
中間市地域公共交通計画（案）の
修正箇所

修正前

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。

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・「筑豊電気鉄道」と「筑豊電鉄」の表記が混在していたため、整理を行った。

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（以下「筑豊電鉄」という。）、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。

修正前

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・ノーマイカー通勤等の取組を実施する。

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 ・ノーマイカー通勤等の取組を実施する。

1-6 SDGs における位置づけ

平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標としてSDGs（Sustainable Development Goals）が定められた。SDGsは17の目標、169のターゲットから構成され、本計画では、目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標7「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標13「気候変動に具体的な対策を」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」が関連し、これらの目標達成に向けて取組を進めていく。



修正前

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

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、市域は遠賀川東部地域と遠賀川西部地域に分かれている。
- 北九州市側となる遠賀川東部地域には、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。遠賀川西部地域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。

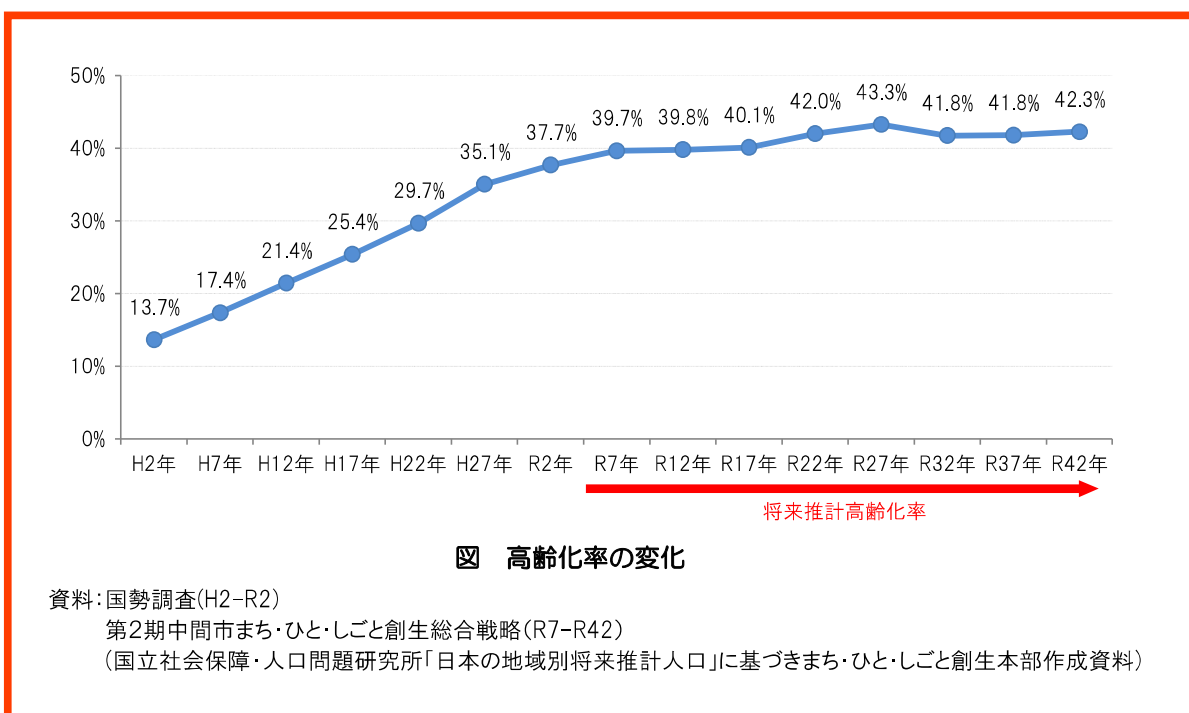
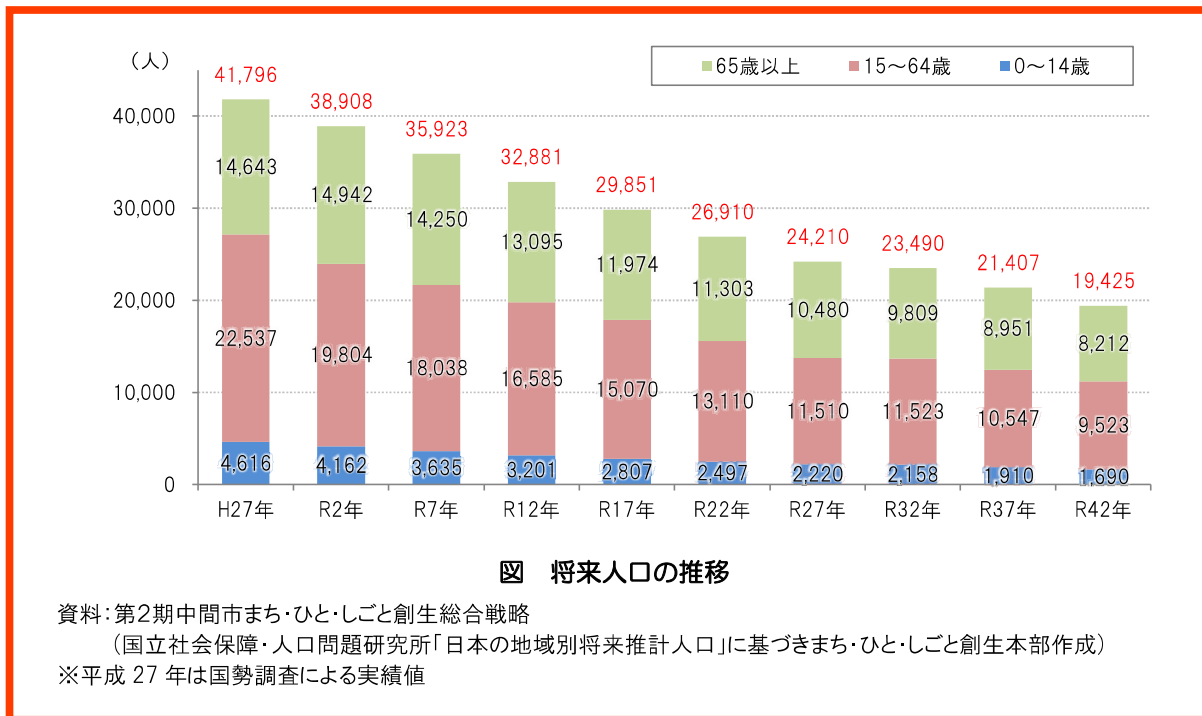


図 中間市の位置図

資料：国土地理院地図を基に作成

修正前

- 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。



- 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22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。

