

令和5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6年2月14日(水)

時間 : 9時00分～12時00分

場所 : TKP ガーデンシティ博多新幹線口プレミアムホール

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 ～

- ・ 確保維持改善事業(地域間幹線バス) : 佐賀県地域公共交通活性化協議会
- ・ 確保維持改善事業(フィーダーバス) : 糸島市地域公共交通会議
- ・ 離島航空路運営等補助金 : 長崎県離島航空路線協議会
- ・ 離島航路運営費等補助事業 : 串木野・川内～甕島航路対策協議会
- ・ 新モビリティサービス推進事業 : 熊本市交通局

(2) 地域公共交通確保維持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 ～

- ・ 地域公共交通調査事業(利便増進計画策定事業) : 大分市地域公共交通協議会
- ・ 地域公共交通再構築調査事業 : 長崎県地域公共交通活性化協議会

(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5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

有識者委員名簿

区分	氏名	所属	役職等
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
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
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
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

令和5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	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)	永 松 靖 二	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)	樋 口 博	九州運輸局	海事振興部長	
5	委員 (航空局)	岡 清 志	大阪航空局	総務部長	WEB出席
1	臨時委員 (地域間幹線)	黒 木 隆 浩	佐賀県地域公共交通活性化協議会	佐賀県 地域交流部 交通政策課長	代理出席 地域交通担当主事 土谷 和紀
2	臨時委員 (地域内フィーダー)	千代反田 崇	糸島市地域公共交通会議	糸島市 コミュニティ推進課 公共交通係長	
3	臨時委員 (離島航空路)	園 田 亜 紀	長崎県離島航空路線協議会	長崎県 地域振興部 交通政策課 地域航空・空港活性化班課長補佐	WEB出席
4	臨時委員 (離島航路)	清 水 孝 一	串木野・川内～甌島航路 対策協議会	甌島商船株式会社 取締役総務部長兼業務部長	
4	—	神 戸 和 幸		鹿児島県 総合政策部 交通政策課 海上交通係長	
5	臨時委員 (新モビリティ)	磯 畑 周 作	熊本市交通局	総務課 主幹	
6	臨時委員 (利便増進計画策定)	合 澤 祐 二	大分市地域公共交通協議会	大分市 都市計画部 都市交通対策課 主査	
7	臨時委員 (再構築調査)	寺 川 翔	長崎県地域公共交通活性化協議会	長崎県 地域振興部 交通政策課 主任主事	
	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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>昭和自動車(株) 伊万里線</p>	<p>大手口～徳須恵～伊万里系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R3 車両購入2台 (伊万里、唐津・佐賀に導入) R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H30 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H25 車両購入1台</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:47.1% 実績:37.4%(B) (R4)目標:40.3% 実績:34.2%(C) (R3)目標:50.5% 実績:46.1%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:42,890人 実績:44,239人(A) (R4)目標:45,753人 実績:39,681人(C) (R3)目標:69,958人 実績:42,890人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を検討し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 野元・呼子線</p>	<p>唐津～野元～呼子の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)各自治体と協力し、フォトコンテストの開催 (2)乗り方教室やICカードの講習会の開催 (3)SAGA Mobility Laboを通して、JRとの連携を図っていく (4)時刻表へのノンステップバス表記 (5)佐賀駅バスセンター乗り場再編および行先番号の導入(★) (6)通学フリー乗車券(紙)をWEB定期券化(可能な高校を対象) (7)各地区長会等の折に、公共交通の利用を促すようお願いを行う (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けている (10)地元消費促進事業「伊万里で買Buy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■未達成理由(収支率、輸送人員) 小中学生の通学需要や高齢者の外出利用が減少し続けているため。 【収支率】 (R5)目標:41.1% 実績:36.0%(B) (R4)目標:46.6% 実績:38.9%(C) (R3)目標:58.6% 実績:40.1%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:18,225人 実績:17,146人(C) (R4)目標:19,222人 実績:18,165人(C) (R3)目標:22,856人 実績:18,225人(C)</p>	<p>バス路線の再編・最適化を検討し、収支率等の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 小加倉・呼子線</p>	<p>唐津～小加倉～呼子の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R3車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R2車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入) R1車両購入1台 (野元・呼子、小加倉・呼子に導入)</p>	<p>(8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けている (10)地元消費促進事業「伊万里で買Buy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■未達成理由(収支率、輸送人員) 小中学生の通学需要や高齢者の外出利用が減少し続けているため、路線再編により輸送効率の改善を図ったが、その後の新型コロナウイルス感染症の影響により、生産性向上の取組を実施したものの、利用者が戻らない。 【収支率】 (R5)目標:45.3% 実績:41.1%(B) (R4)目標:50.6% 実績:48.9%(B) (R3)目標:59.1% 実績:44.3%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:13,487人 実績:12,775人(C) (R4)目標:13,677人 実績:14,170人(A) (R3)目標:12,534人 実績:13,487人(C)</p>	<p>バス路線の再編・最適化を検討し、収支率等の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 七山線</p>	<p>大手口～浜崎四つ角・なののゆ～細川系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) H29 車両購入1台 H26 車両購入2台</p>	<p>(8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けている (10)地元消費促進事業「伊万里で買Buy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:38.6% 実績:33.5%(B) (R4)目標:29.1% 実績:27.5%(C) (R3)目標:36.9% 実績:37.6%(A) 【輸送人員】 (R5)目標:27,050人 実績:31,576人(A) (R4)目標:30,137人 実績:27,050人(C) (R3)目標:12,534人 実績:27,050人(A)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を検討し、収支率の改善を目指す。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>昭和自動車(株) 多久線</p>	<p>佐賀駅BC～徳万・小城～多久駅前系統の運行。 R5 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H29 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H27 車両購入1台</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:48.1% 実績:46.9%(B) (R4)目標:46.2% 実績:39.4%(C) (R3)目標:61.4% 実績:47.1%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:31,079人 実績:36,243人(A) (R4)目標:33,068人 実績:30,145人(C) (R3)目標:40,445人 実績:31,079人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 古湯線</p>	<p>フォレストふじ～尼寺・川上橋～辻の堂系統の運行。 R5 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)各自治体と協力し、フォトコンテストの開催 (2)乗り方教室やICカードの講習会の開催 (3)SAGA Mobility Laboを通して、JRとの連携を図っていく (4)時刻表へのノンステップバス表記 (5)佐賀駅バスセンター乗り場再編および行先番号の導入(★) (6)通学フリー乗車券(紙)をWEB定期券化(可能な高校を対象) (7)各地区長会等の折に、公共交通の利用を促すお願いを行う (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けている (10)地元消費促進事業「伊万里で買うBuy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (14)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:50.6% 実績:50.1%(B) (R4)目標:49.7% 実績:46.1%(C) (R3)目標:65.3% 実績:49.6%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:87,634人 実績:109,756人(A) (R4)目標:60,292人 実績:96,548人(A) (R3)目標:72,551人 実績:87,634人(A)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 唐津・佐賀線</p>	<p>大手口～多久駅前・片田江～佐賀駅BC系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入5台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R3 車両購入4台 (伊万里、多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H26 車両購入2台 H25 車両購入1台</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:39.9% 実績:37.7%(B) (R4)目標:38.4% 実績:32.9%(C) (R3)目標:49.5% 実績:38.9%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:106,677人 実績:124,642人(A) (R4)目標:110,417人 実績:105,857人(C) (R3)目標:130,294人 実績:106,677人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 中極線</p>	<p>小城～中極・尼寺～辻の堂系統の運行。 R5 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R4 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀、中極に導入) R3 車両購入2台 (多久、古湯、唐津・佐賀・中極に導入) R2 車両購入2台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) R1 車両購入1台 (多久、唐津・佐賀・中極に導入) H30 車両購入1台 H29 車両購入1台 (2台とも北山、古湯、中極に導入)</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>A ■目標達成の要因 SAGAアリーナの開業や佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:44.7% 実績:47.6%(A) (R4)目標:36.3% 実績:32.0%(C) (R3)目標:47.9% 実績:43.7%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:61,728人 実績:88,374人(A) (R4)目標:81,857人 実績:76,241人(B) (R3)目標:98,169人 実績:61,728人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>昭和自動車(株) 多久・武雄線</p>	<p>多久市役所前～北部小前・本多久～竹下町系統の運行。 H27 車両購入1台</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>C ■未達成理由(収支率、輸送人員) 車両の小型化等を行っているが、学生の通学需要や高齢者の外出利用が減少し続けているため、生産性向上の取組を実施したものの、利用者が戻らず、燃油高騰等により、収支も改善していない。 【収支率】 (R5)目標:42.0% 実績:24.1%(C) (R4)目標:33.3% 実績:27.9%(C) (R3)目標:43.2% 実績:41.0%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:13,236人 実績:11,640人(C) (R4)目標:14,330人 実績:13,236人(C) (R3)目標:25,712人 実績:13,236人(C)</p>	<p>バス路線の再編・最適化を検討し、収支率等の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 有浦・仮屋線</p>	<p>金の手～仮屋～玄海エネルギーパーク系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したもには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)各自治体と協力し、フォトコンテストの開催 (2)乗り方教室やICカードの講習会の開催 (3)SAGA Mobility Laboを通して、JRとの連携を図っていく (4)時刻表へのノンステップバス表記 (5)佐賀駅バスセンター乗り場再編および行先番号の導入(★) (6)通学フリー乗車券(紙)をWEB定期券化(可能な高校を対象) (7)各地区長会等の折に、公共交通の利用を促すようお願いを行う (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けしていく (10)地元消費促進事業「伊万里で買うBuy!」がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■未達成理由(収支率、輸送人員) 小中学生の通学需要や高齢者の外出利用が減少し続けているため、路線再編により輸送効率の改善を図ったが、その後の新型コロナウイルス感染症の影響により、生産性向上の取組を実施したものの、利用者が戻らない。 【収支率】 (R5)目標:64.4% 実績:60.9%(B) (R4)目標:73.5% 実績:63.8%(B) (R3)目標:95.7% 実績:63.4%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:4,693人 実績:3,977人(C) (R4)目標:5,486人 実績:4,693人(C) (R3)目標:17,144人 実績:4,693人(C)</p>	<p>バス路線の再編・最適化を検討し、収支率等の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 湊線</p>	<p>大手口～みなと園～呼子系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子他10系統に導入) H30 車両購入2台 (湊、呼子に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)</p>	<p>(14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:43.3% 実績:40.3%(B) (R4)目標:43.6% 実績:40.1%(C) (R3)目標:57.3% 実績:42.3%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:30,898人 実績:39,671人(A) (R4)目標:34,369人 実績:32,550人(B) (R3)目標:52,023人 実績:30,898人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 呼子線</p>	<p>宝当桟橋～岩野・打上～呼子系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) H30 車両購入2台(湊、呼子に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入) H27 車両購入2台</p>	<p>(14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:44.0% 実績:34.9%(B) (R4)目標:37.3% 実績:32.3%(C) (R3)目標:53.1% 実績:43.0%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:81,439人 実績:94,606人(A) (R4)目標:92,027人 実績:83,867人(B) (R3)目標:101,762人 実績:81,439人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>昭和自動車(株) 有浦・入野線</p>	<p>金の手～入野系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:32.2% 実績:28.9%(B) (R4)目標:34.3% 実績:28.6%(C) (R3)目標:45.9% 実績:31.2%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:11,119人 実績:11,478人(A) (R4)目標:11,973人 実績:11,119人(C) (R3)目標:13,750人 実績:11,119人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 切木線</p>	<p>大手口～切子・古保志気～入野系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) H29 車両購入2台 (1台は湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入 1台は呼子、有浦、切木に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)各自自治体と協力し、フォトコンテストの開催 (2)乗り方教室やICカードの講習会の開催 (3)SAGA Mobility Laboを通して、JRとの連携を図っていく (4)時刻表へのノンステップバス表記 (5)佐賀駅バスセンター乗り場再編および行先番号の導入(★) (6)通学フリー乗車券(紙)をWEB定期券化(可能な高校を対象) (7)各地区長会等の折に、公共交通の利用を促すお願いを行う (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けていく (10)地元消費促進事業「伊万里で買うBuy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (13)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:54.7% 実績:47.1%(B) (R4)目標:51.1% 実績:44.6%(C) (R3)目標:61.0% 実績:53.7%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:37,941人 実績:38,334人(A) (R4)目標:40,198人 実績:36,468人(C) (R3)目標:52,070人 実績:37,941人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>昭和自動車(株) 北波多線</p>	<p>大手口～今組・山本～市民病院きたはた系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R1 車両購入1台 (伊万里・北波多に導入) H29 車両購入1台 (湊、呼子、有浦、切木、北波多に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したものに★)】 (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けていく (10)地元消費促進事業「伊万里で買うBuy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (13)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■未達成理由(収支率、輸送人員) 生産性向上の取組を実施したものの、小中学生の通学需要が減少し続けているため。 【収支率】 (R5)目標:48.0% 実績:44.8%(B) (R4)目標:50.3% 実績:40.4%(C) (R3)目標:59.0% 実績:47.0%(B) 【輸送人員】 (R5)目標:52,081人 実績:51,361人(C) (R4)目標:52,878人 実績:52,081人(C) (R3)目標:46,714人 実績:52,081人(B)</p>	<p>収支率は基準年度を上回ったが、輸送人員が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、輸送人員の増加を図る。</p>
<p>昭和自動車(株) 唐津・有浦線</p>	<p>大手口～有浦上～金の手系統の運行。 R5 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R4 車両購入3台 (伊万里、野元・呼子、他10系統に導入) R2 車両購入2台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入) R1 車両購入1台 (有浦・仮屋、呼子、有浦・入野、切木、唐津・入野に導入)</p>	<p>【反映状況(反映したものに★)】 (8)通学定期について、中学校3年生及び高校1・2年生を対象に年度末に、中学校全学年を対象に夏季休業前に、それぞれチラシ配布を行う (9)乗車証明書などにより飲食店での優待や割引サービスのほか、沿線の観光資源に協力を呼び掛けていく (10)地元消費促進事業「伊万里で買うBuy!!がBuyさがん運動2022」と連携した公共交通利用促進キャンペーン実施 (11)佐賀市バス路線マップの更新及び配布 (12)バスの時刻、運賃等についてホームページ等で周知 (13)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (13)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (14)唐津くんち開催期間中に合わせ、唐津市及び玄海町にてバス運賃無料DAYを実施する(★) (15)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (16)LINEを活用し、バスの運行情報やお知らせをタイムリーに発信する(★) (17)地元企業からのラッピングバスへの広告掲載を募る(★)</p>	<p>A R5年度内に実施する生産性向上の取組を変更したため、一部実施できていない取組もあるものの、利用促進や利便性向上の取組、収支率改善の取組を積極的に実施することができた</p>	<p>B ■未達成理由(収支率、輸送人員) 生産性向上の取組を実施したものの、小中学生の通学需要が減少し続けているため。 【収支率】 (R5)目標:34.2% 実績:33.7%(B) (R4)目標:50.3% 実績:31.8%(C) (R3)目標:46.0% 実績:33.2%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:44,796人 実績:44,079人(B) (R4)目標:48,787人 実績:42,143人(C) (R3)目標:48,657人 実績:44,796人(B)</p>	<p>収支率及び輸送人員は目標を達成できなかったものの、徐々に回復傾向にあるため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施する。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>佐賀市交通局 犬井道線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・大崎～大詫間系統の運行 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>【前回の事業評価結果】 多くの系統で輸送人員の増加や収支率が改善していることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバスロケーションシステムの広報を継続して実施する必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。 【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①中学生・高校生を対象とした全路線乗り放題定期券の「ノリノリワイド」及び、指定時間帯において全路線乗り放題定期券の「昼のワイド」について広報を行い、新規利用者の獲得を図る ②平成29年度に導入したバスロケーションシステム(オープンデータ化によりGooglemapに対応済)を普及させ、バスの接近情報を提供することで当該系統の利便性を高め、利用者の増加を図る。 ③佐賀市内の大学・高校・中学生の新入生を対象に案内チラシを配布する ④70歳以上の佐賀市民に対し、「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」の周知を徹底し、高齢者の新規利用の取り込みを図る ⑤「ワンコインシルバーバス」を交通系ICカードnimocaに搭載した旨のPRを行い、ICカードの普及を図る ⑥佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る(★) ⑦佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う ⑧複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) ⑩令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) ⑪SAGAアリーナのオープンに併せ、土日祝のみの新規路線の運行を開始したり、臨時バスを運行するなど、バス利用者の利便性の向上を図る(★) ⑫シーズンに合わせたラッピングバスや積極的なバス車体への広告掲載により、利用促進や収支率改善を図る(★)</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>A ■目標達成の要因 佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:53.4% 実績:56.3%(A) (R4)目標:58.0% 実績:53.4%(B) (R3)目標:61.2% 実績:52.4%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:127,679人 実績:155,635人(A) (R4)目標:140,741人 実績:144,516人(B) (R3)目標:167,759人 実績:127,679人(C)</p>	<p>今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める</p>
<p>佐賀市交通局 早津江線</p>	<p>佐賀駅BC～唐人町・諸富橋～早津江系統の運行 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>A ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:74.6% 実績:67.3%(B) (R4)目標:63.9% 実績:62.2%(C) (R3)目標:75.0% 実績:73.6%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:177,388人 実績:205,938人(A) (R4)目標:169,004人 実績:190,710人(B) (R3)目標:185,825人 実績:177,388人(C)</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 ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:59.5% 実績:54.9%(B) (R4)目標:55.5% 実績:43.0%(C) (R3)目標:62.6% 実績:58.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:58,740人 実績:69,785人(A) (R4)目標:59,620人 実績:56,687人(C) (R3)目標:70,031人 実績:58,740人(C)</p>	<p>輸送人員は、各種利用促進事業やSAGAアリーナの開業に伴う各種イベントの開催により大幅に増加しているため、次年度も引き続き利用促進事業を実施し、収支改善のため、バス路線の最適化が必要となる。</p>
<p>佐賀市交通局 橋津線</p>	<p>佐賀駅BC～朝日町・諸富橋～橋津系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【犬井道、橋津に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>A ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:59.5% 実績:54.9%(B) (R4)目標:55.5% 実績:43.0%(C) (R3)目標:62.6% 実績:58.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:58,740人 実績:69,785人(A) (R4)目標:59,620人 実績:56,687人(C) (R3)目標:70,031人 実績:58,740人(C)</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 ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:59.5% 実績:54.9%(B) (R4)目標:55.5% 実績:43.0%(C) (R3)目標:62.6% 実績:58.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:58,740人 実績:69,785人(A) (R4)目標:59,620人 実績:56,687人(C) (R3)目標:70,031人 実績:58,740人(C)</p>	<p>輸送人員は、各種利用促進事業やSAGAアリーナの開業に伴う各種イベントの開催により大幅に増加しているため、次年度も引き続き利用促進事業を実施し、収支改善のため、バス路線の最適化が必要となる。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>佐賀市交通局 金立(来迎寺)線</p>	<p>県庁前・佐嘉神社前～尼寺・来迎寺～運転免許センター系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台</p>	<p>【前回の事業評価結果】 多くの系統で輸送人員の増加や収支率が改善していることが明らかとなったため、ICカード普及や活動やバスロケーションシステムの広報を継続して実施する必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</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>■目標達成の要因 SAGAアリーナの開業や佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:55.8% 実績:65.7%(A) (R4)目標:64.1% 実績:55.1%(B) (R3)目標:73.2% 実績:54.8%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:75,619人 実績:113,140人(A) (R4)目標:80,914人 実績:81,609人(A) (R3)目標:115,038人 実績:75,619人(C)</p>	<p>今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める</p>
<p>佐賀市交通局 金立(いこい)線</p>	<p>県庁前・佐嘉神社前～尼寺・金立憩い～運転免許センター系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①中学生・高校生を対象とした全路線乗り放題定期券の「ノリのリワイド」及び、指定時間帯において全路線乗り放題定期券の「屋のリワイド」について広報を行い、新規利用者の獲得を図る ②平成29年度に導入したバスロケーションシステム(オープンデータ化によりGooglemapに対応済)を普及させ、バスの接近情報を提供することで当該系統の利便性を高め、利用者の増加を図る。 ③佐賀市内の大学・高校・中学生の新入生を対象に案内チラシを配布する ④70歳以上の佐賀市民に対し、「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」の周知を徹底し、高齢者の新規利用の取り込みを図る ⑤「ワンコインシルバーバス」を交通系ICカードnimocaに搭載した旨のPRを行い、ICカードの普及を図る ⑥佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る(★) ⑦佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う ⑧複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) ⑩令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★)</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>■目標達成の要因 SAGAアリーナの開業や佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:59.5% 実績:80.5%(A) (R4)目標:58.1% 実績:65.9%(A) (R3)目標:70.4% 実績:58.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:122,453人 実績:198,372人(A) (R4)目標:121,939人 実績:147,841人(A) (R3)目標:147,620人 実績:122,453人(C)</p>	<p>今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める</p>
<p>佐賀市交通局 広江線</p>	<p>佐賀駅BC～中島・広江～和崎系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>⑪SAGAアリーナのオープンに併せ、土日祝のみの新規路線の運行を開始したり、臨時バスを運行するなど、バス利用者の利便性の向上を図る(★) ⑫シーズンに合わせたラッピングバスや積極的なバス車体への広告掲載により、利用促進や収支率改善を図る(★)</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>■目標達成の要因 佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:51.8% 実績:63.5%(A) (R4)目標:52.8% 実績:53.1%(A) (R3)目標:60.6% 実績:50.8%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:117,445人 実績:161,419人(A) (R4)目標:127,621人 実績:133,094人(A) (R3)目標:155,056人 実績:117,445人(C)</p>	<p>今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める</p>
<p>佐賀市交通局 東与賀線</p>	<p>佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～大野系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、東与賀に1台導入】 R4年度 車両購入3台 【早津江、金立(来迎寺)、金立(憩い)、東与賀に1台導入】 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】</p>	<p>⑪SAGAアリーナのオープンに併せ、土日祝のみの新規路線の運行を開始したり、臨時バスを運行するなど、バス利用者の利便性の向上を図る(★) ⑫シーズンに合わせたラッピングバスや積極的なバス車体への広告掲載により、利用促進や収支率改善を図る(★)</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>■目標達成の要因 佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:76.5% 実績:83.9%(A) (R4)目標:69.5% 実績:71.6%(A) (R3)目標:82.8% 実績:75.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:134,692人 実績:163,934人(A) (R4)目標:117,815人 実績:138,196人(A) (R3)目標:153,940人 実績:134,692人(C)</p>	<p>今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
佐賀市交通局 蓮池線	佐賀駅BC～唐人町・東田代～橋津系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 【犬井道、橋津、東与賀、蓮池に1台導入】 【橋津、蓮池、金立(来迎寺)、金立(憩い)、広江、蓮池に1台導入】 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】	【前回の事業評価結果】 多くの系統で輸送人員の増加や収支率が改善していることが明らかとなったため、ICカード普及や活動バスロケーションシステムの広報を継続して実施する必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。	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 ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:52.0% 実績:47.7%(B) (R4)目標:48.0% 実績:38.9%(C) (R3)目標:62.6% 実績:51.0%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:72,362人 実績:93,382人(A) (R4)目標:72,031人 実績:72,732人(A) (R3)目標:70,031人 実績:72,362人(C)	輸送人員は、各種利用促進事業やSAGAアリーナの開業に伴う各種イベントの開催により大幅に増加しているため、次年度も引き続き利用促進事業を実施し、収支改善のため、バス路線の最適化が必要となる。
佐賀市交通局 嘉瀬新町線	佐賀駅BC～医療センター・嘉瀬新町～くぼた特産物直売所系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】	【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①中学生・高校生を対象とした全路線乗り放題定期券の「リノリワイド」及び、指定時間帯において全路線乗り放題定期券の「昼のりワイド」について広報を行い、新規利用者の獲得を図る ②平成29年度に導入したバスロケーションシステム(オープンデータ化によりGooglemapに対応済)を普及させ、バスの接近情報を提供することで当該系統の利便性を高め、利用者の増加を図る。 ③佐賀市内の大学・高校・中学生の新入生を対象に案内チラシを配布する ④70歳以上の佐賀市民に対し、「ワンコインシルバーバス(佐賀市交通局のバス路線が1乗車100円となるバス)」の周知を徹底し、高齢者の新規利用の取り込みを図る ⑤「ワンコインシルバーバス」を交通系ICカードnimocaに搭載した旨のPRを行い、ICカードの普及を図る ⑥佐賀駅バスセンターの再編時にサインージを設置し、路線の認知向上を図る(★) ⑦佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う ⑧複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) ⑩令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★)	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 ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:51.6% 実績:49.9%(B) (R4)目標:52.6% 実績:36.0%(C) (R3)目標:60.0% 実績:50.6%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:44,022人 実績:57,954人(A) (R4)目標:50,407人 実績:41,244人(C) (R3)目標:63,219人 実績:44,022人(C)	輸送人員は、各種利用促進事業やSAGAアリーナの開業に伴う各種イベントの開催により大幅に増加しているため、次年度も引き続き利用促進事業を実施し、収支改善のため、バス路線の最適化が必要となる。
佐賀市交通局 徳万線	佐賀駅BC～医療センター・徳万～くぼた特産物直売所系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万に1台導入】 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】	⑪SAGAアリーナのオープンに併せ、土日祝のみの新規路線の運行を開始したり、臨時バスを運行するなど、バス利用者の利便性の向上を図る(★) ⑫シーズンに合わせたラッピングバスや積極的なバス車体への広告掲載により、利用促進や収支率改善を図る(★)	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 ■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:53.3% 実績:44.7%(B) (R4)目標:45.0% 実績:36.3%(C) (R3)目標:54.4% 実績:52.3%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:40,478人 実績:56,055人(A) (R4)目標:42,255人 実績:39,493人(C) (R3)目標:50,834人 実績:40,478人(C)	輸送人員は、各種利用促進事業やSAGAアリーナの開業に伴う各種イベントの開催により大幅に増加しているため、次年度も引き続き利用促進事業を実施し、収支改善のため、バス路線の最適化が必要となる。
佐賀市交通局 西与賀線	佐賀駅BC～大財町・佐賀大学前～大野系統の運行。 H26年度～R2年度 車両購入3台/年 R3年度 車両購入2台 R4年度 車両購入3台 R5年度 車両購入3台 【犬井道、早津江、広江、東与賀、蓮池、嘉瀬新町、徳万、西与賀に1台導入】 【犬井道、早津江、橋津、金立(憩い)、広江、東与賀、蓮池、徳万、西与賀に1台導入】		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 ■目標達成の要因 佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:70.0% 実績:85.4%(A) (R4)目標:70.0% 実績:83.3%(A) 【輸送人員】 (R5)目標:140,651人 実績:184,693人(A) (R4)目標:140,651人 実績:173,078人(A)	今後も生産性向上の取組を継続し、収支率改善に努める

