

番 号
平成 27 年 6 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 行徳 幸弘 印

生活交通確保維持改善計画認定申請書

生活交通確保維持改善計画のうち、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、別添の記載すべき事項を全て記した生活交通確保維持改善計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称

中間市生活交通確保維持改善計画

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、市内から福岡市天神までを結ぶ、西鉄高速バス「なかま号」とともに、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500人、年間約19万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、欠かすことのできない移動手段となっている。

しなしながら、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。近年では、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、一旦は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となっている。さらに、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、元々、地域公共交通が運行していない交通不便地域の住民より、高齢化の進展とともに、気軽に利用できる移動手段の確保についての要請が上がっている。特に、市の東部に位置する中間南校区は、隣接する北九州市のベットタウンとして、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、また、高齢化率が35%を超えるなど、高齢者や障がい者等の交通弱者の方にとっては、谷間を運行するバス路線までの移動が非常に困難な状況にある。

このような公共交通利用環境に対する問題等に対し、平成22年3月に策定した「中間市都市計画マスタープラン」では、これからの公共交通において「交通弱者の移動手段の確保や環境にやさしい交通施策の展開にむけて、バス路線の維持、利便性の向上」や「総合的な交通サービスの向上にむけた取組みの推進」を方針に高齢者等の身近な移動手段の確保を目指している。また、現在、明治日本の産業革命遺産の1つとして「八幡製鐵所遠賀川水源池ポンプ室」が、世界文化遺産登録に向けた取り組みを行っており、今後、歴史遺産・近代化史跡を活用したまちづくりに取り組むことから、平成26年3月に社会資本総合整備計画「中間東部・北西部地区都市再生整備計画」を策定し魅力ある地域づくり、人と人との交流を促進する地域づくりに取り組むこととしている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、地形的に高低差があり、高齢化率が高くなる中間南校区に、通谷団地口～中間市立病院系統と中間南小学校前～中間市立病院系統の2系統を運行する新しい地域公共交通を新設し、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、地域の活力を維持し、地域が活性化するように、既存の地域公共交通を補完するような気軽に外出できる新しい移動手段の環境整備を行う必要がある。

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

中間南校区路線

- ①太賀・朝霧系統の利用者数を年間 1,640 人以上とするとともに、収支率を 20%以上とする。
- ②通谷・桜台系統の利用者数を年間 1,650 人以上とするとともに、収支率を 20%以上とする。

(目標設定の考え方)

1便あたりの利用者数を2人とし、年間運行日数205日(平成27年10月から平成28年9月までを基準とする)を乗じて、3カ年を通じた年間の利用者数及び収支率の目標を設定している。

(2) 事業の効果

中間南校区路線を維持することにより、市内でもっとも標高差のある中間南校区にお住まいの方の日常生活に必要な移動手段が確保され、また、谷間を運行する幹線バス路線である西鉄バス中間線及び広域運行を行う、西鉄高速バス「なかま号」、筑豊電気鉄道といった既存の公共交通機関と連携を図ることで、効率的な運行体系の実現及び相乗効果による利用促進、さらに、外出手段の多様化、地域活力の増進、地域の活性化へとつなげることができる。

3. 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行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

- ①予定している時刻 別紙1 運行時刻のとおり
運行予定期間 平成27年10月1日から

- ②運行事業者の決定の経緯

中間南校区路線については、一般社団法人北九州タクシー協会に中間市内に営業所のあるタクシー事業者の中から運行事業者の推薦を依頼し、運行主体となる事業者を決定。

- ③地域内フィーダー系統の補足

中間市には、地域間幹線系統である西鉄バス中間線が、市内を循環するように運行し、西鉄高速バス「なかま号」及び筑豊電気鉄道が、地域住民の広域移動を担っている。今回新設を行う中間南校区路線(①太賀・朝霧系統②通谷・桜台系統)は、同校区に居住する住民の日常生活における買い物と病院への通院を目的とした路線であるとともに、同校区が、山を切り開いて宅地開発を行った非常に高低差のある移動困難な地域であることから、交通不便地域における移動手段の確保を行うことを目的としている。

また、中間南区路線を新設するにあたり、既存の公共交通機関の利用促進を第1の基本方針に定め、経由地である通谷電停において、西鉄バス中間線及び西鉄高速バス、筑豊電気鉄道を接続することで、生活交通路線としての機能を高めている。

さらに、既存の公共交通機関、特に西鉄バス中間線との競合を避けるため、運行時間帯については、8時台から16時台までと通勤通学者の利用時間帯を避け、日常の買い物、病院への通院する利用者をターゲットとした運行としており、運賃についても、定額200円と西鉄バス中間線の初乗り運賃170円を下回らないよう設定している。

4. 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改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付 ※なお、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。
5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 産業タクシー株式会社
6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
該当なし
7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、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及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、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」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 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】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
10. 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
11. 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
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 【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

13. 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

14. 協議会の開催状況と主な議論

【平成26年度】

- ・平成26年5月20日（第1回）交通会議設立、市の概要、交通体系の概要説明。
- ・平成26年7月23日（第2回）小学校区別の地理的な特性について説明
- ・平成26年9月26日（第3回）モデル地区となる地域の選定
- ・平成26年10月～11月 中間南校区を対象としたアンケート調査の実施
- ・平成26年12月22日（第4回）アンケート調査の結果報告、事業計画及び運行計画案の説明。
- ・平成27年2月2日（第5回）事業計画及び運行計画について合意。生活交通ネットワーク計画素案の説明。

【平成27年度】

- ・平成27年5月26日（第1回）生活交通確保維持改善計画（旧生活交通ネットワーク計画）全体の合意

15. 利用者等の意見の反映状況

中間南校区を対象としたにアンケート調査を実施し、買い物、病院への通院のための移動手段の確保を求める意見と、午前9時から11時、午後13時から15時までの間の運行を希望する意見が多かったことから、そちらに重点を置いた計画とした。

16. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	福岡県企画・地域振興部交通政策課
関係市区町村	
交通事業者・交通施設管理者等	九州旅客鉄道株式会社、西鉄バス北九州株式会社、筑豊電気鉄道株式会社、有限会社ことぶきタクシー、有限会社ホームタクシー、ひかり第一交通株式会社、産業タクシー株式会社、一般社団法人北九州タクシー協会、一般社団法人福岡県バス協会、西鉄バス北九州労働組合、福岡県北九州県土整備事務所、福岡県折尾警察署
地方運輸局	福岡運輸支局
その他協議会が必要と認める者	北九州市立大学都市政策研究所教授、中間市自治会連合会、中間市自治会連合会中間北校区、中間市自治会連合会中間東校区、中間市自治会連合会中間南校区、中間市自治会連合会中間校区、中間市自治会連合会中間西校区、中間市自治会連合会底井野校区、南校区バス運用協議会、中間市社会福祉協議会、中間商工会議所

