

# 中間市地域公共交通計画(素案)

令和6年1月時点

中 間 市



# 目 次

---

<b>1. 計画の目的と関連計画の整理</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 地域及び地域公共交通の現状</b> .....	<b>10</b>
2-1 地域の現状 .....	10
2-2 公共交通の現状 .....	24
2-3 公共交通利用が不便な地域 .....	42
<b>3. アンケート調査等のまとめ</b> .....	<b>44</b>
3-1 市民アンケート調査 .....	44
3-2 市内高校在校生 Web アンケート調査 .....	64
3-3 バス利用状況調査 .....	66
3-4 子育て世代向けアンケート調査 .....	72
<b>4. 地域公共交通の課題</b> .....	<b>73</b>
<b>5. 地域公共交通の基本方針及び目標</b> .....	<b>75</b>
5-1 地域公共交通の基本方針 .....	75
5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク .....	76
5-3 計画の基本目標 .....	78
<b>6. 実施事業</b> .....	<b>79</b>
6-1 実施事業の概要 .....	79
6-2 事業内容 .....	80



## 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。

このような状況の中、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、官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となった。

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。

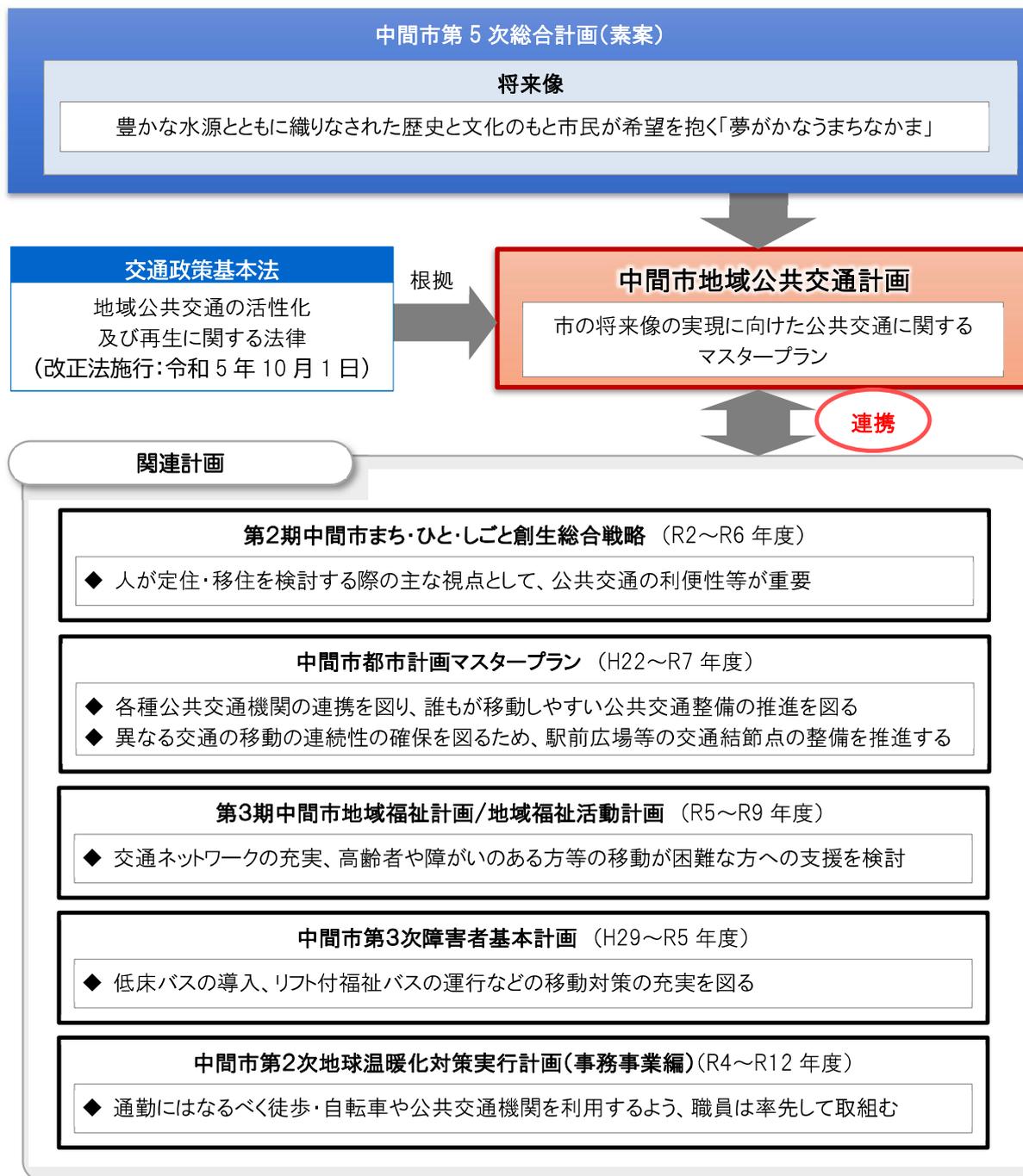
### 1-3 計画の期間

---

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 基本構想・基本計画：策定年度から10年間 実施計画：策定年度から3年間</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 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</p>								
公共交通に関する記述	<p>○移住・定住の促進 ・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> <p>○政策の課題と方向性 ・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> <p>&lt;施策体系と重点分野&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策</th> <th>基本事業</th> <th>重点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">公共交通の充実</td> <td>生活交通の充実</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>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） ・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</p>	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"><li>■計画期間 令和2年度～令和6年度</li> <li>■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</li> <li>■基本目標 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</li></ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"><li>○施策の方向性 ・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考え</li></ul>

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 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～</p>								
公共交通に関する記述	<p>○都市拠点</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d3d3d3;">名称及び機能</th> <th style="background-color: #d3d3d3;">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  <b>【商業系土地利用の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	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す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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道駅へのアクセス路線の充実にむけたバス路線の検討・協議</li> <li>○バス路線の維持、利用の促進にむけた施策・支援の充実</li> <li>○通谷駅周辺の道路改良の検討</li> <li>○JR 中間駅舎のバリアフリー化、JR 中間駅周辺の整備</li> </ul>

#### 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"> <li>■ 計画期間 令和5年度～令和9年度</li>   <li>■ 将来展望 笑顔あふれる地域（まち）づくり</li>   <li>■ 基本目標               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.みんながつながる「なかま」</li> <li>2.みんなが安心して暮らせる「なかま」</li> <li>3.みんなが心豊かになれる「なかま」</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住みよい住環境づくり</li> <li>・ 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</li> </ul>

#### 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"> <li>■ 計画期間 平成29年度～令和5年度</li>   <li>■ 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～</li>   <li>■ 基本指針               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.障がいを理由とする差別の解消の推進</li> <li>2.雇用・就業機会の推進</li> <li>3.教育等の充実</li> <li>4.安心できる生活基盤の整備</li> <li>5.保健・医療の充実</li> <li>6.生活支援のための環境づくり</li> <li>7.安全・安心対策</li> <li>8.行政サービス等における配慮</li> </ol> </li> </ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 移動・交通手段の整備</li> <li>・ 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</li> <li>・ 低床バスの導入、音が出る信号機のLED化等を推進する</li> <li>・ リフト付福祉バスの運行などの移動対策の充実を図る</li> </ul>

## 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"><li>■ 計画期間 令和4年度～令和12年度</li> <li>■ 目標 「2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする」</li> <li>■ 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</li></ul>
公共交通に関する記述	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 職員が率先して取組む事項<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li><li>・ ノーマイカー通勤等の取組を実施する。</li></ul></li></ul>

## 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。

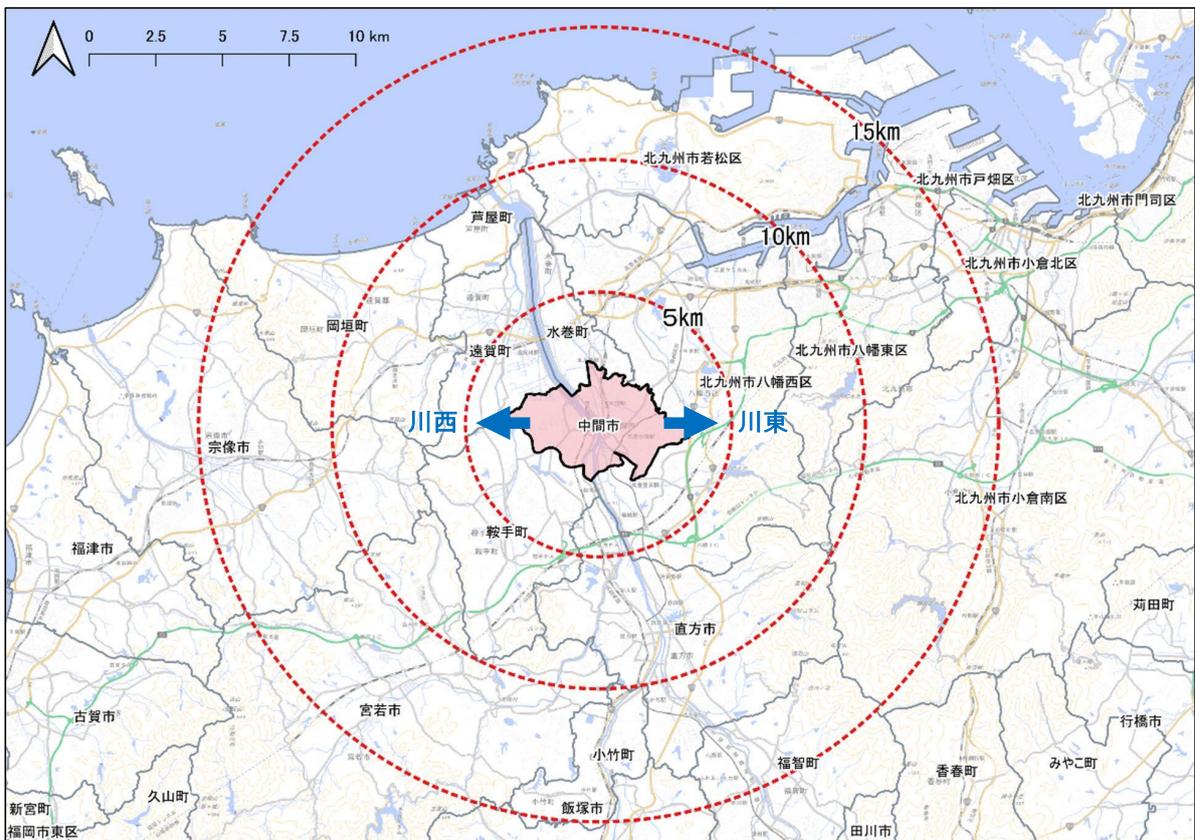


図 中間市の位置図

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過している中、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。

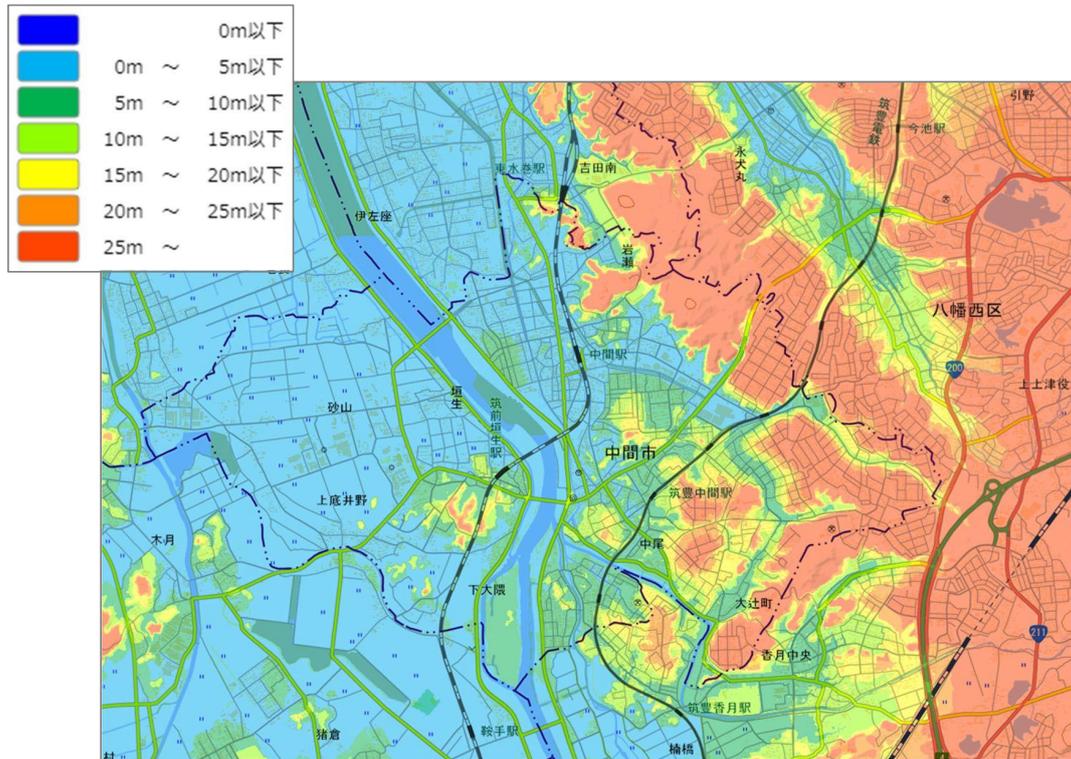


図 中間市の標高

資料：国土地理院地図

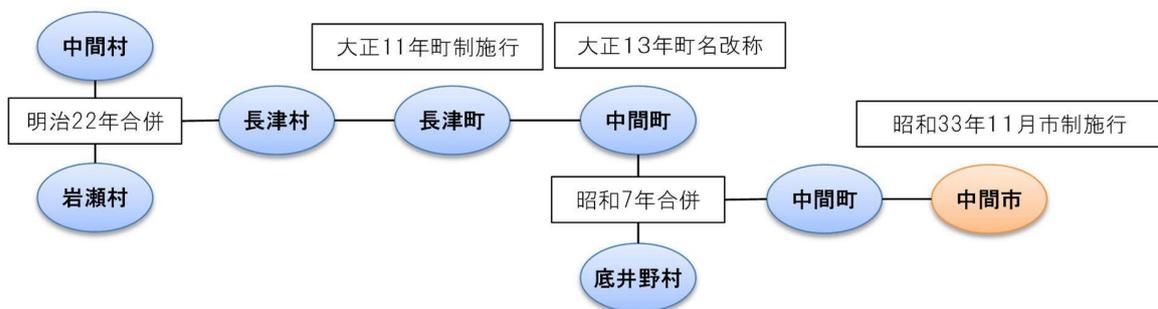


図 中間市の沿革

## 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。

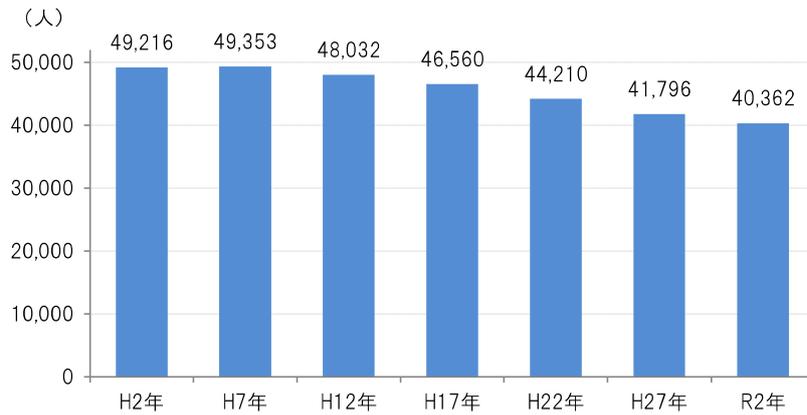


図 人口の推移

資料:国勢調査(H2-R2)

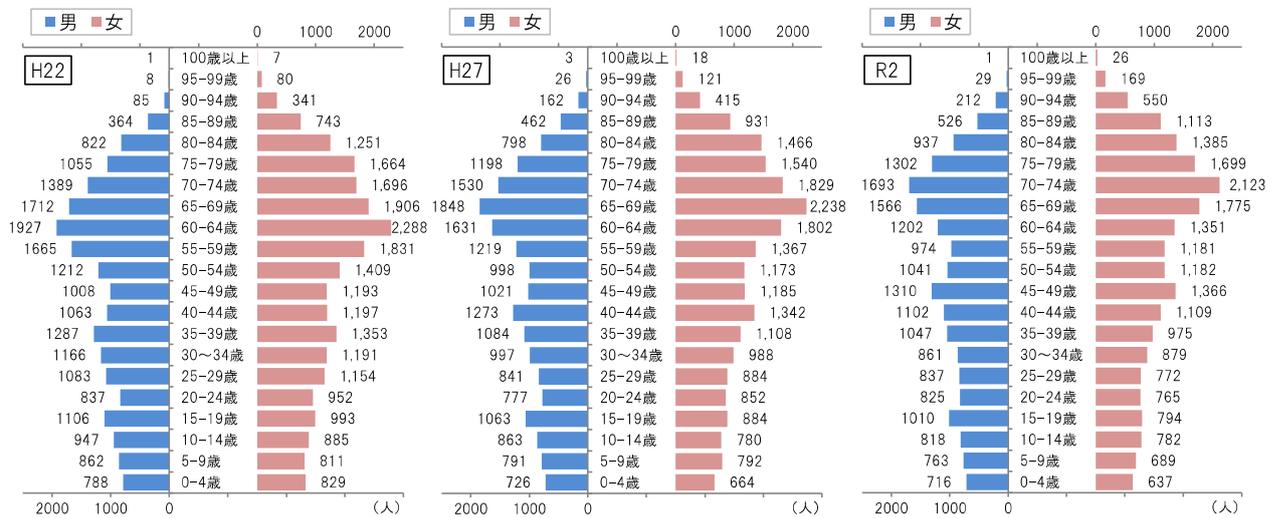


図 年齢構成人口の変化

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

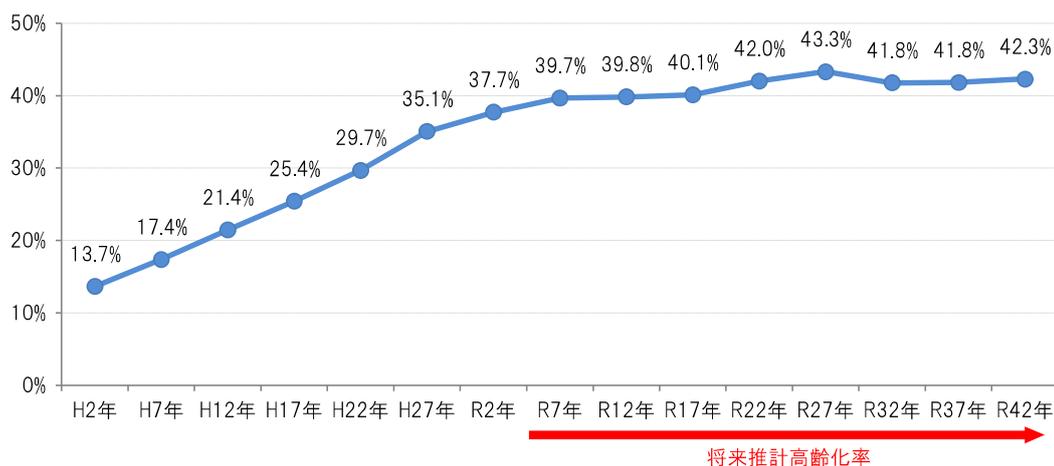


図 高齢化率の変化

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。

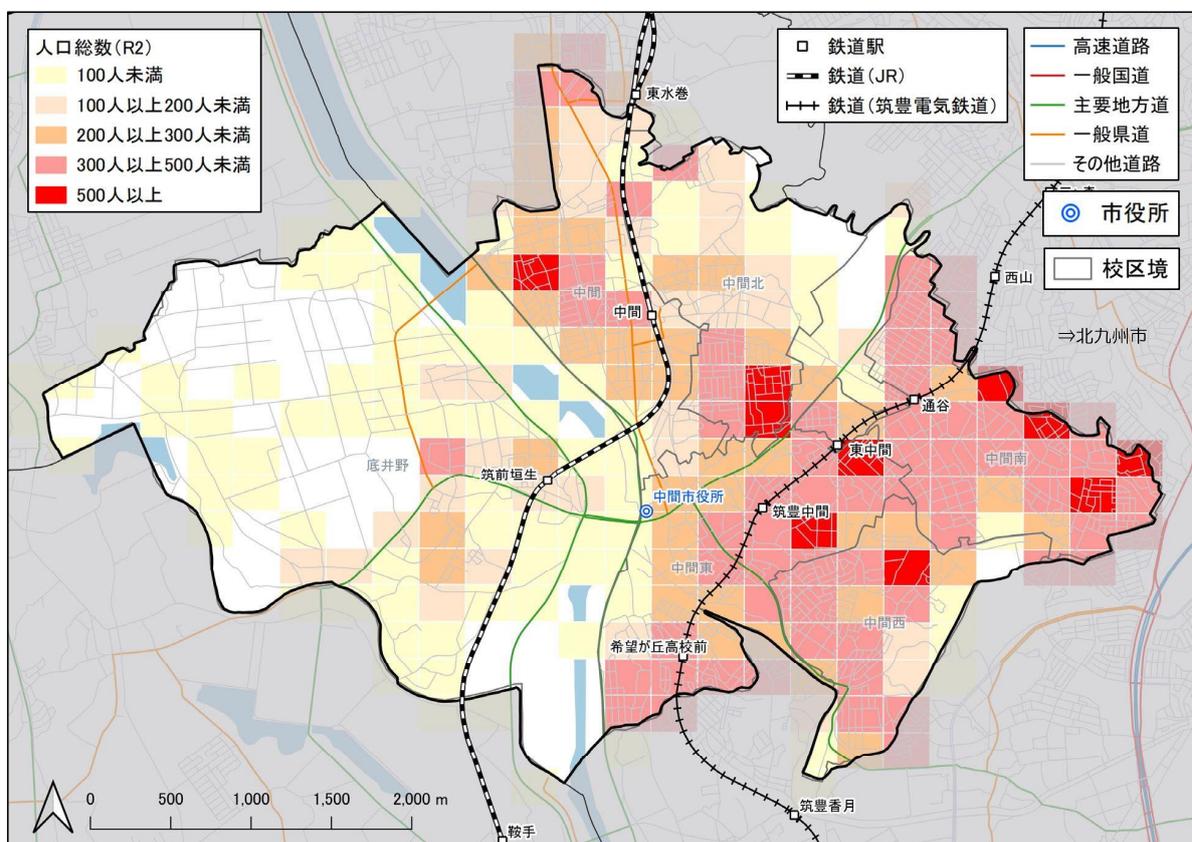


図 中間市の人口の分布

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。

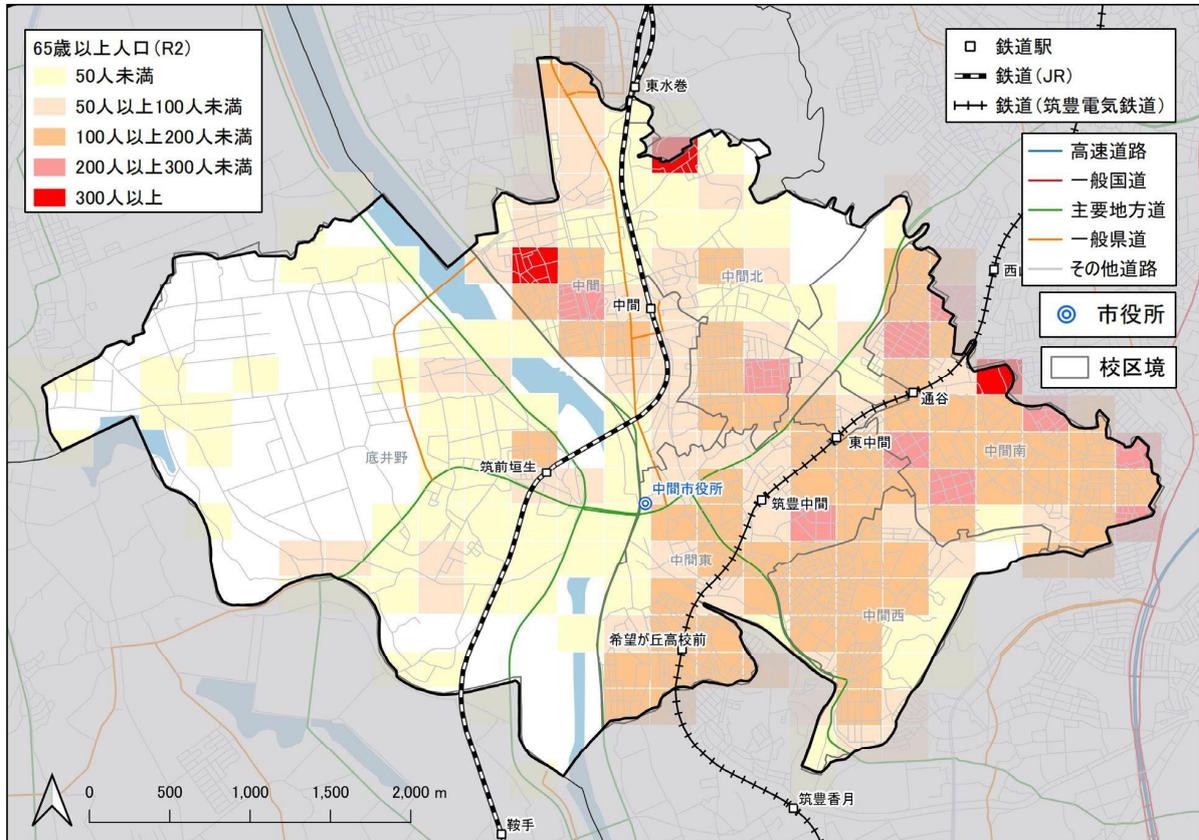


図 中間市の高齢者（65歳以上）人口の分布

資料：国勢調査(R2)

