令和7年6月 日

(名称) 福岡県交通対策協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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。

しかし、近年の人口減少や過疎化の進行など、路線バスの経営は厳しい環境にさらされ、 県内における乗合バス輸送実績は昭和44年代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も満たない215,783千人に留まっている。

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甚大な影響は、県民の方々にとって切実な問題である。

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 路線を確保・維持していくため、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、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も目的とする。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

別紙「2. 定量的な目標・効果」、「9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、 定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項」を参照

(2) 事業の効果

別紙「2. 定量的な目標・効果」、「9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、 定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項」を参照

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

別紙「2. 定量的な目標・効果」、「9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、 定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項」を参照

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」参照 運行事業者については、運行上の安全面と利用者への利便性等のサービス品質を考慮し、 総合的に判断して、当該系統を運行する事業者とする。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」参照

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表4」参照

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

別紙「2. 定量的な目標・効果」、「9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、 定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項」を参照

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

※該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】

表7別紙を参照

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

表7別紙を参照

(2) 事業の効果

表7別紙を参照

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額<u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式</u> 車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6及び表7」参照

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における 収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和7年6月9日から令和7年6月13日まで、令和7年度福岡県バス対策協議会ブロック別地区協議会合同会議(書面開催)において計画内容について協議
- ・令和7年6月25日 福岡県バス対策協議会において計画について審議
- ※福岡県交通対策協議会設置要綱第8条により、福岡県バス対策協議会の協議結果をもって、福岡県交通対策協議会の結果とすることができる。

19. 利用者等の意見の反映状況

福岡県バス対策協議会の委員に、特に考慮すべき利用者として免許を所有しない「学生」、「高齢者」の意見を集約する役割を担っている「福岡県公立高等学校PTA連合会」及び「福岡県老人クラブ連合会」を加え、協議会の中で出された意見を計画に反映させている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)福岡市博多区東公園7-7

(所 属)福岡県企画·地域振興部交通政策課

(氏 名)上谷恵・長田佑一

(電話) 092-643-3166

(e-mail) kousei@pref.fukuoka.lg.jp

注意: 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事 業に要する 国庫補助額 (千円)	特例措置
福岡県	堀川バス(株)	(1) 羽犬塚〜ゆめタウン前〜黒木	5,116.0	
福岡県	堀川バス(株)	(2) 羽犬塚~蒲原~黒木	3,106.5	
福岡県	堀川バス(株)	(3) 福島~鑓水~久留米駅	2,672.5	
福岡県	堀川バス(株)	(4) 福島〜田ノ原〜十篭車庫前	3,220.5	
福岡県	堀川バス(株)	(5)瀬高駅前〜西鉄柳川東口〜亀の井ホテル柳川	4,572.5	
	小計		18,688	
福岡県	昭和自動車(株)	(1) 芥屋線(前原~前原駅前·加布里~芥屋)	4,896.5	
福岡県	昭和自動車(株)	(2) 船越線(前原〜イオン糸島店〜船越)	2,193.0	
福岡県	昭和自動車(株)	(3) 野北線(前原〜イオン糸島店・野北〜西の浦)	5,163.5	
福岡県	昭和自動車(株)	(4) 九大線糸島(前原駅前北口〜波多江〜九大東ゲート)	3,684.5	
福岡県	昭和自動車(株)	(5) 九大線糸島(周船寺小学校~高田~九大東ゲート)	2,315.0	
	小計		18,252	
福岡県	西鉄バス佐賀(株)	(1)JR久留米~久留米警察署~西鉄鳥栖	2,392.0	
福岡県	西鉄バス佐賀(株)	(2) 鳥栖駅~綾部·国立東佐賀病院前~西鉄久留米	826.5	
福岡県	西鉄バス佐賀(株)	(3) 佐賀第二合同庁舎~江見~西鉄久留米	589.0	
	小計		3,807	
福岡県	西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) 共同運行	(1) 佐賀第二合同庁舎~目達原·長門石~西鉄久留米	2,013.5	
福岡県	西鉄バス佐賀(株) 西鉄バス久留米(株) 共同運行	(2)目達原~長門石~西鉄久留米	710.0	
	小計		2,723	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(1)早津江~布橋~西鉄柳川	2,414.0	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(2) 大野島農協前~堤・恋木神社・筑後市立病院~羽犬塚駅前	1,582.0	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(3) 大川橋~下林·大善寺~JR久留米	6,211.5	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(4) 今村天主堂~北野~西鉄久留米	1,924.5	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(5) 上原~草野駅前~JR久留米	2,828.5	

福岡県	西鉄バス久留米(株)	(6)JR久留米~久留米市役所~羽犬塚駅前	1,610.0
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(7)上原~草野駅前~西鉄久留米	2,898.0
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(8) 筑後船小屋駅前~羽犬塚~JR久留米	3,418.5
	小計		22,887
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(1) 小竹~天道線(新飯塚駅~小竹上町~赤池工業団地)	3,646.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(2) 直方~鞍手~遠賀線(直方~五反田·鞍手車庫~遠賀川駅)	4,422.0
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(3) 直方~鞍手~遠賀線(遠賀川駅~新入~直方)	2,230.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(4) 飯塚~大隈線(西鉄大隈~漆生~飯塚)	6,764.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(5) 碓井線(西鉄大隈~桂川駅~飯塚)	2,766.0
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(6)上山田線(山野社宅~上三緒~飯塚)	2,034.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(7) 上山田線(上山田~上三緒~飯塚)	5,240.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(8) 飯塚市内線(赤坂橋~有井~飯塚)	1,353.0
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(9) 飯塚市内線(明治抗~飯塚~明星寺団地)	3,763.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(10) 直方~黒崎線(直方~引野口~黒崎)	6,643.5
福岡県	西鉄バス筑豊㈱	(11) みやわか線(宮田バス停~鞍手車庫~鞍手駅)	1,400.0
	小計		40,264
福岡県	西日本鉄道(株)	(1)【星ヶ丘線】西鉄二日市駅東口~太宰府高校入口	3,771.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(2)【宇美~太宰府線】太宰府市役所前~JR宇美駅~宇美営業所	5,153.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(3)【南ヶ丘線】西鉄二日市~平田	1,992.5
福岡県	西日本鉄道(株)	(4)【つつじヶ丘線】南山手団地~下大利駅~南山手団地	12,743.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(5)【二日市線】太宰府~吉木入口~西鉄二日市	5,977.5
福岡県	西日本鉄道(株)	(6)【二日市線】原営業所前~吉木入口·吉木~西鉄二日市	5,845.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(7) 津屋崎~鐘崎線(東郷駅~宗像大社~神湊波止場)	6,474.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(8) 津屋崎~鐘崎線(鐘崎車庫~宗像コモン・東郷~東郷駅)	6,693.0
福岡県	西日本鉄道(株)	(9) 津屋崎~鐘崎線(鐘崎車庫~宗像コモン・ネオポリス~赤間営業所)	6,739.0
	小計		55,388

福岡県	西鉄バス大牟田(株)	(1) 西鉄大牟田営業所~大牟田市立病院·上町~庄山	512.0	
福岡県	西鉄バス大牟田(株)	(2) 西鉄大牟田営業所~延命公園動物園前·大牟田市立病院·新大牟田駅~南関町役場	4,504.5	
福岡県	西鉄バス大牟田(株)	(3) 荒尾駅前~右京町~久福木団地	2,422.0	
福岡県	西鉄バス大牟田(株)	(4) 荒尾駅前~天領橋·高泉団地~三池中町	1,985.0	
	小計		9,423	
福岡県	西鉄バス北九州(株)	(1) 中間線(香月営業所~鳥森·JR中間駅~筑鉄中間)	2,122.0	
福岡県	西鉄バス北九州(株)	(2) 行橋~下曽根線(行橋営業所~九州労災病院)	3,845.5	
	小計		5,967	
福岡県	JR九州バス(株)	(1) 山の神~久山~博多	6,708.5	
福岡県	JR九州バス(株)	(2) 直方~鞍手高校前~博多	19,901.0	
福岡県	JR九州バス(株)	(3) 直方~鞍手高校前~福丸	5,807.5	
福岡県	JR九州バス(株)	(4) 添田駅~日田駅	6,658.5	
	小計		39,075	
福岡県	㈱甘木観光バス	(1) 田主丸線(医師会経由)	5,052.5	
	小計		5,052	
福岡県	新宮タクシー株式会社	(1) 山らいず線	5,656.5	
	新宮タクシー株式会社	(2)相らんど線第1ルート	2,904.0	
	新宮タクシー株式会社	(3) 相らんど線第2ルート	3,682.0	
	小計		12,242	
福岡県	(株)筑豊観光	(1) 宮若·宗像線	5,985.0	
	小計		5,985	
		合 計	239,753	

国庫補助額を算出するための根拠となる費用等について、補助対象年度以降は、補助対象期間の計画 と同じ又は曜日の違いによる運行回数に係る変更のみである。

|堀川バス株式会社 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 営業収益 127,339千円 営業外収益 2,777千円 経常収益(イ) 130,116千円 前々年度(基準期間※)の 営業費用 333,580千円 営業外費用 428千円 経常費用(口) 334,008千円 損益状況 営業損益 営業外損益 経常損益 △ 203,892千円 △ 206,241千円 2,349千円 経常収支率 38.95 % 補助対象期間の 前々年度の 1,134,561.1 km 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業収益 119,034千円 営業外収益 経常収益(イ') 基準期間の前年度の 2,879千円 121,913千円 損益状況 営業費用 311,714千円 営業外費用 300千円 経常費用(口') 312,014千円 営業損益 △ 192,680千円 営業外損益 2,579千円 経常損益 △ 190,101千円 経常収支率 39.07 % 基準期間の前年度の 1,159,124.2 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業収益 111,954千円 営業外収益 2,533千円 経常収益(イ") 114,487千円 基準期間の前々年度の 損益状況 営業費用 304,723千円 営業外費用 3千円 経常費用(口") 304,726千円 営業損益 △ 192,769千円 営業外損益 2,530千円 経常損益 △ 190,239千円 経常収支率 37.57 % 基準期間の前々年度の 1,165,100.3 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等) 補助対象事業者の実車走行キロ当 補助対象事業者の実車走行キロ当 補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 たり経常費用 たり経常費用

補助ブロック名 (基準期間の前々年度) (基準期間の前年度) (基準期間) ロ÷ハ=c 261円.54銭 269円.18銭 294円.39銭 北九州

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助対象事業者の実車走行キ 地域キロ当たり キロ当たり経常費用 キロ当たり経常費用の差 キロ当たり経常収益 補助ブロック名 標準経常費用 口当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ニーヘ = ケ イ÷ハ=ト (a+b+c)/3= =442円.01銭 114円.68銭 北九州 275円.03銭 275円.03銭 0円.00銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	0.00%
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	0.00%

4.	補助対	対象系統ごと	こ要する費用	月、負担者とそ	の負担割合														堀川バス株:	式会社		R8
補助ブ	申特		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ科	呈	地域公共交通再編 実施する区域にお		系統キロ程と地域 公共交通再編事 業を実施する区	補助ブロック		同一補助ブロック		他路線との意		他路線との競合	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及
ロック名	請	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程	., •	域におけるキロ程との比率	乗入部分のキ	一程	外乗入部分の	キロ程	部分に係るキ	口桯		び他路線との競 合部分以外のキ 口程の比率
~							①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	羽犬塚~ゆめタ	羽犬塚	ゆめタウン前・	黒木	365日	5,937.0回	2.1	34.0人	往18.8km	(平均)	往0.0km	(平均)	0.000%	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	%	%
	'	ウン前〜黒木	7177-28	福島	715	0001	(16.2回)	2.1	04.070	復18.8km	18.8km	復0.0km	0.0km	0.000%	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	0.000	100.000
	2	羽犬塚~蒲原~	羽犬塚	蒲原∙福島	黒木	365日	3,291.0回	3.4	30.6人	往17.5km	(平均)	往0.0km	(平均)	0.000%	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	%	%
	2	黒木	初入场	用冰 福岛	燕个	303Д	(9.0回)	3.4	30.0	復17.5km	17.5km	復0.0km	0.0km	0.000%	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	0.000	100.000
北九	2	福島~鑓水~久	福島	鑓水•西鉄久留米	久留米駅	365日	1,746.0回	3.6	16.9人	往19.9km	(平均)	往0.0km	(平均)	0.000%	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	%	%
州	3	留米駅	佃岛	延小 - 四跃入 田木	八田不剛	303日	(4.7回)	3.0	10.9	往19.9km	19.9km	復0.0km	0.0km	0.000%	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	0.000	100.000
	4	福島~田ノ原~	福島	田ノ原	十篭車庫前	365日	3,528.5回	1.7	16.3人	往23.6km	(平均)	往0.0km	(平均)	0.000%	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	%	%
	*	十篭車庫前	佃岛	田 <i>기</i> 床	工电 半净剂	303 🗖	(9.6回)	1.7	10.3	往23.6km	23.6km	復0.0km	0.0km	0.000%	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	0.000	100.000
	5	瀬高駅前~西鉄	海克阳台	西鉄柳川	亀の井ホテル柳	365日	8,210.0回	0.1	47.0	往11.4km	(平均)	往0.0km	(平均)	0.000	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	往0.0km	(平均)	%	%
	5	柳川〜亀の井ホテル 柳川	瀬高駅前	四致柳川	Ш	305日	(22.4回)	2.1	47.0人	往11.4km	11.4km	復0.0km	0.0km	0.000%	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	復0.0km	0.0km	0.000	100.000
	合計	5系統								往91.2km 往0.0km 復91.2km 復0.0km	(平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km	(平均) 0.0km		往0.0km 復0.0km	(平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km	(平均) 0.0km	往0.0km 復0.0km	(平均) 0.0km		

																			堀川バス株	式会社		R8
神	ф.	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキャ	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額		域助 杂态仕画》	岡別表2(注)4 の	ᄚᇚᄿᅕᅎᄖᅩᅀ	3力年平均		補助対象系統の学	キロ当たり経常収益		基準期間の前年ほ	F		基準期間		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額
プロック名	申請番号	き 別 昔 置 (チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	<i>/'と/"</i> のいずれ か少ない額 /	無助金文刊 安本 基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定による増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	M	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ		経常収益ヤ"	実車走行 キロマ"	横 補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	要準期间の削牛店 実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'・マ'=e	経常収益	実車走行キロマ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ÷マ=f	- ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	0 100.000%	223,231.2km	61,395,276円	100円.94銭	0円.00銭	0円.00銭	100円.94銭	100円.94銭	21,857,714円	218,286.8km	100円.13銭	20,935,695円	218,456.0km	95円.83銭	23,373,484円	218,701.5 km	106円.87銭	22,532,957円	38,862,319円	27,627,874円	27,627,874円
	2	0 100.000%	115,185.0km	31,679,330円	194円.11銭	0円.00銭	0円.00銭	194円.11銭	194円.11銭	23,014,708円	105,367.5km	218円.42銭	18,659,999円	105,525.0km	176円.83銭	18,687,040円	99,882.7 km	187円.08銭	22,358,560円	9,320,770円	14,255,698円	9,320,770円
オ ナ 小	3	0 100.000%	69,729.8km	19,177,786円	154円.92銭	0円.00銭	0円.00銭	154円.92銭	154円.92銭	10,941,140円	69,673.9km	157円.03銭	10,472,914円	69,732.8km	150円.18銭	10,989,466円	69,750.9 km	157円.55銭	10,802,540円	8,375,246円	8,630,003円	8,375,246円
	4	0 100.000%	166,545.2km	45,804,926円	95円.59銭	0円.00銭	0円.00銭	95円.59銭	95円.59銭	18,064,285円	166,123.4km	108円.74銭	14,669,847円	166,017.8km	88円.36銭	14,911,446円	166,275.2 km	89円.67銭	15,920,055円	29,884,871円	20,612,216円	20,612,216円
	5	0 100.000%	183,914.0km	50,581,867円	128円.17銭	0円.00銭	0円.00銭	128円.17銭	128円.17銭	22,884,894円	181,182.8km	126円.30銭	22,159,240円	184,160.4km	120円.32銭	25,376,917円	184,026.0 km	137円.89銭	23,572,257円	27,009,610円	22,761,840円	22,761,840円
	合計		758,605.2km	208,639,185円				•		740,634円	0.0km		743,892円	631.5km		738,636円	294.0km		113,452,816円	93,887,631円	88,697,946円	0円

															堀川/	バス株式会社		R8
補助ブロッ	申請番	例	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部	ロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその	負担割合			
ク名	号		分以外に係るも の	係るもの						都道府県		市区町村		その他の者	š	事業者自己的	負担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1	0	27,627,874円	27,627,874円	10,232,545円	10,232 千円	5,116.0千円	38,862,319円	33,746,319円	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	
	2	0	9,320,770円	9,320,770円	6,213,846円	6,213 千円	3,106.5千円	9,320,770円	6,214,270円	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	
北九州	3	0	8,375,246円	8,375,246円	5,345,901円	5,345 千円	2,672.5千円	8,375,246円	5,702,746円	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	
	4	0	20,612,216円	20,612,216円	6,441,317円	6,441 千円	3,220.5千円	29,884,871円	26,664,371円	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	
	5	0	22,761,840円	22,761,840円	9,145,382円	9,145 千円	4,572.5千円	27,009,610円	22,437,110円	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	協議中	#VALUE!	
	合計		88,697,946円	88,697,946円	37,378,991円	37,376 千円	18,688千円	113,452,816円	94,764,816円	0円		0円		0円		94,764,816円	100.0%	

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。

6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

- 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、

平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。

12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ)) に係るキロ程を記載すること。

13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4 位切り捨て)まで算出して記載すること。

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額と記載している。また、「特別措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額とに、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た 金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益

の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告

ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。

ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

1. 申請事業者の概要

事業者名

実車走行キロ(ハ')

昭和自動車株式会社

1 111 3 71 11 12 170 2							_
	乗合バス事業						R6
補助対象期間の	営業収益	1,390,106千円	営業外収益	16,304千円	経常収益(イ)	1,406,410千円	
前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	営業費用	2,089,901千円	営業外費用	14,716千円	経常費用(口)	2,104,617千円	
	営業損益	△ 699,795千円	営業外損益	1,588千円	経常損益	△ 698,207千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	5,804,058.6 km				経常収支率	66.82 %]

乗合バス事業 営業収益 1,240,789千円 営業外収益 経常収益(イ') 1.254.308千円 13,519千円 基準期間の前年度の 損益状況 営業費用 2,024,187千円 営業外費用 13,540千円 経常費用(口') 2,037,727千円 △ 783,398千円 営業損益 営業外損益 △ 21千円 経常損益 △ 783,419千円 経常収支率 61.55 % 基準期間の前年度の 6,115,193.9 km

	乗合バス事業						R4
基準期間の前々年度の	営業収益	986,140千円	営業外収益	12,325千円	経常収益(イ")	998,465千円	
損益状況	営業費用	2,053,494千円	営業外費用	13,944千円	経常費用(口")	2,067,438千円	
	営業損益	△ 1,067,354千円	営業外損益	△ 1,619千円	経常損益	△ 1,068,973千円	
基準期間の前々年度の					経常収支率	48.29 %	
実車走行キロ(ハ")	6,235,387.2 km			•		-	

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実単走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実単走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実単定行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北九州	331円.56銭	333円.22銭	362円.61銭
	※「基準期間」とは、補助対象期	間の前々年度の補助対象期間を	いう。

2 キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

2. 1 P = /2 / m 2/// 3	水作市 東川及 O 作 市 水血	-			
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	342円.46銭	442円.01銭	342円.46銭		242円.31銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

9. MILEX 14 AXX				
補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率コ
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4.	補助	対象系統ごと	に要する費用	用、負担者と	その負担割で											昭和自動車株式:	会社	R7
補助ブ	申申		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ	程	地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキ		補助ブロック外	同一補助ブロック都道府県		他路線との競合	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及
ロックな	請 作 号 世	列 運行 昔 系統名 置	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程	区域におけるキロ 程との比率	乗入部分のキロ程	外乗入部分のキロ程	部分に係るキロ程	<u>率</u>	び他路線との競 合部分以外のキ 口程の比率
名							①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ	オ÷チ=ク	IJ	ヌ	ル	ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	芥屋線(前原~ 前原駅前·加布	前原	前原駅前 加布里	芥屋	365日	3,587.5回 (9.8回)	3.7	36.2人	往12.4km 復12.4km	(平均) 12.4km	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	% 100.000
-	2	里~芥屋) 船越線(前原~イ オン糸島店~船	前原	イオン糸島店	船越	365日	2,795.0回 (7.6回)	2.0	15.2人	往12.9km 復12.9km	(平均) 12.9km	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	9/	6 % 100.000
北九州	3	野北線(前原〜イオン糸島店・野北		イオン糸島店 野北	西の浦	365日	2,190.0回 (6.0回)	6.2	37.2人	往15.3km 往15.3km	(平均) 15.3km	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	9/	6 % 100.000
	4	<u>〜西の浦)</u> 九大線糸島(前 原駅前北口〜波 多汀〜九大東	前原駅北口	波多江	九大東ゲート	365日	3,562.5回 (9.7回)	4.0	38.8人	往9.3km 往9.3km	(平均) 9.3km	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	6 % 100.000
-	5	多江〜九大東 九大線糸島(周 船寺小学校〜高 田〜九大東ゲー	周船寺小学校	高田	九大東ゲート	365日	2,675.0回 (7.3回)	3.6	26.2人	往8.2km 往8.2km	(平均) 8.2km	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	9/	% 100.000
	合計	5系統								往58.1km 復58.1km	(平均)	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)		

																			昭和自動車	株式会社		R7
補助		補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額		*****		東田 だた 7 旧 人	0.1. To 15. 15.			キロ当たり経常収益		**************************************	-		** ## #BB		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
ヺ	甲 特	比率				補助金父付要	綱別表2(注)4 の 	適用かある場合	3力年平均		基準期間の前々年 	芟		基準期間の前年原	<u> </u>		基準期間					
ロック名	申請番号	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	7	へ×ワ以下の額: カ	<i>/</i> と/″のいずれ か少ない額 /	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	88,970.0km	30,468,666円	130円.38銭			130円.38銭	130円.38銭	11,150,500円	90,919.3km	122円.64銭	11,465,775円	91,160.6km	125円.77銭	12,970,487円	90,868.5 km	142円.73銭	11,599,908円	18,868,758円	13,710,899円	13,710,899円
	2	100.000%	72,111.0km	24,695,133円	81円.22銭			81円.22銭	81円.22銭	6,452,670円	72,845.1km	88円.58銭	4,995,829円	73,027.8km	68円.40銭	6,306,769円	72,740.7 km	86円.70銭	5,856,855円	18,838,278円	11,112,809円	11,112,809円
九	3	100.000%	67,014.0km	22,949,614円	94円.71銭			94円.71銭	94円.71銭	6,347,517円	67,014.0km	94円.71銭	6,347,517円	67,014.0km	94円.71銭	6,347,517円	67,014.0 km	94円.71銭	12,622,287円	10,327,327円	10,327,326円	10,327,327円
	4	100.000%	66,262.5km	22,692,255円	163円.56銭			163円.56銭	163円.56銭	7,759,188円	60,868.5km	127円.47銭	9,217,107円	59,929.2km	153円.79銭	12,433,213円	59,361.9 km	209円.44銭	10,837,894円	11,854,361円	10,211,514円	10,211,514円
	5	100.000%	43,870.0km	15,023,720円	172円.05銭			172円.05銭	172円.05銭	7,244,707円	51,660.0km	140円.23銭	8,633,224円	51,865.0km	166円.45銭	10,806,040円	51,586.2 km	209円.47銭	7,547,833円	7,475,887円	6,760,674円	6,760,674円
	合計		338,227.5km	115,829,388円						38,954,582円	343,306.9km		40,659,452円	342,996.6km		48,864,026円	341,571.3km		48,464,777円	67,364,611円	52,123,222円	

								_				•			昭和自	動車株式会	社	R7
補助ブロ	申請番	例	ロック都道府県外	ロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその	負担割合			
ック名	号	置	分以外に係るもの	係るもの						都道府県		市区町村	t	その他のも	者	事業者自己負	負担	「その他の者」の
4			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	÷	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		13,710,899円	13,710,899円	9,793,499円	9,793 千円	4,896.5千円	18,868,758円	13,972,258円	4,896,500円	35.0%					9,075,758円	65.0%	
	2		11,112,809円	11,112,809円	4,386,635円	4,386 千円	2,193.0千円	18,838,278円	16,645,278円	2,193,000円	13.2%					14,452,278円	86.8%	
北九州	3		10,327,327円	10,327,327円		10,327 千円	5,163.5千円	10,327,327円	5,163,827円	5,163,500円	100.0%					327円		
711	4		10,211,514円	10,211,514円	7,369,133円	7,369 千円	3,684.5千円	11,854,361円	8,169,861円	3,684,500円	45.1%					4,485,361円	54.9%	
	5		6,760,674円	6,760,674円	4,630,598円	4,630 千円	2,315.0千円	7,475,887円	5,160,887円	2,315,000円	44.9%					2,845,887円	55.1%	
	合計		52,123,223円	52,123,223円	26,179,865円	36,505 千円	18,252千円	67,364,611円	49,112,111円	18,252,000円	37.2%					30,860,111円	62.8%	

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。

2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 (ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第 4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とは(ツ)の金額を控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
- また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

1 由語車業者の郷更

事業者名

西鉄バス佐賀株式会社

1. 中胡爭未有切似安							_
	乗合バス事業						R6
補助対象期間の	営業収益	231,559千円	営業外収益	4,386千円	経常収益(イ)	235,945千円	
前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	営業費用	393,398千円	営業外費用		経常費用(口)	393,398千円	
	営業損益	△ 161,839千円	営業外損益	4,386千円	経常損益	△ 157,453千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,329,593.0 km				経常収支率	59.97 %]

							1
	乗合バス事業						R5
基準期間の前年度の	営業収益	232,913千円	営業外収益	21,750千円	経常収益(イ')	254,663千円	
損益状況	営業費用	420,659千円	営業外費用		経常費用(口')	420,659千円	
	営業損益	△ 187,746千円	営業外損益	21,750千円	経常損益	△ 165,996千円	
					経常収支率	60.53 %	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	1,497,219.0 km						•

	乗合バス事業						R4
基準期間の前々年度の	営業収益	232,666千円	営業外収益	25,092千円	経常収益(イ")	257,758千円	
損益状況	営業費用	411,231千円	営業外費用		経常費用(口")	411,231千円	
	営業損益	△ 178,565千円	営業外損益	25,092千円	経常損益	△ 153,473千円	
基準期間の前々年度の					経常収支率	62.67 %	
実車走行キロ(ハ")	1,505,694.3 km			•		•	

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実単走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の美単定行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c									
北九州	273円.11銭	280円.96銭	295円.87銭									
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。												

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	283円.31銭	442円.01銭	283円.31銭		177円.45銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

3. WILEY - KXXX				
補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4.の適用割合 フ	改定率コ
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4.	補助	対象系統ご	とに要する費用	用、負担者と	その負担割	合													西鉄バス佐	賀株式	会社	R8
補助ブ	T	寺	運行系統	_	_	計画運	計画運行回数	計画平均乗車	可凹糊	系統キロ科	程	地域公共交通再総実施する区域にお			補助ブロック		同一補助ブロック		他路線との第		他路線との競合	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及
ロック	番	列 運行 昔 系統名 置	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程		区域におけるキロ程との比率	乗入部分のキ	- 口程	外乗入部分 <i>σ</i>	きつ程	部分に係るキ	口程	率	び他路線との競 合部分以外のキ 口程の比率
名							①=カッコ内	2	①×② =③	チ	_	オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
		JR久留米~久 米警察署~西		久留米警察署	西鉄鳥栖	365日	5,974.0回	3.8	61.9人	往13.4km	(平均)		(平均)			(平均)	往7.4km	(平均)		(平均)	%	%
	'	鳥栖	X JR久留木	公由不言杂者	四跃烏他	365日	(16.3回)	3.6	01.9人	復13.4km	13.4km						復7.4km	7.4km				44.776
北		鳥栖駅~綾部		綾部・ 国立東佐	西鉄久留米	225 🗆	3,352.0回	0.5	00.7.1	往21.5km	(平均)		(平均)			(平均)	往17.1km	(平均)		(平均)	%	%
九州	2	国立東佐賀病 前~西鉄久留		賀病院前	四鉄久留木	365日	(9.1回)	2.5	22.7人	復21.5km	21.5km						復17.1km	17.1km				20.465
		佐賀第二合同	佐賀第二合同庁				1,790.0回			往26.2km	(平均)		(平均)			(平均)	往21.9km	(平均)		(平均)	%	%
	3	舎~江見~西 久留米	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	<u>江</u> 見	西鉄久留米	365日	(4.9回)	3.4	16.6人	往26.2km	26.2km						復21.9km	21.9km				16.412
	合計	3系統								往61.1km 復61.1km	(平均)		(平均)			(平均)	往46.4km 復46.4km	(平均)		(平均)		

																			西鉄バス佐	賀株式会社		R8
補		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
助 ブ	申集	持 比率				補助金交付要約	岡別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	1	基準期間の前々年	度	其	基準期間の前年 度	E		基準期間			15只		
ロック名	請	借	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	ノとノ"のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ″	(d+e+f)/3= / '	経常収益ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'・マ'=e	経常収益ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	44.776%	160,103.2km	45,358,837円	192円.66銭			192円.66銭	192円.66銭	28,295,310円	160,063.0km	176円.77銭	31,344,940円	159,460.0km	196円.56銭	32,783,387円	160,183.6 km	204円.66銭	30,845,482円	14,513,355円	20,411,476円	14,513,355円
北九州	2	20.465%	144,136.0km	40,835,170円	119円.08銭			119円.08銭	119円.08銭	16,379,232円	144,698.4km	113円.19銭	17,698,904円	144,352.8km	122円.60銭	17,597,208円	144,871.2 km	121円.46銭	17,163,714円	23,671,456円	18,375,826円	18,375,826円
/"	3	16.412%	93,796.0km	26,573,344円	158円.27銭			158円.27銭	158円.27銭	41,998,208円	276,619.6km	151円.82銭	45,721,283円	277,091.2km	165円.00銭	41,754,112円	264,279.4 km	157円.99銭	14,845,092円	11,728,252円	11,958,004円	11,728,252円
	合計		398,035.2km	112,767,351円		•		•		581,381円			580,904円	484.2km		569,334円	326.1km		49,913,063円	50,745,306円	44,617,433円	