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>祐徳自動車(株) 佐賀線</p>	<p>祐徳神社前～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</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>■達成理由(輸送人員) 新型コロナウイルスの影響からの戻りやすさがバスまるっとフリーDAY等による増加。 ■未達成理由(収支率) R4年度からは回復しているものの、目標の基準年度(R3年度)は新型コロナウイルス支援金等が含まれている収支率のため、目標設定が適切ではなかった。 【収支率】 (R5)目標:27.6% 実績:24.7%(B) (R4)目標:22.2% 実績:21.4%(C) (R3)目標:40.3% 実績:26.6%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:69,590人 実績:87,316人(A) (R4)目標:74,902人 実績:67,149人(C) (R3)目標:88,770人 実績:69,590人(C)</p>	<p>輸送人員は基準年度を上回ったが、収支率が基準年度を下回っているため、引き続き利用促進、利便性向上の取組を実施し、バス路線の再編・最適化を実施し、収支率の改善を目指す。</p>
<p>祐徳自動車(株) 武雄線</p>	<p>下西山車庫～山口駅前・好生館～佐賀駅バスセンター系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【反映状況(反映したものは★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①平成30年度に導入した交通系ICカードnimoca普及のための広報を行い、更なる新規利用の取組みを図る。(令和5年9月まで) ②平成30年度に導入したバスロケーションシステムの利便性を広報し、更なる新規利用の取組みを図る。(令和5年9月まで) ③時刻表にQRコードを貼り、バスの位置情報を確認できるようにする。(令和5年9月まで) ④佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。(令和5年9月まで) ⑤佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る。(令和5年9月まで)(★) ⑥バスの時刻、運賃等についてHP等で周知を行う。(令和5年9月まで) ⑦路線バス運賃無料DAYの実施(令和4年10月、令和5年1月、2月)(★) ⑧企画乗車券の発売(令和5年9月まで)(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYの実施(★) ⑩県立宇宙科学館行きのバスを土日祝限定で運行させ、利用促進のため、小中学生・幼児限定でお試し乗車券(チラン)を配布する(★) ⑪沿線自治体とタイアップし、各種イベントにて車両を展示し、バスの周知及び利用促進を図る(★) ⑫バス停留所の改修を実施する</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>■目標達成の要因 西九州新幹線開業や佐賀駅BCの再編に伴う利便性向上等による利用増 【収支率】 (R5)目標:23.8% 実績:26.7%(A) (R4)目標:23.7% 実績:23.1%(C) (R3)目標:43.2% 実績:22.8%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:76,925人 実績:107,794人(A) (R4)目標:82,568人 実績:76,557人(C) (R3)目標:97,041人 実績:76,925人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>
<p>祐徳自動車(株) 嬉野線</p>	<p>祐徳神社前～嬉野市役所・医療センター～湯の田系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【反映状況(反映したものは★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①平成30年度に導入した交通系ICカードnimoca普及のための広報を行い、更なる新規利用の取組みを図る。(令和5年9月まで) ②平成30年度に導入したバスロケーションシステムの利便性を広報し、更なる新規利用の取組みを図る。(令和5年9月まで) ③時刻表にQRコードを貼り、バスの位置情報を確認できるようにする。(令和5年9月まで) ④佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。(令和5年9月まで) ⑤佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る。(令和5年9月まで)(★) ⑥バスの時刻、運賃等についてHP等で周知を行う。(令和5年9月まで) ⑦路線バス運賃無料DAYの実施(令和4年10月、令和5年1月、2月)(★) ⑧企画乗車券の発売(令和5年9月まで)(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYの実施(★) ⑩県立宇宙科学館行きのバスを土日祝限定で運行させ、利用促進のため、小中学生・幼児限定でお試し乗車券(チラン)を配布する(★) ⑪沿線自治体とタイアップし、各種イベントにて車両を展示し、バスの周知及び利用促進を図る(★) ⑫バス停留所の改修を実施する</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>■目標達成の要因 西九州新幹線開業等による利用増 【収支率】 (R5)目標:31.6% 実績:33.3%(A) (R4)目標:25.9% 実績:27.0%(C) (R3)目標:45.5% 実績:30.6%(B) 【輸送人員】 (R5)目標:54,326人 実績:72,668人(A) (R4)目標:58,798人 実績:55,476人(B) (R3)目標:65,370人 実績:54,326人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
<p>祐徳自動車(株) 吉田線</p>	<p>中川～吉田～湯の田系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の減少及び収支率の悪化を引き起こしていることが明らかとなったため、ICカード普及活動やバス運行情報のオープンデータ化及びバスロケーションシステムの広報を行い、利用促進事業や利便性向上による輸送人員の増加を図る必要がある。 また、収支率の改善のためには、輸送人員の減少が見込まれるとしても、バス路線の再編・最適化が必要となる。</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>■目標達成の要因 西九州新幹線開業等による利用増 【収支率】 (R5)目標:29.7% 実績:31.1%(A) (R4)目標:23.4% 実績:26.2%(A) (R3)目標:40.9% 実績:28.7%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:27,086人 実績:46,116人(A) (R4)目標:31,262人 実績:31,846人(A) (R3)目標:27,086人 実績:27,086人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>
<p>祐徳自動車(株) 祐徳線</p>	<p>祐徳神社前～嬉野市役所～下西山車庫系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①平成30年度に導入した交通系ICカードnimoca普及のための広報を行い、更なる新規利用の取込みを図る。(令和5年9月まで) ②平成30年度に導入したバスロケーションシステムの利便性を広報し、更なる新規利用の取込みを図る。(令和5年9月まで) ③時刻表にQRコードを貼り、バスの位置情報を確認できるようにする。(令和5年9月まで) ④佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。(令和5年9月まで) ⑤佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る。(令和5年9月まで)(★) ⑥バスの時刻、運賃等についてHP等で周知を行う。(令和5年9月まで) ⑦路線バス運賃無料DAYの実施(令和4年10月、令和5年1月、2月)(★) ⑧企画乗車券の発売(令和5年9月まで)(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYの実施(★) ⑩県立宇宙科学館行きのバスを土日祝限定で運行させ、利用促進のため、小中学生・幼児限定でお試し乗車券(チラン)を配布する(★) ⑪沿線自治体とタイアップし、各種イベントにて車両を展示し、バスの周知及び利用促進を図る(★) ⑫バス停留所の改修を実施する</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>■目標達成の要因 西九州新幹線開業等による利用増 【収支率】 (R5)目標:30.5% 実績:32.8%(A) (R4)目標:25.0% 実績:26.2%(B) (R3)目標:46.7% 実績:29.5%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:43,174人 実績:62,465人(A) (R4)目標:45,541人 実績:44,880人(B) (R3)目標:58,009人 実績:43,174人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>
<p>祐徳自動車(株) 太良線</p>	<p>鹿島バスセンター～系岐本町～県界系統の運行。車両減価償却等国庫補助金によりノンステップバス1台を購入</p>	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 ①平成30年度に導入した交通系ICカードnimoca普及のための広報を行い、更なる新規利用の取込みを図る。(令和5年9月まで) ②平成30年度に導入したバスロケーションシステムの利便性を広報し、更なる新規利用の取込みを図る。(令和5年9月まで) ③時刻表にQRコードを貼り、バスの位置情報を確認できるようにする。(令和5年9月まで) ④佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。(令和5年9月まで) ⑤佐賀駅バスセンターの再編時にサイネージを設置し、路線の認知向上を図る。(令和5年9月まで)(★) ⑥バスの時刻、運賃等についてHP等で周知を行う。(令和5年9月まで) ⑦路線バス運賃無料DAYの実施(令和4年10月、令和5年1月、2月)(★) ⑧企画乗車券の発売(令和5年9月まで)(★) ⑨佐賀市内バス運賃無料DAYの実施(★) ⑩県立宇宙科学館行きのバスを土日祝限定で運行させ、利用促進のため、小中学生・幼児限定でお試し乗車券(チラン)を配布する(★) ⑪沿線自治体とタイアップし、各種イベントにて車両を展示し、バスの周知及び利用促進を図る(★) ⑫バス停留所の改修を実施する</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>■目標達成の要因 西九州新幹線開業やさがりバスまるっとフリーDAY等による利用増 【収支率】 (R5)目標:24.4% 実績:24.8%(A) (R4)目標:18.1% 実績:17.9%(C) (R3)目標:38.8% 実績:23.4%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:30,342人 実績:49,117人(A) (R4)目標:33,066人 実績:29,605人(C) (R3)目標:47,720人 実績:30,342人(C)</p>	<p>引き続き利便性向上等に取り組む。</p>

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
西鉄バス佐賀(株)久留米・鳥栖線	JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖系統の運行。	<p>【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少や乗務員不足、燃料費の高騰等、経営環境は厳しい状況となったため、グループ連携を活かした効率的な配車やバス路線の再編等により収支率改善をめざす。 また、沿線市町と協力の利用促進イベント等により、輸送人員の増加を図る必要がある。</p>	R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	<p>■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善</p> <p>【収支率】 【R5】目標:62.7% 実績:69.9%(A) 【R4】目標:58.9% 実績:64.7%(A) 【R3】目標:67.0% 実績:61.7%(C)</p> <p>【輸送人員】 【R5】目標:131,952人 実績:197,332人(A) 【R4】目標:138,074人 実績:141,569人(A) 【R3】目標:150,336人 実績:131,952人(C)</p>	引き続き利便性向上等に取り組む。
西鉄バス佐賀(株)綾部線	鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米系統の運行。	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)鳥栖市の小学校でバスの乗り方教室を行うことで、新規利用者の取り込みを図る。 (2)久留米市等で作成した公共交通マップを転入者へ配布するなど、利用の呼びかけを行い、利用者の増加を図り、路線収益の増加をさせる。 (3)イベントの際の誘客策として、沿線のイベント情報を記載した「沿線の催し」の車内への掲載を積極的に行う。 (4)自治体が発するイベントでの出前講座を行い、新規利用者の取り込みを図る。 (5)鳥栖駅・神埼駅での時刻表配布を実施し、利便性を向上させる。 (6)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (7)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (8)「子ども50円バス」や「こども無料バス」を企画実施し、利用者増加を図る(★) (9)こども運転士体験会(JR久留米のりものパラダイス)を実施し、魅力向上、利用者増加を図る(★) (10)西鉄バス公式X(旧Twitter)を活用し、沿線の催し情報の発信を行う(★)</p>	R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	<p>■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善</p> <p>【収支率】 【R5】目標:41.5% 実績:43.6%(A) 【R4】目標:34.0% 実績:41.4%(A) 【R3】目標:43.0% 実績:40.5%(C)</p> <p>【輸送人員】 【R5】目標:70,235人 実績:106,018人(A) 【R4】目標:69,589人 実績:75,787人(A) 【R3】目標:89,264人 実績:70,235人(C)</p>	引き続き利便性向上等に取り組む。
西鉄バス佐賀(株)鳥栖・神埼線	鳥栖駅～目達原～神埼駅通り系統の運行。	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)鳥栖市の小学校でバスの乗り方教室を行うことで、新規利用者の取り込みを図る。 (2)久留米市等で作成した公共交通マップを転入者へ配布するなど、利用の呼びかけを行い、利用者の増加を図り、路線収益の増加をさせる。 (3)イベントの際の誘客策として、沿線のイベント情報を記載した「沿線の催し」の車内への掲載を積極的に行う。 (4)自治体が発するイベントでの出前講座を行い、新規利用者の取り込みを図る。 (5)鳥栖駅・神埼駅での時刻表配布を実施し、利便性を向上させる。 (6)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (7)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (8)「子ども50円バス」や「こども無料バス」を企画実施し、利用者増加を図る(★) (9)こども運転士体験会(JR久留米のりものパラダイス)を実施し、魅力向上、利用者増加を図る(★) (10)西鉄バス公式X(旧Twitter)を活用し、沿線の催し情報の発信を行う(★)</p>	R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	<p>■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善</p> <p>【収支率】 【R5】目標:36.7% 実績:47.5%(A) 【R4】目標:30.4% 実績:37.9%(A) 【R3】目標:41.1% 実績:35.7%(C)</p> <p>【輸送人員】 【R5】目標:28,732人 実績:48,812人(A) 【R4】目標:28,322人 実績:30,951人(A) 【R3】目標:38,189人 実績:28,732人(C)</p>	引き続き利便性向上等に取り組む。

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
西鉄バス佐賀株 目達原線	鳥栖駅～目達原系統の運行。	【前回の事業評価結果】 沿線市町の人口減少や乗務員不足、燃料費の高騰等、経営環境は厳しい状況となったため、グループ連携を活かした効率的な配車やバス路線の再編等により収支率改善をめざす。 また、沿線市町と協力の利用促進イベント等により、輸送人員の増加を図る必要がある。	A R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	A ■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善 【収支率】 【R5】目標:46.3% 実績:61.4%(A) 【R4】目標:38.3% 実績:51.4%(A) 【R3】目標:43.9% 実績:45.3%(B) 【輸送人員】 【R5】目標:40,212人 実績:69,932人(A) 【R4】目標:39,553人 実績:46,834人(A) 【R3】目標:46,225人 実績:40,212人(B)	引き続き利便性向上等に取り組む。
西鉄バス佐賀株 江見線	佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米系統の運行。	【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)鳥栖市の小学校でバスの乗り方教室を行うことで、新規利用者の取り込みを図る。 (2)久留米市等で作成した公共交通マップを転入者に配布するなど、利用の呼びかけを行い、利用者の増加を図り、路線収益の増加をさせる。 (3)イベントの際の誘客策として、沿線のイベント情報を記載した「沿線の催し」の車内への掲載を積極的に行う。 (4)自治体を実施するイベントでの出前講座を行い、新規利用者の取り込みを図る。 (5)鳥栖駅・神埼駅での時刻表配布を実施し、利便性を向上させる。 (6)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (7)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (8)「子ども50円バス」や「こども無料バス」を企画実施し、利用者増加を図る(★) (9)こども連転士体験会(JR久留米のりものパラダイス)を実施し、魅力向上、利用者増加を図る(★) (10)西鉄バス公式X(旧Twitter)を活用し、沿線の催し情報の発信を行う(★)	A R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	A ■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善 【収支率】 【R5】目標:52.3% 実績:58.7%(A) 【R4】目標:54.2% 実績:52.5%(A) 【R3】目標:72.1% 実績:51.3%(B) 【輸送人員】 【R5】目標:117,134人 実績:187,134人(A) 【R4】目標:104,180人 実績:125,088人(A) 【R3】目標:125,825人 実績:117,134人(B)	引き続き利便性向上等に取り組む。
西鉄バス佐賀・久留米 共同運行 佐賀・久留米線	佐賀第二合同庁舎～目達原・長門石～西鉄久留米系統の運行。	【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)鳥栖市の小学校でバスの乗り方教室を行うことで、新規利用者の取り込みを図る。 (2)久留米市等で作成した公共交通マップを転入者に配布するなど、利用の呼びかけを行い、利用者の増加を図り、路線収益の増加をさせる。 (3)イベントの際の誘客策として、沿線のイベント情報を記載した「沿線の催し」の車内への掲載を積極的に行う。 (4)自治体を実施するイベントでの出前講座を行い、新規利用者の取り込みを図る。 (5)鳥栖駅・神埼駅での時刻表配布を実施し、利便性を向上させる。 (6)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (7)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (8)「子ども50円バス」や「こども無料バス」を企画実施し、利用者増加を図る(★) (9)こども連転士体験会(JR久留米のりものパラダイス)を実施し、魅力向上、利用者増加を図る(★) (10)西鉄バス公式X(旧Twitter)を活用し、沿線の催し情報の発信を行う(★)	A R5年度内に実施予定であった生産性向上の取組を一部修正したため、実施できていない取組みもあるものの、より高い効果が見込まれる取組を実施した。	A ■目標達成の要因 新型コロナウイルスの影響により減少していた利用者の戻りやグループ連携を活かした効率化等による利用増及び収支改善 【収支率】 【R5】目標:60.9% 実績:66.5%(A) 【R4】目標:51.2% 実績:62.0%(A) 【R3】目標:78.3% 実績:59.9%(B) 【輸送人員】 【R5】目標:168,898人 実績:245,153人(A) 【R4】目標:60,650人 実績:171,765人(A) 【R3】目標:60,650人 実績:168,898人(B)	引き続き利便性向上等に取り組む。

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: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)
西肥自動車(株) 福島支所前～伊万里駅前線	福島支所前～伊万里駅前系統の運行。	<p>【前回の事業評価結果】 新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が目標に達することはできなかったが、前年度より増加している系統もあり、収支率及び輸送人員ともに前年度を維持していた。そのため、路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る必要がある。 また、前年度より増収しているが、収支率・輸送人員ともに不安定であり、新規利用者の増加を図る取組が必要である。</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>■未達成理由(収支率、輸送人員) 主に通学や高齢者の移動手段を支えている路線であったが、沿線の少子高齢化や高齢者の移動手段の変化、コロナによる外出機会減少等により、輸送人員の減少が続いており、生産性向上の取組の実施後も徐々に利用者が減少している状況。</p> <p>【収支率】 (R5)目標:27.0% 実績:25.3%(C) (R4)目標:28.9% 実績:28.6%(B) (R3)目標:39.9% 実績:26.0%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R5)目標:30,451人 実績:30,229人(C) (R4)目標:31,278人 実績:31,105人(C) (R3)目標:35,702人 実績:30,451人(C)</p>	当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。 また、燃料費の高騰等の要因で収支率も不安定となることが予測されるため、引き続き路線の効率化を図る。
西肥自動車(株) 佐世保～伊万里線	佐世保～伊万里系統の運行。	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 【取組内容及び実施時期】 (1)地区別時刻表作成・配布 (2)高校入学前の時期に、中学校への定期券PRチラシ配布 (3)Googleマップへ情報掲載 (4)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (5)バスロケーションシステム「西肥バスナビ」を運用し、利便性向上や新規利用者の取り込みを行う(★) (6)女性専用の休憩スペースを設置する等、運転手確保を進め、収支改善や効率的な運行を行う(★)</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>■未達成理由(収支率、輸送人員) 通学や通院の需要が回復しておらず、鉄道との機能重複も利用者減をもたらしている。</p> <p>【収支率】 (R5)目標:48.0% 実績:47.7%(B) (R4)目標:54.1% 実績:51.8%(C) (R3)目標:67.1% 実績:47.0%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R5)目標:109,598人 実績:83,148人(C) (R4)目標:123,329人 実績:91,496人(C) (R3)目標:105,997人 実績:109,598人(C)</p>	当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。 また、燃料費の高騰等の要因で収支率も不安定となることが予測されるため、引き続き路線の効率化を図る。
西肥自動車(株) 佐世保～嬉野線	佐世保～嬉野系統の運行。	<p>【反映状況(反映したものには★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 【取組内容及び実施時期】 (1)地区別時刻表作成・配布 (2)高校入学前の時期に、中学校への定期券PRチラシ配布 (3)Googleマップへ情報掲載 (4)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるっとフリーDAY」を実施する(★) (5)バスロケーションシステム「西肥バスナビ」を運用し、利便性向上や新規利用者の取り込みを行う(★) (6)女性専用の休憩スペースを設置する等、運転手確保を進め、収支改善や効率的な運行を行う(★)</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>■達成理由(収支率) 路線再編等による運行の効率化を図ったため。</p> <p>■未達成理由(輸送人員) 路線再編等により、輸送人員が減少しており、目標値の設定が適切ではなかった。</p> <p>【収支率】 (R5)目標:59.6% 実績:62.6%(A) (R4)目標:68.9% 実績:64.0%(C) (R3)目標:87.6% 実績:58.6%(C)</p> <p>【輸送人員】 (R5)目標:131,883人 実績:65,050人(C) (R4)目標:142,913人 実績:99,278人(C) (R3)目標:149,698人 実績:131,883人(C)</p>	当該路線に特化した時刻表・沿線マップの作成および全戸配布の継続実施バスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの広報、高齢者の新規利用取込等により利用増を図る。 また、燃料費の高騰等の要因で収支率も不安定となることが予測されるため、引き続き路線の効率化を図る。

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6年1月22日

協議会名:佐賀県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

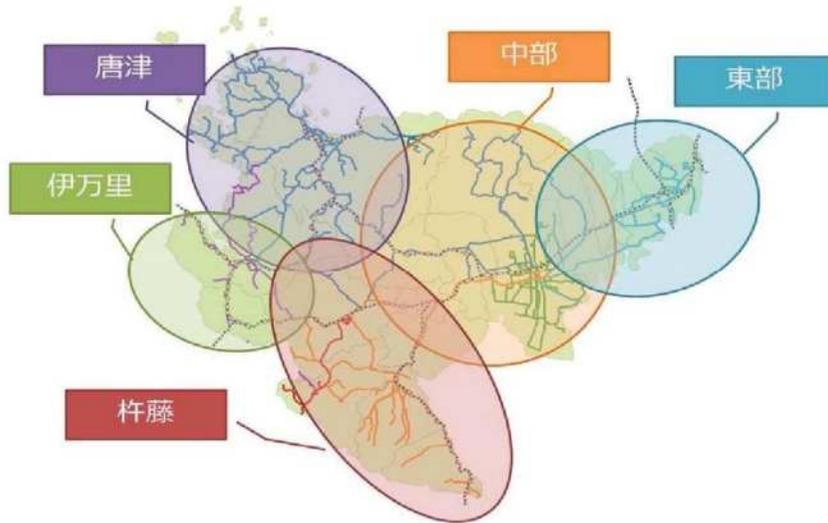
①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JR九州バス(株)	嬉野温泉バスセンター～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～新武雄病院	<p>【前回の事業評価結果】 コロナウイルス感染症の影響により輸送人員の増加や収支率の改善が達成できていない系統があった。一方で徐々に回復傾向にあるため、引き続き利用促進のための広報を行い、輸送人員の増加を図る必要がある。</p> <p>【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)ICカードを導入し、お客様の利便性向上を高め、利用促進に努める。(★) (2)観光客及びインバウンド向けにわかりやすいバスの行先表示を付与し、不安を解消する。(★) (3)観光客及びインバウンド向けに主な観光地のあるバス停にアルファベットを付与し、不安を解消する。(★) (4)西九州新幹線のダイヤに合わせた接続でダイヤの検討を行う。(★) (5)Maas事業として、令和4年1月から発売を開始したデジタルチケット「かぶきフリーきっぷ」が普及するよう自治体と協力し、利用促進に努める。(★) (6)時刻表や沿線施設を掲載した利用促進チラシを自治体と連携し、車内や沿線施設及び沿線住民へ配布する。(★) (7)複数事業者間で乗り継げるデジタルチケットを企画販売する(★) (8)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるとフリーDAY」を実施する(★)</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	B 本系統の沿線市町は従来から続く人口減少やモータリゼーション進行、近年の新型コロナ感染拡大による行動変容等の影響もあり、さらには燃料費の高騰等で輸送コストの上昇により、収支率を悪化させる原因となっている。R5年度は、輸送人員は増加したが、令和3年度を基準として目標を設定しており、基準対象期間(R3年度)に新型コロナウイルス支援金等が含まれているため、収支率については計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R5)目標:45.4% 実績:36.9%(B) (R4)目標:37.6% 実績:37.7%(B) (R3)目標:56.4% 実績:44.4%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:55,530人 実績:57,800人(A) (R4)目標:75,087人 実績:52,347人(B) (R3)目標:107,736人 実績:55,530人(C)	輸送人員が年々減少している路線であり、利用促進の広報活動を今後も継続していく。また、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、新幹線との接続等事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。
JR九州バス(株)	彼杵駅～嬉野温泉駅・武雄温泉駅～たけお競輪場	<p>【前回の事業評価結果】 九年庵等の開催で一定の輸送人員はあるものの、収支率の改善が必要な路線。路線の最適化を図る必要があるが、燃油高騰等の影響により、さらに悪化する恐れがある。利用者増を図るため、バスの認知が向上する取組を実施する。</p> <p>【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)九年庵等のイベントなどにて、沿線市町と協力してPRを行う。 (2)佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。 (3)自治会長会を通じてチラシを全戸配布し、住民への周知を行う。 (4)公共交通利用に関する地域住民説明会を開催し、住民への周知を行う。 (5)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (6)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるとフリーDAY」を実施する(★)</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	B 本系統の沿線市町は従来から続く人口減少やモータリゼーション進行、近年の新型コロナ感染拡大による行動変容等の影響もあり、さらには燃料費の高騰等で輸送コストの上昇により、収支率を悪化させる原因となっている。R5年度は、輸送人員は増加したが、令和3年度を基準として目標を設定しており、基準対象期間(R3年度)に新型コロナウイルス支援金等が含まれているため、収支率については計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【収支率】 (R5)目標:36.2% 実績:29.6%(B) (R4)目標:27.1% 実績:27.8%(B) (R3)目標:42.7% 実績:35.2%(C) 【輸送人員】 (R5)目標:31,112人 実績:35,981人(A) (R4)目標:38,240人 実績:31,727人(B) (R3)目標:64,282人 実績:31,112人(C)	輸送人員が年々減少している路線であり、利用促進の広報活動を今後も継続していく。また、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、新幹線との接続等事業者と沿線自治体が一体となって検討していく。
(有)ジョイックス交通三瀬・横武線	三瀬支所～神埼駅前～横武の運行	<p>【前回の事業評価結果】 九年庵等の開催で一定の輸送人員はあるものの、収支率の改善が必要な路線。路線の最適化を図る必要があるが、燃油高騰等の影響により、さらに悪化する恐れがある。利用者増を図るため、バスの認知が向上する取組を実施する。</p> <p>【反映状況(反映したものに★)】 ■生産性向上及び収支率改善に資する取組 (1)九年庵等のイベントなどにて、沿線市町と協力してPRを行う。 (2)佐賀市バス路線マップの配布を行い、住民への周知を行う。 (3)自治会長会を通じてチラシを全戸配布し、住民への周知を行う。 (4)公共交通利用に関する地域住民説明会を開催し、住民への周知を行う。 (5)佐賀市内バス運賃無料DAYを実施する(★) (6)令和5年1月、2月に佐賀県内で降車するとバス運賃が無料となる「さがバスまるとフリーDAY」を実施する(★)</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	B 利用促進事業や収支率改善を図る事業に取り組んだ結果、輸送人員は目標を達成し、収支率も目標の達成はできなかったものの、昨年度より収支率の改善が見られた。 【収支率】 (R5)目標:14.4% 実績:5.1%(B) (R4)目標:14.4% 実績:4.9%(C) (R3) 実績:13.4% 【輸送人員】 (R5)目標:15,933人 実績:17,727人(A) (R4)目標:16,092人 実績:16,311人(B) (R3) 実績:15,933人	運行の効率化を図るとともに、引き続き利用促進の広報に努める

