

# 路線見直し後の乗合タクシー利用状況等について(報告)

1. 令和7年10月からの見直しの概要	1
2. 見直し後の利用概況等	2
(1) 利用状況	2
(2) 財政負担状況	2
(3) 路線定期の利用概況	3
(4) 路線不定期の利用概況	3
3. 路線別の利用状況	4
(1) 春日線(見直しなし)	4
(2) 大野原線(本格運行)	5
(3) 牛の岳線(実証運行)	6
(4) 下吉田線(実証運行)	7
(5) 関所跡線(実証運行)	8
4. 課題および改善に向けた考え方(案)	9
(1) 各路線の状況と課題	9
(2) 見直しに向けた考え方(案)	9

令和8年2月20日(金)

- 春日線**
  - 見直しなし(引き続き「路線定期」での運行)
- 大野原線**
  - 利用低迷のため、上り①便を除き「路線不定期(予約があった場合のみ運行)」へ移行
  - 一部、ルート変更・停留所の追加を実施
- 牛の岳線**
  - 路線バス(JR九州バス)の廃止にともない乗合タクシーに移行、上り①便・②便を除き「路線不定期」へ移行
  - 一部、ルート変更・停留所の追加を実施
- 下吉田線**
  - 利用低迷のため、路線バス(祐徳バス)の上り朝1便を除き乗合タクシー「路線不定期」へ移行
  - 一部、ルート変更・停留所の追加を実施
- 関所跡線**
  - 路線バス(JR九州バス)の区間廃止(嬉野温泉BC～彼杵駅)にともない乗合タクシー「路線不定期」へ移行
- その他**
  - 春日線を除く全路線について、嬉野温泉BC前～嬉野温泉駅を「共通区間」として設定
  - 牛の岳線・下吉田線の下り便については、小中学校の下校時利用を念頭に時刻を調整

**■ 関所跡線**  
● 他路線の運行時間の間隙を活用して「路線不定期」の便を設定

方向	発	着	運行形態	車両	運行曜日	
上り	関所跡	8:15 ⇒ 8:36	嬉野温泉駅	路線不定期	セダン	平
		9:12 ⇒ 9:33		路線不定期	セダン	平
		9:54 ⇒ 10:15		路線不定期	セダン	平
		10:54 ⇒ 11:15		路線不定期	セダン	平
		14:05 ⇒ 14:26		路線不定期	セダン	平
下り	嬉野温泉駅	8:46 ⇒ 9:07	関所跡	路線不定期	セダン	平
		9:28 ⇒ 9:49		路線不定期	セダン	平
		10:28 ⇒ 10:49		路線不定期	セダン	平
		13:39 ⇒ 14:00		路線不定期	セダン	平
		17:50 ⇒ 18:11		路線不定期	セダン	平

**■ 大野原線**

- 定期的な利用が見られる上り第1便は「路線定期」で運行
- その他の便は若干時間調整を行い、「路線不定期」で運行

方向	発	着	運行形態	車両	運行曜日	
上り	宇漬橋	7:35 ⇒ 8:21	嬉野温泉駅	路線定期	セダン	平
		14:59 ⇒ 15:45	嬉野温泉駅	路線不定期	セダン	月・水・金
下り	嬉野温泉駅	6:44 ⇒ 7:30	宇漬橋	路線不定期	セダン	平
		14:08 ⇒ 14:54		路線不定期	セダン	月・水・金
		17:00 ⇒ 17:46		路線不定期	セダン	平

**■ 牛の岳線**

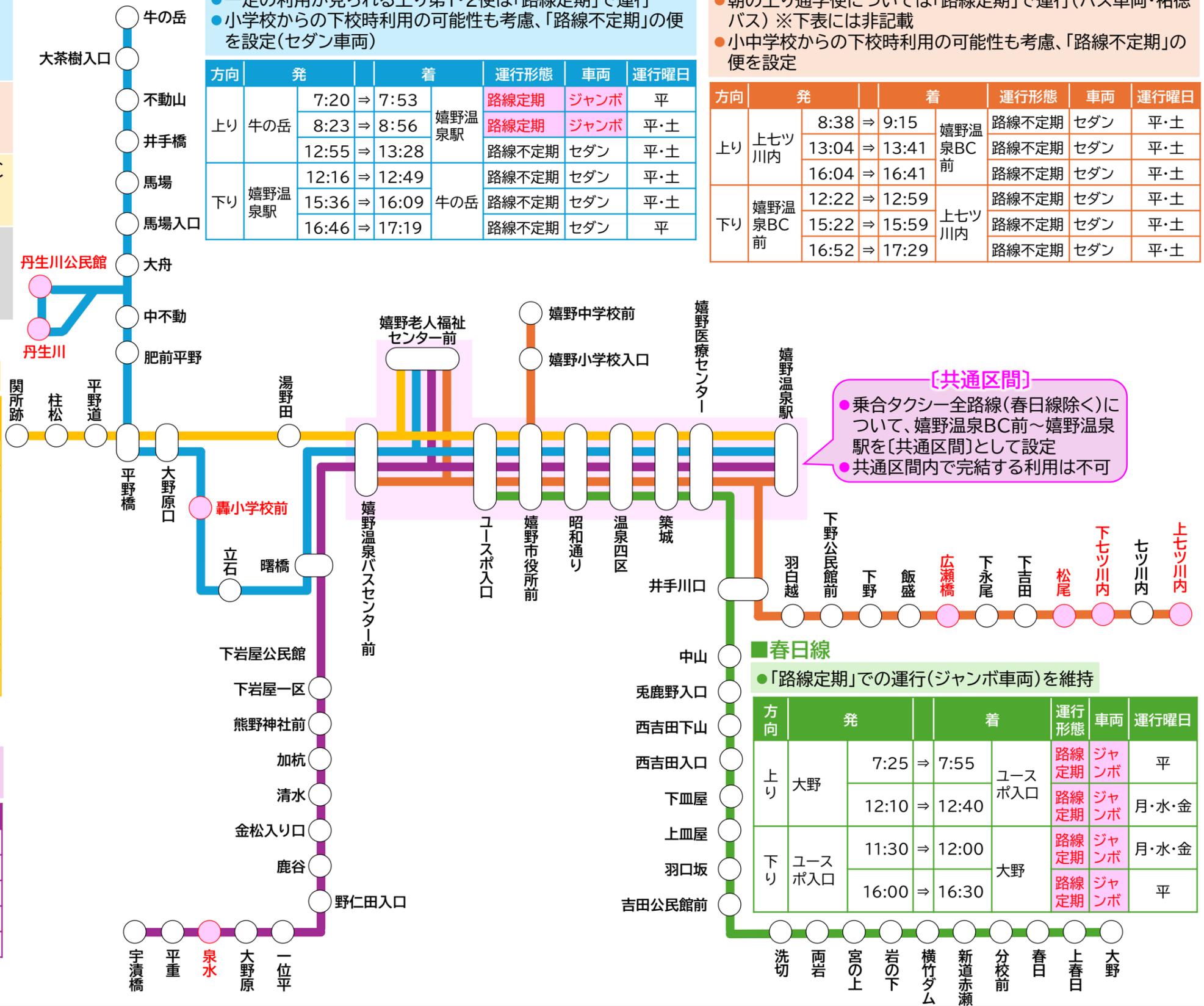
- 一定の利用が見られる上り第1・2便は「路線定期」で運行
- 小学校からの下校時利用の可能性も考慮、「路線不定期」の便を設定(セダン車両)

方向	発	着	運行形態	車両	運行曜日	
上り	牛の岳	7:20 ⇒ 7:53	嬉野温泉駅	路線定期	ジャンボ	平
		8:23 ⇒ 8:56		路線定期	ジャンボ	平・土
		12:55 ⇒ 13:28		路線不定期	セダン	平・土
下り	嬉野温泉駅	12:16 ⇒ 12:49	牛の岳	路線不定期	セダン	平・土
		15:36 ⇒ 16:09		路線不定期	セダン	平・土
		16:46 ⇒ 17:19		路線不定期	セダン	平

**■ 下吉田線**

- 朝の上り通学便については「路線定期」で運行(バス車両・祐徳バス) ※下表には非記載
- 小中学校からの下校時利用の可能性も考慮、「路線不定期」の便を設定

方向	発	着	運行形態	車両	運行曜日	
上り	上七ツ川内	8:38 ⇒ 9:15	嬉野温泉BC前	路線不定期	セダン	平・土
		13:04 ⇒ 13:41		路線不定期	セダン	平・土
		16:04 ⇒ 16:41		路線不定期	セダン	平・土
下り	嬉野温泉BC前	12:22 ⇒ 12:59	上七ツ川内	路線不定期	セダン	平・土
		15:22 ⇒ 15:59		路線不定期	セダン	平・土
		16:52 ⇒ 17:29		路線不定期	セダン	平・土



**【共通区間】**  
● 乗合タクシー全路線(春日線除く)について、嬉野温泉BC前～嬉野温泉駅を【共通区間】として設定  
● 共通区間内で完結する利用は不可

**■ 春日線**

- 「路線定期」での運行(ジャンボ車両)を維持

方向	発	着	運行形態	車両	運行曜日	
上り	大野	7:25 ⇒ 7:55	ユースポ入口	路線定期	ジャンボ	平
		12:10 ⇒ 12:40		路線定期	ジャンボ	月・水・金
下り	ユースポ入口	11:30 ⇒ 12:00	大野	路線定期	ジャンボ	月・水・金
		16:00 ⇒ 16:30		路線定期	ジャンボ	平

(1) 利用概況

- 利用者数、運行1日あたり利用者数とも、轟小学校への通学で定期的な利用がある[牛の岳線] がやや突出、従来から運行している[春日線]も一定の利用を維持
- 路線定期の便が運行する3路線(春日線・牛の岳線・大野原線)のうち、[大野原線]では利用が低迷
- [関所跡線]の利用は顕著に低迷しており、運行1日あたり利用者数は0.5人/日程度

表 路線別・月別の利用状況

	利用者数 (人)	運行1日あたり利用者数 (人/日)
春日線	10月	110
	11月	85
	12月	100
	計	295
大野原線	10月	22
	11月	30
	12月	22
	計	74
牛の岳線	10月	186
	11月	167
	12月	170
	計	523
下吉田線	10月	43
	11月	40
	12月	46
	計	129
関所跡線	10月	12
	11月	11
	12月	9
	計	32
計	10月	373
	11月	333
	12月	347
	計	1,053

(2) 財政負担状況

- 10~12月の3か月間の市財政負担額は325万円で、年間換算1300万円程度となる見込み  
※路線バス牛の岳・下吉田線、乗合タクシー大野原線の今年度の財政負担見込額は約2,000万円
- 路線定期がある春日線・牛の岳線・大野原線は予約の有無にかかわらず運行のため財政負担が大きく、利用者1人あたりの負担額では大野原線が最多で、全体では約3,000円/人の負担

表 路線別・月別の財政負担状況

	財政負担額 (千円)	利用者1人あたり財政負担額 (円/人)
春日線	10月	412
	11月	330
	12月	414
	計	1,156
大野原線	10月	132
	11月	111
	12月	132
	計	375
牛の岳線	10月	376
	11月	339
	12月	403
	計	1,119
下吉田線	10月	175
	11月	166
	12月	199
	計	540
関所跡線	10月	22
	11月	22
	12月	17
	計	60
計	10月	1,117
	11月	967
	12月	1,165
	計	3,250

(3) 路線定期の利用概況

- 路線定期の1便あたり利用者数は、[牛の岳線]が3.5人/便(3か月計)で最多、次いで、[春日線]の1.5人/便となっており、月別で見ても国費補助:地域内フィーダー系統の要件(1回あたり乗車人員が2人以上、往復系統の場合には1往復(2便)=1回)を達成
- [大野原線]については、3か月計では1.0人/便で上記要件を達成しているものの、月別の変動が大きく予断を許さない状況

