

# 中間市地域公共交通計画

令和6年3月

中 間 市



## ごあいさつ



市民の皆様には、日頃から市政に対するご理解とご協力をいただき、厚くお礼を申し上げます。

さて、市内の公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化、車社会の進展、さらにはバスやタクシーの運転手不足などにより、非常に厳しい状況です。

一方で、運転免許返納後の高齢者や学生などの移動手段の確保、また、定住促進や市の魅力向上に向けてその重要性は年々高まっています。

そのような中、令和2年1月頃から始まった新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、公共交通の利用者が大幅に減少したことに加え、エネルギー需要の急拡大やロシアによるウクライナ侵攻などの影響により原油価格が高騰しており、全国的にも地域公共交通の存続が喫緊の課題となっています。

以上のような背景を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「中間市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

最後に、本計画の策定にあたりまして、審議いただいた関係者の皆様、貴重なご意見やご提案をいただきました市民の皆様にご心より感謝申し上げます。

令和6年3月

中間市長

福田健次



# 目 次

---

<b>1. 計画の目的と関連計画の整理</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の目的.....	1
1-2 計画の区域.....	1
1-3 計画の期間.....	1
1-4 計画の位置づけ.....	2
1-5 関連する計画の概要.....	3
1-6 SDGs における位置づけ.....	9
<b>2. 地域及び地域公共交通の現状</b> .....	<b>10</b>
2-1 地域の現状.....	10
2-2 公共交通の現状.....	24
2-3 公共交通利用が不便な地域.....	43
<b>3. アンケート調査等のまとめ</b> .....	<b>45</b>
3-1 市民アンケート調査.....	45
3-2 市内高校在校生 Web アンケート調査.....	77
3-3 バス利用状況調査.....	79
3-4 子育て世代向けアンケート調査.....	85
<b>4. 地域公共交通の課題</b> .....	<b>86</b>
<b>5. 地域公共交通の基本方針及び目標</b> .....	<b>88</b>
5-1 地域公共交通の基本方針.....	88
5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク.....	89
5-3 計画の基本目標.....	93
<b>6. 実施事業</b> .....	<b>95</b>
6-1 実施事業の概要.....	95
6-2 事業内容.....	96
<b>7. 計画の推進体制</b> .....	<b>106</b>
7-1 計画の推進体制.....	106
7-2 関係する主体と基本的な役割.....	106
7-3 計画の評価方法.....	107



# 1. 計画の目的と関連計画の整理

---

## 1-1 計画策定の目的

---

中間市内の地域公共交通は、JR 筑豊本線や筑豊電気鉄道（以下「筑豊電鉄」という。）、路線バス、タクシーが運行しているほか、市が運行するコミュニティバス（フレンドリー号、なかよし号）があり、市民や来訪者の移動を支えている。

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加え、近年の新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は年々減少傾向にある中、運行を維持するために必要な財政支出は増加傾向にある。また、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。

このような状況の中、令和 5 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われ、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となった。

こうした背景を踏まえ、中間市地域公共交通網形成計画（2016 年度～2020 年度）の後継計画として、中間市内の地域公共交通の維持・確保及び利便性の向上に向けた基本方針や目標を達成するために実施すべき事業を取りまとめた「中間市地域公共交通計画」の策定を行う。

## 1-2 計画の区域

---

本計画の区域は、中間市全域とする。

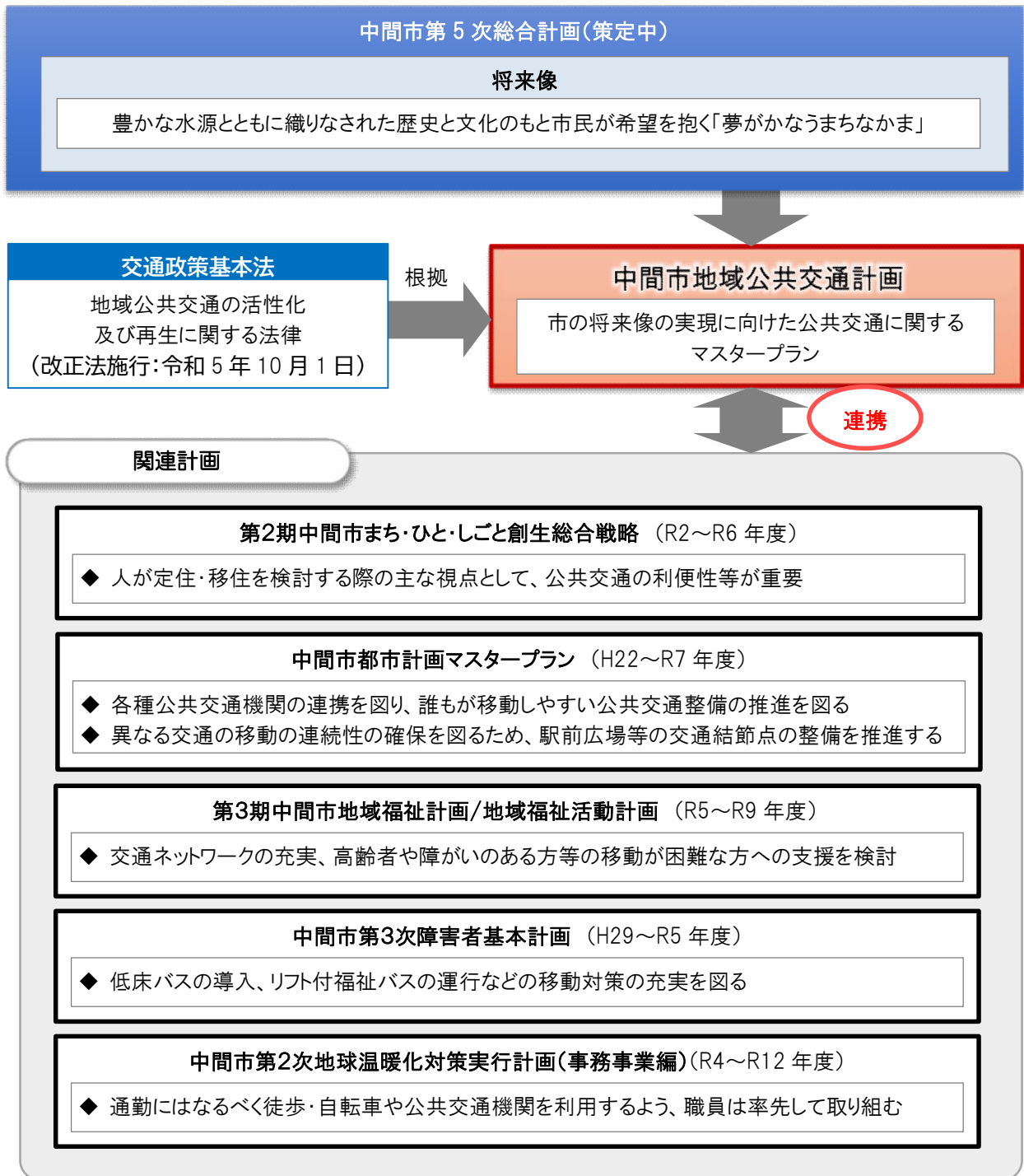
## 1-3 計画の期間

---

本計画の期間は、2024 年度（令和 6 年度）から 2028 年度（令和 10 年度）までの【5 年間】とする。

## 1-4 計画の位置づけ

本計画は、中間市総合計画や都市計画マスタープランなど関係計画との一体性を確保し、中間市が目指す「コンパクトな多核連携都市の形成」に向けた市の公共交通計画としての位置づけである。





## 1-5 関連する計画の概要

### 1-5-1 中間市第5次総合計画（策定中）

中間市第5次総合計画（策定中）									
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画期間               <ul style="list-style-type: none"> <li>基本構想・基本計画：策定年度から10年間</li> <li>実施計画：策定年度から3年間</li> </ul> </li>   <li>■ 将来像               <ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな水源とともに織りなされた歴史と文化のもと 市民が希望を抱く「夢がかなうまちなかま」</li> </ul> </li>   <li>■ 基本構想               <ul style="list-style-type: none"> <li>1.コンパクトで、快適に暮らせるまちづくり</li> <li>2.環境にやさしい、自然と調和するまちづくり</li> <li>3.活力とにぎわいのあるまちづくり</li> <li>4.元気の輪が広がるまちづくり</li> <li>5.人権を尊重し、中間市の未来を拓く人材を育てるまちづくり</li> <li>6.安全・安心なまちづくり</li> <li>7.将来にわたって持続可能なまちづくり</li> </ul> </li> </ul>								
公共交通に関する記述	<p>○ 移住・定住の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では移住・定住支援事業の促進のための取組として、「中間南校区・底井野校区乗合タクシー事業」を行っている</li> </ul> <p>○ 政策の課題と方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通については、人口減少や少子高齢化の進行などにより、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念される</li> <li>・世界遺産などの地域資源を活かした観光の振興などにより、新しい人の流れを創出し、にぎわいを生み出すことが重要</li> <li>・高齢者が関わる交通事故等、安全・安心に関する懸念事項が増加傾向にある</li> <li>・必要な公共サービスが安定的に供給される地域社会を構築する必要がある</li> </ul> <p>&lt; 施策体系と重点分野 &gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">施策</th> <th style="width: 33%;">基本事業</th> <th style="width: 33%;">重点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">公共交通の充実</td> <td>生活交通の充実</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>鉄道利用環境の充実</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 重点分野の概要（取組の方向性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市民の快適な利用と持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指す</li> </ul>	施策	基本事業	重点	公共交通の充実	生活交通の充実	●	鉄道利用環境の充実	
施策	基本事業	重点							
公共交通の充実	生活交通の充実	●							
	鉄道利用環境の充実								

## 1-5-2 第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 計画期間 令和2年度～令和6年度</li><li>■ 将来展望 「中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等による人口減少抑制の効果により、合計特殊出生率を上昇、かつ社会増減の増加が行われること</li><li>■ 基本目標<ol style="list-style-type: none"><li>1. 安定した雇用の創出と働きやすい環境づくり</li><li>2. 若い世代が結婚・出産・子育ての希望をかなえられる環境づくり</li><li>3. 中間市の地域資源を活かした新しい人の流れの創出</li><li>4. 地域間の連携や安全・安心な暮らしの確保など時代に合った地域づくり</li></ol></li></ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 施策の方向性<ul style="list-style-type: none"><li>・ 人が定住・移住を検討する際の主な視点として、仕事や生活コスト、日常生活・公共交通の利便性、子育て環境の充実、学校教育の充実、医療・福祉関係の充実等が重要であるとする</li></ul></li></ul>

1-5-3 中間市都市計画マスタープラン

中間市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）									
計画概要等	<p>■計画期間 平成 22 年度～令和 7 年度</p> <p>■将来像 「元気な風がふくまち なかま～市民の元気がまちの元気～」</p> <p>■基本目標 1.快適な暮らしを支える社会基盤の整備～未来へとつなぐ都市づくり～ 2.生涯にわたる保健・医療・福祉の充実～元気の輪が広がる都市づくり～ 3.豊かな生活環境の創造～みんなで築く環境都市づくり～ 4.新世紀に適応した産業の振興～活力と賑わいのある都市づくり～ 5.次世代を担う教育の充実～人を育むスポーツと文化の都市づくり～ 6.市民との協働・交流による開かれたまちづくり ～人権を尊重し、人が集う魅力ある都市づくり～</p>								
公共交通に関する記述	<p>○都市拠点</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">名称及び機能</th> <th style="width: 30%;">配置イメージ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わいと活力を形成する地区</td> <td>○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区</td> </tr> <tr> <td>②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区</td> <td>○JR 中間駅周辺</td> </tr> <tr> <td>③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区</td> <td>○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺</td> </tr> </tbody> </table> <p>○土地利用の方針 【商業系土地利用の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流を促進する商業集積がある筑豊電鉄通谷駅周辺及び上蓮花寺地区は、高密度で多様な都市機能の集積にむけた土地利用を推進する</li> <li>・JR 中間駅周辺は、本市の広域交通結節点としての役割を有する地区であることから、今後も本市の生活拠点としての機能維持を図るため、サービス機能の立地誘導や基盤整備に努める</li> <li>・通谷駅周辺の商業・業務拠点や JR 中間駅周辺の地域生活拠点及び市役所周辺やふれあい大通り（ピザクック通り）周辺の公益・文化交流拠点によって結ばれた地区は、本市の中心的な機能を結び、賑わい・交流を創出するまちの顔となることから、都市機能の連携・連続性の確保を図る</li> <li>・JR 筑前垣生駅、筑豊電鉄筑豊中間駅、東中間駅周辺地区は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、交通結節点へのアクセス強化や移動の連続性の確保など、地区の身近な生活拠点としての整備を推進する</li> </ul>	名称及び機能	配置イメージ	①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わいと活力を形成する地区	○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区	②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区	○JR 中間駅周辺	③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区	○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺
名称及び機能	配置イメージ								
①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わいと活力を形成する地区	○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区								
②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区	○JR 中間駅周辺								
③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区	○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺								

○道路・交通の整備方針

【公共交通の整備・充実】

- ・鉄道・・・広域交通を支える JR 及び筑豊電鉄については、集約型都市構造を支える都市交通の骨格であることから、既存路線の維持を主としながら、利用増進や利便性の向上を目指した整備・運営における施策の充実を図る。また、各駅周辺が地域の生活拠点となることから、駅周辺へのアクセス道路の整備・改善やユニバーサルデザインに配慮した駅施設の整備・充実に努める
- ・バス・・・広域交通を支える高速路線バス等については、その他公共交通との住み分けを図りながら、路線の維持や利便性の向上にむけた取組を推進する。高齢者などの交通弱者の移動手段として、また市民の身近な移動手段としてバス路線の維持に努める。特に、環境にやさしいまちづくりや歩いて暮らせるまちづくりの推進にむけても、市内を循環するバスは重要な交通手段となることから、バス路線の存続、利用の促進にむけた施策の充実、支援を図る
- ・多様な交通サービスの推進・・・鉄道、路線バス及び福祉バスなど、各種公共交通機関の連携を図り、多様な交通サービスを推進する。各種交通の移動の連続性の確保や公共施設や主要な施設へのアクセス機能を高め、誰もが移動しやすい公共交通整備の推進を図る

【交通環境の整備・充実】

- ・交通結節点の整備・・・乗り換えの利便性の向上など異なる交通の移動の連続性の確保を図るため、駅前広場等の交通結節点の整備を推進する。駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○市街地・住環境の整備方針

【賑わい創出にむけた拠点性の創出】

- ・中心地の再生・・・JR 中間駅周辺整備、ふれあい大通りのシンボル性の維持・向上、昭和町の既存商店街と新規商業地区の整備など一体的な整備による賑わいの再生を図る

○中間中央地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・通谷駅周辺の商業・業務機能の集積、JR 中間駅周辺の交通結節点と市役所周辺に広がる既存商店街の再生、なかまハーモニーホール等が立地する文化拠点の公共・公益機能の集積など、それぞれの拠点特性を生かした土地利用の推進を図る

【道路・交通整備の方針】

- ・広域交通を支え、集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる JR、筑豊電鉄及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・JR 中間駅については、交通結節の主要地区となることから、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎の整備推進を図るとともに、駅への訪れやすさや周辺の商店街との連携を踏まえながら、駅前広場などの整備を推進する
- ・商業業務拠点への主要な交通結節点となる筑豊電鉄通谷駅については、歩行者動線と車の通行等に配慮しながら、交差点改良をはじめとして、周辺整備の検討を進める

○中間南部地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・筑豊電鉄筑豊中間駅、東中間駅周辺地区は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、交通結節点へのアクセス強化や移動の連続性の確保など、人びとが歩いて暮らせるまちづくりにむけた整備を進める

【道路・交通整備の方針】

- ・集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる筑豊電鉄及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○中間西部地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・JR 筑前垣生駅周辺に広がる住宅地は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、狭あい道路の改善や都市基盤の整備を進めるなど、地区の身近な生活拠点としての整備を進める

【道路・交通整備の方針】

- ・集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる JR 及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○中間中央・南部・西部共通のまちづくり構想

【その他都市環境整備の方針】

- ・自然エネルギーの利用促進や公共交通機関利用の促進、市街地緑化の推進など、環境にやさしいまちづくりを推進する

○整備プログラム

【道路・交通整備】

都市づくりの方針概要	整備内容
誰もが移動しやすい都市づくりにむけた、公共交通の利便性向上及び人にやさしい交通環境の整備	○鉄道駅へのアクセス路線の充実にむけたバス路線の検討・協議 ○バス路線の維持、利用の促進にむけた施策・支援の充実 ○通谷駅周辺の道路改良の検討 ○JR 中間駅舎のバリアフリー化、JR 中間駅周辺の整備

#### 1-5-4 第3期中間市地域福祉計画/地域福祉活動計画

第3期中間市地域福祉計画/地域福祉活動計画（令和5年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画期間 令和5年度～令和9年度</li> <li>■ 将来展望 笑顔あふれる地域（まち）づくり</li> <li>■ 基本目標               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.みんながつながる「なかま」</li> <li>2.みんなが安心して暮らせる「なかま」</li> <li>3.みんなが心豊かになれる「なかま」</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住みよい住環境づくり</li> <li>・ 交通ネットワークを充実するとともに、高齢者や障がいのある方等の移動が困難な方への支援を検討</li> </ul>

#### 1-5-5 中間市第3次障害者基本計画

中間市第3次障害者基本計画（平成29年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画期間 平成29年度～令和5年度</li> <li>■ 基本目標 共に生きる福祉のまち なかま～自分らしくいきいき暮らせる地域づくり～</li> <li>■ 基本指針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.障がいを理由とする差別の解消の推進</li> <li>2.雇用・就業機会の推進</li> <li>3.教育等の充実</li> <li>4.安心できる生活基盤の整備</li> <li>5.保健・医療の充実</li> <li>6.生活支援のための環境づくり</li> <li>7.安全・安心対策</li> <li>8.行政サービス等における配慮</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 移動・交通手段の整備</li> <li>・ 駅等の旅客施設における段差解消、内方線付き点状ブロック、電光掲示板等の設備の導入等とあわせて人的な対応の充実について、様々な機会を通じて交通事業者等に要望していく</li> <li>・ 低床バスの導入、音が出る信号機のLED化等を推進する</li> <li>・ リフト付福祉バスの運行などの移動対策の充実を図る</li> </ul>

## 1-5-6 中間市第2次地球温暖化対策実行計画

中間市第2次地球温暖化対策実行計画（事務事業編）（令和4年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計画期間 令和4年度～令和12年度</li> <li>■ 目標 2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする</li> <li>■ 目的 中間市の事務・事業に伴う温室効果ガス排出量の削減に向けて様々な取組を行い、地球温暖化対策を推進すること</li> </ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 職員が率先して取り組む事項</li> <li>・ 通勤にはなるべく徒歩・自転車や公共交通機関を利用する</li> <li>・ ノーマイカー通勤等の取組を実施する。</li> </ul>

## 1-6 SDGs における位置づけ

平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標としてSDGs（Sustainable Development Goals）が定められた。SDGsは17の目標、169のターゲットから構成され、本計画では、目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標7「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標13「気候変動に具体的な対策を」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」が関連し、これらの目標達成に向けて取組を進めていく。



## 2. 地域及び地域公共交通の現状

### 2-1 地域の現状

#### 2-1-1 地勢・沿革

- 本市は、福岡県の北部に位置し、北九州市と遠賀郡、鞍手郡に接している。市の中央をちょうど南北に一級河川の遠賀川が流れていることから、市域は遠賀川東部地域と遠賀川西部地域に分かれている。
- 北九州市側となる遠賀川東部地域には、なだらかな丘陵を背景に閑静な住宅地と商業地などを形成し、市の人口の9割が集中している。遠賀川西部地域の広々とした平野部には、美しくのどかな田園風景が広がり、市の振興方針による工場団地が立地している。

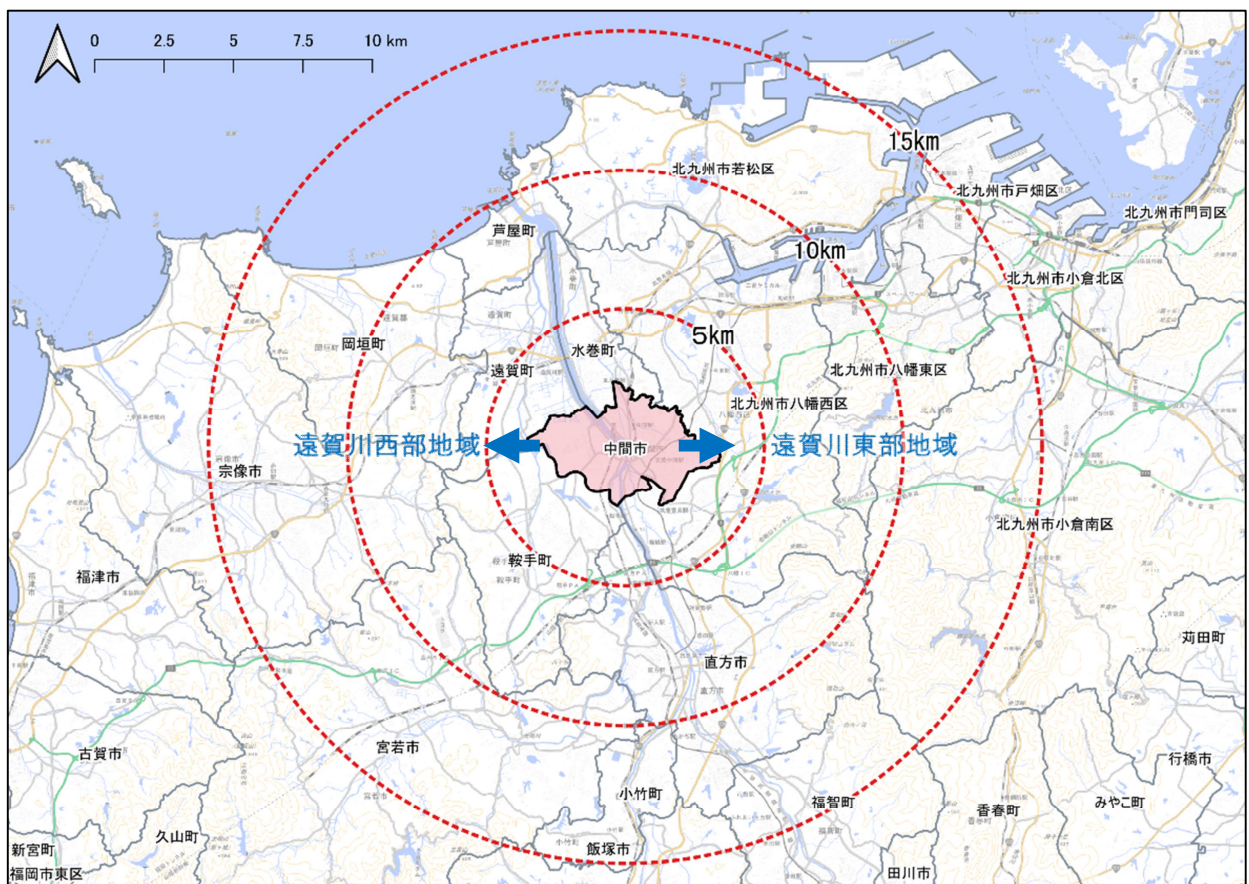


図 中間市の位置図

資料：国土地理院地図を基に作成



- 幹線となる鉄道や道路は比較的標高の低い地域を通っている中、市域の東部は標高が高く、高低差の大きい地形である。
- 本市は、大正 13 年に長津町から中間町へ町名改称し、その後、昭和 7 年に底井野村と合併して現在の市域となり、昭和 33 年の市制施行によって中間市となった。

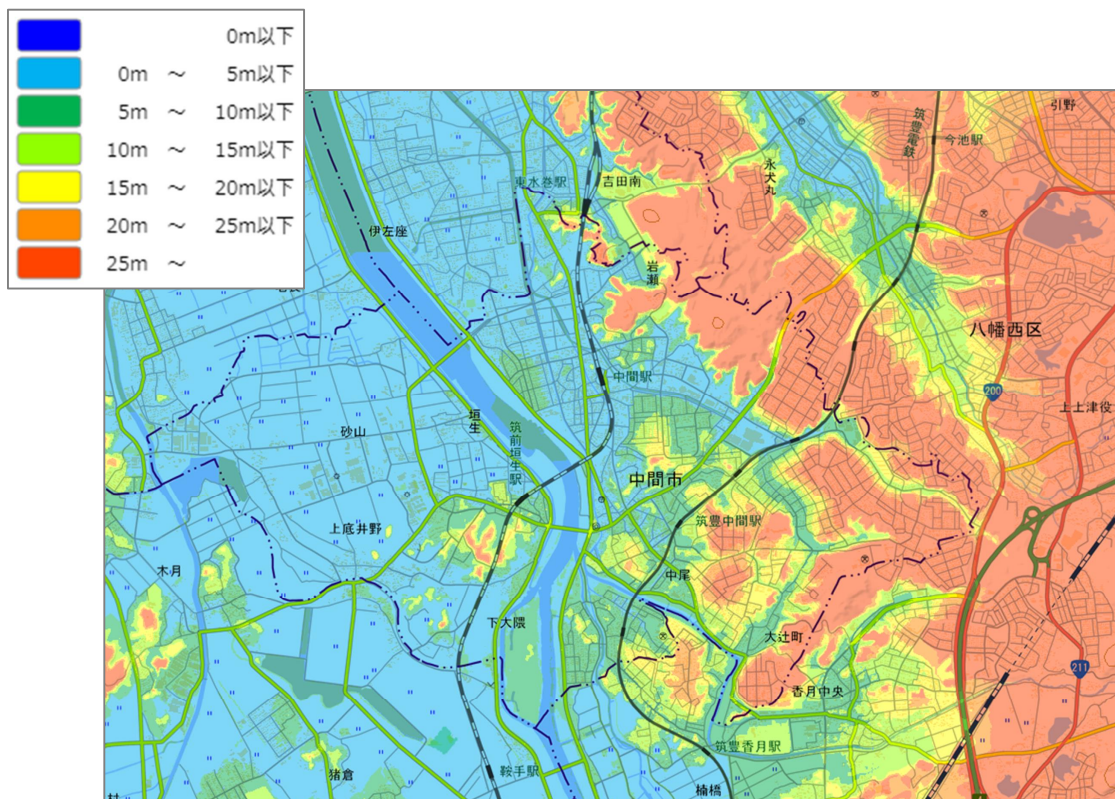


図 中間市の標高

資料：国土地理院地図

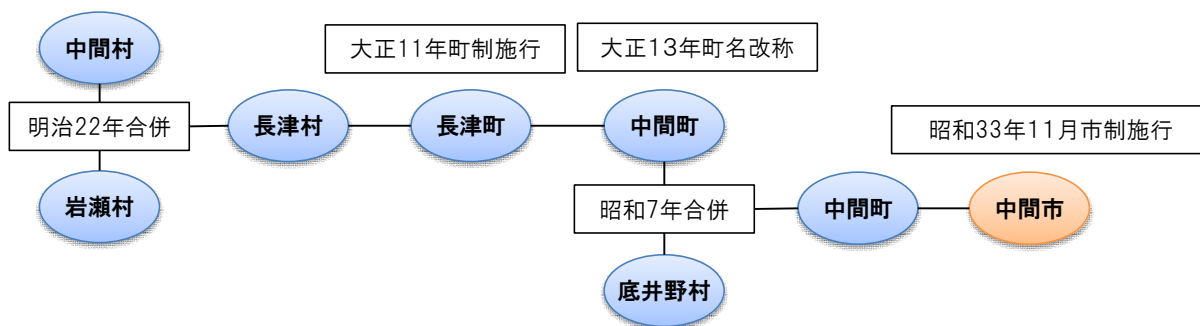


図 中間市の沿革

## 2-1-2 人口特性

### 1) 人口

- 本市の人口は、平成7年以降減少傾向にある。
- 平成22年から令和2年の年齢構成人口の経緯をみると、平成22年は男女ともに60-64歳が最も多いが、その年齢層が5年ごとに高齢化していることが伺える。

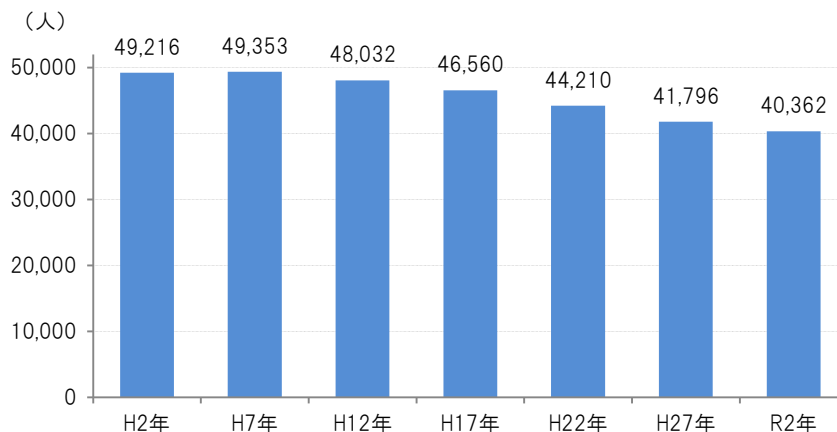


図 人口の推移

資料: 国勢調査(H2-R2)

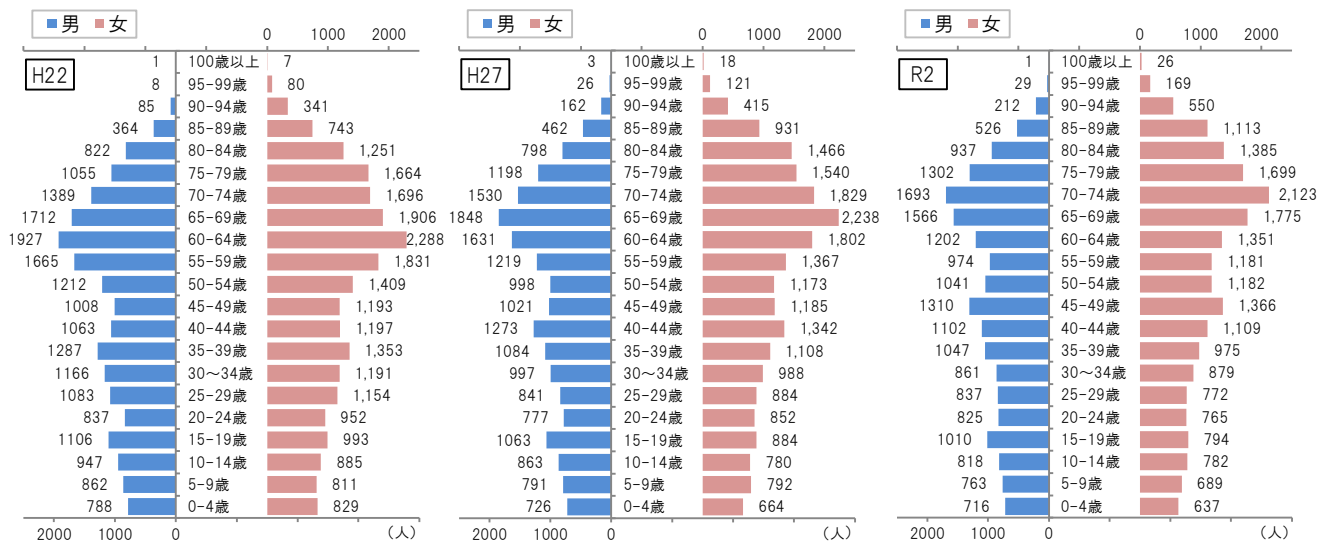


図 年齢構成人口の変化

資料: 国勢調査(H22-R2)

- 将来人口予測においても、人口減少は続いていくことが予想されている。特に、64歳以下の人口の減少が顕著な傾向にある。
- そのため65歳以上の高齢化率は、今後も上昇していくことが予想され、令和22年以降は人口の約4割が65歳以上の高齢者となっている。

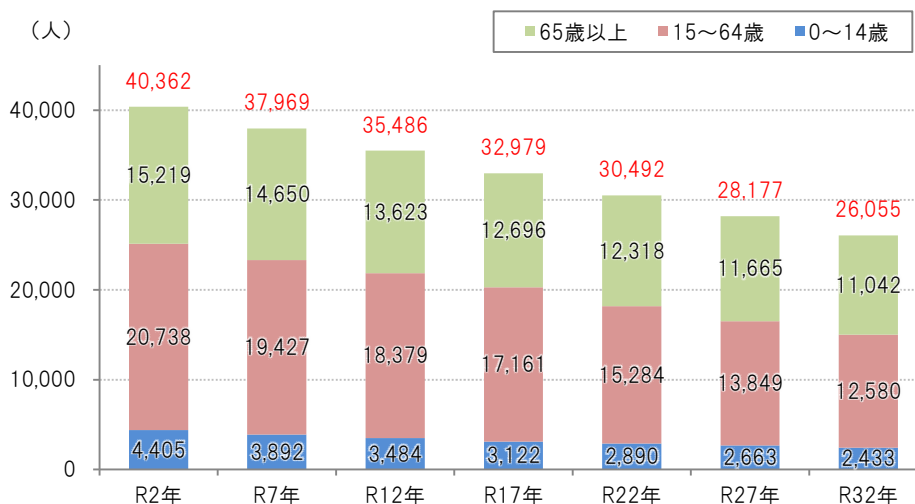


図 将来人口の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」  
 ※各年10月1日時点の推計人口  
 ※R2年は国勢調査による実績値

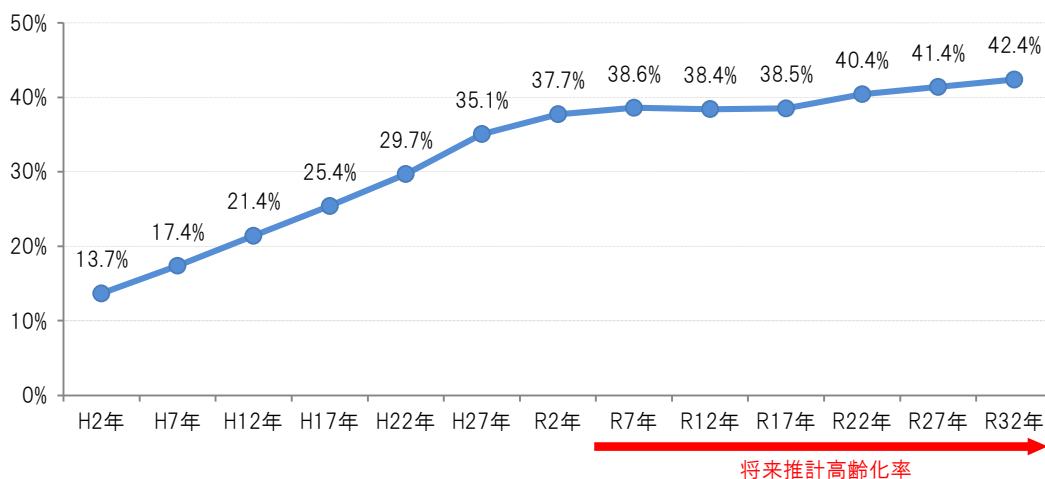


図 高齢化率の変化

資料：国勢調査(H2-R2)  
 国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」(R7-R32)

## 2) 人口の分布状況

### ① 総人口

- 人口の分布状況を見ると、東部に人口が集中している。
- 特に、北九州市との市境においては、人口 500 人以上の箇所が多くみられる。

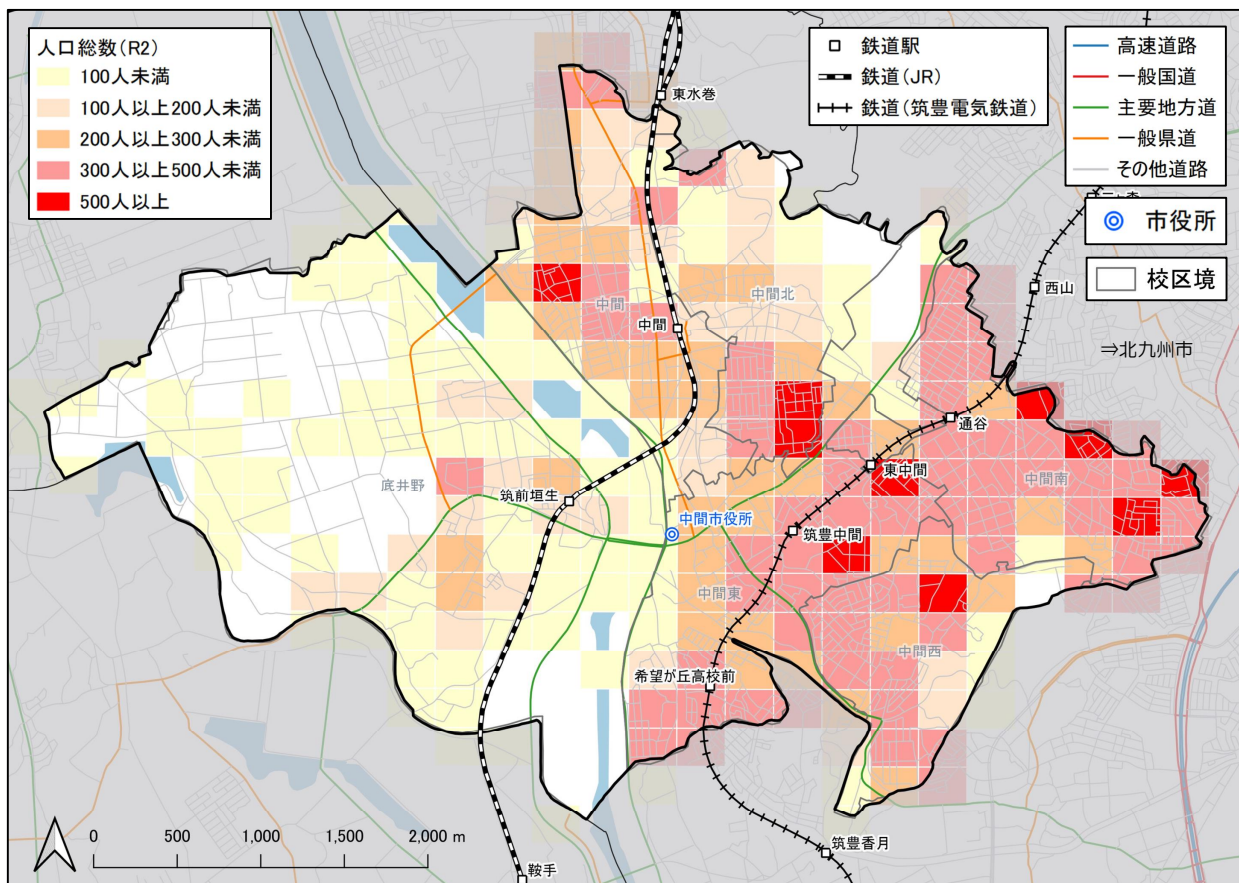


図 中間市の人口の分布

資料: 国勢調査 (R2)

## ②高齢者人口

- 高齢者（65歳以上）人口の分布状況を見ると、総人口と同様に東部に集中している。
- 中間・中間北・中間南校区の一部では、高齢者人口300人以上の箇所がみられる。