### ①高齢化率

- 高齢化率の分布状況をみると、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。

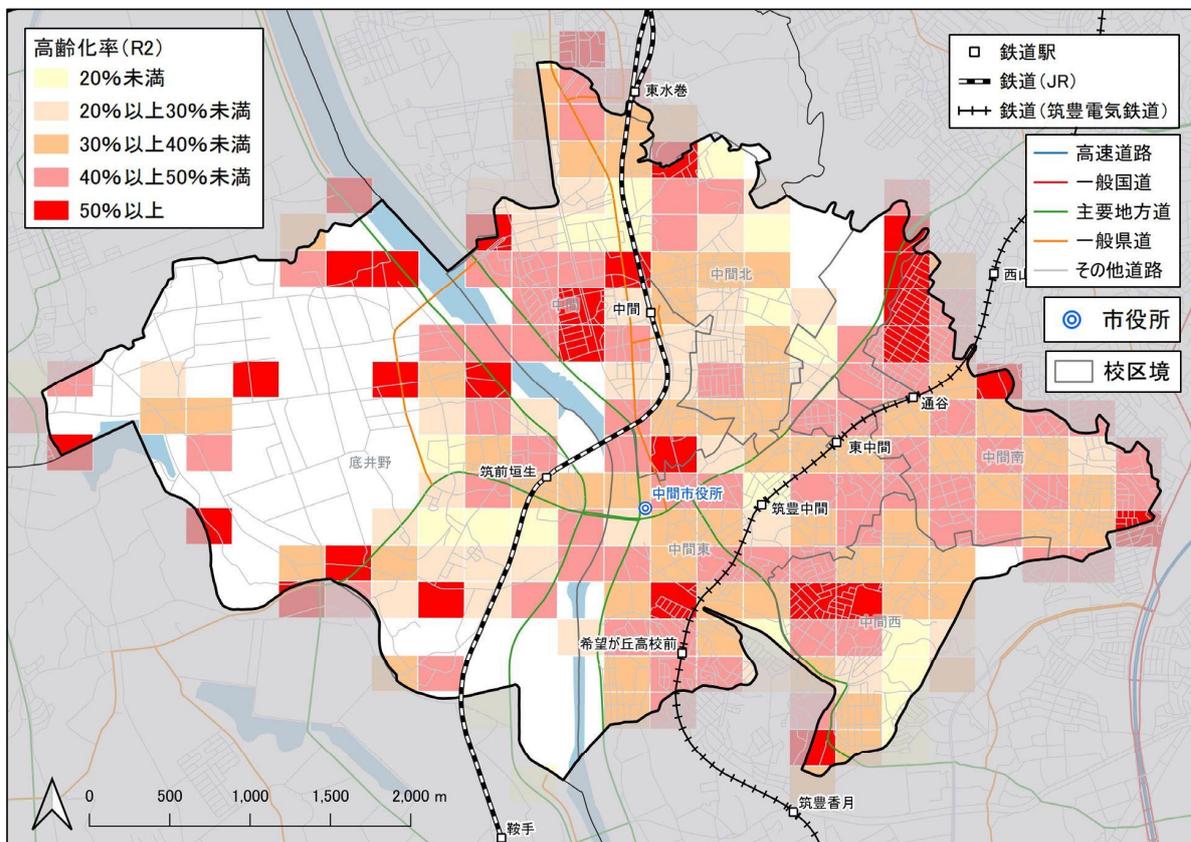


図 中間市の高齢化率の分布

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中間店	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
富岡医院	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。

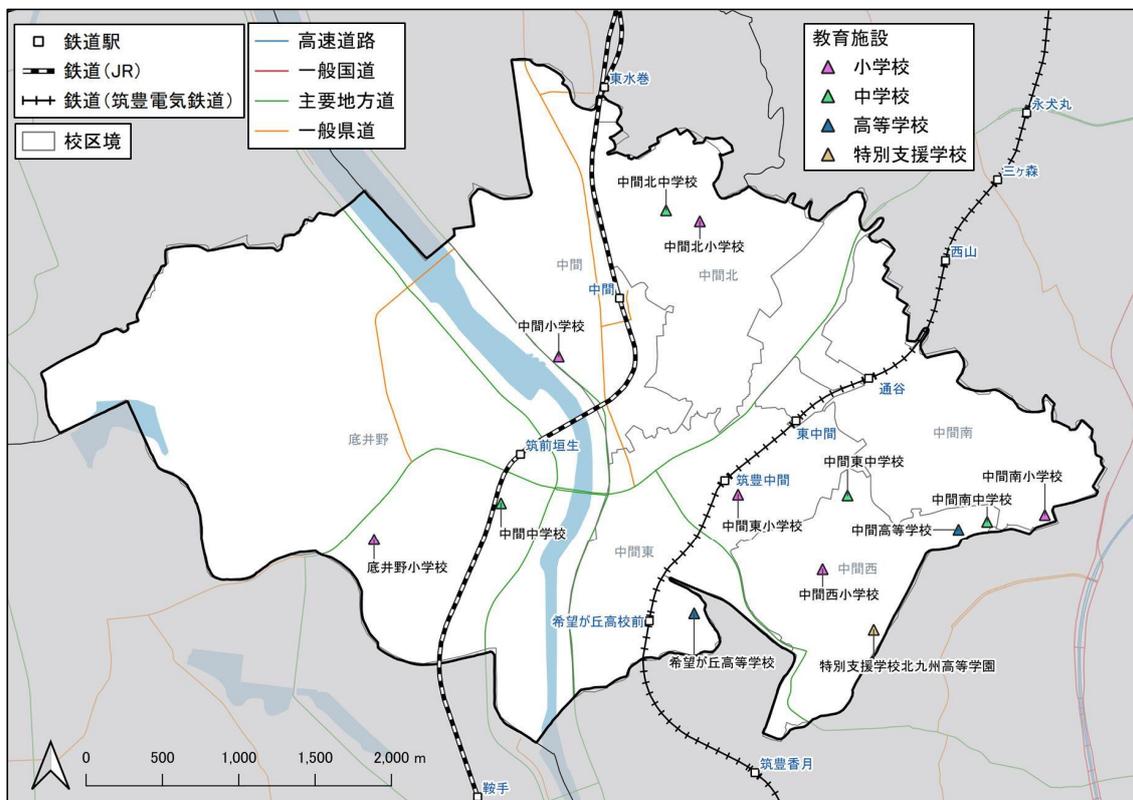


図 教育施設の分布状況

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。

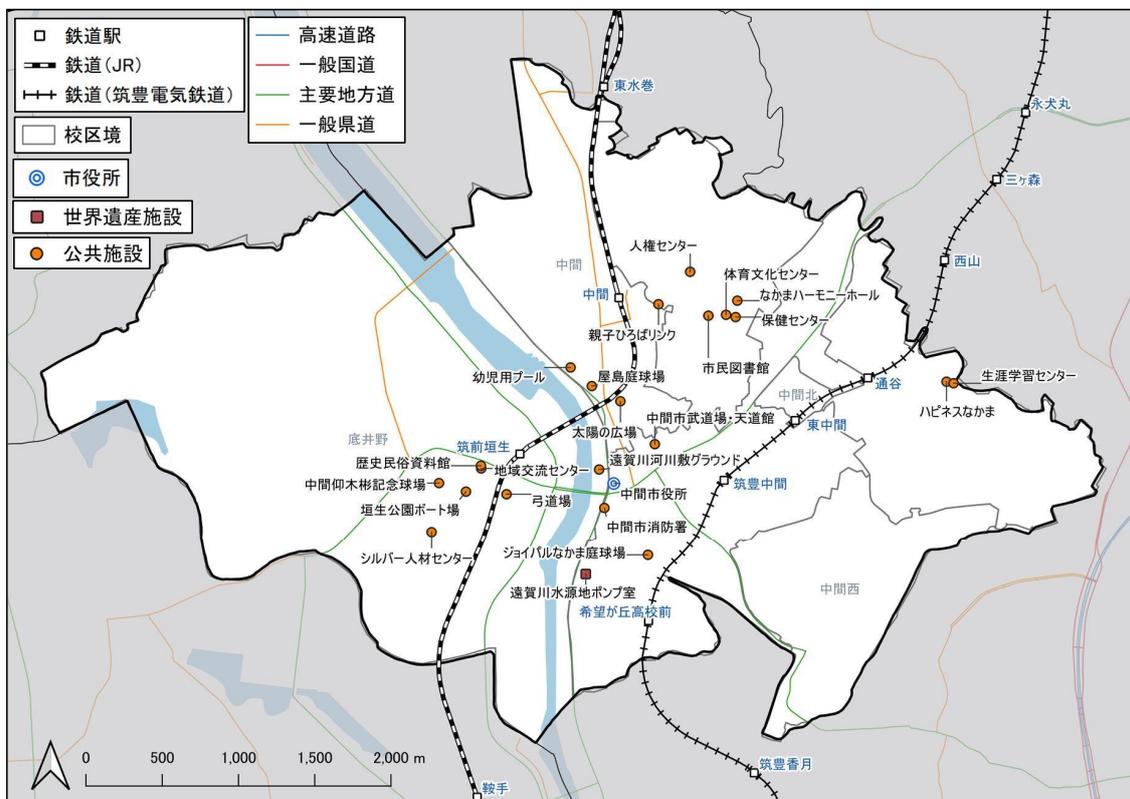


図 公共公益施設の分布状況

資料: 中間市資料

表 公共公益施設

公共施設	
人権センター	中間仰木彬記念球場
中間市武道場・天道館	市民図書館
地域交流センター	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
弓道場	
世界遺産施設	
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。

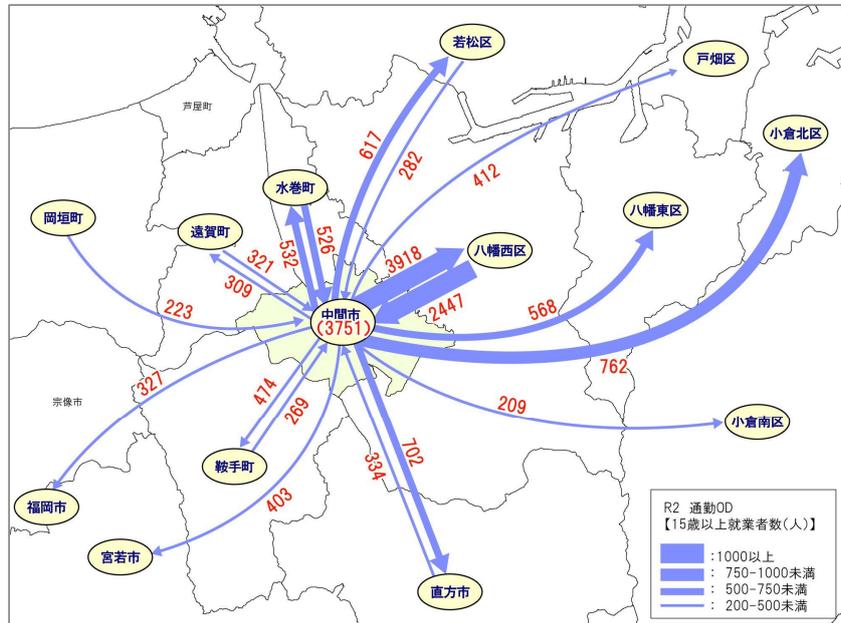


図 通勤流動

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。

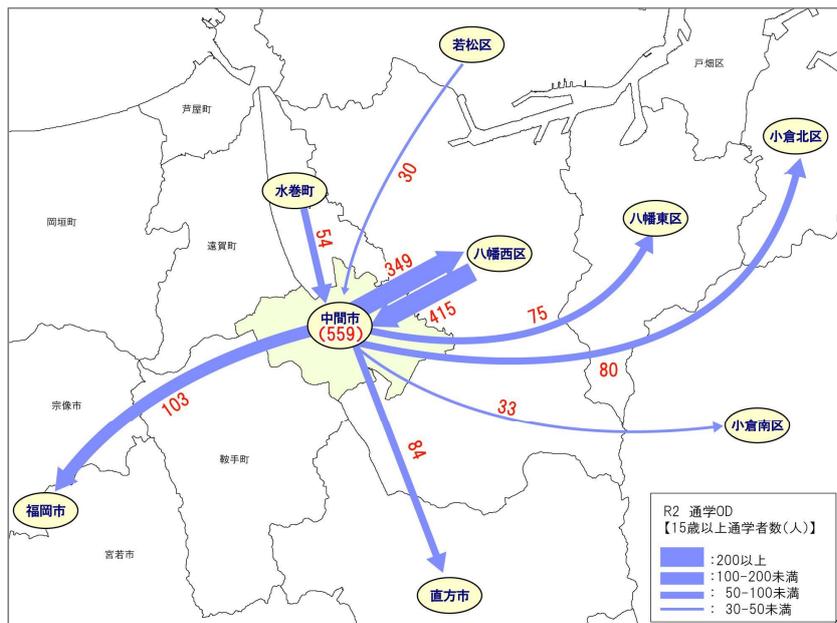


図 通学流動

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。

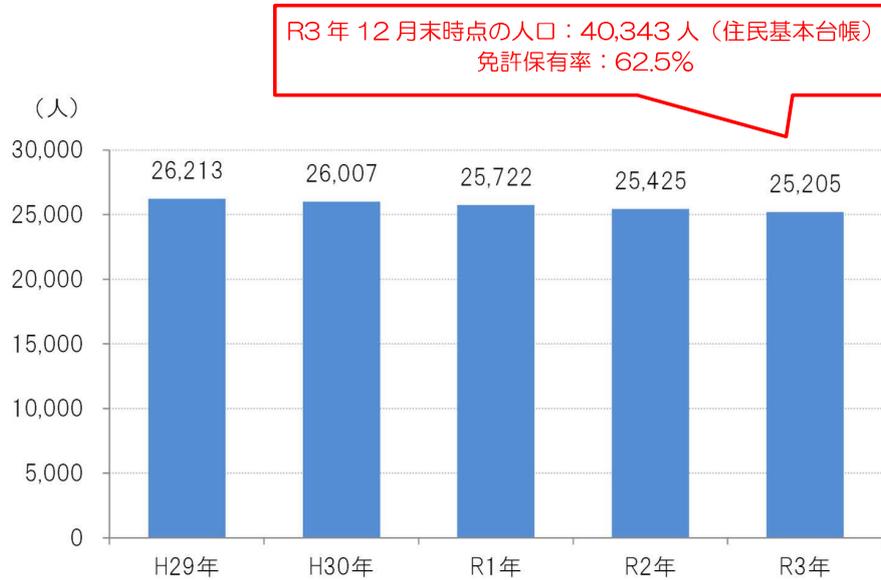


図 運転免許保有者数の推移

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。

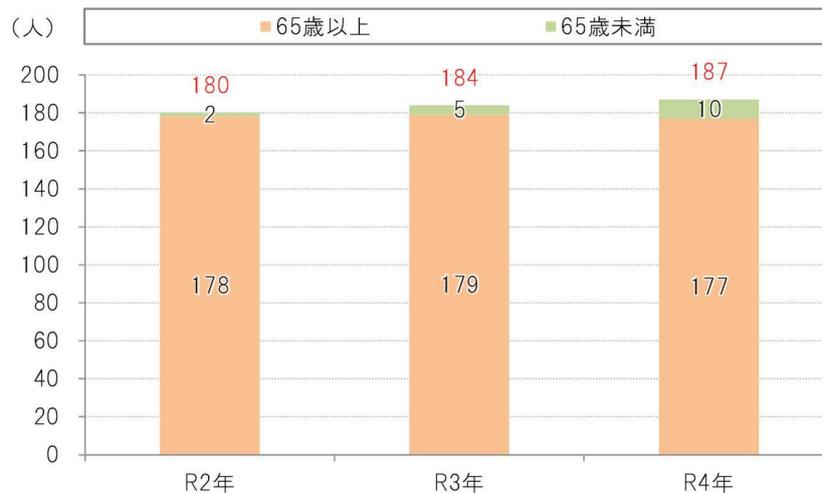


図 運転免許返納者数の推移

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年度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。

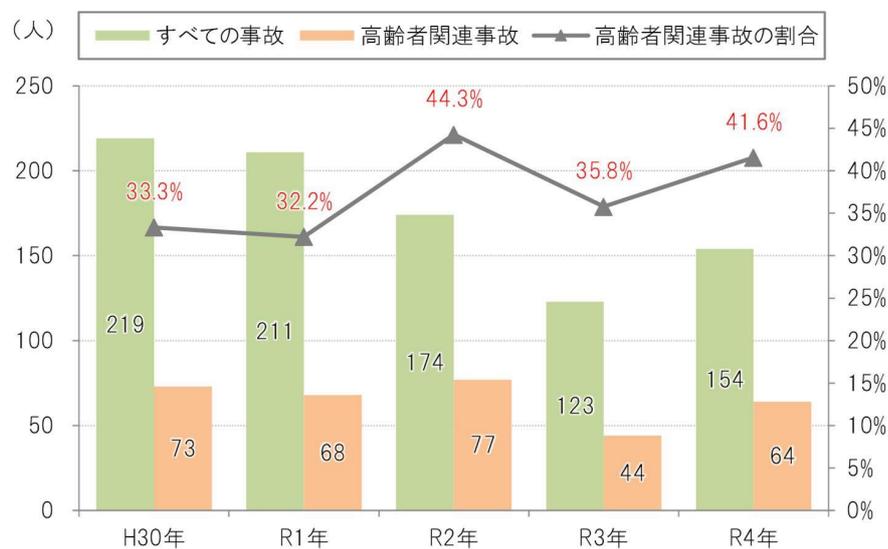


図 交通事故数の推移

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。

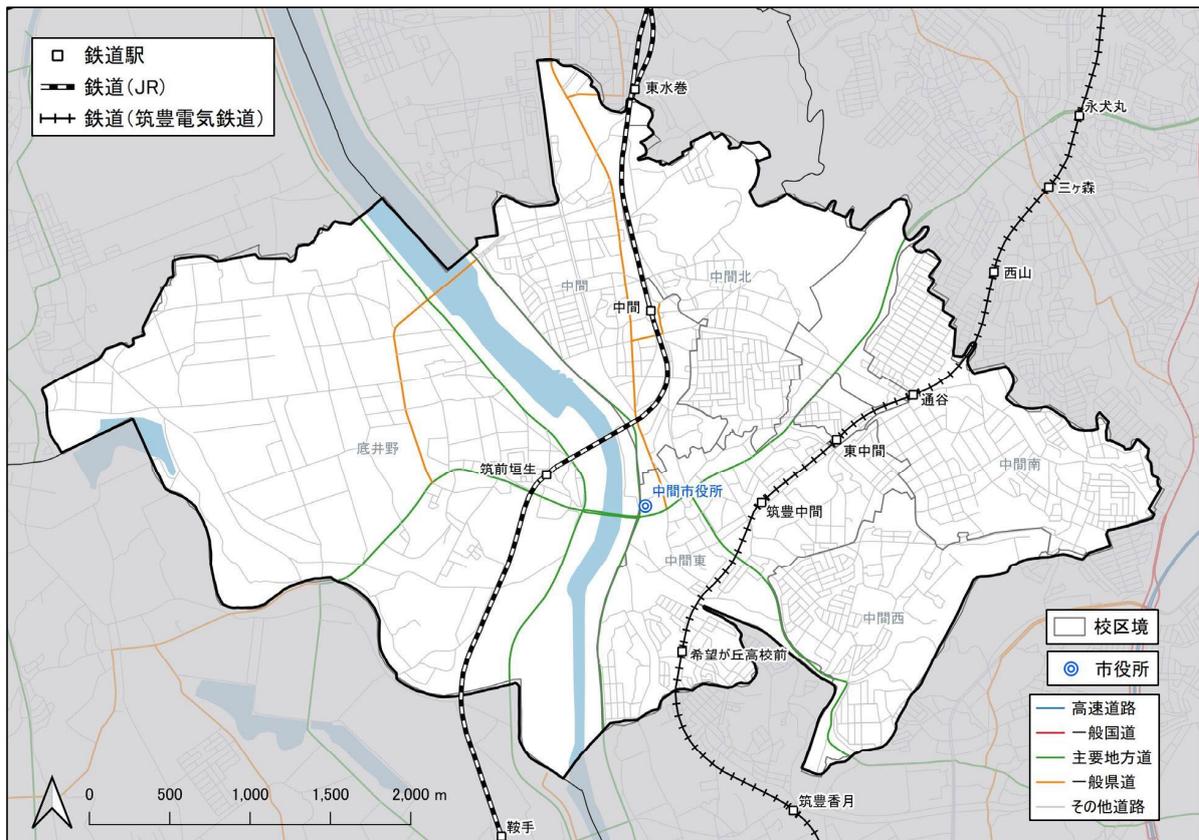


図 鉄道の運行状況

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

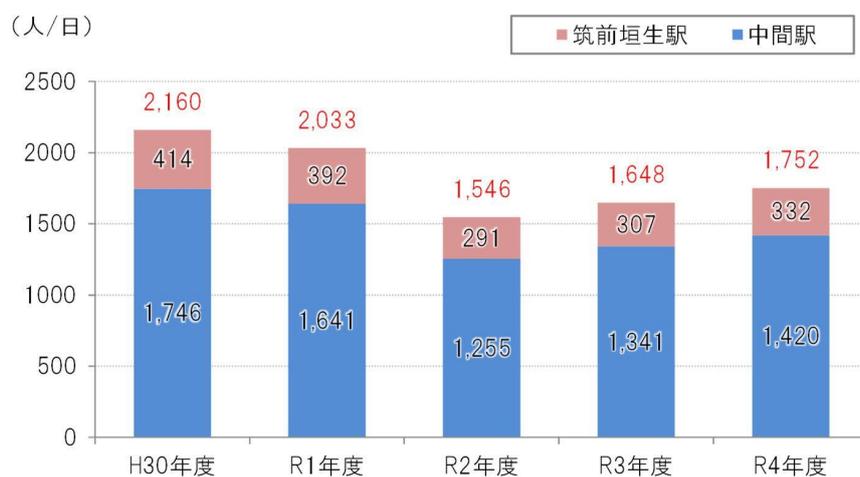


図 JR 中間駅・筑前垣生駅の利用者数

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

5	18	40								
6	03	17	27	36	44	51	58			
7	05	12	19	25	31	37	42	48	53	59
8	06	15	26	36	46	58				
9	10	22	33	48						
10	03	18	33	48						
11	03	18	33	48						
12	03	18	33	48						
13	03	18	33	48						
14	03	18	33	48						
15	03	18	33	46						
16	01	14	27	38	46	56				
17	06	15	22	31	38	46	53			
18	01	08	16	23	31	38	47	56		
19	08	19	26	36	46	56				
20	06	16	31	48						
21	07	27	42	57						
22	12	27								
23	00									
24										

直方方面

5	57									
6	18	44	56							
7	08	15	22	29	36	43	50	57		
8	05	09	15	20	26	31	36	43	52	
9	03	16	26	36	48					
10	00	15	30	45						
11	00	15	30	45						
12	00	15	30	45						
13	00	15	30	45						
14	00	15	30	45						
15	00	15	30	45						
16	00	15	28	40	52					
17	04	16	26	36	45	52				
18	01	08	16	23	31	38	46	53		
19	01	08	16	26	36	46	56			
20	06	16	26	36	46					
21	01	15	30	45						
22	03	18	34	48						
23	15	41								
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

