

【議案第 1 号】

「福岡県交通ビジョン 2022（福岡県地域公共交通計画）」（案）について

1. 協議事項

以下について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請を行うため、原案（資料 1 - ②）のとおり国に提出してよろしいか。

- ・「福岡県交通ビジョン 2022（福岡県地域公共交通計画）」（案）
- ・福岡県地域公共交通計画「別紙」※（案）

※計画の補足資料で、補助金の交付申請の際に必要なもの。なお、本県においては既存の「福岡県交通ビジョン 2022」に加え、令和 6 年 1 月に、法定協議会である福岡県交通対策協議会の協議を経て「福岡県交通ビジョン 2022」の別冊を作成し、これらを「福岡県地域公共交通計画」として位置付けている。

(1) 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の制度概要

補助対象事業者	乗合バス事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 ※ 本県においては、乗合バス事業者が補助対象事業者
補助対象経費	運行欠損額（予測費用から予測収益を控除した額）、車両減価償却費
補助率	1 / 2
主な補助要件	・複数市町村（平成 13 年 3 月 31 日時点）にまたがる系統であること ・1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの ・輸送量が 15～150 人／日と見込まれること ・経常赤字が見込まれること

(2) 令和 9 年度補助対象系統

補助対象事業者：乗合バス事業者（堀川バス株式会社 外 15 事業者）

申請額：306,560 千円

【運行費補助】申請系統数：60 系統 申請額：259,284 千円

【車両減価償却費補助】申請台数：23 台 申請額：47,276 千円

年度		R 7 (R6.10.1～R7.9.30)	R 8 (R7.10.1～R8.9.30)	R 9 (今回計画) (R8.10.1～R9.9.30)
申請事業者数		12	12	16
系統数		58	57	60
車両数		16 台	16 台	23 台
国補助金額 (千円)	運行費	204,476	237,190	259,284
	車両	20,762	19,685	47,276
	合計	225,238	256,875	306,560
県補助金額 (千円)	運行費	226,211	281,702	-
	車両	20,762	19,685	-
	合計	246,973	302,147	-

※R 7…国・県→補助実績額 R 8…国→申請額、県→予算額（議案上程中）

R 9…国→申請額（今回審議）

(3) みなし系統について

以下の系統については、令和8年度以前から計画に記載されているものであり、補助要領の「ア. 基本的な取り扱い」に該当しないものであるが、運行状況に変化はないため、「イ. 協議会が特に認める場合の取り扱い」に基づき、引き続き同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うこととする。

- ・ 系統番号16 西鉄バス久留米 羽犬塚線
- ・ 系統番号53 新宮タクシー 相らんど線 第1ルート
- ・ 系統番号54 新宮タクシー 相らんど線 第2ルート

※地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抜粋）

【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

ア. 基本的な取り扱い

1) 主系統のキロ程が10km未満の場合

主系統と異なる区間のキロ程が1km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

イ. 活性化法法定協議会が特に認める場合の取り扱い

上記ア. の基準は満たさないものの、地域の実情にかんがみ同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことが必要と協議会が認める運行系統については、上記ア. の「1km以内」を「2km以内」、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に、それぞれ読み替えて適用する。

(4) 1日当たりの計画運行回数について

以下の系統については、1日当たりの計画運行回数が3回以上でないものの、幹線系統として維持する必要があることから、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上の場合として、補助対象系統に属するものとして取り扱うこととする。

- ・ 系統番号59 みなとタクシー 玄海線 BRT G02 系統

(5) 地域公共交通確保維持改善事業における事業評価の見直しについて

地域公共交通確保維持改善事業における事業評価の中で有識者から以下の通り意見があった。なお、バス対策協議会の中でも同様の意見が出された。

- ・ 評価指針の偏り：利用促進を改善の柱としているのにもかかわらず、評価が収支率のみで行われているのは不自然である。
- ・ 目標の実現可能性：燃料費・人件費等高騰が続く中、収支率1%改善の達成は事業者の努力のみでは困難な可能性がある。

意見を踏まえ、令和9年度計画の事業評価から以下の通り見直しを行う。

①定量的な目標値（※変更なし）

- ・ 収支率…直近の実績から1%改善
- ・ 輸送人員…直近の実績を維持

②事業評価における達成状況の判断基準（※見直し）

これまでの「収支率」による判定から、「輸送人員」による判定とする仕組みへ改める。

評価	新基準（令和9年度計画の事業評価から）
A	輸送人員が目標値以上
B	輸送人員が目標値の9割以上10割未満
C	目標値の9割未満

2 申請までのスケジュール

6月9日
～
6月16日 } 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）
→福岡県交通ビジョン2022（地域公共交通計画）及び別紙（案）を審議

6月24日 福岡県バス対策協議会総会
福岡県地域公共交通計画及び別紙を審議
※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

6月末 福岡県交通対策協議会から国へ、福岡県交通ビジョン2022・福岡県地域公共交通計画・別紙を認定申請