

令和4年度 九州運輸局地域公共交通に関する第三者評価委員会

開催日 : 令和5年2月17日(金)

時 間 : 9時00分～12時00分

場 所 : アクロス福岡 円形ホール

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 事

(第一部)

(1) 事業評価の報告について ～ 各報告及び質疑 ～

- ・ 地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）：日向市地域公共交通会議
- ・ 地域公共交通利便増進事業（利便増進計画策定事業）：豊後大野市地域公共交通活性化協議会
- ・ 地域公共交通バリアフリー化調査事業：熊本市移動等円滑化推進協議会

(2) 地域公共交通調査事業等に対するアドバイス、評価検討

(第二部)

(3) 事業評価の報告について ～ 各報告及び質疑 ～

- ・ 離島航路運営費等補助事業：津久見～保戸島航路運営協議会
- ・ 確保維持改善事業（地域間幹線バス）：長崎県バス対策協議会
- ・ 確保維持改善事業（フィーダーバス）：田川市地域公共交通会議
- ・ 新モビリティサービス推進事業：九州各県 MaaS 実行委員会等連絡会

(4) 地域公共交通全体に対するアドバイス、評価検討、総評

4. 閉 会

令和４年度九州運輸局地域公共交通に関する第三者評価委員会
出席者名簿

No.	区分	氏名	所 属	役 職
1	有識者委員	辰 巳 浩	福岡大学	工学部 社会デザイン工学科 教授・工学部長
2	有識者委員	梶 田 佳 孝	東海大学	建築都市学部 土木工学科 教授
3	有識者委員	大 井 尚 司	大分大学	経済学部 経営システム学科 教授
4	有識者委員	行 平 真 也	九州産業大学	地域共創学部 地域づくり学科 講師
1	委員 (運輸局)	河 津 隆 幸	九州運輸局	交通政策部長
2	委員 (運輸局)	犬 塚 誠	九州運輸局	鉄道部長
3	委員 (運輸局)	三 根 徹	九州運輸局	自動車交通部長
4	委員 (運輸局)	金 平 成 市	九州運輸局	海事振興部長
1	臨時委員 (交通計画策定)	葉 上 耕 大 朗	日向市地域公共交通会議	日向市 総合政策部 総合政策課 課長補佐
3	臨時委員 (利便増進計画策定)	古 庄 英 之	豊後大野市地域公共交通活性化協議会	豊後大野市 まちづくり推進課 主幹兼地域振興係長
4	臨時委員 (バリアフリー化調査)	土 肥 桂 子	熊本市移動等円滑化推進協議会	熊本市 都市建設局 交通政策部 移動円滑推進課 主査
4	臨時委員 (離島航路)	石 川 優	津久見～保戸島航路運営協議会	大分県 企画振興部 交通政策課 主査
5	臨時委員 (地域間幹線)	早 稲 田 み ど り	長崎県バス対策協議会	長崎県 地域振興部 交通政策課 係長
6	臨時委員 (地域内フィーダー)	原 口 雄 太	田川市地域公共交通会議	田川市 建設経済部 都市計画課 係長
7	臨時委員 (新モビリティ)	木 下 貴 友	九州各県MaaS実行委員会等連絡会	九州旅客鉄道株式会社 総合企画本部 経営企画部 モビリティサービス推進室 室長
	司会 (運輸局)	丹 下 涼	九州運輸局	交通政策部 交通企画課長

報 告 案 件 資 料

資料 1	地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）：宮 崎	日向市地域公共交通会議 ……………	1～15
資料 2	地域公共交通利便増進事業（利便増進計画策定事業）：大 分	豊後大野市地域公共交通活性化協議会…	16～21
資料 3	地域公共交通バリアフリー化調査事業	：熊 本 熊本市移動等円滑化推進協議会……………	22～34
資料 4	離島航路運営費等補助事業	：大 分 津久見～保戸島航路運営協議会……………	35～37
資料 5	確保維持改善事業（地域間幹線バス）	：長 崎 長崎県バス対策協議会……………	38～52
資料 6	確保維持改善事業（フィーダーバス）	：福 岡 田川市地域公共交通会議……………	53～67
資料 7	新モビリティサービス推進事業	：九州全域 九州各県 MaaS 実行委員会等連絡会……………	68～70

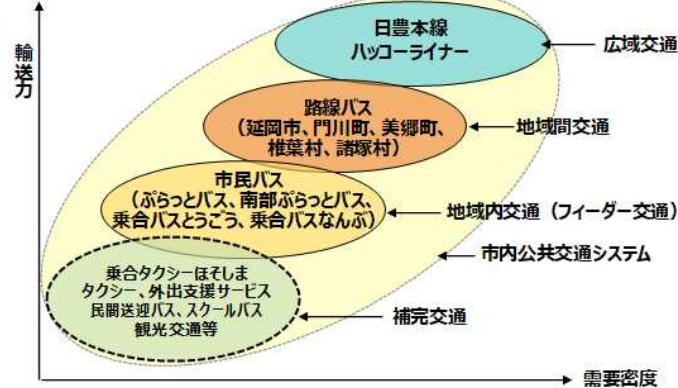
調査事業の概要

○日向市の地域公共交通の概要

日向市の公共交通は、南北を結ぶ鉄道（JR九州日豊本線）や北の延岡地域、西の日向入郷地域を結ぶ路線バス（宮崎交通）を幹線とし、これらの幹線を補完する路線として、市が自家用有償旅客運送の形で、市街地エリアに8路線、南部地域1路線の定時定路線型の市民バス、東郷・平岩・美々津・細島など、人口が少ない地域を運行する予約型乗合バス等9路線にて形成されている。

多様な交通モード、事業者にて日向市の公共交通が形成されているが、自家用車依存の浸透、人口減少やコロナ禍による利用者の減少により、従来のままでは既存交通の維持が困難な状況となっている。

【日向市の交通モード】



○調査事業の主な内容

- ・地域の移動実態、公共交通に対するニーズ調査
市民アンケート調査、公共交通利用者調査、事業者アンケート調査等
- ・地域公共交通の課題の分析や整理
- ・実現に向けた施策の検討及び地域公共交通計画（案）の取りまとめ
- ・地域公共交通会議の開催
 - ①R4年5月：計画作成の提案、②R4年8月：調査概要、スケジュール
 - ③R4年11月：アンケート調査結果説明、④R5年1月：計画素案の協議
 - ⑤R5年3月（予定）：計画原案の協議

調査前の地域交通状況 (Before)

資料 1

主な状況

☆自家用車移動が主な交通手段

日常の移動手段→「車を運転69.4%」「家族等送迎7.7%」→ 合計77.1%

公共交通利用者は3.7% → 車で移動する市民がほとんどで公共交通利用者は少ない

☆公共交通への期待

利用者負担や財政負担が増加しても公共交通サービスの拡充をすべき 44.0%

同程度の負担の中で、効率化等に取り組み可能な限り公共交通の維持 30.3% 合計 74.3%

→ 自家用車主体の移動実態であるものの市民は公共交通の拡充、維持を望んでいる

主な課題

☆高齢者等の移動手段の確保

運転に関する考え方 → 運転は苦にならない82.6%

不安なためできれば控えたいが他に交通手段がない 8.2%

市内高齢化率 33.5% → 高齢化の進展による高齢者の移動手段の確保が必要

☆交通不便地域・時間の解消

市内のほぼ全域に公共交通は網羅。ただし、週1、2日の運行地区や1日の便数が限られている路線もあり、外出することをあきらめている意見もあった。

移動手段がない時（総数92）→ 外出するのをあきらめる 16.3%

運転ができなくなる市民が増加することが予想されるため、市民の外出機会の創出が必要

調査後の地域交通計画 (After)

— 基本方針 —

公共交通の相互連携及び機能分担による誰もが利用しやすい交通環境の提供

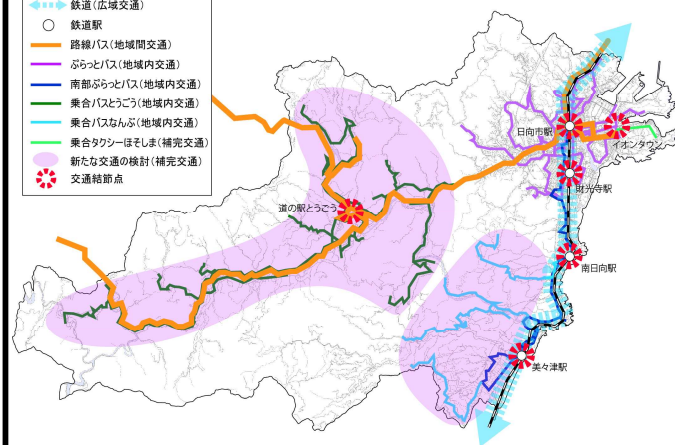
将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成

新たな公共交通サービスの導入による公共交通不便地域への対応

観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携

運行情報の一元化による利便性向上及び利用を促進する取組の実施

- 凡例
- 鉄道（広域交通）
 - 鉄道駅
 - 路線バス（地域間交通）
 - ぶらっとバス（地域内交通）
 - 南部ぶらっとバス（地域内交通）
 - 乗合バスとうごう（地域内交通）
 - 乗合バスなんぶ（地域内交通）
 - 乗合タクシーほしほし（補完交通）
 - ★ 新たな交通の検討（補完交通）
 - ★ 交通結節点



将来にわたり市民のくらしをつなぎ、移動を支える公共交通ネットワークの実現

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 5年 1月 27日

協議会名:日向市地域公共交通会議

評価対象事業名:地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
○調査事業の主な内容 ・地域の移動実態、公共交通に対するニーズ調査(アンケート調査3,000人、回収率36%、OD調査等) ・地域公共交通の課題の分析や整理 ・実現に向けた施策の検討及び地域公共交通計画(案)の取りまとめ ・地域公共交通会議の開催	A 事業が計画どおり適切に実施されている。	日向市地域公共交通計画の基本方針は以下のとおり ・公共交通の相互連携及び機能分担による誰もが利用しやすい交通環境の提供 ・将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成 ・新たな公共交通サービスの導入による公共交通不便地域への対応 ・観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携 ・運行情報の一元化による利便性向上及び利用を促進する取組みの実施

2023年2月



日向市地域公共交通会議



○日向市の概要

宮崎県北部に位置する
県内では4番目の人口規模の都市

○交通の状況

宮崎空港から日向市内まで
JRや高速道路で1時間から1時間半

福岡市まで、
高速道路で約4時間弱
JR九州日豊本線経由で約5時間
空路(宮崎空港)で約3時間半

人 口: 58,246人 (令和5年1月現在)

面 積: 336.89km²

高齢化率: 33.5% (令和3年10月現在)

補助対象の系統数: 22系統

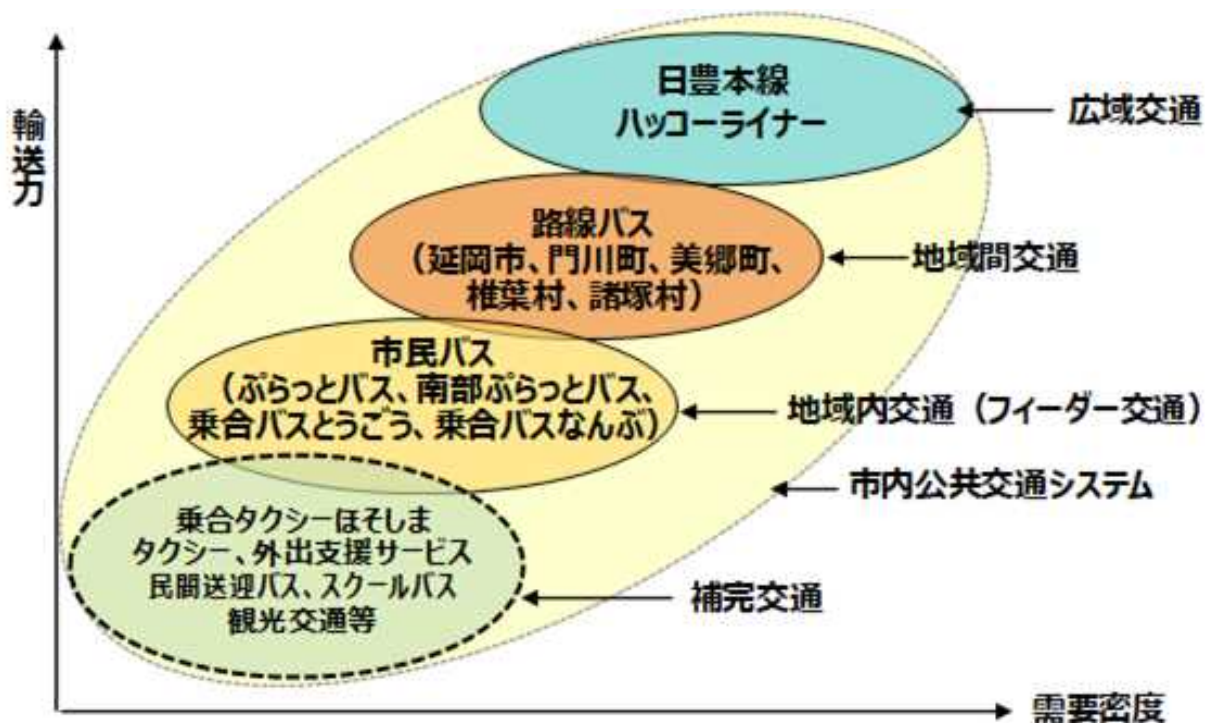
自治体負担額:

R2 19,068千円、R3 23,025千円、R4 28,833千円

協議会開催数: 協議会5回(R5.3開催予定含む)

地域公共交通の概要

【日向市の交通モード】



・南北にJR九州日豊本線
→ 南に宮崎市・北に延岡市

・西に路線バス(宮崎交通)
→ 日向入郷地域
(美郷町、諸塚村、椎葉村)

・市内は大きく3つのエリア
市街地エリア(人口約50,000人)
南部エリア (人口約 6,000人)
東郷エリア (人口約 2,800人)
* 自家用有償旅客運送にて
市民バスを運営

多様な交通モードで公共交通が形成されているが、人口減少等により、利用者が減少しており、既存交通の維持が困難な状況となっている。

調査事業の主な内容

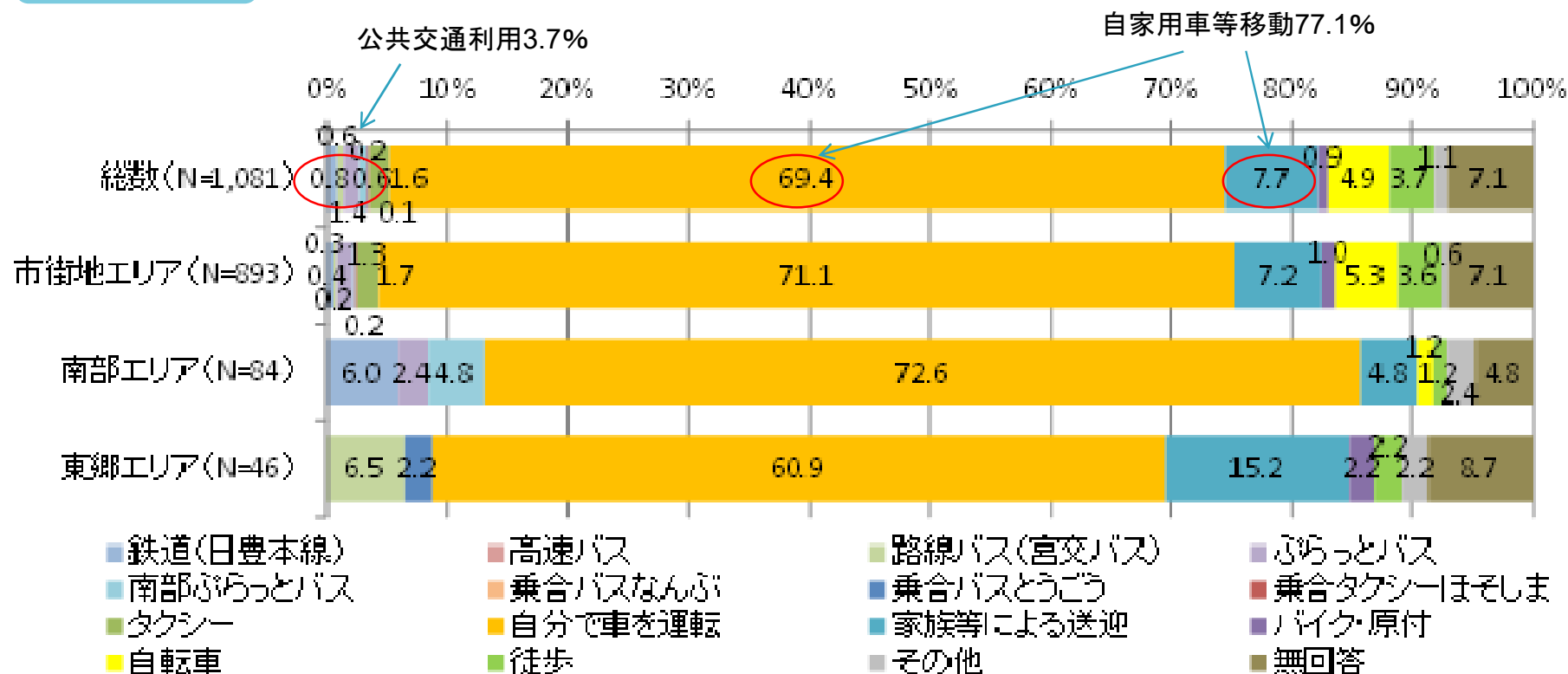
- 地域の移動実態、公共交通に対するニーズ調査
市民アンケート調査、公共交通利用者調査、事業者アンケート調査等
- 地域公共交通の課題の分析や整理
- 実現に向けた施策の検討及び地域公共交通計画(案)の取りまとめ
- 地域公共交通会議の開催
 - ①R4年 5月：計画作成の提案
 - ②R4年 8月：調査概要、スケジュールの説明
 - ③R4年11月：アンケート調査結果説明
 - ④R5年 1月：計画素案の協議
 - ⑤R5年 3月：計画原案の協議



調査前の地域公共交通の状況(Before)

主な状況

■買い物時の主な交通手段



☆自家用車移動が主な交通手段

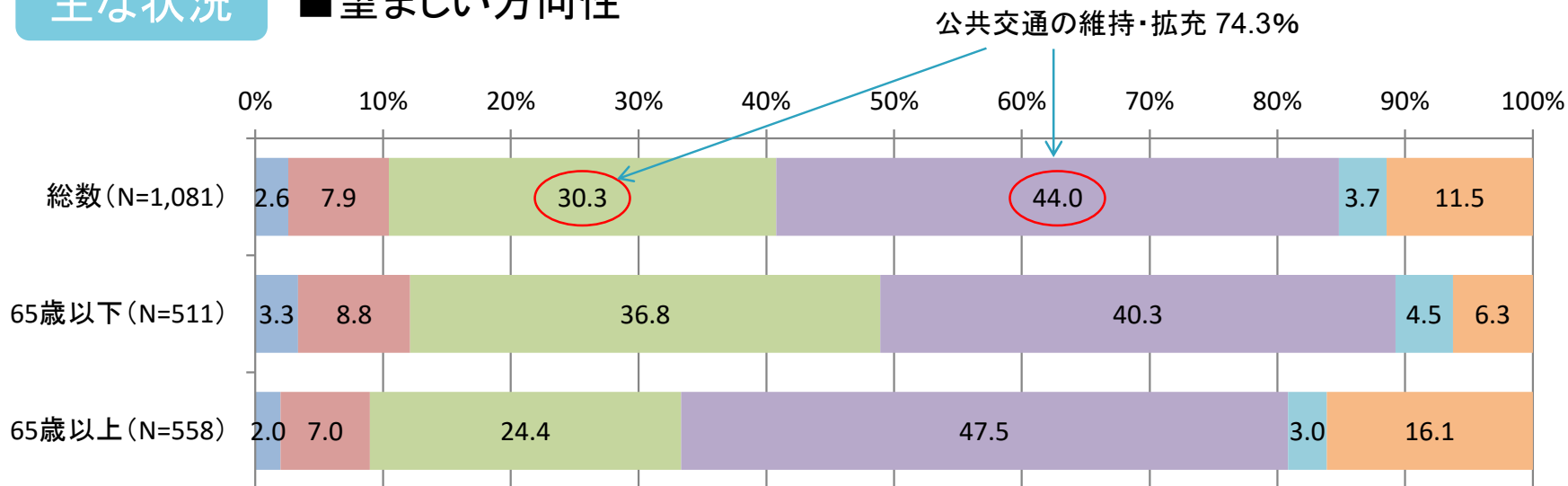
日常の移動手段→「車を運転69.4%」「家族等送迎7.7%」→ 合計77.1%

公共交通利用者は3.7% → 車で移動する市民がほとんどで公共交通利用者は少ない

調査前の地域公共交通の状況(Before)