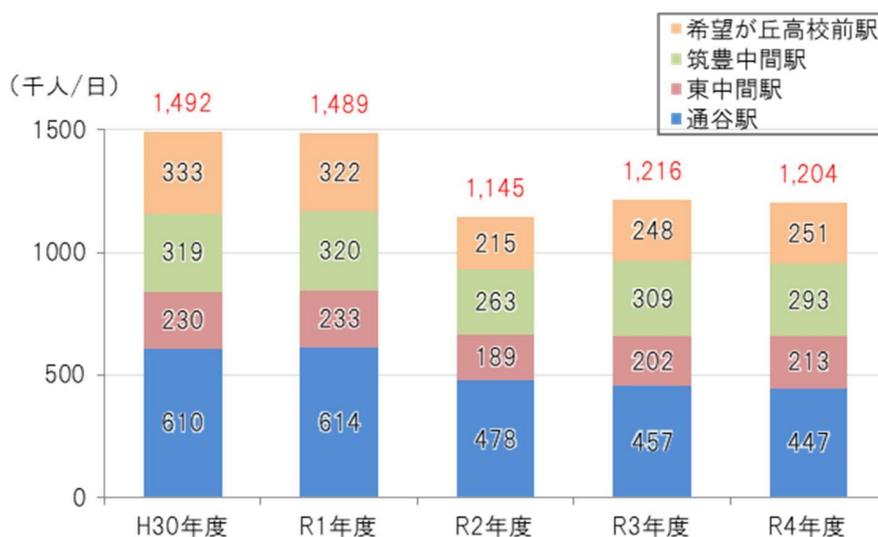


図 市内 4 駅の利用者数

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循環線が運行している。

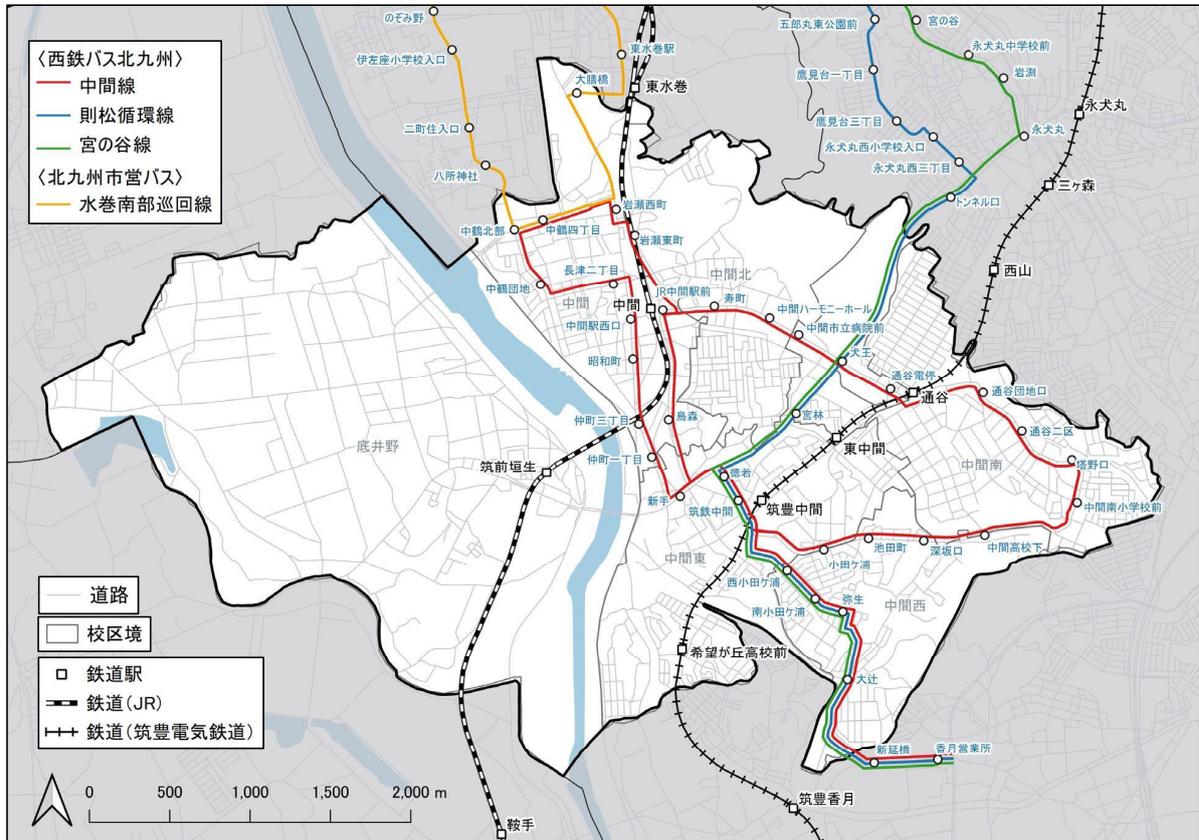


図 路線バスの運行状況

## 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。

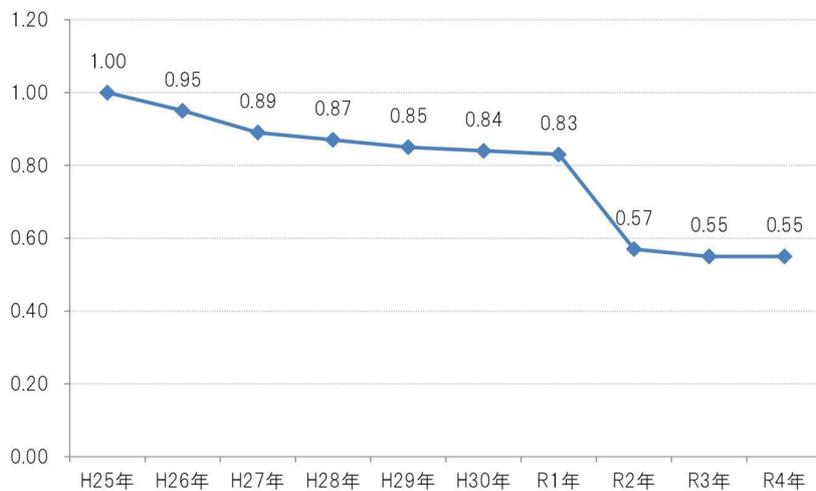


図 西鉄バス（中間線）の利用者数

資料：西鉄バス北九州  
※2013年を1.00とする

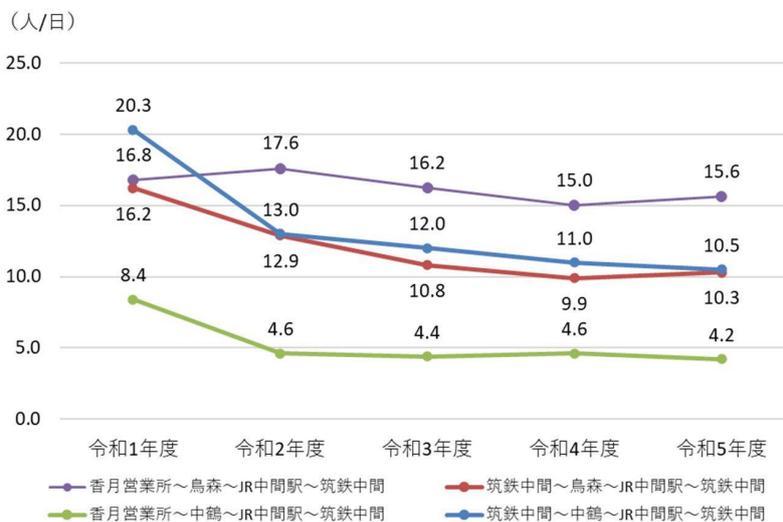


図 西鉄バス（中間線）の輸送量

資料：西鉄バス北九州

### 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。

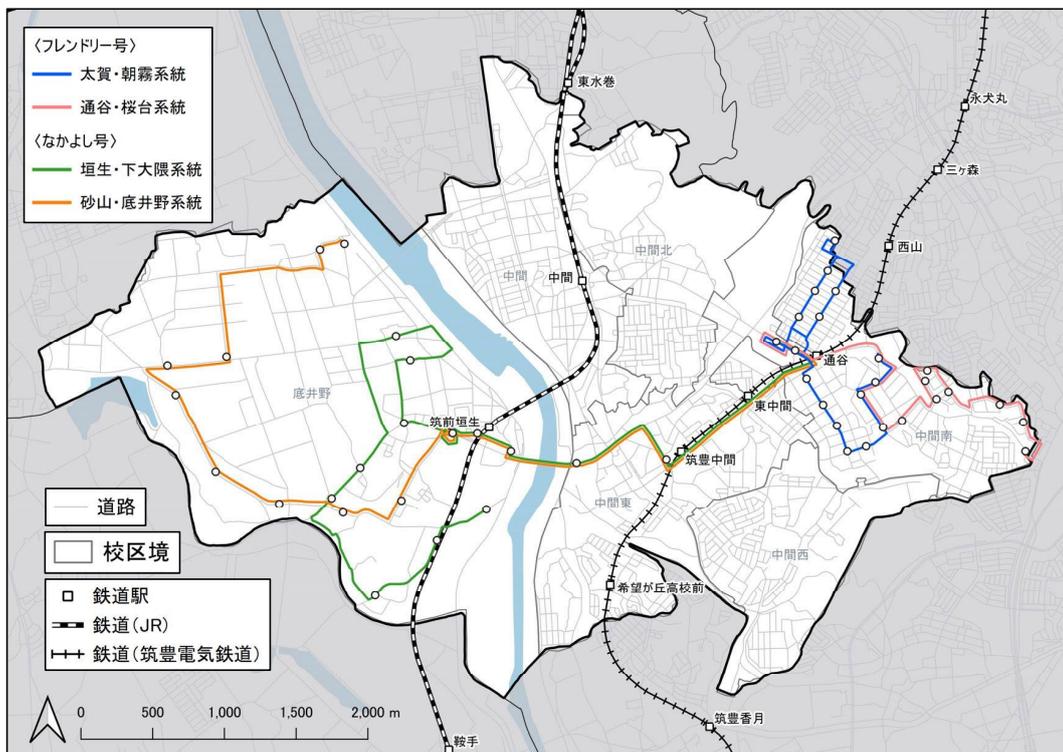


図 コミュニティバスの運行状況

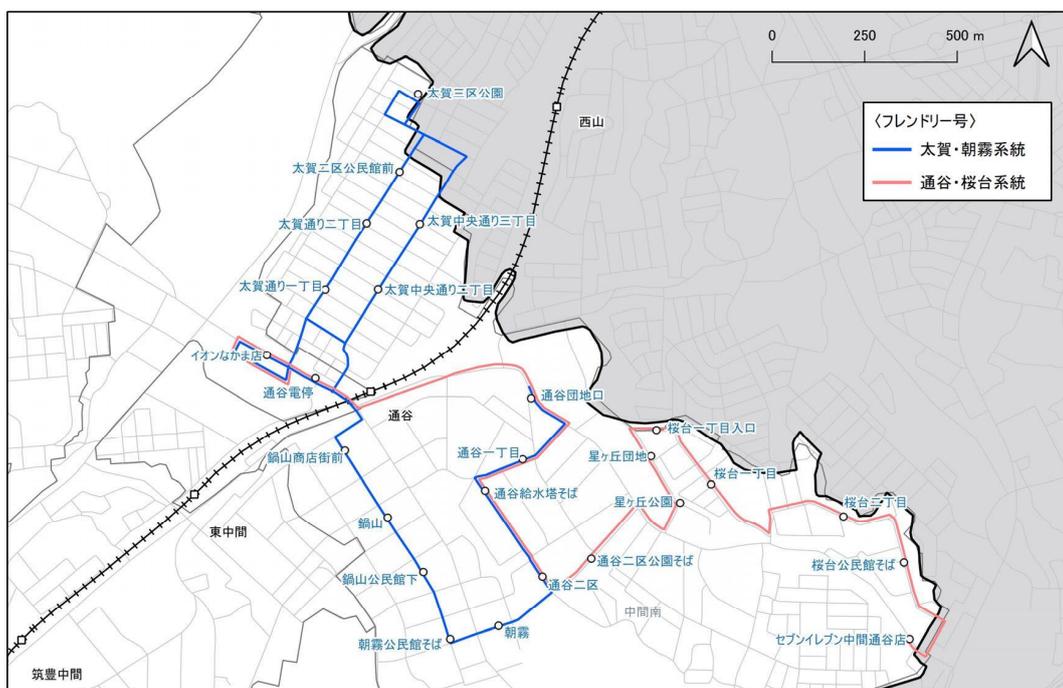


図 フレンドリー号の運行状況

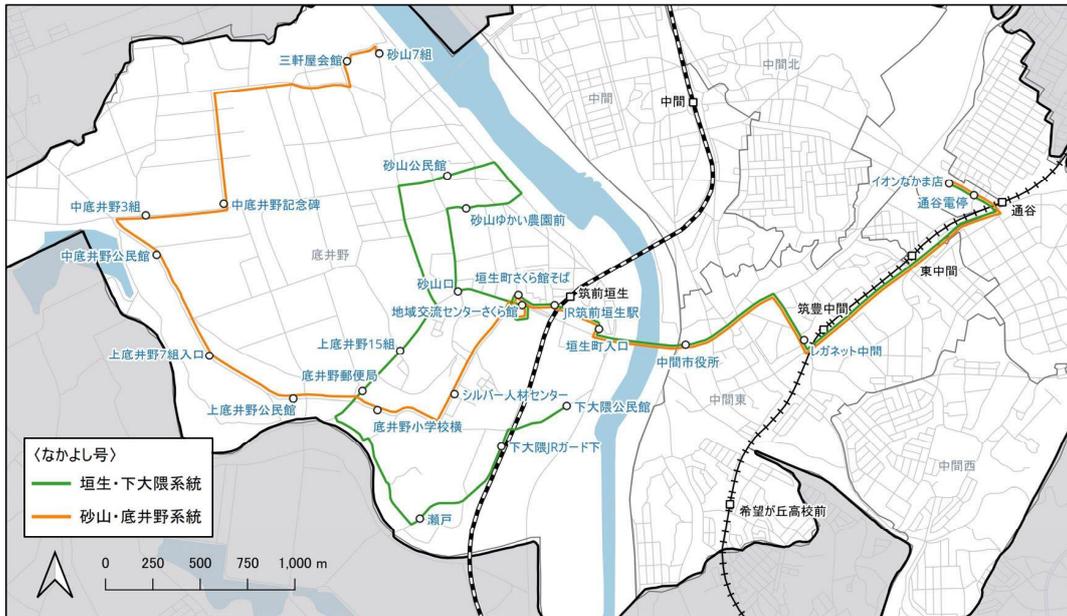


図 なかよし号の運行状況

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】 有限会社ことぶきタクシー
	なかよし号	【垣生・下大隈系統】 有限会社ことぶきタクシー 【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、その後も減少を続けている。
- 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、なかよし号の2系統及びフレンドリー号の太賀・朝霧系統において減少傾向にあり、ピーク時の半数程度まで減少している。

表 コミュニティバスの利用者数

系統		(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	593
	通谷・桜台系統	836	1,273	1,601	1,323	1,223	1,181	955
なかよし号	垣生・下大隈系統	539	661	621	395	342	251	316
	砂山・底井野系統	640	753	582	311	426	385	311
計		2,904	4,015	4,102	3,070	2,870	2,160	2,175

※各年度:10月～翌年9月の実績

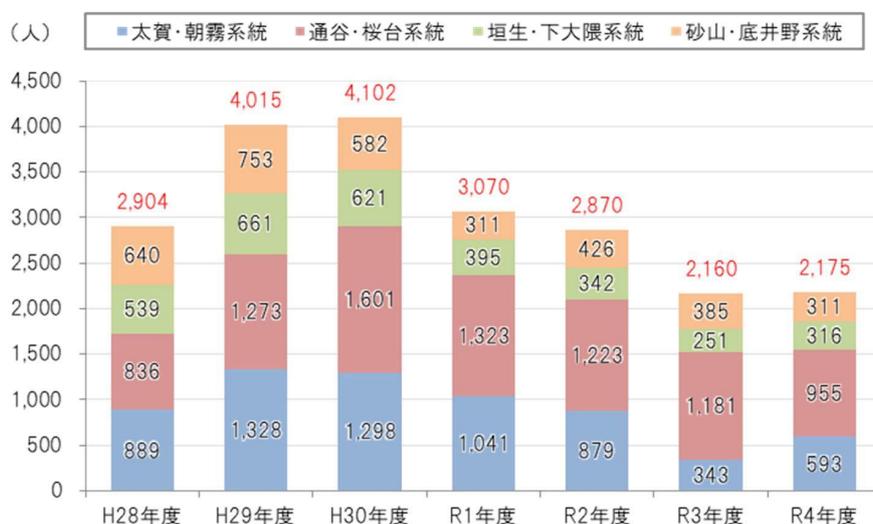


図 コミュニティバスの利用者数

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 200～300 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 500 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、500 円程度減少している。

表 コミュニティバスの市補助金

(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	1,209
	通谷・桜台系統	1,121	1,071	1,092	1,167	889	678	825
なかよし号	垣生・下大隈系統	384	434	375	260	215	163	237
	砂山・底井野系統	466	507	378	242	309	246	256
計		2,999	3,103	2,971	2,884	2,663	2,105	2,527

※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

(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	2,039
	通谷・桜台系統	1,341	841	682	882	727	574	864
なかよし号	垣生・下大隈系統	713	657	603	658	629	651	749
	砂山・底井野系統	728	673	649	778	726	638	823
計		3,938	2,993	2,801	3,485	3,504	4,831	4,475

※各年度:10月～翌年9月の実績

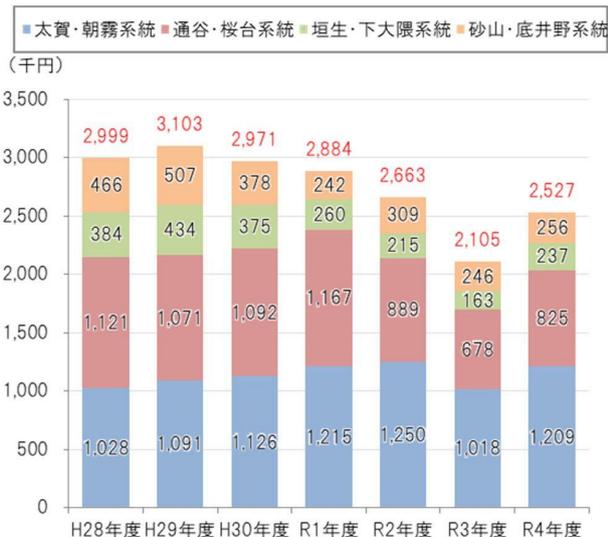


図 コミュニティバスの委託料及び市補助金額

資料:中間市資料



図 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。

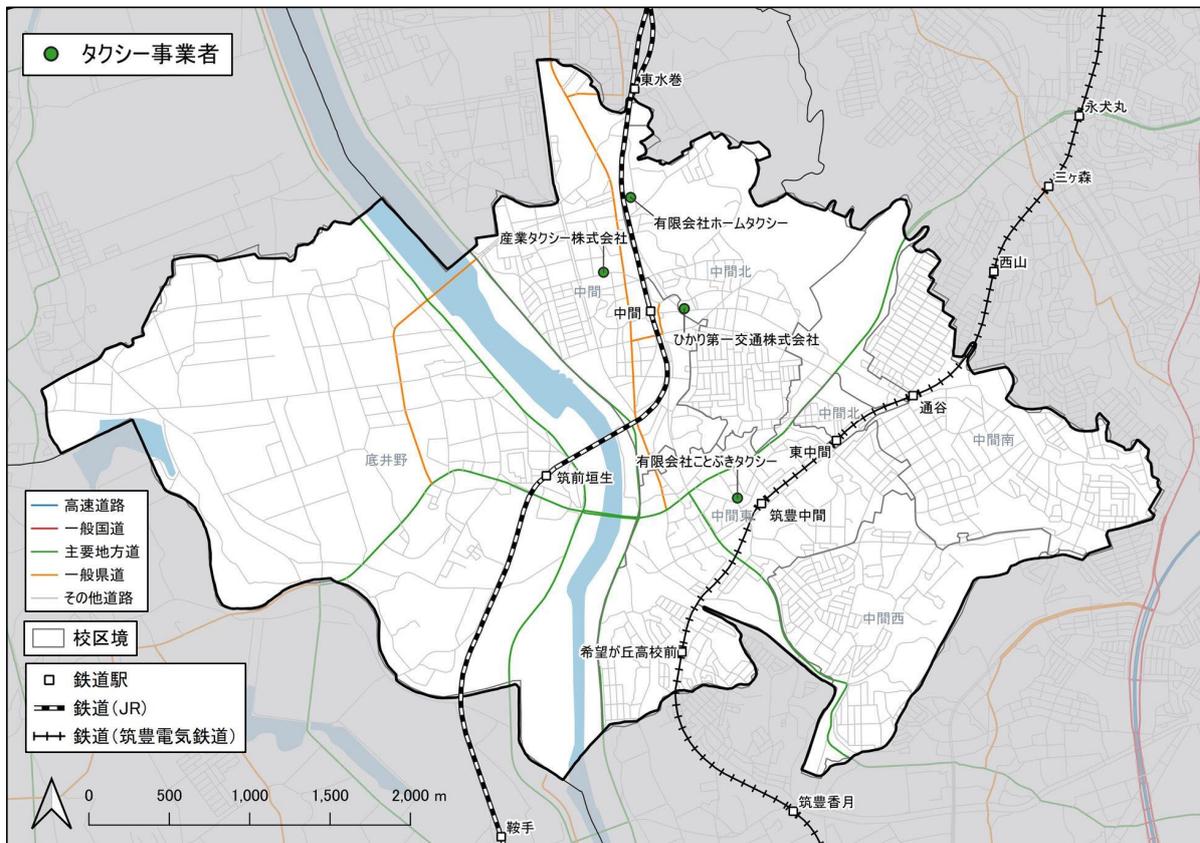


図 中間市のタクシー事業者

## 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について、令和2年度までは減少傾向にあったが、その後微増傾向にあり、令和4年度は約1,121万人となっている。

表 タクシーの利用者数

(人)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
北九州交通圏	16,999,428	15,534,188	14,431,929	9,958,144	9,961,713	11,214,122

※北九州交通圏：中間市、北九州市、遠賀郡

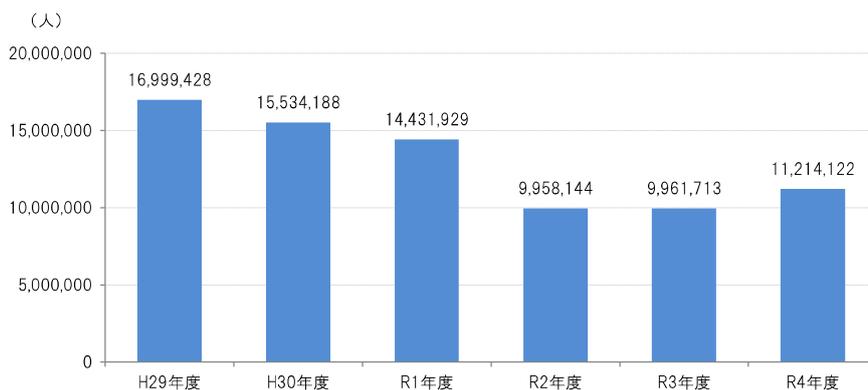


図 タクシーの利用者数

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

## 2) 経営状況

- 令和4年度のタクシーの営業収入は、約110億円となっており、6年間で3割程度減少しているものの、令和2年度を底に微増傾向にある。

表 タクシーの営業収入

(千円)

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
北九州交通圏	15,494,592	14,951,620	13,708,815	8,946,217	9,338,962	11,008,130

※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)