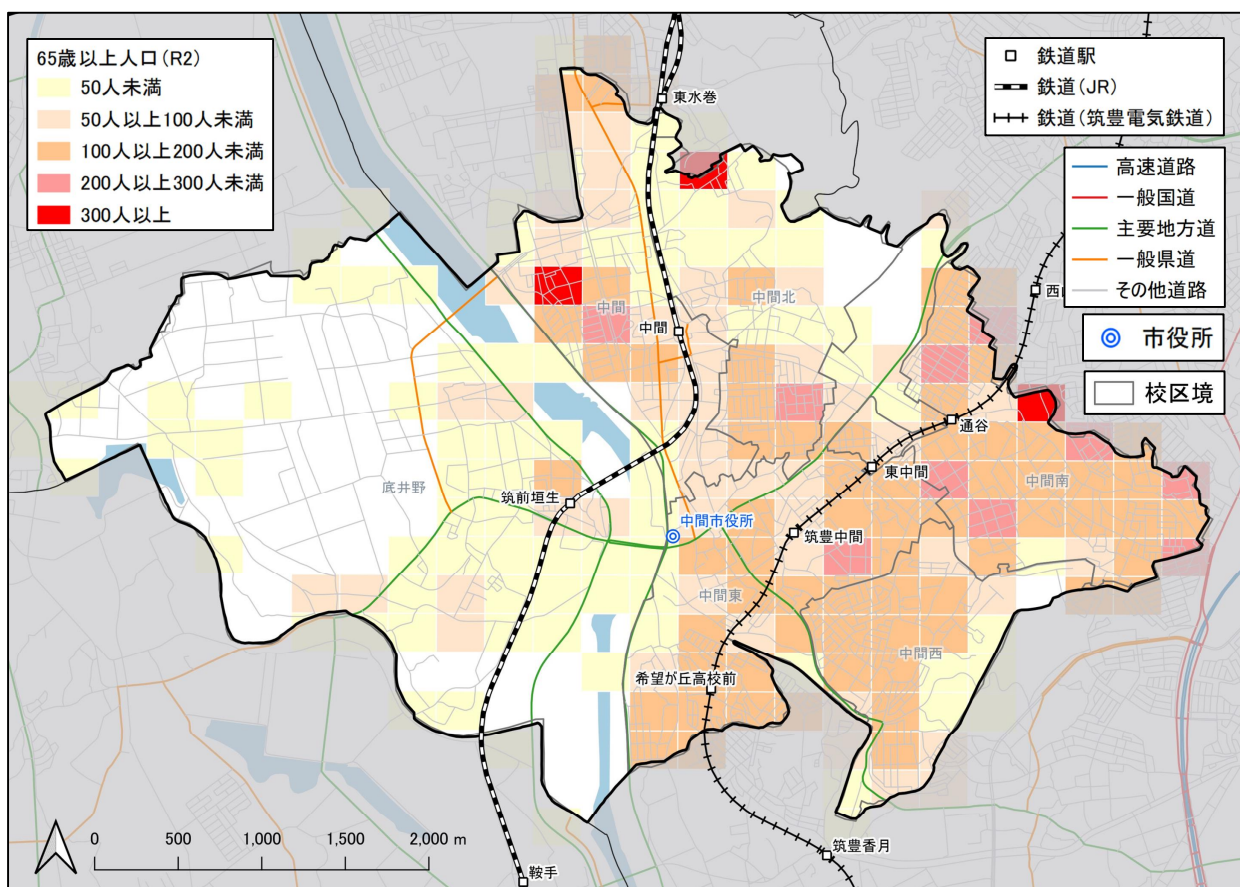


図 中間市の高齢者（65歳以上）人口の分布

資料: 国勢調査(R2)

# ①高齡化率

- 高齡化率の分布状況をみると、ほとんどの地域で高齡化率 30%以上となっている。
- また、市内の各校区に高齡化率 50%以上の箇所が点在しており、各地で高齡化が進んでいることが伺える。

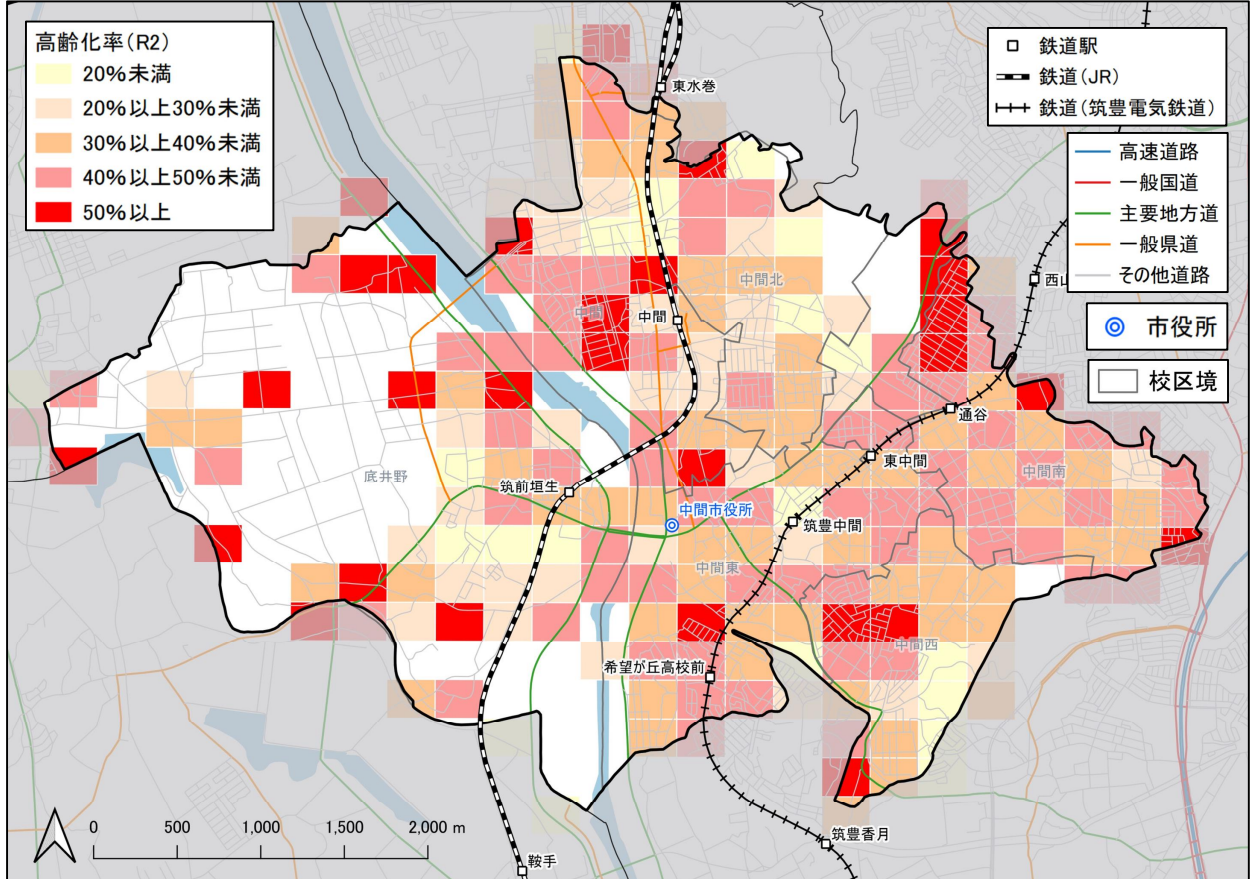


図 中間市の高齡化率の分布

資料: 国勢調査 (R2)

## 2-1-3 主要な施設の立地状況

### 1) 商業施設

●中間市の商業施設の分布状況をみると、東部に集中しており、特に中間・中間北・中間東校区に立地がみられる。

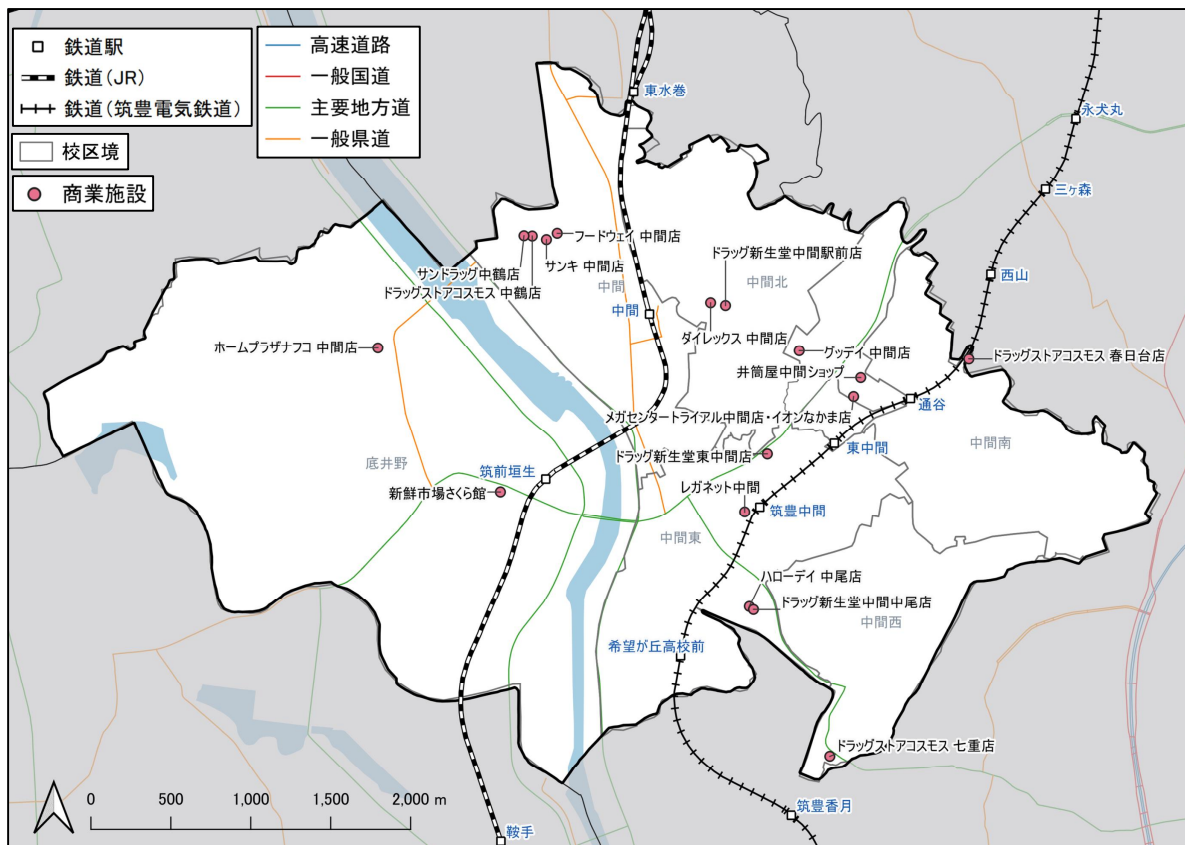


図 商業施設の分布状況

資料：中間市資料、全国大型小売店総覧 2023

表 商業施設

商業施設	
ダイレックス 中間店	井筒屋中間ショップ
ホームプラザナフコ 中間店	新鮮市場さくら館
グッデイ 中間店	サンドラッグ中鶴店
サンキ 中間店	ドラッグストアコスモス 春日台店
フードウェイ 中間店	ドラッグストアコスモス 中鶴店
メガセンタートライアル中間店	ドラッグストアコスモス 七重店
イオンなかま店	ドラッグ新生堂中間駅前店
レガネット中間	ドラッグ新生堂中間中尾店
ハローデイ 中尾店	ドラッグ新生堂東中間店

## 2) 医療施設（歯科医院を除く）

●中間市の歯科医院を除く医療施設の分布状況を見ると、東部に集中しており、特に県道48号や筑豊電鉄、JR筑豊本線沿線での立地がみられる。



図 医療施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 医療施設（歯科医院を除く）

医療施設	
おりもクリニック皮膚科形成外科	久原内科医院
さとうフレンズこどもクリニック	佐藤泌尿器科クリニック
おがた脳神経クリニック	山名眼科医院
むた医院	松尾耳鼻咽喉科医院
岩尾内科医院	心と体のゆりクリニック
吉野内科・胃腸内科クリニック	新中間病院
桑原産婦人科医院	石松整形外科医院
山下医院	石松内科医院
青野皮膚科医院	中間クリニック
中村整形外科医院	中間メディカル
萩本医院	通谷メンタルクリニック
富岡医院	福田醫院
木村小児科医院	豊川内科・循環器科クリニック
柳整形外科医院	葉医院



### 3) 教育施設

●中間市の教育施設の分布状況を見ると、小学校・中学校は各校区に立地しており、高等学校や特別支援学校は、中間西・中間東校区に点在している。

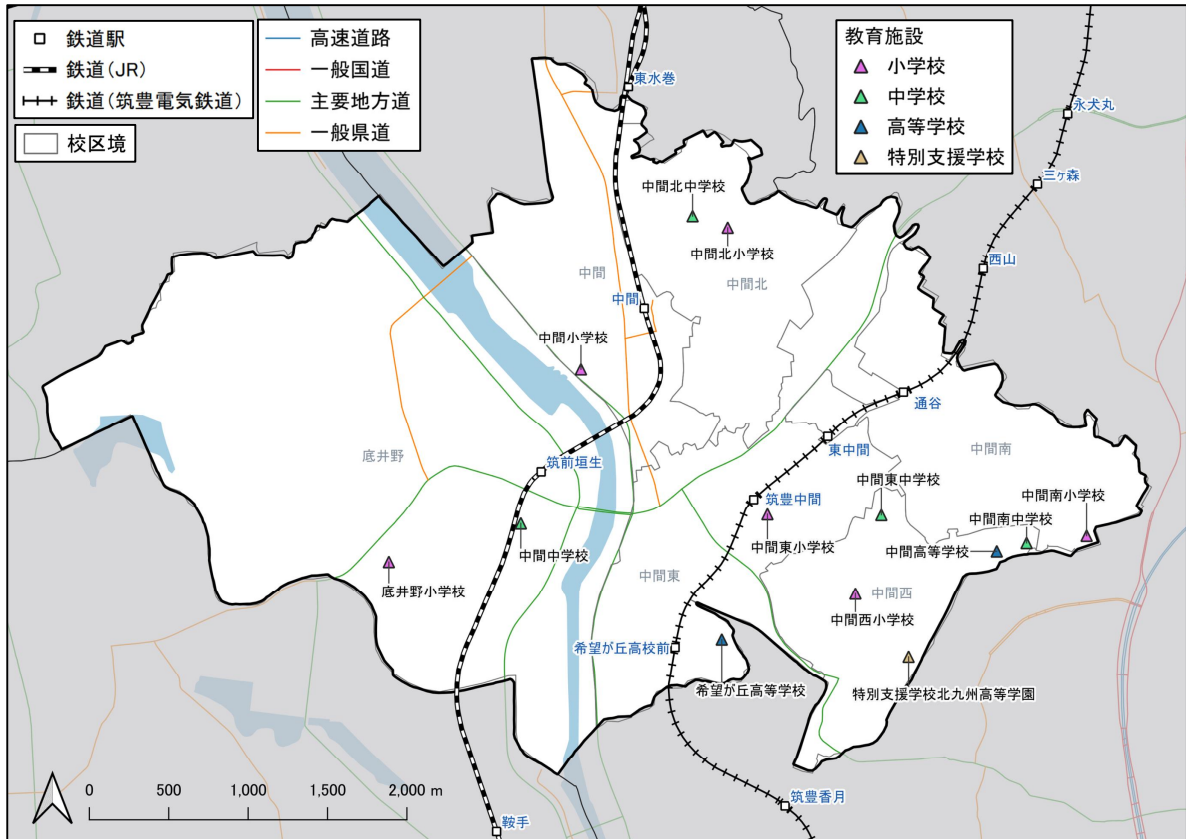


図 教育施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 教育施設

教育施設
中間小学校
中間西小学校
中間東小学校
中間南小学校
中間北小学校
底井野小学校
中間中学校
中間東中学校
中間南中学校
中間北中学校
中間高等学校
希望が丘高等学校
特別支援学校北九州高等学園

#### 4) 公共公益施設

●中間市の公共公益施設の分布状況を見ると、中間・中間北・中間東校区に集中しており、特に JR 筑豊本線沿線に立地している。

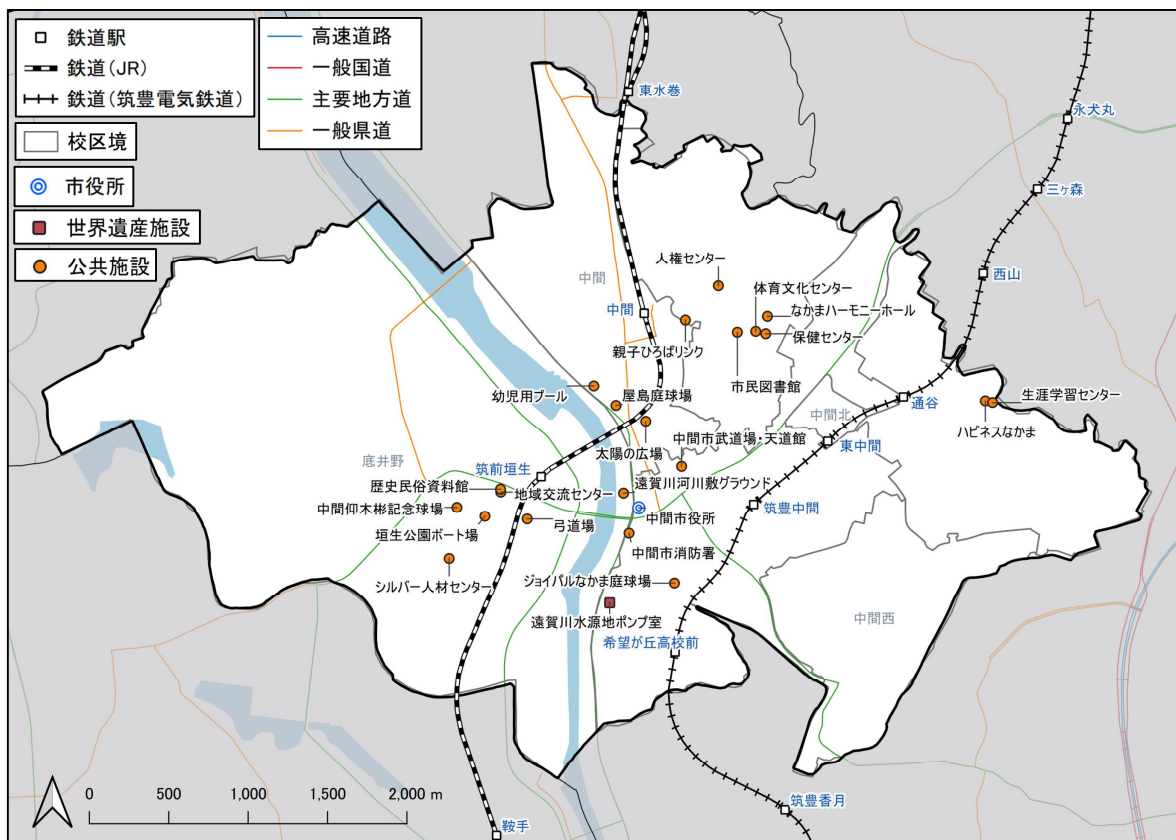


図 公共公益施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 公共公益施設

公共施設	
人権センター	中間仰木彬記念球場
中間市武道場・天道館	市民図書館
地域交流センター	ジョイバルなかま庭球場
ハピネスなかま	シルバー人材センター
生涯学習センター	太陽の広場
体育文化センター	保健センター
なかまハーモニーホール	屋島庭球場
親子ひろばリンク	幼児用プール
遠賀川河川敷市民グラウンド	歴史民俗資料館
垣生公園ボート場	中間市消防署
弓道場	
世界遺産施設	
遠賀川水源地ポンプ室	

## 2-1-4 人の移動特性

### 1) 通勤流動

- 本市の通勤者（14,411人）のうち、約3割が市内へ通勤している。
- 北九州市八幡西区は、流出・流入ともに移動が多くみられ、八幡西区への通勤者は市内通勤者よりも多い。

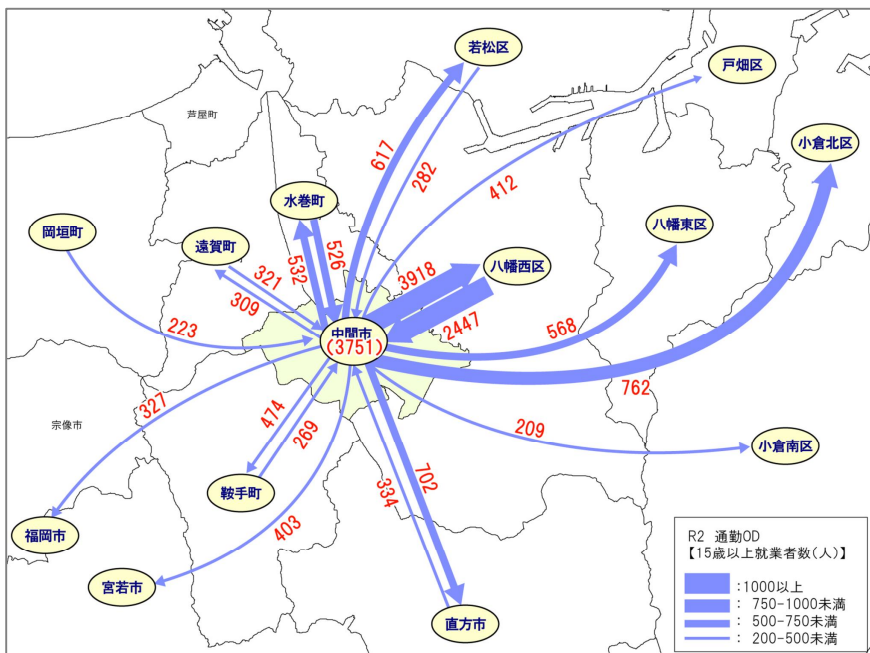


図 通勤流動

資料：国勢調査(R2)

### 2) 通学流動

- 本市の通学者（1,518人）のうち、約4割が市内へ通学している。
- 通勤流動と同様に八幡西区をはじめとする北九州市との移動が多く、通勤に比べ、福岡市への移動も多くみられる。

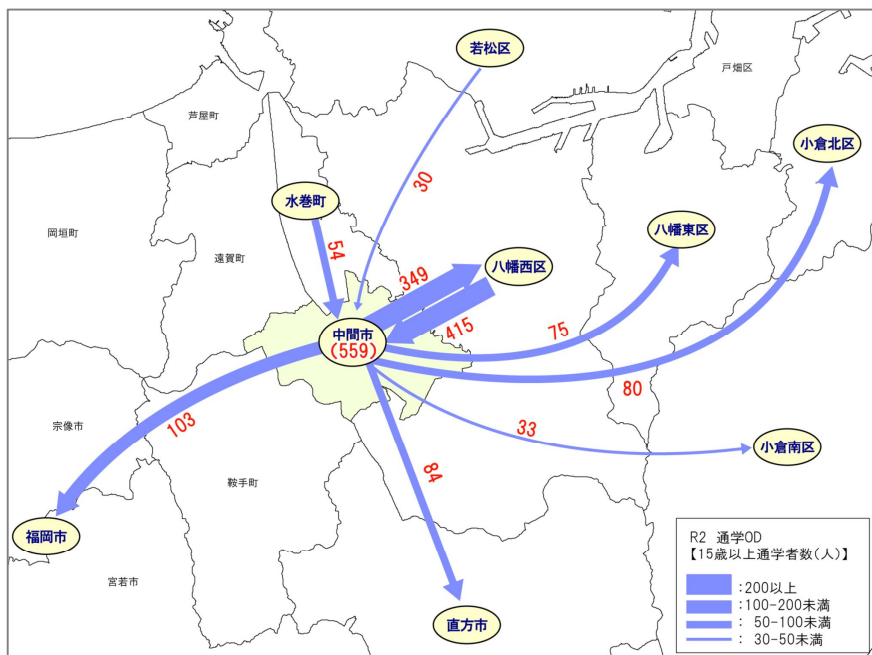


図 通学流動

資料：国勢調査(R2)

## 2-1-5 自動車運転状況

### 1) 運転免許保有状況

- 本市の運転免許保有者数について、全体は平成 29 年以降緩やかに減少している中、高齢者は微増傾向にある。
- 令和 3 年の運転免許保有者は 25,205 人となっており、市民の半数以上が免許を保有している。

R3 年 12 月末時点の人口：40,343 人（住民基本台帳）  
免許保有率：62.5%

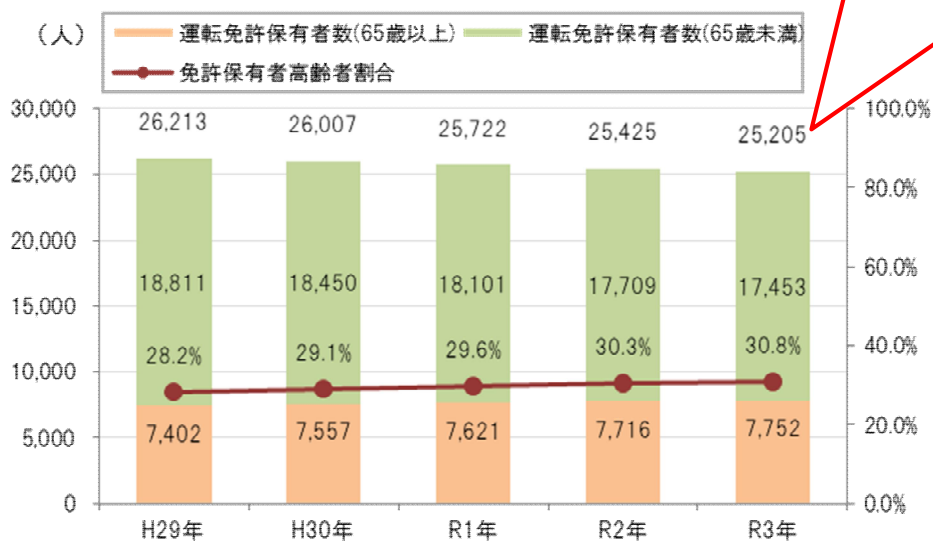


図 運転免許保有者数の推移

資料：福岡県交通年鑑  
※各年 12 月末時点のデータ

### 2) 運転免許返納状況

- 本市の運転免許返納者数の推移をみると、毎年 180 人程度となっており横ばいである。

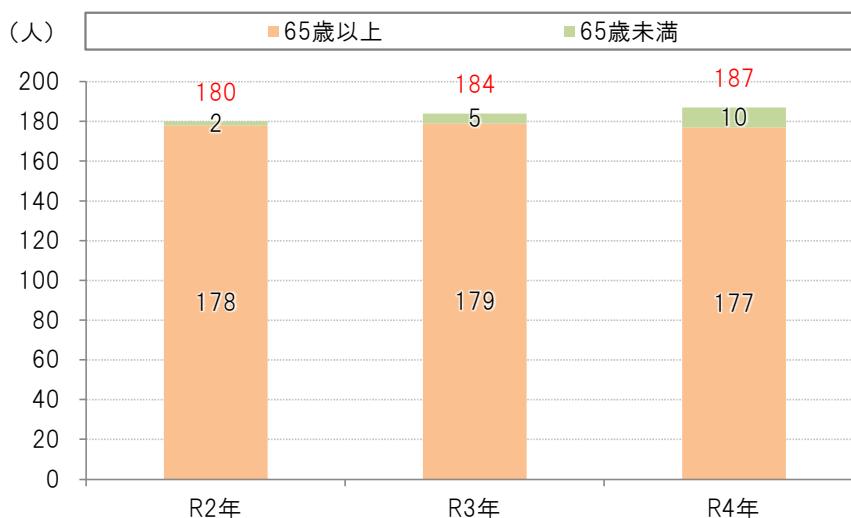


図 運転免許返納者数の推移

資料：福岡県警察

### 3) 交通事故状況

- 本市の交通事故発生件数は、平成30年から令和2年にかけて減少傾向にあったが、令和4年度には再び増加している。
- すべての事故のうち、約3~4割が高齢者関連事故となっている。

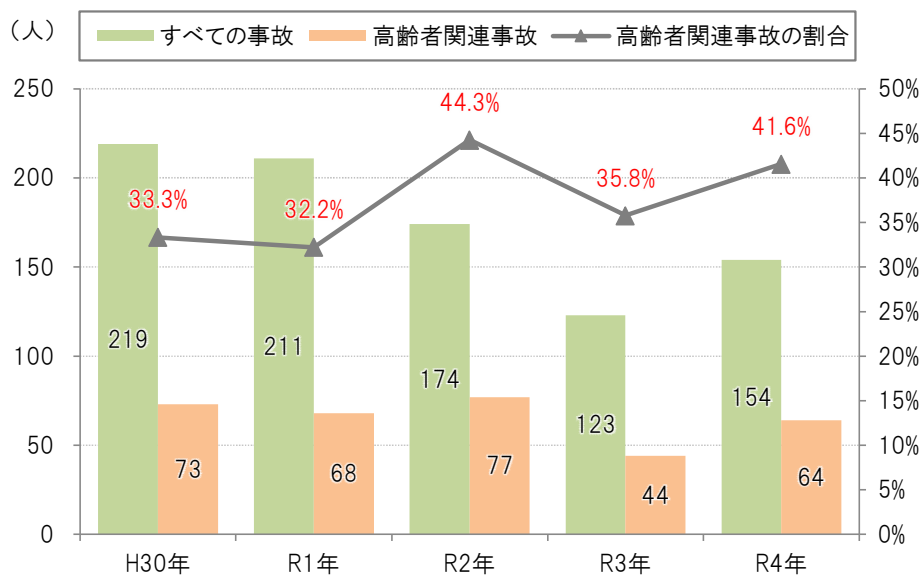


図 交通事故数の推移

資料:福岡県警察 交通事故統計

※高齢者関連事故:第1当事者または第2当事者が高齢者の事故

## 2-2 公共交通の現状

### 2-2-1 鉄道

- 本市には、JR 筑豊本線（福北ゆたか線）と筑豊電鉄の2つの鉄道が通る。
- JR 筑豊本線は、北九州市の若松駅から筑紫野市の原田駅に至る路線であり、市内には2つの駅（中間・筑前垣生）がある。市内2駅を含む折尾駅～桂川駅間は「福北ゆたか線」の愛称が付けられている。
- 筑豊電鉄は、北九州市の黒崎駅前駅から直方市の筑豊直方駅に至る路線であり、市内には4つの駅（通谷・東中間・筑豊中間・希望が丘高校前）がある。

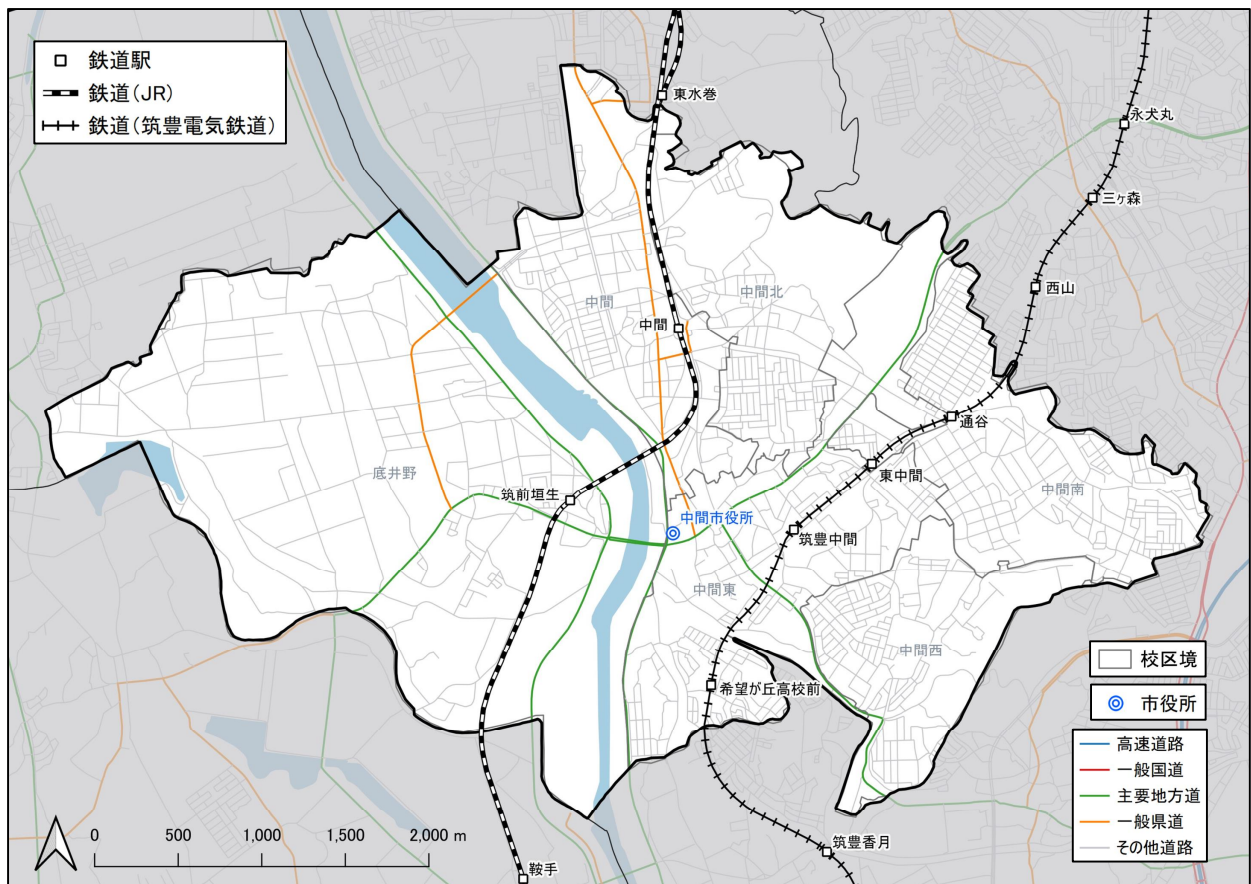


図 鉄道の運行状況

# 1) JR 筑豊本線（福北ゆたか線）

## ①運行状況

- 本市を通る JR 筑豊本線（福北ゆたか線）は、曜日にかかわらず上下 47 本ずつ運行されている。（令和 5 年 8 月現在）
- JR 中間駅での運行本数のピーク時間帯は、折尾・黒崎方面で 6・7・17・19 時台の 4 本、直方・博多方面で 7 時台の 4 本となっている。

表 JR 筑豊本線（福北ゆたか線）の運行本数

路線	方向	運行本数		
		平	土	日・祝
JR 筑豊本線 (福北ゆたか線)	折尾・黒崎・若松方面（上り）	47	47	47
	直方・桂川・長者原・博多方面（下り）	47	47	47
	計	94	94	94

資料:JR 九州 HP

※運行本数:JR 筑豊本線(福北ゆたか線)のうち中間市内の駅に停車する本数の合計

筑豊本線 折尾・黒崎・若松方面（上り）		筑豊本線 直方・桂川・長者原・博多方面（下り）	
5	32 47 折尾 若松	5	49 博多
6	04 30 44 56 折尾 折尾 小倉 折尾	6	30 直方
7	03 15 31 50 門司港 折尾 折尾 小倉	7	03 20 38 50 直方 直方 直方 直方
8	03 14 39 折尾 小倉 折尾	8	22 40 57 直方 博多 直方 直方から快速
9	08 35 47 折尾 小倉 折尾	9	08 23 49 直方 直方 直方
10	23 42 折尾 門司港	10	12 42 56 直方 直方 直方
11	19 42 若松 門司港	11	23 57 直方 直方
12	19 42 若松 門司港	12	23 57 直方 直方
13	19 42 若松 門司港	13	23 57 直方 直方
14	19 42 若松 門司港	14	23 57 直方 直方
15	19 42 若松 門司港	15	23 52 直方 直方
16	14 48 若松 若松	16	29 56 直方 直方
17	07 20 39 58 若松 折尾 若松 若松	17	22 43 59 直方 直方 直方
18	17 44 折尾 折尾	18	18 33 46 直方 直方 直方
19	03 20 42 57 折尾 折尾 折尾 折尾	19	06 27 42 直方 直方 直方
20	15 49 折尾 折尾	20	00 15 38 直方 直方 直方
21	18 45 折尾 折尾	21	06 46 直方 直方
22	06 47 折尾 折尾	22	07 26 36 博多 直方 直方
23	16 折尾	23	05 38 新飯塚 直方
		0	00 直方

図 JR 中間駅の時刻表

出展:JR 九州 HP

## ②利用状況

- 平成30年度～令和2年度の乗車人員数は減少傾向にあり、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大きく減少しているが、令和3年度以降は回復基調にある。
- 令和4年度の乗車人員数を駅別にみると、8割以上が中間駅を利用している。

表 JR 中間駅・筑前垣生駅の乗車人員数

(人/日)

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
中間駅	1,746	1,641	1,255	1,341	1,420
筑前垣生駅	414	392	291	307	332
計	2,160	2,033	1,546	1,648	1,752

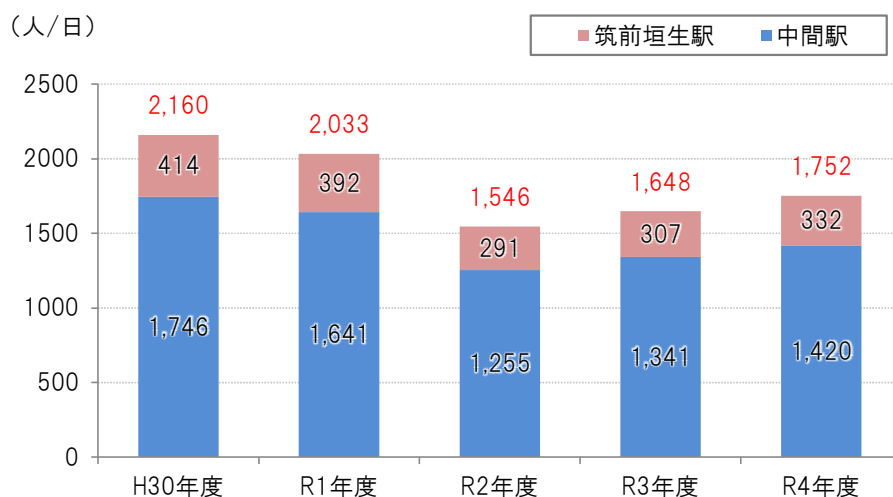


図 JR 中間駅・筑前垣生駅の乗車人員数

資料:JR 九州 HP



## 2) 筑豊電鉄

### ①運行状況

- 筑豊電鉄は、平日、上下線あわせて182本（令和5年8月現在）運行されている。
- 通谷駅での運行本数のピーク時間帯は、黒崎方面で7時台の10本、直方方面で8時台の9本となっている。

表 筑豊電鉄の運行本数

方向	区間	運行本数		
		平	土	日・祝
黒崎方面（上り）	筑豊直方～黒崎駅前	54	43	48
	楠橋～黒崎駅前	12	11	5
	筑豊中間～黒崎駅前	25	24	12
直方方面（下り）	黒崎駅前～筑豊直方	53	44	49
	黒崎駅前～筑豊中間	25	24	12
	黒崎駅前～楠橋	13	10	4
計		182	156	130

資料:筑豊電鉄 HP

通谷 [CK11] 駅 時刻表(平日)

黒崎方面								直方方面							
5	18	40						5	57						
6	03	17	27	36	44	51	58	6	18	44	56				
7	05	12	19	25	31	37	42 48 53 59	7	08	15	22	29	36	43	50 57
8	06	15	26	36	46	58		8	05	09	15	20	26	31	36 43 52
9	10	22	33	48				9	03	16	26	36	48		
10	03	18	33	48				10	00	15	30	45			
11	03	18	33	48				11	00	15	30	45			
12	03	18	33	48				12	00	15	30	45			
13	03	18	33	48				13	00	15	30	45			
14	03	18	33	48				14	00	15	30	45			
15	03	18	33	46				15	00	15	30	45			
16	01	14	27	38	46	56		16	00	15	28	40	52		
17	06	15	22	31	38	46	53	17	04	16	26	36	45	52	
18	01	08	16	23	31	38	47 56	18	01	08	16	23	31	38	46 53
19	08	19	26	36	46	56		19	01	08	16	26	36	46	56
20	06	16	31	48				20	06	16	26	36	46		
21	07	27	42	57				21	01	15	30	45			
22	12	27						22	03	18	34	48			
23	00							23	15	41					
24								24							

