

令和7年度 第2回福智町地域公共交通会議

日時：令和7年11月26日(水) 15時30分～17時

場所：福智町役場3階 301会議室

1 開会

2 議題

報告事項

(1) 自家用有償旅客運送の更新登録結果について ……【資料1:P1】

(2) ふく～るバス運行実績 ……【資料2:P2】

(3) 令和7年度実施事業の進捗報告 ……【資料3:P13】

協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 ……【資料4:P17】

(2) ふく～るバス ミーティングポイント (MTP) 設定の考え方 ……【資料5:P19】

(3) 豊前大熊駅・諫山医院・諫山歯科の MTP 設置について ……【資料6:P22】

(4) フィーダー系統補助に係る「地域公共交通計画認定申請書」変更について
……………【資料7:P23】

(5) 地域公共交通計画の検証にあたっての住民アンケートについて ……【資料8:P26】

3 その他

(1) 来年度の地域公共交通計画見直しについて

九運福本第1409号

自家用有償旅客運送者登録証

道路運送法第79条の6及び道路運送法施行規則第51条の10の規定に基づき、下記のとおり登録証を訂正したので通知する。

記

1. 登録番号
九福交第2号
2. 登録の有効期間
令和10年9月27日
3. 名称及び住所並びに代表者氏名
福智町
福岡県田川郡福智町金田937番地2
町長 黒土 孝司
4. 自家用有償旅客運送の種別
交通空白地有償運送
5. 運送の区域
福岡県田川郡福智町
6. 登録に付す条件
申請時において要件を備えていない運転者がいる場合には、要件の確保の措置が講じられるまで当該運転者に運転させないこと。

令和7年9月9日

九州運輸局福岡運輸支局長

永松 靖二



「ふく〜るバス」運行実績

1. 運行概要

運行概要	
運行期間	第一期: 令和 5 年 1 月 10 日(火)～3 月 31 日(金) 第二期: 令和 5 年 4 月 1 日(土)～9 月 30 日(土) 本格運行: 令和 5 年 10 月 1 日(日)～
運行方式	第一期および第二期: 無償による事前予約型エリア運行 本格運行: 自家用有償旅客運送
運行時間帯	8:30～17:00
使用車両	第一期および第二期: 3 台体制→5 台体制 本格運行: 5 台体制→6 台体制(令和 6 年 8 月より 6 号車が不定期運行)
予約方法	電話・web・LINE 連携アプリ
AI システム	未来シェア: SAVS(Smart Access Vehicle Service)
運行エリア	町内全域
福祉バス	第一期: 循環線コースを除く 4 コースは実証運行期間中も従来通り運行 第二期: 7 月 20 日(木)から福祉バス全便運休 本格運行: 福祉バス全便運休
乗降箇所	ミーティングポイント方式(福祉バスの既設乗り場及び追加乗り場)
運行日	毎日運行(年末年始、GW、お盆は運休)
運行経路・時間	予約状況に応じて、AI による最適化ルートで運行
運行者	福智町社会福祉協議会

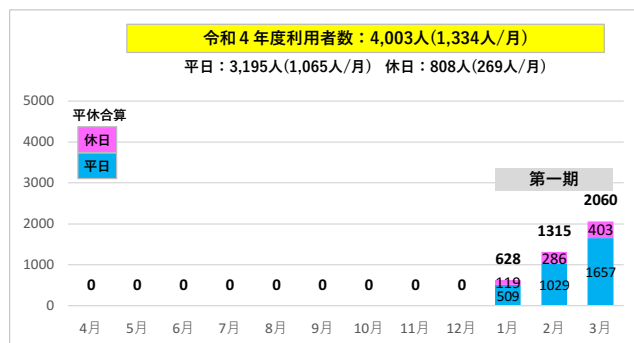


2. 実証運行利用状況 [集計期間]令和5年1月10日(火)～令和7年9月30日(火):運行日数 958 日間

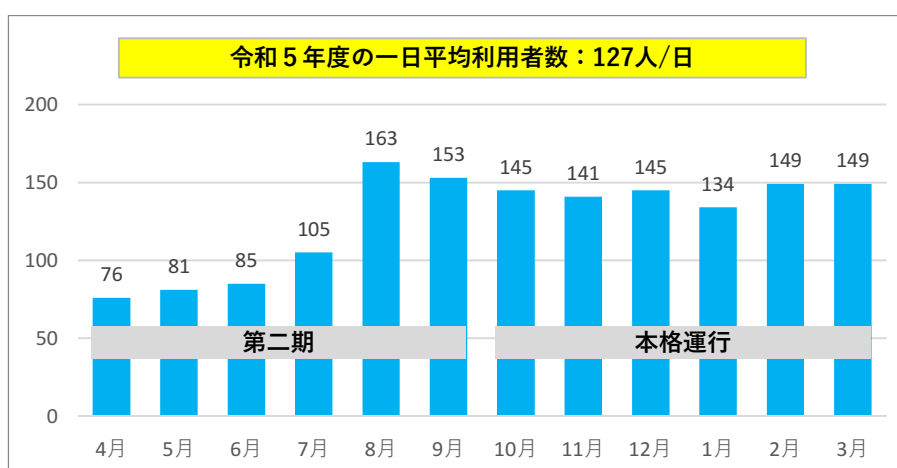
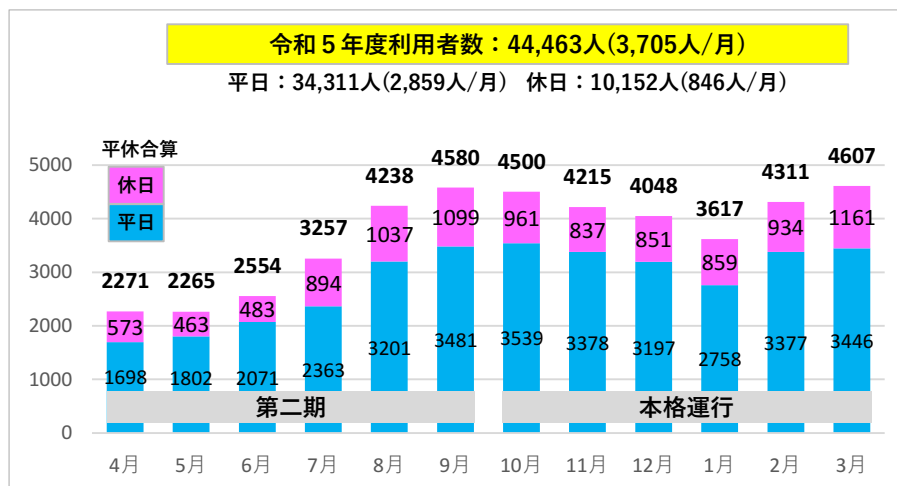
(1)ふく～るバス月別利用者数

- 令和5年1月10日～令和7年9月30日までの約2年9カ月で、総利用者数は135,025人(1ヶ月平均 4,092人、一日平均 141人)である。令和5年10月1日からの本格運行(有償化)移行に伴い、若干減少傾向にあったが、令和6年2月以降は増加傾向に転じている。
- 1カ月当たりの利用者数は、お盆や年末年始の運休により減少する月も見られるが、令和5年夏以降 4,500人前後で推移している。
- 1日あたりの利用者数は、令和6年度以降概ね 160人前後で推移している。

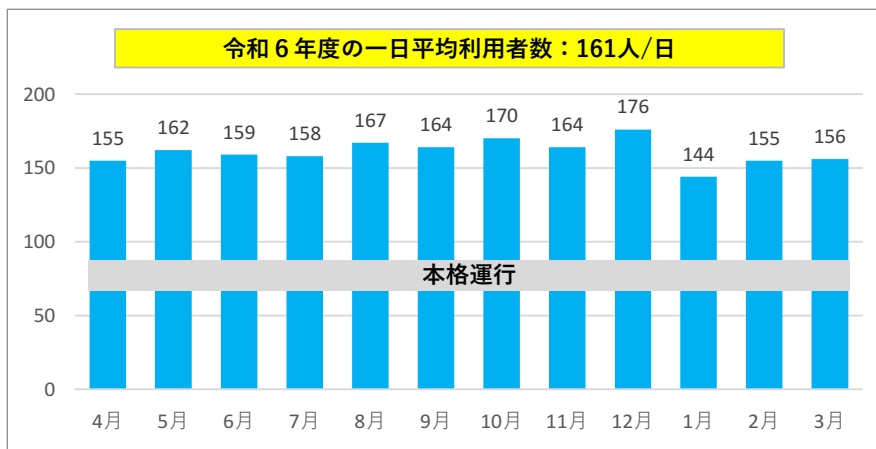
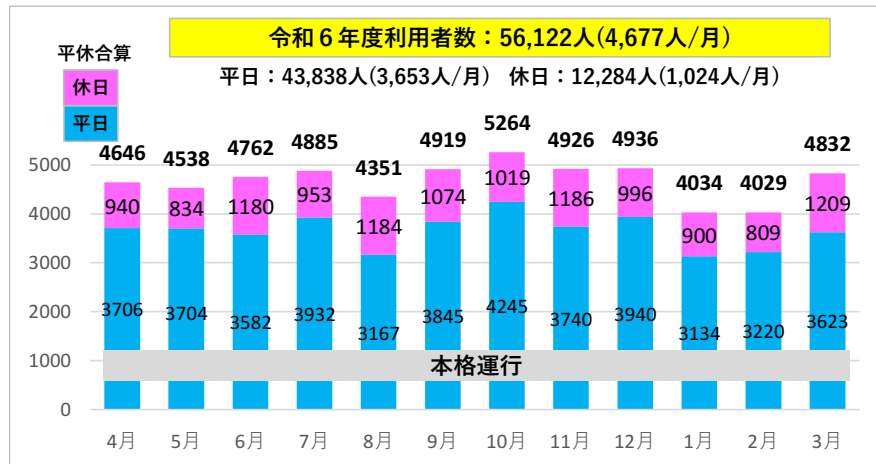
令和4年度[令和5年1月～令和5年3月]



