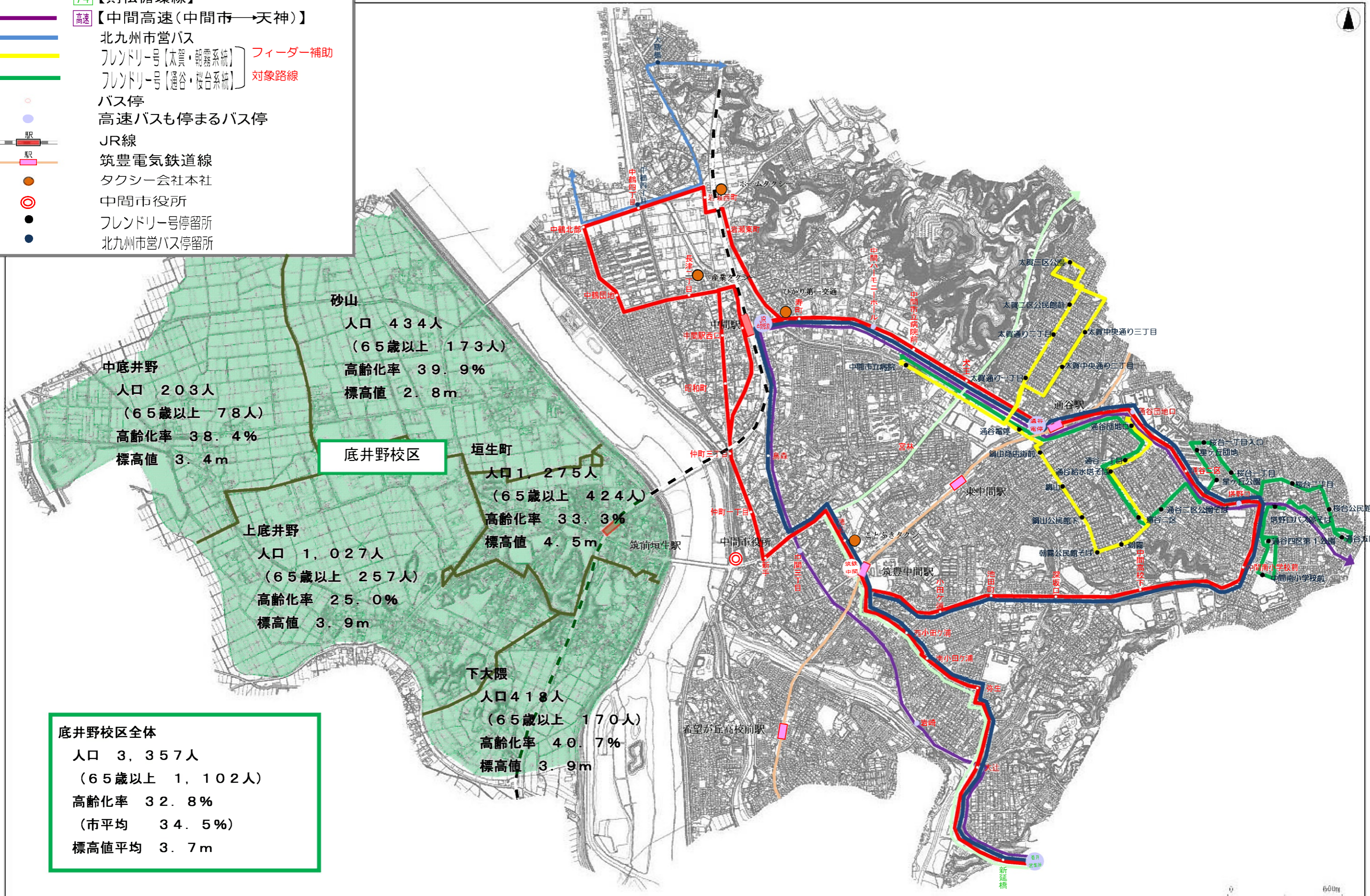


中間市地域公共交通路線図（底井野校区各自治会概要）

平成 27 年 10 月 2 日現在

- 61【中間線】 地域間幹線補助対象路線
- 67【中間線】
- 74【則松循環線】
- 高速【中間高速(中間市→天神)】
- 北九州市営バス
- フレンドリー号【太賀・朝霧系統】 } フィーダー補助
- フレンドリー号【通谷・桜台系統】 } 対象路線
- バス停
- 高速バスも停まるバス停
- 駅 JR線
- 駅 筑豊電気鉄道線
- タクシー会社本社
- ◎ 中間市役所
- フレンドリー号停留所
- 北九州市営バス停留所



底井野校区全体
人口 3,357人
(65歳以上 1,102人)
高齢化率 32.8%
(市平均 34.5%)
標高値平均 3.7m

砂山
人口 434人
(65歳以上 173人)
高齢化率 39.9%
標高値 2.8m
中底井野
人口 203人
(65歳以上 78人)
高齢化率 38.4%
標高値 3.4m
垣生町
人口 1,275人
(65歳以上 424人)
高齢化率 33.3%
標高値 4.5m
上底井野
人口 1,027人
(65歳以上 257人)
高齢化率 25.0%
標高値 3.9m
下大隈
人口 418人
(65歳以上 170人)
高齢化率 40.7%
標高値 3.9m

※人口は、平成 27 年 8 月 31 日現在の住民基本台帳より掲載

中間市地域公共交通路線図（底井野校区公共交通利用者数）

平成27年10月2日現在

- 61 【中間線】 地域間幹線補助対象路線
- 67 【中間線】
- 74 【則松循環線】
- 高速 【中間高速(中間市→天神)】
- 北九州市営バス
- フレンドリー号【太賀・朝霧系統】 } フィーダー補助
- フレンドリー号【通谷・桜台系統】 } 対象路線
- バス停
- 高速バスも停まるバス停
- 駅
- JR線
- 筑豊電気鉄道線
- タクシー会社本社
- ◎ 中間市役所
- フレンドリー号停留所
- 北九州市営バス停留所

