

中間市地域公共交通計画【現況整理】(案)

令和5年 11 月時点

中 間 市

はじめに

⇒市長ご挨拶

市長ご挨拶追加

令和6年3月

中間市長 福田 健次

目 次

はじめに.....	3
目 次.....	5
1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 関連する計画の概要.....	3
2. 地域及び地域公共交通の現状	10
2-1 地域の現状	10
2-2 公共交通の現状	24

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の目的

中間市内の地域公共交通は、JR 筑豊本線や筑豊電気鉄道、路線バス、タクシーが運行しているほか、市が運行するコミュニティバス（フレンドリー号、なかよし号）があり、市民や来訪者の移動を支えている。

しかしながら、少子高齢化に伴う人口の減少やマイカーの普及に加え、近年の新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者は年々減少傾向にある中、運行を維持するために必要な財政支出は増加傾向にある。また、交通事業者においては、乗務員の不足や高齢化により、交通サービスを維持していくことが厳しい状況にある。

このような状況を踏まえ、令和5年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われ、地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取り組みを推進することとなった。さらに、地域公共団体においては、これらの取組推進にあたり、地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を作成することが努力義務化された。

こうした背景を踏まえ、中間市地域公共交通網形成計画（2016年度～2020年度）の後継計画として、中間市内の地域公共交通の維持・確保及び利便性の向上に向けた基本方針や目標を達成するために実施すべき事業を取りまとめた「中間市地域公共交通計画」の策定を行う。

1-2 計画の区域

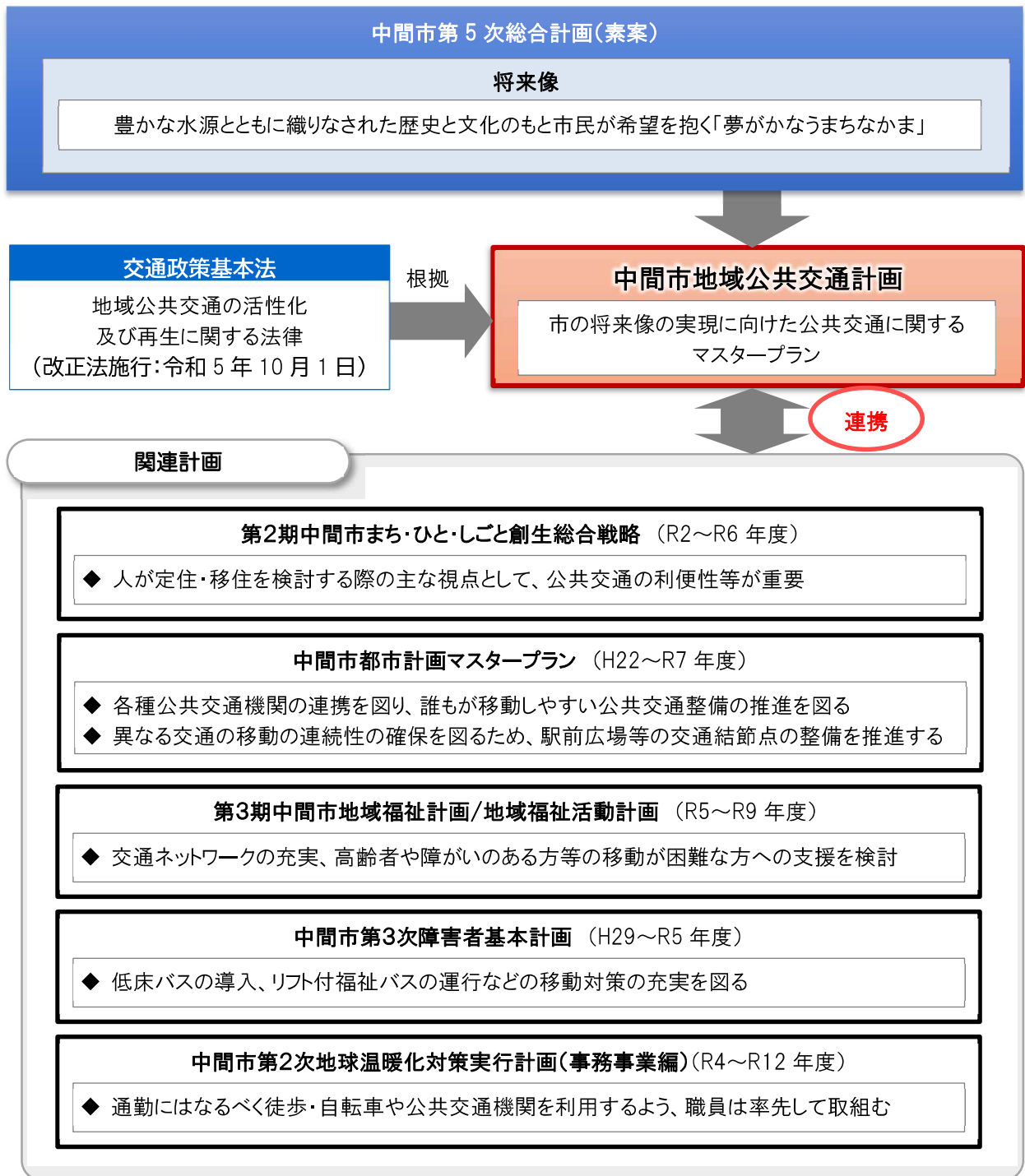
本計画の区域は、中間市全域とする。

1-3 計画の期間

本計画の期間は、2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの【5年間】とする。

1-4 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。



1-5 関連する計画の概要

1-5-1 中間市第5次総合計画

中間市第5次総合計画（素案）（令和5年3月時点）									
計画概要等	<p>■計画期間 令和○年度～令和○年度</p> <p>■将来像 豊かな水源とともに織りなされた歴史と文化のもと 市民が希望を抱く「夢がかなうまちなかま」</p> <p>■基本構想</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.コンパクトで、快適に暮らせるまちづくり 2.環境にやさしい、自然と調和するまちづくり 3.活力とにぎわいのあるまちづくり 4.元気の輪が広がるまちづくり 5.人権を尊重し、中間市の未来を拓く人材を育てるまちづくり 6.安全・安心なまちづくり 7.将来にわたって持続可能なまちづくり 								
公共交通に関する記述	<p>○移住・定住の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市では移住・定住支援事業の促進のための取り組みとして、「中間南校区・底井野校区乗合タクシー事業」を行っている <p>○政策の課題と方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通については、人口減少や少子高齢化の進行などにより、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念される ・世界遺産などの地域資源を活かした観光の振興などにより、新しい人の流れを創出し、にぎわいを生み出すことが重要 ・高齢者が関わる交通事故等、安全・安心に関する懸念事項が増加傾向にある ・必要な公共サービスが安定的に供給される地域社会を構築する必要がある <p>＜施策体系と重点分野＞</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">施策</th> <th style="width: 40%;">基本事業</th> <th style="width: 30%;">重点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">公共交通の充実</td> <td style="text-align: center;">生活交通の充実</td> <td style="text-align: center;">●</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">鉄道利用環境の充実</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>○重点分野の概要（取り組みの方向性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、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目指す 	施策	基本事業	重点	公共交通の充実	生活交通の充実	●	鉄道利用環境の充実	
施策	基本事業	重点							
公共交通の充実	生活交通の充実	●							
	鉄道利用環境の充実								

1-5-2 第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none">■ 計画期間 令和2年度～令和6年度 ■ 将来展望 「中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等による人口減少抑制の効果により、合計特殊出生率を上昇、かつ社会増減の増加が行われること ■ 基本目標<ol style="list-style-type: none">1. 安定した雇用の創出と働きやすい環境づくり2. 若い世代が結婚・出産・子育ての希望をかなえられる環境づくり3. 中間市の地域資源を活かした新しい人の流れの創出4. 地域間の連携や安全・安心な暮らしの確保など時代に合った地域づくり
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none">○ 施策の方向性<ul style="list-style-type: none">・ 人が定住・移住を検討する際の主な視点として、仕事や生活コスト、日常生活・公共交通の利便性、子育て環境の充実、学校教育の充実、医療・福祉関係の充実等が重要であるとする

1-5-3 中間市都市計画マスタープラン

中間市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）									
計画概要等	<p>■計画期間 平成 22 年度～令和 7 年度</p> <p>■将来像 「元氣な風がふくまち なかま～市民の元氣がまちの元氣～」</p> <p>■基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 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～ 								
公共交通に 関する記述	<p>○都市拠点</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">名称及び機能</th> <th style="width: 30%;">配置イメージ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> ①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わい活力を形成する地区 </td> <td>○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区</td> </tr> <tr> <td> ②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区 </td> <td>○JR 中間駅周辺</td> </tr> <tr> <td> ③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区 </td> <td> ○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺 </td> </tr> </tbody> </table> <p>○土地利用の方針</p> <p>【商業系土地利用の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流を促進する商業集積がある筑豊電鉄通谷駅周辺及び上蓮花寺地区は、高密度で多様な都市機能の集積にむけた土地利用を推進する ・JR 中間駅周辺は、本市の広域交通結節点としての役割を有する地区であることから、今後も本市の生活拠点としての機能維持を図るため、サービス機能の立地誘導や基盤整備に努める ・通谷駅周辺の商業・業務拠点や JR 中間駅周辺の地域生活拠点及び市役所周辺やふれあい大通り周辺の公益・文化交流拠点によって結ばれた地区は、本市の中心的な機能を結び、賑わい・交流を創出するまちの顔となることから、都市機能の連携・連続性の確保を図る ・JR 筑前垣生駅、筑豊電鉄中間駅、東中間駅周辺地区は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、交通結節点へのアクセス強化や移動の連続性の確保など、地区の身近な生活拠点としての整備を推進する 	名称及び機能	配置イメージ	①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わい活力を形成する地区	○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区	②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区	○JR 中間駅周辺	③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区	○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺
名称及び機能	配置イメージ								
①商業・業務拠点 ■都市生活を営む上で核となる地区で、本市の賑わい活力を形成する地区	○通谷駅周辺の商業・業務施設の集積地区								
②地域生活拠点 ■既存商店街及び生活利便施設が集積し、市民の日常生活利便を図る地区 ■交通結節点としての役割を有し、各拠点と連携・補完することで賑わいを創出する地区	○JR 中間駅周辺								
③地区拠点 ■周辺の住宅地における住民の生活利便性を確保する地区 ■公共交通へのアクセス向上を図り、歩いて暮らせるまちづくりの核となる地区	○JR 筑前垣生駅周辺地区 ○筑豊中間駅周辺 ○東中間駅周辺								

○道路・交通の整備方針

【公共交通の整備・充実】

- ・鉄道・・・広域交通を支える JR 及び筑豊電鉄については、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。また、各駅周辺が地域の生活拠点となることから、駅周辺へのアクセス道路の整備・改善やユニバーサルデザインに配慮した駅施設の整備・充実に努める
- ・バス・・・広域交通を支える高速路線バス等については、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。特に、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・・・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

【交通環境の整備・充実】

- ・交通結節点の整備・・・乗り換えの利便性の向上など異なる交通の移動の連続性の確保を図るため、駅前広場等の交通結節点の整備を推進する。駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○市街地・住環境の整備方針

【賑わい創出にむけた拠点性の創出】

- ・中心地の再生・・・中間駅周辺整備、ふれあい大通りのシンボル性の維持・向上、昭和町の既存商店街と新規商業地区の整備など一体的な整備による賑わいの再生を図る

○中間中央地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・通谷駅周辺の商業・業務機能の集積、JR 中間駅周辺の交通結節点と市役所周辺に広がる既存商店街の再生、なかまハーモニーホール等が立地する文化拠点の公共・公益機能の集積など、それぞれの拠点特性を生かした土地利用の推進を図る

【道路・交通整備の方針】

- ・広域交通を支え、集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる JR、筑豊電鉄及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・JR 中間駅については、交通結節の主要地区となることから、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎の整備推進を図るとともに、駅への訪れやすさや周辺の商店街との連携を踏まえながら、駅前広場などの整備を推進する
- ・商業業務拠点への主要な交通結節点となる通谷電停周辺については、歩行者動線と車の通行等に配慮しながら、交差点改良をはじめとして、周辺整備の検討を進める

○中間南部地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・筑豊電鉄中間駅、東中間駅周辺地区は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、交通結節点へのアクセス強化や移動の連続性の確保など、人びとが歩いて暮らせるまちづくりにむけた整備を進める

【道路・交通整備の方針】

- ・集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる筑豊電鉄及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○中間西部地域のまちづくり構想

【土地利用・市街地整備の方針】

- ・JR 筑前垣生駅周辺に広がる住宅地は、地区住民の身近な生活利便性の確保を図るとともに、狭あい道路の改善や都市基盤の整備を進めるなど、地区の身近な生活拠点としての整備を進める

【道路・交通整備の方針】

- ・集約型都市構造の交通骨格となるとともに、交通弱者の移動手段となる JR 及び路線バス等の公共交通機関は、移動の連続性の確保や拠点施設へのアクセス性を高めるなど利用環境の向上と利用促進を図る。また、公共交通については、存続、維持にむけた施策の充実、支援を進める
- ・駅周辺においては、公共交通の連絡拠点とともに地域の生活拠点となることから、アクセス性の向上や安全・快適な歩行空間として、ユニバーサルデザインや都市景観に配慮した道路整備に努める