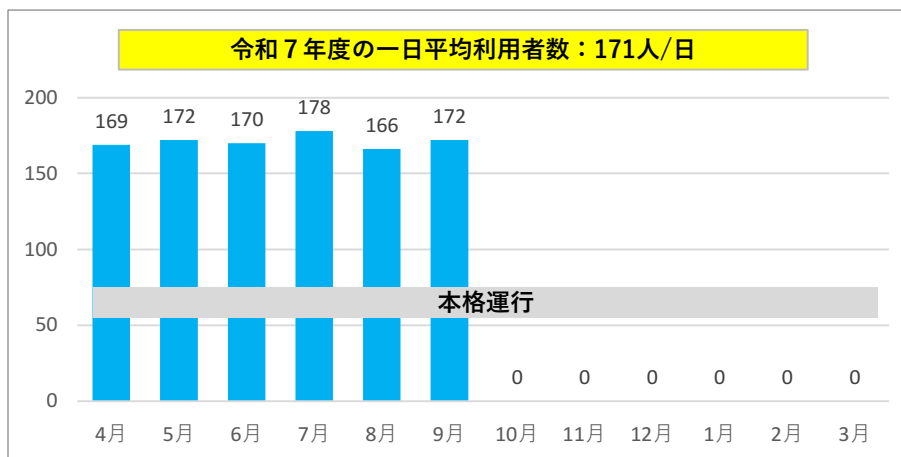
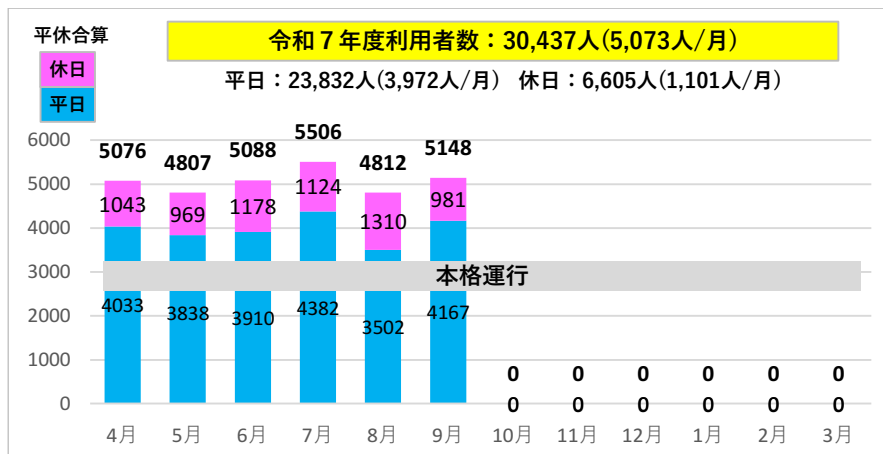
令和5年度[令和5年4月～令和6年3月]



令和6年度[令和6年4月～令和7年3月]

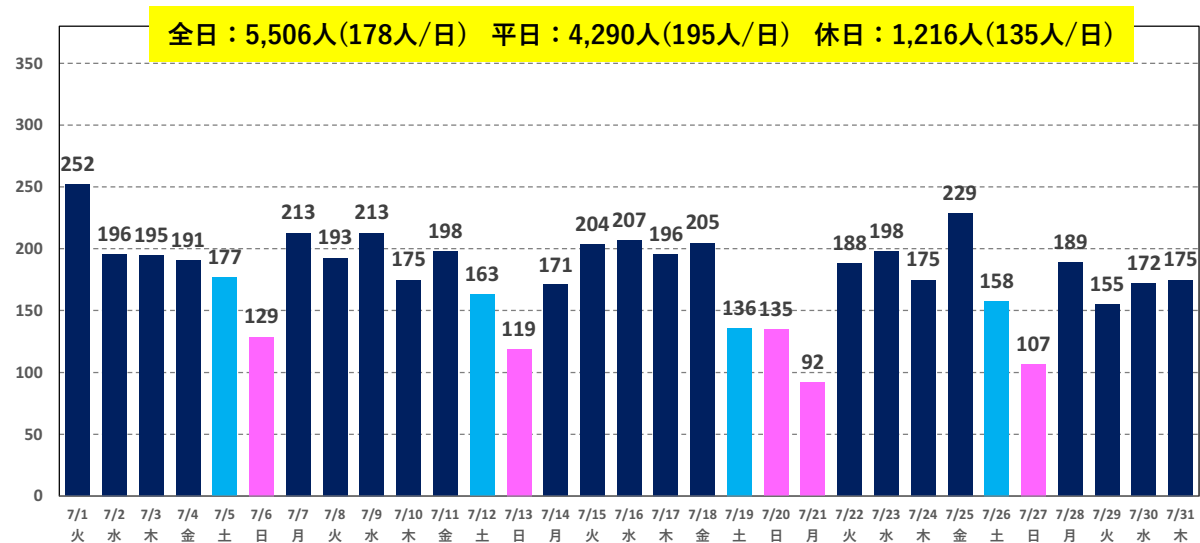


令和7年度[令和7年4月～令和7年7月]

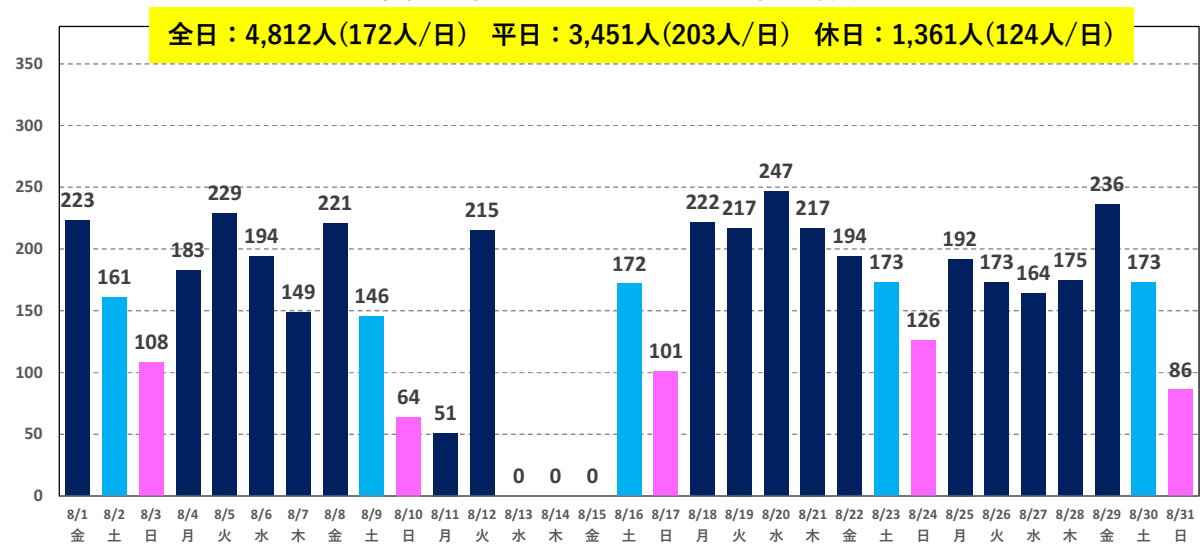


(2)ふく～るバス日別利用者数(直近 3 カ月)

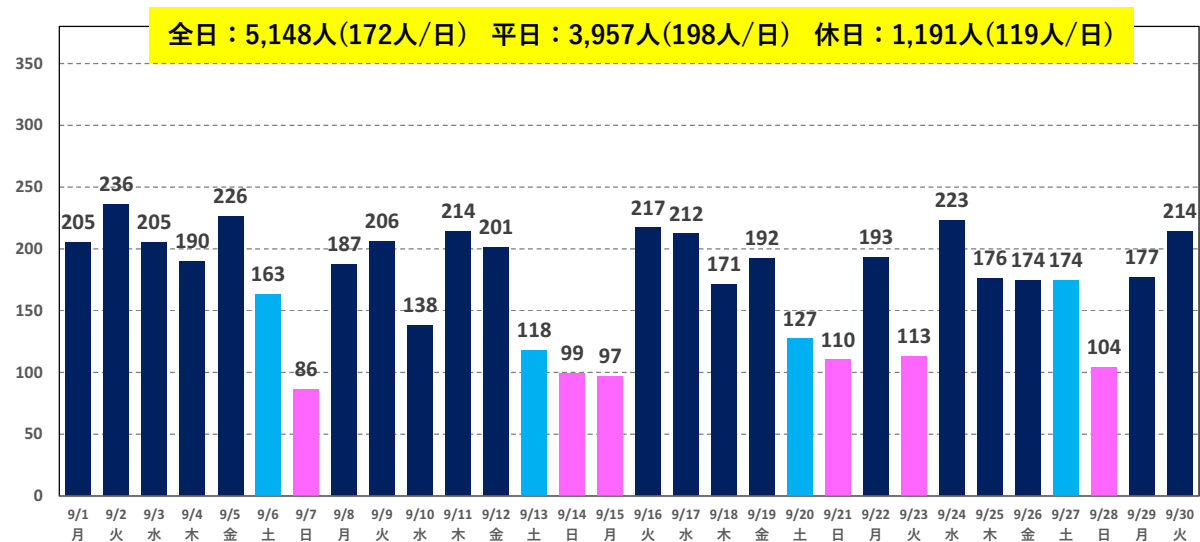
令和 7 年 7 月：ふく～るバス利用者数



令和 7 年 8 月：ふく～るバス利用者数



令和 7 年 9 月：ふく～るバス利用者数



(3)新規利用者の獲得状況

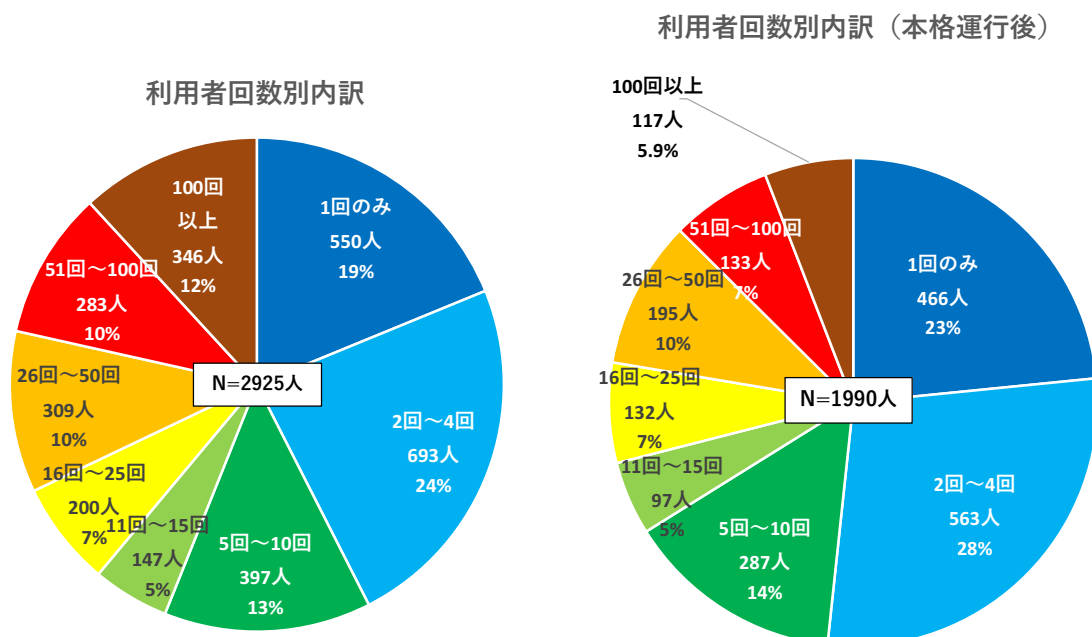
- 現時点での実質利用者は 2,925 人で着実に増加中。
- 令和 5 年度までは一カ月当たり 100 人前後の新規利用者を安定的に獲得していたが、令和 6 年度以降は 50～80 人台で推移している。