## 2-2-5 その他輸送資源

### 1) 福祉バス（ハピネスなかま送迎バス）

●ハピネスなかまの利用者送迎のため、送迎バスを運行している。

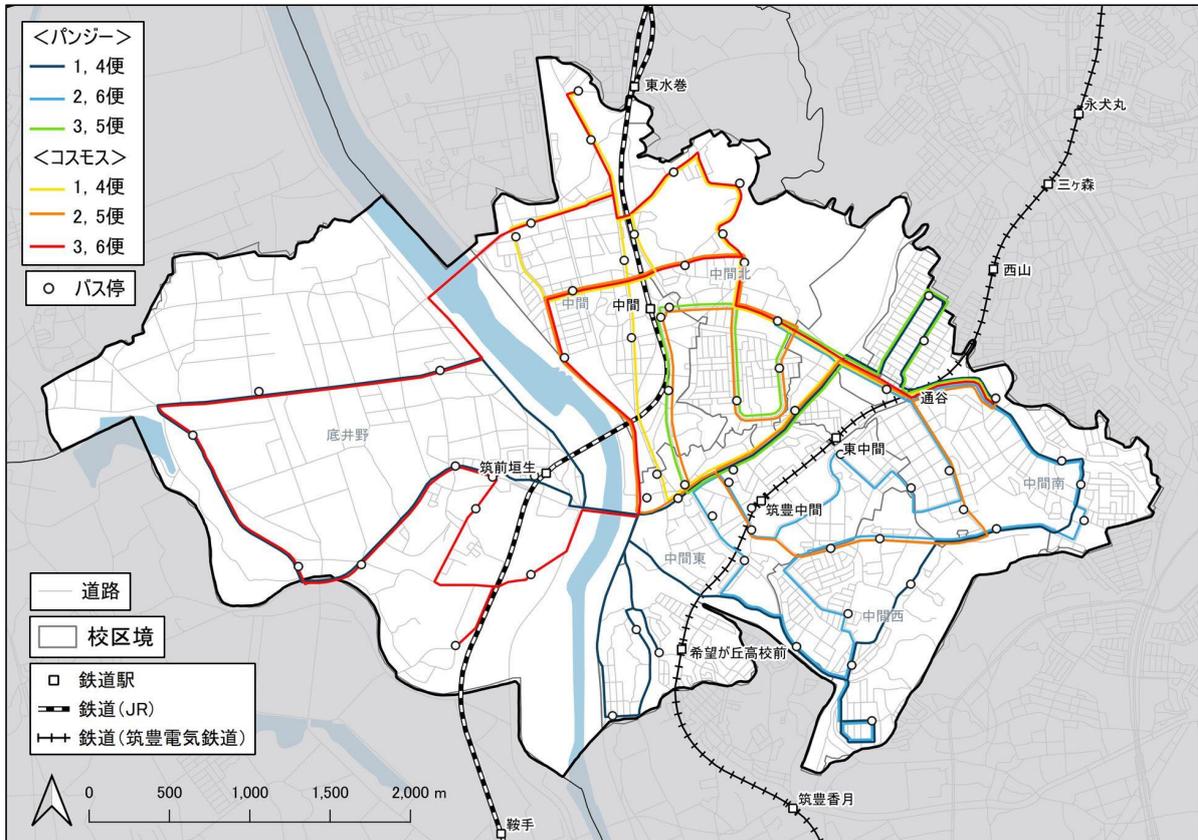


図 ハピネスなかま送迎バスの運行状況

#### ①運行状況・利用状況

- ハピネスなかま送迎バスは、市から社会福祉協議会が委託を受けて、さらに事業者（株式会社忠助）に再委託しており、その事業者が運転手を雇っている。なお、来年の令和6年度からは市が事業者に直接委託する予定である。
- ハピネスなかまが月曜日休みのため、火曜日から日曜日まで運行している。（祝日と年末年始は休み）
- 以前はハピネスなかま内に風呂があったため送迎バスの利用者が多かったが、令和2年に廃止されたため、それ以降利用者が減少している。
- 今後は、ハピネスなかま内に保健センターの移転、子ども家庭センター新設等、隣接する障がい者センターと併せて福祉の拠点としていくため、施設の利用者とともに送迎バスの利用者も増加が見込まれる。

表 ハピネスなかま送迎バスの運行概要

項目	内容
対象	1号車（パンジー号） 定員 20名 2号車（コスモス号） 定員 24名
運行主体	中間市 ※株式会社忠助に運行委託

表 ハピネスなかま送迎バスの運行本数・利用者数

車両		運行ルート	運行本数	R4年度利用者数(人)
マイクロバス	1号車（パンジー号）	1・4便 JR 垣生駅前経由	6便	8,797
		2・6便 桑原産婦人科医院前経由		
		3・5便 JR 中間駅・駐輪場前経由		
	2号車（コスモス号）	1・4便 中鶴セブンイレブン前経由	6便	
		2・5便 岩瀬・末吉商店前経由		
		3・6便 底井野郵便局バス停前経由		
計			12便	

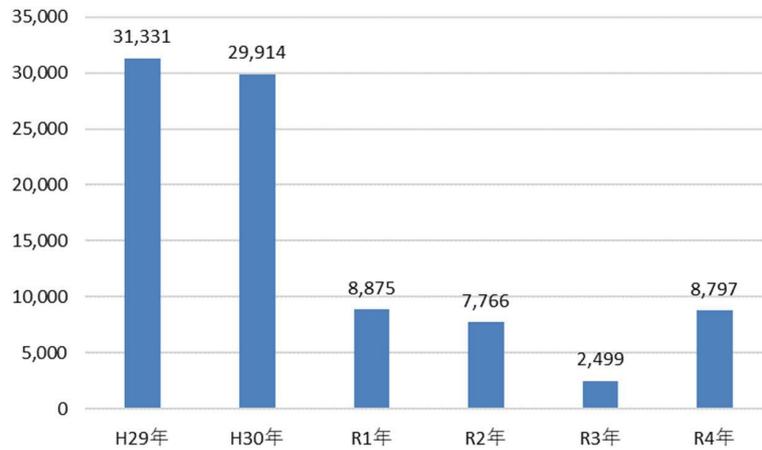


図 ハピネスなかま送迎バスの利用者数

※令和元年～2年はコロナの影響で、令和3年はハピネスなかまを閉館していたため、運行していない時期がある

## 2-3 公共交通利用が不便な地域

- 中間市における公共交通不便地は、前計画の「中間市公共交通網形成計画（平成28年3月）」において、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」が位置付けられている。
- 「公共交通不便地B」については、網形成計画後のコミュニティバスの運行により解消が図られているため、本計画では「公共交通不便地A」について位置づけを行う。
- 「公共交通不便地A」は下表のとおり、鉄道駅から500m及びバス停から300m以上離れて居住している人がいる地域と位置づける。
- この定義に基づいて、令和2年国勢調査の人口メッシュ（500m）による人口を重ねることでより公共交通空白地を位置付けた。

表 中間市の公共交通不便地の位置づけ

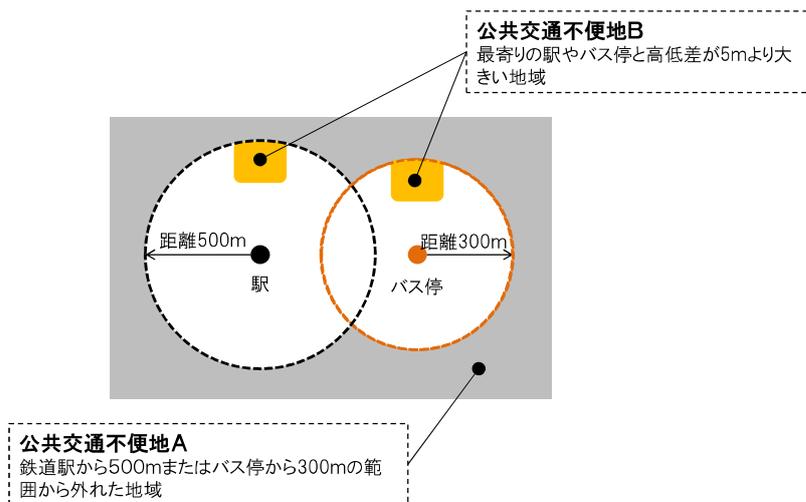
対象とする公共交通	JR九州、筑豊電鉄、西鉄バス、北九州市営バス、コミュニティバス
公共交通不便地	中間市内を500m×500mのメッシュに分割し、居住または市民が利用する施設が立地するメッシュを評価し、以下に示す「公共交通不便地A」と「公共交通不便地B」に位置づけられる地区
公共交通不便地A	公共交通カバー圏域 <sup>※1</sup> に含まれていない地区
公共交通不便地B	遠賀川の東部で、公共交通カバー圏域に含まれているが、駅やバス停との高低差が大きい地区 <sup>※2</sup>

※1) 公共交通カバー圏域

「中間市地域公共交通網形成計画」の設定に基づき、「鉄道駅から500m以内またはバス停から300m以内の地域」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。



- 結果は下図の通りであり、中間北校区の岩瀬地区及び中間西校区の深坂地区を公共交通空白地と位置付けた。
- この位置付けの結果、中間市の総人口（令和2年国勢調査：40,362人）に占める公共交通のカバー人口は36,680人であり、カバー率は90.9%となる。

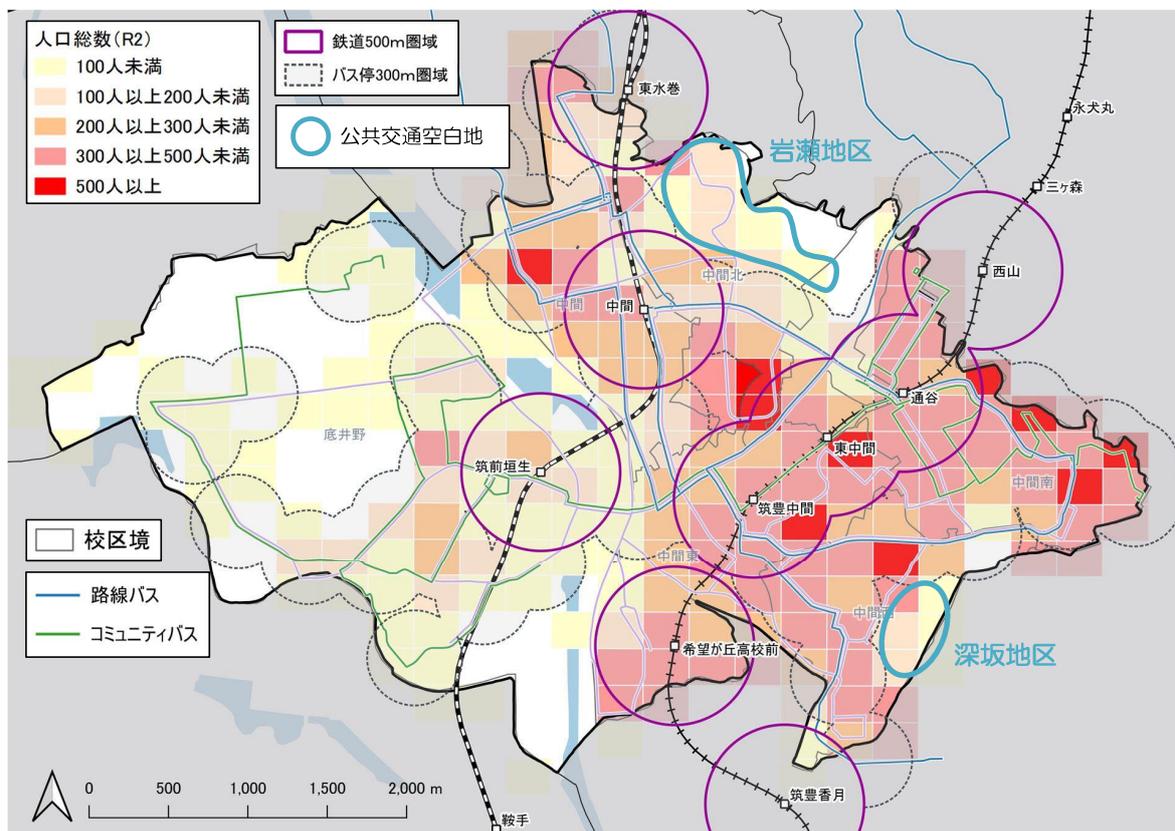


図 公共交通不便地 A

### 3. アンケート調査等のまとめ

#### 3-1 市民アンケート調査

##### 3-1-1 調査概要

###### 1) 調査の概要

- 中間市の市民 1,800 人（無作為抽出）を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施。
- 回答数を増やすため、バス停等に一定期間 Web 回答用のバナーを掲載。

###### 2) 設問項目

- 日常の外出実態（買物、通院、通勤、高校生の通学）
- 高齢者の外出状況
- 公共交通の利用実態
- 今後の中間市の公共交通への意識 など

###### 3) 調査時期

○令和 5 年 9 月 29 日（金）～10 月 13 日（金）

###### 4) 回収数・回収率

項目	内容		
	一般市民	高校生	高齢者・免許返納者
対象	居住する 19 歳以上 64 歳以下	居住する 15～18 歳	居住する 65 歳以上
配布票数	830 票 (内 Web 回答 30 票)	500 票	505 票 (内 Web 回答 5 票)
	合計 1,835 票 (内 Web 回答 35 票)		
回収数	296 票 (内 Web 回答 30 票)	126 票	268 票 (内 Web 回答 5 票)
	合計 697 票 (内 Web 回答 35 票、内年齢無回答 7 票)		
有効回収率	35.7%	25.2%	53.1%
	38.0%		

### 3-1-2 集計結果

#### 1) 移動特性

##### ① 買物

○買物先としては市内が約 7 割を占め、市外の店舗よりも市内の店舗を利用されている方の割合が高い。

○市内では「メガセンタートライアル中間店」や「イオンなかも店」、「レガネット中間」等がある中間東校区への、市外では八幡西区や水巻町への買物が多い。

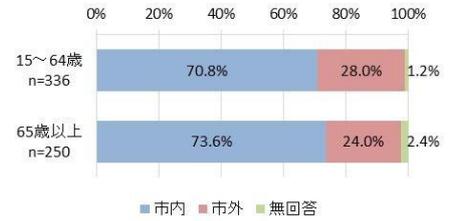


図 買物先

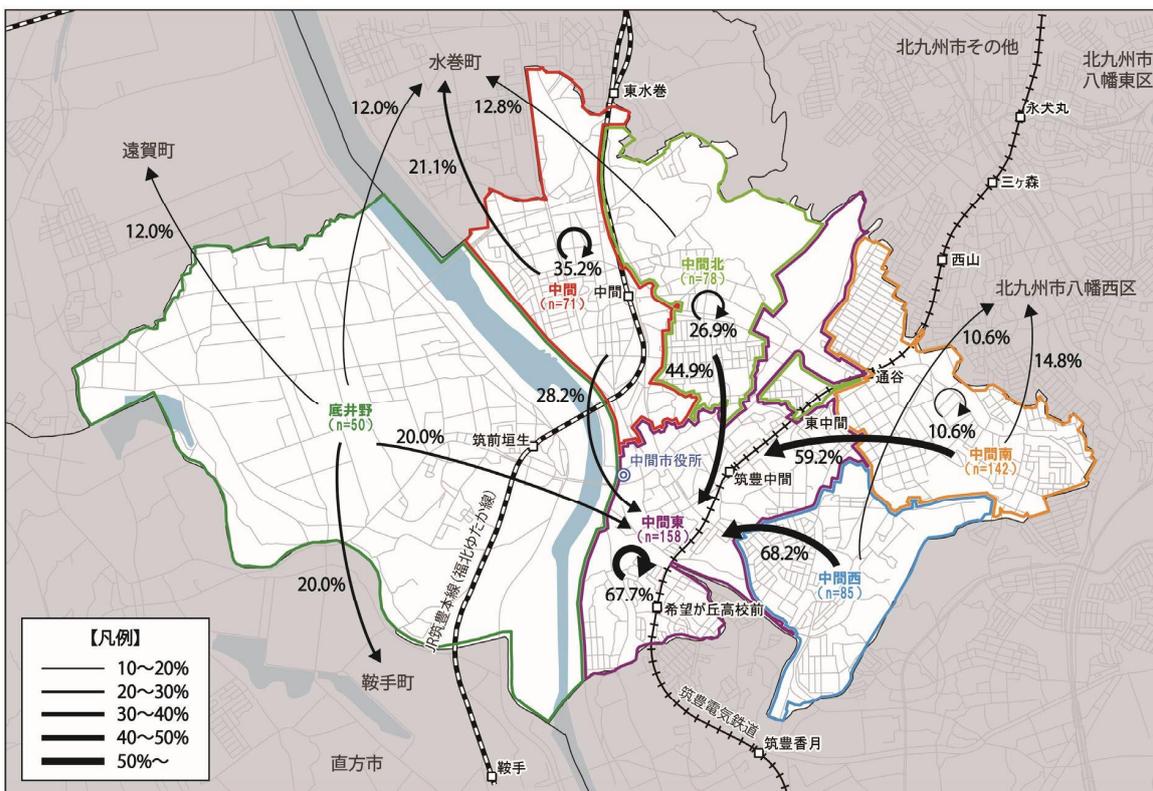


図 買物目的の流動

○買物の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）や徒歩が多い中、公共交通としては、市内移動の場合は筑豊電鉄（12.4%）、市外への移動の場合は JR（16.7%）が利用されている。また、公共交通利用に対して64歳以下と65歳以上を比べると、64歳以下ではJRが、65歳以上ではタクシーが比較的多く利用されている。

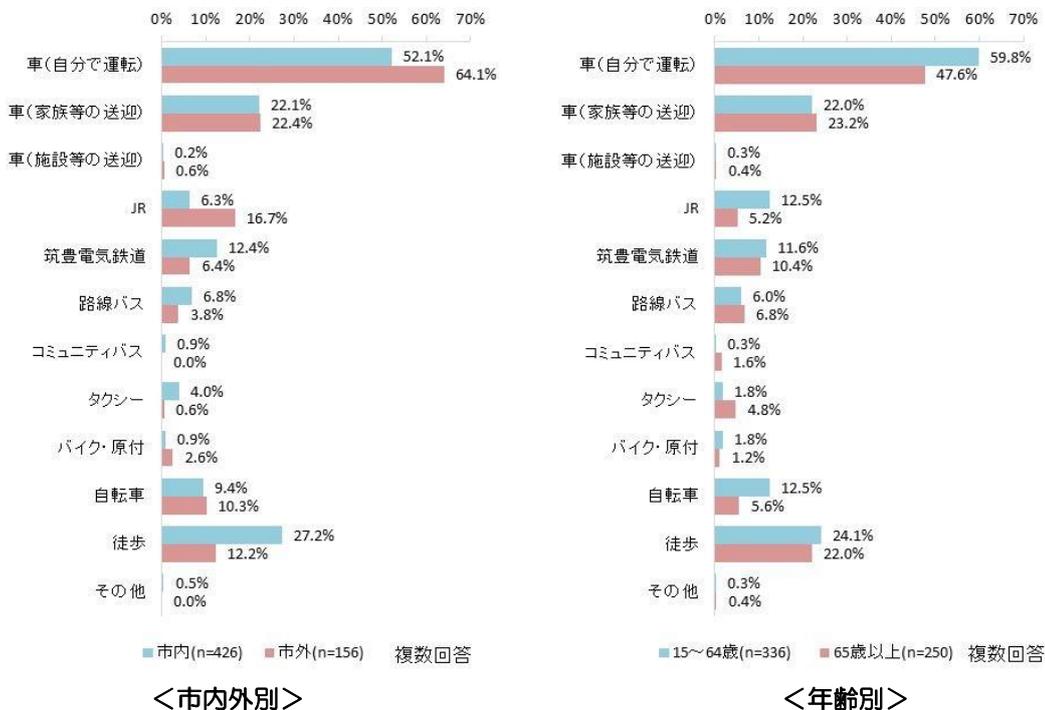


図 買物の移動手段

○買物に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が36.7%で最も多く、次いで「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(19.1%)、「乗り場が近くにない」(18.4%)と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り継ぎの面倒さや乗り場が近くにないことも要因となっている。

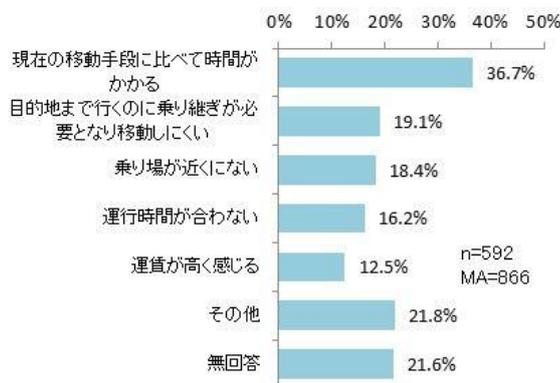


図 買物に公共交通を利用しない理由

## ②通院

○64歳以下は44.4%が市内、53.5%が市外への通院である。

一方、65歳以上は63.6%が市内、33.3%が市外への通院である。64歳以下は市外へ、65歳以上は市内への通院が多い傾向にある。

○市内では中間東校区、中間南校区への、市外では八幡西区への通院が多い。



図 通院先

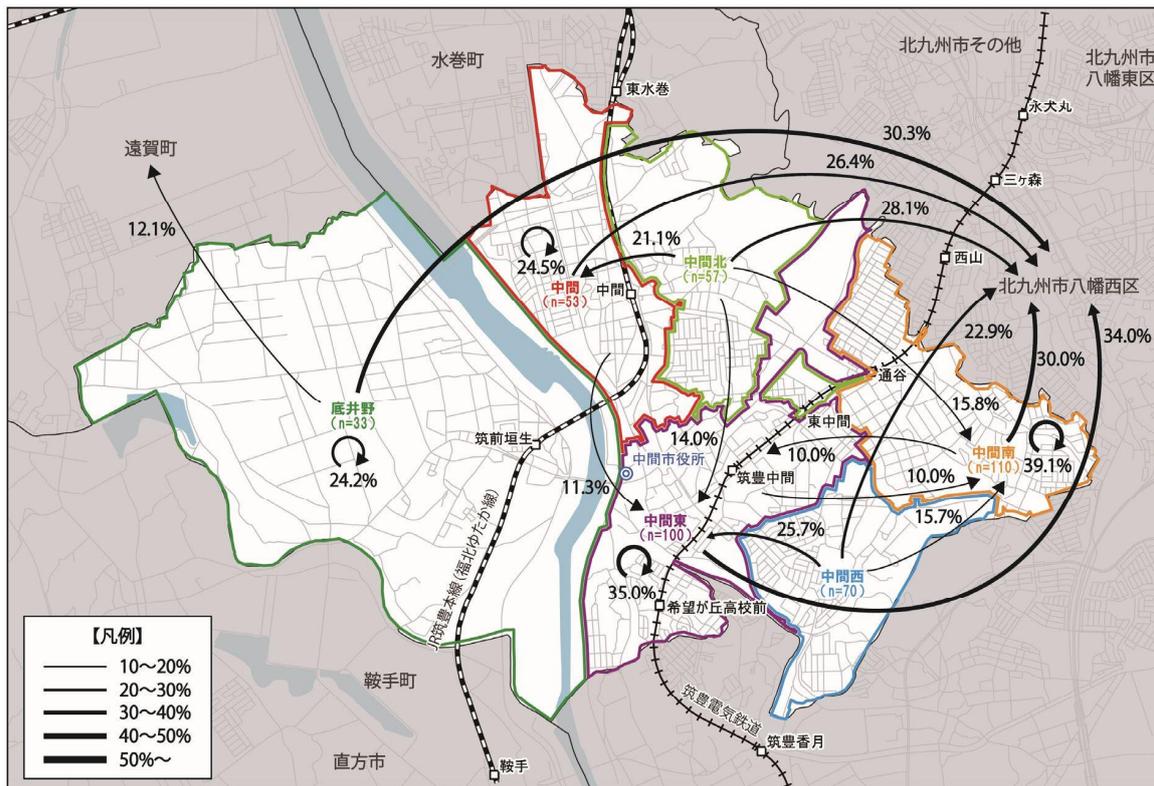


図 通院目的の流動

○通院の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）が多い中、次いで多いのが、市内移動の場合は徒歩（23.4%）、市外への移動の場合は筑豊電鉄やタクシー（10.4%）である。また、公共交通利用に対して64歳以下と65歳以上を比べると、64歳以下ではJRが、65歳以上では筑豊電気鉄道や路線バス、タクシーが比較的多く利用されている。

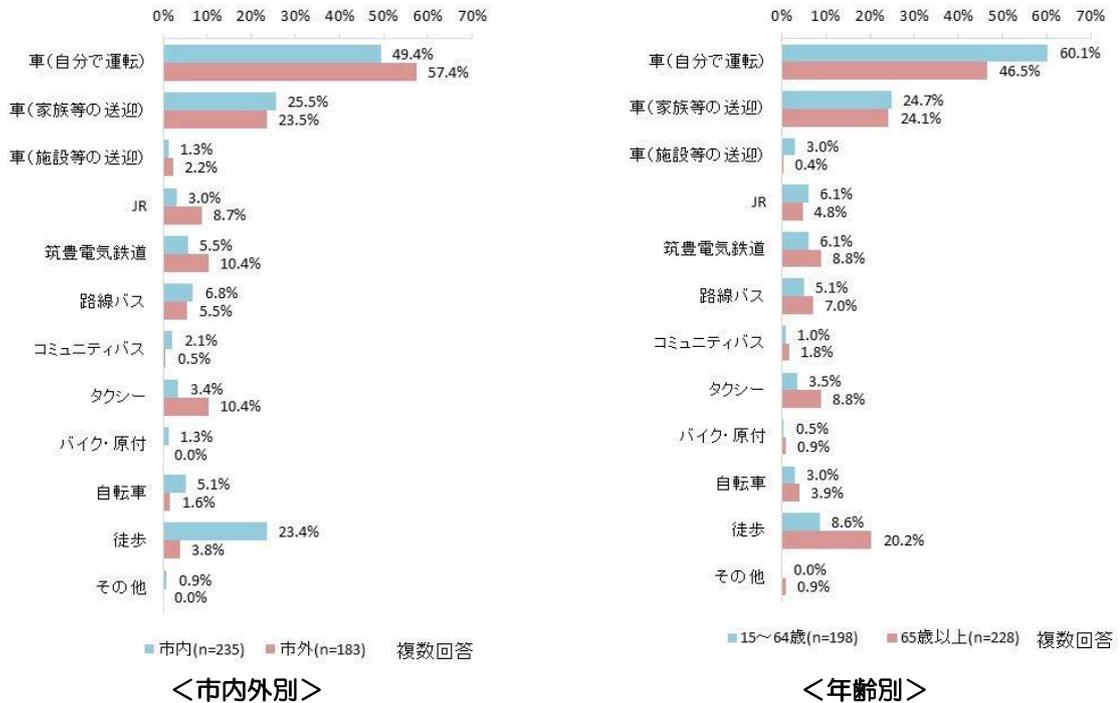


図 通院の移動手段

○通院に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が34.5%で最も多く、次いで「乗り場が近くにない」（19.6%）、「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」（16.8%）と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り場が近くにないことや乗り継ぎの面倒さも要因となっている。

