線ごとに若干の違いがあるものの概ね前年と同水準となっており、今後も引き続き利用促進に取組み路線を維持していく。</p> <p>■利便性向上のため以下の改善を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> 温田駅前⇄飯田病院前のバス停で遠回りになっていた部分をなくすなど運行ルートの見直しを行い、駅・病院間の運行時間短縮を図る。 こまどりの湯⇄温田駅前の一便を減らし、代わりに温田駅前⇄川路駅で一便を増やす(ニーズに応じた車両調整) 	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	阿南町	(阿南線) 温田駅前⇄川路駅(往路3便・復路3便)	<p>■広報・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年から運用している運転免許自主返納者支援制度を継続するとともに、広報誌・防災無線による制度の周知を行い、高齢者の利用促進を図った。 新たに入学した高校生へ向けて、バス情報を掲載したチラシを学校を通じて配布し、通学バス利用を促した。 	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C	<p>【利用者数(人/月)】</p> <p>目標:1,117、実績:849(前年比97.3%)</p> <p>※主に高校生の通学や高齢者の通院に利用される路線</p>	<p>■広報・情報発信を継続する</p> <ul style="list-style-type: none"> グーグルマップへのバス運行情報の掲載 免許返納者への支援制度の周知、新高校生への情報案内等を継続する。 	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	阿南町	(阿南線) 温田駅前⇄飯田病院前 (往路3便・復路3便) ※購入補助対象車両での運行(令和元年度購入)	<p>■時刻表の更新・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> 時刻表を更新し、協議会構成町村(阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰草村)で全戸配付した。 	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	<p>【利用者数(人/月)】</p> <p>目標:554、実績:561(前年比100.5%)</p> <p>※主に高齢者の通院(阿南病院及び飯田市内の病院)に利用される路線</p>	<p>■利用者数は路線ごとに若干の違いがあるものの概ね前年と同水準となっており、今後も引き続き利用促進に取組み路線を維持していく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	阿南町	(温田線) こまどりの湯⇄温田駅前 (往路5便・復路6便)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR飯田線のダイヤ改正に合わせた定期的にダイヤを調整し、鉄道との接続を確保した。 <p>■広報・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年から運用している運転免許自主返納者支援制度を継続するとともに、広報誌・防災無線による制度の周知を行い、高齢者の利用促進を図った。 	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	<p>【利用者数(人/月)】</p> <p>目標:599、実績:670(前年比111.8%)</p> <p>※主に高齢者の通院(阿南病院)や高校生の通学(阿南高校)に利用される路線</p>	<p>■利便性向上のため以下の改善を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・温田駅前⇄飯田病院前のバス停で遠回りになっていた部分をなくすなど運行ルートの見直しを行い、駅・病院間の運行時間短縮を図る。 ・こまどりの湯⇄温田駅前の一便を減らし、代わりに温田駅前⇄川路駅で一便を増やす(ニーズに応じた車両調整) <p>■広報・情報発信を継続する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グーグルマップへのバス運行情報の掲載 ・免許返納者への支援制度の周知、新高校生への情報案内等を継続する。 	<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	阿南町	(温田線) 車庫前⇄温田駅前 (往路2便)	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに入学した高校生へ向け、バス情報を掲載したチラシを学校を通じて配布し、通学バス利用を促した。 	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	A	<p>【利用者数(人/月)】</p> <p>目標:43、実績:56(前年比98.4%)</p> <p>※主に高校生の通学(阿南高校)に利用される路線</p>		<p>協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。</p> <p>なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、さらなる実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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
			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
南信州地域交通問題協議会	天龍村	(神原線) 大河内⇄平岡郵便局 (往路6便・復路6便)	・中学校卒業生、通院者への公共交通利用の呼びかけを行い、利用促進に努めた。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された	C 【利用者数(人/月)】 目標:242、実績:174(前年比111.6%) ※主に高齢者の通院や高校生の通学に利用される路線	・利用者は前年より増加したものの、R2年の減便や新型コロナウイルスの影響から回復するに至っていない。今後はデマンド運行に力点をおいて、住民の移動手段を確保していく予定である。	協議会における事業評価結果の③及び④については自己評価のとおりである。 なお、⑤の目標・効果達成状況については、ここに掲げられた利用者数に関する目標のみならず、生活交通確保維持改善計画に掲げる1年あたりの収支等に関する目標の達成状況等についても分析し、これを明らかにするとともに、実績向上に向けて具体策及びその具体化について改めて検討し、これを⑥の事業の今後の改善点に反映するよう期待する。その上で、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通の持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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)