主な状況

■望ましい方向性



■ 大半の人が自家用車で移動できるので、公共交通は必要ない考える

■ 沿線の人口の推移や利用状況により、路線の廃止や運行本数の減便を行い、財政負担を減らしていくべき

■ 現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき

■ 自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき

■ その他

■ 無回答

☆公共交通への期待

利用者負担や財政負担が増加しても公共交通サービスの拡充をすべき 44.0%

同程度の負担の中で、効率化等に取り組み可能な限り公共交通の維持 30.3%

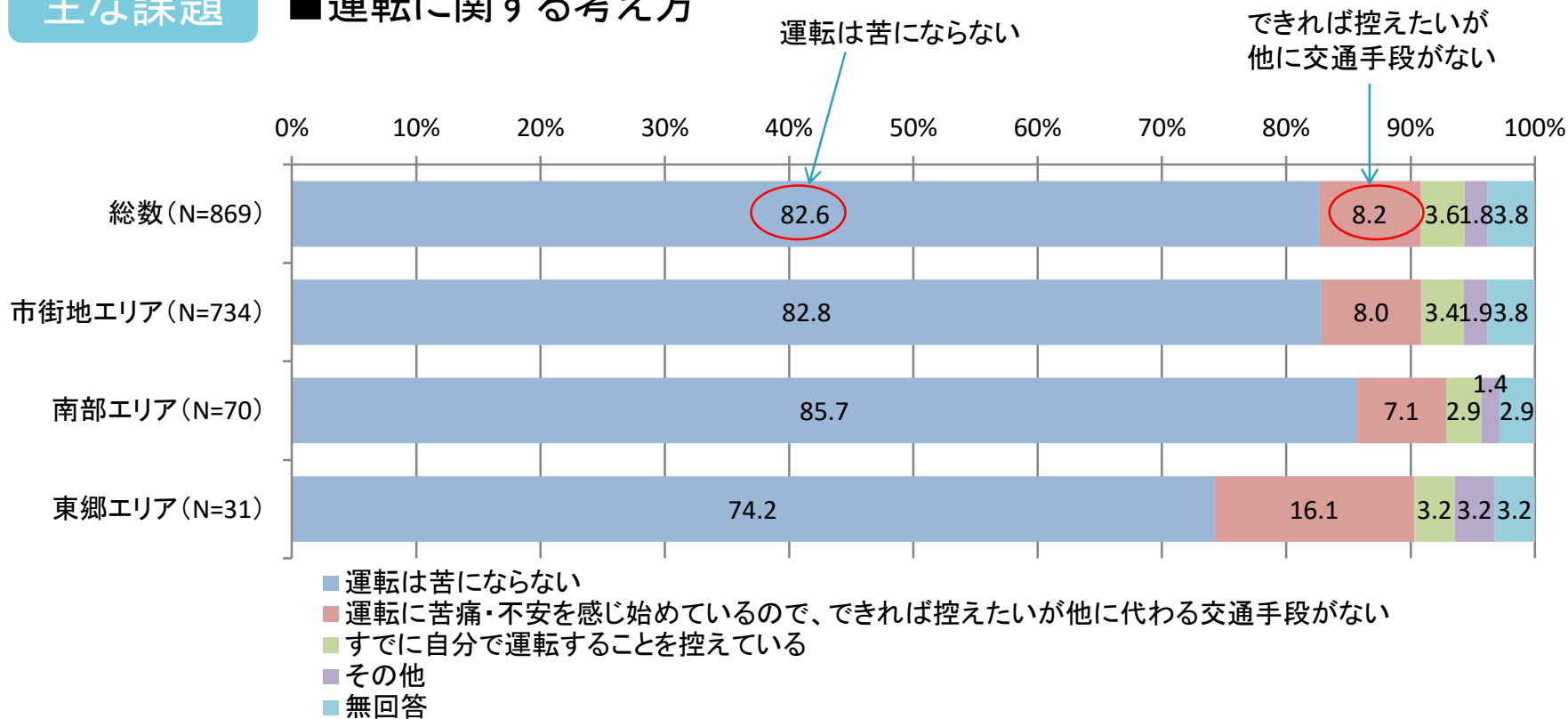
合計 74.3%

自家用車主体の移動実態であるものの市民は公共交通の拡充、維持を望んでいる

調査前の地域公共交通の状況(Before)

主な課題

■ 運転に関する考え方



☆ 高齢者等の移動手段の確保

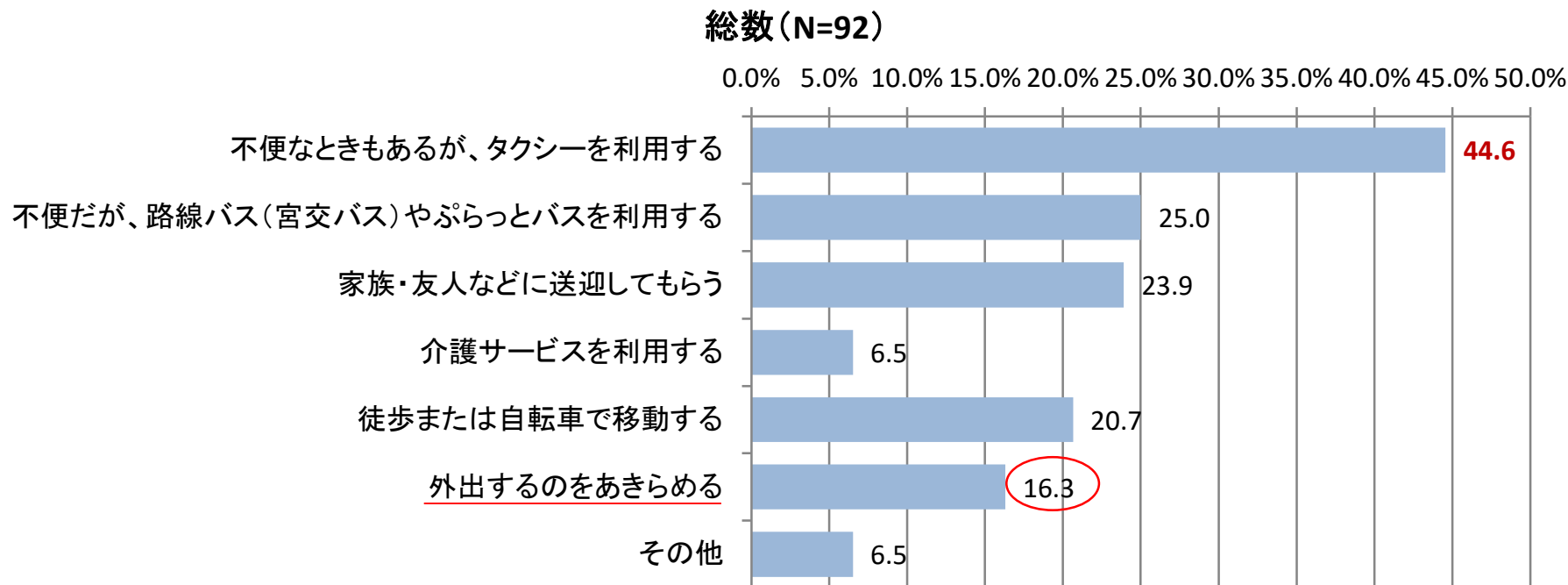
運転に関する考え方 → 運転は苦にならない82.6%

不安なためできれば控えたいが他に交通手段がない 8.2%

市内高齢化率 33.5% → 高齢化の進展による高齢者の移動手段の確保が必要

主な課題

■外出時に困る際の対処法



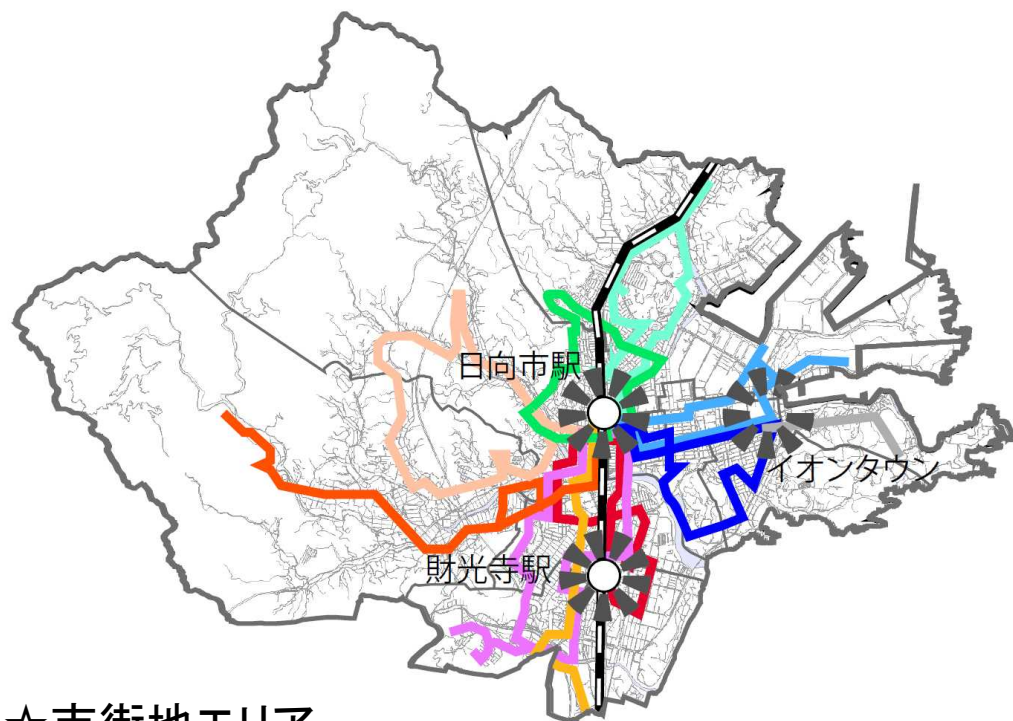
☆交通不便地域・時間の解消

市内のほぼ全域に公共交通は網羅。ただし、週1、2日の運行地区や1日の便数が限られている路線もあり、外出することをあきらめている意見もあった。

移動手段がない時(総数92) → 外出するのをあきらめる 16.3%

運転ができなくなる市民が増加することが予想されるため、
市民の外出機会の創出が必要

市街地エリア



▲ぷらっとバス

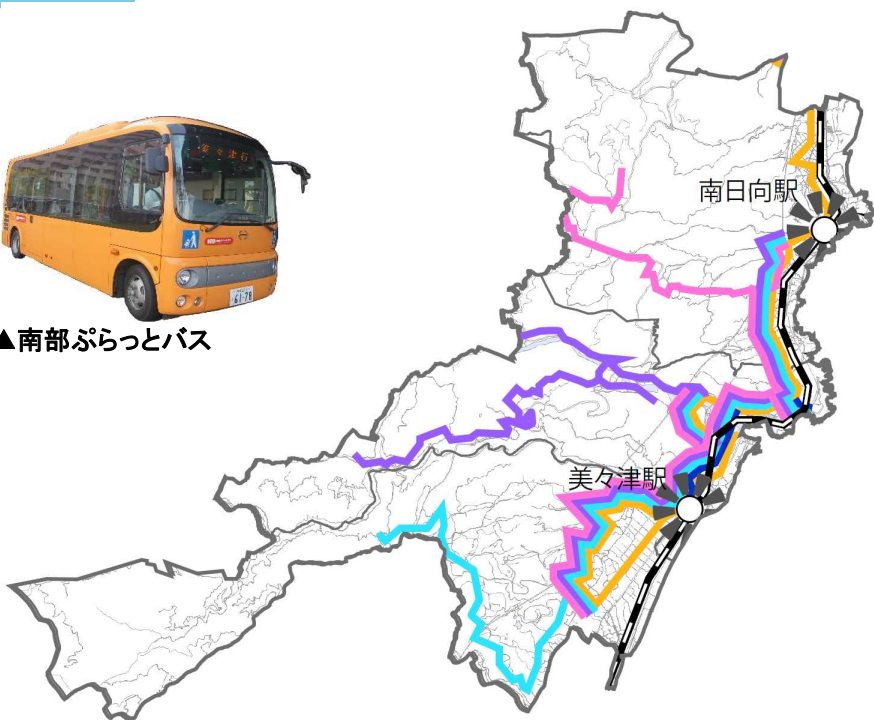
☆市街地エリア

人口の約85%が市街地エリアに在住、バス2台で8路線、平日5便、日祝3便の運行。
平成21年から概ね運行形態が同じなため、ルート変更を含めた見直しを検討。
利便性向上のため、バスロケなども導入検討。
駅周辺区画整理事業もあり、JR駅舎活用や鉄道の地域内交通として利用促進も図る。

南部エリア



▲南部ぶらっとバス

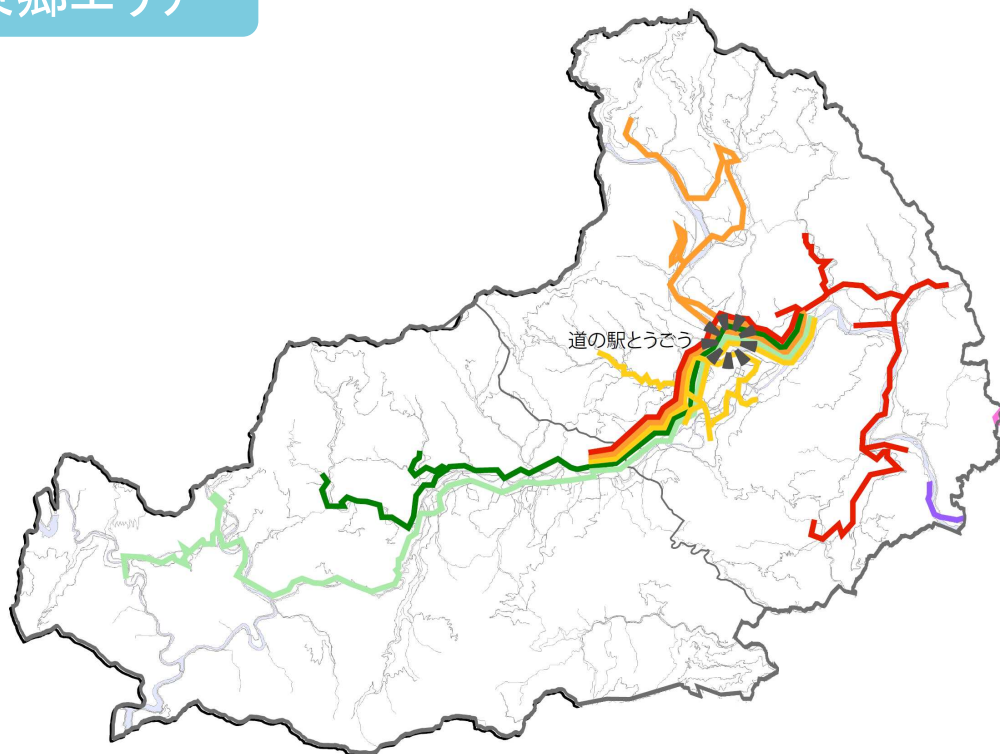


▲乗合バス南部

☆南部エリア

人口の約10%が南部エリアに在住、バス1台で日向市駅と平日7便、日祝4便の運行。JR南日向駅、美々津駅もあり鉄道と並行して市民バスを利用。乗車率は高い路線。市民バスが運行していない地域はデマンド型の路線で週3日(各地区1日)の運行。上記地域のフルデマンド型の交通を検討するとともに鉄道の利用促進も図る。

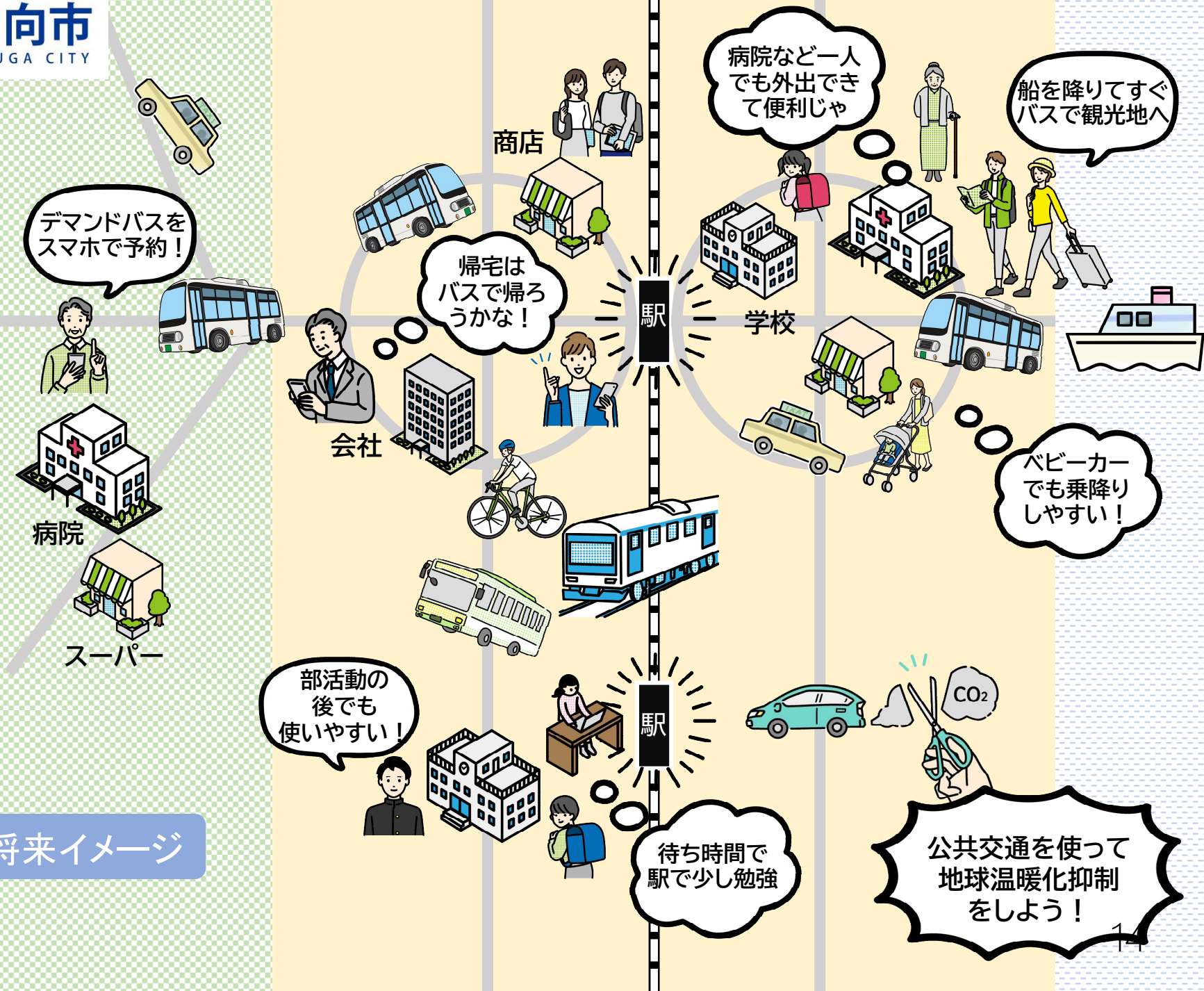
東郷エリア



▲乗合バスとうごう

☆東郷エリア

人口の約5%が東郷エリアに在住、路線バスが1日9便、エリア中心部と市街地をつなぐ。
市民バスは、デマンド型の小型車両でエリアを5地区に分け、それぞれ週2日の運行。
エリア内を毎日運行可能なAIデマンド交通などの導入を検討。



将来イメージ

基本方針

公共交通の相互連携及び機能分担
による誰もが利用しやすい
交通環境の提供

将来にわたり持続可能で
“コンパクト・プラス・ネットワーク”
を支える交通軸の形成

新たな公共交通サービスの導入による
公共交通不便地域への対応

観光や商業等、まちづくりにおける
他分野との連携

運行情報の一元化による利便性向上及び利用を促進する取組みの実施



将来にわたり市民の暮らしをつなぎ、
移動を支える公共交通ネットワークの実現

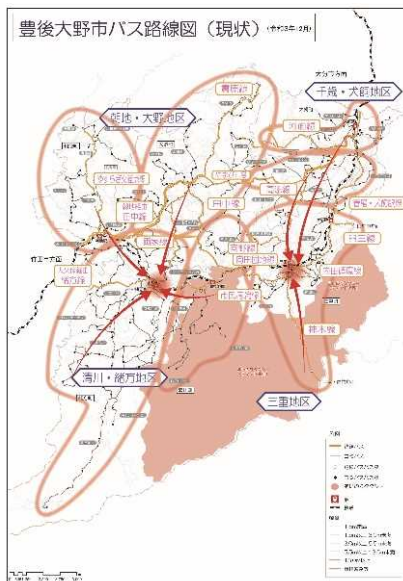
調査事業の概要

<調査事業を行うエリアの概要>

豊後大野市は、大分県の南西部、大野川の中・上流域に位置し、東西約22キロメートル、南北約31キロメートル、総面積は、603.14平方キロメートルであり、県土の9.5%を占めている。

<調査事業の主な内容>

- ・公共交通利便増進の方向性の検討
コミバスと路線バスの利用状況等を調査。
- ・コミバスのルート・ダイヤの検討
コミバスの変更の方向性について、コミタクへの転換について検証。
- ・路線バスとコミバスの整理の検討
重複状況や利用状況等を踏まえた再編の方向性を整理。
- ・交通事業者との協議
コミバスと路線バスの再編について交通事業者と協議。
- ・今後、活性化協議会での議論を元に、利便増進実施計画の案をとりまとめる。



※参考資料添付

「地域公共交通計画」の概要資料（3枚） ※P89、92、93

基礎データ

合併状況：平成17年3月末に大野郡5町2村が合併

人口：33,494人（令和4年11月末現在）

面積：603.36平方キロメートル

過疎地域等指定：過疎地域指定あり

高齢化率：44.8%（令和4年11月末）

補助対象の系統数：37系統（確保維持事業のみ）

自治体負担額：R1：30,090千円 R2：34,382千円 R3：36,500千円

（確保維持事業のみ）

協議会開催数：協議会4回（令和4年度予定）

6/27第1回、10/21第2回、2/24第3回、3月第4回（予定）

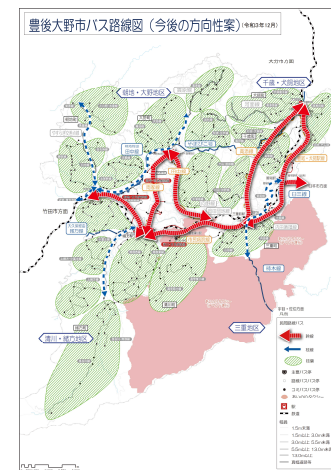
調査前の地域交通状況（Before）

- ・現況調査により、路線バス、コミュニティバス、スクールバスなど、多様な交通資源が重複して運行されていることを把握した。
- ・現況調査により、路線バス、コミュニティバスともに、路線単位、便単位、バス停ごとで利用が少ない（ほとんどない）路線・便・バス停があることを把握した。
- ・路線バスとコミバスの整理の方向について、交通事業者とも協議を行い、コミバスに統合していく方向で合意した。
- ・利用促進事業において、地域拠点までの移動手段のあり方について検証した。

調査後の地域公共交通利便増進実施計画（After）

地域公共交通計画の基本方針として以下の3つを設定しているが、そのうち、利便増進事業として実施する事業については、以下の表での整理に基づき、検討・推進する。

- 1) 幹線の再整理に基づく公共交通サービスの最適化
- 2) 枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動手段の確保
- 3) 持続可能な公共交通のための利用促進策の実施



