

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8年2月24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
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 幹線ルート(1便) ※立科町役場前～蓼科高校～立科町役場前</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学のための利用を想定して。年度毎の学生数により利用者が増減するため利用促進による効果は小さいが、特に例年寒さや降雪によって利用が増える冬季には対象となる地域の住民に対し、広報誌等で利用の呼びかけなどのPRを行った。また、町内小学校から対象の家庭あてに配布されるバス利用に関する通知作成に協力し、小学校を通じて個別に利用の呼び掛けを行った。その他、バス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>幹線ルート全体で収支率4%という目標に対し2.4%、系統別では6.1%という結果であった。(前年度全体2.5%、当該系統5.6%) 延利用者数では前年度505人に対し454人で50人以上減少した。通学に利用する学生数やその年の降雪、積雪量等環境の変化による影響を受ける系統であるため、年度毎の増減はあるが今後も一定の利用は見込むことができると推測する。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 車両修繕費前年度並み維持(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペアリング異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>当該系統では前年度と比較して、収支率は0.5%増加したが、利用者数は-51人と減少した。利用の対象として想定している地域の学生数が減少したこと起因し、利用促進による利用者の増加や収支改善は難しいが、利用する子供は存在するため引続き学校等と協力し利用ニーズを再確認するなどして、系統を維持していく。</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、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		
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 幹線ルート(2便) ※立科町役場前～塩沢公民館～立科町役場前</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、朝の通学、通勤、通院での利用を想定している。特に障がい者作業所に通所する利用者が延利用者数の大半を占めており、運行計画の段階で同所の予定を基準にしたことで、ニーズに沿った運行となった。</p> <p>その他、バス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	A	<p>事業は、計画通り適切に実施された。</p>	B	<p>幹線ルート全体で収支率4%という目標に対し2.4%、系統別では6.4%という結果で、系統としては目標を達した。(前年度全体2.5%、当該系統11.3%) 前年度と比較すると収支率は下回る結果となったが、依然として障がい者作業所への通所者が日常的に利用しているため、運行を継続していく必要がある。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 車両修繕費前年度並み維持(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペ어링異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>幹線ルートの系統の中で収支率が最も高く、当該系統の主な利用者である障がい者作業所への通所者のニーズに沿った運行を実施できているものと考えられる。利用者の多くは、町内の障がい者支援施設で生活しており、この施設から最寄りのバス停までは徒歩で10分ほどの場所にあり、高齢の通所者もいるため、バス停位置の見直しが必要として出されている。</p> <p>これに対応するため、周辺住民や障がい者支援施設等と調整を図り今後も継続してバスを利用してもらえよう改善を図りたい。</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
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 幹線ルート(3、7便) ※立科町役場前～駒形神社～立科町役場前</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、3便は午前の早い時間、7便は午後の早い時間帯での通院、買い物等の外出時利用を想定しており、商業施設の開店時間や病院の診察開始に間に合うようダイヤ設定をしている。前年度と同様に利用者が少ない系統ではあるが、バス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>幹線ルート全体で収支率4%という目標に対し2.4%、系統では1.3%で目標を達成することができなかったが、系統別では前年度をやや上回る結果となった。(前年度全体2.5%、当該系統0.9%) ダイヤ設定時には主な利用者である高齢者の1日に行動パターンを調査し、この結果に則した設定としたが利用者は限定的である。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 車両修繕費前年度並み維持(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペ어링異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。</p> <p>【全路線での目標達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績)) 	<p>幹線ルートの中でも最も収支率が低く、利用者も限定的である。改善のため、令和7年10月からデマンド型運行への切り替えを実施している。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 幹線ルート(4~6、8~10便)</p> <p>車両減価償却費等国庫補助金</p>	<p>当該系統は、日常的に利用者がいるバス停を結ぶ「幹線ルート」の中で、日中及び夕方の移動に対応することを目的としている。便によっては非常に利用者が少ない便があり、一部デマンド型への切り替えも検討している。しかし、住民の生活のためには維持・確保が必要な系統であり、利用者増に向けてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>幹線ルート全体で収支率4%という目標に対し2.4%、系統別では2.1%で目標を達成できなかった。(前年度全体2.5%、当該系統2.2%) 利用者数は、1,416人だが、その多くが9便の利用者で日中の便の利用者が少ないことが系統の収支率を下げる要因となったと考えられる。</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助にかかる目標達成状況】 車両修繕費前年度並み維持(97.5千円)に対し、168.6千円という結果となり目標は達成できなかった。ハブペ어링異音に伴う小修繕を実施した。引き続き日常的なメンテナンスをし、適正な管理に努めたい。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>左記のとおり、9便は日常的に一定数の利用があり、主な利用は学校や職場からの帰宅等である。この結果から、9便のみ定時路線型を維持し、それ以外の時間帯はデマンド型運行への切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 西・南回り線(1,2便) ※立科町役場前～蟹窪～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとして西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で、午前中の早い時間帯の外出に対応することを目的としている。また、運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため曜日運行を採用し月・水・金曜日に運行している。