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	豊丘村	堀越線(系統①) 役場～堀越～役場 堀越線(系統②) 役場～堀越～役場 佐原線(系統①) 役場～長沢～役場 佐原線(系統②) 役場～長沢～役場 福島線 役場～福島～役場	<p>本年は、令和5年4月のダイヤ改正に合わせて、要望のあった村内病院への全路線での運行を開始するなど、必要な見直しを行う中で、利用者の利便性を考慮した事業を実施することができた。</p>	A	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p>	A	<p>令和5年度の生活交通確保維持改善計画における事業の目標数値は、豊丘村が運行する全9系統の年間利用者総数を人口の131.0%にするというもので、全9系統を包括した目標設定である。 事業実施期間(令和4年10月～令和5年9月)における年間利用者総数は10,508人で、令和5年9月末時点の人口が6,575人であることから159.8%という結果となり、新型コロナウイルス感染症の流行以前を含めても、最も高い利用状況であり、目標数値を達成することができた。 これは、中高生へのチラシ配布や周知等によるバス利用促進策実施の効果が大きいと分析している。 実績値は令和2年105.9%(年間利用者数7,118人)、令和3年度130.0%(年間利用者数8,736人)、令和4年度140.3%(年間利用者数9,267人)と推移しており、率・人数ともに上昇している。</p>	<p>当村では、多くの高齢者が自動車運転免許証を所持しており、今後、免許返納者等の交通弱者の増加が予想される。 また、特に山間部の集落と村中心部や、圏域の中心市である飯田市へとつながるJR飯田線市田駅とを結ぶ公共交通の役割は極めて重要であり、それを担う地域内フィーダー系統の必要性・重要性も増しており、高校生を主とした通学等の利用が引続き見込まれるため、村内全戸への時刻表の配布を継続して行う。 村外からのアクセスに対しては、道の駅 南信州とよおかマルシェを中心としたスムーズな利用が行えるよう、JRや近隣自治体へ運行されている広域バスなど、他の公共交通との乗継を随時見直すと共に、時刻表のオープンデータ更新に継続的に取り組む。 今後も、利用者の利便性を考慮しつつ、必要なダイヤ改正等を実施しながら、公共交通機関の利用促進に一層力を入れていく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	豊丘村	壬生沢線 役場～壬生沢～役場	<p>本年は、令和5年4月のダイヤ改正に合わせて、要望のあった村内病院への全路線での運行を開始するなど、必要な見直しを行う中で、利用者の利便性を考慮した事業を実施することができた。</p>	A	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p>	A	<p>令和5年度の生活交通確保維持改善計画における事業の目標数値は、豊丘村が運行する全9系統の年間利用者総数を人口の131.0%にするというもので、全9系統を包括した目標設定である。 事業実施期間(令和4年10月～令和5年9月)における年間利用者総数は10,508人で、令和5年9月末時点の人口が6,575人であることから159.8%という結果となり、新型コロナウイルス感染症の流行以前を含めても、最も高い利用状況であり、目標数値を達成することができた。 これは、中高生へのチラシ配布や周知等によるバス利用促進策実施の効果が大きいと分析している。実績値は令和2年105.9%(年間利用者数7,118人)、令和3年度130.0%(年間利用者数8,736人)、令和4年度140.3%(年間利用者数9,267人)と推移しており、率・人数ともに上昇している。</p>	<p>当村では、多くの高齢者が自動車運転免許証を所持しており、今後、免許返納者等の交通弱者の増加が予想される。 また、特に山間部の集落と村中心部や、圏域の中心市である飯田市へとつながるJR飯田線市田駅とを結ぶ公共交通の役割は極めて重要であり、それを担う地域内フィーダー系統の必要性・重要性も増しており、高校生を主とした通学等の利用が引き続き見込まれるため、村内全戸への時刻表の配布を継続して行う。 村外からのアクセスに対しては、道の駅 南信州とよおかマルシェを中心としたスムーズな利用が行えるよう、JRや近隣自治体へ運行されている広域バスなど、他の公共交通との乗継を随時見直すと共に、時刻表のオープンデータ更新に継続的に取り組む。 今後も、利用者の利便性を考慮しつつ、必要なダイヤ改正等を実施しながら、公共交通機関の利用促進に一層力を入れていく。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
		壬生沢福島線(系統①) 役場～千駄木～役場							
		壬生沢福島線(系統②) 役場～千駄木～役場							
		滝川阿島北 県道線 役場～阿島北～役場							

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)

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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
			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
南信州地域交通問題協議会	事業者:根羽村	運行系統名:西部コミュニティバス(阿智中学校行き) 運行区間:根羽村~阿智中学校	地域で唯一の公共交通機関として、新型コロナウイルス感染症への適切な予防対策をしながら、運行維持に心掛けた。 地域内の利用者増加に向け、高齢者の無料化などの検討を引き続き行う。	A 学校の長期休業実施期間と事業計画と比較し運行回数は増となった。	A 令和4年6月の計画策定時における年間利用目標は9,078人(令和4年4月から令和5年3月)に対し、学生及び一般利用者の増により利用者は9,344人と目標を達成することができた。	減少傾向にある学生の利用について、適切な目標設定に努める。 地域内の利用者の他にも、観光での利用等、近隣自治体等とも連携してPRを積極的に行っていくとともに、高齢者の無料化についての検討を引き続き行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	事業者:根羽村	運行系統名:西部コミュニティバス(阿智高校止まり) 運行区間:根羽村~阿智高校	地域で唯一の公共交通機関として、新型コロナウイルス感染症への適切な予防対策をしながら、運行維持に心掛けた。 地域内の利用者増加に向け、高齢者の無料化などの検討を引き続き行う。	A 計画どおり運行できた。	A 令和4年6月の計画策定時における年間利用目標は9,078人(令和4年4月から令和5年3月)に対し、学生及び一般利用者の増により利用者は9,344人と目標を達成することができた。	減少傾向にある学生の利用について、適切な目標設定に努める。 地域内の利用者の他にも、観光での利用等、近隣自治体等とも連携してPRを積極的に行っていくとともに、高齢者の無料化についての検討を引き続き行う。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点については、ここで示された改善策のみならず、さらなる実績向上に向けて新たな改善策及びその具体化についても改めて検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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)

