

交通事業者ヒアリング結果

	利用特性	現状の課題等	取り組み	要望等
JR 筑豊本線	<ul style="list-style-type: none"> コロナ前はほぼ横ばいで推移していたが、コロナ禍で落ち込み、その後 8~9 割程度に回復してきたが、完全にはコロナ前に戻り切っていない。 朝夕は学生の利用が多い。 学生は、中間駅、筑前垣生駅のいずれも利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 筑前垣生駅に駐車場があると利便性が高まると考える。 市内フィーダー交通と JR との接続について、自宅から目的地まで向かう際、途中 JR を利用した方が便利になるのであれば JR を利用していただきたいし、不便になるのであれば JR を利用しない方法もあると思うので、ケースバイケースで適切な交通モードの選択を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> JR 九州ウォーキング等イベントでの利用促進。 無人駅となっている中間市内の駅（中間駅は一部時間のみ）へのスマートサポートステーションによるお客様への案内。 	
筑豊電鉄	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍に運転手不足で減便したこともあり利用者が前年比の 7 割程度に減少したが、現在は若干回復してきている。 イオンリニューアルのための閉店中に利用者が減り、特にイオン従業員を中心とした通勤定期が減少したが、リニューアルオープン後に若干回復した。 学生の利用はほとんどなく、運賃が安い JR の方を利用されており、JR 中間駅から自転車で通学しているようである。 また、希望が丘高校へは、最寄りに駅があるが、20 年ほど前に JR 中間駅からスクールバスが来て、そこから高校まで運行している。 通勤は黒崎まで乗って、そこから乗り継がれている。 買い物客は、イオン閉店中に、八幡西区を含めた周辺のスーパーに移行しており、イオンリニューアルオープン後もその傾向は大きく変わっていないと見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転手が不足している。 駅を清掃する人材も不足している。 筑豊中間駅のバリアフリー化が課題である。 通谷駅、筑豊中間駅の屋根付き駐輪場が不足している。 筑豊電鉄を市民に知ってもらう機会がないので、市の協力のもと、認知向上のための PR が必要である。 筑豊電鉄の利用促進への取り組みが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> パークアンドライド 休日家族割引制度 昼割全線フリー定期券 小学生向けの社会科見学会 高校への定期券販売訪問 	<ul style="list-style-type: none"> 年に 1 度、市政だよりに公共交通の現状と利用促進を促す特集を組んでほしい。 駅を清掃する人材も不足しているため、地域のボランティアやシルバー人材を活用して、駅美化に取り組みないか検討してほしい。 免許返納支援事業の品が一過性のものになっているため、継続で割引支援してもらえる内容を検討してほしい。 行政主催のウォーキングで電車を活用してほしい。 中間市内は遠足での利用がない。小・中学校の遠足で電車の利用を促進し、鉄道にふれる機会を増やしてほしい。 行政による観光列車（世界遺産の時のようなラッピング電車）、地元の特産、企業を PR するような取り組み。 駅管理が難しいので、行政が管理して、上手く使ってほしい。
西鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は減少傾向にある。 中間線の風間は高齢者がメインであり、筑鉄中間や商業施設目的の通谷電停までの利用が多い。 別松循環線や宮ノ谷線は、八幡西区に入ってからからの需要が多く、中間市内の利用はほぼない。 	<ul style="list-style-type: none"> 中間線は地域幹線系統に該当するが、利用者の減少が続いており、コロナ禍で補助要件の下限は下がっているものの、このまま利用が減少すると補助の対象外となることが予想される。 乗務員が不足しており、さらに 2024 年問題の改善基準の変更により拘束時間の短縮が影響し、中間線に限らず全体的に夜遅い時間帯や朝早い時間帯が走れなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 中間高校の通学に合わせたダイヤ変更を行ったが利用者は増えていない。 新中間病院の建て替えに伴う敷地への乗り入れに関して、病院から市へ要望された。その後、市から西鉄へも相談があり、現在検討中である。 	<ul style="list-style-type: none"> AI オンデマンドサービスなど他モードの検討。
北九州 市営バス	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少やモーダルシフトといった要因から以前より輸送人員は右肩下がり。 若戸大橋の無料化も利用者減の要因として大きいと思う。 コロナの影響で、R2 と R3 年度は R1 年度と比較して 3 割ほど利用者が落ち込み、R4 年度は R2・3 年度より 1 割ほど回復したが、以前の利用まで回復しきらない状況が続く。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員の不足および高齢化（平均年齢は 58 歳） コロナ禍による利用者減 8 割を超える不採算路線の維持（水巻南循環線の収支率は 1 割程度） 	<ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年度に全国共通の IC カード「二モカ」の導入 令和 4 年度にバスロケーションシステムの導入、路線ごとの利用状況を公表 	