主な実施事業	現状と課題	利便増進事業の方向性
市内公共交通網の再整備	・長谷川線の土日祝利用者が少ない ・三重町東部地区、大野町、犬飼町はスクールバス単体運行	・長谷川線土日祝の乗合タクシー化 ・スクールバスの混乗化（三重東部地区、大野町、犬飼町）
多様な団体と連携した利用促進	・足の長い路線で利用の少ない末端部の移動手段のあり方	・末端部の集落から地域拠点までの移動手段の検討（デマンド、タクシー相乗り、タクシーチケット等）
運賃施策の検討・実施による利用促進	・距離制運賃の路線バスと定額制運賃のコミバスの混在	・運賃制の統一化（ゾーン制定額） ・1日乗車券や乗り放題定期券（ジモテキ）の検討・拡大
情報発信による利用促進	・HPでの情報発信等デジタルでの情報発信が少ない	・協議会HP開設に向けた準備
デジタル技術による利用促進	・紙の定期券の問題（購入場所の限定、紛失の恐れなど）	・スマホ定期券等の導入の検討

調査内容（官学連携利用促進事業）

・今年度の官学連携利用促進事業では、大野町中土師地区を対象として、地域拠点を中心とした新たな移動のあり方に関する社会実験（実証イベント）を実施した。

・これまでは、買い物や通院する際は、利用者側が町の中心部などにあるスーパーや病院に自家用車やコミュニティバスなどで出向くという生活スタイルであった。

・しかしながら、遠方の集落に住む人にとっては、長距離の移動が必要となり、一方、公共交通側としては、利用者の減少により、末端部であればあるほど、その維持が困難な状況となっている。

・そこで今回は、地域拠点に生活サービスを集めて、そこまでの移動手段のあり方と生活サービスに関する満足度などについて検証した。

社会実験（実証イベント）の結果としては、以下のような内容に集約される。

- 1) 地域拠点で実施するイベントでは、従来から定期的に行っているサロンと統合させて、生活サービスの提供＋地域での交流を組み合わせたイベント（サロン型MaaS）として実施していくことが有効ではないかと考えられる。
- 2) これにより、住民は短距離の移動で生活サービスを楽しむことができ、かつ地域の人々と交流することが可能となる。
- 3) 公共交通としても、地域拠点までの短距離を担う枝葉の交通と、町の中心部まで運行する長距離の幹線・枝線の交通とを組み合わせることにより、持続可能な公共交通の実現が可能となると考えられる。



■ 地域拠点の様子

久しぶりに再会する高齢者通しの会話が盛り上がっていました。

■ 移動販売の様子

お店が地域の方が必要なものを聞き取ったうえでの品揃え。

開催場所 土師公民館 及びその周辺

開催日 令和4年 **11月24日**（木） **13時～16時**

おでかけま～す （MaaS） **－土師市場－** ミニマーケット

実施主体 豊後大野市、土師振興協議会、大分大学大井研究室
大分県（同時開催の医療MaaS）

※MaaS（Mobility as a Service, 1つの移動を1つのサービスとして、まとめて行う取組）

社会実験の内容（イメージ）



医療MaaS【新しい技術（オンライン診療）とコミュニティバスの有効活用】

通院の負担が減ります！

医療MaaSは、身近な集落の拠点に看護師と医療機材を載せたバスが来て、そのバスの中で遠く離れた病院の先生が、画面を通じて遠隔で診療を行うものです。看護師が診察の補助をしますので、安心して受診ください。

専門医が対応！

専門医が画面越しのリアルタイム診療！看護師が診療をサポート！

お薬の処方も！

薬剤師がTV電話で服薬指導を行います！（薬は後日配送）



おでかけま～す【あいのりタクシーの実証実験＋小規模集落支援策の検討】

身近なお出かけが便利になります！

おでかけま～すは、目的と移動を一体で考える取組です。サービス提供者とサービスを受ける方が、先端技術等も活用しながら、お互いが歩み寄ることで、持続可能な地域社会の構築の可能性について検討します。

今回は、事前に行った集落調査の結果を参考に、集落内を循環しているコミュニティバスを「予約型あいのりタクシー」へ運行形態を見直した場合の検証や、集落対策として、移動サービスを活用した地域拠点での賑わいづくりについて効果を検証します。調査にあたっては、大分大学大井研究室に協力していただきます。



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

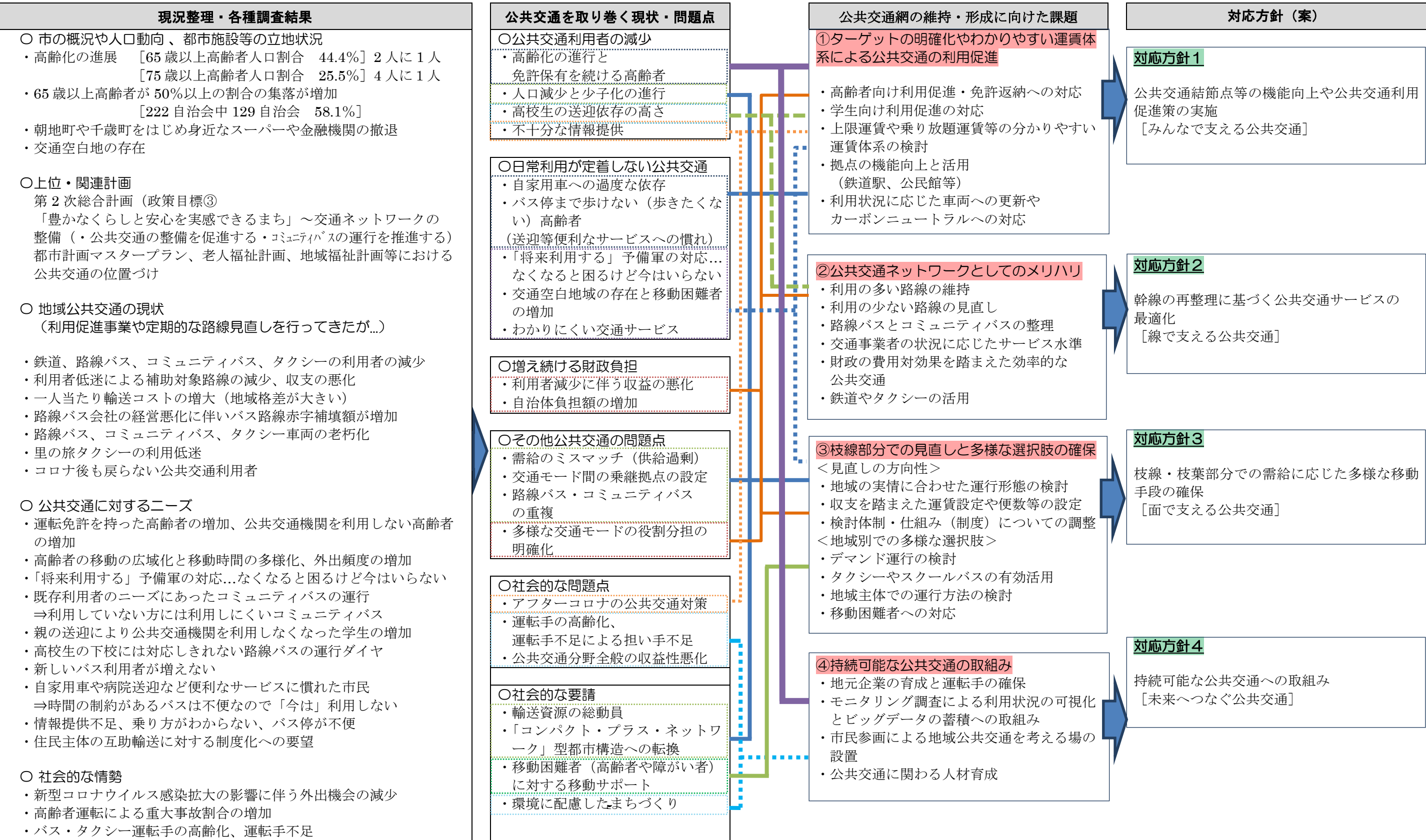
令和5年1月12日

協議会名:豊後大野市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(利便増進計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針																		
【事業内容】 - 公共交通利便増進の方向性の検討 コミバスと路線バスの利用状況等を調査。 - コミバスのルート・ダイヤの検討 コミバスの変更の方向性について、コミタクへの転換について検証。 - 路線バスとコミバスの整理の検討 重複状況や利用状況等を踏まえた再編の方向性を整理。 - 交通事業者との協議 コミバスと路線バスの再編について交通事業者と協議。 - 地域や医療・福祉等他分野と連携した公共交通の利用促進と維持確保に向けた社会実験の実施。 【結果概要】 - 現況調査により、路線バス、コミュニティバス、スクールバスなど、多様な交通資源が重複して運行されていることを把握した。 - 現況調査により、路線バス、コミュニティバスともに、路線単位、便単位、バス停ごとで利用が少ない(ほとんどない)路線・便・バス停があることを把握した。 - 路線バスとコミバスの整理の方向について、交通事業者とも協議を行い、コミバスに統合していく方向で合意した。 - 利用促進事業において、地域拠点までの移動手段のあり方について検証した。 - コミュニティバスの空き時間を活用した医療MaaSの取組みについては、大分県及び市医師会と継続して調査研究を進める(3月に2回目の実証実験予定)。 - 今後、活性化協議会での議論を元に、利便増進実施計画の案をとりまとめる。	A 計画通り事業は適切に実施された。	地域公共交通計画の基本方針として以下の3つを設定しているが、そのうち、利便増進事業として実施する事業については、以下の表での整理に基づき、検討・推進する。 1) 幹線の再整理に基づく公共交通サービスの最適化 2) 枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動手段の確保 3) 持続可能な公共交通のための利用促進策の実施 <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な実施事業</th><th>現状と課題</th><th>利便増進事業の方向性</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内公共交通網の再整備</td><td>・長谷川線の土日祝利用は少ない ・犬飼、千歳はスクールバス単体運行</td><td>・長谷川線土日祝の乗合タクシー化 ・スクールバスの混乗化(犬飼・千歳)</td></tr> <tr> <td>多様な団体と連携した利用促進</td><td>・足の長い路線で利用の少ない末端部の移動手段のあり方</td><td>・末端部の集落から地域拠点までの移動手段の検討(デマンド、タクシー相乗り、タクシーチケット等)</td></tr> <tr> <td>運賃施策の検討・実施による利用促進</td><td>・距離制運賃の路線バスと定額制運賃のコミバスの混在</td><td>・運賃制の統一化(ゾーン制定額) ・1日乗車券や乗り放題定期券(ジモテキ)の検討・拡大</td></tr> <tr> <td>情報発信による利用促進</td><td>・HPでの情報発信等デジタルでの情報発信が少ない</td><td>・協議会HP開設に向けた準備</td></tr> <tr> <td>デジタル技術による利用促進</td><td>・紙の定期券の問題(購入場所の限定、紛失の恐れなど)</td><td>・スマホ定期券等の導入の検討</td></tr> </tbody> </table> <多様な団体と連携した利用促進事業での社会実験> 社会実験の内容 (イメージ)	主な実施事業	現状と課題	利便増進事業の方向性	市内公共交通網の再整備	・長谷川線の土日祝利用は少ない ・犬飼、千歳はスクールバス単体運行	・長谷川線土日祝の乗合タクシー化 ・スクールバスの混乗化(犬飼・千歳)	多様な団体と連携した利用促進	・足の長い路線で利用の少ない末端部の移動手段のあり方	・末端部の集落から地域拠点までの移動手段の検討(デマンド、タクシー相乗り、タクシーチケット等)	運賃施策の検討・実施による利用促進	・距離制運賃の路線バスと定額制運賃のコミバスの混在	・運賃制の統一化(ゾーン制定額) ・1日乗車券や乗り放題定期券(ジモテキ)の検討・拡大	情報発信による利用促進	・HPでの情報発信等デジタルでの情報発信が少ない	・協議会HP開設に向けた準備	デジタル技術による利用促進	・紙の定期券の問題(購入場所の限定、紛失の恐れなど)	・スマホ定期券等の導入の検討
主な実施事業	現状と課題	利便増進事業の方向性																		
市内公共交通網の再整備	・長谷川線の土日祝利用は少ない ・犬飼、千歳はスクールバス単体運行	・長谷川線土日祝の乗合タクシー化 ・スクールバスの混乗化(犬飼・千歳)																		
多様な団体と連携した利用促進	・足の長い路線で利用の少ない末端部の移動手段のあり方	・末端部の集落から地域拠点までの移動手段の検討(デマンド、タクシー相乗り、タクシーチケット等)																		
運賃施策の検討・実施による利用促進	・距離制運賃の路線バスと定額制運賃のコミバスの混在	・運賃制の統一化(ゾーン制定額) ・1日乗車券や乗り放題定期券(ジモテキ)の検討・拡大																		
情報発信による利用促進	・HPでの情報発信等デジタルでの情報発信が少ない	・協議会HP開設に向けた準備																		
デジタル技術による利用促進	・紙の定期券の問題(購入場所の限定、紛失の恐れなど)	・スマホ定期券等の導入の検討																		

8-1. 現況整理・各種調査結果と現状の問題点を踏まえた今後の課題整理および対応方針



8-4. 実施事業の一覧表

基本的な方針	実施事業	事業概要	計画目標（数値目標）	実施主体	時期	利便増進事業
公共交通のための利用促進策の実施	①多様な団体と連携した公共交通の利用促進	・高齢者向けの公共交通利用促進 （大人の社会見学〈フェーズ2〉事業） ・高校生向けの公共交通利用促進 （ジモテキ継続に向けた取り組み） ・バス・タクシー共通乗車券や地域の商店・企業と連携した取り組みなど、豊後大野らしく身の丈に合ったMaaS（MaaaS） ・JRの利用促進	<他分野・関係者との連携に基づく公共交通の浸透> ①利用促進事業の実施回数	豊後大野市地域公共交通活性化協議会、九州旅客鉄道(株) 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会、自治会、婦人会・老人クラブ連合会、公民館 地域の商店・企業 大分大学、三重総合高校ほか	短中期	●
	②免許返納を促進するための取り組み	・運転免許自主返納の支援（高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続等）		豊後大野市地域公共交通活性化協議会	短中期	
	③運賃施策の検討・実施による利用促進	・わかりやすい運賃体系の実現 （上限運賃、乗り放題運賃など）		豊後大野市地域公共交通活性化協議会、大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会	短中期	●
	④情報発信による利用促進	・地域公共交通活性化協議会ホームページの開設 ・時刻表の発行		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会	短中期	●
	⑤交通結節点の整備とそれに伴う運行の見直し	・三重町駅周辺開発に伴う拠点整備 ・駅や市役所・支所等、拠点となるバス停留所の環境整備とルート変更		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 九州旅客鉄道(株)、大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会、地域振興協議会ほか	中長期	
	⑥環境や社会情勢に応じた車両の更新や有効活用対応	・バス車両の定期的な更新 ・環境や社会情勢に応じた車両への転換		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会	継続	
	⑦デジタル技術を活用した利用促進	・モバイル定期券導入や電子決済等の検討		豊後大野市地域公共交通活性化協議会	中長期	
幹線の再整理に基づく公共交通サービスの最適化	①市内公共交通網（幹線）の再整備（路線バス、コミュニティバス、スクールバスの再編）	・路線バスのコミュニティバス化の検討 ・スクールバス混乗化の検討	<公共交通サービスの最適化の実現> ①利用者1人当たりの運行コスト ②公共交通の利用者数 ③公共交通利用者満足度※(a)	豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会、市教育委員会、PTA、自治会ほか	中長期	●
枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動手段の確保	①市内公共交通網（枝線・枝葉）の再編（路線バス、コミュニティバス、あいのりタクシー、タクシー等既存の交通モードを含む輸送資源の総動員）	・バス路線の幹線・枝線・枝葉の明確化と再編 ・輸送資源の活用・再配分の検討	<新たな移動支援モデルの実現> ①運行内容の見直し区域数※(a)	豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会ほか	中長期	●
	②タクシー助成制度導入の検討	・市民の生活スタイルの向上とともに、乗客一人あたり財政支出の適正化に向けた新たな制度を検討する。		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 豊後大野市タクシー協会	中長期	

	③地域主体による地域内公共交通の検討	・地域主体でのタクシーの活用や交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の検討		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 自治会連合会、高齢者福祉団体 大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会ほか	中長期	
持続可能な公共交通への取組み	①継続的なモニタリングによる適切な見直し	・モニタリング調査の実施	<運行継続のための情報（データ）・ヒト（組織）の資源整備> ①モニタリング調査結果の情報共有（年に２回） ②各種学習会への参加回数	豊後大野市地域公共交通活性化協議会、大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会	継続	
	②バス・タクシー乗務員募集周知への協力とコミュニティバス乗務員の確保への取組み	・乗務員募集周知への協力 ・自家用有償旅客運送認定講習への参加促進		豊後大野市地域公共交通活性化協議会、大野竹田バス(株)、豊後大野市タクシー協会	継続	
	③公共交通を支える組織と人づくり	・各種学習会（Q サポや九州運輸局主催研修会等）への参加 ・「地域公共交通を考える会」の立ち上げ・開催		豊後大野市地域公共交通活性化協会 市民、各種団体、歴代公共交通担当者ほか	短中期	

※(a)、(b)...運行費の国庫補助対象系統に関しては別紙に記載

調査事業の概要

(1) 熊本市の移動円滑化に関する概況

本市ではこれまでバリアフリー法 や やさしいまちづくり条例 に基づき、ハード面の整備や民間建築の指導等を行ってきたところであるが、今後は、バリアフリー化に向けて優先的に取り組むエリア(移動等円滑化促進地区)を示すなどし、各分野の取組について連携させながら一体的に進めていくことが重要。

また、本市施策全般において、合理的配慮の提供など障害者差別解消法の理念に基づき総合的に取り組んでいるが、各種施策で社会全体の理解や行動がいまだ十分とは言えず、コロナ禍などの社会情勢の変化によって新たなバリアが生じてきているなど、障がい者等の社会参加にとって依然として高い壁が存在している。

(2) 調査事業の主な内容

マスタープランの策定に向けて、関係者間での協議・調整や合意形成の円滑化・効率化を図るため、有識者、利用者関係代表、公共交通事業者、行政関係者、施設設置管理者等から構成する協議会にて協議等を行いながら検討を進めているところ。令和4年度においても引き続き協議会を開催し、アンケート調査の結果等を踏まえバリアフリーマスタープラン(案)の検討を進めていくもの。

具体項目は次の通り

- ◆ 関連計画及び取組、促進地区における課題や特性の整理
- ◆ バリアフリーマスタープランにおける具体事業に関する事項の整理
- ◆ バリアフリーマスタープラン(案)の作成
- ◆ 移動等円滑化推進協議会の運営

基礎データ

合併状況：平成22年3月に旧植木町、旧城南町が合併
人口：73万人（令和4年12月1日時点）
面積：390.32平方キロメートル
高齢化率：26.6%（令和2年時点）
協議会開催数：協議会5回（令和3年度2回、令和4年度3回）

調査前のバリアフリー化状況(Before)

資料 3

(1) 調査前のバリアフリー化状況

バリアフリーに関する意識等を把握するために、アンケート調査を実施。本市の公共交通、建築物、道路、都市公園等のそれぞれの施設管理者がバリアフリー推進に関する取組を実施しているが医療・福祉・商業施設・公共施設等については「満足・やや満足」の傾向がある一方、公共交通機関や道路等については「不満・やや不満」の傾向がある。

また、「心のバリアフリー」については「よく知っている」が約1割、「聞いたことはある」が約4割、「知らない」が約5割と認知度が低いことがわかった。

調査後のバリアフリー化計画(After)

(1) バリアフリーマスタープランの基本理念

だれもが 移動しやすく 暮らしやすい 「おたがいさま」で支えあう 上質な生活都市

(2) バリアフリーマスタープランの基本方針

①誰もが移動しやすく暮らしやすい
多核連携都市の実現に向けた
バリアフリー環境の形成強化

③市民一人一人が互いに支えあう
共生社会の実現に向けた
“心のバリアフリー”の促進

②市民(地域)・事業者・行政の
連携・協力によるバリアフリー化の推進

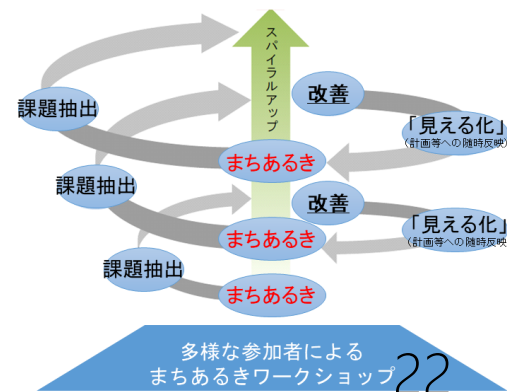
④継続的な進行管理と検証・反映
による取組の推進や
マスタープランの改善

(3) 具体的な推進手法

基本理念である「だれもが移動しやすく暮らしやすい『おたがいさま』で支え合う上質な生活都市」の実現を目指し、地域と連携したまちあるきワークショップ等を実施することで課題を抽出し、抽出した課題の改善状況等を市ホームページ等で「見える化」する。

これらの一連の取組みを継続して実施することで道路や建物等のバリアフリー化と「心のバリアフリー」の推進(スパイラルアップ)を図るもの。

まちあるきワークショップの継続実施による
バリアフリー化推進のイメージ



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和5年1月27日

協議会名:熊本市移動等円滑化推進協議会

評価対象事業名:地域公共交通バリアフリー化調査事業(移動等円滑化促進方針策定事業)

