

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

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

（第一部）

（1）事業評価の報告について ～ 各報告及び質疑 ～

- ・地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業）：長崎市公共交通活性化協議会
- ・地域公共交通調査事業（利便増進計画推進事業）：荒尾市地域公共交通活性化協議会
- ・地域公共交通再構築調査事業：肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会

（2）地域公共交通調査事業等に対するアドバイス、評価検討

（第二部）

（3）事業評価の報告について ～ 各報告及び質疑 ～

- ・離島航空路：鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会
- ・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
- ・確保維持改善事業（地域間幹線系統補助事業）：福岡県交通対策協議会
- ・確保維持改善事業（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

（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
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 | 評議員・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 | 経済学部門 教授 | |
| 4 | 有識者委員 | 行 平 真 也 | 九州産業大学 | 地域共創学部 地域づくり学科 准教授 | |
| 1 | 委員 (運輸局) | 大久保 栄作 | 九州運輸局 | 交通政策部長 | |
| 2 | 委員 (運輸局) | 三木 孝志 | 九州運輸局 | 鉄道部長 | |
| 3 | 委員 (運輸局) | 末吉 博昭 | 九州運輸局 | 自動車交通部長 | |
| 4 | 委員 (運輸局) | 青柳 孝次 | 九州運輸局 | 海事振興部長 | |
| 5 | 委員 (航空局) | 橋本 徹哉 | 大阪航空局 | 総務部長 | 【WEB】代理出席 本省航空局航空事業課 地方航空活性化推進室長 福福 孝司 |
| 1 | 臨時委員 (地域公共交通アップデート化推進事業) | 金原 哲治 | 長崎市公共交通活性化協議会 | 長崎市 まちづくり部 公共交通対策室 室長 | |
| 2 | 臨時委員 (利便増進計画推進事業) | 吉田 正男 | 荒尾市地域公共交通活性化協議会 | 荒尾市 総務部 総合政策課 課長 | |
| 3 | 臨時委員 (再構築調査事業) | 鈴木 圭祐 | 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 | 鹿児島県 総合政策部 参事兼 交通政策課 課長 | |
| 4 | 臨時委員 (離島航空路) | | 鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会 | | |
| 5 | 臨時委員 (離島航路) | 浦丸 雅子 | 唐津市離島航路確保維持協議会 | 有限会社 郵正丸 代表取締役 | |
| | — | 松本 征也 | | 唐津市 地域づくり部 地域政策課 主査 | |
| 6 | 臨時委員 (地域間幹線) | 長田 佑一 | 福岡県交通対策協議会 | 福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 主任主事 | |
| 7 | 臨時委員 (地域内フィーダー) | 川野 慎司 | 津久見市地域公共交通活性化協議会 | 津久見市 経営政策課 主幹 | |
| | 司会 (運輸局) | 小堀 まろり | 九州運輸局 | 交通政策部 交通企画課長 | |

①地域公共交通アップデート化
推進事業

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 7年 12月24日

協議会名:長崎市公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画策定事業)

| 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>【公共交通のニーズ調査・分析】 ・公共交通データを活用し、関連する分析を実施した。</p> <p>【長崎市地域公共交通計画(案)の検討・策定】 ・昨年の調査・分析を基に、現計画策定時からの変化に着目し、今後5年間で必要となる取組や施策について検討・整理した。</p> | A | 計画通り事業は適切に実施された | <p>補助対象事業:長崎市地域公共交通計画改定事業 事業内容:公共交通に係るニーズの実態等の調査・分析 長崎市地域公共交通計画(案)検討・策定 実施時期:令和7年6月～令和8年3月</p> |

調査事業の概要

1 目的

長崎市は、公共交通機関の利用者減少や担い手不足といった課題に対応するため、令和3年度に「長崎市地域公共交通計画(以下「前計画」という。)」を策定した。

前計画の終期を迎え、計画の評価を行うとともに、必要な改善を実施し、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上を目指した「リ・デザイン」に向け、新たな「長崎市地域公共交通計画」の策定を行うもの。

2 長崎市の公共交通の現状

長崎市では、「路線バス」、「路面電車」、「鉄道」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「船舶(離島航路)」で公共交通路線網が形成されている。

また、長崎市民の公共交通機関への依存度は他都市と比べても高く、公共交通が非常に充実している。

表 長崎市と全国平均の公共交通指標の比較

| 項目 | 長崎市 | 全国平均 |
|--------------------|----------|--------------------|
| 公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 | 77% | 41% |
| バスの1キロあたりの賃率 | 32.5円/km | 47.5円/km (九州平均) |
| 路面電車の初乗り運賃 | 150円 | 207円 |
| 都市別1世帯あたりのバス代支出額 | 9,585円 | 2,756円 |
| 都市別1世帯あたりのタクシー代支出額 | 11,388円 | 4,405円 |

3 調査事業の主な内容

- (1)公共交通の現状、関連計画の整理(R6実施)
- (2)市民アンケート調査(R6実施)
- (3)前計画に対する評価、課題の整理(R6実施)
- (4)公共交通に係るニーズ・シーズの実態等分析(R7実施)
- (5)長崎市地域公共交通計画(案)検討・策定(R7実施)

基礎データ

合併状況:平成17年1月に香焼町、伊王島町、高島町、野母崎町、外海町、三和町が合併し、平成18年1月に琴海町が加わり、現在の長崎市となった。

人口:39.0万人(令和6年)

面積:405.7平方キロメートル

過疎地域等指定:過疎、離島、半島

高齢化率:34.7%

補助対象の系統数:16系統(確保維持事業のみ)

自治体負担額: R4:21,747千円、R5:27,745千円、R6:26,799千円
(確保維持事業のみ)

協議会開催数:協議会3回(令和7年4月~令和8年3月(予定))

調査前の地域交通状況(Before)

1 前計画の取組みと評価

前計画では、21の施策を位置づけ、17施策を実施し、4施策が未実施(着手済)となっている。

2 主な取組み

- (1)共同経営計画による路線バスの効率化
- (2)コミュニティバス・デマンド交通の見直し
- (3)バスロケーションシステムの導入やデジタルバス停の設置
- (4)観光需要に応じた公共交通の利用促進

3 前計画策定後の変化

- (1)公共交通の運行状況
 - ・路線バスの減便や始発・最終便の繰上げ
 - ・路線バス廃止に伴う徒歩圏人口カバー率減少
- (2)事業者の経営環境
 - ・担い手不足の深刻化
 - ・運行経費の増加(燃料費高騰や人件費上昇等)
- (3)市民ニーズ(市民アンケート調査)
 - ・最も重要視するサービスは「便数」
 - ・停留所に求める設備として「上屋」や「ベンチ」等の設置を求める意見が大多数を占める。

調査後の地域交通計画(After)

1 目指す姿と課題(※は前計画から追加したもの)

| 目指す姿 | 課題 |
|-----------------------------------|--|
| 目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている | <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利用率の向上 ●公共交通路線網を維持するための担い手の確保 ※追加 ●需要と供給の平準化 ●ピーク時とそれ以外の利用者の平準化 ●交通DXの推進による省力化 ※追加 |
| 目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている | <ul style="list-style-type: none"> ●都心部と地域拠点間の速達性・定時性の向上 ●競合路線における事業者間の調整・連携 ●主要バス停の待合環境の改善 ※追加 |
| 目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている | <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通が不便な地域の移動手段の確保 ●コミュニティバス等の収支の適正化 ●地域の共助による移動手段を確保 ※追加 |
| 目指す姿④ まちづくり・観光を支える公共交通となっている | <ul style="list-style-type: none"> ●新たな集客施設により増加する移動需要の取込み ●増加する観光需要の取込み ※追加 |

上記の課題に対応するために、前計画の施策に修正および新たな追加を行い、23の施策を位置づけた。

【新たに追加した施策】

- 施策4:担い手確保に向けた取り組み
 施策14:主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備
 施策17:交通DXの積極的な導入
 施策20:地域の共助による移動手段構築への支援
 施策23:地域の移動手段確保に向けた情報発信

【前計画から修正した施策】

- 施策9:コミュニティバス等の維持・確保
 施策21:観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長

②利便増進計画推進事業

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和8年1月 日

協議会名: 荒尾市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)

| ①事業の結果概要 | ②事業実施の適切性 | ③事業の今後の改善点 (特記事項含む) |
|--|--|--|
| <p>■実施概要 荒尾市地域包括支援センターが主催する「からだ元気教室」の参加者を対象に、個別の生活実態に合わせた公共交通の利用方法(路線・ダイヤなど)を提案することで、公共交通への利用転換を促した。また、参加者に「無料バスお試し乗車券(任意のバス停から乗降可能)」を配付。</p> <p>■結果概要 ・令和7年12月末時点の参加者は18名である。 ・参加者にアンケート調査を行った結果、事後調査票を提出していただいている10名中6名が公共交通を利用したい意向を示すなど、一定の意識変化が確認された。</p> | <p>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(される見込み)。</p> | <p>・参加者の事後調査において、「自家用車を保有しているため公共交通を利用しない」との回答が一定数確認され、公共交通の転換には十分に結びつかなかった。このことから、自家用車利用と比較した場合に、公共交通の経済的負担の軽減につながるといった利点について、十分な周知を実施できていなかったことが課題として挙げられる。 本事業を引き続き実施するにあたり、健康づくりの観点と併せて、公共交通利用による負担軽減効果をわかりやすく周知するとともに、免許返納者を含む高齢者等に対する移動支援策についても検討し、公共交通の利用促進を図る。</p> |
| <p>■実施概要: 市内高校に通学する生徒等を対象としたMMを実施し、将来の公共交通利用意識の醸成を目的に実施するものである。</p> <p>■結果概要: 2月の実施を目指し、高校と開催時期や実施方法に関する調整を行っているところである。年度内の実施を目指し、引き続き高校と調整を行うが、実施方法を見直し、学校向けのMM動画を作成し、公共交通の利用促進や意識啓発を図ることを検討する。</p> | <p>B 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。</p> | <p>・学校行事や授業計画との調整に時間を要していることから、当初想定していた時期での実施には至っていない。今後は、学校との調整状況を踏まえ、実施時期や手法を見直し、年度内の確実な事業実施を図る。</p> |

荒尾市地域公共交通活性化協議会

事業名: 令和7年度 地域公共交通調査事業(利便増進計画推進事業)

概要

・本市は熊本県の西北端に位置し、鉄道が通じているため、九州各都市へのアクセスに恵まれています。また、市内の公共交通は路線バスとコミュニティ交通が運行されており、市民の生活に欠かせない移動手段となっています。

(鉄道)

九州旅客鉄道(株)が運行する鹿児島本線が市の西部・海岸沿いを横断しており、JR荒尾駅(通称:世界文化遺産 万田坑駅)およびJR南荒尾駅(通称:ラムサール条約湿地 荒尾干潟駅)から福岡方面や熊本方面へ運行しています。

(路線バス)

産交バスは主に市内路線および熊本県玉名市方面へ、西鉄バス大牟田(株)は市内路線および福岡県大牟田市方面へ運行しています。

(コミュニティ交通)

市内全域を運行するAIオンデマンドタクシー「おもやいたクシー」と、本市の農村集落が点在する地区を運行する「荒尾市予約型乗合タクシー」を運行しており、どちらも荒尾市タクシー協会に委託しています。

基礎データ

人口: 48,483人 (令和7年12月現在)

面積: 57.37平方キロメートル

高齢化率: 37.05%

補助対象の系統数: 10系統(確保維持事業のみ)

自治体負担額: R2: 18,417千円 R3: 15,382千円

R4: 18,421千円 R5: 22,516千円

R6: 27,534千円

(確保維持事業のみ)

協議会開催数: 協議会3回

運賃料金部会2回

(令和7年4月~令和8年1月)

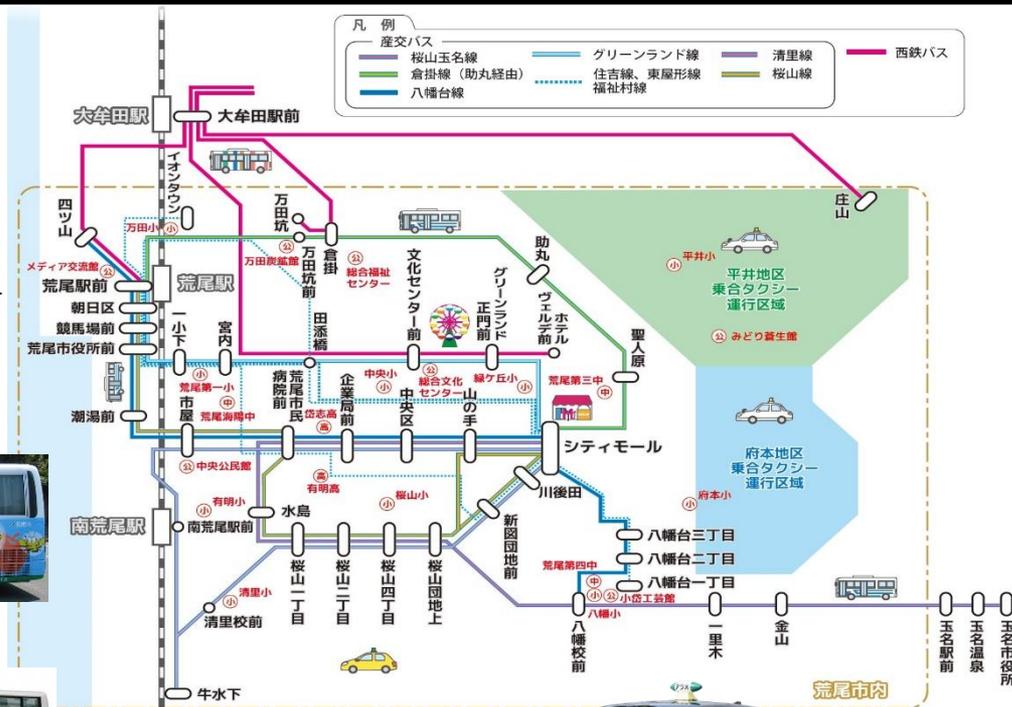


産交バス



西鉄バス

おもやいたクシー



地域公共交通利便増進実施計画の概要

・本市では、令和5年3月に策定した「荒尾市地域公共交通計画」における基本方針に基づき、確実な事業の実施と事業実施による継続的な公共交通体系の維持と運行を図るため、「荒尾市地域公共交通利便増進実施計画」を策定した。具体的な実施事業については、下記のとおり。

◆荒尾市地域公共交通計画の目標

目標① 公共交通全体の利用者数の維持向上

目標② 「スマート」な移動環境構築

目標③ 公共交通間連携によるサービス改善

目標④ 自家用車に依存しない、楽しいお出かけの促進

◆利便増進実施事業

路線バス等の再編 (運行経路変更等)
令和6年12月にダイヤ改正

路線バス等の再編 (等間隔運行等)
令和6年12月にダイヤ改正

M M モビリティ・マネジメントの実施

- 路線バスの利便性向上のための経路変更
- 路線バスの生活利便施設への新たな乗入れ
- 路線バスの利用の少ない区間の廃止
- おもやいたクシーの継続的なモニタリングと見直し検討

- 二つの都市機能誘導区域間を結ぶ路線バスの運行間隔を調整

- 若年層とその家族及び高齢者(要支援者)を対象としたモビリティ・マネジメント

利便増進計画推進事業における取組内容(Plan)

■健康づくり施策に関するMM

荒尾市地域包括支援センターが主催する「からだ元気教室」の参加者(要支援1、2の高齢者)を対象に、個別の生活実態に合わせた公共交通の利用方法(路線・ダイヤなど)を提案することで、公共交通への利用転換を促した。また、参加者に「無料バスお試し乗車券(任意のバス停から乗降可能)」を配付。

①MMの効率的実施のため、ケアマネージャー等の協力を得て、事前調査を行い、利用者の基本情報や公共交通の利用状況を把握し、公共交通利用目標の設定を行う。

②公共交通の使い方やメリット等を動画にて紹介するとともに、マイ時刻表やお試し乗車券を配布し、路線バスを利用する機会を設ける。

③教室体験後にケアマネージャー等の協力を得て、事後調査を行い、公共交通目標の実績確認を行う。

④事業を通じて得られた利用者の行動変容による公共交通への利用転換が図られたかを検証・分析を行う。

■学校向けMM

市内高校に通学する生徒等を対象としたMMを実施し、将来の公共交通利用意識の醸成を目的に実施するものである。

①対象者に対し事前にお試し乗車券を配布し、公共交通を利用してもらうことで、公共交通のメリット・デメリットを把握してもらう。

②授業の時間をもらい、学識経験者や市内交通事業者による講話や公共交通の課題や利用促進をテーマにしたワークショップを行う。

利便増進計画推進事業の実施状況(Do)

■健康づくり施策に関するMM

・令和7年12月末時点の参加者は18名である。

・参加者にアンケート調査を行った結果、事後調査票を提出していただいている10名中6名が公共交通を利用したい意向を示すなど、一定の意識変化が確認された。

■学校向けMM

・2月の実施を目指し、高校と開催時期や実施方法に関する調整を行っているところである。年度内の実施を目指し、引き続き高校と調整を行うが、実施方法を見直し、学校向けのMM動画を作成し、公共交通の利用促進や意識啓発を図ることを検討する。



「からだ元気教室の様子」

目標の達成(Check)

・持続可能な公共交通ネットワークの維持や、自家用車に依存しない楽しいおでかけが可能なまちづくりを促進するため、本事業を実施している。

・健康づくり施策に関するMMについては、健康づくりと公共交通利用を連動させた効果的なプログラムが構築されており、公共交通の利用促進に寄与した。

・学校MMについては、現時点で事業実施に向けた取り組みを進めているため、確実な事業実施を図る。

今後の課題、対応(Action)

