中津市地域公共交通
アクションプラン

令和８年３月

中津市

－ 目　次 －

第 1 章　計画の基本的事項 1
1-1.　計画策定の背景と目的 1
1-2.　本計画の位置づけ 1
1-3.　計画の対象区域 2
1-4.　実施予定期間 2
1-5.　利便増進事業とは 3
1-6.　地方公共団体による支援の内容 4
1-7.　交通計画におけるアクションプランの位置づけ 5
第 2 章　アクションプランの実施方針 6
2-1.　全体の基本方針 6
2-1-1　公共交通運行資源の最適配分による利便性向上 6
2-1-2　利用の自由度の大きい運行形態（デマンド）への転換 7
2-1-3　公共交通の利用機会の拡大 8
2-2.　実施事業概要 9
2-2-1　自由度の高い運行形態への転換による生活利便施設アクセス性の改善 9
2-2-2　路線再編と新規路線の運行による市内拠点間の連携軸の強化 9
2-2-3　中津地域内での運賃均一化による公共交通利用機会の拡大 9
第 3 章　アクションプランにおける実施事業の内容・実施主体 10
3-1.　実施事業の全体整理 10
3-2.　実施事業の課題・方針整理 11
3-3.　地域別の基本方針 12
3-3-1　中津及び三光地域における公共交通ネットワークの基本方針 12
3-3-2　本耶馬渓地域における公共交通ネットワークの基本方針 13
3-3-3　耶馬溪地域における公共交通ネットワークの基本方針 14
3-3-4　山国地域における公共交通ネットワークの基本方針 15
3-4.　地域別の実施事業（利便増進事業分） 16
3-4-1　本耶馬渓地域 16
3-4-2　耶馬溪地域 23
3-4-3　山国地域 28
3-5.　均一運賃の導入（中津地域及び一部の三光地域）について 29
3-6.　関連して実施する事業 30
3-6-1　乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 30
3-6-2　キャッシュレス等の導入検討 31
第 4 章　事業のスケジュール 32

第 5 章　事業実施により想定する効果 33
5-1.　対象路線における年間利用者数の目標 33
5-2.　事業ごとに想定する効果 34
第 6 章　事業実施に必要な資金の額・調達方法 35

第1章　計画の基本的事項

1-1. 計画策定の背景と目的

令和５年３月に策定した「中津市地域公共交通計画」における事業の実施方針に基づき、確実な事業の実施と事業実施による継続的な公共交通体系の維持と運行を図るため、「中津市地域公共交通アクションプラン」を策定する。

1-2. 本計画の位置づけ

アクションプランは、「中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた」を示した地域公共交通の基本計画である地域公共交通計画に基づく実施計画として、その具体的な内容（路線の再編や事業等）について定めるものである。

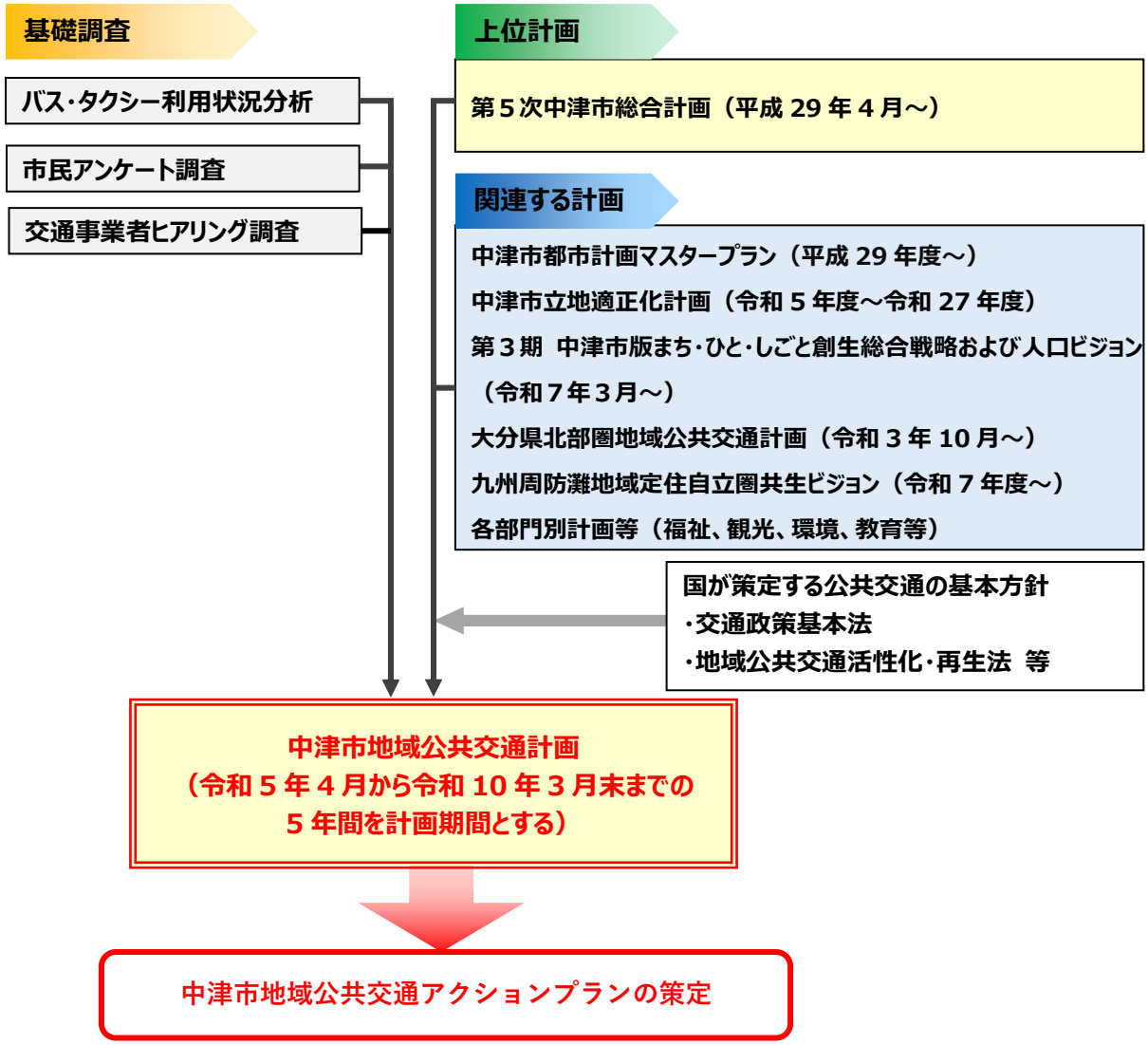


図 1　中津市地域公共交通アクションプランの位置づけ

1-3. 計画の対象区域

本計画の実施区域（対象範囲）は、中津市全域とする。

1-4. 実施予定期間

令和 8 年 10 月～令和 10 年 3 月末までを計画期間とする。

※令和 7 年 10 月～　本耶馬渓地域コミュニティバスのイオンモール三光への延伸について実証運行開始

1-5. 利便増進事業とは

利便増進事業とは「地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業」であり、利便増進計画の認定を受けることにより国庫補助の特例を受けるなどのメリットがある。

本アクションプランについて、利便増進計画として認定を受ける方向で調整する。

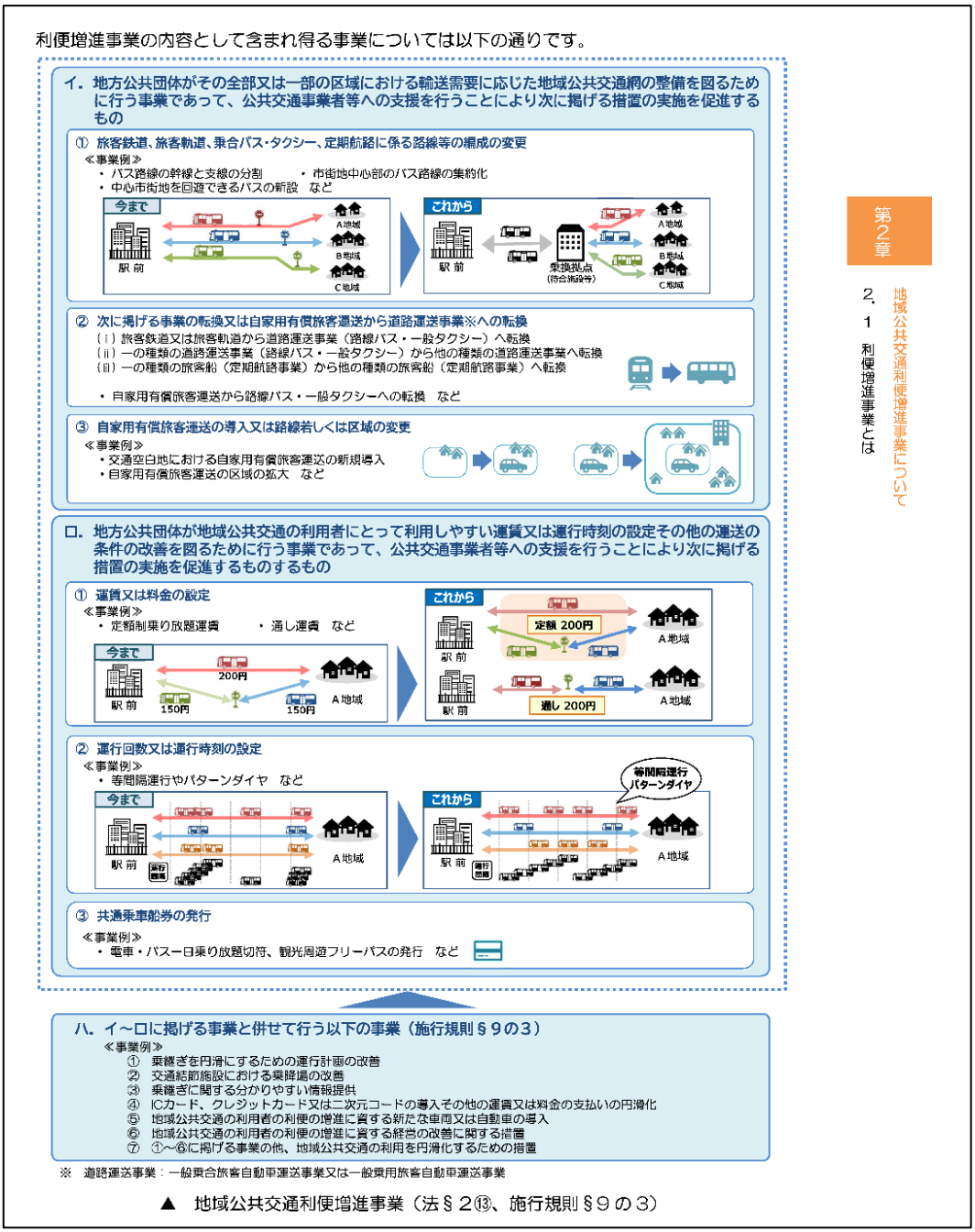


図 2　利便増進事業内容の分類

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（別冊）」
第 4 版（令和 5 年 10 月）国土交通省

