

陸上交通様式第 3（日本工業規格 A 列 4 番）

8 久 公 交 番 号
令和 8 年 月 日

国土交通大臣 殿

久留米市地域公共交通会議
福岡県久留米市城南町 1 5 - 3
会長 牧野 浩志

地域内フィーダー系統確保維持計画変更届出書

令和 7 年 9 月 2 6 日付け九運交企第 8 2 号で国土交通大臣より認定された地域内フィーダー系統確保維持計画を以下のとおり変更するので、関係書類を添えて届出します。

○ 変更日

令和 8 年 8 月 1 日

○ 変更箇所

- ・ 令和 8 年度久留米市生活交通確保維持改善計画中「20. 協議会の開催状況と主な議論」
- ・ 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送予定者（地域内フィーダー系統）中「運送予定者名」

○ 変更理由

（有）くまタクシーが、運転士不足を理由に当系統の運行から撤退することとなり、令和 8 年 8 月 1 日より、（有）くまタクシーが運行する系統は、（有）丸金タクシーが運行することとなったため。

※本届出書に、変更する事項を全て記した生活交通確保維持改善計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

令和8年度 久留米市地域公共交通計画 (地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

令和8年 月 日

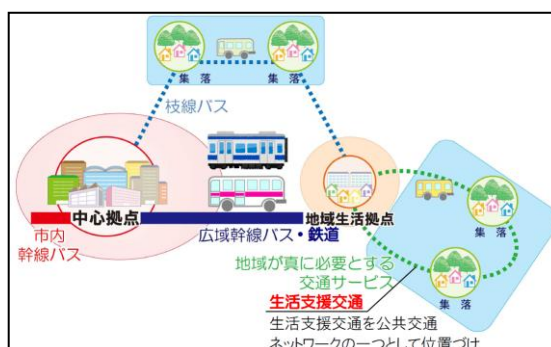
(名称) 久留米市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1) 目的

本市では、平成25年2月に「久留米市都市交通マスタープラン（以下「マスタープラン」という。）を策定し、中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりを目指しています。

生活支援交通（よりみちバス〔迂回型コミュニティバス〕：地域内フィーダー系統に該当）の運行は、路線バス等の利用が不便な地域生活拠点周辺に居住する移動制約者（自転車を自由に運転できない高齢者等）の日常生活の移動手段を確保するとともに、本市の目指す公共交通ネットワークの末端交通を担うことを目的としています。



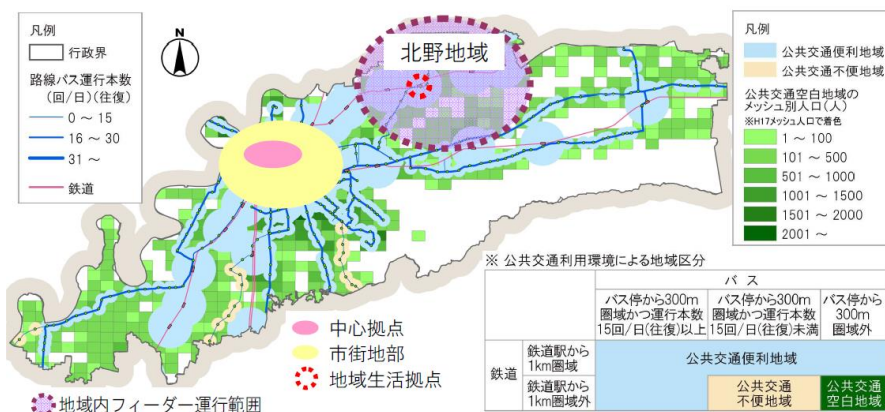
【本市の目指す公共交通ネットワーク】

2) 必要性（久留米市北野地域）

地域内の公共交通は西日本鉄道(株)の運行する西鉄甘木線及び西鉄バス久留米(株)の運行する北野線が通っており、地域内の4校区のうち公共交通の無い校区は存在しません。しかしながら、2校区（大城、金島）については、鉄道駅、バス停から1 km以上離れた場所にも集落が点在しており、特に大城校区の一部（北野町大城）については筑後川の川向に位置していることもあり、公共交通の空白地帯となっています。

また、北野地域の高齢化率は32.7%（R7.5現在）と久留米市の高齢化率（28.2%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成27年12月18日より「北野地域よりみちバス（コスモス号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



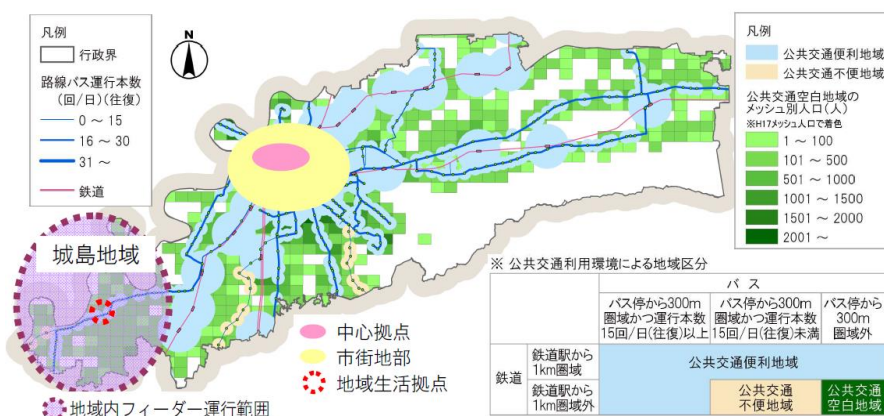
【よりみちバス導入地域位置図】

3) 必要性（久留米市城島地域）

久留米市城島地域の公共交通は、西鉄バス久留米㈱の運行する路線バス大善寺線1路線であり、JR久留米～大善寺～城島新町～大川橋間を概ね1時間に1本の間隔で運行しています。

大善寺線は5校区のうち2校区を通過しており、残り3校区については公共交通の無い公共交通の空白地帯となっていること、城島地域の高齢化率は36.8%（R7.5月現在）と久留米市の高齢化率（28.2%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成28年3月1日より「城島地域よりみちバス（インガット号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



【よりみちバス導入地域位置図】

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

① 令和8年度の目標

「目標1-1：北野地域：1日あたりの年間平均利用者数 55人超」

「目標1-2：城島地域：1日あたりの年間平均利用者数 30人超」

「目標2-1：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度 43.5%超」

「目標2-2：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度 29.0%超」

※満足度は「満足」・「やや満足」と回答した人の割合

② 令和9年度の目標 ③ 令和10年度の目標

・目標1は、令和8年度に目標に達しない場合、引き続き同指標を目標とする。

・目標2-1は、令和9年度の目標を「44.3%超」、令和10年度の目標を「45.1%超」とする。

・目標2-2は、令和9年度の目標を「29.8%超」、令和10年度の目標を「30.6%超」とする。

<目標値設置の考え方>

運行する各便の利用者数は、時間帯によって差は生じるものの、1日の総利用者数から1便あたりの平均利用者数を割り出した際に、全ての便で乗り合った状態になることが望ましく、地域と連携して利用者増に向けた取り組みを行います。ただし、北野地域においては全ての便で乗り合った状態まで利用者数が増えているため、目標値は直近の増加数を考慮した数値目標とします。

また、路線バスと「よりみちバス」により地域の移動手段を確保し、公共交通があることの安心感を地域に与えることで、公共交通機関に対する満足度をあげていきたいと考えています。

利用促進の取り組みは、地域公共交通会議、及び運行地域で設立した検討会との協働により実施します。

＜目標値の直近の実績値＞

目標１－１：北野地域：５１．５人/日（Ｒ６．４月～Ｒ７．３月の実績）

目標１－２：城島地域：２３．０人/日（Ｒ６．４月～Ｒ７．３月の実績）

目標２－１：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度
３９．５％（Ｒ６市民意識調査）

目標２－２：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度
２５．９％（Ｒ６市民意識調査）

（２）事業の効果

「事業効果１ 公共交通ネットワークの確保」

本市の目指す中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりのなかで、よりみちバスの運行は、市周辺部の公共交通利用の不便な地域の移動手段を確保するだけでなく、幹線路線へつなぐことで乗り継ぎが促進され、市域を公共交通で移動できる環境の構築に貢献します。

「事業効果２ 移動制約者の日々の移動手段を確保することで、地域に安心感を与える」

よりみちバスの運行により、幹線バス等の公共交通利用の不便な地域において、高齢者などの自動車を運転できない移動制約者の買物や通院などの日常の移動手段を確保することができます。また、公共交通機関があることにより、自動車を運転できなくなっても公共交通があるという安心感を地域に与えます。

「事業効果３ 外出機会の創出と地域コミュニティの活性化」

よりみちバスの運行により移動制約者の外出機会が増加するとともに、車内や停留所、待合施設で住民間の交流が生まれ、地域コミュニティが活性化します。

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

１）目標を達成するために行う事業

- １日乗車券の「よりみちバス」「路線バス」相互利用の継続実施（実施主体①）
- バス停別、目的地別のマイ時刻表の作成、ＰＲ活動等の継続実施（実施主体②）
- 地域施設と連携した利用促進の取り組みの実施（実施主体②）
- 利便性向上のための運行ルート、ダイヤ改正検討（実施主体②）

２）事業の実施主体

- ① 「よりみちバス」及び路線バス運行事業者
- ② 久留米市地域公共交通会議及び城島地域・北野地域生活交通検討会

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

「表１」を添付

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
久留米市 運行経費から運行収入を差引いた額を委託費として久留米市から運行事業者に支払います。国庫補助金は久留米市地域公共交通会議が受領し、久留米市に戻入します。 北野地域の系統は一部大刀洗町を、城島地域の系統は一部みやき町を運行しているが、当該自治体は補助系統に係る費用負担を行っていないため、それぞれの公共交通計画では補助系統に位置づけていない。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
○ OD 把握の実施 ・利用者が乗車する際に運転手に降車停留所を知らせ、運転手が乗降場所をチェックする方式により、利用者全数の OD を把握します。 ○ 地域検討会を通じてのヒアリングを実施 ・よりみちバスの利用促進、継続的な見直しを行うために運行地域に設置した生活交通検討会を通じて、地域住民からの意見を集約します。 ○ 市民意識調査（郵送アンケート）を実施 ・全市民を対象に無作為抽出により公共交通機関の満足度などに関するアンケート調査を実施します。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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】
該当なし
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】
該当なし
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】
「表 5」を添付
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】
該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし
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） <u>【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】</u>
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【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】</u>
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【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】</u>
(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 <u>【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】</u>
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
○令和8年6月30日（令和8年度 第1回久留米市地域公共交通会議） ・地域内フィーダー系 統確保維持計画の変更 について構成員からの合意を得ました。

