

## 令和6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7年2月26日（水）  
時間：9時00分～12時00分  
場所：西鉄イン福岡 大ホール

### 【第一部】

#### ①地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定事業）：奄美大島地域公共交通活性化協議会

##### 【主な個別質問・意見】

###### （大井委員）

- ・5市町村と非常に小さい自治体が多いなか、島全体で生活圏を考慮した計画を策定したことを評価。他の自治体も単独策定にこだわらず、人の移動・生活圏を考慮する必要があると思われるので、非常に参考になる点かと思う。
- ・また、別の島との事業者連携について位置づけたことも評価。
- ・今般説明されたポンチ絵ではタクシーの言及は多いが、計画にタクシーの施策が位置づけられてないと思われるので、何らか位置づけるとよいのでは。
- ・この手の計画はバス路線の確保維持が主となるが、奄美は離島なので航路との連携も重要と思われるので、航路の施策も位置づけるとよいのでは。
- ・計画策定のため今回協議会を計4回開催されているが、計画策定した途端協議会を開催しなくなるケースがよくある。計画策定後が重要なので、広域と各自治体の両方の協議会を開催するのは大変だと思うが、うまく調整してまとめてやってほしい。

###### （辰巳委員）

- ・広域市町村の連携によりこれまで以上の効率化が進むと思う。
- ・一方で市町村同士の公平性を保つため、どこかの自治体が提供するサービスに他の自治体が必要ないのに縛られるとか、また事業者間の公平性を保つため、片方にも仕事を渡さないといけないというような非効率な状況、それらに対する対処方法があれば伺いたい。
- ・また、クリームスキミングのように有利な部分で営業する事業者もあれば、そうでない事業者もあるかと思い調整が大変と思うが、それらのご苦労についても伺いたい。

#### ②地域公共交通調査事業（利便増進計画策定事業）：延岡市地域公共交通活性化協議会

##### 【主な個別質問・意見】

###### （辰巳委員）

- ・まちなか循環バスの新設により乗り継ぎでどこへでも行けるようになったことは、国の方針とも一致した計画となっており評価。
- ・一方で、地方の住民は乗り継ぎに抵抗感があるのではと考える。特に気になった点は、乗り継ぎの都度運賃の支払が必要な点だが、住民の抵抗感が出てないか。

- ・イオンショッピングセンターを待合所として活用したことや、待ち時間が大体10分程度であることは、ある程度の待合環境が保たれていると感じる。
- ・利便増進事業では、以前の再編事業と違い運賃やダイヤの議論も可能となっているが、本計画では路線の話が中心だったので、せつかつなら運賃やダイヤも議論してよい気がした。

### ③地域公共交通再構築調査事業：くま川鉄道再生協議会

#### 【主な個別質問・意見】

##### （梶田委員）

- ・R2 豪雨で車両や橋梁に甚大な被害を受け、コロナも重なり二重苦の中、再生に向けご苦労いただいていると思う。
- ・今般様々な調査をされているが、利用者数予測等厳しい状況が出ていると思う。
- ・今般のアンケートは、主に高校生や保護者を対象としているが、分析にはより多くのデータが必要と思われるため、今後の反省点としていただければ。
- ・需要推計は、駅からの距離によっても結果に変化が生じると思われる。
- ・高校生の通学利用が8割とのことだが、今後は観光利用や高速バスとの連携といった要素も予測に組み込んでどうか。

