

中間市地域公共交通計画

令和6年3月

中 間 市

2) 65 歳以上の外出等

①免許返納後の外出時に利用すると思われる移動手段

○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、免許返納後に利用すると思わ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。

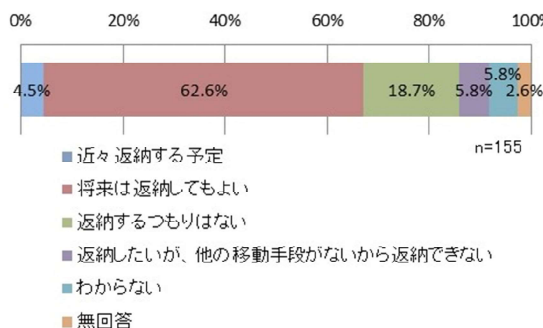


図 免許保持者の免許返納意向



図 免許保持者の車での送迎を頼める人の有無

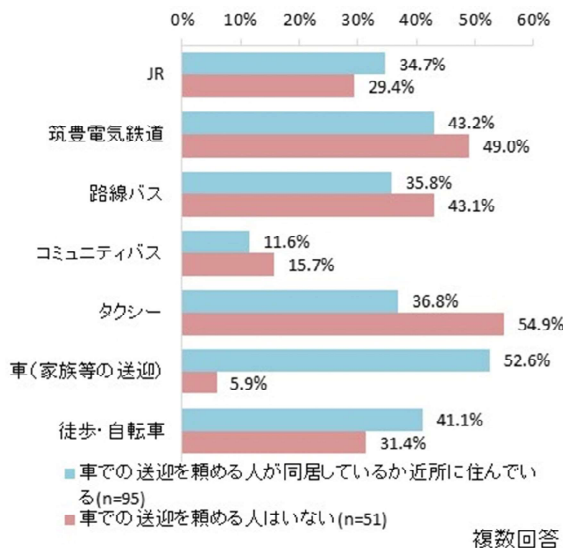


図 免許返納後の移動手段

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。

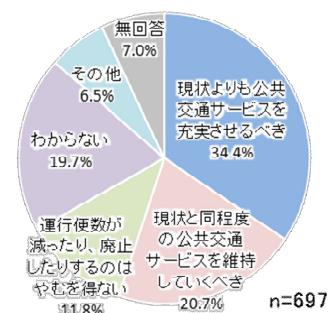


図 公共交通のサービスの方向性

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。

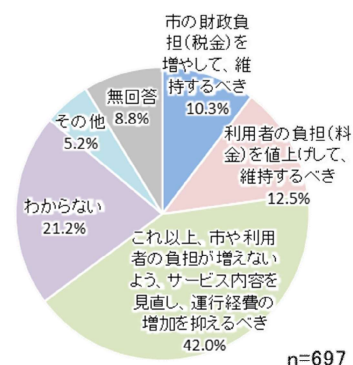


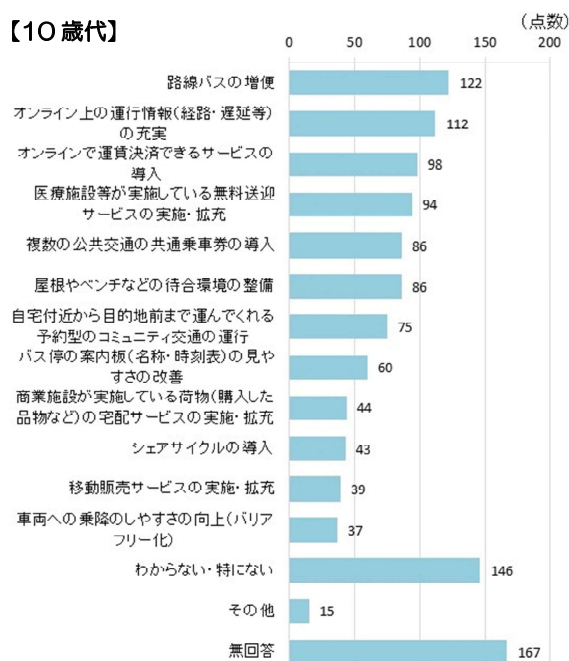
図 公共交通の財政負担の方向性

③公共交通の利便性を高めるための取組要望

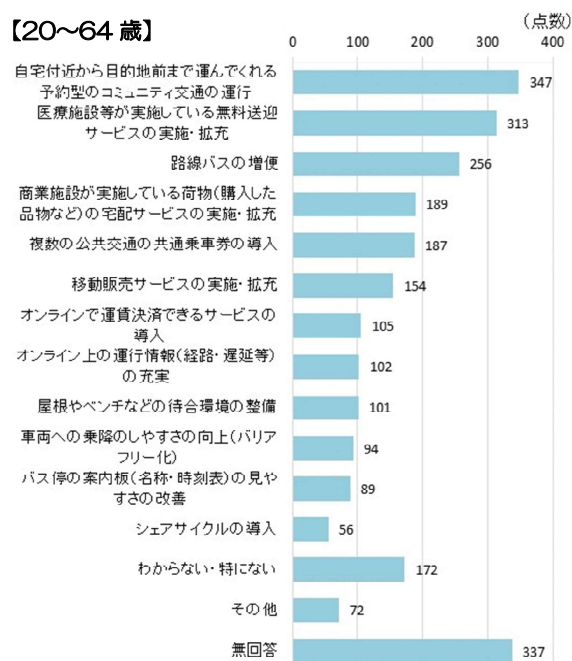
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取組要望として、1 番目から 3 番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1 番目に重要とした回答を 5 点、2 番目に重要とした回答を 3 点、3 番目に重要とした回答を 1 点として合計点数で集計した。

○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】

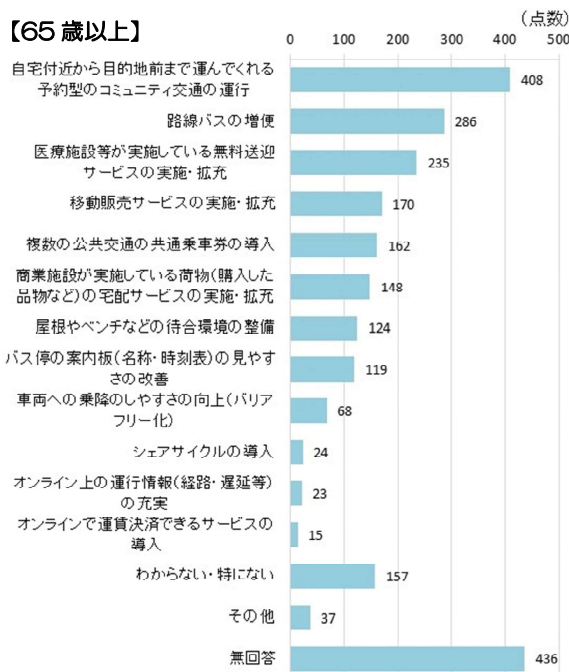


図 公共交通の利便性を高めるための取組要望

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なっている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。

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

- 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。

②内 容

- 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。
- 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とする。

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
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						
● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行う。						
②内 容						
● 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。						
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。

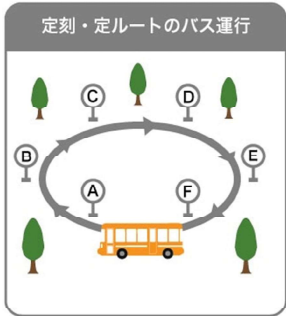
● そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなく、区域運行で網羅する必要がある、さらに利便性向上を図るためには近年の AI や ICT 等の公共交通に関する多様なデジタル技術を活用することが有効であることから、AI デマンドシステムの導入を検討する。

● 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。

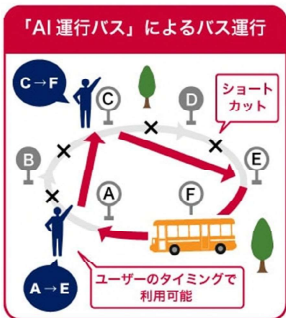
■AI オンデマンド型乗合交通の概要

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、概ね希望時間とおりの移動が可能となり、効率的な運行が期待できる。

