

福岡市公共交通不便地対策事業
(オンデマンド交通) その2

提案審査結果

令和8年7月31日

福岡市

目次

1	評価の方法	1
2	提案評価委員会の構成	1
3	提案評価委員会の開催経過	1
4	資格審査等	2
	（1）応募資格審査	2
	（2）要求水準の適合審査	2
5	評価の結果	2
	（1）内容評価	2
	（2）価格評価	8
	（3）加点	8
	（4）総合評価	9
6	最優秀提案者の決定	10

1 評価の方法

市は、応募者から提出された企画提案書について、公募要綱に従い、応募資格及び要求水準の適合審査を行いました。

応募資格及び要求水準の適合審査を通過した提案は、評価の公平性及び透明性を確保し、広く専門的かつ客観的な視点から評価等を行うため設置した「福岡市生活交通確保に係る事業提案評価委員会」（以下「提案評価委員会」という。）において提案内容を評価するとともに、市において提案価格を評価のうえ、総合的に評価を行いました。

2 提案評価委員会の構成

提案評価委員会の構成は、以下のとおりです。

区分	氏名	所属・役職
委員長	稲永 健太郎	九州産業大学 理工学部 情報科学科 教授
副委員長	松永 千晶	福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 教授
委員	藤田 和子	公認会計士・税理士
委員	小林 由希子	市民局 コミュニティ推進部長
委員	松岡 淳	住宅都市みどり局 都市計画部長

（敬称略）

3 提案評価委員会の開催経過

提案評価委員会の開催経過は、以下のとおりです。

日程	会議名	主な議題
令和8年1月9日	第3回 提案評価委員会	・公募概要について ・評価基準について
令和8年4月24日	第4回 提案評価委員会	・応募者ヒアリング ・内容評価

4 資格審査等

(1) 応募資格審査

令和8年4月13日までに、4グループから応募申込書等の提出があり、いずれのグループも公募要綱に示す応募資格要件を満たしていることを確認しました。

(2) 要求水準の適合審査

応募資格審査を通過した応募者から提出された企画提案書の内容について、公募要綱及び要求水準書における提案条件を満たしていることを市が確認しました。

5 評価の結果

企画提案書の提出があった4グループについてグループ名を「N」「T」「R」「U」とし、Nグループによるエリア⑤の提案を「提案52」、Tグループからの提案のうち、エリア⑥の提案を「提案63」、エリア⑦の提案を「提案74」、Rグループによるエリア⑧の提案を「提案85」、Uグループによるエリア⑧の提案を「提案86」とし、提案評価委員会において内容評価を、市において価格評価を実施しました。

(1) 内容評価

提案評価委員会において公募要綱に示す評価項目及び配点表に基づき、エリア⑤東区、エリア⑦南区・城南区、エリア⑥南区、エリア⑧西区の順番で評価を行いました。

グループ名	エリア	校区名	提案番号
N	⑤東区	香椎下原・香椎東・香住丘	52
T	⑥南区	柏原・東花畑	63
	⑦南区・城南区	西長住・堤・堤丘	74
R	⑧西区	壱岐・壱岐南・壱岐東	85
U			86

内容評価については、下記の表に示す「点数付与基準」に示す加算割合に従って各委員が評価項目ごとに点数を算出し、委員全員の平均点（小数点第2位を四捨五入）を合計しました。

表 内容評価点点数付与基準

評価区分	判断基準	加算割合
A	非常に優れている	配点×1.00
B	優れている	配点×0.75
C	標準的な提案がなされている	配点×0.50
D	やや劣っている	配点×0.25
E	劣っている	配点×0

