

令和 8 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6年度末時点でピーク時の半数にも満たない206,511千人に留まっている。 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】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 3」参照
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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 【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】
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8年6月9日から令和8年6月16日まで、令和8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8年6月24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) 福岡県市町村・地域振興部

空港・交通政策局交通政策課

(氏 名) 上谷恵・野本まりん

(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。

表1 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行予定者(地域間幹線系統)

R9年度

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・福島～黒木	6,520.0	
福岡県	堀川バス(株)	(2) 羽犬塚～蒲原・福島～黒木	4,442.5	
福岡県	堀川バス(株)	(3) 福島～鍵水・西鉄久留米～久留米駅	3,009.0	
福岡県	堀川バス(株)	(4) 福島～田ノ原～十竈車庫前	3,517.0	
福岡県	堀川バス(株)	(5) 瀬高駅前～西鉄柳川～亀の井ホテル柳川	5,535.0	
	小計		23,023	
福岡県	昭和自動車(株)	(1) 芥屋線(前原駅北口～前原駅前・加布里～芥屋)	5,260.5	
福岡県	昭和自動車(株)	(2) 船越線(前原駅北口～イオン糸島店～船越)	2,357.0	
福岡県	昭和自動車(株)	(3) 野北線(前原駅北口～イオン糸島店・野北～西の浦)	5,546.0	
福岡県	昭和自動車(株)	(4) 九大線糸島(前原駅北口～波多江～九大東ゲート)	3,934.5	
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)	1,990.0	
	小計		19,088	
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	2,929.5	
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	1,101.0	
	小計		4,030	
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	2,232.0	
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	515.0	
	小計		2,747	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(1) 早津江～布橋～西鉄柳川	3,182.5	
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～羽犬塚駅西口	2,660.5	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(3) 大川橋～下林・大善寺～JR久留米	5,708.0	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(4) 今村天主堂～北野～西鉄久留米	2,797.0	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(5) 上原～草野駅前～JR久留米	5,125.5	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(6) 上原～草野駅前～西鉄久留米	3,195.0	
福岡県	西鉄バス久留米(株)	(7) 筑後船小屋駅前～羽犬塚～JR久留米	3,734.5	
	小計		26,403	

福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(1) 小竹～天道線(新飯塚駅～小竹上町～赤池工業団地)	3,839.5	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(2) 直方～鞍手～遠賀線(直方～五反田・鞍手車庫～遠賀川駅)	5,787.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(3) 飯塚～大隈線(西鉄大隈～漆生～飯塚)	7,058.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(4) 碓井線(西鉄大隈～桂川駅～飯塚)	2,867.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(5) 上山田線(山野社宅～上三緒～飯塚)	2,127.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(6) 上山田線(上山田～上三緒～飯塚)	4,294.5	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(7) 飯塚市内線(赤坂橋～有井～飯塚)	1,387.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(8) 飯塚市内線(明治抗～飯塚～明星寺団地)	4,262.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(9) 直方～黒崎線(直方～引野口～黒崎)	7,513.0	
福岡県	西鉄バス筑豊(株)	(10) 飯塚市内線(飯塚オートレース～明星寺団地)	3,929.0	
	小計		43,064	
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	4,751.5	
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	5,519.0	
福岡県	西日本鉄道(株)	(3) 【南ヶ丘線】西鉄二日市～平田	1,413.0	
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	11,397.0	
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	7,126.5	
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	6,975.5	
福岡県	西日本鉄道(株)	(7) 【玄海～東郷線】(東郷駅～大王寺ループ～東郷駅)	5,760.0	1
福岡県	西日本鉄道(株)	(8) 【甘木幹線】杷木～朝倉街道	1,337.5	
福岡県	西日本鉄道(株)	(9) 【甘木幹線】杷木～原鶴温泉～JR二日市	817.5	
	小計		45,097	
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	0.0	
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	5,432.0	
福岡県	西鉄バス大牟田(株)	(3) 荒尾駅前～右京町～久福木団地	2,806.5	
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	2,264.0	
	小計		10,502	
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)	2,241.5	
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)	5,415.0	
	小計		7,656	

福岡県	JR九州バス(株)	(1) 山の神～久山～博多	6,820.0	
福岡県	JR九州バス(株)	(2) 直方～鞍手高校前～博多	18,869.5	
福岡県	JR九州バス(株)	(3) 直方～鞍手高校前～福丸	6,019.5	
福岡県	JR九州バス(株)	(4) 添田駅～日田駅	6,335.5	
	小計		38,044	
福岡県	(株)甘木観光バス	(1) 田主丸線(医師会経由)	6,933.0	
	小計		6,933	
福岡県	新宮タクシー(株)	(1) 山らいず線	7,699.5	
	新宮タクシー(株)	(2) 相らんど線第1ルート	3,041.0	
	新宮タクシー(株)	(3) 相らんど線第2ルート	3,855.5	
	小計		14,596	
福岡県	(株)筑豊観光	(1) 宮若・宗像線	0.0	
	小計		0	
福岡県	MGタクシー(株)	(1) みやわか線(宮田バス停～鞍手車庫～鞍手駅)	2,271.0	
	小計		2,271	
福岡県	久留米西鉄タクシー(株)	(1) 西牟田線	6,881.0	
	小計		6,881	
福岡県	みなとタクシー(株)	(1) 玄海線BRT G01系統	2,943.5	1
	みなとタクシー(株)	(2) 玄海線BRT G02系統	460.0	1
	小計		3,403	
福岡県	(有)ジョイックス交通	(1) 江見線	5,546.0	
	小計		5,546	
合 計			259,284	

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。

R9

(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)における交通支出キロ当たり経常費用等)			
補助プロジェクト名	補助対象事業者の交通支出キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) □×年A＝△	補助対象事業者の交通支出キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) □×年B＝△	補助対象事業者の交通支出キロ当たり経常費用 (基準期間) □×年C＝△
北九州	260円・18銭	294円・39銭	336円・36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。

補助ブロック名	補助対象事業者の実業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 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ-ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ+ハト
北九州	299円.97銭	475円.26銭	299円.97銭	0円.00銭	125円.15銭

補助プログラム名	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 %	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%
		基準期間の 前々 年度	1/3	0.00%

R9

堀川バス株式会社 R9

--	--	--	--

ウの負担者とその負担割合

- (2) 添付書類

6. 補助交付計画（補助交付実施要綱第5条に定める）の前年度（基準期前年）に係る経費（基準期前年～60年度の補助対象経緯表及び平均年度算定書に算定された補助対象経緯に係るものに限る。）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号。ただし、過半数を超過する計画数の認定申請と補助交付の決定を受けた申請者の交付範囲について出ている場合は、当該算定の交付を省略することができる。
7. 地域公共交通機関乗客数計画の認定を受け、特別措置の適用を受けることになる場合は、地域公共交通受入機関乗客数の写し及び認定通知書の写し並びに再編制付けにより主とする系統の路線の概要
8. 旅客運送の需要見込認可を受け、補助交付実施要綱第2(3)4. の適用を受けることになる場合は、当該認可書の写し

R9

(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年間における実業銀行ご当分の経常費用等)			
補助ブロック名	補助対象事業者の基準年度より前 当り経常費用 (基準期間の前々年度) □・ナ・ハ=a	補助対象事業者の基準年度より前 当り経常費用 (基準期間の前年度) □・ナ・ハ=b	補助対象事業者の基準年度より前 当り経常費用 (基準期間) □・ナ・ハ=c
北九州	333円22銭	362円61銭	407円65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います。

補助ブロック名	補助対象事業者の英米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 ハ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ハ = ケ	キロ当たり経常収益 イ×ハ/ト
北九州	367円.82銭	475円.26銭	367円.82銭		279円.60銭

補助プロジェクト名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付実績 別添2(注)4.の 適用割合	決定率 %
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	

昭和自動車株式会社

R9

[illegible]

- (2) 添付書類

6. 補助対象経費は、補助金交付決定書に記載されている期間の前年（基準年度）の経費と、前年度末自前年度末現在期算第1条第2項の規定による補助交付予算編成計画第1章第3節に係る経費を指し及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（国庫入札記録簿等）に基づき、前年度の前期年度、基準年度の前々年度に係る事業実施及び進捗状況を確認することとする。
- ただし、繰上生活交通確保改善計画改訂後の認定申請又は補助交付申請の際に提出している場合は、当該経費の滞りを生ずることとなる場合を除く。
7. 補助対象経費（補助金交付予算案が定めている期間の前年（基準年度）に係る経費）のうち50万円を超える経給輸送実績及び平均乗車回数算定量（補助対象経費に倍するものに限る）、並びに基準年度の前年度、基準年度の前々年度に係る様式第1-5。ただし、繰上生活交通確保改善計画改訂後の認定申請又は補助交付申請の際に提出している場合は、当該経費の滞りを生ずることとなる場合を除く。
8. 地域公共交通連携推進計画の認定を受け、特別措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通連携推進計画の策定及び認定通知書の旨、並びに特別措置を受けようとする経路の幅員の概要
9. 旅客運賃の上昇変更認可を受け、補助金交付業務規則第2（注）4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可等の写し。

4. (表2) 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(地域間幹線系統用)

事業者名西鉄バス佐賀株式会社						R9
1. 申請事業者の概要						
補助対象期間の 前々年度(基準期間)の 損益状況	集合バス事業					R7
	営業収益	240,114千円	営業外収益	3,358千円	経常収益(イ)	243,472千円
	営業費用	381,911千円	営業外費用	1千円	経常費用(ロ)	381,922千円
	営業損益	△ 141,797千円	営業外損益	3,347千円	経常損益	△ 138,450千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率	63.74 %
1,164,392.8 km						
基準期間の前年度の 損益状況	集合バス事業					R6
	営業収益	231,559千円	営業外収益	4,388千円	経常収益(イ)	235,945千円
	営業費用	393,835千円	営業外費用		経常費用(ロ)	393,835千円
	営業損益	△ 161,835千円	営業外損益	4,388千円	経常損益	△ 157,453千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率	59.97 %
1,325,593.0 km						
基準期間の前々年度の 損益状況	集合バス事業					R5
	営業収益	232,813千円	営業外収益	21,750千円	経常収益(イ)	254,563千円
	営業費用	420,659千円	営業外費用		経常費用(ロ)	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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)					経常収支率	60.53 %
1,497,219.0 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車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ×シ×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×シ×ハ÷b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ×シ×ハ÷c
北九州	280円.98銭	295円.87銭	328円.00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 (円/キロ/年)	地域キロ当たり 標準経常費用 円	キロ当たり経常費用 二つのうちのいずれか少ない値 円	キロ当たり経常費用の差 二へーロ×ケ 円	キロ当たり経常収益 円/キロ/年
北九州	301円.61銭	475円.28銭	301円.61銭		209円.09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 領別表2(注) 4. の適用割合 ％	変更率 ％
北九州	令和6年11月29日	基準期間の 当 年度	1	30.57%
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、負担者とその負担割合

補助 ブロック 番号	特 殊 措 置 有 無	運行系 統 名	運行系統		計画 運行 回数 (回)	計画 運行 密度 (回 /分)	計画輸 送量 (人 /日)	系統キロ程		地域公共交通確保事業を 実施する区域におけるキ ロ程との比率	系統キロ程と地 域公共交通確保 事業を実施する 区域におけるキ ロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府 県外乗入部分のキロ程	他路線との割合 部分に係るキロ程	他路線との割合 率	補助ブロック外 乗入部分、同一 都道府県外乗入 部分及び他路線 との割合部分外 のキロ程の比率 (「(リ)×(メ) ル」÷「(リ)× シ」×100%)
			起点	主な 経由地				終点	①→②× a (回/分)							
北九州	1	JR久留米ー久 米宮等普通一 般路線	JR久留米	久米宮等普通	西鉄鳥栖	363回 (16.3回)	4.7	76.8人	往13.4km 復13.4km	(平均) 12.4km		(平均)	往7.4km 復7.4km	(平均) 7.4km		% 44.7%
	2	鳥栖駅ー福岡 ー国立佐賀支 店前ー西鉄久留 米	鳥栖駅	福岡ー国立佐 賀支店前	西鉄久留米	363回 (8.1回)	3.0	27.3人	往21.5km 復21.5km	(平均) 21.5km	(平均)	(平均)	往17.1km 復17.1km	(平均) 17.1km		% 20.4%
合計		2系統						824.8人 824.8人	(平均) (平均)		(平均) (平均)	(平均)	往24.5km 復24.5km	(平均) (平均)		

西鉄バス佐賀株式会社																				R9
補助 ブロッ ク名	特 殊 措 置	補助対象 乗車回数 乗																		

西鉄バス佐賀株式会社														R9					
補助 ブロッ ク名	特 殊 措 置 有 無	運行系 統名	ソのうちの補助プ ロダクトの外部 に、同一補助プ ロダクトを複数 回利用している 外部事業者との 協働によるもの が、外部事業者 との協働による ものである	ソのうち補助プ ロダクトの外部 に、同一補助プ ロダクトを複数 回利用している 外部事業者との 協働によるもの が、外部事業者 との協働による ものである	計画運行回数 と計画乗客 数との比	補助対象費 用	計画期間	経費発生源から 経費を算出する 上、経費	損失額から経費 を算出する 上、経費	ソの負担者とその負担割合									
										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 具体的な概要	
										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	負担額	負担 割合
北九州	1	6,387.51円	6,387.51円	5,859.726円	5,859.726円	2,929.5円	14,220.945円	11,291.445円	2,929.500円	23.8%					8,361.945円	74.1%			
北九州	2	4,008.898円	4,008.898円	2,202.691円	2,202.691円	1,101.0円	85,133.539円	24,032.539円	1,101.000円	4.6%					22,931.539円	95.4%			
合計		10,376.408円	10,376.408円	8,062.417円	8,061.7円	4,000円	39,354.484円	35,323.984円	4,030.500円	11.4%					31,293.984円	88.6%			

(1) 記載事項

- 集合バス事業の収益、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(補助金交付要領第5条で定める期間)における補助金交付要領第2編第1章第3期に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要領第5条で定める期間)と異なる事業者については、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。
- 補助対象期間(補助金交付要領第5条で定める期間)中の集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日付け自衛隊第38号、自衛隊第191号、自衛隊第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るような特別な理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を受けること。
- 補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額に記載すること。
- 補助ブロック名の欄は、補助金交付要領別表6の名称を記載すること。
- 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。
- 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」のいずれかに該当するものを記載すること。
- 補助金交付要領別表2(注)4. の適用割合の欄は、「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。
- 変更率の欄は、認可を受けた年度と前年度の平均収支率(収支率の算出方法は「(イ)×(ロ)」の金額を記載する「平均収支率」の欄に記載すること)。
- 申請事項は、事業ごとに、系統ごとに番号を付すること。なお、系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ便宜な番号を付すること。
- 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は「1」を、平成29年8月2日改正則第2条の規定に該当する場合は「2」を、補助金交付要領別表2. 5. ただし書きに該当する場合は「3」に記載すること。
- 計画運行回数の欄は、補助対象期間の年度別回数における総計画運行回数に記載すること。また、カッコ内には1日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載すること。
- 系統キロ程の欄、「地域公共交通再編実施計画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「他路線との割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、平均値を記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値とし、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 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。
- 他路線との割合部分に係るキロ程とは、他の運行系統との割合部分の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該割合部分の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをい。当該補助ブロック内(系統キロ程(リ)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(リ))に係るキロ程を記載すること。
- 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、「(リ)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。
- 系統キロ程と地域公共交通再編実施計画を実施する区域におけるキロ程との比率の欄、「他路線との割合率」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割合部分以外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。
- 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。
- 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と5人を除いた数値(端数切り捨て)をい。
- 補助対象費用の注の欄は、(ホ)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(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は「(ロ)」の金額を記載すること。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、記載の場合の(ホ)の金額又は「(ツ)」の金額又は「(ソ)」の金額から上記の場合の(ホ)の金額又は「(ツ)」の金額を控除して算出した額(注)の比率を乗じて算出した額を記載すること。ただし、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、「(ソ)」の金額を記載する「平均収支率」の欄に記載すること。
- 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の注の欄は、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に相当する都道府県運輸協会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか多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平均値を算出して記載することとし、基準期間の前年度と基準期間の前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。
- 計画回数の欄は、系統ごとに百万単位(0.5百万)まで記載すること。合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、年度及び要年度の計画が同じ若しくは曜日ごとの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、上日・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