##### （辰巳委員）

- ・答えにくいかもしれないが、上下分離後は上だけで稼ぐことになるが、利用者数予測が減る中、損益分岐点としてどれくらいの輸送人員があればペイできるか伺いたい。

#### 【第一部 総評】

##### （辰巳委員）

- ・全ての案件に大きな瑕疵はなかったと思っており、非常に成果が上げられているように感じた次第。
- ・以下、案件毎のコメント。
- ◆奄美大島地域公共交通活性化協議会
  - ・5市町村の連携は非常に重要で、そもそも人の行動範囲は一つの市町村に収まるものではなく、隣町のスーパーに行くことにも交通連携が必要。
  - ・一方で市町村を越えた連携では、縄張り意識等に対する調整が大変かと思われ、どう調整していくかが課題。時間はかかると思うがコミュニケーションをとることが重要で、その中でリーダーシップを発揮できる人材の育成も重要。
- ◆延岡市地域公共交通活性化協議会
  - ・乗り継ぎにおける運賃の抵抗を減らし、いかに利用してもらうかが大きな課題。
  - ・また、待合所における交通結節機能の強化も重要。今回は待合所としてイオンショッピングセンターを活用されているが、例えば車両から降りて待合所へ移動するまでの間に雨に濡れないといった環境整備も重要。
- ◆くま川鉄道再生協議会
  - ・通学利用だけでは厳しいとのことなので、それ以外の収益をいかに上げるが重要。例えば観光需要の拡大やグッズ販売のほか、日常利用でももう少しできることがあるかもしれない。

- ・そのほか、駅は列車に乗るだけの場所ではなく買い物やパークアンドライドのように様々な機能を持たせることができるため、幅広い視点で収益拡大につなげてほしい。

### **(梶田委員)**

- ・以下、案件毎のコメント。
  - ◆奄美大島地域公共交通活性化協議会
    - ・島内というある程度閉じた環境もあり良い事例になったと感じている。地域間連携、市町村連携は今後一層重要になると感じており、そのような事例も増えてきている。
    - ・一方で、同じ自治体内でも例えば福祉部署とうまくいってないような事例もあると聞いているので、自治体内も含めてうまく連携してほしい。
    - ・また、広域連携となると県の協力も必要になると思うので、しっかりとコミュニケーションをとっておくことが重要。
  - ◆延岡市地域公共交通活性化協議会
    - ・市内循環を導入しても利用者が伸びない地域もあると聞いている。利用者の使い勝手等やってみないと分からない部分もあると思うので継続して分析を。
    - ・あわせて運転者不足の問題とも連携を。
  - ◆くま川鉄道再生協議会
    - ・鉄道は地域のシンボルである。今後も観光等様々な方面からモニタリングしながら、いかに利用者に必要な資源として支援してもらえるか、各方面と連携しながらやってほしい。

### **(大井委員)**

- ・連携・共同することの重要性が今回の案件ではどれもよく表れている。複数の自治体が絡むケースや、複数の事業者が絡むケース等色々あるが、今の時代、単独の輸送手段だけで物事を考える時代ではなく、生活と移動を色々と組み合わせて考えることが重要。
- ・その点、計画策定においてタクシーに関する補助はないかもしれないが、だからといってタクシーの施策を位置づけなくてよいわけではなく、連携する意味で一言でも付すことが重要。
- ・なお、広域で協議会を開催する場合、中核となる自治体が大きな役割を担うことが多いが、他の自治体は丸投げにならないようにしてほしい。
- ・計画策定について、補助金がもらえる間は熱心で協議会も複数回開催されるが、担当者変更や補助金がもらえなくなると全く開催しなくなるケースが多い。計画策定後からが勝負なので是非続けてほしい。
- ・特に事業者の情報共有やお困りごとの共有等をこまめにやっておくと後々大事にならない。困ったときだけやると大事になるので、日常のコミュニケーションを取る場として協議会を活用いただきたい。

### **(行平委員)**

- ・冒頭の傳部長の挨拶にもあった交通崩壊をさせない観点が重要。
- ・奄美市ではタクシードライバーの不足、延岡市ではバス運転手の3割がOBで担われており、10年後のバス路線や住民の足が確保できるのか非常に心配や懸念がある。しっかりと調査して本日の委員のアドバイスにも留意して進めてほしい。
- ・延岡市の資料は素晴らしいと感じた。このような資料を住民説明等に用いることで住民の理解が進み、公共

交通のあり方について住民も考えるようになるのではと感じた。

#### **(辰巳委員)**

- ・駅に人を集めるためマルシェ等を開く事例をよく聞かすが、来場者にどうやって来たか聞くと、かなりの割合が車で来ている実態がある。
- ・駅に人を集めることに成功しても公共交通の利用につながらないことはもったいないので、例えば鉄道で来た方を割引で差別化する等により、公共交通に乗ってもらえるとよい。