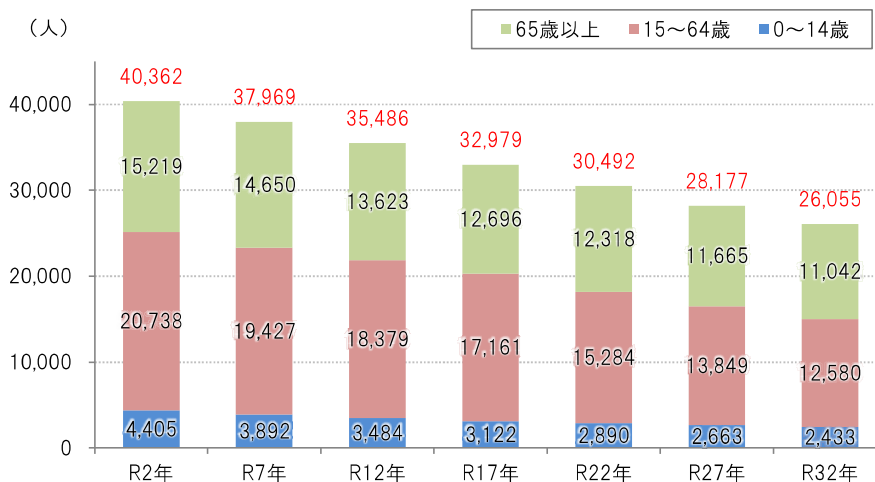


図 将来人口の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」
 ※各年10月1日時点の推計人口
 ※R2年は国勢調査による実績値

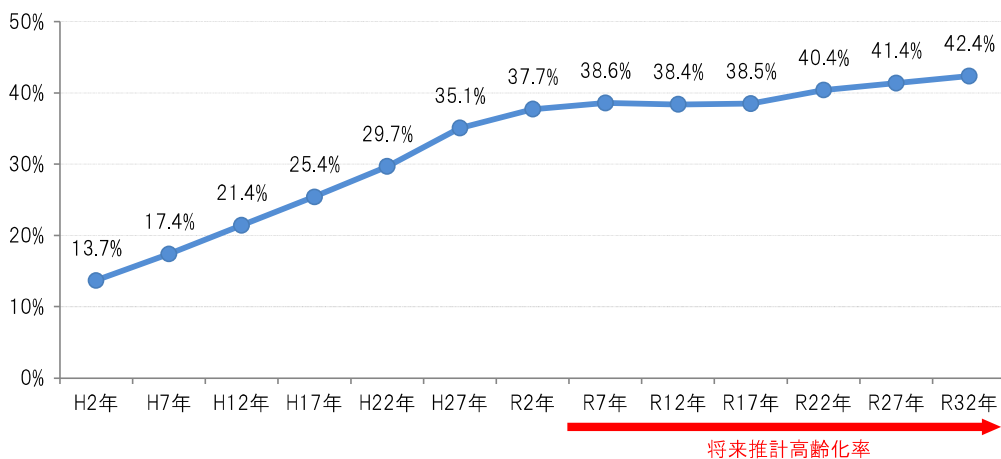


図 高齢化率の変化

資料：国勢調査(H2-R2)
 国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」(R7-R32)

修正前

②利用状況

- 平成30年度～令和元年年年度の乗降人員数は、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年度の乗降人員数を駅別にみると、約4割が通谷駅を利用している。

表 市内4駅の乗降人員数

(千人)

	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

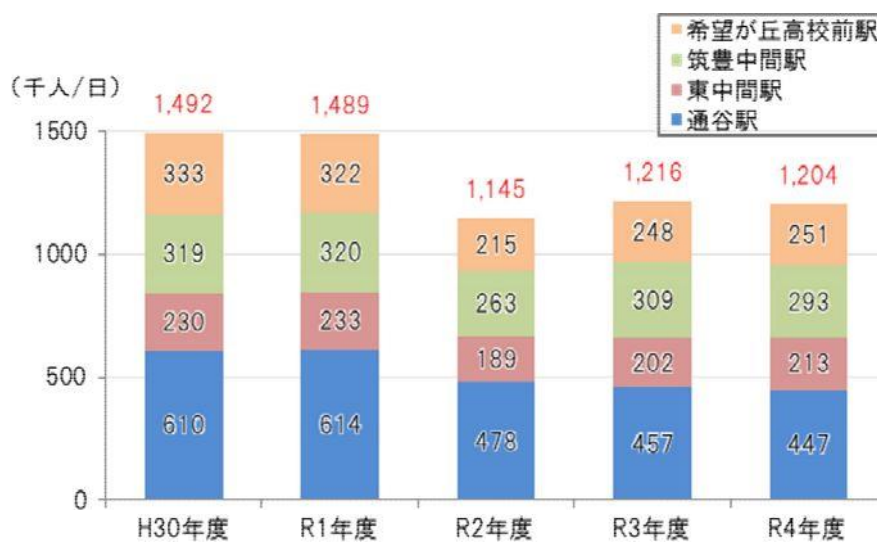


図 市内4駅の乗降人員数

資料：筑豊電気鉄道

②利用状況

- 平成 30 年度～令和元年年度の乗降人員数は、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 年度の乗降人員数を駅別にみると、約 4 割が通谷駅を利用している。

表 市内 4 駅の乗降人員数

(千人)

	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

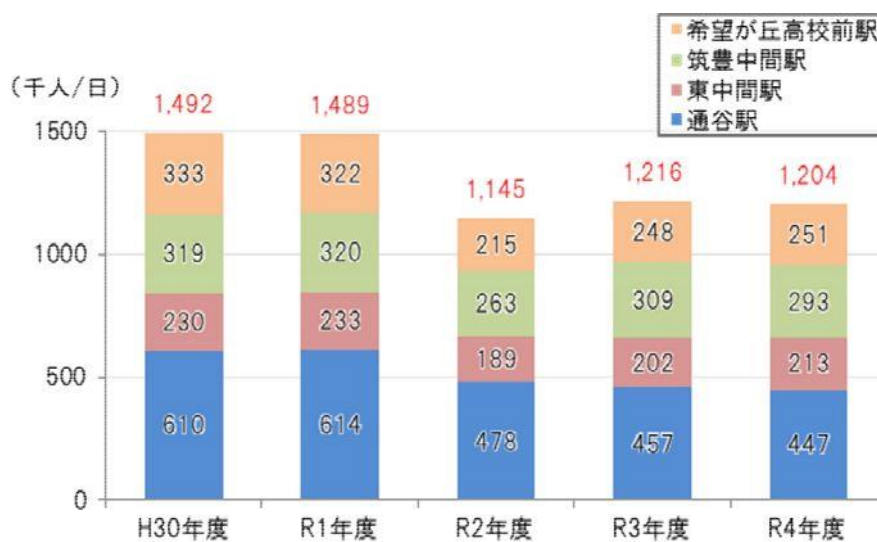


図 市内 4 駅の乗降人員数

資料：筑豊電鉄

③現状の問題点等

ヒアリング
結果

- 乗務員が不足している。
- 筑豊電鉄をはじめとした公共交通の現状を市民に知ってもらう機会がないので、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 が必要である。