1-6. 地方公共団体による支援の内容

アクションプラン実施に関連して地方公共団体が行う支援策については、以下のものが挙げられる。

表 1　中津市による支援の内容

支援策
アクションプラン実施に伴う運行経費等に対する予算的支援
多様な交通モードの連携強化を図る際の、異なる交通事業者間の各種調整支援
アクションプランを実施する際の、対象地区への連絡・説明等の各種調整支援
公共や民間の保有する用地への乗り入れを行う際の、対象部署や対象事業者との各種調整支援
道路上におけるバス停の新設や移設を行う際の、道路管理者や交通管理者との各種調整支援
時刻表作成等の公共交通に関する情報提供支援

1-7. 交通計画におけるアクションプランの位置づけ

公共交通計画における３つの基本方針に対して、以下に示す個別施策を実施する。各施策は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等に鑑みて、随時、実施施策及び施策内容は見直しを行うものとしている。アクションプランについては、以下の●印をつけた事業として位置づけることとする。

表 2　公共交通計画で定めた個別施策の内容

検討　実施　実証実験

基本方針	事業 ※【地域名】の記載がないものは、中津市全域を事業の対象とする	実施目標時期					事業の実施主体				アクションプラン
		令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	中津市	公共交通会議	交通事業者	地域住民ほか	
1．地域公共交通サービスの利便性向上	**1）運行ルートの利便性向上**										
	○中日線の特定便のイオンモール三光敷地内への車両の乗り入れ【三光地域】						◎	○	◎	○	
	○エリアをまたいだコミュニティバス等の延伸【本耶馬渓地域】						◎	○	○		●
	2）運行便数の確保										
	○コミュニティバス等の機会均等化【耶馬渓地域】						◎	○	○		●
	○中日線における守実温泉～日田線のコミュニティバス【山国地域】						◎	○	◎		
	3）円滑な移動の確保										
	○公共交通同士の接続強化						◎	○	◎		
	■鉄道・バス・タクシー事業者との連携による乗継拠点での接続強化【中津地域】						◎	○	◎		
	■イオンモール三光を拠点とした路線バス同士や路線バスとコミュニティバスの接続強化【三光地域】						◎	○	◎		●
	■中日線とコミュニティバスの接続強化【本耶馬渓・耶馬渓・山国地域】						◎	○	◎		
	■ダイヤ改正時における交通事業者間の連絡会の開催						◎	○	◎		
	○キャッシュレス等の導入検討						◎	○	◎		●
	4）分かりやすい情報提供										
	○来訪者にも分かりやすい交通情報の提供						◎		○		●
	○情報技術の利活用						◎	○	◎		
	5）誰もが使いやすい車両の導入										
	○公有民営方式の車両運用の検討【本耶馬渓地域】						◎	○	◎		
	○ＵＤタクシーの導入						○	○	◎		
2．地域公共交通不便地域の解消	○地域公共交通不便地域の解消に向けた地域特性を踏まえた移動手段の検討・確保（デマンド交通等）						◎	○	◎	○	●
	■既存ルートの見直し・検討【山国地域】						◎	○	○		
	■地域公共交通空白地域解消に向けた新たな交通手段の確保（デマンド交通等）【中津地域】						◎	○	◎	○	●
	○買い物ツアーバスの運行						◎	○	○	○	
3．現在運行中の地域公共交通の維持・確保	○利用促進の取り組み						◎	○	◎	○	
	■市職員及び市関係者への利用促進						◎	○	◎	○	
	○既存路線の維持・確保						◎	○	◎		
	○地域の実情に合わせた地域公共交通サービスの維持・確保						◎	○	◎		
	■既存の輸送資源の効率的な活用						◎	○	○	○	
	■地域公共交通を必要とする住民のデータベース登録（地域公共交通×福祉 DX）						◎	○	○	○	
	○運転手不足への対応						○	○	◎		

注）実施主体：◎･･･中心的な立場で実施　　○･･･協力的な立場で実施

第2章　アクションプランの実施方針

2-1. 全体の基本方針

2-1-1　公共交通運行資源の最適配分による利便性向上

多様かつ個別の移動ニーズに円滑に対応するために、路線の再編成や利用状況に適したダイヤ・ルートの調整等が必要となる。

一方、バスやタクシーは今後運転者不足に陥る可能性があり、いわゆる 2024 年問題が重なることで、これまでの運行内容を維持できない恐れが高まっている。

これらを踏まえ、利便性と効率化を両立させ、真に必要な運行内容を見極めるべく利用状況や利用者の移動ニーズを踏まえつつ、利用ニーズを集約した路線に再編することで、交通資源の最適配分を行い、利便性の向上を図る。

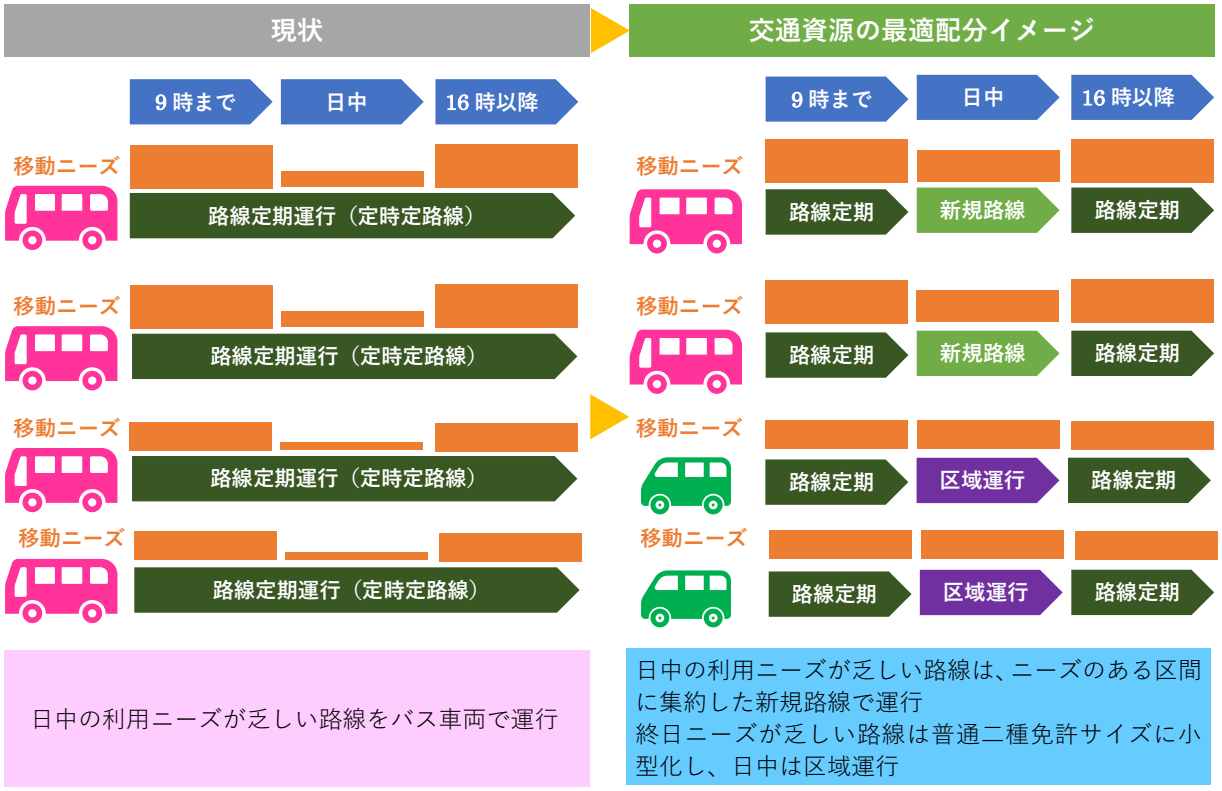


図 3　交通資源の最適配分による利便性向上イメージ（前後比較）

2-1-2　利用の自由度の大きい運行形態（デマンド）への転換

公共交通が利用されない理由として、普段自家用車で移動している方にとって、決まった時間・決まったルートで運行されていることが、その大きな要因の一つとなっている。

利用可能な時間帯の中で、予約により自由に利用時間が決められ、乗降場所もある程度きめ細かな設定の中で利用可能な運行形態への転換を図ることが、自家用車への過度な依存から公共交通への転換を推進する重要なポイントであると考えられる。

