

## 令和7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8年2月13日（金）  
時 間：14時30分～17時15分  
場 所：九州運輸局 災害対策本部室

### 【第一部】

#### ①地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業）：長崎市公共交通活性化協議会

##### 【主な個別質問・意見】

###### （梶田委員）

- ・航路はどのように地域公共交通計画に位置づけているのか。
- ・市民ニーズのアンケート調査のボリュームと対象者を教えてほしい。
- ・長崎市地域公共交通計画（原案）の概要版によると、令和6年の「公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合」が令和元年に比べて7ポイント下がっているが、要因の分析はしているか。
- ・パブリックコメントは終わっているか。

###### （辰巳委員）

- ・長崎市の共同経営計画のポイントを教えてほしい。
- ・民間同士でなく、民間と公営の共同経営を検討するに当たって感じた課題を教えてほしい。
- ・前計画から修正した施策 21『観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長』について、担い手が不足している中、観光需要に応じると市民の利便性が低下することが懸念されるがどうか。

#### ②地域公共交通調査事業（利便増進計画推進事業）：荒尾市地域公共交通活性化協議会

##### 【主な個別質問・意見】

###### （大井委員）

- ・日本モビリティマネジメント会議で JCOMM 賞を取られていることもあり、参考となる部分が多い。継続的に取り組んでいる点は評価。
- ・高校生対象の MM がまだ実現できていないために事業評価が B 評価としているが、確実に実現できるのであれば A 評価でも良いのでは。
- ・MM の中で環境の話は伝わりにくいと思うが、どのように伝えているのか教えてほしい。
- ・MM が対象とする交通手段を教えてほしい。
- ・高校生への MM は、公共交通を利用して通学する層への MM という意味においては有効だが、これから公共交通を利用する「予備軍」への MM も重要だと考える。中学生までは公共交通を利用せずに通学していたことから、高校生になっても公共交通を利用せずに親の送迎になってしまうことがある。「予備軍」に相当する中学生への MM について検討していることはあるか。

**(辰巳委員)**

- ・健康づくり施策に関する MM の参加者が 18 名で終わってしまうと MM の効果に疑問が出てくるので繰り返し行い、積み上げていく必要がある。今後の計画について教えてほしい。
- ・高校生への MM は、どのような行動変容（どのような行動からどのような行動への変化）を促すことを目的としているのか。

**(梶田委員)**

- ・MM 参加者の意識が変わる見込みはあるのか。

**③地域公共交通再構築調査事業：肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会**

**【主な個別質問・意見】**

**(梶田委員)**

- ・多くの関係者との調整が必要だったと思うが、苦労した点があれば教えてほしい。
- ・利用者目標の達成見込みを教えてほしい。
- ・各県、沿線市町の計画との連携はしているか。

**【第一部 総評】**

**(辰巳委員)**

- ・以下、案件毎のコメント。
- ◆長崎市公共交通活性化協議会、肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会
- ・長崎市の共同経営や肥薩おれんじ鉄道の 2 県・沿線市町との連携の話があったが、このような連携は、これから他の県や地域でも取り組んでいく必要がある。実際に取り組んでいる地域はノウハウを整理し、上手くいった点だけではなく、大変だった点も含めて他の地域に共有してほしい。
- ◆荒尾市地域公共交通活性化協議会
- ・MM は、まずターゲットを絞り、そのターゲットに対してどのような行動変容を促したいのかという点を踏まえて設計してほしい。
- ・MM の目的も様々であり、例えば渋滞解消を目的として MM であれば、自動車利用者の 5% が公共交通利用に転換すれば渋滞は十分解消すると言われている。MM の目的を公共交通の利用促進とする場合の必要な転換数や規模を検討してもらえれば、より実効性のある MM になると思う。

**(梶田委員)**

- ・人口減少等や運転手不足といったそれぞれの課題に対応した施策に取り組んでいると思うが、公共交通を利用している者と利用していない者を分けてニーズを拾う必要もある。
- ・観光利用者と日常利用者は重なる部分もあるため、交通事業者等と連携し、日常利用に影響が出ないように検討してほしい。
- ・広域的な連携については、肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会のように幹事会を設置しつつ法定協議会において議論するなど工夫し、しっかりと議論ができる形で進めてほしい。