資料：交通事業者ヒアリング

修正前

③経営状況

●西鉄バスへの国・県・市の補助金額は令和4年度で約2千9百万円であり、年々増加傾向にある。

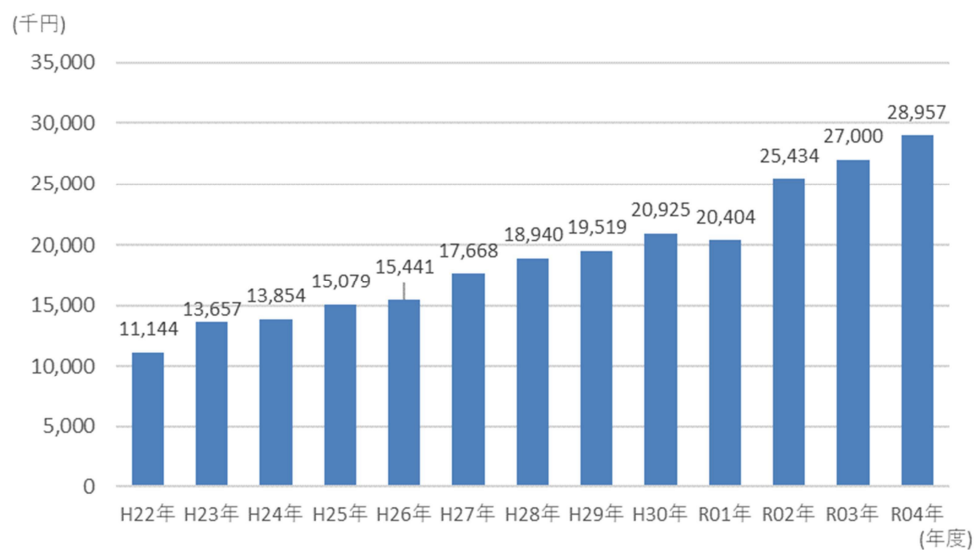


図 西鉄バスの国・県・市補助金額

資料: 中間市

※各年度: 前年10月～当年9月の実績

修正後

- ・パブリックコメントNo. 12に基づく修正
- ・事務局での内容精査による修正
- ・西鉄バス中間線に対する補助額を記載しているため、「中間線」を追記した。

③経営状況

●西鉄バス中間線への国・県・市の補助金額は令和4年度で約2千9百万円であり、年々増加傾向にある。

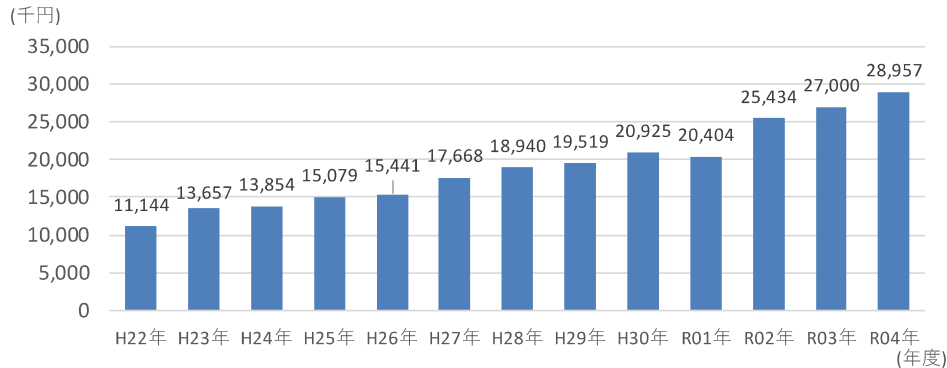


図 西鉄バス（中間線）の国・県・市補助金額

資料：中間市
※各年度：前年10月～当年9月の実績

④現状の問題点等

ヒアリング結果 ●乗務員が不足しており、さらに2024年問題の改善基準の変更により拘束時間の短縮が影響し、夜遅い時間帯や朝早い時間帯が走れなくなる。

資料：交通事業者ヒアリング

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

修正前

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%

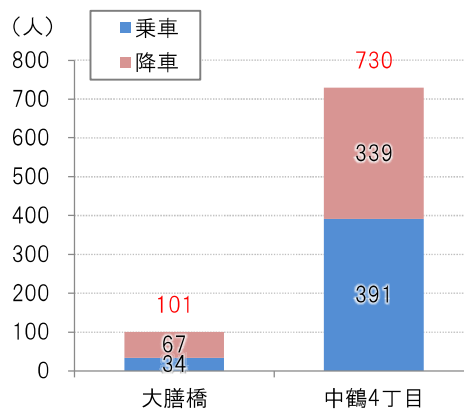


図 大膳橋・中鶴4丁目の利用者数 (R4)

※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	いぎいぎホール	81	20.7%
3	福岡新水巻病院	34	8.7%