注)新規利用者は予約時のログイン名(主に名前)でのカウント

(4)利用回数別の状況

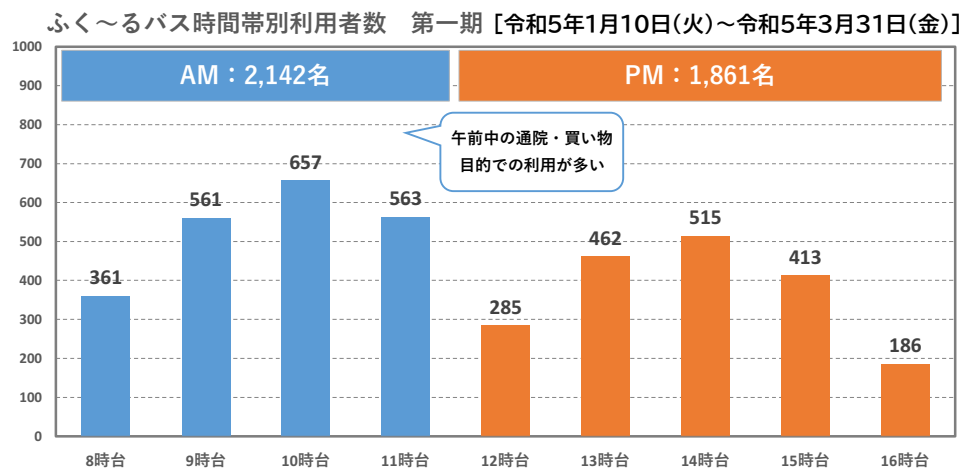
- 運行開始当初からの各利用者の利用回数は 2 回～4 回が約 23%で最も多く、複数回利用が全体の約 8 割以上を占める。5 回以上の利用が半数以上を占めてきており、11 回以上利用しているユーザーも約 4 割以上見られる。
- 本格運行移行後の 24 カ月間では 2 回～4 回の利用が最も多く、次いで 1 回のみとなっているが、5 回以上利用しているユーザーは 48%を占めている。



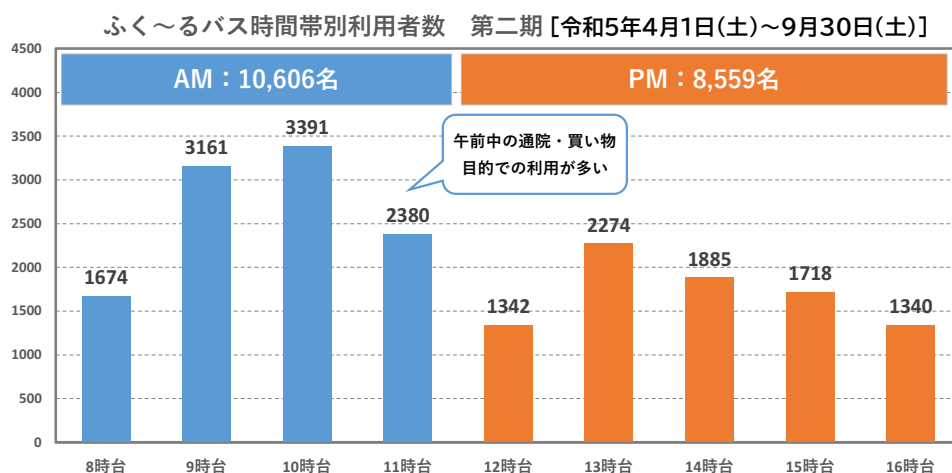
(5)時間帯別利用状況

- 時間帯別利用は、午前中の利用が多い傾向で、9 時台～11 時台の利用が最も多い傾向にある。一方で午後は 13 時台に利用が集中している。実証運行と本格運行で大きな差異は見られない。

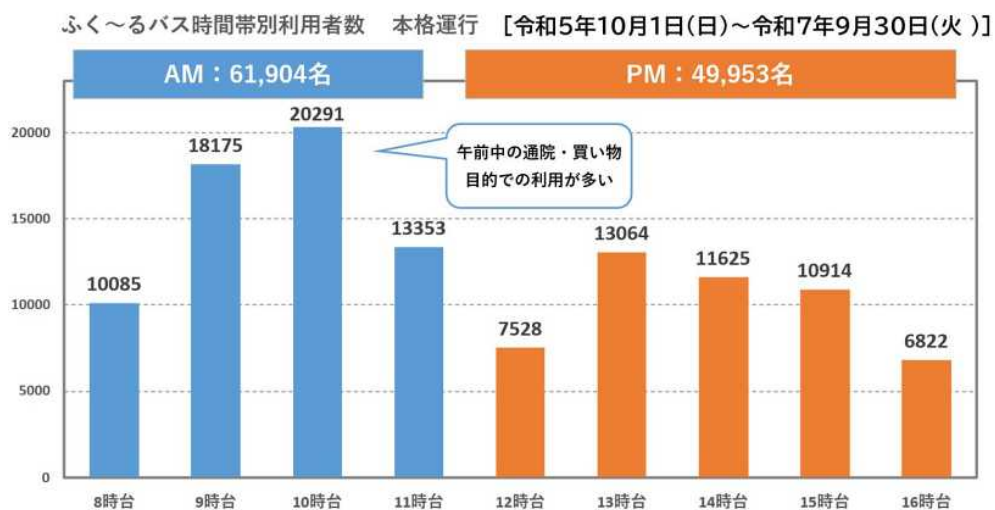
[第一期実証運行]



[第二期実証運行]



[本格運行]



(6)乗降箇所別利用状況

- 乗降地点の上位 30 位の結果として、トライアルでの乗降者数が最も多く、日常の買い物時に利用されている。また、赤池・方城への通院利用、町役場等の公共施設利用、金田駅での鉄道利用、温泉利用など、様々な目的での外出支援への貢献が伺える。

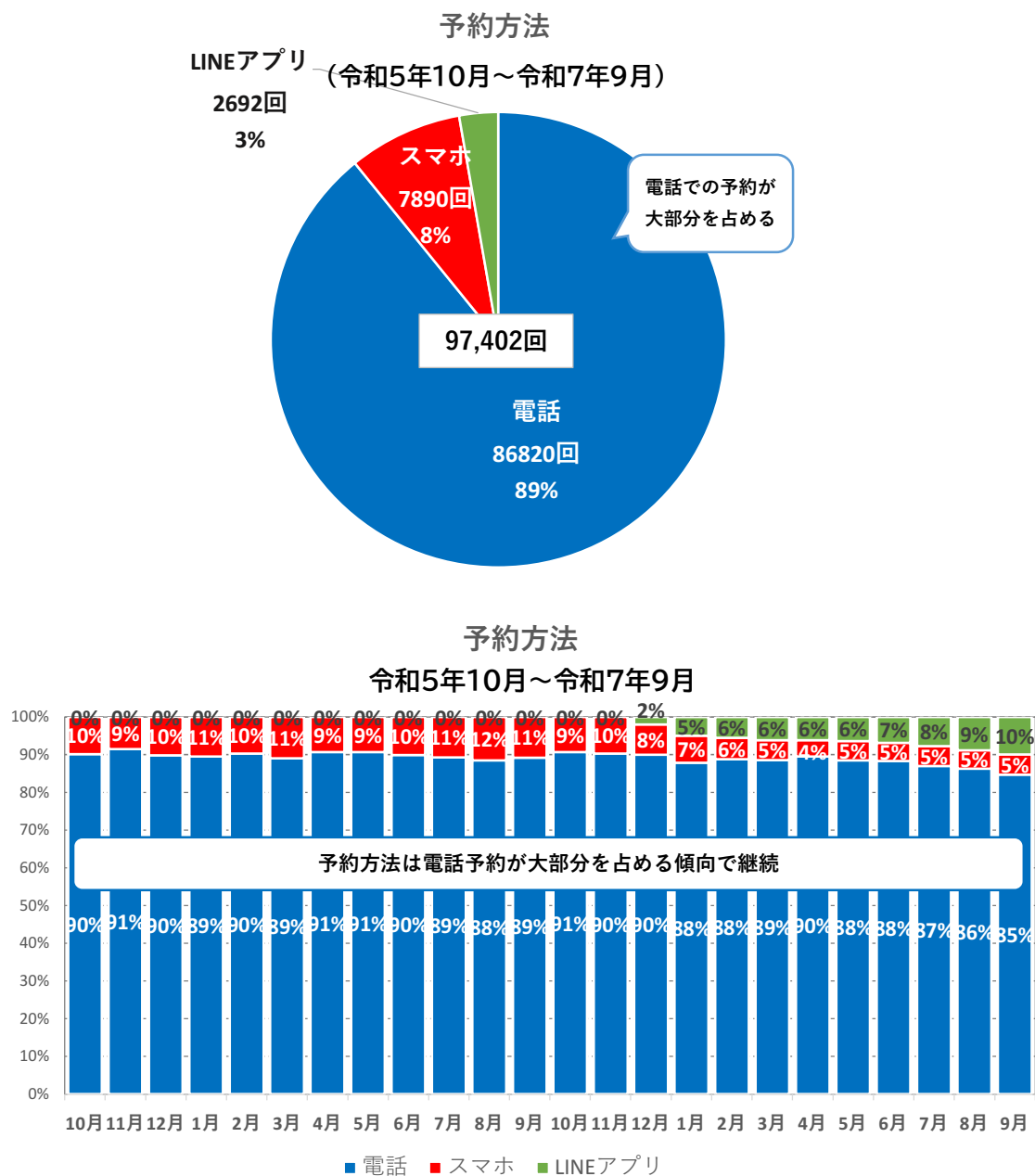
[乗降地点別の利用者数：上位 30 位]