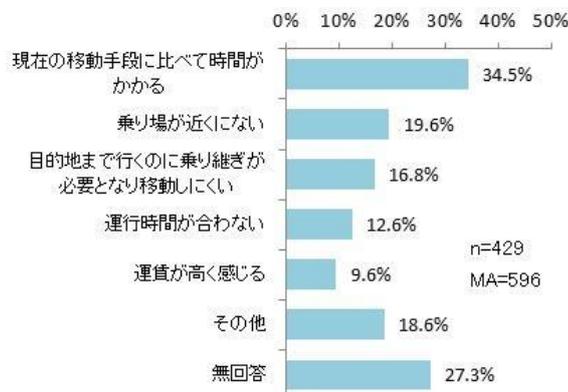


図 通院に公共交通を利用しない理由

### ③通勤

○通勤者の約 7 割は市外へと通勤しており、市内よりも市外への通勤の割合が高く、市外では八幡西区への通勤が多い。



図 通勤先

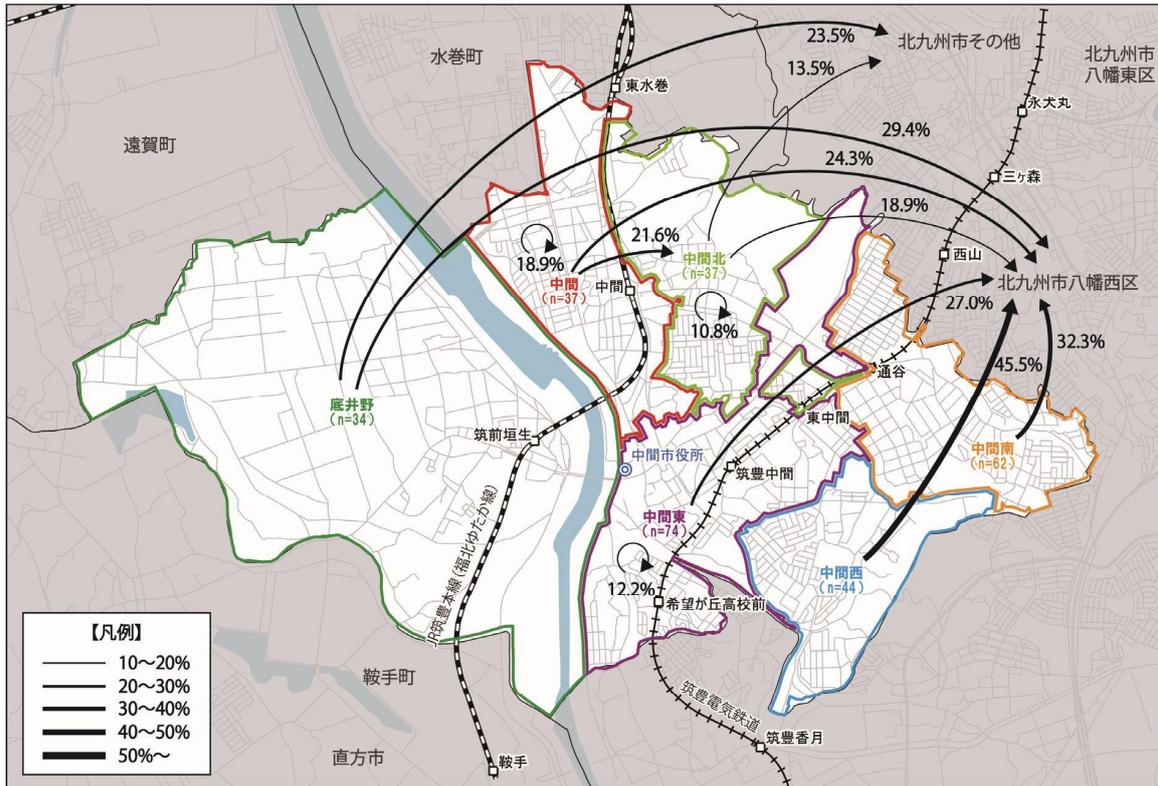


図 通勤目的の流動

○通勤における市内の移動手段としては車（自分で運転、家族の送迎）や徒歩、自転車が多く、公共交通の利用はあまり見られない。市外への移動手段としては車（自分で運転）が最も多く（72.4%）、JRや筑豊電鉄の利用も見られる（14.3%）。

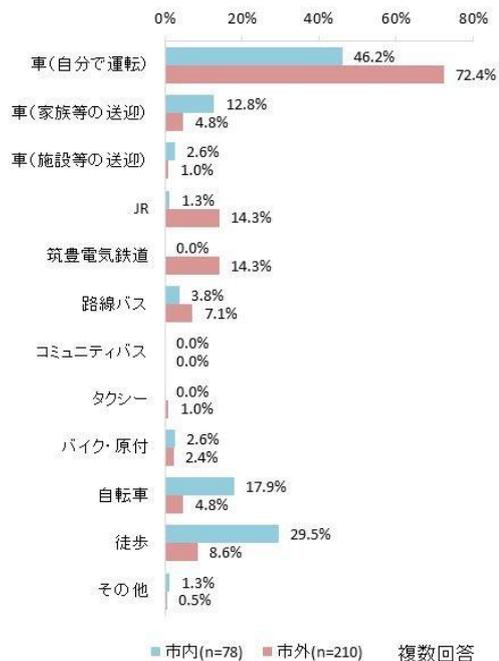


図 通勤の移動手段

○通勤に公共交通を利用しない理由としては、「現在の移動手段に比べて時間がかかる」が39.4%で最も多く、次いで「目的地まで行くのに乗り継ぎが必要となり移動しにくい」(26.3%)、「運行時間が合わない」(21.8%)、「乗り場が近くにない」(19.0%)と続く。公共交通を利用することによる所要時間の増大が最も大きな理由となっているほか、乗り継ぎの面倒さや運行時間が合わないこと、乗り場が近くにないことも要因となっている。

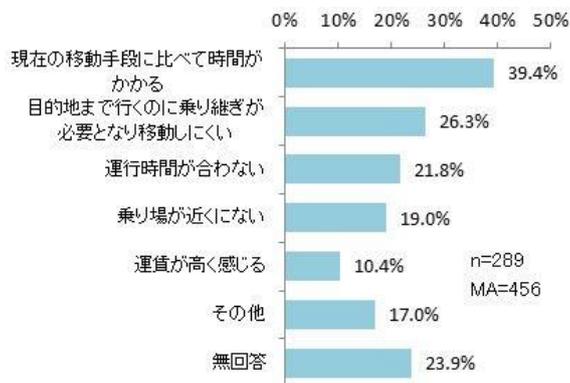


図 通勤に公共交通を利用しない理由



○通学における市内の移動手段としては自転車や徒歩が多く、車（家族等の送迎）や筑豊電鉄の利用もあるが、路線バスの利用は見られない。一方、市外への移動手段としてはJRが最も多く（48.5%）、次いで筑豊電鉄（22.3%）、自転車（13.6%）と続く。市内は自転車や徒歩での移動が、市外へはJRや筑豊電鉄を利用した移動が多い。

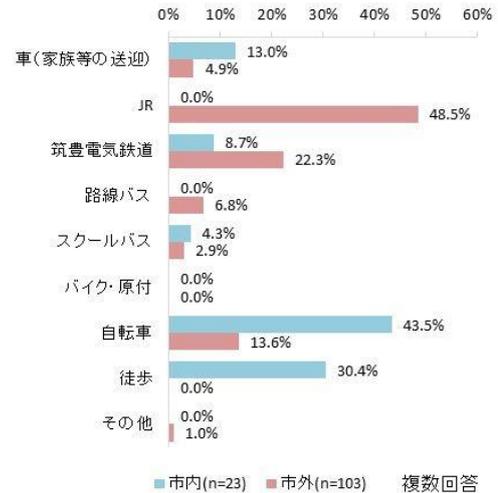


図 通学の移動手段

○通学時において、JR、筑豊電気鉄道、路線バスのそれぞれに対して、以下の要望が半数以上あり多く見られた。

【JR】 増便や、定期代を安くしてほしいという要望が多い。

【筑豊電気鉄道】 定期代を安くしてほしい、定期券の購入が容易にできるようにしてほしいという、定期に関する要望が多い。

【路線バス】 増便やダイヤ見直しのほか、定期代を安くしてほしいという要望が多い。

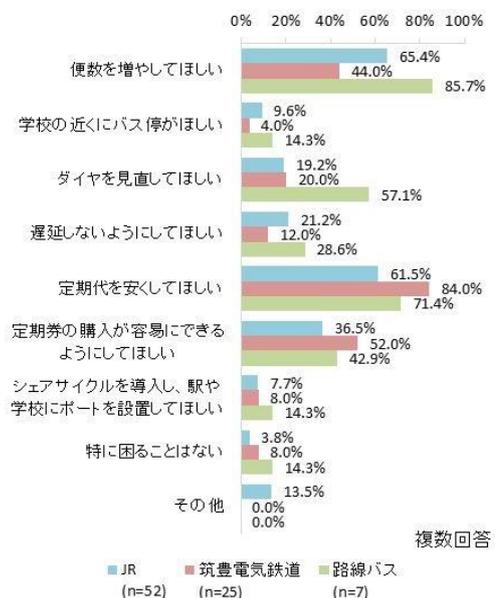


図 通学時の公共交通への要望

○通学時に公共交通を利用しない理由としては「現在の移動手段の方が、都合のいい時間に通学・帰宅できるから」（50.0%）、「学校まで近いから」（45.5%）、「現在の移動手段の方が、通学時間が短くてすむから」（38.6%）が多く、通学時間が短い、通学時間の自由度が高いといった時間都合による理由が多い。

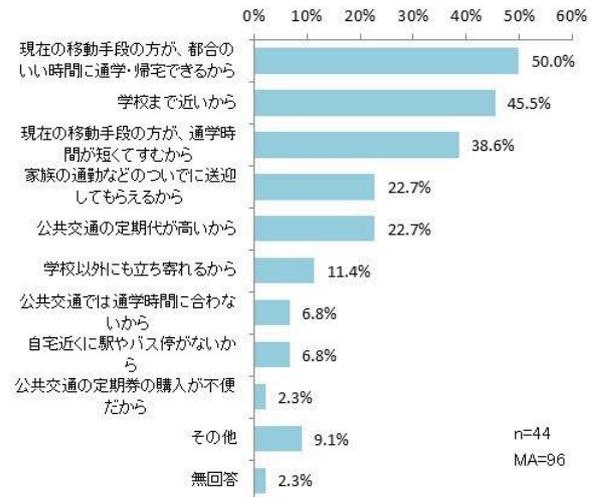


図 通学時に公共交通を利用しない理由

## 2) 65 歳以上の外出等

### ①免許返納後の外出時に利用すると思われる移動手段

○現在免許を持たれている方の約 2/3 は免許返納の意思がある。

○また、現在免許を持たれている方の約 6 割は、車での送迎を頼める人が同居しているか近所に住んでいるが、3 割強の方は、車での送迎を頼める人がいないと回答している。

○このような中、免許返納後に利用すると思われる移動手段について、車での送迎を頼める人がいない方は、タクシー（54.9%）をはじめ、筑豊電気鉄道（49.0%）や路線バス（43.1%）などの公共交通の利用意向が高い。また、車での送迎を頼める人が同居しているか近所にいる方でも、家族等の送迎による車利用が 52.6%と最も多いものの、筑豊電鉄（43.2%）をはじめ、タクシー、路線バス、JRについても 3 割以上と、公共交通の利用意向も多く見られる。

○免許返納後は、タクシーや筑豊電気鉄道、路線バスなど公共交通の利用ニーズが高いことが分かる。



図 免許保持者の免許返納意向



図 免許保持者の車での送迎を頼める人の有無

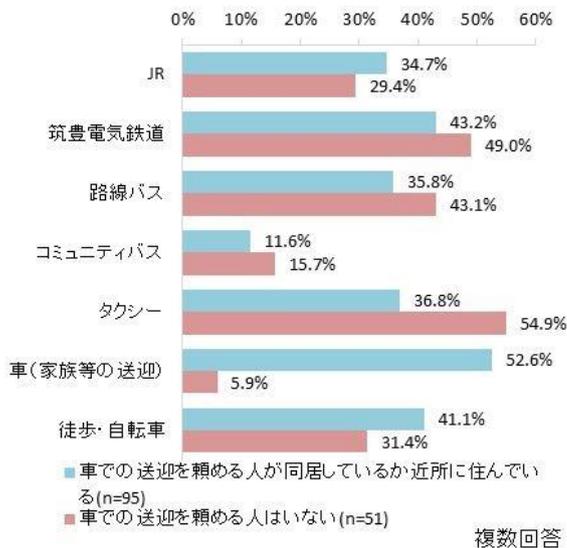


図 免許返納後の移動手段

## ②外出時の不便さ

○外出時の不便さについて、不便だとは感じていない方が54.9%と過半数を占める中、23.5%の方は不便を感じている。その理由については、「荷物を運ぶのがきつから」（63.5%）が最も多く、次いで「徒歩や自転車での移動が身体的につらくなってきた」（49.2%）、「公共交通の運行時間が合わない」（28.6%）、「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」（27.0%）と続く。

○外出時の不便さは、身体的な負担や送迎への気兼ねが要因となっていることが分かる。

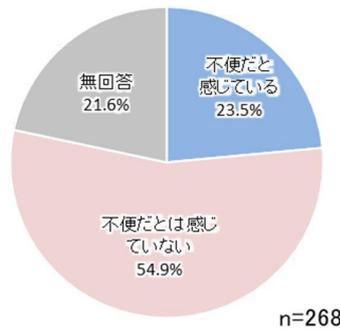


図 外出するとき不便だと感じるか



図 外出が不便だと感じる理由

## ③支援サービス

○買物や通院を支援するサービスの現在の利用状況について、買物においては「食品宅配サービス」を利用されている方が7.8%、通院においては「施設への送迎サービス」を利用されている方が約2.6%いる程度で、いずれも「特に利用していない」方が約2/3を占めて最も多い。

○今後利用したい支援サービスについては、買物、通院とも「特にない」が4割前後を占めて最も多い中、買物においては「店舗への送迎サービス」（16.8%）や「食品宅配サービス」（12.3%）が、通院においては「施設への送迎サービス」（20.9%）が求められている。

○現在は買物や通院の支援サービスを多くは利用されていないものの、今後は食品宅配サービスや、店舗・施設の送迎サービスを中心とした支援サービスへのニーズが高まることが分かる。



<買物>

<通院>

図 買物や通院での支援サービスの現在利用実態・今後利用意向

### 3) 公共交通の利用状況

#### ①JR

○利用されている方が約6割、利用されていない方が約4割を占め、利用されている方でも年に数回程度の利用が38.3%で最も多い。年齢別に見ると若年層ほど利用されており、10歳代は通学に週に5日以上利用している傾向にあるが、高齢になるにつれて利用していない割合が高くなる。

○利用目的では「買物・飲食」(23.2%)や「趣味・習い事・娯楽」(23.9%)、「通学」(14.8%)が多く、10歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20~64歳は買物・飲食が、65歳以上は親戚、知人宅への訪問や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

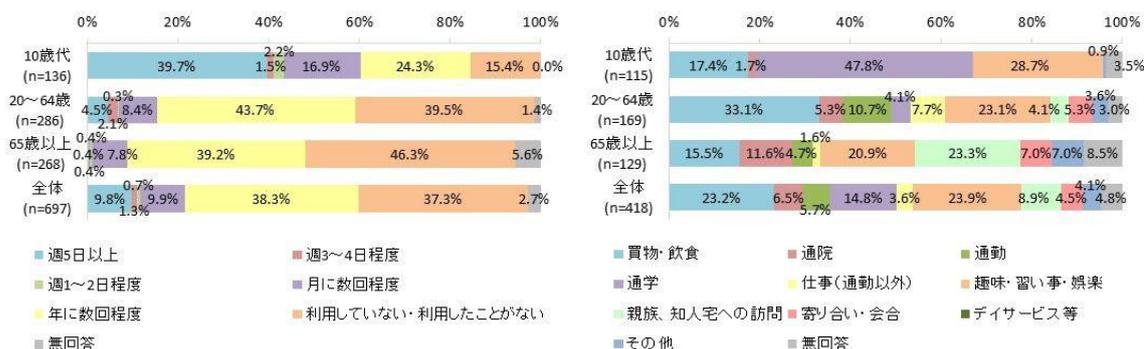


図 市内のJRの利用頻度

図 市内のJRの利用目的

○年に数回程度の利用が多い中、「通勤」や「通学」目的では週5日以上利用している方が最も多い。

○JRは、買物や飲食などの日常の足や娯楽等に年に数回程度利用されているほか、通学目的で週5日以上利用されている。

表 JR利用者の目的別利用頻度

	週5日以上	週3~4日程度	週1~2日程度	月に数回程度	年に数回程度	合計
買物・飲食 n=97	2.1%	1.0%	0.0%	24.7%	72.2%	100.0%
通院 n=27	7.4%	0.0%	3.7%	25.9%	63.0%	100.0%
通勤 n=24	37.5%	16.7%	4.2%	25.0%	16.7%	100.0%
通学 n=62	85.5%	4.8%	4.8%	3.2%	1.6%	100.0%
仕事(通勤以外) n=15	6.7%	0.0%	0.0%	13.3%	80.0%	100.0%
趣味・習い事・娯楽 n=100	0.0%	1.0%	0.0%	20.0%	79.0%	100.0%
親族、知人宅への訪問 n=37	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%	94.6%	100.0%
寄り合い・会合 n=19	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	89.5%	100.0%
デイサービス等 n=	-	-	-	-	-	-
その他 n=17	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	88.2%	100.0%
無回答 n=20	5.0%	0.0%	0.0%	10.0%	85.0%	100.0%
全体 n=418	16.3%	2.2%	1.2%	16.5%	63.9%	100.0%

○JR を利用しない理由としては、「自分で運転するから」(61.5%) が最も多く、次いで「自宅から駅までが遠いから」(36.5%)、「身近に送迎してくれる人がいるから」(19.6%)、「乗り継ぎが面倒だから」(18.8%)と続く。自家用車への依存の他、自宅から駅までの遠さや乗り継ぎの面倒さが理由となっている傾向にある。

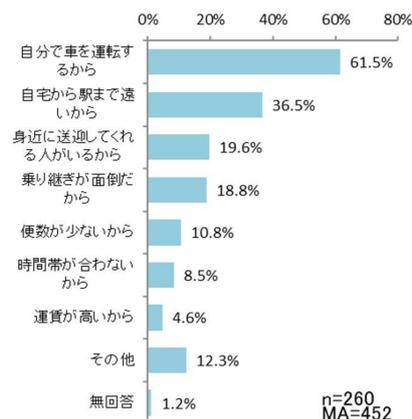


図 市内の JR を利用しない理由

## ②筑豊電気鉄道

○利用されている方が約 6 割、利用されていない方が約 4 割を占め、利用されている方でも年に数回程度の利用が 31.7%で最も多い。年齢別に見ると 10 歳代が最も多く利用しており、通学に週に 5 日以上利用している傾向にある。

○利用目的では「買物・飲食」(33.2%) が最も多く、次いで「趣味・習い事・娯楽」(16.7%)、「通学」(11.8%)と続く。10 歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20 歳以上は買物・飲食が多い中、20～64 歳は通勤や趣味・習い事・娯楽、65 歳以上は通院や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

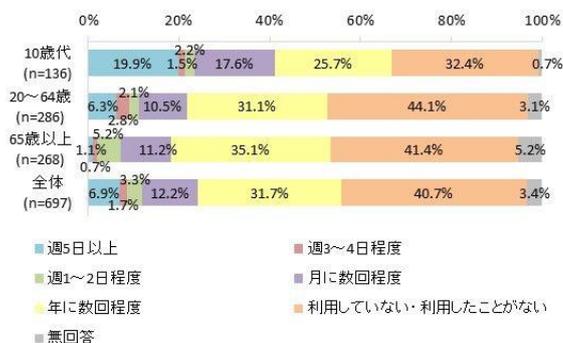


図 市内の筑豊電気鉄道の利用頻度

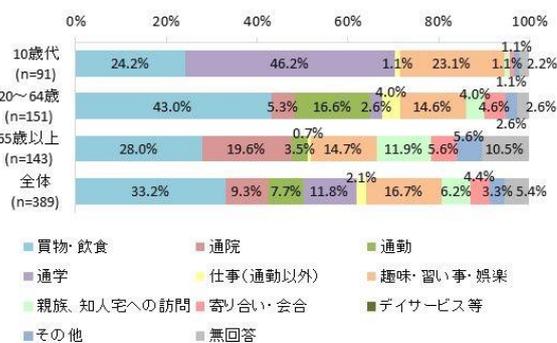


図 市内の筑豊電気鉄道の利用目的

○年に数回程度の利用が多い中、「通勤」や「通学」目的では週5日以上利用している方が最も多い。  
 ○筑豊電鉄は、買物や飲食、通院などの日常の足や娯楽等に年に数回程度利用されているほか、通勤・通学目的で週5日以上利用されている。

表 筑豊電鉄利用者の目的別利用頻度

	週5日以上	週3~4日程度	週1~2日程度	月に数回程度	年に数回程度	合計
買物・飲食 n=129	3.1%	2.3%	7.8%	23.3%	63.6%	100.0%
通院 n=36	2.8%	0.0%	16.7%	27.8%	52.8%	100.0%
通勤 n=30	46.7%	20.0%	6.7%	10.0%	16.7%	100.0%
通学 n=46	58.7%	4.3%	4.3%	17.4%	15.2%	100.0%
仕事(通勤以外) n=8	0.0%	0.0%	12.5%	37.5%	50.0%	100.0%
趣味・習い事・娯楽 n=65	1.5%	0.0%	1.5%	24.6%	72.3%	100.0%
親族、知人宅への訪問 n=24	0.0%	0.0%	4.2%	33.3%	62.5%	100.0%
寄り合い・会合 n=17	0.0%	0.0%	0.0%	29.4%	70.6%	100.0%
デイサービス等 n=	-	-	-	-	-	-
その他 n=13	7.7%	0.0%	0.0%	7.7%	84.6%	100.0%
無回答 n=21	0.0%	4.8%	0.0%	4.8%	90.5%	100.0%
全体 n=389	12.3%	3.1%	5.9%	21.9%	56.8%	100.0%

○筑豊電鉄を利用しない理由としては、「自分で運転するから」(56.7%)が最も多く、次いで「自宅から駅までが遠いから」(29.6%)、「身近に送迎してくれる人がいるから」(21.5%)と続く。自家用車への依存や自宅から駅までの遠さが理由となっている傾向にある。

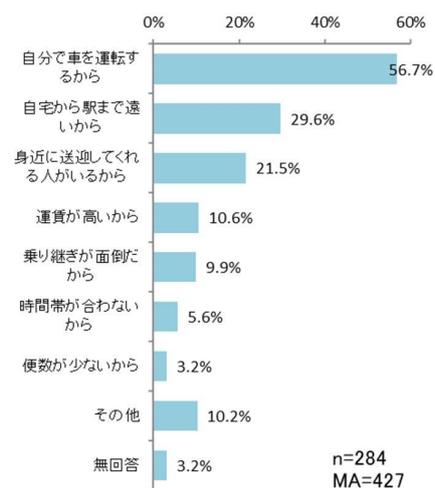


図 市内の筑豊電鉄を利用しない理由

### ③路線バス

○利用されている方が約2割、利用されていない方が約8割を占め、65歳以上の高齢者の方が若干利用されている傾向にはあるものの、いずれの年代でも多くの方が利用されていない状況にあり、利用されていても年に数回程度が最も多い(11.0%)。

○利用目的では「買物・飲食」(37.1%)が最も多く、次いで「趣味・習い事・娯楽」(14.3%)、「通院」(10.0%)と続く。10歳代は通学が特に多いものの趣味・習い事・娯楽でも利用しており、20歳以上は買物・飲食が多い中、20~64歳は通勤や趣味・習い事・娯楽、65歳以上は通院や趣味・習い事・娯楽での利用割合が高い。

