
直方市都市・地域総合交通戦略

直方市地域公共交通計画(案)

令和6(2024)年3月

令和8(2026)年〇月(改訂)



目次

1章 計画の概要と背景	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の区域と期間	1
1.3 計画の位置づけ	1
1.4 上位・関連計画の整理	2
2章 直方市の地域特性と公共交通の現況	7
2.1 地域の現況	7
2.2 公共交通の現況	15
2.3 移動に関する特性	41
3章 市民意識・利用者ニーズの状況	45
3.1 交通に対する市民意識	45
3.2 バス利用者等へのアンケート調査の実施・分析	49
4章 直方市地域公共交通網形成計画の検証・評価	62
4.1 地域公共交通網形成計画の概要	62
4.2 前計画の事業及び実施状況、計画目標の達成状況	63
5章 直方市の公共交通に関する課題	73
5.1 これまでの公共交通に対する取組みと社会情勢の変化	73
5.2 公共交通を取り巻く課題	74
6章 直方市の交通将来像と戦略目標	75
6.1 直方市の交通将来像（基本方針）	75
6.2 公共交通の役割及び必要性	76
6.3 戦略目標と評価指標	79
7章 目標達成に向けた取組み	82
7.1 戦略目標1	82
7.2 戦略目標2	86
7.3 戦略目標3	88
8章 計画の推進体制と進捗管理	93
8.1 計画の推進体制	93
8.2 計画の進捗管理	94
資料編	
■計画策定の経緯	95
■直方市公共交通協議会メンバー構成	96
■用語集	97

1章 計画の概要と背景

1.1 計画策定の背景と目的

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おり、本市では、平成 30（2018）年 9 月に「直方市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、公共交通軸（幹線）及び地域公共交通軸（支線）の利便性向上、乗継ぎ・待合い環境の改善など、関係者と連携して地域公共交通の維持・確保に努めてきました。

しかし、令和 2（2020）年以降、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し、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。本市も例外ではなく、市内を運行する公共交通機関の赤字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公共交通が果たす役割は大きく、公共交通の必要性は一層高まっています。

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。

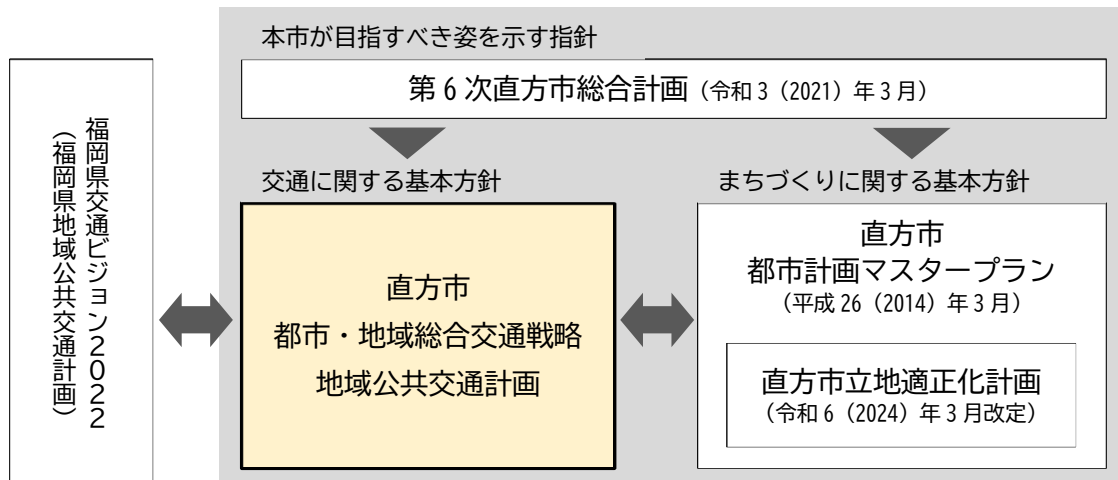
1.2 計画の区域と期間

計画区域：直方市全域

計画期間：令和 6（2024）年度～令和 15（2033）年度

1.3 計画の位置づけ

本計画は、令和 3（2021）年 3 月に策定した「第 6 次直方市総合計画」を関連する最上位の計画とし、県が定める「福岡県交通ビジョン 2022（福岡県地域公共交通計画）」「直方市都市計画マスタープラン」「直方市立地適正化計画」等の関連する計画と整合を図り、本市の地域交通に関するマスタープランとして位置づけます。



1.4 上位・関連計画の整理

(1) 第6次直方市総合計画

「第6次直方市総合計画」は、本市の目指すべき将来像を実現するための計画として、都市将来像を『未来へつなぐ～ひと・まち・自然～』とし、「ひと」、「まち」、「自然」のそれぞれの観点から、まちづくりに向けた3つの基本目標を掲げています。

また、「ひと」、「まち」、「自然」の観点ごとに市の施策を振り分けるとともに、それぞれの施策との関連性が最も大きいSDGsの17の目標と関連付けたものを「施策の大綱」として位置づけています。

交通に関しては、「まち」の観点における施策のうち、「3. 誰もが快適に生活できるまち」の「(3) 交通ネットワークを活かした生活利便性の向上」において、「公共交通の維持・改善」及び「道路の維持・計画的な整備」を主な事業として位置づけ、取組みを進めています。

【計画期間】 令和3（2021）年度～令和12（2030）年度

【都市将来像】 未来へつなぐ～ひと・まち・自然～

【基本目標】

- ひと：市民みんなが安心して、いきいきと暮らせるまちづくり
- まち：産業の活力を高め、便利に暮らせるまちづくり
- 自然：豊かな自然と共生して、快適に暮らせるまちづくり

【施策の大綱】

- 「ひと」：市民みんなが安心して、いきいきと暮らせるまちづくり
 1. 健やかに育ち、いつまでも生きがいをもって生活できるまち
 2. 時代の変化に対応できる力と豊かな感性を育むまち
 3. 安全・安心を実感できるまち
 4. 生活の安定・自立に向けてみんなで支えあうまち
 5. 魅力ある地域づくりのため、みんなで連携するまち
 6. すべての人の人権が尊重され、共存・共生できるまち
 7. 男女共同参画社会を実現するまち
- 「まち」：産業の活力を高め、便利に暮らせるまちづくり
 1. 新たな魅力づくりに取り組むまち
 2. 技術革新に取り組み、成長するまち
 3. 誰もが快適に生活できるまち
 - (3) 交通ネットワークを活かした生活利便性の向上
- 「自然」：豊かな自然と共生して、快適に暮らせるまちづくり
 1. 水環境の保全に取り組むまち
 2. 自然への親しみと循環型社会への高い意識を持つまち
 3. 自然の恩恵を未来につなげるまち

(2) 直方市都市計画マスタープラン

「直方市都市計画マスタープラン」は、本市の都市計画に関する基本的な方針を定め、まちづくりの理念や都市計画の目標、将来都市像、整備方針や整備方策を示すものです。

集約型都市構造の実現を目指し、本市の核となる中心拠点、副拠点、生活拠点を位置づけ、各拠点間を公共交通で連携したまちづくりを進めるものとしています。

なお、都市計画マスタープランについては、今後、改訂を予定しています。

【計画期間】 平成 26 (2014) 年度～令和 5 (2023) 年度

【将来都市構造】

○目標とすべき将来都市像

『円滑な交通ネットワーク』、『既存及び新たな拠点』

並びに『居住・生産・自然』の3層構造からなる都市～地域の生活・経済機能の強化と集約化されたまちづくりによる持続可能な都市の形成～

○都市軸形成の目標

・都市間及び都市内での円滑な交通・情報ネットワークの形成

①都市間幹線交通軸、②都市内幹線交通軸、③高度情報ネットワーク

○拠点形成の目標

・本市の最も重要な拠点としての中心拠点の再形成を主な目的としつつ、副拠点としての感田東地区の流通・商業・定住拠点地区の形成、地域の生活拠点の形成

中心拠点：拠点商業・業務地区

市域全体の生活、産業、交通、医療・福祉等の中心として、住宅、商業・業務施設、公共施設など様々な都市機能が集積し、街なかの賑わいを創出する拠点

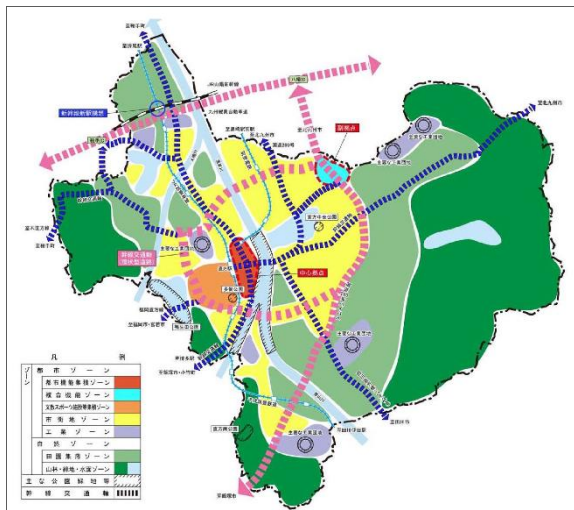
副拠点：流通・商業・定住拠点地区
(感田東地区)

郊外部の交通の要所に位置し、中心拠点への影響力を持った住宅、商業、流通機能等を有する中心拠点と連携する拠点

生活拠点：地域的にまとまりのある
生活圏の中心となる地区

公共交通沿線を中心とした日常生活の拠点となり、公共公益施設等を有する、もしくは地域コミュニティが形成された中心拠点と連携する拠点

▼集約型都市構造のイメージ



将来都市像図 ▶

交通に関しては、分野別方針のうち、「都市施設」の「2) 交通施設整備の方針」において、道路、鉄道、路線バス・コミュニティバス等、駐車場・駐輪場に関する方針を示しており、本計画では、これらの整備方針と連携するものです。

【都市施設の方針】

2) 交通施設整備の方針

○道路

- ・環状型道路における未整備区間の整備推進及び整備済み区間の更なる機能向上
- ・中心拠点と副拠点の連携を高める公共交通を中心とした幹線道路の検討・整備
- ・JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道と筑豊電気鉄道の円滑な相互利用を図るため、安全で快適な歩行動線の確保等の推進 など

○鉄道

- ・利用者の利便性を高めるため、既存駅周辺の整備について協議・検討
- ・市域北側を東西に通る JR 新幹線の新駅設置並びに駅関連施設等の整備及び周辺の土地利用について検討
- ・交通結節機能向上のため、筑豊電気鉄道の JR 筑豊本線への延伸を検討 など

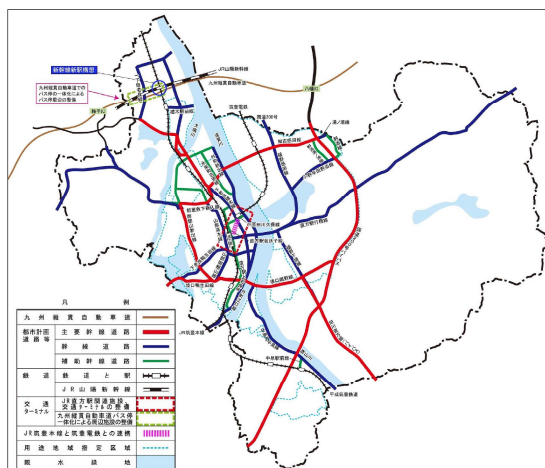
○路線バス・コミュニティバス等

- ・市域北側を東西に通る九州縦貫自動車道でのバス停の一体化に伴い、バス停周辺の整備について、JR 新幹線新駅設置を視野に入れた協議・検討
- ・広域的公共交通との結節点、都市機能集積地、生活利便性施設集積地等への利便性を高める道路や特性に応じた交通結節機能整備による利便性の高い公共交通網形成
- ・地域の実情や拠点の形成に伴う路線バス・コミュニティバス等の路線網の整備と円滑な運行を支援する道路空間の確保や集約型都市構造に適した将来のバス路線網のあり方を段階的に検討 など

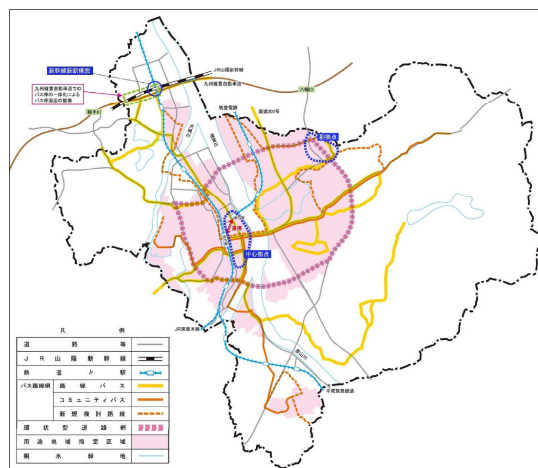
○駐車場・駐輪場

- ・中心拠点での商業活動等活性化を含めた一定規模の駐車場・駐輪場の配置・確保
- ・各拠点において交通結節機能の強化を含めた適正な規模の駐車場・駐輪場の配置・確保について検討
- ・既存駅、主要バス停において、利用者の利便性確保のため、適正な規模の駐車場・駐輪場の配置・確保について検討 など

▼交通施設の方針図



▼公共交通体系の方針図



(3) 直方市立地適正化計画

「直方市立地適正化計画」は、都市計画マスタープランに掲げる集約型都市構造の実現に向けて、都市機能や居住の誘導を図る区域を設定するなど、土地利用誘導方策について記載している計画です。なお、令和2（2020）年6月に成立した「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」により、居住の安全確保などの防災・減災対策の取組を推進する「防災指針」の作成が位置づけられたことを受け、令和5年度に直方市立地適正化計画を改定しています。

交通に関しては、基本方針2として「公共交通による各拠点間のコンパクト+ネットワークの形成」を掲げており、本計画では、これらの整備方針と連携するものです。

【計画期間】 令和元（2019）年度～令和22（2040）年度

【まちづくりのテーマと基本方針】

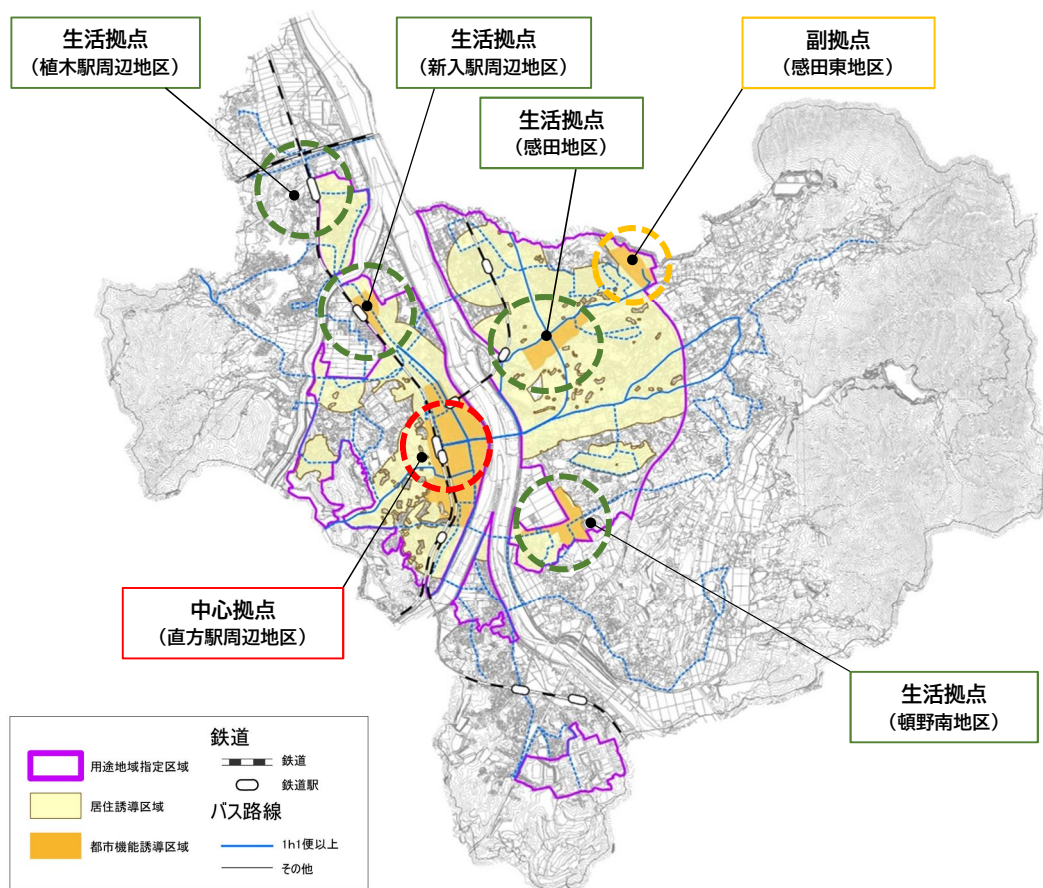
○まちづくりのテーマ

『中心拠点と副拠点および生活拠点が連携し、多様な交流が育まれる地域中心都市』

○基本方針

- ・基本方針1：中心拠点への都市機能の集積と居住の推進による拠点性の向上
- ・基本方針2：公共交通による各拠点間のコンパクト+ネットワークの形成
- ・基本方針3：利便性向上を図る都市サービス空間の形成
- ・基本方針4：安全・安心なまちづくりの推進

【都市機能誘導区域と居住誘導区域】



(4) 福岡県交通ビジョン 2022（福岡県地域公共交通計画）

「福岡県交通ビジョン 2022（福岡県地域公共交通計画）」は、「福岡県総合計画」の部門計画として、これまでの成果や交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、行政機関のみならず、県民、交通事業者等あらゆる関係者が協働し、交通に関する諸施策を推進するための計画です。

福岡県交通ビジョンでは、時代の変化を踏まえた 4 つの基本方針をもとに、取組むべき交通施策の方向性が示されているとともに、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を維持する系統が定められており、本計画は、これらの取組みと連携するものです。

【計画期間】 令和 4（2022）年度～令和 8（2026）年度

【対象区域】 福岡県全域

【展開する施策】

○基本方針 1 世界を視野に九州・山口の一体的発展を支える交通ネットワークをつくる

- 1 福岡空港、北九州空港の役割分担と相互補完の推進
- 2 国際貿易、国際観光を担うターミナル港湾の整備
- 3 空港、港湾と県内各地域を結ぶネットワークの強化
- 4 都市と都市、都市と地域を結ぶ交通網の充実

○基本方針 2 未来を見据え、「デジタル」「グリーン」な交通を展開する

- 1 交通分野のデジタル化の推進
- 2 地球環境負荷の少ないグリーンな交通の実現

○基本方針 3 住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる

- 1 地域公共交通の維持・確保
- 2 誰もが移動しやすい交通環境の推進
- 3 まちづくりと連携した交通環境の整備

○基本方針 4 強靱で安全安心な交通を確保する

- 1 災害からの早期復旧の実現
- 2 大規模災害に備えた交通基盤の構築
- 3 交通施設の適切な維持管理の推進
- 4 安全で安心して暮らすための交通安全対策、飲酒運転撲滅対策の推進

【地域公共交通確保維持事業を活用して運行を維持する系統】

○直方市に関連する系統

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行事業者
直方～鞍手～遠賀線	直方	五反田・鞍手車庫	遠賀川駅	西鉄バス筑豊
直方～鞍手～遠賀線	遠賀川駅	新入	直方	
直方～黒崎線	直方	引野口	黒崎	
直方線	直方	鞍手高校前	博多	JR 九州バス
直方線	直方	鞍手高校前	福丸	

2章 直方市の地域特性と公共交通の現況

2.1 地域の現況

(1) 都市構造

① 土地利用

本市の市域面積は約 61.7km² で、市中央部に遠賀川が北流し、遠賀川の西側に中心市街地、東側に住居系主体の市街地が形成されています。また、用途地域指定区域の外側には低層建築物利用された土地が広がり、その背後に農用地や森林が広がっています。

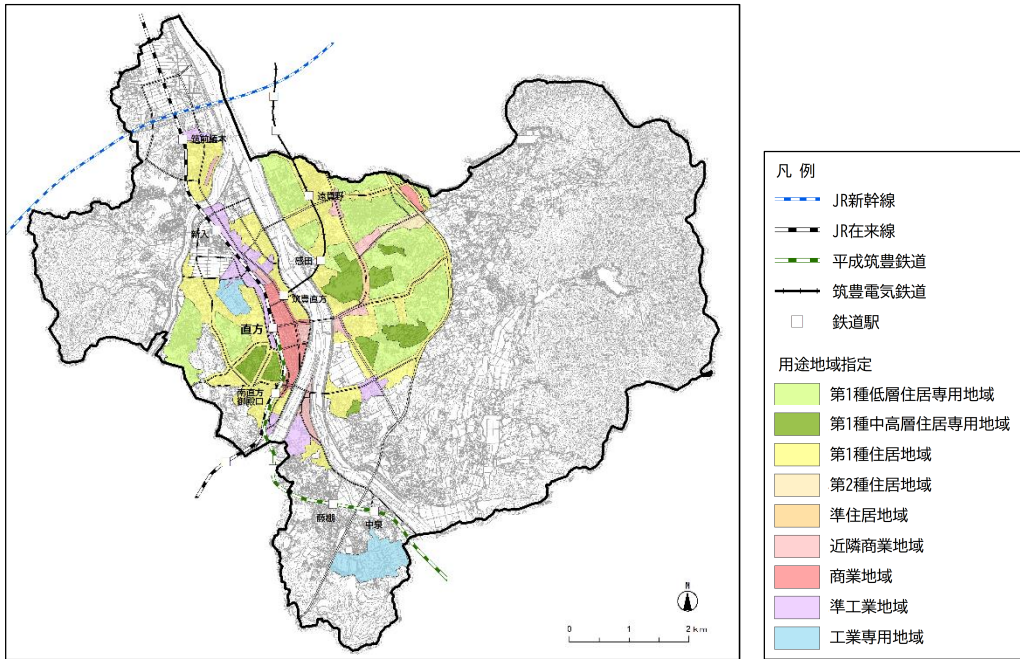
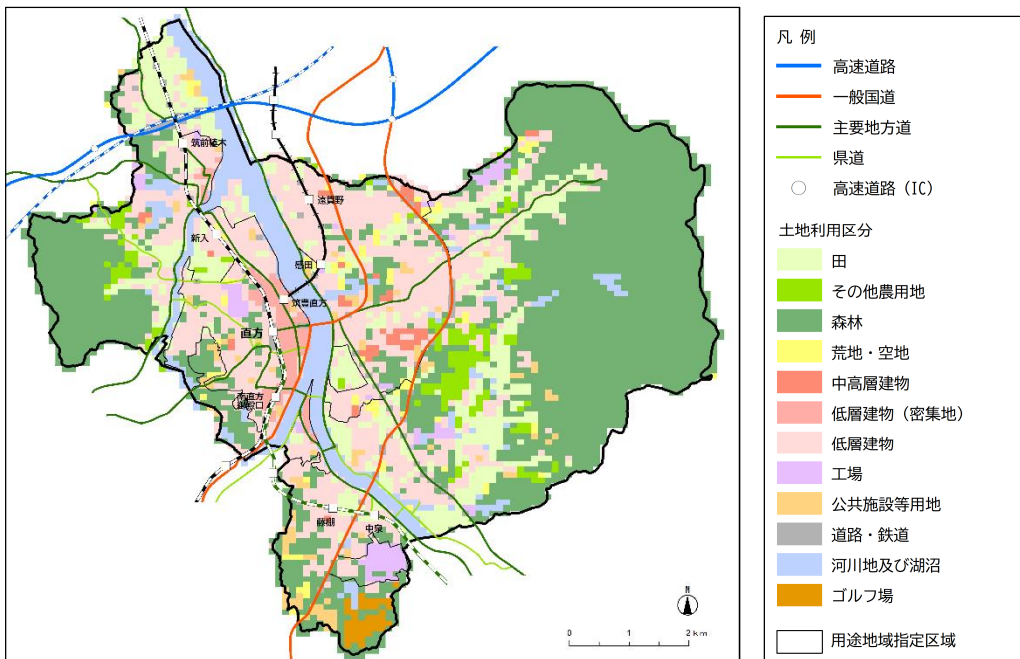


図1 用途地域指定の状況



資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュ）に基づき作成

図2 土地利用の状況

② 道路交通網

本市の道路網は、九州自動車道や国道 200 号により広域的な道路ネットワークが形成されており、国道 200 号バイパスの交通量が約 3~4 万台/日、国道 200 号が約 1~2 万台/日であり、自動車交通が集中しています。また、直方駅付近を通る国道 200 号や主要地方道 直方芦屋線の一部区間では、混雑度が 1.75 を超えており、慢性的な混雑状態を呈しています。

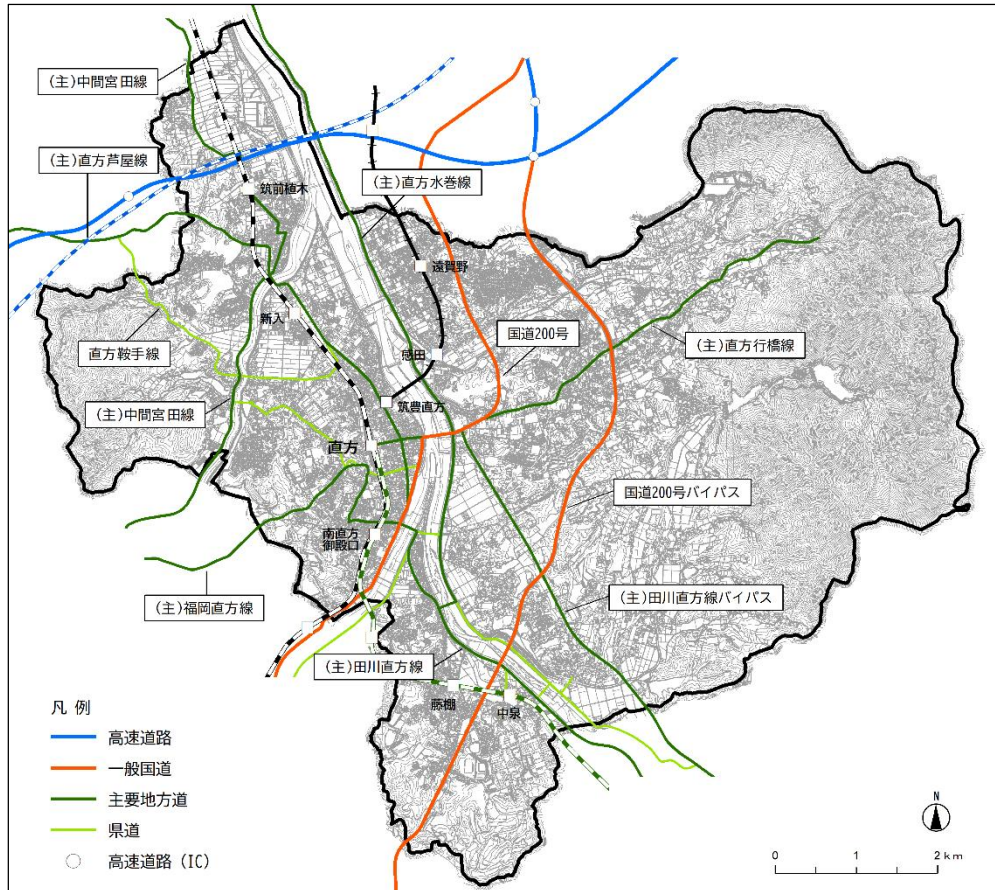
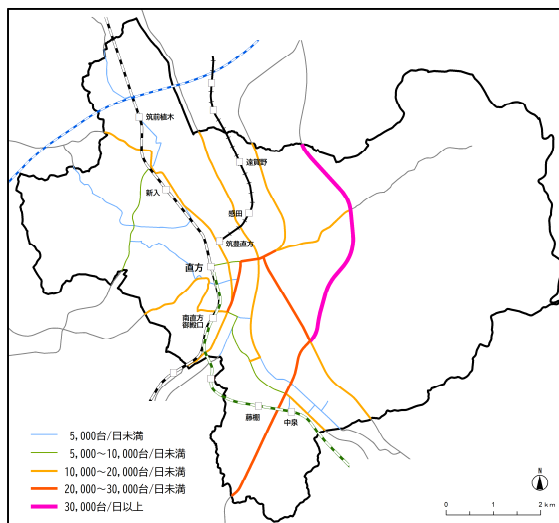
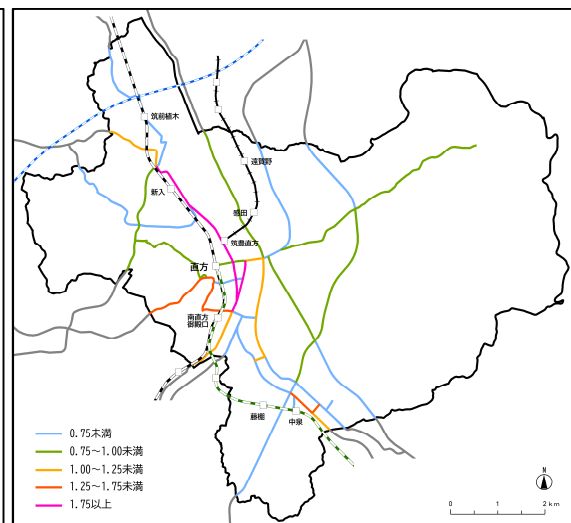