○中間中央・南部・西部共通のまちづくり構想

【その他都市環境整備の方針】

- ・自然エネルギーの利用促進や公共交通機関利用の促進、市街地緑化の推進など、環境にやさしいまちづくりを推進する

○整備プログラム

【道路・交通整備】

都市づくりの方針概要	整備内容
誰もが移動しやすい都市づくりにむけた、公共交通の利便性向上及び人にやさしい交通環境の整備	○鉄道駅へのアクセス路線の充実にもむけたバス路線の検討・協議 ○バス路線の維持、利用の促進にもむけた施策・支援の充実 ○通谷駅周辺の道路改良の検討 ○JR 中間駅舎のバリアフリー化、JR 中間駅周辺の整備

1-5-4 第3期中間市地域福祉計画/地域福祉活動計画

第3期中間市地域福祉計画/地域福祉活動計画（令和5年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間 令和5年度～令和9年度 ■ 将来展望 笑顔あふれる地域（まち）づくり ■ 基本目標 <ol style="list-style-type: none"> 1.みんながつながる「なかま」 2.みんなが安心して暮らせる「なかま」 3.みんなが心豊かになれる「なかま」
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住みよい住環境づくり ・ 交通ネットワークを充実するとともに、高齢者や障がいのある方等の移動が困難な方への支援を検討

1-5-5 中間市第3次障害者基本計画

中間市第3次障害者基本計画（平成29年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間 平成29年度～令和5年度 ■ 基本目標 共に生きる福祉のまち なかま～自分らしくいきいき暮らせる地域づくり～ ■ 基本指針 <ol style="list-style-type: none"> 1.障がいを理由とする差別の解消の推進 2.雇用・就業機会の推進 3.教育等の充実 4.安心できる生活基盤の整備 5.保健・医療の充実 6.生活支援のための環境づくり 7.安全・安心対策 8.行政サービス等における配慮
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> ○ 移動・交通手段の整備 ・ 駅等の旅客施設における段差解消、内方線付き点状ブロック、電光掲示板等の設備の導入等とあわせて人的な対応の充実について、様々な機会を通じて交通事業者等に要望していく ・ 低床バスの導入、音が出る信号機のLED化等を推進する ・ リフト付福祉バスの運行などの移動対策の充実を図る

1-5-6 中間市第2次地球温暖化対策実行計画

中間市第2次地球温暖化対策実行計画（事務事業編）（令和4年3月）	
計画概要等	<ul style="list-style-type: none">■計画期間 令和4年度～令和12年度 ■目標 「2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする」 ■目的 中間市の事務・事業に伴う温室効果ガス排出量の削減に向けて様々な取組を行い、地球温暖化対策を推進すること
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none">○職員が率先して取組む事項・通勤にはなるべく徒歩・自転車や公共交通機関を利用する

2. 地域及び地域公共交通の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 地勢・沿革

- 本市は、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。
- 北九州市側となる川東には、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9割が集中している。川西の広々とした平野部には、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している。

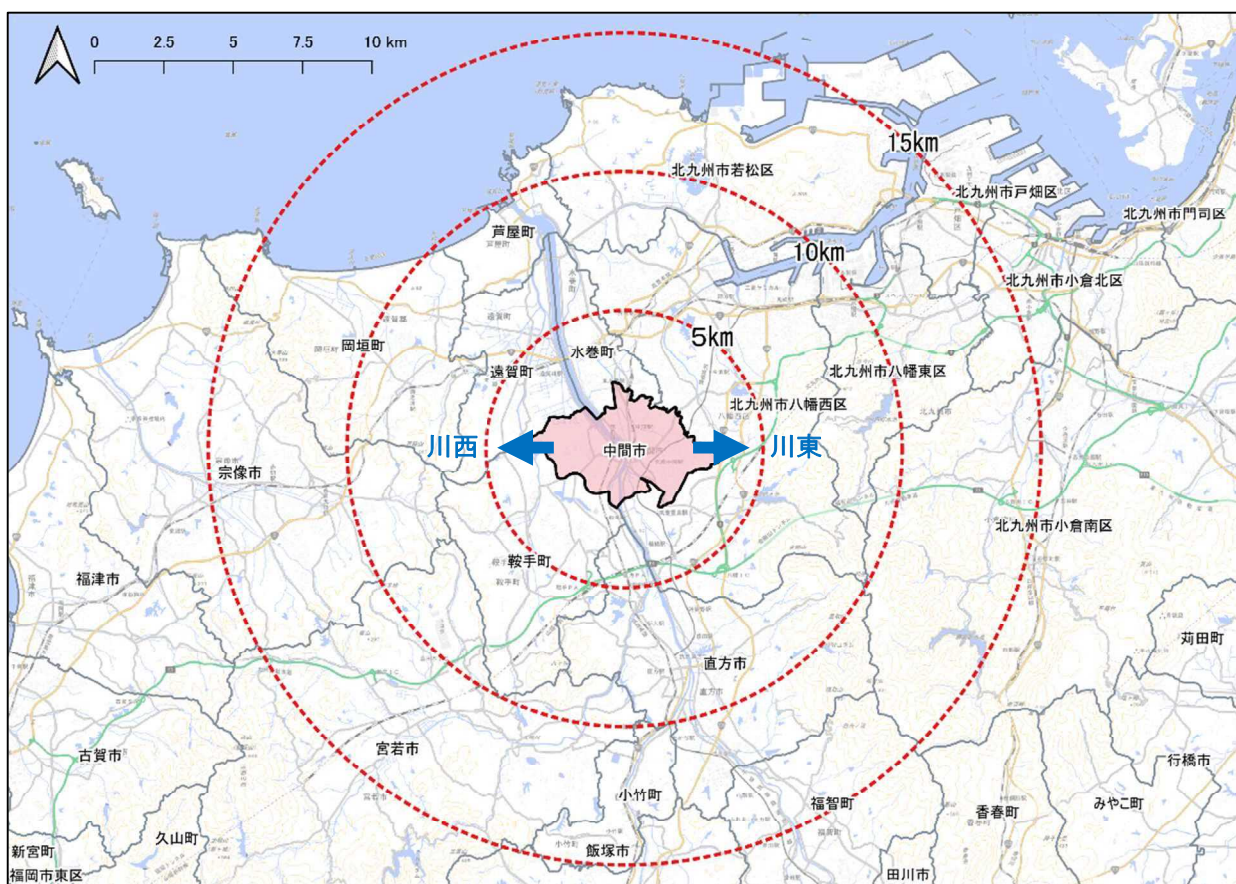


図 中間市の位置図

資料：国土地理院地図を基に作成

- 幹線となる鉄道や道路は比較的標高の低い地域を通っている中、市域の東部は標高が高く、高低差の大きい地形である。
- 本市は、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。

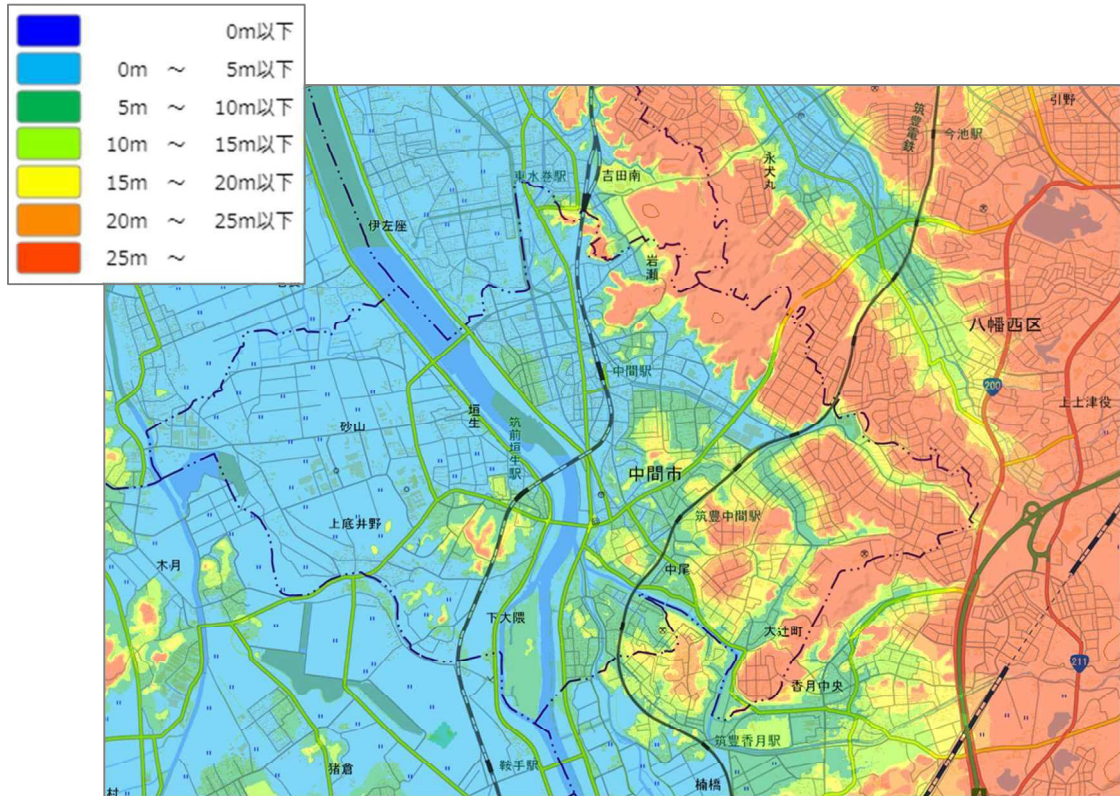


図 中間市の標高

資料：国土地理院地図

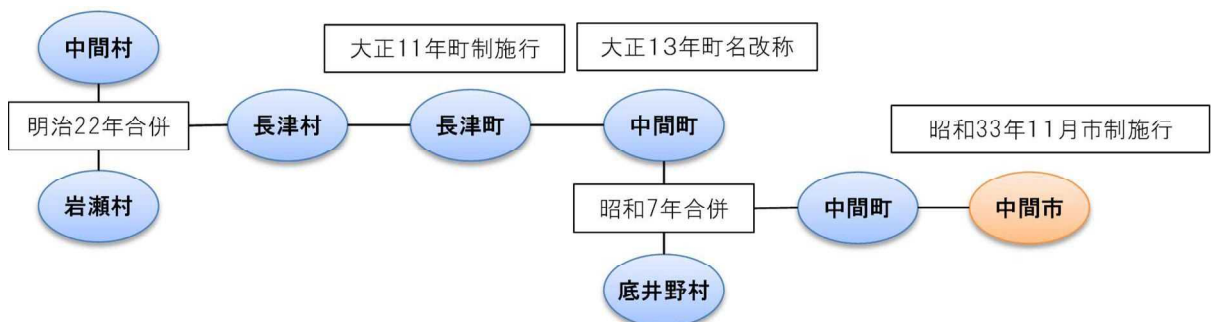


図 中間市の沿革

2-1-2 人口特性

1) 人口

- 本市の人口は、平成7年以降減少傾向にある。
- 平成22年から令和2年の年齢構成人口の経緯をみると、平成22年度は男女ともに60-64歳が最も多いが、その年齢層が5年ごとに高齢化していることが伺える。

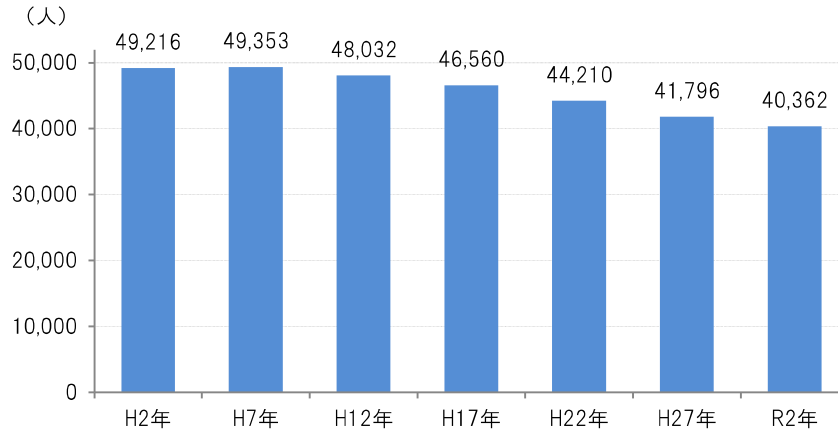


図 人口の推移

資料：国勢調査(H2-R2)

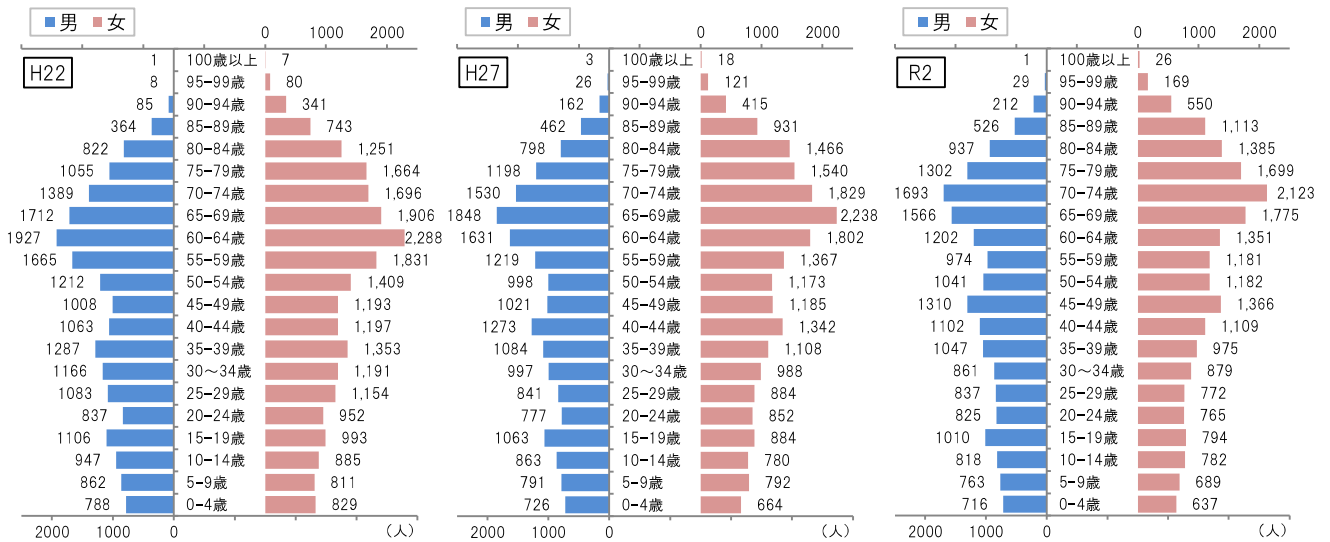


図 年齢構成人口の変化

資料：国勢調査(H22-R2)