### **(大井委員)**

- ・広域的な地域公共交通計画のニーズが高まっている。県の計画もあるが、例えば人が移動する範囲等、範囲を絞って計画を策定してもよいと思う。マンパワーがある自治体と足りない自治体があるであろうし、最終的にはそれぞれの自治体単位の計画でもよいが、議論は広域的に行うといった考え方もあると思う。
- ・MM や地域公共交通計画は、ターゲット設定（誰の移動手段を良くしたい、誰の行動を変えたい）が重要。
- ・地域公共交通計画の策定時は、経費の上昇や担い手不足等を細かくチェックするが、計画策定後も協議会を定期的に行い、チェックしていくことが重要。
- ・コロナ禍前に策定した地域公共交通計画の目標を達成できなかったからといって、次の計画において目標を下げるべきではない。国の交通政策審議会のとりまとめにおいては、共同化や協業化を進めていくこととされているので、その枠組みを活用したり、利用満足度の調査も計画策定時だけでなく定期的に行い、適宜目標を修正したりと、少しは理想を追っていただきたいが、過度な理想は追わない目標設定をしてほしい。

### **(行平委員)**

- ・事例発表者の安心感、安定感のある対応が非常に素晴らしく、安心している。
- ・調査事業であることから、報告書を作成して終わりではなく、持続的な運行、公共交通の維持に向けて引き続き取り組んでほしい。

## **【第二部】**

### **④離島航空路：鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会**

#### **【主な個別質問・意見】**

#### **(辰巳委員)**

- ・目標の設定が過去3年の平均を収支率の目標として設定しているとのことだが、与論―奄美線の平均だけが低かった理由を教えてください。
- ・過疎化が進んでいて厳しい状況ではあるが、地理的にも奄美地域の離島航空路線は維持していく必要があり、奄美地域の定住者を維持することが重要。この点につき、航空路線で貢献できる余地はあるか。

#### **(大井委員)**

- ・与論―奄美線の収支率が良かった理由を教えてください。
- ・今後の改善点としてコスト削減について記載しているが、経費上昇を踏まえて収支率の目標を見直す必要はないか。

#### **(梶田委員)**

- ・どの航空路線についても自治体負担額が令和5年に比べて低くなっている理由を教えてください。

## ⑤離島航路運営費等補助事業：唐津市離島航路確保維持協議会

### 【主な個別質問・意見】

#### （行平委員）

- ・唐津市離島航路確保維持協議会では、馬渡島航路以外にも神集島航路、加唐島航路（予定）においても小型船舶化され、航路改善が進んでいる先進的な地域。
- ・小型船舶化により、船員の働き方や採用に関し変化した点はあるか。
- ・小型船舶化にしたからといって就航率が低下するわけではないという話もあると思うが、どうか。

#### （大井委員）

- ・小型船舶化により乗客定員が減り、輸送人員の目標達成に影響は出ていないか。
- ・小型船舶化により、所要時間が短くなったか。
- ・令和6年度は令和5年度と比べると国の財政負担額が減り、佐賀県・唐津市の負担額が増えた理由を教えてください。

#### （梶田委員）

- ・人口がかなり減少しているが、将来の人口構成の予測等を教えてください。

## ⑥地域間幹線系統補助事業：福岡県交通対策協議会

### 【主な個別質問・意見】

#### （大井委員）

- ・各路線の目標達成状況の分析内容にばらつきがある。路線ごとの特性を踏まえているものもあれば、そもそも分析を記載していないものもある。目標を達成できなかった理由は記載しているが、達成できた理由を記載していないものもある。目標を達成できた要因の分析は重要。同じグループ会社でも書きぶり異なり統一感がない。統一感を持った分析となるよう、県に音頭をとってほしい。
- ・県の地域公共交通計画における輸送人員数の目標には、幹線以外の輸送人員も含まれていると理解。そ幹線だけの輸送人員を出すのは難しいかもしれないが、検討してほしい。
- ・現在の県の地域公共交通計画においては、利用者1人当たりの県財政負担額の目標値を設定しているが、県民に利用してほしいことを踏まえると、県民全体の人数で割った方が良いのではないか。
- ・県の地域公共交通計画における収支率の目標は、待遇改善を含む経費上昇により達成できなかった、路線の減便・廃止により、その分の収支率が改善したといった事例が考えられる。それぞれの要因を踏まえて評価してもよいのではないかと思う。