その際は、既存の一般乗用事業への影響について、十分に配慮する。

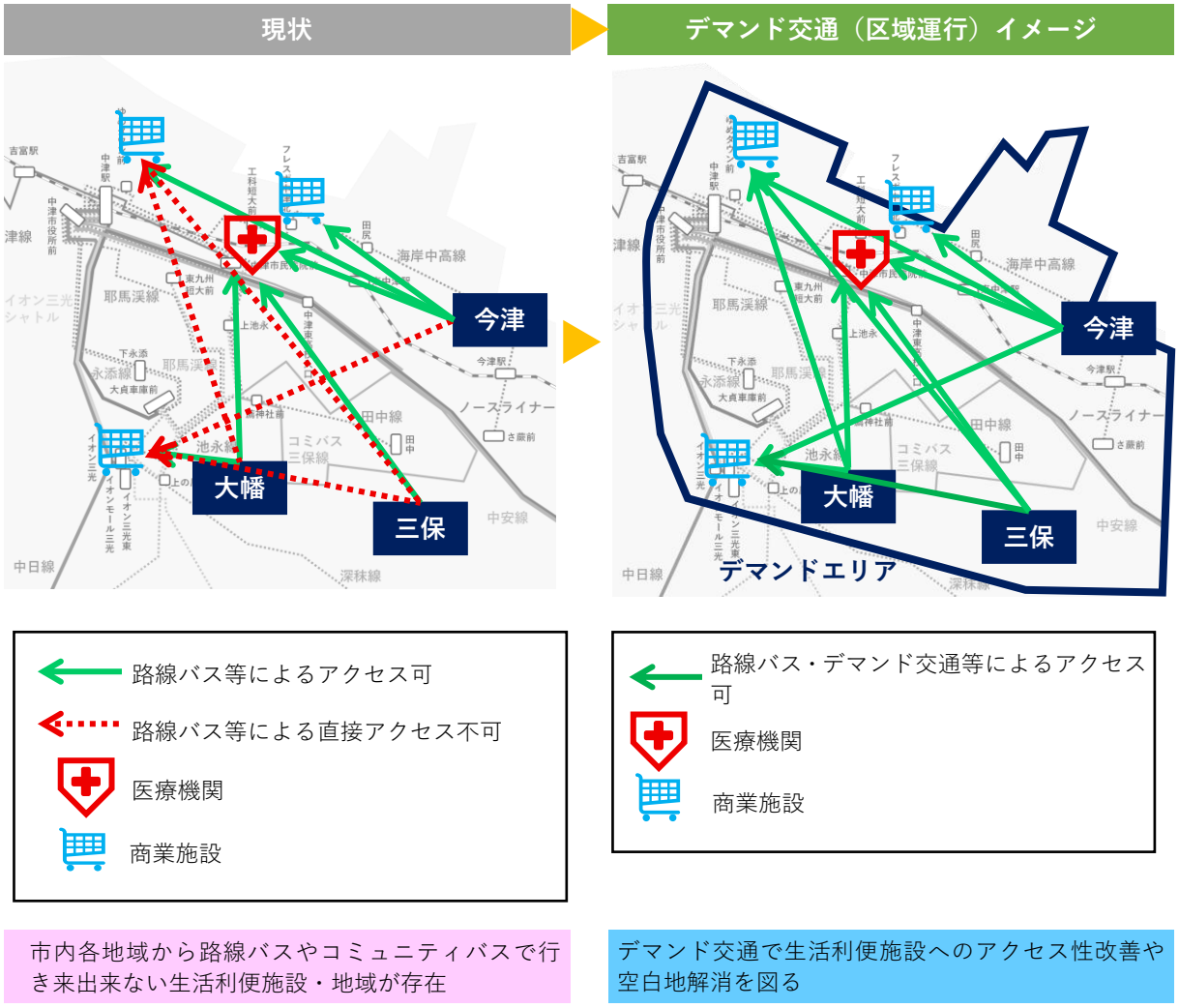


図 4　利用の自由度の高い運行形態への転換イメージ（前後比較）

2-1-3　公共交通の利用機会の拡大

公共交通が利用されない理由の二つ目として、同一区間で異なる運賃が存在すること、も挙げられる。

現在、中津市コミュニティバスは豊前・中津線を除いて均一運賃で運行されており、距離制運賃の路線バスについても、中津地域内（一部、三光地域を含む）を均一運賃とし、利用者の運賃負担の低減を図るとともに分かりやすい運賃体系とすることを検討する。

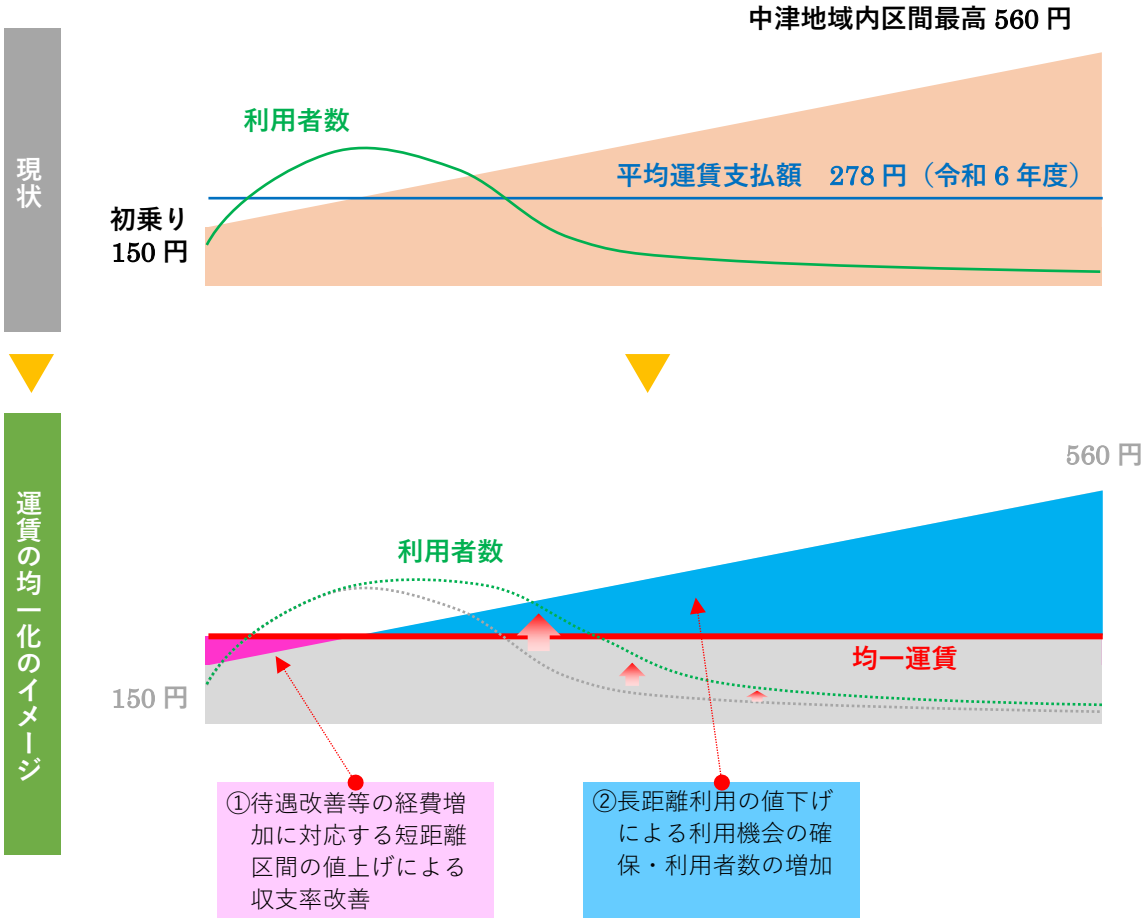


図 5　運賃均一化のイメージ（前後比較）

2-2. 実施事業概要

2-2-1　自由度の高い運行形態への転換による生活利便施設アクセス性の改善

中津地域は、現状では市内各地域から路線バスやコミュニティバスで行き来出来ない生活利便施設・地域が存在する。そのため、生活利便施設へのアクセス性改善や、一部残存する交通空白地の解消を図るため、日中はより自由度の高い区域運行へ運行形態への転換を、中津・三光地域における実証運行により検討する。

併せて、三光地域の乗合タクシー、本耶馬渓地域・耶馬渓地域のコミュニティバスについても同様に区域運行への転換を図り、生活利便施設へのアクセス性改善を図る。

2-2-2　路線再編と新規路線の運行による市内拠点間の連携軸の強化

区域運行への転換を図る実証運行の検証結果と併せて、利用状況に応じた路線バス・市内線の路線再編を検討する。再編においては、都市機能が集積する市街地部への円滑なアクセスの確保を目指し、商業施設や病院等の生活利便施設を可能な限り多く通るルートとすることで、市民生活の利便向上を図る。

2-2-3　中津地域内での運賃均一化による公共交通利用機会の拡大

市内の路線バスは距離制運賃となっており、分かりにくく、運行距離が長い路線では遠方の利用者の負担が大きくなっているため、中津地域内（一部の三光地域を含む）において分かりやすい均一運賃の検討を行い、公共交通利用機会の拡大につなげる。

一定の運賃負担によって収益性を確保することも必要なため、短距離利用者については運賃の値上げとなることも想定されるが、高頻度利用者に対しては過度な運賃負担の増加とならないように、回数券や乗り放題券（定期券）のような割引制度の導入も併せて検討する。

第3章　アクションプランにおける実施事業の内容・実施主体

3-1. 実施事業の全体整理

アクションプランに位置付ける事業について、以下のように実施事業、事業内容と実施主体の分類を整理する。

表 3　実施事業の内容と実施主体

利便増進事業の分類	実施事業	事業内容	実施主体
イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更	1）利用ニーズを踏まえた新規路線の運行（ルート延伸含む）及び市内線の効率化	● 路線バスの市内線の再編を検討 ● 本耶馬渓地域のコミュニティバスのイオンモール三光への延伸	中津市 交通事業者
イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入	● 中津・三光地域にデマンド交通の実証運行を実施 ● 本耶馬渓・耶馬溪地域において、定時定路線からデマンド運行に転換(日中の時間帯)	中津市 交通事業者
ロ①運賃又は料金の設定	3）均一運賃の導入	● 路線バスへの均一運賃の導入検討	中津市 交通事業者
ハ③乗継ぎに関する分かりやすい情報提供	4）乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供（イオンモール三光ほか）	● デジタル技術等を活用した情報提供の検討 ・Google による情報検索での乗継ぎ情報等の提供の確認 ・スマートバス停等の導入検討 ・時刻表における乗継ぎ情報の掲載	中津市 交通事業者
ハ④IC カード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化	5）キャッシュレスの導入検討	● キャッシュレス決済等の導入検討 ・デマンドにおけるキャッシュレス支払いシステムの導入検討	中津市 交通事業者

3-2. 実施事業の課題・方針整理

アクションプランに位置付ける事業について、以下の地域ごとに現況、課題と方針を整理する。

表 4　実施事業の課題・方針整理

地域	現況（平日）	課題	方針
中津地域	■運行本数 路線バス（市内線 7 路線）　52 便/日 コミュニティバス　13 便/日 ■主な利用目的 通院、買い物 ■利用状況 路線バス　2.0 人/便 コミュニティバス　3.8 人/便	・公共交通の利用増の必要性 （路線バス・日中の市内線） ・主要な生活利便施設への公共交通アクセスの充実	・実証運行によるデマンド交通の導入検討 ・路線バスの再編検討 ・地域内運賃の均一化検討
三光地域	■運行本数 5 便/日（1 路線） 8～20 便/日（予約型乗合タクシー） ■主な利用目的 通院、買い物 ■利用状況 1.3 人/便	・公共交通の利用増の必要性	・実証運行によるデマンド交通の導入検討
本耶馬渓地域	■運行本数 コミュニティバス　5 便/日（3 路線） ■主な利用目的 通院、買い物 ■利用状況 コミュニティバス　1.1 人/便	・公共交通の利用増の必要性 ・主要な生活利便施設への公共交通アクセスの充実 ・車両小型化による自宅近傍までのアクセス	・イオンモール三光への延伸 ・デマンド交通の導入 ・車両の小型化
耶馬渓地域	■運行本数 コミュニティバス　10 便/日(12 路線) ■主な利用目的 通院、買い物 ■利用状況 コミュニティバス　2.1 人/便	・公共交通の利用増の必要性 ・乗車チャンスの拡大	・デマンドエリア統合による運行曜日の増加 ・デマンド交通の導入
山国地域	■運行台数 デマンドバス　3 台 ■主な利用目的 通院、買い物 ■利用状況 1.1～1.3 人/便	・公共交通の利用増の必要性 ・デマンド交通の利便性の住民への周知	・デマンド交通の継続・改善

