

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8年1月14日

協議会名:延岡市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

※網掛けは補助対象外系統(2.0人未満)

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)
(株)あさひ観光バス ○北方線9系統	①美々地線	○ 協議会で検討し、承認を受けた生活交通確保維持改善計画どおりに乗合タクシーの運行を実施し、路線の維持・確保を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 1回あたり利用人数3.0人の目標に対して、2.0人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	○ 市の福祉部門が実施する、公共交通を活用した介護予防事業(高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施することで、運転免許証を返納した方も参加することができる。また、路線バス、コミュニティバス等の待ち時間を活用して買い物等の生活機能全般の維持向上を目指す。)により利用を促す。  ○ 免許返納者が期間限定でコミュニティバス・乗合タクシーを半額で利用できる制度を引き続き運用していく。  ○ 延岡市地域公共交通計画に基づき、市民の意見を取り入れながら最適な路線の構築を検討していく。特に、利用が目標乗車人数を下回る路線については、利用者へのアンケートや意見交換会等を実施し、より使い勝手の良い経路・時刻表に見直しを行っていく。
	②鹿川線			B 1回あたり利用人数5.5人の目標に対して、4.9人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	③二股線			B 1回あたり利用人数5.2人の目標に対して、4.8人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	④猿渡線			C 1回あたり利用人数9.0人の目標に対して、8.6人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	⑤三ヶ村線			B 1回あたり利用人数6.1人の目標に対して、5.9人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	⑥大保下線			C 1回あたり利用人数9.0人の目標に対して、5.8人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	⑦下崎・笠下黒原線			A 1回あたり利用人数2.0人の目標に対して、4.3人であった。 【分析】 年間通して目標値を上回る利用があった。	
	⑧片内・菅原線			A 1回あたり利用人数5.9人の目標に対して、6.8人であった。 【分析】 年間通して目標値を上回る利用があった。	
	⑨上中尾線			C 1回あたり利用人数8.1人の目標に対して、4.9人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	

<p>〈共同運行〉 宮崎第一交通(株) 延岡グリーンタクシー(株) 宮交タクシー(株) (株)扇興タクシー</p> <p>○北浦線3系統 ○旧延岡線4系統 ○南部地域4系統</p>	⑩下塚線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	D	1回あたり利用人数2.0人の目標に対して、1.4人であった。 【分析】 同エリアで運行するオンデマンド交通に利用が移行しているものと推察される。	<p>○市の福祉部門が実施する、公共交通を活用した介護予防事業(高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施することで、運転免許証を返納した方も参加することができる。また、路線バス、コミュニティバス等の待ち時間を活用して買い物等の生活機能全般の維持向上を目指す。)により利用を促す。</p> <p>○免許返納者が期間限定でコミュニティバス・乗合タクシーを半額で利用できる制度を引き続き運用していく。</p> <p>○延岡市地域公共交通計画に基づき、市民の意見を取り入れながら最適な路線の構築を検討していく。特に、利用が目標乗車人数を下回る路線については、利用者へのアンケートや意見交換会等を実施し、より使い勝手の良い経路・時刻表に見直しを行っていく。</p>
	⑪市尾内線				C	1回あたり利用人数5.1人の目標に対して、2.2人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	⑫三川内線				D	1回あたり利用人数2.0人の目標に対して、1.8人であった。 【分析】 同エリアで運行するオンデマンド交通に利用が移行しているものと推察される。	
	⑬上三輪・貝の畑～祇園線				A	1回あたり利用人数3.8人の目標に対して、3.9人であった。 【分析】 年間通して目標値を上回る利用があった。	
	⑭安井・神戸～レーヨン線				A	1回あたり利用人数3.3人の目標に対して、4.3人であった。 【分析】 年間通して目標値を上回る利用があった。	
	⑮須佐～大武線	○協議会で検討し、承認を受けた生活交通確保維持改善計画どおりに乗合タクシーの運行を実施し、路線の維持・確保を図った。			A	1回あたり利用人数4.5人の目標に対して、8.0人であった。 【分析】 年間通して目標値を上回る利用があった。	
	⑯小川・平田～祇園線	○南部地域4系統について、令和7年4月より、利便増進計画に基づいて鶴ヶ丘公園まで延伸した。			B	1回あたり利用人数3.8人の目標に対して、3.4人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	⑰櫛津・土々呂線				A	1回あたり利用人数6.3人の目標に対して、13.9人であった。 【分析】 年間を通して目標値を上回る利用があった。	
	⑱小野・石田線				A	1回あたり利用人数3.3人の目標に対して、5.9人であった。 【分析】 年間を通して目標値を上回る利用があった。	
	⑲赤水・鯛名線				A	1回あたり利用人数5.0人の目標に対して、7.2人であった。 【分析】 年間を通して目標値を上回る利用があった。	
延岡市 ※自家用有償旅客運送 ○北川線4系統	⑳伊形線		A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1回あたり利用人数2.0人の目標に対して、5.3人であった。 【分析】 年間を通して目標値を上回る利用があった。	<p>○市の福祉部門が実施する、公共交通を活用した介護予防事業(高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施することで、運転免許証を返納した方も参加することができる。また、路線バス、コミュニティバス等の待ち時間を活用して買い物等の生活機能全般の維持向上を目指す。)により利用を促す。</p> <p>○免許返納者が期間限定でコミュニティバス・乗合タクシーを半額で利用できる制度を引き続き運用していく。</p> <p>○延岡市地域公共交通計画に基づき、市民の意見を取り入れながら最適な路線の構築を検討していく。特に、利用が目標乗車人数を下回る路線については、利用者へのアンケートや意見交換会等を実施し、より使い勝手の良い経路・時刻表に見直しを行っていく。</p>
	㉑上赤線				B	1回あたり利用人数4.9人の目標に対して、4.0人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	㉒下塚線	○協議会で検討し、承認を受けた生活交通確保維持改善計画どおりコミュニティバスの運行を実施し、路線の維持・確保を図った。			C	1回あたり利用人数4.2人の目標に対して、2.6人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	㉓瀬口線				B	1回あたり利用人数3.8人の目標に対して、3.5人であった。 【分析】 地域の移動のニーズに適していない可能性がある。	
	㉔家田線				D	1回あたり利用人数2.0人の目標に対して、1.4人であった。 【分析】 沿線人口の減少もあり、近年、利用数も減少傾向にある。	