(参考)評価項目及び配点表

提案項目		評価項目	評価基準	配点	
内容 評価 【800点】	1. 実施体制 【400点】	(1) 実施計画・体制	●本事業の趣旨に基づき、市や地域と共働で主体的に 取組む計画となっているか ●安定的な運行が可能な体制が示されているか ●地域に根ざした運行が可能か	150	400
		(2) 安全性確保	●乗務員管理や緊急時対応、要望・苦情対応に対する 考えや体制が示されているか	50	
		(3) 事業性確保	●運賃外収入確保と経費削減の取組みが提案されてい るか ●継続的な取組みの実現に向けた体制が示されている か	100	
		(4) システムの特徴・ 仕様	●利用者の状況や需要に応じた運行の効率化、停留所 の追加対応など、拡張性を持ったシステム構築が可 能か	50	
		(5) システムの実績	●類似事業の実績はあるか	50	
	2. 利便性向上 【250点】	(1) 乗車受付	●利用しやすい乗車受付方法が提案されているか	50	250
		(2) 決済	●利用しやすい決済方法が提案されているか	50	
		(3) 車両	●利用者の利便性や快適性を加味し適切な車両が提案 されているか	100	
		(4) 利便性向上策	●利便性向上の取組みが提案されているか	50	
	3. 利用促進 【150点】	(1) 利用促進策	●認知度向上による利用促進の取組みが提案されてい るか	100	150
		(2) 利用の把握・ 分析	●運行改善に向け、分析等に必要項目と把握の手法 などが提案されているか	50	
価格 評価 【200点】	4. 価格 【200点】	(1) 提案価格	●提案価格の比較 下記の算定方法により、提案価格が低いものを評価 【算定方法】 価格評価点 = 最低価格 ÷ 提案価格※ × 配点 ※提案価格 = 初期経費 + 運行経費 × 3年	200	200

【エリア⑤東区】

提案された「提案 52」の内容評価の結果は、以下のとおりです。

提案項目	評価項目	配点	提案	エリア⑤東区				
				委員①	委員②	委員③	委員④	委員⑤
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	150	提案52	B	B	C	C	B
	(2) 安全性確保	50	提案52	C	B	C	C	C
	(3) 事業性確保	100	提案52	B	B	B	B	B
	(4) システムの特徴・仕様	50	提案52	B	B	B	B	B
	(5) システムの実績	50	提案52	A	B	A	A	A
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	50	提案52	C	B	C	C	C
	(2) 決済	50	提案52	B	B	B	B	A
	(3) 車両	100	提案52	B	C	B	B	B
	(4) 利便性向上策	50	提案52	B	B	B	B	B
3. 利用促進	(1) 利用促進策	100	提案52	B	B	B	B	B
	(2) 利用の把握・分析	50	提案52	C	B	C	C	C

【エリア⑥南区】

提案された「提案 63」の内容評価の結果は、以下のとおりです。

提案項目	評価項目	配点	提案	エリア⑥南区				
				委員①	委員②	委員③	委員④	委員⑤
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	150	提案63	C	B	C	C	C
	(2) 安全性確保	50	提案63	C	B	C	C	C
	(3) 事業性確保	100	提案63	B	B	B	B	B
	(4) システムの特徴・仕様	50	提案63	B	B	B	B	B
	(5) システムの実績	50	提案63	A	B	A	A	A
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	50	提案63	C	B	C	C	C
	(2) 決済	50	提案63	B	B	B	B	A
	(3) 車両	100	提案63	B	C	B	B	B
	(4) 利便性向上策	50	提案63	B	B	B	B	B
3. 利用促進	(1) 利用促進策	100	提案63	B	B	B	B	B
	(2) 利用の把握・分析	50	提案63	C	B	C	C	C

【エリア⑦南区・城南区】

提案された「提案 74」の内容評価の結果は、以下のとおりです。

提案項目	評価項目	配点	提案	エリア⑦南区・城南区				
				委員①	委員②	委員③	委員④	委員⑤
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	150	提案74	C	B	C	C	C
	(2) 安全性確保	50	提案74	C	B	C	C	C
	(3) 事業性確保	100	提案74	B	B	B	B	B
	(4) システムの特徴・仕様	50	提案74	B	B	B	B	B
	(5) システムの実績	50	提案74	A	B	A	A	A
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	50	提案74	C	B	C	C	C
	(2) 決済	50	提案74	B	B	B	B	A
	(3) 車両	100	提案74	B	C	B	B	B
	(4) 利便性向上策	50	提案74	B	B	B	B	B
3. 利用促進	(1) 利用促進策	100	提案74	B	B	B	B	B
	(2) 利用の把握・分析	50	提案74	C	B	C	C	C