図 通谷駅の時刻表(平日)

出展:筑豊電鉄 HP

## ②利用状況

- 平成 30 年度～令和元年度の乗降人員数は、ほぼ横ばいであるが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大きく減少している。
- 令和 4 年度の乗降人員数を駅別にみると、約 4 割が通谷駅を利用している。

表 市内 4 駅の乗降人員数

(千人)

	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
通谷駅	610	614	478	457	447
東中間駅	230	233	189	202	213
筑豊中間駅	319	320	263	309	293
希望が丘高校前駅	333	322	215	248	251
計	1,492	1,489	1,145	1,216	1,204

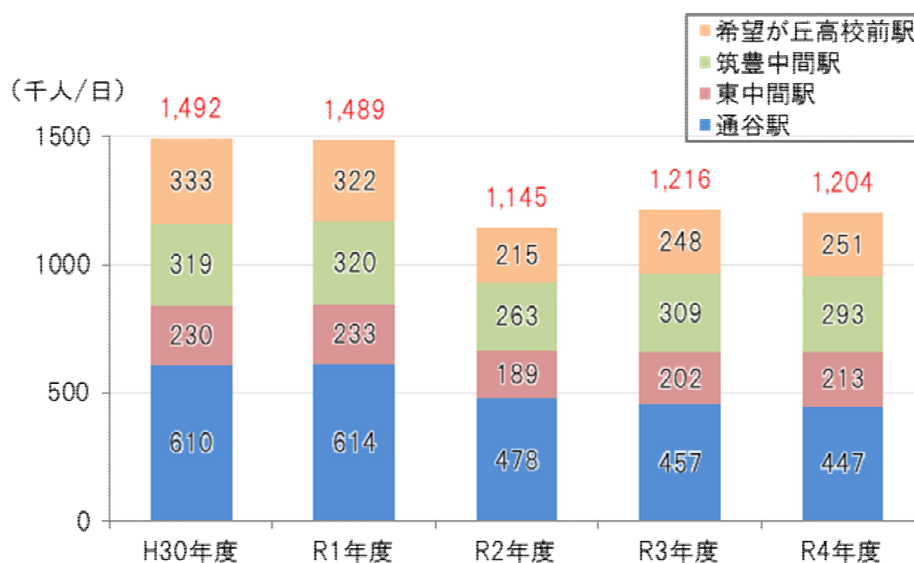


図 市内 4 駅の乗降人員数

資料: 筑豊電鉄

## ③現状の問題点等

ヒアリング  
結果

- 乗務員が不足している。
- 筑豊電鉄をはじめとした公共交通の現状を市民に知ってもらう機会がないので、市の協力のもと、公共交通の認知向上や利用促進のための PR が必要である。

資料: 交通事業者ヒアリング

## 2-2-2 路線バス

●本市には、西鉄バスの中間線（61・67番系統）、則松循環線・宮の谷線（74番系統）、北九州市営バスの水巻南部循環線が運行している。

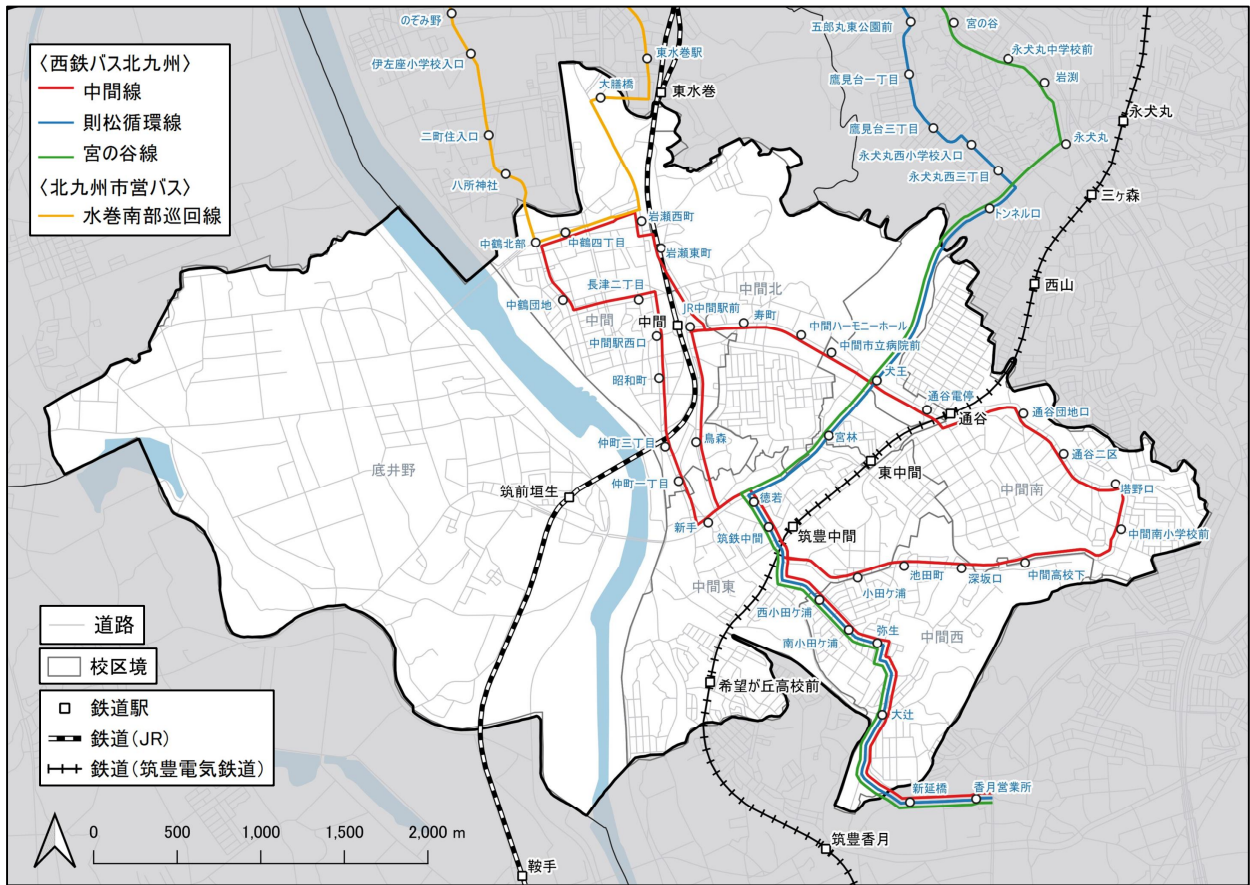


図 路線バスの運行状況

## 1) 西鉄バス

### ①運行状況

- 本市を走る西鉄バス3路線（5系統）の運行本数は以下のとおり。
- 平日の運行本数は、中間線が34本、則松循環線が14本、宮の谷線が2本となっており、市内の主要駅等を結んでいる中間線の本数が多い。

表 西鉄バスの運行本数

系統番号	路線	行先・経路	方向	運行本数		
				平	土	日・祝
61	中間線	香月営業所～鳥森～JR 中間 駅～筑鉄中間	右回り	7	7	7
			左回り	5	5	5
		筑鉄中間～鳥森～JR 中間 駅～筑鉄中間	右回り	3	3	3
			左回り	5	5	5
67		香月営業所～中鶴～JR 中間 駅～筑鉄中間	右回り	1	1	1
			左回り	3	3	3
		筑鉄中間～中鶴～JR 中間 駅～筑鉄中間	右回り	6	6	6
			左回り	4	4	4
74	則松循環線	香月営業所～筑鉄中間～泉ヶ 浦～産業医科大学病院	産業医科大学病院行き	3	1	—
			香月営業所行き	2	1	1
74-1		香月営業所～筑鉄中間～泉ヶ 浦～西鉄黒崎バスセンター	西鉄黒崎バスセンター行き	4	4	4
			香月営業所行き	5	4	3
74-2	宮の谷線	香月営業所～筑鉄中間～宮ノ 谷～西鉄黒崎バスセンター	西鉄黒崎バスセンター行き	1	1	1
			香月営業所行き	1	1	1

資料：西鉄 HP

## ②利用状況

●平成 25 年度以降の西鉄バス中間線の利用者数をみると減少傾向にあり、特に令和 2 年度からは減便した影響もあり大幅に減少している。

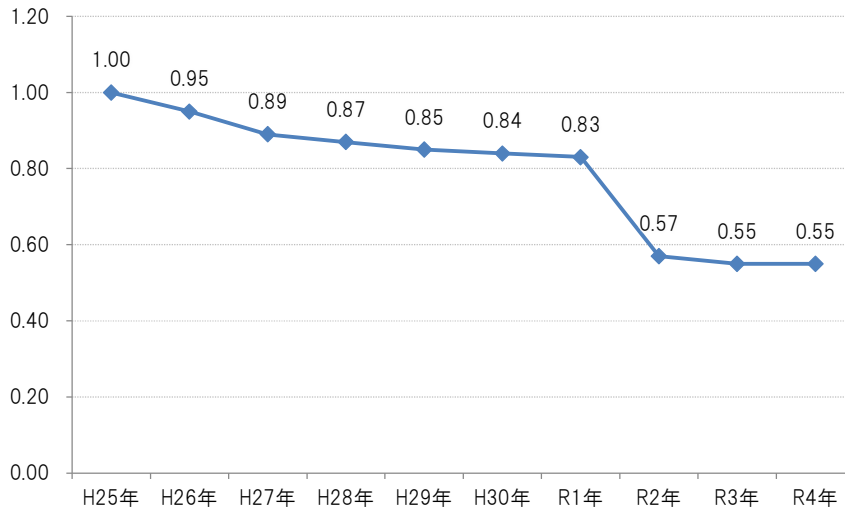


図 西鉄バス（中間線）の利用者数

資料：西鉄バス北九州  
※平成 25 年を 1.00 とする

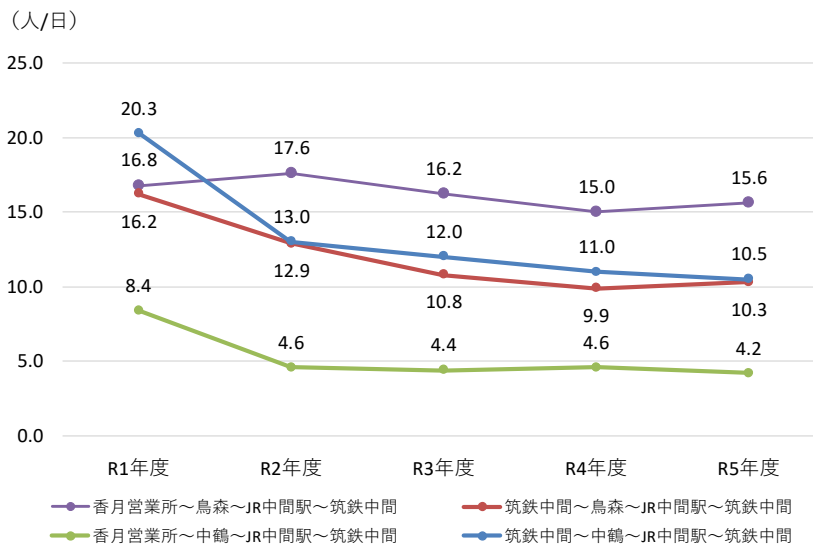


図 西鉄バス（中間線）の輸送量

資料：西鉄バス北九州

### ③経営状況

●西鉄バス中間線への国・県・市の補助金額は令和4年度で約2千9百万円であり、年々増加傾向にある。

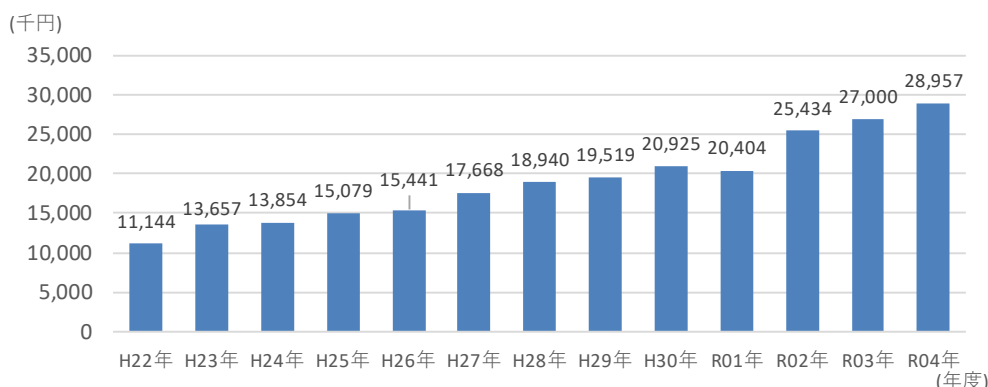


図 西鉄バス（中間線）の国・県・市補助金額

資料：中間市

※各年度：前年10月～当年9月の実績

### ④現状の問題点等

ヒアリング  
結果

●乗務員が不足しており、さらに2024年問題の改善基準の変更により拘束時間の短縮が影響し、夜遅い時間帯や朝早い時間帯が走れなくなる。

資料：交通事業者ヒアリング

## 2) 北九州市営バス

### ①運行状況

- 本市には、北九州市営バスが運行する水巻南部循環線の一部が乗り入れており、大膳橋と中鶴四丁目の2つの停留所に停車する。
- 朝・夕は水巻町南部地域のみを循環する南部コースを、日中は水巻町役場や水巻町図書館など北部も含めた南北コースを運行しており、平日の運行本数は南部コースが12本、南北コースが8本となっている。

表 北九州市営バスの運行本数

系統番号	路線	行先・経路	運行本数	
			平	土・日・祝
6	水巻南部循環線 (南部コース)	水巻駅南口→いきいきほーる→東水巻駅→八所神社→水巻駅南口	4	3
7		水巻駅南口→いちよの湯前→下二→八所神社→東水巻駅→水巻駅南口	8	6
8	水巻南部循環線 (南北コース)	水巻駅南口→いきいきほーる→東水巻駅→八所神社→福岡新水巻病院→総合運動公園→水巻駅南口	6	6
9		水巻駅南口→福岡新水巻病院→総合運動公園→いちよの湯前→下二→八所神社→東水巻駅→水巻駅南口	2	2

※8系統の始発便のみ「八所神社」から発車

資料：水巻町HP

## ②利用状況

- 市内に停車する2つの停留所（大膳橋・中鶴四丁目）の令和4年度の利用者数をみると、大膳橋が101人、中鶴四丁目が730人となっている。
- 市内から乗車する人は、主に水巻駅南口で降車している。

表 大膳橋・中鶴四丁目の利用者数（R4）

	大膳橋	中鶴四丁目
乗車（人）	34	391
降車（人）	67	339
計	101	730

表 主な降車バス停（R4）

### ■大膳橋で乗車

	降車バス停	人数(人)	割合
1	水巻駅南口	23	67.6%
2	水巻総合運動公園前	3	8.8%
3	八所神社	2	5.9%

### ■中鶴四丁目で乗車

	降車バス停	人数(人)	割合
1	水巻駅南口	193	49.4%
2	いきいきホール	81	20.7%
3	福岡新水巻病院	34	8.7%

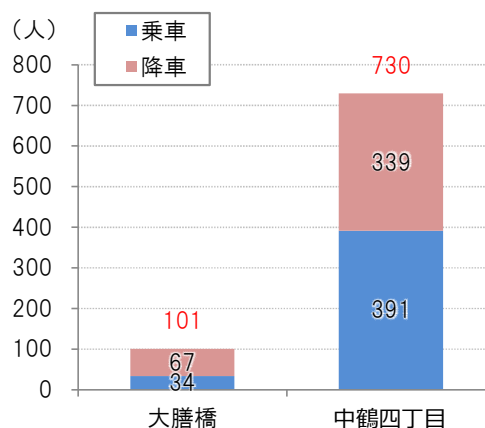


図 大膳橋・中鶴四丁目の利用者数（R4）

※nimoca 利用者の実績  
資料：北九州市交通局

## ③現状の問題点等

ヒアリング 結果	●乗務員の不足及び高齢化。
-------------	---------------

資料：交通事業者ヒアリング

## 2-2-3 コミュニティバス

- 本市は、中間南校区を走る「フレンドリー号」と底井野校区を走る「なかよし号」の2つのコミュニティバスを運行している。
- フレンドリー号は、急な坂道が多い地区を対象に、太賀・朝霧系統と通谷・桜台系統の2つを定時定路線で運行しており、なかよし号は、予約型乗合タクシーとなっている。

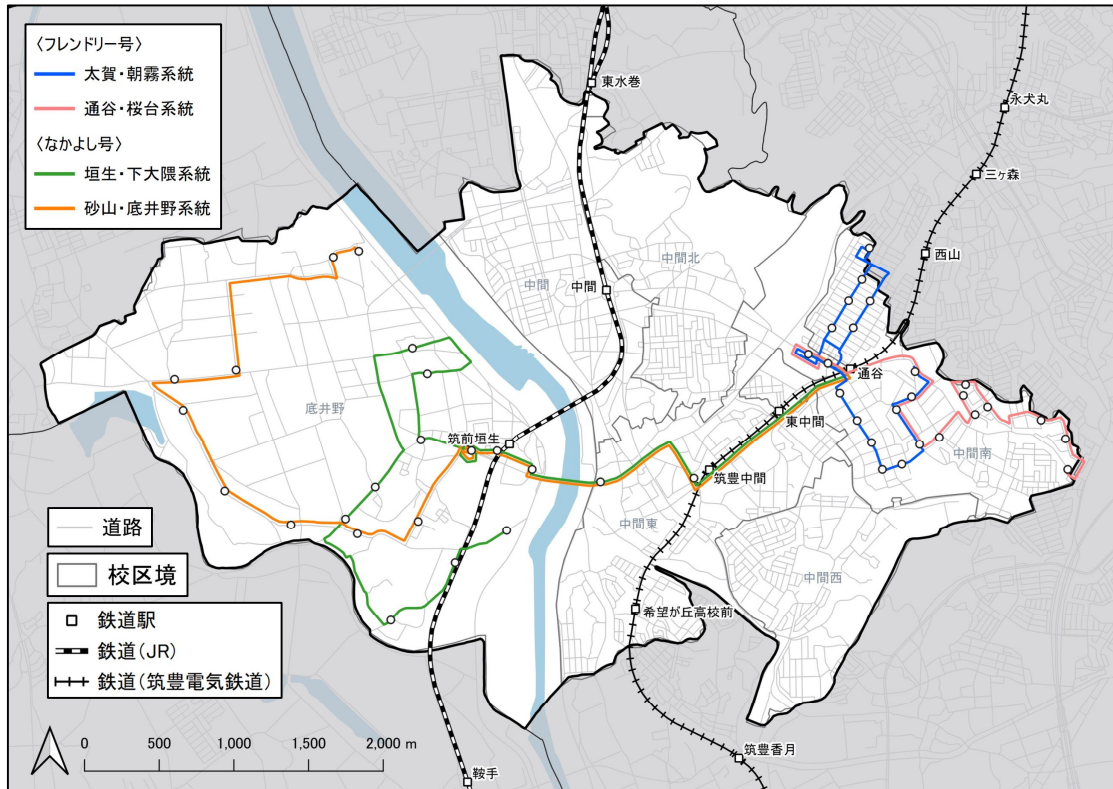


図 コミュニティバスの運行状況

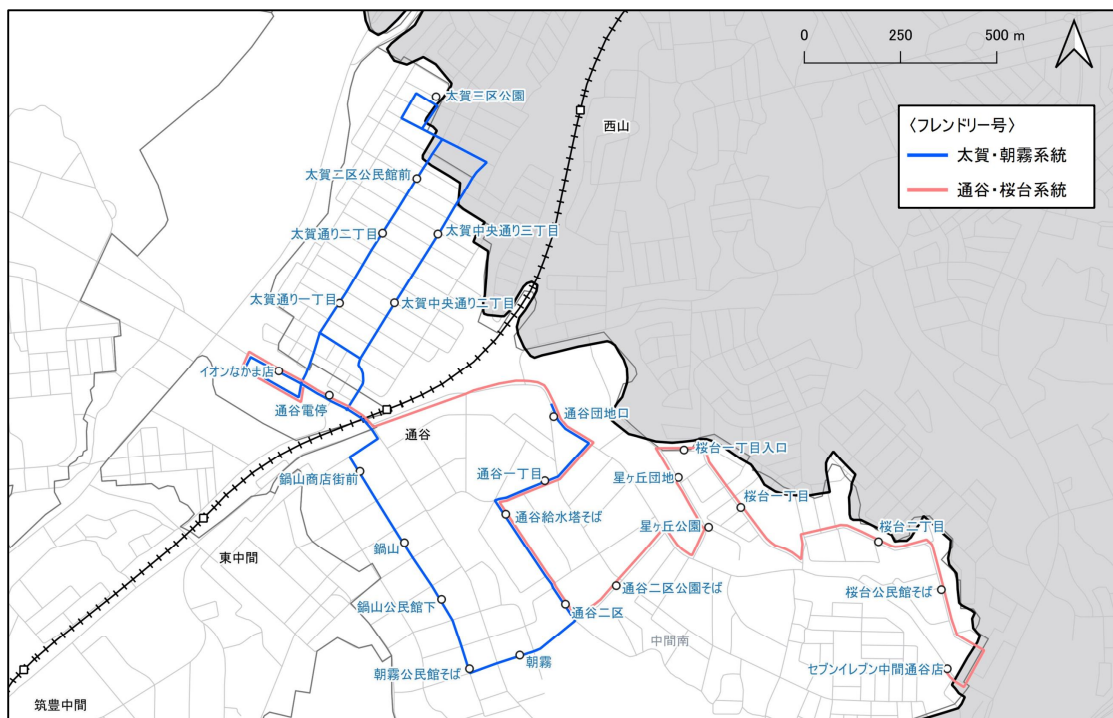


図 フレンドリー号の運行状況



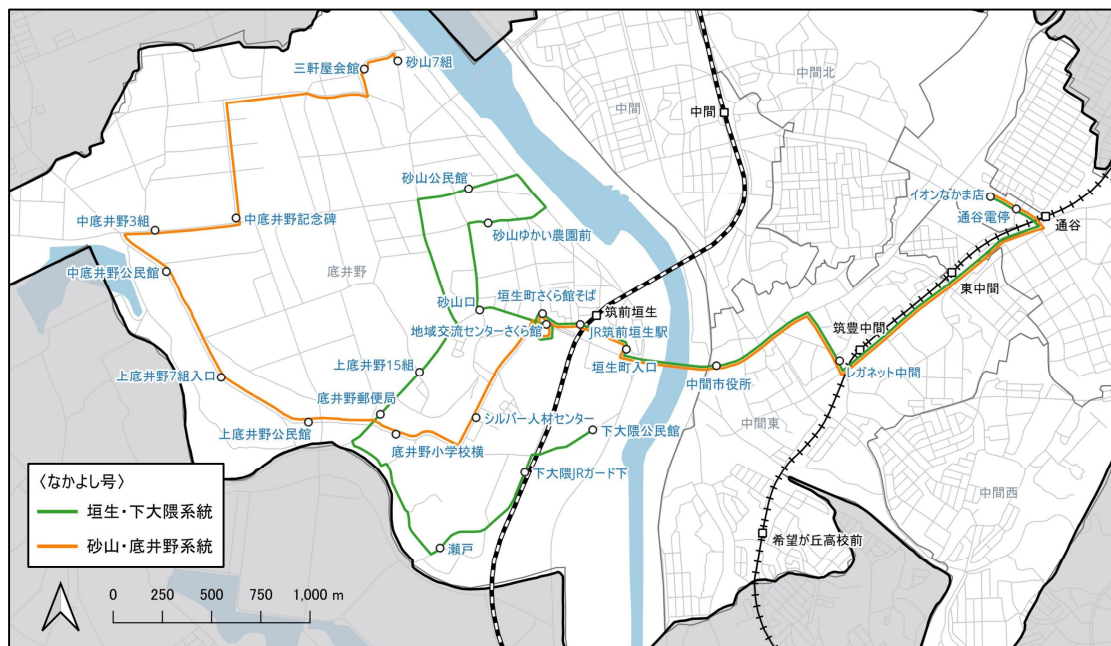


図 なかよし号の運行状況

### 1) 運行状況

- コミュニティバス4系統の運行概要は以下のとおり。
- 系統別に週2日の運行となっており、往路・復路ともに4便ずつ（4往復/日）運行している。
- 車両はタクシーの普通車を利用した4名までの乗車となっており、定員を超えた場合は車両を追加することで対応している。

表 コミュニティバスの運行概要

項目	内容	
料金	一般	200円
	障がい者・小学生	100円
	小学生未満	無料
	回数券	1冊 1,000円（100円×11枚綴り）
支払方法	現金または回数券	
乗車定員	1台4名 ※定員を超えた場合、車両を追加して運行 ※車いす1名乗車可（電動車いすは不可）	
運行本数	往路4便・復路4便（4往復/日）	
運行日	フレンドリー号	【太賀・朝霧系統】 月・水曜日 【通谷・桜台系統】 火・金曜日
	なかよし号	【垣生・下大隈系統】 月・水曜日（予約制） 【砂山・底井野系統】 火・金曜日（予約制）
運行事業者	フレンドリー号	【太賀・朝霧系統】 ひかり第一交通株式会社（4～6月/10～12月） 産業タクシー株式会社（1～3月/7～9月） 【通谷・桜台系統】 有限会社ことぶきタクシー
	なかよし号	【垣生・下大隈系統】 有限会社ことぶきタクシー 【砂山・底井野系統】 ひかり第一交通株式会社

## 2) 利用状況

- コミュニティバス全体の利用者数をみると、平成29年度以降増加傾向にあったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大幅に減少しており、その後も減少を続けている。
- 路線別の利用者数をみると、平成30年度までは各路線で増加傾向にあるが、令和元年度以降、なかよし号の2系統及びフレンドリー号の太賀・朝霧系統において減少傾向にあり、令和5年度においてはピーク時の半数程度まで減少している。

表 コミュニティバスの利用者数

(人)

系統		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	889	1,328	1,298	1,041	879	343	593
	通谷・桜台系統	836	1,273	1,601	1,323	1,223	1,181	955
なかよし号	垣生・下大隈系統	539	661	621	395	342	251	316
	砂山・底井野系統	640	753	582	311	426	385	311
計		2,904	4,015	4,102	3,070	2,870	2,160	2,175

※各年度：前年10月～当年9月の実績

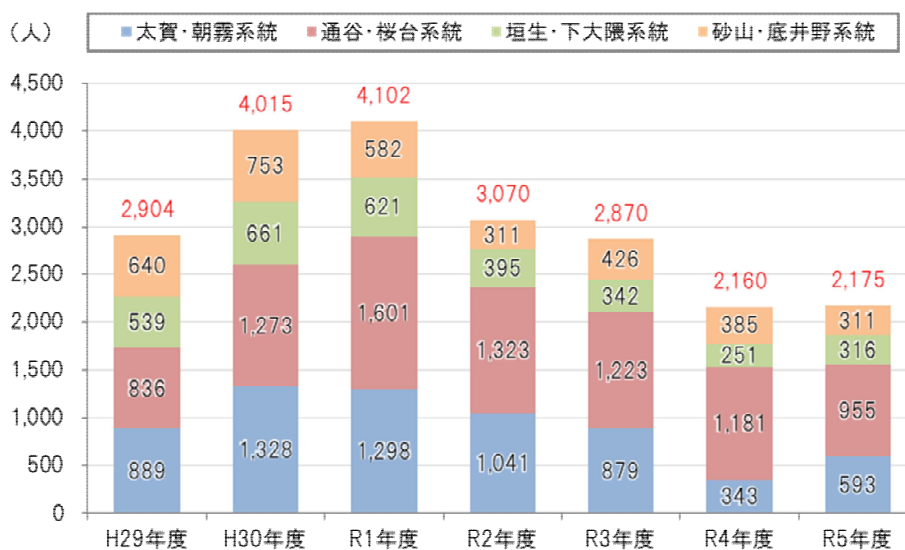


図 コミュニティバスの利用者数

資料：中間市資料

### 3) 経営状況

- 本市は、コミュニティバスの補助金として、年間200～300万円の財政負担をしている。
- 利用者1人あたりの市補助金額の合計は、平成29年度から7年間で1割程度（100円程度）増加しており、特にフレンドリー号の太賀・朝霧線においては、900円程度増加している。
- 一方で、フレンドリー号の通谷・桜台線においては、500円程度減少している。

表 コミュニティバスの市補助金額

(千円)

系統		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	1,028	1,091	1,126	1,215	1,250	1,018	1,209
	通谷・桜台系統	1,121	1,071	1,092	1,167	889	678	825
なかよし号	垣生・下大隈系統	384	434	375	260	215	163	237
	砂山・底井野系統	466	507	378	242	309	246	256
計		2,999	3,103	2,971	2,884	2,663	2,105	2,527

※各年度：前年10月～当年9月の実績

表 コミュニティバスの利用者1人あたり市補助金額

(円/人)

系統		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	1,156	822	867	1,167	1,422	2,968	2,039
	通谷・桜台系統	1,341	841	682	882	727	574	864
なかよし号	垣生・下大隈系統	713	657	603	658	629	651	749
	砂山・底井野系統	728	673	649	778	726	638	823
計		1,033	773	724	939	928	974	1,162

※各年度：前年10月～当年9月の実績

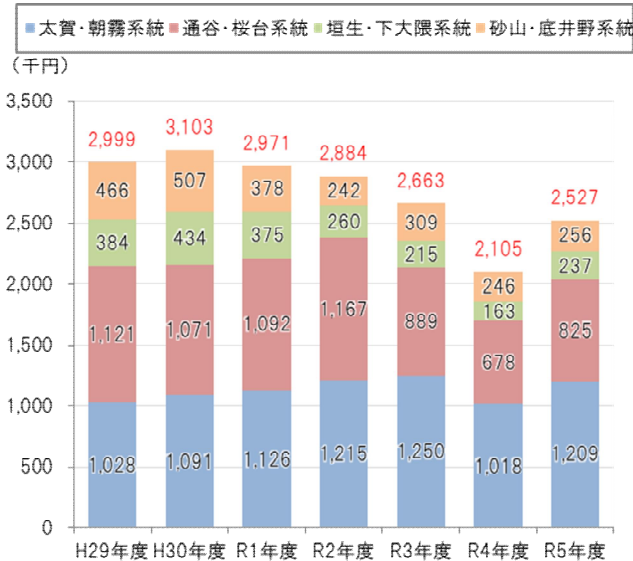


図 コミュニティバスの市補助金額

資料：中間市資料

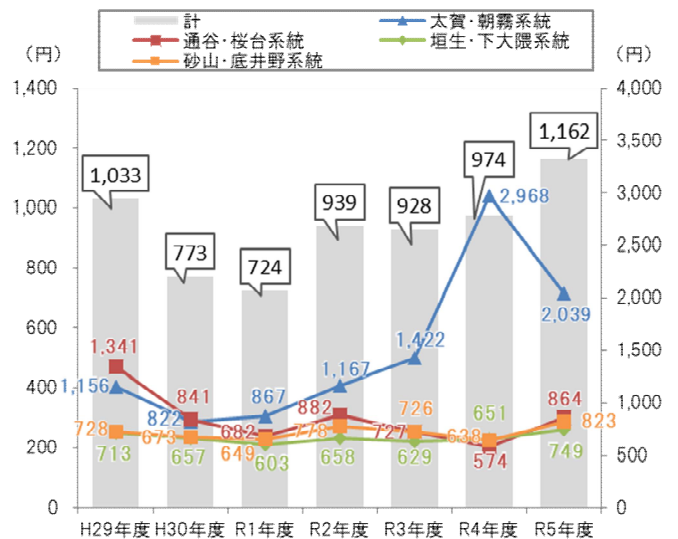


図 コミュニティバスの利用者1人あたり市補助金額

資料：中間市資料

## 2-2-4 タクシー

●本市には、タクシー事業者が4社あり、いずれもJRや筑豊電鉄の沿線に立地している。

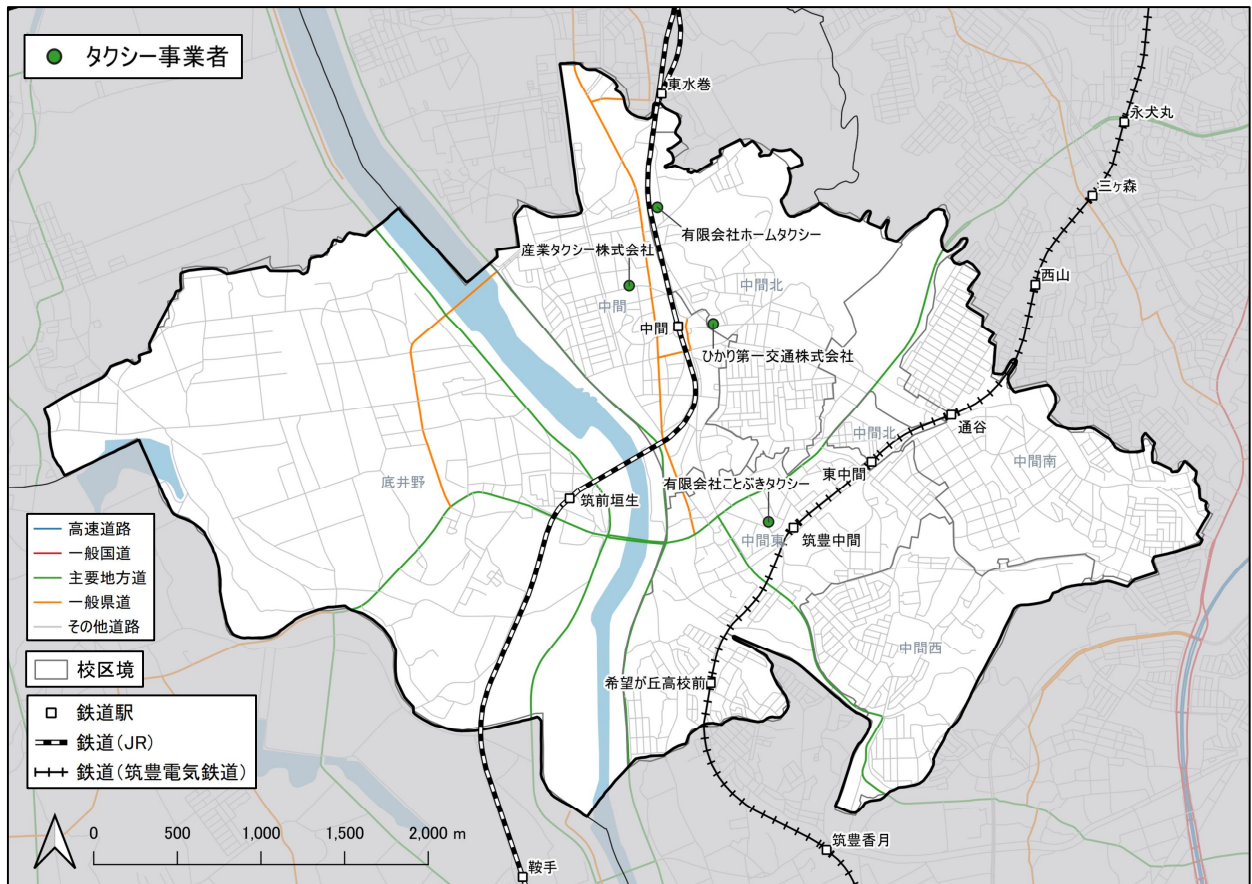


図 中間市のタクシー事業者

## 1) 利用状況

●本市を含む北九州交通圏のタクシー利用者数について、令和2年度までは減少傾向にあったが、その後微増傾向にあり、令和4年度は約1,121万人となっている。

表 タクシーの利用者数 (人)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
北九州交通圏	16,999,428	15,534,188	14,431,929	9,958,144	9,961,713	11,214,122

※北九州交通圏：中間市、北九州市、遠賀郡

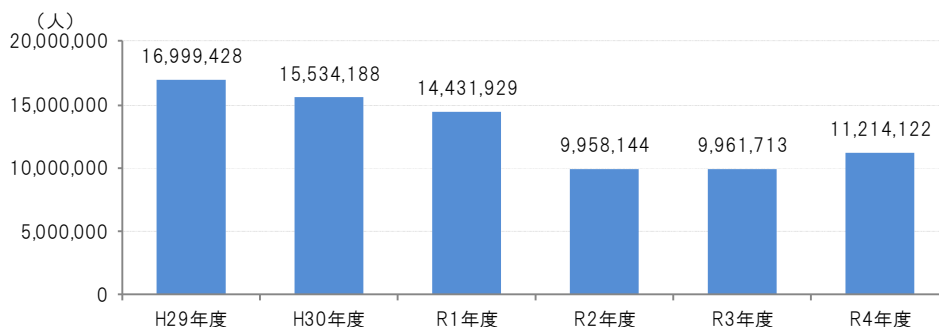


図 タクシーの利用者数

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

## 2) 経営状況

●令和4年度のタクシーの営業収入は、約110億円となっており、6年間で3割程度減少しているものの、令和2年度を底に微増傾向にある。

表 タクシーの営業収入 (千円)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
北九州交通圏	15,494,592	14,951,620	13,708,815	8,946,217	9,338,962	11,008,130