予定として記載

19. 利用者等の意見の反映状況

- 平成25年度に久留米市城島地域で実施した生活支援交通（城島地域デマンド乗合タクシー試験運行）において、登録者約500名（主な登録者は高齢者で城島地域の高齢者の約1割が登録）に対し、利用目的や日常の移動需要についてヒアリングを行いました。
- 平成25年度久留米市買物支援調査業務において、買物やお出かけに関する市民アンケート、ヒアリング、商業者アンケート及び介護福祉事業関係団体ヒアリングを行い、移動需要（特に買物に関するもの）の把握を行いました。
- 平成26年度に「よりみちバス」の導入・運営について検討する生活交通検討会を開催。検討会は民生委員や利用者の代表等、利用者意見を反映できるメンバー構成とするともに、地域（全世帯）に対するアンケート調査を実施し、詳細な移動需要等の把握を行いました。
 - 生活交通検討会は、「よりみちバス」運行開始後も適宜開催し、利用状況や利用者、地域意見等を基に事業計画の見直しを行うことにしており、平成27年度の運行開始以来、定期的な運行ルート・ダイヤの改正を行ってきました。直近では、北野地域は令和7年4月、城島地域は令和5年10月に運行ルート、ダイヤの改正を行いました。
- 運行ルート・ダイヤ改正後も、両地域で生活交通検討会を年2～3回程度開催し、利用者意見を把握するとともに、課題等の解消を図るための事業計画の変更に関する協議を実施しています。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）福岡県久留米市城南町15-3

（所 属）久留米市 都市建設部 交通政策課

（氏 名）

（電 話）0942-30-9328

（e-mail）traffic@city.kurume.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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
久留米市 大刀洗町	安全タクシー(株)	(1) Aコープ～ますかげ～Aコープ	Aコープ大刀洗店	大城ます かげセン ター	Aコープ大刀洗店	循環 15.6km .km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて 接続	③
	安全タクシー(株)	(2) Aコープ～ますかげ～ドラコス	Aコープ大刀洗店	大城ます かげセン ター	ドラッグコスモス北野 店	往 13.7km 復 13.7km	141日	282.0回			路線定期	②(2)	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて 接続	③
	安全タクシー(株)	(3) Aコープ～金島～善導寺	Aコープ大刀洗店	金島駅前	ブラザ善導寺	往 14.8km 復 14.8km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて 接続	③
	安全タクシー(株)	(4) 善導寺循環(いこい通 過)	ブラザ善導寺	大城駅	ブラザ善導寺	循環 14.8km .km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接 続	③
	安全タクシー(株)	(5) 善導寺循環(小回りあ り)	ブラザ善導寺	赤司西	ブラザ善導寺	循環 19.2km .km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接 続	③
	安全タクシー(株)	(6) 善導寺循環	ブラザ善導寺	赤司1区 公民館	ブラザ善導寺	循環 15.2km .km	141日	282.0回			路線定期	②(2)	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接 続	③
	安全タクシー(株)	(7) 善導寺～Aコープ	ブラザ善導寺	赤司西	Aコープ大刀洗店	往 11.8km 復 11.8km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接 続	③
	安全タクシー(株)	(8) 善導寺～赤司～ドラコ ス	ブラザ善導寺	赤司西	ドラッグコスモス北野 店	往 14.km 復 14.km	141日	141.0回			路線定期	②(2)	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接 続	③
	安全タクシー(株)	(9) 北野循環(高良通過)	古賀茶屋駅	コスモすま いる北野	古賀茶屋駅	循環 18.3km .km	149日	149.0回			路線定期	②(2)	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留 所にて接続	③
	安全タクシー(株)	(10) 北野循環【主系統】	古賀茶屋駅	ドラッグコ スモス北 野店	古賀茶屋駅	循環 21.km .km	149日	596.0回			路線定期	②(2)	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留 所にて接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
久留米市 大刀洗町	安全タクシー(株)	(11) 北野線(慧華経由、すまいる終点)	古賀茶屋駅	慧華の湯	コスモすまいる北野	往 15.1km 復 15.1km	149日	74.5回			路線定期	②(2)	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③
	安全タクシー(株)	(12) 弓削線(上り)学習センター【主系統】	古賀茶屋駅	ドラッグコスモス北野店	北野生涯学習センター	往 9.6km 復 9.6km	149日	819.5回			路線定期	②(2)	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③
久留米市 みやき町	(有)くまタクシー (R7.10.1～R8.7.31)	(13) 西青木～犬塚【主系統】	西青木天満宮	城島総合支所	犬塚駅	往 15.1km 復 15.1km	126日	189.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(13) 西青木～犬塚【主系統】	西青木天満宮	城島総合支所	犬塚駅	往 15.1km 復 15.1km	21日	31.5回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③
	共同運行((有)丸金タクシー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(14) 犬塚～富田	犬塚駅	城島総合支所	富田病院	往 12.4km 復 12.4km	126日	126.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(14) 犬塚～富田	犬塚駅	城島総合支所	富田病院	往 12.4km 復 12.4km	21日	21.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー	(15) 西ノ島～ゆうゆう(上り)【主系統】	西ノ島	城島総合支所	ゆうゆう	往 17.9km 復 17.9km	147日	220.5回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー	(16) 西青木～萬年(上り)【主系統】	西ノ島	城島総合支所	萬年内科	往 14.3km 復 14.3km	147日	147.0回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と櫛津停留所にて接続	③
	(有)くまタクシー (R7.10.1～R8.7.31)	(17) 西青木～萬年(下り)【主系統】	萬年内科	城島総合支所	西青木天満宮	往 12.2km 復 12.2km	126日	126.0回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と櫛津停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(17) 西青木～萬年(下り)【主系統】	萬年内科	城島総合支所	西青木天満宮	往 12.2km 復 12.2km	21日	21.0回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と櫛津停留所にて接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
久留米市 みやき町	共同運行((有)丸金タク シー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(18) 西ノ島～西青木～ゆう ゆう(下り)【主系統】	ゆうゆう	西青木天 満宮	西ノ島	往 21.4km 復 21.4km	126日	252.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(18) 西ノ島～西青木～ゆう ゆう(下り)【主系統】	ゆうゆう	西青木天 満宮	西ノ島	往 21.4km 復 21.4km	21日	42.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	(有)丸金タクシー	(19) 江見～アスタラ	江見(郵便局前)	中小路住 宅	アスタラビスタ城島店	往 7.1km 復 7.1km	141日	70.5回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺 線と檜津停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー	(20) 城島新町～江見	城島新町	中小路住 宅	江見(郵便局前)	往 6.1km 復 6.1km	141日	70.5回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の江見線 と江見停留所にて接続	③
	共同運行((有)丸金タク シー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(21) 三根～ゆうゆう(上り) 【主系統】	アスタラビスタ三根 店	簡江東	ゆうゆう	往 24.km 復 23.7km	117日	234.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(21) 三根～ゆうゆう(上り) 【主系統】	アスタラビスタ三根 店	簡江東	ゆうゆう	往 24.km 復 23.7km	24日	48.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	共同運行((有)丸金タク シー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(22) 三根～ゆうゆう快速(上 り)【主系統】	アスタラビスタ三根 店	千代島	ゆうゆう	往 19.9km 復 19.9km	117日	175.5回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(22) 三根～ゆうゆう快速(上 り)【主系統】	アスタラビスタ三根 店	千代島	ゆうゆう	往 19.9km 復 19.9km	24日	36.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	共同運行((有)丸金タク シー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(23) 支所～ゆうゆう(下り) 【主系統】	ゆうゆう	簡江東	城島総合支所	往 16.7km 復 17.km	117日	292.5回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(23) 支所～ゆうゆう(下り) 【主系統】	ゆうゆう	簡江東	城島総合支所	往 16.7km 復 17.km	24日	60.0回			路線定期	②(2)	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接 続	③

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
久留米市 みやき町	共同運行((有)丸金タク シー、(有)くまタクシー) (R7.10.1～R8.7.31)	(24) 三根～アスタラ(下り) 【主系統】	アスタラビスタ城島 店	中小路住 宅	アスタラビスタ三根店	往 7.9km 復 7.9km	117日	175.5回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺 線と櫛津停留所にて接続	③
	(有)丸金タクシー (R8.8.1～R8.9.30)	(24) 三根～アスタラ(下り) 【主系統】	アスタラビスタ城島 店	中小路住 宅	アスタラビスタ三根店	往 7.9km 復 7.9km	24日	36.0回			路線定期	②(2)	地域間幹線系統である西鉄の大善寺 線と櫛津停留所にて接続	③
						.km								
						.km								
						.km								
						.km								
						.km								
						.km								
						.km								
						.km								

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

8 久 公 交 第 号
令 和 8 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 久留米市地域公共交通会議
住 所 福岡県久留米市城南町 1 5－3
代 表 者 氏 名 牧野 浩志

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和9年度 久留米市地域公共交通計画 (地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係)

令和8年6月 日

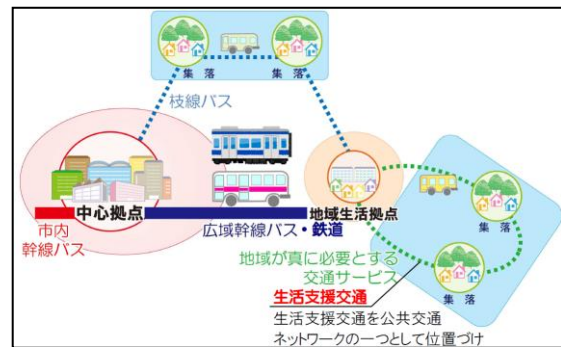
(名称) 久留米市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1) 目的

本市では、平成25年2月に「久留米市都市交通マスタープラン（以下「マスタープラン」という。）を策定し、中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりを目指しています。

生活支援交通（よりみちバス〔迂回型コミュニティバス〕：地域内フィーダー系統に該当）の運行は、路線バス等の利用が不便な地域生活拠点周辺に居住する移動制約者（自転車を自由に運転できない高齢者等）の日常生活の移動手段を確保するとともに、本市の目指す公共交通ネットワークの末端交通を担うことを目的としています。