図 3 道路網

▼交通量



▼混雑度



資料：令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査に基づき作成

図 4 道路の交通量と混雑度

③ 都市計画道路

本市の都市計画道路は、36路線、約60.0kmを都市計画決定していますが、整備済区間は全体の一部にとどまっています。

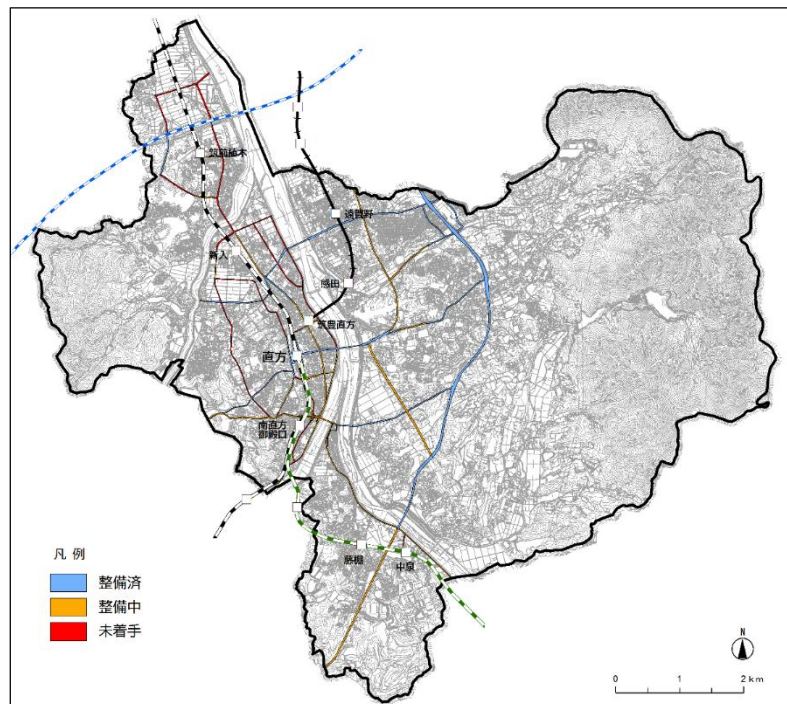


図5 都市計画道路の整備状況（令和5（2023）年12月現在）

④ 施設立地の状況

病院や高校・専修学校は比較的中心部に立地しています。また、商業施設は、郊外の主要道路沿いに多く立地しています。

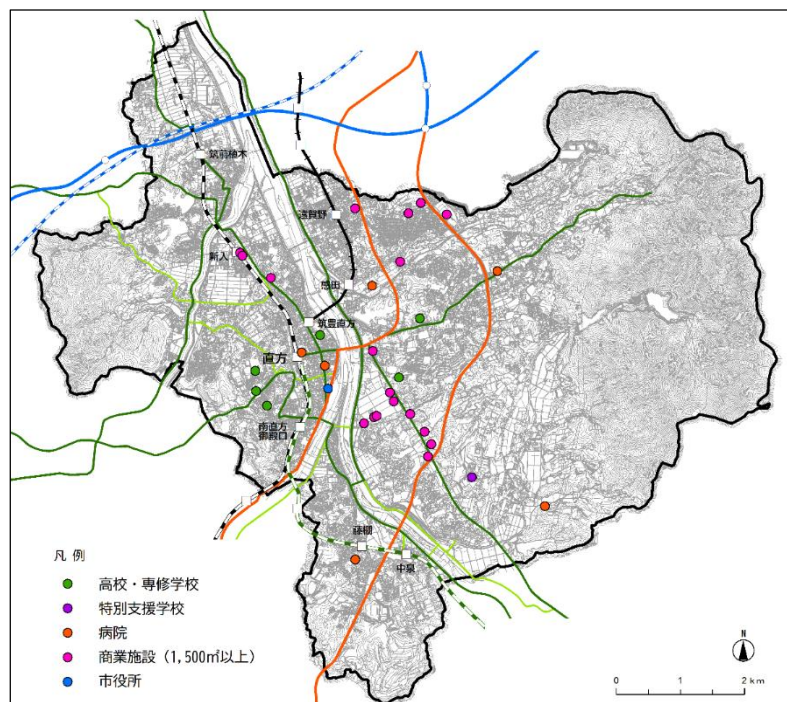
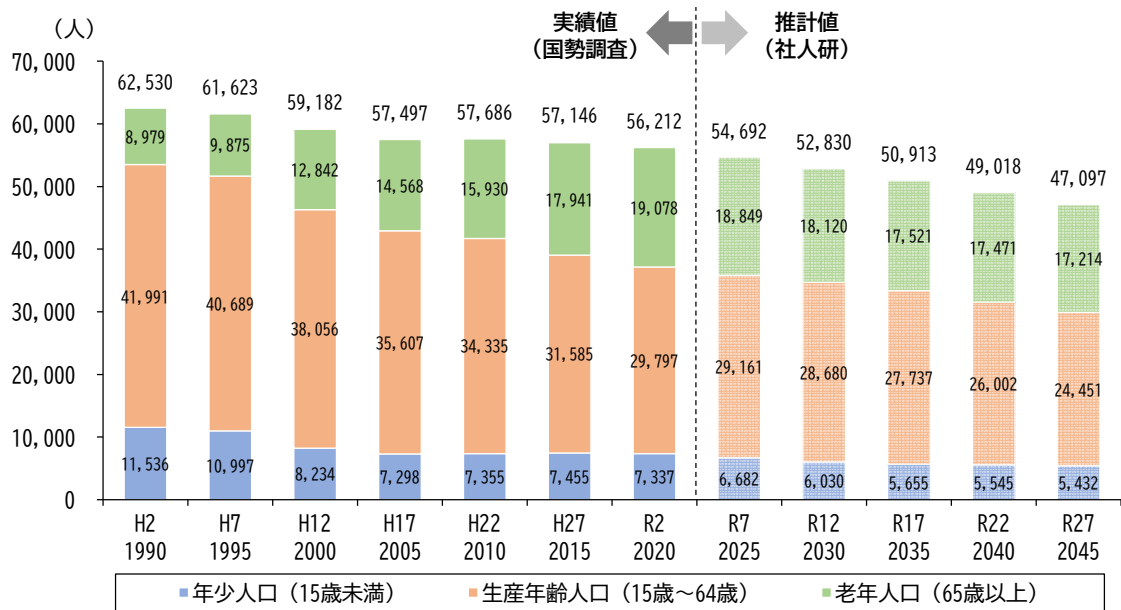


図6 施設立地の状況

(2) 人口

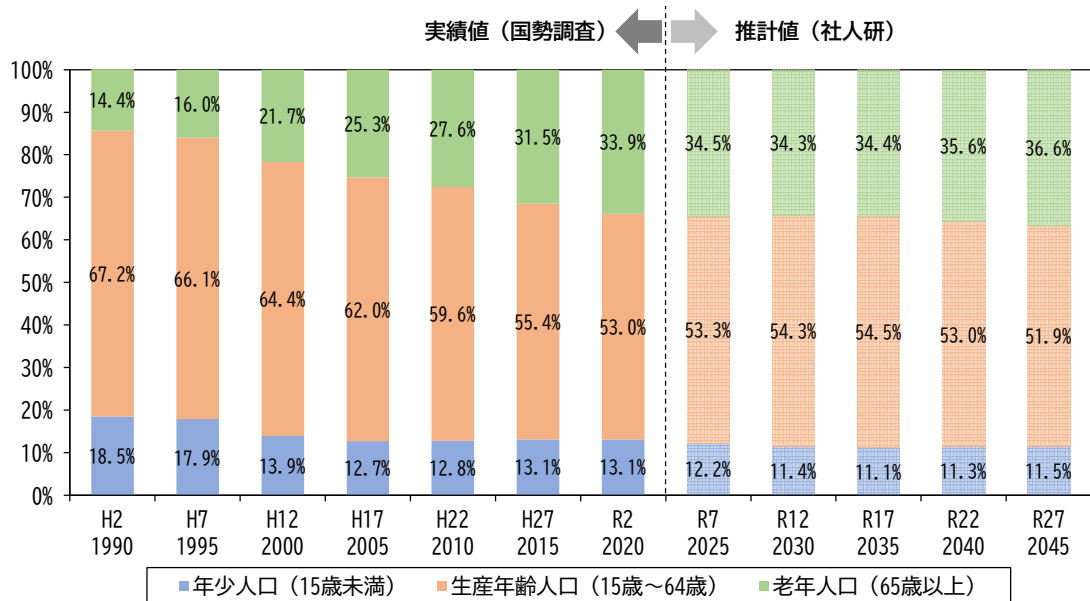
① 人口推移と将来推計人口

本市では人口減少及び少子高齢化が続いており、令和 2（2020）年時点の人口は約 5.6 万人、老年人口（65 歳以上人口）の比率は 33.9% となっています。また、将来推計では、今後、老年人口は減少傾向に転じるものと推計されていますが、年少人口・生産年齢人口についても減少傾向が続くことから、人口減少が加速することが見込まれます。



資料：平成 2 年～令和 2 年は国勢調査、令和 7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

図 7 人口推移と将来推計人口



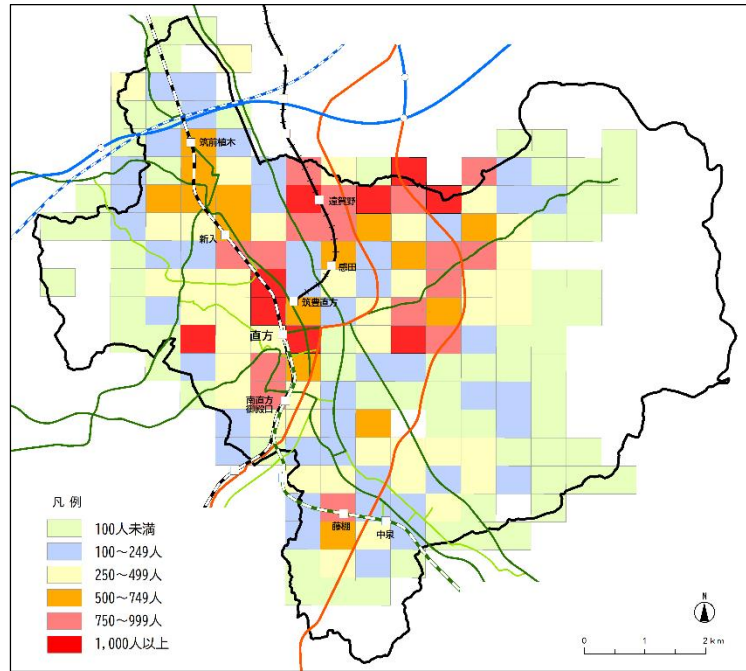
資料：平成 2 年～令和 2 年は国勢調査、令和 7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

図 8 年齢 3 区分別人口構成比の推移

② 夜間人口の分布

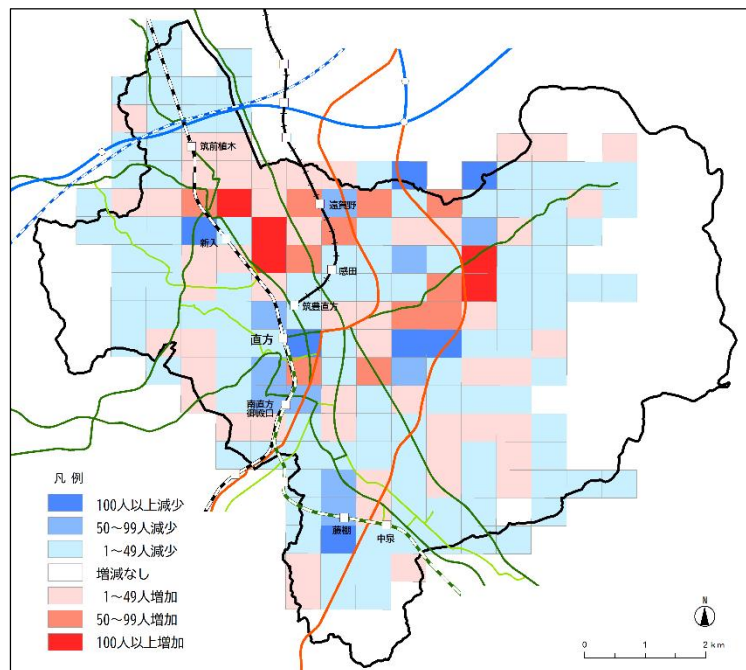
本市の人口（令和 2（2020）年時点）は、JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の各鉄道沿線に高く集積しているほか、感田地区や頓野地区に多く集積しています。

前回計画策定時と比較すると、新入駅周辺地域や頓野地区において人口が増加している一方、中心市街地付近や頓野団地付近、藤棚駅周辺地域において人口が減少しています。



資料：令和 2 年国勢調査（500mメッシュ人口）

図 9 夜間人口の分布状況



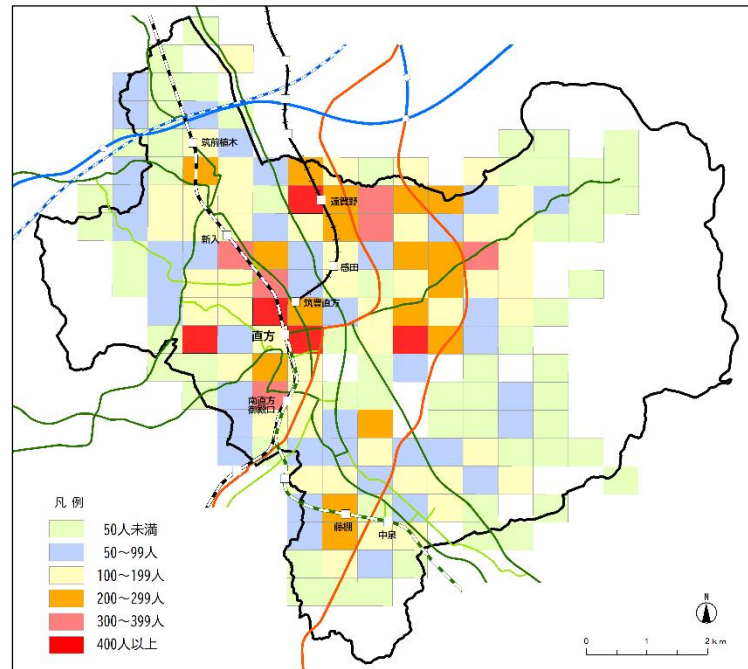
資料：平成 27 年・令和 2 年国勢調査（500mメッシュ人口）

図 10 前回計画策定時からの人口増減（令和 2 年人口－平成 27 年人口）

③ 高齢者人口の分布

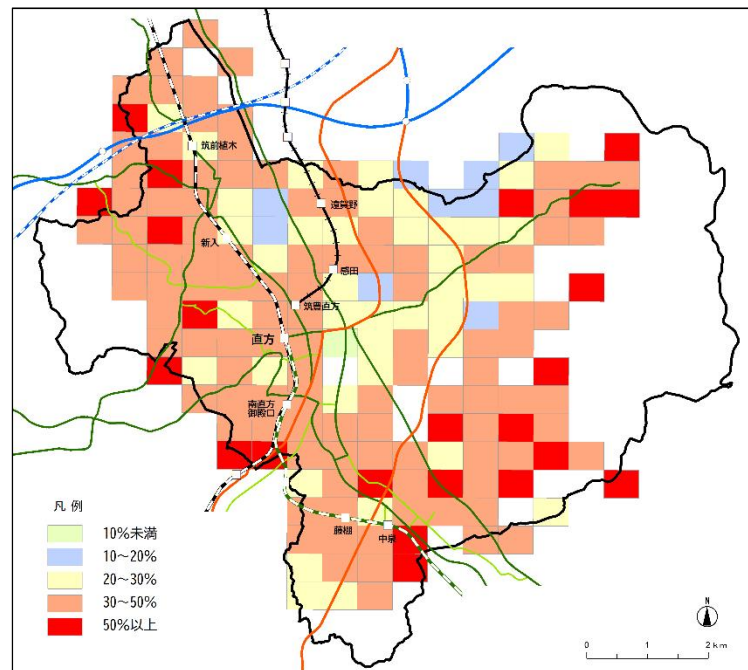
高齢者（65歳以上）の人口分布も、夜間人口と同様な分布となっています。

高齢化率をみると、市の縁辺部において高齢化率30%以上のエリアが多くあり、人口が多く集積している感田地区や頓野地区と比べると、高齢化率が高い状況となっています。



資料：令和2年国勢調査（500mメッシュ人口）

図11 高齢者人口（65歳以上）の分布状況

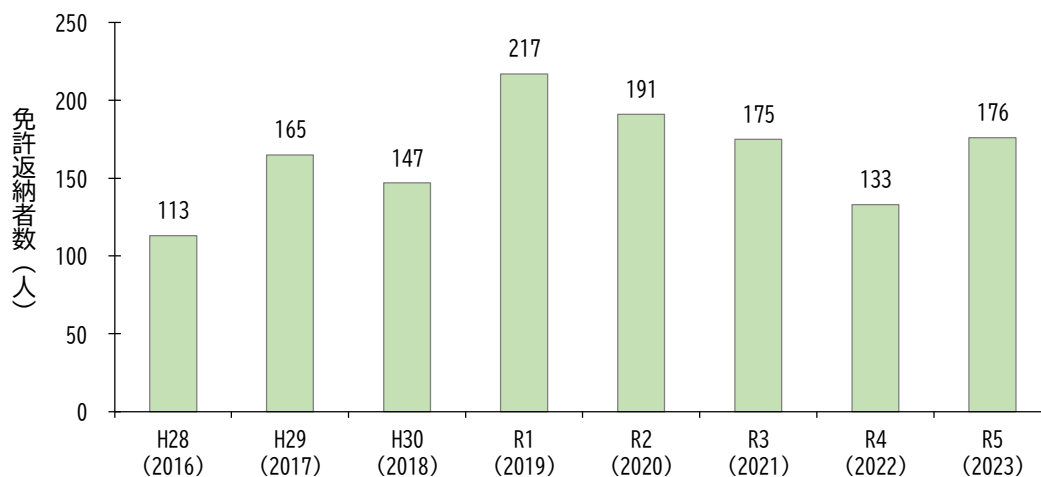


資料：令和2年国勢調査（500mメッシュ人口）

図12 高齢化率の状況

④ 運転免許証自主返納者数の推移

直方市内の運転免許証自主返納者数は、毎年 150 人前後で推移しています。最近の社会背景として、令和元（2019）年は高齢ドライバーによる死亡事故多発のニュースをきっかけに、免許返納に関する議論が活発となった時期であり、これらを受けて全国的にも免許返納者が増加したものと考えられます。

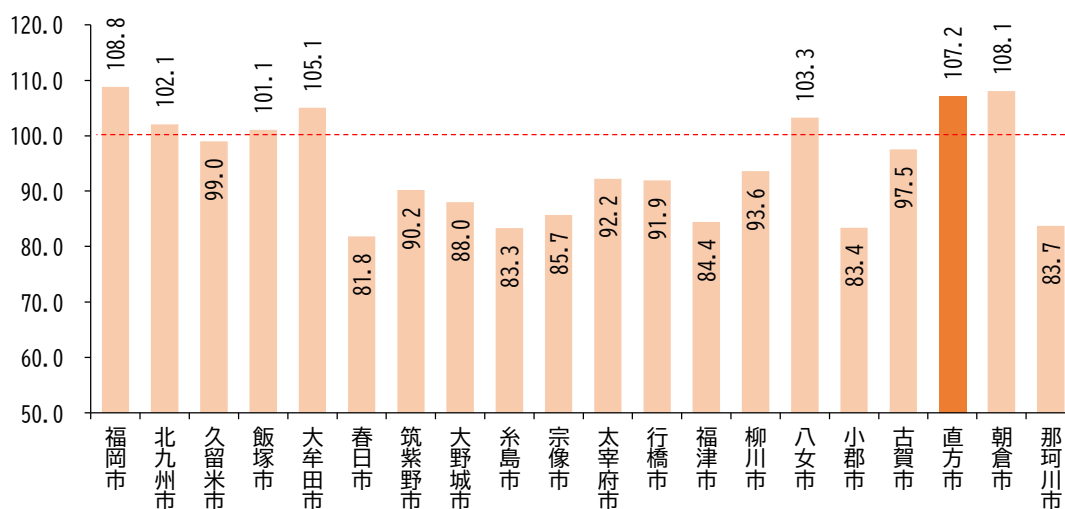


資料：庁内資料（集計期間は各年 1 月～12 月）

図 13 運転免許証自主返納者数の推移

⑤ 昼間人口

本市の通勤・通学による流入流出人口について、昼夜率（昼間人口÷夜間人口）は「107.2」であり、流入人口が流出人口を上回っています。これは、県下人口 5 万人以上の 20 都市で見ると、福岡市、朝倉市に次ぐ第 3 位に位置します。

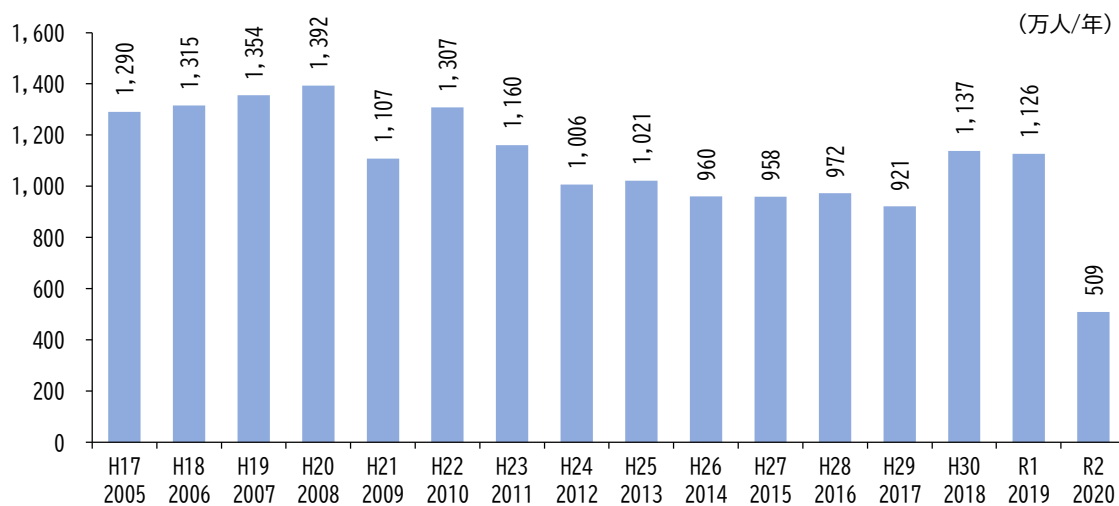


資料：令和 2 年国勢調査

図 14 県下人口 5 万人以上の昼夜間人口比率

(3) 観光動向

本市の観光入込客数は減少傾向にありましたが、平成30(2018)年・令和元(2019)年の観光入込客数は増加に転じています。しかし、令和2(2020)年は新型コロナウイルス感染症の拡大により、観光入込客数が大きく落ち込んでいる状況となっています。



資料：庁内資料

図 15 観光入込客数の推移

2.2 公共交通の現況

(1) 公共交通ネットワークの形成状況

鉄道は、JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の3路線が運行しており、市内には10駅が立地しています。なお、JR 筑豊本線と平成筑豊鉄道は直方駅で結節していますが、筑豊電気鉄道の筑豊直方駅は、直方駅から約600m離れた位置に立地しています。

路線バスは、西鉄バス6路線（10系統）、JR九州バス1路線（5系統）が運行しており、市内の主要拠点間並びに周辺市町を連絡する路線網が形成されています。また、コミュニティバスは、鉄道や路線バスが運行していない地域を中心に6路線が運行しており、鉄道や路線バスのネットワークを補完しています。

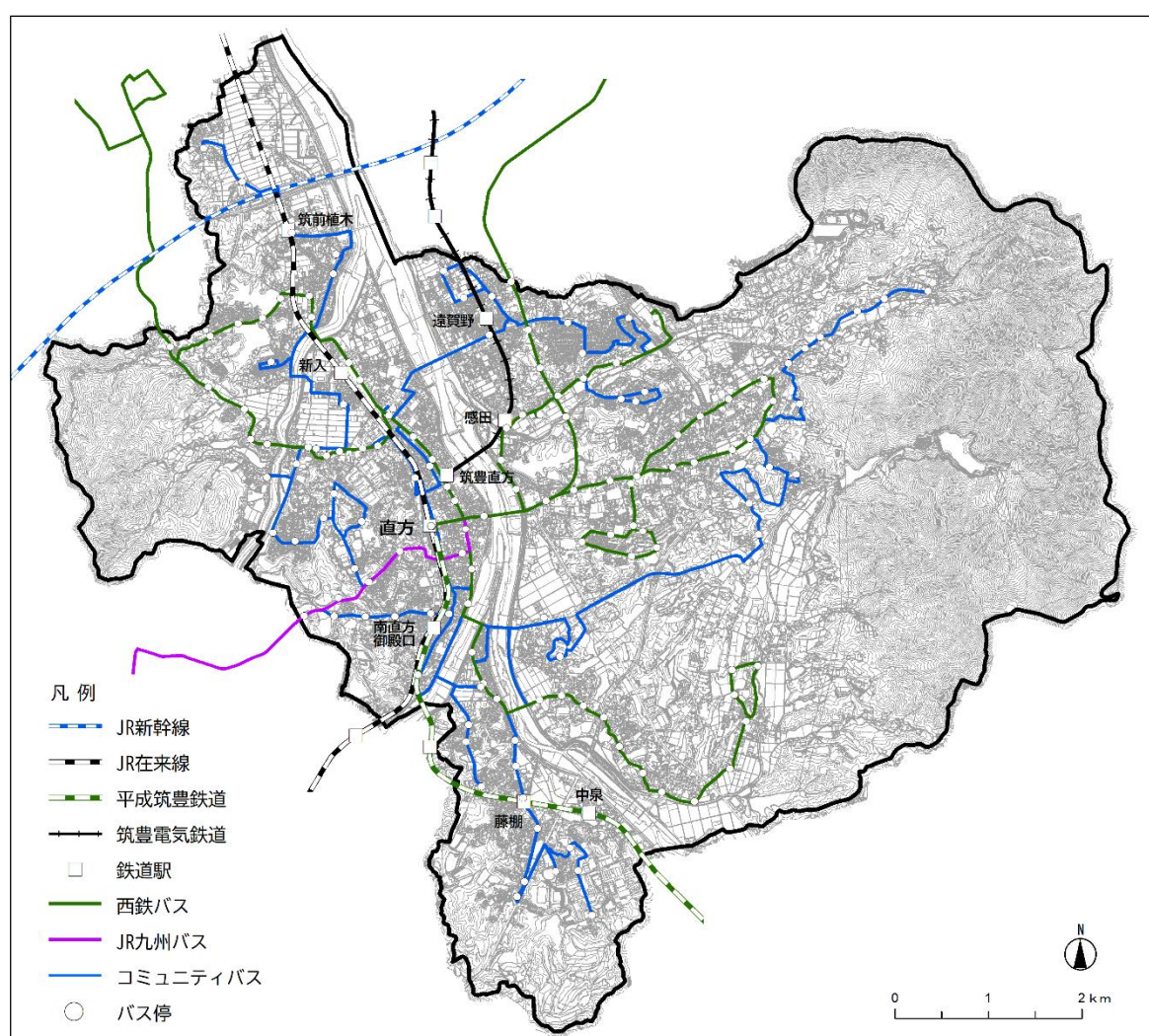


図16 公共交通網（令和5（2023）年6月現在）

(2) 鉄道

① 運行状況

市内には JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の 3 路線が運行しており、ピーク時の運行本数は、JR 筑豊本線と筑豊電気鉄道が片側 4 本程度（約 15 分に 1 本）、平成筑豊鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）の運行本数となっています。また、オフピーク時の運行本数は、筑豊電気鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）、JR 筑豊本線と平成筑豊鉄道が片側 2 本（約 30 分に 1 本）の運行本数となっています。

表 1 鉄道の運行状況

	運行回数 (回/日) (注 1)			平日運行本数 (本/時) (注 2)			
	平日	土曜	日祝	ピーク時		オフピーク時	
				上り	下り	上り	下り
JR 筑豊本線	48.5	48.0	48.0	5	4	2	2
平成筑豊鉄道	34.0	34.0	34.0	3	2	2	2
筑豊電気鉄道	62.0	56.0	52.0	4	4	3	3

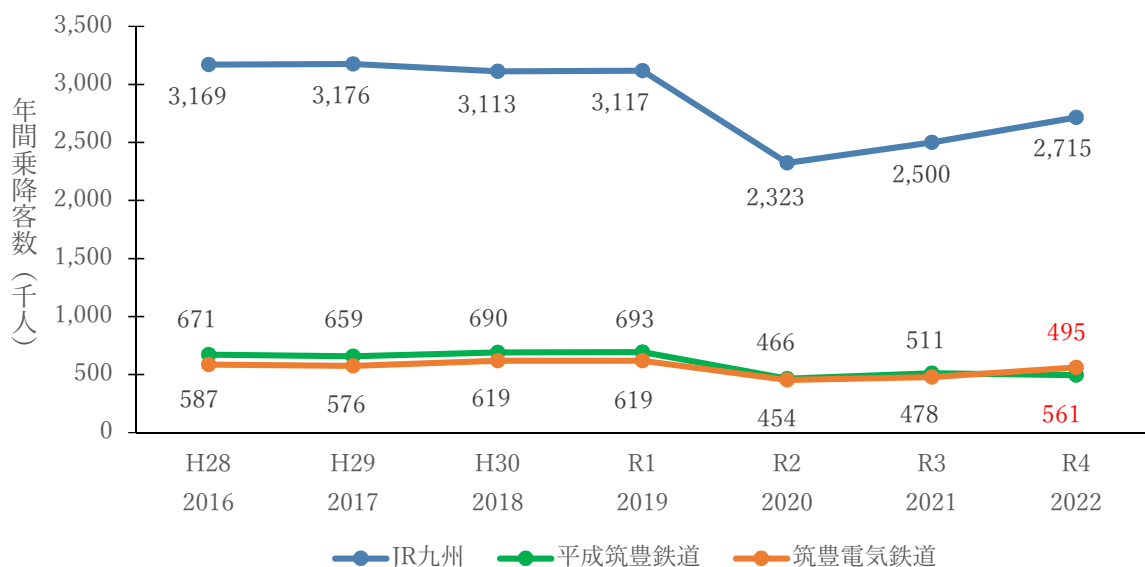
資料：各事業者時刻表（令和 5（2023）年 11 月時点）に基づき作成

注 1. 運行回数：JR は（上り運行本数＋下り運行本数）÷ 2、平成筑豊鉄道・筑豊電気鉄道は（直方駅始発の運行本数＋直方駅到着の運行本数）÷ 2 として算出

注 2. 直方駅の平日発着時刻をもとに、ピーク時は 7 時台、オフピーク時は 13 時台の運行本数を計測

② 利用状況

鉄道各路線の年間乗降客数は、令和元（2019）年度までは横ばいで推移していましたが、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しています。令和 3（2021）年度以降は回復傾向にあるものの、令和元（2019）年度以前の水準までは回復していない状況にあります。



資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）

注. 各路線の年間乗降客数は、市内各駅の合計を示す

注. JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日平均乗車人員）× 2 × 365 日で算出

図 17 鉄道各路線の年間乗降客数推移

市内各駅の年間乗降客数をみると、JR 直方駅の利用が突出して多く、次いで平成筑豊鉄道の直方駅、JR 筑前植木駅、筑豊電気鉄道の筑豊直方駅の利用が多くなっています。なお、コロナ禍前の平成 30（2018）年度の年間乗降客数と比較すると、JR 九州及び筑豊電気鉄道の各駅では概ね 8～9 割、平成筑豊鉄道各駅は約 6～8 割程度の利用状況となっています。

表 2 鉄道各駅の年間乗降客数推移

（単位：千人/年）

	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R4/H30
JR 九州	3,169	3,176	3,113	3,117	2,323	2,500	2,715	87.2%
直方	2,425	2,483	2,442	2,448	1,816	1,952	2,133	87.3%
筑前植木	434	419	402	399	299	323	340	84.6%
新入	310	274	269	270	208	226	242	90.0%
平成筑豊鉄道	671	659	690	693	466	511	495	71.7%
直方	555	536	559	561	380	424	409	73.2%
南直方御殿口	20	23	18	24	10	14	14	77.8%
藤棚	72	71	77	79	56	56	46	59.7%
中泉	24	28	37	29	20	17	26	70.3%
筑豊電気鉄道	587	576	619	619	454	478	561	90.6%
筑豊直方	327	320	335	332	250	266	302	90.1%
感田	127	125	138	129	105	117	132	95.7%
遠賀野	132	130	146	158	99	96	127	87.0%
合計	4,427	4,411	4,422	4,429	3,244	3,490	3,769	85.2%

資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）

注．端数処理の関係により合計が一致しない場合がある

注．JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日平均乗車人員）×2×365 日で算出

(3) 路線バス

① 運行状況

路線バスは、西鉄バス6路線(10系統)、JR九州バス1路線(5系統)が運行しており、市内の主要拠点間並びに周辺市町を連絡する路線網が形成されています。

なお、近年では、継続的な赤字に加えて運転手が不足していることにより、令和元(2019)年10月にJR九州バスの直方～福岡線が、令和2(2020)年10月に西鉄バスの直方～鞍手～宗像線及び宮田線が廃止されるとともに、直方～鞍手～遠賀線及び内ヶ磯線の一部区間が廃止になるなど、路線を維持することが困難な状況に直面しています。