#### **(大井委員)**

- ・くま川鉄道の需要推計（鉄道に対しいくら負担できるかというアンケート）について、思いのほか鉄道に支払いたくないという比率が少なかったことが印象的。
- ・バスだと運賃を割高に感じる利用者イメージが他の協議会では散見されるどころ。
- ・今から取り直すことは難しいが、もしバスも含めた公共交通全体に対しいくら負担できるかという内容であれば、また違った興味深い結果になったと思う。
- ・その上でバスと鉄道の役割分担や、資源配分について議論できるきっかけにもなると思うので、今後は上記の点も踏まえ調査分析を深めてほしい。

### **【第二部】**

#### **④離島航路運営費等補助事業：長崎県離島航路対策協議会**

##### **【主な個別質問・意見】**

#### **(行平委員)**

- ・旅客数や車両数等の評価について、大幅に目標を上回っており素晴らしい結果だと思える。
- ・航路改善の取組として、新船建造や抜港、ダイヤ改正、運賃改定、国庫補助航路の拡大と、多岐にわたる改善策に取り組んでいるといえるが、こういった取組について、大変だった点について伺いたい。

#### **(辰巳委員)**

- ・経済運転を行うことによりダイヤの遅れなど弊害はおこったか。何かとのトレードオフの関係にあるはずと思われる。

#### **(大井委員)**

- ・発表資料の中にコンベンション協会と協力して遊覧事業を行ったとあるが、これについても補助事業を受けているのか。
- ・会社の努力としては高く評価したいが、あくまで今回は補助事業についての評価分析が主題であるため、今後は口頭で説明されたような分析を表に記載していただくようお願いしたい。

## ⑤地域間幹線系統補助事業：熊本県地域公共交通協議会

### 【主な個別質問・意見】

#### （辰巳委員）

- ・産交バスの労働庁舎経由 本渡・鬼池線について、輸送人員の目標 1 日 15 人に対して実績が 4.9 人と著しく低くなっている。この要因は把握しているか。目標が高すぎたということか。
- ・多くの系統で目標を達成しているという点については評価できるが、令和 4 年度を目標の基準にしていることから、コロナからの回復による利用者増が要因として大きいと思われる。そのため、今後もこういった状況が持続する可能性はあまり高くないと思われるので、目標を達成したことで安心することなく、今後に向けて対応を考えていてもらいたい。
- ・今後の改善点の記載について、バス事業者ごとの書きぶりがほぼ同じ記載になっている。やっつけ仕事になっている事業者が多い印象があるので、もう少し丁寧な記載を心がけてもらいたい。

#### （行平委員）

- ・発表資料にある生活様式の移り変わりとは。

## ⑥フィーダー系統補助事業：田川市地域公共交通会議

### 【主な個別質問・意見】

#### （大井委員）

- ・コミバスの利用者増は他の自治体からするとうらやましいとおもわれる。DX の取組や他分野との共創、特に期日前投票にコミバスを利用している点は参考になると思う。
- ・増加要因は何か。コロナ禍からの回復という要因もあると思われるが、令和 4 年度以降の年単位の増加率が非常に大きい。
- ・デジタル定期券にどれほどの利用者が移行しているのか教えて欲しい。
- ・今回の分析では利用者層に関する記述がほとんどない。人数のカウントはあるが、一体誰が使っているのか、路線バスとの比較といった話も必要ではないかと思う。
- ・交通空白地の解消という課題が記載されているが、本当に解消する必要があるのかは議論が必要。利用者があるのか、本当に利用する可能性があるか、といった事情によっては他の利用者にとって不便になり利用者が減ってしまっは元も子もない。せっかく DX 活用をしているなら利用者層の分析をしていかなければならないと感じた。
- ・また、事業の改善点とコメントが全部同じ点が気になった。達成状況については路線毎に分析しているが、そこと改善点の記載に齟齬が生じている。増加要因として高校での説明会や団地乗り入れなどいろいろな話が挙げられたので、それらを記載に盛り込んで欲しい。
- ・手間とコストをカットするという記載が強すぎた印象がある。高齢者が多い地域では、DX 移行に偏りすぎて郵便局で定期券が買えなくなり、むしろ不便になるという事態が考えられる。過度に頼りすぎない程度に DX を上手く使いつつ、よい効果が出るようにしていただきたいと思う。