■健康づくり施策に関するMM

参加者の事後調査において、「自家用車を保有しているため公共交通を利用しない」との回答が一定数確認され、公共交通の転換には十分に結びつかなかった点がある。このことから、自家用車利用と比較した場合に、家計の経済的負担の軽減につながることやCO₂の排出を抑制し環境に優しいといった利点について、十分な周知を実施できていなかったことが課題として挙げられる。

本事業を引き続き実施するにあたり、健康づくりの観点と併せて、公共交通利用による負担軽減効果をわかりやすく周知するとともに、免許返納者を含む高齢者等に対する移動支援策についても検討し、公共交通の利用促進を図る。

■学校向けMM

学校行事や授業計画との調整に時間を要していることから、当初想定していた時期での実施には至っていない。今後は、学校との調整状況を踏まえ、実施時期や手法を見直し、年度内の確実な事業実施を図る。

③地域公共交通再構築調査事業

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和8年1月22日

協議会名:肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会

評価対象事業名:地域公共交通確保維持改善事業(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>【事業内容】</p> <p>(1) 鉄道事業再構築実施計画の策定に向けた委託調査事業の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第23条に規定する鉄道事業再構築実施計画を策定するため、鉄道事業等に関する概況整理、需要推計、財務状況及び資金収支の分析、鉄道事業再構築事業による効果・影響等についての調査を行った。 <p>(2) 鉄道事業再構築実施計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> 委託調査事業の調査内容・調査結果及び肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会(法定協議会)での議論結果等を踏まえ、令和7年12月に肥薩おれんじ鉄道線鉄道事業再構築実施計画を策定した。 <p>(3) 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会(法定協議会)の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年度は幹事会を2回(6月、11月)、法定協議会を2回(6月、11月)開催の上、肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画に基づく取組施策や鉄道事業再構築実施計画等について議論を行った。 <p>【主な調査結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 肥薩おれんじ鉄道の鉄道施設及び鉄道車両の整備費及び維持修繕費等を、引き続き、熊本県・鹿児島県及び沿線7市町等が負担することで、線路設備や車両設備の計画的な更新が可能となり、将来にわたり安全・安心な運行の維持の実現を図ることとなった。 キャッシュレス決済の導入拡大やMaaSの取組拡大、駅待合環境の整備・改善、駅舎の利活用や沿線地域が一体となった肥薩おれんじ鉄道を活用したイベントの企画等、利用者の利便確保に向けた各種施策を推進することで、同鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの実現を図ることとなった。 鉄道事業再構築事業を実施した場合における計画最終年度(令和17年度)の輸送人員は、鉄道事業再構築事業を実施しない場合と比較して約69千人増加するとの調査結果が得られた。 鉄道事業再構築事業を実施した場合における計画最終年度(令和17年度)の事業収支は、鉄道事業再構築事業を実施しない場合と比較して約74百万円改善するとの調査結果が得られた。 | <p>A</p> <p>いずれの事業についても、交付申請の内容に基づき、適切に実施された</p> | <p>【対象計画】</p> <p>肥薩おれんじ鉄道線鉄道事業再構築実施計画</p> <p>【実施時期(計画期間)】</p> <p>令和8年4月1日～令和18年3月31日(10年間)</p> <p>【今後の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年度に策定した鉄道事業再構築実施計画に基づき鉄道の安全性や利用者の利便性の維持・向上のための設備更新等に社会資本整備総合交付金を活用するなど、同鉄道が将来に渡って持続的な運行が可能となるよう、関係者と一体となり取り組む。 |

肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会

事業名: 令和7年度 地域公共交通再構築調査事業

基礎データ

- 社名 肥薩おれんじ鉄道株式会社
- 設立 平成14年10月31日
- 開業日 平成16年3月13日
- 本社 熊本県八代市萩原町1丁目1番1号
- 区間 肥薩おれんじ鉄道線(116.9km)
熊本県側:56.1km, 鹿児島県60.8km
- 株主 熊本県(39.8%), 鹿児島県(39.8%),
日本貨物鉄道株式会社(6.4%), 沿線5市2町(14.0%)
- 車両数 ディーゼル車両19両
- 駅数 28駅(有人駅:10駅・無人駅:18駅)



調査事業の結果

肥薩おれんじ鉄道の鉄道施設及び鉄道車両の整備費及び維持修繕費等を、引き続き、熊本県・鹿児島県及び沿線7市町等が負担することで、線路設備や車両設備の計画的な更新が可能となり、将来にわたり安全・安心な運行の維持の実現を図ることとなった。

キャッシュレス決済の導入拡大やMaaSの取組拡大、駅待合環境の整備・改善、駅舎の利活用や沿線地域が一体となった肥薩おれんじ鉄道線を活用したイベントの企画等、利用者の利便確保に向けた各種施策を推進することで、同鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの実現を図ることとなった。



調査事業後の方向性

肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画及び肥薩おれんじ鉄道線鉄道事業再構築実施計画に基づき、令和8年度から、鉄道の安全性や利用者の利便性の維持・向上のための設備更新等に社会資本整備総合交付金を活用するなど、同鉄道が将来に渡って持続的な運行が可能となるよう、関係者と一体となり同鉄道の維持・確保・改善に取り組む。

調査事業の概要

経緯

- 令和6年 6月:任意の委員会(肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会)を設置
- 令和6年12月:法定協議会(肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会)を設置
- 令和7年 6月:沿線地域公共交通計画を策定
- 令和7年11月:鉄道事業再構築実施計画(案)を議論
- 令和7年12月:鉄道事業再構築実施計画を策定
国へ同計画の認定申請

調査事業の主な内容

- 再構築実施計画を策定するにあたって、以下調査を実施
- ・鉄道事業等に関する概況整理 ・需要推計
 - ・財務状況及び資金収支の分析
 - ・鉄道事業再構築事業による効果・影響 等

肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画

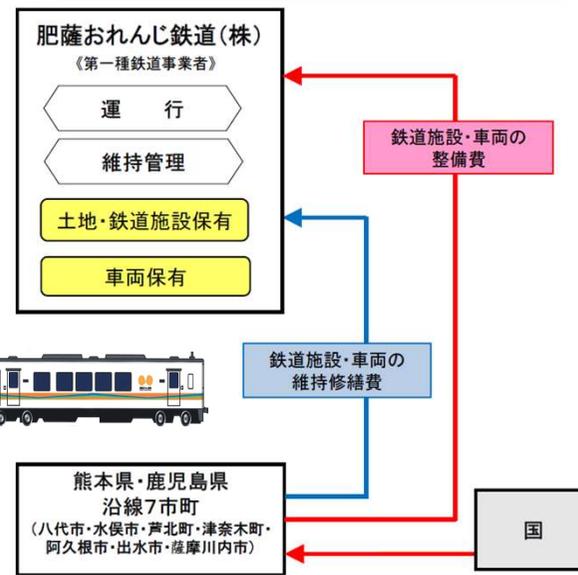
【目指す姿】

肥薩おれんじ鉄道が存在することを地域住民にアドバンテージとして理解・認識していただき、地域にとって必要とされ、利用される鉄道を目指す。同鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの実現を図る。

【3つの基本的な方針】

- (1) 地域の移動を支える
- (2) 地域の経済・産業振興を支える
- (3) 同鉄道が持続的に運行する

鉄道事業再構築事業実施スキーム (計画期間:令和8年4月~令和18年3月)



④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7年12月18日

協議会名: 鹿児島県奄美地域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(離島航空路運航費補助)

| 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) |
|---------------|--|---------------------------|--------------------------|---|---|
| 日本エアコミューター(株) | 喜界ー鹿児島線 人及び物資を運搬するため、喜界ー鹿児島間を1日2便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | B ①運航便数は1日2便(ATR42-600(48人乗)), 令和7年4月から同年10月までの就航率は95.4%であった。 ②収支率の目標が80.8%(R3~R5年度平均)に対して, 令和7年4月から同年9月までは76.0%であった。 | 島の過疎, 高齢化等により利用者が減少している中で, 当該航空路線を引き続き維持するために, きめ細やかな事業運営や業務の効率化, コスト削減等に努める。 |
| | 徳之島ー奄美線 人及び物資を運搬するため、徳之島ー奄美間を1日2便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | B ①運航便数は1日2便(ATR42-600(48人乗)), 令和7年4月から同年10月までの就航率は95.4%であった。 ②収支率の目標が78.9%(R3~R5年度平均)に対して, 令和7年4月から同年9月までは71.6%であった。 | 島の過疎, 高齢化等により利用者が減少している中で, 当該航空路線を引き続き維持するために, きめ細やかな事業運営や業務の効率化, コスト削減等に努める。 |
| | 沖永良部ー鹿児島線 人及び物資を運搬するため、沖永良部ー鹿児島間を1日3便運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | B ①運航便数は1日3便(ATR42-600(48人乗)), 令和7年4月から同年10月までの就航率は92.4%であった。 ②収支率の目標が90.9%(R3~R5年度平均)に対して, 令和7年4月から同年9月までは83.5%であった。 | 島の過疎, 高齢化等により利用者が減少している中で, 当該航空路線を引き続き維持するために, きめ細やかな事業運営や業務の効率化, コスト削減等に努める。 |
| | 与論ー奄美線 人及び物資を運搬するため、与論ー奄美を1日1便(与論ー那覇ー奄美間を三角運航)運航。 | 引き続き路線の維持確保に必要な取組を実施している。 | A 計画どおり事業は適切に実施されている。 | A ①運航便数は1日1便(与論ー那覇ー奄美間を三角運航)(ATR42-600(48人乗)), 令和7年4月から同年10月までの就航率は97.2%であった。 ②収支率の目標が61.0%(R3~R5年度平均)に対して, 令和7年4月から同年9月までは71.4%であった。 | 島の過疎, 高齢化等により利用者が減少している中で, 当該航空路線を引き続き維持するために, きめ細やかな事業運営や業務の効率化, コスト削減等に努める。 |

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7年12月18日

| | |
|-----------------------------|--|
| 協議会名: | 鹿児島県奄美地域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(離島航空路運航費補助) |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | <p>奄美群島は、奄美市、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町、喜界町、徳之島町、天城町、伊仙町、和泊町、知名町、与論町の12市町村から成っており、人口は10万4,281人(令和2年国勢調査)で、鹿児島県人口の6.6%を占めている。奄美群島は、本土から航路距離で377km~592km離れた外海離島で南北約220kmの海域に広く点在しているため、物価や人及びモノの移動に係る経費、リサイクルに係る搬出経費、高等教育に要する費用等の本土との格差の大きな要因となっている。</p> <p>奄美群島内の航空ネットワークは、①本土の鹿児島空港と奄美群島各島を発着する路線と、②奄美群島から県外への路線、③奄美大島にある奄美空港を中心とした離島間路線があり、それぞれ人及び物資を運搬する生活路線、並びに観光客の利用する交通手段として重要な役割を果たしている。</p> <p>① 鹿児島-奄美(9)、喜界(2)、徳之島(4)、沖永良部(3)、与論(1) ② 奄美-羽田(1)、成田(0~1)、伊丹(1)、関西(0~1)、福岡(1)、那覇(0.5)、沖永良部-沖縄(1)、与論-那覇(1.5) ③ 奄美-喜界(2)、徳之島(2)、与論(0.5)、沖永良部-徳之島(1) ()内は往復便数、令和7年冬ダイヤ現在</p> <p>上記のうち、特に③離島間路線については、運航距離が短い路線であることや、島の人口減少及び少子高齢化に伴い需要が少ない路線であることから、一部路線が運航費補助対象路線となっているなど、採算面で課題を抱えている。</p> <p>外海離島である奄美群島にとって、離島航空路の確保維持が主たる目的であり、人口減少及び少子高齢化に伴う利用者の減少が予想される中、交通弱者対策を含め島民や島外住民の利用促進を図り、島民の生活路線を継続的に確保していく必要がある。</p> |

補助対象事業者名

日本エアコミューター（株）

航空路名

喜界～鹿児島路線

事業の概要

- 喜界～鹿児島路線の通年運航
- 【運航状況】 2便/日
- 【使用機材】 ATR42-600(48人乗)
- 【利用者数】 R6年度 42,632人(R5年度 40,927人)

*R7冬ダイヤ

| 喜界 | 鹿児島 | 鹿児島 | 喜界 |
|-------|-------|-------|-------|
| 発時刻 | 着時刻 | 発時刻 | 着時刻 |
| 9:15 | 10:20 | 7:35 | 8:45 |
| 15:10 | 16:15 | 13:30 | 14:40 |

| 機種 | 登録番号 | 登録年月日 | 座席数 | 種別 |
|-----------|--------|----------|-----|------|
| ATR42-600 | JA01JC | H29.1.20 | 48 | プロペラ |
| " | JA02JC | H29.9.22 | " | " |
| " | JA03JC | H30.1.30 | " | " |
| " | JA04JC | H30.3.29 | " | " |
| " | JA05JC | H30.6.29 | " | " |
| " | JA07JC | H31.1.23 | " | " |
| " | JA09JC | R1.12.11 | " | " |
| " | JA10JC | R3.5.10 | " | " |
| " | JA11JC | R4.5.17 | " | " |

経緯・現況

- 【経緯】 H7.4.1 喜界～鹿児島路線開設
- 【現況】

- ・喜界島と鹿児島を結ぶ唯一の航空路線（1時間5分）
- ・代替交通機関（船舶） 喜界～鹿児島（11時間30分）
- ・自治体負担額 R6年度 61,568千円(R5年度 94,440千円)

計画・目標(Plan)

喜界～鹿児島路線は、喜界島と鹿児島を結ぶ生活路線及び観光客の利用する交通手段として、重要な役割を果たしていることから、路線の維持を図る必要がある。

計画等への取組み(Do)

離島航空路確保維持計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果、達成状況(Check)

喜界～鹿児島路線を存続させ、島の移動手段を確保するとともに、運航者の費用負担を減少させることにより、当該路線の維持を図ることができた。

- ① 運航便数は1日2便(ATR42-600(48人乗)), 令和6年4月～同年10月までの就航率は95.4%であった。
- ② 収支率の目標が80.8%(R3～R5年度平均)に対して、令和7年4月～同年9月までは76.0%であった。

今後の課題、改善点(Action)

島の過疎、高齢化等により利用者数が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。

事業実施区域

○ATR42-600型機(48人乗り)



鹿児島（本土）
人口：1,443,280人
主な産業：農業
面積：6,820.5km²
高齢化率：32.2%



喜界島
人口：6,629人
主な産業：農業
面積：56.82km²
高齢化率：40.4%

50km

※人口及び高齢化率はR2国勢調査



鹿児島空港
設置管理者：国土交通大臣
滑走路：3,000m×45m
供用開始：S32.7.1
運用時間：7:00～22:00



喜界空港
設置管理者：鹿児島県
滑走路：1,200m×30m
供用開始：S34.8.10
運用時間：8:30～17:30(18:30)

補助対象事業者名

日本エアコミューター（株）

航空路名

徳之島～奄美路線

事業の概要

● 徳之島～奄美路線の通年運航

【運航状況】 2便/日

【使用機材】 ATR42-600(48人乗)

【利用者数】 R6年度 41,913人(R5年度 43,169人)

*R7冬ダイヤ

| 徳之島 | 奄美 | 奄美 | 徳之島 |
|-------|-------|-------|-------|
| 発時刻 | 着時刻 | 発時刻 | 着時刻 |
| 9:40 | 10:10 | 10:55 | 11:30 |
| 16:45 | 17:15 | 17:55 | 18:30 |

| 機種 | 登録番号 | 登録年月日 | 座席数 | 種別 |
|-----------|--------|----------|-----|------|
| ATR42-600 | JA01JC | H29.1.20 | 48 | プロペラ |
| " | JA02JC | H29.9.22 | " | " |
| " | JA03JC | H30.1.30 | " | " |
| " | JA04JC | H30.3.29 | " | " |
| " | JA05JC | H30.6.29 | " | " |
| " | JA07JC | H31.1.23 | " | " |
| " | JA09JC | R1.12.11 | " | " |
| " | JA10JC | R3.5.10 | " | " |
| " | JA11JC | R4.5.17 | " | " |

経緯・現況

【経緯】 S58.12.10 徳之島～奄美路線開設

【現況】

- ・徳之島と奄美大島を結ぶ唯一の航空路線（35分）
- ・代替交通機関(船舶) 徳之島～奄美（3時間30分）
- ・自治体負担額 R6年度 29,043千円(R5年度 55,482千円)

計画・目標(Plan)

徳之島～奄美路線は、徳之島と奄美大島を結ぶ生活路線及び観光客の利用する交通手段として、重要な役割を果たしていることから、路線の維持を図る必要がある。

計画等への取組み(Do)

離島航空路確保維持計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果・達成状況(Check)

徳之島～奄美路線を存続させ、島民の移動手段を確保するとともに、運航者の費用負担を減少させることにより、当該路線の維持を図ることができた。

- ① 運航便数は1日2往復(ATR42-600(48人乗))、令和6年4月～同年10月までの就航率は95.4%であった。
- ② 収支率の目標が78.9%(R3～R5年度平均)に対して、令和7年4月～同年9月までは71.6%であった。

今後の課題・改善点(Action)