底井野校区

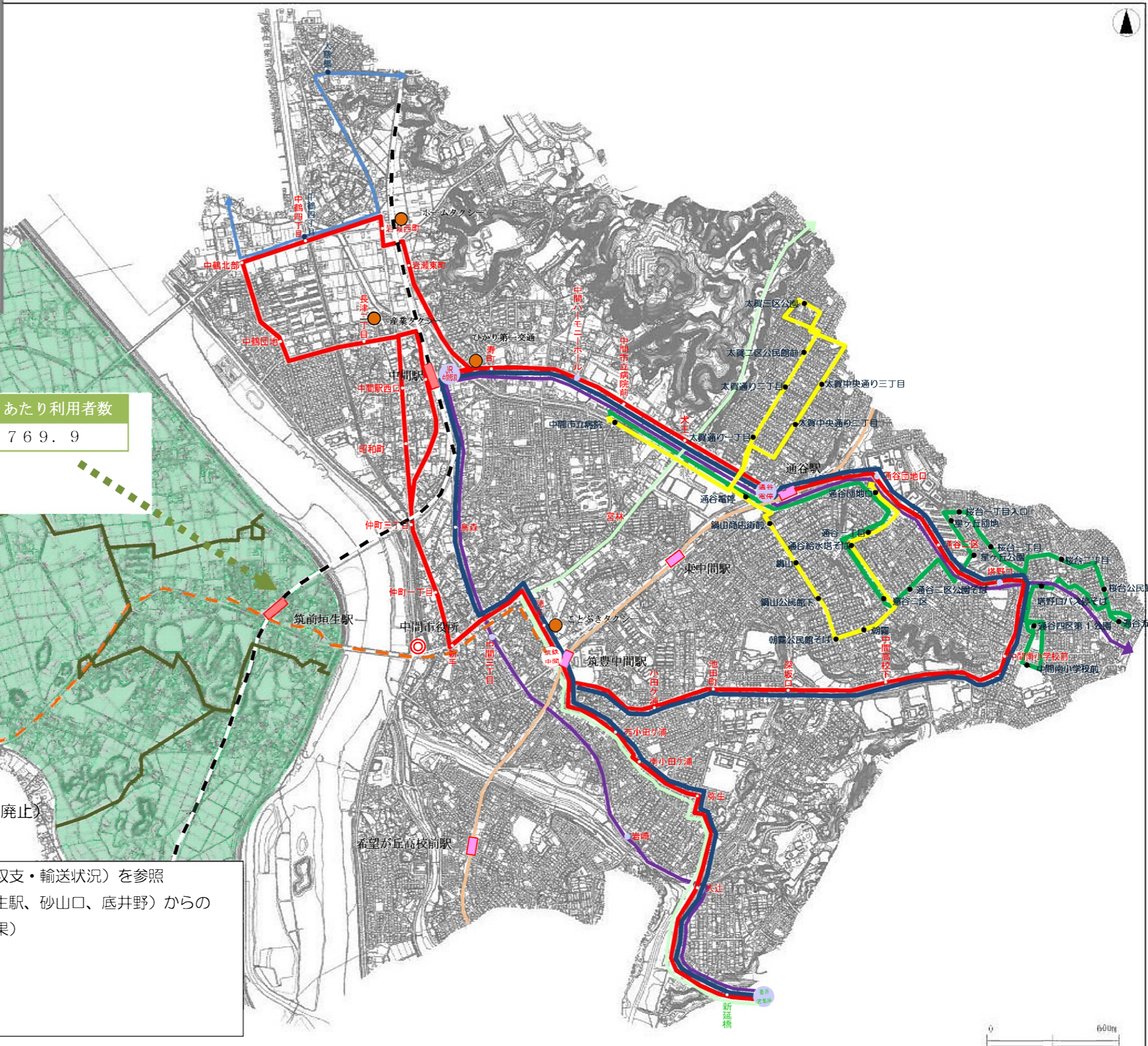
駅名	平成26年次	1日あたり利用者数
筑前垣生駅（無人駅）	281,020	769.9