乗車地点	R5.10月以降	
	利用者数	RANK
トライアル前	9712	1
金田駅前	6725	2
方城診療所	5764	3
スーパー川食赤池店入口	5244	4
たくまクリニック	4564	5
赤池協同医院前	4493	6
福智町役場金田本庁	2951	7
金田三区公民館前	2352	8
ドラッグコーエイ田川金田店	2301	9
赤池駅前	2253	10
赤池交番前	2234	11
伏原団地入口	1746	12
赤池団地	1626	13
日王の湯入口	1529	14
古門団地交差点	1485	15
ほうじょう温泉	1327	16
県営伏原団地前	1322	17
八幡町停留所	1275	18
田川慈恵病院	1233	19
金田郵便局	1223	20
湧淵集会所	1172	21
高尾教育集会所	1129	22
中尾（旧赤池商事前）	1100	23
東ヶ丘集会所	1066	24
大黒団地集会所	1011	25
野地集会所	976	26
鶴ヶ丘集会所	974	27
若草教育集会所前	972	28
後谷停留所	905	29
金田三区亀ノ甲団地	888	30

降車地点	R5.10月以降	
	利用者数	RANK
トライアル前	9486	1
金田駅前	6276	2
方城診療所	5467	3
スーパー川食赤池店入口	5105	4
赤池協同医院前	5009	5
たくまクリニック	4825	6
福智町役場金田本庁	2704	7
赤池駅前	2683	8
ドラッグコーエイ田川金田店	2457	9
金田三区公民館前	2438	10
赤池交番前	2107	11
伏原団地入口	1603	12
金田郵便局	1587	13
県営伏原団地前	1518	14
ほうじょう温泉	1351	15
田川慈恵病院	1304	16
野地集会所	1214	17
日王の湯入口	1190	18
古門団地交差点	1187	19
東ヶ丘集会所	1138	20
湧淵集会所	1121	21
赤池団地	1095	22
赤池郵便局入口	1050	23
中尾（旧赤池商事前）	1044	24
金田三区亀ノ甲団地	1016	25
人見公民館成竹分館	995	26
後谷停留所	960	27
図書館（ふくちのち）	953	28
八幡町停留所	892	29
若草教育集会所前	888	30

(7)予約方法

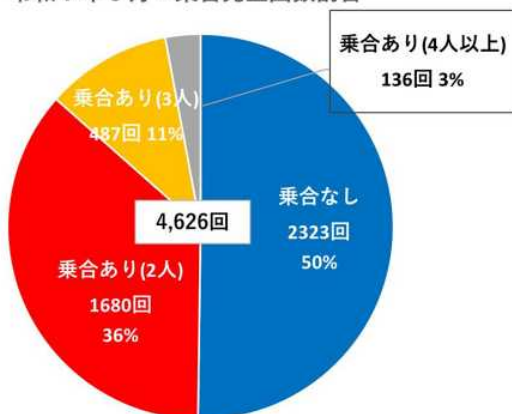
- 利用者の予約方法は、電話予約が9割を占めている。
- 令和6年12月よりLINEアプリの予約が開始され、徐々に利用者が増えている。



(8)乗合率

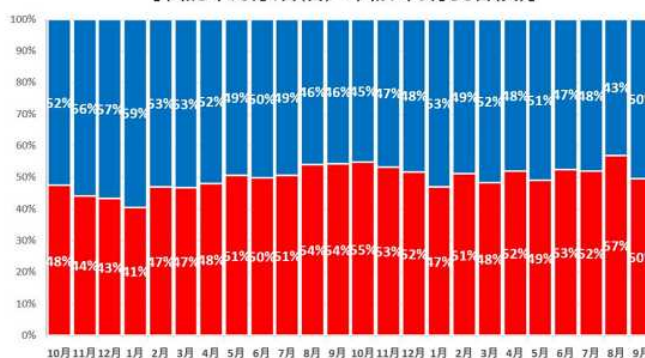
- 予約が重なった際に同一車両で乗合となるケースは、全運行回数のうち約 5 割。運行開始以降の利用者増加を通じて、乗合率も増加傾向にあり、令和 6 年 5 月以降は概ね 50%を超えている。
- 9 時台から 11 時台での乗合発生回数が多く、8 月午前中の乗合率は 65%となった。
- 令和 7 年 9 月の乗合割合は、2 人乗合 36%、3 人乗合 11%、4 人以上乗合 3%となった。
- 乗合人数 2～3 人の割合が約 5 割を占めており、乗合なしを含めると 98%になる。
- 令和 7 年 9 月の最大乗合人数は 7 人であった。車両の乗客定員は 8 人乗りと 10 人乗りで運用しているため現時点で問題は生じていない。

令和 7 年 9 月：乗合発生回数割合

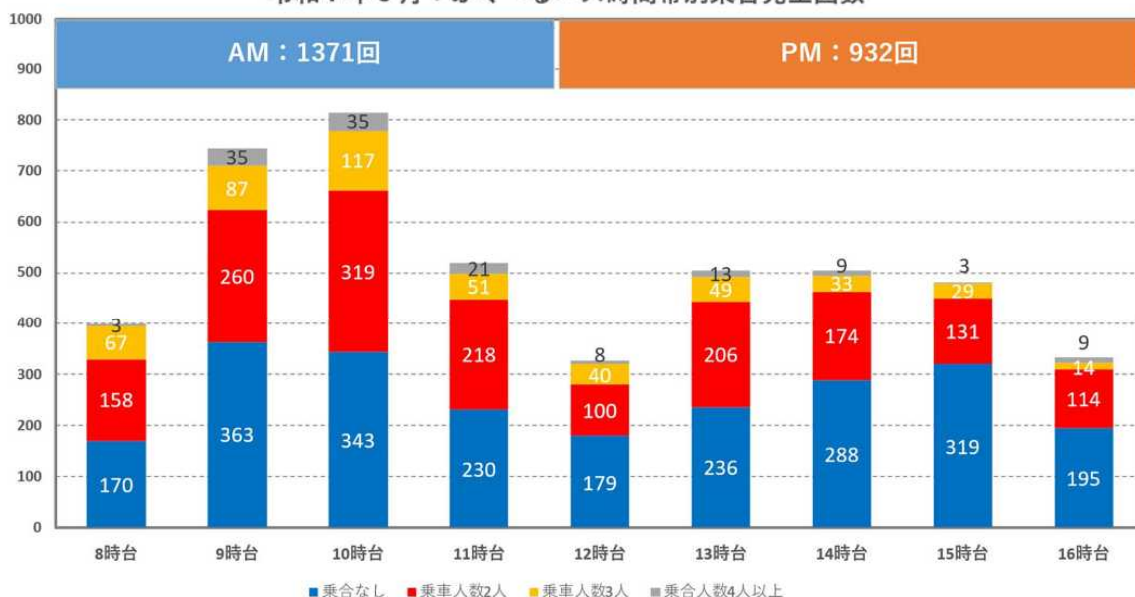


月別乗合率

【令和5年10月1日(日)～令和7年9月30日(火)】

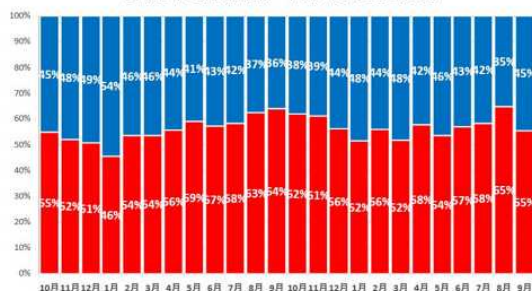


令和 7 年 9 月：ふく～るバス時間帯別乗合発生回数



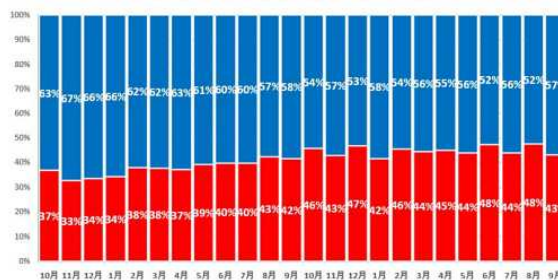
月別 AM 乗合率

【令和5年10月1日(日)～令和7年9月30日(火)】



月別 PM 乗合率

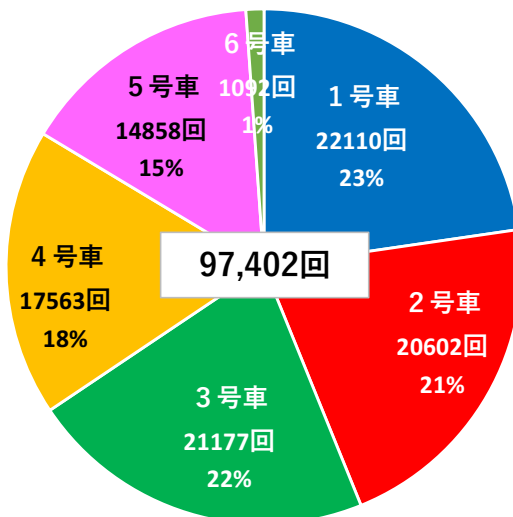
【令和5年10月1日(日)～令和7年9月30日(火)】



(9)車両運用状況

- 車両は 6 台体制で運用しており、4 号車は日祝運休、5 号車は土日祝運休、6 号車は不定期運行となっている。
- 1 カ月あたりの運行回数は、1,2,3 号車は約 890 回、4 号車約 730 回、5 号車約 620 回、6 号車約 80 回となっている。不定期運行の 6 号車以外は、1 日あたり約 30 回程度運行している。

車両別運行割合
[令和5年10月1日(日)～令和7年9月30日(火)]



※運行回数のため利用者数合計とは合致しません

※4号車は日祝曜運休、5号車は土日運休

※令和6年8月より6号車が運行開始（不定期運行）

※9 月車両運用

1 号車:全日、2 号車:全日、3 号車:全日

4 号車:日祝運休、5 号車:土日祝運休

6 号車:不定期運行

車両別運行割合（R 7.9 月）



(10)利用者数と運賃収入

- 本格運行移行後、利用者数の大きな落ち込みはなく、1ヵ月あたり4,000～5,000人で推移している。
- 運賃収入も利用者数と同様に順調な推移となっている。10月以降、利用者一人あたりの平均運賃は徐々に増加してきている。これは高齢者割引以外の一般利用の増加によるものと考えられる。
- 9月には、令和8年度計画目標に掲げた「5万人」を達成した。



[本格運行移行後の月別利用者数と運賃収入]