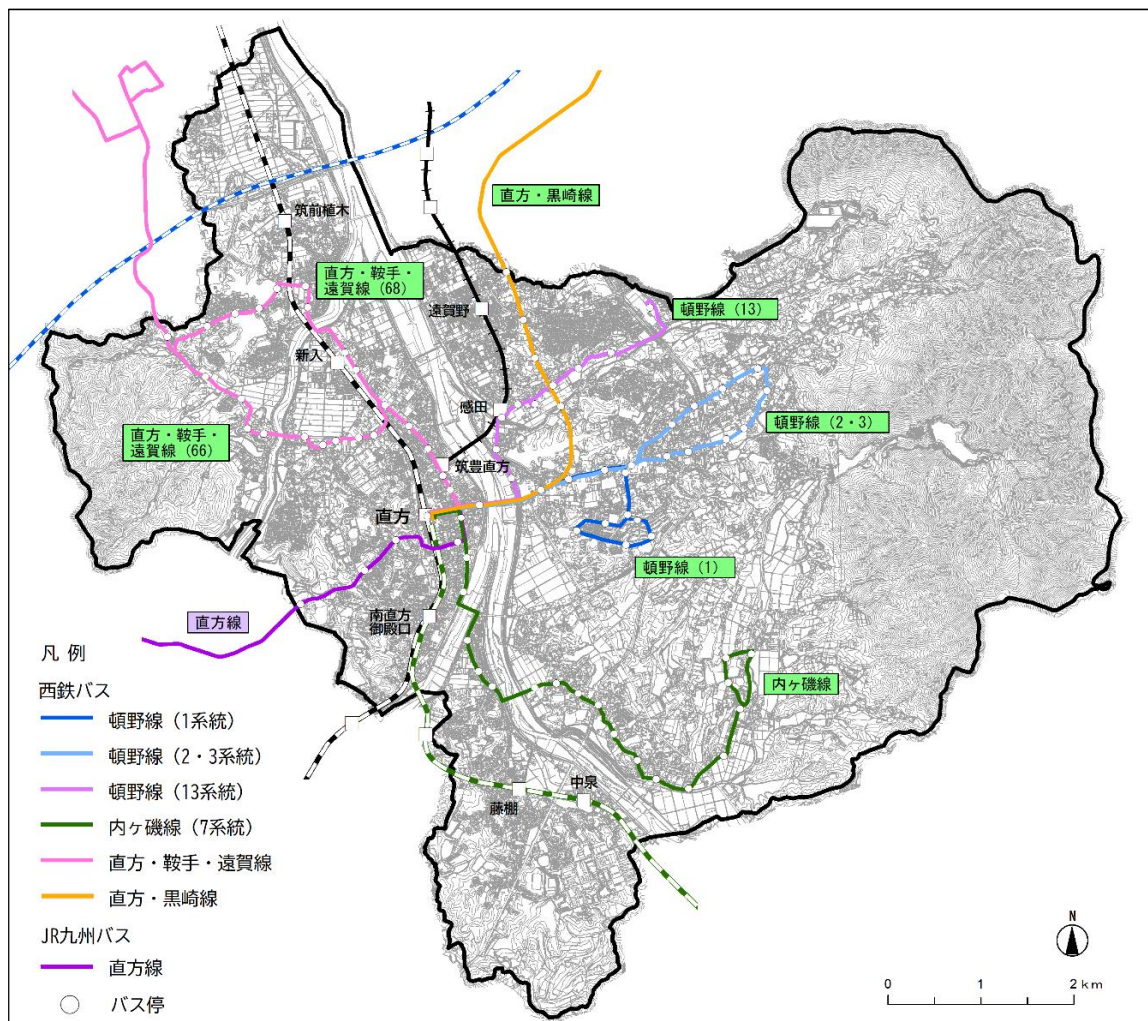


図 18 路線バス網(令和5(2023)年6月現在)

JR直方駅の東側に位置する頓野地区方面へサービスする頓野線(1～3系統・13系統)、福岡・博多方面へサービスする直方線の運行本数が比較的多く、概ね1時間に1～2本程度の運行が確保されています。また、イオンモール直方シャトル便については、特に土曜・日祝において高頻度な運行が行われています。

表3 路線バスの運行状況

運行系統	行き先	主な経由地	運行回数(回/日)			備考
			平日	土曜	日祝	
西鉄バス			117.0	100.0	96.5	
頓野線(1)	頓野グランド前	直方高校	10.0	9.0	8.0	ループ線
頓野線(2)	道目木	中原	12.5	7.0	7.0	ループ線
頓野線(3)	道目木	出口	13.0	6.0	5.0	ループ線
頓野線(13)	イオンモール直方	中央病院	11.0	4.0	6.0	
イオンモール直方シャトル便	イオンモール直方	感田電停	14.0	25.0	32.0	
内ヶ磯線(7)	永満寺	-	8.5	7.0	7.0	ループ線
直方・鞍手・遠賀線(66)	JR遠賀川駅	新入	8.0	8.0	4.0	
直方・鞍手・遠賀線(68)	JR遠賀川駅	五反田	13.0	13.0	6.5	
直方・黒崎線	黒崎駅前	小嶺	16.0	10.0	10.0	急行バス
天神福岡インター線	天神	福岡インター	11.0	11.0	11.0	高速バス
JR九州バス			22.0	17.0	17.0	
直方線	博多駅	鞍手高校・蒲田団地	0.5	-	-	
直方線	博多駅	鞍手高校	9.0	9.5	9.5	
直方線	観音滝	鞍手高校	1.0	-	-	
直方線	福丸	鞍手高校	11.5	7.0	7.0	
直方線	脇田転向場	鞍手高校	-	0.5	0.5	

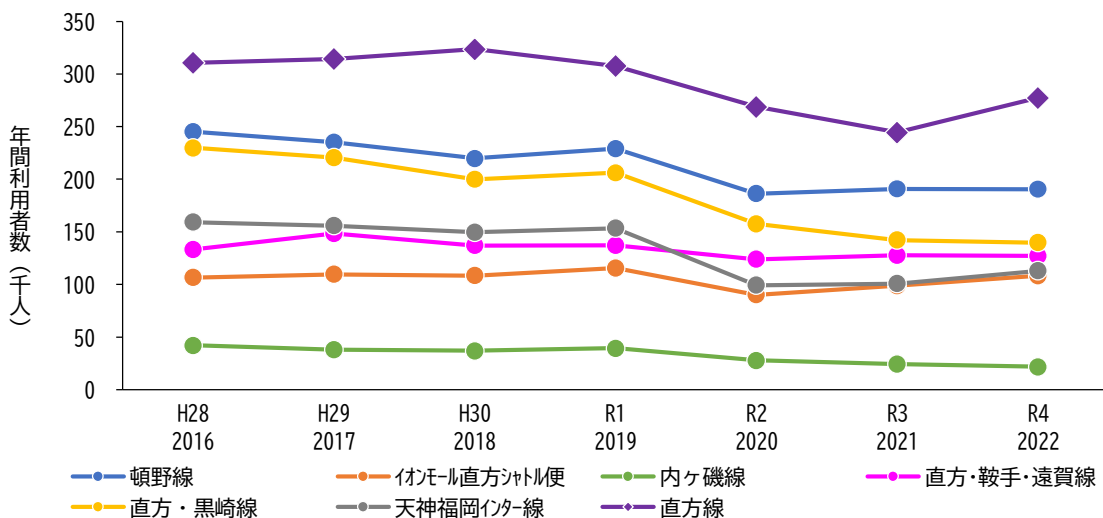
資料：各事業者時刻表（令和5（2023）年6月末時点）に基づき作成

注1. 運行回数：（上り運行本数+下り運行本数）÷2として算出している

注2. 各系統の運行本数は直方駅の発着本数としている

② 利用状況

各路線の年間利用者数は、令和元（2019）年までは概ね横ばいで推移していましたが、令和2（2020）年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しています。なお、令和3（2021）年以降は回復傾向にあるものの、令和元（2019）年以前の水準までは回復していません。



資料：事業者提供資料をもとに作成（各年1月～12月の乗降客数）

※廃止された直方～福岡線、直方～鞍手～宗像線、宮田線は含んでいない。

図19 各路線の年間利用者数推移

表4 各路線の年間利用者数

(単位：千人/年)

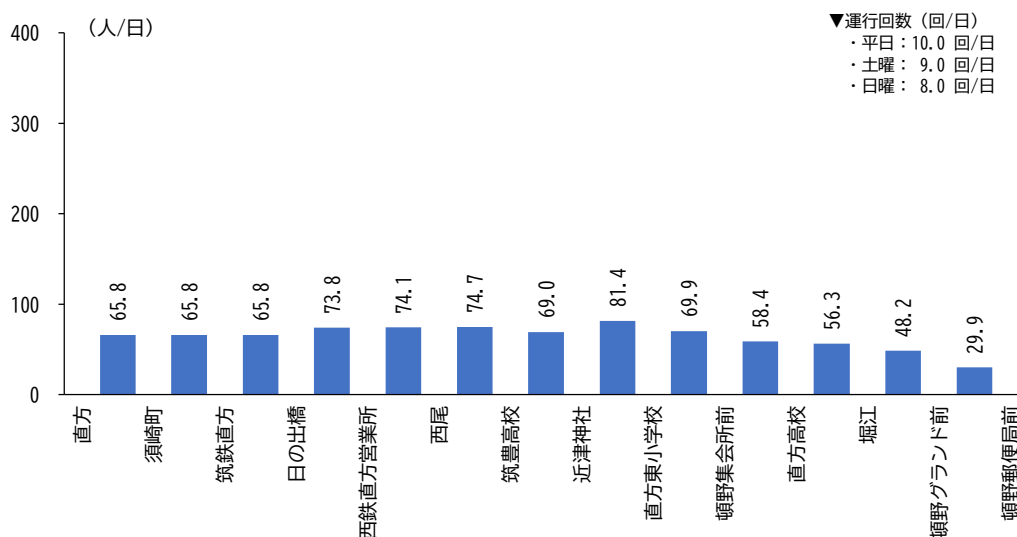
	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R4/H30
西鉄バス	916.9	908.3	852.7	881.4	685.8	685.4	701.1	82.2%
頓野線	245.3	235.3	220.0	229.2	186.4	190.9	190.6	86.6%
頓野線(1)	29.5	30.0	27.9	26.1	24.6	35.7	37.7	135.1%
直方～ニュータウン前～直方	28.9	29.9	27.8	26.0	24.5	35.4	37.4	134.5%
直方～頓野ランド前～直方	0.6	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	300.0%
頓野線(2・3)	137.7	122.6	112.6	118.9	95.5	92.1	87.5	77.7%
直方～道目木～直方	59.5	53.3	50.4	52.9	43.4	41.6	39.6	78.6%
直方～道目木～直方_2	72.2	62.6	56.6	59.7	47.1	45.8	44.1	77.9%
直方～中原～道目木	1.3	1.2	1.1	1.3	1.1	0.7	0.4	36.4%
道目木～中原～直方	4.7	5.5	4.4	5.0	3.9	3.9	3.4	77.3%
頓野線(13)	78.1	82.8	79.5	84.3	66.2	63.1	65.5	82.4%
直方～中央病院～イオンモール直方	45.1	47.8	46.5	49.9	39.9	37.8	39.0	83.9%
イオンモール直方～中央病院～直方	33.0	35.0	32.9	34.4	26.3	25.3	26.5	80.5%
イオンモール直方(シャトル便)	106.8	109.7	108.6	115.7	90.3	99.0	108.4	99.8%
直方～中央病院・王子宮～イオンモール直方	27.9	27.9	27.3	28.2	24.7	27.0	26.8	98.2%
直方～感田電停・王子宮～イオンモール直方	29.5	29.8	29.6	32.9	22.6	25.7	30.7	103.7%
イオンモール直方～中央病院・王子宮～直方	19.1	20.7	20.3	19.9	17.2	17.2	17.6	86.7%
イオンモール直方～感田電停・王子宮～直方	30.4	31.3	31.5	34.6	25.8	29.2	33.4	106.0%
内ヶ磯線	42.1	38.0	37.0	39.4	27.9	24.4	21.8	58.9%
直方～永満寺～直方	24.0	20.7	20.1	22.0	18.1	23.2	20.9	104.0%
永満寺団地～直方	--	--	--	--	0.4	1.2	0.9	--
直方駅前～内ヶ磯	9.2	8.3	8.2	8.9	5.1	--	--	--
内ヶ磯～直方駅前	8.9	9.1	8.7	8.5	4.4	--	--	--
直方・鞍手・遠賀線	133.4	148.6	137.2	137.3	124.1	127.8	127.2	92.7%
遠賀川駅前～裏田・新入～直方	24.6	27.3	25.0	26.2	23.6	22.5	20.9	83.6%
直方～裏田・新入～遠賀川駅前	24.5	27.9	25.9	26.4	23.2	22.7	21.9	84.6%
遠賀川駅前～五反田～直方	--	--	--	--	11.5	40.5	41.9	--
鞍手車庫～五反田～直方	--	--	--	--	0.7	1.8	1.8	--
直方～五反田～遠賀川駅前	--	--	--	--	11.8	40.3	40.8	--
遠賀川駅前～裏田・京の上～直方駅前	39.5	43.2	40.3	39.4	24.9	--	--	--
鞍手車庫～裏田・京の上～直方駅前	2.6	3.1	2.5	2.5	2.1	--	--	--
直方駅前～裏田・京の上～遠賀川駅前	42.2	47.2	43.4	42.8	26.3	--	--	--
直方・黒崎線	230.0	220.7	200.1	206.3	157.7	142.3	139.9	69.9%
直方駅前～馬場山ランプ入口～黒崎駅バスターミナル	122.0	118.2	107.0	110.9	82.9	71.8	70.5	65.9%
黒崎駅バスターミナル～馬場山ランプ入口～直方駅前	108.0	102.5	93.0	95.4	74.8	70.5	69.4	74.6%
天神福岡インター線	159.3	156.0	149.8	153.5	99.4	101.0	113.1	75.5%
JR九州バス	310.7	314.4	323.7	307.7	268.9	244.6	277.4	85.7%
直方線	310.7	314.4	323.7	307.7	268.9	244.6	277.4	85.7%
直方～博多(蒲田団地経由含む)	155.5	154.7	155.6	161.2	137.0	128.6	150.7	96.9%
直方～福丸	135.1	138.0	146.1	128.6	116.9	103.3	112.3	76.9%
直方～脇田転向場	8.3	9.8	10.0	8.9	3.6	1.4	0.5	5.0%
直方～観音滝	11.9	11.8	12.0	9.0	11.3	11.4	14.0	116.7%
合計	1,227.6	1,222.7	1,176.3	1,189.1	954.7	930.0	978.5	83.2%

資料：事業者提供資料をもとに作成(各年1月～12月の乗降客数)

③ 系統別の利用状況

■ 頓野線 (1)：直方～頓野グランド前～直方

- ・一日あたりのバス停間利用者数は、近津神社～直方東小学校間の利用が 81.4 人/日と最も多くなっていますが、路線全体を通して大きな変動はない状況となっています。

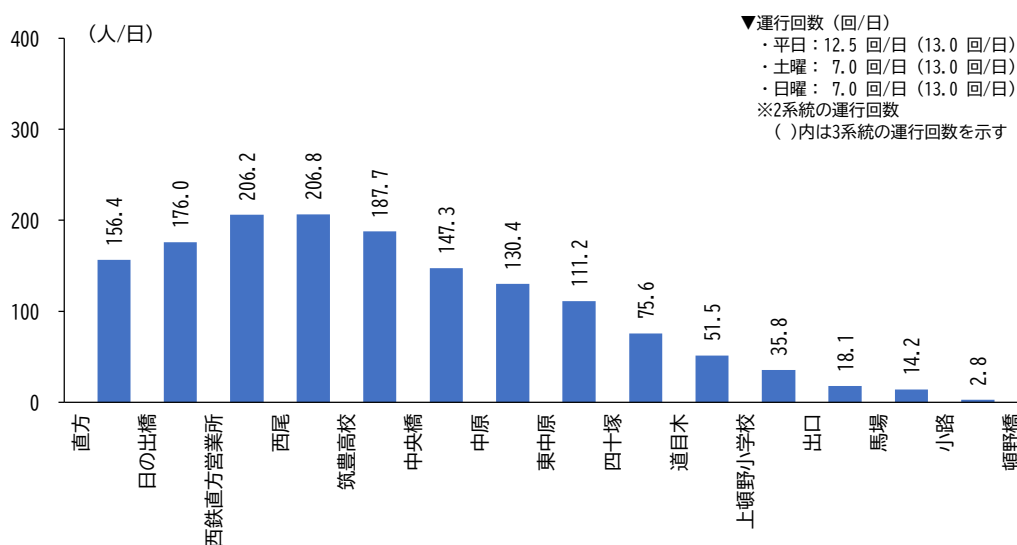


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 20 バス停間通過人員（年間一日平均）

■ 頓野線 (2・3)：直方～道目木～直方

- ・一日あたりのバス停間利用者数は、西尾～筑豊高校間が 206.8 人/日と最も多く、筑豊高校以東の区間では階段状に利用が少なくなっています。

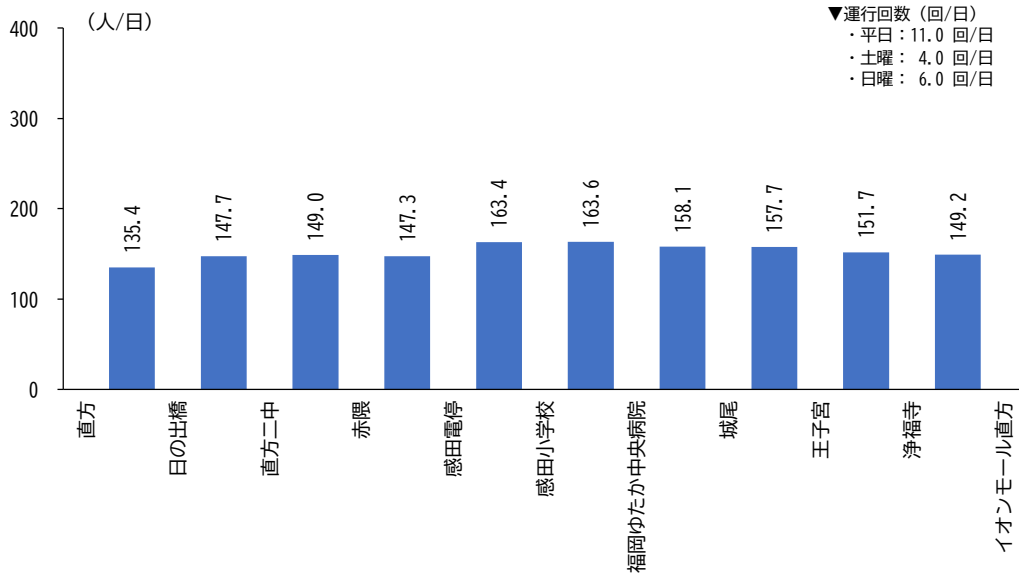


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 21 バス停間通過人員（年間一日平均）

■**頓野線 (13)：直方～中央病院～イオンモール直方**

・一日あたりのバス停間利用者数は、感田小学校～福岡ゆたか中央病院間が 163.6 人/日と最も多くなっていますが、路線全体を通して大きな変動はない状況となっています。

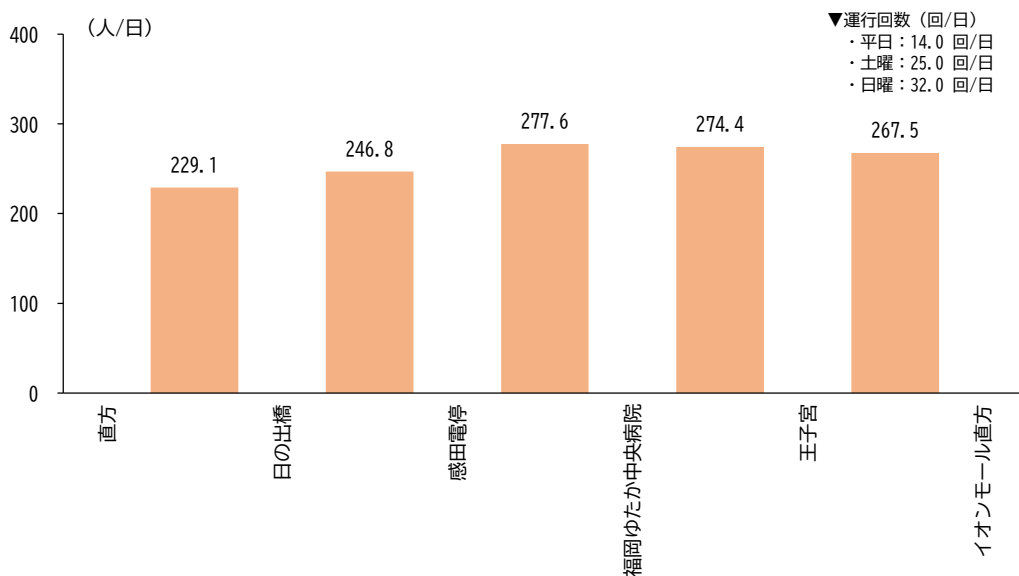


資料：事業者提供資料 (年間 OD 表 (令和 4 (2022) 年 1 月～12 月)) に基づき一日平均乗降客数を作成

図 22 バス停間通過人員 (年間一日平均)

■**イオンモール直方シャトル便：直方～中央病院・王子宮～イオンモール直方**

・一日あたりのバス停間利用者数は、感田電停～福岡ゆたか中央病院間が 277.6 人/日と最も多くなっていますが、路線全体を通して大きな変動はない状況となっています。

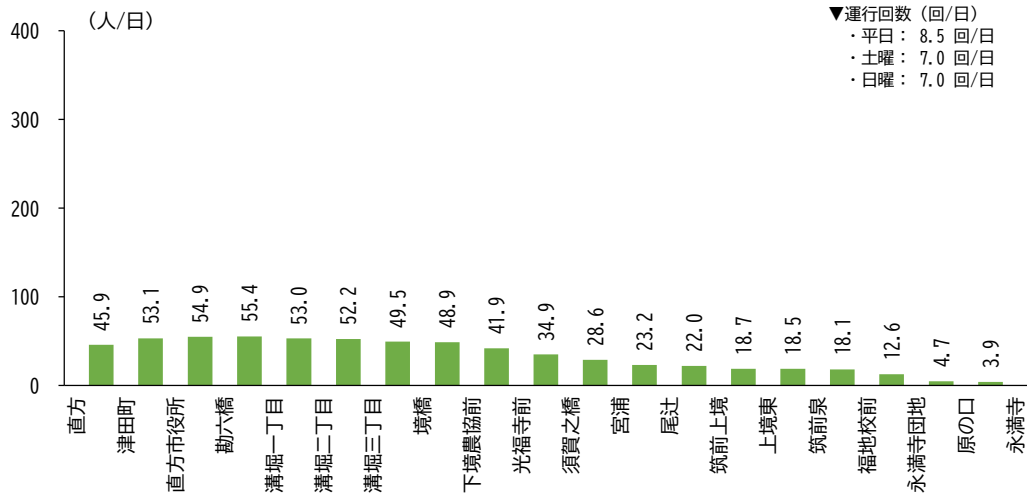


資料：事業者提供資料 (年間 OD 表 (令和 4 (2022) 年 1 月～12 月)) に基づき一日平均乗降客数を作成

図 23 バス停間通過人員 (年間一日平均)

■内ヶ磯線：直方～永満寺～直方

・一日あたりのバス停間利用者数は、勘六橋～溝堀一丁目間が 55.4 人/日と最も多く、溝堀一丁目から永満寺にかけて徐々に利用が少なくなっています。

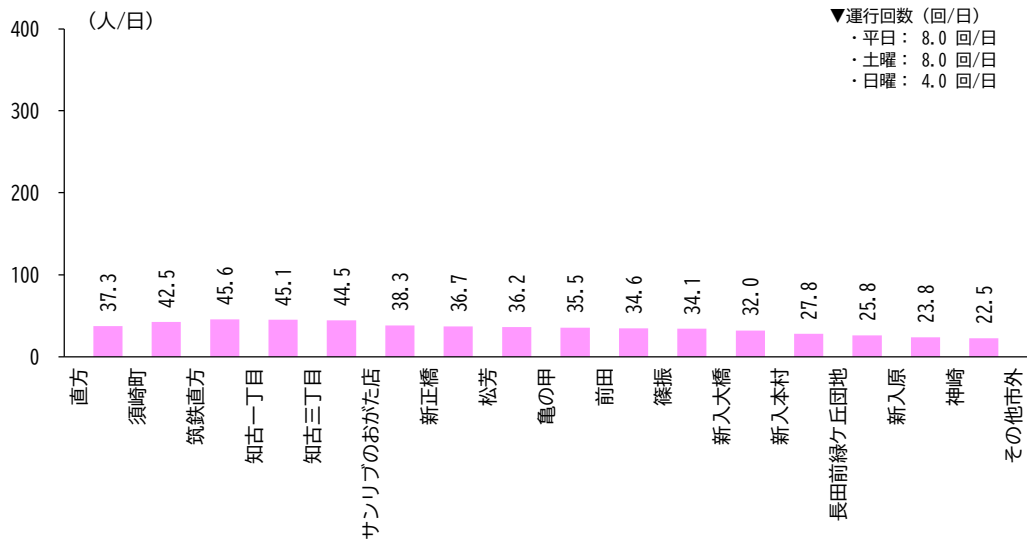


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 24 バス停間通過人員（年間一日平均）

■直方・鞍手・遠賀線（66）：直方～裏田・新入～遠賀川駅前

・一日あたりのバス停間利用者数は、筑鉄直方～知古一丁目間が 45.6 人/日と最も多いですが、路線全体を通して大きな変動はない状況となっています。

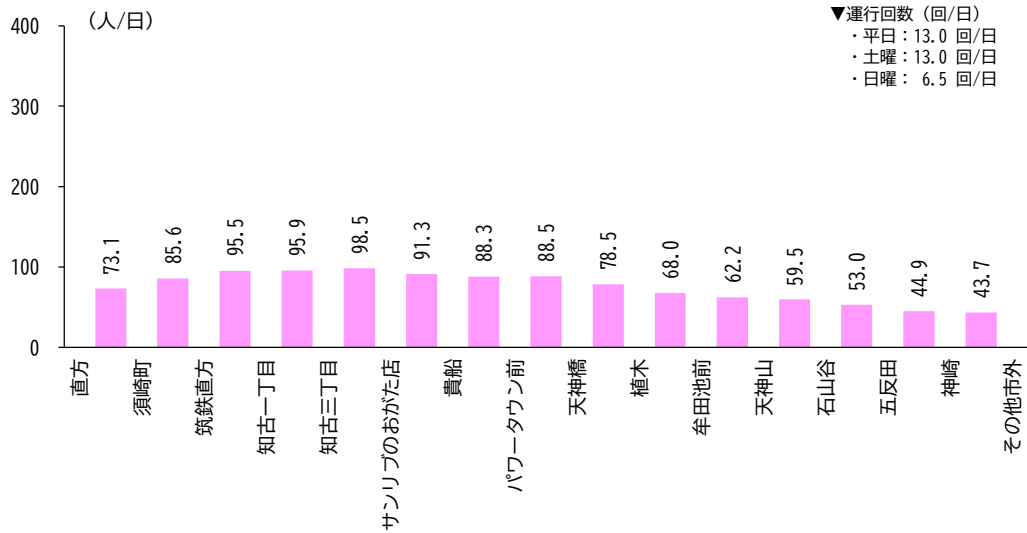


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 25 バス停間通過人員（年間一日平均）

■直方・鞍手・遠賀線 (68)：直方～五反田～遠賀川駅前

- ・一日あたりのバス停間利用者数は、知古三丁目～サンリブのおがた店間が 98.5 人/日と最も多いですが、路線全体を通して大きな変動はない状況となっています。

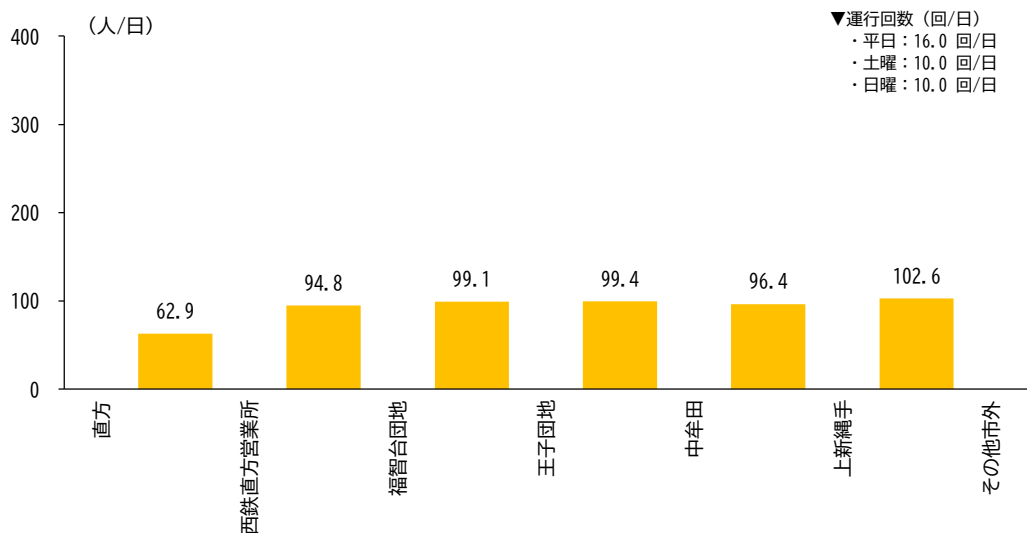


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 26 バス停間通過人員（年間一日平均）

■直方・黒崎線：直方駅前～馬場山ランプ入口～黒崎駅バスターミナル

- ・一日あたりのバス停間利用者数は、上新縄手～山浦（その他市外）間が 102.6 人/日と最も多く、市外への利用が大半を占めています。

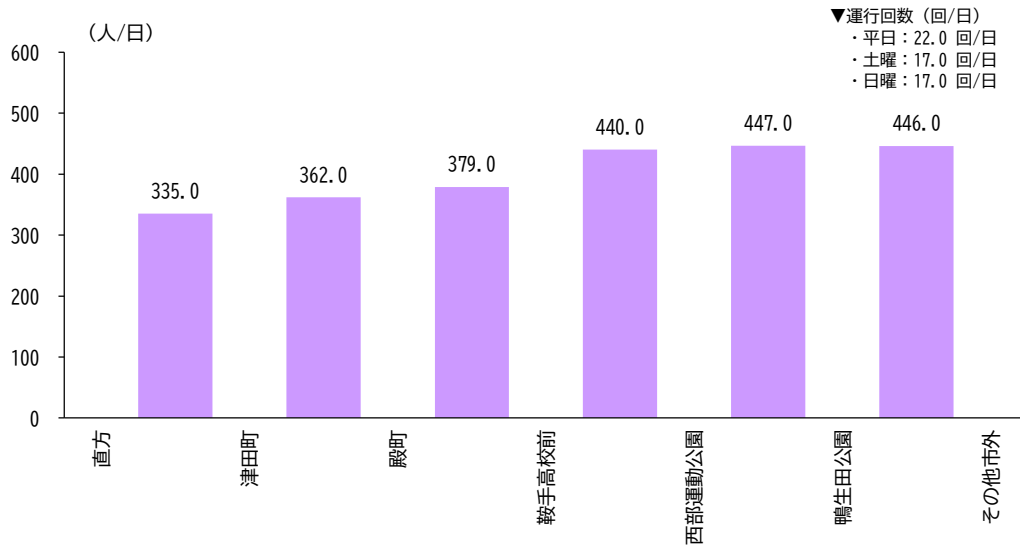


資料：事業者提供資料（年間 OD 表（令和 4（2022）年 1 月～12 月））に基づき一日平均乗降客数を作成

図 27 バス停間通過人員（年間一日平均）

■直方線：直方～福丸・博多

- ・一日あたりのバス停間利用者数は、西部運動公園～鴨生田公園間が 447 人/日と最も多く、市外への利用が大半を占めています。



資料：事業者提供資料（令和 4（2022）年 6 月 17 日（金）の実績値）もとに作成

図 28 バス停間通過人員（平日一日）

(4) コミュニティバス

① 運行状況

直方市コミュニティバスは、1乗車200円（小人100円）の均一運賃で、平日及び土曜日の8時台～17時台に運行しています。

表5 コミュニティバスの運行状況

運行系統	起点	主な経由地	行き先	運行回数 (回/日)	運行時間	
					始発	終着
上頓野線	直方駅	上頓野	竜王峡	6.0	8:15	17:44
鴨生田団地線	直方駅	鴨生田団地	サンリブのおがた店	7.0	8:00	17:28
武谷線	直方駅	武谷	ゴルフ場	7.0	8:22	17:43
植木線	直方駅	サンリブのおがた店	光田公民館	7.5	8:07	17:18
感田線	直方駅	サンリブのおがた店	行常集会所	6.0	7:43	16:43
赤地新入線	緑光苑	直方駅	サンリブのおがた店	6.0	8:20	17:52