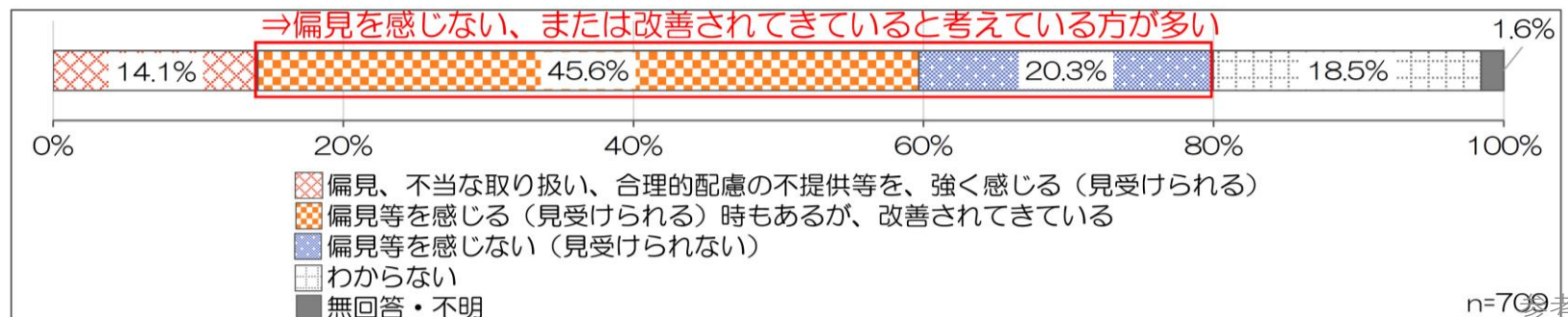
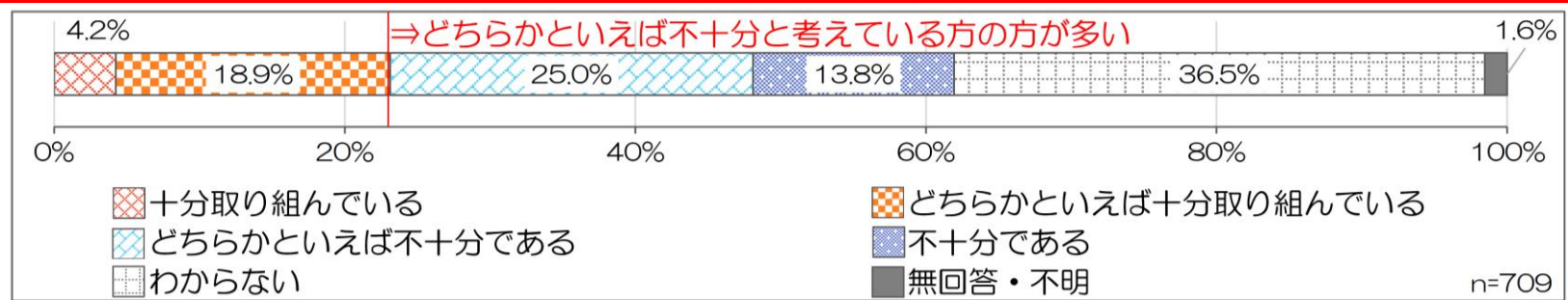
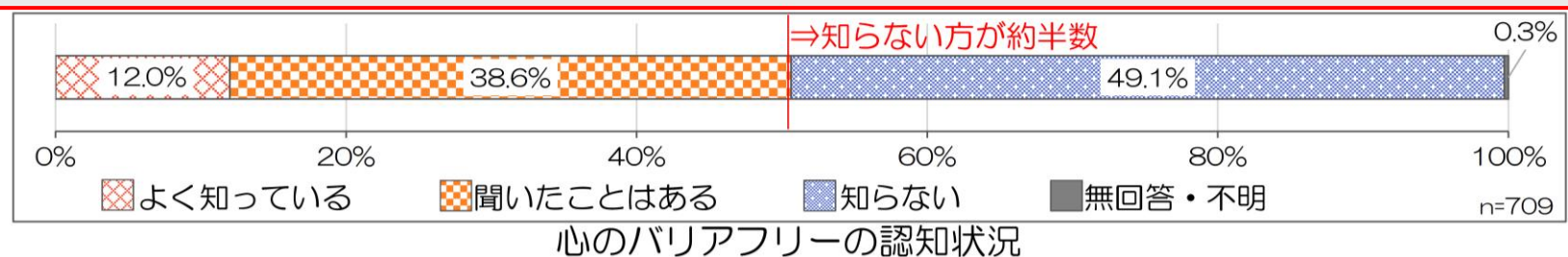
①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
熊本市バリアフリーマスタープラン素案の策定 【事業内容】 ◆関連計画及び取組、促進地区における課題や特性の整理 ◆バリアフリーマスタープランにおける具体事業に関する事項の整理 ◆バリアフリーマスタープラン(案)の作成 ◆移動等円滑化推進協議会の運営	A 市民アンケートやまちあるきワークショップにおいて意見聴取等を行い、協議会において移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)に反映させるべき内容を取りまとめ、当該マスタープラン案を作成した。	事業の成果であるバリアフリーマスタープラン(案)について広く市民意見を募集(パブリック・コメントの実施)し、令和5年6月のバリアフリーマスタープラン策定を目指す。

参考資料

1. 市民アンケート結果
2. まちあるきワークショップ結果
3. 熊本市移動等円滑推進協議会での意見
4. 移動等円滑化促進地区設定について

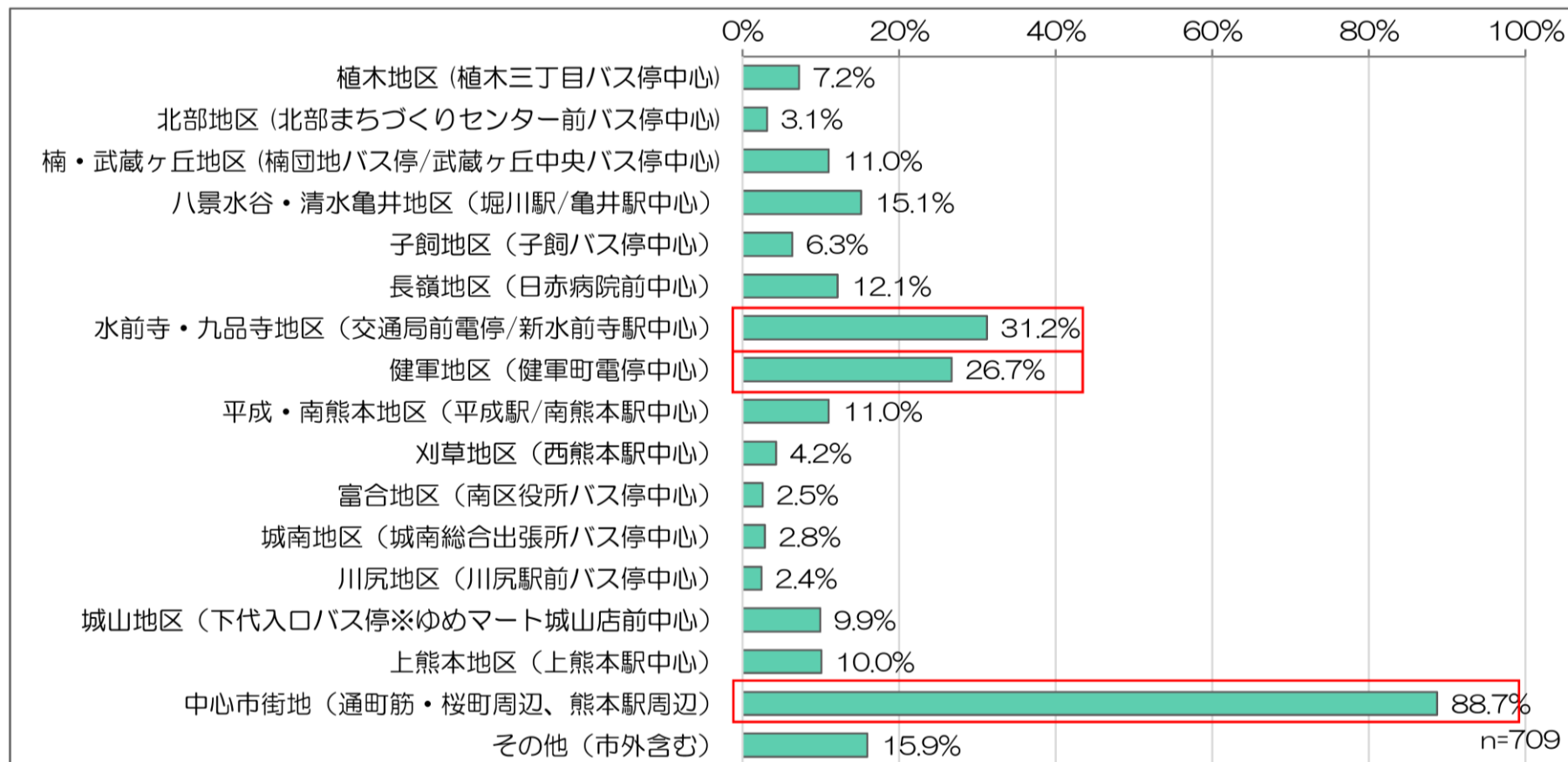
■バリアフリーに関する市民意識について

- 心のバリアフリーについては、「よく知っている」が12%、「知らない」が49%と、認知度が非常に低い。
- 共生社会の実現に向けた市の啓発活動に関する所感は、「十分取り組んでいる」、「どちらかといえば十分取り組んでいる」で計23%、「どちらかといえば不十分である」、「不十分である」で計39%となっている。
- 偏見等への所感は、「偏見を感じない」、「感じる時もあるが、改善されてきている」が計65.9%と多くなっている。。



■市内でよく利用する施設について（地区別に集計）

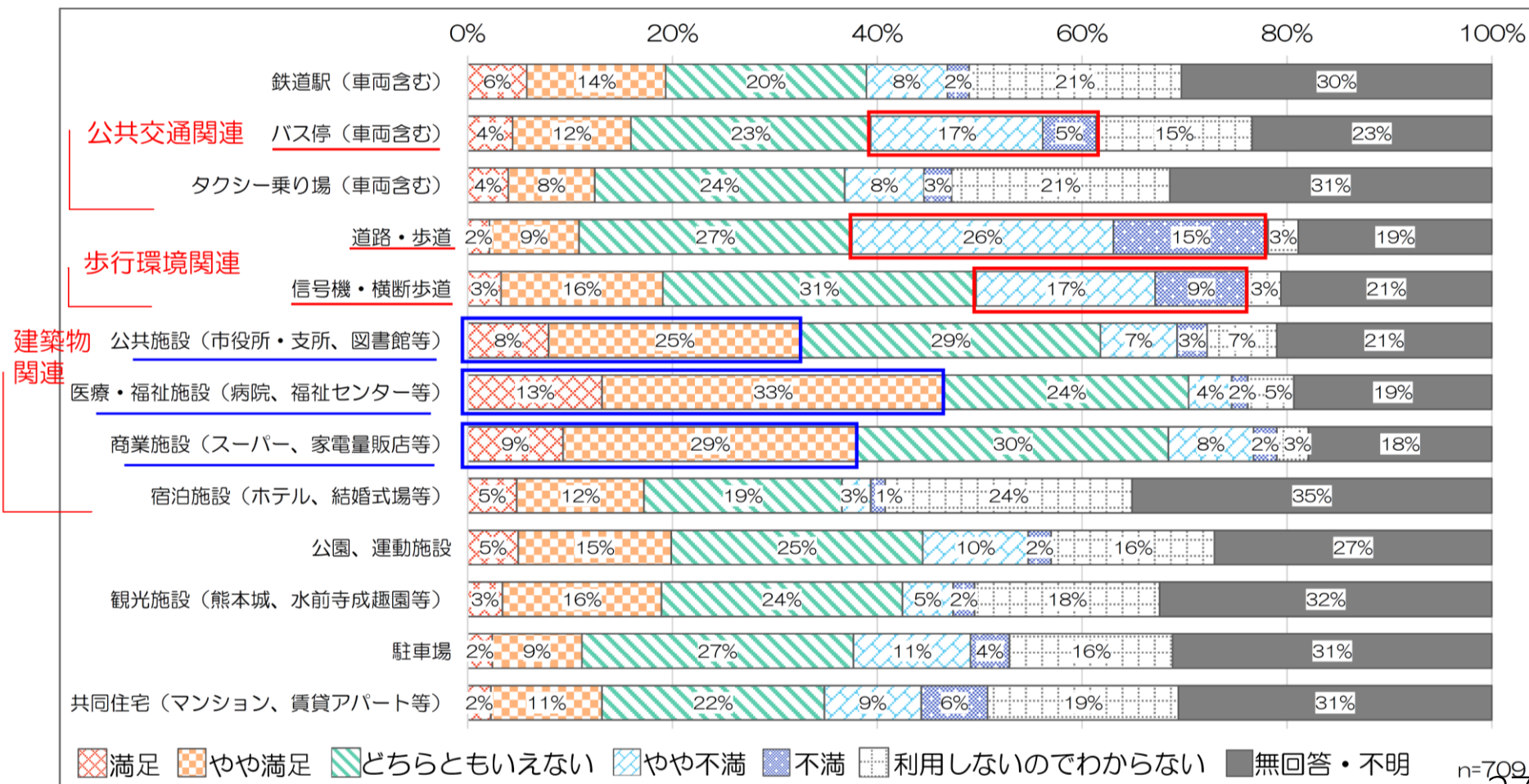
- よく利用する施設（地区別）は、中心市街地（通町電停周辺）が88.7%と特に多く、次いで水前寺・九品寺地区（31.2%）、健軍地区（26.7%）となっており、施設等が集積している地区を中心に多くなっている。



地域拠点（都市機能誘導区域）のうちよく利用する地区（複数回答あり）

■市内のバリアフリーに関する満足度について

- 施設種類別のバリアフリーに関する満足度について、医療・福祉施設や商業施設、公共施設などの建築物については「満足」、「やや満足」の割合が多くなっている。一方、公共交通機関（バス停）、道路・歩道、信号機・横断歩道などの歩行環境については「やや不満」、「不満」の割合が「満足」、「やや満足」の割合を上回っている。



2. まちあるきワークショップ結果（1/2）

■移動等円滑化促進地区の候補である「中心市街地地区」、「水前寺・九品寺地区」、「健軍地区」においてまちあるきワークショップを実施し、日常生活及び社会生活におけるバリアを調査。

▼参加者意見の概要

	中心市街地地区	水前寺・九品寺地区	健軍地区
日程	・まちあるき（第1回） ：令和4年3月22日 ～令和4年3月24日 ・ワークショップ（第1回） ：令和4年3月29日 ・まちあるき ワークショップ（第2回） ：令和4年11月7日	・まちあるき ワークショップ ：令和4年7月22日	・まちあるき ワークショップ ：令和4年7月29日
参加者	第1回：熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計16名 第2回：子育て世代の方、外国人、道路管理者など	熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計9名	熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計9名
点検ルート	・桜町～新市街周辺 ・通町～上通・下通周辺 ・熊本城～市役所周辺	・九品寺交差点周辺 ・熊本市保健福祉センター周辺	・健軍文化ホール～ピアクレス周辺 ・健軍町電停周辺
当日の様子			

2. まちあるきワークショップ結果（2/2）

- ワークショップでは、まちあるきで感じた良い点や改善点を共有。
- 代表的な意見は下記の通り。

▼参加者意見の概要

◎良い点 △改善点		視覚障がい	身体障がい (車椅子)	子連れ (ベビーカー)	聴覚障がい	知的障がい	外国人
道路	歩道	△アーケード内に視覚障害者誘導用ブロックがない。 【写真①】	△車両侵入部の横断勾配が大きい。 【写真②】	△柔らかい素材の歩道はベビーカーを押しにくい。		△歩道は二人横に並んでもすれ違えるほどの幅があるとよい。	
	舗装	△グレーチングやブロックの隙間に白杖が引っかかる。	△タイルの欠けや割れが多く、車椅子ががたがたする。 【写真③】	△タイルなどに大きな段差があると、ベビーカーを押しにくい。 【写真③】			
	交差点 (横断歩道・信号機)	△雨の日だと信号の音が聞きにくい。	△歩行者用信号の青時間が短い。	△市電の軌道にベビーカーが引っかかる。 【写真④】		△大きな交差点では自転車がスピードを出しており危険。	
建築物	トイレ	△トイレに音声案内がない。	△ドアの開閉が手動である。	△乳幼児用設備は、男女トイレ両方にあるとよい。	△個室に災害発生お知らせの緊急ランプがない。	△異性介助できるトイレがあるとよい。	△英語表記が統一されていない。
旅客施設	電停		△スロープ付きの車両が何時に来るかわからない。		◎車両到着等を知らせるランプはわかりやすい。 【写真⑤】	△電光掲示板は情報をゆっくり表示させるとよい。	
	バス停・バスターミナル	◎バスの運転手が声掛けをしてくれる。	△時刻表の文字が小さい。 【写真⑥】	◎屋根とベンチがある。	◎デジタルの案内板がある。	△バスの行先表示が数字やアルファベットでわかりにくい。	△乗場はスマホで調べてようやく理解できる。



①アーケード



②車両侵入部の勾配



③タイルのがたつき



④市電の軌道



⑤電停のランプ



⑥バス停の時刻表

■協議会での主な意見と反映について

- まちあるきワークショップの結果の反映に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見

まちあるきワークショップの結果が、具体箇所の話ではなく総論としてまとめられていたため、意見の出た箇所を改修の対象として管理者に届けてほしい。

対応

【3章】

- まちあるきワークショップの結果の項目において地図上に問題点を記載するように整理。（右図参考）
- また、11月のまちあるきワークショップにおいては道路管理者や市民会館の職員が同席。
今後とも管理者に声が届くような仕組みづくりを行う。

【交差点】

- ・視覚障害者誘導用ブロックが小刻みに曲げられていると方向がわからなくなり混乱する
- ・エスコートゾーンが破損していると白杖がつかえる
- ・横断歩道の凹凸で車椅子が通行しづらい

【道路（歩道）】

- ・視覚障害者誘導用ブロックは直角に2回曲げるよりも斜めや曲げて誘導した方がよい（ガイドラインでは直角に曲げることが基本とされているが、直角に曲げない方がよいこともある）

【道路（歩道）】

- ・歩道上の電線共同溝の機器の蓋による凹凸で車椅子が通行しづらい
- ・タイルの歩道は全体的に凹凸があり通行しづらい

【交差点】

- ・車椅子では歩行者用ボタンが押しづらい

【道路（歩道）】

- ・車両乗入口は道路側に傾斜がついているため車椅子が滑りそうになる

【交差点】

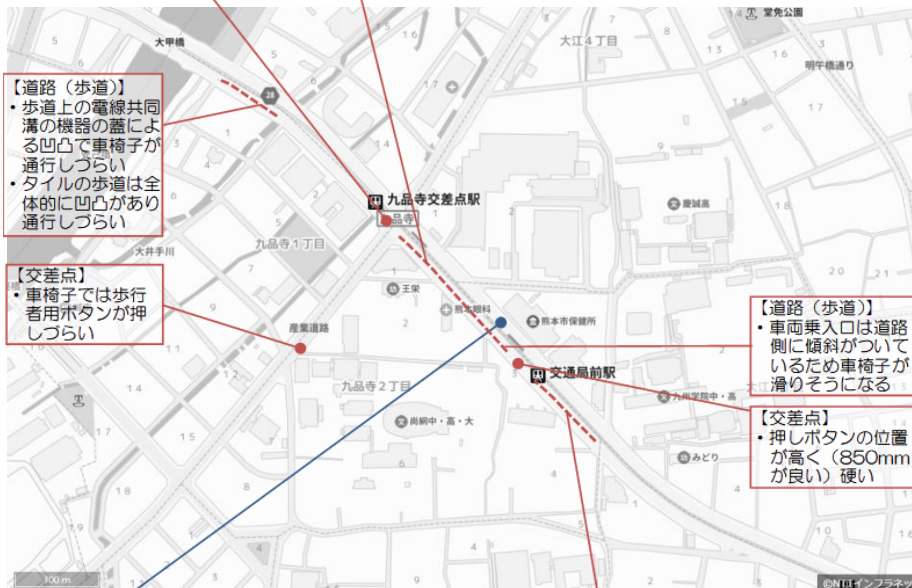
- ・押しボタンの位置が高く（850mmが良い）硬い

【バス停】

- ・バスロケーションシステムのモニターが高すぎて見えにくい
- ・バス停の点字ブロックと横断歩道を勘違いすることがある
- ・視覚障害者はバスの待機場所がわからない
- ・バスの方面別のアルファベットがわかりにくい
- ・運転手の行先アナウンスがないことがある
- ・バスの時刻表がバス会社でまちまちで見にくい
- ・時刻表の文字が小さい
- ・バスを歩道にできる限り寄せてほしい
- ・ベンチより前にいないと運転手に気づかれない

【道路（歩道）】

- ・聞こえないと自転車が後ろから来ると怖い、とっさに避けられない
- ・段差や穴がある
- ・車両乗入部の傾斜が大きく車椅子やベビーカーの通行の支障になる
- ・街路樹で歩道が盛り上がりしており車椅子の通行に支障がある
- ・工事車両が歩道の視覚障害者誘導用ブロック上に停車している



■協議会での主な意見と反映について

- 生活関連施設・生活関連経路に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
建築物のバリアフリー化に関する助成制度等による移動円滑化推進をお願いしたい。	【5章】 ・建築物補助に関する取組内容を記載。
施設のバリアフリー化のみならず、その施設までの経路のバリアフリー化が重要。 ルート設定後に、経路の問題を検証していくことが必要。	【5章】 ・生活関連経路の優先的なバリアフリー化について記載。 ・継続したまちあるきワークショップの実施により経路の問題を点検していくことを記載。
障がい者の生活の基盤となる住宅の確保をお願いしたい。	【5章】 市全域での取組方針として住環境面のバリアフリー化推進を記載。
自宅から公共交通を利用して目的地まで移動することを想定し、「バスに乗るまで」又は「バスを降りてから」の経路のバリアフリー化が重要である	【6章】 ・駅やバス停等を生活関連施設として設定し、駅やバス停から他の生活関連施設までの経路を生活関連経路として設定。

