

# 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

## 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) : 奄美大島地域公共交通活性化協議会
- ・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
- ・地域公共交通再構築調査事業 : くま川鉄道再生協議会

#### (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 : 長崎県離島航路対策協議会
- ・確保維持改善事業(地域間幹線系統補助事業) : 熊本県地域公共交通協議会
- ・確保維持改善事業(フィーダー系統補助事業) : 田川市地域公共交通会議

#### (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  
出席者名簿

No.	区分	氏名	所 属	役 職	備 考
1	有識者委員	辰 巳 浩	福岡大学	理事・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	WEB出席
3	有識者委員	大 井 尚 司	大分大学	経済学部門 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 准教授	
1	委員 (運輸局)	傳 勝博	九州運輸局	交通政策部長	
2	委員 (運輸局)	永松 靖二	九州運輸局	鉄道部長	
3	委員 (運輸局)	大久保 栄作	九州運輸局	自動車交通部長	
4	委員 (運輸局)	青柳 孝次	九州運輸局	海事振興部長	
1	臨時委員 (地域公共交通計画策定)	元 健太郎	奄美大島地域公共交通活性化協議会	奄美市 商工観光情報部 商工政策課 商工振興係長	
2	臨時委員 (利便増進計画策定)	門脇 知史	延岡市地域公共交通活性化協議会	延岡市 企画部 地域・離島・交通政策課 主任主事	
3	臨時委員 (再構築調査事業)	荒木 龍二	くま川鉄道再生協議会	あさぎり町 企画政策課 審議員	
4	臨時委員 (離島航路)	熊 亮太	長崎県離島航路対策協議会	長崎県 地域振興部 交通政策課 主任主事	
	—	木原 廣道		西海沿岸商船株式会社 代表取締役	
5	臨時委員 (地域間幹線)	松田 英生	熊本県地域公共交通協議会	熊本県 企画振興部 交通政策課 課長補佐	
6	臨時委員 (地域内フィーダー)	嶋田 美咲	田川市地域公共交通会議	田川市 建設経済部 都市計画課 コンパクトシティ推進室 主事	
	司会 (運輸局)	鈴木 貴大	九州運輸局	交通政策部 交通企画課長	

# ①地域公共交通計画策定事業

# 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7年1月22日

協議会名:奄美大島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(地域公共交通協働トライアル推進事業)

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
<p><b>【事業内容】</b> 奄美大島5市町村(奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町)による広域での計画、5市町村それぞれ個別の計画を策定を目指し、以下の項目を実施。 ①公共交通の利用状況及びニーズ調査 ②利用特性及び地域の課題整理 ③公共交通の活性化の方針及び目標に関する設定 ④地域公共交通計画(案)の策定 ⑤地域公共交通活性化協議会の開催</p> <p><b>【結果概要】</b> ①路線バス乗降調査、乗降ヒアリング調査、住民アンケート、交通事業者ヒアリング調査を実施した。 ②調査結果を踏まえ、地域住民の移動傾向や公共交通の利用特性、また公共交通が抱える課題を整理した。 ③5市町村の総合計画等の上位・関連計画や、整理された地域の利用特性、課題等を踏まえ、地域交通のあり方を検討し、公共交通活性化の方針及び目標を設定した。 ④広域での地域公共交通計画に加え、対象となる5市町村それぞれの地域公共交通計画(案)を策定した。 ⑤広域の地域公共交通活性化協議会の開催、市町村ごとの協議会の開催支援を行った。</p>	<p>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</p>	<p><b>【補助対象事業名】</b> 奄美大島5市町村広域による地域公共交通計画策定業務</p> <p><b>【事業内容】</b> ・公共交通の利用状況及びニーズ調査 ・利用特性及び地域の課題整理 ・公共交通の活性化の方針及び目標に関する設定 ・地域公共交通計画(案)の策定 ・地域公共交通活性化協議会の開催</p> <p><b>【実施時期】</b> 令和6年6月18日～令和7年2月28日</p> <p><b>【計画策定の方針】</b> ・基本方針Ⅰ 広域連携による便利で持続可能な公共交通の構築 ・基本方針Ⅱ 5市町村の魅力が輝く公共交通施策の推進 ・基本方針Ⅲ 奄美大島の活性化につながる多様な主体の共創促進</p>

# 奄美大島地域公共交通活性化協議会

事業名：奄美大島5市町村広域による地域公共交通計画策定業務

## 調査事業の概要

### ■ 対象地域の概要

奄美大島は鹿児島県南西部の奄美群島に位置し、奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町の1市2町2村で構成されている。また、瀬戸内町は加計呂麻島、請島、与路島という3つの有人離島を有しており、本事業はこれらの有人離島も対象地域に含めている。



### ■ 対象地域の公共交通

奄美大島における幹線系統のほぼすべてをしまバスが担っている。その他、大和村においては奄美大島タクシーが、瀬戸内町においては南部交通(株)及び加計呂麻バス(有)が路線バスを運行している。

また、奄美市、大和村、宇検村は交通空白の解消のため、自家用有償旅客運送に取り組んでいる。

タクシーについては、近年稼働台数が急激に減少しており（平成29年から令和5年にかけて4割以上減少）、タクシー不足が大きな課題となっている。

### ■ 調査事業の概要

- ・ 交通事業者に対するヒアリング調査
- ・ 住民アンケートの実施（配布：9,680世帯、回収：2,870件）
- ・ 乗降調査の実施（大熊〜こしゆく第1公園、和光園〜平田町奥又、ビッグII前〜安木屋場〜平田町奥又を対象として各4日間）
- ・ バス通学の学生を対象としたヒアリング調査の実施
- ・ 自治体が運行する移動サービスの利用者を対象としたヒアリング調査の実施

## 基礎データ

合併状況：平成18年3月に旧名瀬市、旧住用村、旧笠利町の合併により奄美市が誕生。

大和村・宇検村・瀬戸内町・龍郷町は合併なし。

人口：5.9万人（令和2年）

面積：819平方キロメートル

過疎地域等指定：過疎

高齢化率：33.9%（令和2年）

協議会開催数：協議会4回

## 調査前の地域交通状況(Before)

### ■ 路線バスについて

利用者の減少が進み、実際の乗車人数に対してバス車両が大きすぎるという非効率な系統が散見された。また、異なる事業者が運行する路線バス間の接続が悪いという課題があった。

### ■ タクシーについて

路線バスと同様ドライバーが不足しており、要因の1つとして本島内で二種免許を取得する環境がないことが考えられていた。夜間や雨天時等の特定の条件下では、タクシーの供給が需要を下回るという課題があった。

### ■ その他

奄美大島を構成する5市町村の間での連携が希薄であり、特に自治体をまたぐ移動や観光を想定した情報発信等の取組みが十分になされていないという課題があった。

## 調査後の地域交通計画(After)

下図の通り、各自治体がそれぞれの課題や特性に合わせた交通施策を推進するとともに、活性化協議会を基盤とした5市町村の広域連携によって業務の統合や標準化を促進し、限られた人員、輸送資源を効率的に活用することで、利便性を維持しながらも持続的な公共交通を構築することを方針とした。



## ②利便増進計画策定事業

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7年1月6日

協議会名:延岡市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通利便増進事業(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計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【実施した内容と実施結果】</p> <p>(1) 市内全路線に関する分析・整理 本市に係る全路線の運行概要や利用状況等の分析及び整理を行った。 また、路線別に事業内容や方針、事業収入・支出、負担額、平均乗車密度等について路線別の情報を整理した。</p> <p>(2) 利便増進実施計画(案)の作成 市民の生活行動やニーズなど移動特性に合わせた利便増進事業の具体的な実施内容をはじめ、利便増進事業の実施による利用者数や収支、運転士数などの影響・効果について検討を行った。 また、当該検討結果を踏まえ、地域公共交通利便増進実施計画及び計画書概要版を作成した。</p> <p>(3) 地域公共交通計画の改定 利便増進事業の実施期間及び事業の内容を踏まえ、すでに策定している延岡市地域公共交通計画の事業期間や内容等について見直しを行う予定である。</p> <p>(4) 法定協議会の開催 計画策定に向けた調査内容や調査結果を受けて、今後の交通体系のあり方について議論するための協議会等を開催した。</p>	<p>A いずれの事業についても、交付申請の内容に基づき、適切に実施した。</p>	<p>○令和6年度中に地域公共交通利便増進実施計画を策定予定(令和7年2月にパブリックコメントを実施し、令和7年3月中に計画を策定し国へ提出する。) ○また、利便増進事業の実施期間及び事業の内容を踏まえ、すでに策定している延岡市地域公共交通計画の事業期間や内容等について、令和7年2月に見直しを行う予定である。 ○なお、計画案の基本方針等は下記のとおり。</p> <p>【計画対象区域】 延岡市全域</p> <p>【計画期間】 令和7年度(2025年度)～令和11年度(2029年度) 5年</p> <p>【基本方針】 「地域の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの再構築～共創型交通の実践～」</p> <p>【実施事業】 ■北部・南部まちなか循環バスの新設 旧延岡市の北部・南部地域から中心市街地へのアクセス向上を図るため、北部・南部まちなか循環バスを運行する。 ■南部乗合タクシー4路線の延伸 南部まちなか循環バスよりも南の地区も当該バスを利用できるよう、南部乗合タクシー4路線を延伸する。 ■地域間幹線宮野浦線のルート変更 主要な買い物施設や医療機関を新たに経由しながら市街地の大規模小売店への乗入れによりさらなる利便性向上を図るとともに、北部・南部まちなか循環バスへの乗り継ぎも可能とすることで、中心市街地の回遊性を向上させる。</p>

## 調査事業の概要

令和5年度に策定した地域公共交通計画に基づき、確実な事業の実施及び地域住民の利便性向上に資する地域旅客運送サービスの実現を目指し「延岡市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

### 【利便増進調査事業を行うエリアの概要】

延岡市内一円

### 【調査事業の主な内容】

#### (1) 市内全路線に関する分析・整理

本市に関する全路線の運行概要や利用状況等の分析及び整理を行う。また、路線別に事業内容や方針、事業収入・支出、負担額、平均乗車密度等について路線別の情報を整理する。

#### (2) 利便増進実施計画(案)の作成

市民の生活行動やニーズなど移動特性に合わせた利便増進事業の具体的な実施内容をはじめ、利便増進事業の実施による利用者数や収支、運転士数などの影響・効果について検討を行う。また、当該検討結果を踏まえ、地域公共交通利便増進実施計画及び計画書概要版を作成する。

#### (3) 地域公共交通計画の改定

利便増進事業の実施期間及び事業の内容を踏まえ、すでに策定している延岡市地域公共交通計画の事業期間や内容等について見直しを行う。

#### (4) 法定協議会の開催

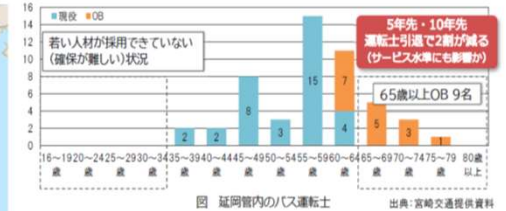
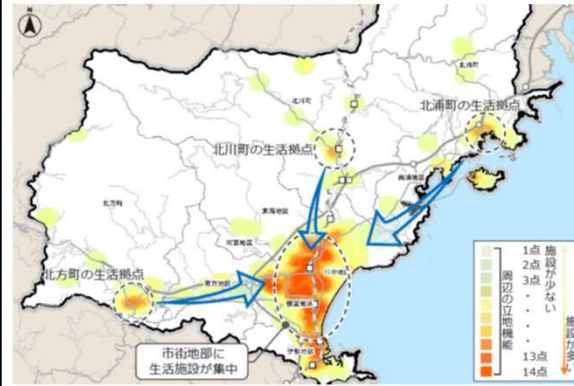
計画策定に向けた調査内容や調査結果を受けて、今後の交通体系のあり方について議論するための協議会等を開催した。

## 基礎データ

合併状況：平成18年2月に北方町及び北浦町  
平成19年3月に北川町と合併  
人口：11.4万人(令和6年12月1日現在)  
面積：868.02平方キロメートル  
過疎地域等指定：過疎、離島、山村  
高齢化率：35.44%  
補助対象の系統数：22系統(確保維持事業のみ)  
自治体負担額：R3：33,821千円 R4：35,774千円 R5：38,870千円  
(確保維持事業対象の乗合タクシー・コミュニティバス・まちなか循環バス)  
協議会開催数：協議会6回(令和6年4月～令和7年2月)

## 調査前の地域交通状況(Before)

- バスやタクシーの運転士不足が顕著。特に、バスに関しては、全体の約3割をOBで支えている一方で、30代前半までの若い人材が採用できていない状況。
- 市街地にある大規模小売店や医療機関への移動ニーズが高い
- 郊外部から拠点間を結ぶネットワークの維持・充実が必要



▲ 運転士が不足する中で、いかにして市街地内の移動利便性を向上させつつ、郊外部から市街地を結ぶネットワークを充実させるかがポイント。

## 調査後の地域公共交通利便増進実施計画(After)

### ■ 北部・南部まちなか循環バスの新設(+南部乗合タクシー4路線の延伸)

北部・南部地域から中心市街地へのアクセス向上を図るため、北部・南部地域でまちなか循環バスを運行する。また、土々呂地区などさらに南の地区からも利用できるようにするため、南部乗合タクシー4路線を延伸する。