3-3. 地域別の基本方針

3-3-1　中津及び三光地域における公共交通ネットワークの基本方針

デマンド交通の実証運行を行い、その結果をもって利用の少ない路線バス(市内線)やコミュニティバス（三光地域）を見直し、交通資源の有効活用を図る。

併せてタクシー事業者や路線バス事業者を中心に運行事業者の調整を図り、利便性の向上と運行効率性の改善を行う。

図 6　中津・三光地域の基本方針

3-3-2　本耶馬渓地域における公共交通ネットワークの基本方針

定時定路線に加え、イオンモール三光へ乗入れする便を新設し、イオンシャトルへ接続（R7 は月 1 回水曜日に延伸の実証運行中）するなど、中津地域へのアクセス向上を図る。

午後便は利用がごく僅かであること、自宅付近までの乗車ニーズへの対応のため、自由経路・ドア to ドア型デマンド運行へ転換する。

午前中は定時定路線運行を継続、屋形線は JA オアシス前～西谷温泉間は運行の取りやめを検討する。

最大車内人員は 1 桁に留まるため、車両はスクールバスとは別の、2 種普通免許で運行できる車両へのダウンサイジングを検討する。

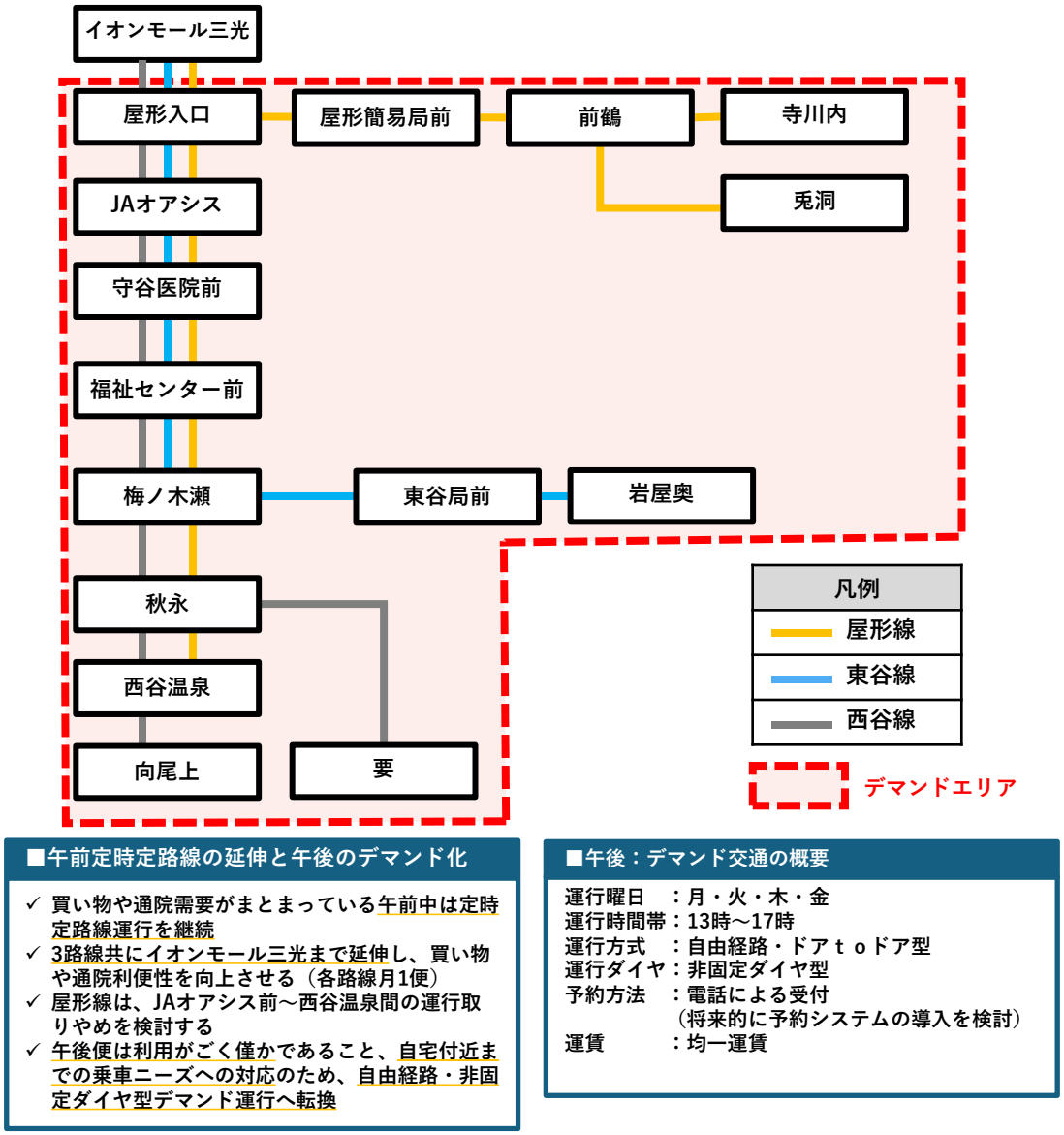
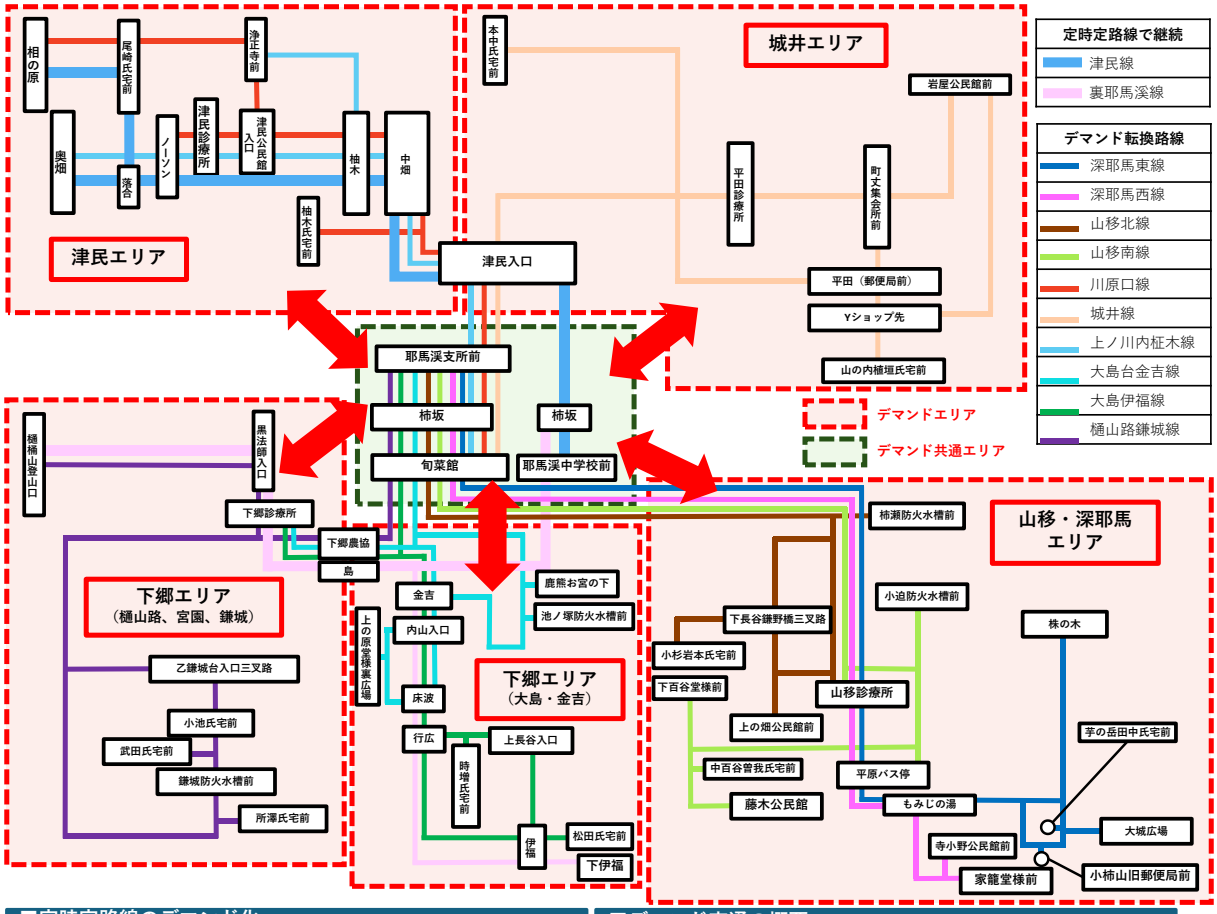


図 7　本耶馬渓地域の基本方針

3-3-3　耶馬渓地域における公共交通ネットワークの基本方針

日中の定時定路線運行は、利用がごく僅かであること、自宅付近までの乗車ニーズへの対応のため、予約制のデマンド運行へ転換をする。デマンド運行は、運行エリアを統合し、5 エリア×2 曜日ずつの運行とし、各エリアの運行日を増やすことで利便性を向上させる。

ただし、朝夕は通学等の利用を考慮し、津民線と裏耶馬渓線（定時定路線）は引き続き運行する。



■定時定路線のデマンド化

- ✓ 利用がごく僅かであること、自宅付近までの乗車ニーズへの対応のため、自由経路・非固定ダイヤ型デマンド運行へ転換
- ✓ ただし、通学需要がある津民線及び裏耶馬渓線は定時定路線として継続

■デマンド交通の概要

運行曜日　：5区域に分割し曜日運行
運行時間　：8時30分～15時
運行方式　：自由経路・ミーティングポイント型
運行ダイヤ：非固定ダイヤ型
ミーティングポイント：山国デマンドと同等程度の間隔で設置
予約方法　：電話による受付（将来的に予約システムの導入を検討）
運賃　　：均一運賃

図 8　耶馬渓地域の基本方針

表 5　耶馬溪地域の曜日ごと運行方針

		月	火	水	木	金	土	日
①	コミュニティバス (7:00～8：00)	津民線（朝：相の原⇒耶中）						
	デマンド運行 (8：30～15:00)	津民	城井	津民	下郷 （大島･金吉）	下郷 （大島･金吉）		
	コミュニティバス (16:30～17:30)	津民線（夕方：耶中⇒相の原）						
②	コミュニティバス (7:30～8：00)	裏耶馬溪線（朝：下伊福⇒柿坂）						
	デマンド運行 (8：30～15:00)	山移 深耶馬	下郷（樋山路 ･宮園･鎌城）	山移 深耶馬	城井	下郷（樋山路 ･宮園･鎌城）		
	コミュニティバス (16:30～17:30)	裏耶馬溪線（夕方：耶中⇒樋桶山⇒下伊福）						