- 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。
- 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、令和17年以降は人口の約4割が65歳以上の高齢者となっている。



図 将来人口の推移

資料：第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(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27年は国勢調査による実績値

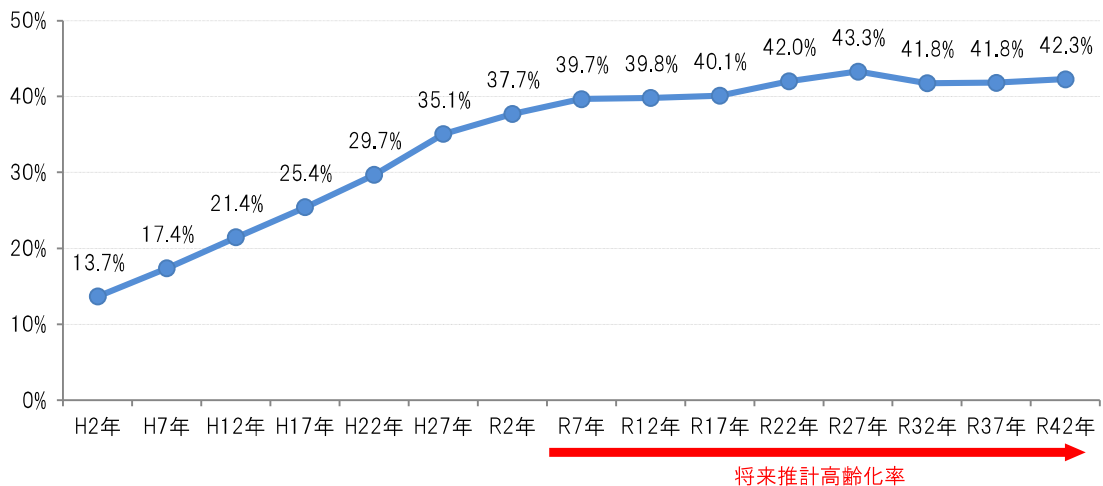


図 高齢化率の変化

資料：国勢調査(H2-R2)

第2期中間市まち・ひと・しごと創生総合戦略(R7-R42)

(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)

2) 人口の分布状況

①総人口

- 人口の分布状況を見ると、東部に人口が集中している。
- 特に、北九州市との市境においては、人口500人以上の箇所が多くみられる。

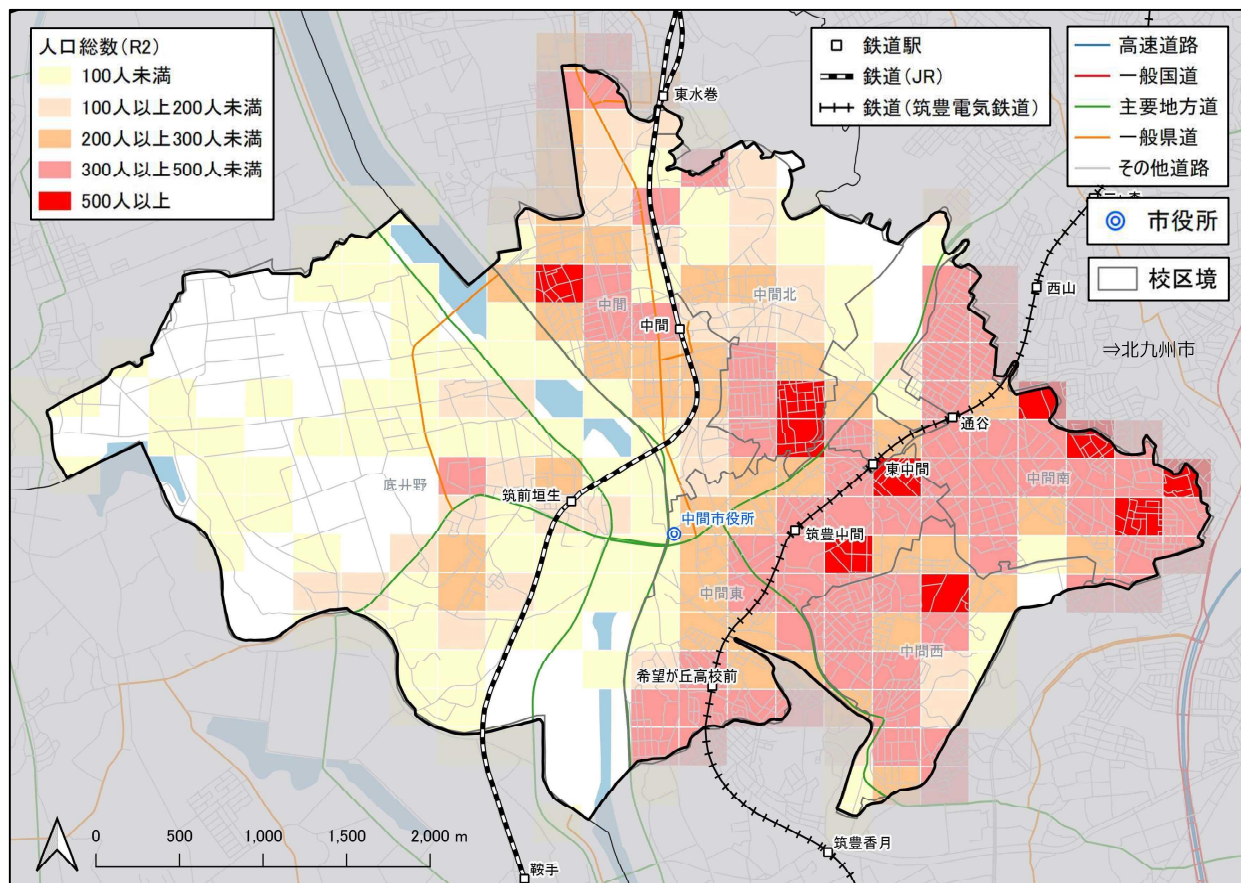


図 中間市の人口の分布

資料:国勢調査(R2)

②高齢者人口

- 高齢者（65歳以上）人口の分布状況を見ると、総人口と同様に東部に集中している。
- 中間・中間北・中間南校区の一部では、高齢者人口300人以上の箇所がみられる。

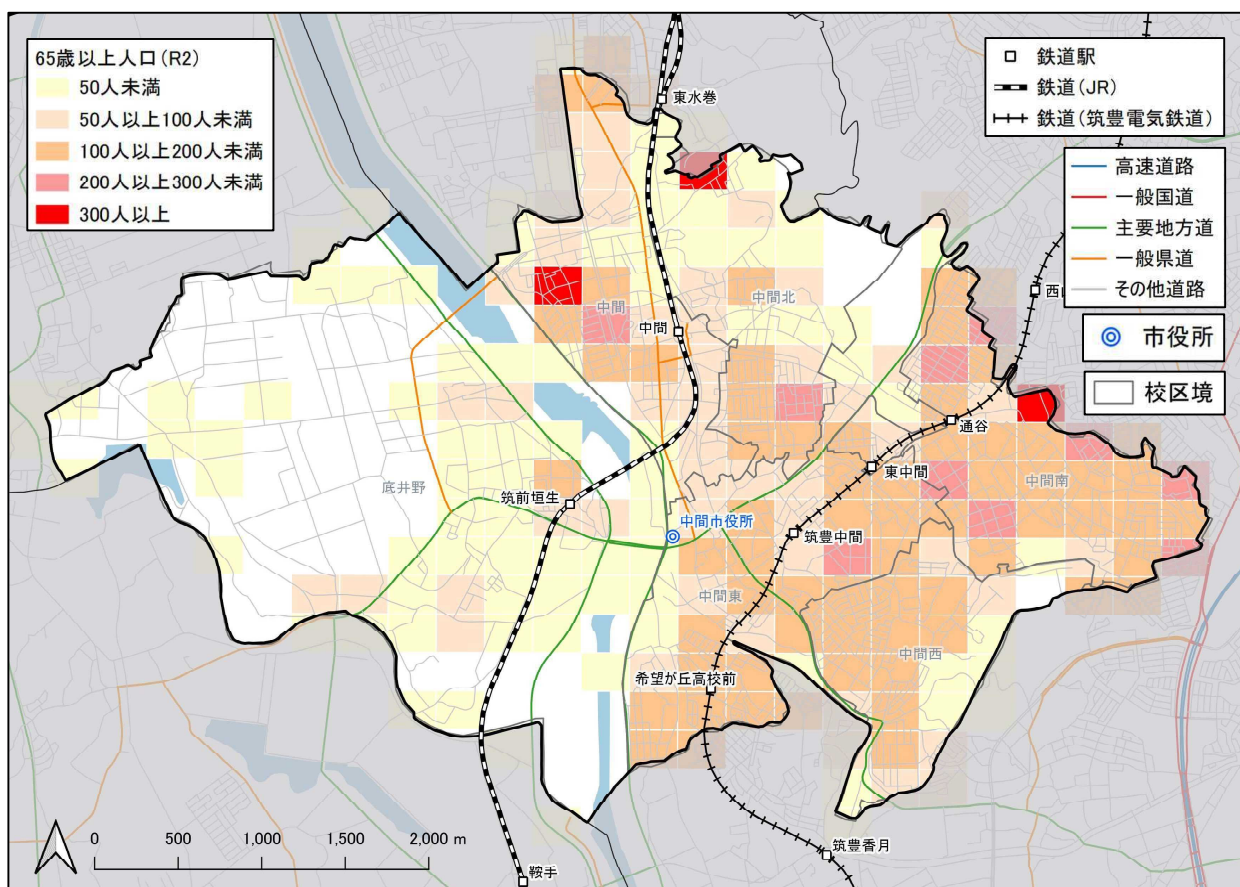


図 中間市の高齢者（65歳以上）人口の分布

資料：国勢調査(R2)

①高齢化率

- 高齢化率の分布状況を見ると、ほとんどの地域で高齢化率 30%以上となっている。
- また、市内の各校区に高齢化率 50%以上の箇所が点在しており、各地で高齢化が進んでいることが伺える。

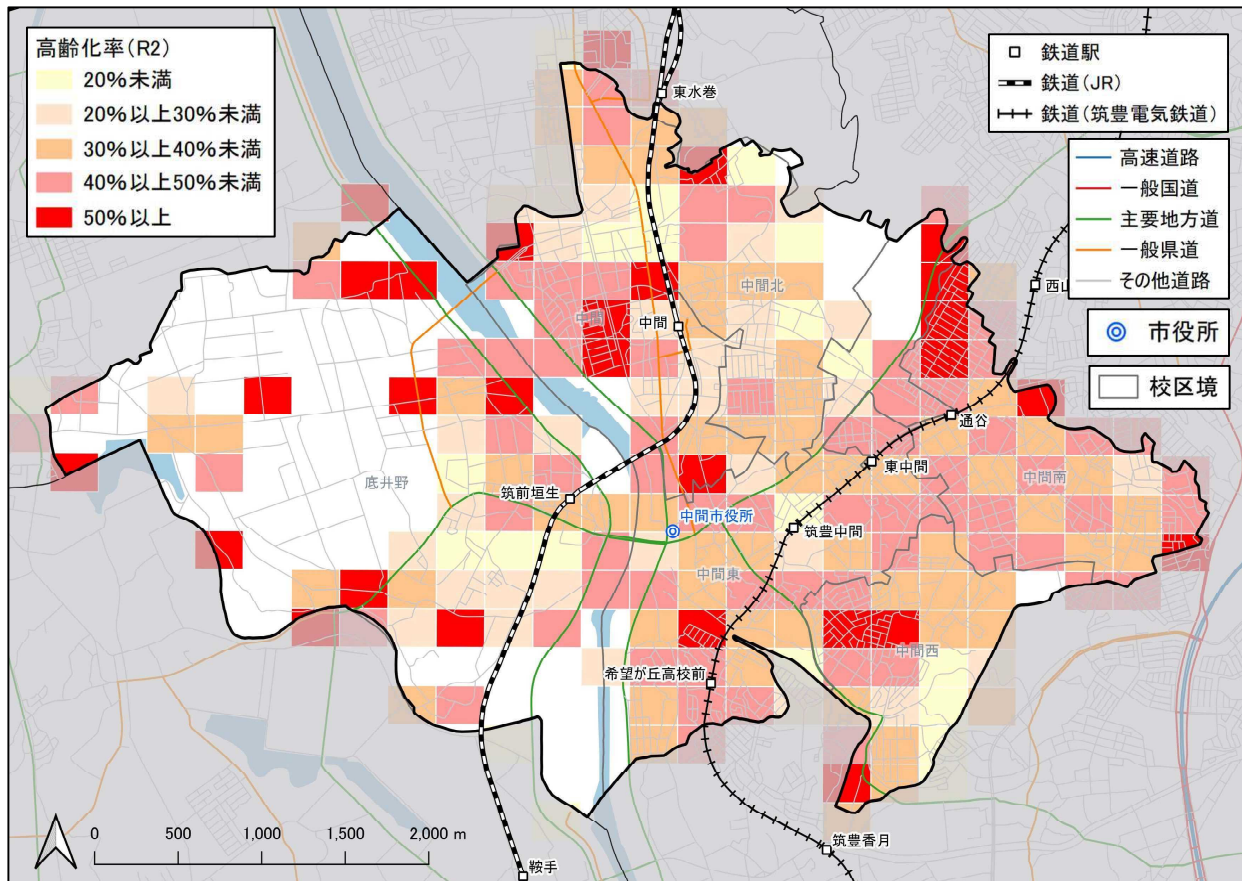


図 中間市の高齢化率の分布

資料: 国勢調査 (R2)

