

中間市地域公共交通網形成計画

平成28年3月

中 間 市

はじめに

中間市は、北九州市八幡西区、水巻町、遠賀町、鞍手町と隣接し、市の中央を南北に流れる一級河川の遠賀川によって川東と川西に分かれた約16km²のコンパクトなまちです。遠賀川東部地域は、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、市の人口の約9割が集中しており、また、遠賀川西部地域は、広々とした平野部に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するなど、「元気な風がふくまち なかま」を将来の都市像と定め、まちづくりを行っております。さらに、平成27年7月に明治日本の産業革命遺産群の1つとしてユネスコ世界文化遺産に登録された「八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室」のあるまちとして、遺産の保全や観光政策に取り組んでいるところでございます。



このようにまちづくりを進める中で、中間市の地域公共交通は、少子高齢化の進展による通勤・通学者の減少や高齢者の増加、マイカーの普及などにより、利用者離れが年々進み、高齢者や障がい者の日常の移動手段の確保が重要な課題となっております。この課題に対応するため、平成26年5月に交通事業に携わる関係者を一堂に会した「中間市地域公共交通会議」を立ち上げ、中間市の地域公共交通の今後の在り方について検討を行いながら、このたび、公共交通の将来像及び今後の展開方策を示した「中間市地域公共交通網形成計画」を策定したところでございます。

本計画では、①公共交通不便地の解消、②中間市の公共交通ネットワークの強化、③中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上の3つを目標に、市内で交通事業を営む事業者の皆さまや市民の皆さまと連携は図りながら、公共交通の利便性向上、交通環境の整備に取り組んでまいりますので、皆さまのご理解とご協力をお願い致します。

最後に、本計画の策定にご尽力をいただきました中間市地域公共交通会議委員の皆さま及び、市民アンケート調査等にご協力をいただきました皆さま、パブリックコメント募集において貴重なご意見・ご提案をお寄せくださいました皆さまに心から感謝申し上げます。

平成28年3月

中間市長 松下 俊男

目 次

第1章 計画の目的と関連計画の整理	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 関連する計画の概要	2
4. 計画の区域	4
5. 計画の期間	4
第2章 地域及び地域公共交通の現状	5
1. 地域の現状	5
2. 公共交通の現状	14
3. 公共交通利用が不便な地域	25
第3章 アンケート調査等のまとめ	31
1. 市民の利用実態やニーズ把握調査	31
2. バス利用者ヒアリング調査	43
第4章 将来のまちづくりと地域公共交通の方向性	48
1. 将来のまちづくりに対する公共交通の方針	48
2. 将来のまちづくりと公共交通の役割と方向性	49
3. 現状の公共交通が抱える問題点	51
第5章 地域公共交通の課題と対応策	52
1. 地域公共交通の課題	52
2. 地域公共交通の対応策	55
3. 中間市の将来公共交通ネットワーク	56
第6章 実施施策と目標値の設定	57
1. 実施施策の概要	57
2. 施策内容	58
3. 目標値の設定	68
第7章 交通政策のアクションに向けて	70
1. 施策の展開イメージ	70
2. 推進体制	72
3. 施策のマネジメント	73
参考	74
市民意見提出手続（パブリックコメント）の実施結果	74
中間市地域公共交通会議設置要綱	85
用語説明	89

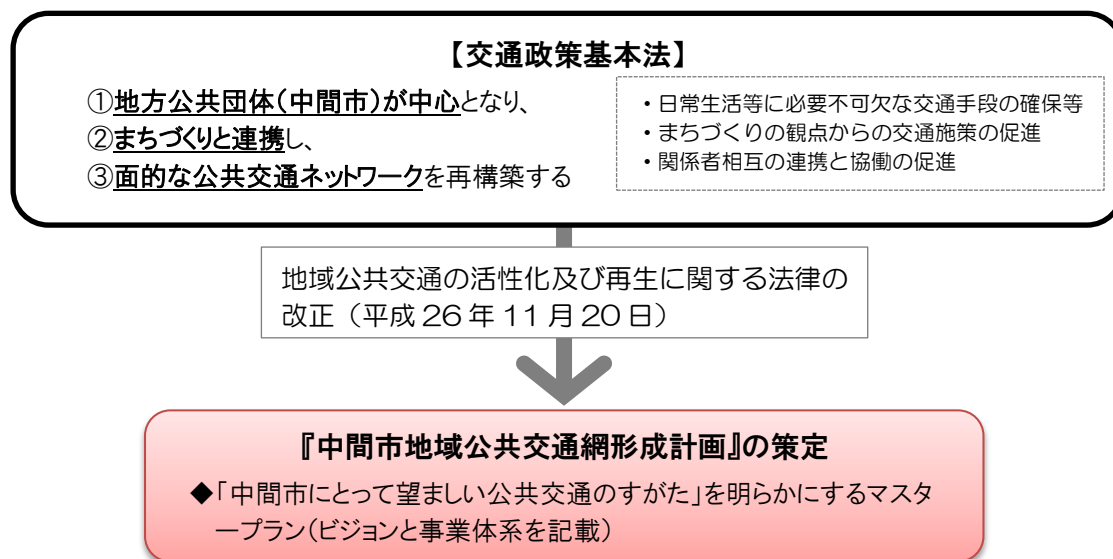
第1章 計画の目的と関連計画の整理

1. 計画策定の目的

中間市の地域公共交通は、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及により、利用者が年々減少傾向にあり、収益の悪化による減便や路線の廃止などの影響が、公共交通の利用者離れを引き起こすなど、公共交通の負のスパイラルが引き起こされている。近年では、平成25年3月に、直方バスセンターから筑鉄中間までを運行していた西鉄バス中山中間線が廃止となり、また、路線廃止が検討された西鉄バス中間線は、平成21年4月から赤字補填を行うことで運行を継続している状況となっている。また、鉄道では、JR筑豊本線の筑前垣生駅が、平成26年7月から無人駅となり、遠距離の切符や定期券の購入などができない状況となり、利用者の利便性が低下することとなっている。

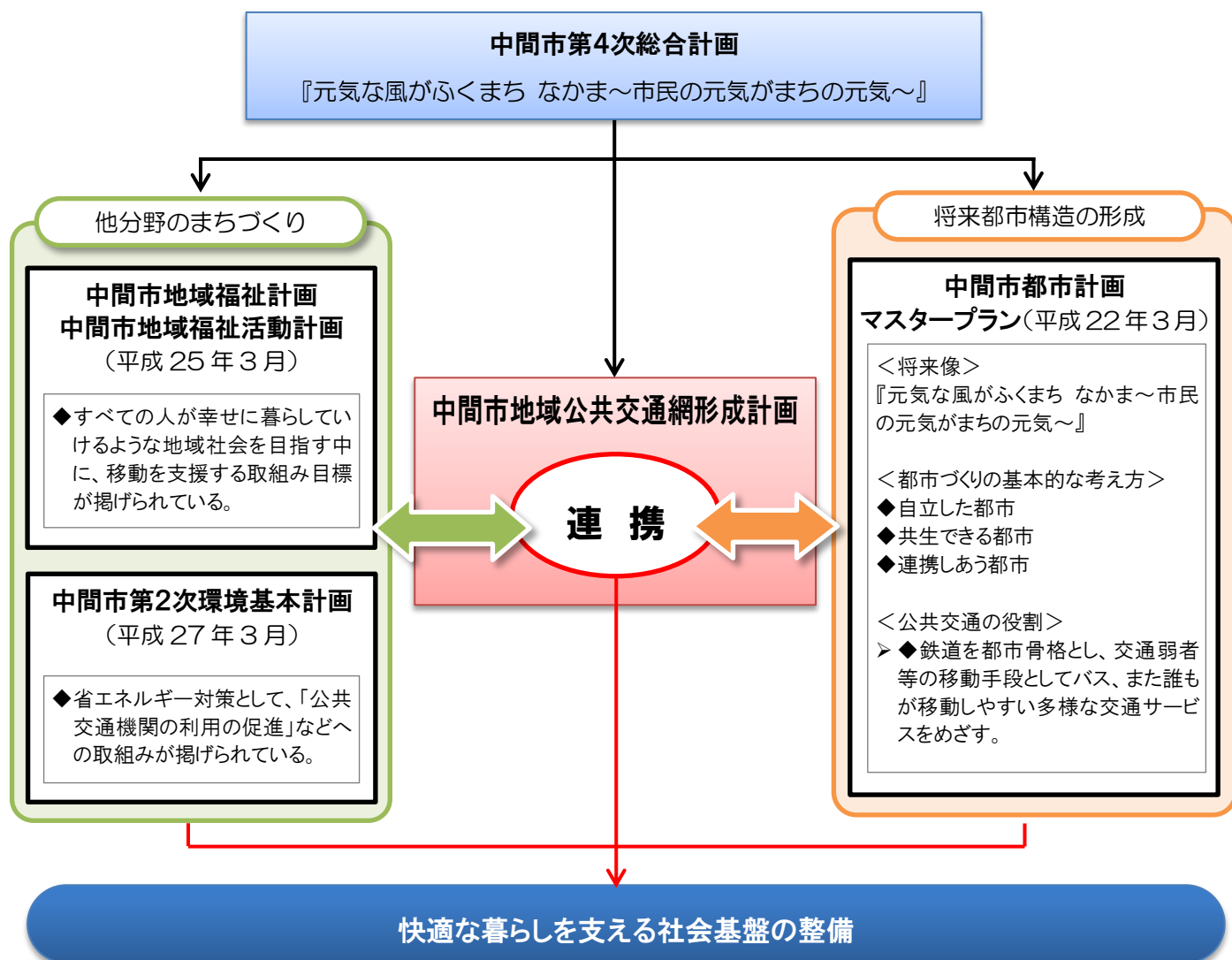
このような状況の中で、特に高度成長期時代に、山を切り開いて宅地開発を行った地形的に高低差のある地域や、遠賀川の西側地区のようにバス路線の廃止により身近な公共交通のない交通不便地域の住民が、高齢化の進展とともに、日常生活の移動に困難な状況が問題となっている。

中間市地域公共交通網形成計画は、「交通政策基本法」の基本原則に則り、今後のまちづくりを踏まえながら、地域が抱える問題を把握し、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めざす市域全体を対象とした「中間市地域公共交通網形成計画」の策定を行うことを目的とする。



2. 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、中間市がめざす「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。



3. 関連する計画の概要

公共交通ネットワークに関連する計画として、総合計画、都市計画マスタープランについて示した。

(1) 中間市第4次総合計画の概要

○将来都市像

- ・元氣な風がふくまち なかま～市民の元氣がまちの元氣～

○基本的な考え方

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～元氣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. 新世紀に適應した産業の振興～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～

(2) 都市計画マスタープランの概要

<将来都市像>

「元気な風がふくまち なかま」
 ~ 市民の元気がまちの元気 ~

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~

※中間市第4次総合計画の将来の都市像

<都市づくりの基本理念>

自立した都市

北九州西部都市の生活圏の中で、良好な住まい環境特性を活かしながら、人と人との交流、新たな魅力の創出を進め、個性あるまちづくりを推進し、自立した都市を目指す。

共生できる都市

遠賀川に代表される良好な自然とのふれあい、地域活力を創出する人と人とのふれあい、加えてまちとのふれあいなど、人・自然・まちが共生していく都市を目指す。

連携しあう都市

自立した都市を形成しながらも、各都市がもつ個性や機能を連携、補完しあうことで、効率的・効果的な都市づくりの実現や都市圏の発展など、連携しあう都市を目指す。

表 中間市都市計画マスタープランにおける公共交通の整備方針

	方針	概要
鉄道	広域交通を支える都市交通の骨格として、運営施策・支援の充実と利便性の向上を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 広域交通を支えるJR及び筑豊電気鉄道については、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。
バス路線	交通弱者の移動手段の確保や環境にやさしい交通施策の展開に向けて、バス路線の維持、利便性の向上を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 広域交通を支える高速路線バスなどについては、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り組みを推進する。 ➢ 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。 ➢ 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	総合的な交通サービスの向上にむけた取り組みを推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。

4. 計画の区域

本計画の区域は、中間市全域とする。

5. 計画の期間

本計画の期間は、2016年（平成28年）から2020年（平成32年）まで【概ね5年間】とする。

第2章 地域及び地域公共交通の現状

1. 地域の現状

(1) 地勢・沿革

- 中間市は、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、市域は通称「川東（かわひがし）」と「川西（かわにし）」に分かれている。
- また、市の西部は平地であるのに対し、東部・南部は山間部となっている。
- 中間市は、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年の市政施行によって中間市となった。



図1 中間市の地勢（国土地理院航空写真）

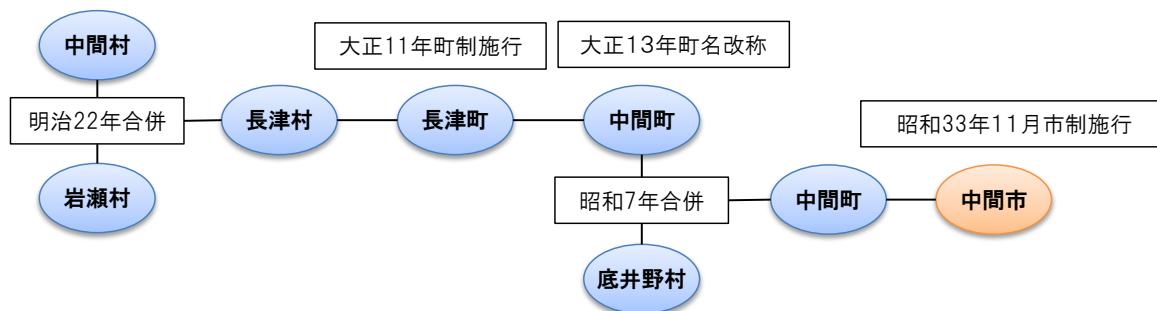
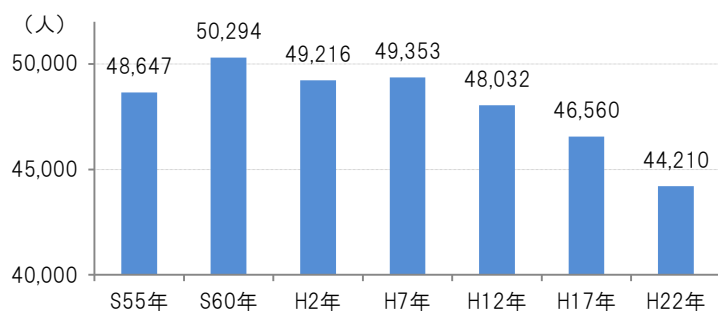


図2 中間市の沿革

(2) 人口特性

①人口

- 人口は昭和60年をピークに減少してきている。
- 平成12年から平成22年の年齢構成人口の経緯をみると、平成12年次に50歳代前半の人口が男女とも最も多い年齢層であったのが、その年齢層が5年ごとに高齢化していることが伺える。
- 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。



資料:国勢調査(S55-H22)

図3 人口の推移

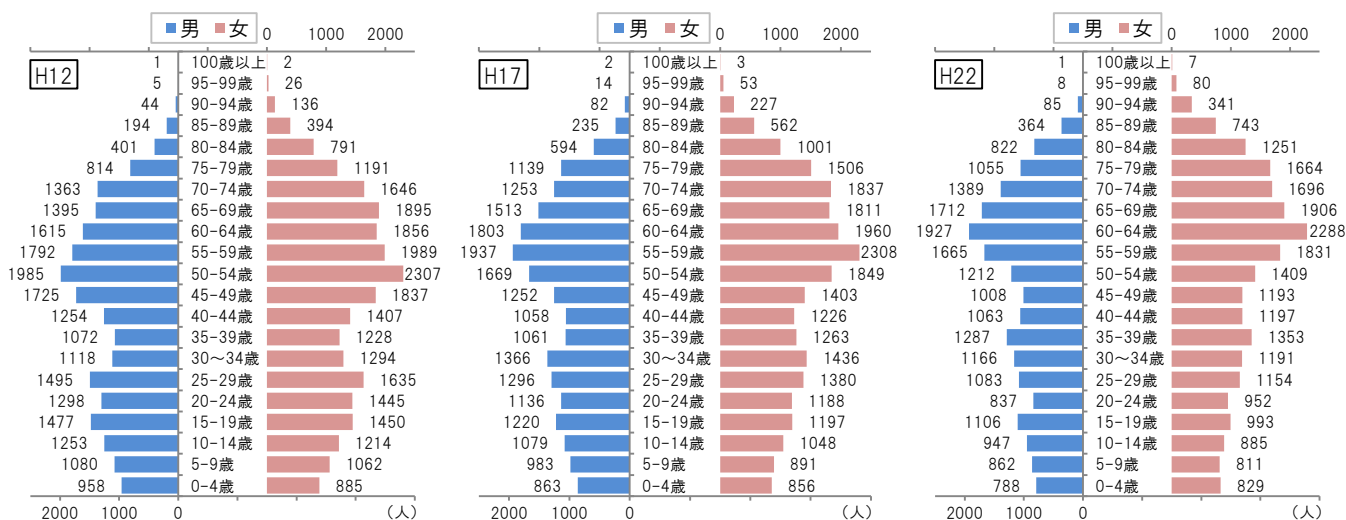
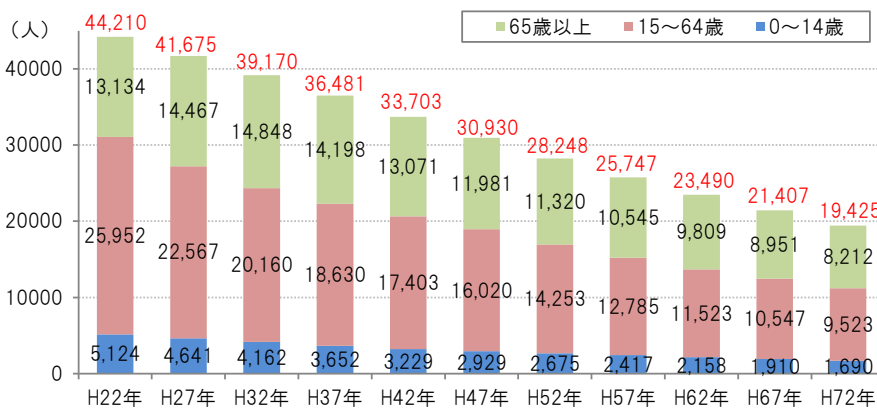


図4 年齢構成人口の変化

資料:国勢調査

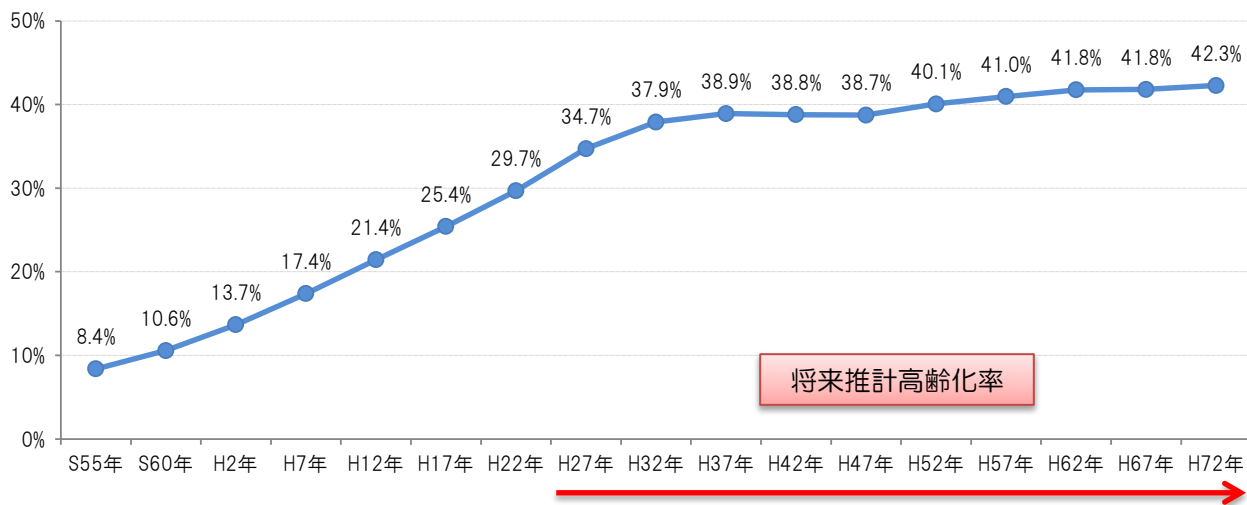


資料:国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口」に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成
平成22年国勢調査

図5 将来人口の推移

●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、平成52年の高齢化率は40.1%と人口の約4割が65歳以上の高齢者という状況にある。



資料:国勢調査(S55-H22)
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成資料より

図6 高齢化率の変化

②人口の分布状況

●中間市の人口密度を町丁目別にみると、中央三丁目や中尾四丁目など遠賀川より東部に位置する地域の人口密度が高く、上底井野などの遠賀川より西部の人口密度は低い状況にある。

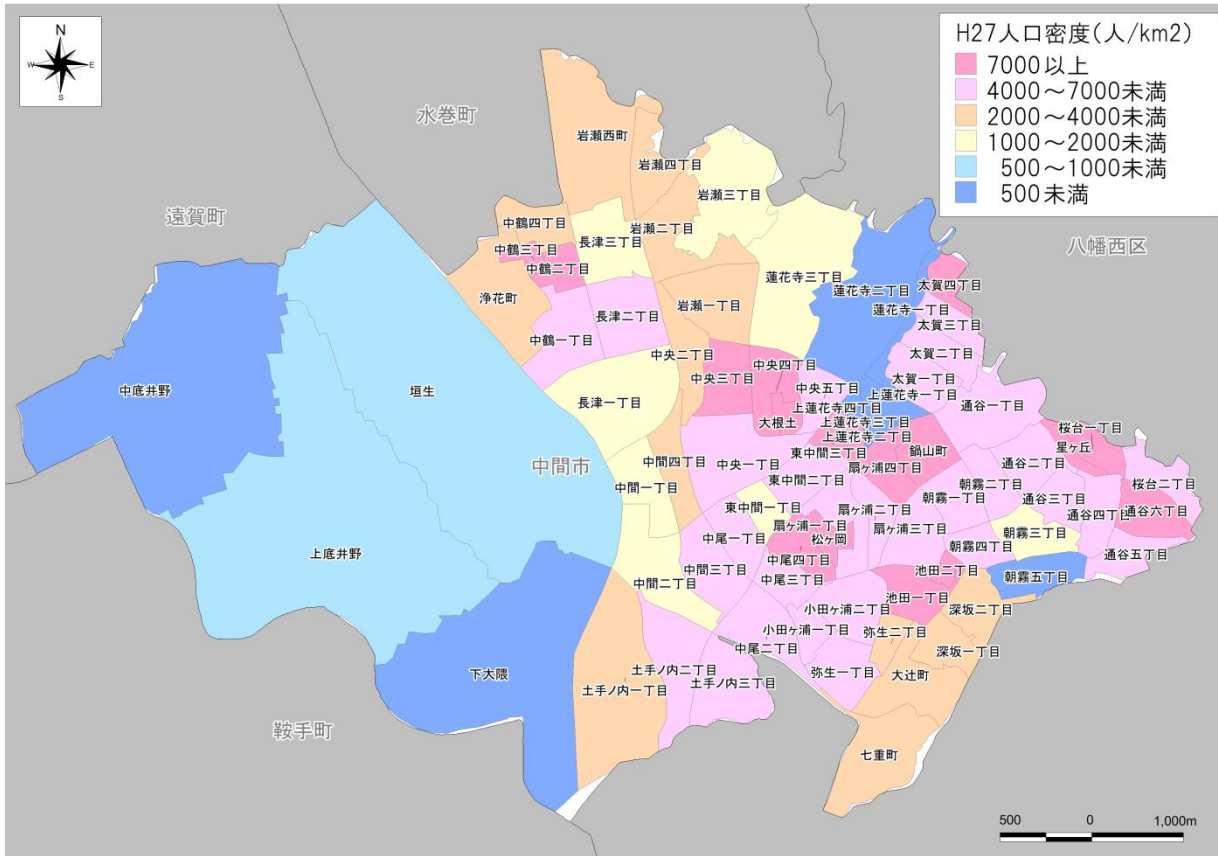


図7 中間市の人口密度

●中間市の高齢者人口の町丁目別の分布をみると、中間市全域に居住している状況にあって高齢化率も遠賀川の東西で大きな違いはみられない。

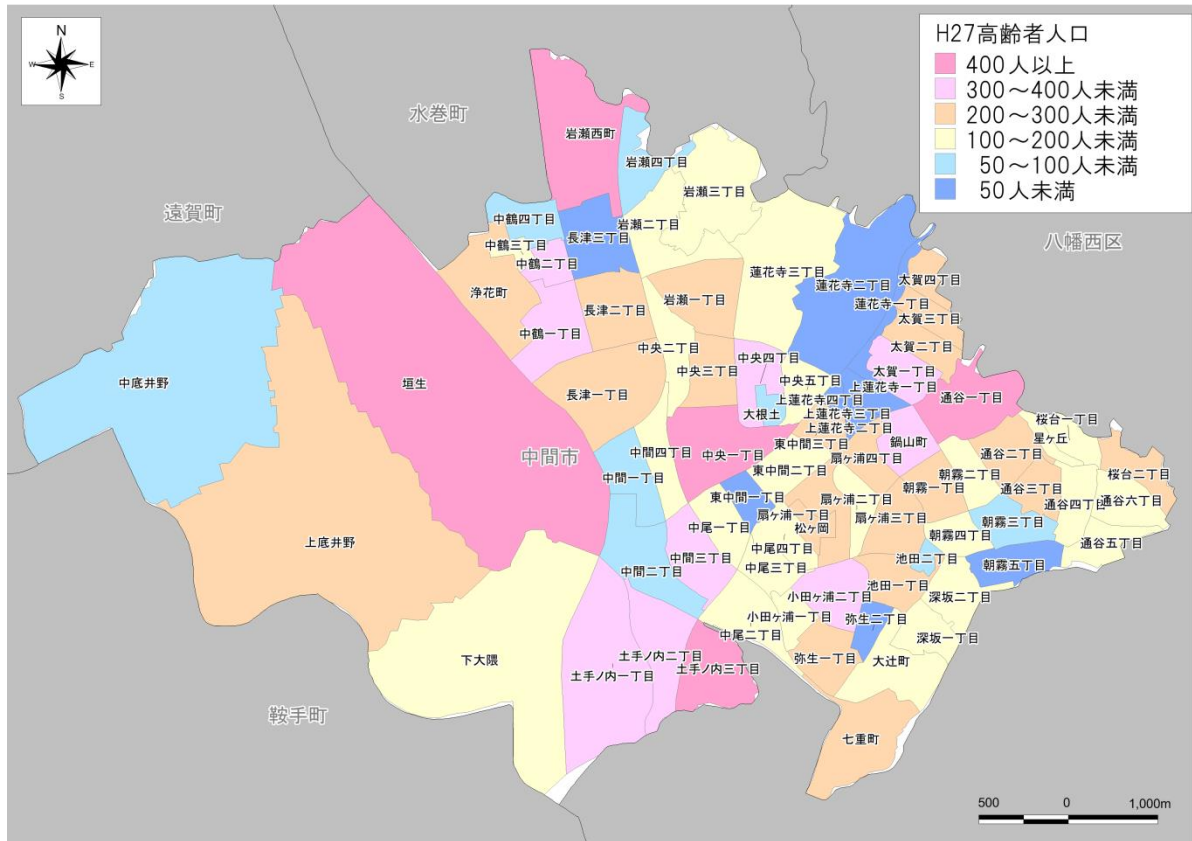


図8 中間市の高齢者人口の分布

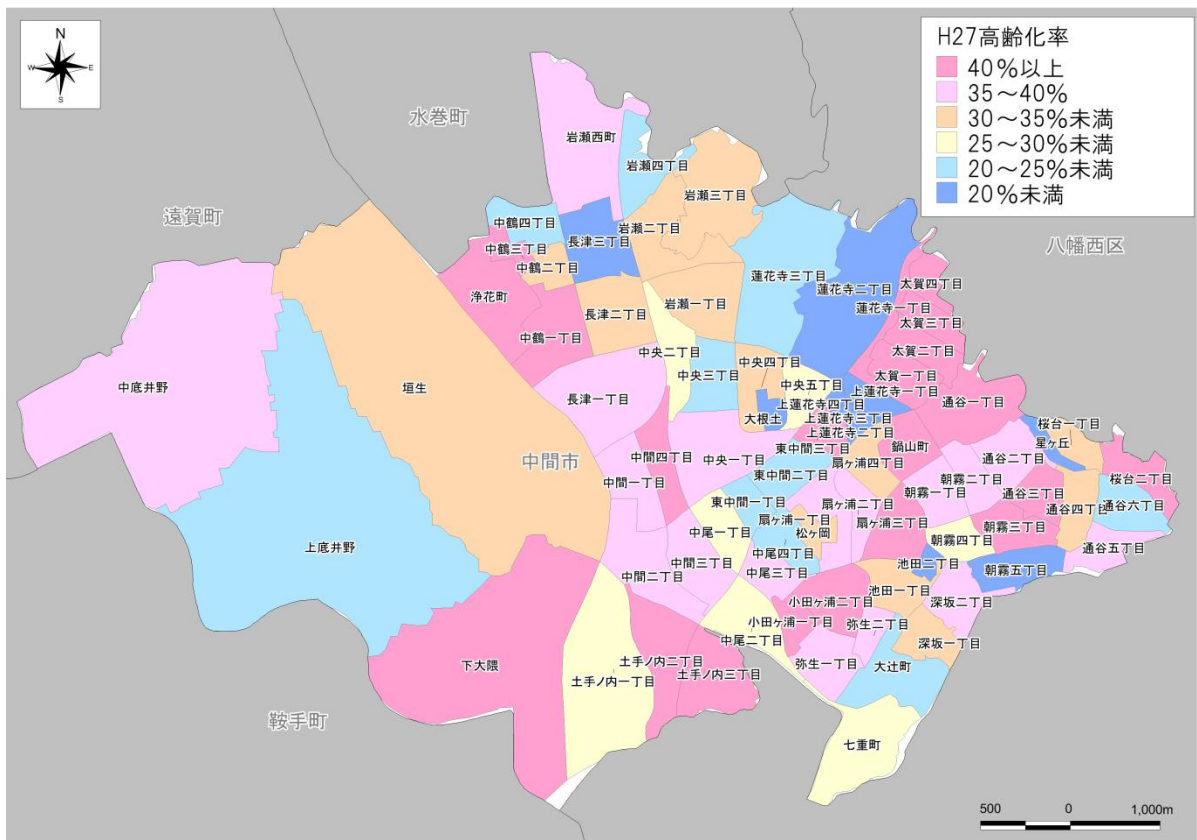


図9 中間市の高齢化率の状況

(3) 主要な施設の立地状況

①商業施設の立地状況

●中間市の商業施設の分布状況をみると、遠賀川東部に集中しており、特に筑豊電気鉄道沿線と中鶴地区に立地がみられる。



出典：中間市資料

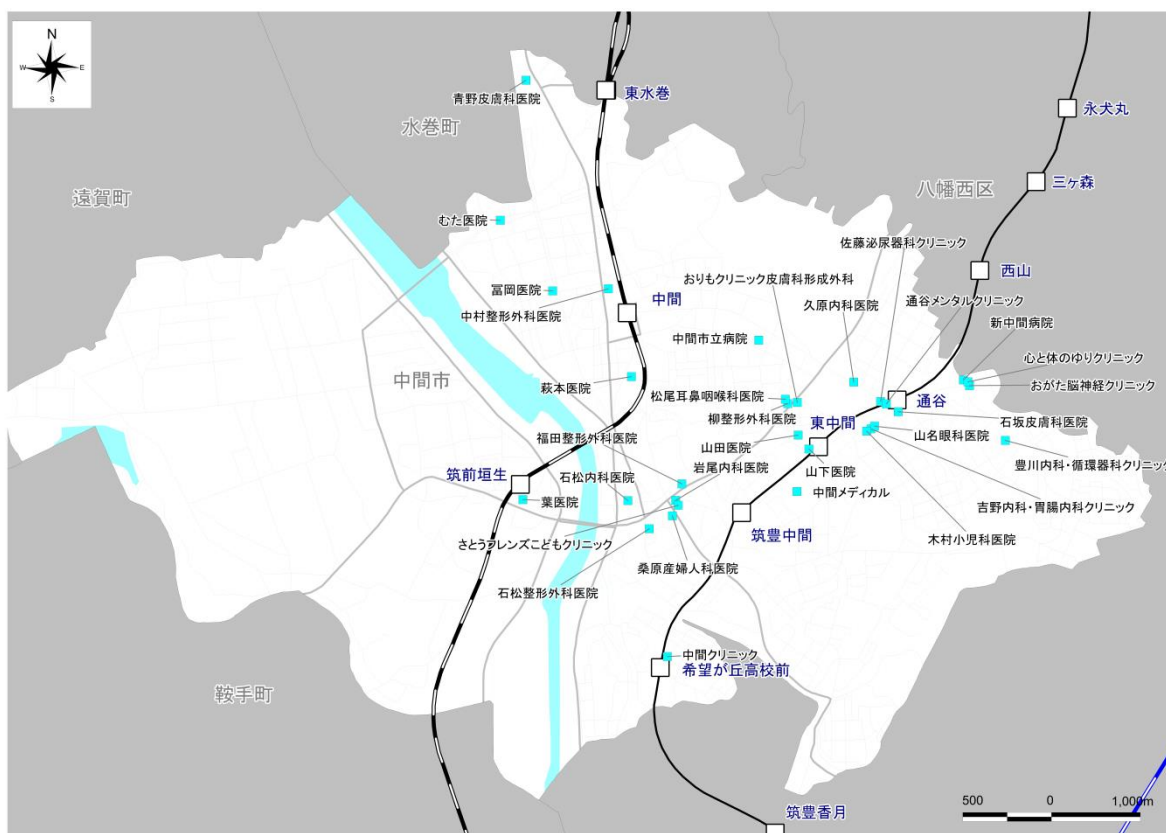
図 10 商業施設の分布状況

表 商業施設

名称
イオンなかま店
井筒屋中間ショップ
グッデイ中間店
サンキ中間店
サンドラッグ中鶴店
サンドラッグ中間中央店
新鮮市場さくら館
TSUTAYA中間店
ディスカウントドラッグコスモス春日台店
ディスカウントドラッグコスモス中鶴店
ドラッグ新生堂中間駅前店
ドラッグ新生堂中間中尾店
ドラッグ新生堂東中間店
にしてつストア中間店
ハローデイ中尾店
フードウェイ中間店
マックスバリュエクスプレス中間店