資料：令和5（2023）年6月末時点

注1. 感田線については、令和5（2023）年10月から「ていだクリニック」バス停を追加し、12便（往路6便、復路6便）の運行本数を11便（往路6便、復路5便）に変更。

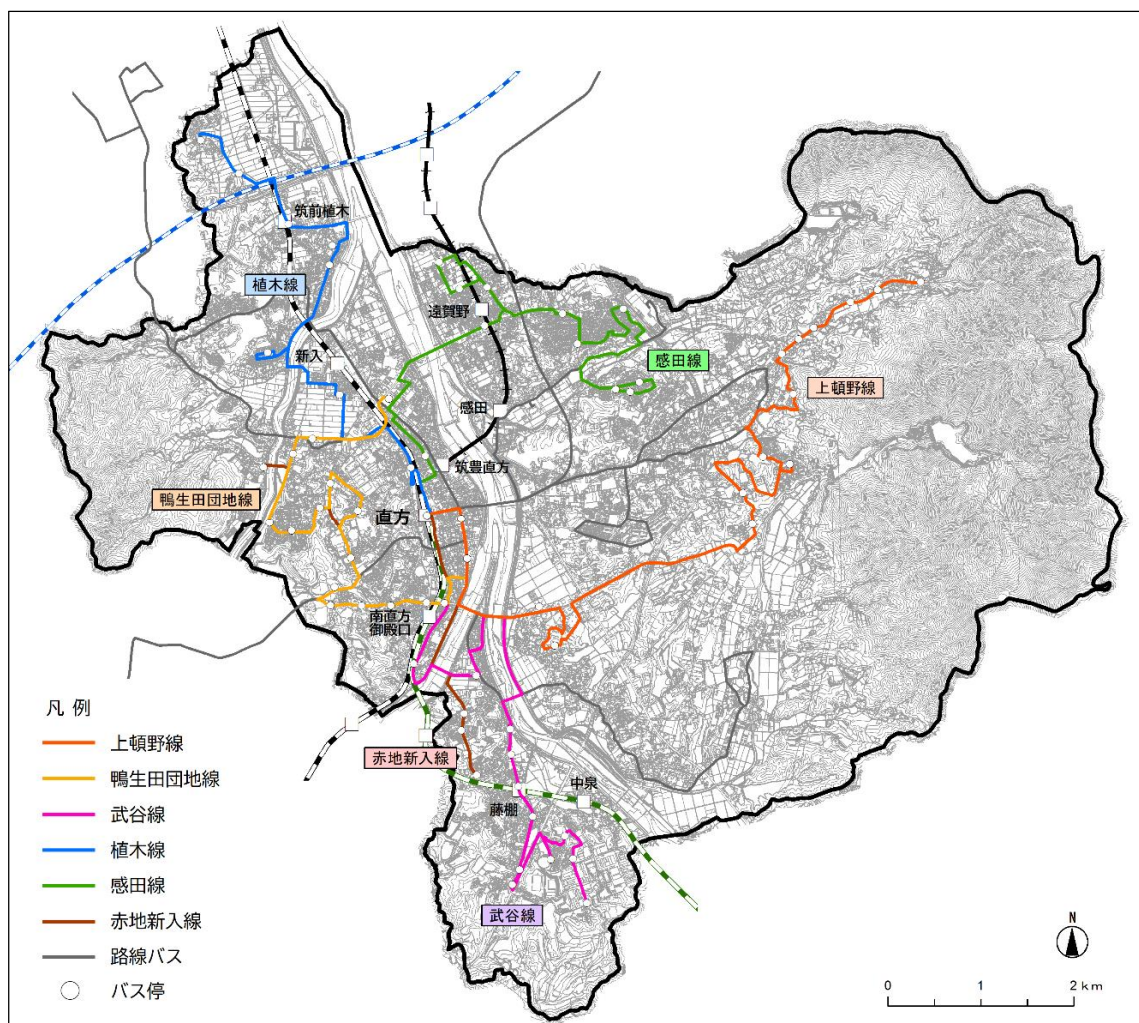
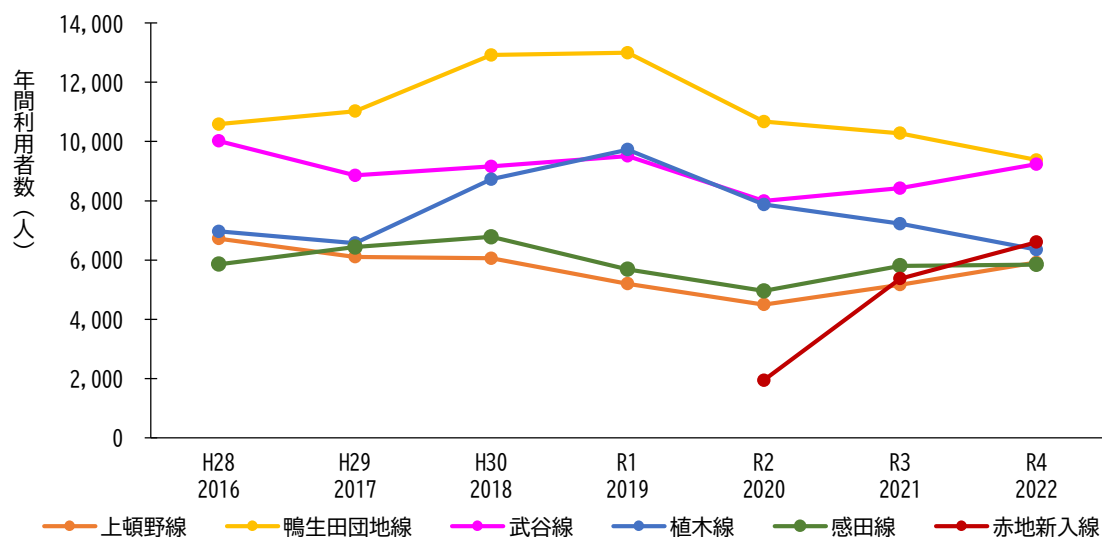


図29 コミュニティバス網（令和5（2023）年6月現在）

② 利用状況

各路線の年間利用者数は、令和元（2019）年度まで鴨生田団地線及び植木線は増加傾向にあり、また、上頓野線・武谷線・感田線は概ね横ばいで推移していましたが、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。なお、令和3（2021）年度以降は回復傾向にあるものの、鴨生田団地線及び植木線は減少傾向が続いています。



資料：庁内資料に基づき作成

図 30 各路線の年間利用者数推移

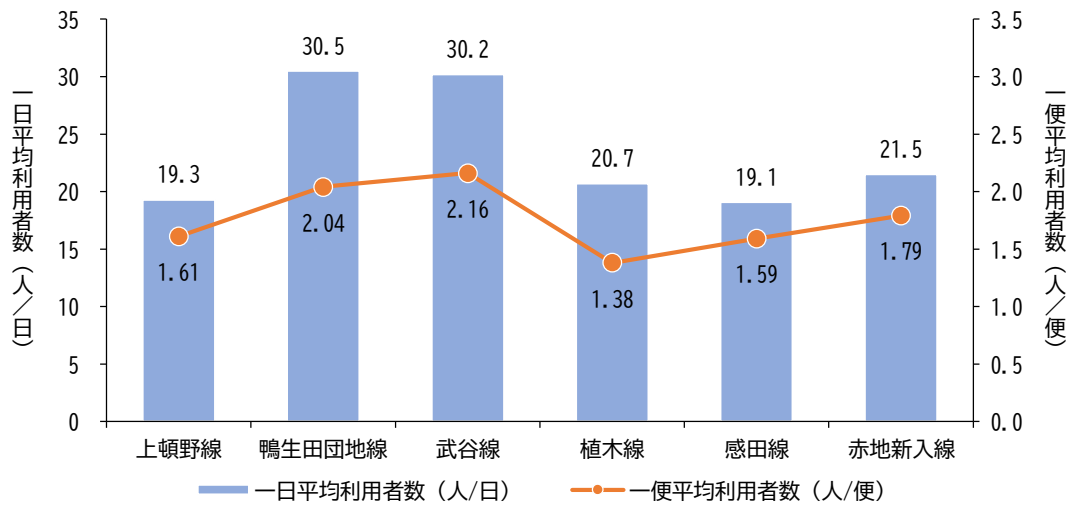
表 6 路線別年間利用者数の推移

(単位：人/年)

	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R4/H30
上頓野線	6,726	6,111	6,061	5,202	4,502	5,173	5,921	97.7%
鴨生田団地線	10,591	11,030	12,925	12,998	10,677	10,285	9,378	72.6%
武谷線	10,025	8,862	9,162	9,517	7,999	8,429	9,241	100.9%
植木線	6,972	6,578	8,732	9,730	7,879	7,228	6,355	72.8%
感田線	5,864	6,439	6,789	5,692	4,963	5,807	5,853	86.2%
赤地新入線	-	-	-	-	1,945	5,375	6,608	-
合計	40,178	39,020	43,669	43,139	37,965	42,297	43,356	99.3%

資料：庁内資料に基づき作成（赤地新入線は令和2（2020）年10月より運行）

各路線の一日平均利用者数（令和4（2022）年度実績）は、鴨生田団地線及び武谷線が約30人/日と最も多く、上頓野線、植木線、感田線、赤地新入線が20人/日前後となっています。また、一便平均利用者数（令和4（2022）年度実績）について、前計画において、路線別便別に見直し検討を実施する閾値（しきいち）として1便あたりの平均利用者数2人以上と設定していますが、これを上回る路線は鴨生田団地線と武谷線の2路線となっています。



資料：庁内資料に基づき作成

図 31 各路線の一日平均及び一便平均利用者数（令和4（2022）年度実績）

③ 路線別の利用状況

■上頓野線：直方駅～竜王峡

- ・上頓野線の利用は、平日が1日平均20.4人、土曜日は16.6人、祝日は10.7人であり、祝日は平日の半分程度の利用となっています。また、1便平均利用者数は、いずれの曜日とも基準値である2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、平日では上りの1便目が3.4人、2便目が4.0人、土曜日の上り2便目が3.1人と利用が比較的多い一方、上りの5便目・6便目、下りの1便目については、いずれの曜日とも1便平均1人に満たない利用となっています。

表7 上頓野線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	2,916	4,956	20.4	1.70
土曜日	49	588	815	16.6	1.39
祝日	14	168	150	10.7	0.89
合計	306	3,672	5,921	19.3	1.61

資料：庁内資料に基づき作成

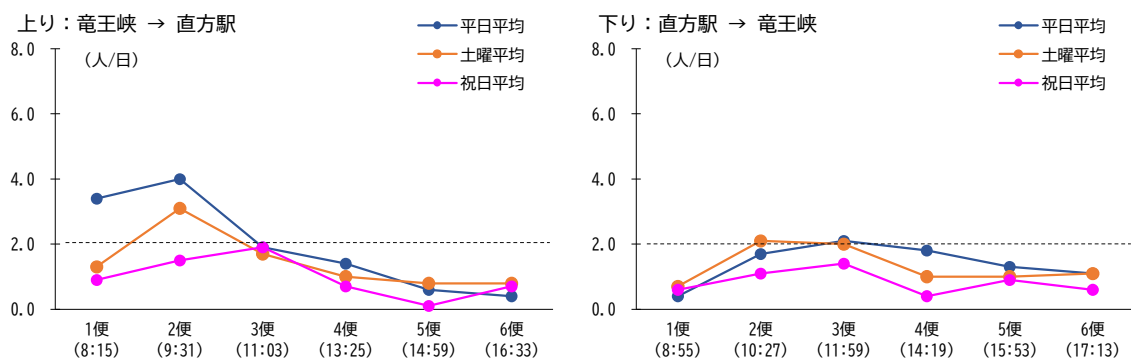


図32 便別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく曜日別一日平均）

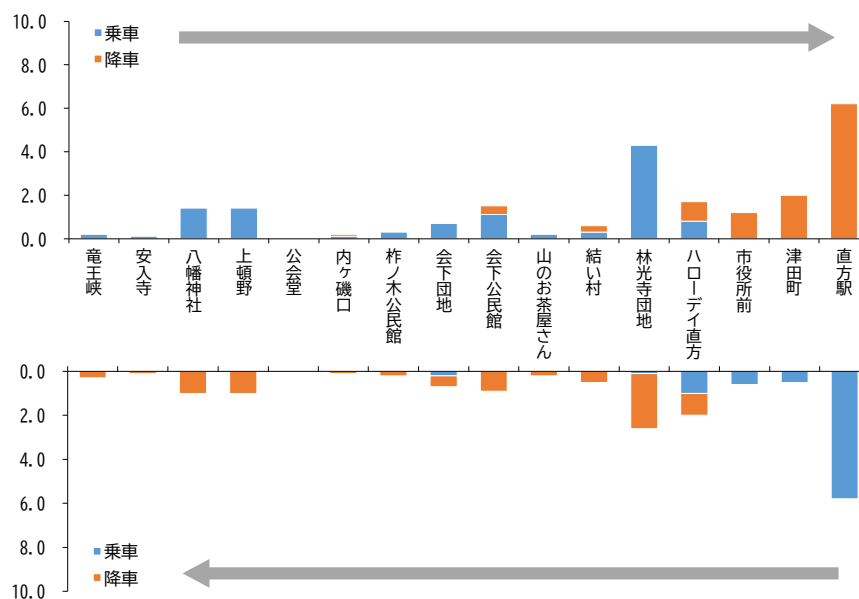


図33 バス停別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく年間一日平均）

■鴨生田団地線：直方駅～農協前～サンリブのおがた店

- ・鴨生田団地線の利用は、平日の1日平均で32.7人、土曜日は23.6人、祝日は18.0人となっています。また、1便平均利用者数は、平日は2人/便以上の利用が見られますが、土曜日及び祝日の利用は2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、平日の上り4便目及び下り4便目が4.6人と最も多く、土曜日の上り4便目も1便平均4人を上回る利用が見られます。一方、下りの1便目・7便目は、いずれの曜日も1便平均1人に満たない利用となっています。

表8 鴨生田団地線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	3,660	7,947	32.7	2.17
土曜日	50	738	1,179	23.6	1.60
祝日	14	210	252	18.0	1.20
合計	307	4,608	9,378	30.5	2.04

資料：庁内資料に基づき作成

※令和4（2022）年10月に藤河内・ひばりのバス停2箇所新設に伴い、運行便数は8便から7便に減便

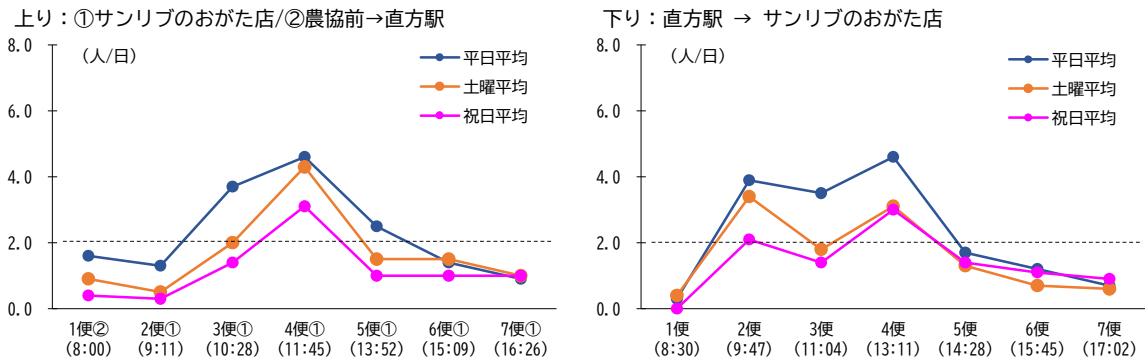


図34 便別利用状況（令和4（2022）年度下期実績に基づく曜日別一日平均）

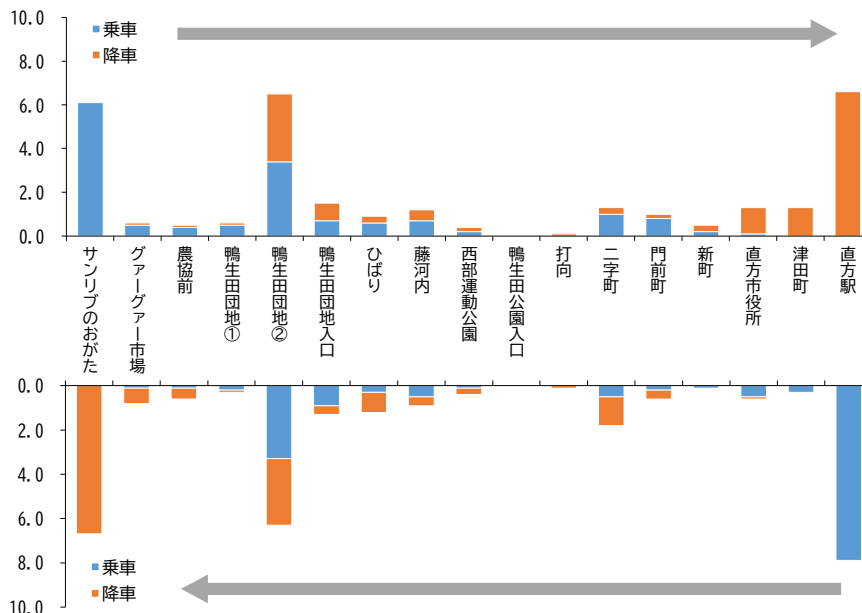


図35 バス停別利用状況（令和4（2022）年度下期実績に基づく年間一日平均）

■武谷線：直方駅～ゴルフ場

- ・武谷線の利用は、平日が1日平均30.6人、土曜日は31.9人、祝日は18.1人となっています。また、1便平均利用者数は、平日及び土曜日は2人/便以上の利用が見られますが、祝日の利用は2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、土曜日の上り2便目が5.8人と最も多く、平日の上り1便目～3便目、土曜日の上り3便目が1便平均4人を上回る利用が見られます。一方、上りの6便目・7便目、下りの1便目・7便目は1便平均1人を下回っています。

表9 武谷線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	3,402	7,426	30.6	2.18
土曜日	49	686	1,561	31.9	2.28
祝日	14	196	254	18.1	1.30
合計	306	4,284	9,241	30.2	2.16

資料：庁内資料に基づき作成

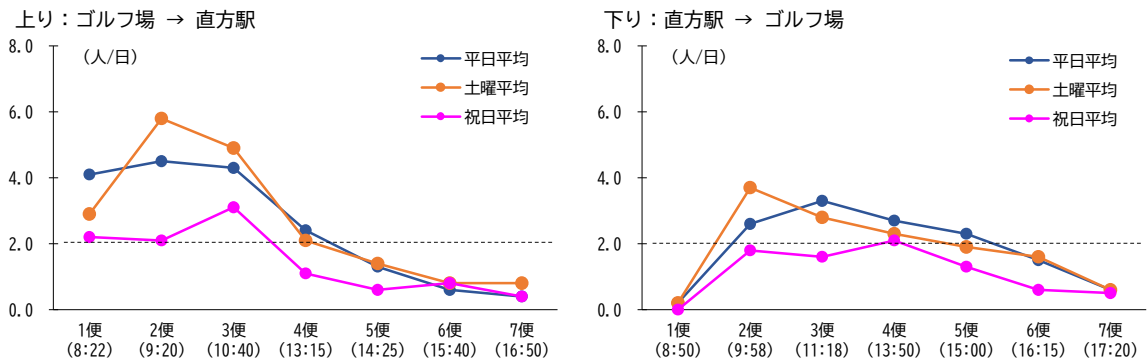


図36 便別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく曜日別一日平均）

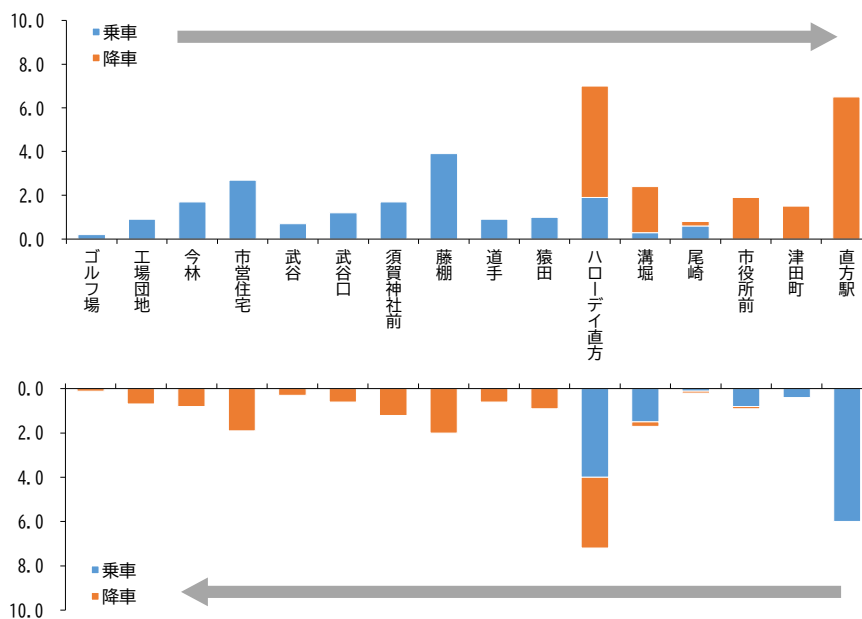


図37 バス停別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく年間一日平均）

■植木線：直方駅～下町公民館～光田公民館

- ・植木線の利用は、平日の1日平均で20.7人、土曜日は22.3人、祝日は14.5人となっています。また、1便平均利用者数は、いずれの曜日も基準値である2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、平日の上り2便目、土曜日の上り3便目・下り3便目の利用が多く、1便平均4人を上回る利用が見られます。一方、上りの6～8便目、下りの1～2便目・7便目は、いずれの曜日も1便平均1人を下回っています。

表 10 植木線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	3,645	5,038	20.7	1.38
土曜日	50	750	1,114	22.3	1.49
祝日	14	210	203	14.5	0.97
合計	307	4,605	6,355	20.7	1.38

資料：庁内資料に基づき作成

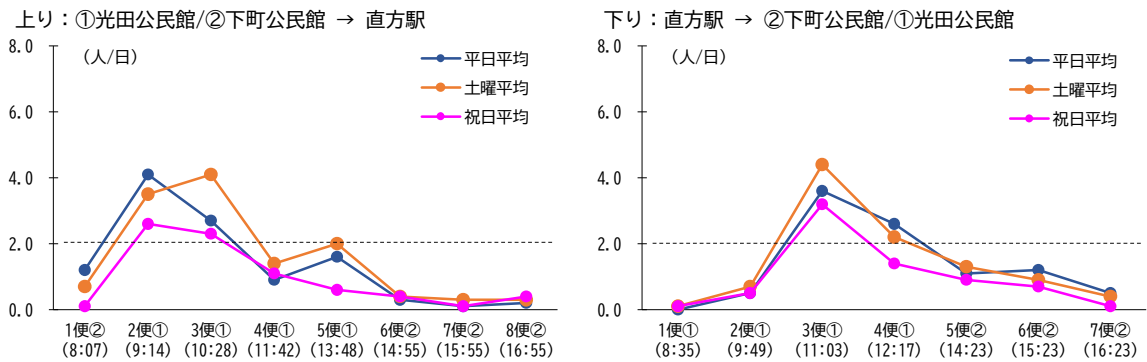


図 38 便別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく曜日別一日平均）

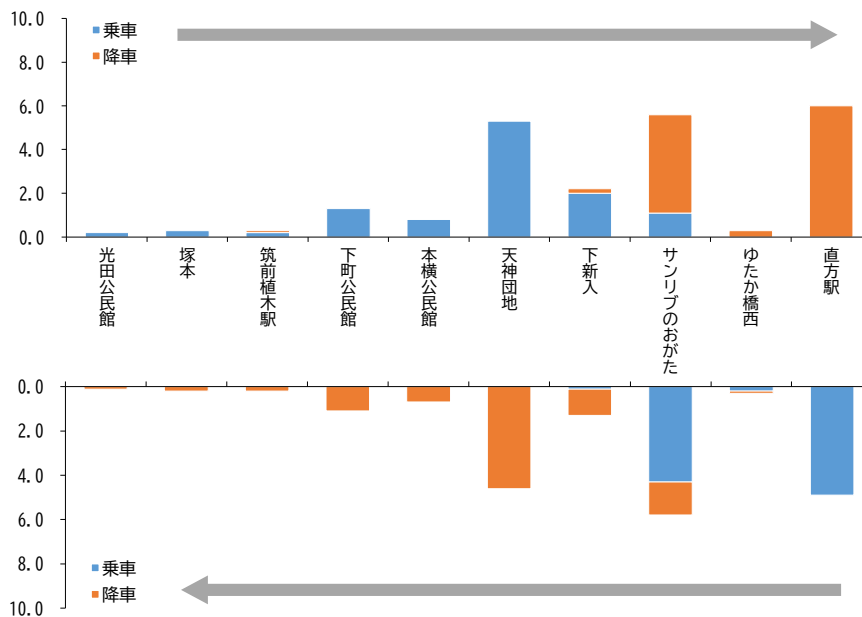


図 39 バス停別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく年間一日平均）

■感田線：直方駅～行常集会所

- ・感田線の利用は、平日の1日平均で20.7人、土曜日は14.3人、祝日は9.6人となっています。また、1便平均利用者数は、いずれの曜日も2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、平日の上り1便目が2.8人と最も利用が多く、その他の時間帯も概ね1～2人程度の利用が見られます。一方、上りの6便目、下りの1便目は、曜日によらず1便平均1人を下回っています。

表 11 感田線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	2,916	5,019	20.7	1.72
土曜日	49	588	699	14.3	1.19
祝日	14	168	135	9.6	0.80
合計	306	3,672	5,853	19.1	1.59

資料：庁内資料に基づき作成

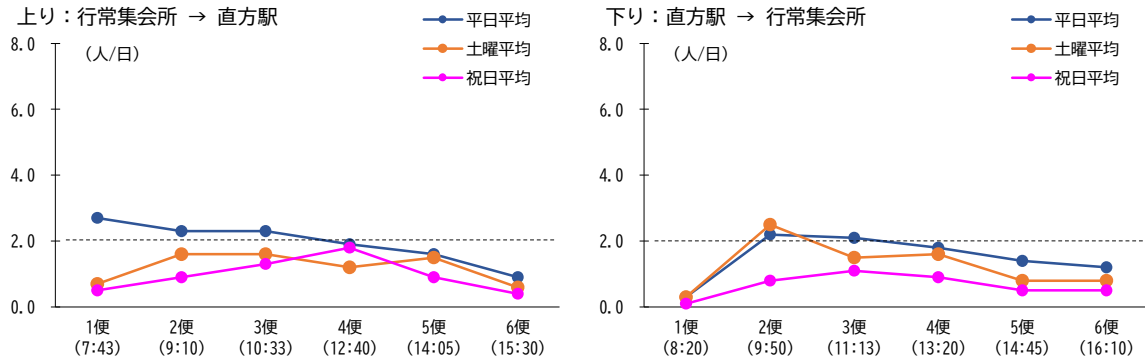


図 40 便別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく曜日別一日平均）

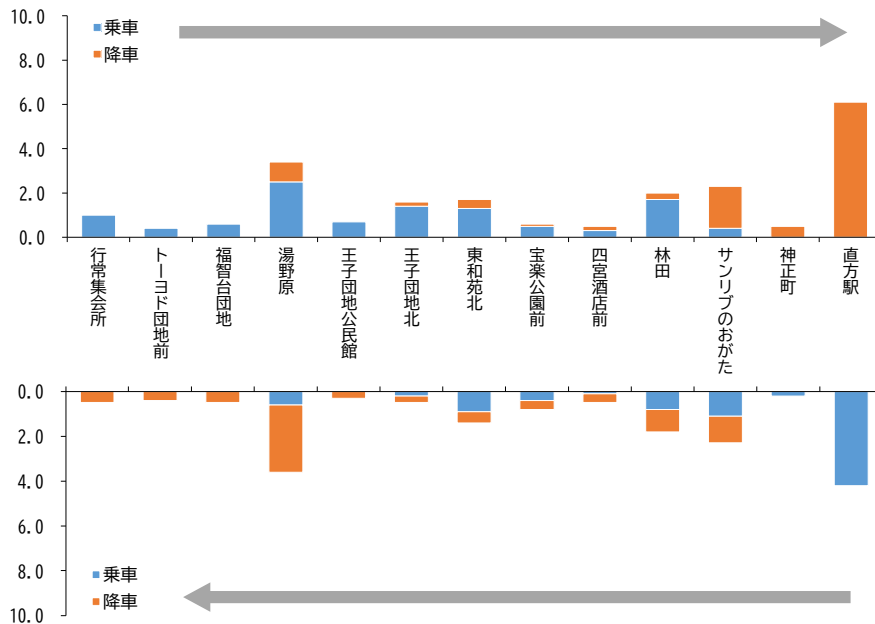


図 41 バス停別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく年間一日平均）

■赤地新入線：緑光苑～直方駅～サンリブのおがた店

- ・赤地新入線の利用は、平日が1日平均22.6人、土曜日は18.6人、祝日は13.7人となっています。また、1便平均利用者数は、いずれの曜日も2人/便を下回っています。
- ・便別にみると、平日の上り1便目が3.4人と最も利用が多く、その他の時間帯も概ね1～2人程度の利用が見られます。一方、下りの6便目は、曜日によらず1便平均1人を下回っています。

表 12 赤地新入線の曜日別利用状況（令和4（2022）年度）

	運行日数 (日)	運行本数 (本/年)	乗車人数 (人/年)	一日平均 (人/日)	一便平均 (人/便)
平日	243	2,916	5,488	22.6	1.88
土曜日	50	600	928	18.6	1.55
祝日	14	168	192	13.7	1.14
合計	307	3,684	6,608	21.5	1.79