宮崎交通㈱ ○2系統	㉑㉒まちなか循環バス				A	1回あたり利用人数8.8人の目標に対して、10.8人であった。 【分析】年間通して目標値を上回る利用があった。	○ 小学生の運賃無料期間キャンペーンを引き続き実施しつつ、その他の利用促進に資する取組を検討する。
	㉓㉔北部まちなか循環バス	○ 協議会で検討し、承認を受けた生活交通確保維持改善計画どおりにまちなか循環バスの運行を実施し、路線の維持・確保を図った。  ○ 令和7年1月から北部・南部まちなか循環バスの実証運行を開始し、4月から本格運行に移行した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	1回あたり利用人数5.7人の目標に対して、5.9人であった。 【分析】年間通して目標値を上回る利用があった。	○ 自治会、高齢者クラブ等を対象としたバスでの「お出かけ企画」にてまちなか循環バスを活用する。
	㉕㉖南部まちなか循環バス	○ バス利用促進の一環として、8月に小学生運賃無料期間キャンペーンを実施した。				C	1回あたり利用人数6.5人の目標に対して、3.8人であった。 【分析】路線の利用が定着していないと推察される。
							○ 市の福祉部門が実施する、公共交通を活用した介護予防事業（高齢者が路線バス、コミュニティバス等を利用して通うことができる場所で介護予防に関するプログラムを実施することで、運転免許証を返納した方も参加することができる。また、路線バス、コミュニティバス等の待ち時間を活用して買い物等の生活機能全般の維持向上を目指す。）により利用を促す。  ○ 延岡市地域公共交通計画に基づき、市民の意見を取り入れながら最適な路線の構築を検討していく。

## 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8年1月14日

協議会名：	延岡市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	令和7年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>延岡市は、平成18年2月に北方町、北浦町と平成19年3月に北川町と合併し、九州で2番目に面積の広い自治体となっている。延岡市を起点に地域間幹線系統の路線バスが、合併した旧北方町、旧北浦町及び近隣市町村と結ばれている。また、鉄道も日豊本線が市内を南北に走っている。</p> <p>本市のコミュニティバスや乗合タクシーは、合併した地域を中心に運行を行っており、利用者が他の幹線系統の路線バスや鉄道等を乗り継いで市の中心部へ行くことが可能な支線(フィーダー路線)としての役割を果たしている。また、幹線系統の路線バスや駅等と結節する循環型の定期バス「まちなか循環バス」の運行により、幹線系統の路線バスや鉄道等で市の中心部へ来た利用者の病院、商業施設等へのアクセス向上や他の路線バスとも結節させることにより、中心市街地の活性化や路線バス全体の機能向上を図っている。</p> <p>これらの取組みは、市内の公共交通空白地域において車を運転できない高齢者等の交通弱者の通院や買い物など日常生活交通手段としての役割も有しており、市民の生活に必要な交通としても機能している。</p> <p>このようなことから、地域公共交通確保維持事業により、これらの地域内フィーダー系統を確保・維持することで、地域住民の交通手段を存続させていくことが必要である。</p>