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 6 年 1 月 22 日

協議会名：	佐賀県地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	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>【目的】 移動制約者に加え、自家用車利用者や観光客等を含めて利用増を図り、公共交通の品質と持続可能性の向上を達成する。</p> <p>【必要性】 病院への通院、通勤・通学、買い物などの移動手段としてそれぞれの地域にとって必要不可欠な路線であり、高齢者等の移動制約者が地域において安心して暮らせる持続可能な社会を構築するため、地域の移動手段を確保する必要がある。</p>

概要



【地形的特徴】

可住面積が54.7%と47都道府県中9位であり、九州では福岡に次ぐ2位。平野部が多いのが特徴。また、道路舗装率は96.68%で47都道府県中1位でもあり、大規模な集客施設の郊外進出等により移動に車が欠かせない。また、移動制約者にとっては公共交通機関が必要不可欠になっている。

基礎データ

人口：79.4万人（令和5年11月現在 佐賀県推計人口2023年度）

面積：2,440平方キロメートル

高齢化率：31.1%

補助対象の系統数：45系統（確保維持事業のみ）

佐賀県負担額：R3 212,260千円、R4 206,349千円

R5 208,462千円（確保維持事業のみ）

協議会開催数：協議会1回（令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に係るもの）、地域部会WG5回（令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係るもの5回）

計画、目標(Plan)

【収支率】系統の経常収支率が前々年度を1%上回る

【輸送人員】系統の輸送人員が前々年度を上回る

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・さがバスまるっとフリーDAY（県下一斉バス無料の日）を実施し、利用のきっかけを提供した。
- ・MaaSアプリを活用した企画乗車券を新たに6券種販売するなど、利用促進を図った。
- ・佐賀駅バスセンターの再編により利便性向上を図った。
- ・西九州新幹線開業に合わせて、沿線自治体ではスマートバス停の設置等、利便性向上を図るとともに、サイネージ等を活用した情報発信を行った。

実施状況、目標の達成(Check)

＜実施状況・達成状況＞

【収支率】全45系統の内、18系統が達成した。※達成率（R4→R5）：31%→40%

【輸送人員】全45系統の内、36系統で達成となった。※達成率（R4→R5）：40%→80%

（A評価18系統、B評価25系統、C評価2系統） ※前年度（A評価10系統、B評価12系統、C評価23系統）

＜目標未達成の原因＞

【収支率】燃油価格高騰、人件費増、車両修繕費増等による収支悪化。一方で運送収入増となった系統も多い。

【輸送人員】沿線地域の少子高齢化や大幅再編による利用者減少。

今後の課題、対応(Action)

＜今後の改善点と次年度以降の取組み＞

乗務員不足により、利用促進イベントの開催が困難な事業者もあることから、運転手確保に向けた取組が急務であり、事業者だけではなく、自治体との協調が必要である。令和6年度以降も引き続き利用促進と運転手確保に取り組む。

＜自己評価から得られた課題とその対応＞

前年度の振り返りから利便性向上の取組を事業者や沿線自治体が一体となることで、地域にあったより効率的な取組を実施できることが明らかとなり、さがバスまるっとフリーDAYのように自治体を巻き込んだ取組により、バスへの再注目やバス利用のきっかけを提供することができた。各事業者のうち、計画していた生産性向上の取組が実施できなかった路線についても、その地域にあった取組を再検討し、別の方法により利用促進、利便性向上を進める等、積極的な取組が目立った。

＜目標達成に向けた方針＞

各事業者による利用促進のほか、令和6年度も引き続き利便性向上のための環境整備や利用を促進するための施策に取組み、持続可能な移動手段の確保・維持を目指す。

②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6年1月16日

協議会名： 糸島市地域公共交通会議

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(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

A:事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された
 B:事業が計画に位置付けられたとおりに実施されていない点があった
 C:事業が計画に位置付けられたとおりに実施されなかった

A:目標以上
 B:目標-5%以内
 C:目標-6%以上

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)
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(白糸線)	バス路線を維持していくため、沿線住民への情報提供や利用啓発、ダイヤなどの見直しを必要に応じて実施する。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ2箇所を修繕し、利便性向上を実施した。交通計画策定に伴う市民アンケート等の意見を踏まえ、市街地循環線の見直しと併せて、R4.10からの路線見直しを行った。	A (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率21%以上に対して、22.3%であった。利用者数は、前年比で利用者数は20%増加したが、経常費用も増加したことに伴い、前年度の収支率を若干下まわったものの目標値は達成した。	令和4年10月のダイヤ改正後、再度令和5年10月に路線の見直しを実施。引き続き、沿線住民への情報提供や利用啓発を行いながら、適宜必要に応じてダイヤ改正を実施するなど、収支の改善を図る。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(雷山線)	菅根線等におけるオンデマンドバスの利用状況を踏まえながら日中のオンデマンド化と、運動公園へのアクセス確保を含めダイヤや路線などの見直すことにより、利便性の向上につなげ、収支の改善を図る。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ1箇所を修繕し、利便性向上に努めた。運動公園開時に沿線路線である本路線を施設を迂回するルートへと変更し、施設利用者のバス利用の確保を図った。同路線エリアのオンデマンド化に向け、沿線住民と協議検討。	A (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率21%以上に対して、27.9%であった。利用者数が前年比で11%増となり、経常費用も減少。	令和4年度の利用状況および沿線住民の声を踏まえ、収支改善と利便性向上を図るため令和5年10月より日中のオンデマンド化。定時定路線バス時間帯等の利用状況を注視し、ダイヤ改正等により、収支の改善を図る。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(菅根線波多江経由)	オンデマンドバス運行時間帯以外の運行は、利用状況を踏まえながら、問題点の改善(ダイヤ改正等)を図り、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ1箇所を修繕し、利便性向上に努めた。令和4年10月のダイヤ改正において、オンデマンドバスの運行時間を拡大し、同路線の減便と併せて、同路線との空白時間を縮小した。	C (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率32%以上に対して、20%であった。デマンド運行時間の拡大に伴い、利用者数が前年比で15%減少。また、減便等の併せて実施したものの、収支率改善にはつながらなかった。	オンデマンドバス運行時間帯以外の運行については、利用状況を踏まえながら、問題点の改善(ダイヤ改正等)を図り、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。

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)
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(曾根線有田経由)	運動公園へのアクセス確保を含めダイヤや路線などの見直しや、オンデマンドバス運行時間帯以外の利用状況を踏まえながら、問題点の改善を図り、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ1箇所を修繕し、利便性向上に努めた。令和4年10月のダイヤ改正において、 オンデマンドバスの運行時間を拡大し、同路線の減便と併せて、同路線との空白時間を縮小した。 運動公園開設時に施設を迂回するルートへと変更し、施設利用者のバス利用の確保を図った。	C (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率43%以上に対して、35%であった。 デマンド運行時間の拡大に伴い、利用者数が前年比で14.6%減少。 また、減便等の併せて実施したものの、収支率改善にはつながらなかった。	オンデマンドバス運行時間帯以外の運行については、利用状況を踏まえながら、問題点の改善(ダイヤ改正等)を図り、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(井原山線)	オンデマンドバス運行の導入。オンデマンドバスは、自治会等と協力して、会員登録と利用を促進し、オンデマンドバス運行時間帯以外の運行については、利用状況を踏まえながらダイヤ改正等により、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。	A 令和4年10月のダイヤ改正において、 同路線の平日日中のオンデマンドバス運行を実施。 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ7箇所を修繕し、利便性向上を実施した。	B (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率17%以上に対して、16.6%であった。利用者数は前年比で42.2%減少となったものの、 デマンド化の効果として、大幅に経費削減し、収支率はほぼ目標値となった。	オンデマンドバス運行時間帯以外の運行については、利用状況を踏まえながら、問題点の改善(ダイヤ改正等)を図り、更なる利便性の向上と収支の改善を図る。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(川原線)	交通計画策定に伴う市民アンケートの結果等を活用し、バス路線を維持していくため、沿線住民への情報提供や利用啓発、ダイヤなどの見直しを必要に応じて実施する。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供。沿線の生活圏を考慮し、 主な目的地を前原方面から九大学研都市方面に変更した。 また、沿線地域代表者を中心に説明し、周知と利用促進を図った。	B (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率33%以上に対して、30.5%であった。利用者数は前年比で15.6%の増となったものの、 便数等の増加により経常費用も増加し、目標値を下回る収支率となった。	引き続き、沿線住民への情報提供や利用啓発を行いながら、利用促進を図るとともに、利用状況や収支状況、ニーズ等を踏まえ、適宜必要に応じてダイヤ改正を実施するなど、収支の改善を図る。また、オンデマンドバスへの転換についても、必要に応じ検討を行う。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(前原北原線)	沿線住民への情報提供や利用啓発を行う。また、路線短縮に伴う利用状況を検証し、ダイヤの見直しなどを適宜実施し、収支改善を図る。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供を実施。 市街地循環線のオンデマンドバス化及び川原線等のダイヤ改正と併せて、 増便等ダイヤ改正 を実施した。	A (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。)目標収支率35%以上に対して、36.2%であった。利用者数は前年比で25%増と大きく回復したが、 増便等による経常費用の増加により収支率は前年度を下回ったものの、目標はわずかに上回る程度となった。	運転手の労働改善の確保及び効率的な運行への改善を踏まえ令和5年10月のダイヤ改正において、減便等を実施。引き続き、沿線住民への情報提供や利用啓発と共に、利用状況等を見ながら、ダイヤなどの見直しを適宜必要に応じて実施することにより、収支の改善を図る。

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)
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(九大線泊・油比経由)	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指し、国際村構想の進捗等を踏まえ、便数や路線の検討を行い、収支改善を目指す。九州大学関係者の利用状況を踏まえ、運行車両の最大値を上げ、輸送力の強化を図る。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ3箇所を修繕し、利便性向上を実施した。同路線全便、 小型車両(32人)から中型車両(55人)へ変更し、輸送力を強化した。 利用者の声を踏まえ、 一部系統の入替え を実施した。	A (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。) 目標収支率17%以上に対して、24.1%であった。 利用者数は前年比で26%増と回復したことにより収益は増え、経常費用も前年度並みに推移したこと、収支率は目標を達成した。	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指し、国際村構想の進捗等を踏まえ、便数や路線の検討を行い、収支改善を目指す。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(初深江線)	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指した。	A 公共交通マップのHP上での更新による情報提供とベンチ2箇所を修繕し、利便性向上に努めた。	A (目標を収支率の対令和3年度比1%増で設定。) 目標収支率26%以上に対して、26.6%であった。 利用者数は前年比で5%増と回復したことにより若干収益は増えたが、経常費用も増加したことにより、前年度よりも収支率は下がったものの、目標は達成した。	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指す。また、長距離路線であることから、より効率的な運行路線への見直し等を検討する。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(産業団地線)	市街地循環線のオンデマンドバス化に伴い、代替補完路線として令和4年10月より開始した路線。	A 市街地循環線のオンデマンドバス化に伴い、代替補完路線として令和4年10月より開始。 公共交通マップのHP上での更新や市広報による情報提供と沿線地域代表者を中心に説明し、周知と利用促進を図った。	A (新規運行に伴い、目標利用者数から目標設定。) 目標収支率34%以上に対して、41.3%であった。 利用者数は少ないものの、 運行車両の小型化、路線としての役割を特化したことにより経費等も削減され、目標値を上回る収支率となった。	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指す。また、 路線の主な利用者である産業団地等の通勤者や企業進出等を踏まえ、増便等のダイヤ改正等の検討を行い、利用者の増加を目指す。
昭和自動車株式会社	コミュニティバスの運行(篠原線)	市街地循環線のオンデマンドバス化に伴い、代替補完路線として令和4年10月より開始した路線。	A 市街地循環線のオンデマンドバス化に伴い、代替補完路線として令和4年10月より開始。 公共交通マップのHP上での更新や市広報による情報提供と沿線地域代表者を中心に説明し、周知と利用促進を図った。	C (新規運行に伴い、目標利用者数から目標設定。) 目標収支率28%以上に対して、5.5%であった。 利用者数も少なく、乗車のない便も多数発生したことにより、目標値を大幅に下回る収支率となった。	公共交通マップ等情報提供による啓発等を事業として利便性利用率向上を目指すとともに、利用状況等を踏まえ、より効率的な運行路線となるようダイヤ改正等の検討を行い、必要に応じて実施する。

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)
昭和自動車株式会社	オンデマンドバスの運行 (チョイソコよかまちみらい号) (曾根線・井原山線エリア)	利用者の声を踏まえながら課題等を改善するとともに、拡大エリアを中心に、自治会等と協力して、会員登録と利用を確保する。 また、乗合率を高めることにより、効率的な運行につなげ、収支の改善を図る。	A R4年10月より井原山線沿線を運行エリアとして拡大。 利用者の声を踏まえ、運行時間の1時間拡大や新規バス停の設置などにより利便性の向上を実施。 また、自治会や民生委員等の協力のもと、利用者(登録者)拡大を図った。	C (令和3年10月からの運行開始に伴い、目標利用者数から目標設定。) 目標収支率36%以上に対して、15%であった。 令和4年10月より井原山線のエリアを運行エリアとして拡大。増車等により経費が増加し、目標値を下回る収支率となった。 乗合率は、1.5人程度を推移し、概ね目標としている乗合率である。	引き続き、利用者の声を踏まえながら課題等を改善するとともに、自治会等地域住民と協力して、会員登録と利用促進を図る。 また、乗合率を高めることにより、効率的な運行につなげ、収支の改善を図る。
昭和自動車株式会社	オンデマンドバスの運行 (チョイソコよかまちみらい号) (市街地循環エリア)	市街地循環線(定時定路線)を区域運行によるオンデマンドバス化に変更し、令和4年10月より開始した路線。	A 市街地エリアのバス運行の再編として、既存路線をオンデマンドバス運行に変更した。 自治会や民生委員等の協力のもと、地域が主体となって利用者(登録者)拡大を図った。 また、地域住民の要望を踏まえ、バス停を設置し、利用の推進を図った。	C (令和4年10月からの運行開始に伴い、目標利用者数から目標設定。) 目標収支率36%以上に対して、15%であった。 市街地循環線を廃止し、オンデマンド運行エリアとして新設により、オンデマンドバス運行全体として、利用者は増加したが、エリア拡大による増車等により経費が増加し、目標値を下回る収支率となった。	引き続き、利用者の声を踏まえながら課題等を改善するとともに、自治会等地域住民と協力して、会員登録と利用促進を図る。 また、乗合率を高めることにより、効率的な運行につなげ、収支の改善を図る。

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6年1月16日

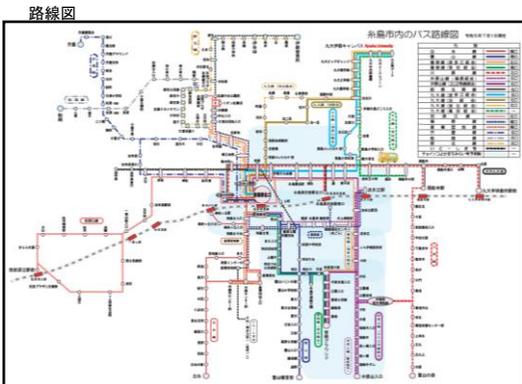
協議会名:	糸島市地域公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市の公共交通は、政令市である福岡市への幹線交通である鉄道を軸に、市域内を広範にバス路線網が広がっている。</p> <p>そのうちの芥屋線、船越線、野北線は、旧前原市と旧志摩町とを結ぶ唯一の公共交通機関であり、本市市街地と旧志摩町を、また、九大線の一部路線は、福岡市(九州大学周辺)とをつなぐ重要な幹線系統バス路線としての役割を果たしている。</p> <p>それ以外のバス路線は、上記の鉄道及び路線バスに接続し、中心市街地と中山間地域等の郊外、また九州大学等とを結ぶ支線(フィーダー路線)としての役割を担い、車を運転できない高齢者等を中心に、通勤・通学や通院、買物といった生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>加えて、フィーダー路線が鉄道及び路線バスに接続することにより、地域内はもとより地域間を結ぶ公共交通ネットワークが形成されている。</p> <p>近年、収支悪化により行政負担が増加し続けており、本市の財政を圧迫している状況であるが、フィーダー路線が廃止となれば市民生活を直撃し、生活そのものが営めない状況となることから、地域公共交通確保維持事業により、フィーダー系統路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>

概要



【愛称】はまぼう号

「はまぼう」は糸島市の花であり、黄色の可愛い花のように市民に親しまれるバスになるようにとの願いが込められている。



【運行主体】 昭和自動車株式会社

本市の公共交通は、政令市である福岡市への幹線交通である鉄道を軸に、市内を広くにバスの公共交通機関網が広がっている。

そのうちの地域間幹線系統バス路線は、旧志摩町と旧前原市を結ぶ唯一の公共交通機関であるとともに、旧志摩町や本市市街地を福岡市とつなぐ重要なバス路線としての役割も果たしている。

フィーダー系統のバス路線(10路線・2区域)は、上記の鉄道及び幹線系統バス路線に接続し、中心市街地と中山間地域等の郊外とを結ぶ支線としての役割を担うことにより、地域内はもとより地域間を結ぶ公共交通ネットワークを形成している。

また、車を運転できない高齢者を中心に、通院、買物や通勤・通学といった生活に必要な不可欠な交通機関として機能している。

近年、中山間地域路線の収支悪化による行政負担が増加し続けており、本市の財政を圧迫している状況であるが、バス路線が廃止されれば生活を直撃し、市民生活が営めない状況となることから、オンデマンドバスへの置き換え等の対応と併せて、地域公共交通確保維持事業により、生活交通を存続させていくことが必要である。

ノンステップバス(35人乗りポンチョ)を平成27年6月より九大線(波多江経由)で導入して以降、各路線必要に応じて、適宜、車両更新している。

また直近での大きな動きとしては、令和3年10月から一部地域でオンデマンドバスを本格運行させ、エリア拡大等も図りながら、更なる利便性の向上に取り組んでいる。

基礎データ

合併状況: 平成22年1月に1市2町(前原市、二丈町、志摩町)が合併
 人口: 103,817人 (令和5年9月末現在)
 面積: 215.70平方キロメートル
 過疎地域等指定: なし 高齢化率: 30.1%
 路線数(幹線・フィーダー系統): 13路線2区域運送(内国庫補助13路線2区域運送)
 自治体負担額: H29: 64,659千円、H30: 71,889千円、R1: 75,072千円
 R2: 81,226千円、R3: 85,240千円、R4: 73,955千円
 路線バス・コミュニティバス合計※車両減価償却費等除く)
 協議会開催数: 協議会4回(第39回～第42回)※R4.10-R5.9

計画、目標(Plan)

本市は、国道や鉄道沿線で都市化が進む一方で、郊外や中山間地域では過疎化・高齢化が進み、超高齢社会の到来が見込まれ、**生活交通確保**のために公共交通を活性化させる必要があり、拠点が連携・役割分担する一体性の高い市域を創出するために分かりやすく利用しやすい公共交通ネットワークの形成を目指している。

上記実現の為、**令和4年9月に『糸島市地域公共交通計画』(R4年10月～R8年3月)を策定**し、計画に基づき、交通網整備の為に施策に取り組んでいる。

この計画は、将来のまちづくりの指針となる『糸島市長期総合計画後期基本計画』『糸島市総合戦略』に基づき**地域が目指す将来像を実現させるための公共交通体系の構築**に向けた取組みを定める公共交通分野のマスタープランとして位置付けた計画である。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- 将来にわたってバス路線が維持・存続できるよう、**交通計画及び改善計画に基づき、事業を実施**した。
- 糸島市地域公共交通計画の策定に伴い実施した市内全域を対象としたアンケート等も踏まえ、**バスタイヤの見直し等(運動公園への乗入れ等)**を実施。併せてバス待ち環境の維持のため**ベンチの修繕**も行った。
- 「分かりやすく利用しやすい」公共交通を目指し、**路線図・時刻表等を盛り込んでだガイドを適宜改正しHPへ掲載**。
- 利用者数や収支率が低い路線を中心に、**オンデマンドバスを導入**。
令和4年10月から井原山線及び市街地循環線を運行エリアとして拡大し、利用者の利便性向上を図った。
 また、**自治会や民生委員等と連携のもと会員登録や利用者増加**を図った。

実施状況、目標の達成(Check)

○路線別収支目標と実績(R4年10月～R5年9月)

- ・白糸線: 21%以上→**22.3%**(前年24%)
- ・雷山線: 21%以上→**27.9%**(前年29%)
- ・曾根線波多江経由: 32%以上→**20%**(前年32%)
- ・曾根線有田経由: 43%以上→**35%**(前年38%)
- ・井原山線: 17%以上→**16.6%**(前年18%)
- ・川原線: 33%以上→**30.5%**(前年34%)
- ・前原北原線: 35%以上→**38.7%**(前年42%)
- ・九大線泊・油比経由: 17%以上→**24.1%**(前年42%)
- ・初深江線: 26%以上→**26.6%**(前年32%)
- ・産業団地線: 34%以上→**41.3%**(前年一%)
- ・篠原線: 28%以上→**5.5%**(前年一%)
- ・チャイコよかまちみらい号: 36%以上→**15%**(前年26%)

- 収支率目標(対令和3年度比1%増)を上回った路線と収支率が下がった路線が各々半数づつとなった。
- 収益面では、**利用者増加に伴い、収入も増加**したが、費用面では、**人件費及び燃料費高騰の影響**に加え、オンデマンドバスの増車に伴う**減価償却費の増加等**により増加した。
- **利用者は**、一部の路線を除き、年間を通して前年比増の傾向で、**フィーダー系統合計161,871人(前年度比112%)**となった。
- **全路線(幹線含む)の合計は、422,509人**となり、コロナ禍前**R1の水準(455千人)の93%**まで回復した。

今後の課題、対応(Action)

