

【地域公共交通の課題】

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。
- 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にないことが挙げられている。
- 公共交通空白地が残存する。
- 乗務員が不足・高齢化している。
- 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

- 普段の外出の移動手段は、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、自家用車利用が多い。
- 近年、運転免許の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

- 現状と同等もしくはそれ以上の公共交通サービスが求められている中、運行経費の増加の抑制が望まれている。

課題4 交通弱者に配慮した交通サービスの充実が必要

- 高齢化が進行している中、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。
- 高校生は、通学時の公共交通に対して、増便や定期代の値下げへの要望が多いとともに、時間的に合わないことや通学時間の増大が理由で公共交通を利用していない。
- 子育て世代は、公共交通の利用に対して、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、乗降の利便性を求めている。

課題5 地域公共交通の利用啓発が必要

- コミュニティバスを利用していない理由に、運行ルートに対する情報不足が挙げられている。
- 交通事業者から公共交通の認知向上や利用促進のためのPR強化が求められている。

【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】

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。
- 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。

基本方針2 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。

基本方針3 成長する地域公共交通の実現

- 市民の意識醸成を図り、利用者の増加する地域公共交通を実現。

【基本目標】

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について、採算性だけでなく、存続により得られる効果を総合的に考慮しながら、維持・確保を図る。

指標	単位	現況値	目標値
JR 筑豊本線の中間市内駅の1日あたり乗車人員数	人/日	1,752 (R4)	1,752 (R10)
筑豊電気鉄道の中間市内駅の年間乗降人員数	千人	1,204 (R4)	1,204 (R10)
西鉄バス中間線の年間輸送人員数	人	101,627 (R5)	101,627 (R10)
コミュニティバスの年間利用者数	人	2,175 (R5)	2,870 (R10)
西鉄バス中間線の収支率	%	34.37 (R5)	34.37 (R10)
コミュニティバスの収支率	%	13.86 (R5)	16.67 (R10)
西鉄バス中間線の利用者1人あたりの財政負担額	円/人	208 (R4)	208 (R10)
コミュニティバスの利用者1人あたりの財政負担額	円/人	1,162 (R5)	928 (R10)

基本目標2 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

利便性向上をめざし、デジタル技術等の新たな技術を取り入れた取組に対して、市が適切な支援を行う。

指標	単位	現況値	目標値
MaaSの導入に向けた取組件数	件	0 (R5まで)	2 (R10まで)

基本目標3 市民の意識醸成による公共交通の利用増

地域公共交通を利用して守るという意識を醸成し、公共交通の利用増に向け、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	単位	現況値	目標値
高齢者の運転免許証自主返納率	%	2.28 (R4)	2.50 (R10)
情報発信、乗り方教室開催等による、意識醸成のための取組件数	件	1 (R5)	4 (R10)

【事業】

1-1) 国・県と協働した路線バスへの財政支援

1-2) 乗務員の確保

1-3) コミュニティバスのAIオンデマンド化（需要に応じた運行体系）

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

2-1) 利用しやすい運賃体系の導入

2-2) 【再掲】コミュニティバスのAIオンデマンド化（利便性向上に向けた効率的な運行）

2-3) MaaSの導入

3-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進

3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催

3-3) 公共交通に関する情報発信

3-4) 交流人口増に向けた取り組みの推進

事業の内容（案）（1/2）

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（対象：地域間幹線バス）

【対象事業者：西鉄バス北九州】

- 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。

1-2) 乗務員の確保（対象：市・鉄道・路線バス・タクシー事業者）

【対象事業者：全交通事業者（JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス、ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、ホームタクシー）】

- 交通事業者が行う乗務員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、乗務員説明会を実施する際に市役所内の会議室を貸し出すなど、場の提供を行う。

1-3) コミュニティバスのAI オンデマンド化（需要に応じた運行体系）（対象：コミュニティバス）

【対象事業者：ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、市】

- 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でき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。

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（対象：コミュニティバス、ハピネスなかま送迎バス、路線バス）

【対象事業者：ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、西鉄バス北九州、市】

- 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。

基本目標2 新たな技術の活用等による地域公共交通の利便性向上

2-1) 利用しやすい運賃体系の導入（対象：交通事業者）

【対象事業者：全交通事業者（JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス、ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、ホームタクシー）】

- 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て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、運賃の決済手段として、スマホの他、二モカなどの交通系ICカードやVISAタッチ、デジタルチケット等、新たなツールの運用が広がってきており、これらの新たな決済手段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。