### ■ 宮野浦線のルート変更

地域間幹線である宮野浦線について、主要な買い物施設や医療機関を新たに経由しながら市街地の大規模小売店への乗入れによりさらなる利便性向上を図るとともに、北部・南部まちなか循環バスへの乗り継ぎも可能とすることで、中心市街地の回遊性を向上させる。



- ※南部乗合タクシー4路線
- ① 榑津・土々呂線
  - ② 小野・石田線
  - ③ 赤水・鯛名線
  - ④ 伊形線



▲ 上記表は小野・石田線



# もくじ

---

- 01 延岡市の地域交通課題
- 02 調査事業の主な内容と取組み
- 03 調査事業を踏まえた利便増進事業
- 04 事業の実施により期待される効果

# 01 延岡市の地域交通課題

運転士不足の中で、いかにして市街地内の移動利便性を向上させつつ、郊外部から市街地を結ぶか。

延岡市は、バス及びタクシーの運転士不足が深刻な状況にあります。特に、バスは、運転士不足の影響により市内一部路線の廃止や大幅な減便（令和7年1月～3月）が発生している状況です。

一方で、九州の市町村の中で2番目に広い面積を有することから、郊外部から市街地を結ぶネットワークの維持・充実が求められます。

また、市街地に集中する医療機関や商業施設等への移動の利便性を高める必要があります。

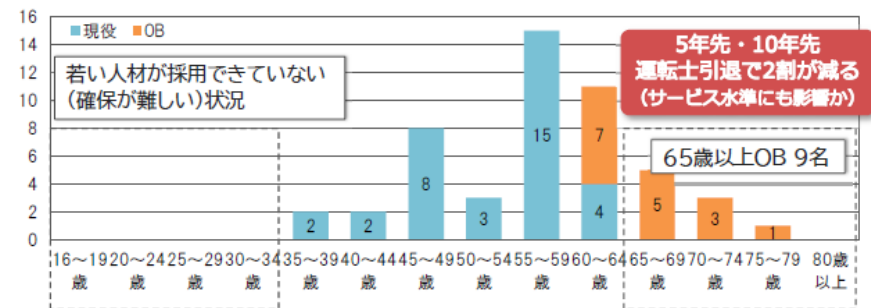
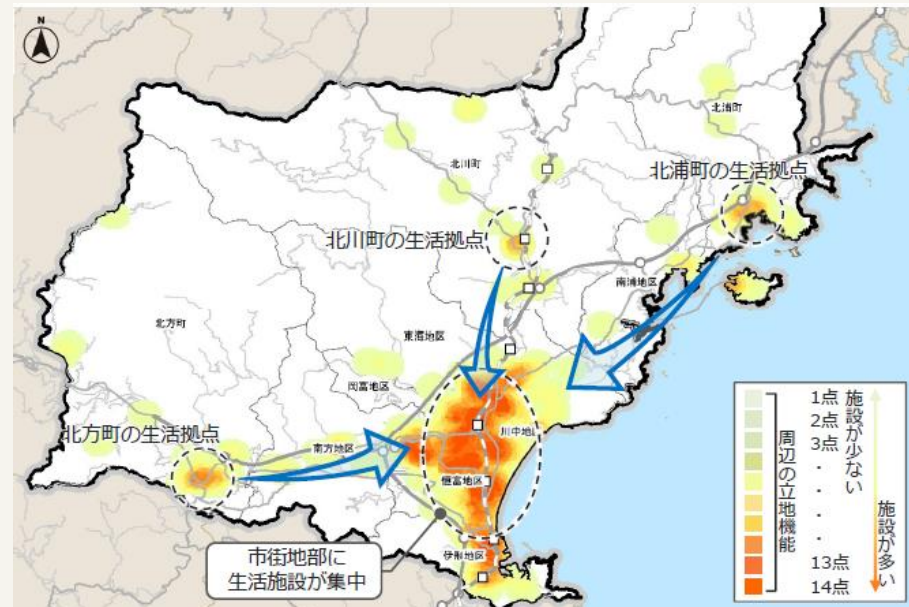
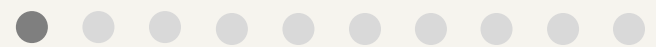


図 延岡管内のバス運転士 出典：宮崎交通提供資料

市内事業者	コロナ禍前(R1)	現在(R5)
事業者①	56人	46人(-9人)
事業者②	84人	54人(-30人)
事業者③	95人	69人(-26人)
事業者④	92人	92人(±0人)
事業者⑤	14人	14人(±0人)
運転士の平均年齢(概算)	60~70歳以上	

出典：R5交通事業者ヒアリング調査



## 0 2 調査事業の主な内容

---

### ✓ 市内全路線に関する分析・整理

本市に関係する全路線の運行概要や利用状況等の分析及び整理を行うとともに、路線別に事業内容や方針、事業収入・支出、負担額、平均乗車密度等を整理した（詳細は後述）。

### ✓ 利便増進実施計画（案）の作成

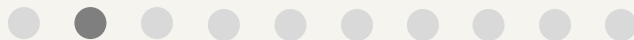
市民の移動特性に合わせた利便増進事業の具体的な実施内容をはじめ、利便増進事業の実施による利用者数や収支、運転士数などの影響・効果を検討した（詳細は後述）。

### ✓ 地域公共交通計画の改定

- ・ 事業期間の変更（令和6年度～令和10年度→令和6年度～令和11年度）
- ・ フィーダー補助対象路線に「北部・南部まちなか循環バス」を追加

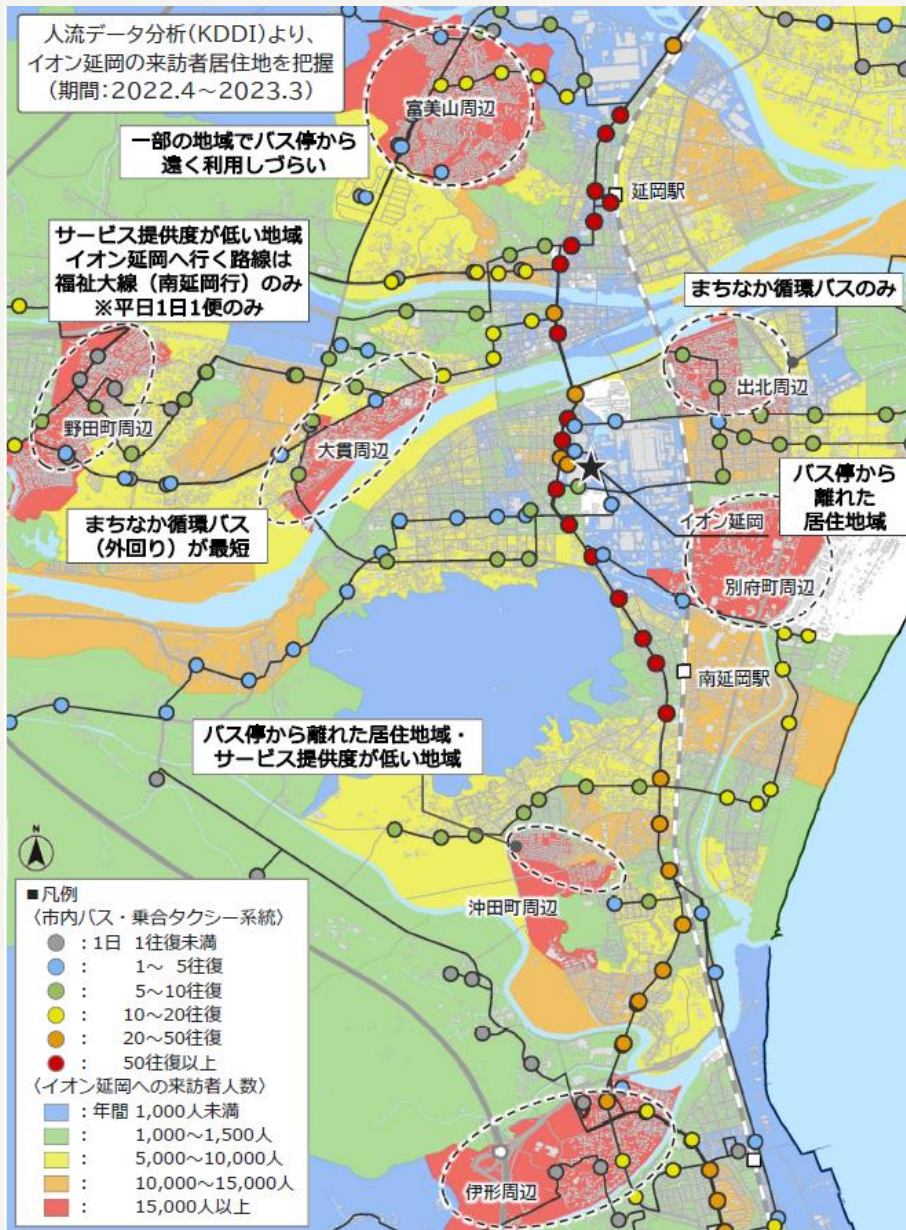
### ✓ 法定協議会の開催

計画策定に向けた調査内容や結果を受け、法定協議会を計5回開催し、今後の交通体系のあり方を議論した。また、月2回程度の頻度で各交通事業者と路線改良に関する協議を行った。



## 02 調査事業の主な内容と取組み

(市内全路線に関する分析・整理／利便増進実施計画の作成)



### 買い物・通院の移動に便利な路線網の再構築が必要

路線バス利用者のニーズとして、買い物や通院の利用が高く、主に午前中の外出行動となっています。

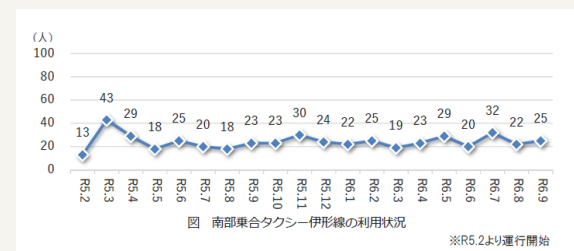
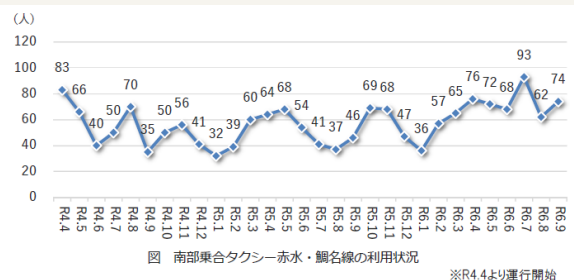
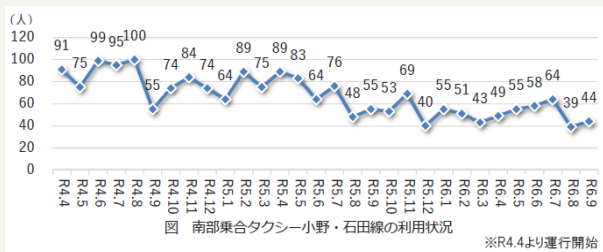
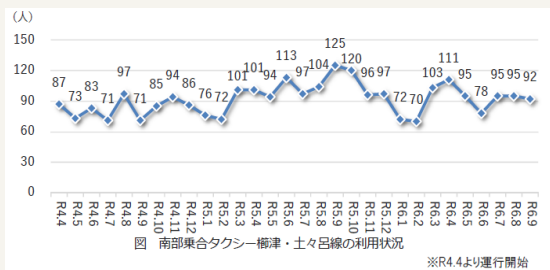
市民アンケート(※)結果から買い物先はイオン延岡への来訪が最多であることが分かりました。

また、左記の人流データ分析から、イオン延岡への来訪者が多い地域の中で、一部ではサービス提供度が低いバス停から離れた地域があります。

※6,000人対象に送付し、1,613人から回答があった(回収率26.9%)

# 02 調査事業の主な内容と取組み

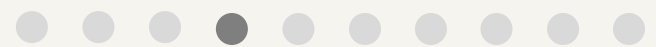
(市内全路線に関する分析・整理／利便増進実施計画の作成)



## 南部地域の市街地へのアクセス向上が必要

各路線の月平均の利用状況について、  
 檜津・土々呂線 83人程度 (便平均約5.0人)  
 小野・石田線 81人程度 (便平均約5.0人)  
 赤水・鯛名線 52人程度 (便平均約3.2人)  
 伊形線 28人程度 (便平均約1.8人)  
 となっています。

市民アンケートや地域座談会を実施したところ、乗合タクシーや路線バスの充実などによって市街地へのアクセス改善を希望する意見がありました。



## 02 調査事業の主な内容と取組み

(市内全路線に関する分析・整理／利便増進実施計画の作成)