※北九州交通圏：中間市、北九州市、遠賀郡

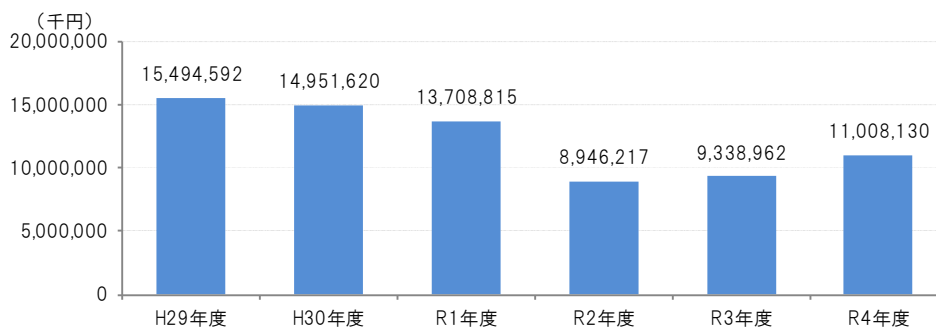


図 タクシーの営業収入

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

## 3) 現状の問題点等

ヒアリング  
結果

- 乗務員の不足及び高齢化。乗務員不足により配車を断らざるを得ない時間帯がある。
- 配車係の人員不足。

資料：交通事業者ヒアリング

## 2-2-5 その他輸送資源

### 1) 福祉バス（ハピネスなかま送迎バス）

●ハピネスなかまの利用者送迎のため、送迎バスを運行している。

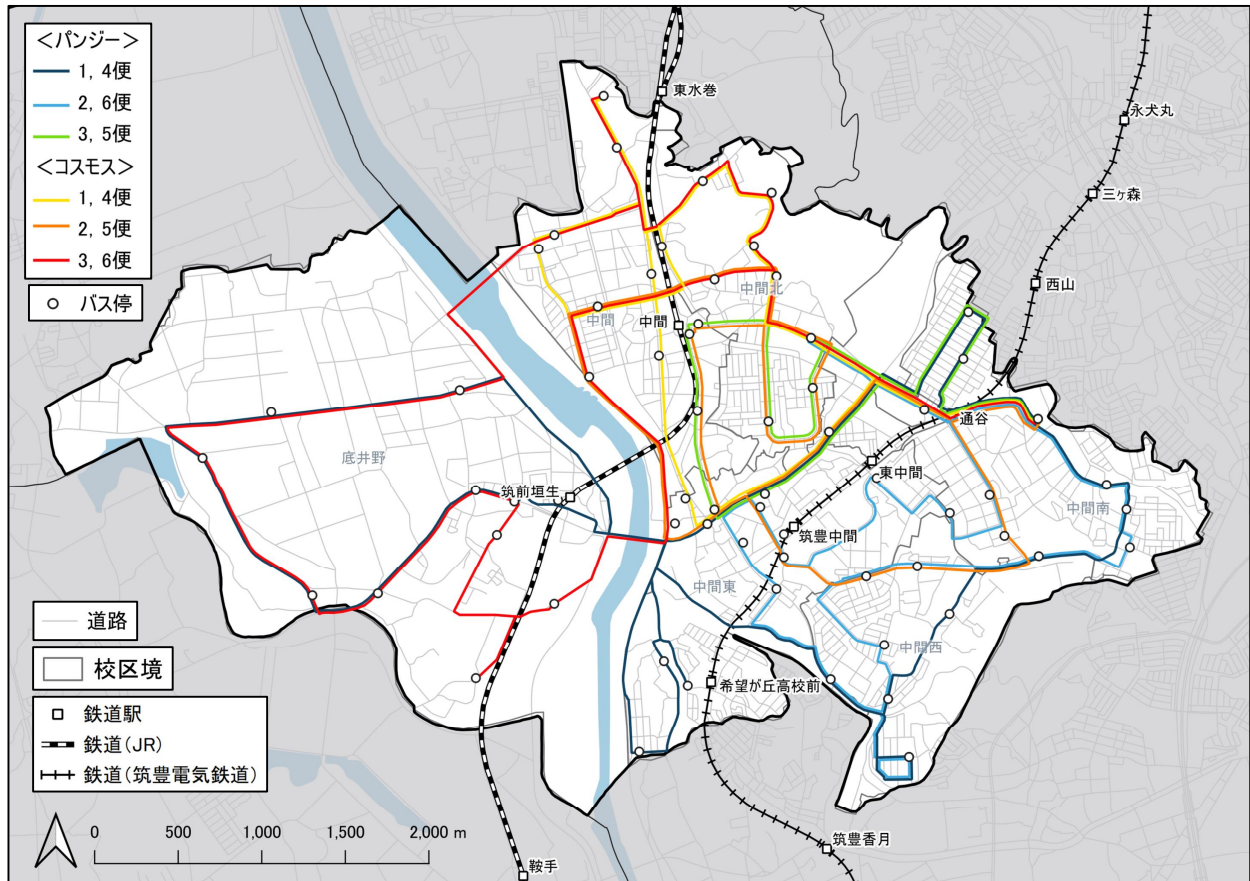


図 ハピネスなかま送迎バスの運行状況

#### ①運行状況・利用状況

- ハピネスなかま送迎バスは、市から社会福祉協議会が委託を受けて、さらに事業者（株式会社忠助）に再委託しており、その事業者が運転手を雇っている。なお、来年の令和6年度からは市が事業者に直接委託する予定である。
- ハピネスなかまが月曜日休みのため、火曜日から日曜日まで運行している。（祝日と年末年始は休み）
- 以前はハピネスなかま内に風呂があったため送迎バスの利用者が多かったが、令和2年に廃止されたため、それ以降利用者が減少している。
- 今後は、ハピネスなかま内に保健センターの移転、子ども家庭センター新設等、隣接する生涯学習センターと併せて福祉の拠点としていくため、施設の利用者とともに送迎バスの利用者も増加が見込まれる。

表 ハピネスなかま送迎バスの運行概要

項目	内容
対象	1号車（パンジー号） 定員 20名 2号車（コスモス号） 定員 24名
運行主体	中間市 ※株式会社忠助に運行委託

表 ハピネスなかま送迎バスの運行本数・利用者数

車両		運行ルート	運行本数	R4年度利用者数(人)
マイクロバス	1号車（パンジー号）	1・4便 JR 垣生駅前経由	6便	8,797
		2・6便 桑原産婦人科医院前経由		
		3・5便 JR 中間駅・駐輪場前経由		
	2号車（コスモス号）	1・4便 中鶴セブンイレブン前経由	6便	
		2・5便 岩瀬・末吉商店前経由		
		3・6便 底井野郵便局バス停前経由		
計			12便	

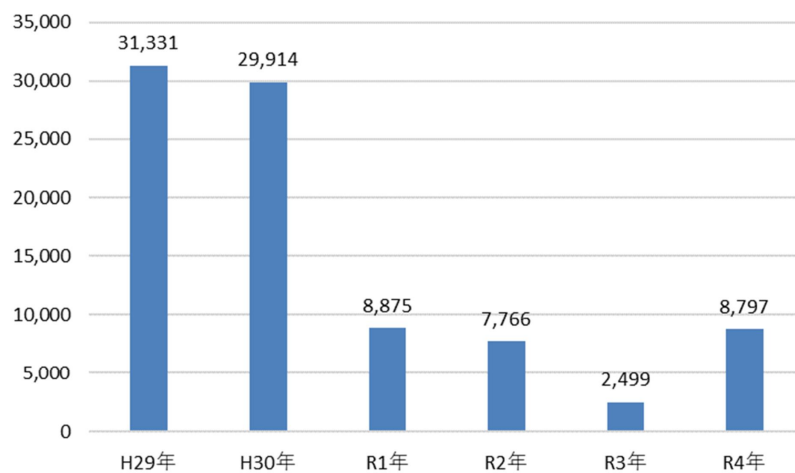


図 ハピネスなかま送迎バスの利用者数

※令和元年～2年はコロナの影響で、令和3年はハピネスなかまを閉館していたため、運行していない時期がある

## 2) スクールバス

- 中間市内を運行しているスクールバスとして、希望が丘高校が、JR 中間駅から希望が丘高校まで送迎するスクールバスを運行している。

表 スクールバスの経由・経路

項目	内容
経由	なし（直行）
経路	鳥森バス停前を通過して直進し、セブン-イレブン中間小田ヶ浦店前のT字路から土手ノ内へ入る経路。

### ①運行状況

- スクールバスの運行本数は、登校時、下校時ともに4便ずつである。

表 スクールバスの運行概要

項目	内容
運行本数	【登校時】4便（2台2仕業） 【下校時】4便（2台2仕業）
運行主体	希望が丘高校

### ②利用状況

- スクールバスの令和5年12月時点での利用者数は、約80人である。



## 2-3 公共交通利用が不便な地域

- 中間市における公共交通不便地は、前計画の「中間市公共交通網形成計画（平成28年3月）」において、駅やバス停から離れた公共交通空白地である「公共交通不便地A」と、駅やバス停との高低差が大きくて利用しにくい「公共交通不便地B」が位置付けられている。
- 「公共交通不便地B」については、網形成計画後のコミュニティバスの運行により解消が図られているため、本計画では「公共交通不便地A」について位置づけを行う。
- 「公共交通不便地A」は下表のとおり、鉄道駅から500m及びバス停から300m以上離れて居住している人がいる地域と位置づける。
- この定義に基づいて、令和2年国勢調査の人口メッシュ（250m）による人口を重ねることにより公共交通空白地を位置付けた。

表 中間市の公共交通不便地の位置づけ

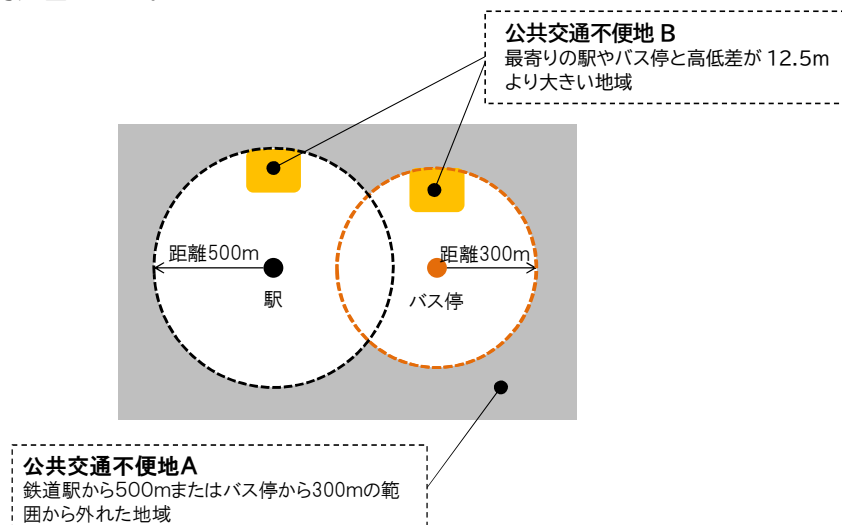
対象とする公共交通	JR九州、筑豊電鉄、西鉄バス、北九州市営バス、コミュニティバス
公共交通不便地	中間市内を250m×250mのメッシュに分割し、居住または市民が利用する施設が立地するメッシュを評価し、以下に示す「公共交通不便地A」と「公共交通不便地B」に位置づけられる地区
公共交通不便地A	公共交通カバー圏域 <sup>※1</sup> に含まれていない地区
公共交通不便地B	遠賀川の東部で、公共交通カバー圏域に含まれているが、駅やバス停との高低差が大きい地区 <sup>※2</sup>

※1) 公共交通カバー圏域

「中間市地域公共交通網形成計画」の設定に基づき、「鉄道駅から500m以内またはバス停から300m以内の地域」とする。

※2) 高低差が大きい地区

バリアフリー基準にある道路を円滑に移動するための勾配5%を参考に、1メッシュの1辺が250mであることから、最寄りの駅やバス停と高低差が12.5mより大きいメッシュは、利用が困難な高低差とした。



- 結果は下図のとおりであり、中間北校区の岩瀬地区及び中間西校区の深坂地区を公共交通空白地と位置付けた。
- なお、中間市の総人口（令和2年国勢調査：40,362人）に占める公共交通のカバー人口は36,680人であり、カバー率は90.9%となる。

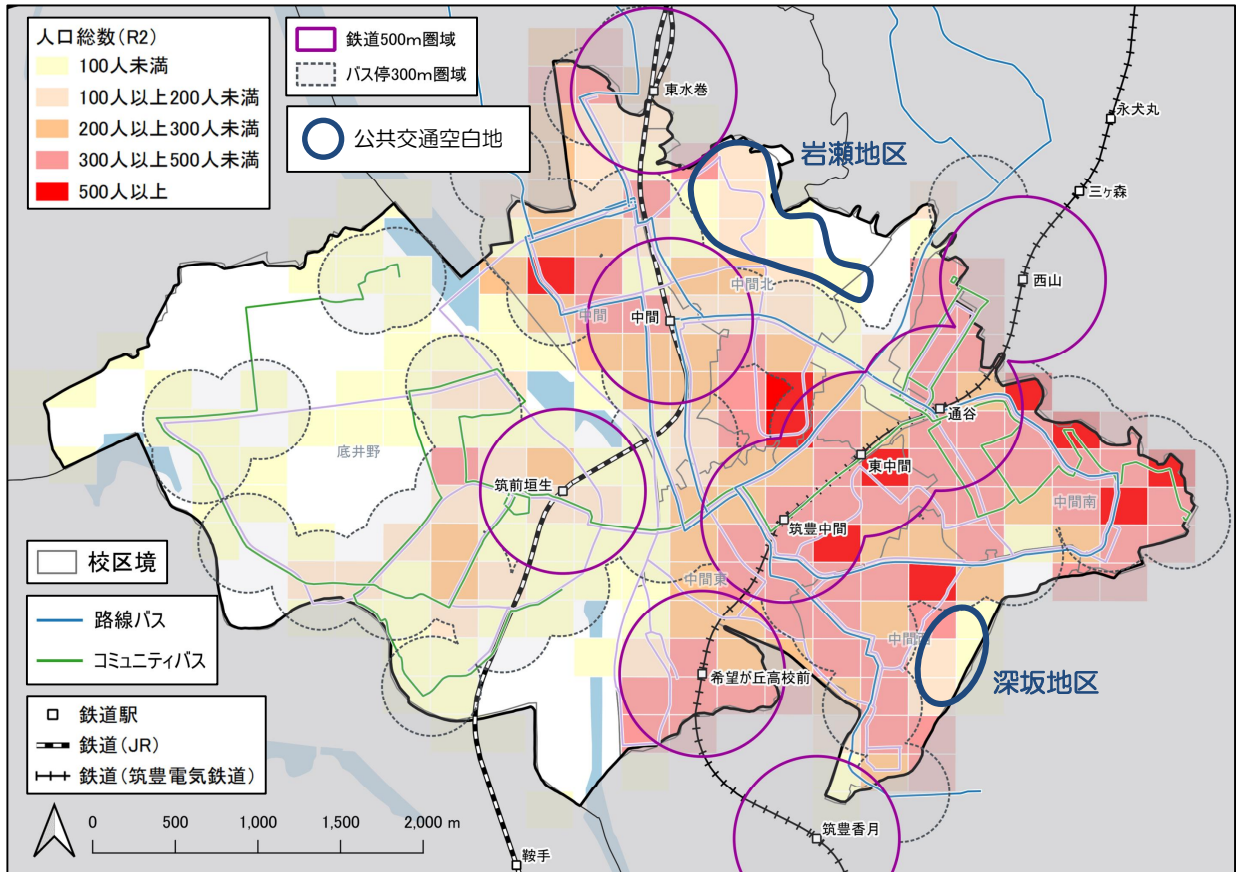


図 公共交通不便地 A

### 3. アンケート調査等のまとめ

#### 3-1 市民アンケート調査

##### 3-1-1 調査概要

###### 1) 調査の概要

- 中間市の市民 1,800 人（無作為抽出）を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施。
- 回答数を増やすため、バス停等に一定期間 Web 回答用のバナーを掲載。

###### 2) 設問項目

- 日常の外出実態（買物、通院、通勤、高校生の通学）
- 高齢者の外出状況
- 公共交通の利用実態
- 今後の中間市の公共交通への意識 など

###### 3) 調査時期

- 令和 5 年 9 月 29 日（金）～10 月 13 日（金）

###### 4) 回収数・回収率

項目	内容		
	一般市民	高校生	高齢者・免許返納者
対象	居住する 19 歳以上 64 歳以下	居住する 15～18 歳	居住する 65 歳以上
配布票数	830 票 (内 Web 回答 30 票)	500 票	505 票 (内 Web 回答 5 票)
	合計 1,835 票 (内 Web 回答 35 票)		
回収数	296 票 (内 Web 回答 30 票)	126 票	268 票 (内 Web 回答 5 票)
	合計 697 票 (内 Web 回答 35 票、内年齢無回答 7 票)		
有効回収率	35.7%	25.2%	53.1%
	38.0%		

### 3-1-2 集計結果

#### 1) 移動特性

##### ① 買物

○買物先としては市内が約7割を占め、市外の店舗よりも市内の店舗を利用されている方の割合が高い。

○市内では「メガセンタートライアル中間店」や「イオンなかま店」、「レガネット中間」等がある中間東校区への、市外では八幡西区や水巻町への買物が多い。

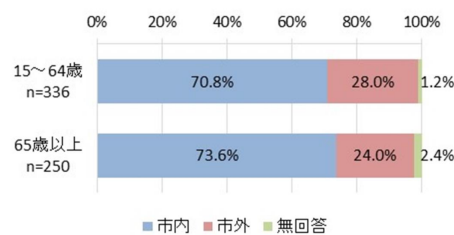


図 買物先

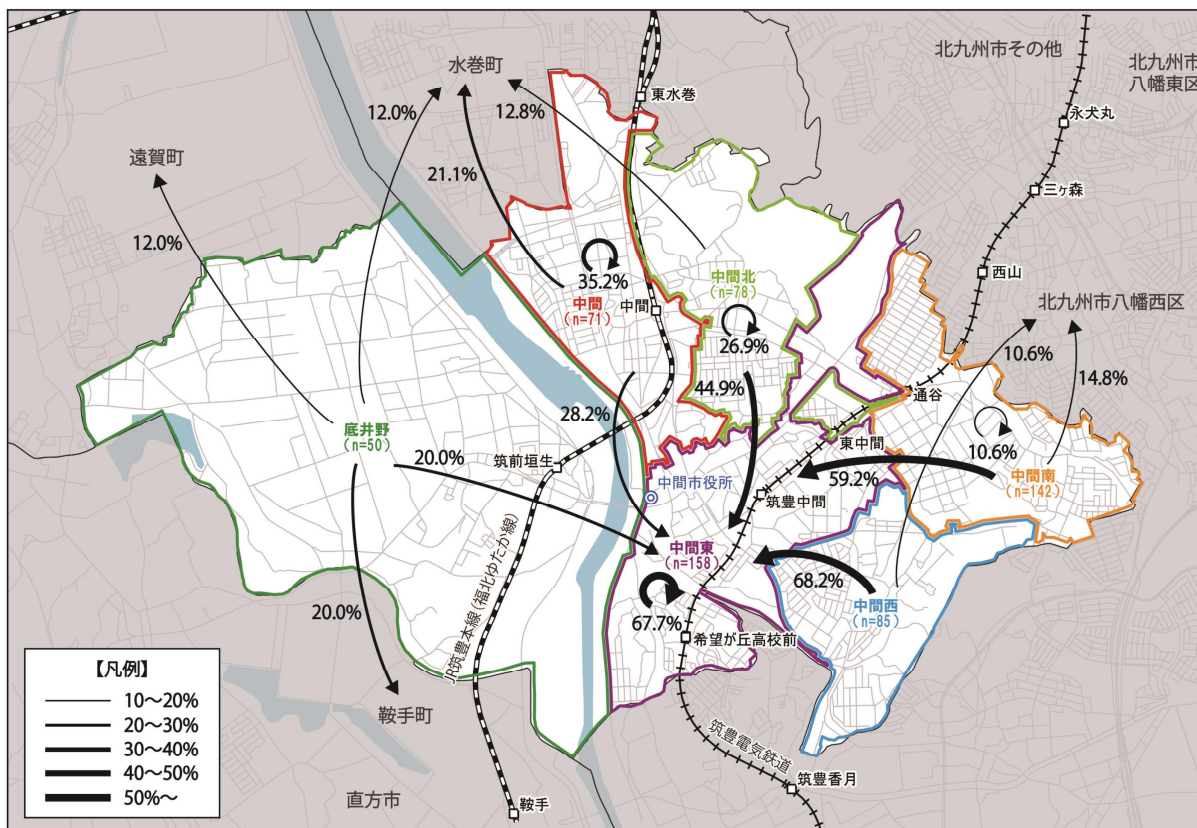


図 買物目的の流動

○買物の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）や徒歩が多い中、公共交通としては、市内移動の場合は筑豊電鉄（12.4%）、市外への移動の場合はJR（16.7%）が利用されている。また、公共交通利用に対して64歳以下と65歳以上を比べると、64歳以下ではJRが、65歳以上ではタクシーが比較的多く利用されている。

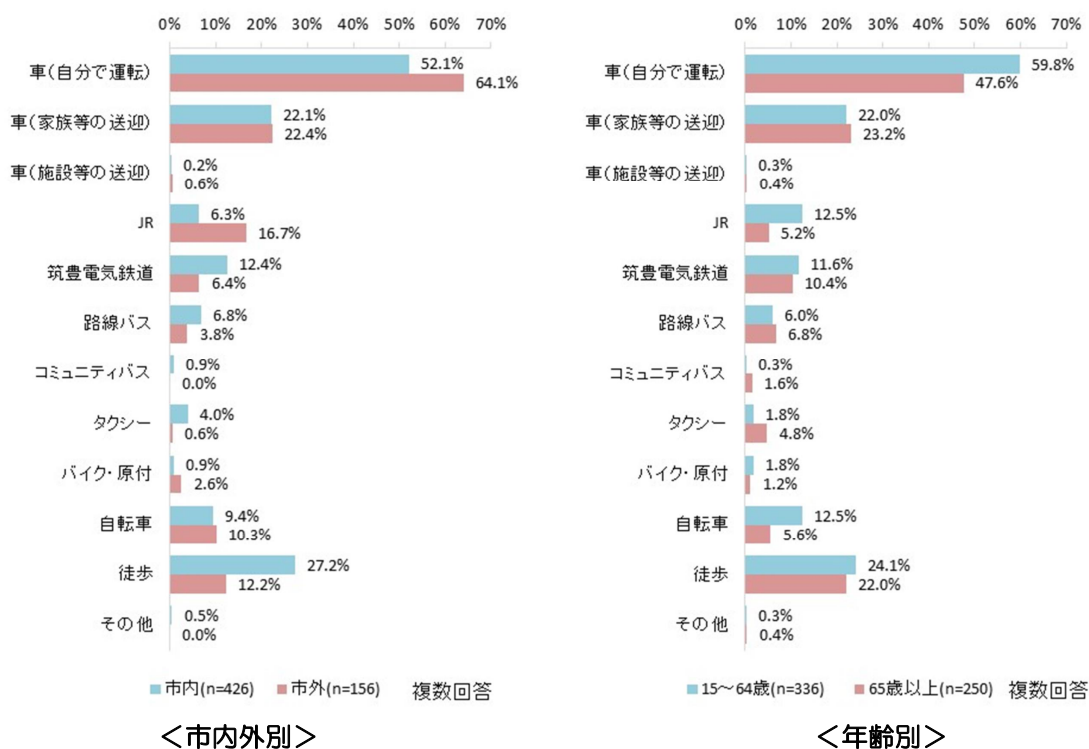


図 買物の移動手段

○買物に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が36.7%で最も多く、次いで「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(19.1%)、「乗り場が近くにない」(18.4%)と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り継ぎの面倒さや乗り場が近くにないことも要因となっている。

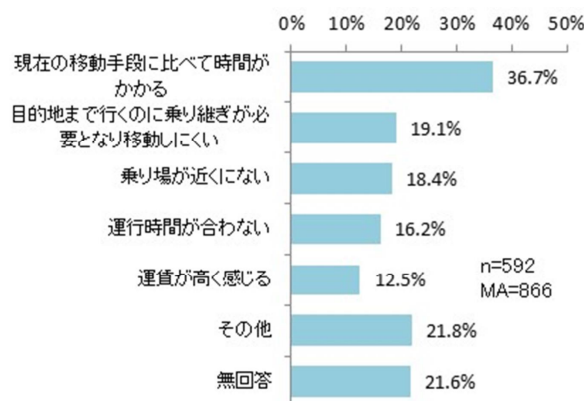


図 買物に公共交通を利用しない理由

## ②通院

○64 歳以下は 44.4%が市内、53.5%が市外への通院である。

一方、65 歳以上は 63.6%が市内、33.3%が市外への通院である。64 歳以下は市外へ、65 歳以上は市内への通院が多い傾向にある。

○市内では中間東校区、中間南校区への、市外では八幡西区への通院が多い。

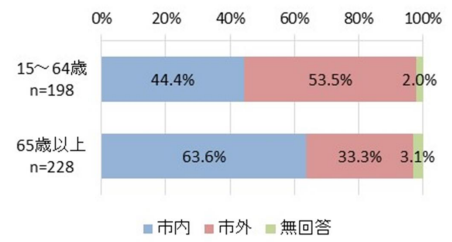


図 通院先

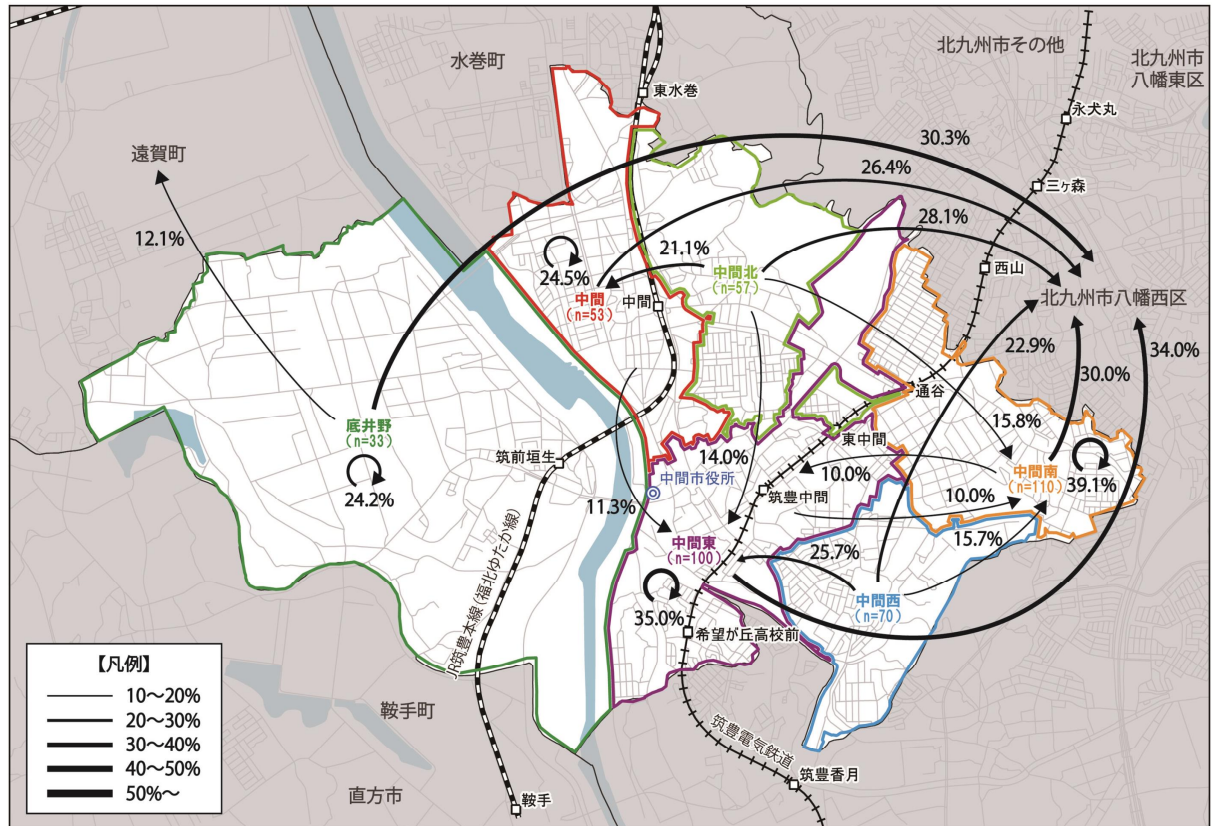


図 通院目的の流動

○通院の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）が多い中、次いで多いのが、市内移動の場合は徒歩（23.4%）、市外への移動の場合は筑豊電鉄やタクシー（10.4%）である。また、公共交通利用に対して64歳以下と65歳以上を比べると、64歳以下ではJRが、65歳以上では筑豊電鉄や路線バス、タクシーが比較的多く利用されている。

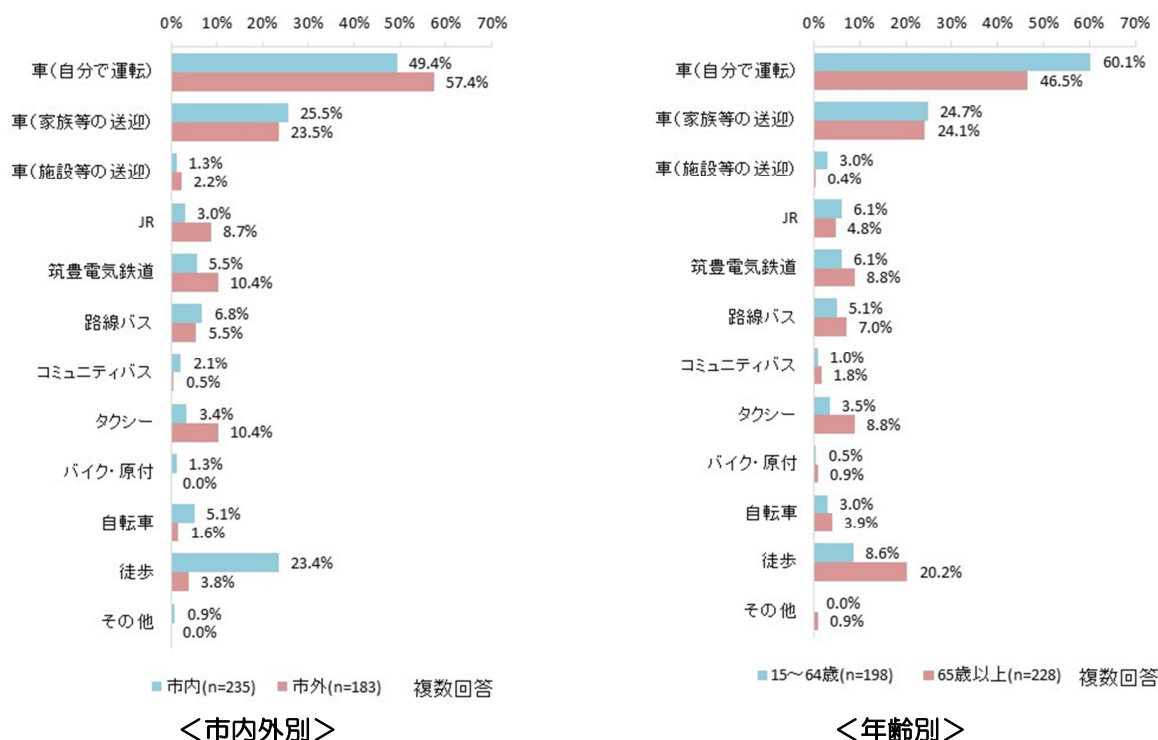


図 通院の移動手段

○通院に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が34.5%で最も多く、次いで「乗り場が近くにない」（19.6%）、「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」（16.8%）と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り場が近くにないことや乗り継ぎの面倒さも要因となっている。

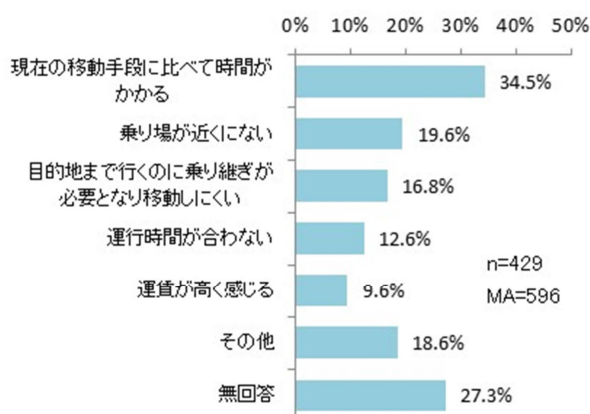


図 通院に公共交通を利用しない理由

### ③通勤

○通勤者の約7割は市外へと通勤しており、市内よりも市外への通勤の割合が高く、市外では八幡西区への通勤が多い。

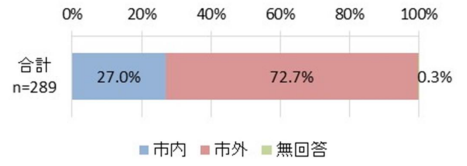


図 通勤先

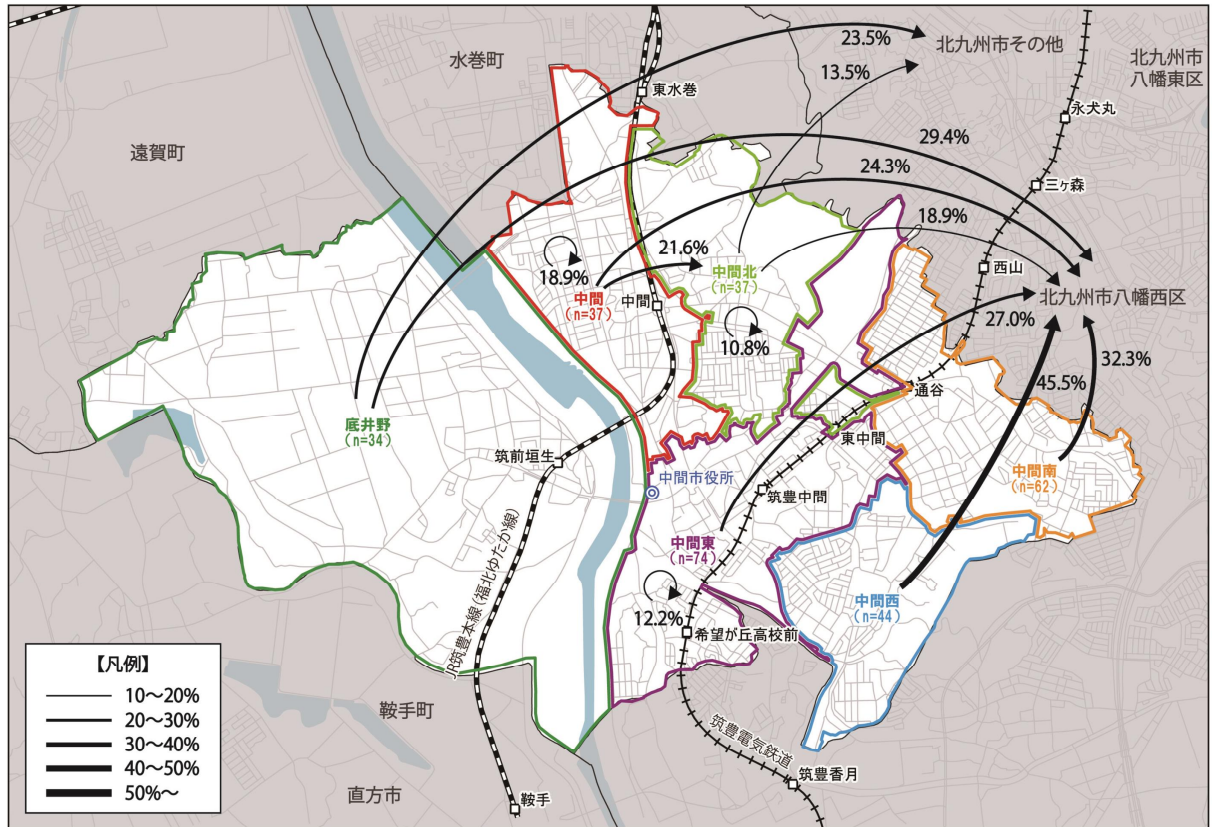


図 通勤目的の流動



○通勤における市内の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）や徒歩、自転車が多く、公共交通の利用はあまり見られない。市外への移動手段としては車（自分で運転）が最も多く（72.4%）、JRや筑豊電鉄の利用も見られる（14.3%）。

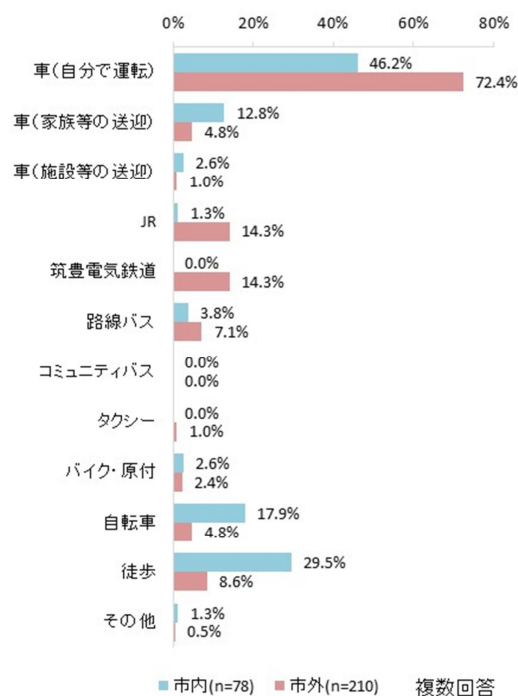


図 通勤の移動手段

○通勤に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が39.4%で最も多く、次いで「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(26.3%)、「運行時間が合わない」(21.8%)、「乗り場が近くにない」(19.0%)と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り継ぎの面倒さや運行時間が合わないこと、乗り場が近くにないことも要因となっている。

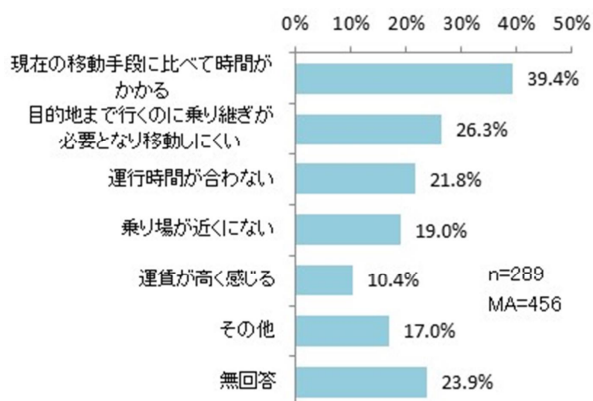


図 通勤に公共交通を利用しない理由

#### ④通学（高校生）

○高校生の約8割は市外へと通学しており、市内よりも市外への通学の割合が高く、市外では八幡西区や直方市への通学が多い。

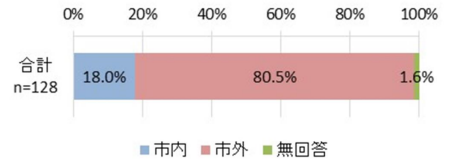


図 通学先

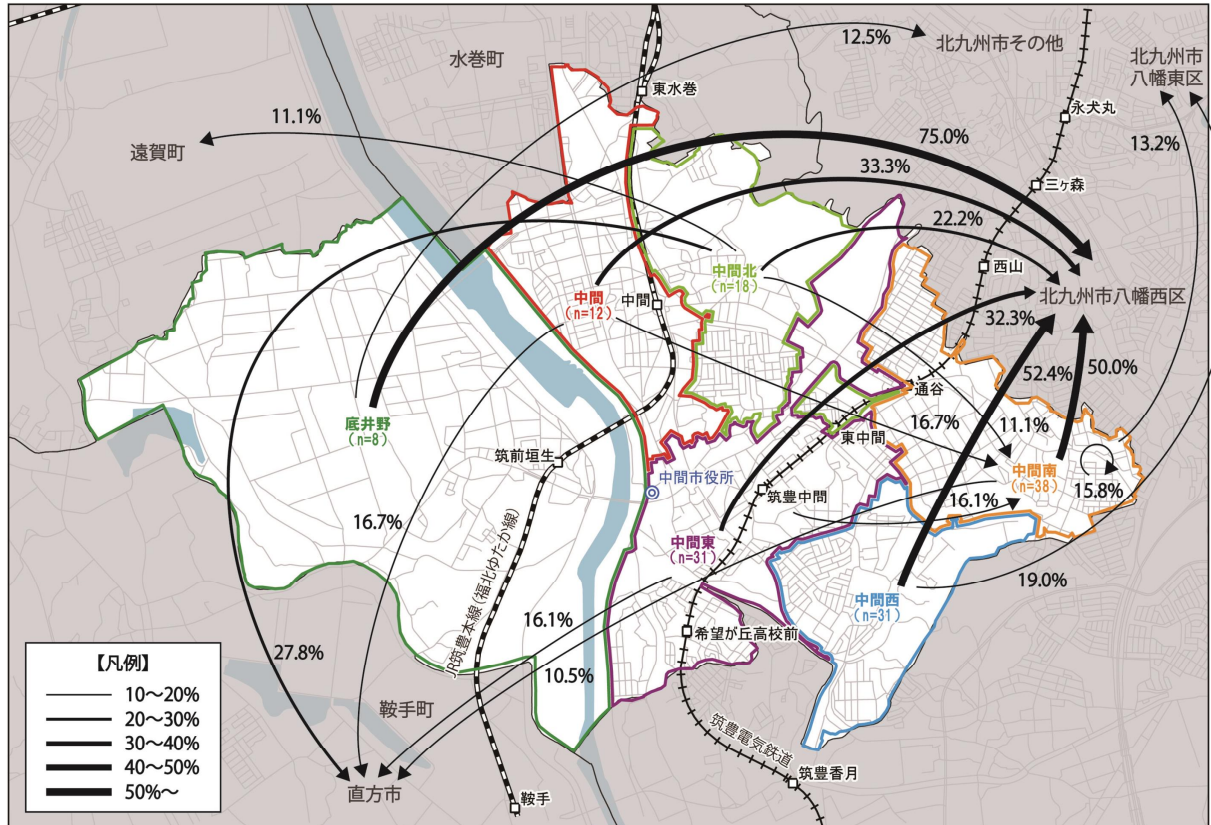


図 通学目的の流動

○通学における市内の移動手段としては自転車や徒歩が多く、車（家族等の送迎）や筑豊電鉄の利用もあるが、路線バスの利用は見られない。一方、市外への移動手段としてはJRが最も多く（48.5%）、次いで筑豊電鉄（22.3%）、自転車（13.6%）と続く。市内は自転車や徒歩での移動が、市外へはJRや筑豊電鉄を利用した移動が多い。

