

会 議 議 事 録

1. 会議名 令和7年度第3回中間市地域公共交通会議
2. 開催日時 令和7年10月8日（水曜日）10時00分から11時30分まで
3. 開催場所 中間市役所 別館3階 特別会議室
4. 出席委員（26名）

中間市 副市長	田代 謙介
中間市 建設産業部長	白石 和也
中間市 建設課長	小土井 崇
西鉄バス北九州株式会社 営業担当 課長	小川 裕之
九州旅客鉄道株式会社 筑豊篠栗鉄道事業部長	富永 哲男
筑豊電気鉄道株式会社 運輸車両課長	江田 光
産業タクシー株式会社 所長	黒土 功
ひかり第一交通株式会社 所長代理	嶋津 善孝
合同会社ほほえみ中間 代表社員	貞包 健一
一般社団法人福岡県バス協会 専務理事	河津 隆幸
一般社団法人北九州タクシー協会 専務理事	福田 義貴
福岡県交通運輸産業労働組合協議会 （西鉄バス北九州労働組合 執行委員）	坂井 孝一 （代理）清田 博巳
中間市自治会連合会 会長	影谷 和久
中間市自治会連合会 底井野校区長	浦野 靖治
中間市自治会連合会 中間校区長	仰木 節夫
中間市自治会連合会 中間東校区長	津田 良一
中間市自治会連合会 中間西校区長	高島 敏子
中間市自治会連合会 中間南校区長	三根 義則
中間市自治会連合会 中間北校区長	合谷 隆義
中間商工会議所 組織運営委員会 委員長	藤木 智
中間市社会福祉協議会 事務局長	岩切 晶子
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	辻 美貴善
国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 首席運輸企画専門官	川野 一代

福岡県北九州市土整備事務所 地域整備主幹	吉村 匡弘
福岡県折尾警察署 交通第一課 交通規制係長	高木 拓哉
北九州市立大学 副学長	内田 晃

5. 欠席委員（2名）

有限会社ホームタクシー 代表取締役	高亀 勝
福岡県企画・地域振興部交通政策課 課長補佐	三重野 直美

6. 事務局（4名）

都市計画課長	江藤 新悟
都市計画課長補佐	佐竹 英子
都市計画課 交通対策係長	志賀 由浩
都市計画課 交通対策係	藤末 幸志

7. 会議

（1）開会

- （2）議題 AI オンデマンドシステムの導入について
事業概要について事務局が説明
質疑応答及び意見については下記記載

- （3）その他 今後の主なスケジュール
次回の交通会議は12月を予定

（4）閉会

8. 質疑応答及び意見

・委員

自治会からの要望が2点。1点目はこのAI オンデマンドシステム導入については高齢者への配慮をお願いする。例えば、予約方法についてはスマートフォンからのアプリ予約だけでなく電話予約を導入して欲しい。また、運行車内に手すりをつけるなど安全面の配慮や現金決済の導入などの環境整備をお願いする。2点目は各校区毎に説明会の開催をお願いする。また、要望がある町内会や自治会については少人数の説明会を開催して欲しい。

事務局回答

要望のとおり実施する。

・委員

AI オンデマンドシステム導入の目的は外出機会を増やすということだと思う。タクシー事業も同じ目的であるため、AI オンデマンドシステム導入に反対するものではない。

ただし、懸念点がいくつかある。まず、中間市が運行するコミュニティバスと既存のタクシーが共存できるかということ。その他、運賃、停留所の個数、運行時間の問題。加えて、通勤通学の時間帯を路線バスとコミュニティバスでどう棲み分けるのかという問題。中間市全体の交通需要において、導入予定である AI オンデマンドバスはどのくらいの交通需要を賄えるのかといった問題。これらを総合的に考慮して欲しい。加えて、既存のタクシーや路線バスの利用者がどのくらい新しいコミュニティバスに移行するのか、そのあたりの具体的な数字があれば、他の交通機関への影響が分かりやすい。

AI オンデマンドバスは、必ずしも全ての問題を解決するものではない。例えば、同時刻に複数の利用者が配車予約をしても時間通りにコミュニティバスは来ない。その点も考慮して、次回交通会議にて事業概要を説明して欲しい。

事務局回答

他の交通事業者との共存。AI オンデマンドバスが賄える交通需要。既存の交通機関への影響。この3点については精査したうえで次回交通会議にて事業概要を説明する。

・委員

本日の交通会議で決定する内容は、AI オンデマンドシステム導入について検討を始めることを全委員で意思統一するという認識でよいのか。それとも、AI オンデマンドシステムをどのように導入していくのかという具体的な事業計画について議論するのか。もし、前者であれば、賛否を表明できる。しかし、後者であれば、今回の提案内容では全体の事業計画が分からないので、賛否の表明は非常に難しい。

AI オンデマンドシステム導入が既存の交通体系に対してどのような影響を与えるか分らないと、中間市全域に AI オンデマンドシステムを導入することが本当に良いことなのか判断できない。