年月	利用者数	運賃収入	一人あたり運賃
R5.10	4,500 人	511,700 円	114 円/人
R5.11	4,215 人	488,300 円	116 円/人
R5.12	4,048 人	475,700 円	118 円/人
R6.1	3,617 人	433,000 円	120 円/人
R6.2	4,311 人	518,600 円	120 円/人
R6.3	4,607 人	573,200 円	124 円/人
R6.4	4,646 人	525,300 円	113 円/人
R6.5	4,538 人	535,300 円	118 円/人
R6.6	4,762 人	562,400 円	118 円/人
R6.7	4,885 人	576,900 円	118 円/人
R6.8	4,351 人	534,300 円	123 円/人
R6.9	4,919 人	601,800 円	122 円/人
R6.10	5,264 人	634,800 円	121 円/人
R6.11	4,925 人	597,500 円	121 円/人
R6.12	4,936 人	584,200 円	118 円/人
R7.1	4,034 人	491,200 円	122 円/人
R7.2	4,029 人	496,600 円	122 円/人
R7.3	4,832 人	589,600 円	122 円/人
R7.4	5,076 人	611,100 円	120 円/人
R7.5	4,807 人	576,100 円	120 円/人
R7.6	5,088 人	609,600 円	120 円/人
R7.7	5,506 人	665,500 円	121 円/人
R7.8	4,812 人	596,500 円	124 円/人
R7.9	5,148 人	626,200 円	122 円/人

令和 7 年度実施事業の進捗報告

～前回会議での主な課題と対応策～

1) LINE 予約の利用促進について

【課題】

令和 6 年度に LINE 連携アプリの導入を行ったが、現在 LINE 予約の利用率は 10%未満である。既存利用者の予約方法の転換や新規利用者の創出、LINE 予約普及による事業者の負担軽減を目的に LINE 予約の利用促進が求められる。

【課題に対する対応】

住民向け説明会（行政区等）や新規利用を促す広報などの地道な活動展開

2) 利用者待ち時間・予約確定前キャンセルについて

【課題】

- ・ 利用増加に伴う、ピーク時やお昼休み時における利用者の待ち時間が増えている。
令和 7 年 3 月時点では 12 時～13 時の待ち時間が他の時間帯に比べ長くなっている。主な原因として、車両の減少（運転手の休憩時間）による待ち時間の増加と想定される。そのため、待ち時間の軽減について検討を進める。
- ・ 自分の希望時間と実際の配車見込時刻の差により、予約のキャンセルを行う予約確定前キャンセルが増加している。特にピーク時の 9 時、10 時やお昼休み時の 13 時に増加しており、主な原因としては、ピーク時やお昼休み時に予約しようとしたときに待ち時間が長い
ため、予約確定前キャンセルをしていることが想定される。そのため、予約確定前キャンセルの軽減について検討を進める。

【課題に対する対応】

システム調整による待ち時間軽減による乗合率の上昇
（AI システムの調整による乗合受付時間の調整・検証）
車両ごとの休憩時間帯の変更パターンによる待ち時間の分散
運転手のシフト調整による需要と供給のバランスを試行

1) LINE 予約の利用促進について

住民向け説明会（行政区等）や新規利用を促す広報などの地道な活動展開

【利用説明会】

地元から要望のあった地域を対象に、住民向け説明会を開催した。

説明会では、福智町公式 LINE の登録案内や「ふく〜るバス」の予約体験も実施し、住民にサービス内容の理解を深めてもらった。

7月18日（金）	見六集会所	10人程度
7月29日（火）	金田三区集会所	10人程度



利用説明会の様子

【広報での周知】

LINE 予約を促すチラシを9月26日（金）から「ふく〜るバス」車内に掲示し、利用促進を図った。乗車時に目に留まりやすい位置に掲示することで、より多くの住民に LINE 予約の利便性を周知した。



チラシ掲載場所

LINE アプリの周知を図るとともに、チラシ上に福智町公式 LINE アカウントの QR コードを掲載した。これにより、チラシを見て関心を持った住民が、その場で登録や予約を行えるようにした。

予約型乗合バスサービス

ふく〜るバス

皆で協力して
もっと便利に！

午後の外出にご協力を！

午前中のご利用が混みあっています。
可能な方は、比較的余裕がある午後の時間帯でのご利用にご協力ください。

LINE アプリ予約で便利にご利用を！

24時間いつでも、どこでも予約が可能な LINE アプリをご利用ください。

「福智町 LINE 公式アカウント」を「友だち追加」することで、ふく〜るバスの予約ができるよ！

予約方法の詳細は右の QR コードから確認してみてね！

ご質問は右記まで
お問合せください

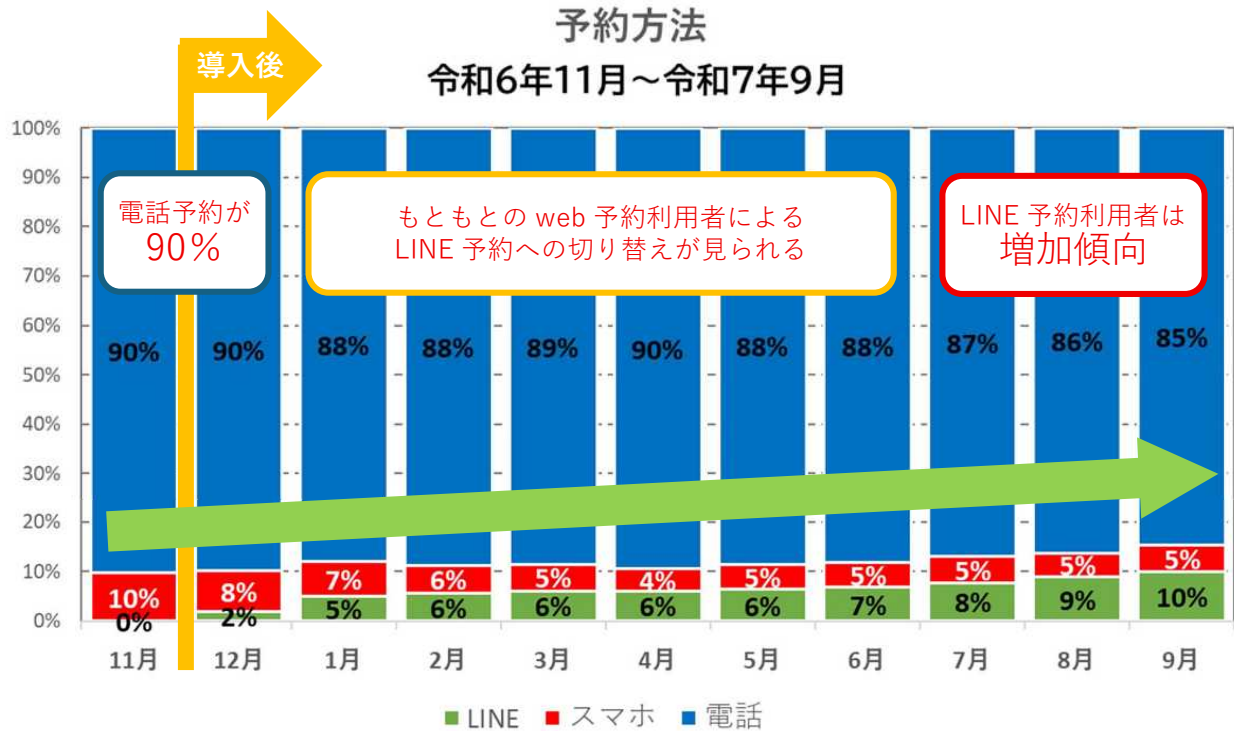
福智町役場
(運行事業者) 企画振興課

☎ 0947-22-7766
☎ 0947-22-6631

【LINE 利用率の検証】

令和 6 年 12 月 16 日（月）導入後は web 予約者が LINE 予約への切り替えが見られていたが、利用説明会やチラシの周知を行った 7 月～9 月では、電話予約の利用者が LINE 予約に移行しているケースが見られる。

定期的な利用説明会や広報による周知を継続的に実施していくことが望まれる。



2) 利用者待ち時間・予約確定前キャンセルについて

システム調整による待ち時間軽減による乗合率の上昇

AI システムより、下記の条件より受付時間を調整して、乗合率の上昇による待ち時間軽減の検証を行った。

パラメータ変更実施期間	8/16 (土) ~9/2 (火)
乗車遅延時間	10 分 ⇒ 15 分
迂回許容時間	10 分-20 分 ⇒ 15 分-25 分

※迂回許容時間は、トリップ距離に応じて変動し、迂回時間の許容範囲は乗車遅延時間も含む。

【検証結果】

検証の結果、乗合率は上昇傾向にあり、待ち時間は減少傾向、予約確定前キャンセルの件数も減少した。一方で、利用者からは「**待ち時間、乗車時間が長くなっている**」といった問合せが相次いだため、現在はパラメータを元の設定に戻して運行している。

今回は期間を限定した検証であったことから、利用者の意見を踏まえてパラメータを戻した。また、利用者に事前周知を行わずに検証をしたことも、混乱を招く一因となったと考えられるため、今後検証を行う際には、事前周知を徹底した上で行うことが必要となる。