		Ī						_				•			西鉄/	バス佐賀株式会	会社	R8
補助ブロッ		特 例	ロック都道府県外 乗入部分及び他	ロック都道府県外 乗入部分以外に	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその)負担割合			
ク名	号	置	分以外に係るも の	係るもの						都道府県	:	市区町	村	その他の	者	事業者自己負	担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		6,498,499円	6,498,499円	4,784,171円	4,784 千円	2,392.0千円	14,513,355円	12,121,355円	2,392,000円	19.7%					9,729,355円	80.3%	
北九州	2		3,760,612円	3,760,612円	1,653,016円	1,653 千円	826.5千円	23,671,456円	22,844,956円	826,500円	3.6%					22,018,456円	96.4%	
	3		1,924,840円	1,924,840円	1,178,473円	1,178 千円	589.0千円	11,728,252円	11,139,252円	589,000円	5.3%					10,550,252円	94.7%	
	合計		12,183,951円	12,183,951円	7,615,660円	7,615 千円	3,807千円	49,913,063円	46,105,563円	3,807,000円	8.3%					42,298,563円	91.7%	

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。

6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。

8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。

10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各甲請糸統の往・復の平均値の合計を記載すること。

11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程

(ヌ))に係るキロ程を記載すること。 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第 4位切り捨て)まで算出して記載すること。

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とは(ツ)の金額を控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収

また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報

ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。

ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

事業者名	西鉄	バス佐賀株	式会社•西	鉄バス	久留	3米株式会	社(共同運	行)				
申請事業者の概要	:											
	乗合バス	ス事業										
	발 **	西鉄バス佐賀	231,5	59千円		西鉄バス佐賀	4,3	86千円	経常	西鉄バス佐賀	235	,945千円
	営業収益	西鉄バス久留米	1,440,7		業外及益	西鉄バス久留米	37,5	00千円	収益	西鉄バス久留米	1,478	,273千円
1+n1+14+nn		二社平均	836,16	66千円	~	二社平均	20,9	43千円	(イ)	二社平均	857	,109千円
補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の	224 414	西鉄バス佐賀	393,39	98千円		西鉄バス佐賀			経常	西鉄バス佐賀	393	,398千円
ガベ 年度(基年期间 707 損益状況	営業 費用	西鉄バス久留米	1,571,20		業外費用	西鉄バス久留米	3	36千円	費用	西鉄バス久留米	1,571	,541千円
		二社平均	982,30	02千円	•	二社平均	1	68千円	(口)	二社平均	982	,470千円
	営業	西鉄バス佐賀	△ 161,83	39千円		西鉄バス佐賀	4,3	86千円	级带	西鉄バス佐賀	△ 157	,453千円
	日本 日損益	西鉄バス久留米	△ 130,43		業外員益	西鉄バス久留米	37,1	64千円	経常 損益	西鉄バス久留米	△ 93	,268千円
		二社平均	△ 146,13	36千円		二社平均	20,7	75千円		二社平均	△ 125	,361千円
補助対象期間の	西	鉄バス佐賀	1,329,593.0 k							西鉄バス佐賀	59.97	
前々年度の	西欽	共バス久留米	5,118,563.5 k	cm				経常収	又支率	西鉄バス久留米	94.06	
実車走行キロ(ハ)		二社平均	3,224,078.3 k	cm						二社平均	87.24	%
	I-	NII										
	乗合バス	ス事業 西鉄バス佐賀 	020.0	13千円		西鉄バス佐賀	01 -	л т П		西鉄バス佐賀	054	cca T III
	営業	西鉄バス久留米	1,184,90	———	ᄬᄱ	四鉄ハス佐貝		750千円	経常	西鉄バス久留米		,663千円
	収益	二社平均		09千円	又益	当鉄ハス久留木 二社平均		38千円	収益 (イ)	二社平均		,230千円 ,447千円
+ ** ## ## 0 ** 	-	一位平均 西鉄バス佐賀		59千円		一位平均 西鉄バス佐賀	23,5	38 T H		一位平均 西鉄バス佐賀		<u>,447千円</u> ,659千円
基準期間の前年度の 損益状況	営業	西鉄バス久留米	1,342,8	1/4工 営	業外	四鉄ハス佐貝	1.0	66千円	経常	西鉄バス久留米		, 009千円 ,880千円
15年7八九	費用	二社平均		負	費用 片	当鉄ハス久留木 二社平均			費用 (ロ)	二社平均		
		一位平均 西鉄バス佐賀		37千円		西鉄バス佐賀		33千円		一位平均 西鉄バス佐賀		,270千円 ,996千円
	営業	西鉄バス久留米	△ 187,74	10 千 冊 営	業外	四鉄バス久留米		250千円 260千円	経常	西鉄バス久留米		,990千 <u>円</u> ,650千円
	損益	二社平均	△ 157,9		量益 上	当鉄ハス久留木 二社平均		05千円	損益	二社平均		, 000千円 ,823千円
		サイド	1,497,219.0 k			二社十均	23,0	007		西鉄バス佐賀	60.53	
基準期間の前年度の		軟バスタ留米	4,741,704.9 k					経常収	1 士 荻	西鉄バス久留米	90.05	
実車走行キロ(ハ')		二社平均	3,119,462.0 k					作 市 4.	X 文 年	二社平均	83.01	
		_111 +23	0,110, 1 02.0 P	VIII						_11T-29	00.01	70
	乗合バス	ス事業										
		西鉄バス佐賀	232,66	66千円		西鉄バス佐賀	25,0	92千円	経常	西鉄バス佐賀	257	,758千円
	営業収益	西鉄バス久留米	875,17		業外	西鉄バス久留米	21,0	14千円	収益	西鉄バス久留米	896	,192千円
	42	二社平均	553,92	22千円	~	二社平均	23,0	53千円	(イ)	二社平均	576	,975千円
基準期間の前々年度の	337 Alle	西鉄バス佐賀	411,23	31千円		西鉄バス佐賀			経常	西鉄バス佐賀	411	,231千円
損益状況	営業 費用	西鉄バス久留米	1,107,12	27千円 営	業外費用	西鉄バス久留米	1,0	57千円	費用	西鉄バス久留米	1,108	,184千円
	具用	二社平均	759,17	79千円	~/II	二社平均	5	29千円	(口)	二社平均	759	,708千円
	علاد عدد	西鉄バス佐賀	△ 178,56		ا عللد	西鉄バス佐賀	25,0	92千円	477 ME	西鉄バス佐賀	Δ 153	,473千円
	営業 損益	西鉄バス久留米	△ 231,94	49千円 宮	業外員益	西鉄バス久留米	19,9	57千円	経常 損益	西鉄バス久留米	Δ 211	,992千円
	只皿	二社平均	△ 205,25		MI	二社平均	22,5	25千円	1只 皿	二社平均	Δ 182	,733千円
+ ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	西	鉄バス佐賀	1,505,694.3 k	cm						西鉄バス佐賀	62.67	%
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ")	西釤	共バス久留米	4,301,240.8 k	cm				経常場	双支率	西鉄バス久留米	80.87	%
<u></u>		二社平均	2,903,467.6 k	cm						二社平均	75.94	%
	準期間 [》] T	期間 [※] を最終年度とする連続した過去 ^{補助} 補助ブロック名				対象事業者の実車走行キロ当 補 たり経常費用		経常費)実車走行 常費用 の前年度	テキロ当	補助対象事業者の たり経常 (基準	費用]
助対象事業者の「基 事業者名		補助ブロック	□	(基準	州川リリ	的"个十支》						
事業者名			1		四"÷ハ	√"=a	口'÷/			ロ÷ハ		4
		補助ブロック 北九州 北九州	1				□' ÷ /	280	円.96銭 円.41銭	ロ÷ハ	x=c 295円.87銭 307円.02銭	

2. キロ当たり補助対象	な経常費用及び経常収益

2. ヤロヨにり補助対象	K 在吊負用及い在吊収金					
事業者名	補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
西鉄バス佐賀	北九州	283円.31銭	442円.01銭	283円.31銭		177円.45銭
西鉄バス久留米	北九州	282円.69銭	442円.01銭	282円.69銭		288円.80銭
二社平均	北九州	283円.06銭	442円.01銭	283円.06銭		265円.84銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

事業者名	補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率
	北九州		基準期間の 当 年度	1	
西鉄バス佐賀	北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
	北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	
	北九州		基準期間の 当 年度	1	
西鉄バス久留米	北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
	北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

補助ブ	申 特	ŧ	運行系統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ科	呈	地域公共交通再 実施する区域にお	編事業を		補助ブロック	7外	同一補助ブロック	都道府県	他路線との競	合	此吸伯 Lの並み	補助ブロック外界 入部分、同一補 助ブロック都道所 県外乗入部分及
ロック	請	上发妖力	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			実施する区域にお 程	11941	におけるキロ程との比率	乗入部分のキ	-口程	外乗入部分の	キロ程	部分に係るキロ	□程	*	ディスペース がまた がん いっぱん いっぱん はいまた いっぱん はいまた いっぱん いっぱん いっぱん いっぱん いっぱん いっぱん いっぱん いっぱん
名				THE STATE OF THE S			①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
		佐賀第二合同庁	佐賀第二合同庁	目達原・長門石	工 孙 九 切 小	00F [3,713.5回	4.5	45.4.1	往27.8km	(平均)		(平均)			(平均)	往21.4km	(平均)		(平均)	%	9/
北	'	舎~目達原·長門 石~西鉄久留米	舎	日達原•長门石	西鉄久留米	365日	(10.1回)	4.5	45.4人	復27.8km	27.8km						復21.4km	21.4km				23.021
州		目達原~長門石	口法压	5	T AL A KILV	005	4,618.0回	4.0		往12.4km	(平均)		(平均)			(平均)	往6.0km	(平均)		(平均)	%	9/
	2	~西鉄久留米	目達原	長門石	西鉄久留米	365日	(12.6回)	4.8	60.4人	復12.4km	12.4km						復6.0km	6.0km				51.612
	 合計	2系統								往40.2km	(平均)		(平均)			(平均)	往27.4km	(平均)		(平均)		

	合計 	2系統					復40.2km	, , ,				, , , ,	復27.4km	, , ,]			
_																		西鉄バス佐	賀株式会社・	西鉄バス久	留米株 R8
*	fi	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額						補助対象系統の	キロ当たり経常収益	:						補助対象系統の 経常収益の見込 額		補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額
<u> </u>	カー申 特	比率				補助金交付要綱別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年	度		基準期間の前年度	:		基準期間					
1	1 請 例 措 置 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	/'と/"のいずれ か少ない額 /	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定による増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ″	(d+e+f)/3= / '	経常収益ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当た り経常収益 ヤ"÷マ"=d	: 経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ÷マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
4	t 1	23.021%	206,470.6km	58,443,568円	187円.97銭		187円.97銭	187円.97銭	44,231,367円	266,435.2km	166円.01銭	50,230,820円	266,713.2km	188円.33銭	49,088,743円	234,215.0 km	209円.58銭	38,810,278円	19,633,290円	26,299,605円	19,633,290円
y y	2	51.612%	114,526.4km	32,417,842円	257円.82銭		257円.82銭	257円.82銭	29,382,827円	129,976.8km	226円.06銭	34,003,489円	130,014.0km	261円.53銭	34,416,873円	120,391.6 km	285円.87銭	29,527,196円	2,890,646円	14,588,028円	2,890,646円
	合計		320,997.0km	90,861,410円					396,412円			396,727円	449.9km		354,607円	495.5km		22,523,936円	40,887,633円	22,523,936円	

						_								西鉄バ	ス佐賀株式会	€社•西	鉄バス久留米	R8
補助ブロ		ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他		計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除した 額					ウの負担者とその)負担割合				
ック名		描 路線との競合部 分以外に係るもの	は ス+ の						都道府県	:	市区町村	t	その他の	者	事業者自己負	担	「その他の者	
		ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行回 数/①計画運行)	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要	長
北	1	4,519,779円	4,519,779円	4,027,525円	4,027 千円	2,013.5千円	19,633,290円	17,619,790円	2,013,500円	11.4%					15,606,290円	88.6%		
州	2	1,491,920円	1,491,920円	1,420,876円	1,420 千円	710.0千円	2,890,646円	2,180,646円	710,000円	32.6%					1,470,646円	67.4%		
	合計	6,011,699円	6,011,699円	5,448,401円	5,447 千円	2,723千円	22,523,936円	19,800,436円	2,723,000円	13.8%					17,077,436円	86.2%		
		•	•	•						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		•						

(1) 記載要領

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。

6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平 均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。

12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に 係るキロ程を記載すること。

13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位 切り捨て)まで算出して記載すること。

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とに、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とに、(ツ')の金額と記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を控除して得た 金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の 見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

^{4.} 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

事業者名	西鉄バス久留米村	未式会社				
申請事業者の概要						
	乗合バス事業					<u> </u>
補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の	営業収益	1,440,773千円	営業外収益	37,500千円	経常収益(イ)	1,478,273千円
前々年及(基準期间 DD 損益状況	営業費用	1,571,205千円	営業外費用	336千円	経常費用(口)	1,571,541千円
	営業損益	△ 130,432千円	営業外損益	37,164千円	経常損益	△ 93,268千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	5,118,563.5 km				経常収支率	94.06 %
	乗合バス事業]
基準期間の前年度の	営業収益	1,184,904千円	営業外収益	25,326千円	経常収益(イ))	1,210,230千円
損益状況	営業費用	1,342,814千円	営業外費用	1,066千円	経常費用(口')	1,343,880千円
	営業損益	△ 157,910千円	営業外損益	24,260千円	経常損益	△ 133,650千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	4,741,704.9 km			L	経常収支率	90.05 %
	乗合バス事業					ļ
基準期間の前々年度の	営業収益	875,178千円	営業外収益	21,014千円	経常収益(イ")	896,192千円
損益状況	営業費用	1,107,127千円	営業外費用	1,057千円	経常費用(口")	1,108,184千円
	営業損益	△ 231,949千円	営業外損益	19,957千円	経常損益	△ 211,992千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ")	4,301,240.8 km				経常収支率	80.87 %

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等) 補助対象事業者の実車走行キロ当た 補助対象事業者の実車走行キロ当た 補助対象事業者の実車走行キロ当た 補助ブロック名 (基準期間の前々年度) (基準期間の前年度) (基準期間)

ロ' ÷ハ' =b

257円.64銭 283円.41銭 ※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

ロ"÷ハ"=a

2. キロ当たり補助対象	経常費用及び経常収益				
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	282円.69銭	442円.01銭	282円.69銭		288円.80銭

ロ÷ハ=c

307円.02銭

旅客運賃の	上限変更認可状況
	•

北九州

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4.	補貝	力対	象系統ごとに	要する費用、	負担者とその	の負担割合														西鉄バス久間	3米株:	式会社	R8
補助ブ		特例	運行	運行系 統	1	1	】 計画運 行日数	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸送量	系統キロ科	呈	地域公共交通再編施する区域における		系統キロ程と地域 公共交通再編事業 を実施する区域に	補助ブロック 乗入部分のキ		 同一補助ブロック 外乗入部分の		他路線との意 部分に係るキ		他路線との競合率	補助ブロック外乗 入部分、同一補助 ブロック都道府県 外乗入部分及び
ロック	番	措置	系統名	起点	主な 経由地	終点	1]口奴	()	密度	区里			売りる区域におけ	るイロ柱	おけるキロ程との比率	米八印ガのヤ	竹在	77米八叫刀(0)	イロ柱	即力に採るイ	一任		他路線との競合部 分以外のキロ程の 比率
名					, T LL 70			①=カッコ内	2	①×② =③	£		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1		早津江~布橋~	早津江	布橋	西鉄柳川	365日	5,475.0回	1.9	28.5人	往11.3km	(平均)		(平均)			(平均)	往0.9km	(平均)		(平均)	%	%
	·		西鉄柳川	1774	115 1100	LI 3X 19F7-11	1000	(15.0回)	1.0	20.070	復11.3km	11.3km						復 0.9km	0.9km				92.035
	2		大野島農協前~ 堤·恋木神社·筑	大野島農協前	堤·恋木神社·筑	羽犬塚駅前	365日	4,126.0回	1.2	13.5人	往17.9km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
	_		後市立病院~羽 犬塚駅前	7(1) Eding (mill)	後市立病院	-112<-28-iii/[1]	1000	(11.3回)	1.2	10.070	復17.9km	17.9km											100.000
	3		大川橋~下林・大	大川橋	下林・大善寺	JR久留米	365日	4,729.0回	2.5	32.2人	往22.2km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
			善寺~JR久留米					(12.9回)			往22.2km	22.2km											100.000
	4		今村天主堂~北	今村天主堂	北野	西鉄久留米	365日	2,586.5回	2.8	19.6人	往13.7km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
北九			野~西鉄久留米					(7.0回)			往13.7km	13.7km											100.000
州	5		上原~草野駅前	上原	草野駅前	JR久留米	365日	2,142.0回	4.3	24.9人	往22.7km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
			~JR久留米		1 21 31 11 2			(5.8回)			往22.7km	22.7km											100.000
	6		JR久留米~久留 米市役所~羽犬	JR久留米	久留米市役所	羽犬塚駅前	365日	1,460.0回	3.6	14.4人	往18.3km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
			塚駅前		7 (20)			(4.0回)			往18.3km	18.3km											100.000
	7		上原~草野駅前	上原	草野駅前	西鉄久留米	365日	2,603.0回	2.4	17.0人	往20.3km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
	·		~西鉄久留米		1 =1 9(1)		33374	(7.1回)			往20.3km	20.3km											100.000
	8		筑後船小屋駅前 ~羽犬塚~JR久	筑後船小屋駅前	羽犬塚	JR久留米	365日	2,945.0回	4.7	37.6人	往20.0km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	%
	-		留米					(8.0回)			往20.0km	20.0km											100.000
	合計		8系統								往146.4km 復146.4km	(平均)		(平均)			(平均)	往0.9km 復0.9km	(平均)		(平均)		

																			西鉄バス久智	留米株式会社	<u>.</u>	R8
補助ブロッ特例措	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の比	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額	
-r		率				補助金交付要	綱別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	į	基準期間の前々年原	吏		基準期間の前年度			基準期間					
ロック名	請番号 例措置	(チ─(リ+ヌ)÷チ =ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	グと/ ″のいずれか 少ない額 ノ	基準期間における 実車走行キロ当た り経常収益の運賃 改定による増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 ノーh=ノ	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ″	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の実 車走行キロ当たり 経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当た り経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当た り経常収益 ヤ÷マ=f	ノ×ワ以上の額:ヨ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	92.035%	123,735.0km	34,978,647円	106円.40銭			106円.40銭	106円.40銭	10,431,721円	123,396.0km	84円.53銭	13,768,299円	123,576.8km	111円.41銭	15,249,940円	123,712.4 km	123円.26銭	13,165,404円	21,813,243円	15,740,391円	15,740,391円
	2	100.000%	140,564.9km	39,736,291円	70円.34銭			70円.34銭	70円.34銭	10,614,639円	147,396.8km	72円.01銭	10,105,402円	147,548.8km	68円.48銭	10,409,958円	147,578.0 km	70円.53銭	9,887,335円	29,848,956円	17,881,330円	17,881,330円
	3	100.000%	209,967.6km	59,355,740円	112円.85銭			112円.85銭	112円.85銭	22,199,269円	220,756.8km	100円.55銭	25,134,096円	220,934.4km	113円.76銭	26,108,108円	210,100.8 km	124円.26銭	23,694,843円	35,660,897円	26,710,083円	26,710,083円
北北	4	100.000%	70,605.1km	19,959,355円	143円.01銭			143円.01銭	143円.01銭	9,113,513円	71,055.8km	128円.25銭	10,345,474円	70,878.1km	145円.96銭	10,954,381円	70,755.3 km	154円.82銭	10,097,235円	9,862,120円	8,981,709円	8,981,709円
州	5	100.000%	97,246.8km	27,490,697円	198円.33銭			198円.33銭	198円.33銭	19,689,330円	98,813.1km	199円.25銭	19,408,492円	97,723.5km	198円.60銭	19,253,895円	97,655.4 km	197円.16銭	19,286,957円	8,203,740円	12,370,813円	8,203,740円
	6	100.000%	53,436.0km	15,105,822円	162円.17銭			162円.17銭	162円.17銭	7,761,616円	53,890.5km	144円.02銭	9,105,544円	53,835.0km	169円.13銭	9,368,549円	54,038.5 km	173円.36銭	8,665,716円	6,440,106円	6,797,619円	6,440,106円
	7	100.000%	107,840.8km	30,485,515円	118円.57銭			118円.57銭	118円.57銭	11,413,061円	95,839.7km	119円.08銭	12,315,258円	105,681.9km	116円.53銭	12,909,719円	107,478.7 km	120円.11銭	12,786,683円	17,698,832円	13,718,481円	13,718,481円
	8	100.000%	123,226.4km	34,834,871円	219円.28銭			219円.28銭	219円.28銭	25,233,913円	126,861.6km	198円.90銭	31,052,624円	139,558.6km	222円.50銭	30,943,858円	130,869.2 km	236円.44銭	27,021,084円	7,813,787円	15,675,691円	7,813,787円
	合計		926,622.6km	261,946,938円						938,010円			959,737円	1,146.4km		942,188円	193.8km		137,341,681円	117,876,117円	105,489,627円	

															西鉄バ	ズスタ留米株式	会社	R8
補助ブロッ	申請番	特例措	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都 道府県外乗入部 分及び他路線との 競合部分以外に	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び 同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分以外に係るも	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫補 助額を控除した額					ウの負担者とその	負担割合			
ク名	号	置	係るもの	Ø						都道府県		市区町村		その他の者	亅	事業者自己負	担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行回 数/①計画運行	÷	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		14,486,668円	14,486,668円	4,828,889円	4,828 千円	2,414.0千円	21,813,243円	19,399,243円	2,414,000円	12.4%					16,985,243円	87.6%	
	2		17,881,330円	17,881,330円	3,164,837円	3,164 千円	1,582.0千円	29,848,956円	28,266,956円	1,582,000円	5.6%					26,684,956円	94.4%	
	3		26,710,083円	26,710,083円	12,423,294円	12,423 千円	6,211.5千円	35,660,897円	29,449,397円	6,211,500円	21.1%					23,237,897円	78.9%	
北 九	4		8,981,709円	8,981,709円	3,849,303円	3,849 千円	1,924.5千円	9,862,120円	7,937,620円	1,924,500円	24.2%					6,013,120円	75.8%	
州	5		8,203,740円	8,203,740円	5,657,751円	5,657 千円	2,828.5千円	8,203,740円	5,375,240円	2,828,500円	52.6%					2,546,740円	47.4%	
	6		6,440,106円	6,440,106円	3,220,053円	3,220 千円	1,610.0千円	6,440,106円	4,830,106円	1,610,000円	33.3%					3,220,106円	66.7%	
	7		13,718,481円	13,718,481円	5,796,541円	5,796 千円	2,898.0千円	17,698,832円	14,800,832円	2,898,000円	19.6%					11,902,832円	80.4%	
	8		7,813,787円	7,813,787円	6,837,063円	6,837 千円	3,418.5千円	7,813,787円	4,395,287円	3,418,500円	77.8%					976,787円	22.2%	
	合計		104,235,904円	104,235,904円	45,777,731円	45,774 千円	22,887千円	137,341,681円	114,454,681円	22,887,000円	20.0%					91,567,681円	80.0%	

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。

2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。

6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の 合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。 12「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ

程を記載すること。 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額と記載して得た金額に(ク) の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。

18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額

また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関

ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

事業者名	西鉄バス筑豊株式	会社				
申請事業者の概要						
	乗合バス事業					F
補助対象期間の	営業収益	334,838千円	営業外収益	21,771千円	経常収益(イ)	356,609千円
前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	営業費用	660,971千円	営業外費用	15千円	経常費用(口)	660,986千円
15Cam 15Cl/15	営業損益	△ 326,133千円	営業外損益	21,756千円	経常損益	△ 304,377千円
補助対象期間の					経常収支率	53.95 %
前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,111,910.9 km					
	エヘッーキャ					
	乗合バス事業		336 Alle 1 1 d= 37		to alt de at (et)	
基準期間の前年度の	営業収益	338,285千円	営業外収益	16,294千円	経常収益(イ')	354,579千円
損益状況	営業費用	690,526千円	営業外費用	334千円	経常費用(口')	690,860千円
	営業損益	△ 352,241千円	営業外損益	15,960千円	経常損益	△ 336,281千円
# \# \# \# \# \# \# \# \# \# \# \# \# \#					経常収支率	51.32 %
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	2,301,631.1 km					
	乗合バス事業					
基準期間の前々年度の	営業収益	388,982千円	営業外収益	18,683千円	経常収益(イ")	407,665千円
損益状況	営業費用	693,035千円	営業外費用	322千円	経常費用(口")	693,357千円
	営業損益	△ 304,053千円	営業外損益	18,361千円	経常損益	△ 285,692千円
基準期間の前々年度の	2.411,159,7 km				経常収支率	58.79 %
実車走行キロ(ハ")	2,411,139.7 Kill					

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等) 補助対象事業者の実車走行キロ当た 補助対象事業者の実車走行キロ当た 補助対象事業者の実車走行キロ当た り経常費用 り経常費用 補助ブロック名 (基準期間の前々年度) (基準期間の前年度) (基準期間) ロ"÷ハ"=a ロ'÷ハ'=b ロ÷ハ=c 300円.16銭 312円.98銭 287円.56銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

2. 【日山た/冊均/5	が、一般の人は、一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一般の一				
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (a+b+c)/3= 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	300円.23銭	442円.01銭	300円.23銭		168円.85銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況 改定率 認可を受けた補助対象期間 補助ブロック名 認可日 . の適用割合 北九州 基準期間の 当 年度 基準期間の 前 年度 北九州 2/3 基準期間の 前々 年度 北九州

. 裤	甫助対	対象系統ごとに	要する費用	、負担者とその	の負担割合														西鉄バス筑島	豊株式:	会社	R8
	申請番号	; ; 運行 ; 系統名	運行系統	主な	40.5	計画運行日数	計画運行回数	計画平均乗車 密度	計画輸送量	系統キロ程	₹	地域公共交通再科 実施する区域にお 程		系統キロ程と地域 公共交通再編事 業を実施する区域 におけるキロ程と の比率	補助ブロック 乗入部分のキ		同一補助ブロック: 外乗入部分の:		他路線との意 部分に係るキ		他路線との競合 率	補助ブロック外更入部分、同一補助ブロック都道府リグルの部分及で他路線との競技部分以外のキロの
7 7		-	起点	経由地	終点		①=カッコ内	2	①×② =③	£		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	程の比率 (チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	小竹~天道線(新飯塚駅~小竹上町~赤池工業団地)	新飯塚駅	柳橋·小竹上町	赤池工業団地	365日	4,206.0回	2.8	32.2人	往12.3km 復12.3km	(平均) 12.3km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	100.00
	2	直方~鞍手~遠 賀線(直方~五反 田·鞍手車庫~遠 賀川駅)	直方	五反田	遠賀川駅	365日	3,324.5回	2.2	20.0人	往22.4km 復22.4km	(平均) 22.4km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	3	直方~鞍手~遠 賀線(遠賀川駅~ 新入~直方)	直方	新入	遠賀川駅	365日	1,936.0回	1.9	10.0人	往22.6km 往22.6km	(平均) 22.6km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	4	飯塚~大隈線(西 鉄大隈~漆生~ 飯塚)	西鉄大隈	漆生	飯塚	365日	6,323.0回	3.0	51.9人	往13.7km 往13.7km	(平均) 13.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
- - -	5	碓井線(西鉄大隈 ~桂川駅~飯塚)	西鉄大隈	桂川駅	飯塚	365日	2,190.0回	2.7	16.2人	往18.7km 往18.7km	(平均) 18.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	6	上山田線(山野社 宅~上三緒~飯 塚)	山野社宅	上三緒	飯塚	365日	3,064.0回 (8.3回)	2.9	24.0人	往10.2km 往10.2km	(平均) 10.2km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	7	上山田線(上山田 〜上三緒〜飯塚)	上山田	上三緒	飯塚	365日	3,426.5回 (9.3回)	4.5	41.8人	往16.7km 往16.7km	(平均) 16.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	8	飯塚市内線(赤坂橋~有井~飯塚)	赤坂橋	有井	飯塚	365日	2,063.0回	4.0	22.4人	往8.7km 往8.7km	(平均) 8.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
	9	飯塚市内線(明治 抗~飯塚~明星 寺団地)	明治坑	飯塚	明星時団地	365日	3,047.0回	4.6	38.1人		(平均) 15.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	
	10	直方~黒崎線(直 方~引野口~黒 崎)	直方	引野口	黒崎	365日	5,078.0回 (13.9回)	4.3	59.7人	往16.4km 往16.4km	(平均) 16.4km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
1	11	みやわか線(宮田 バス停〜鞍手車 庫〜鞍手駅)	宮田バス停	鞍手車庫	鞍手駅	361日	2,412.0回 (6.6回)	1.7	11.2人	往14.7km 往14.7km	(平均) 14.7km		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	9/	100.00
合	計	89系統								往172.1km 復172.1km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)		