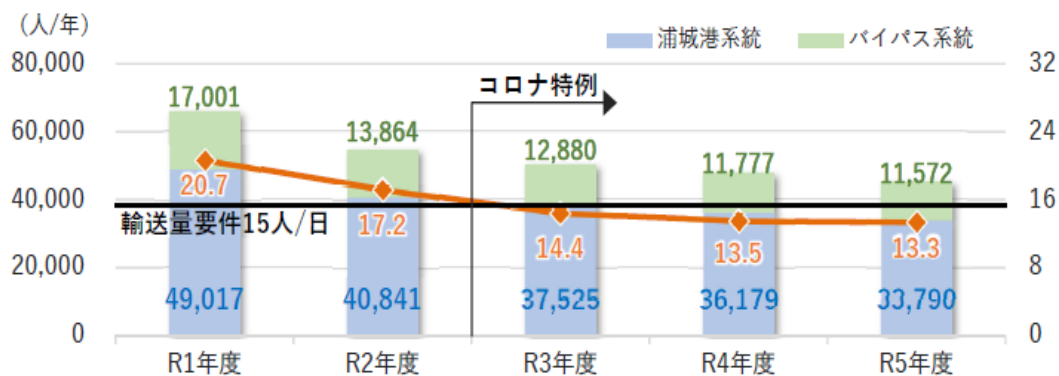


図 宮野浦線の利用状況 ※輸送実績資料(各年10月～9月)

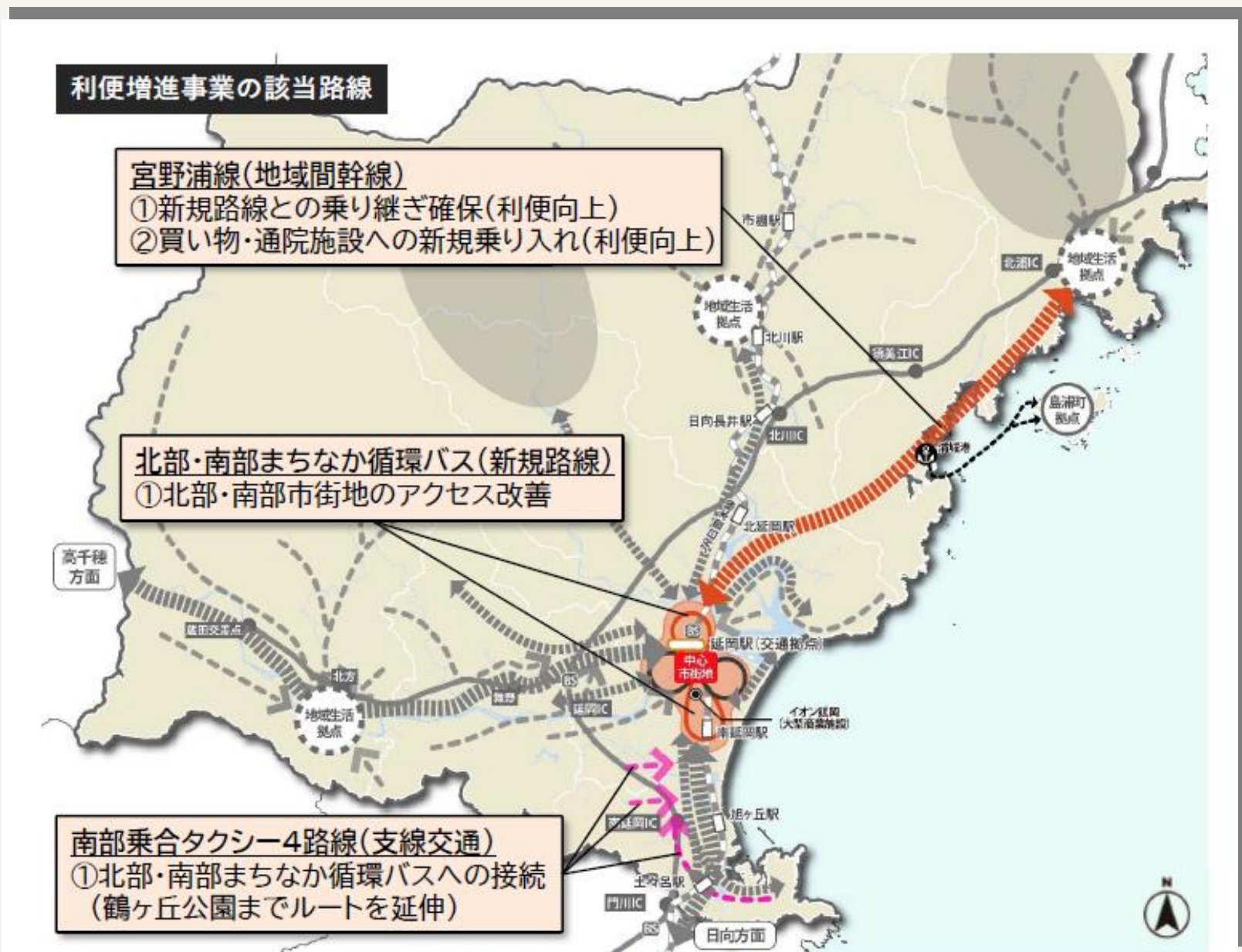
### 北部地域及び離島から市街地へのアクセス向上が必要

宮野浦線は、市の郊外部拠点（合併前市町村）を支える重要な幹線バス路線と位置付けています。利用者数は年々減少傾向であり、今後国庫補助対象要件となる輸送量を下回る可能性があります。

一方で、市民アンケートや地域座談会で北浦・南浦地区から、路線の維持や中心市街地への買い物・通院先への経路の希望が上がりました。

また、島野浦島の住民が公共交通機関で市街地へアクセスする場合、フェリーや高速艇を利用して浦城港から乗車するため、島民にとって欠かせない路線となっています。利便性を向上させつつ、維持を図ることが求められます。

## 03 調査事業を踏まえた利便増進事業



## 03 調査事業を踏まえた利便増進事業

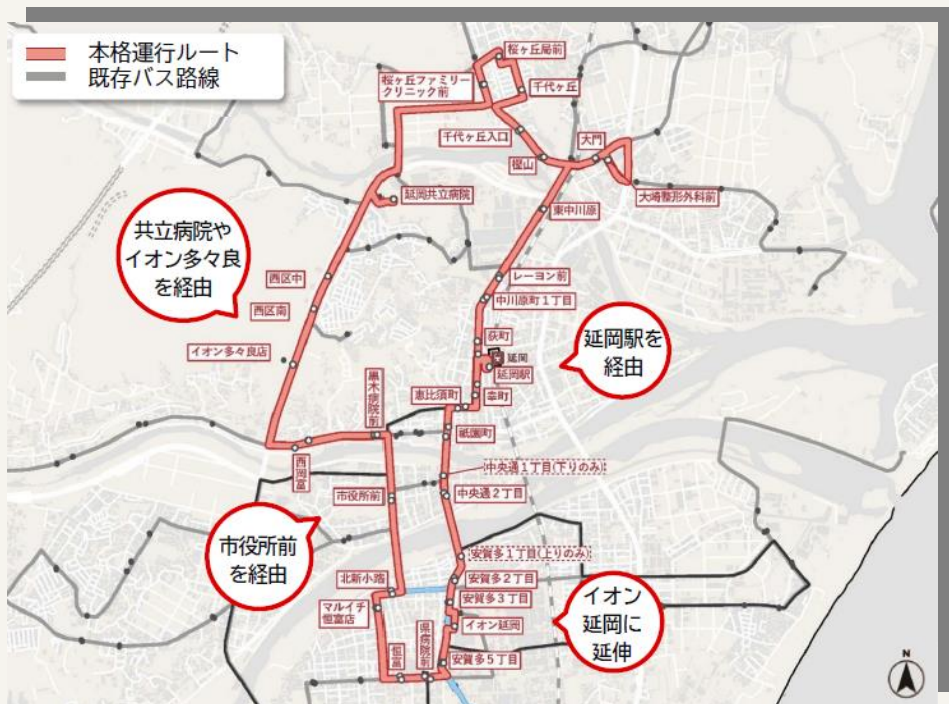
### 【事業1】 北部・南部まちなか循環バスの新設

買い物・通院の移動に便利な路線網の再構築の一環として「北部・南部まちなか循環バス」を運行します。

ニーズの高い買い物先や通院先を經由地することで、日常生活の移動利便性を向上させます（1週50分程度）。

また、市民の生活行動が集中しているイオン延岡を中心とする路線とすることで、接続の利便性が向上し、市街地へアクセスしやすくなります。

▲ ニーズの高い買い物先や通院先、バスが走行可能な道路状況、回転場所、運転士の休憩時間などを考慮してルート設定 ▼



▲ 北部まちなか循環バス路線図



▲ 南部まちなか循環バス路線図



## 03 調査事業を踏まえた利便増進事業

### 【事業2】南部乗合タクシー4路線延伸

南部地域の市街地へのアクセス向上の一環として「南部乗合タクシー4路線」を延伸します。具体的には、南部乗合タクシー4路線共通の終点「塩浜三丁目」を「鶴ヶ丘公園」まで延伸し、南部まちなか循環バスへ接続させるというものです。これにより、南部地域からも乗継ぎによる市街地へのアクセスが向上します。



## 03 調査事業を踏まえた利便増進事業

### 【事業3】宮野浦線の再編

北部地域及び離島から市街地へのアクセス向上の一環として地域間幹線「宮野浦線」のルートを変更します。

系統数を2系統から3系統へ見直し、市民がよく利用する買い物先・通院先への経由や北部・南部まちなか循環バスとの接続を図ります。具体的には以下のとおりです。

- ・ イオン延岡への乗入れにより、まちなか循環バスや他バス路線へ乗継ぎができ、市街地回遊性向上が期待されます。
- ・ 大門エリアの経由により、「サンフレッシュむしか」や「コスモス大前店」「マルイチ大前店」へのアクセスが可能となります。また、市役所周辺を經由することで「コープ北小路」「黒木病院」等へのアクセスも可能となります。



▲ 宮野浦線の路線図

ルート変更点 ▶



※B・C系統のみルート変更

※全系統共通で変更

## 04 事業の実施により期待される効果

01

### 北部・南部 まちなか循環バス新設

- 北部・南部地域における移動手段の確保
- イオン延岡を中心とした外出行動エリアの拡大・利便向上
- 市街地回遊性の向上

02

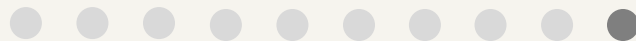
### 南部乗合タクシー4路線 延伸

- 南部地域住民の移動の利便性向上
- 乗り継ぎによる中心市街地へのアクセス確保による買い物や通院等の利便性向上

03

### 宮野浦線の再編

- イオン延岡への乗り入れを行い、北部・南部まちなか循環バスへ直接乗り継ぐことで、中心市街地の回遊性向上に寄与



## ③地域公共交通再構築調査事業

## 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7年1月24日

協議会名:(自治体名)熊本県球磨郡あさぎり町

評価対象事業名:鉄道事業再構築実施計画策定業務

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
<p>くま川鉄道株が令和2年7月豪雨からの全線復旧を目指すことを契機に、復旧後に鉄道事業再構築事業に基づく事業構造の変更(列車の運行をくま川鉄道株が担い、鉄道資産の維持管理を新法人が担う形態での上下分離)を行うことから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第23条に規定する「鉄道事業再構築実施計画」(以下、「計画」とする。)を策定するため、計画策定に伴う現状調査、需要予測及び費用便益分析等を行った。</p>	A	予定どおり事業が実施できた。	<p>・調査結果を踏まえ、令和8年度上半期までにくま川鉄道の再構築を実施する。</p>

## 基礎データ ※調査事業の対象となる鉄道路線の概要

- 大正13年(1924年)に湯前線(ゆのまえ)として国鉄にて開通された。
- 昭和62年(1987年)にJR九州へと移管され、平成元年から第3セクターくま川鉄道湯前線として引き継がれ、令和6年(2024年)に100周年を迎えた。
- 令和2年7月豪雨災害にて、浸水、線路・駅への土砂流入・道床流失、倒木、踏切等電気施設損傷等の甚大な被害を受け、特に球磨川第四橋りょうの流失という致命的被害を受けた。
- 現在、全線復旧に向け災害復旧工事を行っており、一部代替輸送バスによる運行を行っている。

駅数 14駅  
営業区間 【代替バス区間】 人吉温泉～肥後西村区間9.1キロ  
【列車区間】 肥後西村～湯前区間18.97キロ  
営業キロ 24.8キロ



湯前駅方面

人吉温泉駅方面

▲川村駅～肥後西村駅間  
球磨川第4橋梁(L=322m)流失



写真提供: くま川鉄道

▲車両浸水(人吉温泉駅構内)