- 令和5年10月でオンデマンドバスの本格運行から3年目を迎え、オンデマンドバスのメリットを生かし、特に収支率や利用者数の減少が著しかった路線を、**デマンド化**に移行した。(R4.10～: 市街地循環線及び井原山線、R5.10～: 雷山線)
- オンデマンドバスの運行エリア拡大による新たな課題等も注視しつつ、**他の路線等への展開**も踏まえながら、**高齢者等交通弱者対策にもつながる公共交通網も構築**を目指す。
- また、上記と併せ、九大関係者・国際村や企業誘致に伴う**新たな利用者の取り込み**等も踏まえながら、引き続き**各路線のルート、ダイヤを見直し、収支の改善**に取り組んでいく。
- **糸島市地域公共交通計画に基づいた事業を実施**していく。

確保維持改善事業（フィーダー系統） 糸島市内バス対策について



2024.2.14 糸島市地域公共交通会議
(糸島市コミュニティ推進課)

糸島市概要

糸島市は、市北側には玄界灘に面した美しい海岸線が広がり、また、市南側には脊振山系の山々が連なっています。そして、それらの中間部には「糸島平野」と呼ばれる、なだらかな田園地帯が広がり、JR筑肥線と国道202号沿線を中心に市街地が形成されています。

豊かな自然環境や、カフェ等飲食店舗の増加、福岡都心まで都市高速またはJR利用で30分程度という立地もあり観光地・移住先としても注目を集めています。

糸島市データ

面積	215.69km ²
総人口	103,817人 (2023年9月末現在)
人口密度	481人/km ²
隣接自治体	福岡市、佐賀市、唐津市



糸島市内の主な交通（R4.9時点）

【コミュニティバス】	【路線バス】
白糸線	野北線
雷山線	船越線
曾根線	芥屋線
井原山線	【高速バス】
川原線	いと・しま号
前原北原線	ウエストコーストライナー
九大線	
初深江線	【JR】
市街地循環線	JR筑肥線
【自主運行バスの運行エリア】	
福吉校区	ながいと校区
一貴山校区	引津校区
【オンデマンドバスの運行エリア】	
（点線枠）	

- 都市間高速バス(糸島⇄天神・博多): 1路線
- 定時定路線バス : 13路線
- 区域運行バス : 2区域
- 市営渡船(姫島⇄岐志) : 1航路
- JR筑肥線 : 10駅



フィーダー系統路線の利用者の推移及び収支率

	4月-3月利用者数					収支率
	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	R3
白糸線	24,100	25,461	23,796	15,342	14,929	19.6
雷山線	13,806	13,901	15,190	12,980	12,145	19.7
曾根線	22,567	22,998	22,697	17,515	14,888	35.0
川原線	21,782	24,007	23,904	18,523	19,155	32.4
井原山線	13,004	13,951	12,912	9,468	8,906	16.1
前原北原線 (旧前原今宿線)	42,858	40,961	31,928	24,827	29,507	33.8
九大線	124,573	153,664	142,351	72,310	104,800	37.8
初深江線	19,758	19,719	18,741	12,600	14,737	24.5
市街地循環線	15,378	14,345	12,010	8,645	8,253	13.1
フィーダー系統小計	297,826	329,007	303,529	192,210	227,320	28.3

井原山線および市街地循環線は、利用者数・収支率ともに低い路線
 ⇒ **オンデマンドバスの活用（エリア拡大等）を検討**

バス路線の再編 (R4.10実施)

交通計画内取り組み内容 施策1-2 市街地エリアのバス運行の再編
 施策4-1 デマンド化の検討

市街地循環線

- ① 複雑な路線
- ② 運行距離が長い
- ③ 最も利用者数・収支率が低い

篠原線

産業団地線

オンデマンドバス

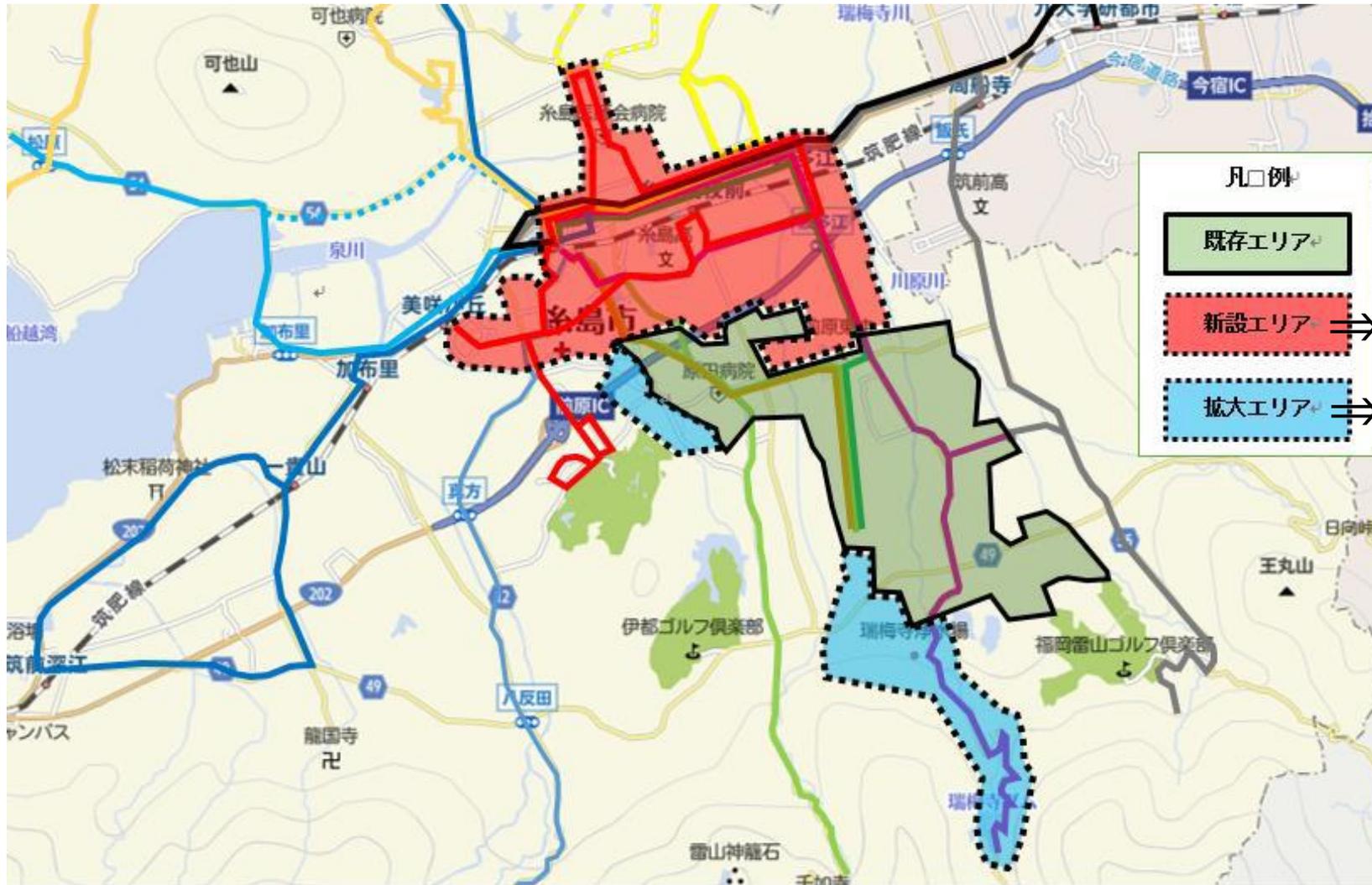
+ (市街地循環エリア)

- ① 路線の役割明確化
- ② デマンド化に伴う補完
- ① 効率的な運行
- ② 利便性向上



バス路線の再編 (R4.10実施)

オンデマンドバスエリアの拡大：市街地、前原南部

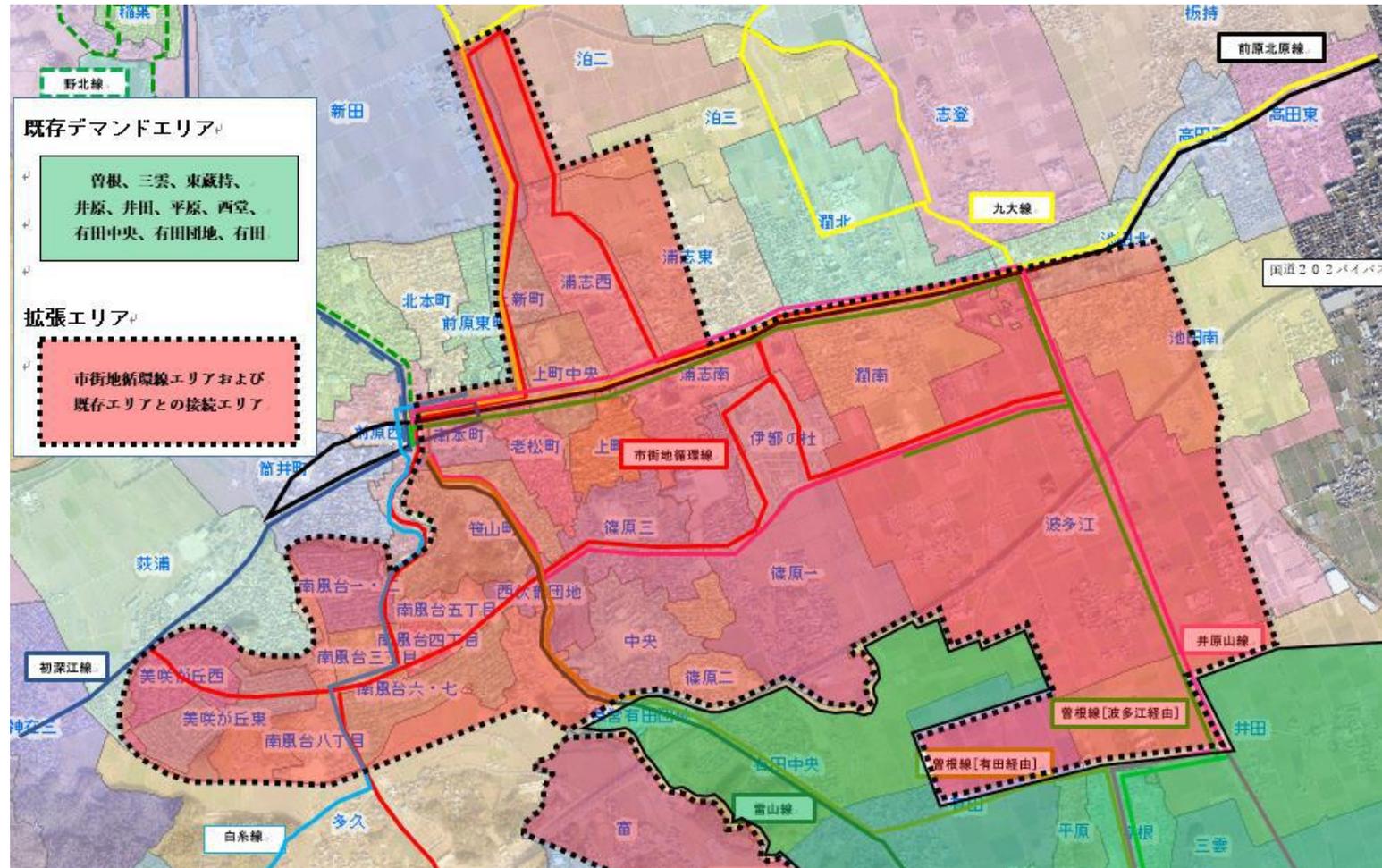


バス路線の再編（R4.10実施）

オンデマンドバスエリアの拡大

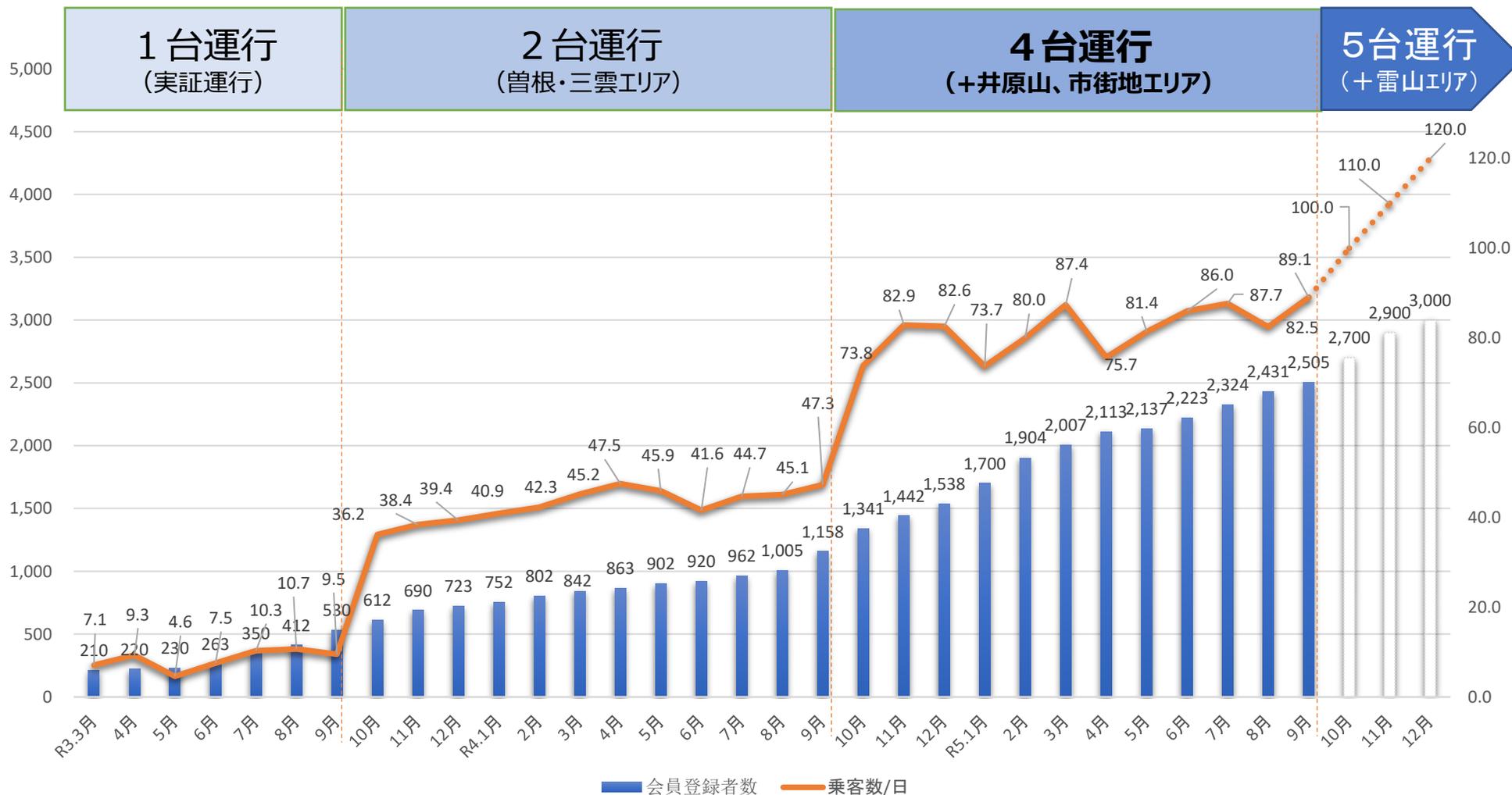
①市街地エリア 住民数：約28,000人（うち65歳以上6,500人）

※市街地循環線の区域運行化（デマンド化）

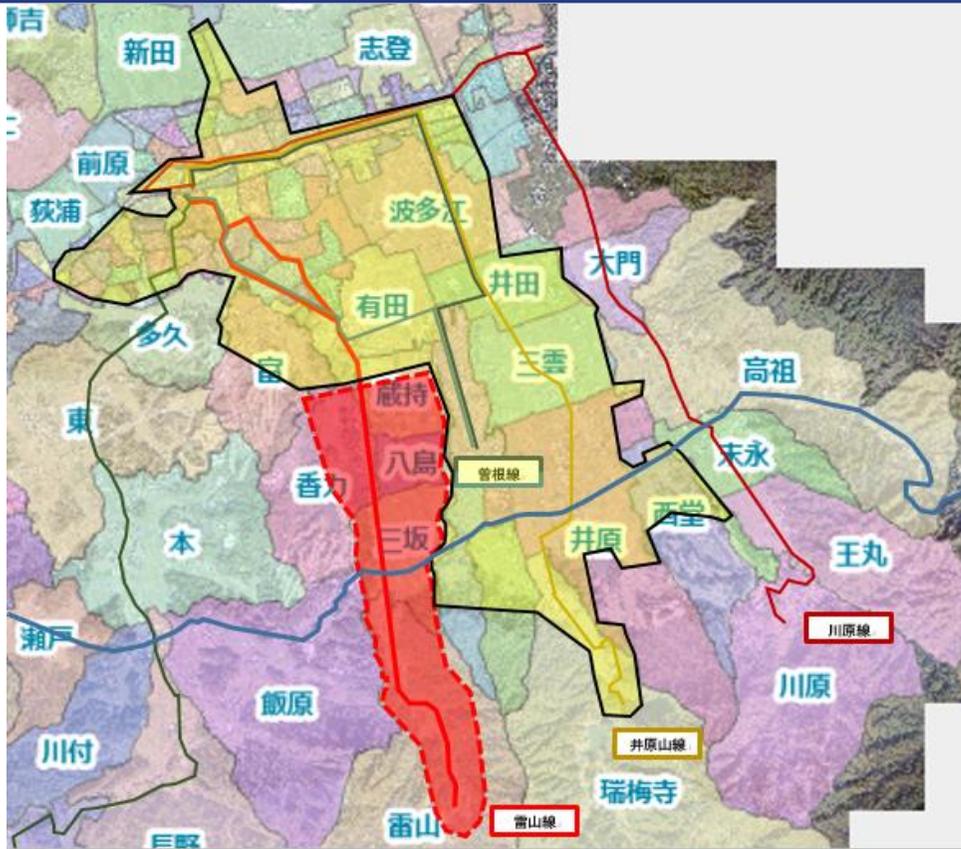


オンデマンドバス会員登録者数・利用者数の推移

R5年9月時点で会員数2500名、1日平均約90乗車に拡大
 (R4.9：会員数1160名、1日平均約47乗車)



チョイソコよかまちみらい号 運行概要 (R5.9時点)

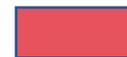


2023年9月現在停留所数

JR駅	5か所
公共施設	16か所
医療施設	16か所
商業施設	27か所
バス共有	66か所
住宅地内	91か所
【計：221か所】	



2021年3月～2023年9月 運行エリア
※2022年10月エリア拡大分含む



2023年10月～ 運行拡大エリア

会員資格

小学生以上

(糸島市内外問わず)

(中学生以下は保護者の同意が必要)

運行日・時間

平日 8:30～17:00

※土日・祝祭日・年末年始は運休

予約受付 8:30～17:00

※2週間前～乗車30分前まで予約可

運行時間を平日日中に制限することで、
バス・タクシーとの共存を実現

運賃

1乗車 / 200円

※但し小学生・障がい者は100円

運行経路・車両

左マップの停留所間を
予約に応じて運行

※定時定路線バスが運行している

国道202号線沿いの停留所間は運行
(乗降) 制限

運行車両 5台 (～2023年9月:4台)

チョイソコよかまちみらい号 運行概要

朝夕の通勤通学需要は定時定路線で運行し、日中は車両を変更し
デマンド運行をすることで効率化と住民満足度を向上させました

時間帯等	平日		
	8:30以前	8:30-17:00	17:00以降
運行形態	曾根線・井原山線・雷山線 (定時定路線) 	オンデマンドバス 	曾根線・井原山線・雷山線 (定時定路線) 
ターゲット	通勤通学	高齢者等	通勤通学

時間帯等	土日祝日	
	終日	
運行形態	曾根線・井原山線・雷山線 (定時定路線) 	

※市街地循環線（定時定路線）は完全に廃止し、
平日はオンデマンドバスの運行、土日祝日は、代替路線（定時定路線）を新設

地域密着型コミュニケーション

地域住民向け説明会を多数開催し、周知・理解を高めました。
※将来のバス路線の維持は、今利用してこそつながるものとして、
地域が主体となって会員登録活動を実施。



自治会
糸島市社会福祉協議会
包括支援センター
民生児童委員
シニアクラブ
サロン活動メンバー
等にご協力を依頼

住民が行きたい場所も
直接ヒアリングし、
停留所設置の検討

会員登録者獲得と
停留所設置候補地の情報収集



停留所を随時増設中



運行経路の変更（運動公園開園）

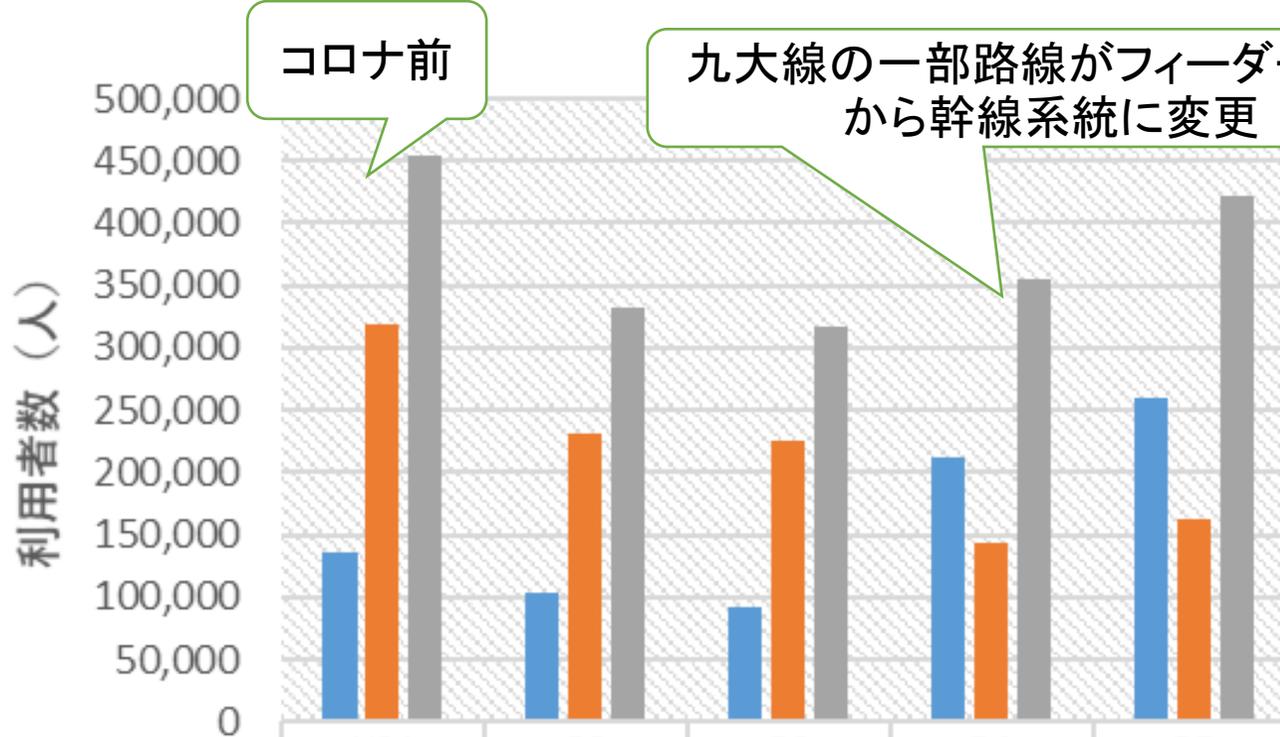
糸島市運動公園開園（令和5年7月）に合わせて、2路線を経路変更



参考) 雷山線（曾根経由）

バス利用実績の推移

※利用者数は、10-9月補助金ベース



	H31	R2	R3	R4	R5
■ 幹線系統	135,337	102,385	92,780	211,424	260,638
■ フィーダー系統	319,374	230,615	225,028	144,085	161,871
■ 合計	454,711	333,000	317,808	355,509	422,509

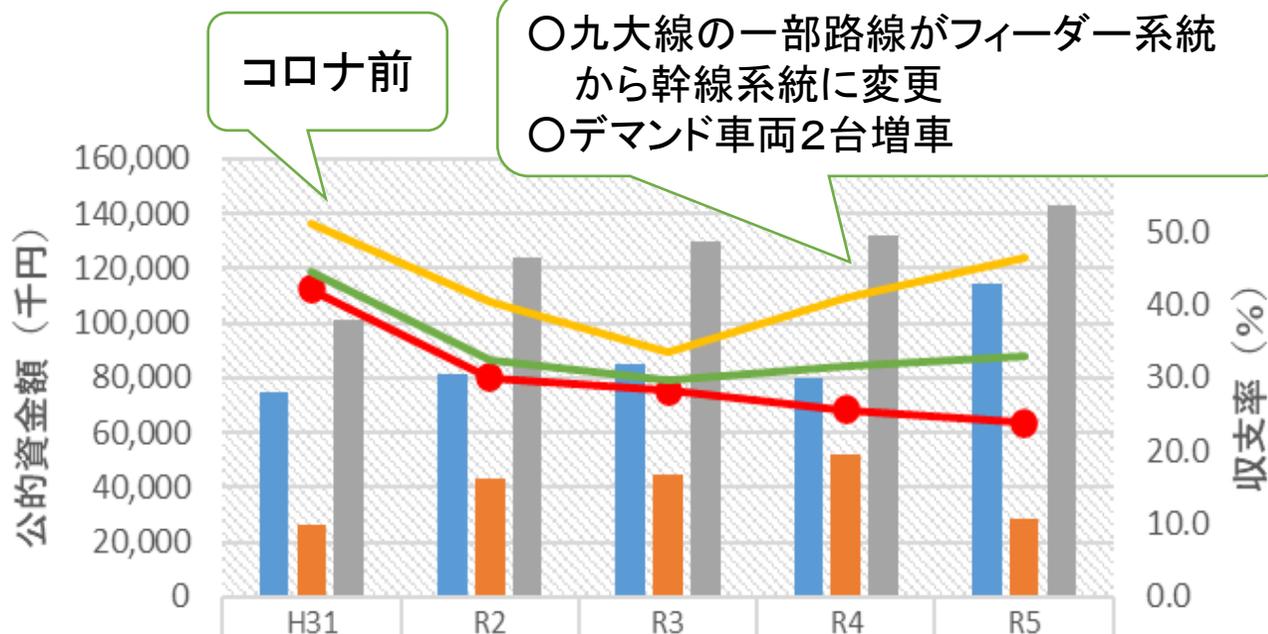
令和5年

フィーダー系統
161,871人
前年度比**112%**
※一部路線を除き増加

全路線合計
422,509人
前年度比**119%**
(R1年比93%)