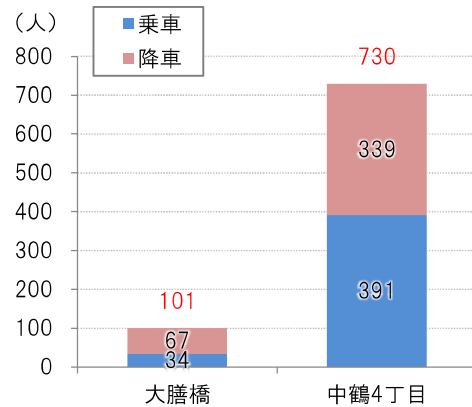


図 大膳橋・中鶴4丁目の利用者数（R4）

※nimoca 利用者の実績

資料：北九州市交通局

③現状の問題点等

ヒアリング結果 ●乗務員の不足及び高齢化。

資料：交通事業者ヒアリング

修正前

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

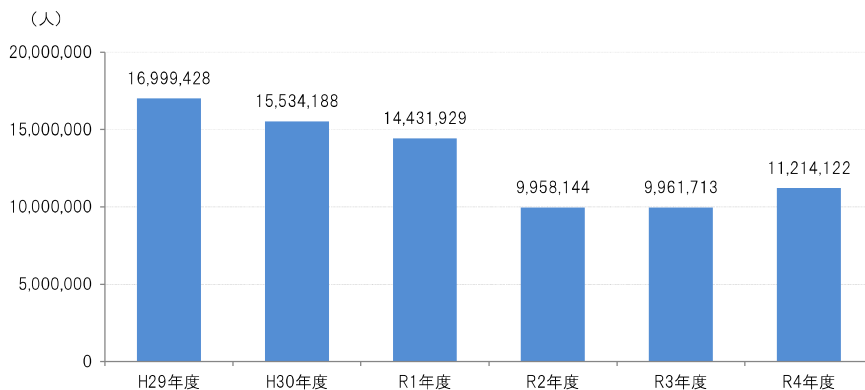


図 タクシーの利用者数

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

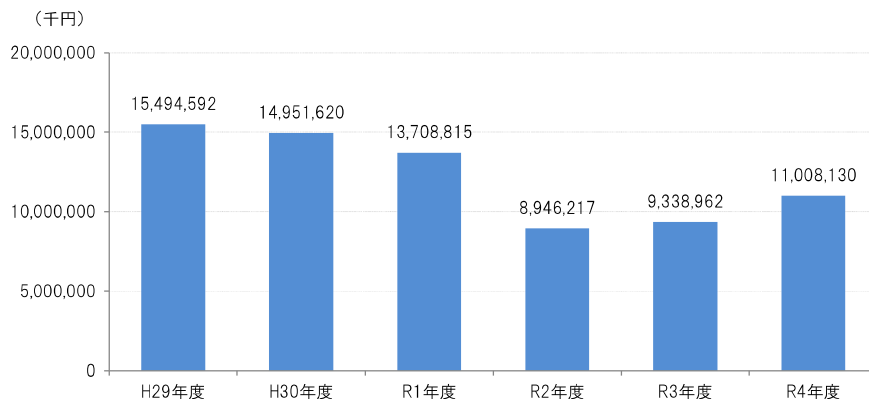


図 タクシーの営業収入

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

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

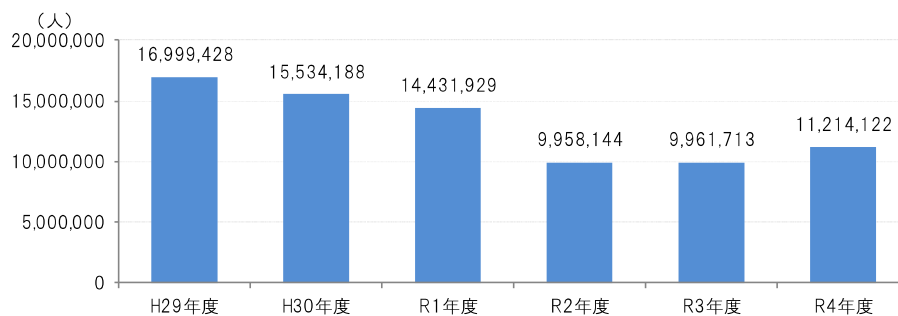


図 タクシーの利用者数

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

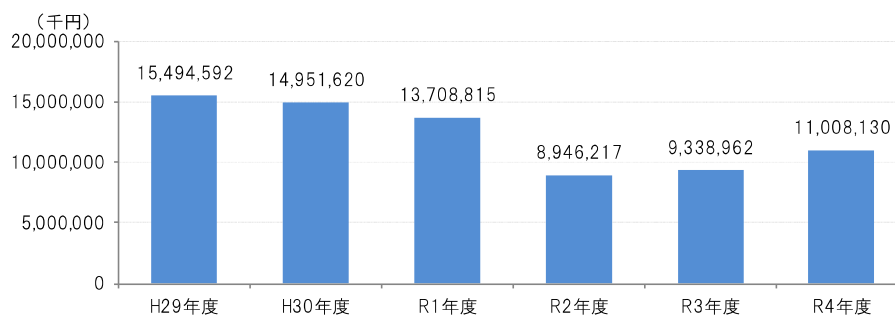


図 タクシーの営業収入

資料：輸送実績集計表(九州運輸局)

3) 現状の問題点等

ヒアリング
結果

- 乗務員の不足及び高齢化。乗務員不足により配車を断らざるを得ない時間帯がある。
- 配車係の人員不足。

資料：交通事業者ヒアリング

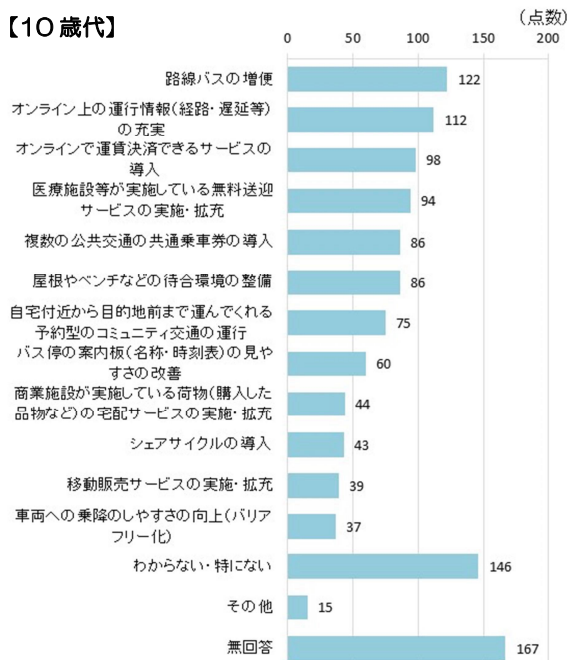
修正前

③公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

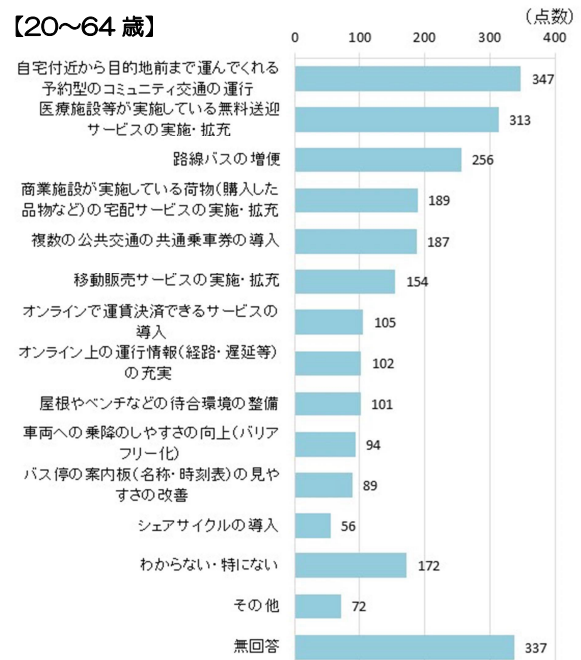
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取り組み要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計した。