【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）中間市住宅都市交通対策課

（氏 名）山口 研治

（電 話）093-246-6155

（e-mail）juutakukoutuu@city.nakama.lg.jp

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行予定者(地域内フィーダー系統) 平成28年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
中間市	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(1) 太賀・朝霧系統	587	587		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(2) 通谷・桜台系統	645	645		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				1,232					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				1,232			国庫補助 上限額 (千円)	5184	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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行予定者(地域内フィーダー系統) 平成29年度

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事 業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
中間市	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(1) 太賀・朝霧系統	591	591		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(2) 通谷・桜台系統	636	636		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				1,227					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				1,227			国庫補助 上限額 (千円)	5184	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

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行予定者(地域内フィーダー系統) 平成30年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
中間市	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(1) 太賀・朝霧系統	590	590		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
	有限会社ことぶきタクシー ひかり第一交通株式会社 株式会社産業タクシー	(2) 通谷・桜台系統	647	647		乗合バス型	①	地域間幹線系統である西鉄バス 北九州株式会社の中間線と通谷 電停停留所にて接続	①
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				1,237					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				1,237			国庫補助 上限額 (千円)	5184	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、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。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	共同運行(南ことぶきタクシー、ひかり第一交通株、産業タクシー株)
------	----------------------------------

平成28年度

1. 申請事業者の概要

①【有限会社ことぶきタクシー】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	181千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	181千円	
	営業費用	1,319千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	1,319千円	
	営業損益	△1,138千円	営業外損益	0千円	経常損益	△1,138千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		5,586.0 km				経常収支率	13.72 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km				経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km				経常収支率	0.00 %

②【ひかり第一交通株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円	
	営業費用	714千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	714千円	
	営業損益	△624千円	営業外損益	0千円	経常損益	△624千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,570.5 km				経常収支率	12.61 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km				経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km				経常収支率	0.00 %

③【産業タクシー株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円	
	営業費用	708千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	708千円	
	営業損益	△618千円	営業外損益	0千円	経常損益	△618千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,570.5 km				経常収支率	12.71 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km				経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送							
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円	
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円	
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km				経常収支率	0.00 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $\{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)\} \div 2 = \text{d}$
北九州	円 銭	円 銭	263 円 10 銭	0.00 %
南ことぶきタクシー	円 銭	円 銭	236 円 12 銭	
ひかり第一交通株	円 銭	円 銭	277 円 76 銭	
産業タクシー株	円 銭	円 銭	275 円 43 銭	

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2)) = \text{ニ}$	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ \div ハ
北九州	263 円 10 銭	357 円 49 銭	263 円 10 銭	33 円 40 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	計画運行回数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入れ部分以外のキロ程の比率 (チ+リ+ヌ)÷チ=ル	計画実車走行キロ
			起点	主な経由地	終点			チ	リ	ヌ	チ	リ			
北九州	1	太賀・朝霧系統	通谷団地口	通谷電停	中間市立病院	153日	485.0回	往復 5.3km (平均) 5.3km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	100.0%	5,141.0 km		
	2	通谷・桜台系統	中間南小学校前	通谷電停	中間市立病院	155日	490.0回	往復 5.6km (平均) 5.7km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	100.0%	5,586.0 km		
合計		2系統				0日	0.0回	往復 10.9km (平均) 11.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	#DIV/0!	10,727.0 km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ラ以下の額:ワ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノの額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ラ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの ヨ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ネ又はナのうちいずれか少ないほうの額) ラ
北九州	1	1,352,597円	34円70銭	178,393円	1,174,204円	1,174,204円	1,174千円	587.0千円		
	2	1,469,676円	32円30銭	180,428円	1,289,248円	1,289,248円	1,289千円	644.5千円		
合計		2,822,273円		358,821円	2,463,452円	2,463,452円	2,463千円	1,231.0千円	5,184千円	1,231千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヨ-カ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合							
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
北九州	1	1,174,204円									
	2	1,289,248円									
合計		2,463,452円	1,232,452円	円	0%	1,232,452円	0%	円	0%	円	0%

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間) g	平均増減率 (((f+e)-1)+(g÷f)-1)÷2 = h	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2)) ² = ノ
北九州	1			34円70銭	0.00%	34円70銭
	2			32円30銭	0.00%	32円30銭
合計				円 銭	0.00%	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者については別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者については、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年6月17日付け自総第338号、自旅第151号、自賃第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	共同運行(南ことぶきタクシー、ひかり第一交通株、産業タクシー株)
------	----------------------------------

平成29年度

1. 申請事業者の概要

①【有限会社ことぶきタクシー】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	181千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	181千円
	営業費用	1,319千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	1,319千円
	営業損益	△1,138千円	営業外損益	0千円	経常損益	△1,138千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		5,472.0 km		経常収支率		13.72 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km		経常収支率		0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km		経常収支率		0.00 %

②【ひかり第一交通株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円
	営業費用	714千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	714千円
	営業損益	△624千円	営業外損益	0千円	経常損益	△624千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,620.9 km		経常収支率		12.61 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km		経常収支率		0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km		経常収支率		0.00 %

③【産業タクシー株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円
	営業費用	708千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	708千円
	営業損益	△618千円	営業外損益	0千円	経常損益	△618千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,520.1 km		経常収支率		12.71 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km		経常収支率		0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km		経常収支率		0.00 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{a}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $\{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)\} \div 2 = \text{d}$
北九州	円 銭	円 銭	264 円 80 銭	0.00 %
南ことぶきタクシー	円 銭	円 銭	241 円 04 銭	
ひかり第一交通株	円 銭	円 銭	272 円 42 銭	
産業タクシー株	円 銭	円 銭	280 円 94 銭	

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2))^2 = \text{ニ}$	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ \div ハ
北九州	264 円 80 銭	357 円 49 銭	264 円 80 銭	33 円 50 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	計画運行回数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程	補助ブロック外乗入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入れ部分以外のキロ程の比率 ($(チ+リ+ヌ)$)÷チ=ル	計画実車走行キロ
			起点	主な経由地	終点			チ	リ	ヌ				
北九州	1	太賀・朝霧系統	通谷団地口	通谷電停	中間市立病院	153日	485.0回	往復 5.3km (平均) 5.3km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	100.00%	5,141.0 km		
	2	通谷・桜台系統	中間南小学校前	通谷電停	中間市立病院	152日	480.0回	往復 5.6km (平均) 5.7km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	100.00%	5,472.0 km		
合計		2系統				0日	0.0回	往復 10.9km (平均) 11.1km	往復 0.0km (平均) 0.0km	往復 0.0km (平均) 0.0km	#DIV/0!	10,613.0 km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ラ以下の額:ワ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノの額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ラ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの ヨ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ホ又はナのうちいずれか少ないほうの額) ラ
北九州	1	1,361,336円	34円70銭	178,393円	1,182,943円	1,182,943円	1,182千円	591.0千円		
	2	1,448,985円	32円30銭	176,746円	1,272,239円	1,272,239円	1,272千円	636.0千円		
合計		2,810,321円		355,139円	2,455,182円	2,455,182円	2,454千円	1,227.0千円	5,184千円	1,227千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヨ-カ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合							
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
北九州	1	1,182,943円									
	2	1,272,239円									
合計		2,455,182円	1,228,182円	円	0%	1,228,182円	0%	円	0%	円	0%