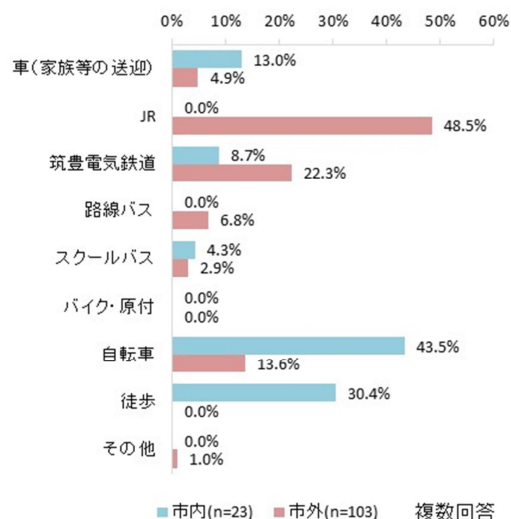


図 通学の移動手段

○通学時において、JR、筑豊電鉄、路線バスのそれぞれに対して、以下の要望が半数以上あり多く見られた。

【JR】増便や、定期代を安くしてほしいという要望が多い。

【筑豊電鉄】定期代を安くしてほしい、定期券の購入が容易にできるようにしてほしいという、定期に関する要望が多い。

【路線バス】増便やダイヤ見直しのほか、定期代を安くしてほしいという要望が多い。

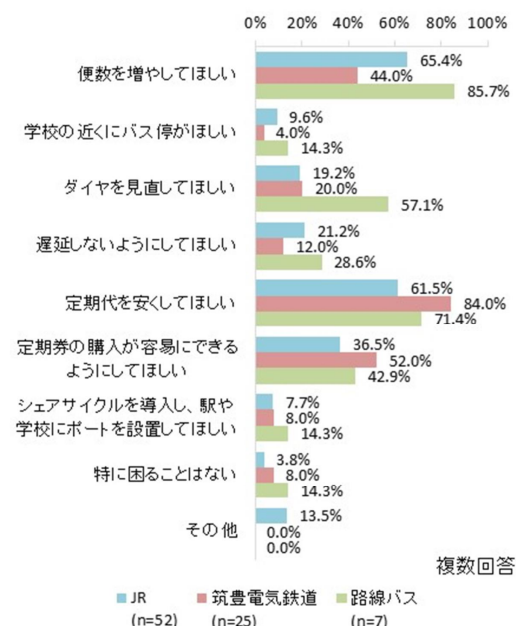


図 通学時の公共交通への要望

○通学時に公共交通を利用しない理由としては「現在の移動手段の方が、都合のいい時間に通学・帰宅できるから」（50.0%）、「学校まで近いから」（45.5%）、「現在の移動手段の方が、通学時間が短くてすむから」（38.6%）が多く、通学時間が短い、通学時間の自由度が高いといった時間都合による理由が多い。

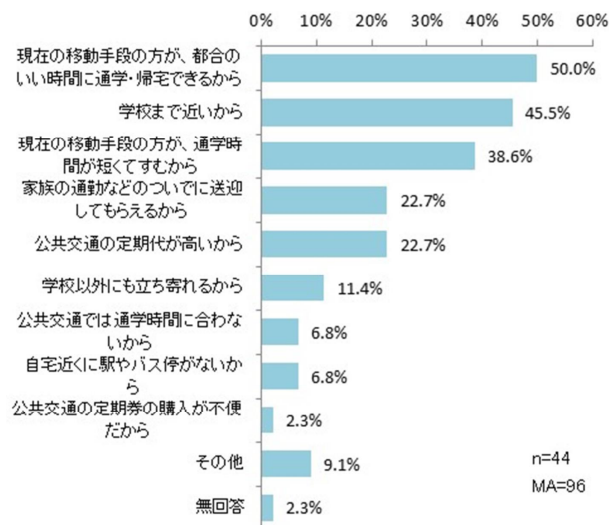


図 通学時に公共交通を利用しない理由

## 2) 65 歳以上の外出等

### ①免許返納後の外出時に利用されるとされる移動手段

○現在免許を持たれている方の約 2/3 は免許返納の意思がある。

○また、現在免許を持たれている方の約 6 割は、車での送迎を頼める人が同居しているか近所に住んでいるが、3 割強の方は、車での送迎を頼める人がいないと回答している。

○このような中、免許返納後に利用されるとされる移動手段について、車での送迎を頼める人がいない方は、タクシー（54.9%）をはじめ、筑豊電鉄（49.0%）や路線バス（43.1%）などの公共交通の利用意向が高い。また、車での送迎を頼める人が同居しているか近所にいる方でも、家族等の送迎による車利用が 52.6%と最も多いものの、筑豊電鉄（43.2%）をはじめ、タクシー、路線バス、JR についても 3 割以上と、公共交通の利用意向も多く見られる。

○免許返納後は、タクシーや筑豊電鉄、路線バスなど公共交通の利用ニーズが高いことが分かる。

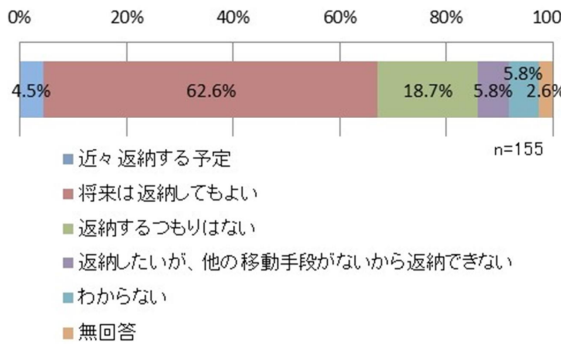


図 免許保持者の免許返納意向



図 免許保持者の車での送迎を頼める人の有無

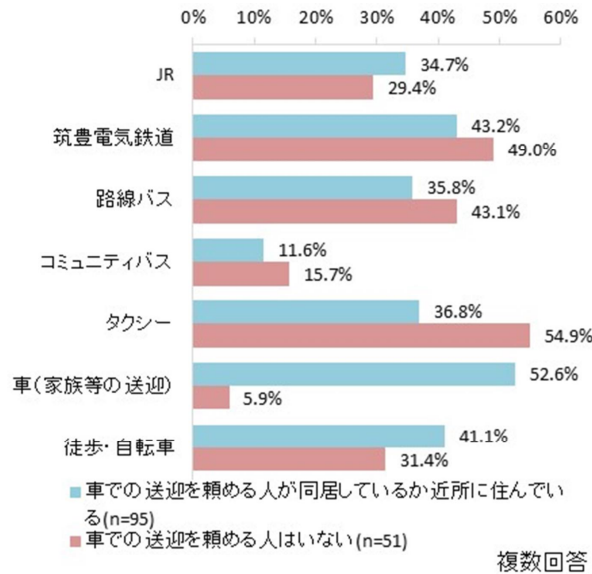


図 免許返納後の移動手段

## ②外出時の不便さ

○外出時の不便さについて、不便だとは感じていない方が54.9%と過半数を占める中、23.5%の方は不便を感じている。その理由については、「荷物を運ぶのがきついから」(63.5%)が最も多く、次いで「徒歩や自転車での移動が身体的につらくなってきた」(49.2%)、「公共交通の運行時間が合わない」(28.6%)、「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」(27.0%)と続く。

○外出時の不便さは、身体的な負担や送迎への気兼ねが要因となっていることが分かる。

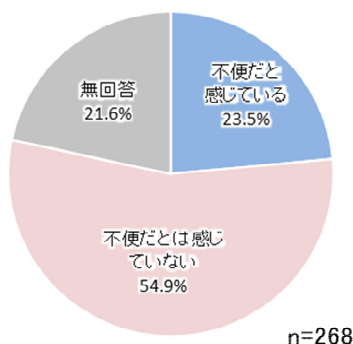


図 外出するとき不便だと感じるか

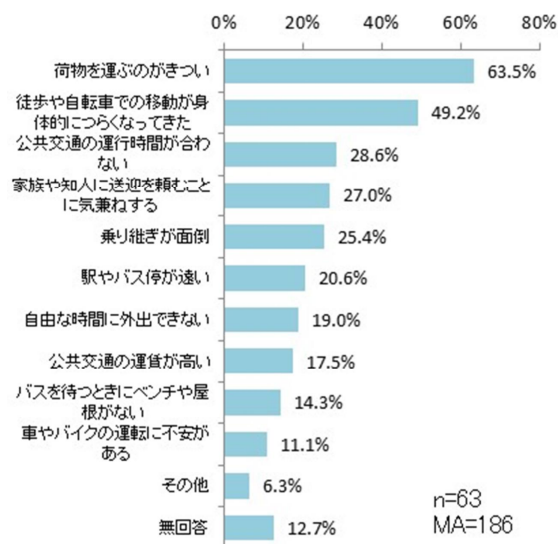


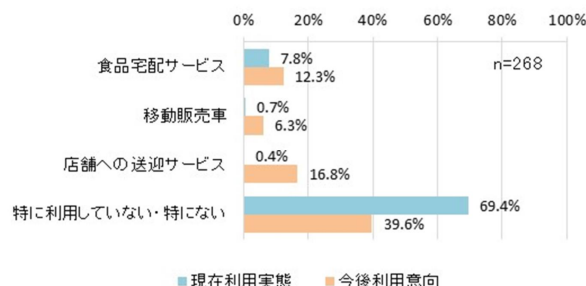
図 外出が不便だと感じる理由

## ③支援サービス

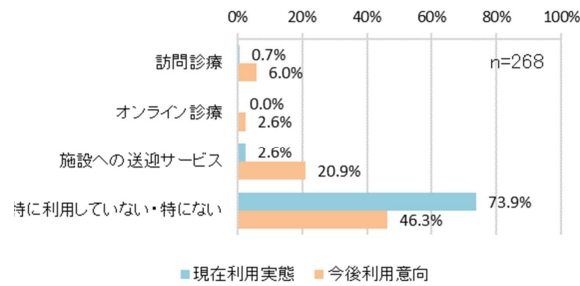
○買物や通院を支援するサービスの現在の利用状況について、買物においては「食品宅配サービス」を利用されている方が7.8%、通院においては「施設への送迎サービス」を利用されている方が約2.6%いる程度で、いずれも「特に利用していない」方が約2/3を占めて最も多い。

○今後利用したい支援サービスについては、買物、通院とも「特にない」が4割前後を占めて最も多い中、買物においては「店舗への送迎サービス」(16.8%)や「食品宅配サービス」(12.3%)が、通院においては「施設への送迎サービス」(20.9%)が求められている。

○現在は買物や通院の支援サービスを多くは利用されていないものの、今後は食品宅配サービスや、店舗・施設の送迎サービスを中心とした支援サービスへのニーズが高まることが分かる。



<買物>



<通院>

図 買物や通院での支援サービスの現在利用実態・今後利用意向

### 3) 公共交通の利用状況

#### ①JR

○利用されている方が約6割、利用されていない方が約4割を占め、利用されている方でも年に数回程度の利用が38.3%で最も多い。年齢別に見ると若年層ほど利用されており、10歳代は通学に週に5日以上利用している傾向にあるが、高齢になるにつれて利用していない割合が高くなる。

○利用目的では「買物・飲食」(23.2%)や「趣味・習い事・娯楽」(23.9%)、「通学」(14.8%)が多く、10歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20~64歳は買物・飲食が、65歳以上は親戚、知人宅への訪問や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

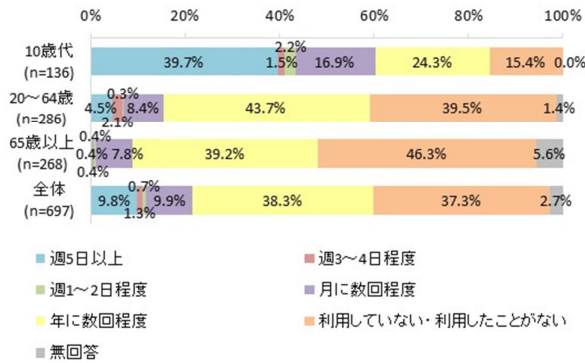


図 市内のJRの利用頻度

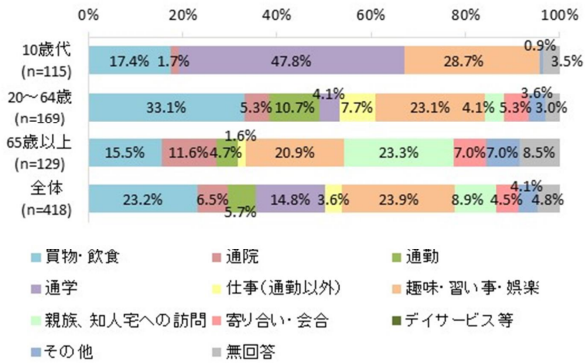


図 市内のJRの利用目的

○年に数回程度の利用が多い中、「通勤」や「通学」目的では週5日以上利用している方が最も多い。

○JRは、買物や飲食などの日常の足や娯楽等に年に数回程度利用されているほか、通学目的で週5日以上利用されている。

表 JR 利用者の目的別利用頻度

	週5日以上	週3~4日程度	週1~2日程度	月に数回程度	年に数回程度	合計
買物・飲食 n=97	2.1%	1.0%	0.0%	24.7%	72.2%	100.0%
通院 n=27	7.4%	0.0%	3.7%	25.9%	63.0%	100.0%
通勤 n=24	37.5%	16.7%	4.2%	25.0%	16.7%	100.0%
通学 n=62	85.5%	4.8%	4.8%	3.2%	1.6%	100.0%
仕事(通勤以外) n=15	6.7%	0.0%	0.0%	13.3%	80.0%	100.0%
趣味・習い事・娯楽 n=100	0.0%	1.0%	0.0%	20.0%	79.0%	100.0%
親族、知人宅への訪問 n=37	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%	94.6%	100.0%
寄り合い・会合 n=19	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	89.5%	100.0%
デイサービス等 n=	-	-	-	-	-	-
その他 n=17	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	88.2%	100.0%
無回答 n=20	5.0%	0.0%	0.0%	10.0%	85.0%	100.0%
全体 n=418	16.3%	2.2%	1.2%	16.5%	63.9%	100.0%

○JR を利用しない理由としては、「自分で運転するから」(61.5%) が最も多く、次いで「自宅から駅までが遠いから」(36.5%)、「身近に送迎してくれる人がいるから」(19.6%)、「乗り継ぎが面倒だから」(18.8%)と続く。自家用車への依存の他、自宅から駅までの遠さや乗り継ぎの面倒さが理由となっている傾向にある。

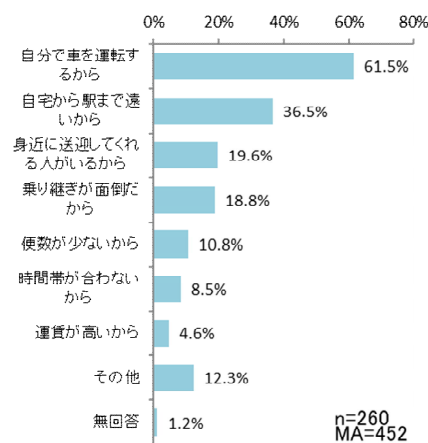


図 市内の JR を利用しない理由

## ②筑豊電鉄

○利用されている方が約 6 割、利用されていない方が約 4 割を占め、利用されている方でも年に数回程度の利用が 31.7%で最も多い。年齢別に見ると 10 歳代が最も多く利用しており、通学に週に 5 日以上利用している傾向にある。

○利用目的では「買物・飲食」(33.2%) が最も多く、次いで「趣味・習い事・娯楽」(16.7%)、「通学」(11.8%)と続く。10 歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20 歳以上は買物・飲食が多い中、20～64 歳は通勤や趣味・習い事・娯楽、65 歳以上は通院や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

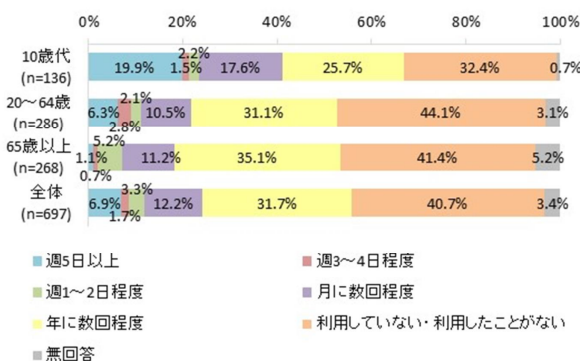


図 市内の筑豊電鉄の利用頻度

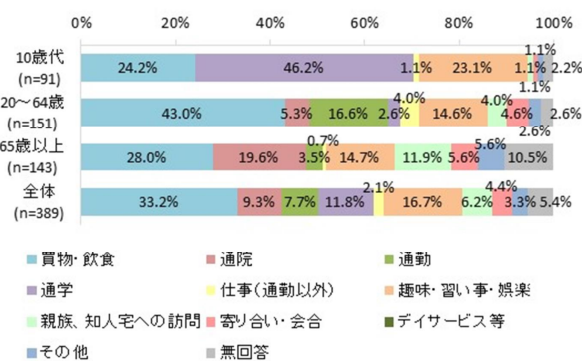


図 市内の筑豊電鉄の利用目的

○年に数回程度の利用が多い中、「通勤」や「通学」目的では週5日以上利用している方が最も多い。

○筑豊電鉄は、買物や飲食、通院などの日常の足や娯楽等に年に数回程度利用されているほか、通勤・通学目的で週5日以上利用されている。

表 筑豊電鉄利用者の目的別利用頻度

	週5日以上	週3~4日程度	週1~2日程度	月に数回程度	年に数回程度	合計
買物・飲食 n=129	3.1%	2.3%	7.8%	23.3%	63.6%	100.0%
通院 n=36	2.8%	0.0%	16.7%	27.8%	52.8%	100.0%
通勤 n=30	46.7%	20.0%	6.7%	10.0%	16.7%	100.0%
通学 n=46	58.7%	4.3%	4.3%	17.4%	15.2%	100.0%
仕事(通勤以外) n=8	0.0%	0.0%	12.5%	37.5%	50.0%	100.0%
趣味・習い事・娯楽 n=65	1.5%	0.0%	1.5%	24.6%	72.3%	100.0%
親族、知人宅への訪問 n=24	0.0%	0.0%	4.2%	33.3%	62.5%	100.0%
寄り合い・会合 n=17	0.0%	0.0%	0.0%	29.4%	70.6%	100.0%
デイサービス等 n=	-	-	-	-	-	-
その他 n=13	7.7%	0.0%	0.0%	7.7%	84.6%	100.0%
無回答 n=21	0.0%	4.8%	0.0%	4.8%	90.5%	100.0%
全体 n=389	12.3%	3.1%	5.9%	21.9%	56.8%	100.0%

○筑豊電鉄を利用しない理由としては、「自分で運転するから」

(56.7%) が最も多く、次いで「自宅から駅までが遠いから」

(29.6%)、「身近に送迎してくれる人がいるから」(21.5%)

と続く。自家用車への依存や自宅から駅までの遠さが理由となっている傾向にある。

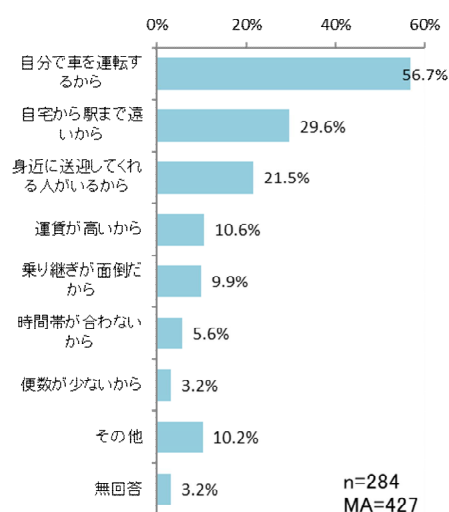


図 市内の筑豊電鉄を利用しない理由



### ③路線バス

○利用されている方が約2割、利用されていない方が約8割を占め、65歳以上の高齢者の方が若干利用されている傾向にはあるものの、いずれの年代でも多くの方が利用されていない状況にあり、利用されていても年に数回程度が最も多い(11.0%)。

○利用目的では「買物・飲食」(37.1%)が最も多く、次いで「趣味・習い事・娯楽」(14.3%)、「通院」(10.0%)と続く。10歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20歳以上は買物・飲食が多い中、20～64歳は通勤や趣味・習い事・娯楽、65歳以上は通院や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

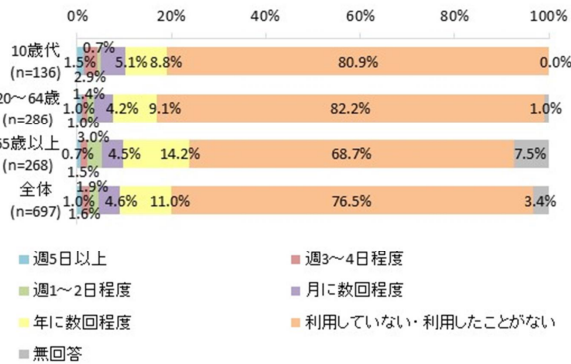


図 市内の路線バスの利用頻度

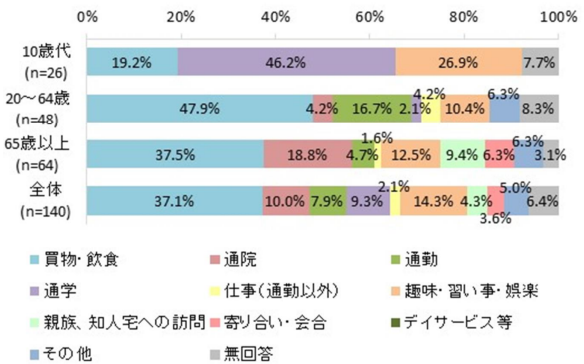


図 市内の路線バスの利用目的

○路線バスは、利用されている方が少ない中、買物や飲食、通院、通勤、通学などの日常の足や娯楽等への利用が見られ、利用頻度としては年に数回程度が多い。

○路線バスを利用しない理由としては、「自分で運転するから」(54.4%)が最も多く、次いで「身近に送迎してくれる人がいるから」(21.8%)、「目的地の近くを通過していないから」(21.0%)と続く。自家用車への依存や目的地近くを通過していないことが理由となっている傾向にある。

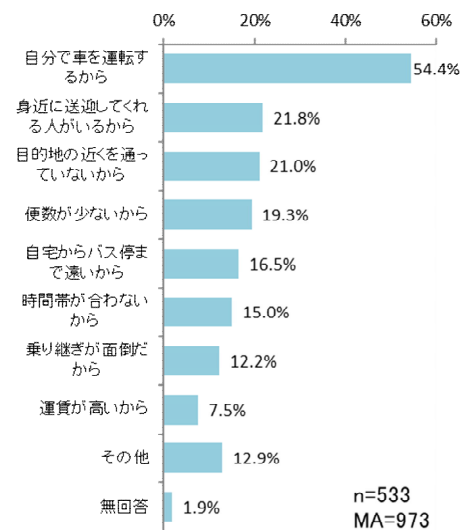


図 市内の路線バスを利用しない理由

#### ④コミュニティバス（フレンドリー号、なかよし号）

○コミュニティバスを利用されていない方が90.8%を占め、大半の方が利用されていない。

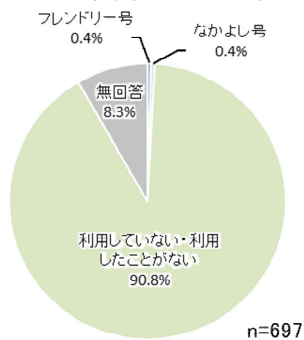


図 コミュニティバスの利用有無

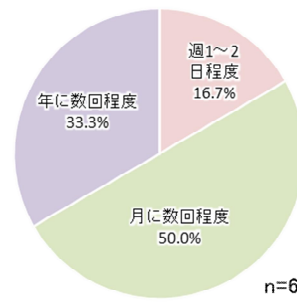


図 コミュニティバスの利用頻度

○利用しない理由としては、「自家用車を利用するから」(55.8%)が最も多く、次いで「どこを運行しているのか分からないから」(30.6%)、「家族・友人に送迎してもらうから」(26.7%)、「乗り方が分からないから」(23.9%)と続く。自家用車への依存や、コミュニティバスの運行ルート・利用方法等の情報不足が理由となっている傾向にある。

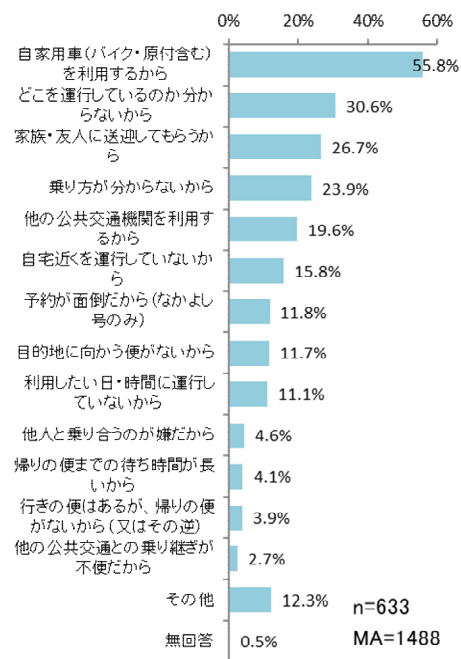


図 コミュニティバスを利用しない理由

#### ⑤ハピネスなかま送迎バス

○49.9%と約半数の方が知っているものの、知らない方も43.6%いる。

○ハピネスなかま送迎バスを知っている方の中でも、94.5%と大半の方は利用されていない。

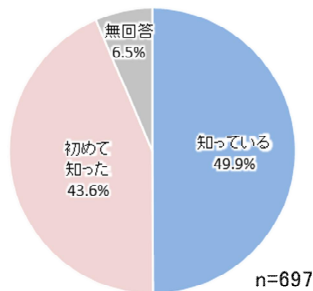


図 ハピネスなかま送迎バスの認知状況

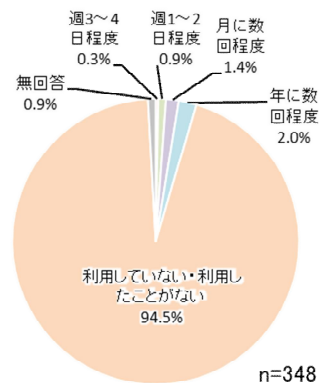


図 ハピネスなかま送迎バスの利用頻度

○利用されている方の利用理由としては、「無料だから」(56.3%)が最も多く、次いで「自宅近くにバス停があるから」(25.0%)と続き、無料運行であることが大きな理由となっている。

○利用しない理由としては、「自家用車を利用するから」(51.7%)が最も多く、次いで「家族・友人に送迎してもらうから」(12.2%)、「どこを運行しているのかわからないから」(10.0%)と続く。自家用車への依存や、ハピネスなかま送迎バスの路線等の情報不足が理由となっている傾向にある。

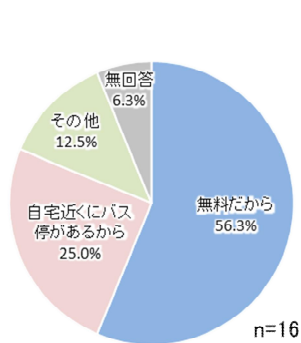


図 ハピネスなかま送迎バスの利用理由

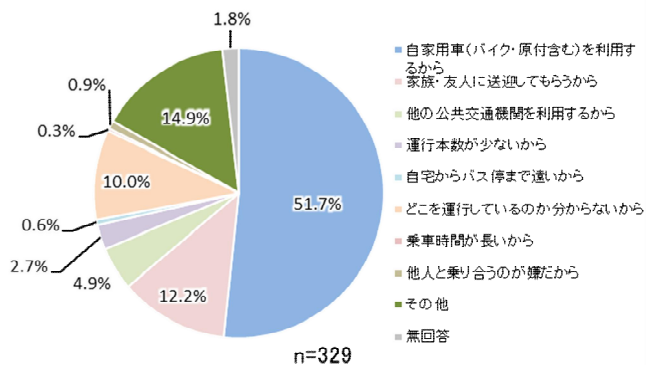


図 ハピネスなかま送迎バスを利用しない理由

○ハピネスなかま送迎バスに希望する利用目的としては、「買物へ行くため」(30.7%)が最も多く、次いで「駅へ行くため」(12.9%)と続き、買物の足や駅までの二次交通としてのニーズがあることが分かる。

○ハピネスなかま送迎バスが有償化した場合の利用意向については、約半数の方(49.4%)が利用しないと回答しており、「利用する」、「料金によっては利用する」の利用派(37.4%)を上回ることから、無償での運行を期待されていることが分かる。

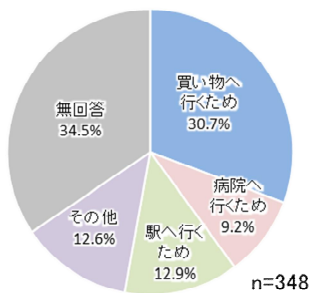


図 ハピネスなかま送迎バスに希望する利用目的

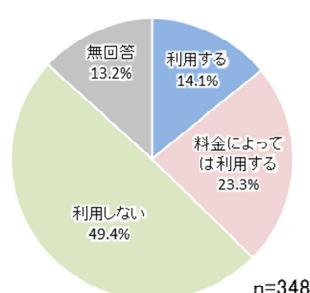


図 ハピネスなかま送迎バスが有償化した場合の利用意向

○料金によっては利用する方の想定料金としては、「200～300円」(34.6%)が最も多く、次いで「100～200円」(30.9%)と続く。100～300円の間が期待されている運賃と考えられる。

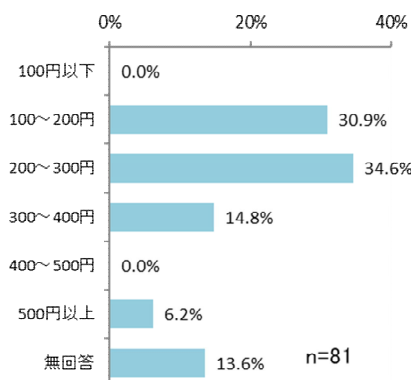


図 ハピネスなかま送迎バス有償化の場合の想定料金

#### 4) 公共交通の乗継利用

○過去1年間にバスと鉄道の乗継利用をされている方は16.6%に留まり、76.5%と多くの方がバスと鉄道の乗継利用をされていない。

○乗継利用されるバス停としては、「JR中間駅前」(53.4%)が最も多く、「通谷電停」(21.6%)や「筑鉄中間」(15.5%)でも乗継利用が見られる一方、「JR筑前垣生駅」(5.2%)ではあまり乗継利用が見られない。路線バスが接続している駅では乗継利用が見られる一方、コミュニティバスしか接続していない「JR筑前垣生駅」では乗継利用が少ないことが分かる。

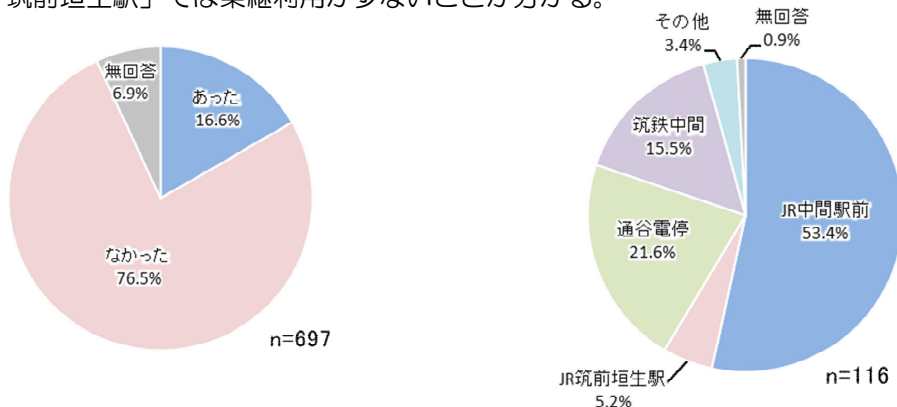


図 公共交通の乗り継ぎ利用の有無

図 乗り継ぎ利用するバス停

○乗り継ぎに対する要望としては、「特にない」が34.4%を占める中、「乗り継ぎ前後の公共交通のダイヤを合わせてほしい」(36.6%)や「乗り継ぎごとに初乗り運賃がかからないようにしてほしい」(19.9%)といったダイヤ調整や運賃制度に対する要望が見られる。

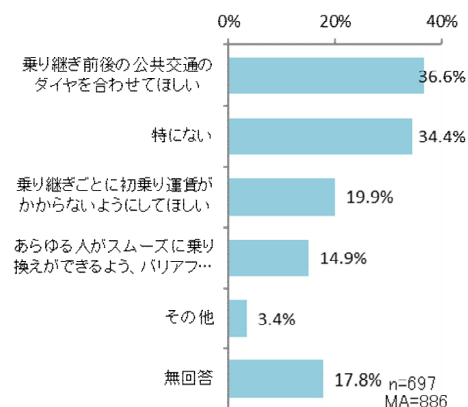


図 乗り継ぎに対する要望

## 5) 今後の中間市の公共交通について

### ①公共交通のサービスの方向性

○「現状よりも公共交通サービスを充実させるべき」(34.4%)が最も多く、次いで多い「現状と同程度の公共交通サービスを維持していくべき」(20.7%)と合わせると、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスを望んでいる回答が過半数あることが分かる。

○一方、「運行便数が減ったり、廃止したりするのはやむを得ない」(11.8%)や「わからない」(19.7%)といった、縮小化を望む回答や、そもそもどうして良いか分からないと言った回答も見られる。

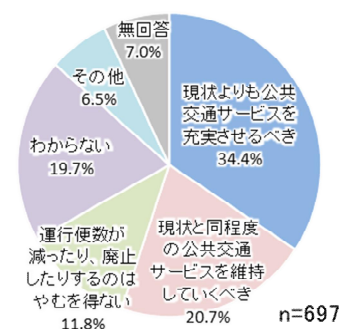


図 公共交通のサービスの方向性

### ②公共交通の財政負担の方向性

○「これ以上、市や利用者の負担が増えないよう、サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべき」(42.0%)が「市の財政負担(税金)を増やして、維持するべき」(10.3%)や「利用者の負担(料金)を値上げして、維持するべき」(12.5%)を大きく上回る。

○市や利用者の負担増よりも、双方の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが望まれている。

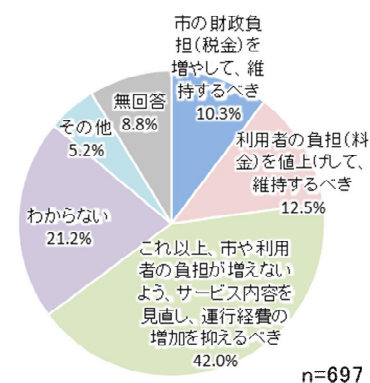


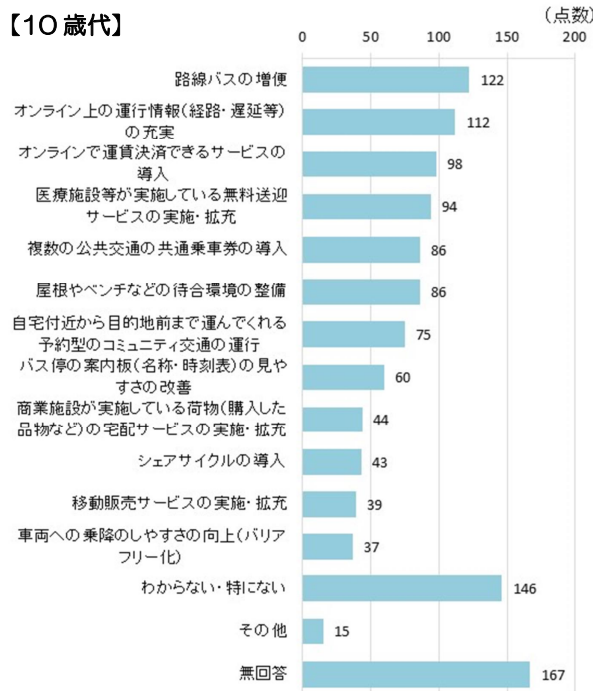
図 公共交通の財政負担の方向性

### ③公共交通の利便性を高めるための取組要望

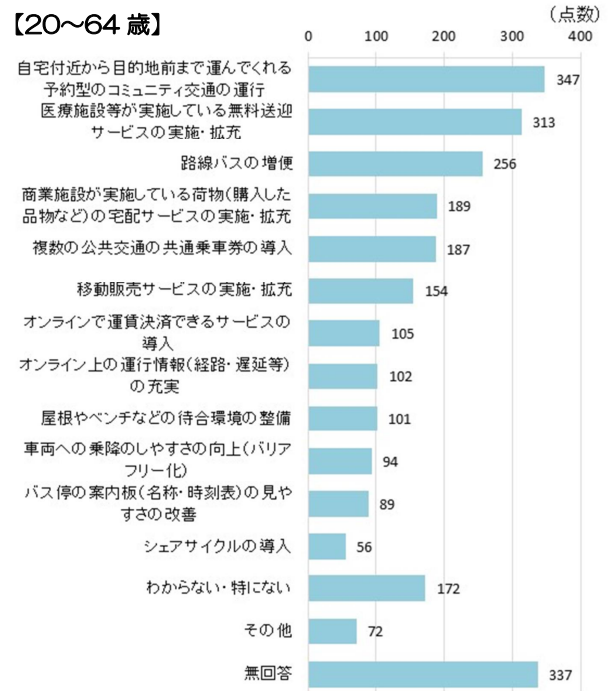
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取組要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計した。

○いずれの年代からも「路線バスの増便」が望まれている中、10歳代からは「オンライン上の運行情報の充実」や「オンラインで運賃決済できるサービスの導入」が、20歳以上からは「自宅付近から目的地前まで運んでくれる予約型のコミュニティ交通の運行」や「医療施設等が実施している無料送迎サービスの実施・拡充」が望まれている。