○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】

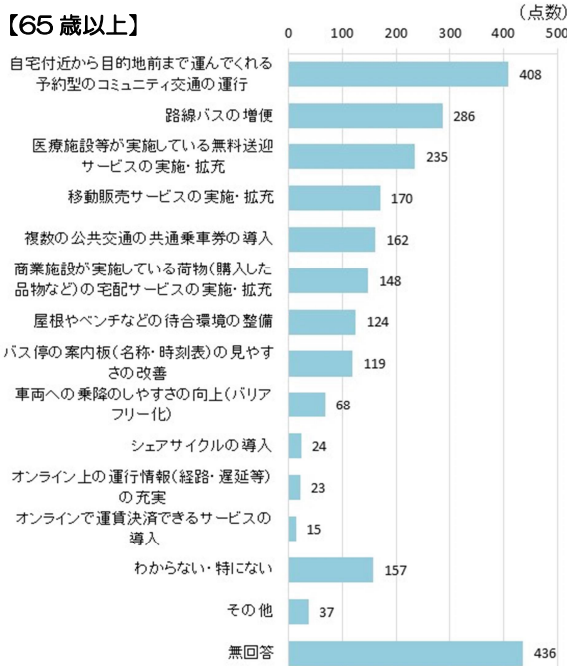


図 公共交通の利便性を高めるための取り組み要望

修正後

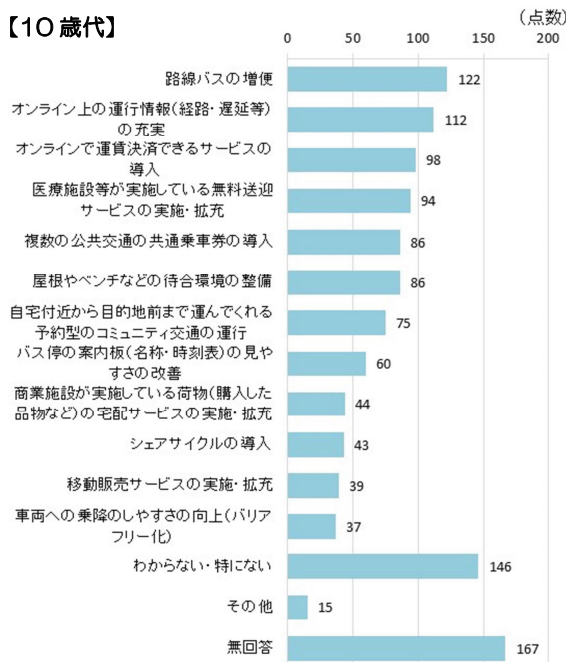
- ・事務局での内容精査による修正
- ・「取り組み」と「取組」の表記が混在していたため、整理を行った。

③公共交通の利便性を高めるための取組要望

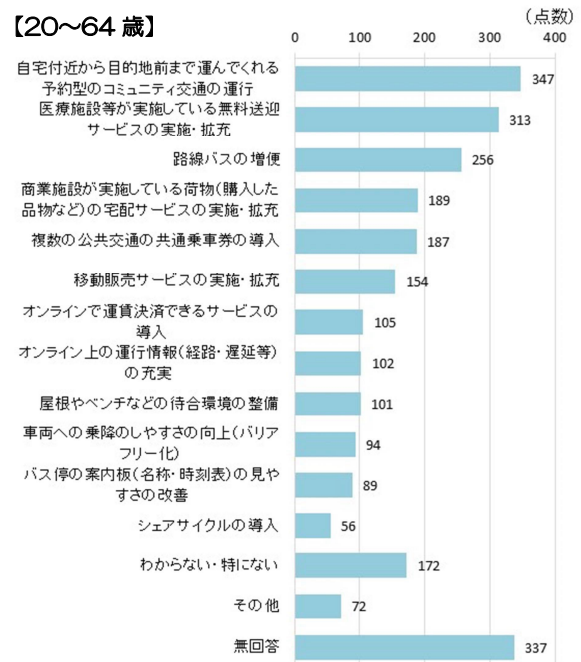
○本アンケートでは、公共交通の利便性を高めるための取組要望として、1番目から3番目まで重要と思われる施策を聞いたため、各重要度に応じて重みづけを行い、1番目に重要とした回答を5点、2番目に重要とした回答を3点、3番目に重要とした回答を1点として合計点数で集計した。