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間) g	平均増減率 $\frac{((f+e)-1)+((g-f)-1)}{2} = h$	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 $g \times (1+(h \div 2))^2 = \text{ノ}$
北九州	1			34円70銭	0.00%	34円70銭
	2			32円30銭	0.00%	32円30銭
合計					0.00%	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年6月17日付け自総第338号、自旅第151号、自賃第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)

表2 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(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	共同運行(南ことぶきタクシー、ひかり第一交通株、産業タクシー株)
------	----------------------------------

平成30年度

1. 申請事業者の概要

①【有限会社ことぶきタクシー】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	181千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	181千円
	営業費用	1,319千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	1,319千円
	営業損益	△1,138千円	営業外損益	0千円	経常損益	△1,138千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		5,472.0 km			経常収支率	13.72 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km			経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km			経常収支率	0.00 %

②【ひかり第一交通株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円
	営業費用	714千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	714千円
	営業損益	△624千円	営業外損益	0千円	経常損益	△624千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,618.2 km			経常収支率	12.61 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km			経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km			経常収支率	0.00 %

③【産業タクシー株式会社】

乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	営業収益	90千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ)	90千円
	営業費用	708千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ)	708千円
	営業損益	△618千円	営業外損益	0千円	経常損益	△618千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)		2,416.8 km			経常収支率	12.71 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')		0.0 km			経常収支率	0.00 %
乗合バス事業・自家用有償旅客運送						
基準期間の前々年度の損益状況	営業収益	0千円	営業外収益	0千円	経常収益(イ'')	0千円
	営業費用	0千円	営業外費用	0千円	経常費用(ロ'')	0千円
	営業損益	0千円	営業外損益	0千円	経常損益	0千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')		0.0 km			経常収支率	0.00 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) $\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) $\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) $\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$	平均増減率 $\{((\text{b} \div \text{a}) - 1) + ((\text{c} \div \text{b}) - 1)\} \div 2 = \text{d}$
北九州	円 銭	円 銭	268 円 89 銭	0.00 %
南ことぶきタクシー	円 銭	円 銭	241 円 04 銭	
ひかり第一交通株	円 銭	円 銭	272 円 70 銭	
産業タクシー株	円 銭	円 銭	292 円 94 銭	

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当 たり経常費用 $\text{c} \times (1 + (\text{d} \div 2)) = \text{ニ}$	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ \div ハ
北九州	268 円 89 銭	357 円 49 銭	268 円 89 銭	33 円 40 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	運行系統名	運行系統			計画運行日数	計画運行回数	系統キロ程		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程		補助ブロック外乗入れ部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入れ部分以外のキロ程の比率 (チ+リ+ヌ)÷チ=ル	計画実車走行キロ
			起点	主な経由地	終点			チ	リ	ヌ	チ	リ			
北九州	1	太賀・朝霧系統	通谷団地口	通谷電停	中間市立病院	150日	475.0回	往復5.3km(平均)	往復0.0km(平均)	往復0.0km(平均)	往復0.0km(平均)	往復0.0km(平均)	100.0%	5,035.0km	
	2	通谷・桜台系統	中間南小学校前	通谷電停	中間市立病院	152日	480.0回	往復5.6km 往復5.8km 平均5.7km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	100.0%	5,472.0km	
合計		2系統				0日	0.0回	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	#DIV/0!	0.0km		
合計		2系統						往復10.9km 往復11.1km 平均11.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km	往復0.0km 往復0.0km 平均0.0km		10,507.0km		

補助ブロック名	申請番号	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ラ以下の額:ワ	補助対象系統のキロ当たり経常収益(ノの額) ト	補助対象系統の経常収益の見込額 ト×ラ以上の額:カ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 ワ-カ=ヨ	ヨのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック市区町村外乗入部分以外に係るもの ヨ×ル=ソ	補助対象経費 ツ	補助対象経費の1/2 ツ×1/2=ネ	国庫補助上限額 ナ	国庫補助金内定申請額(ホ又はナのうちのいずれか少ないほうの額) ラ
北九州	1	1,353,861円	34円70銭	174,715円	1,179,146円	1,179,146円	1,179千円	589.5千円		
	2	1,471,366円	32円30銭	176,746円	1,294,620円	1,294,620円	1,294千円	647.0千円		
		0円	円 銭	0円	0円	0円	0千円	0.0千円		
合計		2,825,227円		351,461円	2,473,766円	2,473,766円	2,473千円	1,236.0千円	5,184千円	1,236千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ヨ-カ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合							
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
北九州	1	1,179,146円									
	2	1,294,620円									
		0円									
合計		2,473,766円	1,237,766円	円	0%	1,237,766円	0%	円	0%	円	0%

(補助対象系統のキロ当たり経常収益の算定表)

補助ブロック名	申請番号	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前々年度) e	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間の前年度) f	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(基準期間) g	平均増減率 (((f+e)-1)+(g÷f)-1)÷2 = h	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 g×(1+(h÷2)) ² = ノ
北九州	1			34円70銭	0.00%	34円70銭
	2			32円30銭	0.00%	32円30銭
				円 銭	0.00%	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として、昭和52年6月17日付け自総第338号、自旅第151号、自賃第55号によること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」及び「市区町村外乗入部分のキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 同一補助ブロック市区町村外乗入部分のキロ程の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のキロ程の比率(ル)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ノ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」、「基準期間の前年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」の欄は、新設系統で基準期間の実績がない場合は、市区町村協議会等が算出する経常収益の見込額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の増減率を平均増減率として「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」を算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益(ノ)」として記載すること。
- 「平均増減率」は%以下第2位(小数点第3位切り捨て)まで算出して記載すること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第6条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類(但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類の添付を省略することができる。)

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【平成28・29・30年度】

市町村名	中間市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	5,618
交通不便地域	

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法

国庫補助上限額の算定

対象人口	算定式	国庫補助上限額
5,618	$5,618人 \times 200円 + 3,000,000円 = 4,123,600円$ $5,618人 \times 100円 + 500,000円 = 1,061,800円$ $4,123,000円 + 1,061,000円 = 5,184,000円$	5,184,000円