2-2) 【再掲】コミュニティバスのAI オンデマンド化（利便性向上に向けた効率的な運行）

※) 内容は基本目標1の事業1-3)に同じ。

2-3) MaaSの導入（対象：市・交通事業者）

【対象事業者：全交通事業者（JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス、ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、ホームタクシー）】

- 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2-1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。

基本目標3 市民の意識醸成による公共交通の利用増

3-1) 免許返納後も安心して利用できる取り組みの推進（対象：運転免許自主返納者）

【対象事業者：－】

- ▶ 本市が実施している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。

3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催（対象：鉄道・路線バス）

【対象事業者：JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス】

- ▶ 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。

3-3) 公共交通に関する情報発信（対象：市・交通事業者）

【対象事業者：全交通事業者（JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス、ことぶきタクシー、産業タクシー、ひかり第一交通、ホームタクシー）】

- ▶ 公共交通の利用啓発、利用促進に向け、公共交通の利用実態や交通事業者が実施している取り組み、お得なサービス、公共交通を維持していくことの重要性など、公共交通を身近に感じて興味を持ってもらえるような情報を継続的に発信する。
- ▶ 情報発信する媒体としては、広報誌やホームページを活用する他、公共交通に関心のない方でも目を通すような冊子（中間市が発行している「暮らしの便利帳」など）への掲載も検討する。
- ▶ 現行の公共交通マップ「おでかけMAP」を現在の情報に更新し、市民が公共交通を利用するきっかけとなるよう、市内全世帯に配布する。また、中間市への転入者に対しても、転居後に安心して公共交通を利用してもらうため、転入届時に配布を行う。さらに、来訪者にも分かりやすい公共交通情報を提供するため、駅、バス停や公共施設等での留め置き配布も行う。

3-4) 交流人口増に向けた取り組みの推進（対象：鉄道・路線バス）

【対象事業者：JR、筑豊電気鉄道、西鉄バス北九州、北九州市営バス】

- ▶ 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。

中間市の公共交通の役割と方向性（案）

	周辺及び沿線に 集積すべき「都市機能」	まちづくりを促すための 「公共交通の役割」	役割の発揮に向けた 「方向性」
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● JR中間駅 通勤・通学の主要交通結節点であるとともに日用品の商業施設や業務施設の集積が必要 ● 筑鉄通谷駅 周辺地区は市民が暮らすためのにぎわいがある地域の形成が必要 ● 筑鉄筑豊中間駅 各地域住民における様々な交通と鉄道との交通結節点であるとともに日用品の商業施設等の立地 	<p>都市間移動の根幹を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸であることが必要 ● 通勤・通学を支援する定時制、速達性ある輸送機関 	<p>バスとのネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通勤・通学を中心に、路線バスとの乗継移動の利便性の確保
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● JR中間駅 ● 筑鉄通谷駅 ● 筑鉄筑豊中間駅 ● ピザクック通り沿道 <p>路線バス沿線は、利便機能や公益機能の多くの市民が利用する都市機能を確保</p>	<p>都市内交通の骨格を担う</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中心部の都市拠点を連絡し、市民の日常的な移動目的地への移動を確保することが必要。 ● 鉄道に乗り継ぐことで広域の移動ができる。 	<p>都心部での利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中間市のJR中間駅、筑鉄通谷駅、筑鉄筑豊中間駅へのアクセスの確保と乗り継ぎ利便性の確保 ● メガセンタートライアル中間店、イオンなかま店、新中間病院など便利機能や公益機能へのアクセス性の確保
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>交通不便地の移動を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通不便地における交通弱者の身近な買い物や通院のための移動手段、路線バスなどの上位公共交通機関へのアクセス手段を確保する。 	<p>地区に応じた公共交通の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地区ニーズへの柔軟な対応と持続可能な公共交通とするため、地域主体の公共交通をめざす。
水巻南部循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>水巻町にある施設の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 水巻町に位置するJR水巻駅や新水巻病院への利用 ● なお、当該路線は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。 	<p>北九州市営バスの運行形態に準ずる利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に集積すべき「都市機能」は不要。 	<p>多様な移動ニーズを支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシー利用が有効な移動、あるいは、公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 	<p>ドア to ドア輸送ニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ● きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（観光客、高齢者、障がい者、子育て中の母親など）の対応。

中間市の将来公共交通ネットワーク（案）