3-3-4　山国地域における公共交通ネットワークの基本方針

山国地域全域を対象にした山国デマンドバスの運行を継続する。

デマンドバスの運行内容については、改善を図る。（ミーティングポイントの新設、予約受付時間の延長等）

デマンドバスの周知や利用体験を通じた利用促進を図る。

3-4. 地域別の実施事業（利便増進事業分）

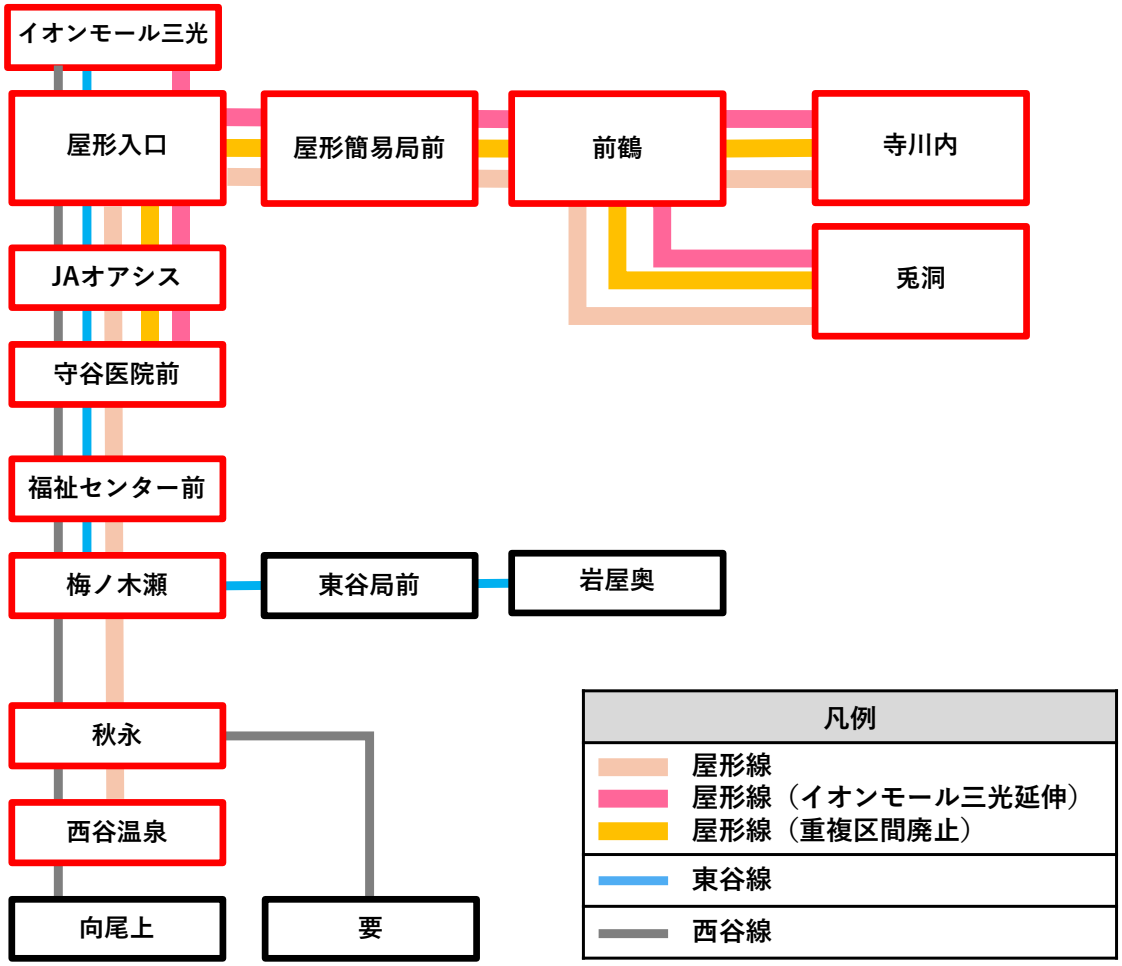
3-4-1　本耶馬渓地域

A）　屋形線

路線名	屋形線	実施事業	1）利用ニーズを踏まえた新規路線の運行（ルート延伸）
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	屋形線は、兎洞から西谷温泉を結ぶ、延長約 26km、総所要時間約 1 時間の路線である。 利用状況については、午前は、買い物・通院の利用が一定程度存在するものの、午後は特に利用が少ない状況にある。 そこで、午前は定時定路線として運行を維持しつつ、午後の便はデマンド交通に転換することにより利便性の向上を図る。また、新たにイオンモール三光まで運行する便を新設し、利便性の向上を図る。 車両は、スクールバスと供用しているためマイクロバスを使用しているが、利用状況と見合っていないため、小型化を検討する。 JA オアシス～西谷温泉の区間において西谷線と重複しており、重複区間の取りやめを検討する。		
利便増進を図る内容	●　イオンモール三光への延伸による利便性の向上		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	週 2 曜日（火・金） ＋イオンモール三光延伸便 （R7 は月 1 回運行）
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	マイクロバス
事業形態	一般乗合旅客運送 （路線定期運行）	運賃	均一運賃 （三光地域までの跨ぎ利用は別途運賃を追加）

※令和 8 年 10 月～運行開始（予定）

■系統毎の運行回数										屋形線
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	兎洞	寺川内	JA オアシス	13.5	19	往路	旧	2	-	-
							新	1	-	-
						復路	旧	3	-	-
							新	1	-	-
2	兎洞	寺川内、JA オアシス	イオンモール三光	23.4	22	往路	新	1	-	-
						復路	新	1	-	-

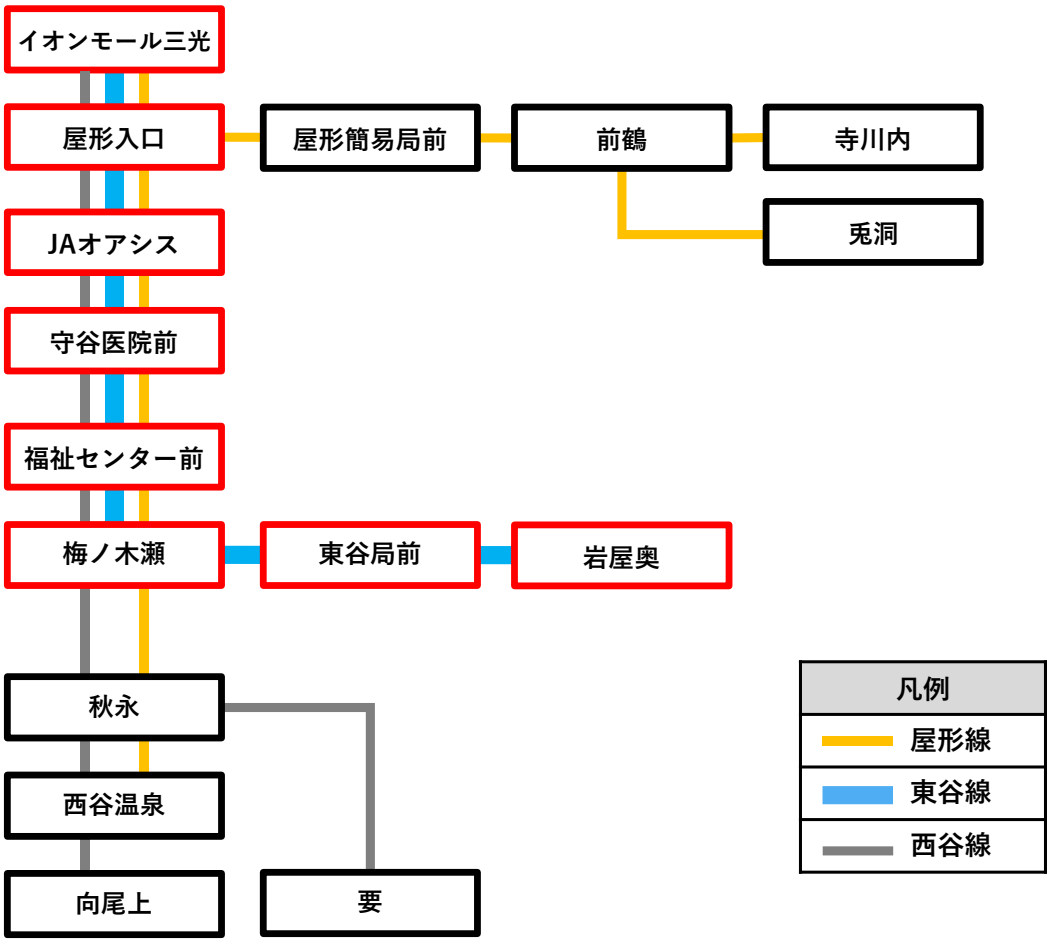


B） 東谷線

路線名	東谷線	実施事業	1）利用ニーズを踏まえた新規路線の運行（ルート延伸）
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	東谷線は、岩屋奥から JA オアシスを結ぶ、延長約 17km、総所要時間約 40 分の路線である。 利用状況については、午前は、買い物・通院の利用が一定程度存在するものの、午後は特に利用が少ない状況にある。 そこで、午前は定時定路線として運行を維持しつつ、午後の便はデマンド交通に転換することにより利便性の向上を図る。また、新たにイオンモール三光まで運行する便を新設し、利便性の向上を図る。 車両は、スクールバスと供用しているためマイクロバスを使用しているが、利用状況と見合っていないため、小型化を検討する。		
利便増進を図る内容	● イオンモール三光への延伸による利便性の向上		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	週 2 曜日（火・金） ＋イオンモール三光延伸便 （R7 は月 1 回運行）
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	マイクロバス
事業形態	一般乗合旅客運送 （路線定期運行）	運賃	均一運賃 （三光地域までの跨ぎ利用は別途運賃を追加）

※令和 8 年 10 月～運行開始（予定）

■系統毎の運行回数								東谷線		
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	岩屋奥	福祉センター前	JA オアシス	17.1	32	往路	旧	2		
							新	1		
						復路	旧	3		
							新	1		
2	岩屋奥	福祉センター前、JA オアシス	イオンモール三光	26.8	35	往路	新	1		
						復路	新	1		