■協議会での主な意見と反映について

- 公共交通に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
公共交通利用の際には、 <u>車両自体のバリアフリー化だけでなく、停留所等も含め乗るまでの検証</u> が必要。	【5章】 ・公共交通に関するバリアフリー方針を記載
雨天時は車椅子や杖を使用していると傘が使えない、 <u>タイルが滑る</u> などのご意見があると思う。雨天時の公共交通利用にも配慮してほしい。	【5章】 ・公共交通に関するバリアフリー化方針にて上屋（屋根）の設置について記載。
公共交通利用者の利便性向上のために、 <u>夜間のスロープ付き車両や運行時間の固定化</u> についても取り組んでほしい。	【5章】 ・居住誘導区域共通の取組方針にて、対応方針を記載。
雨の日や体調が悪い日はどうしてもタクシーが必要となる。 <u>UDタクシーの導入の促進</u> も進めてほしい。	【5章】 ・タクシーに関するバリアフリー方針を記載

- 心のバリアフリーに関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
<u>心のバリアフリーという考え方を普及して、実現に繋げてほしい。</u>	【7章】 <u>心のバリアフリーの取組内容を記載。</u>
<u>心のバリアフリー認定制度（観光庁）の活用推進をしてほしい。</u>	

地区設定の考え方

熊本市立地適正化計画を踏まえ、概ね都市機能誘導区域の中で以下の条件を勘案して移動等円滑化促進地区を設定する。

- ①地区の特性
- 障がい者・高齢者等の人口
 - 旅客施設の乗降客数
 - 生活関連施設候補数
 - 特定道路の有無
- ②市民アンケート調査
- よく利用される地区・施設
- ③協議会でのご意見
- 協議会での移動等円滑化促進地区選定に関するご意見

【生活関連経路設定の考え方】

- ①各地区の起点となる「旅客施設」からのアクセス動線に配慮し、「旅客施設」と「旅客施設以外の生活関連施設」を結ぶ経路。
- ②各地区内の回遊性、ネットワークに配慮し、生活関連施設間を結ぶ経路。

生活関連施設の設定の考え方

熊本市バリアフリーマスタープラン 【生活関連施設 設定の考え方】			
区分	種類	対象規模の目安	施設の例
官公庁	市役所・区役所	全施設	- 市庁舎 - くまもと森都心プラザ - 小中高大学校
	郵便局、銀行		
	警察署（交番含む）、裁判所		
	まちづくりセンター、コミセン等		
教育・文化施設	図書館	全施設	
	市民ホール、文化ホール		
	学校（小・中・高等学校）、特別支援学校等		
	博物館・美術館・音楽館、資料館		
保健・医療・福祉施設	病院・診療所	延床面積1,000㎡以上	- 福田病院 - 熊本県総合保健センター
	総合福祉施設、老人・障がい者福祉施設等		
商業施設	大規模小売店舗等	延床面積1,000㎡以上	- 鶴屋 ・城彩苑 - イオン熊本中央店
	複合施設 等	延床面積合計1,000㎡以上	
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等	延床面積2,000㎡以上	ホテルメルパルク
公園・運動施設	公園	都市公園 (街区公園を除く)	- 熊本城 - 水前寺成趣園
	体育館・武道館その他屋内施設		
その他施設	結婚式場、葬祭場冠婚葬祭に関わる施設	延床面積2,000㎡以上	- バースト24 - 通町筋バス停
	観光施設	全施設	
	特定路外駐車場	面積500㎡以上	
	バス停	平均乗降客数100名以上/日	
旅客施設	旅客施設 (鉄道駅、鉄軌道駅、バスターミナル)	平均乗降客数100名以上/日	- 熊本駅 - 桜町バスターミナル

※対象規模の目安のほか、各関係者等からのご意見を踏まえ適宜生活関連施設として位置づけ

4. 移動等円滑化促進地区設定について（2/2）

- 優先的にバリアフリー化を推進する移動等円滑化促進地区として、「中心市街地地区（熊本駅周辺、通町筋・桜町周辺）」、「水前寺・九品寺地区」、「健軍地区」を位置づけ、各地区で生活関連施設・生活関連経路を設定。

■中心市街地地区

- ・生活関連施設・生活関連経路においてハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進。
- ・アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進。
- ・熊本市中心部や熊本城等の観光地周辺において、案内充実によるさらなる賑わい創出と回遊性向上を目指す。
- ・商店街と連携し、心のバリアフリーを推進。

※生活関連施設：高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他施設

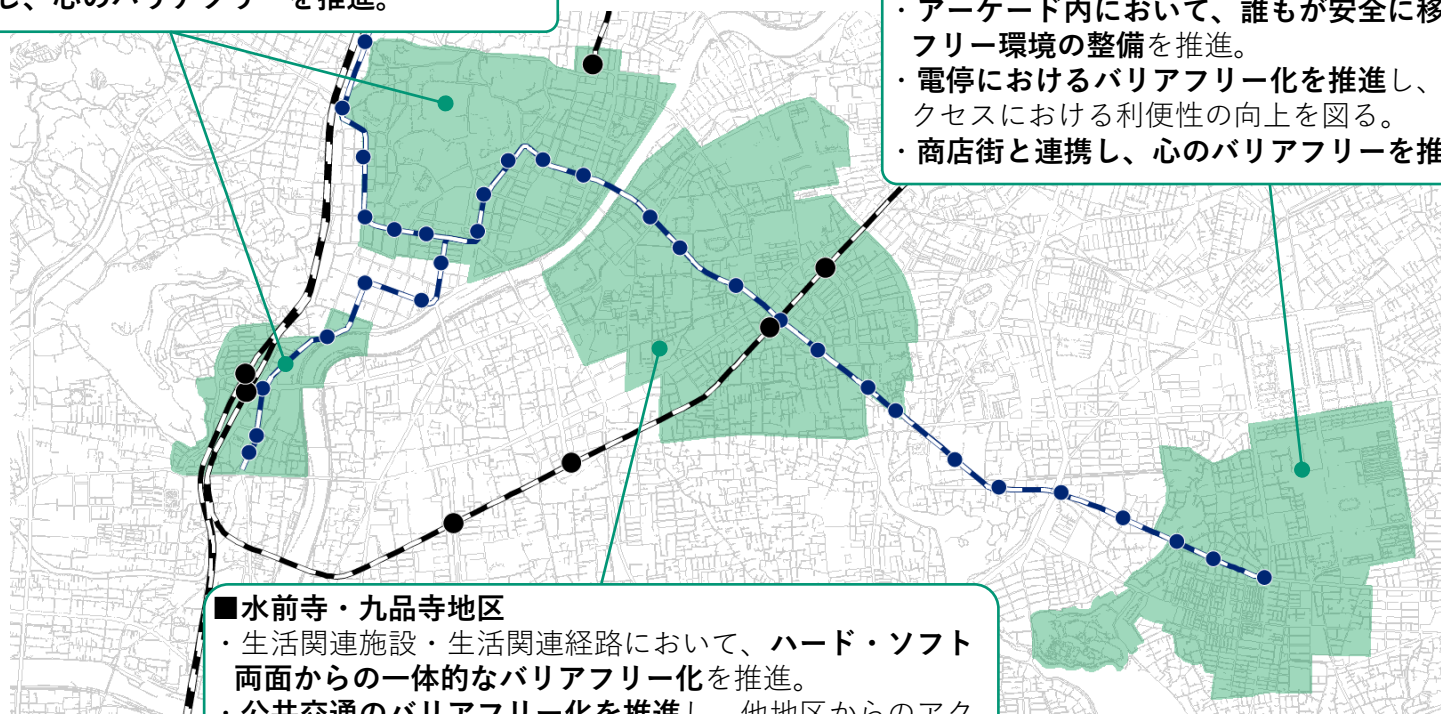
※生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

■健軍地区

- ・生活関連施設・生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進。
- ・アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進。
- ・電停におけるバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性の向上を図る。
- ・商店街と連携し、心のバリアフリーを推進。

■水前寺・九品寺地区

- ・生活関連施設・生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進。
- ・公共交通のバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性を向上。
- ・水前寺成趣園等の観光地周辺において、わかりやすい案内を行い、回遊性の向上を図る。



概要

【航路の概要】

- | | |
|------------------|---------------|
| 1 運航事業者：(有)やま丸 | 3 運航便数：1日6往復 |
| 2 船舶の概要 | 4 寄港地 |
| 「ニューやま2号」 | 津久見港(津久見市) |
| 主要目：総トン数43トン | 保戸島港(津久見市保戸島) |
| 旅客定員95人、速力22ノット | |
| 「マリンスター」 | |
| 主要目：総トン数77トン | |
| 旅客定員150人、速力23ノット | |

【船舶】

「ニューやま2号」



「マリンスター」



【航路図】



基礎データ

- 人口：536人（R2年国勢調査）
- 高齢化率：75.0%（R3年3月末現在）
- 面積：0.86km²
- 補助金額（欠損補助）

R2年度 国 42,383千円 県 26,078千円 市 10,716千円
R3年度 国 37,652千円 県 29,893千円 市 11,668千円
R4年度 国 29,218千円 県 39,708千円 市 15,043千円

（R4年度は見込）
- 協議会開催数（R4年度）7回（うちリモート1回、書面開催5回）

計画、目標(Plan)

資料 4

島民人口が減少する中で航路利用者の減少を抑制するために、利便性の向上による島民利用の促進や、観光振興の取組強化による交流人口の増加などにより、航路利用者の維持を図る。

さらに、船舶の突発的な大規模修繕の発生回避のための点検整備の徹底等、経費の節減を図り、費用の増加を抑制する。

令和4年度離島航路確保維持計画に計上した収支差見込額△89,647千円の圧縮を図る。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ①新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴い交流人口が減少傾向、サーモグラフィーによる検温や船内消毒の徹底等感染防止対策を行い、航路利用者と島民の安全性の確保に努めた
- ②修繕費の減額や経費の節減等により欠損額の圧縮を図った

実施状況、目標の達成(Check)

○新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い観光振興の取組強化は図れなかったが、旅客は微増となり、津久見～保戸島航路の確保・維持に努めている。

○事業年度の計画認定額と実績見込額を比較した結果、
 収益は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による収入の減により534千円減少。
 費用は、燃料費の高騰により、4,971千円増額。
 結果として欠損額は、5,505千円増額。

今後の課題、対応(Action)

今後も島民の減少は避けられないため、新型コロナウイルス感染症の収束後は、島民や市、市観光協会等を通して、地域や観光部署と連携した観光ツアーの取組を強化し、来訪者の利用拡大を図る。

費用については、船舶の日常点検を徹底し、突発的な大規模修繕の発生を回避し修繕費の削減を図る。

現運航事業者の撤退に伴い、令和4年10月からは津久見市が事業主体となり航路を引き継いでおり、安定的な航路運営が継続されるよう運営改善の取り組みを行う。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月25日

協議会名: 津久見～保戸島航路運営協議会

評価対象事業名: 離島航路運営費等補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
有限会社やま丸	津久見～保戸島の離島航路の 運営	○前回評価結果 「今年度も新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い「保戸島わくわく会議」等のイベントも開催されず、貸切客等も減少し、観光客誘客に向けた取り組みが実施できなかったものの、安心して航路を利用してもらえるよう市が設置したサーモグラフィーによる検温や船内消毒の徹底など、利用拡大に向けた感染拡大防止対策に取り組んでいる点は評価する。 現運航事業者の撤退に伴い、令和4年10月から津久見市が航路を引き継いだ後も、安定的な航路運営に向けて収支改善のための取組を実施されることを期待する。」 →今年度も新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響に伴い各種イベントも開催されず、貸切客等も減少し、観光客誘客に向けた取り組みが実施できなかった。 昨年度に引き続き、市が設置しサーモグラフィーによる検温や船内消毒の徹底など、利用拡大に向けた感染拡大防止対策に取り組んでいる。 また、令和4年10月から津久見市が航路を引き継いだ後、引き続き協議会委員には、津久見市商工会議所会頭、保戸島区長会会長を任命しており、協力して移住や利用促進等の取組を行っている。	A ○計画どおり、適正に実施した。	B ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による交流人口の減少のなか、旅客運賃収入は微増であったが、収益全体では減少している。修繕費は減額となったが、燃料費が増加し、計画を上回った。運航経費の節減の徹底等により欠損額の圧縮を図るなど、安定的な航路運営に努めている。	○新型コロナウイルス感染症の収束後は、観光部署と連携して観光ツアーの取組を強化し、来訪者の利用拡大を図る。 ○船舶の日常点検を徹底し、突発的な大規模修繕の発生を回避し修繕費の削減を図る。 ○細かな節減に努め経費の圧縮を図る。 ○現運航事業者の撤退に伴い、令和4年10月からは津久見市が事業主体となり航路を引き継いでおり、引き続き安定的な航路運営が継続されるよう運営改善の取組を行う。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月25日

協議会名：	津久見～保戸島航路運営協議会
評価対象事業名：	離島航路運営費等補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	○離島航路である津久見～保戸島航路は、津久見市の保戸島と本土の津久見港を結ぶ唯一の公共交通手段であり、島民にとっては欠かすことのできない生活航路となっている。 ○高校への通学や通勤・通院・買い物のほか、冠婚葬祭行事等もほとんど本土で行われており、島民の生活安定・維持のためには、本航路の維持が不可欠である。 ○しかし、過疎化、少子高齢化、主要産業の遠洋マグロ漁業の衰退に係る船舶・船員の減少等により、島民人口の減少が著しく、航路利用者が減少することは避けられない状況にある。 ○観光による交流人口増加に向けた取組が行われているが、島民の利用減少を補うには至らず、今後も航路事業は厳しい状況が続くと思われる。 ○このような状況の中で、事業者が単独で航路を維持していくことは困難であり、その維持には公的支援が必要である。

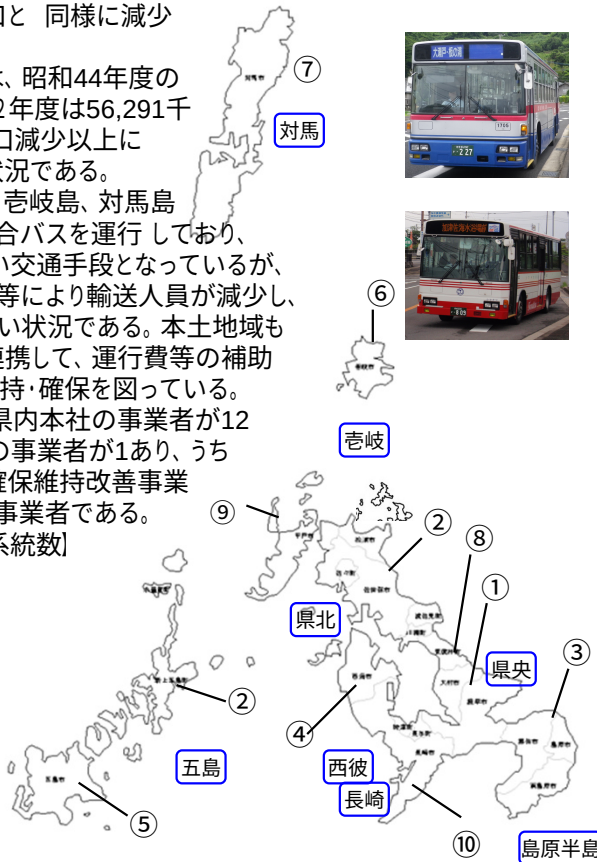
概要

- 長崎県は594の島が存在し、うち、離島振興対策実施地域の指定を受けた有人の島は51あり、全国一の離島県である。離島人口は、県全体の総人口と同様に減少の一途をたどっている。一方、乗合バスの輸送人員は、昭和44年度の232,854千人をピークに令和2年度は56,291千人と8割近く減少しており、人口減少以上に利用者の減少が止まらない状況である。
- 五島列島の福江島・中通島、壱岐島、対馬島では、それぞれ1事業者が乗合バスを運行しており、島民の日常生活に欠かせない交通手段となっているが、過疎化、少子・高齢化の進行等により輸送人員が減少し、多くが赤字路線で経営が厳しい状況である。本土地域も同様であり、国、県、市町が連携して、運行費等の補助を行い、必要な生活交通の維持・確保を図っている。
- 県内の乗合バス事業者は、県内本社の事業者が12(うち離島地域4)、県外本社の事業者が1あり、うち令和4年度の地域公共交通確保維持改善事業の補助対象事業者は次の10事業者である。

[R4補助系統数]

①長崎県交通局	9
②西肥自動車(株)	10
③島原鉄道(株)	6
④さいかい交通(株)	1
⑤五島自動車(株)	2
⑥壱岐交通(株)	2
⑦対馬交通(株)	2
⑧JR九州バス(株)	1
⑨生月自動車(有)	1
⑩長崎自動車(株)	4

計 38



基礎データ

県の人口: 131.1万人 (令和4年4月現在)
 面積: 4,131平方キロメートル
 過疎地域等指定: 過疎、離島、半島
 高齢化率: 32.8% (令和3年9月現在) 全国11位
 補助対象の系統数: R4年度38系統 (確保維持事業のみ)
 県補助額: R1年度 204,816千円 R2年度 204,322千円
 R3年度 206,691千円 (確保維持事業のみ)
 協議会開催数: 協議会2回 (うち対面1回、書面協議1回)

計画、目標 (Plan)

- 通学、通院、買物等日常生活に必要不可欠な乗合バス路線を維持し、自力での移動が困難な学生や高齢者等地域住民の移動手段の確保を図る。
- 各事業者毎に平均乗車密度、輸送人員、運送収入等を指標として、令和2年度実績値等を基準として目標を設定。

資料 5

生活交通確保維持改善計画等の取組み (Do)

- 利用促進のための広報活動や高齢者定期券の発行などを行うとともに、効率的なダイヤ編成や利便性向上のため、運行回数や経路の見直し等を行い、生活路線の維持・確保を図った。

実施状況、目標の達成 (Check)

- 事業はおおむね計画どおり適切に実施された。
- 38補助系統のうち、目標を達成できたものは全体の約4割 (A) で、約6割 (B、C) は目標輸送人員や目標運送収入等を下回り未達となった。[A評価=17系統 B評価=17系統 C評価=4系統]
未達成の主な要因として、人口減少や少子高齢化の進展、マイカー利用等による学生の定期券利用者等の利用減少によるものに加え、新型コロナウイルスによる外出規制・リモートワークの増加・旅行者の減少、燃油価格高騰が挙げられる。

今後の課題、対応 (Action)

- 関係自治体を中心となり、事業者や住民等が連携して、地域の実情、ニーズを把握したうえで、地域情勢の変化に対応した、地域に最適な交通手段を検討し、持続可能な生活交通を確保していくことが必要であるとする。
- 今後、事業者において次のような取組みを行う。
 - ・地元住民の意見を踏まえたダイヤと便数の適正化に努め、効率的な運行を目指す。
 - ・関係市町や学校と連携を図り、学生の利用促進に取り組み、収支改善につなげる。
 - ・世界遺産に登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産への観光需要を意識し、駅や港などの結節点における乗継の利便性を高めるダイヤや運行回数の見直しを検討する。
 - ・観光客等への1日フリー乗車券や高齢者向けの定期券の販売強化を図り、新たな利用客を開拓し増収を目指す。
 - ・バスロケーションシステムの導入など、利用環境の改善及び利便性の向上に取り組む。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月24 日

協議会名:長崎県バス対策協議会

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
長崎県交通局	1. 長崎～雲仙線の運行	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光者に向けたPRを行った。 令和3年4月からは、運行ダイヤの適正化を図り、土日祝日の運行回数を4.0回から3.0回に減便した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B 【乗車密度】 ・目標値:5.7人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:4.4人 【輸送人員】 ・目標値:29,900人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:27,727人 ・達成率:92.7% 【運送収入】 ・目標値:28,287,681円(R2年度の実績値+580千円) ・R4年度実績:19,282,177円 ・達成率:68.2% 【収支率】 ・目標値:57.0%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:41.4% ・達成率:72.6% 新型コロナウイルス感染症の影響や燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・観光需要のある路線でもあるため、県外に向けた路線情報の発信を強化していく。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	2. 江の浦～長崎線の運行 (矢上団地、大波止経由) 【車両補助対象】 ・H28.03 購入4台	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 【乗車密度】 ・目標値:5.7人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:7.3人 【輸送人員】 ・目標値:263,100人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:271,223人 ・達成率:103.1% 【運送収入】 ・目標値:45,424,087円(R2年度の実績値+850千円) ・R4年度実績:57,664,045円 ・達成率:126.9% 【収支率】 ・目標値:57.3%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:65.5% ・達成率:114.3% 目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	3. 江の浦～長崎線の運行 (飯盛団地、矢上団地、大波止経由)	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 【乗車密度】 ・目標値:5.9人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:7.2人 【輸送人員】 ・目標値:93,700人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:85,723人 ・達成率:91.5% 【運送収入】 ・目標値:16,310,148円(R2年度の実績値+330千円) ・R4年度実績:19,679,739円 ・達成率:120.7% 【収支率】 ・目標値:58.3%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:63.7% ・達成率:109.3% 乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。 輸送人員については運行本数の見直しにより短距離利用者が減少したため目標を達成できなかった。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。

長崎県交通局	4. 諫早～県界線の運行	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 令和4年4月より、利用状況に合わせて便の適正化(削減)を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:2.9人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.2人 【輸送人員】 ・目標値:130,100人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:127,775人 ・達成率:98.2% 【運送収入】 ・目標値:24,721,561円(R2年度の実績値+890千円) ・R4年度実績:25,031,105円 ・達成率:101.3% 【収支率】 ・目標値:34.6%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:33.7% ・達成率:97.4% 乗車密度、運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については運行本数の見直しにより短距離利用者が減少したため目標を達成できなかった。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	5. 諫早～みさかえの園線の運行	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:2.5人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:2.9人 【輸送人員】 ・目標値:44,700人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:48,146人 ・達成率:107.7% 【運送収入】 ・目標値:10,026,380円(R2年度の実績値+410千円) ・R4年度実績:11,252,772円 ・達成率:112.2% 【収支率】 ・目標値:30.6%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:31.0% ・達成率:101.3% 目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	6. 東厚生町～飯盛団地線の運行 【車両補助対象】 ・H30.03 購入3台	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:2.8人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.2人 【輸送人員】 ・目標値:134,100人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:140,545人 ・達成率:104.8% 【運送収入】 ・目標値:23,334,205円(R2年度の実績値+770千円) ・R4年度実績:26,277,622円 ・達成率:112.6% 【収支率】 ・目標値:37.1%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:37.7% ・達成率:101.6% 目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	7. 今村～早見線の運行	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:2.7人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.1人 【輸送人員】 ・目標値:94,300人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:133,249人 ・達成率:141.3% 【運送収入】 ・目標値:19,537,446円(R2年度の実績値+710千円) ・R4年度実績:21,415,347円 ・達成率:109.6% 【収支率】 ・目標値:32.6%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:32.3% ・達成率:99.1% 乗車密度、輸送人員、運送収入については目標を達成できた。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・夏休み期間中の小学生を対象にした夏休み子供定期券を販売することにより、バス利用のきっかけ作り・乗車マナー習得・利用促進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。