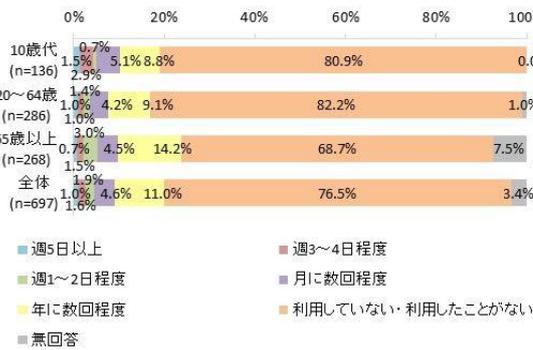


図 市内の路線バスの利用頻度

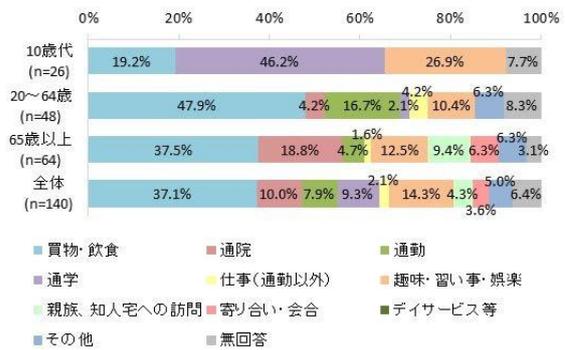


図 市内の路線バスの利用目的

○路線バスは、利用されている方が少ない中、買物や飲食、通院、通勤、通学などの日常の足や娯楽等への利用が見られ、利用頻度としては年に数回程度が多い。

○路線バスを利用しない理由としては、「自分で運転するから」(54.4%)が最も多く、次いで「身近に送迎してくれる人がいるから」(21.8%)、「目的地の近くを通過していないから」(21.0%)と続く。自家用車への依存や目的地近くを通過していないことが理由となっている傾向にある。

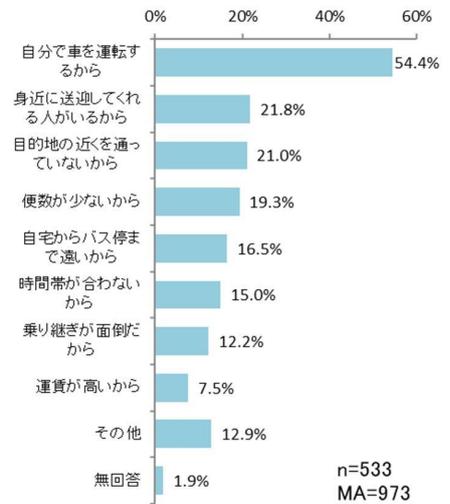


図 市内の路線バスを利用しない理由

#### ④コミュニティバス（フレンドリー号、なかよし号）

○コミュニティバスを利用されていない方が90.8%を占め、大半の方が利用されていない。

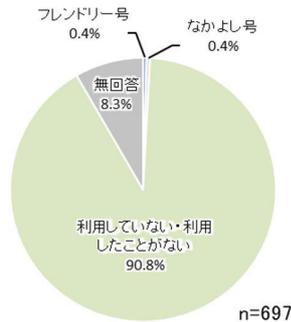


図 コミュニティバスの利用有無

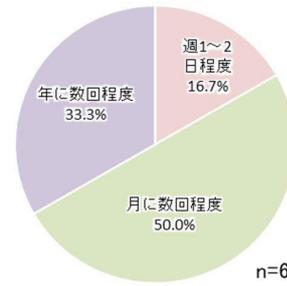


図 コミュニティバスの利用頻度

○利用しない理由としては、「自家用車を利用するから」(55.8%)が最も多く、次いで「どこを運行しているのかわからないから」(30.6%)、「家族・友人に送迎してもらおうから」(26.7%)、「乗り方がわからないから」(23.9%)と続く。自家用車への依存や、コミュニティバスの運行ルート・利用方法等の情報不足が理由となっている傾向にある。

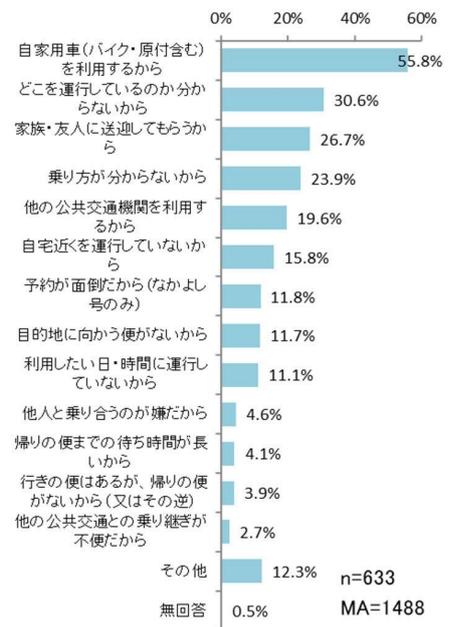


図 コミュニティバスを利用しない理由

#### ⑤ハピネスなかま送迎バス

○49.9%と約半数の方が知っているものの、知らない方も43.6%いる。

○ハピネスなかま送迎バスを知っている方の中でも、94.5%と大半の方は利用されていない。

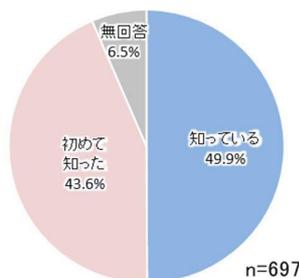


図 ハピネスなかま送迎バスの認知状況

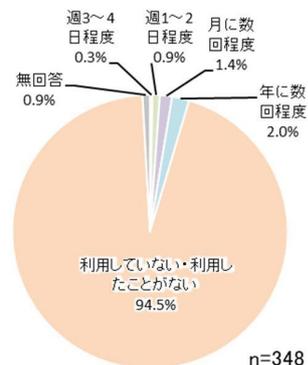


図 ハピネスなかま送迎バスの利用頻度

○利用されている方の利用理由としては、「無料だから」(56.3%)が最も多く、次いで「自宅近くにバス停があるから」(25.0%)と続き、無料運行であることが大きな理由となっている。

○利用しない理由としては、「自家用車を利用するから」(51.7%)が最も多く、次いで「家族・友人に送迎してもらうから」(12.2%)、「どこを運行しているのか分からないから」(10.0%)と続く。自家用車への依存や、ハピネスなかま送迎バスの路線等の情報不足が理由となっている傾向にある。

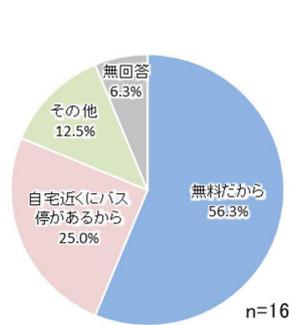


図 ハピネスなかま送迎バスの利用理由

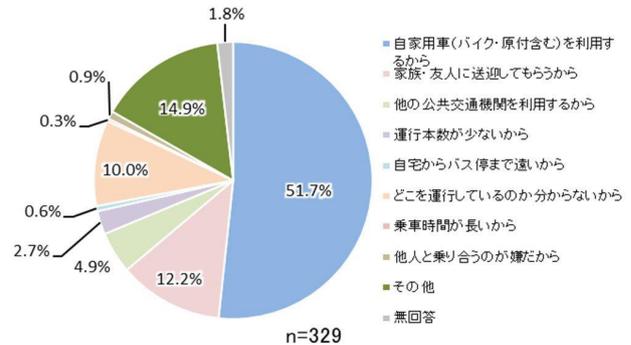


図 ハピネスなかま送迎バスを利用しない理由

○ハピネスなかま送迎バスに希望する利用目的としては、「買物へ行くため」(30.7%)が最も多く、次いで「駅へ行くため」(12.9%)と続き、買物の足や駅までの二次交通としてのニーズがあることが分かる。

○ハピネスなかま送迎バスが有償化した場合の利用意向については、約半数の方(49.4%)が利用しないと回答しており、「利用する」、「料金によっては利用する」の利用派(37.4%)を上回ることから、無償での運行を期待されていることが分かる。

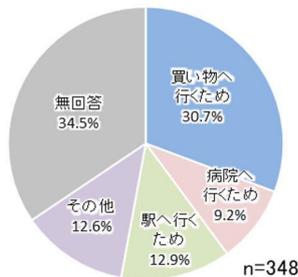


図 ハピネスなかま送迎バスに希望する利用目的

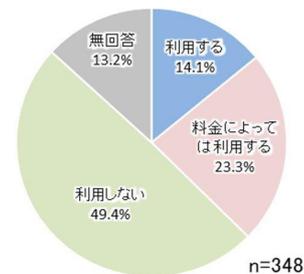


図 ハピネスなかま送迎バスが有償化した場合の利用意向

○料金によっては利用する方の想定料金としては、「200～300円」(34.6%)が最も多く、次いで「100～200円」(30.9%)と続く。100～300円の間が期待されている運賃と考えられる。

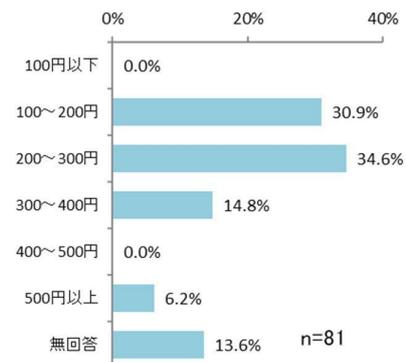


図 ハピネスなかま送迎バス有償化の場合の想定料金

#### 4) 公共交通の乗継利用

○過去 1 年間にバスと鉄道の乗継利用をされている方は 16.6%に留まり、76.5%と多くの方がバスと鉄道の乗継利用をされていない。

○乗継利用されるバス停としては、「JR 中間駅前」(53.4%) が最も多く、「通谷電停」(21.6%) や「筑鉄中間」(15.5%) でも乗継利用が見られる一方、「JR 筑前垣生駅」(5.2%) ではあまり乗継利用が見られない。路線バスが接続している駅では乗継利用が見られる一方、コミュニティバスしか接続していない「JR 筑前垣生駅」では乗継利用が少ないことが分かる。

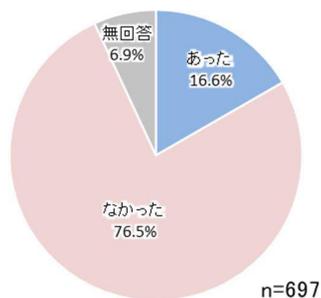


図 公共交通の乗り継ぎ利用の有無

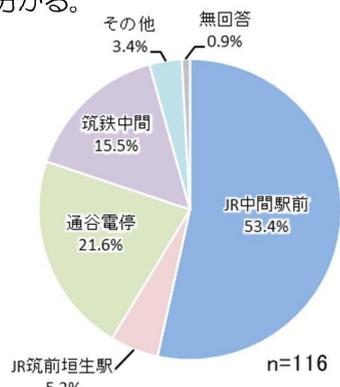


図 乗り継ぎ利用するバス停

○乗り継ぎに対する要望としては、「特にない」が 34.4%を占める中、「乗り継ぎ前後の公共交通のダイヤを合わせてほしい」(36.6%) や「乗り継ぎごとに初乗り運賃がかからないようにしてほしい」(19.9%) といったダイヤ調整や運賃制度に対する要望が見られる。

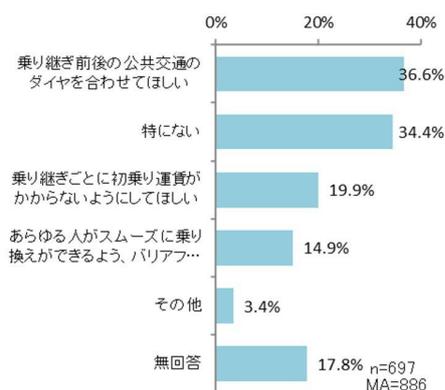


図 乗り継ぎに対する要望

## 5) 今後の中間市の公共交通について

### ①公共交通のサービスの方向性

○「現状よりも公共交通サービスを充実させるべき」(34.4%)が最も多く、次いで多い「現状と同程度の公共交通サービスを維持していくべき」(20.7%)と合わせると、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスを望んでいる回答が過半数あることが分かる。

○一方、「運行便数が減ったり、廃止したりするのはやむを得ない」(11.8%)や「わからない」(19.7%)といった、縮小化を望む回答や、そもそもどうして良いか分からないと言った回答も見られる。

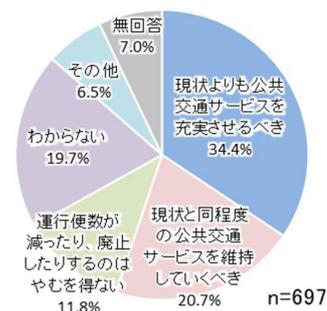


図 公共交通のサービスの方向性

### ②公共交通の財政負担の方向性

○「これ以上、市や利用者の負担が増えないよう、サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべき」(42.0%)が「市の財政負担(税金)を増やして、維持するべき」(10.3%)や「利用者の負担(料金)を値上げして、維持するべき」(12.5%)を大きく上回る。

○市や利用者の負担増よりも、双方の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが望まれている。

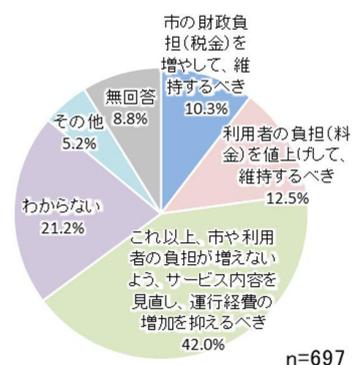


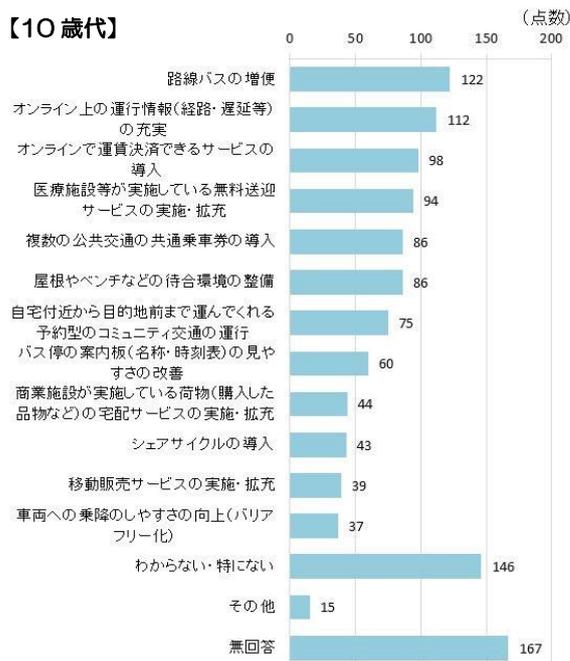
図 公共交通の財政負担の方向性

### ③公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

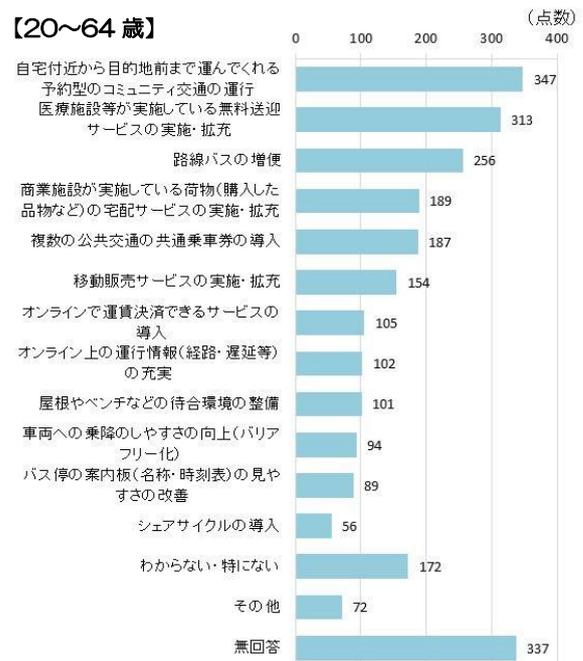
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取り組み要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計した。

○いずれの年代からも「路線バスの増便」が望まれている中、10歳代からは「オンライン上の運行情報の充実」や「オンラインで運賃決済できるサービスの導入」が、20歳以上からは「自宅付近から目的地前まで運んでくれる予約型のコミュニティ交通の運行」や「医療施設等が実施している無料送迎サービスの実施・拡充」が望まれている。

#### 【10歳代】



#### 【20~64歳】



#### 【65歳以上】

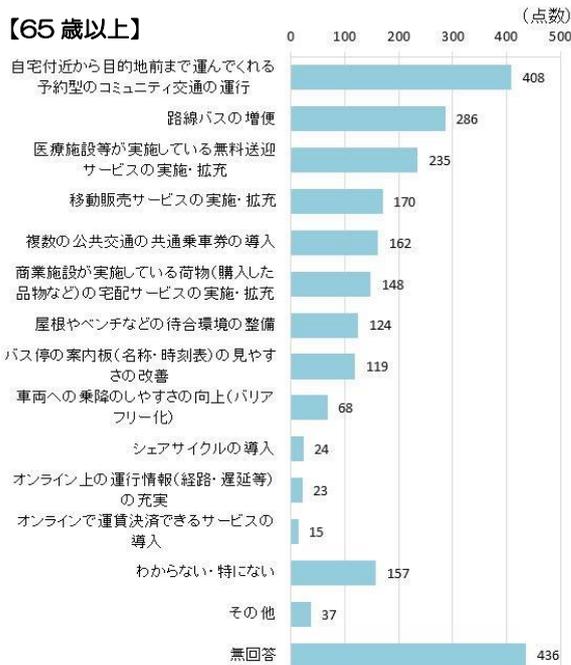


図 公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

## 3-2 市内高校在校生 WEB アンケート調査

### 3-2-1 調査概要

○中間市内の高校である中間高校、希望が丘高校、北九州高等学園に通学する2年生全員を対象にアンケート調査を実施し、351票を回収。

○設問項目（概要）

- ・通学時の公共交通利用状況
- ・通学時の公共交通への要望
- ・通学時に公共交通を利用しない理由 など

### 3-2-2 調査結果

#### 1) 通学時の移動手段

○通学時間が15分以内の場合はほとんどが自転車や徒歩移動となるが、16～30分では筑豊電気鉄道、30分を超えるとJRの利用が増えてくる。

表 通学時の移動手段

	JR	筑豊電気鉄道	路線バス	車(家族等の送迎)	スクールバス	バイク・原付	自転車	徒歩	その他
～15分 n=93	1.1%	5.4%	1.1%	16.1%	0.0%	0.0%	72.0%	35.5%	1.1%
16～30分 n=115	4.3%	20.0%	3.5%	39.1%	7.0%	0.9%	66.1%	15.7%	0.0%
31分～1時間 n=91	28.6%	18.7%	6.6%	30.8%	15.4%	0.0%	67.0%	18.7%	0.0%
1時間超え n=52	82.7%	15.4%	28.8%	42.3%	13.5%	0.0%	50.0%	32.7%	5.8%

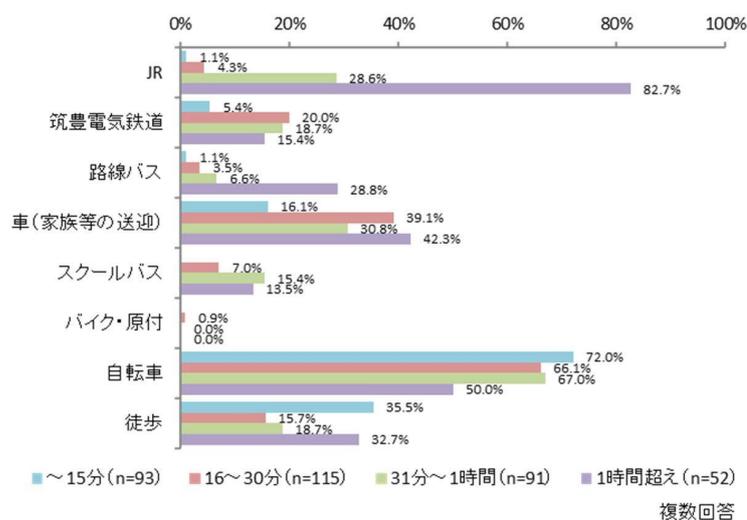


図 通学時の移動手段

## 2) 通学時の公共交通への要望

○JR と路線バスに対しては「便数を増やしてほしい」という要望が最も多く、JR では「定期代を安くしてほしい」という要望も多く見られた。

○筑豊電気鉄道では「定期代を安くしてほしい」という要望が最も多く、「便数を増やしてほしい」という要望も多く見られた。

○公共交通へは、増便及び定期代の値下げに関する要望が多く見られた。

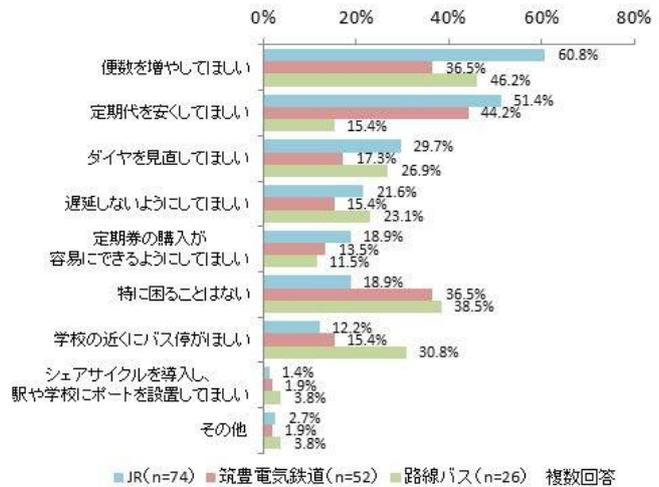


図 通学時の公共交通への要望

## 3) 通学時に公共交通を利用しない理由

○公共交通を利用しない理由としては、徒歩を除いて「現在の移動手段の方が、都合のいい時間に通学・帰宅できるから」という回答が最も多く、「現在の移動手段の方が、通学時間が短くてすむから」という理由も多く見られた。

○公共交通を利用することにより、現在の移動手段よりも時間的な都合が悪くなったり、通学時間が長くなったりすることが主な要因となっている。

○家族等の送迎の場合は「家族の通勤などのついでに送迎してもらえるから」という理由も多く見られた。

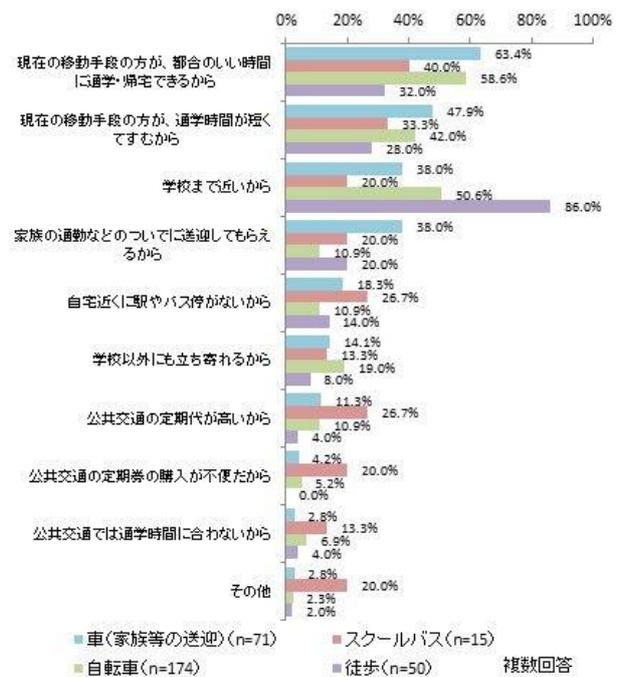


図 通学時に公共交通を利用しない理由

## 3-3 バス利用状況調査

---

### 3-3-1 調査概要

---

#### 1) 調査の概要

(A) 路線バス利用者を対象に、以下のバス停で聞き取り調査を実施。

- ・ 筑鉄中間バス停
- ・ 通谷団地口バス停
- ・ JR 中間駅前バス停
- ・ 通谷電停バス停

(B) コミュニティバス利用者を対象に、調査票を車内に留め置き、利用者本人の記入式により調査を実施。

#### 2) 設問項目

- 路線バス・コミュニティバスの利用状況（利用頻度・利用目的・目的地・乗降バス停・運賃支払い方法・乗り継ぎ状況等）
- 路線バス・コミュニティバスに対する満足度・要望
- 路線バスが利用できなくなった際の代替手段 など