公的資金額及び収支率の推移

※10-9月補助金ベース



	H31	R2	R3	R4	R5
市	75,072	81,226	85,240	80,130	114,611
国・県	26,415	43,016	44,706	51,849	28,114
合計	101,487	124,242	129,946	131,979	142,725
幹線系統	51.2	40.3	33.6	40.9	46.4
フィーダー系統	42.1	30.0	28.3	25.6	23.8
合計	44.5	32.4	29.6	31.7	33.1

令和5年

フィーダー系統
収支率23.8%

前年度比

▲1.8%

※改善・悪化路線
は半々

利用者数の増に伴い、収入は増加も、
人件費・燃料費・減価償却費の増加に伴い経費増

全路線合計
収支率33.1%

前年度比

+1.4%

今後の課題・対応

課題

- 収支状況の改善
 - ・収支率の向上
 - ・公的負担額（市費負担軽減）
- 運転士労働基準改善対応
- 将来につながるバス路線の維持



対応

- オンデマンドバス導入の検討
- ダイヤ改正（ルート変更含む）等
- 新たな利用者の取り込み
- 市民（地域）による乗り支え etc

③離島航空路

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6年1月11日

協議会名：長崎県離島航空路線協議会

評価対象事業名：離島航空路に係る地域公共交通確保維持改善事業（離島航空路運営費等補助事業）

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）
オリエンタルエアブリッジ（株）	【長崎～杵岐線】 島民の生活路線として1日2往復運航	①旅行商品造成・販売に向けて旅行会社セールスを実施(主なターゲット：首都圏・大阪・名古屋・北海道)。 ②シーズン毎にダイヤを見直し、東京・大阪-長崎線との接続を改善。 ③プロモーション運賃として、28日および60日前までの予約・購入で適用される割引運賃の設定を継続。また、6月・11月にタイムセールを実施。利用促進を図った。 ④SNS(Instagram・Twitter)を活用しイベントやキャンペーン等の情報を発信。 ⑤離島への移住や交流人口拡大のため、長崎県と連携し、離島留学補助や離島取材費用助成などのキャンペーンを実施。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 国や県などによる旅行支援により観光目的の利用者は一時的に回復したが、支援が終了した現在、再び減少傾向となっている。旅客者の全体数はコロナ禍前の数字に近づいているものの、一過性のものである可能性も否定できず、注視が必要。 目標旅客数(有償) 34,987人 実績(有償) 25,447人 (R5/12未現在)	今後、杵岐島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などにより交流人口を増やし、安定した運航と路線の維持確保に努める必要がある。また、引き続き、事業者による費用削減と収益改善、利用者需要喚起対策を進めるとともに、県・市による支援及び杵岐島内の観光資源を活用した観光客誘致等利用促進に取り組む。
	【長崎～福江線】 島民の生活路線として1日3往復運航	①旅行商品造成・販売に向けて旅行会社セールスを実施(主なターゲット：首都圏・大阪・名古屋・北海道)。 ②シーズン毎にダイヤを見直し、東京・大阪-長崎線との接続を改善。 ③プロモーション運賃として、28日および60日前までの予約・購入で適用される割引運賃の設定を継続。また、6月・11月にタイムセールを実施。利用促進を図った。 ④SNS(Instagram・Twitter)を活用しイベントやキャンペーン等の情報を発信。 ⑤離島への移住や交流人口拡大のため、長崎県と連携し、離島留学補助や離島取材費用助成などのキャンペーンを実施。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 国や県などによる旅行支援やTVドラマの舞台となった好影響により観光目的の利用者は一時的に回復したが、支援が終了した現在、再び減少傾向となっている。旅客者の全体数はコロナ禍前の数字に近づいているものの、一過性のものである可能性も否定できず、注視が必要。 目標旅客数(有償) 41,394人 実績(有償) 41,616人 (R5/12未現在)	今後、福江島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などにより交流人口を増やし、安定した運航と路線の維持確保に努める必要がある。また、引き続き、事業者による費用削減と収益改善、利用者需要喚起対策を進めるとともに、県・市による支援及び杵岐島内の観光資源を活用した観光客誘致等利用促進に取り組む。
	【長崎～対馬線】 島民の生活路線として1日4往復運航	①旅行商品造成・販売に向けて旅行会社セールスを実施(主なターゲット：首都圏・大阪・名古屋・北海道)。 ②シーズン毎にダイヤを見直し、東京・大阪-長崎線との接続を改善。 ③プロモーション運賃として、28日および60日前までの予約・購入で適用される割引運賃の設定を継続。また、6月・11月にタイムセールを実施。利用促進を図った。 ④SNS(Instagram・Twitter)を活用しイベントやキャンペーン等の情報を発信。 ⑤離島への移住や交流人口拡大のため、長崎県と連携し、離島留学補助や離島取材費用助成などのキャンペーンを実施。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 国や県などによる旅行支援により観光目的の利用者は一時的に回復したが、支援が終了した現在、再び減少傾向となっている。旅客者の全体数はコロナ禍前の数字に近づいているものの、一過性のものである可能性も否定できず、注視が必要。 目標旅客数(有償) 72,383人 実績(有償) 49,486人 (R5/12未現在)	今後、対馬島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などにより交流人口を増やし、安定した運航と路線の維持確保に努める必要がある。また、引き続き、事業者による費用削減と収益改善、利用者需要喚起対策を進めるとともに、県・市による支援及び杵岐島内の観光資源を活用した観光客誘致等利用促進に取り組む。

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6年1月11日

協議会名:	長崎県離島航空路線協議会
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>長崎県の離島である壱岐市は面積139.42km²人口23,292人、五島市は面積420.12km²人口32,582人、対馬市は面積707.42km²人口26,577人であり、近年では人口減少・高齢化が進んでいる。</p> <p>長崎空港から各離島への離島航空路線は、高速交通手段として離島住民にとっては住民生活の維持や経済活動の推進に必要不可欠な生活路線となっており、また交流人口拡大のためにも必要な路線である。</p> <p>人口減少及び少子高齢化に伴う利用者の減少が見込まれる中、機材更新に伴う経費の増加など、航空会社においては経営環境が厳しい状況にあり、本県の離島航空路線の確保維持のためには財政支援を行うことが不可欠である。</p>

補助対象事業者名

オリエンタルエアブリッジ(株)

航空路名

長崎～壱岐線

事業の概要

長崎～壱岐線の通年運航

【運航状況】2往復/日

【使用機材】

- ・DHC-8-201型(39席): 1機
- ・ATR42-600型(48席): 2機

【利用者数】令和5年度: 25,447人(4～12月※有償)
(令和4年度: 24,456人(4～12月※有償))

長崎	壱岐	壱岐	長崎
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
7:50	8:20	8:50	9:20
15:40	16:10	16:40	17:10

機 種	登録番号	登録年月日	座席数	種 別
DHC-8-201型	JA803B	R2.10.14	39	飛行機
ATR42-600型	JA10RC	R4.12.21	48	飛行機
ATR42-600型	JA20RC	R5.7.7	48	飛行機

経緯・現況

【経緯】昭和55年5月 長崎～壱岐線開設

【現況】

- ・壱岐島と長崎本土を結ぶ唯一の航空路線(30分)
- ・代替交通機関: 3時間
- ・自治体負担額: 令和5年度 21,705千円
(令和4年度 44,703千円)

計画・目標(Plan)

- 長崎～壱岐線は、壱岐島と本土を結ぶ重要な生活路線であり、島民が行政手続きや通院のため利用している。離島人口の減少・高齢化が続くと利用者数の減少に伴い路線維持が困難となり、重要な交通手段の喪失になりかねないため、路線維持対策が必要。
- 交流人口拡大へ向けた取組において中核的な役割を担うため、路線維持対策が必要。

計画等への取組み(Do)

生活交通ネットワーク計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果、達成状況(Check)

令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により、特に観光目的の利用者が大幅に減少したものの、島民の移動手段を確保するとともに、運航者への補助を行うことで、地域の生活及び交流拡大に不可欠な路線である当該路線からの撤退を回避できた。
・目標旅客数(有償) 34,987人 ※実績 25,447人(R5/12末現在)

今後の課題、改善点(Action)

今後、壱岐島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などによって交流人口の拡大を図るとともに、新機材ATR42-600への速やかな移行により、安定した運航と路線の維持確保に努めていく。

事業実施区域



ORC 長崎-壱岐線

壱岐市(壱岐島)
人口: 23,292人
(R5.12.1現在)
主な産業: 農業・漁業
面積: 139.42km²



ATR42-600型(48席)



壱岐空港
設置管理者: 長崎県
滑走路: 1,200×30
供用開始: S41.7.10
運用時間: 8:00~19:00

補助対象事業者名

オリエンタルエアブリッジ(株)

航空路名

長崎～福江線

事業の概要

長崎～福江線の通年運航

【運航状況】3往復/日

【使用機材】

- ・DHC-8-201型(39席): 1機
- ・ATR42-600型(48席): 2機

【利用者数】令和5年度: 41,616人(4～12月※有償)
(令和4年度: 35,279人(4～12月※有償))

長崎	福江	福江	長崎
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
9:55	10:25	10:55	11:25
11:40	12:10	12:40	13:10
16:45	17:15	17:45	18:15

機 種	登録番号	登録年月日	座席数	種 別
DHC-8-201型	JA803B	R2.10.14	39	飛行機
ATR42-600型	JA10RC	R4.12.21	48	飛行機
ATR42-600型	JA20RC	R5.7.7	48	飛行機

経緯・現況

【経緯】平成14年4月 長崎～福江線開設

【現況】

- ・福江島と長崎本土を結ぶ唯一の航空路線(30分)
- ・代替交通機関: 2時間30分
- ・自治体負担額: 令和5年度 33,642千円
(令和4年度 71,529千円)

計画・目標(Plan)

- 長崎～福江線は、福江島と本土を結ぶ重要な生活路線であり、島民が行政手続きや通院のため利用している。離島人口の減少・高齢化が続くと利用者数の減少に伴い路線維持が困難となり、重要な交通手段の喪失になりかねないため、路線維持対策が必要。
- 交流人口拡大へ向けた取組において中核的な役割を担うため、路線維持対策が必要。

計画等への取組み(Do)

生活交通ネットワーク計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

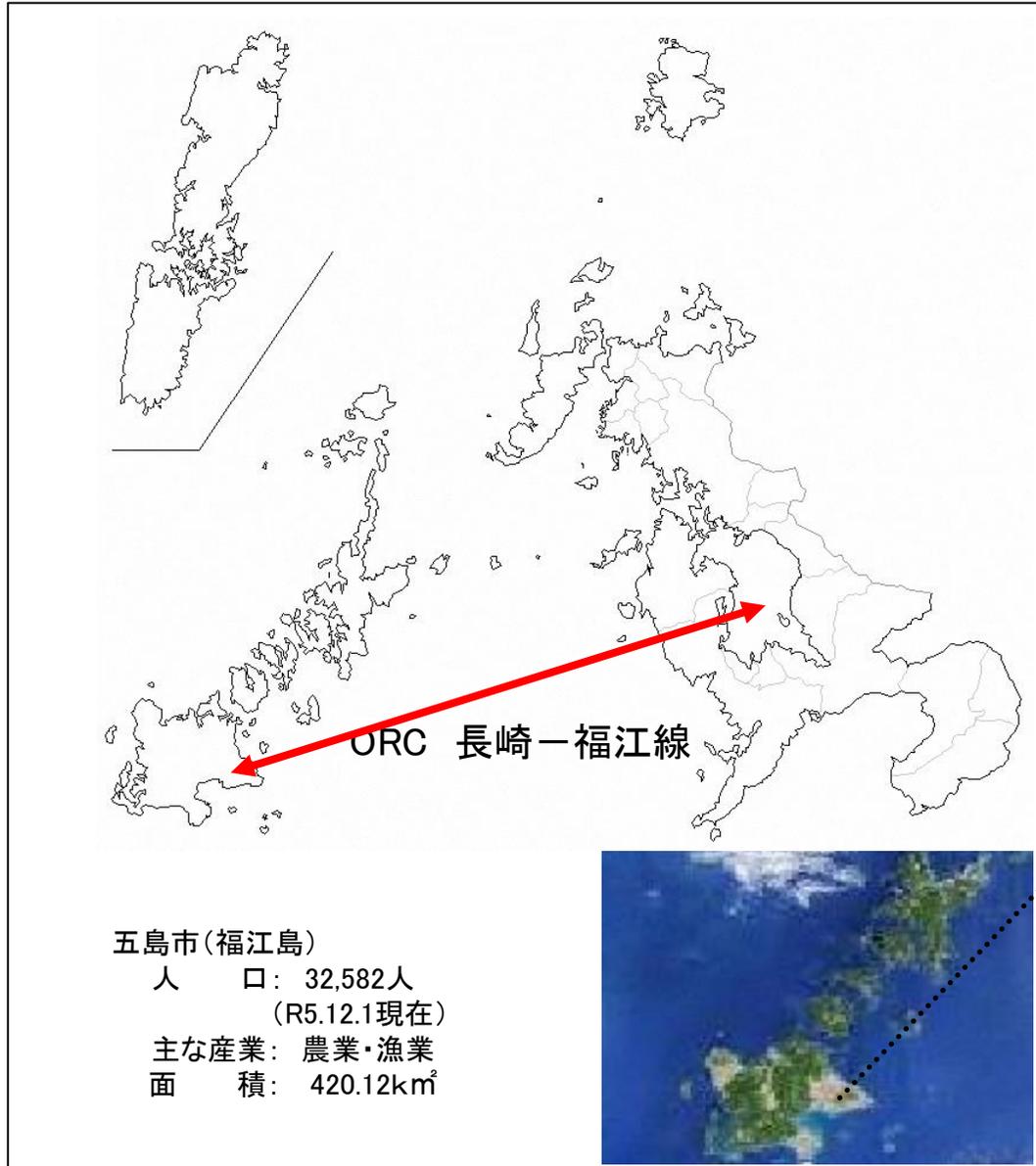
効果、達成状況(Check)

令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により、特に観光目的の利用者が大幅に減少したものの、島民の移動手段を確保するとともに、運航者への補助を行うことで、地域の生活及び交流拡大に不可欠な路線である当該路線からの撤退を回避できた。
・目標旅客数(有償) 41,394人 ※実績 41,616人(R5/12末現在)

今後の課題、改善点(Action)

今後、福江島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、世界遺産などの地元の観光資源を活用し、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などによって交流人口の拡大を図るとともに、新機材ATR42-600への速やかな移行により、安定した運航と路線の維持確保に努めていく。

事業実施区域



ATR42-600型(48席)



福江空港
設置管理者: 長崎県
滑走路: 2,000×45
供用開始: S38.10.1
運用時間: 8:00~19:30

補助対象事業者名

オリエンタルエアブリッジ(株)

航空路名

長崎～対馬線

事業の概要

長崎～対馬線の通年運航

【運航状況】4往復/日

【使用機材】

- ・DHC-8-201型(39席): 1機
- ・ATR42-600型(48席): 2機

【利用者数】令和5年度: 49,486人(4～12月※有償)
(令和4年度: 45,721人(4～12月※有償))

長崎 発時刻	対馬 着時刻	対馬 発時刻	長崎 着時刻
9:15	9:50	10:20	11:00
12:00	12:35	13:05	13:45
14:25	15:00	15:30	16:10
18:55	19:30	20:00	20:40

機 種	登録番号	登録年月日	座席数	種 別
DHC-8-201型	JA803B	R2.10.14	39	飛行機
ATR42-600型	JA10RC	R4.12.21	48	飛行機
ATR42-600型	JA20RC	R5.7.7	48	飛行機

経緯・現況

【経緯】平成15年9月 長崎～対馬線開設

【現況】

- ・対馬島と長崎本土を結ぶ唯一の航空路線(35分)
- ・代替交通機関: 4時間
- ・自治体負担額: 令和5年度 44,032千円
(令和4年度 106,692千円)

計画・目標(Plan)

- 長崎～対馬線は、対馬島と本土を結ぶ重要な生活路線であり、島民が行政手続きや通院のため利用している。離島人口の減少・高齢化が続くと利用者数の減少に伴い路線維持が困難となり、重要な交通手段の喪失になりかねないため、路線維持対策が必要。
- 交流人口拡大へ向けた取組において中核的な役割を担うため、路線維持対策が必要。

計画等への取組み(Do)

生活交通ネットワーク計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果、達成状況(Check)

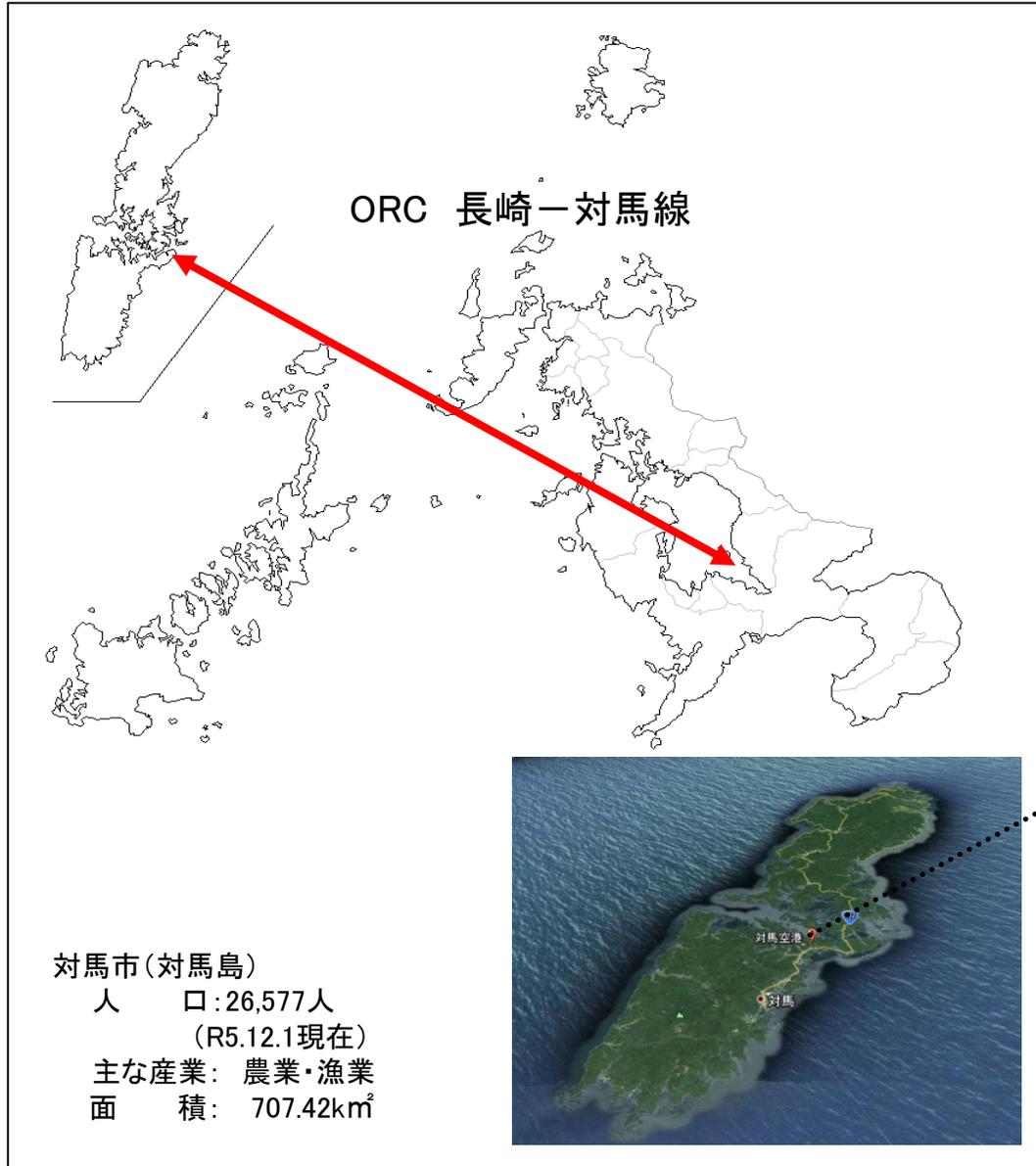
令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により、特に観光目的の利用者が大幅に減少したものの、島民の移動手段を確保するとともに、運航者への補助を行うことで、地域の生活及び交流拡大に不可欠な路線である当該路線からの撤退を回避できた。
・目標旅客数(有償) 72,383人 ※実績 49,486人(R5/12末現在)

今後の課題、改善点(Action)

今後、対馬島の人口減少や高齢化に伴う利用者の減少が見込まれるため、首都圏をターゲットとした旅行商品造成の拡充や、SNSによる宣伝活動・運賃戦略などによって交流人口の拡大を図るとともに、新機材ATR42-600への速やかな移行により、安定した運航と路線の維持確保に努めていく。

事業実施区域

ORC 長崎—対馬線



対馬市(対馬島)
人口: 26,577人
(R5.12.1現在)
主な産業: 農業・漁業
面積: 707.42km²



ATR42-600型(48席)



対馬空港
設置管理者: 長崎県
滑走路: 1,900×45
供用開始: S50.6.20
運用時間: 7:30~21:00

④離島航路運営費等補助金

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6年1月5日

協議会名: 串木野・川内～甌島航路対策協議会

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)
甌島商船株式会社 串木野・川内～甌島航路	串木野・川内～甌島航路の運航	<p>・甌島への入込観光客の誘客促進を図るため、ホームページ及びSNSなどを活用した認知度向上に向けた情報発信の強化を図ると共に、さらには「御船印プロジェクト」に参画しオリジナル御船印の販売を開始し新規需要の開拓に努めた。</p> <p>・特定有人国境離島地域社会維持推進交付金を活用した滞在型観光促進事業及び全国旅行支援に注力し、薩摩川内市及び薩摩川内市観光物産協会等と連携し、個人向けの旅行商品を造成し営業展開を図り、甌島への入込観光客の誘客促進等を図った。</p> <p>・特定有人国境離島地域社会維持推進交付金を活用した運賃低廉化事業を引き続き実施し、住民等の負担を軽減することで利用促進を図った。</p> <p>・令和5年4月よりフェリーの島内寄港地の集約(鹿島港抜港)を実施し、航海時間を短縮し、燃料費等のランニングコスト軽減を図り収支の改善に努めた。</p>	<p>・事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>【通年】 (目標) 旅客:133,800人 車両:21,810台 貨物:10,500トン (実績) 旅客:144,166.5人(達成) 車両:23,451台(達成) 貨物:8,709.1トン(未達成)</p> <p>・甌島への入込観光客の誘致促進を図るため、地元自治体、薩摩川内市観光物産協会と連携を図り、特定有人国境離島の交付金を利用した旅行助成「こしまる旅フリーチョイス」及び旅行エージェント等と連携し「全国旅行支援(今こそ鹿児島の旅)」の旅行商品等を販売し、輸送量の維持、確保に努め、旅客、車両については目標を達成することができた。</p> <p>・貨物は、島内の公共工事等の減少により全体的な荷動きが低調に推移したことから目標を下回った。</p> <p style="text-align: center;">B</p>	<p>・離島住民にとって必要不可欠な交通手段である航路の維持・確保のため、今後とも経費削減に努め、安定的な航路運営を行う。</p> <p>・甌島の人口は減少傾向にあるが、令和2年8月の甌大橋の開通により甌島の観光振興は加速しており、引き続き、特定有人国境離島法の滞在型観光促進事業等を活用しながら、地元自治体・観光関係者等と連携し、島外からの交流人口の増加を図る。</p> <p>・「フェリーニューこしき」の代替船建造については、令和6年2月起工(予定)、令和6年7月進水(予定)、令和7年2月竣工(予定)、令和7年3月就航(予定)にむけて、引き続き事業を計画通り進める。</p>

概要

【航路の概要】

1 運航事業者
甌島商船(株)