○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】

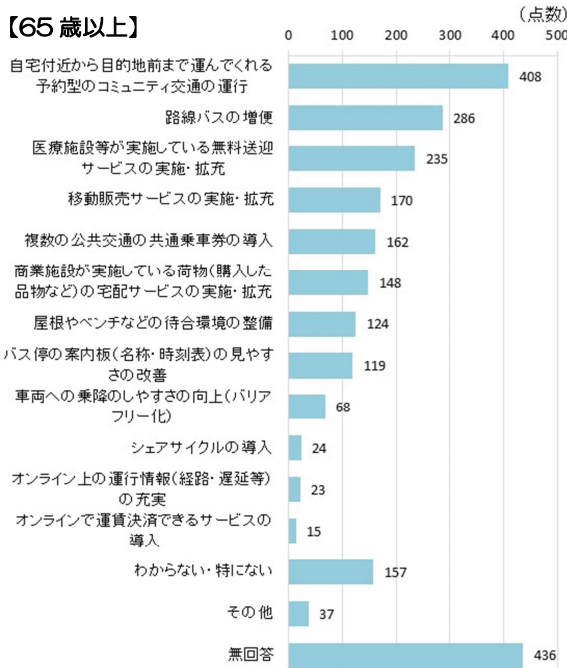


図 公共交通の利便性を高めるための取組要望

修正前

表 中間市の公共交通に対する自由意見

No.順に並べ替える



No.	年齢	居住地区	自由意見
2	10 歳代	中間西	小田ヶ浦 1 丁目に引っ越して来たのですが、折尾までと、折尾からの行き帰りの便が少なく、行きで 1 便帰りは 0 便です。もう少し、増便してもらえたら助かるなと思います。
153	60～64 歳	中間	JR 中間駅の時刻表が構内に貼っていないので困る。(スマホで見れるが、スマホがない人はどうしているのか)
154	40 歳代	中間東	利便性をもっと良くしてほしいです。どこに行くにも中途半端な距離にあるので、何か新しい形態を作ってもらいたいです。
155	50 歳代	中間西	本市の公共交通は現状で満たされており、今以上のサービスを求めることは限界であると考えます。自分主体のサービスを求めるならばタクシーがあればいい。求めるサービスに対する費用は受益者が負担すべき。今ある公共交通を上手く利用する考え方を持たない限り限度がない。
156	10 歳代	中間南	坂が多いため坂の上のバスはあったほうがいい。お年寄りの方がきつそうに坂を上っていて、倒れそうな方を何度も見ました。
157	60～64 歳	中間北	以前、市立病院があった時は、徒歩でも行け、大変便利でした。なくなってから市外の病院へ車等で移動し、時間や経費が大変負担となっています。ぜひご配慮をお願いいたします。
158	10 歳代	中間東	JR と筑電の接続を良くしてほしい。通勤・通学の朝の時間の本数を増やしてほしい。
159	70～74 歳	中間東	イオンやトライアル、王将、スタバなど出来て助かっています。みんなも喜んでいますが、前のダイエーみたいに 1 つの店に服、食事、雑貨等揃っていない。1 つの店で遊べないので、衣料店、本屋さんないし、友達はなかなかよそから来ません。病院もないし、まだイオン周辺が空いているので色々考えてほしいです。
160	75～79 歳	中間東	コミュニティ交通を利用の方、行先バス停など知らない人が多いので、説明するのにパンフレットなどあればなお良い。
161	60～64 歳	底井野	中間市の公共交通をほとんど利用したことがない。そんな中で毎年 7000 万円の負担は無駄。各家庭にガソリン代として配布してほしい。
162	65～69 歳	中間東	これから先もずっと中間市に住むので、今も不便を感じているし、70 代、80 代になった時不安でたまりません。市民の意見を聞いていい方向に進んでほしい。
163	50 歳代	中間東	中間市で 1～21 歳まで生活し、その後色々な所に居住後 52 歳で中間市に戻り、実感するのは住民の高齢化です。月並みですが高齢者に優しい環境を作っていくことが大切だと思います。免許返納後の移手段の確保をサポートする政策、行動を期待します。
164	60～64 歳	中間北	乗り合いタクシーのような、同じ場所に行くのに何人かで乗り合わせて同じ料金で運営してもらおう。
165	75～79 歳	中間南	免許返納後の対応 ・コミュニティバスの運行について、乗車場所・時刻・運賃等、年別にわかりやすく書いた表を配布または市の広報等で知らせることが一番。多くの人がかかっていない。 ・公共交通についても、市の負担が増加している(利用者が少ない)。バス停まで歩く・本数が少ない等で乗らない。もったいないと思う。
166	40 歳代	中間東	できれば車社会のため、駐車場の確保があれば公共交通等を利用したくなると思います。また、コロナ禍で外出できないため、外出したくなるような取り組みがあれば。チケット等を配るなど。
167	65～69 歳	中間東	筑豊中間の電停の階段がづらい。
168	65～69 歳	中間東	わかりやすく便利な公共交通を希望します。
169	80 歳以上	中間南	バスを小型化し、頻繁に運行してほしい。
170	75～79 歳	中間	水巻町のようなバスが羨ましい。
171	70～74 歳	中間	運行経路、時刻表等を各家庭に配布してほしい。
172	50 歳代	中間東	タクシーが少ない。

表 中間市の公共交通に対する自由意見

年齢順・居住地区順に並べられている

No.	年齢	居住地区	自由意見
289	10 歳代	底井野	JR をよく利用するので、その付近にもっとコンビニや本屋、スーパーなどがあると嬉しいです。
382	10 歳代	底井野	不便すぎる
184	10 歳代	中間東	不便
213	10 歳代	中間東	基本的には不便。暮らし辛い、買い物ができない。
522	10 歳代	中間東	もっと運賃を安くしてほしいです。フレンドリー号となかよし号に乗ろうと思いました。時間帯をもう少し増やしてほしい（10 分ずつとか）もう少し人口を増やしてください。お年寄りばかりじゃなくて若い人を増やしてほしいです。
201	10 歳代	中間東	折尾駅までの便数を増やしてほしい。 自動改札が使えない時があるので直してほしい。 中間駅を改築してほしい。
188	10 歳代	中間東	通勤・通学ラッシュ時の便数を増やしてほしい。昼時も 2 便ではなく最低 5 便に増やしてほしい。
526	10 歳代	中間東	もっと分かりやすく乗れるように、料金を抑える。
158	10 歳代	中間東	JR と筑電の接続を良くしてほしい。通勤・通学の朝の時間の本数を増やしてほしい。
378	10 歳代	中間東	JR の本数を増やしてほしいです。
214	10 歳代	中間東	バスの運行の時間が微妙だなと思います。もう少し便数があれば利用しやすいかなと思います。
530	10 歳代	中間東	JR の定期と電車の定期の値段が結構違って、筑豊電鉄は高いです。
602	10 歳代	中間東	・筑豊電鉄は必要だと感じる（通学に使っているため、乗っていて利用者が多いため） ・バリアフリー化は必要（杖や歩行器利用者のため、高齢者のため） ・個人的に今のままの公共交通のあり方に不満はなく、このままで十分だと思う。
293	10 歳代	中間	予約型、相乗り、タクシー料金未満バス代以上の運賃の商業施設までの乗り物があれば、高齢者の方の利用は向上し、子供たちだけ乗せても親も助かる、安心もある。（メールで到着連絡があるとなお良い）もう少し市場調査すべき。利用者側向けではない現状と思う。
509	10 歳代	中間	送迎サービスはお年寄りしか乗ってはだめなのかと思っていた。お年寄り優先ではなく子育て世帯にも公園を増やしたり雑草を整備してほしい。草むらで子供は遊べない。
220	10 歳代	中間北	市民は無料のバス（中間駅）を運行してほしい。中間駅を綺麗にしてほしい。
507	10 歳代	中間北	JR の本数が少なく、困ることが多いため、1 時間当たりもう 1 本増やしてほしい。税金の使い方を教えてほしいですね。
198	10 歳代	中間北	門司港行きが少なく、折尾で乗継しないといけなくなり、乗継時間が 30 分もあるので、毎日母が折尾まで迎えに来ている。定期の意味がない。
373	10 歳代	中間北	中間駅の街灯が少ないことからやや治安が悪い部分が見受けられます。いくつか設置をお願いします。
533	10 歳代	中間北	JR の便が少ないため、すごく不便。バスの乗り方がいまいち分かりづらい。
209	10 歳代	中間南	タクシーみたいなコミュニティバスなら乗りたくない。 車両を増やしてほしい（朝の JR） 中間駅～イオンなかま店までの送迎バスがほしい。
291	10 歳代	中間南	待合環境：机を置いてほしい。便数は少なくとも良いから（利用者の負担額を増やさないため）待っている間勉強できるので。
591	10 歳代	中間南	今後ともよろしくお願いします。
649	10 歳代	中間南	・電車とバスの時間を合わせてほしい。 ・バスの本数を増やしてほしい。