#### 3) 調査時期

(A) 路線バス利用者を対象としたバス停での聞き取り調査

令和5年12月5日（火）～12月8日（金）

(B) コミュニティバス利用者を対象とした車内への留め置き調査

令和5年11月3日（金）～11月17日（金）

#### 4) 回収数

(A) 路線バス利用者を対象としたバス停での聞き取り調査

105 票

(B) コミュニティバス利用者を対象とした車内への留め置き調査

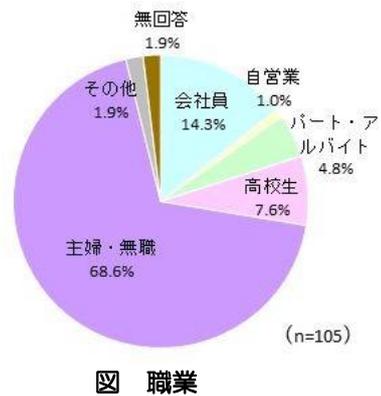
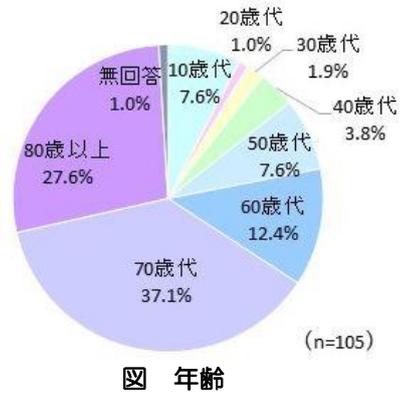
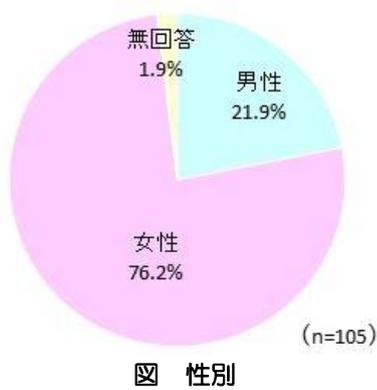
19 票

### 3-3-2 調査結果

#### 1) 路線バス

##### ①利用者の属性

利用者は、女性、60歳以上、市内居住、主婦層が約3/4を占めて多く見られ、会社員や高校生の利用も一部に見られた。



##### ②利用者の利用頻度・曜日

高校生は平日のみ、週に5日以上利用される方が多い傾向にある中、全体的に見ると、7割弱の方が週に1日以上は利用されている。



図 利用頻度

図 利用曜日

### ③利用者の利用目的

高校生は通学に利用されている方が多く、全体で見ると、買物・飲食や通院、通勤などの日常の足に利用されている。60歳以上では、趣味・習い事・娯楽での利用も見られる。

また、目的地が市内の場合は買物・飲食や通院の、市外の場合はそれに加えて、通勤や通学、娯楽等の利用が多く見られる。

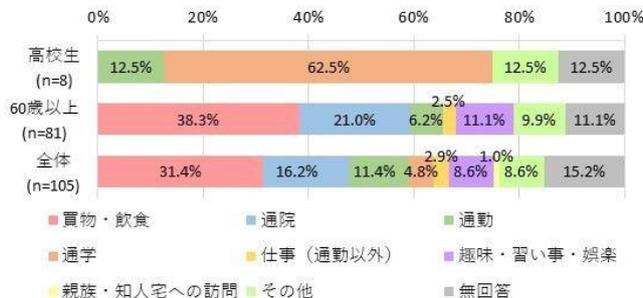


図 利用目的

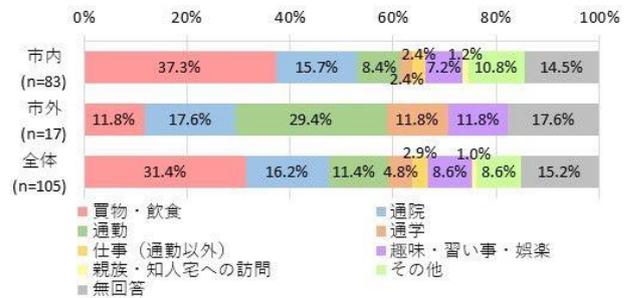


図 市内外目的地別の利用目的

### ④利用者の目的地・乗り継ぎ利用

目的地としては市内が大半を占め、イオンなかま店やレガネット、新中間病院など、日常利用の施設が主な目的地となっている。市外は北九州市への利用が多く、JRで乗り継いで行かれる方が多い。

なお、全体として乗り継ぎ利用はあまりされていないが、高校生はJRへの乗り継ぎ利用が多い。

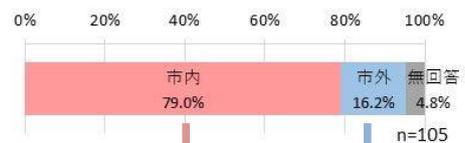


図 利用者の目的地

表 市内目的地

目的地	回答数
イオンなかま	18
自宅	15
新中間病院	7
レガネット中間	7
ハピネスなかま	6
トライアル	6
クリエータウンビル	3
銀行	3
その他(回答数が1票の施設)	24
無回答	3

表 市外目的地の市町村

目的地	回答数
北九州市	11
その他(回答数が1票の市町村)	4
無回答	2

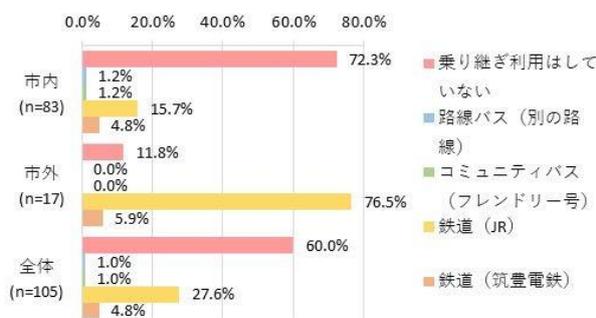


図 市内外目的地別の乗り継ぎ利用状況

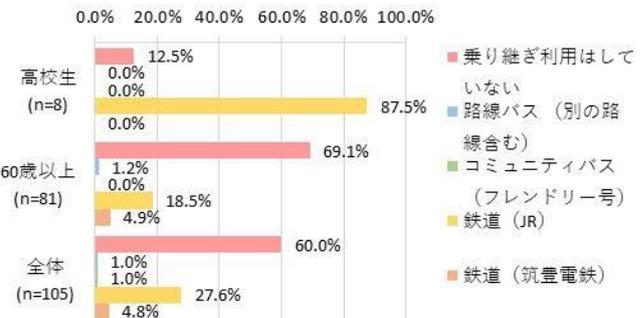


図 乗り継ぎ利用状況

### ⑤ 運賃の支払い方法

全体では IC カード、スマホでの支払いが多い中、高校生は定期券の利用も多く見られる。



図 運賃の支払い方法

### ⑥ 高校生の満足度・要望

「あまり満足していない」と「とても不満」を合わせると半数の方が満足しておらず、このような方々からは、バスの増便要望や、ダイヤ改変で JR への乗り継ぎが悪くなったことへの指摘があった。



図 高校生の満足度

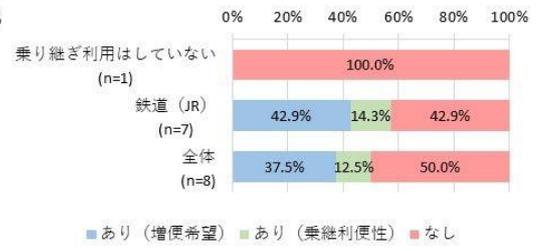


図 高校生からの要望

### ⑦ 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の利用目的

全体的に買物・飲食や通院が多いが、JR と乗り継ぎされている方は、趣味・習い事・娯楽での利用が多い傾向にある。



図 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の利用目的

### ⑧ 60 歳以上の満足度・要望

「とても満足」と「まあ満足」を合わせた満足側の意見が 4 割強あるものの、「あまり満足していない」と「とても不満」を合わせた不満側の意見も半数近くあり、あまり満足度は高くない。

バスの増便に対する要望が多く、JR との乗り継ぎ利便性向上への要望も見られた。



図 60 歳以上の乗り継ぎ利用別の満足度

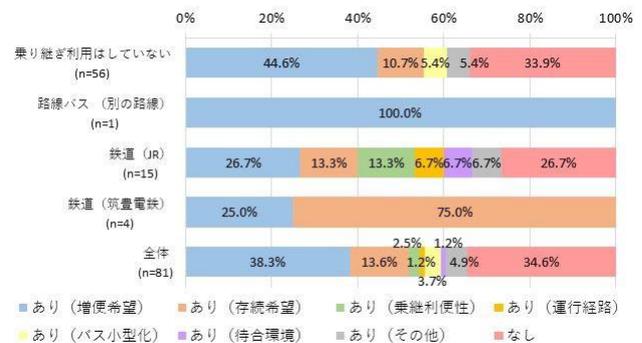
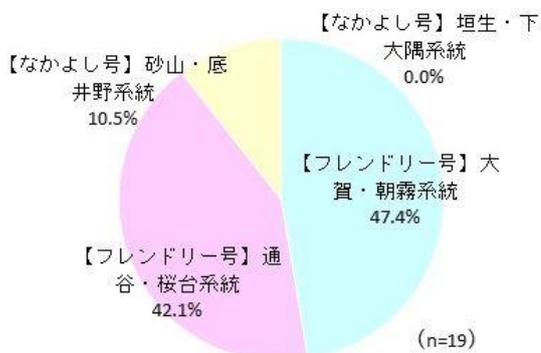


図 60 歳以上からの乗り継ぎ利用別の要望

## 2) コミュニティバス

### ①利用者の利用系統

得られた回答数は以下のとおりであり、フレンドリー号が 17 票、なかよし号が 2 票であった。



**表 利用系統**

系統	回答数	割合
【フレンドリー号】大賀・朝霧系統	9	47.4%
【フレンドリー号】通谷・桜台系統	8	42.1%
【なかよし号】砂山・底井野系統	2	10.5%
【なかよし号】垣生・下大隅系統	0	0.0%
計	19	100.0%

図 利用系統

### ②利用者の属性

女性、主婦層の方の利用が約 9 割を占めて最も多く、70 歳以上が 8 割強と、高齢の方の利用が大半を占める。

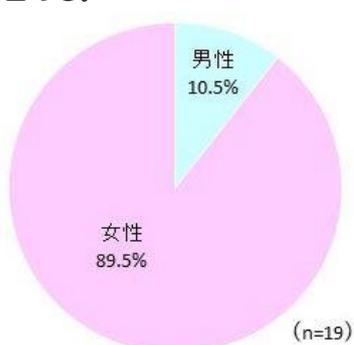


図 性別



図 年齢

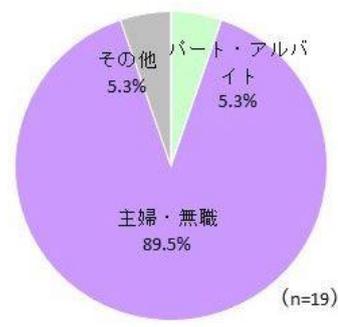


図 職業

### ③利用者の利用頻度・利用目的

6 割近い方が週に 1 日以上利用されており、利用目的としては買物・飲食が最も多く、フレンドリー号においては 40 代の方の通勤も一部に見られた。

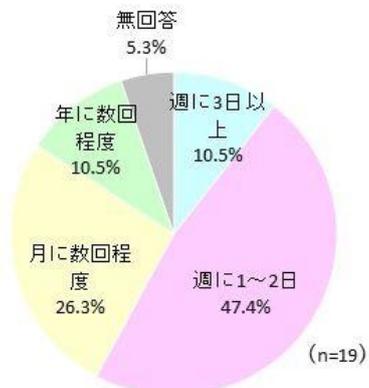


図 利用頻度

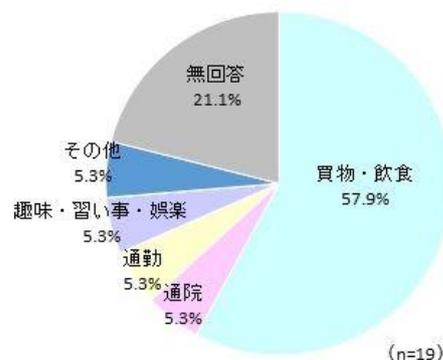


図 利用目的

#### ④利用者の目的地

目的地は、無回答を除くとすべて市内であり、イオンなかま店やトライアルといった商業施設や病院など、日常利用の施設が目的地となっている。

図 目的地

目的地		回答数
市内	イオンなかま店	9
	トライアル	2
	新中間病院	1
	クリエイタウン	1
	通谷電停	1
	さくら館	1
	自宅	1
	吉野内科胃腸内科クリニック	1
	無回答	4

#### ⑤利用者の乗り継ぎ利用

8割近くと、多くの方が乗り継ぎ利用されていない中、フレンドリー号では筑豊電鉄に、なかよし号では一般タクシーに乗り継いでいる方も見られた。

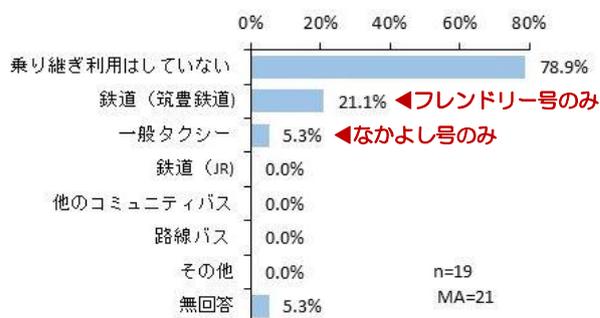


図 乗り継ぎ利用状況

#### ⑥利用者の満足度・要望

無回答はあるものの、それ以外は「とても満足」と「まあ満足」を合わせて9割近くの回答があり、満足度は高い。

また、運行便数や運行曜日を増やしてほしい、運行経路を見直してほしいという要望があった。

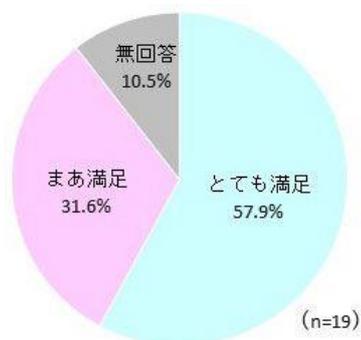


図 満足度

表 主要望

分類	回答数
増便	2
運行経路の見直し	2
運行曜日の増	1

## 3-4 子育て世代向けアンケート調査

---

### 3-4-1 調査概要

---

○中間市の子育て支援センターに来院される子育て世代を対象にアンケート調査を実施し、36 票を回収。

○設問項目（概要）

- ・公共交通を利用するタイミング
- ・公共交通を利用する際に感じるストレス
- ・公共交通への要望

### 3-4-2 調査結果

---

#### 1) 公共交通を利用するタイミング

子育て世代が公共交通を利用するタイミングとしては、車が利用できない場合が最も多く見られ、その他、通常の外出、通院、長距離移動の場合にも公共交通を利用していることがうかがえた。

#### 2) 公共交通を利用する際に感じるストレス

公共交通を利用する際、ベビーカーの利用や、子供が騒いで周囲に迷惑がかかることに対してストレスを感じている方が多く見られた。

#### 3) 公共交通への要望

公共交通に対して、子連れ専用車両やベビーカーが利用しやすい環境の整備、周囲の理解・協力、乗降の利便性の向上が主な要望として挙げられた。

## 4. 地域公共交通の課題

以上を踏まえ、地域公共交通の課題を以下の通り整理した。

### 課題1：市民・利用者のニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築が必要

- 人口減少等により地域公共交通の利用者は減少傾向にある中、市の財政負担は増加傾向にある。
- 市民アンケートにおいて、公共交通を利用しない理由に、所要時間の増大や乗り場が近くなることが挙げられている。
- 交通空白地域が残存している。
- 交通事業者ヒアリングにおいて、現状の課題に乗務員の不足や高齢化が挙げられている。
- 路線バスの1日の輸送量が、補助要件の下限値15人/日を下回る系統がある。

### 課題2：過度な自家用車依存からの脱却が必要

- 市民アンケートにおける買物、通院、通勤、通学のための移動手段について、市外への通学にJRが利用されている以外は公共交通の利用が少なく、自家用車が多くを占めている。
- 特に通勤においては、八幡西区等、隣接市町村との流動が多いにもかかわらず、自家用車の利用が多い。
- 高齢者は、免許返納後、タクシーや筑豊電気鉄道、路線バス等の公共交通を利用したい意向が高いにもかかわらず、免許返納が進んでいない状況にある。

### 課題3：財政的な制約を踏まえつつも、既存の交通機関の維持・充実が必要

- 市民アンケートにおいて、今後の中間市の公共交通について、現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスが望まれているものの、市や利用者の負担がこれ以上増えないような公共交通サービス内容の見直しが求められている。

### 課題4：交通弱者に配慮した交通サービスの充実が必要

- 高齢化が進行しており、約10年後には40%を超えると推計されている中(H27:35.1% ⇒ R2:37.7% ⇒ R17:40.1%)、市民アンケートにおいて、高齢者は、免許返納後、タクシーや筑豊電気鉄道、路線バス等の公共交通を利用したい意向が高いとともに、食品宅配サービスや店舗・施設の送迎サービス等、支援サービスへのニーズが高まっている。
- 高齢者は、荷物を運ぶのがきつい、徒歩や自転車での移動が辛いといった身体的な負担や、送迎を家族や知人に頼むことへの気兼ね等で、外出時に不便さを感じている。
- JRや筑豊電気鉄道といった鉄道は、他の年代と比べると高校生の通学を中心とした10歳代の利用が多い傾向にある中、高校生の通学時の公共交通への要望として、JRに対しては増便や定期代値下げへの要望が、筑豊電気鉄道に対しては定期代値下げや定期券購入の利便性向上への要望が多い。一方、通学時に公共交通を利用しない理由としては、現在の移動手段と比較して、時間的な都合が悪くなったり、通学時間が長くなったりすることが挙げられている。
- 子育て世代向けのアンケートにおいて、公共交通を利用する際にベビーカーの利用や子供が騒いで周囲に迷惑がかかることに対してストレスを感じており、今後公共交通を利用するにあたっては、子連れ専用車両やベビーカーが利用しやすい環境の整備、周囲の理解・協力、乗降の利便性の向上が求められている。

- 以上のことから、高齢者や高校生、子育て世代等、交通弱者に配慮した交通サービスの充実が必要である。

#### 課題5：地域公共交通の利用啓発が必要

- 市民アンケートにおいて、コミュニティバスを利用していない方が大半を占め、その理由としては、運行ルートや利用方法が分からないといった回答が挙げられている。
- 筑豊電気鉄道への交通事業者ヒアリングにおいて、市の協力のもと、公共交通の認知向上や利用促進のためのPRが求められている。

## 5. 地域公共交通の基本方針及び目標

### 5-1 地域公共交通の基本方針

以上の課題を解決するためには、公共交通が市内各地域の活性化の基盤となる必要があり、その実現に向けては、市民、交通事業者、行政等の関係者の協力が不可欠であることから、以下の通り基本理念及び基本方針を設定する

#### ～基本理念～

地域みんなが連携して支え合い、元気ある地域公共交通を目指して

#### 基本方針1 持続可能な地域公共交通の実現

- 市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、実践することで、持続可能な地域公共交通を実現する。
- 市内外との交流促進を担い、地域の活力の基盤となる地域公共交通を実現する。

#### 基本方針2 利用増に向けた地域公共交通の利活用

- 地域の創意工夫により、利便性の向上が図られ、利用者の増加する地域公共交通を実現する。

#### 基本方針3 誰もが使いやすい地域公共交通の実現

- デジタル技術等の新たな技術や先進的な知見を取り入れ、サービス水準の向上、運営体制の効率化を進め、利用者・事業者双方にとってやさしい地域公共交通を実現する。

## 5-2 目指すべき地域公共交通ネットワーク

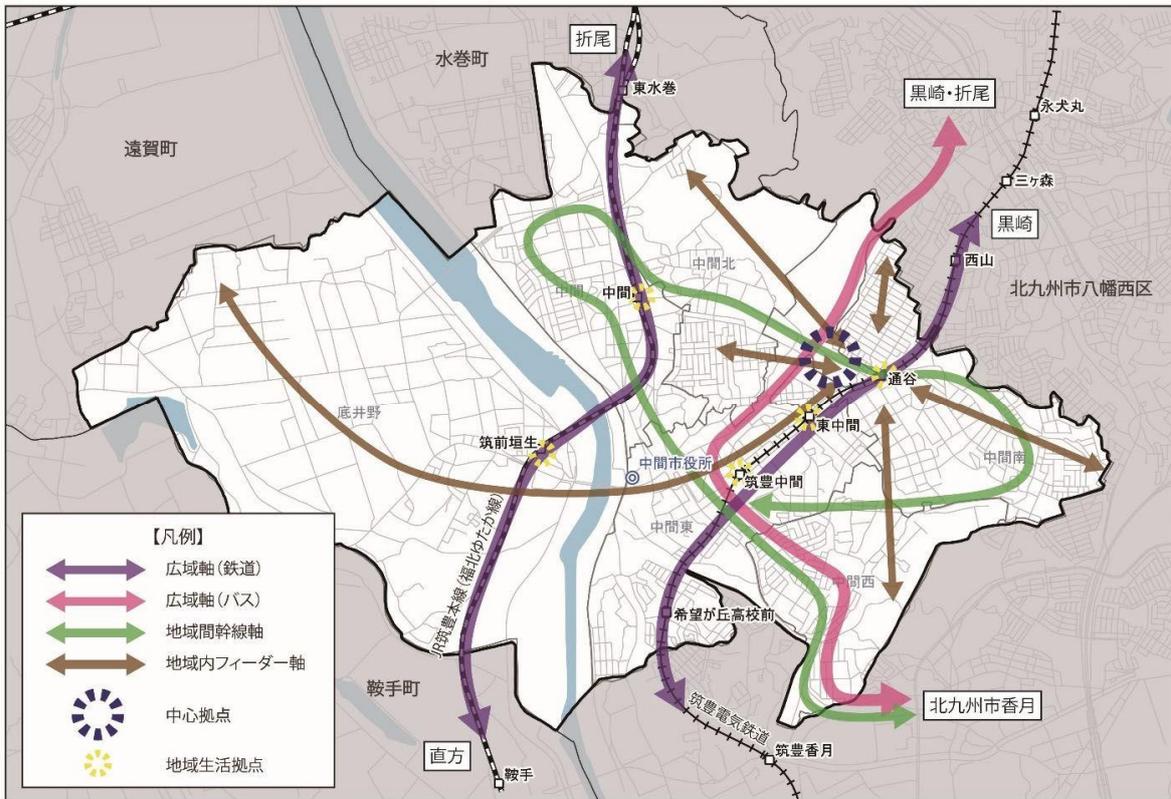
### 5-2-1 公共交通の役割と方向性

市内の公共交通の役割と方向性を以下に示す。

	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"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<p><b>都市間移動の根幹を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要</li> <li>● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関</li> </ul>	<p><b>バスとのネットワークの強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・通学を中心に、路線バスとの乗継移動の利便性の確保</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR中間駅</li> <li>● 筑鉄通谷駅</li> <li>● 筑鉄筑豊中間駅 上記3駅は鉄道と同じ</li> <li>● ピザック通り沿道 路線バス沿線は、利便機能や公益機能の多くの市民が利用する都市機能を確保</li> </ul>	<p><b>都市内交通の骨格を担う</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部の都市拠点を連絡し、市民の日常的な移動目的への移動を確保することが必要。</li> <li>● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。</li> </ul>	<p><b>都心部での利用環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● メガセンタートライアル中間店、イオンなかま店、新中間病院など利便機能や公益機能へのアクセス性の確保</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>交通不便地の移動を支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<p><b>地区に応じた公共交通の仕組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区ニーズへの柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、地域主体の公共交通をめざす。</li> </ul>
水巻南部循環バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>水巻町にある施設の利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 水巻町に位置するJR水巻駅や新水巻病院への利用</li> <li>● なお、当該路線は北九州市営バスが運行しているため、本計画では特に役割を定めない。</li> </ul>	<p><b>北九州市営バスの運行形態に準ずる利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北九州市営バスの運行形態の中で、中間市民が享受できる部分に対して利用を図る。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に集積すべき「都市機能」は不要。</li> </ul>	<p><b>多様な移動ニーズを支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>	<p><b>ドア to ドア輸送ニーズへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>