②医療施設（歯科医院を除く）の立地状況

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



出典：中間市資料

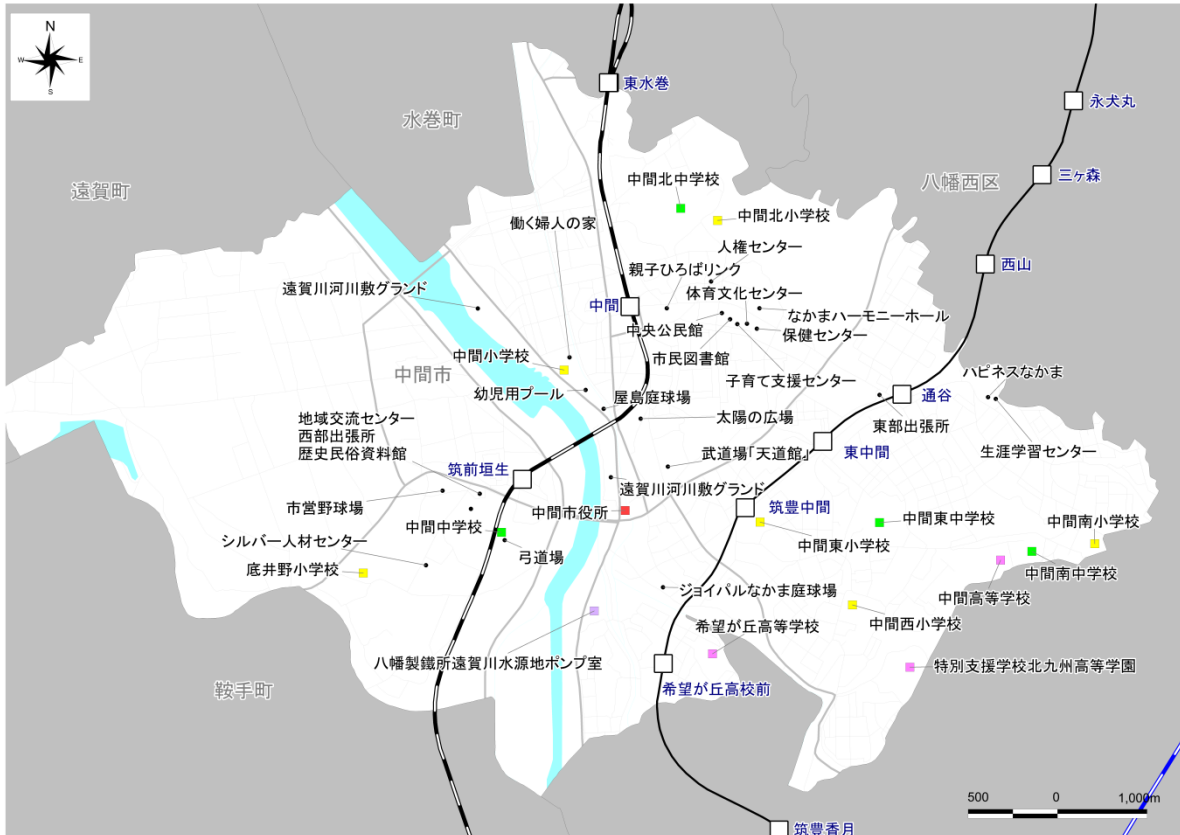
図 11 医療施設の分布状況

表 医療施設（歯科医院を除く）

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

③公共公益施設の立地状況

●中間市の公共公益施設の分布状況を見ると、多くの施設が遠賀川東部にあり、東部全域に立地している。



出典：中間市資料

図 12 公共公益施設の分布状況

表 公共公益施設

名称	
公共施設	教育施設
親子ひろばリンク	中間小学校
遠賀川河川敷グランド	中間西小学校
弓道場	中間東小学校
子育て支援センター	中間南小学校
市営野球場	中間北小学校
市民図書館	底井野小学校
ジョイパルなかま庭球場	中間中学校
生涯学習センター	中間東中学校
シルバー人材センター	中間南中学校
人権センター	中間北中学校
西部出張所	中間高等学校
体育文化センター	希望が丘高等学校
太陽の広場	特別支援学校北九州高等学園
地域交流センター	世界遺産施設
中央公民館	八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室
東部出張所	
なかまハーモニーホール	
働く婦人の家	
ハピネスなかま	
武道場「天道館」	
保健センター	
屋島庭球場	
幼児用プール	
歴史民俗資料館	

(4) 人の移動特性

- 通勤・通学ともに八幡西区との移動が多い。
- 通勤は、八幡西区以外に小倉北区をはじめとする北九州市や直方市との移動が多い。一方通学は、福岡市との移動も多い点が特徴である。

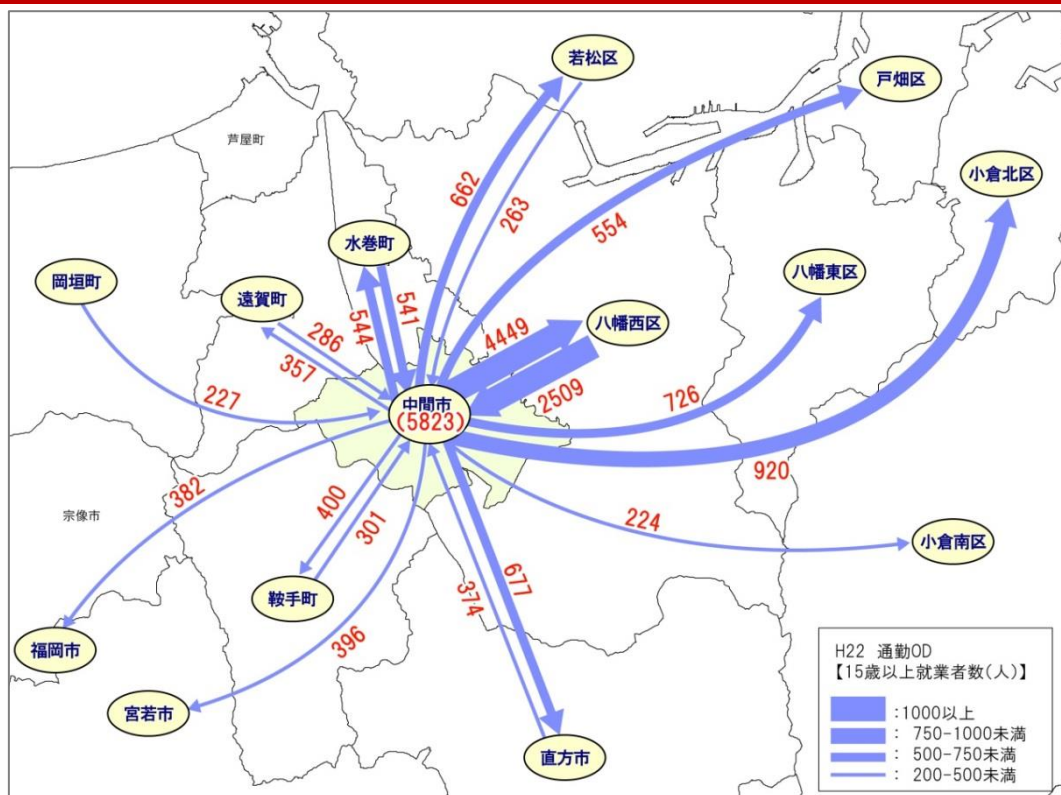


図 13 通勤流動

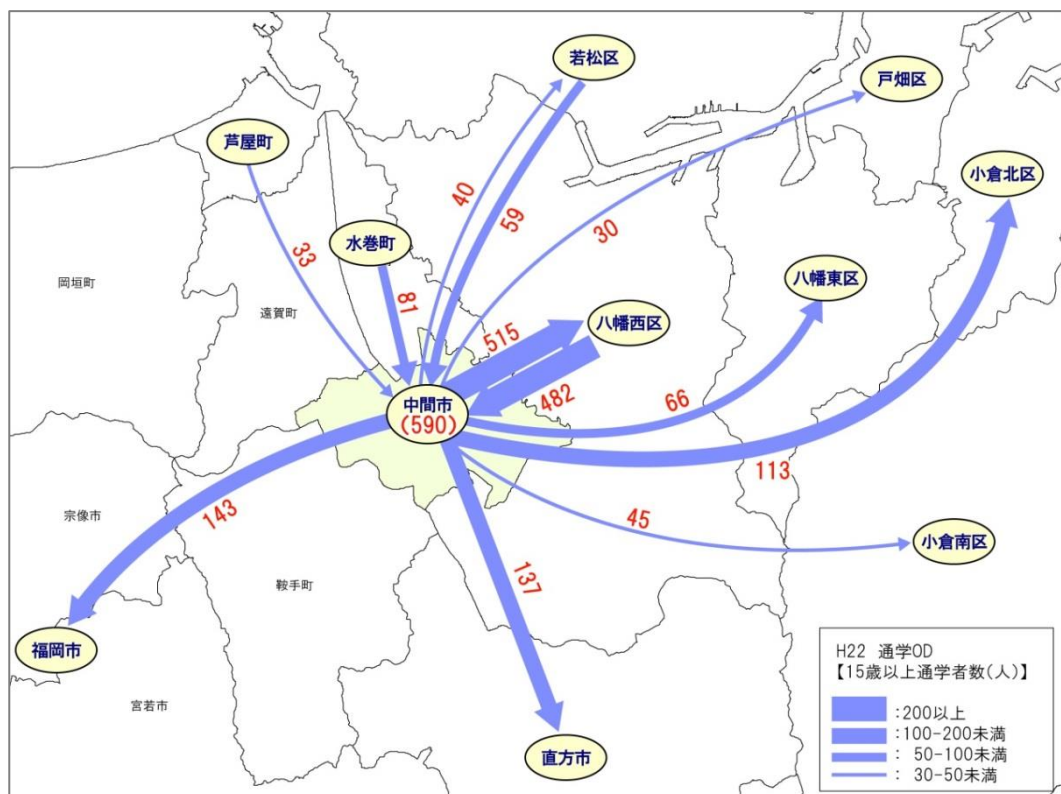


図 14 通学流動

2. 公共交通の現状

(1) 鉄道

- 中間市には、JR 筑豊本線（福北ゆたか線）と筑豊電気鉄道の2つの鉄道が通る。
- JR 筑豊本線の駅は、市内に中間駅と筑前垣生駅の2つあり、福岡市と北九州市へ連絡している。
- 筑豊電気鉄道の駅は、市内に通谷・東中間・筑豊中間・希望が丘高校前の4つの駅があり、北九州市八幡西区から直方市を結ぶ鉄道である。

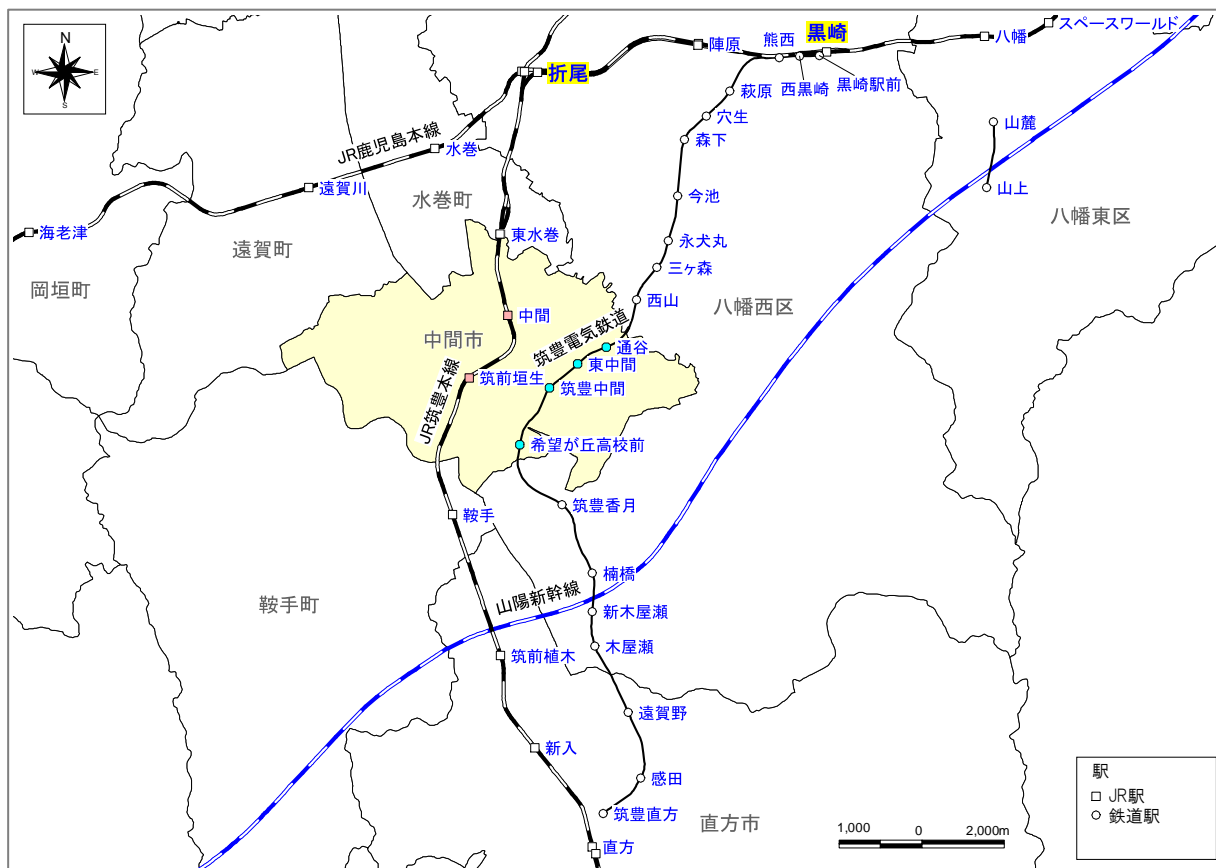
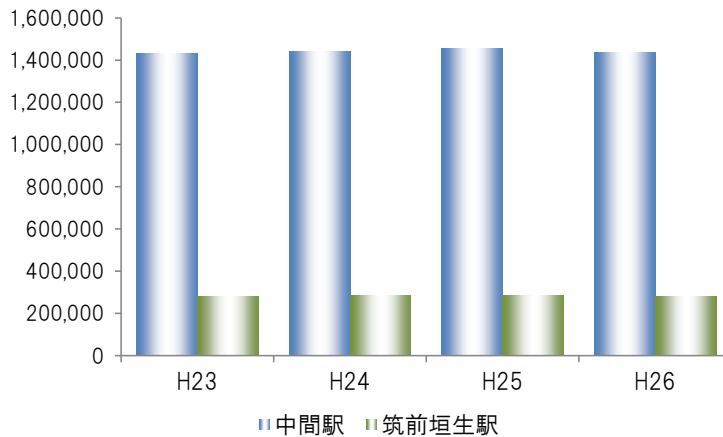


図 15 公共交通の運行状況

①JR 筑豊本線（福北ゆたか線）

- 平日、上下線あわせて116本（平成27年8月現在）運行されている。JR中間駅での運行本数のピーク時間帯は、折尾・黒崎方面で朝6時台の5本、直方・博多方面で18時台の5本となっている。
- 平成23年～平成25年の利用者数の推移は、中間駅、筑前垣生駅ともほぼ横ばいで、合わせて年間概ね170万人強となっている。また、平成25年の1日当たりの利用者数は中間駅で約4,000人と中間市にある駅の中で最も利用者数が多い。
- JR筑豊本線沿線では、ウォーキングコースの案内などで利用促進を実施中である。



	H23	H24	H25	H26	1日当たりの利用者数
中間駅	1,431,000	1,442,377	1,443,130	1,438,634	3,941.5
筑前垣生駅	281,520	285,148	282,145	281,020	769.9
合計	1,712,520	1,727,525	1,725,275	1,719,654	4,711.4

※各年1月から12月までの数値

図 16 JR 筑豊本線（福北ゆたか線）の利用者数

38 福岡県 明治日本の産業革命遺産と堀川を巡る
10/18 (日)
 ■コース距離/約10km (スタート受付時間) 8:30~11:00
 ■所要時間/約3時間 (ゴール受付時間) 15:00まで

スタート駅 **JR折尾駅**

明治日本の産業革命遺産「滝川水源地ポンプ室」や黒田家ゆかりの「堀川河守神社」を巡ります。そして、中間駅近くにある「もやし通り(屋根のない博物館)」を抜けて、筑前中間「やっちゃん」を楽しむコースです。

おすすめのグルメ
 ●東京軒の「かしのめし弁当」
 数々の駅弁大会で上位にランクインし、北九州市認定の食のブランドとして有名です。

特典
 ●河守神社
 お茶をご用意しております。
 ●堀川まちおこし実行委員会「けんぽん」
 (園芸券が貯まります)
 ●東京軒の「かしのめし弁当」に購入のお客さまへ緑茶無料サービス

※主な列車のみ表示しています。
 お問い合わせ 折尾駅 093-691-0024
 協力/ 中間市、筑前中間駅実行委員会、堀川まちおこし実行委員会、(株)東京軒、折尾高校

図 17 JR九州のウォーキングの案内 (JR九州HP)

②筑豊電気鉄道

- 平日、上下線あわせて204本（平成27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、黒崎方面で朝7時台の9本、直方方面で朝8時台の9本となっている。
- 平成25年度の1日当たりの利用者数は通谷駅が中間市内の筑豊電気鉄道の駅の中で最も多い。ただし、平成23年度～平成25年度の利用者数の推移は全駅利用者数として減少傾向にある。特に、希望が丘高校前駅の利用者数が平成25年度/平成23年度で87%に落ち込んでいる。
- 筑豊電気鉄道では、休日に通勤定期券を持つ家族は一律200円（子供は100円）で乗車できる休日家族割引制度、nimocaで高速バスと筑豊電気鉄道を乗継ぐ場合のポイントサービスなどで利用促進を実施中である。
- さらに、平成27年3月より新型低床式車両の運行を開始している。

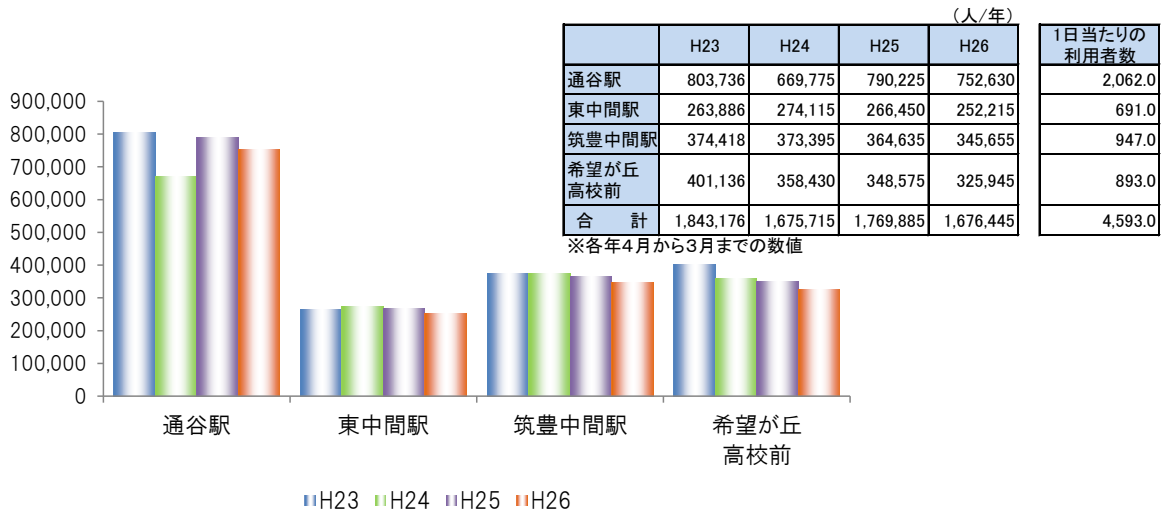


図 18 筑豊電気鉄道の利用者数

休日家族割引制度のご利用方法について(通勤定期券のみ)

日・祝日・お盆・年末年始など、通勤定期券をお持ちの方が券面区間外を利用する場合やご家族が同伴する場合、全線均一200円(小児100円)にてご乗車いただける制度です。

割引対象日	ご利用方法
①日曜日・祝日 (土曜日、直方花火大会開催日は適用外) ②お盆期間(8月13日～8月15日) ③年末年始(12月31日～1月3日)	(乗車時) 定期券を乗車リーダーにタッチしてください。 (降車時) ①降車リーダーにタッチする前に「休日家族割引」を利用しますと乗務員へお伝えください。 ②乗務員へ定期券をご提示ください。 ③乗車された駅名を乗務員へお伝えください。 ④乗務員が機器の設定を行った後、降車リーダーにタッチしてください。 ⑤同伴者の運賃は現金でお支払いください。

運賃	定期券面	通勤定期券保有者	同伴するご家族
区間内		無 料	現金で人数分の運賃をお支払いください。 (nimocaでの支払い不可)
区間外		200円 ※カード残高が無い場合は、現金でお支払い下さい。	
区間外がおとなり割引適用区間		120円 ※カード残高が無い場合は、現金でお支払い下さい。	大人 200円 小児 100円

※申告がない場合は、割引が適用されません。
 ※乗務員による機器設定よりも前に降車リーダーにタッチされると通勤定期券保有者分は通常運賃による精算となりますのでご注意ください。
 ※身体障がい者割引の適用はございません。
 ※通勤定期券保有者1名さまにつき、6歳未満のお子さまは2名さままで無料でご乗車いただけます。
 ※黒崎駅前駅～熊西駅間の運賃は180円であるため、本制度ご利用の際はご注意ください。

図 19 筑豊電気鉄道の休日家族割の案内(筑豊電気鉄道 HP)



図 20 新型低床式車両

(2) バス

●中間市を走るバスは、西鉄バスの61・67番系統（西鉄バス中間線）、74番系統、及び高速バスと遠賀川東部のみ。また、北九州市営バスが水巻南部循環線を運行している。

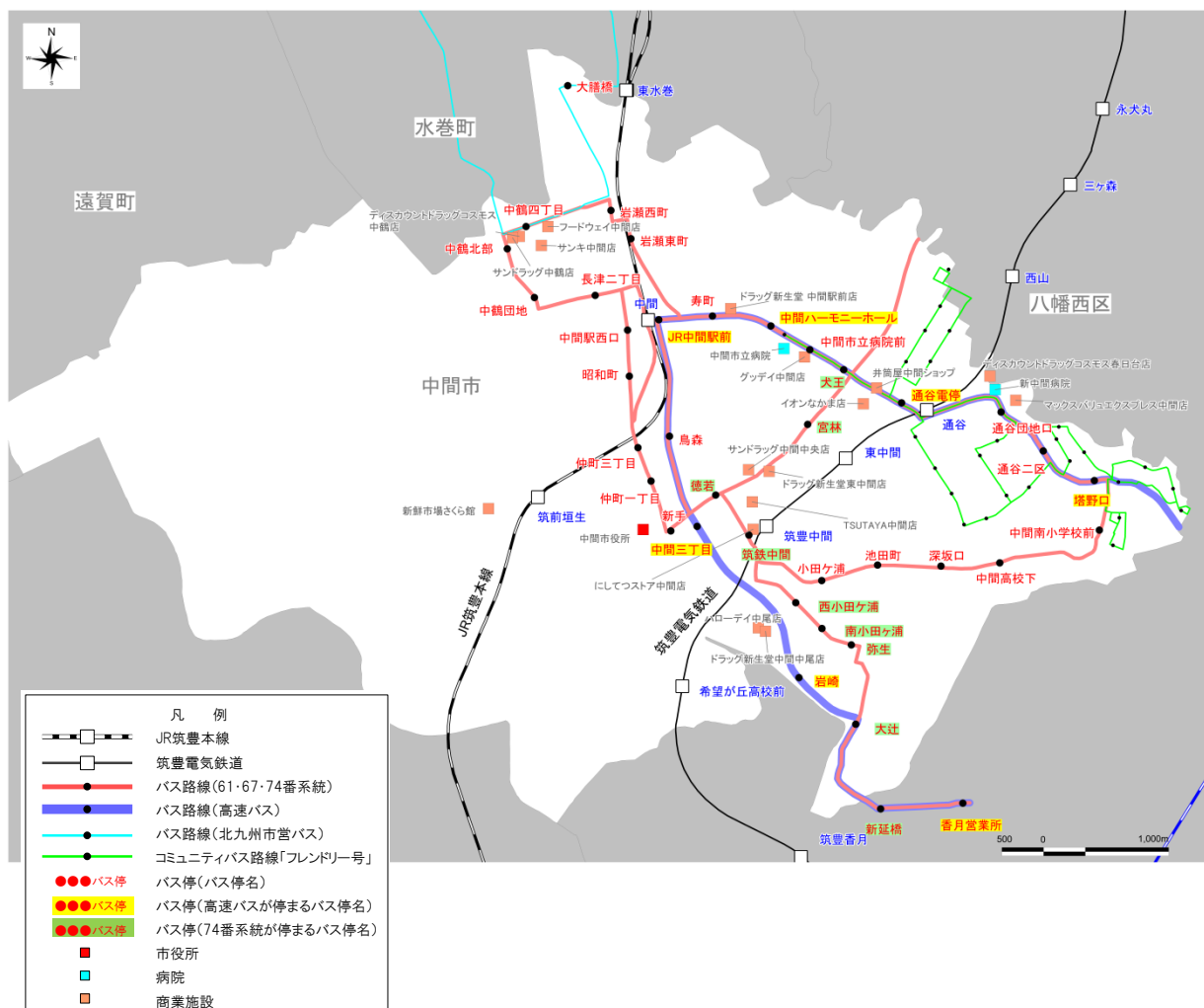
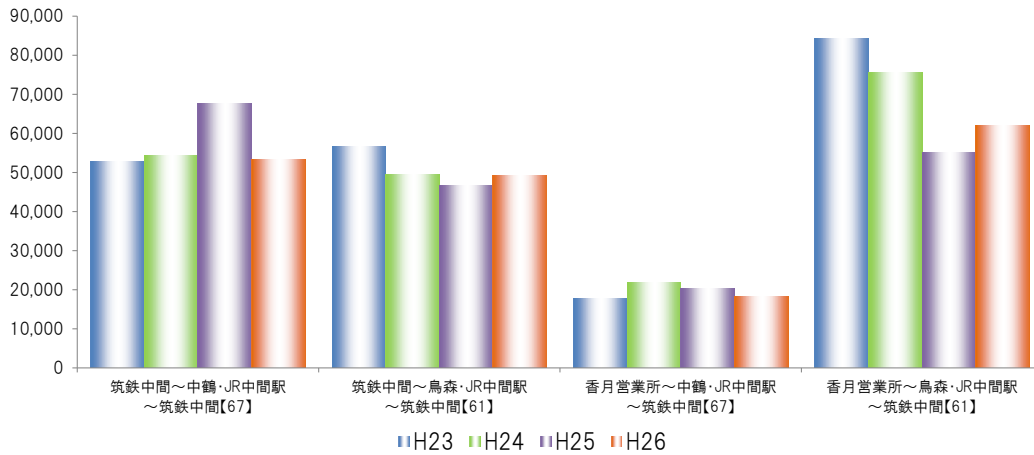


図 21 中間市を走るバス路線

①路線バス

- 西鉄バス中間線は遠賀川東部を巡回する路線で、左右両方向で運行。利用者数は、平成23年には年間21.1万人であったが平成26年は18.3万人に減少。61番系統右回りの利用者が多いが、この路線の減少が顕著。
- 西鉄バス中間線のバス停別利用状況は、各ルートともJR中間駅、通谷電停の乗降が最も多い。それ以外では61番系統の通谷団地口、中間南小学校前、大辻、67番系統の中鶴団地、中間南小学校前、深坂口などの利用が多い。



	H23	H24	H25	H26	1日当たりの利用者数
筑鉄中間～中鶴・JR中間駅～筑鉄中間【67】	52,943	54,439	67,517	53,404	146.3
筑鉄中間～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間【61】	56,504	49,469	46,762	49,339	135.2
香月営業所～中鶴・JR中間駅～筑鉄中間【67】	17,662	21,973	20,276	18,224	49.9
香月営業所～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間【61】	84,144	75,470	55,137	62,113	170.2
合計	211,253	201,351	189,692	183,080	501.6

※各年10月から9月までの数値

図22 西鉄バス中間線の利用者数の推移

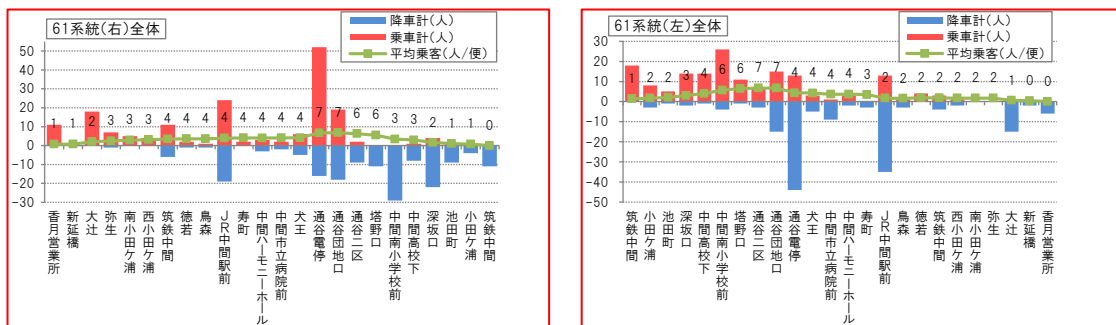


図23 西鉄バス中間線61番系統のバス停別利用者(平成25年度)

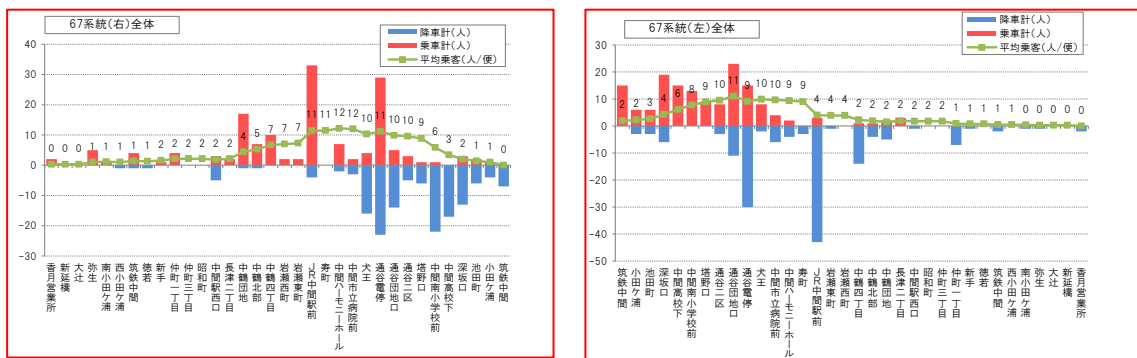


図24 西鉄バス中間線67番系統のバス停別利用者(平成25年度)

②高速バス

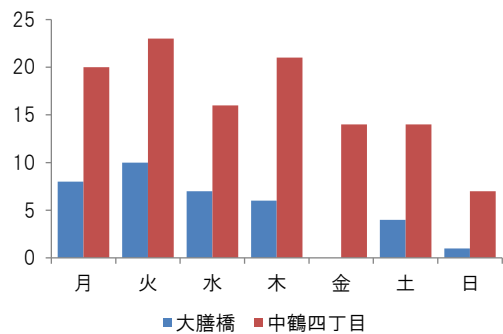
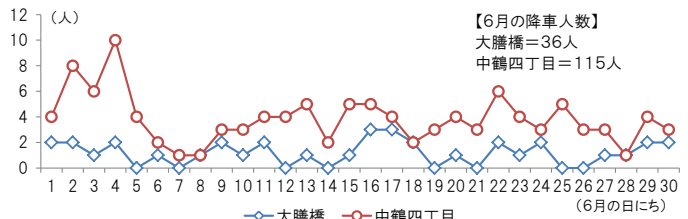
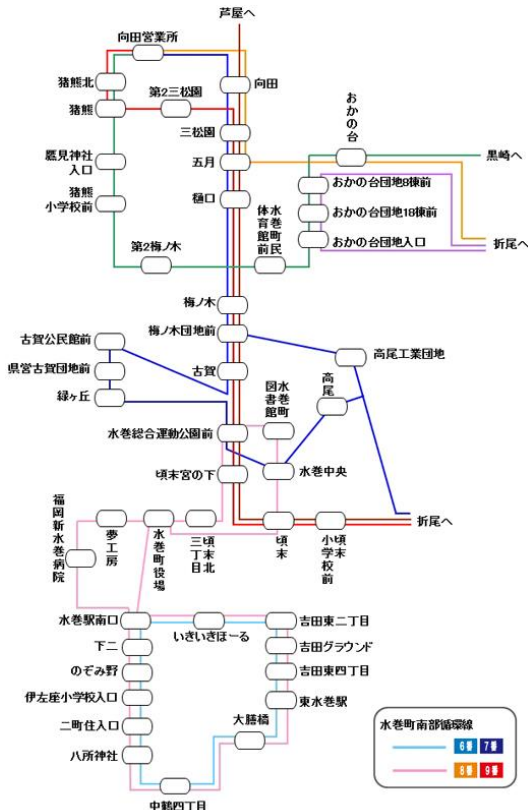
- 中間市内から福岡市天神までを約 80 分で結ぶ直行便で、1 日 7 往復運行している。若宮インターチェンジ・直方パーキングエリア・高速千代ニュータウンの 3 バス停のみ乗降可能となっており、これ以外のバス停は行き先により乗車または降車のみ可能となっている。
- 中間市内から福岡市天神まで移動するには、鉄道に比べて移動時間は短く、料金も安い。

	中間市								北九州市八幡西区					福岡市						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	香月営業所	岩崎	中間三丁目	JR 中間駅前	中間ハーモニーホール	通谷電停	通谷団地口	塔野口	大平台	沖田西口	名前谷橋	養福寺裏	引野口	高速千代ニュータウン	直方パーキングエリア	若宮インターチェンジ	蔵本	中洲	天神中央郵便局前	西鉄天神高速バスターミナル
香月営業所 → 福岡天神	乗車のみ													乗降可能		降車のみ				
香月営業所 ← 福岡天神	降車のみ													乗降可能		乗車のみ				

図 25 高速バスの乗降利用状況

③水巻南部循環バス（北九州市営バス）

- 北九州市営バスは、中間市内で大膳橋と中鶴四丁目に停車。
- 6月の水巻南部循環線バス利用者は151人。中鶴四丁目が115人。
- 中間市から乗車する人は、主に水巻駅（52%）や新水巻病院（10%）で降車。



水巻南部循環線【北九州市営バス】

右回り⇒平日運行数10本、休日運行数9本
左回り⇒平日運行数10本、休日運行数8本

(3) 公共交通の経営状況

公共交通に関する中間市の財政負担は、筑豊電気鉄道への安全輸送設備事業への補助、西鉄バス中間線（61系統・67系統）への赤字補てん、平成27年10月2日（金）から運行を開始した南校区コミュニティバスに対する委託運行経費となる。なお、西鉄バス74系統への市の助成金は発生していない。ここでは、中間市が財政負担をするバスに関する経営状況を示す。