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、補助要件の下限值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。
- 市民アンケートにおいて、現在免許を持たれている高齢者の約2/3は免許返納の意思があり、3割強の方は車での送迎を頼める人がいない状況にある中、免許返納後は、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。このような中、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中、市もしくは利用者の負担を増やして維持するべきといった回答が2割程度ある一方、市や利用者の負担がこれ以上増えないように公共交通サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべきといった回答が4割程度見られる。

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

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。
- 市民アンケートにおいて、現在免許を持たれている高齢者の約2/3は免許返納の意思があり、3割強の方は車での送迎を頼める人がいない状況にある中、免許返納後は、タクシーや筑豊電鉄、路線バス等の公共交通を利用したい意向が高い。このような中、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中、市もしくは利用者の負担を増やして維持するべきといった回答が2割程度ある一方、市や利用者の負担がこれ以上増えないように公共交通サービス内容を見直し、運行経費の増加を抑えるべきといった回答が4割程度見られる。

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（H27：35.1% ⇒ R2：37.7% ⇒ R17：38.5%）、市民アンケートにおいて、高齢者は、免許返納後、タクシーや筑豊電鉄、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や筑豊電鉄といった鉄道は、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、筑豊電鉄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

修正前

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。

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・修正前の「以上のことから～」の一文は、課題4のタイトルと内容が重複しているため、削除した。

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。

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。
- 筑豊電鉄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 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。

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する。

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 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。

基本方針3 成長する地域公共交通の実現

- ・市民の公共交通利用の意識醸成を図り、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"> ● 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>上記3駅は鉄道と同じ 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。

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・子育てをしているのは「母親」だけとは限らないため、「保護者」という表現に改めた。

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"> ● 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 上記3駅は鉄道と同じ ● ピザクック通り沿道 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 	<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、子育て中の保護者など）の対応。

修正前

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 筑豊本線の間都市内駅の1日あたり乗車人員数 (中間駅・筑前垣生駅) 【資料：JR九州資料】	人/日	1,752 (R4年度)	1,752 (R10年度)
筑豊電気鉄道の間都市内駅の年間乗降人員数 【資料：筑豊電気鉄道資料】	千人	1,204 (R4年度)	1,204 (R10年度)
西鉄バス中間線の年間輸送人員数 【資料：西鉄バス北九州(株)資料】	人	101,627 (R5年度)※1	101,627 (R10年度)※2
コミュニティバスの年間利用者数 【資料：中間市資料】	人	2,175 (R5年度)※1	2,870 (R10年度)※2
西鉄バス中間線の収支率 【資料：西鉄バス北九州(株)資料】	%	34.37 (R5年度)※1	34.37 (R10年度)※2
コミュニティバスの収支率 【資料：中間市資料】	%	13.86 (R5年度)※1	16.67 (R9年度)※2
西鉄バス中間線の利用者1人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	208 (R4年度)※3	208 (R10年度)※2
コミュニティバスの利用者1人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	1,162 (R5年度)※1	928 (R10年度)※2

※1) 令和4年10月から令和5年9月までをR5年度とする。

※2) 令和9年10月から令和10年9月までをR10年度とする。

※3) 令和3年10月から令和4年9月までをR4年度とする。

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
指標1 JR筑豊本線の中間市内駅の1日あたり乗車人員数（中間駅・筑前垣生駅） 【資料：JR九州資料】	人/日	1,752 (R4年度)	1,752 (R10年度)
指標2 筑豊電鉄の中間市内駅の年間乗降人員数 【資料：筑豊電鉄資料】	千人	1,204 (R4年度)	1,204 (R10年度)
指標3 西鉄バス中間線の年間輸送人員数 【資料：西鉄バス北九州（株）資料】	人	101,627 (R5年度)※1	101,627 (R10年度)※2
指標4 コミュニティバスの年間利用者数 【資料：中間市資料】	人	2,175 (R5年度)※1	2,870 (R10年度)※2
指標5 西鉄バス中間線の収支率 【資料：西鉄バス北九州（株）資料】	%	34.37 (R5年度)※1	34.37 (R10年度)※2
指標6 コミュニティバスの収支率 【資料：中間市資料】	%	13.86 (R5年度)※1	16.67 (R10年度)※2
指標7 西鉄バス中間線の利用者1人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	208 (R4年度)※3	208 (R10年度)※2
指標8 コミュニティバスの利用者1人あたりの財政負担額 【資料：中間市資料】	円/人	1,162 (R5年度)※1	928 (R10年度)※2

※1) 令和4年10月から令和5年9月までをR5年度とする。

※2) 令和9年10月から令和10年9月までをR10年度とする。

※3) 令和3年10月から令和4年9月までをR4年度とする。

【指標1・2・3・5・7の目標値の考え方】

鉄道及び路線バスに関する指標の目標値については、将来的に本市の人口が減少し、利用者の減少も見込まれる中で、利用啓発、情報発信、利用しやすい運賃体系への改善等、様々な事業に取り組むことにより、現在の水準の維持を目指す。

【指標4・6・8の目標値の考え方】

コミュニティバスに関する指標の目標値については、現況値がコロナ禍の令和3年度の数値よりも低いため、利用方法の周知や利用促進等により改善を図り、令和3年度の水準まで戻すことを目指す。

修正前

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 【資料：中間市資料】	件	0件 (R5年度まで)	2件 (R10年度まで)

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 【資料：福岡県警察資料】	%	2.28 (R4年)	2.50 (R10年)
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 【資料：中間市資料】	件	1件 (R5年度)	4件 (R10年度)

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
指標 9	MaaS の導入に向けた取組件数 【資料：中間市資料】	件	0 件 (R5 年度まで)	2 件 (R10 年度まで)