- 補助対象期間(補助金交付要領第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る自動車自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要領第1章第3期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3年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。
- 補助対象期間(補助金交付要領第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る形式第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形式第1-5。
ただし、過去3年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。
- 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
- 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要領別表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

R9

R7

R7

R5

R5

R5

R5[illegible]

補助対象事業者の実業走行キロ （乗客・貨物の乗降地点間）	地域キロ当たり 標準経費率	キロ当たり経常費用 （乗客・貨物の乗降地点間）
---------------------------------	------------------	----------------------------

補助対象事業者の実業走行キロ （乗客・貨物の乗降地点間）	地域キロ当たり 標準経費率	キロ当たり経常費用 （乗客・貨物の乗降地点間）
---------------------------------	------------------	----------------------------

		補助金交付要 （昭和38年）152号	
--	--	-----------------------	--

		補助金交付要 （昭和38年）152号	
--	--	-----------------------	--

西鉄バス佐賀株式会社・西鉄バス久留米株式会社(共同運行) R9

西鉄バス佐賀株式会社・西鉄バス久留米株式会社(共同運行) R9

西鉄バス福岡株式会社・西鉄バス久留米株式会社(共同運行) R9

西鉄バス福岡株式会社・西鉄バス久留米株式会社(共同運行) R9

- [illegible]

R9

R9

補助ブロック名	補助対象事業者の実業定行口 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) □÷△×Ⅱ=a	補助対象事業者の実業定行口 当たり経常費用 (基準期間の前年度) □÷△×Ⅱ=b	補助対象事業者の実業定行口 当たり経常費用 (基準期間) □÷△×Ⅱ=c
北九州	283円.41銭	307円.02銭	341円.26銭

西鉄バス久留米株式会社 R9

R9

R9

R9

R9

R7R5

28

R9

R9R9

11

- 11

R9

R9

乗合バス事業						
基準期間の前々年度の損益状況	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
	営業費用	6,431,920千円	営業外費用		経常費用(ロ)	6,431,920千円
	営業損益	△ 270,942千円	営業外損益	114,712千円	経常損益	△ 156,230千円
基準期間の前々年度の乗車走行キロ(千〆)	15,213,254.5 km				経常収支率	97.57 %

※「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。

補助プログラム名	認可有	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要 領別表2(注) 4.の適用割合 ％	改定率 ％
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州	令和2年10月13日	基準期間の 前 年度	2/3	21.20%
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

西鉄バス北九州株式会社 R9

R9

- (2) 交付内容
① 補助対象期間（補助金交付要綱第6条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る自治体自営事業連通事業等報告表附録第2条第2項の「事業報告書」が、補助金交付要綱第2編第1章第3節に規定する通常利用を除くことに関与する必要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計画、過去3年生活文化費補償維持費計画の認定申請書又は補助金交付申請書の添付書類等に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6条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る第1～9号の行政統計調査結果及び平均標準額算出率等の資料は、補助対象期間にも含むものに限る。並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度のデータは、係数計算式1－5。
③ 地方公共団体再就職支援助成金の交付、特種奨励金の使用その他のような場合には、地方公共団体再就職支援助成金の写し及び認定通知書の写し並びに再帰納を受けようとする系統の再帰納の概要
④ 施設運営の法規変更認可を受ける、補助金交付要綱附表(2)の4.の利用を受けることになる場合は、当該書類の写し

4. (表2) 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(地域間幹線系統用)

事業者名 JR九州バス株式会社					
1. 申請事業者の概要					
補助対象期間の 前々年度(「基準期間」の 損益状況)	乗客バス事業				R7
	営業収益	370,001千円	営業外収益	4,734千円	
	営業費用	919,200千円	営業外費用	149千円	
補助対象期間の 前々年度の 実業走行キロ(ハ)	営業損益	△ 549,199千円	営業外損益	4,585千円	
		1,748,110.3 km		経業収支率	
				40.76 %	
基準期間の前年度の 損益状況	乗客バス事業				R8
	営業収益	360,748千円	営業外収益	4,370千円	
	営業費用	913,372千円	営業外費用		
基準期間の前年度の 実業走行キロ(ハ)	営業損益	△ 552,623千円	営業外損益	4,370千円	
		1,852,582.0 km		経業収支率	
				39.99 %	
基準期間の前々年度の 損益状況	乗客バス事業				R5
	営業収益	340,358千円	営業外収益	1,244千円	
	営業費用	939,526千円	営業外費用		
基準期間の前々年度の 実業走行キロ(ハ)	営業損益	△ 599,168千円	営業外損益	1,244千円	
		1,558,306.2 km		経業収支率	
				49.75 %	

(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)における実業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業走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度)	補助対象事業者の実業走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度)	補助対象事業者の実業走行キロ 当たり経常費用 (基準期間)
北九州	449円/05線	403円/02線	525円/91線

※「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。

補助ブロック名	補助対象事業者の実業走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間)	地域キロ当たり 標準経常費用 円	キロ当たり経常費用 ととののいずれか少ない値 円	キロ当たり経常費用の差 二へ＝××× 円	キロ当たり経常費用 イン/アウト
北九州	489円/32線	420円/55線	420円/55線	669円/77線	214円/38線

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付事業制第2(注4.の適用割合)	改定率 コ
北九州		基準期間の 当 年度	1	
北九州	令和6年3月7日	基準期間の 前 年度	2/3	24.6%
北九州		基準期間の 前々 年度	1/3	

4. 補助対象系統ごとに必要な費用、負担者とその負担割合 JR九州バス株式会社

補助 ブ ロ ッ ク 名	特 殊 運 送 要 求 区 間	運行 系統 名	運行系統			計画 運行 回数 ()	計画 平均 乗客 密度	計画 経 費 延量	系統キロ程		地域公共交通確保事業を 実施する区間に占める千 口程	系統キロ程と地 域公共交通確保 事業に要する千 口程との比	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府 県外乗入部分のキロ程	他路線との割合 部分に係るキロ程	他路線との割合 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 分及び他路線と の割合部分の比 の千口程の比率 (「(ア×2+エ ム)」×2÷ミ)
			起点	主な 経由地	終点				千	オ							
北 九 州	1	山の神→久山→ 博多	山の神	久山	博多	365日	2,364.5回 (6.4回)	5.6	35.8人	往15.1km (平均) 復15.1km	(平均)		(平均)		(平均)	%	100.000
	2	唐方→鞍手高校 前→博多	唐方	鞍手高校前	博多	365日	2,290.0回 (6.2回)	6.4	39.6人	往42.3km (平均) 復42.3km	(平均)		(平均)		(平均)	%	100.000
	3	唐方→鞍手高校 前→飯丸	唐方	鞍手高校前	飯丸	365日	2,902.0回 (7.9回)	5.7	40.0人	往11.9km (平均) 復11.9km	(平均)		(平均)		(平均)	%	100.000
	4	唐田町→日御駅	唐田町		日御駅	365日	3,800.0回 (10.0回)	2.0	20.0人	往40.2km (平均) 復40.2km	(平均)		(平均)	往17.8km (平均) 復17.8km	(平均)	(平均)	55.831
	5									(平均)	(平均)		(平均)		(平均)	%	
合計	4系統									往15.1km (平均) 復15.1km	(平均)		(平均)	往17.8km (平均) 復17.8km	(平均)	(平均)	

JR九州バス株式会社																							59
補助 ブ ロ ッ ク 名	特 殊 運 送 要 求 区 間	補助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部分 の キロ 程 の 比率	計画 実業走行 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 経常収益の増減 額	又はそのうち いずれか少ない ほうの額
					補助金交付事業制第2(注4.)の適用が可能な場合																		
					2か年平均		基準期間の前々年度		基準期間の前年度		基準期間		基準期間		基準期間		基準期間		2か年平均		2か年平均		
乗入部分の 乗入部分の																							

補助 ブ ロ ッ ク 名	特 殊 運 送 要 求 区 間	補助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部分 の キロ 程 の 比率	計画 実業走行 キロ	補助対象 経常費用 の 比率	計画 経常費用 の 比率	経常費用 の 比率	損失額から償還 率を算出した額	ウの負担者とその負担割合									
								都道府県					事業者自己負担				
								負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	「その他の負担者」の 具体的負担割合
北 九 州			13,640,940円	13,640,940円	13,640円	6,020.0千円	19,622.31円	12,802.211円	6,820.000円	53.3%			9,802.31円	46.7%			
			37,739,347円	37,739,347円	37,739円	18,869.9千円	58,495.576円	39,626.076円	18,869.500円	47.6%			20,796.576円	52.4%			
			12,039,864円	12,039,864円	12,039円	6,019.5千円	16,789.643円	10,770.143円	6,019.500円	55.8%			4,769.643円	44.1%			
			31,677,661円	31,677,661円	12,671,064円	12,671千円	6,320.9千円	128,739.840円	122,400.340円	5.2%			116,094.840円	94.8%			
合計			95,098.012円	95,098.012円	12,671,064円	76,089千円	38,044.9千円	323,643.375円	185,598.875円	38,044.000円	20.5%		147,554.875円	79.5%			

- 記載事項
- 乗客バス事業、実業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(補助金交付事業第5条で定める期間)における補助金交付事業第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付事業第5条で定める期間)と重複している事業にあっては、補助対象期間の決算については、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。
- 補助対象期間(補助金交付事業第5条で定める期間)中の乗客バス事業と他の事業を兼営している場合の損益差及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自第332号、自第351号、自第353号によること。なお、これにより会計を整えることができない特別の理由のあるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 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、決算科目当座を控除した額を記載すること。
- 補助ブロック名の欄は、補助対象系統の名称を記載すること。
- 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。
- 認可を受けた補助対象期間の欄は、「認可を受け、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。
- 補助金交付事業制第2(注4.の適用割合)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。
- 改定率(欄)は、認可を受けた実業走行の上乗率の平均改定率を小数第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 乗客乗降は、事業ごとに、系統ごと(同一一般乗降区間)とし、各系統が上記の補助ブロックに属する場合は、その比率に反比例した方がかつ乗降の乗降となること。
- 特別措置の欄は、地域公共交通確保維持事業に適用する特別措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年4月2日改正第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付事業制第2 5. 6. した書式に該当する場合には「3」を記載すること。
- 計画運行回数(欄)は、補助対象期間中の全日数における総計画運行回数に記載すること。かつ、かつには「1」当日計画運行回数及び「1」当日計画運行回数以外の日数を記載すること。
- 系統キロ程の欄、「地域公共交通確保維持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割合部分に係るキロ程の欄は、小数第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。
- 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。補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分については「1」に記載すること。
- 他路線との割合部分に係るキロ程の欄は、他の運行系統との割合部分の合計が90%以上の生活交通路線であつて、当該割合部分の割合が1日当たり90人を超える部分のキロ程の欄は、当該補助ブロック内区域(系統キロ程(チ)→補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)→同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ス))に係るキロ程を記載すること。
- 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、「ウのウの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、「特別措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統の記載すること。
- 系統キロ程と地域公共交通確保維持事業を実施する区域におけるキロ程の比率の欄、「他路線との割合部分」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県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(小数第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 計画実業走行キロの欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実業走行キロ」の欄は、小数第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 計画平均乗客密度(人/キロ)の欄は、計画平均乗客密度が1人未満の場合は0.5を記載すること。なお、みなし運行回数には当該運行系統の計画乗客密度5人未満の人数(乗客切り捨て)をいう。
- 補助対象経費の欄は、(ア)「計画平均乗客密度が1人未満の場合は0.5を記載すること。記載がない場合は(イ)の金額を記載すること。また、「特別措置」の欄に「1」を記載した系統については、上記の場合の(ア)の金額又は(イ)の金額に(ウ)の金額から左記の場合の(ホ)の金額を控除した額(「ウ」の比率を乗じて得た金額)に(イ)の金額を加えた金額を記載すること。また、「特別措置」の欄に「2」を記載した系統については、(イ)の金額を記載すること。また、「特別措置」の欄に「3」を記載した系統については、(イ)の金額を記載すること。
- 補助対象系統の実業走行キロ当たり経常収益の欄(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算出額(11/20)に相当する都道府県協議会等が算出する経常収益の算出額のうち、いずれか多い値を記載すること。
- 計画損益の欄は、系統ごとの損益状況を記載すること。合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上又は統計上の差を調整し、年度及び経年年度間の合計が同じ又は経年の間により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(変更ありの場合)。
- 補助対象期間の前年度と比し、年度及び経年年度間の合計が同じ又は経年の間により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(変更ありの場合)。

- 交付書式
- 補助対象期間(補助金交付事業第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書(補助金交付事業第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式(関連書式)。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式。ただし、国土交通省運輸政策設計決定(注)又は補助金交付の交付書式と同一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。
- 補助対象期間(補助金交付事業第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式1-5の運行系統別経路表及び平均乗客密度算定書(補助対象系統に係るものに限る)。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1-5。ただし、過去に国土交通省運輸政策設計決定(注)又は補助金交付の交付書式と同一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。
- 地域公共交通確保維持事業の認定を受け、特別措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通確保維持事業の計画書及び認定通知書の写し並びに再補填を受けようとする系統の再補填の要領
- 旅客運賃の上乗率算出認可を受け、補助金交付事業制第2(注4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可を得る。

事業者名	株式会社 甘木観光バス	R9
------	-------------	----

補助対象期間の 前々年度(前年度)の 損益状況		R7				
		集合バス事業				
	営業収益	58,068千円	営業外収益	1,909千円	経常収益(イ)	59,977千円
	営業費用	135,546千円	営業外費用	721千円	経常費用(ロ)	136,267千円
	営業損益	△ 77,518千円	営業外損益	1,188千円	経常損益	△ 76,330千円
補助対象期間の 前々年度の 実事業年度(イ)	350,113.3 千円				経常収支率	44.00 %

基準期間の前々年度の 損益状況	実合ハズ事業						RS
	営業収益	55,175千円	営業外収益	1,420千円	経常収益(イ)	56,595千円	
	営業費用	119,587千円	営業外費用	991千円	経常費用(ロ)	120,578千円	
	営業損益	△ 64,412千円	営業外口損	429千円	経常損益	△ 63,983千円	
	基準期間の前々年度の 実業走行口(ハ)	384,474.9 km			経常収支率	46.93 %	

補助ブロック名	補助対象事業者の実業走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前々年度) □÷ハ=a	補助対象事業者の実業走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) □'÷ハ=b	補助対象事業者の実業走行キロ当 たり経常費用 (基準期間) □÷ハ=c
北九州	330円.82銭	396円.82銭	389円.32銭