令和6年2月20日

北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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
			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
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・大島循環(午前3便)(午後便) 役場前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C R5事業年度における輸送人員は1,013人(対前年比▲560人)となり、目標値1,350人を下回る結果となった。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通(チョイソコマツかわ)の運行改善に注力する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通(チョイソコマツかわ)の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・上片桐循環(午前1便) 役場前～ ・上片桐循環(午前2便)(午後1・2便) 役場前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	A R5事業年度における輸送人員は1,656人(対前年比▲633人)となり、目標値1,650人を達成した。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通(チョイソコマツかわ)の運行改善に注力する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通(チョイソコマツかわ)の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・大島・上片桐 通学便 役場前～伊那大島駅	全町的な子育て支援策の一環として、小中学生の通学定期券無料化を実施している。町内の小中学校と連携して、新入生の保護者向け説明会を実施し、定期券利用の促進を図った。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C R5事業年度における輸送人員は8,559人(対前年比+8人)となり、目標値9,000人を下回る結果となった。R4年度中はコロナ休校の影響で利用が伸び悩んだ。	通学利用に特化したダイヤの系統であり、輸送人員は児童生徒数の増減に左右される。一層の利用増は見込めないため、長期休暇を考慮した運行日を設定する等、コスト削減を図る。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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
			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
南信州地域交通問題協議会	伊那バス(株)	・チョイソコマつかわ(区域運行) 町内全域	定時路線のうち利用状況が不芳だった系統を廃止し、その後継としてR5.4より計画どおり運行を開始した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C R5事業年度における系統の輸送人員は2,105人となり、目標値4,100人の半分程度に留まる結果となりました。運行開始当初の住民周知が足りず、4～6月の利用が伸び悩んだ。事業年度末にかけて利用状況は増加傾向にある。	⑤の主な要因は住民周知の出遅れであり、挽回策として自治会や福祉団体等に出向き住民説明会を開催したほか、通勤通学時間帯に駅前で街頭PRを実施するなど取り組んできた。結果として月次の輸送人員もR5.5単月272人からR5.12単月487人まで増加してきており、引き続き住民周知を主軸とした利用促進策を展開していく。また、追加の改善策として、 (1)利用状況やゼロカーボンの推進を考慮した運行車両の更新(ダウンサイジング) (2)現在効果実証中の「高齢者の免許返納の推進に向けた地方自治体の対策」の本格導入の2点により新しい公共交通の地位向上と利用促進を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。
南信州地域交通問題協議会	丸茂自動車(有)	・生田循環峠部奈線(午前2便) 社協前～キラヤ前	利用状況の低迷を踏まえ、R5.4以降はデマンド交通への切り替えを予定していた系統。計画どおり、R5.3末で運行を終了した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C R5事業年度における輸送人員は538人(対前年比▲165人)となり、目標値650人を下回る結果となった。	当事業年度をもって事業完了。今後は後継のデマンド交通(チョイソコマつかわ)の運行改善に注力する。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、今後は後継のデマンド交通(チョイソコマつかわ)の運行改善に期待する。
南信州地域交通問題協議会	丸茂自動車(有)	・チョイソコマつかわ(区域運行) 町内全域	定時路線のうち利用状況が不芳だった系統を廃止し、その後継としてR5.4より計画どおり運行を開始した。	A 事業は計画どおり適切に実施された。	C R5事業年度における系統の輸送人員は2,105人となり、目標値4,100人の半分程度に留まる結果となりました。運行開始当初の住民周知が足りず、4～6月の利用が伸び悩んだ。事業年度末にかけて利用状況は増加傾向にある。	⑤の主な要因は住民周知の出遅れであり、挽回策として自治会や福祉団体等に出向き住民説明会を開催したほか、通勤通学時間帯に駅前で街頭PRを実施するなど取り組んできた。結果として月次の輸送人員もR5.5単月272人からR5.12単月487人まで増加してきており、引き続き住民周知を主軸とした利用促進策を展開していく。また、追加の改善策として、 (1)利用状況やゼロカーボンの推進を考慮した運行車両の更新(ダウンサイジング) (2)現在効果実証中の「高齢者の免許返納の推進に向けた地方自治体の対策」の本格導入の2点により新しい公共交通の地位向上と利用促進を図っていく。	協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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)