						12	<u> </u>	1				•	•			•			西鉄バス筑	豊株式会社		R8
補		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額
助 ブ	甲 特	比率				補助金交付要約	綱別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年月	变		基準期間の前年度			基準期間					
ロック名	請	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ס	へ×ワ以下の額: カ	<i>/'と/"</i> のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益の 運賃改定による 増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ″	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ″	補助対象系統の 実車走行キロ当た り経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	103,467.6km	31,064,077円	138円.26銭			138円.26銭	138円.26銭	14,719,208円	103,984.2km	141円.55銭	13,877,343円	103,689.0km	133円.83銭	14,449,184円	103,652.1 km	139円.40銭	14,305,430円	16,758,647円	13,978,834円	13,978,834円
	2	100.000%	148,937.6km	44,715,535円	86円.97銭			86円.97銭	86円.97銭	16,361,514円	190,960.0km	85円.68銭	16,350,764円	191,565.0km	85円.35銭	17,200,435円	191,362.5 km	89円.88銭	12,953,103円	31,762,432円	20,121,990円	20,121,990円
	3	100.000%	87,507.2km	26,272,286円	80円.18銭			80円.18銭	80円.18銭	10,953,747円	118,604.8km	92円.35銭	8,158,529円	118,401.4km	68円.90銭	9,384,578円	118,333.6 km	79円.30銭	7,016,327円	19,255,959円	11,822,528円	11,822,528円
北	4	100.000%	173,250.2km	52,014,907円	132円.53銭			132円.53銭	132円.53銭	22,117,144円	173,483.1km	127円.48銭	23,182,458円	181,281.1km	127円.88銭	25,752,642円	181,038.0 km	142円.24銭	22,960,849円	29,054,058円	23,406,708円	23,406,708円
九州	5	100.000%	81,906.0km	24,590,638円	129円.10銭			129円.10銭	129円.10銭	9,556,549円	69,967.0km	136円.58銭	8,980,668円	73,700.6km	121円.85銭	9,508,516円	73,778.2 km	128円.87銭	10,574,064円	14,016,574円	11,065,787円	11,065,787円
	6	100.000%	62,505.6km	18,766,056円	151円.66銭			151円.66銭	151円.66銭	9,480,878円	62,362.8km	152円.02銭	9,177,184円	62,526.0km	146円.77銭	9,765,589円	62,515.8 km	156円.20銭	9,479,599円	9,286,457円	8,444,725円	8,444,725円
	7	100.000%	115,289.3km	34,613,306円	194円.54銭			194円.54銭	194円.54銭	22,574,746円	111,408.8km	202円.62銭	21,102,154円	111,747.6km	188円.83銭	21,419,080円	111,452.6 km	192円.18銭	22,428,380円	12,184,926円	15,575,987円	12,184,926円
	8	100.000%	35,896.2km	10,777,116円	194円.67銭			194円.67銭	194円.67銭	6,477,169円	35,861.4km	180円.61銭	6,922,433円	35,939.7km	192円.61銭	7,576,578円	35,939.7 km	210円.81銭	6,987,913円	3,789,203円	4,849,702円	3,789,203円
	9	100.000%	95,675.8km	28,724,745円	206円.94銭			206円.94銭	206円.94銭	21,789,678円	109,711.6km	198円.60銭	23,315,741円	110,135.5km	211円.70銭	23,273,008円	110,543.7 km	210円.53銭	19,799,150円	8,925,595円	12,926,135円	8,925,595円
	10	100.000%	166,558.4km	50,005,828円	199円.42銭			199円.42銭	199円.42銭	30,908,263円	164,448.0km	187円.95銭	32,376,250円	163,168.0km	198円.42銭	34,441,471円	162,528.0 km	211円.91銭	33,215,076円	16,790,752円	22,502,622円	16,790,752円
	11	100.000%	68,396.0km	20,534,531円	70円.82銭			70円.82銭	70円.82銭	3,498,119円	50,619.8km	69円.10銭	3,548,809円	51,804.0km	68円.50銭	3,876,184円	51,777.6 km	74円.86銭	4,843,804円	15,690,727円	9,240,538円	9,240,538円
	合計		1,139,389.9km	342,079,025円						1,191,412円			1,203,958円	1,544.6km		1,202,922円	1,636.2km		177,515,330円	153,935,556円	139,771,586円	

															四鉄バ	バス筑豊株式会	<u> </u>	R8
補助ブロッ	申請番	特例措	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他 路線との競合部	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除した 額					ウの負担者とその)負担割合			
ク名	号	置	分以外に係るもの	係るもの						都道府県		市区町村	t	その他の	者	事業者自己負	担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行回 数/①計画運行)	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		13,978,834円	13,978,834円	7,293,304円	7,293 千円	3,646.5千円	16,758,647円	13,112,147円	3,646,500円	27.8%					9,465,647円	72.2%	
	2		20,121,990円	20,121,990円	8,844,830円	8,844 千円	4,422.0千円	31,762,432円	27,340,432円	4,422,000円	16.2%					22,918,432円	83.8%	
	3		11,822,528円	11,822,528円	4,461,331円	4,461 千円	2,230.5千円	19,255,959円	17,025,459円	2,230,500円	13.1%					14,794,959円	86.9%	
北	4		23,406,708円	23,406,708円	13,529,889円	13,529 千円	6,764.5千円	29,054,058円	22,289,558円	6,764,500円	30.3%					15,525,058円	69.7%	
九州	5		11,065,787円	11,065,787円	5,532,893円	5,532 千円	2,766.0千円	14,016,574円	11,250,574円	2,766,000円	24.6%					8,484,574円	75.4%	
711	6		8,444,725円	8,444,725円	4,069,746円	4,069 千円	2,034.5千円	9,286,457円	7,251,957円	2,034,500円	28.1%					5,217,457円	71.9%	
	7		12,184,926円	12,184,926円	10,481,656円	10,481 千円	5,240.5千円	12,184,926円	6,944,426円	5,240,500円	75.5%					1,703,926円	24.5%	
	8		3,789,203円	3,789,203円	2,706,573円	2,706 千円	1,353.0千円	3,789,203円	2,436,203円	1,353,000円	55.5%					1,083,203円	44.5%	
	9		8,925,595円	8,925,595円	7,527,610円	7,527 千円	3,763.5千円	8,925,595円	5,162,095円	3,763,500円	72.9%					1,398,595円	27.1%	
	10		16,790,752円	16,790,752円	13,287,645円	13,287 千円	6,643.5千円	16,790,752円	10,147,252円	6,643,500円	65.5%					3,503,752円	34.5%	
	11		9,240,538円	9,240,538円	2,800,163円	2,800 千円	1,400.0千円	15,690,727円	14,290,727円	1,400,000円	9.8%					12,890,727円	90.2%	
	合計		139,771,586円	139,771,586円	80,535,640円	80,529 千円	40,264千円	177,515,330円	137,250,830円	40,264,000円	29.3%			_		96,986,830円	70.7%	

(2) 添付書類

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。

2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。

7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。

8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。

11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記

10「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の

13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで 算出して記載すること。

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。

16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額とに、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とは(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比 率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、 いずれか高い額を記載すること。

20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。

19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

⁽記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

^{1.} 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

^{3.} 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

西日本鉄道株式会社 事業者名

1 申請事業者の概要

1. 中胡尹未有切似女							_
	乗合バス事業						R6
補助対象期間の	営業収益	27,850,726千円	営業外収益	364,661千円	経常収益(イ)	28,215,387千円	
前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	営業費用	28,544,756千円	営業外費用	170,937千円	経常費用(口)	28,715,693千円	
	営業損益	△ 694,030千円	営業外損益	193,724千円	経常損益	△ 500,306千円	
補助対象期間の					経常収支率	98.25 %	
前々年度の 実車走行キロ(ハ)	45,114,886.0 km			_			-

乗合バス事業 営業収益 26,279,790千円 営業外収益 262,569千円 経常収益(イ') 26,542,359千円 基準期間の前年度の 損益状況 営業外費用 経常費用(口') 28,147,969千円 営業費用 27,787,011千円 360,958千円 △ 1,507,221千円 営業損益 △ 98,389千円 △ 1,605,610千円 営業外損益 経常損益 94.29 % 経常収支率 基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ') 48,340,130.0 km

	乗合バス事業						R4
基準期間の前々年度の	営業収益	24,655,567千円	営業外収益	469,474千円	経常収益(イ")	25,125,041千円	
損益状況	営業費用	26,008,912千円	営業外費用	643,356千円	経常費用(口")	26,652,268千円	l
	営業損益	△ 1,353,345千円	営業外損益	△ 173,882千円	経常損益	△ 1,527,227千円	l
基準期間の前々年度の					経常収支率	94.26 %	
実車走行キロ(ハ")	49,743,112.0 km			Ļ			

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北九州	535円.79銭	582円.28銭	636円.50銭
	※「基準期間」とは、補助対象期	間の前々年度の補助対象期間を	いう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

1 / III 937/3	2011 11 20 11 20 11 11 1 1	•			
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	584円.85銭	442円.01銭	442円.01銭	142円.84銭	625円.41銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4.の適用割合 フ	改定率
北九州	令和5年10月13日	基準期間の 当 年度	1	19.88%
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

祁	甫助:	対象系統ごと	に要する費用	刊、負担者と	その負担割合	<u> </u>													西日本鉄道	株式会	*社	R
言	申请番号	運行 系統名	運行系統	主な	60 L	計画運行日数	計画運行回数	計画平均乗車 密度	計画輸送量	系統キロ	1程	地域公共交通再 実施する区域にお 程	けるキロ		補助ブロック 乗入部分のキロ		同一補助ブロック 外乗入部分の		他路線との意 部分に係るキ		他路線との競合	補助ブロック外 利部プラックの一 助ブロック都道 県外乗入都のの が他路線との 合部分以率 の日程の比率
			起点	経由地	終点		①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	ロ柱の比率 (チー(リ+ヌ- ル))÷チ=ラ
		【星ヶ丘線】西鉄	西鉄二日市駅東		+	001.0	10,505.0回	0.5	74.7.1	往3.7km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
	1	二日市駅東口~ 太宰府高校入口			太宰府高校入口	365日	(28.7回)	2.5	71.7人	復3.7km	3.7km											100.00
		【宇美~太宰府 線】太宰府市役		.c. + =0	<u> </u>	000 🗆	4,262.0回		07.4.1	往10.3km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
	2	所前~JR宇美駅 ~宇美営業所	太宰府市役所前	JR于美駅	宇美営業所	362日	(11.7回)	3.2	37.4人	復10.3km	10.3km											100.00
		【南ヶ丘線】西鉄	TM				2,555.0回		24.5.1	往4.8km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
;	3	二日市~ 平田	西鉄二日市		平田	365日	(7.0回)	4.5	31.5人	往4.8km	4.8km											100.00
		【つつじヶ丘線】 南山手団地	+		+.1.7.7714		5,032.5回			往13.3km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
ľ	4	~下大利駅~南 山手団地	南山手団地	下大利駅	南山手団地	365日	(13.7回)	5.4	73.9人	往13.3km	13.3km											100.00
	_	【二日市線】太宰	+ + + +	++3-0	T. W D. +	000 🗆	3,811.0回	4.5	47.0.1	往9.2km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
	5	府~吉木入 口~西鉄二日市	太宰府	吉木入口	西鉄二日市	362日	(10.5回)	4.5	47.2人	往9.2km	9.2km											100.00
		【二日市線】原営業所前~	TE 24 W = 1 44	++3++	T. W D. +	22.5	4,292.5回	4.0	40.4.1	往8.9km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
	6	吉木入口·吉木 ~西鉄二日市	原営業所前	吉木入口・吉木	西鉄二日市	365日	(11.7回)	4.2	49.1人	往8.9km	8.9km											100.00
	7	【津屋崎~鐘崎 線】東郷駅~	声 细距	宗像大社	神湊	260 🗆	6,144.0回	2.0	5401	往8.6km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
		宗像大社~神湊 波止場	東郷駅	示隊入位	波止場	362日	(16.9回)	3.2	54.0人	往8.6km	8.6km											100.00
	8	【津屋崎~鐘崎 線】鐘崎車庫	錯岭市庙	宗像コモン	東郷駅	365日	5,051.5回	2.7	27.2 1	往13.1km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
Ľ	0	〜宗像コモン・東郷〜東郷駅	班里門 平 / 車	•東郷	木 700周八	303日	(13.8回)	2.1	37.2人	往13.1km	13.1km											100.00
	9	【津屋崎〜鐘崎線】鐘崎車庫 〜宗像コモン・ネ	錯 岭東唐	宗像コモン	赤間	365日	4,922.5回	2.4	32.1人	往15.2km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	
	9	マデ像コモン・ネオポリス~赤間 営業所	蜒€ ™미 干 /年	・ネオポリス	営業所	303日	(13.4回)	2.4	32.1人	往15.2km	15.2km											100.00
合	計	11系統								往87.1km 復87.1km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)		

																			西日本鉄道	株式会社		R8
補		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外共人部分	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
助ブ	申特請例	以外のキロ程の 比率				補助金交付要組	岡別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年.	度	;	基準期間の前年度	吏		基準期間			祖		
ロック名	番 措	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	/と/"のいずれ か少ない額 /	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ″	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ′	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ÷マゴ	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	77,737.0km	34,360,531円	229円.85銭	48円.19銭	48円.19銭	229円.85銭	278円.04銭	38,689,659円	144,396.0km	267円.94銭	39,801,687円	144,420.0km	275円.59銭	22,581,904円	77,707.4 km	290円.60銭	17,867,849円	16,492,682円	15,462,238円	15,462,238円
	2	100.000%	86,605.6km	38,280,541円	136円.37銭	29円.27銭	29円.27銭	136円.37銭	165円.64銭	15,274,522円	93,126.0km	164円.01銭	14,616,709円	93,452.4km	156円.40銭	16,127,239円	91,360.0 km	176円.52銭	11,810,405円	26,470,136円	17,226,243円	17,226,243円
	3	100.000%	24,528.0km	10,841,621円	252円.43銭	64円.67銭	64円.67銭	252円.43銭	317円.10銭	32,605,457円	128,214.5km	254円.30銭	36,495,484円	118,872.2km	307円.01銭	43,529,484円	111,615.9 km	389円.99銭	6,191,603円	4,650,018円	4,878,729円	4,650,018円
	4	100.000%	133,864.5km	59,169,447円	251円.62銭	60円.79銭	60円.79銭	251円.62銭	312円.41銭	41,727,158円	155,000.0km	269円.20銭	41,703,461円	138,334.4km	301円.46銭	45,775,301円	124,868.0 km	366円.58銭	33,682,985円	25,486,462円	26,626,251円	25,486,462円
九	5	100.000%	70,122.4km	30,994,802円	213円.22銭	45円.26銭	45円.26銭	213円.22銭	258円.48銭	18,349,643円	75,973.6km	241円.52銭	19,958,415円	76,470.4km	260円.99銭	20,947,314円	76,746.4 km	272円.94銭	14,951,498円	16,043,304円	13,947,660円	13,947,660円
	6	100.000%	76,406.5km	33,772,437円	185円.81銭	42円.26銭	42円.26銭	185円.81銭	228円.07銭	16,836,607円	81,590.6km	206円.35銭	18,257,476円	81,872.7km	222円.99銭	20,268,280円	79,521.5 km	254円.87銭	14,197,091円	19,575,346円	15,197,596円	15,197,596円
	7	100.000%	110,020.8km	48,630,293円	163円.55銭	35円.62銭	35円.62銭	163円.55銭	199円.17銭	13,077,033円	72,333.5km	180円.78銭	14,649,340円	72,554.6km	201円.90銭	15,542,379円	72,343.0 km	214円.84銭	17,993,901円	30,636,392円	21,883,631円	21,883,631円
	8	100.000%	132,682.5km	58,646,991円	117円.33銭	25円.88銭	25円.88銭	117円.33銭	143円.21銭	18,543,928円	132,120.8km	140円.35銭	17,666,425円	132,670.2km	133円.16銭	20,722,836円	132,736.3 km	156円.12銭	15,567,637円	43,079,354円	26,391,145円	26,391,145円
	9	100.000%	151,341.2km	66,894,323円	107円.57銭	21円.84銭	21円.84銭	107円.57銭	129円.41銭	19,774,618円	150,884.8km	131円.05銭	18,995,854円	151,421.2km	125円.45銭	19,926,524円	151,248.4 km	131円.74銭	16,279,772円	50,614,551円	30,102,445円	30,102,445円
	合計		863,308.5km	381,590,986円						214,878,625円			222,144,851円	1,010,068.1km		225,421,261円	918,146.9km		148,542,741円	233,048,245円	171,715,938円	170,347,438円

西日本鉄道株式会社

補助ブロッ	請番	例 措	ロック都道府県外 乗入部分及び他 路線との競合部	ロック都道府県外 乗入部分以外に	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその	負担割合			
ク名	号	置	分以外に係るも の	係るもの						都道府県	Ļ	市区町村	•	その他の	耆	事業者自己負	負担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		15,462,238円	15,462,238円	7,542,555円	7,542 千円	3,771.0千円	27,596,635円	23,825,635円	3,771,000円	15.8%	協議中		協議中		20,054,635円	84.2%	
	2		17,226,243円	17,226,243円	10,306,299円	10,306 千円	5,153.0千円	38,840,880円	33,687,880円	5,153,000円	15.3%	協議中		協議中		28,534,880円	84.7%	
	3		4,650,018円	4,650,018円	3,985,729円	3,985 千円	1,992.5千円	8,153,597円	6,161,097円	1,992,500円	32.3%	協議中		協議中		4,168,597円	67.7%	
	4		25,486,462円	25,486,462円		25,486 千円	12,743.0千円	44,607,667円	31,864,667円	12,743,000円	40.0%	協議中		協議中		19,121,667円	60.0%	
北九州	5		13,947,660円	13,947,660円	11,955,137円	11,955 千円	5,977.5千円	26,059,587円	20,082,087円	5,977,500円	29.8%	協議中		協議中		14,104,587円	70.2%	
	6		15,197,596円	15,197,596円	11,690,458円	11,690 千円	5,845.0千円	30,489,250円	24,644,250円	5,845,000円	23.7%	協議中		協議中		18,799,250円	76.3%	
	7		21,883,631円	21,883,631円	12,948,894円	12,948 千円	6,474.0千円	46,351,763円	39,877,763円	6,474,000円	16.2%	協議中		協議中		33,403,763円	83.8%	
	8		26,391,145円	26,391,145円	13,386,812円	13,386 千円	6,693.0千円	62,031,723円	55,338,723円	6,693,000円	12.1%	協議中		協議中		48,645,723円	87.9%	
	9		30,102,445円	30,102,445円	13,478,706円	13,478 千円	6,739.0千円	72,232,128円	65,493,128円	6,739,000円	10.3%	協議中		協議中		58,754,128円	89.7%	
	合計		170,347,438円	170,347,438円	85,294,590円	110,776 千円	55,388千円	356,363,230円	300,975,230円	55,388,000円	18.4%	協議中		協議中		245,587,230円	81.6%	

- (1) 記載要領 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自族第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま
- た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 (ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第 4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額とは(ツ)の金額を控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
- また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)
- (2) 添付書類
- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

西鉄バス大牟田株式会社 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 営業収益 211,547千円 営業外収益 9,966千円 経常収益(イ) 221,513千円 前々年度(基準期間※)の 営業外費用 経常費用(口) 営業費用 327,422千円 327,534千円 112千日 損益状況 経常損益 営業損益 △ 115,875千円 営業外損益 9,854千円 △ 106,021千円 経常収支率 67.63 % 補助対象期間の 1,074,757.7 km 前々年度の 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業外収益 経常収益(イ') 営業収益 211,905千円 228,373千円 基準期間の前年度の 16,468千円 損益状況 営業費用 340.536千円 営業外費用 経常費用(口') 341,223千円 687千円 △ 128,631千円 営業外損益 営業損益 15,781千円 経常損益 △ 112,850千円 経常収支率 66.92 % 基準期間の前年度の 1,114,650.9 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業外収益 経常収益(イ") 基準期間の前々年度の 営業収益 215,424千円 5,541千円 220,965千円 損益状況 営業費用 320.805千円 営業外費用 684千円 経常費用(口") 321,489千円 営業損益 △ 105,381千円 営業外損益 4,857千円 経常損益 △ 100,524千円 68.73 % 経常収支率 基準期間の前々年度の 1,106,626.2 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等) 補助対象事業者の実車走行キロ当 補助対象事業者の実車走行キロ当 補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 たり経常費用 たり経常費用 補助ブロック名 (基準期間の前々年度) (基準期間の前年度) (基準期間) ロ"÷ハ"=a ロ' ÷ハ' =b ロ÷ハ=c

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

290円.51銭

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

北九州

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーへ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	300円.46銭	442円.01銭	300円.46銭		206円.10銭

304円.75銭

3. 旅客運賃の上限変更	認可状況			
補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率
北九州	令和6年7月31日	基準期間の 当 年度	1	32.06%
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4.	補助タ	象系統ごと	に要する費用	人負担者とそ	の負担割合														西鉄バス大名	羊田株	式会社	R8
補助ブ	申 特		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ	徎	地域公共交通再編実施する区域にお			補助ブロック		同一補助ブロック		他路線との競		他路線との競合	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及
ロック	申請番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程	.,	域におけるキロ程との比率	乗入部分のキ	- 口程	外乗入部分の	キロ程	部分に係るキ	口程	<u>率</u>	び他路線との競合部分以外のキロ程の比率
名				12 M 20			①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	西鉄大牟田営業 所~大牟田市立	西鉄大牟田	大牟田市立病院	庄山	365日	2,793.0回	1.2	9.1人	往10.5km	(平均)		(平均)		往0.1km	(平均)		(平均)		(平均)	%	%
		病院•上町~庄山					(7.6回)			復10.5km	10.5km				復0.1km	0.1km						99.047
	2	西鉄大牟田営業 所~延命公園動 物園前·大牟田市	西鉄大牟田	大牟田市立病院· 田陽	南関町役場	365日	5,033.0回	2.3	31.5人	往19.0km	(平均)		(平均)		往3.9km	(平均)		(平均)		(平均)	%	%
北井		立病院·新大牟田 駅~南関町役場		田隈			(13.7回)			復19.0km	19.0km				復3.9km	3.9km						79.473
州	3	荒尾駅前~右京	荒尾駅前	右京町	久福木団地	365日	3,707.0回	3.3	33.3人	往11.8km	(平均)		(平均)		往1.5km	(平均)		(平均)		(平均)	%	%
		町~久福木団地		-17/(4)	八曲八山心	0001	(10.1回)	0.0	00.07	往11.8km	11.8km				復1.5km	1.5km						87.288
	4	荒尾駅前~天領 橋·高泉団地~三	苯尼 即並	天領橋•高泉団地	_ w.e.m	365日	3,789.5回	3.2	20.0.1	往11.1km	(平均)		(平均)		往1.5km	(平均)		(平均)		(平均)	%	%
	4	尚·高泉団地~三 池中町	元/毛凯	人限備 同水凹地	二心中则	305日	(10.3回)	3.2	32.9人	往11.1km	11.1km				復1.5km	1.5km						86.486
	合計	4系統								往52.4km 復52.4km	(平均)		(平均)		往45.4km 復45.5km	(平均)		(平均)		(平均)		

_									•		•	•	•		•	•			西鉄バス大	牟田株式会社	<u>t</u>	R8
補		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額
切	申特	比率				補助金交付要約	綱別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年!	变	į	基準期間の前年度	ŧ		基準期間				1	
ロック名	請番号	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	<i>/'と/"</i> のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の運賃改定による増収分f×コ÷(1+コ)×フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ	(d+e+f)/3= / '	経常収益ヤ"	実車走行 キロ マ″	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f		カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	99.047%	58,119.6km	17,462,615円	81円.80銭	19円.28銭		81円.80銭	81円.80銭	4,230,342円	58,035.6km	72円.89銭	5,402,684円	58,041.9km	93円.08銭	4,619,122円	58,144.8 km	79円.44銭	4,754,183円	12,708,432円	7,858,176円	7,858,176円
北北	2	79.473%	191,444.4km	57,521,384円	110円.94銭	26円.67銭		110円.94銭	110円.94銭	20,031,418円	185,044.2km	108円.25銭	21,706,100円	189,226.8km	114円.70銭	20,823,144円	189,507.2 km	109円.88銭	21,238,841円	36,282,543円	25,884,622円	25,884,622円
州	3	87.288%	87,832.1km	26,390,032円	194円.10銭	47円.69銭		194円.10銭	194円.10銭	16,251,909円	87,219.5km	186円.33銭	17,394,838円	87,184.4km	199円.51銭	17,135,230円	87,208.1 km	196円.48銭	17,048,210円	9,341,822円	11,875,514円	9,341,822円
	4	86.486%	83,079.7km	24,962,126円	205円.59銭	50円.96銭		205円.59銭	205円.59銭	16,314,861円	82,438.4km	197円.90銭	17,232,189円	82,462.6km	208円.96銭	17,296,314円	82,394.4 km	209円.92銭	17,080,355円	7,881,771円	11,232,956円	7,881,771円
	合計		420,475.8km	126,336,157円						412,738円			416,916円	616.3km		417,255円	189.3km		66,214,568円	56,851,268円	50,966,391円	

_	шн			120,170.01111	120,000,10711							12,700 1				<u>バス大</u> 牟田株式	t会社	R8
補助 フロ	申請番	特例措	ロック都道府県外	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除した 額					ウの負担者とその				
ッ ク 名	号	置	分以外に係るも の	係るもの						都道府県		市区町村	†	その他のき	者	事業者自己的	負担	「その他の者」の
L			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行回 数/①計画運行	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		7,783,287円	7,783,287円	1,024,116円	1,024 千円	512.0千円	12,708,432円	12,196,432円	512,000円	4.2%					11,684,432円	95.8%	
 	2	2	20,571,285円	20,571,285円	9,009,321円	9,009 千円	4,504.5千円	36,282,543円	31,778,043円	4,504,500円	14.2%					27,273,543円	85.8%	
州	3		8,154,289円	8,154,289円	4,844,132円	4,844 千円	2,422.0千円	9,341,822円	6,919,822円	2,422,000円	35.0%					4,497,822円	65.0%	
	4		6,816,628円	6,816,628円	3,970,851円	3,970 千円	1,985.0千円	7,881,771円	5,896,771円	1,985,000円	33.7%					3,911,771円	66.3%	
	合計	-	43,325,489円	43,325,489円	18,848,420円	18,847 千円	9,423千円	66,214,568円	56,791,068円	9,423,000円	16.6%					47,368,068円	83.4%	

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。

6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。

8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。

8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。

10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値 の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係る

キロ程を記載すること。 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り

捨て)まで算出して記載すること。

15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。

16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に (ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。

18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込 額のうち、いずれか高い額を記載すること。

また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

^{4.} 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

西鉄バス北九州株式会社 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 営業収益 営業外収益 経常収益(イ) 6,574,783千円 121,937千円 6,696,720千円 前々年度(基準期間※)の 営業費用 6,571,334千円 営業外費用 2千円 経常費用(口) 6,571,336千円 損益状況 営業損益 3,449千円 121,935千円 営業外損益 経常損益 125,384千円 補助対象期間の 経常収支率 101.90 % 14,597,530.6 km 前々年度の 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業収益 6,160,978千円 営業外収益 114,712千円 経常収益(イ) 6.275.690千円 基準期間の前年度の 損益状況 経常費用(口) 営業費用 6,431,920千円 営業外費用 6,431,920千円 営業損益 △ 270,942千円 114,712千円 営業外損益 経常損益 △ 156,230千円 経常収支率 97.57 % 基準期間の前年度の 15,213,254.5 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業収益 6,007,278千円 営業外収益 214,550千円 経常収益(イ') 6,221,828千円 基準期間の前々年度の 損益状況 営業費用 営業外費用 98千円 経常費用(口') 6,400,717千円 6,400,619千円 営業損益 △ 393,341千円 営業外損益 214,452千円 経常損益 △ 178,889千円 経常収支率 97.20 % 基準期間の前々年度の 15,747,499.2 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北九州	406円.45銭	422円.78銭	450円.16銭
	※「基準期間」とは、補助対象期間	間の前々年度の補助対象期間を	いう。

2 キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

と、イロコにが開始が	がにもはこれのこれを	<u> </u>			
補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーへ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	426円.46銭	442円.01銭	426円.46銭		458円.75銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率
北九州	令和5年10月13日	基準期間の 当 年度	1	21.20%
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4.	補具	カ対象系統ごと	こ要する費用	用、負担者と・	その負担割台	=										西鉄バス北九州村	 夫式会社	R8
補助ブ	申		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画期	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ	系統キロ程と地域公共交通再編	補助ブロック外	同一補助ブロック都道府県		補助ブロッ入部分、「助ブロック・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	同 一 補 '都道府
ノロックタ	申請番号	例 運行 措 系統名 置	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程	区域におけるキロ 程との比率	乗入部分のキロ程	外乗入部分のキロ程	部分に係るキロ程	率び他路線合部分以口程の比率	との競 外のキ
名							①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ	オ÷チ=ク	IJ	ヌ	ル	ル÷チ (チー(リ- ル))÷϶	
		中間線(香月営業 所~鳥森・JR中 間駅~筑鉄中間)	香月	鳥森	筑鉄 中間	005 🗆	2,190.0回	2.6	15.0.1	往10.1km ((平均)	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	%
北		間駅~筑鉄中間)	営業所	烏森 JR中間駅	中間	365日	(6.0回)	2.0	15.6人	復 10.1km	10.1km						10	00.000
九州		行橋~下曽根線	4- 15- NA 111				2,920.0回			往18.3km ((平均)	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	%
	2	(行橋営業所~九 州労災病院)	<u>行橋宮</u> 寨所		九州労災病院	365日	(8.0回)	2.3	18.4人	復 18.3km	18.3km						10	00.000
	合計	2系統								主28.4km (复28.4km	(平均)	(平均)		(平均)	(平均)	(平均)		/

																			西鉄バス北	九州株式会	社	R8
補		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額							補助対象系統の当	キロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
助 ブ	申特					補助金交付要網	綱別表2(注)4 の適	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年	度	į	基準期間の前年度	Ę		基準期間			tiR.		
ノロック名	特例措置	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	<i>/</i> 'と/"のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 グーh=ノ	(d+e+f)/3= / '	経常収益ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'・マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
北	1	100.000%	44,238.0km	18,865,737円	156円.70銭	28円.29銭		156円.70銭	156円.70銭	7,442,521円	44,096.6km	168円.77銭	6,174,700円	44,238.0km	139円.57銭	7,151,565円	44,207.7 km	161円.77銭	6,932,094円	11,933,643円	8,489,581円	8,489,581円
州	2	100.000%	106,872.0km	45,576,633円	134円.05銭	22円.89銭		134円.05銭	134円.05銭	16,500,587円	106,579.2km	154円.81銭	12,446,991円	106,872.0km	116円.46銭	13,982,390円	106,817.1 km	130円.90銭	14,326,191円	31,250,442円	20,509,484円	20,509,484円
	合計		151,110.0km 64,442,370円						23,943,108円	150,675.8km		18,621,691円	151,110.0km		21,133,955円	151,024.8km		21,258,285円	43,184,085円	28,999,065円	28,999,065円	

															西鉄/	バス北九州株芸	式会社	R8
補助ブロ	申	例	ロック都道府県外	ロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額		損失額から国庫 補助額を控除し た額				ť	7の負担者とその	負担割合			
ク名	号		分以外に係るも の	係るもの						都道府県		市区町村	t	その他の	当	事業者自己的	担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
北			8,489,581円	8,489,581円	4,244,790円	4,244 千円	2,122.0千円	11,933,643円	9,811,643円	2,122,000円	21.6%	協議中	#VALUE!		#VALUE	協議中	#VALUE!	
九 州			20,509,484円	20,509,484円	7,691,056円	7,691 千円	3,845.5千円	31,250,442円	27,404,942円	3,845,500円	14.0%	協議中	#VALUE!		#VALUE	協議中	#VALUE!	
	合計		28,999,065円	28,999,065円	11,935,846円	11,935 千円	5,967千円	43,184,085円	37,216,585円	5,967,000円	16.0%					31,249,585円	84.0%	

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、 平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ)) に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第
- 4位切り捨て)まで算出して記載すること。 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、前年度と基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益 の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
- また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