2-1-3 主要な施設の立地状況

1) 商業施設

●中間市の商業施設の分布状況を見ると、東部に集中しており、特に中間・中間北・中間東校区に立地がみられる。



図 商業施設の分布状況

資料：中間市資料、全国大型小売店総覧 2023

表 商業施設

商業施設	
ダイレックス 中間店	井筒屋中間ショップ
ホームプラザナフコ 中間店	新鮮市場さくら館
グッデイ 中間店	サンドラッグ中鶴店
サンキ 中間店	ドラッグストアコスモス 春日台店
フードウェイ 中間店	ドラッグ新生堂中間駅前店
ハローデイ 中尾店	ドラッグ新生堂中間中尾店
ドラッグストアコスモス 中鶴店	ドラッグ新生堂東中間店
レガネット中間	D'station 中間店
メガセンタートライアルなかま店・イオンなかま店	

2) 医療施設（歯科医院を除く）

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

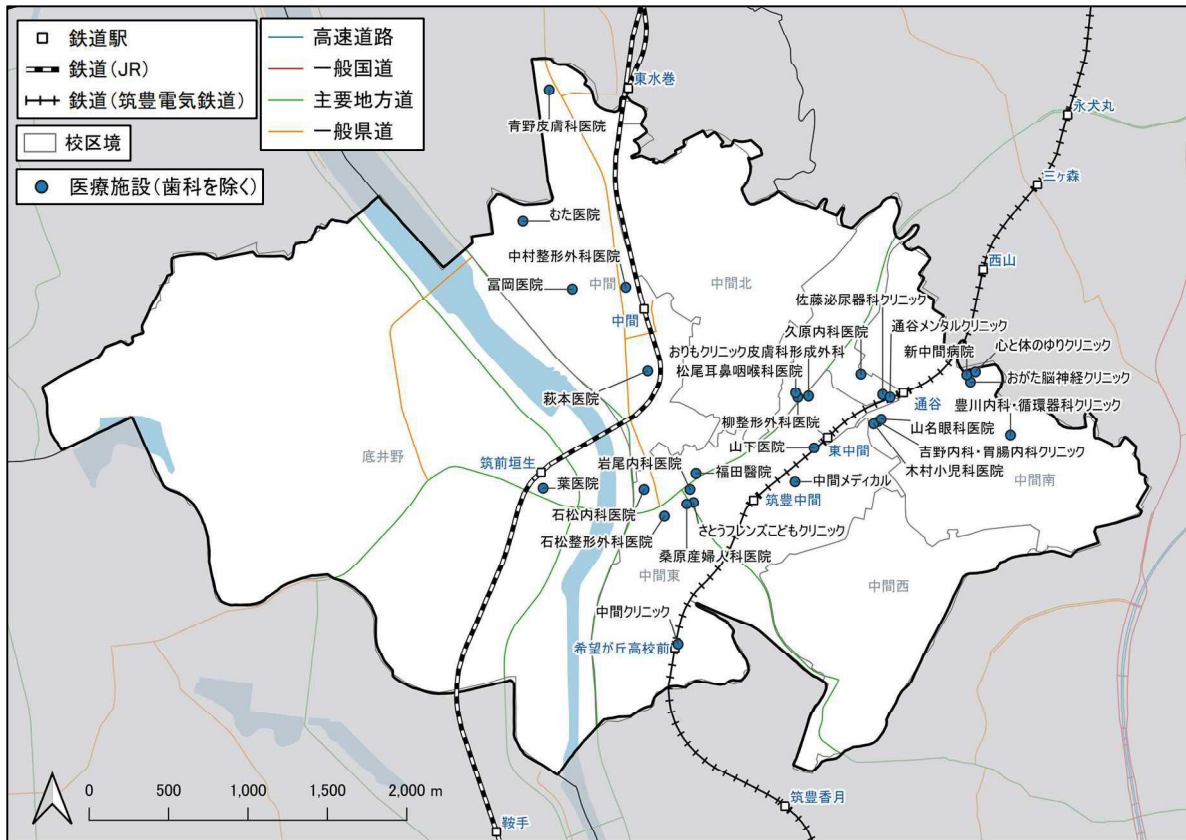


図 医療施設の分布状況

資料：中間市資料

表 医療施設（歯科医院を除く）

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

3) 教育施設

●中間市の教育施設の分布状況を見ると、小学校・中学校は各校区に立地しており、高等学校や特別支援学校は、中間西・中間東校区に点在している。

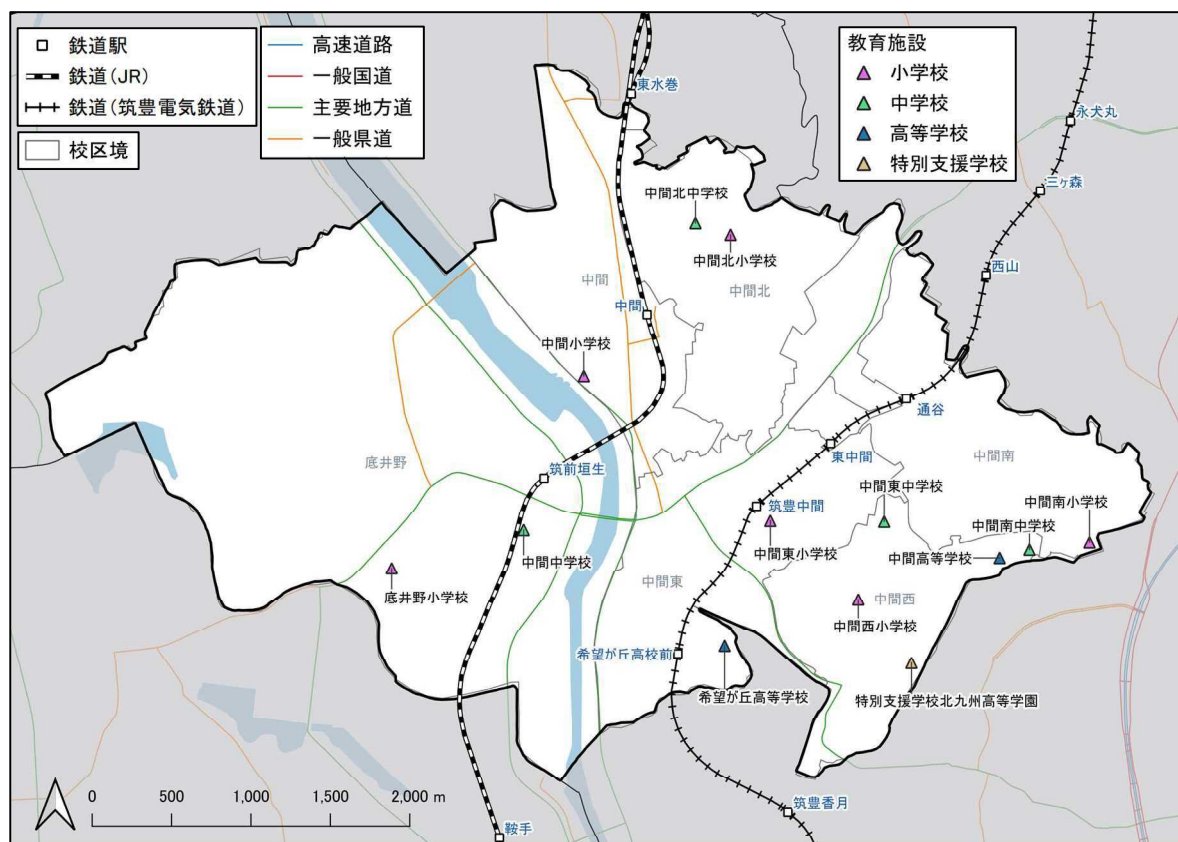


図 教育施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 教育施設

教育施設
中間小学校
中間西小学校
中間東小学校
中間南小学校
中間北小学校
底井野小学校
中間中学校
中間東中学校
中間南中学校
中間北中学校
中間高等学校
希望が丘高等学校
特別支援学校北九州高等学園

4) 公共公益施設

●中間市の公共公益施設の分布状況を見ると、中間・中間北・中間東校区に集中しており、特にJR 筑豊本線沿線に立地している。



図 公共公益施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 公共公益施設

公共施設	
中央公民館	弓道場
人権センター	子育て支援センター
中間市武道場・天道館	中間仰木彬記念球場
地域交流センター	市民図書館
働く婦人の家	ジョイパルなかま庭球場
ハピネスなかま	シルバー人材センター
生涯学習センター	太陽の広場
体育文化センター	保健センター
なかまハーモニーホール	屋島庭球場
親子ひろばリンク	幼児用プール
遠賀川河川敷市民グラウンド	歴史民俗資料館
垣生公園ボート場	中間市消防署
世界遺産施設	
八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室	

2-1-4 人の移動特性

1) 通勤流動

- 本市の通勤者（14,411人）のうち、約3割が市内へ通勤している。
- 北九州市八幡西区は、流出・流入ともに移動が多くみられ、八幡西区への通勤者は市内通勤者よりも多い。

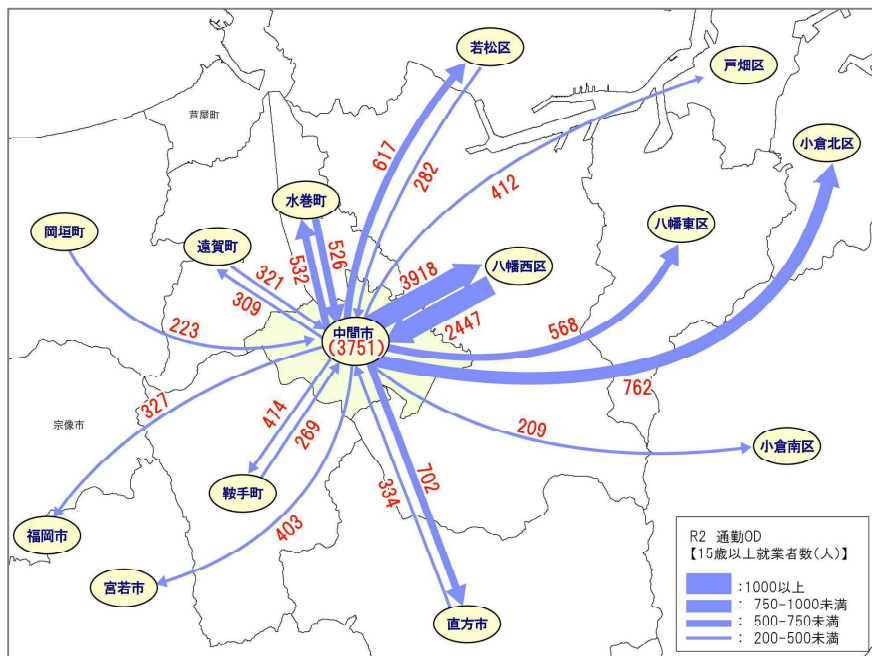


図 通勤流動

資料：国勢調査(R2)

2) 通学流動

- 本市の通学者（1,518人）のうち、約4割が市内へ通学している。
- 通勤流動と同様に八幡西区をはじめとする北九州市との移動が多く、通勤に比べ、福岡市への移動も多くみられる。

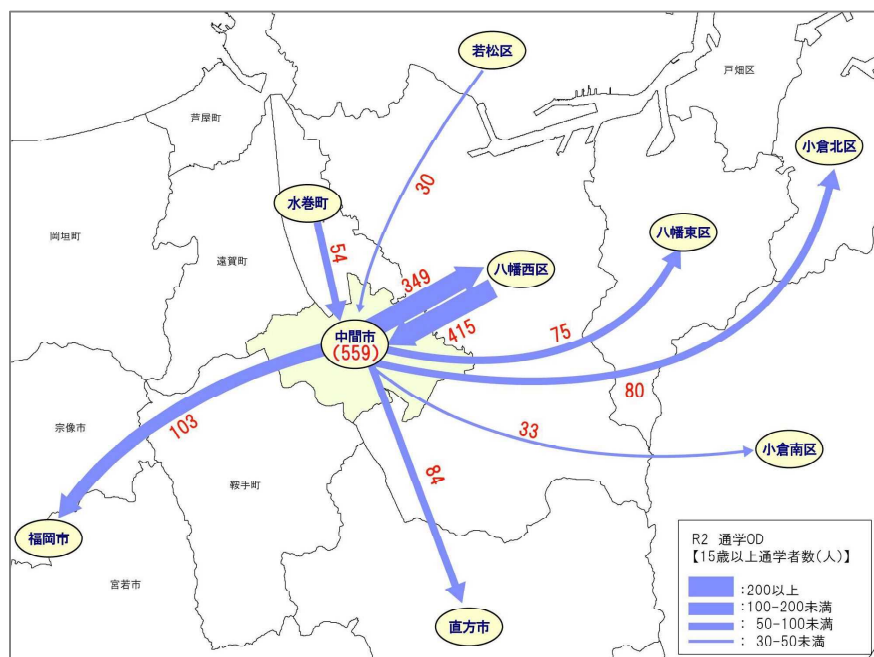


図 通学流動

資料：国勢調査(R2)