今後は、利用者や運転手の意見を踏まえながら、「乗車遅延時間」と「迂回許容時間」の適切なバランスについて検討する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 福智町地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーターシステム確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
福智町地域公共交通協議会 (運行は社会福祉法人福智町社会福祉協議会に業務委託)	ふくく～るバス(AIオンデマンド交通「ふくく～るバス」の運行を町内全域で実施)	【ふくく～るバス利用促進】 ・福智町公式LINE連携による予約アプリの開発・運用 ・上記予約アプリとマイナナンバー連携によるDX推進 ・広報紙や説明会等による住民周知 ・バリアフリー車両導入(2台) 【運行効率化】 ・SAVSの利用者属性(料金種別)集計機能を追加 【各種ニーズ把握】 ・町民アンケート ・ふくく～るバス利用者アンケート ・運転手及びオペレーターヒアリング	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	■指標1: 町内公共交通の利用者数 目標値: 43,500人(令和6年10月～令和7年9月) 実績値: 58,458人(同上) (結果) 当該年度の目標値を達成。 さらに、昨年度の53,399人から約10%増加。 (分析) 各種利用促進の取り組みにより日常の買物や通院、鉄道利用等で多く利用され、町内移動手段として幅広い年代に認知され、利用者数は増加傾向にある。 ■指標2: 公共交通の収支率 目標値: 22%(令和7年度) 実績値: 15.9%(同上) (結果) 経常収支率は15.9%で目標を達成できなかった。 (分析) 当初の計画目標がAIオンデマンド交通へモード転換する前の経常費用を参考にしており、車両や人件費等が増えたため目標を達成できなかった。 ■指標3: 福智町財政負担額 目標値: 27,500千円(令和7年度) 実績値: 37,400千円(同上) (結果) 経常費用は37,400千円で目標を達成できなかった。 (分析) 当初の計画目標がAIオンデマンド交通へモード転換する前の経常費用を参考にしており、車両や人件費等が増えたため目標を達成できなかった。	・引き続き、ふくく～るバスの新規利用者確保のため、広報紙やHP、町内イベント等でのPRに取り組む。 また、利用者のみならず、オペレーターとの電話予約対応の負担軽減のため、LINEアプリの普及に向けたPRに取り組む。 ・高齢者福祉部門や免許返納担当部署と連携し、高齢者運転免許返納支援事業を継続して行い、公共交通への転換を促し、高齢ドライバーの交通事故防止に努める。 ・福智町地域公共交通計画が令和8年度末で計画終了となるため、次年度に現計画検証と合わせて、計画見直しを行う。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名：	福智町地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内ファイダーシステム系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none">・従前の無償福祉バス(定時定路線型)からAIオンデマンド交通へのモード転換と自家用有償旅客運送による有償化を図り、持続可能な公共交通システムとしての再構築、利用者の利便性向上、西鉄バス廃止に伴う交通空白地域の解消、タクシー利用促進による交通弱者の町内外移動の確保、限られた車両での効率的な運行、財政負担抑制を目指す。 <p>【必要性】</p> <ul style="list-style-type: none">・町の総人口は約2万人であり、今後も人口減少と少子高齢化の進行が予測されている。・人口分布は町中央に広がる平野部に分散し、公共施設や医療施設、商業施設などの主要施設も同様に金田本庁、赤池支所、方城支所の周辺に分散して立地している。そのため、町の公共交通再編に向けては、町内に分散する居住地と目的地とを効率的に結ぶ公共交通網の再構築が求められている。・現在、町の公共交通は、町外移動を平成筑豊鉄道と西鉄バスが担い、町内移動は無償運行の福祉バスが担っている。そのうち、広域移動を担う西鉄バス「金田方城線」が令和5年9月末で廃止となる。また、町内移動を担うバス・タクシーの乗務員不足も深刻であり、長年取り組まれてきている福祉バスの活用による、利用者の利便性向上を進めることが求められている。・そこで「福智町地域公共交通計画：令和3年6月策定」をふまえ、計画に掲げている基本理念「住みたい、住み続けたいまちづくりに寄与する公共交通の展開」を実現するため、平成筑豊鉄道の維持と合わせて、町内移動を福祉バスとタクシーの役割分担、補完し合う運行サービスを十分に配慮した上で、AIオンデマンド交通の導入を進める。

ふく～るバス ミーティングポイント（MTP）設定の考え方

1. 福智町地域公共交通計画での位置付け

前提として、現計画に記載しているふく～るバスに関する「役割と必要性」について確認を行う。

福智町地域公共交通計画におけるふく～るバスの位置付け

役割	町内での買物・通院等の移動を支える交通
地域公共交通確保 維持事業の必要性	町内移動を担うサービスとして、町民の買物、通院等の日常生活の移動を支える交通手段として、平成筑豊鉄道や西鉄バスといった他の公共交通と連携し、広域的な公共交通ネットワークを補完する重要な役割を担う。一方、本町だけで維持が難しく、国庫補助を活用し運行を確保・維持する必要がある。
事業及び 実施主体の概要	事業区分：79 条交通空白地有償 運行形態：区域運行 実施主体：福智町

2. MTP 設定にあたっての基本的な考え方

令和 5 年 10 月より、AI オンデマンドバス「ふく～るバス」の本格運行を開始。運行方式は、指定箇所のみでの乗降する「MTP 型」を採用。

運行当初、従前の無償福祉バスの乗降所を参考に、一般的にバス利用徒歩圏として用いられる「半径 300m」エリアで MTP を設置。



[MTP 設定の考え方]

① バスとタクシーの中間となるサービス領域

- 従前の福祉バス（定時定路線）と自由度の高いタクシーとの中間領域サービスを目指し、公共交通（バス）の利用徒歩圏「半径 300m」のエリアを基本に MTP を設定。

② 運行安全性の確保

- 町域に広く分散する住宅地や狭隘道路の通行、社会福祉協議会ドライバーへの過度な負担軽減など、運行面での安全性確保の観点から設置場所を検証。

③ 交通事業者への配慮

- 従前の福祉バスと比較して自由度の高いサービスであり、利用しやすい運賃を設定している。一方、地域のタクシー事業など既往事業者へも配慮しつつ、MTP の過度な設定は避ける。

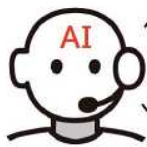
3. MTP 増設要望に対する配慮

ふく～るバスは多くの住民から高評価を得ている中、MTP 増設の要望が多く寄せられている。MTP 増設は、利用者の利便性向上に寄与し、利用者の移動負担の軽減、より気軽に使えるサービスへの貢献が期待される。一方、MTP 増設にあたっては以下を配慮し調整を進めることが望まれる。

[MTP 増設にあたっての配慮点]

- 公共交通としての公平性：**要望に応じて増設を進めることで、公共交通としての公平性、住民への説明責任を欠くことが懸念される。
- 運行者や利用者の安全性：**増設箇所までの経路やバス停環境など、運行者や利用者の安全性に十分な配慮が必要となる。
- 運行の効率性・経済性：**一定の乗降所の設定は運行効率化に寄与しており、過大な MTP 増設は、迂回時間増や運行台数増など、運行効率の低下を招くことが懸念される。
- 公共交通全体の持続性：**本町は、平成筑豊鉄道やタクシーを含めた公共交通全体の最適化、持続可能な仕組みの実現を目指しており、他の事業者への十分な配慮が必要となる。

ふく～るバスはみなさんのご協力の上で 多少の不便さを分かち合いながら成り立っています！



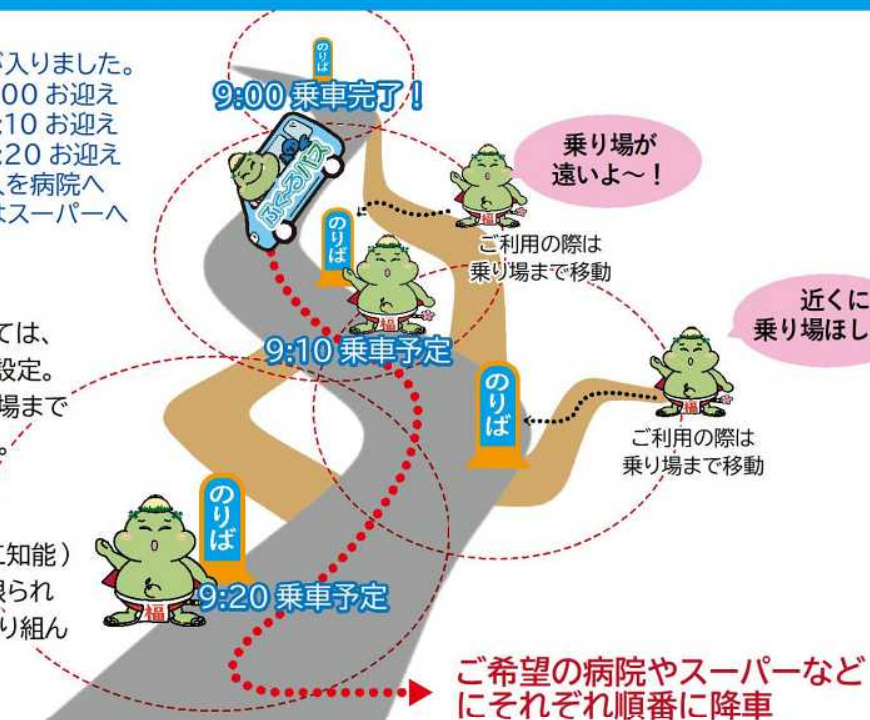
3名の予約が入りました。
1人目は9:00 お迎え
2人目は9:10 お迎え
3人目は9:20 お迎え
その後、2人を病院へ
最後の1人はスーパーへ

【乗り場の設定】

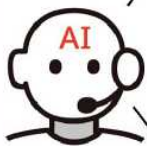
ふく～るバスの運行にあたっては、
乗り場の間隔は約300mで設定。
利用者の方には最寄りの乗り場までの
移動にご協力頂いています。

【予約と配車の方法】

予約に応じた配車は、AI(人工知能)
を活用したシステムによって限られ
た車両での効率的な運行に取り組ん
でいます。



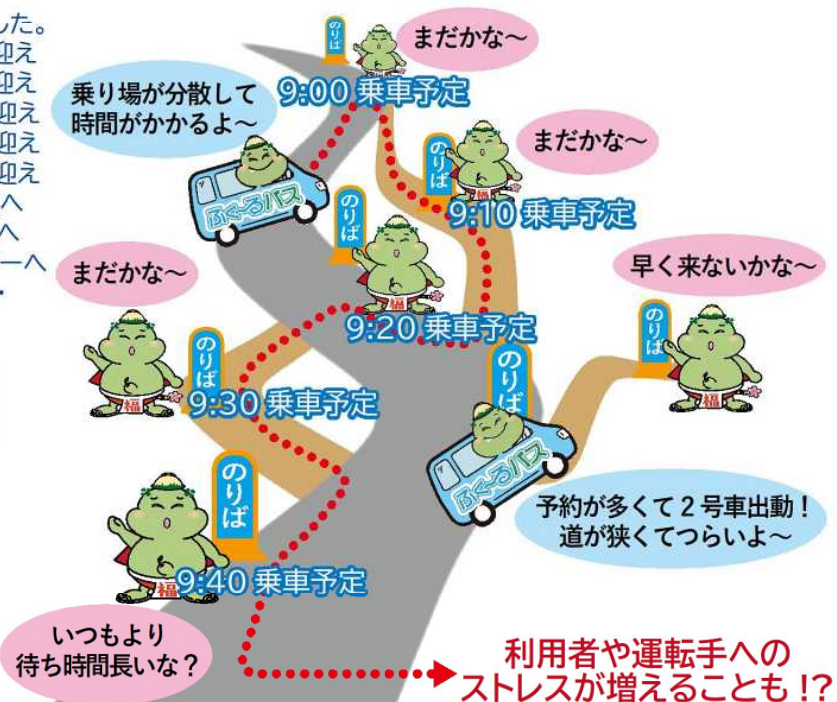
もしも…乗り場を増やしすぎると



5名の予約が入りました。
1人目は9:00 お迎え
2人目は9:10 お迎え
3人目は9:20 お迎え
4人目は9:30 お迎え
5人目は9:40 お迎え
その後、2人を病院へ
その後、1人を役場へ
最後の1人はスーパーへ
あっ!もう1人は…

