

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

広島県地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・広島県 ・三次市(関係市代表) ・坂町(関係町代表)
- ・公益社団法人広島県バス協会 ・中国運輸局交通政策部長
- ・事業者(5者) ・利用者(4者) ・学識者(5者)

協議会の開催状況

2回(対面)、2回(書面審議)

【事業の目的・必要性】

広島県の乗合バスの輸送実績は、モータリゼーションの進展、人口減少、少子高齢化など、地域社会経済の変化に伴う利用者の減少により、昭和43年度をピークに年々減少し、ピーク時の約3分の1となっている。バス事業者の経営環境は大変厳しくなっており、事業の採算性悪化により、バス路線が廃止されるなど、住民の生活交通の維持・確保が困難となっている。一方で、住民の生活圏は広域化が進んでおり、各地域間を結ぶバス路線の必要性は一層高まっている。

県民の日常生活を維持するため、地域間幹線系統への支援を実施し、路線の確保維持を図ることは不可欠である。

【事業の区域】

- ・広島県全域

【事業の目標と効果】

生活交通路線として必要なバス路線のうち、本計画の系統について運行を3力年にわたって継続し、広域・幹線的路線を維持することを目標とする。

地域間幹線バス路線を維持することにより、地域で生活する交通制約者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

広島県	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
15	52	40(11)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○広島県地域公共交通協議会を開催し、利用者代表の意見を聴取。今後事業者、市町と連携し対応する。

※利用者等代表

広島県高等学校PTA連合会会長
広島県社会福祉協議会
広島消費者協会
広島県観光連盟

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された

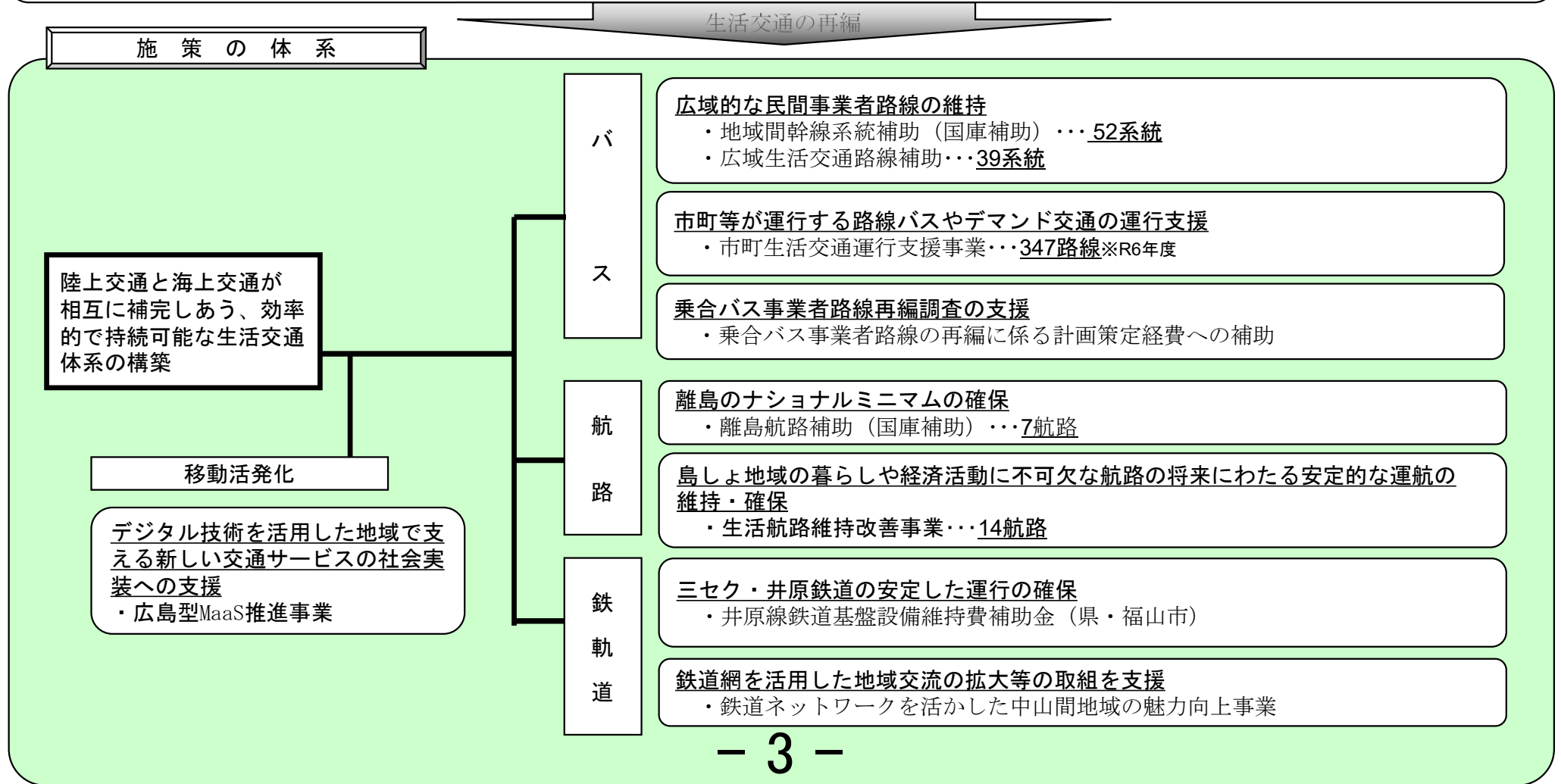
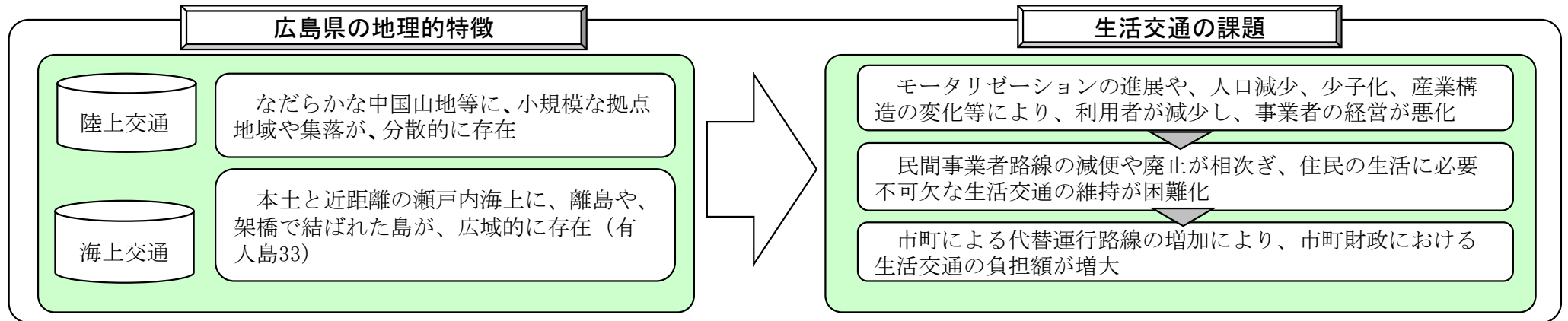
目標・効果達成状況

○アセスメント形式により、系統ごとに評価
ほとんどの項目について、「非常によい」または「概ね良い」となっているものの、系統によっては、各項目が「改善の余地がある」場合が見受けられる。また、事業者の課題意識も高まっており、今後、改善に向けて取り組んでいきたい。
「改善の余地がある」となっている系統については「維持手段」「PR」「住民理解」の項目が比較的多く選択されている。

今後の改善点

- 地域公共交通網形成計画に基づき、市町と共同しての再編の検討
- ダイヤの見直し改正・運行計画の見直し
- 利用実態に即したダイヤの見直し、系統再編
- 他の交通モードとの接続留意
- 貨客混載等他事業者との共創
- 自治体等との連携による地域住民へのPR強化
- バスのバス停への接近情報を反映させた経路検索の活用
- 分かりやすい時刻表や路線図によるPR
- 地域住民と連携した生活交通の維持
- 新たな決済システムの導入による利便性の向上

令和7年度 広島県における地域公共交通施策



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

鳥取県東部公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

地方公共団体(県、東部地域1市4町)、公共交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、公共交通事業者団体、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、利用者代表(PTA、身体障がい者団体等)、学識経験者、交通事業者労組、観光団体(計33団体)

協議会の開催状況

4回(うち書面審議4回)

【事業の目的・必要性】

鳥取県東部地域(鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町)の公共交通は、鉄道事業者3社、民間バス事業者2社のほか、市町のコミュニティバスや乗合タクシー等が運行されており、地域住民の通勤、通学、通院、買物などの生活に必要な不可欠な移動や、観光客の周遊行動等を支える社会インフラとして重要な役割を果たしている。

しかし、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車に依存したライフスタイルの定着等により、公共交通の利用者数は減少しており、近年では、ドライバーの担い手不足や高齢化が大きな課題となっており、これらを起因とする減便や路線短縮等により、公共交通の利便性が低下し、地域の衰退に繋がりがかねない状況となっている。

そのため、地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の日常生活や観光に欠かせない路線を確保・維持することで、まちの維持・発展を図ることが必要である。

【事業の区域】

・鳥取県東部全域(鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町)

【事業の目標と効果】

(1)事業の目標(数値指標)

- ①路線バスの利用者数を3,150千人とする。
- ②民間乗合バスの収支率を61%以上とする。
- ③路線バスへの公的資金投入額を960百万円とする。

(2)事業の効果

東部地域の幹線を維持することにより、圏域の住民の通勤・通学者や高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、公共交通利用促進や地域活性化にもつながる。

鳥取県

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

2

24

60(12)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) — 4 —

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

平成28年度に県東部地域の地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）を策定する中で、利用者である一般住民、高校生、その他関係機関（病院、商業施設、市町の観光・福祉・教育の関係部局）へのアンケートを行い、意見を反映した計画としている。

H29.3 東部地域公共交通網形成計画策定
R5.10 東部地域公共交通計画一部改定
R6.6 東部地域公共交通計画一部改定

（アンケート項目例）

- ・通院や買物の目的地
- ・バスの満足度
- ・バスを利用しても良いバス停までの距離
- ・公共交通のサービスの改善点 など

<参考：令和6年度実施事業>

- バス乗り方教室を県内各地で開催
- ギャラリーバスの運行（児童の絵画を車内展示）
- 東部地域を運行するバスや鉄道をお得に利用できる「乗り放題手形」、「ノルデチケット」、「共通バス」等を活用したバス・鉄道の利用促進
- ホームページやSNS（Instagram・X）での情報発信によるバス利用環境の整備
- バスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」によるバス運行状況の提供及びバス運行状況のGoogleマップへの掲載。
- 一部のバスで収集された乗降データの分析。

事業の適切性

- 計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○目標・効果達成状況

- ・ ①路線バスの利用者数を3,150千人とする。
→現状値：(R6)2,972千人
- ・ ②民間乗合バスの収支率を61%以上とする。
→現状値：(R6)53%
- ・ ③路線バスへの公的資金投入額を960百万円とする。
→現状値：(R6)1,025百万円

路線バスの利用者数・路線バスへの公的資金投入額は、目標値・現状値(R4)をとともに下回っている。民間乗合バスは目標値には達していないものの、収支率のみ現状値(R4)を上回った。

今後の改善点

- 外国人旅行客を含めた観光利用の促進を図る。
- 事業者、県及び市町村が行っている利用促進の取組を継続し、一般住民を中心とした利用者の増加を図る。
- GTFSを活用した経路検索システムの普及やキャッシュレス決済の導入など、利用者の利便性向上を進める。
- 交通系ICにより得られたデータを活用した路線の見直しや効果的な取組の実施

令和7年度 鳥取県における地域公共交通施策

地域バス交通等体系整備支援事業、コミュニティ・ドライブ・シェア推進事業

【運行費補助】

補助対象期間(10月～9月、※一部例外あり)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫補助対象路線	生活交通路線維持費補助金(国協調補助)	乗合バス事業者	対象路線 ・複数市町村(合併前)を運行する路線 ・広域行政圏中心市へアクセスする路線 ・輸送量15～150人/日、運行回数3回以上/日 対象経費 運行赤字額(運行費用の45%を上限) (平均乗車密度5人以上は全額補助対象。5人未満は、5人換算した運送回数分に相当する額)	国1/2 県1/2
	国庫協調継続補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 山陰ブロック単価により対象外となった赤字の補填(運行費用の45%を上限) ※旧適用単価並みに支援	県1/2 事業者1/2
	補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 国補助対象外となった赤字の補填(運行費用の50%上限) (平均乗車密度3人以上は全額補助対象。3人未満は、3人換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
国庫補助対象外の路線(単県)	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象路線 複数市町村(合併後・国庫補助外)を運行する路線 対象経費 運行赤字(運行費用の50%上限) (平均乗車密度2人以上は全額補助対象。2人未満は、2人で換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 単独市町村内(合併後)を運行する路線(事業者バス、乗合タクシー、町営バス等) 対象経費 市町村税収額0.5%を控除した市町村負担額(形態別に運行費用一定割合(60～70%)を上限)	県1/2 市町村1/2
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 NPO法人等による公共交通空白地有償運送路線(※補助対象期間 4月～3月) 対象経費 運行赤字(運行費用の80%を上限)	県1/2 市町村1/2

【車両取得費補助】

補助対象期間(国庫10月～9月、単県4月～3月)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫	車両減価償却費補助金	乗合バス事業者	対象経費 国庫補助対象の広域かつ幹線的路線を運行する車両の減価償却費及び金融費用、購入費(県は、国と協調してバスの導入に係る減価償却費、金融費用を5年間にかけて補助。) 1両当たりの限度額:ノンステップバス15,000千円 ワンステップバス13,000千円	国1/2 県1/2
単県	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象経費 (市町村運営有償運送のみ) ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該市町村路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は走行距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ・車両購入費(県補助限度額1,000千円)	県1/2 市町村1/2

○人口減少に伴うドライバー不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を活かした5つの**先導的支援制度**を令和5年度に創設。令和7年度は、タクシー不足が見込まれる際に交通事業者が一般ドライバーを雇用して運送する「日本版ライドシェア」を支援対象に追加。

コロナ禍を経て

事業者の撤退や
路線の縮小が増大

バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や
住民共助型運送など、住民・事業者・行政の共創による
「コミュニティ・ドライブ・シェア」推進制度

● 補助対象：市町村（補助率1/2）、交通事業者（補助率2/3）

○交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

【智頭町：のりりん】

交通×住民×AI

- 地元住民がマイカーを使用して行う**交通空白地有償運送**
- 智頭町全域での**AIオンデマンド乗合タクシー**
(延べ約3千人/月の町民が利用)

→運行管理や遠隔点呼等の管理部分を交通事業者等に委託することで、**共助交通の持続可能性を高めている**

○住民共助型 (例：鳥取市佐治町 さじ未来号)

- NPOなど住民自らによる共助運送

○市町村主体型 (例：鳥取市青谷町 絹見バス)

- デマンドバス・タクシー相乗り促進など、市町村主体による交通体系（地元の運送業者による運行など）

○事業者無償運送活用型

- 交通空白エリアでの観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用

○交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保（**二種免許取得経費、求人に係る広報費等**）を支援

○日本版ライドシェア型(R7年度新設)

- 一般ドライバーの採用経費、ライドシェアに使用する配車アプリ周知に要する経費等を支援

市町村の地域交通体系構築への支援

【事業内容】

県内、特に中山間地域においては、自家用車依存、人口減少等による公共交通利用者の減少やドライバー不足からバス事業者の撤退や路線の廃止、縮小が進み公共交通体系の再構築が必要となっていることから、市町村が地域の実情・ニーズを把握しながら策定する地域交通体系再編計画策定への支援を行う。

1 地域交通体系構築支援補助金

市町村内路線の再編計画「地域交通体系再編計画」を策定する市町村への補助。(補助率1/3、上限2,000千円)

(活用実績)R1:4町、R2:1町、R4:1町、R7:1市

2 アドバイザー派遣制度

市町村の依頼を受け、県及びアドバイザーと一緒に路線再編の方向づけを行い、市町村の地域交通体系の再構築に向けた取組をサポートする。

公共交通利用促進事業

【事業内容】

1 みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会事業

①乗ってecoh(行こう)！県民運動

・鉄道・バスの利用促進を宣言する団体、企業を募集。

(公共交通乗ってecoh！宣言)

※宣言企業:60社。(令和7年3月末時点)

②利用促進キャンペーン

・夏休み期間中、県内小学生を対象とした旅日記作品の募集および東部・中部・西部での展示

・令和7年11月～8年1月、行楽・帰省シーズンには全世代を対象としたSNSフォトコンテストを実施中。

2 公共交通利用促進補助金

公共交通の利用促進の取組を行う団体に交付(1団体定額50万円)。

(活用実績)

公共交通フェスタの開催(県内2か所)

鳥取看護大学(公共交通の情報と周遊マップの制作)、

鳥取短期大学(公共交通利用促進・マナーアップに関するポスター制作・掲出)

その他のタクシー関連事業

【事業内容】

- 1 誰もが安心して利用できるタクシー導入
タクシー事業者が車椅子乗降スロープ等を取り付けたタクシーを購入する際の経費の一部を支援。
- 2 ユニバーサルドライバー実践研修
障がい者への接遇方法、障害者差別解消法の理解など、より障がい者の対応に重点をおいた研修を開催。

【以下再掲】

- 公共交通の供給力の確保に向けたバス・タクシー事業者のドライバー確保に係る支援
(2種免許取得経費、新規採用や求人に係る広報経費・安全管理に必要な設備等など)
- 県内での大規模イベント時や国際クルーズ船寄港時など一時的にタクシー不足が見込まれる場合や、国が認めている時間帯において交通事業者が日本版ライドシェアを実施する場合に、経費を支援

鉄道による地域活性化事業

【事業内容】

- JR西日本をはじめとした県内鉄道事業者や市町村、隣県(岡山県、兵庫県)、地域住民等と連携して、鉄道利用促進による鉄道ネットワークの維持及び鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、利便性の高い持続可能な地域公共交通を実現する。
- 特急列車・観光列車等を活用した鉄道誘客促進、因美線・山陰本線・智頭線の県境を越えた鉄道利用促進を行う。

- 1 智頭線
「智頭線プレゼントキャンペーン～列車に乗って智頭線沿線の旅を楽しもう～」
(第1期)R7. 8～R7. 9 (第2期)R7. 11～R8. 1
- 2 山陰本線(鳥取県東部地域鉄道利用促進実行委員会への補助)
R7. 12～R8. 2「山陰本線で行く! ごほうび鉄道旅!」キャンペーン
- 3 因美線
R7. 3～6. 30「因美線応援スタンプラリー」

地域交通MaaS（DX）推進事業

【事業内容】

1 鳥取型MaaSによる地域交通サービス化の推進

- ・R4 交通、飲食小売、金融、観光、医療福祉等、多様な事業者で構成する官民連携型MaaS推進組織「ToMEC」を創設。
- ・MaaSセミナーの開催：R7. 11国交省による講演、鳥取市、倉吉市、米子市の事例発表、パネルディスカッションを実施。
- ・MaaS実証実験
 - R7. 9～東部地域において「鉄道・バス1DAY共通パス」を実施中（東部地域MaaS協議会への補助）。
 - R7. 7～AIオンデマンド乗合交通の実証運行（とっとり共創型交通協議会への補助）。

2 バスロケーションシステムを活用したバス利用者へのバス経路情報の提供

- ・令和6年2月に新たなバスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」を導入。
- ・バスの時刻表や経路検索の機能に加え、GPSによるバスの現在位置や遅延状況などの運行状況をリアルタイムに確認できるため、利用者の利便性が向上。
- ・令和6年10月にはGTFSリアルタイムデータが県オープンデータサイト上に公開され、県内路線バス等のリアルタイム情報がGoogleマップ上に掲載されるようになった。

3 公共交通での無料WiFi環境の提供（鳥取、米子の各バスターミナル及び空港連絡バスに無料WiFiルータを設置）

4 路線バスへのキャッシュレス決済導入

県民や観光客の利便性を向上を図るため、令和8年春の運用開始に向けて県内全域路線バス及び空港連絡バスへキャッシュレス決済を導入するバス事業者に対して、市町村と連携して支援を行う。

- ・主な内容：バスIC車載機等ハード整備、システム開発、利用開始に向けた広告宣伝。
- ・導入予定台数：県内全域路線バス206台、空港連絡バス7台
 - ※一部空港連絡バスでは令和7年12月1日クレジットカード決済導入済

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

鳥取県中部地域公共交通協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

地方公共団体(県、中部地域1市4町)、公共交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、公共交通事業者団体、道路管理者、公安委員会、利用者代表(PTA、身体障がい者団体等)、学識経験者、交通事業者労組、観光団体、共助交通団体(計29団体)

協議会の開催状況

5回 (うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

鳥取県中部地域の公共交通は、主に鉄道(JR山陰本線)と路線バスで構成されており、倉吉市と各町をまたがる広域路線は、幹線として通勤、通学、通院、買物など地域住民の生活に必要な不可欠な移動手段となっている。また、地域内の観光施設を経由する便も多く、観光の足としての機能も有している。

さらに、これらの幹線につながっているコミュニティバス(琴浦町営バス、三朝町営バス)も町内の支線として重要な役割を果たしている。

しかし、人口減少や少子高齢化、自家用車中心の生活が定着したことに加え、コロナ禍以降、地域内の公共交通機関の利用者はさらに減少しており、交通事業者の努力だけでは維持が困難であることから、行政負担も年々増加している。また、近年、ドライバーの担い手不足や高齢化が大きな課題となっており、これらを起因とする減便や路線短縮等により、公共交通の利便性が低下し、地域の衰退に繋がりがかねない状況となっている。

そのため、地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の日常生活や観光に欠かせない路線を確保・維持することで、まち全体の維持・発展を図ることが必要である。

【事業の区域】

鳥取県中部全域(倉吉市・三朝町・湯梨浜町・琴浦町・北栄町)

【事業の目標と効果】

(1)事業の目標

※前計画が令和6年度末で期間満了となり、令和7年4月より新たな計画となっている。

前計画(~R7.3.31)目標	現行計画(R7.4.1~)
事業を実施した結果得られる効果を評価する「成果指標」と事業進捗そのものを評価する「プロセス指標」を目標値として設定する。 【成果指標】 ①バス利用者数の割合を8.5回以上とする。 ②バスで通学する高校生の割合を10%以上とする。 ③一般乗合バスの収支率を50%以上とする。 ④住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)を、バス8.5回以上、鉄道13.2回以上、タクシー3.9回以上 合計25.6回以上とする。 ⑤国、県、各市町による公的資金投入額を492百万円とする。 【プロセス指標】 ①整備や修繕が必要なバス停の整備率を100%とする。 ②時刻表やバスマップ等の配布枚数を累計20,000部とする。 ③各自自治体の広報誌に公共交通に関する情報を掲載する回数を累計5回とする。	①一般乗合バスの収支率を50%以上とする。 ②住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)を、バス9.2回以上、鉄道11.1回以上、タクシー2.8回以上 合計23.1回以上とする。 ③国、県、各市町による公的資金投入額を496百万円とする。 ④路線バスにおけるキャッシュレス決済比率を80%とする。

(2)事業の効果

中部地域の幹線を維持することにより、圏域の住民の通勤・通学者や高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、公共交通利用促進や地域活性化にもつながる。

鳥取県

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

2

24

60(12)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

11

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

前計画が令和6年度末で期間満了となり、令和7年3月に新たな計画を策定するにあたり、利用者である住民、高校生等にアンケートを行い、通院・買物先や移動頻度・時間帯、利用公共交通の状況等を把握するとともに、運転免許の返納意向や今後の交通施策に対する考え方等を把握しすることにより、利用者の意見を反映した計画としている。

＜参考：令和6年度実施事業＞

- 毎月最終金曜に中部地域の路線バスに1回100円で乗車できる「100金バス」を実施
- ホームページやSNS (Instagram・Facebook) での情報発信によるバス利用環境の整備
- バスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」によるバス運行状況の提供及びバス運行状況のGoogleマップへの掲載

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

前計画(～R7.3.31)目標	現行計画(R7.4.1～)
<p>事業を実施した結果得られる効果を評価する「成果指標」と事業進捗そのものを評価する「プロセス指標」を目標値として設定する。</p> <p>【成果指標】</p> <p>①バス利用者数の割合を8.5回以上とする。 → 9.1回【達成】</p> <p>②バスで通学する高校生の割合を10%以上とする。 → 20.7%【達成】</p> <p>③一般乗合バスの収支率を50%以上とする。 → 33%【未達成】</p> <p>④住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)を、バス8.5回以上、鉄道13.2回以上、タクシー3.9回以上 合計25.6回以上とする。 → バス9.1回、鉄道11.2回、タクシー2.6回 合計22.9回【未達成】</p> <p>⑤国、県、各市町による公的資金投入額を492百万円とする。 → 568百万円【未達成】</p> <p>【プロセス指標】</p> <p>①整備や修繕が必要なバス停の整備率を100%とする。 →78.3%【未達成】</p> <p>②時刻表やバスマップ等の配布枚数を累計20,000部とする。 →23,500部【達成】</p> <p>③各自治体の広報誌に公共交通に関する情報を掲載する回数を累計5回とする。 →11回【達成】</p>	<p>①一般乗合バスの収支率を50%以上とする。 → 現状値 : 33%</p> <p>②住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)を、バス9.2回以上、鉄道11.1回以上、タクシー2.8回以上 合計23.1回以上とする。 → 現状値 : バス9.1回、鉄道11.2回、タクシー2.6回以上 合計22.9回</p> <p>③国、県、各市町による公的資金投入額を496百万円とする。 → 現状値 : 568百万円</p> <p>④路線バスにおけるキャッシュレス決済比率を80%とする。 → 現状値 : 0% (R8春の交通系IC導入に向けて準備中)</p>

今後の改善点

- 外国人旅行者を含めた観光利用の促進
- 地域と連携した生活交通の維持
- キャッシュレス決済(交通系IC)の利用促進
(特に、高齢者層を対象とした普及)
- 交通系ICにより得られたデータを活用した路線の見直しや効果的な取組の実施

令和7年度 鳥取県における地域公共交通施策(1)