▲川村駅～肥後西村駅間



▲人吉IC前(2020.7.20)  
全線運休のため、全区間の代替輸送バス運行開始、最大輸送時、大型バス10台、小型バス3台を利用して輸送

## 調査事業の概要

※調査を行うに至った経緯。

- 令和2年7月豪雨からの全線復旧に向け、熊本県と球磨郡市10市町村（以下、関係自治体）及び鉄道会社が一体となり、支援施策及び利用促進等の検討に関し、必要な協議を行うため、くま川鉄道再生協議会が設置された。
- 地元自治体負担を最小限に抑えられる、国庫補助事業「特定大規模災害等鉄道施設災害復旧事業補助」の活用条件として、「事業構造の変更を行い、かつ、当該災害復旧事業により復旧した鉄道施設を地方公共団体又は公共的団体等が保有する」こととなっている。
- 当該補助事業を活用するため、第2回くま川鉄道再生協議会総会（R3.3.24）にて、関係自治体が設立する新法人が鉄道施設を保有（第三種鉄道事業者）し、くま川鉄道株式会社が列車の運行（第2種種鉄道事業者）を実施する「上下分離方式」の導入について確認した。
- 第三種鉄道事業者として、鉄道施設等をくま川鉄道株式会社に無償で使用させるためには、国土交通大臣の事業許可等を受ける必要がある。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（§23-1）に規定されている「鉄道事業再構築実施計画」を作成し、認定を受けることで、予算上の支援措置（補助率かさ上げ等）や許認可手続を一元化できる等の特例措置を受けることができることから、同計画の策定を目指すため、事業を実施するもの。

## 上下分離方式導入の経緯

令和2年7月豪雨災害により、くま川鉄道全線において甚大な被害を受けた。

○復旧スキームの活用 ⇒ **特定大規模災害等鉄道施設災害復旧事業を活用**

- 補助率： ・国 1 / 2 （1 / 2 は地方負担。補助災害復旧事業債（交付税措置率95%）が充当可能）
- 補助対象要件： ・ **事業構造の変更により、鉄道事業者が復旧した鉄道施設を地方公共団体又は公共的団体等が保有**  
 ・被災年度の前3ヵ年度において事業収支が赤字  
 ・復旧費が運輸収入以上

<b>【国 1/2】</b>	【地方自治体 1/2】	
	【県 1/4】 災害復旧事業債	【地元10市町村 1/4】 災害復旧事業債
	交付税措置 95%	交付税措置 95%

→市町村実質負担は、地方負担分の2.5%

## くま川鉄道再生協議会について

### 協議会

#### (委員構成等)

会長：副知事、副会長：人吉市長、湯前町長

錦町長、あさぎり町長、多良木町長、水上村長、相良村長、五木村長、山江村長、球磨村長、  
くま川鉄道(株)取締役社長

オブザーバー：国土交通省九州運輸局鉄道部長

#### (役割)

- (1) くま川鉄道の全線復旧に関する協議
- (2) くま川鉄道の持続可能な運営を確保するための計画に関する調整協議
- (3) くま川鉄道の全線復旧を見据えた地域振興及び他の交通機関との役割分担に関する協議
- (4) 上下分離導入に向けて、第三種鉄道事業者として鉄道施設等の維持管理を行う法人の設立及び運営業務に関すること
- (5) その他協議会の目的の達成に必要な事項に関すること



### 幹事会

#### (委員構成等)

- ・各市町村担当課、県(交通政策・統計局交通政策課、県南広域本部球磨地域振興局総務振興課)、くま川鉄道(株)で構成

(役割) 総会における協議事項等の整理、その他総会から指示のあった事務を処理する。

### 事務局

#### (構成等)

湯前町(局長)、あさぎり町(局次長)、人吉市からそれぞれ専任職員を1名配置

※あさぎり町へ湯前町、人吉市から人事交流として派遣

#### (役割)

協議会の業務を処理(事務局をあさぎり町生涯学習センター内に設置)



## 調査事業の概要

※調査事業の主な内容を記載してください。

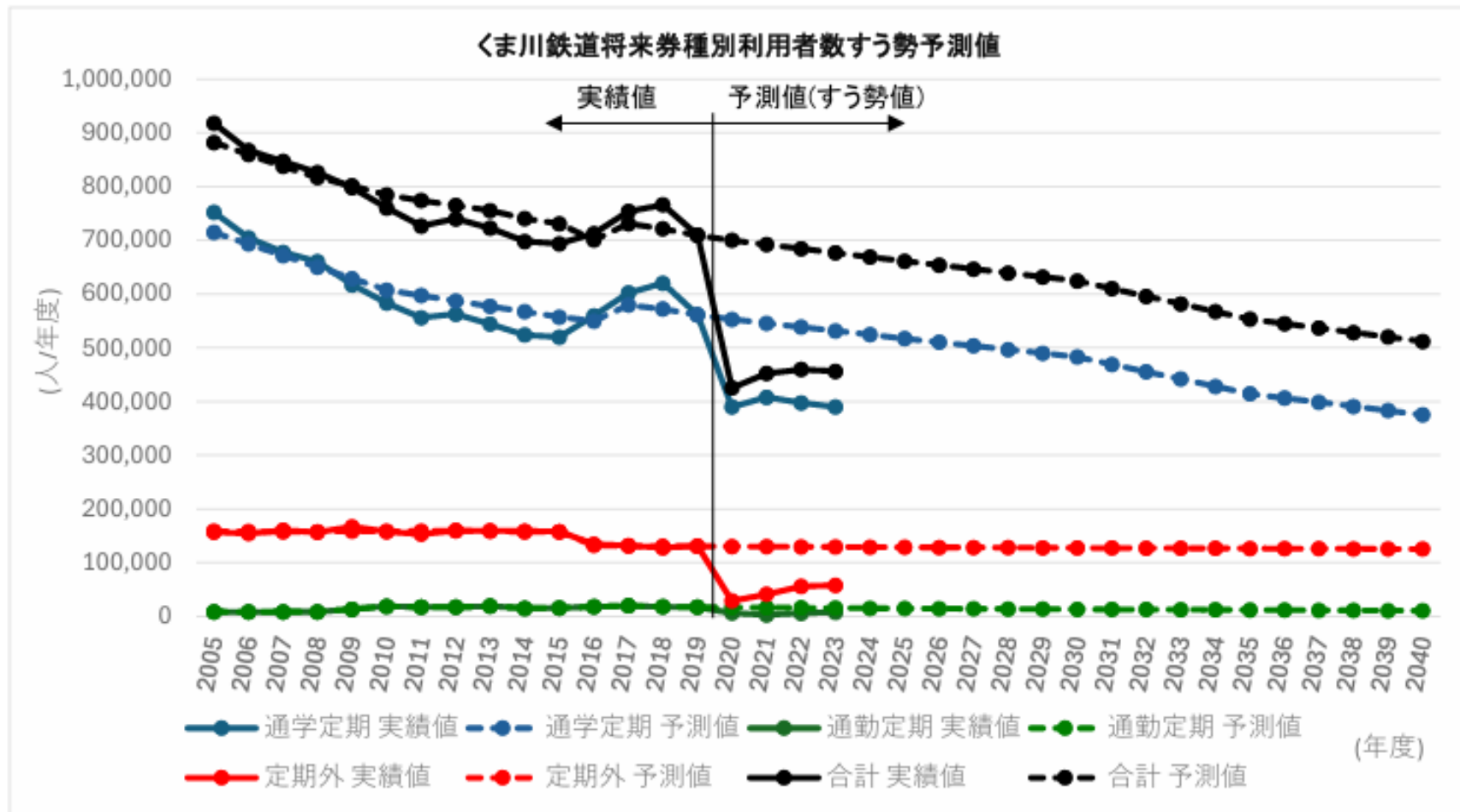
- (1) 計画準備
- (2) 鉄道事業等に関する概況整理
- (3) 沿線地域の概況整理
- (4) 将来の事業スキームの整理
  - ①上下分離後の運営スキーム、保守管理、国庫補助事業実施の仕組み
  - ②運行計画（基本的な考え方（営業時間、列車本数、運転間隔、車両検修方法等）及び列車運行図）
  - ③鉄道施設等の修繕・整備計画
  - ④要員計画（人員要員及び人件費の推移・シミュレーション）
- (5) 需要推計の実施
- (6) 利用者の利便の確保に関する事項等の検討
- (7) 財務状況の把握・分析及び収支計画の検討
- (8) 鉄道事業再構築事業による効果・影響等の検討
- (9) 鉄道事業再構築実施計画（案）の作成支援
  - ・鉄道事業再構築事業を実施する路線及びその区間
  - ・地方公共団体その他の者による支援の内容
  - ・旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容
  - ・鉄道事業再構築事業の実施予定期間
  - ・鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
  - ・利用者の利便の確保に関する事項
  - ・鉄道事業再構築事業の効果
  - ・その他、鉄道事業再構築事業実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- (10) くま川鉄道再生協議会での打合せ業務

## 調査事業の結果

※調査事業の成果や調査事業で明らかになった課題などを記載してください。

## 将来利用者数予測

くま川鉄道将来予測すう勢値は、2040(令和22)年度利用者数：512 千人/年度と予測され、現況2019(令和元)年度：709千人/年度の72%に減少する見通しである。このうち、通学定期利用者数が67%に、通勤定期利用者数が62%に減少する。定期外は、観光入込者数をコロナ禍前のすう勢に基づくと想定したため96%への減少にとどまる見通しである。



## 調査事業の結果

※調査事業の成果や調査事業で明らかになった課題などを記載してください。

## 需要推計の実施

10市町村住民及び沿線高校高校に通学する子をもつ保護者、沿線高校生を対象に、アンケートを実施。令和6年9月～10月中旬までの間に、10市町村住民1,082人、高校生保護者476人、高校生1,280人の回答を得ることが出来た。アンケートからは、普段の移動実態、くま川鉄道の利用や認知状況、評価、あり方等の結果を得ることが出来た。

### ▼ くま川鉄道への満足度と優先度の調査結果

地域住民及び保護者、高校生ともに「運行継続」「運行便数」を重要視していることが分かった。

地域住民及び保護者

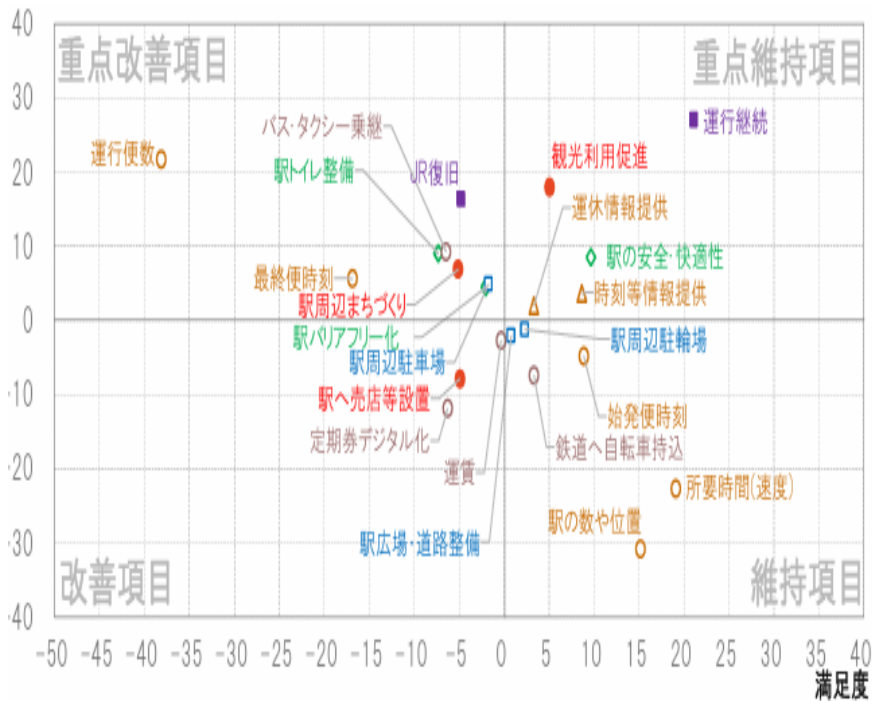


図 くま川鉄道への満足度と優先度

高校生

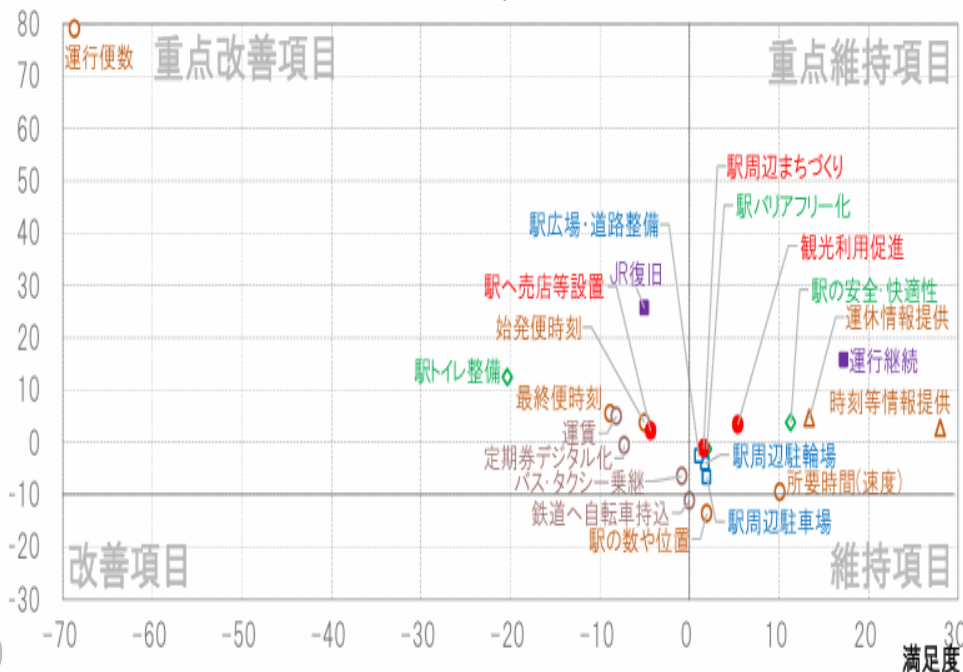


図 くま川鉄道への満足度と優先度

## 調査事業の結果

※調査事業の成果や調査事業で明らかになった課題などを記載してください。

### 需要推計の実施

もし、くま川鉄道の運行維持のために負担金が必要な場合、世帯から毎月どのくらいであれば支払ってもよいか、という質問を行った。

「支払いたくない」という回答は錦町～水上村や球磨村で2割を下回り、3割を上回る市町村は見られなかった。

また、くま川鉄道の駅を存する市町村で、「500円/月」といったより大きな金額の支払い意思のある人が多い傾向が見られた。

### 地域住民及び保護者の回答

表 くま川鉄道運行維持に世帯として支払うことができる負担金

(居住地別)