図 1便あたり利用者数:春日線

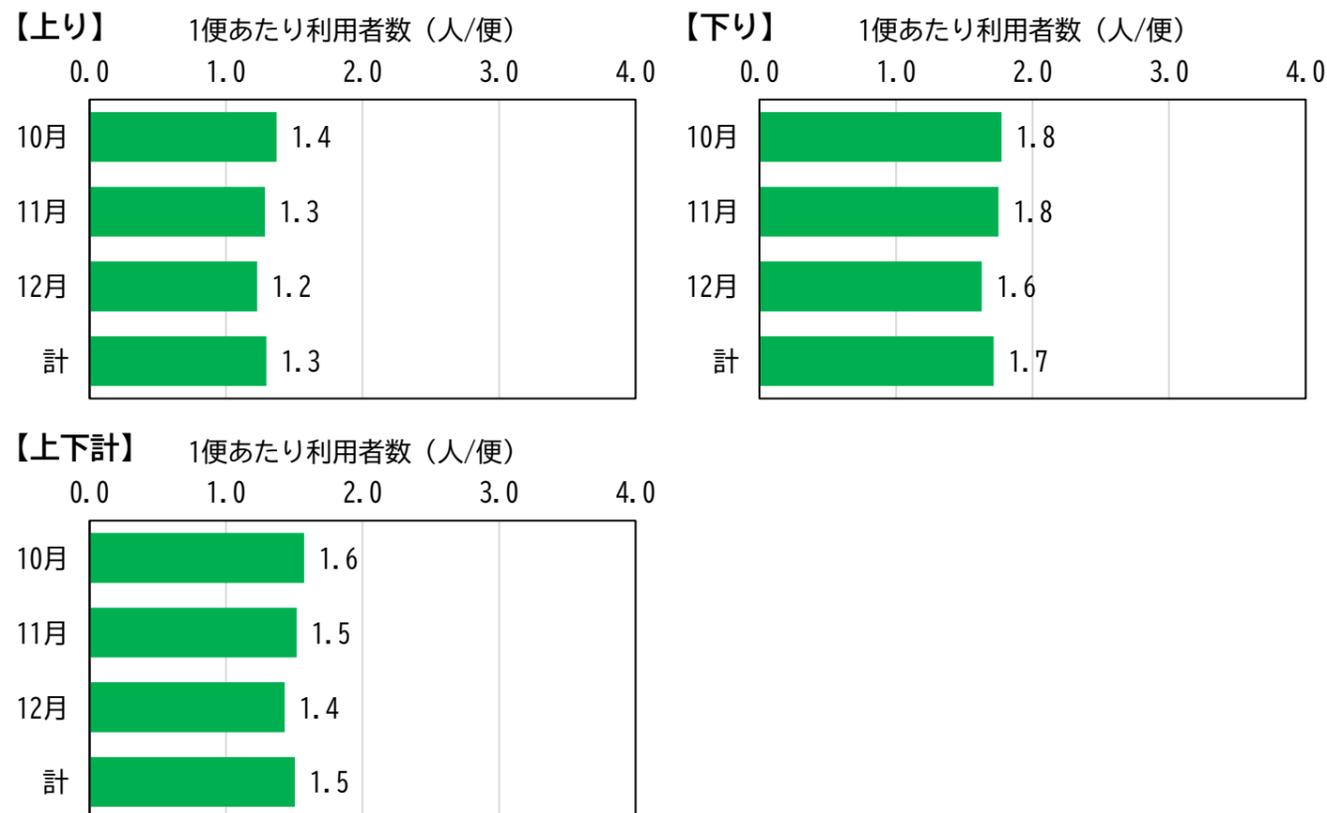
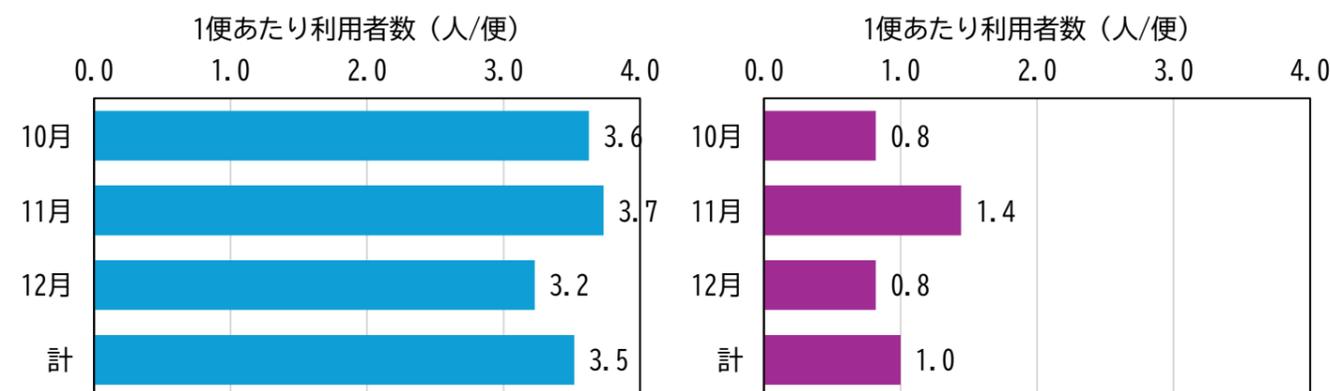


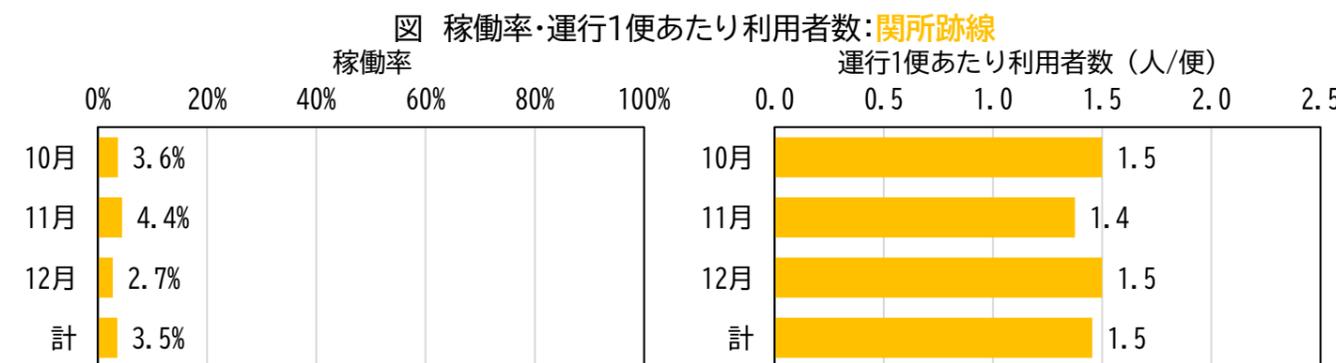
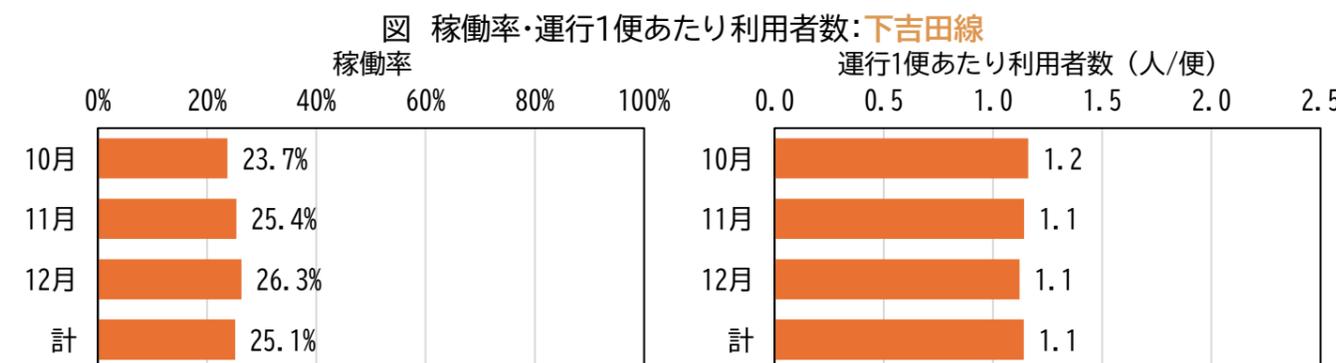
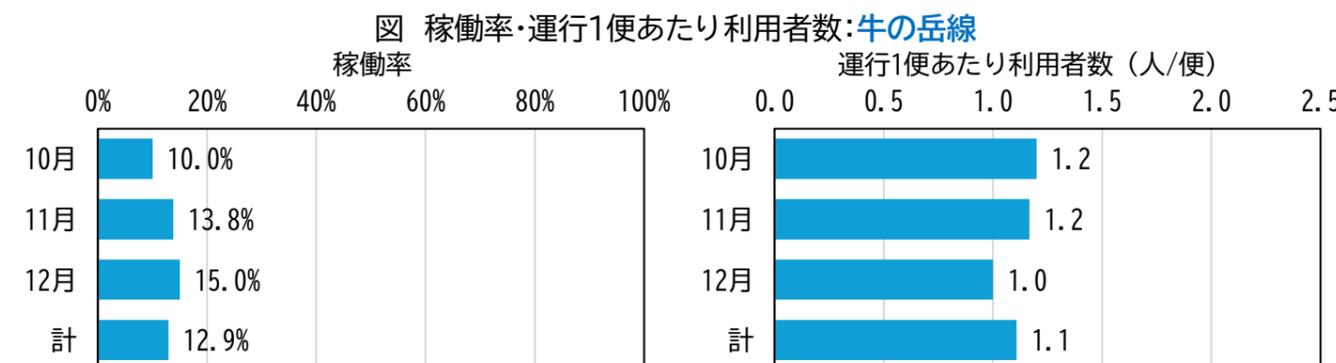
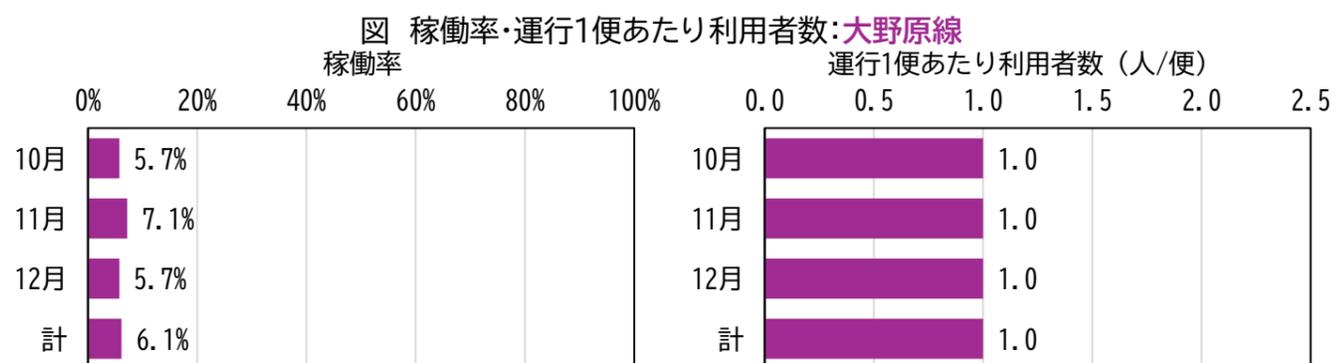
図 1便あたり利用者数:牛の岳線(上りのみ)

図 1便あたり利用者数:大野原線(上りのみ)



(4) 路線不定期の利用概況

- 路線不定期の稼働率(計画運行回数に対する実績の運行回数の割合)は、[下吉田線]で25%と最も高くなっているものの、地域内フィーダー系統の要件(計画運行回数に対する実績の運行回数の運行割合が30%以上)は未達
- その他の路線については稼働率が著しく低い状況
- 実際に運行した便あたりの利用者数は[関所跡線]で1.5人/便となっているものの、その他3路線では1.0人程度でほぼ「個別輸送」(「乗合」が発生していない)