事務局回答

今回の交通会議で諮る内容について説明。1点目はAI オンデマンドシステムを導入すること及びシステム事業者をネクスト・モビリティ株式会社とし今後協議を進めていくこと。事務局として令和8年10月1日に事業をスタートさせたい。そのため、今後はシステム事

業者と打ち合わせを重ね、その進捗状況を交通会議にて説明及び協議をしていく方針。2点目は、中間市地域公共交通計画上では、小エリアにて一定の実証運行期間を実施し、そこで抽出された課題を検討した後、対象エリアを拡大し本格運行するとしていた。しかし、令和8年10月1日から市内全域で本格運行として開始したい。この2点を今回の交通会議に諮る。

・委員

今回の交通会議の趣旨ではAIオンデマンドシステムを導入するに際し、システム事業者をネクスト・モビリティ株式会社にするということについて諮るということで了解。

しかし、どこのシステム事業者と契約するということについて、この交通会議で決定する事項なのか。通常は各市町村がプロポーザルなどにより決定することはよくあるが、この交通会議でシステム会社との契約を決定するということなのか。

事務局回答

今回の交通会議で承認を頂きシステム事業者との協議を進めたい。契約については中間市が令和8年度に行う。これからネクスト・モビリティ株式会社と詳細を詰めていく。

・委員

AIオンデマンドシステム導入については、交通会議委員の総意として賛成だと思う。しかし、今回の交通会議でAIオンデマンドシステム導入について審議するのであれば、これまでご協力をいただいたバス協会、タクシー協会などに事前の了解をいただいておくべきだと思う。その了解なしに、今回の交通会議で承認を賜るというのは進め方が少し早すぎる。

利用者側の観点からすれば、AIオンデマンドシステム導入はいいことだと思う。しかし、これまでご協力いただいている交通事業者には少なからず影響が及ぶので、そこへの配慮が必要。

したがって、次回の交通会議までに交通事業者からの了解もらい、そのうえで今回の議題を、再度、次回の交通会議に諮る方がスムーズにいくと思う。予算については市議会の承認をもって、令和8年度予算が決定する。今回の交通会議ではAIオンデマンドシステム導入に向けて協議を進めていくことの合意が形成されればいいのではないかな。あるいは、今回の交通会議において承認をもらわないと導入の準備が間に合わないのか。

事務局回答

AI オンデマンドシステム導入にあたり、関連する交通事業者及び各校区長に対しては事前に説明し協力依頼をしている。

交通年度の開始にあたる令和 8 年 10 月の本格運行開始で準備を進めていきたい。システム導入にあたり、バス停の設置及び許可、システム構築、自治会との協議、運行事業者への説明といった事前作業に時間をかなり要す。そのため、今回の交通会議にて AI オンデマンドシステム導入とシステム事業者の承認を頂きたい。

・委員

AI オンデマンドシステム導入については以前から早く導入して欲しいと思っていたので、本事業の議論が始まりとても嬉しい。中間市の公共交通に対してはものすごく不満があった。特に公共交通機関が充分にないこと、加えて、コミュニティバスや福祉バス「ハピネス号」は利用率も低い。

高齢者は移動手段に困っているなので、対策としてこういったシステムを導入して欲しい。問題は利便性だと思う。高齢者にとって利用しやすい環境作りが大事。特に、予約方法やどこに停留所を置くかということが大きな問題。事業を是非前に進めてもらいたい。1 番重要視しないといけないのは住民。中間北校区は公共交通機関がないので、JR 中間駅、筑豊電気鉄道、市外に行くのにタクシーに乗らないといけない。加えて、高齢者の運転免許返納の対策としても是非この事業を進めて欲しい。

・委員

福岡県バス協会は導入に反対ではない。実際、中間市地域公共交通計画に盛り込まれているので、中間市がこの交通計画を進めていくにあたり、協会としても協力していく。

ただし、最も大事な点は、今後、具体的な事業スケジュールを策定する段階で、既存の交通事業者との調整をしっかりとやるという前提が必要だと思います。その点をきちんと押さえて、交通計画を進めていきたいと思いますと提案であれば、これについて反対ではない。

それともう 1 点。コミュニティバスを AI オンデマンド化するにあたり、システム事業者がないと話が進んでいかない。その中で、事務局がこの事業者が中間市に最も適している判断する事業者をパートナーとして話を進めていくことについて、本日、事務局から提案された。そういった形の提案であれば反対ではない。

事務局回答

交通事業者との協議については、事前にタクシー協会及び西鉄バスに説明済み。運行委託については、これまで通り、タクシー事業者をお願いしたいという提案をしている。具体的に進めるようにしても、システム事業者を決めないことには先に進めない。今回、中間市に最も適していると判断し事業者を選定した。今回の交通会議で承認を頂いた後、システム事業者と事業計画の素案を準備する。また、次回の交通会議にてシステム業者もオブザーバーとして参加予定。