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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
			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
南信州地域交通問題協議会	伊那バス株式会社	①大鹿線(鹿塩・大河原) ②大鹿線(松川インター・日赤) ③大鹿線(松川インター)	自治会要望により利用者が風雨を凌ぐ為のバス停留所設置が完了した。 また、昨年のアンケート結果をもとに高校生の部活動等の時間を考慮して早期1便を増便した。 コロナ感染状況の現状から新高校1年生のためにワークショップを開催することができた。	B 本路線は最寄りの駅までの唯一の公共交通機関であり必要不可欠である。費用面も考慮しつつ交通弱者である高齢者の通院・買い物、また観光客の動向も踏まえながらバス事業者と協働して取り組む必要がある。 早期増便は現在順調であるが今後の様子や傾向を把握する必要がある。	A 目標値:6.36 実績:8.54 コロナ感染症の縮小により利用者数は増加傾向ではある。また高校生の生徒数増により数値が増加したことも推測される。	ワークショップを久々に開催することができたが、学校側も好評で引き続き今後もコロナ感染状況を見ながら継続して行う予定である。 またバスが老朽化してきており、今後近い将来更新する必要がある。	協議会における事業評価結果の③から⑤までについては自己評価のとおりである。 なお、⑥の事業の今後の改善点としては、生活交通確保維持改善計画に位置付けられたとおり適切に事業を実施し、具体的な改善策の実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。

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)

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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		
			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		
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー(有)	氏乗線(第5・6便) 矢笠こんにやく～飯田駅前	<p>新型コロナウイルスの影響により大きく減少した利用者数を取り戻すため、年間432人以上の増加(1週間に1回利用する方を9人増加)を目指し、目標設定及び計画の策定を行った。</p> <p>高齢者の利用促進を図るため、バス利用方法等について、後期高齢者の医療制度説明会で毎月説明を行った他、高齢者の集会でも説明を行った。関連して、自身が利用する便だけを記録することができる「マイパスポート」の作成支援を行った。併せて、乗客が乗降しやすいノンステップバスになったことを村民に周知し利用を促した。</p>	A	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	C	<p>目標利用人数2,492人に対して、利用者は1,873人と目標値の75.2%となった。 収入については、目標収入107,100円に対して、有料利用者が937人収入93,700円で目標の87.5%となった。 目標値未達の原因としては、依然として新型コロナウイルス感染症の影響による高齢者の外出及び公共交通機関の利用控えがあったと思われる。前年度利用者数(2,063人)より190人減と大幅に減少しており、無料バスを利用する高齢者の方が亡くなっていることも大きな要因であると推察している。 一方で、65歳以上の村民の方に発行する無料バスは32名から申請があり、新規利用につながった。 実績は以下のとおり。 【氏乗線】 R3:利用者 2,058人 収入 84,600円 R4:利用者 2,063人 収入 98,300円 R5:利用者 1,873人 収入 93,700円</p>	<p>高齢者の利用促進を図るため、引き続き、高齢者の集会等において、無料バスやバス利用方法の周知を行う。また、毎月1回の後期高齢者医療制度の説明会においても周知する。 加えて、自身が利用する便を分かりやすくまとめた「マイパスポート」の作成支援を行うことで、継続的なバス利用者の増加を図る。 また、新高校生予定の中学3年生に対し、更なる利用促進のためバス利用に関する周知を実施するとともに、Googleマップを利用したバス時刻検索や乗り継ぎなどの情報が利用できることを周知し、利用促進に繋げる。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</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)

令和6年2月20日
北陸信越運輸局

評価対象事業名:地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金

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
			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	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名: 柿丸あったかバス市田上段先回り(R 3.04.01～)</p> <p>運行区間: 下伊那厚生病院～高森ショッピングセンターバス～下伊那厚生病院(車両減価償却費等国庫補助金)</p>	<p>1) 前回評価結果=改善点(目標) ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2) 具体的な取り組み [改善点①] 高齢者の利用促進 免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。 [反映状況①] R5年度中は2回開催し21人参加(R4～累計:5回開催し65人参加)。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%(R4～累計:70%)と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。 [改善点②] 現役ドライバー世代等への啓発 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 →子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。 [反映状況②] 夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15名の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。 [改善点③] お試し利用(試乗体験) 試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。 [反映状況③] 町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。(回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。) 「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線での提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。 [改善点④] 利便性の向上 循環型バス時刻表のオープンデータ化(GTFS-JPデータ化のうえ公開)と「Google乗換案内」への反映。(長野県および広域連合の支援あり) [反映状況④] 南信州広域連合の支援を受け、実装済み。(効果については未検証)</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標 コロナ禍前水準(目安:R2年度実績)への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.4人 ②区域型(ただいま):2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む) R3実績:4,155人 R4実績:3,916人 2) 結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.04人 ②区域型(ただいま):1.87人 ■年間利用者数:5,225人 3) 評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):未達成 ②区域型(ただいま):未達成 ■年間利用者数:達成 4) 目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標) 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2) 具体的な取り組み ① 高齢者向け ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに向向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 ② 現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。) →春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。 ③ 利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名: 柿丸あったかバス山吹上段先回り(R 3.04.01～)</p> <p>運行区間: 下伊那厚生病院～とよおかマルシェ～下伊那厚生病院</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標 コロナ禍前水準(目安:R2年度実績)への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.4人 ②区域型(ただいま):2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む) R3実績:4,155人 R4実績:3,916人 2) 結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.04人 ②区域型(ただいま):1.87人 ■年間利用者数:5,225人 3) 評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):未達成 ②区域型(ただいま):未達成 ■年間利用者数:達成 4) 目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標) 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。 2) 具体的な取り組み ① 高齢者向け ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに向向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 ② 現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。) →春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。 ③ 利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>	

