

1 計画の目的と期間

乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小・運転手不足等の厳しい経営環境に置かれています。さらに、令和2（2020）年以降は、コロナ禍による外出自粛やテレワークの常態化などの影響により公共交通利用者が大幅に減少するなど、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しており、全国各地で路線の縮小や撤退が相次いでいます。

直方市においても例外ではなく、赤字路線の拡大や運転手不足等の問題が顕在化しつつあり、近年では路線バスの廃止や縮小が続いています。

一方、本市では高齢化が進み、運転免許を返納する市民も増加しており、地域の暮らしを支えるうえでも、公共交通が果たす役割は大きくなっています。

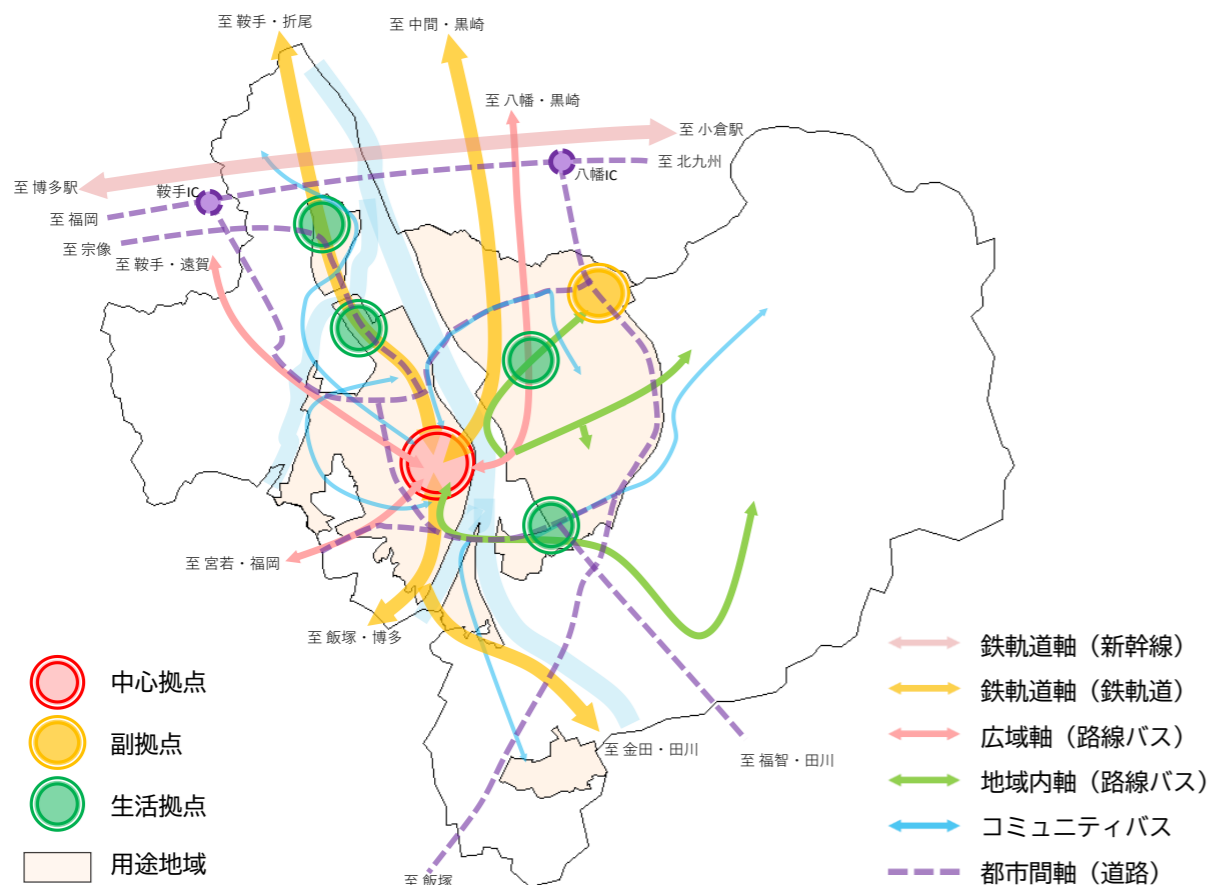
本計画は、こうした社会情勢の変化を踏まえ、公共交通の持つ価値や役割を見つめ直し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを提供していくため、今後10年の具体的な取組みを示す都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画としてまとめたものです。