① 路線バス

●西鉄バス中間線は、福岡県地域間幹線系統確保維持計画において対象路線になっており、中間市民の通勤・通学・通院の足としての生活交通の確保、また、JR・筑豊電気鉄道・高速バスなどと接続することで総合的な交通体系の構築への効果が期待されている。

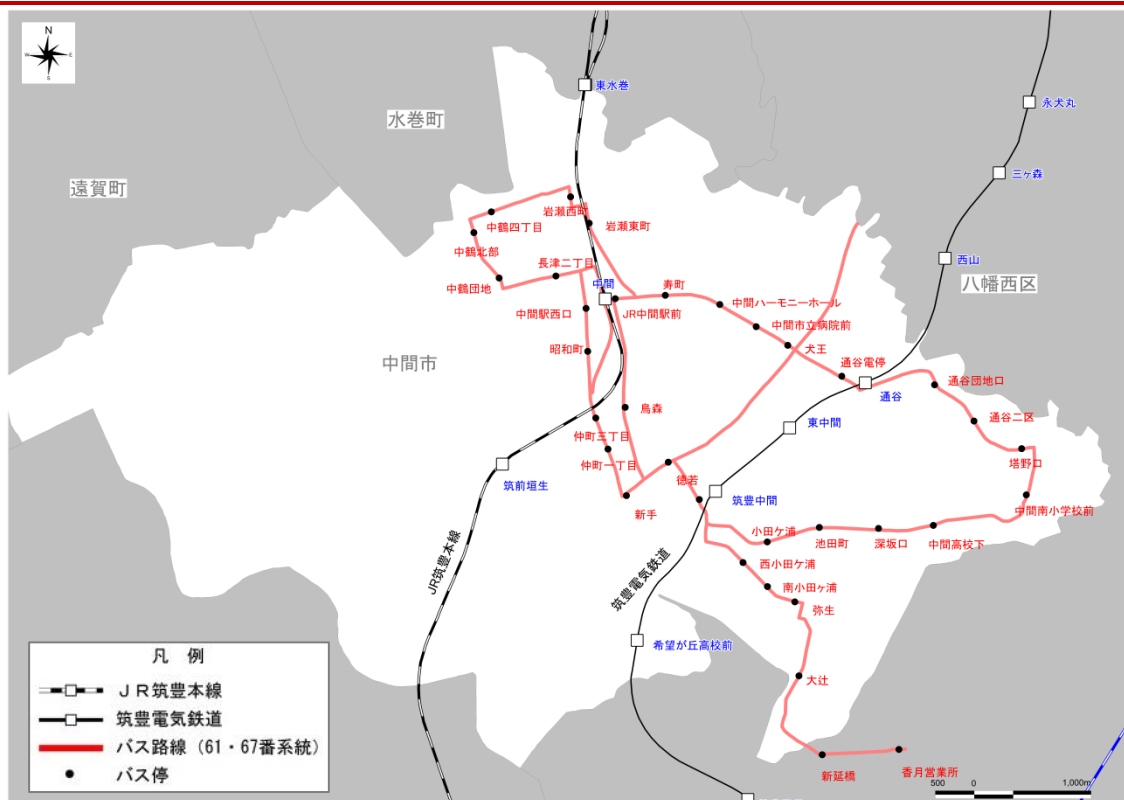


図 26 西鉄バス中間線（61 系統・67 系統）

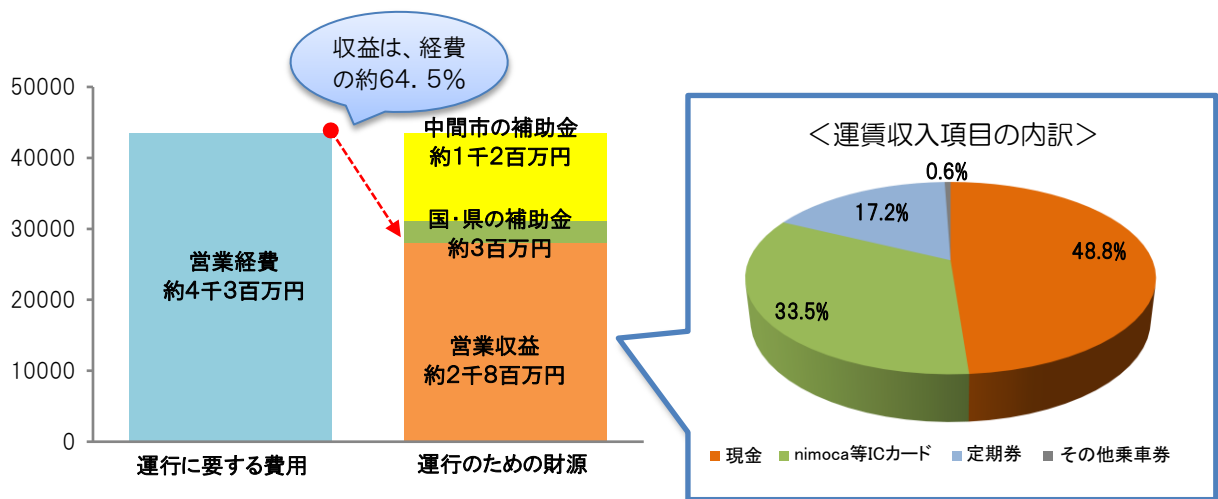
◆西鉄バス中間線の現状

運行本数	40本(平日) ※H27.3.14より
運行時間	6時42分～21時44分
主なコース	香月営業所から筑鉄中間前を起点に中間市内を周回 ①筑鉄中間～鳥森～JR中間駅～通谷～筑鉄中間(6.5往復) ②香月営業所～筑鉄中間～昭和町～JR中間駅～筑鉄中間(2.0往復) ③筑鉄中間～昭和町～JR中間駅～通谷～筑鉄中間(往路)(3.0往復) ④筑鉄中間～昭和町～JR中間駅～通谷～筑鉄中間(復路)(2.5往復) ⑤香川営業所～通谷～筑鉄中間(6.0往復)
運賃	150円から540円
バス停数	34箇所(うち中間市内32箇所)

資料：中間市資料

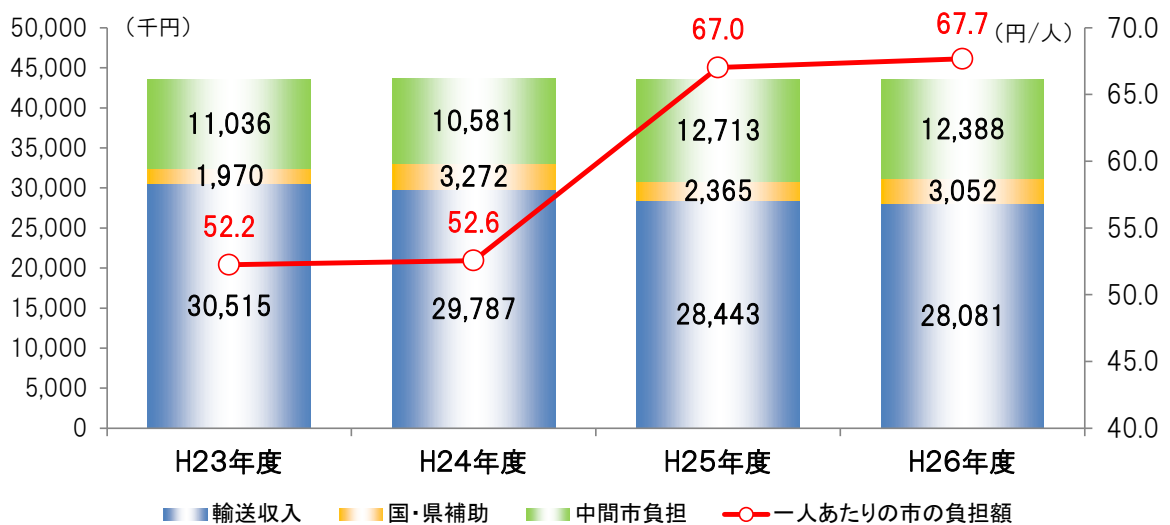
図 27 西鉄バス中間線の運航状況図

- 平成26年データでは、路線の営業費用に対し営業収益が約64.5%となり、赤字補てんが約1千5百万円強の費用が発生している。
- 近年普及しているICカード（nimoca など）の利用は、収益の約1/3の利用に留まっている。
- 西鉄バス中間線は、全体的に利用者が減少していることに伴って補てん額が増加している。中間線の利用者一人当たりの市の補てん額を算定すると平成23年～平成24年の52円/人程度が平成25年から67円/人に増加している。



資料：中間市資料

図 28 中間線の収支状況

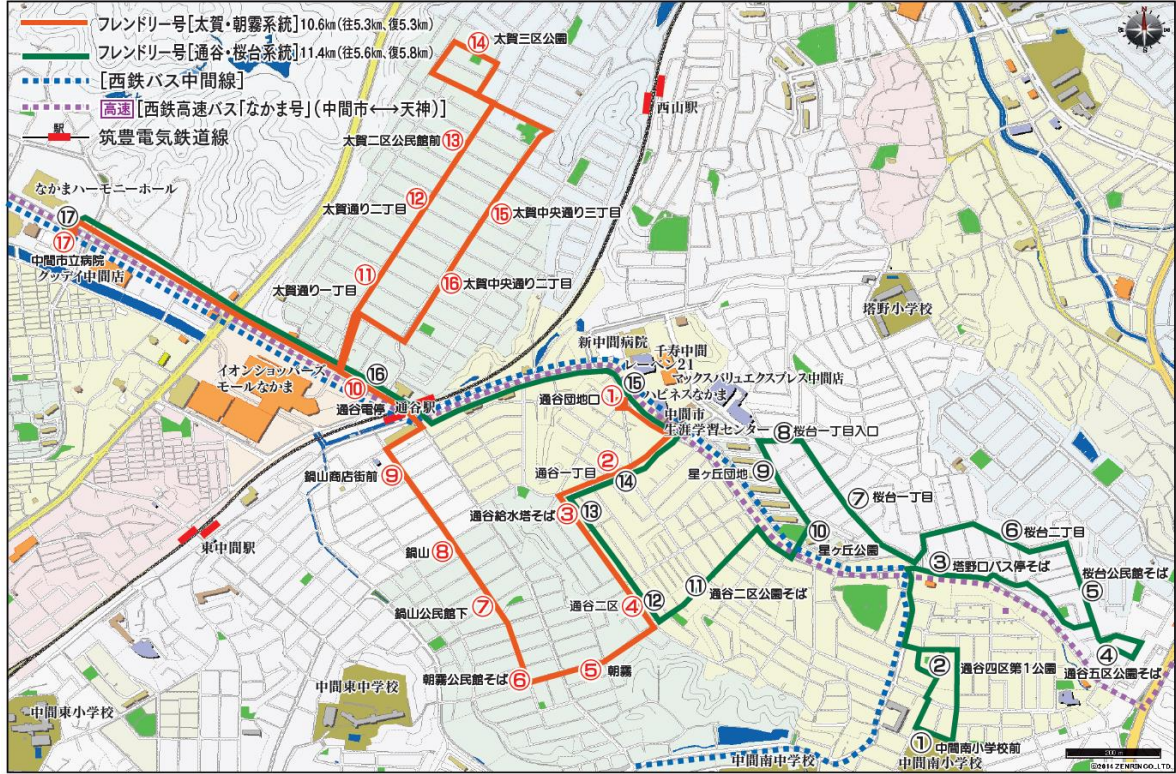


資料：中間市資料

図 29 中間線への財政負担額等の推移

②南校区コミュニティバス「フレンドリー号」

- 平成 27 年 10 月から運行開始した南校区コミュニティバスは、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 系統で運行している。
- 系統別に週 2 日の 4 往復の定時定路線で運行し、車両はタクシーの普通車を利用した 4 名までの乗車になっており、定員を超えた場合は、予備車両にて対応する。



許諾番号Z15FB第118号・許諾番号Z15FB第119号

図 30 南校区コミュニティバス（フレンドリー号）の運行ルート

★太賀・朝霧系統(通谷団地口～通谷電停～太賀団地～中間市立病院)【運行日】月曜日・水曜日

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
①通谷団地口	8:25	9:58	13:18	14:57	⑦中間市立病院	9:12	10:50	14:11	15:48
②通谷一丁目	8:27	10:00	13:20	14:59	⑩太賀通り一丁目	9:17	10:55	14:16	15:53
③通谷給水塔そば	8:29	10:02	13:22	15:01	⑫太賀通り二丁目	9:19	10:57	14:18	15:55
④通谷二区	8:31	10:04	13:24	15:03	⑬太賀二区公民館前	9:22	11:00	14:21	15:58
⑤朝霧	8:33	10:06	13:26	15:05	⑭太賀三区公園	9:24	11:02	14:23	16:00
⑥朝霧公民館そば	8:36	10:09	13:29	15:08	⑮太賀中央通り三丁目	9:26	11:04	14:25	16:02
⑦鍋山公民館下	8:38	10:11	13:31	15:10	⑯太賀中央通り二丁目	9:28	11:06	14:27	16:04
⑧鍋山	8:40	10:13	13:33	15:12	⑰通谷電停	9:31	11:09	14:30	16:07
⑨鍋山商店街前	8:42	10:15	13:35	15:14	⑱鍋山商店街前	9:35	11:13	14:34	16:11
⑩通谷電停	8:46	10:19	13:39	15:18	⑲鍋山	9:37	11:15	14:36	16:13
⑪太賀通り一丁目	8:49	10:22	13:42	15:21	⑳鍋山公民館下	9:39	11:17	14:38	16:15
⑫太賀通り二丁目	8:51	10:24	13:44	15:23	㉑朝霧公民館そば	9:41	11:19	14:40	16:17
⑬太賀二区公民館前	8:53	10:26	13:46	15:25	㉒朝霧	9:44	11:22	14:43	16:20
⑭太賀三区公園	8:55	10:28	13:48	15:27	㉓通谷二区	9:46	11:24	14:45	16:22
⑮太賀中央通り三丁目	8:58	10:31	13:51	15:30	㉔通谷給水塔そば	9:48	11:26	14:47	16:24
⑯太賀中央通り二丁目	9:00	10:33	13:53	15:32	㉕通谷一丁目	9:50	11:28	14:49	16:26
⑰中間市立病院	9:05	10:38	13:58	15:37	㉖通谷団地口	9:52	11:30	14:51	16:28

※停留所名称(赤色)：西鉄バス中間線、西鉄高速バスに乗り換え可能

★通谷・桜台系統(中間南小学校前～通谷電停～中間市立病院)【運行日】火曜日・金曜日

停留所名称	往路(行き)				停留所名称	復路(帰り)			
	1便	3便	5便	7便		2便	4便	6便	8便
①中間南小学校前	8:28	10:03	13:18	15:00	⑦中間市立病院	9:15	10:56	14:12	15:53
②通谷四区第1公園	8:30	10:05	13:20	15:02	⑯通谷電停	9:19	11:00	14:16	15:57
③塔野口バス停そば	8:34	10:09	13:24	15:06	⑰通谷団地口	9:23	11:04	14:20	16:01
④通谷五区公園そば	8:37	10:12	13:27	15:09	⑱通谷一丁目	9:25	11:06	14:22	16:03
⑤桜台公民館そば	8:39	10:14	13:29	15:11	㉑通谷給水塔そば	9:27	11:08	14:24	16:05
⑥桜台二丁目	8:41	10:16	13:31	15:13	㉓通谷二区	9:29	11:10	14:26	16:07
⑦桜台一丁目	8:43	10:18	13:33	15:15	㉕通谷二区公園そば	9:31	11:12	14:28	16:09
⑧桜台一丁目入口	8:45	10:20	13:35	15:17	㉗星ヶ丘公園	9:34	11:15	14:31	16:12
⑨星ヶ丘団地	8:47	10:22	13:37	15:19	㉙星ヶ丘公園	9:36	11:17	14:33	16:14
⑩星ヶ丘公園	8:49	10:24	13:39	15:21	㉚桜台一丁目入口	9:38	11:19	14:35	16:16
⑪通谷二区公園そば	8:52	10:27	13:42	15:24	㉜桜台一丁目	9:40	11:21	14:37	16:18
⑫通谷二区	8:54	10:29	13:44	15:26	㉞桜台二丁目	9:42	11:23	14:39	16:20
⑬通谷給水塔そば	8:56	10:31	13:46	15:28	㉘桜台公民館そば	9:44	11:25	14:41	16:22
⑭通谷一丁目	8:58	10:33	13:48	15:30	㉚通谷五区公園そば	9:46	11:27	14:43	16:24
⑮通谷団地口	9:00	10:35	13:50	15:32	㉜塔野口バス停そば	9:49	11:30	14:46	16:27
⑯通谷電停	9:04	10:39	13:54	15:36	㉞通谷四区第1公園	9:53	11:34	14:50	16:31
⑰中間市立病院	9:08	10:43	13:58	15:40	㉘中間南小学校前	9:56	11:37	14:53	16:34

※停留所名称(青色)：西鉄バス中間線、西鉄高速バス、筑豊電気鉄道に乗り換え可能

図 31 南校区コミュニティバス（フレンドリー号）の運行ダイヤ

- 沿線住民へは、コミュニティバスの利用イメージなどを紹介して利用促進を行っている。
- システムの主な目的地となる「通谷電停」や「市立病院」での乗降客数は多く、公共交通が利用しにくい高台にある団地の住民を日常生活における目的地へ運ぶという運行目的は達成できているといえる。ただし、利用者数は少ない状況にある。

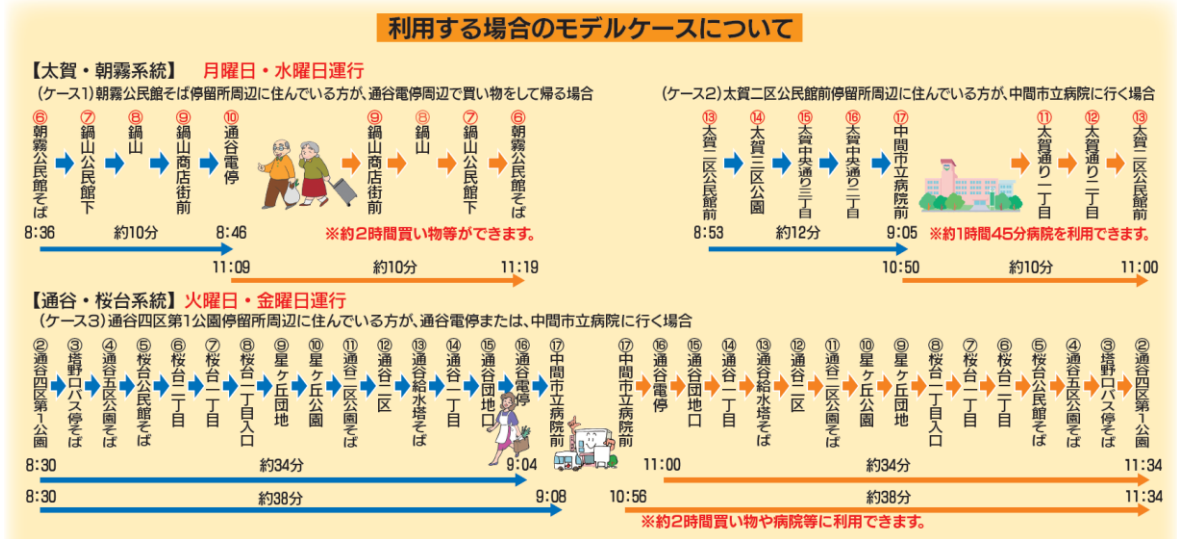
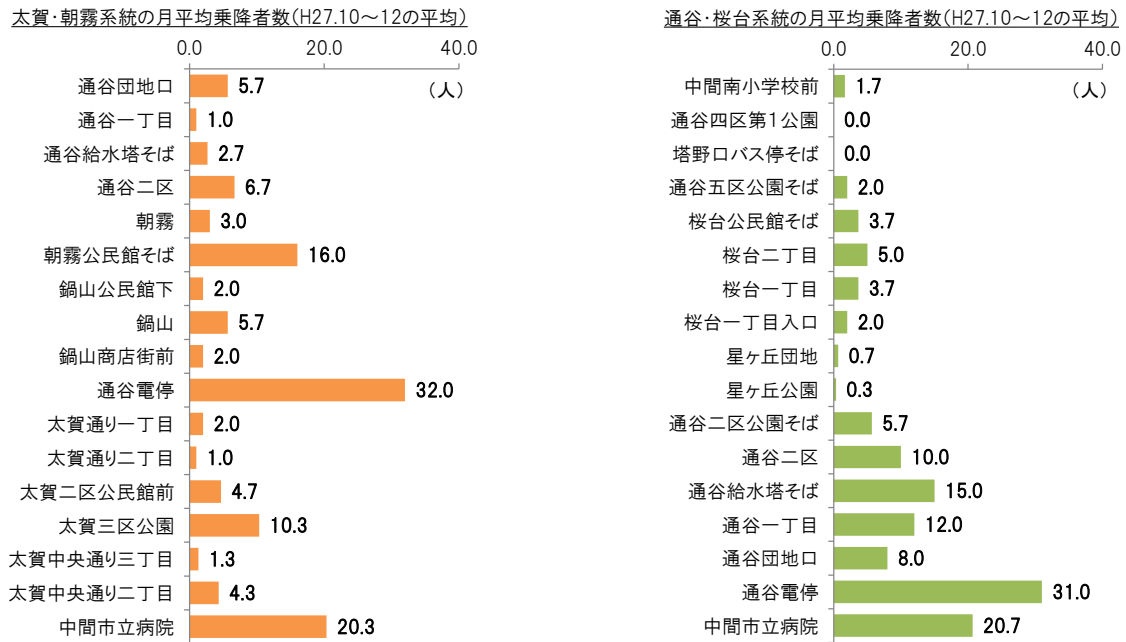


図 32 南校区コミュニティバス（フレンドリー号）の利用イメージの紹介



	運行便数 (便)	利用総数 (人)	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	市の補てん (円)	運行1便あたりの平均利用者数 (人/便)	利用者一人あたりの市の財政負担 (円/人)
太賀・朝霧系統	200	181	292,875	32,000	260,875	0.91	1,441
通谷・桜台系統	200	182	316,975	35,100	281,875	0.91	1,549
全体	400	363	609,850	67,100	542,750	0.91	1,495

図 33 南校区コミュニティバス（フレンドリー号）の運行経費と利用者数

(4) 交通事業者からの情報整理

- 事業者ヒアリングで把握した地域公共交通への意向等をまとめると、「利用者の利便性向上につながる検討が必要」と「地域の需要やニーズに対応した路線バスの再編検討が必要」、「中間市のコミュニティバス（フレンドリー号）については出来るだけ協力したい」との意見が挙がった。
- 特に、「利用者の利便性向上につながる検討が必要」については、「鉄道とバスとの接続性が必要」や「利用促進への取り組みが必要」との意見があった。

表 事業者ヒアリング（平成27年8月12日から平成27年9月7日まで）で把握した地域公共交通への意向等（まとめ）

指摘の内容（まとめ）		事業者ヒアリングで把握した地域公共交通への意向等
利用者の利便性向上につながる検討が必要	鉄道とバスとの接続性向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年からコミュニティバスを運行している自治体へは、ダイヤ改正前に事前にダイヤを提示して、バスとの接続がスムーズになるような取組みを実施している。中間市にはコミュニティバスがないため提示していないが、鉄道のダイヤに合う循環バス等があれば、利用者の増加が期待できる。（JR九州）
	利用促進策への取り組みが必要	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進の効果はすぐにみえるものではないが、継続して取り組むことで月の利用が1回から2回へ増えるなど利用回数の増加につながるよう、うまく公共交通ネットワークを作って利便性向上につなげていただきたい。（筑豊電気鉄道） 中間市においても高齢者は増えているが、西鉄バスがサービスしている「グランドバス65」という高齢者向けの定期券の利用者は少ない。市民が知らないという点もあるかもしれないので、利用促進の啓発活動を事業者と行政が連携して行う必要がある。（西鉄バス）
地域の需要やニーズに対応した路線バスの再編検討が必要		<ul style="list-style-type: none"> 61・67番系統のバスも現在の循環ルートがいいのか、東部と西部で実際の輸送力のバランスを変える必要があるのではないかという問題を感じている。このままの運行形態では、補助金が増え続けかねない状況であり、市の財政的に大丈夫なのか懸念している。（西鉄バス）
中間市のコミュニティバス（フレンドリー号等）については出来るだけ協力したい		<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の利用がないと、地域公共交通ネットワークは支えきれなくなっ維持する事は難しいと思う。（ことぶきタクシー） 住民の要望等でエリアが広がった場合、中間市が車両を準備してくれるのであれば、協力はできるかもしれない。（産業タクシー） 自主的に行うには限界があるので、自治体からの企画提案は非常に歓迎であり、できる限り応援しようと思っている。（ひかり第一交通） 今後、フレンドリー号のような公共交通を中間市が運行することになった場合、中間市の政策には理解し、検討を行う。（ホームタクシー）

3. 公共交通利用が不便な地域

(1) 公共交通利用が不便な地域把握の考え方

- 公共交通の利用が不便な地域を把握する際、駅やバス停からの距離に応じて判断することが一般的である。
- しかし、中間市の特性として昭和の高度成長期に八幡西区に隣接する太賀や通谷などの高台に住宅団地が整備され、当時から居住する住民の高齢化によって多くの高齢者が今も急な坂道を利用して団地に生活していることを考えた場合、家と公共交通ののりばとの高低差も利用不便の要素として検討することとする。(9ページの中間市の高齢者人口の分布図を参照)
- そのため、中間市における公共交通不便地は、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」とを分けて、一体的に「公共交通不便地」として位置付けた。

表 中間市の公共交通不便地の位置づけ

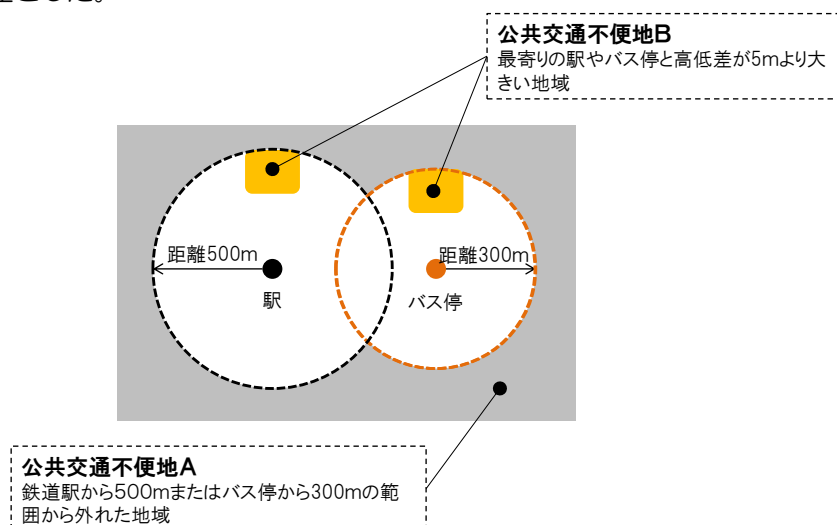
対象とする公共交通	JR九州、筑豊電鉄、西鉄バス、北九州市営バス
公共交通不便地	中間市内を100m×100mのメッシュに分割し、居住または市民が利用する施設が立地するメッシュを評価し、以下に示す「公共交通不便地A」と「公共交通不便地B」に位置づけられる地区
公共交通不便地A	公共交通カバー圏域 ^{※1} に含まれていない地区
公共交通不便地B	遠賀川の東部で、公共交通カバー圏域に含まれているが、駅やバス停との高低差が大きい地区 ^{※2}

※1) 公共交通カバー圏域

隣接する北九州市の「北九州市環境首都総合交通戦略」に示される圏域で、「鉄道駅から500m以内またはバス停から300m以内の地域」と定義がされており、本計画においても同じ圏域とする。

※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100mであることから、最寄りの駅やバス停と高低差が5mより大きいメッシュは、利用が困難な高低差とした。



(2) 公共交通不便地A（公共交通空白地）

- 遠賀川西部にはJR筑前垣生駅しかなく、垣生、上底井野、中底井野、下大隈などの広い地域が公共交通空白地となる。
- 遠賀川東部においても、蓮花寺や深坂などに公共交通カバー圏から外れた地区があり、公共交通空白地となる。
- これらの空白地は、公共交通不便地Aと位置づける。

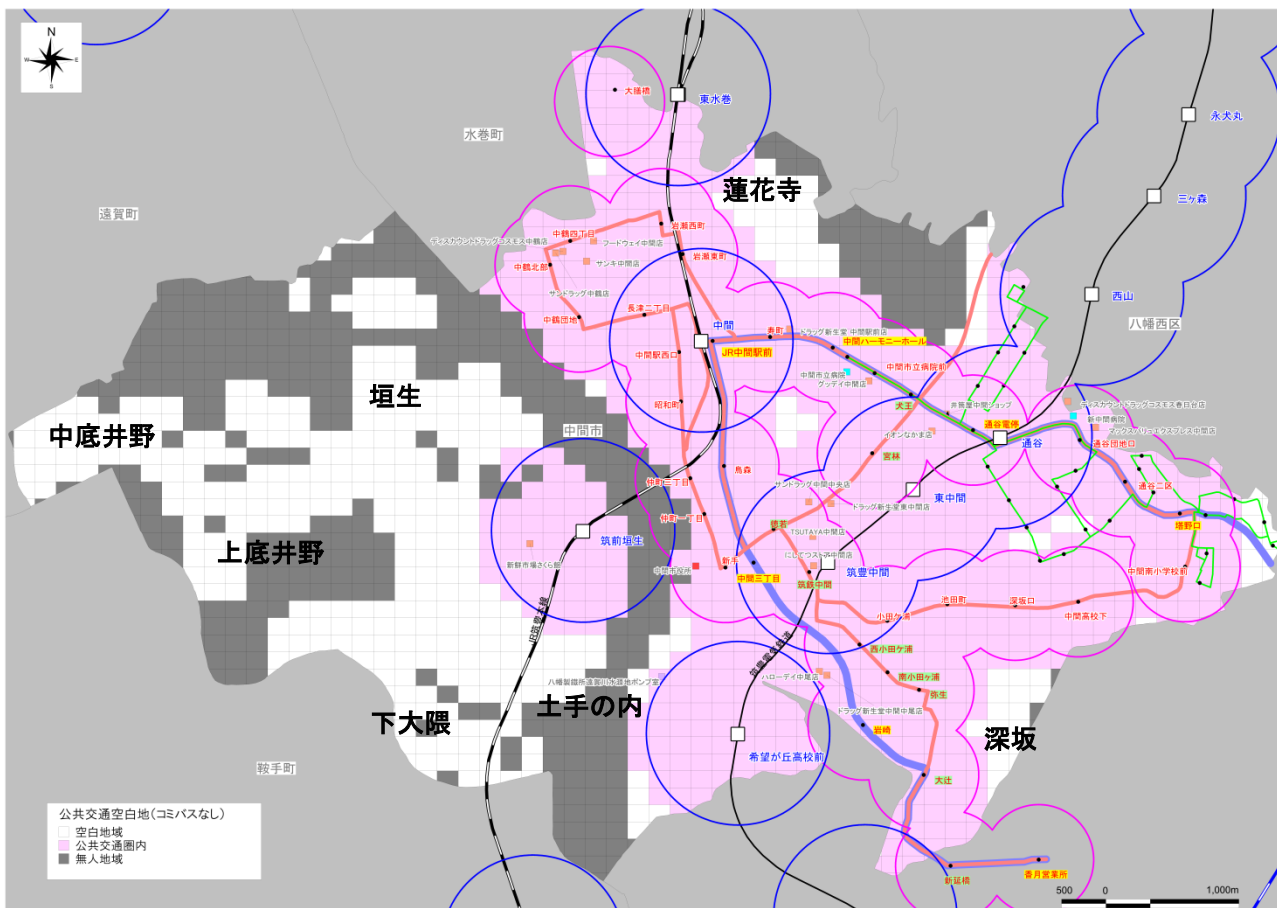


図 34 中間市の公共交通不便地A（公共交通空白地）

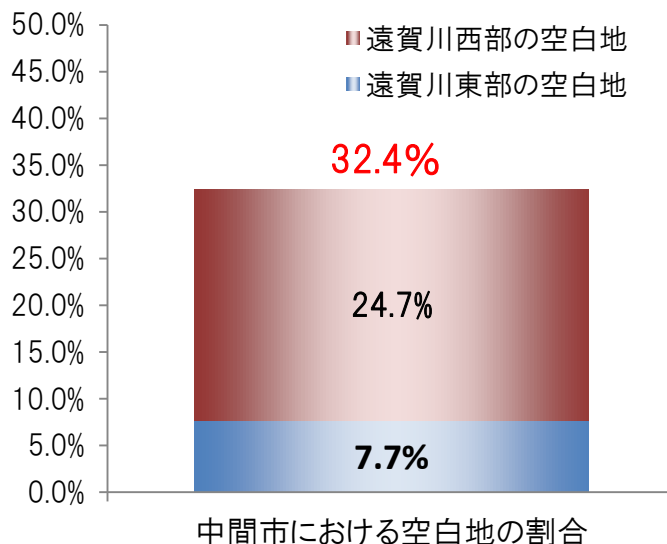


図 35 中間市の公共交通不便地Aのメッシュ数の割合

(3) 公共交通不便地 B (のりばとの高低差が大きい地区)

- 遠賀川東部について、100mメッシュにおける標高を下図に示す。標高は国土地理院における公表値を参考としている。
- 標高の傾向としては、5~10mの地域が広く分布しているが、太賀や通谷、朝霧、大辻あたりの標高は30~40mの高さを中心に分布している。特に、八幡西区と隣接する地域は標高が高いところが分布し、起伏も大きい様子がみられる。
- また、中央や東中間あたりにも15~20mの標高のメッシュが分布している状況がみられる。
- これらに対して、鉄道やバスなどは、比較的標高が低いところで運行しており、駅やバス停と宅地の間に高低差があることが予想される。