JR九州バス株式会社 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 経常収益(イ) 365,327千円 営業収益 360,748千円 営業外収益 4,579千円 前々年度(基準期間※)の 営業費用 913,373千円 営業外費用 経常費用(口) 913,373千円 損益状況 営業損益 △ 552,625千円 営業外損益 △ 548,046千円 4,579千円 経常損益 補助対象期間の 経常収支率 39.99 % 前々年度の 1,852,592.0 km 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業収益 営業外収益 1,244千円 経常収益(イ') 348,202千円 基準期間の前年度の 346,958千円 損益状況 営業費用 699,856千円 営業外費用 経常費用(口') 699,856千円 営業損益 △ 352,898千円 営業外損益 1,244千円 経常損益 △ 351,654千円 49.75 % 経常収支率 基準期間の前年度の 1,558,506.2 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業収益 272,419千円 営業外収益 30,968千円 経常収益(イ") 303,387千円 基準期間の前々年度の 損益状況 営業費用 営業外費用 42千F 経常費用(口") 621,595千円 621,637千円 △ 349,176千円 営業損益 営業外損益 30,926千円 経常損益 △ 318,250千円 経常収支率 48.80 % 基準期間の前々年度の 1,516,793.6 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北九州	409円.83銭	449円.05銭	493円.02銭
	※「基準期間」とは、補助対象期	間の前々年度の補助対象期間を	いう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	450円.63銭	442円.01銭	442円.01銭	8円.62銭	197円.19銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率コ
北九州	令和6年3月7日	基準期間の 当 年度	1	24.94%
北九州		基準期間の 前 年度	2/3	
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

1 . 1	補助対	対象系統ごと	こ要する費用	人負担者とそ	の負担割合														JR九州バス	株式会	注社	R8
	申特		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ科	锃	地域公共交通再線 実施する区域にお	扁事業を けるキロ	系統キロ程と地 域公共交通再編 事業を実施する	補助ブロック		同一補助ブロック		他路線との意		他路線との競合	補助ブロック外界入部分、同一補助ブロック都道所県外乗入部分及
ロック	請 例番 措号 置	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程		区域におけるキロ 程との比率	乗入部分のキ	·口桯	外乗入部分の	千口桯	部分に係るキ	口桯	率	び他路線との第合部分以外のコロ程の比率
名				44 11 20			①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	山の神~久山~	山の神	久山	博多	365日	2,360.5回	4.9	31.3人	往15.1km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	9/
	'	博多	шолт	ХШ	サン	303Д	(6.4回)	4.9	31.57	復15.1km	15.1km											100.000
	2	直方~鞍手高校	直方	鞍手高校前	博多	365日	2,303.0回	5.9	37.1人	往43.3km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	9/
	2	前~博多	旦力	牧 于 同 仪 刖	诗多	303日	(6.3回)	5.9	37.17	復43.3km	43.3km											100.000
lt	2	直方~鞍手高校	直方	地工方拉普	福丸	205 🗆	2,894.0回	F.0	20.5.1	往11.9km	(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	6
北九州	3	前~福丸	旦力	鞍手高校前	恒儿	365日	(7.9回)	5.0	39.5人	往11.9km	11.9km											100.000
	4	添田駅~日田駅	エロ町		日田駅	365日	3,650.0回	0.0	00.01	往40.3km	(平均)		(平均)			(平均)	往17.8km	(平均)		(平均)	%	ó 9⁄
	4		冰田駅		口田駅	305日	(10.0回)	2.2	22.0人	往40.3km	40.3km						復17.8km	17.8km				55.831
											(平均)		(平均)			(平均)		(平均)		(平均)	%	6 %
	5																					
1	合計	4系統				1/		1/		往110.6km 復110.6km	(平均)		(平均)			(平均)	往17.8km 復17.8km	(平均)		(平均)		

																			JR九州バス	、株式会社		R8
補助	; 申 特	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の 比率	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額		補助金交付要約	綱別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均		補助対象系統の4	キロ当たり経常収益		基準期間の前年度	H-54		基準期間		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
プロック名	申請番号	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ס	へ×ワ以下の額: カ	アとノ"のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の運賃改定による増収分f×コ÷(1+コ)×フ=g		補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ″		経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ″	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ヨ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	71,953.5km	31,804,166円	228円.67銭	50円.32銭	8円.62銭	228円.67銭	237円.29銭	28,664,863円	123,058.2km	232円.93銭	28,014,197円	123,492.5km	226円.84銭	25,728,329円	102,053.0 km	252円.10銭	16,453,606円	15,350,560円	14,311,874円	14,311,874円
北	, 2	100.000%	200,106.2km	88,448,941円	198円.78銭	45円.23銭	8円.62銭	198円.78銭	207円.40銭	53,992,645円	298,370.8km	180円.95銭	64,043,266円	298,365.3km	214円.64銭	68,879,841円	303,947.8 km	226円.61銭	39,777,110円	48,671,831円	39,802,023円	39,802,023円
外	3	100.000%	68,877.2km	30,444,411円	273円.37銭	55円.90銭	8円.62銭	273円.37銭	281円.99銭	25,929,250円	86,215.5km	300円.74銭	22,927,914円	86,453.5km	265円.20銭	20,082,139円	71,709.4 km	280円.04銭	18,828,960円	11,615,451円	13,699,984円	11,615,451円
	4	55.831%	299,811.0km	132,519,460円	64円.84銭	13円.27銭	8円.62銭	64円.84銭	73円.46銭	23,234,523円	301,950.0km	76円.94銭	23,234,523円	301,950.0km	76円.94銭	20,969,213円	315,187.8 km	66円.52銭	19,439,745円	113,079,715円	59,633,757円	59,633,757円

							_					,			JR九州	バス株式会	生	R8
補助ブロッ	申	特例措	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他 路線との競合部	ロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とそ <i>0</i>	D負担割合			
ーッ ク 名	75	置	分以外に係るもの	係るもの						都道府県		市区町村	ţ	その他の	者	事業者自己負	担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	÷	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		14,311,874円	14,311,874円	13,417,381円	13,417 千円	6,708.5千円	15,970,799円	9,262,299円	6,708,500円	72.4%					2,553,799円	27.6%	
	2	2	39,802,023円	39,802,023円		39,802 千円	19,901.0千円	50,396,746円	30,495,746円	19,901,000円	65.3%					10,594,746円	34.7%	
北九州	3	3	11,615,451円	11,615,451円		11,615 千円	5,807.5千円	12,209,172円	6,401,672円	5,807,500円	90.7%					594,172円	9.3%	
	4	ŀ	33,294,122円	33,294,122円	13,317,648円	13,317 千円	6,658.5千円	115,664,085円	109,005,585円	6,658,500円	6.1%					102,347,085円	93.9%	
	5	5									·							
	合計	ŀ	99,023,470円	99,023,470円	26,735,029円	78,151 千円	39,075千円	194,240,802円	155,165,302円	39,075,000円	25.2%					116,090,302円	74.8%	

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま

4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

- た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 (ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収

17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額と控除して得

- 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)
- (2) 添付書類
- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報
- ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

|株式会社 甘木観光バス 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 57,308千円 営業収益 54,196千円 営業外収益 3,112千円 経常収益(イ) 前々年度(基準期間※)の 営業費用 137,991千円 営業外費用 918千F 経常費用(口) 138,909千円 損益状況 △ 83,795千円 営業損益 営業外損益 2,194千円 経常損益 △ 81,601千円 経常収支率 41.25 % 補助対象期間の 前々年度の 350,053.5 km 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業収益 営業外収益 1,420千円 経常収益(イ') 56,595千円 基準期間の前年度の 55,175千円 損益状況 営業費用 119,587千円 営業外費用 991千円 経常費用(口') 120,578千円 営業損益 △ 64,412千円 営業外損益 経常損益 △ 63,983千円 429千円 46.93 % 経常収支率 基準期間の前年度の 364,474.9 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業収益 54,115千円 営業外収益 1,558千円 経常収益(イ") 55,673千円 基準期間の前々年度の 損益状況 営業費用 経常費用(口") 119,190千円 営業外費用 973千F 120,163千円 営業損益 △ 65,075千円 営業外損益 585千円 経常損益 △ 64,490千円 経常収支率 46.33 % 基準期間の前々年度の 379,438.9 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
北九州	316円.68銭	330円.82銭	396円.82銭
	※「基準期間」とは、補助対象期	間の前々年度の補助対象期間を	 いう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	348円.10銭	442円.01銭	348円.10銭		163円.71銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率コ	
北九州		基準期間の 当 年度	1		
北九州		基準期間の 前 年度	2/3		
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3		ĺ

4.	補貝	力対象	系統ごと	こ要する費用	、負担者とそ	の負担割合												株式会社 甘	木観	光バス	R8
補助ブ	申	特		運行系統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車計	画輸	系統キロ科	=	地域公共交通再線 実施する区域にお			補助ブロック外	同一補助ブロック都道府り			他路線との競合	補助ブロック外乗 入部分、同一補 助ブロック都道府 県外乗入部分及
ロック名	番号	例 措 置	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	常度 ^x	送量			程	.,	区域におけるキロ程との比率	乗入部分のキロ程	外乗入部分のキロ程	部分に係るキロ	程	率	び他路線との競 合部分以外のキ 口程の比率
<u>A</u>								①=カッコ内	2 1)×2 =3	チ		オ		オ÷チ=ク	IJ	ヌ	ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	田主	主丸線(医師	甘鉄甘木駅	胡倉医師会病院	田主丸中央病院	365 ⊟	7,280.0回	1.8 35	5.8人	往12.9km	(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	%
		会糸	経由)	日政人口グト側へ	初后区阶五阶机	田土地中人為時	0001	(19.9回)	1.0	J.07	復12.9km	12.9km									100.000
	2											(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	%
北九州	3											(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(.	平均)	%	%
	4											(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(——— 平均)	%	%
	5											(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(平均)	%	%
	合計		1系統							/	往12.9km 復12.9km	(平均)		(平均)		(平均)	(平均)	(平均)		

								及12.06111							1 1				_			
																			株式会社	甘木観光バス	•	R8
補助i	申 特	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の 比率		補助対象 経常費用 の見込額		補助金交付要約	綱別表2(注)4 <i>の</i>)適用がある場合	3力年平均	‡	補助対象系統の: 基準期間の前々年	キロ当たり経常収益	Г	基準期間の前年月	度		基準期間		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
ノロック名	申請番号	引 計 計 (チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	7	へ×ワ以下の額: カ	<i>/</i> と/″のいずれ か少ない額 /	基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の運賃改定による増収分f×コ÷(1+コ)×フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱 別表2(注)4.の 適用後のキロ当 たり経常収益 プーh=ブ	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	- ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	183,398.4km	63,840,983円	90円.94銭			90円.94銭	90円.94銭	19,118,496円	198,594.6km	96円.26銭	15,420,406円	190,798.5km	80円.82銭	17,582,466円	183,646.2 km	95円.74銭	16,678,250円	47,162,733円	28,728,442円	28,728,442円
	2				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
北九州	3				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	4				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	5				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	合計		183,398.4km	63,840,983円		•	•	•		198,595円			190,799円	80.8km		183,646円	95.7km		47,162,733円	28,728,442円	28,728,442円	

_															株式会	社 甘木観光	バス	R8
補助ブロッ	申請番号	特例措	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部	ソのうち補助ブロック外乗入部分 及び同一補助ブロック都道府県外 乗入部分以外に	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその)負担割合			
ク名	号	置	路線との競合部 分以外に係るもの	係るもの						都道府県		市区町村	t	その他の	者	事業者自己負	負担	「その他の者」の
			ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1		28,728,442円	28,728,442円	10,105,482円	10,105 千円	5,052.5千円	47,162,733円	42,110,233円	5,052,500円	12.0%					37,057,733円	88.0%	
	2																	
北九州	3																	
"	4																	
	5																	
	合計	-	28,728,442円	28,728,442円	10,105,482円	10,105 千円	5,052千円	47,162,733円	42,110,233円	5,052,000円	12.0%					37,058,233円	88.0%	

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。

た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま
- 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程
- (ヌ))に係るキロ程を記載すること。 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第
- 4位切り捨て)まで算出して記載すること。 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額とは(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額と控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収
- 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報 告書及び関連書類。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

申請事業者の概要	· 					
補助対象期間の	乗合バス事業					
一種の対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の	営業収益	43,126千円	営業外収益	9千円	経常収益(イ)	43,135千円
損益状況	営業費用	145,082千円	営業外費用		経常費用(口)	145,082千円
	営業損益	△ 101,956千円	営業外損益	9千円	経常損益	△ 101,947千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	591,464.0 km				経常収支率	29.73 %
	乗合バス事業					
基準期間の前年度の	営業収益	39,138千円	営業外収益	830千円	経常収益(イ')	39,968千円
損益状況	営業費用	136,872千円	営業外費用		経常費用(口')	136,872千円
	営業損益	△ 97,734千円	営業外損益	830千円	経常損益	△ 96,904千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	605,396.0 km			_	経常収支率	29.20 %
	乗合バス事業					
基準期間の前々年度の	営業収益	31,286千円	営業外収益	426千円	経常収益(イ")	31,712千円
損益状況	営業費用	133,700千円	営業外費用		経常費用(口")	133,700千円
	営業損益	△ 102,414千円	営業外損益	426千円	経常損益	△ 101,988千円
基準期間の前々年度の					経常収支率	23.71 %

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

	補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c							
	北九州	220円.70銭	226円.08銭	245円.29銭							
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。											

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	230円.69銭	442円.01銭	230円.69銭		72円.92銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率コ	
北九州		基準期間の 当 年度	1		
北九州		基準期間の 前 年度	2/3		
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3		

補助ブー		特	運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ		地域公共交通再: 実施する区域によ	系統キロ程と地 編事業を 域公共交通再編 おけるキロ 事業を実施する	補助ブロック外	同一補助ブロック		他路線との競		他路線との競合	補助ブロック外界 入部分、同一補助ブロック都道所 県外乗入部分及
コーニック	番	例 運行 措 系統名 置	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			文心 りる区域に 配程	区域におけるキロ程との比率	乗入部分のキロ程	外乗入部分の	キロ程	部分に係るキロ	程	率	び他路線との競合部分以外のコロ程の比率
名							①=カッコ内	2	①×② =③	チ		オ	オ÷チ=ク	IJ	ヌ		ル		ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
	1	山らいず線	<mark>佐屋</mark>	JR福工大前駅	西鉄新宮駅	365日	5,449.0回	3.6	53.6人	往14.9km	(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	((平均)	%	%
							(14.9回)			復14.9km	14.9km									100.000
	2	相らんど線 第1	西鉄新宮駅	JR福工大前駅	西鉄新宮駅	365日	3,069.0回	10.4	87.3人	往17.2km	(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	((平均)	%	%
		ルート(緑ケ浜無)		OK(E		000 日	(8.4回)	10.4	07.070	復17.2km	17.2km									100.000
北九	3	相らんど線 第2	西鉄新宮駅	JR福工大前駅	西鉄新宮駅	365日	3,676.0回	8.6	86.0人	往19.4km	(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	((平均)	%	%
H		ルート(緑ケ浜無)		の代田ユンへも小崎へ		000 [(10.0回)	0.0	00.070	往19.4km	19.4km									100.000
	4										(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	((平均)	%	%
	4																			
											(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	((平均)	%	, %
	5																			
<u> </u>	 計	3系統								往51.5km 復51.5km	(平均)		(平均)	(平均)		(平均)	(平均)		

																			」 新宮タクシー	-株式会社		R8
補助		補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の見込額								Fロ当たり経常収益							補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
リガ	申申	比率				補助金交付要約	岡別表2(注)4 の	適用がある場合	3力年平均	基	基準期間の前々年原	隻	基	基準期間の前年度			基準期間					
ロック名	申請番号	(チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	/と/"のいずれ か少ない額 /	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定によ る増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額 h	補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益ノーh=ノ	(d+e+f)/3= / '	経常収益ヤ"	実車走行 キロ マ″	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ョ	カーヨータ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	162,380.2km	37,459,488円	62円.36銭			62円.36銭	62円.36銭	8,308,962円	146,234.2km	56円.81銭	9,060,811円	146,180.6km	61円.98銭	9,982,876円	146,180.6 km	68円.29銭	10,126,029円	27,333,459円	16,856,769円	16,856,769円
	2	100.000%	55,954.8km	12,908,212円	110円.32銭			110円.32銭	110円.32銭	6,355,073円	67,766.0km	93円.77銭	8,088,315円	68,217.9km	118円.56銭	8,109,484円	68,348.4 km	118円.64銭	6,172,933円	6,735,279円	5,808,695円	5,808,695円
九	3	100.000%	70,943.7km	16,366,002円	83円.09銭			83円.09銭	83円.09銭	4,578,810円	68,260.1km	67円.07銭	5,882,411円	69,419.6km	84円.73銭	6,775,011円	69,507.4 km	97円.47銭	5,894,712円	10,471,290円	7,364,700円	7,364,700円
711	4				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	5			00 700 700	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!		000 000				205.01		204.000	100.01		44.540.000			

														新宮タ	クシー株式会	社	R
補助ブロ	請	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外側乗入部分及び他 路線との競合部	ロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	損失額から国庫 補助額を控除し た額					ウの負担者とその)負担割合			
ック名		置分以外に係るもの	係るもの						都道府県	Ę	市区町村	t	その他の	者	事業者自己的	負担	「その他の者」の
		ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	ツ×みなし運行 回数/①計画運	t	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	具体的概要
	1	16,856,769円	16,856,769円	11,313,267円	11,313 千円	5,656.5千円	27,333,459円	21,676,959円	5,656,500円	26.1%					16,020,459円	73.9%	
	2	5,808,695円	5,808,695円		5,808 千円	2,904.0千円	6,735,279円	3,831,279円	2,904,000円	75.8%					927,279円	24.2%	
北九州	3	7,364,700円	7,364,700円		7,364 千円	3,682.0千円	10,471,290円	6,789,290円	3,682,000円	54.2%					3,107,290円	45.8%	
711	4																
	5																
	合計	30,030,164円	30,030,164円	11,313,267円	24,485 千円	12,242千円	44,540,028円	32,297,528円	12,242,000円	37.9%					20,055,528円	62.1%	

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま
- た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程
- (ヌ))に係るキロ程を記載すること。 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第
- 4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額とは(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額と控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収
- 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報 告書及び関連書類。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

(株)筑豊観光 事業者名 1. 申請事業者の概要 乗合バス事業 補助対象期間の 19,712千円 営業収益 19,277千円 営業外収益 435千円 経常収益(イ) 前々年度(基準期間※)の 営業費用 84,718千円 営業外費用 650千F 経常費用(口) 85,368千円 損益状況 △ 65,441千円 営業損益 営業外損益 △ 215千円 経常損益 △ 65,656千円 経常収支率 23.09 % 補助対象期間の 前々年度の 68,135.0 km 実車走行キロ(ハ) 乗合バス事業 営業収益 営業外収益 経常収益(イ') 20,372千円 基準期間の前年度の 19,480千円 892千円 損益状況 営業費用 76,529千円 営業外費用 647千円 経常費用(口') 77,176千円 営業損益 △ 57,049千円 営業外損益 経常損益 △ 56,804千円 245千円 経常収支率 26.39 % 基準期間の前年度の 68,437.0 km 実車走行キロ(ハ') 乗合バス事業 営業収益 20,389千円 営業外収益 1,073千円 経常収益(イ") 21,462千円 基準期間の前々年度の 損益状況 営業費用 経常費用(口") 76,423千円 営業外費用 648千F 77,071千円 △ 56,034千円 営業損益 営業外損益 425千円 経常損益 △ 55,609千円 経常収支率 27.84 % 基準期間の前々年度の 69,045.0 km 実車走行キロ(ハ")

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ"÷ハ"=a	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c									
北九州	1,116円.24銭	1,127円.69銭	1,252円.92銭									
※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。												

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (a+b+c)/3= ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常費用の差 ニーへ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
北九州	1,165円.61銭	442円.01銭	442円.01銭	723円.60銭	289円.30銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注) 4. の適用割合 フ	改定率コ	
北九州		基準期間の 当 年度	1		
北九州		基準期間の 前 年度	2/3		
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3		ĺ

補具	助対	象系統ごと	に要する費用	、負担者とそ	の負担割合													(株)筑豊観光		R
申	特		運行系 統			計画運	計画運行回数	計画平均乗車	計画輸	系統キロ科	皇	地域公共交通再線実施する区域にお	事業を	系統キロ程と地 域公共交通再編 事業を実施する	補助ブロック		同一補助ブロック都道府県	他路線との競合	他路線との競合	補助ブロック外入部分、同一 入部分、同一 助ブロック都道 県外乗入部分
請番号	例 措 置	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	行日数	()	密度	送量			程		区域におけるキロ程との比率	乗入部分のキロ	口程	外乗入部分のキロ程	部分に係るキロ程	率	び他路線との合部分以外の口程の比率
							①=カッコ内	2	①×② =③	Ŧ		オ		オ÷チ=ク	IJ		ヌ	ル	ル÷チ	(チー(リ+ヌ+ ル))÷チ=ヲ
1		宮若∙宗像線	JR福丸バス停	猫塚公園前	JR赤間駅南口	365日	1,700.0回	6.1	28.0人	往17.7km	(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)	9/	6
		百石 不像称	の代価丸パス庁	佃场公园则	ひて沙川 削が用い	303日	(4.6回)	0.1	20.0	復17.7km	17.7km									100.000
2											(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)	9/	6 9
3											(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)	9/	6 9
4											(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)	9	6 9
5											(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)	9	6 9
合計		1系統								往17.7km 復17.7km	(平均)		(平均)			(平均)	(平均)	(平均)		

								Ø17.7KIII											1			
																			(株)筑豊観	光	_	R8
₹	甫 助 申 特	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック都道 府県外乗入部分 以外のキロ程の 比率 補助対象 経常費用 の見込額 補助金交付要綱別表2(注)4 の適用があ							3カ年平均		補助対象系統の= 基準期間の前々年	キロ当たり経常収益		基準期間の前年原	度		—————————————————————————————————————		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額
	制では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般では、一般	げ (チー(リ+ヌ)÷ チ=ヲ'	ŋ	へ×ワ以下の額: カ	アとノ"のいずれ か少ない額 ノ	基準期間における実車走行キロ 当たり経常収益 の運賃改定による増収分 f×コ÷(1+コ)× フ=g	経常収益控除額 ケとgのいずれか 少ない額	補助金交付要綱 別表2(注)4.の 適用後のキロ当 たり経常収益 ノーh=ノ″	(d+e+f)/3= / '	経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ″	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 ヤ・マ=f	ノ×ワ以上の額: ヨ	カーヨ=タ	カ×9/20=レ	У
	1	100.000%	60,180.0km	26,600,161円	131円.77銭			131円.77銭	131円.77銭	7,930,000円	60,180.0km	131円.77銭	7,930,000円	60,180.0km	131円.77銭	7,930,000円	60,180.0 km	131円.77銭	14,630,089円	11,970,072円	11,970,072円	11,970,072円
	2				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
7	比 3 N				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	4				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	5				#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!														
	스타		60 100 01	26 600 161 []						60 100III			60 100III	121 01		60 100III	121 01		11 070 070 III	11 070 070 III	11 070 070 III	

					_		_							(作人)か	豆既兀		Rο
申請番号	例 措	分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るも	ロック外乗入部分 及び同一補助ブロック都道府県外	計画平均乗車 密度が5人 未満の路線	補助対象経費	計画額	経常費用から 経常収益を控除 した額	補助額を控除し た額 都道府県 市区町村								〕	[7.0/h.0.*0
				ツメみなし運行				-		4 切		台切		台切			「その他の者」の 具体的概要
		ソ×ヲ=ツ	ソ×ヲ'=ツ'	回数/①計画運	ナ	ナ×1/2=ラ	ニ×ワーヨ=ム	ムーラ=ウ	負担額	割合	負担額	割合	負担額	割合	負担額	割合	
1		11,970,072円	11,970,072円		11,970 千円	5,985.0千円	55,516,320円	49,531,320円	5,985,000円	12.1%					43,546,320円	87.9%	
2	2																
3	3																
4																	
5	j																
合計	+	11,970,072円	11,970,072円		11,970 千円	5,985千円	55,516,320円	49,531,320円	5,985,000円	12.1%					43,546,320円	87.9%	
	3 4	請番号 / / / / / / / / / / / / / / / / / / /	申請番号 ロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るものソ×ヲ=ツ 1 11,970,072円 2 3 4 5	中	中 請	申 請	申請	申請番号 「ロック外乗入部分及び他別者道府県外乗人部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもののソ×ヲニツ 計画平均乗車密度が5人未満の路線 計画額 経常費用から経常収益を控除した額 1 11,970,072円 11,970,072円 ナ ナ×1/2=ラ ニ×ワーヨ=ム 1 11,970,072円 11,970,072円 11,970,072円 5,985.0千円 55,516,320円 2 3 4 5	申 請 請 養 号 切っクが乗入部 分、同一補助ブ 中の力都道府県外 乗入部分及び他 路線との競合部 分以外に係るも の 対×ヲ=ツ 対×ヲ=ツ 対×カなし運行 回数/①計画運 ナ ナ×1/2=ラ ニ×ワーヨ=ム ムーラ=ウ 1 11,970,072円 11,970,072円 11,970,072円 11,970,072円 5,985.0千円 55,516,320円 49,531,320円 2 3 4 5	申 特請 例 語	申 特別 分、同一補助ブ の分を表記分及び他 音音 例 番音 音 例 書	申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申申	申申請請	申 特	申申特例	申申特例	申 特

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあっては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。 7.「補助金交付要綱別表2(注)4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。ま
- た、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同-補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 (ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。 14.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第
- 4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額とは(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額又は(ツ)の金額と控除して得 た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収
- 益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。 また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。 (記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- 1. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報 告書及び関連書類。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 2. 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1-5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1-5。 ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
- 3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
- 4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2(注)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広 域 行 政 圏 名	市町	村 名	指 定 の 理 由
	北九州都市圏広域行政圏	北九州市		 1 北九州市は、福岡市と並ぶ政令指定都市であり、北九州都市圏広域行政圏の中心都市である。 2 当該市には、大規模病院等の医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等の生活基盤は全て整備されている。 3 JR小倉駅、黒崎駅等を中心に各方面へのバス路線も多数運行されており、当該地域の交通の要所となっている。
	福岡都市圏広域行政圏	宗像市(※)		1 宗像市は、福岡市と北九州市の間にあり、宗像地域の中核都市である。 2 当該市には、福岡教育大学をはじめ、短大、高校等の教育施設が点在し、また、地域の基幹病院である「宗像医師会病院」があり、さらに、宗像ユリックス等の公共施設が多数存在する。商業施設についても、JR赤間駅や東郷駅の周辺に大型商業施設があり、地域の生活基盤が整備されている。 3 JR赤間駅や東郷駅のバス停を起終点として、玄海町、津屋崎町、鞍手町及び直方市方面や市内大規模団地へのバス路線が多数運行されており、宗像地域の交通の要所となっている。
福岡県	福岡都市圏広域行政圏	前原市(※)		 前原市は、福岡市と唐津市との間にあり、福岡都市圏西部における中核都市である。 当該市には、県立糸島高校、糸島農業高校等の教育施設、医師会病院、伊都文化会館等の公共施設、さらに、JR前原駅の周辺には商業施設もあり、地域の生活基盤が整備されている。 JR前原駅を起終点として、福岡市方面の鉄道・バス路線及び志摩町方面へのバス路線が多数運行されており、糸島地域の交通の要所となっている。
	直方·鞍手広域市町村圏	宮田町(※)		 宮田町は、直方市、飯塚市、宗像市に隣接しており、 鞍手郡における中核都市である。 当該町には、県立鞍手竜徳高校や宮田病院といった 公共施設、また商業施設が存在し、地域の生活基盤 が整備されている。 宮田バスセンターを中心に各方面へバス路線が運行 されており、当該地域の交通の要所となっている。
	福岡都市圏広域行政圏	太宰府市		 太宰府市は、福岡市と久留米市の間にあり、筑紫圏域における中核都市である。 当該市には、水城病院や丸山病院といった総合病院、筑紫台高校、筑陽学園や筑紫女学園大学といった多くの学校が集積しており、地域の生活基盤が整備されている。 西鉄バス太宰府市役所前バス停や太宰府バス停を起終点として、当市と福岡市を直通で結ぶ太宰府ライナーバス、糟屋中南部圏域(宇美町)方面へのバス路線が運行されており、当該地域の交通の要所となっている。

令和8年度

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	女	車両減価償却費等(国庫補助額(千	
		初年度 車両減価償却	2	初年度 車両減価償却	3,000
		初年度 車両購入金融費用	2	初年度 車両購入金融費用	169
	昭和自動車株式会社	2年目以降 車両減価償却	7	2年目以降 車両減価償却	8,750
		2年目以降 車両購入金融費用	7	2年目以降 車両購入金融費用	277
		車両数 計	9	計画額 計	12,196
		初年度 車両減価償却	0	初年度 車両減価償却	0
		初年度 車両購入金融費用	0	初年度 車両購入金融費用	0
	JR九州バス株式会社	2年目以降 車両減価償却	2	2年目以降 車両減価償却	1,890
		2年目以降 車両購入金融費用	0	2年目以降 車両購入金融費用	0
福岡県		車両数 計	2	計画額 計	1,890
1曲 判示		初年度 車両減価償却	0	初年度 車両減価償却	0
		初年度 車両購入金融費用	0	初年度 車両購入金融費用	0
	西鉄バス北九州株式会社	2年目以降 車両減価償却	2	2年目以降 車両減価償却	810
		2年目以降 車両購入金融費用	0	2年目以降 車両購入金融費用	0
		車両数 計	2	計画額 計	810
		初年度 車両減価償却	0	初年度 車両減価償却	0
		初年度 車両購入金融費用	0	初年度 車両購入金融費用	0
	甘木観光バス株式会社	2年目以降 車両減価償却	3	2年目以降 車両減価償却	4,500
		2年目以降 車両購入金融費用	3	2年目以降 車両購入金融費用	289
		車両数 計	3	計画額 計	4,789
	合 計		16		19,685

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名 昭和自動車株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 8	年度)									
補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号		車両の種別		乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
北九州	10	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	ノンステップ	スロープ	標準仕様	57	8.9	7 . 10	現金
北九州	11	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	ノンステップ	スロープ	標準仕様	57	8.9	7 . 10	現金