【10歳代】



【20~64歳】



【65歳以上】

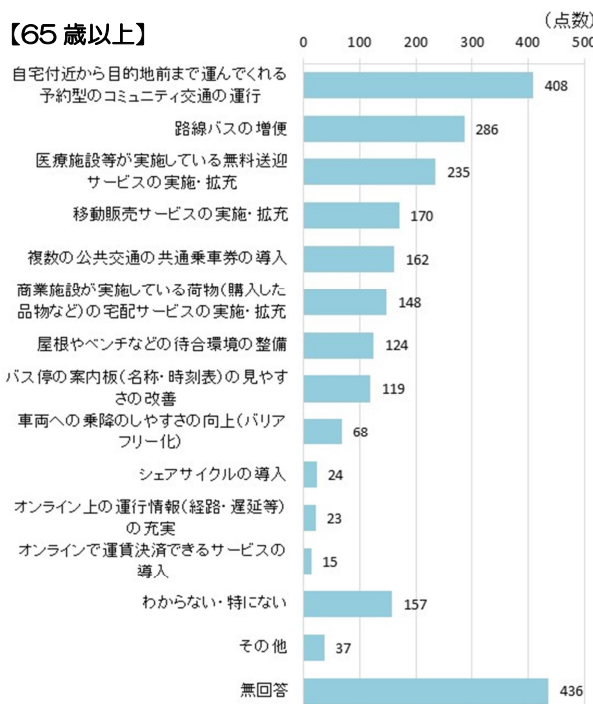


図 公共交通の利便性を高めるための取組要望

## 6) 中間市の公共交通に対する自由意見

○中間市の公共交通に対する自由意見の内容とそれぞれの回答数を下表に示す。

○また、次ページ以降に、中間市の公共交通に対する自由意見の原文を示す。

表 中間市の公共交通に対する自由意見の内容

内容		回答数
鉄道への意見	増便、ダイヤへの要望	13
	ルートの変更、新設	1
	情報発信（時刻表・路線図）	4
	駅構内/駅周辺の環境改善	13
	車両増	2
	高齢者や障がい者向けサービス	1
	運賃/定期	6
	乗継改善	11
	存続希望	7
バスへの意見	増便、ダイヤへの要望	23
	ルートの変更、新設、高速バス復活	21
	情報発信（時刻表・路線図）	15
	バス停周辺の環境改善	1
	車両小型化	15
	高齢者や障がい者向けサービス	4
	運賃/定期	3
	バス停の場所	11
	乗継改善	8
	存続希望	3
	タクシーへの意見	運賃
市への意見	増便、ダイヤへの要望	1
	情報発信（時刻表・路線図）	2
	駅周辺の駐車場	2
	高齢者や障がい者向けサービス	12
	運賃(無料/割引)	3
	他の交通手段導入	13
	商業施設等との連結	8
	道路の整備、混雑解消	7
	市政、財政	23
	その他	58

表 中間市の公共交通に対する自由意見

No.	年齢	居住地区	自由意見
289	10 歳代	底井野	JR をよく利用するので、その付近にもっとコンビニや本屋、スーパーなどがあると嬉しいです。
382	10 歳代	底井野	不便すぎる
184	10 歳代	中間東	不便
213	10 歳代	中間東	基本的には不便。暮らし辛い、買い物ができない。
522	10 歳代	中間東	もっと運賃を安くしてほしいです。フレンドリー号となかよし号に乗ろうと思いました。時間帯をもう少し増やしてほしい（10 分ずつとか）もう少し人口を増やしてください。お年寄りばかりじゃなくて若い人を増やしてほしいです。
201	10 歳代	中間東	折尾駅までの便数を増やしてほしい。 自動改札が使えない時があるので直してほしい。 中間駅を改築してほしい。
188	10 歳代	中間東	通勤・通学ラッシュ時の便数を増やしてほしい。昼時も 2 便ではなく最低 5 便に増やしてほしい。
526	10 歳代	中間東	もっと分かりやすく乗れるように、料金を抑える。
158	10 歳代	中間東	JR と筑豊電鉄の接続を良くしてほしい。通勤・通学の朝の時間の本数を増やしてほしい。
378	10 歳代	中間東	JR の本数を増やしてほしいです。
214	10 歳代	中間東	バスの運行の時間が微妙だなと思います。もう少し便数があれば利用しやすいかなと思います。
530	10 歳代	中間東	JR の定期と電車の定期の値段が結構違って、筑豊電鉄は高いです。
602	10 歳代	中間東	・筑豊電鉄は必要だと感じる（通学に使っているため、乗っていて利用者が多いため） ・バリアフリー化は必要（杖や歩行器利用者のため、高齢者のため） ・個人的に今のままの公共交通のあり方に不満はなく、このままで十分だと思う。
293	10 歳代	中間	予約型、相乗り、タクシー料金未満バス代以上の運賃の商業施設までの乗り物があれば、高齢者の方の利用は向上し、子供たちだけ乗せても親も助かる、安心もある。（メールで到着連絡があるとなお良い）もう少し市場調査すべき。利用者側向けではない現状と思う。
509	10 歳代	中間	送迎サービスはお年寄りしか乗ってはだめなのかと思っていた。お年寄り優先ではなく子育て世帯にも公園を増やしたり雑草を整備してほしい。草むらで子供は遊べない。
220	10 歳代	中間北	市民は無料のバス（中間駅）を運行してほしい。中間駅を綺麗にしてほしい。
507	10 歳代	中間北	JR の本数が少なく、困ることが多いため、1 時間当たりもう 1 本増やしてほしい。税金の使い方を考えてほしいですね。
198	10 歳代	中間北	門司港行きが少なく、折尾で乗継しないといけなくなり、乗継時間が 30 分もあるので、毎日母が折尾まで迎えに来ている。定期の意味がない。
373	10 歳代	中間北	中間駅の街灯が少ないことからやや治安が悪い部分が見受けられます。いくつか設置をお願いします。
533	10 歳代	中間北	JR の便が少ないため、すごく不便。バスの乗り方がいまいち分かりづらい。
209	10 歳代	中間南	タクシーみたいなコミュニティバスなら乗りたくない。 車両を増やしてほしい（朝の JR） 中間駅～イオンなかま店までの送迎バスがほしい。
291	10 歳代	中間南	待合環境：机を置いてほしい。便数は少なくとも良いから（利用者の負担額を増やさないため）待っている間勉強できるので。
591	10 歳代	中間南	今後ともよろしくお願いします。
649	10 歳代	中間南	・電車とバスの時間を合わせてほしい。 ・バスの本数を増やしてほしい。



No.	年齢	居住地区	自由意見
156	10歳代	中間南	坂が多いため坂の上のバスはあったほうがいい。お年寄りの方がきつそうに坂を上っていて、倒れそうな方を何度も見ました。
194	10歳代	中間南	・バスの本数が少ない。小型バスの導入を増やすべきであると思う。
217	10歳代	中間南	バスを増便してほしい。
662	10歳代	中間南	中間南校区の歩道が狭い。
243	10歳代	中間南	中間駅と太賀の下のところを運行する安いバスが欲しい。
202	10歳代	中間西	道路を綺麗に舗装してほしい。 自転車専用レーンの設置。
2	10歳代	中間西	小田ヶ浦一丁目に引越して来たのですが、折尾までと、折尾からの行き帰りの便が少なく、行きで1便帰りは0便です。もう少し、増便してもらえたら助かるなと思います。
281	10歳代	中間西	通学時間に間に合うバスの便を増やしてほしいです。
594	10歳代	中間西	JRの車両数を増やしてほしいです。朝や夕方の通学、通勤の時間帯だけでもいいので増やしてほしいです。
224	10歳代	中間西	通勤・通学時間のバスの本数を増やしてほしい。
299	10歳代	中間西	・筑豊電鉄の平日の朝の本数を増やしてほしいです。 ・ダイヤ改正があるたびに自分が今まで乗っていた時間の電車がなくなって、学校に行く時間が遅くなるので困ります。
503	10歳代	中間西	中間駅のロータリーを増やしてほしい。
601	10歳代	中間西	七重からJR中間駅まで行くのに大回りするルートしかないの、バスを使っていません。ルートの見直しが行われますことを祈っています。
506	10歳代	中間西	いつも安全に運転してくださりありがとうございます。
511	10歳代	中間西	西鉄バスと筑豊電鉄共通の定期があると嬉しい。特バスを購入しているから黒崎から電車で帰りたいけどバスを利用する。お金が別にかかるから。バスの時間もない（3時間に1本）帰るのに1時間もかかる。
377	20歳代	中間東	免許返納について、買物→病院→銀行など、毎回お金がかかるとなかなか返納はできないと思う。返納した場合、初乗り料金だけ無料などにすると安心して返納できるのではないかと思います。
600	20歳代	中間東	自宅から公共交通機関までの夜間の道のりが人通りも少なく、街灯も少ないため不安である（子もいるため）。 昼間に出かけて夜間に公共交通機関で帰るとしても上記の事が不安で、結局自家用車で行き来してしまう。←公共交通機関の方が便利だったとしても。
230	20歳代	中間	コミュニティバスの存在を今回初めて知りました。運行地域を拡大してもらえると嬉しいです。祖母がハピネスなかまを利用していますが、手を挙げてなかなか止まってくれず困っています。運転手さんへのご指導をお願いいたします。
305	20歳代	中間	バス停が家の近くにあるともっと使おうと思います。市民の意見を聞くことはとてもいいと思ったので続けてほしいです。
516	20歳代	中間北	現状では特に移動で困っていることがないので、今まで公共交通機関に関して考えることはありませんでした。3才の男の子を育てていて、電車が大好きなので、最寄り駅の中間駅に行ってみたい気持ちはありますが、正直暗い印象と狭そうで行ったことはありません。近くにコンビニ等もないため、あったら便利かなあと思います。
190	20歳代	中間北	福北ゆたか線の本数を増やしてほしい。中間駅の駐輪場を綺麗にしてください。
206	20歳代	中間北	高齢者率が高い中間市にとって、コミュニティバスなどの公共交通機関を充実させることで高齢者の地域活動の参加を高めサルコペニアを防ぐことが重要だと考える。それにより平均寿命と健康寿命の差が縮まり、介護者の負担を軽減させる効果が公共交通にはあると考える。

No.	年齢	居住地区	自由意見
199	20 歳代	中間南	中間市内のバスを利用しているのは高齢者ばかりなので、高齢者に使いやすいものにしたら良いと思う。若い人は中間市内を公共交通機関を使用してまで行きたいところがないと思う。
296	30 歳代	底井野	・バス→ノンステップバス希望（車いす利用者がバスを使えない）
1013	30 歳代	底井野	若い人が車を所有してるのが当たり前になってますが、事情があって車を持たない若い者もいます。財源や人員確保の点でこれ以上充実するのは難しいかと思いますが、これ以上交通機関が減るのも困ります。乗り合いタクシーはとても助かって使ってます。できれば、もう少し運行便を増やして欲しいです。
176	30 歳代	中間東	筑豊電鉄がなくなると不便な場所に住んでいるので、今後も運行を維持してほしいです。路線バスは利用者の数を考えると、小型バス等にかえて経費削減したほうが良いのではないのでしょうか。
279	30 歳代	中間東	今より減便したり値上げになると困る。福岡・北九州への高速バスがあれば使いたい。
499	30 歳代	中間	中間市役所前の渋滞緩和や中間保育園近くの大形ミラーのへこみを直してほしい。
660	30 歳代	中間	現在利用していないので、分からないことが多い。しかし高齢者の方が多く、私の父母も今後利用すると考えたら、高齢者の方でも分かりやすく利用できるようにしてほしい。（私が働いているので、車など乗らなくなると困ります。病院や買物などいつも連れて行ってあげたり出来ないから）
521	30 歳代	中間	JR の便が少ないため不便。乗り継ぎが大変。
651	30 歳代	中間	子どもサービス充実。古いアパートなど壊してほしい。
1030	30 歳代	中間北	公共交通機関が少ないので不便。特に天神にいく高速バスがなくなったのが本当に困る。中間駅から西鉄バスに乗りたいが、時間が合わないので困る。JR の乗り降り時間にバスの出発とかあわせてほしい
303	30 歳代	中間北	高齢化が進んでいるので公共交通は減らすべきではない。
653	30 歳代	中間北	公共交通は一定数維持してほしいが、そのために税金の投入は。自家用車はどこでも行ける反面、維持費も掛かっているはず。公共交通のみの利用の方は維持費分を考えて負担してよいと思う。
1024	30 歳代	中間南	中間高校下から筑鉄中間行きや通谷電停方面行きの西鉄バスを利用しています。私は西鉄バスが好きでいつも運行してくださるのでとても助かっています。もしも運賃値上げをしたとしても乗り続けたいと思っていますので、これからもよろしくお願ひ致します。
182	30 歳代	中間南	バスやタクシーを利用する人は助かっていると思います。
294	30 歳代	中間南	障がい者等、買物に行きたくても行けない方がいます。自宅からスーパーや商業施設等、バリアフリーで乗り降りできるバス等あればいいなと思います。
1012	30 歳代	中間西	使用したい時間帯にバスが無くタクシーを利用したり自宅まで徒歩でという形になるので本数が増えてくれると助かります。
300	40 歳代	底井野	現状自家用車利用のため、自態感がない。
661	40 歳代	底井野	まだ車に乗っているので、公共交通についてあまり考えていない。車が利用できなくなった時は移動に困ることになると思う。その時は乗りなれていない公共交通が足になることもあると思うが、気軽に利用できるとは思わない。自家用車のような気軽さが必要と思う。
216	40 歳代	底井野	子供が JR を利用して通学していますが、駅について遅延していることに気づいたりするので、オンラインで知らせが来ると助かります。
302	40 歳代	底井野	・コミュニティバスは自分自身は利用していないが、家族（移動手段がない）はよく利用しているので、継続・充実してほしいです。 ・「ハピネスなかま」の無料はやめるべきです。
593	40 歳代	底井野	橋を渡らなくても、充実した生活を送ることができるようにしてほしいです。
1003	40 歳代	中間東	ハローデイの近くにバス停が欲しいです。JR 中間駅が遠いので、100 円バスのように気軽に乗れるバスが欲しい。

No.	年齢	居住地区	自由意見
235	40 歳代	中間東	高齢者の交通事故が多いし、運転も危ない方をよく見かけます。安心して免許を返納してもらえよう、利便性を高めてもらいたいです。時間や方向が合っている方と車をシェア出来て、少しでもお役に立てることができれば、win win だと思いました。
523	40 歳代	中間東	市役所周辺が時間帯によってかなり渋滞が発生していますが、それによりバスなどの公共交通の運行にも影響が出ているのではないかと思います。財政が厳しいとは思いますが、対策が必要ではと考えています。
154	40 歳代	中間東	利便性をもっと良くしてほしいです。どこに行くにも中途半端な距離にあるので、何か新しい形態を作ってもらいたいです。
166	40 歳代	中間東	できれば車社会のため、駐車場の確保があれば公共交通等を利用したくなると思います。また、コロナ禍で外出できないため、外出したくなるような取組があれば、チケット等を配るなど。
197	40 歳代	中間東	コミュニティバスは廃止し、お年寄りが家の前からタクシーに乗り目的地まで行きやすいように、タクシーの料金を月額定額の金額で使用できるようにし、タクシー会社への助成をする仕組みがよいと思います。
286	40 歳代	中間東	コミュニティバス路線図初見ですが南北エリアに全く走っておらず驚きました。北九州市のベッドタウンとして住民誘致するために折尾や黒崎行きのバスが必要だと思います。
1029	40 歳代	中間東	小中学校がどこに出来るかによって住民の変移がありそうです。住居エリアと産業エリア、医療エリアなど、少しずつ時間をかけてコンパクトに整備する必要があると思います。市立病院の閉鎖など市民が知るには遅すぎた。小中学校の転移についても学生の保護者のみの周知で多くの市民が知らないまま話を進められそうになっていたのも、市民が参加に積極的になっていると思います。公共交通についても市民から意見が沢山出して市の活性化に繋がってほしいと思います。アンケートを提出できる機会をありがとうございます。
189	40 歳代	中間東	税金を増額してまでする取組ではない。若い世代が住みやすくなった方がよい。
433	40 歳代	中間東	公共交通の財政負担は市民 1 人あたり 2,000 円までは良いと思う。運転免許を返納した人や足が不自由な方が食料品の買い物や医療を受けることに不自由がないようにするべきである。自身の老後が不安である。
432	40 歳代	中間	今は自分が運転し、どこでも行けるが、将来が不安である。ガソリンも値上がりしているし高齢化。値上がりは心配だし仕方がないが市も収入源を何か対策してほしい。
175	40 歳代	中間	減便や廃止はやめてほしい。
498	40 歳代	中間北	前にも市の方へ提案したのですが、スクールバスをお願いしたいです（小中学生）
1018	40 歳代	中間北	高速バスの復活
505	40 歳代	中間南	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を使ってもらうなら、周囲に割安の駐車場が必要。</li> <li>駐車場がなければ駅周辺の施設の利用もできず、商店も栄えないと思う。公共交通を利用した際の送迎での渋滞も多少防げる。</li> <li>予約をしないと利用できないバス等は正直無職のご老人なら良いかもしれないが会社員や母子には難しい。予測が立てられないので。</li> </ul>
605	40 歳代	中間南	このアンケートが意味あるものになってほしいです。なかなか市民の声が届かないイメージ。選挙で選ばれているのだから公約はちゃんと守ってほしい。
179	40 歳代	中間南	コミュニティバス等は説明が不十分で利用しにくい。時刻表通りに来ないことや、便利な場所が集中しており、他の駅の利用を必要としないことも利用者が少ない理由では。
528	40 歳代	中間南	今回病気で車運転できなくなり、交通の便の不便さを痛感しています。バスの本数も減っていて、通谷駅まで歩くのも遠く、高齢者の方はハピネスなど活用されているかもしれないが、若年代は使用していないと思う。車がないと生活できない。中間駅も同様。交通の便を考えて JR を使用できていない。そして通谷駅から自宅（通谷四丁目）まで夜になるとすごく暗くて怖いんです。子供たちもすごく恐怖とのことです。明るくしてほしいです。どうかよろしくお願いします。
1023	40 歳代	中間南	高速バスの再検討。個人的には中間（通谷付近）から勤務先の水巻まで運行するバス導入。
658	40 歳代	中間南	バスの本数、あるいは他の交通手段を増やしてほしいです。

No.	年齢	居住地区	自由意見
596	40 歳代	中間西	無駄なお金を遣わないでください。
245	40 歳代	中間西	40 代のため、自分で車をほぼ毎日運転し、買物、通勤、高校生の娘の送迎をしています。公共交通が発達していないため、高齢者の運転が危険と感ずることが多いです。都会のように高齢者だけでなく高校生も公共交通を使って自由に移動できるようになるといいと思います。
204	40 歳代	中間西	地元じゃないので公共交通に乗ったことがない。年を取った時タクシーくらいしか家のところまで来てくれないのでタクシーを多くして安く乗れたら良いと思う。
237	40 歳代	中間西	バス停の周りが汚い。時間や料金が分かりにくいのと北九州までの路線が分かりにくい。
200	40 歳代	中間西	高齢者の免許返納がしやすくなるように公共の交通機関の整備が必要だと思います。
518	40 歳代	中間西	現在必要がないが、今後利用するかもしれない問題で考える時間ができました。今必要でないから知らなかったのかもしれませんが、コミュニティ交通をもっと見える化して案内してあげることで（バスの時刻表も見にくい）利用できる方、困っている方の助けになるように思いました。お年寄りにオンライン上の情報は難しいように思います。
185	50 歳代	底井野	コミュニティバスの利用者が少ないのに、費用をかけているのはおかしいと思います。お年寄りでも簡単に利用できる方法でみんなの生活がしやすくなるように考えてください。
419	50 歳代	中間東	スーパーや銀行等は同じ区域にあるが、市役所だけボツンと離れている。市立病院の跡地に移転してほしい。免許返納後、バス停も近くになく、役所に行けない。
163	50 歳代	中間東	中間市で 1～21 歳まで生活し、その後色々な所に居住後 52 歳で中間市に戻り、実感するのは住民の高齢化です。月並みですが高齢者に優しい環境を作っていくことが大切だと思います。免許返納後の移動手段の確保をサポートする政策、行動を期待します。
508	50 歳代	中間東	天神行き的高速バスを復活させていただきたいです。
212	50 歳代	中間東	筑豊電鉄を利用するにしても、土手ノ内から料金が上がる。同じ市内で買い物するにも料金が高いので筑豊電鉄を利用しにくい。土手ノ内にはコミュニティバスもない。高齢者は買い物に出かけるのにも不便なので免許の返納も難しい。
215	50 歳代	中間東	年配者の免許返納した後の事や、無駄な税金はつかわず、市民のため、1 回だけのお金をもらうとかではなく、長い目で見てほしい。
192	50 歳代	中間東	高齢化社会では Door to Door が基本となることが予測されるため、現行では困難かもしれないがライドシェアを検討した方が良く考えます。可能な限り自分の足で歩く政策を選択した方が結果的には健康寿命の伸びにつながるものと考えます。
406	50 歳代	中間東	公共交通を充実させ、高齢者に免許の返納を推進してもらいたい。
656	50 歳代	中間東	小さな市街ですので、いろいろな利便の要望、実施は難しい気もします。必要であり、存在はしてほしいですので、利用する側、そして、公共交通で働いてくださる方にも利便があれば存続し、これからつながる気がします。
172	50 歳代	中間東	タクシーが少ない。
297	50 歳代	中間	中間市は小さな市で、もう少し協力、話し合いからアイデアをもっと募れば良いと思う。予約制ではなく毎日同じルートと同じ時間で走る、無料の小型バス（ハイエース等）を使えば良いと思う。
501	50 歳代	中間	中間市以外でもこの問題は深刻だと思います。国ももっと積極的に考えていかないとけない。解けないパズルみたいに難しいが色々試してほしい。
301	50 歳代	中間	今は親が運転しているが高齢なので 2、3 年でなくなる。コミュニティバスが発達してくれるとありがたい。
502	50 歳代	中間	もう少し足など身体が悪い人の事を考えてほしいです。
655	50 歳代	中間	数年前もこのアンケートに協力しましたが、その頃より悪い状態になりました。JR 中間駅～15 時台に 2 本ありましたが、乗ってた方がなくなり、乗り継ぎ悪くムリだった方が残って、たまに見るとカラで走ってます。
244	50 歳代	中間北	年間金額を 1 人当たりいくらと決めて市が運営している会社に収め、中間市内をフリーで乗降できればいい。時間は 30 分 or 1 時間おきなど。

No.	年齢	居住地区	自由意見
409	50 歳代	中間北	要介護の親をみているため、車いすを直接乗せる介護タクシーなどの充実を図ってほしい。中間市役所までの渋滞を解消してほしい。高齢者のための公共交通にしてほしい。
512	50 歳代	中間北	市内コミュニティバス（巡回バス）を走らせる。
240	50 歳代	中間南	高齢化率の高い中間市においては、現在 80 歳前後になっても身近な公共交通がないために免許の返納をしないで更新をなされている方が、多くいらっしゃるようです。高齢者による事故等がクローズアップされるが、何よりも身近な公共交通システムが導入されていない結果、自ら運転せざるを得ない状況があることを認識し、皆さんが、買物・通院・遊び等に行きたいときに利用できる中間市の地の利に合ったタクシーとバスの間のモビリティの早期導入を切に願います。（現行のコミュニティバスは、実用性に乏しいと考えます）
284	50 歳代	中間南	娘が高校で中間駅まで徒歩では遠く、バスがあれば良いのに 1 時間朝 1 本で他の人に聞いたら親が送り迎えなど大切だと。毎日それも朝は大切なので電車で行けるところを選ぶなど本当に困りました。学生、老人のために色々見直ししてください。車のない人の事を一番考えてみてください。
520	50 歳代	中間南	高齢者が多い、坂が多い等の事を考えると小型のバス（車両）で自家用車がなくても（免許を返納しても）安心・便利な仕組みを希望します。自家用車は一人一台の時代なので、まずは高齢者や免許を持たない人に優しいサービスを。
193	50 歳代	中間南	中間駅→中間南小のバスの最終時間が早いため、JR 到着後にバスを利用することができない。もう少し遅い時間の便を増やしてもらえると助かります。
292	50 歳代	中間南	中間市に移住して毎日思っていることは、とにかく道路の車線が一車線しかないことです。だから公共交通問題が発生するのだと思います。※役所通りが大渋滞で困ってます。
532	50 歳代	中間南	イオンなかま前から最短ルートで中間市役所まで行ける路線バスがあると助かります。
1032	50 歳代	中間南	乗り継ぎが不便。イオン周辺から市役所方面のアクセスが悪い。
529	50 歳代	中間南	北九州市から 6 月に引越し、もともと車移動をしているので、ほとんど参考にならないと思います。利用している同居の父 85 才だと少しは協力ができたかと。
519	50 歳代	中間西	高齢者が安心して免許返納できるような住みやすいまちづくりをお願いします。
155	50 歳代	中間西	本市の公共交通は現状で満たされており、今以上のサービスを求めることは限界であると考え。自分主体のサービスを求めるならばタクシーがあればいい。求めるサービスに対する費用は受益者が負担すべき。今ある公共交通を上手く利用する考え方を持たない限り限度がない。
418	50 歳代	中間西	利用が少ない公共交通の縮小または廃止。そこにかかっていた費用で代替手段の拡充。
161	60～64 歳	底井野	中間市の公共交通をほとんど利用したことがない。そんな中で毎年 7000 万円の負担は無駄。各家庭にガソリン代として配布してほしい。
1035	60～64 歳	底井野	水巻町のような予約しないで乗れるふれあいバスがほしい。乗り合いタクシーは予約しないといけないし帰りの時間なんてわからないし予約しづらいし 水巻が羨ましいです
290	60～64 歳	中間東	筑豊電気鉄道は残してほしい。
195	60～64 歳	中間東	使用する人が少ないから路線バスを減らすという考えには賛成できません。高齢者が免許返納しやすいように考えるべきです。予約とかオンラインとか手続きの難しいものは利用を渋ってしまいます。
389	60～64 歳	中間東	自動車学校の送迎バスみたいなバスを作ってほしい。
659	60～64 歳	中間東	コミュニティバスなど免許返納後の移動手段など具体的にわかりやすくしてほしい。
153	60～64 歳	中間	JR 中間駅の時刻表が構内に貼っていないので困る。（スマホで見れるが、スマホがない人はどうしているのか）
287	60～64 歳	中間	コミュニティバスの内容が分かりにくい。

No.	年齢	居住地区	自由意見
437	60～64 歳	中間	高齢者にもやさしい公共交通システムを作してほしい。
183	60～64 歳	中間北	中間駅や電停までバスに乗りたいたと思いますが、バスを見かけることがなく、歩くかタクシーを利用します。短距離移動でバスに乗りたいたと思います。利用者が少ないのに大きなバスは不経済。
164	60～64 歳	中間北	乗り合いタクシーのような、同じ場所に行くのに何人かで乗り合わせて同じ料金で運営してもらおう。
157	60～64 歳	中間北	以前、市立病院があった時は、徒歩でも行け、大変便利でした。なくなってから市外の病院へ車等で移動し、時間や経費が大変負担となっています。ぜひご配慮をお願いいたします。
238	60～64 歳	中間南	通谷駅の立体交差を実現させてほしい。
1016	60～64 歳	中間南	バスを利用したいが、本数も少ないし路線もよく分からない、中間市内だけをぐるっとしてるだけのようです。私的には直方や黒崎に行く便があればもっと利用したいと思います。
429	60～64 歳	中間南	ライドシェア特区の導入
233	60～64 歳	中間西	アンケート自体が税金の無駄遣いを感じる。具体的なたたき台を作って議論すべき。
227	60～64 歳	中間西	家の前がバス停なので、なくしてほしい。免許返納したら使用するつもり。
608	60～64 歳	中間西	・市内の主な場所（役所、病院、学校など）通学時間以外に運行するコミュニティバスの充実を望みます。 ・西鉄バスの運行撤退や本数減少は、現状的に仕方ないと思いますが、予約制の市営バス（マイクロバス）を市内で運行することが市の発展につながると思います。車がよい理由ではなく利用できる公共交通がないため仕方なく乗っています。
525	60～64 歳	中間西	今は自家用車があるので不便は感じていませんが、将来免許を返納したとき足がないところにも行けなくなるので不安です。でも自家用車の維持費に 1 か月 1 万円以上かけていることを思えばその分タクシーを利用できると考えます。誰もお客さんのいない大きなバスが走っているのはムダだと思います。
180	65～69 歳	底井野	交通問題より公共医療に力を入れ、市立病院を作った方が良い。
168	65～69 歳	中間東	わかりやすく便利な公共交通を希望します。
500	65～69 歳	中間東	車での移動が多いので、筑豊電鉄以外のバスの路線がよくわからない。バスがどこを走っているのかもわからない（高速バスを除く）
606	65～69 歳	中間東	今はまだ自分で運転して買物などに行けるので危機感が高齢の方よりは少ないと質問に答えながら反省しました。75 歳を上限に免許を返納しようと思っているので、それからは切実になります。行きは歩いて買物（スーパーなど）に行き、帰りは商業施設が実施している荷物の宅配サービスなどを利用し、バスを利用して帰宅したいと今は考えていますが、そのためにも足腰を鍛えておかないと。
162	65～69 歳	中間東	これから先もずっと中間市に住むので、今も不便を感じているし、70 代、80 代になった時不安でたまりません。市民の意見を聞いていい方向に進んでほしい。
178	65～69 歳	中間東	中間市の町づくり（将来）に向けて、公共交通は重要なもの。どの世代も安心、安全に暮らせるための施策として考えてください。
407	65～69 歳	中間東	今のハピネス号では利用しにくい。周回コースにするよりもコースを短くして駅、イオンに直通で行けるようにコースを増やし、車も小型化して便数も増やさなければ利用者も増えないでしょう。10 人以下の車にすれば普通免許でよいので、運転手も確保しやすいと思います。今のハピネスは目的地に行くのに時間がかかるので利用しないのです。タクシーの予約便も必要ないです。
167	65～69 歳	中間東	筑豊中間の電停の階段がづらい。
218	65～69 歳	中間東	アンケートを外部機関に委託する理由がわからない。財政負担が増加している現状なら市職員で実施せよ。
524	65～69 歳	中間	当たり前のマナーが出来ていない人を目にします。皆が分かるようにポスターなりステッカーなどで（例：リュックは前にとステッカー見たことがあるが、小さく、こんなところに貼って感じた。アナウンスで言いにければ印象に残るステッカーを）

No.	年齢	居住地区	自由意見
430	65～69 歳	中間	朝 7 時ごろウォーキング中宮林付近を乗客ゼロの西鉄バスが折尾方面に毎日走っています。いずれ廃線になるのかと思ってます。混雑時はわかりませんが、バスの小型化、運賃一律、本数を減らしてでも定時運行等が必要と思っています。
380	65～69 歳	中間北	JR 中間駅の本数が少なく乗継の時間が長い。直通（小倉駅など）がほとんどないので使いにくい。
203	65～69 歳	中間南	ハピネスなかまのバスを廃止してコミュニティバスを増やしたら中間市民のためにもいいと思います。
394	65～69 歳	中間南	通谷団地地域は坂が多く、足が悪くなると移動が困難であるため、コミュニティバスの運行を増便してほしい。
607	65～69 歳	中間南	今現在公共交通を使うことなく過ごしていますが、あと 10 年を取った時に果たしてどうなのかなと考えて記入させていただきましたが、思うに通谷は特に坂の多い地域であり、不安もあります。徒歩での移動は年寄りには辛いものがあると思われます。その点では移動販売サービスが一番なのかなと思っています。よろしくお願いします。
239	65～69 歳	中間南	家から市役所に行くことが不便。個人的にもっと老齢になり、体が不自由になった時、病院買物など不安です。
174	65～69 歳	中間南	今後の更なる高齢化に伴い、交通弱者も増加していくため、そういった方々への交通支援の検討が必要かと思えます。
282	65～69 歳	中間西	県営住宅の周りは病院やスーパーなど徒歩 20 分以上で、高齢になり免許返納すると健康でもどんな状況になるのかとても不安です。
236	65～69 歳	中間西	歳を取ると、よほどの用事がない限り、行動範囲が狭まり、家にこもりがちになる。だから、コミュニティバスの詳細（行先、時間、乗降等）を充実させて、大きな文字でわかるように冊子にしてみんなに行き渡るようにしてほしい。コミュニティバスもなるべく予約なく利用できるように、自宅近くで利用できるように台数を増やしてほしい。
598	65～69 歳	中間西	近所の 70 歳以上の車を手放された方はハピネスへ行くこともできないような現状です。ハピネスを利用できるようなバスの運行にしてほしいと思います。
426	70～74 歳	底井野	私の住む地区では現在も不便な生活環境ですが、免許返納後はどう生活できるのか不安しかない状況です。日々のお買い物についても巡回販売車ではなく実店舗でお買い物したいです。
514	70～74 歳	底井野	自家用車（バイク・原付等）を利用できない人口数の 35%～50%が広く手軽に利用可能なプログラムダイヤを編成するため、店舗・医療機関・JR・筑豊電鉄へのネットワークを見出すこと。
597	70～74 歳	底井野	アンケート調査後の結果について不明です。結果の内容、それを受けての考察など、市民への速やかな報告が必要だと思います。（※P1 にアンケート調査後の報告計画についても記載すべきではなかったでしょうか）
599	70～74 歳	底井野	底井野校区へのバスの運行。イオンやトライアル、レガネット前を通っていけるように。買物がすぐスムーズに行ける。本数が少なくても（1 時間に 1 本でも）あれば助かります。数十年前はバスも通ってたのですが、その時は本数は少なかったのですが便利がよかったです。高齢になり歩いて筑豊中間駅まではきついです。
285	70～74 歳	中間東	市外からの運行がどの程度あるのかわかりません。市外に出かけるときも電車しか利用しにくいので、路線をわかりやすく教えてほしいです。
159	70～74 歳	中間東	イオンやトライアル、王将、スタバなど出来て助かっています。みんなも喜んでいますが、前のダイエーみたいにひとつの店に服、食事、雑貨等揃っていない。ひとつの店で遊べないので、衣料店、本屋さんないし、友達はなかなかよそから来ません。病院もないし、まだイオン周辺が空いているのでいろいろ考えてほしいです。
510	70～74 歳	中間東	免許を返納すれば電車、バス、JR を利用させていただきます。
603	70～74 歳	中間東	通常は自車を利用して安売り販売のモール等への買い物が可能。だが高齢者は健康上歩けない等外出が難しくなると考える。また、近隣のスーパー等の廃業が増えると考え。今後上記の記述の様公共の車輛を利用する高齢者が減少してくると考える。対策として高齢者⇔日常品の購入⇔買物の代行者のサイクルが必要と考える。信用できる市の買物委託業者との契約を行い、早急に考え実行してほしい。

No.	年齢	居住地区	自由意見
211	70～74 歳	中間東	自分の事は自分ですということを考える。足腰を鍛えるため、なんでもあてにしない。歩くこと、体重の増減を把握する。足の筋肉量を増やす。
171	70～74 歳	中間	運行経路、時刻表等を各家庭に配布してほしい。
517	70～74 歳	中間	JR 中間駅、水巻駅など、バス路線が少ない。現在「ハピネスなかま」送迎バス利用していないが、年齢的にこれから利用していきたいと思っています。
177	70～74 歳	中間	コミュニティバスの運行場所を増やしてほしい。もう少し外出したいと思っても、交通の事を考えるとやめることが多い。もう少し充実してほしい。
534	70～74 歳	中間北	ハピネスなかま送迎バスが無料とは知りませんでした。ありがとうございます。
381	70～74 歳	中間北	高齢になりなかなか体を動かさなくなるので、利用が難しい。
397	70～74 歳	中間北	鉄道しか利用していないため、意見がなく申し訳ありません。
595	70～74 歳	中間北	他県から来る方に中間市にお金を落としてもらうアイデアが必要でしょう。 ・遠賀川でのブラックバス釣りの聖地→イベントの打ち出し、敷地の整備、ポイントキッチンカー ・ペット社会ですので、他県にない中間市独自性のドックラン、保護犬、猫の譲渡会等他にもいろいろとあるはずですよ。
181	70～74 歳	中間南	増税より市財源の支出見直しを。
497	70～74 歳	中間南	家族の免許を持っているものが免許証を 1～2 年の間に返納する予定だから、その後公共交通機関を利用するのに最近バスの本数が減ったなあ～と思った。バスに乗ってる方が少ないから本数が減っているのかなあと思った。
1033	70～74 歳	中間南	中間高校下から西鉄バスを利用していますが 2 つバス停があるので助かっています
298	70～74 歳	中間南	コミュニティバス駐車場が坂の上であり、足が悪いため登っていきません。どこでも手を挙げると止まってもらえたら利用したいです。
187	70～74 歳	中間南	コミュニティバスは利用者が少ない。免許返納後なるべく人に頼らず利用できるようにしてください。
415	70～74 歳	中間南	現在お昼の時間に大型バスが運行していますが、お客が少ないようです。少し小さめのバスでもよいかと思えます。バスの運行時間に 9:00 が全くありません。せめて 1 便でもあると助かります。
210	70～74 歳	中間南	私は筑豊電鉄の通谷駅付近に住んでいるし車の運転もできるので、移動については不便を感じていません。医療機関・商業施設も徒歩で行ける距離です。
186	70～74 歳	中間西	今のままでは使いにくいと思えます。
504	70～74 歳	中間西	西鉄バスを小型化にする。バスの時刻をバランスよくする。
208	70～74 歳	中間西	普段利用している方から意見を聞くべき。
228	70～74 歳	中間西	利便性 = タクシー = 料金高い。地域毎巡回ルートを目的毎に運行することや、ルート内であれば場所を問わず乗降できるようにする。10～15 人程度のマイクロバスを市で 30 台程度使い、起点となる所を地域住民に運行を無償で行う。利用料は程々に。
650	70～74 歳	中間西	なるべく声をかけれる方々に「バスに乗ろう」という声掛けを行っていきたく思います。
196	70～74 歳	無回答	私の住んでる所にはスーパーやクリニックがあるので、かかりつけ医を変更すれば何とか生活はできそうだと思います。JR 駅にも徒歩で行けませんが、免許返納した場合は若い世代に頼めないのもっと便利な所に転居するしかないのかなと、将来に不安を感じます。
160	75～79 歳	中間東	コミュニティ交通を利用の方、行先バス停など知らない人が多いので、説明するのにパンフレットなどあればなお良い。
410	75～79 歳	中間東	私の場合家の近くには郵便局、クリニック、歯科医院等揃っているのでまあ充実しています。筑豊電鉄もすぐ近くにあり。あまり不便は感じません。