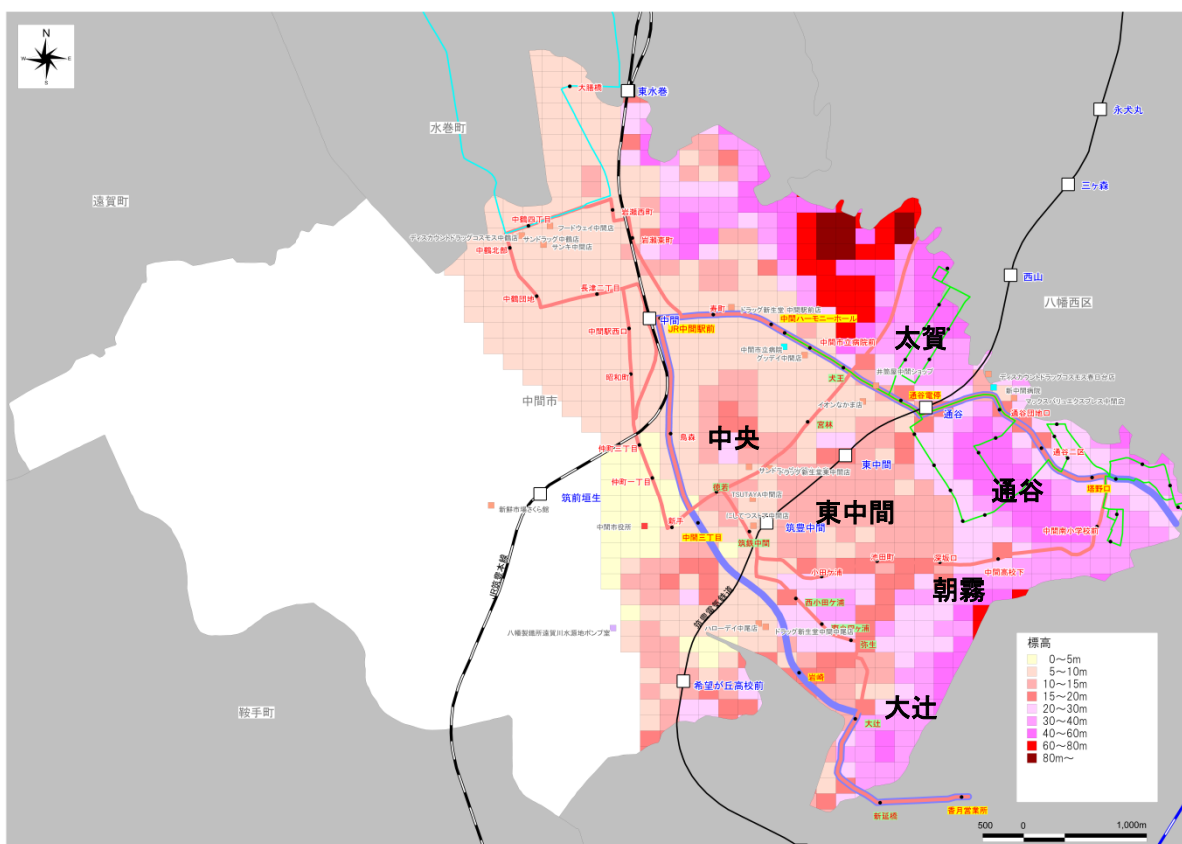


図 36 遠賀川東部の標高図 (100mメッシュ)

(4) 公共交通不便地 B[鉄道駅・バス停（南校区コミュニティバスを除く）との高低差]

- 駅のカバー圏において、太賀、通谷、岩瀬などで最寄り駅と高低差が大きい地区がみられた。
- バス停カバー圏（南校区コミュニティバスを除く）において、岩瀬、太賀、通谷、朝霧、朝霧などで最寄りバス停と高低差が大きい地区がみられた。

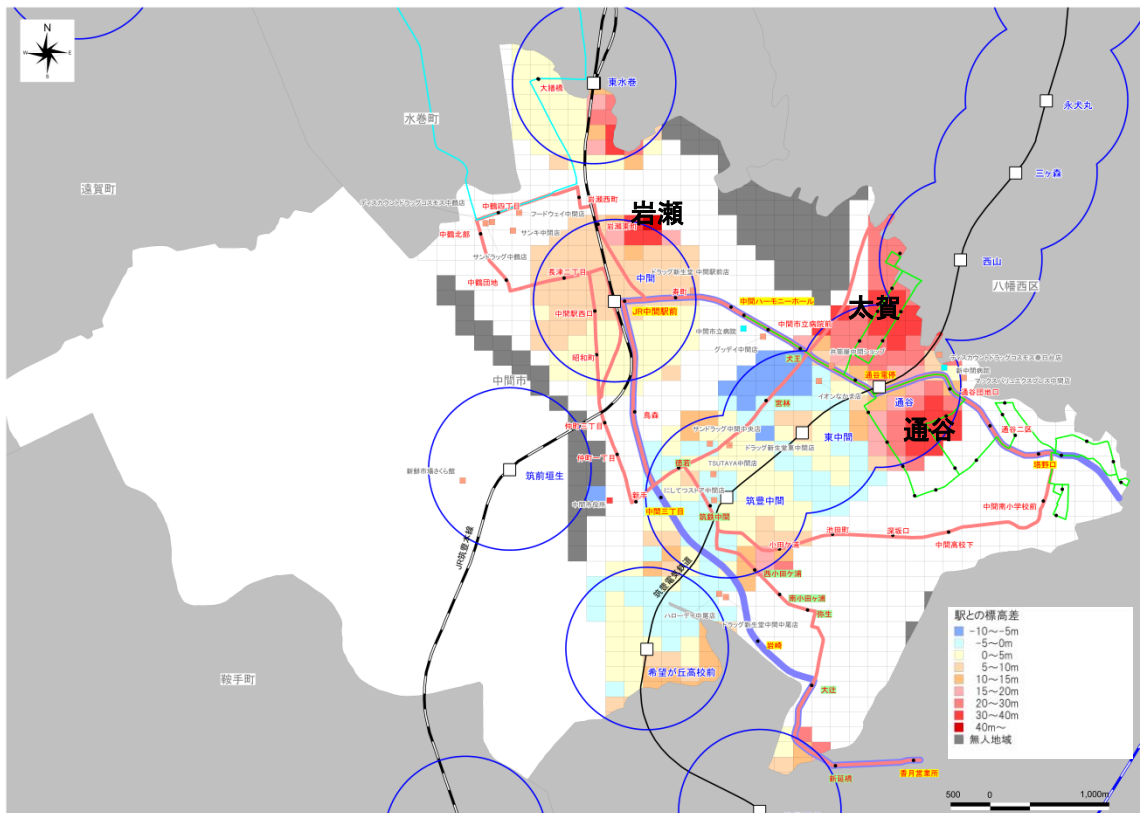


図 37 駅のカバー圏における最寄り駅との高低差（100mメッシュ）

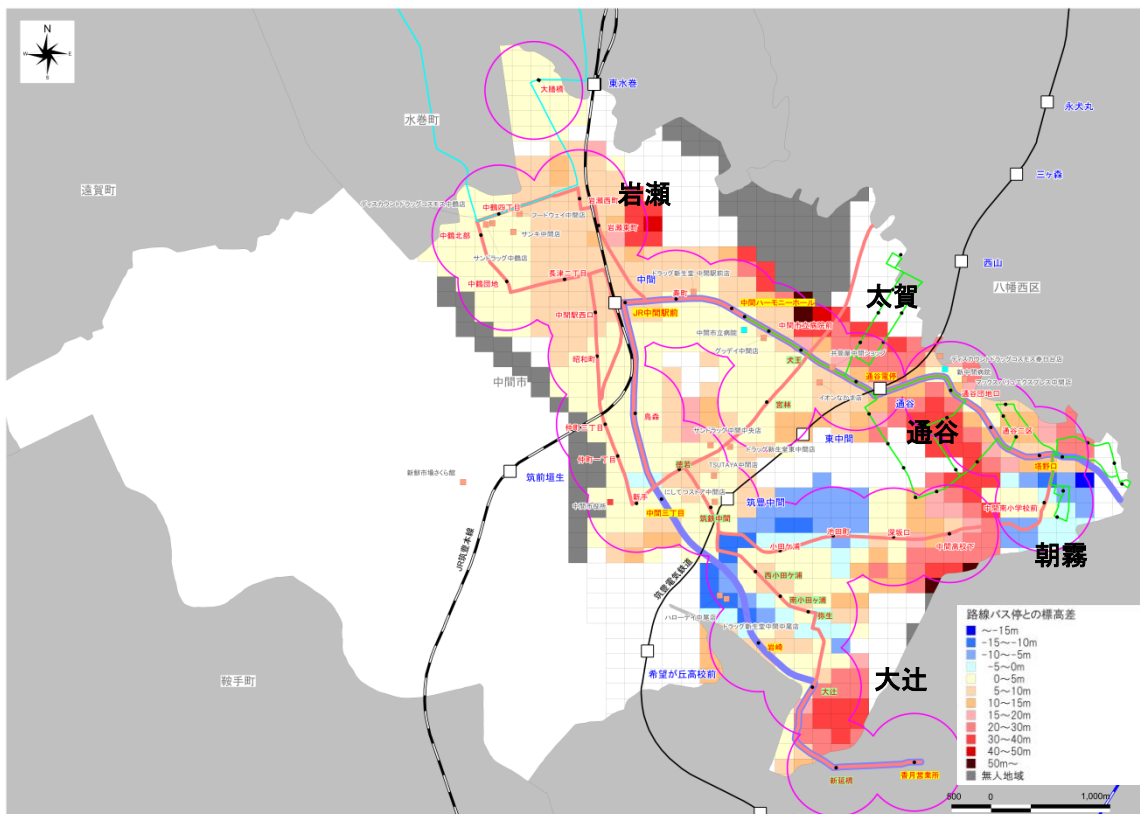


図 38 バスのカバー圏（南校区コミュニティバスを除く）における最寄りバス停との高低差（100mメッシュ）

(5) 公共交通不便地 B[バス停（南校区コミュニティバスを含む）との高低差]

●平成 27 年 10 月から運行を開始した南校区コミュニティバスを含むバス停カバー圏において、最寄りバス停と高低差が大きい地区（公共交通不便地 B）の評価メッシュの割合をみると、約 8% の改善がみられた。

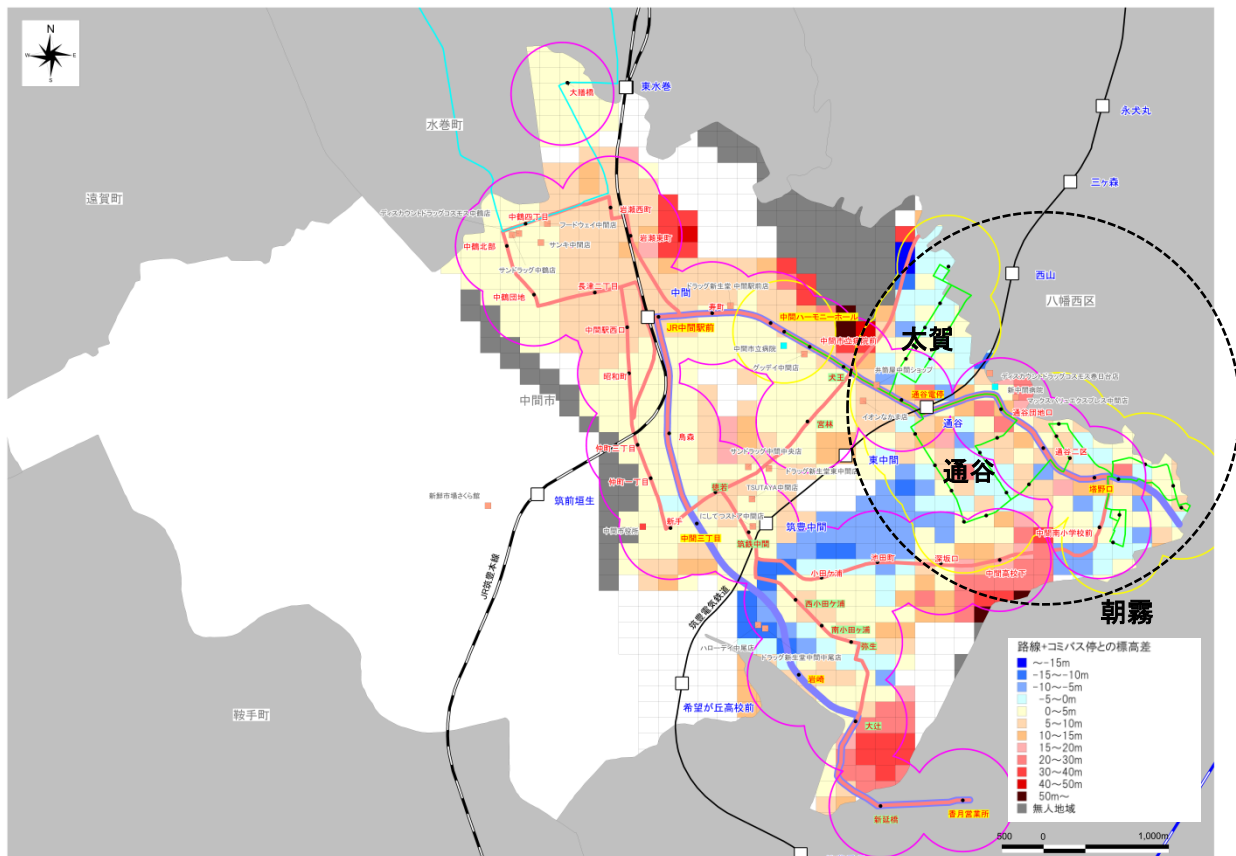


図 39 バスのカバー圏（南校区コミュニティバスを含む）における最寄りバス停との高低差（100mメッシュ）

	コミバスがない場合		コミバスがある場合	
	メッシュ数	割合 (%)	メッシュ数	割合 (%)
全メッシュ数	660	100.0%	726	100.0%
高低差 ~-15m	1	0.2%	2	0.3%
高低差 -15m~-10m	11	1.7%	13	1.8%
高低差 -10m~-5m	32	4.8%	43	5.9%
高低差 -5m~0m	28	4.2%	71	9.8%
高低差 0m~5m	249	37.7%	292	40.2%
高低差 5m~10m	155	23.5%	176	24.2%
高低差 10m~15m	55	8.3%	49	6.7%
高低差 15m~20m	24	3.6%	18	2.5%
高低差 20m~30m	58	8.8%	34	4.7%
高低差 30m~40m	41	6.2%	22	3.0%
高低差 40m~50m	2	0.3%	2	0.3%
高低差 50m~	4	0.6%	4	0.6%

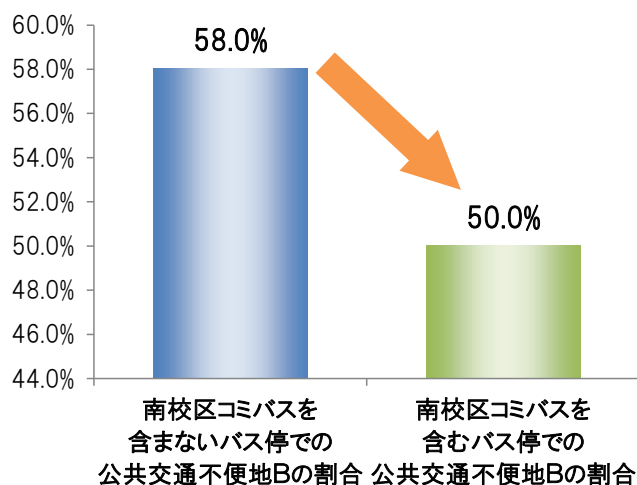


図 40 南校区コミュニティバスの有無による公共交通不便地 B 評価のメッシュ数の割合の変化

●中間市の公共交通不便地について、以下の2つの結果をとりまとめた。

1 中間市西部(遠賀川西部)の底井野校区の大部分は公共交通不便地Aという状況

底井野校区においては、平成25年3月末で直方バスセンターから鞍手町を經由して筑豊電気鉄道の筑豊中間駅まで運行していた西鉄バス中山中間線が廃止され、JR筑前垣生駅以外に公共交通ののりばがなくなっている。

その影響で、遠賀川西部の底井野校区の大部分が公共交通空白地(公共交通不便地A)という状況になっている。

また、JR筑前垣生駅においては、平成26年7月より無人駅となって、駅カバー圏域内の居住者にとっても決して便利な状況とは言えない状況となっている。

なお、中間市内において公共交通不便地Aが占める割合は32.4%になっており、そのうち24.7%が底井野校区、遠賀川東部においても7.7%の公共交通不便地Aが存在している。

2 中間市東部(遠賀川東部)の太賀や通谷地区以外にも高低差による公共交通不便地Bが存在

中間市東部においては、鉄道駅カバー圏内で岩瀬、太賀、通谷などに高低差による不便地(公共交通不便地B)が存在し、バス停カバー圏域内においても、さらに朝霧や大辻などに公共交通不便地Bが存在している。

鉄道より地区に密着して運行しているバスにおいても、公共交通不便地Bが多く存在していることは市民にとって公共交通が利用しにくい状況である。

そのため、高台にある住宅地から日常生活の目的地となる商業施設や病院への移動を支援することを目的に、特に高低差が大きい太賀や通谷において南校区コミュニティバスを運行した結果、改善が見られた。

しかし中間市東部には、まだ公共交通不便地Bとして評価される地区が多く残っているのが現状である。

第3章 アンケート調査等のまとめ

1. 市民の利用実態やニーズ把握調査

(1) 調査概要

① 調査の目的

中間市における「地域住民の外出実態」や「公共交通の利用状況や問題・課題」、「公共交通の乗り継ぎ実態」さらには「今後の公共交通の改善意向」について把握する事を目的に調査を実施した。

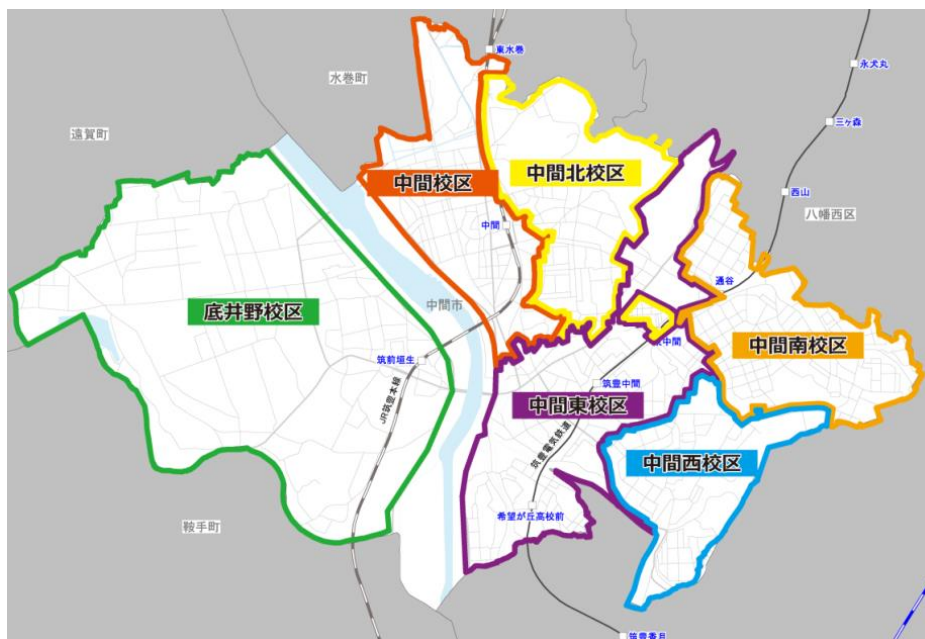
② 調査対象・サンプリング

本調査は『15歳～89歳（90歳以上の方は負担を考慮し調査対象としない）までの中間市民1,000人』を対象に調査を行った。

また、対象者については、小学校区（6地区）・性別・年齢層別に、住民基本台帳から無作為抽出でサンプリングを行った。地区毎の配布票数を下表に示す。

表 地区毎の配布票数

小学校区	地区・年齢区分別配布票数															計
	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	
中間	9	6	4	10	6	13	7	8	5	8	18	14	18	12	4	142
中間西	9	4	7	4	3	6	8	4	9	11	17	21	11	10	2	126
中間東	17	12	16	6	16	18	15	19	23	21	23	20	24	20	13	263
中間北	7	14	13	10	8	10	5	13	5	11	18	7	12	4	4	141
中間南	10	12	10	14	17	21	19	15	15	28	21	24	16	15	13	250
底井野	7	4	4	5	5	2	5	10	6	7	7	5	3	5	3	78
計	59	52	54	49	55	70	59	69	63	86	104	91	84	66	39	1,000



③ 調査スケジュール・回収結果

- 調査票郵送日：平成27年10月9日（金）
- 回答締切日：平成27年10月23日（金）
- 回収票数：528票
- 回収率：52.8%

(2) 集計結果

① 性別

○回答者の性別については、男性が約 4 割、女性が 6 割と、女性の回答が多い。

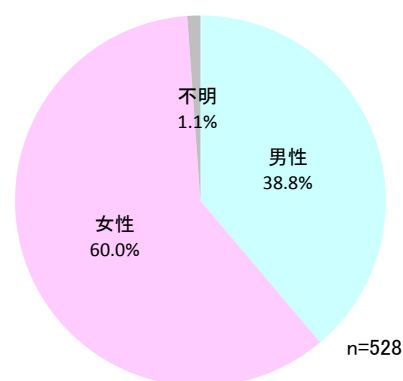


図 41 性別

② 年齢

○回答者の年齢については、「65～74 歳」、「50～64 歳」がそれぞれ全体の 1/4 を占め最も多く、次いで「75 歳以上」が約 2 割となるなど、高齢層からの回答が多い状況。

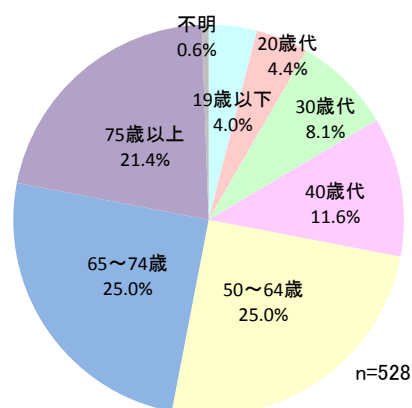


図 42 年齢

③ 居住地（小学校区分）

○回答者の住所（小学校区）については、「中間東」、「中間南」がそれぞれ全体の約 1/4 を占め、その他の地区からも概ね 1 割程度の回答となっている状況。

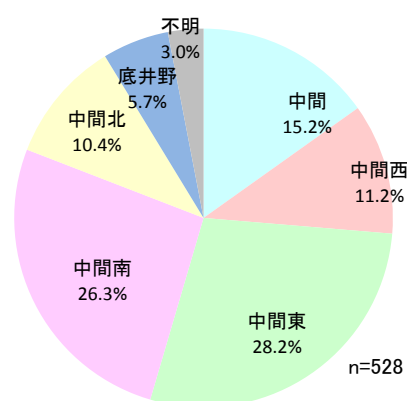


図 43 居住地

④ 運転免許と自家用車の保有状況

○回答者の運転免許と自家用車の保有状況については、自家用車保有者が約6割、未保有者が約4割となっている。

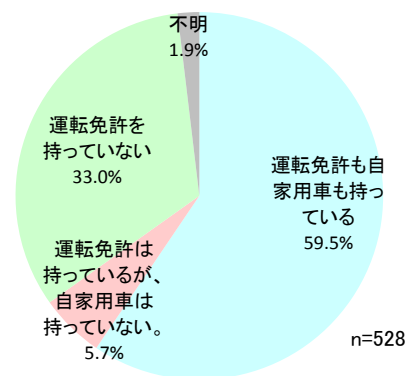


図 44 運転免許と自家用車の保有状況

⑤ 普段の外出先（通勤・通学）

○通勤・通学先としては、「中間市」が約2割を占めている。

○市外通勤者は約4割となり、「北九州市」への通勤・通学が約2割で最も多い。

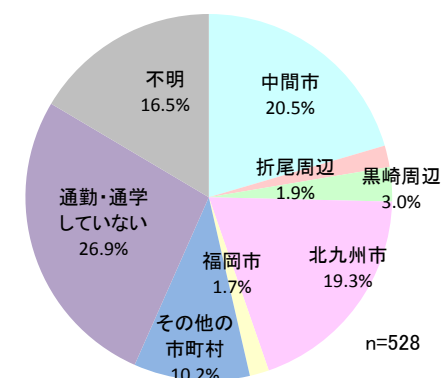


図 45 通勤・通学先（市町村名）

○主な交通手段としては、「自家用車（自ら運転）」が半数近くを占め圧倒的に多い。

○公共交通については、「バス」、「JR」、「筑豊電気鉄道」がそれぞれ約1割となっている。

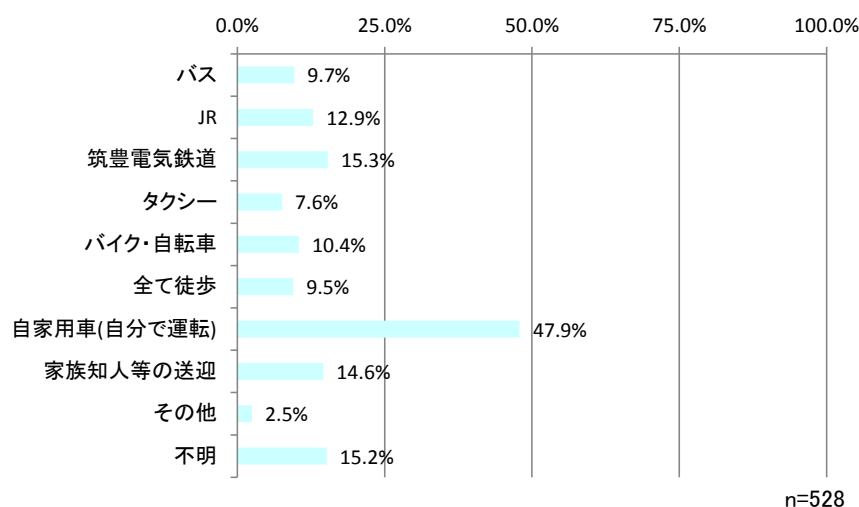


図 46 通勤・通学先への主な交通手段

⑥ 普段の外出先（食料品や日用品などの買い物）

○食料品や日用品などの買い物先としては、「中間市」

が約7割を占め、圧倒的に多い状況。

○市外では、「北九州市」が約1割で最も多い。

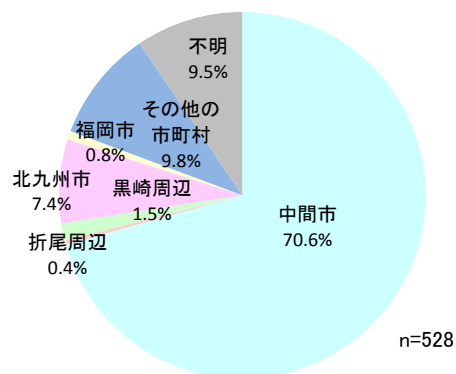


図 47 よく行く買い物先（市町村名）

＜市内買い物先の傾向＞

地区名	地区ごとの市内の買い物先の傾向
①底井野校区	○自校区内への買い物先が無く、「通谷駅周辺」へ約5割、「中鶴周辺」が約3割と、この2地区に買い物先の8割近くが集中。
②中間東校区	○「通谷駅周辺」へ約5割、次いで自校区内となる「筑豊中間駅周辺」が約4割と、この2地区に買い物先の9割以上が集中。
③中間校区	○自校区内となる「中鶴周辺」が約5割で最も多く、次いで「通谷駅周辺」が約3割で続き、この2地区に買い物先の9割近くが集中。
④中間北校区	○自校区内となる「JR 中間駅周辺」へは1割以下に留まり、「通谷駅周辺」が約5割、「中鶴周辺」が3割と、周辺2地区に買い物先の約8割が集中。
⑤中間南校区	○自校区内となる「通谷駅周辺」への買い物先が約8割と、自校区内の買い物先が圧倒的に多い。
⑥中間西校区	○自校区周辺地区となる「筑豊中間駅周辺」に約5割、「通谷駅周辺」へ約3割と、両地区に買い物先の約8割が集中。

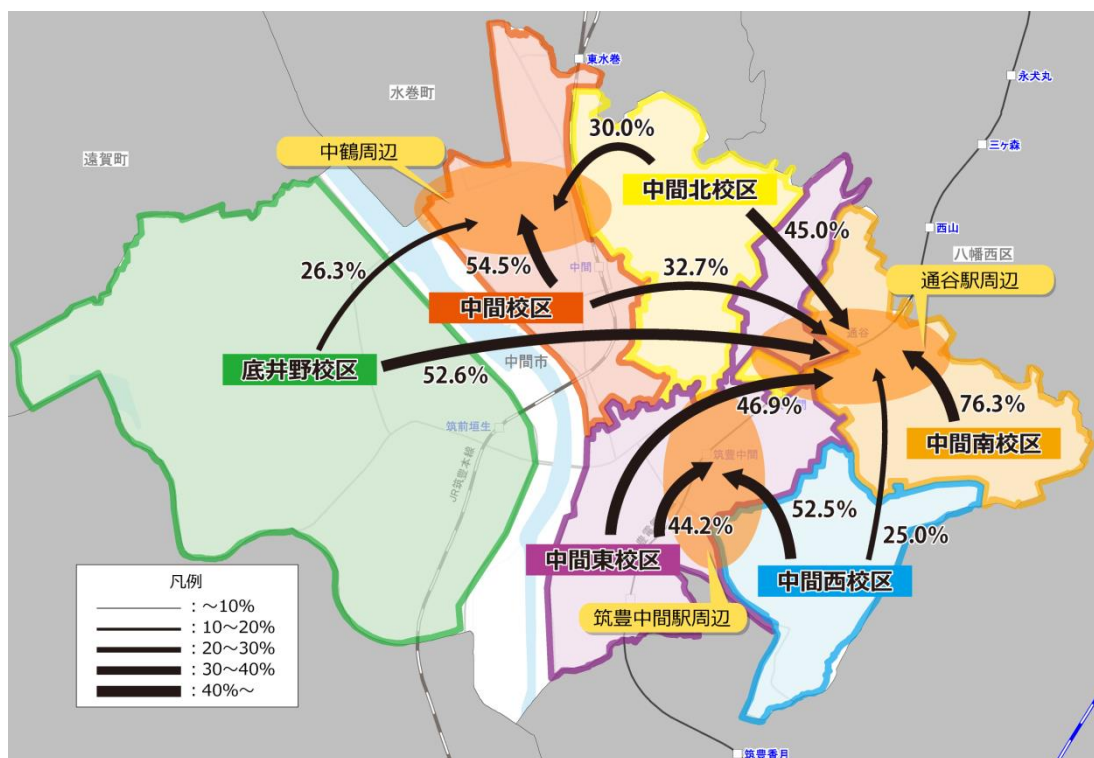


図 48 市内買い物先の傾向

○市内買い物先への主な交通手段としては、「自家用車（自ら運転）」が約6割を占め圧倒的に多い。
 ○公共交通については、「バス」、「筑豊電気鉄道」、「タクシー」がそれぞれ約1割となっている。

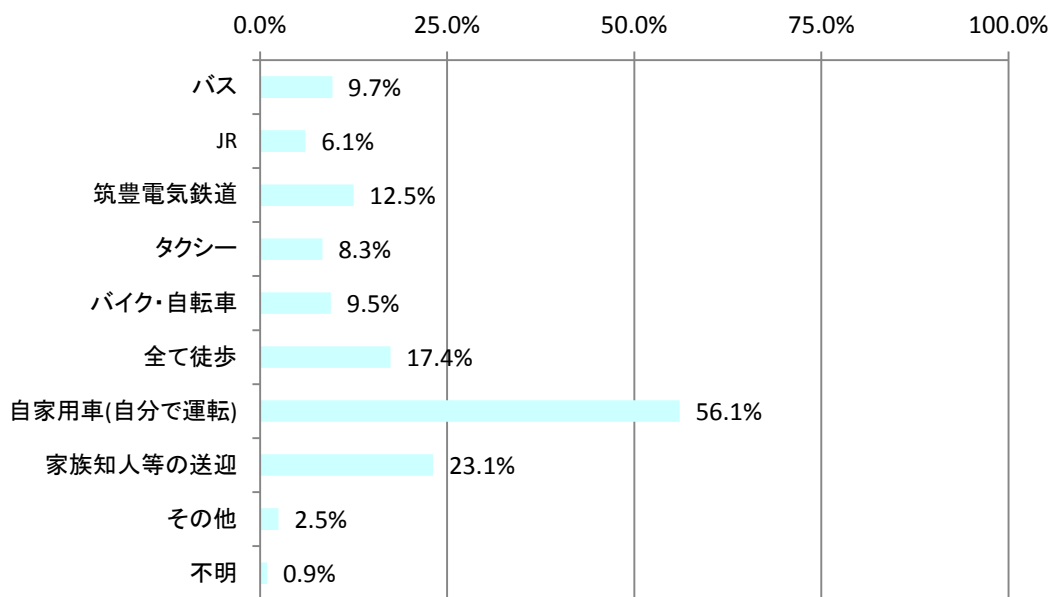


図 49 市内買い物先への主な交通手段

n=528

⑦ 普段の外出先（通院）

○通院先としては、「中間市」が約6割を占めている状況。

○市外では、「北九州市」が約2割で最も多い。

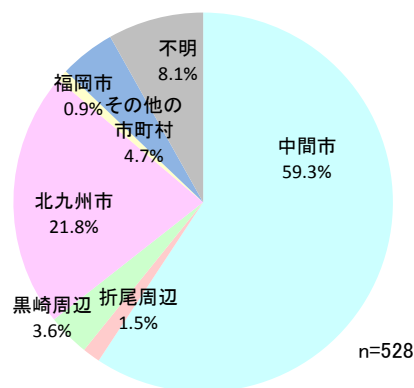


図 50 よく行く通院先（市町村名）

n=528

<市内通院先の傾向>

地区名	地区ごとの市内通院先の傾向
①底井野校区	○自校区内となる「JR 筑前垣生駅周辺」が約4割で最も多い。 ○但し、「通谷駅周辺」に約3割、「JR 中間駅周辺」、「筑豊中間駅周辺」にもそれぞれ約10%が通院し、通院先は分散傾向。
②中間東校区	○自校区内となる「筑豊中間駅周辺」へは2割に留まる。 ○近隣地区となる「通谷駅周辺」が約4割で最も多いなど、通院先は分散傾向。
③中間校区	○自校区内となる「中鶴周辺」が3割以上と多い。 ○但し、近隣地区となる「JR 中間駅周辺」へ3割以上、「通谷駅周辺」に約2割と、通院先は分散傾向。
④中間北校区	○買い物先とは異なり、自校区内となる「JR 中間駅周辺」が約4割で最も多い。 ○但し、「中鶴周辺」や「通谷駅周辺」、「筑豊中間駅周辺」へそれぞれ1～2割程度あり、通院先は分散傾向。
⑤中間南校区	○買い物同様、自校区内となる「通谷駅周辺」へ約7割と、自校区内の通院が圧倒的に多い。
⑥中間西校区	○自校区周辺地区となる「通谷駅周辺」、「筑豊中間駅周辺」が多いが、その割合はそれぞれ約4割、約2割と買い物より小さく、買い物と比較すると分散傾向。