資料：庁内資料に基づき作成

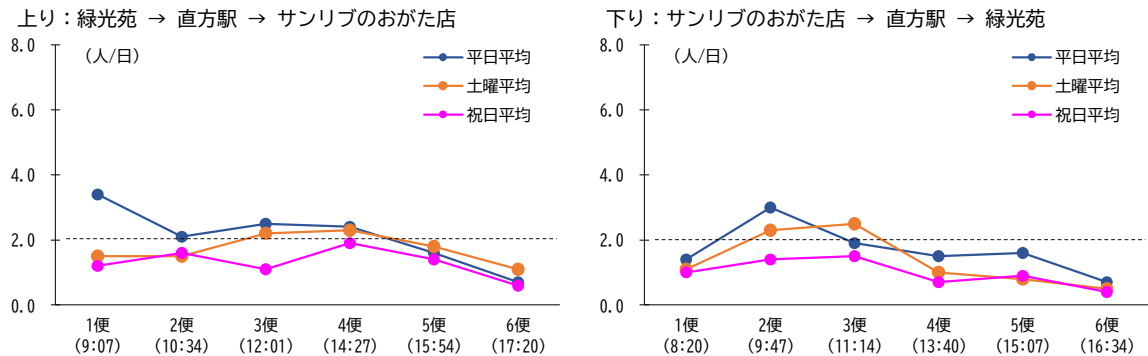


図 42 便別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく曜日別一日平均）

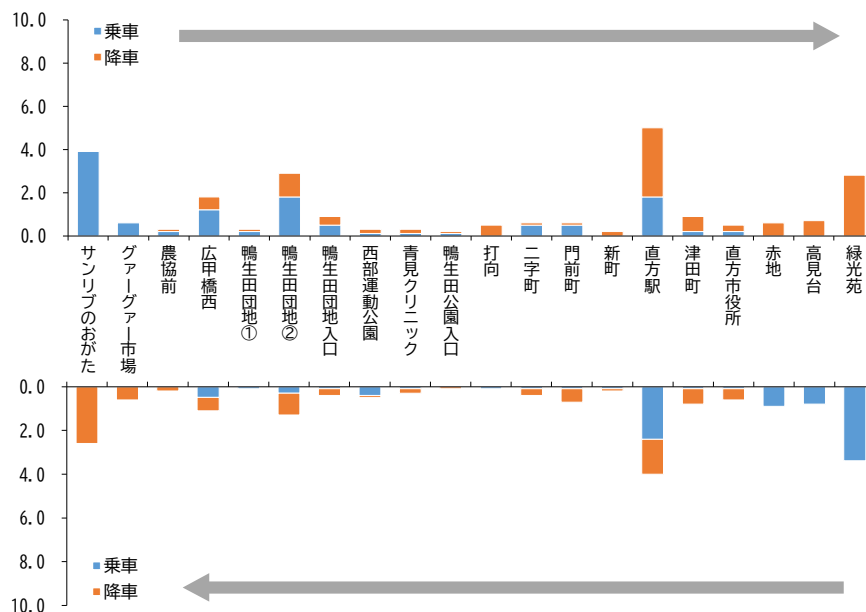


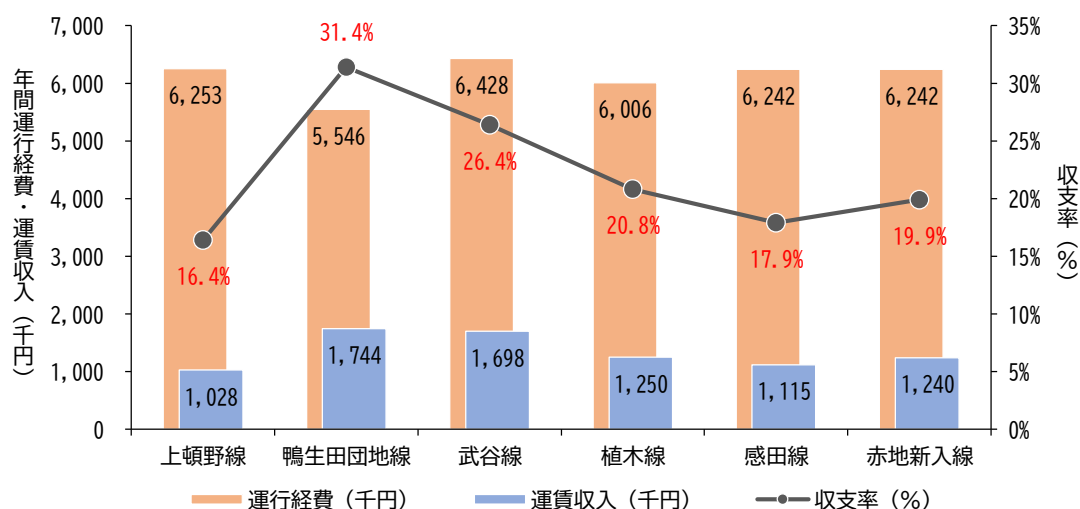
図 43 バス停別利用状況（令和4（2022）年度実績に基づく年間一日平均）

④ 収支状況

各路線の年間運行経費（令和4（2022）年度実績）は年間600万円前後を要しています。

これに対して運賃収入は鴨生田団地線及び武谷線が最も多く年間170万円前後であり、収支率（運行経費に占める運賃収入額）は鴨生田団地線で約31%、武谷線で約26%となっています。また、植木線、赤地新入線における運賃収入は年間120万円程度で収支率は約20%、感田線における運賃収入は年間110万円程度で収支率は約18%、上頓野線における運賃収入は年間100万円程度で収支率は約16%となっています。

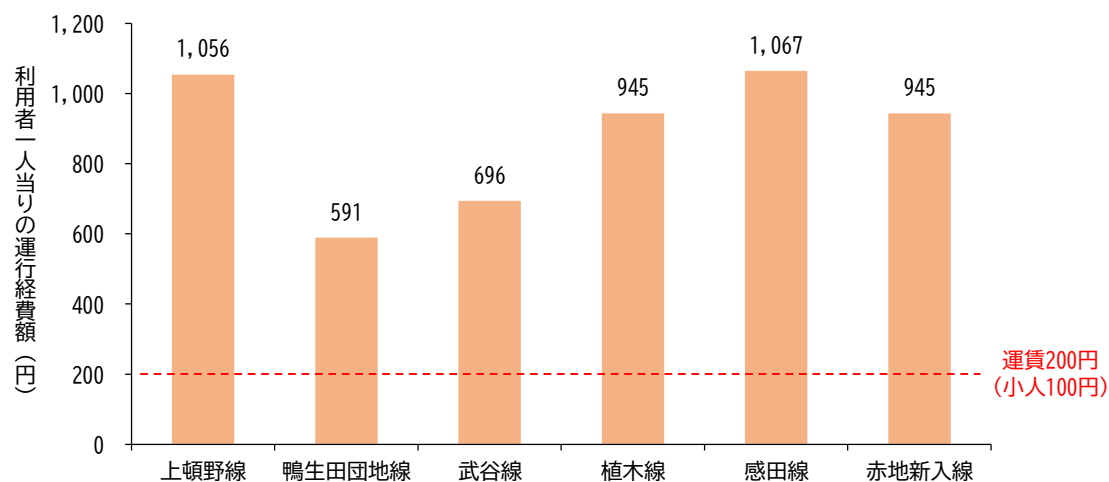
この運行経費の不足分については、国と直方市が分担して負担しており、令和4（2022）年度の公的負担額は約2,900万円となっています。



資料：庁内資料に基づき作成

図44 各路線の収支率（令和4（2022）年度実績）

運賃は1乗車200円（小人100円）ですが、利用者一人あたりに要する運行経費は約600～1,100円/人を要しています。



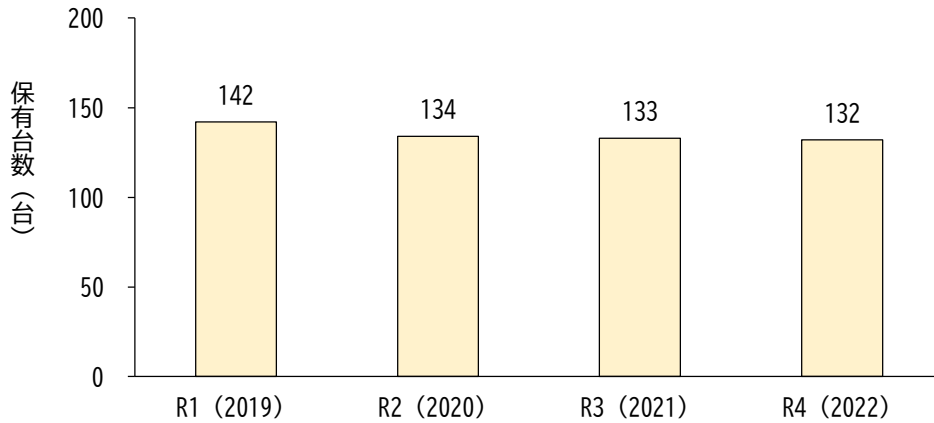
資料：庁内資料に基づき作成

図45 利用者一人あたり運行経費（令和4（2022）年度実績）

(5) タクシー

① 運行状況

本市または隣接市に所在するタクシー営業所の保有車両数の合計は、令和4（2022）年12月時点で132台となっています。

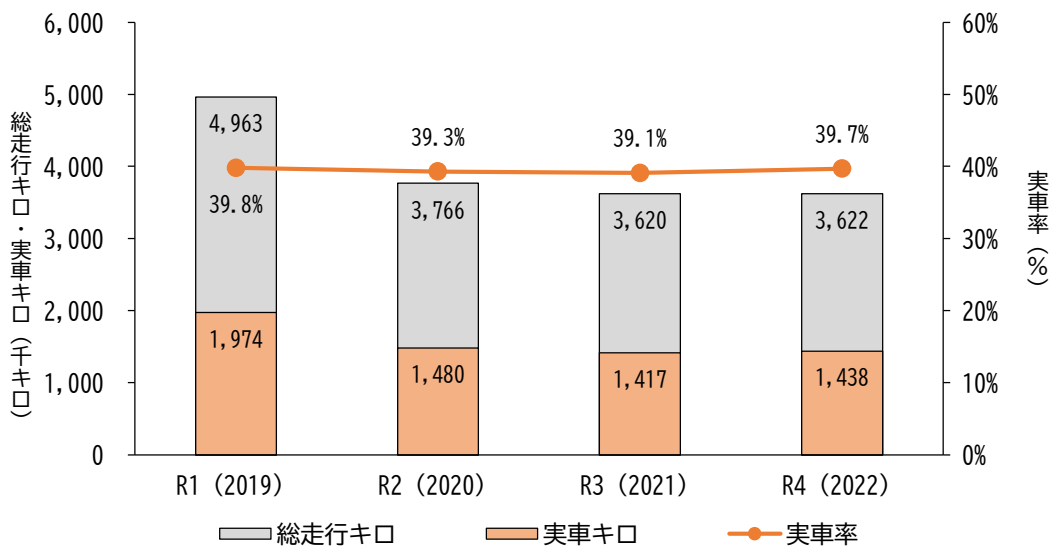


資料：事業者提供資料（各社各年12月時点の保有台数）をもとに作成

図46 保有台数の推移

② 利用状況

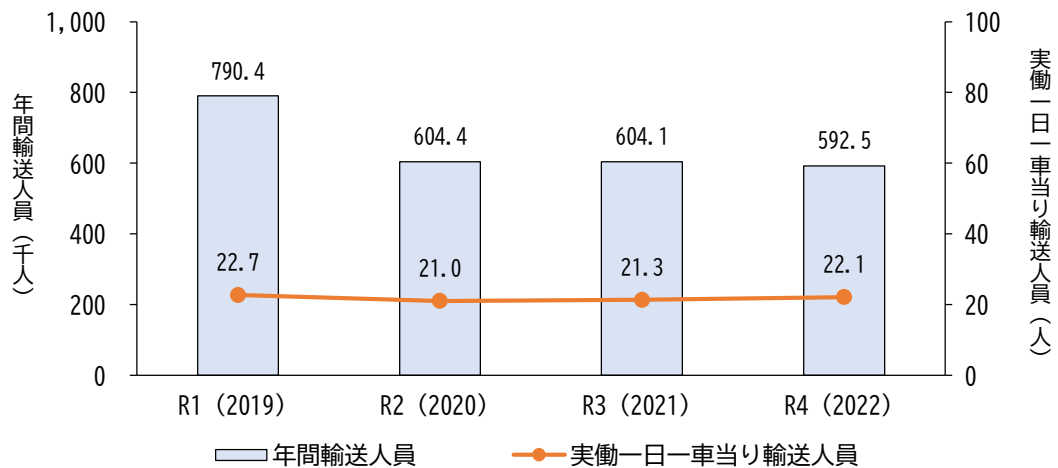
本市または隣接市に所在するタクシー営業所の総走行キロ及び実車キロは下図のとおりと推移しており、実車率は39%台となっています。



資料：事業者提供資料（各社各年1月～12月の合計値）をもとに作成

図47 総走行キロと実車キロの推移

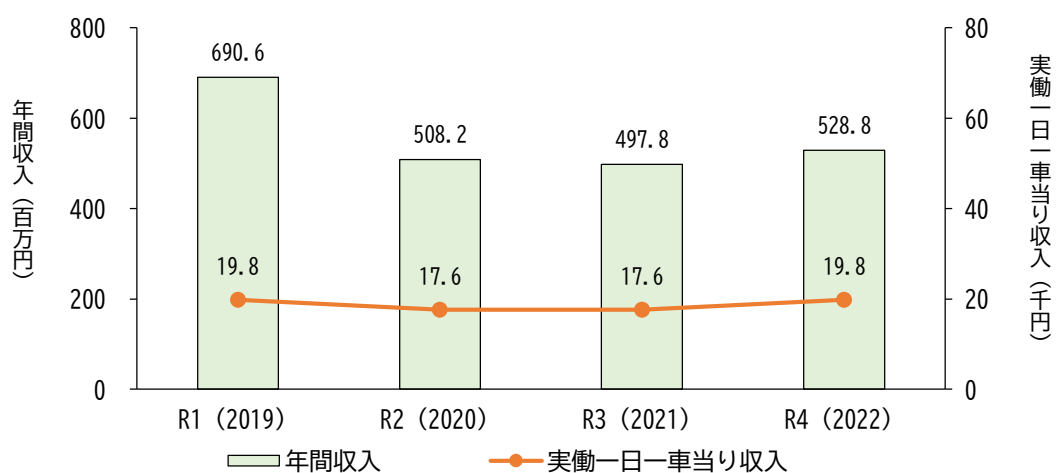
本市または隣接市に所在するタクシー営業所における年間輸送人員は、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後、年間600千人/年程度の輸送人員で推移しています。



資料：事業者提供資料（各社各年1月～12月の合計値）をもとに作成

図48 輸送人員の推移

本市または隣接市に所在するタクシー営業所における年間収入額は、輸送人員の推移と同様に、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後、年間500百万円/年程度の収入額で推移しています。

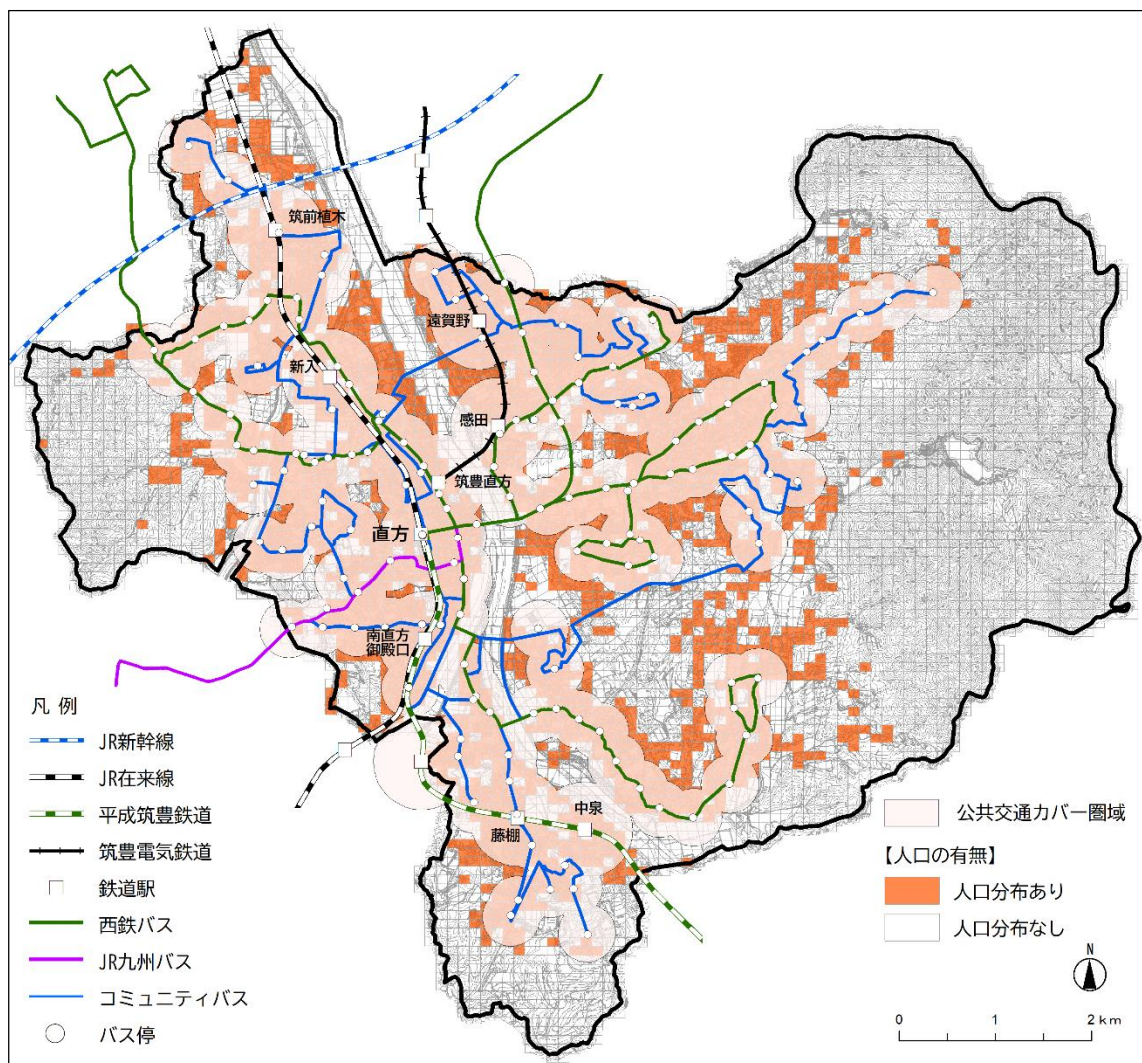


資料：事業者提供資料（各社各年1月～12月の合計値）をもとに作成

図49 収入額の推移

(6) 公共交通のカバー圏域

市内の鉄道駅及びバス停を中心とした公共交通カバー圏域は下図のとおりとなっており、公共交通の人口カバー率は約 86%（令和 5（2023）年 9 月現在）となっています。

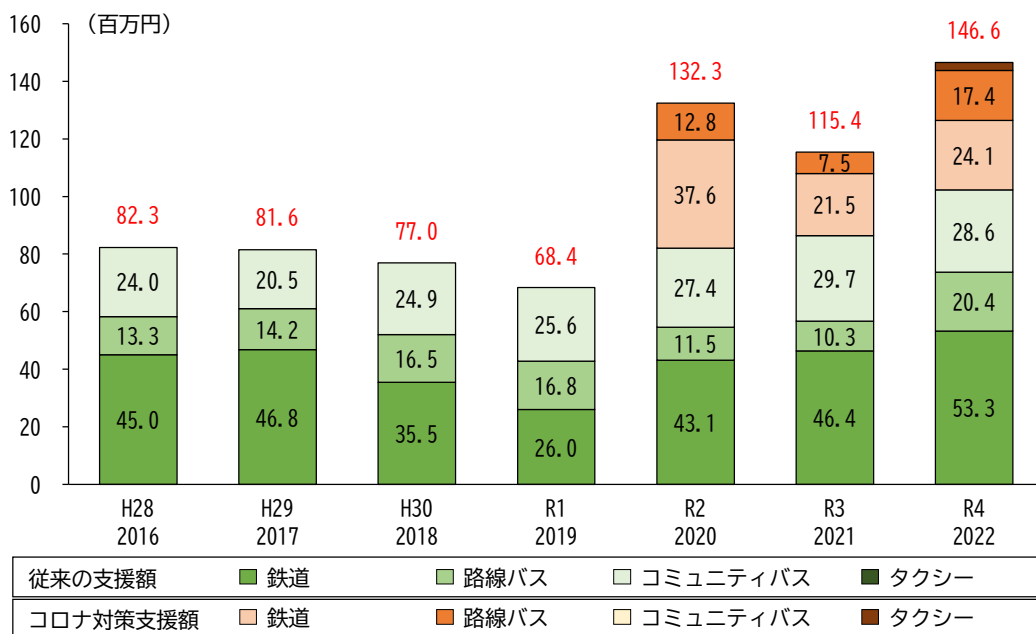


※公共交通カバー圏域は、鉄道駅を中心とした半径 500m、バス停を中心とした半径 300mとしている。

図 50 公共交通カバー圏域

(7) 本市の財政負担状況

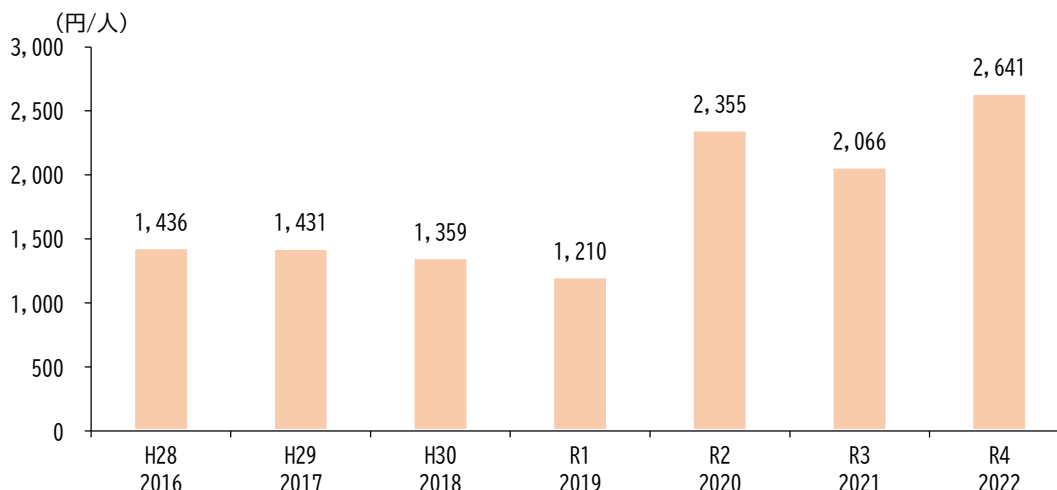
公共交通に対する公的資金投入額は、令和元（2019）年度までは7～8千万円前後の負担額で推移していましたが、令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症対策に係る支援を実施したことにより負担額が増加し、令和4（2022）年度における公的資金投入額は約1億5千万円となっています。



資料：庁内資料に基づき作成
 ※JR九州への支援はありません。

図 51 公共交通に対する公的資金投入額

公共交通に対する公的資金投入額を住民一人あたりで割った負担額は、令和元（2019）年度までは1,200～1,400円前後で推移していましたが、令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症対策に係る支援を実施したことにより負担額が増加し、令和4（2022）年度における公的資金投入額（住民一人あたり）は約2,600円となっています。

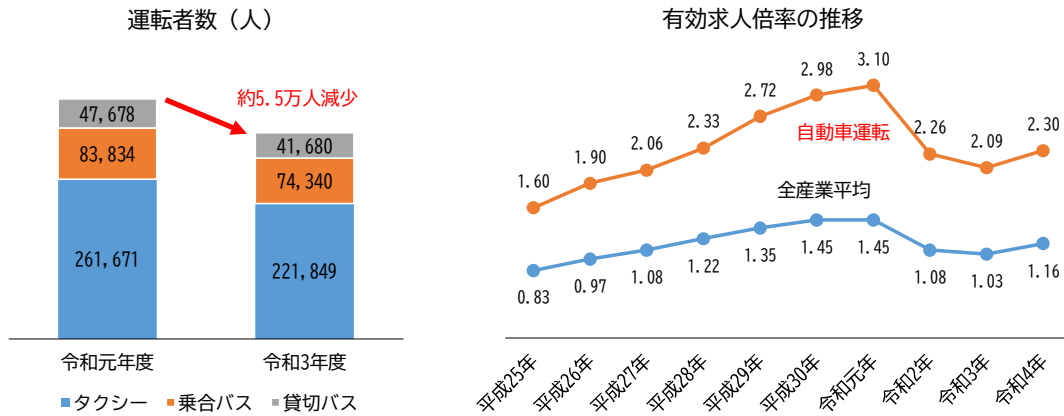


※図 51 に示す公的資金投入額を本市人口（住民基本台帳に基づく各年3月時点の人口）で除算した数値

図 52 公共交通に対する公的資金投入額（住民一人あたり）

(8) 運転手不足の深刻化

全国各地において顕在化している運転手不足について、本市においても例外ではなく、市内の路線バスや鉄軌道を運行する交通事業者の運転手数は年々減少しており、また、いわゆる「2024年問題」と言われる、労働時間等の労働条件の向上のための改善基準告示によって、さらなる運転手不足が予測されていることも見据え、運転手の確保は緊急的な課題となっています。



出典：国土交通省自動車局資料（自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について 令和5年5月22日）

2.3 移動に関する特性

(1) 第5回北部九州圏パーソントリップ調査の概要

ここでは、概ね10年おきに実施されている北部九州圏パーソントリップ調査のデータを用いて、市内を発着する人の移動実態を把握します。

【第5回北部九州圏パーソントリップ調査の概要】

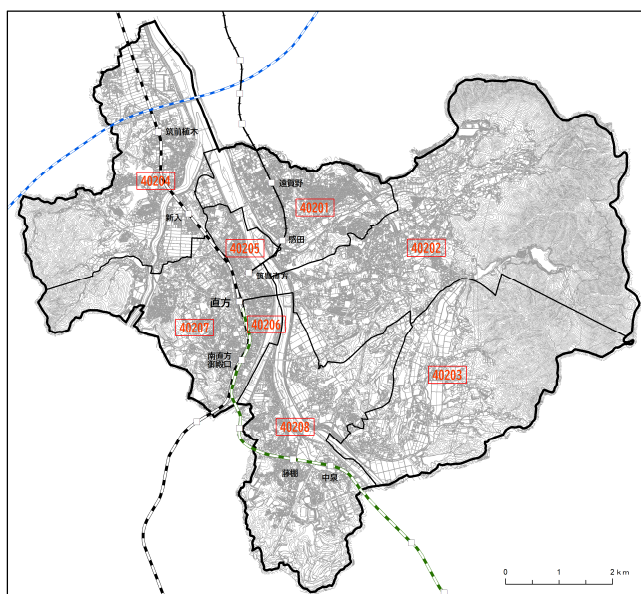
- ・ パーソントリップ調査は、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような時間帯に」、「どのような交通手段で」移動しているかを調査したものです。
- ・ 調査方法：郵送配布・郵送回収またはWEB回答
- ・ 調査期間：平成29（2017）年10月～平成30（2018）年1月
- ・ 有効標本数：18.3万人

出典：「人の動きからみる北部九州圏のいま 第5回北部九州圏パーソントリップ調査より」 北部九州圏都市交通計画協議会

注) 「トリップ」… パーソントリップ調査では、人の移動を「トリップ」という単位で計測します。例えば、通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動すると1回とカウントします。

○直方市内の集計エリア単位

- ・ 第5回北部九州圏パーソントリップ調査では、直方市内を以下の8つのエリア（ゾーン）に分けてデータを集計しています。



▼市内ゾーン一覧

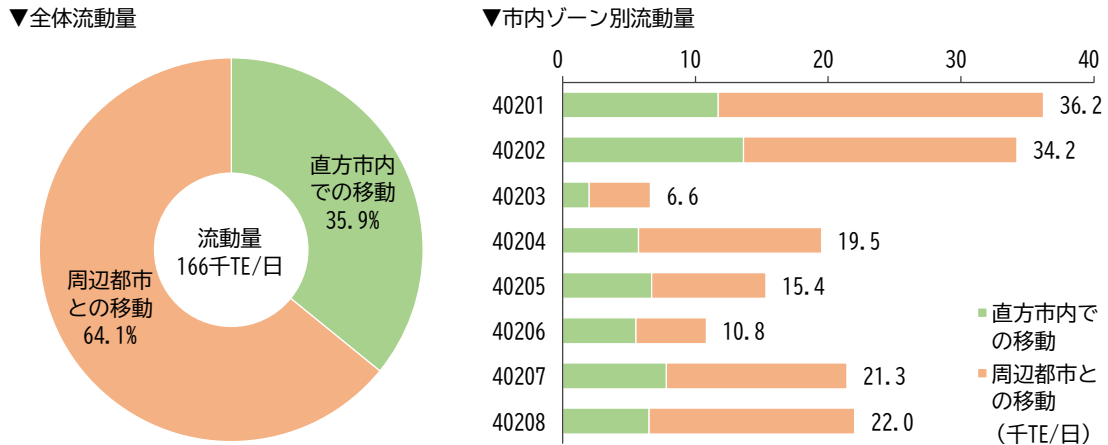
40201	大字感田、湯野原1～2丁目
40202	大字上頓野、大字頓野
40203	大字永満寺、大字上境、大字畑
40204	大字下新入、大字植木
40205	新知町、神正町、須崎町、日吉町 大字知古、知古1～3丁目
40206	丸山町、古町、新町1～3丁目、 津田町、殿町
40207	大字山部、大字上新入、大字直方
40208	溝堀1～3丁目、大字下境、 大字赤地、大字中泉

▼調査対象圏域



(2) 市内を発着する移動

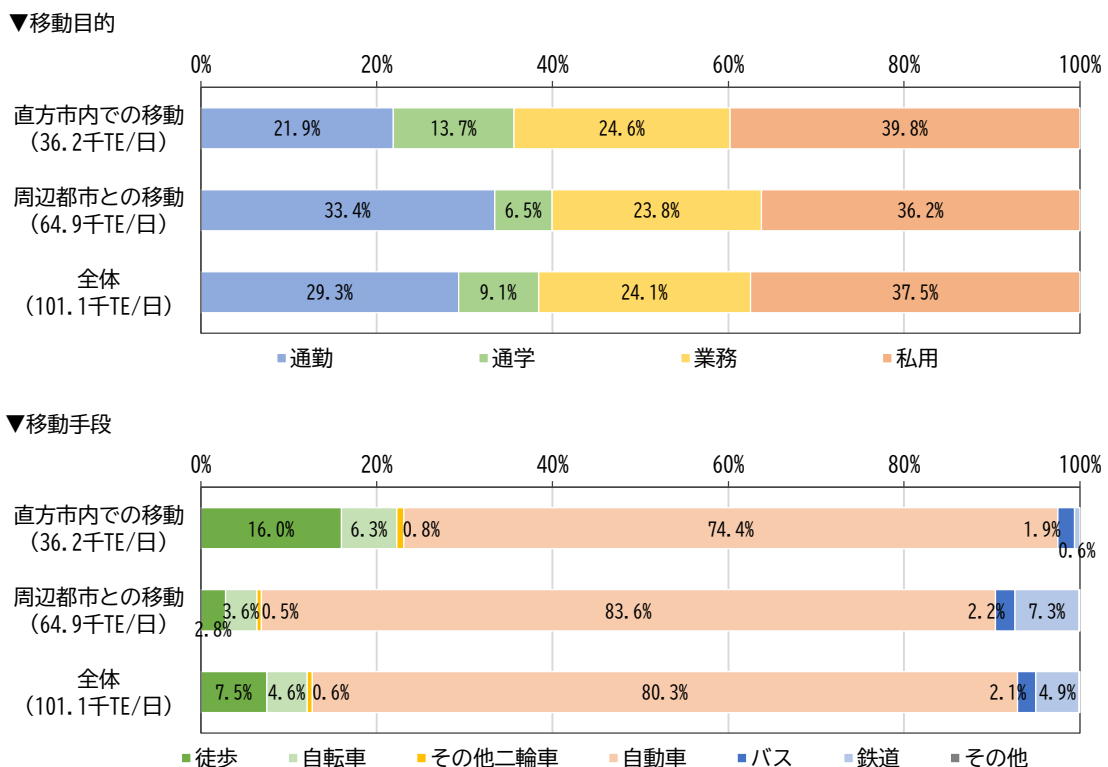
第5回北部九州圏パーソントリップ調査データをもとに、市内を発着する交通流動を整理した結果、一日あたりの流動量は約166千トリップ/日となっており、このうち、市内での移動が約36%、周辺都市との移動が約64%を占めています。



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査データをもとに作成

図 53 市内を発着する流動量

移動目的をみると、全体では私用目的が約38%と最も多く、次いで通勤目的が約29%、業務目的が約24%、通学目的が約9%となっています。また、移動手段をみると、全体では自動車が約80%と大半を占めており、鉄道は約5%、バスは約2%の割合となっています。



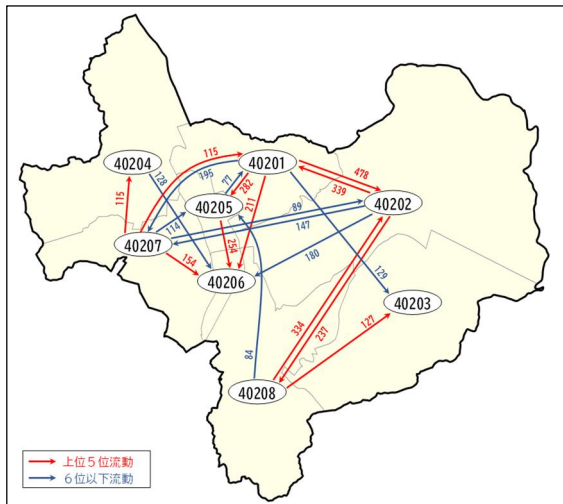
資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査データをもとに作成 (帰宅目的を除いて集計)