島の過疎、高齢化等により利用者数が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。

事業実施区域



奄美空港

設置管理者：鹿児島県
滑走路：2,000m×45m
供用開始：S39.6.1
運用時間：8:00～19:30



徳之島空港

設置管理者：鹿児島県
滑走路：2,000m×45m
供用開始：S37.2.23
運用時間：8:30～19:30

補助対象事業者名

日本エアコミューター（株）

航空路名

沖永良部～鹿児島線

事業の概要

- 沖永良部～鹿児島路線の通年運航
- 【運航状況】 3便/日
- 【使用機材】 ATR42-600(48人乗)
- 【利用者数】 R6年度 65,904人(R5年度 67,779人)

*R7冬ダイヤ

| 沖永良部 | 鹿児島 | 鹿児島 | 沖永良部 |
|-------|-------|-------|-------|
| 発時刻 | 着時刻 | 発時刻 | 着時刻 |
| 9:20 | 10:35 | 7:25 | 8:50 |
| 14:35 | 15:50 | 12:35 | 14:05 |
| 17:00 | 18:15 | 15:00 | 16:30 |

| 機 種 | 登録番号 | 登録年月日 | 座席数 | 種 別 |
|-----------|--------|----------|-----|------|
| ATR42-600 | JA01JC | H29.1.20 | 48 | プロペラ |
| " | JA02JC | H29.9.22 | " | " |
| " | JA03JC | H30.1.30 | " | " |
| " | JA04JC | H30.3.29 | " | " |
| " | JA05JC | H30.6.29 | " | " |
| " | JA07JC | H31.1.23 | " | " |
| " | JA09JC | R1.12.11 | " | " |
| " | JA10JC | R3.5.10 | " | " |
| " | JA11JC | R4.5.17 | " | " |

経緯・現況

【経緯】 S63.7.19 沖永良部～鹿児島路線開設

【現況】

- ・沖永良部と鹿児島を結ぶ唯一の航空路線（1時間15分）
- ・代替交通機関（船舶）沖永良部～鹿児島（17時間50分）
- ・自治体負担額 R6年度 92,488千円(R5年度 109,913千円)

計画・目標(Plan)

沖永良部～鹿児島路線は、沖永良部島と鹿児島島を結ぶ生活路線及び観光客の利用する交通手段として、重要な役割を果たしていることから、路線の維持を図る必要がある。

計画等への取組み(Do)

離島航空路確保維持計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果、達成状況(Check)

沖永良部～鹿児島路線を存続させ、島民の移動手段を確保するとともに、運航者の費用負担を減少させることにより、当該路線の維持を図ることができた。

- ① 運航便数は1日3往復(ATR42-600(48人乗))、令和7年4月～同年10月までの就航率は92.4%であった。
- ② 収支率の目標が90.9%(R3～R5年度平均)に対して、令和7年4月～同年9月までは83.5%であった。

今後の課題、改善点(Action)

島の過疎、高齢化等により利用者数が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。

事業実施区域

○ATR42-600型機(48人乗り)



鹿児島島（本土）
人 口：1,443,280人
主な産業：農業
面 積：6,820.5km²
高齢化率：32.2%



沖永良部島
人 口：11,996人
主な産業：農業
面 積：93.69km²
高齢化率：37.1%

※人口及び高齢化率はR2国勢調査



鹿児島空港
設置管理者：国土交通大臣
滑走路：3,000m×45m
供用開始：S32.7.1
運用時間：7:00～22:00



沖永良部空港
設置管理者：鹿児島県
滑走路：1,350m×45m
供用開始：S44.5.1
運用時間：8:30～17:30(18:30)

補助対象事業者名

日本エアコミューター（株）

航空路名

与論～奄美線

事業の概要

● 与論～奄美線の通年運航

【運航状況】 1便/日(与論-那覇-奄美間を三角運航)

【使用機材】 ATR42-600(48人乗)

【利用者数】 R6年度 10,712人(R5年度 10,497人)

*R7冬ダイヤ

| 与論 | 那覇(経由) | | 奄美 | 奄美 | 与論 |
|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 発時刻 | 着時刻 | 発時刻 | 着時刻 | 発時刻 | 着時刻 |
| 12:30 | 13:10 | 13:50 | 15:00 | 11:15 | 12:00 |

| 機種 | 登録番号 | 登録年月日 | 座席数 | 種別 |
|-----------|--------|----------|-----|------|
| ATR42-600 | JA01JC | H29.1.20 | 48 | プロペラ |
| " | JA02JC | H29.9.22 | " | " |
| " | JA03JC | H30.1.30 | " | " |
| " | JA04JC | H30.3.29 | " | " |
| " | JA05JC | H30.6.29 | " | " |
| " | JA07JC | H31.1.23 | " | " |
| " | JA09JC | R1.12.11 | " | " |
| " | JA10JC | R3.5.10 | " | " |
| " | JA11JC | R4.5.17 | " | " |

経緯・現況

【経緯】 S58.12.10 与論～奄美路線開設

【現況】

- ・与論と奄美を結ぶ唯一の航空路線（45分、2時間25分）
- ・代替交通機関(船舶) 与論～奄美（8時間20分）
- ・自治体負担額 R6年度 11,725千円(R5年度 45,136千円)

計画・目標(Plan)

与論～奄美路線は、与論島と奄美大島を結ぶ生活路線及び観光客の利用する交通手段として、重要な役割を果たしていることから、路線の維持を図る必要がある。

計画等への取組み(Do)

離島航空路確保維持計画に基づき、路線の維持・存続を図った。

効果、達成状況(Check)

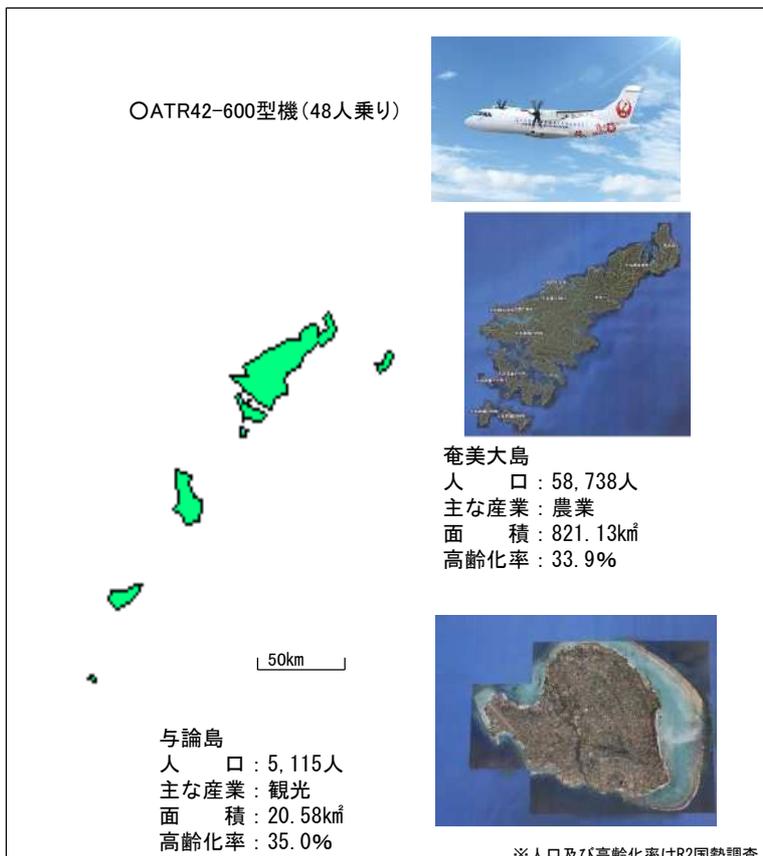
与論～奄美路線を存続させ、島民の移動手段を確保するとともに、運航者の費用負担を減少させることにより、当該路線の維持を図ることができた。

- ① 運航便数は1日1往復(ATR42-600(48人乗))、令和6年4月～同年10月までの就航率は97.2%であった。
- ② 収支率の目標が61.0%(R3～R5年度平均)に対して、令和7年4月～同年9月までは71.4%であった。

今後の課題、改善点(Action)

島の過疎、高齢化等により利用者数が減少している中で、当該航空路線を引き続き維持するために、きめ細やかな事業運営や業務の効率化、コスト削減等に努める。

事業実施区域



奄美空港

設置管理者：鹿児島県
滑走路：2,000m×45m
供用開始：S39.6.1
運用時間：8:00～19:30



与論空港

設置管理者：鹿児島県
滑走路：1,200m×30m
供用開始：S51.5.1
運用時間：8:30～17:30(18:30)

⑤離島航路運営費等補助事業

地域公共交通確保維持改善事業・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21日

協議会名: 唐津市離島航路確保維持協議会

評価対象事業名: 離島航路運営等補助金

| 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) |
|------------------------|--------------------|---|---------------------------------|---|--|
| 有限会社 郵正丸 馬渡島～呼子航路 | 馬渡島～名護屋・呼子(本土)間を運航 | 1)離島住民の島外への通勤、通学、通院、生活物資の購入等、日々の生活を支えるという観点から、確実な計画運航回数の実施を目標とした。 2)航路経営の費用は必要最小限として可能な限り削減に努めることとし、安価な契約の締結による燃料費の削減、日常の整備点検励行による修繕費の削減等により、経費削減に努める。 | 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 | 1)運航回数は1,302回(計画1,368回)で、天候等の影響により目標を達成することができなかった。 旅客数は、29,654人(計画35,732.5人)で、荒天による欠航や釣客の減少等により目標を達成することができなかった。 2) 経済的な運航を行うなど、燃料費等の経費削減に努めた。 B | ・県や市の離島振興部局との連携により、島内でのイベント開催、島の魅力発信、釣果情報の提供など利用客の利便性を向上させ、旅客を増やすための取り組みを検討する。 ・引き続き安定的な航路運営に努め、令和4年度に策定した航路改善計画の遂行の他、計画運航回数の実施、コスト削減を図る。 |
| 有限会社 加唐島汽船 加唐島～呼子航路 | 加唐島～呼子(本土)間を運航 | 1)離島住民の島外への通勤、通学、通院、生活物資の購入等、日々の生活を支えるという観点から、確実な計画運航回数の実施を目標とした。 2)航路経営の費用は必要最小限として可能な限り削減に努めることとし、安価な契約の締結による燃料費の削減、日常の整備点検励行による修繕費の削減等により、経費削減に努める。 3)航路改善計画に基づき、小型の新船を建造した。(令和8年4月就航予定) | 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 | 1)運航回数は1,418回(計画1,439回)で、概ね目標を達成することができた。 旅客数は、33,025.5人(計画31,246人)で、目標を達成することができた。 2)小型船へのリプレースを行った。経済的な運航を行うなど、燃料費等の経費削減に努めた。 A | ・県や市の離島振興部局との連携により、島内でのイベント開催、島の魅力発信、釣果情報の提供など利用客の利便性を向上させ、旅客を増やすための取り組みを検討する。 ・引き続き安定的な航路運営に努め、令和5年度に策定した航路改善計画の遂行の他、計画運航回数の実施、コスト削減を図る。 |

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------|--|----------|-----------------------------------|---|--|
| <p>川口汽船 有限会社 小川島～呼子航路</p> | <p>小川島～呼子(本土)間を運航</p> | <p>1)離島住民の島外への通勤、通学、通院、生活物資の購入等、日々の生活を支えるという観点から、確実な計画運航回数の実施を目標とした。</p> <p>2)航路経営の費用を必要最小限として可能な限り削減に努めることとし、共通予備船の利用や安価な契約の締結による燃料費の削減、日常の整備点検励行等による修繕費の削減により、経費削減に努める。共通予備船の代船として貸し出すことにより収益の増加を図る。</p> | <p>A</p> | <p>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</p> <p>1)運航回数は1,682.5回(計画1,698回)で、天候等の影響により目標を達成することができなかった。 旅客数は、47,217人(計画52,361.5人)で、天候等の影響により目標を達成することができなかった。</p> <p>2)共通予備船は、他航路のドック時の代船として使用して収益の確保を図ったほか、当航路でも利用客が少ない便の運航に使用し、燃料費等の経費削減に努めた。</p> | <p>・県や市の離島振興部局との連携により、島内でのイベント開催、島の魅力発信、釣果情報の提供など利用客の利便性を向上させ、旅客を増やすための取り組みを検討する。</p> <p>・共通予備船の利用回数を増やすことで燃料消費量の削減を図るとともに、安定的な航路運営に努める。</p> |
| <p>唐津汽船 株式会社 神集島～湊航路</p> | <p>神集島～湊(本土)間を運航</p> | <p>1)離島住民の島外への通勤、通学、通院、生活物資の購入等、日々の生活を支えるという観点から、確実な計画運航回数の実施を目標とした。</p> <p>2)航路経営の費用は必要最小限として可能な限り削減に努めることとし、安価な契約の締結による燃料費の削減、日常の整備点検励行による修繕費の削減等により、経費削減に努める。</p> | <p>A</p> | <p>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</p> <p>1)運航回数は2,473.5回(計画2,908回)で、天候等の影響により目標を達成することができなかった。 旅客数は、56,459人(計画58,000人)で、海上タクシーの利用が増えたこと等により利用客が減少し、目標を達成することができなかった。</p> <p>2)経済的な運航を行うなど、燃料費等の経費削減に努めた。</p> | <p>・県や市の離島振興部局との連携により、島内でのイベント開催、島の魅力発信、釣果情報の提供など利用客の利便性を向上させ、旅客を増やすための取り組みを検討する。</p> <p>・引き続き安定的な航路運営に努め、計画運航回数の実施、コスト削減を図る。</p> |

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21日

| | |
|-----------------------------|---|
| 協議会名: | 唐津市離島航路確保維持協議会 |
| 評価対象事業名: | 離島航路運営費等補助金 |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | <p>唐津市は、佐賀県の北西部に位置し、離島振興対策地域とした七つの有人離島(高島、神集島、向島、馬渡島、松島、加唐島、小川島)が点在しており、それぞれの島と本土を結ぶ定期航路の運航がされている。</p> <p>そのうち、馬渡島、加唐島、小川島、神集島の各島と本土を結ぶ航路は国庫補助航路となっている。</p> <p>各島の定期航路は、島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関であり、離島住民にとっては、通院、通学、通勤等の生活を支える不可欠なものとなっている。</p> <p>しかし、各島とも人口減少や少子高齢化が進展しており、定期航路の旅客数が減少傾向にある。</p> <p>このような状況の中で、離島における特性や実情を勘案し、地域公共交通として確保、維持、改善を図ることを目的に、健全な航路運営がなされるよう、協議会において検討を行っている。</p> |

唐津市離島航路確保維持協議会

事業者名: 有限会社郵正丸

概要

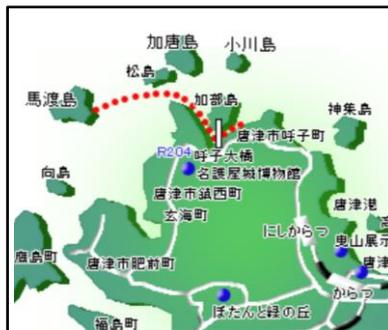
旧船「ゆうしょう」 57トン



新船「ゆうしょう」 19トン(就航: R6.10~)



図 馬渡島～名護屋～呼子



| | |
|--------|---|
| 航路(距離) | 馬渡島-名護屋-呼子(15.4km) |
| 運航本数 | 1日4往復 |
| 料金 | 大人片道1,000円、小児片道500円(島民割引: 大人片道800円小児片道400円) |
| 旅客定員 | 50人 |

基礎データ

★馬渡島へ(呼子発 名護屋経由)

| | 呼子発 | 名護屋発 | 馬渡島着 | | 馬渡島発 | 名護屋発 | 呼子着 |
|---|--------------|--------------|--------------|---|--------------|--------------|--------------|
| 1 | 8:10 | 8:40 | 9:00 | 1 | 7:20 | 7:45 | 7:55 |
| 2 | 10:35 | 11:10 | 11:30 | 2 | 9:20 | 9:45 | 9:55 |
| 3 | 14:10 | 14:40 | 15:00 | 3 | 13:00 | 13:25 | 13:35 |
| 4 | 17:00(16:40) | 17:35(17:00) | 17:55(17:20) | 4 | 16:00(15:45) | 16:25(16:10) | 16:35(16:20) |

(注1) カッコ書きは10月1日から3月31日までの発着時間

(注2) 年始(1月1日)は運休日です。

渡船名: ゆうしょう

所要時間: 呼子～名護屋港10分

運 営: 有限会社郵正丸 TEL 0955-82-9008

名護屋港～馬渡島20分

馬渡島の人口(国勢調査)

補助の状況

| 年 | 人口 | 年度 | 国 | 佐賀県 | 唐津市 |
|-------|------|------|------------|------------|-----------|
| 平成22年 | 437人 | R4年度 | 26,475,297 | 25,213,000 | 8,405,531 |
| 平成27年 | 347人 | R5年度 | 38,482,859 | 22,561,000 | 7,521,604 |
| 令和2年 | 280人 | R6年度 | 33,671,684 | 26,705,000 | 8,902,420 |

計画、目標(Plan)

- ・計画した運航回数(1,368回)を確実に実行する。
- ・燃料費は極力安価な契約の締結を行う。
- ・船舶修繕費は日常の整備点検の励行、船員自ら行うなどにより経費削減に努める。
- ・島で行われるイベントのタイアップや釣り愛好家への情報提供などで利用者の増加を図る。

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・航路改善計画に基づき小型船へのリプレースを行い、経済的な運航を行うなど、燃料潤滑油費等の経費削減に努めた。

実施状況、目標の達成(Check)

- ・運航回数は目標1,368回に対し荒天の影響のため、実績1,302回となった。
- ・輸送輸送人員は目標35,732.5人に対し、釣客等の減少により、実績29,649.0人となった。
- ・リプレースした新船を令和6年10月に就航させ、離島住民運賃割引を導入し運賃改定を行った。
- ・リプレース効果では、燃料潤滑油費約11%減少、船舶修繕費約58%減少、など経費削減を達成。