【エリア⑧西区】

提案された「提案 85」「提案 86」の内容評価の結果は、以下のとおりです。

提案項目	評価項目	配点	提案	エリア⑧西区				
				委員①	委員②	委員③	委員④	委員⑤
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	150	提案85	C	B	C	C	B
			提案86	B	B	B	B	B
	(2) 安全性確保	50	提案85	C	B	C	C	C
			提案86	C	B	C	C	B
	(3) 事業性確保	100	提案85	B	B	B	B	B
			提案86	A	A	B	A	B
	(4) システムの特徴・仕様	50	提案85	B	B	B	B	B
			提案86	B	B	B	B	B
	(5) システムの実績	50	提案85	A	B	A	A	A
			提案86	A	B	A	A	A
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	50	提案85	C	B	C	C	C
			提案86	B	B	C	B	B
	(2) 決済	50	提案85	B	B	B	B	A
			提案86	A	A	B	A	A
	(3) 車両	100	提案85	B	B	C	B	B
			提案86	A	A	A	A	A
	(4) 利便性向上策	50	提案85	B	B	B	B	B
			提案86	A	A	B	A	B
3. 利用促進	(1) 利用促進策	100	提案85	B	B	B	B	B
			提案86	B	A	B	B	A
	(2) 利用の把握・分析	50	提案85	C	B	B	C	C
			提案86	C	B	C	C	C

各委員の評価結果に応じ、内容評価点点数付与基準点に基づき算出した内容評価の点数は以下のとおりです。

提案項目	評価項目	配点	エリア⑤ 東区	エリア⑥ 南区	エリア⑦ 南区・城南区	エリア⑧ 西区	
			提案52	提案63	提案74	提案85	提案86
1. 実施体制	(1)実施計画・体制	150	97.5	82.5	82.5	90.0	112.5
	(2)安全性確保	50	27.5	27.5	27.5	27.5	30.0
	(3)事業性確保	100	75.0	75.0	75.0	75.0	90.0
	(4)システムの特徴・仕様	50	37.5	37.5	37.5	37.5	37.5
	(5)システムの実績	50	47.5	47.5	47.5	47.5	47.5
実施体制 小計		400	285.0	270.0	270.0	277.5	317.5
2. 利便性向上	(1)乗車受付	50	27.5	27.5	27.5	27.5	35.0
	(2)決済	50	40.0	40.0	40.0	40.0	47.5
	(3)車両	100	70.0	70.0	70.0	70.0	100.0
	(4)利便性向上策	50	37.5	37.5	37.5	37.5	45.0
利便性向上 小計		250	175.0	175.0	175.0	175.0	227.5
3. 利用促進	(1)利用促進策	100	75.0	75.0	75.0	75.0	85.0
	(2)利用の把握・分析	50	27.5	27.5	27.5	30.0	27.5
利用促進 小計		150	102.5	102.5	102.5	105.0	112.5
内容評価点(A)		800	562.5	547.5	547.5	557.5	657.5

(2) 価格評価

提案価格の評価は、応募者から提出された「初期経費に係る提案価格」及び「運行経費に係る提案価格」より市が評価を行いました。

提案価格は、以下の式より算出しました。

提案価格

$$= \text{初期経費}_{(\text{円})} + \text{運行経費}_{(\text{円})} \times 3 \text{ 年}$$

提案価格の評価点は、以下の計算式に基づき市が算出しました。

提案価格の評価点

$$= \text{配点} \times \text{最低提案価格}_{(\text{円})} / \text{提案価格}_{(\text{円})}$$

価格評価点の計算にあたっては、小数点第2位を四捨五入としました。

価格評価の結果は以下のとおりです。

	配点	エリア⑤	エリア⑥	エリア⑦	エリア⑧	
		提案52	提案63	提案74	提案85	提案86
価格評価点	200	200	200	200	200	131.9