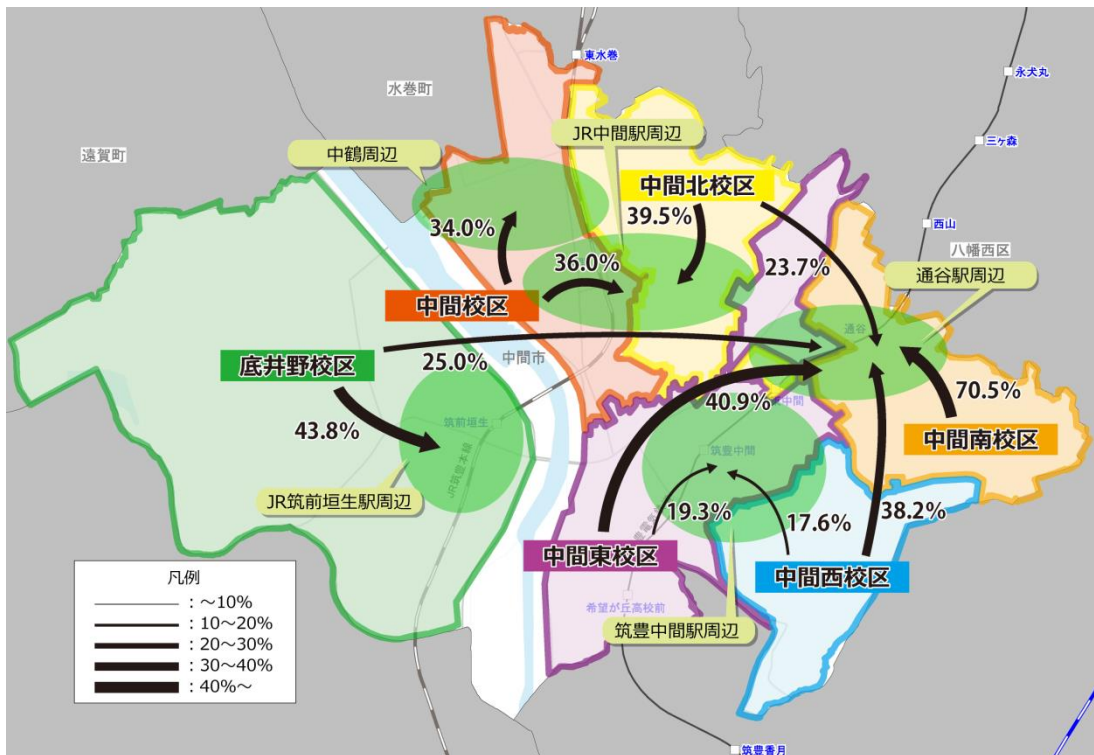


図 51 市内通院先の傾向

○市内通院先への主な交通手段としては、「自家用車（自ら運転）」が約5割を占め圧倒的に多い。
 ○公共交通については、「バス」、「筑豊電気鉄道」、「タクシー」がそれぞれ約1割となっている。

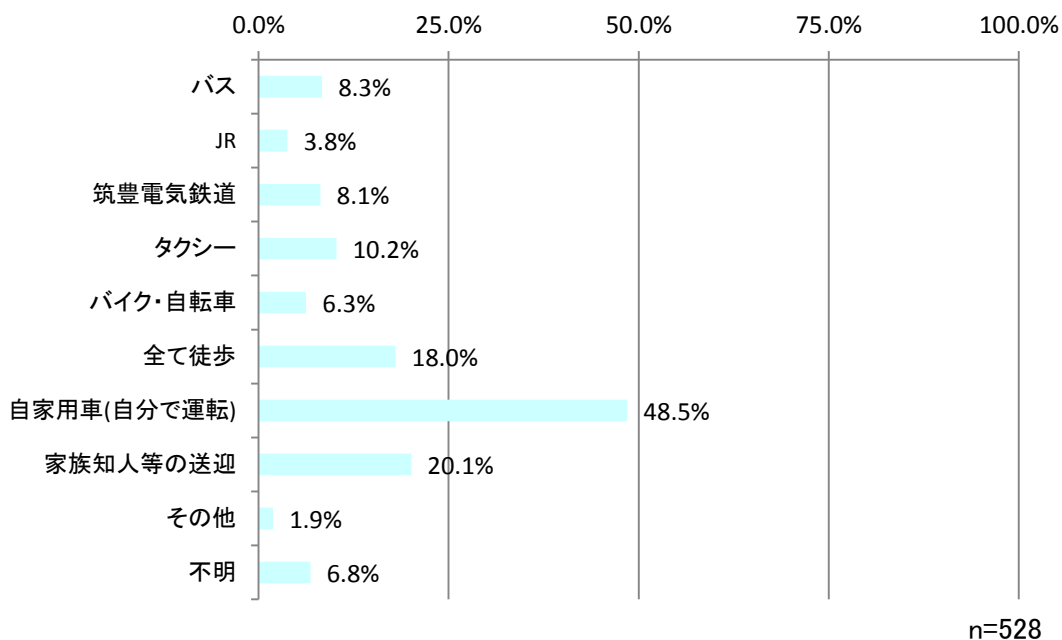


図 52 市内通院先への主な交通手段

⑧ 普段の移動のときに中間市内の公共交通（バス又は鉄道）の利用状況

○普段の移動における公共交通の利用状況を見ると、「ほとんど利用していない」が7割近くを占め圧倒的に多い。

○公共交通の利用状況を見ると、「筑豊電気鉄道」が約2割、「JR」、「路線バス」が約1割となっている。

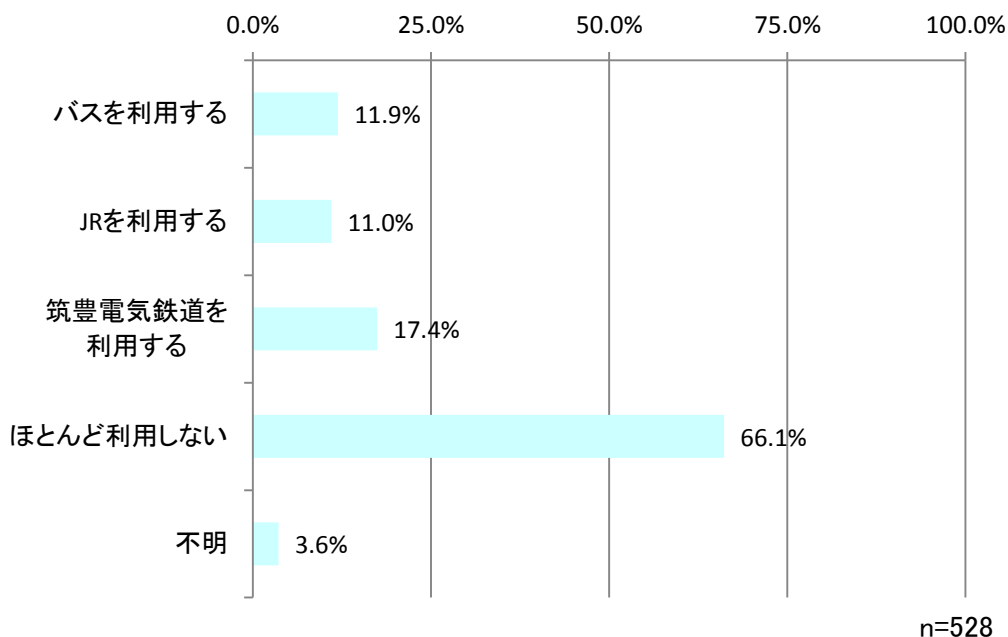


図 53 普段の移動で、中間市内で公共交通（バス又は鉄道）を利用（複数回答）

⑨ 自宅から最初に利用する公共交通の乗り場（バス停又は駅）までの移動手段と乗り場までの所要時間

○自宅から最寄り乗り場までの移動手段については、「徒歩」が約 8 割を占め圧倒的に多い状況。

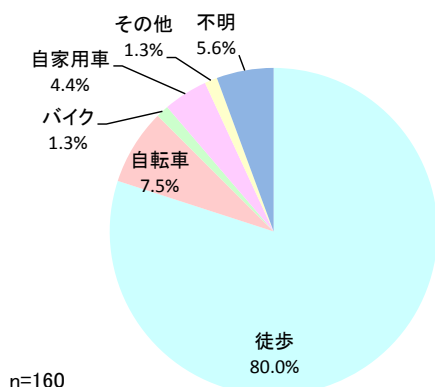


表 その他の回答

選択肢	計
バス	1
タクシー	1
全体	2

図 54 最寄り乗り場までの移動手段

○自宅から最初に利用する公共交通の乗り場（バス停又は駅）までの所要時間については、6-10 分が約 4 割を占めるなど、10 分以下で全体の 7 割近くを占める。

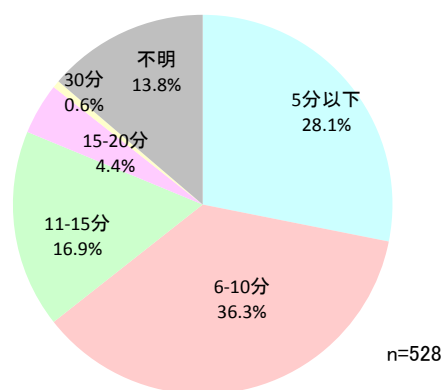


図 55 最寄り乗り場までの所要時間

⑩ 自宅から最初に利用する公共交通の乗り場（バス停又は駅）までの移動で困ること

○自宅から最初に利用する公共交通の乗り場（バス停又は駅）までの移動で困ることについては、「特に困ることはない」が6割近くを占め最も多い。

○懸念点としては「急な坂道がある」、「距離が遠い」にそれぞれ約2割の指摘が挙がっている。

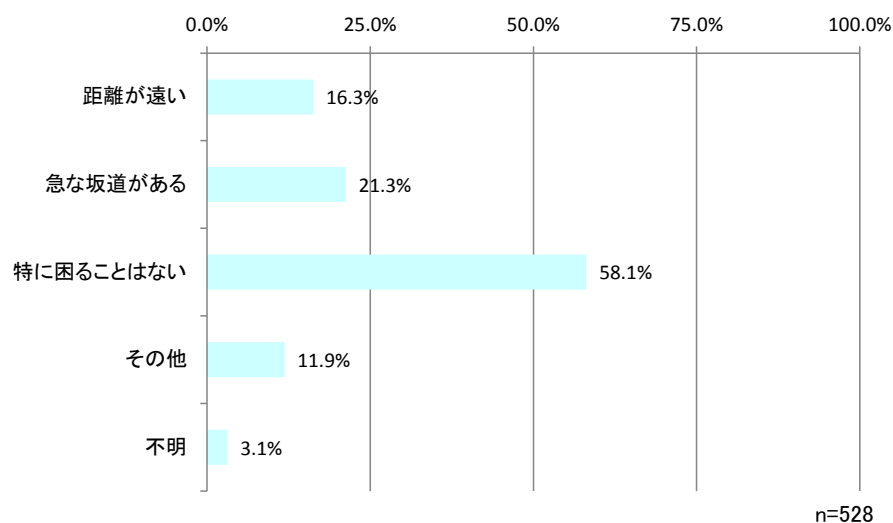


図 56 移動で困ること

表 その他回答

選択肢	計
坂道なので、帰り(のぼり)がきつい	1
足が悪いので坂道は困る	1
坂道がきついので行きも帰りも休みながら帰る	1
歩道がせまい又平らでない	1
バスの本数が少ないから利用できない	1
バスがあれば良いと思う	1
バスの本数が少ない	1
回数が少ない事	1
家の前にバス停があっても、行き先が乗りかえないと行けない	1
夜間暗がり(子供のケース)	1
街灯がなく、暗い	1
夜に暗い場所があるので外灯をふやしてほしい	1
信号が歩者分離になって青に変わるのが遅い	1
料金が高い	1
深坂から池田迄50円あがる	1
信号待ちが多い	1
車が多い	1
障害者なので	1
途中で休む	1
駐車場がない	1
不明	0
全体	20

⑪ 公共交通を利用しない理由

○中間市内で公共交通を利用しない理由については、「自動車の方が楽だから」、「自動車の方が目的地に早く着くから」が5～6割近くを占め最も多い。

○また、その他理由としては「バスや鉄道の本数が少ないから」に約2割の指摘が挙がっている。

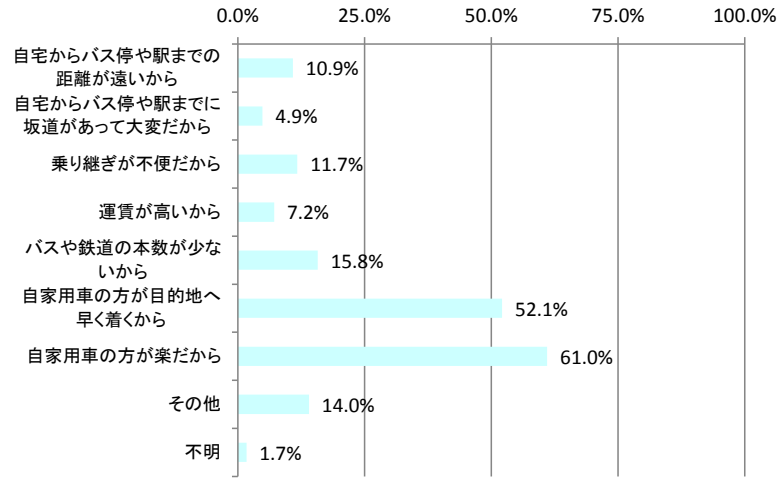


図 57 中間市内で公共交通を利用しない理由 n=349

表 その他回答

選択肢	計
そもそも自宅周辺にバスのルートなんて存在しないから利用したくても出来ない	1
自宅付近の西鉄バスが廃止になり、自家用車以外はほとんどタクシーを利用する。	1
バスを利用する時、目的地まで、時間がかかる	1
中鶴から折尾駅行きが欲しいです	1
家族に送ってもらう	1
殆んど家族の車で連れて行ってもらえる	1
バイク	1
バイクを多く利用	1
バイクが楽。目的地が反対方向	1
自転車利用(近郊は)	1
自転車	1
自転車、使用のため、不便はありません。	1
自転車～免許証を持っていないので	1
自転車で行くから	1
自転車利用	1
自転車だから	1
中間市内はすべて徒歩だから	1
徒歩(運動の為1時間程度歩く)	1
ほとんど徒歩ですむから	1
徒歩や自転車ですむから	1
徒歩圏内	1
徒走の方が近いから	1
距離が近いのでほとんど歩きます	1
中間市立病院まで歩いて行く。	1
近いから	1
家の近くだから。公共交通がないので徒歩で行く。今の所元気だからだと思っています。	1
買物は徒歩、通院は八幡西区へ筑豊電鉄で行くから	1
足が悪いので家族に送ってもらいます	1
歩くのがきつから	1
あまり歩けない為	1
足が悪くなってきたので	1
身体的理由	1
足が悪いから	1
長く歩けない身体障害者	1
視覚障害がある為、タクシー利用する	1
足が悪いので歩行が困難	1
身体が悪くあるけない。御免なさい目も手もわるくよくかけません	1
長く歩く事ができないから。(足の手術してから)	1
遠出しなから	1
難聴で歩くど右寄りになり、しんどいから、外出はほとんどしません。	1
高齢で自分で運転出来ないの	1
車の置く駐車場がない	1
帰り荷物が重い。バス停から徒歩約8分。	1
移動する仕事の為。	1
住んでないから	1
不明	4
全体	49

⑫ 公共交通の乗り継ぎ移動について

○乗り継ぎ移動の頻度については、中間市内におけるここ1年間の乗り継ぎ状況を見ると、「乗り継ぎ移動をしていない」が7割近くとなり、乗り継ぎ利用をした方は2割弱に留まっている。

○その中でも、週単位の乗り継ぎ利用者は4%に留まっている。

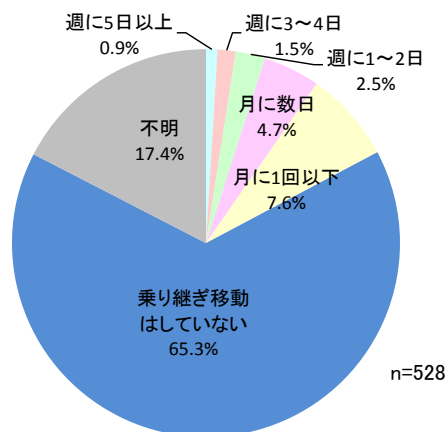


図 58 乗り継ぎ移動の頻度

○乗り継ぎ方法を見ると、「筑豊電気鉄道→JR」、「バス→筑豊電気鉄道」の乗り継ぎがそれぞれ1割程度を占めており、筑豊電気鉄道を介した乗り継ぎが多い状況。

○なお、路線バス同士の乗り継ぎは3%程度に留まっている状況。

表 乗り継ぎの仕方

選択肢	計	構成比(%)
バス→バス	3	3.3%
バス→JR	8	8.8%
バス→筑豊電気鉄道	9	9.9%
バス→JR→JR	2	2.2%
バス→筑豊電気鉄道→JR	4	4.4%
筑豊電気鉄道→バス	1	1.1%
筑豊電気鉄道→JR	10	11.0%
筑豊電気鉄道→バス→JR	1	1.1%
筑豊電気鉄道→JR→JR	3	3.3%
JR→バス	1	1.1%
JR→JR	8	8.8%
不明	41	45.1%
全体	91	100.0%

⑬ 「バスと鉄道」の乗り継ぎの際の不満

○「バスと鉄道」乗り継ぎ時の問題点をみると、「バスの便数が少ない」に対する回答が7割以上と圧倒的に多い状況。

○また、「ダイヤの接続が悪い」に対しても2割以上の回答が挙がっている状況。

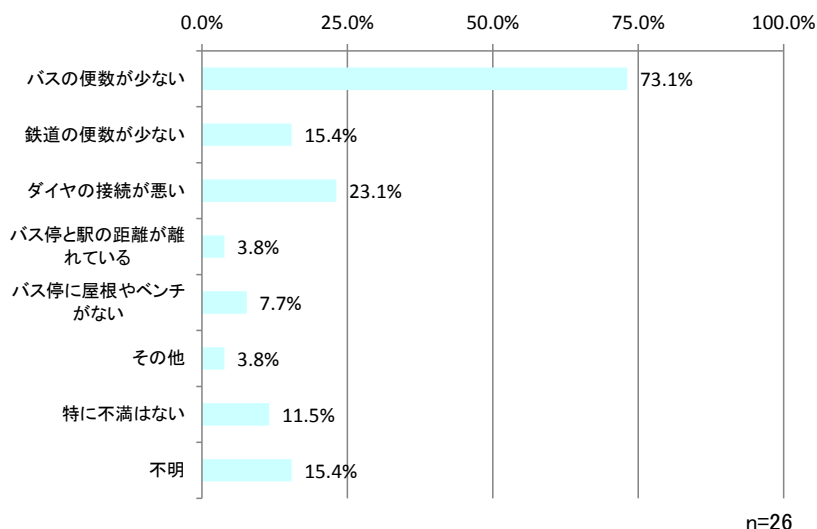


図 59 「バスと鉄道」の乗り継ぎの際の不満

⑭ 「バスとバス」の乗り継ぎの際の不満

○「バスとバス」乗り継ぎ時の問題点をみると、「バスの便数が少ない」に対する回答が多い。

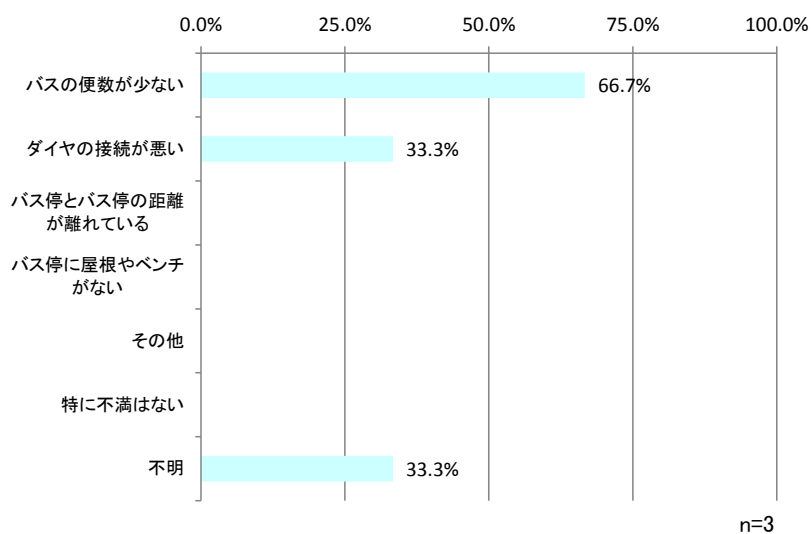


図 60 「バスとバス」の乗り継ぎの際の不満

2. バス利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

① 調査の目的

○中間市内を運行する路線バス（西鉄バス中間線）の利用者の「バス利用状況」や「利用者からみたバスの問題点」を把握する事を目的に調査を実施した。

② 調査箇所

○本調査は「中鶴団地」、「JR 中間駅前」、「通谷電停」、「通谷団地口」、「筑鉄中間」、「大辻」のバス停 6箇所を対象とした。ただし、「大辻」のバス停においては、ヒアリング調査時にバス利用者がいなかったため、回答を得られなかった。

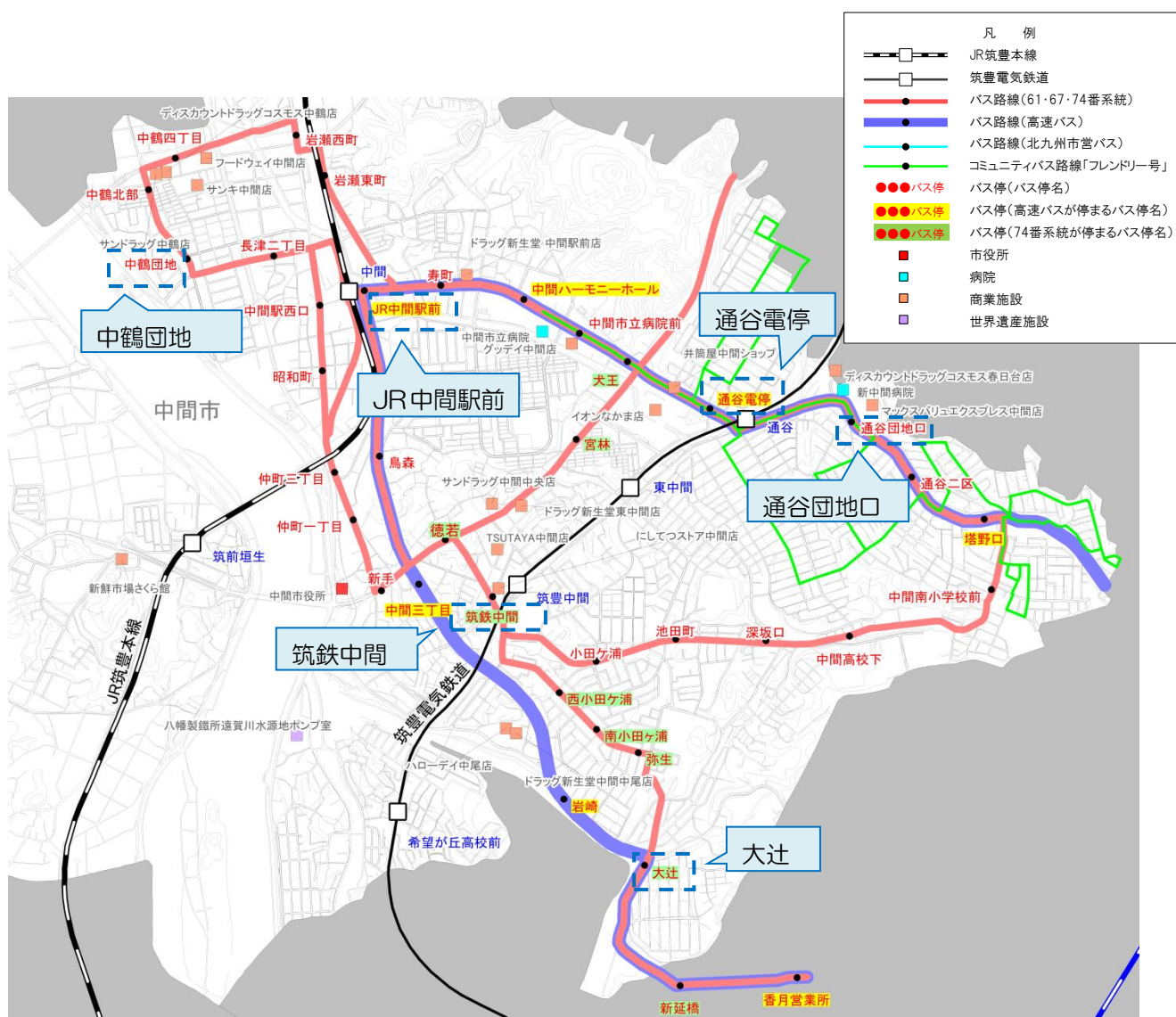


図 61 調査箇所

③ 調査実施状況

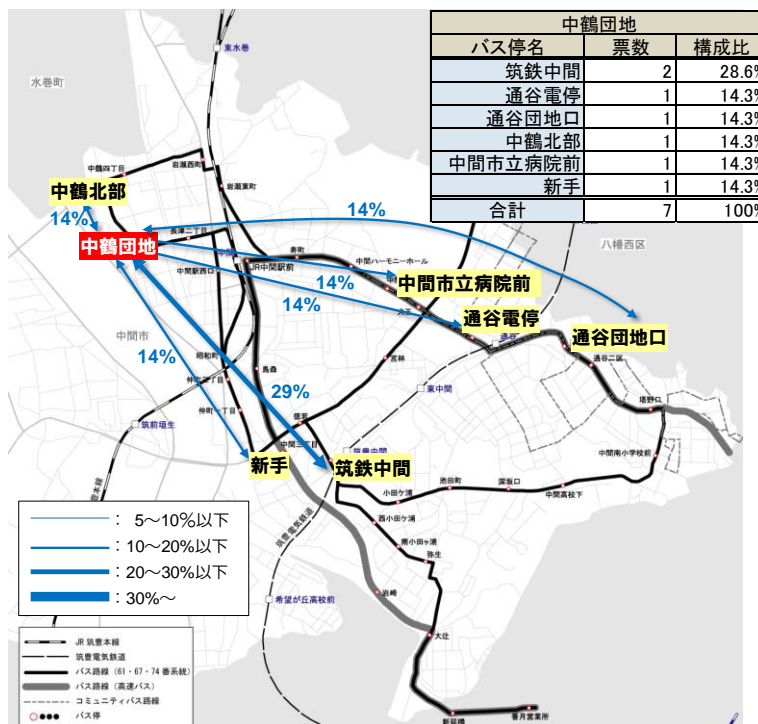
表 調査実施状況

日時	時間帯	調査箇所	調査数	調査数計
平成27年10月30日(金)	9時～10時	中鶴団地	7名	16名
	12時～15時	筑鉄中間	9名	
平成27年11月2日(月)	10時～13時	通谷団地口	21名	21名
	16時～17時30分	大辻	0名	
平成27年11月4日(水)	14時～17時30分	JR 中間駅前	13名	13名
平成27年11月5日(木)	9時30分～13時	通谷電停	24名	24名
合 計				74名

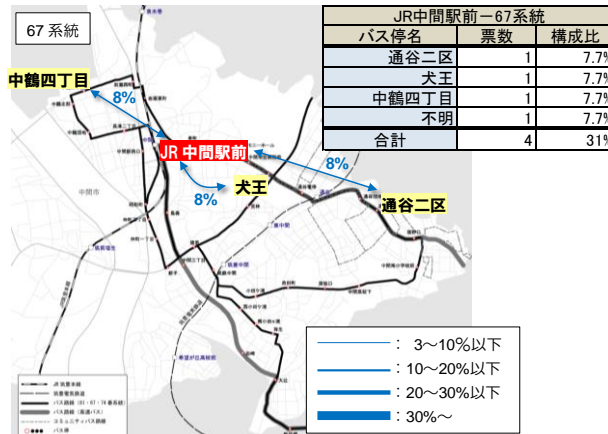
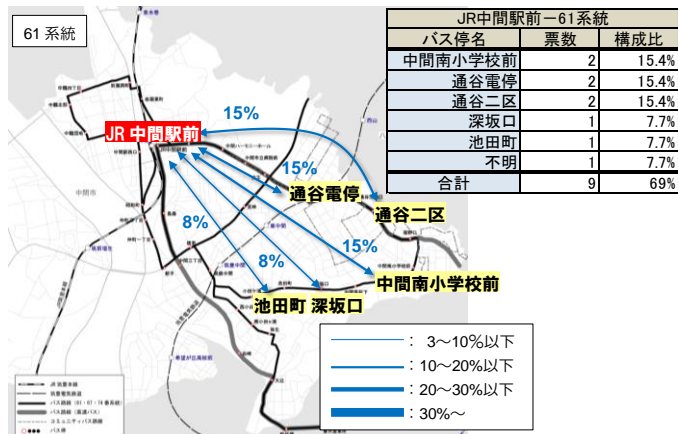
(2) 調査結果

① バス乗車区間 (バス停別)

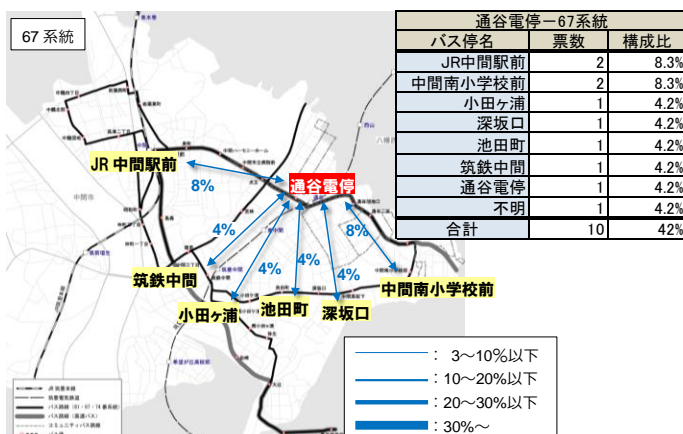
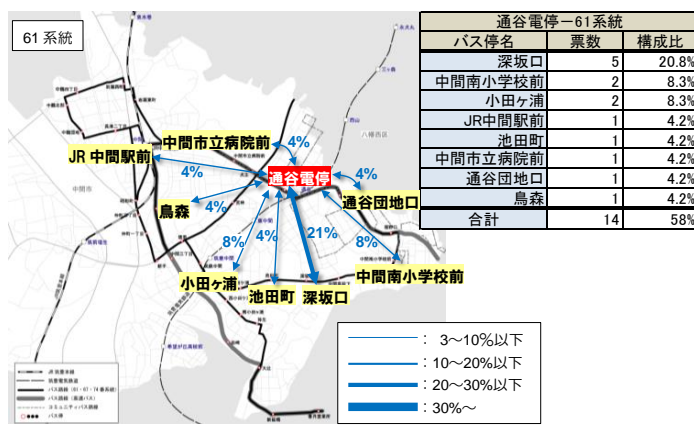
<中鶴団地>



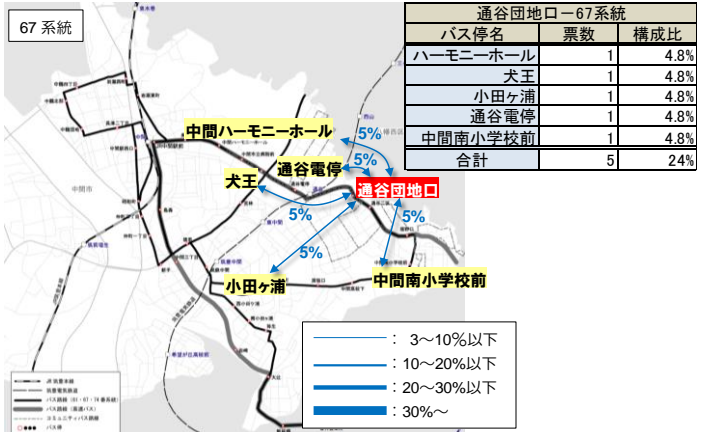
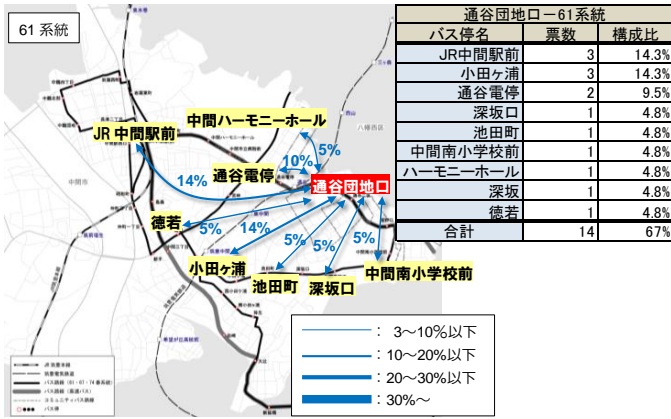
<JR 中間駅前>



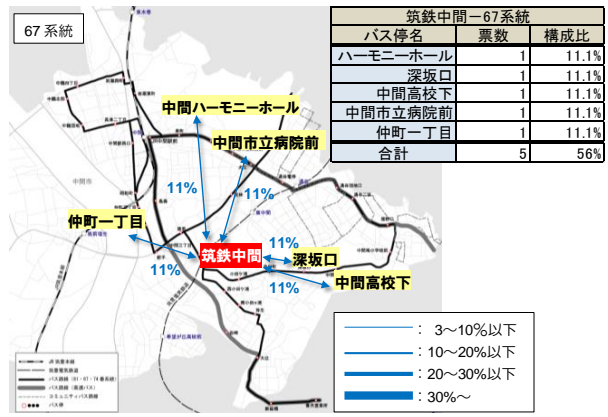
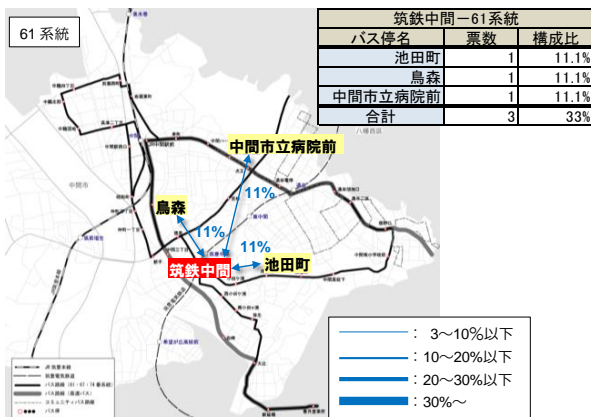
<通谷電停>



<通谷団地口>



<筑鉄中間>



② 利用者からみた路線バスの問題点

○中間市の路線バスの問題点を見

ると、「運行本数が少ない為待ち時間が長い」への指摘が約8割となるなど、運行本数に関する指摘が圧倒的に多い。

○次いで多い指摘として「時刻表通りにバスが運行していない」が約3割と、定時性に関する指摘が挙がっており、その他では「JRと乗り継ぎがしにくい」が約1割と、JRとの乗り継ぎ利便性に対する指摘が見られる状況。