地域バス交通等体系整備支援事業、コミュニティ・ドライブ・シェア推進事業

【運行費補助】

補助対象期間(10月～9月、※一部例外あり)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫補助対象路線	生活交通路線維持費補助金(国協調補助)	乗合バス事業者	対象路線 ・複数市町村(合併前)を運行する路線 ・広域行政圏中心市へアクセスする路線 ・輸送量15～150人/日、運行回数3回以上/日 対象経費 運行赤字額(運行費用の45%を上限) (平均乗車密度5人以上は全額補助対象。5人未満は、5人換算した運送回数分に相当する額)	国1/2 県1/2
	国庫協調継続補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 山陰ブロック単価により対象外となった赤字の補填(運行費用の45%を上限) ※旧適用単価並みに支援	県1/2 事業者1/2
	補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 国補助対象外となった赤字の補填(運行費用の50%上限) (平均乗車密度3人以上は全額補助対象。3人未満は、3人換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
国庫補助対象外の路線(単県)	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象路線 複数市町村(合併後・国庫補助外)を運行する路線 対象経費 運行赤字(運行費用の50%上限) (平均乗車密度2人以上は全額補助対象。2人未満は、2人で換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 単独市町村内(合併後)を運行する路線(事業者バス、乗合タクシー、町営バス等) 対象経費 市町村税収額0.5%を控除した市町村負担額(形態別に運行費用一定割合(60～70%)を上限)	県1/2 市町村1/2
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 NPO法人等による公共交通空白地有償運送路線(※補助対象期間 4月～3月) 対象経費 運行赤字(運行費用の80%を上限)	県1/2 市町村1/2

【車両取得費補助】

補助対象期間(国庫10月～9月、単県4月～3月)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫	車両減価償却費補助金	乗合バス事業者	対象経費 国庫補助対象の広域かつ幹線的路線を運行する車両の減価償却費及び金融費用、購入費(県は、国と協調してバスの導入に係る減価償却費、金融費用を5年間にわたって補助。) 1両当たりの限度額:ノンステップバス15,000千円 ワンステップバス13,000千円	国1/2 県1/2
単県	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象経費 (市町村運営有償運送のみ) ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該市町村路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は走行距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ・車両購入費(県補助限度額1,000千円)	県1/2 市町村1/2

○人口減少に伴うドライバー不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を活かした5つの**先導的支援制度**を令和5年度に創設。令和7年度は、タクシー不足が見込まれる際に交通事業者が一般ドライバーを雇用して運送する「日本版ライドシェア」を支援対象に追加。

コロナ禍を経て

事業者の撤退や
路線の縮小が増大

バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や
住民共助型運送など、住民・事業者・行政の共創による
「コミュニティ・ドライブ・シェア」推進制度

● 補助対象：市町村（補助率1/2）、交通事業者（補助率2/3）

○交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

【智頭町：のりりん】

交通×住民×AI

- 地元住民がマイカーを使用して行う**交通空白地有償運送**
- 智頭町全域での**AIオンデマンド乗合タクシー**
(延べ約3千人/月の町民が利用)

→運行管理や遠隔点呼等の管理部分を交通事業者等に委託することで、**共助交通の持続可能性を高めている**

○住民共助型 (例：鳥取市佐治町 さじ未来号)

- NPOなど住民自らによる共助運送

○市町村主体型 (例：鳥取市青谷町 絹見バス)

- デマンドバス・タクシー相乗り促進など、市町村主体による交通体系（地元の運送業者による運行など）

○事業者無償運送活用型

- 交通空白エリアでの観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用

○交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保（**二種免許取得経費、求人に係る広報費等**）を支援

○日本版ライドシェア型(R7年度新設)

- 一般ドライバーの採用経費、ライドシェアに使用する配車アプリ周知に要する経費等を支援

市町村の地域交通体系構築への支援

【事業内容】

県内、特に中山間地域においては、自家用車依存、人口減少等による公共交通利用者の減少やドライバー不足からバス事業者の撤退や路線の廃止、縮小が進み公共交通体系の再構築が必要となっていることから、市町村が地域の実情・ニーズを把握しながら策定する地域交通体系再編計画策定への支援を行う。

1 地域交通体系構築支援補助金

市町村内路線の再編計画「地域交通体系再編計画」を策定する市町村への補助。(補助率1/3、上限2,000千円)

(活用実績)R1:4町、R2:1町、R4:1町、R7:1市

2 アドバイザー派遣制度

市町村の依頼を受け、県及びアドバイザーと一緒に路線再編の方向づけを行い、市町村の地域交通体系の再構築に向けた取組をサポートする。

公共交通利用促進事業

【事業内容】

1 みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会事業

①乗ってecoh(行こう)！県民運動

・鉄道・バスの利用促進を宣言する団体、企業を募集。

(公共交通乗ってecoh！宣言)

※宣言企業:60社。(令和7年3月末時点)

②利用促進キャンペーン

・夏休み期間中、県内小学生を対象とした旅日記作品の募集および東部・中部・西部での展示

・令和7年11月～8年1月、行楽・帰省シーズンには全世代を対象としたSNSフォトコンテストを実施中。

2 公共交通利用促進補助金

公共交通の利用促進の取組を行う団体に交付(1団体定額50万円)。

(活用実績)

公共交通フェスタの開催(県内2か所)

鳥取看護大学(公共交通の情報と周遊マップの制作)、

鳥取短期大学(公共交通利用促進・マナーアップに関するポスター制作・掲出)

その他のタクシー関連事業

【事業内容】

- 1 誰もが安心して利用できるタクシー導入
タクシー事業者が車椅子乗降スロープ等を取り付けたタクシーを購入する際の経費の一部を支援。
- 2 ユニバーサルドライバー実践研修
障がい者への接遇方法、障害者差別解消法の理解など、より障がい者の対応に重点をおいた研修を開催。

【以下再掲】

- 公共交通の供給力の確保に向けたバス・タクシー事業者のドライバー確保に係る支援
(2種免許取得経費、新規採用や求人に係る広報経費・安全管理に必要な設備等など)
- 県内での大規模イベント時や国際クルーズ船寄港時など一時的にタクシー不足が見込まれる場合や、国が認めている時間帯において交通事業者が日本版ライドシェアを実施する場合に、経費を支援

鉄道による地域活性化事業

【事業内容】

- JR西日本をはじめとした県内鉄道事業者や市町村、隣県(岡山県、兵庫県)、地域住民等と連携して、鉄道利用促進による鉄道ネットワークの維持及び鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、利便性の高い持続可能な地域公共交通を実現する。
- 特急列車・観光列車等を活用した鉄道誘客促進、因美線・山陰本線・智頭線の県境を越えた鉄道利用促進を行う。

- 1 智頭線
「智頭線プレゼントキャンペーン～列車に乗って智頭線沿線の旅を楽しもう～」
(第1期)R7. 8～R7. 9 (第2期)R7. 11～R8. 1
- 2 山陰本線(鳥取県東部地域鉄道利用促進実行委員会への補助)
R7. 12～R8. 2「山陰本線で行く! ごほうび鉄道旅!」キャンペーン
- 3 因美線
R7. 3～6. 30「因美線応援スタンプラリー」

地域交通MaaS (DX) 推進事業

【事業内容】

1 鳥取型MaaSによる地域交通サービス化の推進

- ・R4 交通、飲食小売、金融、観光、医療福祉等、多様な事業者で構成する官民連携型MaaS推進組織「ToMEC」を創設。
- ・MaaSセミナーの開催：R7. 11国交省による講演、鳥取市、倉吉市、米子市の事例発表、パネルディスカッションを実施。
- ・MaaS実証実験
 - R7. 9～東部地域において「鉄道・バス1DAY共通パス」を実施中(東部地域MaaS協議会への補助)。
 - R7. 7～AIオンデマンド乗合交通の実証運行(とっとり共創型交通協議会への補助)。

2 バスロケーションシステムを活用したバス利用者へのバス経路情報の提供

- ・令和6年2月に新たなバスロケーションシステム「バスキタ! とっとり」を導入。
- ・バスの時刻表や経路検索の機能に加え、GPSによるバスの現在位置や遅延状況などの運行状況をリアルタイムに確認できるため、利用者の利便性が向上。
- ・令和6年10月にはGTFSリアルタイムデータが県オープンデータサイト上に公開され、県内路線バス等のリアルタイム情報がGoogleマップ上に掲載されるようになった。

3 公共交通での無料WiFi環境の提供(鳥取、米子の各バスターミナル及び空港連絡バスに無料WiFiルータを設置)

4 路線バスへのキャッシュレス決済導入

県民や観光客の利便性を向上を図るため、令和8年春の運用開始に向けて県内全域路線バス及び空港連絡バスへキャッシュレス決済を導入するバス事業者に対して、市町村と連携して支援を行う。

- ・主な内容：バスIC車載機等ハード整備、システム開発、利用開始に向けた広告宣伝。
- ・導入予定台数：県内全域路線バス206台、空港連絡バス7台
 - ※一部空港連絡バスでは令和7年12月1日クレジットカード決済導入済

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

鳥取県西部地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

地方公共団体(県、西部地域2市6町1村)、公共交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、公共交通事業者団体、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、利用者代表(PTA、身体障がい者団体等)、学識経験者、交通事業者労組、観光・商工団体(合計38団体)

協議会の開催状況

3回 (うち書面審議 3回)

※その他運賃ワーキンググループ1回

【事業の目的・必要性】

鳥取県西部地域においては、中核都市である米子市に通じる鉄道(バス)を軸に、圏域内に広域の路線バス、コミュニティバス、市町村内コミュニティバス(タクシー)により構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、通勤・通学はもちろん、米子市の総合病院・百貨店等が住民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が米子市に向かう手段の一つとして、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

また、この幹線交通に通じるコミュニティバス等が支線の役割を果たしている。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車中心の生活が定着したことにより、公共交通機関の利用者は減少を続け、交通事業者の経営悪化による行政負担の増加やサービス供給の低下など、様々な問題が発生している。また、近年では、ドライバーの担い手不足も大きな課題となっている。

このことにより、減便や路線廃止が生じると、住民に不便を強いるだけでなく、地域の衰退にも繋がりがかねない。

このため、地域公共交通確保維持事業により、住民の日常生活に欠かせない路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させ、まちの維持・発展を図ることが必要である。

【事業の区域】鳥取県西部全域

(米子市、境港市、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町)

【事業の目標と効果】

(1) 事業の目標

- ①住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間)を、バス6.1回以上、鉄道14.1回以上、タクシー6.5回以上とする。
- ②民間バス路線の路線再編を3つ以上実施する。
- ③民間乗合(路線)バスへのキャッシュレス決済導入率を100%とする。
- ④民間乗合(路線)バスの収支率(高速バス除く)を55%以上とする。
- ⑤地域交通体系維持に係る公的資金投入額を830百万円以下とする。

(2) 事業の効果

圏域の重点路線を維持することにより、住民の通勤・通学や高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、公共交通利用促進や地域活性化にもつながる。

鳥取県		令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費	車両数
2	24	60(12)	

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) — 18 —

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○H27年度に地域公共交通計画(当時:地域公共交通網形成計画)を策定する中で一般住民、高校生、民生児童委員へのアンケートを行い、意見を反映した計画としている。その後、R5.10に西部地域公共交通計画を改定した。

(アンケート項目例)

- ・通院や買物の目的地
- ・バスの満足度
- ・バスを利用しても良いバス停までの距離
- ・希望するバスの運行頻度 など

○計画に対するご意見について、今年度更新予定の計画への反映を検討。

○R7.6の一部路線の運賃改定(経路変更による路線延長)について、R7.3電子アンケートを実施した。

<主な令和7年度実施事業>

- ・R7.11「よなご公共交通ふれあいフェスタ」への参画(米子商工会議所青年部、JR、日ノ丸自動車、日本交通、米子市、県)
- ・R7.4市町村・交通事業者・県担当者によるワーキンググループ開催(意見交換、課題共有)

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- ①住民1人当たりの民間路線バス・鉄道・タクシー利用回数(年間):
バス6.1回以上、鉄道14.1回以上、タクシー6.5回以上。
→バス5.1回(改善傾向)、鉄道12.6回(改善傾向)、タクシー4.6回(横ばい)であり、引き続き利用促進を行い、更なる増加を目指す。
- ②民間バス路線の路線再編:3つ以上実施。
→未達成(引き続き市町村・交通事業者とのWG等を通して、利用者の利便性向上や地域の移動手段を維持するために、再編が必要な場所がないか検討する)
- ③民間乗合(路線)バスへのキャッシュレス決済導入率100%。
→未達成(R8春の交通系IC導入に向けて準備中)
- ④民間乗合(路線)バスの収支率(高速バス除く):55%以上
→44%。R4に4割を切り、R5以降改善傾向にある。
- ⑤地域交通体系維持に係る公的資金投入額:830百万円以下
→1,005百万円(昨年度比1.16倍)。収支率は改善傾向にあるが、それ以上に燃油費や人件費等が高騰していると考えられる。引き続きバス事業者と協力してバス利用者及び収入増加を図る。

今後の改善点

- 外国人旅行客を含めた観光利用の促進
- 地域と連携した生活交通の維持
- キャッシュレス決済(交通系IC)の利用促進
(特に、高齢者層を対象とした普及)
- 交通系ICにより得られたデータを活用した路線の見直しや効果的な取組の実施

令和7年度 鳥取県における地域公共交通施策

地域バス交通等体系整備支援事業、コミュニティ・ドライブ・シェア推進事業

【運行費補助】

補助対象期間(10月～9月、※一部例外あり)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫補助対象路線	生活交通路線維持費補助金(国協調補助)	乗合バス事業者	対象路線 ・複数市町村(合併前)を運行する路線 ・広域行政圏中心市へアクセスする路線 ・輸送量15～150人/日、運行回数3回以上/日 対象経費 運行赤字額(運行費用の45%を上限) (平均乗車密度5人以上は全額補助対象。5人未満は、5人換算した運送回数分に相当する額)	国1/2 県1/2
	国庫協調継続補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 山陰ブロック単価により対象外となった赤字の補填(運行費用の45%を上限) ※旧適用単価並みに支援	県1/2 事業者1/2
	補填(県独自補助)	乗合バス事業者	対象経費 国補助対象外となった赤字の補填(運行費用の50%上限) (平均乗車密度3人以上は全額補助対象。3人未満は、3人換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
国庫補助対象外の路線(単県)	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象路線 複数市町村(合併後・国庫補助外)を運行する路線 対象経費 運行赤字(運行費用の50%上限) (平均乗車密度2人以上は全額補助対象。2人未満は、2人で換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村1/2
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 単独市町村内(合併後)を運行する路線(事業者バス、乗合タクシー、町営バス等) 対象経費 市町村税収額0.5%を控除した市町村負担額(形態別に運行費用一定割合(60～70%)を上限)	県1/2 市町村1/2
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象路線 NPO法人等による公共交通空白地有償運送路線(※補助対象期間 4月～3月) 対象経費 運行赤字(運行費用の80%を上限)	県1/2 市町村1/2

【車両取得費補助】

補助対象期間(国庫10月～9月、単県4月～3月)				
国庫単県	補助金名	補助対象者	補助要件・内容	負担割合
国庫	車両減価償却費補助金	乗合バス事業者	対象経費 国庫補助対象の広域かつ幹線的路線を運行する車両の減価償却費及び金融費用、購入費(県は、国と協調してバスの導入に係る減価償却費、金融費用を5年間にかけて補助。) 1両当たりの限度額:ノンステップバス15,000千円 ワンステップバス13,000千円	国1/2 県1/2
単県	広域バス路線維持費補助金	市町村	対象経費 (市町村運営有償運送のみ) ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	市町村内バス等支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該市町村路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年以上又は走行距離10万km以上となった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村2/3
	NPO等交通空白地有償運送支援補助金 ※コミュニティ・ドライブ・シェア推進補助金	市町村	対象経費 ・車両購入費(県補助限度額1,000千円)	県1/2 市町村1/2

○人口減少に伴うドライバー不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を活かした5つの**先導的支援制度**を令和5年度に創設。令和7年度は、タクシー不足が見込まれる際に交通事業者が一般ドライバーを雇用して運送する「日本版ライドシェア」を支援対象に追加。

コロナ禍を経て

事業者の撤退や
路線の縮小が増大

バス・タクシーと住民の協働型交通システム構築や
住民共助型運送など、住民・事業者・行政の共創による

「コミュニティ・ドライブ・シェア」推進制度

● 補助対象：市町村（補助率1/2）、交通事業者（補助率2/3）

○交通事業者等と住民ドライバーとの協働型

【智頭町：のりりん】

交通×住民×AI

- 地元住民がマイカーを使用して行う**交通空白地有償運送**
- 智頭町全域での**AIオンデマンド乗合タクシー**
(延べ約3千人/月の町民が利用)

→運行管理や遠隔点呼等の管理部分を交通事業者等に委託することで、**共助交通の持続可能性を高めている**

○住民共助型 (例：鳥取市佐治町 さじ未来号)

- NPOなど住民自らによる共助運送

○市町村主体型 (例：鳥取市青谷町 絹見バス)

- デマンドバス・タクシー相乗り促進など、市町村主体による交通体系（地元の運送業者による運行など）

○事業者無償運送活用型

- 交通空白エリアでの観光・宿泊事業者等の送迎車両や貨物車両の空席を有効活用

○交通事業者主導型

- バス・タクシー事業者のドライバー確保（**二種免許取得経費、求人に係る広報費等**）を支援

○日本版ライドシェア型(R7年度新設)

- 一般ドライバーの採用経費、ライドシェアに使用する配車アプリ周知に要する経費等を支援

市町村の地域交通体系構築への支援

【事業内容】

県内、特に中山間地域においては、自家用車依存、人口減少等による公共交通利用者の減少やドライバー不足からバス事業者の撤退や路線の廃止、縮小が進み公共交通体系の再構築が必要となっていることから、市町村が地域の実情・ニーズを把握しながら策定する地域交通体系再編計画策定への支援を行う。

1 地域交通体系構築支援補助金

市町村内路線の再編計画「地域交通体系再編計画」を策定する市町村への補助。(補助率1/3、上限2,000千円)

(活用実績)R1:4町、R2:1町、R4:1町、R7:1市

2 アドバイザー派遣制度

市町村の依頼を受け、県及びアドバイザーと一緒に路線再編の方向づけを行い、市町村の地域交通体系の再構築に向けた取組をサポートする。

公共交通利用促進事業

【事業内容】

1 みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会事業

①乗ってecoh(行こう)！県民運動

・鉄道・バスの利用促進を宣言する団体、企業を募集。

(公共交通乗ってecoh！宣言)

※宣言企業:60社。(令和7年3月末時点)

②利用促進キャンペーン

・夏休み期間中、県内小学生を対象とした旅日記作品の募集および東部・中部・西部での展示

・令和7年11月～8年1月、行楽・帰省シーズンには全世代を対象としたSNSフォトコンテストを実施中。

2 公共交通利用促進補助金

公共交通の利用促進の取組を行う団体に交付(1団体定額50万円)。

(活用実績)

公共交通フェスタの開催(県内2か所)

鳥取看護大学(公共交通の情報と周遊マップの制作)、

鳥取短期大学(公共交通利用促進・マナーアップに関するポスター制作・掲出)

その他のタクシー関連事業

【事業内容】

- 1 誰もが安心して利用できるタクシー導入
タクシー事業者が車椅子乗降スロープ等を取り付けたタクシーを購入する際の経費の一部を支援。
- 2 ユニバーサルドライバー実践研修
障がい者への接遇方法、障害者差別解消法の理解など、より障がい者の対応に重点をおいた研修を開催。

【以下再掲】

- 公共交通の供給力の確保に向けたバス・タクシー事業者のドライバー確保に係る支援
(2種免許取得経費、新規採用や求人に係る広報経費・安全管理に必要な設備等など)
- 県内での大規模イベント時や国際クルーズ船寄港時など一時的にタクシー不足が見込まれる場合や、国が認めている時間帯において交通事業者が日本版ライドシェアを実施する場合に、経費を支援

鉄道による地域活性化事業

【事業内容】

- JR西日本をはじめとした県内鉄道事業者や市町村、隣県(岡山県、兵庫県)、地域住民等と連携して、鉄道利用促進による鉄道ネットワークの維持及び鉄道ネットワークを活用したまちづくりに取り組み、利便性の高い持続可能な地域公共交通を実現する。
- 特急列車・観光列車等を活用した鉄道誘客促進、因美線・山陰本線・智頭線の県境を越えた鉄道利用促進を行う。

- 1 智頭線
「智頭線プレゼントキャンペーン～列車に乗って智頭線沿線の旅を楽しもう～」
(第1期)R7. 8～R7. 9 (第2期)R7. 11～R8. 1
- 2 山陰本線(鳥取県東部地域鉄道利用促進実行委員会への補助)
R7. 12～R8. 2「山陰本線で行く! ごほうび鉄道旅!」キャンペーン
- 3 因美線
R7. 3～6. 30「因美線応援スタンプラリー」

地域交通MaaS（DX）推進事業

【事業内容】

1 鳥取型MaaSによる地域交通サービス化の推進

- ・R4 交通、飲食小売、金融、観光、医療福祉等、多様な事業者で構成する官民連携型MaaS推進組織「ToMEC」を創設。
- ・MaaSセミナーの開催：R7. 11国交省による講演、鳥取市、倉吉市、米子市の事例発表、パネルディスカッションを実施。
- ・MaaS実証実験
 - R7. 9～東部地域において「鉄道・バス1DAY共通パス」を実施中（東部地域MaaS協議会への補助）。
 - R7. 7～AIオンデマンド乗合交通の実証運行（とっとり共創型交通協議会への補助）。

2 バスロケーションシステムを活用したバス利用者へのバス経路情報の提供

- ・令和6年2月に新たなバスロケーションシステム「バスキタ！とっとり」を導入。
- ・バスの時刻表や経路検索の機能に加え、GPSによるバスの現在位置や遅延状況などの運行状況をリアルタイムに確認できるため、利用者の利便性が向上。
- ・令和6年10月にはGTFSリアルタイムデータが県オープンデータサイト上に公開され、県内路線バス等のリアルタイム情報がGoogleマップ上に掲載されるようになった。

3 公共交通での無料WiFi環境の提供（鳥取、米子の各バスターミナル及び空港連絡バスに無料WiFiルータを設置）

4 路線バスへのキャッシュレス決済導入

県民や観光客の利便性を向上を図るため、令和8年春の運用開始に向けて県内全域路線バス及び空港連絡バスへキャッシュレス決済を導入するバス事業者に対して、市町村と連携して支援を行う。

- ・主な内容：バスIC車載機等ハード整備、システム開発、利用開始に向けた広告宣伝。
- ・導入予定台数：県内全域路線バス206台、空港連絡バス7台
 - ※一部空港連絡バスでは令和7年12月1日クレジットカード決済導入済

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

松江市公共交通利用促進市民会議 地域公共交通計画等(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

松江市公民館長会、松江市町内会・自治会連合会、松江市高齢者クラブ連合会、松江市身障者福祉協会、松江市連合婦人会、松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会、松江商工会議所、連合島根東部地域協議会、(一社)島根県旅客自動車協会、一畑バス(株)、松江市交通局、(有)生馬タクシー、(有)鹿島タクシー、松江一畑交通(株)、西日本旅客鉄道(株)、一畑電車(株)、島根運輸支局、松江国道事務所、松江警察署、島根県、松江県土整備事務所、松江市

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 1回)

【事業の目的・必要性】

- ・松江市においては、鉄道・路線バスを幹線交通として、中心市街地と周辺部を相互につなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を目指したまちづくりを行っている。
- ・市街地を運行する系統も含めて、ほぼ全ての地域間幹線系統が赤字であり、ネットワークの核となる地域間幹線系統を持続的に維持確保を図る。

【事業の区域】

- ・松江市内全域

【事業の目標と効果】

必要な生活交通を持続的に維持していくためには、事業者の経営努力と行政の支援が不可欠。

地域の人口自体が減少する中、公共交通利用者減に歯止めがかからないうえにコロナ禍の影響からの回復も鈍く、収入が落ち込んでいる現状を踏まえ、収支率及び利用者数が前年度を下回らないことを目指しつつ、各系統における本計画に掲げるキロ当たり経常収益の維持確保を目標とする。

島根県

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

3

8(2)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○松江市公共交通利用促進市民会議を4回開催。

・行政と住民代表、事業者が一体となって利用促進に繋がる取組を進める必要があるが、どの路線も沿線住民にとっては欠かせない路線であり、直ちに黒字化するのには困難であることから行政の支援は不可欠との意見が、いずれも共通した認識であった。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○幹線系統について、輸送量は目標を達成したが、財政支出、収支率は目標に達しなかった路線もあった。

○車両取得については、目標通り達成。

今後の改善点

○沿線需要の取り込みに向けた利用啓発やイベントを通じた利用促進。

○万原線で松江市交通局と等間隔ダイヤの運行を行い、利便性向上をはかる。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

出雲市地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・地域代表者 (一社)島根県旅客自動車協会 一畑バス(株) (有)谷本ハイヤー 西日本旅客鉄道(株)中国統括本部 一畑電車(株) 学識経験者 (一社)出雲観光協会 島根県交通運輸産業労働組合協議会 中国運輸局 中国地方整備局 島根県 島根県警察 出雲市議会 出雲市

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議2回)

【事業の目的・必要性】

出雲市の中心市街地に集積している総合病院・大規模小売店等が市民の日常生活機能を担う中で、地域と中心市街地を結ぶ幹線交通としての路線バスは中心部へ移動する手段として、高齢者を中心に生活に欠かせない役割を果たしている。

しかし人口減少や自家用車の普及で利用者が減り、運行継続に様々な問題が発生している。

住民が住み慣れた地域で安心して暮らすため、地域公共交通確保維持事業により須佐線や大社線を確保・維持し、利便性の高い公共交通を存続させていくことが必要。

【事業の区域】

- ・出雲市全域

【事業の目標と効果】

住民生活に必要な生活交通を持続的に維持するため、行政から必要な支援を行いつつ、事業者には経営努力を求め、サービス向上による利用促進を期待する。

目標は直近年度の輸送人員を過去3年平均増加率を上回る水準とし、収支改善率は直近年度比で1%以上の改善を目指す。

出雲市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	2	6(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)―

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する出雲市地域公共交通活性化協議会を開催し協議を行った。

<意見>

・対象系統の沿線市町が住民や利用者から聴取した意見を、協議会において報告。便数の増、バス停の数や位置、案内・表示等についての細かな意見は様々あったが、いずれの幹線系統も沿線住民にとっては欠かせない重要な系統であり、現在運行している系統については、減便せず、引き続き運行を確保してもらいたいという意見が多数だった。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○過去3年間の平均増加率を乗じた値を上回る輸送人員と収支改善率を前年度実績値から1%以上、公的資金の投入額を全体で260百万に抑えることを目標とした。