【購入車両減価償却費】

〇事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

	実	費購入予定費	(円)*消費和	党を除く	実費購入予定費合		普通償却限度額			車業 老償却頞	ヌとルのうち少な	営 和 期 問	補助対象経費	計画額	* 残存価格
申請番号	車両価格	附属品価格	改造費	合計	計額から備忘価格を 控除した額(円)	少ない方の額 (円)	(円) (定率法)	特別償却額(円)	償却限度額(円)	(円)	い方の額(円)	(月)	門切り多性貝	(千円)	(円)
	1	П	Λ	イ+ロ+ハ=ニ	二-1円=ホ	۸	へ× (0.5or0.4)=ト (定額法)へ×0.2=ト	Ŧ	トナチ=ヌ	JV	Ŧ	7	ヲ×ワ÷12(月)=カ	カ×1/2=∃	ヘーカ=タ
10	17,456,460	1,689,000	0	19,145,460	19,145,459	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,829,092	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	12,000,000
11	17,456,460	1,689,000	0	19,145,460	19,145,459	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,829,092	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	12,000,000
計	34,912,920	3,378,000	0	38,290,920	38,290,918	30,000,000	6,000,000	0	6,000,000	7,658,184	6,000,000		6,000 千円	3,000	24,000,000

【車両購入金融費用】

〇事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

元金均等

申請番号	金融費用補助対象額(円)	償還期間 (月)	借入利率(%)年利	レと2.5%のうち 低い方の率(%)	補助対象経	費	計画額(千円)
	^の額以内	(,,,	V	y	ッ		ツ×1/2=ネ
10	15,000,000	10	1.50%	1.50%	169,692	円	84.8
11	15,000,000	10	1.50%	1.50%	169,692	円	84.8
計	30,000,000				339	千円	169

【所要約

経 <u>費</u> 】	
補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ十ツ	ヨ十ネ
6,339	3,169

	<u>とそ(</u>	の負担	크割	<u>合】</u>														
補助	4==								負	担者と	その負	負担割台	4					
ブ ロッ	申請 番号	:	都道	府県			市区	町村		1	その化	也の者		事	業者自	自己負担	田	「その他の者」の
ク名	н 7	負担:	額	負担	割合	負担	額	負担	割合	負担	額	負担割	訓合	負担	額	負担	割合	具体的概要
	10	1,584,846	円	41.4	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%	659,400	円	17.2	%	
	11	1,584,846	田	41.4	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%	659,400	円	17.2	%	
合	計	3,169,692	円	41.4	%	0	円	0.0	%	0	円	0.0	%	1,318,800	田	17.2	%	

2年目以降(令和 8 年度)

申請番号	 確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	申請番号
		当該年度	初年度
3	芥屋	1,2,3	令和3年度
4	芥屋	1,2,3	令和3年度
5	芥屋	1,2,3	令和4年度
6	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	令和6年度
7	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	令和6年度
8	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	令和7年度
9	九大線糸島(波多江経由・高田経由)	4,5	令和7年度
	4 5 6 7 8	3 芥屋 4 芥屋 5 芥屋 6 九大線糸島(波多江経由・高田経由) 7 九大線糸島(波多江経由・高田経由) 8 九大線糸島(波多江経由・高田経由)	当該年度 3 芥屋 1,2,3 4 芥屋 1,2,3 5 芥屋 1,2,3 6 九大線糸島(波多江経由・高田経由) 4,5 7 九大線糸島(波多江経由・高田経由) 4,5 8 九大線糸島(波多江経由・高田経由) 4,5

【購入車両減価償却費】

<u>〇事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可</u>

定額法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円)		特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	/とオのうち少な い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	* 残存価格
个明曲 7	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ タ)の額=5	(定率法) ラ× (0.5or0.4)=ム (定額法)ナ× 0.2=ム	'n	ム+ウ=ノ	t	7	ヤ	ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラーマ=フ
3	15,000,000	1,250,000	3,000,000	0	3,000,000	3,860,500	3,000,000	5	1,250,000 円	625.0	0
4	15,000,000	1,250,000	3,000,000	0	3,000,000	3,860,500	3,000,000	5	1,250,000 円	625.0	0
5	15,000,000	3,500,000	3,000,000	0	3,000,000	3,413,140	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	500,000
6	15,000,000	9,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,059,400	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	6,000,000
7	15,000,000	9,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,091,420	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	6,000,000
8	15,000,000	12,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,985,432	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	9,000,000
9	15,000,000	12,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,985,432	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	9,000,000
計	105,000,000	48,000,000	21,000,000	0	21,000,000	27,255,824	21,000,000		17,500 千円	8,750	30,500,000

【車両購入金融費用】

<u>〇事業者の返済方法(</u>元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円)	惧 退 别 间	今年度值	賞還回数	借入利率(%) 年利	ェと2.5%のうち 低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
中明田 7	ナの額以内=コ	(月)	(自)	(至)	工	版(・/) (グ年(/0 /	7	ァ×1/2=サ
3	15,000,000	12	56	60	1.00%	1.00%	2,156 円	1.0
4	15,000,000	12	56	60	1.00%	1.00%	2,156 円	1.0
5	15,000,000	12	45	56	1.00%	1.00%	23,815 円	11.9
6	15,000,000	12	23	34	1.27%	1.27%	100,101 円	50.0
7	15,000,000	12	23	34	1.27%	1.27%	100,101 円	50.0
8	15,000,000	12	11	22	1.50%	1.50%	163,230 円	81.6
9	15,000,000	12	11	22	1.50%	1.50%	163,230 円	81.6
計	105,000,000						554 千円	277

【所要経<u>費】</u>

.,	~1	
	補助対象経費(千円)	計画額(千円)
	マーア	ケーサ
	18,054	9,027

<u>担者</u>	とそ(<u>の負担</u>	割	合 】														
補助									負	担者と	その負	担割合						
ブ	申請	i	都道	府県			市区	町村		4	その化	也の者		事業	者自	己負担		「その他の者」の
ロック名	番号	負担額	額	負担割	割合	負担	額	負担害	引合	負担	額	負担割	合	負担額	Ą	負担害	合	具体的概要
	3	626000	円	16.2	%	0	円	0	%	0	円	0	%	2608500	円	67.6	%	
42	4	626000	円	16.2	%	0	円	0	%	0	円	0	%	2608500	円	67.6	%	
	5	1511900	円	44.3	%	0	円	0	%	0	円	0	%	389340	円	11.4	%	
北 九 州	6	1550000	円	38.2	%	0	円	0	%	0	円	0	%	959400	円	23.6	%	
	7	1550000	円	37.9	%	0	円	0	%	0	円	0	%	991420	円	24.2	%	
	8	1581600	円	39.7	%	0	円	0	%	0	円	0	%	822232	円	20.6	%	
	9	1581600	円	39.7	%	0	円	0	%	0	円	0	%	822232	円	20.6	%	
合	計	9027100	円	33.1	%	0	円	0	%	0	円	0	%	9201624	円	33.8	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。 3.「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。 6.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 7.【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。
- 8.「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。 9. 実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。 10. リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。
- 11.【普通償却限度額】のト欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、O. 4(定率法)の償却率を適用すること。
- 12.普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。 なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。 ※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

- (2) 添付書類 1.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第1節及び第2節に係る経常費用を除く。)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類 2.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる書類((1)7,9,10関連)
- 3.標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し 4.低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 5.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し。) 6.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令) 7.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名 JR九州バス株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和	8 年度)

補助ブロック名	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	車両の種別	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
					_		

【購入車両減価償却費】

<u>〇事業者の減価償却</u>方法(定率法or定額法)

	実	費購入予定費	(円)*消費	税を除く	実費購入予定費合計額	ホと限度額のう	[のう 普通償却限度		償却限度額	事業 考償却類	ヌとルのうち小か	償却期間	補助対象経費	計画額	* 残存価格
申請番号	車両価格	附属品価格	改造費	合計	から備忘価格を控除した 額(円)	ち少ない方の額 (円)	額 (定率法)	特別償却額(円)	(円)	(円)	い方の額(円)		附奶对多性良	(千円)	(円)
	1	П	Λ	イ+ロ+ハ=ニ	二-1円=ホ	^	へ× (0.5or0.4)=ト (定額法)へ×0.2=ト	Ŧ	トナチ=ヌ	ル	Ŧ	7	ヲ×ワ÷12(月)=カ	カ×1/2=∃	ヘーカ=タ
													円		
													円		
計													千円		

【車両購入金融費用】

〇事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち低い 方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
	への額以内	(717	V	y	ッ	ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経<u>費】</u>

<u> </u>	貫】	
	補助対象経費(千円)	計画額(千円)
	カーツ	3十ネ

【負	担者	とそ	の負担割合]							
	補助ゴ					負	担者とその	負担割合			
	フロッ	申請 番号	都道府	県	市区町村		その他の者		事業者自己	「その他の者」の	
	ク名	В	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	具体的概要
			Ħ	%	円	%	円	%	円	%	
			Ħ	%	円	%	円	%	円	%	
	合	計	円	%	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申	=請番号
			当該年度	初年度
北九州	1	直方線	1,2,3	育和5年原
北九州	2	直方線	1,2,3	育和6年月

【購入車両減価償却費】

<u>〇事業者の減価償却</u>方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度 額 (定率法)	特別償却額(円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	/とオのうち少ない方 の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ク×ャ÷12(月)=マ	計画額(千円)	* 残存価格
	初年度への額=ナ	タ)の額=ラ	ラ× (0.5or0.4)=ム (定額法)ナ×0.2=ム	ゥ	ム+ウ=ノ	オ	2	7	(最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラーマ=フ
1	15,000,000	3,240,000	1,620,000	0	1,620,000	1,978,690	1,620,000	12	1,620,000 円	810.0	1,620,000
2	15,000,000	5,400,000	2,160,000	0	2,160,000	3,419,420	2,160,000	12	2,160,000 円	1,080.0	3,240,000
計	30,000,000	8,640,000	3,780,000	0	3,780,000	5,398,110	3,780,000		3,780 千円	1,890	4,860,000

【車両購入金融費用】

〇事業者の返済方法 (元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間	今年度	E 償還回数	借入利率(%) 年利	ェと2.5%のうち 低い方の率	補助対象経費	計画額(千円)
中明审与	ナの額以内=コ	(月)	(自)	(至)	工	(%) 7	7	ア×1/2=サ
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

. 只	
補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マナア	ケーサ
3,780	1,890

【負	担者	とそ	の負担割	合]														
	補助									負	担者と	その	負担割	合					
	ブ	申請	都	道府	県			市区	町村		4	その化	也の者		事業者	自己	己負担		「その他の者」の
	ロッ ク名	番号	負担額		負担語	割合	負担	額	負担語	割合	負担	額	負担語	割合	負担額		負担害	引合	具体的概要
		1	810,000	円	40.9	%	0	円	0	%	0	円	0	%	358,690	田	18.1	%	
		2	1,080,000	円	31.6	%	0	円	0	%	0	円	0	%	1,259,420	円	36.8	%	
	合	計	1.890.000	円		%		円		%		円		%	1.618.110	田		%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。 3.「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。 6.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 7.【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。 8.「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 9. 実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。 10. リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。
- 11.【普通償却限度額】のト欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。 12.普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。
- なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。 ※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

- 1.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第1節及び第2節に係る経常費用を除く。)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類 2.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる書類((1)7,9,10関連)
- 3.標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し 4.低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 5.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し。)
- 6.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令) 7.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

2年目以降(令和 8 年度)

<u> </u>	0 十戌/			
補助ブロック名	申請番号	 確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	申請番号
			当該年度	初年度
北九州	1	行橋~下曽根	1	2
北九州	2	行橋~下曽根	1	2

【購入車両減価償却費】 <u>〇事業者の減価償却</u>方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度 額 (定率法)	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	/とオのうち少な い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	* 残存価格
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ タ)の額=ラ	ラ× (0.5or0.4)=ム (定額法)ナ×0.2=ム	ゥ	ム+ウ=ノ	7	2	7	り×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラーマ=フ
1	15,000,000	1,620,000	810,000	0	810,000	1,490,400	810,000	12	810,000 円	405.0	810,000
2	15,000,000	1,620,000	810,000	0	810,000	1,490,400	810,000	12	810,000 円	405.0	810,000
計	30,000,000	3,240,000	1,620,000	0	1,620,000	2,980,800	1,620,000		1,620 千円	810	1,620,000

【車両購入金融費用】 <u>〇事業者の返済方法</u>(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間	今年度值	賞還回数	借入利率(%) 年利	ェと2.5%のうち 低い方の率	補助対象経費	計画額(千円)
中胡田与	ナの額以内=コ	(月)	(自)	(至)	工	(%) 7	7	ア×1/2=サ
							円	
							円	
計							千円	

【所要経<u>費】</u>

貧】	
補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マナア	ケーサ
1,620	810

【負	担者	とそ	の負担害	引合 】							
	補助					負	担者とその負	負担割合			
		申請	都道	府県	市区	町村	その他	也の者	事業者自	自己負担	「その他の者」の
		番号	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	具体的概要
			H	%	円	%	円	%	円	%	
			円	%	円	%	円	%	円	%	
	合言	計	円	%	円	%	円	%	円	%	

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

株式会社 甘木観光バス 事業者名

1. 車両取得の概要

如在	度(全和	在度`

<u> 初年度(令和</u>	<u> </u>							
補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	車両の種別	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)

【購入車両減価償却費】

<u>〇事業者の減価償却</u>方法(定率法or定額法)

	実	費購入予定費	(円)*消費	税を除く	実費購入予定費合	合 木と限度額のう	普通償却限度	特別償却額	償却限度額	事業 考 償却頞	ヌとルのうち少な	信 加 期 問	補助 対象経費	計画額	* 残存価格
申請番号	車両価格	附属品価格	改造費	合計	実費購入予定費合 計額から備忘価格 を控除した額(円)	ち少ない方の額 (円)	額 (定率法)	(円)	(円)	(円)	い方の額(円)	(月)		(千円)	(円)
	1	П	٨	イ+ロ+ハ=ニ	二-1円=ホ	^	へ× (0.5or0.4)=ト (定額法)へ×0.2=ト	Ŧ	トナチ=ヌ	JL	Ŧ	7	ヲ×ワ÷12(月)=カ	カ×1/2=∃	ヘーカ=タ
													円		
													円		
計													千円		

【車両購入金融費用】

〇事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち 低い方の率 (%)	補助対象経費	計画額(千円)
	への額以内	,, ,	V	y	ッ	ツ×1/2=ネ
					円	
					H	
<u></u>					エロ	

【所要経<u>費】</u>

ľŦ	只 📗	
	補助対象経費(千円)	計画額(千円)
	カ十ツ	ヨナネ

【負	担者	とそ	の負担害	引合 】							
	補助					負	担者とその負	負担割合			
	ブロッ	申請 番号	都道	府県	市区	町村	その他	也の者	事業者目	自己負担	「その他の者」の
	ク名	田つ	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	具体的概要
			円	%	Ħ	%	円	%	円	%	
			円	%	円	%	円	%	円	%	
	合	計	Ħ	%	H	%	Ħ	%	Ħ	%	

<u>2年目以降(令和 8 年度)</u>

補助ブロック名	申請番号	 確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	申請番号
			当該年度	初年度
北九州	1	田主丸線	1	令和4年 度
北九州	2	田主丸線	1	令和5年度
北九州	3	田主丸線	1	令和6年度

【購入車両減価償却費】

<u>〇事業者の減価償却</u>方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価額(円)	普通償却限度 額 (定率法)	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	/とオのうち少な い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	*	· 残存価格 (円)
	初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ タ)の額=ラ	ラ× (0.5or0.4)=ム (定額法)ナ×0.2=ム	ゥ	ム+ウ=ノ	オ	2	ヤ	り×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)り=マ	マ×1/2=ケ		ラーマ=フ
1	15,000,000	5,500,000	3,000,000	0	3,000,000	4,722,800	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	2	2,500,000
2	15,000,000	8,750,000	3,000,000	0	3,000,000	4,906,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	5	5,750,000
3	15,000,000	11,500,000	3,000,000	0	3,000,000	5,066,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	8	8,750,000
計									9,000,000 千円	4,500.0		

【車両購入金融費用】

〇事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

元利均等

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間	今年度值	賞還回数	借入利率(%) 年利	ェと2.5%のうち 低い方の率	補助対象経費		計画額(千円)
中明田 7	ナの額以内=コ	(月)	(自)	(至)	I	(%) 7	7		ア×1/2=サ
1	15,000,000	12	39	50	2.97%	2.50%	118,417	円	59.2
2	15,000,000	12	26	37	3.16%	2.50%	197,750	田	98.8
3	15,000,000	12	15	26	3.41%	2.50%	262,912	円	131.4
計							579,079	千円	289.4

【所要経費

圣	費】	
	補助対象経費(千円)	計画額(千円)
	マナア	ケーサ
	9,579	4,789

【負	負 <u>担者とその負担割合 】 </u>													
	補助	助		負担者とその負担割合										
	ブ	申請	都道	府県	市区	町村	その代	也の者	事業者目	自己負担	「その他の者」の			
	ロッ ク名	番号	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	具体的概要			
			В	04	В	04	В	04	В	06				

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。 3.「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。

5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。

6.【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)

合計

7.【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については見積書等の提出で足りることとする。 8.「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

7.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

9. 実費購入予定費については、見積書等によるほか、車両価格、附属品価格、改造費それぞれ区分した証拠書類を提出すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。

10. リース車両についても当該記載要領を準用するが、リース総額の見積書・契約書によるほか、車両等価格及び金融費用相当額がわかるものを提出すること。 11.【普通償却限度額】のト欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。

12.普通償却限度額(ム欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム欄)とする。 なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(ム欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。

※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

1.補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第1節及び第2節に係る経常費用を除く。)及びこれに関連する必要な事項を記載した書 2.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる書類((1)7,9,10関連)

3.標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し 4.低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類

5.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し。) 6.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)

番号	運行	起点	経由地	終点	声声取得广泛为 之日的,必要姓		昭和 <u>自</u> 期単株式会社 車両の取得に係わる定量的な目標・効果
留写	系統名	起点	挺田地	紀二	車両取得に係わる目的・必要性		効果
1	前原~前 原駅前・ 加布里~ 芥屋	前原	前原駅前 加布里	芥屋			【目標】 収支率:33.8%以上 低床車両導入によりバリアフリー化を含めた安全性とサービスの向上及び燃費向上による経費節減により、収支率の目標を確保する。
2	前原~師 吉公民館 前·初~ 船越	前原	師吉公民館前 初	船越	芥屋・船越・野北・二見ヶ浦線、九州大学線糸島は、沿線の学校への通学、病院への通院、商業施設等への買物客の足だけでなく、JRの駅への移動手段として利用されているが、少子高齢化により、利用者の高齢化も		
3	前原〜イ オン糸島 店・野北 〜西の浦	前原	イオン糸島店 野北	西の浦	進んでいる一方、経過年数が20年を超える車両もあり、早急に車両を更新する必要がある。 このため、車内が混み合う通勤・通学時間帯だけでなく、高齢者の安全確保も踏まえたバリアフリー化を推進するため、低床車両の導入を図っていく。	32.8%	【効果】 芥屋・船越・野北・二見ヶ浦線、九州大学線糸島に低床車両を導入することにより、沿線住民の通勤、通学、買物、通院及びJRの駅への移動手段の確保ができるほか、高齢者の利用の多
4	前原駅前 北口〜九 多東ゲー ト	前原駅前北口	波多江	九大東ゲート			い同路線のサービスの向上だけでなく安全運行にも効果がある。 さらに新型の低燃費車に置き換えることによって、燃料費の 節約、修繕費の軽減等の効果も得られる。
5	周船寺小 学校〜高 田〜九大 東ゲート	周船寺小学 校	髙田	九大東ゲート			

車両購入に係わる目的・必要性、定量的な目標・効果

株式会社甘木観光バス

番号	運行 系統名	起点	経由地	終点	車両取得に係わる目的・必要性	収支率	車両の取得に係わる定量的な目標・効果 効果
1	田主丸線	甘鉄 甘木駅	朝倉 医師会病 院	田主丸 中央病	久留米市、朝倉市を結ぶ本路線の沿線には高等学校・医療機関があり、朝・夕には通学・通勤として、日中には通院・買い物として利用されているが、少子高齢化により、利用者の高齢化も進んでいる一方、経過年数が20年を超える車両が大半で、乗務員からの車両更新の要望があり、早急に車両を更新する必要がある。このため、車内が混み合う通勤・通学時間帯だけでなく、高齢者の安全確保も踏まえたバリアフリー化を推進するため、低床車両の導入を図っていく。	24.1%	【目標】収支率:25.1%以上 ノンステップ車両導入によりバリアフリー化、 安全性とサービスの向上、及び、燃費の向上 による経費節減、収支率の目標を確保する。 【効果】 ノンステップ車両導入で、1、安全性の向上 2、 ご利用される方々へのサービス向上 3、燃 料費の節約 4、修理費用の軽減 5、排気ガ スの改善

車両購入に係わる目的・必要性、定量的な目標・効果

JR九州バス株式会社

番号	運行	起点	経由地	終点	車両取得に係わる目的・必要性		車両の取得に係わる定量的な目標・効果
钳与	系統名	起吊	柱田地	河河	半画収待に味わる日的・必安は	収支率	効果
1		山の神	久山	博多	直方線を運行する車両は、経過年数15年を超える車両があり、更新する		【目標】 低床車両導入によりパリアフリー化を含めた安全性とサービスの向上及び燃費向上による経費節減により、収支率49.6%の目標を確保する。
2	直方線	直方	鞍手高校前	博多	必要がある。 必要がある。		【効果】 直方線に低床車両を導入することにより、沿線住民の通勤、 通学、買物、通院及びJRの駅への移動手段の確保ができるほか、高齢者の利用の多い同路線のサービスの向上だけでなく
3		直方	鞍手高校前	福丸			か、高齢者の利用の多い同路線のサービスの同工だけでなく 安全運行にも効果がある。 さらに新型の低燃費車に置き換えることによって、燃料費の 節約、修繕費の軽減等の効果も得られる。

車両購入に係わる目的・必要性、定量的な目標・効果

西鉄バス北九州株式会社

番号	運行 系統名	起点	経由地	終点	車両取得に係わる目的・必要性	収支率	車両の取得に係わる定量的な目標・効果 効果
1		行橋営業所		九州労災病院	当該路線は行橋市、苅田町を経由し北九州市小倉南区九州労災病院に至る系統であり、通院利用のほか、 JR各駅にも接続していることから通勤、通学利用もされている。利用者の高齢化も進んでおり、低床車両を新たに導入することで、更に安全性を向上させ、利用		【目標】 収支率30.1%以上 老朽取り替えにより、燃料性能を向上させる 経費節減を行い、収支率の目標を確保する。 【効果】
					新たに導入することで、更に女主性を向上させ、利用 促進を図りたい。		低床化による安全性とサービスの向上、また 車両小型化による経費節減で収支率の改善 を見込む。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		1	
運行事業者名		堀川バス株式会社	
系統名		羽矢線	
運行区間	(起点) 羽犬塚	(経由地) ゆめタウン前・福島	(終点) 黒木

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)「八女市路線バス通学定期券補助事業」の学校・家庭への利用呼びかけを行い、学生の通学利用の需要を 取り込む。
- (2)小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用者の増加を図る。
- (3)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の促進し、路線収益の増加を図る。
- (4)イベント時に筑後広域公園等にて利用促進キャンペーンのチラシやグッズの配布、公共交通体験会を実施し、路線バス利用の呼びかけを図る。
- (5) 小学校を訪問し、バス乗り方教室を実施し、利用の呼びかけを図る。
- ② 実施主体
- (1)(2)(3)(4)堀川バス、八女市、筑後市 (5)筑後市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績36.3%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績89,871人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 沿線学校に対する、通学定期購入の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (2) 沿線住民や学校に対する周知やバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (3) 沿線住民に対する1日乗車券や運転免許割引周知によるバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (4)イベント時での参加者に対するバス利用の呼びかけ(令和8年9月頃)
- (5)バス乗り方教室参加者に対するバス利用の呼びかけ(令和7年12月頃)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

八女市、筑後市を結ぶ本路線はJR羽犬塚駅に接続する公共交通手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、路線の一部には沿線フィーダー系統が接続しており、 周辺には他に鉄道駅等もないことから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)「通学定期券補助事業」の学校・家庭への利用呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】学校訪問や沿線住民にチラシ配布「バス利用の呼びかけを行った。」

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(2)ICカードの導入、小中高生100円・200円バスの周知やバス利用の呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(3)1日乗車券や運転免許返納による割引証の発行による利用促進を図る。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(4)イベント時に筑後船小屋駅等にて利用促進キャンペーンや公共交通体験会を実施し、利用促進を図る。 取組実施状況: A 実施済

【取組の結果】イベント参加者にチラシやグッズの配布を行い、公共交通体験会を実施した。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		2	
運行事業者名		堀川バス株式会社	
系統名		羽矢線	
運行区間	(起点) 羽犬塚	(経由地) 蒲原·福島	(終点) 黒木

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)「八女市路線バス通学定期券補助事業」の学校・家庭への利用呼びかけを行い、学生の通学利用の需要を 取り込む。
- (2)小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用者の増加を図る。
- (3)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の促進し、路線収益の増加を図る。
- (4)イベント時に筑後広域公園等にて利用促進キャンペーンのチラシやグッズの配布、公共交通体験会を実施し、路線バス利用の呼びかけを図る。
- (5) 小学校を訪問し、バス乗り方教室を実施し、利用の呼びかけを図る。
- ② 実施主体
- (1)(2)(3)(4)堀川バス、八女市、筑後市 (5)筑後市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績35.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績50,470人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 沿線学校に対する、通学定期購入の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (2) 沿線住民や学校に対する周知やバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (3) 沿線住民に対する1日乗車券や運転免許割引周知によるバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (4)イベント時での参加者に対するバス利用の呼びかけ(令和8年9月頃)
- (5)バス乗り方教室参加者に対するバス利用の呼びかけ(令和7年12月頃)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

八女市、筑後市を結ぶ本路線はJR羽犬塚駅に接続する公共交通手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、路線の一部には沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には他に鉄道駅等もないことから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)「通学定期券補助事業」の学校・家庭への利用呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】学校訪問や沿線住民にチラシ配布「バス利用の呼びかけを行った。」

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(2)ICカードの導入、小中高生100円・200円バスの周知やバス利用の呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(3)1日乗車券や運転免許返納による割引証の発行による利用促進を図る。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(4)イベント時に筑後船小屋駅等にて利用促進キャンペーンや公共交通体験会を実施し、利用促進を図る。 取組実施状況: A 実施済

【取組の結果】イベント参加者にチラシやグッズの配布を行い、公共交通体験会を実施した。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		3	
運行事業者名	堀川バス株式会社 堀川バス株式会社		
系統名	久留米線		
運行区間	(起点) 福島	(経由地) 鑓水·西鉄久留米	(終点) 久留米駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)公共交通マップを作成し、利用者への配布を行い、利用促進を図る。
- (2)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を促進し、路線収益の増加を図る。
- ② 実施主体
- (1)堀川バス、久留米市
- (2)堀川バス、久留米市、八女市、広川町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績52.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績53,446人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)公共交通マップを作成し、バス利用の呼びかけを行う。(令和8年9月まで随時)
- (2) 沿線住民に対する1日乗車券や運転免許返納割引周知によるバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市、八女市、広川町の2市1町を結ぶ本路線はJR久留米駅、西鉄久留米駅に接続する公共交通手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、当該路線の一部には沿線フィーダー系統が接続しており、八女市、広川町には鉄道駅等もないことから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)ICカード導入による利便性向上の周知のチラシ配布

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(2)公共交通マップを作成し、利用者へ配布

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】 公共交通マップを作成し、利用者へ配布し、利用促進を図った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(3)1日乗車券や運転免許返納による割引証の発行による利用促進を図る。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		4	
運行事業者名	堀川バス株式会社		
系統名	星野線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	福島	田の原	十篭車庫前

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)「八女市路線バス通学定期券補助事業」の学校·家庭への利用呼びかけを行い、学生の通学利用の需要を取り込む。
- (2)小中高生の「100円・200円運賃」の周知を行い、休日の利用者の増加を図る。
- (3)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の促進し、路線収益の増加を図る。
- ② 実施主体
- (1)(2)(3)(4)堀川バス、八女市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績30.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績55,034人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 沿線学校に対する、通学定期購入の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (2) 沿線住民や学校に対する周知やバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (3) 沿線住民に対する1日乗車券や運転免許割引周知によるバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

旧八女市、旧上陽町、旧星野村を結ぶ本路線はJR羽犬塚駅に接続する公共交通手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、路線の一部には沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には他に鉄道駅等もないことから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)「通学定期券補助事業」の学校・家庭への利用呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】学校訪問や沿線住民にチラシ配布「バス利用の呼びかけを行った。」

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(2)ICカードの導入、小中高生100円・200円バスの周知やバス利用の呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(3)1日乗車券や運転免許返納による割引証の発行による利用促進を図る。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にチラシ配布やバス利用の呼びかけを行った。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		5	
運行事業者名	堀川バス株式会社		
系統名	瀬高柳川線		
運行区間	(起点) 瀬高駅前	(経由地) 西鉄柳川	(終点) 亀の井ホテル柳川

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)柳川市及びみやま市の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幹線バスへの乗継需要を取り込み、利用者の増を図る。
- (2)ICカードの利便性向上や、運転免許返納割引証の周知を行い、バス利用の呼びかけを行う。
- (3)バス乗り方教室や無料バスの運行を実施し、路線バスを広く周知し、利用の呼びかけを行い、利用者の増を図る。
- ② 実施主体
- (1)(2)(3)堀川バス、柳川市、みやま市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績46.8%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績128,726人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)バスへの乗継利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (2) 沿線住民や学校へのバス利用の呼びかけ(令和8年9月まで随時)
- (3)バスの乗り方教室、無料バスの運行(令和8年9月までに実施)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

柳川市、みやま市を結ぶ本路線は、JR瀬高駅、西鉄柳川駅に接続する公共交通手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また当該路線の一部には沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には鉄道駅等もないことから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)コミュニティバス利用者への乗継利用の呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民にバス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(2)ICカード導入による利便性向上の周知、運転免許返納割引証の周知を行いバス利用の呼びかけを行う。 取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】沿線住民への周知や学校を訪問し、バス利用の呼びかけを行った。

【取組内容における課題】更なる周知を行い、継続的な呼びかけを実施する必要がある。

(3)バス乗り方教室や無料バスを運行し、バス利用の呼びかけを行う。

取組実施状況:A 実施済

【取組の結果】バス乗り方教室を実施し、無料バスを運行し、バス利用の呼びかけを行った。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	6		
運行事業者名	昭和自動車(株)		
系統名	芥屋線		
運行区間	(起点) 前原駅北口	(経由地) 加布里	(終点) 芥屋