図 54 移動目的と移動手段

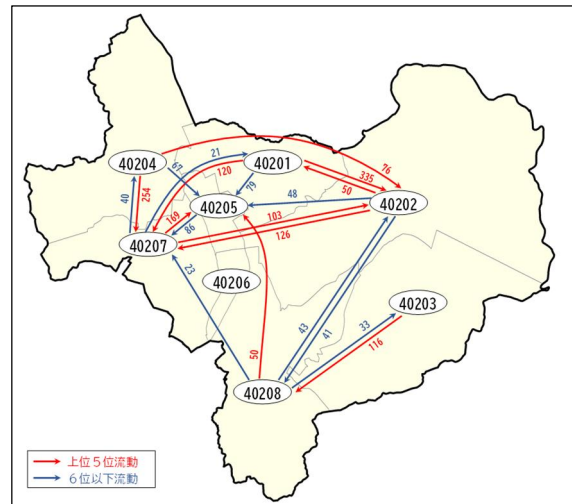
(3) 市内における人の動き

市内における人の動きをみると、40201ゾーン（感田・湯野原地区）と40202ゾーン（頓野・上頓野地区）を発着する流動が多く見られます。また、40201ゾーンや40202ゾーンと、40207ゾーン（山部・上新入地区）との流動も比較的多く、遠賀川やJR筑豊本線を跨いだ人の動きが見られます。

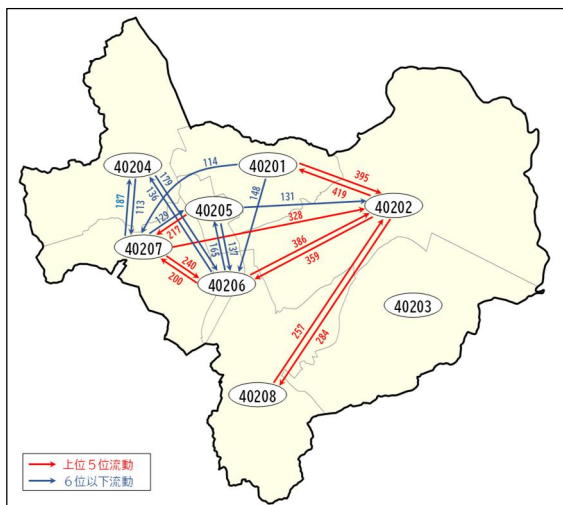
▼通勤目的



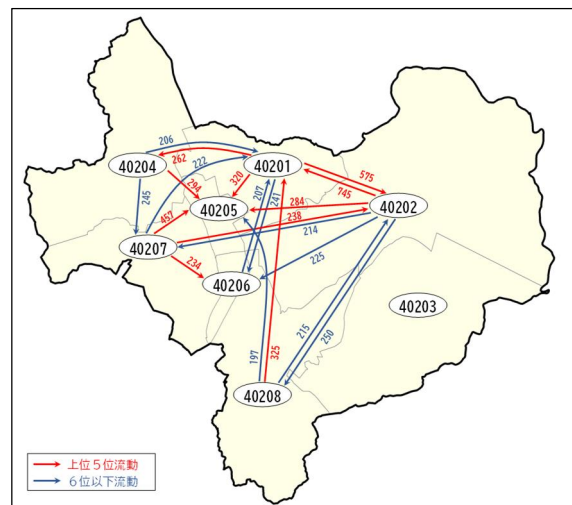
▼通学目的



▼業務目的



▼私用目的（買い物・通院等）



- 40201：大字感田、湯野原 1～2 丁目
- 40202：大字上頓野、大字頓野
- 40203：大字永満寺、大字上境、大字畑
- 40204：大字下新入、大字植木
- 40205：新知町、神正町、須崎町、日吉町、大字知古、知古 1～3 丁目
- 40206：丸山町、古町、新町 1～3 丁目、津田町、殿町
- 40207：大字山部、大字上新入、大字直方
- 40208：溝堀 1～3 丁目、大字下境、大字赤地、大字中泉

資料：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査（平成 29 年）に基づき作成（ゾーン不明を除いて集計）
 ※市内ゾーン間の発・着別流動量を上位 10 位まで記載

図 55 市内における人の動き

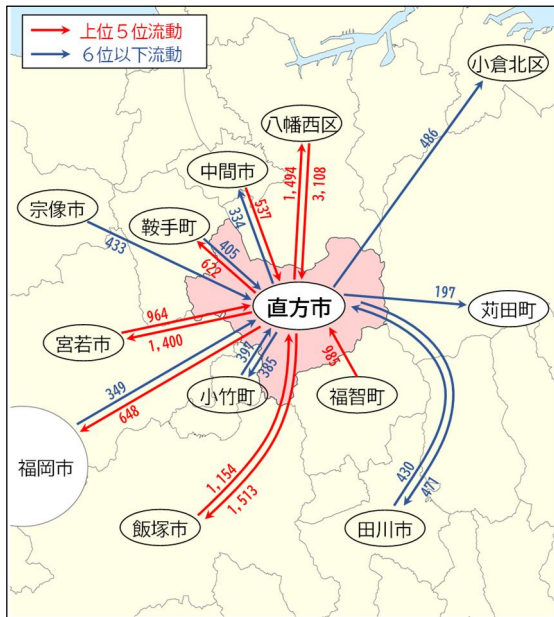
(4) 周辺都市との人の動き

周辺都市との人の動きをみると、北九州市八幡西区・宮若市・飯塚市・鞍手町との流動が多く見られ、日常生活圏を形成しています。また、福岡市や田川市、北九州市小倉北区との流動も多く、広域的な人の動きが見られます。

なお、発生交通量（直方市を出発地とする人）と集中交通量（直方市を目的地とする人）を比較すると、いずれの目的でも集中交通量が発生交通量を上回っています。

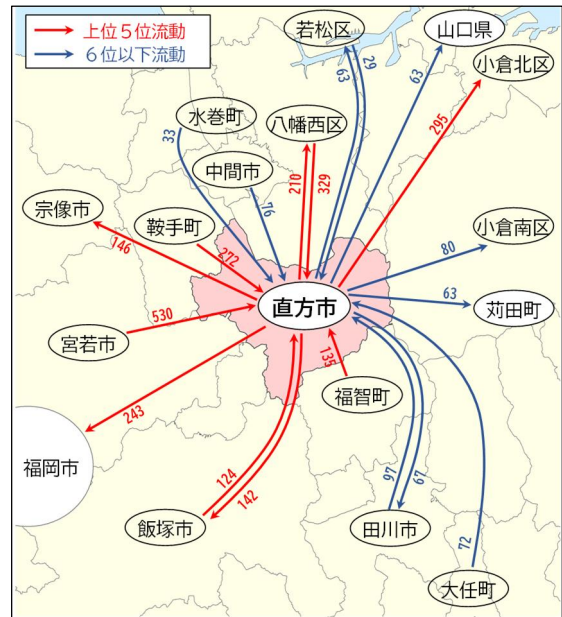
▼通勤目的

※発生 9,377TE/日、集中 11,057TE/日、集中/発生 1.18



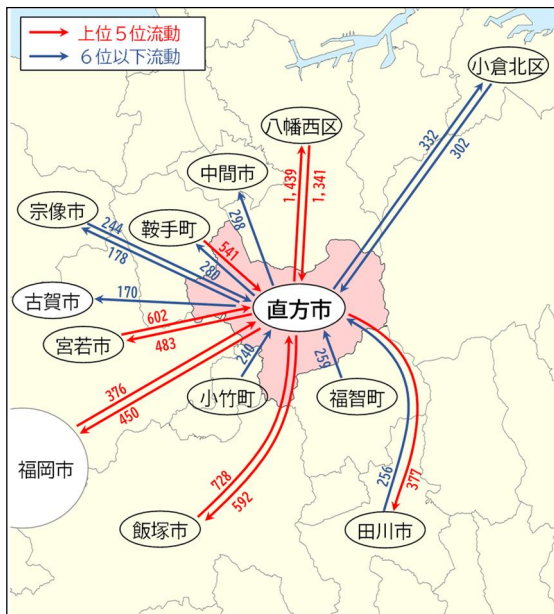
▼通学目的

※発生 1,565TE/日、集中 1,697TE/日、集中/発生 1.08



▼業務目的

※発生 5,922TE/日、集中 6,466TE/日、集中/発生 1.09



▼私用目的（買い物・通院等）

※発生 7,216TE/日、集中 10,194TE/日、集中/発生 1.41



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査（平成29年）に基づき作成（ゾーン不明を除いて集計）

※上記の各人の動きは、北九州市のみ区別、その他は市町村単位で集計

※直方市を起点とした発・着別流動量を上位10位まで記載

図56 周辺都市との人の動き

3章 市民意識・利用者ニーズの状況

3.1 交通に対する市民意識

(1) 直方市のまちづくりのための市民意識調査の概要

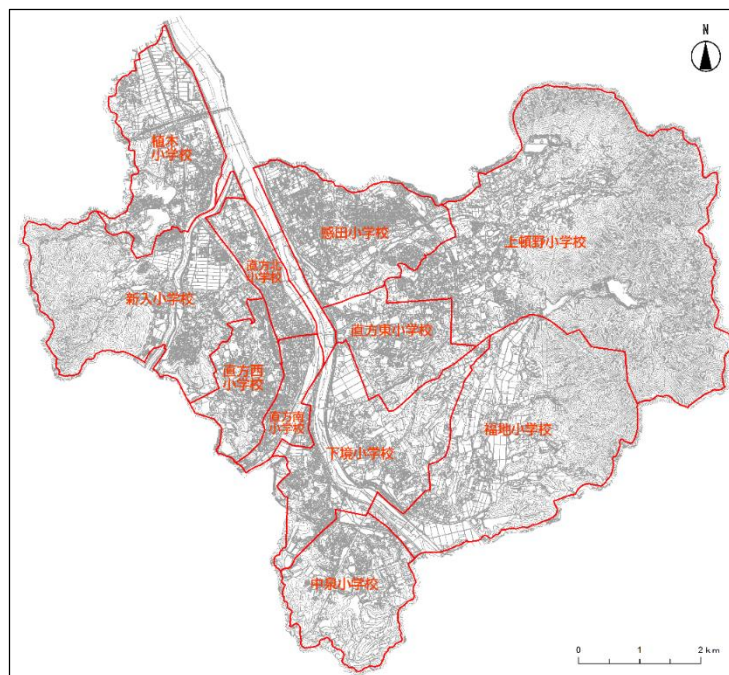
ここでは、本市の基本的なまちづくりの方向性を示す長期的計画である「第6次直方市総合計画」の策定にあたって実施した「直方市のまちづくりのための市民意識調査」をもとに、市民の交通に対するニーズを把握します。

【直方市のまちづくりのための市民意識調査の概要】

- ・本市の基本的なまちづくりの方向性を示す長期的計画である「第6次直方市総合計画」の策定にあたって、市民の、市政に対する意見や要望及び第5次直方市総合計画に基づき実施している施策等の満足度及び重要度などの評価を把握し、行政サービスの向上及び各施策展開における基礎資料とすることを目的として実施したものです。
- ・調査対象：18歳以上の市民（住民基本台帳による無作為抽出）
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収またはWEB回答
- ・調査期間：令和元（2019）年11月～12月
- ・回収結果：配布数2,000件、有効回収数777件（回収率38.9%）

（参考）小学校区別回収状況（回答件数）

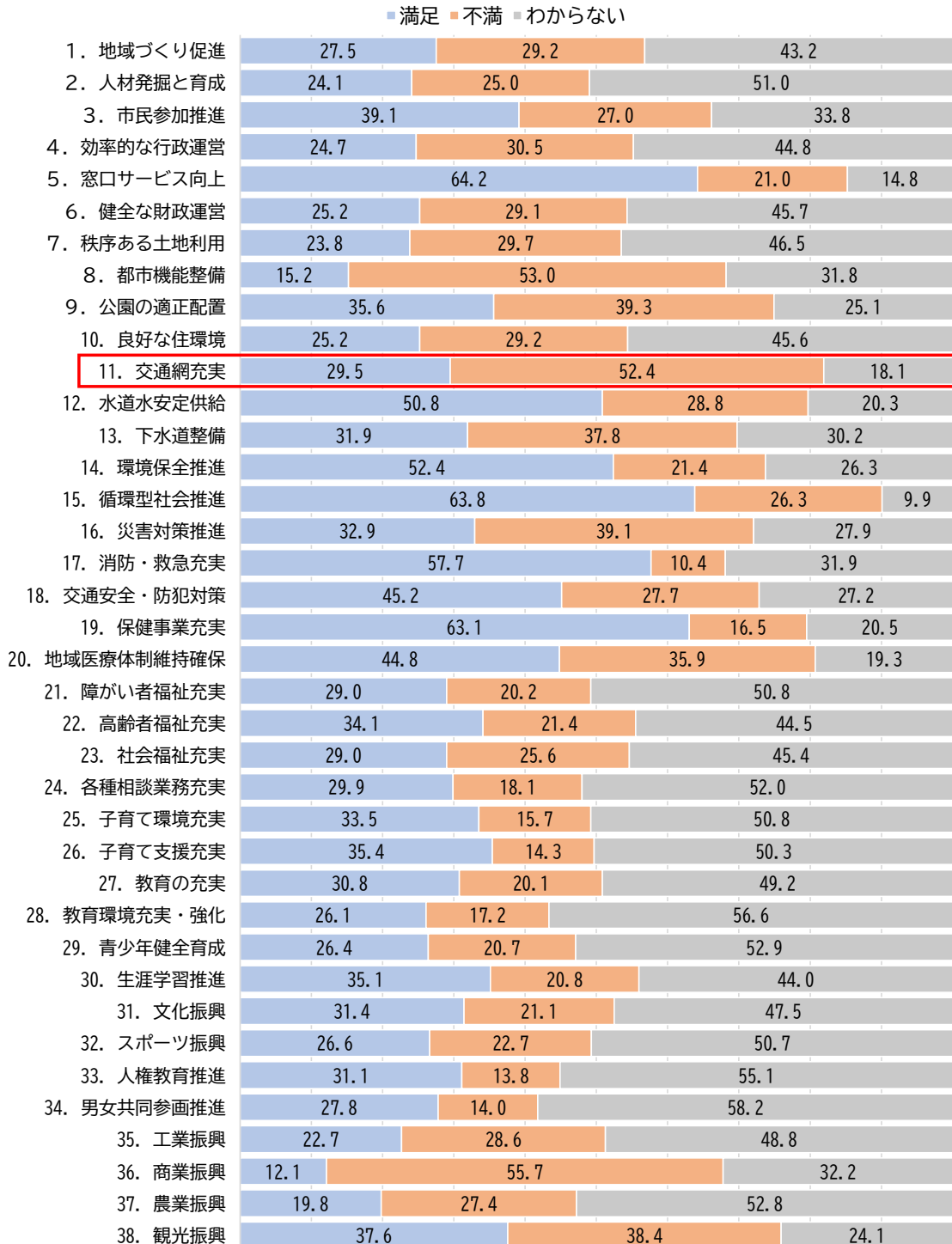
南小学校区	北小学校区	西小学校区	新入小学校区	感田小学校区	上頓野小学校区
30	76	37	95	156	95
下境小学校区	福地小学校区	中泉小学校区	植木小学校区	東小学校区	無回答
57	32	21	65	65	48



(2) 交通網に対する市民の満足度

① 「交通網の充実」に対する満足度

第5次直方市総合計画に基づき実施している施策等に対する市民の満足度をみると、「交通網の充実」については満足が29.5%、不満が52.4%となっており、不満が満足を大きく上回っています。

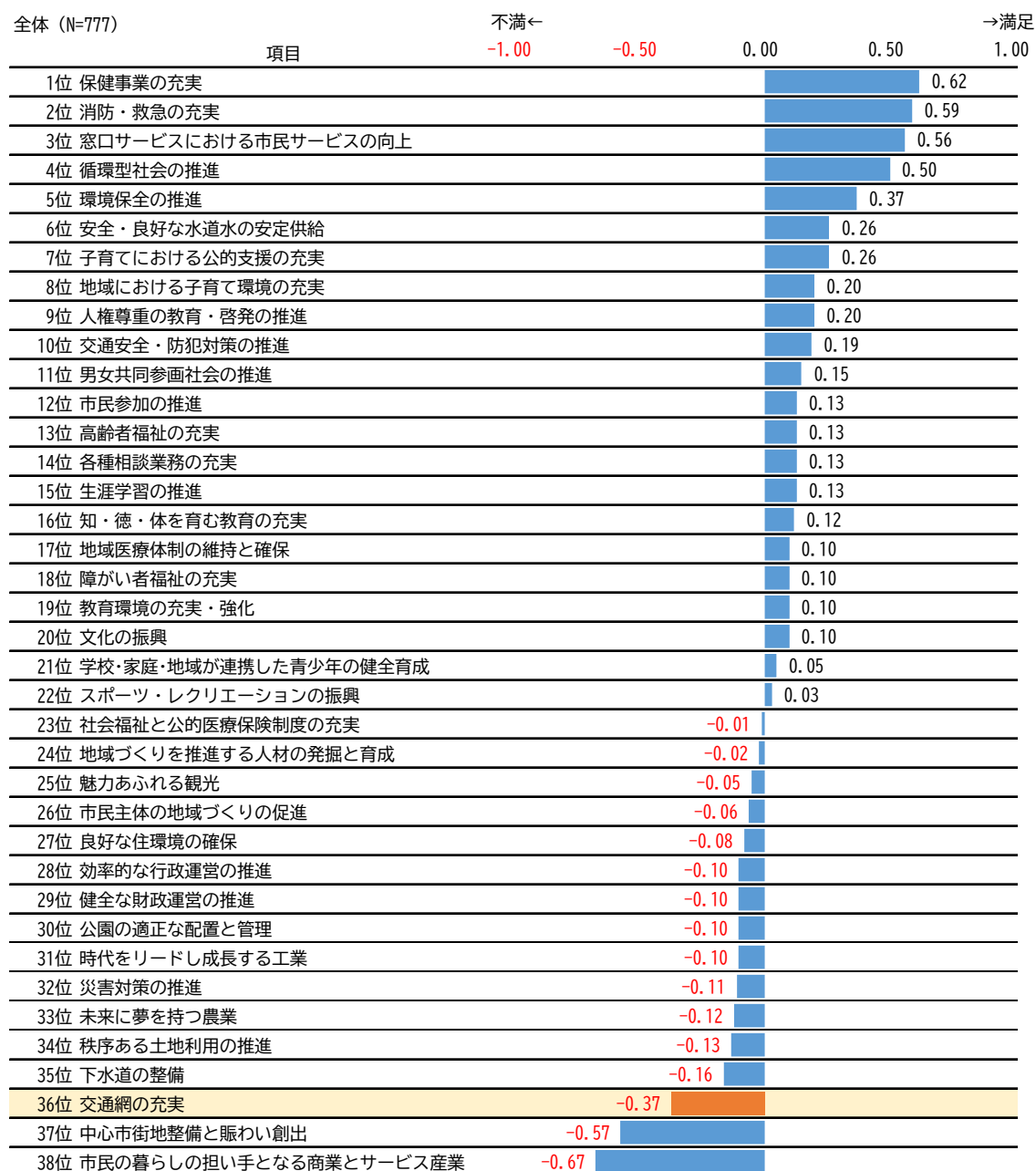


資料：直方市のまちづくりのための市民意識調査（令和2年3月）

※満足は「満足」「どちらかといえば満足」の合計、不満は「不満」「どちらかといえば不満」の合計

図 57 本市の施策に対する満足度

第5次直方市総合計画に基づく本市の取組みのうち、「交通網の充実」に対する満足度は38施策中36位と評価が低く、不満を持つ市民が多い状況となっています。



資料：直方市のまちづくりのための市民意識調査（令和2年3月）

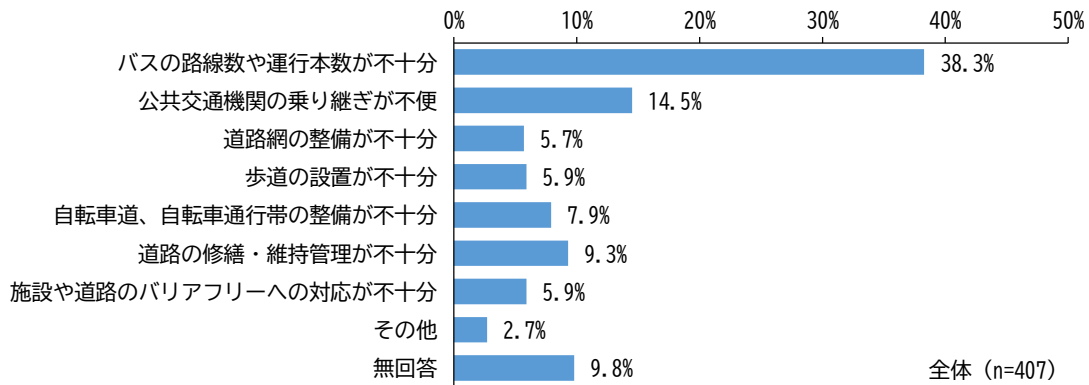
注. 「満足」に2点、「どちらかといえば満足」に1点、「わからない」に0点、「どちらかといえば不満」に-1点、「不満」に-2点の係数（ウエイト）を設定し、項目ごとの回答結果を（「満足」の回答件数×2点+「どちらかといえば満足」の回答件数×1点+「わからない」の回答件数×0点+「どちらかといえば不満」の回答件数×-1点+「不満」の回答件数×-2点）÷（回答者総数-無回答件数）とした。

図58 本市の施策に対する満足度（加重平均値）

② 「交通網の充実」に対する不満の理由

「交通網の充実」に対する不満の理由として、「バスの路線数や運行本数が不十分」が38.3%と最も高く、次いで「公共交通機関の乗り継ぎが不便」が14.5%となっています。

小学校区別では福地・中泉小学校区で「バスの路線数や運行本数が不十分」が高く、また、中泉小学校区では「道路の修繕・維持管理が不十分」が高い結果となっています。



資料：直方市のまちづくりのための市民意識調査（令和2年3月）

図 59 交通網の充実に対する不満の理由

(参考) 不満の理由（割合）

	バスの路線数や運行本数が不十分	公共交通機関の乗り継ぎが不便	道路網の整備が不十分	歩道の設置が不十分	自転車道、自転車通行帯の整備が不十分	道路の修繕・維持管理が不十分	施設や道路のバリアフリーへの対応が不十分	その他	無回答	
全体 (n=407)	38.3	14.5	5.7	5.9	7.9	9.3	5.9	2.7	9.8	
小学校区別	南小学校区 (n=15)	33.3	6.7	13.3	20.0	0.0	6.7	13.3	0.0	6.7
	北小学校区 (n=42)	28.6	9.5	7.1	4.8	14.3	7.1	11.9	4.8	11.9
	西小学校区 (n=19)	31.6	15.8	10.5	15.8	5.3	5.3	5.3	0.0	10.5
	新入小学校区 (n=44)	22.7	22.7	6.8	0.0	9.1	13.6	9.1	0.0	15.9
	感田小学校区 (n=86)	33.7	17.4	3.5	5.8	8.1	4.7	8.1	5.8	12.8
	上頓野小学校区 (n=54)	35.2	24.1	1.9	5.6	3.7	18.5	1.9	0.0	9.3
	下境小学校区 (n=31)	51.6	6.5	9.7	0.0	9.7	9.7	0.0	6.5	6.5
	福地小学校区 (n=19)	57.9	15.8	5.3	5.3	10.5	5.3	0.0	0.0	0.0
	中泉小学校区 (n=14)	57.1	0.0	0.0	0.0	7.1	35.7	0.0	0.0	0.0
	植木小学校区 (n=37)	48.6	10.8	5.4	13.5	2.7	2.7	5.4	0.0	10.8
東小学校区 (n=32)	46.9	6.3	9.4	6.3	6.3	6.3	3.1	6.3	9.4	
性別	男性 (n=153)	30.7	17.0	11.1	5.9	9.2	9.8	4.6	3.3	8.5
	女性 (n=247)	42.5	12.6	2.4	6.1	7.3	9.3	6.5	2.4	10.9
年齢層別	10歳代 (n=3)	33.3	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	20歳代 (n=20)	30.0	15.0	5.0	0.0	10.0	15.0	5.0	15.0	5.0
	30歳代 (n=41)	26.8	12.2	4.9	7.3	12.2	7.3	12.2	4.9	12.2
	40歳代 (n=57)	24.6	21.1	8.8	7.0	12.3	7.0	7.0	1.8	10.5
	50歳代 (n=74)	32.4	14.9	12.2	6.8	6.8	10.8	2.7	1.4	12.2
	60~64歳 (n=38)	36.8	10.5	0.0	10.5	2.6	18.4	7.9	0.0	13.2
	65歳以上 (n=166)	49.4	12.7	3.6	4.2	7.2	7.8	4.8	2.4	7.8

資料：直方市のまちづくりのための市民意識調査（令和2年3月）

3.2 バス利用者等へのアンケート調査の実施・分析

(1) 各種調査の概要

① 路線バス利用者アンケート調査

調査目的	路線バス利用者の移動目的や利用理由、居住地・年齢層などの利用特性の把握
調査対象	市内を運行する路線バス7路線(15系統)の利用者
調査方法	市内で完結するバス路線(3路線6系統)については、車内に調査員が乗り込み、乗車客に対してヒアリングを実施。 広域路線(4路線9系統)については、起終点バス停である直方駅(2箇所)に調査員を配置し、乗車待ち客に対してヒアリングを実施。 回収数を高めるため、WEB形式での回答も可能とし、降車客も含めて調査票を配布。
調査日	令和5(2023)年10月16日(月) 7時~19時
回収状況	391票

② コミュニティバス利用者アンケート調査

調査目的	コミュニティバス利用者の利用実態(OD、移動目的、利用頻度、乗り継ぎの有無など)の把握、現状の運行に対する満足度の把握
調査対象	市内を運行するコミュニティバス6路線の利用者
調査方法	事業者及び運転手の協力を得て、一定の調査期間内に乗車した利用者に、依頼文・調査票・返信用封筒を直接配布。回収は、次回乗車時に運転手に渡していただくか、郵送で回収。
調査日	令和5(2023)年10月13日(金)~2023年11月6日(月)
回収状況	203票

③ 筑豊直方駅利用者アンケート調査

調査目的	他鉄道と結節していない筑豊直方駅利用者のアクセス・イグレスに関する移動実態の把握
調査対象	筑豊直方駅利用者
調査方法	筑豊直方駅(ホーム上)に調査員を配置し、乗車待ち客に対してヒアリングを実施。
調査日	令和5(2023)年10月16日(月) 7時~19時
回収状況	137票

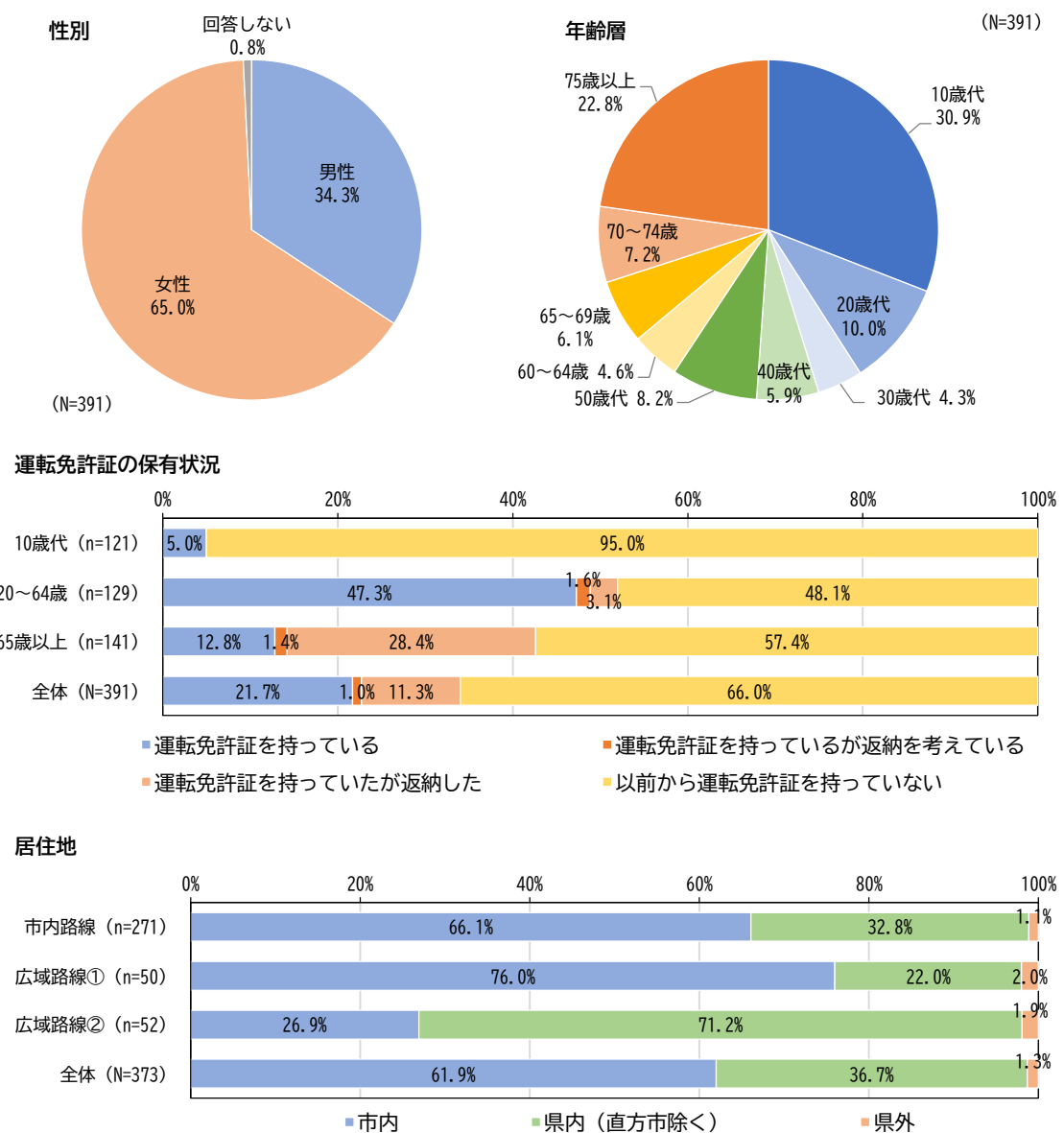
④ 高校生アンケート調査

調査目的	上記の各種調査を補足するため、通学時の移動手段の把握
調査対象	市内4校(鞍手高校、直方高校、筑豊高校、大和青藍高校)及び鞍手竜徳高校(宮若市)に通学する高校1年生~3年生
調査方法	学校の協力を得て、高校1年生~3年生に対してWEB形式で実施。
調査日	令和5(2023)年9月28日(木)~2023年10月17日(火)
回収状況	1,920票

(2) 路線バス利用者アンケート調査の結果

① 回答者の属性

- ・性別は男性 34.3%、女性が 65.0%と女性の比率が高く、年齢は10歳代が 30.9%と最も多く、次いで75歳以上が 22.8%であり、学生や高齢者の利用が多く見られます。
- ・運転免許証の保有状況について、回答者全体では免許証を保有していない層（返納した方を含む）が約 77%を占めています。また、20～64歳の回答者においても約半数が免許証を保有していない層となっており、自動車を運転できない方の利用が多く見られます。
- ・居住地について、回答者全体では市内が約 62%を占めており、直方市民の利用が多く見られます。また、市外居住者が約 38%を占めていることから、近隣市町の住民にとっても重要な移動手段となっていることが窺えます。