#### （辰巳委員）

- ・廃止するべきではない路線が、収支率や採算から廃止になることが多く起きているのか。
- ・複数市町村との調整を避けるために、本来は廃止するべきではない一つの市町村内で完結する路線を廃止する事業者がいるのではないかと危惧するが、路線廃止に当たってはどのように議論が進むのか。

## ⑦フィーダー系統補助事業：津久見市地域公共交通活性化協議会

### 【主な個別質問・意見】

#### （辰巳委員）

- ・落の浦～大浜線の乗客数実績 78 人はどのように当該路線を利用しているのか。
- ・畑～津久見駅線のみ目標を達成できた理由を教えてください。

### 【第二部 総評】

#### （辰巳委員）

- ・以下、案件毎のコメント。
- ◆鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会、唐津市離島航路確保維持協議会
  - ・島内人口は減少しているが、離島を守るためには生活環境を整えることが非常に重要であり、住民のニーズを把握する必要がある。ニーズは一度把握をすればよいものではなく、定期的に確認することが重要。
  - ・収支率を上げるために観光客ばかりを運送すればよいというものではなく、住民を第一に考えてほしい。
  - ・域外からの定住者を増やすことも模索してほしい。
- ◆福岡県交通対策協議会
  - ・収支率が改善すればよいというものではなく、公益性も重視し、バランスを考えていくことが重要。
- ◆津久見市地域公共交通活性化協議会
  - ・ヘビーユーザーが利用なくなると利用者が大きく減るということをよく聞く。利用者の状況を把握し、ヘビーユーザーの利用が減った時のことも考えておくことが重要。

#### （梶田委員）

- ・以下、案件毎のコメント。
- ◆鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会、唐津市離島航路確保維持協議会
  - ・空席を埋めるためには、域外需要をどのように取り込んでいくかが非常に重要。
- ◆福岡県交通対策協議会
  - ・自動車整備も含め、担い手不足をどう補っていくかが重要。
- ◆津久見市地域公共交通活性化協議会
  - ・周りの市町村や県との広域的な連携も積極的に考えてほしい。例えば、乗継には少し抵抗があると思うので、乗継がないような形で広域に移動できる仕掛けにより、乗客を増やすといったことも検討してほしい。

### **(大井委員)**

- ・目標を達成できなかった理由は分析して記載してほしい。達成できた場合であっても、その理由は非常に参考となるため、分析内容を記載してほしい。福岡県交通対策協議会の昭和バスの評価の記載は今まで見た中で一番良かったと思う。ぜひ、他もきちんと分析してほしい。
- ・路線が重なっていても枝葉の部分が異なると別系統となるためそれぞれで評価することとなるが、東としてその地域の輸送をどう捉えるかという観点で評価を行ってもよいのではないか。
- ・見た目の数値だけでなく、経費の上昇率や人口の減少率を加味した評価をしてほしい。
- ・外来誘客に期待してもよいが、二度目があるとは限らないので依存しすぎないように気をつけてほしい。
- ・地域公共交通会議や法定協議会の場を活用してほしい。特に、幹線系統と地域のローカル線の接続、船と地域の移動手段の接続、離島航空路とバスの接続等、協議会で議論してほしい。幹線補助を受けている路線があるのに、その上にコミュニティバスを走らせるような事例も多い。公費の投入の仕方には気をつけてほしい。
- ・公共交通の担い手確保は事業者任せではなく、移住定住とセットにして考えてほしい。移住者が船員となった唐津市の例は好事例。

### **(行平委員)**

- ・今回は唐津市の離島航路の大きな決断の話を知ることができた。57トン定員80名の船舶を19トン定員50名の船舶にリプレースすることは、大きな決断で大変勇気がいることだったと思う。小型船舶化していなかったら現状よりもっと船員は不足していただろう。大きな決断をされた結果、運航が保たれた好事例。
- ・釣り客のマナー問題の話もあったが、釣り客によって航路が維持できている面もあり、島民には釣り客のもたらす良い効果についても知ってもらうことが重要。航路改善をする度に観光客への理解度が上がっているという例もある。離島航路の厳しい状況を知ってもらうことで、島民の意識も変わってくるかもしれない。

以上