

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

令和 8 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	中間市地域公共交通会議
住 所	中間市中間一丁目 1 番 1 号
代表者氏名	会長 田代 謙介

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8年6月 日

(名称) 中間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

中間市には、南北約4キロメートル、東西約6キロメートルの約16平方キロメートルの市域の中に、さまざまな公共交通機関が運行しており、通勤や通学、買い物や病院への通院など日常生活の移動に広く利用されている。

鉄道では、JR筑豊本線（福北ゆたか線）と筑豊電気鉄道がそれぞれ市の中心部を走り、住民の広域移動を支えている。また、市内のバス路線としては、西鉄バス中間線が、通勤・通学、買い物、病院への通院など日常生活の足として1日約280人、年間約10万人の方が利用している。さらに、タクシー事業者4社によって、自宅から目的地までのドア・ツー・ドアのきめ細かな運行を行っており、鉄道駅及びバス停から離れた場所にお住まいの方や停留所までの移動が困難な方などにとって、必要不可欠な移動手段となっている。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及により、地域公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、収益悪化による減便や路線の廃止などの影響が、公共交通の利用者離れを引き起こすなど、公共交通の負のスパイラルが引き起こされている。

平成25年3月に、直方バスセンターから筑鉄中間までを運行していた西鉄バス中山中間線が廃止となり、また、路線廃止が検討された西鉄バス中間線は、平成21年4月から赤字補填を行うことで運行を継続している状況である。さらに、令和2年3月に西鉄高速バス「なかま号」の廃止に伴い、代替輸送手段として「高速千代ニュータウン」停留所への接続便「香月（中間）千代線」を運行していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大により高速バスの利用者が大幅に減少し同路線の維持が困難となったことから、令和3年3月末をもって廃止した。

直近では、令和7年3月に北九州市営バス水巻南部循環線が廃止となり、中間市内に設置されていた停留所（中鶴四丁目、大膳橋）は閉鎖された。

鉄道では、JR筑豊本線の筑前垣生駅が、平成26年7月から無人駅となり、平成29年3月からは中間駅においても、駅係員を廃止して防犯カメラとインターホンを通じた遠隔操作でお客支援を行うスマートサポートステーションが導入された。さらに、平成30年3月のダイヤ改正では、直方駅から黒崎駅間において、利用者の少ないデertime（概ね10時から17時）の時間帯に往復8便が減便された。

このような利便性の低下による公共交通離れに拍車がかかることが懸念される中で、高度成長期時代に、山を切り開いて宅地開発を行った地形的に高低差のある地域や、遠賀川の西側地区のようにバス路線の廃止により身近な公共交通のない交通不便地域の住民は、高齢化の進展とともに、日常生活の移動が困難な状況に置かれており、問題となっている。特に、市東部に位置する中間南校区においては、隣接する北九州市のベッドタウンとして、昭和30年代に山を切り開いて筑豊電気鉄道の沿線に宅地開発を行った地区であることから、地形的に高低差があり、最寄りの駅やバス停と、住宅との高低差が大きく、高低差による公共交通不便地が存在していた。

また、市西部に位置する底井野校区では、西鉄バス中山中間線の廃止により、JR筑前垣生駅以外に公共交通の乗り場がなくなり、公共交通空白地域が広がっていた。

このため、買い物や通院等の日常の移動手段を確保するため、コミュニティバス事業を行うことになり、中間南校区では、平成27年10月から路線定期運行を開始し、太賀・朝霧系統（通谷団地口～イオンなかま店）、及び通谷・桜台系統（セブン-イレブン中間通谷店～イオンなかま店）の地域公共交通を維持することとし、底井野校区では、平成28年10月から路線不定期運行（デマンド型）を開始し、垣生・下大隈系統（下大隈公民館～イオンな

かま店)、及び砂山・底井野系統(砂山7組～イオンなかま店)の地域公共交通を維持することに取り組むことになる。

このような状況下で、コミュニティバス運行開始から約10年経過するも、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及に加え、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者の大幅な増加には至らず、交通事業者においては、乗務員の不足や高齢化により、交通サービスを維持していくことが厳しい状況にある。