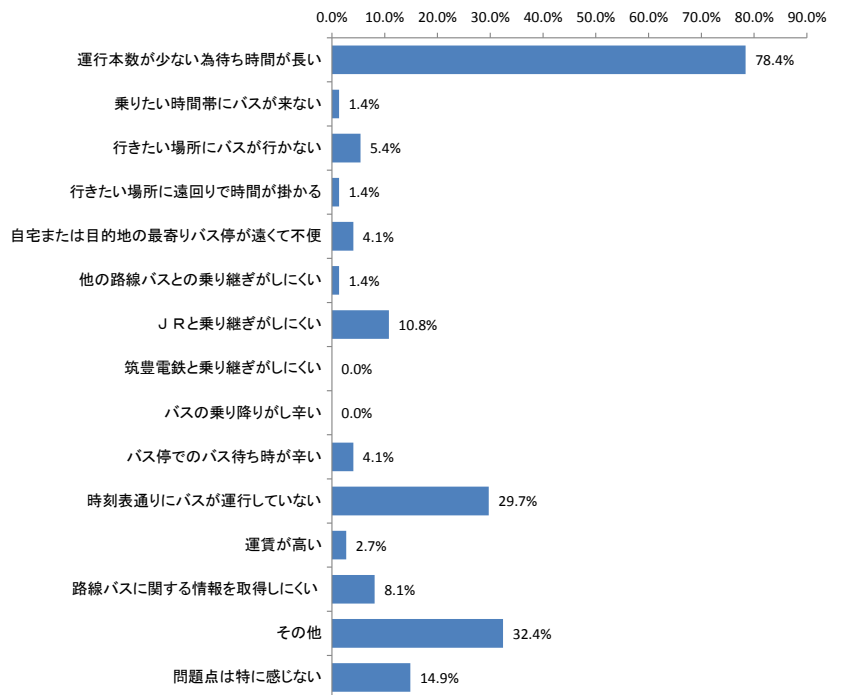


図 62 中間市の路線バスの問題点

表 その他内容

回答内容種別	その他 回答内容	調査バス停	住所
本数関連	5時6時台、15時半過ぎと22時台が欲しい	中間駅前	蓮花寺2
	中鶴方面への本数が少ない。また運賃が高い	中間駅前	中鶴2
	時間帯に関係なく1時間に2~3本は欲しい	中間駅前	北九州市
	JRと乗り継ぎができるように1時間に2本。そしてバスは遅れることがあるのでゆとりを持った時刻にしてほしい。	中間駅前	星ヶ丘
	7時、8時台が時間通りに来ない。また、12:20~40台に1本ほしい	通谷電停	通谷5
	1時間に1本はほしい	通谷電停	北九州市
	1時間に2本はほしい	通谷電停	池田2
	1時間に1本はほしい。中鶴方面の便が少ない	通谷電停	中間1
	1時間に2本はほしい	通谷電停	小田ヶ浦
	1時間に2本はほしい	通谷電停	中尾4
	1時間に2本はあってほしい。	通谷電停	池田2
	フレンドリー号については本数が少ない。また、ハピネス号はみんな利用していない。	通谷団地口	朝霧2
	コミュニティバスについて、本数が少ない	通谷団地口	通谷2
	74番系統について、昼間の時間帯もほしい	通谷団地口	小田ヶ浦1
ルート関連	長津から通谷方面の直接行く便がほしい	通谷電停	長津1
	路線がない	筑鉄中間	中尾4
	JR中間駅まで直通の便がない	筑鉄中間	池田1
その他内容	バス停時刻表が変わったとき、バス停つり下げの時刻表が少ない	中鶴団地	中鶴2
	池田と弥生の運賃が異なるので利用しづらい	中間駅前	直方市
	マイクロバスで運行してはどうか。手を上げたら止まって乗降できるようなことはできないか。	通谷電停	池田2
	バスロケーションがあったらいいと思う	通谷電停	星ヶ丘
	特に12時57分が時間通りに来ない。また13時台も。	通谷団地口	小田ヶ浦2
降車場と乗車場があり、わかりにくい。特に市役所方面に行くとき、1度降りないといけない。みんな知らない。	筑鉄中間	(不明)	

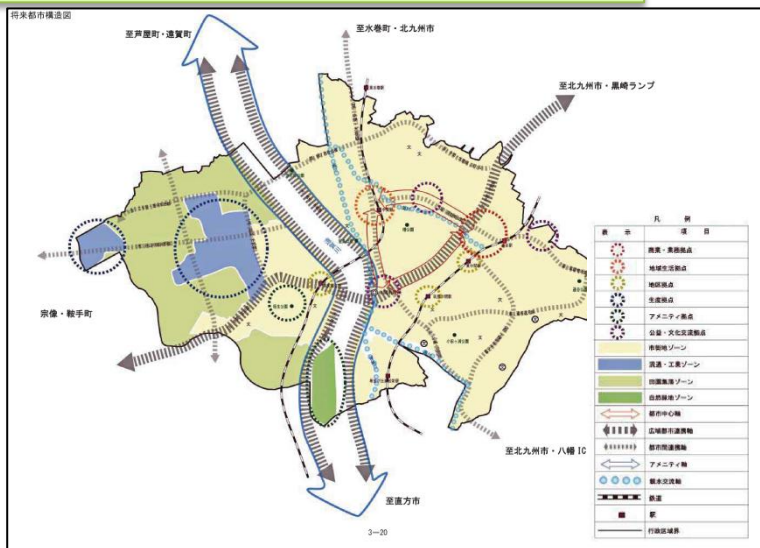
第4章 将来のまちづくりと地域公共交通の方向性

1. 将来のまちづくりに対する公共交通の方針

■ 中間市の将来の姿と方向性

現在のコンパクトな都市形成を維持し、歩いて暮らせるまちづくり
～コンパクトな都市核への連携ネットワーク形成の促進～

- 中間市の将来都市構造は、都市拠点を都市軸で連絡し、一定の機能のまとまりによるゾーン区分で構成されている。
- 主な都市拠点に、広域交流を促す商業機能の集積による通谷駅周辺地区、市民の日用品購買施設や業務施設の集積及び交通結節点によるJR中間駅周辺地区を中間市の2つを大きな都市拠点として位置づけている。
- 通谷駅周辺地区とJR中間駅周辺地区に挟まれて、ふれあい大通り沿道に市立病院、ハーモニーホールなどが集積する公益・文化交流拠点が位置づけられており、これらの拠点は中間市の中心拠点としてにぎわい・交流の創出にむけた回遊性あるまちづくりが進められている。
- また、西鉄バス中間線の起終点となっている筑豊中間駅においては、筑豊電気鉄道においても黒崎駅前駅－筑豊中間駅の間で1日に数多くのダイヤが組まれているなど、生活拠点としての位置づけとともに交通結節点として機能している。
- これらの都市拠点は、主要地方道中間引野線（県道48号）、都市計画道路中間水巻芦屋線、御館通谷線などの都市中心軸で環状に連絡し、環状型のコンパクトな都心部を構築する。
- このコンパクトな環状に構成される都心部を核として周辺住宅地や、遠賀川西部の自然環境や農地、スポーツ・レクリエーション機能との共生まちづくりをめざす地区が広域都市連携軸及び都市間連携軸の都市軸によって体系的なネットワークの形成をめざしている。
- 都心部への都市機能の集積を促進し、都市機能の拡散を抑制しながら周辺地域における地域特性を活かし、コンパクトな都市核と周辺地域の利便性の高い連携ネットワークの形成によるコンパクトな都市を創出する。



▲都市計画マスタープランの都市構造図

■ 公共交通の方針

体系的な交通ネットワークを整備するとともに、利便性の向上、交通環境の整備により
周辺地域との交流及び都市内の円滑な移動を支えるネットワークの構築

- 鉄道を都市骨格とし、交通弱者等の移動手段としてバス、また誰もが移動しやすい多様な交通サービスを目指す。
- 都市交通の基軸は、北九州市八幡西区⇄中間市⇄直方市を結ぶ2本の鉄道とし、通勤・通学をはじめ、多様な都市間交流を形成する利便性に優れた都市間公共交通軸の確立をめざす。
- 遠賀川東部を運行する通勤・通学移動や市内の都市拠点への移動を支える路線バスと、遠賀川西部をはじめとする公共交通不便地から路線バスや鉄道へのアクセス移動、また必要に応じて高齢者などの通院、買い物などの日常的に必要な移動を支えるコミュニティバスをネットワーク化し、コンパクトシティを支えるバスネットワークの構築をめざす。

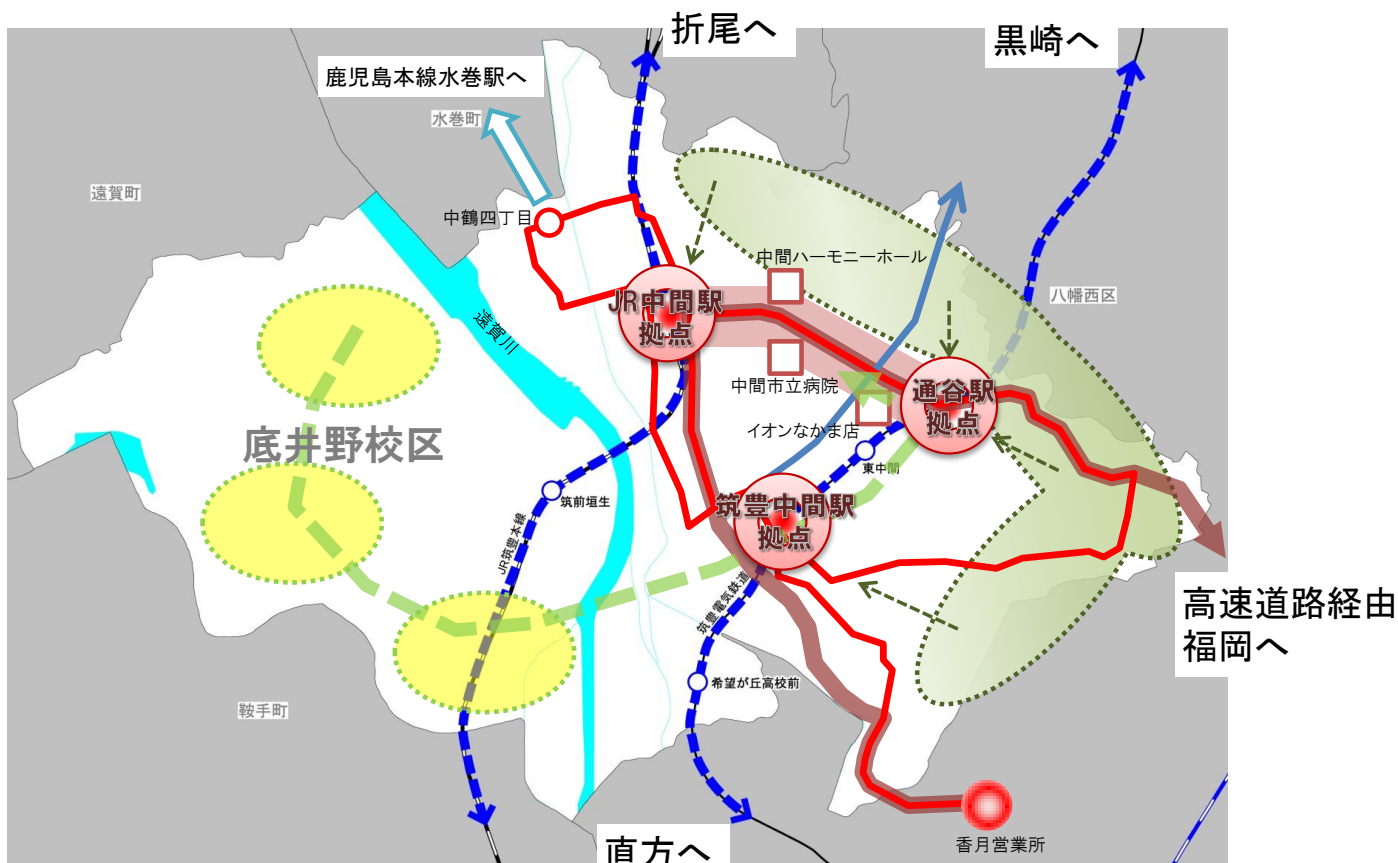
2. 将来のまちづくりと公共交通の役割と方向性











(1) 交通モード別の役割と方向性

	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"> ● 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 	<p>都市間移動の根幹を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>バスとのネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学を中心に、高速バス、路線バスとの乗継移動の利便性の確保
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>福岡市との移動を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 福岡市都心部への移動を中心に担う定時制、速達性ある輸送機関 	<p>福岡市との移動性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 福岡市への移動に関する優位性を確保
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● ふれあい大通り沿道 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 	<p>都市内交通の骨格を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 鉄道や高速バスに乗り継ぐことで広域の移動ができる。 	<p>都心部での利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● イオンなかも店、市立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	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>交通不便地の移動を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<p>地区に応じた公共交通の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、地域主体の住民協働型の公共交通をめざす。 ● 運行には、南校区コミュニティバスについて十分な検証を行い、バランスある運行形態を構築する。
水巻循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>水巻町にある施設の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 水巻町に位置するJR水巻駅や新水巻病院への利用 ● なお、当該路線は水巻町が運行するバスであるため、本計画では特に役割を定めない。 	<p>水巻町の運行形態に準ずる利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 水巻町の運行形態の中で、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>多様な移動ニーズを支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>ドアツードア輸送ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、超高齢者、障がい者、子育て中の母親など）の対応

(2) 交通モード別の役割のイメージ図

●JR 中間駅、通谷駅及び筑豊中間駅を核とする3つの中心拠点と、市立病院やイオンなかま店などが集積する「ふれあい大通り」を中心とし、それらと周辺地区との公共交通ネットワークによって中間市のコンパクトシティを構築する。



-  : 中心拠点
-  : 主な施設
-  : 公共交通不便地
-  : 公共交通不便地
-  : 鉄道
-  : 高速バス
-  : 路線バス(61,67系統)
-  : 路線バス(74系統)
-  : コミュニティバス or タクシー
-  : 予約型乗合交通

3. 現状の公共交通が抱える問題点

(1) 移動手段としての公共交通の視点から見た公共交通の問題点

- 市民の買い物や通院といった日常的な移動は主に遠賀川東部へ集中している。そのときに、西鉄バス中間線の路線バスは、JR 中間駅や筑鉄通谷駅などの主要な駅、イオンなかま店、市立病院などにアクセスしており、市民の移動手段を確保している。
- しかし、底井野校区は大部分が公共交通不便地 A（公共交通空白地）であって、校区住民の移動需要に対応する公共交通がないという問題がある。

(2) 地域特性やまちづくりの視点から見た公共交通の問題点

- 太賀や通谷、朝霧など中間南校区、中間西校区のエリアにおいては、古くに丘陵地に開発された住宅団地によって急な坂道が多い。その中で、住民の高齢化が進み、高齢者が多く住んでいる状況にある。団地内には路線バスが通るなど公共交通利用カバー圏としては満たしているが、急な坂道によってバス停へのアプローチには問題が生じている。
- 中間市は、JR 中間駅周辺地区や通谷駅周辺地区、そして両地区を結ぶ「ふれあい大通り」沿道に集積する商業施設や公益施設などが集積する地区を合わせて市の中心部として活力あるまちづくりを進めている。そして、市内のさまざまな地域と中心部との公共交通ネットワークを形成することで都市機能の拡散を抑制し、コンパクトシティとしての構築をめざしている。しかし、現時点では公共交通ネットワークの不足、不便性などの問題を有しており、めざす将来像の実現が懸念される。

(3) 持続可能な地域公共交通網形成の視点から見た問題点

- 今後、高齢化が進むことが予想される中間市にとって、持続可能な公共交通ネットワークは必要なものであるが、現在の公共交通ネットワークを維持していくという市民の公共交通に対する意識が弱い。
- そのため、高齢者の普段の外出時の移動手段においても自家用車を利用する傾向が強く、公共交通を利用することが少ないという状況があって、将来的に公共交通ネットワークを維持していける可能性が低いことが懸念される。

第5章 地域公共交通の課題と対応策

1. 地域公共交通の課題

《課題1》 中間市西部の公共交通空白地区への対策

中間市西部である底井野校区では、公共交通不便地Aとなるエリアが西部居住地の約84%と校区内の大部分が公共交通の利用が不便な地域となっている。

そのような中で、底井野校区には65歳以上の高齢者が1,094人（平成27年6月現在）居住している。また、底井野校区の住民は、半分以上が買い物先及び通院先は中間市内にある施設を利用している状況にある。

底井野校区では、外出時に自家用車を自分で運転する方は、65歳以上の高齢者（男性）でも7割近くになっている。

このような状況を受けて、底井野校区が位置する中間市西部に対し、日常生活における移手段として公共交通の導入が必要である。

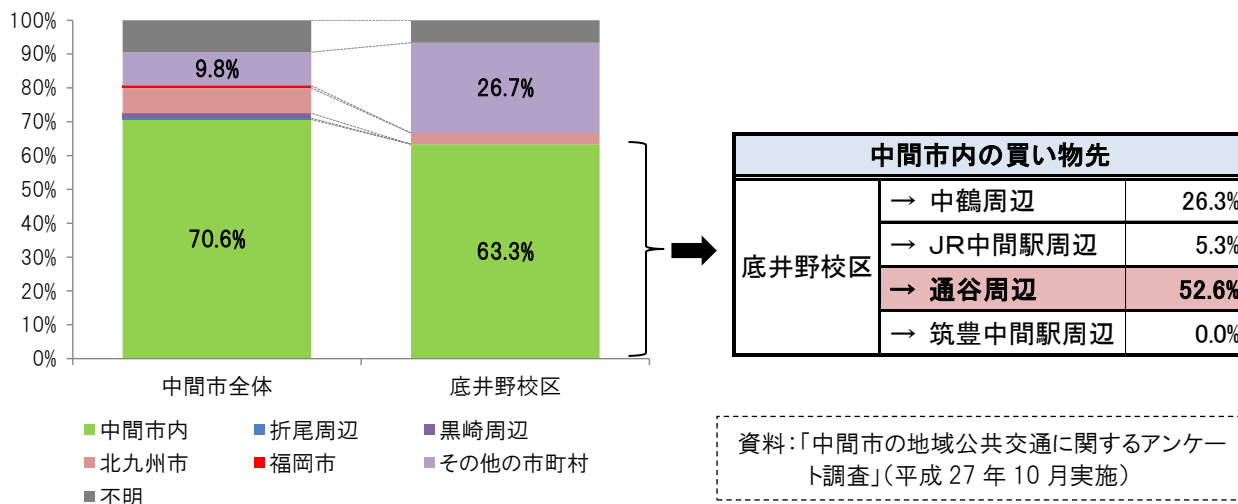


図63 日常の買い物に行く地域

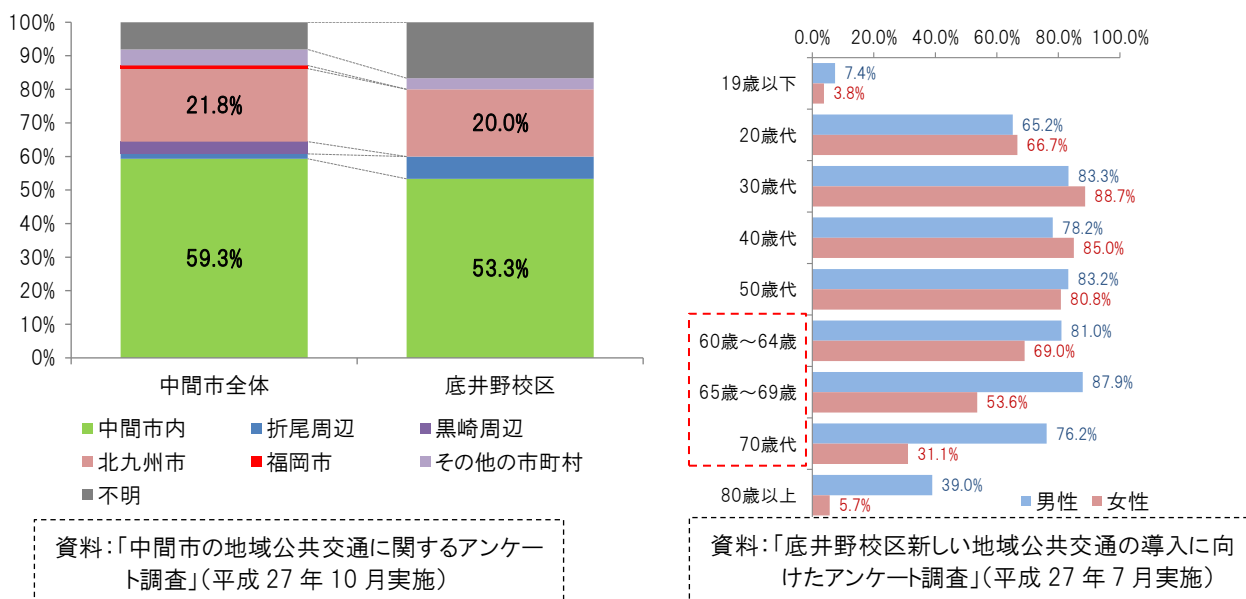


図64 普段の通院先となる地域

図65 自分で運転する自家用車で移動する割合

《課題2》 中間市東部の公共交通不便地への対策検討

中間市東部の中間南校区や中間西校区では、標高の高低差による公共交通の不便地区が存在している。市民アンケートの結果によると、中間南校区や中間西校区で公共交通を利用している住民は、多くの人が最寄りの公共交通ののりばまで徒歩で移動している。そのような状況において、のりばまでの移動時に急な坂道があることが、他の校区に比べて多くの人が困っている。

そのため、中間市はモデル地区として南校区コミュニティバスの運行を始めた結果、高低差の問題は改善している。ただし、中間市の新たな公共交通サービスとして初めて運行するということを考慮すると、しばらくは十分なモニタリングによって効果等を把握し、公共交通不便地Bに対する対策のあり方を検討することが望ましい。

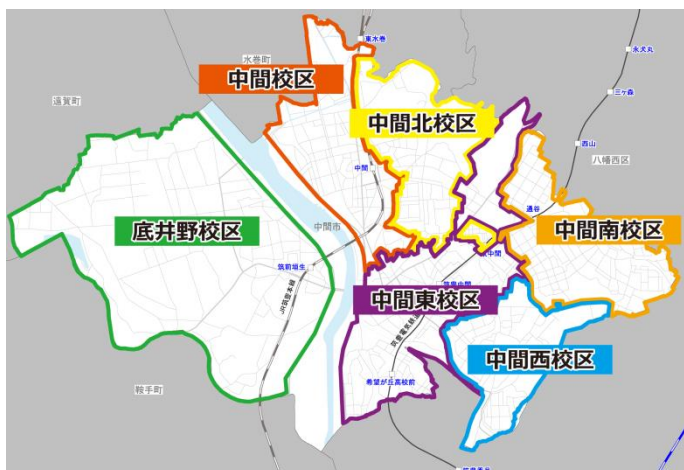


図 66 中間市の校区区分図

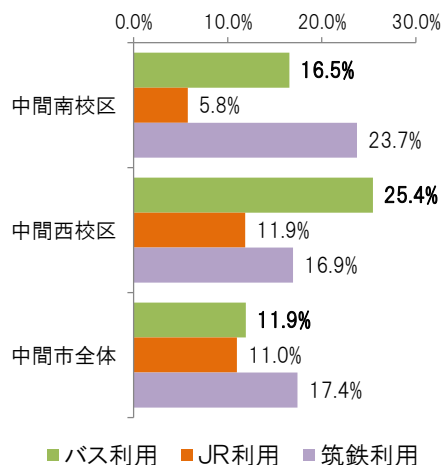


図 67 公共交通の利用割合

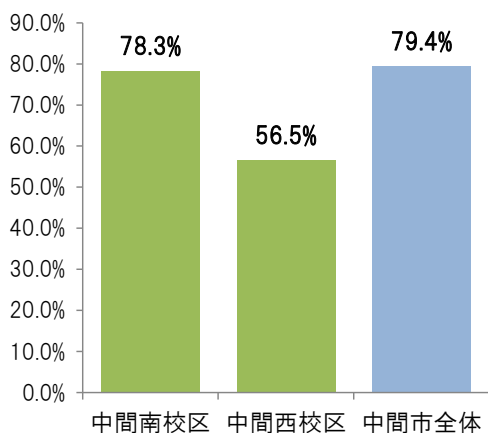


図 68 最寄りののりばまで徒歩で行く人の割合

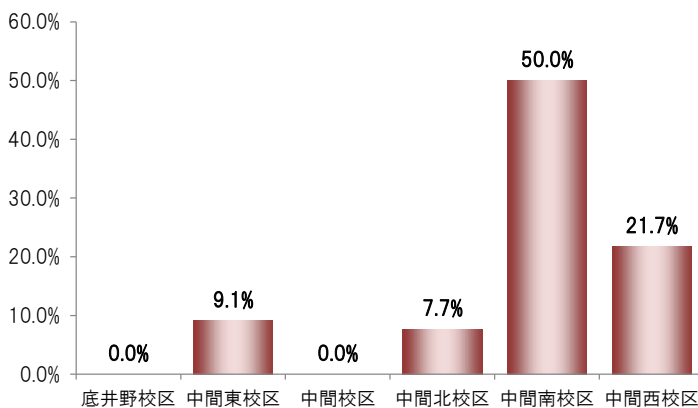


図 69 のりばまでに急な坂道があるため困っている人の割合

資料:「中間市の地域公共交通に関するアンケート調査」(平成 27 年 10 月実施)

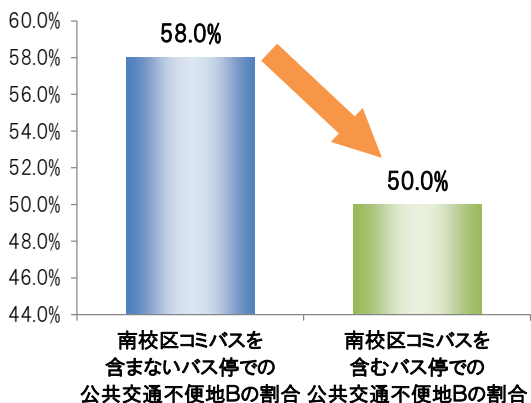


図 70 南校区コミュニティバスの有無による公共交通不便地B評価のメッシュ数の割合の変化

《課題3》 西鉄バス中間線をはじめとする路線バスの利用促進

市民アンケート調査の結果によると、普段の移動でバスを利用していると回答した割合は1割程度であった。一方で公共交通をほとんど利用しない割合は66.1%とほぼ2/3の方は利用していない結果であった。過去のデータからも西鉄バス中間線のバス利用者は減少傾向にあるが、当該路線は、地域間幹線系統のバスであって、今後、中間市の空白地、不便地の公共交通サービスを展開し、公共交通ネットワークを形成していく中で重要な路線である。

そのため、単純に赤字補てんによる路線維持にとどまらず、市民の利用促進を図ることで健全な路線維持をめざす必要がある。また、他のバス路線においても同様に利用促進を図る必要がある。

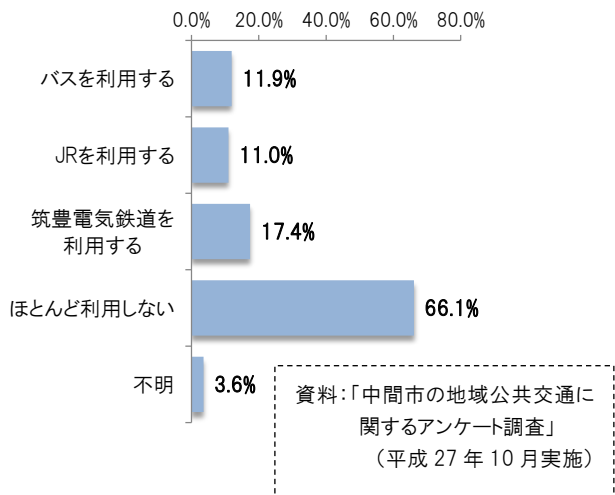


図71 普段の公共交通の利用状況

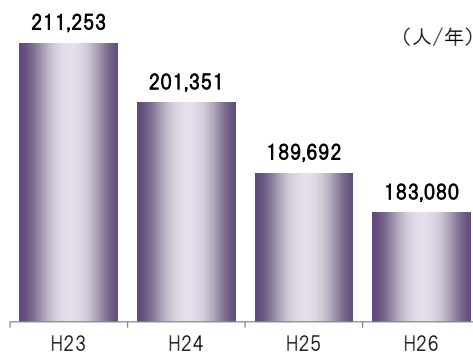


図72 西鉄バス中間線の年間利用者数の推移

《課題4》 公共交通ネットワークとしての利便性向上による利用促進

中間市は、コンパクトな都市の中に鉄道、高速バス、路線バスと公共交通機関は充実している状況にある。また、中間市の通勤・通学に関する人の移動においても、市域内外への移動も多く存在している。公共交通を乗り継いで利用することで広域な利用も可能なネットワークを有しているにもかかわらず、市民アンケート調査によると多くの方は、この1年の間に公共交通を乗り継いで移動されている状況にないことが分かった。

一方、乗継利用に対する問題点としては、バスの便数の少なさが圧倒的に多く、また乗り継ぐ際のダイヤの接続が悪いという回答も多く見られた。

中間市が目指す、「集約型の都市形成(コンパクトシティ)」を形成していくためには、周辺地域との交流及び都市内の円滑な移動を支える鉄道を基軸とした路線バス等による公共交通ネットワークを構築していく必要がある。そのため、都市間移動に対する乗継等に関して、中間市が中心となって各交通事業者へ協力を求めていくことが必要である。

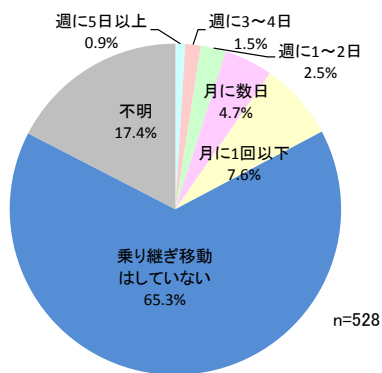


図73 過去1年間における乗継移動の頻度

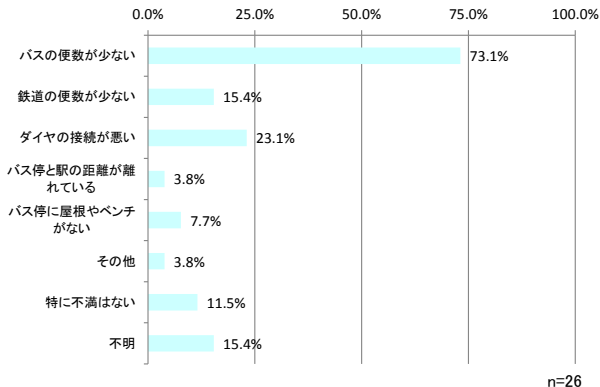
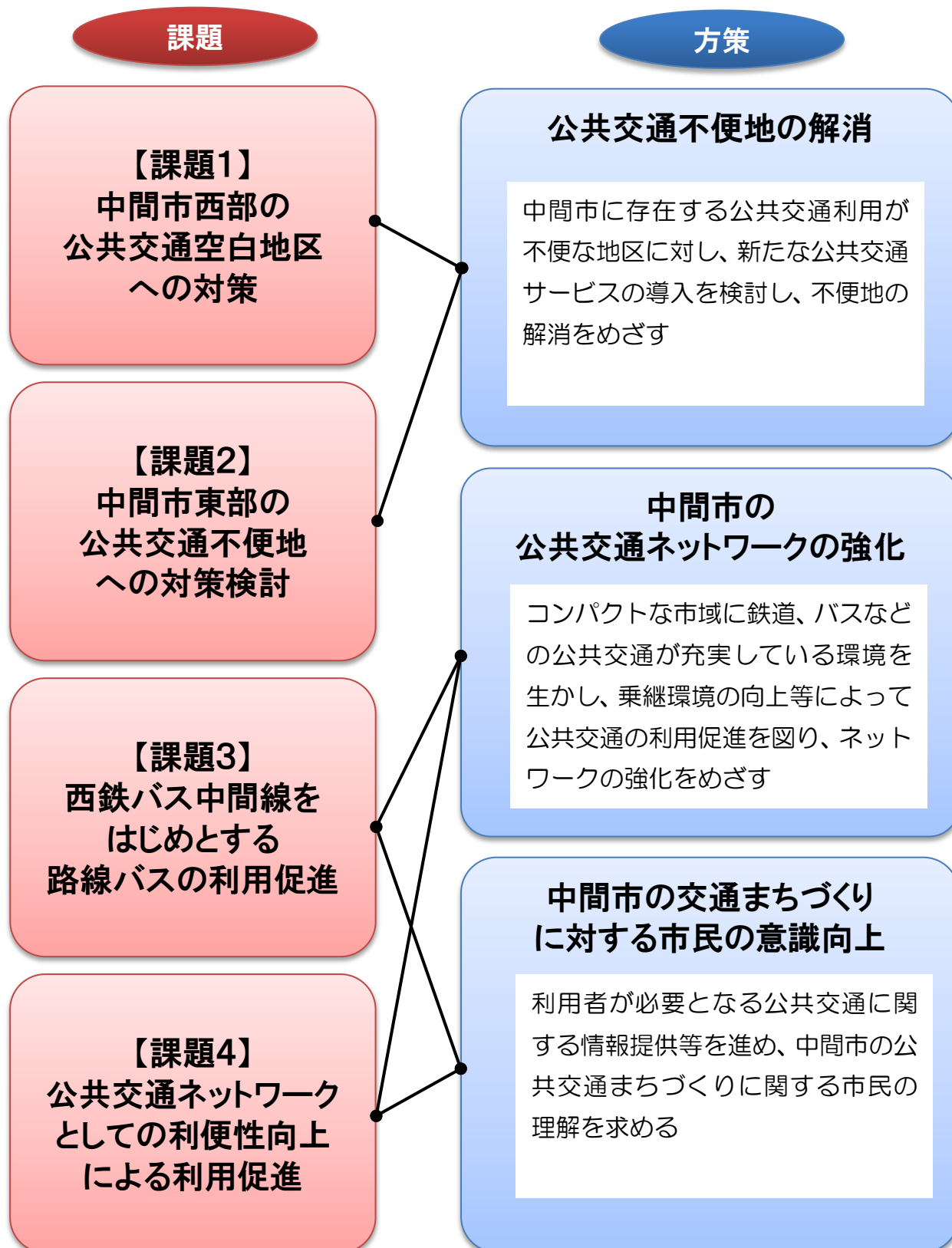