【須佐線】目標輸送人員24,679人以上に対し、24,229人
目標公的資金投入額9,440千円以内に対し、51,323千円
目標収支率26%以上に対し13.70%

【大社線】目標輸送人員56,971人以上に対し、55,038人
目標公的資金投入額4,214千円以内に対し、7,887千円
目標収支率77%以上に対し、62.45%

今後の改善点

沿線住民にとっては中心市街地へ乗り換えなしで移動できる欠かせない系統であり、定期券のWeb購入やインターネットを利用した経路及び時刻検索、接近情報などデジタルを活用した方法の方が受け入れが良かった。

引続き現状程度の系統を維持し、行政と沿線住民、事業者が連携し、より一層の利用促進に努める。

令和7年度 出雲市における地域公共交通施策

事業区分	内容・対象地域・補足情報
バス・タクシー運転手確保支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県外在住者の就労体験経費助成（旅費の1/2） ・ 交通事業者の移住フェア参加経費助成（旅費の1/2） ・ 運転手確保プロモーション（SNS活用、PRチラシ作成） ・ 二種免許取得費助成（経費の1/2、上限10万円）
定額乗合交通実施 ・ 佐田地域（令和6年9月～本格運行） ・ 湖陵地域・神西地区（令和7年10月～実証運行）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定められた区域の中を走る“区域運行”であり、予約により、区域内の自宅から目的地までをドアツードアで運行する、何度乗っても同じ料金（定額）で利用できる公共交通サービス。 【対象者】 制限なし（事前登録必要）
生活バス運行対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲市バス運行対策費補助金の交付 ・ 廃止代替バス路線の委託運行 【路 線】 大寺線、根波線、外園線、平成温泉線、三刀屋出雲線、うさぎ線
平田生活バス運行	【路 線】 地合線、坂浦線、北浜線、塩津線、鰐淵線、島村線、鹿園寺線、一畑薬師線、猪目線 【対象者】 制限なし 【運 賃】 大人200円/1乗車 小人100円/1乗車（1歳未満 無料） （障がい者手帳等をお持ちの方は半額）
多伎循環バス運行	【路 線】 蔵谷線、富山線 【対象者】 制限なし 【運 賃】 大人200円/回 子ども100円/回 （障がい者手帳等をお持ちの方は半額）
福祉バス運行	【路 線】 東部線、西部線、宇那手線、見々久線 【対象者】 出雲市民で65歳以上の方又は障がい者手帳の交付を受けている方 【運 賃】 一律100円/1乗車
高齢者等外出支援事業	【対象地域】 佐田地域、多伎地域、斐川地域 【対象者】 65歳以上の方又は障がい者手帳の交付を受けている方 【運 賃】 1時間300円、1乗車300円

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

大田市地域公共交通協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・西日本旅客鉄道株式会社浜田鉄道部 ・石見交通株式会社大田営業所 ・一般社団法人島根県旅客自動車協会 ・国土交通省中国地方整備局松江国道事務所計画課 ・島根県県央県土整備事務所大田事業所 ・島根県大田警察署 ・大田市自治会連合会 ・大田市社会福祉協議会地域福祉課 ・大田市民生児童委員協議会 ・大田市男女共同参画推進委員会 ・大田商工会議所 ・銀の道商工会 ・島根県立大学 ・島根県地域振興部交通対策課 ・中国運輸局島根運輸支局 ・大田市

協議会の開催状況

2回 (うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

大田・江津線(大田市立病院前～済生会病院)は大田市中心部と江津市中心部を結び、2市間の広域移動を担っていることに加え、ブロック間での通勤・通学や買い物・通院といった日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されており、引き続き運行を確保・維持する必要がある。

【事業の区域】

・大田市、江津市

【事業の目標と効果】

目標

- ・利用者数 47,693人
- ・収支率 71.39%
- ・市負担額 0円

効果

路線を維持することで、地域住民に必要不可欠な移動手段が確保され、また、幹線・支線のネットワークが連携することで効率的な運行体系が実現できる。

大田市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	1	0(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) — 30 —

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する大田市地域公共交通協議会を開催し協議を行い、意見については、今後事業者、沿線市等と連携し対応する。

<意見>

・幹線系統は沿線住民にとっては欠かせない重要な系統であり、現在運行している系統については、減便せず引き続き運行を確保してもらいたい。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○地域公共交通確保維持事業について、利用者数・収支率・市負担額について直近年度実績(令和5年度)を目標とし評価を行った。
利用者数は目標を達成できたが、コロナ関連の特別支援金の終了や車両管理費が増大したことにより、収支率・市負担額については目標を達成できなかった。

今後の改善点

○イベント等に参加しPR活動を行うことによって利用促進を図る。
○ダイヤ改正などによる利便性向上による利用促進を図る。

令和7年度 大田市における地域公共交通施策

基本目標	施策	事業
【目標1】 みんなで つくり支える 公共交通の あるまち	1. 路線バス等に対する 市民意識の醸成と利用促進	事業1-1 ターゲットを明確にした モビリティ・マネジメントの実施
		事業1-2 公共交通のイメージアップ
	2. 鉄道の利用促進	事業2-1 鉄道の利用環境向上と利用促進
【目標2】 だれもが気軽に 利用しやすい 公共交通の あるまち	3. 地域公共交通を支える 体制の構築	事業3-1 計画推進のための 協議・調整の場づくり
		4. 地域公共交通ネットワークの 強化	事業4-1 幹線・支線の明確化と確保・維持 事業4-2 路線バスの 運行見直し参考基準の設定と運用
	5. 地域との共創による 予約型乗合交通などの 導入推進	事業5-1 高齢者や来訪者が利用しやすい 予約型乗合交通などの導入推進
		事業5-2 地域等が主体となって行う 生活交通を確保する取り組みへの 支援のあり方の検討
	6. 市街地周辺の 利便性向上	事業6-1 大田市駅周辺の 待合環境整備の検討
		事業6-2 市街地周辺を走行する バス路線のルート見直しと 利便性向上
	7. 移動に関する 支援制度の展開	事業7-1 支援制度の周知徹底
	8. 通学しやすい環境づくり	事業8-1 小中学生のための スクールバス整備の検討
		事業8-2 高校生のための 通学環境整備の検討
	【目標3】 活力と魅力ある 公共交通の あるまち	9. 公共交通の担い手確保と 事業性向上に向けた 取り組みの支援
事業9-2 貨客混載や観光タクシーなど 新たな事業展開への支援の検討		
10. 公共交通の 運行情報の見える化		事業10-1 高校生と連携した オープンデータ化や利活用の検討
11. 来訪者が移動しやすい 環境づくり	事業11-1 エリア内における 周遊手段の確立と検討	

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江津市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

交通会議の構成員

江津市 島根県 石見交通(株) K-サポート(株) 日本交通(株) (有)浅利タクシー 桜江タクシー (株)Fromハート 国土交通省中国地方整備局 浜田河川国道事務所 島根県浜田県土整備事務所 中国運輸局 島根運輸支局 島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合協議会 江津警察署 住民代表 商工会議所 商工会 社会福祉協議会 JR西日本 学識経験者

会議の開催状況

- ・11月 地域公共交通会議
 - ①生活バス(江津川平線)バス停留所の変更について
 - ②AIオンデマンド交通体系の構築【実証実験】について
- ・12月 地域公共交通会議(書面)・・・事業評価について
- ・5月 地域公共交通会議・・・AI乗合交通の本格運行について
- ・6月 地域公共交通会議(書面)・・・事業計画について

【事業の目的・必要性】

- ・江津市内には、海岸線を東西にJR山陰本線や4条路線バスが走っているものの、特に南側の中山間地域では、江の川沿いを走る4条路線バスを除いては公共交通サービスが提供されていない地区が多く残っている。
- ・地域全体の移動機会の公平性や、維持存続が危ぶまれる高齢集落の生活交通確保が喫緊の課題となっている。
- ・将来的に継続可能な公共交通を確保していくために、地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

【事業の区域】

- ・江津市全域

【事業の目標と効果】

- 市内に路線がある4条バス全体の年間輸送人数
 - ・・・175,000人以上
- 補助対象路線別での年間輸送人数
 - ・・・周布江津線: 206,475人以上
 - ・・・大田江津線: 47,693人以上
- 市内に路線がある4条バスの収支率: 54.5%以上
- 市内に路線がある4条バスの市負担額: 22,001千円以内

地域住民に必要な移動手段を確保するとともに、上記幹線と支線に当たる市生活バスとの連携により高齢者等の外出促進及び地域活性化につながる。

江津市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

2

7(1)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○江津市地域公共交通会議を4回開催。

- ・公共交通会議に住民、利用者の代表として地域コミュニティ組織や婦人会から出席を求めた。
- ・行政と沿線住民、事業者が一体となって利用促進に繋がる取組を進める必要があるが、どの路線も沿線住民にとっては欠かせない路線であり、直ちに黒字化するのには困難であることから行政の支援は不可欠との意見が、いずれも共通した認識であった。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 年間輸送人数 目標206,457人以上 実績213,851人
- 市内に路線がある4条バスの収支率 目標54.5%以上 実績44.2%
- 同じく市負担額 目標22,001千円以内 実績40,069千円
- 収支改善率は目標の令和5年度実績51.6%の1%以上改善を達成
- 車両取得については、目標通り達成。

今後の改善点

- ・引き続きお客様ニーズを把握し、ダイヤ改正等に努め利用促進を行う。
- ・イベント等に参加しPR活動を続ける。
- ・接続を考慮した市生活バスのダイヤ設定を検討する。
- ・あらゆる場面でキャッシュレス決済が利用できる環境整備を推進する。
- ・バスマップ&時刻表、NAVITIMEへの情報掲載を継続する。
- ・より分かりやすい情報提供を目指し、経路検索のデジタル化（GTFSデータの整備）に取り組む。

令和7年度 江津市における地域公共交通施策

事業番号	項目	概要	実施年度	事業費 (千円)	特定財源 (補助及び交付金)	地域公共交通計画
1	AIオンデマンド交通体系の構築 【調査研究】 【実証実験】	別添資料①	試験運行 R6.12.3～ R7.2.28	14,974	地域生活交通再構築 実証事業補助金 (県)	基本方針3： 持続可能な運行体制の構築
2	タクシー利用助成事業	高齢者及び運転免許証自主返納者等に対し、タクシー利用助成券を交付することにより、タクシー料金の一部助成を通じてその移動を支援するとともに、公共交通機関の利用の促進を図ることを目的とする。 〔対象者〕 市の住民基本台帳に記録がある者のうち、次の各号のいずれかに該当する者 (1)申請をする日において75歳以上の者 (2)運転免許証の自主返納をした者、又は有効期限切れにより免許の効力を失った者 〔助成額〕 1枚500円のタクシー利用助成券4枚つづりを1セット(額面2,000円分)とし、これを半額の1,000円で販売(R7に購入できる上限は、15セット)	R6.10.1～	(R7) 35,225	高齢者の免許返納の促進に向けた地方公共団体による対策の効果実証調査	基本方針4： 利用しやすい公共交通の環境づくり
3	「AI乗合交通のるいこごうつ」の本格運行	別添資料②	R7.10.1～			基本方針1： まちづくりと連携した地域公共交通網の構築
4	GTFSデータの整備・活用	情報提供体制の充実を目的に、JR駅やバス停留所等のダイヤや位置情報をデータ化し、デジタルデバイスを通じて経路検索を容易にする仕組みを整備することで、従来のバスマップ&時刻表やNAVITIMEに続く第3の情報提供ツールとする。	R7		新しい地方経済・生活環境創生交付金 (デジタル実装TYPE1)	基本方針4： 利用しやすい公共交通の環境づくり
5	タクシー利用助成券のデジタル化	更なる交通弱者対策を目的に、窓口に行かなくても自宅にいながら申請、支払い、タクシーチケットの交付までの手続を完結させるシステムを構築する。 ※R8中の運用開始を目指す	R7	63,969		
6	キャッシュレス決済システムの導入	事業番号1において利便性の向上が認められるとともに運用に支障がないことを確認した。 ※自家用有償旅客運送の車両5台 ※のるいこごうつではR8から	R7～			
7	時間帯交通空白に関する実態調査	次の施策展開に向けた実態把握を目的に、時間的空白の概念に着目し、あらゆる交通モードを横断した実態調査をとおして、どの地域にどの程度公共交通が利用できない時間があるのかを把握し、次期計画策定の基礎データとする。	R7	3,674	「交通空白」解消緊急対策事業	基本方針2： 需要に応じた利便性の確保

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

三江線地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

島根県、広島県、江津市、川本町、美郷町、邑南町、三次市、安芸高田市、石見交通(株)、備北交通(株)、島根県警、広島県警、地域公共交通利用者、島根運輸支局ほか

協議会の開催状況

5回 (うち書面審議 4回)

【事業の目的・必要性】

三江線の廃止に伴い、三江線代替交通として整理された「江津川本線」は、川本町と江津市を結び、通勤、通学、通院などのための移動手段として重要な役割を果たしている。この路線を維持するためにも、事業を活用する必要がある。

【事業の区域】

三江線沿線地域

【事業の目標と効果】

(1) 事業の目標

江津川本線

収支率 20.36%(直近年度の実績値から1%改善)

利用者数 23,789人(直近年度の実績値)以上

行政負担額 34,158千円(直近年度の実績値)以下

(2) 事業の効果

路線を維持することで、地域住民にとって必要不可欠な移動手段が確保される。

三江線沿線地域

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

1

1(0)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する三江線沿線地域公共交通活性化協議会を開催し協議を行った。路線は、沿線住民にとっては欠かせない路線であることから、行政、沿線住民が一体となって利用促進に繋げる取組を進める必要があるとの意見があがった。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 地域公共交通確保維持事業について、利用者数・収支率・行政負担額について直近年度の実績値を目標とした。
- 少子高齢化や人口減少等により、利用者数は目標を下回った。

今後の改善点

- 沿線需要の取り込みに向けた啓発やイベントを通じた利用促進
- ダイヤ改正などによる利便性向上による利用促進
- 地域と連携した生活交通の維持

三江線沿線地域公共交通計画

事業体系

基本方針	基本目標	事業	対応する課題 (P.39)
三江線に替わる新しい公共交通ネットワークの構築	1.地域の方々の公共交通利用率の維持・向上	1-1 三江線に替わる「市町間交通」および「市町内交通」の構築	①② ③④⑤
		1-2 ニーズに応じた柔軟な形態による「市町内交通」の確保	
	2.主要な都市等との移動時間の短縮	2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用	
		3.地域拠点における最適な乗換時間の設定		3-1 乗換えしやすいダイヤの設定
誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供	4.公共交通を利用する上でのバリアの解消	4-1 利用者に応じたバス車両の導入	③④ ⑤⑥
		4-2 バス停留所の機能強化	
		4-3 利用しやすい運賃の設定	
		4-4 誰にでもわかりやすい運行情報の提供	
	5.安心・安全な運行環境の整備	5-1 非常時・災害時に向けた体制づくり	
	6.事業者による運行の継続	6-1 運行継続に求められる支援の実施	
地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通	7.観光を目的とした公共交通利用者の増加	7-1 観光を目的とした公共交通利用者の開拓	⑦⑧ ⑨⑩
		8.公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上	
	8.公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上	8-1 公共交通に関する住民とのコミュニケーションの推進	
		8-2 モビリティ・マネジメントの推進	
	9.魅力ある地域づくりに向けた地域との協働による取組の進展	9-1 公共交通と地域づくりの連携	
		9-2 小さな拠点づくり活動との連携	

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

浜田市地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・島根県立大学・中国運輸局島根支局主席運輸企画専門官・島根県地域振興部交通対策課長
- ・浜田警察署交通課長・国土交通省浜田河川国道事務所副所長
- ・浜田市社会福祉協議会地域福祉係長・浜田女性ネットワーク・浜田市医師会
- ・浜田商工会議所副会頭・石中央商工会事務局長・各地域協議会委員代表
- ・西日本旅客鉄道(株)浜田管理駅業務助役・石見交通(株)常務取締役
- ・島根県旅客自動車協会浜田支部長・島根県交通運輸産業労働組合協議会事務局長
- ・交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

協議会の開催状況

3回（うち書面審議1回）

【事業の目的・必要性】

浜田市においては、隣接する益田市、江津市へ通じる幹線交通である鉄道とバスを軸に、市域内に広範に路線バス、市生活路線バス、市予約型乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、益田市や江津市の総合病院・大規模な商店等が当市民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が貴重な手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

今後も住民の通院・買い物を中心とした生活に必要な当該路線を存続していくことが必要である。

【事業の区域】

- ・浜田市全域

【事業の目標と効果】

生活交通の多くが地域幹線系統と接続しており、移動手段を持たない住民が日常生活において広域的な移動することを可能にしていることから、地域幹線系統の路線を維持することで、地域住民に必要な不可欠な移動手段が確保される。

地域間幹線バス系統の確保・維持のため現状維持を目標に、利用者数については令和5年度実績値を上回ることを、市民1人当たりの地域公共交通に係る実質市負担額を1,060円以内、収支改善率については令和5年度実績値から1%以上改善する。

浜田市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	3	13(3)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) — 39 —

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する浜田市地域公共交通活性化協議会を3回開催し協議を行い、意見については、今後事業者等と連携し対応する。

<意見>

- ・路線バスの行先・経由地の分かりやすい案内、経路検索など、利用しやすい環境の整備
- ・地域団体等への利用促進のPR活動に合わせた体験乗車会の実施
- ・乗り放題企画等の実施の検討

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○地域公共交通確保維持改善事業について、利用者数と収支率の現状維持を目標とし、系統ごとに評価を行った。

人口減少に伴い利用者数の実績が目標を下回る路線があった。

また、収支率については、燃料費をはじめとした物価高騰による経常費用の増から、すべての路線について目標値を下回ったが、1路線を除き浜田市公共交通計画で定めた目標40%は上回った。

市実質負担額については、物価高騰対策施策や住民の移動手段に係る支援の事業費が増となったことに伴い、1,060円以内を目標としたが、上回る結果となった。

○車両取得については、目標通り達成

今後の改善点

- 沿線需要の取り込みに向けた利用啓発やイベントを通じた利用促進。
- HP等を活用した情報発信
- 分かりやすい時刻表や路線図

令和7年度 浜田市における地域公共交通施策

補助事業

区分	浜田市バス運行対策費補助金		浜田市交通事業者乗務員確保支援事業補助金	
	運行費補助金	合理化補助金	第二種免許取得	第二種免許取得者雇用
補助率	10/10	3/10	10/10	
交付対象	乗合バス事業者		乗合バス事業者またはタクシー事業者	
対象系統等	浜田市内の生活交通路線（バス路線が他の地方公共団体の区域にまたがる場合にあっては、市内に存するバス路線の部分に限る。）のうち、市長がその維持・確保が特に必要と認めたバス路線		地域公共交通の維持、確保を目的とした事業	
対象経費	○運行欠損実績額（①-②） ①経常費用（地域単価、事業者単価の低い額）×実車走行キロ ②経常収益額	○（地域単価から事業者単価を控除した額）×実車走行キロ	第二種免許の取得にかかる経費 ※10万円を上限 ※他の補助事業による助成額を差し引いた額	第二種免許の取得者を雇用するための支度金 ※5万円を上限 ※他の補助事業による助成額を差し引いた額

交通空白地に対する交通施策

	生活路線バス運行事業	予約型乗合タクシー運行事業	コミュニティワゴン運送支援事業	あいのりタクシー等運行支援事業
事業概要	民間路線バスの代替交通や交通空白地域解消のため、交通空白地有償運送を市内6路線21系統で運行	バス停などから500m以上離れた公共交通空白地域を解消するため、市内4地区で運行	地域住民自らが、主体的に高齢者等交通弱者の日常生活における移動手段を確保する、「コミュニティワゴン運送事業」を行う3地区に対し、車両の無償貸与と運営費等を補助	市内タクシー事業者等と貸切運送契約を締結して、高齢者等の交通手段を確保しようとする地域団体に対し、その事業に要する費用の一部を補助

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

益田市地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

別紙のとおり

協議会の開催状況

5 回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

・益田市は、隣接市町へ通じる幹線交通である路線バスや高速バス、鉄道を軸に、市域内に広範に路線バス、乗合タクシー等により構成される公共交通機関網が広がっている。また、広島市に通じる広益線や新広益線については、総合病院への通院や、大規模商店での生活用品の買い入れなど、市民の日常生活機能を担う中で欠かすことができない路線となっている。

・市街地を運行する系統も含めて、ほぼ全ての地域間幹線系統が赤字であり、ネットワークの核となる地域間幹線系統の持続的な維持確保を図る。

【事業の区域】

・益田市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・利用者数:619,000人以上
※市内路線全体、地域間幹線系統は別に設定
- ・収支率:47.6%以上
- ・市年間負担額:152,861千円以内
- ・ノンステップバス導入率:40%以上

(効果)

本事業により地域間幹線系統路線を維持することで、地域住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保され、外出促進・地域活性化につながる。

益田市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

5

11(2)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する益田市地域公共交通活性化協議会を開催し協議を行い、意見については、今後事業者、市町と連携し対応する。

<意見>

- ・路線バスのニーズについて、利用者から広く意見を求め検討することが重要。
- ・事業者、利用者以外の第三者の意見を聞く必要がある。
- ・利用者の方からは、待合所やベンチの設置など、停留所に関する要望が出ている。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○目標及び達成状況は以下のとおり。

(目標)

- ・利用者数:619,000人以上
※市内路線含む全体の目標、地域間幹線系統は別に設定
- ・収支率:47.6%以上
- ・市年間負担額:152,861千円以内
- ・ノンステップバス導入率:40%以上

(達成状況)

- ・利用者数:471,952人
- ・収支率:43.2%
- ・市年間負担額:177,172千円
- ・ノンステップバス導入率:95.6%

今後の改善点

- 観光利用の促進
- 地域住民へのPR強化
- HP等を活用した情報発信
- 高齢者層を対象とした利用促進
- 地域と連携した生活交通の維持

施策		施策内容	
益田市バス運行 対策費補助金	系統維持 対策費補助金	地域生活に必要な バス路線の運行を確保し、 もって地域住民の福祉の 向上に資することを目的と するもの。	運行欠損実績額(①－②－③) ①キロ当たり費用(地域単価、事業者単価のうち低い額) × 走行実績 ②キロ当たり収益(収益実績額) × 走行実績 ③経常収益(国、県、その他の団体からバスの運行に係る経費 について受ける助成、補助等を含む)
	廃止バス系統 代替バス 運行費補助金		運行欠損実績額(①－②－③) ①キロ当たり費用(地域単価、事業者単価のうち低い額) × 走行実績 ②キロ当たり収益(収益実績額) × 走行実績 ③経常収益(国、県、その他の団体からバスの運行に係る経費 について受ける助成、補助等を含む)
	系統維持合理化 促進補助金		地域単価 > 事業者単価の場合、 その差額 × 走行実績 × 1/10
乗合タクシー運行事業		益田市における交通空白・不便地域の解消を図るため、最寄りの公共交通機関まで業務委託 によるタクシーを運行し、通院や買物等の日常生活に必要な住民の移動手段を確保する。 R7.9月時点で益田市では22路線を運行している。	

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

吉賀町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・各地区代表者
- ・石見交通(株)
- ・六日市交通(有)
- ・(有)柿木産業
- ・合資会社協栄会
- ・島根県
- ・島根運輸支局
- ・吉賀町社会福祉協議会
- ・よしか病院
- ・島根県旅客自動車協会
- ・島根県交通運輸産業労働組合
- ・津和野土木事業所
- ・津和野警察署
- ・吉賀町

協議会の開催状況

5回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

吉賀町においては、益田市や広島市へ通じる唯一の幹線交通であるバスを軸に、町内に広範に路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどにより構成される公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、益田市や広島市の総合病院・大規模な商店等が当町民の日常生活機能を担う中で、幹線交通が益田市や広島市に向かう唯一の手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。しかしながら、人口減少などにより、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また一部地域では、幹線交通とコミュニティバスの乗り継ぎが不十分など、住民に不便を強いている状況にある。

このため、地域公共交通確保維持事業により、広益線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の目標と効果】

(目標) 住民生活に必要な生活交通を持続的に維持していくために必要な支援を行うとともに、運行経費の節減については、事業者を経営努力を引き続き求めながら、利用促進に向けたサービス向上等を期待したいと考える。

目標としては町内地域間幹線バス系統の輸送人員について、人口減少が続く中利用者数を維持しながら、住民意見を積極的に取り入れて路線のあり方を今後も検討していく。

(効果) 生活交通の多くが、地域間幹線系統と接続しており、主に自家用車等の移動手段を持たない住民が日常生活において広域的な移動することを可能にしている。地域間幹線系統及び広益線を維持することにより、町内の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

吉賀町

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

1

0(0)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○各地区代表が参画する吉賀町地域公共交通会議を開催し協議を行い、意見については、今後事業者や、関係機関と連携し検討していく。

<意見>

- ・六日市地域で運行している循環線を、他の地域でも運行してほしいという声がある。幅広い方法の検討が必要。
- ・普段バスを利用しない人でも、もう少し気軽にバスが利用できるようになるといい。イベント情報などが共有されると、事業者としても案内がしやすい。
- ・免許返納のメリットを感じてもらえるように、検討していく必要がある。
- ・交通事業者も経費節減をしながら運営している。経費が上がることについて考慮し、支援を行っていく必要がある。
- ・公共交通を維持していく上で、公的支援は必要であるが、今後も利用者が増加しなかった場合は、公的支援が増大してしまい、枯渇していくことが考えられる。利用者に理解していただく上で、価格設定についても考えていく必要がある。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○町内路線については、人口減少等の中でも、輸送量の維持を目標としたが、下回る結果となった。

○交付負担額についても、物価高騰などの影響もあり、負担額が増額となった。

今後の改善点

- 共創による町全体のダイヤの見直し、系統再編
- 地域住民への情報発信
- 高齢者層を対象とした利用促進

○吉賀町タクシー助成事業

助成対象者: 吉賀町に住所を有する運転免許非保有等の高齢者であって、次の大字に居住する者
(1)立河内・幸地 (2)大野原・木部谷

○吉賀町生活バス路線確保対策事業費補助金(県生活交通確保対策交付金活用)