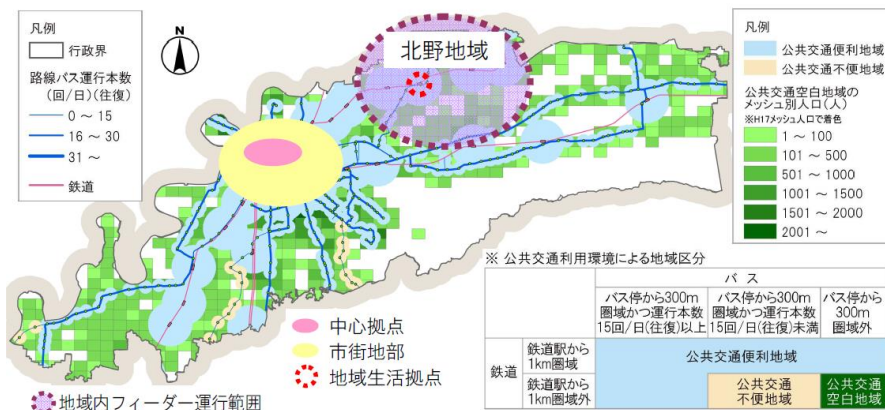
【本市の目指す公共交通ネットワーク】

2) 必要性（久留米市北野地域）

地域内の公共交通は西日本鉄道(株)の運行する西鉄甘木線及び西鉄バス久留米(株)の運行する北野線が通っており、地域内の4校区のうち公共交通の無い校区は存在しません。しかしながら、2校区（大城、金島）については、鉄道駅、バス停から1 km以上離れた場所にも集落が点在しており、特に大城校区の一部（北野町大城）については筑後川の川向に位置していることもあり、公共交通の空白地帯となっています。

また、北野地域の高齢化率は33.0%（R8.5現在）と久留米市の高齢化率（28.4%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成27年12月18日より「北野地域よりみちバス（コスモス号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



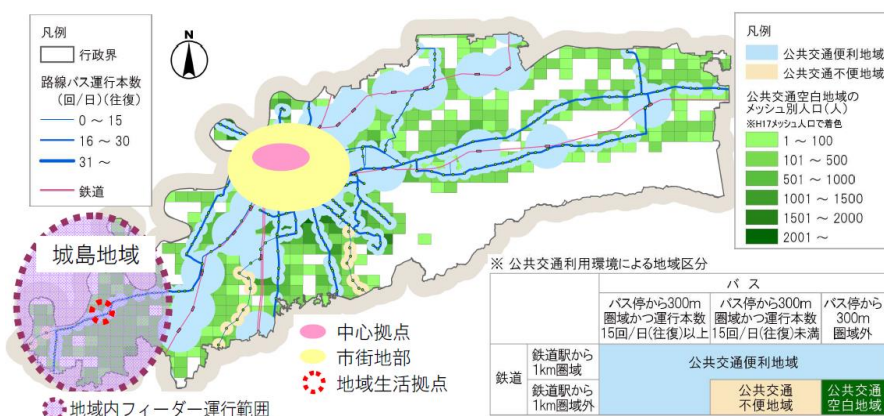
【よりみちバス導入地域位置図】

3) 必要性（久留米市城島地域）

久留米市城島地域の公共交通は、西鉄バス久留米㈱の運行する路線バス大善寺線1路線であり、JR久留米～大善寺～城島新町～大川橋間を概ね1時間に1本の間隔で運行しています。

大善寺線は5校区のうち2校区を通過しており、残り3校区については公共交通の無い公共交通の空白地帯となっていること、城島地域の高齢化率は37.5%（R8.5月現在）と久留米市の高齢化率（28.4%）よりも高くなっていることから、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保することが重要な課題となっています。

このため、市では、地域住民と設置した検討会の中で、停留所位置や運行ルート、ダイヤを検討し、平成28年3月1日より「城島地域よりみちバス（インガット号）」の運行を開始しており、地域からも継続的な運行が求められています。



【よりみちバス導入地域位置図】

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

① 令和9年度の目標

「目標1-1：北野地域：1日あたりの年間平均利用者数 55人超」

「目標1-2：城島地域：1日あたりの年間平均利用者数 30人超」

「目標2-1：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度 43.5%超」

「目標2-2：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度 29.0%超」

※満足度は「満足」・「やや満足」と回答した人の割合

② 令和10年度の目標 ③ 令和11年度の目標

・目標1は、令和9年度に目標に達しない場合、引き続き同指標を目標とする。

・目標2-1は、令和10年度の目標を「44.3%超」、令和11年度の目標を「45.1%超」とする。

・目標2-2は、令和10年度の目標を「29.8%超」、令和11年度の目標を「30.6%超」とする。

<目標値設置の考え方>

運行する各便の利用者数は、時間帯によって差は生じるものの、1日の総利用者数から1便あたりの平均利用者数を割り出した際に、全ての便で乗り合った状態になることが望ましく、地域と連携して利用者増に向けた取り組みを行います。ただし、北野地域においては全ての便で乗り合った状態まで利用者数が増えているため、目標値は直近の増加数を考慮した数値目標とします。

また、路線バスと「よりみちバス」により地域の移動手段を確保し、公共交通があることの安心感を地域に与えることで、公共交通機関に対する満足度をあげていきたいと考えています。

利用促進の取り組みは、地域公共交通会議、及び運行地域で設立した検討会との協働により実施します。

＜目標値の直近の実績値＞

目標１－１：北野地域：４８．１人/日（Ｒ７．４月～Ｒ８．３月の実績）

目標１－２：城島地域：２５．３人/日（Ｒ７．４月～Ｒ８．３月の実績）

目標２－１：北野地域：公共交通機関の現状に対する北野地域の満足度
４０．８％（Ｒ７市民意識調査）

目標２－２：城島地域：公共交通機関の現状に対する城島地域の満足度
２７．６％（Ｒ７市民意識調査）

（２）事業の効果

「事業効果１ 公共交通ネットワークの確保」

本市の目指す中心拠点と地域生活拠点が公共交通ネットワークにより有機的に連携したまちづくりのなかで、よりみちバスの運行は、市周辺部の公共交通利用の不便な地域の移動手段を確保するだけでなく、幹線路線へつなぐことで乗り継ぎが促進され、市域を公共交通で移動できる環境の構築に貢献します。

「事業効果２ 移動制約者の日々の移動手段を確保することで、地域に安心感を与える」

よりみちバスの運行により、幹線バス等の公共交通利用の不便な地域において、高齢者などの自動車を運転できない移動制約者の買物や通院などの日常の移動手段を確保することができます。また、公共交通機関があることにより、自動車を運転できなくなっても公共交通があるという安心感を地域に与えます。

「事業効果３ 外出機会の創出と地域コミュニティの活性化」

よりみちバスの運行により移動制約者の外出機会が増加するとともに、車内や停留所、待合施設で住民間の交流が生まれ、地域コミュニティが活性化します。

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

１）目標を達成するために行う事業

- １日乗車券の「よりみちバス」「路線バス」相互利用の継続実施（実施主体①）
- バス停別、目的地別のマイ時刻表の作成、ＰＲ活動等の継続実施（実施主体②）
- 地域施設と連携した利用促進の取り組みの実施（実施主体②）
- 利便性向上のための運行ルート、ダイヤ改正検討（実施主体②）

２）事業の実施主体

- ① 「よりみちバス」及び路線バス運行事業者
- ② 久留米市地域公共交通会議及び城島地域・北野地域生活交通検討会

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

「表１」を添付

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
久留米市 運行経費から運行収入を差引いた額を委託費として久留米市から運行事業者に支払います。国庫補助金は久留米市地域公共交通会議が受領し、久留米市に戻入します。 北野地域の系統は一部大刀洗町を、城島地域の系統は一部みやき町を運行しているが、当該自治体は補助系統に係る費用負担を行っていないため、それぞれの公共交通計画では補助系統に位置づけていない。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
○ OD 把握の実施 ・ 利用者が乗車する際に運転手に降車停留所を知らせ、運転手が乗降場所をチェックする方式により、利用者全数の OD を把握します。 ○ 地域検討会を通じてのヒアリングを実施 ・ よりみちバスの利用促進、継続的な見直しを行うために運行地域に設置した生活交通検討会を通じて、地域住民からの意見を集約します。 ○ 市民意識調査（郵送アンケート）を実施 ・ 全市民を対象に無作為抽出により公共交通機関の満足度などに関するアンケート調査を実施します。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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】
該当なし
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】
該当なし
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】
「表 5」を添付
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】
該当なし

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
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
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】
該当なし
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30日（令和8年度 第1回久留米市地域公共交通会議） ・北野地域、城島地域の計画について構成員からの合意を得ました。

予定として記載

19. 利用者等の意見の反映状況

- 平成25年度に久留米市城島地域で実施した生活支援交通（城島地域デマンド乗合タクシー試験運行）において、登録者約500名（主な登録者は高齢者で城島地域の高齢者の約1割が登録）に対し、利用目的や日常の移動需要についてヒアリングを行いました。
- 平成25年度久留米市買物支援調査業務において、買物やお出かけに関する市民アンケート、ヒアリング、商業者アンケート及び介護福祉事業関係団体ヒアリングを行い、移動需要（特に買物に関するもの）の把握を行いました。
- 平成26年度に「よりみちバス」の導入・運営について検討する生活交通検討会を開催。検討会は民生委員や利用者の代表等、利用者意見を反映できるメンバー構成とするともに、地域（全世帯）に対するアンケート調査を実施し、詳細な移動需要等の把握を行いました。
 - 生活交通検討会は、「よりみちバス」運行開始後も適宜開催し、利用状況や利用者、地域意見等を基に事業計画の見直しを行うことにしており、平成27年度の運行開始以来、定期的な運行ルート・ダイヤの改正を行ってきました。直近では、北野地域は令和7年4月、城島地域は令和5年10月に運行ルート、ダイヤの改正を行いました。
- 運行ルート・ダイヤ改正後も、両地域で生活交通検討会を年2～3回程度開催し、利用者意見を把握するとともに、課題等の解消を図るための事業計画の変更に関する協議を実施しています。
- 令和7年度には、利便性向上を図るため、車内にて利用者アンケートを実施した。
今後、利用実態に応じた運行の最適かつ効率的な運行への見直しを行い、更なる利用促進を図っていく。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）福岡県久留米市城南町15-3

（所 属）久留米市 都市建設部 交通政策課

（氏 名）

（電 話）0942-30-9328

（e-mail）traffic@city.kurume.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、この様式によらずと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送予定者（地域内フィーダー系統）

都道府県名			市区町村名		協議会名															年度	
福岡県			久留米市		久留米市地域公共交通会議															令和 9 年度	