2-1-5 自動車運転状況

1) 運転免許保有状況

- 本市の運転免許保有者数は、平成29年以降緩やかに減少している。
- 令和3年の運転免許保有者は25,205人となっており、市民の半数以上が免許を保有している。

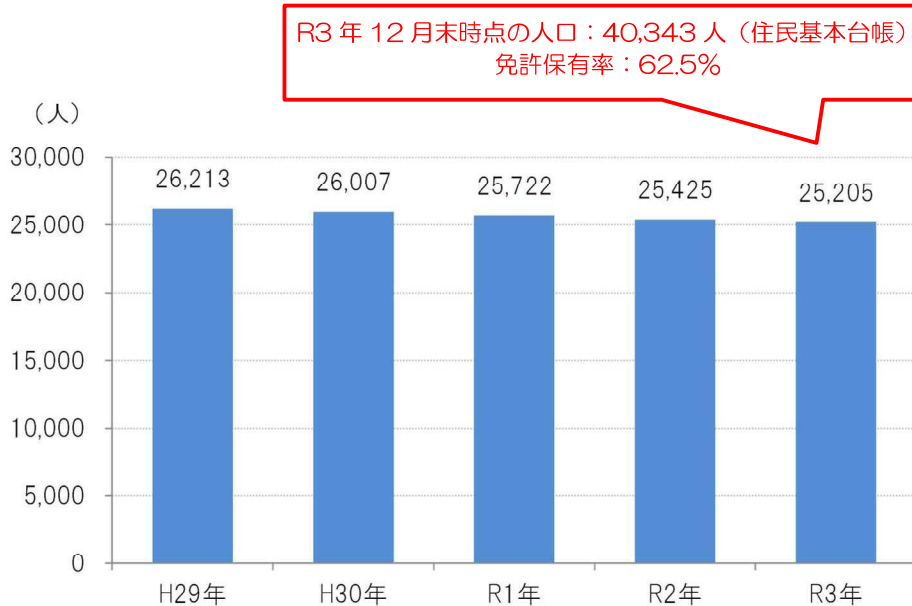


図 運転免許保有者数の推移

資料：福岡県交通年鑑
※各年12月末時点のデータ

2) 運転免許返納状況

- 本市の運転免許返納者数の推移をみると、毎年180人程度となっており横ばいである。

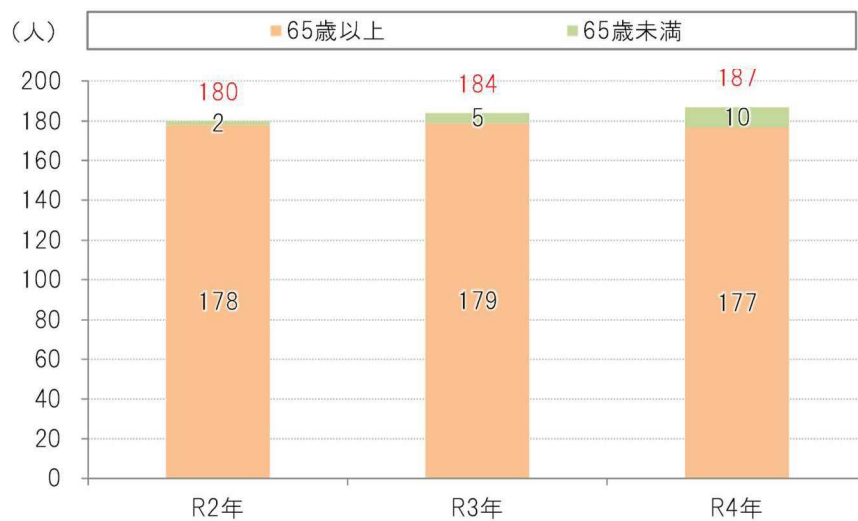


図 運転免許返納者数の推移

資料：福岡県警察

3) 交通事故状況

- 本市の交通事故発生件数は、平成30年から令和2年にかけて減少傾向にあったが、令和4年には再び増加している。
- すべての事故のうち、約3~4割が高齢者関連事故となっている。

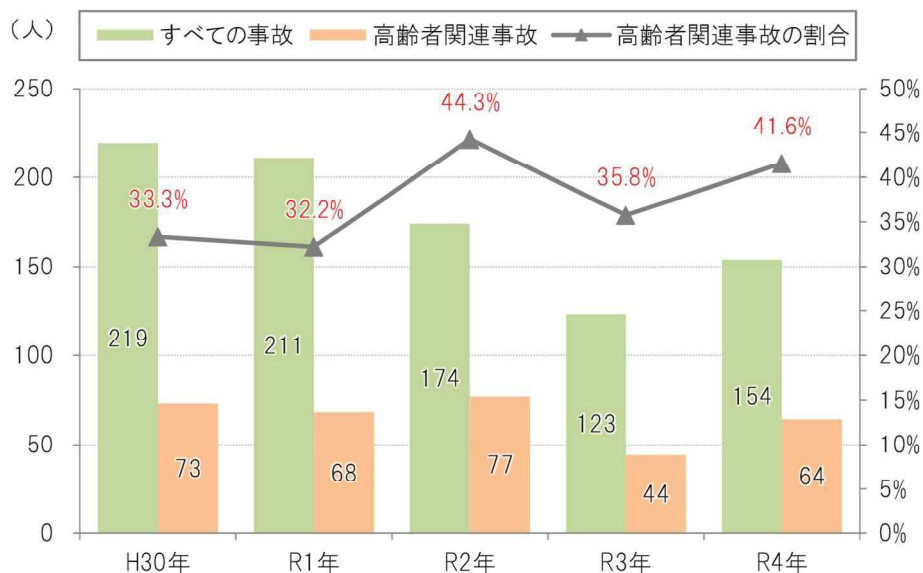


図 交通事故数の推移

資料:福岡県警察 交通事故統計

※高齢者関連事故:第1当事者または第2当事者が高齢者の事故

2-2 公共交通の現状

2-2-1 鉄道

- 本市には、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 筑豊本線は、北九州市の若松駅から筑紫野市の原田駅に至る路線であり、市内には2つの駅（中間・筑前垣生）がある。市内2駅を含む折尾駅～桂川駅間は「福北ゆたか線」の愛称が付けられている。
- 筑豊電気鉄道は、北九州市の黒崎駅前駅から直方市の筑豊直方駅に至る路線であり、市内には4つの駅（通谷・東中間・筑豊中間・希望が丘高校前）がある。

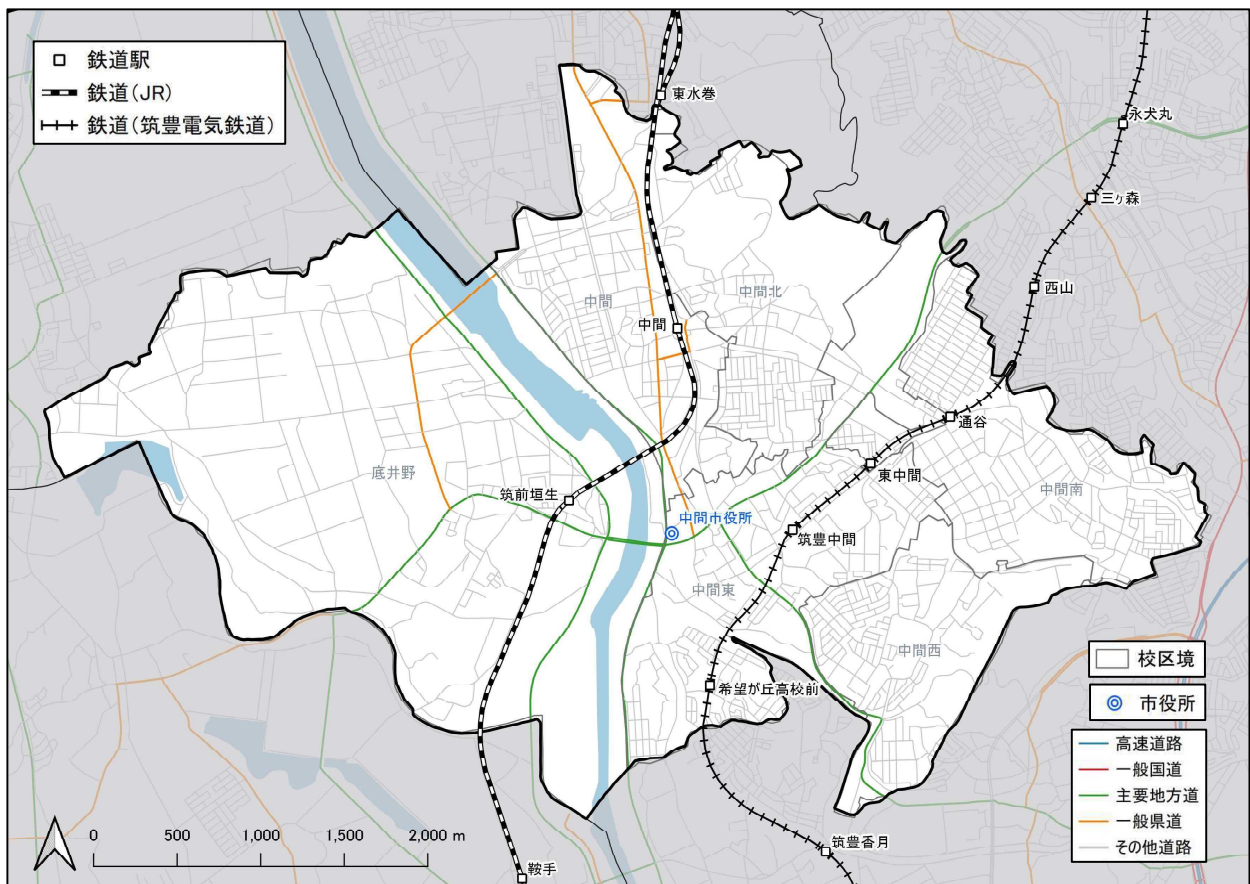


図 鉄道の運行状況

1) JR 筑豊本線（福北ゆたか線）

①運行状況

- 本市を通る JR 日豊本線（福北ゆたか線）は、曜日にかかわらず上下 47 本ずつ運行されている。（令和 5 年 8 月現在）
- 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 6・7・17・19 時台の 4 本、直方・博多方面で 7 時台の 4 本となっている。

表 JR 筑豊本線（福北ゆたか線）の運行本数

路線	方向	運行本数		
		平	土	日・祝
JR 筑豊本線 （福北ゆたか線）	折尾・黒崎・若松方面（上り）	47	47	47
	直方・桂川・長者原・博多方面（下り）	47	47	47
	計	94	94	94

資料: JR 九州 HP

※運行本数: JR 筑豊本線（福北ゆたか線）のうち中間市内の駅に停車する本数の合計

筑豊本線 折尾・黒崎・若松方面（上り）		筑豊本線 直方・桂川・長者原・博多方面（下り）	
5	32 47 折尾 若松	5	49 博多
6	04 30 44 56 折尾 折尾 小倉 折尾	6	30 直方
7	03 15 31 50 門司港 折尾 折尾 小倉	7	03 20 38 50 直方 直方 直方 直方
8	03 14 39 折尾 小倉 折尾	8	22 40 57 直方 博多 直方 直方から快速
9	08 35 47 折尾 小倉 折尾	9	08 23 49 直方 直方 直方
10	23 42 折尾 門司港	10	12 42 56 直方 直方 直方
11	19 42 若松 門司港	11	23 57 直方 直方
12	19 42 若松 門司港	12	23 57 直方 直方
13	19 42 若松 門司港	13	23 57 直方 直方
14	19 42 若松 門司港	14	23 57 直方 直方
15	19 42 若松 門司港	15	23 52 直方 直方
16	14 48 若松 若松	16	29 56 直方 直方
17	07 20 39 58 若松 折尾 若松 若松	17	22 43 59 直方 直方 直方
18	17 44 折尾 折尾	18	18 33 46 直方 直方 直方
19	03 20 42 57 折尾 折尾 折尾 折尾	19	06 27 42 直方 直方 直方
20	15 49 折尾 折尾	20	00 15 38 直方 直方 直方
21	18 45 折尾 折尾	21	06 46 直方 直方
22	06 47 折尾 折尾	22	07 26 36 博多 直方 直方
23	16 折尾	23	05 38 新飯塚 直方
		0	00 直方

図 JR 中間駅の時刻表

出展: JR 九州 HP

②利用状況

- 平成30年度～令和2年度の利用者数は減少傾向にあり、特に令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大きく減少しているが、令和3年度以降は回復基調にある。
- 令和4年度の利用者数を駅別にみると、8割以上が中間駅を利用している。

表 JR 中間駅・筑前垣生駅の利用者数

(人/日)

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
中間駅	1,746	1,641	1,255	1,341	1,420
筑前垣生駅	414	392	291	307	332
計	2,160	2,033	1,546	1,648	1,752