対象者: 一般貸切旅客自動車運送事業者
対象経費: 生活路線バス運行費
交付限度額: 町長の定める額

○吉賀町高齢者運転免許自主返納支援事業

対象者: 吉賀町に住所を有する高齢者で、運転免許を自主返納した者
支援内容: バス年間利用券の交付(利用範囲は町内事業者が運送する吉賀町生活バス路線に限る。
ただし、広域 線に関しては新畑のバス停までを対象とする。)

○吉賀町地域公共交通計画(第2期)策定(地域生活交通再構築実証事業補助金活用)

計画期間: R7.10月～R12.9月

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

津和野町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・中国運輸局島根運輸支局 ・石見交通(株) ・防長交通(株) ・六日市交通(有)
- ・(株)フォーブル ・島根県交通運輸産業労働組合協議会 ・島根県警察
- ・一般社団法人島根県旅客自動車協会 ・浜田河川国道事務所
- ・益田県土整備事務所 ・住民代表 ・島根県 ・津和野町

協議会の開催状況

3回 (うち書面審議 0回)

【事業の目的・必要性】

津和野町では公共交通は整備されているものの、人口減少と自家用車の普及で利用者が減り、運行維持が難しくなっている。

なかでも、通院・買い物の多くを益田市に頼る住民にとって重要な津和野線と、広島市への唯一の最短アクセスであり通学や物流にも使われる広益線は、生活に不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業によって今後も存続させていく必要がある

【事業の区域】

- ・津和野町全域

【事業の目標と効果】

住民にとって必要な生活交通を将来にわたって維持するために支援を行う一方で、事業者には運行経費の削減などの経営努力を求めつつ、利用促進につながるサービス向上を目指す。

そのうえで、津和野線は令和5年度の輸送人員実績を上回ることを目標とし、地元の意見を反映しながら路線の在り方を検討していくこととする。

広益線については令和4年度の輸送人員を基準とし、前年の目標値に毎年1%を上乗せした数値を目標とする。

津和野町	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	2	1(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) — 48 —

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○津和野町地域公共交通会議を3回開催

- ・対象系統の沿線市町が住民や利用者から聴取した意見を会議において報告。
- ・便数の増、バス停の数や位置、案内・表示等についての細やかな意見は様々あったが、いずれの幹線系統も沿線住民にとっては欠かせない重要な系統であり、現在運行している系統については、引き続き運行を確保してもらいたいという意見が多数。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○幹線系統の輸送人員については、広域線が目標値61,217人に対し、実績は95,043人となり、目標を大きく上回る結果となった。津和野線についても目標値55,817人に対し、輸送人員は64,567人であった。また、町内路線の利用者数についても、目標値180,000人に対して211,364人となり、利用促進の面では一定の成果が得られたと評価できる。

一方で、町内路線の収支率については、目標値25.5%に対し、実績は18.3%にとどまり、目標を下回る結果となった。これに加え、町内路線の年間負担額についても、目標としていた60,000千円以内に対し、実績は79,799千円となり、財政負担が増加する結果となっている。

○車両取得については、目標通り達成。

今後の改善点

- 引き続き各種イベントを開催、ICカードのPRを行い、利用促進に努める。
- 運行ダイヤの見直しによる利便性向上。

令和7年度 津和野町における地域公共交通施策

津和野町営バスの概要

津和野交通施策の概要

位置付け	地域	路線名	系統			運行回数 (回/日)	運行日	事業名	津和野町バス運行対策費補助金
			起点	経由地	終点			交付対象事業者	乗合バス事業者
地域内支線	日原地域	左鐙・商人・宿の谷線	道の駅	左鐙	上横道	2	月～土	対象経費	地域キロ当たり標準経常費用と乗合バス事業者キロ当たり経常費用のいずれか少ない方の額に国又は他の地方公共団体から当該補助対象経費に対して補助金の交付を受ける場合にあつては、その補助金額を控除した額
			道の駅	宿の谷上・須川口	道の駅	0.5	月～土		
			道の駅	宿の谷上	道の駅	0.5	月～土		
		大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅	舟板	道の駅	1	月～土		
			道の駅	役場前	道の駅	0.5	月～土		
			道の駅	役場前	宮ノ前	2	月～土		
		須川線	道の駅	診療所(国道)	相撲ヶ原上	0.5	月～土		
			道の駅	岩倉	相撲ヶ原上	1.5	月～土		
			道の駅	二俣口・須川口	道の駅	0.5	月～土		
		日原市街地線	金見町下	商工会前	役場前・病院前	2	月～土		
		須川・野地・青原線	道の駅	須川元郷	笹ヶ峠	2	月～土		
			青原駅	野地下	病院前	0.5	月～土		
			道の駅	野地下	道の駅	0.5	月～土		
			道の駅	病院前	道の駅	0.5	月～土		
	左鐙支線	日原	病院前	岳	1	木・土/デマンド			
	須川支線	日原	病院前	小倉谷・日浦	1	月・水/デマンド			
	梶井谷線	金見町下	池村	梶井谷	1	火・金/デマンド			
	下左鐙線	日原	病院前	下左鐙	1	火・金/デマンド			
	須川支線	日原	-	須郷	1	月～土/デマンド			
	津和野地域	木部線	共存病院	津和野温泉	長野	3	毎日		
共存病院			中川上	奥ヶ野	1	毎日			
名賀線		共存病院	津和野温泉	田代	2.5	毎日 一部月～ド			
		共存病院	門林集会所	田代	1	月～土			
野中線		共存病院	津和野温泉	野中上	2	月～土			
		野中上	豊稼上	野中上	2	月～土 デマンド			
吹野・中曽野線		四本松	吹野上	四本松	5	毎日			
長福・中山線		四本松	柳迫	四本松	2	火・金 デマンド			
川尻・西谷線	西谷出合	西谷	西谷口	3	月～土 デマンド				

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

岡山市公共交通網形成協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

学識経験者、連合町内会、連合婦人会、障害者団体連合会、商工会議所、観光コンベンション協会、JR西日本、岡山電気軌道、両備HD、中鉄バス、中鉄北部バス、備北バス、宇野自動車、下津井電鉄、八晃運輸、県タクシー協会、県交運労協、県警、中国地方整備局、中国運輸局、岡山県、岡山市

協議会の開催状況

令和6年以降、対面で5回、書面で2回開催。

(開催日: 令和6年2月2日、令和6年6月17日(書面)、令和6年12月23日、令和7年2月13日、令和7年2月27日(書面)、令和7年6月30日、令和7年12月23日)

※令和6年6月17日の協議会(書面)で令和7年度地域間幹線系統補助の認定申請について協議

※令和7年6月30日の協議会で令和8年度地域間幹線系統補助の認定申請について協議

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・岡山市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

岡山市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

5

11

5(3)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) - 51 -

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○令和7年6月30日に開催した岡山市公共交通網形成協議会第14回協議会で令和8事業年度の地域間幹線系統補助について協議。特に意見は得られなかった。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は概ね達成できたが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標を達成できなかった系統が多い。

今後の改善点

○利便性向上

- ・利便増進実施計画に位置付けた路線再編等の取組の推進
- ・JRなど他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、
またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

玉野市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

委員：玉野市、住民・利用者代表、岡山大学学術研究院、岡山大学大学院(学識経験者)、両備HD(株)、下津井電鉄(株)、(一社)岡山県タクシー協会玉野支部、西日本旅客鉄道(株)岡山支社等
 専門員：岡山県、中国運輸局岡山運輸支局、玉野警察署等

協議会の開催状況

8 回 (うち書面審議6回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・玉野市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

玉野市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

1

5

3(1)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

たまの病院開業に伴う経路変更等について

・新病院の入口周辺の道路に、バス停を設置できないのか。

・下りのバス停が国道30号にあるが、上りのバス停も国道30号の反対側にあればいいのでは。信号等の設置に制限があるのかもしれないが。

・30号の下りのバス停に上りも接続できるよう、上りの便について、あたりを一旦周回させて接続するのはどうか。

※幹線とシーバスのバス停などを共有しているため、意見を受けたものである。

○参考

<関連事業>

- ・市内小学生を対象としたバスの乗り方教室
- ・市民を対象に出前講座を実施し、利用方法などを案内するとともに改善要望等を把握した。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員は目標を下回るものがあった。また、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等を受けたものの、経常収支差額の目標は概ね達成した。

今後の改善点

○利便性向上

- ・JRなど他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携
- ・市内小学生対象としたバスの乗り方教室の実施
- ・市民対象の出前講座で改善要望等の把握

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

瀬戸内市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

住民代表、学識経験者、両備ホールディングス(株)、宇野自動車(株)、牛窓タクシー、(有)谷タクシー、(有)ツルヤタクシー、長船タクシー、安全タクシー(有)、(有)ネイチャーワールド自動車、一般社団法人瀬戸内市緑の村公社、西日本旅客鉄道(株)、瀬戸内市商工会、瀬戸内市観光協会、瀬戸内警察署、中国運輸局岡山運輸支局、備前県民局、岡山県、備前市、瀬戸内市

協議会の開催状況

7回 (うち書面審議3回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・瀬戸内市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

瀬戸内市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

1

1

0(0)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・沿線人口が減少する中で、それぞれの社でできることから対処して、乗車人員の確保に努めている。路線の維持には、相当の経営努力が必要だが、その上で、地域住民の理解と協力、各社と行政の連携が重要である。

・市営バスと比べ運賃が高額で利用しづらい。

<実施中の取組>

・市が発行する公共交通マップに路線の時刻表や運賃を掲載し、利用促進を図っている。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ① 合併前複数市町村またがり
- ② 計画輸送量15～150人／日
- ③ 運行回数3回／日以上
- ④ 広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤ 経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ① 対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ② 限度額：経常費用見込額の9/20
- ③ 補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ① 対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ② 対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③ 車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④ 補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ① 合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ② 輸送量50人／日以下
- ③ 運行回数10回／日以下
- ④ 平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ① 対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ② 限度額：経常費用の3/10
- ③ 補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

矢掛町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

住民代表、備中西商工会、学識経験者、町議会、矢掛高校、井笠バスカンパニー(株)、北振バス(株)、(株)二葉観光運輸、(有)東タクシー、井原鉄道(株)、岡山運輸支局、井原警察署、岡山県、矢掛町

協議会の開催状況

3 回 (うち書面審議2回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・矢掛町全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

矢掛町

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

1

1

1(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) **60** -

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○令和7年6月 利用者代表（公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定）から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・運転免許証返納者や生徒のために、公共交通は必要であると考えます。

・矢掛町内と笠岡市内を結ぶ路線バスは、通勤・通学等を支える重要な路線であり、継続的な運行が不可欠であると考えます。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ① 合併前複数市町村またがり
- ② 計画輸送量15～150人／日
- ③ 運行回数3回／日以上
- ④ 広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤ 経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ① 対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ② 限度額：経常費用見込額の9/20
- ③ 補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ① 対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ② 対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③ 車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④ 補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ① 合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ② 輸送量50人／日以下
- ③ 運行回数10回／日以下
- ④ 平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ① 対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ② 限度額：経常費用の3/10
- ③ 補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 奈義町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

奈義町、岡山県、中鉄北部バス、岡山県タクシー協会、奈義町区長会、
(一社)ピジット奈義、美作警察署、住民代表

協議会の開催状況

1 回 (うち書面審議1回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・奈義町全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

奈義町	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	1	1(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) **63** -

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

○ 隣市町の総合病院や商業施設を利用したい。民間バスや町営バスへの乗継・接続をより円滑にできるようにしてほしい。

○ 通院について家族に送迎をしてもらっている。直接病院まで送ってくれる交通サービスを増やしてほしい。

○ 車が無いと生活ができない。

○ 公共交通の情報について、もっと町民に分かりやすく周知をしてほしい。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標を達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・JRなど他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、
またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

吉備中央町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・岡山県 吉備中央町 中鉄バス(株) 中鉄北部バス(株) 備北バス(株) (有)加茂川タクシー (有)難波タクシー 賀陽交通(株) カヨー中央観光(有) 運転手組織代表 町議会 町老人クラブ連合会 観光協会 民生委員 町障害者等地域自立支援協議会 住民代表 学識経験者 総社市 岡山運輸支局 岡山北警察署

協議会の開催状況

3 回 (うち書面審議1回)

【事業の目的・必要性】

- ・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

- ・吉備中央町全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

吉備中央町

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

3

3

2(2)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○令和7年3月 利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・現在の広報紙による周知に加え、より多くの住民に情報が行き届くよう、他の周知方法についても充実させてほしい。広報紙は有効な手段である一方、若年層や日常的に目を通さない住民には情報が届きにくい場合もある。町ホームページやSNS、公共施設での掲示など、複数の媒体を併用することで、情報の到達率が高まり、事業への理解や利用促進になる。

・利用者の利便性向上を図るため、現金以外の支払い方法についても導入をするべきである。キャッシュレス決済に加え、回数券など複数の支払い手段を選択できるようにすることで、利用のハードルが下がり、幅広い世代の利用促進につながると思う。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標を達成できなかった系統がある。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ① 合併前複数市町村またがり
- ② 計画輸送量15～150人／日
- ③ 運行回数3回／日以上
- ④ 広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤ 経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ① 対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ② 限度額：経常費用見込額の9/20
- ③ 補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ① 対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ② 対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③ 車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④ 補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ① 合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ② 輸送量50人／日以下
- ③ 運行回数10回／日以下
- ④ 平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ① 対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ② 限度額：経常費用の3/10
- ③ 補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

倉敷市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

学識経験者、公募市民、高齢者団体の代表、障害者団体の代表、商工業団体の代表、観光団体の代表、岡山県バス協会、岡山県タクシー協会、岡山県交通運輸産業労働組合協議会、両備ホールディングス(株)、岡山電気軌道(株)、下津井電鉄(株)、(株)井笠バスカンパニー、琴参バス(株)、西日本旅客鉄道(株)、水島臨海鉄道(株)、井原鉄道(株)、(株)日の丸タクシー、中国運輸局岡山運輸支局、中国 地方整備局、岡山県、岡山県警察本部、倉敷市

協議会の開催状況

5回 (うち書面審議3回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・倉敷市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

倉敷市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

2

3

1(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する倉敷市地域公共交通会議を開催し協議を行い、意見については、今後事業者、市と連携し対応する。

<意見>

・幹線の路線バスは、地域・地区間を結ぶ公共交通として、重要な役割を担っている。このうち、岡山市と坂出市を結ぶ路線は、事業者や市の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、引き続き国、県、市の補助金を活用して運行を維持していく必要がある。

・交通事業者はコロナ前に比べ、営業収入が回復しておらず、運転手不足の問題にも直面している厳しい状況にあるが、国も交通不便地域の解消に向けた取り組みを進めており、交通事業者もその主要な担い手として、地域の中での役割を果たしていく必要がある。市と事業所で相互に協力をして地域の交通の足を守ることが重要である。

・利用者がわかりにくいことが、公共交通が使われにくいことに繋がっているため、同じ方向に行くときにどのサービスが利用できるのかといった、総合的な問題の解消に向けて、行政も介入していくべきであるし、交通会議の中でも議論を進めていくべきである。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたものがあるが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・JRなど他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ① 合併前複数市町村またがり
- ② 計画輸送量15～150人／日
- ③ 運行回数3回／日以上
- ④ 広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤ 経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ① 対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ② 限度額：経常費用見込額の9/20
- ③ 補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ① 対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ② 対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③ 車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④ 補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ① 合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ② 輸送量50人／日以下
- ③ 運行回数10回／日以下
- ④ 平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ① 対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ② 限度額：経常費用の3/10
- ③ 補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

津山市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

学識経験者、地域住民の代表、中鉄北部バス(株)、加茂タクシー(株)、加茂観光バス(有)、有本観光バス(株)、JR西日本(株)、岡山県タクシー協会津山支部、事業者労組、津山警察署、津山市、岡山県、岡山運輸支局

協議会の開催状況

4 回 (うち書面審議3回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・津山市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

津山市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

1

1

1(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○津山市地域公共交通会議で、路線バスの運行にかかる意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・バスの乗務員不足が全国的な問題となっており、中鉄北部バスについても深刻な状況である。持続可能な運行のために、市町等とも連携して乗務員の確保や利用状況等を踏まえた路線及びダイヤの見直しも検討すべき。

・ダイヤ等の見直しに際しては、利用者の利便性が低下しないよう、JRや他の路線バスとの乗継ぎや接続等も考慮すること。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・JRなど他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、広島県タクシー協会東部支部、岡山県タクシー協会井笠支部、福山河川国道事務所、岡山国道事務所、広島県東部建設事務所、岡山県備中県民局井笠地域事務所、警察署、自治会連合会、行政協力委員長協議会、学識経験者、国土交通省、広島県、岡山県全25名で構成

協議会の開催状況

2回（うち書面審議1回）

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・福山市及び笠岡市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

笠岡市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

1

3

5(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) **－ 75 －**

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○令和7年9月

<意見>

・バス停に設置されているベンチが老朽化しているため、撤去してほしい。(沿線施設職員)

→老朽化したベンチを撤去。学生利用者の多いバス停のため、当該バス停にベンチを移設した。

・ダイヤの減便や時間変更については、朝の通学時間帯を考慮してほしい。(市内学校)

→沿線の学校と調整して、通学時間帯を考慮したダイヤ変更を実施した。(実際のダイヤ改正は11月)

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたものがあったが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、
またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 井原市公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

住民代表、障害者団体代表、学識経験者、北振バス(株)、
(株)井笠バスカンパニー、日の丸タクシー(株)、一丸タクシー(株)、
井原鉄道(株)、岡山運輸支局、井原警察署、岡山県、福山市、井原市

協議会の開催状況

7回 (うち書面審議2回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保・維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・井原市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

井原市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	2	4(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) **－ 78 －**

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

○令和6年11月～12月
市内に居住する15歳以上の住民(5,000世帯)を対象に市民アンケート調査を実施した。

<市民アンケートからの意見>

・バスと鉄道とのダイヤ接続について、従来より改善が見られるが、更なる利便性向上に向け、引き続き検討してほしい。

・高齢化の進展に伴い、バリアフリー化が一層重要となるため、ノンステップバス・ワンステップバス等の比率を高めてほしい。

○令和7年8月25日(第3回公共交通会議)
住民代表による意見(協議会委員)

<意見>

・利用促進には、運転免許証返納者への働きかけが重要になるのではないかと。関係自治体と連携し、広報活動や説明会の開催を行うことで、利用者数の増加につながると思う。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたものがあったが、人件費の増大や燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、
またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 真庭市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

真庭市 中鉄北部バス(株) 備北バス(株) 岡山県タクシー協会
西日本旅客鉄道 (株)私鉄労組 市シニアクラブ 民生委員協議会
市地域生活支援センター 商工会女性部 観光局 学校(小・中・高)
社会福祉協議会 学識経験者 中国運輸局(岡山運輸支局)
岡山県 福祉有償運送運営協議会 真庭警察署

協議会の開催状況

3 回 (うち書面審議1回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・真庭市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

真庭市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	2	1(1)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数) **81** -

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

- ・令和7年3月に、地域公共交通に関する市民アンケートを実施した。
- ・市内にある高校と運行状況や要望などについて聞き取りを行った。

<意見>

- ・当該両路線は、いずれも高校生の通学利用が大きな割合を占めており、進学先を選択する際の重要な要素となっている。沿線人口が減少する中、各社は可能な限りの施策を講じ、乗車人員の確保に努めている。
- 路線の維持には多大な経営努力が不可欠であるが、あわせて地域住民の理解と協力、さらには各社と行政との緊密な連携が極めて重要。

事業の適切性

- 計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。
- 輸送人員の目標は概ね達成できたが、燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標を達成できなかった系統がある。

今後の改善点

- 利便性向上
 - ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
 - ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
 - ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定
- 利用促進
 - ・関係自治体と連携した広報の実施
 - ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
 - ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、
またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 総社市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

住民代表、学識経験者、岡山県バス協会、備北バス、私鉄中国地方労働組合、岡山県タクシー協会、西日本旅客鉄道(株)、井原鉄道(株)、岡山運輸支局、岡山国道事務所、総社警察署、岡山県、総社市

協議会の開催状況

2 回 (うち書面審議0回)

【事業の目的・必要性】

・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

・総社市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

総社市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	1	0(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○令和8年1月 利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・沿線人口が減少する中で、乗車人員の確保に努めている。またJRの運行停止時には地域住民の大切な移動手段となることから継続の要望がある。路線の維持には、相当の経営努力が必要だが、その上で、地域住民の理解と協力、各社と行政の連携が重要である。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送人員の目標は達成できたが、燃料価格高騰の影響等により、経常収支差額の目標は達成できなかった。

今後の改善点

○利便性向上

- ・鉄道など他の交通モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・関係自治体と連携した広報の実施
- ・沿線高校と連携した学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ① 合併前複数市町村またがり
- ② 計画輸送量15～150人／日
- ③ 運行回数3回／日以上
- ④ 広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤ 経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 116,395千円)

- ① 対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ② 限度額：経常費用見込額の9/20
- ③ 補助率：国1/2、県1/2

2 車両減価償却費等補助 (12両 16,413千円)

- ① 対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ② 対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③ 車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④ 補助率：国1/2、県1/2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ① 合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ② 輸送量50人／日以下
- ③ 運行回数10回／日以下
- ④ 平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (18系統 10,308千円)

- ① 対象経費：経常費用－経常収益
 - ・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ② 限度額：経常費用の3/10
- ③ 補助率：県1/2、市町村1/2

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

山口市公共交通委員会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・山口市 ・学識経験者(3名) ・山口市自治会連合会 ・公募市民(2名) ・中国運輸局山口運輸支局
- ・中国地方整備局山口河川国道事務所 ・山口県観光スポーツ文化政策課
- ・山口県警 ・山口県防府土木建築事務所 ・西日本旅客鉄道(株) ・山口市社会福祉協議会
- ・山口商工会議所 ・防長交通(株)、JRバス中国(株)、宇部市交通局 ・(有)嘉川タクシー、島地タクシー(有)
- ・その他委員長が必要と認める者

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 4回)

【事業の目的・必要性】

本市と周辺都市を結び広域移動を支える広域幹線、及び山口都市核と小郡都市核間を結び高頻度で利便性の高い交通手段としての都市核間幹線は、通勤通学、買い物、通院等の日常生活の行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担うものであり、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、さらに新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年以降利用者は大きく減少しており、現在も新型コロナウイルス感染拡大前の状況には回復しないまま推移し、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。

このため、地域の中核的な医療機関や学校、市役所支所等の公共施設など、利用者のニーズに対応した、市民の日常生活に必要な移動手段を基幹交通として捉え、その役割を果たすために必要なバス路線の維持・確保をしていく必要がある。

【事業の区域】

- ・山口市全域

【事業の目標と効果】

【目標】

路線バス利用者数について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し利用促進を図ること、山口市地域公共交通計画に掲げる成果指標「路線バス利用者数」の目標値(R9年度)「245万人/年」の達成を目指す。

路線バス収支率について、山口市地域公共交通計画に掲げる成果指標「市内の乗合バス事業の経常収支率」の目標値(R9年度)「55.0%」の達成を目指す。

路線バス行政負担額について、山口市地域公共交通計画に掲げる成果指標「公共交通を維持するための行政負担額」の目標値(R9年度)「219,541千円」(R5年度実績を基準とした現状維持)を目指す。

老朽車両の代替としては、超低床ノンステップバスを予定しており、令和6年9月末時点における低床車両比率は72%(129両)の見込みであるが、これを令和7年9月末までに75%以上(134両)とする。(防長交通)

ノンステップバス比率を令和6年9月末時点の69.4%(43台)から令和9年9月末までに77.4%以上(48台以上)とする。(宇部市交通局)

【効果】

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。また、広域的・幹線の系統と地域的・支線の系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

車両取得については、新たに車両を取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要な不可欠な移動手段の確保の一助となる。さらには、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。定量的な事業の目標を導入することにより、収支改善に結びつけることが期待できる。

山口市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
3	18	26(4)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○山口市総合時刻表に設けている「ご意見・ご要望」の項目や、市ウェブサイトの問合せフォームを通じて利用者等の意見の集約を行っている。これらの意見を当該交通事業者に情報提供し、利用者の利便性向上につなげるようにするとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげていくことにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバスシステムの確保・維持を図っていくこととする。

<意見>

・朝の通勤・通学の時間帯について、乗車人数が多いため乗車できないことがある、また、渋滞等の影響により定時運行できない状態にあるので、運行改善を図っていただきたい。

・高齢者の利便性向上のため、運行回数の変更を検討していただきたい。

・バスロケーションシステムの不具合を解消していただきたい。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された。

○輸送量は計画値を上回り、輸送量15人/日は維持されたものの、収支率は計画値を下回った路線が多く見られた。

○車両取得については、一部において数値目標が完全には達成されていないものの、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

○ダイヤ改正等を行い、交通事業者と行政とで連携して利用し易いバスを目指していく。

○各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRの継続

○バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知することによる新規利用者の獲得

○交通事業者と行政の連携を図り、バスの乗り方や運行情報提供を行い、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。

●わかりやすい公共交通情報の提供

誰もが容易に公共交通情報を得られるよう、市内の鉄道、バス、コミュニティタクシー等を網羅した総合時刻表や公共交通マップを発行。



●バスロケーションシステムの導入支援

バス利用者が正確な運行状況を把握することで、バスを安心して利用できるよう、国・県とともにバスロケーションシステムの導入を支援。

■バスの利用には…「バスロケーションシステム」

バスの到着予想時刻やその路線の行き先などが分かる便利なシステムです。各社とも無料で利用できます。是非ご利用ください。

バスサイト



防長交通

くるけん



JR/バス中国

うべスナビ



宇部市交通局



●交通系ICカードの導入支援

市民や来訪者の移動の円滑化のため、国・県とともに交通系ICカードの導入を支援。

宇部市営バスで交通系ICカードICOCAが利用できます

ご利用可能なICカード

バスカードの取り扱いについて

販売終了 令和4年2月28日
利用終了 令和4年9月30日
払戻終了 令和9年9月30日

※払戻手数料は令和4年10月1日より廃止となります。

お問い合わせ 宇部市交通局 ☎0836-31-1134

中国ジェイアールバスの路線バスではICOCAが利用できます!!