択一回答(%)	球磨村	人吉市	山江村	相良村	五木村	錦町	あさぎり町	多良木町	湯前町	水上村	計
100円/月	20.0	29.3	22.1	13.0	26.0	15.8	16.4	9.0	11.7	21.2	18.0
200円/月	12.0	12.0	7.4	17.4	22.0	20.0	12.9	11.3	22.6	12.9	14.7
500円/月	20.0	23.3	30.9	26.1	18.0	26.1	28.9	26.0	32.1	24.7	26.2
1000円/月	18.0	10.0	14.7	16.5	2.0	19.4	23.3	27.1	19.0	22.4	18.1
2000円/月	6.0	4.0	1.5	3.5	0.0	4.2	4.3	8.5	3.6	8.2	4.5
4000円/月	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
6000円/月	4.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.4
8000円/月以上	2.0	0.8	0.0	0.0	2.0	0.6	0.9	1.1	0.0	0.0	0.7
支払いたくない	16.0	20.5	23.5	23.5	28.0	13.3	12.9	16.9	10.9	10.6	17.4
n	50	249	68	115	50	165	232	177	137	85	1384

(年齢別)

択一回答(%)	～20代	30代	40代	50代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	計
100円/月	16.1	24.5	24.9	20.3	14.8	10.4	9.8	13.9	18.0
200円/月	19.6	22.7	12.0	14.2	18.0	13.7	15.7	8.3	14.7
500円/月	17.9	21.8	27.7	27.2	25.4	27.3	27.5	22.2	26.2
1000円/月	16.1	7.3	14.9	16.9	17.2	24.5	26.1	19.4	18.1
2000円/月	12.5	2.7	3.7	5.4	4.1	5.2	3.3	2.8	4.5
4000円/月	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1
6000円/月	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.8	1.3	0.0	0.4
8000円/月以上	0.0	0.0	0.5	0.4	0.8	0.8	2.0	0.0	0.7
支払いたくない	17.9	20.9	16.2	15.7	18.9	16.9	14.4	33.3	17.4
n	56	110	382	261	122	249	153	36	1384

▲年齢別にみると、「支払いたくない」回答は、84歳以下で1～2割に留まる一方で、は85歳以上では3割を超え、世代間でのギャップの存在も推察される。

## 調査事業後の方向性

※調査事業の結果を踏まえた今後の方向性。

- 今回の調査の結果、アンケート調査等により、運行継続等の住民ニーズが確認できた。
- しかしながら、将来利用者予測数では減少していくという状況が再確認され、財務状況の把握・分析結果では、大変厳しい数字が出ている。
- 改めて、確認された利用者ニーズを最大限活かし利用者の利便性確保を行い、最適な経営形態を導入し、再構築を実施することで、再構築計画における経営上適切性の確保に努めたい。

見本



▼くま川鉄道(株)オフィシャルHP



▼くま川鉄オンラインショップ



▲第三セクター鉄道等協議会に加盟する鉄道会社と関係会社が連携して、地方鉄道の沿線地域の振興を目的として開始された「鉄印帳」。実はくま川鉄道(株)永江社長が考案者だそうです。



ご清聴ありがとうございました。

## ④離島航路運営費等補助事業

**地域公共交通確保維持改善事業・自己評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)  
自己評価対象期間(令和5年10月1日～令和6年9月30日)**

令和7年1月9日

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	②事業実施の適切性	③目標・効果達成状況	④事業の今後の改善点
記載要領	【事業者名を記載】 ※評価は離島航路別に実施すること	【運航区間、整備内容等を記載】	【当該事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したのかを記載】	【計画に位置付けられた事業が適切に実施された(されている)かを記載。計画どおり実施されなかった(されていない)場合には、理由等記載】 A・B・C評価 記載例①: 計画どおり事業は適切に実施された。 記載例②: 災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。	【計画に記載した定量的な目標数値と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は理由等を分析の上記載】 A・B・C評価 記載例①(確保維持事業): 目標30人/日に対して、15人/日であった。(目標を下回った理由等を併せて記載) 記載例②(改善事業): 年間利用者1,000人の利便性の向上が図れた。	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載(改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)】 ※ なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載
離島航路に係る地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助事業)	西海沿岸商船(株)	佐世保～神浦	長崎市及び島民との協議を行い、観光客の受け入れ体制、ダイヤについて協議を行っている	A 計画どおり事業は適切に実施された	A 旅客は目標6,711人に対して9,514人、車両は目標1,278台に対して1,426台と計画を上回った。	・感染防止対策を確実に継続し、旅客の安全確保に努める。 ・本航路は、令和5年3月に航路改善計画を策定し、ダイヤの見直し等実施してきたため、引き続き航路改善計画の取組みを実施し、必要に応じて、見直し等図っていく。

## ①事業実施の適切性

- 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(されている)。  
B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。  
C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

## ②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。  
B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。  
C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。



## 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 7 年 1 月 9 日

事業者名及び航路名:	長崎県離島航路対策協議会 (佐世保～神浦航路 : 事業者名 西海沿岸商船株式会社)
評価対象事業名:	離島航路運営費等補助事業
記載要領	離島航路については、交通手段の確保が一義的な目的であるが、地域として特に何に着目して事業を実施するのかという観点を踏まえつつ、事業実施の目的・必要性を中心に、地域の交通の目指す姿について記入する。
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本航路は佐世保を起点とし、西海市の大島、松島、瀬戸、長崎市の池島を経て、終点、神浦港を結ぶ生活航路であり、面積及び人口はそれぞれ、大島13.29km<sup>2</sup>・4,664人、松島6.24km<sup>2</sup>・349人、瀬戸78.68km<sup>2</sup>・4,637人、池島1.06km<sup>2</sup>・195人、神浦773人である。近年では、人口減少や高齢化が進む中で物価・燃油高の影響により、事業者を取り巻く経営環境は厳しいものになっている。</p> <p>しかし、本航路は、生活必需品の輸送、通勤、通学、通院等、地域住民にとって欠くことの出来ない航路であり、各自治体との連携により、「池島坑内探検ツアー」等観光客の利用者増加に努めるとともに、燃料等の安価購入、自社による船体・エンジン等の修繕・整備を行い経費節減を図り、今後も離島航路の確保・維持に努める。</p> <p>本航路は、令和5年3月に策定された航路改善計画に基づいて新船高速船のリプレイスと共に航路・ダイヤの再編、運賃改定、佐世保～神浦航路の国庫補助対象区間の拡大を行い、航路維持に向けて取り組んでいるところである。</p>

# 長崎県離島航路対策協議会

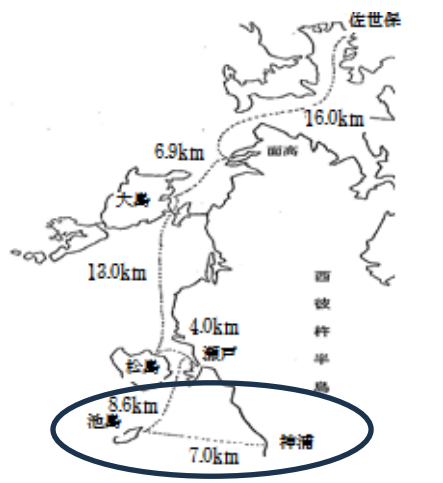
事業者名: 西海沿岸商船

## 概要

「Rapid Lily」 123トン



「フェリーかしま」 193トン



国庫補助航路対象区間

「フェリーかしま」	瀬戸-池島5往復・池島-神浦3往復
高速船 (Rapid Lily、 れびーど)	R6/3まで 佐世保-大島 12往復・佐世保-池島2往復 R6/4 ~ 佐世保-大島10往復(火・金9往復)・ 佐世保-池島(火・金)2往復

## 基礎データ

港名	寄港地						合計	記事
	サセボ 佐世保	オオシマ 大島	マシマ 松島	セト 瀬戸	イケシマ 池島	オノノクラ 神浦		
各港間距離(km)	19.9	13.0	4.0	8.6	7.0	52.5		
航海時間	フェリーかしま		10	28	26		松島-瀬戸-池島-神浦間	
	れびーど	30	24	14			佐世保-大島間 高速船のみの佐世保-池島間 フェリーでの神浦	
			6	13	10		松島-瀬戸-池島-神浦間	
	Rapid Lily	26	18	12			佐世保-大島間 佐世保-池島間	

佐世保を起点とし、寄港地面高、大島、松島、瀬戸、池島を経て終点神浦を結ぶ生活航路である

	人口	面積
面高	387人	(67.22km <sup>2</sup> )
大島	4,664人	13.29km <sup>2</sup>
松島	349人	6.24km <sup>2</sup>
瀬戸	4,637人	(78.68km <sup>2</sup> )
池島	95人	1.06km <sup>2</sup>
神浦	773人	

補助金	国	県
R4年度	10,944,330	233,934,792
R5年度	10,937,438	218,765,519
R6年度	未確定	未確定

協議会開催回数 1回

## 計画、目標(Plan)

- ・過年度実績から旅客輸送目標184,379人、車両輸送目標を10,792台(うち、池島～神浦区間は旅客6,711人、車両1,278台)とする。
- ・航路改善計画に基づき令和6年4月より高速船2隻体制から1隻体制に移行し、運航航路(面高抜港)、ダイヤ(佐世保⇄松島・池島間を週2日に減便)の見直しと、令和6年10月より運賃改定を行い収支の改善を目指すこととした。
- ・主・補機関の経済運転を行ない燃料潤滑油の削減に努める。
- ・佐世保コンベンション協会と連携し、佐世保港遊覧貸切・及び傭船事業の拡大に努める。

## 生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・計画どおり航路改善計画に基づき適切に実施した。
- ・佐世保観光コンベンション協会と協力し、佐世保港遊覧事業を行った。

## 実施状況、目標の達成(Check)

- ・旅客は目標184,379人に対して、実績193,717人(うち、池島～神浦間では、目標6,711人に対して9,514人)であった。
- ・車両輸送台数は目標10,792台に対して、実績11,250台(うち、池島～神浦間では、目標1,278台に対して1,426台)であった。
- ・佐世保港遊覧は、20回運航した。

## 今後の課題、対応(Action)

- ・少子高齢化、過疎化により、島民の利用増は難しく、人員・車両の利用減が予想される中、コロナ対策を行いながら、池島坑内探検ツアー等の島内観光の利用増に結びつける。長崎市・西海市等の関係市町又は、長崎観光コンベンション協会・佐世保コンベンション協会との連携を図っていく。
- ・安定的な運航のための船員の確保。
- ・老朽船舶「れびーど」のリプレース。

⑤地域間幹線系統確保維持費国  
庫補助金

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7年1月23日

協議会名: 熊本県地域公共交通協議会  
 評価対象事業名: 令和6年度 地域間幹線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)
熊本バス(株)	1 直行線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ①目標26.6人/日に対して31.1人/日であった。 ②目標43,288千円に対して40,202千円であった。 ③目標49.17%に対して50.69%であった。コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。特に通潤橋の国宝指定により観光目的の利用が増加した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。
熊本バス(株)	2 砥用線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ①目標15.0人/日に対して23.9人/日であった。 ②目標20,241千円に対して14,731千円であった。 ③目標45.64%に対して62.31%であった。コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。
熊本バス(株)	3 辺場・甲佐線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ①目標21.4人/日に対して30.2人/日であった。 ②目標15,125千円に対して11,671千円であった。 ③目標57.09%に対して70.58%であった。コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学とも利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。
熊本バス(株)	4 御船・甲佐線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ①目標26.0人/日に対して39.5人/日であった。 ②目標20,455千円に対して15,982千円であった。 ③目標52.77%に対して69.90%であった。コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学利用や観光目的での利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。
熊本バス(株)	5 健軍・砥用線	沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A ①目標15.5人/日に対して20.6人/日であった。 ②目標19,880千円に対して17,412千円であった。 ③目標48.14%に対して56.19%であった。コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。