補助ブロック名	補助対象事業者の実業走行キロ 当たり経常費用 (a+b+c)/3=二	地味車キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない値 ヘ	キロ当たり経常費用の差 二-ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ×ハ/ト
北九州	372円.32銭	475円.26銭	372円.32銭		171円.30銭

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 領書表2(注) 4.の適用割合	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	

種別 プロダクト コード	特 種 運 送 車	運 行 系統	運行系統 の 起 点	運行系統 の 終 点	対 運 行 車 間 隔 (分)	計 画 運 行 回 数 (回)	計 画 乗 客 数 乗 客 密 度	系統キロロ 地域公共交通路線番号等 を記載する区間における キロロ	系統キロロ 乗客密度 乗客を記載する 区間における キロロ	補助プロダクト 乗入率の百分率	同一補助プロダクト運賃 乗入率の百分率	他路線との乗 込に係るキロロ	他路線との乗 込率	補助プロダクト 乗入率 乗客を記載する 区間における キロロ
			起 点	支 線 終 点	終 点		①:①×② ②:①×③ ③:①×④	乗	オ	オナチヤウ	リ	ス	ル	ルナチ %
北		国主丸線(国主丸線 乗客)	甘藷甘木駅	朝倉駅(朝倉線乗客)	国主丸中央駅	30分 (19.3回)	2.4 7,045.0回 (19.3回)	12.9km 12.9km 12.9km	(平均) (平均) (平均)					%
合計	1系統							61.2km 61.2km 61.2km	(平均) (平均) (平均)					100.000

申請番号 申請種別 申請区分	特種債権 種別	補助プロジェクト 名	補助プロジェクト 実行方法及び同 一補助プロジェクト 都道府県外へ導入 率の比率	計画実実行 率	補助対象 事業者 の意見	補助対象系統のキロまたは経年収益										補助対象系統の 経年収益の増減 率	補助対象系統 の経年収益の増 減率	補助対象系統 収益を管理した 年度	タは1.5の1/5 以上の減少率 の額			
						補助金交付要綱第21(注4)の適用がある場合		基準期間の前4年度		基準期間の前年度										補助対象系統の 経年収益の増減 率		
						3年平均	基準期間の前4年度	経年収益 率	実実行 率	補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	経年収益 率	実実行 率	補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	経年収益 率	実実行 率						補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	
						基準期間における キロまたは経年収益 の増減率 $\frac{(100 - (100 - \text{計画実実行率}) \times \text{計画実実行率})}{100 - \text{計画実実行率}}$	補助金交付要綱 第21(注4)の 適用がある場合 に適用される 経年収益率 $\frac{(100 - (100 - \text{計画実実行率}) \times \text{計画実実行率})}{100 - \text{計画実実行率}}$	$\frac{(100 - (100 - \text{計画実実行率}) \times \text{計画実実行率})}{100 - \text{計画実実行率}}$	経年収益 率	実実行 率	補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	経年収益 率	実実行 率	補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	経年収益 率	実実行 率	補助対象系統の 実実行率に比 した経年収益 率	ノロ以上の額 率	キロ3年	キロ6年	キロ10年	キロ15年
九		100000	17,485,800	66,081,513円	96円9割	96円9割	96円9割	96円9割	15,420,406円	100,798,500	80円8割	17,562,468円	183,646,600	95円7割	21,004,405円	183,650,000	114円7割	17,210,786円	48,870,715円	29,736,680円	29,736,680円	29,736,680円
合計			17,485,800	66,081,513円	96円9割	96円9割	96円9割	96円9割	15,420,406円	100,798,500	80円8割	17,562,468円	183,646,600	95円7割	21,004,405円	183,650,000	114円7割	17,210,786円	48,870,715円	29,736,680円	29,736,680円	29,736,680円

補助対象団体の 申請書類の 申請者名	ソノうち補助費 の交付対象となる 同一一般補助 の交付対象となる 外資系及び外国 籍者等並びに 他国等からの 資金に由来する ものに係るもの	ソノうち補助費 の交付対象となる ローカル企業に 及び外国籍者 の資金に由来する ものに係るもの	計画平均年度 受益率の 算出の基礎となる 年度の 受益の割合	補助対象経費	計画額	従来費用との 相殺率を算出した 経費	損失超過に因る 経費増額を控除した 経費	この費用者とその負担割合									
								都道府県		市町村		その他の市		事業者自己負担		「その他の費用」の 具体的な需要	
	モメンタム	ソニーグループ	フナキミ運輸 有限会社（計画課）	ナ	ナドミ・リヲ	ニエマ・ヨムム	ムーラウツ	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合
合計	29,736,680円	29,736,680円	13,866,845円	13,866円	6,833円/71円	48,870.71円/47	41,937.71円/41	6,933,000円/69	18.5%			25,004.71円/25	83.5%				
合計	29,736,680円	29,736,680円	13,866,845円	13,866円	6,833円/71円	48,870.71円/47	41,937.71円/41	6,933,000円/69	18.5%			25,004.71円/25	83.5%				

(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曜・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。

R9

R7

[illegible]

1

※「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。

經常收養

R9

補助ブロック外

R9

--	--	--	--

R9

- [illegible]

1. 補助交付金(補助交付金交付要綱第5条)の認定期間(前年度(基準期間)に係る自治体自主実施事業等報告書第2表第2項の「事業報告書」(補助交付金交付要綱第2第1条第3款)に係る経常費用除く)及びこれに準じ得る受取事業を記載した書類(領収書簿、領収書)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係書類。
2. 補助交付金(補助交付金交付要綱第5条)の認定期間(前年度(基準期間)に係る自治体自主実施事業等報告書第2表第2項の「事業報告書」(補助交付金交付要綱第2第1条第3款)に係る経常費用除く)及びこれに準じ得る受取事業を記載した書類(領収書簿、領収書)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係書類。
3. 地域公共交通再構築特別計画の認定を受け、特種乗車の利用を受けることとなる場合は、地域公共交通再構築特別計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特乗を受けようとする系統の再編の概要。
4. 旅客運賃の上乗せ認可を受け、補助金交付金交付要綱第2(2)4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し。

R9

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業						基準期間 の前年度の 増減率
	営業収益	2,358千円	営業外収益	8,310千円	経常収益(イ)	10,668千円	
	営業費用	26,319千円	営業外費用	3,969千円	経常費用(ロ)	30,288千円	
	営業損益	△ 23,961千円	営業外損益	4,241千円	経常損益	△ 19,620千円	
	基準期間の前年度の 営業走行キロ(ℓ ⁻¹)	60,180.0 km			経常収支率	35.22 %	

補助ブロック名	補助対象事業者の実業走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) □÷△×a = a	補助対象事業者の実業走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) □÷△×b = b	補助対象事業者の実業走行キロ当たり経常費用 (基準期間) □÷△×c = c
北九州	503円/28銭	496円/80銭	489円/30銭

補助ブロック名	認可可	認可を受けた 補助対象期間	補助金交付率 補助率2(注) 4.の適用割合	改定率 コ
北九州		基準期間の 当年度 (R6.10.1～R7.9.30)	3	3/3
北九州		基準期間の 前年度 (R5.10.1～R6.9.30)	2	3/3
北九州		基準期間の 前々年度 (R4.10.1～R5.9.30)	1	3/3

株式会社 筑豊観光 R9

株式会社 筑豊観光 R9

[illegible]

20. 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

4. (表2) 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(地域間幹線系統用)

事業者名	MGタクシー株式会社
------	------------

R9

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業					R7
	営業収益	2,933,300千円	営業外収益		経常収益(イ)	2,933,300千円
	営業費用	33,873,377千円	営業外費用		経常費用(ロ)	33,873,377千円
	営業損益	△ 30,940,077千円	営業外損益		経常損益	△ 30,940,077千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,704.0 km				経常収支率	8.65 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					R6
	営業収益	4,583千円	営業外収益		経常収益(イ)	4,583千円
	営業費用	32,633千円	営業外費用		経常費用(ロ)	32,633千円
	営業損益	△ 27,850千円	営業外損益		経常損益	△ 27,850千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	125,088.4 km				経常収支率	14.08 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					R5
	営業収益	4,116千円	営業外収益		経常収益(イ)	4,116千円
	営業費用	33,575千円	営業外費用		経常費用(ロ)	33,575千円
	営業損益	△ 29,459千円	営業外損益		経常損益	△ 29,459千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	129,725.2 km				経常収支率	12.25 %

(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	258円.81銭	280円.08銭	12,527,136円.46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す。

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)×100	地域キロ当たり 標準経常費用 c	キロ当たり経常費用 cとの乖のいずれか少ない値 d	キロ当たり経常費用の差 c－d＝e(ケ) ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ(ト)
北九州	4,175,885円.11銭	475円.28銭	475円.28銭	4,175,409円.83銭	1,084,800円.29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	

4. 補助対象系統ごとによる費用、負担者とその負担割合

MGタクシー株式会社

R9

補助 ブ ロ ッ ク の 名	特 種 運 送 の 種 別 名	運行 系統名	運行 経路		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	地域公共交通確保維持事業を 実施する区域におけるキ ロ程	系統キロ程と地 域公共交通確保 事業を実施する 区域におけるキ ロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府 県外乗入部分のキロ程	他路線との割合 部分以外のキロ程	他路線との割合率	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 分及び他路線と の割合部分以外 のキロ程の比率 (チ÷(リ+ス+ ル))÷リ＝ウ
			起点	主な 経由地	終点	①＝a×ウ (注)	②	③＝定 量 ④	サ	オ	オ÷チ＝ウ	リ	ス	ル	ル÷チ	
北九州	1	みややか線(空 入バス停→鞍手 車庫→鞍手駅)	空入バス停	鞍手車庫	鞍手駅	381日	2,420回 (注)	1.6	10.1人	往14.7km 復14.7km 計14.7km	(平均)	(平均)	(平均)	(平均)	(平均)	100.00%
合計		1系統														

MGタクシー株式会社

R9

補助 ブ ロ ッ ク の 名	特 種 運 送 の 種 別 名	運行 系統名	計画実車走行 キロ	補助対象 事業者の 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 費用と経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の限度額	又ははしらのうち いずれか少ない の額	
					補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合		基準期間の前々年度		基準期間の前年度		基準期間								
					基準期間における 実車走行キロ 当たり経常費用 の算定方式による 算定値 「ノ」のいずれ か少ない値 「ヘ×コ」(力×コ) ×ウ＝g	経常収益見込額 ケ×(リ+ス+ル) の適用率の少ない値 「ヘ×コ」(力×コ) ×ウ＝g	3か年平均	実車走行 キロ 「ヰ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「ヰ」	経常収益 「ヤ」	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 「ヰ×ヤ」＝ゼ	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「ヰ」					補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 「ヰ×ヤ」＝ゼ
北九州	1	100.00%	71,148.0km	33,813,798円	68円.65銭	68円.65銭	68円.65銭	68円.65銭	51,804.0km	3,876,194円	51,777.8km	74円.68銭	4,017,348円	60,892.5km	60円.19銭	4,969,697円	28,844,111円	15,216,209円	15,216,209円
合計			71,148.0km	33,813,798円					51,804.0km	3,876,194円	51,777.8km	74円.68銭	4,017,348円	60,892.5km	60円.19銭	4,969,697円	28,844,111円	15,216,209円	15,216,209円

補助 ブ ロ ッ ク の 名	特 種 運 送 の 種 別 名	運行 系統名	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 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	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 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	計画平均乗車 密度が人/車 未満の路線	補助対象経費	計画額	の負担者とその負担割合										
								都道府県外から 都道府県内に運 送した額				損失額から国庫 補助額を控除し た額				「その他の市」 の具体的な 概要		
								都道府県	市区町村	その他の市	事業者自己負担	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	
北九州	1	15,216,209円	15,216,209円	4,542,151円	4,542,151円	ナ	ナ×1/2＝ラ	ニ×ウ＝ヨ	ム＝ラ×ウ	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	「その他の市」 の具体的な 概要
合計		15,216,209円	15,216,209円	4,542,151円	4,542,151円		2,271,000円	237,006,362.119円	237,006,362.119円	2,271,000円			237,006,362.119円	100.0%			100.0%	

(1) 記載要領

- 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を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(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)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。
- 補助対象事業者の決算期間の補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と連関している事業者においては、補助対象期間の前決算(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。
- 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事業として、昭和52年5月17日付自前第338号、自第151号、自第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る特別な理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 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。
- 「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。
- 地域キロ当たり経常費用は、補助ブロックを管理する地方運輸局長等が通知した数値によること。
- 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ものを記載すること。
- 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合の欄は、「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。
- 改定率の欄は、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。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに通番号とすること。なお、1系統がな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。
- 「特別措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特別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。
- 計画運行回数の欄には、補助対象期間中の全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。
- 「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「他路線との割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)で算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値を記載すること。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、各路線系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 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には「リ」に記載すること。
- 「他路線との割合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との割合区間の合計が50%以上の生活交通路線であり、当該割合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のこととし、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(ス))に係るキロ程を記載すること。
- 「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、「特別措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「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、「他路線との割合率」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割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2位(小数点第4位切り捨て)で記載すること。
- 計画平均乗車密度が人/車未満の路線の欄は、計画平均乗車密度が人/車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人で割った数値(端数切り捨て)をいす。
- 「補助対象経費」の欄は、(ホ)「計画平均乗車密度が人/車未満の路線」に記載がある場合は(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は「ソ」の金額を記載する。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(ホ)の金額又は「ソ」の金額に「ソ」の金額を控除して得た金額に「リ」の比率を乗じて得た額を加えた金額を記載する。さらに、「特別措置」の欄に「2」を記載した系統については、「ソ」の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨て)。
- 「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110/120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、いずれか低い値を記載すること。
- 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。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。
- 「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。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 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とする(ただし、記載例「令和2年度、令和3年度については、令和2年度事業から、土曜・祝日の運行回数と運行回数の違いを除き、変更がないため省略」)。

(2) 添付書類

- 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3年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。
- 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書(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3年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。
- 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特別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計画書及び認定通知書の写し並びに再編特別を受けようとする系統の路線の概要
- 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。

R9

R7

R6

R5

※「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。

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

R9

R9

久留米西鉄タクシー株式会社

4. (表2) 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(地域間幹線系統用)

事業者名	みなとタクシー株式会社	R9
------	-------------	----

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間) ¹⁾ の 損益状況	乗合バス事業					R7
	営業収益	25,207千円	営業外収益	0	経常収益(イ)	25,207千円
	営業費用	19,080千円	営業外費用	0	経常費用(ロ)	19,080千円
	営業損益	6,147千円	営業外損益		経常損益	6,147千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	153,212.0 km				経常収支率	132.25 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					R6
	営業収益	22,994千円	営業外収益	0	経常収益(イ)	22,994千円
	営業費用	18,218千円	営業外費用	0	経常費用(ロ)	18,218千円
	営業損益	4,776千円	営業外損益		経常損益	4,776千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	154,689.0 km				経常収支率	126.21 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					R5
	営業収益	22,629千円	営業外収益	0	経常収益(イ)	22,629千円
	営業費用	15,854千円	営業外費用	0	経常費用(ロ)	15,854千円
	営業損益	6,775千円	営業外損益		経常損益	6,775千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	152,940.0 km				経常収支率	142.73 %