(3) 加点

配点（50 点）に、下表に示す最優秀提案数となった数に応じた割合を乗じ、加点を算出しました。

図表 加点における点数付与基準

最優秀提案となった数	割合	加算点
0	1.0	50 点
1	0.5	25 点
2	0.25	12.5 点
3	0	0 点

※同一の構成員（「マネジメント業務」及び「運行業務」、「システム設定・運用業務」を対象）による応募に対し割合を乗じるものとし、同一資本の企業は同一構成員として見なす

加点の点数は以下のとおりです。

	配点	エリア⑤	エリア⑥	エリア⑦	エリア⑧	
		提案52	提案63	提案74	提案85	提案86
加点	50	50	25	50	50	50

(4) 総合評価

提案評価委員会による内容評価点、市による価格評価点の合計点数に、加点を加えた「総合評価点」を算出しました。

提案項目	評価項目	配点	エリア⑤ 東区	エリア⑥ 南区	エリア⑦ 南区・城南区	エリア⑧ 西区	
			提案52	提案63	提案74	提案85	提案86
1. 実施体制	(1)実施計画・体制	150	97.5	82.5	82.5	90.0	112.5
	(2)安全性確保	50	27.5	27.5	27.5	27.5	30.0
	(3)事業性確保	100	75.0	75.0	75.0	75.0	90.0
	(4)システムの特徴・仕様	50	37.5	37.5	37.5	37.5	37.5
	(5)システムの実績	50	47.5	47.5	47.5	47.5	47.5
実施体制 小計		400	285.0	270.0	270.0	277.5	317.5
2. 利便性向上	(1)乗車受付	50	27.5	27.5	27.5	27.5	35.0
	(2)決済	50	40.0	40.0	40.0	40.0	47.5
	(3)車両	100	70.0	70.0	70.0	70.0	100.0
	(4)利便性向上策	50	37.5	37.5	37.5	37.5	45.0
利便性向上 小計		250	175.0	175.0	175.0	175.0	227.5
3. 利用促進	(1)利用促進策	100	75.0	75.0	75.0	75.0	85.0
	(2)利用の把握・分析	50	27.5	27.5	27.5	30.0	27.5
利用促進 小計		150	102.5	102.5	102.5	105.0	112.5
内容評価点(A)		800	562.5	547.5	547.5	557.5	657.5
価格評価点(B)		200	200.0	200.0	200.0	200.0	131.9
加点(C)		50	50.0	25.0	50.0	50.0	50.0
総合評価点(A+B+C)		1,050	812.5	772.5	797.5	807.5	839.4

6 最優秀提案者の決定

市は、提案評価委員会の評価等を踏まえ、エリア⑤については「提案 52」、エリア⑥については「提案 63」、エリア⑦については「提案 74」、エリア⑧については「提案 86」を最優秀提案者として選定しました。

【最優秀提案者】

事業区域		最優秀提案者	
エリア	校区名		
⑤東区	香椎下原・香椎東・香住丘	提案 52	株式会社アイシンを代表とするグループ
⑥南区	柏原・東花畑	提案 63	株式会社アイシンを代表とするグループ
⑦南区・城南区	西長住・堤・堤丘	提案 74	株式会社アイシンを代表とするグループ
⑧西区	壱岐・壱岐南・壱岐東	提案 86	西日本鉄道株式会社を代表とするグループ