長崎県交通局	8. 諫早～長崎空港線の運行 (消防学校前、サンスバおおむら経由)	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光者に向けたPRを行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値:2.7人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:4.7人 【輸送人員】 ・目標値:57,900人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:98,496人 ・達成率:170.1% 【運送収入】 ・目標値:12,883,055円(R2年度の実績値+450千円) ・R4年度実績:21,686,189円 ・達成率:168.3% 【収支率】 ・目標値:35.5%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:51.4% ・達成率:144.8% 目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤも勘案しながらエリアでの路線展開を実施する。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
	9. 諫早～長崎空港線の運行 (長崎医療センター、サンスバおおむら経由) 【車両補助対象】 ・H31.3 購入3台	バス利用状況の把握に留意しながら適正な運行に努め、『各種フリーバスのPR』によるバス利用促進のための取組を行った。 また、新型コロナウイルスの影響があったため、海外ではなく国内の観光者に向けたPRを行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値:3.1人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:5.2人 【輸送人員】 ・目標値:108,500人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:161,654人 ・達成率:149.0% 【運送収入】 ・目標値:21,567,281円(R2年度の実績値+620千円) ・R4年度実績:34,574,973円 ・達成率:160.3% 【収支率】 ・目標値:39.1%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:54.4% ・達成率:139.1% 目標を達成できた。	・高齢化社会を見据え、チラシ配布・HPへの掲載・ラッピングバスなどにより高齢者や運転免許返納者向けのフリー定期券の販売拡大を継続する。 ・大村市内でのフィーダー系統等との乗継ダイヤも勘案しながらエリアでの路線展開を実施する。 ・新型コロナウイルスの影響や軽油高騰等により、経営状況はまだまだ厳しいものがあるため、利用実態の把握により運行便数や運行ダイヤの適正化に努める。
西肥自動車㈱	1. 佐世保駅前～吉井間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:68,769人(R2年度の実績値+4,659人) ・R4年度実績:60,884人 ・達成率:88.5% 【運送収入】 ・目標値:11,786,481円(R2年度の実績値+810千円) ・R4年度実績:10,930,032円 ・達成率:92.7% 【収支率】 ・目標値:57.3%(R2年度の実績値+3.9%) ・R4年度実績:49.6% ・達成率:86.6% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	2. 松浦駅前～平戸桟橋間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【輸送人員】 ・目標値:44,138人(R2年度の実績値+5,637人) ・R4年度実績:27,621人 ・達成率:62.6% 【運送収入】 ・目標値:12,955,994円(R2年度の実績値+1,689千円) ・R4年度実績:7,874,623円 ・達成率:60.8% 【収支率】 ・目標値:39.8%(R2年度の実績値+5.1%) ・R4年度実績:23.0% ・達成率:57.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。

西肥自動車㈱	3. 福島支所前～伊万里駅前間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 35,112人 (R2年度の実績値+4,143人) ・R4年度実績: 31,105人 ・達成率: 88.6% 【運送収入】 ・目標値: 13,149,251円 (R2年度の実績値+1,592千円) ・R4年度実績: 12,675,053円 ・達成率: 96.4% 【収支率】 ・目標値: 31.7% (R2年度の実績値+3.8%) ・R4年度実績: 28.6% ・達成率: 90.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	4. 内海～川棚バスセンター間の運行	関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 65,249人 (R2年度の実績値+10,583人) ・R4年度実績: 50,634人 ・達成率: 77.6% 【運送収入】 ・目標値: 15,065,184円 (R2年度の実績値+2,503千円) ・R4年度実績: 13,644,845円 ・達成率: 90.6% 【収支率】 ・目標値: 34.1% (R2年度の実績値+5.6%) ・R4年度実績: 32.0% ・達成率: 93.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	5. 伊万里駅前～佐世保駅前間の運行	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 131,832人 (R2年度の実績値+9,724人) ・R4年度実績: 91,496人 ・達成率: 69.4% 【運送収入】 ・目標値: 25,675,526円 (R2年度の実績値+1,921千円) ・R4年度実績: 21,698,937円 ・達成率: 84.5% 【収支率】 ・目標値: 57.4% (R2年度の実績値+4.3%) ・R4年度実績: 51.8% ・達成率: 90.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	6. 有川港ターミナル～箒山～青方間の運行	関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【輸送人員】 ・目標値: 35,268人 (R2年度の実績値+4,269人) ・R4年度実績: 24,394人 ・達成率: 69.2% 【運送収入】 ・目標値: 7,624,919円 (R2年度の実績値+940千円) ・R4年度実績: 5,636,140円 ・達成率: 73.9% 【収支率】 ・目標値: 45.6% (R2年度の実績値+5.6%) ・R4年度実績: 32.0% ・達成率: 70.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。

西肥自動車(株)	7. 青方循環線の運行	関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 28,666人 (R2年度の実績値+2,855人) ・R4年度実績: 26,520人 ・達成率: 92.5% 【運送収入】 ・目標値: 5,660,578円 (R2年度の実績値+581千円) ・R4年度実績: 5,511,524円 ・達成率: 97.4% 【収支率】 ・目標値: 27.4% (R2年度の実績値+2.8%) ・R4年度実績: 22.4% ・達成率: 81.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	8. 佐々バスセンター～楠泊～江迎間の運行	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 133,194人 (R2年度の実績値+13,195人) ・R4年度実績: 101,847人 ・達成率: 76.5% 【運送収入】 ・目標値: 29,094,041円 (R2年度の実績値+2,940千円) ・R4年度実績: 24,707,903円 ・達成率: 84.9% 【収支率】 ・目標値: 41.3% (R2年度の実績値+4.1%) ・R4年度実績: 35.2% ・達成率: 85.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	9. 嬉野～三川内～佐世保駅前間の運行	関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【輸送人員】 ・目標値: 165,763人 (R2年度の実績値+24,264人) ・R4年度実績: 99,278人 ・達成率: 59.9% 【運送収入】 ・目標値: 45,116,637円 (R2年度の実績値+6,672千円) ・R4年度実績: 25,653,553円 ・達成率: 56.9% 【収支率】 ・目標値: 79.6% (R2年度の実績値+11.7%) ・R4年度実績: 57.5% ・達成率: 72.2% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市町と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始、スマートバス停の設置により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。
	10. 平戸口駅～平戸高校間の運行	関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへ情報掲載を実施することにより、輸送人員及び経常収益の増加を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C	【輸送人員】 ・目標値: 53,295人 (R2年度の実績値+11,287人) ・R4年度実績: 53,843人 ・達成率: 101.0% 【運送収入】 ・目標値: 30,637,383円 (R2年度の実績値+520千円) ・R4年度実績: 20,219,936円 ・達成率: 66.0% 【収支率】 ・目標値: 56.3% (R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績: 40.5% ・達成率: 71.9% 輸送人員については目標を達成できた。 運送収入、収支率については新型コロナウイルス感染症の影響や燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・関係市と連携し、地区別時刻表作成・配布、高校入学前の時期に中学校への定期券PRチラシ配布、Googleマップへの情報掲載を継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入や窓口でのクレジットカード取扱の開始により利便性向上を図り利用者の増加に繋げる。

島原鉄道株	1. 島原駅～加津佐の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値：86,530人(R2年度実績＋2.8%) ・R4年度実績：84,893人 ・達成率：98.1% 【運送収入】 ・目標値：18,884,177円(R2年度実績＋520千円) ・R4年度実績：16,667,936円 ・達成率：88.3% 【収支率】 ・目標値：61.5%(R2年度の実績値＋1.6%) ・R4年度実績：57.7% ・達成率：93.8% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める。 ・沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	2. 諫早駅～雲仙の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値：92,777人(R2年度実績＋2.7%) ・R4年度実績：85,018人 ・達成率：91.6% 【運送収入】 ・目標値：21,528,256円(R2年度実績＋570千円) ・R4年度実績：21,379,941円 ・達成率：99.3% 【収支率】 ・目標値：47.6%(R2年度の実績値＋1.1%) ・R4年度実績：51.1% ・達成率：107.4% 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については、運行の効率化により目標を達成できた。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める。 ・長崎新幹線と沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	3. 諫早駅～雲仙～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値：102,125人(R2年度実績＋3.1%) ・R4年度実績：91,594人 ・達成率：89.7% 【運送収入】 ・目標値：25,161,818円(R2年度実績＋750千円) ・R4年度実績：23,036,904円 ・達成率：91.6% 【収支率】 ・目標値：44.9%(R2年度の実績値＋1.3%) ・R4年度実績：40.1% ・達成率：89.3% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める。 ・長崎新幹線と沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	4. 青雲荘～島原駅の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値：54,469人(R2年度実績＋3.1%) ・R4年度実績：53,179人 ・達成率：97.6% 【運送収入】 ・目標値：11,672,194円(R2年度実績＋350千円) ・R4年度実績：10,514,333円 ・達成率：90.1% 【収支率】 ・目標値：48.3%(R2年度の実績値＋1.4%) ・R4年度実績：41.6% ・達成率：86.1% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつスキっぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める。 ・沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。

島原鉄道株	5. 諫早駅～口之津の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値:163,081人(R2年度実績+2.7%) ・R4年度実績:124,736人 ・達成率:76.5% 【運送収入】 ・目標値:34,374,753円(R2年度実績+910千円) ・R4年度実績:29,744,656円 ・達成率:86.5% 【収支率】 ・目標値:57.4%(R2年度の実績値+1.4%) ・R4年度実績:64.1% ・達成率:111.7% 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については、運行の効率化により目標を達成できた。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつすきつぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める ・長崎新幹線と沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
	6. 諫早駅～大屋の運行	前回と同様に、沿線人口の増減率に輸送人員数を乗じた値を目標として取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値:143,324人(R2年度実績+2.8%) ・R4年度実績:129,768人 ・達成率:90.5% 【運送収入】 ・目標値:37,772,916円(R2年度実績+1,030千円) ・R4年度実績:32,330,699円 ・達成率:85.6% 【収支率】 ・目標値:67.6%(R2年度の実績値+1.7%) ・R4年度実績:60.4% ・達成率:89.3% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・企画乗車券(島原半島周遊バス、しまてつすきつぷ、シルバー割引定期券など)の拡販に努める ・長崎新幹線と沿線の他系統との運行効率化を図るため、系統の再編を検討する。
さいかい交通株	板の浦～神の浦～桜の里～ミナルの運行	引き続きコロナ禍による影響を受けたものの、世界遺産である「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産「外海の出津集落」「外海の大野集落」へのアクセスを紹介したパンフレットを継続して配布するとともに、路線バスでの移動、食事、施設入場券等がセットになった旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:3.5人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.6人 【輸送人員】 ・目標値:92,743人(R2年度の実績値+1,641人) ・R4年度実績:91,971人 ・達成率:99.2% 【運送収入】 ・目標値:23,645,057円(R2年度の実績値+426千円) ・R4年度実績:23,870,019円 ・達成率:101.0% 【収支率】 ・目標値:61.9%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:59.0% ・達成率:95.3% 乗車密度、運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・グループ会社と連携した新企画乗車券の開発について検討を継続する。 ・世界遺産を訪れる観光客の一層の利便向上を図る為、世界遺産駐車場への路線延長などについて、関係機関と実現に向けた検討に努める。 ・世界遺産へのアクセスを紹介したパンフレット配布や旅行商品「路線バスの旅(キリシタンの里(出津教会)・遠藤周作文学館とランチバイキング)」の販売促進活動についても、コロナ禍の状況を考慮しながら継続して実施する。 ・地元利用者のニーズや利用実態変化の把握に努め、地域住民と観光利用のバランスのとれたダイヤ編成についても、地元自治体をはじめ行政と連携、協議する。
五島自動車株	1. 福江～水之浦～三井楽の運行 令和元年度車両1両を購入	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーバスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値:2.7人(R2年度の実績値以上) ・R4年度実績:2.9人 【輸送人員】 ・目標値:124,739人(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:120,261人 ・達成率:96.4% 【運送収入】 ・目標値:23,518,875円(R2年度の実績値+300千円) ・R4年度実績:23,928,167円 ・達成率:101.7% 【収支率】 ・目標値:53.2%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:54.1% ・達成率:101.7% 乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。	・企画乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売継続により、利用者の拡大を図る。 ・休日、年末年始のダイヤを見直し、更なる効率的なダイヤ編成をすることにより、経費の圧縮を図り、収支率の改善を目指す。

五島自動車株	2. 福江～大浜～富江の運行 令和元年度車両1両を購入	フリー乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、企画乗車券の販売、高齢者フリーパスの販売により、輸送人員の確保に取り組んだ。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【乗車密度】 ・目標値: 2.4人 (R2年度の実績値以上) ・R4年度実績: 2.5人 【輸送人員】 ・目標値: 51,696人 (R2年度の実績値 + 1.0%) ・R4年度実績: 48,911人 ・達成率: 94.6% 【運送収入】 ・目標値: 15,320,740円 (R2年度の実績値 + 200千円) ・R4年度実績: 13,620,286円 ・達成率: 88.9% 【収支率】 ・目標値: 56.2% (R2年度の実績値 + 1.0%) ・R4年度実績: 56.2% ・達成率: 100.0% 乗車密度、収支率については目標を達成できた。 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。	・企画乗車券の広報・PR活動の取り組みに加え、高齢者フリー乗車券の販売継続により、利用者の拡大を図る。 ・休日、年末年始のダイヤを見直し、更なる効率的なダイヤ編成をすることにより、経費の圧縮を図り、収支率の改善を目指す。
杵岐交通株	1. 郷ノ浦～勝本・芦辺～郷ノ浦の運行	・3月に各高校へ出向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 ・1日フリー乗車券の販売増のため、HPへの掲載や各車両へのチラシの貼付などを行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【輸送人員】 ・目標値: 60,348人 (R2年度の実績値 + 1.0%) ・R4年度実績: 66,750人 ・達成率: 110.6% 【運送収入】 ・目標値: 19,382,130円 (R2年度の実績値 + 50千円) ・R4年度実績: 20,036,662円 ・達成率: 103.4% 【収支率】 ・目標値: 66.8% (R2年度の実績値 + 1.2%) ・R4年度実績: 51.4% ・達成率: 76.9% 輸送人員、運送収入については目標を達成できた。 収支率については車両の修理費用が増加したため目標を達成できなかった。	・島内の利用者を増やすため、通学定期券については杵岐市と連携し利用者数を増やし、1日フリー乗車券については島内住民及び観光客、仕事での来島者に向けてHPや車両内外のラッピング等PR強化を図る。
	2. 郷ノ浦～湯本～勝本・天ヶ原の運行	・3月に各高校へ出向き、新入生や父兄へ定期券についての説明や時刻表等のチラシを配布した。 ・1日フリー乗車券の販売増のため、HPへの掲載や各車両へのチラシの貼付などを行った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 34,704人 (R2年度の実績値 + 1.0%) ・R4年度実績: 34,629人 ・達成率: 99.8% 【運送収入】 ・目標値: 13,763,159円 (R2年度の実績値 + 50千円) ・R4年度実績: 14,142,371円 ・達成率: 102.8% 【収支率】 ・目標値: 69.0% (R2年度の実績値 + 1.1%) ・R4年度実績: 53.2% ・達成率: 77.1% 運送収入については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。 収支率については車両の修理費用が増加したため目標を達成できなかった。	・島内の利用者を増やすため、通学定期券については杵岐市と連携し利用者数を増やし、1日フリー乗車券については島内住民及び観光客、仕事での来島者に向けてHPや車両内外のラッピング等PR強化を図る。
対馬交通株	1. 対馬病院線の運行 (厳原～鶏知～対馬病院)	便毎の利用客の状況(利用時間、目的地)を分析し、他の路線から乗り継ぎが出来るよう時刻の見直しを行った。また、利用の多いバス停にはバス停留所上屋を設置し利便性の向上を図り、安心してご利用頂けるように乗降口へ消毒液設置を行い利用促進を図った。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値: 79,570人 (R2年度実績値の103.4%) ・R4年度実績: 62,825人 ・達成率: 79.0% 【経常収益】 ・目標値: 19,532,977円 (R2年度実績値の102.0%) ・R4年度実績: 15,023,692円 ・達成率: 76.9% 【収支率】 ・目標値: 53.8% (R2年度の実績値 + 1.4%) ・R4年度実績: 42.5% ・達成率: 79.0% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰等に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・実態調査結果に基づき、時間ごとの利用目的や集中する時間帯などを整理しダイヤの見直しを行い通院以外でも利用してもらうよう努める。 ・安心してご利用頂けるようバス車内消毒等を徹底し利用増を図る。

対馬交通㈱	2. 縦貫線の運行 (対馬病院～空港・仁位～国際ターミナル)	国際ターミナル内にある対馬観光物産協会カウンターにて、1日フリーパス券(韓国語表記)の販売を委託するとともに、韓国人向けパンフレットへの時刻表掲載等を依頼及び自社ホームページ内に韓国語表記も掲載し販売促進を行ったが、高速船の運休が続いており促進に努められなかった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【輸送人員】 ・目標値:100,428人(R2年度実績値の103.4%) ・R4年度実績:100,179人 ・達成率:99.8% 【経常収益】 ・目標値:25,926,731円(R2年度実績値の102.6%) ・R4年度実績:23,581,515円 ・達成率:91.0% 【収支率】 ・目標値:34.2%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:32.0% ・達成率:93.6% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・実態調査結果に基づき、時間ごとの利用目的や集中する時間帯などを整理しダイヤの見直しを行い通院以外でも利用してもらうよう努める。 ・安心してご利用頂けるようバス車内消毒等を徹底し利用増を図る。
JR九州バス㈱	彼杵駅～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～たけお競輪場の運行	・新幹線開業直前の令和4年9月20日にICカード「ニモカ」を導入し、導入記念に「ニモカに乗って特産品を当てようキャンペーン」を行った。 ・令和4年8月22日より通勤通学のスマホ定期を導入した。 ・ニモカ利用ガイド及び時刻表を掲載したリーフレットを作成し、令和4年9月に武雄市東川登町と西川登町約1,300世帯、嬉野沿線地区2,825世帯に全戸配布した。また、駅、病院、ショッピングモール、公共施設にもリーフレットを設置した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【輸送人員】 ・目標値:38,276人(R2年度の実績値+414人) ・R4年度実績:31,727人 ・達成率:82.9% 【経常収益】 ・目標値:14,417,721円(R2年度の実績値+142,750円) ・R4年度実績:15,541,921円 ・達成率:107.8% 【収支率】 ・目標値:27.1%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:27.8% ・達成率:102.6% 経常収益、収支率については目標を達成できた。 輸送人員については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。	・沿線自治体と連携し利用促進の広報活動を今後も継続していく。 ・地元利用客はもとより観光客の移動手段としての交通網として、新幹線との接続等沿線自治体と一体となって検討していく。
生月自動車㈱	平戸高校線の運行	・R3.10月～春日・高越・獅子住民へ平戸市からの交通補助のチラシを市を通じて回覧にて配布。 ・地域住民の声により、1日(平日)4便のうちの第2便(上下線各1便ずつ)の発着時間を変更。(R3年11月～)	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	【輸送人員】 ・目標値:5,212人(R2年度の実績値+5.0%) ・R4年度実績:7,021人 ・達成率:134.7% 【収支率】 ・目標値:15.0%(R2年度の実績値+1.0%) ・R4年度実績:20.7% ・達成率:138.0% 路線再編により、利用者数増加・経常費用の削減が図られ目標を達成することができた。	・車両内に目安箱の設置を試みるなど、地域住民・学生の声を聞きながら、更に利便性の高い路線にする事を目指していく。
長崎自動車㈱	1. 時津北部ターミナル～大串線の運行	—	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	【乗車密度】 ・目標値:3.6人(R2年度の実績値) ・R4年度実績:3.4人 【輸送人員】 ・目標値:56,226人(R2年度の実績値+2,000人) ・R4年度実績:50,972人 ・達成率:90.7% 【運送収入】 ・目標値:15,416,010円(R2年度の実績値+610千円) ・R4年度実績:13,635,320円 ・達成率:88.4% 【収支率】 ・目標値:30.4%(R2年度の実績値+1.1%) ・R4年度実績:29.0% ・達成率:95.4% 新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少、燃油価格高騰に伴う費用の増加により目標を達成できなかった。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響により延期となっていた貨客混載導入可否の検討についても再度推進を図る。