(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 (基準期間の前年度) ロ×シ×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×シ×ハ÷b	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ×シ×ハ÷c
北九州	103円.68銭	117円.37銭	124円.40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 (円/km)	地域キロ当たり 標準経常費用 円	キロ当たり経常費用 二の中の数値が少ない値 円	キロ当たり経常費用の差 二へーロ×ケ 円	キロ当たり経常収益 円/キロ
北九州	115円.27銭	475円.28銭	115円.27銭		164円.52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 領別表2(注) 4.の適用割合 ％	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. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

みなとタクシー株式会社 R9

補助 ブロッ ク名	特 種 担 当 車 種	運 行 系 統 名	運行系 統		計画運 行回数 ()	計画平 均乗車 密度	計画輸 送量	系統キロ程		地域公共交通確保事業を 実施する区域におけるキ ロ程との比率	系統キロ程と地 域公共交通確保 事業を実施する 区域におけるキ ロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック都道府 県外乗入部分のキロ程	他路線との割合 部分に係るキロ程		他路線との割合 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 分及び他路線と の割合部分以外 のキロ程の比率 (「(イ)×(ア)× ル」÷「(ロ)× シ×ハ」)
			起点	主な 経由地	終点	①＝a×b×c (円)	②＝ d×e (人)	③ km	④ km					ル	ル		
北 九 州	1	支線BRT G01 系統	赤松駅北口	公園通りニ 丁目、駅前通 津波止橋、赤 松大社	東照駅前	242回	1,664.5回 (7.6回)	2.4	16.8人	往33.9km (平均) 復33.9km (平均)	往33.9km (平均) 復33.9km (平均)	33.4km (平均)	100.00%				% 100.00%
	2	支線BRT G02 系統	道場・中野公民 館	緑樹児童、公園 通りニ丁目、ひ かりが丘	赤松駅北口	242回	647.0回 (2.8回)	1.4	3.8人	往16.3km (平均) 復16.3km (平均)	往16.3km (平均) 復16.3km (平均)	16.3km (平均)	100.00%				% 100.00%
合 計		2系統								往49.9km (平均) 復49.9km (平均)	往49.9km (平均) 復49.9km (平均)						

みなとタクシー株式会社 R9

補助 ブロッ ク名	特 種 担 当 車 種	運 行 系 統 名	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		補助金交付要 領別表2(注)4. の適用割合 ％	35年計画 の乗車密度	基準期間の前々年度		基準期間		補助対象系統の 経常収益の見込 額	補助対象系統 の経常費用の見 込額	補助対象系統 の経常収益と 経常費用との差 額	補助対象系統 の経常収益と 経常費用との差 額の割合	又は(ロ)のうち いずれか少ない値 の額
					計画実車走行 キロ	計画輸送量			経常収益 円	実車走行 キロ	経常収益 円	実車走行 キロ	経常収益 円	実車走行 キロ	経常収益 円		
北 九 州	1	1	100.00%	113,495.80m	13,082,660円	58円.44銭		58円.44銭	58円.44銭	113,495.80m	6,035,411円	113,495.80m	58円.44銭	6,035,411円	113,495.80m	58円.44銭	6,034,964円
	2	1	100.00%	21,118.00m	2,434,271円	71円.68銭		71円.68銭	71円.68銭	21,118.00m	1,513,782円	21,118.00m	71円.68銭	1,513,782円	21,118.00m	71円.68銭	1,095,421円
合 計				134,613.80m	15,516,931円				134,613.80m		134,613.80m			134,613.80m			7,130,385円

みなとタクシー株式会社 R9

補助 ブロッ ク名	特 種 担 当 車 種	運 行 系 統 名	計画平均乗車 密度が人 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	負担者とその負担割合		「その他の費」の 具体的内容
						都道府県	市町村	
北 九 州	1	1	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 外乗入部分以外 の乗入部分及び 他路線との割合 部分に係るもの	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 外に属するもの	計画平均乗車 密度が人未満 の路線	ナ	ナ×1/2＝ ニ×ヨ＝ヨム	ム＝ ム＝ ム＝
	2	1	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 外乗入部分以外 の乗入部分及び 他路線との割合 部分に係るもの	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 外に属するもの	計画平均乗車 密度が人未満 の路線	ナ	ナ×1/2＝ ニ×ヨ＝ヨム	ム＝ ム＝ ム＝
合 計				6,807,730円	6,807,730円	2,523,084円	6,807 千円	3,403 千円

(1) 記載事項

- 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(補助金交付要領別表第2章第3節に係る費用を除く)と。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要領別表第5条で定める期間)と異なる場合は、補助対象期間の決算年度を行い、その損益状況(平均乗車密度の換算)を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要領別表第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他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日付自第338号、自第151号、自第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るような特別な理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を受けること。
- 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」の欄は、消費税相当額を控除した額に記載すること。
- 補助ブロック名の欄は、補助金交付要領別表6の名称を記載すること。
- 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。
- 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」のいずれかに該当するものを記載すること。
- 補助金交付要領別表2(注)4.の適用割合の欄は、「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。
- 改定率の欄は、認可を受けた年度と基準期間の平均乗車密度が異なる場合は(ロ)の金額を記載すること。また、「特種担当」の欄に「1」を記載した系統については、登記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から登記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して算出した額(ロ)の比率を記載すること。なお、系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じた割合をカッコ書きの番号とする。
- 特種担当の欄は、地域公共交通確保事業の認定を受け、特種担当の適用を受けることとなる場合は「1」を、平成29年8月2日改正則第2条の規定に該当する場合は「2」を、補助金交付要領別表2.5.ただし書きに該当する場合は「3」を記載すること。
- 計画運行回数の欄は、補助対象期間の全年度数における総計画運行回数に記載すること。また、カッコ内には、毎日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こと。
- 系統キロ程の欄は、「地域公共交通確保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「他路線との割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、平均値を記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値として、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 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には「(リ)」に記載すること。
- 他路線との割合部分に係るキロ程とは、往・復の合計の平均値として、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 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、「(リ)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、「特種担当」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 系統キロ程と地域公共交通確保事業を実施する区域におけるキロ程との比率の欄、「他路線との割合率」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割合部分以外に係るキロ程の比率」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に係るキロ程の比率」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。
- 計画実車走行キロの欄は、「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。
- 計画平均乗車密度が人未満の路線は、計画平均乗車密度が人未満の路線についてのみに記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量5人を超えた数値(換算切り捨て)をいう。
- 補助対象費用の注(1)は、(ネ)計画平均乗車密度が人未満の路線に該当する場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載すること。また、「特種担当」の欄に「1」を記載した系統については、登記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額から登記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して算出した額(ロ)の比率を記載すること。なお、系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じた割合をカッコ書きの番号とする。
- 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益の欄(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、いずれか多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各系統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年度のいずれかの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 計画輸送量の欄は、系統ごとに百万単位(0.5百万)まで記載することとし、合計の平均乗車密度の換算は切り捨てること。
- 21 補助対象期間の計画と比較し、年度及び要年度の計画が同じ場合は曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合は、その旨を記載することとする。
- (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

- 補助対象期間(補助金交付要領別表第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る自動車自動車運送事業報告書(補助金交付要領別表第2章第2項の「事業報告書」(補助金交付要領別表第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3年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。
- 補助対象期間(補助金交付要領別表第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る形式別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)を添付すること。
ただし、過去3年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。
- 地域公共交通確保維持改善計画の認定を受け、特種担当の適用を受けるとする場合は、地域公共交通確保維持改善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
- 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要領別表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

4. (表2) 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(地域間幹線系統用)

事業者名		有限会社ジョイックス交通					
1. 申請事業者の概要							
補助対象期間の 前々年度(基準期間) ¹⁾ の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	5,146千円	営業外収益	193千円	経常収益(イ)	5,339千円	
	営業費用	98,361千円	営業外費用	12千円	経常費用(ロ)	98,373千円	
	営業損益	△ 93,215千円	営業外損益	181千円	経常損益	△ 93,034千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	249,150.0 km				経常収支率	5.42 %	
乗合バス事業							
基準期間の前年度の 損益状況	営業収益	4,873千円	営業外収益	1,272千円	経常収益(イ)	6,145千円	
	営業費用	100,264千円	営業外費用	1千円	経常費用(ロ)	100,265千円	
	営業損益	△ 95,391千円	営業外損益	1,271千円	経常損益	△ 94,120千円	
					経常収支率	6.12 %	
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	244,792.9 km						
乗合バス事業							
基準期間の前々年度の 損益状況	営業収益	4,698千円	営業外収益	1,575千円	経常収益(イ)	6,273千円	
	営業費用	90,434千円	営業外費用	17千円	経常費用(ロ)	90,451千円	
	営業損益	△ 85,736千円	営業外損益	1,558千円	経常損益	△ 84,178千円	
					経常収支率	6.93 %	
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	242,399.6 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車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ÷ハ＝ア	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＝イ	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＝エ
北九州	373円/14機	609円/59機	394円/82機

※「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＝ d	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 値	キロ当たり経常費用の 差 ニ－ホ＝ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ＝ト
北九州	392円/51機	475円/26機	△	392円/51機	21円/42機

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 (R6.10.1～R7.9.30)	3 / 3	
北九州		基準期間の 前年度 (R5.10.1～R6.9.30)	2 / 3	
北九州		基準期間の 前々年度 (R4.10.1～R5.9.30)	1 / 3	

R8.9.30まで江見線を行っていた西鉄バス佐賀は、R6.11.29(基準期間)に上限運賃変更認可

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助 ブロック 名	特 種 運 賃 等 の 種 別 番 号	運行 系統名	運行系統			計画 運行 回数	計画運行 回数 ()		計画 平均 乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程 チ		地域公共交通再 編事業を実施す る区域における キロ程	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	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程	他路線との競合 部分に係るキロ程	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 分の競合部分以外 のキロ程の比率 (チ－(ロ×ス+ル))÷チ＝ウ
			起点	主な 経由地	終点		①＝カ×フ	②			①×②＝ ③	往25.7km (平均)	オ						
北九州	1	佐賀野バスセンター→江見線→佐賀野バスセンター	佐賀野バスセンター	江見	西鉄久留米	365回	1,797.0回 (4.9回)	4.4	21.5人	往25.7km 復25.7km (平均)	往25.7km 復25.7km (平均)	(平均)		(平均)	(平均)	往4.3km 復4.3km (平均)	(平均)	(平均)	%
合計	1系統																		83.88%

補助 ブロック 名	特 種 運 賃 等 の 種 別 番 号	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	タ又はシの ちいづれか 少ないほうの 値
					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	基準期間の前々年度(令和5年度)	基準期間の前年度(令和6年度)	基準期間の前年度(令和7年度)	補助対象系 統の経常走 行キロ当た り経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	補助対象系 統の経常走 行キロ当た り経常収益 「ヤ」				
北九州	1	(チ－(ロ×ス+ル))÷チ＝ウ	ワ	ヘ×フ以下の 能力	補助金交付要綱別表2(注)14.の適用後の キロ当たり経常収益 (マ×フ)÷(ロ×フ) 「フ」	(d)÷(e)÷ 「フ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	経常収益 「ヤ」	実車走行 キロ 「マ」	補助対象系 統の経常走 行キロ当た り経常収益 「ヤ」	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
北九州	1	83.88%	92,391.5km	36,284.58万円	172円/08機	172円/08機	45,721.28万円	277,091.28万円	165円/08機	41,754.11万円	264,279.46km	15円/08機	26,720.98万円	136,257.4km	193円/26機	15,886.72万円	20,365.85万円	16,319.06万円
合計			92,391.5km	36,284.58万円		172円/08機	45,721.28万円	277,091.28万円		41,754.11万円	264,279.46km	15円/08機	26,720.98万円	136,257.4km	193円/26機	15,886.72万円	20,365.85万円	16,319.06万円

補助 ブロック 名	特 種 運 賃 等 の 種 別 番 号	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	計画平均乗車 密度	補助 対象 経 費	ウの負担者とその負担割合										「その他の者」 の 具体的概要
					計画額	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 具体的概要	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	
北九州	1	13,588.558%	13,588.558%	11,092.700円	11,092.700円	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円
合計			13,588.558%	13,588.558%	11,092.700円	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円	5,546.000円	37.4%	5,546.000円

- (1) 記載要領
- 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。
 - 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)と重複している事業者においては、補助対象期間の収支決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨てて損益状況欄に記載すること)。
 - 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実施している場合の経常収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自賠責第38号、自賠責第151号、自賠責第55号にによること。なお、これにより計算を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。
 - 「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。
 - 「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。
 - 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。
 - 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」のいずれかに該当するかを記載すること。
 - 「補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合」の欄は、「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。
 - 改定率の欄は、認可を受けた旅客運賃の上昇率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。
 - 車庫番号は、事業ごとに、系統ごとに一意番号とする。なお、1系統のタ又はシの補助ブロック番号が重複する場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とする。
 - 「特別措置」の欄は、地域公共交通再編維持計画の認定を受け、特別措置の適用を受けことになる場合には「1」を、平成26年2月2日改正第2編第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。
 - 計画運行回数の欄は、補助対象期間中の全日数における統計運行回数に記載する。また、カッコ内には1日当たり計画運行回数又は1日1回当たり計画運行回数のいずれかを記載する。
 - 「系統キロ程」の欄は、「地域公共交通再編維持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、各系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
 - 「他路線との競合部分に係るキロ程」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「1」に記載すること。
 - 「他路線との競合部分に係るキロ程」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「1」に記載すること。
 - 「系統キロ程と地域公共交通再編維持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。
 - 「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。
 - 「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に記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量で5人を超えた数値(端数切り捨て)をいう。
 - 「補助対象期間の損益状況」の欄は、(タ)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(ホ)の金額を記載し、記載がない場合は(シ)の金額を記載する。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(ホ)の金額又は(シ)の金額に、(ヅ)の金額を加算して得た金額に(ロ)の比率を乗じて得た金額を入れた金額を記載する。また、「特別措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ヅ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
 - 「補助対象系統の経常収益及び経常費用の配分」の欄は、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、新設系統が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とを、基準期間の前々年度の実績が低い場合は、基準期間と基準期間の前年度の平均値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。
 - 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5円)まで記載すること。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。
 - 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くは日曜の日に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、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

- 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」と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。
- 「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)に係る経常費用及び平均乗車密度算定(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号。
- 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。
- 地域公共交通再編維持計画の認定を受け、特別措置の適用を受けるとなる場合は、地域公共交通再編維持計画の写し及び認定運賃計画の写し並びに再編計画を受けようとする系統の再編の概要
- 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3 別表1及び別表3の補助事業の基準木に基づき、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

番号	系統名	理 由	福岡県	
			運行回数	
			土曜	日曜祝日
59	玄海線BRT G02系統	本路線は、鐘崎地区と赤間駅の間を運行し、特に通勤通学の移動手段として、沿線住民の生活に必要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。 また、当該路線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。	2	2

(記載要領)

- ・「番号」の欄には、今年度補助を受けようとする系統の一連番号から抽出して記載
- ・「系統名」の欄は、「番号」の欄に対応した系統を記載
- ・「理由」の欄は、生活交通の確保に支障がないとした理由を記載

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
福岡県	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。
	福岡都市圏広域行政圏	前原市(※)	1 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。 2 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。 3 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(※)	1 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。 2 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。 3 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	1 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。 2 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。 3 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。