申請 番号	市区町村名	運送予定者名	主たる業態	(申請番号) 運行系統名等	運行系統			往	復	計画運行 日数	計画運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合（別表 7・別表 9・別表 1 0）				
					起点	経由地	終点							運行態様の別	補助開始年度	基準ハて該当する要件（別表 7・9）	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該当する要件（別表 7 のみ）
1	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(1) Aコープ～ますかげ～Aコープ	Aコープ大刀洗店	大城ますかげセンター	Aコープ大刀洗店		15.6km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
2	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(2) Aコープ～ますかげ～ドラコス	Aコープ大刀洗店	大城ますかげセンター	ドラッグコスモス北野店	13.7km	13.7km	145.0日	290.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
3	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(3) Aコープ～金島～善導寺	Aコープ大刀洗店	金島駅前	ブラザ善導寺	14.8km	14.8km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の金島駅と金島駅前停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
4	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(4) 善導寺循環（いこい通過）	ブラザ善導寺	大城駅	ブラザ善導寺		14.8km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
5	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(5) 善導寺循環（小回りあり）	ブラザ善導寺	赤司西	ブラザ善導寺		19.2km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
6	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(6) 善導寺循環	ブラザ善導寺	赤司 1 区公民館	ブラザ善導寺		15.2km	145.0日	290.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
7	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(7) 善導寺～Aコープ	ブラザ善導寺	赤司西	Aコープ大刀洗店	11.8km	11.8km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
8	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(8) 善導寺～赤司～ドラコス	ブラザ善導寺	赤司西	ドラッグコスモス北野店	14.0km	14.0km	145.0日	145.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の大城駅と大城駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
9	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(9) 北野循環（高良通過）	古賀茶屋駅	コスモすまいる北野	古賀茶屋駅		18.3km	148.0日	148.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
10	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(10) 北野循環【主系統】	古賀茶屋駅	ドラッグコスモス北野店	古賀茶屋駅		21.0km	148.0日	592.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
11	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(11) 北野線（慧華経由、すまいる終点）	古賀茶屋駅	慧華の湯	コスモすまいる北野	15.1km	15.1km	148.0日	74.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行

12	久留米市、大刀洗町	安全タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(12) 弓削線（上り）学習センター【主系統】	古賀茶屋駅	ドラッグコスモス北野店	北野生涯学習センター	9.6km	9.6km	148.0日	814.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の古賀茶屋駅と古賀茶屋駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
13	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(13) 西青木～犬塚【主系統】	西青木天満宮	城島総合支所	犬塚駅	15.1km	15.1km	147.0日	220.5回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
14	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(14) 犬塚～富田	犬塚駅	城島総合支所	富田病院	12.4km	12.4km	147.0日	147.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
15	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(15) 西ノ島～ゆうゆう（上り）【主系統】	西ノ島	城島総合支所	ゆうゆう	17.9km	17.9km	147.0日	220.5回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
16	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(16) 西青木～萬年（上り）【主系統】	西ノ島	城島総合支所	萬年内科	14.3km	14.3km	147.0日	147.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と檣津停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
17	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(17) 西青木～萬年（下り）【主系統】	萬年内科	城島総合支所	西青木天満宮	12.2km	12.2km	147.0日	147.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と檣津停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
18	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(18) 西ノ島～西青木～ゆうゆう（下り）【主系統】	ゆうゆう	西青木天満宮	西ノ島	21.4km	21.4km	147.0日	294.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
19	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(19) 江見～アスタラ	江見（郵便局前）	中小路住宅	アスタラビスタ城島店	7.1km	7.1km	144.0日	72.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と檣津停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
20	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(20) 城島新町～江見	城島新町	中小路住宅	江見（郵便局前）	6.1km	6.1km	144.0日	72.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	地域間幹線系統である西鉄の江見線と江見停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
21	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(21) 三根～ゆうゆう（上り）【主系統】	アスタラビスタ三根店	筒江東	ゆうゆう	24.0km	23.7km	144.0日	288.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
22	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(22) 三根～ゆうゆう快速（上り）【主系統】	アスタラビスタ三根店	千代島	ゆうゆう	19.9km	19.9km	144.0日	216.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
23	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(23) 支所～ゆうゆう（下り）【主系統】	ゆうゆう	筒江東	城島総合支所	16.7km	17.0km	144.0日	360.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	西鉄の犬塚駅と犬塚駅停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行
24	久留米市	丸金タクシー	市町村（タクシー事業者に運行委託「乗合タクシーなど」）	(24) 三根～アスタラ（下り）【主系統】	アスタラビスタ城島店	中小路住宅	アスタラビスタ三根店	7.9km	7.9km	144.0日	216.0回			路線型		②(2) 不便地域（局長指定）	地域間幹線系統である西鉄の大善寺線と檣津停留所にて接続	③ 前年度から引き続き運行

令和 8 年度久留米市生活交通確保維持改善計画
(バリアフリー化設備等整備事業)

令和 8 年 月 日
久留米市地域公共交通会議

1. 生活交通確保維持改善計画の名称

令和 8 年度久留米市生活交通確保維持改善計画

2. 事業の目的・必要性

〔事業全般〕

久留米市では、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全に乗降でき、快適・円滑に利用できる公共交通機関のバリアフリー化の推進に努めているところである。

こうした中、本市において基幹公共交通となる路線バスについても、今後の少子・高齢化の進展に伴い、バリアフリー化に向けたバス車両や待合環境などの機能向上の必要性がますます高まるものと考えている。

①ノンステップバス導入

路線バスに使用する車両について、子ども、高齢者や障害者等にも利用しやすい低床車両を積極的に導入し、バリアフリー化を推進することが必要と考えている。

しかしながら、低床車両のうちノンステップバスは、バリアフリー性に富んだ車両であるにもかかわらず、車両価格が高いため、今後、計画的に導入を進めていく必要もある。

②バリア解消に資する待合・乗継環境の向上

中心市街地などの乗降客が多い主要なバス停を中心に、バス待ち環境の快適性やバスの利便性の向上を図るため、都市景観に配慮した上屋やベンチ等を設置し、バス停の待合環境の機能向上を推進することが必要と考えている。

3. 事業の定量的な目標及び効果

(1) 事業の目標

①ノンステップバス導入

乗合バスについては、毎年 2 台程度、ノンステップバスを導入する予定である。

②バリア解消に資する待合・乗継環境の向上

運行頻度が比較的高いバス路線の中で、乗客数が多い主要な停留所の待合環境の向上を促進することとしており、利便性の高い停留所への新築または改築を毎年 1 基程度、継続して実施する。

(2) 事業の効果

①ノンステップバス導入

市街部を主体に運行する路線へのノンステップバスの導入により、病院施設や公共施設への利用をはじめ、路線バスを利用する際の利便性の向上が期待される。

②バリア解消に資する待合・乗継環境の向上

多くのバス路線が停車し利用者も多い停留所に機能性の高い上屋やベンチの整備をすることにより、高齢者や障害者をはじめ、多くの路線バス利用者に対して待合環境の改善が期待される。

4. 事業の内容および事業実施事業者

(1) 事業の内容

①ノンステップバス導入

ノンステップバスの導入（年間2台）：導入車両の内訳 大型車2両

②バリア解消に資する待合・乗継環境の向上

バス停上屋の整備（年間1基）：整備停留所 青少年科学館前（西鉄久留米方面）

(2) 事業実施事業者

①②ともに「西鉄バス久留米株式会社」

5. 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和8年度

①ノンステップバス・・・大型車2両

②バス停上屋・・・・・・・・1基

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
ノンステップバス の導入	44,400 千円	2,800 千円	2,800 千円	38,800 千円
	100%	6.31%	6.31%	87.38%
停留所高規格化 （上屋整備）	2,980 千円	993 千円	993 千円	994 千円
	100%	33.33%	33.33%	33.34%
計	47,380 千円	3,793 千円	3,793 千円	39,794 千円
	100%	8%	8%	84%

6. 計画期間

事業の名称	令和8年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
ノンステップバ スの導入					● (導入)							
停留所高規格化 （上屋整備）							←					→

令和9年度以降の導入・整備については関係者間で協議中

報告

久留米市地域公共交通計画 策定に向けた現状分析と課題について

別紙 4

1. 計画の概要

■計画策定の背景・目的

久留米市都市交通マスタープラン
第2期久留米市地域公共交通網形成計画

国の方針

地域公共交通計画のアップデート・「交通空白」の解消

久留米市地域公共交通計画

策定の目的

人口減少・高齢化の進行、運転士不足、物価高騰等取り巻く状況が変化する中、持続可能性を確保しつつ、市民の生活を支え、地域活力の向上に寄与する地域公共交通の構築に向けた取り組み方針を示す。

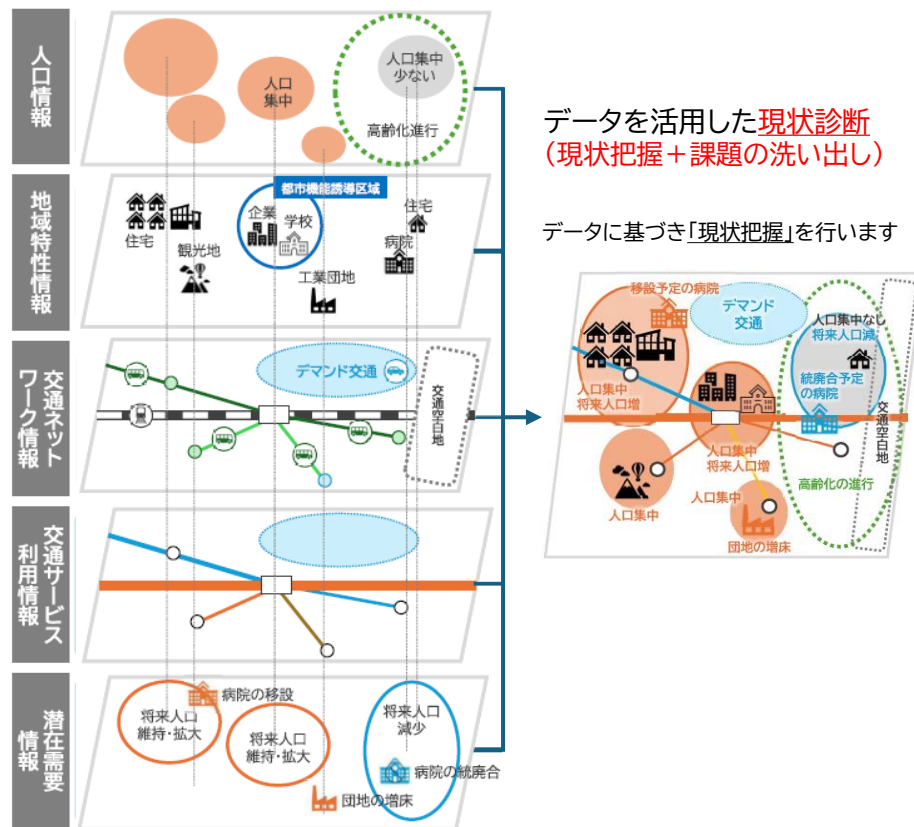
■計画期間、計画対象地域

計画期間：令和9年4月～令和14年3月(5年間)