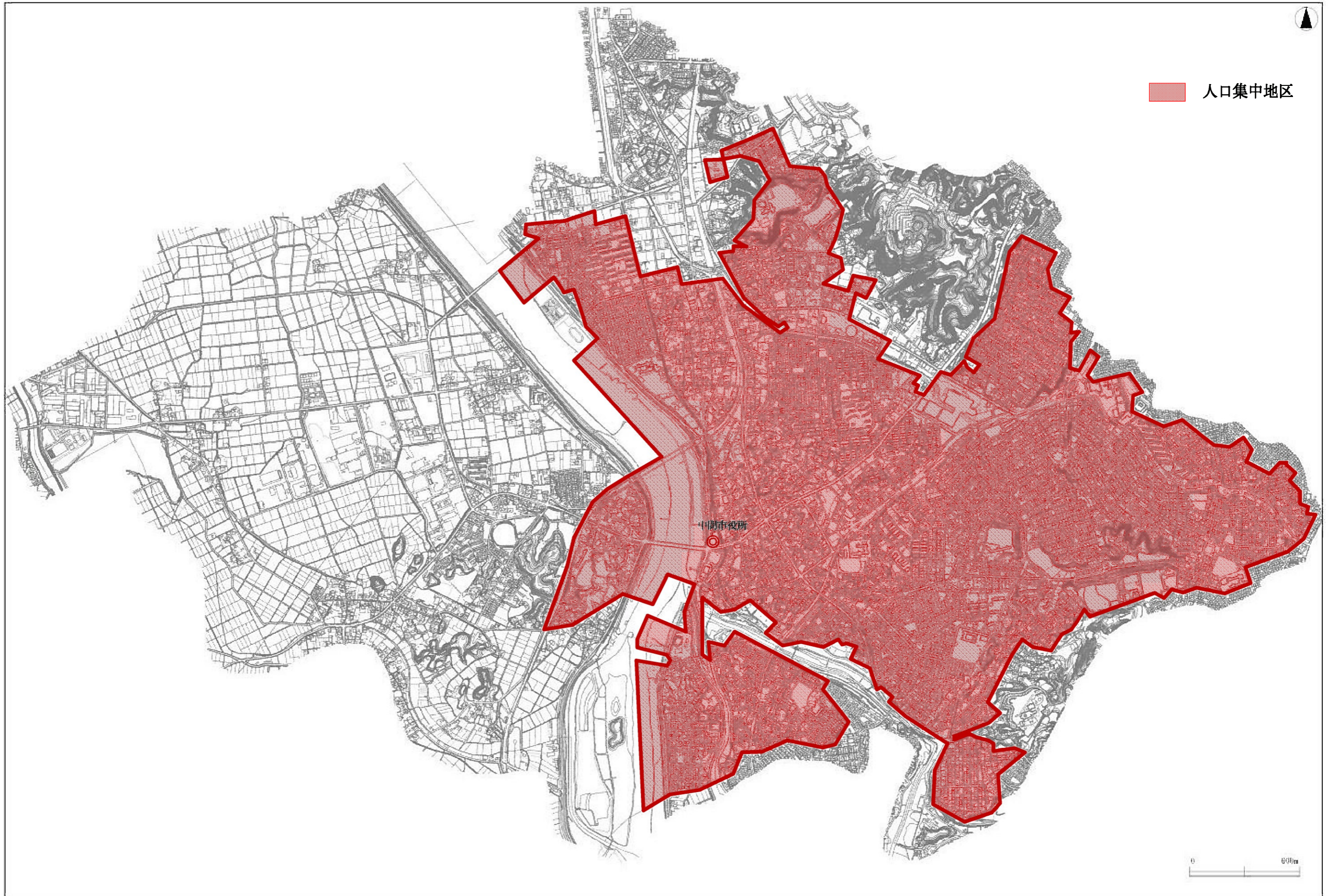
(1)記載要領

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、申請する事業年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
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」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑫)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上記3.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。

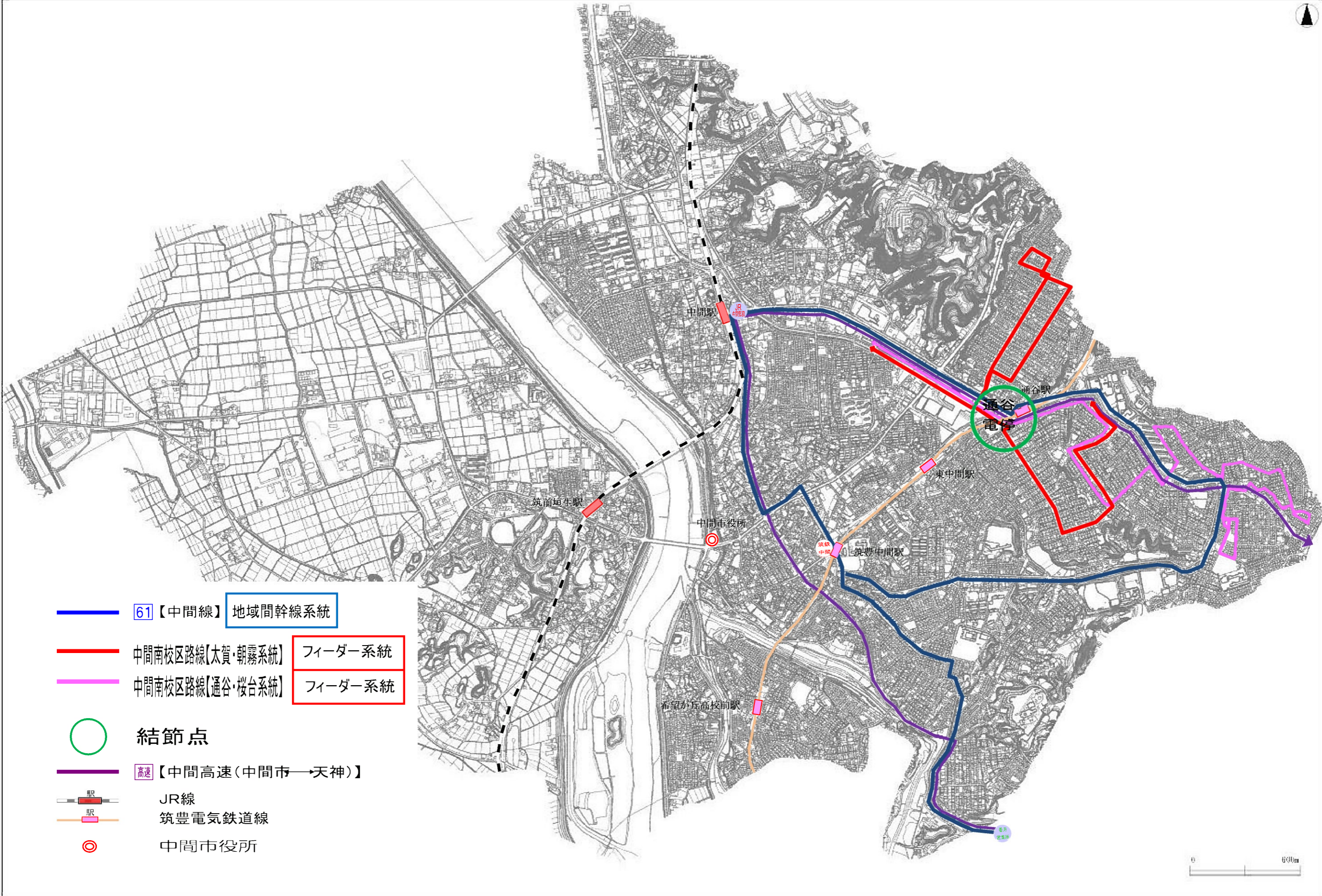
(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