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。
 - (2) 公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。
 - (3) インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施
- ② 実施主体
 - (1) 昭和自動車、糸島市
 - (2) 昭和自動車、糸島市
 - (3) 昭和自動車、糸島市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績39.36%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績70,732人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)【ベンチ設置】5年経過分は修繕を実施、新規設置は地域要望等必要に応じて設置。

【バス停への路線図等の掲示】筑前前原駅等拠点駅は設置済みのため随時更新、観光利用等が多いバス停

などは適宜掲示する。

- (2)毎年のダイヤ改正時期(年2回)実施中のため継続実施
- (3)主要バス停の時刻表を多言語化する
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、旧志摩町から旧前原市中心部へと地域間を結ぶ路線である。旧志摩町には鉄道が走っておらず、当該路線が地域住民の生活路線として大きな役割を担っているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。

取組実施状況:B

【取組の結果】バスの系統番号表示は2024年4月に実施済み。

【取組内容における課題】バス停数が多く、バス停時刻表の系統番号表示が間に合っていなかったため、2025年 10月に全てのバス停に表示する予定。

(2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。 取組実施状況:B

【取組の結果】観光地とバス路線を掲載したマップを作成している。

【取組内容における課題】観光地の情報やダイヤ改正により内容が変わるため修正方法について協議する必要がある。

(3)インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施

取組実施状況:C

【取組の結果】バス停の多言語対応はできていないが、オープンデータ化に伴い経路検索サイトでの4ヶ国語対応を行った。

【取組内容における課題】糸島市と協議し、多言語化対象バス停を選定する。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		7	
運行事業者名	昭和自動車(株)		
系統名	船越線		
運行区間	(起点) 前原駅北口	(経由地) 師吉公民館前·初	(終点) 船越

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。
 - (2) 公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。
 - (3) インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施
- ② 実施主体
 - (1) 昭和自動車、糸島市
 - (2) 昭和自動車、糸島市
 - (3) 昭和自動車、糸島市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績23.91%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績33,604人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)【ベンチ設置】5年経過分は修繕を実施、新規設置は地域要望等必要に応じて設置。

【バス停への路線図等の掲示】筑前前原駅等拠点駅は設置済みのため随時更新、観光利用等が多いバス

などは適宜掲示する。

- (2)毎年のダイヤ改正時期(年2回)実施中のため継続実施
- (3)主要バス停の時刻表を多言語化する
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、旧志摩町から旧前原市中心部へと地域間を結ぶ路線である。旧志摩町には鉄道が走っておらず、 当該路線が地域住民の生活路線として大きな役割を担っているため、今後とも幹線系統として維持する必要が ある

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。

取組実施状況:B

【取組の結果】バスの系統番号表示は2024年4月に実施済み。

【取組内容における課題】バス停数が多く、バス停時刻表の系統番号表示が間に合っていなかったため、2025年 10月に全てのバス停に表示する予定。

(2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。 取組実施状況:B

【取組の結果】観光地とバス路線を掲載したマップを作成している。

【取組内容における課題】観光地の情報やダイヤ改正により内容が変わるため修正方法について協議する必要がある。

(3)インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施

取組実施状況:C

【取組の結果】バス停の多言語対応はできていないが、オープンデータ化に伴い経路検索サイトでの4ヶ国語対応を行った。

【取組内容における課題】糸島市と協議し、多言語化対象バス停を選定する。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		8	
運行事業者名		昭和自動車(株)	
系統名		野北・二見ヶ浦線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	前原駅北口	イオン糸島店・野北	西の浦

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。
 - (2) 公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。
 - (3) インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施
- ② 実施主体
 - (1) 昭和自動車、糸島市
 - (2) 昭和自動車、糸島市
 - (3) 昭和自動車、糸島市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】R8計画収支率27.66%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】R8計画輸送人員32,218人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)【ベンチ設置】5年経過分は修繕を実施、新規設置は地域要望等必要に応じて設置。

【バス停への路線図等の掲示】筑前前原駅等拠点駅は設置済みのため随時更新、観光利用等が多いバス停などは適宜掲示する。

- (2)毎年のダイヤ改正時期(年2回)実施中のため継続実施
- (3)主要バス停の時刻表を多言語化する
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、旧志摩町から旧前原市中心部へと地域間を結ぶ路線である。旧志摩町には鉄道が走っておらず、当該路線が地域住民の生活路線として大きな役割を担っているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。

取組実施状況:B

【取組の結果】バスの系統番号表示は2024年4月に実施済み。

【取組内容における課題】バス停数が多く、バス停時刻表の系統番号表示が間に合っていなかったため、2025年 10月に全てのバス停に表示する予定。

(2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。

取組実施状況:B

【取組の結果】観光地とバス路線を掲載したマップを作成している。

【取組内容における課題】観光地の情報やダイヤ改正により内容が変わるため修正方法について協議する必要がある。

(3)インバウンド需要の取り込みを図るため、バス停等の多言語表記の実施

取組実施状況:C

【取組の結果】バス停の多言語対応はできていないが、オープンデータ化に伴い経路検索サイトでの4ヶ国語対応 を行った。

【取組内容における課題】糸島市と協議し、多言語化対象バス停を選定する。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	9		
運行事業者名	昭和自動車(株)		
系統名	九大線糸島(波多江経由)		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
(注) (左) (百)	前原駅北口	波多江	九大東ゲート

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。
- (2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。
- (3)福岡県内路線バスロケーションシステムの周知広報
- ② 実施主体
- (1) 昭和自動車、糸島市
- (2) 昭和自動車、糸島市、福岡市
- (3) 昭和自動車、糸島市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和5年度実績収支率57.76%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96,035人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)【ベンチ設置】5年経過分は修繕を実施、新規設置は地域要望等必要に応じて設置。

【バス停への路線図等の掲示】筑前前原駅等拠点駅は設置済みのため随時更新、観光利用等が 多いバス停などは適宜掲示する。

【系統番号表示の実施】令和5年10月から随時実施。

- (2)毎年のダイヤ改正時期(年2回)実施中のため継続実施
- (3)主要バス停の時刻表を多言語化する
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については、糸島市中心部から九州大学伊都キャンパス(福岡市)へと、地域間を結ぶ路線である。糸島市中心部は鉄道が走っているものの、当該路線を代替する輸送手段はない。地域住民の生活路線としてのみならず、九州大学関係者の通勤・通学路線としても大きな役割を担っているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。

取組実施状況:B

【取組の結果】バスの系統番号表示は実施済み。

【取組内容における課題】バス停数が多く、バス停時刻表の系統番号表示が間に合っていなかったため、2025年 10月に全てのバス停に表示する予定。

(2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。 取組実施状況:B

【取組の結果】観光地とバス路線を掲載したマップを作成している。

【取組内容における課題】観光地の情報やダイヤ改正により内容が変わるため修正方法について協議する必要がある。

(3)福岡県内路線バスロケーションシステムの周知広報

取組実施状況:ホームページやバス停時刻表、公式LINE等で周知を図っている。

【取組の結果】取組の結果、順調にアクセス件数は増加している。

【取組内容における課題】特になし。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		10	
運行事業者名		昭和自動車(株)	
系統名		九大線糸島(高田経由)	
運行区間	(起点) 周船寺小学校	(経由地) 高田	(終点) 九大東ゲート

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。
- (2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。
- (3)福岡県内路線バスロケーションシステムの周知広報
- ② 実施主体
- (1) 昭和自動車、糸島市
- (2) 昭和自動車、糸島市、福岡市
- (3) 昭和自動車、糸島市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率57.76%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125,158人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)【ベンチ設置】5年経過分は修繕を実施、新規設置は地域要望等必要に応じて設置。

【バス停への路線図等の掲示】筑前前原駅等拠点駅は設置済みのため随時更新、観光利用等が 多いバス停などは適宜掲示する。

【系統番号表示の実施】令和5年10月から随時実施。

- (2)毎年のダイヤ改正時期(年2回)実施中のため継続実施
- (3)主要バス停の時刻表を多言語化する
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については、糸島市中心部から九州大学伊都キャンパス(福岡市)へと、地域間を結ぶ路線である。糸島市中心部は鉄道が走っているものの、当該路線を代替する輸送手段はない。地域住民の生活路線としてのみならず、九州大学関係者の通勤・通学路線としても大きな役割を担っているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)バス停のベンチを新規設置又は改修によるバス待ち環境の整備、バス停への路線図の掲示、系統番号表示の実施により、バスを利用しやすくする。

取組実施状況:B

【取組の結果】バスの系統番号表示は平成30年8月に実施済み。

【取組内容における課題】バス停数が多く、バス停時刻表の系統番号表示が間に合っていなかったため、2025年 10月に全てのバス停に表示する予定。

(2)公共交通の利用にあたって必要な情報をまとめて示す公共交通マップ(ガイド)を更新し提供する。 取組実施状況:B

【取組の結果】観光地とバス路線を掲載したマップを作成している。

【取組内容における課題】観光地の情報やダイヤ改正により内容が変わるため修正方法について協議する必要がある。

(3)福岡県内路線バスロケーションシステムの周知広報

|取組実施状況:

【取組の結果】取組の結果、順調にアクセス件数は増加している。

【取組内容における課題】特になし。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		11	
運行事業者名		西鉄バス佐賀(株)	
系統名		久留米~鳥栖線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	JR久留米	久留米警察署	西鉄鳥栖

取組内容

①生産性向上に資する取組

- (1) イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

②実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス佐賀、久留米市、鳥栖市
- (3)西鉄バス佐賀

③定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績69.2%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績186,892人以上を維持する。

4実施に向けたスケジュール

- (1) 公共交通マップ、鳥栖市バスマップを窓口等で配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市と佐賀県鳥栖市を結ぶ本系統は、JR鳥栖駅や西鉄久留米駅に接続しており、久留米市から鳥栖市の商工団地周辺への通勤利用客があるほか、沿線住民の通学・買い物利用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- |・鳥栖市公共交通マップを各所へ配布中(MaaSについても記載あり)
- ・鳥栖支社窓口等にて路線ごとの時刻表を配布中

【取組内容における課題】

引き続き掲載内容を見直し改善を図る。

(2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①2024年9月28日鳥栖市バスの日イベントにおいて、乗車体験会・こども運転士体験会を実施した。
- ②2024年11月23日・・・沿線の基里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(12月2日・・・旭小学校/12月9日・・・麓小学校) 【取組内容における課題】

イベント等においては、更なるPRを行い、お客さまの集客に努める。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

・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。

【取組内容における課題】

更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

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

【取組内容における課題】

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		12	
運行事業者名	西鉄バス佐賀(株)		
系統名	綾部線		
運行区間	(起点) 鳥栖駅	(経由地) 綾部·国立東佐賀病院前	(終点) 西鉄久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス佐賀、久留米市、鳥栖市、みやき町
- (3)西鉄バス佐賀

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績41.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績96,932人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 公共交通マップ、鳥栖市バスマップを窓口等で配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

| 久留米市と佐賀県鳥栖市、みやき町を結ぶ本系統は、JR鳥栖駅や西鉄久留米駅と接続しており、みやき町 |から久留米市への通勤・通院・買い物利用など、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているた |め。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・鳥栖市公共交通マップを各所へ配布中(MaaSについても記載あり)
- ・鳥栖支社窓口等にて路線ごとの時刻表を配布中

【取組内容における課題】

引き続き掲載内容を見直し改善を図る。

(2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①2024年9月28日鳥栖市バスの日イベントにおいて、乗車体験会・こども運転士体験会を実施した。
- ②2024年12月9日・・・沿線の麓小学校にてバス教室を実施した。12月9日
- ※その他鳥栖市の学校2校にてバス教室を実施した(11月23日・・・基里小学校/12月2日・・・旭小学校) 【取組内容における課題】

イベント等においては、更なるPRを行い、お客さまの集客に努める。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況: A

・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。

【取組内容における課題】

更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

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

【取組内容における課題】

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項|

計画記載 系統番号		13	
運行事業者名		西鉄バス佐賀(株)	
系統名	江見線		
運行区間	(起点) 佐賀第二合同庁舎	(経由地) 江見	(終点) 西鉄久留米

取組内容

|① 生産性向上に資する取組

- (1) イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス佐賀、久留米市、佐賀県、佐賀市、神埼市、みやき町
- (3)西鉄バス佐賀

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率53.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年実績157,180人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 公共交通マップ、鳥栖市バスマップを窓口等で配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市と佐賀県佐賀市、神埼市等を結ぶ本系統は、西鉄久留米駅及びJR久留米駅、JR佐賀駅に接続しており、通勤・通学、買い物利用等の沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布中

【取組内容における課題】

引き続き掲載内容を見直し改善を図る。

(2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①2024年9月28日鳥栖市バスの日イベントにおいて、乗車体験会・こども運転士体験会を実施した。
- ②鳥栖市の学校3校にてバス教室を実施(2024年11月23日・・・基里小学校/12月2日・・・旭小学校/12月9日・・・麓小学校)

【取組内容における課題】

イベント等においては、更なるPRを行い、お客さまの集客に努める。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

・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。

【取組内容における課題】

更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

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

【取組内容における課題】

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		14	
運行事業者名		西鉄バス佐賀(株)	
系統名	神埼線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
,,	│ 佐賀第二合同庁舎	目達原	西鉄久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス佐賀、久留米市、佐賀市、神埼市、吉野ヶ里町、上峰町、みやき町
- (3)西鉄バス佐賀

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率67.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績166,695人以上を維持する。

※西鉄バス佐賀(株)のみの実績

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 公共交通マップ、鳥栖市バスマップを窓口等で配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市と佐賀県佐賀市、神埼市等を結ぶ本系統は、西鉄久留米駅及びJR久留米駅、JR佐賀駅に接続しており、通勤・通学、買い物利用等の沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布中

【取組内容における課題】

引き続き掲載内容を見直し改善を図る。

(2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①2024年9月28日鳥栖市バスの日イベントにおいて、乗車体験会・こども運転士体験会を実施した。
- ②鳥栖市の学校3校にてバス教室を実施(2024年11月23日・・・基里小学校/12月2日・・・旭小学校/12月9日・・・麓小学校)

【取組内容における課題】

イベント等においては、更なるPRを行い、お客さまの集客に努める。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

・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。

【取組内容における課題】

更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

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

【取組内容における課題】

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		15	
運行事業者名	西鉄バス佐賀(株)		
系統名	神埼線		
運行区間	(起点) 目達原	(経由地) 長門石	(終点) 西鉄久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス佐賀、久留米市、吉野ヶ里町、上峰町、みやき町
- (3)西鉄バス佐賀

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率98.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績158,634人以上を維持する。

※西鉄バス佐賀(株)のみの実績

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 公共交通マップを窓口等で配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市と佐賀県みやき町、上峰町および吉野ヶ里町を結ぶ本系統は、西鉄久留米駅及びJR久留米駅に接続しており、各市町の居住地域や商業地域を運行し、通勤・通学、買い物利用等の沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布中

【取組内容における課題】

引き続き掲載内容を見直し改善を図る。

(2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①2024年9月28日鳥栖市バスの日イベントにおいて、乗車体験会・こども運転士体験会を実施した。
- ②鳥栖市の学校3校にてバス教室を実施(2024年11月23日・・・基里小学校/12月2日・・・旭小学校/12月9日・・・麓小学校)

【取組内容における課題】

イベント等においては、更なるPRを行い、お客さまの集客に努める。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況: A

・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。

【取組内容における課題】

更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

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

【取組内容における課題】

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		16	
運行事業者名	西鉄バス久留米(株)		
系統名	沖新線		
運行区間	(起点) 早津江	(経由地) 布橋	(終点) 西鉄柳川

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス久留米、大川市、柳川市
- (3)西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率40.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績70,588人以上を維持する。

4 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

柳川市、大川市、佐賀県佐賀市を結ぶ本系統は、西鉄柳川駅に接続し、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっている。また、柳川の観光エリアである沖端地区へ、観光目的の方々にも御利用いただいている路線となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。 取組実施状況: A

【取組の結果】

市内公共施設や病院等でバスの時刻表や無料乗車イベントのチラシ配布を行った。

【取組内容における課題】

・普段からバスを利用しない人の目に留まるようなチラシデザイン作成やイベントの企画の検討する。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・2024年11月22日~23日 柳川市内での降車を対象に運賃が無料となるイベントを実施。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)

取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施中。 【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・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。

【取組内容における課題】

・定期的に発信を行い、見ていただけるユーザーを増やすこと。

(5) 収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項|

計画記載 系統番号		17	
運行事業者名		西鉄バス久留米(株)	
系統名	羽犬塚線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	大野島農協前	堤・水田天満宮 恋木神社	羽犬塚駅前

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス久留米、大川市、筑後市、大木町
- (3)西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標(みなし系統含む)

【収支率】令和6年度実績23.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績37,496人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~) 筑後市公共交通マップを配布(随時)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

大川市、大木町、筑後市を結ぶ本系統は、西鉄八丁牟田駅及びJR羽犬塚駅に接続し、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

本系統は1日あたりの計画輸送量が15人に満たないが、上記のとおり、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段であることから、幹線系統として維持するため、国庫補助の交付が必要である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・2024年10月27日ちっご祭において、公共交通マップやノベルティを配布した。
- ・2024年11月10日大木町さるこいフェスタのおいて、西鉄バス公式マスコットキャラクター"ババ・バスオ"と共に公共交通マップを配布した。

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・2024年10月27日ちっご祭において、筑後市・堀川バス㈱と合同で公共交通をPRした。
- ・2024年11月26日筑後市と合同で、水洗小学校の2年生を対象にバス教室を実施した。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3) こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)

取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実 |施した。

【取組内容における課題】

・ 更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況∶A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(5) 収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	18		
運行事業者名	西鉄バス久留米(株)		
系統名	大善寺線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	大川橋	下林•大善寺	JR久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 久留米市城島地域を運行するフィーダー系統(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」の周知を強化することで、路線バスの利用者の増を図る。
- (2) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (3) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (4) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (5) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス久留米、久留米市
- (2)、(3)、(5)西鉄バス久留米、久留米市、大川市
- (4) 西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績40.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績113,336人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)「1日乗車券」の利用促進の呼びかけ(随時)
- (2) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~)
- (3) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (4) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (5) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

大川市、久留米市を結ぶ本系統は、西鉄大善寺駅及びJR久留米駅に接続し、沿線住民にとって通勤・通学、買い物等の日常生活に必要不可欠な交通手 段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)久留米市城島地域を運行するフィーダー系統(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」の周知を強化することで、路線バス の利用者の増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・コミュニティーセンターでよりみちバス路線図(1日乗車券内容を記載)を配布中。

【取組内容における課題】

・地域内で移動が完結している可能性があり、1日乗車券を使った路線バスのご利用が少ないこと。

(2)商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(3)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・2024年12月4日久留米市と合同で、荘島小学校の1・2年生を対象にバス教室を実施した。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(4)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)

取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(5)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(6) 収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	19		
運行事業者名	西鉄バス久留米(株)		
系統名	北野線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	今村天主堂	北野	西鉄久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 久留米市北野地域を運行するフィーダー系統(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」の周知を強化することで、路線バス利用者の増を図る。
- (2) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (3) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (4) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (5) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス久留米、久留米市
- (2)、(3)、(5)西鉄バス久留米、久留米市、大刀洗町
- (4) 西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績50.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績57,400人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)「1日乗車券」の利用促進の呼びかけ(随時)
- (2) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~)
- (3) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (4) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (5) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

大刀洗町と久留米市を結ぶ本系統は、西鉄久留米駅に接続しており、沿線住民にとって通勤・通学、買い物等の生活路線として住民の日常生活に必要不可欠な交通手段である。また、沿線の北野地区では、久留米市の「よりみちバス」と接続し、同地区から久留米市街地への重要な移動手段でもあるため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 久留米市北野地域を運行するフィーダー系統(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」の周知を強化することで、路線バス利用者の増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・コミュニティーセンターでよりみちバス路線図(1日乗車券内容を記載)を配布中。

【取組内容における課題】

・地域内で移動が完結している可能性があり、1日乗車券を使った路線バスのご利用が少ないこと。

(2) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(3)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・2024年12月4日久留米市と合同で、荘島小学校の1・2年生を対象にバス教室を実施した。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(4)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)

取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(5)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(6)収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		20	
運行事業者名	西鉄バス久留米(株)		
系統名	草野線		
運行区間	(起点) 上原	(経由地) 草野駅前	(終点) JR久留米

取組内容

①生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用 者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

②実施主体

- (1)、(2)、(4) 西鉄バス久留米、久留米市
- (3) 西鉄バス久留米

③定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績64.2%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績98,257人以上を維持する。

④実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市田主丸地区と久留米市街を結ぶ本系統は、沿線住民にとって通勤・通学、買い物等の生活路線として必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・2024年12月4日久留米市と合同で、荘島小学校の1・2年生を対象にバス教室を実施した。
- ・2024年9月1日~11月3日で福岡県MaaSの取り組みとして「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売開始。 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乗車券。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(5)収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		21	
運行事業者名		西鉄バス久留米(株)	
系統名	西牟田線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
上 连1 丘间	JR久留米	久留米市役所	羽犬塚駅前

取組内容

|① 生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス久留米、久留米市、筑後市
- (3) 西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績56.4%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績53,932人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~) 筑後市公共交通マップを配布(随時)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市、筑後市を結ぶ本系統は、JR荒木駅及びJR久留米駅、西鉄久留米駅に接続し、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

本系統は1日あたりの計画輸送量が15人に満たないが、上記のとおり、沿線住民の日常生活に必要不可欠な 交通手段であることから、幹線系統として維持するため、国庫補助の交付が必要である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・2024年10月27日ちっご祭において、筑後市・堀川バス㈱と合同で公共交通をPRした。
- ・2024年11月26日筑後市と合同で、水洗小学校の2年生を対象にバス教室を実施した。
- ・2024年12月4日久留米市と合同で、荘島小学校の1・2年生を対象にバス教室を実施した。

【取組内容における課題】

各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(5) 収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		22	
運行事業者名	西鉄バス久留米(株)		
系統名	草野線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	上原	草野駅前	西鉄久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス久留米、久留米市
- (3) 西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標(みなし系統含む)

【収支率】令和6年度実績39.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績52.577人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市田主丸地区と久留米市街を結ぶ本系統は、沿線住民にとって通勤・通学、買い物等の生活路線として 必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用 者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- |・2024年12月4日久留米市と合同で、荘島小学校の1・2年生を対象にバス教室を実施した。
- ・2024年9月1日~11月3日で福岡県MaaSの取り組みとして「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売開始。 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乗車券。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間) 取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

|定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

(5)収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		23	
運行事業者名		西鉄バス久留米(株)	
系統名		久留米~船小屋線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	筑後船小屋駅前	羽犬塚	JR久留米

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用者増を図る。
- (2) バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。
- (3) こども50円バスの実施。(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)
- (4) 各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

② 実施主体

- (1)、(2)、(4)西鉄バス久留米、筑後市
- (3) 西鉄バス久留米

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績77.0%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績145,274人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年度版公共交通マップを配布(2025年4月~) 筑後市公共交通マップを配布(随時)
- (2) イベント開催に合わせて適宜実施。
- (3) 2025年度も対象日に合わせて実施
- (4) イベント開催に合わせて適宜実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

久留米市、筑後市を結ぶ本系統は、JR筑後船小屋駅、JR羽犬塚駅及びJR久留米駅、西鉄久留米駅に接続し、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)商業・公共施設、イベントにおいてバス利用促進のチラシ配布および、公共交通マップの配布を行い利用 者増を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- |・公共交通マップを各所にて配布済(バスの乗り方、運行補填についても併せて記載)
- ・2024年10月27日ちっご祭において、公共交通マップやノベルティを配布した。

【取組内容における課題】

・継続した利用促進策の実施。

(2)バス利用促進のイベント施策を実施(こどもバス運転士体験など)する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ・2024年10月27日ちっご祭において、筑後市・堀川バス㈱と合同で公共交通をPRした。
- ・2024年11月26日筑後市と合同で、水洗小学校の2年生を対象にバス教室を実施した。
- ・2024年9月1日~11月3日で福岡県MaaSの取り組みとして「田主丸っと もぎもぎきっぷ」を発売開始。 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乗車券。

【取組内容における課題】

・各種PRを路線沿線だけでなく、近隣エリアにも実施すること。

(3)こども50円バスの実施(土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間)

取組実施状況:A

【取組の結果】

・西鉄グループにおいて土日祝および春休み・ゴールデンウイーク・夏休み・冬休みの期間、こども50円バスを実施した。

【取組内容における課題】

・更なる周知を行い、将来のユーザー獲得に努める。

(4)各社が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

公式X(旧Twitter)、バスナビアプリを活用し継続してPRを実施中

【取組内容における課題】

定期的に発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。

|(5)収支改善策として、2025年2月1日に運賃改定や特殊定期券の見直しを実施した。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		24	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		小竹•天道線	
運行区間	(起点) 新飯塚駅	(経由地) 小竹上町	(終点) 赤池工業団地

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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る。
 - (2) 広報紙等での利用啓発に向けたPR(福智町、小竹町)
 - (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (4) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市
- (2) 西鉄バス筑豊、福智町、小竹町
- (3)(4) 西鉄バス筑豊
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績44.53%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績85,131人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
 - (1)(2) 令和8年9月までに実施。
 - (3) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
 - (4) 令和7年10月1日実施予定
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市、小竹町、福智町を結ぶ本路線は、飯塚市頴田地区(旧頴田町)住民および飯塚市幸袋・目尾地区住民や小竹町、福智町の住民にとって、通勤、通学、買い物、通院等、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する(飯塚市) 【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である (飯塚市)

(2)広報紙等での利用啓発に向けたPR(福智町)

取組実施状況:C

【取組の結果】町広報紙やホームページ等で利用の呼びかけを予定。

【取組内容における課題】ノベルティグッズの配布や広報紙、ホームページ等での継続的な呼びかけを行う必要がある。

(3)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		25	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		直方~鞍手~遠賀線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
(年) (2月)	直方	五反田·鞍手車庫	遠賀川駅

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図る。
- (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。
- (3) 出前講座における路線バスのPR
- (4) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (5) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。
- (6) 令和7年10月1日にダイヤ改正を実施し、輸送の効率化を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、直方市、鞍手町、遠賀町
- (2) 西鉄バス筑豊、直方市
- (3) 西鉄バス筑豊 遠賀町
- (4)(5)(6) 西鉄バス筑豊

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績28.71%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績79.040人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。
- (2)(3)関係自治体のイベントスケジュールに合わせ調整を行い可能な限り実施。
- (4)土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (5)(6)令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

直方市、鞍手町、遠賀町を結ぶ本路線は、JR筑豊本線直方駅とJR鹿児島本線遠賀川駅に接続し、沿線に他の鉄道駅がないことから、通学、通勤、通院、買い物などの利便性が高く、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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利用の呼びかけを行うことで、利用者の増 を図る。

取組実施状況:B、D

【取組の結果】・路線バス利用促進事業を市内全小学生を対象に小学校へ配布。

- 市が発行する介護予防冊子に路線バス情報を記載。
- ・広報誌にて「公共交通の現状」など公共交通の現状や利用促進について啓蒙を行う。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(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。

取組実施状況:D

【取組の結果】地域住民との協議の場や高齢者が集う場にて公共交通の利用促進に向け啓発。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(3)出前講座における路線バスのPR

取組実施状況:C

【取組の結果】各所から要望に応じて出前講座を行う。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(4)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		26	
運行事業者名	西鉄バス筑豊(株)		
系統名	直方~鞍手~遠賀線		
運行区間	(起点) 遠賀川駅	(経由地) 新入	(終点) 直方

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図る。
 - (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。
 - (3) 出前講座における路線バスのPR
 - (4) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
 - (5) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。
 - (6) 令和7年10月1日にダイヤ改正を実施し、輸送の効率化を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、直方市、鞍手町、遠賀町
- (2) 西鉄バス筑豊、直方市
- (3) 西鉄バス筑豊 遠賀町
- (4)(5)(6) 西鉄バス筑豊

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績25.33%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績41,363人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。
- (2)(3)関係自治体のイベントスケジュールに合わせ調整を行い可能な限り実施。
- (4) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (5)(6)令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

直方市、鞍手町、遠賀町を結ぶ本路線は、JR筑豊本線直方駅とJR鹿児島本線遠賀川駅に接続し、沿線に他の鉄道駅がないことから、通学、通勤、通院、買い物などの利便性が高く、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

本系統は1日あたりの計画輸送量が15人に満たないが、上記のとおり、沿線住民の日常生活に必要不可欠な 交通手段であることから、幹線系統として維持するため、国庫補助の交付が必要である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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利用の呼びかけを行うことで、利用者の増を図る。

取組実施状況:B、D

【取組の結果】・路線バス利用促進事業を市内全小学生を対象に小学校へ配布。

- ・市が発行する介護予防冊子に路線バス情報を記載。
- ・広報誌にて「公共交通の現状」など公共交通の現状や利用促進について啓蒙を行う。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(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。

取組実施状況:D

【取組の結果】地域住民との協議の場や高齢者が集う場にて公共交通の利用促進に向け啓発。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(3)出前講座における路線バスのPR

取組実施状況:C

【取組の結果】各所から要望に応じて出前講座を行う。

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

(4)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		27	
運行事業者名	西鉄バス筑豊(株)		
系統名	飯塚~大隈線		
運行区間	(終点)		
连门区间	西鉄大隈	漆生	飯塚

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- |(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る。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チラシ |等を全戸配布する。
- (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る。
- (3) 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る。
- (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う。
- (5) 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る。
- (6) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (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る。
- (8) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1)(4)(5)(7) 西鉄バス筑豊、嘉麻市
- (2) 飯塚市
- (3) 嘉麻市、飯塚市
- (6)(8) 西鉄バス筑豊
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績45.45%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績129,053人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)(2)(3) 令和8年9「月までに実施。
- (4)(5)(7)令和7年10月~令和8年9月まで継続して実施。
- (6) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (8) 令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市、嘉麻市を結ぶ本路線は、嘉麻市の中央部からJR及びバスターミナルに接続し、通勤・通学に多く利用されており、他に代替可能な鉄道等もないことから、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。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チラシ等を全戸配布する。

取組実施状況:A

【取組の結果】市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表の施設等への配布や、西鉄バスとの乗継拠点を標記した路線図の掲示等を行い、バスの利用を呼び掛けた。また、全戸配布されている広報誌に公共交通機関の利用促進を呼びかける記事を掲載した。 【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施。(飯塚市)

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。(飯塚市)