今後の課題、対応(Action)

- ・県や市の離島振興部局との連携により、新船PR、島内でのイベント開催、島の魅力発信、釣果情報の提供など利用客の利便性を向上させ、旅客を増やすための取り組みを検討する。
- ・引き続き安定的な航路運営に努め、令和4年度に策定した航路改善計画の遂行の他、計画運航回数の実施、コスト削減を図る。

⑥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8年1月23日

協議会名: 福岡県交通対策協議会

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) |
|-----------|------------------|---|--------------------|--|---|
| 堀川バス株式会社 | 羽犬塚～ゆめタウン前～福島～黒木 | 「八女市路線バス通学定期券補助」の学校・家庭への利用呼びかけや、チラシの配布を実施した。ICカード利用による利便性向上の周知や小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用の呼びかけやチラシ配布を実施した。イベント時にバスの体験乗車会や、筑後広域公園で利用促進のキャンペーンを実施し、利用の呼びかけを行った。 | A 計画通り適切に実施された。 | B 【目標】収支率36.6% 輸送人員80,477人 【実績】収支率34.9%(▲1.7%) 輸送人員91,115人 利用者が増加し、輸送人員の目標は達成したが、人件費・燃油価格等の上昇により経費が増加した為、収支率は目標を達成できなかった。 | 通学定期券補助事業や割引サービスなどの周知継続、八女市乗合タクシーとの接続による利便性向上、イベントに付随した無料バス及び体験乗車会の実施を通じて、地域住民のバス利用を促進する。これらの取組により、利用者増加と収支率改善に努める。 |
| 堀川バス株式会社 | 羽犬塚～蒲原～福島～黒木 | 「八女市路線バス通学定期券補助」の学校・家庭への利用呼びかけや、チラシの配布を実施した。ICカード利用による利便性向上の周知や小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用の呼びかけやチラシ配布を実施した。イベント時にバスの体験乗車会や、筑後広域公園で利用促進のキャンペーンを実施し、利用の呼びかけを行った。 | A 計画通り適切に実施された。 | A 【目標】収支率36.0% 輸送人員73,765人 【実績】収支率56.4%(+20.4%) 輸送人員61,576人 前年より系統を一部変更した為全体の利用者は減少し、輸送人員自体の目標は達成できなかったが、収支率は改善した。 | 通学定期券補助事業や割引サービスなどの周知継続、八女市乗合タクシーとの接続による利便性向上、イベントに付随した無料バス及び体験乗車会の実施を通じて、地域住民のバス利用を促進する。これらの取組により、利用者増加と収支率改善に努める。 |

| 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) |
|-----------|--------------------|--|-----------|---------------|--|--|
| 堀川バス株式会社 | 福島～鎌水～西鉄久留米～久留米駅 | ICカード利用による利便性向上の周知やバス利用の呼びかけを行う。公共交通マップを作成、利用者へ配布し利用促進を図る。1日乗車券や運転免許返納による割引証の発行により利用促進を図る。 | A | 計画通り適切に実施された。 | B 【目標】収支率56.8% 輸送人員52,994人 【実績】収支率49.3%(▲7.5%) 輸送人員56,198人 利用者が増加し、輸送人員の目標は達成したが、人件費・燃油価格等の上昇により経費が増加した為、収支率は目標を達成できなかった。 | 引き続き、ICカード利用による利便性の向上や割引サービスの周知、公共交通マップの配布等により、利用促進を図る。これらの利用促進の取組を通じて、利用者増加と収支率の改善に努める。 |
| 堀川バス株式会社 | 福島～田ノ原～十箆車庫前 | 「八女市路線バス通学定期券補助」の学校・家庭への利用呼びかけや、チラシの配布を実施した。ICカード利用による利便性向上の周知や小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用の呼びかけやチラシ配布を実施した。 | A | 計画通り適切に実施された。 | B 【目標】収支率33.8% 輸送人員53,986人 【実績】収支率28.6%(▲5.2%) 輸送人員55,588人 利用者が増加し、輸送人員の目標は達成したが、人件費・燃油価格等の上昇により経費が増加した為、収支率は目標を達成できなかった。 | 通学定期券補助事業や割引サービスなどの周知継続、八女市乗合タクシーとの接続による利便性向上を通じて、地域住民のバス利用を促進する。これらの取組により、利用者増加と収支率改善に努める。 |
| 堀川バス株式会社 | 瀬高駅前～西鉄柳川～亀の井ホテル柳川 | 柳川市及びみやま市コミュニティバスに接続する幹線バスの周知を行い、コミュニティバス利用者の路線バスへの利用周知を行った。無料バスの運行を実施し、路線バスの周知や呼びかけを広く実施した。 | A | 計画通り適切に実施された。 | B 【目標】収支率45.7% 輸送人員115,592人 【実績】収支率44.1%(▲1.6%) 輸送人員138,412人 利用者が増加し、輸送人員の目標は達成したが、人件費・燃油価格等の上昇により経費が増加した為、収支率は目標を達成できなかった。 | 引き続き、ICカード利用による利便性の向上や割引サービスの周知を図り、利用促進を図る。また、柳川市及びみやま市と連携した無料バス運行の取組を継続し、住民に対してバス利用の機会を設けることにより、継続的な乗車のきっかけづくりを行う。これらの利用促進の取組を通じて、利用者増加と収支率の改善に努める。 |

| 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) | 前原～前原駅前・加布里～芥屋の運行 令和7年度 車両購入なし | 糸島市では利便増進実施計画を策定予定であり、糸島市内の公共交通網の再編を予定している。また、福岡市と糸島市を結ぶ都市間バスと糸島市内の路線バス乗り放題がセットになった「みどころ満載！糸島半島まるっとおむすびフリーパス」の販売促進に努めており、令和7年度は6,193件の販売実績であった。 | A 概ね計画通り事業は適切に実施された。 | B 【目標】収支率38.74% 輸送人員63,715人 【実績】収支率37.05%(-1.69%) 輸送人員72,349人 輸送人員は目標に対して8,634人の利用増となった。 輸送人員に関しては観光需要の回復により目標を達成したものの、収支率においては運転士確保のための人件費増加や整備員不足により外注修繕費の増加、さらに車両代替えによる減価償却費やリース料の増加により経費が増大し目標を達成することはできなかった。 (キロ当たり経常費用 R5:333.22円 R7:407.65円) | 本路線はアフターコロナの観光需要回復により輸送人員は回復しており、デジタルチケットの更なる販売促進と併せて、今後策定予定の第2次糸島市地域公共交通計画及び糸島市利便増進実施計画に基づき公共交通網の最適化を図る。 |
| 昭和自動車(株) | 前原～師吉公民館前・初～船越の運行 令和7年度 車両購入なし | 糸島市では利便増進実施計画を策定予定であり、糸島市内の公共交通網の再編を予定している。また、福岡市と糸島市を結ぶ都市間バスと糸島市内の路線バス乗り放題がセットになった「みどころ満載！糸島半島まるっとおむすびフリーパス」の販売促進に努めており、令和7年度は6,193件の販売実績であった。 | A 概ね計画通り事業は適切に実施された。 | A 【目標】収支率21.53% 輸送人員29,650人 【実績】収支率22.92%(+1.39%) 輸送人員35,002人 輸送人員は目標に対して5,352人の利用増となった。 輸送人員に関しては沿線にあるカキ小屋への観光客利用が増加し目標を達成した。収支率においても経費が増大したものの、運送収入が増加したことにより目標収支率を達成することができた。 | 更なる観光需要喚起のためにデジタルチケットの販売促進や観光施設とタッグを組んだ企画を検討するとともに、今後策定予定の第2次糸島市地域公共交通計画及び糸島市利便増進実施計画に基づく公共交通網の最適化を図る。 |

| 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) | 前原～師吉公民館前・野北～ 伊都営業所の運行 令和7年度 車両購入なし | 糸島市では利便増進実施計画を策定予 定であり、糸島市内の公共交通網の再 編を予定している。また、福岡市と糸島 市を結ぶ都市間バスと糸島市内の路線 バス乗り放題がセットになった「みどころ 満載！糸島半島まるっとおむすびフリー パス」の販売促進に努めており、令和7 年度は6,193件の販売実績であった。 | A 概ね計画通り事業は適 切に実施された。 | B 【目標】収支率20.92% 輸送人員27,459人 【実績】収支率17.91%(-3.01%) 輸送人員30,549人 輸送人員は目標に対して3,090人の利用 増となった。 輸送人員に関してはアフターコロナで生活 利用者が回復したことや一部観光利用も 増えたことで目標を達成した。 収支率においては運転士確保のための人 件費増加や整備員不足による外注修繕費 の増加、さらに車両代替えによる減価償却 費やリース料の増加により経費が増大し 目標を達成することはできなかった。 (キロ当たり経常費用 R6:362.61円 R7: 407.65円) | 次の補助対象年度であるR7.10に本路 線を観光で人気のある二見ヶ浦地区へ 路線を延伸している。更なる観光利用促 進のためのデジタルチケットの販売促進 と併せて、今後策定予定の第2次糸島 市地域公共交通計画及び糸島市利便 増進実施計画に基づき公共交通網の最 適化を図る。 |
| 昭和自動車(株) | 前原駅北口～波多江～九大東 ゲートの運行 令和7年度 車両2台購入 | 通学利用者の利便性向上のためにデジ タル定期券の販売しており、令和7年度 は278件の販売実績であった。また、利 用実態に即したダイヤ設定にするため に令和7年10月に運行回数と時刻の変 更を実施した。 | A 概ね計画通り事業は適 切に実施された。 | A 【目標】収支率47.15% 輸送人員32,005人 【実績】収支率49.88%(+2.73%) 輸送人員68,762人 輸送人員は目標に対して36,757人の利用 増となった。 人件費や燃料費、減価償却費等の経費が 増加したものの、路線沿線にマンションや 学生寮が建設され通学利用が増えたこと により、目標を達成することができた。 | 今後も通学利用者の増加と利便性向上 のためデジタル定期券の販売普及に努 める。また、今後も利用実態に即したダ イヤやルートの設定を検討していく。 |
| 昭和自動車(株) | 周船寺小学校～高田～九大東 ゲートの運行 令和7年度 車両2台購入 | 通学利用者の利便性向上のためにデジ タル定期券の販売しており、令和7年度 は278件の販売実績であった。また、利 用実態に即したダイヤ設定にするため に令和7年10月に運行回数と時刻の変 更を実施した。 | A 概ね計画通り事業は適 切に実施された。 | B 【目標】収支率50.94% 輸送人員53,679人 【実績】収支率49.88%(-1.06%) 輸送人員59,930人 輸送人員は目標に対して6,251人の利用 増となった。 路線沿線にマンションや学生寮が建設さ れ通学利用が増えたものの、運転士確保 のための人件費増加や整備員不足による 外注修繕費の増加、さらに車両代替えに よる減価償却費やリース料の増加により 経費が増大し目標を達成することはできな かった。 (キロ当たり経常費用 R6:362.61円 R7: 407.65円) | 通学利用者の増加と利便性向上のため デジタル定期券の販売普及に努めると ともに、利用実態に即したダイヤやル ートの設定を検討していく。 |

| 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) | JR久留米～久留米警察署～西鉄鳥栖 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久留米広域連携中枢都市圏で作成した公共交通マップをイベント時や久留米バスセンター窓口等で配布した。 ・鳥栖市公共交通マップを各所へ配布した。(MaaSについても記載あり) ・鳥栖支社窓口等では、路線ごとの時刻表を配布した ・令和6年11月25日、鳥栖市役所と協力し、沿線の基里小学校にてバス教室実施。その他以下日程で、鳥栖市内の小学校にてバス教室を実施した。(令和6年12月2日・・・旭小学校 令和6年12月5日・・・若葉小学校 令和6年12月9日・・・麓小学校) ・令和7年5月25日(日)、はたらくクルマ(in鳥栖プレミアムアウトレット)において、子供向けのバス乗車体験会を実施した。 ・西鉄グループにおいて、令和7年9月23日、西鉄創立記念日に際し、全エリアの一般路線バスが300円で乗り放題となるデジタル乗車券を販売した。 ・西鉄グループにおいて土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。 ・ホームページ、公式X(旧Twitter)、バスナビアプリにて、各種施策(こども50円バスなど)やイベント告知を適宜実施。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績70.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和5年度実績197,332人以上を維持する。</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]72.42% 令和5年度実績から2.42%改善 [輸送人員]189,373人 令和5年度実績から7,959人減少 ※輸送人員は減少したが、運賃改定の効果があり、収支率は改善した。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月4日の「バスの日イベント」に併せて鳥栖市内バス無料を実施し利用促進を図った。 ・さがMaaS事業実行委員会の取り組みに参加し、令和7年10月・11月のサガン鳥栖の試合開催に併せて、スマホアプリ「my route」を活用した企画乗車券「西鉄バスで行こう！サガン鳥栖ファミリーきっぷ」を発売した。 また、令和7年10月のTOSU NESTIVAL2025開催に併せて、「西鉄バスで行く！TOSU NESTIVAL2025デジタルきっぷ」を発売した。 |

| 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) | 鳥栖駅～綾部・国立東佐賀病院前～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久留米広域連携中枢都市圏で作成した公共交通マップをイベント時や久留米バスセンター窓口等で配布した。 ・鳥栖市公共交通マップを各所へ配布した。(MaaSについても記載あり) ・鳥栖支社窓口等では、路線ごとの時刻表を配布した ・令和6年12月9日…鳥栖市役所と協力し、沿線の麓小学校にてバス教室を実施した。 ※その他鳥栖市の学校2校にてバス教室を実施した(11月25日…基里小学校/12月2日…旭小学校/12月5日…若葉小学校) ・令和7年5月25日(日)、はたらくルマ(in鳥栖プレミアムアウトレット)において、子供向けの乗車体験会を実施した。 ・西鉄グループにおいて土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。 ・ホームページ、公式X(旧Twitter)、バスナビアプリにて、各種施策(こども50円バスなど)やイベント告知を適宜実施。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績43.6%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和5年度実績106,018人以上を維持する。</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]42.18% 令和5年度実績から1.42%悪化 [輸送人員]98,623人 令和5年度実績から7,395人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定により、一定の収入改善効果はあったものの、乗務員の待遇改善等による運行コストの上昇がこれを上回り、さらに、運賃改定の影響で利用者の逸走が推定されることから、いずれも目標達成ができなかった。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月4日の「バスの日イベント」に併せて鳥栖市内バス無料を実施し利用促進を図った。 ・さがMaaS事業実行委員会の取り組みに参加し、令和7年10月・11月のサガン鳥栖の試合開催に併せて、スマホアプリ「my route」を活用した企画乗車券「西鉄バスで行こう！サガン鳥栖ファミリーきっぷ」を発売した。 また、令和7年10月のTOSU NESTIVAL2025開催に併せて、「西鉄バスで行く！TOSU NESTIVAL2025デジタルきっぷ」を発売した。 |
| 西鉄バス佐賀(株) | 佐賀第二合同庁舎～江見～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久留米広域連携中枢都市圏で作成した公共交通マップをイベント時や久留米バスセンター窓口等で配布した。 ・令和7年8月25日、あすなろクラブ(佐賀市内の放課後児童クラブ)を対象としてバス教室を実施した。 ・令和7年9月23日、西鉄創立記念日に際し、全エリアの一般路線バスが300円で乗り放題となるデジタル乗車券を販売した。 ・令和6年11月16日、17日の2日間、「佐賀さいこうフェス」のイベントに合わせて佐賀市内で降車された方を対象に運賃が無料となる無料DAYを実施した。 ・西鉄グループにおいて土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。 ・ホームページ、公式X(旧Twitter)、バスナビアプリにて、各種施策(こども50円バスなど)やイベント告知を適宜実施。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年実績収支率58.7%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和5年実績187,134人以上を維持する。</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]58.92% 令和5年度実績から0.22%改善 [輸送人員]89,603人 令和5年度実績から97,531人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定及び運行回数の減により、収支率は改善したものの、乗務員の待遇改善等による運行コストの上昇がこれを上回り、目標は達成できなかった。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月18日と19日の「佐賀さいこうフェス」開催に併せて佐賀市内バス無料DAYを実施し利用促進を図った。 <p>◆その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6補助年度と運行回数を比較すると、運転士不足に伴う減便により便数が半減となっている。 ・運行区間の久留米市内中心部は他路線との競合区間もあるため、利用状況を注視していきたい。 |