## 5-2-2 将来公共交通ネットワーク

以上を踏まえた将来の地域公共交通ネットワークを以下に示す



## 5-3 計画の基本目標

基本方針を踏まえ、本計画の基本目標を以下の通り設定し、施策・事業の推進によりこれらの目標達成を目指す。

### 基本目標1 地域公共交通ネットワークの維持・確保

市民生活やまちづくりにとって不可欠な地域公共交通ネットワークの維持・確保を図る。

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)
コミュニティバスの年間利用者数	2,175 人	

### 基本目標2 自家用車から公共交通への転換

地域公共交通を利用して守るという意識を醸成し、学生や高齢者を始めとした市民需要の掘り起こしと、自家用車依存からの脱却を図る。

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)
運転免許証自主返納件数	187 件	

### 基本目標3 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増

利便性向上と利用者増をめざし、デジタル技術等の新たな技術を取り入れた創意工夫の取組に対する市の適切な支援を行う。

指標	現況値 (R5)	目標値 (R10)
MaaS の導入に向けた取組件数	0 件	

## 6. 実施事業

### 6-1 実施事業の概要

以下に、今後取り組む事業を示す。

表 実施事業の概要

基本目標	実施事業の概要
基本目標1 地域公共交通ネットワークの維持・確保	1-1) 国・県と協働した路線バスへの財政支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスを維持するために、国・県と協働して継続的な財政支援を行う。</li> </ul>
	1-2) 乗務員の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。</li> </ul>
	1-3) コミュニティバスのAI オンデマンド化 <ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスの利用者ニーズへの対応と利便性向上のため、コミュニティバスのAI オンデマンド化を検討する。</li> </ul>
	1-4) コミュニティバスとハピネスなかも送迎バスの一体的な見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業 1-3「コミュニティバスのAI オンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、コミュニティバスとハピネスなかも送迎バスの一体的な見直しの検討を行う。</li> </ul>
基本目標2 自家用車から公共交通への転換	2-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。</li> </ul>
	2-2) ノーマイカーデーの実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>● ノーマイカーデーを設定し、公共交通の利用を呼びかける。</li> </ul>
	2-3) 乗り方教室・アプリ教室の開催 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗り方教室や出前講座、アプリ教室を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図る。</li> </ul>
	2-4) 公共交通に関する情報発信 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通への意識向上や利用促進に向け、公共交通に関する情報発信を継続的に実施する。</li> </ul>
基本目標3 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増	3-1) 利用しやすい運賃体系の導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずに利用がしやすい運賃体系を導入する。</li> </ul>
	3-2) MaaSの導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性向上に向け、MaaSの導入可能性の検討を行う。</li> </ul>
	3-3) 貨客混載運送の導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 買物弱者等への対応のため、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の導入を行う。</li> </ul>
	3-4) 交流人口増に向けた取り組みの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交流人口増に向けて、鉄道や路線バスを活用した取り組みを推進する。</li> </ul>

## 6-2 事業内容

【基本目標1】		【事業1-1】				
地域公共交通ネットワークの維持・確保		国・県と協働した路線バスへの財政支援				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスを維持するために、国・県と協働して継続的な財政支援を行う。</li> </ul>						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスを維持していくために、国や県による補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を活用していくとともに、運行欠損額に対する負担を行いながら、継続的な財政支援を行う。</li> <li>● 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とする。</li> </ul>						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
国・県の補助事業の活用	中間市 国・県	継続的に実施				

【基本目標1】		【事業1-2】				
地域公共交通ネットワークの維持・確保		乗務員の確保				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。</li> </ul>						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者が行う運転手募集に向けた広報について、市もホームページ等を活用して募集の支援を行うとともに、広報や運転手説明会の経費に対する補助等を行う。</li> </ul>						
③実施主体とスケジュール						
事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
運転手の確保に向けた支援	中間市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施				

【基本目標1】

地域公共交通ネットワークの維持・確保

【事業1-3】

コミュニティバスのAIオンデマンド化

①目的

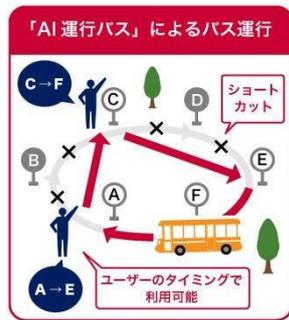
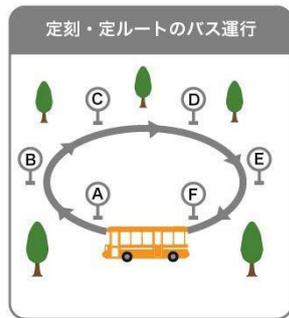
- コミュニティバスの利用者ニーズへの対応と利便性向上のため、コミュニティバスのAIオンデマンド化を検討する。

②内容

- 現在、コミュニティバスは、自家用車への依存をはじめ、運行ルートや利用方法等の情報不足を理由に利用者が少なく、年々減少傾向にある。買物や通院など、普段の外出機会が多いにもかかわらず、このような状況に置かれているのは、利用者のニーズに対応しきれていないことが考えられる。
- そこで、この状況をフォローするためには、現在の定時定路線型ではなく、区域運行で網羅する必要があり、さらに利便性向上を図るためには近年のAIやICT等の公共交通に関する多様なデジタル技術を活用することが有効であることから、AIデマンドシステムの導入を検討する。
- 導入検討にあたっては、まずは現在コミュニティバス（フレンドリー号）が運行している中間南校区等、小エリアで実証運行を行い、そこで明らかとなった課題等への対応を図りつつ、段階的にエリアを広げ、検証しながら進めていくこととする。

■AIオンデマンド型乗合交通の概要

乗りたいときに行きたい場所まで自由に移動できるオンデマンド型公共交通システム。複数の利用者からリアルタイムに発生する「乗降リクエスト」に対して、AI（人工知能）を使い最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となり、効率的な運行が期待できる。



スマホや電話で予約して、予約時間前にバス停で待ち、バスが来たら乗車。

スマホアプリ  
電話

まちかど端末

AI

バスが来たら乗車

※バス停での乗車又は、あらかじめ予約登録した地点からの乗車が可能

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
コミュニティバスのAIオンデマンド化	中間市 コミュニティバス事業者	検討・実証運行					

【基本目標1】

地域公共交通ネットワークの維持・確保

【事業1-4】

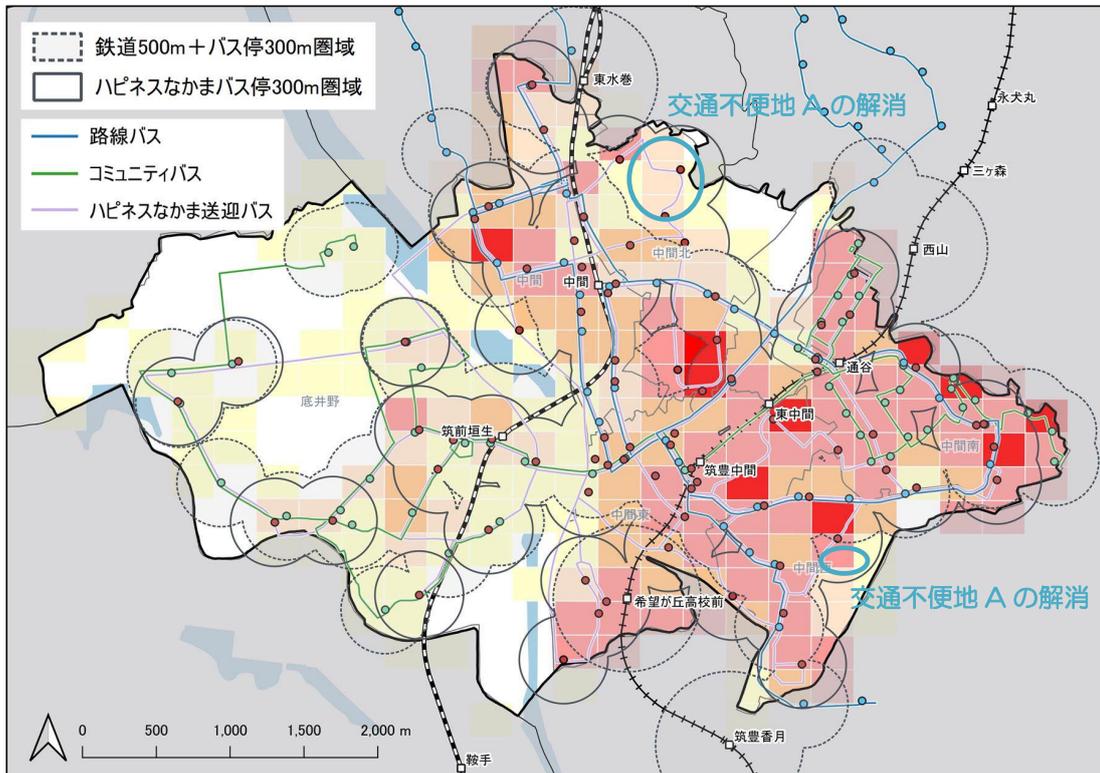
コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し

①目的

- 事業1-3「コミュニティバスのAIオンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行う。

②内容

- 中間市では、公共交通以外の輸送資源として、福祉分野のハピネスなかま送迎バスが運行している。現在、公共交通利用者の減少や、市の財政負担の増加が見られる中、このような公共交通以外の輸送資源を活用することは、持続可能な地域公共交通ネットワークを維持していくために有効な手段である。
- また、ハピネスなかま送迎バスのルートは、一部に残存する公共交通不便地Aの解消にも大きく寄与している。
- そこで、事業1-3の「コミュニティバスのAIオンデマンド化」の検討・実証運行を進めていく中で関連する部分について、路線バスとの連携も踏まえつつ、コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直しの検討を行い、実現可能な部分から実施する。



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
コミュニティバスとハピネスなかま送迎バスの一体的な見直し	中間市 コミュニティバス事業者 バス事業者			検討 可能なところから実施		

【基本目標2】

自家用車から公共交通への転換

【事業2-1】

免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進

①目的

- 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。

②内容

- 70歳以上の運転免許自主返納者を対象とした支援を継続実施する。
- 交通事業者が実施している運転免許自主返納者への各種割引制度の分かりやすい利用案内により、免許返納後の高齢者も安心して公共交通を利用できる取り組みを推進し、運転免許の自主返納の促進を図る。

＜交通事業者が実施する割引制度＞

【西日本鉄道(株)】運転経歴証明書の提示でグランドパス65を1,000円引き

【北九州市営バス】運転経歴証明書の提示でふれあい定期を5割引

【タクシー会社(ひかり第一交通(株)、産業タクシー(株))】運転経歴証明書の提示で運賃を1割引

■ 70歳以上の運転免許自主返納者への中間市の支援

■ ふれあい定期：北九州市営バス

**高齢者のみなさん**  
クルマの運転に不安を感じていませんか？

中間市は、みずから免許を返納して  
**運転を卒業**される  
70歳以上の方を応援します

対象となる人(次の要件をすべて満たす人)  
●免許自主返納時に70歳以上の人  
●申請時に中間市に住民票がある人

支援内容  
●交通系ICカード(nimoca)  
●筑豊電気鉄道定期全線フリー定期券  
●西鉄グランドパス65  
●タクシー回数券  
●コミュニティバス回数券 のいずれか5,000円相当を支援します。

申請方法  
① 印鑑、②本人確認のできる身分証明書(健康保険証など)と次のいずれか1つを持って申請窓口で申請してください。  
1. 申請による運転免許証の取り消し通達書  
2. 次の期いた免許証(裏面に取り消し日の記載があるもの)

※代理人が申請する場合は、委任状が必要となります。  
※運転免許証の自主返納につきましては、折尾警察署交通第一課(091-0110)にお問い合わせください。

申請期間 自主返納した日から1年以内  
申請窓口 中間市役所 安全安心まちづくり課(本館2階)  
交付について nimoca、長期全線フリー定期券及び西鉄グランドパス65は交通事業者の窓口での受け取りとなりますので、受付証をお渡しします。タクシー回数券とコミュニティバス回数券は申請窓口で交付いたします。  
※申請につきましては、1人1回までです。

問い合わせ先 中間市役所 安全安心まちづくり課 TEL 246-2017

平成29年10月2日開始

**北九州市営バス**  
運転免許証を自主返納された  
75歳以上の方に「ふれあい定期」5割引実施!

運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を交付された日から1年以内に限り、75歳以上の方に「ふれあい定期」を5割引で販売しています。(最大12ヶ月分)

※「ふれあい定期」・・・市営バスの北九州市内区間全線で乗降できる75歳以上の方を対象にしたお得な割引定期券

※「運転免許証の自主返納」及び「運転経歴証明書」については、警察署にお問い合わせください。

※制度のご案内

料 金	(通常価格)	運転経歴証明書	(割引価格)
3ヶ月	8,000円	⇒	4,000円
6ヶ月	14,000円	⇒	7,000円
12ヶ月	24,000円	⇒	12,000円

※「ふれあい定期」を購入の際は、運転経歴証明書の提示が必要です。

●販売期限 運転経歴証明書を交付された日から1年以内

●販売場所

NC若松商運 案内所	二 島 案内所	折尾駅前 案内所
若松区本町2-3-1 9 (NC若松商運ビル内)	若松区二島1-3-1 (イオン若松店内)	八幡西区堀川町4-10 (T/Sバス1F)
平日 9:30~18:00	平日 10:30~19:00	平日 10:30~19:00
土曜日 10:00~18:00	土日祝日 10:30~17:00	土日祝日 10:30~17:00
TEL-FAX 093-761-3479	TEL-FAX 093-791-0036	TEL-FAX 093-602-7321

●若松営業所 向田営業所

若松区東小石町3-1	八幡西区三ツ須2-25-1
平日 8:30~17:00	平日 8:30~17:00
TEL 093-771-2765	TEL 093-691-0131
FAX 093-771-2797	FAX 093-603-8606

※販売場所のご案内

【お問合せ】北九州市交通局 TEL 093-771-8401 FAX 093-771-8422

■グランドパス65 運転免許証返納割引サービス：西日本鉄道(株)

**グランドパス65** 運転免許証の返納から  
一年未満の方対象

**運転免許証返納割引サービス**

運転経歴証明書提示で **1,000円引き**

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
運転免許自主返納者に対する支援	中間市 バス事業者 タクシー事業者	継続的に実施					

【基本目標2】

自家用車から公共交通への転換

【事業2-2】

ノーマイカーデーの実施

①目的

- ノーマイカーデーを設定し、公共交通の利用を呼びかける。

②内容

- 「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）」において、職員が率先して取り組む事項として、以下が挙げられている。
  - 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。
  - ノーマイカー通勤等の取組を実施する。
- 市民の地域公共交通利用を促進するため、ノーマイカーデーを設定し、自家用車の利用を自粛し、公共交通の利用を呼びかける。
- まずは、市及び関連団体の職員がノーマイカーデーに取り組む。

■ノーマイカーデーの取り組み事例（北九州市）



■ノーマイカーデーで期待できるメリット

- ガソリン使用量や渋滞を減らし、自動車から出るCO2の約15%を削減
- 歩くことで健康増進
- 交通事故の防止
- 飲酒運転撲滅
- まちのにぎわいづくり

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
ノーマイカーデーの実施	中間市	定期的実施				

【基本目標2】

自家用車から公共交通への転換

【事業2-3】

乗り方教室・アプリ教室の開催

①目的

- 乗り方教室や出前講座、アプリ教室を企画・開催して、公共交通利用に対する不安を払拭し、公共交通の利用啓発を図る。

②内容

- 公共交通に対する学生や高齢者をはじめとした市民需要の掘り起こしに向けて、これまで公共交通を利用したことがない方や公共交通利用に不安を抱える方を対象に、乗り方教室や出前講座を実施し、移動手段の一つとして公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりを行う。
- 近年、公共交通の利用に対しては、バスの経路検索やダイヤ検索、タクシーの配車等がスマートフォンやアプリで行えるようになってきており、利便性が向上している一方、これらの利用方法が分からず、このメリットを享受できていない方もおられる。そこで、この解消に向けて、スマートフォンやアプリの利用方法を学ぶ教室を企画、開催する。

■バスの乗り方教室の事例（茨城県神栖市）



■高齢者への出前講座の事例（静岡県藤枝市）



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
乗り方教室・アプリ教室の開催	中間市 鉄道事業者 バス事業者						



【基本目標3】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増

【事業3-1】

利用しやすい運賃体系の導入

①目的

- 定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃設定を行い、乗り継ぎごとに初乗り運賃が発生せずにご利用しやすい運賃体系を導入する。

②内容

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等複数の交通手段の乗り継ぎ利用の利便性向上を図るため、異なる交通モード間の乗り継ぎのたびに初乗り運賃が発生せず、定額制での乗り放題運賃や通しでの運賃となるような複数交通機関共通 1日乗車券や定期券の導入を検討し、可能なものから実施する。
- 近年、スマホアプリで利用できるデジタルチケットの運用が広がっており、これにより複数の交通機関のチケットを簡単な操作だけでデジタル購入できることから、本市でもデジタルチケットの活用を視野に入れた検討を行う。
- 実施にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置付けられている「地域公共交通特定事業」の中の「地域公共交通利便増進事業」を活用するものとする。

■定額制での乗り放題運賃のイメージ

複数の交通機関を一定期間利用できる定額料金を設定する。利用すればするほど一回当たりの利用料が割安になる。



■通し運賃のイメージ

乗り換えのたびに初乗り運賃がかからないよう、複数交通機関の通しでの料金を設定する。



■デジタルチケット「RYDE PASS」

デジタル定期券 画面サンプル ①



- 1日乗車券や定期券としての利用が可能
- 利用状況等のデータ把握が可能で、これらのデータを活用することで今後の効率的な運用の検討が可能

マイチケットから事業者様の各定期券をご購入いただけます。  
ご購入後「定期券を見せる」を選択すると定期券面が表示されます。

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
利用しやすい運賃体系の導入	交通事業者	検討				
		可能なものから実施				

【基本目標3】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増

【事業3-2】

MaaSの導入

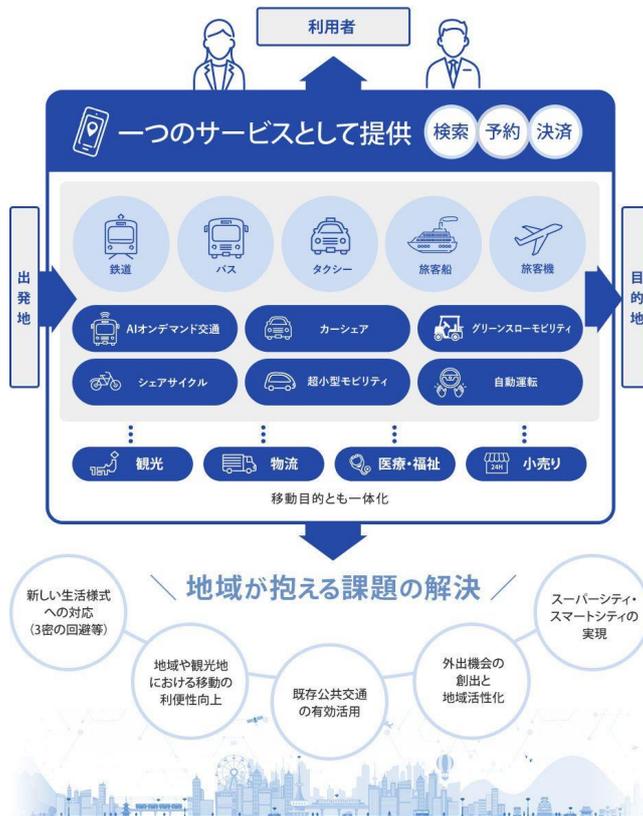
①目的

- 利便性向上に向け、MaaSの導入可能性の検討を行う。

②内容

- 事業1-3の「コミュニティバスのAIオンデマンド化」におけるAIオンデマンド型乗合交通や、事業3-1の「利用しやすい運賃体系の導入」におけるデジタルチケットの検討を踏まえ、公共交通の利用しやすい環境を整備するため、全国各地で実証実験が行われているMaaSの導入可能性について検討し、可能なものから実施する。MaaSによるサービスでは、スマートフォンアプリの導入により、交通手段の検索・予約・支払いをはじめ、観光案内や飲食店、病院、行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となり、利便性の向上が期待できる。
- 検討にあたっては九州経済連合会が進める九州MaaSの動向を注視し、県や近隣自治体と連携しながら行う。

■MaaSの概念（資料：国土交通省）



※)MaaSとは、Mobility as a Serviceの略称で情報通信技術を用いて、あらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
MaaSの導入	交通事業者	検討				
		可能なものから実施				

【基本目標3】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と利用増

【事業3-3】

貨客混載運送の導入

①目的

- 買物弱者等への対応のため、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の導入を行う。

②内容

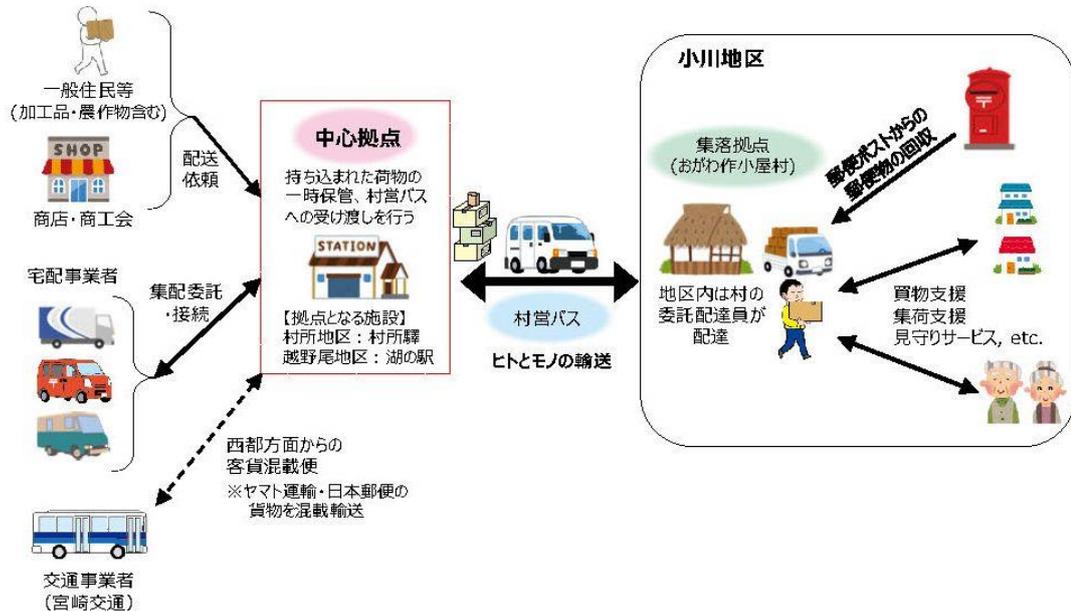
- 外出が困難な高齢者や食品宅配サービスに対する市民ニーズへの対応を図るため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等へ、旅客と貨物を併せて運送する貨客混載運送の検討を行う。
- 検討にあたっては実証運行を行い、そこで抽出された課題等への対応を図り、実現可能な部分から実施する。

■村営バス（自家用有償運送）による貨客混載を経由した配送事業の事例  
 （宮崎県西米良村の「ホイホイ便」）

西米良村の中心部から約21km離れた小川地区までの区間について、旅客と宅配荷物を村営バスに載せた貨客混載として運行したのち、小川地区で村の委託配達員が村営バスから宅配荷物を受取り、各戸へ配達する。

このような人とモノの移動統合化の取組みにより、人口減少および高齢化が進展する地域での効率的な配達モデルの確立、村営バスの維持、村内の物流サービスの円滑化、CO2の排出量の抑制による環境負荷の低減、委託配達員による高齢者の見守りなどが期待できる。

<ホイホイ便のイメージ>



③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年
貨客混載運送の導入	交通事業者	検討・実証運行				
		可能なものから実施				

【基本目標3】

【事業3-4】

新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上と 交流人口増に向けた取り組みの推進  
 利用増

①目的

- 交流人口増に向けて、鉄道や路線バスを活用した取り組みを推進する。

②内容

- 鉄道、路線バスを維持するためには、利用者数を増加・維持する必要がある、そのためには日常の利用者のみならず、交流人口を増やす必要がある。そこで、交流人口増、利用促進に向けて交通事業者が実施している取り組みへの支援を行う。
- また、これらの取り組みや鉄道・路線バスに関する情報の広報に努め、広く市民に周知する。
- さらに、中間市では、「フットパス」(ありのままの風景を楽しみながら歩くことができる小径)のコースが設定されており、このフットパスと鉄道・バス利用とが連携した活用策の検討も行う。

■行橋駅でのJR九州ウォーキングの事例

2023年9月30日(土)行橋の街散策！自然や作物・植物にふれあうウォーキング

行橋駅 → 行橋駅  
 コース距離 約7.6km  
 所要時間 約2時間  
 参加費 無料  
 申し込み締切日 10月10日

■筑豊電気鉄道の列車運転体験（九州運輸局）

本物の列車や運転シミュレーターで  
**列車運転を体験しよう!**

本物の列車運転が体験できるよ!!

筑豊電気鉄道(ちくつ) 参加費 0円!  
 鹿児島市交差点(ちくつ) 参加費 21円!  
 鹿児島市交通局(ちくつ) 参加費 28円!

■なかまフットパス新春初歩き

新春初歩きフットパス

令和6年1月14日(日)  
 10:00~12:30 終了予定  
 (受付時間 9:30~10:00)

集合場所 中間市地域交流センター  
 (中間市大字垣生 660-1) ※駐車場有

募集人数 抽選 20名

参加料 500円 (送料・ギフト券は当日受付時による)

申込締切日 令和6年1月3日(水)

お名前(代表者) \_\_\_\_\_ 電話番号 \_\_\_\_\_

ご住所 〒 \_\_\_\_\_

お名前(同行者) \_\_\_\_\_ 電話番号 \_\_\_\_\_

③実施主体とスケジュール

事業	実施主体	2024 (R6)年	2025 (R7)年	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	
鉄道・バスを活用した取り組み	中間市 鉄道事業者 バス事業者	定期的に実施					

# 中間市地域公共交通計画

令和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/>