【乗り場が増えることで】

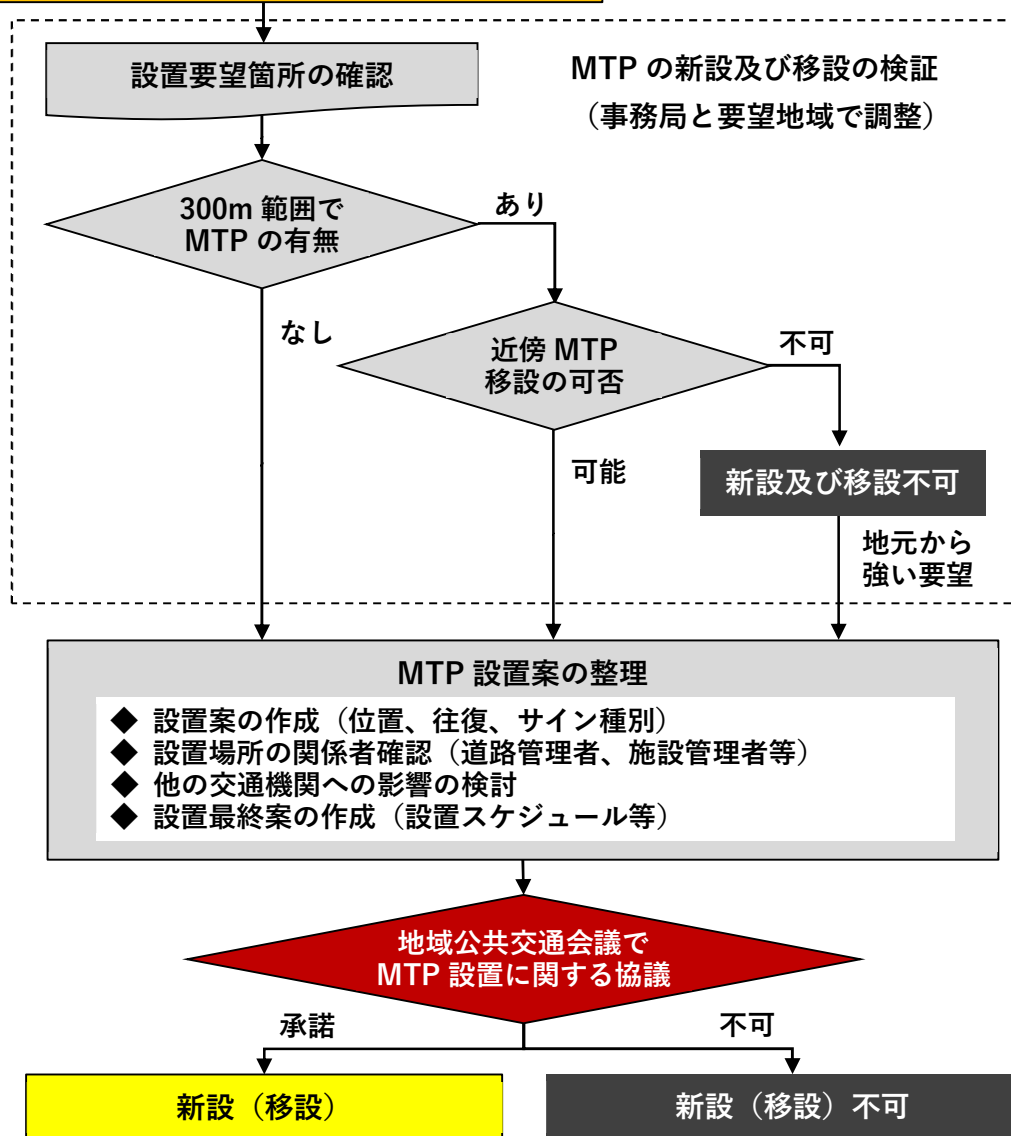
- ▼乗り場が分散し、予約による迂回
時間が増えて、結果的に利用者の
待ち時間増加や予約が取りづらい
状況が起こる可能性があります。
- ▼利用者だけではなく、狭い道路
の通行やUターンなど、運転手
にとっても安全な運行に支障が生
じる可能性が懸念されます。



ご要望にすべてお答えすることは難しいですが
できることから改善を図っていきます！

4. MTP 設置要望の際の検討の流れ

MTP 設置要望（行政区長を通した提出が前提）



検討のポイント

「地域総意の要望と前提する」

- 地域からの MTP 設置要望は、個人の要望ではなく、一定地区の総意とすることが求められることから、行政区長を通した地区の要望として提出することとする。

「要望箇所に関して新設・移設を検証し、要望地域と調整を図る」

- 要望箇所について、事務局は新設や移設に関する検証を行う。
- 新設や移設の必要性が認められた場合は設置案の検討を行う。
- 必要性は認められず、地域との調整の結果で要望が強い場合は設置案を検討する。
- 設置案の検討では、設置場所に関する具体的な検討を行い関係者調整を行う。

「福智町地域公共交通での協議を経て決定とする」

- 最終的な判断は福智町地域公共交通会議での協議事項として取り扱い、会議での承諾を得ることで決定とする。

豊前大熊駅・諫山医院・諫山歯科の MTP 設置について

1. MTP 要望箇所の検証結果

- 豊前大熊駅や諫山医院を町民が利用しており、地域から豊前大熊駅へのミーティングポイント（以下、MTP）設置に対し、多くの要望が寄せられたことから、令和 6 年度から MTP の増設の検討を進めてきた。
- 当初、町内で MTP 設置を検討したが、警察協議の結果、狭隘道路が多く利用者の安全上から乗降所の設置が難しいと判断。やむを得ず、町外となる豊前大熊駅付近で設置を検討。
- 下図に示す通り、近接 3 か所の既存の MTP からは概ね 300m 圏外に位置している。また、近傍 3 か所の MTP は医院や店舗、団地など多くの利用者が見込まれるものであり、既存 MTP の移設は望ましくない。
- 以上の理由から、町外での新設 MTP「豊前大熊駅・諫山医院・諫山歯科」を提案する。



左:新設する MTP の位置図(近傍 MTP から 300m 範囲)
 右:設置箇所の現地写真(糸田町いっとこカーと同位置)

2. MTP 設置案

概 要	
位 置	糸田町大熊 4 0 9 7 - 8 (大熊調剤薬局前)
名 称	豊前大熊駅・諫山医院・諫山歯科 (糸田町いっとこカーを同名称)
乗り場	往復共用 (一箇所のみ)
サイン種別	A3 版プレート
関係者協議	平成筑豊鉄道、田川構内自動車とは事前協議を行う。
設置時期	令和 8 年 3 月まで (糸田町地域公共交通会議での承認後に設置予定)
備 考	ふく～るバスは地域公共交通計画に示す通り、原則は町内運行を基本とする。 今回の増設は、周辺の道路状況からやむを得ず町外設置を行うものであり、町外 MTP 設置を安易に求めるものではない。

フィーダー系統補助に係る「地域公共交通計画認定申請書」変更について

1. 変更理由

ふく～るバスのミーティングポイント「豊前大熊駅・諫山医院・諫山歯科」の新設にあたって、町外への運行となるため「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の申請内容の変更するもの。

2. 変更箇所

- (1) 添付書類「表 1」「別紙：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）の運行系統
- (2) 申請書別紙「18. 協議会の開催状況と主な議論」

※詳細は次頁

なお、本申請の変更手続きで生じる軽微な修正にあたっては事務局一任としたい

(1) 添付書類「表1」「別紙：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（地域内ファイダー系統）の運行系統

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	地域内ファイ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						基準ハ 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	基準ハで該 当する要件 (別表7のみ)
福智町	福智町	(1) ふく〜るバス		福智町全 域		km km	353日	17,650.0回			区域	②(1) 平成筑豊鉄道の伊田線(町内6駅)と 西鉄バス(小竹・天道線)の赤池工業 団地にて接続	③
			※変更：福智町全域（糸田町の一部）			km							
						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「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、地域内ファイ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、地域内ファイ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な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。

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ◆令和3年度
第2回協議会(6月)
福智町地域公共交通計画策定
- ◆令和4年度
第1回協議会(7月)
A I オンデマンド実証運行実施に関する再編事業計画の承諾
第2回協議会(3月)
A I オンデマンド実証運行状況の報告
A I オンデマンド実証運行継続及び本格運行移行に関する協議
- ◆令和5年度
第1回協議会(6月)
自家用有償旅客運送及び本格運行移行および地域内フィーダー系統に関する協議
第2回協議会(8月)
自家用有償旅客運送登録申請に関する協議
第3回協議会(3月)
ふく～るバス運行実績報告、福智町地域公共交通計画見直しに関する協議
- ◆令和6年度
第1回協議会(5月)
地域内フィーダー系統に関する協議
第2回協議会(11月)
ふく～るバス運行実績報告、町民・利用者アンケート調査概要に関する協議
第3回協議会(1月)
令和6年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価に関する協議
第4回協議会(3月)
ふく～るバス運行実績報告、来年度事業内容の協議
地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請に関する協議

※以下を追加

◆令和7年度

第1回協議会(6月)

自家用有償旅客運送登録の更新に関する協議

地域内フィーダー系統に関する協議

第2回協議会(11月)

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事後評価に関する協議

地域内フィーダー系統申請の変更(区域の変更)に関する協議

手及びオペレーター、職員向けのアンケート調査を実施。

→運転手及びオペレーターに運用上の大きな混乱はなく、取組についても高評価。

- ◆ 令和6年度には、計画中間期として12～1月に「町民」「ふく～るバス利用者」「事業者意向」向けのアンケート調査を実施。

→各種アンケートより、計画で定めた指標「町民の公共交通利用率」、「町内公共交通の利用頻度」、「公共交通への公的資金投入に対する理解度」について検証を行った。検証結果をふまえ、計画最終期に向けて、令和7年度事業でさらなる利用促進や運行効率化、運行負担軽減に係るAIシステムの調整などに取組むこととしている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福岡県田川郡福智町金田 937 番地 2

(所 属) 福智町役場 企画振興課

地域公共交通計画の検証にあたっての住民アンケートについて

1. 目的

令和 3 年 6 月策定した福智町地域公共交通計画は令和 8 年度末で計画期間が終了となり、来年度には次期計画策定に向けた検討を進める予定となっている。

次期計画の策定にあたっては、前回と同様に住民アンケート調査を行い、現行計画の検証と合わせて、次期計画の参考データとしての活用を図る予定としている。

一方、現在、福岡県では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 6 条第 1 項の規定に基づき、平成筑豊鉄道の今後のあり方に関する協議を行うため、法定協議会「平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会」を設置し、令和 7 年度末までに今後の方針決定を目指している。