※1月～12月までの利用者数（単位：人）
 ※平成26年7月より無人駅化

--- 中山中間線（平成25年3月末路線廃止）
 （筑豊中間駅～鞍手町役場～直方バスセンター）

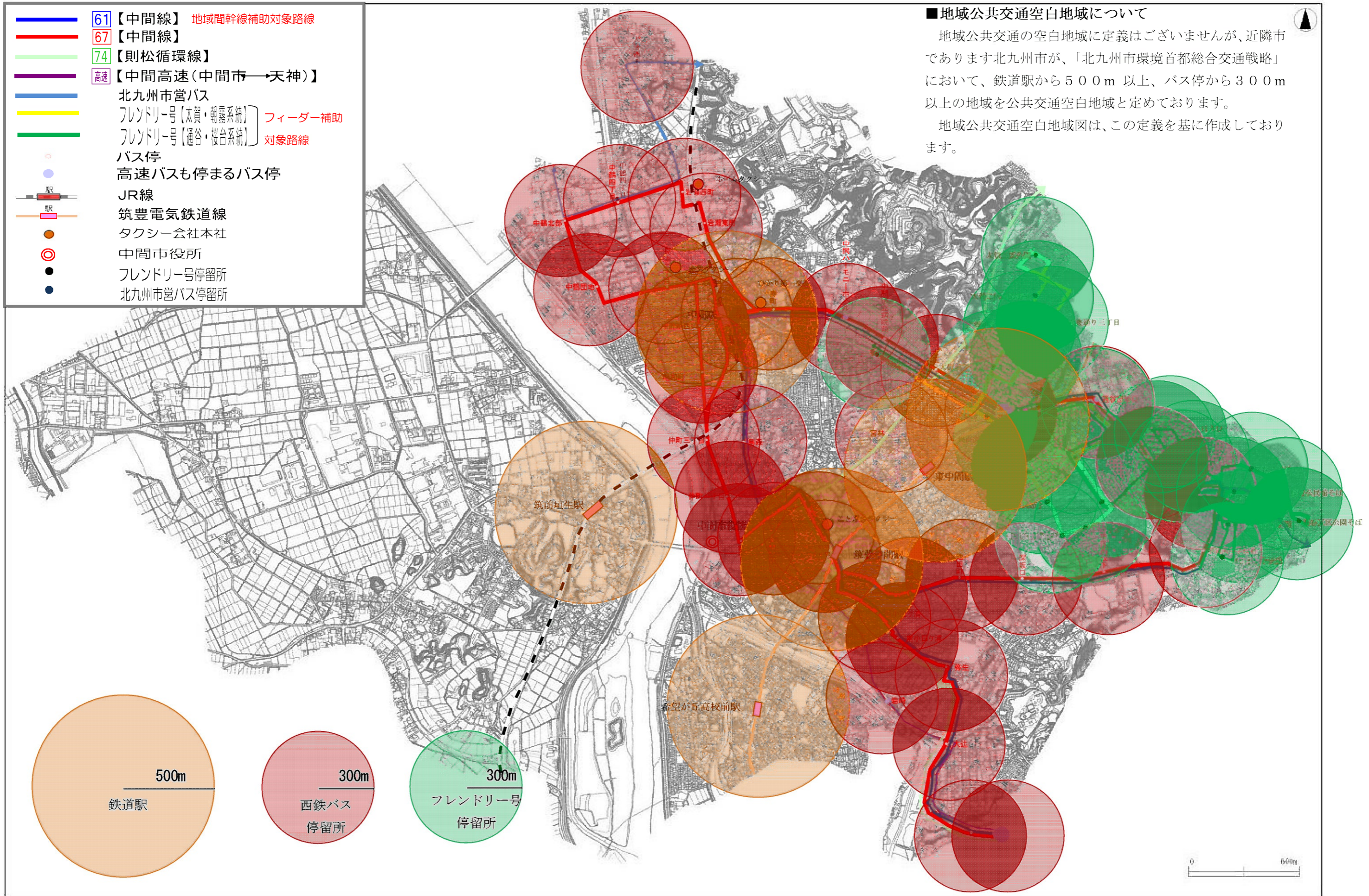
※中間市バス対策協議会資料（中山・中間線廃止路線収支・輸送状況）を参照
 中間市内バス停（筑鉄中間、徳若、新手、垣生、垣生駅、砂山口、底井野）からの
 中山中間線（1日 16便）利用者数（交通調査結果）