対象地域：久留米市全域

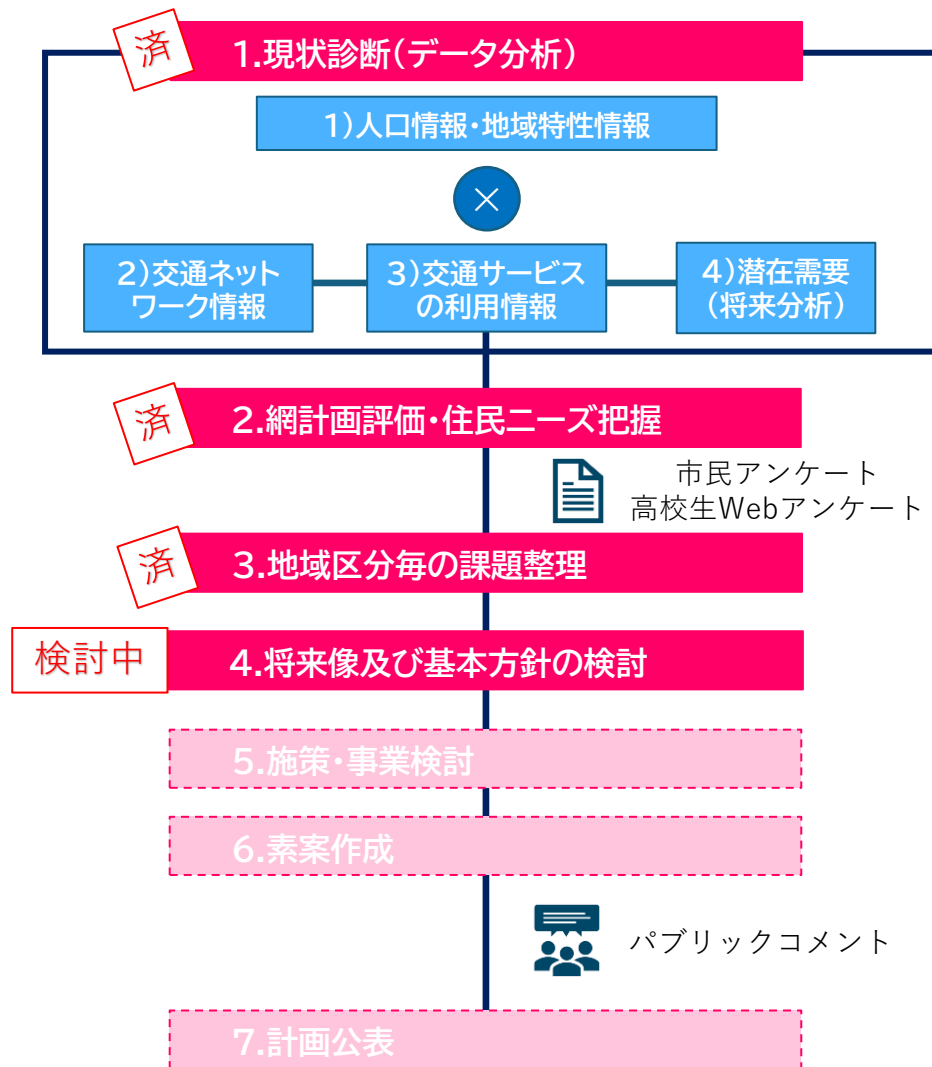
■地域公共交通計画のアップデート

- ✓ 人口分布やモビリティデータを活用した現状分析
- ✓ 地域ごとの課題の整理
- ✓ 多様な関係者と共有・連携
- ✓ 地域の実情に合わせた実効的・持続可能な計画



2. 計画スケジュール

■計画策定の流れ



■スケジュール

6月30日 第1回地域公共交通会議
(現状診断、課題整理、基本方針等
について協議)

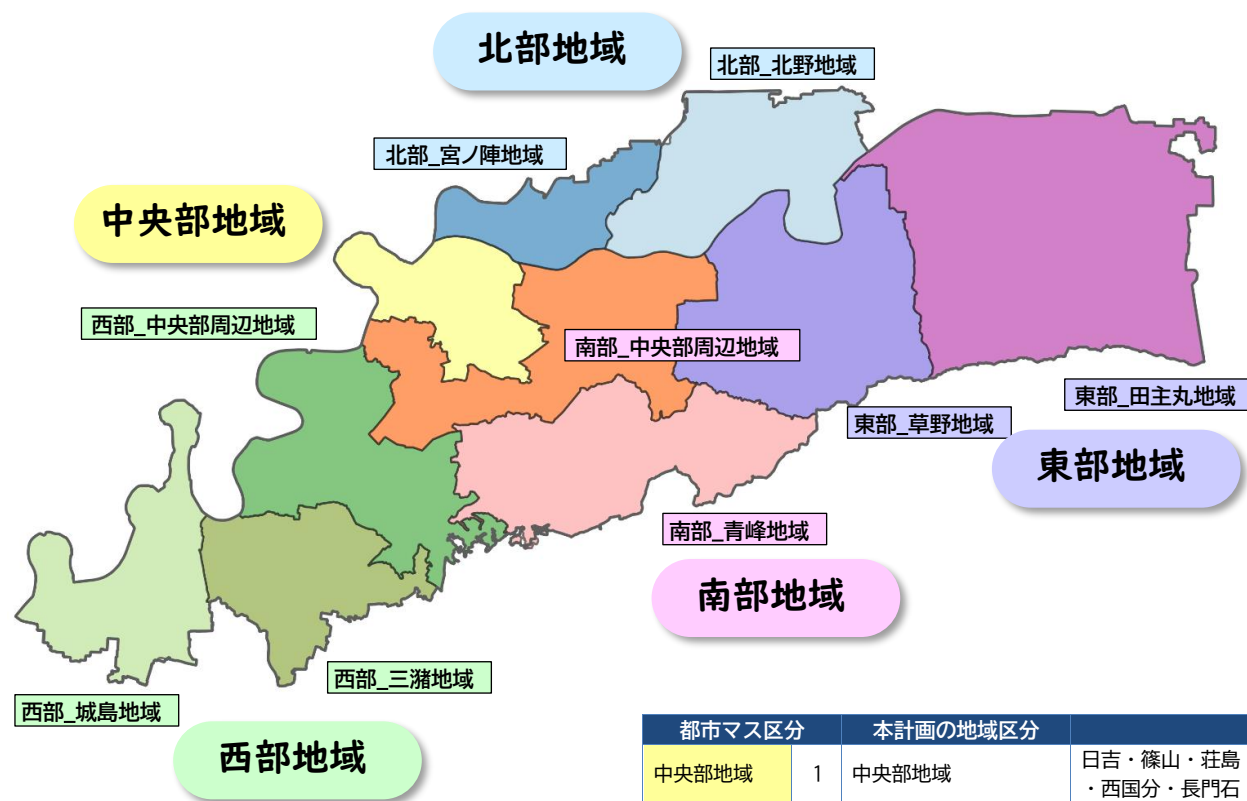
8月末 第2回地域公共交通会議
(施策、KPIについて協議)

9月末 第3回地域公共交通会議
(計画(素案)について協議)

11月 パブリックコメント
(1ヶ月)

1月 第4回地域公共交通会議
(計画(案)について協議)

3. 地域区分



■ 地域区分の考え方

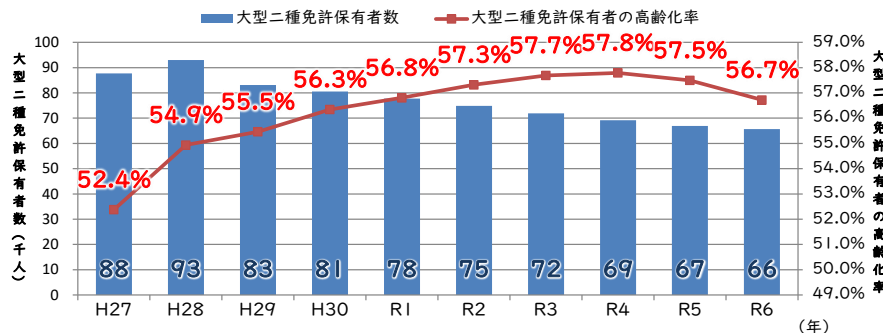
・公共交通の利用環境、地域が共存する生活圏、校区コミュニティ等を総合的に考慮し、都市計画マスタープランに定める5つの地域区分を元にさらに細分化した10地域に分けて課題を整理。

都市マス区分	本計画の地域区分	対象校区
中央部地域	1 中央部地域	日吉・篠山・荘島・京町・南薫・金丸・西国分・長門石
南部地域	2 南部_中央部周辺地域	合川・山川・東国分・御井・鳥飼・津福・南
	3 南部_青峰地域	上津・青峰・高良内
東部地域	4 東部_草野地域	善導寺・大橋・山本・草野
	5 東部_田主丸地域	柴刈・川会・竹野・田主丸・船越・水分・水縄
北部地域	6 北部_宮ノ陣地域	小森野・宮ノ陣
	7 北部_北野地域	北野・弓削・大城・金島
西部地域	8 西部_中央部周辺地域	安武・大善寺・荒木
	9 西部_城島地域	城島・下田・青木・江上・浮島
	10 西部_三潴地域	犬塚・三潴・西牟田