【別紙】提案評価委員会における評価講評

(1) 内容評価の講評

【エリア⑤東区】

項目	小項目	評価講評
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	・ 提案 52 は、地域等と共働で主体的に取り組む計画のほか事業に係る従業員や乗務員の配置など安定的な運行が可能な体制や運行エリア内に営業所を有するなど地域に根差した運行が評価された。
	(2) 安全性確保	・ 提案 52 は、運行管理者及び補助者による乗務員の健康状態やアルコールチェックなど日々の安全確認の実施、安全確保に関する研修の実施、事故や自然災害など事案に応じた対応体制が示された緊急時対応マニュアルが策定されている点が評価された。
	(3) 事業性確保	・ 提案 52 は、地域の企業からの協賛・広告料による運賃外収入を確保する仕組みや複数エリア運行時の経費削減、またその取組み体制の構築にあたって、協賛交渉を担う構成員の配置や特定の分野に強みを持つ協力企業との連携が高く評価された。
	(4) システムの特徴・仕様	・ 提案 52 は、A I を活用した運行効率等の向上や、停留所の追加対応などシステムの柔軟性が高く評価された。
	(5) システムの実績	・ 提案 52 は、多数の導入実績が特に高く評価された。
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	・ 提案 52 は、複数の人員と回線による電話受付体制やインターネットでの乗車受付方法が評価された。
	(2) 決済	・ 提案 52 は、現金に加え、クレジットカードや二次元コード決済など多様なキャッシュレス決済の採用が高く評価された。
	(3) 車両	・ 提案 52 は、利用者の快適性に配慮したユニバーサルデザインタクシー車両の導入が評価された。
	(4) 利便性向上策	・ 提案 52 は、体験利用を可能とするワンタイム利用制度の導入や MaaS アプリとの連携など利便性向上の取組みが高く評価された。
3. 利用促進	(1) 利用促進策	・ 提案 52 は、運行地域専用パンフレットの制作、説明会開催による地域住民への周知、会報誌の発行やポイントカードの導入などによる利用促進の取組みが高く評価された。
	(2) 利用の把握・分析	・ 提案 52 は、システムを活用した利用者数等の把握や OD 分析に加え、アンケートにより利用者の声を収集し、運行改善を行う提案が評価された。

【エリア⑥南区】

項目	小項目	評価講評
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	・ 提案 63 は、地域等と共働で主体的に取り組む計画のほか事業に係る従業員や乗務員の配置など安定的な運行が可能な体制が評価された。
	(2) 安全性確保	・ 提案 63 は、安全運行や事故抑止教育、安全・健康管理指導等に関する基本計画書や年間計画書を策定し全従業員へ遵守を徹底するほか、事故・災害・苦情など事案に応じた対応体制が示されたマニュアルが策定されている点が評価された。
	(3) 事業性確保	・ 提案 63 は、地域の企業からの協賛・広告料による運賃外収入を確保する仕組みや複数エリア運行時の経費削減、またその取組み体制の構築にあたって、協賛交渉を担う構成員の配置や特定の分野に強みを持つ協力企業との連携が高く評価された。
	(4) システムの特徴・仕様	・ 提案 63 は、A I を活用した運行効率等の向上や、停留所の追加対応などシステムの柔軟性が高く評価された。
	(5) システムの実績	・ 提案 63 は、多数の導入実績が特に高く評価された。
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	・ 提案 63 は、複数の人員と回線による電話受付体制やインターネットでの乗車受付方法が評価された。
	(2) 決済	・ 提案 63 は、現金に加え、クレジットカードや二次元コード決済など多様なキャッシュレス決済の採用が高く評価された。
	(3) 車両	・ 提案 63 は、利用者の快適性に配慮したユニバーサルデザインタクシー車両の導入が評価された。
	(4) 利便性向上策	・ 提案 63 は、体験利用を可能とするワンタイム利用制度の導入や MaaS アプリとの連携など利便性向上の取組みが高く評価された。
3. 利用促進	(1) 利用促進策	・ 提案 63 は、運行地域専用パンフレットの制作、説明会開催による地域住民への周知、会報誌の発行やポイントカードの導入などによる利用促進の取組みが高く評価された。
	(2) 利用の把握・分析	・ 提案 63 は、システムを活用した利用者数等の把握や OD 分析に加え、アンケートにより利用者の声を収集し、運行改善を行う提案が評価された。