※指定する市町村は平成13年3月31日における状態による

表6 車両の取得計画の概要

令和9年度

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する 国庫補助額(千円)
福岡県	昭和自動車株式会社	初年度 車両減価償却 1	初年度 車両減価償却 1,500
		初年度 車両購入金融費用 1	初年度 車両購入金融費用 133
		2年目以降 車両減価償却 7	2年目以降 車両減価償却 9,250
		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 344
		車両数 計 8	計画額 計 11,227
	JR九州バス株式会社	初年度 車両減価償却 1	初年度 車両減価償却 3,000
		初年度 車両購入金融費用 0	初年度 車両購入金融費用 0
		2年目以降 車両減価償却 2	2年目以降 車両減価償却 1,620
		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 3	計画額 計 4,620
	甘木観光バス株式会社	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
		2年目以降 車両減価償却 3	2年目以降 車両減価償却 4,250
		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 179
		車両数 計 3	計画額 計 4,429
	西日本鉄道株式会社	初年度 車両減価償却 9	初年度 車両減価償却 27,000
		初年度 車両購入金融費用 0	初年度 車両購入金融費用 0
		2年目以降 車両減価償却 0	2年目以降 車両減価償却 0
		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 9	計画額 計 27,000
合 計		23	47,276

車両購入に係わる目的・必要性、定量的な目標・効果

昭和自動車株式会社

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	車両の取得に係わる定量的な目標・効果	
						収支率	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	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。	34.7%	【目標】 収支率:35.7%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			【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。
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			
4	前原駅前 北口～波 多江～九 大東ゲー ト	前原駅前北 口	波多江	九大東ゲー ト			
5	周船寺小 学校～高 田～九大 東ゲー ト	周船寺小学 校	高田	九大東ゲー ト			

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9 年度)		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)	購入予定 定年月	購入等の種別 (現金、リース、リース)
補助ブロック名	申請番号			ノンストップ	スロープ	標準仕様				
北九州	12	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	3.4.5				57	8.9	8	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実質購入予定金(円)※消費税を除く				実質購入予定金合計額(円) 計額から定額法を 控除した額(円)	本と限度額のう ち少ない方の額 (円)	普通償却限度 額 (円) (定率法) × (2,500,000-1) (定額法) × (2,500,000-1)	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	えとのうち少な い方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 (円)	計面額 (千円)	※残存価 格 (円) へ-カ-9
	車両価格	附属品価格	改造費	合計											
	イ	ロ	ハ	イ+ロ+ハ+ニ	ニ-1円=ホ	ヘ		チ	ト+チ=ス	ル	ヲ	ワ	ヲ×ワ÷12(月)=ハ	カ×1/2=3	
12	17,487,000	2,539,000	0	20,026,000	20,025,999	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,005,200	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	12,000,000
計													千円		

【車両購入金融費用】
○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	計面額(千円)
	ヘの額以内	レ	ソ	ソ	ツ	ツ×1/2=ネ
12	15,000,000	10	2.35%	2.35%	266,769 円	133.4
計	15,000,000				266 千円	133

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計面額(千円)
カ+ツ	ヨ+ネ
266	133

【負担者とその負担割合】

種別 ブロック 番号 区分	負担者とその負担割合									
	普通国庫	市区町村	その他の市	事業者自己負担	その他の市の 負担割合	事業者自己負担	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合
北九州	12	8888 円 42.8 %	0 円 0 %	0 円 0 %	8888 円 18.4 %					
		円 %	円 %	円 %	円 %					
合計		円 %	円 %	円 %	円 %					

2年目以降(令和9 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	当該年度	
			当年度	初年度
北九州	5	芥屋、船越、野北二見ヶ浦	1.2.3	令和4年度
北九州	6	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和5年度
北九州	7	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和6年度
北九州	8	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和7年度
北九州	9	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和7年度
北九州	10	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和8年度
北九州	11	新北二見ヶ浦-九大熊本島(渡多江線)※(高規格)	1.2.3.4.5	令和8年度

【購入車両減価償却費】
○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

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	特別償却額 (円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	えとのうち少な い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計面額(千円)	※残存価 格 (円) ラ-マ=フ
	初年度への額=ア	前年度(2年目の み)の額=ウ	ア× (2,500,000-1) (定額法) × (2,500,000-1)	ウ	ム+ウ=ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ×12(月)=マ (最終年度)ラ=マ	マ×1/2=7	
5	15,000,000	500,000	3,000,000	0	3,000,000	3,860,500	3,000,000	2	500,000 円	250.0	0
6	15,000,000	6,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,860,500	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	3,000,000
7	15,000,000	6,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,413,140	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	3,000,000
8	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
9	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
10	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
11	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	54,500,000	21,000,000	0	21,000,000	27,255,824	21,000,000		18,500 千円	9,250	36,000,000

【車両購入金融費用】
○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)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち 低い方の率 (%)	補助対象経費	計面額(千円)
			(自)	(至)				
5	15,000,000	12	57	60	1.00%	1.00%	1,300 円	0.6
6	15,000,000	12	35	46	1.27%	1.27%	61,991 円	30.9
7	15,000,000	12	35	46	1.27%	1.27%	61,991 円	30.9
8	15,000,000	12	23	34	1.50%	1.27%	118,220 円	59.1
9	15,000,000	12	23	34	1.50%	1.27%	118,220 円	59.1
10	15,000,000	12	11	22	1.50%	1.50%	163,219 円	81.6
11	15,000,000	12	11	22	1.50%	1.50%	163,220 円	81.6
計	105,000,000						688 千円	344

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計面額(千円)
マ+7	ケ+9
19,188	9,594

【負担者とその負担割合】

種別 ブロック 番号 区分	負担者とその負担割合									
	普通国庫	市区町村	その他の市	事業者自己負担	その他の市の 負担割合	事業者自己負担	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合
	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %
	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %
合計		円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %	円 %

- (1) 記載要領
- 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。
 - 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国庫補助金の申請番号を記載すること。
 - 車両の種別の欄は、ノンスト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)、ワンスト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。
 - 乗車定員の欄には、座席数(座席数を含む)に立席座席を加えた数に記載すること。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)。
 - 車両の長さの欄は、小数点第1位(第2位以下四捨五入)で記載すること。
 - 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%)
 - 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。
 - 計面額の欄は、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。
 - 実質購入予定金については、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経費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。
 - 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。
 - 普通償却限度額の欄は、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。
 - 普通償却限度額(μ)欄は、普通償却限度額(μ)欄に償却額とμ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(μ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(μ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: 償却率0.10800 改定償却率: 0.500
- (2) 添付書類
- 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
 - 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)
 - 標準仕様ノンストップバスを購入する場合には、認定書の写し
 - 低床型車両のノンストップ型で、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
 - 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つては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあつては、認定書の写し。)
 - 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、平均車台)
 - 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 9 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	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)
補助ブロック名											
北九州	3		直方線	1,2,3	超低床	スロープ付き	標準仕様	74	10.4	8 . 10	現金

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)＊消費税を除く				実費購入予定費合計額から繰上償却を控除した額(円)	本と限度額のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額 (定率法) A×(0.5or0.4)=B (定額法)A×0.2=B	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	AとBのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 C×7÷12(月)=D	計画額(千円) E×1/2=F	＊残存価格(円) H-I-G
	イ	ロ	ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
3	26,200,000	2,400,504	0	28,600,504	28,600,503	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	11,440,202	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
計	26,200,000	2,400,504	0	28,600,504	28,600,503	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	11,440,202	6,000,000	12	6,000 千円	3,000	9,000,000

【車両購入金融費用】
○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) への額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利レ	レと2.5%のうち低い方の率(%) ソ	補助対象経費 ツ	計画額(千円) ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+ナ	計画額(千円) ヨ+ネ
6,000	3,000

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合								事業者自己負担 負担割合	「その他の者」の 具体的な割合
		都道府県負担割合	市区町村負担割合	その他の者負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合		
3	北九州	3,000,000 円	26 %	0 円	0 %	0 円	0 %	5,440,202 円	47.55 %		
		円	%	円	%	円	%	0 円	0 %		
合計		3,000,000 円	26 %	0 円	0 %	0 円	0 %	5,440,202 円	47.55 %		

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	令和5年度
北九州	2	直方線	1,2,3	令和6年度

【購入車両減価償却費】
○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、年度間で変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ 前年度への額＝ウ （定率法） ナ×（0.5or0.4）＝ム （定額法）ナ×0.2＝ム	残存価格(円) 前年度2年目の みの額＝ウ （定率法） ナ×（0.5or0.4）＝ム （定額法）ナ×0.2＝ム	普通償却限度額 （定率法） ナ×（0.5or0.4）＝ム （定額法）ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム+ウ＝ノ	事業者償却額(円) オ	ノとオのうち少ない方の額(円) リ	償却期間(月) セ	補助対象経費 ク×7÷12(月)＝マ （最終年度）ク＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝テ	＊残存価格(円) ウ＝マ＝フ
1	15,000,000	1,620,000	1,620,000	0	1,620,000	1,484,018	1,484,018	12	1,620,000 円	810.0	0
2	15,000,000	3,240,000	1,620,000	0	1,620,000	2,051,652	1,620,000	12	1,620,000 円	810.0	1,620,000
計	30,000,000	4,860,000	3,240,000	0	3,240,000	3,535,670	3,104,018		3,240 千円	1,620	1,620,000

【車両購入金融費用】
○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) ナへの額以内＝コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうち低い方の率(%) テ	補助対象経費 ア	計画額(千円) ア×1/2＝サ
			(白)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+ナ	計画額(千円) ケ+サ
3,240	1,620

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合								事業者自己負担 負担割合	「その他の者」の 具体的な割合
		都道府県負担割合	市区町村負担割合	その他の者負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合	事業者自己負担負担割合		
	1	810,000 円	54.6 %	0 円	0 %	0 円	0 %	-135,982 円	-9.2 %		
	2	810,000 円	39.5 %	0 円	0 %	0 円	0 %	431,852 円	21.0 %		
合計		1,620,000 円	%	円	%	円	%	295,670 円	%		

(1) 記載要領

- 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。
- 「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。
- 「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。
- 「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）。
- 「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。
- 「車両購入金融費用」の欄は、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。
- 【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。
- 「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。
- 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。
- 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。
- 【普通償却限度額(ム)】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。
- 【普通償却限度額(ム)】は、補助対象限度額(ナ)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(ウ)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(ム)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)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

- 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
- 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）
- 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
- 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
- 移動型消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。）
- 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）
- 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	株式会社 甘木観光バス
------	-------------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 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	確保維持国庫補助金申請番号	車両の種類	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】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

申請番号	実費購入予定費(円) * 消費税を除く				実費購入予定費合計額から償却価格を控除した額(円)	本と限度額のうちの少ない方の額(円)	普通償却限度額 (定率法) A × (0.5÷0.4) = B (定額法) A × 0.2 = B	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	えとのうちの少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 B × 7 ÷ 12 (月) = C	計画額(千円)	* 残存価格(円)
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ	ニ-1円=ホ	ヘ		チ	ト+チ=ス	ル	ヲ	ワ			ヘー=カ
													円		
													円		
計													千円		

【車両購入金融費用】

○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) への額以内	償還期間(月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうちの低い方の率(%) ソ	補助対象経費 ツ	計画額(千円) ツ×1/2=ネ
					円	
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カ+ツ	コ+ネ

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	負担者とその負担割合								「その他の費」の具体的な必要
	都道府県負担割合	市区町村負担割合	その他の者負担割合	事業者自己負担	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 9 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】

○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

定額法

申請番号	補助対象限度額(円)	残存価格(円)		普通償却限度額 (定率法) D × (0.5÷0.4) = E (定額法) D × 0.2 = E	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	ノオのうちの少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 D × 7 ÷ 12 (月) = F (最終年度) D = G	計画額(千円) F × 1/2 = ケ	* 残存価格(円) F - マ = F
		初年度への額=ナ	前年度7(2年目のみ)の額=ウ									
1	15,000,000	2,500,000		3,000,000	0	3,000,000	4,722,800	3,000,000	11	2,500,000 円	1,250.0	0
2	15,000,000	5,750,000		3,000,000	0	3,000,000	4,906,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	2,750,000
3	15,000,000	8,500,000		3,000,000	0	3,000,000	5,066,000	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0	5,500,000
計										8,500,000 千円	4,250.0	

【車両購入金融費用】

○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) への額以内=コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうちの低い方の率(%) セ	補助対象経費 ア	計画額(千円) ア × 1/2 = サ
			(自)	(至)				
1	15,000,000	11	51	61	2.97%	2.50%	42,249 円	21.1
2	15,000,000	12	38	49	3.16%	2.50%	124,611 円	62.3
3	15,000,000	12	27	38	3.41%	2.50%	191,737 円	95.8
計							358 千円	179.2

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
8,858	4,429

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	負担者とその負担割合								「その他の費」の具体的な必要
	都道府県負担割合	市区町村負担割合	その他の者負担割合	事業者自己負担	負担割合	負担割合	負担割合	負担割合	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
	円	%	円	%	円	%	円	%	
合計	円	%	円	%	円	%	円	%	

(1) 記載要領

- 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。
- 「確保維持国庫補助金申請書」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。
- 「車両の種類」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。
- 「乗車定員」の欄は、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)。
- 「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。
- 【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%)
- 【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。
- 【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。
- 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。
- 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。
- 【普通償却限度額】の欄は、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。
- 普通償却限度額(△欄)は、補助対象限度額(ナ欄)に償却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(△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(△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:0.5000

(2) 添付書類

- 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
- 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)
- 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
- 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
- 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。)
- 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)
- 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	西日本鉄道株式会社
------	-----------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 年度)				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)
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						
北九州	1	星ヶ丘線	1	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	61	8.9	8 . 9
北九州	2	星ヶ丘線	1	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	61	8.9	8 . 9
北九州	3	星ヶ丘線	1	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	61	8.9	8 . 9
北九州	4	宇美～太宰府線	2	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9
北九州	5	宇美～太宰府線	2	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9
北九州	6	南ヶ丘線	3	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9
北九州	7	つつじヶ丘線	4	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9
北九州	8	つつじヶ丘線	4	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9
北九州	9	甘木幹線	9・10	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	86	11.1	8 . 9

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法・定額法)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)＊消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額(円)	本と限度額のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額(円) (定率法) A×(13.3の4)＝B (定額法)A×0.2＝B	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額(円)	AとBのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 B×7÷12(月)＝B	計画額(千円)	＊残存価格(円) A－C＝D
	車両価格	附属品価格	改造費	合計											
	イ	ロ	ハ	イ＋ロ＋ハ＝ニ	ニ－1円＝ホ	ヘ		チ	ト＋チ＝ヌ	ル	ヲ	ワ		カ×1/2＝コ	
1	16,750,000	589,000	3,074,000	20,413,000	20,412,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	7,620,853	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
2	16,750,000	589,000	3,074,000	20,413,000	20,412,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	7,620,853	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
3	16,750,000	589,000	3,074,000	20,413,000	20,412,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	7,620,853	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
4	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
5	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
6	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
7	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
8	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
9	17,960,000	621,000	3,003,000	21,584,000	21,583,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	8,058,026	6,000,000	12	6,000,000 円	3,000.0	9,000,000
計	158,010,000	5,493,000	27,240,000	190,743,000	190,742,991	135,000,000	54,000,000	0	54,000,000	71,210,715	54,000,000		54,000 千円	27,000	81,000,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元金均等の元金均等)

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

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カナツ	ヨナネ
54,000	27,000

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	負担者とその負担割合							
	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」の具体的概要	負担額	負担割合	負担額
	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
	円	%	円	%	円	%	円	%
	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%