計画期間：令和6（2024）年度～令和15（2033）年度

2 直方市がめざす交通の将来像

ひと・まちを結び 自然を守る 未来へとつなぐ交通
～コンパクト+ネットワークの都市構造の実現～

●集約型都市構造の実現を交通面から支えるため、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等の多様な交通機関が相互に連携する公共交通ネットワークを形成し、これを持続的に維持していきます。



3 戦略目標

交通面からの集約型都市構造の実現に向け、公共交通による移動を基軸とした公共交通ネットワークの確保と維持に資する取組みを実施していきます。また、中心拠点については、まちづくり施策と連携して、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組みを実施していきます。

戦略目標1

拠点間を円滑に結び
基軸となる公共交通ネットワークの確保・維持

●コンパクト+ネットワークのまちづくりを進めるため、コロナ禍により減少した公共交通利用者の回復を図り、拠点間を結ぶ公共交通（鉄軌道軸・広域軸・地域内軸）の確保・維持を目指します。

指標①：鉄軌道軸・広域軸・地域内軸の年間利用者数を**445万人以上**にする。

・平成30（2018）年度実績：約486万人（鉄道…442万人、路線バス…44万人）
・令和4（2022）年度実績：約411**402**万人（鉄道…386**377**万人、路線バス…25万人）

指標②：公共交通の人口カバー率を**90%以上**にする。

・公共交通の人口カバー率（令和5（2023）年9月現在）：約86%



戦略目標2

拠点と地域を効果的に結び
日常を支える生活交通の確保・維持

●市民の日常生活を支え、高齢者や子どもを含めた市民の社会参加・活動を促進するため、自家用車に頼らず移動できる交通環境を構築し、安全で、安心して利用できる移動手段の確保を目指します。

指標③：コミュニティバスの利用者数を**1便あたり2.3人以上**にする。

指標④：コミュニティバスの収支率を**22%以上**にする。

指標⑤：コミュニティバス運行への公的資金投入額を**3,650万円/年以下**にする。

・令和4（2022）年度実績：一便あたりの利用者数 1.8人、収支率 22.0%、公的資金投入額 2,860万円

指標⑥：乗降実績のデータ管理など、既存サービスの高度化を**3件以上**とする。



戦略目標3

賑わいを取り戻す
中心拠点内の移動を活性化させる交通環境づくり

●中心拠点の賑わいを取り戻すため、まちづくり施策と連携して、徒歩や自転車、公共交通の利便性向上を図り、市民や来街者が安心して快適に歩きたくなる交通環境の構築を目指します。

指標⑦：中心拠点内の歩行者・自転車交通量を**4千人/日以上**にする。

・令和4（2022）年度実績…3,983人/日



4 重点的に取り組む内容

戦略目標 1

拠点間を円滑に結ぶ
基軸となる公共交通ネットワークの確保・維持

取組1-1 公共交通（幹線軸）の維持

- 拠点間を結ぶ公共交通の路線やサービス水準（運行本数や運行時間帯等）を維持するため、運行維持に係る財政支援の継続や乗務員確保に向けた支援などに取組みます。

具体的な取組み内容

- ▶ 公共交通軸（幹線）の運行維持に係る支援の継続
- ▶ 施設・車両の更新などに対する支援【◆】
- ▶ 乗務員確保に向けた取組みの推進・支援

取組1-2 公共交通の利用促進

- 公共交通利用者の回復を図るため、市民や来訪者への利用啓発活動に取組みます。

具体的な取組み内容

- ▶ 公共交通利用に係る情報の積極的な提供【◆】
- ▶ 公共交通の利用啓発の推進【◆】
- ▶ 観光需要の誘発

取組1-3 乗り継ぎ利便性の強化

- 公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性を強化するため、各拠点において、まちづくりと連携した新たな乗継拠点の整備、乗り継ぎ環境整備や乗り継ぎ情報提供などに取組みます。

具体的な取組み内容

- ▶ 公共交通機関相互の乗り継ぎ円滑化【◆】
- ▶ 乗り継ぎ拠点における待合い環境の改善【◆】
- ▶ ICT等を活用した新たなモビリティサービスの推進
- ▶ 筑豊電気鉄道のJR直方駅までの延伸
- ▶ 山陽新幹線の駅設置に関する検討