人口集中地区 (D I D) 地図



系統図 (結節点確認図)



道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる
協議が調っていることの証明書（案）

平成27年5月26日付け平成27年度第1回中間市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域

中間南校区路線

- ①太賀・朝霧系統
- ②通谷・桜台系統

2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間

- ①太賀・朝霧系統（新設）

通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院

- ②通谷・桜台系統（新設）

中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院

3. 協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法

定額200円（中学生以上）、100円（障がい者、小学生）、無料（小学生未満）

※100円の割引運賃については、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を確認し、本人であることが確認できた場合のみ行う。

回数券（100円×11枚綴り）を1,000円にて販売

4. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合にはその条件

適用する期間：平成27年10月1日から

運行回数：1日4本（往復を1本）を週4日（月、火、水、金曜日）、1系統ごと
運行。（木曜日は運休）

①太賀・朝霧系統は、月、水曜日の運行。

②通谷・桜台系統は、火、金曜日の運行。

運行時刻、運行系統：別紙運行計画を参照

使用車両：市が運行委託する事業者が保有するタクシー車両（5人乗り）を、タクシー事業と併用して使用する。

乗車定員：定員4人。ただし、利用者が4人を超える場合は、乗車定員に応じて車両を追加する。

平成27年5月26日

中間市地域公共交通会議

会長 行徳 幸弘

事業計画書

I. 事業目的

中間市の東部に位置する中間南校区は、隣接する北九州市のベットタウンとして、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ります。そのため、地形的に高低差があり、また、高齢化率が 35% を超えるなど、高齢者や障がい者の方にとりましては、非常に移動が困難な地域であることから、地区内の 12 の全自治会より、地区内を循環して買い物・病院への通院に気軽に利用できる移動手段の確保について、要請がありました。

このような地域の現状を踏まえ、新しい地域公共交通を検討する基本方針を定め、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、地域の活力を維持し、地域が活性化するよう、気軽に外出できる移動手段の環境整備を行うものであります。

○新しい地域公共交通を検討する基本方針

1. 既存の公共交通機関の利用促進
2. 継続性・経済性・安全性の確保
3. 高所地区・交通不便地区住民の移動手段の確保
4. 地域住民からの要望

II. 運行方法の概要

- | | |
|----------|--|
| 1. 運行の態様 | 路線定期運行 |
| 2. 営業区域 | 中間南校区から中間市立病院まで |
| 3. 運営主体 | 中間市 |
| 4. 運行主体 | 有限会社ことぶきタクシー（事業者代表）
ひかり第一交通株式会社
産業タクシー株式会社 |

【運行主体の選定方法】

今回の新しい地域公共交通は、大型輸送を行う幹線バス路線とドア・ツー・ドアのきめ細かい運行を行うタクシー事業の中間に位置する移動手段です。

幹線バス路線から住宅団地内の幅員約 6m の道路を運行するため、使用車両は 10 人以下（セダンタイプを含む）に限られます。

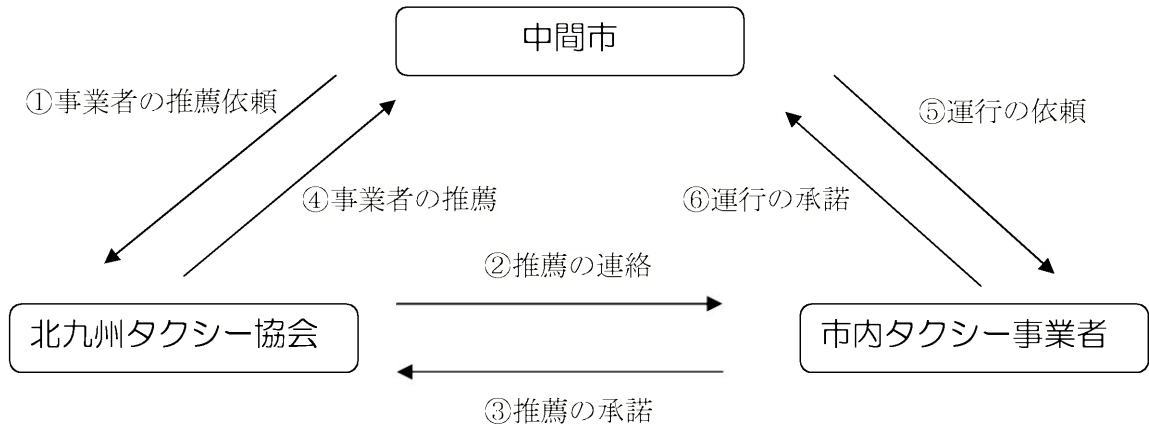
そのことから、運行主体としては、住宅団地内の有償旅客運送のノウハウがあり、乗り残しなどの対応が迅速に対応できる、市内に営業所が立地するタクシー事業者が、今回の事業計画・運行計画案にもっとも適した事業者であると考えます。

新しい地域公共交通は、幹線バス路線である西鉄バス中間線に接続し、高速

バスなかま号や筑豊電気鉄道との乗換時刻などを調整することで、相乗効果による利用促進が期待できます。

(1) 市内タクシー事業者からの選定方法

→中間市から北九州タクシー協会へ運行主体となり継続的な事業が実施できるタクシー事業者（1社以上）の推薦を依頼する。



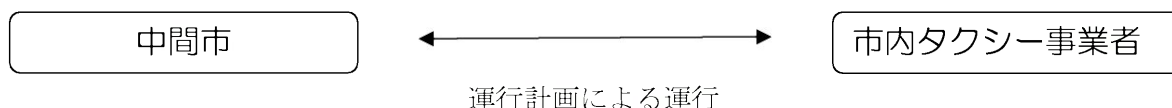
(2) 運行協定：中間南校区乗合タクシー事業の実施に伴う協定書及び共同運行協定書

