別　紙

令和８年６月１１日

（名称）古賀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

市内の公共交通としては、鉄道（JR鹿児島本線）や高速バス、路線バス（西鉄バス広域路線・西鉄バス古賀市内線）が運行しているほか、コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）やのるーと古賀（AIオンデマンドバス）、タクシーが運行しており、市民や来訪者の移動を支えている。しかしながら、公共交通の利用者数は、コロナ禍前の水準に戻ったものの運行に要する経費の増大に伴う収支悪化による行政負担の増加が課題となっている。そして、路線バスやタクシーにおいては、運転士不足が続いており、公共交通を維持していく基盤が縮小している状況である。また、高齢化が進展しており、高齢者が自立した生活を送っていく上で、地域において移動手段を確保していくことの重要性が高まっている。

令和４年度、交通空白地域を有する小竹地区において地域協議会が発足し、住民の移動ニーズを踏まえた交通手段確保に向けた検討を地域と協働で進めてきた。小竹地区住民は、隣接する新宮町への移動ニーズが高く、また人流データにおいても小竹地区から新宮中央駅周辺への移動が多く確認された。地域との検討の結果、コガバス（古賀市公共施設等連絡バス）の新規路線（小竹線：コスモス館～小竹～新宮中央駅）を運行することとし、令和６年１０月より実証運行を開始し、令和８年４月より本格運行とした。

当該路線は、小竹地区住民の日常の買物、通院など市内及び隣接する新宮町との移動手段としての役割を担っている。また、JR新宮中央駅との接続、JR新宮中央駅にて幹線系統（新宮町コミバス「相らんど線」）との接続など広域的な移動も可能であることから、市外への通勤通学利用も担っており、鉄道を補完する欠かせない路線となっている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、コガバス小竹線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

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

コガバス小竹線の収支率 25%以上
コガバス小竹線の１日あたりの利用者数 37 人以上
コガバス小竹線の市の財政負担額 1,000 万円/年

（古賀市地域公共交通計画　別冊　P7　参照）

（２）事業の効果

コガバス小竹線を維持することにより、小竹地区住民の日常の買物、通院など市内及び隣接する新宮町との移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実施できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

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

・西鉄バス古賀市内線、コガバスの一体的な見直し（事業者・古賀市）
・運転士の確保（公共交通分野への就職促進、二種免許取得支援制度の検討）（古賀市）
・公共交通に関する情報周知の強化（古賀市）
・戦略的モビリティ・マネジメントの実施、公共交通の使い方講座等の開催（古賀市）
・市民の参画強化（地域が主体となった取組の促進）（古賀市）

（古賀市地域公共交通計画　P42～P56　参照）

別　紙

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
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るコガバス小竹線について、その運行に係る費用総額 11,358 千円のうち、古賀市から運行事業者への委託料支払い額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
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、数値指標による評価を実施 ・利用者アンケート（調査員が車内に乗り込みアンケート調査を実施） ・地域住民との意見交換会
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

別　紙

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

別　紙

18. 協議会の開催状況と主な議論

・令和４年度から令和６年度にかけて、小竹区地域協議会を５回開催。
（運行計画、ダイヤ、バス停の設置場所等について協議）
・令和７年６月２日　地域公共交通計画別紙（令和８年度地域公共交通確保維持事業）について、協議・承認
・令和８年１月１５日　第６回小竹区地域協議会を開催
・令和８年２月６日　運行回数の変更について協議・承認
・令和８年６月１１日　地域公共交通計画別紙（令和９年度地域公共交通確保維持事業）について、協議・承認

19. 利用者等の意見の反映状況

小竹区地域協議会を開催し、小竹地区から JR 新宮中央駅までの運行を求める声が強かったため、令和７年１月２７日に JR 新宮中央駅まで延伸した。

令和７年２月１２日から１４日・１０月１５日にコガバス（小竹線）に調査員が乗り込みアンケート調査を実施。

アンケート調査結果や利用者の意見等から、令和８年６月１日にダイヤ改正・運行ルートの一部変更等を実施。今後も継続して、利用者の意見を路線・ダイヤ等への反映を検討していく。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住　所）	古賀市駅東１－１－１
（所　属）	古賀市役所　経営戦略課
（氏　名）	[redacted]
（電　話）	092－942－1113
（e-mail）	kotsu@city.koga.fukuoka.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。