

令和7年度 第2回 久留米市地域公共交通会議

令和8年1月16日(金)

議案第7号

令和7年度久留米市生活交通確保維持改善計画（久留米市地域内フィーダー系統確保維持計画）の一次評価について

議案第8号

地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業（市町村型））の一次評価について

議案第9号

第2期久留米市地域公共交通網形成計画の評価指標(案)について

議案第10号

城島地域よりみちバス「インガット号」の運行計画変更（案）について

議案第11号

久留米市運賃協議分科会設置要領の制定について

議案第12号

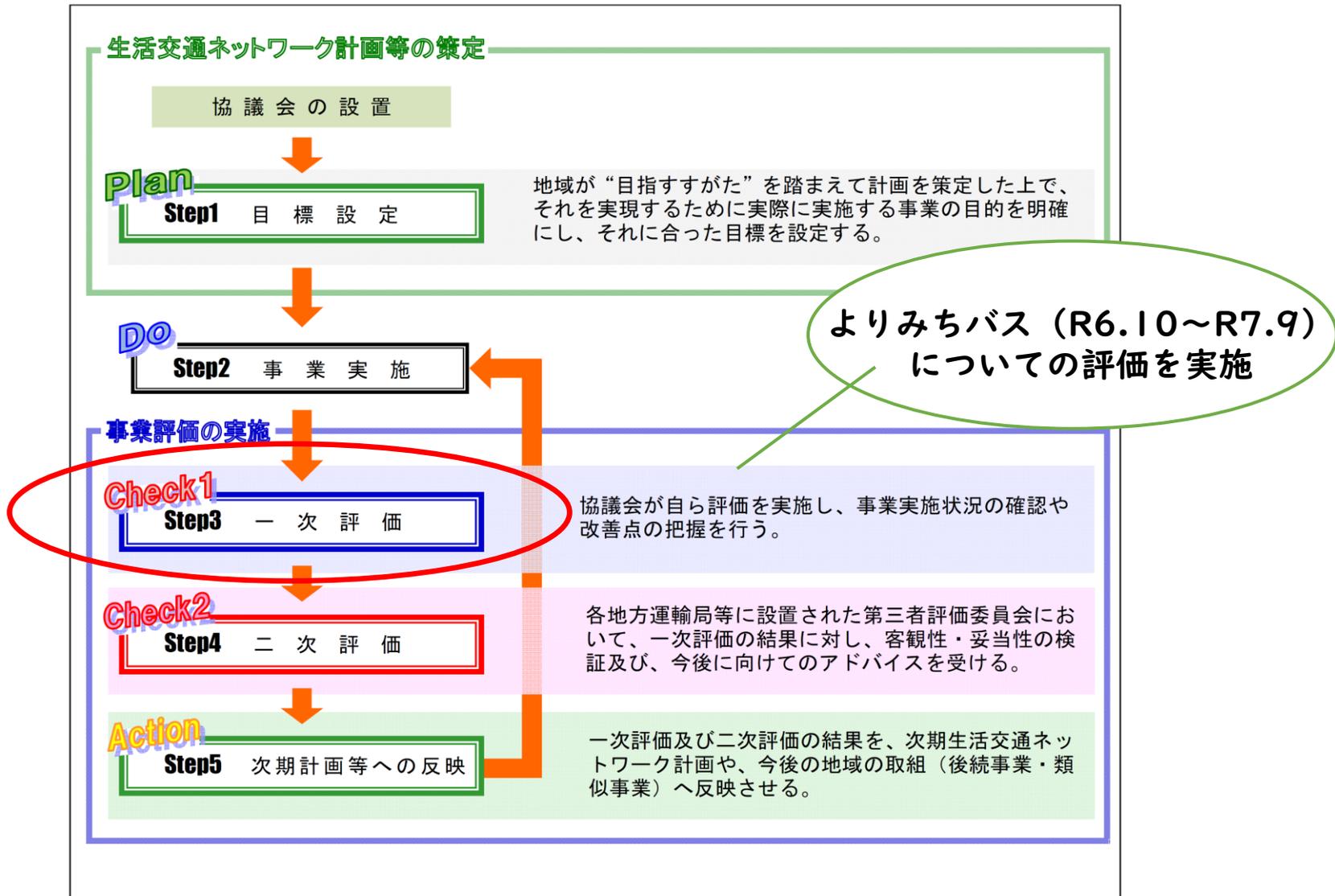
久留米市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

令和7年度久留米市生活交通確保維持改善計画
(久留米市地域内フィーダー系統確保維持計画)の
一次評価について

令和7年度久留米市生活交通確保維持改善計画（久留米市地域内フィーダー系統確保維持計画）の一次評価について、別紙のとおり承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度または将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの。



目標1：1日あたりの年間平均利用者数

「城島地域」

- これまでの運行目標が達成できていない。
- 現在の目標値を据え置き設定。

乗合を考慮した状態（1便あたり1.5人）での運行を目標とし、1日の運行便数を考慮した設定

【A日程】月・水・土 17便 × 1.5人 = 25.5人

【B日程】火・木・金 16便 × 1.5人 = 24人 ≠ **30人**

「北野地域」

- これまでの運行目標は達成してきている。
- 直近3か年（R3～R5）の実績値の増加人数の平均を前年度目標値に上乗せして設定。

【直近3か年（R3～R5）の1日平均利用者数の平均増加数】

（R3→R4）+6.2人（R4→R5）+5.2人 ≪平均≫5.7人

【R7バス会計年度の目標値】

（R5年度目標値）50人 + 5.7人 = 55.7人 ≒ **55人**

（単位：千円）

年度	運行経費	運賃収入	国庫補助	市負担額	収支率
H28	13,980	457	531	12,992	3.27%
H29	14,716	531	3,071	11,114	3.61%
H30	14,720	642	3,094	10,984	4.36%
R1	14,933	754	4,072	10,107	5.05%
R2	14,591	567	4,440	9,584	3.89%
R3	13,344	632	4,651	8,061	4.73%
R4	13,934	697	3,224	10,013	5.00%
R5	15,388	732	1,782	12,874	4.76%
R6	16,033	668	1,716	13,649	4.17%

