

【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。
 - 交通空白地域が残存している。
 - 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、自家用車の利用が多い。
 - 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
- 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づら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、通学時間が長くなったりすることが挙げられている。
 - 子育て世代は、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。
- 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、運行ルートや利用方法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。

【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 筑豊本線の間都市内駅の1日あたり乗車人員数 (中間駅・筑前垣生駅)	人/日	1,752 (R4年度)	1,752 (R10年度)
筑豊電鉄の間都市内駅の年間乗降人員数	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	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	人	2,175 (R5年度) ^{※1}	2,870 (R10年度) ^{※2}
西鉄バス中間線の収支率	%	34.37 (R5年度) ^{※1}	34.37 (R10年度) ^{※2}
コミュニティバスの収支率	%	13.86 (R5年度) ^{※1}	16.67 (R10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	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	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。

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 ^{※4}	%	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	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。

目標達成に向けた実施事業

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 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。
	1-2) 乗務員の確保 運転手の確保に向けた交通事業者への支援を行う。
	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） コミュニティバスの利用者ニーズへ対応するため、コミュニティバスのAI オンデマンド化を検討する。
	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 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。
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 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。
	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） コミュニティバスの利便性向上のため、コミュニティバスのAI オンデマンド化を検討する。
	2-3) MaaSの導入 利便性向上に向け、MaaSの導入可能性の検討を行う。
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組の推進 運転免許自主返納者に対する支援を継続する。
	3-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催 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。
	3-3) 公共交通に関する情報発信 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。
	3-4) 交流人口増に向けた取組の推進 交流人口増に向けて、鉄道や路線バスを活用した取組を推進する。

計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していく。事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討し、効果の積み上げを図る。計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていく。

なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していく。