長崎自動車株	2. 秋寄～長与ニュータウン線の運行	—	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値: 2.9人 (R2年度の実績値) ・R4年度実績: 3.2人 【輸送人員】 ・目標値: 56,603人 (R2年度の実績値+2,000人) ・R4年度実績: 56,447人 ・達成率: 99.7% 【運送収入】 ・目標値: 7,406,199円 (R2年度の実績値+288千円) ・R4年度実績: 7,809,325円 ・達成率: 105.4% 【収支率】 ・目標値: 33.2% (R2年度の実績値+1.2%) ・R4年度実績: 36.9% ・達成率: 111.1% 乗車密度、運送収入、収支率については目標を達成できた。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。
	3. 江平高部～百合野病院線の運行	—	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値: 6.5人 (R2年度の実績値) ・R4年度実績: 6.5人 【輸送人員】 ・目標値: 183,020人 (R2年度の実績値+3,800人) ・R4年度実績: 166,604人 ・達成率: 91.0% 【運送収入】 ・目標値: 22,264,395円 (R2年度の実績値+486千円) ・R4年度実績: 21,638,535円 ・達成率: 97.2% 【収支率】 ・目標値: 61.9% (R2年度の実績値+1.3%) ・R4年度実績: 64.0% ・達成率: 103.4% 乗車密度、収支率については目標を達成できた。 輸送人員、運送収入については新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少により目標を達成できなかった。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。
	4. 長崎新地ターミナル～琴の尾登口線の運行	—	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【乗車密度】 ・目標値: 5.3人 (R2年度の実績値) ・R4年度実績: 5.6人 【輸送人員】 ・目標値: 130,886人 (R2年度の実績値+3,900人) ・R4年度実績: 132,420人 ・達成率: 101.2% 【運送収入】 ・目標値: 20,662,467円 (R2年度の実績値+665千円) ・R4年度実績: 21,623,961円 ・達成率: 104.7% 【収支率】 ・目標値: 41.2% (R2年度の実績値+1.2%) ・R4年度実績: 46.4% ・達成率: 112.6% 目標を達成することができた。	・県や関係市の地域公共交通計画に照らし、利用実態及びニーズに即した最適なダイヤ編成を進め、各関連機関とも連携しながら持続可能なバス路線への転換を目指し、沿線企業及び住民への利用促進啓発を継続して実施する。 ・アフターコロナにおける観光需要の取り込みを図るべく、バスマップの無償配布についても継続して実施する。 ・バスロケーションシステムの導入等による利用環境の改善及び利便向上策への取り組み推進を図る。 ・新型コロナウイルスの影響により延期となっていた貨客混載導入可否の検討についても再度推進を図る。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月24日

協議会名:	長崎県バス対策協議会
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	長崎県の複数の市町においては、現在、地域公共交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通計画」が策定されており、残りの市町においても今後計画的に計画を策定予定である。計画に基づく地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの形成により、地域公共交通の維持・確保が図られていくことが期待されている。 乗合バスについては、高齢化やマイカーの普及、近年においては新型コロナウイルス感染症の影響により年々利用者が減少しているが、住民の足を今後も維持していくため、限定パスの発行や路線マップの配布などのほか、インバウンド対策として、利用しやすいダイヤ設定や乗継の円滑化、ICカードの活用、わかりやすい案内表示、旅行商品と連携した二次交通アクセスの仕組みづくり等、利用者の増加・利便性向上に向けた取り組みを進めることとしている。 以下、各地域毎に記載。

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	＜県央地区(長崎県交通局)＞ バス事業者に課せられている社会的使命は、沿線住民の通勤・通学・通院や買い物のための外出など、日常の移動手段を確保し続けるために、日々の運行を継続することにある。また、地域におけるバス事業のあり方については、移動手段を必要としている方々にバス利用の機会を広く提供することと考える。こうして形成される交通ネットワークにより、バスの乗り継ぎや他の交通機関への乗り継ぎを可能として、より広範囲な移動を確保することができる。 しかしながら、バス事業者の抱える運行コスト面の制約は大きく、全ての路線に十分な便数を提供できていないのが現状であり、また、令和2年からは、新型コロナウイルスの感染を懸念した移動の停滞が広がり、この影響でバス利用者数もこれまでに経験したことのない大きな落ち込みとなっており、運送収入の大きな減少は、厳しい経営状況に拍車をかける事態となっている。そのような中、少しでも路線収支を改善して現状の便数を確保していくためには、バス利用を促進する取り組みが必要となると考える。 当局では新たな取り組みとして、「免許返納者パス」や「プラチナパス65」、「夏休みこども定期券」などの各種フリーパスの運用を開始している。「免許返納者パス」、「プラチナパス65」については、交通事故防止及びマイカーからの移行喚起、高齢者の移動手段確保、「夏休みこども定期券」については、小学生のバス利用のきっかけ作りやバス乗車マナー習得などを目的としている。 しかしながら、事業者ができることには一定限界があり、沿線の自治体や地元の住民からの路線維持と利用促進に向けた理解と協力が欠かせないと思われ、バス事業者の限られた稼働体制(車両と乗務員の確保など)のなかで効率的な路線運行を展開できるよう、各自治体が主体となって、積極的に地元住民との協議や調整を行うことも望まれると考える。
	＜県北地域①(西肥自動車株)＞ 生活交通確保維持改善計画に該当する系統の多くがその地域唯一の運行系統となっており、沿線地域の学生や車を運転できない高齢者等、いわゆる交通弱者とされる沿線住民の通学・通院・買い物等の移動手段として、住民の生活を支える重要な役割を果たしている。 しかし、沿線地域における人口減少や少子化に伴う学生数の減少、高齢者の運転免許証保有者増加に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響により、各系統は輸送人員の減少が続き、路線の維持が非常に困難な状況となっている。沿線住民の生活に重要な路線として引き続き維持・確保していくためには、各沿線自治体を始めとした関係各所からの支援が必要不可欠である。
	＜県北地域②(JR九州バス株)＞ 嬉野線沿線は、少子高齢化が進んでおり、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保することは、安心して暮らせる社会を構築するためにも必要不可欠であるほか、観光地の宿泊地である温泉街を結ぶ唯一の公共交通機関でもある。また、生活交通路線としても病院や、通勤・通学、買い物等の移動手段として、地域にとって必要不可欠な路線であるため、今後も運行方法、ダイヤの検討も含めた使いやすい移動手段の提供が求められる。 しかし、嬉野線は赤字が続いているため、路線を維持するためには将来の新幹線開業を踏まえた観光客の誘致を含め、自治体や行政の協力及び支援が不可欠の状況である。

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<県北地域③(生月自動車(有))> 本系統は、生月から平戸高校へ通学する高校生及び平戸市民病院へ通院する者のための唯一の系統となっている。さらに令和2年10月からは平戸本島の獅子地区における住民も利用することとなり、獅子地区においても高校通学及び通院等の唯一無二の系統となり、将来にわたって維持していく必要がある。
	<島原半島地域(島原鉄道株)> 当該系統については、島原半島内や他地域への通学、通院、買い物等の移動手段として必要であるが、現状は少子高齢化等の要因に加え、昨年度からの新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の減少が大きく、系統の維持そのものが困難になってきている。今後は、運行の効率化を図るための系統再編を視野に入れつつ、昨秋開業した長崎新幹線との連携を図るため、スムーズな乗継、遅延を起しにくい時刻設定、需要に見合った適切な運行回数など、利用しやすいダイヤ設定を行うことで、利便性を損なうことなく地域住民および観光客の移動手段を維持確保できるように沿線自治体と協働して取り組んでいきたい。
	<西彼地域①(さいかい交通株)> 当該系統は、長崎市と西海市を結ぶ幹線であり沿線地域住民の貴重な生活交通路線となっている。主に西海市民及び長崎市外海地区住民の長崎市内への通勤・通学・通院・買物の為の移動手段として利用されている。また、長崎市三重地区や外海地区から西彼杵高校や長崎市外海中学校の生徒輸送も担っており、沿線住民にとって不可欠な路線である為、維持・確保していく必要がある。 また、世界遺産「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産、「外海の出津集落」「外海の大野集落」が沿線にある為、観光利用と地域住民利用のバランスを考慮したダイヤ編成と、関係機関と連携した観光需要の取込により、安定的、継続的な運行を確保し、コロナ禍の完全収束に見通しが立たない厳しい環境下にある中でも、地域公共交通としての役割を果たしていく。
	<西彼地域②(長崎自動車株)> 当該系統は、長崎市内から時津町、長与町、西彼杵半島エリア(長崎市旧琴海町及び西海市)を結ぶ幹線であり、沿線地域住民の重要な生活交通路線となっている。主に長崎市旧琴海町民及び西海市民の通院・買物等の移動手段として利用されている。また、長崎市内中心部への移動手段としての役割も担っており、沿線住民にとって不可欠な路線である為、確保・維持が必要である。 また、関係機関と連携した観光需要の取込と、地域公共交通計画に照らした地域住民利用のバランスを考慮したダイヤ編成を行い、安定的・継続的な運行を確保し、将来にわたって持続可能な路線バス網の構築を目指すとともに、コロナ禍の完全収束に見通しが立たない厳しい環境下にある中でも、地域公共交通としての役割を果たしていく。
	<下五島地域(五島自動車株)> 福江島内唯一の乗合バスとして、島内高校等へ通う学生・生徒の通学バスとして利用されており、また、住民の島内病院への通院や市街地等での買い物時の移動手段として必要な路線であり、今後も維持・確保していく必要がある。

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<上五島地域(西肥自動車株)> 生活交通確保維持改善計画に該当する系統の多くがその地域唯一の運行系統となっており、沿線地域の学生や車を運転できない高齢者等、いわゆる交通弱者とされる沿線住民の通学・通院・買い物等の移動手段として、住民の生活を支える重要な役割を果たしている。 しかし、沿線地域における人口減少や少子化に伴う学生数の減少、高齢者の運転免許証保有者増加に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響により、各系統は輸送人員の減少が続き、路線の維持が非常に困難な状況となっている。沿線住民の生活に重要な路線として引き続き維持・確保していくためには、各沿線自治体を始めとした関係各所からの支援が必要不可欠である。
	<壱岐地域(壱岐交通株)> 高校の通学・高齢者の移動手段等の利用者が中心となっており、また、各病院、島内の官公庁、公共施設へ接続する重要路線となっているため、今後も維持・確保していく必要がある。
	<対馬地域(対馬交通株)> 人口減少と少子高齢化が著しく進行している対馬市において、公共交通は地域の暮らしと経済を支える不可欠なものであり、厳原～対馬病院～国際ターミナルの3つの拠点を繋ぐ基幹路線を骨格に、通勤・通学・買物・通院・外国人旅行客の移動手段として確保をしたい。 またバス停留所への移動が困難になってきた高齢者が増加してきた為、バス停留所が1つしかない地区への新たなバス停留所設置及び利用人員が多いバス停へはバス停上屋及びベンチの設置を行い高齢者への負担軽減及び利用増に繋がるよう努め、利用者の負担を減らし通勤・通学・買物客への利便性・効率性の向上を図り、利用客の増加に努めたい。

田川市地域公共交通会議 (福岡県田川市)

事業名: 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

概 要

【運行主体】

田川市地域公共交通会議(運行管理は委託)

【運行路線】

市内全域4路線17系統49便(すべて国庫補助路線)

【運行日】

平日のみ(土日祝日及び12月30日～1月3日は運休)

【乗車運賃】

1回乗車: 大人(中学生以上) 200円、小学生100円、未就学児 無料

1日フリー乗車券: 400円

回数券: 2,000円

一般定期券: 1か月 4,000円、3か月 11,000円、6か月 20,000円

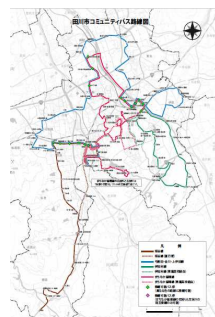
通学定期券: 1か月 2,000円、3か月 5,500円、6か月 10,000円

デジタル乗車券: 大人(中学生以上) 200円、小学生 100円

1日フリー乗車券 400円

13時以降限定1日フリー乗車券 200円

25歳未満30日間乗り放題サブスクチケット 2,000円



計画、目標(Plan)

資料 6

【地域特性】

民間企業による既存公共交通体系の維持が困難となり、平成22年10月よりコミュニティバスの運行が開始されている。

【計画期間及び目標】

計画期間: 6年間(令和2年度～令和7年度)※田川市地域公共交通網形成計画

目 標: 「利用者ニーズを反映したコミュニティバスの運行改善」

「公共交通を持続的に維持するための利用促進」

「様々な交通手段の結節と広域移動手段の利便性向上」

【考慮すべき事項】

交通空白地域の解消、民間路線との競合回避、まちづくりと一体化した交通網整備、住民へのPR。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

【令和4度の取り組み】

・令和3年10月からの大幅な路線の見直しを行い、新路線での運行開始。

・路線や運賃の見直しに向けた協議・検討。

・広報誌等による公共交通の現状の周知及び利用促進のPRを実施。

実施状況、目標の達成(Check)

【実施状況】

令和3年10月改正において、他の公共交通機関との乗り継ぎを考慮しダイヤ改正実施。新路線市内全4路線17系統49便(有償)での運行を開始(すべて国庫補助路線)

ノンステップバス2台を導入(公有民営方式車両購入費国庫補助を活用)

【目標の達成】

国庫補助路線全体では、目標輸送人員62,070人に対し輸送人員実績は60,672人となり、目標を達成出来なかった(路線ごとにおける輸送人員は目標を達成したものと未達成のものがあった)。

しかしながら、新型コロナウイルスの影響により、外出の自粛がある中、輸送人員は前年度実績の48,951人から11,721人増加しており、回復傾向にある。

車両購入時の収支改善計画では、修繕費2,314,200円のうち925,680円の削減を目標としていた。

令和4年度の修繕費の実績値は1,001,321円であり、13,128,779円の削減を達成した。

基礎データ

合併状況: 昭和18年に旧後藤寺町と旧伊田町が合併

人 口: 45,749人(令和4年11月末現在)

面 積: 54.55平方キロメートル

過疎地域等指定: 過疎

高齢化率: 34.6%

系 統 数: 17系統(すべて国庫補助系統)

運行便数: 49便

自治体負担額: H29 14,911千円、H30 0円、R1 24,339千円

R2 29,997千円、R3 30,633千円、R4 29,864千円

※H30は協議会繰越金で対応

協議会開催数: 協議会 4回(うち書面審議3回)

今後の課題、対応(Action)

【今後の課題】

令和5年10月に西鉄バスの廃止に伴い、コミュニティバスのルートや運賃体系の見直しを行うこととしており、路線再編後における利用者の利用状況や課題、問題が新たに発生することが予測される。

【対応】

新たな路線の見直しを実施し、交通空白地帯の解消、利用環境の整備、待ち時間の軽減等を行う。

利用促進に向けたPR活動を継続する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月25日

協議会名: 田川市地域公共交通会議

評価対象事業名: R4年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
田川構内自動車(株)	まちなか循環線 社会保険田川病院～上ノ山団地の運行	収支率の維持・向上を目標に、鉄道・バスとの乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ編成。広報紙等による利用促進。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ・目標輸送人員32,461人 ・輸送人員実績35,090人を達成	新規利用者獲得のためチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。 利便性向上のため、デジタル乗車券を活用したお得なチケットの発行等を行う。
田川構内自動車(株)	坂谷線 坂谷～社会保険田川病院の運行	収支率の維持・向上を目標に、鉄道・バスとの乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ編成。広報紙等による利用促進。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C ・目標輸送人員12,257人 ・輸送人員:6,493人(▲47.0%)と目標を達成できなかった。R3年10月より路線を再編しており、過去の実績値がない中で設定した目標値が過大であったことと、新型コロナウイルス感染症による外出の自粛が要因と考えられる。	コミュニティバス利用が定着するように鉄道・バスとの接続強化。 新規利用者獲得のためチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。 利便性向上のため、デジタル乗車券を活用したお得なチケットの発行等を行う。
田川構内自動車(株)	伊加利線 田川伊田駅～田川伊田駅の運行	収支率の維持・向上を目標に、鉄道・バスとの乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ編成。広報紙等による利用促進。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ・目標輸送人員 9,093人 ・輸送人員実績 9,370人を達成	新規利用者獲得のためチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。 利便性向上のため、デジタル乗車券を活用したお得なチケットの発行等を行う。
田川構内自動車(株)	弓削田・金川・上伊田線 社会保険田川病院～社会保険田川病院の運行	収支率の維持・向上を目標に、鉄道・バスとの乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ編成。広報紙等による利用促進。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ・目標輸送人員 8,259人 ・輸送人員実績 9,719人を達成	新規利用者獲得のためチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。 利便性向上のため、デジタル乗車券を活用したお得なチケットの発行等を行う。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月25日

協議会名：	田川市地域公共交通会議
評価対象事業名：	R4年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	(1)目的 本市では、日常生活における市内移動手段の確保と、地域間交通ネットワークへの円滑な接続、持続可能な公共交通の実現を目指して、平成22年度から市内の交通空白地域・不便地域の解消を図るため田川市コミュニティバスの運行を開始している。 これまでの利用実績や地域間幹線系統の廃止等の可能性をふまえ、平成25年3月に「田川市地域公共交通総合連携計画」を策定していたが、計画期間が終了したため、新たな交通計画として、令和2年9月に6年間の地域公共交通の計画として、「田川市地域公共交通網形成計画」を策定し、幹線交通との接続の改善、公共交通結節点における利用環境の整備や乗り継ぎ利便性の向上といった地域公共交通全体の確保維持を図るものとしている。 (2)必要性 平成22年度から取り組みを始めた田川市コミュニティバスは、地域に密着した生活交通として、市民の日常生活に必要不可欠な存在となっている。 また、田川市郡の中心都市である本市は地域間交通ネットワークの拠点となる田川後藤寺駅や田川伊田駅を有しており、西鉄バスやJR、平成筑豊鉄道との円滑な接続が重要である。 このため、今後も継続的な取り組みを行うことで、安定した地域公共交通の確保維持と改善が求められている。

田川市コミュニティバス 令和3年10月の再編について

2023.2.17

田川市都市計画課

主な実施内容

- ① 路線見直し
- ② 運賃見直し
- ③ 車両購入・公有民営補助の活用

①路線見直し



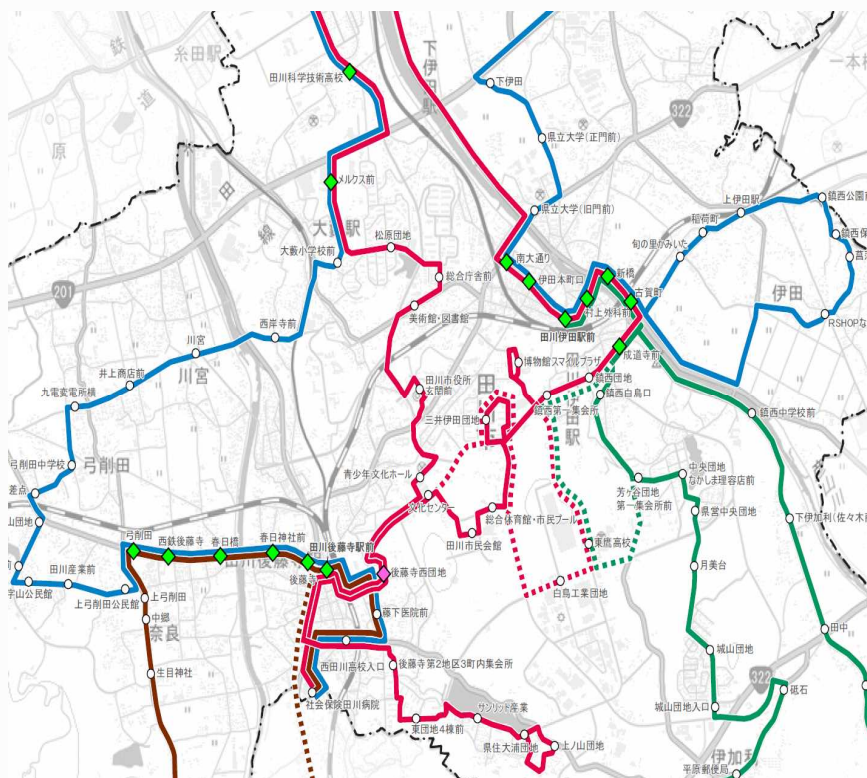
再編前

- ・ 路線ごとが独立
- ・ バス同士の乗り継ぎが考慮されていない



- ・ 目的地へのアクセスが困難

①路線見直し



再編後

- ・ 生活利便施設を結ぶ
「まちなか循環線」を新設
- ・ バスを乗り継げば市内の
どこへでも行ける
- ・ 乗り継ぎ拠点を駅前にした
- ・ 高校生の通学時間に合わせた
ダイヤ

②運賃見直し

種 別			金 額	
			再 編 前	再 編 後
基 本 運 賃 (1回乗車あたり)	一 般		200円	200円
	小 学 生		200円	100円
	未 就 学 児		無 料	無 料
定 期 券	一 般	1ヶ月	6,000円	4,000円
		3ヶ月	—	11,000円
		6ヶ月	—	20,000円
	通 学	1ヶ月	—	2,000円
		3ヶ月	—	5,500円
		6ヶ月	—	10,000円
回 数 券 (11枚綴り)			2,000円	2,000円
1日フリー乗車券 (全路線乗り放題)			500円	400円