(1) 春日線(見直しなし)

① 方向別・便別・区分別の利用者数(3か月計)

- 上り①便、および、下り②便の利用が多いが、下り②便の利用が上り①便の1.5倍程度の利用者数となっており、下りの総利用者数が上りの総利用者数を上回る状況
- 「大人」の利用が大部分を占めるものの、下り②便では「児童」の利用も一定数確認

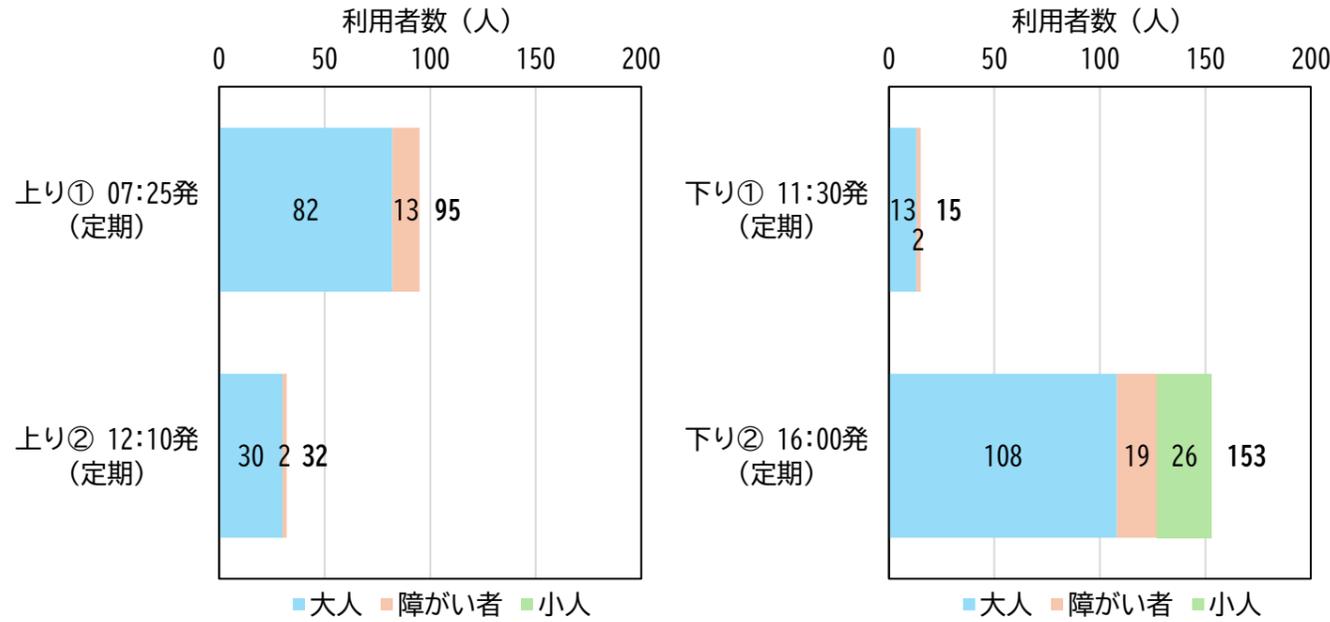


図 方向別・便別・区分別の利用者数(春日線)

② 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(3か月計)

- 利用者数が多い上り①便・下り②便では、空便率(区間を通じて利用者が全くいない便の割合)が顕著に低く、ほとんどの便(下り②便については全ての便)が利用
- 上り②便・下り①便は利用者は少ないものの、特に上り②便については空便率が約36%とそれほど高くない状況

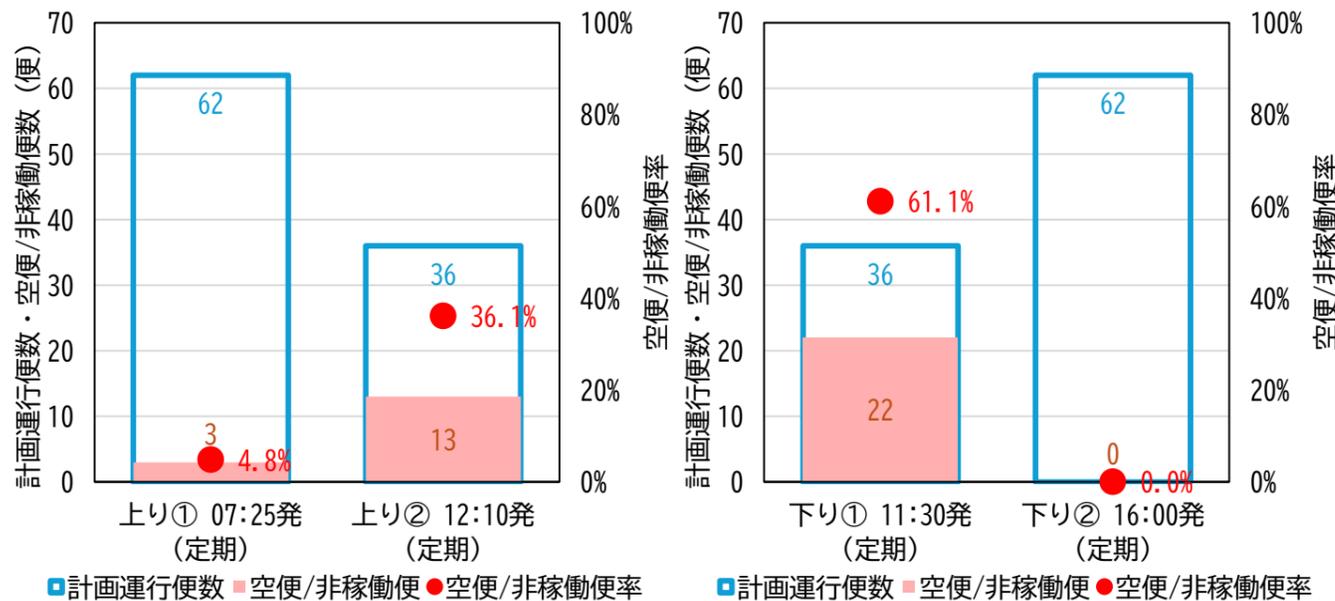


図 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(春日線)

③ 停留所別の乗降者数と車内乗車人員(3か月計)

- 上り(大野⇒嬉野)では、大野～春日区間での乗車が多く、「西吉田下山」や嬉野市街地内での降車が多い
- 一方で、下り(嬉野⇒大野)では嬉野市街地での乗車はそれほど多くなく、「西吉田下山」からの乗車がやや突出

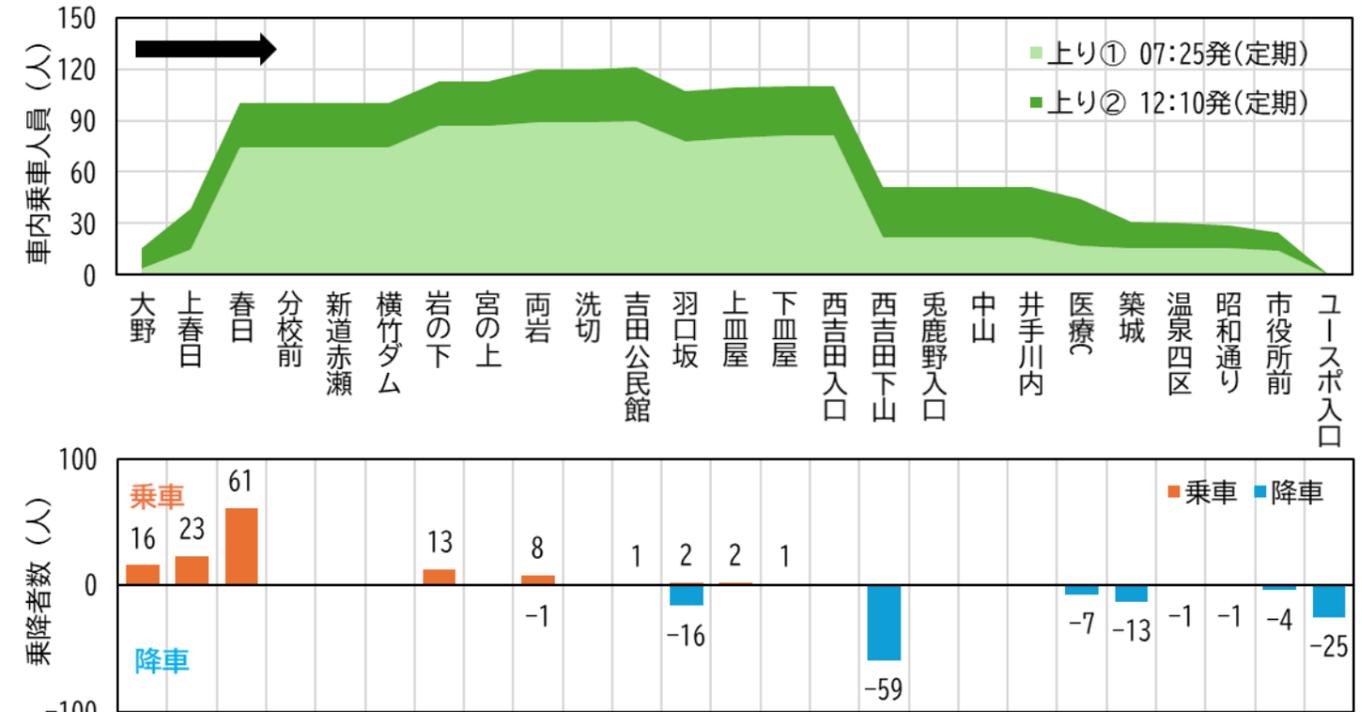


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【上り:大野⇒嬉野】

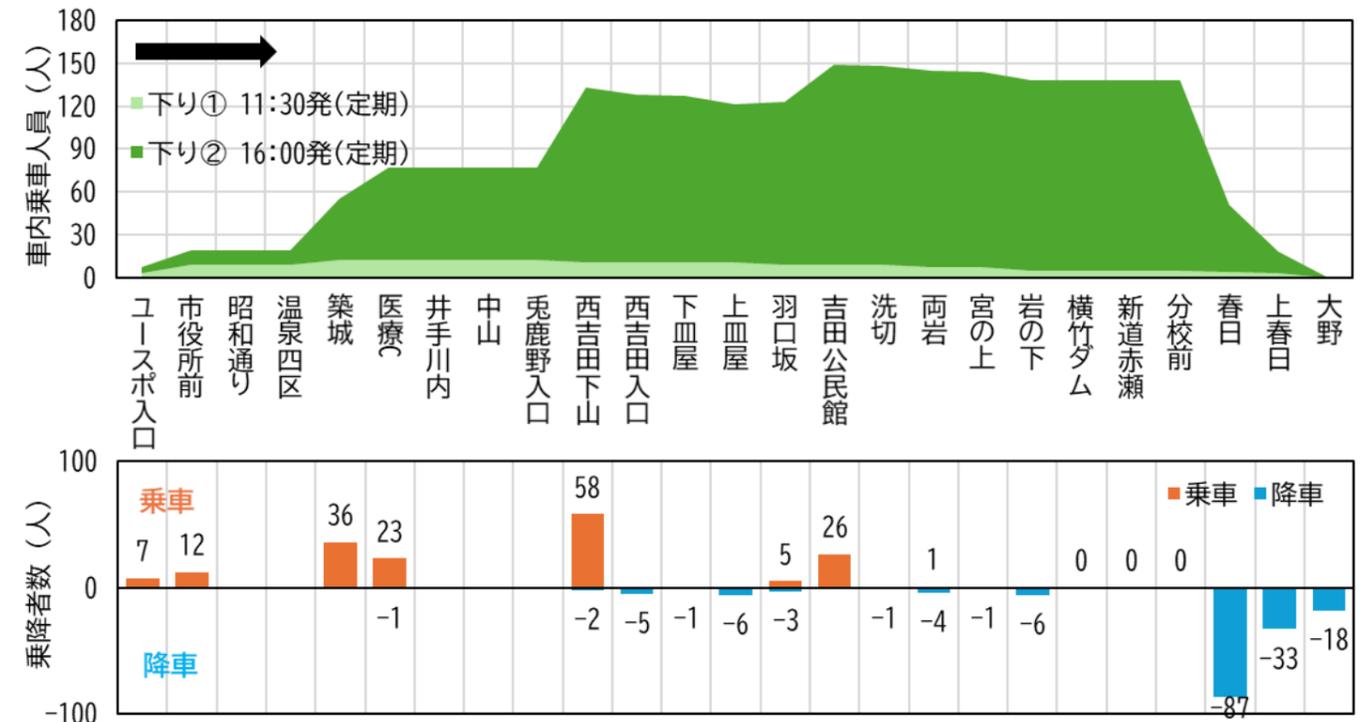


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【下り:嬉野⇒大野】

(2)大野原線(本格運行)