No.	年齢	居住地区	自由意見
191	75～79 歳	中間東	バスの運行（路線）をもっと増やしてほしいと思う。
241	75～79 歳	中間東	走っているバスを見ると乗客が少ない。バスを小型のものに変えられないのか。
170	75～79 歳	中間	水巻町のようなバスが羨ましい。
304	75～79 歳	中間	自分が自分の車で移動しているので公共交通について今まで考えたことがなかったですが、こんなに市が色々考えてくれているとわかり、返納後に希望が持てます。
242	75～79 歳	中間	旧婦人の家近くにコミュニティバス停があればいいな。
647	75～79 歳	中間北	今は良い場所に住んでおり、銀行や買物先が近くにあるので自転車で走っているが、もう少し先になるとやはり困ると思う。高齢者ばかりになりつつあるので、何か良い方法とを考えます。費用が掛からずこまめに動けることは大切です。やはり出かけていくのが良いことと思います。一般の方で運転出来て空いている時間がある人に頼むとなると知らない人は怖いので市からの指定で安ければよいのですが、難しい問題ありますね。タクシーは会社がバックにあるので安心ですが、年金者はいつも乗れない経済的問題ありで難しい問題ですが、やはり考えていくべき問題です。
205	75～79 歳	中間南	近くにバス停がないため利用しません。
604	75～79 歳	中間南	現在買物、通院に路線バスを利用していますが、時間帯によっては 1 時間に 1 便無い時間帯があります。せめて 1 時間に 1 便は運行してほしいです。
648	75～79 歳	中間南	・JR 中間駅の無人化問題 ・JR 中間駅のダイヤと西鉄バスの乗り継ぎが出来ていない
165	75～79 歳	中間南	免許返納後の対応 ・コミュニティバスの運行について、乗車場所・時刻・運賃等、年別にわかりやすく書いた表を配布または市の広報等で知らせることが一番。多くの方がわかっていない。 ・公共交通についても、市の負担が増加している（利用者が少ない）。バス停まで歩く・本数が少ない等で乗らない。もったいないと思う。
283	75～79 歳	中間南	コミュニティバス停留所付近の家は便利かもしれないが、路線が通っていない家は坂が多い場所で不便で、隔週路線を変えて走ったら利用客が増えると思います。平等に細かに路線を変えて走ってほしい。ご検討よろしくお願いします。
434	75～79 歳	中間南	バスと JR の乗り継ぎを良くしてほしい。時間が合わず、待ち時間が長い。大きなバスではなく小さなバスで小回りしてほしい。
652	75～79 歳	中間南	必要となった場合、路線図（詳しいもの）と時刻表の送付はしていただけるのでしょうか？
535	75～79 歳	中間西	公共交通維持確保の観点からではなく（無理がある）住民の移動手段を自家用から他人用ヘシフトできるように受益者負担 1/2 を取り入れて活性化すれば、結果公費負担が減少するはずで。
225	75～79 歳	中間西	西鉄頼りだと減便が進む。市営（小型）バスで運行する。※毎年 7000 万円を西鉄に使うのなら市独自で運営することを検討。
219	75～79 歳	無回答	足が悪く一週間に 3 回デイサービスに行っております。
229	80 歳以上	底井野	今はタクシーだけの移動しかありません。できるだけ市内の公共移動できる方法を考えてください。
423	80 歳以上	底井野	まだその年になってから 2～5 年先のことはわからない。
288	80 歳以上	中間東	・バスをコンパクトにする。
446	80 歳以上	中間東	無料をやめてオール 100 円でやってみたら。
425	80 歳以上	中間東	ハピネスなかまのバスを増便してほしいです。
592	80 歳以上	中間東	特に不便不足を感じたことはない。
232	80 歳以上	中間	市内循環コミュニティバスをご検討できないでしょうか。

No.	年齢	居住地区	自由意見
207	80歳以上	中間北	ハピネスなかま送迎バスの時刻表とバス停がわからない。知るにはどうしたら？
221	80歳以上	中間北	中間駅の無人駅は淋しいかぎりです。
515	80歳以上	中間南	中間駅構内の雑草どうにかならないのかな。おちづれた中間まるみえの様です。
654	80歳以上	中間南	私は朝霧に住んでいますが、市役所に行くのにとっても不便です。電車の場合は通谷駅まで10分歩き、筑豊中間駅で降りてまたかなり歩きます。バスは利用したことはありません。多分本数も少なく、降りたバス停からもだいぶ歩くと思います。
223	80歳以上	中間南	中間駅でのJRとバスの乗り継ぎですが、5分ほど調整すればJRのお客様がバスに乗れるかと思います。誰も乗っていないバスが発車するのを見かけます。タクシー会社との関係があるのではと思います。
280	80歳以上	中間南	財政が不足しているので、余程考えて対策してほしい。
412	80歳以上	中間南	中間駅の復活をお願いしたい。
657	80歳以上	中間南	後期高齢者保険料の等級に比例した公共交通運賃の割引制度を設けること。
173	80歳以上	中間南	公共交通と行政による通谷駅の高架化を希望する。
231	80歳以上	中間南	週2回200円で家の近くまで載せていただけるのがとてもありがたい。せめて週3回はほしい。
403	80歳以上	中間南	交通、病院、買物等今便利な家に住んでいる。特に希望はありません。
417	80歳以上	中間南	商業施設に行くのに、住宅地より急な坂道が多い。特に荷物を持って帰りが大変。市の財政問題もあるし、何とかならないかと思います。
169	80歳以上	中間南	バスを小型化し、頻繁に運行してほしい。
295	80歳以上	中間南	・フレンドリー号に乗っている人は少ない。4、5人程度でガソリン、人件費、維持が大変と思う。もう少し小型でいいと思います。 ・免許返納したらハーモニーホールも行けません。あと2～3年の間です。
531	80歳以上	中間南	今は家族に送迎してもらっているが、数年後家族が免許返納を予想されるので、その時以後は市の交通手段やJRや筑豊電鉄を利用することになる。
234	80歳以上	中間西	乗り合いの乗り物は小型化に、バスも小型化に。(乗客が2、3人でも走っています)
513	80歳以上	中間西	高齢者の自動車運転免許返納者が動きやすいようコミュニティバスの市内循環型がほしい。
226	80歳以上	中間西	JR中間駅が遠いし不便なので、筑豊中間からJR黒崎へ乗り継いで北九州(小倉)や福岡に出かけています。ですので筑豊電鉄はずっと存続をお願いします。
527	無回答	中間東	筑豊電鉄は便利がよい。運賃が高い。(通谷、三ヶ森)

## 3-2 市内高校在校生 Web アンケート調査

### 3-2-1 調査概要

○中間市内の高校である中間高校、希望が丘高校、北九州高等学園に通学する2年生全員を対象にアンケート調査を実施し、351票を回収。

○設問項目（概要）

- ・通学時の公共交通利用状況
- ・通学時の公共交通への要望
- ・通学時に公共交通を利用しない理由 など

### 3-2-2 調査結果

#### 1) 通学時の移動手段

○通学時間が15分以内の場合はほとんどが自転車や徒歩移動となるが、16～30分では筑豊電鉄、30分を超えるとJRの利用が増えてくる。

表 通学時の移動手段

	JR	筑豊電気鉄道	路線バス	車(家族等の送迎)	スクールバス	バイク・原付	自転車	徒歩	その他
～15分 n=93	1.1%	5.4%	1.1%	16.1%	0.0%	0.0%	72.0%	35.5%	1.1%
16～30分 n=115	4.3%	20.0%	3.5%	39.1%	7.0%	0.9%	66.1%	15.7%	0.0%
31分～1時間 n=91	28.6%	18.7%	6.6%	30.8%	15.4%	0.0%	67.0%	18.7%	0.0%
1時間を超え n=52	82.7%	15.4%	28.8%	42.3%	13.5%	0.0%	50.0%	32.7%	5.8%

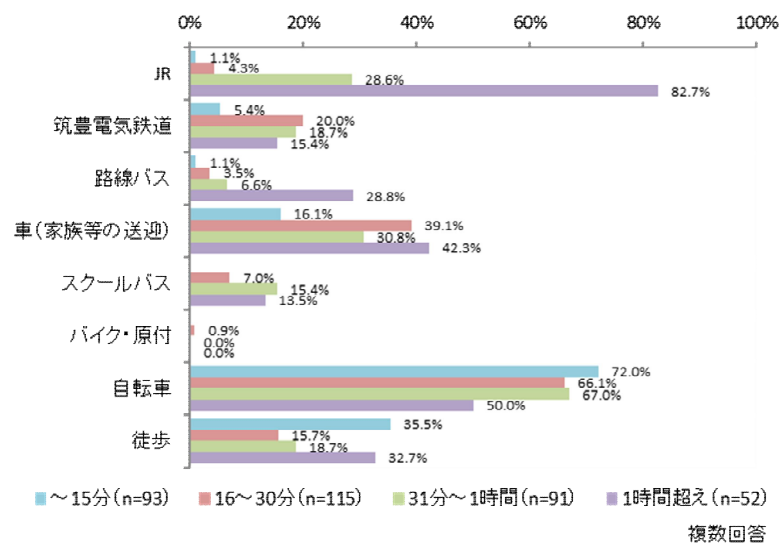


図 通学時の移動手段

## 2) 通学時の公共交通への要望

○JRと路線バスに対しては「便数を増やしてほしい」という要望が最も多く、JRでは「定期代を安くしてほしい」という要望も多く見られた。

○筑豊電鉄では「定期代を安くしてほしい」という要望が最も多く、「便数を増やしてほしい」という要望も多く見られた。

○公共交通へは、増便及び定期代の値下げに関する要望が多く見られた。

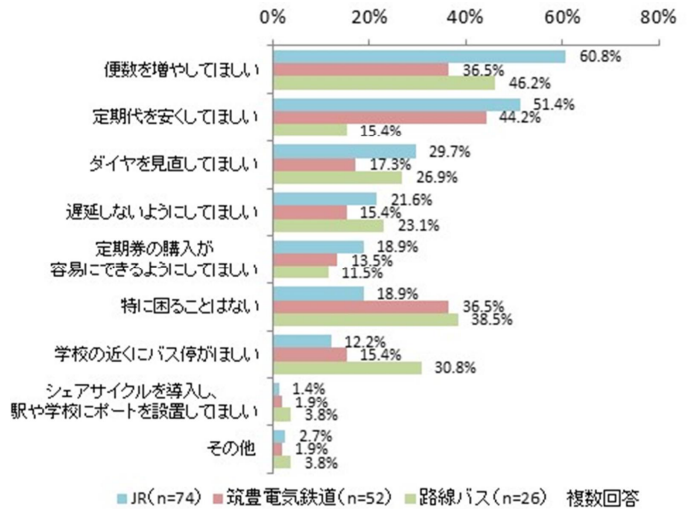


図 通学時の公共交通への要望

## 3) 通学時に公共交通を利用しない理由

○公共交通を利用しない理由としては、徒歩を除いて「現在の移動手段の方が、都合のいい時間に通学・帰宅できるから」という回答が最も多く、「現在の移動手段の方が、通学時間が短くてすむから」という理由も多く見られた。

○公共交通を利用することにより、現在の移動手段よりも時間的な都合が悪くなったり、通学時間が長くなったりすることが主な要因となっている。

○家族等の送迎の場合は「家族の通勤などのついでに送迎してもらえるから」という理由も多く見られた。

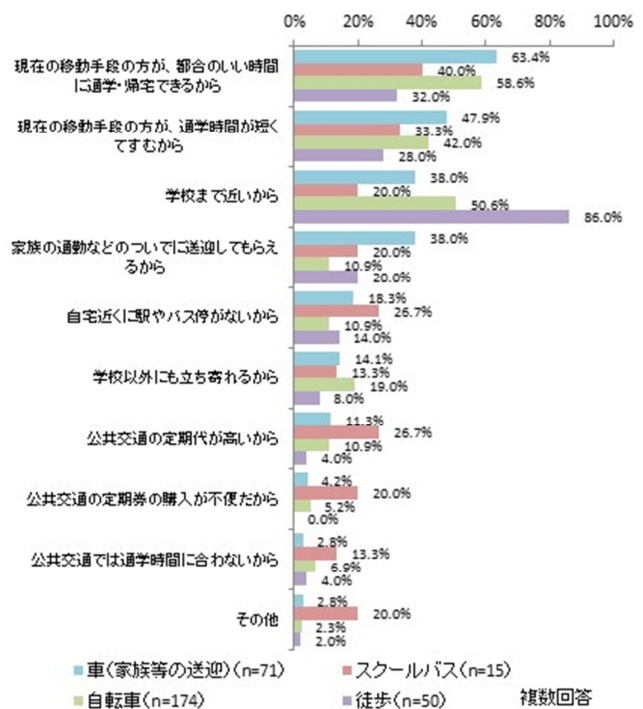


図 通学時に公共交通を利用しない理由

## 3-3 バス利用状況調査

---

### 3-3-1 調査概要

---

#### 1) 調査の概要

(A) 路線バス利用者を対象に、以下のバス停で聞き取り調査を実施。

- ・筑鉄中間バス停
- ・通谷団地口バス停
- ・JR 中間駅前バス停
- ・通谷電停バス停

(B) コミュニティバス利用者を対象に、調査票を車内に留め置き、利用者本人の記入式により調査を実施。

#### 2) 設問項目

○路線バス・コミュニティバスの利用状況（利用頻度・利用目的・目的地・乗降バス停・運賃支払い方法・乗り継ぎ状況等）

○路線バス・コミュニティバスに対する満足度・要望

○路線バスが利用できなくなった際の代替手段 など

#### 3) 調査時期

(A) 路線バス利用者を対象としたバス停での聞き取り調査

令和5年12月5日（火）～12月8日（金）

(B) コミュニティバス利用者を対象とした車内への留め置き調査

令和5年11月3日（金）～11月17日（金）

#### 4) 回収数

(A) 路線バス利用者を対象としたバス停での聞き取り調査

105 票

(B) コミュニティバス利用者を対象とした車内への留め置き調査

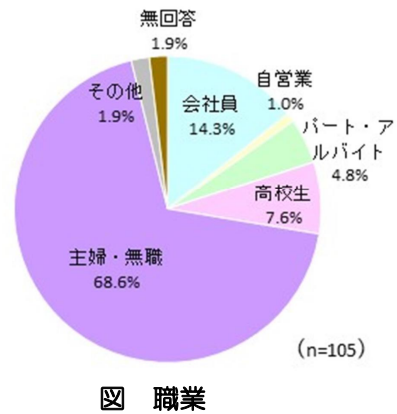
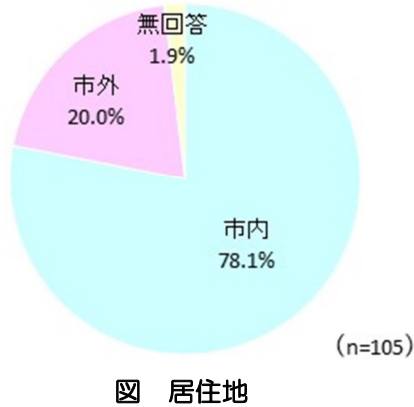
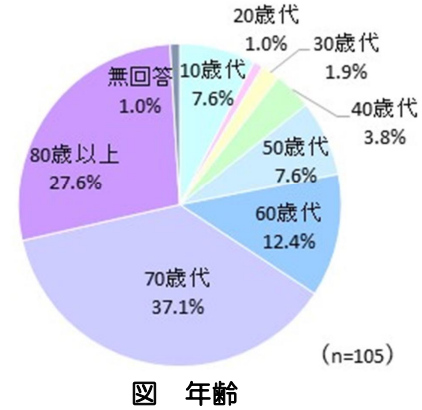
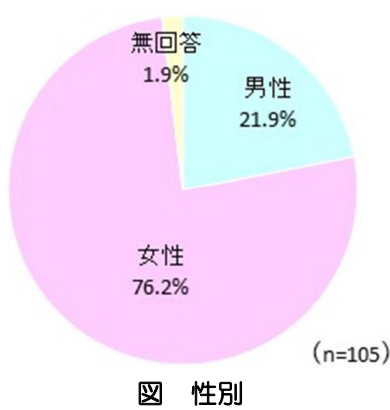
19 票

### 3-3-2 調査結果

#### 1) 路線バス

##### ①利用者の属性

利用者は、女性、60歳以上、市内居住、主婦層が約3/4を占めて多く見られ、会社員や高校生の利用も一部に見られた。



##### ②利用者の利用頻度・曜日

高校生は平日のみ、週に5日以上利用される方が多い傾向にある中、全体的に見ると、7割弱の方が週に1日以上は利用されている。

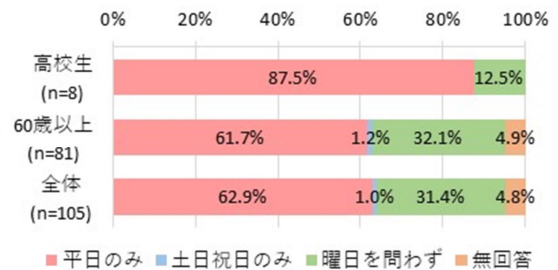
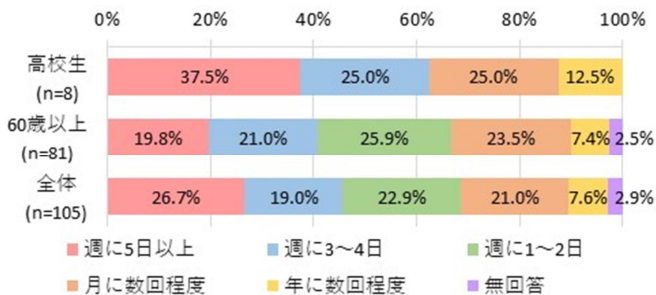


図 利用頻度

図 利用曜日

### ③利用者の利用目的

高校生は通学に利用されている方が多く、全体で見ると、買物・飲食や通院、通勤などの日常の足に利用されている。60歳以上では、趣味・習い事・娯楽での利用も見られる。

また、目的地が市内の場合は買物・飲食や通院の、市外の場合はそれに加えて、通勤や通学、娯楽等の利用が多く見られる。

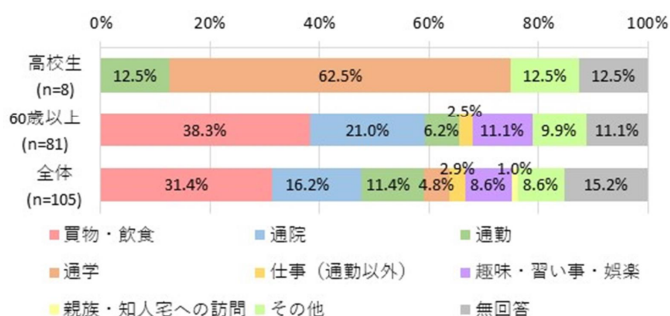


図 利用目的

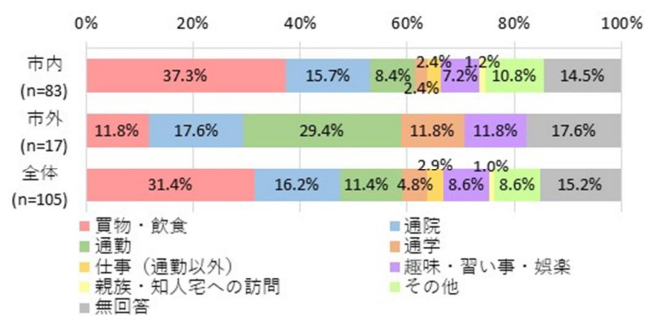


図 市内外目的地別の利用目的

### ④利用者の目的地・乗り継ぎ利用

目的地としては市内が大半を占め、イオンなかま店やレガネット中間、新中間病院など、日常利用の施設が主な目的地となっている。市外は北九州市への利用が多く、JRで乗り継いで行かれる方が多い。

なお、全体として乗り継ぎ利用はあまりされていないが、高校生はJRへの乗り継ぎ利用が多い。

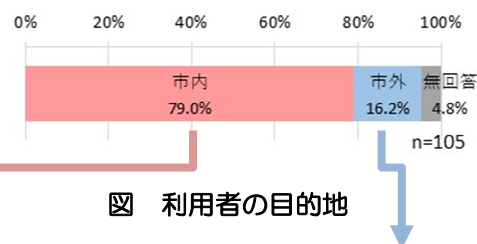


図 利用者の目的地

表 市内目的地

目的地	回答数
イオンなかま店	18
自宅	15
新中間病院	7
レガネット中間	7
ハビネスなかま	6
メガセンタートライアル中間店	6
クリエートタウンビル	3
銀行	3
その他 (回答数が1票の施設)	24
無回答	3

表 市外目的地の市町村

目的地	回答数
北九州市	11
その他 (回答数が1票の市町村)	4
無回答	2

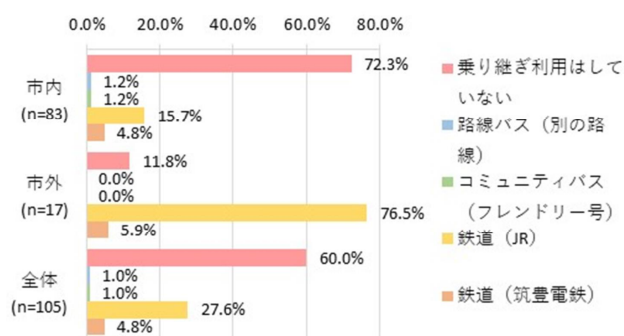


図 市内外目的地別の乗り継ぎ利用状況

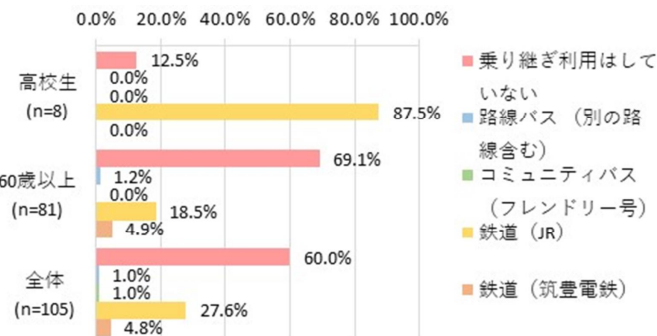


図 乗り継ぎ利用状況

### ⑤ 運賃の支払い方法

全体では IC カード、スマホでの支払いが多い中、高校生は定期券の利用も多く見られる。

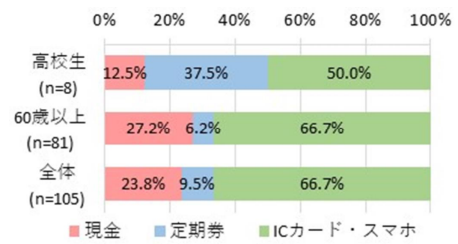


図 運賃の支払い方法

### ⑥ 高校生の満足度・要望

「あまり満足していない」と「とても不満」を合わせると半数の方が満足しておらず、このような方々からは、バスの増便要望や、ダイヤ改変で JR への乗り継ぎが悪くなったことへの指摘があった。

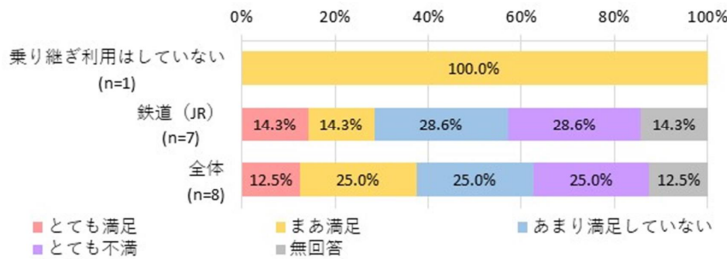


図 高校生の満足度

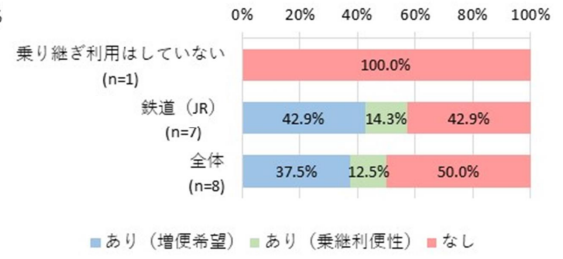


図 高校生からの要望

### ⑦ 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の利用目的

全体的に買物・飲食や通院が多いが、JR と乗り継ぎされている方は、趣味・習い事・娯楽での利用が多い傾向にある。

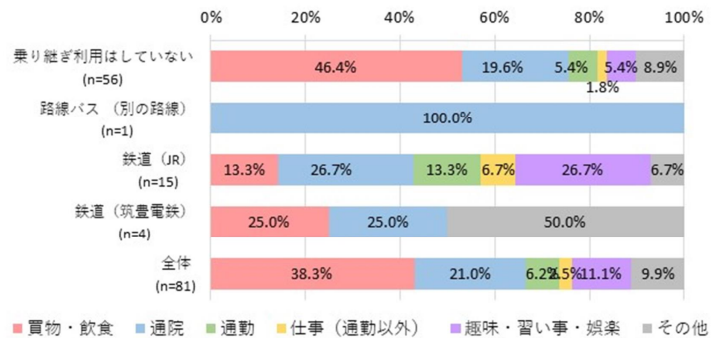


図 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の利用目的

### ⑧ 60 歳以上の満足度・要望

「とても満足」と「まあ満足」を合わせた満足側の意見が 4 割強あるものの、「あまり満足していない」と「とても不満」を合わせた不満側の意見も半数近くあり、あまり満足度は高くない。バスの増便に対する要望が多く、JR との乗り継ぎ利便性向上への要望も見られた。

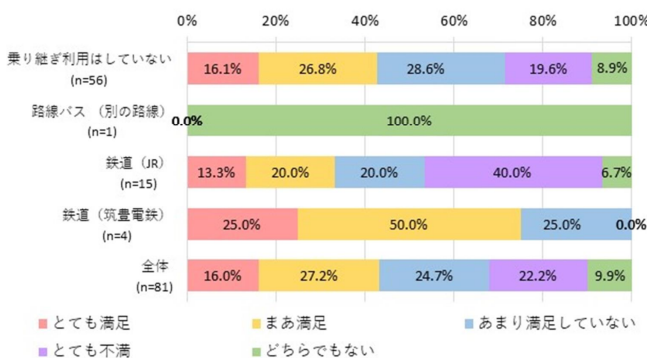


図 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の満足度

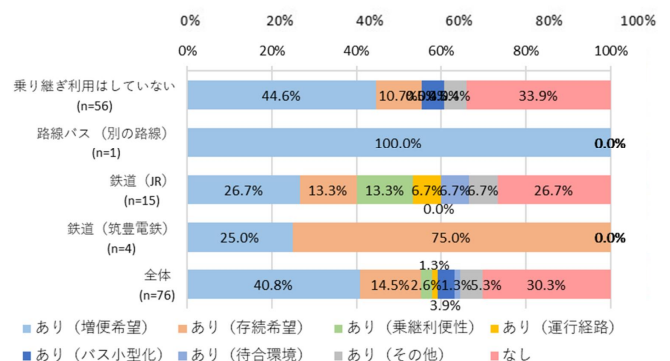


図 60 歳以上からの乗り継ぎ利用別の要望



## 2) コミュニティバス

### ①利用者の利用系統

得られた回答数は以下のとおりであり、フレンドリー号が 17 票、なかよし号が 2 票であった。

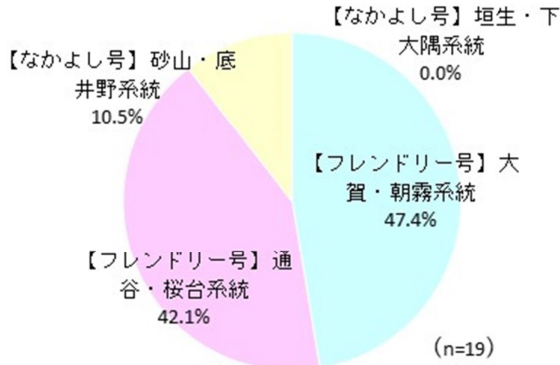


図 利用系統

表 利用系統

系統	回答数	割合
【フレンドリー号】大賀・朝霧系統	9	47.4%
【フレンドリー号】通谷・桜台系統	8	42.1%
【なかよし号】砂山・底井野系統	2	10.5%
【なかよし号】垣生・下大隅系統	0	0.0%
計	19	100.0%

### ②利用者の属性

女性、主婦層の方の利用が約 9 割を占めて最も多く、70 歳以上が 8 割強と、高齢の方の利用が大半を占める。

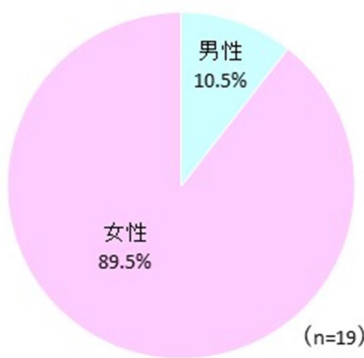


図 性別

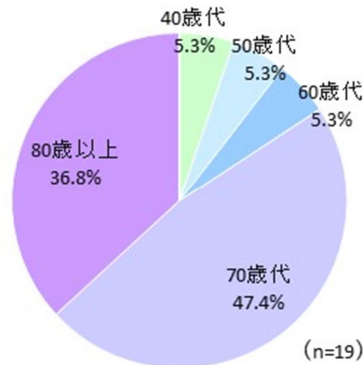


図 年齢

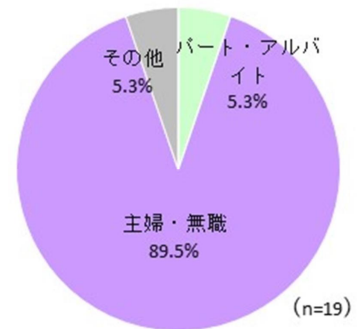


図 職業

### ③利用者の利用頻度・利用目的

6 割近い方が週に 1 日以上利用されており、利用目的としては買物・飲食が最も多く、フレンドリー号においては 40 代の方の通勤も一部に見られた。

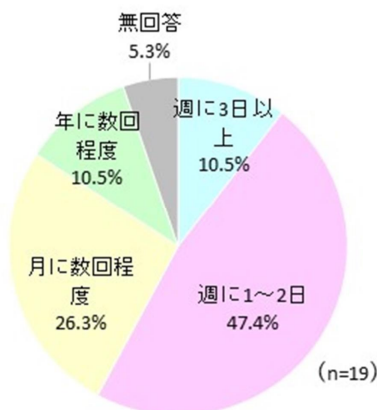


図 利用頻度

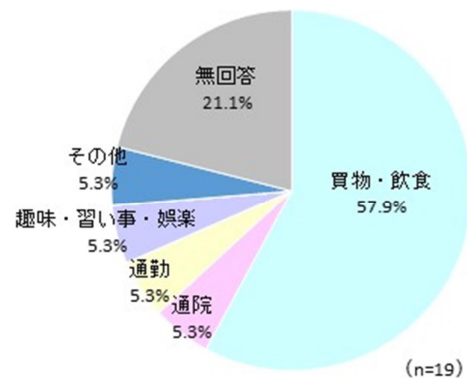


図 利用目的

#### ④利用者の目的地

目的地は、無回答を除くとすべて市内であり、イオンなかま店やメガセンタートライアル中間店といった商業施設や病院など、日常利用の施設が目的地となっている。

図 目的地

目的地		回答数
市内	イオンなかま店	9
	メガセンタートライアル中間店	2
	新中間病院	1
	クエートタウンビル	1
	通谷電停	1
	さくら館	1
	自宅	1
	吉野内科胃腸内科クリニック	1
無回答		4

#### ⑤利用者の乗り継ぎ利用

8割近くと、多くの方が乗り継ぎ利用されていない中、フレンドリー号では筑豊電鉄に、なかよし号では一般タクシーに乗り継いでいる方も見られた。

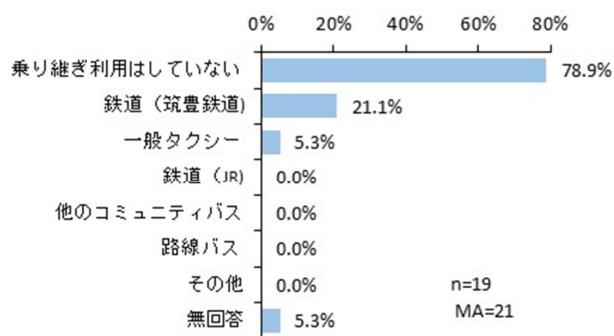


図 乗り継ぎ利用状況

#### ⑥利用者の満足度・要望

無回答はあるものの、それ以外は「とても満足」と「まあ満足」を合わせて9割近くの回答があり、満足度は高い。

また、運行便数や運行曜日を増やしてほしい、運行経路を見直してほしいという要望があった。

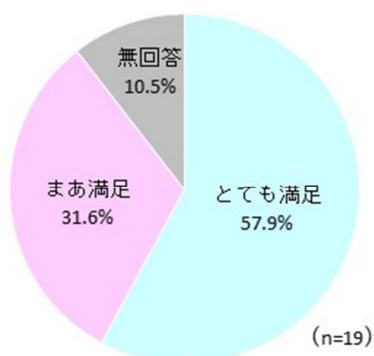


図 満足度

表 主な要望

分類	回答数
増便	2
運行経路の見直し	2
運行曜日の増	1

## 3-4 子育て世代向けアンケート調査

---

### 3-4-1 調査概要

---

○中間市の子育て支援センターに来訪される子育て世代を対象にアンケート調査を実施し、36票を回収。

○設問項目（概要）

- ・公共交通を利用するタイミング
- ・公共交通を利用する際に感じるストレス
- ・公共交通への要望

### 3-4-2 調査結果

---

#### 1) 公共交通を利用するタイミング

子育て世代が公共交通を利用するタイミングとしては、車が利用できない場合が最も多く見られ、その他、通常の外出、通院、長距離移動の場合にも公共交通を利用していることがうかがえた。

#### 2) 公共交通を利用する際に感じるストレス

公共交通を利用する際、ベビーカーの利用や、子供が騒いで周囲に迷惑がかかることに対してストレスを感じている方が多く見られた。

#### 3) 公共交通への要望

公共交通に対して、子連れ専用車両やベビーカーが利用しやすい環境の整備、周囲の理解・協力、乗降の利便性の向上が主な要望として挙げられた。

## 4. 地域公共交通の課題

以上を踏まえ、地域公共交通の課題を以下のとおり整理した。

### 課題1：市民・利用者のニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築が必要

- 人口減少等により地域公共交通の利用者は減少傾向にある中、市の財政負担は増加傾向にある。
- 市民アンケートにおいて、公共交通を利用しない理由に、所要時間の増大や乗り場が近くにならないことが挙げられている。
- 交通空白地域が残存している。
- 交通事業者ヒアリングにおいて、現状の課題に乗務員の不足や高齢化が挙げられている。
- 路線バスの1日の輸送量が、補助要件の下限値15人/日を下回る系統がある。

### 課題2：過度な自家用車依存からの脱却が必要

- 市民アンケートにおける買物、通院、通勤、通学のための移動手段について、市外への通学にJRが利用されている以外は公共交通の利用が少なく、自家用車が多くを占めている。
- 特に通勤においては、八幡西区等、隣接市町村との流動が多いにもかかわらず、自家用車の利用が多い。
- 市民アンケートにおいて、現在免許を持たれている高齢者の約2/3は免許返納の意思があり、3割強の方は車で送迎を頼める人がいない状況にある中、免許返納後は、タクシーや筑豊電鉄、路線バス等の公共交通を利用したい意向が高い。このような中、免許返納が進んでいない状況にある。

### 課題3：財政的な制約を踏まえつつも、既存の交通機関の維持・充実が必要

- 市民アンケートにおいて、今後の中間市の公共交通について、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスが望まれている中、市もしくは利用者の負担を増やして維持するべきといった回答が2割程度ある一方、市や利用者の負担がこれ以上増えないように公共交通サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべきといった回答が4割程度見られる。

### 課題4：交通弱者に配慮した交通サービスの充実が必要

- 高齢化が進行しており（H27：35.1% ⇒ R2：37.7% ⇒ R17：38.5%）、市民アンケートにおいて、高齢者は、免許返納後、タクシーや筑豊電鉄、路線バス等の公共交通を利用したい意向が高いとともに、食品宅配サービスや店舗・施設の送迎サービス等、支援サービスへのニーズが高まっている。
- 高齢者は、荷物を運ぶのがきつい、徒歩や自転車での移動が辛いといった身体的な負担や、送迎を家族や知人に頼むことへの気兼ね等で、外出時に不便さを感じている。
- JRや筑豊電鉄といった鉄道は、他の年代と比べると高校生の通学を中心とした10歳代の利用が多い傾向にある中、高校生の通学時の公共交通への要望として、JRに対しては増便や定期代値下げへの要望が、筑豊電鉄に対しては定期代値下げや定期券購入の利便性向上への要望が多い。一方、通学時に公共交通を利用しない理由としては、現在の移動手段と比較して、時間的な都合が悪くなったり、通学時間が長くなったりすることが挙げられている。
- 子育て世代向けのアンケートにおいて、公共交通を利用する際にベビーカーの利用や子供が騒

いで周囲に迷惑がかかることに対してストレスを感じており、今後公共交通を利用するにあたっては、子連れ専用車両やベビーカーが利用しやすい環境の整備、周囲の理解・協力、乗降の利便性の向上が求められている。

#### 課題5：地域公共交通の利用啓発が必要

- 市民アンケートにおいて、コミュニティバスを利用していない方が大半を占め、その理由としては、運行ルートや利用方法が分からないといった回答が挙げられている。
- 筑豊電鉄への交通事業者ヒアリングにおいて、市の協力のもと、公共交通の認知向上や利用促進のためのPRが求められている。

## 5. 地域公共交通の基本方針及び目標

### 5-1 地域公共交通の基本方針

以上の課題を解決するためには、公共交通が市内各地域の活性化の基盤となる必要があり、その実現に向けては、市民、交通事業者、行政等の関係者の協力が不可欠であることから、以下のとおり基本理念及び基本方針を設定する。

#### ～基本理念～

地域みんなが連携して支え合い、元気ある地域公共交通を目指して

#### 基本方針1 持続可能な地域公共交通の実現

- ・市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、実践することで、持続可能な地域公共交通を実現する。
- ・市内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となる地域公共交通を実現する。

#### 基本方針2 誰もが使いやすい地域公共交通の実現

- ・デジタル技術等の新たな技術や先進的な知見を取り入れ、サービス水準の向上、運営体制の効率化を進め、利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通を実現する。

#### 基本方針3 成長する地域公共交通の実現

- ・市民の公共交通利用の意識醸成を図り、利用者の増加する地域公共交通を実現する。

## 5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク

### 5-2-1 公共交通の役割と方向性

市内の公共交通の役割と方向性を以下に示す。

	周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための 「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた 「方向性」
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR中間駅 通勤・通学の主要交通結節点であるとともに日用品の商業施設や業務施設の集積が必要</li> <li>● 筑鉄通谷駅 周辺地区は市民が暮らすためのにぎわいがある地域の形成が必要</li> <li>● 筑鉄筑豊中間駅 各地域住民における様々な交通と鉄道との交通結節点であるとともに日用品の商業施設等の立地</li> </ul>	<p><b>都市間移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要</li> <li>● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関</li> </ul>	<p><b>バスとのネットワークの強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・通学を中心に、路線バスとの乗継移動の利便性の確保</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR中間駅</li> <li>● 筑鉄通谷駅</li> <li>● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ</li> <li>● ピザクック通り沿道 路線バス沿線は、利便機能や公益機能の多くの市民が利用する都市機能を確保</li> </ul>	<p><b>都市内交通の骨格を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部の都市拠点を連絡し、市民の日常的な移動目的地への移動を確保することが必要。</li> <li>● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。</li> </ul>	<p><b>都心部での利用環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中間市のJR中間駅、筑鉄通谷駅、筑鉄筑豊中間駅へのアクセスの確保と乗り継ぎ利便性の確保</li> <li>● メガセンタートライアル中間店、イオンなかま店、新中間病院など便利機能や公益機能へのアクセス性の確保</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>交通不便地の移動を支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通不便地における交通弱者の身近な買い物や通院のための移動手段、路線バスなどの上位公共交通機関へのアクセス手段を確保する。</li> </ul>	<p><b>地区に応じた公共交通の仕組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区ニーズへの柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、地域主体の公共交通を目指す。</li> </ul>
水巻南部循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>水巻町にある施設の利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 水巻町に位置するJR水巻駅や新水巻病院への利用</li> <li>● なお、当該路線は北九州市営バスが運行しているため、本計画では特に役割を定めない。</li> </ul>	<p><b>北九州市営バスの運行形態に準ずる利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北九州市営バスの運行形態の中で、中間市民が享受できる部分に対して利用を図る。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>多様な移動ニーズを支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー利用が有効な移動、あるいは、公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> </ul>	<p><b>ドア to ドア輸送ニーズへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（観光客、高齢者、障がい者、子育て中の保護者など）の対応。</li> </ul>