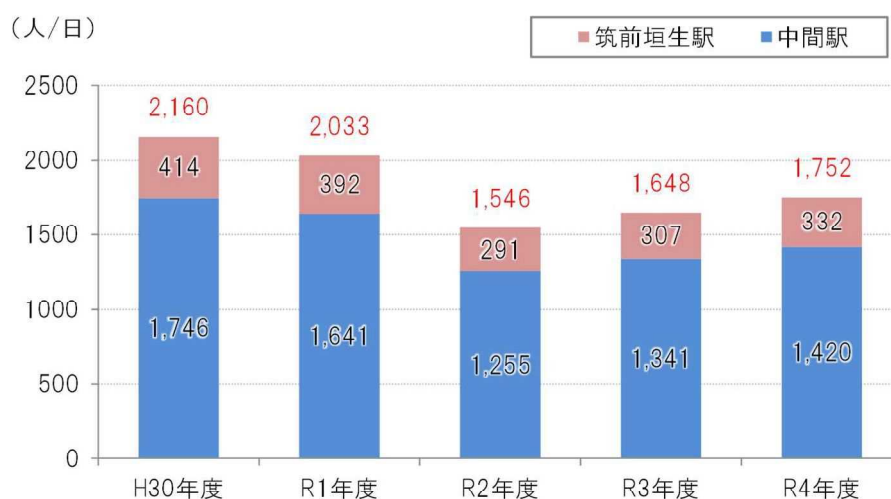


図 JR 中間駅・筑前垣生駅の利用者数

資料:JR 九州 HP

2) 筑豊電気鉄道

①運行状況

- 筑豊電気鉄道は、平日、上下線あわせて182本（令和5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7時台の10本、直方方面で8時台の9本となっている。

表 筑豊電気鉄道の運行本数

方向	区間	運行本数		
		平	土	日・祝
黒崎方面（上り）	筑豊直方～黒崎駅前	54	43	48
	楠橋～黒崎駅前	12	11	5
	筑豊中間～黒崎駅前	25	24	12
直方方面（下り）	黒崎駅前～筑豊直方	53	44	49
	黒崎駅前～筑豊中間	25	24	12
	黒崎駅前～楠橋	13	10	4
計		182	156	130

資料：筑豊電気鉄道 HP

通谷 [CK11] 駅 時刻表(平日)

黒崎方面		直方方面	
5	18 40	5	57
6	03 17 27 36 44 51 58	6	18 44 56
7	05 12 19 25 31 37 42 48 53 59	7	08 15 22 29 36 43 50 57 中 中 中 中
8	06 15 26 36 46 58	8	05 09 15 20 26 31 36 43 52 中 楠 楠 楠 楠 楠
9	10 22 33 48	9	03 16 26 36 48 楠 楠
10	03 18 33 48	10	00 15 30 45 中 中
11	03 18 33 48	11	00 15 30 45 中 中
12	03 18 33 48	12	00 15 30 45 中 中
13	03 18 33 48	13	00 15 30 45 中 中
14	03 18 33 48	14	00 15 30 45 中 中
15	03 18 33 46	15	00 15 30 45 中 中
16	01 14 27 38 46 56	16	00 15 28 40 52 楠
17	06 15 22 31 38 46 53	17	04 16 26 36 45 52 中 中
18	01 08 16 23 31 38 47 56	18	01 08 16 23 31 38 46 53 中 中 中 楠
19	08 19 26 36 46 56	19	01 08 16 26 36 46 56 楠 中 中 中
20	06 16 31 48	20	06 16 26 36 46 楠 楠
21	07 27 42 57	21	01 15 30 45
22	12 27	22	03 18 34 48
23	00	23	15 41 楠
24		24	

図 通谷駅の時刻表(平日)

出展：筑豊電気鉄道 HP

②利用状況

- 平成30年度～令和元年度の利用者数は、ほぼ横ばいであるが、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大きく減少している。
- 令和4年度の利用者数を駅別にみると、約4割が通谷駅を利用している。

表 市内4駅の利用者数

(千人/年度)

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
通谷駅	610	614	478	457	447
東中間駅	230	233	189	202	213
筑豊中間駅	319	320	263	309	293
希望が丘高校前駅	333	322	215	248	251
計	1,492	1,489	1,145	1,216	1,204

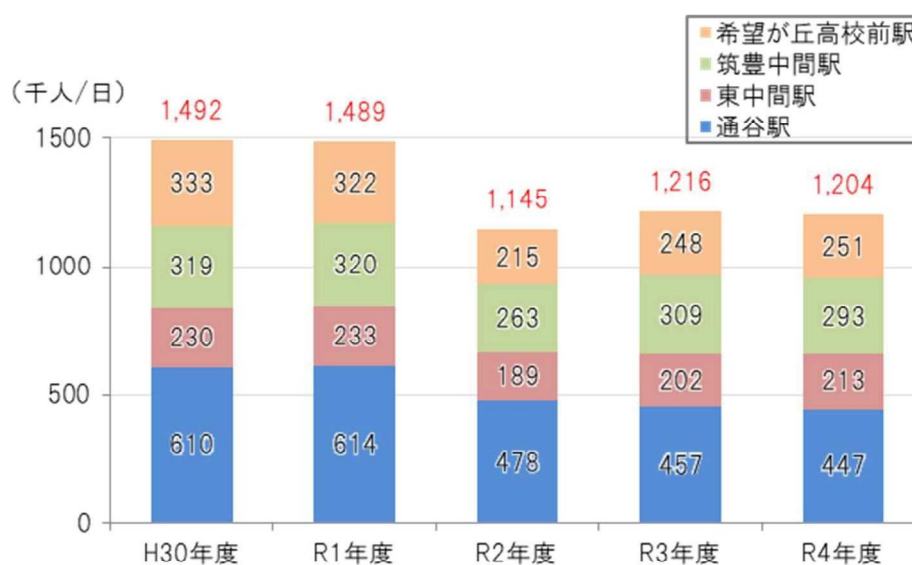


図 市内4駅の利用者数

資料: 筑豊電気鉄道

2-2-2 路線バス

●本市には、西鉄バスの中間線（61・67番系統）、則松循環線・宮の谷線（74番系統）、北九州市営バスの水巻南部巡回線が運行している。

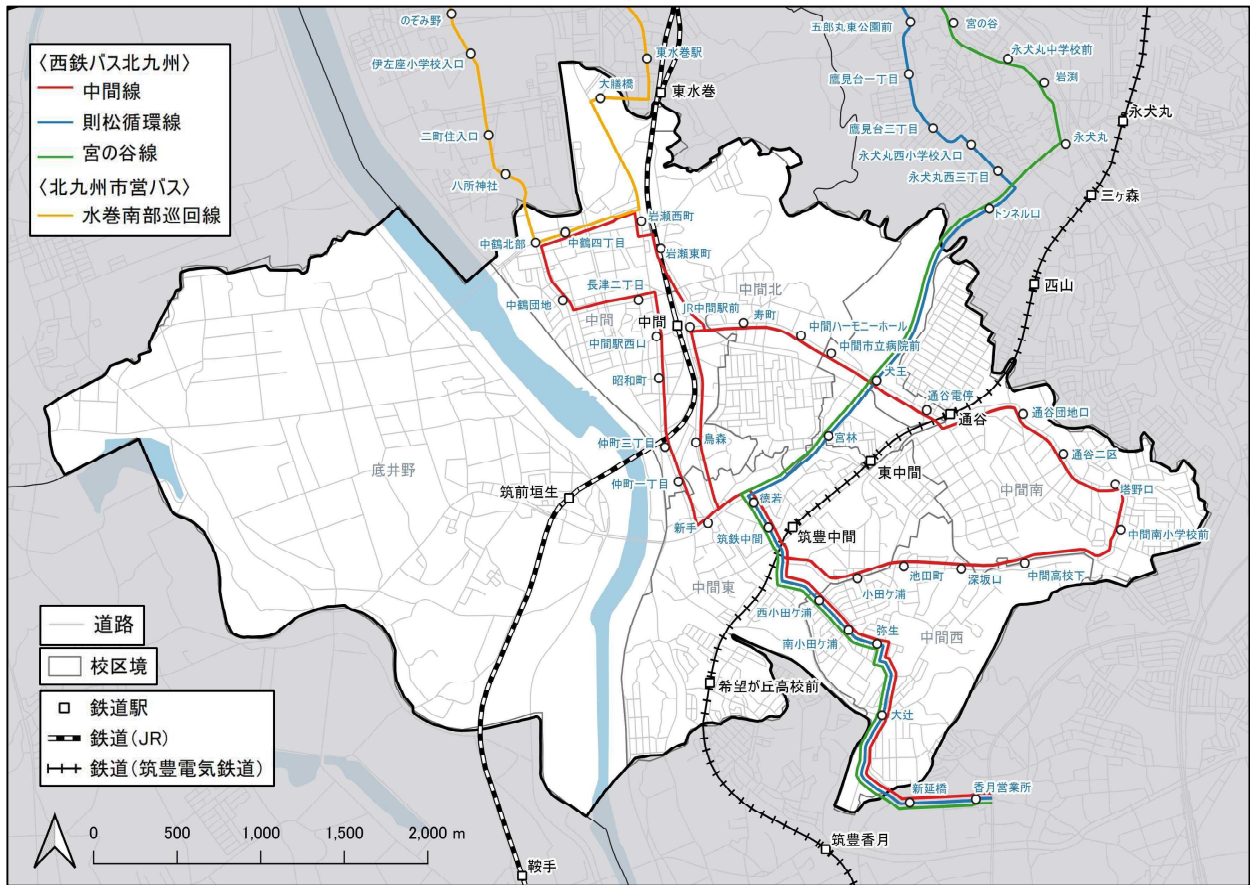


図 路線バスの運行状況

1) 西鉄バス

①運行状況

- 本市を走る西鉄バス3路線（5系統）の運行本数は以下のとおり。
- 平日の運行本数は、中間線が34本、則松循環線が14本、宮の谷線が2本となっており、市内の主要駅等を結んでいる中間線の本数が多い。

表 西鉄バスの運行本数

系統番号	路線	行先・経路	方向	運行本数		
				平	土	日・祝
61	中間線	香月営業所～鳥森～JR 中間	右回り	7	7	7
		駅～筑鉄中間	左回り	5	5	5
		筑鉄中間～鳥森～JR 中間	右回り	3	3	3
		～筑鉄中間	左回り	5	5	5
67		香月営業所～中鶴～JR 中間	右回り	1	1	1
		駅～筑鉄中間	左回り	3	3	3
		筑鉄中間～中鶴～JR 中間	右回り	6	6	6
		～筑鉄中間	左回り	4	4	4
74	則松循環線	香月営業所～筑鉄中間～泉ヶ	産業医科大学病院行き	3	1	—
		浦～産業医科大学病院	香月営業所行き	2	1	1
74-1		香月営業所～筑鉄中間～泉ヶ	西鉄黒崎バスセンター行き	4	4	4
		浦～西鉄黒崎バスセンター	香月営業所行き	5	4	3
74-2	宮の谷線	香月営業所～筑鉄中間～宮ノ	西鉄黒崎バスセンター行き	1	1	1
		谷～西鉄黒崎バスセンター	香月営業所行き	1	1	1

資料: 西鉄 HP

②利用状況

●H25年度以降の西鉄バス中間線の利用者数をみると減少傾向にあり、特に令和2年度からは減便した影響もあり大幅に減少している。

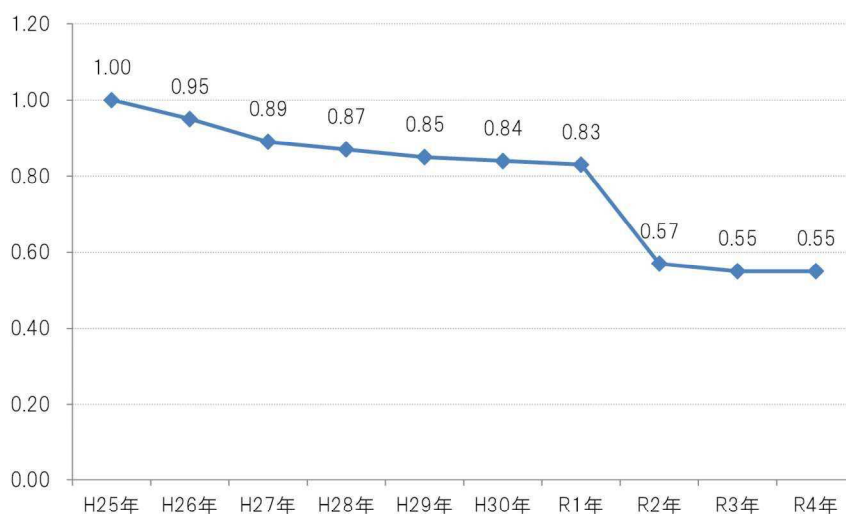


図 西鉄バス（中間線）の利用者数

資料：西鉄バス北九州
※2013年を1.00とする

③経営状況

●西鉄バスへの国・県・市の補助金額はR3年度で約2千8百万円であり、年々増加傾向にある。

表 西鉄バスの経営状況

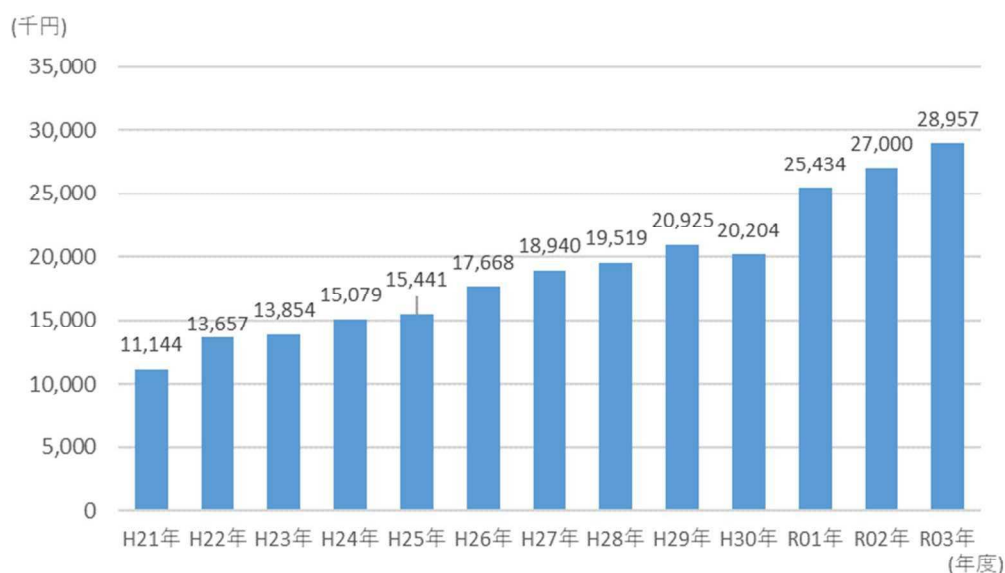


図 西鉄バスの国・県・市補助金額

資料：中間市
※各年度：10月～翌年9月の実績

2) 北九州市営バス

①運行状況

- 本市には、北九州市営バスが運行する水巻南部循環線の一部が乗り入れており、大膳橋と中鶴4丁目の2つの停留所に停車する。
- 朝・夕は水巻町南部地域のみを循環する南部コースを、日中は水巻町役場や水巻町図書館など北部も含めた南北コースを運行しており、平日の運行本数は南部コースが12本、南北コースが8本となっている。