(1) 記載要領

- 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。
- 「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。
- 「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。
- 「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)。
- 「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。
- 【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%)
- 【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。
- 【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。
- 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書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。
- 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。
- 【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。
- 【普通償却限度額(ム欄)】は、補助対象限度額(ナ欄)に償却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

- 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
- 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)
- 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
- 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
- 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。)
- 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)
- 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。

車両購入に係わる目的・必要性、定量的な目標・効果

昭和自動車株式会社

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	車両の取得に係わる定量的な目標・効果	
						収支率	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	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。	34.7%	【目標】 収支率:35.7%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			【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。
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			
4	前原駅前 北口～波 多江～九 大東ゲー ト	前原駅前北 口	波多江	九大東ゲー ト			
5	周船寺小 学校～高 田～九大 東ゲー ト	周船寺小学 校	高田	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

JR九州バス株式会社

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	車両の取得に係わる定量的な目標・効果	
						収支率	効果
1	直方線	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、更新する必要がある。	50.5%	【目標】 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51.5%の目標を確保する。
2		直方	鞍手高校前	博多			【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。
3		直方	鞍手高校前	福丸			

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	車両の取得に係わる定量的な目標・効果	
						収支率	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 院	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。	29.3%	【目標】 収支率:30.3%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

車両購入に係る目的・必要性、定量的な目標・効果

番号	運行系統名	起点	経由地	終点	車両取得に係る目的・必要性	車両取得に係る定量的な目標・効果	
						収支率	効果
1 2 3	星ヶ丘線	西鉄二日市駅東口		太宰府高校入口	当該路線は筑紫野市、太宰府市を經由し太宰府高校に至る系統であり、通学利用のほか、西鉄二日市駅にも接続していることから通勤でも利用もされている。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、利用促進を図りたい。	51.75%	【目標】 収支率52.75%以上
							【効果】 低床化による安全性とサービス向上により輸送量を改善させ、収支率の改善を見込む。
4 5	宇美～太宰府線	太宰府市役所前	JR宇美駅	宇美営業所	当該路線は太宰府市、宇美町を經由し太宰府市役所に至る系統であり、通勤利用のほか、通学および病院への通院にも利用されている。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、利用促進を図りたい。	24.52%	【目標】 収支率25.52%以上
							【効果】 低床化による安全性とサービス向上により輸送量を改善させ、収支率の改善を見込む。
6	南ヶ丘線	西鉄二日市		平田	当該路線は筑紫野市、太宰府市を經由し西鉄二日市駅に至る系統であり、企業への通勤や通学で利用されている。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、利用促進を図りたい。	52.77%	【目標】 収支率53.77%以上
							【効果】 低床化による安全性とサービス向上により輸送量を改善させ、収支率の改善を見込む。
7 8	つつじヶ丘線	南山手団地	下大利駅	南山手団地	当該路線は大野城市、太宰府市を經由し西鉄下大利駅に至る系統であり、住宅街からの通勤・通学に加え、病院への通院手段として利用されている。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、利用促進を図りたい。	55.69%	【目標】 収支率56.69%以上
							【効果】 低床化による安全性とサービス向上により輸送量を改善させ、収支率の改善を見込む。
9	甘木幹線	杷木		朝倉街道	当該路線は甘木市、筑紫野市、筑前町、杷木町を經由し西鉄朝倉街道駅やJR二日市駅に至る系統であり、通勤や通院のために利用されている。運行経路上に学校が多く、学生の通学にも利用されている。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、利用促進を図りたい。	58.32%	【目標】 収支率59.32%以上
							【効果】 低床化による安全性とサービス向上により輸送量を改善させ、収支率の改善を見込む。

【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			
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を行い、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)堀川バス、筑後市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績34.9%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績91,115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、通学定期券購入の呼びかけ(令和9年9月まで随時) (2)沿線住民や学校に対する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9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9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10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8年11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】R8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)小中高生の「100円・200円バスの周知を行う。 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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の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】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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)イベント時に筑後広域公園等で利用促進キャンペーンのチラシ、グッズ配布、公共交通体験会を実施 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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。 (5)小学校を訪問し、バス乗り方教室を実施 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】小学生のバス乗車体験を通じ、バス利用の呼びかけを図る。 【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。			

【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

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)	(経由地)	(終点)
	羽犬塚	蒲原・福島	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を行い、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)堀川バス、筑後市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7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7年度実績61,576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、通学定期券購入の呼びかけ(令和9年9月まで随時) (2)沿線住民や学校に対する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9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9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10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8年11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】R8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)小中高生の「100円・200円バスの周知を行う。 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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の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】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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)イベント時に筑後広域公園等で利用促進キャンペーンのチラシ、グッズ配布、公共交通体験会を実施 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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。 (5)小学校を訪問し、バス乗り方教室を実施 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】小学生のバス乗車体験を通じ、バス利用の呼びかけを図る。 【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。

【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

計画記載 系統番号	3		
運行事業者名	堀川バス株式会社		
系統名	久留米線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	福島	鎌水・西鉄久留米	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の促進を行い、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7年度実績49.3%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績56,198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、バスの呼びかけを行う。(令和9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割引周知によるバス利用の呼びかけ(令和9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、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】R8年度計画の取組状況 (1) 公共交通マップを作成し、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】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。 (2) 1日乗車券や運転免許返納の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】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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。

【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			
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	十籠車庫前
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を行い、路線収益の増加を図る。 ② 実施主体 (1)(2)(3) 堀川バス、八女市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績28.6%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績55,558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、通学定期券購入の呼びかけ(令和9年9月まで随時) (2)沿線住民や学校に対する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9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9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】R8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)小中高生の「100円・200円バスの周知を行う。 取組実施状況：A 実施済 【取組の結果】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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の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】沿線住民に周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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。			

【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			
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)	(経由地)	(終点)
	瀬高駅前	西鉄柳川	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) 運転免許返納による割引証の発行により利用の促進を行い、路線収益の増加を図る。 (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7年度実績44.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績138,412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9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9年9月まで随時) (3) バス乗り方教室、無料バスの運行(令和9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、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、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】R8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カードの利便性向上や、運転免許返納割引の周知を行い、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】沿線住民や学校を訪問し、周知を図り、バス利用の呼びかけを図る。 【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、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図る。 【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。			

【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			
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7年度実績37.05%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績72,349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】R8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】2025年10月に乗合タクシー路線も含めて全ての系統に番号を設定した。 【取組内容における課題】バス待ち環境の整備は事業者単独では困難であるため、主要なバス停を選定のうえ補助制度などの活用を模索する必要がある。 (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。 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。

【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			
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7年度実績22.92%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績35,002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】R8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】2025年10月に乗合タクシー路線も含めて全ての系統に番号を設定した。 【取組内容における課題】バス待ち環境の整備は事業者単独では困難であるため、主要なバス停を選定のうえ補助制度などの活用を模索する必要がある。 (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。 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。			

【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

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)
	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】R8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】2025年10月に乗合タクシー路線も含めて全ての系統に番号を設定した。 【取組内容における課題】バス待ち環境の整備は事業者単独では困難であるため、主要なバス停を選定のうえ補助制度などの活用を模索する必要がある。 (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。 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。

【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

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）
	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7年度実績収支率49.88%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績68,762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】R8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】2025年10月に乗合タクシー路線も含めて全ての系統に番号を設定した。 【取組内容における課題】バス待ち環境の整備は事業者単独では困難であるため、主要なバス停を選定のうえ補助制度などの活用を模索する必要がある。 (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。 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：B 【取組の結果】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、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。

【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			
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）	（経由地）	（終点）
	周船寺小学校	高田	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7年度実績収支率49.88%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績59,930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】R8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】2025年10月に乗合タクシー路線も含めて全ての系統に番号を設定した。 【取組内容における課題】バス待ち環境の整備は事業者単独では困難であるため、主要なバス停を選定のうえ補助制度などの活用を模索する必要がある。 （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。 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：B 【取組の結果】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、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。			

【別紙】

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	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)
	J R 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7年度実績72.42%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】 令和7年度実績189,373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（2026年4月～） (2) イベント開催に合わせて適宜実施 (3) 2026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な不可欠な交通手段となっているため。			
【参考】R8年度計画の取組状況 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 ・久留米広域連携中核都市圏公共交通マップ及び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 ・2026年5月24日、鳥栖プレミアム・アウトレットにて開催された「はたらくくるま」イベントにて、鳥栖市公共マップを配布した。 【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】 ①2025年10月4日鳥栖市バスの日イベントにおいて、こども運転士体験会を実施した。併せて、鳥栖市内のバス停で降車されたお客様を対象に運賃を無料にする取り組みを行った。 ②鳥栖市の学校2校にてバス教室を実施した（2026年1月21日・・・麓小学校/1月29日・・・若葉小学校） ③JR久留米駅周辺の京町小学校の生徒を対象に、京町支社にてバス教室を実施した。（2025年11月7日） 【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】 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。			

【別紙】

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	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)	(経由地)	(終点)
	鳥栖駅	綾部・国立東佐賀病院前	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7年度実績42.18%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】 令和7年度実績98,623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（2026年4月～） (2) イベント開催に合わせて適宜実施 (3) 2026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な不可欠な交通手段となっているため。			
【参考】R8年度計画の取組状況 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 ・久留米広域連携中枢都市圏公共交通マップ及び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 ・2026年5月24日、鳥栖プレミアム・アウトレットにて開催された「はたらくくるま」イベントにて、鳥栖市公共マップを配布した。 【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】 ①2025年10月4日鳥栖市バスの日イベントにおいて、こども運転士体験会を実施した。併せて、鳥栖市内のバス停で降車されたお客様を対象に運賃を無料にする取り組みを行った。 ②2026年1月21日・・・沿線の麓小学校にてバス教室を実施した。 ※その他鳥栖市の学校1校にてバス教室を実施した（1月29日・・・若葉小学校） ③JR久留米駅周辺の京町小学校の生徒を対象に、京町支社にてバス教室を実施した。（2025年11月7日） 【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】 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。			

【別紙】

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	13		
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・長門石	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7年度実績収支率72.32%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績153,993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(2026年4月～) (2) イベント開催に合わせて適宜実施 (3) 2026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な不可欠な交通手段となっているため。			
【参考】R8年度計画の取組状況 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 ・久留米広域連携中枢都市圏公共交通マップを各所へ配布中 (MaaSについても記載あり) 【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】 ①2025年10月18日及び19日に開催された佐賀市内バス無料DAYに参加し、佐賀市内のバス停で降車されたお客様を対象に運賃を無料にする取り組みを行った。 ②JR久留米駅周辺の京町小学校の生徒を対象に、京町支社にてバス教室を実施した。（2025年11月7日） 【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）、パナソニック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。			

【別紙】

2. 定量的な目標・効果			
1 0. 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)
	目達原	長門石	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7年度実績収支率103.41%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績156,350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（2026年4月～） (2) イベント開催に合わせて適宜実施 (3) 2026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な交通手段となっているため。			
【参考】R8年度計画の取組状況 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 ・久留米広域連携中核都市圏公共交通マップを各所へ配布中 (MaaSについても記載あり) 【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】 ①JR久留米駅周辺の京町小学校の生徒を対象に、京町支社にてバス教室を実施した。（2025年11月7日） 【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】 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。			

【別紙】

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	15		
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)	(経由地)	(終点)
	早津江	布橋	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7年度実績収支39.3%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績75,468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年度版公共交通マップを配布(令和8年4月～) (2) イベント開催に合わせて適宜実施 (3) 令和8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】R8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】 ・公共施設や西鉄バス営業所窓口等でバスの時刻表や公共交通マップ、イベント情報に関する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へお得な定期券の案内やイベント企画等を検討する。 (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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年11月21日～22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・ゴールデンウィーク・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）、パ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。			

【別紙】

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	16		
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) 大野島農協前	(経由地) 堤・水田天満宮 恋木神社	(終点) 羽犬塚駅西口

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7年度実績22.1%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績36,648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年度版公共交通マップを配布（令和8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) 令和8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な不可欠な交通手段となっているため。

【参考】R8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】 ・令和7年10月19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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年10月19日、ちっご祭において、こどもバス運転体験会の実施及び筑後市・堀川バス(株)と合同で公共交通をPRした。 ・令和7年10月28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。 ・令和8年2月22日、福岡ソフトバンクホークスのスプリングトレーニングに併せて、タマスタ筑後にてこどもバス運転体験会を実施した。 【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）、パズ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、見ていただくユーザーを増やすこと

【別紙】

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	17		
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	J R 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7年度実績38.72%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績115,121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8年度版公共交通マップを配布（令和8年4月～） (3) イベント開催に合わせて適宜実施。 (4) 令和8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な交通手段となっているため。			
【参考】R8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中（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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年11月7日久留米市と合同で、京町小学校の1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。 (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】 定期的な発信を行い、見ていただけるユーザを増やすこと。			

【別紙】

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	北野線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	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7年度実績47.13%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績56,089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8年度版公共交通マップを配布（令和8年4月～） (3) イベント開催に合わせて適宜実施。 (4) 令和8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】R8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中（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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年11月7日久留米市と合同で、京町小学校の1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。 (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）、パナビア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。			

【別紙】

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	19		
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)
	上原	草野駅前	J R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7年度実績65.52%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績104,036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年度版公共交通マップを配布（令和8年4月～） (2) イベント開催に合わせて適宜実施。 (3) 令和8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】R8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（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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントとして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年11月7日久留米市と合同で、京町小学校の1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。

【別紙】

2. 定量的な目標・効果			
1 0. 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)	(経由地)	(終点)
	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7年度実績36.50%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績51,429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年度版公共交通マップを配布（令和8年4月～） (2) イベント開催に合わせて適宜実施。 (3) 令和8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】R8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（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】 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年11月7日久留米市と合同で、京町小学校の1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。			

【別紙】

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	21		
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) JR筑後船小屋	(経由地) 羽犬塚	(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、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7年度実績80.51%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績147,053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年度版公共交通マップを配布（令和8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) 令和8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な不可欠な交通手段となっているため。
【参考】R8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） ・令和7年10月19日ちっこ祭において、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】 ・令和7年10月1日、地元より要望があった「高良台リハビリテーション病院前」バス停を新設し、利便性の向上を図った。 ・令和7年10月11日～24日、レイリア久留米1周年記念イベントして交通×商業をnimocaカードでご利用された方を対象に、通常の5倍（エントリーし当選された方は20倍）のポイントを進呈する施策を実施し、バスと鉄道の利用促進を図った。 ・令和7年10月19日、ちっこ祭において、こどもバス運転士体験会の実施及び筑後市・堀川バス圏と合同で公共交通をPRした。 ・令和7年10月28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。 ・令和7年11月7日久留米市と合同で、京町小学校の1年生を対象にバス教室を実施した。 ・令和8年2月22日、福岡ソフトバンクホークスのスプリングトレーニングに併せて、タマスタ筑後にてこどもバス運転士体験会を実施した。 ・令和8年3月25日～5月8日、筑後市の「はねバススタンプラリー」にてバスの利用促進を図った。 【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）、パ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。

【別紙】

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	22		
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)	(経由地)	(終点)
	新飯塚駅	小竹上町	赤池工業団地

取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 市報への掲載、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 to 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) 令和8年10月1日に、改善基準対応のためダイヤ改正を実施。 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) 西鉄バス筑豊 (4) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績39.27%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績83,954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9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8年10月に実施。 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、飯塚市颯田地区(旧颯田町)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】R8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・小竹町) 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 to 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。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。			