また、令和6年3月「中間市地域公共交通計画」を策定した際に、アンケート調査を実施したところ、乗りたい時間に乗れない、バス停が自宅から遠いなどの理由で利用者が少なく、現在の交通需要への柔軟な対応ができていないと考えられる。

なお、福祉バス「ハピネス号」の送迎バスルートは、一部に残存する公共交通利用が不便な地域解消にも寄与しているが、時間帯や経路によっては利用者を乗せずに運行していることも度々あり、運行効率の改善が求められている。

このような背景を踏まえ、路線バスとの連携を基軸とし、コミュニティバスと福祉バスの一体的な見直しの検討を行った結果、今後、コミュニティバスの運行形態を市内全域を対象とし区域運行に変更することで、公共交通空白地の解消が可能となるため、令和8年10月からAIオンデマンドバスを導入し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築をめざす。

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

【AIオンデマンドバス】

(令和9年度)

利用者数を年間9,500人以上とするとともに、収支率を5.4%以上とする。

(目標設定の考え方)

コミュニティバスは、年間約3,000人利用されており、路線バスは、年間約100,000人、福祉バスは、年間約10,000人利用されております。

令和9年度の利用者数の目標設定として、従来のコミュニティバスからの利用者すべての方がAIオンデマンドバスに転移するとして約3,000人、路線バスは、年間約100,000人の内3.5%の方がAIオンデマンドバスに転移するとして約3,500人、無料福祉バス「ハピネス号」(令和9年3月末に廃止予定)年間約10,000人の内20%の方がAIオンデマンドバスに転移するとして約2,000人、タクシー利用している方からは、1日1.4人の方がAIオンデマンドバスを利用するとして年間約500人、今まで公共交通を利用していない方も1日1.4人の方がAIオンデマンドバスを利用するとして年間約500人。

従来のコミュニティバス、路線バス、福祉バス、タクシー、新規の方併せて、年間9,500人以上となることを目標とする。

また、運行支援業務委託料(ランニングコスト)は、半年で約600万円、運行委託料は、半年で約2000万円、併せて年間運行費は、約5,200万円となります。
令和9年度の収支率は、年間利用者数に運賃を乗じた運賃収入(9,500人×300円)を年間運行経費で除した5.4%以上を目標値として設定している。

(2) 事業の効果

中間市全域に導入することから、市内に点在する「交通空白」地域は一気に解消される。
加えて、波及効果としては、商業施設等の売り上げが上昇することも見込まれ、既存交通への乗り継ぎも容易となる。

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

- ・利用促進策として、運行開始 1 カ月前から、各校区毎に住民説明会を実施し、さらに、自治会等の会議や集会に出向いて AI オンデマンドバス乗り方の出張講座も実施（中間市・事業者）
- ・市ホームページや市公式 LINE 等リーフレットの全戸配布で利用促進の案内をするとともに、市境に居住する市外の自治会に対し、周知チラシ等を配り利用促進を図る（中間市・事業者）

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

【運行エリア】

市内全域

【事業主体】

中間市

【運行主体】

合同会社ほほえみ中間、ひかり第一交通株式会社

【運行開始日】

令和 8 年 10 月 1 日予定

【運行形態】

区域運行（道路運送法第 4 条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業）

【乗降拠点】

ミーティングポイントを 200 箇所以上配置予定

【車両】

乗車定員 8 名のワンボックス車両 3 台

【運行日】

毎日（但し、お盆 8/13～8/15、年末年始 12/29～1/3 は除く。年 356 日）

【運行時間】

9 時～17 時（土日祝は 10 時～15 時）

【予約手段】

電話・アプリ・市公式 LINE

【運賃】 6 月下旬頃開催予定の運賃協議会に付議予定

300 円（小児・障がい者・介護者は 100 円、乳幼児は無料）

【運賃決済手段】

現金、回数券、交通系電子マネー決済、アプリ決済、クレジットカード決済

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

中間市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入を差し引いた差額分を交付することとし、国庫補助金についても運行収入と同様、運行経費から差し引くものとする。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