</p> <p>1便については例年利用者が少ないが、2便については一定数の利用者がおり、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>西・南回り線全体で収支率2.7%という目標に対し2.8%、系統別では3.3%という結果で目標を達成できた。(前年度全体3.4%、当該系統4.8%) しかし、昨年に引き続き利用者は少なく、全体の収支率を下げる要因となった。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられる。利用者は限定的であり、効率化のため令和7年10月からはデマンド型運行への切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 西・南回り線(3～6便) ※老人福祉センター～蟹窪～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区をハブとし西部地区、南部地区を運行している「西・南回り線」の中で、日中の時間帯(概ね午前10時～午後5時台)の外出及び外出先からの帰宅での利用を想定している。また、運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため曜日運行を採用し月・水・金曜日に運行している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>C</p> <p>西・南回り線全体で収支率2.7%という目標に対し2.8%、系統別では2.6%という結果で系統別で目標達成できなかった。(前年度全体3.4%、当該系統2.9%) 系統全体でも利用者は少なく、全体の収支率を下げる要因となった。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>元々、利用者が少ない地域を運行する設定のため利用促進による効果は薄いと考えられる。利用者は限定的であり、効率化のため令和7年10月からはデマンド型運行への切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 東回り線(1~3便) ※立科町役場前~藤沢公民館~立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午前中の時間帯に運行している。運行対象の地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、火、木、土曜日の曜日運行を採用している。1便、2便に比べお昼前の時間帯まで運行する第3便は利用者が特に少ない状態であるが、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>東回り線全体で収支率2.2%という目標に対し4.7%と目標値を上回ったが、系統別では5.3%で前年度並みの数値を維持した。(前年度全体4.6%、当該系統5.7%)</p> <p>【全路線での目標達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績)) 	<p>収支率は前年度並みの数値を維持したが、利用者数は少なく、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】東回り線(4便) ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で正午前後の時間帯を運行している。運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、火、木、土曜日の曜日運行を導入している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>東回り線全体で収支率2.2%という目標に対し4.7%で目標値を上回り、系統別では9.9%という結果になった。(前年度全体4.6%、当該系統9.1%) 午前中に外出した利用者がお昼頃帰宅するために利用されており、行動パターンやニーズに沿った運行を実施できているものと考えられる。 【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>収支率は前年度から改善されているが、利用者は少なく、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 東回り線(5、6便) ※老人福祉センター～藤沢公民館～立科町役場前</p>	<p>当該系統は、当町の中心地である芦田地区と東部地区を結ぶ「東回り線」の中で午後から夕方の時間帯を運行している。運行対象地域は過去の実績からバス利用者が限定的であるため乗車率向上のため、火、木、土曜日の曜日運行を導入している。利用者は少ないものの、地域住民の外出のために欠かすことができない生活交通であるため、利用促進策としてバス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>東回り線全体では収支率2.2%という目標に対し4.7%と目標を上回ったが、系統別では0.8%と目標を大きく下回る結果となった。(前年度全体4.6%、当該系統0.2%) 前年度同様に利用者が非常に少なく東回り線全体の収支率を下げる原因と考える。</p> <p>【全路線での目標達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績)) 	<p>前年度と同様、5便、6便ともにほとんど利用がない状態であり、改善のため令和7年10月からデマンド型運行の切り替えを行った。</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	評価結果
立科町地域公共交通活性化協議会	立科町	<p>【運行系統名】 シラカバ線 ※立科町役場前～女神湖～東白樺湖</p>	<p>当該系統は、町民の生活交通と観光交通の両方の役割を担っており、当町の中心地である芦田地区(立科町役場前)と観光地である白樺高原エリアを結んでいる。 令和2年度の再編時には生活交通と観光交通のバランスを考え、可能な限り両方に対応するため平日のみ午前中の買い物や通院での利用を想定した便を増設するなど、観光事業者として白樺高原エリアで生活する住民の意見を反映したダイヤ設定としている。 また、同エリアから通学、通園する子供たちはシラカバ線をスクールバスの代替として日常的に利用しており、学校等と連携して毎月の運行計画を立てるなど、地域のニーズに則した運行に努めている。 観光客への対応としては、町観光部署等と連携し、毎月の運行予定を白樺高原エリアにある役場「蓼科出張所」に共有し観光客等からの問い合わせに対応したほか、バス利用案内(利用方法、時刻表)を行政情報配信アプリ上に配信し、ホームページやGoogleマップ等への運行情報掲載などを実施した。</p>	<p>A 事業は、計画通り適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>収支率20.3%という目標に対し、41.6%で目標を達成し前年度を上回る結果となった。(前年度40.8%) コロナ禍で減少した観光客の利用が徐々に回復したことや、遠距離通学の学生等にスクールバスの代替として日常的に利用されたことが要因と考えられる。</p> <p>【全路線での目標達成状況】 ・利用者数 目標値17,000人/年⇒11,821人/年(現状値14,333人(2022年度実績)) ・1人当たりの年間利用回数 目標値2.6回/年・人⇒1.8回/年・人(現状値2.1回(2022年度実績)) ・収支率 目標値11.0%/年⇒16.9%(現状値9.6%(2022年度実績)) ・満足度 目標値80%⇒79.5%(現状値70%(2023年度実績)) ・公的資金投入額 目標値5,120円/年・人⇒5,931円/年・人(現状値5,719円(2022年度実績))</p>	<p>当該系統は、観光のトップシーズンである7～9月を除き、学生、保育園児のスクールバスとしての通学、通園での利用が主であり、学生数が年度毎変動するため利用促進による効果は薄い。今年度も7月～9月の利用者数を除いた年間の延利用者数は5,788人で前年度の5,767人とほぼ同数となった。 生活交通としての利便性は維持しつつ、観光事業者、観光協会、町観光部署との連携により利用促進等の施策を実施し観光客利用を増やすことで、更なる収支改善を図る。</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、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。</p>