※運賃収入／運行経費

（単位：千円）

年度	運行経費	運賃収入	国庫補助	市負担額	収支率
H28	13,560	490	179	12,890	3.62%
H29	14,320	565	2,437	11,317	3.95%
H30	14,167	857	1,869	11,441	6.05%
R1	14,417	1,042	4,117	9,259	7.23%
R2	14,168	911	3,204	10,053	6.43%
R3	13,071	970	2,993	9,107	7.42%
R4	13,465	1,010	2,399	10,056	7.50%
R5	14,473	1,201	2,202	11,070	8.30%
R6	15,061	1,126	2,553	11,381	7.48%

※運賃収入／運行経費

目標2：地域の公共交通機関の現状に対する満足度

市民意識調査の結果に久留米市地域公共交通網形成計画の目標の年平均伸び率（0.8%）を上乗せして設定

<久留米市地域公共交通網形成計画の同指標 R8目標値：57.3% >

※直近の実績が目標値を下回った際は、前年度目標値を据え置き

R7年度目標値（北野）**43.5%**（城島）**29%**

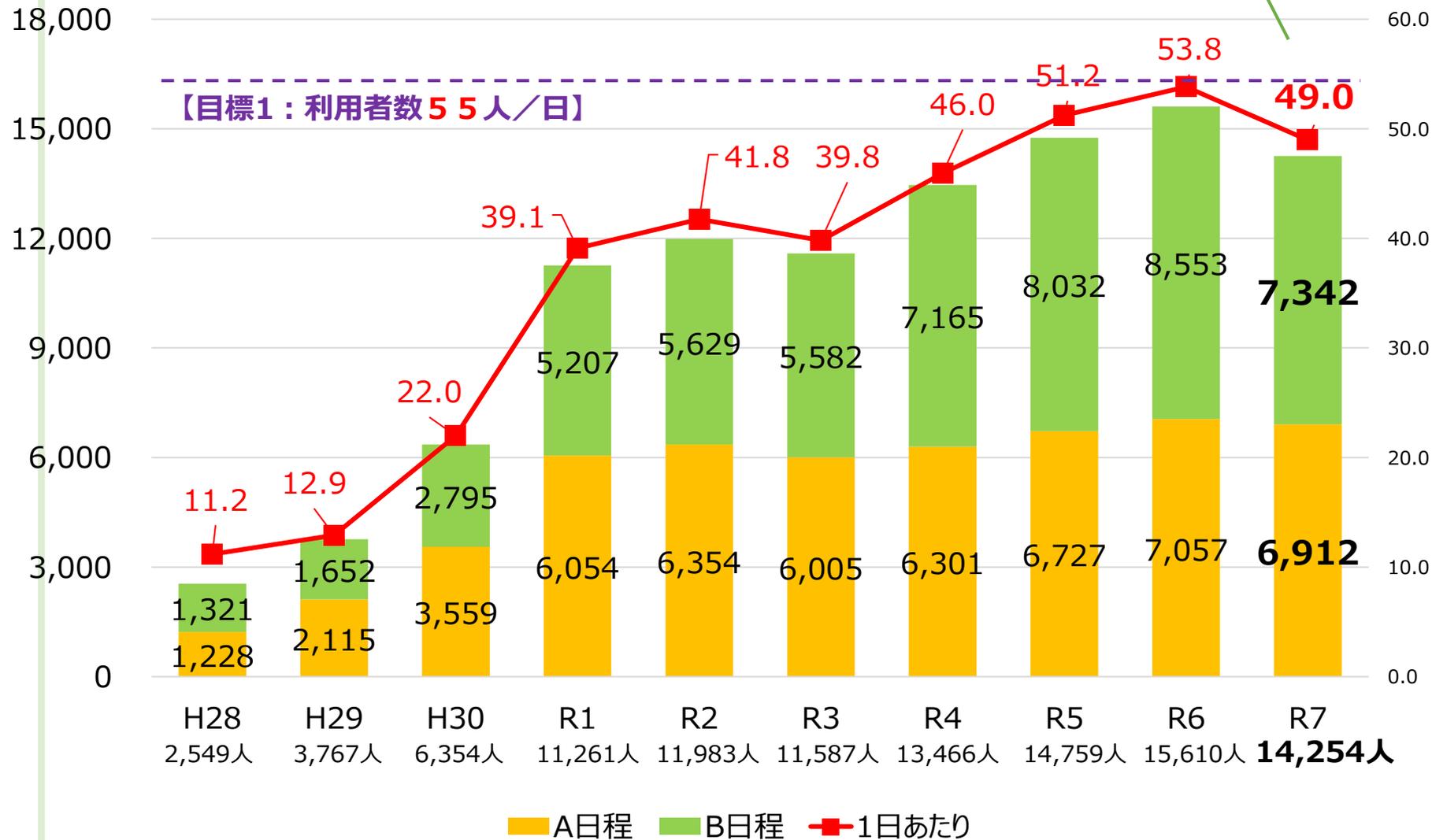
北野地域よりみちバス「コスモス号」

※バス会計年度（10月～9月）ごとに各年度を比較

(人)

目標1未達成
(-6.0人)

【目標1：利用者数55人/日】



目標達成状況

目標1：1日あたりの年間平均利用者数

55 人



49.0 人

※利用者数：14,254人／運行日数：291日
※前回比較：53.8人／日 (▲4.8人／日)

- ・ 定期的利用者の施設入所等による減少が影響しており目標は未達成
- ・ 目標達成には更なる新規利用者の確保が必要

目標2：北野地域の公共交通機関の現状に対する満足度

⇒よりみちバスだけでなく、バス・鉄道・タクシーなども含めた公共交通機関全体

※補足：満足度の把握方法

- ・ 久留米市に在住の満15歳以上の人を対象とした、R7年度市民意識調査の速報値から、北野地域のデータを抽出
- ・ バス、鉄道、タクシーなどの公共交通機関やよりみちバスなどの生活支援交通の現状について、「満足・やや満足・やや不満・不満・わからない・無回答」の回答のうち、「満足・やや満足」の割合