2 船舶の概要

○フェリーニューこしき

主要目: 総トン数940トン

旅客定員400名, 速力17.5ノット



○高速船甌島

主要目: 総トン数197トン

旅客定員200人, 速力26.7ノット



3 運航便数

フェリー: 2便/日

高速船: 2便/日

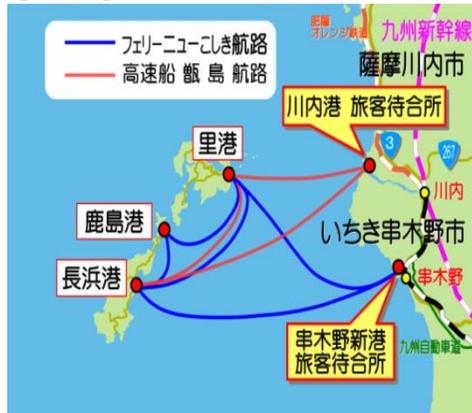
4 寄港地

串木野新港(串木野)

川内港(川内)

里港, 長浜港, 鹿島港(甌島)

【航路図】



※令和5年4月1日よりフェリーの鹿島港を抜港

基礎データ

1 人口(R5.12.1現在 住民基本台帳)

甌島: 3,694人

2 面積

甌島: 117.56km²

3 補助金額(欠損補助・運賃割引補助)

R 2年度 国: 40,747千円 県: 74,362千円

R 3年度 国: 119,076千円 県: 91,645千円

R 4年度 国: 41,106千円 県: 81,053千円

4 協議会開催数

串木野・川内～甌島航路対策協議会 2回

計画, 目標(Plan)

※串木野・川内～甌島航路は、甌島と本土を結ぶ唯一の航路であるため、甌島島民にとっては旅客、自動車、貨物、郵便物等を輸送する手段として、欠くことのできない生活航路となっている。しかしながら、少子高齢化や公共事業の減少による輸送量の減少、依然として経営の重荷になっている燃料費の負担、天候不順の影響等、本航路を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いており、国、県がその欠損を補填し、航路を維持している。

※運航事業者においては、過疎・少子高齢化による人口減少や公共工事等の減少により輸送量は減少傾向となっているが、今年度輸送目標(旅客133,800人、車両21,810台、貨物10,500トン)の輸送量確保に努めるとともに、経費削減に努め、安定的な航路運営を行い、甌島の住民にとって必要不可欠な交通手段である航路の維持・確保に努める。

生活交通確保維持計画等の取組み(Do)

※本事業は、計画どおり適切に実施されている。

※経済的な運航に努めるなどして費用の低減を図るとともに、安定的な航路運営に努めている。

※甌大橋の開通により甌島3島が完全に一つに繋がったことにより、島内各港の利用状況に変化が出てきたため、令和5年4月よりフェリーの島内寄港地集約(鹿島港抜港)を実施し、航海時間を短縮し、燃料費等のランニングコスト軽減を図り収支の改善を図った。

※有人国境離島法の滞在型観光促進事業や全国旅行支援等も活用しながら、旅行商品の造成販売を地元自治体及び関連観光事業者と連携し、入込観光客の誘致促進を図ることで輸送量の維持、確保に努めている。

実施状況, 目標の達成(Check)

※安定的な航路運営により、串木野・川内～甌島航路の維持・確保を図っている。

※上期は、冬の新型コロナ第8波の影響で利用者が減少したが、下期になると水際対策の大幅な緩和やコロナ収束ムードで旅行などの外出が増えたことが要因となり、旅客・車両については目標を達成することができた。

※甌島への入込観光客の誘致促進を図るため、前年度に引き続き甌大橋自体を活用したインフラツーリズム等、新たな旅行商品を造成を行い、輸送量の維持、確保に努めることができた。

今後の課題, 対応(Action)

※引き続き安定的な航路運営に努め、航路の維持・確保に努める。

※有人国境離島法の運賃低廉化事業により、甌島住民を対象とした運賃割引を継続して実施し、島民の利便性確保、負担軽減に努める。また、滞在型観光のさらなる促進のため、同法の滞在型観光促進事業等を活用しながら、旅行商品の造成販売を地元自治体及び関連観光事業者と連携し、入込観光客の誘致促進を図ることで輸送量の維持、確保に努める。

⑤新モビリティサービス推進事業

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6年1月31日

補助事業者名:熊本市交通局

評価対象事業名:地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

①事業の結果概要	
(事業の実施内容、結果の概要等を記載)	
「手ぶら」「顔パス」で熊本市電に乗車が可能となる顔認証の実証実験を実施。システム構築及び機器設置が完了し、令和5年12月20日から実証実験を開始している。令和6年3月31日まで実施し、結果を検証したうえでその後の本格導入を検討する予定である。	
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	交付申請時の計画通り事業を適切に実施している。
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)
B	<p>実証実験中であり、現時点で目標・効果の達成状況は確定していない。</p> <p>なお、1/31時点では、顔認証決済(アプリ「BANKIT」を用いた都度運賃払い)の登録者数は既に目標を達成しているが、モバイル定期券ユーザー(アプリ「QUICKRIDE」を用いたモバイル定期券運動)の登録者数は目標に達していない。</p> <p>※1/31時点の状況 登録者数 モバイル定期券:42名、顔認証決済:154名 (目標値:モバイル定期券100名、顔認証決済50名)</p>
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)	
現時点では評価が困難であるため、今後の目標値達成状況やアンケート調査等による検証結果から改善点を洗い出していく予定。 なお、モバイル定期券ユーザーの登録者数が目標達成していないのは周知不足が一つの要因として考えられるため、メール送信やアプリ画面への文言追加などにより周知を強化し、目標達成を目指したい。	

※事業実施の適切性における評価の凡例

A:事業が計画に位置づけられたとおり、概ね適切に実施された

B: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点もあったが、それに対する課題の整理が図られた。

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

※目標・効果達成状況における評価の凡例

A:事業が計画に位置付けられた目標を概ね達成した(する見込み)

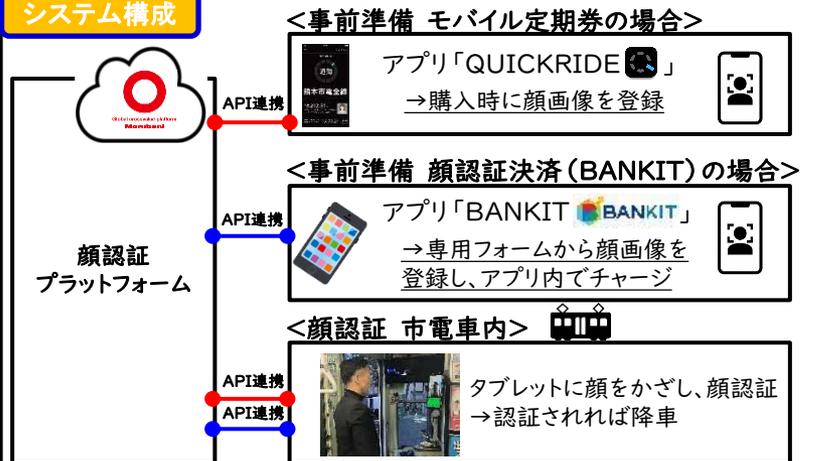
B:事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)

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)

事業内容

- 事業エリア
 - ・熊本市交通局のみ(熊本市電 全線)
- 事業実施の背景
 - ・既存の交通系ICカードシステムのリプレイス費用が高額であるため、より安価なシステムへの転換が必要と考えている
 - ・顔認証により「手ぶら」「顔パス」で乗車可能となれば、利便性が向上するとともに、利用者のスムーズな乗降も図ることができる
- 事業内容
 - <概要>
 - ・熊本市電にて顔認証の実証実験を行うもの(12/20~3/31)
 - <方法>
 - ①モバイル定期券との連動
 - モバイル定期券アプリ「QUICKRIDE」と顔認証システムを連動
 - ②顔認証決済(都度運賃支払い)
 - アプリ型プリペイドカード「BANKIT」を活用し、認証するとアプリ上のチャージ額から運賃支払い
 - <対象車両>
 - ・一部車両のみ対象(43編成中10編成が対象)

システム構成



■ 顔認証プラットフォームと各アプリが、顔画像の情報、ユーザーID、氏名、定期券の通用期間等をAPI連携することで顔認証を実現

■ 市電乗車の際は、どちらのアプリで登録していても、降車時にタブレットに顔をかざすのみで認証(顔認証決済の場合はチャージ金から運賃が支払われる)

<利用イメージ>

事前準備(顔画像登録)

■ (左図) モバイル定期券、(右図) 顔認証決済いずれもアプリ上で事前に顔画像を登録する

顔認証(市電車内)

■ 認証時間: 2秒以内
■ 認証距離: 約50cm
■ 認証精度: 99.46%
※マスク着用可

<タブレット画面>

- (左図) 認証完了画面
※正常に完了した場合は認証音が鳴る
- (右図) 認証エラー画面

事業実施前の状況(Before)

■ 現状・問題点

<コスト面>

- ・現在、当局の運賃收受方法のメインシステムである交通系ICカードは、2025年3月に車載機器更新が必要であり、そのリプレイス費用が高額であることが分かっている。
- ・また、今後も約10年周期でリプレイスが必要となることが予想される。

<スムーズな乗降>

- ・モバイル定期券など券面提示の乗車券利用者が増えてきた。また、キャッシュレス化を進めているが、未だ25%程度が現金利用者である。
- ・モバイル定期券を含むモバイル券の乗務員による券面確認及び現金両替にかかる時間がスムーズな乗降の阻害要因となっている。

顔認証にてこれらを解決可能か検証

効果測定

- 誤認証や不具合が多いなどの問題がなく運用できることを確認したうえで、
- ①イニシャルコスト・ランニングコスト検証(交通系ICカードシステムと比較)
- ②ニーズの把握(登録者数・利用件数・アンケート調査による満足度で検証)
- ③スムーズな乗降に寄与するか(他決済等との降車時間比較)

事業実施後の状況(After)

※1/31時点の状況

- ・登録者数 モバイル定期券: 42名、顔認証決済: 154名
(目標値: モバイル定期券100名、顔認証決済50名)
- ・利用件数 モバイル定期券: 76件、顔認証決済: 37件
- ・コストの算出、スムーズな乗降及びアンケート調査による検証は今後実施

3/31までの実証実験を経て、その効果を精査し、令和6年度以降の実装を検討

⑥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6年1月 日

協議会名:大分市地域公共交通協議会

評価対象事業名:令和5年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(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>【利便増進事業の主な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者間連携の可能性について調査・検討 ・公共交通の現状(系統、便数)、利用実績の把握・分析 ・利便増進事業の実施方針の検討 <p>【利便増進事業の結果概要】</p> <p>鉄道と路線バスの連携など、交通事業者と協議を重ね、連携するために必要な事項や課題の整理を行うとともに、系統と便数、交通系ICカードの利用実績を踏まえ、連携の可能性がある区間を方面別に整理を行った。また、利用者に対しては、連携や乗り継ぎに関するアンケート調査を実施した。</p> <p>その結果を踏まえ、来年度以降、策定を目指す「大分市地域公共交通利便増進実施計画」の方向性の検討を行った。</p>	A	<p>【計画策定等に向けた方針】</p> <p>鉄道とバスの連携など、公共交通機関をまたがる取組により、本市の地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るとともに利用者の利便性向上を目指す。</p> <p>一定程度、鉄道とバスの乗り継ぎが想定される方面において、ダイヤ調整や乗継時のICカード利用ポイント付与、乗り継ぎに関する情報発信等の取組の実施、併せて、路線バスの見直しについて、実現の可能性を協議しながら検討していく。</p> <p>【具体的な検討内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ダイヤ調整、運賃収入の取扱い、乗継時のICカード利用ポイント付与、車内や駅構内、バス停等において、乗り継ぎに関する情報発信の検討 ◆路線バスの見直しによる、強化路線等の利便増進にかかる取組の検討 ◆乗り継ぎに対する市民の意向調査の検討

調査事業の概要

【利便増進調査事業を行うエリアの概要】
大分市内一円を対象とする。

【調査事業の主な内容】

- ◆交通事業者間連携の可能性について調査・検討
他都市の利便増進の事例を参考に、鉄道とバスの連携など、交通事業者間連携の可能性について、調査・検討を行う。
 - ・鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理(ダイヤや運賃など)
 - ・地方公共団体の支援のあり方に関する整理(役割の明確化や財政支援など)
 - ・大分市の特性にあった具体的な利便増進に資する取組の整理
- ◆公共交通の現状(系統、便数)や利用実績の把握・分析
令和4年の交通事業者データ(系統や便数、交通系ICカードによる利用者数)から方面・地域別に利用実績等を整理し、分析する。また、市民アンケート調査を実施し、市民ニーズの調査を行う。
 - ・アンケート調査の概要
対象地域：大分市内全域
対象者：大分市内在住の無作為に抽出した500名
調査内容：公共交通の利用状況、乗り継ぎに関する意向調査、鉄道とバス等の連携についての考え方等
- ◆利便増進事業の実施方針の検討
上記の内容(連携可能性調査、利用実績)を踏まえ、令和6年度のモデル運用(案)及び利便増進事業の実施方針の検討を行う。

基礎データ

合併状況：平成17年1月に1市2町が合併
人口：474,665人(令和5年12月末現在)
面積：502.39平方キロメートル
過疎地域等指定：過疎地域とみなされる区域のある市町村
高齢化率：28.5%
補助対象の系統数：27系統(確保維持事業のみ)
自治体負担額：R3:32,786千円、R4:35,299千円、R5:36,740千円(見込み)
(※確保維持事業のみ)
協議会開催数：協議会4回(令和5年4月～令和6年1月)

調査前の地域交通状況(Before)

【調査前の地域交通状況、明らかになった課題】鉄道と路線バスが並行する主な路線の状況

- ◆佐賀関線
 - ・平日34便/日運行しており、大分地区⇄大在地区の利用者が路線全体の約8割を占める。
 - ・利用状況がかなり落ち込んでおり、供給過剰の状況である。
 - ◆鶴崎経由宮河内線
 - ・平日14便/日運行しており、8割以上が大分地区内のみ利用となっている。
 - ・鉄道と接続するまでの区間内のみ利用者は、路線全体の1~2%とごく少数となっている。
 - ◆臼杵線
 - ・平日16便/日運行しており、大分市内のみ利用者が約9割を占める。
 - ・大南地区内のみ(路線の8%)の利用者は判田局前(中判田駅最寄り)での乗降が半数以上。
 - ◆大南団地線
 - ・平日43便/日運行しており、植田地区⇄大南地区の利用者は路線全体の約1割を占める。
 - ・高江NTから大分大学前駅の利用が一定程度みられる。
- ※上記は、交通系ICカードデータによる整理で、現金利用者のデータは反映されていない点について、留意する必要がある。

調査後の地域公共交通利便増進実施計画(After)

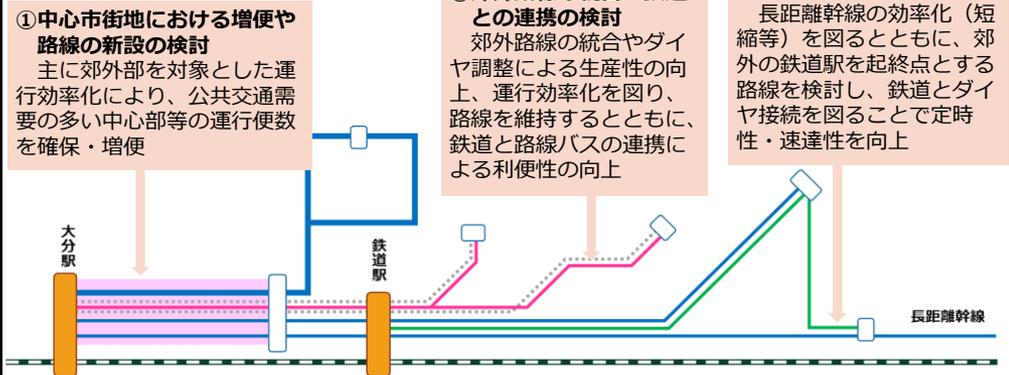
【再編の方針、取り組み方法等】

鉄道とバスの連携など、公共交通機関をまたがる取組により、本市の地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るとともに利用者の利便性向上を目指す。
一定程度鉄道とバスの乗り継ぎが想定される方面において、ダイヤ調整や乗継時のICカード利用ポイント付与、乗り継ぎに関する情報発信等の取組の実施、併せて、路線バスの見直しについて、実現の可能性を協議しながら検討していく。

【今後の具体的な検討内容】

- ◆ダイヤ調整や運賃収入の取扱い、乗継時のICカード利用ポイント付与、車内や駅構内、バス停等において、乗り継ぎに関する情報発信の検討
- ◆路線バスの見直しによる、強化路線等の利便増進にかかる取組の検討
- ◆乗り継ぎに対する市民の意向調査の検討

【イメージ図】



令和5年度 地域公共交通調査等事業の調査内容について

- ◆ 交通事業者間連携の可能性についての調査・検討
- ◆ 公共交通の現状、利用実績の把握・分析
- ◆ 今後について

① 鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理、地方公共交通団体の支援のあり方に関する整理

今年度、鉄道事業者2回、バス事業者3回、学識経験者1回の協議を行い、鉄道とバスの接続や連携に関する課題等を整理した。主な意見や課題は以下のとおり。

なお、今年度中、引き続き、協議を実施予定。

主な意見（交通事業者等）

1) 連携する方面	<p>本市における鉄道とバス等の連携については、JR日豊本線、豊肥本線、久大本線の各沿線で、鉄道とバスが並行する区間の取組が想定される。</p> <p>「日豊本線×佐賀関方面」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との連携によるバスの長距離路線の効率化が図れる可能性はある。 ・鉄道とバスの接続により鉄道の利用者増につながる可能性はある。 <p>「豊肥本線×大南方面」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐伯・臼杵を発着する路線バスは運転手不足であり、連携による効果は期待できる。 ・中判田駅や大分大学前駅での乗り継ぎが想定されるものの、中判田駅はバスの乗り入れが困難である。 <p>「久大本線×大分大学病院方面」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅に接続する路線バスの系統・便数ともに少ないため増便しなければならない。 ・路線バスの増便は、運転手不足等により、困難な状況である。
2) 運賃設定について	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎによる運賃割引は難しい。 ・乗継時のICカード利用ポイント付与等の連携については検討の余地がある（下曾根駅の例）。
3) 収入について	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃収入の再配分は、難しい。
4) 行政側の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・事業取組後、鉄道駅までのバス路線は赤字と想定されるため、行政支援は必要。 ・一括した鉄道とバスの情報発信があると良い。
5) 連携可能な分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ調整はハードルが高いものの、検討できる。 ・車両や駅構内、バス停での情報発信は検討できる。

① 鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理、地方公共交通団体の支援のあり方に関する整理

主な課題（交通事業者等）

1) ダイヤ調整

- 鉄道とバスの円滑な連携を図るためのダイヤ設定
- 遅延などによる連携（接続調整）の検討

2) 運賃

- 乗り継ぎ割引や共通運賃などの運賃設定や収入の再配分は難しく、引き続き、調査・検討が必要
- ポイント付与等のICカード連携は、乗り継ぎ利用者の把握など、引き続き、協議が必要

3) 周知・広報

- 駅構内や車両における乗り継ぎの情報発信は引き続き、協議が必要

4) 国庫補助

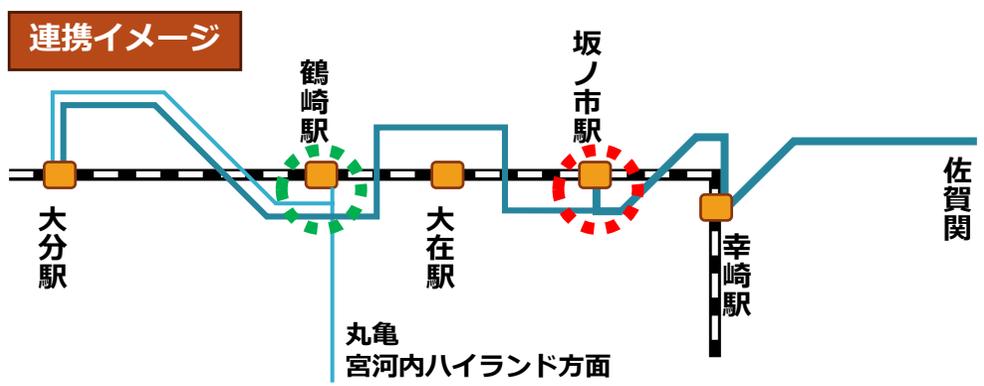
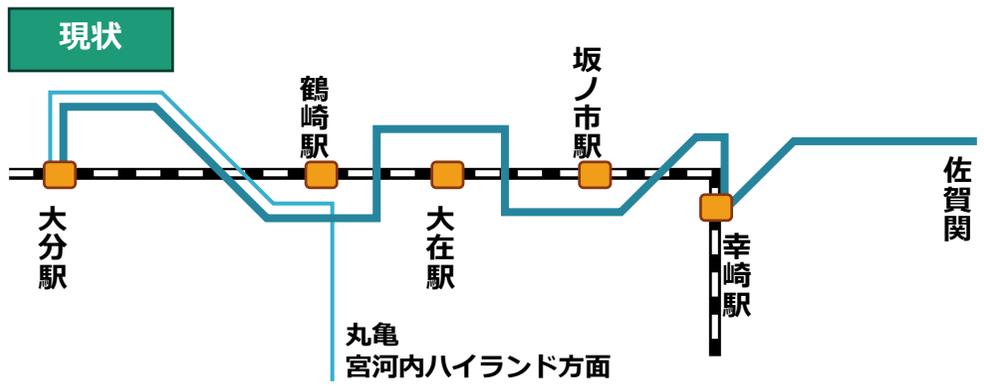
- 路線バスの長距離路線※1は、地域間幹線系統の補助金対象路線であり、補助要件に注意する必要がある

※1佐賀関線、佐伯線、臼杵線等

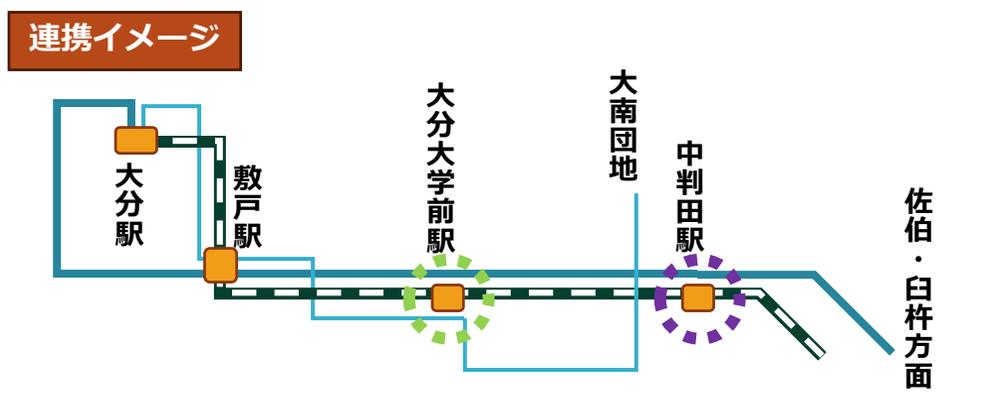
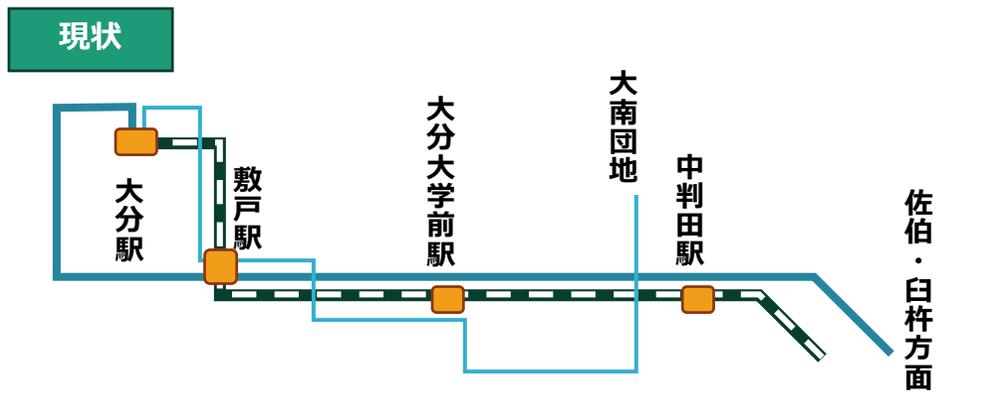
②大分市の特性にあった具体的な利便増進に資する取組の整理

他都市の事例や交通事業者との協議を踏まえ、本市における鉄道とバス等の連携については、JR日豊本線、豊肥本線、久大本線の沿線上で、鉄道とバスが並行する区間で取組が想定される。ただし、運行距離や運行時間、道路状況等（渋滞など）を踏まえ、対象区間の検討を行う必要がある。
 なお、久大本線の沿線は、事業者協議の結果や駅への接続、便数等の課題があることから、見送る。