新規利用者の取り込み

- ・ 定期券の値下げ
- ・ 通学定期券新設
1年間で2万円の料金設定
- ・ 定期券販売場所の増
バス営業所1か所から
市内全郵便局を加え11か所へ

③車両購入・公有民営補助の活用

- ・車両の老朽化により故障が頻発、運行継続が困難
- ・バス運行会社の経営状況が厳しく、
バス運行会社による車両の更新は不可



- ・市が車両を購入し事業者へ無償貸与



- ・公有民営補助の活用

③車両購入・公有民営補助の活用



- ・バス利用者に高齢者が多い
- ・乗降時の負担を減らしたい



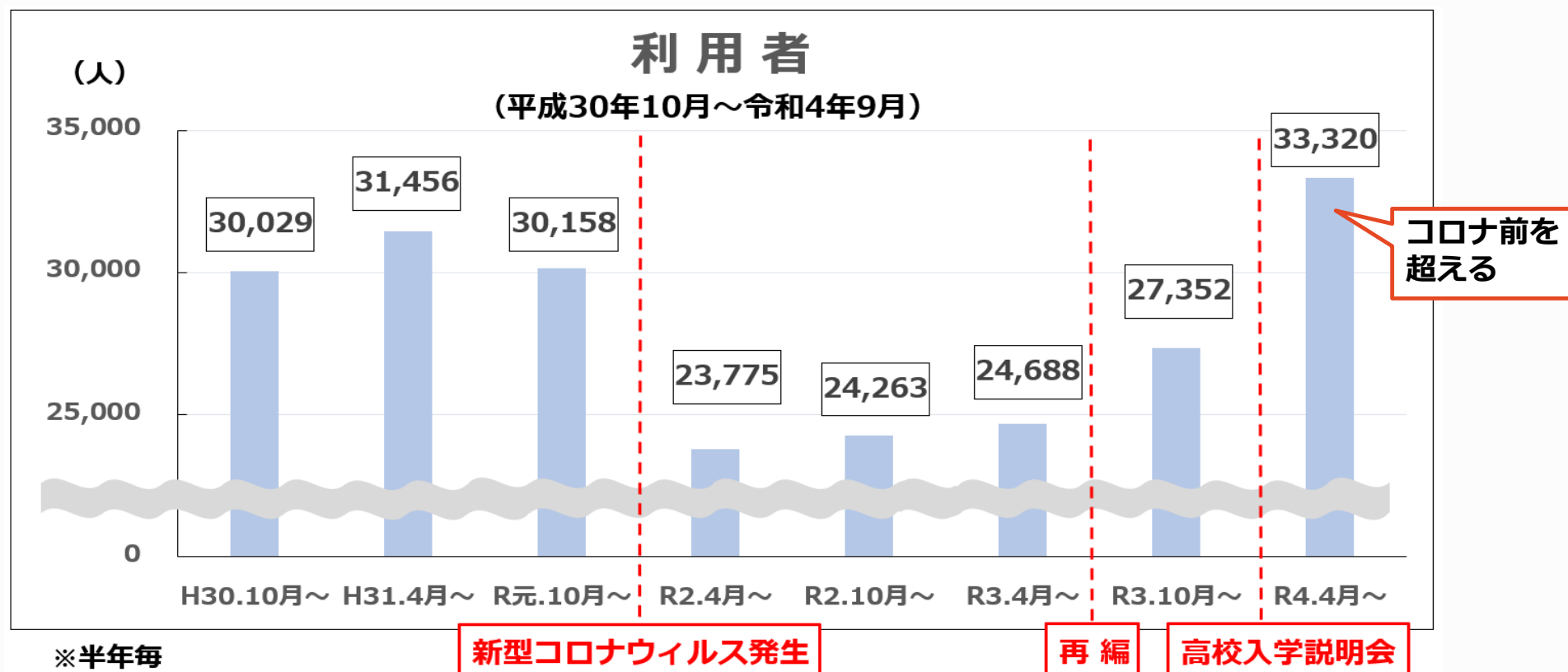
- ・高齢者や足の不自由な方にも身近なバスを目指す



ノンステップバスを導入

- ・認知されやすい目立つ配色が市民から大好評

実績



高校入学説明会でチラシ配布

～東鷹高校のみなさんへ～

田川市コミュニティバスは、高校の登下校にバスの時刻を合わせています。
さらに、通学定期券を販売しており、お得に利用できます。



路線が通学に便利！！

「東鷹高校」バス停には、「まちなか循環線」が通ります。
後藤寺駅前、伊田駅前で乗り継げば、市内ほとんどのバス停から通学ができます。



運賃が通学に便利！！

高校生の皆さんは、通学定期券の利用がとてもお得です。
6ヵ月定期券を毎日利用すると、1日あたり82円で全線乗り放題です。

【運賃】

種別	金額	販売場所
基本運賃 (1回乗車あたり)	一般 200円 小学生 100円 未就学児 無料	—
定期券 (全路線乗り放題)	一般 1ヶ月 4,000円 3ヶ月 11,000円 6ヶ月 20,000円 通学 1ヶ月 2,000円 3ヶ月 5,500円 6ヶ月 10,000円	・田川構内自動車伊田営業所 ・市内の全郵便局 ※簡易郵便局 (猪俣、川宮、夏吉、平原)は除く
回数券 (11枚綴り)	2,000円	・バス車内 ・田川構内自動車伊田営業所
1日フリー乗車券 (全路線乗り放題)	400円	・バス車内 ・スマホアプリ (RYDE PASS)

※通学定期の購入には学生証が必要です。

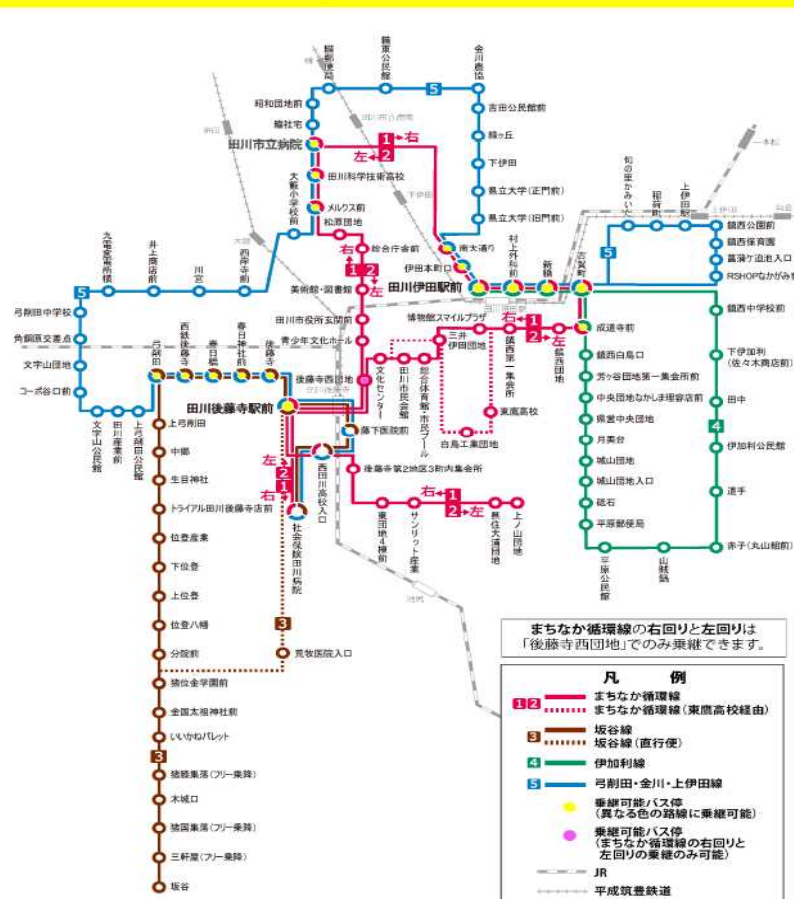
○乗継券が使えます。

色の違うコミュニティバス路線を乗り継ぐ場合は、乗継券を車内でもらうことで、2回目の乗車が無料になります。(まちなか循環線の右回りと左回りは「後藤寺西団地」でのみ乗継できます。)

※バス車内では、ペイペイが利用できます。

田川市コミュニティバスが便利です！！

田川市コミュニティバス路線図



【お問い合わせ】

田川市役所都市計画課コンパクトシティ推進室 TEL : 0947-85-7149

～通学時刻表(例)～

※掲載時刻は、主要バス停のみです
裏面路線図に掲載の途中バス停にも停まります

登 校

田川市西部(後藤寺・猪位金・弓削田方面)から

①まちなか循環線(右回り)	
右1(東鷹)	
上ノ山団地	7:25
県住大浦団地	7:26
サンリット産業	7:27
東団地4棟前	7:28
後藤寺第2地区3町内集会所	7:30
西田川高校入口	7:32
後藤寺西団地	7:39

「後藤寺西団地」で乗り換え

②まちなか循環線(左回り)	
左1(東鷹)	
田川後藤寺駅前	7:36
後藤寺西団地	7:39
文化センター	7:41
三井伊田団地	7:44
白鳥工業団地	7:48
東鷹高校	7:49

③坂谷線	
往2	
坂谷	7:05
木城口	7:10
猪位金学園前	7:16
弓削田	7:26
西鉄後藤寺	7:27
田川後藤寺駅前	7:31

④弓削田・金川・上伊田線	
第1便	
西岸寺前	7:01
弓削田中学校	7:05
角銅原交差点	7:06
文字山団地	7:07
上弓削田公民館	7:11
田川後藤寺駅前	7:17

「田川後藤寺駅前」で乗り換え



登校時の乗継例です。
お住まいの地域でご確認ください！

田川市東部(伊田・金川・伊加利方面)から

①まちなか循環線(右回り)	
右1(東鷹)	
田川市役所玄関前	7:44
総合庁舎前	7:48
松原団地	7:50
田川市立病院	7:56
南大通り	8:03
田川伊田駅前	8:06
新橋	8:08
鎮西団地	8:11
東鷹高校	8:15

④伊加利線(右回り)	
右1	
鎮西中学校前	7:26
伊加利公民館	7:30
山賊鍋	7:33
平原郵便局	7:36
城山団地	7:41
県営中央団地	7:44
芳ヶ谷団地第一集会所前	7:46
田川伊田駅前	7:53

⑤弓削田・金川・上伊田線	
第2便(往)	
稲社宅	7:33
彌郵便局	7:35
彌東公民館	7:37
金川農協	7:39
吉田公民館前	7:41
下伊田	7:46
県立大学(旧門前)	7:48
田川伊田駅前	7:53

「田川伊田駅前」で乗り換え

下 校

田川市西部(後藤寺・猪位金・弓削田方面)へ

①まちなか循環線(左回り)	
左7(東鷹)	
後藤寺西団地	16:56
西田川高校入口	17:02
後藤寺第2地区3町内集会所	17:04
東団地4棟前	17:06
サンリット産業	17:07
県住大浦団地	17:08
上ノ山団地	17:09

「後藤寺西団地」で乗り換え

②まちなか循環線(右回り)	
右7(東鷹)	
東鷹高校	16:45
白鳥工業団地	16:46
三井伊田団地	16:50
文化センター	16:53
後藤寺西団地	16:56
田川後藤寺駅前	16:58
社会保険田川病院	17:02

③坂谷線	
復5	
田川後藤寺駅前	17:03
西鉄後藤寺	17:07
弓削田	17:08
猪位金学園前	17:18
木城口	17:24
坂谷	17:29

④弓削田・金川・上伊田線	
第6便	
田川後藤寺駅前	17:16
上弓削田公民館	17:22
文字山団地	17:26
角銅原交差点	17:27
弓削田中学校	17:28
西岸寺前	17:32

「田川後藤寺駅前」で乗り換え

田川市東部(伊田・金川・伊加利方面)へ

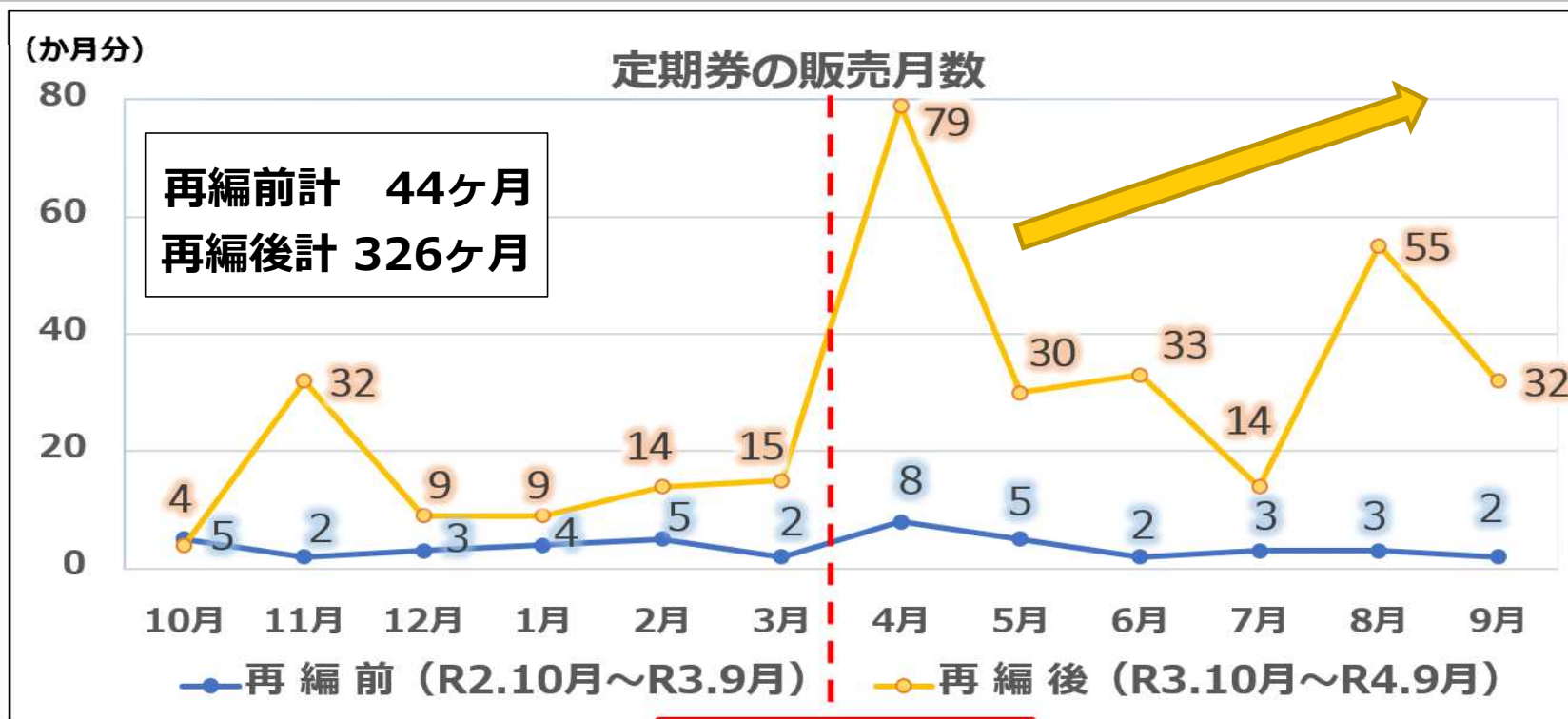
②まちなか循環線(左回り)	
左7(東鷹)	
東鷹高校	16:19
鎮西団地	16:23
新橋	16:26
田川伊田駅前	16:28
南大通り	16:31
田川市立病院	16:38
松原団地	16:44
総合庁舎前	16:46
田川市役所玄関前	16:50

④伊加利線(左回り)	
左6	
田川伊田駅前	16:38
芳ヶ谷団地第一集会所前	16:45
県営中央団地	16:47
城山団地	16:50
平原郵便局	16:55
山賊鍋	16:58
伊加利公民館	17:01
鎮西中学校前	17:05

⑤弓削田・金川・上伊田線	
第5便(復)	
田川伊田駅前	16:40
県立大学(旧門前)	16:45
下伊田	16:47
吉田公民館前	16:52
金川農協	16:54
彌東公民館	16:56
彌郵便局	16:58
稲社宅	17:00

「田川伊田駅前」で乗り換え

実績



高校入学説明会

今後の課題と対策

課 題

- ・ 令和 5 年秋に
市内西鉄バス路線廃止

- ・ 更なる利用者の獲得

- ・ 利用者のバス待ち時間の
苛立ち・不安

対 策（予定）

- ・ 新規路線の追加
- ・ 既存路線の見直し

- ・ 様々な「お得な乗車券」の試験販売
- ・ デジタル乗車券を活用した利便性向上

- ・ バスロケーションシステムの導入

事業内容

- 事業エリア
九州7県
- MaaS事業に取り組む背景
 - ・少子高齢化、人口減少に加え、コロナ禍による交通事業者の厳しい経営環境
 - ・MaaSサービス基盤が地域毎にバラバラになりかねない状況
→九州が一つになって持続可能な交通ネットワークづくりに取り組む必要がある
- 事業内容
 - ・MaaSアプリ・プラットフォーム“my route”を九州全県に展開・活用
 - ・交通事業者の共創による、交通サービスのフィジカルな連携と、共通MaaS基盤を活用した持続可能な地域交通ネットワークの構築に向けた取り組みを推進
 - ・県・交通事業者をまたぐデジタルチケットを設定し観光の利便性向上と、競争力の向上を目指す
 - ・QRコードを活用したデジタルチケット確認端末を九州内のJR・私鉄・第三セクター各社に展開・共同使用し、お客さまの利便性向上と広域的な利用データの収集・活用を推進
 - ・交通事業者・官民など地域が一体となった推進組織を設置し、コスト・ノウハウ・人的リソースを集約し更なる有効活用と持続可能なスキームを構築

基礎データ

■対象区域の概要

- ・地域: 九州7県
- ・人口: 12,667,728人
- ・面積: 42,231km²

■対象区域のビジョン

- ・「長崎県MaaS導入指針(2021年5月策定)」ほか、各自治体で策定している交通基本計画等
- ・九州経済連合会「2022年度事業計画」等
→これらの計画を汲みながら、
交通事業者主体の取り組みとして実施

事業実施前の状況(Before)

資料 7

- 現状・問題点
 - ・少子高齢化や人口減少に加え、コロナ禍で交通事業者の経営環境が厳しい
 - ・交通事業者の厳しい経営環境の中、各社ともMaaSなどの新たな取り組みを行うための余力、リソース(財政面、人材など)が不足
 - ・多数のMaaSアプリ、プラットフォームの出現により、サービス基盤が地域ごとにバラバラになりかねない状況
- 事業の目的
 - ・九州が一つとなって、広域に連携したシームレスな移動の実現、MaaSの社会実装の推進
 - ・交通事業者の連携とMaaSアプリ活用した持続可能な交通ネットワークづくり
 - ・観光の利便性、地域間競争力の向上
 - ・移動需要創出、データ検証による利用データの取得と利活用方法の検証

事業実施後の状況(After)

<2023年1月末時点の導入状況>



2022年度中に鹿児島
エリアにもmyrouteを
導入し、九州全域への展
開が完了予定

■効果検証

- ・アプリから取得できるデータやアンケートで以下の項目を検証予定である
→ルート検索回数、デジタルチケット販売枚数、アプリの利用満足度、交通サービスの利用満足度、提供サービスにより移動需用創出・交通機関利用のきっかけとなったか 等
※アンケートの実施は2月～3月、最終的な集計は3月末となる予定
※事業開始以降12月末時点でのデジタルチケット販売枚数は約10万7千枚
- 交通業界・自治体等の高い関心と水平展開
 - ・交通事業者が連携し、さらに県境を越え“九州”という広い括りで連携した取組みは、MaaSの先進事例として注目を集めており、国交省をはじめとする行政や議会、他交通事業者による視察や、大学等での講義、講演の依頼も受けている。
今年度「面的」に実装した取組みを今後も深度化しつつ、2022年8月に発足した九州MaaSプロジェクト研究会等を通して、持続可能なスキームを検討していきたい。

地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)・事業評価

令和5年1月31日

補助事業者名:九州各県MaaS実行委員会等連絡会

評価対象事業名:日本版MaaS推進・支援事業

①事業の結果概要	
(事業の実施内容、結果の概要等を記載)	
九州各県が連携し広く活用できるMaaS基盤を構築し、面的な展開とサービスの高度化を進めつつ、九州内の交通事業者、官民が一体となり支えていく持続可能なスキームの構築に向けた検討を進めている。	
②事業実施の適切性	
A/B/Cのいずれか	(交付申請時の計画に沿って、事業が適切に実施されたかどうかを定性的に記載)
A	- 九州全域へのMasS基盤(myroute)の展開 →概ね計画通り、MaaS導入エリアを拡大している。(長崎・熊本 展開済) - 今年度新たに設立した実行委員会等では、主に交通事業者が中心となりデジタルチケットの販売等について協議を重ね、リリースまでに少なくとも2回の実行委員会等を開催し、構成メンバーからの同意を得て実行に移した。 →既導入エリアにおいても、福岡エリアでの「乗レール買エールチケット(2022年9月～11月、約2,100枚販売)」等、地域コンテンツと連携したデジタルチケットの販売等に取り組んだ。 →また、大分空港利用促進期成会による「大分空港を起点としたMaaS実証実験」においてもmyrouteが活用されており、九州広域でmyrouteが活用できている。 →導入エリアでは、路面電車やバス車両などを活用し、交通事業者が連携したPRも実施している。 - 官民一体となった九州全域へのMaaS運営スキームの構築 →2022年8月に発足した「九州MaaSプロジェクト研究会」に参画し、九州・山口9県や主要都市の交通担当部署や交通事業者19社、九州観光機構や九州経済連合会等が集まり、国土交通省や経済産業省等のオブザーバー参加のもと、持続可能なMaaS運営スキーム構築の検討を行っている。 - サービスの高度化に向けた取組みの推進(アプリの大幅なリニューアル) →2023年1月28日に、myrouteの大幅なリニューアルを完了。観光やお出かけ情報を前面に出し、移動需用の創出にも資するアプリとなった。 - QRコードを活用したデジタルチケット機能の拡充 →2023年1月28日から、デジタルチケットの一部をQRコード化し、長崎県内のJR8駅、福岡県内の西鉄4駅にQRコードリーダー端末を設置して順次運用を開始している。
③目標・効果の達成状況	
A/B/Cのいずれか	(交付申請時の目標値の達成状況等を定量的に記載)
A	- アプリの利用満足度70%以上、アプリが外出や交通機関利用のきっかけとなった割合 70%以上 →利用満足度等については、アプリから得られるデータの他、2月以降にアンケート調査を行い定量的な評価を実施予定である。事業期間中にデジタルチケットを購入されたお客さまへアプリを通してアンケートの協力依頼を送信し、満足度については、アプリそのものが便利であったか、チケットの購入や利用がスムーズに行えたかどうか等について、「はい・いいえ」で回答を得る予定である。 - ルート検索回数 延べ123,200回 →事業終了後、年度末に集計予定である。 - デジタルチケットの販売枚数 131,600枚 →2022年12月末現在 約107,000枚
④今後の改善点	
(目標値の達成状況等を踏まえ今後の改善点や、取組内容等を記載)	
- 九州全域へのMasS基盤(myroute)の展開 →年度内に鹿児島エリアに展開し、九州全域への展開が完了予定。 - 官民一体となった九州全域へのMaaS運営スキームの構築 →引き続き、九州MaaSプロジェクト研究会等を通して取組んで行く。 - QRコードを活用したデジタルチケット機能の拡充 →運賃計算を伴うデジタルチケットサービスを年度内にリリースする。 ※目標値以外の改善点など - 展開済のエリアにおいても、商業や観光と連携したデジタルチケットの造成等に取り組む。 - 利用者へのアンケートで得られる声に基づき、より利用しやすいMaaS基盤の改良やデジタルチケットの造成等に努め、九州全エリアにおいて取組みを深度化していく。 - 鹿児島エリアに限らず、交通事業者は少子高齢化や人口減、コロナ禍により厳しい経営環境にあり、MaaSの導入や維持にかかる費用負担に対して非常に敏感である。引き続き、関係省庁や自治体等を含め、持続可能なスキームについて議論を行い、構築していく。	