## 5-2-2 将来の公共交通ネットワーク

以上を踏まえた将来の地域公共交通ネットワークを以下に示す。

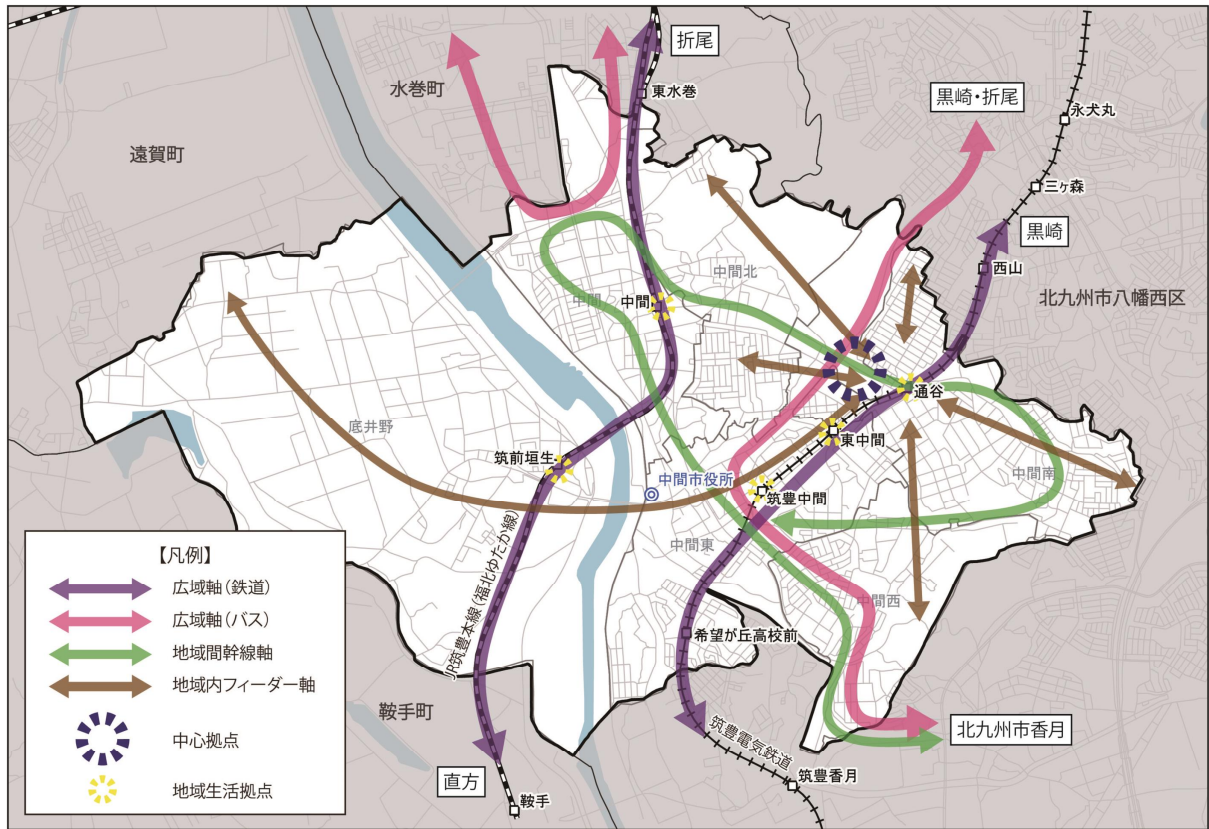


図 将来の地域公共交通ネットワーク図



1) 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

表 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	運行系統名	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線	JR 筑豊本線	本市と北九州市や直方市、飯塚市などを結び、広域の通勤、通学、買物、通院等の外出に伴う移動を支える路線。	広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。
	筑豊電鉄	本市と北九州市、直方市を結び、広域の通勤、通学、買物、通院等の外出に伴う移動を支える路線。	広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。
	西鉄バス 則松循環線	香月営業所から中心市街地を經由して、隣接する北九州市八幡西区の産業医科大学病院や西鉄黒崎バスセンターを結び、日常生活行動に伴う隣接都市間の移動を支える路線。	広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。
	北九州市営バス 水巻南部循環線	JR 水巻駅南口を発着地として、本市の北部と、隣接する水巻町の JR 水巻駅や新水巻病院を結び、沿線地域の日常生活行動に伴う水巻町への移動を支える路線。	広域移動を支えるサービスの維持に向けて、利用促進や情報提供の充実、利用しやすい運賃体系への改善等に取り組む。
地域間幹線	西鉄バス 中間線	香月営業所や筑鉄中間を発着地として、中心市街地や JR 中間駅、筑豊電鉄通谷駅など本市の地域生活拠点を結び、沿線地域の通勤、通学、買物、通院等の日常生活を支える路線。	利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等により利用促進に取り組む。 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	コミュニティバス フレンドリー号 太賀・朝霧系統	地形的に高低差がある太賀・朝霧・通谷地域と中心市街地や軸となる幹線を結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。	利用者ニーズへの対応や利便性向上を図るため、AI オンデマンド化を視野に入れた検討を行い、持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス フレンドリー号 通谷・桜台系統	地形的に高低差がある通谷・桜台地域と中心市街地や軸となる幹線を結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。	利用者ニーズへの対応や利便性向上を図るため、AI オンデマンド化を視野に入れた検討を行うとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス なかよし号 垣生・下大隈系統	垣生・下大隈地域と中心市街地や軸となる幹線を結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。	利用者ニーズへの対応や利便性向上を図るため、AI オンデマンド化を視野に入れた検討を行い、持続可能な運行を目指す。
	コミュニティバス なかよし号 砂山・底井野系統	砂山・底井野地域と中心市街地や軸となる幹線を結び、沿線地域の買物や通院等の日常生活を支える路線。	利用者ニーズへの対応や利便性向上を図るため、AI オンデマンド化を視野に入れた検討を行い、持続可能な運行を目指す。
その他	タクシー	市全域で、少量個別のきめ細かいニーズに対応したサービスを展開し、ドア to ドアの多様な移動を支える交通。	運転免許自主返納者を対象とした支援など、利用しやすい環境づくりに取り組む。

## 2) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	運行系統名		起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	
地域間幹線	西鉄バス中間線		香月営業所	烏森・JR 中間駅	筑鉄中間	4条乗合	路線定期	西鉄バス北九州	幹線補助	
地域内交通	コミュニティバス	フレンドリー号	太賀・朝霧系統	通谷団地口	通谷二区	イオンなかま店	4条乗合	路線定期	中間市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		フレンドリー号	通谷・桜台系統	セブナイレブン 中間通谷店	通谷二区	イオンなかま店	4条乗合	路線定期	中間市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		なかよし号	垣生・下大隈系統		福岡県中間市 (大字下大隈、 大字上底井野、 大字垣生)、 中間市役所		4条乗合	区域	中間市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		なかよし号	砂山・底井野系統		福岡県中間市 (大字垣生、大 字中底井野、 大字上底井野)、 中間市役所		4条乗合	区域	中間市 (運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助

※) 上記系統については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

## 5-3 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、本計画の基本目標を以下のとおり設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指す。

### 基本目標 1 地域公共交通ネットワークの維持・確保

市民生活やまちづくりにとって不可欠な地域公共交通ネットワークについて、採算性だけでなく、存続により得られる効果を総合的に考慮しながら、維持・確保を図る。

指標	単位	現況値	目標値
指標 1 JR 筑豊本線の間都市内駅の 1 日あたり乗車人員数（中間駅・筑前垣生駅） 【資料：JR 九州資料】	人/日	1,752 (R4 年度)	1,752 (R10 年度)
指標 2 筑豊電鉄の間都市内駅の年間乗降人員数 【資料：筑豊電鉄資料】	千人	1,204 (R4 年度)	1,204 (R10 年度)
指標 3 西鉄バス中間線の年間輸送人員数 【資料：西鉄バス北九州（株）資料】	人	101,627 (R5 年度) ※1	101,627 (R10 年度) ※2
指標 4 コミュニティバスの年間利用者数 【資料：中間市資料】	人	2,175 (R5 年度) ※1	2,870 (R10 年度) ※2
指標 5 西鉄バス中間線の収支率 【資料：西鉄バス北九州（株）資料】	%	34.37 (R5 年度) ※1	34.37 (R10 年度) ※2
指標 6 コミュニティバスの収支率 【資料：中間市資料】	%	13.86 (R5 年度) ※1	16.67 (R10 年度) ※2
指標 7 西鉄バス中間線の利用者 1 人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	208 (R4 年度) ※3	208 (R10 年度) ※2
指標 8 コミュニティバスの利用者 1 人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	1,162 (R5 年度) ※1	928 (R10 年度) ※2

※1) 令和 4 年 10 月から令和 5 年 9 月までを R5 年度とする。

※2) 令和 9 年 10 月から令和 10 年 9 月までを R10 年度とする。

※3) 令和 3 年 10 月から令和 4 年 9 月までを R4 年度とする。

#### 【指標 1・2・3・5・7 の目標値の考え方】

鉄道及び路線バスに関する指標の目標値については、将来的に本市の人口が減少し、利用者の減少も見込まれる中で、利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等、様々な事業に取り組むことにより、現在の水準の維持を目指す。

#### 【指標 4・6・8 の目標値の考え方】

コミュニティバスに関する指標の目標値については、現況値がコロナ禍の令和 3 年度の数値よりも低いため、利用方法の周知や利用促進等により改善を図り、令和 3 年度の水準まで戻すことを目指す。

## 基本目標 2 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

利便性向上を目指し、デジタル技術等の新たな技術を取り入れた取組に対して、市が適切な支援を行う。

	指標	単位	現況値	目標値
指標 9	MaaS <sup>※4</sup> の導入に向けた取組件数 【資料：中間市資料】	件	0 件 (R5 年度まで)	2 件 (R10 年度まで)

※4) MaaS とは、Mobility as a Service の略称で、情報通信技術を用いて、あらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

### 【指標 9 の目標値の考え方】

MaaS の導入に向けた取組件数は現在 0 件だが、コミュニティバスの AI オンデマンド化やキャッシュレス決済の導入、デジタルチケットの販売等の取組に向けた検討を行うことにより、令和 10 年度までに 2 件実施することを目指す。

## 基本目標 3 市民の意識醸成による公共交通の利用増

地域公共交通を利用して守るという意識を醸成し、公共交通の利用増に向け、学生や高齢者を始めとした市民需要の掘り起こしと、自家用車依存からの脱却を図る。

	指標	単位	現況値	目標値
指標 10	高齢者の運転免許証自主返納率 <sup>※5</sup> 【資料：福岡県警察資料】	%	2.28 (R4 年)	2.50 (R10 年)
指標 11	情報発信、乗り方教室開催等による、意識醸成のための取組件数 【資料：中間市資料】	件	1 件 (R5 年度)	4 件 (R10 年度)

※5) 前年末の運転免許証保有者数に対する当年一年間の返納者数の割合として算出する。

したがって、現況値は R3 年末の運転免許保有者数に対する R4 年の返納者数の割合、目標値は R9 年末の運転免許保有者数に対する R10 年の返納者数の割合とする。

### 【指標 10 の目標値の考え方】

高齢者の運転免許証自主返納率の目標値については、運転免許自主返納者に対する支援等に取り組むことにより、現況値よりも 1 割向上することを目指す。

### 【指標 11 の目標値の考え方】

意識醸成のための取組件数について、令和 5 年度においては、筑豊電鉄が実施している乗り方教室 1 件であるが、今後、このような教室や中間市からの情報発信を積極的に行うことにより、令和 10 年度には 4 件の実施を目指す。

## 6. 実施事業

### 6-1 実施事業の概要

以下に、今後取り組む事業を示す。

表 実施事業の概要

基本目標	実施事業の概要
基本目標1 地域公共交通ネットワークの維持・確保	1-1) 国・県と協働した路線バスへの財政支援 ● 路線バスを維持するために、国・県と協働して継続的な財政支援を行う。
	1-2) 乗務員の確保 ● 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。
	1-3) コミュニティバスのAI オンデマンド化（需要に応じた運行体系） ● コミュニティバスの利用者ニーズへ対応するため、コミュニティバスのAI オンデマンド化を検討する。
	1-4) コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し ● 事業 1-3「コミュニティバスのAI オンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行う。
基本目標2 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上	2-1) 利用しやすい運賃体系の導入 ● 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずに利用がしやすい運賃体系を導入する。
	2-2) 【再掲】コミュニティバスのAI オンデマンド化（利便性向上に向けた効率的な運行） ● コミュニティバスの利便性向上のため、コミュニティバスのAI オンデマンド化を検討する。
	2-3) MaaSの導入 ● 利便性向上に向け、MaaSの導入可能性の検討を行う。
基本目標3 市民の意識醸成による公共交通の利用増	3-1) 免許返納後も安心して利用できる取組の推進 ● 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。
	3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催 ● 乗り方教室や出前講座、アプリ教室を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図る。
	3-3) 公共交通に関する情報発信 ● 公共交通への意識向上や利用促進に向け、公共交通に関する情報発信を継続的に実施する。
	3-4) 交流人口増に向けた取組の推進 ● 交流人口増に向けて、鉄道や路線バスを活用した取組を推進する。

## 6-2 事業内容

【基本目標1】		【事業1-1】				
地域公共交通ネットワークの維持・確保		国・県と協働した路線バスへの財政支援				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスを維持するために、国・県と協働して継続的な財政支援を行う。</li> </ul>						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスを維持していくために、国や県による補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を活用していくとともに、運行欠損額に対する負担を行いながら、継続的な財政支援を行う。</li> <li>● 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とする。</li> </ul>						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
国・県の補助事業の活用	中間市 国・県	継続的に実施				
財政支援	中間市	継続的に実施				

【基本目標1】		【事業1-2】				
地域公共交通ネットワークの維持・確保		乗務員の確保				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行う。</li> </ul>						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者が行う乗務員募集に向けた広報について、市もホームページ等を活用して募集の支援を行うとともに、乗務員説明会を実施する際に公共施設の会議室を貸し出すなど、場の提供を行う。</li> </ul>						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
乗務員の確保に向けた支援	中間市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施				

【基本目標1】

地域公共交通ネットワークの維持・確保

【事業1-3】

コミュニティバスのAIオンデマンド化（需要に応じた運行体系）

①目的

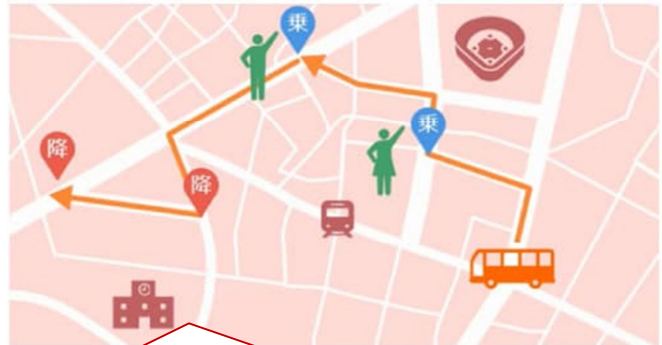
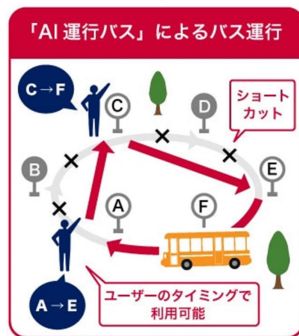
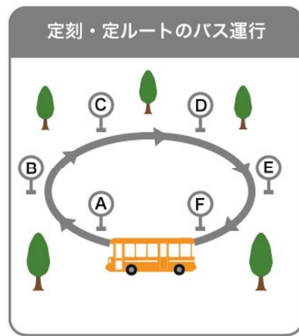
- コミュニティバスの利用者ニーズへ対応するため、コミュニティバスのAIオンデマンド化を検討する。

②内容

- 現在、コミュニティバスは、自家用車への依存をはじめ、運行ルートや利用方法等の情報不足を理由に利用者が少なく、年々減少傾向にある。買物や通院など、普段の外出機会が多いにもかかわらず、このような状況に置かれているのは、利用者のニーズに対応しきれていないことが考えられる。
- そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなく、区域運行で網羅する必要があり、さらに利便性向上を図るためには近年のAIやICT等の公共交通に関する多様なデジタル技術を活用することが有効であることから、AIデマンドシステムの導入を検討する。
- 導入検討にあたっては、まずは現在コミュニティバス（フレンドリー号）が運行している中間南校区等、小エリアで実証運行を行い、そこで明らかとなった課題等への対応を図りつつ、段階的にエリアを広げ、検証しながら進めていくこととする。

■AIオンデマンド型乗合交通の概要

乗りたいときに行きたい場所まで自由に移動できるオンデマンド型公共交通システム。複数の利用者からリアルタイムに発生する「乗降リクエスト」に対して、AI（人工知能）を使い最適な運行ルートを決めるため、乗合をしつつ、概ね希望時間どおりの移動が可能となり、効率的な運行が期待できる。



スマホや電話で予約して、予約時間前にバス停で待ち、バスが来たら乗車。



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
コミュニティバスのAIオンデマンド化	中間市 コミュニティバス事業者	検討・実証運行				

【基本目標 1】

地域公共交通ネットワークの維持・確保

【事業 1-4】

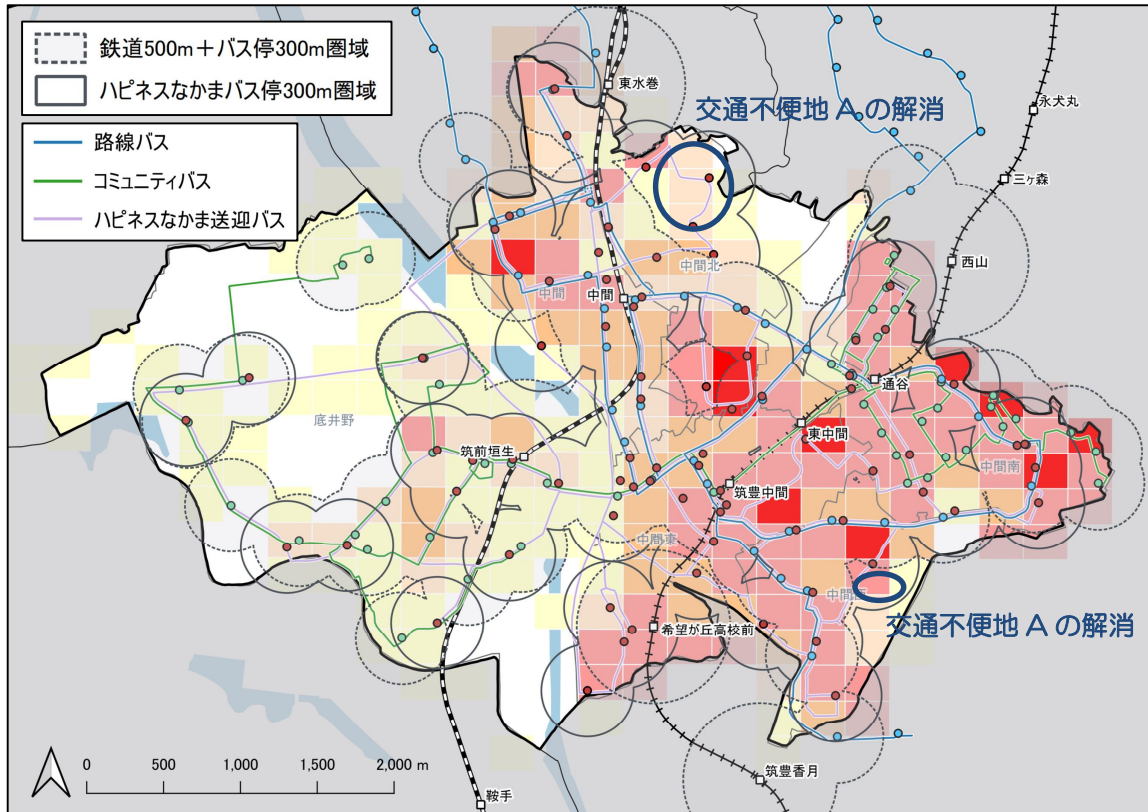
コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し

①目的

- 事業 1-3「コミュニティバスのAI オンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行う。

②内容

- 中間市では、公共交通以外の輸送資源として、福祉分野のハピネスなかま送迎バスが運行している。現在、公共交通利用者の減少や、市の財政負担の増加が見られる中、このような公共交通以外の輸送資源を活用することは、持続可能な地域公共交通ネットワークを維持していくために有効な手段である。
- また、ハピネスなかま送迎バスのルートは、一部に残存する公共交通不便地 A の解消にも大きく寄与している。
- そこで、事業 1-3 の「コミュニティバスのAI オンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、路線バスとの連携も踏まえつつ、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行い、実現可能な部分から実施する。



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し	中間市 コミュニティバス事業者 バス事業者			検討		
				可能なところから実施		



【基本目標 2】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

【事業 2-1】

利用しやすい運賃体系の導入

①目的

- 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずにご利用がしやすい運賃体系を導入する。

②内容

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等複数の交通手段の乗り継ぎ利用の利便性向上を図るため、異なる交通モード間の乗り継ぎのたびに初乗り運賃が発生せず、定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃となるような複数交通機関共通 1 日乗車券や定期券の導入を検討し、可能なものから実施する。
- 近年、運賃の決済手段として、スマホの他、ニモカなどの交通系 IC カードや VISA タッチ、デジタルチケット等、新たなツールの運用が広がってきており、これらの新たな決済手段の活用を視野に入れた検討を行う。
- 実施にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置付けられている「地域公共交通特定事業」の中の「地域公共交通利便増進事業」を活用するものとする。

■定額制での乗り放題運賃のイメージ

複数の交通機関を一定期間利用できる定額料金を設定する。利用すればするほど一回当たりの利用料が割安になる。



■通し運賃のイメージ

乗り換えのたびに初乗り運賃がかからないよう、複数交通機関の通しでの料金を設定する。



■デジタルチケット「RYDE PASS」

デジタル定期券 画面サンプル ①



マイチケットから事業者様の各定期券をご購入いただけます。  
ご購入後「定期券を見せる」を選択すると定期券面が表示されます。

- 1 日乗車券や定期券としての利用が可能
- 利用状況等のデータ把握が可能で、これらのデータを活用することで今後の効率的な運用の検討が可能

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
利用しやすい運賃体系の導入	中間市 交通事業者	検討				
		可能なものから実施				

【基本目標2】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

【事業 2-2】（再掲）

コミュニティバスの AI オンデマンド化  
（利便性向上に向けた効率的な運行）

①目的

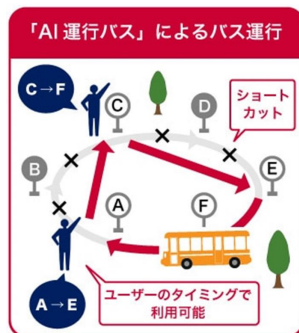
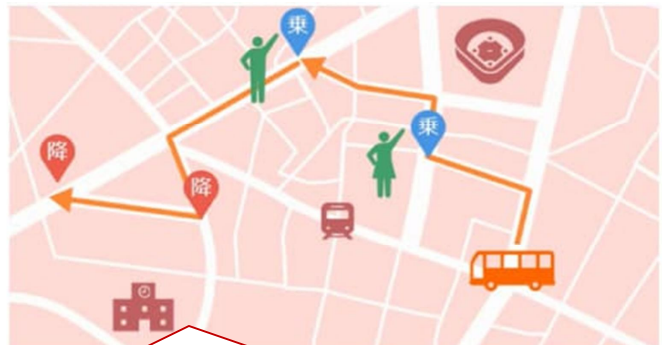
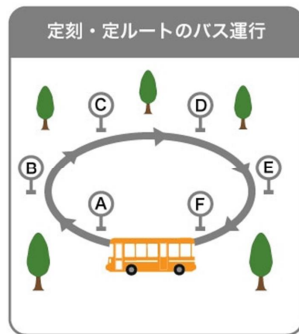
- コミュニティバスの利便性向上のため、コミュニティバスの AI オンデマンド化を検討する。

②内容

- 現在、コミュニティバスは、自家用車への依存をはじめ、運行ルートや利用方法等の情報不足を理由に利用者が少なく、年々減少傾向にある。買物や通院など、普段の外出機会が多いにもかかわらず、このような状況に置かれているのは、利用者のニーズに対応しきれていないことが考えられる。
- そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなく、区域運行で網羅する必要がある、さらに利便性向上を図るためには近年の AI や ICT 等の公共交通に関する多様なデジタル技術を活用することが有効であることから、AI デマンドシステムの導入を検討する。
- 導入検討にあたっては、まずは現在コミュニティバス（フレンドリー号）が運行している中間南校区等、小エリアで実証運行を行い、そこで明らかとなった課題等への対応を図りつつ、段階的にエリアを広げ、検証しながら進めていくこととする。

■ AI オンデマンド型乗合交通の概要

乗りたいときに行きたい場所まで自由に移動できるオンデマンド型公共交通システム。複数の利用者からリアルタイムに発生する「乗降リクエスト」に対して、AI（人工知能）を使い最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間どおりの移動が可能となり、効率的な運行が期待できる。



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
コミュニティバスの AI オンデマンド化	中間市 コミュニティバス事業者	検討・実証運行				

【基本目標 2】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

【事業 2-3】

MaaS の導入

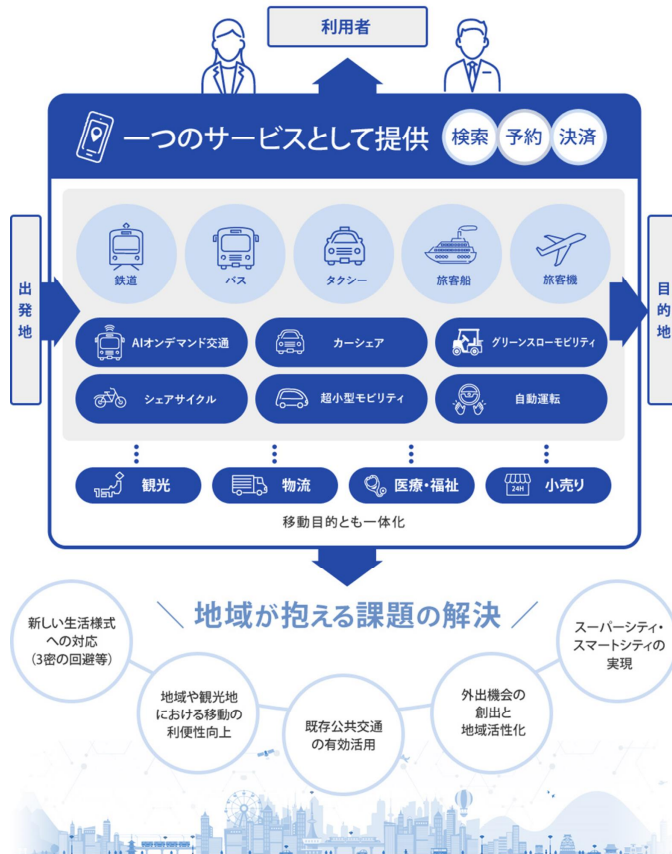
①目的

- 利便性向上に向け、MaaS の導入可能性の検討を行う。

②内容

- 事業 1-3 の「コミュニティバスの AI オンデマンド化」における AI オンデマンド型乗合交通や、事業 2-1 の「利用しやすい運賃体系の導入」におけるデジタルチケットの検討を踏まえ、公共交通の利用しやすい環境を整備するため、全国各地で実証実験が行われている MaaS の導入可能性について検討し、可能なものから実施する。MaaS によるサービスでは、スマートフォンアプリの導入により、交通手段の検索・予約・支払いをはじめ、観光案内や飲食店、病院、行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となり、利便性の向上が期待できる。
- 検討にあたっては九州経済連合会が進める九州 MaaS の動向を注視し、県や近隣自治体と連携しながら行う。

■MaaS の概念（資料：国土交通省）



※) MaaS とは、Mobility as a Service の略称で、情報通信技術を用いて、あらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
MaaS の導入	交通事業者	検討				
		可能なものから実施				

【基本目標 3】

市民の意識醸成による公共交通の利用増

【事業 3-1】

免許返納後も安心して利用できる取組の推進

①目的

- 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。

②内容

- 本市が実施している 70 歳以上の運転免許自主返納者を対象とした支援を継続実施する。
- 交通事業者が実施している運転免許自主返納者への各種割引制度の分かりやすい利用案内により、免許返納後の高齢者も安心して公共交通を利用できる取組を推進し、運転免許の自主返納の促進を図る。

＜交通事業者が実施する割引制度＞

【西日本鉄道(株)】運転経歴証明書の提示でグランドパス 65・グランドパス 75 を 1,000 円割引

【北九州市営バス】運転経歴証明書の提示でふれあい定期を 5 割引

【タクシー会社（ひかり第一交通(株)、産業タクシー(株)）】運転経歴証明書の提示で運賃を 1 割引

■ 70 歳以上の運転免許自主返納者への中間市の支援

■ グランドパス 65・グランドパス 75 運転免許返納割サービス【西日本鉄道(株)】

**高齢者のみなさん**  
クルマの運転に不安を感じていませんか？

中間市は、みずから免許を返納して  
**運転を卒業**される  
70歳以上の方を応援します

対象となる人（次の要件をすべて満たす人）

- 免許自主返納時に70歳以上の人
- 申請時に中間市に住居がある人

支援内容

- 交通系 IC カード（nimoca）
- 筑豊電気鉄道星削全線フリー定期券
- 西鉄グランドパス 65
- タクシー回数券
- コミュニティバス回数券      のいずれか 5,000 円相当を支援します。

申請方法

① 印鑑    ② 本人確認のできる身分証明書（健康保険証など）と次のいずれか 1 つを持って申請窓口で申請してください。

1. 申請による運転免許証の取り消し通知書
2. 穴の開いた免許証（裏面に取り消し日の記載があるもの）

※代理人が申請する場合は、委任状が必要となります。  
※運転免許証の自主返納につきましては、折尾警察署交通第一課（691-0110）にお問い合わせください。

申請期間      自主返納した日から 1 年以内

申請窓口      中間市役所 安全安心まちづくり課（本館 2 階）

交付について

nimoca、星削全線フリー定期券及び西鉄グランドパス 65 は交通事業者の窓口での受け取りとなりますので、受付証をお渡しします。タクシー回数券とコミュニティバス回数券は申請窓口で交付いたします。

※申請につきましては、1 人 1 回までです。

問い合わせ先 中間市役所 安全安心まちづくり課 TEL 246-2017

平成29年  
10月2日  
開始

**グランドパス65** 運転免許証の返納から  
一年未満の方対象

**運転免許証返納割サービス**

運転経歴証明書提示で **1,000円引き**

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
運転免許自主返納者に対する支援	中間市 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施					

【基本目標 3】

市民の意識醸成による公共交通の利用増

【事業 3-2】

乗り方教室・アプリ教室の開催

①目的

- 乗り方教室や出前講座、アプリ教室を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図る。

②内容

- 公共交通に対する学生や高齢者をはじめとした市民需要の掘り起こしに向けて、これまで公共交通を利用したことがない方や公共交通利用に不安を抱える方を対象に、乗り方教室や出前講座を実施し、移動手段の一つとして公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりを行う。
- 近年、公共交通の利用に対しては、バスの経路検索やダイヤ検索、タクシーの配車等がスマートフォンやアプリで行えるようになってきており、利便性が向上している一方、これらの利用方法が分からず、このメリットを享受できていない方もおられる。そこで、この解消に向けて、スマートフォンやアプリの利用方法を学ぶ教室を企画、開催する。

■バスの乗り方教室の事例（茨城県神栖市）



■高齢者への出前講座の事例（静岡県藤枝市）



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
乗り方教室・アプリ教室の開催	中間市 鉄道事業者 バス事業者 住民	定期的実施					

①目的

- 公共交通への意識向上や利用促進に向け、公共交通に関する情報発信を継続的に実施する。

②内容

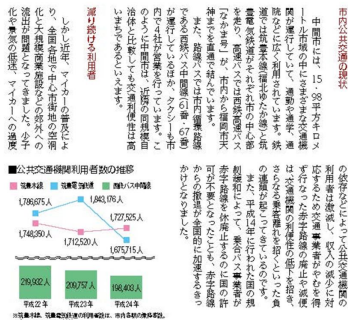
- 公共交通の利用啓発、利用促進に向け、公共交通の利用実態や交通事業者が実施している取組、お得なサービス、公共交通を維持していくことの重要性など、公共交通を身近に感じて興味を持ってもらえるような情報を継続的に発信する。
- 情報発信する媒体としては、広報誌やホームページを活用する他、公共交通に関心のない方でも目を通すような冊子（中間市が発行している「暮らしの便利帳」など）への掲載も検討する。
- 現行の公共交通マップ「おでかけMAP」を現在の情報に更新し、市民が公共交通を利用するきっかけとなるよう、市内全世帯に配布する。また、中間市への転入者に対しても、転居後に安心して公共交通を利用してもらうため、転入届時に配布を行う。さらに、来訪者にも分かりやすい公共交通情報を提供するため、駅、バス停や公共施設等での留め置き配布も行う。

■ 広報なかま（2013年10月号）における公共交通に関する記事

■ 中間市公共交通おでかけMAP（H29.3）

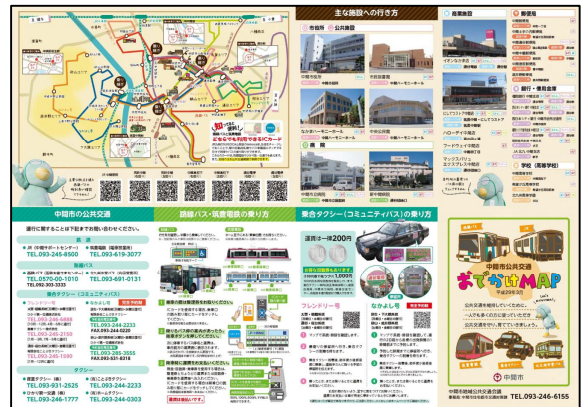


市中間駅前。多くの人が公共交通を利用しています。



考えたことがありますか？  
公共交通がない生活を

広報なかま 10月30日号 6



③取組方針及び取組内容

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
広報誌やホームページでの公共交通に関する情報発信	中間市交通事業者	定期的実施				
公共交通マップの更新	中間市交通事業者	更新				

【基本目標3】

市民の意識醸成による公共交通の利用増

【事業3-4】

交流人口増に向けた取組の推進

①目的

- 交流人口増に向けて、鉄道や路線バスを活用した取組を推進する。

②内容

- 鉄道、路線バスを維持するためには、利用者数を増加・維持する必要がある、そのためには日常の利用者のみならず、交流人口を増やす必要がある。そこで、交流人口増、利用促進に向けて交通事業者が実施している取組への支援を行う。
- また、これらの取組や鉄道・路線バスに関する情報の広報に努め、広く市民に周知する。
- さらに、中間市では、「フットパス」（ありのままの風景を楽しみながら歩くことができる小径）のコースが設定されており、このフットパスと鉄道・バス利用とが連携した活用策の検討も行う。

■行橋駅でのJR九州ウォーキングの事例

■筑豊電鉄を活用した取組の事例  
(列車運転体験：九州運輸局)

■筑豊電鉄と連携したなかまフットパスの事例

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
鉄道・バスを活用した取組	中間市 鉄道事業者 バス事業者	定期的に実施					

## 7. 計画の推進体制

### 7-1 計画の推進体制

本計画は中間市地域公共交通会議で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図る。

表 中間市地域公共交通会議の構成員と役割

中間市地域公共交通会議	
構成員	中間市、福岡県、国、交通事業者、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

### 7-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 6 条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要がある。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していく。

表 関連主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通政策基本法 第 11 条</li> <li>■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 8 条第 1 項第 5 号</li> </ul>
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通政策基本法 第 10 条</li> <li>■地域交通法 第 4 条第 4 項</li> </ul>
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第 2 条第 3 項第 1 号</li> </ul>
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通政策基本法 第 8 条</li> <li>■地域交通法 第 4 条第 1 項</li> </ul>
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通政策基本法 第 9 条</li> <li>■地域交通法 第 4 条第 2 項</li> </ul>
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通政策基本法 第 9 条</li> <li>■地域交通法 第 4 条第 3 項</li> </ul>
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。	



### 7-3 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していく。  
 事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていく。  
 計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていく。  
 なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していく。

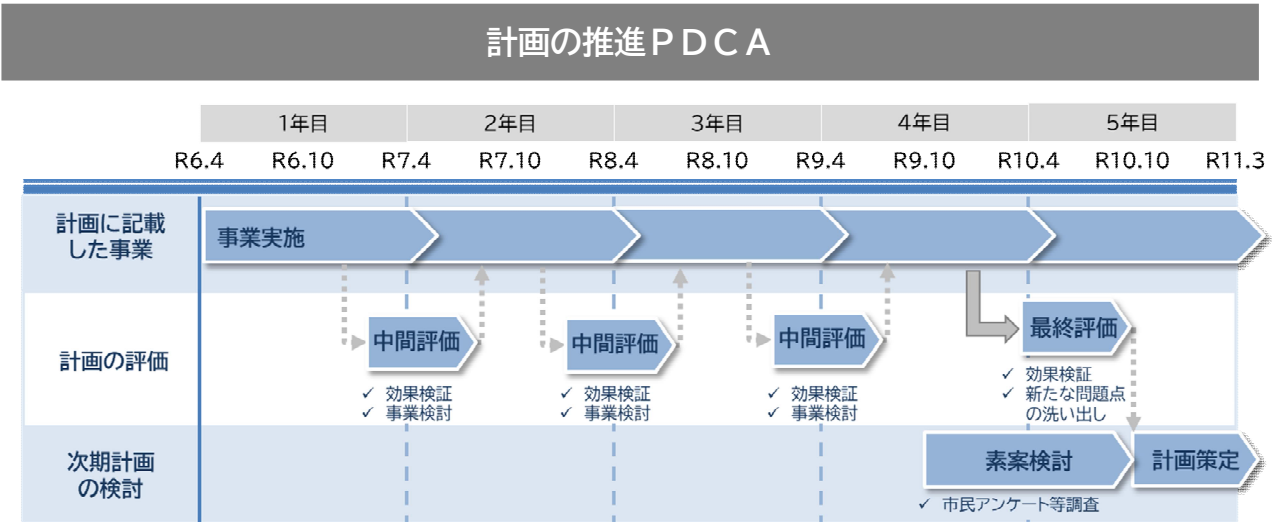


表 事業の実施スケジュールと主な実施主体

事業	スケジュール					主な実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
<b>基本目標1 地域公共交通ネットワークの維持・確保</b>						
1-1) 国・県と協働した路線バスへの財政支援						
国・県の補助事業の活用	継続的に実施					中間市 国・県
財政支援	継続的に実施					中間市
1-2) 乗務員の確保	継続的に実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
1-3) コミュニティバスのAI オンデマンド化（需要に応じた運行体系）	検討・実証運行					中間市 コミュニティバス交通事業者
1-4) コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し			検討	可能なところから実施		中間市 コミュニティバス交通事業者 バス事業者
<b>基本目標2 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上</b>						
2-1) 利用しやすい運賃体系の導入	検討					中間市 交通事業者
	可能なものから実施					
2-2) 【再掲】コミュニティバスのAI オンデマンド化（利便性向上に向けた効率的な運行）	検討・実証運行					中間市 コミュニティバス交通事業者
2-3) MaaS の導入	検討					交通事業者
	可能なものから実施					
<b>基本目標3 市民の意識醸成による公共交通の利用増</b>						
3-1) 免許返納後も安心して利用できる取組の推進	継続的に実施					中間市 バス事業者 タクシー事業者
3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	定期的実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者 住民
3-3) 公共交通に関する情報発信						
広報誌やホームページでの公共交通に関する情報発信	定期的実施					中間市 交通事業者
公共交通マップの更新	更新					中間市 交通事業者
3-4) 交流人口増に向けた取組の推進	定期的実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者

# 中間市地域公共交通計画

令和6年3月

発行・編集：中間市 建設産業部 都市計画課 交通対策係

中間市地域公共交通会議

〒809-8501 福岡県中間市中間一丁目1番1号

電話：093-246-6155

FAX：093-244-1342

<https://www.city.nakama.lg.jp/>