①方向別・便別・区分別の利用者数(3か月計)

- 路線定期で運行している上り①便は一定の利用があるものの、その他の便(大野原小・中学校への通学利用を想定して設定した下り①便を含む)についてはほとんど利用が見られない状況
- 「大人」の利用が大部分であるが、上り①便については「高校生以下」の利用も一定数確認

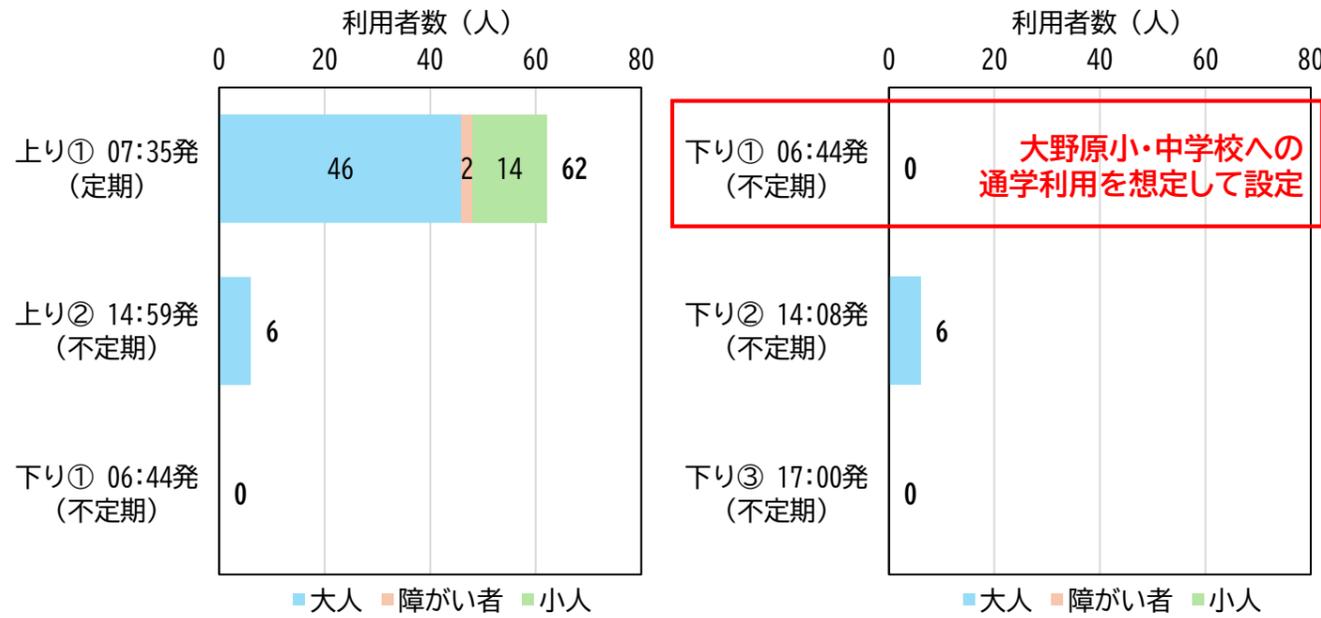


図 方向別・便別・区分別の利用者数(大野原線)

②方向別・便別の空便・非稼働便の状況(3か月計)

- 路線定期で比較的用户数が多い上り①便でも4割近くが空便
- 路線不定期のその他の便についてはいずれも非稼働率(設定便数のうち予約がなく運行しなかった便の割合)が80%以上で、下り①便・③便については利用が皆無で全く運行されていない状況

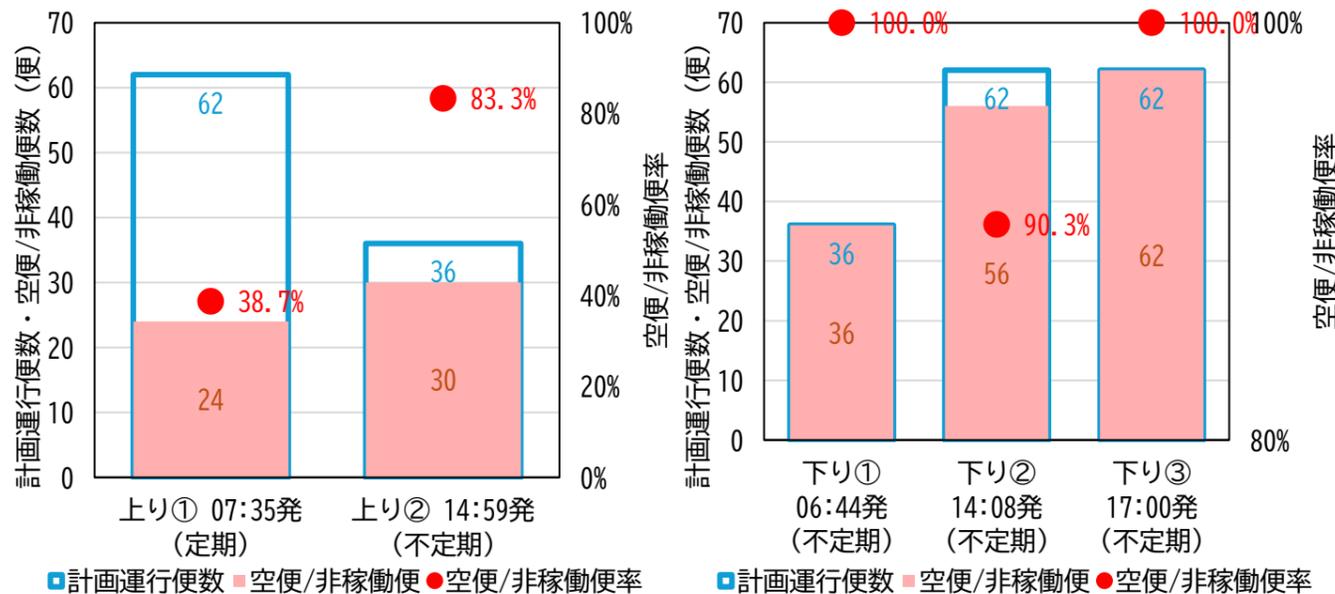


図 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(大野原線)

③停留所別の乗降者数と車内乗車人員(3か月計)

- 上り(宇漬橋⇒嬉野)では、停留所を追加した「泉水」も含めて大野原付近や、下岩屋付近で乗車して嬉野市街地で降車する利用が多数
- 下り(嬉野⇒宇漬橋)では、全ての利用者が「泉水」で降車