【指標 9 の目標値の考え方】

MaaS の導入に向けた取組件数は現在 0 件だが、コミュニティバスの AI オンデマンド化やキャッシュレス決済の導入、デジタルチケットの販売等の取組に向けた検討を行うことにより、令和 10 年度までに 2 件実施することを目指す。

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
指標 10	高齢者の運転免許証自主返納率 ^{※4} 【資料：福岡県警察資料】	%	2.28 (R4 年)	2.50 (R10 年)
指標 11	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 【資料：中間市資料】	件	1 件 (R5 年度)	4 件 (R10 年度)

※4) 前年末の運転免許証保有者数に対する当年一年間の返納者数の割合として算出する。

したがって、現況値は R3 年末の運転免許保有者数に対する R4 年の返納者数の割合、

目標値は R9 年末の運転免許保有者数に対する R10 年の返納者数の割合とする。

【指標 10 の目標値の考え方】

高齢者の運転免許証自主返納率の目標値については、運転免許自主返納者に対する支援等に取り組むことにより、現況値よりも 1 割向上することを目指す。

【指標 11 の目標値の考え方】

意識醸成のための取組件数について、令和 5 年度においては、筑豊電鉄が実施している乗り方教室 1 件であるが、今後、このような教室や中間市からの情報発信を積極的に行うことにより、令和 10 年度には 4 件の実施を目指す。

修正前

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						
● 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。						
②内容						
● 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。						
● 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とする。						
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
国・県の補助事業の活用	中間市 国・県	継続的に実施				
財政支援	中間市	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						
● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行う。						
②内容						
● 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。						
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
乗務員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				

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・貸出しが可能な会議室は、主として市役所以外の公共施設に多くあるため、表現を改めた。

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"> ● 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。 						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 対象は、地域間幹線系統である西鉄バス中間線とする。 						
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
国・県の補助事業の活用	中間市 国・県	継続的に実施				
財政支援	中間市	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"> ● 乗務員の確保に向けた交通事業者への支援を行う。 						
②内容						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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<u>公共施設の会議室を貸し出す</u>など、場の提供を行う。 						
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
乗務員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				

修正前

【基本目標 3】		【事業 3-2】				
市民の意識醸成による公共交通の利用増		乗り方教室・アプリ教室の開催				
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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】	【事業 3-2】					
市民の意識醸成による公共交通の利用増	乗り方教室・アプリ教室の開催					
①目的						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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						
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 住民					

修正前

7. 計画の推進体制

7-1 計画の推進体制

本計画は中間市地域公共交通会議で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図る。

表 中間市地域公共交通会議の構成員と役割

中間市地域公共交通会議	
構成員	中間市、福岡県、国、交通事業者、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

7-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 6 条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要がある。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していく。

表 関連主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第 11 条
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第 10 条
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	地域交通法 第 6 条第 2 項第 3 号
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	交通政策基本法 第 10 条
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	地域交通法 第 6 条第 2 項第 4 号
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	交通政策基本法 第 8 条、第 9 条
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第 9 条 地域交通法 第 4 条第 2 項
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第 9 条
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。	地域交通法 第 4 条第 3 項

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・関連する法律等の内容を見直し、適切な引用となるよう改めた。

7. 計画の推進体制

7-1 計画の推進体制

本計画は中間市地域公共交通会議で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図る。

表 中間市地域公共交通会議の構成員と役割

中間市地域公共交通会議	
構成員	中間市、福岡県、国、交通事業者、関係機関、市民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

7-2 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法（平成25年法律第92号）第6条（連携等による施策の推進）の規定に基づき、「住民」「交通事業者」「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要がある。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していく。

表 関連主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、市が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	■交通政策基本法 第11条 ■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第8条第1項第5号
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	■交通政策基本法 第10条 ■地域交通法 第4条第4項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	■地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第2条第3項第1号
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	■交通政策基本法 第8条 ■地域交通法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	■交通政策基本法 第9条 ■地域交通法 第4条第2項
市 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	
市 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。	■交通政策基本法 第9条 ■地域交通法 第4条第3項

修正前

表 事業の実施スケジュールと主な実施主体

事業	スケジュール					主な実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
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						
国・県の補助事業の活用	継続的に実施					中間市 国・県
財政支援	継続的に実施					中間市
1-2) 乗務員の確保	継続的に実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
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）	検討・実証運行					中間市 コミュニティバス交通事業者
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			検討	可能なところから実施		中間市 コミュニティバス交通事業者 バス事業者
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			検討	可能なものから実施		中間市 交通事業者
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）	検討・実証運行					中間市 コミュニティバス交通事業者
2-3) MaaSの導入			検討	可能なものから実施		交通事業者
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	継続的に実施					中間市 バス事業者 タクシー事業者
3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	定期的実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者
3-3) 公共交通に関する情報発信						
広報誌やホームページでの公共交通に関する情報発信	定期的実施					中間市 交通事業者
公共交通マップの更新	更新					中間市 交通事業者
3-4) 交流人口増に向けた取り組みの推進	定期的実施					中間市 鉄道事業者 バス事業者

表 事業の実施スケジュールと主な実施主体

事業	スケジュール					主な実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	
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						
国・県の補助事業の活用			継続的に実施			中間市 国・県
財政支援			継続的に実施			中間市
1-2) 乗務員の確保			継続的に実施			中間市 鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
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）			検討・実証運行			中間市 コミュニティバス交通事業者
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				検討	可能なところから実施	中間市 コミュニティバス交通事業者 バス事業者
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				検討	可能なものから実施	中間市 交通事業者
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）			検討・実証運行			中間市 コミュニティバス交通事業者
2-3) MaaSの導入				検討	可能なものから実施	交通事業者
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組の推進			継続的に実施			中間市 バス事業者 タクシー事業者
3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催			定期的実施			中間市 鉄道事業者 バス事業者 住民
3-3) 公共交通に関する情報発信						
広報誌やホームページでの公共交通に関する情報発信			定期的実施			中間市 交通事業者
公共交通マップの更新			更新			中間市 交通事業者
3-4) 交流人口増に向けた取組の推進			定期的実施			中間市 鉄道事業者 バス事業者

修正前

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/>

修正後

- ・事務局での内容精査による修正
- ・奥付に、発行・編集元として「中間市地域公共交通会議」を追記した。

中間市地域公共交通計画

令和6年3月

発行・編集：中間市 建設産業部 都市計画課 交通対策係

中間市地域公共交通会議

〒809-8501 福岡県中間市中間一丁目1番1号

電話：093-246-6155

FAX：093-244-1342

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