4. データ分析（社会情勢：公共交通を取り巻く環境）

■運転士不足

- 福岡県内では、10年間で大型二種免許保有者が25%減。
高齢化率が4.3%上昇。

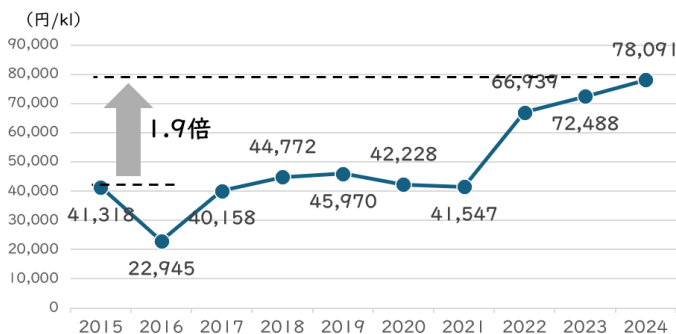


▲大型二種免許保有者数・高齢化率（福岡県）

データ：福岡県交通年鑑

■物価高騰

- 原油輸入価格は10年間で1.9倍に高騰。

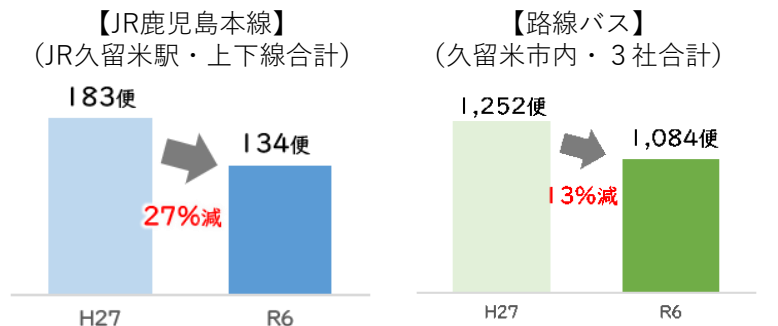


▲原油輸入価格の推移

データ：石油統計

■減便・廃止

- JR鹿児島本線では、10年間で27%減便。
- 路線バスでは、10年間で13%の減便。

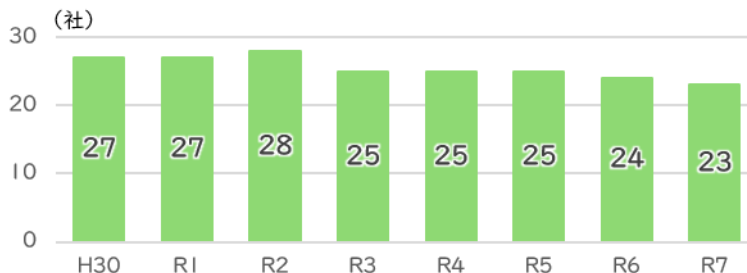


▲JR鹿児島本線、路線バスの運行本数の推移

データ：JR九州時刻表、市統計書

■事業者倒産

- 市内のタクシー会社はコロナ禍や人手不足を背景に減少。（R2 → R7 5社 閉業）



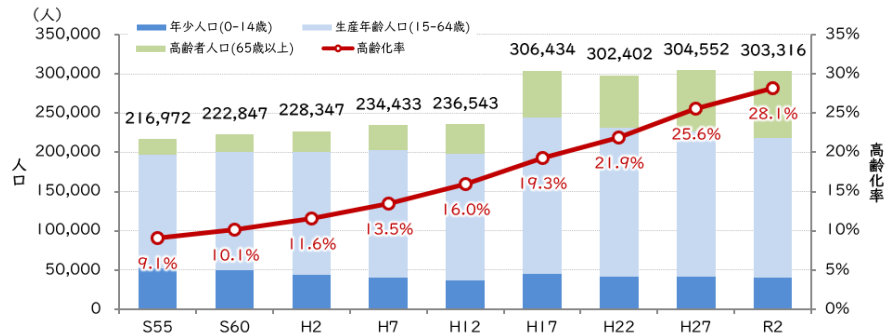
▲久留米市内タクシー事業者数の推移

データ：九州運輸局 運輸要覧

4. データ分析（人口情報・地域特性情報）

■人口推移

- 合併直後のH17をピークに近年は減少傾向。高齢化率は一貫して上昇。

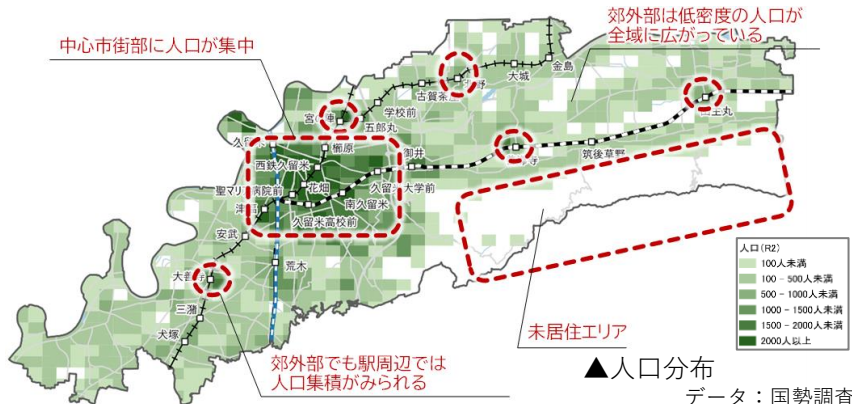


▲久留米市の総人口・年齢層人口・高齢化率の推移

データ：国勢調査

■人口分布

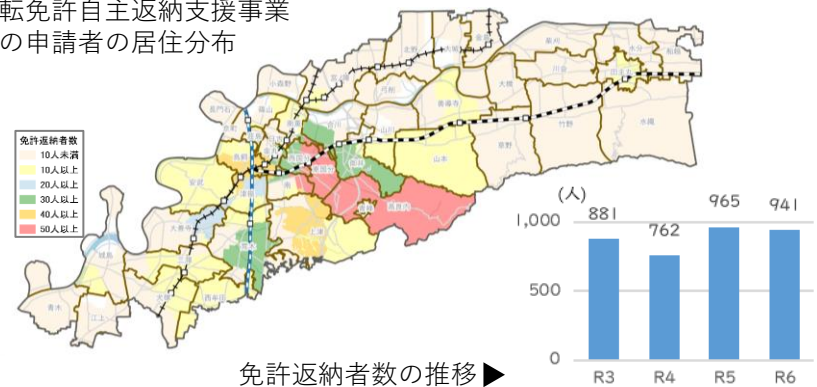
- 中心市街部に人口が集中。郊外部では低密度の人口が広範囲に分布。



■免許返納状況

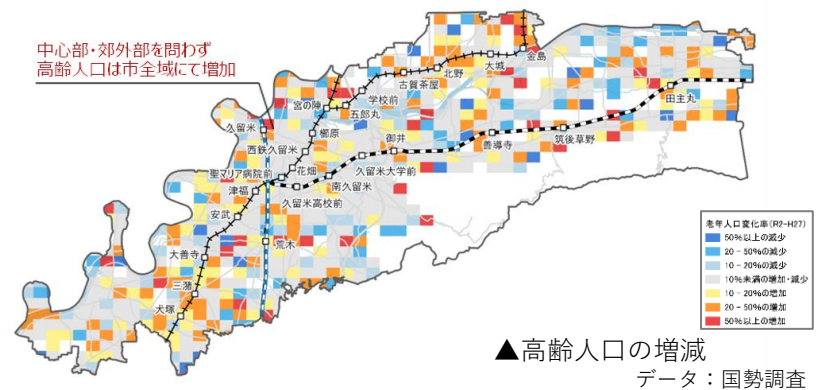
- 青峰や高良内、国分、上津、荒木で返納者数（運転免許自主返納支援事業）が比較的多い。

▼運転免許自主返納支援事業の申請者の居住分布



■高齢人口の増減（H27→R2）

- 高齢人口の増加は中心部・郊外部を問わず市全域で見られ、面的に広がる。

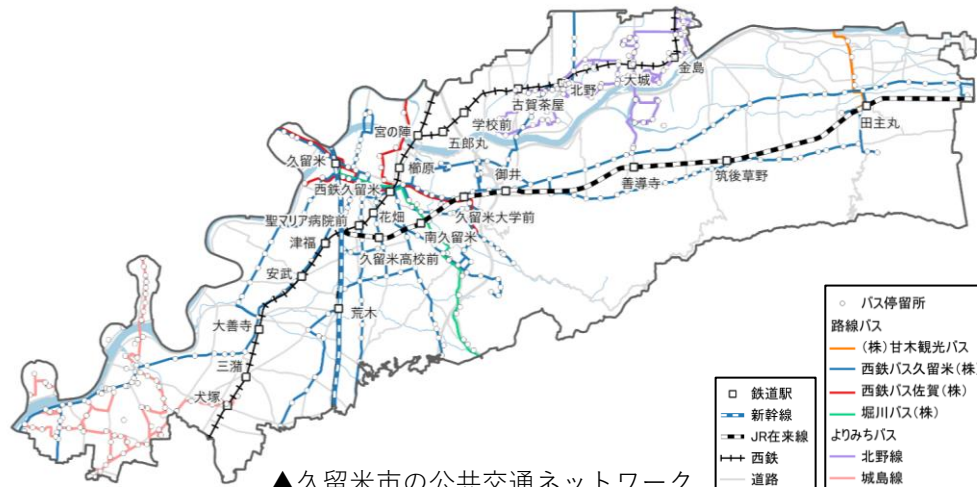


4. データ分析（交通ネットワーク情報・交通サービスの利用情報）

■公共交通ネットワーク

新幹線	九州新幹線、久留米駅
鉄道	4 路線・25 駅（JR鹿児島本線・久大本線、西鉄天神大牟田線・甘木線）
路線バス	15 路線
生活支援交通	よりみちバス 2 地域（北野、城島） コミュニティタクシー 24 校区