AI システム上で実績数値を把握し、数値指標によるモニタリングし、評価を行う。

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二に基づき、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】
別添の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」のとおり
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1日（第1回）】

地域公共交通計画（確保維持改善事業）の合意

19. 利用者等の意見の反映状況

令和6年3月に中間市地域公共交通計画を策定した際のアンケート調査をもとに、従来のコミュニティバスの利用者のニーズへ対応するため、本計画を作成

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福岡県中間市中間一丁目1番1号

(所 属) 中間市建設産業部都市計画課

(氏 名) 志賀 由浩

(電 話) 093-246-6155

(e-mail) juutakukoutuu@city.nakama.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9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)
中間市	合同会社 ほほえみ中間	(1) 中間市AIオンデマンド交通		中間市内		km	356日	7,509回			区域運行	①	補助対象地域間幹線系統である西鉄 バス北九州(株)の中間線通谷電停停 留所と通谷電停停留所にて接続	①
	ひかり第一交通 株式会社					km								
						.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。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	中間市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	8,940
交通不便地域等	0

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
中間市地域公共交通計画	令和6年3月31日	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

中間市 AI オンデマンドバス事業計画書（令和8年10月～令和9年9月）

I. 事業目的

平成27年10月から高低差による公共交通不便地を解消するため、中間南校区にコミュニティバス（路線定期運行）を導入し、中間市西部地区においては、約84%が公共交通不便地となっていることを受けて、平成28年10月から底井野校区地区にコミュニティバス（デマンド型）を導入し、公共交通に向けた取り組みを行ってきました。

コミュニティバスを導入して10年程経過しますが、運行ルートや希望の時間の便がなく、バス停も自宅から遠く利用しづらいという理由で、一部回復がみられるものの、基本的には減少傾向になっている状況にあります。

このような利用者のニーズへ対応するため、市内に点在する「交通空白地」を一気に解消し、コミュニティバスの利便性を向上させるために市内全域を運行するAI オンデマンドバスを導入します。

II. 運行方法の概要

- | | |
|----------|----------------------------|
| 1. 運行の態様 | 区域運行 |
| 2. 営業区域 | 中間市全域 |
| 3. 事業主体 | 中間市 |
| 4. 運行主体 | 合同会社 ほほえみ中間
ひかり第一交通株式会社 |

【運行事業者の選定方法】

中間市 AI オンデマンドバス事業は、路線バスとタクシーの中間のサービスで、幹線交通を補完する役割を持つ移動手段です。

中間南校区乗合タクシー事業及び底井野校区予約型乗合タクシー事業を担った市内に営業所が立地するタクシー事業者が、今回の事業計画・運行計画案にもっとも適した事業者であると考えます。

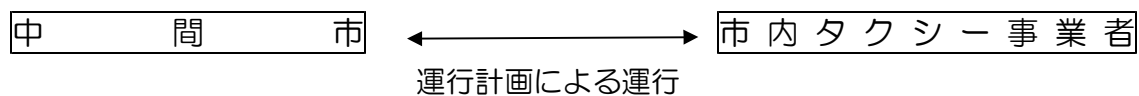
（1）運行協定：中間市 AI オンデマンドバス事業の実施に伴う協定書

交通弱者の移動手段を継続的な安全運行により確保するため、関係機関の相互協力及び役割分担を明確にした取り決めを行う。また、運行計画の見直し及び廃止についても明確な基準を定める。

（2）運行委託：中間市 AI オンデマンドバス運行業務委託契約書

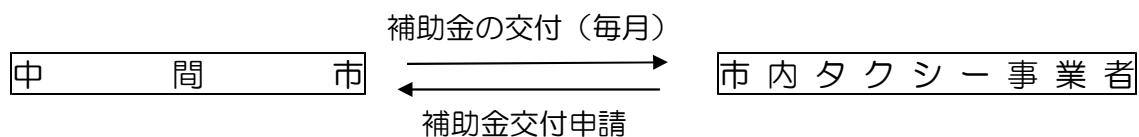
地域住民の日常生活を支える移動手段として、継続的な安全運行及び公共交通機関との相乗効果による利用促進を図りながら、地域公共交通の維持・確保を行うため、運行主体