【◆】 網形成計画から継続して取り組む施策

※ICT技術 … インターネットやパソコン・スマートフォンなどの情報伝達技術を使ってコミュニケーションできる技術。

戦略目標 2

拠点と地域を効果的に結ぶ
日常を支える生活交通の確保・維持

取組2-1 生活拠点へのアクセス性向上

- 多様な交通手段で生活拠点にアクセスできるように、コミュニティバスの運行を維持するとともに、需要や地域の特性に合わせ、タクシーや新たなモビリティサービスの活用に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ コミュニティバス路線の再編・見直し【◆】
- ▶ 新たなモビリティサービスの導入検討【◆】
- ▶ 新たな運賃制度等の導入検討【◆】
- ▶ バスへの愛着（マイバス意識）の醸成
- ▶ 情報のオープン化

取組2-2 高齢者や障がい者等が安心して外出するための支援

- 高齢者や障がい者等が安心して、気軽に移動できる交通環境づくりを進めるため、福祉等の関連部署と連携し、外出に困難を伴う高齢者などへの外出支援に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ 運転免許返納者への支援【◆】
- ▶ 福祉車両の導入推進・支援
- ▶ 障がい者等への外出支援

戦略目標 3

賑わいを取り戻す
中心拠点内の移動を活性化させる交通環境づくり

取組3-1 回遊性・アクセス性の向上

- 歩行者や自転車利用者が快適に回遊できる空間を確保するため、魅力的な道路空間の整備に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ 都市計画道路の整備
- ▶ 自転車ネットワークの整備推進
- ▶ 回遊を促す案内情報の提供
- ▶ レンタサイクルの整備促進
- ▶ サイクルスタンドの整備促進
- ▶ 中心拠点の賑わい創出への取組み

取組3-2 まちなか交通の魅力向上

- 直方駅周辺における交流の促進や賑わいの創出の効果をさらに高めるため、回遊性・アクセス性の向上と連携した交通施策の展開に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ 駅前通りの歩道空間の高質化整備
- ▶ 魅力あるモビリティサービスの導入検討
- ▶ 筑豊電気鉄道のJR直方駅までの延伸（再掲）
- ▶ 自転車駐輪場の整備