●待合・乗継環境の整備

商業施設等との連携や結節点へのバスロケの設置、中山間地域型パーク・アンド・ライドである「置くとバス」や、サイクル・アンド・ライドの整備などの推進。



●利用しやすいバス路線網の確立

バスのルート及びダイヤ、便数を見直し、わかりやすく利用しやすいバス路線網の確立。

●バリアフリー車両の導入支援

誰もが利用しやすい低床バスやユニバーサルデザインタクシー等の導入。

● サイクル・アンド・ライド

お住まいの場所から自転車で、バス停や駅などの近隣に整備された乗り換え用駐輪場（サイクル・アンド・ライド駐輪場）まで行き、公共交通に乗り換えて目的地まで行く方法。



● 置くとバス駐車場（パーク・アンド・ライド）

住み慣れた地域内は自分で運転できても、地域外に運転して行くのは不安という、主に中山間地域の高齢者を対象に、車を置いて公共交通（バス・鉄道等）に乗り換える際に利用できる駐車場を整備。



取組事例3

運転士確保事業

【運転士不足の現状】

山口市公共交通委員会において、令和7年4月に行った調査では、山口市内で現状の交通サービスを維持するための運転士の不足数は、バス運転士が3社で17人、タクシー運転士が14社で49人不足と深刻な状況であることが分かる。現状維持のために不足数分の時間外勤務や休日出勤等の負担が生じており、このまま進行すると路線の縮小やサービスの低下などが予測される。そのため、同委員会や交通政策課では、運転士確保事業として以下の取組を行っている。

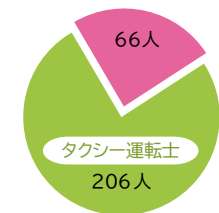
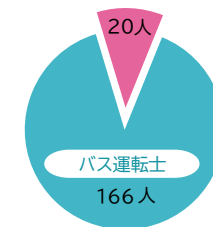
●バス・タクシー運転士体験会

バス・タクシーの車両や現役運転士と接する機会を設けることで、交通事業への理解を深め、就業へのきっかけづくりとすることを目的として、平成30年度からコロナ禍を除き毎年開催し、実際の採用につながっている。

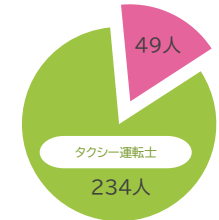
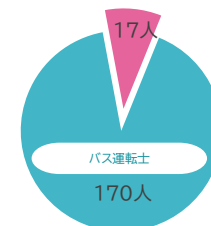
●バス・タクシー運転士確保支援事業

バス・タクシー運転士の運輸・物流業における「2024年問題」に対応するための緊急対策事業として、令和6年度に、市内の路線バス・タクシー事業者（営業所を含む）の運転士として就労（正規雇用）された市内在住者に対する20万円の助成制度を創設（令和7年度も実施）。

山口市で現状の交通サービスを維持するための運転士の不足数
(令和6年4月現在)



山口市で現状の交通サービスを維持するための運転士の不足数
(令和7年4月現在)



出典 交通政策課による事業者聞き取り



取組事例4

マイカーに頼り過ぎない意識づくり

●公共交通教室の開催

公共交通に対して興味や親しみを持ってもらえるよう、子どもや高齢者などを対象に、公共交通におけるマナーや乗り方、心のバリアフリーを学習する公共交通教室を開催



●ノーマイカーデーの実施

公共交通の利用促進・確保維持に向けたノーマイカー通勤の習慣化拡大を目的に、市内事業者や商工団体等との連携によりノーマイカーデーを実施。参加への意識を高めるきっかけづくり、動機づけや、参加しやすい環境の構築を行う。

令和7年度 (2025年度) 毎月月末金曜日は

10/25	10/30	10/27	11/30
11/25	11/29	11/26	12/27
12/31	12/28	12/26	1/27

山口市ノーマイカーデー

山口市では、バスや鉄道の利用促進や二酸化炭素排出減、交通渋滞の緩和、交通事故の防止に向けて、毎月月末金曜日に山口市ノーマイカーデーを実施しています。

山口市ノーマイカーデーに
参加登録して、
山口市ノーマイカーデー
バス半額カード
を手に入れよう!

参加登録はこちらの
二次元コードから!

対象：山口市民及び市内の事業者・団体・
学校に通勤・通学する方
※個人・事業者・団体・学校単位で参加を受け付けます。

その1
バス半額サービス
バスを乗りこむ際に
提示する二次元コードが半額に
※ノーマイカーデー実施日
（10/25、10/30、11/25、11/29、12/31）

その2
特典サービス
店舗・駅・学校での
お食事や買い物がお得に!
※ノーマイカーデー実施日
（10/25、10/30、11/25、11/29、12/31）

バス半額カード特典サービスを
ご提供いただける
店舗・施設はこちら!

デジタル版「バス半額カード」を
3ステップで
手に入れよう!

- 1 参加登録の二次元コードを読み取り
- 2 参加申込
- 3 登録したメールアドレスに届いたURLをクリックして表示

※参加登録方法や店舗・施設の詳細は、山口市ノーマイカーデー 検索、またはこちらから
お問い合わせ/山口市公共交通委員会（事務局：市交通政策課） TEL：083-934-2729

●モビリティ・マネジメントの実施

子育て世代や学生、市内事業者、経済団体など、ターゲットを明確にして、セミナーや乗車体験等を実施することで、過度にマイカーに頼る状態から、公共交通や自転車などを上手に利用することの習慣化を促すモビリティ・マネジメントを実施。

ワクワクいっぱい!
路線バスに乗って
冒険しよう!

～街中をめぐるスタンプラリー～

2025年、12/7日 9時-15時半

アクセスポイントを回って景品をゲットしよう!

午前は、路線バスを使って街中を巡るスタンプラリー。
午後は、YCAM館内ツアープログラムに参加します!

Check! 参加要件

- 対象：小学4年生から6年生まで
加算20人程度
- 集合・解散場所：山口市役所 会議室101
- 料金：700円程度(基本代)
- 持ち物：水筒
子ども用交通系ICカード

事前・事後アンケート及び交通系ICカードの事前準備に
協力いただける方が対象となります。

申込 申込締切：令和7年10月31日（金）

右の二次元コードから
お申し込みください。

詳細は、
ウェブサイトから!

【主催・お問合せ】
山口市公共交通委員会事務局（山口市交通政策課内）
山口大学
kotsu@city.yamaguchi.lg.jp 083-934-2729

【協力】
山口大学
公共交通利用促進学生會

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

防府市地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・防府市 ・山口県 ・中国運輸局山口運輸支局
- ・学識経験者 ・地域公共交通の利用者等(自治会、老人クラブ、障害福祉団体、市民代表)
- ・公共交通事業者等(防長交通(株)、JRバス中国(株)、西日本旅客鉄道(株)、(有)野島海運、(一社)山口県タクシー協会、山口県交通運輸産業労働組合協議会)
- ・道路、港湾管理者(山口河川国道事務所、防府土木建築事務所、防府港務所) ・防府警察署

協議会の開催状況

4 回 (うち書面審議 3 回)

【事業の目的・必要性】

- ・防府市の人口分布と高齢化の状況を見ると、防府駅を中心とした中央部に人口が集中し、周辺部は中央部に比べ人口が少なく、高齢化率が高くなっている。
- ・路線バスについては、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症、また昨今の物価高騰等の影響もあり、公共交通の利用者は伸び悩んでおり、厳しい経営状況に直面するバス事業者において、事業の継続に向けた取り組みは喫緊の課題となっている。ただ、学生、高齢者や障害者などのマイカーを持たない、あるいは、利用することができない人々にとっては、社会生活をおくるにあたり、安全・安心・快適な交通手段の確保・維持は極めて重要である。
- ・防府と近隣の山口市・周南市を連絡し、通勤や通学、買い物や通院など、先述した公共交通を必要とする人々の日常生活での広域移動に必要な不可欠な路線となっているが、自治体や交通事業者の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行を維持することが必要である。

【事業の区域】

- ・防府市全域

【事業の目標と効果】

- ・生活交通路線を維持していくため、関係市町と連携し、地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成をすることで、利便性の向上及び経常収支率の改善を図る。
- ・収支改善率について令和5年度実績値から1%以上改善すること。
- ・地域間幹線バスシステムを維持することにより、地域で生活する移動生活者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。
- ・広域的・幹線的なシステムと地域的・支線的システムの有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。
- ・定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

防府市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	6	32(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○公共交通会議やアンケート等で地域住民からの意見を聴取し、事業者、山口県、近隣市町と連携して、運行系統の改善・見直し等を実施

<対応等>

・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線
バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。

・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要

・利便性向上を望む声に対応するため、バスロケーションシステムの導入や、交通系ICカードの導入、及び、導入後のPRに努めている。

・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。

・利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○評価A、B、CともにR6と同水準を維持（R6 A1系統 B4系統 C1系統）

○バス利用促進の取組の実施等により、輸送量及び収支率を維持

今後の改善点

引き続き、バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用し易いバスを目指していく。

また、各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

引き続き関係行政など地域との連携を図り、バスの乗り方や運行情報提供を行い、公共交通への転嫁を促すことで、恒常的なバス利用に繋げる。

○バス停上屋等の整備

路線バスの待合環境向上を図るため、交通事業者や民間事業者と協力しバス停上屋等の整備を推進する。

○バスまちスポットの開設

バス停に隣接する公共施設や商業施設等と連携したバスまちスポット(バス待合所)の開設を推進する。



バス停上屋の整備



○運転士就職奨励金

公共交通における運転士不足対策のため、バス・タクシー運転士として、新たに就業した方に対して奨励金を交付する。

○運転士体験会 & 就業説明フェア

山口県央連携都市圏域の7市町で、バス・タクシーの車両や現役運転士と接する機会を設け、交通事業への理解と就業へと結びつけるために、「バス・タクシー運転士体験会 & 就業説明フェア」を開催する。

防府市・山口市連携事業

防府市バス・タクシー 運転士就職奨励金

新たにバス・タクシー運転士として就職した方に奨励金を支給します！

20万円

※1人1回のみ

対象者 市内に路線があるバス事業者、もしくは、市内に営業所のあるタクシー事業者に正規従業員として6か月以上就労された方

主な要件

【就職開始期間】
令和6年4月1日から令和7年9月30日までの間に就業を開始し、申請日時時点で現に就業していること
※就職前6か月以内にバス・タクシーの運転士として就労していた場合は対象外となる場合があります

その他条件があります
詳細は手引きをご確認ください

申請手続き


就職から6ヶ月経過後に必要書類を揃えて市へ申請

【提出書類】
①交付申請書 ②要件確認書
③誓約書兼同意書 ④在職証明書
【受付期間】
令和6年10月1日(火)～令和8年3月31日(火)【必着】
【申請方法】
持参・郵送・メールで防府市政策推進課へ提出

申請の手引き・様式は下記HPから

問い合わせ先
防府市総合政策課 政策推進課 交通政策係
TEL:0835-25-2299 FAX:0835-25-2193
E-Mail:seisaku@city.hofu.yamaguchi.jp

問い合わせ先
山口市でも同様の制度を実施中！
山口市都市整備部 交通政策課 交通施策担当
TEL:083-934-2729 FAX:083-934-2959




あなたの運転で、地域と笑顔をつないでみませんか？

令和7年度 バス・タクシー 運転士体験会 & 就業説明フェア

運転士求む!!!

宇部会場
令和7年 **10月19日**
10:00~14:00 ※雨天決行
宇部中央自動車学校
宇部市西琴安一丁目8-31

山口会場
令和7年 **11月23日**
10:00~16:00 ※雨天決行
山口県湯田自動車学校
山口市奥二丁目4-55

バス運転体験
高校生以上60歳未満の方で、バス運転士の仕事に興味があり、就業を志す方へおられる方を対象とさせていただきます。
※体験期間は令和7年10月19日(宇部)・11月23日(山口)です。

バス・タクシー就業説明フェア
タクシーの運転の体験や車両の見学、メーカー操作等の体験ができます。

参加交通事業者 / 石見交通株式会社、宇部市交通局、サンデン交通株式会社、JRバス中国株式会社、船木鉄道株式会社、ブルーライン交通株式会社、防府交通株式会社、山口県央連携都市圏域内タクシー事業者各社

お問い合わせ先
防府市総合政策課 TEL:0835-25-2299 FAX:0835-25-2193
山口市都市整備部 TEL:083-934-2729 FAX:083-934-2959



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

美祢市地域公共交通協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

美祢市 学識経験者 山口運輸支局 JR西日本
路線バス事業者 タクシー事業者
山口県警察署 公募委員 等

協議会の開催状況

3回 (うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

・美祢市は山口県の西部のほぼ中央に位置し、平成20年3月の1市2町合併により面積472.64km²に及ぶ広大な市域を有する。西を下関市、北を長門市、萩市、東を山口市、南を宇部市と山陽小野田市に接する中山間地域である。市内の公共交通網は、JR美祢線を軸として、広域に展開する6事業者の路線バス・コミュニティバスに加え、9区域で運行するデマンド型乗合タクシー(ジオタク)、自家用有償旅客運送(ジオバス)で構成されている。これらは地域と交通結節点、あるいは旧市町の中心部を接続しており、高齢者の通院や買い物といった日常生活、さらには通学・通勤、観光における移動手段として不可欠な役割を担っている。

・少子高齢化の進展や人口減少、自家用車の普及に伴い、地域の商店や医療機関の減少といった環境変化が顕著となっている。公共交通へのニーズが多様化する一方で、通学・通勤や観光、隣接市への広域移動を担う地域間幹線系統の維持には、行政負担の増大や乗務員の確保が大きな課題である。加えて、少子・高齢化の人口減少に起因した利用者の減少や、2024年問題や運転士の高齢化問題に起因する慢性的な運転士不足に直面し、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【事業の区域】

- ・山口県西部

【事業の目標と効果】

評価指標を基に、利用促進などの施策の効果を検証し、事業改善に取り組む。

- ・公共交通の1日当たりの利用者数
目標値を450人とする(R7実績、401人)
- ・民間路線バスの収支改善率
目標値を前年度(32.05%)より1%改善とする。
(R7実績、33.49%)
- ・公共交通の行政負担
地域間幹線系統については、協議会が実施する利用促進策や各バス事業者が実施する生産性向上の取組みにより、行政負担の増加の抑制に努める。目標値を、322,924千円とする。
(R7実績、318,498千円)
- ・ノンステップバス保有台数比率が高まることで、高齢者、障害者、学生及びお子様にとって、バスの乗降がスムーズになり、自家用車等の利用者がバス利用へシフトし、公共交通機関である乗合バスの利用促進が図られるとともに、スムーズな乗降が可能となり、車内事故の軽減に寄与する。

美祢市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

3

5

5 (1)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

- 市内の高等学校通学者へのアンケートのほか、サロンや研修会で地域住民からの意見を聴取し、事業者と市が連携して、運行路線の改善・見直しを実施した。
- 通学、通勤、通院、買い物等の外出に利用できる路線バスは、JR美祢線代行バスやジオバス、ジオタクといった他の交通機関への接続が重要であることから、利用者のニーズを反映した運行ダイヤに改善した。
- 美祢市公共交通時刻表の修正箇所(修正前後)の明示に努めた。
- 地域間幹線システムの利便性向上に向けて、キャッシュレス決済の導入支援に努めた。

事業の適切性

- 事業は概ね計画どおり、適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 目標・効果達成状況は改善した。(対象系統は前年と同様)
 - ・評価AがR6と比較すると、増加した (R6:2系統→R7:3系統)
 - ・評価BがR6と比較すると、減少した (R6:3系統→R7:2系統)
 - ・評価Cに該当する系統はない (R6:0系統)
- バス利用促進の取組の実施等により輸送量の維持に努め、一部の系統では収支の改善が図られた。
- 車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。(サンデン交通株)

今後の改善点

- 交通事業者・行政が連携し、必要不可欠な幹線システムの維持に向け、ダイヤ改正など利用しやすいバスを目指す。
- バスの乗り方教室の開催やイベントへの参加を通して、学生フリー定期券等をPRして学生の需要を拡大するほか、スマートフォン決済の推進により利便性の向上に努める。
- バスロケーションシステムやキャッシュレス決済の導入支援、周知活動を引き続き実施する。
- 公共交通情報のデータ化を進め、利便性の向上につなげる。
- 今後も引き続き、計画どおりノンステップバス導入を維持する。

路線バスの利用促進の取組(1)

○美祢市公共交通時刻表などの作成及び配布

- ・鉄道・路線バス等の公共交通ネットワークが一目で分かる公共交通マップや総合時刻表の作成・配布を行った。(地域公共交通協議会、各バス事業者、関係鉄軌道事業者と連携)
- ・ダイヤ改正のタイミングに、市内の温水プールへの乗入れを開始し、利便性の向上を図った。
- ・市内の高等学校への通学者向けに、市内を運行する路線バスのチラシを作成し、オープンスクールや仮入学で対象者に配布し周知に努めた。

印刷物一覧

名称	配布対象
美祢市公共交通時刻表	全戸
運行ルート変更周知チラシ	美東地域・秋芳地域
通学向けバス利用促進チラシ	中学校(市内・市外)及び高校(市内)







福祉優待バス乗車証

○制度の周知

- ・市内在住の高齢者に対し、市が配付する「福祉優待バス乗車証」(路線バス等が一乗車100円)の使い方を地域サロン等で説明をし、高齢者の外出を支援するとともに路線バス等の利用促進を図っている。

路線バスの利用促進の取組(2)

- ・サロンや研修会といった意見交換会で、利用者意見の把握を行い、運行ルートの変更検討を行った。
- ・福祉関係事業者等と連携して、身近な公民館や総合支所、サロンで相談窓口を設け、相談しやすい環境づくりを行った。



社会福祉協議会の研修会



地域サロン



地域活動の役員ミーティング

○インバウンド、旅行者向け公共交通利用促進PR

- ・訪日外国人観光客や国内旅行者にターゲットを絞り、広島方面から山口市や美祢市へ誘客するため、バス車両への広告を掲載し、観光による公共交通の利用促進を図った。

■JRバス中国(株)

- ・広告内容 車体広告(31台)及び車体額面広告(7台)



■防長交通(株)

- ・広告内容 車体額面広告(5台)



路線バスの利便性向上の取組

○キャッシュレス決済等の取組

- ・交通系ICカードやバスロケーションシステム、スマートフォン定期券、デジタルサイネージの導入による利便性向上策を実施
- ・こども50円バスやデジタルチケット、定期券等の利用促進策の実施（各バス事業者）



サンデン交通ホームページより抜粋

○バス車両の更新

- ・ノンステップバス保有台数比率が高まることにより、高齢者、障害者、学生及びお子様にとって、バスの乗降がスムーズになり、自家用車等を利用されていた方々がバス利用へシフトするなど、公共交通機関である乗合バスの利用促進が図られることになる。

■防長交通(株)

- ・令和6年9月末時点におけるノンステップバス保有台数比率は71.7%（129両）であったが、老朽車両の入替えて、ノンステップバス車両の新車導入・取得等を8台、廃車・除却等を13台行い、令和7年9月末時点のノンステップバス保有台数比率低床車両保有比率が69.7%（124両）となった。

■サンデン交通(株)

- ・ノンステップバスの令和6年9月末時点における低床車両比率94.4%（180両）を令和7年9月末時点で100%（185両）に到達した。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

宇部市公共交通協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・学識経験者、バス事業者、タクシー協会、コミタク運行事業者、鉄道事業者、山口運輸支局、道路管理者、宇部警察署、交通労働組合、山口県、利用者代表、自治会推薦者、宇部市

協議会の開催状況

4回（うち書面審議 1回）

【事業の目的・必要性】

・宇部市では、市民の元気で安心な暮らしを支え、使いやすく、持続可能な地域公共交通網を形成するため、主要幹線や乗継拠点の設定等のバス路線の再編や、地域内交通の導入による住民の移動手段の確保など、地位公共交通の維持改善に取り組んできた。しかし、人口減少・超高齢化の進行、モータリゼーションの進展、利用者ニーズの多様化などを背景として、利用者数は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、地域公共交通を取り巻く社会経済状況の変化や、公共交通が果たすべき役割を明確にするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、令和4年3月に「宇部市地域公共交通計画」を策定し、「みんなで支える安心・安全で、快適な暮らしを保つ地域公共交通」を基本理念に定め、様々な交通施策を推進している。継続可能な公共交通を確保していくために、地域公共交通確保維持事業を活用した、地域間の移動や、公共施設や教育機関、中核的な医療機関、大型商業施設など利用者住民の交通手段を存続させていく必要がある。

【事業の区域】

・宇部市全域

【事業の目標と効果】

・年間利用者数、収入、公的負担額、収支率について、宇部市地域公共交通計画における目標値や、昨年度までの実績を考慮し、系統ごとに目標を設定している。定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

・目標達成のために、宇部市公共交通計画による等間隔運行や、小学校や高齢者サークル、イベント会場におけるバスの乗り方教室の開催、キャッシュレス決済システムやデジタル定期券システムの導入、バスロケーションシステムやICカードシステムを活用した利用促進策、MaaSサービスを活用したデジタルチケットの販売、公共交通協議会や意見交換会等による利用者意見の把握・反映等に取り組む。

・地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

・車両取得について、船木鉄道(株)においては車両修繕費の削減による収支率の改善、増車及びノンステップバス導入比率の維持を目指す。宇部市交通局においてはノンステップバス導入比率の向上に取り組む。

宇部市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	9	15 (3)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○公共交通協議会やアンケート等により聴取したバス利用者や地域住民からの意見について、事業者、自治体で共有し、運行系統の改善・見直しや利用促進等の取組の参考とした。

<意見及び対応>

・宇部市交通局の阿知須線等において、利用者の意見等を令和7年4月1日のダイヤ改正に反映した他、船木鉄道(株)の宇部線等において、利用者の意見等を令和7年10月1日のダイヤ改正に反映し、利便性の向上を図った。

・利用促進等の取組である「小中学生バス運賃無料化事業」の開始に際して、公共交通協議会等の意見を反映し、交通事業者等において、児童を対象としたバスの乗り方・交通安全教室を開催した。

・利便性向上を望む声に対応するため、バスロケーションシステムの導入や、キャッシュレス決済システムの導入及び導入後のPRに努めている。

・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。また、利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。

・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。また、地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き、利便性向上に向けた取組が必要。

・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き、計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

○評価Aが0系統、評価Bが6系統、評価Cが3系統
 ・評価Bについて、年間利用者数と経常収益は6系統、収支率は2系統が達成した。公的負担額はいずれの系統も達成できなかった。

○バス利用促進の取組の実施等により、年間利用者数が増加
 ・路線バス運賃100円デー等の利用促進策により、大半の系統において年間利用者数が増加した。

○車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

○バスの乗り方教室等を通じた利用促進や、時刻表の改善等による利便性向上に、引き続き取り組んでいく。

○利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線系統の維持に努める必要がある。

○バスロケーションシステムやキャッシュレス決済システムの導入・周知を引き続き実施する。

○交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。

○今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進めていく。

○外出のきっかけや、路線バスのことを知り、その利便性を身近に感じていただくための機会を創出するとともに、まちのにぎわい創出に寄与するため、中心市街地でのイベントの開催日に合わせて、一部でも宇部市内のバス停留所に停車する宇部市交通局及び船木鉄道(株)の運行する路線バスの運賃が100円となる「路線バス運賃100円デー」を実施した。

●実施日・利用実績

令和6年11月3日(日)	: 宇部市交通局	7,548人	(令和4年度日祝平均利用者数の3.4倍)
	船木鉄道(株)	1,449人	(令和4年度日祝平均利用者数の2.6倍)
令和7年5月5日(月・祝)	: 宇部市交通局	6,482人	(令和6年度日祝平均利用者数の2.5倍)
	船木鉄道(株)	1,021人	(令和6年度日祝平均利用者数の1.8倍)



○人口減少やモータリゼーションの進行などにより路線バスの利用者が減少していることや、教育現場において小中学校の適正配置や部活動の地域展開により子どもたちの移動手段を確保する必要性が高まりつつあることを受けて、宇部市交通局、船木鉄道(株)と連携して、小中学生のバス運賃を無料にし、通学や部活動、塾の行き帰りなど、幅広くバスの利用を促進するための取組を開始した。この取組を通じて小中学生の頃からバスを利用する機会を広げながら、将来のバス利用者の増加や子育て負担の軽減につなげていく。

●開始日

令和7年7月19日(土)

●事業概要

- ・対象者:① 宇部市内の学校に通学する小中学生
② 宇部市に住民票があり、市外の学校に通学する小中学生
- ・対象路線:宇部市交通局の全ての路線(小野きずな号を含む)、船木鉄道(株)の一部路線(宇部駅経由の船木～宇部市役所前、際波台～宇部駅)、くすのき号、デマンドバス
- ・利用方法:降車時、小中学生バス無料乗車証を運転手に提示することで、運賃を無料とする



○山口県央連携都市圏域の7市町(山口市・萩市・防府市・美祢市・山陽小野田市・津和野町・宇部市)で、バス・タクシーの車両や現役運転士と接する機会を設け、交通事業への理解と就業へと結びつけることを目的として、「バス・タクシー運転士体験会 & 就業説明フェア」を開催した。

●開催概要

【宇部会場】日時:令和6年10月20日(日) 場所:宇部中央自動車学校

【山口会場】日時:令和6年11月17日(日) 場所:山口県湯田自動車学校

●実績

【宇部会場】バス運転体験 13人、就業説明フェアのみ 3人

【山口会場】バス運転体験 25人、就業説明フェアのみ 4人

あなたの運転で、地域と笑顔をつないでみませんか?

山口ゆめ回廊
令和6年度 **バス・タクシー**

運転士体験会 & 就業説明フェア

運転士求む!!! 女性の方も大歓迎です!