である市と運行事業者である一般旅客自動車運送事業者との間で、運行計画に基づく委託契約を締結する。



(3) 運行補助：中間市コミュニティバス路線運行維持費補助金交付要綱

補助金の額は、予算の範囲内において、運行経費から運行収入を控除して得た額以内の額とし、毎月収支を取りまとめ、補助金交付申請書を提出する。



5. 運行開始日 令和8年10月1日

6. 運送の区間 中間市内全域を対象とする区域運行

中間市 AI オンデマンドバス運行計画書（令和8年 10 月～令和9年9月）

1. 乗降地点

ミーティングポイントを 200 箇所以上配置予定

2. 運行日・運行時間

運 行 日 … 毎日（但し、お盆 8/13～8/15、年末年始 12/29～1/3
は除く。年 356 日）

運行時間 … 9 時～17 時（土日祝は 10 時～15 時）

3. 使用車両

乗車定員 8 名のワンボックス車両 3 台（事業主体である中間市が準備）

なお、故障対応等のための予備車両は、タクシー車両で対応 4 台

4. 運賃：6 月下旬頃開催予定の運賃協議会に付議予定

300 円（小児・障がい者・介護者は 100 円、乳幼児は無料）

回数券（100 円×11 枚綴り）1,000 円

5. 運賃決済手段

現金、回数券、交通系電子マネー決済、アプリ決済、クレジットカード決済

6. 運行経費（概算）

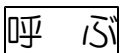
平 日 20 日 … 3,400 円/h×8 時間 → 27,000 円×20 日 = 544,000 円