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
			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	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名：柿丸あったかバス市田下段先回り①(R4.04.01～)</p> <p>運行区間：下伊那厚生病院～健康センターあさぎり～伊那厚生病院(車両減価償却費等国庫補助金)</p>	<p>1) 前回評価結果＝改善点(目標) ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み [改善点①] 高齢者の利用促進 免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。 [反映状況①] R5年度中は2回開催し21人参加(R4～累計：5回開催し65人参加)。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%(R4～累計：70%)と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。 [改善点②] 現役ドライバー世代等への啓発 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。 →子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。 [反映状況②] 夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15名の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。 [改善点③] お試し利用(試乗体験) 試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。 [反映状況③] 町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。(回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。) 「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線での提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。 [改善点④] 利便性の向上 循環型バス時刻表のオープンデータ化(GTFS-JPデータ化のうえ公開)と「Google乗換案内」への反映。(長野県および広域連合の支援あり) [反映状況④] 南信州広域連合の支援を受け、実装済み。(効果については未検証)</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標 コロナ禍前水準(目安：R2年度実績)への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：2.4人 ②区域型(ただいま)：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人(半年間の無償試験期間を含む) R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2) 結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：2.04人 ②区域型(ただいま)：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3) 評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：未達成 ②区域型(ただいま)：未達成 ■年間利用者数：達成 4) 目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標) 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み ①高齢者向け ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 一例)町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR等 ②現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。) →春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しみ機会を創出する。 ②利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名：柿丸あったかバス市田下段先回り②(R4.04.01～)</p> <p>運行区間：下伊那厚生病院～竹村整形外科医院～下伊那厚生病院(車両減価償却費等国庫補助金)</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標 コロナ禍前水準(目安：R2年度実績)への復調 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：2.4人 ②区域型(ただいま)：2.0人 ■年間利用者数5,000人 ※参考 R2実績：5,286人(半年間の無償試験期間を含む) R3実績：4,155人 R4実績：3,916人 2) 結果 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：2.04人 ②区域型(ただいま)：1.87人 ■年間利用者数：5,225人 3) 評価 ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう)：未達成 ②区域型(ただいま)：未達成 ■年間利用者数：達成 4) 目標達成・未達成の要因 《目標達成できた要因》 ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 《達成できなかった要因》 おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標) 引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み ①高齢者向け ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 一例)町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR等 ②現役ドライバー世代向け 「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。) →春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しみ機会を創出する。 ②利便性の向上 R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>	