現在活躍中の女性運転士

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

山陽小野田市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・山陽小野田市 山口県 船木鉄道(株) サンデン交通(株) 宇部市交通局 西日本旅客鉄道(株) 小野田第一交通(株) 山陽小野田タクシー協会 山口運輸支局 宇部国道維持出張所 宇部土木建築事務所 山陽小野田警察署 市民 学識経験者

協議会の開催状況

2回 (うち書面審議0回)

【事業の目的・必要性】

本市の幹線交通の系統は自家用車の普及や人口減少・少子高齢化等で利用者が減少する中、自治体や事業者の運営改善だけでは路線の維持が難しい状況となっている。また、バス利用者の減少により、事業者の経営状況が悪化し、赤字路線の廃止や運行回数の減少等利用者サービスの低下を招き、それがまたバスの利用者離れとなる悪循環が生じている。バスは地域住民の身近な公共交通機関であり、とりわけ高齢者や児童・生徒、障害者などの移動手段として不可欠であることから、路線の維持・確保が必要である。生活交通は貴重な地域資源であり、まちづくりの基盤というべき重要な役割を果たしていることから、活性化を図っていき生活バス路線を維持・活性化していく必要がある。

【事業の区域】

・山陽小野田市全域

【事業の目標と効果】

目標:地域公共交通計画の最終目標(令和9年度)に繋げる。

- 利用者数 市内を運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通の年間利用者数 770 千人/年
- 収支率 市内を運行する路線バス、コミュニティバスの収益率 33,0%以上
- 公的負担額 路線バス等の維持にかかる市民一人当たりの財政支出額の 2,468 円/年以下
- 新規車両の取得により、昨年度の修繕費22,837千円の1%にあたる228千円の削減を図り、地域間幹線系統の収支率の改善を目指すとともに、車両数を令和7年9月末までに37両から38両に増車し、運行体制の確保を図り、ノンステップバス導入比率を96%超の維持を目指す。(船木鉄道)
- ノンステップバス比率を令和6年9月末時点の69.4%(43台)から令和9年9月末までに77.4%以上(48台以上)とする。(宇部市交通局)

効果 ・地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段の確保
 ・新たに車両を取得することで、地域間幹線バス系統維持や、地域で生活する移動制約者の移動手段確保の一助となり、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。また、定量的な事業の目標を導入することで、収支改善に結びつけることが期待できる。

山陽小野田市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

3

6

15(3)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の
利用者・地域住民の意見の反映

○公共交通会議等で地域住民からの意見を聴取し、事業者と連携して、運行系統の改善・見直し等を実施

<対応等>

・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。

・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要

・利便性向上を望む声に対応するため、バスロケーションシステムや交通系ICカード、キャッシュレス決済機器の導入及びPRに努めている。

・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。

・利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。

・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

①利用者数

目標「市内を運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通の年間利用者数 770,000人／年」に対し、728,169人／年となり目標を下回った。

②収支率

目標「市内を運行する路線バス、コミュニティバスの収益率 33,0%以上」に対し、40.1%となり目標を上回った。(収入137,518千円 ÷ 運行経費342,956千円 = 40.1%)

③公的負担額

目標「路線バス等の維持にかかる市民一人当たりの財政支出額2,468円/年以下」に対し、2,118円/年となり、目標を上回る公的負担額となった。

(年間財政支出 124,696千円/年 ÷ 住民基本台帳人口 58,871人 = 2,118円/年)

④車両補助

令和7年9月末時点でノンステップバスの比率が94.4%(34両)となった。(船木鉄道)

令和7年9月末時点でノンステップバスの比率が75.44%(43両)となった。(交通局)

今後の改善点

○交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。

○利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線系統の維持に努める必要がある。

○バスロケーションシステムの導入や路線バス等の公共交通情報のデジタル化を進め、利便性の向上に繋げる。

○今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進めていく。

取組事例 1

路線バスの利便性向上の取組

○わかりやすい時刻表の作成

市内を運行する複数のバス会社のダイヤを整理して、わかりやすくまとめた時刻表を作成し、公共交通の利用促進に繋げていく。

○バスロケーションシステムの導入

バスの待ち時間の把握や経路検索が可能なバスロケーションシステムの導入やデジタルサイネージの整備を進め、利用者の利便性向上を図る。

○交通系ICカードやキャッシュレス決済機器の導入

地域住民の日常生活における利便性の向上と観光需要の喚起を図るため、県内路線バスにおける交通系ICカードやキャッシュレス決済機器の導入を進める。

路線バス・コミュニティバス
時刻表
(令和7年11月16日版)

■路線バス

○山陽小野田市内（船木鉄道）

船木～本山	1
原渡台～理科大	5
ひばりヶ丘～叶松団地	7

○宇部・美祿方面（船木鉄道、宇部市交通局）

厚狭駅～小野田駅～宇部中央	9
小野田営業所～宇部新川駅～常盤町二丁目	11
常盤町二丁目・日赤前～ゆめタウン宇部～西ヶ丘	14
八王子～新地～宇部駅・船木	20
木田～厚東駅～宇部駅	29
国道線	31

○下関方面（サンデン交通）

下関駅～小野田駅～おのだサンパーク	32
-------------------	----

■コミュニティバス（船木鉄道）

厚狭北部便	34
ねたろう号	35
いとね号	37
高畑循環線	39

お問い合わせ先
船木鉄道㈱ 0836-67-0074
サンデン交通㈱ 083-282-0606
宇部市交通局 0836-31-1133

山陽小野田市商工労働課

バス時刻表



デジタルサイネージ

取組事例2

交通事業者の担い手確保対策

- バスやタクシー運転士等、交通事業者の人材不足解消を図るため、山口労働局宇部公共職業安定所と連携し、交通・運輸関係事業所の合同面接会「さんようおのだミニ面接会」を開催する。
- 県央連携都市圏域の7市町で、バス・タクシーの車両や現役運転士と接する機会を設け、公共交通事業への理解を促進し、終業へ結びつけることを目的として、「バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェア」を開催する。

さんようおのだ ミニ面接会

主催 山陽小野田市・山口労働局・宇部公共職業安定所

◆日時 令和6年6月28日(金) 14:00~15:30
※受付開始13:40~

◆会場 Aスクエア 2階会議室 1A・1B
(山陽小野田市中央二丁目3番1号)

◆参加事業所 市内の交通・運輸分野事業所5社 (裏面参照)

◆対象者 交通・運輸分野のお仕事に興味のある方・就職希望の方
人材確保支援コーナー、キャリアアップ応援コーナー利用者

◆内容 1.参加者に向けた事業所PRタイム
2.希望するブースでの個別相談、面接

◆申込方法 前日までにハローワーク宇部1階総合受付又は山陽小野田市地域職業相談室に下記申込書をご提出いただくか、電話(ハローワーク宇部0836-31-0164(部門コード41#))で申込み下さい。

切取線

6月28日(金)さんようおのだミニ面接会(交通・運輸分野合同会社説明会&面接会)参加申込書

氏名	求職番号

さんようおのだミニ面接会

あなたの運転で、地域と笑顔をつないでみませんか?

令和7年度 バス・タクシー 運転士体験会& 運転士求む!!! 就業説明フェア

宇部会場 令和7年10月19日(日) 10:00~14:00 ※雨天決行
宇部中央自動車学校 宇部市西町一丁目8-31

山口会場 令和7年11月23日(日) 10:00~16:00 ※雨天決行
山口県湯田自動車学校 山口市東二丁目4-55

要申込 対象 高校生以上60歳未満の方で、バス運転士の仕事に興味があり、就業を志す方

申込 受付期間：宇部会場：9月30日(火)まで 山口会場：10月31日(金)まで

バス・タクシー就業説明フェア タクシー運転体験・車両操作見学会

参加交通事業者 / 石見交通株式会社、宇部市交通株式会社、サンデン交通株式会社、JRバス中国、船木建設株式会社、ブルーライン交通株式会社、山陽交通株式会社、山口県中央連携都市圏域タクシー事業者各社

バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェア

岩国市地域公共交通活性化再生法協議会
地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

岩国市、いわくにバス(株)、防長交通(株)、石見交通(株)、第一交通(株)、錦川鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、山口県タクシー協会、岩国柱島海運(株)、中国地方整備局、山口県、住民代表、山口運輸支局、岩国警察署、中国運輸局、学識経験者

協議会の開催状況

3回 (うち書面審議 2回)

- ・第1回(R6.6.26) 幹線系統確保維持計画の認定申請について
- ・第2回(R7.2.18) 幹線系統確保維持計画(広益線)の変更について
- ・第3回(R7.12.26) 幹線系統確保維持計画の評価について

【事業の目的・必要性】

島根県益田市と広島県広島市を結ぶ広益線は、岩国市北部に停留所(深谷パーキング)があり、本市北部の住民の広域移動(通院・買い物等)を担っており、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。

このため、地域公共交通確保維持改善事業により、広益線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の区域】

島根県、山口県、広島県

【事業の目標と効果】

(1)事業の目標

住民生活に必要な生活交通を持続的に維持していくために必要な支援を行うとともに、運行経費の節減については、事業者を経営努力を引き続き求めながら、利用促進に向けたサービス向上等を期待したいと考える。

広益線の輸送人員については、令和7年度は61,217人以上を目標値として設定し、その後の計画期間中も輸送人員確保に努めることで、計画最終目標達成を目指す。

また、地元意見を積極的に取り入れて路線のあり方を今後も検討していく。収支率について令和5年度実績値から1%以上改善する。

(2)事業の効果

地域間幹線系統の路線を維持することで、本市北部の住民の広域的な移動動手段が確保される。

岩国市		令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費	車両数
1	1	0	

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者代表を含む関係者が参加する岩国市地域公共交通活性化再生法協議会において協議を実施し、そこで聴取した意見を今後の取組の参考とする。

＜意見及び対応＞

・広益線の運行において、深谷パーキングバス停(岩国市錦町)は乗車可能な停留所として設定されているが、「利用者への周知が不十分」との指摘を受け、岩国市公共交通マップ&時刻表に当該路線を記載し、周知の強化を図った。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○収支率

R6:72%

R7:76% で改善できた

○R7輸送人員

目標61,217人に対し、実績95,043人 で達成できた

今後の改善点

○生活交通を持続的に維持するための支援を行い、事業者には経営努力を求めながらサービス向上による利用促進を図る。

令和7年度 岩国市における地域公共交通施策(主な事業)

事業名	予算額(千円)	概要
生活交通バス運行事業	249,422	交通空白地における自家用有償旅客運送(一部フィーダー路線)
過疎地域乗合バス運行事業	15,529	過疎地域における乗合バスの運行(一部フィーダー路線)
生活バス路線対策事業費補助金	19,972	市内を運行する路線バス事業者に対して経常損失額を補助(県協調)
地方バス路線維持対策費補助金	17,905	市内を運行する路線バス事業者に対して経常損失額を補助
通学定期券利用促進事業費補助金	7,227	防長バス等を利用して通学する学生に対し、定期券運賃の一部を補助
乗合タクシー「よべるん」運行事業	20,729	路線バスが廃止となった地域において乗合タクシーを運行
公共交通人材確保事業費補助金	5,874	2種免許取得費用の補助や運転士として就職された方に対して就職奨励金を支給
公共交通事業者デジタル機器等整備事業費補助金	4,500	デジタル化を行う交通事業者に対し、その経費の一部を補助

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

周防大島町地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・周防大島町 ・山口県 ・道路管理者 ・学識経験者
- ・防長交通(株)、東和タクシー(株)、(有)久観交通、サザンセト交通(株)
- ・(公社)山口県バス協会 ・中国運輸局山口運輸支局 ほか

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 1回)

【事業の目的・必要性】

公共交通ネットワークにおいて幹線に位置けられている防長交通の「大島駅～周防久賀～町立橋医院前」と、「大島駅～大島庁舎～町立橋医院前」の2系統については、町立橋医院前バス停付近にある周防大島高校(安下庄校舎)ならびに大島地区にある大島商船高等専門学校、久賀地区にある周防大島高校(久賀校舎)と大島駅とを結び、町外から町内に通学する生徒の通学手段として重要な役割を果たしている。また、町内から町外の高校に通う高校生の通学手段としても、同様に重要な役割を果たしている。

これらのバス路線が無くなると、各学校にて個別にスクールバスを手配する必要があるほか、町内の高校生は保護者等の送迎により大島駅まで移動する必要があり、不便を強いられることから、これらの系統を維持するためには、国の地域公共交通確保維持改善事業において、幹線系統の補助などを受ける必要がある。

【事業の区域】

周防大島町全域

【事業の目標と効果】

●目標

幹線系統(大島本線、大島線)の利用者数について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中の利用促進を図ることで、最終的な計画目標値(R9年度)である「大島本線:78,659人以上」「大島線:105,870人以上」達成に繋げる。

幹線系統(大島本線、大島線)の行政負担額について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金も活用することで、利用者増による運賃収入の増加や、運行経路・車両の見直しに伴う効率化により最終的な計画目標値(R9年度)である「109,002千円以下」を目指す。

幹線系統(大島本線、大島線)の収支率について、令和6年度実績値から1%以上改善することで、最終的な計画目標値(R9年度)である「46.5%以上」達成を目指す。

●効果

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持、向上することが期待できる。

周防大島町

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

2

2(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

- 利用者等代表が参画する周防大島町地域公共交通活性化協議会を開催し協議を行い、意見については、今後事業者と連携し対応する。
- その他、利用者等から町へ寄せられた意見についても、今後事業者と連携し対応を検討する。

<意見>

- ・Googleマップ等で経路検索ができる仕組みの実装(GTFSデータの整備)
- ・防長交通車内での鉄道の切符購入が可能となるような仕組みの導入

事業の適切性

- 計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

- 効果・目標達成状況は2系統とも評価Bであった。
- 公的負担については2系統とも前年度より減少しており、目標達成に向けて事業が実施されている。

今後の改善点

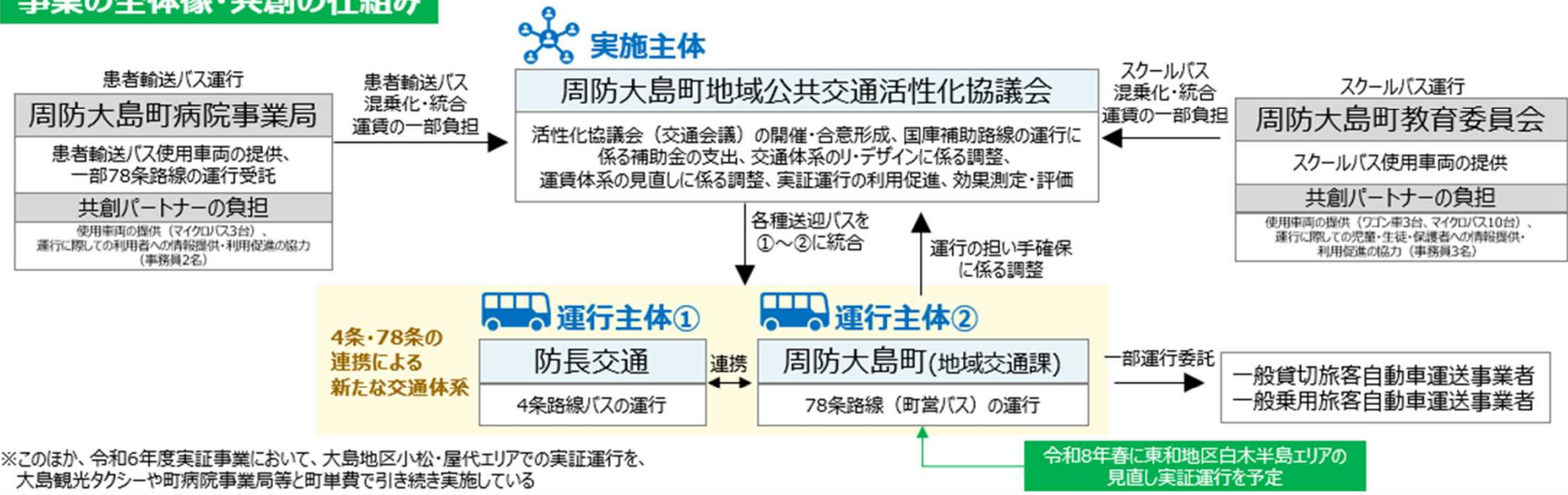
- 引き続き、バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用し易いバスを目指していく。
- 各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

周防大島町（東和地区白木半島エリア）における交通体系の リ・デザイン実証プロジェクト

応募様式A

周防大島公共交通共創推進プラットフォーム

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

（事業の概要）

令和7年度は、東和地区白木半島エリアについて患者輸送バスと町営バス（スクールバス一般混乗型）の統合に向けた協議・調整を行い、令和8年春より一部見直しの実証運行（患者輸送バスとの統合・一部デマンド化）を行う。統合に向けては、町教育委員会や町病院事業局と、スクールバス・患者輸送バスとしての運行に支障が無い、各主体の求める機能を十分に発揮できるかなどを、それぞれが検討し、調整する必要がある。

（地域の関係者との連携・協働）

町教育委員会や町病院事業局との十分な連携・協働により、両者から各関係者（保護者・病院利用者）へ説明・合意形成を図って頂くことで、町営バス（スクールバス一般混乗型）と患者輸送バスとの統合が図られ、東和地区全体にもそうした動きを波及させていくことが可能となる。

（地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性）

既存の4条・78条の交通ネットワークを踏まえながら送迎交通を町営バス等に取り込み、地域公共交通計画P34に記載のある目指すべき交通ネットワークの実現を目指していく。

協議会の構成員

山口県 柳井市 防長交通(株) 防長交通(株)労働組合 柳井地区タクシー協会 JR西日本(株) 平郡航路(有) 柳井三和交通(株) 柳井第一交通(株) 学識経験者 地区社会福祉協議会 山口運輸支局 山口河川国道事務所 柳井警察署

協議会の開催状況

令和7年6月24日 第1回柳井市地域公共交通協議会

【事業の目的・必要性】

地域間幹線

本市は、周辺の市町に通じる鉄道及び地域間幹線バス系統を軸に、市内を走る路線バス、予約制乗合タクシー等により構成される公共交通網が形成されている。

これらの公共交通網は、市内の総合病院、大型商業施設及び公共施設等への移動手段として市民の日常生活に欠かせない役割を担う中、鉄道や地域間幹線バス系統は周辺市町をつなぐ手段として、車の運転できない学生や高齢者を中心に必要不可欠な交通として機能している。

当計画において認定申請する地域間幹線バス系統は、本市の公共交通の根幹として、市民の安全・安心・快適な交通手段を維持するものとして極めて重要な役割を果たしている。

本協議会としては、今後も、地域住民が安心して社会生活をおくり、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、周辺市町にまたがる地域間幹線バス系統の確保・維持に引き続き努めるとともに、市内を走るバス路線や予約制乗合タクシーとの接続を図る。

【事業の目標と効果】

地域間幹線

【目標】

- 1 地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中において効率的な運行を実施することで、計画目標値である令和5年度の実績83.4円の維持達成を目指す。
- 2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、路線バス(幹線)においては令和5年度の実績値(41.6%)から1%以上改善することで、計画目標値である42%以上(路線バス)となるよう効率的な運行を実施する。
- 3 地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中に利用促進を図ることで、計画目標値である令和5年度の実績478,226人以上を目指す。

【効果】

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。

また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

協議会の構成員

山口県 柳井市 防長交通(株) 防長交通(株)労働組合 柳井地区タクシー協会 JR西日本(株) 平郡航路(有) 柳井三和交通(株) 柳井第一交通(株) 学識経験者 地区社会福祉協議会 山口運輸支局 山口河川国道事務所 柳井警察署

協議会の開催状況

令和7年6月24日 第1回柳井市地域公共交通協議会

【事業の目的・必要性】

車輛取得

- ・ 防長交通における乗合バスの平均使用年数は約20年と長期化しており、運行を維持する為にも、そうした老朽車両の代替を進めていく必要がある。
- ・ 老朽車両の代替が滞ると、使用可能車両の減少を理由とした路線廃止や減便といった事態が発生し、地域住民の日常生活等に大きな影響を及ぼす可能性もある。
- ・ 地域間幹線系統を含めた全体的なバス路線の維持またバリアフリー化を促進するためにも、老朽車両を代替することの必要性は極めて高いものと考えている。

【事業の目標と効果】

車輛取得

【目標】

老朽車両の代替としては、超低床ノンステップバスを予定しており、令和6年9月末時点における低床車両比率は72%(129両)の見込みであるが、これを令和7年9月末までに75%以上(134両)とする。

【効果】

新たに車両を取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要な移動手段の確保の一助となる。さらには、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

定量的な事業の目標を導入することにより、収支改善に結びつけることが期待できる。

事業概要

柳井駅前～光駅～徳山駅前
柳井駅前～イオン・平生～上関
大島駅前～周防久賀～町立橋医院前
大島駅前～大島商船・大島庁舎前・沖浦～町立橋医院前

車両取得
ノンステップバスの導入(令和7年度分 6台)

事業の適切性

事業計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

・柳井駅前～光駅～徳山駅前

利用者一人当たりの市財政支出は85.4円で目標値を達成しなかった。路線バス収支率は51.2%と目標値の42%を上回った。年間利用者数については511,592人と、目標値478,226人を上回った。

・柳井駅前～イオン・平生～上関

利用者一人当たりの市財政支出は85.4円で目標値を達成しなかった。路線バス収支率は37.7%と目標値の42%を下回った。年間利用者数については511,592人と、目標値478,226人を上回った。

・大島駅前～周防久賀～町立橋医院前

利用者一人当たりの市財政支出は85.4円で目標値を達成しなかった。路線バス収支率は50.7%と目標値の42%を上回った。年間利用者数については511,592人と、目標値478,226人を上回った。

・大島駅前～大島商船・大島庁舎前・沖浦～町立橋医院前

利用者一人当たりの市財政支出は85.4円で目標値を達成しなかった。路線バス収支率は40.0%と目標値の42%を下回った。年間利用者数については511,592人と、目標値478,226人を上回った。

車両取得に関しては、導入計画通り、7年度は6両のノンステップバスを導入し、令和7年9月末時点で、ノンステップ型車両比率が69.7%(124両)となった。

今後の改善点

引き続き、バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用し易いバスを目指していく。

車両取得に関しては、今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進めていく。 - 119 -

取組事例

- 1 運転士等、交通事業者の人材不足解消を図るため、事業者の人材確保を支援する取組として「柳井地域合同就職フェア」を毎年継続して開催している。



- 2 地域住民の日常生活における利便性の向上と観光需要の喚起を図るため、県内路線バスにおける交通系ICカードの導入を進める。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

上関町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・上関町・防長交通株式会社 ・私鉄中国地方労働組合防長交通支部
- ・山口大学 ・中国運輸局山口支局 ・柳井警察署 ・柳井土木建築事務所
- ・上関町各自治会長 ・町役場各課長・平生タクシー
- ・柳井市、平生町関係課長、町議会委員長、上関航運

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 1回)

【事業の目的・必要性】

上関町の公共交通機関は、路線バス、町営バス、タクシー及び離島航路で構成されています。

近年、高齢化と人口減少が著しく進んでいる。

また、生活必需品等を購入するために近隣の市町に向かう高齢者や、町内から周辺自治体の高校に通学する高校生を中心に、公共交通が利用されています。また、令和5年12月末から町内唯一のタクシー事業所の運転手がない状況にあり、公共交通事業の持続可能性が低い状況にあると言えます。

今後は、高齢化に伴う免許返納者数の増加や、高校再編等の影響による通学ニーズが変化することが想定されるため、自家用車を運転できない人を中心とした公共交通の果たすべき役割がより重要になっています。町民の買い物は町外が中心であり、高校生の通学についても周辺自治体に進学しています。

そのことから柳井駅前～上関線は今後も必要不可欠な幹線となります。今後も町民の生活手段を持続させていく事が必要です。

【事業の区域】

- ・上関町全域

【事業の目標と効果】

- ・路線バス(柳井駅前～上関線)の年間利用者数を108,300人以上とする。
- ・路線バス(柳井～上関線)に係る収支率を55.0%以上
- ・収支率をR6年度実績から1%以上改善させ、計画目標値である55.0%以上の達成を目指す。
- ・路線バス(柳井駅前～上関線)に係る行政負担額3,039,000円以下
- ・老朽車両の代替として、超低床ノンステップバスを予定しており、令和7年度9月末までに75%以上(134両)とする。

- ・幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。
- また、幹線の系統と町営バスとの連携により、効率的な地域交通網が形成され、町民の社会参加の促進や地域活性化にもつながる。
- 定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

上関町	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	1	28(2)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する上関町地域公共交通会議を開催し協議を行い、意見については、今後事業者と連携し対応する。

<対応等>

- ・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。
- ・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要
- ・船舶と町営バスおよび防長バスの乗り継ぎの調整が重要
- ・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。
- ・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。
- ・路線バスのニーズについて、利用者から広く意見を求め検討することが重要。
- ・事業者、利用者以外の第三者の意見を聞く必要がある。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

○目標・効果達成状況は評価Bであった。

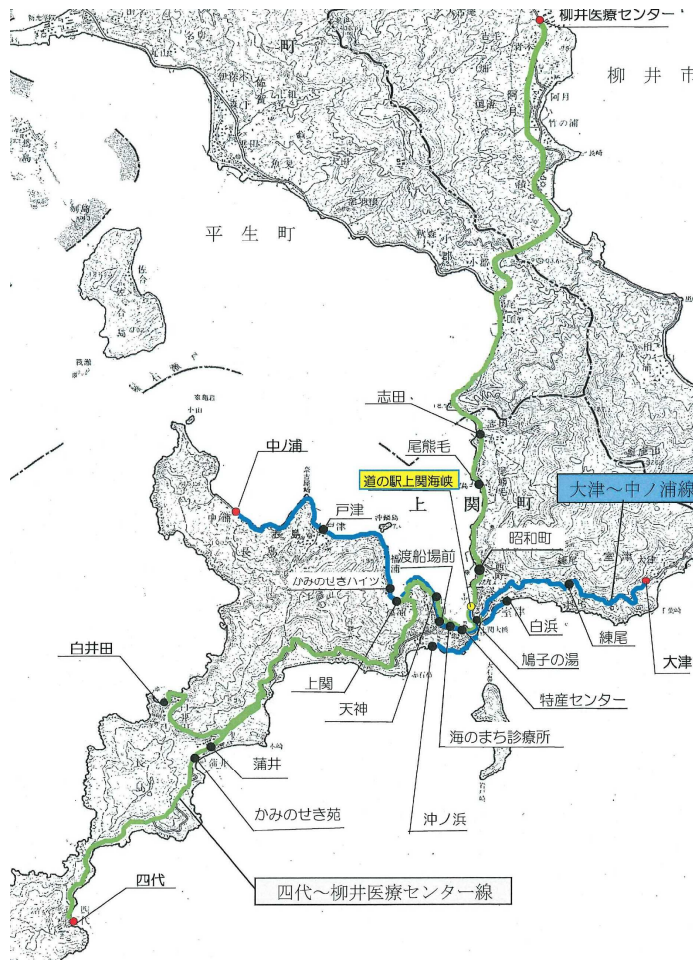
○車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた

今後の改善点

- 交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。
- イベント等の際にバスの利用を促す仕組みをつくる。
- 利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線系統の維持に努める必要がある。
- バスロケーションシステムや交通系ICカードの導入・周知を引き続き実施
- 今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進める。

令和7年度 上関町における地域公共交通施策

町営バスを3路線から2路線に変更する際に、防長バスに乗継しやすいように時刻表の調整を検討した。



	平日	町営	町営	防長	町営	防長	町営	防長	町営	防長	町営	町営	防長	防長	町営	町営	防長	防長	町営	町営	防長	町営	防長		
		①白四	②大中	十三割	②大中	十三割	①白四	イオン	②大中	②大中	イオン	イオン	①白四	②大中	イオン	イオン	①白四	②大中	イオン	イオン	②大中	①白四	イオン		
柳井駅	発	...	...	726	...	822	...	900	...	...	1025	1155	...	...	1255	1353	...	...	1455	...	...	1647
ゆめタウン柳井	発	...	...	730	...	826	...	904	...	...	1029	1159	...	...	1259	1357	...	...	1459	...	...	1651
国道周東病院下	発	...	...	733	...	829	...	907	...	...	1032	1202	...	...	1302	1400	...	...	1502	...	...	1654
十三割	発	...	...	738	...	834	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
大野中村	発	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
イオンタウン平生	発	...	...	...	...	...	...	914	...	...	1039	1209	...	...	1309	1407	...	...	1509	...	...	1701
脇の浜	発	...	...	802	...	858	...	943	...	...	1108	1238	...	...	1338	1436	...	...	1538	...	...	1730
柳井医療センター	発	...	...	...	...	...	...	900	...	...	...	...	...	...	1232	...	...	...	...	...	...	...
志田	発	...	...	805	...	901	...	913	...	946	...	1111	1241	1245	...	1341	1439	...	...	1541	...	1733
尾熊毛	発	...	...	807	...	903	...	915	...	948	...	1113	1243	1247	...	1343	1441	...	...	1543	...	1735
皇座山登山口	発	...	...	809	...	905	...	950	...	...	1115	1245	...	...	1345	1443	...	...	1545	...	...	1737
昭和町	発	...	...	...	...	...	...	918	...	...	...	...	...	...	1250	...	...	...	...	...	...	...
大津	発	...	...	...	...	822	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
練尾	発	...	...	...	...	827	...	...	...	...	939	...	...	...	...	...	...	...	...	1503	...	...	
道の駅上関海峡	着	...	...	810	...	833	...	906	...	951	950	...	1116	1246	1252	...	1346	1444	...	1514	1546	...	
鳩子の湯	発	...	...	811	...	907	...	952	...	...	1102	1117	1247	1258	1320	1347	1445	1447	...	1547	1552	1607
白浜	発	...	...	...	...	837	...	...	...	...	954	1104	...	...	1322	...	...	...	...	...	1554	...
上関大橋	発	...	...	812	...	908	...	953	...	...	...	...	1118	1248	...	1348	1446	...	...	1548	...	1740
沖ノ浜	発	...	...	...	...	840	...	...	...	...	957	1107	...	...	...	...	...	...	...	...	1557	...
物産センター	発	...	...	729	...	842	...	929	...	959	1109	...	...	1300	1327	...	...	1449	...	...	1559	1609
海のまち診療所	発	...	...	730	...	843	...	930	...	954	1110	...	...	1301	1328	...	...	1450	...	...	1600	1610
渡船場前	発	813	...	845	...	909	...	932	954	1112	1119	1249	1303	1330	1349	1447	1452	...	1549	1602	1612	1741	
天神前	発	814	...	846	...	910	...	933	955	1003	1113	1120	1250	1304	1331	1350	1448	1453	...	1550	1603	1613	1742
上関	着	817	...	848	...	913	...	935	958	1005	1115	1123	1253	1306	1333	1353	1451	1455	...	1553	1605	1615	1745
かみのせきハイツ	着	848	...	935	1115	1306	1333	1455	1605	1615	...	
戸津	着	850	1117	1335	1607	
中ノ浦	着	853	1120	1338	1610	
白井田	着	856	1123	1341	1613	
白井田	着	948	1319	1508	1628	...	
蒲井	着	954	1325	1514	1634	...	
かみのせき苑	着	955	1326	1515	1635	...	
四代	着	1003	1334	1523	1643	...	