→継続的な安全運行による交通弱者の移動手段を確保するため、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。

<p style="text-align: center;">南校区自治会</p>	<p style="text-align: center;">市内タクシー事業者</p>
<ul style="list-style-type: none"> 利用促進（校区内広報） 運行コース、時刻の検討 回数券の販売 停留所の管理 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーの安全運行 乗合タクシー利用者数の把握 運行コース、時刻の検討 利用促進（回数券販売など）
<p style="text-align: center;">中間市</p>	<p style="text-align: center;">北九州タクシー協会</p>
<ul style="list-style-type: none"> 運行経費・停留所設置の財政的支援 利用促進（広報掲載） 運行コース、時刻の検討 回数券の販売 	<ul style="list-style-type: none"> 運行全般に関する助言 安全運行及び利用促進など

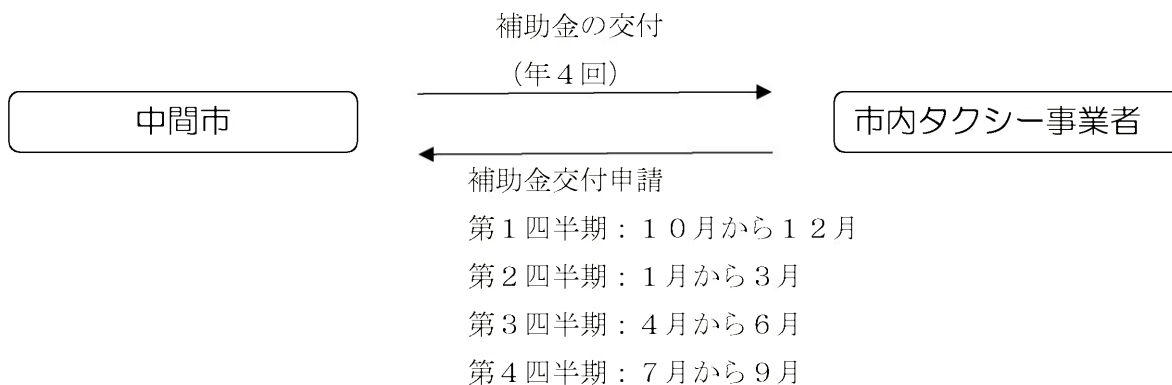
(3) 運行委託：中間南校区乗合タクシー運行業務委託契約書

→地域住民の日常生活を支える移動手段として、継続的な安全運行並びに、既存の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、運営主体である市と運行主体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行う。



(4) 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、半期ごとに収支を取りまとめ、補助金交付申請書を提出する。



5. 運行予定日 平成 27 年 10 月 1 日

6. 路線に関する事項

1	起 点	通谷団地口	
	終 点	中間市立病院	
	キロ程	往路 5.3km、復路 5.3km	
	主たる経由地	通谷電停	
	道路管理者	中間市	
2	起 点	中間南小学校前	
	終 点	中間市立病院	
	キロ程	往路 5.6km、復路 5.8km	
	主たる経由地	通谷電停	
	道路管理者	中間市	
計	路線合計	2 区間	路線キロ計 22.0km

7. 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程

(1) 系統名：太賀・朝霧系統（通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院）

No.	停留所名称	料 程	停留所名称	料 程	摘 要
1	①通谷団地口	↓往路	①通谷団地口	↑復路	新設
		0.311		0.345	
2	②通谷一丁目	0.189	②通谷一丁目	0.172	新設
		0.265		0.228	
3	③通谷給水塔そば	0.248	③通谷給水塔そば	0.245	新設
		0.161		0.143	
4	④通谷二区	0.211	④通谷二区	0.227	新設
		0.189		0.186	
5	⑤朝霧	0.225	⑤朝霧	0.216	新設
		0.293		0.364	
6	⑥朝霧公民館そば	0.293	⑥朝霧公民館そば	0.364	新設
		0.362		0.513	
7	⑦鍋山公民館下	0.197	⑦鍋山公民館下	0.248	新設
		0.215		0.677	
8	⑧鍋山	0.215	⑧鍋山	0.677	新設
		0.293		0.293	
9	⑨鍋山商店街前	0.293	⑨鍋山商店街前	0.293	新設
		0.677		0.215	
10	⑩通谷電停	0.677	⑩通谷電停	0.215	新設
		0.248		0.197	
11	⑪太賀通り一丁目	1.216	⑪太賀通り一丁目	1.031	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
12	⑫太賀通り二丁目	計 5.3km	⑫太賀通り二丁目	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
13	⑬太賀中央通り三丁目	計 5.3km	⑬太賀中央通り三丁目	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
14	⑭太賀中央通り二丁目	計 5.3km	⑭太賀中央通り二丁目	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
15	⑮太賀二区公民館前	計 5.3km	⑮太賀二区公民館前	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
16	⑯太賀三区公園	計 5.3km	⑯太賀三区公園	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	
17	⑰中間市立病院	計 5.3km	⑰中間市立病院	計 5.3km	新設
		計 5.3km		計 5.3km	

(2) 系統名：通谷・桜台系統（中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院）

No.	停留所名称	料 程	停留所名称	料 程	摘 要
1	①中間南小学校前	↓往路	①中間南小学校前	↑復路	新設
		0.208		0.359	
2	②通谷四区第1公園	0.393	②通谷四区第1公園	0.441	新設
		0.473		0.647	
3	③塔野口バス停そば	0.352	③塔野口バス停そば	0.177	新設
		0.225		0.278	
4	④通谷五区公園そば	0.499	④通谷五区公園そば	0.416	新設
		0.236		0.231	
5	⑤桜台公民館そば	0.122	⑤桜台公民館そば	0.131	新設
		0.187		0.190	
6	⑥桜台二丁目	0.389	⑥桜台二丁目	0.392	新設
		0.234		0.226	
7	⑦桜台一丁目	0.228	⑦桜台一丁目	0.265	新設
		0.172		0.189	
8	⑧桜台一丁目入口	0.345	⑧桜台一丁目入口	0.311	新設
		0.639		0.675	
9	⑨星ヶ丘団地	0.898	⑨星ヶ丘団地	0.872	新設
		計5.6km		計5.8km	
10	⑩星ヶ丘公園		⑩星ヶ丘公園		新設
11	⑪通谷二区公園そば		⑪通谷二区公園そば		新設
12	⑫通谷二区		⑫通谷二区		新設
13	⑬通谷給水塔そば		⑬通谷給水塔そば		新設
14	⑭通谷一丁目		⑭通谷一丁目		新設
15	⑮通谷団地口		⑮通谷団地口		新設
16	⑯通谷電停		⑯通谷電停		新設
17	⑰中間市立病院		⑰中間市立病院		新設