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
			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	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名：柿丸あつたかバス山吹下段先回り①(R4.04.01～)</p> <p>運行区間：下伊那厚生病院～山吹駅南～下伊那厚生病院</p>	<p>1) 前回評価結果＝改善点(目標)</p> <p>ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>[改善点①] 高齢者の利用促進</p> <p>免許返納を控えた高齢者を主対象に買い物や通院といった日常的なシーンでの利用を想定し、出前講座を通じて、免許返納前から公共交通の利用方法や内容を知ってもらうことで、円滑な公共交通への移行を促す。</p> <p>[反映状況①]</p> <p>R5年度中は2回開催し21人参加(R4～累計：5回開催し65人参加)。参加者へのアンケートで「今回受講してバスに乗ってみようと思った」人が75%(R4～累計：70%)と、実際のバス利用に繋がる利用促進効果が得られた。</p> <p>[改善点②] 現役ドライバー世代等への啓発</p> <p>「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代等にバスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。</p> <p>⇒子どもを主対象とした親子参加型のイベント等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開。</p> <p>[反映状況②]</p> <p>夏休み中の小学校低学年を対象に、児童だけでバスに乗って町内を旅するイベント「はじめてのバスたび」を企画。申し込み2日目で定員10名を超える15人の申し込みがあり受付を締め切った。イベント開催後の参加者アンケートでは、児童・保護者共に満足度が高く継続開催を望む声があったほか、児童全員が「また利用したい」、7割の保護者が「子どもと一緒に利用してみたい」と回答。新聞等のメディアにも取り上げられ、高森町における「バス文化の定着」と、参加者の将来的なバス利用に繋がる中長期的な視点での啓発効果が得られた。</p> <p>[改善点③] お試し利用(試乗体験)</p> <p>試乗体験等を通じてバスに馴染みを持ち、継続的な利用に繋げる。</p> <p>[反映状況③]</p> <p>町シニア大学の企画で、学生約70名に1人6回分の回数券を配布して公共交通バスをお試し利用してもらい、後日、乗車した感想等を踏まえて町長や公共交通事業者と懇談した。(回数券の費用はシニア大学の会費から負担いただいた。)「車中の景色や会話を楽しめた」「バスの存在を初めて知った」「添乗員がいて安心して利用できた」「また利用したい」等の感想だけでなく、利用者目線の提案や要望も多く得られ、今後のさらなる改善に繋がる良い機会になった。</p> <p>[改善点④] 利便性の向上</p> <p>循環型バス時刻表のオープンデータ化(GTFS-JPデータ化のうえ公開)と「Google乗換案内」への反映。(長野県および広域連合の支援あり)</p> <p>[反映状況④]</p> <p>南信州広域連合の支援を受け、実装済み。(効果については未検証)</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標</p> <p>コロナ禍前水準(目安：R2年度実績)への復調</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):2.4人</p> <p>②区域型(ただいま):2.0人</p> <p>■年間利用者数5,000人</p> <p>※参考</p> <p>R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む)</p> <p>R3実績:4,155人</p> <p>R4実績:3,916人</p> <p>2) 結果</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):2.04人</p> <p>②区域型(ただいま):1.87人</p> <p>■年間利用者数:5,225人</p> <p>3) 評価</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):未達成</p> <p>②区域型(ただいま):未達成</p> <p>■年間利用者数:達成</p> <p>4) 目標達成・未達成の要因</p> <p>《目標達成できた要因》</p> <p>①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。</p> <p>②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。</p> <p>③コロナ禍が明け人流が復活。</p> <p>《達成できなかった要因》</p> <p>おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標)</p> <p>引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>①高齢者向け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 <p>一例)町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR等</p> <p>②現役ドライバー世代向け</p> <p>「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。)</p> <p>⇒春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。</p> <p>②利便性の向上</p> <p>R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名：柿丸あつたかバス山吹下段先回り②(R4.04.01～)</p> <p>運行区間：下伊那厚生病院～マドンキホーテUNY高森店西口～下伊那厚生病院</p>	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標</p> <p>コロナ禍前水準(目安：R2年度実績)への復調</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):2.4人</p> <p>②区域型(ただいま):2.0人</p> <p>■年間利用者数5,000人</p> <p>※参考</p> <p>R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む)</p> <p>R3実績:4,155人</p> <p>R4実績:3,916人</p> <p>2) 結果</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):2.04人</p> <p>②区域型(ただいま):1.87人</p> <p>■年間利用者数:5,225人</p> <p>3) 評価</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あつたか、おはよう):未達成</p> <p>②区域型(ただいま):未達成</p> <p>■年間利用者数:達成</p> <p>4) 目標達成・未達成の要因</p> <p>《目標達成できた要因》</p> <p>①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。</p> <p>②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。</p> <p>③コロナ禍が明け人流が復活。</p> <p>《達成できなかった要因》</p> <p>おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月～R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標)</p> <p>引き続き、ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>①高齢者向け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者とその予備軍(主に後期高齢者)を対象に地域サロンに出向いて行う従来の出前講座は、参加者アンケートの結果から一定の行動変容に繋がる効果が見込まれるので、今後も継続する。 ・免許返納はまだ先と思っている世代(主に65歳以上75歳未満の前期高齢者)向けの啓発や利用促進を図るため、新たにサロン以外の広報場所やツールを開拓する。 <p>一例)町公式LINEで対象年齢を絞ったセグメント配信によるPR等</p> <p>②現役ドライバー世代向け</p> <p>「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭し、バスに親しみ馴染みを持つ機会を提供。(中長期的な視点でバス文化の定着を図る取り組み。)</p> <p>⇒春・夏休みを利用した、小学校低学年向けの「はじめてのバスたび」企画の継続。子どものイベント参加と保護者への結果報告を通じて、親子で公共交通バスの存在を知り親しむ機会を創出する。</p> <p>②利便性の向上</p> <p>R2年10月の運行開始から5年目に入ることを受け、これまで乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>	

