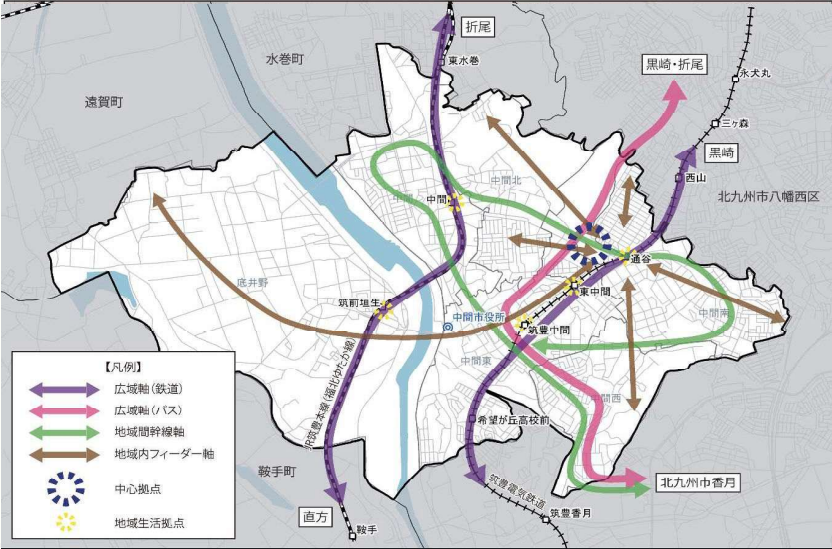
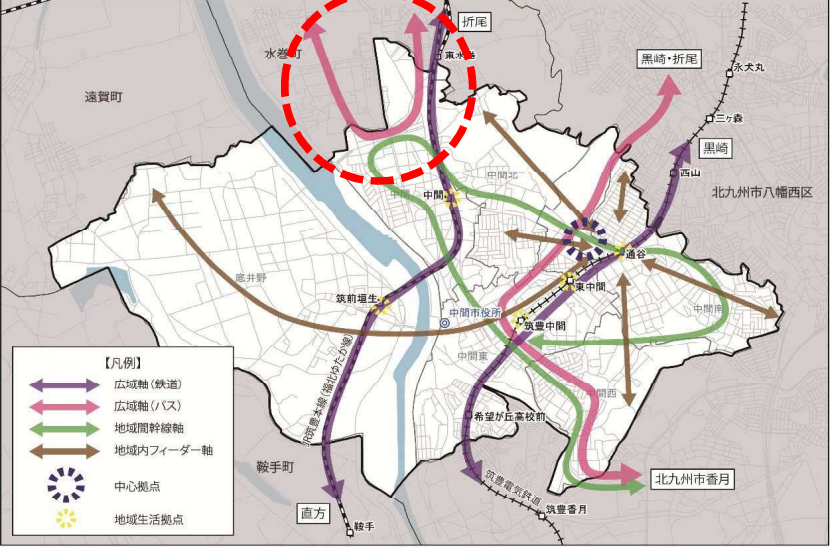