| 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) 西鉄バス久留米(株) | 佐賀第二合同庁舎～目達原・長門石～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベントにて公共交通マップを配布した。 ・令和7年8月25日、あすなろクラブ(佐賀市内の放課後児童団体)と協力し、小学生向けのバス教室を実施した。令和6年12月4日、久留米市役所と協力し、京町支社にて、荘島小学校生徒を対象としたバス教室を実施した。 ・令和6年11月16日、17日の2日間、「佐賀さいこうフェス」のイベントに合わせて佐賀市内で降車された方を対象に運賃が無料となる無料DAYを実施した。 ・西鉄グループにおいて、土日祝および春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。 ・ホームページにて、各種施策(こども50円バスなど)やイベント告知を適宜実施した。加えて、公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用しイベント等のPRを実施した。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率67.6%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和5年度実績196,976人以上を維持する。 ※西鉄バス佐賀(株)のみの実績</p> <p>◆実績</p> <p>・西鉄バス佐賀のみ 上記目標との比較 [収支率]72.32% 令和5年度実績から4.72%改善 [輸送人員]153,993人 令和5年度実績から42,983人減少 ※運行回数の減により輸送人員は減少したが、運賃改定の効果があり、収支率は改善した。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月18日と19日の「佐賀さいこうフェス」開催に併せて佐賀市内バス無料DAYを実施し利用促進を図った。 ・令和7年7月に定時性向上を目的に所要時間の見直しを実施しており、今後も必要に応じて実施し利便性向上に努めていく。 <p>◆その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6補助年度と運行回数を比較すると、運転士不足に伴う減便により便数が9割となっている。 ・運行区間の久留米市内中心部は他路線との競合区間もあるため、今後も利用状況を注視していきたい。 |
| 西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) | 目達原～長門石～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベントにて公共交通マップを配布した。 ・令和7年8月25日、あすなろクラブ(佐賀市内の放課後児童団体)と協力し、小学生向けのバス教室を実施した。令和6年12月4日、久留米市役所と協力し、京町支社にて、荘島小学校生徒を対象としたバス教室を実施した。 ・令和6年11月16日、17日の2日間、「佐賀さいこうフェス」のイベントに合わせて佐賀市内で降車された方を対象に運賃が無料となる無料DAYを実施した。 ・西鉄グループにおいて、土日祝および春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。 ・ホームページにて、各種施策(こども50円バスなど)やイベント告知を適宜実施した。加えて、公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用しイベント等のPRを実施した。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率97.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和5年度実績184,070人以上を維持する。 ※西鉄バス佐賀(株)のみの実績</p> <p>◆実績</p> <p>・西鉄バス佐賀のみ 上記目標との比較 [収支率]103.41% 令和5年度実績から6.41%改善 [輸送人員]156,350人 令和5年度実績から27,720人減少 ※運行回数の減により輸送人員は減少したが、運賃改定の効果があり、収支率は改善した。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年7月に定時性向上を目的に所要時間の見直しを実施しており、今後も必要に応じて実施し利便性向上に努めていく。 <p>◆その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6補助年度と運行回数を比較すると、運転士不足に伴う減便により便数が9割となっている。 ・運行区間の久留米市内中心部は他路線との競合区間もあるため、今後も利用状況を注視していきたい。 |

| 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) |
|------------|----------------------------|--|--------------------------------|--|--|
| 西鉄バス久留米(株) | 早津江～布橋～西鉄柳川 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・柳川市内の商業・公共施設等にバス無料乗車イベントのチラシを配布。併せて、柳川市の広報誌やホームページにイベントの内容を掲載。 ・令和6年11月22日、23日の2日間、柳川市・みやま市連携でバス無料乗車イベントを実施。2日間で427名利用(前年より61名増) ・令和7年2月、柳川市役所にて小学3年生を対象にバスの乗り方教室を実施。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率39.3%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績73,971人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]39.3% 令和5年度実績から横ばい [輸送人員]75,468人 令和5年度実績から1,497人増加</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>輸送人員は改善したが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰したため、運賃改定を行ったものの収支率は横ばいとなり、目標値を達成できなかった。</p> | <p>◆利用促進</p> <p>令和8年度下半期に完成が予定されている柳川駅周辺整備に向けて、更なる観光需要獲得を図るため、路線バスにおいても西鉄天神大牟田線特急電車への接続強化や運行経路の変更等を行う。</p> |
| 西鉄バス久留米(株) | 大野島農協前～堤・恋木神社・筑後市立病院～羽犬塚駅前 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年11月10日、大木町さるこいフェスタにて公共交通マップの配布を実施。 ・令和6年10月27日 筑後広域公園にてちご祭が開催され、はたらく車として出展し、こども運転士体験など実施。 ・令和6年11月26日、筑後市と連携し西鉄バス久留米船小屋車庫にて水洗小学校2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和7年9月28日、ゆめタウン大川にて令和7年10月1日バス停新設を記念して子ども運転士体験を実施。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績24.2%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績40,343人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]22.1% 令和5年度実績から2.1%悪化 [輸送人員]36,648人 令和5年度実績から3,695人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰したため、収支率が悪化した。</p> | <p>◆利用促進</p> <p>・八丁牟田駅やJR羽犬塚駅と接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。</p> <p>◆その他</p> <p>・令和7年10月1日にゆめタウン大川への経路変更を実施したため、路線状況を注視していく。</p> |

| 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) |
|------------|------------------|--|--------------------------------|---|---|
| 西鉄バス久留米(株) | 大川橋～下林・大善寺～JR久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久留米市生活支援交通よりみちバスと当該路線バスで相互に利用できる「1日乗車券」の周知に関して、久留米市ホームページへの掲載及び久留米市コミュニティセンターでの配布。 ・市の公共施設に公共交通マップを配布し、利用促進を図った。 ・令和6年11月、大川支社にて城島小学校2年生約50名を対象にバス教室を実施。 ・令和6年12月4日、久留米市と連携し京町支社にて、荘島小学校1・2年生を対象にバス教室を実施。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績40.1%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績122,164人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]38.72% 令和5年度実績から1.38%悪化 [輸送人員]115,121人 令和5年度実績から7,043人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰したため、収支率が悪化した。 | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大善寺駅やJR久留米駅と接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 ・沿線のイベントに関するチラシをバス車内に吊り下げし利用促進を図っている。 |

| 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) |
|------------|----------------|---|--------------------------------|---|---|
| 西鉄バス久留米(株) | 今村天主堂～北野～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年10月16日～11月6日、久留米市耳納市民センターにてバス・鉄道のパネル展を実施及び公共交通マップやノベルティの配布。 ・令和6年9月1日～11月3日、福岡県MaaSの取り組みとして適用範囲を運行する西鉄路線バス・西鉄電車が1日乗り放題となる『FUKUOKA 1DAY PASS』に田主丸エリアの周遊できるグリーンローモビリティの乗車券や特典クーポンが付いた「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売。 ・令和6年12月4日、久留米市と連携し京町支社にて、荘島小学校1・2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和7年5月31日、久留米大学下(西鉄久留米方面)を新設し利便性の向上を図った。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 ・令和6年10月12日、レイリア久留米開業に合わせて、西鉄久留米バスセンター内のベンチや整列ラインの整備、フードコートへバスナビジョンを表示させるなど待合環境の向上を図った。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績51.5%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績65,693人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]47.13% 令和5年度実績から4.37%悪化 [輸送人員]56,089人 令和5年度実績から9,604人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰し収支率が悪化した。久留米市内中心部では他路線との競合区間もあるため、中心部のみ移動する利用者が別の路線に振り替わっている可能性が考えられる。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体やゆめマート大刀洗等の商業施設等と連携し、バスの乗り方教室等を実施していきたい。 ・北野駅や西鉄久留米駅と接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 <p>◆その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年6月以降、大刀洗町の観光地である今村天主堂が、耐震補強工事のため敷地内の立ち入り制限がかかっており観光利用のバス利用が減少。 |

| 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) |
|------------|---------------|--|--------------------------------|--|--|
| 西鉄バス久留米(株) | 上原～草野駅前～JR久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年10月16日～11月6日、久留米市耳納市民センターにてバス・鉄道のパネル展を実施及び公共交通マップやノベルティの配布。 ・令和6年9月1日～11月3日、福岡県MaaSの取り組みとして適用範囲を運行する西鉄路線バス・西鉄電車が1日乗り放題となる『FUKUOKA 1DAY PASS』に田主丸エリアの周遊できるグリーンスローモビリティの乗車券や特典クーポンが付いた「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売。 ・久留米市と連携して、令和6年10月に善導寺校区、令和7年2月に山本校区、3月に山川校区にて高齢者向けに(屋内型)バス乗り方教室を実施。 ・令和6年12月4日、久留米市と連携し京町支社にて、荘島小学校1・2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和7年5月31日、久留米大学下(西鉄久留米方面)を新設し利便性の向上を図った。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 ・令和6年10月12日、レイリア久留米開業に合わせて、西鉄久留米バスセンター内のベンチや整列ラインの整備、フードコートへバスナビジョンを表示させるなど待合環境の向上を図った。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績70.1%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績126,366人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]65.52% 令和5年度実績から4.58%悪化 [輸送人員]104,036人 令和5年度実績から22,330人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰し収支率が悪化した。久留米市内中心部では他路線との競合区間もあるため、中心部のみ移動する利用者が別の路線に振り替わっている可能性が考えられる。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体と連携し、沿線の小学校やコミュニティセンター等でバス教室を実施したい。 ・筑後草野駅や西鉄久留米駅と接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 |

| 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) |
|------------|------------------------|--|--------------------------------|---|--|
| 西鉄バス久留米(株) | JR久留米～久留米市役所～羽 犬塚駅前 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年2月22日～3月11日、久留米市民温水プールにてバス・鉄道のパネル展を実施及び公共交通マップやノベルティの配布。 ・令和6年10月27日 筑後広域公園にてちっこ祭が開催され、はたらく車として出展し、こども運転士体験など実施。 ・令和6年11月26日、筑後市と連携し西鉄バス久留米船小屋車庫にて水洗小学校2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和6年12月4日、久留米市と連携し京町支社にて、荘島小学校1・2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和7年8月1日～24日、筑後市の羽犬塚駅周辺循環バススタンプラリー企画に参画し、利用促進を図った。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 ・令和6年10月12日、レイリア久留米開業に合わせて、西鉄久留米バスセンター内のベンチや整列ラインの整備、フードコートへバスナビジョンを表示させるなど待合環境の向上を図った。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績59.7%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績60,502人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]56.41% 令和5年度実績から3.29%悪化 [輸送人員]54,351人 令和5年度実績から6,151人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰し収支率が悪化した。久留米市内中心部では他路線との競合区間もあるため、中心部のみ移動する利用者が別の路線に振り替わっている可能性が考えられる。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ちっこ祭りや筑後市のりものフェスタなどの地域イベントへの出展をとおして、バスの魅力を知っていただくきっかけとなるような機会を引き続き増やしていきたい。 ・西鉄電車やJR電車の駅に複数接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 |

| 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) |
|------------|---------------|--|--------------------------------|--|--|
| 西鉄バス久留米(株) | 上原～草野駅前～西鉄久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年10月16日～11月6日、久留米市耳納市民センターにてバス・鉄道のパネル展を実施及び公共交通マップやノベルティの配布。 ・令和6年9月1日～11月3日、福岡県MaaSの取り組みとして適用範囲を運行する西鉄路線バス・西鉄電車が1日乗り放題となる『FUKUOKA 1DAY PASS』に田主丸エリアの周遊できるグリーンスローモビリティの乗車券や特典クーポンが付いた「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売。 ・久留米市と連携して、令和6年10月に善導寺校区、令和7年2月に山本校区、3月に山川校区にて高齢者向けに(屋内型)バス乗り方教室を実施。 ・令和7年5月31日、久留米大学下(西鉄久留米方面)を新設し利便性の向上を図った。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 ・令和6年10月12日、レイリア久留米開業に合わせて、西鉄久留米バスセンター内のベンチや整列ラインの整備、フードコートへバスナビジョンを表示させるなど待合環境の向上を図った。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績41.1%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】令和5年度実績64,968人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]36.50% 令和5年度実績から4.60%悪化 [輸送人員]51,429人 令和5年度実績から13,539人減少</p> <p>◆達成できなかった理由</p> <p>・運賃改定を行ったが、乗務員の待遇改善等、運行コストが高騰したため、収支率が悪化した。久留米市内中心部では他路線との競合区間もあるため、中心部のみ移動する利用者が別の路線に振り替わっている可能性が考えられる。</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体と連携し、沿線の小学校やコミュニティセンター等でバス教室を実施したい。 ・筑後草野駅や西鉄久留米駅と接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 |

| 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) |
|------------|-------------------|--|--------------------------------|---|--|
| 西鉄バス久留米(株) | 筑後船小屋～筑后市役所～JR久留米 | <p>◆実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年2月22日～3月11日、久留米市民温水プールにてバス・鉄道のパネル展を実施及び公共交通マップやノベルティの配布。 ・令和6年10月27日 筑後広域公園にてちっこ祭が開催され、はたらく車として出展し、こども運転士体験など実施した。また、同日、「船小屋～筑後船小屋駅前」間を小学生無料とする施策を実施し、バスの利用促進を図った。 ・令和6年11月26日、筑後市と連携し西鉄バス久留米船小屋車庫にて水洗小学校2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和6年12月4日、久留米市と連携し京町支社にて、荘島小学校1・2年生を対象にバス教室を実施。 ・令和7年8月1日～24日、筑後市の羽犬塚駅周辺循環バススタンプラリー企画に参画し、利用促進を図った。 ・「こども50円バス」を長期休暇および土日祝全日で実施。 ・西鉄バス窓口、市役所窓口にて公共交通マップの配布。 ・令和7年4月24日のONE FUKUOKA BILDG.開業をバス車内で告知し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・収支改善策として、令和7年2月1日に運賃改定を実施。 ・令和6年10月12日、レイリア久留米開業に合わせて、西鉄久留米バスセンター内のベンチや整列ラインの整備、フードコートへバスナビジョンを表示させるなど待合環境の向上を図った。 | 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 <p>◆目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績78.5%から収支改善1.0%以上</p> <p>【輸送人員】令和5年度実績170,667人以上</p> <p>◆実績</p> <p>[収支率]80.51% 令和5年度実績から2.01%改善</p> <p>[輸送人員]147,053人 令和5年度実績から23,614人減少</p> | <p>◆利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ちっこ祭りや筑後市のりものフェスタなどの地域イベントへの出展をとおして、バスの魅力を知っていただくきっかけとなるような機会を引き続き増やしていきたい。 ・西鉄電車やJR電車の駅に複数接続しているため、電車乗り換えを考慮し、電車のダイヤ改正がある際は、バスのダイヤ編成も実施していきたい。 ・令和7年10月1日に高良台リハビリテーション病院前バス停を新設し利便性の向上を図った。 |

| 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) |
|-----------|---------------------|---|---------------------------------|---|---|
| 西鉄バス筑豊(株) | 新飯塚駅～飯塚・小竹上町～赤池工業団地 | <p>①公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>②広報紙等での利用啓発に向けたPR(福智町)</p> <p>③こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 <p>【目標】 収支率45.58% 輸送人員89,535人</p> <p>【実績】 収支率39.27%(▲6.31%) 輸送人員83,954人(▲5,581人)</p> <p>輸送人員が減少し、それに伴い収支率も減少した。</p> | 市町内での各種イベント(福祉のつどい等)においてノベルティやチラシの配布を市町と連携して行う事で、利用促進を図る。また、市の広報誌には、こども50円バスやバス運転士募集について掲載し、公共交通機関の利用促進及び運転手確保について強化していく。 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 直方～五反田・鞍手車庫～遠賀川駅 | <p>①沿線学校や企業への通勤・通学、病院への通院利用者に対してバス利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図った。</p> <p>②地域住民との意見交換や各種イベントなどで公共交通利用への意識醸成を図る。</p> <p>③出前講座における路線バスのPR</p> <p>④こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 <p>【目標】 収支率29.43% 輸送人員83,603人</p> <p>【実績】 収支率27.54%(▲1.89%) 輸送人員70,792人(▲12,811人)</p> <p>需給調整を実施したが、人件費・燃料費など各種費用の高騰もあり、当系統は収支率、輸送人員ともに改善には至らなかった。</p> | 役場窓口・公共施設等で、沿線の地域住民や学校、企業へ、通勤・通学、病院への通院利用者に対して、利用の呼びかけ(チラシや時刻表の配布等)を市町と連携して行い、利用促進を図る。 |

| 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) |
|-----------|------------|--|---------------------------------|--|--|
| 西鉄バス筑豊(株) | 遠賀川駅～新入～直方 | <p>①沿線学校や企業への通勤・通学、病院への通院利用者に対してバス利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図った。</p> <p>②地域住民との意見交換や各種イベントなどで公共交通利用への意識醸成を図る。</p> <p>③出前講座における路線バスのPR</p> <p>④こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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>【目標】 収支率23.95% 輸送人員41,603人</p> <p>【実績】 収支率27.00%(+3.05%) 輸送人員37,722人(▲3,881人)</p> <p>需給調整により、収支率は改善したが、当システムの運行回数を減少させたことで、輸送人員は減少した。</p> | 需給調整を実施したことにより収支率の目標を達成しているが、輸送人員においても目標達成すべく、地域住民や学校、企業へ、通勤・通学、病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(バスガイドや時刻表の配布等)を市町と連携して行い、利用促進を図る。 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 西鉄大隈～漆生～飯塚 | <p>①観光施設・沿線商店街等へのバス時刻表等の配架および市内各種イベントにおいてノベルティ等の配架を行うことで、バス利用を呼びかけた。また、公共施設内でのポスター掲示やバス利用を呼び掛けるチラシの配架を行うとともに、地域住民に対して公共交通機関の利用促進を呼びかける利用ガイドを配布した。</p> <p>②公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>③バス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</p> <p>④市バスとの乗り継ぎを強化、沿線住民の方々への利用促進の呼びかけを行った。</p> <p>⑤普通第二種運転免許取得にかかる費用の一部補助及び、乗務員募集の広報を行い、乗務員不足の解消を図った。</p> <p>⑥こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</p> <p>⑦定期券購入補助制度を広報し通学時におけるバス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</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>【目標】 収支率43.60% 輸送人員133,140人</p> <p>【実績】 収支率40.63%(▲2.97%) 輸送人員125,098人(▲8,042人)</p> <p>輸送人員が減少したことにより、収支率も減少した。</p> | 沿線の地域住民や学校、企業へ、通勤・通学、病院への通院利用に対して、チラシや時刻表の配布等を市町と連携して行い、利用を呼びかける。また、小・中学校の卒業学年を対象に学校を通じて通学等補助金のチラシを配布し、公共交通機関の利用促進を図る。 |