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
			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	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名:おはようバス山吹(R4.04.01~)</p> <p>運行区間:旬彩館~下平駅~市田駅前</p>	<p>1)前回評価結果=改善点(目標)</p> <p>ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2)具体的な取り組み</p> <p>[改善点①]高校生及び保護者向けPR</p> <p>高校生やその保護者を対象として、おはよう・ただいまバスを日常的な通学目的で利用してもらえるようPR活動を継続する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じてバスの継続的な利用に繋げる。 ・保護者向けの利用案内通知の送付。 <p>[反映状況①]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R5年3月に中学3年生174人を対象に説明会を実施。 ・R5年3月に中学3年生174人、高校1・2年生294人にバス利用を促すチラシと1人当たり4回分のお試し無料券(使用期限:R5年6月)を配布。(使用率:約2割) ・R5年8月に415世帯の保護者向けに利用案内チラシを送付。⇒4月以降のおはよう・ただいまバスの月間利用者数が前年同月比で2~3倍に増加。その後も同様の傾向は毎月継続しており、リピーターの獲得に成功した。 	<p>A</p> <p>運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1)計画目標</p> <p>コロナ禍前水準(目安:R2年度実績)への復調</p> <ul style="list-style-type: none"> ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.4人 ②区域型(ただいま):2.0人 ■年間利用者数5,000人 <p>※参考</p> <ul style="list-style-type: none"> R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む) R3実績:4,155人 R4実績:3,916人 <p>2)結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.04人 ②区域型(ただいま):1.87人 ■年間利用者数:5,225人 <p>3)評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ■1運行あたりの平均乗車人数 ①循環型(柿丸あったか、おはよう):未達成 ②区域型(ただいま):未達成 ■年間利用者数:達成 <p>4)目標達成・未達成の要因</p> <p>《目標達成できた要因》</p> <ul style="list-style-type: none"> ①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。 ②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。 ③コロナ禍が明け人流が復活。 <p>《達成できなかった要因》</p> <p>おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月~R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1)今後の改善点(目標)</p> <p>主に高校生やその保護者を対象として、朝夕バスを通学利用してもらえるようPR活動を検討する。</p> <p>特に学生向けの取り組みについては、R5.4以降の大幅な利用者増に繋がったことから継続する。</p> <p>2)具体的な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ①高校生等及び保護者向け《高校生等》 ・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催及び期限付きのお試し利用券の配布により、進学当初からのバス利用の定着を目指す。 ・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じて継続的なバス利用への移行を促す。 《保護者》 ・保護者向けの利用案内通知の送付 →過去2年間は夏休み明けからバス利用してくれるよう啓発チラシを8月頃郵送していたが、利用者増加といえるほどの効果はなかった。令和6年度は子どもが高校入学・新学期を控えた3月に送付する。 ②現役ドライバー世代への啓発 宴会場への移動手段としてのデマンドバス利用(「バス×呑み」企画)を提案することで、現役ドライバー世代に非日常的なシーンでのスポット的な利用を促し、実際のバス利用を通じた啓発活動を展開する。 	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名:おはようバス市田(R4.04.01~)</p> <p>運行区間:こぐるみ~牛牧神社~市田駅(お祭り広場)</p> <p>(車両減価償却費等国庫補助金)</p>	<p>[改善点②]非日常利用を想定した新たな利用目的の提案</p> <p>「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代に、バスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。</p> <p>⇒宴会場への移動手段として、ただいまバス(デマンドバス)を活用した「バス×呑み」企画等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開する。</p> <p>[反映状況②]</p> <p>R4年12月に年末年始の宴会でのデマンドバス利用を呼びかけるチラシを、デマンドバス利用可能な対象エリアに居住する世帯(約850世帯)に配布。効果については測定不能だが、運行事業者からの報告で、R4年末に学生以外の利用が2~3件あったとのこと。(団体での利用もあり)</p> <p>[改善点③]利便性の向上</p> <p>循環型バス(おはようバス)時刻表のオープンデータ化(GTFS-JPデータ化のうえ公開)と「Google乗換案内」への反映。(長野県および広域連合の支援あり)</p> <p>[反映状況③]</p> <p>広域連合の支援を受け、実装済み。(効果については未検証)</p>				