平成22年5月実施分	平日	19人/日
平成23年5月実施分	平日	20人/日
平成24年5月実施分	平日	13人/日



中間市地域公共交通路線図（交通空白地域）

平成 27 年 10 月 2 日現在



◇新しい地域公共交通を検討する基本方針

1. 既存の公共交通機関の利用促進
2. 継続性・経済性・安全性の確保
3. 高所地区・交通不便地区住民の移動手段の確保
4. 地域住民からの要望

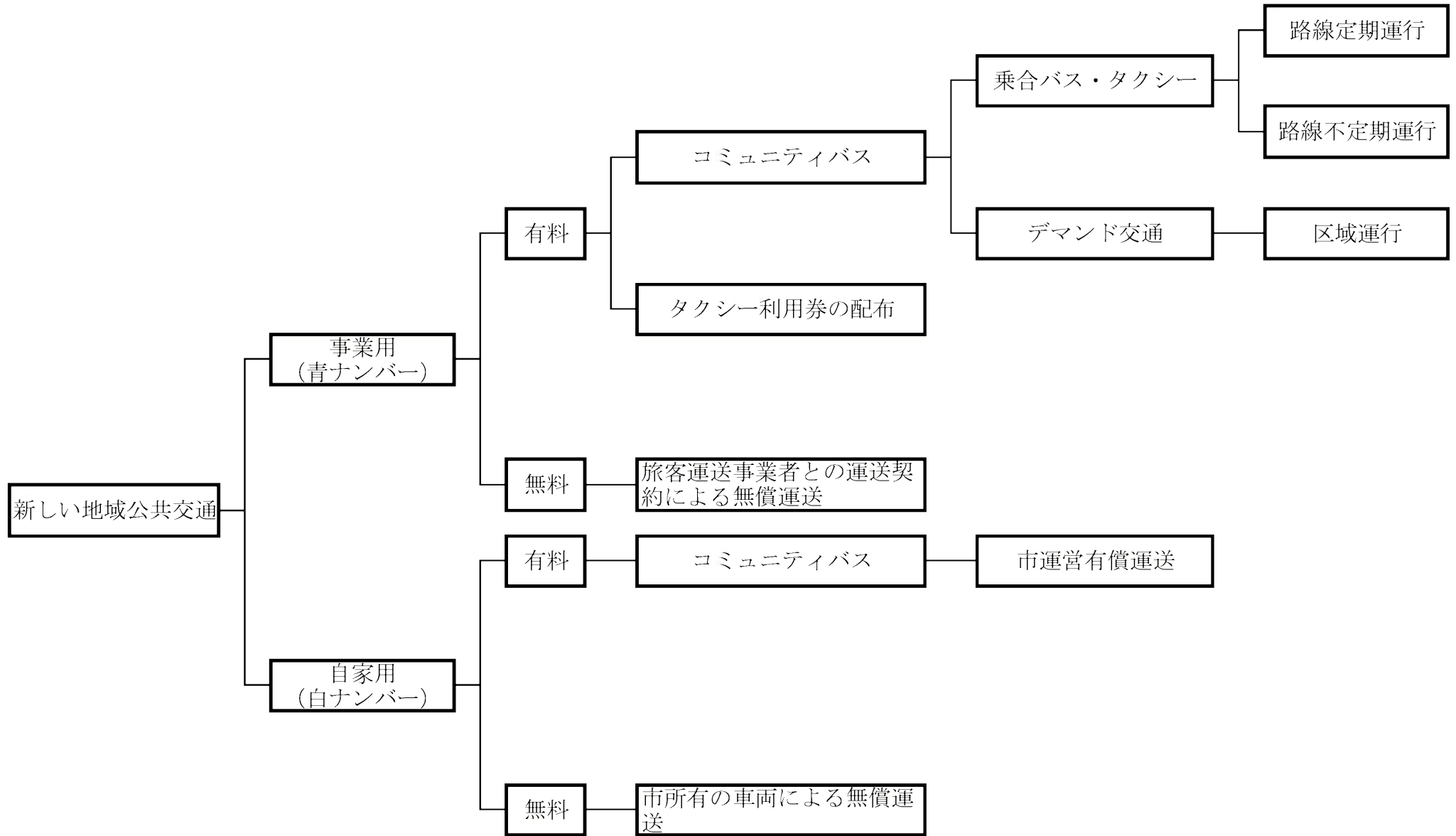
- ①既存の公共交通機関の利用促進とは
既存の公共交通機関である鉄道、バス、タクシーを補完し、相乗効果による市内公共交通の活性化を図ることのできる運行方法、運行形態であること。
- ②継続性・経済性・安全性の確保とは
新しい地域公共交通は、小学校区を基本とし、運行経費などの経済面、運行や車両管理などの安全面から継続的な運行できるような運行方法、運行形態であること。
- ③高所地区・交通不便地区住民の移動手段の確保とは
今後の超高齢社会に備え、高齢者や交通弱者の方が多き地区(高齢化率の高い地区)、並びに地形的に移動困難な状況が発生している地区の移動手段を確保するような運行方法、運行形態であること。
- ④地域住民からの要望とは
地域住民からの新しい公共交通の導入の要望については、各校区にて協議を行い、意見集約された地区から、各校区の特色に適した新しい地域公共交通の検討を図ること。

