

# 令和7年度中国地方地域公共交通確保維持改善事業

## 第三者評価委員会 全体講評について

令和8年2月24日（火）13:30～14:10

### ○阪場委員（交通政策部）

#### 【地域内フィーダー系統確保維持事業について】

今年度から地域公共交通計画と連動した補助計画となったことから、交通計画を踏まえ、画一的な指標により各事業の評価が実施され、昨年度までと比較して、目標の達成状況が定性的で分かりやすくなったところです。評価の結果を、個別の事業や交通計画へも反映していただきたいと思います。

依然としてドライバーや車両の確保などに課題がある地域がほとんどだと思いますが、地域の輸送資源をフル活用し、自治体間、事業者間でリソースの共同化・協業化による輸送の効率化をするなどして、引き続き、地域に最適な運送サービスの提供に努めていただきたいと思います。

課題とソリューションのマッチングや、事例の横展開など、運輸局としても引き続き支援してまいります。

#### 【地域公共交通調査等事業について】

一昨年4月、本省の「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」において中間とりまとめが行われ、交通計画には、司令塔機能やデータ活用の強化・拡張など、実質化に向けたアップデートが必要とされました。モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に期待しています。国としては、昨年4月に計画の実質化に向けたアップデートガイドンスを策定しており、また、アップデートに取り組む自治体に対する支援に特に力を入れています。

管内では、プラットフォームひろしまによる共同化・協業化や岡山市や松江市の共同経営などが全国に先駆けた取組といえ、調査事業を活用しての取組も可能であることから積極的に活用いただきたいと思います。また、国としても引き続き支援してまいります。

## ○坪倉委員（自動車交通部）

自治体の皆様におかれましては、様々な要因で、厳しい状況下にある交通事業者に対し、事業の継続・維持のため、補助金等による支援を行っていただき、また、地域交通を支えていただいていることに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

今年度は補助事業と地域公共交通計画の連動化が実施となった初年度となりましたが、各地域におかれましては的確に御対応をいただき、重ねて御礼申し上げます。

それでは私から、自動車モードにおける「講評」として2点発言いたします。

### 【地域間幹線系統確保維持費補助について】

まず、地域間幹線系統 確保維持費 補助について、令和7年度の補助対象期間においては、前期と比較して、一定程度、輸送人員や運送収入が増加した部分もありますが、人口減少や少子高齢化、利用者の行動変容などもあって、全体的にはまだまだ厳しい収入状況にあると認識をしております。

そして、利用促進をはじめとした各種取り組みや運賃改定等により、利用者数や収入の改善が一定程度図られている一方で、人件費、修繕費をはじめとした費用は依然として増加傾向にあります。

利便性向上や利用促進の取り組みに加えて、来期も一部の事業者については運賃改定の実施が検討されており、今後の収支状況の改善が成果として現れることを期待しているところです。

また、2024 問題以降、一層顕在化している運転手不足について、中国運輸局としても退職予定自衛官の円滑な再就職支援の取り組み等、様々な支援を行っておりますが、地域交通の維持および必要なサービス水準の維持に向けて、自治体・事業者を問わず関係者間でも、この問題をしっかりと議論していただき、持続可能な路線の確保・維持のあり方について、引き続き、ご検討いただければと思っております。

当局の二次評価においては、有識者からの指摘もあり、来期の各系統の状況を踏まえた評価や、利用者数、収支状況、公的負担額の3つの定量的な目標達成についての一次評価に対する、目標効果達成状況についての評価もしているところです。

中国運輸局といたしましても、地方バス路線の確保・維持は大変重要な課題であると認識しており、引き続き、人材確保や経営効率化のための支援を行ってまいりますのでどうぞよろしく願いいたします。

### 【車両減価償却費等補助について】

続いて、車両 減価償却費等 補助についてです。

今年度においては、各事業者とも車両購入計画のどおりに導入されております。

中国運輸局といたしましても、引き続き、ノンステップバスの普及促進に努めるべく各種の支援を行ってまいりますので、次年度以降につきましても、計画的な車両更新によってノンステップバスを導入し、バリアフリー化を進めていただきますよう、ご理解とご協力のほどよろしくお願いいたします。

○稲福委員（航空局 航空ネットワーク部 航空事業課 地方航空活性化推進室）

離島航空路につきましては、島の人口減少や高齢化、ビジネス利用の減少などにより需要の低迷が危惧されるところですが、利用促進の取り組みにより旅客数については前年を上回る利用状況となっております。

一方で、もともと内陸路線に比べて構造的に高コストとなる近距離路線において、昨今の為替や物価高騰の影響による燃油や整備の費用増が加わり、離島航空を取り巻く事業環境は大変厳しいものとなっております。