・委員

AI オンデマンドシステムを導入するということは、同時に、福祉バス「ハピネス号」（以下、福祉バス）を廃止するという方向性だと思う。現行のコミュニティバスと福祉バスのあり方について、今回の交通会議で議論しなくていいのか。

もう1点、AI オンデマンドバスがすべてを解決してくれるシステムのように勘違いしている印象。中間市に何台の車両を配備するのかによって、どれぐらいニーズに合った運行になるのか、同じ時間に予約が集中してしまうと、運行ルートが長くなり、乗降時間に遅延が出るといった問題も考えられる。乗降時間の遅延については事前に利用者への周知徹底が必要。

例えば、遅延により9時の病院予約に間に合わないこともある。従来の定時定路線のコミュニティバスであれば、時刻表通りに運行するので、病院予約に確実に間に合う。

今回導入するAI オンデマンドバスは必ずしも定刻通りに発着しないため、どれだけのニーズがあるのか不明。こういった遅延に関するデータはシステム事業者が詳細データを持っていると思う。もし、これまで訪問した他市町村において、どれくらい利用者側の要望と実際の運行時間にギャップがあるのかお聞きしたことがあれば伺いたい。

事務局回答

参考資料9ページ(中間市地域公共交通計画98ページ)のとおり、コミュニティバスと福祉バスは一体的な見直しを検討する。また、福祉バスについてはフリーライダーの問題もある。その点も考慮して検討する。

福祉バスは公共交通という枠組みで作られたものではなく、福祉部署の管轄となるので、担当部署との協議も重ねながら、今後のあり方に関して協議していく。実際のところ、交通会議にて福祉バスの見直しを議題とする予定はないが、今後、議題とする可能性はある。

AI オンデマンドシステムを導入した場合、従来の定時定路線から区域運行に変わる。そのため、福祉バス停留所の一部はコミュニティバス停留所に切り換えて行く方針。

AI オンデマンドバスの遅延について回答。他市町村のヒアリングにおいて、予約が集中する午前中は 30 分から 1 時間の待ち時間が発生。また、運行データを分析し、運行条件の見直しを行えば、多少は待ち時間が短縮されるという報告を受けている。中間市では 10 人乗り定員 8 人の車両 3 台の導入を想定。待ち時間を短縮させるためには新規車両の追加導入が一番効果がある。実際に追加導入した市町村もある。

・委員

福祉バスは無料且つ年間利用者は 1 万人。コミュニティバス（フレンドリー方となかよ号）の 3 倍の人が利用している。福祉バスを廃止するとなると、かなりの抵抗があると思う。福祉バスは福祉部署の管轄ということなので、福祉部署とは事前にきっちり議論していた方がいい。

・委員

交通会議というのは、既存の公共交通との整合性をとりながら、住民や交通事業者などと協議することに本来の趣旨がある。

AI オンデマンドバスの導入により、既存の交通事業者に多大な影響がでることも想定される。また、利用者の減少により既存の交通事業者が廃止となることもあり得る。そうなった場合、通学通勤者の交通手段の確保が難しくなる。

そういった観点から、交通会議では路線バスとコミュニティバスでどう棲み分けをするのかについて議論した後、AI オンデマンドバス導入を検討して欲しい。議論の順番として導入の議論が先行している印象。次回以降の交通会議では、各委員からでた意見を事業計画に盛り込み、説明して欲しい。

・委員

AI オンデマンドシステム導入については事前に事務局から両者が共存できるような枠組みを提案を受けている。中間市の公共交通を考えていくうえで、路線バスとコミュニティバスがどのように役割分担するのが課題。路線バスも乗務員の拘束時間や運転手不足の問題を抱えている。これらの問題を中間市と共有し、AI オンデマンドバスの役割と定時定路線である路線バスの役割をしっかりと明確化していきたいと考えている。

・委員

JR は主に長距離輸送を担っている。中間市市全域が AI オンデマンドバスを導入することにより、二次交通が拡充され、市内鉄道駅と接続するということであれば、JR の利用者増加にも繋がるため導入に関して賛成。

・委員

今回の交通会議では、AI オンデマンドシステム導入とシステム事業者を承認して、今後の詳細な事業計画を立てた時点で、いろいろ不都合があれば、次回以降の交通会議で変更すればいい。システム導入及びシステム業者の選定を先のばしした場合、システム構築などの作業に影響がでると考えられる。

・委員

AI オンデマンドシステム導入にあたり 2 つお願いがある。1 点目は、国土交通省が実施している交通空白解消の補助金を活用を検討して欲しい。

2 点目は、交通行政における最大の課題は運転手不足。その対策として乗合率を高めることが必要。AI オンデマンドシステム導入にあたり、乗合割引を導入するなど乗合率を高める施策も併せて検討して欲しい。