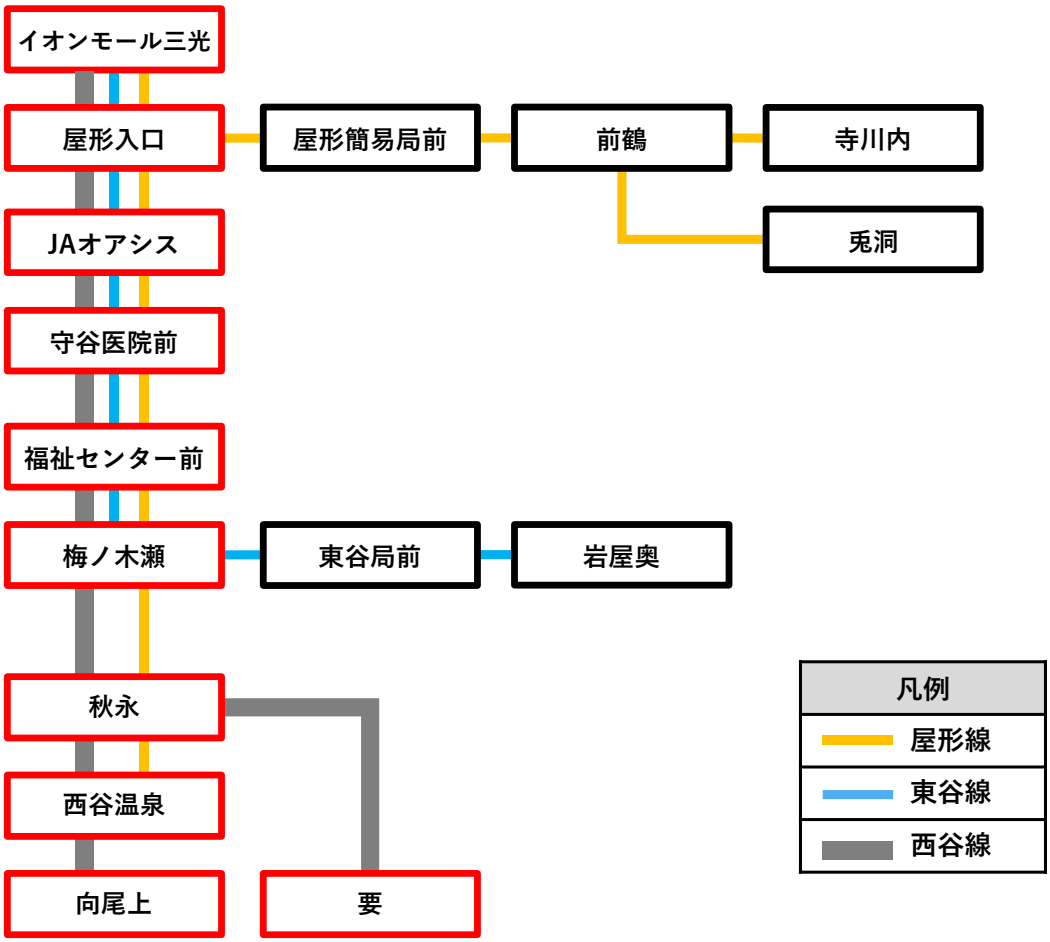


C） 西谷線

路線名	西谷線	実施事業	1）利用ニーズを踏まえた新規路線の運行（ルート延伸）
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	西谷線は、要から JA オアシスを結ぶ、延長約 21km、総所要時間約 50 分の路線である。 利用状況については、午前は、買い物・通院の利用が一定程度存在するものの、午後は特に利用が少ない状況にある。 そこで、午前は定時定路線として運行を維持しつつ、午後の便はデマンド交通に転換することにより利便性の向上を図る。また、新たにイオンモール三光まで運行する便を新設し、利便性の向上を図る。 車両は、スクールバスと供用しているためマイクロバスを使用しているが、利用状況と見合っていないため、小型化を検討する。		
利便増進を図る内容	● イオンモール三光への延伸による利便性の向上		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	週 2 曜日（月・木） ＋イオンモール三光延伸便 （R7 は月 1 回運行）
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	マイクロバス
事業形態	一般乗合旅客運送 （路線定期運行）	運賃	均一運賃 （三光地域までの跨ぎ利用は別途運賃を追加）

※令和 8 年 10 月～運行開始予定

■系統毎の運行回数										西谷線
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
1	要	福祉センター前	JA オアシス	21.1	34	往路	旧	2		
							新	1		
						復路	旧	3		
							新	1		
2	要	福祉センター前、JA オアシス	イオンモール三光	30.7	37	往路	新	1		
						復路	新	1		



D） 本耶馬渓デマンド

路線名	**本耶馬渓デマンド**	実施事業	２）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	本耶馬渓デマンドは、本耶馬渓エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 本耶馬渓地域のコミバスは、午前の便で買い物・通院の利用が一定程度存在するものの、利用は少ない状況にある。 バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、午後の時間帯で、ドアto ドア型でデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日（月・火・木・金） 午後（13 時～17 時）
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	小型車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

※曜日ごとの運行予定表

	月	火	水	木	金
午前	コミバス 西谷	コミバス 屋形・東谷	(コミバス) イオン三光	コミバス 西谷	コミバス 屋形・東谷
午後	デマンド 町内全域	デマンド 町内全域		デマンド 町内全域	デマンド 町内全域

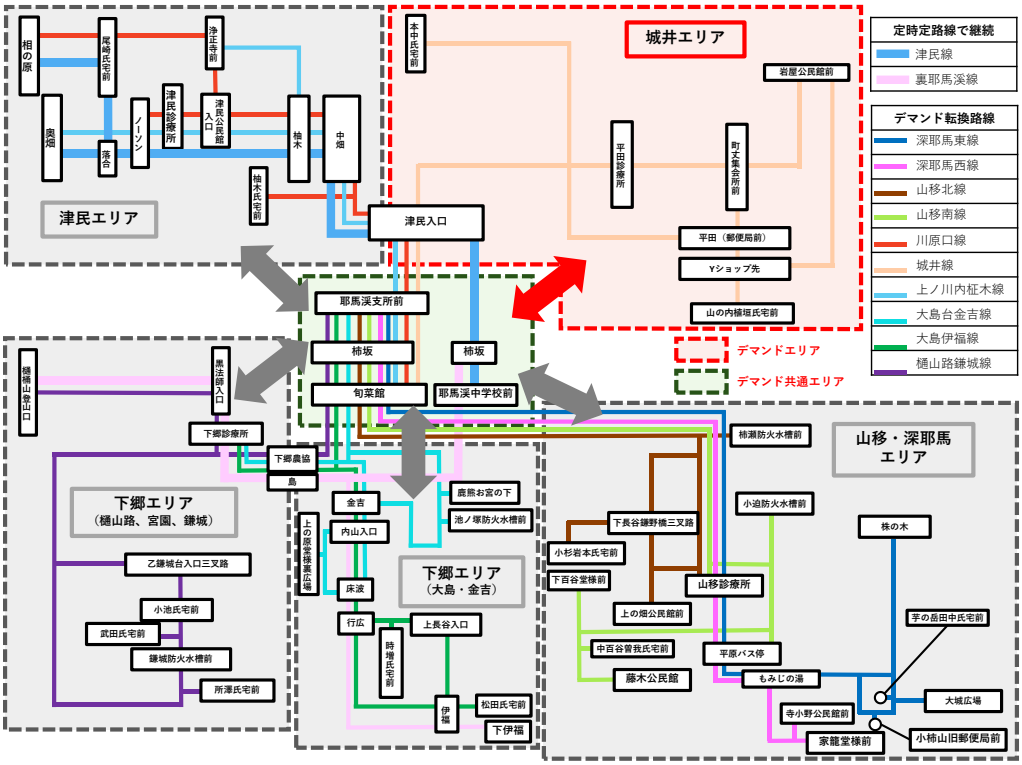
※令和 8 年 10 月～運行開始（予定）

3-4-2　耶馬渓地域

A）　城井地域

路線名	城井デマンド	実施事業	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	城井デマンドは、耶馬渓・城井エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 耶馬渓地域のコミバスは、買い物・通院の利用が存在するものの、利用は全般的に少ない状況にある。 バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、従来の定時定路線が運行していた時間帯で、乗降ポイントを増やしてデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	●　自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ●　地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日２曜日
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	ワゴン車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

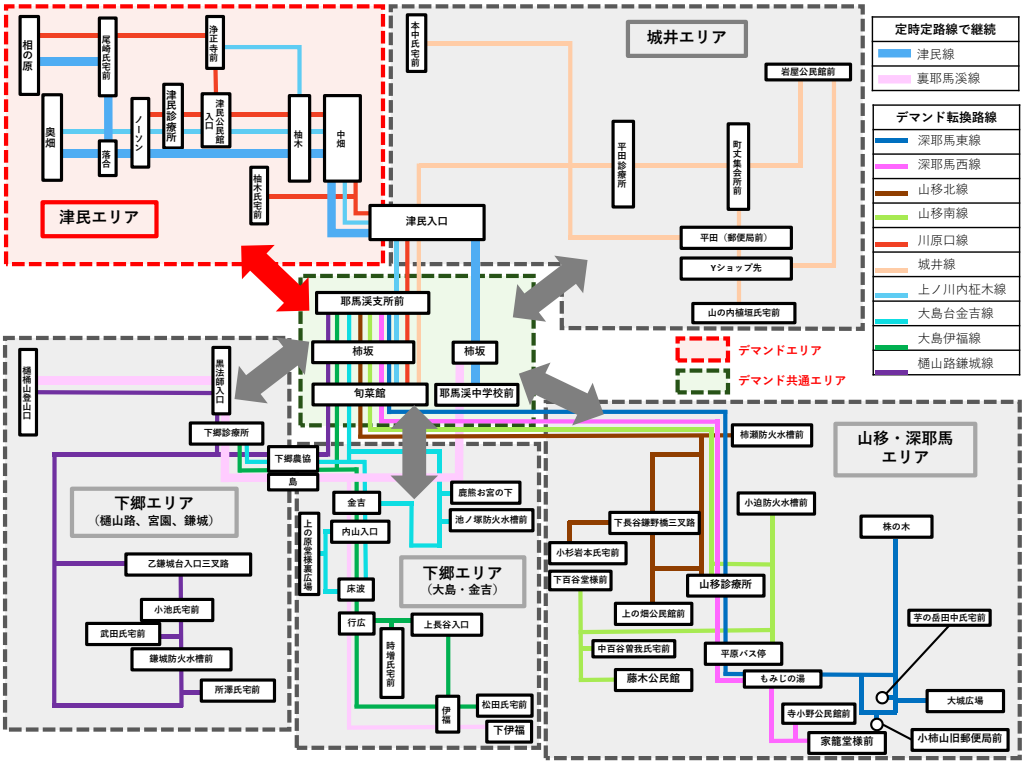
※令和８年 10 月～運行開始（予定）



B） 津民地域

路線名	津民デマンド	実施事業	２）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	津民デマンドは、耶馬渓・津民エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 耶馬渓地域のコミバスは、買い物・通院の利用が存在するものの、利用は全般的に少ない状況にある。（※津民線は朝夕で通学等の利用があるため残す） バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、従来の定時定路線が運行していた時間帯で、乗降ポイントを増やしてデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日２曜日
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	ワゴン車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