43.5 %



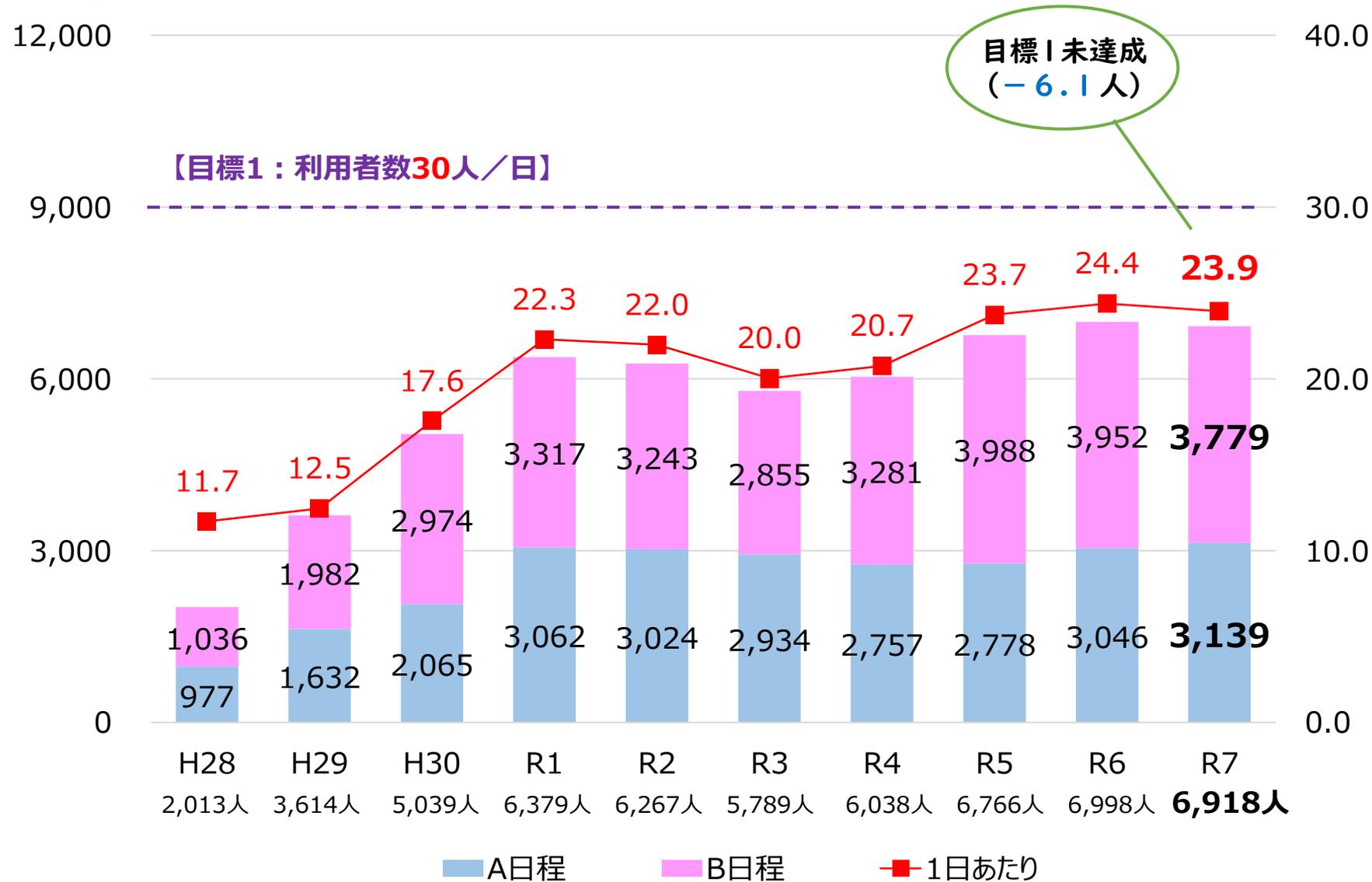
40.8 %

※前回比較：39.5% (+1.3%)

- ・ 前回調査より増加はしているが、目標は未達成
- ・ よりみちバスとともに、広域的な移動を担う鉄道やバスについても、各交通事業者と密に連携して、利用環境の改善等による利便性の向上および利用促進に取り組むことが必要

城島地域よりみちバス「インガット号」

※バス会計年度（10月～9月）ごとに各年度を比較
（人）



2,013人 3,614人 5,039人 6,379人 6,267人 5,789人 6,038人 6,766人 6,998人 **6,918人**

目標達成状況

目標1：1日あたりの年間平均利用者数

30 人 → 23.9 人

※利用者数：6,918人／運行日数：289日
※前回比較：24.4人／日（▲0.5人／日）

- ・上期（1月・2月期）の大幅な減少が影響しており目標は未達成であるが、下期の利用者数は過去最高
- ・地域連携による利用促進の効果が徐々に出てはいるものの、目標達成には更なる利用者確保が必要

目標2：城島地域の公共交通機関の現状に対する満足度

⇒よりみちバスだけでなく、バス・鉄道・タクシーなども含めた公共交通機関全体

※補足：満足度の把握方法

- ・久留米市に在住の満15歳以上の人を対象とした、R7年度市民意識調査の速報値から、城島地域のデータを抽出
- ・バス、鉄道、タクシーなどの公共交通機関やよりみちバスなどの生活支援交通の現状について、「満足・やや満足・やや不満・不満・わからない・無回答」の回答のうち、「満足・やや満足」の割合

29.0 % → 27.6 %

※前回比較：25.9%（+1.7%）

- ・前回調査より増加はしているが、目標は未達成
- ・よりみちバスとともに、広域的な移動を担う鉄道やバスについても、各交通事業者と密に連携して、利用環境の改善等による利便性の向上および利用促進に取り組むことが必要

一次評価（案）

- ・ 国土交通省九州運輸局提出様式（別添1）
- ・ 国土交通省九州運輸局提出様式（別添1-2）

事業評価 (R6.10~R7.9)