目標①【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率(100%以上で○)	目標②【行政負担額(千円)】	実績	達成率(縮減で○)	目標③【収支率(%)】	実績	達成率(改善で○)	達成状況
26.6	31.1	○	43,288	40,202	○	49.17	50.69	○	3
15	23.9	○	20,241	14,731	○	45.64	62.31	○	3
21.4	30.2	○	15,125	11,671	○	57.09	70.58	○	3
26	39.5	○	20,455	15,982	○	52.77	69.9	○	3
15.5	20.6	○	19,880	17,412	○	48.14	56.19	○	3

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)	
熊本バス(株)	6 健軍線	沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A	A	①目標34.5人/日に対して51.8人/日であった。 ②目標23,095千円に対して19,304千円であった。 ③目標56.87%に対して72.95%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学とも利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、九州Maasに参画し、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても周知を行っていく。
熊本バス(株)	7 健軍・イオン線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	A	①目標15.0人/日に対して23.5人/日であった。 ②目標9,856千円に対し8,303千円であった。 ③目標49.16%に対して69.37%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学や買い物目的の利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	8 宇土線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	A	①目標15.1人/日に対して20.3人/日であった。 ②目標5,192千円に対し2,957千円であった。 ③目標69.11%に対して82.22%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	9 松橋線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A	A	①目標16.2人/日に対して24.7人/日であった。 ②目標8,950千円に対し4,908千円であった。 ③目標59.58%に対して79.51%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	10 画図線	沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	A	①目標15.0人/日に対して24.7人/日であった。 ②目標6,886千円に対し4,804千円であった。 ③目標62.28%に対して94.05%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学とも利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	11 乙女線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を開催し利用促進に努めた。	A	A	①目標17.4人/日に対して30.0人/日であった。 ②目標19,790千円に対し15,920千円であった。 ③目標44.87%に対して65.02%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学とも利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。

目標①【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率(100%以上で○)	目標②【行政負担額(千円)】	実績	達成率(縮減で○)	目標③【収支率(%)】	実績	達成率(改善で○)	達成状況
34.5	51.8	○	23,095	19,304	○	56.87	72.95	○	3
15	23.5	○	9,856	8,303	○	49.16	69.37	○	3
15.1	20.3	○	5,192	2,957	○	69.11	82.22	○	3
16.2	24.7	○	8,950	4,908	○	59.58	79.51	○	3
15	24.7	○	6,886	4,804	○	62.28	94.05	○	3
17.4	30	○	19,790	15,920	○	44.87	65.02	○	3

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)	
熊本バス(株)	12 中病・イオン線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。また、沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標31.5人/日に対して45.9人/日であった。 ②目標6,730千円に対し5,209千円であった。 ③目標69.05%に対して87.62%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	13 江津・イオン線	沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標36.8人/日に対して54.3人/日であった。 ②目標8,215千円に対し4,938千円であった。 ③目標80.09%に対して103.17%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	14 セイラ・イオン線	沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標31.3人/日に対して56.5人/日であった。 ②目標9,699千円に対し6,233千円であった。 ③目標64.37%に対して100.86%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。新興住宅地で人口や店舗等も増えている地域であり、共通定期券を利用した通勤・通学とも利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	15 城南・志導寺線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標15.0人/日に対して23.3人/日であった。 ②目標5,428千円に対し3,622千円であった。 ③目標72.07%に対して96.32%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学や買い物目的の利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	16 健軍電停・イオン線	沿線の大型商業施設と連携した取り組みを行い、利用促進に努めた。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標15.0人/日に対して18.2人/日であった。 ②目標8,532千円に対し8,050千円であった。 ③目標41.34%に対して47.78%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。
熊本バス(株)	17 田迎・城南線	現状に即したダイヤ及び運行時分の適正化を図った。人員確保及び日程調整ができず、乗り方教室の実施には至らなかった。	B	乗り方教室が開催できなかったため、事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。	①目標25.5人/日に対して57.6人/日であった。 ②目標5,300千円に対し4,697千円であった。 ③目標67.85%に対して129.92%であった。 コロナ禍からの回復により人流が活発となり、輸送量が増加し、収支率の改善に繋がり、補助金の行政負担額は減少した。共通定期券を利用した通勤・通学や買い物目的の利用が増加傾向にあった。	引き続き関係自治体と連携した乗り方教室等の利用促進を図る。また、デジタルチケットを活用した観光目的での利用方法についても広報活動を行っていく。

目標①【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率(100%以上で○)	目標②【行政負担額(千円)】	実績	達成率(縮減で○)	目標③【収支率(%)】	実績	達成率(改善で○)	達成状況
31.5	45.9	○	6,730	5,209	○	69.05	87.62	○	3
36.8	54.3	○	8,215	4,938	○	80.09	103.17	○	3
31.3	56.5	○	9,699	6,233	○	64.37	100.86	○	3
15	23.3	○	5,428	3,622	○	72.07	96.32	○	3
15	18.2	○	8,532	8,050	○	41.34	47.78	○	3
25.5	57.6	○	5,300	4,697	○	67.85	129.92	○	3

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)
産交バス(株)	1 健軍・東無田經由 熊本・御船線	観光利用も含めたPRとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。また、御船町と協力し、バスの乗車体験及び乗り方教室を実施し利用促進活動を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 輸送量目標が15.0人/日に対し、18.0人/日であった。また、行政負担額目標が17,068千円に対し、16,729千円であった。収支率目標が38.75%に対し、40.32%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増え、収支率が改善した。欠損額に対する補助割合が減少し事業者負担額が増加したことで、行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携し、バスの乗車体験及び乗り方教室などを行い、利用促進を図っていく。
産交バス(株)	2 河内經由 熊本・小天線	観光利用も含めたPRとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。また、学校での定期券申込用紙の配布を行い、学生へバス利用の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 輸送量目標が34.5人/日に対し、44.8人/日であった。また、行政負担額目標が22,268千円に対し、27,114千円であった。収支率目標が49.63%に対し、49.97%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増え、収支率が改善した。しかし、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。幼稚園・学校・高齢者団体などでの乗り方教室開催の積極的な展開を行う。
産交バス(株)	3 植木・大倉經由 熊本・玉名線	観光利用も含めたPRとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。また、学校での定期券申込用紙の配布を行い、学生へバス利用の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 輸送量目標が16.8人/日に対し、20.1人/日であった。また、行政負担額目標が17,108千円に対し、18,182千円であった。収支率目標が48.89%に対し、44.29%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増えたものの、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率は悪化し、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。幼稚園・学校・高齢者団体などでの乗り方教室開催の積極的な展開を行う。
産交バス(株)	4 菊池經由 山鹿・大津線	対象路線ではないものの、観光利用も含めたバス利用のきっかけ作りとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。開催に必要な人員確保ができず、乗り方教室などの実施までに至らなかった。	B 実施に必要な人員確保ができなかった。	B 輸送量目標が20.4人/日に対し、26.9人/日であった。また、行政負担額目標が56,382千円に対し、56,080千円であった。収支率目標が31.47%に対し、29.96%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増えたものの、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率の改善に至らなかった。欠損額に対する補助割合が減少し事業者負担額が増加したことで、行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。沿線の学校へバス利用に関する広報活動の実施などに取り組んでいく。
産交バス(株)	5 手野・二江經由 本渡・富岡線	方面別の時刻表をバスセンターなどで配布し、観光利用のPRを含めて周知活動を実施した。また、小学生を対象とした乗り方教室を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 輸送量目標が15.0人/日に対し、22.2人/日であった。また、行政負担額目標が69,231千円に対し、49,663千円であった。収支率目標が25.89%に対し、28.42%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増え、収支率が改善した。令和5年4月に利用状況に応じた路線見直しに伴い、実車キロ・欠損額が減ったことで、行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。利用状況を見ながら、他の路線も含めた該当地域のバス路線について、継続して協議していく。
産交バス(株)	6 労働庁舎經由 本渡・鬼池線	方面別の時刻表をバスセンターなどで配布し、観光利用のPRを含めて周知活動を実施した。また、小学生を対象とした乗り方教室を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 輸送量目標が15.0人/日に対し、4.9人/日であった。また、行政負担額目標が22,792千円に対し、14,325千円であった。収支率目標が23.16%に対し、17.03%であった。利用促進取組を実施したものの、輸送量・収入が減少し、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率が悪化した。令和5年4月に利用状況に応じた路線見直しに伴い、実車キロ・欠損額が減ったことで、行政負担額は減少した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。利用状況を見ながら、他の路線も含めた該当地域のバス路線について、継続して協議していく。

目標①【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率(100%以上で○)	目標②【行政負担額(千円)】	実績	達成率(縮減で○)	目標③【収支率(%)】	実績	達成率(改善で○)	達成状況
15.0	18.0	○	17,068	16,729	○	38.75%	40.32%	○	3
34.5	44.8	○	22,268	27,114	×	49.63%	49.97%	○	2
16.8	20.1	○	17,108	18,182	×	48.89%	44.29%	×	1
20.4	26.9	○	56,382	56,080	○	31.47%	29.96%	×	2
15.0	22.2	○	69,231	49,663	○	25.89%	28.42%	○	3
15.0	4.9	×	22,792	14,325	○	23.16%	17.03%	×	1

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)
産交バス(株)	7 一町田中央・久玉經由 本渡・牛深線	方面別の時刻表をバスセンターなどで配布し、観光利用のPRを含めて周知活動を実施した。また、小学生を対象とした乗り方教室を実施した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 輸送量目標が15.0人/日に対し、13.8人/日であった。また、行政負担額目標が98,415千円に対し、116,922千円であった。収支率目標が19.72%に対し、15.64%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増えたものの、目標の15.0人までには至らなかった。人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率は悪化し、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。沿線の学校へ定期券販売説明会の開催や小中学生や高齢者等を対象とした乗り方教室の実施などに取り組んでいく。
産交バス(株)	8 桜山經由 玉名市役所・荒尾線	観光利用も含めたPRとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。また、学校での定期券申込用紙の配布や、幼稚園・保育園を対象とした乗り方教室を実施し、バス利用の周知を行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 輸送量目標が24.7人/日に対し、25.9人/日であった。また、行政負担額目標が32,005千円に対し、38,876千円であった。収支率目標が39.17%に対し、31.38%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増えたものの、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率は悪化し、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。幼稚園・学校・高齢者団体などでの乗り方教室開催の積極的な展開を行う。
産交バス(株)	9 堅志田經由 松橋・砥用線	対象路線ではないものの、観光利用も含めたバス利用のきっかけ作りとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。開催に必要な人員確保ができず、乗り方教室などの実施までに至らなかった。	B 実施に必要な人員確保ができず、一部事業の実施ができなかった。	C 輸送量目標が15.0人/日に対し、12.8人/日であった。また、行政負担額目標が37,303千円に対し、46,466千円であった。収支率目標が26.73%に対し、18.55%であった。利用促進取組を実施したものの、輸送量・収入が減少し、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率が悪化した。欠損額の増加に伴い、行政負担額も増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。利用状況に応じて時刻などの運行内容見直しを検討していく。また、沿線の学校へ定期券販売説明会の開催や学生等を対象とした乗り方教室の実施などに取り組んでいく。
産交バス(株)	10 日奈久經由 八代・田浦線	対象路線ではないものの、観光利用も含めたバス利用のきっかけ作りとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。開催に必要な人員確保ができず、乗り方教室などの実施までに至らなかった。	B 実施に必要な人員確保ができず、一部事業の実施ができなかった。	C 輸送量目標が15.0人/日に対し、18.9人/日であった。また、行政負担額目標が36,699千円に対し、43,166千円であった。収支率目標が22.04%に対し、18.43%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増えたものの、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、収支率は悪化し、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。関係自治体と協力し公共交通に関するイベントなどを実施していく。また、他の交通機関との情報共有や調整を実施し、利便性の向上を図る。
産交バス(株)	11 テクノ団地經由 阿蘇環状線	対象路線ではないものの、観光利用も含めたバス利用のきっかけ作りとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。開催に必要な人員確保ができず、乗り方教室などの実施までに至らなかった。	B 実施に必要な人員確保ができず、一部事業の実施ができなかった。	B 輸送量目標が15.2人/日に対し、31.7人/日であった。また、行政負担額目標が31,988千円に対し、33,228千円であった。収支率目標が17.39%に対し、20.43%であった。観光客の増加や利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増え、収支率が改善した。しかし、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。観光客に向けた情報発信などを実施し、観光利用の促進も行っていく。
産交バス(株)	12 テクノ団地經由 熊本・高森線	対象路線ではないものの、観光利用も含めたバス利用のきっかけ作りとして「バス・電車無料の日」の開催の実施・広報を行った。開催に必要な人員確保ができず、乗り方教室などの実施までに至らなかった。	B 実施に必要な人員確保ができず、一部事業の実施ができなかった。	B 輸送量目標が17.1人/日に対し、22.6人/日であった。また、行政負担額目標が11,979千円に対し、15,770千円であった。収支率目標が58.87%に対し、63.68%であった。利用促進取組などの結果、輸送量・収入が増え、収支率が改善した。しかし、人件費や物価高騰の影響による経常費用の増加により、行政負担額は増加した。	引き続き関係自治体と連携し、利用促進を図っていく。高森町内のバスとの接続強化を図るなど、利便性の向上に取り組む。