◇新しい地域公共交通とは

既存の公共交通であるバス、鉄道、タクシーを補完するものとして、新しい地域公共交通を検討する場合、大きく分けて下記の4つの方法があります。

- ①コミュニティバス
 - ◇一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス(乗合タクシーを含む)。
 - ◇市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行なう市町村運営有償運送
- ②旅客運送事業者との運送契約による無償運送
- ③市所有の車両による無償運送
- ④タクシー利用券の配布

■新しい地域公共交通の運行形態区分図



■新しい地域公共交通の運行形態

運行方法	区分	運賃	利用者	運送主体	道路運送法上の区分	運行の形態	車両	経費	運行事例
①コミュニティバス	乗合バス 乗合タクシー				一般乗合旅客 自動車運送事業	路線定期運行	事業用自動車 (バス型又は10 人以下車両)	大型・中型 (車両購入費) 1,500万円～3,000万円 (年間運行経費) 1,300万円～1,500万円 小型 (車両購入費) 1,400万円～2,000万円 (年間運行経費) 1,200万円～1,300万円 ジャンボタクシー (車両購入費) 200万円～400万円 (年間運行経費) 500万円～900万円	おでかけ交通(北九州市) なのはな君(直方市) コミュニティバス(岡垣町) ふれあいバス(宗像市) コミュニティバス(宗像市) ※吉武系統のみ定時不定路線
						路線不定期運行 (予約制)			朝倉地域コミュニティバス(朝倉市) ※路線定期+路線不定期運行にて実施。
	デマンド交通		有料				区域運行 (予約制)	セダン型 (車両購入費) 200万円～400万円 (システム整備費) 1,000万円～2,000万円 (年間運行経費) 500万円～900万円	予約乗合タクシー(飯塚市) ふる里タクシー(八女市) あいのりタクシー(朝倉市) もやいたクシー(鞍手町)
	市運営有償運送		住民等	市	市運営有償運送			乗合バス・乗合タクシーと同程度	タウンバス(芦屋町) コミュニティバス(遠賀町)
②旅客運送事業者との運送契約による無償運送	無料タクシー	無料	制限なし	運送事業者	一般乗用旅客自動車運送事業		自家用自動車	ジャンボタクシーとセダン型 (年間運行経費) 600万円～700万円	佐賀県基山町(H26.7月より有償運送へ)
③市所有の車両による無償運送	市運営無償運送	無料	住民等	市	規制対象外			10人以下車両 (車両購入費) 200万円～400万円 (年間運行経費) 200万円～400万円	コミュニティ自動車(筑後市) ベレッサ号(小郡市) ふれあい号(大野城市) ふくよし号(糸島市)
④タクシー利用券の配布	タクシー事業	有料	制限なし	運送事業者	一般乗用旅客自動車運送事業		事業用自動車 (10人以下車両 が基本)	中間市福祉タクシー助成事業 障がいの方が利用する際に、 初乗り料金(670円)を助成。 利用者700～800名 利用金額700万～900万円 ※助成金額、対象者、年間の配 布枚数により、経費は異なる。	熊本県天草郡苓北町 中間市福祉タクシー助成事業

※経費については、地域公共交通づくりハンドブック(国土交通省自動車交通局旅客課)を参照。運行日数・運行回数・運行距離により、運行経費は異なる。

デマンド交通について

1. デマンド交通とは

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄り、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