表 北九州市営バスの運行本数

系統番号	路線	行先・経路	運行本数	
			平	土・日・祝
6	水巻南部循環線 (南部コース)	水巻駅南口→いきいきほーる→東水巻駅→八所神社→水巻駅南口	4	3
7		水巻駅南口→いちょうの湯前→下二→八所神社→東水巻駅→水巻駅南口	8	6
8	水巻南部循環線 (南北コース)	水巻駅南口→いきいきほーる→東水巻駅→八所神社→福岡新水巻病院→総合運動公園→水巻駅南口	6	6
9		水巻駅南口→福岡新水巻病院→総合運動公園→いちょうの湯前→下二→八所神社→東水巻駅→水巻駅南口	2	2

※8 系統の始発便のみ「八所神社」から発車

資料: 水巻町 HP

②利用状況

- 市内に停車する2つの停留所（大膳橋・中鶴4丁目）の令和4年度の利用者数をみると、大膳橋が101人、中鶴4丁目が730人となっている。
- 市内から乗車する人は、主に水巻駅南口で降車している。

表 大膳橋・中鶴4丁目の利用者数 (R4)

	大膳橋	中鶴4丁目
乗車 (人)	34	391
降車 (人)	67	339
計	101	730

表 主な降車バス停 (R4)

■大膳橋で乗車

	降車バス停	人数(人)	割合
1	水巻駅南口	23	67.6%
2	水巻総合運動公園前	3	8.8%
3	八所神社	2	5.9%

■中鶴4丁目で乗車

	降車バス停	人数(人)	割合
1	水巻駅南口	193	49.4%
2	いきいきホール	81	20.7%
3	福岡新水巻病院	34	8.7%

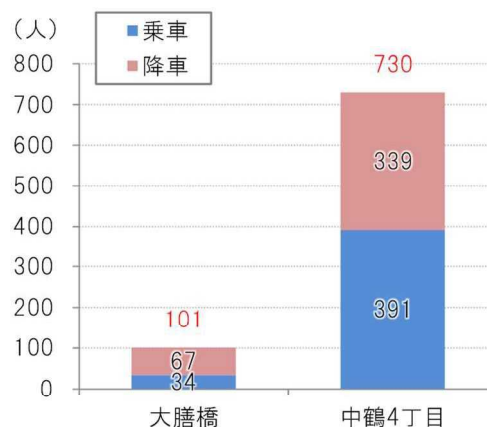


図 大膳橋・中鶴4丁目の利用者数 (R4)

※nimoca 利用者の実績

資料: 北九州市交通局

2-2-3 コミュニティバス

- 本市は、中間南校区を走る「フレンドリー号」と底井野校区を走る「なかよし号」の2つのコミュニティバスを運行している。
- フレンドリー号は、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つを定時定路線で運行しており、なかよし号は、予約型乗合タクシーとなっている。

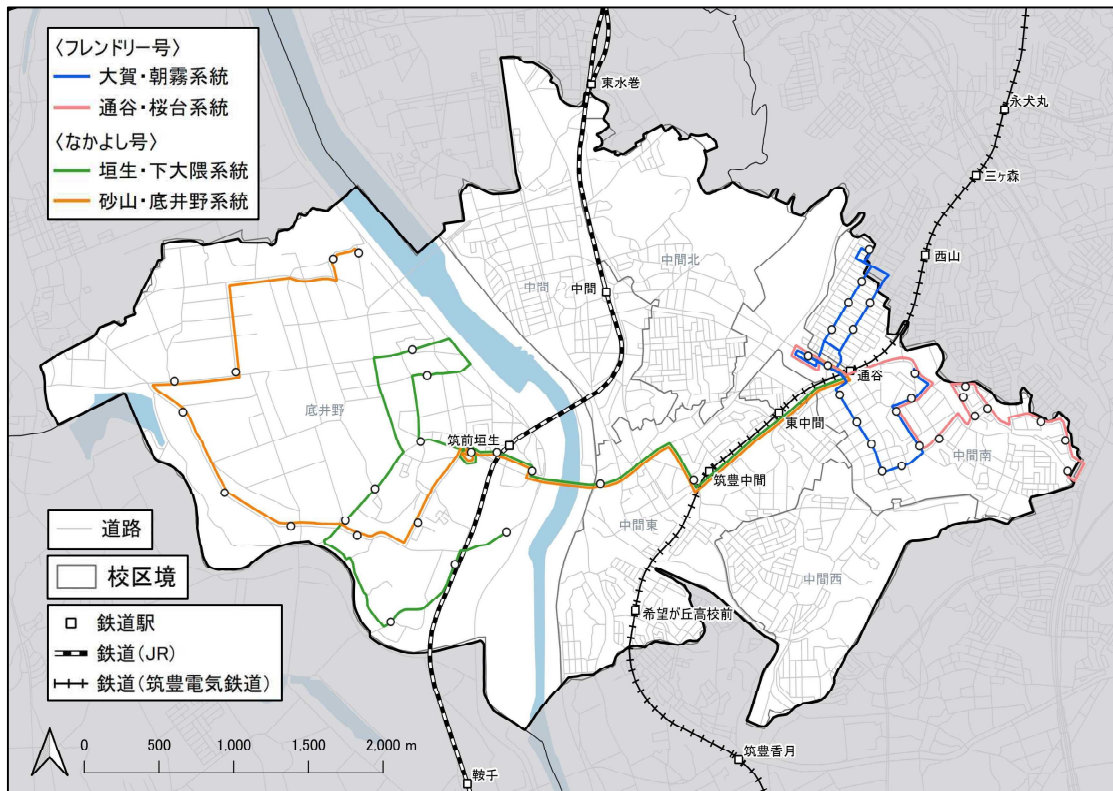


図 コミュニティバスの運行状況

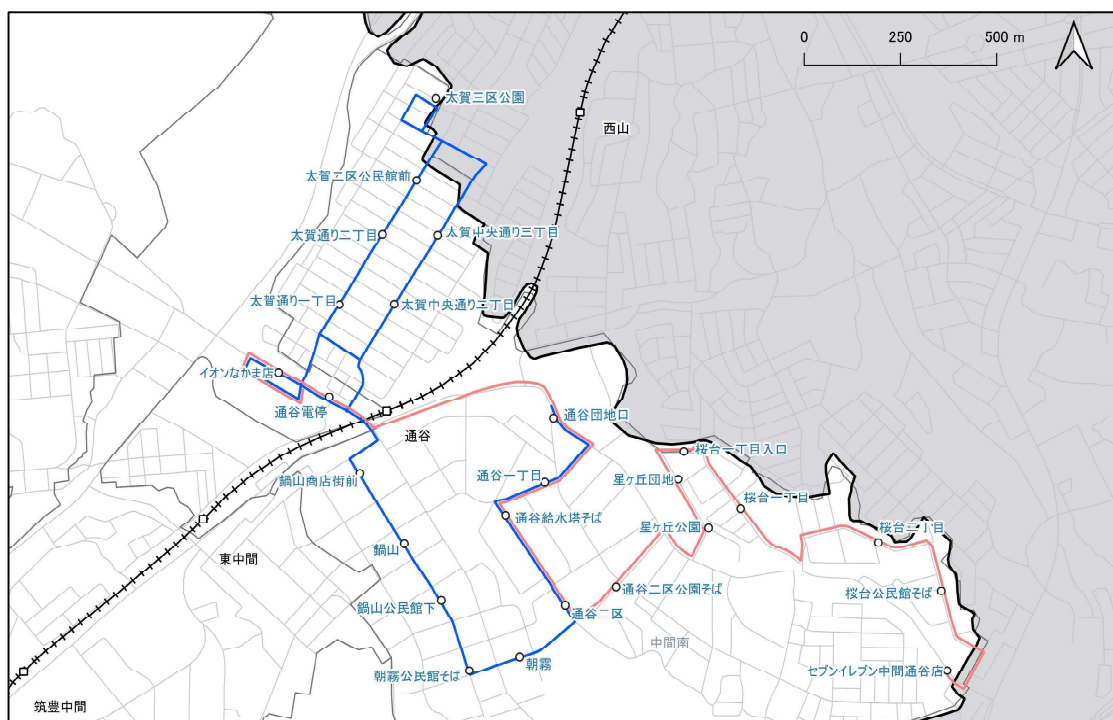


図 フレンドリー号の運行状況

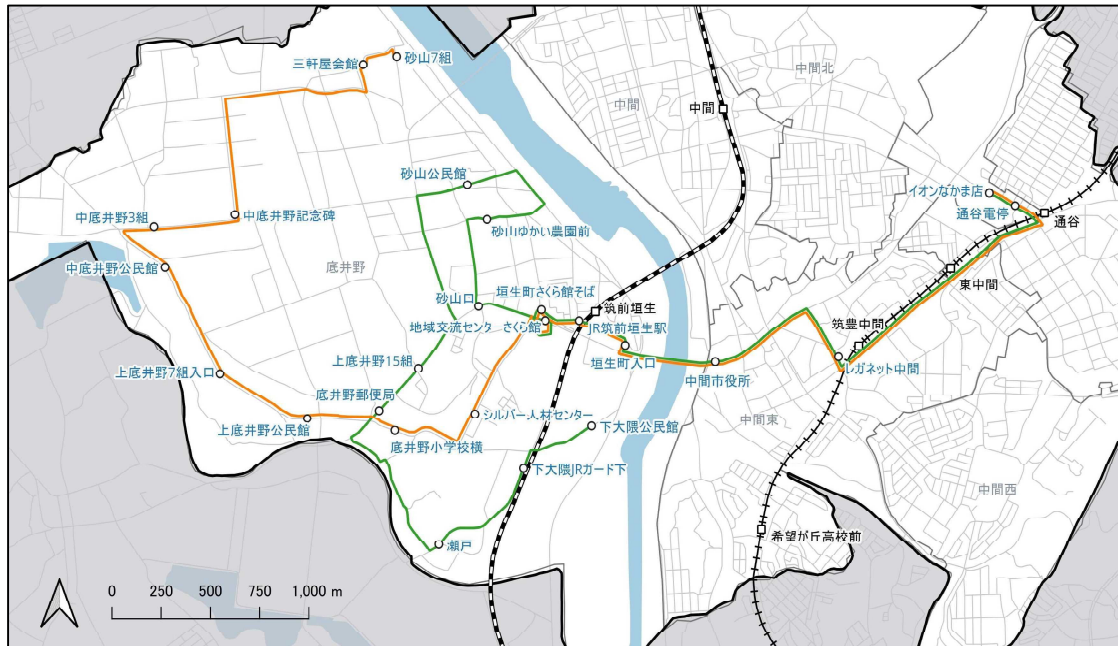


図 なかよし号の運行状況

1) 運行状況

- コミュニティバス4系統の運行概要は以下のとおり。
- 系統別に週2日の運行となっており、往路・復路ともに4便ずつ（4往復/日）運行している。
- 車両はタクシーの普通車を利用した4名までの乗車となっており、定員を超えた場合は車両を追加することで対応している。

表 コミュニティバスの運行概要

項目	内容	
料金	一般	200円
	障がい者・小学生	100円
	小学生未満	無料
	回数券	1冊 1,000円（100円×11枚綴り）
支払方法	現金または回数券	
乗車定員	1台4名 ※定員を超えた場合、車両を追加して運行 ※車いす1名乗車可（電動車いすは不可）	
運行本数	往路4便・復路4便（4往復/日）	
運行日	フレンドリー号	【太賀・朝霧系統】 月・水曜日 【通谷・桜台系統】 火・金曜日
	なかよし号	【垣生・下大隈系統】 月・水曜日（予約制） 【砂山・底井野系統】 火・金曜日（予約制）
運行事業者	フレンドリー号	【太賀・朝霧系統】 ひかり第一交通株式会社（4～6月/10～12月） 産業タクシー株式会社（1～3月/7～9月） 【通谷・桜台系統】 有限会社ことびきタクシー
	なかよし号	【垣生・下大隈系統】 有限会社ことびきタクシー 【砂山・底井野系統】 ひかり第一交通株式会社