注) 無回答を除いて集計

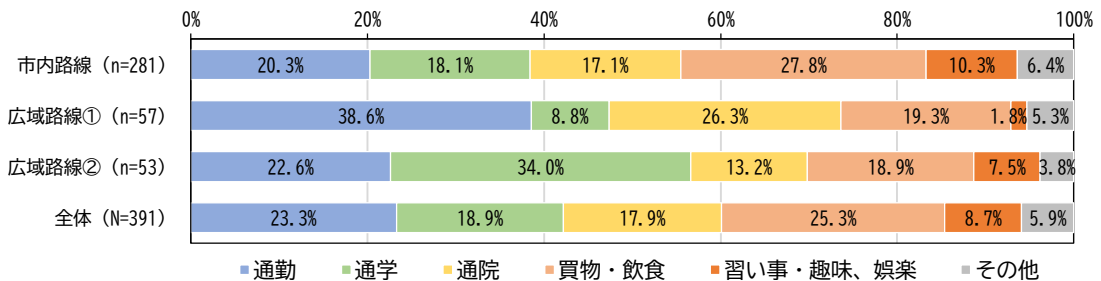
※市内路線 …西鉄バスが運行する頓野線、内ヶ磯線、イオンモール直方シャトル便の利用者
 広域路線①…西鉄バスが運行する直方・鞍手・遠賀線、直方・黒崎線、天神福岡インター線の利用者
 広域路線②…JR九州バスが運行する直方線の利用者

図 60 回答者属性 (路線バス利用者アンケート調査)

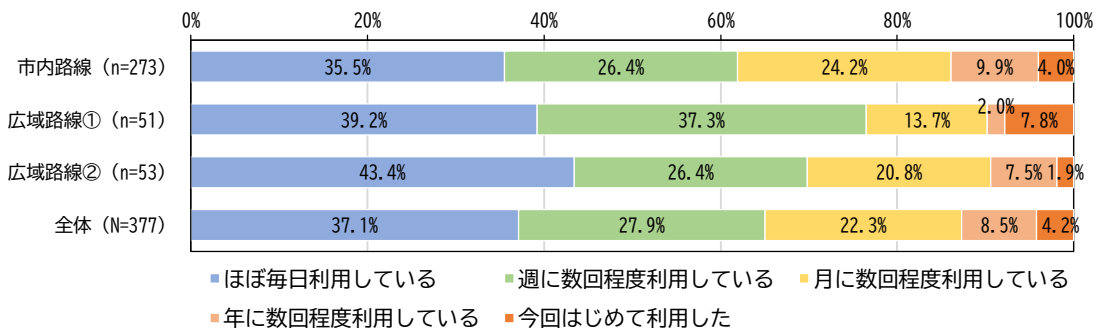
② 利用状況

- ・利用目的について、全体では「買い物・飲食」が25.3%を占めており、次いで「通勤」が23.3%、「通学」が18.9%、「通院」が17.9%と多くなっています。
- ・利用頻度について、全体では「ほぼ毎日利用している」が37.1%、「週に数回程度利用している」が27.9%となっており、高頻度に利用している層が多くを占めています。一方、「年に数回程度利用している」が8.5%、「今回はじめて利用した」が4.2%と一定の割合を占めていることから、こうした低頻度な利用者層に対して利用定着を促していくことが重要と考えられます。
- ・他の交通手段との乗り継ぎ利用については、乗り継ぎ利用者が約半数を占めており、このうち、JRとの乗り継ぎが23.6%と最も多く、次いで他のバスとの乗り継ぎが9.7%と多くなっています。

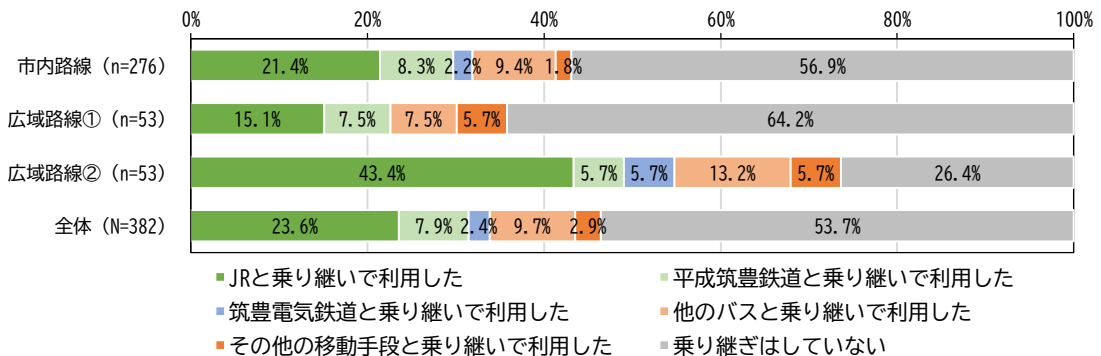
利用目的



利用頻度



他の交通手段との乗り継ぎ利用



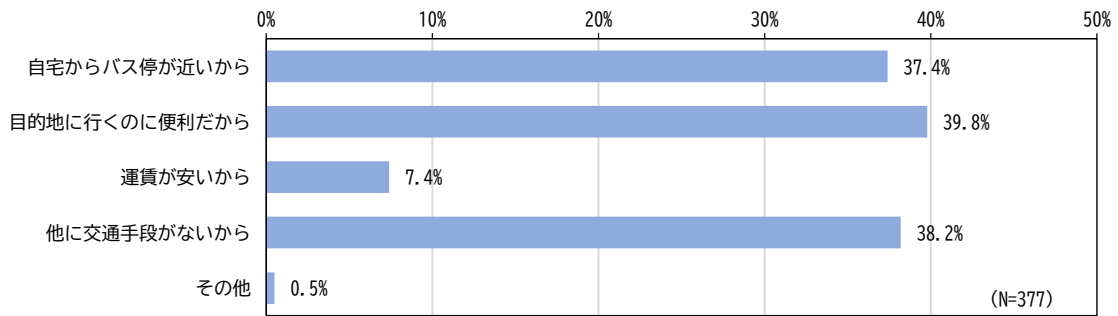
注) 無回答を除いて集計

※市内路線 …西鉄バスが運行する頓野線、内ヶ磯線、イオンモール直方シャトル便の利用者
 広域路線①…西鉄バスが運行する直方・鞍手・遠賀線、直方・黒崎線、天神福岡インター線の利用者
 広域路線②…JR九州バスが運行する直方線の利用者

図 61 利用目的と利用頻度、他の交通手段との乗り継ぎ利用

③ 利用理由

・目的地までの移動手段に路線バスを選んだ理由として、「自宅からバス停が近いから」「目的地に行くのに便利だから」が多く挙げられています。また、これらと同等程度の割合で「他に交通手段がないから」という理由も挙げられており、利用者にとって重要な移動手段となっていることが窺えます。



注) 無回答を除いて集計 (複数回答)

図 62 バスを移動手段に選んだ理由について

④ 代替手段の有無

・目的地までの移動にあたり路線バス以外の交通手段の有無について、「他に利用できる手段がない」が全体で 27.1% を占めており、年齢層別にみると、65 歳以上では 38.3% と割合が増加しています。また、「別の手段を利用できる」と回答した方の代替手段をみると、10 歳代は「家族等による送迎」が約 7 割、「自転車」が約 3 割となっています。20~64 歳、65 歳以上は「タクシー」が 4~5 割、「家族等による送迎」が約 4 割となっており、路線バスがない場合は家族等への負担が大きくなるが見込まれます。

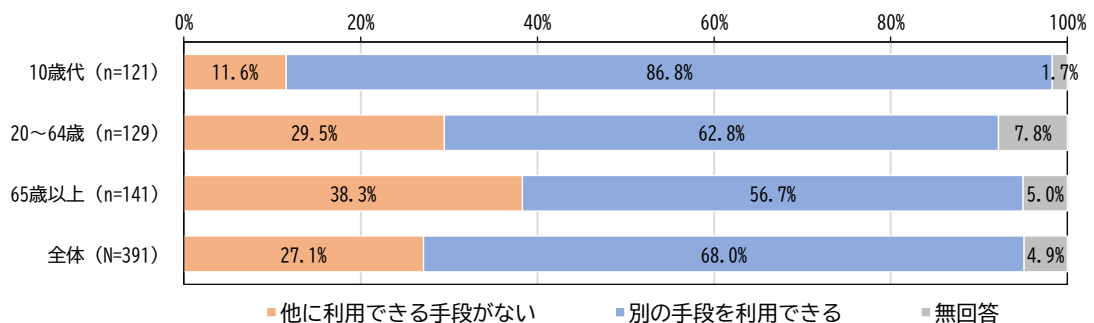


図 63 代替交通手段の有無

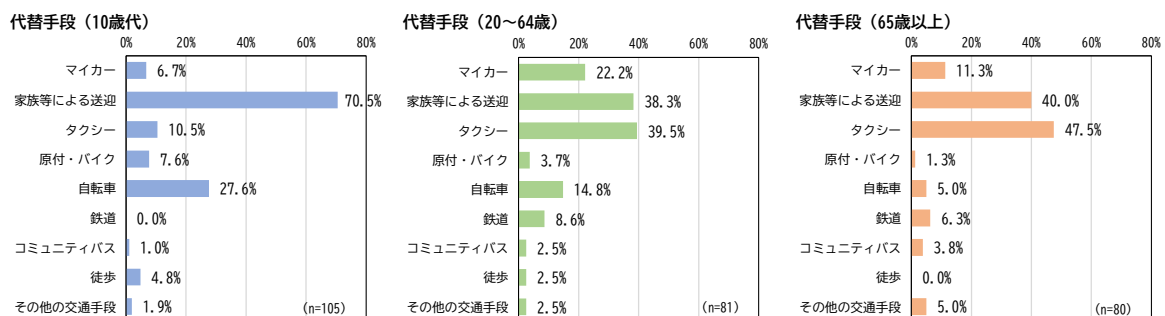
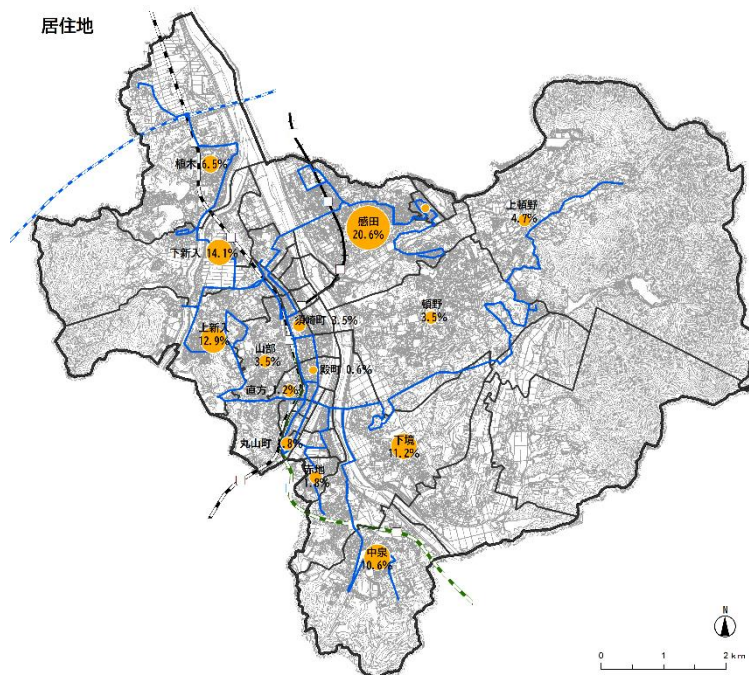
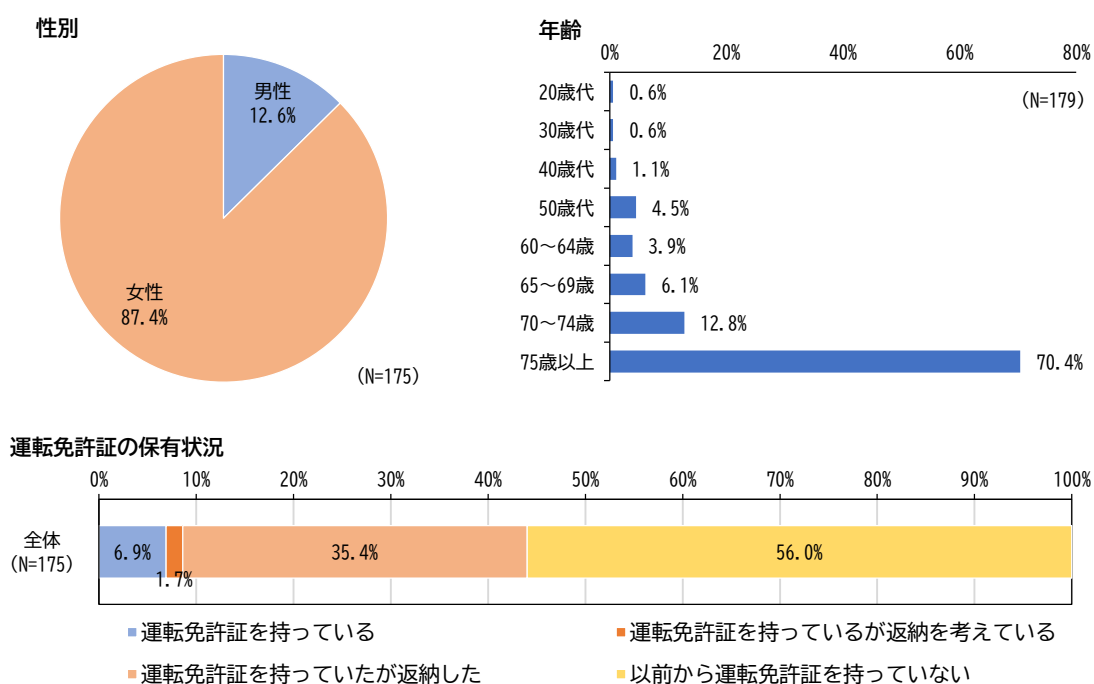


図 64 代替交通手段の内容

(3) コミュニティバス利用者アンケート調査の結果

① 回答者の属性

- ・性別は女性が87.4%と比率が高く、年齢は75歳以上が70.4%と最も多く、次いで70～74歳が12.8%、65～69歳が6.1%であり、高齢者の利用が大半を占めています。
- ・運転免許証の保有状況について、免許証を保有していない層（返納した方を含む）が約91%を占めています。
- ・居住地について、感田が20.6%と最も多く、次いで下新入が14.1%、上新入が12.9%、下境が11.2%、中泉が10.6%であり、郊外にお住まいの方の利用が多く見られます。

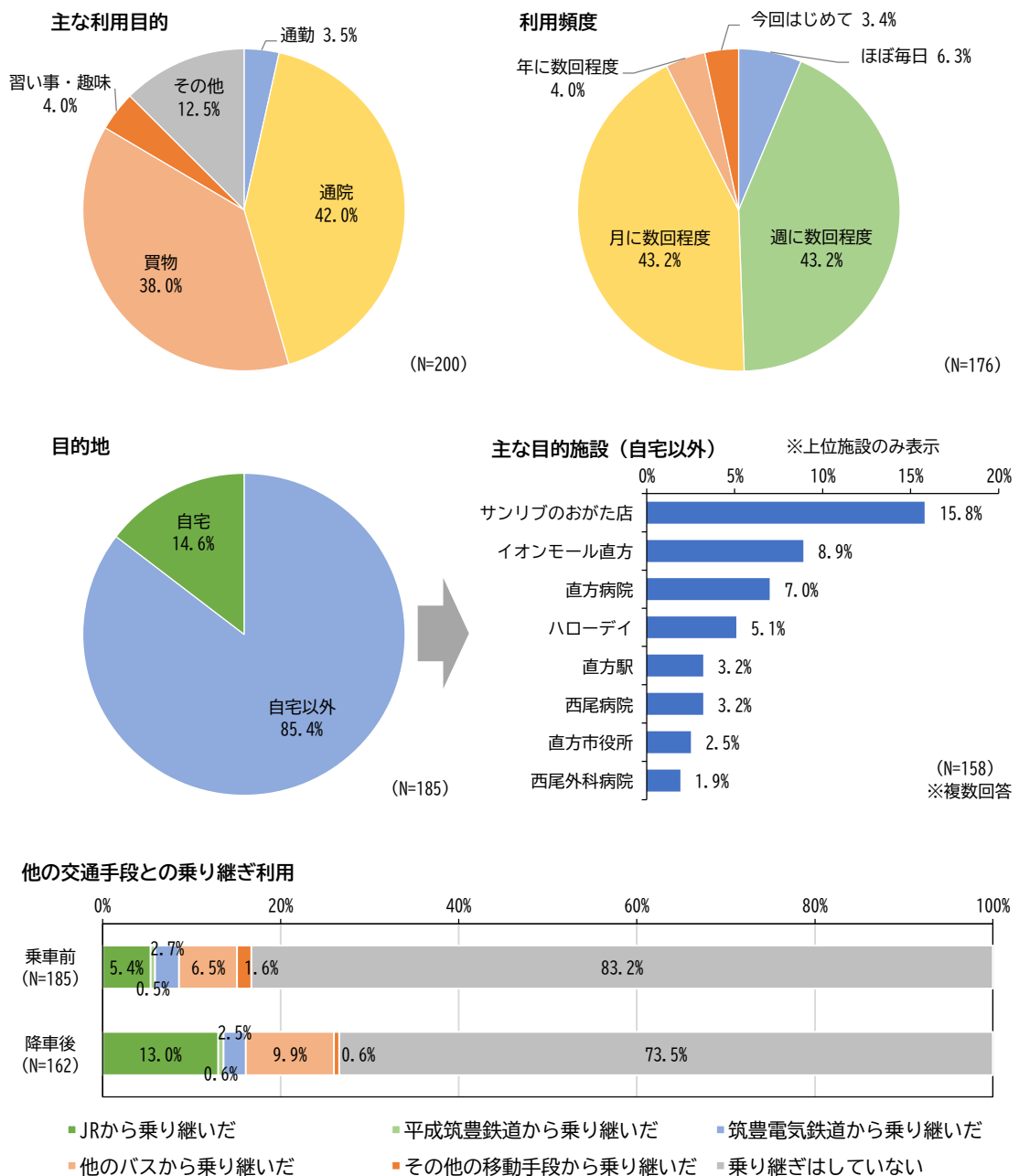


注) 無回答を除いて集計

図 65 回答者属性 (コミュニティバス利用者アンケート調査)

② 利用状況

- ・利用目的は、「通院」が42.0%、「買い物」が38.0%と多くなっています。また、利用頻度については、「週に数回程度利用している」及び「月に数回程度利用している」がそれぞれ43.2%を占めています。
- ・主な目的施設については、「サンリブのおがた店」が15.8%と最も多く、次いで「イオンモール直方」が8.9%、「直方病院」が7.0%、「ハローデイ」が5.1%となっています。
- ・他の交通手段との乗り継ぎ利用については、「乗り継ぎはしていない」が大半を占めますが、コミュニティバス利用前後において「JR」または「路線バス」との乗り継ぎ利用が比較的多く見られます。



注) 無回答を除いて集計

図 66 利用目的と利用頻度、目的地、他の交通手段との乗り継ぎ利用

③ 往復での利用状況

・コミュニティバスを行きと帰りの両方で利用したかどうかについては、「往復で利用」が69.8%と多いですが、「行きだけ利用」が22.7%、「帰りだけ利用」が7.6%を占めています。その理由としては、「利用したい時間と合わないから」が多く挙げられています。

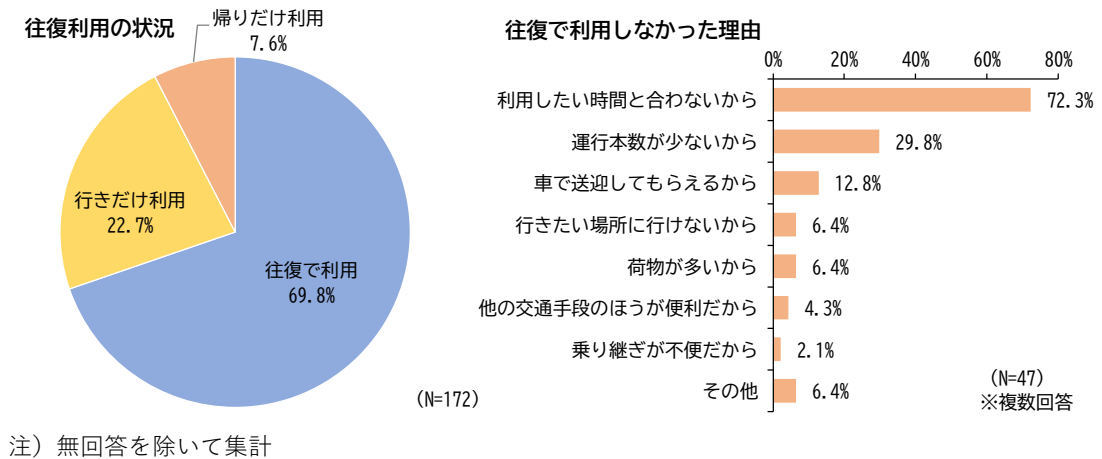


図 67 往復利用の状況

④ 代替手段の有無

・目的地までの移動にあたりコミュニティバス以外の交通手段の有無について、「他に利用できる手段がない」が22.9%を占めています。また、「別の手段を利用できる」と回答した方の代替手段をみると、「タクシー」が73.3%と最も多く、次いで「家族等による送迎」が16.7%となっており、コミュニティバスがない場合は家計や家族等への負担が大きくなることを見込まれます。

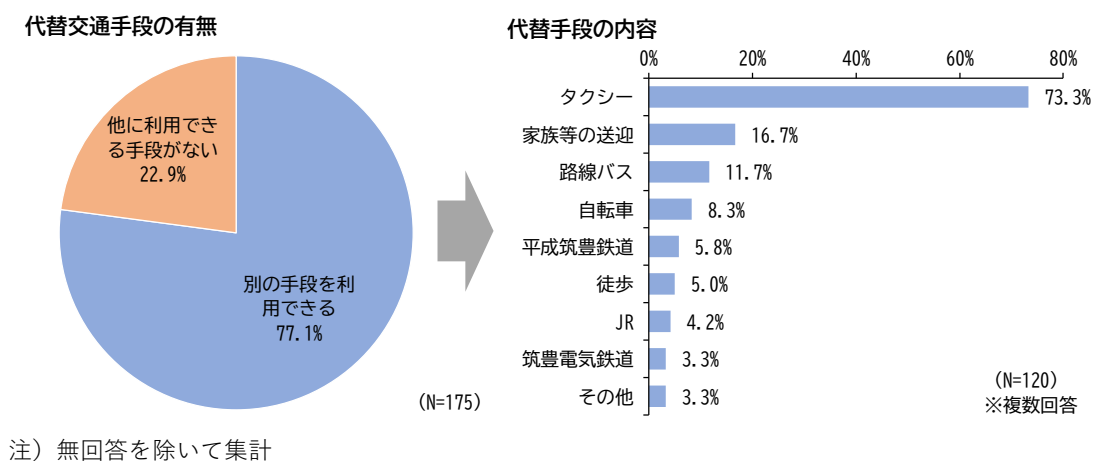
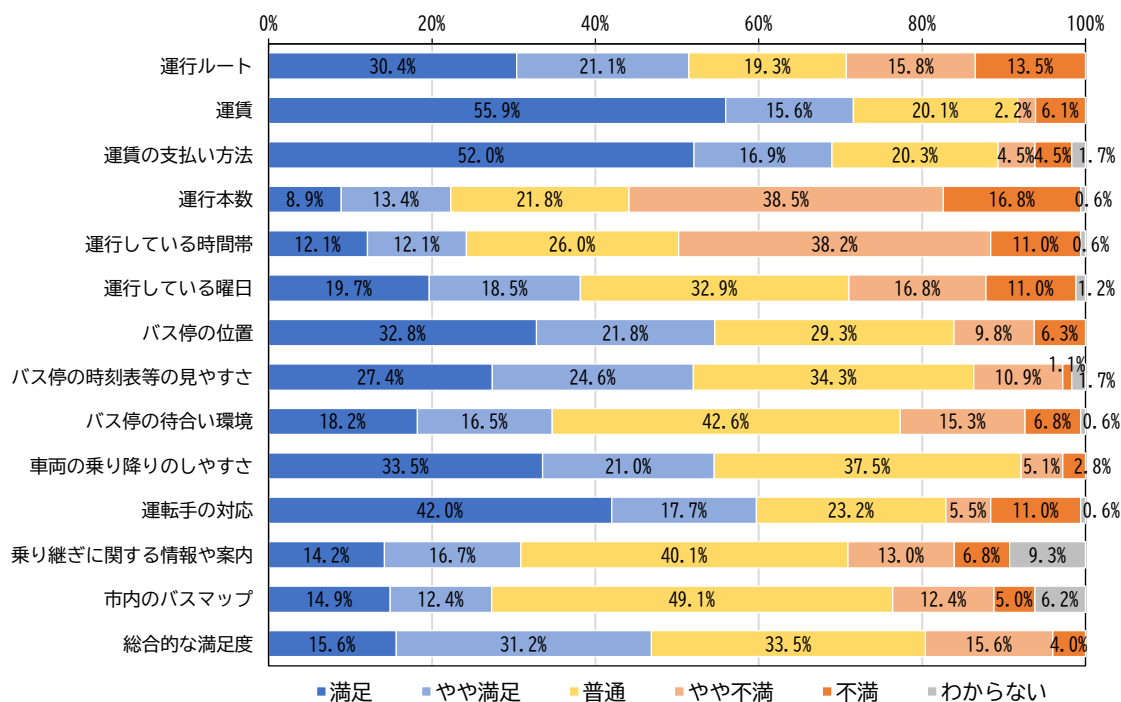


図 68 代替交通手段の有無

⑤ 利用している路線の満足度

- ・利用している路線の満足度について、『運賃』、『運賃の支払い方法』に関しては「満足」の割合が半数を超えています。また、『運転手の対応』に関しても「満足」の割合が42%と高い比率となっています。一方、『運行本数』、『運行している時間帯』に関しては、「不満」「やや不満」としている割合が半数程度となっています。

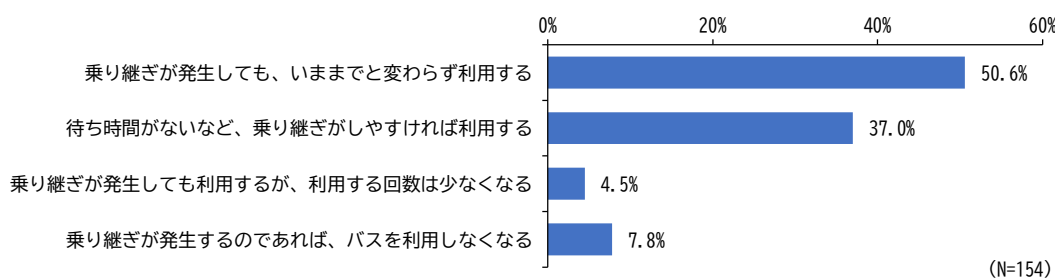


注) 無回答を除いて集計

図 69 利用している路線の満足度

⑥ 乗り継ぎが発生した場合の利用意向

- ・目的地までコミュニティバスと鉄道や路線バスと乗り継ぐことになった場合について、「乗り継ぎが発生しても、いままでと変わらず利用する」が50.6%、「待ち時間がないなど、乗り継ぎがしやすければ利用する」が37.0%となっています。一方で、「乗り継ぎが発生するのであれば、バスを利用しなくなる」は7.8%を占めていることから、乗り継ぎが発生する場合は、一定程度の需要が逸走する可能性が想定されます。



注) 無回答を除いて集計

図 70 乗り継ぎが発生した場合の利用意向

(4) 筑豊直方駅利用者アンケート調査の結果

・筑豊直方駅を利用する直前の出発地または直後の目的地については、大和青藍高校が34.3%と最も多く、また、知古1丁目・神正町・須崎町等の駅周辺地域を発着する利用が多く見られます。一方、直方駅(10.2%)や直方病院(4.4%)などのJR直方駅周辺への利用も多く見られるほか、鞍手高校や鞍手竜徳高校に加え、山部や上新入・宮若市などのJR線以西地域を発着する利用も比較的多く見られます。

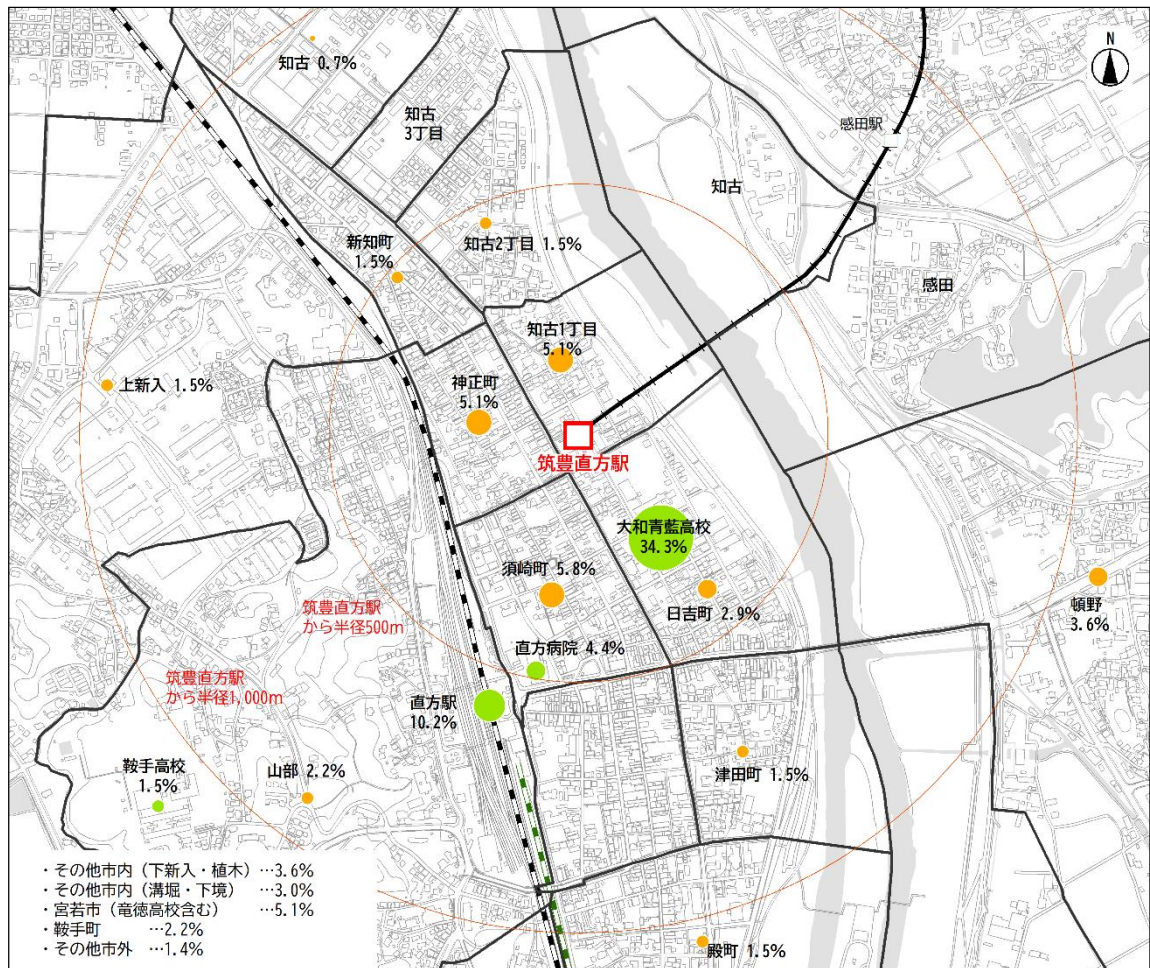


図 71 筑豊直方駅利用者の発着地分布

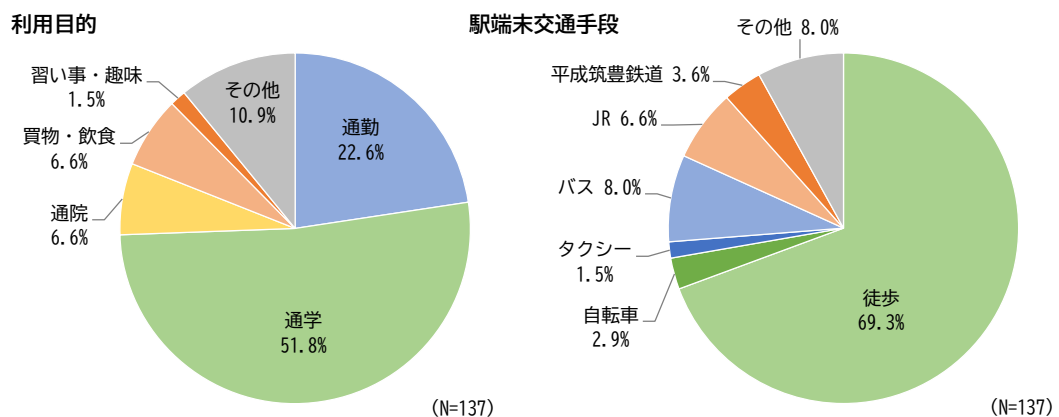
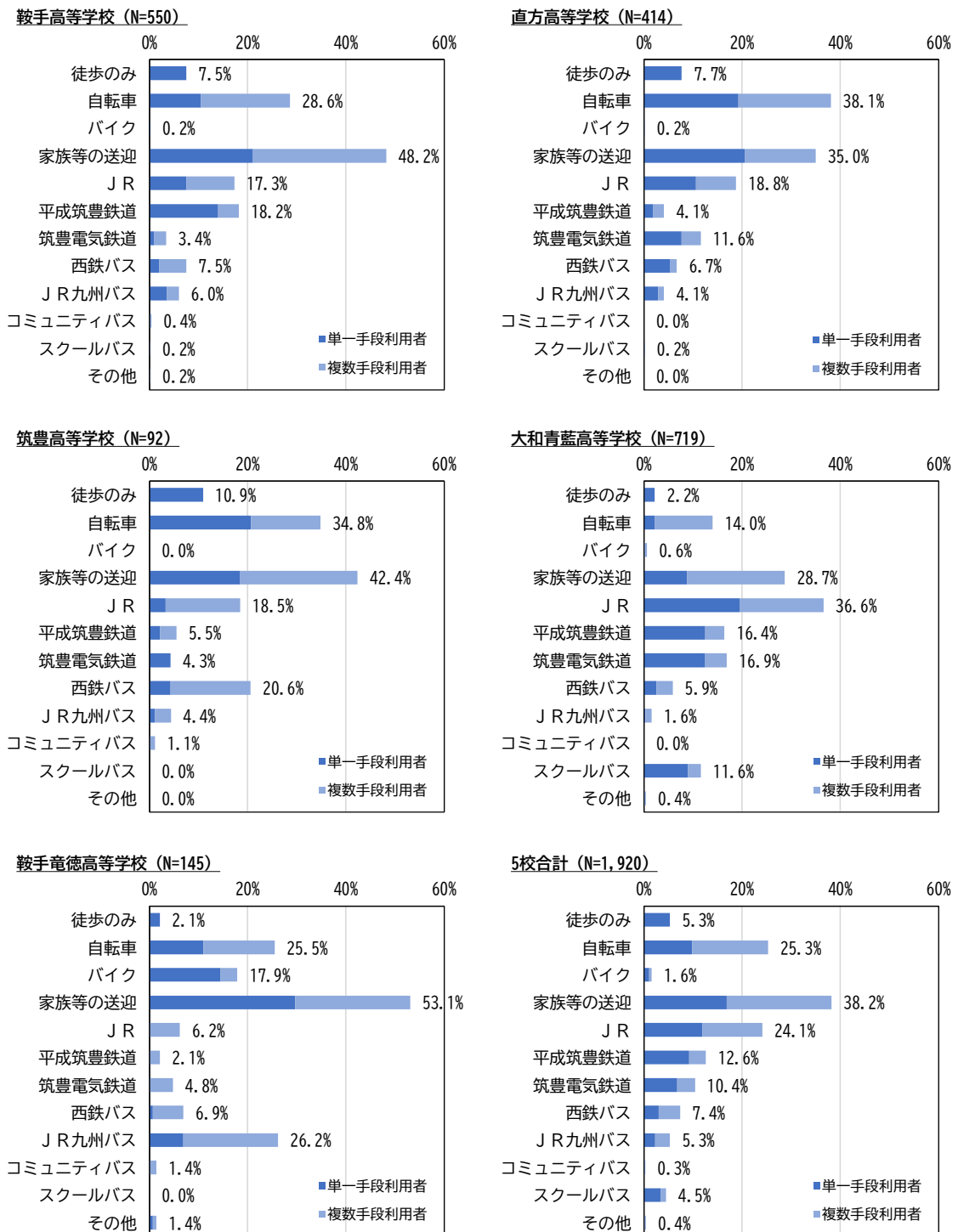