※参照：九州運輸局 なるほど！！公共交通の勘どころ

2. 路線定期運行とデマンド交通の違い

■路線定期運行（南校区コミュニティバス「フレンドリー号」）

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。

■デマンド交通

予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

※参照：中部運輸局 デマンド型交通の手引き

3. デマンド交通の種類（🏠：自宅 ♀：バス停）

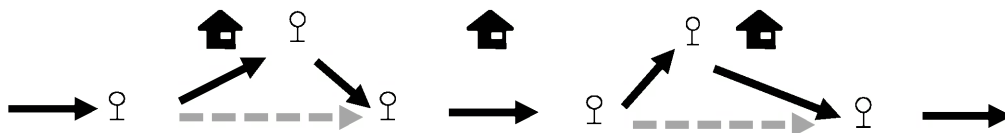
(1) 定路線型

路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。空バスを解消することができる。



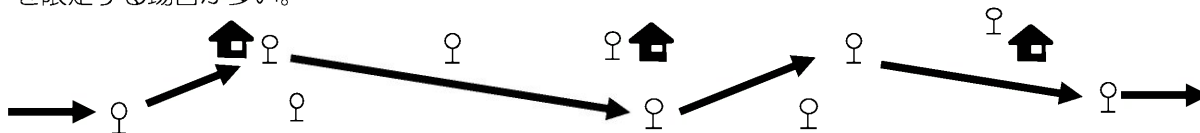
(2) 迂回ルート・エリアデマンド型

定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。



(3) 区域運行型（自由経路ミーティングポイント型）

運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。



(4) 区域運行型（自由経路ドアツードア型）

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところ巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。



※参照：中部運輸局 デマンド型交通の手引き、九州運輸局 なるほど！！公共交通の勘どころ

4. 近隣市町の予約型地域公共交通の導入状況について

市町名	路線名	運行本数	運行形態	使用車両	運賃（大人）
北九州市	おでかけ交通（合馬・道原）	定期運行 合馬ルート8便 道原ルート8便 予約便運行 合馬ルート4便 （15時～16時台）	路線定期運行 予約型定路線運行	9人乗り ジャンボタ クシー	300円
	おでかけ交通（平尾台）	水曜日 4便 土日祝日 8便 （3月中旬～11月末） 予約便運行 3名以上で随時運行	路線定期運行 予約型定路線運行	9人乗り ジャンボタ クシー 4人乗り乗 合タクシー	400円 ～600円
	おでかけ交通（田代・河内）	平日 14便 土日祝 4便 要予約（運行の前日まで）	予約型定路線運行	4人乗り乗 合タクシー	400円 （高校生以 上）
飯塚市	颯田・鯉田地区 ほか7地区	平日8時～17時	予約型区域内運行	ワゴン車両	300円
宮若市	JR福丸バス停～縁山公民館前	平日10便、土4便	路線定期運行 予約型定路線運行	セダン車両 （一部マイ クロバス）	160円 ～580円
	JR福丸バス停～筑前畑	平日6便、土4便		セダン車両	160円 ～340円
鞍手町	もやいたクシー（長谷線）	22便	予約型区域内運行	セダン車両 （一部ワゴ ン車両）	200円
	もやいたクシー（上木月線）	22便			

参照：市町ホームページ

5. デマンド交通の特徴

■メリット

- ①利用者からの予約があるときのみ運行するため、効率的であり、運行経費を節約することができる。
- ②ドアツードア型運行の場合であれば、タクシー料金よりも安価な金額で目的地まで行くことができる。
- ③ミーティングポイント型の運行の場合、予約のないバス停はショートカットすることができるので、最短距離で利用者を目的地まで運ぶことができる。

■デメリット

- ①利用者は、決められた時間までに予約をしなければ利用できない。
- ②利用する場合、運行の効率性を高めるため、利用者登録を義務づけているところがある。
- ③ITを活用した運行システムを導入した場合、導入費や維持メンテナンス費が膨大になる場合がある。
- ④安価な金額で運行するため、タクシー事業者等の経営を圧迫する場合がある。
- ⑤ドアツードア型運行の場合、各自宅等を巡回するため、目的地の到着時刻を見極めることが難しく、乗り継ぎ等が間に合わないなど、交通ネットワークとして機能しにくい可能性がある。

底井野校区新しい地域公共交通の検討について

I. 目的

中間市の西部に位置する底井野校区は、鞍手町、遠賀町と隣接し、田畑や工場団地、都市公園である垣生公園が立地する自然豊かな地域であるが、近年、同地区の地域公共交通は、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、利用者にとって利便性が低下し続けている状況にある。