取組3-3 都市間及び都市内での円滑な交通ネットワークの形成

- 都市間及び都市内での円滑な交通基盤の整備推進を図り、周辺都市及び各拠点との連携に取り組めます。

具体的な取組み内容

- ▶ 環状型道路における未整備区間の整備推進
- ▶ 周辺都市と各拠点間の連携を高める道路網の整備

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

直方市地域公共交通計画の評価等結果（令和6年4月～令和7年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法 (評価指標)	(対令和6年度目標値) 達成状況	分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考	
【戦略目標1】 拠点間を円滑に結ぶ 基軸となる公共交通 ネットワークの確 保・維持	1-1 公共交通（幹線軸）の維持	指標①：鉄軌道軸・広域軸・地域内軸の年間利用者数を445万人以上 【誤】【基準値 411万人：(鉄道386万人、路線バス25万人)令和4年度】 【正】【基準値 402万人：(鉄道377万人、路線バス25万人)令和4年度】	①達成 425万人(目標値：406万人) (令和5年度実績) ②達成 87.90%(目標値：86.73%)	① 鉄道利用者はJR、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の全ての事業者において、鉄道利用者数は令和4年度から増加し、目標値を達成しているが、コロナ前の平成30年度比では約90%に減少。 全バス利用者は令和4年度から増加し、目標値を達成しているが、コロナ前の平成30年度比では約64%に減少している。また令和6年度利用者は、令和5年度から93千人と大幅に減少。 ② 直方市人口は55,086人(前年55,320人)は約230人減少しているが、カバー圏域の人口が約320人増加しているため人口カバー率が増加	拠点間を結ぶ公共交通の路線やサービス水準(運行本数や運行時間帯等)を維持するため、国庫補助制度等を活用した運行維持に係る財政支援の継続に向けた支援などに取組みます。 公共交通利用者の回復を図り、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを維持していくため、潜在需要の掘り起こしによる新規需要の創出、既存公共交通利用者の利用回数増大に向けて、市民や来訪者に対して様々な利用啓発活動に取組みます。 公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性を強化するため、各拠点(中心拠点・副拠点・生活拠点)において、まちづくりと連携した新たな乗継拠点の整備、乗り継ぎ環境整備や乗り継ぎ情報提供などに取組みます。		
	1-2 公共交通の利用促進	※乗降客数実績(別紙)					
	1-3 乗り継ぎ利便性の強化	指標②：公共交通の人口カバー率を90%以上 【基準値 86%：令和5年9月】					
【戦略目標2】 拠点と地域を効果的に結ぶ日常を支える生活交通の確保・維持	2-1 生活拠点へのアクセス向上	指標③：コミュニティバスの利用者数を1便あたり2.3人以上 【基準値 1.8人/便：令和4年度実績】 指標④：コミュニティバスの収支率を22%以上 【基準値 22%：令和4年度】	③未達成 2.20人/便(目標値：2.3人/便) ※令和4年度実績：1.8人/便 令和5年度実績：1.92人/便 (令和4年度・1.8人/便を基準とし、令和15年度・2.3人/便へ徐々に改善する。令和6年度の改善目標1.89人/便は達成) ④未達成 20%(目標値：22%) ⑤未達成 3,730万円(目標値：3,650万円) ⑥達成 3件(回数乗車券、デジタル乗車券の導入、毎月5日(のおがた5日市)無料運行開始及びOD調査)	回数乗車券の導入、5日無料運行により、利用者数増加に伴う1便あたり利用者数は改善。一方、人件費高騰・物価上昇等に伴う運行経費の増加、運賃据え置きの影響により、収支率・公的資金投入額は目標値に及ばなかった。	多様な交通手段で生活拠点にアクセスできるように、コミュニティバスの運行を維持するとともに、移動需要や地域の特性に合わせた路線再編及び、交通空白地域等におけるタクシーや新たなモビリティサービスの活用に取り組めます。 高齢者や障がい者等が安心して、気軽に移動できる交通環境づくりを進めるため、福祉等の関連部署と連携・情報共有しながら、外出に困難を伴う高齢者などへの外出支援の検討を行います。		
	2-2 高齢者や障がい者等が安心して外出するための支援	指標⑤：コミュニティバス運行への公的資金投入額を3,650万円/年以下 【基準値 2,860万円/年：令和4年度】 指標⑥：乗降実績のデータ管理、既存サービスの高度化3件 【基準値 0件：令和4年度】					
【戦略目標3】 賑わいを取り戻す中心拠点内の移動を活性化させる交通環境づくり	3-1 回遊性・アクセス性の向上	【現計画】指標⑦：中心拠点内の歩行者・自転車交通量を4千人/日以上にする。 【基準値 3,983人/日 令和4年度】	【旧】 ⑦令和5年度より調査実績無しのため、評価出来ない。 【新】 13,250人/日(目標値：令和4年度) 12,150人/日(令和5年度) 12,150人/日(令和6年度) ⑦未達成	減少理由は様々な要因があると考えられるが、中心拠点内の居住者、勤務者および外来者減少が要因の一つであると考えられる。 中心拠点には居住・公共施設、店舗等の都市機能を誘導する方針であり、今後、健康福祉センター、駅前のドラッグストア、マンション建設等が進められています。また現在、回遊を促す道路整備を実施しております。	歩行者や自転車利用者が快適に回遊できる空間を確保するため、魅力的な道路空間の整備に取り組めます。 直方駅周辺における交流の促進や賑わいの創出の効果をさらに高めるため、回遊性・アクセス性の向上と連携した交通施策の展開に取り組めます。 都市間及び都市内での円滑な交通基盤の整備推進を図り、周辺都市及び各拠点との連携に取り組めます。		
	3-2 まちなか交通の魅力向上	【変更案】指標⑦：中心拠点内の滞在人口を13,250人/日以上とする。 【基準値 13,250人/日 令和4年度】 ※ KDDI・技研商事インターナショナルが提供する人流分析サービス「KDDI Location Analyzer」より算出 数値はauスマートフォンユーザーから同意を得て個人が特定できない形式に加工した位置情報を国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した推計値です。なお、数値には20歳未満、およびインバウンド観光利用者の数値は含まれません。					
	3-3 都市間及び都市内での円滑な交通ネットワークの形成						

評価指標及び評価手法の変更について

【評価指標の変更】

現計画：中心拠点内の歩行者・自転車通行量を4千人/日以上にする
 変更案：中心拠点内の滞在人口を13,250人/日以上とする。

【評価手法の変更】

現計画：調査員による通行人の目視調査
 変更案：位置情報データを活用した人流解析システムによる滞在人口調査

(変更理由)

これまで本市の商工観光課において調査員による通行人の目視調査を行ってきましたが、この方法では調査日や地点が限定され、天候やイベントによる要因が避けられないといった課題がありました。