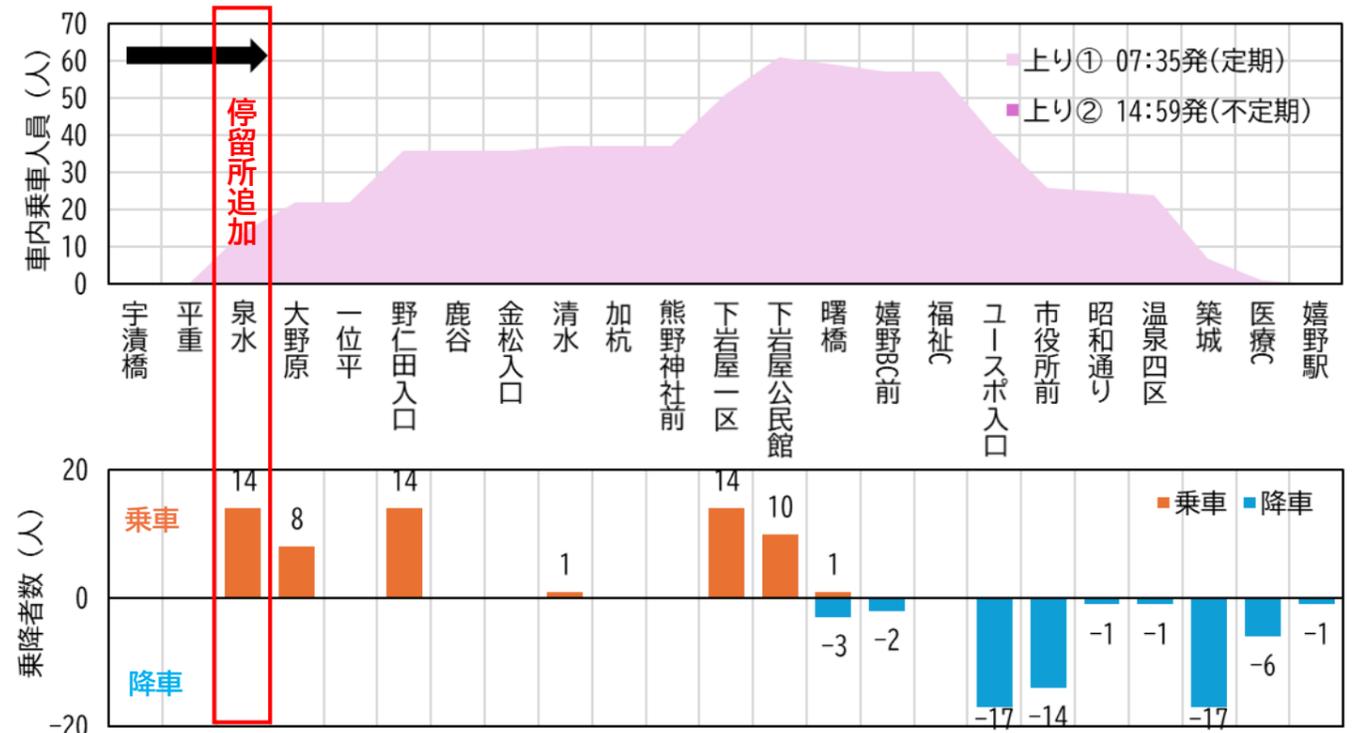


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【上り:宇漬橋⇒嬉野】

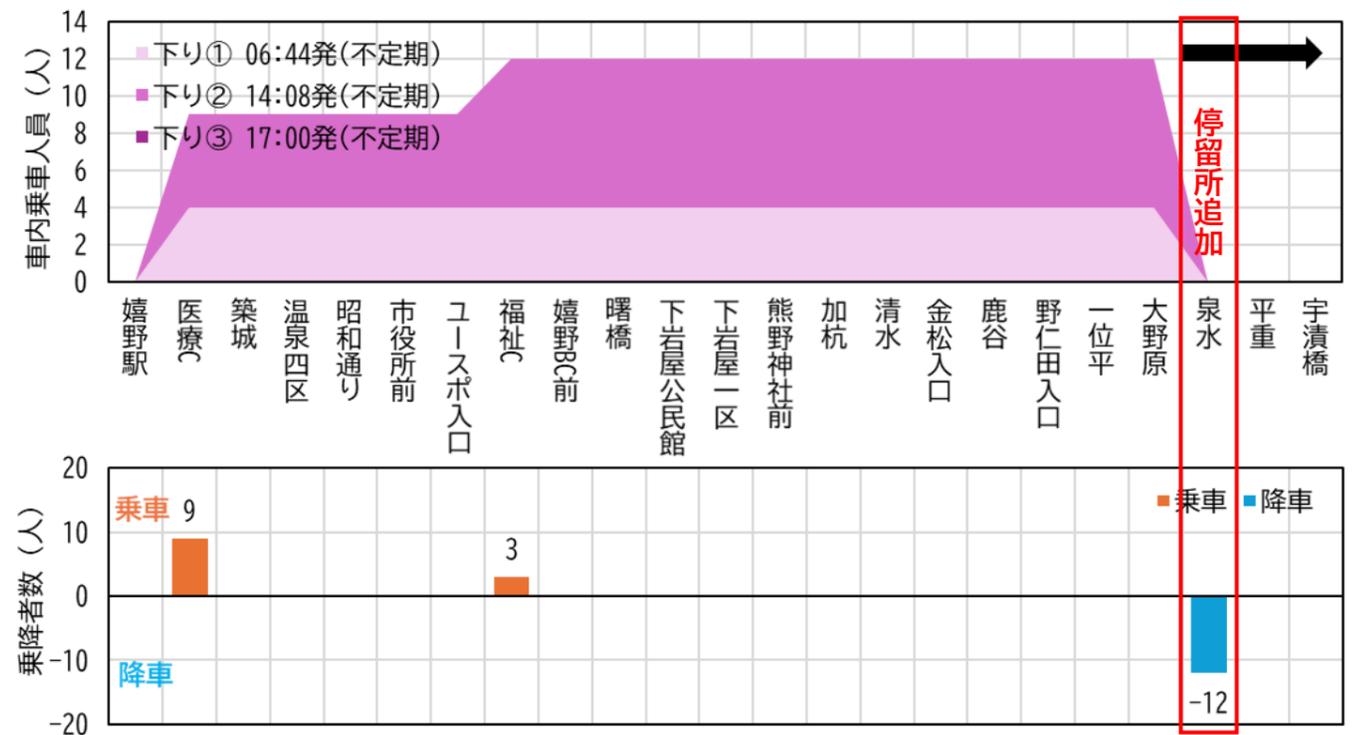


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【下り:嬉野⇒宇漬橋】

(3)牛の岳線(実証運行)

①方向別・便別・区分別の利用者数(3か月計)

- 路線定期である上り①便の利用が圧倒的に多く、そのほとんどは轟小学校に通学する「児童」
- 同じく路線定期である上り②便についても一定の利用がある一方で、上り③便および下りの各便は利用が低迷、下り便については小学生の下校時利用は皆無

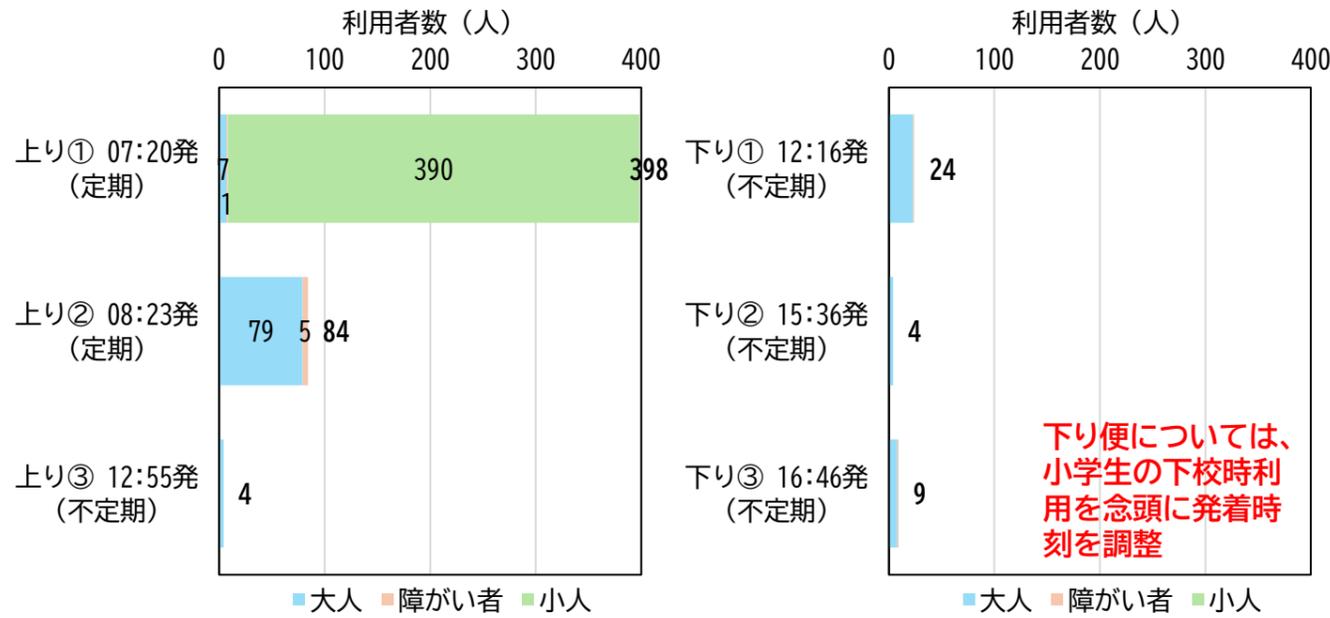


図 方向別・便別・区分別の利用者数(牛の岳線)

②方向別・便別の空便・非稼働便の状況(3か月計)

- 上り①便については空便率が1割未満で恒常的に利用が発生、上り②便についても空便率は4割程度で比較的低い水準(いずれも路線定期)
- その他の便(いずれも路線不定期)については非稼働率が7割以上で、特に上り③便・下り②便では9割以上となるなど利用が低迷

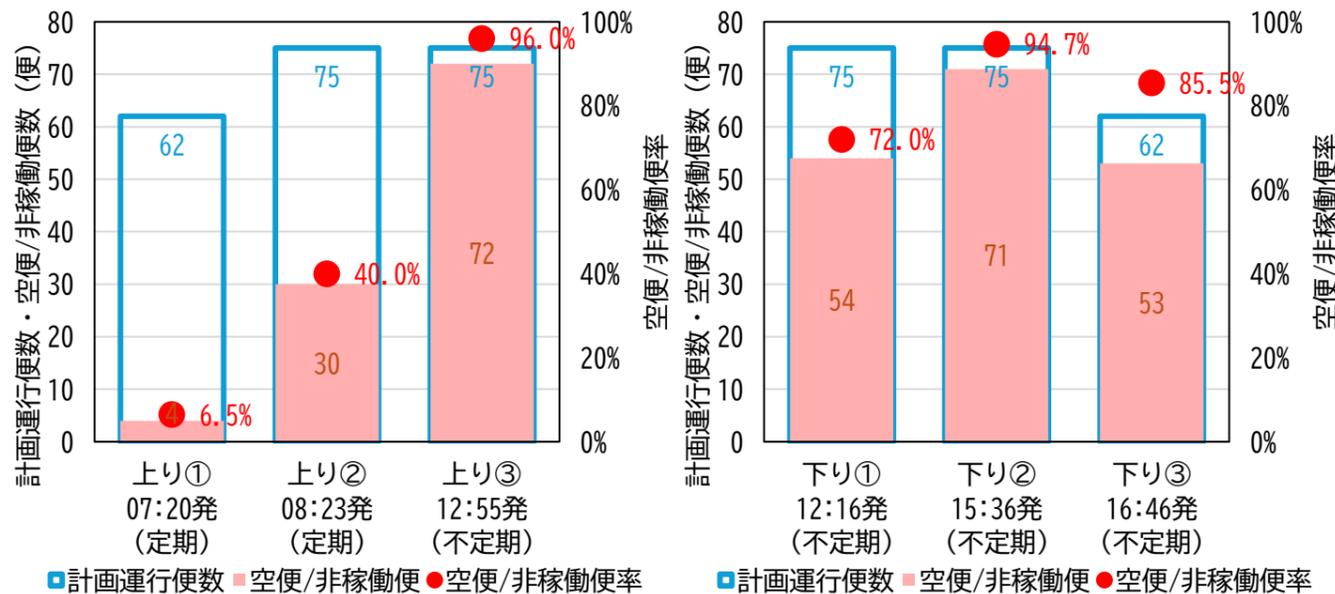


図 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(牛の岳線)

③停留所別の乗降者数と車内乗車人員(3か月計)

- 上りについては、利用者の大半が今回の見直しで停留所を追加した「丹生川」で乗車し、「轟小前」で降車(轟小学校の通学利用)
- 下りについては、「轟小前」での乗車はないが、降車停留所は「丹生川」が最多