目標① 【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率 (100%以上で○)	目標② 【行政負担額(千円)】	実績	達成率 (縮減で○)	目標③ 【収支率(%)】	実績	達成率 (改善で○)	達成状況
15.0	13.8	×	98,415	116,922	×	19.72%	15.64%	×	0
24.7	25.9	○	32,005	38,876	×	39.17%	31.38%	×	1
15.0	12.8	×	37,303	46,466	×	26.73%	18.55%	×	0
15.0	18.9	○	36,699	43,166	×	22.04%	18.43%	×	1
15.2	31.7	○	31,988	33,228	×	17.39%	20.43%	○	2
17.1	22.6	○	11,979	15,770	×	58.87%	63.68%	○	2



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)
熊本電気鉄道(株)	1 377新地団地線(合志市役所)	前年度事業評価の結果等も踏まえ、自治体のみならず学校等との連携やPRを強化。沿線の高校・大学への共通定期券のチラシや新入生を対象とした時刻表の配布・案内等も行い、前年度よりも活発な周知活動を行った。	A	A	熊本地区では全国相互利用交通系ICカードより離脱し、タッチ決済導入への移行を決めているが、沿線に多くの高校・大学を抱える当社・当該路線においては定期券の利用促進を更に図っていく事が事業において必須事項。タッチ決済のみならず、「くまモンのICカード」の利用促進を図る事を念頭にPR活動を更に強化したい。
西鉄バス大牟田(株)	1 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	◇実施できたこと ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(大牟田市内5校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」販売延長(電子券) ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾	A	C	輸送量が15.0人を下回っているため、本システムの今後の在り方について沿線自治体と継続協議を行っていく。 ◇利用促進 福岡県Maasの取り組みとしてデジタル券(my route)へ移行した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」について大牟田市・福岡県と連携し、更なるPRに努め利用促進を図る。 また、九州Maasの一環として作成した「島原連絡乗車券」デジタル券(my route)のPRを行い、利用促進を図る。
西鉄バス大牟田(株)	2 西鉄大牟田営業所～延命公園動物園前・大牟田市立病院・新大牟田駅～南関町役場	◇実施できたこと ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(大牟田市内5校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」販売延長(電子券) ・デジタルスタンプラリーの実施 ・新大牟田駅での接続の見直し及び、新大牟田駅乗り入れ系統新設 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾	A	C	輸送量が15.0人を下回っているため、本システムの今後の在り方について沿線自治体と継続協議を行っていく。 ◇利用促進 福岡県Maasの取り組みとしてデジタル券(my route)へ移行した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」について大牟田市・福岡県と連携し、更なるPRに努め利用促進を図る。 また、九州Maasの一環として作成した「島原連絡乗車券」デジタル券(my route)のPRを行い、利用促進を図る。
西鉄バス大牟田(株)	3 荒尾駅～右京町～大牟田駅～久福木団地	◇実施できたこと ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(大牟田市内5校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」販売延長(電子券) ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾	A	C	輸送量が15.0人を下回っているため、本システムの今後の在り方について沿線自治体と継続協議を行っていく。 ◇利用促進 福岡県Maasの取り組みとしてデジタル券(my route)へ移行した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」について大牟田市・福岡県と連携し、更なるPRに努め利用促進を図る。 また、九州Maasの一環として作成した「島原連絡乗車券」デジタル券(my route)のPRを行い、利用促進を図る。
西鉄バス大牟田(株)	4 荒尾駅～天領橋～大牟田駅～高泉団地～三池中町	◇実施できたこと ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(大牟田市内5校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」販売延長(電子券) ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾	A	C	輸送量が15.0人を下回っているため、本システムの今後の在り方について沿線自治体と継続協議を行っていく。 ◇利用促進 福岡県Maasの取り組みとしてデジタル券(my route)へ移行した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」について大牟田市・福岡県と連携し、更なるPRに努め利用促進を図る。 また、九州Maasの一環として作成した「島原連絡乗車券」デジタル券(my route)のPRを行い、利用促進を図る。
南国交通(株)	1 水俣線(佐潟口・水俣車庫線)	令和5年12月に運賃改定を実施	A	B	路線の維持に努め、令和7年4月に当該系統における初乗運賃160円を200円へ改定することにより増収を見込む

目標①【1日当たりの輸送量(人)】	実績	達成率(100%以上で○)	目標②【行政負担額(千円)】	実績	達成率(縮減で○)	目標③【収支率(%)】	実績	達成率(改善で○)	達成状況
21.2	24.8	○	436	245	○	77.5	88.5	○	3
15	10.6	×	12,376	13,100	×	27.09	26.07	×	0
36.9	35.6	×	33,051	36,929	×	39.26	36.06	×	0
38.3	39.3	○	8,905	9,441	×	66.14	64.47	×	1
39.1	40.1	○	7,482	7,813	×	70.12	68.88	×	1
15.9	34.9	○	34,445	35,927	×	25.2	47.09	○	2

## 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7年1月23日

協議会名:	熊本県地域公共交通協議会
評価対象事業名:	令和6年度 地域間幹線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)	<p>熊本県は、九州のほぼ中央に位置し、面積は約7,409平方km、県土の約6割が森林で占められている。北は、筑肥山地で福岡県と、東は九州山地で宮崎県及び大分県と、南は国見山地で鹿児島県と接しており、西は内海(有明海、島原湾、八代海)に面し、その内海を挟んで、佐賀、長崎両県に相對する。人口は、約169.8万人(令和6年4月1日現在)で、全国的な傾向と同様に、人口減少・高齢化及び過疎化が進行しつつあり、2060年の県内人口は141.1万人まで減少する見込みである。</p> <p>また、県内45市町村のうち、71%に当たる32市町村(令和6年4月1日現在)が過疎地域(一部過疎を含む)となっている。</p> <p>民間バス路線については、新型コロナウイルス感染症が5類感染症へ移行したことに伴い、徐々に利用は回復傾向にあるが、依然として利用者数の低迷及び採算悪化が深刻な状況である。さらに最近では、運転士不足による減便や路線廃止が発生しており、日常生活に最も身近な公共交通手段であるバス路線の確保は極めて重要な課題となっている。</p> <p>このため、通勤、通学、通院及び買物等の生活交通手段として、広域行政圏の中心市町村間及び地方部から中心部への交通需要に対応する路線について、現状の輸送量の維持、行政負担額の縮減及び事業の収益性の向上を目標に掲げ、地域間幹線系統として生活交通ネットワークを確保していく。</p>

### 概要

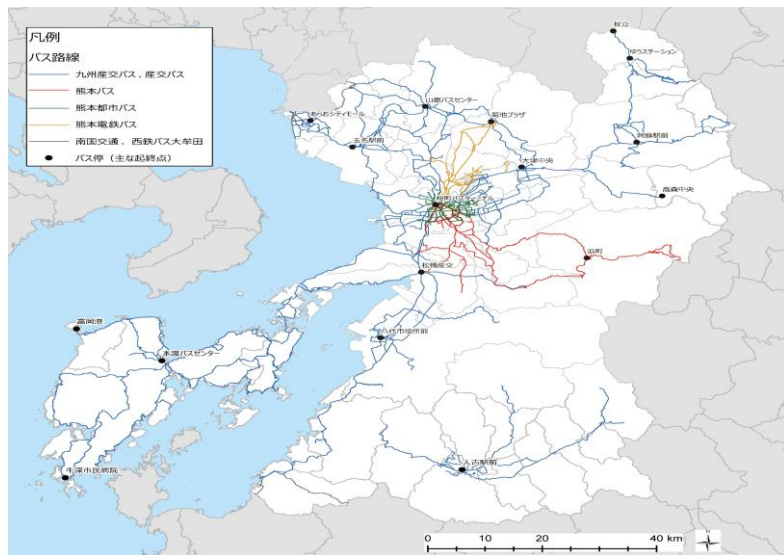
・運行主体：熊本バス㈱、産交バス㈱、熊本電気鉄道㈱、西鉄バス大牟田㈱、南国交通㈱

#### 県全域の公共交通の現状

(バス) 熊本都市圏においては、熊本市中心部の桜町バスターミナルを主起点に各事業者の路線が放射状に延びている。地方部では、運転士不足を原因とする路線の減便・廃止が相次いでいる状況。

(鉄道) JR九州の九州新幹線、鹿児島本線、豊肥本線、三角線、肥薩線が、熊本駅を中心に県内各方面へ伸びており、熊本電鉄、肥薩おれんじ鉄道、南阿蘇鉄道、くま川鉄道の各路線と結節して鉄道網を形成している(令和2年7月の豪雨の影響により、肥薩線及びくま川鉄道の一部区間は不通となっている)。

(コミュニティ交通) 19市町村でコミュニティバスが、34市町村で乗合タクシーが、いずれも市町村が主体となって運行されている。



出典：熊本県地域公共交通計画(令和2年10月時点)

### 基礎データ

人口：約170万人(令和6年4月時点)

面積：約7,409平方キロメートル

過疎地域等指定：32市町村(一部過疎、みなし過疎を含む)

高齢化率：32.3%

補助対象の系統数：35系統(確保維持事業のみ)

県負担額：R4 150,385千円、R5 157,295千円、

R6 144,010千円(確保維持事業のみ)

協議会開催数：協議会2回、地域ブロック部会8回(R6年度)

### 計画、目標(Plan)

令和4年度実績値の維持を目標とし、①1日当たりの輸送量の増加、②行政負担額の縮減、③収支率の改善を評価指標に令和6年度の目標値を設定。

### 生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・沿線自治体と共同でバスの乗り方教室を実施し、利用のきっかけを提供した。
- ・MaaSアプリを活用したデジタルチケット(わくわく1dayバス)の販売を行い、利用促進を図った。
- ・「バス・電車 無料の日」の実施・広報を行うことで、利用促進を図った。
- ・沿線の医療施設や大型商業施設と連携し、バスの時刻表の提示や乗継拠点の周知など、情報発信を行った。

### 実施状況、目標の達成(Check)

〈実施状況・達成状況〉※評価基準は3つ全て達成でA、2つ達成でB、1つ以下達成でCとする。

【1日当たりの輸送量】全35系統のうち、30系統が達成(達成率86%)。

【行政負担額】全35系統のうち、22系統が達成(達成率63%)。

【収支率】全35系統のうち、24系統が達成(達成率69%)。

(A評価20系統、B評価5系統、C評価10系統)

#### 〈目標未達成の原因〉

人流の回復や、「バス・電車 無料の日」の取組みなどによる利用者数の増加に伴い、多くの系統で輸送量が増加したものの、地方部では人口減少の影響が大きく、輸送量が減少しているところもある。また、人件費や燃料費高騰の影響により経常費用が増加し、一部の系統において行政負担額の縮減及び収支率の改善には至らなかった。

### 今後の課題、対応(Action)

#### 〈今後の改善点と次年度以降の取組み〉

喫緊の課題である運転士不足対策を行うとともに、沿線自治体と連携した乗り方教室の実施など、計画に記載された事業を確実に実行する必要がある。また、全バス事業者が九州MaaSへ参画することにより、観光目的でのデジタルチケットの販売など、各事業者が連携して行う利用促進施策を推進していく。

#### 〈自己評価から得られた課題とその対応〉

乗務員不足により、利用促進イベント等の開催が困難な事業者があった。県では、令和6年度から運転士不足対策事業を実施しており、引き続き事業者と連携して運転士確保や利用促進に向けた取組みを実施していく必要がある。

#### 〈目標達成に向けた方針〉

県や沿線の市町村及び施設と連携した取組みを行うことで利用促進を図り、輸送人員の増加や収支率の改善を目指す。併せて、利用状況に応じた路線の運行時間の見直し等を実施するとともに、コミュニティ交通との役割分担を行うなど、地域の実情に応じた持続可能な移動手段的確保・維持を図る。

⑥地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

## 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7年1月30日

協議会名:田川市地域公共交通会議

評価対象事業名:R6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～大浦上ノ山団地の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:40,505人 ・輸送人員実績:54,779人(目標達成) 主な要因として、デジタル定期券の導入による定期券利用者の増加や、バスロケーションシステム導入による効果が現れた。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	坂谷線 坂谷～社会保険田川病院の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:6,588人 ・輸送人員実績:6,744人(目標達成) 奈良経路系統の新設により、これまで利用できなかった地区の住民の利用が増えたと考えられる。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	伊加利・鎮西線 田川市立病院～田川伊田駅前の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:12,035人 ・輸送人員実績:16,436人(目標達成) 朝の始発バス停を田川伊田駅から田川市立病院に伸ばしたことで、学生の利用者が増加した。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	弓削田・川宮線 社会保険田川病院～田川市立病院の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:6,725人 ・輸送人員実績:7,817人(目標達成) 高校入学説明会での周知活動により、学生の利用者が増加した。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	桜町・川宮線 社会保険田川病院～田川市立病院の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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	B ・目標輸送人員:3,362人 ・輸送人員実績:3,350人(目標未達成) 目標値の99.5%達成となった。未達成の要因としては、早朝便の利用者が伸び悩んだことが原因と考えられる。	早朝便の時間帯を遅くすることで、利用者の増加を図る。 デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	糺・夏吉線 メルクス前～田川伊田駅前の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:3,070人 ・輸送人員実績:3,867人(目標達成) 西鉄バスの廃止を受け運行開始した路線である。地元区長への説明や事前の周知活動による効果が現れた。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。
田川構内自動車(株)	岩屋・夏吉線 メルクス前～田川伊田駅前の運行	利便性向上のためのデジタル定期券、バスロケーションシステムの導入。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:1,535人 ・輸送人員実績:3,934人(目標達成) 西鉄バスの廃止を受け運行開始した路線である。地元区長への説明や事前の周知活動による効果が現れた。	デジタル回数券の発行やその他券種の見直しを行う。 新規利用者獲得のためのチラシ、広報紙等による利用促進、時刻表の配布を行う。