定刻・定ルートのバス運行



「AI 運行バス」によるバス運行



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】

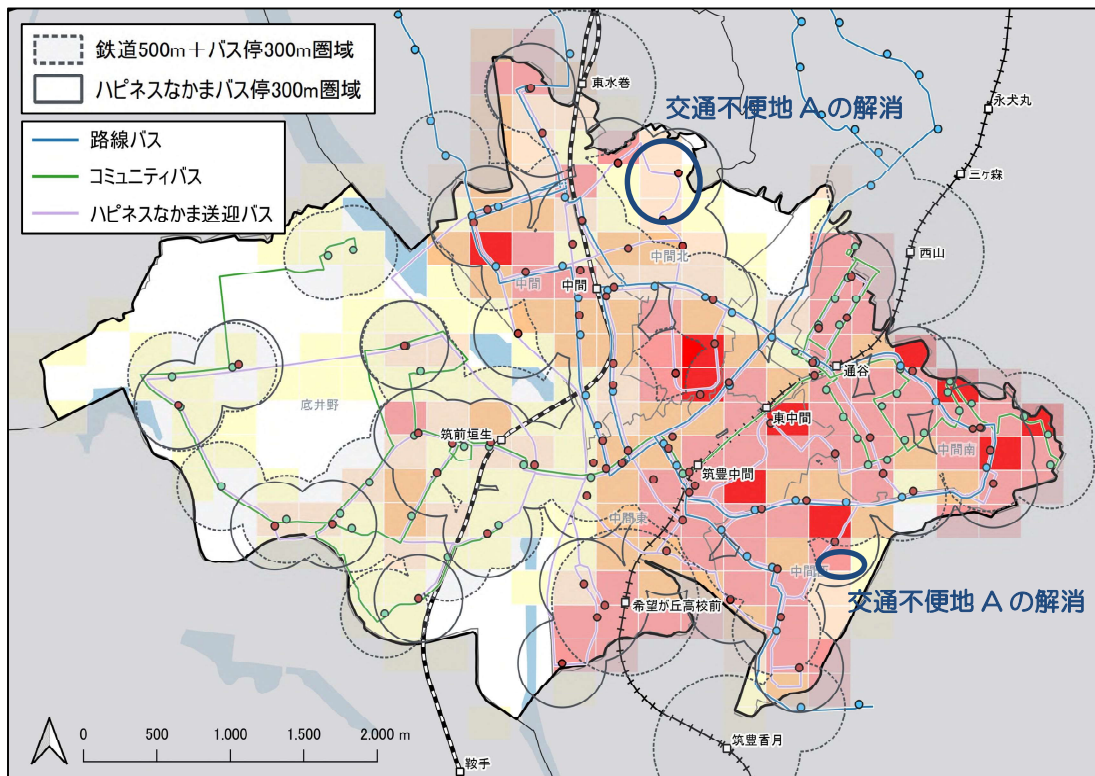
コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し

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、二モカなどの交通系 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

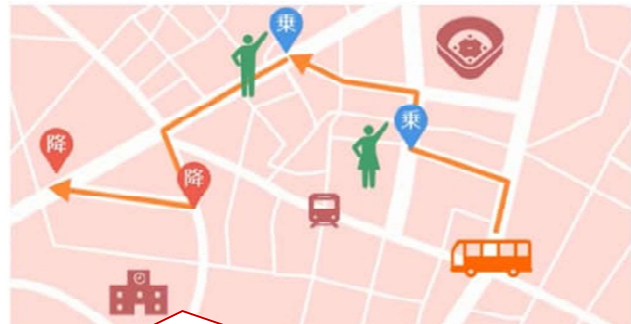
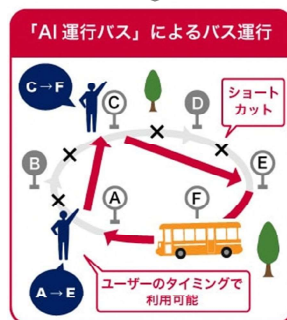
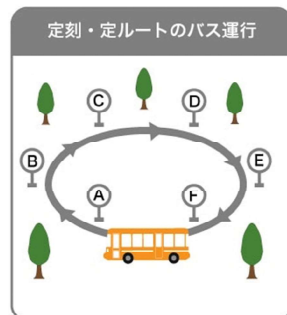
- コミュニティバスの利便性向上のため、コミュニティバスの AI オンデマンド化を検討する。

②内 容

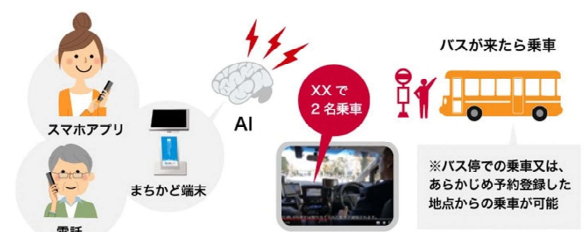
- 現在、コミュニティバスは、自家用車への依存をはじめ、運行ルートや利用方法等の情報不足を理由に利用者が少なく、年々減少傾向にある。買物や通院など、普段の外出機会が多いにもかかわらず、このような状況に置かれているのは、利用者のニーズに対応しきれていないことが考えられる。
- そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなく、区域運行で網羅する必要がある、さらに利便性向上を図るためには近年の AI や ICT 等の公共交通に関する多様なデジタル技術を活用することが有効であることから、AI デマンドシステムの導入を検討する。
- 導入検討にあたっては、まずは現在コミュニティバス（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、概ね希望時間と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 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