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	23		
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)
	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) 令和8年10月1日にダイヤ改正を実施し、補助金の活用度向上および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) 西鉄バス筑豊 (5) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績27.54%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績108,564人(R72系統実績を合算:五反田70,792人+新入37,772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10月～令和9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) 令和8年10月に実施。 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】R8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。 【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。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】減便による利便性低下と需要減少が見込まれるため、継続的な利用促進と運行の最適化が必要。			

【別紙】

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	飯塚～大隈線		
運行区間	(起点) 西鉄大隈	(経由地) 漆生	(終点) 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) 市報への掲載、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) 令和8年10月1日にダイヤ改正を実施し、補助金の活用度向上および輸送の効率化を図る。 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 (6) 西鉄バス筑豊 (8) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績40.63%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績125,098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9年9「月」までに実施。 (4)(5)(7) 令和8年10月～令和9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8年10月に実施。 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な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】R8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。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。

【別紙】

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	25		
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) 西鉄大隈	(経由地) 桂川駅	(終点) 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) 市報への掲載、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円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 (7) 令和8年10月1日に、改善基準対応のためダイヤ改正を実施。 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) 西鉄バス筑豊 (7) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績38.12%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績41,068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8年3月までに実施。 (2) 令和9年9月までに実施。 (3) (5) 令和8年10月～令和9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) 令和8年10月に実施。 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な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】R8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円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。
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)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。
取組実施状況:A
【取組の結果】スケジュール通り実施
【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。
(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。
取組実施状況:A
【取組の結果】スケジュール通り実施
【取組内容における課題】減便による利便性低下と需要減少が見込まれるため、継続的な利用促進と運行の最適化が必要。

【別紙】

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	26		
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)	(経由地)	(終点)
	山野社宅	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) 市報への掲載、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 to 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) 令和8年10月1日にダイヤ改正を実施し、補助金の活用度向上および輸送の効率化を図る。 ② 実施主体 (1) 嘉麻市 (2)(4)(6) 西鉄バス筑豊、嘉麻市 (3) 飯塚市 (5) 西鉄バス筑豊 (7) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績42.38%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績55,396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9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8年10月～令和9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8年10月に実施。 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な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】R8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 to 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。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。

【別紙】

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	27		
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)	(経由地)	(終点)
	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) 市報への掲載、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) 令和8年10月1日にダイヤ改正を実施し、補助金の活用度向上および輸送の効率化を図る。 ② 実施主体 (1) 嘉麻市 (2)(4)(6) 西鉄バス筑豊、嘉麻市 (3) 飯塚市 (5) 西鉄バス筑豊 (7) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績58.19%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績109,848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9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8年10月～令和9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8年10月に実施。 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な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】R8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、西鉄バスとの乗継地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に掲載し、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。 (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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。			

【別紙】

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	28		
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)
	赤坂橋	有井	飯塚

取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 市報への掲載、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円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 (3) 令和8年10月1日に、改善基準対応のためダイヤ改正を実施。 ② 実施主体 (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市 (2) 西鉄バス筑豊 (3) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績65.37%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績49,017人以上を維持する。 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 令和9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8年10月に実施。 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】R8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円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 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) 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。 取組実施状況:A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。			

【別紙】

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	29		
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)
	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) 市報への掲載、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) 令和8年10月1日に、改善基準対応のためダイヤ改正を実施。 ② 実施主体 (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市 (2) 西鉄バス筑豊 (3) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績62.14%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績122,653人以上を維持する。 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 令和9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8年10月に実施。 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顚田地区(旧顚田町)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】R8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。 【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) 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。 取組実施状況：A 【取組の結果】スケジュール通り実施 【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。

【別紙】

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	30		
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)	(経由地)	(終点)
	直方	引野口	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) 令和8年10月1日に、改善基準対応のためダイヤ改正を実施。
- ② 実施主体
(1) 西鉄バス筑豊、直方市、北九州市
(2) 西鉄バス筑豊
(3)(4) 西鉄バス筑豊、直方市
(5) 西鉄バス筑豊
- ③ 定量的な効果目標
【収支率】令和7年度実績収支率65.08%から収支改善1.0%以上を目標とする。
【輸送人員】令和7年度実績155,134人を維持する。
- ④ 実施に向けたスケジュール
(1)(3) 令和8年10月～令和9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8年10月に実施。
- 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】R8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。
(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。
取組実施状況:A
【取組の結果】スケジュール通り実施
【取組内容における課題】運賃改定後の需要減少と顧客満足確保が課題であるため、利用促進とサービス向上に務める。

【別紙】

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	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)
	飯塚オートレース	飯塚	明星寺団地
取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 市報への掲載、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円バスを定期的の実施し、バスに乗るきっかけ作りや将来のバス利用につなげる。 (3) 令和8年10月1日にダイヤ改正を実施し、改善基準対応および補助金の活用度向上を図る。 ② 実施主体 (1) 西鉄バス筑豊、飯塚市 (2) 西鉄バス筑豊 (3) 西鉄バス筑豊 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績収支率66.81%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績121,602人を維持する。 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 令和9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8年10月に実施。 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穂波地区(旧穂波町)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。			

【別紙】

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	32		
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7年実績収支率51.75%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績207,200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10月～令和9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8年10月～令和9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】R8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。 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知			

【別紙】

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	33		
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）	（経由地）	（終点）
	太宰府市役所前	上宇美	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7年実績収支率24.52%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績79,118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10月～令和9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8年10月～令和9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な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】R8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。 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知			

【別紙】

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	西日本鉄道（株）		
系統名	南ヶ丘線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	西鉄二日市	天拝坂	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7年実績（令和7年4月～9月）収支率52.77%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績（令和7年4月～9月×2）45,412人以上を維持する。 ※令和7年4月より、系統変更を行ったため、収支率および輸送人員は令和7年4月～9月実績を参考とする ④ 実施に向けたスケジュール （1） 令和8年10月～令和9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8年10月～令和9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】R8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。 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知

【別紙】

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	つつじヶ丘線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	南山手団地	下大利駅	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 to 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7年実績収支率55.69%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績337,580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10月～令和9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8年10月～令和9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】R8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 to 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。 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知			

【別紙】

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	二日市線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	太宰府	吉木入口	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7年実績収支率42.69%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績114,002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10月～令和9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8年10月～令和9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】R8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。 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知

【別紙】

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	二日市線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	原営業所	吉木入口・吉木	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7年実績収支率37.07%から収支改善1.0%以上を目標とする。
- 【輸送人員】令和7年実績108,219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10月～令和9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8年10月～令和9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】R8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。
- 【取組内容における課題】 小学校へのさらなる周知

【別紙】

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	玄海～東郷線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	東郷駅	大王寺ループ	東郷駅

取組内容

① 生産性向上に資する取組

(1) 路線エリアにおいて、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。

(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7年度実績収支率22.66%から収支改善1.0%以上を目標とする。

【輸送人員】令和7年度西鉄バス宗像株の実績66,530人以上を維持する。

④ 実施に向けたスケジュール

(1) 路線エリアにおいて、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9年9月まで)

(2) 地域イベントで時刻表等を配布(令和9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】R8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

【別紙】

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	甘木幹線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	杷木		朝倉街道

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）、筑紫野市、朝倉市、筑前町 （2）西日本鉄道（株）、筑紫野市、朝倉市、筑前町 （3）西日本鉄道（株） ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年実績収支率58.32%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年実績505,500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10月～令和9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8年10月～令和9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 朝倉市と筑前町を結ぶ本路線は、西鉄朝倉街道駅へ接続しており、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】R8年度計画の取組状況 ① 生産性向上に資する取組 （1） 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 （2） 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 （3） 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】

【別紙】

2. 定量的な目標・効果

1 0. 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	甘木幹線		
運行区間	（起点）	（経由地）	（終点）
	杷木	原鶴温泉	J R 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）、筑紫野市、朝倉市、筑前町
- （2）西日本鉄道（株）、筑紫野市、朝倉市、筑前町
- （3）西日本鉄道（株）
- ③ 定量的な効果目標
- 【収支率】令和7年実績収支率52.37%から収支改善1.0%以上を目標とする。
- 【輸送人員】令和7年実績109,019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10月～令和9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8年10月～令和9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
- 筑紫野市と朝倉市を結ぶ本路線は、JR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】R8年度計画の取組状況

① 生産性向上に資する取組

（1）

取組実施状況：

【取組の結果】

【取組内容における課題】

（2）

取組実施状況：

【取組の結果】

【取組内容における課題】

（3）

取組実施状況：

【取組の結果】

【取組内容における課題】

【別紙】

2. 定量的な目標・効果			
1 0. 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	西鉄バス大牟田(株)		
系統名	上官線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	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) 西鉄バス大牟田、大牟田市、大牟田市地域公共交通活性化協議会 (2) 西鉄バス大牟田 (3) (4) 西鉄バス大牟田、大牟田市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】 令和7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7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大牟田駅や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】R8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2025年10月・11月度に5校実施した。 ②2026年3月14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) こども50円バスを実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 春休みなどの長期休暇および土日祝日において、こども（小学生）50円バスを西鉄グループ全社で実施し、将来のバスユーザーの獲得と保護者同伴による利用者増加を図った。 (3) バス利用促進のイベント施策を実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 2026年4月4日・5日「鉄道deあそぼう」に参加し、ノベルティ配布・こども運転士体験・バス乗車体験を実施した。 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 my routeにて発売している「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」や大牟田の観光スポットなどのPRを実施中。令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。

【別紙】

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	西鉄バス大牟田(株)		
系統名	吉野線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	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) 西鉄バス大牟田、大牟田市、大牟田市地域公共交通活性化協議会 (2) 西鉄バス大牟田 (3) (4) 西鉄バス大牟田、大牟田市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】 令和7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7年度実績107,074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な不可欠な交通手段となっているため。 【参考】 R8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2025年10月・11月度に5校実施した。 ②2026年3月14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) こども50円バスを実施する。 取組実施状況： A 【取組の結果】 春休みなどの長期休暇および土日祝日において、こども（小学生）50円バスを西鉄グループ全社で実施し、将来のバスユーザーの獲得と保護者同伴による利用者増加を図った。 (3) バス利用促進のイベント施策を実施する。 取組実施状況： A 【取組の結果】 2026年4月4日・5日「鉄道deあそぼう」に参加し、ノベルティ配布・こども運転士体験・バス乗車体験を実施した。 (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。 取組実施状況： A 【取組の結果】 my routeにて発売している「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」や大牟田の観光スポットなどのPRを実施中。令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。			

【別紙】

2. 定量的な目標・効果			
1 0. 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	西鉄バス大牟田(株)		
系統名	大牟田市内線		
運行区間	(起点)	(經由地)	(終点)
	荒尾駅	右京町	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) 西鉄バス大牟田、大牟田市、大牟田市地域公共交通活性化協議会 (2) 西鉄バス大牟田 (3) (4) 西鉄バス大牟田、大牟田市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】 令和7年度実績収支率68.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】 令和7年度実績102,447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な交通手段となっているため。			
【参考】R8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2025年10月・11月度に5校実施した。 ②2026年3月14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) こども50円バスを実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 春休みなどの長期休暇および土日祝日において、こども（小学生）50円バスを西鉄グループ全社で実施し、将来のバスユーザーの獲得と保護者同伴による利用者増加を図った。 (3) バス利用促進のイベント施策を実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 2026年4月4日・5日「鉄道deあそぼう」に参加し、ノベルティ配布・こども運転士体験・バス乗車体験を実施した。 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 my routeにて発売している「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」や大牟田の観光スポットなどのPRを実施中。令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。			

【別紙】

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	44		
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)	(経由地)	(終点)
	荒尾駅	天領橋・高泉団地	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) 西鉄バス大牟田、大牟田市、大牟田市地域公共交通活性化協議会 (2) 西鉄バス大牟田 (3) (4) 西鉄バス大牟田、大牟田市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】令和7年度実績収支率72.5%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績107,240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な不可欠な交通手段となっているため。
【参考】R8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2025年10月・11月度に5校実施した。 ②2026年3月14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) こども50円バスを実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 春休みなどの長期休暇および土日祝日において、こども（小学生）50円バスを西鉄グループ全社で実施し、将来のバスユーザーの獲得と保護者同伴による利用者増加を図った。 (3) バス利用促進のイベント施策を実施する。 取組実施状況：A 【取組の結果】 2026年4月4日・5日「鉄道deあそぼう」に参加し、ノベルティ配布・こども運転士体験・バス乗車体験を実施した。 (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。 取組実施状況：A 【取組の結果】 my routeにて発売している「おおむた1日乗り放題バスきっぷ」や大牟田の観光スポットなどのPRを実施中。令和7年11月に大牟田市と連携し、「my route」で発売中のおおむた1日乗り放題バスきっぷを100円で販売するキャンペーンを実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。

【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			
計画記載 系統番号	45		
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)
	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、沿線地域の会合などで通学・通勤利用者に對してバス利用の呼びかけを行うほか、地域のイベントや学校においてバスの乗り方講習会等を実施する予定。また、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PRする。 (2) 中間市ホームページに香月営業所周辺で開催されるイベント情報のページ(北九州市ホームページ)へのリンクを引き続き掲載し、バスを利用した外出の促進を行う。 (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PRを行う。 (4) バス車内の運賃モニターに接続する鉄道駅(筑鉄通谷駅、JR中間駅)の列車発車時刻を表示し、引き続きサービス向上を図る。 (5) 筑鉄通谷駅の定期券発売所の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7年度実績37.69%から収支改善1%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績43,368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9年9月まで) (2) 中間市ホームページにおける香月営業所周辺で開催されるイベント情報のページ(北九州市ホームページ)へのリンク掲載によるバスを利用した外出の促進(令和9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PR活動の実施(令和9年9月まで) (4) バス車内の運賃モニターにおける接続する鉄道駅の列車時刻の掲示(令和9年9月まで) (5) ホームページ・SNS等を活用したPRの強化(令和9年9月まで) ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 本系統は、中間市及び北九州市八幡西区香月地区を経由する系統で、2市を跨いでおり、JR中間駅及び筑鉄筑豊中間駅で鉄道に接続するなど、沿線住民の通勤・通学・買い物・通院等の日常生活に必要な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】R8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・通勤利用者に對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。 【取組実施状況】B：実施中(一部A：実施済) 【取組の結果】 ・バス路線図を作成し、公共交通利用の促進を図った。(西鉄バス北九州、北九州市) ・新入生向けの定期券説明会を実施した。(西鉄バス北九州) ・本系統を含む一般路線バス全線で、土日祝日と学休日に「こども50円バス」を実施し、バスの利用促進を図っている。(西鉄バス北九州) 【取組内容における課題】 ・ダイヤ改正ごとのバス路線図更新が費用面に課題から困難 ・説明会を実施する時期と回数に限りがあるため、訪問校数の拡大を検討する (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。 【取組実施状況】B：実施中 【取組の結果】 ・計画通り中間市ホームページに沿線地域のイベント情報を掲載している。(中間市) 【取組内容における課題】 ・サイトアクセス数のさらなる増加。 (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。 【取組実施状況】B：実施中 【取組の結果】 ・コミュニティバスの運行について見直しに向けた検討を実施している。 ・グランドバス65・75の購入を補助する高齢者免許証自主返納支援事業を実施・推進している。 【取組内容における課題】 ・支援事業の認知度向上のため、継続したPRを行う必要がある。 (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、筑鉄中間駅とJR中間駅の時刻表を表示させている。 【取組内容における課題】 ・システム上、特別ダイヤや臨時列車の時刻、遅れ情報は表示ができない。 (5) 筑鉄通谷駅の定期券発売所の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】 ・バス車内の自動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】 ・定期券発売所の認知度向上のため、継続したPRを行う必要がある。			