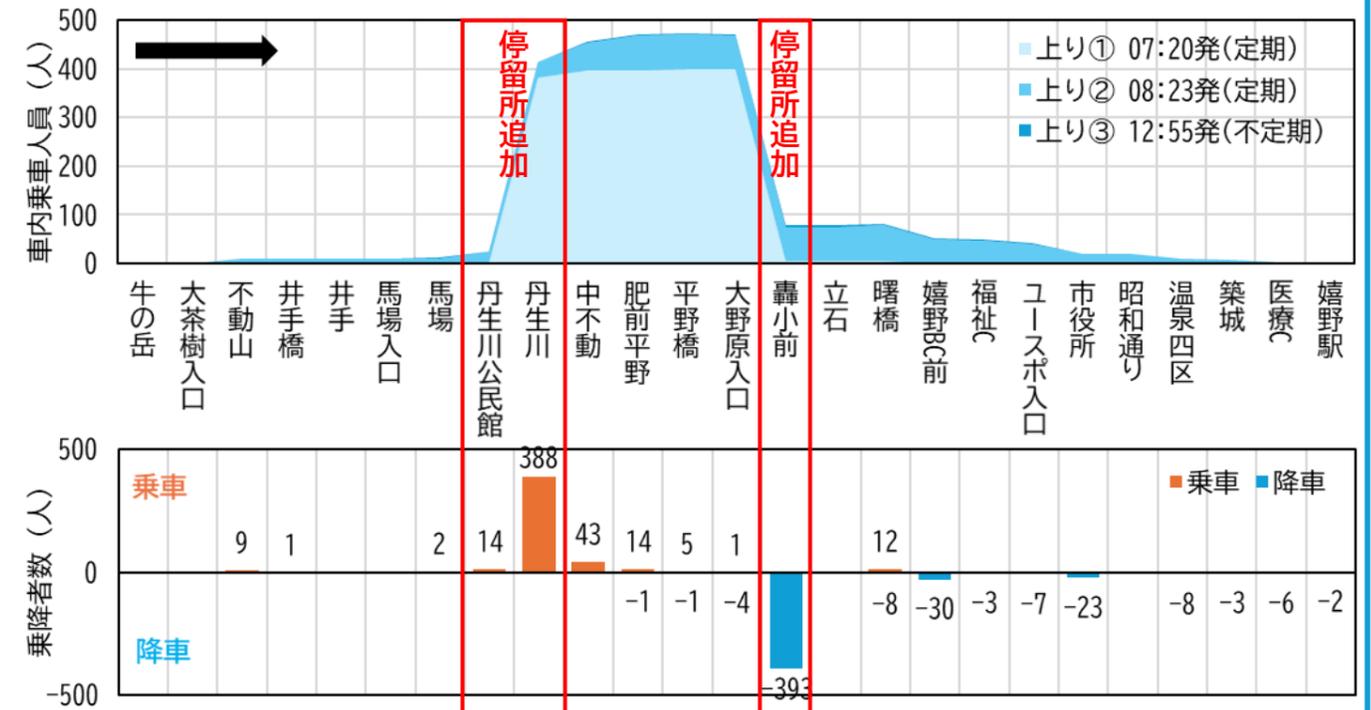


図 停留所別の乗降者数と車内人員【上り:牛の岳⇒嬉野】

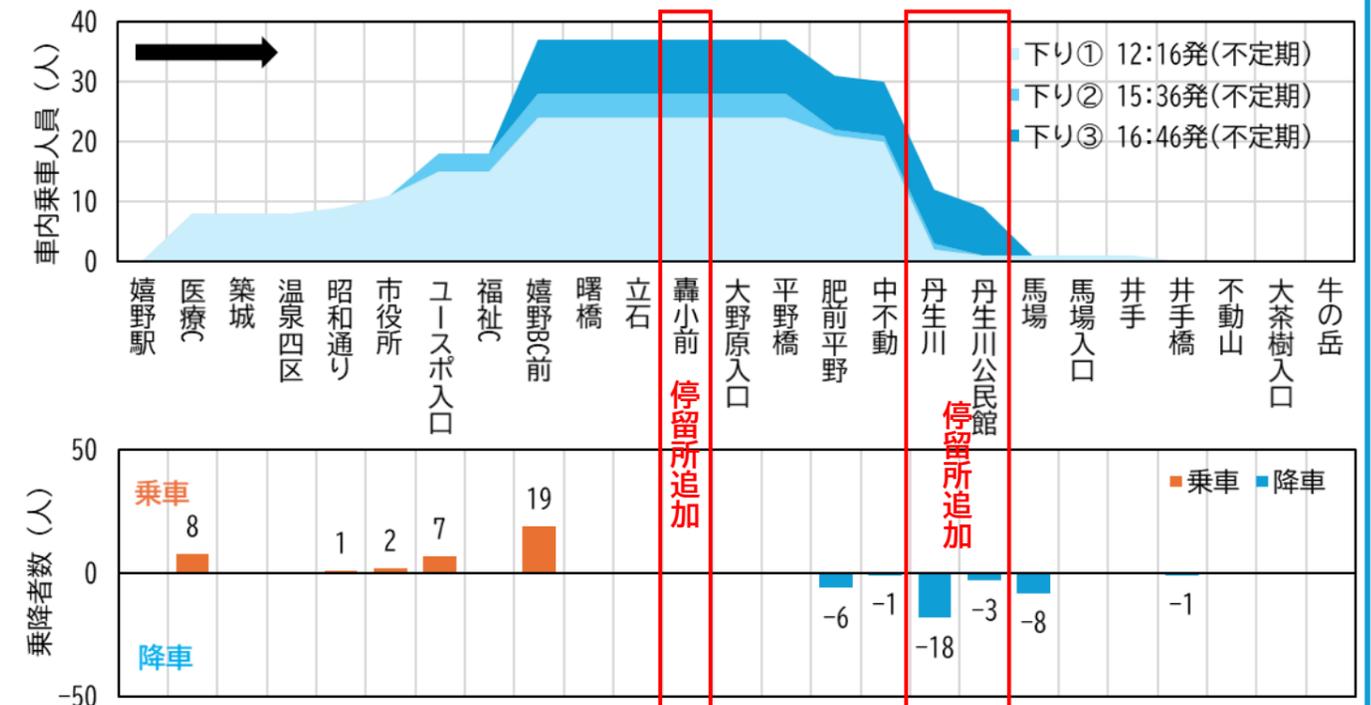


図 停留所別の乗降者数と車内人員【下り:嬉野⇒牛の岳】

## (4) 下吉田線(実証運行)

### ①方向別・便別・区分別の利用者数(3か月計)

- 上り①便・②便、下り③便については一定の利用があるものの、その他3便の利用は皆無
- 利用者がすべて「障がい者」で、小中学生の下校時利用は皆無

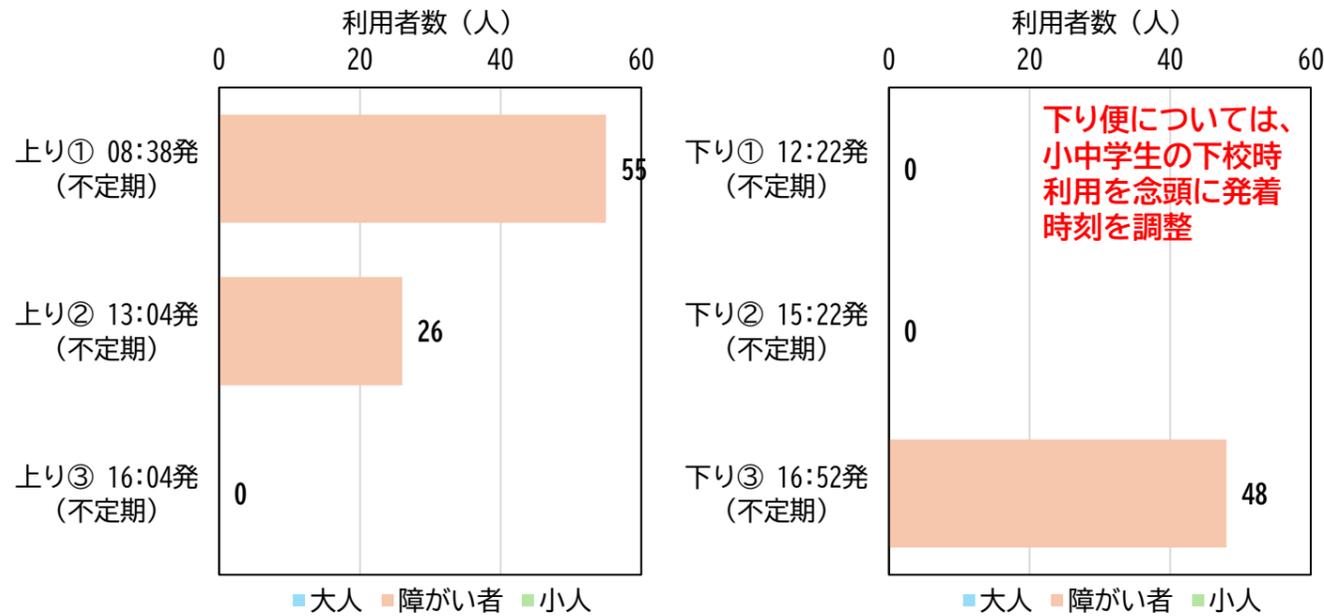


図 方向別・便別・区分別の利用者数(下吉田線)

### ②方向別・便別の空便・非稼働便の状況(3か月計)

- 上り①便および下り③便の非稼働率は3割程度にとどまるものの、上り②便については8割以上
- 上り③便、下り①便・②便については利用者が皆無で、全く稼働していない状況

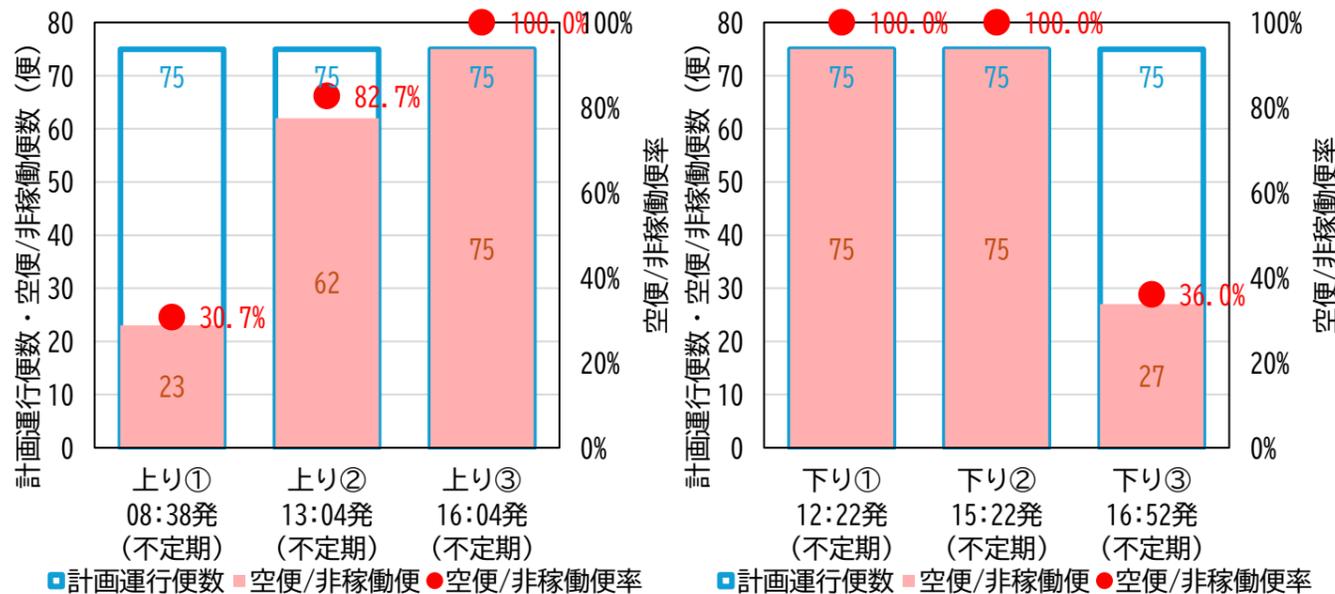


図 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(下吉田線)

### ③停留所別の乗降者数と車内乗車人員(3か月計)

- 上りについては、「下吉田」のほか、「下永尾」などでの乗車が見られ、「下野」や嬉野市街地内で降車
- 下りの利用者は、すべて「下野」で乗車して「下吉田」で降車(上りの同区間利用者と同じの可能性)
- 新たに追加した4停留所での乗降は皆無