土日祝 10 日 … 3,400 円/h×5 時間 → 17,000 円×10 日 = 170,000 円

1 台 1 ヶ月 714,000 円 → 3 台 2,142,000 円

7. 利用方法

【利用登録は初回のみ】専用アプリ・LINE・電話で利用登録

①  専用アプリ・LINE・電話で配車を予約

※乗車希望日の7日前から、乗車30分前まで予約可能

※専用アプリ・LINEからは、24時間予約可能

- ②

来	る
---	---

 予約した日時に乗降地点に行く

※車両番号をご確認ください。

- ③

乗	る
---	---

 運転手に予約番号を伝えて乗車

※予約番号は利用登録時の電話番号下4桁です。

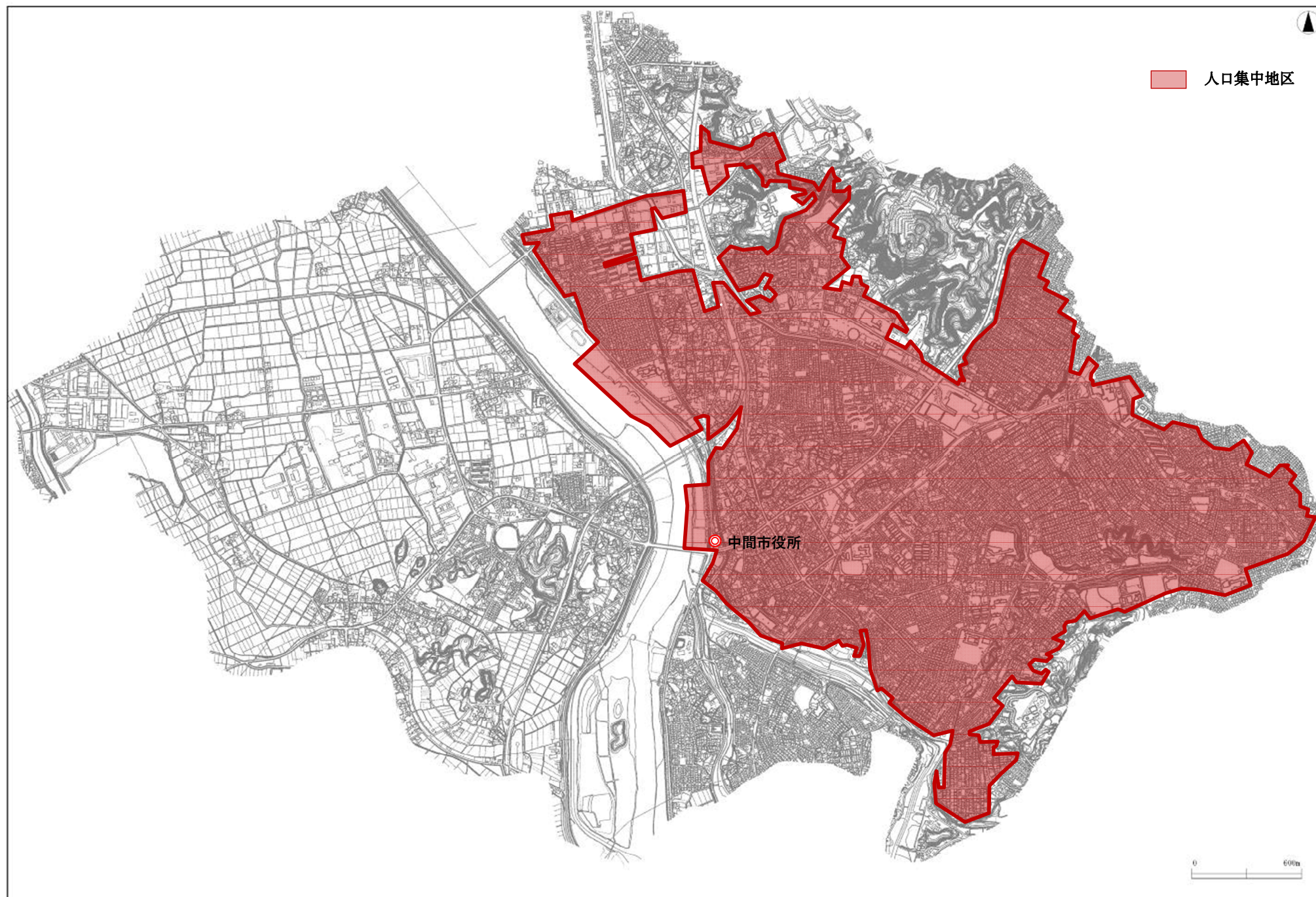
- ④

払	う
---	---

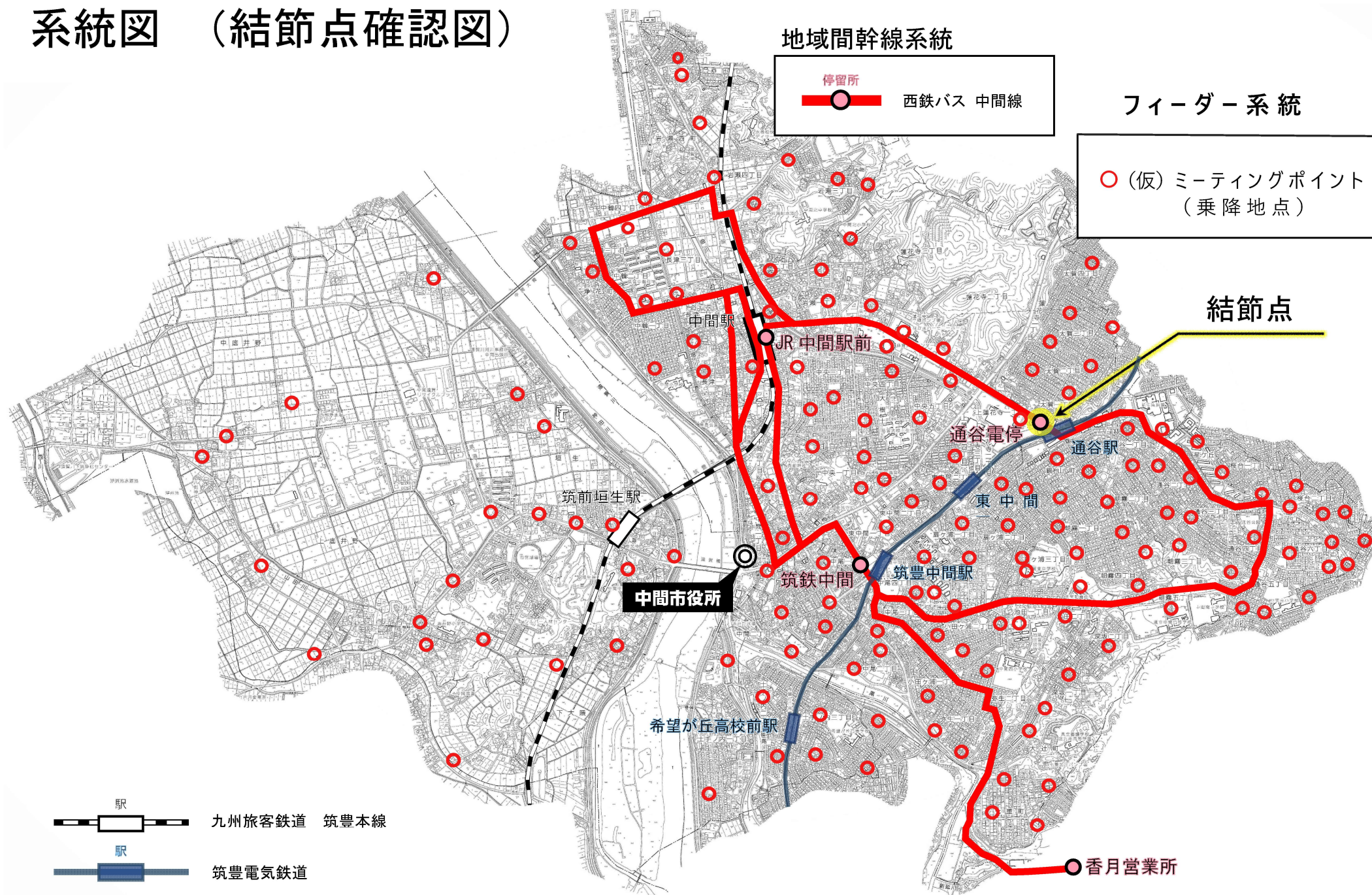
 乗車時に運賃を前払い

※両替機がないため、おつりがでないようご注意ください。

人口集中地区（D I D）地図



系統図 (結節点確認図)



中間市AIオンデマンドバス(区域運行型)の運行回数等の算出根拠

令和9年度 運行計画

申請 番号	系統名	キロ程 (平均)	令和9年度 運行計画																			備考 (運休日、増便減便の内容、 補助対象の便数など)	
			通常運行																				
			1日当たり 運行回数								運行日数								計画 運行日数	計画 運行回数	目標 輸送人員		計画実車 走行キロ
			月	火	水	木	金	土	日	祝日	月	火	水	木	金	土	日	祝日					
1	中間市AI オンデマンド交通		8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	5.0	5.0	5.0	45	48	49	49	50	50	50	15	356 日	7,509回	9,500人		お盆(8月13日～15日)運休 年末年始(12月29日～1月3日)運休
合 計											45	48	49	49	50	50	50	15	356 日	7,509回	9,500人		

※運行回数は、60分を1回としている。

※計画運行回数は、平日9時～17時までの8時間であることから、1日8回を運行回数とし、土日祝は10時～15時までの5時間であることから、1日5回を運行回数として計算している。

※計画運行回数は、3台当たりを計上している。

$8時間 \times (45 + 48 + 49 + 49 + 50) + 5時間 \times (50 + 50 + 15) = 2,503回$

$2,503回 \times 3台 = 7,509回$

※目標輸送人員は、3台で、9,500人としている。

$9,500人 \div 7,509回 = 1.26人$