このような中、底井野校区の 5 つの自治会の総意により、日常の買い物や病院への通院を目的とした新しい地域公共交通の導入を求める要望書が提出され、また、新しい地域公共交通の導入に向けたアンケート調査の結果による地域の現状を踏まえ、今後、社会全体が少子高齢化に向かう中で、新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づいた、西部地域と東部地域をつなぐ新しい移動手段の環境整備を行い、両地域の交流を促進する。

○新しい地域公共交通を検討する基本方針

1. 既存の公共交通機関の利用促進
2. 継続性・経済性・安全性の確保
3. 高所地区・交通不便地区住民の移動手段の確保
4. 地域住民からの要望

II. 今後の検討事項

- ①運行の態様 ②営業区域 ③運行主体 ④運行経路 ⑤運行時刻
- ⑥停留所間の距離 ⑦運行開始日 ⑧使用車両など

底井野校区の新しい地域公共交通は、大型輸送を行う幹線バス路線が廃止された地域と田畑が広がる狭隘な道路周辺にある住宅地が営業区域となることから、中間南校区と同様、幹線バス路線とドア・ツー・ドアのきめ細かい運行を行うタクシー事業の中間に位置する移動手段が想定される。

このことを踏まえ、運行経路や運行回数、使用車両、運行時刻等を検討する事業計画書、運行計画書の策定を行い、必ず幹線バス路線である西鉄バス中間線及びその他の公共交通に接続する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に努める。

中間市地域公共交通会議スケジュール

		地域公共交通会議	運行	補助申請		
項目		地域公共交通会議設置 生活交通確保維持改善計画策定 地域公共交通網形成計画策定	運行事業者選定 新しい地域公共交通の運行	【国】調査事業(4月～3月) 【国】国庫補助(10月～9月) 【県】県単補助(10月～9月)	補助 年度 会計	
平成 27 年度	4月		運行事業者選定	運行 準備		
	5月	第1回交通会議(5.26) H28確保維持改善計画承認、交通網計画策定協議	運行申請			
	6月		交通網計画策定事業者選定 (プロポーサル方式)			【国】確保維持改善計画申請 (H28～H30)
	7月	第2回交通会議(7.14) 底井野校区アンケート調査、交通網計画策定協議				
	8月		停留所設置開始(南校区内)			
	9月					
	10月	第3回交通会議(10.28) 底井野校区アンケート調査報告、交通網計画策定協議	南校区コミュニティバス運行開始(10月2日)			
	11月					【県】H27県単補助申請
	12月	第4回交通会議(中旬～下旬) 交通網計画協議、確保維持改善計画案提示				
	1月					【国】H28調査事業要望
2月				平成 28 年度		
3月	第5回交通会議(上旬) 交通網計画報告、確保維持改善計画案提示					
4月						
5月	第1回交通会議(中旬) 交通網計画実施計画協議、確保維持改善計画の承認		【国】確保維持改善計画申請 (H29～H31)			
6月						
7月						
8月	第2回交通会議(上旬) 交通網計画実施計画協議					
9月						
10月						
11月	第3回交通会議(下旬) 交通網計画実施計画協議、運行実績の報告	年間運行実績(H27.10～H28.9)	【国】H28フィーダー補助申請 【県】H28県単補助申請			
12月						
1月			【国】H29調査事業要望			
2月	第4回交通会議(中旬) 交通網計画実施計画協議、確保維持改善計画案提示					
3月				平成 29 年度		
4月						
5月	第1回交通会議(中旬) 交通網計画実施計画協議、確保維持改善計画の承認		【国】確保維持改善計画申請 (H30～H32)			
6月						
7月						
8月	第2回交通会議(上旬) 交通網計画実施計画協議					
9月						
10月						
11月	第3回交通会議(下旬) 交通網計画実施計画協議、運行実績の報告	年間運行実績(H28.10～H29.9)	【国】H29フィーダー補助申請 【県】H29県単補助申請			
12月						
1月			【国】H30調査事業要望			
2月	第4回交通会議(中旬) 交通網計画実施計画協議、確保維持改善計画案提示					
3月				平成 30 年度		