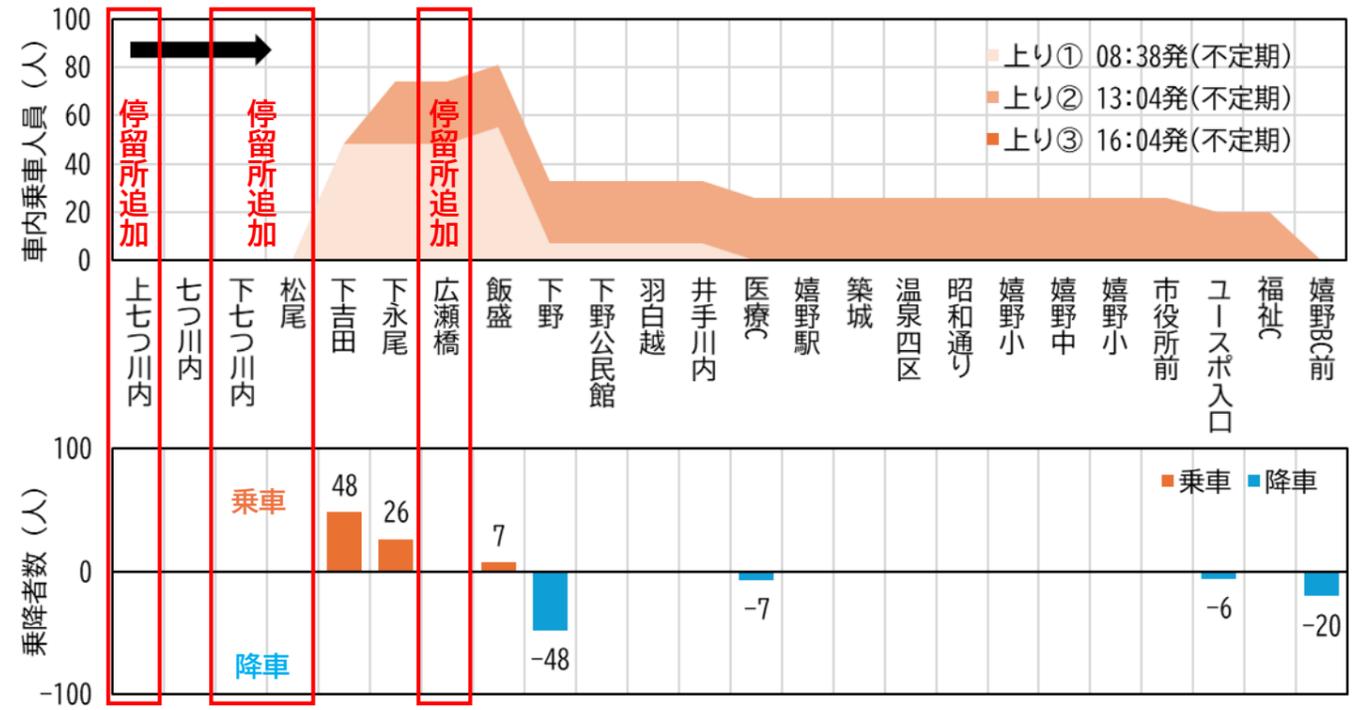


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【上り:上七ツ川内⇒嬉野】

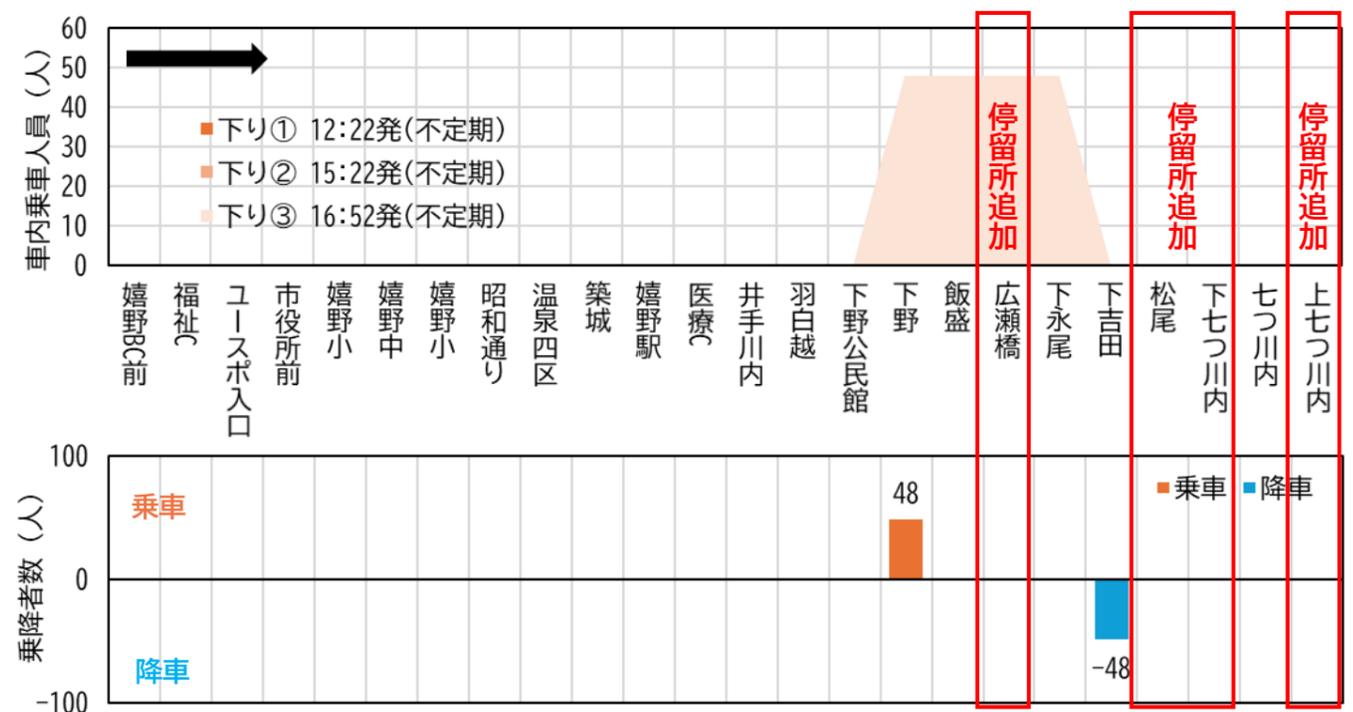


図 停留所別の乗降者数と車内乗車人員【下り:嬉野⇒上七ツ川内】

(5) 関所跡線(実証運行)

① 方向別・便別・区分別の利用者数(3か月計)

- 下りに比べて上りの利用が比較的多いものの、最も利用が多かった上り④便でも3か月間の利用者は12人のみ
- 上り⑤便、下り①便・②便・⑤便については利用者が皆無

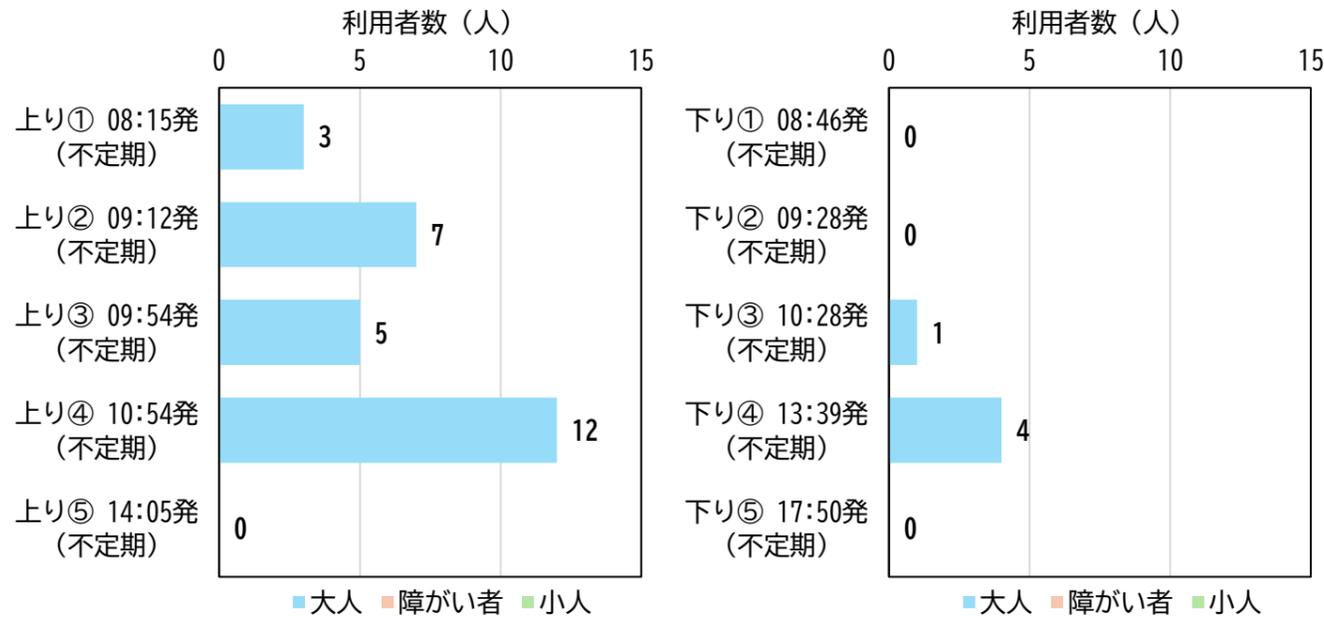


図 方向別・便別・区分別の利用者数(関所跡線)

② 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(3か月計)

- 上り④便を除くすべての便で非稼働率9割以上となっており、3か月間で実際に稼働したのは上り19便、下り3便のみ

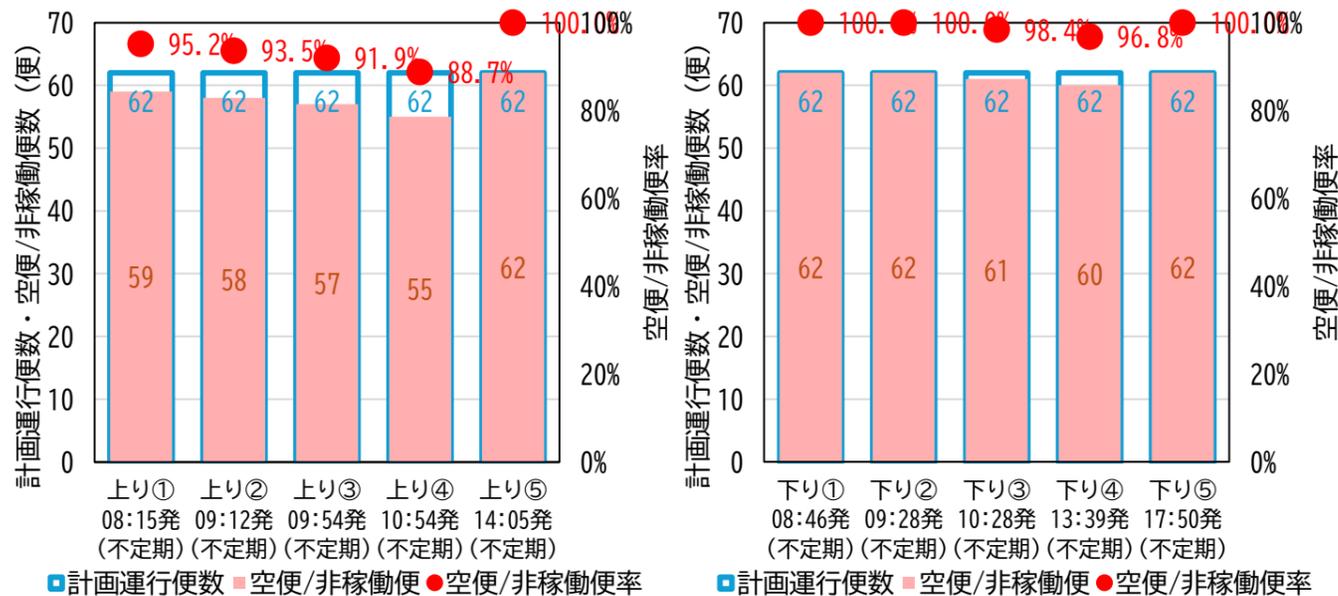


図 方向別・便別の空便・非稼働便の状況(関所跡線)

③ 停留所別の乗降者数と車内乗車人員(3か月計)