国土交通省九州運輸局提出様式 (別添1)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和8年1月 日

協議会名: 久留米市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
久留米市地域公共交通会議	北野地域よりみちバス運行 ・A日程(月・水・金):17便 ・B日程(火・木・土):17便	地域住民の日常生活において、安全・安心に移動できる地域公共交通の確保・維持のため、運行地域と行政が連携して現状の運行ルートやダイヤ、今後の利用促進について意見交換し、検討する場を作りながら、生活支援交通の運行継続に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標⇒実績(達成状況)】 目標1(日利用者数) 55人⇒49.0人(89.1%) 目標2(公共交通満足度) 43.5%超⇒40.8%	目標1の未達成については、近年増加傾向にあった利用者数が、昨年12月～本年1月にかけてのインフルエンザ流行期に大幅に減少したことに加え、日常的に利用していた利用者の施設入所等によるものである分析している。 目標2の満足度は、前年度より上昇したものの、目標達成には至っていない。 公共交通機関への満足度が近年上昇していることを踏まえ、広域的な移動を担う鉄道・バスについて、各交通事業者と連携して利便性向上を図るとともに、よりみちバスが公共交通機関の補完交通として利用してもらえる仕組みづくりなど、利用促進による新規利用者の確保に向けた取組みも必要であると考えられる。
	城島地域よりみちバス運行 ・A日程(月・水・土):17便 ・B日程(火・木・金):16便	地域住民の日常生活において、安全・安心に移動できる地域公共交通の確保・維持のため、運行地域と行政が連携して現状の運行ルートやダイヤ、今後の利用促進について意見交換し、検討する場を作りながら、生活支援交通の運行継続に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標⇒実績(達成状況)】 目標1(日利用者数) 30人⇒23.9人(79.7%) 目標2(公共交通満足度) 29.0%超⇒27.6%	目標1の未達成の要因としては、近年増加傾向にあった利用者数が、昨年12月～本年1月にかけてのインフルエンザ流行期に大幅に減少したことが主な要因と分析。地域連携による利用促進の効果が出てきており、下期は過去最高数となっている。 目標2の満足度は、前年度より上昇したものの、目標達成には至っていない。 他地域と比較すると依然として満足度は低く、北野地域と同様に、各交通事業者と連携して利便性向上を図るとともに、よりみちバスとの相互利用が可能となる仕組みづくりなどによる新規利用者の確保に向けた取組みも必要であると考えられる。

国土交通省九州運輸局提出様式 (別添1-2)

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和8年1月 日

協議会名:	久留米市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>久留米市は、福岡県の南部に位置し、市の北東部から西部にかけては九州一の大河筑後川が西流しており、市域の広い範囲が筑後川沿いの平野で形成される面積229.96km²、人口約300千人の中核市である。</p> <p>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」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おり、これを実現し持続可能で利便性の高い地域公共交通網を構築するため、平成27年8月に「久留米市地域公共交通網形成計画」を策定し、令和2年8月には当計画の第2期計画を策定している。</p> <p>地域内フィーダー系統に該当する生活支援交通(よりみちバス)は、鉄道や路線バス等の利用が不便な地域における高齢者などの移動制約者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たものであり、地域の高齢化の進展に伴い生活支援交通の必要性は非常に高くなっている。</p>

地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化 推進事業（市町村型））の一次評価について

地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化推進事業（市町村型））の一次評価について、別紙のとおり承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

地域公共交通のアップデート化

アップデートとは？



第2期久留米地域公共交通網形成計画

(期間: 令和2年度～8年度)



久留米地域公共交通計画

(期間: 令和9年度～5か年)

※アップデート化

現行計画では、公共交通空白地域への生活支援交通の導入や路線バスへの赤字補助等の施策を実施してきたが、少子高齢化による利用者・運転者不足等により持続可能性・採算性（乗合率）・利便性（運行本数）が低下している。

次期計画では、単なるデータの更新や改訂だけでなく、人口分布やモビリティデータ（利用状況など）を活用した現状・課題分析を行うことで、地域毎の課題を確認し、解決に向けた具体的な手法を探る必要がある。また、その結果を多様な関係者と共有・連携することにより、地域の実情に合わせた実効的・持続可能な計画に見直すことが求められている。

「地域公共交通計画」のアップデート

- ① シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、② 交通モード統合的・面的に、③ 将来へ先手先手に対応し、④ デジタルの力やデータを活用しながら、⑤ 分野横断で関係者の参画を得て、⑥ 現場課題へ機動的・継続的に対応