※停留所は、設置箇所により壁張り型、据え置き型、埋め込み型にて設置。

運 行 計 画 書

1. 運行系統及び系統図：2系統

中間南校区路線

(1) 系統名：太賀・朝霧系統

【通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院】10.6 km (往路・復路 5.3 km)

起点：通谷団地口

主な経過地：通谷電停

終点：中間市立病院

(2) 系統名：通谷・朝霧系統

【中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院】11.4 km (往 5.6 km、復 5.8 km)

起点：中間南小学校前

主な経過地：通谷電停

終点：中間市立病院

※系統図については、別紙をご参照ください。

2. 運行回数・運行時刻

★運行回数、運行時間帯について

運行回数	4本/日(往復を1本)を週4日(月・火・水・金曜日)、1系統ごと運行。 ※市内にある多くの病院が休診となる木曜日は運休。 ①太賀・朝霧系統は月、水曜日の運行。②通谷・桜台系統は火、金曜日の運行。
運行時間帯	(午前)8時台～12時まで 4便 (午後)13時台～16時台まで 4便 ※平日が祝日でも運行。ただし、年末年始(12月29日から1月3日まで)及びお盆(8月13日から8月15日まで)は運休。

※運行時刻については、別紙をご参照ください。

3. 使用車両

★使用車両について

運行車両	5人乗りセダンタイプ
事業に必要な常用車両	1台(5人乗りセダンタイプ)
追走車両及び故障対応のための予備車両	4台(5人乗りセダンタイプ)
	計 5台

※市が運行委託する事業者が保有するタクシー車両を、タクシー事業と併用して使用する。

4. 運賃

★運賃について

運賃	定額 200円(中学生以上)、100円(障がい者・小学生)、無料(小学生未満)
	回数券(100円×11枚綴り) 1,000円

5. 運行経費（概算）

- (1) 運行車両 5人乗りセダンタイプ
- (2) 運行頻度（1つのバス停にバスが来る回数） 8便/日
- (3) 本数（全体の運行本数） 4本/日、週4日（205日）
- (4) 運行系統キロ程 ①太賀・朝霧系統 10.6km
②通谷・桜台系統 11.4km
- (5) 運行条件

5人乗りセダンタイプ車両運行台数	1台
5人乗りセダンタイプ車両予備台数	4台
5人乗りセダンタイプ車両年間走行キロ（追走運行含む）（見込み）	10,727.0 km/台
乗務員雇用者数	1人
乗務員数	1仕業
停留所新設数（往復で46個）	28箇所
(6) 初期投資（概算）	
停留所設置費用	3,100千円
小計	3,100千円

(7) 運行経費（概算）※公定幅運賃より試算

運行経費	2,583千円
追走経費	820千円
小計	3,403千円

※運行経費（5人乗りセダンタイプの場合）：670円/1.6km 80円/322mの公定幅運賃にて試算（3,150円/11.4km）、時間制運賃 2,000円/30分

※追走経費について、運行日数の1/2をセダンタイプ車両1台にて追走する場合を想定し、1日4本運行する場合は、2時間追走を行うとする。

※運行経費の概算については、運行系統うち、長い方の系統（通谷・桜台系統）11.4kmにて年間走行キロ9,348.0kmを算出し、上述の公定幅運賃から運行経費の試算及びキロ当たりの運行経費を算出している。

(8) 運行収入（200円）

運行収入	328千円
------	-------

※運賃収入については、1本あたり平均利用者数を2人と想定

(9) 運行経費収支差（※収支差＝運行経費-運行収入）

運行経費収支差	3,075千円
---------	----------------

(10) キロ当たり運行経費

キロ当たり運行経費（追走運行を含まない）	276.3円/km
----------------------	-----------

◎乗合タクシー運行時刻

(1) 系統名：太賀・朝霧系統 (通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院)

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
①通谷団地口	8:25	9:58	13:18	14:57	①中間市立病院	9:12	10:50	14:11	15:48
②通谷一丁目	8:27	10:00	13:20	14:59	①太賀通り一丁目	9:17	10:55	14:16	15:53
③通谷給水塔そば	8:29	10:02	13:22	15:01	②太賀通り二丁目	9:19	10:57	14:18	15:55
④通谷二区	8:31	10:04	13:24	15:03	③太賀二区公民館前	9:22	11:00	14:21	15:58
⑤朝霧	8:33	10:06	13:26	15:05	④太賀三区公園	9:24	11:02	14:23	16:00
⑥朝霧公民館そば	8:36	10:09	13:29	15:08	⑤太賀中央通り三丁目	9:26	11:04	14:25	16:02
⑦鍋山公民館下	8:38	10:11	13:31	15:10	⑥太賀中央通り二丁目	9:28	11:06	14:27	16:04
⑧鍋山	8:40	10:13	13:33	15:12	⑩通谷電停	9:31	11:09	14:30	16:07
⑨鍋山商店街前	8:42	10:15	13:35	15:14	⑨鍋山商店街前	9:35	11:13	14:34	16:11
⑩通谷電停	8:46	10:19	13:39	15:18	⑧鍋山	9:37	11:15	14:36	16:13
⑪太賀通り一丁目	8:49	10:22	13:42	15:21	⑦鍋山公民館下	9:39	11:17	14:38	16:15
⑫太賀通り二丁目	8:51	10:24	13:44	15:23	⑥朝霧公民館そば	9:41	11:19	14:40	16:17
⑬太賀二区公民館前	8:53	10:26	13:46	15:25	⑤朝霧	9:44	11:22	14:43	16:20
⑭太賀三区公園	8:55	10:28	13:48	15:27	④通谷二区	9:46	11:24	14:45	16:22
⑮太賀中央通り三丁目	8:58	10:31	13:51	15:30	③通谷給水塔そば	9:48	11:26	14:47	16:24
⑯太賀中央通り二丁目	9:00	10:33	13:53	15:32	②通谷一丁目	9:50	11:28	14:49	16:26
⑰中間市立病院	9:05	10:38	13:58	15:37	①通谷団地口	9:52	11:30	14:51	16:28

(2) 系統名：通谷・桜台系統 (中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院)