#### （梶田委員）

- ・DX について、以前は乗降客カウントを手作業で行っていたというのは運転手にとって相当大変だったのでは。

- ・乗りこぼしは発生しているか。

#### **(辰巳委員)**

- ・デジタル定期券について、顔写真等は表示されていないが、友人の定期券のスクリーンショットを提示して乗るなどの不正利用を防ぐ策は図っているか。

### **【第二部 総評】**

#### **(辰巳委員)**

- ・以下、案件毎のコメント。
  - ◆長崎県離島航路対策協議会
    - ・抜港や運賃改定について住民の反発があったということだが、理解を得るための丁寧に説明をしていた点を高く評価したい。
  - ◆熊本県地域公共交通協議会
    - ・半額パスの導入が好調だった点は評価したい。一方、これからはコロナ禍からの回復による増加は見込めないため、さらなる努力をお願いしたい。
  - ◆田川市地域公共交通会議
    - ・デジタル技術を導入したという点を評価したい。しかし、DXとはアナログ作業をデジタル化するというものなく、それらを組み合わせでシステム化し効率化を図るもの。  
たとえば、定期券のデジタル化と乗降データの自動集計を組み合わせ、定期券をQRコードにし、タブレットでのカメラ読み取りにすることで、乗降データを自動で集計するというような連携により、更なるDX化が図られると思われる。また、データ活用によるダイヤ改正やルート変更の他にも、利用者の属性分析といった詳細な分析にも活用できると考えられるので、データ分析についてもより一層力を入れていって欲しい。

#### **(梶田委員)**

- ・以下、案件毎のコメント。
  - ◆長崎県離島航路対策協議会
    - ・住民への丁寧な対応については、他の事業においても参考となる成功例と思われる。
  - ◆熊本県地域公共交通協議会
    - ・ブロック協議も含め協議を重ね、ネットワークとして連携しているため、各路線へのフィードバックを進めていただければと思う。
  - ◆田川市地域公共交通会議
    - ・デジタル化を更に上手く活用してもらい、住民へのフィードバック、利用者増へ進めていってほしい。

#### **(大井委員)**

- ・利用者の把握という点について、人口減少による利用者減と目標の未達成は仕方がないが、人口の減少の度合いと比較してどうかという観点を持って欲しい。利用者は減少しているが、人口減少率と比較すると利用者の減少率が緩い状況は、事業として一定程度の成果が出たという評価もできる。一方、人口減少率よりも利用者減少率が大きい場合には特殊要因があると考えられる、そういった分析をしていかなければならない。

- ・また、今、高校生が利用しているという点は注目されやすいが、次の利用者はどうか。今の高校生は数年後には卒業し利用者ではなくなるため、中学生の利用者を開拓し、次の世代の利用者がどれほどいるか分析しておかなければ数年後の需要を見誤ることになる。
- ・その他、観光での利用者増がよく話題に挙がるが、観光客は同じ場所に二度三度定期的に来ることはない。地域の日常利需要を安定的に増やしていかなければならない。
- ・負担軽減、コスト削減についての話題が多かったが、減らすことが必ずしも是ではないという視点は今後必要になる。公共交通の乗務員が減少傾向にあるが、それは人件費の上昇を抑えてきたからである。それにより職場としての魅力がなくなっている。そういった点への投資という発想も必要で、一定程度の支出も必要になる。
- ・評価について、全ての路線について同じ評価というのはいずれもない。ただし、いくつかの路線が枝分かれしていて形式上別系統扱いになっているようなものについては、全体として分析しても良いと思われる。そのような規模感の把握は事業者や自治体など、それぞれの地域が連携して取り組み、路線毎に適切な分析を行ってほしい。
- ・協議会の位置づけについて、事業者の情報共有の場のほか、住民理解のきっかけとして協議会を使って欲しい。住民代表が協議会に参画していることは多いが、その代表が公共交通のことを理解していなければ、地域に波及させることはできない。  
集めたデータについても協議会の場で分析・議論し、評価に反映していくことで、より実効性のある地域交通の形成ができると思われる。

#### **(行平委員)**

- ・それぞれの発表を受け、「みんなでやっていく」がキーワードではないかと感じた。長崎県の発表にて、市だけに任せるのではなく、県や国、事業者が連携して進めていく、という発言があったが、県も関与していくという姿勢を見せれば基礎自治体にとって心強いと思う。
- ・運転手だけでなく自治体の交通担当者も減少している中で、県や国など関係者が連携して進めていくことが重要ではないかと思う。

以上