2) 利用状況

- コミュニティバス全体の利用者数をみると、平成28年度以降増加傾向にあったが、令和元年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け大幅に減少しており、その後も減少が続いている。
- 路線別の利用者数をみると、平成29年度までは各路線で増加傾向にあるが、平成30年度から、フレンドリー号の2系統及びなかよし号の太賀・朝霧系統において減少傾向にある。特に、フレンドリー号の2系統については、ピーク時に比べ800人以上減少している。

表 コミュニティバスの利用者数

(人/年度)

系統		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	889	1,328	1,298	1,041	879	343	491
	通谷・桜台系統	836	1,273	1,601	1,323	1,223	1,181	739
なかよし号	垣生・下大隈系統	539	661	621	395	342	251	262
	砂山・底井野系統	640	753	582	311	426	385	265
計		2,904	4,015	4,102	3,070	2,870	2,160	1,757

※各年度:10月～翌年9月の実績

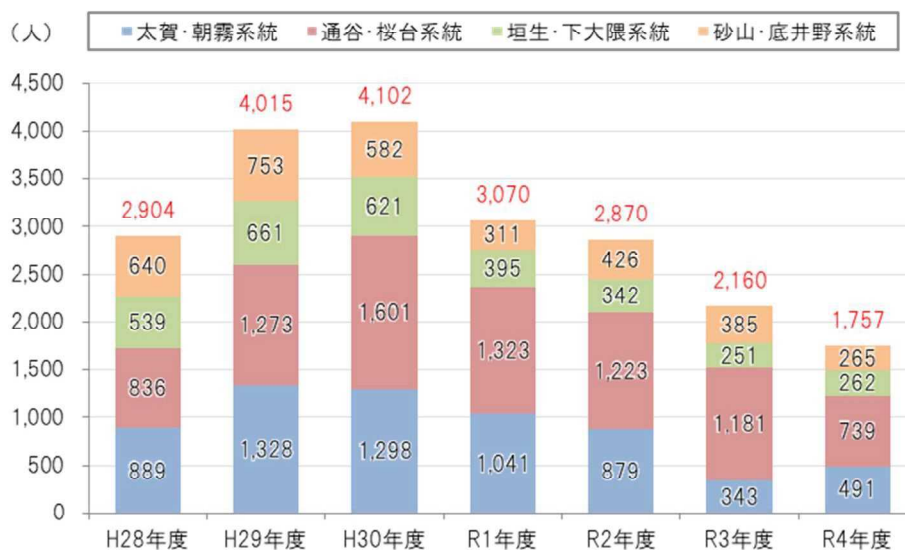


図 コミュニティバスの利用者数

資料:中間市資料

3) 経営状況

- 本市は、コミュニティバスの補助金として、年間2~3千万円の財政負担をしている。
- 利用者1人あたりの市補助金額の合計は、平成28年度から7年間で600円程度増加しており、特にフレンドリー号の太賀・朝霧線においては、900円程度増加している。
- 一方で、フレンドリー号の通谷・桜台線においては、400円程度減少している。

表 コミュニティバスの市補助金

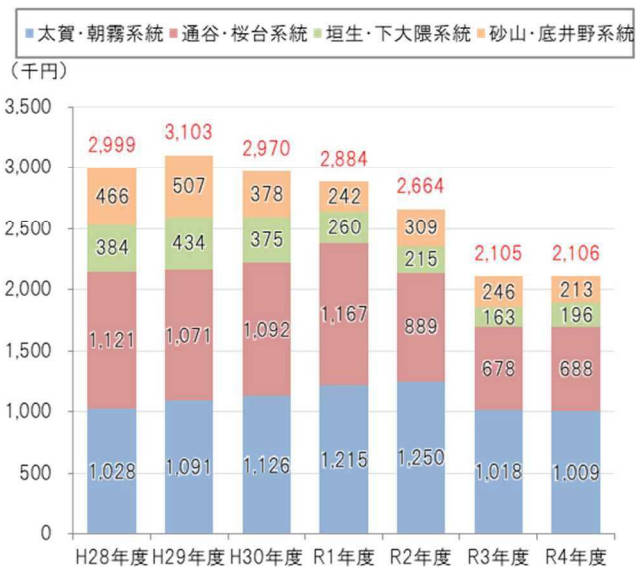
系統		(千円/年度)						
系統		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	1,028	1,091	1,126	1,215	1,250	1,018	1,009
	通谷・桜台系統	1,121	1,071	1,092	1,167	889	678	688
なかよし号	垣生・下大隈系統	384	434	375	260	215	163	196
	砂山・底井野系統	466	507	378	242	309	246	213
計		2,999	3,103	2,970	2,884	2,664	2,105	2,106

※各年度:10月~翌年9月の実績

表 コミュニティバスの利用者1人あたり市補助金額

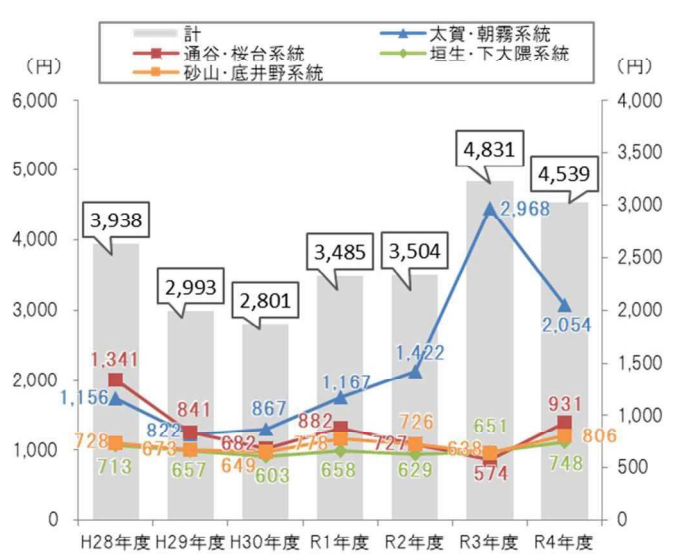
系統		(円/人・年度)						
系統		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
フレンドリー号	太賀・朝霧系統	1,156	822	867	1,167	1,422	2,968	2,054
	通谷・桜台系統	1,341	841	682	882	727	574	931
なかよし号	垣生・下大隈系統	713	657	603	658	629	651	748
	砂山・底井野系統	728	673	649	778	726	638	806
計		3,938	2,993	2,801	3,485	3,504	4,831	4,539

※各年度:10月~翌年9月の実績



☒ コミュニティバスの委託料及び市補助金額

資料:中間市資料



☒ コミュニティバスの利用者1人あたり委託料及び市補助金額

資料:中間市資料

2-2-4 タクシー

●本市には、タクシー事業者が4社あり、いずれもJRや筑豊電気鉄道の沿線に立地している。

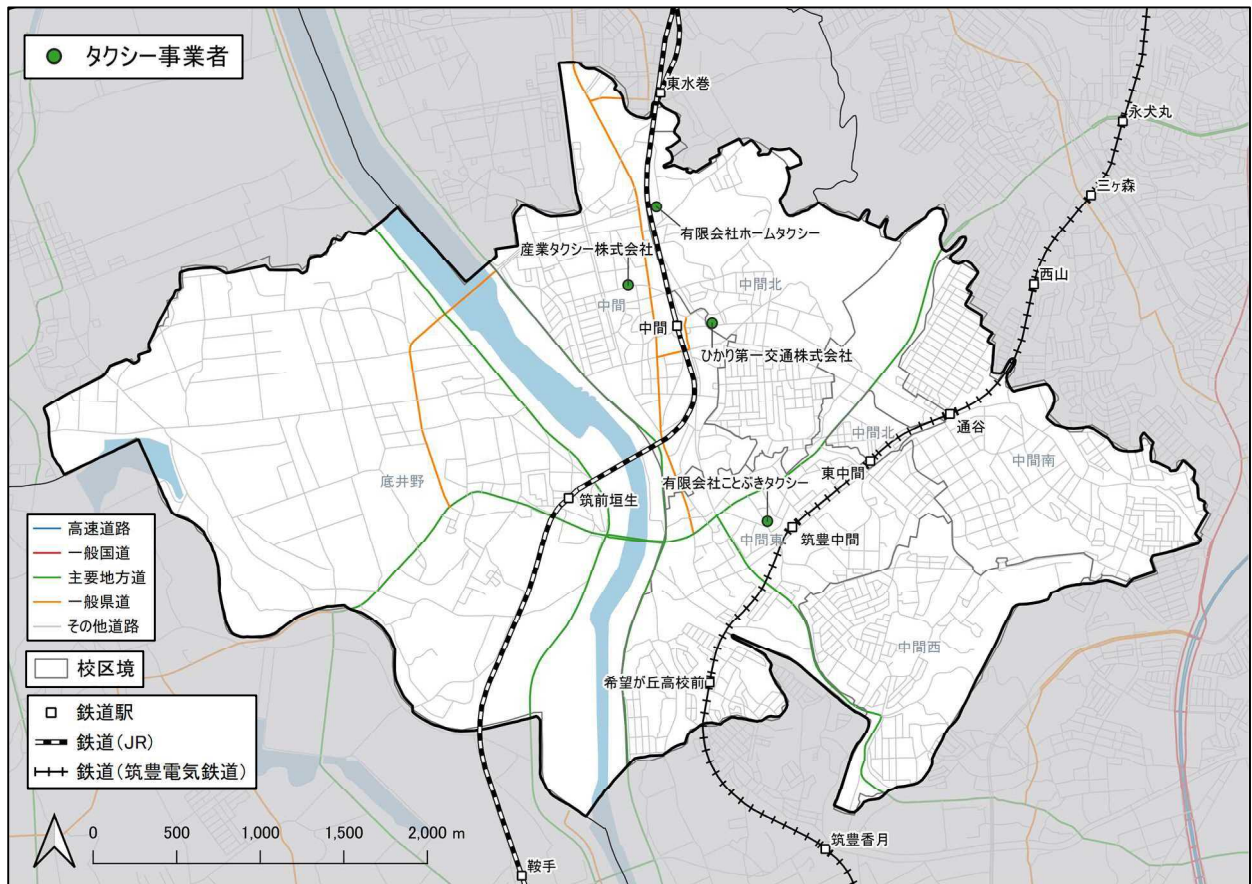


図 中間市のタクシー事業者

1) 利用状況

●本市を含む北九州交通圏のタクシー利用者数は減少傾向にあり、令和3年度は約996万人となっている。

表 タクシーの利用者数

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
北九州交通圏	16,999,428	15,534,188	14,431,929	9,958,144	9,961,713

※北九州交通圏：中間市、北九州市、遠賀郡

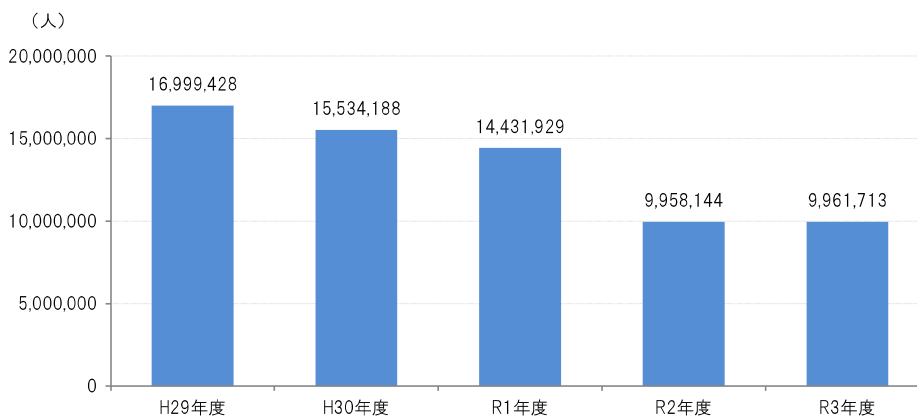


図 タクシーの利用者数

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

2) 経営状況

●令和3年度のタクシーの営業収入は、約93億円となっており、5年間で4割程度減少している。

表 タクシーの営業収入

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
北九州交通圏	15,494,592	14,951,620	13,708,815	8,946,217	9,338,962

※北九州交通圏：中間市、北九州市、遠賀郡

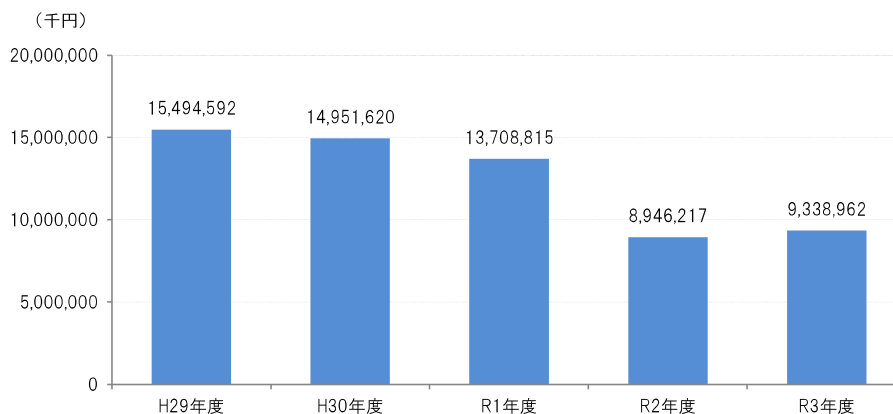


図 タクシーの営業収入

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

中間市地域公共交通計画

平成6年3月

〒809-8501

福岡県中間市中間一丁目1番1号

中間市 建設産業部 都市計画課 交通対策係

電話：093-246-6155

FAX：093-244-1342

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