自治体および事業者の皆様におかれましては、このような厳しい状況にあって離島住民の生活路線の維持確保に努めていただいていることに感謝申し上げます。

離島航空路線は離島住民の方の生活や経済活動に必要不可欠なものでございますので、我々航空局と致しましても引き続き路線の維持・確保に努めて参りたいと存じますが、自治体、事業者をはじめとする関係者の皆様におかれましては利用促進や効率化による改善の取り組みいただきますようお願い致します。

## ○竹谷委員（海事振興部）

離島航路補助に関する講評として、離島航路運営費等補助金及び離島航路構造改革補助金の関連事項について発言させていただきます。

令和7年度の運航状況についてですが、輸送人員については、前年度より減少した航路がある一方で、増加している航路も見受けられました。

過疎・高齢化等に伴い地域住民の利用増加は難しい状況ではございますが、島のイベントや、釣り情報などの発信が、観光客やレジャー客など、外部の需要を呼び込み、ひいては、航路利用者数の維持・増加につながっている要因の一つになっているものかと思われるところです。

今後も、継続的に、こうした取り組みを行っていただければと存じます。

また、船員不足が業界全体の課題となっている中、当局管内では、船舶を代替建造するにあたり、船を小型化することで必要な船員数の削減を図った航路がございました。船は自然環境の影響を受けやすく、各航路の海域の事情も異なるため、単純に全ての航路に当該取組をあてはめるといったことにはならないかと思いますが、船舶の代替建造が行われる際には、こうした事例も参考いただければ幸いです。

事業者の皆さまにおかれましては、燃料費をはじめとする各種費用の高騰など、航路運営を取り巻く環境が一段と厳しさを増す中で、地域住民の生活を支えるライフラインを維持していただいていることに、改めまして感謝申し上げます。

また、各自治体の皆さまにおかれましても、厳しい経営状況にある航路事業に対し、補助金等によるご支援をいただいておりますこと、厚く御礼申し上げます。

今後も関係の皆さまとの連携を図りながら、離島住民の生活に必要不可欠な航路の維持・確保に向けて努めて参りたいと存じますので、引き続きまして、どうぞよろしく願いいたします。

## ○靱委員（鉄道部）

昨年度に収集されたデータや各種ファクトが、クロスセクター分析や実証事業を通じて具体化されつつあり、今後、各地域における最適な交通モードを検討する上で、真摯かつ建設的な議論の基盤として大いに活用されることを期待しております。

ローカル鉄道につきましては、鉄道事業者と沿線自治体をはじめとする関係者が連携し、地域の実情に応じて、持続可能性と利便性を兼ね備えた地域公共交通へと再構築していくことが求められております。

そのような中、今年の5月に、中国運輸局は、管内で初めての事例となる、島根県の一畑電車の鉄道事業再構築実施計画を認定したところです。これらの施策により沿線地域の活性化が図られることを期待しております。

今後においても様々な施策を通じて引き続き支援してまいりたいと思います。

### ○神田委員（呉工業高等専門学校教授）

交通の維持となると、赤字の穴埋めという形でお金をとにかくフローとして考えがちですが、そうではなくて、地域に住まわれている方々の価値を高めるとか、まちづくりに活かしていくためにストックの視点での使い方に発想を変えていくべきだと思います。地域におけるバスの減便なんかも、バス事業者が「ドライバーが足りないので減便します」、という形ではなく、始発・終発の時間帯、一日の運行便数などのサービス水準の設定を市町村側からやらないといけないと思いますし、費用の増加についても、まちづくりのコストとして考える必要があります。赤字分も人口減少に伴う利用者の減少なのか、どのような費用なのか、コストをもう少し細かく分析しないといけない。

地域公共交通計画もそれぞれの地域で策定をされていますけども、策定をして終わりではなくて、特に今後色んな方を巻き込んでとにかく動かすということがより一層求められるフェーズに入ってきたと思っております。国交省の地域交通計画のアップデートの中でもデータ分析のことは示されていますが、それ以上にきちんとまちをどうしたいのかをはっきり示さないと、データをこねくり回しただけでなにも出てこないという状態になりかねないという議論を去年の今頃していました。

それぞれのまちの中でその地域はどのような位置づけになっていて、交通がどういう役割を果たすのかというところをしっかりと各地で見いただければよいと思いました。

## ○加藤委員（広島経済大学准教授）

毎年度、こうした形で中国地方各地の取組を学ばせていただきありがとうございます。昨年度と同様に取組まれたり（確保・維持）、あるいは新たに取組まれたり（改善）、汗と涙が見えてくるところもあり、そうした現場に私自身行かせてもらわないといけないなと思いつながりながら行けていないという反省をする一年だったということでもあります。

各事業の総括表を見て気がついた点を申し上げますと、【地域間幹線】では宇部市、記載はされていないですが福山市、尾道市、竹原市などで路線バスの運賃を無料あるいは100円、小中学生を無料にする実証実験をしたり、山口県では従来から小児運賃一律50円キャンペーン等をされていて、運賃を柔軟に設定することで需要喚起したりニーズを把握したりされています。実際に利用者が増えているという結果も出ているようですが、こうしたトライアルを管内で横展開していただいたり、運輸局を中心に成果等をまとめていただけたらと思うところです。