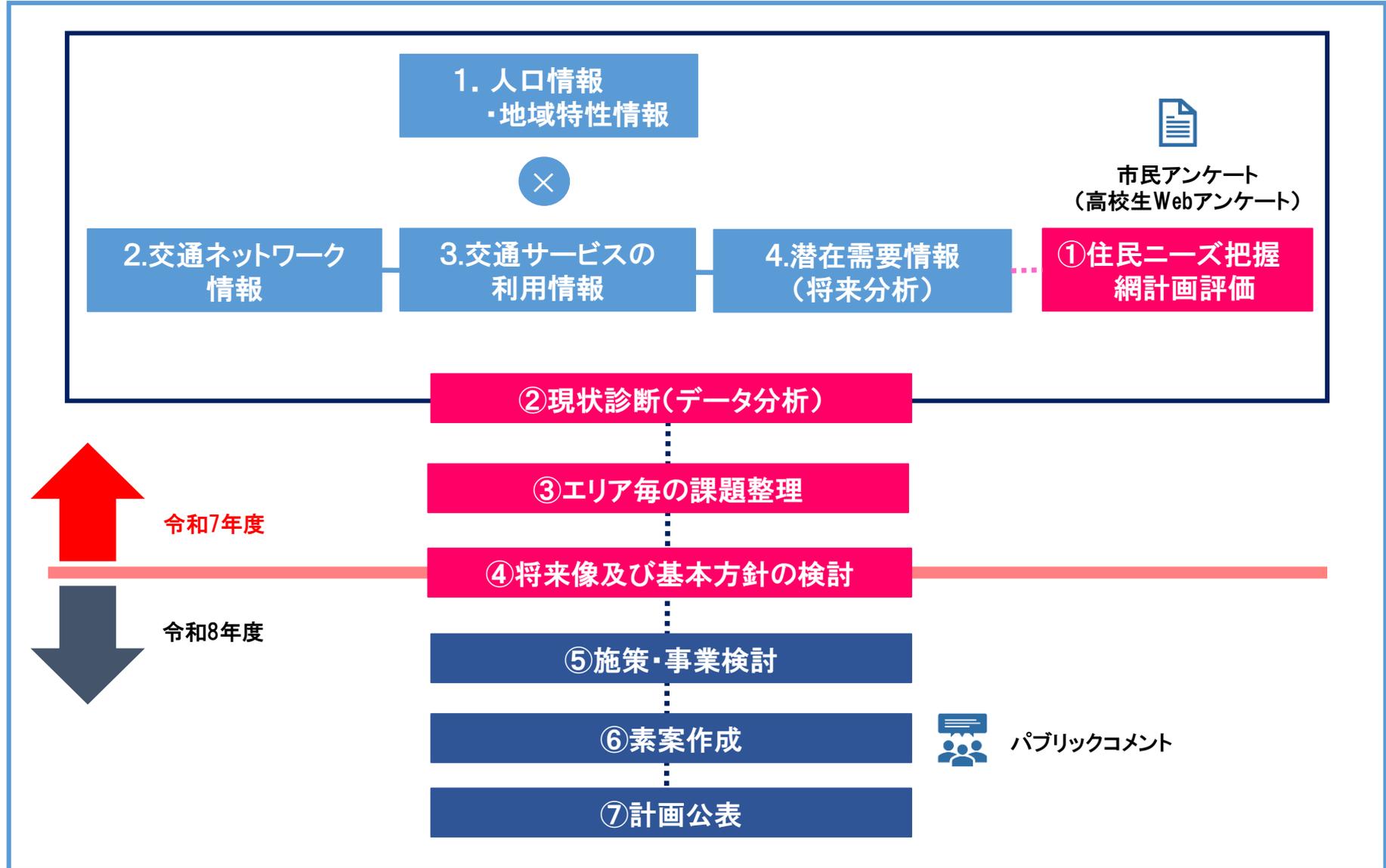
地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画	機動的・横断的な実行体制	モビリティデータの利活用	都道府県の役割
シンプルで一貫性ある構成への見直し 2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と1Qの中核KPI 等	モニタリングチームの組成（※） 自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築	データ共有体制の確立（※） ・共有の目的・範囲・条件等の明確化 ・継続的なデータ提供の体制確立	地域間交通等 （鉄道・幹線バス等）
適材適所の施策・事業の集中展開（※） 地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等	多様な関係者の実質的参画 ・リ・デザイン関係者の協議会への参画 ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保 ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画	他分野データの活用 移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見直し	地域内交通との接続、市町村間調整
具体的なPDCAスケジュール ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定 ・検討から実行までのスケジュールの明示	専門人材の確保・育成 ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ ③コーディネータスキルを持つ人材育成・伴走者確保	データも活用した計画策定・実行 データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減	市町村の牽引・伴走 ※ 地域の実情を踏まえて実施 ○ヒト&プレイス （人材育成、ネットワークの場） ○データ （共有の枠組の構築） ○リ・デザイン （実証運行、新技術等を先導）