そこで、近年、全国的に利用が進んでいる位置情報データを活用した人流解析システムによる滞在人口調査へ変更することとしました。これにより、中心拠点内の滞在人口を年間で把握することができ、中心拠点のにぎわいをより客観的に評価できるようになります。

また、この人流解析システムは、観光施設の利用者、イベントの来訪者の年齢層や居住地を把握できるなど活用の幅が広く、複数の部署で活用できるため、令和5年から直方市庁内で一括契約しています。そのため、調査方法を変更することで経費を削減できる利点があります。

(KDDIロケーションアナライザーについて)

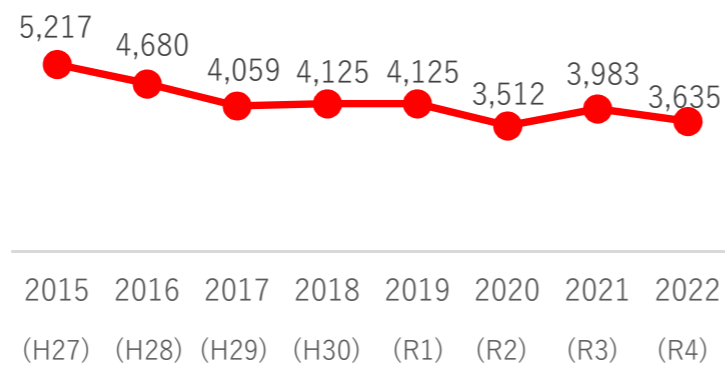
KDDIロケーションアナライザーとは、KDDIが提供するスマートフォンのユーザーから同意を得た位置情報と属性情報を活用した人流分析サービスです。個人の特定できない形式で加工されたデータを用いて、商圈分析やエリアの滞在人口、来訪者の動向などを分析することができます。

活用している自治体は、岡山市や神戸市、福島県などでイベントの実施効果検証や中心市街地、観光施策の基礎データとして利用されています。

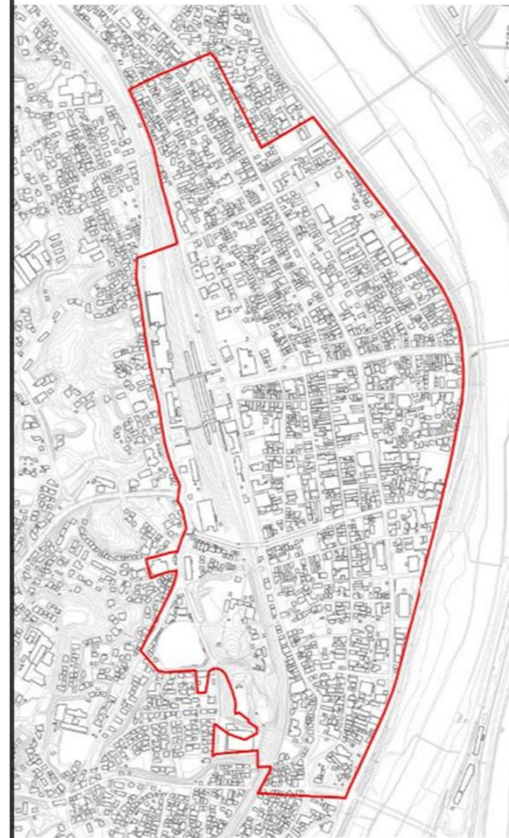
【旧】 調査員による通行人の目視調査



調査概要：調査地点通過人数を数取器にてカウント（男女、方向別）
 対象者：調査員の前を通過した中学生以上の歩行者及び自転車に乗った人
 調査区域：調査員を配置した5カ所
 計測方法：
 ①3月の日曜日、月曜日の各1日を調査（10：00～19：00）
 ②5カ所の交通量を合計して、中心市街地における歩行者・自転車通行量とする。



【新】 位置情報データによる滞在人口調査



調査概要：指定エリア内の人数を推計
 対象者：KDDI契約者かつ位置情報データ提供に同意した20歳以上
 調査区域：中心拠点（都市機能誘導区域）
 計測方法：①指定エリア内の対象者を約2分毎に計測
 ②指定エリア内に15分以上滞在した対象者を計測
 ③同一対象者は、1日間は重複計測しない
 ④1日間の対象者に拡大倍率を掛け合わせて推計値を算出
 ⑤④で算出した推計値を調査期間内で合計し、年間日数で平均する。

秘匿処理：④の際に推計値が10人未満の場合は、0人とする。