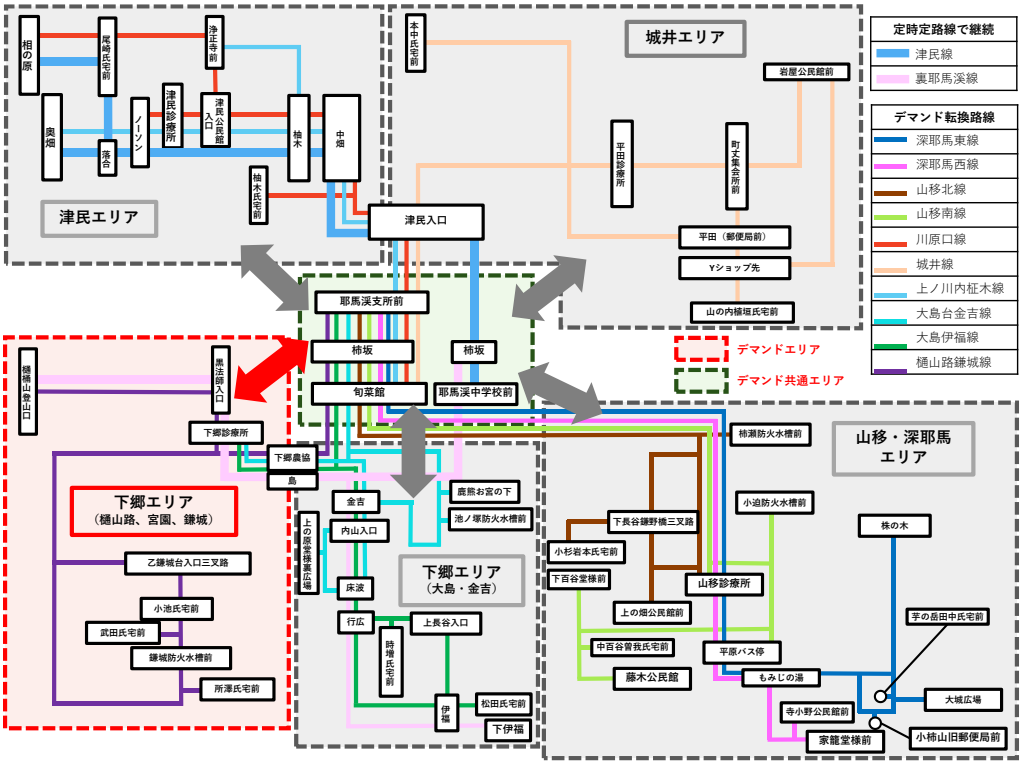
※令和８年 10 月～運行開始（予定）



C） 下郷地区（樋山路・宮園・鎌城）

路線名	下郷（樋山路・宮園・鎌城）デマンド	実施事業	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	下郷（樋山路・宮園・鎌城）デマンドは、耶馬溪・下郷（樋山路・宮園・鎌城）エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 耶馬溪地域のコミバスは、買い物・通院の利用が存在するものの、利用は全般的に少ない状況にある。 バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、従来の定時定路線が運行していた時間帯で、乗降ポイントを増やしてデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日２曜日
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	ワゴン車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

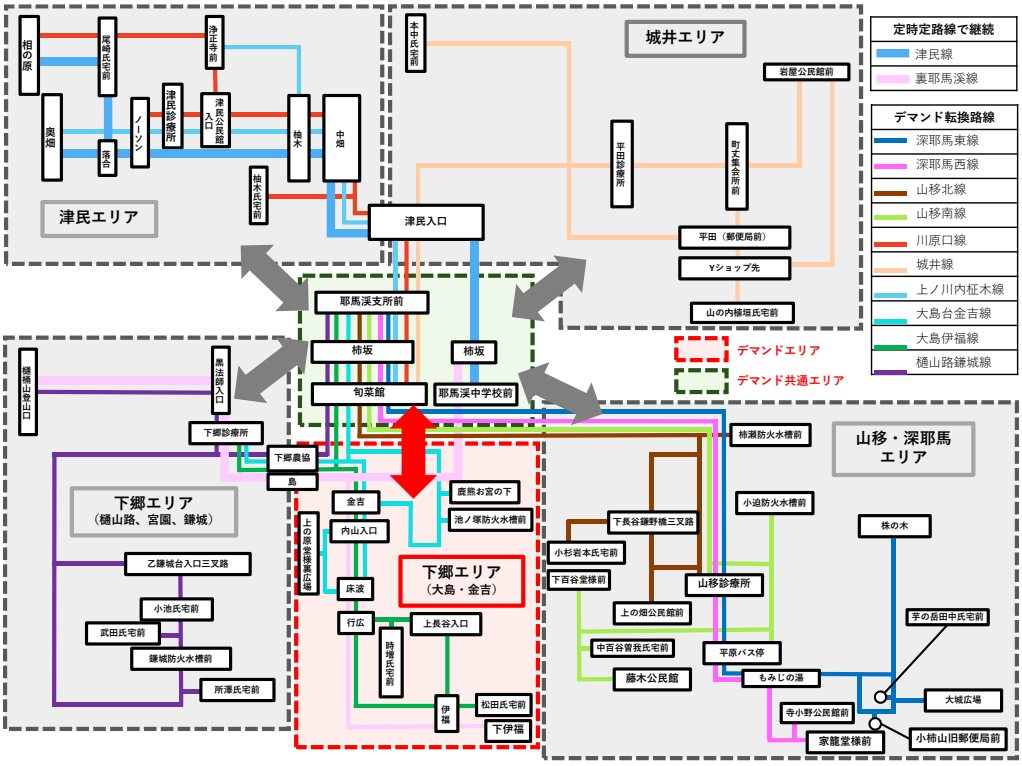
※令和８年 10 月～運行開始（予定）



D） 下郷地区（大島・金吉）

路線名	下郷（大島･金吉）デマンド	実施事業	２）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス･タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	下郷（大島･金吉）デマンドは、耶馬渓･下郷（大島･金吉）エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 耶馬渓地域のコミバスは、買い物･通院の利用が存在するものの、利用は全般的に少ない状況にある。（※裏耶馬渓線は朝夕で通学等の利用があるため残す） バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、従来の定時定路線が運行していた時間帯で、乗降ポイントを増やしてデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日２曜日
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	ワゴン車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

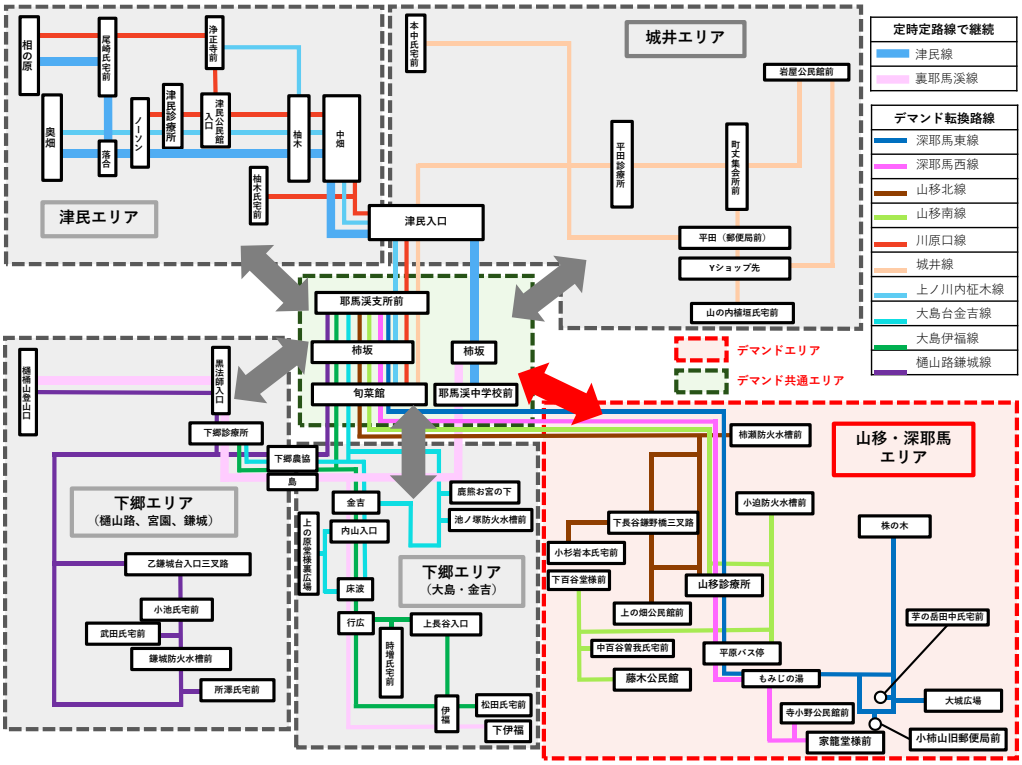
※令和８年 10 月～運行開始（予定）



E） 山移・深耶馬地区

路線名	山移・深耶馬デマンド	実施事業	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	山移・深耶馬デマンドは、耶馬渓・山移・深耶馬エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合タクシーである。 耶馬渓地域のコミバスは、買い物・通院の利用が存在するものの、利用は全般的に少ない状況にある。 バス停まで遠い、バスの本数が少ない、という意見もあるため、従来の定時定路線が運行していた時間帯で、乗降ポイントを増やしてデマンド交通を導入することにより利便性の向上を図る。		
利便増進を図る内容	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日 2 曜日
事業主体	中津市 （運行は交通事業者に委託）	使用車両	ワゴン車両
事業形態	一般乗合旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

※令和 8 年 10 月～運行開始（予定）



3-4-3　山国地域

A）　山国デマンド（継続）

地区名	**山国デマンド**	実施事業	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入
■事業内容			
イ①	旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更		
■運行の概要			
運行の目的	山国デマンドは、山国エリア全域を対象範囲とする、予約型の乗合バスである。 R6 年 10 月より実証運行を開始している山国デマンドでは、買い物・通院等で利用されており、利用は増加傾向にある。 予約受付時間が短い、という意見もあるため、運行内容の改善や利用体験等の利用促進策を行うことにより、さらなる利便性の向上を図る。		
現在実施しており継続していく事業	● 自宅近くから目的地までを直接的に結ぶ、ニーズに応じた運行への改善 ● 地域内均一の分かりやすい運賃		
対応する主な移動	通院、買い物	運行日	平日
事業主体	中津市 (運転は中津市タクシー協会に委託)	使用車両	小型バス、ワゴン車両
事業形態	自家用有償旅客運送（区域運行）	運賃	地域内均一運賃

3-5. 均一運賃の導入（中津地域及び一部の三光地域）について

路線バスの運賃は距離制で分かりにくく、また遠方利用者にとっては負担が大きい。令和 6 年度に実施した市民アンケートにおいても、送迎から公共交通への転換条件として、「公共交通の費用がマイカーの維持費用より安い」という意見が一定程度上がっている。そのため、分かりやすく安価かつ持続可能運行を実現する新たな運賃制度として、中津地域（及び一部の三光地域）に限定した路線バスの均一運賃の検討を行う。

一定の運賃負担によって収益性を確保することも必要なため、短距離利用者については運賃の値上げとなることも想定されるが、高頻度利用者に対しては過度な運賃負担の増加とならないように、回数券や乗り放題券（定期券）のような割引制度の導入も併せて検討する。