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

(出典) 国土交通省資料

久留米市地域公共交通計画

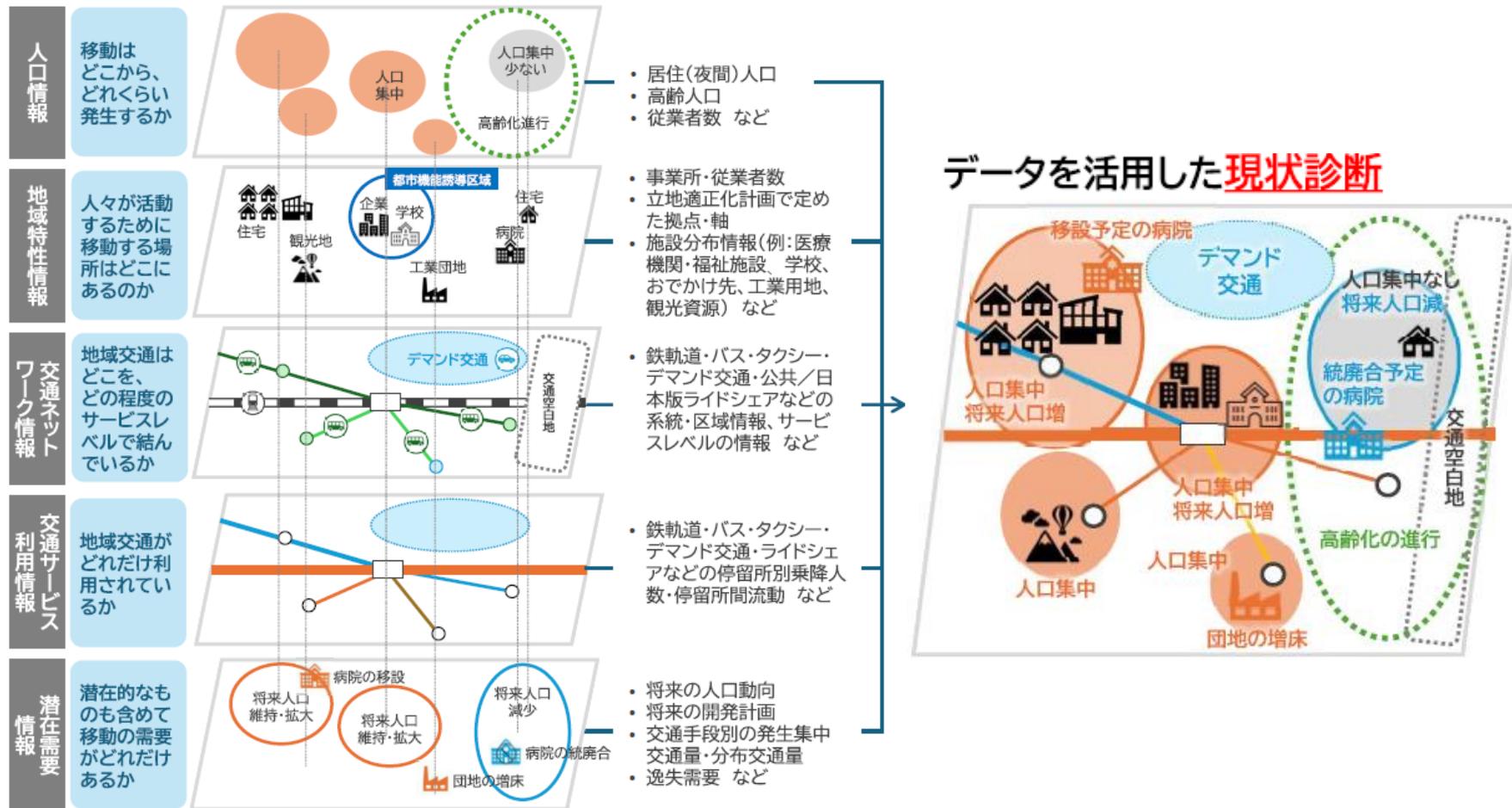


①住民ニーズ把握

調査項目	調査内容	回答状況	主な意見・傾向等
<p>交通事業者 ヒアリング 調査</p>	<p>【調査項目】① 公共交通の現状の利用特性 ② 運行にあたっての問題点等</p> <p>【調査対象】市内の公共交通事業者 (路線バス、タクシー、鉄道)</p> <p>【調査方法】直接ヒアリング</p> <p>【調査時期】令和7年9月</p>	<p>西鉄バス久留米(株) 堀川バス(株) (株)甘木観光バス 久留米西鉄タクシー(株) 安全タクシー(株) (有)丸金タクシー (有)くまタクシー 浮羽交通(株) 西日本鉄道(株) 計9事業者</p>	<p>① (利用特性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業路線ごとの、利用者・利用時間帯の特性を把握 <p>② (問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各事業者が共に「ドライバーの高齢化や運転手不足の深刻化」を指摘 ・路線バス事業者は「バス遅延」「バス待ち環境」「最終便延長」を指摘 ・鉄道事業者は「駅のバリアフリー化や駅前ロータリー整備」を指摘
<p>市民アンケート 調査</p>	<p>【調査項目】① 日常的な移動実態や公共交通利用状況 ② 現状公共交通の評価や今後の取組みの重要度等</p> <p>【調査対象】無作為抽出した市民3,000世帯 (1世帯当たり2票配布)</p> <p>【調査方法】郵送+WEB回収方式</p> <p>【調査期間】令和7年11月17日～12月5日</p>	<p>1,330票 (44.3%)</p> <p>※速報時点</p>	<p>① (利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常的な公共交通利用は市中心部では高く(約30%)、郊外部では低い(15%以下)傾向 <p>② (評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通への評価は「満足」25%、「不満」19% ・「鉄道による移動しやすさ」が比較的高評価 ・「バス停の環境」に関する評価が全体的に低く、郊外部では「公共交通未運行地域の交通サービス提供・充実度」が低評価 (今後の取組みの重要度)「路線バスによる移動しやすさ」
<p>高校アンケート 調査</p>	<p>【調査項目】① 高校生の通学実態や公共交通利用状況 ② 公共交通等の問題点・改善要望等</p> <p>【調査対象】市内12校の「高校2年生」</p> <p>【調査方法】WEB回収方式</p> <p>【調査時期】令和7年11月12日～12月5日</p>	<p>1,435票 (58.3%)</p> <p>市内居住 903票 市外居住 466票 学生寮居住 66票</p>	<p>① (利用状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者は、「単一手段による通学」が多く、北野方面や三潴方面では「乗継による通学」の割合が他の地域より多い。 ・公共交通利用者の公共交通への評価は「満足」48%、「不満」22% <p>② (問題点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの学生が「運行本数が少ない」ことを指摘
<p>よりみちバス 利用者 アンケート調査</p>	<p>【調査項目】① よりみちバスの利用実態 ② 満足度</p> <p>【調査対象】北野地区、城島地区の2路線</p> <p>【調査方法】直接ヒアリング</p> <p>【調査時期】令和7年10月 各路線2日間</p>	<p>北野地区 67票</p> <p>城島地区 40票</p>	<p>① (利用実態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者は「北野地域は60歳以上(城島地区は70歳以上)」、時間帯は「午前中利用」が多い ・利用目的は「買い物・通院」が約75%で、「公共交通機関への乗り継ぎ」が約10% <p>② (満足度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者のほとんどが「満足」と回答

②現状診断(データ分析)

・現状診断にあたっては、①人口情報、②地域特性情報(病院、学校、商業施設、公共施設等)、③交通ネットワーク情報、④交通サービス利用情報、⑤潜在需要情報を重ね合わせ、データを活用した確認を行います。