| 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) |
|-----------|-------------|--|---------------------------------|--|--|
| 西鉄バス筑豊(株) | 西鉄大隈～桂川駅～飯塚 | <p>①観光施設・沿線商店街等へのバス時刻表等の配架および市内各種イベントにおいてノベルティ等の配架を行うことで、バス利用を呼びかけた。また、公共施設内でのポスター掲示やバス利用を呼び掛けるチラシの配架を行うとともに、地域住民に対して公共交通機関の利用促進を呼びかける利用ガイドを配布した。</p> <p>②公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>③定期券購入補助制度を広報し通学時におけるバス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</p> <p>④市バスとの乗り継ぎを強化、沿線住民の方々への利用促進の呼びかけを行った。</p> <p>⑤普通第二種運転免許取得にかかる費用の一部補助及び、乗務員募集の広報を行い、乗務員不足の解消を図った。</p> <p>⑥こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 <p>【目標】 収支率41.59% 輸送人員40,757人</p> <p>【実績】 収支率38.12%(▲3.47%) 輸送人員41,068人(+311人)</p> <p>人件費・燃料費など各種費用の高騰があり、収支率の改善には至らなかった。</p> | <p>市町と連携して、沿線の地域住民や学校、企業へ、通勤・通学、病院への通院利用に対して、バス利用の呼びかけを行い、利用促進に努める。</p> <p>また、路線維持に向けた運転士不足改善のため、市の広報紙では運転士募集や二種免許取得助成事業について掲載し運転手確保を強化していく。</p> |

| 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) |
|-----------|-------------|---|---------------------------------|--|--|
| 西鉄バス筑豊(株) | 山野社宅～上三緒～飯塚 | <p>①沿線の高校等(飯塚高校等)の生徒に対しバス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</p> <p>②市報・市HP等に利用促進の記事を掲載し、観光施設・沿線商店街等へのバス時刻表等の配架を行うことで、バス利用を呼びかけた。また、地域住民に対して公共交通機関の利用促進を呼びかける利用ガイドを配布した。</p> <p>③公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>④普通第二種運転免許取得に係る費用の一部補助及び、乗務員募集の広報を行い、乗務員不足の解消を図った。</p> <p>⑤こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</p> <p>⑥定期券購入補助制度を広報し通学時におけるバス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</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 <p>【目標】 収支率49.89% 輸送人員56,408人</p> <p>【実績】 収支率43.38%(▲6.51%) 輸送人員55,396人(▲1,012人)</p> <p>輸送人員が減少したことにより、収支率も減少した。</p> | 小・中学校の卒業学年を対象に、学校を通じて通学等補助金のチラシを配布し、公共交通機関の利用促進を図る。また、市の広報紙ではバス運転士募集や二種免許取得助成事業について掲載し、運転手確保についても市町と連携のうえ強化していく。 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 上山田～上三緒～飯塚 | <p>①市報・市HP等に利用促進の記事を掲載し、観光施設・沿線商店街等へのバス時刻表等の配架を行うことで、バス利用を呼びかけた。また、地域住民に対して公共交通機関の利用促進を呼びかける利用ガイドを配布した。</p> <p>②公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>③バス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</p> <p>④市バスとの乗り継ぎを強化、沿線住民の方々への利用促進の呼びかけを行った。</p> <p>⑤普通第二種運転免許取得に係る費用の一部補助及び、乗務員募集の広報を行い、乗務員不足の解消を図った。</p> <p>⑥こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</p> <p>⑦定期券購入補助制度を広報し通学時におけるバス利用の呼びかけを行い、バス利用者の増を図った。</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 <p>【目標】 収支率63.91% 輸送人員108,098人</p> <p>【実績】 収支率58.19%(▲5.72%) 輸送人員109,848人(+1,750人)</p> <p>人件費・燃料費など各種費用の高騰があり、収支率の改善には至らなかった。</p> | 小・中学校の卒業学年を対象に、学校を通じて通学等補助金のチラシを配布し、公共交通機関の利用促進を図る。各種イベントにおいては、沿線の地域住民へ利用の呼びかけ(チラシやノベルティ等の配布)を市町と連携して行い、利用促進を図る。 |

| 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) |
|-----------|--------------------|--|---------------------------------|--|---|
| 西鉄バス筑豊(株) | 西鉄後藤寺～川崎～めんべい添田町工場 | <p>①当該路線沿線の病院や学校に向けて、利用促進チラシの配布を行うことで、利用者の増を図った。また、イベント開催時に、路線バス・コミュニティバスを含めた周知を行い、利用者の増を図った。</p> <p>②沿線病院等への時刻表の配布と併せて、幹線と接続しているコミュニティバスの便について周知することでバス利用者の増を図った。</p> <p>③市広報紙等での利用啓発に向けたPR(田川市)</p> <p>④こども50円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 <p>【目標】 収支率38.22% 輸送人員66,546人</p> <p>【実績】 収支率29.63%(▲8.59%) 輸送人員59,538人(▲7,008人)</p> <p>輸送人員が減少したことにより、収支率も減少した。</p> | ※令和7年10月1日より系統廃止 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 赤坂橋～有井～飯塚 | <p>①公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>②こども50円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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。 | A <p>【目標】 収支率65.16% 輸送人員54,114人</p> <p>【実績】 収支率65.37%(+0.21%) 輸送人員49,017人(▲5,097人)</p> <p>路線系統見直しにより、収支率は改善したが、輸送人員が減少した。</p> | 路線系統見直しにより収支率は改善しており、更なる輸送人員増に向け、周辺の商業施設でのイベントや役場窓口で市町と連携してチラシの配布を行う事で、利用促進を図る。 |

| 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) |
|-----------|----------------|--|---------------------------------|--|---|
| 西鉄バス筑豊(株) | 明治坑～飯塚～明星寺団地 | <p>①公共施設内でのポスター掲示やチラシの配架を行い、市内各種イベントにおいてノベルティ等の配布を行うことで、バス利用を呼びかけ、路線収益の増加を図った。</p> <p>②こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 <p>【目標】 収支率71.52% 輸送人員158,553人</p> <p>【実績】 収支率62.14%(▲9.38%) 輸送人員122,653人(▲35,900人)</p> <p>輸送人員が減少したことにより、収支率も減少した。</p> | 市の広報誌でのPR(こども50円バス等)や商業施設でのイベントや役場窓口での利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市町と連携して行うことで、利用促進及び運転手確保を強化していく。 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 直方～引野口～黒崎 | <p>①市民を対象とした出前講演等において、公共交通の維持の重要性等を説明し、公共交通の利用促進を図った。</p> <p>②こども50円バスを定期的実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</p> <p>③沿線学校の小学生などに対して利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図った。</p> <p>④地域住民との意見交換や各種イベントなどで公共交通利用への意識醸成を図った。</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 <p>【目標】 収支率67.10% 輸送人員159,506人</p> <p>【実績】 収支率65.08%(▲2.02%) 輸送人員155,134人(▲4,372人)</p> <p>輸送人員が減少したことにより、収支率も減少した。</p> | 通勤利用が多い路線であるため、こども50円バスのPRを強化し、土日・長期休暇中の家族を含めた利用の促進を行う。 |
| 西鉄バス筑豊(株) | 宮田バス停～鞍手車庫～鞍手駅 | <p>①時刻表や路線を掲載したバスガイドを、沿線の病院や商業施設等に配布し、路線バス利用者の増を図った。</p> <p>②定期的開催するイベントとの提携(公共交通利用によるイベントへの参加の奨励など)、イベントでのチラシの配布。利用促進に向けた広報での周知。</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 <p>【目標】 収支率23.82% 輸送人員20,816人</p> <p>【実績】 収支率20.02%(▲3.8%) 輸送人員23,175人(+2,359人)</p> <p>鞍手町役場のリニューアルや路線系統を変更したことにより、輸送人員は増加したが、人件費・燃料費など各種費用の高騰があり、収支率の改善には至らなかった。</p> | 市町と連携して、沿線の地域住民や学校、企業へ、通勤・通学、病院への通院利用に対して利用の呼びかけを行う。また、「くらて元気まつり」イベントでは、公共交通啓発の専用ブースを設置し、来場者に対して啓発物(ノベルティやチラシ等)を配布する。 |

| 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) |
|-----------|------------------------------|--|--------------------------------|---|---|
| 西鉄バス宗像(株) | 津屋崎～鐘崎線(東郷駅～波止場・福間海岸～光陽台六丁目) | <p>①福津市が運行するコミュニティバス「ふくつミニバス」との乗継利用にかかる施策を継続し、公共交通の効率化を図った。</p> <p>②沿線学校である光陵高校、水産高校に対して利用の呼びかけを実施した。</p> <p>③路線上エリアの回覧板を使用し、バス利用年齢層の主力となる学生向け商品(ワイドエコルカード)および高齢者向け商品(グランドパス)のPRを行い、利用者増を図った。</p> <p>④大島島内の観光を促進するPR活動を実施することで、大島を訪れる観光客が当該路線を利用することに伴う利用者増を図った。</p> <p>⑤こども50円バスの実施およびPRを行い、バスを知るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 【目標】収支率 令和5年度実績61.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。 輸送人員 94,720人 【実績】収支率 61.60% (+0.20%) 輸送人員 88,319人 (▲6,401人) 令和6年1月20日に運賃改定の実施及び特殊定期券の見直しを行ったほか、路線系統の見直しにより、収支率は改善したが輸送人員が減少した。 | ※令和7年10月1日より系統廃止 |
| 西鉄バス宗像(株) | 津屋崎～鐘崎線(東郷駅～宗像大社～神湊波止場) | <p>①大島島内の観光を促進するPR活動を実施することで、大島を訪れる観光客が当該路線を利用することに伴う利用者増を図った。</p> <p>②路線上エリアの回覧板を使用し、バス利用年齢層の主力となる学生向け商品(ワイドエコルカード)及び高齢者向け商品(グランドパス)のPRを行い、利用者増を図った。</p> <p>③こども50円バスの実施およびPRを行い、バスを知るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 【目標】収支率 令和5年度実績69.03%から収支改善1.0%以上を目標とする。 輸送人員 66,533人 【実績】収支率 67.70% (▲1.33%) 輸送人員 62,928人 (▲3,605人) 令和6年1月20日に運賃改定の実施及び特殊定期券の見直しを行ったが、輸送人員が減少したことにより、収支率も悪化した。 | 沿線利用者に対して、定期券利用のPRを継続し、更なる利用者増に努める。また観光地へのアクセス手段としての利便性を周知し、観光利用の促進につなげる。 |

| 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) |
|-----------|-------------------------------|--|--------------------------------|---|--|
| 西鉄バス宗像(株) | 津屋崎～鐘崎線(鐘崎車庫～宗像コモン・東郷～東郷駅) | <p>①路線上の地域の回覧板等を活用し、バス利用年齢層の主力となる学生向け商品(ワイドエコルカード)及び高齢者向け商品(グランドバス)のPRを行い、利用者増を図った。</p> <p>②地域イベントで時刻表等を配布し、バス利用を促進するPR活動を行い、利用者増を図った。</p> <p>③こども50円バスを実施し、バスを知るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 | A 【目標】収支率 令和5年度実績45.52%から収支改善1.0%以上を目標とする。 輸送人員103,734人 【実績】収支率 49.47% (+3.95%) 輸送人員 96,435人 (▲7,299人) 令和6年1月20日に運賃改定の実施及び特殊定期券の見直しを行ったことにより、収支率は改善したものの、輸送人員の目標値には至らなかった。 | 沿線利用者に対する定期券利用のPRを継続し、更なる利用者増を図るとともに、運行情報や利用方法の周知を強化して、分かりやすい交通サービスを提供し観光利用の促進につなげる。一方で、利用者が少ない区間については効率的な運行体制の確保が課題であるため、引き続き関係自治体と協議を行う。 |
| 西鉄バス宗像(株) | 津屋崎～鐘崎線(鐘崎車庫～ネオポリス・宗寿園～赤間営業所) | <p>①路線上の地域の回覧板等を活用し、バス利用年齢層の主力となる学生向け商品(ワイドエコルカード)及び高齢者向け商品(グランドバス)のPRを行い、利用者増を図った。</p> <p>②地域イベントで時刻表等を配布し、バス利用を促進するPR活動を行い、利用者増を図った。</p> <p>③こども50円バスの実施およびPRを行い、バスを知るきっかけ作りや将来のバス利用につなげた。</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 【目標】収支率 令和5年度実績42.8%から収支改善1.0%以上を目標とする。 輸送人員 105,690人 【実績】収支率 41.14% (▲1.66%) 輸送人員 93,218人 (▲12,472人) 令和6年1月20日に運賃改定の実施及び特殊定期券の見直しを行ったが、輸送人員が減少したことにより、収支率も悪化した。 | 沿線利用者に対して定期券利用のPRを継続する一方、利用者が少ない路線であるため、効率的な運行体制の確保について、引き続き関係市町村と協議を行う。 |

| 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) |
|------------|---------------------------------------|--|--------------------------------|--|--|
| 西鉄バス大牟田(株) | 西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山 | <p>今年度は、継続的な利用促進の取組みに加え、運行情報の視認性向上をはじめとした分かりやすく使いやすいバス停を目指し、市内4箇所にスマートバス停を設置するなど、利用者の拡大に努めた。</p> <p>◇実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(2校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾 ・令和6年10月5日に運賃改定を実施 ・スマートバス停の設置 | 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 <p>定量的な効果目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率30.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。</p> <p>【輸送人員】令和5年度実績28,861人以上を維持する。</p> <p>[収支率]24.45% 令和5年度実績から5.95%悪化</p> <p>[輸送人員]21,845人 令和5年度実績から7,016人減少</p> <p>◇達成できなかった理由</p> <p>令和6年10月5日に実施した運賃改定により、一定の収入改善効果はあったものの、人件費・燃油費の高騰により経費が増加し、また、運賃改定の影響で利用者の逸走も生じたことから、いずれも目標達成ができなかった。</p> | <p>◇利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年1月に、ノンステップバスを4台導入。 ・令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。 <p>◇その他</p> <p>令和7年10月1日に利用者の少ない勝立～庄山間の減便を実施。今後の利用状況を注視していく。</p> |
| 西鉄バス大牟田(株) | 西鉄大牟田営業所～延命公園動物園前・大牟田市立病院・新大牟田駅～南関町役場 | <p>今年度は、継続的な利用促進の取組みに加え、運行情報の視認性向上をはじめとした分かりやすく使いやすいバス停を目指し、市内4箇所にスマートバス停を設置するなど、利用者の拡大に努めた。</p> <p>◇実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(2校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾 ・令和6年10月5日に運賃改定を実施 ・スマートバス停の設置 | 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 <p>定量的な効果目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績37.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。</p> <p>【輸送人員】令和5年度実績112,830人以上を維持する。</p> <p>[収支率]39.11% 令和5年度実績から1.61%改善</p> <p>[輸送人員]107,074人 令和5年度実績から5,756人減少</p> | <p>◇利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年1月に、ノンステップバスを4台導入。 ・令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。 <p>◇その他</p> <p>R5年11月1日より一部区間を並行する同路線他系統(行先番号57-2番)において、新大牟田駅でより多くの新幹線と接続できるよう、新大牟田駅への乗り入れ便数を増加やした(改正前平日28便、改正後平日42便)。また、新大牟田駅周辺では産業団地用地がR6年より分譲開始されている。今後も利便性が高い施策が実施できるよう状況を注視する。</p> |

| 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) |
|------------|--------------------|---|--------------------------------|--|--|
| 西鉄バス大牟田(株) | 荒尾駅前～右京町～久福木団地 | <p>今年度は、継続的な利用促進の取組みに加え、運行情報の視認性向上をはじめとした分かりやすく使いやすいバス停を目指し、市内4箇所スマートバス停を設置するなど、利用者の拡大に努めた。</p> <p>◇実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(2校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾 ・令和6年10月5日に運賃改定を実施 ・スマートバス停の設置 | 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>定量的な効果目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率65.2%から収支改善1.0%以上を目標とする。</p> <p>【輸送人員】令和5年度実績117,169人以上を維持する。</p> <p>[収支率]68.46% 令和5年度実績から3.26%改善</p> <p>[輸送人員]102,447人 令和5年度実績から14,722人減少</p> | <p>◇利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年1月に、ノンステップバスを4台導入。 ・令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。 ・JR荒尾駅でのJR線との接続の見直しを検討していく。 <p>◇その他</p> <p>近年、早朝夜間時間帯から日中時間帯にご利用がシフトしている傾向にある。一方で1時間に1便程度の運行と、運行便数も少ないため、一定程度は等間隔での運行が必要と考える。今後も状況を注視する。</p> |
| 西鉄バス大牟田(株) | 荒尾駅前～天領橋・高泉団地～三池中町 | <p>今年度は、継続的な利用促進の取組みに加え、運行情報の視認性向上をはじめとした分かりやすく使いやすいバス停を目指し、市内4箇所スマートバス停を設置するなど、利用者の拡大に努めた。</p> <p>◇実施できたこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント等でのバス出展や運転士体験会の実施 ・バス教室の実施(2校) ・イベント及びバス教室でのチラシ配布 ・デジタルスタンプラリーの実施 ・利用促進事業の実施 ・子ども50円バス、子ども無料バスの実施 ・シーズン毎のバス車内装飾 ・令和6年10月5日に運賃改定を実施 ・スマートバス停の設置 | 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>定量的な効果目標</p> <p>【収支率】令和5年度実績収支率68.3%から収支改善1.0%以上を目標とする。</p> <p>【輸送人員】令和5年度実績116,207人以上を維持する。</p> <p>[収支率]72.50% 令和5年度実績から4.20%改善</p> <p>[輸送人員]107,240人 令和5年度実績から8,967人減少</p> | <p>◇利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和8年1月に、ノンステップバスを4台導入。 ・令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。 ・JR荒尾駅でのJR線との接続の見直しを検討していく。 <p>◇その他</p> <p>近年、早朝夜間時間帯から日中時間帯にご利用がシフトしている傾向にある。一方で1時間に1便程度の運行と、運行便数も少ないため、一定程度は等間隔での運行が必要と考える。今後も状況を注視する。</p> |