図74 バスと鉄道の乗継をした人が感じる乗継に対する問題点

2. 地域公共交通の対応策

●ここまで検討してきた内容及び課題に対し、中間市における地域公共交通の対応策は、下図に示すとおりである。



3. 中間市の将来公共交通ネットワーク

中間市の公共交通ネットワークの強化

中間市にある地域公共交通ネットワークは充実しているものの、市民の利用状況は非常に少なく、このままの状況ではネットワークの維持が困難になることが懸念されている。

そのため、公共交通ネットワークの強化を図るため、市民への公共交通の利用促進を図るとともに、JR 中間駅、筑鉄通谷駅、筑鉄筑豊中間駅といった主要乗継拠点において乗継の利便性を高めていくものとする。

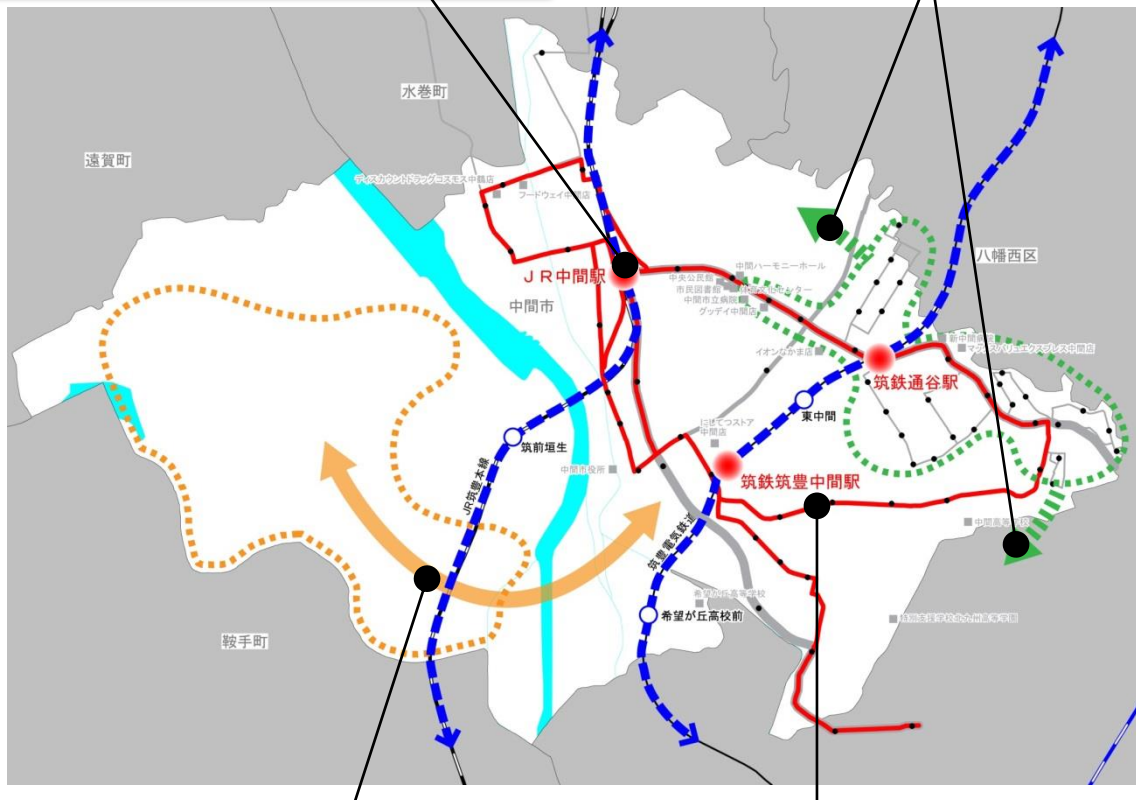
公共交通不便地の解消

市東部地区においては、大半が公共交通のサービスエリア内に入っているが、地区によっては、部分的に公共交通不便地が存在する。

加えて地形による高低差で公共交通不便地となる地域の問題も発生している。

これらの問題を解消するため、平成 27 年 10 月から運行開始している公共交通不便地における南校区コミュニティバスの運行状況を検証しつつ検討するものとする。

また、既存のバス路線と重複しないよう交通事業者と連携を図ることが必要である。



公共交通不便地の解消

市西部地区に位置する底井野校区においては、約 84% が公共交通不便地となっていることを受けて、その解消のために新たな公共交通の導入を図るものとする。

なお、公共交通の導入に向けては、家屋の立地が広く分布し、人口密度が低い状況にあることを考慮して、予約型乗合タクシーなど地区の需要に対して適当で、経済的にも効率的な手法の導入を検討することとする。

中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上

中間線のバス停には乗降客数に格差があって、今後、負担の軽減に向けた路線再編も考えられる。そこで、本計画の期間においては、将来に向けた路線のあり方について検討を行いながら、市民への利用促進によって路線維持を図っていくこととする。

そのためにも、中間市がめざす公共交通まちづくりに対する市民の理解を深めるとともに、市民の積極的な公共交通利用へ向けた取り組みを行うものとする。

第6章 実施施策と目標値の設定

1. 実施施策の概要

●以下に、今後取り組む施策を示す。

▼中間市の公共交通まちづくりに向けた施策の概要

方 策	実施施策の概要
公共交通不便地の解消	①中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入 <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通不便地である底井野校区へ公共交通を導入する。
	②中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討 <ul style="list-style-type: none"> ●南校区コミュニティバスを検証することで、高低差による公共交通不便地の改善を検討する。
中間市の公共交通ネットワークの強化	①乗継拠点における乗継ダイヤの改善 <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化のため、交通結節点での乗り継ぎに配慮したダイヤを検討する。
	②-1乗継環境の改善（拠点バス停のバス待ち環境の向上） <ul style="list-style-type: none"> ●乗継の拠点となるバス停において、バスを待つ環境の向上を検討する。
	②-2乗継環境の改善（乗継拠点駅におけるバス情報の充実） <ul style="list-style-type: none"> ●バス利用者がバスを利用するときに必要な情報を、手軽にわかりやすく提供し、利便性向上を図る。
	②-3乗継環境の改善（ICカードの利用促進） <ul style="list-style-type: none"> ●nimoca及びSUGOCAカードの利用環境拡大による利便性向上を図り、都心部での利便性向上や公共交通利用促進をめざす。
	②-4乗継環境の改善（バス接近情報の提供） <ul style="list-style-type: none"> ●いつバスが来るかわからないという心理的抵抗感を軽減することで利用促進をめざす。
	②-5乗継環境の改善（移動環境の改善） <ul style="list-style-type: none"> ●ノーマライゼーションの理念に基づき、公共交通利用環境の改善をめざす。
	③他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり <ul style="list-style-type: none"> ●地元企業との連携によって、公共交通の維持に向けた取り組みをめざす。
中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上	①-1交通まちづくりの周知（公共交通マップの配布） <ul style="list-style-type: none"> ●市民の公共交通への意識向上及び利用促進に向けて、公共交通まちづくりに関する情報提供を行う。
	①-2交通まちづくりの周知（モビリティ・マネジメントの展開） <ul style="list-style-type: none"> ●市民一人ひとりのライフスタイルに公共交通の利用が定着するよう、モビリティ・マネジメント※（MM）等の広報・啓発活動を行う。
	①-3交通まちづくりの周知（高齢者の免許返納施策） <ul style="list-style-type: none"> ●高齢者の免許返納に対して、公共交通の利用の支援策を検討する。

2. 施策内容

【方策1】

公共交通不便地の解消

【施策内容①】

中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入

①目的

- 公共交通不便地である底井野校区へ公共交通を導入する。

②内容

- 平成 25 年 3 月末に西鉄バス中山中間線が廃止され、平成 26 年 7 月に J R 筑豊本線の筑前垣生駅の無人駅化が行われるなど、住民にとって公共交通の利便性が低下し続けている状況において、日常の買い物や病院への通院を目的に東部地域へつなぐ新しい移動手段の環境整備を行い、両地域の交流を図る。

③取組方針及び取組内容

- 東部地域にある商業施設、病院を目的地とした予約型の定路線運行を検討する。
- 利便性を考慮し、2ルート of 運行系統を検討する。
- なお、本移動手段は底井野校区と生活目的地を連絡する移動手段であるため、東部地域では「降車のみ」または「乗車のみ」の利用とする。

垣生や下大隈の地区と筑豊中間駅及び通谷駅周辺の地区を連絡する系統案



砂山や上底井野、中底井野の地区と筑豊中間駅及び通谷駅周辺の地区を連絡する系統案

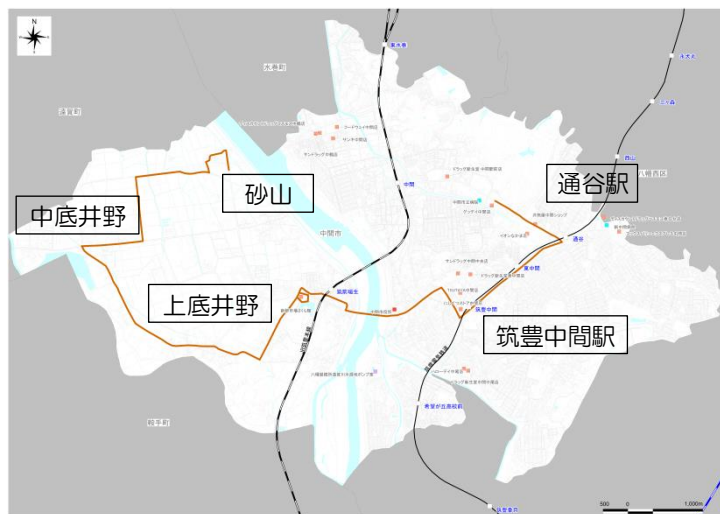


図 75 底井野校区への新たな公共交通のルート案

【方策1】

公共交通不便地の解消

【施策内容②】

中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討

①目的

- 南校区コミュニティバスを検証することで、高低差による公共交通不便地の改善を検討する。

②内容

- 中間南校区の太賀及び通谷などで平成27年10月よりコミュニティバス（セダンタイプのタクシーを利用）を運行開始し、高低差による不便地の解消によって地区住民のお出かけ機会創出への一定の効果が期待できる。
- ただし、市として初めての取り組みであって実際の効果は不明であるため、コミュニティバスの利用状況、公共交通ネットワークとしてのお出かけ機会創出状況、経費等について検証を行い、高低差による不便地となる他地区への導入可能性を検討する。

③取組方針及び取組内容

南校区コミュニティバスの運行によって、以下の効果を検証することで他地区への導入可能性を検討する。

【効果検証の項目】

①コミュニティバスの1便あたりの利用者数 ⇒ 乗車記録より検証

：公共交通であるため乗合による利用が望まれるため、2人/便以上を目指す。

②コミュニティバス利用者1人への市の負担金額 ⇒ 運行経費実績より検証

：コミュニティバスの利用者1人当たりに対する中間市が補てんする費用を検証し、適正な負担金額をめざす。

③地区住民のお出かけ回数の増加 ⇒ 住民アンケート調査により検証

：コミュニティバス導入によって、地区住民のお出かけ回数の増加を目指す。

④公共交通ネットワーク利用割合の増加 ⇒ 住民アンケート調査により検証

：コミュニティバス導入によって、鉄道や路線バスの利用不便地の住民が駅やバス停へアプローチしやすくなったことを検証。

校区住民が鉄道や路線バスを利用する割合が増加したのかどうかによって検証を行う。このことが検証できることで、ネットワークとしてもコミュニティバスの位置づけが明確となる。

効果検証項目	現状数値
①コミュニティバスの1便あたりの利用者数	0.91人/便
②コミュニティバス利用者1人への市の負担金額	1,495円/人
③中間南校区地区住民（65歳以上）のお出かけ回数の増加	3.3回/週 ^{※1}
④公共交通利用割合の増加	20% ^{※2}

※1：「③地区住民のお出かけ回数の増加」は、「中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書（平成26年12月）」の結果をもとに65歳以上の外出頻度より計算。

※2：「④公共交通利用割合の増加」は、「中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書（平成26年12月）」の結果をもとに65歳以上が回答した交通手段の回答数に対し、バス、筑豊電気鉄道、JR利用の回答数の和の割合。

【方策2】

中間市の公共交通ネットワークの強化

【施策内容①】

乗継拠点における乗継ダイヤの改善

①目的

- 公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化のため、交通結节点での乗り継ぎに配慮したダイヤを検討する。

②内容

- 適切な乗り継ぎ時間の確保が不十分な交通結节点を対象に、乗り継ぎ利用に配慮したダイヤ調整を検討する。
- なお、ダイヤ調整が困難な交通結节点については、スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供を行うことで利用者の利便性向上を図る。

③取組方針及び取組内容

▼交通結节点におけるダイヤの調整等

交通結节点	交通結节点の現状等	ダイヤの調整等
JR 中間駅	○路線バスから鉄道への乗り継ぎで、バス路線が1時間に1~2便と限られているにもかかわらず、上り方向の列車へ適度な待ち時間での乗り継ぎが可能な便は限られている。	●市内で最も利用者が多い駅であるため、路線バスのダイヤをJRのダイヤに適度に乗り継ぎ可能な状況にすることができないか、事業者を交えて検討する。
筑鉄通谷駅 筑鉄筑豊中間駅	○路線バスから鉄道への乗り継ぎで、乗り継ぎ可能な便や待ち時間が長い便がみられる。 ○路線バスはJR駅も経由してくるため、両鉄道のダイヤに合わせることは非現実的である。	●筑豊電気鉄道は1時間に5本程度の運行があり、スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供を行う。 ●また、通谷駅と筑豊中間駅の間は所要時間が2分で、例えば黒崎駅前から乗車した時に運賃は変わらないため、スムーズに乗り継ぎできる駅の情報提供を行う。
通谷電停のバス停	○南校区コミュニティバスと路線バス、または筑豊電気鉄道の乗り継ぎで、帰りのコミュニティバスへの待ち時間が長い便がみられる。	●比較的柔軟なダイヤ設定が可能な南校区コミュニティバスを対象に、可能な範囲でダイヤ調整を検討する。



【方策2】 中間市の公共交通ネットワークの強化	【施策内容② - 1】 乗継環境の改善（拠点バス停のバス待ち環境の向上）
①目 的	
<ul style="list-style-type: none"> ● 乗継の拠点となるバス停において、バスを待つ環境の向上を検討する。 	
②内 容	
<ul style="list-style-type: none"> ● バス停においてバスを待つ間に雨や風を防ぎ、座って待てる環境を整備する。 	
③取組方針及び取組内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 乗継拠点を中心にバス待ち環境の向上に向けて、事業者と行政が連携して検討を行う。 	

【方策2】 中間市の公共交通ネットワークの強化	【施策内容② - 2】 乗継環境の改善 （乗継拠点駅におけるバス情報の充実）
①目 的	
<ul style="list-style-type: none"> ● バス利用者がバスを利用するときに必要な情報を、手軽にわかりやすく提供し、利便性向上を図る。 	
②内 容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 乗継拠点において、鉄道とバスの乗り継ぎに関する情報（行先や時刻表等）を利用者の視点で提供し、乗りなれない市民でも利用したくなる環境づくりに努める。 	
③取組方針及び取組内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通のインフォメーション機能として、鉄道駅の中に利用者が見つけやすい位置に時刻表等を掲示するなど、バス利用者に必要な情報を豊富にわかりやすく提供することで、利用促進を図る。 	

【方策2】

中間市の公共交通ネットワークの強化

【施策内容② - 3】

乗継環境の改善（ICカードの利用促進）

①目的

- nimoca 及び SUGOCA カードの利用環境拡大による利便性向上を図り、都心部での利便性向上や公共交通利用促進をめざす。

②内容

- ICカードの利用範囲、利便性等を情報提供し、市民のICカードの利用促進を図る。

③取組方針及び取組内容

- 市の公報やホームページ、公共交通マップ等に IC カードの利便性等について掲載し、市民へ IC カードの周知を図る。

交通系ICカードの全国相互利用サービス【交通編】

◆ 全国相互利用サービスの実現により、お手持ちの1枚の交通系ICカードで、全てのエリアの鉄道・バスのご乗車が可能になります。

全国相互利用(交通)サービスの対象

対象の交通系ICカード

主なサービス

- ・自動改札機での入出場
- ・バス車載機での乗車・降車
- ・自動券売機等でのチャージ※
- ・カードの利用履歴の表示、印字※
- ・カード残額を利用した自動券売機での乗車券等の購入※

※一部の機能等も使えます。

駅数・バス台数

エリア	駅数	バス台数
Kitacaエリア	【鉄道】355駅	
PASMOエリア	【鉄道】1,212駅 / 【バス】14,800台	
Suicaエリア	【鉄道】381駅 / 【バス】3,532台	
manaca(マナカ)エリア	【鉄道】379駅 / 【バス】1,618台	
TOICAエリア	【鉄道】149駅	
PiTaPaエリア	【鉄道】386駅 / 【バス】1,300台	
ICOCAエリア	【鉄道】343駅	
はやかけんエリア	【鉄道】35駅	
nimocaエリア	【鉄道】72駅 / 【バス】3,200台	
SUGOCAエリア	【鉄道】272駅	
計	【鉄道】4,275駅 / 【バス】21,450台	

・上記のバス台数は、いずれも2012年12月1日現在の数値です。

エリア(イメージ)

※各エリアをまたがってのご利用はできません。ただし、首都圏のSuicaエリアとPASMOエリア及び九州のSUGOCAエリアとはやかけんエリアが一部相互利用可能とはご利用になります。一部ご利用にできない交通事業者があります。

交通系ICカードの全国相互利用サービス【電子マネー編】

◆ 各交通系ICカード加盟店において、電子マネーによるショッピングが可能になります。

全国相互利用(電子マネー)サービスの対象

対象の交通系ICカード

※「PiTaPa」は、電子マネー相互利用の対象外です

加盟店舗数

ICカード	加盟店舗数
Kitaca加盟店	約6,900店舗
PASMO加盟店	約19,200店舗
Suica加盟店	約119,600店舗
manaca(マナカ)加盟店	約5,600店舗
TOICA加盟店	約7,400店舗
ICOCA加盟店	約22,700店舗
はやかけん加盟店	約250店舗
nimoca加盟店	約3,700店舗
SUGOCA加盟店	約13,400店舗
計	約198,750店舗


・上記の数値は、いずれも2012年12月1日現在の数値です。

・マークは、各々の電子マネー加盟店に表示しているマークです。

・加盟店により、相互利用サービスの機能異なる場合があります。

★ このカードでも、各交通系ICカード電子マネー加盟店でお買い物いただけます!

▲交通系 IC カードの全国相互利用サービス開始時の案内例

【方策2】 中間市の公共交通ネットワークの強化	【施策内容② - 4】 乗継環境の改善（バス接近情報の提供）
①目 的	
● いつバスが来るかわからないという心理的抵抗感を軽減することで利用促進をめざす	
②内 容	
● スマートフォンなどでバスの時刻表や接近情報を伝えることによって、いつバスが来るかわからないという心理的な抵抗感を軽減し、公共交通の利用促進を図る。	
③取組方針及び取組内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● スマートフォンやタブレットなどを活用して、バスの時刻表や乗り継ぎ情報が取得できるようバス停などに利用方法を表示し、「公共交通の利用方法が分かりづらい」などの心理的な抵抗感を軽減し、公共交通の利用促進を図る。 ● 情報提供する内容はバス事業者が作成しているホームページ等とのリンク付けすることで、より効率的で効果的な情報提供を行う。 	

【方策2】 中間市の公共交通ネットワークの強化	【施策内容② - 5】 乗継環境の改善（移動環境の改善）
①目 的	
● ノーマライゼーションの理念に基づき、公共交通利用環境の改善をめざす。	
②内 容	
● 高齢者や障がい者を含むすべてのひとにとって、移動しやすい公共交通の利用環境を確保する。	
③取組方針及び取組内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 筑豊電気鉄道では、新型低床車両が平成 27 年 3 月より運行開始しており、車両のバリアフリー化に取り組んでいる。今後も、沿線自治体と協力をして、公共交通の利用環境の向上に努める。 ● また、今後の高齢社会に備え、公共交通の利用環境改善に向けて、事業者と行政が連携して検討を行う。 	

【方策2】

中間市の公共交通ネットワークの強化

【施策内容③】

他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり

①目的

- 地元企業との連携によって、公共交通の維持に向けた取り組みをめざす。

②内容

- 医療機関や商業施設等と協力し合っ、公共交通利用者を増やすための取り組みを進める。

③取組方針及び取組内容

- 日常の病院への通院や、買い物に便利なダイヤなどを検討し、病院や商業施設への来訪者や売り上げ貢献へ寄与する公共交通サービスを行うことで、事業者からの支援を図る。
- 例として、公共交通マップや時刻表などへの広告掲載などの協力を検討する。

The image is a composite of three parts. On the left is a detailed bus map of Oita City, showing various routes and stops. In the center is a QR code with the text 'バスなび大分' (Bus Navi Oita) and 'お気に入り登録!' (Register as favorite!). Below the QR code is the text 'バスに乗って、地球を救おう。' (Ride the bus, save the earth.) and 'かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分 (大分県・大分市・(一社) 大分県バス協会)' (Project Oita: Thinking about smart car usage (Oita Prefecture, Oita City, (Inc.) Oita Prefecture Bus Association)). On the right is an advertisement for Tokiwa Wasada Town, featuring the text 'TOKIWA わさだ タウン' and '日曜日・祝日はお楽しみイベント' (Holidays and holidays are fun events). It also mentions 'ホリデー★ホリデー開催中!!' (Holiday★Holiday is now on!!) and '人気のキャラクターショー★大遊技人パフォーマンス★創作手作り体験 など盛りだくさん!' (Popular character show★Large game performance★Creative handmade experience etc. etc. etc.). The ad includes a QR code and the website 'http://www.tokiwa-dept.co.jp/'.

大分県・大分市が「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分」で作成している「なしか！バスマップ」には、バスで行ける商業施設の広告を商業施設協力で掲載している。

▲大分市のバスマップ「なしか！バスマップ2014」への商業施設広告例

【方策3】

中間市の交通まちづくりに対する
市民の意識向上

【施策内容①-1】

交通まちづくりの周知(公共交通マップの配布)

①目的

- 市民の公共交通への意識向上及び利用促進に向けて、公共交通まちづくりに関する情報提供を行う。

②内容

- 市民に公共交通を身近なものとして感じて移動手段の選択肢として認識してもらうため、日常の移動に利用できる公共交通があることや、市の公共交通を維持していくことの重要性などについて、積極的なPRや分かりやすい情報提供を行う。
- また、公共交通について考える“きっかけ”や、一度でも利用してみる“きっかけ”を提供することで、利用者の拡大を図る。

③取組方針及び取組内容

- 市民が今以上に分かりやすく公共交通（バスなど）を利用できる環境を整えるために、バスの運行ルートや乗り方、お得な運賃情報などが掲載された公共交通マップを作成し、広報紙と併せて市内全世帯に配布するほか、交通事業者や公共施設等での留め置き配布を行う。



図 76 公共交通マップの事例
(鹿児島県西之表市)

出典:国土交通省九州運輸局ホームページ



図 77 公共交通ニュースレターの事例
(北海道当別町)

出典:国土交通省北海道運輸局ホームページ



図 78 公共交通マップの事例(北海道帯広市)

出典:十勝バスのホームページ

東西循環線 時刻表

東循環線	近隣施設名	時刻	備考	
十勝バス本社		6:42	7:12	7:4
西郷社センター前	帯広西病院	6:45	7:15	7:4
西23条2丁目	びあぞフクハラ西帯広店・ホームマック西帯広店	6:48	7:18	7:4
三東高校・南西病院前	帯広三東高校・南西病院	6:49	7:19	7:4
西21条2丁目	バルック・アムロード	6:51	7:21	7:4
白樺通19条	フクハイツいっしょう店	6:54	7:24	7:4
白樺通18条	アイモー・いちまる店	6:56	7:26	7:4
白樺通16条	ダイイチ白樺店・スライディング	7:00	7:30	8:4
競馬場	帯広競馬場	7:02	7:32	8:4
西3条9丁目	帯野産科人科病院	7:04	7:34	8:4
厚生南病院前	帯広厚生南病院	7:07	7:37	8:4
新栄橋前	帯広新栄橋・橋丸	7:10	7:40	8:4
西3条9丁目	北海道銀行西5条支店	7:11	7:41	8:4
帯広駅前口	シズメ太極	7:13	7:43	8:4
帯広駅(スターミナル前)	帯広駅			
東4条1丁目	イースト			
東4条16丁目	イースト			
光南駅前	おびひろ			
大通26丁目	オカモトセルフ			
四中前	ペルコセルフ			
西5条2丁目	マルチ			
イーヨーカード前	イーヨー			
看護学院前	帯広南			

利用者にとって目的施設の最寄りのバス停がわかりやすいようにマップと時刻表を工夫

【方策3】

中間市の交通まちづくりに対する

市民の意識向上

【施策内容①-2】

交通まちづくりの周知

(モビリティ・マネジメントの展開)

①目的

- 市民一人ひとりのライフスタイルに公共交通の利用が定着するよう、モビリティ・マネジメント* (MM) 等の広報・啓発活動を行う。

※一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）

②内容

- 自動車に過度に依存するライフスタイルを見直し、自動車を「かしこく」使っていただくため、市民を対象としたモビリティ・マネジメントを（以下、「MM」）実施し、公共交通の利用に対する意識啓発を図る。

③取組方針及び取組内容

▼モビリティ・マネジメントの実施イメージ

区分	対象	概要
居住者MM	居住者	<p>○主として公共交通の利用が可能なエリアの居住者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成。</p> <p>○また、北九州市などへの通勤者を対象に、北九州市へ公共交通で移動するための情報提供や働きかけを実施し、通勤に公共交通を利用する意識を醸成。（市民へエコ通勤の勧め）</p>

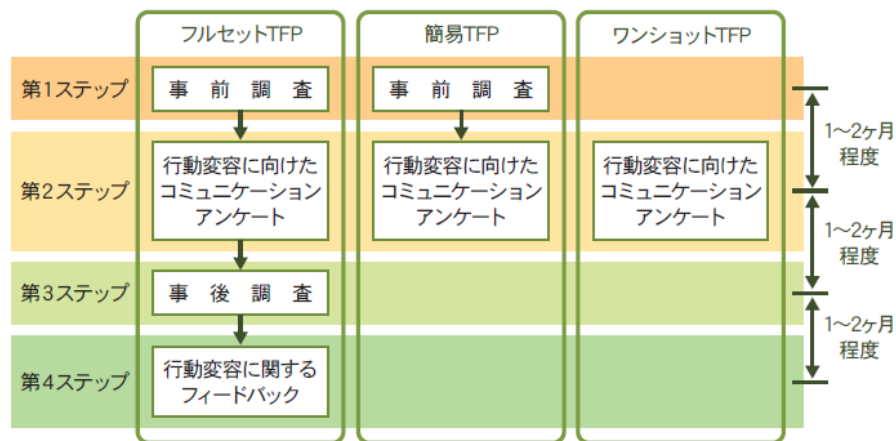


図 79 トラベル・フィードバック・プログラムの構成イメージ

出典：国土交通省ホームページ

【方策3】

中間市の交通まちづくりに対する

市民の意識向上

【施策内容①-3】

交通まちづくりの周知(高齢者の免許返納施策)

①目的

- 高齢者の免許返納に対して、公共交通の利用の支援策を検討する。

②内容

- 高齢者が免許返納することで生活の移動手段がなくなるという問題に対し、免許証の自主返納者に対して公共交通利用の支援を行う。

③取組方針及び取組内容

- 免許証の自主返納者の公共交通の利用を促進するため、事業者と連携して支援策の検討を行う。

<参考事例>

滋賀県草津線複線化促進期成同盟会

高齢者への公共交通機関利用促進事業
一運転免許返納でICOCAをプレゼント

事業内容
運転免許証の有効期限が切れるまでに自主返納された満70歳以上の方に、ICOCAカード(2,000円分 ※保証金500円含む)を無料進呈します。
免許自主返納により高齢運転者の交通事故を防止し、マイカーから公共交通機関への転換を促すことで、草津線各駅の利用促進を図ることを目的としています。

■ICOCAカードとは
JR西日本が発行する公共交通機関乗車カードで、タッチするだけで自動改札が通れます。チャージ(入金)することで繰り返し利用いただけます。

対象者
甲賀市に住所を有する満70歳(返納時現在)以上で、平成27年4月1日(水)から平成28年3月31日(木)までに、公安委員会(警察署等)へ運転免許の全部を自主返納された方(運転免許証の有効期限を満し返納された方)

図 80 免許返納者へのICカード提供の事例(滋賀県甲賀市)

出典: 甲賀市のホームページ

八女交通安全ニュース No. 2

免許証自主返納高齢者に対するバス半額制度開始!
～高齢者事故ゼロを目指して～

- 1 開始日
平成28年10月1日
- 2 対象者
平成28年10月1日以降に有効期間のある運転免許証を所有する65歳以上の高齢者
- 3 実施主体
福岡県八女市本町1番302号の1
堀川バス株式会社
- 4 制度の概要
上記対象者が、警察署等において運転免許証自主返納手続きを行い、公安委員会が交付する「申請による運転免許の取消通知書」を堀川バス八女営業所(八女市本町)に持参すると、高齢者運転免許返納割引証の交付を受けることができ、バス利用時にその割引証を提示するとバス料金が半額となる。
- 5 八女市及び広川町の皆さんへ
今回の制度は、県内でも初の試みです。今回の制度は、県内でも初の試みです。より多くの方に利用していただき、減少傾向にある八女管内の交通事故件数をもっと減らしていきたいと思っております。高齢者には思いやりの運転をお願いします。事故をなくすためには、みなさんの協力が必要です。

みんなで盛り上げていきましょう。

お互いに協力して行きましょう!!

高齢者の事故防止!