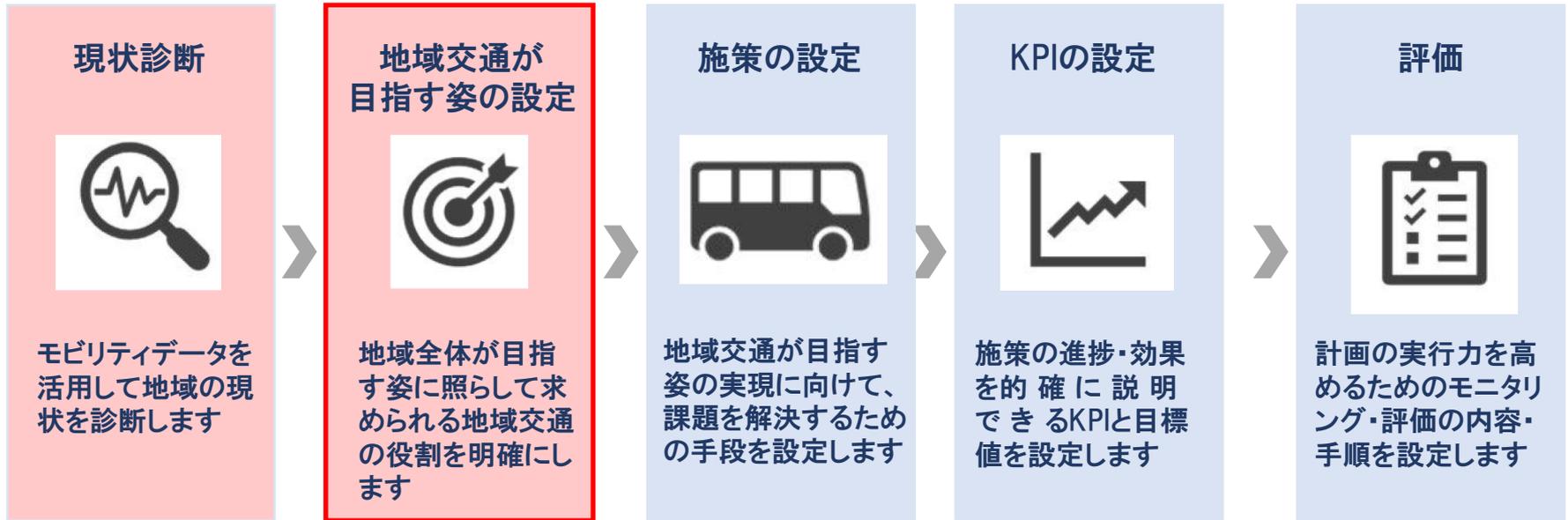
次回交通会議にて…

③エリア毎の課題整理

④将来像及び基本方針の検討

計画の策定

計画の評価



(引用) 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」

将来像

基本方針1

基本方針2

基本方針3

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

協議会名: 久留米市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業

国土交通省九州運輸局提出様式 (別添1)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】 ①地域特性の把握 ②移動需要に関する調査 ③久留米市地域公共交通(案)のとりまとめ ④協議会開催</p> <p>【結果概要】 ①本市の地理的条件や人口分布、施設(病院、公共施設、商業施設等)・住宅の立地など地域特性情報を把握・整理した。 また、既存公共交通(鉄道、路線バス、コミュニティバス、スクールバス、タクシー等)のルートや頻度などの交通ネットワーク情報や利用実績などの交通サービス利用情報を整理し、地域別の特性を把握した。</p> <p>②人流や公共交通データ等のモビリティデータを利活用し、現状分析・将来予想等を行った。 また、交通事業者ヒアリングや地域住民・高校生を対象としたアンケート調査により、住民の移動先、時間帯、手段等を把握し、地域全体の移動需要を整理した。</p> <p>③地域特性の把握及び移動需要に関する調査の結果をもとに、持続可能な公共交通網の形成にあたっての問題点や課題を整理する。 地域にとって望ましく、運転士不足等の社会的課題への対応も考慮した公共交通網のあり方についての基本方針をまとめる予定。</p> <p>④多様な関係者の実質的な参画を目的とし、まちづくり連絡協議会、男女平等推進ネットワーク、NPO、子育て支援団体、身体障害者福祉協会等を交えた協議会を開催した。 また、介護・福祉・教育分野の移動支援サービスと連携する実行体制を構築するため、市内生活支援交通連携会議を開催し、各サービス内容の情報共有を行った。</p>	<p>A 事業が計画に位置づけられたとおり、適正に実施された(される見込み)。</p>	<p>【補助対象事業名】 久留米市地域公共交通計画策定調査業務</p> <p>【事業内容】 ・地域特性の把握 ・移動需要に関する調査 ・久留米市地域公共交通(案)のとりまとめ ・協議会開催</p> <p>【実施時期】 令和7年5月～令和8年3月</p> <p>【計画策定に向けた方針】 今年度作成した素案を基にパブリックコメントを行い、最終的に令和9年3月に久留米市地域公共交通計画を策定する。</p>

第2期久留米市地域公共交通網形成計画の 評価指標(案)について

第2期久留米市地域公共交通網形成計画の評価指標(案)について、別紙のとおり承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

概要

第2期久留米市地域公共交通網形成計画の計画期間1年間延伸に伴い、令和8年度末の目標達成状況を評価するための目標値を定めるもの

評価指標		上段：指標の定義	現時点の達成状況	目標値	
		下段：数値の推移		(R7年度)	(R8年度)
指標1	市内主要鉄道駅の乗降客数	市内主要駅(11駅)※1の年間乗降回数	△ 未達	2,665	2,665
		2,665 ⇒ 2,327 ⇒ 2,432 万人/年 (H29年度) (R4年度) (R5年度)			
指標2	中心拠点内の乗降客数割合	市内の年間の公共交通総乗降客数に占める中心拠点内の乗降客数の割合	○ 達成	74.1	74.1
		72.1 ⇒ 75.7 ⇒ 75.6% (H29年度) (R4年度) (R5年度)			
指標3	生活支援交通の導入校区数	生活支援交通の導入校区数	△ 未達	46/46	46/46
		26/46 ⇒ 33/46 ⇒ 33/46 校区 (R1年度) (R5年度) (R6年度)			
指標4	市内主要鉄道駅のバリアフリー化率	市内の主要駅(11駅)※1のうち、バリアフリー化された駅の割合	× 未達	45	45
		36 ⇒ 36 ⇒ 36 % (R1年度) (R5年度) (R6年度)			

※1 中心拠点の主要駅(JR久留米・西鉄久留米・花畑・聖マリア病院前)
地域生活拠点の中心駅・分岐駅(荒木・大善寺・善導寺・宮の陣・北野・田主丸・三潴)

達成状況 ○…目標を達成 △…目標未達成だが指標が改善傾向で推移 ×…未達成でかつ指標が横ばいまたは悪化傾向

評価指標		上段：指標の定義	現時点の 達成状況	目標値	
		下段：数値の推移		(R7年度)	(R8年度)
指標5	ノンステップバスの導入率	市内を運行する路線の配車台数に対するノンステップバスの台数の割合（年間2台ずつ着実に導入していく）	△ 未達	15.3	15.3
		6.1 ⇒ 8.9 ⇒ 11.7 % (R1年度) (R5年度) (R6年度)			
指標6	地域公共交通の乗降客数	地域公共交通の年間乗降客数	△ 未達	4,167	4,167
		4,167 ⇒ 3,596 ⇒ 3,689 万人/年 (H29年度) (R4年度) (R5年度)			
指標7	久留米市の観光入込客数	「久留米市観光・MICE戦略プラン」における目標値	△ 未達	630	630
		591 ⇒ 435 ⇒ 501 万人/年 (H29年度) (R4年度) (R5年度)			
指標8	公共交通に対する市民の満足度	「市民意識調査」において、「バス・鉄道・タクシーなどの公共交通網の整備」に対する回答「満足・やや満足」の割合	× 未達	57.3	57.3
		52.6 ⇒ 47.3 ⇒ 40.7 % (H30年度) (R5年度) (R6年度)			

達成状況 ○…目標を達成 △…目標未達成だが指標が改善傾向で推移 ×…未達成でかつ指標が横ばいまたは悪化傾向

城島地域よりみちバス「インガット号」の 運行計画変更（案）について

城島地域よりみちバスの事業計画変更（案）について、
別紙のとおり承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