A)佐賀関方面



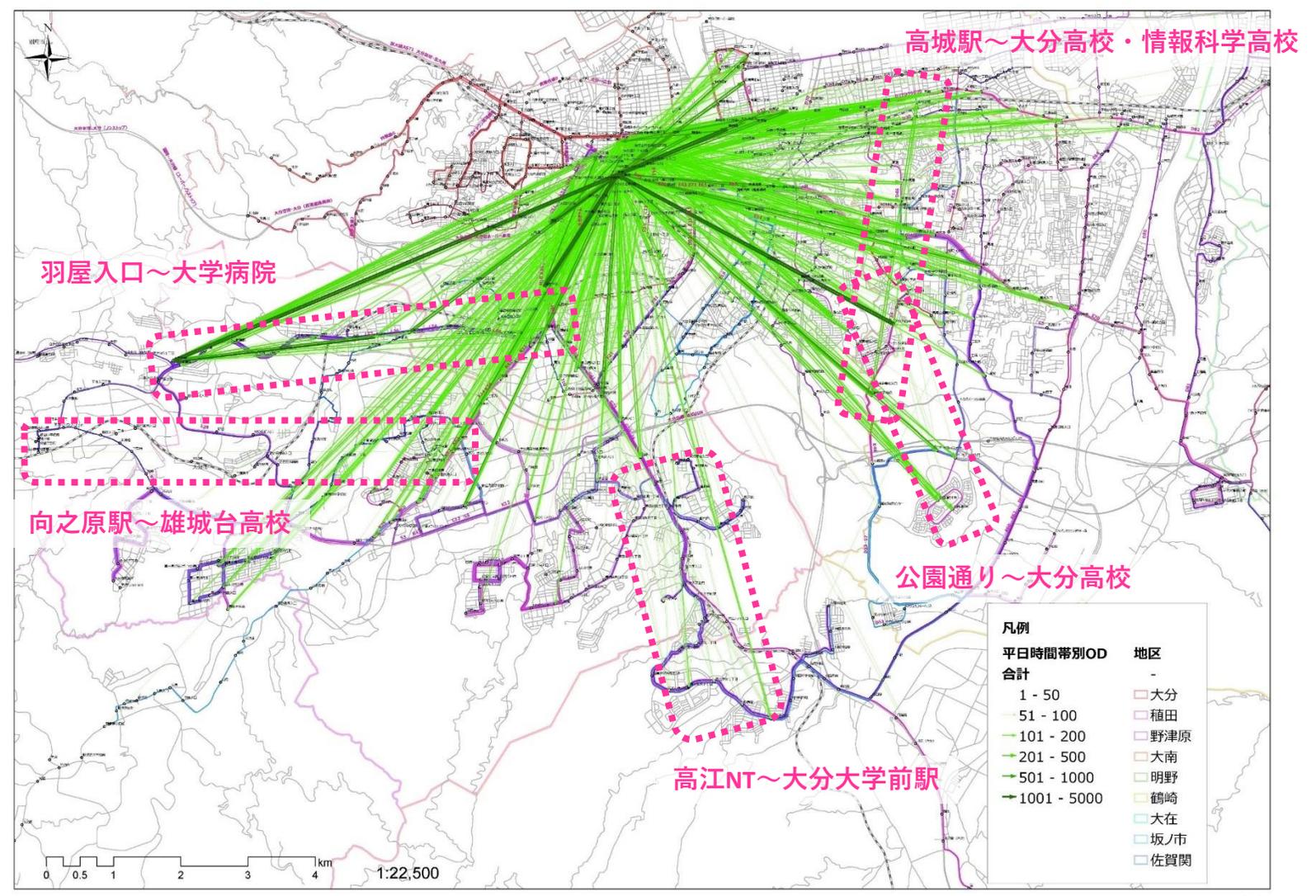
B)大南方面



③ 系統や便数、交通系ICカード等から利用実績等の整理・分析

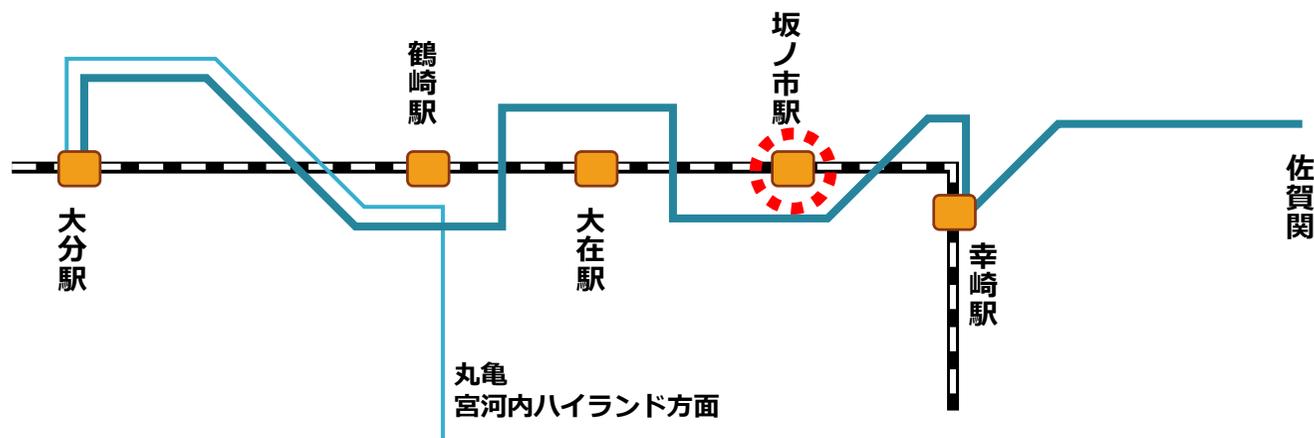
全市的な利用分布傾向（平日）

- 令和5年6月の大分バス利用者のICカードデータを集計
- 平日の全市的なODは、大分駅前や中央通り・竹町などの市中心部から放射方向の利用が多数であり、郊外部間に閉じたODは少数であることが分かる
- 中心部から放射方向以外のODでは、高城駅～大分高校・情報科学高校、羽屋入口～大学病院、公園通り～大分高校、向之原駅～雄城台高校など、通学や通院目的が考えられる。
- また、高江NT～大分大学前駅など、既に鉄道と組み合わせた通勤・通学等の利用が想定される移動がみられる。



④ICカードデータ分析（佐賀関方面）

方面別の特性：①佐賀関線×坂ノ市駅等（日豊本線）接続



【路線全体】

- 佐賀関線のICカード利用者ODは、大分～大在間が全体の8割の利用を占めている
- 佐賀関地区を発着する利用者は、鶴崎・大分地区まで乗り通すことは少数であり、佐賀関地区内または坂ノ市・大在までの利用が中心となっている（発着とも佐賀関地区内のODは、路線全体の1割弱）

【佐賀関地区内】

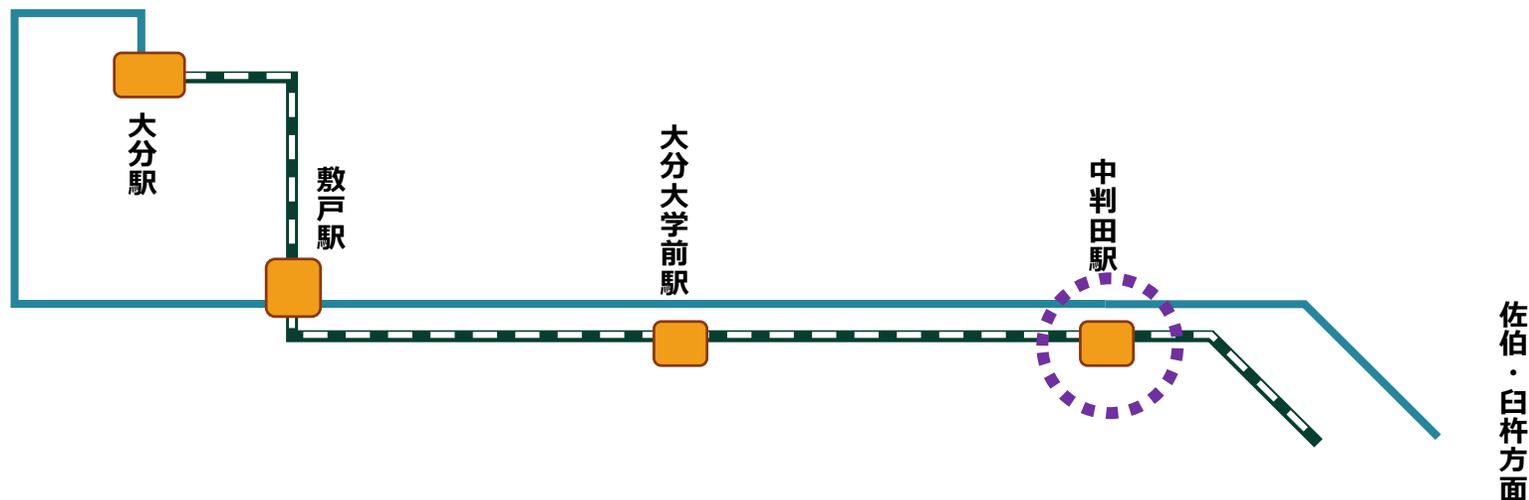
- 佐賀関地区内の利用は、乗降のどちらかが幸崎駅にある利用が多く、地区内のみ利用の約半数を占めており、鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。

【地区間移動】

- 佐賀関地区～坂ノ市地区、佐賀関地区～大在地区を連絡する利用は路線全体の利用者数と比較すると少数ではあるものの、坂ノ市地区では坂ノ市バス停（坂ノ市駅最寄）、久原バス停（医療施設・商業施設周辺）、大在地区では大在駅前バス停（大在駅最寄）、浜入口バス停（商業施設周辺）への利用が存在している
- 佐賀関地区居住者のICカード利用者は、坂ノ市駅周辺・大在駅周辺までの生活圏が想定される

▶ ④ICカードデータ分析（大南方面）

方面別の特性：②白杵線×中判田駅（豊肥本線）接続



【路線全体】

- 白杵線のICカード利用者ODは、大分市内の移動が9割の利用を占める
- 白杵市を発着する利用者が、大分地区まで乗り通すことは少数
- 大南地区内での利用が路線全体の8%（平日）を占め、一定程度の利用がある

【大南地区内】

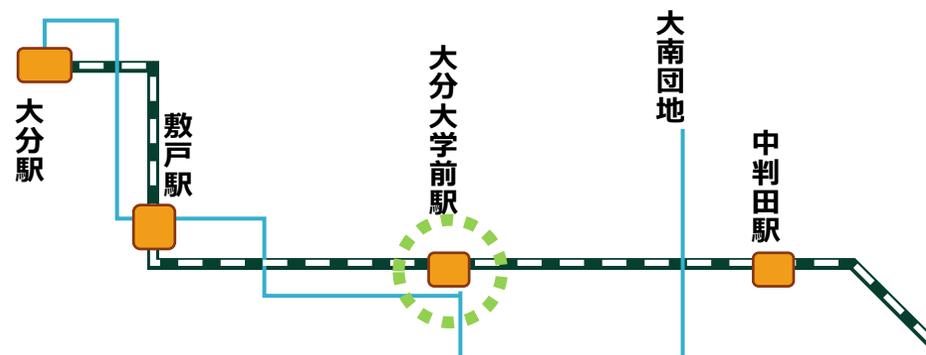
- 大南地区内での利用は、乗降のどちらかが判田局前バス停（中判田駅最寄り）にある利用が多く、地区内利用の約半数以上を占めており、鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。
- また、片足が吉野地区にある利用も一定程度みられる

【地区間移動】

- 大南地区～白杵市、大南地区～植田地区を連絡する利用は路線全体の利用者数と比較すると少数であり、鉄道駅最寄りバス停（判田局前＝中判田駅、敷戸駅前＝敷戸駅）での乗降も少ない

④ICカードデータ分析（大南方面）

方面別の特性：③大南団地線×大分大学前駅（豊肥本線）接続



【路線全体】

- 大南団地線のICカード利用者は大分地区内での利用は3割程度であり、植田・大南地区と大分地区を連絡する利用が半数以上を占める
- 大南地区～植田地区を連絡する利用も1割弱存在し、平日は20人/日/片道程度の利用者が存在している

【地区間移動】

- 大南地区～植田地区を連絡する利用者は、乗降のどちらかが大分大学前駅にある利用が半数を占める

【大南地区内】

- 大南地区内での利用は大分南高校のほか、高江NT内と大分大学前駅の発着が多く、高江NT～大分大学前駅を連絡する鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。

【時間帯別】

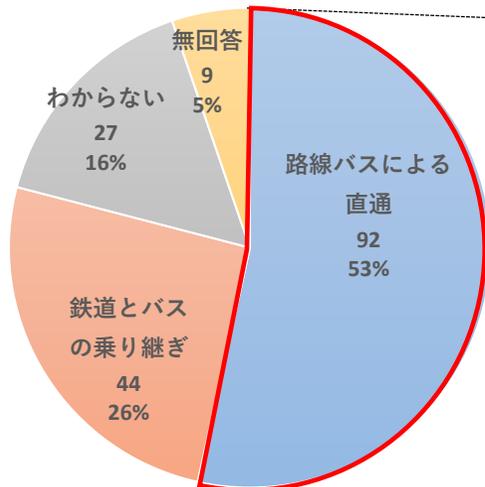
- **AM9時**以前に乗車する通勤・通学時間帯のODは、市中心部まで向かう利用者や大分大学前駅で降車する利用者、沿線高校で降車する利用者など様々なODが存在する
- 高江NTから大分大学前駅への短距離の利用もあり、鉄道に乗り換えていると想定される需要が確認できる

⑤市民アンケート調査

市民アンケート	
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 市民の移動実態や公共交通の利用状況 鉄道と路線バスの連携に関する意見 鉄道と路線バスの乗り継ぎに関する意向調査
調査対象	大分市民500名（15歳以上） ※居住地区・年齢構成・性別を踏まえて、無作為抽出
調査手法	配布：郵送配布 回収：郵送回収及びWEBによる回収
調査日	2023（令和5）年12月6日～2023（令和5）年12月22日
回収結果	172票（回収率34.4%） （内訳）・郵送回収：124票（回収率24.8%） ・WEB回収：48票（回収率9.6%）

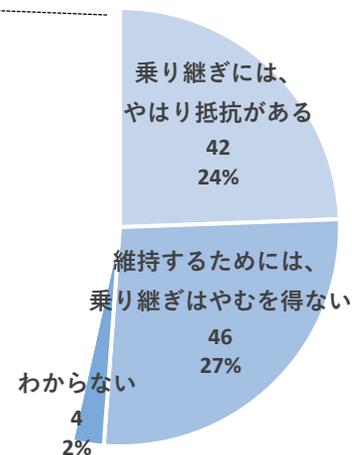
◆ 大分市の公共交通として、どちらの運行体系が利用しやすいと思いますか。

n=172



◆ 公共交通を維持するために一部乗り継ぎが発生する場合の考えをお聞かせください。

n=92



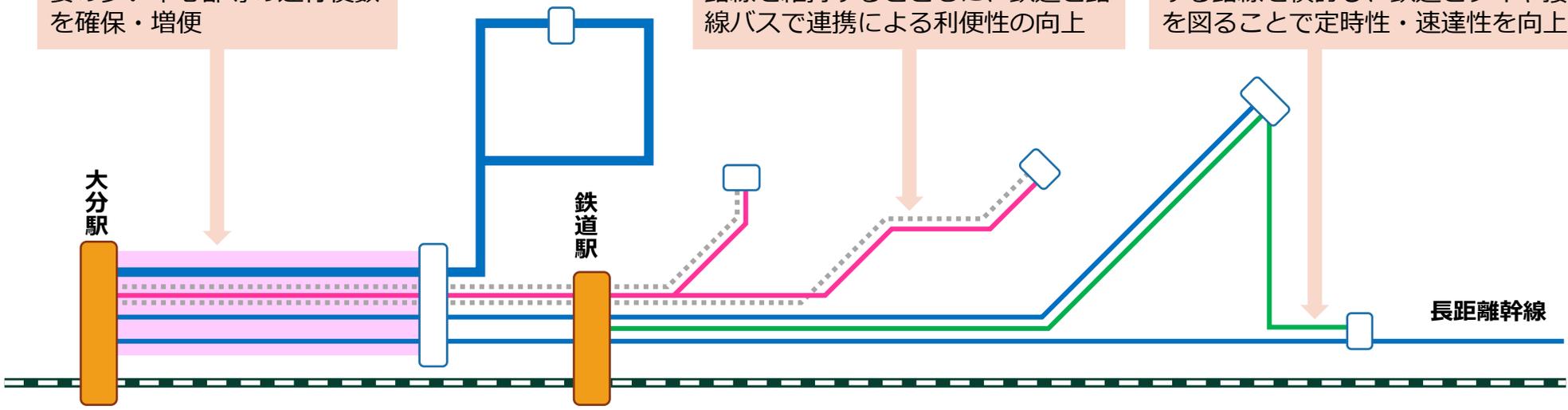
⑥ 利便増進方針イメージ

A) 利便増進方針イメージ

**① 中心市街地における増便
や路線の新設の検討**
主に郊外部を対象とした運行効率化により、公共交通需要の多い中心部等の運行便数を確保・増便

**② 郊外路線の統合・鉄道との連携の
検討**
郊外路線の統合やダイヤ調整による生産性の向上・運行効率化を図り路線を維持するとともに、鉄道と路線バスで連携による利便性の向上

③ 郊外駅を起終点とする路線の検討
長距離幹線の効率化（短縮等）を図るとともに、郊外の鉄道駅を起終点とする路線を検討し、鉄道とダイヤ接続を図ることで定時性・速達性を向上



▶ 運賃と時間（現在）

A)佐賀関方面

バスによる直通

佐賀関線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	佐賀関バス停	950円	81分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-140円** **32分短縮**

	区間（鉄道：14.5キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	坂ノ市駅	280	810	17	49
+	+		+	+		+	
バス	坂ノ市バス停	⇔	佐賀関バス停	530		32	

バスによる直通

丸亀線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	ハイランド郵便局前	570円	47分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-10円** **17分短縮**

	区間（鉄道：8.1キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	鶴崎駅	230	560	9	30
+	+		+	+		+	
バス	鶴崎駅前バス停	⇔	ハイランド郵便局前	330		21	

B)大南方面

バスによる直通

臼杵線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	吉野バス停	770円	50分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-80円** **12分短縮**

	区間（鉄道：11.7キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	中判田駅	280	690	17	38
+	+		+	+		+	
バス	判田局前バス停	⇔	吉野バス停	410		21	

バスによる直通

大南団地線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	大南団地北バス停	490円	40分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-20円** **12分短縮**

	区間（鉄道：9.2キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	大分大学前駅	260	470	13	28
+	+		+	+		+	
バス	大分大学前駅バス停	⇔	大南団地北バス停	210		15	

※鉄道・バスともにダイヤ上の時間。遅延や乗り継ぎ時間は踏まえてない。

▶ 3か月定期・6か月定期

A)佐賀関方面

バスによる直通

佐賀関線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	佐賀関バス停	81,050円	142,140円

鉄道とバスの乗り継ぎ

+4,900円 **+7,610円**

		区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔	坂ノ市駅	24,050		41,190	
+		+		+	85,950	+	149,750
バス	坂ノ市バス停	⇔	佐賀関バス停	61,900		108,560	

バスによる直通

丸亀線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	ハイランド郵便局前	66,010円	115,750円

鉄道とバスの乗り継ぎ

-6,950円 **-13,000円**

		区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔	鶴崎駅	19,560		33,480	
+		+		+	59,060	+	102,750
バス	鶴崎駅前バス停	⇔	ハイランド郵便局前	39,500		69,270	

B)大南方面

バスによる直通

臼杵線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	吉野バス停	74,900円	131,350円

鉄道とバスの乗り継ぎ

-2,080円 **-4,660円**

		区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔	中判田駅	23,740		40,620	
+		+		+	72,820	+	126,690
バス	判田局前バス停	⇔	吉野バス停	49,080		86,070	

バスによる直通

大南団地線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	大南団地北バス停	57,800円	101,360円

鉄道とバスの乗り継ぎ

-11,220円 **-21,170円**

		区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔	大分大学前駅	21,440		36,110	
+		+		+	46,580	+	80,190
バス	大分大学前駅バス停	⇔	大南団地北バス停	25,140		44,080	

⑦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6年1月22日

協議会名:長崎県地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通再構築調査事業

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>島原鉄道線や取り巻く環境、沿線住民等の意向等の現状を整理するとともに、鉄道事業の将来予測や経営改善策検討等を行い、以って島原半島地域の交通体系及び島原鉄道線のあり方を研究した。 調査の項目としては以下のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 現状分析及び将来予測:島原鉄道のニーズ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 島原鉄道線の概要 1.2 島原半島における地域公共交通の概要 1.3 島原鉄道線の利用状況 1.4 島原鉄道線利用者の将来予測 2 現状分析及び将来予測:島原鉄道線と沿線地域 <ol style="list-style-type: none"> 2.1 沿線地域の概況 2.2 沿線地域の都市計画 3 現状分析及び将来予測:島原鉄道線のシーズ <ol style="list-style-type: none"> 3.1 施設整備費の現状 3.2 担い手不足の現状と将来 4 各種意向調査 <ol style="list-style-type: none"> 4.1 概要 4.2 沿線住民アンケート調査 4.3 沿線高校生アンケート調査 4.4 島原鉄道線利用者アンケート調査 4.5 島原半島への観光客アンケート調査 5 島原鉄道線の収益状況と経営改善策の検討 <ol style="list-style-type: none"> 5.1 分析の概要 5.2 分析結果の概要 6 沿線地域の実態に適合する交通体系の提言 <ol style="list-style-type: none"> 6.1 概要 	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6年度中に島原鉄道沿線地域の交通体系の再構築を実施する。 ・また、調査結果をより深化するための調査を実施予定。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価総括表
(地域公共交通調査等事業)

令和6年1月22日

九州運輸局

評価対象事業名：地域公共交通再構築調査事業

協議会名	①事業の結果概要	協議会における事業評価結果		地方運輸局等における 二次評価結果	備考
		②事業 実施の 適切性	③計画策定等に向けた方針 又は事業の今後の改善点	評価結果	
長崎県地域公共交通活性化協議会	<p>島原鉄道線や取り巻く環境、沿線住民等の意向等の現状を整理するとともに、鉄道事業の将来予測や経営改善策検討等を行い、以って島原半島地域の交通体系及び島原鉄道線のあり方を研究した。 調査の項目としては以下のとおり。</p> <p>1 現状分析及び将来予測：島原鉄道のニーズ 1.1 島原鉄道線の概要 1.2 島原半島における地域公共交通の概要 1.3 島原鉄道線の利用状況 1.4 島原鉄道線利用者の将来予測</p> <p>2 現状分析及び将来予測：島原鉄道線と沿線地域 2.1 沿線地域の概況 2.2 沿線地域の都市計画</p> <p>3 現状分析及び将来予測：島原鉄道線のシーズ 3.1 施設整備費の現状 3.2 担い手不足の現状と将来</p> <p>4 各種意向調査 4.1 概要 4.2 沿線住民アンケート調査 4.3 沿線高校生アンケート調査 4.4 島原鉄道線利用者アンケート調査 4.5 島原半島への観光客アンケート調査</p> <p>5 島原鉄道線の収益状況と経営改善策の検討 5.1 分析の概要 5.2 分析結果の概要</p> <p>6 沿線地域の実態に適合する交通体系の提言 6.1 概要</p>	A	<p>・調査結果を踏まえ、令和6年度中に島原鉄道沿線地域の交通体系の再構築を実施する。 ・また、調査結果をより深化するための調査を実施予定。</p>		

島原鉄道について

概要

島原鉄道線は、長崎県の島原半島地域を走る私営鉄道線で、西九州新幹線・長崎本線・大村線の結節する諫早駅から分岐し、島原半島北東沿岸を1/3周して島原港駅までの43.2kmを結ぶ単線・非電化の鉄道線。