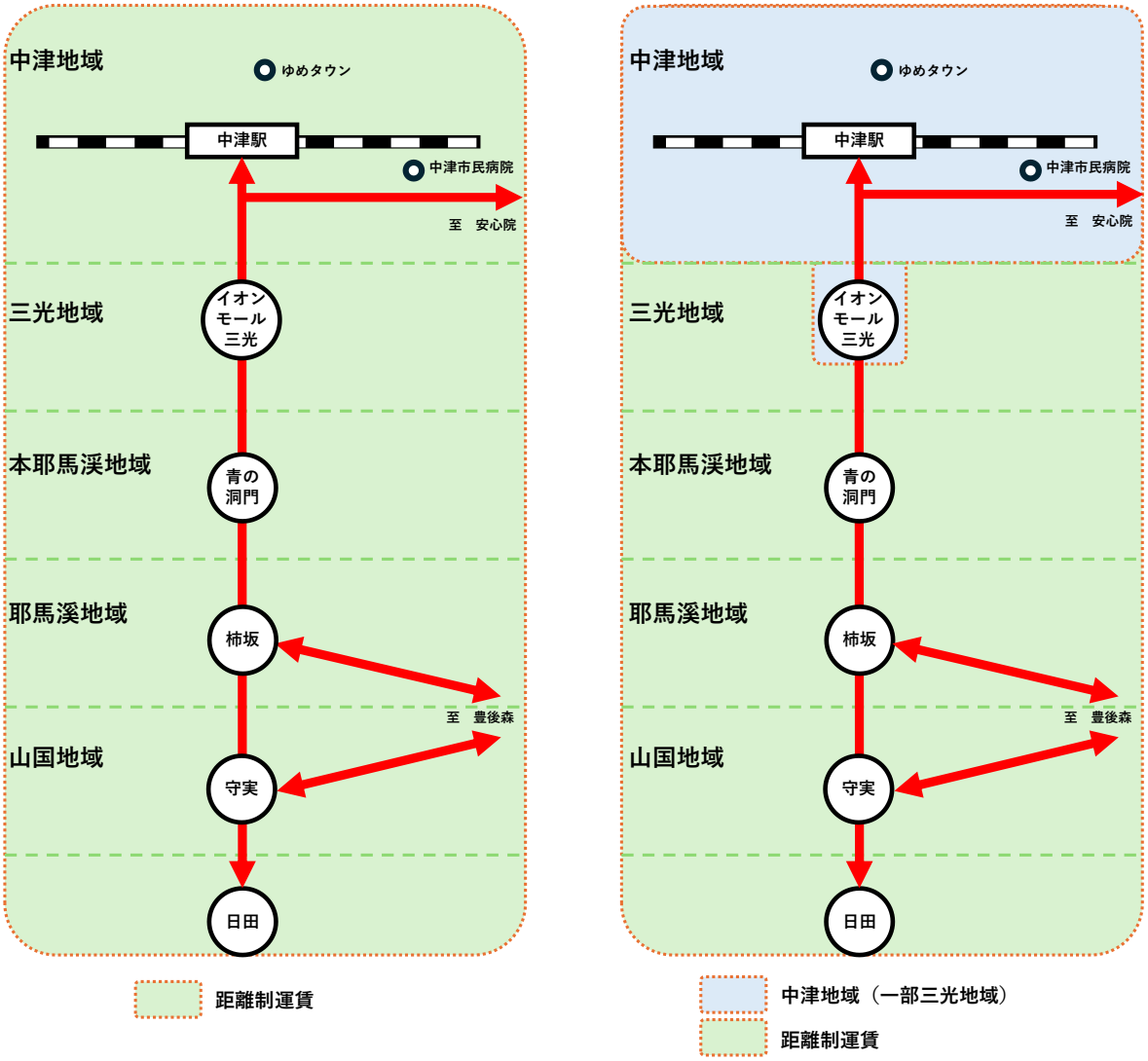


図 9　均一運賃の前後比較イメージ

3-6. 関連して実施する事業

利便増進事業に関連する実施事業として、「乗継ぎに関する分かりやすい情報提供」と「キャッシュレス等の導入検討」の 2 事業を検討・推進する。

以下に 2 事業の現状と課題、利便増進の方針を整理する。

3-6-1　乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

項目		内容
路線再編以外		
	現状	● 令和 4 年度策定の「中津市地域公共交通計画」では、「1．地域公共交通サービスの利便性向上」の基本方針において、「分かりやすい情報提供」を実施事業として挙げている。 ● 大交北部バス、玖珠観光バスや中津市のコミュニティバスにおいても、公共交通情報の GTFS 対応を終えて、Google 等でも情報提供、情報検索ができるようになっている
	利便増進に向けた課題	中津駅やイオンモール三光を乗継拠点として設定する中で、DX による情報提供は進んでいるものの、利活用についての周知や高齢者のデジタルデバイドへの対応などは図られていない
	利便増進の方針	➢ 公共交通情報の GTFS 対応の状況確認（乗継情報がきちんと提供されているか等）と周知・PR ➢ 中津駅やイオンモール三光におけるスマートバス停や情報モニター（デジタルサイネージ）等の導入検討 ➢ DX に不慣れな高齢者等を対象とした総合時刻表等の作成・配布を継続し、改善を図る ➢ 路線のナンバリングの実施による分かりやすい情報提供

3-6-2　キャッシュレス等の導入検討

項目		内容
路線再編以外		
	現状	● 「中津市地域公共交通計画」では、「１．地域公共交通サービスの利便性向上」の基本方針において、「円滑な移動の確保」の中で「キャッシュレス等の導入検討」を実施事業として挙げている。 ● 九州全域で「my route」（マルチモーダルルート検索やデジタルチケットの販売等が可能なマルチモーダルモビリティサービス）の導入を推進するなど、全国的なデジタル技術の普及・拡大状況を踏まえて、中津市でも対応を検討
	利便増進に向けた課題	運賃の支払いに関する DX 化については、利用客からの要望があるため、クレジット決済や交通系 IC カード決済等のデジタル技術の活用を検討
	利便増進の方針	➢ デマンド導入にあたってのキャッシュレス支払システムの導入検討 ➢ バス・タクシーへのキャッシュレス端末導入検討 ➢ IC カードの導入検討

第4章　事業のスケジュール

本計画において予定する事業については、路線の編成の変更に係る全事業を令和 8 年 10 月より段階的に実施する。

表 6　事業のスケジュール

方針	事業項目	路線名・エリア	事業期間 令和 8 年 10 月～令和 10 年 3 月
①	**公共交通資源の最適配分による利便性向上**		
	1）利用ニーズを踏まえた市内線の効率化	市内線	デマンド交通の実証運行後、本格導入の検討・実施と併せて実施
②	**利用の自由度の大きい運行形態（デマンド）への転換**		
	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入	本耶馬渓デマンド 耶馬渓デマンド 中津デマンド 三光デマンド	令和 8 年 10 月～旧下毛地域（三光地域を除く）にデマンド交通を導入（山国地域は継続） 令和 8 年度～中津・三光地域でデマンド交通の実証運行、本格導入検討
③	**公共交通の利用機会の拡大**		
	3）均一運賃の導入	路線バス	デマンド交通の実証運行後、本格導入の検討・実施と併せて検討

第5章　事業実施により想定する効果

5-1. 対象路線における年間利用者数の目標

本耶馬渓地域、耶馬渓地域、山国地域の各路線における年間利用者数の目標値については、令和６年度の利用者数実績をもとに、今後の高齢化に伴い、自家用車で移動されていない公共交通非利用者（送迎や自転車等）からの公共交通への転換や、想定される免許返納者人数からの転換等を考慮した数値とする。(旧市内、三光地域については実証運行後、本格導入が決定した際に年間利用者数の目標を設定する。)

表 7　対象路線における年間利用者数の目標

路線名	利用者数（R6）	目標利用者数（R9）	事業内容
本耶馬渓コミバス	1,736	**1,410**	✓　路線編成（ルート）の変更
本耶馬渓デマンド	－	**1,600**	✓　運行形態の変更
耶馬渓コミバス	4,149	**1,700**	※耶馬渓コミバスは津民線・裏耶馬渓線の朝夕を除いてデマンド転換
耶馬渓デマンド	－	**4,200**	✓　運行形態の変更
山国コミバス	1,170	－	※山国コミバスは山国デマンドに転換
山国デマンド	1,214	**3,500**	※R6 データは半年分
コミバス・デマンド合計	8,269	**12,410**	

※路線バス年間目標　24 万人（総合計画　P132）

※コミバス年間目標　　3 万人（総合計画　P132）

5-2. 事業ごとに想定する効果

アクションプランの実施により、各路線においては以下の効果の発現が想定される。また、それぞれの効果と計画の目標との関係について表中に記載する。

表 8　事業により想定する効果

方針	事業項目	事業の効果	交通計画の目標における位置づけ
① 公共交通資源の最適配分による利便性向上			
	1）利用ニーズを踏まえた路線の効率化	・長期的な公共交通ネットワークの維持・確保 ・移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化 ・運行効率化による運転手の労働環境向上 サービス水準の調整、必要に応じて運行回数・ダイヤの変更や路線減便・廃止も検討することで、生活利便施設へ延伸するルート設定など、移動ニーズに対応した路線・便数を確保	目標① 地域公共交通サービスの利便性向上 目標③ 現在運行中の地域公共交通の維持・確保
② 利用の自由度の大きい運行形態（デマンド）への転換			
	2）利用ニーズを踏まえたデマンド交通の導入	・長期的な公共交通ネットワークの維持・確保 ・利用状況を考慮した運行形態の適正化 利用の少ない路線・エリア・時間帯をデマンド化（運行水準を適正化）し、地域住民の利便性及び運行効率性を向上	目標① 地域公共交通サービスの利便性向上 目標② 地域公共交通不便地域の解消
③ 公共交通の利用機会の拡大			
	3）均一運賃の導入	・分かりやすく利用しやすい路線の運行による利用者の維持・増加 分かりやすい運賃制度として均一運賃を導入することで利用者の維持・増加	目標① 地域公共交通サービスの利便性向上 目標③ 現在運行中の地域公共交通の維持・確保

第6章　事業実施に必要な資金の額・調達方法

アクションプランの実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

※事業実施に必要な資金の額は見込み額である。

表 9　事業の資金調達の方法

項目	事業費(千円)	調達方法		実施年度
		調達主体	（補助金等）	
コミバスの再編に係る事業	9,725	国庫補助	－	令和 8 年度以降
		中津市	9,725	
デマンドの導入に係る事業	27,997	国庫補助	－	令和 8 年度以降
		中津市	27,997	

※利便増進実施計画の認定を受けた場合の試算

中津市
Nakatsu City

中津市 企画市民環境部 地域振興・広聴課

〒871-8501 大分県中津市豊田町14番地3
TEL：0979-62-9033　FAX：0979-24-7522
E-mail：tiikishinko@city.nakatsu.lg.jp
URL：https://www.city-nakatsu.jp/

令和8年 3月 作成