		利用特性	現状の課題等	取り組み	要望等
ことばきタクシー	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 平日日中の利用が多い。特に10時台が利用のピーク。 高齢者の女性の通院や買い物利用が多く、利用者のほとんどが常連である。 行き帰りのどちらか一方での利用が多くみられる。 ここ数年で市内の商業施設の閉鎖や再開業、コロナ禍もあったことから市内で買い物する人が減少して、八幡西区の三ヶ森まで行く人が多くなっていた印象がある。 通院は市内よりも八幡西区のJCHO九州病院に行かれる方が多くみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の高齢化、不足、賃金の低さ。 平日の10時台は利用者が集中するため、運転手不足もあり配車を断ることがある。 運転手の大半が70歳以上の高齢者であり、事故の危険性もあることから、22時から6時のまでの時間帯の配車はできない状況。深夜帯は利用者も少ないため、運行していても採算が取れないという側面もある。 ディケアサービスの送迎との競合がある。 		<ul style="list-style-type: none"> 人口減少対策や空き家対策。
	コミバス	<ul style="list-style-type: none"> 【フレンドリー号・なかよし号】 タクシー同様、買い物や通院利用が多く、利用者は固定されている。 タクシーとコミュニティバスで利用者の棲み分けはできている。 昼間の時間帯は追走もある。(月平均2回程度) 	<ul style="list-style-type: none"> イオン中間店のバス停にベンチなどの待合スペースが欲しいとの要望があった。 フレンドリー号の運行経路が重複する区間の時間を合わせてほしい。 新中間病院建て替えに伴い、敷地内へ乗り入れられないか。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド自体は対応可能だが、AIオンデマンドサービスへの対応は難しい。 	
産業タクシー	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 午前10時～昼を中心に、高齢者の買物や通院目的が多い。 イオンが新しくなる前はイオンへの利用者が多かったが、閉店期間中に、市外を含めて、周辺の商業施設に利用者が分散したため、最近では、市内利用が減って、市外への利用が増えている。 坂道が多い地区は、行きは徒歩、帰りはタクシー利用が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 夜間の乗務員不足で、早朝や深夜のタクシーが少ないため、夜間に飲食店から予約が入っても断らざるを得ない状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> PR活動。 	
	コミバス	<ul style="list-style-type: none"> 【フレンドリー号】 高齢者が多く、買物目的のイオンとの往復が多いものの、イオン閉店期間中の利用者の周辺商業施設への分散により、イオンへの利用は減少傾向にある。 行きはコミュニティバス、帰りはタクシーといった利用も見られる。 乗り継ぎ利用はほとんどない。 	<ul style="list-style-type: none"> 1台で運行しているため、時間短縮は難しいものの、各便間の時間が長い。 コミュニティバスはタクシーに比べて自由度が低いため、したがらない乗務員もおり、乗務員不足が課題である。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行のシステムがある中、AIオンデマンドのシステムを新たに導入することは難しいことが予想される。 デマンド交通の区域運行について、本社との協議は必要だが、タクシーとのすみ分けは必要である。 	
ひかり第一交通	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員が増え、利用者は増えてきている。 平日の午前中を中心に、高齢者の買物や通院目的が多い。 基本は市内の移動である。 17時～19時頃は、黒崎方面への飲食目的の利用も見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 配車係の人員不足で、予約の電話に出られず、苦情がある。 昨年までは夜間(21時以降)の運転手が少なく、配車を断らざるを得ず、利用者から不満が出ていたが、今年、夜勤の乗務員が増えた。 乗務員が高齢化している。 	<ul style="list-style-type: none"> 車内でも出産できるようなママサポート体制を組んでいる。 12歳までの子供を対象に、施設までの送迎を行う子どもサポートを実施している。 遠方在住の方に代わって墓参りを行う墓参りサポートを実施している。 今後、女性ドライバーの比率向上を目指したい。 	
	コミバス	<ul style="list-style-type: none"> 【フレンドリー号・なかよし号】 高齢者の買物や通院目的が多い。 利用者はほぼ同じ顔ぶれである。 乗り継ぎ利用はほとんどない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者から、毎日運行してほしい、路線を増やしてほしい、フレンドリー号が垣生の方までであると良い、と言った声が上がっている。 配車ミスが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員からタクシー利用者にコミバスの時刻表を渡して、周知活動を行っている。 配車室との相談にはなるが、AIオンデマンドへの対応は可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 最低賃金が上がっているため補助金を上げてほしい。
ホームタクシー		<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の買い物や通院がメイン。通院先は市立病院が無くなってからは三ヶ森や黒崎方面が多い。 夜間の利用はほとんどない。 コミュニティバスができてからも利用者の変化は見られない。 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納後のタクシーチケットの配布が、5,000円1回限りでは足りず、継続的な支援を望む利用者の声が多い。 日曜日はマイカーで動かれることが多くなり、また、月曜日は市内の施設の休みが多く、利用者が減少する。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の荷物を運ぶサービスの徹底。 接客サービスの向上。 今後は女性乗務員の採用予定。 	<ul style="list-style-type: none"> ハピネスなかま送迎バスのような、地域を定路線で細かく回れるような小さなバスがもっと増えると良い。