※他に、市全域でタクシー、中心部でシェアサイクルが運行。

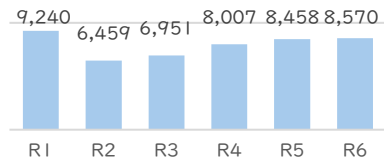


■鉄道の利用者数の推移

・西鉄甘木線以外はコロナ禍から回復しきれていない。

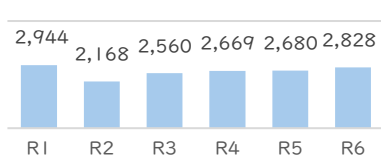
【JR鹿児島本線】

R6/R1 93%



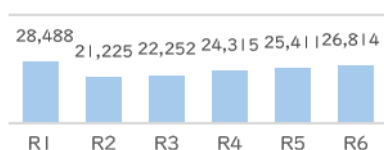
【JR久大本線】

R6/R1 96%



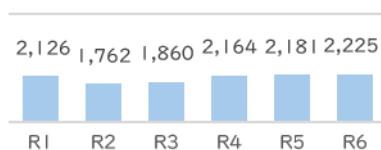
【西鉄天神大牟田線】

R6/R1 94%



【西鉄甘木線】

R6/R1 105%



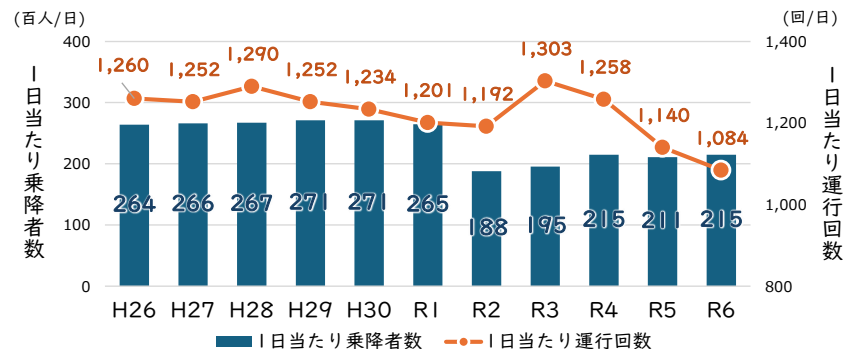
▲鉄道各路線の市内駅の日当たり乗車数の推移

※JR久大本線は御井駅、善導寺駅、筑後草野駅を除く

データ：市統計書

■路線バスの利用者数の推移

・コロナ禍で大幅に減少し、回復傾向にあるが回復しきれていない。（R1と比較し19%減）



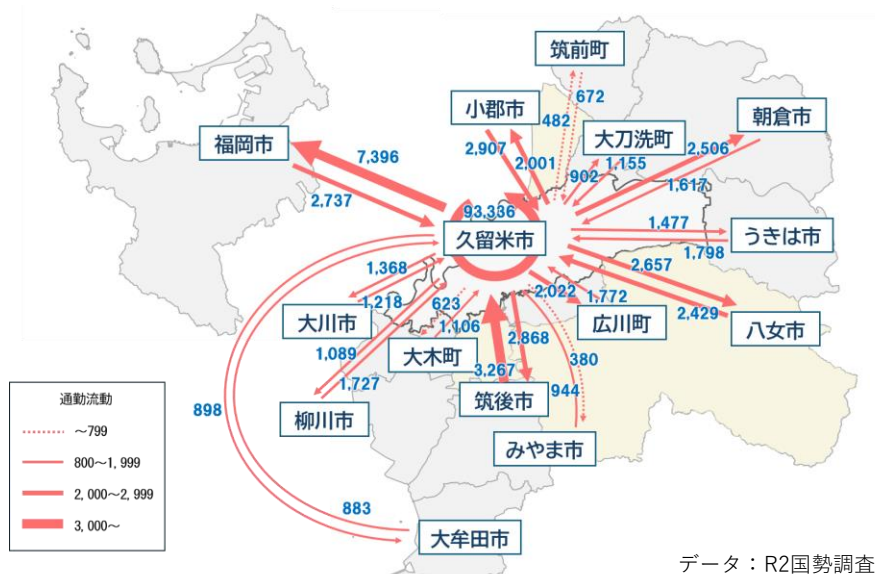
▲久留米市内路線バスの利用者数、運行回数の推移

データ：市統計書

4. データ分析（潜在需要情報：移動特性）

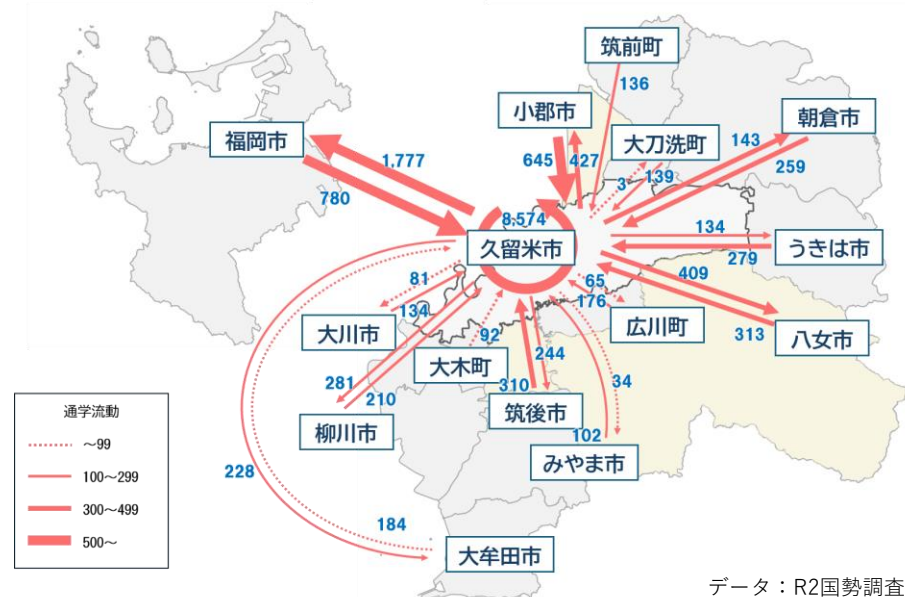
■通勤流動

- ・市内通勤が約9.3万人、福岡市へ約7,400人。
近隣では筑後市、小郡市、八女市間の移動が多い。



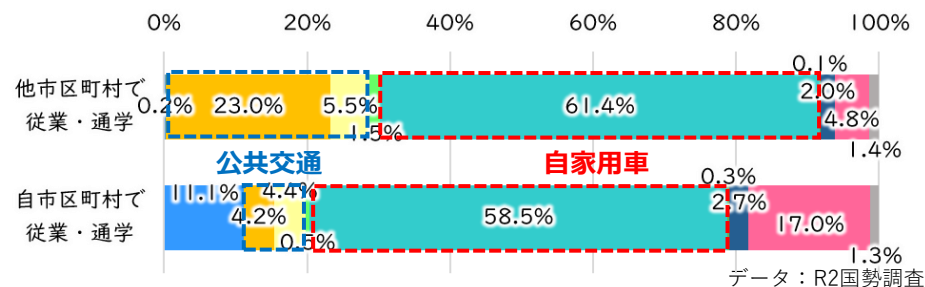
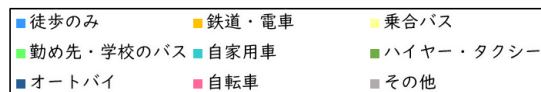
■通学流動

- ・市内通学が約2.8万人、福岡市へ約1,700人。
近隣では小郡市、八女市、筑後市間の移動が多い。



■通勤・通学時の交通手段

- ・自家用車が約6割。
- ・公共交通は、市内は約1割、市外は約3割。

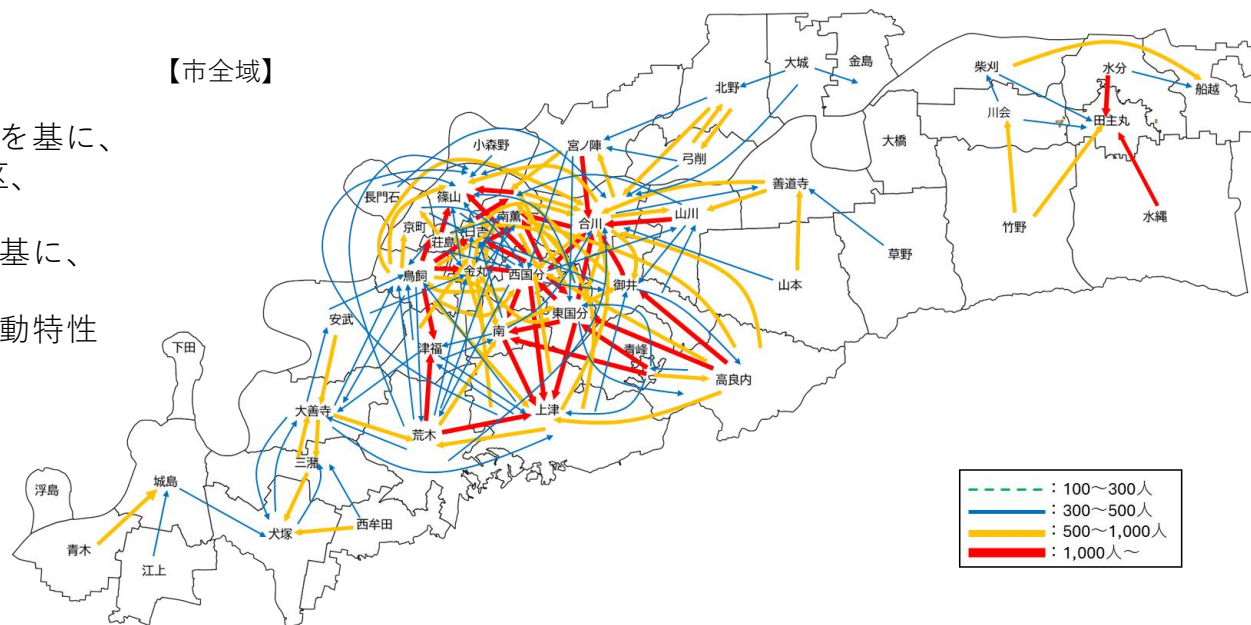


4. データ分析（潜在需要情報：移動特性）

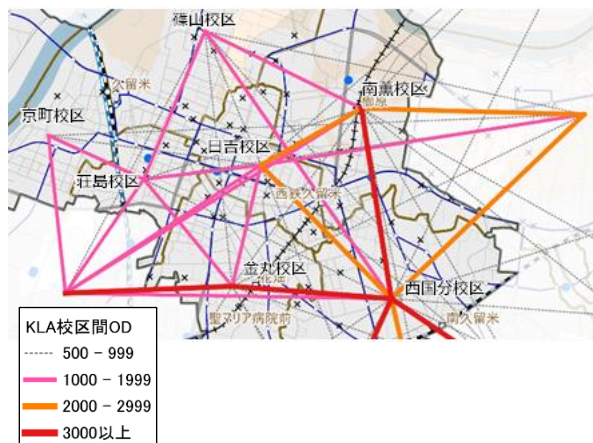
■人の動き

- ・人流データ（携帯電話位置情報）を基に、校区ごとの移動状況（移動先の校区、移動量）を把握。
- ・北部九州パーソントリップ調査を基に、交通手段を把握。
- ・二つのデータを基に、各地域の移動特性を分析。