改正内容

- ①犬塚駅での西鉄電車「西鉄天神大牟田線」への接続時間を調整するため、
運行時刻を見直す
- ②令和7年10月1日の西鉄バス「大善寺線」のダイヤ改正に伴い、
運行時刻を見直す

※本改正による運行経路及び運行本数の変更はなし

ダイヤ改正（案）

別紙1のとおり

改正実施予定日

令和8年7月1日（水）

久留米市運賃協議分科会設置要領の制定について

久留米市運賃協議分科会設置要領を別紙のとおり制定することについて、承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

要領制定の背景

道路運送法の改正（令和5年10月1日施行分）にて、従来は地域公共交通会議で行っていた一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃の協議について、従来の地域公共交通会議は複数の関係者や関係団体が含まれるため、当該会議での運賃協議は独占禁止法に抵触する恐れが生じるとして、新たに同法第9条第4項に定める「協議会」において協議を行うこととなった。

ついては、久留米市地域公共交通会議設置要綱第13条に基づき、協議運賃に関する協議を行う分科会として、新たに「運賃協議分科会」を設置するため要領を制定する。

要領（案）

別紙2のとおり

設置時期

本会議の議決後、すみやかに設置する。なお、運賃協議分科会は、協議すべき事案が生じた際に、会長が招集する。

「運賃協議分科会」の概要

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第9条の3）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村長又は都道府県知事 ○一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体 ○（自家用有償運送について協議する場合）自家用有償旅客運送を行っている者 ○道路管理者、都道府県警察、学識経験者等
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項等

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（ 第4条の2 ）
構成員	変更なし
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項等

運賃協議分科会（NEW）	
根拠	道路運送法（第9条第4項）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村又は都道府県 ○運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 ○地方運輸局長 ○関係住民の意見を代表する者
協議事項	○ 乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項

■協議事項

・地域における需要に応じ当該地域住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る**運賃**等について協議

■構成員

- ①市町村又は都道府県 ②一般旅客自動車運送事業者（乗合又は乗用） ③地方運輸局長
④市町村の長又は都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

← ※協議を行う構成員は①～④に**限定**される

■留意事項

・構成員を限定する観点から、地域公共交通会議と連続して協議を行う場合においては、上記①～④以外の構成員を退室させる又は別室で行う等、十分注意が必要

今後の協議運賃について



01. 公聴会等の実施

- 利用者・利害関係者の意見等を集約

<実施方法>

- 公聴会の実施
- アンケートの実施
- 地域住民の意見交換 等



02. 運賃協議分科会の開催

- 01の公聴会等で集約した意見等をふまえ運賃を協議する



03. 交通会議の開催

- 運賃以外の態様（路線や運行系統の変更など）について協議する

<注意事項>

02で協議された運賃については交通会議の協議事項とすることは**出来ない**

運賃協議分科会を開催する場合は、交通会議と同日に開催する予定

久留米市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について

久留米市地域公共交通会議設置要綱を別紙のとおり一部改正することについて、承認を求める。

令和 8年 1月16日提出

要綱改正の背景

議案第11号にて設置予定の運賃協議分科会にて協議する事項を明確化するため、及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正内容（令和2年11月27日施行分）を踏まえ、計画名称などの文言を整理する。

要綱改正（案）

別紙3のとおり

改正時期

本会議の議決後、すみやかに改正する。

（参考）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正概要（国土交通省資料抜粋）

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)**も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



久留米市地域公共交通会議設置要綱の一部改正 新旧対照表

改正案	現行
<p style="text-align: center;">久留米市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 久留米市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、次に掲げる事項を協議するため設置する。</p> <p>(1) 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項</p> <p>(2) 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか）第2条第1項に規定される生活交通確保維持改善計画又は第2条第2項に規定される地域公共交通確保維持事業に関する事項</p> <p>(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第3条の規定に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる事項</p> <p>第2条 （略）</p> <p>(協議事項)</p> <p>第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関すること</p> <p>(2) 生活交通確保・維持・改善のための事業に関すること</p> <p>(3) 活性化再生法第5条に規定される地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更の協議に関すること</p> <p>(4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること</p>	<p style="text-align: center;">久留米市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>(目的)</p> <p>第1条 久留米市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、次に掲げる事項を協議するため設置する。</p> <p>(1) 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項</p> <p>(2) 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号ほか）第2条第1項に規定される生活交通確保維持改善計画又は第2条第2項に規定される地域公共交通確保維持事業に関する事項</p> <p>(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第3条の規定に基づき、<u>持続可能な地域公共交通網の形成</u>に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる事項</p> <p>(協議事項)</p> <p>第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。</p> <p>(1) 地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び<u>運賃・料金</u>等に関すること</p> <p>(2) 生活交通確保・維持・改善のための事業に関すること</p> <p>(3) 活性化再生法第5条に規定される<u>地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）</u>の策定及び変更の協議に関すること</p> <p>(4) <u>形成計画</u>の実施に係る連絡調整に関すること</p>

<p>(5) 交通計画に定められた事業の実施に関すること</p> <p>(6) 前5号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと</p> <p>(7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること</p> <p>第4条～第12条 (略)</p> <p>(分科会)</p> <p>第13条 会長は、次に掲げる事項を協議し、調整するため、必要に応じて分科会を置くことができる。</p> <p>(1) 特定地域の取組又は専門的な調査及び検討が必要な第3条各号に掲げる事項</p> <p>(2) 道路運送法第9条第4項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する事項</p> <p>2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。</p> <p>第14条～第16条 (略)</p> <p>附 則 この要綱は、平成24年 5月 1日から施行する。</p> <p>附 則 この要綱は、平成26年 6月24日から施行する。</p> <p>附 則 この要綱は、平成27年 6月26日から施行する。</p> <p>附 則 この要綱は、令和 8年 月 日から施行する。</p>	<p>(5) 形成計画に定められた事業の実施に関すること</p> <p>(6) 前5号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと</p> <p>(7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認めること</p> <p>(分科会)</p> <p>第13条 <u>第3条各号に掲げる事項について、特定地域の取り組みを行うため、又は専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ分科会を置くことができる。</u></p> <p>2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。</p> <p>附 則 この要綱は、平成24年 5月 1日から施行する。</p> <p>附 則 この要綱は、平成26年 6月24日から施行する。</p> <p>附 則 この要綱は、平成27年 6月26日から施行する。</p>
--	--