利用者が増えている事例としては、ささき観光や廿日市交通で、MOBIRY DAYSの乗降データを用いて区間ごとの利用者数を把握し、市と運行事業者で話し合っって新ダイヤを作成したり、遅延防止・ダイヤの改善など再編を行って利用者数が月平均9.8%増加したりしており、「良い再編ができています」という自己評価にも繋がっていました。

中鉄北部バスを中心とした岡山県北部の自治体では沿線の観光情報等を掲載した時刻表を作っておられるということですが、様々な目的に応じた、あるいは公共交通を使って出かけてみたいと思えるような情報を載せるなど、引き続き取り組んでいただけたらと思います。

【地域内フィーダー】では、先ほどの廿日市市をはじめMOBIRY DAYSの導入によってODデータの取得が可能になり利用実態の分析ができるようになっていきます。利用者の利便性が向上するのみならず、データを活用した分析・考察・改善ができると思います。鳥取県でも3月からICOCAが県内の全路線バスに導入されると伺っておりますが、そうした活用も鳥取県を中心に進めていただきたいと思います。

それから、安芸高田市ではお太助ワゴンの待合場所の確保や電話予約の手助け（電話代行など）を行う協力店制度があり、東広島市でも市内循環ののんバスで同様に協力店舗を6つ追加したとありました。いろいろなまちの方が交通に関わって、利用者に対するサービス向上に繋がり、安心できるまちづくりに繋がるものというふうに見させてもらいました。また、三原市、尾道市では町内会と連携し、みつぎ乗合タクシーでは地区団体や社協等に協力を依頼し利用者数が昨年度から460人増加したとありました。具体的にどのような連携・協力をされたのかまた伺ってみたいところですが、こうした地域と連携することによる取組の成果も現れているということで横展開していただければと思います。

【離島航路】の関係で、阿多田～小方航路で発行されている御船印の、他航路への導入には費用がかかるため費用対効果の検証も必要になるという海事振興部からの説明がありましたが、ご当地観光も取り入れれば地域のブランド力強化や発信力にも繋がると思うので、国等も支援していただき取り組んでいただきたいと思います（「せとうちサイクルーズPASS」のように）。

教育や福祉などの多様な主体と連携して需要喚起をするという文脈では、【地域公共交通調

査等事業】において例えば真庭市では、まちづくり、福祉、観光、教育等庁内関係部署とも横断的に協議を実施して計画を作り、市民参画（共助）の仕組みを活用したドライバー不足の解消策について持続可能なスキームの確立を目指すということであり、他の自治体でも推進していただけたらと思います。

倉敷市では地域旅客運送サービス継続事業を活用して、交通マップを、市内在住の外国人等へも配布できるよう日本語版と英語版をそれぞれ作成されていました。日本で暮らす外国人人数が増加する中、時宜を得ていると思います。

地域公共交通計画との連動化で、評価指標として利用者数、収支率、財政負担額が用いられることとなりましたが、協議会によって総括表にその一部しか記載されていなかったり、具体的な数値が記載されていないものがあります。また、記載の仕方も箇条書きのものや文章によるものなど混在しています。3つの指標については記載のフォーマットを統一していただき、それ以外の自己評価や取組内容についても積極的に記載していただくよう希望します。

## ○藤原委員（広島大学教授）

本日は、地域公共交通に関する多種多様な取り組みの自己点検結果をご報告いただき、誠にありがとうございました。目標の達成状況はそれぞれ意味合いが異なるため、一元的な比較評価は慎重であるべきと考えております。コロナの影響が徐々に収束に向かう中で、公共交通利用の回復が確実に見られた一方、コロナ前の水準と比較すると回復には一定の限界があることが明らかになった年度であったと思います。

私は今年度、欧州に長期滞在する機会を得て、地域公共交通の本質を次の二つの視点から実感いたしました。

第一に、鉄道・バス・路面電車・ライドシェア等を重層的に配置し、遅延や運休が生じても利用者が慌てることのない、奥行きのあるサービス体系が構築されている点です。

第二に、公共交通政策の到達点が、単なるサービス水準の向上やまちづくりとの整合性を超え、「健康」を明確な目標として位置づけている点です。欧州の複数都市の市長・副市長がフォーラムに参加し、「幸福は健康から (Happy if Healthy)」と繰り返し強調しておりました。また、Mobility as a Service から Mobility as a Mood (感情を左右するモビリティ) へと議論が深化していることも大変印象的でした。

各自治体の皆様におかれましては、第三者評価結果を相互に共有しながら、各々の創意工夫ある取り組みをご継続いただき、より一段高い次元の公共交通システムへと発展させていただくことを期待しております。