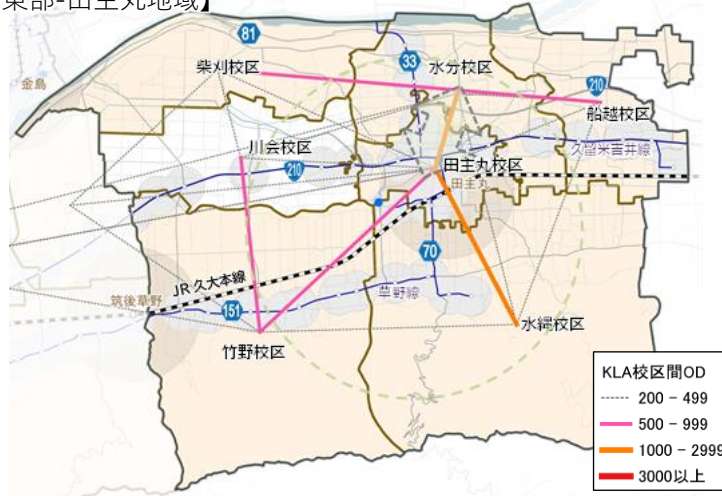
【市全域】



【中央地域】



【東部-田主丸地域】



- ・別添（参考資料）**地区別カルテ**により地域区分ごとにデータを重ね合わせて課題を抽出

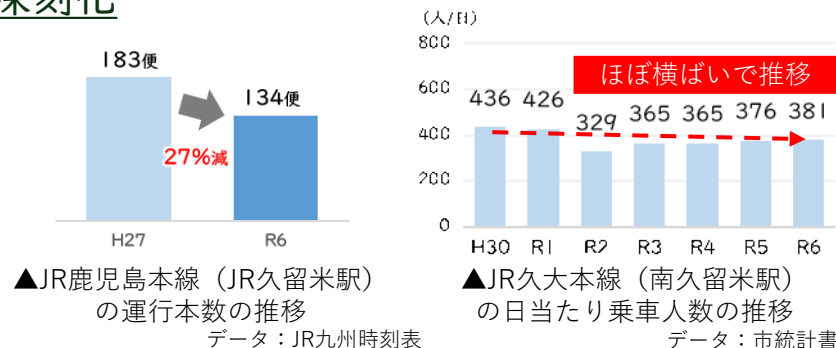
5. データ分析から見える課題

①公共交通軸と拠点の充実・保証の観点 ②「交通空白」における移動の観点 ③持続可能性・実現の可能性の観点

■都市構造を支える幹線交通の確保に関する懸念の深刻化

【鉄道】

- ・JR鹿児島本線での大幅な減便。（人手不足等が背景）
- ・JR久大本線、西鉄甘木線はサービス水準は充実（2往復/時間）しているものの利用が伸び悩んでいる。

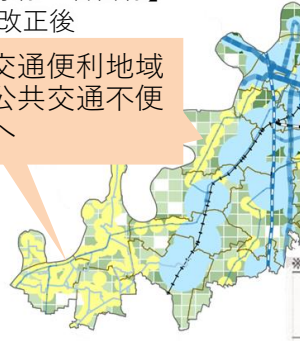


【路線バス】

- ・路線バスの運転手不足による大幅な減便。（10年間で1割減）
- 大善寺線、若宮線は便数が15往復/日未満となって「公共交通不便地域」に該当。

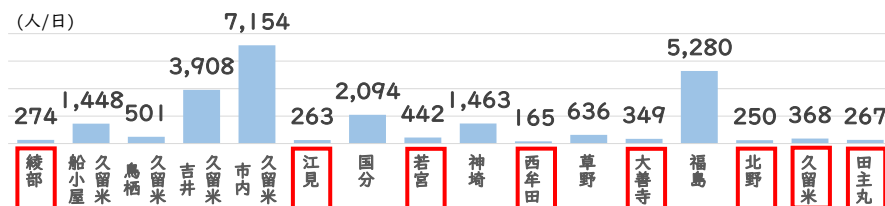
【大善寺線・若宮線】
ダイヤ改正前【大善寺線・若宮線】
ダイヤ改正後

公共交通便利地域から公共交通不便地域へ

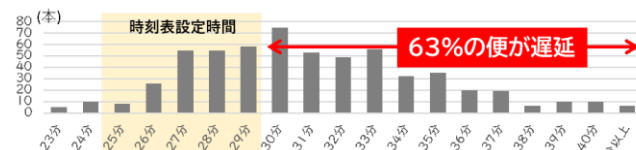


▲西部地域の公共交通空白地域の状況（大善寺線・若宮線ダイヤ改正前後）

- ・西牟田線、大善寺線、北野線などは、利用が少ない。



- ▲路線バスの路線別の平日1日あたり利用者数
データ：西鉄バス ICカードデータ、堀川バス 甘木観光バス バス会社提供資料
- ・道路渋滞の影響を受け、路線バスの速達性、定時性が低下している。



▲西鉄久留米～青峰団地区間の所要時間（運行実績データ）

5. データ分析から見える課題

①公共交通軸と拠点の充実・保証の観点 ②「交通空白」における移動の観点 ③持続可能性・実現の可能性の観点

■中心部は慢性的に渋滞、路線バスの速達性・定時性に影響

- ・西鉄久留米駅周辺では交通混雑により、路線バスの遅延や定時性の低下が生じている。

路線名	旅行速度(km/h)			混雑度
	朝夕 (混雑時)	昼間 (非混雑時)	昼間12時間 平均	
① 国道3号	15.2	16.6	16.1	1.40
② 国道209号	18.5	21.6	20.3	1.44
③ 国道322号	14.8	18.5	17.0	0.91

※渋滞の目安は旅行速度20km/h未満

▲西鉄久留米駅周辺道路の旅行速度・混雑度

データ：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査



■短距離移動でも一定の自家用車利用

- ・中心部の短距離移動（西鉄久留米駅～JR久留米駅間）の移動の28%が自家用車。路線バスは1%。

▼西鉄久留米駅～JR久留米駅間の移動目的別交通手段割合

		西鉄久留米駅～JR久留米駅間					
		徒歩	自転車	路線バス	タクシー	自動車	その他
目的	買物・余暇	71.6%	3.3%	4.2%	0.0%	21.0%	0.0%
	その他私用	48.2%	28.0%	0.0%	4.4%	19.5%	0.0%
計		54.9%	14.4%	1.0%	1.0%	27.6%	1.0%

データ：第5回北部九州PT調査

■交通結節機能・バリアフリー機能の不足

- ・地域生活拠点の中心駅でありながら交通結節機能が不足。（宮の陣駅、大善寺駅、善導寺駅、田主丸駅）
- ・バリアフリー機能が不足。（大善寺駅（約3,400人/日、宮の陣駅（約2,400人/日）、荒木駅（約2,300人/日））

路線	駅	交通結節							バリアフリー機能					
		駅前広場	バス停	タクシー乗り場	一時停車場	待合スペース	P&R駐車場	駐輪場	レンタサイクル	階段有無	エレベーター	エスカレーター	トイレ	多目的トイレ
JR 鹿児島本線	JR久留米駅	○	○	○	○	○	○	○	○	有	○	○	○	○
	荒木駅	○	○	○	○	○	○	○	×	有	×	×	○	×
JR 久大本線	善導寺駅	×	×	×	×	○	○	○	×	有	×	×	○	×
	田主丸駅	×	○	×	×	○	×	○	○	有	×	×	○	×
西鉄 天神 大牟田線	宮の陣駅	×	×	○	×	○	×	○	○	有	×	×	○	×
	西鉄久留米駅	○	○	○	○	○	×	○	○	有	○	○	○	○
	大善寺駅	○	○	○	○	○	×	○	×	無	—	—	○	○
	三潴駅	○	×	×	○	○	×	○	×	無	—	—	○	×
西鉄甘木線	北野駅	×	○	×	×	○	×	○	×	無	—	—	○	×

▲中心拠点＋地域生活拠点の駅の交通結節機能・バリアフリー機能の状況

■拠点の二次交通が不足

- ・駅から1km以内の交通圏域内でも、移動需要に対し交通サービスが不足。（宮の陣駅～オフィスアルカディア間）



5. データ分析から見える課題

①公共交通軸と拠点の充実・保証の観点 ②「交通空白」における移動の観点 ③持続可能性・実現の可能性の観点

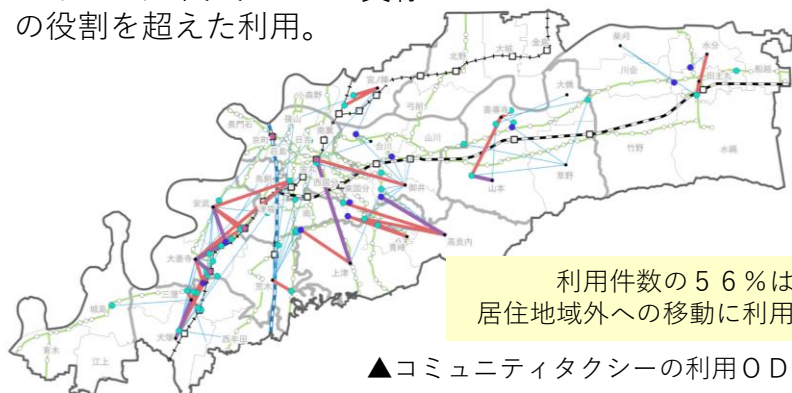
■支線交通のニーズとサービスの不整合、幹線との不明瞭な役割

- ・よりみちバス（北野、城島）の供給過多。
- ・よりみちバスの認知度が低い。

よりみちバス（北野）
の利用状況

	金島線	大城線	北野線	弓削線
運行便数	10便	9便	8便	11便
平均利用者数	2,450人/年	4,300人/年	4,300人/年	3,700人/年
便あたり利用者数	1.9人/便	3.8人/便	4.9人/便	2.3人/便
最終便利用者数	0.3人/便	2.1人/便	0.6人/便	0.3人/便

- ・コミュニティタクシーの支線の役割を超えた利用。



■居住誘導区域内に交通空白が存在

- ・中央部地域の篠山校区では居住誘導区域に設定されているが、どのバス停からも離れている交通空白地域が存在している。（城島地域にも存在）



- ・生活支援交通の定義明確化と制度見直しが必要。

5. データ分析から見える課題

①公共交通軸と拠点の充実・保証の観点 ②「交通空白」における移動の観点 ③持続可能性・実現の可能性の観点

■物価高騰による経費増などの厳しい運営、 運転士不足、行政による財政負担

【交通事業者】

- ・物価高騰（燃料費等）
- ・車両更新費用
- ・運転士不足

【行財政】

- ・赤字補助金等の増
- ・生活支援交通の運営費
- ・公共施設・インフラの維持管理費の増
- ・毎年増加している扶助費
- ・物価高騰

【交通事業者ヒアリング】

路線バス事業者

○ドライバーの高齢化や運転手不足が深刻化（3社共通）

タクシー事業者

○高齢化が著しく、若年層ドライバーがほぼいない状況（5社共通）
○人手不足、特に若手ドライバーの獲得や定着化が課題である（5社共通）

■公共交通離れの進行や低い満足度による 公共交通需要の縮小

	R1	R6
地域公共交通の乗降客数	4,145 万人/年	3,814 万人/年

公共交通が運行していない地域における
交通サービス提供や充実度

	満足	不満
中央地域	9.3%	18.6%
南部-中央部周辺地域	6.2%	21.1%
南部-青峰地域	8.1%	24.4%
東部-草野地域	6.0%	25.4%
東部-田主丸地域	3.4%	32.6%
北部-宮ノ陣地域	5.6%	31.9%
北部-北野地域	3.7%	31.8%
西部-中央部周辺地域	7.4%	32.6%
西部-城島地域	6.1%	36.7%
西部-三潁地域	4.5%	36.0%

公共交通間の乗り継ぎやすさ

	満足	不満
東部-草野地域	14.9%	22.4%
東部-田主丸地域	10.1%	31.5%
北部-宮ノ陣地域	13.9%	26.4%
北部-北野地域	15.0%	25.2%
西部-中央部周辺地域	17.0%	17.8%
西部-城島地域	12.2%	28.6%
西部-三潁地域	16.9%	25.8%

主要駅における駅前広場整備

	満足	不満
東部-田主丸地域	10.1%	20.2%
北部-宮ノ陣地域	8.3%	25.0%
北部-北野地域	10.3%	25.2%
西部-中央部周辺地域	20.0%	22.2%

駅のバリアフリー環境

	満足	不満
東部-田主丸地域	9.0%	22.5%
北部-宮ノ陣地域	5.6%	19.4%
北部-北野地域	14.0%	24.3%
西部-中央部周辺地域	12.6%	18.5%

▲公共交通に対する満足度（市民アンケート）