(3)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る。

取組実施状況:A、B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施。(飯塚市)

|市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表を学校へ配布した。また、高校就学前の市内中学3年生及び市外中学校を受験予定の市 |内小学6年生を対象に学校経由で嘉麻市通学等補助金のチラシを配布し公共交通の利用を呼びかけた。(嘉麻市)

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。(飯塚市)

継続した呼びかけ及び制度の継続(予算確保)が必要となる。(嘉麻市)

学校の始業時間や終業時間とダイヤの調整を行う必要がある。(嘉麻市)

(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う。

取組実施状況:A

【取組の結果】民間バス等の公共交通と市バスの乗継拠点を記載した嘉麻市総合時刻表及び路線図を作成し、市内外への配布及びバス停への掲示を行い乗り継ぎ方法の周知を行った。

【取組内容における課題】継続した周知や利用の呼びかけを行っていく必要がある。

(5) 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る。

取組実施状況:A

【取組の結果】第二種運転免許取得に係る補助事業を継続して実施した。また、ハローワーク飯塚で事業のチラシを設置してもらい、事業の周知に努めた。乗務員募集の広報についても定期的に広報嘉麻にて記事を掲載し、周知を行った。

【取組内容における課題】継続した事業の実施及び周知を行っていく必要がある。

(6)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

【取組内容における課題】継続的な呼びかけを行う必要がある。

(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る。

取組実施状況:A

【取組の結果】12月に市内中学3年生及び小学6年生に向けて学校を経由して事業のチラシの配布を行い事業の周知を行った。

【取組内容における課題】・継続した呼びかけを行っていく必要がある。

・事業の継続に伴い予算の確保の必要がある。

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		28	
運行事業者名	西鉄バス筑豊(株)		
系統名	碓井線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
~=13,=1=3	西鉄大隈	桂川駅	飯塚

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- | (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る。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チラシを全戸配布する。
- (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る。
- (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る。
- (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う。
- (5) 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る。
- (6) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (7) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。
- (8) 令和7年10月1日にダイヤ改正を実施し、輸送の効率化を図る。

② 実施主体

- (1)(3) 西鉄バス筑豊、嘉麻市、桂川町
- (2) 飯塚市
- (4)(5) 西鉄バス筑豊、嘉麻市
- (6)(7)(8) 西鉄バス筑豊

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績41.17%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績39,406人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)(4) 令和7年3月までに実施。
- (2) イベントスケジュール等に合わせ調整の上、可能な限り実施。
- (3)(5) 令和7年10月~令和8年9月まで継続して実施。
- (6) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (7)(8) 令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市、嘉麻市、桂川町を結ぶ本路線は、JR桂川駅及び飯塚バスセンターに接続し、通勤・通学に多く利用されており、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。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チラシを全戸配布する。

取組実施状況:A

【取組の結果】市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表の施設等への配布や、西鉄バスとの乗継拠点 を標記した路線図の掲示等を行い、バスの利用を呼び掛けた。また、市民向けアンケート等の際に公共交通の利用を呼び掛 けるチラシの同封等を行った。

【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) 【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。(飯塚市)

(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る。 取組実施状況:A

【取組の結果】市内中学3年生及び小学6年生に向けて学校を経由して事業のチラシの配布を行い事業の周知を行った。 【取組内容における課題】継続した通学における公共交通の利用の呼びかけ及び、制度の継続(予算確保)が必要となる。

(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う。 取組実施状況:A

【取組の結果】民間バス等の公共交通と市バスの乗継拠点を記載した嘉麻市総合時刻表及び路線図を作成し、市内外への配布及びバス停への掲示を行い乗り継ぎ方法の周知を行った。

【取組内容における課題】継続した周知や利用の呼びかけを行っていく必要がある。

| (5)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る。 |取組実施状況:A

【取組の結果】第二種運転免許取得に係る補助事業を継続して実施した。また、ハローワーク飯塚で事業のチラシを設置して もらい、事業の周知に努めた。乗務員募集の広報についても定期的に広報嘉麻にて記事を掲載し、周知を行った。 【取組内容における課題】継続した事業の実施及び周知を行っていく必要がある。

(6)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		29	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名	上山田線		
運行区間	(起点) 山野社宇	(経由地) 上三緒	(終点) 飯塚

取組内容

|① 生産性向上に資する取組

- (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る。
- (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る。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チラシ等を全戸 |配布する。
- (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る。
- (4) 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 る。
- (5) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (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る。
- (7) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1) 飯塚市、嘉麻市
- (2)(4)(6) 西鉄バス筑豊、嘉麻市
- (3) 飯塚市
- (5)(7) 西鉄バス筑豊

③ 定量的な効果目標

|【収支率】令和6年度実績49.91%から収支改善1.0%以上を目標とする。

|【輸送人員】令和6年度実績56.247人以上を維持する。

|④ 実施に向けたスケジュール

- (1)(3) 令和8年9月までに実施。
- (2) 広報スケジュールを調整の上、可能な限り実施。
- (4)(6) 令和7年10月~令和8年9月まで継続して実施。
- (5) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (7) 令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市・嘉麻市を結ぶ本路線は、嘉麻市の中央部からJR及びバスターミナルに接続しており、通勤・通学の |利用が多く、他に代替可能な鉄道等もないことから、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているた |め、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:A、B

|【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) |市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表を学校へ配布した。また、高校就学前の市内中 学3年生及び市外中学校を受験予定の市内小学6年生を対象に学校経由で嘉麻市通学等補助金のチラシを |配布し公共交通の利用を呼びかけた。(嘉麻市)

|【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要であ |る。(飯塚市)

|継続した呼びかけ及び制度の継続(予算確保)が必要となる。(嘉麻市) |学校の始業時間や終業時間とダイヤの調整を行う必要がある。(嘉麻市)

(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る。また、地域住民に対して公共交通機関の利用促進を呼ひかけるチラシ等を全尸配

布する。 |取組実施状況:A

|【取組の結果】市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表の施設等への配布や、西鉄バス |との乗継拠点を標記した路線図の掲示等を行い、バスの利用を呼び掛けた。また、全戸配布されている広報誌 |に公共交通機関の利用促進を呼びかける記事を掲載した。

【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

|(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る。

取組実施状況:B

|【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) |【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要であ |る。(飯塚市)

|(4)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る。

【取組の結果】第二種運転免許取得に係る補助事業を継続して実施した。また、ハローワーク飯塚で事業のチ |ラシを設置してもらい、事業の周知に努めた。乗務員募集の広報についても定期的に広報嘉麻にて記事を掲載 し、周知を行った。

【取組内容における課題】継続した事業の実施及び周知を行っていく必要がある。

(5)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 |取組実施状況:B

|【取組の結果】スケジュ―ル通り実施中。

【取組内容における課題】継続的な呼びかけを行う必要がある。

|(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る。 |取組実施状況:A

【取組の結果】12月に市内中学3年生及び小学6年生に向けて学校を経由して事業のチラシの配布を行い事業 |の周知を行った。

【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

|事業の継続に伴い予算の確保の必要がある。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

- 1	- I +iv			
	計画記載		00	
			30	
l	系統番号			
	渾行 重業者名	西鉄バス筑豊(株)		
- 1	た ロ チ 木 ロ ロ	ロ妖バスを		
	系統名		上山田線	
- 1		(起点)	(経由地)	(終点)
- 1	運行区間	(起訊)	(性田地)	(心)
	连门区间	上山田	上三緒	飯塚

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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る。
- (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る。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チラシ等を全戸配布する。
- (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る。
- (4) 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る。
- (5)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (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る。
- (7) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1) 飯塚市、嘉麻市
- (2)(4)(6) 西鉄バス筑豊、嘉麻市
- (3) 飯塚市
- (5)(7) 西鉄バス筑豊

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績61.40%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績104,932人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)(3) 令和8年9月までに実施。
- (2) 広報スケジュールを調整の上、可能な限り実施。
- (4)(6) 令和7年10月~令和8年9月まで継続して実施。
- (5) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (7) 令和7年10月1日実施予定

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市・嘉麻市を結ぶ本路線は、嘉麻市の中央部からJR及びバスターミナルに接続しており、通勤・通学の利用が多く、他に代替可能な鉄道等もないことから、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。 取組実施状況:A、B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) 市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表を学校へ配布した。また、高校就学前の市内中 学3年生及び市外中学校を受験予定の市内小学6年生を対象に学校経由で嘉麻市通学等補助金のチラシを配 市し公共交通の利用を呼びかけた。(嘉麻市)

【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。(飯塚市)

|継続した呼びかけ及び制度の継続(予算確保)が必要となる。(嘉麻市)

学校の始業時間や終業時間とダイヤの調整を行う必要がある。(嘉麻市)

(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る。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チラシ等を全戸配布する。

取組実施状況:A

【取組の結果】市バスの他に西鉄バスの時刻表も掲載した嘉麻市総合時刻表の施設等への配布や、西鉄バスとの乗継拠点を標記した路線図の掲示等を行い、バスの利用を呼び掛けた。また、全戸配布されている広報誌に公共交通機関の利用促進を呼びかける記事を掲載した。

【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) 【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。(飯塚市)

(4)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る。 取組実施状況:A

【取組の結果】第二種運転免許取得に係る補助事業を継続して実施した。また、ハローワーク飯塚で事業のチラシを設置してもらい、事業の周知に努めた。乗務員募集の広報についても定期的に広報嘉麻にて記事を掲載し、周知を行った。

【取組内容における課題】継続した事業の実施及び周知を行っていく必要がある。

(5)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B 【取組の結果】スケジュール通り実施中。

【取組内容における課題】継続的な呼びかけを行う必要がある。

(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る。 取組実施状況:A

【取組の結果】12月に市内中学3年生及び小学6年生に向けて学校を経由して事業のチラシの配布を行い事業の周知を行った。

【取組内容における課題】継続した呼びかけを行っていく必要がある。

事業の継続に伴い予算の確保の必要がある。

- 2. 定量的な目標・効果
- 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載		31	
系統番号		31	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		飯塚市内線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	赤坂橋	有井	飯塚

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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る。
 - (2) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
 - (3) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市
- (2)(3) 西鉄バス筑豊
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績67.35%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績47.714人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
 - (1) 令和8年9月までに実施。
 - (2) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
 - (3) 令和7年10月1日実施予定。
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市中心部と飯塚市庄内地区(旧庄内町)を結ぶ本路線は、地域住民にとって通勤・通学・買い物・通院等、 日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) 【取組内容におけ.る課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。 (飯塚市)

(2)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載		32	
系統番号			
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		飯塚市内線	
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	明治坑	飯塚	明星寺団地

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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る。
 - (2) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
 - (3) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市
- (2)(3) 西鉄バス筑豊
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績67.26%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績133,487人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
 - (1) 令和8年9月までに実施。
 - (2) 土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
 - (3) 令和7年10月1日実施予定。
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

飯塚市中心部と飯塚市頴田地区(旧頴田町)を結ぶ本路線は、地域住民にとって通勤・通学・買い物・通院等、 日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:B

【取組の結果】各種イベント会場等において、ノベルティの配布やバス利用の呼びかけを実施する。(飯塚市) 【取組内容における課題】地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である。 (飯塚市)

(2)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		33	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		直方~黒崎線	
運行区間	(起点) 直方	(経由地) 引野口	(終点) 黒崎

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (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 図る。
- (2) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- (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、利用者の増を図る。
- (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る。
- (5) 収支改善策として、令和7年10月1日に運賃改定を行い、路線収益の増加を図る。
- ② 実施主体
- (1) 西鉄バス筑豊、直方市、北九州市
- (2)(5) 西鉄バス筑豊
- (3)(4) 西鉄バス筑豊、直方市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率67.70%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績150,014人を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)(3)令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。
- (2)土曜・日曜・祝日 + 長期休暇期間(春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休み)
- (4)関係自治体のイベントスケジュールに合わせ調整を行い可能な限り実施。
- (5)令和7年10月1日実施予定。
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については,直方市と北九州市の2市の地域間を結ぶ路線として運行しており,当該路線はJR筑豊本線直方駅とJR鹿児島本線黒崎駅を結ぶ幹線系統である。当該路線は朝、夕は通勤利用による直方駅、黒崎駅輸送、昼間は高齢者を中心とした買い物等利用の需要、また北九州方面から筑豊高校への学生利用もあり、必要不可欠な交通手段となっているため、幹線として維持することが妥当である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:B、D

【取組の結果】

- ・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。(北九州市)
- 地域住民との協議の場や高齢者が集う場にて公共交通の利用促進に向け啓発を行う。(直方市)

【取組内容における課題】

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減もあるが、継続的な呼びかけを行っていく必要がある。(北九州市)
- (2)こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

取組実施状況:B

【取組の結果】スケジュール通り実施中。

【取組内容における課題】継続的な呼びかけを行う必要がある。

(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、利用者の増を図る。

取組実施状況:B、D

- 【取組の結果】・路線バス利用促進事業を市内全小学生を対象に小学校へ配布。
 - ・市が発行する介護予防冊子に路線バス情報を記載。
 - ・広報誌にて「公共交通の現状」など公共交通の現状や利用促進について啓蒙を行う。

【取組内容における課題】

- ・地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である
- (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る。

取組実施状況:D

【取組の結果】地域住民との協議の場や高齢者が集う場にて公共交通の利用促進に向け啓発。

【取組内容における課題】

地域住民へバス利用を促していくためにも、継続して呼びかけていくことが重要である

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		34	
運行事業者名		西鉄バス筑豊(株)	
系統名		みやわか線	
運行区間	(起点) 宮田バス停	(経由地) 鞍手車庫	(終点) 鞍手駅

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (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 目指す。
- (2) 定期的に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。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス筑豊、鞍手町
- (2) 宮若市、鞍手町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率23.91%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績21,219人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和8年9月までに実施
- (2) 町で開催されるイベントのスケジュールに応じ、令和7年10月~令和8年9月の間に随時実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

宮若市、鞍手町を結ぶ本路線は、沿線住民のニーズに基づき鞍手町が運行するコミュニティバス路線であり、他に代替可能な路線や鉄道が存在せず、沿線住民にとって通学・通院等、日常生活に必要不可欠な交通手段となっており、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

なお、本系統は1日あたりの計画輸送量が15人に満たないが、上記のとおり、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段であることから、幹線系統として維持するため、国庫補助の交付が必要である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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目指す。

取組実施状況:A

【取組の結果】「バスがいど」を沿線の病院や商業施設に配布済み。(鞍手町)

【取組内容における課題】新型コロナウイルス感染拡大による影響で利用者数は減少傾向にある。(鞍手町)

(2)定期的に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。

取組実施状況:A

【取組の結果】

福岡県公共交通利用促進キャンペーン(9月1日~11月30日)及びバスの日(9月20日)に合わせて、担当課窓口にて啓発物を配布することにより意識の醸成を図った。また、令和6年に開催された「くらて元気まつり」では、公共交通啓発の一環として専用ブースを設置し、来場者に対して啓発物を配布した。

【取組内容における課題】

啓発物の配布は一時的な取組にとどまり、公共交通の利便性向上や継続的な利用促進につなげるための工 夫や発信手段の多様化が課題である。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		35	
運行事業者名		西日本鉄道(株)	
系統名		星ヶ丘線	
運行区間	(起点) 西鉄二日市駅東口	(経由地)	(終点) 太宰府高校入口

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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、利用促進を市と連携して行う。
- (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
- (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- ② 実施主体
 - (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
 - (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
 - (3) 西日本鉄道(株)
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率73.6%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年実績160,913人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。

利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施

自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。

(2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

- (3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と筑紫野市を結ぶ本路線は、西鉄二日市駅へ接続しており、通勤、通学、通院、買い物利用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A

【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、 利用促進を図った。

【取組内容における課題】特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。

取組実施状況:C

【取組の結果】 チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】 特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】 土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		36	
運行事業者名	西日本鉄道(株)		
系統名	太宰府~宇美線		
運行区間	(起点) 太宰府市役所前	(経由地) 上宇美	(終点) 宇美営業所

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 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、利用促進を市および町と連携して行う。
- (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
- (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

② 実施主体

- (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、宇美町
- (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、宇美町
- (3) 西日本鉄道(株)

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率44.7%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和6年実績88,958人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

(1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。

利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。

(2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

(3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と宇美町を結ぶ本路線は、両市町間の通勤、通学、買い物、通院など、住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A 【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、利用促進を図った。

【取組内容における課題】特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。

取組実施状況:C

【取組の結果】チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】 土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		37	
運行事業者名	西日本鉄道(株)		
系統名	南ヶ丘線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	l 西鉄二日市	▎ 大拝巩	平田

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 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、利用促進を市と連携して行う。
- (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
- (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

② 実施主体

- (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
- (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
- (3) 西日本鉄道(株)
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率98.8%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和6年実績282,683人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。
- 利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。
- (2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

- (3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と筑紫野市を結ぶ本路線は、西鉄二日市駅へ接続しており、通勤、通学、通院、買い物利用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A

【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、 利用促進を図った。

【取組内容における課題】特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。

取組実施状況:C

【取組の結果】 チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】 土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記 事項

計画記載 系統番号		38	
運行事業者名		西日本鉄道(株)	
系統名		つつじヶ丘線	
運行区間	(起点) 南山手団地	(経由地) 下大利駅	(終点) 南山手団地

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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、利用促進を 市と連携して行う。
- (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
- (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- ② 実施主体
 - (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、大野城市
 - (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、大野城市
 - (3) 西日本鉄道(株)
- ③ 定量的な効果目標

|【収支率】令和6年実績収支率92.8 %から収支改善1.0%以上を目標とする。

|【輸送人員】令和6年実績296,511人以上を維持する。

- |④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。

利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施 自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。

(2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

- (3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と大野城市を結ぶ本路線は、西鉄下大利駅へ接続しており、通勤、通学、通院、買い物利 用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統として維持する必 要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A

【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、 |利用促進を図った。

【取組内容における課題】 特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。 取組実施状況:C

【取組の結果】 チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】 特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】 土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		39	
運行事業者名	西日本鉄道(株)		
系統名		二日市線	
運行区間	(起点) 太宰府	(経由地) 吉木入口	(終点) 西鉄二日市

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- |(1) 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、利用促進を |市と連携して行う。
 - (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
 - (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
- ② 実施主体
 - (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
 - (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
 - (3) 西日本鉄道(株)
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率69.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年実績117,016人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。

利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施

自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。

(2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

- (3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と筑紫野市を結ぶ本路線は、西鉄二日市駅・西鉄太宰府駅へ接続しており、通勤、通学、 通院、買い物利用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統と して維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A

【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、 |利用促進を図った。

【取組内容における課題】 特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。

取組実施状況:C

【取組の結果】チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】 土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		40	
運行事業者名	西日本鉄道(株)		
系統名	二日市線		
運行区間	(起点) 原営業所	(経由地) 吉木入口·吉木	(終点) 西鉄二日市

取組内容

|① 生産性向上に資する取組

- (1) 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、利用促進を市と連携して行う。
- (2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。
- (3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。

② 実施主体

- (1) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
- (2) 西日本鉄道(株)、太宰府市、筑紫野市
- (3) 西日本鉄道(株)
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率64.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和6年実績111,329人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。

利用促進チラシの作成後、沿線バス停付近住民や、公民館等へ配布実施自治体広報媒体やイベント等を活用した利用促進等の実施。

(2) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施

沿線の学校等での販促活動

- (3) すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

太宰府市と筑紫野市を結ぶ本路線は、西鉄二日市駅へ接続しており、通勤、通学、通院、買い物利用等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっていることから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 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。

取組実施状況:A

【取組の結果】 利用促進チラシを作成し、 二十歳の集い(成人式)において、参加者全員に配布し、 利用促進を図った。

【取組内容における課題】 特になし

(2) 定期券購入者の販促活動(沿線の学校等)を実施し、利用者の増を図る。

取組実施状況:C

【取組の結果】 チラシを作成し、沿線の学校へのさらなる周知

【取組内容における課題】特になし

(3) こども50円バスを定期的に実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 取組実施状況:A

【取組の結果】土日祝および長期休暇に合わせ実施し、利用者の増を図る。

- 2. 定量的な目標・効果
- 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載系統番号		41	
運行事業者名		西日本鉄道(株)	
系統名	津屋崎~鐘崎線		
運行区間	(起点) 東郷駅	(経由地) 宗像大社	(終点) 神湊波止場

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (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る。
- (2)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者増を図る。
- (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る。
- ② 実施主体
- (1) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (2) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (3) 西日本鉄道(株)、宗像市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績69.69%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績64,056人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)大島島内の観光を促進するPR活動を実施(令和8年9月まで)
- (2)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者増を図る。(令和8年9月まで)
- (3)すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、宗像市の旧玄海地区(神湊)と旧宗像市域の間を運行し、JR東郷駅を起終点とし大島渡船と接続している。離島(大島、地島)の住民及び沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段であり、また、市外からの観光客にも必要な交通手段であることから、今後も幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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る。

取組実施状況:A

(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、利用者増を図る。

取組実施状況:C

より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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を実施予定。

(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る 取組実施状況:A

土日祝および長期休暇に合わせ実施。

2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		42	
運行事業者名		西日本鉄道(株)	
系統名		津屋崎~鐘崎線	
運行区間	(起点) 鐘崎車庫	(経由地) 宗像コモン・東郷	(終点) 東郷駅

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者像を図る。
- (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、利用者増を図る。
- (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る。
- ② 実施主体
- (1) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (2) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (3) 西日本鉄道(株)、宗像市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績50.64%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績99.241人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者像を図る。(令和8年9月まで)
- (2)地域イベントで時刻表等を配布(令和8年9月まで)
- (3)すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、宗像市の旧玄海町鐘崎地区と旧宗像市域の間を運行し、旧玄海地域とJR東郷駅を接続しており、 沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため、今後とも幹線系統として維持する必要があ る。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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(グランドパス)のPRを行い、利用者増を図る。

取組実施状況:C

より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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を実施予定。

(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、利用者増を図る。

取組実施状況:C

市主催の講座等で、乗り方教室の開催やマイ時刻表の作成を予定。

(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る。 取組実施状況:A

土日祝および長期休暇に合わせ実施。

|2. 定量的な目標・効果

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		43	
運行事業者名	西日本鉄道(株)		
系統名	津屋崎~鐘崎線		
運行区間	(起点) 鐘崎車庫	(経由地) 宗像コモン・ネオポリス	(終点) 赤間営業所

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者像を図る。
- (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、利用者増を図る。
- (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る。

② 実施主体

- (1) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (2) 西日本鉄道(株)、宗像市
- (3) 西日本鉄道(株)、宗像市

③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績収支率42.73%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和6年度西鉄バス宗像㈱の実績95,968人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

- (1)路線上エリアにおいて、より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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、利用者像を図る。(令和8年9月まで)
- (2)地域イベントで時刻表等を配布(令和8年9月まで)
- (3)すべての土日祝と長期休暇に合わせて実施

⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、宗像市の旧玄海町鐘崎地区と旧宗像市域の間を運行し、旧玄海地域とJR赤間駅を接続しており、 沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっている。沿線住民が国道3号線へ乗り継ぎする際にも必要 な系統であることから、今後も幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(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(グランドパス)のPRを行い、利用者増を図る。

取組実施状況:C

より利便性の高い運行時間帯を把握・見直し等を行うとともに、年齢層に合った各種イベントやHP、SNS等で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を実施予定。

(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、利用者増を図る。

取組実施状況:C

市主催の講座等で、乗り方教室の開催やマイ時刻表の作成を予定。

(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る。 取組実施状況:A

土日祝および長期休暇に合わせ実施。

【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	44		
運行事業者名	西鉄バス大牟田(株)		
系統名	上官線		
\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	(起点)	(経由地)	(終点)
運行区間	西鉄大牟田営業所	大牟田市立病院·上町	庄山

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HPへの掲載、公共施設でのPR物配布等により利用促進を図る。
- (2)こども50円バスを実施する。
- (3)バス利用促進のイベント施策を実施する。
- (4)2025年4月1日に大牟田駅と大牟田駅待合所、新大牟田駅待合所にて運用開始したスマートバス停で、 バスの運行状況案内や観光施設等のPRを行い、バスの利便性向上及び利用促進を図る。
- ② 実施主体
 - (1)(4)西鉄バス大牟田、大牟田市
 - (2)西鉄バス大牟田
 - (3)大牟田市地域公共交通活性化協議会
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年実績収支率26.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績23,680人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
 - (1) 大牟田市内の小学校などと日程調整の上、実施
 - (2) 土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間に合わせて実施
 - (3) イベント開催に合わせて適宜実施
 - (4) 継続的な実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本系統は、大牟田市と熊本県荒尾市の2市を跨いで運行し、JR大牟田駅、JR新大牟田駅、西鉄大牟田駅と接続。庄山バス停では南関町の乗合タクシーが接続しており、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

なお、本系統は1日あたりの計画輸送量が15人に満たないが、上記のとおり、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段であることから、幹線系統として維持するため、国庫補助の交付が必要である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など) を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HP、広報の活用及び公共施設でのPR物配布等によ り一層の利用促進を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

①大牟田市内の小学校でバス教室を2024年11月・12月度に5校実施した。

②2025年3月15日「おおむた産業フェスタ」に参加した。ノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。

【取組内容における課題】

イベント時のスタッフ確保

天候(熱中症の防止など)に配慮したバス教室の実施

(2)2022年12月より発売開始した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」を発売継続し、バス利用の促進に繋げる。

取組実施状況:A

【取組の結果】

|2024年10月よりデジタルきっぷへ移行し、my routeにて発売開始後累計174枚を発売。直近平均(2024年 |11月~2025年4月)で1か月あたり28枚を発売している。

【取組内容における課題】

my routeアプリをインストールしなければ購入ができず、紙券の時に比べ発売数が減少していること。 乗務員カウンターにより路線単位では利用者を集計できるが、細かなバス停間の移動が把握できないこと。

(3)市内を発着する公共交通の利用促進を目的に、継続的な利用と潜在的利用者へアプローチを図るため、 大牟田市公共交通デジタルスタンプラリーを実施する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2025年1月1日から2025年2月28日までの2か月間、大牟田市や大牟田市に関わる交通事業者と連携し、 公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。

【取組内容における課題】

|10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		45	
運行事業者名		西鉄バス大牟田(株)	
系統名		吉野線	
	(起点)	(経由地)	(終点)
運行区間	西鉄大牟田営業所	大牟田市立病院• 田隈	南関町役場

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HPへの掲載、公共施設でのPR物配布等により利用促進を図る。
- (2)こども50円バスを実施する。
- (3)バス利用促進のイベント施策を実施する。
- (4)2025年4月1日に大牟田駅と大牟田駅待合所、新大牟田駅待合所にて運用開始したスマートバス停で、 バスの運行状況案内や観光施設等のPRを行い、バスの利便性向上及び利用促進を図る。
- ② 実施主体
 - (1)(4)西鉄バス大牟田、大牟田市
 - (2)西鉄バス大牟田
 - (3)大牟田市地域公共交通活性化協議会
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績36.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績104,359人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 大牟田市内の小学校などと日程調整の上、実施
- (2) 土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間に合わせて実施
- (3) イベント開催に合わせて適宜実施
- (4) 継続的な実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線については、大牟田市と熊本県南関町の2市町を跨いで運行し、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅と接続。また、南関町内設置のバス停では南関町の乗合タクシーが接続しており、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を 実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HP、広報の活用及び公共施設でのPR物配布等により 一層の利用促進を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①大牟田市内の小学校でバス教室を2024年11月・12月度に5校実施した。
- ②2025年3月15日「おおむた産業フェスタ」に参加した。ノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。

【取組内容における課題】

イベント時のスタッフ確保

天候(熱中症の防止など)に配慮したバス教室の実施

(2)2022年12月より発売開始した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」を発売継続し、バス利用の促進に繋げる。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2024年10月よりデジタルきっぷへ移行し、my routeにて発売開始後累計174枚を発売。直近平均(2024年11月~2025年4月)で1か月あたり28枚を発売している。

【取組内容における課題】

my routeアプリをインストールしなければ購入ができず、紙券の時に比べ発売数が減少していること。 乗務員カウンターにより路線単位では利用者を集計できるが、細かなバス停間の移動が把握できないこと。

(3)市内を発着する公共交通の利用促進を目的に、継続的な利用と潜在的利用者へアプローチを図るため、 大牟田市公共交通デジタルスタンプラリーを実施する。

【取組の結果】

2025年1月1日から2025年2月28日までの2か月間、大牟田市や大牟田市に関わる交通事業者と連携し、公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。

【取組内容における課題】

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		46	
運行事業者名		西鉄バス大牟田(株)	
系統名	大牟田市内線		
運行区間	(起点) 荒尾駅	(経由地) 右京町	(終点) 久福木団地

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HPへの掲載、公共施設でのPR物配布等により利用促進を図る。
- (2)こども50円バスを実施する。
- (3)バス利用促進のイベント施策を実施する。
- (4)2025年4月1日に大牟田駅と大牟田駅待合所、新大牟田駅待合所にて運用開始したスマートバス停で、 バスの運行状況案内や観光施設等のPRを行い、バスの利便性向上及び利用促進を図る。
- ② 実施主体
- (1)(4)西鉄バス大牟田、大牟田市
- (2)西鉄バス大牟田
- (3)大牟田市地域公共交通活性化協議会
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率64.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績104,834人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 大牟田市内の小学校などと日程調整の上、実施
- (2) 土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間に合わせて実施
- (3) イベント開催に合わせて適宜実施
- (4) 継続的な実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本系統については、大牟田市と熊本県荒尾市の2市を跨いで運行し、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅、JR荒尾駅と接続しており、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HP、広報の活用及び公共施設でのPR物配布等により一層の利用促進を図る。

|取組実施状況∶A

【取組の結果】

- ①大牟田市内の小学校でバス教室を2024年11月・12月度に5校実施した。
- ②2024年10月12日 グリーンランド(熊本県荒尾市)でのイベントに参加しノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。
- ③2025年3月15日「おおむた産業フェスタ」に参加した。ノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。

【取組内容における課題】

イベント時のスタッフ確保

天候(熱中症の防止など)に配慮したバス教室の実施

(2)2022年12月より発売開始した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」を発売継続し、バス利用の促進に繋げる。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2024年10月よりデジタルきっぷへ移行し、my routeにて発売開始後累計174枚を発売。直近平均(2024年 11月~2025年4月)で1か月あたり28枚を発売している。

【取組内容における課題】

my routeアプリをインストールしなければ購入ができず、紙券の時に比べ発売数が減少していること。 乗務員カウンターにより路線単位では利用者を集計できるが、細かなバス停間の移動が把握できないこと。

(3)市内を発着する公共交通の利用促進を目的に、継続的な利用と潜在的利用者へアプローチを図るため、大牟田市公共交通デジタルスタンプラリーを実施する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2025年1月1日から2025年2月28日までの2か月間、大牟田市や大牟田市に関わる交通事業者と連携し、公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。