| 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) |
|------------|---------------------------|--|---------------------------------|---|--|
| 西鉄バス北九州(株) | 香月営業所～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間の運行 | <p>・中間市では、当路線の時刻表、路線図等を掲載した冊子を市役所窓口に配架し、当路線の利便性の良さを周知したほか、ホームページで沿線のイベントを案内した。また、沿線の小学校において、西鉄バス北九州と共同でバスの乗り方教室を開催した。</p> <p>・北九州市では、市民を対象とした出前講演等において、モビリティマネジメントを実施することにより公共交通の利用促進に取り組んだ。</p> <p>・西鉄バス北九州では、沿線に所在する学校で定期券説明会を実施した。また、こども50円バスの適用期間を土日祝日に拡大し、将来の新規ユーザー獲得に努めた。</p> | 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。 | <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収支率=34.01%以上 ・輸送人員=38,198人以上 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収支率=37.7%(達成) ・輸送人員=43,368人(達成) <p>収支率については、待遇改善および軽油単価の高止まりによる費用増があったが、運賃改定の効果及び利用者の増加もあり目標を達成できた。輸送人員については目標を達成した。</p> | <p>・バスの乗り方教室等のモビリティマネジメントを引き続き実施し、利用促進および新規ユーザー獲得を図る。</p> <p>・当該路線の利便性や沿線イベントについて、中間市ホームページでのPRを引き続き実施し、当該路線の利用促進を図る。</p> <p>・長期的な路線維持のため、自治体と事業者によるダイヤ改定実施の検討を引き続き行う。</p> |
| 西鉄バス北九州(株) | 行橋営業所～九州労災病院の運行 車両購入2台 | <p>・朽網駅～南朽網～北九州空港を結ぶバス路線で増便を行い、乗り継ぎによる北九州空港へのアクセスの利便性を向上させた。</p> <p>・北九州市では、市民を対象とした出前講演等において、モビリティマネジメントを実施することにより公共交通の利用促進に取り組んだ。</p> <p>・苅田町では、各種イベントにて公共交通利用啓発を実施し、本路線が九州労災病院へ直通していることや、こども50円バスキャンペーンについてのPRを行った。</p> <p>・行橋市では、バスの乗り方や路線図を掲載したパンフレットを作成して各所で配布したほか、バスの日にあわせて商業施設で利用促進チラシとグッズの配布を行った。また、公共交通の利用促進事業として市内在住の70歳以上を対象に交通券を販売した。</p> <p>・西鉄バス北九州では、こども50円バスの適用期間を土日祝日に拡大し、将来の新規ユーザー獲得に努めた。</p> | 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。 | <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収支率=28.54%以上 ・輸送人員=72,463人以上 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収支率=28.1%(未達成) ・輸送人員=74,793人(達成) <p>輸送人員については目標を達成したものの、収支率については、待遇改善および軽油単価の高止まりによる費用増により、達成率が9割強にとどまった。</p> | <p>・関係機関のホームページやSNSでのPRを引き続き実施し、当該路線の利用促進を図る。</p> <p>・利便性向上と長期的な路線維持のため、他交通機関網との接続を意識したダイヤ改定実施の検討を行う。</p> |

| 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) |
|------------|------------------------------|---|-----------------------|--|--|
| 西鉄バス二日市(株) | 【星ヶ丘線】西鉄二日市駅東口～太宰府高校入口 | <ul style="list-style-type: none"> ・こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施し、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシやノベルティを配布するなど利用促進を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 74.1%以上 ・輸送人員 349,874人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 82.2%(+8.1%) ・輸送人員 207,200人(▲142,674人) 輸送人員は目標達成には至らなかったが、令和6年1月20日に実施した運賃改定の効果もあり、収支率は目標を達成することができた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の地域住民や学校、企業への通勤・通学および、成人式(二十歳のつどい)の参加者、病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市と連携して行う事で、利用促進を図る。 |
| 西鉄バス二日市(株) | 【宇美～太宰府線】太宰府市役所前～JR宇美駅～宇美営業所 | <ul style="list-style-type: none"> ・こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施し、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシを配布するなど利用促進を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 42.5%以上 ・輸送人員 107,583人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 38.9%(▲3.6%) ・輸送人員 79,118人(▲28,465人) 令和6年1月20日に運賃改定を実施し、令和6年10月JR宇美駅乗入を開始したが、拘束時間短縮に伴う減便を行ったことにより輸送人員および収支率ともに目標達成には至らなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・更なる利用者増に向けてJR宇美駅へ乗り入れ、JR香椎線との乗り継ぎ案内および成人式(二十歳のつどい)の参加者に対して利用の呼びかけ(チラシの配布等)を関係自治体と連携して実施する。 |
| 西鉄バス二日市(株) | 【南ヶ丘線】西鉄二日市～平田 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線エリアの小学生へのバス教室の実施、こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施するなど、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシやノベルティを配布するなど利用促進を図った。 ・ダイヤ改正を実施し、便数の適正化を行い、効率化を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 82.4%以上 ・輸送人員 309,360人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 83.8%(+1.4%) ・輸送人員 163,493人(▲145,867人) 路線系統の見直しを実施したことにより輸送人員は目標達成には至らなかったが、令和6年1月20日に実施した運賃改定の効果もあり、収支率は目標を達成することができた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線系統の見直しを実施したことにより収支率の目標を達成しており、更なる沿線の地域住民や学校、企業への通勤・通学および病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市と連携して行う事で、利用促進を図る。 |

| 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) |
|------------|-------------------------------|---|-----------------------|---|--|
| 西鉄バス二日市(株) | 【つつじヶ丘線】南山手団地～ 下大利駅～南山手団地 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線エリアの小学生へのバス教室の実施、こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施するなど、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシやノベルティを配布するなど利用促進を図った。 ・ダイヤ改正を実施し、便数の適正化を行い、効率化を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 80.9%以上 ・輸送人員 353,948人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 88.4%(+7.5%) ・輸送人員 337,580人 (▲16,368人) 需給調整の実施及び令和6年1月20日に実施した運賃改定の効果により、収支率は改善し、収支率は目標を達成することができたが、輸送人員においては、利用者の逸走も見られ、目標達成には至らなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・需給調整を実施したことにより収支率の目標を達成しており、更なる沿線の地域住民や学校、企業への通勤・通学および病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市と連携して行う事で、利用促進を図る。 |
| 西鉄バス二日市(株) | 【二日市線】太宰府～吉木入口～ 西鉄二日市 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線エリアの小学生へのバス教室の実施、こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施するなど、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシやノベルティを配布するなど利用促進を図った。 ・ダイヤ改正を実施し、便数の適正化を行い、効率化を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 70.2%以上 ・輸送人員 131,999人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 67.8%(▲2.4%) ・輸送人員 114,002人 (▲17,997人) 令和6年1月20日に運賃改定を行ったが、輸送人員の減少が大きく、収支率が悪化し、目標達成には至らなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の地域住民や学校、企業への通勤・通学および成人式(二十歳のつどい)の参加者、病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市と連携して行う事で、利用促進を図る。また、利用人員の少ない便については、今後便数の検討を行っていく。 |
| 西鉄バス二日市(株) | 【二日市線】原営業所前～吉木 入口・吉木～西鉄二日市 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線エリアの小学生へのバス教室の実施、こども50円バスを土日や長期休暇期間に実施するなど、将来を見据えた利用促進を図った。 ・沿線エリアの地域住民や通勤・通学者へチラシやノベルティを配布するなど利用促進を図った。 ・ダイヤ改正を実施し、便数の適正化を行い、効率化を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 60.1%以上 ・輸送人員 121,454人以上 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 58.9%(▲1.2%) ・輸送人員 108,219人 (▲13,235人) 令和6年1月20日に運賃改定を行ったが、輸送人員の減少が大きく、収支率が悪化し、目標達成には至らなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の地域住民や学校、企業への通勤・通学および病院への通院利用に対して、利用の呼びかけ(チラシの配布等)を市と連携して行う事で、利用促進を図る。また、利用人員の少ない便については、今後便数の検討を行っていく。 |

| 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) | 山の神～久山～博多の運行 令和5年令和6年 車両購入1台/年 | JR九州とタイアップ企画を実施。夏休みや冬休みなど長期休み期間、1日100円で在来線乗り放題になる小学6年生以下を対象としJR九州の企画きっぷ「こどもぼうけんきっぷ」が当社路線バス(福岡地区、佐賀地区、鹿児島地区)も乗車可能に。ご利用になる動機付けとして利用促進を行うことは達成できた。)路線沿線自治体のイベントに参加し、バス展示やバスグッズの販売をしバスに慣れ親しんでもらうい、ご利用になる動機付けとして利用促進を実施。参加したイベント→福岡県のりものフェス、はこフェス、はたらくるま intリアス久山 | 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】収支率51.5% 輸送人員77,596人 【実績】収支率54.5% (+3.0%) 輸送人員64,829人 ▲12,767人 ※輸送人員減少の原因は、令和7年4月1日ダイヤ改正にて、1日当たり平日1.0回、土日祝0.5回減便し実車年間走行キロに換算すると12%減少しているため。 | 引き続き、バスの利用促進活動に取り組む。また、ご利用状況による見直し等、効率的な運行の検討や沿線自治体と連携して持続可能な交通体系を検討していく。 また、昨年度参加したイベントで来場者が多かったイベントに関しては継続して参加し、バスに慣れ親しんでもらうことはもちろんのこと、物品販売も強化し、バスの運送収入以外の収入獲得にも努める。 |
| JR九州バス(株) | 直方～鞍手高校前～博多の運行 令和5年令和6年 車両購入1台/年 | JR九州とタイアップ企画を実施。夏休みや冬休みなど長期休み期間、1日100円で在来線乗り放題になる小学6年生以下を対象としJR九州の企画きっぷ「こどもぼうけんきっぷ」が当社路線バス(福岡地区、佐賀地区、鹿児島地区)も乗車可能に。ご利用になる動機付けとして利用促進を行うことは達成できた。 路線沿線自治体のイベントに参加し、バス展示やバスグッズの販売をしバスに慣れ親しんでもらうい、ご利用になる動機付けとして利用促進を実施。参加したイベント→福岡県のりものフェス、はこフェス、はたらくるま intリアス久山、へいちくフェスタ、ふくほくフェスタ、ちくほうのりものフェスティバル(イオンモール直方)、みやわかふるさと祭り | 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 【目標】収支率48.8% 輸送人員199,345人 【実績】収支率46.7% (▲2.1%) 輸送人員179,152人 ▲20,193人 ※輸送人員減少の原因は、令和7年4月1日ダイヤ改正にて、1日当たり平日3.5回、土日祝3.5回減便し実車年間走行キロに換算すると35%減少しているため。 ※経常収益は、運行継続支援金や要件緩和等の措置がほぼなくなり、経常費用は、給与ペースアップによる人件費高騰等で費用は増加し、収支率が下がった。 | 当系統は、博多バスターミナルから直方駅までの長距離区間において利用が伸び悩んでおり、全体として乗車密度が低い状況にある。 その主な要因として、利用者がほとんど存在しない犬鳴峠区間を含めて長距離運行を行っていることが挙げられる。 犬鳴峠をまたいだ利用は極めて限定的であり、多くの利用は当社が運行する他の2系統(博多～山の神、福丸～直方駅)によって代替されていることから、当系統は現状の需要構造と必ずしも合致していない状況にある。 今後は、利用区間別の実態を精査した上で、運行回数や系統構成の見直しを検討し、効率的な輸送体系の構築と収支率の改善を目指す。 |

| 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) | <p>直方～鞍手高校前～福丸の運行</p> <p>令和5年令和6年車両購入1台/年</p> | <p>JR九州とタイアップ企画を実施。夏休みや冬休みなど長期休み期間、1日100円で在来線乗り放題になる小学6年生以下を対象としJR九州の企画きっぷ「こどもぼうけんきっぷ」が当社路線バス(福岡地区、佐賀地区、鹿児島地区)も乗車可能に。ご利用になる動機付けとして利用促進を行うことは達成できた。</p> <p>路線沿線自治体のイベントに参加し、バス展示やバスグッズの販売をしバスに慣れ親しんでもらうい、ご利用になる動機付けとして利用促進を実施。参加したイベント→福岡県のりものフェス、へいちくフェスタ、ふくほくフェスタ、ちくほうのりものフェスティバル(イオンモール直方)、みやわかふるさと祭り</p> | <p>A</p> <p>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</p> <p>【目標】収支率60.0% 輸送人員90,276人</p> <p>【実績】収支率61.2% (+1.2%) 輸送人員76,429人 ▲13,847人</p> <p>※輸送人員減少の主な要因として、沿線市町村である直方市および宮若市において、人口が年率約1～2%で減少していることから、人口減少に伴う自然減が影響していると考えられる。</p> | <p>引き続き、バスの利用促進活動に取り組む。また、ご利用状況による見直し等、効率的な運行の検討や沿線自治体と連携して持続可能な交通体系を検討していく。</p> <p>また、昨年度参加したイベントで来場者が多かったイベントに関しては継続して参加し、バスに慣れ親しんでもらうことはもちろんのこと、物品販売も強化し、バスの運送収入以外の収入獲得にも努める。</p> |

| 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) | 添田駅～日田駅の運行 | <p>開業1周年を記念し、インスタに日田彦山線の魅力を発信してくれた方から100名様に沿線施設から商品をプレゼントする「ハッシュタグキャンペーン」を実施。また、イベントに参加し、バス展示やバスグッズの販売をしバスに慣れ親しんでもらうい、ご利用になる動機付けとして利用促進を実施。参加したイベント→添田町ふる里まつり、福岡県のりものフェス、へいちくフェスタ、ふくほくフェスタ</p> <p>令和6年9月から11月にかけて、添田町、東峰村、日田市を対象としたJR九州フリーウォーキングコースを3コース設定(各市町村1コースずつ)合計でおよそ600人の参加を頂くなど好評をいただく。BRTの利用促進、沿線の魅力発信につながる取り組みとなった。</p> <p>福岡県、添田町、東峰村、日田市の沿線各市町村と沿線飲食店さまとの官民一体型でのMaaSデジタルチケットを発売。</p> <p>また、JR九州とタイアップ企画を実施。夏休みや冬休みなど長期休み期間、1日100円で在来線乗り放題になる小学6年生以下を対象としJR九州の企画きっぷ「こどもぼうけんきっぷ」が当社路線バス(福岡地区、佐賀地区、鹿児島地区)も乗車可能に。ご利用になる動機付けとして利用促進を行うことは達成できた。</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 <p>【目標】収支率17.7% 輸送人員100,000人</p> <p>【実績】収支率11.4% (▲6.3%) 輸送人員38,803人 ▲61,197人</p> <p>※経常収益低下の原因として、運行継続支援金や要件緩和等の措置がほぼなくなり、経常費用は、給与ベースアップによる人件費高騰等で費用は増加とが考えられる。</p> <p>※輸送人員減少の主な要因として、運行開始当初、新規性や話題性により一時的な利用が発生していたが、時間の経過とともにこうした利用が減少し、現在は通学や買い物等を目的とした地元住民の日常的な利用に移り落ち着いたことが考えられる。</p> | <p>引き続きバスの利用促進活に取り組む。</p> <p>また、ご利用状況を分析しダイヤ見直し等、効率的な運行の検討を、利用促進を担っている九州旅客鉄道(株)と連携して持続可能な交通体系を検討していく。</p> |
| <p>※車両については、令和6年度収支率51.3%、令和7年度収支率54.2%であり、燃料高騰等で費用が増加したが、前年比+2.9%で目標を達成。</p> | | | | | |

| 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) |
|-------------|---|--|-------------------------|--|--|
| 株式会社 甘木観光バス | 田主丸線 甘鉄甘木駅～朝倉医師会病院 /小田(経由)～田主丸中央病院 車両更新 ・1台納車(令和4年/8) ・1台納車(令和5年/9) ・1台納車(令和6年/8) | ・自治体と連携して、広報誌やホームページ等を活用して、地域住民に働きかけた。 ・QRコード付きティッシュを配布した。 ・田主丸線ダイヤに関する利用者の意見・ご要望を、乗降調査と定期券購入窓口にて収集した。 | A ・計画通り事業は適切に実施された。 | 【目標】 ・収支率 25.43%以上 ・輸送人数59,690人以上 【実績】 ・収支率 29.37% ・輸送人数 76,111人 ※収支率及び輸送人員の目標を達成した。 | ・自治体と連携して、広報誌やホームページ等を活用して、地域住民へ働きかける。営業窓口での対応時、QRコード付ティッシュを配る。 ・現在、運賃は現金、回数券、定期券が現行であり、電子化には、予算の問題が課題。 ・令和7年度は例年より高校生の乗車が増え、登下校時に車両が満員となることがあったため、利用者の意見をダイヤ改正に反映することを検討する。 |
| 新宮タクシー株式会社 | 山らいず線 | / | A ・当初の計画通り、事業は遂行された。 | 【目標】収支率21.47% 輸送人員91,838人 【実績】収支率32.63% 輸送人員103,927人 収支率及び輸送人員の目標を達成した。 | インバウンド対応で車内・バス停等の多言語案内及びバスロケーションの周知に徹底し、利便性向上を図る。周辺施設の情報発信をし、利用促進の呼びかけを行う。 |
| 新宮タクシー株式会社 | 相らんど線 第1ルート | / | A ・当初の計画通り、事業は遂行された。 | 【目標】収支率57.53% 輸送人員75,348人 【実績】収支率42.53% 輸送人員79,834人 輸送人員の目標を達成したが、物価高騰等による経費の増加により収支率の目標を達成できなかった。 | インバウンド対応で車内・バス停等の多言語案内及びバスロケーションの周知に徹底し、利便性向上を図る。新宮町が実施している高齢者利用支援制度の取り組みをPRし、利用促進の呼びかけを行う。また、経費を削減していくために年式の古い車体については、更新計画をたて、更新を進めていく。 |
| 新宮タクシー株式会社 | 相らんど線 第2ルート | / | A ・当初の計画通り、事業は遂行された。 | 【目標】収支率44.44% 輸送人員60,855人 【実績】収支率42.46% 輸送人員77,667人 輸送人員の目標を達成したが、物価高騰等による経費の増加により収支率の目標を達成できなかった。 | インバウンド対応で車内・バス停等の多言語案内及びバスロケーションの周知に徹底し、利便性向上を図る。新宮町が実施している高齢者利用支援制度の取り組みをPRし、利用促進の呼びかけを行う。また、経費を削減していくために年式の古い車体については、更新計画をたて、更新を進めていく。 |