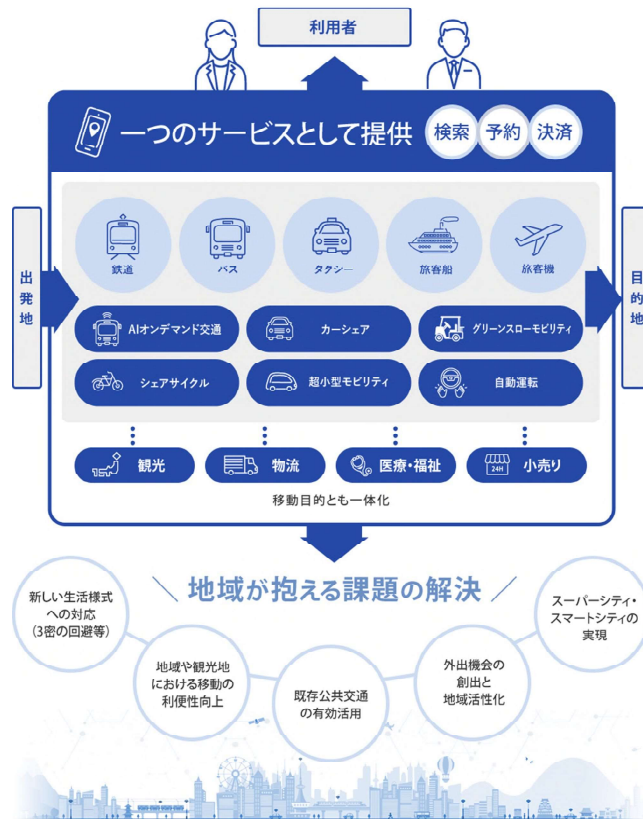
①目 的

- 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㈱】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㈱、産業タクシー㈱）】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 運転免許証返納割引サービス【西日本鉄道㈱】

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）
- 筑豊電気鉄道定期全線フリー定期券
- 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

いずれか 5,000 円相当を支援します。

平成29年
10月2日
開始

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、定期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

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

運転免許証返納割引サービス

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				

市民の意識醸成による公共交通の利用増

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。

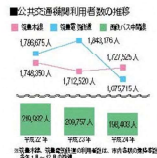
- 公共交通の利用啓発、利用促進に向け、公共交通の利用実態や交通事業者が実施している取組、お得なサービス、公共交通を維持していくことの重要性など、公共交通を身近に感じて興味を持ってもらえるような情報を継続的に発信する。
- 情報発信する媒体としては、広報誌やホームページを活用する他、公共交通に関心のない方でも目を通すような冊子（中間市が発行している「暮らしの便利帳」など）への掲載も検討する。
- 現行の公共交通マップ「おでかけ MAP」を現在の情報に更新し、市民が公共交通を利用するきっかけとなるよう、市内全世帯に配布する。また、中間市への転入者に対しても、転居後に安心して公共交通を利用してもら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

■中間市公共交通おでかけ MAP (H29.3)

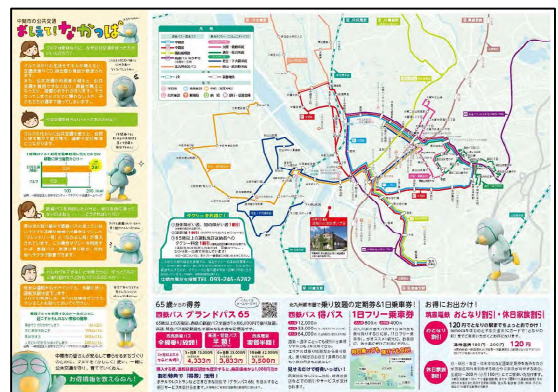


JR中間駅付近。多くの人が公共交通を利用しています。

考えたことがありますか？
公共交通がない生活を

[illegible]

応酬文 10月10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	定期的に実施				
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	定期的実施				