令和 7 年 11 月 20 日開催の第 6 回協議会において、今後の平成筑豊鉄道に関する比較案が示され、沿線市町村ではそれぞれ意見集約を行うこととなっている。

本町では、協議会で示された比較案について、広く住民から意見を収集することを目的にアンケート調査を実施する。

上記の状況を踏まえ、本町では以下のアンケート調査の実施について検討を進めていく。

福智町の今後の公共交通に関する住民アンケート

目的①：平成筑豊鉄道の今後の比較案に関する意向把握

目的②：現状の福智町公共交通に関する意向、次期計画に向けた意向把握

2. アンケート手法案

アンケート対象：広報ふくち配布世帯（R7 年 11 月現在：約 9,000 世帯）

アンケート方式：広報ふくち 1 月号に調査票を同封、郵送もしくは web による回答

3. 実施工程案

項目	R7.12	R8.1	R8.2	R8.3
① アンケート準備（調査票作成・印刷）	←→			
② アンケート開始		上旬		
③ アンケート回収期間		中旬		
④ アンケート集計・分析		←→		
⑤ アンケート調査報告書とりまとめ			←→	

住民アンケート実施に関する提案

上記の目的に沿って事務局一任でアンケート調査準備を進める。

調査結果については次回会議（令和 8 年 3 月予定）で報告予定。

令和6（2024）年度

第1回 【今回】	① 今後の協議の進め方 ▶本協議会の設置目的・運営方法、目標、協議会スケジュール等 ② 平成筑豊鉄道株におけるこれまでの検討状況の報告 ③ 本協議会における調査事項の検討（1）
第2回 【3月27日】	① 沿線市町村の財政状況 ② 鉄道維持案の検討 ③ BRT（Bus Rapid Transit）転換案の検討 ④ 路線バス転換案の検討 ⑤ 本協議会における調査事項の検討（2）

令和7（2025）年度

第3回 【4～5月】	本協議会における調査事項の決定 ▶必要に応じて調査委託の実施
夏	▶地域公共交通計画の全体構成及び導入部分の検討 ▶全国の事例報告 ▶鉄道事業及びバス事業等に関する諸手続の勉強会
秋	▶調査結果の報告
秋～冬	▶方針決定に向けた意見集約（沿線市町村）・協議
春	▶方針決定

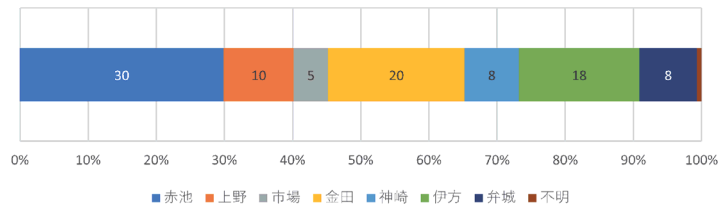
令和7年度末までに、今後の平成筑豊鉄道の方針決定予定

[参考：現行計画策定時に実施したアンケート調査]

図1 地区別回収枚数と回収率

● 各地区の回収率は15%を超えており、各地区の意見を反映できていると考えられます。

地区	配布枚数	回収枚数	回収率	割合
福智町合計	6,957	1,540	22.1	100%
赤池	1,705	461	27.0	30%
上野	624	158	25.3	10%
市場	307	78	25.4	5%
金田	1,603	308	19.2	20%
神崎	725	123	17.0	8%
伊方	1,398	272	19.5	18%
弁城	595	130	21.8	8%
不明		10		1%



I ご自身や移動手段についておたずねいたします

問1 お住まいの地区について（1つ選択してください）

1. 赤池 2. 上野 3. 市場 4. 金田 5. 神崎 6. 伊方 7. 弁城

問2 性別について（1つずつ選択してください）

① 男性 ② 女性
1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代
6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代 9. 90歳代以上

問3 職業などについて（1つ選択してください）

1. 会社員 2. 自営業 3. 公務員 4. パート・アルバイト 5. 主婦・主夫
6. 学生 7. 無職 8. その他（ ）

問4 ご自宅からの最寄り駅やバス停までの時間と距離について（1つずつ選択）

① 駅（平成筑豊鉄道） ② バス停（福祉バス） ③ バス停（西鉄バス）
1. 「3分以内（すぐ近く）」 2. 「5分程度（約400m）」
3. 「10分程度（約800m）」 4. 「20分程度（約1.6km）」
5. 「30分程度（約2.4km）」 6. 「30分以上」

問5 普通自動車の運転免許証の所有について（1つ選択してください）

1. 免許を保有し運転している 2. 免許を保有しているが運転しない
3. 免許は持っていない 4. 二輪（原付含む）のみ保有
5. 免許を保有し運転しているが、免許の返納を考えている（約 年後）

問6 日常のおもな移動手段について（1つ選択してください）

1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族が運転） 3. 車での送迎を依頼
4. バイク 5. 自転車 6. 平成筑豊鉄道 7. 福祉バス
8. 西鉄バス 9. タクシー 10. 徒歩 11. その他（ ）

問7 車での送迎を家族や知人にお願する際のおもな移動目的について（1つ選択）

1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 飲食・飲酒 6. 趣味・娯楽
7. 各種手続き（銀行・郵便局・役場・公共施設など） 8. その他（ ）

II 現在の公共交通についておたずねいたします

問8 各公共交通の日常生活での利用状況について（それぞれ1つ選択ください）

	利用頻度	主な外出目的
① 平成筑豊鉄道	1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月に数日程度 5. 年に数回程度 6. 利用していない	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 飲食・飲酒 6. 趣味 7. 各種手続き 8. その他（ ）
② 福祉バス	1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月に数日程度 5. 年に数回程度 6. 利用していない	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 飲食・飲酒 6. 趣味 7. 各種手続き 8. その他（ ）
③ 西鉄バス	1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月に数日程度 5. 年に数回程度 6. 利用していない	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 飲食・飲酒 6. 趣味 7. 各種手続き 8. その他（ ）
④ タクシー	1. ほぼ毎日 2. 週3～4日程度 3. 週1～2日程度 4. 月に数日程度 5. 年に数回程度 6. 利用していない	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 飲食・飲酒 6. 趣味 7. 各種手続き 8. その他（ ）

問9 あなたにとっての公共交通の必要性をお答えください（それぞれ1つ選択ください）

① 平成筑豊鉄道	1. 現在利用しているため必要 2. 将来利用したいので必要 3. 利用しないが必要 4. 必要ない	② 福祉バス	1. 現在利用しているため必要 2. 将来利用したいので必要 3. 利用しないが必要 4. 必要ない
③ 西鉄バス	1. 現在利用しているため必要 2. 将来利用したいので必要 3. 利用しないが必要 4. 必要ない	④ タクシー	1. 現在利用しているため必要 2. 将来利用したいので必要 3. 利用しないが必要 4. 必要ない

問10 公共交通で不満な点をお答えください（1つずつ選択）

① 平成筑豊鉄道	1. 運行間隔・本数 2. 利用運賃 3. 乗務員の対応 4. 車両 5. 特になし 6. わからない	② 福祉バス	1. 運行間隔・本数 2. 利用運賃 3. 乗務員の対応 4. 車両 5. 特になし 6. わからない
----------	--	--------	--

III 買い物や通院についておたずねいたします

問11 日常生活で福智町内での買い物はおもにどこに行っていますか（1つ選択ください）

1. スーパーセンターライオン 福智店 9. ドラッグストア モリ 赤池店
2. スーパー川島 赤池店 10. ドラッグ コスモス 赤池店
3. 方城農協ストア 11. セブンイレブン 赤池店
4. 方城産産 ぶくちの郷 12. セブンイレブン 宮馬馬店
5. 物産館 拾伍 13. セブンイレブン 伊方店
6. 正の館 14. ローソン 上野店
7. ドラッグコーエイ 金田店 15. ローソン 方城店
8. ドラッグコーエイ 方城店 16. それ以外（店舗名： ）

その買い物のためのおもな移動手段は何ですか（1つ選択してください）

1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族が運転） 3. 車での送迎を依頼
4. バイク 5. 自転車 6. 平成筑豊鉄道 7. 福祉バス
8. 西鉄バス 9. タクシー 10. 徒歩 11. その他（ ）

問12 日常生活で福智町内での病院等はおもにどこで受診していますか（1つ選択）

1. 町立 方城診療所 8. 田川慈恵病院 15. 永末歯科医院
2. 町立 コスモス診療所 9. 方城療育園 16. ひいらぎ歯科医院
3. 赤池協同医院 10. 原田眼科 17. さくら歯科
4. たくまクリニック 11. すぎはら歯科医院 18. 永富歯科クリニック
5. 上野病院 12. 田中歯科医院 19. 聖デンタルクリニック
6. 方城中央クリニック 13. ひまわり歯科 20. それ以外
7. 宇都宮医院 14. すみれクリニック （病院等名： ）

その通院のためのおもな移動手段は何ですか（1つ選択してください）

1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族が運転） 3. 車での送迎を依頼
4. バイク 5. 自転車 6. 平成筑豊鉄道 7. 福祉バス
8. 西鉄バス 9. タクシー 10. 徒歩 11. その他（ ）

IV 今後の公共交通についておたずねいたします

問13 現在の「無料福祉バス」の運行に、車両代金1日10万円程度費用がかかります。今後、運行を維持するためには「福祉バス」の有償化を検討せざるを得ない状況です。有償化した場合1回あたりに自己負担する運賃はいくら程度が妥当だと思いますか。

1. 「100円」 2. 「200円」 3. 「300円」

問14 現在の「福祉バス」は、「バス停まで通い」「遠回りなので目的地まで時間がかかる」「乗り継ぎの待ち時間が長い」などの不便さを感じる意見があります。この不便さを解消する方法の一つに「デマンド型交通」の導入が考えられます。

「デマンド型交通」とは 利用者の事前予約に応じて運行する公共交通のこと。利用者の需要に応じて、時間とコースを柔軟に対応する事ができることから、人口が減少している地域に有効な手段だといわれています。

例1) ● 一般タクシーとの差別化を図るため、目的地や発着点を限定し、自宅前まで車両が停車（ドアトゥドア）して送迎する方式。

例2) ● バス停を多数設置し、希望のバス停まで最短経路で結び方式。など、「デマンド型交通」には、さまざまな運行手法があります。

問15 「デマンド型交通」を導入した場合、事前予約が必要になりますが、その予約対応可能時間はどのくらい前までなら、受け入れられると思いますか。（1つ選択）

1. 「1日前」 2. 「3時間前」 3. 「2時間前」 4. 「1時間前」

問16 もし「デマンド型交通」を導入した場合、1回あたりに自己負担する運賃はいくら程度が妥当だと思いますか。（1つ選択してください）

1. 「200円」 2. 「300円」 3. 「400円」 4. 「500円」

問17 自由ご意見欄（その他ご意見やご要望があればお書きください）

※ 店舗および病院等の掲載は順不同で、町内すべてを掲載できていませんのでご了承ください。