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
			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	
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名:ただいまバス下平(R4.04.01~)</p> <p>運行区間:下平駅(カドツキホーテUNY高森店西口)~町内全停留所(車両減価償却費等国庫補助金)</p>	<p>1) 前回評価結果＝改善点(目標)</p> <p>ターゲットの年代やバスの用途別にPR活動を展開し、バスを住民生活に広く浸透させると共に、新たな利用機会の創出を図る。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>[改善点①] 高校生及び保護者向けPR</p> <p>高校生やその保護者を対象として、おはよう・ただいまバスを日常的な通学目的で利用してもらえるようPR活動を継続する。</p> <p>・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催。</p> <p>・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じてバスの継続的な利用に繋げる。</p> <p>・保護者向けの利用案内通知の送付。</p> <p>[反映状況①]</p> <p>・R5年3月に中学3年生174人を対象に説明会を実施。</p> <p>・R5年3月に中学3年生174人、高校1・2年生294人にバス利用を促すチラシと1人当たり4回分のお試し無料券(使用期限:R5年6月)を配布。(使用率:約2割)</p> <p>・R5年8月に415世帯の保護者向けに利用案内チラシを送付。⇒4月以降のおはよう・ただいまバスの月間利用者数が前年同月比で2~3倍に増加。その後も同様の傾向は毎月継続しており、リピーターの獲得に成功した。</p>	<p>A</p> <p>遅延や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標</p> <p>コロナ禍前水準(目安:R2年度実績)への復調</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.4人</p> <p>②区域型(ただいま):2.0人</p> <p>■年間利用者数5,000人</p> <p>※参考</p> <p>R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む)</p> <p>R3実績:4,155人</p> <p>R4実績:3,916人</p> <p>2) 結果</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.04人</p> <p>②区域型(ただいま):1.87人</p> <p>■年間利用者数:5,225人</p> <p>3) 評価</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):未達成</p> <p>②区域型(ただいま):未達成</p> <p>■年間利用者数:達成</p> <p>4) 目標達成・未達成の要因</p> <p>《目標達成できた要因》</p> <p>①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。</p> <p>②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。</p> <p>③コロナ禍が明け人流が復活。</p> <p>《達成できなかった要因》</p> <p>おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月~R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標)</p> <p>主に高校生やその保護者を対象として、朝夕バスを通学利用してもらえるようPR活動を検討する。</p> <p>特に学生向けの取り組みについては、R5.4以降の大幅な利用者増に繋がったことから継続する。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>①高校生等及び保護者向け《高校生等》</p> <p>・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催及び期限付きのお試し利用券の配布により、進学当初からのバス利用の定着を目指す。</p> <p>・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じて継続的なバス利用への移行を促す。</p> <p>《保護者》</p> <p>・保護者向けの利用案内通知の送付</p> <p>→過去2年間は夏休み明けからバス利用してくれるよう啓発チラシを8月頃郵送していたが、利用者増加といえるほどの効果はなかった。令和6年度は子どもが高校入学・新学期を控えた3月に送付する。</p> <p>②現役ドライバー世代への啓発</p> <p>宴会場への移動手段としてのデマンドバス利用(「バス×呑み」企画)を提案することで、現役ドライバー世代に非日常的なシーンでのスポット的な利用を促し、実際のバス利用を通じた啓発活動を展開する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>
南信州地域交通問題協議会	北部タクシー有限公司	<p>系統名:ただいまバス市田(R4.04.01~)</p> <p>運行区間:市田駅~町内全停留所</p>	<p>[改善点②] 非日常利用を想定した新たな利用目的の提案</p> <p>「バスは高齢者等が利用するもの」という従来のイメージを払拭するため、現役で自動車を運転している世代に、バスに親しみ馴染みを持つ機会を用意する。</p> <p>⇒宴会場への移動手段として、ただいまバス(デマンドバス)を活用した「バス×呑み」企画等、非日常的なシーンを想定した利用促進活動を展開する。</p> <p>[反映状況②]</p> <p>R4年12月に年末年始の宴会でのデマンドバス利用を呼びかけるチラシを、デマンドバス利用可能な対象エリアに居住する世帯(約850世帯)に配布。効果については測定不能だが、運行事業者からの報告で、R4年末に学生以外の利用が2~3件あったとのこと。(団体での利用もあり)</p> <p>[改善点③] 利便性の向上</p> <p>循環型バス(おはようバス)時刻表のオープンデータ化(GTFS-JPデータ化のうえ公開)と「Google乗換案内」への反映。(長野県および広域連合の支援あり)</p> <p>[反映状況③]</p> <p>広域連合の支援を受け、実装済み。(効果については未検証)</p>	<p>A</p> <p>遅延や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。</p>	<p>B</p> <p>1) 計画目標</p> <p>コロナ禍前水準(目安:R2年度実績)への復調</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.4人</p> <p>②区域型(ただいま):2.0人</p> <p>■年間利用者数5,000人</p> <p>※参考</p> <p>R2実績:5,286人(半年間の無償試験期間を含む)</p> <p>R3実績:4,155人</p> <p>R4実績:3,916人</p> <p>2) 結果</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):2.04人</p> <p>②区域型(ただいま):1.87人</p> <p>■年間利用者数:5,225人</p> <p>3) 評価</p> <p>■1運行あたりの平均乗車人数</p> <p>①循環型(柿丸あったか、おはよう):未達成</p> <p>②区域型(ただいま):未達成</p> <p>■年間利用者数:達成</p> <p>4) 目標達成・未達成の要因</p> <p>《目標達成できた要因》</p> <p>①世代別・用途別にアプローチ方法を変えながら各種啓発活動を実施してきた成果。</p> <p>②おはよう・ただいまバス利用促進に係る学生等への様々な働きかけにより、学生の通学利用者数が大幅に伸びた。</p> <p>③コロナ禍が明け人流が復活。</p> <p>《達成できなかった要因》</p> <p>おはよう・ただいまバスについては、各種取り組みの効果によってR5年4月以降に利用人数が大幅に伸びてはいるものの、効果が表れ始める前のR4年10月~R5年3月(前期)の実績をリカバーするまでには至らず、1運行あたりの平均乗車人数の値がわずかに目標に届かなかった。</p>	<p>1) 今後の改善点(目標)</p> <p>主に高校生やその保護者を対象として、朝夕バスを通学利用してもらえるようPR活動を検討する。</p> <p>特に学生向けの取り組みについては、R5.4以降の大幅な利用者増に繋がったことから継続する。</p> <p>2) 具体的な取り組み</p> <p>①高校生等及び保護者向け《高校生等》</p> <p>・卒業を控えた中学3年生向け説明会の開催及び期限付きのお試し利用券の配布により、進学当初からのバス利用の定着を目指す。</p> <p>・高校生に期限付きのお試し利用券を配布し、試乗体験を通じて継続的なバス利用への移行を促す。</p> <p>《保護者》</p> <p>・保護者向けの利用案内通知の送付</p> <p>→過去2年間は夏休み明けからバス利用してくれるよう啓発チラシを8月頃郵送していたが、利用者増加といえるほどの効果はなかった。令和6年度は子どもが高校入学・新学期を控えた3月に送付する。</p> <p>②現役ドライバー世代への啓発</p> <p>宴会場への移動手段としてのデマンドバス利用(「バス×呑み」企画)を提案することで、現役ドライバー世代に非日常的なシーンでのスポット的な利用を促し、実際のバス利用を通じた啓発活動を展開する。</p>	<p>協議会における事業評価結果の③から⑥までについては自己評価のとおりであり、実績向上に向けて具体的な改善策について引き続き検討し、その実施について地域一体となって適切に進めていくとともに、今後も適切な検証を行い、地域公共交通のさらなる持続性向上や利用促進が図られるよう期待する。</p>