八女警察署 0943-22-5110

図 81 免許返納者へのバス半額制度の事例(堀川バス)

出典: 福岡県警のホームページ

3. 目標値の設定

- これまでに示した「中間市の交通まちづくり」における公共交通政策の方策、実施施策などを踏まえて、方策と達成状況を評価する数値指標を以下のように設定する。

方策 1: 公共交通不便地の解消

市民の生活を支える公共交通体系の構築をめざす。そのためには、公共交通の利用圏から外れる公共交通不便地 A の解消が必要である。また、利用圏内に位置しているとしても高低差による不便地に対して、中間市にとって新たな公共交通サービスの確立が必要である。

数値指標①：公共交通不便地 A の割合

- 市内居住地等を 100m のメッシュで区切り、駅やバス停からの利用圏から外れるメッシュに対して、新たな公共交通等の導入によって解消した割合を評価する。

数値指標②：公共交通不便地 B に対する公共交通サービスの確立

- 中間市東部地域の丘陵地の住宅地では、駅やバス停との高低差があって公共交通が利用しにくい状況にあるため、高齢者の日常生活の移動における坂道の上下を支援する公共交通が必要である。
- 中間南校区では新たにコミュニティバスを導入したが、地区住民の理解、公共交通ネットワークとしての役割は不明である。そのため、以下の 4 つの評価指標を設定し、達成状況を評価することで、今後の他地区への導入を確立させる。

効果検証項目	現状数値
①コミュニティバスの1便あたりの利用者数	0.91 人/便
②コミュニティバス利用者1人への市の負担金額	1,495 円/人
③中間南校区地区住民（65歳以上）のお出かけ回数の増加	3.3 回/週 ^{※1}
④公共交通利用割合の増加	20% ^{※2}

※1:「③地区住民のお出かけ回数の増加」は、「中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書(平成26年12月)」の結果をもとに65歳以上の外出頻度より計算。

※2:「④公共交通利用割合の増加」は、「中間南校区新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査結果報告書(平成26年12月)」の結果をもとに65歳以上が回答した交通手段の回答数に対し、バス、筑豊電気鉄道、JR利用の回答数の和の割合。

方策 2: 中間市の公共交通ネットワークの強化

コンパクトな市域において鉄道、バスなどの公共交通が充実しているにもかかわらず、市民は十分公共交通を利用している状況ではない。また、一方で鉄道とバスで乗継しやすい状況になっているともいえない。そのため、乗継環境の改善等に取り組み、市民の公共交通ネットワークの利用促進によって強化を図る必要がある。

数値指標③：過去 1 年間における公共交通の乗り継ぎ利用をしていない割合

- 「市民アンケート調査」における「過去 1 年間の乗り継ぎ利用をした人の割合」の結果をもとに評価する。

方策 3: 中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上

中間市では、JR 中間駅、筑鉄通谷駅及び筑豊中間駅の都市拠点への機能集積を図り、市民は都市拠点との交流によってコンパクトシティ化をめざすものであるため、その交流を支える公共交通ネットワークの基礎となる「底井野校区予約型乗合タクシー」及び「路線バス」の有効利用を図る必要がある。なお、南校区コミュニティバスにおいても交流を支える基礎的公共交通であるが、評価指標②において評価するため、ここでは取り上げないものとする。

数値指標④：底井野校区地区住民（65歳以上）のお出かけ回数の増加

- ▶ 底井野校区へ導入する乗合タクシーは予約型の乗合タクシーを想定しているため、どれだけ地区住民の外出に利用されるかということが重要である。そのため、予約型乗合タクシーの導入によって底井野校区の65歳以上の方の外出回数の増加状況を評価する。

数値指標⑤：路線バスの利用者数

- ▶ 中間市における公共交通ネットワークの基礎となる路線バスは、遠賀川東部の交流を促進するものであり、市の重要な公共交通軸として維持していくことが必要である。
- ▶ そのため、今後の人口減少を踏まえつつも、現在の利用者数を維持するものとする。

●以上の内容から、目標の達成状況を評価する数値指標を整理すると、下表のとおりである。

▼中間市地域公共交通まちづくりの目標に対する評価指標

	数値指標	単位	現況値	目標値(H32年度)
評価指標①	公共交通不便地 A の割合	%	32.4 (H26)	12.9
評価指標②	公共交通不便地 B に対する公共交通サービスの確立			
	①コミュニティバスの1便あたりの利用者数	人/便	0.91 (H27)	2.0
	②コミュニティバス利用者1人への市の負担金額	円/人	1,495 (H27)	569
	③中間南校区地区住民（65歳以上）のお出かけ回数の増加	回/週	3.3 (H26)	3.4
	④公共交通利用割合の増加	%	20 (H26)	22
評価指標③	過去1年間における公共交通の乗り継ぎ利用をしていない割合	%	65.3 (H27)	60.0
評価指標④	底井野校区地区住民（65歳以上）のお出かけ回数の増加	回/週	2.6 (H27)	2.8
評価指標⑤	路線バスの利用者数	人/日	500 (H26)	500

※現況値の数値あとのカッコ書きの年次は、現況値の評価年次を示す。

第7章 交通政策のアクションに向けて

1. 施策の展開イメージ

●本計画で立案した各種施策については、目標年次と主な実施主体を設定し、進めていくこととする。

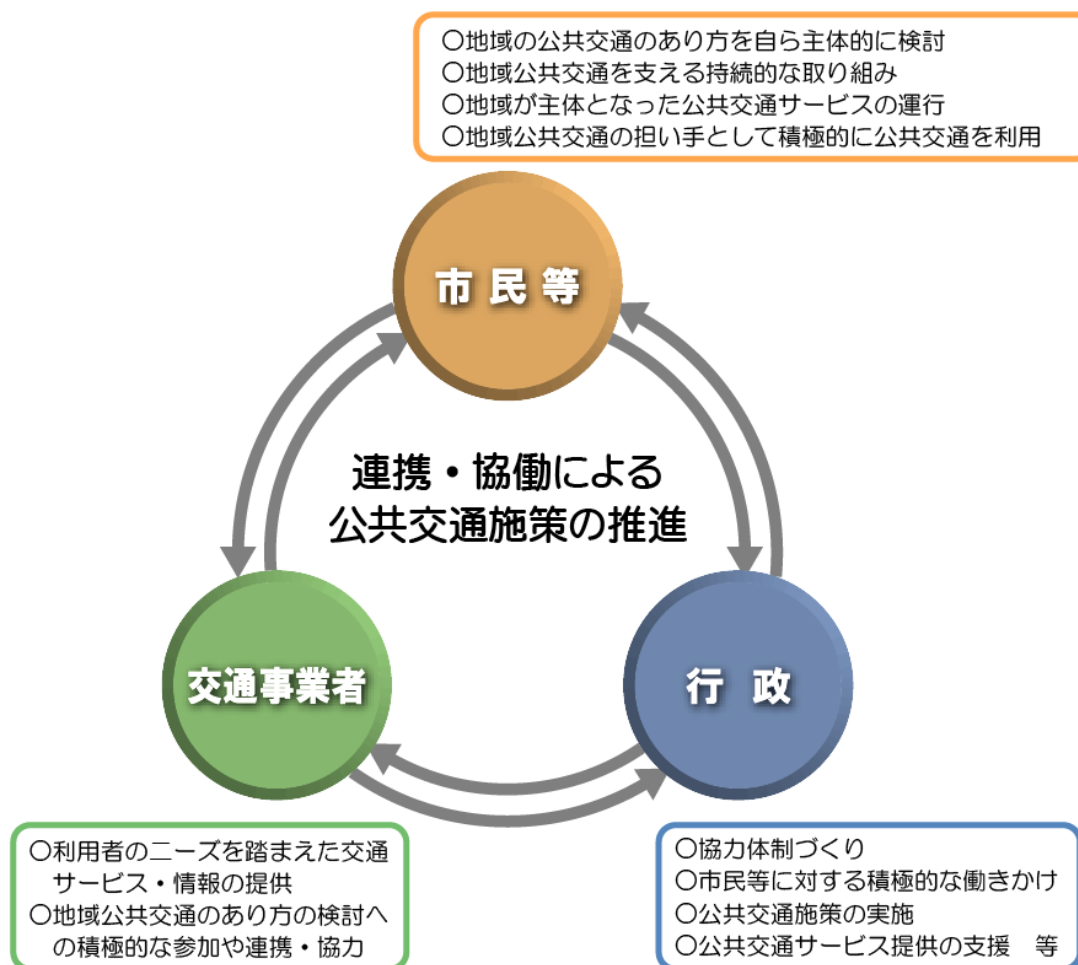
▼施策の実施スケジュールと主な実施主体

方策 及び 具体施策	スケジュール					主な実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
1. 公共交通不便地の解消	関係地区におけるモニタリングによる検証		見直し及び他地区への運用検討			
施策① 中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入	導入	住民アンケート	住民座談会	評価見直し		事業者、市
	※底井野校区への新たな公共交通導入とモニタリング結果による評価		※見直し運行			
施策② 中間市東部の高低差による不便地をサポートする移手段の検討	住民アンケート	住民座談会	評価見直し			事業者、市
	※南校区コミュニティバスのモニタリング結果による評価		※見直し運行。および他地区への運用検討			
2. 中間市の公共交通ネットワークの強化	実施準備・実施期間				評価	
施策① 乗継拠点における乗継ダイヤの改善	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
	※事業者と協議及び実施		※適宜、ダイヤ見直し		※評価	
施策②-1 乗継環境の改善（拠点バス停のバス待ち環境の向上）	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
	※事業者と協議及び実施		※乗継改善の継続実施		※評価	
施策②-2 乗継環境の改善（乗継拠点駅におけるバス情報の充実）	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
					※評価	
施策②-3 乗継環境の改善（ICカードの利用促進）	実施				市民利用の検証	事業者、市
	※ICカード利用の促進に向けた情報発信に取り組む				※評価	
施策②-4 乗継環境の改善（バス接近情報の提供）	協議・準備・実施				市民利用の検証	事業者、市
	※西鉄バスと調整・検討を行う。				※評価	
施策②-5 乗継環境の改善（移動環境の改善）	協議・準備・実施					事業者、市
	※バリアフリーまちづくりへの検討を進め、取り組めるところから実施する。					
施策③ 他分野との連携等による地域全体で公共交通を支えるしくみづくり	協議・準備・実施					事業者、市
	※公共交通まちづくりへの理解を事業者等へ図り、取り組めるところから実施する。					

方策 及び 具体施策	スケジュール					主な 実施主体
	H28	H29	H30	H31	H32	
3. 中間市の交通まちづくりに対する市民の意識向上	市民への啓発・取組み促進の期間			効果検証期間		
施策①-1 交通まちづくりの周知（公共交通マップの配布）	実施 → 市民利用の検証 <small>※最初に市民への啓発活動としてマップ作製を行う。 ※続いて、利用環境の改善などの実施状況に合わせてMMツールとして作成</small>					市民、事業者、市
施策①-2 交通まちづくりの周知（モビリティ・マネジメントの展開）	MMの準備・実施 → 市民利用の検証 <small>※路線バス沿線住民等を対象にMMを実施する</small>					市民、事業者、市
施策①-3 交通まちづくりの周知（高齢者の免許返納施策）	協議・準備・実施 → <small>※関係部署と協議を進め、取り組みを検討する。</small>					市民、事業者、市

2. 推進体制

- 中間市地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「中間市地域公共交通会議（以下、交通会議という）」である。
- マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とする。



▲中間市地域公共交通まちづくりの推進体制

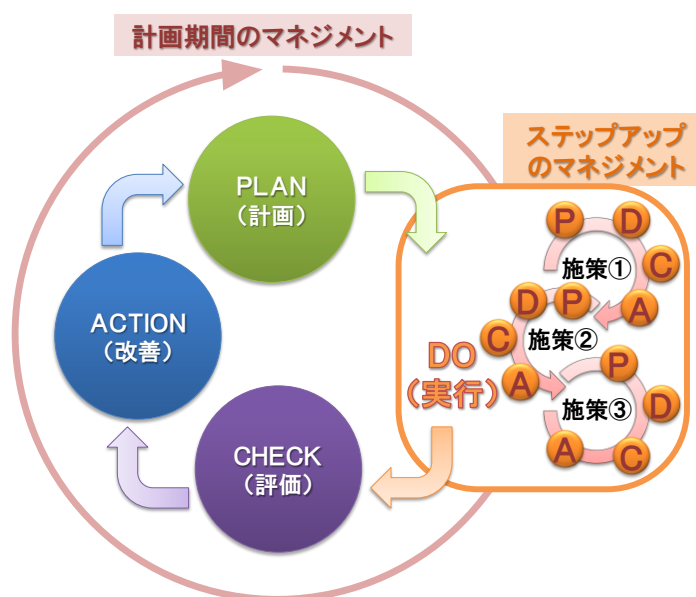
3. 施策のマネジメント

● マネジメントの基本的な考え方は、本計画で位置づけた事業に対する計画目標の達成状況について議論し、持続可能な地域公共交通として評価を行うとともに、必要に応じて見直しを検討するものである。（下図に示す、PDCA サイクルによるマネジメントとする）

PDCA サイクルとは、効率的な施策推進のための次のような一連の反復・継続的な施策管理プロセスを意味するものである。PDCA は、Plan-Do-Check-Action を略したものである。

PDCA サイクルには、本計画の目的に対して計画期間を見据えたマネジメントと、毎年一歩ずつステップをあげていくためにその年ごとに確認するためのマネジメントがある。

目標達成状況の確認（Check）にあたっては、計画期間のマネジメントには本計画で掲げる指標及び目標値を活用し、ステップアップのマネジメントには施策のアウトプットを評価する。また、評価と計画の見直し（Action）にあたっては、総合計画や都市計画マスタープランの動向を踏まえるとともに、社会経済の構造が大きく変化し、当初計画策定時に設定した様々な前提条件の修正が必要になった場合には、適宜見直しを行うものとする。



▲ 中間市地域公共交通のマネジメントのイメージ

表 各 PDCA サイクルの概要

項目	計画期間のPDCA	1年ごとのステップアップのPDCA
P（計画）	・ 地域公共交通網形成計画の策定	・ 各路線の運行計画の策定 ・ 利用促進策などの実施計画の策定
D（実行）	・ 計画に掲げる各種施策の実行	・ 地域公共交通の運行 ・ 利用促進策などの展開
C（評価）	・ 各種施策の実行による、市民の移動への効果などの評価	・ 利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
A（改善）	・ 地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 利用促進策の見直し

市民意見提出手続（パブリックコメント）の実施結果

中間市地域公共交通網形成計画（案）に対する市民意見提出手続（パブリックコメント）の実施につきまして、市民の皆様から貴重なご意見をいただきありがとうございました。

提出されました意見の概要とこれに対する市の考え方を公表いたします。

実施期間	平成28年2月10日（水）～平成28年3月10日（木）
資料閲覧場所等	中間市のホームページで告知 市役所の情報公開コーナー（本館）と住宅都市交通対策課（本館2階）、東部出張所、西部出張所、中央公民館、市民図書館、働く婦人の家、ハピネスなかま、人権センター
応募資格	市内に在住、通勤または通学している人、この計画に利害関係がある個人または団体
意見提出者数	6名（25件）
意見提出状況	電子メール 5名、持参 1名

No.	ページ	行番号、項目など	意見の概要	回答
1	計画全般		<p>視覚障害者にとって、安全な移動の確保は生きていく上で最重要課題の一つだと思っています。</p> <p>（通学、通勤）</p> <p>現福祉制度では、通年の通学通勤には、公的ガイドヘルプサービスを利用することができません。したがって、学びや技術の習得、職場への通勤などは家族の助けや自立での通学通勤しかありません。その時、重要となるのが公共交通機関が利用できるかできないかにより、学ぶことができるかできないか、働くことができるかできないかという大きな帰路に立たされてしまいます。自転車や車と言</p>	<p>市内公共交通の現状は、鉄道・バスともに利用者が減少傾向にあります。しかしながら、社会全体が少子高齢化となる中で、本市の現在の高齢化率は、30%を超え、20年後には、人口の約4割が65歳以上の高齢者になると推計されています。このようなことから、公共交通の役割は、単なる移動手段に留まらず、日常生活になくてはならない非常に重要なものになると考えております。本計画では、市外への広域移動を担う鉄道、高速バスや市内を循環するバス路線、きめ細やかな運行を行うタクシー事業などそれぞれの役割</p>

			<p>った公共交通手段に替わる物を持ってない視覚障害者にとってバスや電車、JRといった交通手段は社会参加への道を開く第一歩だと強く実感しています。また、私たちの日々の買い物や通院にも必要不可欠なものが、公共交通機関です。市内はもとより、周辺市町村への移動手段としての持続的で便利な公共交通の提供を望みます。</p>	<p>分担のもと、公共交通ネットワークの強化に努め、より利便性のある公共交通となるよう関係者間で協議を行うこととしております。</p>
2	計画全般		<p>(コミュニティバス検討にあたっての意見)</p> <p>仮に、西鉄バスが廃止され、コミュニティバスが導入される場合、次の点について要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚、聴覚障害者のために行き先や次の停留所の音声案内や文字による案内をしてほしい。 ・車いすでも乗車できる車両の導入をしてほしい。 ・高齢者がよく利用する押しぐるまでも乗車できるスペースをもった車両の導入をしてほしい。 ・午前7時から20時代後半ぐらいの運行時間を確保してほしい。 	<p>本計画では、西鉄バス中間線をはじめとする路線バスの利用促進と公共交通ネットワークの利便性向上による利用促進を重要な課題と捉え、将来に向けたバス路線のあり方について検討を行いながら、市民への利用促進によってバス路線の維持を図ることとしています。また、公共交通ネットワークの強化を図るため、主要な乗継拠点であるJR中間駅、通谷駅、筑豊中間駅における乗継の利便性を高められるよう事業者と連携を図りながら取り組むこととしております。</p> <p>市内を現在運行しています公共交通ネットワークを最大限に生かしながら、高齢者、障がい者の方が利用しやすい公共交通の環境となるよう努めてまいります。</p>
3	計画全般		<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社の名称とタクシーに割り振られた番号 	<p>本計画では、鉄道やバス、タクシーなどがそれぞれ役</p>

			<p>を後部座席のリヤクオーターウィンドウに点字表記してほしい。また、点字の読めない人のためにシートベルト着用の音声ガイダンスに社名とタクシーに割り振られた番号の案内を追加してほしい。</p> <p>・タクシー券の給付を重度障害者1・2級非課税対象者から課税対象者までに拡大してほしい。</p>	<p>割分担のもと、連携を図りながら公共交通ネットワークの強化に取り組むこととしております。</p> <p>本計画を推進して行く中で、タクシー事業者や市保健福祉部と意見交換を行いながら、よりよい交通環境の構築に向けて検討してまいります。</p>
4	計画全般		<p>全般的、専門用語が多く、一般向けにはわかりにくい案でありますので、もう少し、専門用語を使用せず、簡単明瞭にしていきたい。</p> <p>また、現状の公共機関の利用状態を掲載しているページについては、詳しく掲載されていることは、わかりやすいが、もう少し、簡素な説明であれば、よりよい説明になってくると思います。</p>	<p>本計画の策定にあたり、わかりやすい記述に心がけておりますが、公共交通の専門用語または、運行状況の分析などを掲載している箇所がございます。そのため、巻末に参考として用語解説を掲載しておりますので、ご活用ください。</p>
5	19	<p>②高速バス</p> <p>③水巻南部循環バス</p>	<p>高速バスについて、利用者は何人いるのか。利益がでているのか。そして、中間市内からであれば、利便性が高いのか。鉄道との比較のデータは、どうなのか。わたしが見る限りは、利用者があまりいない状態であり、利益が赤字になっているのではないかと思います。</p> <p>水巻南部循環バスについては、岩瀬のバス停を西鉄バス時代のバス停位置から</p>	<p>本計画では、鉄道・高速バス・路線バス・コミュニティバス・タクシーなどそれぞれが役割分担のもと、連携して公共交通ネットワークの強化に取り組むこととしております。</p> <p>高速バスは、福岡市天神への広域移動を行う重要な路線であり、水巻南部循環バスについても、隣接する地域への移動を支える重要なバス路線であります。それぞれの事業者が運営する</p>

			<p>かなり遠くに設置しているのは、いかがでしょうか。買い物している方は高齢者が主であり、もう少し、バス停の位置も考えていく必要があるのではないかと思います。また、水巻町のように公共施設（役場・図書館・駅）にバス停があり利便性があるが、中間市の場合はいかがなものか。市役所にバス停が復活させるべきではないかと思っています。また、分析によると中間市から乗車する人は主に水巻駅で降車であるが、その目的はなにか。そのところを分析すべきと思います。</p>	<p>路線であるため、経営状況などは公表されておりませんが、今後もその他の公共交通と連携を図りながら、利用者の交通環境の向上に向けて、公共交通のネットワーク強化に取り組んでまいります。</p>
6	31	中段	<p>質問のフェースでは、年齢、性別、校区、などがあるが、検証結果に年齢別の特徴とか性別の特徴とか、校区の特徴を述べるためではないのか。</p> <p>通学世代の特徴、通勤世代の特徴、自家用車非所有者の特徴などを検証して対策を講ずるべきだと思うが、この案をみて、何にターゲットを絞り込んでいるのか明確でないような気がする。即効性や実効性のある対策が見えにくくなっているのではないのでしょうか。</p>	<p>本計画は、平成28年から平成32年までの公共交通の方向性や施策の展開方策を示した本市の公共交通の将来像を定めた計画です。本計画の策定にあたり浮き彫りとなった課題に対する3つの方策について、関係各位と協議を重ねながら、施策に取り組むこととしております。また、今回ご指摘のありました年齢別と性別、校区別の特徴につきましては、本市の公共交通が市東部に多く運行している現状から、年齢・性別ではなく、校区別の分析を中心に行ったところでございます。</p>
7	48	中間市の将来の姿と方向性	<p>通谷駅周辺、JR中間駅周辺の2つを都市拠点と記</p>	<p>本計画では、通谷駅周辺、JR中間駅周辺、筑豊中間</p>

			載し、筑豊中間は生活拠点、交通結節点とあるが、3つを拠点とするべきではないでしょうか。筑豊中間周辺人口密度が高いのではないのでしょうか。	駅周辺の3か所を中心拠点として位置づけております。
8	57	1. 実施施策の概要	実施施策と目標値の設定では、そのとおりで、特にJRから西鉄の乗り継ぎを改善すべきです。またバス停の待ち環境の改善も必要ではないかと思えます。	ご指摘のとおり、本計画において、乗継拠点における乗継環境の向上に努めてまいります。
9	58	図75 底井野校区への新たな公共交通のルート案について	砂山を経由する系統案は、さらに中間大橋から、浄花町、中鶴、JR中間駅から、ハーモニーホールへと延長すれば、循環型となり、より利便性が増すのではないのでしょうか。	ご指摘のとおり、循環型にすることで利便性は増すと思われます。しかしながら、循環型になりますと、1台の車両ではなく、複数台で運行しなければ、利便性を確保することが難しくなります。また、車両台数が増えることで運行経費が増すこととなり、財政的な面からも継続的な運行を行うことが難しくなります。さらに、JR中間駅周辺には、西鉄バスなどの公共交通がすでに運行しており、同じ路線を運行することは、民間企業の経営を圧迫する恐れがあります。本市計画では、公共交通のネットワークの強化に取り組むこととしており、役割分担による連携した取り組みをめざしております。
10	58、59	中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入 中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討	市内、右回り、左回りのバス停に接していない不便な地域に住んでいる住民を最寄りのバス停まで輸送するためにハピネスなかまの	本計画では、鉄道駅から半径500m、バス停から半径300mの円から外れる地域または、地形的な高低差による移動困難な地域

			無料バスを有料化し、運行してはいかがでしょうか。	を公共交通不便地と定義して、不便地の解消に向けた検討を行っております。今後は、平成27年10月からモデルケースとして運行を開始した南校区コミュニティバスの運行状況を把握し、その効果を検証したうえで、その他の交通不便地への対策を検討してまいります。
11	59	中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討	<p>②取組方針及び取組内容に、下記内容の追加を提案します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス運行本数の増加。 ・バスの形態をマイクロバス程度への変更。 	本計画では、平成27年10月から運行を開始した南校区コミュニティバスの運行後の状況について、乗車記録や住民へのアンケート調査を実施し、効果検証を行うこととしております。その検証を行う中で、運行方法の見直しを検討してまいります。
12	59	中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス導入検討の際は、行き先や次の停留所を音声で案内してほしい。 ・コミュニティバス導入検討の際はバス停が白杖や手、誘導停止ブロックで確認できるようにしてほしい。 ・コミュニティバス導入検討の際は運行状況が確認できるようバスナビのシステムを導入してほしい。 ・コミュニティバス導入検討の際は、盲導犬同伴でも利用できるように配慮していただきたい。 	平成27年10月から運行を開始した南校区コミュニティバスは、タクシー車両を活用した乗車定員4名の乗合タクシーです。今後、運行開始1年後の状況や住民へのアンケート調査を実施し、効果検証を行ったうえで、他地区への導入可能性を検討してまいります。運行の検討を行うこととなった場合は、交通事業者と意見交換を行いながら、利便性のある交通環境を検討してまいります。
13	60	乗継拠点における乗継ダイヤの改善	利用者を増やすために西鉄バス、筑豊電気鉄道、J	本計画では、公共交通のネットワークの一体性を高

			Rなどの交差点での乗り換えを便利にするための時刻表を組んでいただけないでしょうか。	め、各拠点へのアクセスの利便性向上や拠点間の連携強化のため、交通結節点での乗り継ぎに配慮した運行時刻の調整を検討することとしております。
14	60	乗継拠点における乗継ダイヤの改善	市役所や市内行政出先機関へ気軽に出かけていけるようなバス路線や時刻表を作っていただきたい。	本計画では、鉄道やバス、タクシーなどがそれぞれ役割分担のもと、連携を図りながら公共交通ネットワークの強化に取り組むこととしており、乗継拠点におけるダイヤ調整を検討し、利用者の利便性の向上を図ってまいります。 また、公共交通を身近なものとして感じていただけるよう公共交通マップの作成に取り組んでまいります。
15	60	乗継拠点における乗継ダイヤの改善	中間市の公共交通ネットワークの強化は、JRと西鉄と筑豊電気鉄道の連携が必要ではないか。たとえば、ダイヤの件である。リードタイムを短縮することがいいのではないかと思います。そうすれば、利用価値があがるのではないかと思います。	本計画では、乗継拠点におけるダイヤ調整を行い、公共交通のネットワークとしての一体性を高め、各拠点へのアクセスの利便性向上を図ることとしております。
16	61	乗継環境の改善 (拠点バス停のバス待ち環境の向上)	②取組方針及び取組内容に、下記内容の追加を提案する。 ・同じバスでそのまま路線が切り替わる(61番から67番など)場合、降車バス停で降りて(精算して)、徒歩で乗車バス停まで移動して同じバスに乗り続ける。そのまま連続できる運	本計画では、乗継拠点における乗継環境の改善に取り組むこととしており、利用者の利便性向上に向けた利用促進について、事業者と行政が連携して検討を行うこととしております。ご指摘をいただきました内容につきましては、運賃モニターの改善などのバス車載

			賃仕組みの創設。	機の改修費用などが想定されることから、財政的な面を含め、事業者と検討を重ねてまいります。
17	6 1	乗継環境の改善 (乗継拠点駅におけるバス情報の充実)	②取組方針及び取組内容に、下記内容の追加を提案します。 ・同じバスでそのまま路線が切り替わる(61番から67番など)場合、車内放送でそのことを伝える。(時刻表を見てもわかりづらい)(時刻表の掲示のみでは、視覚障害者には確認できない)	本計画では、乗継拠点において、バス利用者へバスを利用するときに必要な情報を手軽にわかりやすく提供し、利便性向上を図ることとしております。乗継拠点において、交通事業者と連携し、公共交通を利用したくなる環境づくりに努めてまいります。
18	6 2	乗継環境の改善 (ICカードの利用促進)	②取組方針及び取組内容に、下記内容の追加を提案します。 ・同じバスでのまま路線が切り替わる(61番から67番など)の場合、連続してカードが使えるように料金体系の改善。 ・SUGOCAに、ニモカやはやかけん同様の障害者や介助者の割引が自動でできるカードの採用。	本計画では、乗継拠点における乗継環境の改善に向けて、ICカードの利用促進に取り組むこととしております。特に、バス利用者のnimoca等のICカードの利用者は約3割程度であり、利用者の利便性向上を図るため、事業者と連携し、検討を重ねてまいります。ご指摘のありました内容につきましては、運賃モニターの改善やICカードシステムの改善などさまざまな機器の改修費用などが想定されることから、財政的な面を含め、事業者と連携し、検討してまいります。
19	6 3	乗継環境の改善 (移動環境の改善)	②取組方針及び取組内容に、下記内容の追加を提案します。 ・ノンステップバスの運行拡大。 ・車いすや買物用押し車利用者などが利用できる車両	本計画では、高齢者や障がい者を含むすべての人にとって、移動しやすい公共交通の利用環境を確保することをめざしております。ご指摘いただきました内容につきましても、今後の高

			の採用。	齢社会に備え、事業者と行政が連携して検討を行ってまいります。
20	6 5	交通まちづくりの周知 (公共交通マップの配布)	利用者を増やすために交 接点での乗り換え時間が一 目で確認できるような時間 表の作成をしてはいかがで しょうか。	公共交通への意識向上及 び利用促進に向けて、公共 交道路線や乗り方、運賃の 情報などが掲載された公共 運行マップの作成を検討し ております。
21	6 7	交通まちづくりの周知 (高齢者の免許返納施 策)	車やバイクの免許を持た ない65歳以上の高齢者に 市内公共交通料金の半額制 度を作ってはいかがでしょ うか。	本計画では、高齢者が運 転免許証を返納した場合、 公共交通を利用する支援が できないか、事業者と連携 して取り組むこととしてお ります。今後、高齢化が進 展する中で、移動手段をも たない方の移動の足の確保 について、事業者と意見交 換を行いながら、経済性、 継続性、安全性などあらゆる 角度から検討を行ってま いります。
22	6 7	交通まちづくりの周知 (高齢者の免許返納施 策)	②取組方針及び取組内容 に、下記内容の追加を提案 します。 ・70歳以上自主返納者へ の支援制度の創設。 (みやま市、宗像市、粕 屋町、大牟田タクシー協会 など)	本計画では、高齢者が運 転免許証を返納した場合、 公共交通を利用する支援が できないか、事業者と連携 して取り組むこととしてお ります。ご指摘いただきま した内容につきましては、 今後、高齢化が進展する中 で、移動手段をもたない方 の移動の足の確保につい て、事業者と意見交換を行 いながら、経済性、継続性、 安全性などあらゆる角度か ら検討を行ってまいります。
23	7 2	2. 推進体制	・地域公共交通会議が開催 されているが、いわゆる交 通弱者と言われる高齢者や	中間市地域公共交通会議 は、道路運送法及び、地域 公共交通の活性化及び再生

			<p>障害者に関する市内の団体が入っていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当時者や一般市民の声を聴く機会保障されていない。 <p>従って、推進体制に下記追加を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議メンバーの見直し。 ・ 会議メンバーに、高齢者や障害者団体の参加。 ・ 会議メンバーに、一般市民（公募する）の参加。 	<p>に関する法律に基づく、法定協議会として平成26年5月に第1回会議を開催し、これまで11回の会議（うち1回は書面開催）を開催したところでございます。現在、28名の委員で構成されており、市民で組織された代表として市内6校区の校区代表者や中間市社会福祉協議会事務局長に委員として参画をいただいております。今後も市民の皆さまと市内公共交通のあり方について、検討を重ねながら、よりよい交通環境の構築に向けて取り組んでまいります。</p>
24	7 2	2. 推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間市地域公共交通網形成計画案会議に各障害者団体の代表を委員として参加させていただきたかった。 ・ 当事者の意見を反映できるような計画案を作るために各障害者団体のヒアリングを開催していただきたい。 	<p>中間市地域公共交通会議は、現在28名の委員で構成されており、市民で組織された代表として市内6校区の校区代表者に参画をいただき、より多くの方のご意見が反映されるよう努めております。</p> <p>今後、本計画の実施施策を推進していく中で、高齢者や障がい者を含めたあらゆる世代の方からご意見をいただきながら、よりよい交通環境の構築に向けて取り組んでまいります。</p>
25	7 2	2. 推進体制	<p>計画策定後は、市民への情報提供活動（座談会・シンポジウム）をおこなっていただきたいと思っております。</p> <p>また、交通対策市民会議を設置して、市民と行政と民間事業者の連携を図るべ</p>	<p>本計画では、中間市西部の空白地へ新たな公共交通の導入及び、中間市東部の高低差による不便地をサポートする移動手段の検討において、住民アンケート及び、住民座談会を行い、地</p>

			<p>きではないかと思ひます。</p>	<p>域住民の皆さまからご意見をいただき、よりよい交通環境の構築に向けて取り組んでまいります。</p> <p>また、本計画の実施施策の評価につきましては、中間市地域公共交通会議において、よりよい地域公共交通の改善に向けて官民協働のもと取り組んでまいります。</p>
--	--	--	---------------------	--

平成 26 年 4 月 1 日告示第 65 号

改正

平成 26 年 5 月 1 日告示第 85 号

平成 26 年 12 月 17 日告示第 167 号

平成 27 年 6 月 4 日告示第 83 号

中間市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号）の規定に基づく生活交通確保維持改善計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため、中間市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (2) 中間市が運営する有償輸送の必要性及び旅客から受領する対価に関する事項
- (3) 生活交通の在り方一般に関する事項
- (4) 生活交通確保維持改善計画及び地域公共交通網形成計画の策定及び変更に関する事項
- (5) 生活交通確保維持改善計画及び地域公共交通網形成計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 生活交通確保維持改善計画及び地域公共交通網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 交通会議は、30 人以内の委員をもって組織する。

2 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者

- (6) 市民で組織された団体の代表者又はその指名する者
- (7) 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 市内に存する道路の道路管理者又はその指名する者
- (10) 福岡県折尾警察署の代表者又はその指名する者
- (11) 中間商工会議所の代表者又はその指名する者
- (12) 中間市社会福祉協議会の代表者又はその指名する者
- (13) 学識経験者
- (14) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

3 前項第2号から第13号までに掲げる委員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 委員は、任期中であっても、前条第2項各号に掲げる身分を失った場合は、その職を失うものとする。

3 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議の運営)

第5条 交通会議に会長を置き、市長又はその指名する者をもってこれに充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が必要に応じて招集し、その議長となる。

2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長が決するところによる。

4 交通会議は、旅客の利便性を損なわないと交通会議で認められた事項について協議する場合は、書面にて開催することができる。この場合において、決定事項については、会長が書面により委員に報告を行うものとする。

5 交通会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

6 交通会議は、会長が必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料の提出を求め、又は会議への出席を依頼し、意見等を求めることができる。

7 交通会議は、地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するものとする。

(事務局)

第7条 交通会議の業務を処理するため、交通会議の事務局を総合政策部住宅都市交通対策課に置く。

2 事務局に関し必要な事項は、市長が必要に応じて別に定める。

(監査)

第8条 交通会議は、監査委員を置くものとし、その定数は、2人以内とする。

2 交通会議の出納監査は、会長が指名する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第9条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関する事項は、市長が必要に応じて別に定める。

(幹事会)

第10条 交通会議は、次に掲げる事項を協議し、又は調整するため、必要に応じて、幹事会を設置する。

(1) 公共交通の廃止の申出に対する対応

(2) 既に実施している地域の需要に即した乗合運送サービス事業で、事業計画（大規模な休廃止等を除く。）の変更その他必要と認められる措置の変更

(3) 前2号に掲げるもののほか、交通会議の運営に当たっての必要な事項の処理

2 幹事会の委員は、交通会議の委員のうちから会長が選任する。

3 幹事会の代表は、総合政策部長をもって充てる。

4 幹事会は、幹事会の委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

5 幹事会において必要と認めるときは、幹事会の会議に幹事会の委員以外の者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

6 第1項に規定する事項については、幹事会で協議を行い、協議された事項は、幹事会の代表が交通会議に諮り、議決を得るものとする。

(協議結果の取扱い)

第11条 交通会議及び幹事会において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(交通会議が解散した場合の措置)

第12条 交通会議が解散した場合、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第13条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

(中間市バス対策協議会設置要綱の廃止)

2 中間市バス対策協議会設置要綱（平成20年8月1日中間市要綱）は、廃止する。

附 則（平成 26 年 5 月 1 日告示第 85 号）

この要綱は、告示の日から施行する。

附 則（平成 26 年 12 月 17 日告示第 167 号）

この要綱は、平成 26 年 12 月 19 日から施行する。

附 則（平成 27 年 6 月 4 日告示第 83 号）

この要綱は、平成 27 年 6 月 10 日から施行する。

用語説明

用語	説明
協働	複数の異なる主体が何らかの目標を共有し、ともに力を合わせ活動すること。本計画においては、住民、交通事業者、行政という異なる主体が、公共交通の運行及び維持を目的に取り組むことを意味する。
公共交通ネットワーク	「ネットワーク」とは、網の目のように作った組織、系列、つながりそのものを言う。ここでは、鉄道やバスなどが、市民等が移動（利用）しやすいように網の目状に体系化されていることを意味する。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所であり、「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」が行われているほか、地域の中心拠点エリアを形成する場所である。
高齢化率	65歳以上の高齢者人口（老年人口）が総人口に占める割合のこと。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。略して「コミバス」と呼ぶことがある。
サンプリング	統計調査などを行う際に、母集団全体（ここでは中間市民のことを指す）の性質を調べるために一部を抽出する行為のこと。
多核連携都市 (コンパクトシティ)	わが国は、人口減少局面に突入し、高齢化も進展している。さらに、政府や自治体の財政悪化は、行政サービスを従来のように、広範囲に提供していくことが困難になってきている。そのような中、居住地だけでなく、行政や商業、医療福祉施設、大学等教育研究機関などを、郊外から街中へ集約させようとする動きが様々な場面で見受けられるようになり、このような都市の形態のことを「コンパクトシティ」と呼ばれるようになってきた。そして、多核連携都市とは、都市のコンパクト化に向けて、市町村内の最も主要な拠点1カ所に全てを集約させるのではなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた数カ所の拠点を作り、それらを公共交通等のネットワークで結んでコンパクト化を目指すことをいう。
ドア・ツー・ドア	自宅の戸口から目的地の戸口までという意味。バスなど、バス停間で移動する公共交通に対して、タクシーのように自宅の前から目的地の前までを移動できるということを意味する。
都市機能	都市が持つ都市としての機能を指す。例として、電気や水道の供給、交通手段の提供、行政機能、および商業、教育、観光の場としての機能などが含まれる。
都市計画マスタープラン	都市計画法に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めたもので、市町村が、市民の意向を反映させながら、身近な都市空間の充実や地域の個性をいかしたまちづくりにむけて、土地利用のあり方、道路や公園、住宅づくりなど、都市計画に関する基本的な方針を定めた計画。

用 語	説 明
ノーマライゼーション	障がいのある人もない人も、互いに支え合い地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていける社会を目指すという考え方。
バスロケーション・システム	走行中のバスの位置や行先などを、バスを待つ利用者へ知らせることができるシステム。
無作為抽出	母集団に属するどの単位体または単位量も、等しい確率で標本に入るように標本を抽出すること。
メッシュ	市域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けて、それぞれの区域を統計的に整理するための単位の1つ。1メッシュは、100m と100mの正方形。
モビリティマネジメント	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変更することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。（「モビリティ・マネジメントの手引き」土木学会）
予約型（デマンド型）	デマンドとは要望のことで、乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始するなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態。

中間市地域公共交通網形成計画

平成28年3月

〒809-8501

福岡県中間市中間一丁目1番1号

中間市 総合政策部 住宅都市交通対策課

電話：093-246-6155

FAX：093-245-5598

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