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

平生町地域公共交通協議会 地域公共交通計画（地域間幹線系統）の概要

協議会の構成員

・平生町 ・防長交通株(株) ・柳井警察署平生幹部交番 ・山口大学大学院 榊原弘之 ・中国運輸局山口運輸支局 ・山口県観光スポーツ文化政策課 他

協議会の開催状況

2回（うち書面審議1回）

【事業の目的・必要性】

平生町の地域公共交通は、路線バス、おでかけ支援サービス（移送サービス）、タクシー、福祉タクシー、渡船が担っている。路線バスは、人口が集積している平生町役場周辺や沿岸部を中心に運行しており、一部丘陵地帯を除き、バス停半径500m内で概ねカバーされている。路線としては、柳井～上関間、柳井～徳山間、イオンタウン平生～大屋東（柳井市）間など、本町に関連する5路線の運行が行われ、車を運転できない高齢者等を中心に、買い物、通院等、日常生活に必要不可欠な交通として機能している。しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、当町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。このため、地域公共交通確保維持事業により、平生町に関連する路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の区域】

・平生町全域

【事業の目標と効果】

- 生活交通路線を維持していくため、関係市町と連携し、地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成をすることで、利便性の向上及び経常収支率の改善を図る。
- 路線バスの収支率については、極端に非効率な運行となっている系統は、減便や系統の統合・廃止、車両のダウンサイジング等の可能性について、交通事業者とともに検討し、運行を見直し効率化を図ることで、「現況値（R4年度）41%」から計画最終年（R10年度）には「目標値：42%」への向上を目指す。また、生産性向上の取組一覧にも示すとおり、地域間幹線（路線バス）において令和6年度実績値から1%以上の改善を達成することで収支率の改善を目指す。
- 路線バスの利用者数については、地域公共交通を利用していない人への情報発信を行うことやバス停における待合環境の整備をすることで、R8年度期間中の利便性向上を促し「現況値（R4年度）259,000人」から計画最終年（R10年度）には「目標値：261,000人」への向上を目指す。
- 補助路線における公的資金投入額について、人口減少や運行経費の上昇などにより交通事業における収支の悪化が見込まれるなか、地域間幹線（路線バス）については地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用することで財政負担の抑制を目指し計画最終目標達成を目指す。
- 老朽車両の代替として、超低床ノンステップバスを予定しており、令和7年度9月末までに75%以上（134両）とする。
- 地域間幹線バス系統を維持することにより、自家用車を運転できない高齢者等が、移動手段がないことや、費用負担が大きいことを理由に外出控えが生じないよう、生活移動に必要な移動手段を確保させる。また、今後も続く人口減少や少子高齢化を見据え、将来にわたり持続可能な移動手段を確保するため、広域的・幹線の系統と地域的・支線の系統の統合等により、効率的な地域交通網が形成され、町民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

平生町		令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費	車両数
1	2	4	(2)

*車両減価償却費車両数の（ ）は、当該年度に購入した車両数（内数）

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する平生町地域公共交通協議会を開催し協議を行い、意見については、今後事業者、関係者と連携し対応する。

<意見>

- ・交通空白地域解消に向けた取り組みの検討
- ・電車との接続に配慮したダイヤ改正の検討
- ・小学校の通学に配慮したダイヤ改正の検討

事業の適切性

- 計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

- 2系統のうち1系統において輸送量・収支率ともに計画値を下回ったが、2系統とも輸送量15人/日は維持された。
- 車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

- バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PR等による、利用促進
- バスロケーションシステム、交通ICカードシステムの利用促進
- ノンステップバスの導入促進
- 通勤・通学や電車・離島航路との接続に配慮した適切なダイヤ改正等による利用促進
- 地域住民へのPR強化
- HP等を活用した情報発信
- 運転士不足解消に向けた取り組み
- 交通空白地域解消に向けた新たな公共交通の導入検討
- 今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進める。

公共交通の利用促進の取組事例①

バスの乗り方教室（平生町立平生小学校）

【取組概要】

バスの利用促進と運転士不足解消に向けたPRを目的として、平生町立平生小学校において、2年生の全児童を対象とした、バスの乗り方教室を次のとおり開催。

- ・開催日時 令和7年10月16日 9時20分～11時10分（2・3校時）
- ・場所：平生町立平生小学校、防長交通(株)平生営業所
- ・内容：座学によるバスの乗り方教室（講師：中国運輸局山口運輸支局職員2名）
防長交通(株)の路線バスの乗車体験、車いす乗車体験（平生小⇄防長交通(株)平生営業所）
- ・対象：平生小学校2年生53名

バスの乗り方をみんなで学びました

10月16日に平生小学校2年生の児童を対象とした「バスの乗り方教室」が開催されました。

この取組は、安全な路線バスの利用促進と、バスの運転士不足の解消につなげることを目的として、平生町地域公共交通協議会（事務局：町役場地域振興課）が開催するもので、教室では、中国運輸局山口運輸支局の方からバスの乗り方や乗車時のルールやマナーなどについてのクイズや説明を受けた後、平生町の路線バス（防長交通株式会社）への乗降車や、車いすでの乗車体験が行われました。

児童たちは、車いすでの乗車体験時に、車いすの方が乗車しやすいように座席を折り畳むことができる仕組みや車体が昇降することに大変驚いていました。

また初めて知ったことも多くあったようで、児童たちの興味深そうな姿がとても印象的でした。



【今後の課題】

令和6年度に佐賀小学校の全児童を対象に実施し、今年度は平生小学校2年生の全児童を対象として実施した。平生小学校から、次年度以降も毎年開催の要望があった。次年度以降は、平生小学校において佐賀小学校の2年生も交えた交流事業として毎年実施することにより、継続的に子供たちへの意識啓発を実施することから、平生小学校における町内の全2年生を対象とした教室の開催を検討したい。

公共交通の利用促進の取組事例②

ホームページやSNS等での利用促進PR

【取組概要】

平生町ホームページ内（に、「路線バスのご案内」のページを作成。路線バスの運行情報について、防長交通株式会社ホームページへのリンクを掲載した。また、町内のイベント告知チラシにおける公共交通利用促進や、バスの利用促進PR動画を町SNS（Facebook、Instagram）に掲載し、PRを行った。



【今後の課題】

SNSを活用したPRの実施により、幅広い世代への利用促進を呼びかける必要がある。

運転士不足解消に向けた取組事例①

町内全世帯回覧板での運転士募集広報の実施

【取組概要】

町内全世帯回覧「お知らせ版」に運転士募集記事を掲載するとともに、防長交通㈱が作成した運転士募集リーフレットを回覧し、広報を実施した。

公共交通の活性化に向けたご協力をお願い ～地域の移動を支える「運転士」募集中～

平生町地域公共交通協議会（地域振興課）

町では、地域の生活交通の活性化を目的として、公共交通に関する事業者・行政機関・住民代表で構成する「平生町地域公共交通協議会」が中心となり、公共交通の利用促進に取り組んでいます。

現在、町内を運行する路線バスの運転士不足による運行体制の維持が課題となっており、地域の移動を支える運転士の募集を行っています。

また、タクシー運転士についても募集が行われております。地域の皆様の移動手段を守るため、ぜひ周囲の方へのお声かけやご関心のある方のご応募をお願いします。

バスの運転士募集の詳細は、別紙の募集リーフレットをご覧ください。

住民の皆様におかれましては、公共交通機関の積極的なご利用を、イベント等を企画される団体におかれましては、開催案内のリーフレット等において、公共交通の利用を呼びかけていただくことも公共交通活性化への大きな一歩となります。

皆様のご理解とご協力をお願いします。



◆問合せ先

【運転士の募集に関すること】

防長交通株式会社 総務部採用担当 (TEL: 0834-22-7801)

柳井三和交通株式会社 (三和タクシー)・平生タクシー (TEL: 22-1001)

【公共交通に関すること】

平生町地域公共交通協議会事務局 (町役場地域振興課) (TEL: 56-7120)



◎防長交通

運転士を募集しています

いつも、この街で、走り続ける。

「運転士」という仕事。

当社は「信頼されるバス」をモットーとし、地域のお客様に信頼され、愛される企業を目指します。山口県下最大の路線網を有する「バス会社の顔」として、私たちが地域社会に貢献しませんか？

採用サイトはこちら →

お気軽にエントリー・お問い合わせください

防長交通の「運転士」になるために

01. 大型二種免許を持っていなくても入社試験を受けられます
02. 運転士体験会を随時開催し、採用前の不安を解消します
03. 大型二種免許取得に必要な基本教育料を当社が全額負担します

その他、詳しくは下記までお問い合わせください

防長交通株式会社
総務部採用担当
山口県周南市松原町7番9号
Tel: 0834-22-7801
E: info-majyou@bocobus.co.jp

裏面「現役社員の声」も是非ご覧ください →

運転士募集リーフレット（防長交通㈱）

【今後の課題】

SNSを活用したPRの実施により、幅広い世代への利用促進を呼びかける必要がある。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

田布施町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・田布施町 ・防長交通(株) ・柳井地区タクシー協会 ・原田タクシー(有)
- ・町社会福祉協議会 ・町民生児童委員協議会 ・各公民館 ・中国運輸局 ・柳井土木建築事務所 ・柳井警察署 ・西日本旅客鉄道(株) ・山口県 ・熊南総合事務組合

協議会の開催状況

- 第1回(令和7年6月25日)交通計画の認定申請
 - 第2回(令和7年12月26日)事業評価について(書面審議)
- 2回 (うち書面審議 1回)**

【事業の目的・必要性】

近年、少子高齢化と自家用車中心の生活の定着により、当町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、幹線交通とデマンド型乗り合い交通で乗り継ぎに対応できていない個所もあり、住民に不便を強いている状況にある。それを受け、令和7年度からは新たな区域運行のデマンド型乗り合い交通の実証に向けた準備をすることとしたため、全町民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な徳山～柳井路線を存続していくことが必要である。このため、地域公共交通確保維持により、徳山～柳井路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の区域】

- ・田布施町全域

【事業の目標と効果】

目標

燃料費や人件費の高騰による費用の増分を想定しつつ、利用促進等による公共交通利用者の増加による運賃収入の増加を目指すことで、利便性の向上及び経常収支率の改善を図る。

路線バス利用者について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し令和7年度計画期間中のサービス向上を図ることで、計画の最終目標値(127,500人以上)達成を目指す。

補助路線における行政負担額について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、利用者増加を促し過度な財政支出の抑制を行うことで、計画最終目標値(4,400千円以下)達成を目指す。

収支改善率について、令和4年度実績値から1%以上改善すること。令和7年度については、令和4年度実績値から0.5%以上改善することを目指す。

効果

地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。また、効率的な地域交通網が形成され、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。さらに、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

田布施町	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	1	2(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

町民無作為抽出による本計画策定に向けてのアンケート調査や高校生を対象にしたアンケート調査等の結果、他の交通手段との接続改善を求める声が特に強かった。そのため、令和7年度からは新たな区域運行のデマンド型乗り合い交通の実証に向けた準備をすることとした。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○輸送量・収支率ともに計画値を上回り、15人/日は維持された。(輸送量+19.5人/日、収支率+11.8%)

(例文)

公的負担額についても3,581千円であり、目標値(4,400千円以下)達成に向けて、適切に事業が実施されている。

今後の改善点

○引き続き、バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用し易いバスを目指していく。
また、各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

○バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

令和7年度 田布施町における地域公共交通施策

定量的な目標・効果

【R6.10～R7.1買い物送迎サービス】城南・西・東田布施系統 麻郷・麻里府系統
【R7.2～R7.9予約型定額乗合タクシー】城南・東田布施系統 西田布施・麻郷・麻里府系統

(目標)・月90人以上の利用者を確保する。(昨年度実績63.4人)

- ・収支率を21%以上とする。(昨年度実績13.9%)
- ・行政負担額を6,500千円とする。(昨年度実績1,176千円)

昨年度の買い物送迎サービスの従来利用者数、収支率をもとに、新たに目標数値を設定した。

(効果)・当該路線を維持することにより公共交通空白地域を解消し、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

- ・高齢者の外出機会の増加により、健康増進の寄与、住民同士の交流による地域の活性化が図られる。
- ・路線バスと連携することにより、町内外の移動や沿線市町との広域的な移動利便性が向上する。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

新たな予約型定額乗合タクシー登録者・利用者の増加を目的に、買い物送迎サービス登録者における問題点やニーズを把握するためにアンケート調査を行った。

実施した利用促進策

- ・民生委員協議会で新たな制度の周知を行った。
- ・民協だより「ふれあい」へ情報掲載を行った。
- ・わかりやすいチラシ・利用マニュアルを作成し、全戸配布を行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・評価内容を踏まえ、福祉関係会議での周知、広報の活用や各公民館等に事業説明を行った。
- ・新たな予約型定額乗合タクシーの運行開始に向けて、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様を目指した。

地域住民の意見の反映

- ・11月に買い物送迎サービス登録者にアンケート調査を実施し(回収率37.4%)、新サービスについての利用意向等の意識を確認した。
- ・12月に公民館単位で住民説明会を行い、予約型定額乗合タクシーの運行について、要望等ヒアリングを行った。主な意見として、料金の設定、運行時間等意見を反映して最終的な制度概要とした。

事業実施の適切性

- ・買い物送迎サービス(城南・西・東田布施系統、麻郷・麻里府系統)
計画どおり実施され、予約型定額乗合タクシーに移行された。
- ・予約型定額乗合タクシー(城南・東田布施系統、西田布施・麻郷・麻里府系統)
計画どおり実施されている。地域住民に制度説明に関する説明会を開催し、利用しやすい運行であることの意識付けの活動も行った結果、利用者数が増加傾向にある。

目標・効果達成状況

- (目標)1月当たりの利用者数は283.2人で、目標人90人以上を達成した。
収支率は、10.3%で、目標21%に達しなかった。
行政負担額は5,152千円で、目標6,500千円を達成した。
- ・地域行事への参加等、乗合での利用が増えている。
 - ・月曜日の利用者数が少ないダイヤがある。予約時間が前週までという理由が考えられる。
 - ・利用者数は伸びているものの、利用登録者数が伸びていないため、収支率が伸びていない。
- (効果)買い物送迎バスサービスから予約型定額乗合タクシーの移行により、地域の公共交通空白は解消していると同時に、より多くの高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・予約型定額乗合タクシーへと移行し、利用率、利用者数とも伸びている。
- ・鉄道、路線バスへの乗り継ぎ利用者数が想定より伸び悩んでいる。
- ・上記接続強化を図るために、定額料金の一部見直しを行うことで、利用者、さらに収支率の向上が期待できる。
- ・今後は、ダイヤ・運賃などのサービス面の改善を含め、地域のニーズにきめ細かく対応していく必要があり、利用者の利便の増進に資する取組を進めていく。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

光市地域公共交通協議会 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・光市 ・防長交通(株)、(有)大和タクシー、周南近鉄タクシー(株)、(有)西部光タクシー、西日本旅客鉄道(株) ・住民、利用者の代表者 ・中国運輸局山口運輸支局、山口河川国道事務所、周南土木建築事務所 ・周南近鉄労働組合 ・徳山工業高等専門学校 ・山口県観光スポーツ文化政策課

協議会の開催状況

7回 (うち書面審議6回)

【事業の目的・必要性】

光市においては、国道188号を運行する防長交通の徳山駅前～柳井駅前線が、通勤通学、買物、通院などの日常生活のほか、ビジネスや観光など多様な目的での移動を担っている。また、経由地である光駅では、電車や他の路線バスと連絡し、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っている。

一方で、交通事業者の運営努力や関係自治体の支援だけでは、路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持することで、市民の生活交通手段を存続していくことが必要である。

【事業の区域】

・光市全域

【事業の目標と効果】

◆年間利用者数について、徳山駅前～柳井駅前線においては地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中の利用促進を図ることで、市内公共交通に係る計画目標値(令和8年度)の達成を目指す。

目標値 (公共交通全体)R7:1,462,881人 R8:1,523,000人
(路線バス全体)R7:307,032人 R8:329,000人

◆収支率について、徳山駅前～柳井駅前線では地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和5年度実績から毎年度1%以上改善することで、路線バス全体に係る計画目標値(令和8年度)の達成を目指す。令和7年度については、令和6年度と比較して1%以上の改善を目指す。

目標値 R7:41.3% R8:41.9%

◆行政負担額について、徳山駅前～柳井駅前線では地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度期間中において利用者増加を促し過度な財政支出の抑制を行うことで、計画目標値(令和8年度)の達成を目指す。

目標値 R7:54,022,000円 R8:54,022,000円

光市

令和7年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

1

－ 133 －

3(0)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する光市地域公共交通協議会を開催し協議を行い、意見については、今後事業者、市町と連携し対応する。

<意見>

・路線バスのニーズについて、利用者から広く意見を求め検討することが重要。

・事業者、利用者以外の第3者の意見を聞く必要がある。

・県市町の協調補助要件がなくなった中、山間部の交通弱者の存在する地域にとってマイナス影響が生じないように配慮が必要。

・財源に限られる中、生活交通手段はバス事業に限定せず、自由な競争原理の確保という観点で考える必要がある。

・安全安心の確保という点で、バス路線へ至る経路への街灯設置など、関連する事項と一体的に検討すべき。

事業の適切性

○交通事故渋滞等を除き、計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○利用者数(公共交通全体)

1,504,735人《目標1,462,881人》

○利用者数(路線バス)

495,769人《目標307,032人》

○収支率(路線バス)

47.6%《目標41.3%》

●行政負担額(路線バス・航路)

58,093,585円《目標54,022,000円》

今後の改善点

○バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行う。

○関係市町と連携して利用し易いバスを目指す。

○各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

○バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

◆インターネット経路検索用バス情報フォーマット作成

バスの利用促進及び利便性向上を目的に、インターネット経路検索サービスで市内のバス路線の経路検索等が可能となるよう、バス停や路線、時刻表、運賃などに関するデータフォーマットを作成し、これにより、スマートフォンやパソコンでの経路検索等が可能となった。

◆光市公共交通マップの改訂

市内路線バス全路線に対応したインターネット経路検索サイトの掲載や、離島航路を運航する“うしま丸”の船体更新及び料金改定を反映した。

◆高齢者バス・タクシー運賃助成事業

通院や買い物などの日常生活に必要な移動を困難とする高齢者や運転免許証返納者等の交通弱者が住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、バス・タクシー等の運賃の一部を助成し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、公共交通機関の利用促進を図った。

**経路検索サイトで
市内のすべてのバス路線を検索できます！**

スマートフォンなどを使って、**バスの時刻や乗換情報を検索！**

- バスの出発時刻や所要時間、運賃などをすぐに確認できます
- バスからバス、または鉄道との乗換や、市外からの移動の際もご利用いただけます

経路検索サイト等

すべてのバス

(Yahoo! 路線情報) (駅すばあと for web) (光市ホームページ※)

※経路検索に対応したサイトが追加された場合は、順次ホームページに掲載します。

防長バス

上記のほか、下記のサイトでも検索ができます。

(NAVITIME) (ジョルダン) (防長交通ホームページ)

防長バスの到着時間をウェブでチェック！
BUSit 無料 FREE バスサイト (バスサイト)

**光市
公共交通マップ**

お問合せ

鉄 道	JR 光駅、島田駅、岩田駅	☎0570-00-2486
	防長バス(防長交通)	☎0833-43-2200
バ ス	光市役所前～周南市熊毛地域(周南近鉄タクシー)	☎0833-72-0166
	ひかりぐるりんバス(周南近鉄タクシー)	又は☎0833-72-0123
	光市営バス(大和タクシー)	☎0820-48-2050
	周南近鉄タクシー	☎0833-72-0123
タクシ-	西部光タクシー	☎0833-71-0001
	大和タクシー・岩田タクシー	☎0820-48-2050
船	うしま丸(牛島海運)	☎090-7544-6511
	本マップに関すること(光市公共交通助成課)	☎0833-72-1420

発行：光市地域公共交通協議会(事務局：光市公共交通助成課)


高齢者向けバス・タクシー等運賃助成のご案内
(令和7年度 光市高齢者バス・タクシー等運賃助成事業)

運転免許証を要する交通用具(車やバイクなど)での移動が困難な高齢者を支援するとともに、公共交通の利用を促進するため、路線バス・タクシー・離島航路利用時の運賃の一部を助成する助成券を交付します。


1 助成対象者

光市に居住し、次の①と②の両方の条件を満たす方。

①満65歳以上の
高齢者



②自動車運転免許証
を保有していない。
(返納または不取得)



※「福祉タクシー利用券」または「在宅寝たきり老人リフト付きタクシー利用券」の交付を受けた方は申請できません。

◆路線バス・タクシー運転手就労促進臨時給付金

職業ドライバーに対する時間外労働の上限や休息期間等の見直しにより、深刻な運転手不足に対応するため市内に路線等を有する路線バス及びタクシー事業者に運転手として就労した人に最大40万円の給付金を支給する制度を創設しました。

◆バス・タクシー運転手会社説明会

路線バス・タクシー運転手就労促進臨時給付金の周知や運転手確保を図るため、市内バス・タクシー事業者による会社説明会及び給付金に係る説明を求職者に対して行う説明会を、公共職業安定所との共催にて実施しました。

バス・タクシー運転手のみなさん 光市で働きはじめるなら **今!**

○ 光市に住んでいる
○ 光市に住もうと思っている
○ バス・タクシー運転手として働きたい!

そんなあなたを支援する給付金です

光市 運転手確保対策臨時事業
路線バス・タクシー運転手 就労促進臨時給付金

令和7年度まで期間を延長しました!
光市内に路線などを有する乗合バス及びタクシー事業所に運転手として就労した人に給付します。

まだまだ運転手が足りません!