## 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7年1月30日

協議会名:	田川市地域公共交通会議
評価対象事業名:	R6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)	<p>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。</p> <p>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」(令和6年6月に本計画の別冊を策定し地域公共交通計画とみなした。)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。</p> <p>(2)必要性</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

# 田川市コミュニティバスの 取組について

2025.2.26

田川市地域公共交通会議  
(都市計画課コンパクトシティ推進室)



# 田川市地域公共交通会議 (福岡県田川市)

事業名: 令和6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7路線24系統73便(うち19系統が国庫補助路線)

### 【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(紙乗車券のみ)

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

デジタル乗車券限定: 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



## 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: 44,839人(令和6年12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: 34.4%

系統数: 24系統(うち19系統が国庫補助系統)

運行便数: 73便

自治体負担額: R1 24,339千円、R2 29,997千円、R3 30,633千円、

R4 29,864千円、R5 39,030千円、R6 45,774千円

協議会開催数: 協議会 3回(うち書面審議2回)

## 計画、目標(Plan)

### 【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6年度の取組み】

・令和5年10月から西鉄バス「金田・方城線」の廃止による路線再編

・デジタル定期券の導入

・バスロケーションシステム及び乗降客把握システムの導入

## 実施状況、目標の達成(Check)

### 【実施状況】

令和5年10月改正において西鉄バス「金田・方城線」の廃止への対応として路線再編

前年の利用者数をベースに1%増加させることを目標に、各種取組みを実施(詳細は別紙)

### 【目標の達成】

・路線全体: 達成(目標: 73,820人、実績96,927人)

・各路線: 7路線中6路線の目標達成(未達成路線: 桜町・川宮線(99.5%))

原因: 早朝便の利用者が非常に少なかった → 早朝便の時刻を使いやすい時間帯へ(R6.10実施)

## 今後の課題、対応(Action)

### 【今後の課題】

・交通空白地の解消

・更なるDXの推進

### 【対応】

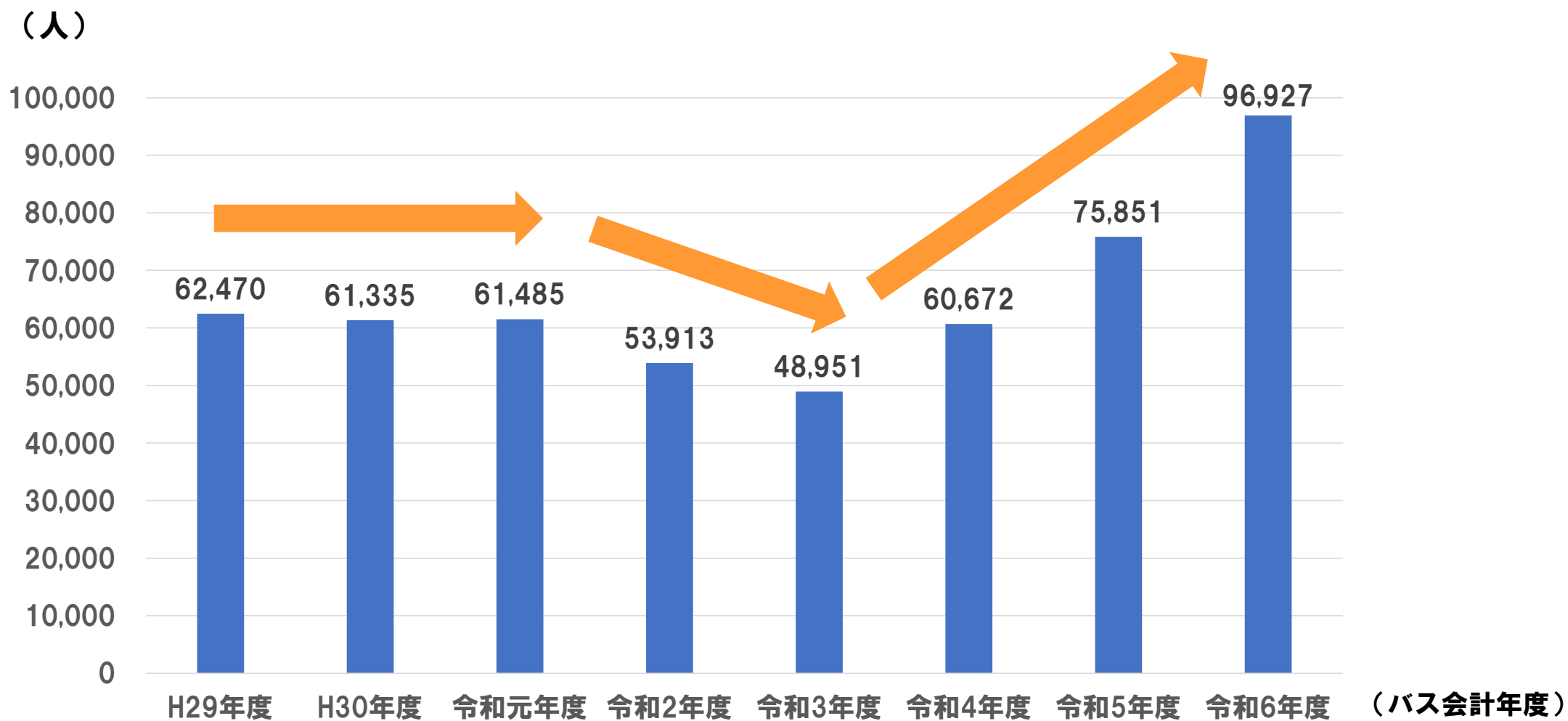
・乗降客把握システムの集計結果分析により、時間の見直しや路線延長の検討

・チラシ、広報紙等によるPR活動の継続

・デジタル乗車券の券種の見直し

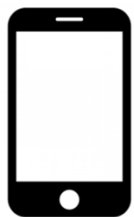


# コミュニティバスの利用人員の推移



# 利用者増加のための取組

## R6年度以降の新規取組



デジタル定期券  
の導入  
(R6.4~)



バスロケ・  
乗降客カウントシステム  
の導入 (R6.2~)

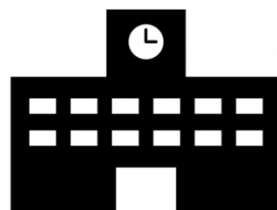


選挙時（期日前投票）の  
無料券配布  
(R6.10)

## 従来からの取組



郵便局での  
定期券販売



高校の通学・下校時刻に  
合わせたダイヤの設定



他路線への乗継が  
便利なダイヤの設定

# デジタル定期券の導入(令和6年4月～)

## 紙定期券

### 売場

- ・バス営業所
- ・市内郵便局（10か所）



## デジタル定期券

スマホで購入可能

通学定期



一般定期



## 効果

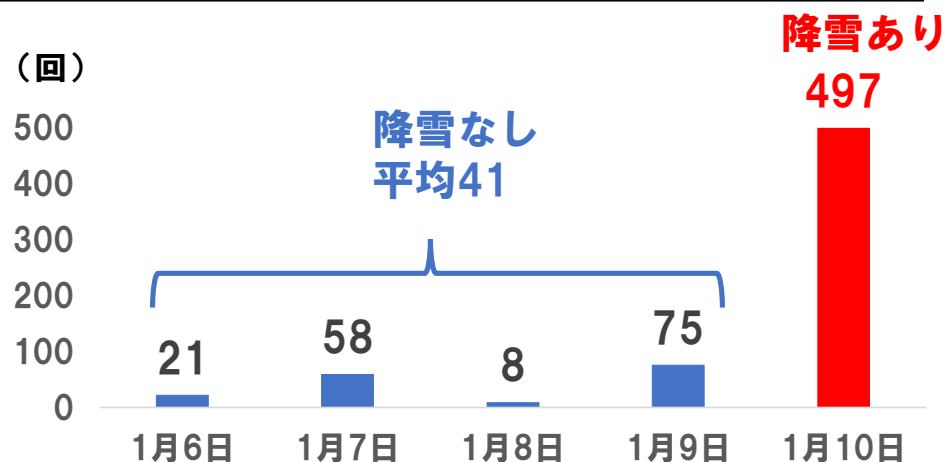
- ・購入者の手間の削減
- ・運転手の確認作業の負担軽減  
(使用期限を過ぎると券面が表示されない)
- ・経費の削減  
郵便局への販売手数料  
紙定期券の印刷費

# バスロケーションシステムの導入(令和6年2月～)

## 各種機能の導入

運行状況、走行位置、車内混雑状況 などを表示

## バスロケーションのアクセス数 (R7.1.6～1.10)



## 効果

- ・ コミュニティバス利用者の利便性向上  
(現在の運行状況がリアルタイムでわかるようになった)
- ・ 市役所への問い合わせ件数減少

# 乗降客カウントシステムの導入

記録簿（手書き）

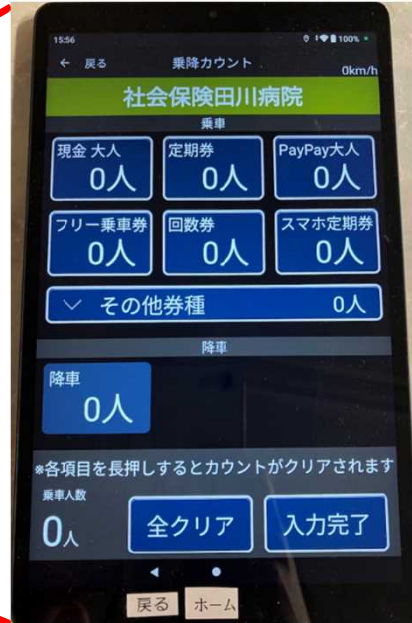
馬立大正門前・看護高校前		田川伊田駅前	231
下伊田		村上外科前	
田川市立病院	22	新橋	
田川科学技術高校	8	古賀町	
メルクス前	55	成道寺前	2
松原団地	11	鎮西団地	
総合庁舎前	4	鎮西第一集会所	
美術館・図書館		博物館スマイルプラザ	2
田川市役所玄関前	2	東高高校	16
青少年文化ホール		白鳥工業団地	
後藤寺西団地		三井伊田団地	1
田川後藤寺駅前	4	コスバ伊田	1
西田川高校入口	21	総合体育館・市民プール	
後藤寺東之地区3町内集会所		田川市民会館	
東団地4棟前	1	文化センター	
サンリット産業		後藤寺西団地	2
真住大浦団地		田川後藤寺駅前	3
上ノ山団地		社会保険田川病院	2
計	414	計	215

タブレット入力



システムによる自動集計

区	第1区		第2区		第3区		第4区		第5区		第6区		合計		
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	
田川伊田駅前	0	0	22	0	389	0	251	0	306	0	35	0	200	0	996
村上外科前	0	0	2	0	27	0	26	0	35	1	2	1	3	0	35
新橋	0	0	1	0	5	0	1	0	3	0	0	0	0	0	10
古賀町	0	0	0	1	1	1	0	4	0	4	0	0	0	1	11
成道寺前	1	0	0	0	1	1	4	4	0	0	0	0	0	0	11



## 効果

- ・ 運転手の作業の省力化・短時間化 → 時間的余裕 → 安全性の向上
- ・ 乗降客データの正確性向上 → ダイヤ改正・ルート変更の検討材料として精度向上

# 選挙時の無料券配布(他分野共創)

## 選挙管理委員会

期日前投票所までの  
移動の利便性向上を目指す

## 田川市地域公共交通会議

コミュニティバス利用者の  
増加を目指す

選挙の入場はがきに  
無料乗車券を印刷・配布  
(利用可能日：期日前投票期間)

利用実績：215枚  
(令和6年10月衆議院選挙)

The image shows a ballot envelope from the Iida Post Office (伊田局) with a postage stamp area. Below the envelope is a free bus ticket for the 2024 Japanese House of Representatives Election. The ticket is for the 'Community Bus' (コミュニティバス) and is valid for the period from October 25, 2024, to October 27, 2024. The ticket is issued by the Iida City Community Bus (田川市コミュニティバス).

## 将来的な可能性

無料券の  
配布

期日前投票  
の増加

投票所の  
削減

田川市全体の  
コスト削減

# 今後の課題と対策

## 課題

課題①  
現状の路線でカバーできていない  
交通空白地の解消

課題②  
デジタル乗車券  
デジタル定期券  
の普及



## 対策

対策①  
車両のダウンサイジング等により  
狭い道の多いエリアへの  
路線延長の検討

対策②  
・ 高校入学説明会での  
新入生及び保護者へのPR活動  
・ 使いやすい券種の検討  
(例) デジタル回数券の新設 等