図 島原鉄道線 路線図

出典：島原鉄道 HP

島原半島における地域公共交通のうち、鉄道と路線バスの位置と、人口分布との関係は下図のとおり。

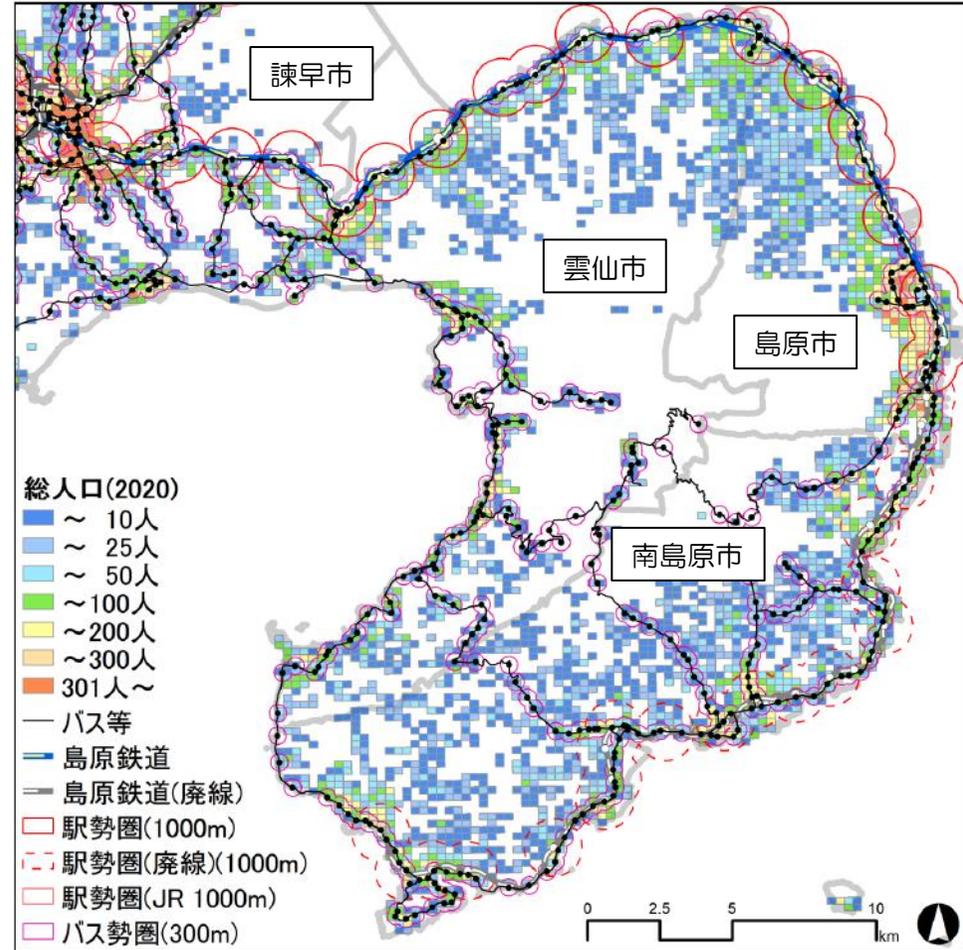


図 島原半島の地域公共交通と人口分布

島原鉄道線の輸送人員は、平成25年度以降は減少に転じており、令和2年度には、コロナ禍の影響により定期外を中心に大きく減少し、令和4(2022)年度時点でも回復には至っていない。

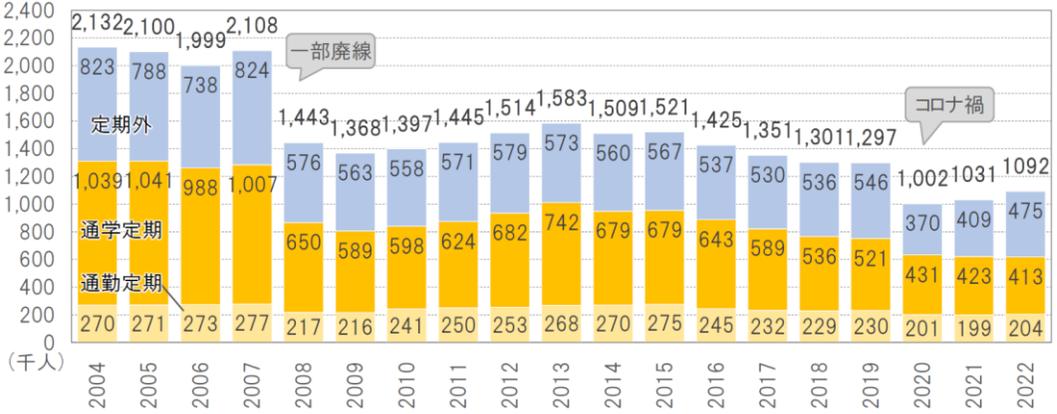


図 島原鉄道線の輸送人員推移 (年度)

島原鉄道活性化検討部会について

【経緯】

➤ 島原鉄道の経営状況が年々悪化している中、長崎県地域公共交通活性化協議会の下部組織として令和4年11月に島原鉄道活性化検討部会を設立し、島原鉄道沿線地域における持続可能な公共交通の確保・維持に係る今後の方向性等を検討している。

長崎県地域公共交通活性化協議会（R4.4設立）

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会

島原鉄道活性化検討部会（R4.11設立）

【委員構成】

- 県／地域振興部、島原振興局
- 国／九州運輸局交通政策部、鉄道部、長崎運輸支局
- 市／島原市、諫早市、雲仙市、南島原市
- 公共交通事業者等／（株）島原鉄道、（一社）長崎県バス協会、島原半島タクシー協会
諫早市タクシー協会
- 利用者代表／島原高校、諫早農業高校、国見高校、島原市老人クラブ連合会
（株）島原観光ビューロー、（一社）諫早観光物産コンベンション協会
（一社）雲仙観光局、（一社）南島原ひまわり観光協会
- 学識経験者／ながさき地域政策研究所

実施スケジュールについて

令和4年度

- ◎検討部会開催
 - ・部会の設立（R4.11月）
 - ・調査委託項目の内容検討（R5.2月）

令和5年度

- ◎調査委託の実施
 - ・現状分析、将来予測、経営改善策の検討・提案、沿線住民アンケートの実施
 - ・沿線地域の実態に適合する交通体系の提言
- ◎検討部会開催
 - ・調査委託中間報告等

令和6年度

- ◎検討部会開催
 - ・調査委託結果を踏まえた検討
 - ・今後の方向性の決定

島原鉄道の今後のあり方検討に向けた アンケートのお願い

日頃から県・市の交通施策の推進についてご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

このアンケート調査は、長崎県、島原鉄道沿線 3 市等により組織された、島原鉄道活性化検討部会において、島原鉄道の今後のあり方を検討するため、みなさまの島原鉄道のご利用状況等をお伺いし、今後の検討の資料とするために行うものです。

つきましては、ご多用のところ誠に恐れ入りますが、調査にご協力くださいますよう、お願いいたします。

※この調査は、島原鉄道の沿線（駅から概ね 2km 程度以内）にお住まいの 16 歳以上（高校生以上）の方を無作為に選ばせていただき、ご協力をお願いしています。

※ご回答いただいた内容は、個人が特定されないよう統計処理のうえ、本県のまちづくりのために利用させていただきます。

● アンケートのご回答にあたって ●

1. 封筒には、同じ内容の調査票が2枚入っています。

アンケートには、宛名のご本人と16歳以上のご同居のどなたかがご回答ください。

※お一人暮らしの方や、ご同居の方の回答が難しい場合は、1名様分のみご回答ください。

2. 回答するご本人が記入しづらい場合は、申し訳ございませんが、ご本人の回答をご確認のうえ、身近な方が代筆いただきますよう、お願いいたします。

● 調査票の回収について ●

ご記入いただいた調査票は、

9月30日（土）まで に、

同封の返信用封筒にいれ、ポストにご投函ください。

（切手の貼付けや、ご記名は不要です。）

● お問合せ先 ●

この調査で、ご不明な点などがありましたら、下記までお問い合わせください。

長崎県地域公共交通活性化協議会 島原鉄道活性化検討部会

（事務局：長崎県 地域振興部 交通政策課）

TEL：095-895-2065（月～金曜日の9時～17時45分（祝日を除く））

参考

島原鉄道線維持におけた長崎県や沿線3市の取組状況

島原鉄道線では、沿線の人口減少やコロナ禍の影響をうけ、過去約30年にわたり赤字が続いています。これまで、島原鉄道(株)が経営の効率化や利用促進等に取り組んできましたが、民間の事業者単独では鉄道の維持が難しくなってきたことから、平成21(2009)年度より、長崎県と、沿線の諫早市、雲仙市、島原市で、鉄道の設備更新等にかかる費用を支援しています。

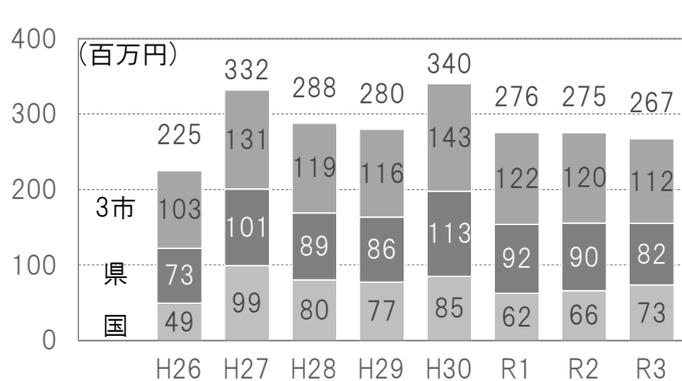


図 島原鉄道への行政補助推移

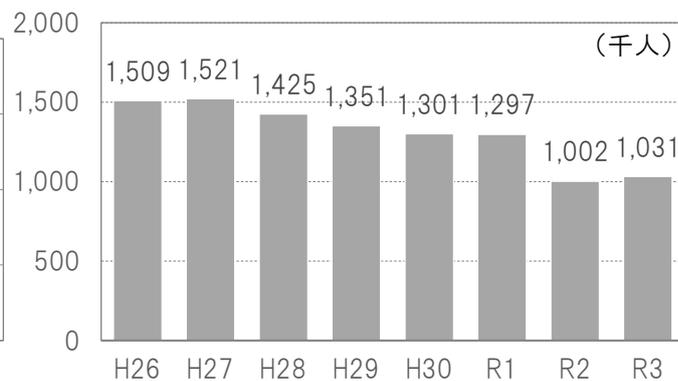


図 島原鉄道の利用者数推移

安全の確保や快適性の向上等におけた支援の例



車両の検査や修繕



レールやまくらぎの改良や更新



踏切の改良や更新



橋りょうの補修や更新

質問 13 あなたの、島原鉄道に対する各項目の満足度を教えてください。 【それぞれ〇は 1 つ】	
①運行本数	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
②運行時間帯(早朝・夜間の運行)	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
③運賃	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
④所要時間(運行速度)	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑤駅の位置	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑥JR との乗換えやすさ	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑦バスとの乗換えやすさ	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑧時刻表等の分かりやすさ	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑨駅の安全・快適性	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑩駅周辺のまちの活気	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満
⑪駅員や運転手等の対応	⇒ 1. とても満足 2. やや満足 3. どちらでもない 4. やや不満 5. とても不満

質問 14 あなたが、島原鉄道をもっと利用するために重視することを教えてください。 【それぞれ〇は 1 つ】	
①運行本数が多いこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
②運行時間帯が広いこと(早朝・夜間の運行)	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
③運賃が安いこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
④所要時間が短いこと(運行速度が速いこと)	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑤駅のお住まいや目的地等から近いこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑥JR と乗換えやすいこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑦バスと乗換えやすいこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑧時刻表等が分かりやすいこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑨駅が安全・快適なこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑩駅周辺のまちに活気があること	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない
⑪駅員や運転手等の対応がよいこと	⇒ 1. とても重視 2. やや重視 3. どちらでもない 4. やや重視しない 5. 重視しない

質問 15 前の質問の項目が改善されれば、あなたの島原鉄道の利用頻度は上がりますか。 【〇は 1 つ】			
1. 増加すると思う	2. 変わらないと思う	3. 減少すると思う	4. わからない

質問 16 島原鉄道を維持するため、現在、国・県・沿線市で補助を行っています(参考)をあわせてご覧ください。この行政補助のあり方について、どう思いますか。 【〇は 1 つ】	
1. 利用者協力・負担で維持すべき(運賃値上げ、減便 等)	2. 利用者負担は増やさず、行政の協力・負担で維持すべき(税金からの補助や、利便性向上のための費用負担 等)
3. 利用者と行政が協力・負担して維持すべき	4. 利用者と行政に加え、沿線の住民や企業等も協力・負担して維持すべき(費用負担、利用促進、駅・バス停清掃 等)
5. 利便性をあげたり、利用促進をしたりしても利用が増えなければ廃止は仕方ない	6. 行政が、事業者の経営を支援して維持する必要はない(廃止してもよい)

質問 17 「島原鉄道」がもし無くなったとしたら、あなたのまちはどうなると思いますか。 【〇はいくつでも】			
1. 不便になる	2. 外出を控える人が増える	3. 渋滞が増加する	4. 交通事故が増加する
5. まちの元気がなくなる	6. 人口が減少する	7. 働く場所が減少する	8. 観光客が減少する
9. まちの魅力がさがる	10. 自然環境が悪くなる	11. バスが増えて便利になる	12. 市や県の財政が改善する
13. 廃線跡の活用で便利になる・観光客が増加する	14. 新しいまちづくりのきっかけになる		
15. いまと変わらない	16. わからない	17. その他()	

質問 18 仮に、「現在の島原鉄道」を運行せず、「代替する路線バス(時刻表や頻度、駅(バス停)位置等が現在の島原鉄道と全て同じ路線バス)」のみを運行する場合、運賃等は、どの程度の割引を求めますか。 【〇は 1 つ】	
※鉄道とバスで価値の差を把握するために、仮定として設定した設問です。 ※島原鉄道の現運賃は、「諫早～吾妻 680 円」、「吾妻～多比良 520 円」、「多比良～島原 480 円」です。	
1. 0% (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃はそのままよい)	5. 約 20% (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 320 円なら許容)
2. 約 5% (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 380 円なら許容)	6. 約 25%以上 (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 300 円以下なら許容)
3. 約 10% (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 360 円なら許容)	7. バスの運賃のほうが高くてもよい
4. 約 15% (例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 340 円なら許容)	8. わからない

「西九州新幹線」整備によるあなたの生活への影響を教えてください。

質問 19 あなたは、最近 1 年で西九州新幹線(武雄温泉～長崎間)を利用しましたか。 【〇は 1 つ】			
1. 新幹線開業前の特急と同程度利用している	2. 新幹線開業前の特急より利用が減少した	3. 新幹線開業前の特急より利用が増加した	4. 新幹線開業前の特急も、新幹線も利用していない

質問 20 西九州新幹線の開業前後での、島原鉄道の利用頻度を教えてください。 【それぞれ〇は 1 つ】	
①新幹線開業前⇒	1. 週 6～7 日 2. 週 3～5 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～3 日 5. 月 1 日未満 6. 利用なし 7. わからない
②新幹線開業後⇒	1. 週 6～7 日 2. 週 3～5 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～3 日 5. 月 1 日未満 6. 利用なし 7. わからない

質問 21 島原鉄道の利用の思い出や、もっと利用されるためのアイデアがあれば、教えてください。	
.....	
.....	

ご回答ありがとうございました。

島原鉄道ご利用者様へのアンケート ご協力をお願い

日頃から県・市の交通施策の推進についてご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

このアンケート調査は、島原鉄道の今後のあり方を検討するため、長崎県、島原鉄道沿線3市等により組織された、島原鉄道活性化検討部会において、みなさまの島原鉄道のご利用状況等をお伺いし、今後の検討の資料とするために行うものです。ご多用のところ誠に恐れ入りますが、調査にご協力くださいますよう、お願いいたします。

※この調査票は、**受け取られた方がご回答**ください。

※ご記入いただいた調査票は、**9月30日(土)まで**に、ポストへご投函いただくか、
 駅員、運転手等へお渡しください。

(諫早駅、本諫早駅、多比良駅、島原駅には、回収箱も設置しています)

なお、期限がきれていても、ご投函いただいてもかまいません。

※ご回答の内容は、個人が特定されないよう統計処理のうえ、本県のまちづくりに利用させていただきます。

● **お問合せ先** ● 長崎県地域公共交通活性化協議会 島原鉄道活性化検討部会
 (事務局：長崎県 地域振興部 交通政策課)
 TEL：095-895-2065 (月～金曜日の9～17時45分(祝日を除く))

質問1 あなたご自身について教えてください。 【それぞれ〇は1つ または直接記入】

①性別	⇒ 1. 男性	2. 女性	2. その他				
②年齢	⇒ 1. 就学前児童 (小学校入学前)	2. 小・中学生	3. 高校生	4. 10～20歳代(児童・生徒・学生除く)			
	5. 30歳代	6. 40歳代	7. 50歳代	8. 60～64歳	9. 65～74歳	10. 75～84歳	11. 85歳以上
③お住まい	⇒ 〒 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	※郵便番号が分からない場合 () 都道 () 市区 () 府県 () 町村 ()					
④運転免許	⇒ 1. 持っている	2. 返納を検討中	3. 返納した	4. 取得したことがない			

◆ 本日(この紙を受け取られた日)の移動について教えてください。

質問2 本日、利用した島原鉄道の区間を教えてください。 【一覧から選んで数字を記入】

ご自宅に近い側(数字を記入)										目的地に近い側(数字を記入)													
で乗って、										で降りる。													
()	()				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
諫早	本諫早	幸野	小野	干拓の里	森山	釜ノ鼻	高諫早	愛野	阿母崎	吾妻	古部	大正	西郷	神代	多比良	有明湯江	大三東	松尾	三会	島原	体育館	霊丘公園	島原船津

質問3 本日、長崎県内で利用した(利用予定の)移動手段を教えてください。 【〇はいくつでも】

1. 飛行機(長崎空港)	2. 西九州新幹線	3. 鉄道(JR 在来線)	4. 島原鉄道
5. 路面電車	6. 路線バス(島原鉄道, 県営バス等)	7. 乗合タクシー(チョイソコ, たしろ号等)	
8. 一般(乗用)タクシー	9. 自家用車等(自分で運転)	10. 家族・知人等による送迎	11. バイク・原付
12. 施設等の送迎サービス	13. レンタカー	14. 自転車	15. 徒歩のみ

質問4 本日の外出の主な目的を教えてください。 【〇は、主なものを3つまで】

1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買い物	5. 通院・見舞い・通所	6. 娯楽・飲食等
7. 習い事・塾等	8. スポーツ・レジャー	9. 旅行・観光	10. 知人宅等訪問	11. その他	

裏面におすすみください。 ▶▶▶

◆ ふだんの長崎県内での鉄道等の利用について教えてください。

質問 5	「長崎県内」での「最近 1 年」の利用頻度を教えてください。	【それぞれ〇は 1 つ】
J R ⇒	1. 週 6～7 日 2. 週 3～5 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～3 日 5. 月に 1 日未満 6. 全く利用なし	
島原鉄道 ⇒	1. 週 6～7 日 2. 週 3～5 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～3 日 5. 月に 1 日未満 6. 全く利用なし	
路線バス ⇒	1. 週 6～7 日 2. 週 3～5 日 3. 週 1～2 日 4. 月 1～3 日 5. 月に 1 日未満 6. 全く利用なし	

質問 6	島原鉄道を維持するため、現在、国・県・沿線市で補助を行っています。この行政補助のあり方について、どう思いますか。	【〇は 1 つ】
1. 利用者協力・負担で維持すべき(運賃値上げ、減便 等) 2. 利用者負担は増やさず、行政の協力・負担で維持すべき(税金からの補助や、利便性向上のための費用負担 等) 3. 利用者と行政が協力・負担して維持すべき 4. 利用者と行政に加え、沿線住民や企業等も協力・負担して維持すべき(費用負担、利用促進、駅・バス停清掃等) 5. 利便性をあげたり、利用促進をしたりしても利用が増えなければ廃止は仕方ない 6. 行政が、事業者の経営を支援して維持する必要はない(廃止してもよい)		

質問 7	「島原鉄道」がもし無くなったら、あなたのまちはどうなると思いますか。	【〇はいくつでも】
1. 不便になる 2. 外出を控える人が増える 3. 渋滞が増加する 4. 交通事故が増加する 5. まちの元気がなくなる 6. 人口が減少する 7. 働く場所が減少する 8. 観光客が減少する 9. まちの魅力がさがる 10. 自然環境が悪くなる 11. バスが増えて便利になる 12. 市や県の財政が改善する 13. 廃線跡の活用で便利になる・観光客が増加する 14. 新しいまちづくりのきっかけになる 15. いまと変わらない 16. わからない 17. その他()		

質問 8	仮に、「現在の島原鉄道」を運行せず、「代替する路線バス(時刻表や頻度、駅(停留所)位置等が現在の島原鉄道と全て同じ路線バス)」のみを運行する場合、運賃等は、どの程度の割引を求めますか。		【〇は 1 つ】
※鉄道とバスで価値の差を把握するために、仮定として設定した設問です。 ※島原鉄道の現運賃は「諫早～吾妻 680 円」、「吾妻～多比良 520 円」、「多比良～島原 480 円」です。			
1. 0%	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃はそのままよい)	5. 約 20%	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 320 円なら許容)
2. 約 5%	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 380 円なら許容)	6. 約 25%以上	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 300 円以下なら許容)
3. 約 10%	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 360 円なら許容)	7. バスの運賃のほうが高くてもよい	
4. 約 15%	(例えば現在鉄道の運賃 400 円なら、バス運賃は約 340 円なら許容)	8. わからない	

質問 9	島原鉄道をもっと利用するためのアイデア、楽しかった思い出等があれば教えてください。
.....	

ご回答ありがとうございました。

島原鉄道のご利用に関するアンケート

長崎県と島原鉄道沿線市では、島原鉄道沿線の高校に通学するみなさんに、鉄道のご利用状況等をお伺いし、今後の島原鉄道のあり方を検討すべく、アンケート調査を行っています。

島原鉄道について、質問にお答えください。

* 2023年9月30日（土）まで

* 回答者の個人が特定されたり、回答者の情報を目的外に利用することはありません

* 調査実施：長崎県地域公共交通活性化協議会 島原鉄道活性化検討部会（事務局：長崎県地域振興部交通政策課）

* 必須の質問です

1. お住まいの郵便番号 *

7桁の数字を記入してください(ハイフン不要)

* わからない方は「9999999」と記入ください

2. お住まいの住所

※郵便番号がわからない場合のみ入力 番地不要

3. 通われている高校 *

1つだけマークしてください。

- 諫早高校
- 諫早東高校
- 諫早農業高校
- 諫早商業高校
- 国見高校
- 島原高校
- 島原農業高校
- 島原工業高校
- 島原商業高校

4. 部活動への所属 *

1つだけマークしてください。

- 所属している
- 所属していない

5. 放課後の塾や習い事 *

1つだけマークしてください。

- している
 していない

6. ふだんの通学手段 *

(あてはまるものすべてにチェックをしてください)

当てはまるものをすべて選択してください。

- 徒歩のみ
 自転車
 自動車・二輪(自分で運転)
 自家用車での送迎
 スクールバス
 JR
 島原鉄道
 路線バス(島鉄バス、県営バス等)
 乗合タクシー(チョイソコ、たしろ号等)
 乗用(一般)タクシー
 その他: _____

7. ふだん、島原鉄道をどのくらい利用しますか。 *

1つだけマークしてください。

- 週6~7日
 週3~5日
 週1~2日
 月1~3日
 月1日未満
 利用しない

8. 島原鉄道は、どのような外出のときに利用しますか。*
(あてはまるものすべてにチェックをしてください)

当てはまるものをすべて選択してください。

- 通学
 買物
 通院、お見舞い
 趣味・娯楽
 旅行等
 利用しない
 その他: _____

9. 島原鉄道は、過去約30年間にわたり赤字が続いています。そのため、国、県や沿線市で鉄道*
の設備更新等の費用を補助しています。このことを知っていましたか。

1つだけマークしてください。

- 知っていた
 知らなかった

10. もし島原鉄道が無くなったら、あなたの生活はどうなりますか。*
(あてはまるものすべてにチェックをしてください)

当てはまるものをすべて選択してください。

- 通学できなくなる、いまの学校には通えなくなる
 部活動や習い事ができなくなる、難しくなる
 保護者の送迎等で家庭の負担が増える
 バスで通学するようになる
 島原半島の外へ引っ越しをしたくなる (住み続けたくない)
 まちに活気がなくなる
 生活はかわらない、生活はよくなる
 わからない
 その他: _____

11. あなたが島原鉄道をもっと利用するためには、何を重視しますか？ *
(あてはまるものすべてにチェックをしてください)

当てはまるものをすべて選択してください。

- 鉄道の運行を未来まで継続すること
- 運行本数が多いこと
- 始発便が早い時間からあること
- 最終便が遅い時間まであること
- 運賃が安いこと
- 所要時間が短い(速度が速い) こと
- 時間通りに運行すること(到着する時間が読めること)
- 駅が近いこと(家から駅、または、駅から目的地まで)
- JRと乗り継ぎがしやすいこと(待ち時間が短いこと)
- バスと乗り継ぎがしやすいこと(待ち時間が短いこと)
- 列車の乗り方(使い方)や時刻表の表示がわかりやすいこと
- 駅で安全・快適に列車を待てること(明るさ、清潔さ、冷暖房、など)
- 列車内で座れること
- 駅周辺のまちに活気があること
- 駅員や運転手等の対応がよいこと
- 特にない
- わからない
- その他: _____

12. 仮に、「現在の島原鉄道」を運行せず、「代替する路線バス(時刻表や頻度、駅(バス停)位置等が *
現在の島原鉄道と全て同じ路線バス)」のみを運行する場合、運賃等は、どの程度の割引を求めますか。

※鉄道とバスで価値の差を把握するために、仮定として設定した設問です。

※島原鉄道の現運賃は、「諫早～吾妻680円」、「吾妻～多比良520円」、「多比良～島原480円」です。

1つだけマークしてください。

- 0%(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃はそのままよい)
- 約5%(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃は約380円なら許容)
- 約10%(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃は約360円なら許容)
- 約15%(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃は約340円なら許容)
- 約20%(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃は約320円なら許容)
- 約25%以上(例えば現在鉄道の運賃400円なら、バスの運賃は約300円以下なら許容)
- バスの運賃のほうが高くてもよい
- わからない

13. 島原鉄道がもっと便利になる・利用したくなるアイデアや、あなたが協力できそうなことがあれば、どんな些細なことでも構いませんので、ご記入下さい

このコンテンツは Google が作成または承認したものではありません。

Google フォーム