最高給付額 **40万円**
基本給付 30万円 + 加算給付 10万円
※加算は乗客以外の光市へ移住する場合

申請先・問合せ
光市公共交通政策課 〒743-8501 光市中央六丁目1番1号
TEL:0833-72-1420 FAX:0833-72-1587
Mail:kotsu@city.hikari.lg.jp

路線バス・タクシー運転手就労促進臨時給付金



バス・タクシー運転手会社説明会①



バス・タクシー運転手会社説明会②

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

下松市地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

山口運輸支局、山口県、西日本旅客鉄道(株)、防長交通(株)、
県タクシー協会、メトロ交通(株)、下松警察署、
中国地方整備局、下松市、学識経験者

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

本市は、下松駅や周南記念病院を主な拠点として、路線バスが市内及び隣接する周南市や光市を結んでおり、大規模な商店や隣接市の病院等が当市民の日常生活機能の一部を担う中で、幹線交通がそれらへ直接向かう手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能しているが、人口減少と自家用車の普及により、公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。

また、令和6年度からは、中国ジェイアールバス株式会社の撤退により、下松～光間のバス路線を廃止しており、周南市をはじめ、光市への路線を存続していくことが必要不可欠である。

このため、地域公共交通確保維持事業により、隣接市を結ぶ路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の区域】

・下松市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

路線を維持し、利用者の移動手段を確保していくためには、事業者の経営努力と行政の支援が不可欠である。

地域の人口が減少する中、公共交通利用者も減少している現状を踏まえ、利用者数及び収支率は前年度より1%の向上を目指し、行政収支率は現状維持を目指す。

老朽車両の代替は、超低床ノンステップバスを予定しており、低床車両比率を向上を目指す。

(効果)

隣接市を結ぶ路線を維持することにより、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

下松市		令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費	車両数
1	5	28(6)	

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○下松市地域公共交通活性化協議会を4回開催し、利用者代表の意見を聴取。今後、事業者と連携して対応する。

※利用者等代表

下松市自治会連合会

シニアクラブ下松

社会福祉法人下松市社会福祉協議会

下松市小・中学校PTA連合会

下松市連合婦人会

<対応等>

- ・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。
- ・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要である。
- ・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。
- ・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

○目標・効果達成状況は改善した。

○バス利用促進の取組の実施等により、輸送量及び収支が改善

○車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

○交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。

○利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線系統の維持に努める必要がある。

○路線バス等、公共交通情報のデータ化を進め、利便性の向上に繋げる。

単市補助制度

下松市バス路線の確保に関する助成要綱により運行事業者へ補助

米川地区コミュニティバス「米泉号」の運行

月曜～土曜運行 1日7便

日曜、祝日、12/29～1/3は運休

定時定路線と区域運行(予約型)の併用による運行

定時定路線部分 菅沢(米川小学校前)～サンリブ前

車両10人乗り

運賃 100円(米川地区内の利用)

200円(米川地区外の利用)

300円(予約型の利用により米川地区外の利用)

公共交通マップの作成

2025年4月版、周南市と共同で作成

くだまつ商工祭り2024でのバス展示

令和6年11月9日(土)10:00～15:00

下松スポーツセンター駐車場

民間バス事業者の協力による



笠戸島地区におけるコミュニティバス導入に向けた検討

月曜～土曜運行 1日10便

日曜、祝日、12/29～1/3は運休

定時定路線による運行

サイコロトイレ～周南記念病院(一部下松駅前まで)

車両10人乗り

フリー乗降区間の設定(地区内3か所)

片側クローズドの設定(民間バス事業者との競合防止)

運賃 200円(笠戸島地区⇄下松駅前)

300円(笠戸島地区内⇄高砂町～周南記念病院(下松駅前を過ぎたバス停))

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

周南市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

周南市地域公共交通会議の構成員

周南市、山口運輸支局、防長交通(株)、西日本旅客鉄道(株)、大津島巡航(株)、徳山地区タクシー協会、市民・利用者代表、私鉄中国地方労働組合防長交通支部、周南警察署、光警察署、中国地方整備局、山口県、福祉関係事業者、学識経験者

協議会の開催状況

5回 (うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

市内の路線乗合バスの利用者は減少傾向が続いている。また、運転手不足がますます深刻化し、赤字路線の廃止や運行回数の減少等、路線の見直し等をせざるを得ない状況となっている。

地域間幹線系統は、地域の中核的な医療機関や学校、市役所等の公共施設など利用者のニーズに対応しており、マイカーを利用できない人々を含む市民が安心して社会生活をおくり、積極的に社会参加ができ、活力ある地域へつながるために確保・維持をする必要がある。

【事業の区域】

周南市全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・利用者数については、周南市を通るすべての運行系統について計画目標値(令和7年度)の達成を目指す。
- ・路線バスの収支率については、令和5年度実績値から1%以上改善する。
- ・路線バスの公的負担額については、計画目標値(令和7年度)の達成を目指す。
- ・老朽車両の代替として、超低床ノンステップバスを予定しており、令和7年度9月末までに75%以上(134両)とする。

(効果)

- ・地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。
- ・広域的・幹線的系統と地域的・視線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。
- ・定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

周南市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
1	8	15(2)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○実際の利用状況や周南市地域公共交通会議等で地域住民等からの意見を聴取し、事業者、市町と連携して、運行システムの改善・見直し等を実施。

<対応>

・利用状況を踏まえ、徳山駅～柳井駅線の一部便において大型車での運行を増やすことで、雨天時等の車内混雑緩和を図った。

・利用者の利便性向上のため、防長交通の路線バスの経路検索ができるようGTFSデータ整備を図った。

・バスロケーションシステムや交通系ICカード導入後のPRに努めている。

・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。

・利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。

・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

○目標・効果達成状況はおおむね達成した。

- ・評価A: 1系統
- ・評価B: 7系統

○車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

○バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用しやすいバスを目指していく。

○各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

○バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

○今後も引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進めていく。

バス利用者の利便性向上のための取組

GTFSの整備により、各種交通サイト・アプリでバス路線経路検索が可能となった

○利用者の利便性向上のため、各種交通サイト・アプリでバス路線経路の検索ができるよう防長交通のGTFSデータの整備を行った

○通常バスを利用しない人や、普段使わない区間を利用する人にも、公共交通手段としての情報が手に入りやすくなることを期待

防長交通・防長観光バス

English RECRUIT
採用情報

トップページ 路線バス 高速バス 貸切バス 会社案内 お問い合わせ

Google Mapで当社バスの経路検索ができるようになりました。

「一覧へ戻る」

[お知らせ] 2025-10-16

このたびGoogle Mapで当社バスの経路検索ができるようになりました。
出発地や目的地を入力していただくと、時間帯毎に最適な経路を検索することができます。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

阿武町地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・山口運輸支局 山口県 阿武町 防長交通(株)
 萩近鉄タクシー(株) 山口県バス協会 阿武町議会議員
 利用者代表 私鉄中国地方労働組合防長支部 萩警察署

協議会の開催状況

2回 (うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

阿武町は山口県の北部に位置し、日本海に面する奈古・宇田郷地区と標高約380mの福賀地区の3地区から成る。圏域の中心都市である萩市へ通じる幹線交通である鉄道及びバスを軸に、町内交通の中心部の奈古地区から、福賀地区、宇田郷地区へそれぞれ町営バス、町内3地区ではドアツードアのデマンド型交通が運行し、町内全域をカバーしている。これらは、特に高齢者や学生など車を運転できない住民の日常生活の移動手段として重要な役割を担う中で、幹線交通においては専門的医療機関受診や通学など萩市内へ向かう重要な移動手段としても機能している。

しかし、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、公共交通機関の利用者は減少を続け、新型コロナウイルス感染拡大の影響も受け、幹線運行事業者は極めて厳しい経営環境に直面しており、行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生しており、住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

【事業の区域】 ・阿武町全域

【事業の目標と効果】

(目標)計画最終年度(令和10年度)

幹線バス「萩商工高校前～奈古駅前線」

・利用者数 利用促進を図り、目標(60,000人)達成に繋げる。

・収支差 令和5年度実績値から1%以上改善し、目標(▲18,000千円)達成に繋げる。

・財政負担 既存交通手段との最適化を図り、目標(33,000千円)達成に繋げる。

(効果)

町全体の高齢者及び学生等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保され効率的な運行体系が実現できる。さらには、高齢者の外出促進、地域住民の活動機会の増加、関係人口の増加や地域内循環にも寄与する。

阿武町

令和7年度

事業者数

系統数

車両減価償却費 車両数

1

1

2(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○利用者等代表が参画する阿武町地域公共交通会議を開催し協議を行い、意見を反映に努めた。(今回は特になし)

○バス運転手や運行事業所、デマンド型交通運行団体、阿武町役場にて利用者からの意見を受け付け、関係者間での情報共有を行っている。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○幹線バス「萩商工高校前～奈古駅前線」における目標・効果達成状況は評価Bであった。

○輸送量・収支率ともに計画値を下回ったが、輸送量15人/日は維持された。(収支率△16.1%)

○車両購入については、運行事業者において令和7年9月末時点でノンステップバス型車両比率が69.7%(124両)となっており、目標・効果達成状況は評価Aであった。

今後の改善点

○引き続き、バス利用促進に繋がるよう、ダイヤ改正等を行い、関係市町と連携して利用し易いバスを目指していく。

○各イベントへの参加、バス乗り方教室の開催、学生フリー乗車券、小児運賃一律50円キャンペーン等PRを継続的に努め、利用促進を図る。

○バスロケーションシステム、交通ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

○引き続き、計画どおりノンステップバスの導入を進めていく。

令和7年度 阿武町における地域公共交通施策

生活交通対策事業

町営バスの運行、地方バス路線運行業者への運行補助等を行うことにより町民の生活交通の確保と利便性の向上を図る。

- 町営バス・・・道の駅～惣郷上1日5回、道の駅～福賀小前1日5回(うち1回は宇生賀まで)
- 地方バス路線の赤字補助・・・萩商工～奈古駅前(1日10. 2便)
- 高校生修学支援補助金・・・高校生を対象に、町営バス運賃(福賀・宇田郷地区)または下宿代(全地区)の補助
- JR奈古駅管理運営業務委託・・・発券等事務をシルバーに委託
- 各公共交通を一覧とした時刻表を作成し町内全戸に配布、ウェブサイトでの情報発信を行っている



バス・列車時刻表(阿武町関係)令和7年4月1日時点

◎バス運行時刻表

【萩商工高校～萩センター～奈古駅前～宇田郷】

区	分	萩商工高校	萩センター	奈古駅前	宇田郷	分	区
萩商工高校	0:30	0:31	0:32	0:33	0:34	0:35	0:36
萩センター	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46
奈古駅前	8:50	8:51	8:52	8:53	8:54	8:55	8:56
宇田郷	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06
分	11:30	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36

【萩商工高校～萩センター～奈古駅前～福賀小前～宇生賀】

区	分	萩商工高校	萩センター	奈古駅前	福賀小前	宇生賀	分	区
萩商工高校	0:30	0:31	0:32	0:33	0:34	0:35	0:36	0:37
萩センター	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47
奈古駅前	8:50	8:51	8:52	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57
福賀小前	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07
宇生賀	11:30	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37

◎JR列車時刻表

【萩商工高校～萩センター～奈古駅前～福賀小前～宇生賀】

区	分	萩商工高校	萩センター	奈古駅前	福賀小前	宇生賀	分	区
萩商工高校	0:30	0:31	0:32	0:33	0:34	0:35	0:36	0:37
萩センター	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47
奈古駅前	8:50	8:51	8:52	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57
福賀小前	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07
宇生賀	11:30	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37

◎阿武町マツト交通

阿武町マツト交通は、阿武町内を運行する。料金は通常時、地区内300円、地区外500円。特別時、地区内400円、地区外700円。阿武町マツト交通は、阿武町内を運行する。料金は通常時、地区内300円、地区外500円。特別時、地区内400円、地区外700円。阿武町マツト交通は、阿武町内を運行する。料金は通常時、地区内300円、地区外500円。特別時、地区内400円、地区外700円。

自家用有償旅客運送事業

公共交通機関の空白地域となっている町内各地区の買い物や通院などへの利便性を向上するため、町内3地区で、ドアツードアのデマンド型交通を地域団体とともに運行し、交通弱者の支援を行っている。

3地区いずれも料金は、地区内1回300円、地区外1回500円

※R6.4.1～福祉交通券対象者に限り地区内1回200円、地区外1回300円に減額

※特別時間は、地区内400円、地区外700円



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

萩市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

萩市、山口県、学識経験者、防長交通、JRバス中国、石見交通、県バス協会、萩タクシー協会、JR西日本、交通事業者労働組合、山口運輸支局、警察、国県市道路管理者、萩海運、商工会議所、観光協会、萩市社協、住民代表

協議会の開催状況

5回(うち書面審議 2回)

【事業の目的・必要性】

・公共交通について、山口市・益田市の総合病院や学校、大規模商店等へは、幹線交通が唯一の移動手段であり、学生、高齢者や障がい者など車を持たない、あるいは、利用することができない人々を中心に通学・通勤、買い物や通院などの社会生活を送るにあたり、公共交通の維持・確保は極めて重要である。

・人口減少と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。

また一部地域では、減便や路線廃止など、利用者の利便性が低下している地域もある状況にある。

このため、地域公共交通確保維持事業により、関係市町の地域幹線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

【事業の区域】

・萩市全域

【事業の目標と効果】

・市内路線バスの利用者について、幹線補助系統では、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中の利便性向上を図ることで、計画の最終目標値である「キロ当たり0.23人」以上の目標達成に繋げる。

・公共交通の収支率について、令和5年度実績値から1%以上改善させることで、萩市内路線バスの収支率を42.0%以上(直近年度の実績33.3%)とすることを目指す。

・人口減少が見込まれる中、公共交通にかかる財政負担額の増加を最低限に抑え、1人当たり30,867円を目指す(直近年度の実績1人当たり26,099千円)。

・地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な交通手段が確保される。また、広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、住民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

萩市	令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
3	4	32(0)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○萩市地域公共交通会議やアンケート等で地域住民から意見を聴取した。聴取した意見は今後の取り組みの参考とする。

(R7.3 萩市地域公共交通計画策定)

(アンケート項目例)

- ・買い物や通院の目的地、移動手段
- ・公共交通に対する満足度
- ・公共交通の在り方についての考え方
- ・萩市の公共交通に必要な施策

<意見>

・地域住民のニーズに沿った運行ダイヤ設定が必要である。

・高齢者への免許返納支援の実施が重要である。公共交通の情報提供や輸送資源の最大限活用に対する施策が必要である。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○アセスメント形式により、系統ごとに評価

・輸送量・収支率が計画値を下回る系統もあったが、輸送量15人/日は維持された。利用促進が図られたことで、計画の最終目標値であるキロ当たり利用者数0.23人に対し、実績はキロ当たり利用者数0.27人と達成できたが、収支率は42%以上に対し、30.4%に留まった。

今後の改善点

○交通事業者・行政の連携により、バスの乗り方や運行情報提供を行い、公共交通の転嫁を促すことで、恒常的なバス利用へ繋げる。

○バスロケーションシステムや交通系ICカードシステムを幅広く周知し、新規利用者の獲得に努める。

○利用実態に即したダイヤの見直しやイベントを通じたPR活動を続ける。

【事業内容】

○バス・タクシー運転士就職支援事業

バス・タクシーの運転士不足により、公共交通の運行に影響があることから、公共交通の運転士への就職の促進を図るため、人材確保対策として、バス・タクシー運転士として市内で新たに就職した方に奨励金を交付

○交通バリアフリー教室の開催

公共交通の利用の方法を学んでもらうとともに、高齢者や障がいのある方の困難を疑似体験し、自分たちに何ができるかを考え、公共交通への親しみや「心のバリアフリー」を育むことを目的に、バス事業者と市社会福祉協議会と連携し開催

最大 50万円
30~50万円

市内を運行するバス・タクシーの運転士になりませんか？

萩市バス・タクシー運転士就職奨励金

萩市の公共交通の担い手となる人材を確保するため、市内で新たにバス・タクシーの運転士として就職される方に奨励金を交付します。

補助対象者

下記の要件に該当し、対象事業所に正規雇用、または短時間雇用されるときも、市内の路線や区域で運転勤務し、3か月以上経過した方

- 萩市に住民登録のある方、または就業後に萩市に移住する意思を有する方
- 令和7年3月1日以降に、対象事業所で就業を開始し、申請後も引き続いて勤務する意思を有する方

※就職時点で第二種運転免許を取得していない方は、申請までに取得すること
※1年前まで対象事業所に、また2年前まで同じ事業所に勤務していないこと、など

対象事業所

どなたでも利用可能な公共交通を運行する事業者で、下記に該当する事業者

- 萩市内を運行するバス路線を有するバス事業者（貸切バスなどは対象外）
- 萩市内に所在するタクシー事業者（ハイヤー運転手や福祉タクシーなどは対象外）

奨励金額

○正規雇用の方（65歳未満で無期雇用の方、30時間以上の勤務。社会保険に加入）	
・就業開始から3か月を経過したとき	20万円
+採用時に49歳以下の場合	10万円加算
+タクシー運転手で運転勤務する場合	10万円加算
・就業開始から12か月を経過したとき	10万円
○短時間雇用の方（原則15時間以上の勤務）	
・就業開始から3か月を経過したとき	5万円

※支給は1回限り。2年以内での退職や転出の場合、返還規定があります

申請方法

就職後、3か月または12か月を経過した後、申請書兼請求書に必要書類を添付し、郵送または持参により、萩市商工振興課（0838-25-3583）へ提出
※詳しくは、萩市ホームページ（商工振興課ページ）をご覧ください

（令和7年3月1日現在）



協議会の構成員

・山口県 長門市 地域住民・利用者代表 学識経験者 サンデン交通(株) 防長交通(株) ブルーライン交通(株) 新日本観光交通(株) 長門山電タクシー(有) 富士第一交通(有)古市タクシー(有) JR西日本長門市管理駅 (一社)山口県タクシー協会 (公社) 山口県バス協会 山口運輸支局 長門警察署 山口河川国道事務所 全国交通運輸労働組合総連合、NPO法人むかつく NPO法人ゆうゆうグリーン依山

協議会の開催状況

第1回(5月26日書面)山口宇部空港直行便実証運行事業について
 第2回(6月27日) R7事業計画承認など
 第3回(12月24日)事業評価承認・R7事業計画進捗確認
 第4回(2月予定)R7事業計画に基づく各事業実績報告など

【事業の目的・必要性】

・県内乗合バス輸送人員は、人口減少、少子高齢化の進行やマイカー利用の拡大などにより、昭和40年度の155,456千人をピークに、その後減少を続け、令和4年度には16,750千人となっている。

・乗合バスは地域住民の身近な公共交通機関であり、とりわけ高齢者や児童・生徒、障害者などの移動手段として不可欠であることから、路線の維持・確保が必要である。

・生活交通は貴重な地域資源であり、まちづくりの基盤というべき重要な役割を果たしていることから、活性化を図っていき生活バス路線を維持・活性化していく必要がある。

【事業の区域】

・山口県全域

【事業の目標と効果】

・路線バスに関する分科会を設置し、バス事業者の状況や各路線が抱える課題や改善提案、市への要望等を共有し、課題解決や改善提案・要望等の実現に向けて実行性ある体制を整備する。

・下関駅～大泊線の1日の乗車人員について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し令和7年度計画期間中の利用促進を図ることで計画最終年度(令和9年度)の目標(31.7人/日)達成に繋げる。合わせて収支率についても令和5年度実績値から1%以上改善することで最終目標値(34%)達成を目指す。

・交通関連財政支出について、下関駅～大泊線については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、令和7年度計画期間中の利用促進を図り、収益を改善することで計画最終年度(令和9年度)の最終目標値(2億1000万円)達成に繋げる。

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。

山口県		令和6年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数	
1	1	10(0)	

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○公共交通協議会や事業者を通じて地域住民からの意見を聴取し、事業者、市町と連携して、運行システムの改善・見直し等を実施

＜対応等＞

- ・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。
- ・地域間幹線システムの維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要
- ・利便性向上を望む声に対応するため、バスロケーションシステムの導入や、交通系ICカードの導入、及び、導入後のPRに努めている。
- ・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。
- ・利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。
- ・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 目標・効果達成状況については評価Bであった。
- 輸送量・収支率ともに計画値を達成、輸送量15人/日は維持された。
- 公的負担額については「24,195千円」であり、引き続き目標値の交通関連財政支出額達成に向けて利用者促進、収益改善が必要となる。

今後の改善点

- 交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線システムが維持されるよう、関係者の合意形成を図るとともに、学生需要拡大や、バス乗り方教室の開催、スマートフォン決済の推進により、利用者の拡大に力を入れていく。
- 引き続きバス利用促進につながるよう、標準的なバス情報フォーマットによるデータ提供を進めていく。
- 利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線システムの維持に努める必要がある。
- 事業改善のため、国庫補助系統ほか状況に応じて運行システムの見直しを行う。

路線バスの利便性向上の取組

○路線バス分科会の開催

各社の状況や各路線が抱える課題や改善提案、市への要望等を共有し、課題解決や改善提案・要望等の実現に向けて実行性ある官民一体となった体制を整備する

○わかりやすい時刻表の作成

JR、路線バス、デマンド交通を網羅した時刻表を作成し市内全戸に配布を行った。各交通システムのダイヤを整理して掲載し、アクセスをわかりやすくまとめた時刻表を作成し、公共交通の利用促進に繋げていく。

○交通系ICカードの活用

地域住民の日常生活における利便性の向上と観光需要の喚起を図るため、路線バスにおける交通系ICカードを活用する。

○運転士不足への対応

深刻化するバス・タクシーの運転士不足に対応するため、関係団体と連携を強化し、路線バスやタクシーの運転士確保に資する新たな取組を検討・実施することで、地域交通の維持・活性化を図る。

下関市地域公共交通協議会

地域公共交通網形成計画(地域間幹線系統)の概要

下関市地域公共交通協議会の構成員 下関市連合自治会 サンデン交通(株) ブルーライン交通(株) 山口県タクシー協会 西日本旅客鉄道(株) 下関警察署 交通労連山口県支部 中国運輸局山口運輸支局 下関商工会議所 下関市立大学 山口県(観光スポーツ文化政策課) 山口県下関土木建築事務所 下関市社会福祉協議会 山口河川国道事務所 下関市(都市整備部・建設部・港湾局)

協議会の開催状況

7回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

下関市内の乗合バスの輸送実績は、少子化や過疎化の進行等により、利用者の減少傾向が続いている。バス利用者の減少により、事業者の経営状況が悪化し、赤字路線の廃止や運行回数の減少等利用者サービスの低下を招き、それがまたバスの利用者離れとなる悪循環が生じている。

さらに、こうした中、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年以降、乗合バスの輸送人員が大きく減少しており、乗合バス事業者においては、極めて厳しい経営環境に直面する中、事業の継続に向けた取組が課題となっている。

学生、高齢者や障害者などのマイカーを持たない、あるいは、利用することができない人々にとっては、通勤、通学、買い物や通院などの社会生活をおくるにあたり、安全・安心・快適な交通手段の確保・維持は極めて重要である。また、近年は過疎地域に加え、都市圏郊外においても急速に高齢化が進む中、地域の公共交通であるバス系統を維持・確保していくことが必要である。

【事業の区域】

・下関市全域

【事業の目標と効果】

・関係市町と協力し、住民意見や利用者のニーズを考慮して運営コストの削減に努めるとともに、利用促進面では、バスロケーションシステム、デジタルサイネージ、全国相互利用可能なICカードシステムの利用促進、学生フリー定期、ロングライフパス、一般フリー定期の利用促進に努める。また、乗車券電子決済の導入など、少しでもバス利用者の増加に結び付くよう積極的に取り組んでいく。

・サンデン交通においてはICカード「ニモカ」を導入済みであり、周知の徹底を図り、業務効率化に努める。

・系統の再編等を実施し、全体として経常収支の1%改善を目指す。

・地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、利用促進を図ることで、利用者数の維持を目指すとともに、公的負担も現状維持を目指す。

・ノンステップバス保有台数比率が高まることにより、利用者にとって、バス乗降がスムーズになり、自家用車使用者がバス利用へシフトするなど、乗合バスの利用促進が図られ、スムーズな乗降が可能であることは、車内事故の軽減に寄与する。

・地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な不可欠な交通手段が確保される。

・広域的・幹線的系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、住民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

・定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

下関市		令和7年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数	
2	8	10(2)	- 153 -

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○公共交通協議会等で意見を聴取し、事業者、市町と連携して、運行系統の改善・見直し等を実施

<対応等>

- ・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは必要不可欠な移動手段であり、また、今後の運転免許返納の増加等に対応するためにも、維持・活性化に努める必要がある。
- ・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、引き続き利便性向上に向けた取組が必要
- ・利便性向上を望む声に対応するため、バスロケーションシステムの導入や、交通系ICカードの導入、及び、導入後のPRに努めている。
- ・地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成に努め、利便性の向上及び経常収支率の改善を図っている。
- ・利便性の高い公共交通の構築を図るため、バスのみではなく、あらゆる交通モードが連携し、利用者ニーズに対応している。
- ・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 目標・効果達成状況は、輸送量及び収支は概ね達成し、計画値を下回った系統についても、一定量は維持された。
- 車両購入については、計画に沿った低床車両の導入が図られた。

今後の改善点

- 交通事業者・行政の連携により、必要不可欠な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。
- 利用促進に加え、運転士不足への対策を検討し、幹線系統の維持に努める必要がある。
- バスロケーションシステムや交通系ICカードの導入・周知を引き続き実施
- 路線バス等、公共交通情報のデータ化を進め、利便性の向上に繋げる。

取組事例

小児運賃キャンペーン

こども50円バス

対象:小学生(1乗車50円) **対象路線:サンデン交通全路線(※高速バス 福岡線を除く)**

～なつやすみ～
2025年7月19日(土)～
2025年8月24日(日)

～ふゆやすみ～
2025年12月25日(木)～
2026年1月7日(水)

～はるやすみ～
2026年3月27日(金)～
2026年4月7日(火)

<<現金の場合>>
小学生はおりるときに「小学生です」といって、お金を入れてね!!

<<nimocaの場合>>
小児用nimoca以外はおりるときに「小学生です」といってからICカードをタッチしてね!!
nimoca限定です。(他社ICカードは対象外)
※通常小児運賃を引き去りますが、後日50円との差額をポイントバックいたします。

小学生とは... 入学する年の4/1から卒業する年の3/31まで。卒業した方は4/1から大人運賃となります。
幼児とは... 1才以上、小学校へ入学する年の3/31まで。0才児は無賃です。
 ※大人(中学生以上もしくは小学生の同伴者)1名に付き、1人無賃。2人目からは50円。幼児の単独乗車は50円(幼児のみ2人なら、50円×2人)
 ・他の割引(障がい者割引など)との併用はできません。

サンデン交通株式会社 TEL:(083)231-7133 詳しくは、サンデン交通ホームページをご覧ください。

イベント(Jobフェア)への出展



『げんきん』ではらうとき

- のるとき**
ここからでてくるよ
せいりけんをいちまいとってね★
- ボタンをおす**
おりたいバスがほうそうされたらちかくにあるボタンをおしてね
- おりるとき**
ここにいれてね
せいりけんとおかねをりょうきんぼここにいれてね

『nimoca』ではらうとき

- のるとき**
nimocaをおとがなるまでタッチ★
- ボタンをおす**
おりたいバスがほうそうされたらちかくにあるボタンをおしてね
- おりるとき**
nimocaをおとがなるまでタッチ★