【取組内容における課題】

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		47	
運行事業者名		西鉄バス大牟田(株)	
系統名		大牟田市内線	
運行区間	(起点) 荒尾駅	(経由地) 天領橋·高泉団地	(終点) 三池中町

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など)を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HPへの掲載、公共施設でのPR物配布等により利用促進を図る。
- (2)こども50円バスを実施する。
- (3)バス利用促進のイベント施策を実施する。
- (4)2025年4月1日に大牟田駅と大牟田駅待合所、新大牟田駅待合所にて運用開始したスマートバス停で、バスの運行状況案内や観光施設等のPRを行い、バスの利便性向上及び利用促進を図る。
- ② 実施主体
- (1)(4)西鉄バス大牟田、大牟田市
- (2)西鉄バス大牟田
- (3)大牟田市地域公共交通活性化協議会
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績収支率68.9%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績109,192人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
 - (1) 大牟田市内の小学校などと日程調整の上、実施
 - (2) 土日祝及び春休み・ゴールデンウィーク・夏休み・冬休みの長期休暇期間に合わせて実施
 - (3) イベント開催に合わせて適宜実施
 - (4) 継続的な実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本系統については、大牟田市と熊本県荒尾市の2市を跨いで運行し、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅、JR荒尾駅と接続しており、沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 大牟田市と連携し、バス利用促進のイベント(バス教室・観光施設でのバス運転士体験会の実施など) を実施する。バス利用に関する広報・周知活動について、HP、広報の活用及び公共施設でのPR物配布等により一層の利用促進を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】

- ①大牟田市内の小学校でバス教室を2024年11月・12月度に5校実施した。
- ②2024年10月12日 グリーンランド(熊本県荒尾市)でのイベントに参加しノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。
- |③2025年3月15日「おおむた産業フェスタ」に参加した。ノベルティ配布・こども運転士体験を実施した。

【取組内容における課題】

イベント時のスタッフ確保

天候(熱中症の防止など)に配慮したバス教室の実施

(2)2022年12月より発売開始した「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」を発売継続し、バス利用の促進に繋げる。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2024年10月よりデジタルきっぷへ移行し、my routeにて発売開始後累計174枚を発売。直近平均(2024年 11月~2025年4月)で1か月あたり28枚を発売している。

【取組内容における課題】

my routeアプリをインストールしなければ購入ができず、紙券の時に比べ発売数が減少していること。 乗務員カウンターにより路線単位では利用者を集計できるが、細かなバス停間の移動が把握できないこと。

(3)市内を発着する公共交通の利用促進を目的に、継続的な利用と潜在的利用者へアプローチを図るため、大牟田市公共交通デジタルスタンプラリーを実施する。

取組実施状況:A

【取組の結果】

2025年1月1日から2025年2月28日までの2か月間、大牟田市や大牟田市に関わる交通事業者と連携し、 公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。

【取組内容における課題】

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	48		
運行事業者名	西鉄バス北九州株式会社		
系統名	中間線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
(年) (年)	香月営業所	鳥森•JR中間駅	筑鉄中間

取組内容

① 生産性向上に資する取組

- (1) 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を図る。
- 具体的には、沿線地域での会合や通学・通勤利用者に対して利用の呼びかけを行う。また、地域イベントや学校においてバスの乗り方講習会等を実施予定。バス のポケット時刻表等を窓口に配架し、来庁者に中間線の利便性の良さを周知する。
- (2)中間市ホームページの公共交通カテゴリに北九州市のホームページの香月営業所周辺で開催されるイベント情報をリンクさせ、バスを利用して来場するよう 引き続き利用促進を行う。
- (3) 幹線系統および接続するコミュニティバスの運行等について、分析・見直しを実施することに加え、高齢者運転免許証自主返納支援事業を更に推進するため周知PRを行う。
- (4) バス車内のビジョンで接続する鉄道駅(筑鉄通谷駅、JR中間駅)の時刻表を掲示し、引き続きサービス向上を図る。
- (5) 筑鉄通谷駅の定期発売所のPRを強化し、引き続き既存ユーザーの利便性向上、新規ユーザーの獲得に繋げる。

② 実施主体

- (1) 西鉄バス北九州、北九州市、中間市
- (2) 中間市
- (3) 西鉄バス北九州、中間市
- (4)(5) 西鉄バス北九州
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績35.93%から収支改善1%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績39,405人以上を維持する。

- 4 実施に向けたスケジュール
- (1) 路線バス沿線住民へのモビリティマネジメントの実施(令和8年9月まで)
- (2) 中間市HPに北九州市HPの香月営業所周辺で催されるイベント情報をリンクさせ、バスを利用し来場するよう利用促進を行う。(令和8年9月まで)
- (3) 幹線系統に接続するコミュニティバスの運行等に係る分析・見直し及び高齢者運転免許証自主返納支援事業の周知PR。(令和8年9月まで)
- (4) バス車内のビジョンで接続する鉄道駅の時刻表の掲示(令和8年9月まで)
- (5) ホームページ・SNS等を活用し、PR強化を行う。(令和8年9月まで)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

本路線は、中間市及び北九州市八幡西区香月地区を経由し、JR中間駅及び筑豊電気鉄道筑豊中間駅に接続しており、沿線住民の通勤・通学・買い物・通院等の日常生活に必要不可欠な交通手段となっている。また、中間市における沿線フィーダー系統の幹線であることから、今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

【多名】177年度計画の取組状況 (1)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を図る。

具体的には、沿線地域での会合や通学・通勤利用者に対して利用の呼びかけを行う。また、地域イベントや学校においてバスの乗り方講習会等の開 催を検討。ポケット時刻表等を窓口に配架し、来庁者に中間線の利便性の良さを周知する。 取組実施状況:B実施中

【取組の結果】

- ・バス路線図を作成し、公共交通利用の促進を行った。(西鉄バス北九州、北九州市)
- ・新入生向けの定期券説明会の実施(西鉄バス北九州)
- ・長期休暇期間に実施していたこども50円バスを引き続き土日祝日にも拡大適用し、子供たちへのバス利用促進を行った。(西鉄バス北九州) 【取組内容における課題】
- ・説明会を実施できる回数に限りがあるため、取組範囲を広げる必要がある(西鉄バス北九州)
- (2)中間市ホームページの公共交通カテゴリに北九州市のホームページの香月営業所周辺で開催されるイベント情報をリンクさせ、バスを利用して来場するよう継続して利用促進を行う。高齢者路線バス定期購入費助成事業と路線バスおでかけマップを作成し、新規利用者増加に努める。取組実施状況:B実施中(一部A実施済)

【取組の結果】

- ・引き続き中間市ホームページで沿線地域のイベント情報を掲載し、バスの利用促進を図る。 (西鉄バス北九州)
- ・高齢者路線バス定期購入費助成事業については、R7補助年度内に43件の利用があった。(中間市)
- 【取組内容における課題】コロナ禍等によりイベントの自粛等が懸念される。
- (3) 幹線系統および接続するコミュニティバスの運行等について、分析・見直しを実施することに加え、高齢者運転免許証自主返納支援事業 を推進するため周知PRを行う。

取組実施状況:B実施中

【取組の結果】

- ・グランドパス75を新設し、高齢者免許自主返納事業を推進した。
- 【取組内容における課題】
- ・支援事業の認知が広まりきれていないため、継続したPRを行う。
 - (4) バス車内のビジョンで接続する鉄道駅(筑鉄通谷駅、JR中間駅)の時刻表を掲示し、引き続きサービス向上を図る。

取組実施状況:B実施中

【取組の結果】バス車内の運賃モニターに、筑鉄中間駅・JR中間駅の時刻表を掲示。利用者からの評価は高い。

【取組内容における課題】

- ・運行スケジュールによっては時刻表の表示が出来ない場合がある。 (カレンダー設定に基づく為)
- (5) 筑鉄通谷駅の定期発売所のPRを強化し、引き続き既存ユーザーの利便性向上、新規ユーザーの獲得に繋げる。

取組実施状況:B実施中

【取組の結果】バス車内の音声案内を活用して発売所のPRを行っている。

【取組内容における課題】SNS等を活用してPRを行い、認知度をさらに高める必要あり。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		49	
運行事業者名		西鉄バス北九州株式会社	
系統名	行橋~下曽根線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
连门区间	行橋営業所		九州労災病院

取組内容

- |① 生産性向上に資する取組
- (1) 行橋駅・苅田駅・朽網駅・下曽根駅での利用促進に関する取り組みの強化。(各駅接続・北九州空港・九州労災病院へのアクセス路線としてのPR)
- (2) バス車内のビジョンで接続する鉄道駅(JR下曽根駅、JR朽網駅、JR苅田駅、JR行橋駅)の時刻表を掲示し、引き続きサービスの向上を図る。
- (3) 南朽網バス停を北九州空港へのアクセスバス停とし、利便性向上を図る。
- (4) 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る。
- ② 実施主体
- (1) 西鉄バス北九州、北九州市、苅田町、行橋市
- (2) 西鉄バス北九州
- (3) 西鉄バス北九州、北九州市、苅田町
- (4) 北九州市
- ③ 定量的な効果目標(決算値確定後、西鉄記入)

【収支率】令和6年度実績29.07%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和6年度実績74,320人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 関係市町と協働で利用促進に関する取り組みを実施(令和8年9月まで)
- (2) JR各駅での表示は継続実施
- (3) 関係市町と協働で利便性向上に向けた協議(令和7年9月まで)
- (4) 令和7年10月~令和8年9月で適宜実施。
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線は行橋市、苅田町を経由し北九州市小倉南区九州労災病院に至る系統で、2市1町を跨いでおり、通院のお客さまのほか、沿線からJR行橋駅、苅田駅ならびに朽網駅、下曽根駅への接続機能も持ち合わせている。沿線住民の通勤、通学、買い物等での利用もあり、日常生活に不可欠な交通手段となっており、非常に重要な公共交通の幹線軸である。よって、維持することが妥当である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 行橋駅・苅田駅・朽網駅・下曽根駅での利用促進に関する取り組みの強化。(各駅接続・北九州空港・九州労災病院へのアクセス路線としてのPR) 取組実施状況:B実施中

【取組の結果】

- ・下曽根駅における電車接続を継続して実施した。
- ・各自治体窓口でチラシを配布すること利用促進を行った。(西鉄バス北九州、北九州市、苅田町、行橋市)
- ・長期休暇期間に実施していたこども50円バスを土日祝日にも拡大適用し、子供たちへのバス利用促進を行った。(西鉄バス北九州)

【取組内容における課題】

- ・下曽根駅を除く各駅での電車接続便が一部にとどまっている。
- (2) バス車内ビジョンで行っているJR駅の列車時刻掲示の拡大を行い、乗り継ぎのお客さまの利便性向上を図る。

取組実施状況:B実施中

【取組の結果】

バス車内の運賃モニターに、JR行橋駅・苅田駅・朽網駅・下曽根駅の時刻表を掲示。当路線が乗入れるすべてのJR駅での時刻表を掲示しているため、 各駅を利用するお客さまからの評判は良い。

【取組内容における課題】

- ・緊急でダイヤが変更になる際は、時刻表の表示が出来ない場合がある。
- (3) 南朽網バス停を北九州空港へのアクセスバス停とし、利便性向上・乗り継ぎ環境の整備を図る。

取組実施状況:B実施中

【取組の結果】

- ・バスを増便することで、乗り継ぎによる北九州空港へのアクセスをより快適なものとした。(西鉄バス北九州)
- ・バス路線図を作成し、当該路線とエアポートバスによる北九州空港へのアクセス方法を周知した。(西鉄バス北九州)

【取組内容における課題】

- ・エアポートバスとの接続は一部便にとどまっており、今後の調整が必要である。
- (4) 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る。

取組実施状況:B実施中

取組 【取組の結果】

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。

【取組内容における課題】

コロナ禍以降、生活様式の変化等による利用者減もあるが、継続的な呼びかけを行っていく必要がある。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		50	
運行事業者名	JR九州バス(株)		
系統名		直方線	
運行区間	(起点) 山の神	(経由地) 久山	(終点) 博多

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。
- (2)JR九州とタイアップ企画を実施し、電車からバスの乗り換え利用促進を図る
- (3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。
- ② 実施主体
- (1)(2)JR九州バス
- (3)JR九州バス、福岡市、粕屋町、久山町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】R6実績収支率 61.3%から収支率改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】R6実績77.943人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)申請に向けた作業(令和7年4月~)、運賃改定(令和8年4月)
- (2)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年GW、7~8月夏休み期間など)
- (3)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年10月~)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については、福岡市、粕屋町、久山町の1市2町の地域間を結ぶ路線として運行しており、鉄道が無い地域にとって唯一の博多駅へ直接アクセスできる公共交通手段として沿線住民にとって重要な路線である。また、当該路線の一部は沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には鉄道駅等も無いことから、幹線として維持することが必須である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)ホームページから時刻、運賃、遅延状況等を検索できるシステムを導入し、ホームページの案内をわかりやすい内容に充実させ、サービスの向上を図る。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】ホームページ改修を予算内で収まるよう協議が必要

(2)子供たちにバスの乗車体験を行い、バスに慣れ親しんでもらい、ご利用のきっかけを増やす。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】自治体と協議調整が必要

(3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。

取組実施状況:A

【取組の結果】久山町のショッピングモール「トリアス久山」のイベントに参加。イベント開催中、展示したバスにはお客様の列が切れることがないほど盛況していました。

【取組内容における課題】

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		51	
運行事業者名		JR九州バス(株)	
系統名	直方線		
運行区間	(起点) 直方	(経由地) 鞍手高校前	(終点) 博多

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。
- (2)JR九州とタイアップ企画を実施し、電車からバスの乗り換え利用促進を図る
- (3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。
- ② 実施主体
- (1)(2)JR九州バス
- (3)JR九州バス、福岡市、粕屋町、久山町、宮若市、直方市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】R6実績収支率 55.1%から収支率改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】R6実績人215,822以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)申請に向けた作業(令和7年4月~)、運賃改定(令和8年4月)
- (2)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年GW、7~8月夏休み期間など)
- (3)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年10月~)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については、福岡市、直方市、宮若市、粕屋町、久山町の3市2町の地域間を結ぶ路線として運行しており、鉄道が無い地域にとって唯一の博多駅又は直方駅へ直接アクセスできる公共交通手段として沿線住民にとって重要な路線である。また、当該路線の一部は沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には鉄道駅等も無いことから、幹線として維持することが必須である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)ホームページから時刻、運賃、遅延状況等を検索できるシステムを導入し、ホームページの案内をわかりやすい内容に充実させ、サービスの向上を図る。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】ホームページ改修を予算内で収まるよう協議が必要

(2)子供たちにバスの乗車体験を行い、バスに慣れ親しんでもらい、ご利用のきっかけを増やす。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】自治体と協議調整が必要

(3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。

取組実施状況:A

【取組の結果】久山町のショッピングモール「トリアス久山」のイベントに参加。イベント開催中、展示したバスには お客様の列が切れることがないほど盛況していました。

直方市で開催されたイベント「へいちくフェスタ」「ふくほくフェスタ」に参加し、バスグッズやバス部品販売を実施。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		52	
運行事業者名	JR九州バス(株)		
系統名	直方線		
運行区間	(起点) 直方	(経由地) 鞍手高校前	(終点) 福丸

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1)バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。
- (2)JR九州とタイアップ企画を実施し、電車からバスの乗り換え利用促進を図る
- (3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。
- ② 実施主体
- (1)JR九州バス
- (2)(3)JR九州バス、宮若市、直方市
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】R6実績収支率 68.1%から収支率改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】R6実績81,183人以上を維持する。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- (1)申請に向けた作業(令和7年4月~)、運賃改定(令和8年4月)
- (2)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年GW、7~8月夏休み期間など)
- (3)イベント時期の調整(令和7年10月~)、実施(令和8年10月~)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線については、福岡市、直方市、宮若市、粕屋町、久山町の3市2町の地域間を結ぶ路線として運行しており、鉄道が無い地域にとって唯一の博多駅又は直方駅へ直接アクセスできる公共交通手段として沿線住民にとって重要な路線である。また、当該路線の一部は沿線フィーダー系統が接続しており、周辺には鉄道駅等も無いことから、幹線として維持することが必須である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)ホームページから時刻、運賃、遅延状況等を検索できるシステムを導入し、ホームページの案内をわかりやすい内容に充実させ、サービスの向上を図る。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】ホームページ改修を予算内で収まるよう協議が必要

(2)子供たちにバスの乗車体験を行い、バスに慣れ親しんでもらい、ご利用のきっかけを増やす。

取組実施状況:D

【取組の結果】

【取組内容における課題】自治体と協議調整が必要

(3)イベントに参加し、沿線地域の住民へ呼びかけを行い、利用者増を目指す。

取組実施状況∶A

【取組の結果】

直方市で開催されたイベント「へいちくフェスタ」「ふくほくフェスタ」に参加し、バスグッズやバス部品販売を実施。 【取組内容における課題】

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		53	
運行事業者名		JR九州バス(株)	
系統名	日田彦山線BRT		
運行区間	(起点) 添田駅	(経由地)	(終点) 日田駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 開業2周年記念にぎわいづくり、キャンペーン、PRの実施による利用促進
- (2)沿線でのウォーキングイベントやキャンペーンの実施、観光需要を取り込み
- (3)MaaS等を活用した特別企画きっぷの造成による、観光客を中心とした利用促進の取り組み
- ② 実施主体
- (1)(2)(3)JR九州バス、福岡県、添田町、東峰村
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】R6実績収支率 13.4%から収支率改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】R6実績114,200人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)BRT開業2周年(2025年8月28日)に合わせて実施
- (2)ウォーキングイベントは令和7年秋に実施予定
- (3)BRTひこぼしライン1DAYフリーチケットを発売中
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

当該路線は、2017年の九州北部豪雨で被災したJR九州の日田彦山線(添田~夜明)をBRTにより復旧するために運行するものである。当該路線は2県3市町村を結ぶ地域間幹線であり、かつBRTでの復旧については県市町村及びJR九州の6者で合意した事項であることから、幹線として維持することが必要とされた路線である。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 開業1周年記念にぎわいづくり、キャンペーン、PRの実施による利用促進

取組実施状況:A

【取組の結果】

日田彦山線の魅力を#ひこぼしライン1周年をつけて投稿してもらい抽選で100名様に商品をプレゼントする企画「Instagramハッシュタグキャンペーン」実施(9/14~11/30)

結果、全110件投稿(65アカウント)

【取組内容における課題】

- 一過性ではない継続的な発信が必要。住民による日常利用のさらなる促進も行う。
- (2)沿線でのウォーキングイベントやキャンペーンの実施、観光需要を取り込み

取組実施状況:A

【取組の結果】

9/14~10/14 東峰村コース 268名

10/1~10/31 添田町コース 201名

11/1~12/1 日田コース 191名

【取組内容における課題】

一過性ではない継続的な発信が必要。観光利用の落ち込む冬季の利用促進策も行う。

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		54	
運行事業者名	株式会社 甘木観光バス		
系統名	田主丸線		
運行区間	(起点) 甘鉄甘木駅	(経由地) 朝倉医師会病院	(終点) 田主丸中央病院

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- 1、路線バス利用促進の為、主要拠点(路線バスと鉄道)の乗換駅又は起点でもある、甘鉄甘木駅にて啓発チラシと促進 グッズの配布を行う。
- 2、朝倉市と連携して、各々のホームページに時刻表や路線図、お知らせ等の掲示をし、利便性を図る。
- 3、沿線住民に定期券(通学、通勤、ニューライフ60)や、回数券の説明、案内を行う。
- 4. 甘木観光バスのホームページのQRコードを来社された際に配布し、利用促進を図る。
- ② 実施主体
- 1, 甘木観光バス、朝倉市
- 2, 甘木観光バス、朝倉市、久留米市
- 3. 甘木観光バス
- 4, 甘木観光バス
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】 令和6年度実績 24.12%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】62.952人以上を目標とする。

- 4) 実施に向けたスケジュール
- 1. 利用促進イベントと併せて、実施予定。令和7年10月頃。
- 2、随時実施
- 3, 随時実施
- 4. 随時実施
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

朝倉市と久留米市を結ぶ田主丸線の沿線には、高等学校や医療機関があり、朝夕には通学、通勤日中には通院や買い物の交通手段として利用されている。周辺には鉄道等が無いので、今後も地域住民の足として、幹線系統として維持していく必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)路線バス利用促進の為、主要拠点(路線バスと鉄道)の乗換駅又は起点でもある、甘鉄甘木駅にて啓発チラシ 000と促進グッズの配布を行う。

取組実施状況:C

【取組の結果】: 令和7年9月頃実施予定

【取組内容における課題】: 令和7年9月頃実施予定

(2) 朝倉市と連携して、各々のホームページに時刻表や路線図、お知らせ等の掲示をし、利便性を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】:利便性の向上に繋がった。悪天候時、花見(さくら開花)等の情報の案内ができた。

【取組内容における課題】: 高齢者は利用ツールが無かったり、使い方が分からない人もいる。他の方法はないか?

(3)沿線住民に定期券(通学、通勤、ニューライフ60)や、回数券の説明、案内を行う。

取組実施状況:B

【取組の結果】:新1年生の学期定期、購入者が多くなっている。

【取組内容における課題】:電子決済を要望される方が増えています。

(4)甘木観光バスのホームページのQRコードを来社された際に配布し、利用促進を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】:ポケットティッシュにQRを入れて、来社された際、配布し、説明する。

【取組内容における課題】: 次回の時刻表にはQRコードを載せて、もっと広く知っていただく。

- 2. 定量的な目標・効果
- |9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		55	
運行事業者名	新宮タクシー株式会社		
系統名	山らいず線		
運行区間	(起点) 佐屋	(経由地) JR福工大前駅	(終点) 西鉄新宮駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 町教育委員会が実施する東部地区居住の中学生通学に係るバス運賃の補助事業との連携や地域住民が利用しやすい路線の見直しを実施し、利用者の増加を図る。
- (2)立花山登山や九州オルレ新宮コースを目的とした観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、団体利用時の対応を充実させ、利用者の増加を図る。
- (3) 新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。
- ② 実施主体
- (1)新宮タクシー(株)、新宮町
- (2)新宮タクシー(株)、新宮町
- (3)新宮タクシー(株)、新宮町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績 21.72%から収支改善1.0%以上

【輸送人員】令和6年度実績 100,561人以上を維持

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)バス運賃補助事業との連携(令和8年9月まで随時)
- (2)路線のPR及び団体利用の対応(令和8年9月まで随時)
- (3)バスロケーションシステムの周知広報(令和8年9月まで随時)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

新宮町と福岡市を結ぶ本路線は、JR福工大前駅(福岡市)、JR新宮中央駅、西鉄新宮駅に接続する公共交通 手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線であり、今後とも幹線系 統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1) 町教育委員会が実施する東部地区居住の中学生通学に係るバス運賃の補助事業との連携や地域住民が利用しやすい路線の見直しを実施し、利用者の増加を図る。

取組実施状況:A

【取組の結果】中学生通学に係るバス運賃の補助及びこれまで路線が通っていなかった公共施設へ行く路線の 改正を実施した。

【取組内容における課題】新規路線の周知及び新規路線の本数の少なさ

(2)立花山登山や九州オルレ新宮コースを目的とした観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、団体利用時の対応を充実させ、利用者の増加を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】HPやパンフ等で周知を実施している。

【取組内容における課題】新規層の取り込みが難しい

(3) 新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】利用者の利便性の向上

【取組内容における課題】システムの位置情報の精度等

- 2. 定量的な目標・効果
- |9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		56	
運行事業者名	新宮タクシー株式会社		
系統名	相らんど線 第1ルート		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
進116间	西鉄新宮駅	JR福工大前駅	西鉄新宮駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 町教育委員会が実施する相島漁村留学(通学型)の通学に係るバス運賃の補助事業との連携や離島相島を繋ぐ町営渡船との接続を確保し、利用者の増加を図る。
- (2)相島への国内外からの観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、 バス停や車内案内の多言語案内を充実させ、利用者の増加を図る。
- (3) 新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。
- ② 実施主体
- (1)新宮タクシー(株)、新宮町
- (2)新宮タクシー(株)、新宮町
- (3)新宮タクシー(株)、新宮町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和6年度実績 54.50%から収支改善1.0%以上

【輸送人員】令和6年度実績 75,350人以上を維持

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)バス運賃補助事業との連携及び町営渡船との接続(令和8年9月まで随時)
- (2)路線のPR及びバス停等の多言語案内(令和8年9月まで随時)
- (3)バスロケーションシステムの周知広報(令和8年9月まで随時)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

新宮町と福岡市を結ぶ本路線は、JR福工大前駅(福岡市)、JR新宮中央駅、西鉄新宮駅に接続する公共交通 手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、路線の一 部は離島相島の町営渡船と接続しており、相島住民にとっても日常生活に必要不可欠な交通手段となっており、 今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)町教育委員会が実施する相島漁村留学(通学型)の通学に係るバス運賃の補助事業との連携や離島相島を繋ぐ町営渡船との接続を確保し、利用者の増加を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】通学に係るバス運賃の補助事業との連携をした。

【取組内容における課題】近年の観光客の増加による、運営の難しさ

(2)相島への国内外からの観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、バス停や車内案内の多言語案内を充実させ、利用者の増加を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】一部バス停の表記にローマ字表記を追加

【取組内容における課題】予算確保の難しさ

(3) 新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。

|取組実施状況:B

【取組の結果】利用者の利便性の向上

【取組内容における課題】システムの位置情報の精度等

- 2. 定量的な目標・効果
- |9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号		57	
運行事業者名	新宮タクシー株式会社		
系統名	相らんど線 第2ルート		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
進刊位间	西鉄新宮駅	JR福工大前駅	西鉄新宮駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 町教育委員会が実施する相島漁村留学(通学型)の通学に係るバス運賃の補助事業との連携や離島相島を繋ぐ町営渡船との接続を確保し、利用者の増加を図る。
- (2)相島への国内外からの観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、 バス停や車内案内の多言語案内を充実させ、利用者の増加を図る。
- (3) 新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。
- ② 実施主体
- (1)新宮タクシー(株)、新宮町
- (2)新宮タクシー(株)、新宮町
- (3)新宮タクシー(株)、新宮町
- ③ 定量的な効果目標

【収支率】令和5年度実績 45.53%から収支改善1.0%以上

【輸送人員】令和5年度実績 69,888人以上を維持

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)バス運賃補助事業との連携及び町営渡船との接続(令和8年9月まで随時)
- (2)路線のPR及びバス停等の多言語案内(令和8年9月まで随時)
- (3)バスロケーションシステムの周知広報(令和8年9月まで随時)
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

新宮町と福岡市を結ぶ本路線は、JR福工大前駅(福岡市)、JR新宮中央駅、西鉄新宮駅に接続する公共交通 手段として沿線住民にとって通勤・通学等の生活路線として利用されている重要な路線である。また、路線の一 部は離島相島の町営渡船と接続しており、相島住民にとっても日常生活に必要不可欠な交通手段となっており、 今後とも幹線系統として維持する必要がある。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)町教育委員会が実施する相島漁村留学(通学型)の通学に係るバス運賃の補助事業との連携や離島相島を繋ぐ町営渡船との接続を確保し、利用者の増加を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】通学に係るバス運賃の補助事業との連携をした。

【取組内容における課題】近年の観光客の増加による、運営の難しさ

(2)相島への国内外からの観光客を効果的に取り込むため、各種HP・パンフ等で当該路線をPRするとともに、バス停や車内案内の多言語案内を充実させ、利用者の増加を図る。

取組実施状況:B

【取組の結果】一部バス停の表記にローマ字表記を追加

【取組内容における課題】予算確保の難しさ

(3)新宮町コミュニティバスバスロケーションシステムの周知広報を行い、利便性の向上を図る。

|取組実施状況:B

【取組の結果】利用者の利便性の向上

【取組内容における課題】システムの位置情報の精度等

- 2. 定量的な目標・効果
- 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

計画記載 系統番号	58		
運行事業者名	株式会社 筑豊観光		
系統名	宮若∙宗像線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
(三) (三)	福丸	見坂	赤間駅南口

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 沿線の地域住民に対して、利用の呼びかけ(チラシの配架等)を行い、市ホームページなどで周知・PRし、利用促進を図る。
- (2) 市民を対象とした出前講座において、公共交通の利用促進を図る。
- (3) 通学利用者の増加・定着を図るための中長期的な目線でのPR活動
 - ・ 学校等を通じた市内居住の子育て世代への周知
 - 市外居住者(特に子育て世代)へのPR活動を推進
- ② 実施主体

宮若市及び宗像市

③ 定量的な効果目標

【収支率】廃止となった福間線の代替路線として、福間線の実質収支率23.09%から収支率向上1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】1回当たりの輸送量を5人とした8,500人以上を維持する。

- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1)路線開通前に宮若市広報やHPでの周知
- (2)路線開通後、起点となる福丸バス停にてチラシを配架
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由

宮若市からの視点で宗像市は流出入人口が多い自治体で、宮若市にとっても本路線はJR九州鹿児島本線に直接接続できる唯一の路線であり、現在だけでなく将来にわたって重要かつ必要不可欠な交通手段ですので、幹線系統として維持する必要があります。

【参考】R7年度計画の取組状況

(1)沿線の地域住民に対して、利用の呼びかけ(チラシの配架等)を継続実施。市ホームページなどで周知・PRし、利用促進を図る。 取組実施状況:A、C

【取組の結果】チラシ配架済。市ホームページ及び広報に掲載。

【取組内容における課題】

宮若市の一部市民に廃線した福間線のイメージが残っており、周知が行きわたっていないおそれがある。今後、HPを市民の目に留まりやすいよう改編し、バスの外装も本路線(宮若・宗像線)が赤間駅に接続できる路線であることを強調する内容への変更を検討

(2)モビリティ・マネジメントに基づき、利用対象者の目的に応じた出前講座の実施により公共交通の利用促進を図る。 取組実施状況:C

【取組の結果】各所から要望に応じて出前講座(実施予定)

【取組内容における課題】

対象に応じて関係機関(例・JR九州による通勤・通学利用者への定期券利用促進等)との連携が必要であるが、路線開通まもないため、まずは周知が喫緊の課題

(3)利用者対象者等のアンケート調査などによる課題の抽出し、改善を図る

取組実施状況:C、D

【取組の結果】利用者改善を目的としたアンケート調査の実施を検討中

【取組内容における課題】

利用者だけでなく、目的に応じた対象(特に中学生やその保護者・他地域の子育て世帯等)への実施も検討しているが、(2)と同様にまずは周知が喫緊の課題