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
①中間南小学校前	8:28	10:03	13:18	15:00	⑰中間市立病院	9:15	10:56	14:12	15:53
②通谷四区第1公園	8:30	10:05	13:20	15:02	⑯通谷電停	9:19	11:00	14:16	15:57
③塔野口バス停そば	8:34	10:09	13:24	15:06	⑮通谷団地口	9:23	11:04	14:20	16:01
④通谷五区公園そば	8:37	10:12	13:27	15:09	⑭通谷一丁目	9:25	11:06	14:22	16:03
⑤桜台公民館そば	8:39	10:14	13:29	15:11	⑬通谷給水塔そば	9:27	11:08	14:24	16:05
⑥桜台二丁目	8:41	10:16	13:31	15:13	⑫通谷二区	9:29	11:10	14:26	16:07
⑦桜台一丁目	8:43	10:18	13:33	15:15	⑪通谷二区公園そば	9:31	11:12	14:28	16:09
⑧桜台一丁目入口	8:45	10:20	13:35	15:17	⑩星ヶ丘公園	9:34	11:15	14:31	16:12
⑨星ヶ丘団地	8:47	10:22	13:37	15:19	⑨星ヶ丘団地	9:36	11:17	14:33	16:14
⑩星ヶ丘公園	8:49	10:24	13:39	15:21	⑧桜台一丁目入口	9:38	11:19	14:35	16:16
⑪通谷二区公園そば	8:52	10:27	13:42	15:24	⑦桜台一丁目	9:40	11:21	14:37	16:18
⑫通谷二区	8:54	10:29	13:44	15:26	⑥桜台二丁目	9:42	11:23	14:39	16:20
⑬通谷給水塔そば	8:56	10:31	13:46	15:28	⑤桜台公民館そば	9:44	11:25	14:41	16:22
⑭通谷一丁目	8:58	10:33	13:48	15:30	④通谷五区公園そば	9:46	11:27	14:43	16:24
⑮通谷団地口	9:00	10:35	13:50	15:32	③塔野口バス停そば	9:49	11:30	14:46	16:27
⑯通谷電停	9:04	10:39	13:54	15:36	②通谷四区第1公園	9:53	11:34	14:50	16:31
⑰中間市立病院	9:08	10:43	13:58	15:40	①中間南小学校前	9:56	11:37	14:53	16:34

◎乗合タクシー運行時刻（既存の公共交通機関との連携について）

（1）系統名：太賀・朝霧系統（通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院）

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
⑩通谷電停	8:46	10:19	13:39	15:18	⑩通谷電停	9:31	11:09	14:30	16:07

◆乗合タクシー→既存の公共交通機関

筑豊電気鉄道(黒崎方面行き)	8:58	10:27	13:58	15:34
筑豊電気鉄道(直方方面行き)	8:55	10:35	13:51	15:39
西鉄バス(JR中間駅方面行き)	9:07	10:41	14:02	16:21
→JR中間駅発(黒崎方面行き)	9:29	10:59	14:13	16:39
→JR中間駅発(直方方面行き)	9:20	11:06	14:25	16:45
西鉄バス(中間高校下方面行き)	9:33	10:44	14:11	15:45
高速バス(天神方面行き)	9:31	—	—	—

◆乗合タクシー→既存の公共交通機関

筑豊電気鉄道(黒崎方面行き)	9:47	11:25	14:46	16:19
筑豊電気鉄道(直方方面行き)	9:45	11:27	14:39	16:15
西鉄バス(JR中間駅方面行き)	10:03	11:51	14:41	16:21
→JR中間駅発(黒崎方面行き)	10:14	12:13	15:05	16:39
→JR中間駅発(直方方面行き)	10:24	12:06	15:09	16:45
西鉄バス(中間高校下方面行き)	9:33	11:21	15:10	16:19
高速バス(天神方面行き)	9:31	—	—	17:01

◆既存の公共交通機関→乗合タクシー

筑豊電気鉄道(直方方面からの帰り)	8:37	10:07	13:22	15:10
筑豊電気鉄道(黒崎方面からの帰り)	8:33	10:05	13:27	15:03
西鉄バス(中間高校下方面からの帰り)	8:26	10:03	13:13	15:04
西鉄バス(JR中間駅方面からの帰り)	8:38	10:09	13:32	15:10
高速バス(天神からの帰り)	—	—	13:11	—

◆既存の公共交通機関→乗合タクシー

筑豊電気鉄道(直方方面からの帰り)	9:17	10:51	14:10	15:58
筑豊電気鉄道(黒崎方面からの帰り)	9:15	10:55	14:15	15:51
西鉄バス(中間高校下方面からの帰り)	9:07	11:04	14:02	15:04
西鉄バス(JR中間駅方面からの帰り)	8:38	10:44	14:11	15:45
高速バス(天神からの帰り)	—	10:31	13:11	—

（2）系統名：通谷・桜台系統（中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院）

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
⑩通谷電停	9:04	10:39	13:54	15:36	⑩通谷電停	9:19	11:00	14:16	15:57

◆乗合タクシー→既存の公共交通機関

筑豊電気鉄道(黒崎方面行き)	9:17	10:51	14:10	15:46
筑豊電気鉄道(直方方面行き)	9:15	10:55	14:03	15:51
西鉄バス(JR中間駅方面行き)	9:07	10:41	14:02	16:21
→JR中間駅発(黒崎方面行き)	9:29	10:59	14:13	16:39
→JR中間駅発(直方方面行き)	9:20	11:06	14:25	16:45
西鉄バス(中間高校下方面行き)	9:33	10:44	14:11	15:45
高速バス(天神方面行き)	9:31	—	—	—

◆乗合タクシー→既存の公共交通機関

筑豊電気鉄道(黒崎方面行き)	9:27	11:15	14:34	16:09
筑豊電気鉄道(直方方面行き)	9:35	11:15	14:27	16:15
西鉄バス(JR中間駅方面行き)	10:03	11:04	14:41	16:21
→JR中間駅発(黒崎方面行き)	10:14	11:39	15:05	16:39
→JR中間駅発(直方方面行き)	10:24	11:27	15:09	16:45
西鉄バス(中間高校下方面行き)	9:33	11:21	15:10	16:19
高速バス(天神方面行き)	9:31	—	—	17:01

◆既存の公共交通機関→乗合タクシー

筑豊電気鉄道(直方方面からの帰り)	8:49	10:27	13:34	15:22
筑豊電気鉄道(黒崎方面からの帰り)	8:47	10:25	13:39	15:27
西鉄バス(中間高校下方面からの帰り)	8:26	10:03	13:13	15:04
西鉄バス(JR中間駅方面からの帰り)	8:38	10:09	13:32	15:10
高速バス(天神からの帰り)	—	10:31	13:11	—

◆既存の公共交通機関→乗合タクシー

筑豊電気鉄道(直方方面からの帰り)	9:07	10:51	13:58	15:46
筑豊電気鉄道(黒崎方面からの帰り)	9:05	10:39	14:03	15:39
西鉄バス(中間高校下方面からの帰り)	9:07	10:41	14:02	15:04
西鉄バス(JR中間駅方面からの帰り)	8:38	10:44	14:11	15:45
高速バス(天神からの帰り)	—	10:31	13:11	—