【エリア⑦南区・城南区】

項目	小項目	評価講評
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	・ 提案 74 は、地域等と共働で主体的に取り組む計画のほか事業に係る従業員や乗務員の配置など安定的な運行が可能な体制が評価された。
	(2) 安全性確保	・ 提案 74 は、安全運行や事故抑止教育、安全・健康管理指導等に関する基本計画書や年間計画書を策定し全従業員へ遵守を徹底するほか、事故・災害・苦情など事案に応じた対応体制が示されたマニュアルが策定されている点が評価された。
	(3) 事業性確保	・ 提案 74 は、地域の企業からの協賛・広告料による運賃外収入を確保する仕組みや複数エリア運行時の経費削減、またその取組み体制の構築にあたって、協賛交渉を担う構成員の配置や特定の分野に強みを持つ協力企業との連携が高く評価された。
	(4) システムの特徴・仕様	・ 提案 74 は、A I を活用した運行効率等の向上や、停留所の追加対応などシステムの柔軟性が高く評価された。
	(5) システムの実績	・ 提案 74 は、多数の導入実績が特に高く評価された。
2. 利便性向上	(1) 乗車受付	・ 提案 74 は、複数の人員と回線による電話受付体制やインターネットでの乗車受付方法が評価された。
	(2) 決済	・ 提案 74 は、現金に加え、クレジットカードや二次元コード決済など多様なキャッシュレス決済の採用が高く評価された。
	(3) 車両	・ 提案 74 は、利用者の快適性に配慮したユニバーサルデザインタクシー車両の導入が評価された。
	(4) 利便性向上策	・ 提案 74 は、体験利用を可能とするワンタイム利用制度の導入や MaaS アプリとの連携など利便性向上の取組みが高く評価された。
3. 利用促進	(1) 利用促進策	・ 提案 74 は、運行地域専用パンフレットの制作、説明会開催による地域住民への周知、会報誌の発行やポイントカードの導入などによる利用促進の取組みが高く評価された。
	(2) 利用の把握・分析	・ 提案 74 は、システムを活用した利用者数等の把握や OD 分析に加え、アンケートにより利用者の声を収集し、運行改善を行う提案が評価された。

【エリア⑧西区】

項目	小項目	評価講評
1. 実施体制	(1) 実施計画・体制	・ 提案 85 は、地域等と共働で主体的に取り組む計画のほか事業に係る従業員や乗務員の配置など安定的な運行が可能な体制が評価された。 ・ 提案 86 は、これまでの取組実績に裏付けられた地域等と共働で主体的に取り組む計画のほか事業に係る従業員や乗務員の配置など安定的な運行が可能な体制及び運行エリア内に営業所を有するなど地域に根差した運行が高く評価された。
	(2) 安全性確保	・ 提案 85 は、地域の狭小路や特に注意を要する交差点などの情報を取り入れた安全確保に関する研修の実施のほか、事故や悪天候など事案に応じた対応体制が示された緊急時対応マニュアルが策定されている点が評価された。 ・ 提案 86 は、自社運営の研修センターでの教育や研修の実施や、車両故障・事故発生時や自然災害時のほかシステム障害発生時など事案に応じた対応体制が示された緊急時対応マニュアルが策定されている点が評価された。
	(3) 事業性確保	・ 提案 85 は、地域の企業からの協賛・広告料による運賃外収入を確保する仕組みや複数エリア運行時の経費削減、またその取組体制の構築にあたって、協賛交渉を担う構成員の配置や特定の分野に強みを持つ協力企業との連携が高く評価された。 ・ 提案 86 は、当該地域における運行実績に基づく、地域の企業からの協賛・広告料による運賃外収入を確保する仕組みと地域との役割分担を明確にした取組体制のほか、運行車両内における協賛企業の広告放映など協賛金確保にあたっての企業側のメリットを具体化した協賛プランが特に高く評価された。
	(4) システムの特徴・仕様	・ 提案 85 は、A I を活用した運行効率等の向上や、停留所の追加対応などシステムの柔軟性が高く評価された。 ・ 提案 86 は、A I を活用した運行効率等の向上や、停留所の追加対応などシステムの柔軟性が高く評価された。
	(5) システムの実績	・ 提案 85 は、多数の導入実績が特に高く評価された。 ・ 提案 86 は、多数の導入実績が特に高く評価された。