頁	変更後（令和 8 年 6 月一部改訂版）	変更前（令和 7 年12月一部改訂版）																																	
89	5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク 5-2-1 公共交通の役割と方向性 市内の公共交通の役割と方向性を以下に示す。 <table><tr><th>周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」</th><th>まちづくりを促すための 「公共交通の役割」</th><th>役割の発揮に向けた 「方向性」</th></tr><tr><td>鉄道 ● JR 中間駅 通勤・通学の主要交通結節点であるとともに日用品の商業施設や業務施設の集積が必要 ● 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 ● 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 </td><td>⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関 </td><td>⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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 </td></tr><tr><td>路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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 </td><td>⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。 </td><td>⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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 </td></tr><tr><td>Ａ－オンデマンドバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 </td><td>⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。 </td><td>⇒ 需要に応じた公共交通の仕組み ● 交通需要への柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、市内全域の公共交通を目指す。 </td></tr><tr><td>タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 </td><td>⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。 </td><td>⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。 </td></tr></table>	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 ● 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 ● 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 ● 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	⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関	⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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	路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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	⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。	⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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	Ａ－オンデマンドバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。	⇒ 需要に応じた公共交通の仕組み ● 交通需要への柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、市内全域の公共交通を目指す。	タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。	⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。	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。 <table><tr><th>周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」</th><th>まちづくりを促すための 「公共交通の役割」</th><th>役割の発揮に向けた 「方向性」</th></tr><tr><td>鉄道 ● 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 ● 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 ● 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 </td><td>⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関 </td><td>⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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 </td></tr><tr><td>路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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 </td><td>⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。 </td><td>⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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 </td></tr><tr><td>コミュニティバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 </td><td>⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。 </td><td>⇒ 地区に応じた公共交通の仕組み ● 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。 </td></tr><tr><td>水巻南部循環バス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 </td><td>⇒ 水巻町にある施設の利用 ● 水巻町に位置するJR 水巻駅や新水巻病院への利用 ● 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。 </td><td>⇒ 北九州市営バスの運行形態に準ずる利用 ● 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。 </td></tr><tr><td>タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 </td><td>⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。 </td><td>⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。 </td></tr></table>	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 ● 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 ● 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 ● 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	⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関	⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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	路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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	⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。	⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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	コミュニティバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。	⇒ 地区に応じた公共交通の仕組み ● 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。	水巻南部循環バス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 水巻町にある施設の利用 ● 水巻町に位置するJR 水巻駅や新水巻病院への利用 ● 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。	⇒ 北九州市営バスの運行形態に準ずる利用 ● 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。	タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。	⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。
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 ● 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 ● 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 ● 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	⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関	⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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																																	
路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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	⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。	⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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																																	
Ａ－オンデマンドバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。	⇒ 需要に応じた公共交通の仕組み ● 交通需要への柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、市内全域の公共交通を目指す。																																	
タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。	⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。																																	
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 ● 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 ● 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 ● 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	⇒ 都市間移動の根幹を担う ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関	⇒ バスとのネットワークの強化 ● 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																																	
路線バス ● JR 中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ ● 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	⇒ 都市内交通の骨格を担う ● 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。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。	⇒ 都心部での利用環境の整備 ● 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 ● メガス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																																	
コミュニティバス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 交通不便地の移動を支援 ● 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。	⇒ 地区に応じた公共交通の仕組み ● 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。																																	
水巻南部循環バス ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 水巻町にある施設の利用 ● 水巻町に位置するJR 水巻駅や新水巻病院への利用 ● 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。	⇒ 北九州市営バスの運行形態に準ずる利用 ● 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。																																	
タクシー ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。	⇒ 多様な移動ニーズを支える ● 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。	⇒ ドア to ドア輸送ニーズへの対応 ● 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。																																	

頁	変更後（令和 8 年 6 月一部改訂版）	変更前（令和 7 年12月一部改訂版）
90	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	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

新旧対照表

91

変更後（令和 8 年 6 月一部改訂版）

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。
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	AI オンデマンドバス（区域運行）	市内全域で利用可能な「面的」な公共交通ネットワークを整備し、軸となる幹線や地域拠点に接続することで、買物や通院等の日常生活を支える路線。	交通事業者及びシステム事業者と連携し、運行システムの改善に取り組むことより一定以上の需要の確保を目指す。 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。
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。

変更前（令和 7 年12月一部改訂版）

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。

頁

変更後（令和 8 年 6 月一部改訂版）

92

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	鳥森・ 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	AI オンデマンド バス		福岡県中間市 全域		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。

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	鳥森・ 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
			通谷・ 桜台 系統	セブン- 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
			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 筑豊本線の中間市内駅の 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 筑豊電鉄の中間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 AI オンデマンドバスの年間利用者数 【資料：中間市資料】	人	— (実績値なし)	10,000 (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 AI オンデマンドバスの収支率 【資料：中間市資料】	%	— (実績値なし)	5.76 (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	— (実績値なし)	4,900 (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】

AI オンデマンドバスに関する指標の目標値については、過去の実績値がないため、利用方法の周知や利用促進等を実施し、設定した目標値の達成を目指す。

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 筑豊本線の中間市内駅の 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 筑豊電鉄の中間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。