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

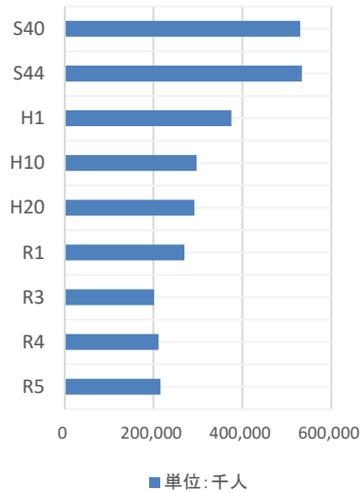
令和8年1月23日

| | |
|-----------------------------|---|
| 協議会名: | 福岡県交通対策協議会 |
| 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>福岡県では、都市部においては鉄道、地下鉄、モノレール等の公共交通機関が整備されているものの、県内全域をカバーする最も身近な公共交通機関としては、バスが代表的な生活交通手段となっている。</p> <p>しかし、近年の人口減少や過疎化の進行により、路線バスの経営は厳しい環境にさらされている。県内における乗合バス輸送実績は昭和44年をピークに減少を続けており、令和5年度末時点でピーク時の半数に満たない215,783千人に留まっている。</p> <p>最近では、路線バス運転手の担い手不足も顕在化し、一段と路線バス事業者の経営環境は厳しさを増している。不採算路線の廃止、減便など公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下による、通院、通学、通勤、買い物等の日常生活への影響は、県民の方々にとって切実な問題である。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、地域住民が生活する上で必要な幹線バス路線を維持・確保していくため、福岡県地域公共交通計画において、複数市町村にまたがり、一定の輸送量を有する「地域間幹線系統」を定めるものである。加えて、地域間幹線系統が維持・確保されることにより、これに接続するフィーダー系統の利便性が維持され、地域内の移動も確保されるものである。</p> |

概要

地域公共交通確保維持事業を活用して運行を維持する系統の一覧(令和7年度事業)

県別輸送人員の推移(乗合バス)



| 路線番号 | 運行系統名 | 実施主体 | 路線番号 | 運行系統名 | 実施主体 | | |
|------|-----------|-------------|-------------|---------|-------------|------|------------|
| 1 | 羽衣線 | 堀川バス | 36 | 津屋崎～鐘崎線 | 西鉄バス 宗像 | | |
| 2 | 羽衣線 | | | | | | |
| 3 | 久留米線 | | | | | | |
| 4 | 里野線 | | | | | | |
| 5 | 蒲高柳川線 | 昭和自動車 | 38 | 津屋崎～鐘崎線 | 西鉄バス 大牟田 | | |
| 6 | 芥屋線 | | | | | | |
| 7 | 船越線 | | | | | | |
| 8 | 野北線 | | | | | | |
| 9 | 九太線 | | | | | | |
| 10 | 九太線 | | | | | | |
| 11 | 久留米～鳥栖線 | | | | | | |
| 12 | 渡部線 | | | | | | |
| 13 | 江見線 | 西鉄バス 佐賀 | 44 | 中間線 | 西鉄バス 北九州 | | |
| 14 | 神埼線 | | | | | | |
| 15 | 神埼線 | 西鉄バス 久留米 | 45 | 行橋～下曾根線 | 西鉄バス 二日市 | | |
| 16 | 沖新線 | | | | | | |
| 17 | 羽衣線 | | | | | | |
| 18 | 久喜寺線 | | | | | | |
| 19 | 北野線 | | | | | | |
| 20 | 藤原線 | | | | | | |
| 21 | 西牟田線 | | | | | | |
| 22 | 藤原線 | | | | | | |
| 23 | 久留米～船小屋線 | | | | | | |
| 24 | 小竹～天道線 | | | | | | |
| 25 | 直方～鞍手～遠賀線 | | J R九州 バス | 46 | | 聖ヶ丘線 | 西鉄バス 福岡 |
| 26 | 直方～鞍手～遠賀線 | | | | | | |
| 27 | 飯塚～大隈線 | | | | | | |
| 28 | 雁井線 | | | | | | |
| 29 | 上山田線 | | | | | | |
| 30 | 上山田線 | | | | | | |
| 31 | 添田線 | | | | | | |
| 32 | 飯塚市内線 | | | | | | |
| 33 | 飯塚市内線 | | | | | | |
| 34 | 直方～黒崎線 | | | | | | |
| 35 | みやわか線 | | | | | | |
| 36 | 相らんど線 | 新宮タクシー | | | | | |
| 37 | 相らんど線 | | | | | | |
| 38 | 相らんど線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 39 | 相らんど線 | | | | | | |
| 40 | 上官線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 41 | 吉野線 | | | | | | |
| 42 | 大牟田市内線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 43 | 大牟田市内線 | | | | | | |
| 44 | 中間線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 45 | 行橋～下曾根線 | | | | | | |
| 46 | 聖ヶ丘線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 47 | 太宰府～宇美線 | | | | | | |
| 48 | 南ヶ丘線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 49 | つつじヶ丘線 | | | | | | |
| 50 | 二日市線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 51 | 二日市線 | | | | | | |
| 52 | 直方線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 53 | 直方線 | | | | | | |
| 54 | 直方線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 55 | 日田彦山線BRT | | | | | | |
| 56 | 田主丸線 | 甘木観光バス | | | | | |
| 57 | 山らいず線 | | | | | | |
| 58 | 相らんど線 | 新宮タクシー | | | | | |
| 59 | 相らんど線 | | | | | | |

【福岡県内の公共交通の現状】

福岡県では、鉄道路線が複数あり、都市部では地下鉄、モノレールも整備されているものの、県内全域をカバーする最も身近な公共交通機関としては、バスが代表的な生活交通手段となっている。

しかし、人口減少や過疎化の進行により、乗合バス輸送実績は昭和44年をピークに減少を続けており、令和5年度末時点でピーク時の半数に満たない215,783千人に留まっている。

燃料費や資材の高騰が続き、路線バスの経営は厳しい環境にさらされている中、最近では、運転手不足も顕在化し、路線バス事業者を取り巻く環境は一段と厳しさを増している。

これらを背景に路線の廃止・減便が相次いでおり、通院、通学、通勤、買い物等の日常生活への影響は、県民の方々にとって切実な問題である。

基礎データ

- 人口: 5,088,814人 (R7.9時点、福岡県人口移動調査)
- 面積: 約4,987平方キロメートル
- 高齢化率: 28.18% (R7.10時点)
- 補助対象の系統数: 59系統 (R7地域間幹線系統)
- 県負担額: R4:338,856千円、R5:203,976千円、R6:234,561千円
- 協議会開催数: 協議会4回、ブロック(地区合同)4回
- 生産性向上の取組のWGの開催数: 13地区各1回

計画、目標(Plan)

福岡県地域公共交通計画では、特に複数市町村にまたがる路線を維持・確保することで、住民の広域移動手段を存続・充実させていくとともに、その幹線に繋がるフィーダー系統の利便性が向上し、存続されることで地域内の移動も確保されることを目的とする。

本計画においては、路線の維持・確保に向けた定量的な指標として、補助対象系統ごとの目標収支率・輸送人員を設定している。

目標値を達成するために、関係市町村と事業者が連携して、利用者増や収支改善に向けた取組について検討するワーキンググループ(生産性向上の取組検討ワーキング)を開催した。

(参考:福岡県地域公共交通計画における数値目標)

| 目標 | 数値指標 | 現況値(令和4年度) | 目標値(令和8年度) |
|--------------|-----------------------------------|------------|------------|
| 地域公共交通の維持・確保 | 乗合バス利用者数 | 269,132千人 | 維持 |
| | 地域間幹線系統補助対象系統における平均収支率 | 44.4% | 50.9% |
| | 地域間幹線系統補助対象系統における利用者1人当たりの県の財政負担額 | 86.2円 | 43.6円 |

地域公共交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

生産性向上の取組検討ワーキングにおいて検討した取組(事業)について、関係市町村及び事業者が連携して、収支改善策の実施に取り組んでいる。

【生産性向上の取組の例】

- 観光需要の取り込み(デジタル企画乗車券の販売、イベントとのタイアップ等)
- 地域住民を対象とした利用促進施策の実施(子ども向けバス乗車体験会、公共交通マップ配布、待合環境改善等)
- 路線やダイヤの再編・見直し

実施状況、目標の達成(Check)

全ての系統において計画通り事業が実施された。目標の達成状況については以下のとおり。

- 目標達成系統: 21系統
 - 目標未達成系統: 38系統
- 生産性向上の取組の結果、輸送人員の増加につながった系統もあったものの、近年の燃料費高騰や運転手確保・定着のための待遇改善等により、経常経費の増加の要因も多く、目標値として掲げている「収支改善率1%以上」の達成には繋がっていない系統も多くあった。

今後の課題、対応(Action)

引き続き、系統ごとの課題の抽出・分析、改善策の検討・実施を行い、各系統において適切なフィードバックを得られるよう取り組んでいく。

加えて、地域間幹線系統路線においても、運転手不足を理由とした路線の減便・廃止が発生していることから、運転手の魅力を発信する動画や特設サイトの制作、バス運転体験会・合同会社説明会の実施のほか、職場環境整備や情報発信に係る助成を行い、運転手確保を図っていく。

⑦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 年 月 日

協議会名: 津久見市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要 | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 | ④事業実施の適切性 | ⑤目標・効果達成状況 | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) |
|------------------------|------------|---|----------------------------------|--|---|
| 津久見タクシー(株) 光タクシー(株) | 中央病院～津久見駅線 | 乗降調査を行い、利用者の状況や属性を把握した。高齢者向けの利用促進説明会を開催し、アンケート調査を行った。時刻表や年末年始のお知らせを配布し、ホームページに掲載して周知を行った。 | A 適切に事業実施を行い、計画通りに運行することができた。 | B 乗客数が昨年度(1,889人)より減り目標値も下回った。 【乗客数】 目標値:1,900人以上 実績:1,734人 | 利便増進計画を策定し、ダイヤの変更・増便を行った。利用促進につながる回数券の作成や、認知度を高める方法を検討していく。また、時刻表の配布などの広報活動も引き続き行う。 |
| 津久見タクシー(株) | 落の浦～大浜線 | アンケート調査を行い、利用者の状況を把握した。調査結果を参考に路線の在り方について検討を行い、定時定路線から予約型運行へ変更することを決定した。また、時刻表や年末年始のお知らせを配布し、ホームページに掲載して周知を行った。 | A 適切に事業実施を行い、計画通りに運行することができた。 | B 乗客数は昨年度(67人)より増えたが目標値は下回った。利用者の利用頻度は増えているようだ。 【乗客数】 目標値:82人以上 実績:78人 | 利便増進計画を策定し、予約型運行に変更、ダイヤの変更・増便を行った。利用促進につながる回数券の作成や、認知度を高める方法を検討する。また、時刻表の配布などの広報活動も引き続き行う。 |
| 津久見タクシー(株) 光タクシー(株) | 畑～津久見駅線 | 時刻表や年末年始のお知らせを行い、ホームページに掲載して周知を行った。 | A 適切に事業実施を行い、計画通りに運行することができた。 | A 昨年度(59.2%)より運行割合が高くなった。利用頻度が増えているようだ。 【運行割合】 目標値:53%以上 実績:60.4% | 利便増進計画を策定し、ダイヤの変更・増便を行った。また、停留所の増設もを行い、利便増進を図る。回数券の作成等利用促進につながる方策を検討していく。また、時刻表の配布などの広報活動も引き続き行う。 |
| 臼津交通(株) | 路線バス17系統 | 乗降調査をし、利用者の状況や属性を把握した。高齢者向けの利用促進説明会を開催し、アンケート調査を行った。中西循環線については、検討の結果乗合タクシーへの転換を決定した。時刻表や年末年始のお知らせを配布し、周知を行った。 | A 適切に事業実施を行い、計画通りに運行することができた。 | B 利用者の減少や運転手不足等により令和6年4月のダイヤ改正、減便等を行い、輸送人員は目標を下回る結果となった。 【年間利用者数】 目標値:18,460人以上 実績:15,708人 | 利便増進計画を策定し、路線システムの整理・ダイヤ変更等の運行効率化を図る。また、運賃を200円均一にし、分かりやすく利用しやすい路線バスを目指す。利用促進につながる、乗合タクシーと共通の回数券作成を検討していく。時刻表の配布などの広報活動も引き続き行う。 |

概要

【運行主体】

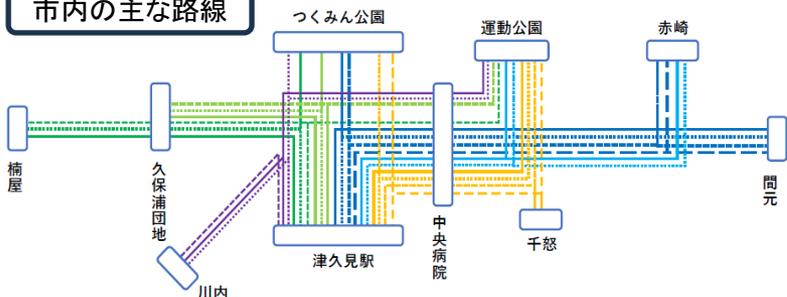
臼津交通株式会社
津久見市(乗合タクシー)

【運行路線】

臼津交通株式会社 30系統 (うち補助対象17系統)
津久見市 3系統



市内の主な路線



基礎データ

合併状況: 昭和26年4月に津久見町、日代村、四浦村、保戸島村が合併
人口: 約1万5千人 (令和7年11月末在)
面積: 79.48平方キロメートル
過疎地域等指定: 過疎
高齢化率: 47.5%
補助対象の系統数: 20系統(確保維持事業のみ)
自治体負担額: R4 9,232千円、R5 15,659千円、R6 23,602千円
協議会開催数: 協議会 6回(うち書面審議1回)

計画、目標(Plan)

【地域特性】

JR津久見駅を中心に発展してきたが、減便や路線撤退が相次ぐなど公共交通の衰退が著しくなり、路線バスが運行していない地域において、路線バスのほかコミュニティバス(乗合タクシー事業)の運行をしている。

【計画期間及び目標】

計画期間: 6年間(令和6年度～令和11年度) ※津久見市地域公共交通計画

基本方針: 多様な都市活動を支える快適で利便性の高い公共交通による、笑顔と活力あふれるまちの実現

【考慮すべき事項】

民間路線との競合回避、まちづくりと一体化した交通網整備、住民へのPR

生活交通確保維持改善計画等の取組み(Do)

- ・乗降調査を行い利用者の状況や属性を把握し次年度に向けてダイヤの変更・増便を策定したほか、一部系統について乗合タクシーへ移行することを決定
- ・アンケート調査を行い利用者の状況を把握、一部路線について予約型運行へ移行。
- ・時刻表や年末年始のお知らせを配布したほかHPに掲載し周知。

実施状況、目標の達成(Check)

- ・中央病院～津久見駅線【乗客数】目標値: 1,900人以上 実績: 1,734人
目標値、昨年度実績を共に下回った。午後便の利用者が伸び悩んだことが原因だと考えられる。
- ・落の浦～大浜線【乗客数】目標値: 82人以上 実績: 78人
目標値は下回ったが利用頻度が増えている。
- ・畑～津久見駅線【運行割合】目標値: 53%以上 実績: 60.4%
昨年度より運行割合が増加した。利用頻度が増えている。
- ・路線バス17系統【年間利用者数】目標値: 18,460人以上 実績: 15,708人
運転手不足等によるダイヤ改正、減便等が大きな要因と考えられる。

今後の課題、対応(Action)

【今後の対応】

令和7年9月に利便増進実施計画を策定し、路線バスについては路線系統の整理・ダイヤ変更等の運行効率化を行った。また、分かりやすく利用しやすい路線バスを目指して運賃を200円均一にした。乗合タクシーについてはダイヤの変更、増便、一部路線について路線定期から予約型運行に移行することとした。

利用促進策として、路線バス・乗合タクシー共通で利用可能な回数券の導入を検討する。

【今後の課題】

均一運賃についてを周知、浸透させていくことが必要と考えられる。