- 上りについては、すべて「柱松」で乗車しており、降車については嬉野市街地に分散
- 下りについても「柱松」での降車が大部分

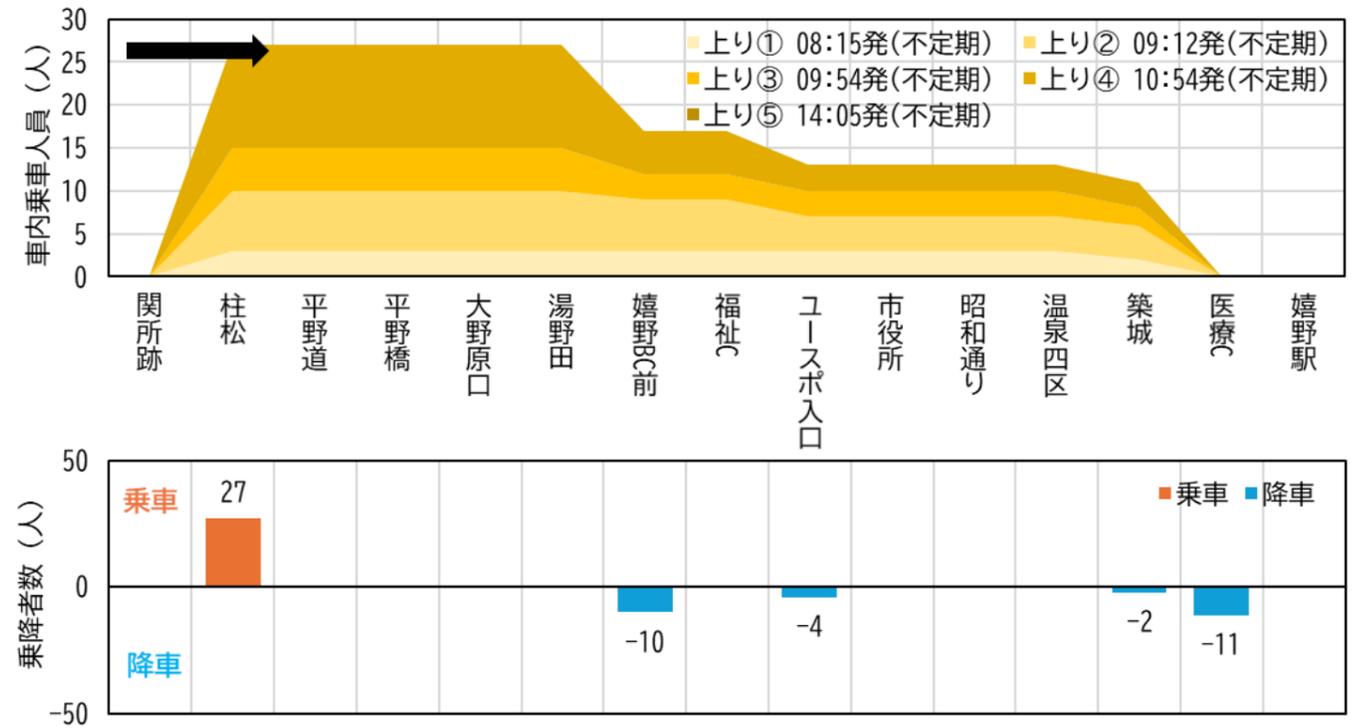


図 停留所別の乗降者数と車内人員【上り:関所跡⇒嬉野】

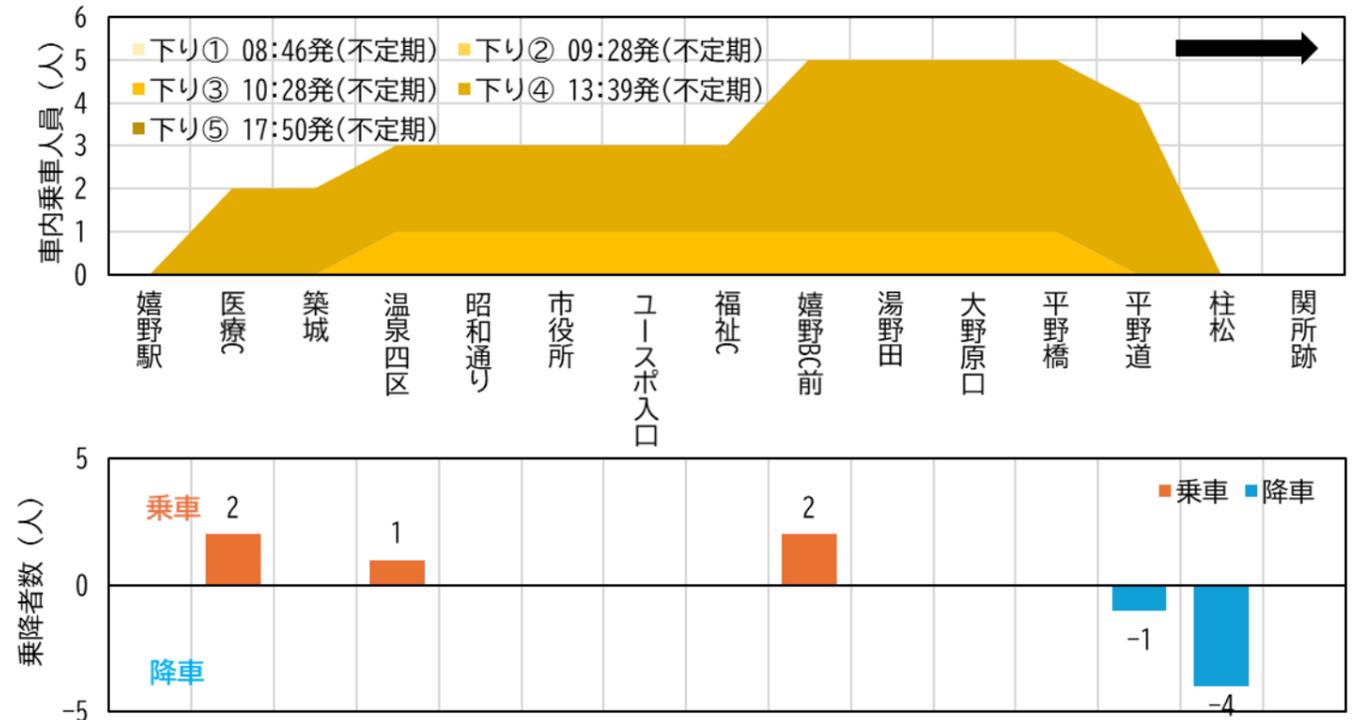


図 停留所別の乗降者数と車内人員【下り:嬉野⇒関所跡】

(1) 路線別の状況と課題

- 路線によっては現時点では利用が低迷、また、想定していた移動需要(小中学校の下校時利用等)がない状況なども散見
- 令和7年10月の見直しからまだそれほど時間がたっていないため、引き続き利用状況のモニタリングが必要

■春日線

- [上り①便]、[下り②便](いずれも平日運行)に利用が偏在しており、月・水・金のみの運行である[上り②便]、[下り①便]の利用が低迷
- 「西吉田下山」での上りの降車、下りの乗車が多く、大野～西吉田下山区間での利用(吉田地区内で完結する利用)が目立つ状況

■大野原線

- 路線定期である[上り①便]の利用は比較的堅調であるものの、その他の便の利用は顕著に低迷
- 大野原小・中学校の通学利用を想定していた[下り①便]の利用は皆無

■牛の岳線

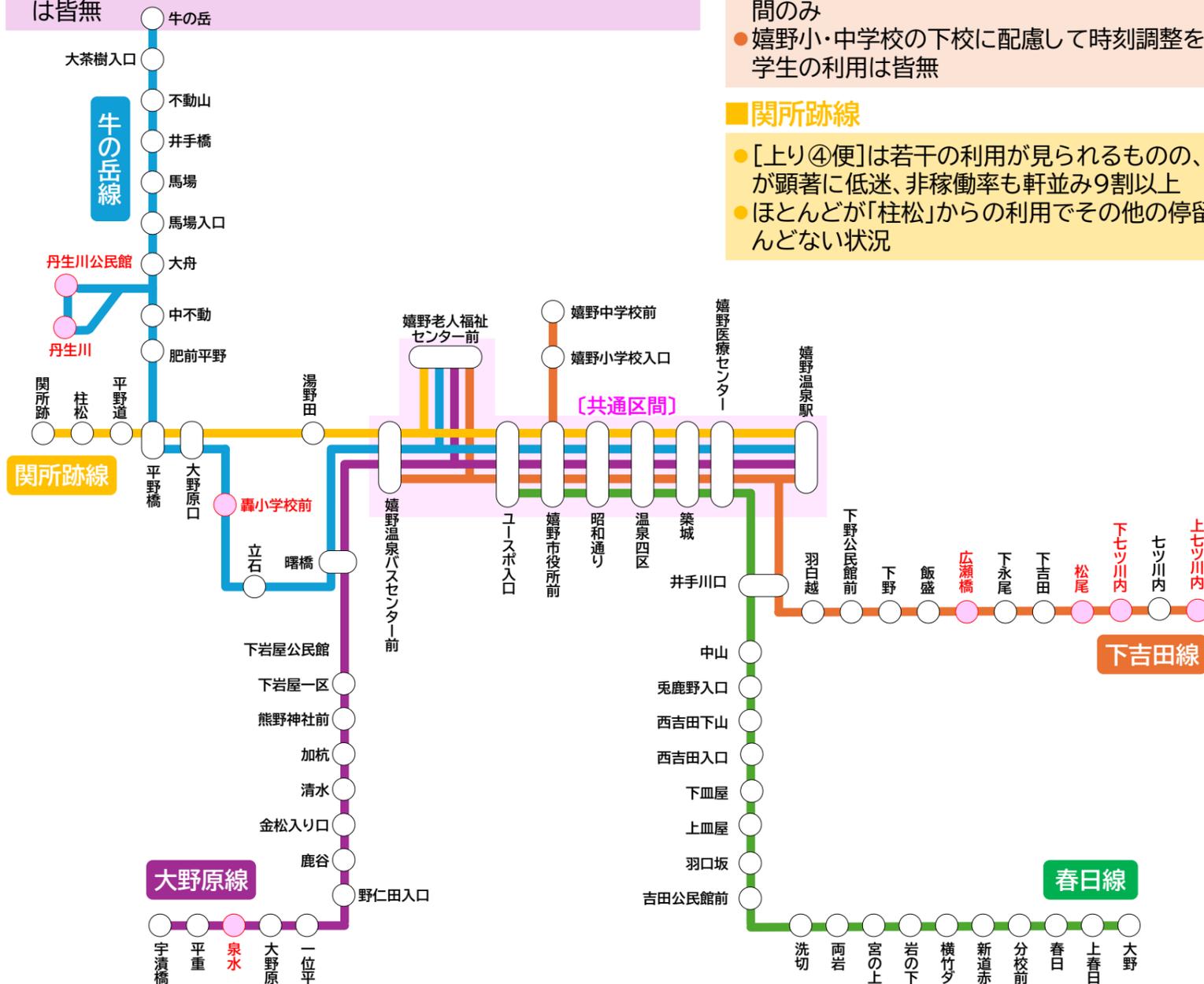
- 路線定期である[上り①便]、[上り②便]は一定の利用が見られ、特に[上り①便]は小学生が定期的に利用、一方で、その他の便(路線不定期)については軒並み利用が低迷、轟小学校の下校に配慮して時刻調整を行った下り便の小学生の利用は皆無
- ルートを変更して停留所を新設した丹生川地区の乗降が突出

■下吉田線

- [上り①便]、[下り③便]では比較的使用が多いものの、その他の便についてはほとんど利用されていない状況
- 利用者は全て障がい者で、[下り③便]の利用は下野～下吉田区間のみ
- 嬉野小・中学校の下校に配慮して時刻調整を行った下り便の小中学生の利用は皆無

■関所跡線

- [上り④便]は若干の利用が見られるものの、その他の便は利用が顕著に低迷、非稼働率も軒並み9割以上
- ほとんどが「柱松」からの利用でその他の停留所での乗降はほとんどない状況



(2) 見直しに向けた考え方(案)

■基本的な考え方(案)

- 見直しの実施から3か月間の実績であり、路線によっては令和7年10月から運行形態や利用方法が大きく変更されていることを考えると現時点で見直し等を判断することは時期尚早
- 住民感情などを考慮しても、短期間の利用状況での見直しは理解が得られにくい懸念があることから、利用率向上に向けた利用促進策を行いながら継続的に利用状況を確認し、令和8年5月頃までの実績を踏まえて見直しを検討予定(令和8年6月の会議で見直し内容等を協議予定)

【全体としての考え方(案)】

- 小学校の下校時利用を想定している便については、轟小学校・嬉野小学校へのアンケート実施を実施して、利用されない要因(ダイヤ設定の問題、予約の“手間”の問題、運賃の問題等)を把握、必要に応じて改善策を検討
- 下校時利用を一定期間「無料化」することにより、需要の掘り起こし・潜在的な需要の把握を実施することも検討
- 引き続き利用状況のモニタリングを行いつつ、利用率向上に向けた利用促進を図っていくものの、顕著な利用低迷が続く便については、比較的使用が多い路線への輸送資源の再配分(振り替え)や、国費補助(地域内フィーダー系統)要件のクリア等も念頭に、設定便数の調整などを検討

【路線別の考え方(案)】

※あくまでも現時点の想定であり今後の利用状況も踏まえて検討予定

- 春日線
  - ・従来通りの運行(見直しなし)であり地域内フィーダー系統の要件もクリアしていることから現状を維持
  - ・ただし、吉田地区内で完結する移動が大半であることから、今後、吉田地区の福祉バス(ヨッシー号)との統合も視野に検討(嬉野市地域公共交通計画:施策①)
- 大野原線
  - ・大野原小・中学校への通学を想定した[下り①便]について、学校を通じて改めてニーズを確認
- 牛の岳線
  - ・下り便について、轟小学校へのアンケート調査などにより改善策を検討
- 下吉田線
  - ・下り便について、嬉野小学校へのアンケート調査などにより改善策を検討
  - ・利用が顕著に低迷する一部の便の減便による国費補助要件クリアの可能性を検討
- 関所跡線
  - ・利用が全くない状況が続く便(現時点では[上り⑤便]、[下り⑤便]等)については、減便を行うことで他の路線に輸送資源を充当(振り替え)することなども視野に見直しを検討