2. 利便性向上	(1) 乗車受付	・ 提案 85 は、複数の人員と回線による電話受付体制やインターネットでの乗車受付方法が評価された。 ・ 提案 86 は、当該エリア専任のオペレーターを配置した電話受付体制や、専用アプリ等での乗車受付方法が評価された。
	(2) 決済	・ 提案 85 は、現金に加え、クレジットカードや二次元コード決済など多様なキャッシュレス決済の採用が高く評価された。 ・ 提案 86 は、現金に加え、クレジットカードや IC カードなど多様なキャッシュレス決済の採用のほか、交通用福祉 IC カードへの対応が特に高く評価された。
	(3) 車両	・ 提案 85 は、利用者の快適性に配慮したジャンボタクシー車両の導入が評価された。 ・ 提案 86 は、利用者の快適性に配慮した、手すりやステップなどによる乗降しやすい仕様のジャンボタクシー車両の導入が特に高く評価された。
	(4) 利便性向上策	・ 提案 85 は、体験利用を可能とするワンタイム利用制度の導入や MaaS アプリとの連携など利便性向上の取組みが高く評価された。 ・ 提案 86 は、主要施設への予約タブレットの設置や路線バスとの乗継ぎ割引サービスの実施、MaaS アプリとの連携など利便性向上の取組みが特に高く評価された。
3. 利用促進	(1) 利用促進策	・ 提案 85 は、運行地域専用パンフレットの制作、説明会開催による地域住民への周知、会報誌の発行やポイントカードの導入などによる利用促進の取組みが高く評価された。 ・ 提案 86 は、専用アプリ登録者及びヘビーユーザー向けクーポンの発行やエリア内の主要施設と連携した割引乗車券の配布のほか、説明会開催や地域イベント参加による地域住民への周知などによる利用促進の取組みが高く評価された。
	(2) 利用の把握・分析	・ 提案 85 は、システムを活用した利用者数等の把握や OD 分析に加え、アンケートにより利用者の声を収集し、運行改善を行う提案が評価された。 ・ 提案 86 は、システムを活用した利用者数など基礎データに加え、キャンセル数も把握し、運行改善を行う提案が評価された。

(2) 総評

提案評価委員会は、評価項目等に基づき、厳正かつ公正に評価を行いました。

応募者の提案内容は、本事業の趣旨を踏まえた、創意工夫が図られた提案でした。

また、提案書作成にあたっての努力についても高く評価しており、応募者の方々に敬意を払うとともに、深く感謝する次第です。

今後、提案評価委員会の内容評価の結果を踏まえ決定された最優秀提案者が本事業を実施するに際しては、提案内容を確実に実行して頂くのは当然のこと、本事業をよりよいものとするため、市や地域と十分な協議を行い、特に以下の点について留意してください。

- ・取組み地域ごとに特性が異なることを認識のうえ、地域と関係性を築き、それぞれのエリアに応じた運行を行うこと。
- ・持続的な生活交通となるよう事業性確保の取組みを行い、コスト意識をもった運行を心がけること。
- ・それぞれの地域や利用者のニーズ等を踏まえ利便性向上の取組みを行い、必要に応じて体制強化に努めながら、地域と共働し、より一層利用促進に取り組むこと。

最後に、豊富な実績とノウハウを有する最優秀提案者が、市と地域と良好な連携のもと事業に取り組まれることで地域の実情に応じた持続的な生活交通となることを期待します。