【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

計画記載 系統番号	46		
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)
	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) バス車内の運賃モニターに接続する鉄道駅(JR下曽根駅、JR朽網駅、JR苅田駅、JR行橋駅)の列車時刻を表示し、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 【収 支 率】令和7年度実績28.11%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】令和7年度実績74,793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9年9月まで) (2) バス車内の運賃モニターにおける接続する鉄道駅の列車時刻の掲示(令和9年9月まで) (3) 関係市町と協働で利便性向上に向けた協議(令和9年9月まで) (4) 市民を対象とした公共交通に関する出前講演の実施(令和9年9月まで適宜実施)
⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 本系統は行橋市、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、朽網駅、および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】R8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】 ・下曽根駅における列車接続ダイヤを継続して実施している。 ・各自治体窓口でチラシを配布し利用促進を図った。(西鉄バス北九州、北九州市、苅田町、行橋市) ・本系統を含む一般路線バス全線で、土日祝日と学休日に「こども50円バス」を実施し、バスの利用促進を図っている。(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列車に接続する便が一部にとどまっている。
(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。 【取組実施状況】B：実施中 【取組の結果】 ・当路線が乗り入れるすべてのJR駅で、バス車内の運賃モニターに列車の時刻表を表示している。 【取組内容における課題】 ・システム上、特別ダイヤや臨時列車の時刻、遅れ情報は表示ができない。
(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。 【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ている。(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。
(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。

【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			
計画記載 系統番号	47		
運行事業者名	JR九州バス(株)		
系統名	直方線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	山の神	久山	博多
取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 話題性のあるラッピングバスを運行する。出発式を行う。 (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】R7実績収支率 54.5%から収支率改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】R7実績64,829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8年4月～)、運行開始(令和8年10月予定) (2) イベント時期の調整(令和8年10月～)、実施(令和9年GW、7～8月夏休み期間など) (3) イベント時期の調整(令和8年10月～)、実施(令和9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】R8年度計画の取組状況 (1) バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。 取組実施状況：A 【取組の結果】 令和8年4月1日運賃改定実施 【取組内容における課題】 乗車人員の減少を最小限に抑える (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 取組実施状況：B 【取組の結果】 冬休み期間と、夏休み期間実施。夏休みの実施も計画中 【取組内容における課題】 宣伝活動を強化し、認知度を上げる必要あり。 (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】 福岡市開催の「鉄道フェスタ2025in 南福岡車両区」、北九州開催の「小倉工場まつり」、宮若市開催の「宮若ふるさと祭り」、直方市開催の「ふくほくフェス」、「のりものフェスティバル2025」に参加し物品販売、バス展示、チラシ配布等、利用促進活動を行った。 【取組内容における課題】 イベント物販の売上の7割以上を占める廃車予定のバス部品が残り少ないので、代替する商品を検討。			

【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			
計画記載 系統番号	48		
運行事業者名	JR九州バス(株)		
系統名	直方線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	直方	鞍手高校前	博多
取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1)話題性のあるラッピングバスを運行する。出発式を行う。 (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】R7実績収支率 46.7%から収支率改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】R7実績人179,152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】R8年度計画の取組状況 (1)バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。 取組実施状況：A 【取組の結果】 令和8年4月1日運賃改定実施 【取組内容における課題】 乗車人員の減少を最小限に抑える (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 取組実施状況：B 【取組の結果】 冬休み期間と、夏休み期間実施。夏休みの実施も計画中 【取組内容における課題】 宣伝活動を強化し、認知度を上げる必要あり。 (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】 福岡市開催の「鉄道フェスタ2025in 南福岡車両区」、北九州開催の「小倉工場まつり」、宮若市開催の「宮若ふるさと祭り」、直方市開催の「ふくほくフェス」、「のりものフェスティバル2025」に参加し物品販売、バス展示、チラシ配布等、利用促進活動を行った。 【取組内容における課題】 イベント物販の売上の7割以上を占める廃車予定のバス部品が残り少ないので、代替する商品を検討。			

【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			
計画記載 系統番号	49		
運行事業者名	JR九州バス(株)		
系統名	直方線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	直方	鞍手高校前	福丸
取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 話題性のあるラッピングバスを運行する。出発式を行う。 (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】R7実績収支率 61.2%から収支率改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】R7実績76,429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8年4月～)、運行開始(令和8年10月予定) (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】R8年度計画の取組状況 (1) バス運賃の見直し(運賃改定)を行う。 取組実施状況：A 【取組の結果】 令和8年4月1日運賃改定実施 【取組内容における課題】 乗車人員の減少を最小限に抑える (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 取組実施状況：B 【取組の結果】 冬休み期間と、夏休み期間実施。夏休みの実施も計画中 【取組内容における課題】 宣伝活動を強化し、認知度を上げる必要あり。 (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】 福岡市開催の「鉄道フェスタ2025in 南福岡車両区」、北九州開催の「小倉工場まつり」、宮若市開催の「宮若ふるさと祭り」、直方市開催の「ふくほくフェス」、「のりものフェスティバル2025」に参加し物品販売、バス展示、チラシ配布等、利用促進活動を行った。 【取組内容における課題】 イベント物販の売上の7割以上を占める廃車予定のバス部品が残りが少ないので、代替する商品を検討。			

【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			
計画記載 系統番号	50		
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3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】R7実績収支率 11.4%から収支率改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】R7実績38,803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3周年(2026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8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】R8年度計画の取組状況 (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 取組実施状況：C 【取組の結果】 企画準備中 【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：B 【取組の結果】 JR九州ウォーキング 10/25～11/24 日田コース 235名、添田散策コース 267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。 (3)MaaS等を活用した特別企画きっぷの造成により、観光客を中心に利用促進に取り組む 取組実施状況：A 【取組の結果】 BRTひこぼしライン1DAYフリーチケットを発売中 【取組内容における課題】 さらなる商品PRや利用促進を行う。			

【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			
計画記載 系統番号	51		
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。 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QRコード付きティッシュ配布し、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7年度実績 29.37%から収支改善1.0%以上を目標とする。 【輸送人員】 76,111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8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】R8年度計画の取組状況 (1) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (2) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (3) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】			

【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			
計画記載 系統番号	52		
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7年度実績 32.63%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】 令和7年度実績 103,927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9年9月まで随時) (2) 路線のPR及び団体利用の対応 (令和9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9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】R8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			

【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			
計画記載 系統番号	53		
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)
	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7年度実績 42.53%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】 令和7年度実績 79,834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9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9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9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】R8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			

【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			
計画記載 系統番号	54		
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)
	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パ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7年度実績 42.46%から収支改善1.0%以上 【輸送人員】 令和7年度実績 77,667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9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9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9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】R8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パ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			

【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

計画記載 系統番号	55		
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) 福丸	(経由地) 見坂	(終点) 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】令和7年3月末で廃止となった福間線の代替路線として現在の路線を運行しているが、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人以上を目標とする。 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 宮若市広報やHPでの周知 (2) 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入人口が多い自治体であり、宮若市にとって本路線はJR九州鹿児島本線に直接接続できる唯一の路線でもあることから、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】R8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 【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: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

【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

計画記載 系統番号	56		
運行事業者名	MGタクシー株式会社		
系統名	みやわか線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	宮田バス停	鞍手車庫	鞍手駅

取組内容

- ① 生産性向上に資する取組
- (1) 路線バスの利用促進を図るため、時刻表や運行路線等を掲載したバスガイドを作成し、沿線の病院や商業施設等へ配布する。
- (2) 地域イベントとの連携(公共交通利用によるイベントへの参加の奨励など)を図り、イベント会場でのチラシの配布やた広報媒体を活用した周知を実施することで、路線バスの認知度向上及び利用促進に取り組む。
- ② 実施主体
- (1) MGタクシー株式会社、鞍手町
- (2) 宮若市、鞍手町
- ③ 定量的な効果目標
- 【収支率】令和7年度実績収支率20.02%から収支改善1.0%以上を目標とする。
- 【輸送人員】令和7年度実績23,175人以上を維持する。
- ④ 実施に向けたスケジュール
- (1) 令和9年9月までに実施。
- (2) 町で開催される各種イベントの開催時期に合わせ、令和8年10月～令和9年9月にかけて随時実施。
- ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由
- 本系統は、宮若市、鞍手町を結ぶコミュニティバス路線であり、沿線住民の移動ニーズに基づき鞍手町が運行している。沿線地域には代替となる路線バスや鉄道等の公共交通機関が存在せず、通学・通院等、日常生活を支える重要な交通手段となっている。
- また、本系統は地域間の移動を担う唯一の公共交通機関であり、住民の生活交通を確保する観点から、今後も継続して運行する必要がある。
- なお、本系統の1日あたりの計画輸送量は15人に満たないものの、沿線住民の日常生活に必要な不可欠な交通手段であり、幹線系統として維持・確保するためには、国庫補助の交付が必要である。

- 【参考】R8年度計画の取組状況
- (1) 時刻表や運行路線等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等へ配布済み。(鞍手町)
- 【取組内容における課題】利用者数は減少傾向にあり、利用促進策が利用者増加に十分結び付いていないことが課題である。(鞍手町)
- (2) 定期的に行うイベントとの連携(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】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7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】イベントなどを活用した周知を実施しているものの、公共交通利用者の増加につながっていないことが課題である。

【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

計画記載 系統番号	57		
運行事業者名	久留米西鉄タクシー（株）		
系統名	西牟田線		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	本山	荒木駅前・西鉄大善寺駅	羽犬塚駅東口

取組内容
① 生産性向上に資する取組 (1) 商業・公共施設・イベント等において、市と連携して運行に関するチラシや公共交通マップを配布し、利用促進を図る。 (2) 各者が持つPR媒体(SNS、ホームページ、市報等)を活用し周知を図る。 (3) 他社の交通機関(電車・バス)との接続を強化し、利便性の向上を図る。 (4) 西鉄バスとの乗継施策を実施することで利便性の向上を図る。 ② 実施主体 (1)(2)(3) 久留米西鉄タクシー、久留米市、筑後市 (4) 久留米西鉄タクシー ③ 定量的な効果目標 【収支率】18.82%以上を目標とする。 【輸送人員】8,899人以上を目標とする。 ※収支率・輸送人員ともに西鉄バス久留米(株)西牟田線令和7年度(会計年度)実績に基づき算出 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 適宜実施 (2) 適宜実施 (3) 適宜実施 (4) 令和8年10月運行開始時より実施 ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 本系統は令和8年9月末をもって廃止となる西鉄バス久留米(株)西牟田線の代替交通として運行する系統であり、久留米市、筑後市を結ぶ本系統は、JR羽犬塚駅及びJR荒木駅、西鉄大善寺駅に接続し、住民の日常生活に必要な交通手段となっているため。 本系統は沿線住民の日常生活に必要な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。

【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

計画記載 系統番号	58		
運行事業者名	みなとタクシー株式会社		
系統名	G01系統		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	赤間駅北口	神湊波止場、宗像大社	東郷駅前

取組内容
① 生産性向上に資する取組 (1) 市内外に対し、利用の呼びかけ・案内(パンフレット配布や各市内施設での発信)を行い、利用促進を図る。 (2) ふれあいバスカード(市内在住70歳以上)及び学生等への割引の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。 (3) バスロケーションシステム及び交通系ICカード利用等の情報発信を行い、利便性の周知を図る。 ② 実施主体 みなとタクシー株式会社、宗像市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】R8年度収支率予定値 13.2% 【輸送人員】年間利用想定 25,878人以上を獲得 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 広報及びホームページ発信での周知 (2) 各施設におけるパンフレット等案内を実施 ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 本路線は、宗像市の神湊と東郷駅の間を運行し、沿線住民の日常生活に必要な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。また、本線沿線沿いは、宗像市内での主要な文化及び観光施設等もあり、幹線維持の重要性が高い。
【参考】R8年度計画の取組状況 (1) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (2) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (3) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】

【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

計画記載 系統番号	59		
運行事業者名	みなとタクシー株式会社		
系統名	G02系統		
運行区間	(起点)	(経由地)	(終点)
	渡場・中町公民館	鐘崎車庫	赤間駅北口

取組内容
① 生産性向上に資する取組 (1) 市内外に対し、利用の呼びかけ・案内(パンフレット配布や各市内施設での発信)を行い、利用促進を図る。 (2) ふれあいバスカード(市内在住70歳以上)及び学生等への割引の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。 (3) バスロケーションシステム及び交通系ICカード利用等の情報発信を行い、利便性の周知を図る。 ② 実施主体 みなとタクシー株式会社、宗像市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】R8年度収支率予定値 13.7% 【輸送人員】利用予想人数 4,836人以上を獲得 ④ 実施に向けたスケジュール (1) 広報及びホームページ発信での周知 (2) 各施設におけるパンフレット等案内を実施 ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 本路線は、鐘崎地区と赤間駅の間を運行し、特に通勤通学の移動手段として、沿線住民の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。 また、当該路線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】R8年度計画の取組状況 (1) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (2) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (3) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】

【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			
計画記載 系統番号	60		
運行事業者名	有限会社ジョイックス交通		
系統名	江見線		
運行区間	(起点) 佐賀駅BC	(経由地) 江見	(終点) 西鉄久留米駅
取組内容			
① 生産性向上に資する取組 (1) 自社ホームページを改修し広報活動に取り組む【新規】 (2) 佐賀駅バスセンターに設置したサイネージを運用【継続】 (3) 佐賀市バス路線マップの更新及び配布【継続】 (4) 市報、LINE通知、スーパーアプリ等の様々な媒体を駆使しながら江見線バスの利用促進に向けた広報活動を行う【新規】 (5) 自治体広報誌、公式LINE等を活用し、バスの利用促進を図る【新規】 ② 実施主体 (1) ジョイックス交通 (2)、(3) 佐賀市 (4) 神埼市 (5) みやき町、久留米市 ③ 定量的な効果目標 【収支率】 59.9% 【輸送人員】 60,980人 ※R7年度実績を参考に設定。但し、減便を加味し、1便あたりの人員を維持する目標値としている。 ④ 実施に向けたスケジュール (1)～(5)(令和9年9月まで) ⑤ 本系統を幹線系統として維持する理由 当該系統は佐賀市中心部と久留米市中心部を結ぶ幹線であり、その沿線地域住民の輸送を担っている。また沿線地域住民の佐賀市内および久留米市内までの通勤、通学等生活に重要な交通手段となっており、周辺に代替交通がない。住民の生活交通手段を存続させていくためにも、当該路線を確保・維持していくことが必要である。 また、主要幹線である国道264号を運行している路線であり、JR佐賀駅、JR久留米駅及び西鉄久留米駅と接続しており、フィーダー系統とも接続しているため必要不可欠である。 西鉄バス佐賀が運行する江見線は令和8年9月30日をもって廃止されるが、当該路線は通勤・通学等に利用される重要な生活路線であるため、令和8年10月1日からは沿線3市町(佐賀市・神埼市・みやき町)において共同運行(運行を有限会社ジョイックス交通に委託)することで路線を維持する。			
【参考】R8年度計画の取組状況 (1) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (2) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】 (3) 取組実施状況： 【取組の結果】 【取組内容における課題】			