図 72 筑豊直方駅利用者の利用目的と駅端末交通手段

(5) 高校生アンケート調査の結果

① 登校時の移動状況

・登校時の交通手段は、5校合計でみると「家族等の送迎」が38.2%と最も多く、次いで「自転車」が25.3%、「JR」が24.1%となっています。なお、「家族等の送迎」及び「自転車」については、通学時に複数手段を利用している層からの回答が多いことから、鉄道駅やバス停までの端末交通手段としても多く利用されている状況が窺えます。

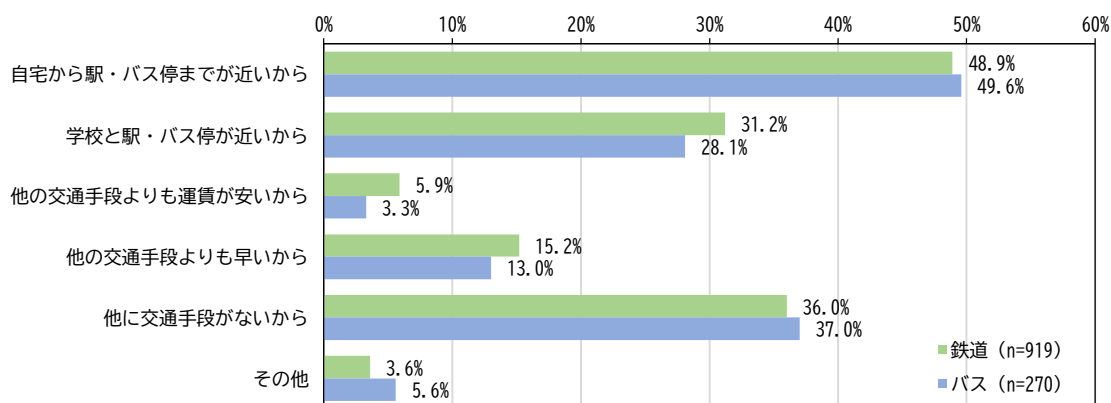


注) 通学時に複数の交通手段を利用する場合は「複数手段利用者」と表記した

図 73 登校時の交通手段

② 鉄道・バスを利用する理由

- ・通学時に鉄道またはバスを利用する理由として、「自宅から駅・バス停までが近いから」、「学校と駅・バス停が近いから」が多く挙げられていますが、鉄道・バス利用者の約4割が「他に交通手段がないから」という理由を挙げており、通学利用者にとって公共交通が重要な移動手段となっていることが窺えます。

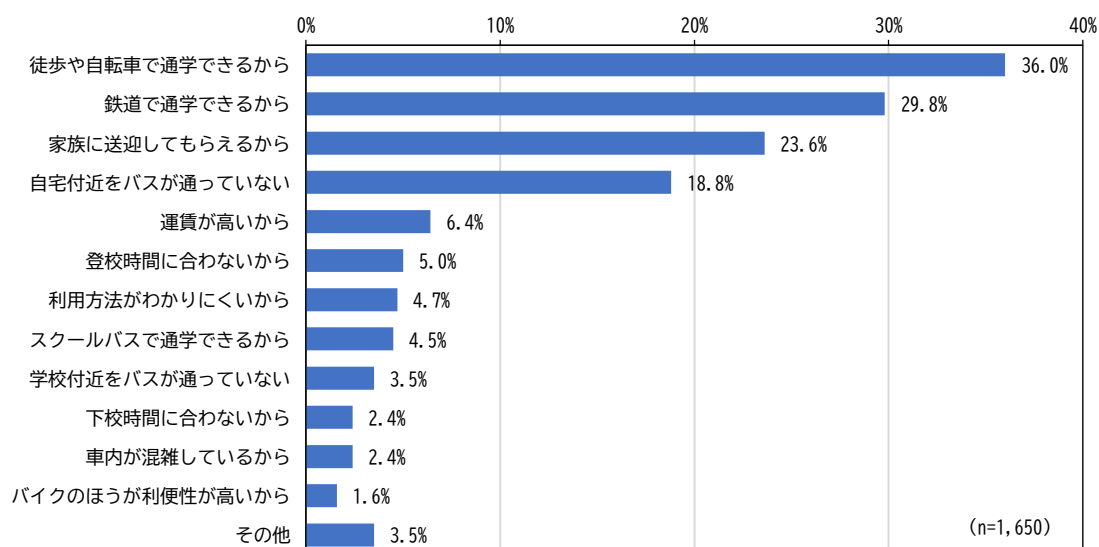


注) 通学時の移動手段として鉄道またはバスを利用している回答者のみを集計

図 74 通学手段として鉄道またはバスを利用する理由

③ 通学時にバスを利用しない理由

- ・通学時にバスを利用しない理由は、「徒歩や自転車で通学できるから」が最も多く、次いで「鉄道で通学できるから」、「家族に送迎してもらえらるから」など、バス以外の交通手段で通学できていることが理由として挙げられています。
- ・上記以外では「自宅付近をバスが通っていない」が18.8%と最も多く、次いで「運賃が高いから」、「登校時間に合わないから」、「利用方法がわかりにくいから」といった理由も比較的多く挙げられています。



注) 通学時の移動手段としてバスを利用していない回答者のみを集計

図 75 通学時にバスを利用しない理由

④ 通学時の移動手段に対する意向

- ・通学時の移動手段に対する意向について、利用している交通手段によらず、大半が「自分や家族が望む通学手段である」と回答されています。

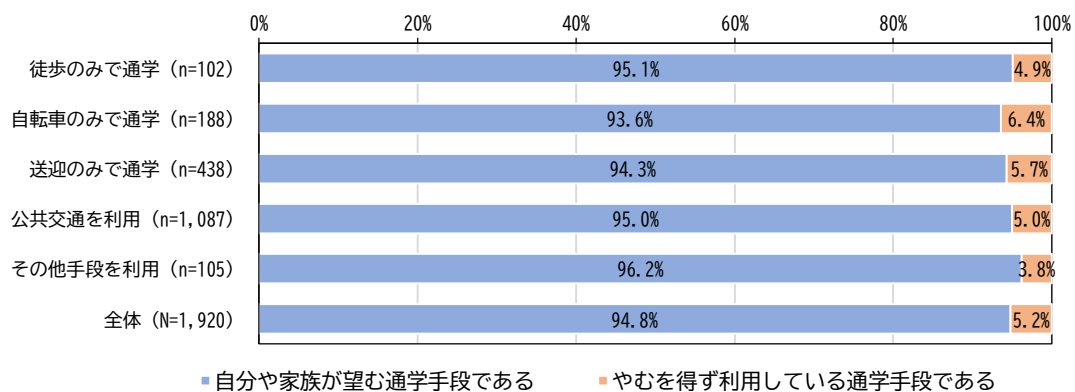


図 76 通学時の移動手段に対する意向

⑤ 登下校時にマイカーで送迎してもらえる人の有無

- ・登下校時にマイカーで送迎してもらえる人の有無について、「いる」が72.9%を占めていますが、「いない」も27.1%となっています。

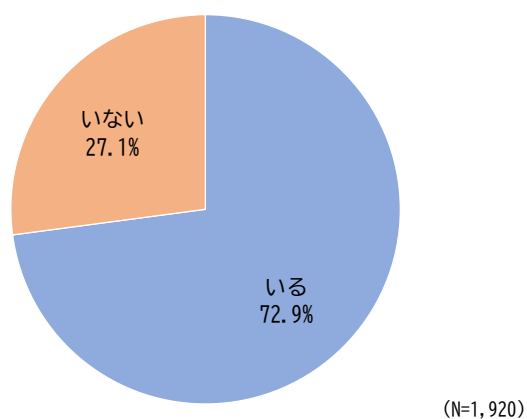


図 77 登下校時にマイカーで送迎してもらえる人の有無

(6) 調査結果のまとめ

① 路線バス利用者アンケート調査

- ・路線バス利用者は学生や高齢者が多く、運転免許証を持っていない方が約8割を占めています。また、路線バスを利用する理由として、「他に交通手段がないから」との回答も多く、自動車を運転できない方にとって重要な移動手段となっていることから、今後も路線バスを維持・確保していく必要があります。
- ・買い物・飲食、通勤、通学を目的とした利用が多く、ほぼ毎日利用している方が多い状況となっています。一方で、年に数回程度の利用や今回はじめて利用した方も一定の割合を占めており、こうした利用層に対して利用定着を促し、路線バスの利用回数が増えるように働きかけていくことが重要となります。
- ・路線バス利用者の約半数が鉄道やバスとの乗り継ぎ利用をしていることから、直方駅などの交通結節点において、公共交通機関相互が円滑に乗換えられるように、乗換え環境を整えていく必要があります。

② コミュニティバス利用者アンケート調査

- ・コミュニティバス利用者は75歳以上の方が約7割を占めており、通院や買い物を目的とした利用が多く、高齢者の方の日常生活を支えるうえで重要な移動手段となっています。また、目的地までの移動において、コミュニティバスの代替となる移動手段はタクシーと回答された方が大半を占めており、鉄道や路線バスを利用できない地域の住民にとって重要な移動手段となっています。
- ・コミュニティバスに対する満足度は、運賃、運賃支払いの方法、運転手の対応等について満足度が高いものの、運行本数、運行している時間帯に関しては不満が多くなっています。その他、乗り継ぎが発生した場合による利用意向は半数を超えており、上記、運行本数との課題への対応を踏まえ、今後も、コミュニティバスを身近な移動手段として安定的に運行し続けるためには、効率的な運行や利便性の向上についても併せて検討しつつ、満足度の向上に向けた路線網の構築や取組みを進めていく必要があります。

③ 筑豊直方駅利用者アンケート調査

- ・筑豊直方駅を利用している方の出発地（筑豊直方駅で乗車する前にいた場所）または目的地（筑豊直方駅で降車した後にいく場所）については、大和青藍高校が約3割と最も多いですが、JR直方駅及び直方病院などの直方駅周辺、鞍手高校や鞍手竜徳高校などの直方駅以西の地域への利用も合計で約3割を占めています。このため、筑豊電気鉄道について、JR直方駅との交通結節機能を高めていく必要があります。

④ 高校生アンケート調査

- ・通学手段としては、鉄道や路線バスの公共交通を利用している方が最も多く、次いで家族等の送迎に頼っている方も多い状況となっています。また、大半の高校生が「自分や家族が望む通学手段である」と回答されています。こうした状況から、公共交通機関は、家族等の送迎者への負担を軽減するためにも重要な移動手段となることから、今後も公共交通を維持・確保していく必要があります。

4章 直方市地域公共交通網形成計画の検証・評価

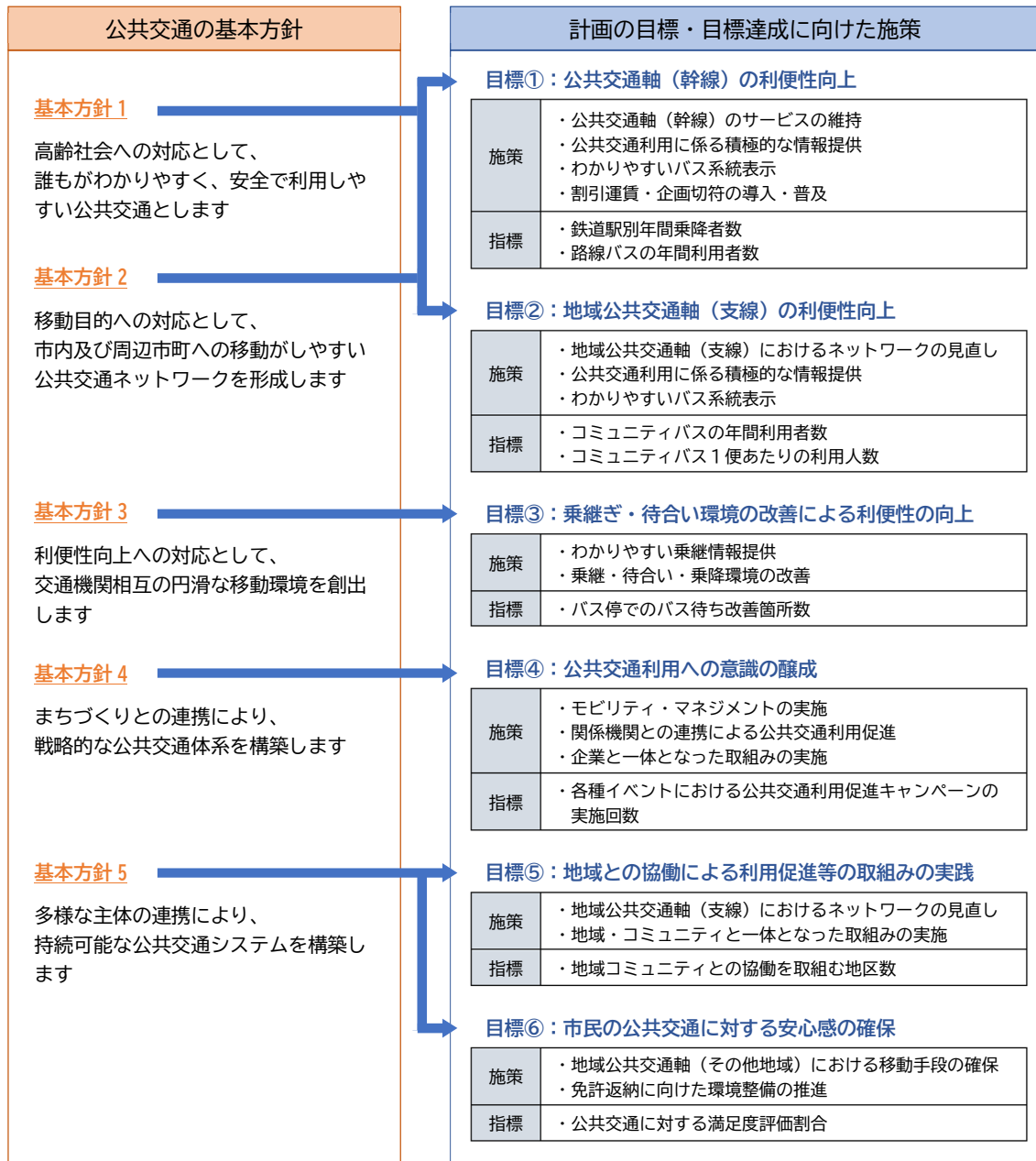
4.1 地域公共交通網形成計画の概要

本市では、「誰もが安心して身近に感じる交通環境の充実したまち」を目指し、平成30(2018)年9月に直方市地域公共交通網形成計画を策定しました。

計画の概要は以下のとおりです。

表 13 直方市地域公共交通網形成計画の概要

計画の区域	直方市全域
計画の期間	平成30年9月～平成36年(令和6年)3月
交通将来像	誰もが安心して身近に感じる交通環境の充実したまち



4.2 前計画の事業及び実施状況、計画目標の達成状況

(1) 目標①：公共交通軸（幹線）の利便性向上

① 取組み状況

公共交通軸（幹線）として位置づけている鉄道・路線バスについて、計画策定時のサービス水準を維持していくことを目指し、各交通事業者と連携して、乗り継ぎダイヤの調整や企画乗車券の販売、車両のバリアフリー化への対応などへの取組みを進めてきました。

表 14 前計画における事業及び実施状況（目標①）

主な取組み内容	実施状況	
施策（1）公共交通軸（幹線）のサービス維持		
i) 需要に応じた運行本数の確保	○	一部実施
ii) 鉄道とバス、バス相互の乗継ぎに配慮した運行ダイヤの設定	○	一部実施
iii) 施設・車両のバリアフリー化	○	一部実施
施策（2）公共交通利用に係る積極的な情報提供		
i) 乗継拠点における総合案内板の設置	◎	実施
ii) バス停案内表示の充実	×	未実施
iii) 公共交通案内マップの作成・配布	×	未実施
iv) ホームページ及び SNS の開設・充実	◎	実施
施策（3）わかりやすいバス系統表示		
i) わかりやすい系統名・バス停名の設定	×	未実施
ii) バス車両、バス停等への系統表示	×	未実施
施策（4）割引運賃、企画切符の導入・普及		
i) 回数券・定期券の充実（コミュニティバス）	△	検討・調整中
ii) 乗継割引制度	△	検討・調整中
iii) 共通一日乗車券	◎	実施
iv) 乗車特典制度の拡充	×	未実施

▼公共交通利用に係る積極的な情報提供（JR 直方駅構内へのピクトグラム・案内板の設置）



▼割引運賃、企画切符の導入・普及（共通一日乗車券の販売）

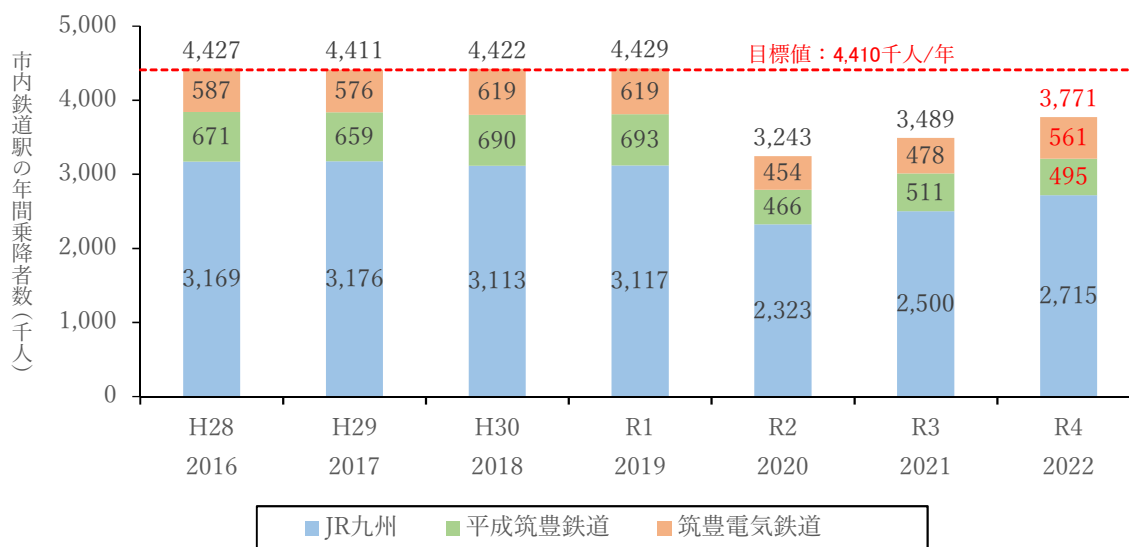


※平成筑豊鉄道株式会社 HP

② 計画目標の達成状況と評価

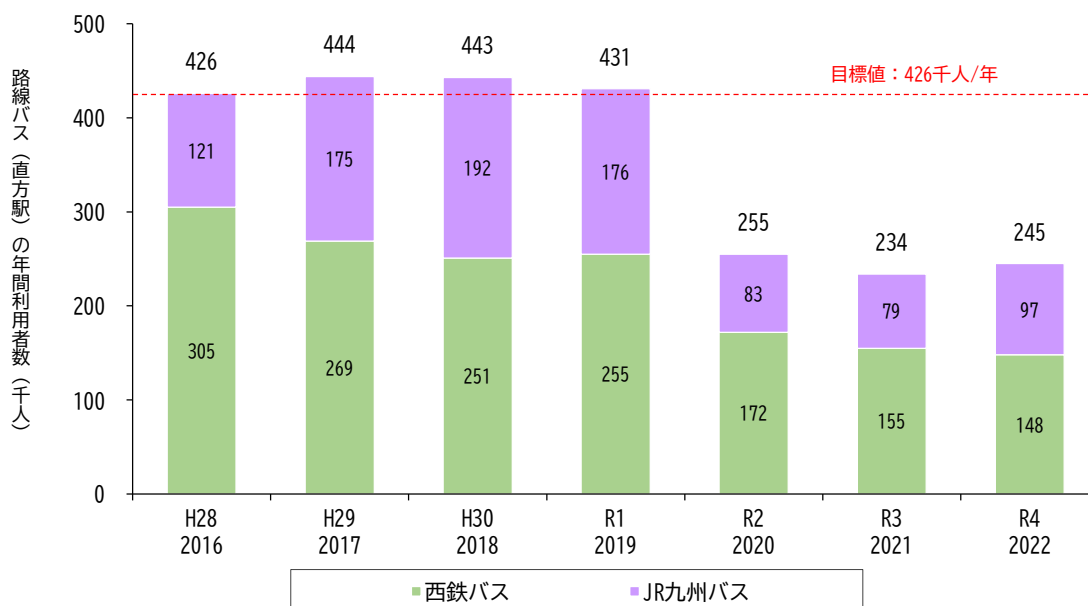
鉄道駅別年間乗降客数及び路線バス年間利用者数は、令和元（2019）年までは計画策定時の水準を維持し、目標を上回っていましたが、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標値を大きく下回っています。

なお、鉄道利用者数は回復傾向にあるものの、路線バスについては回復傾向が鈍く、日常的に利用される短距離、中距離路線である生活路線の回復の兆候が見られない状況が続いています。



注) 鉄道駅別年間乗降客数：市内10駅における年間乗降者数の合計

図78 目標達成状況（鉄道駅別年間乗降者数）

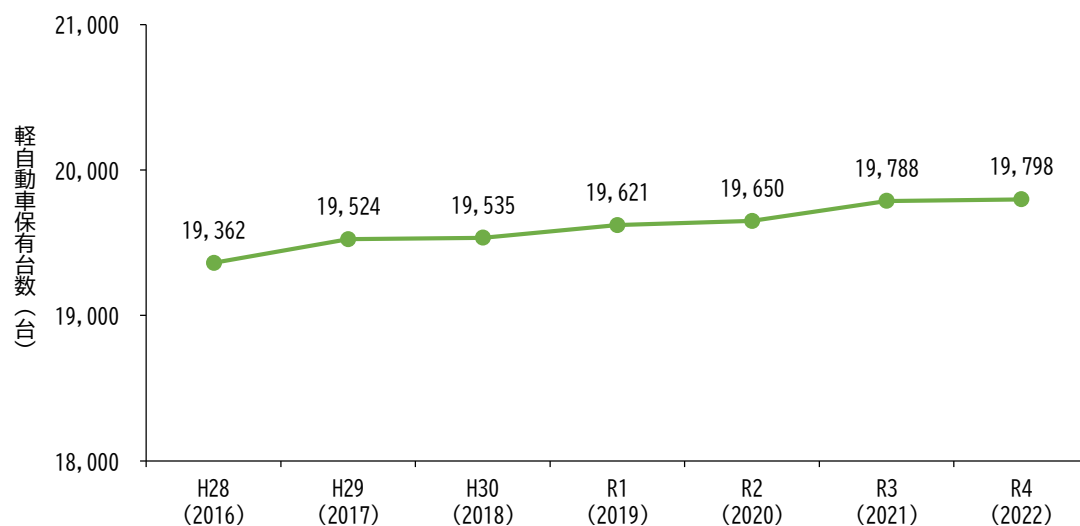


注) 路線バス年間利用者数：直方駅前年間乗客数の合計（西鉄バスは概数）

図79 目標達成状況（路線バスの年間利用者数）

また、直方市内の軽自動車保有台数の推移について、平成 28 (2016) 年度から令和 4 (2022) 年度までの推移から推測すると、令和元 (2019) 年度からの軽自動車の急激な登録台数の増加は注視するに値するものであり、同時に、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の大幅減少に加え、運転手の不足・長時間労働の是正などの理由から路線の撤退が続いており、これまで以上に公共交通を維持していくことが厳しい状況に直面しています。

このため、公共交通利用者数の回復や担い手となる運転手の確保に資する取組みなど、今後、公共交通軸（幹線）の維持・確保が課題として残っています。



資料：統計直方に基づき作成

図 80 軽自動車保有台数の推移

(2) 目標②：地域公共交通軸（支線）の利便性向上

① 取組み状況

地域公共交通軸（支線）として位置づけているコミュニティバス、タクシー・デマンド交通について、市内移動を確保するネットワーク形成を目指し、市民や各交通事業者と連携して、路線の見直しや情報提供の充実などに取組んできました。

公共交通利用に係る積極的な情報提供 ▶
（サンリブのおがた店への時刻表などの掲示）



表 15 前計画における事業及び実施状況（目標②）

主な取組み内容		実施状況	
施策（1）地域公共交通軸（支線）におけるネットワークの見直し			
i)	地域ニーズやまちづくりの方向性、公共交通空白地域への対応を考慮したコミュニティバス路線の見直し	◎	実施
ii)	路線の見直し・改善の仕組みの構築	◎	実施
iii)	トリガー制度の導入	△	検討・調整中
施策（2）公共交通利用に係る積極的な情報提供【再掲】			
i)	乗継拠点における総合案内板の設置	◎	実施
ii)	バス停案内表示の充実	×	未実施
iii)	公共交通案内マップの作成・配布	×	未実施
iv)	ホームページ及び SNS の開設・充実	◎	実施
施策（3）わかりやすいバス系統表示【再掲】			
i)	わかりやすい系統名・バス停名の設定	×	未実施
ii)	バス車両、バス停等への系統表示	×	未実施

② 計画目標の達成状況と評価

コミュニティバスの年間利用者数は、西鉄バス宮田線の廃止代替路線として赤地新入線を新設したことも影響し、令和4（2022）年時点で目標を上回っています。また、コミュニティバス一便あたりの利用人数は、計画策定以降、年々増加していますが、路線の見直し検討を実施する基準として設定した「2.0人/便」を下回る路線が6路線中4路線を占めています。

コミュニティバスは市民の移動を支える移動手段であり、また、高齢化が更に進むことを考慮すると、今後、その重要性がますます高まるものと考えます。しかし、各路線の収支率は低く、市の財政負担額も増加の一途を辿っていることから、地域公共交通として維持・確保していくためには、財政的な面での持続可能性を高める必要があります。このため、タクシーやデマンド交通との役割分担も含め、地域の暮らしを支えるモビリティの維持・確保が課題として残っています。

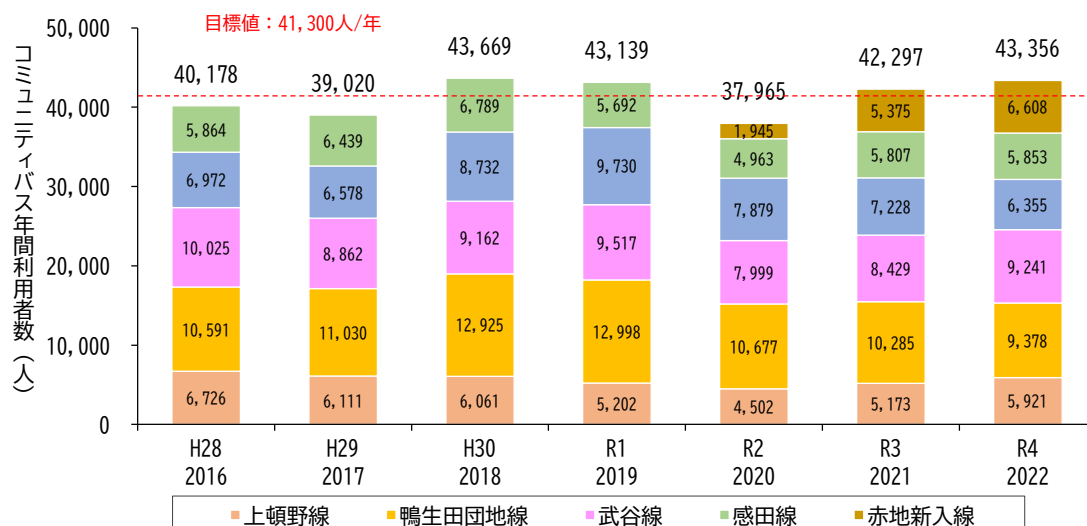


図 81 目標達成状況 (コミュニティバスの年間利用者数)

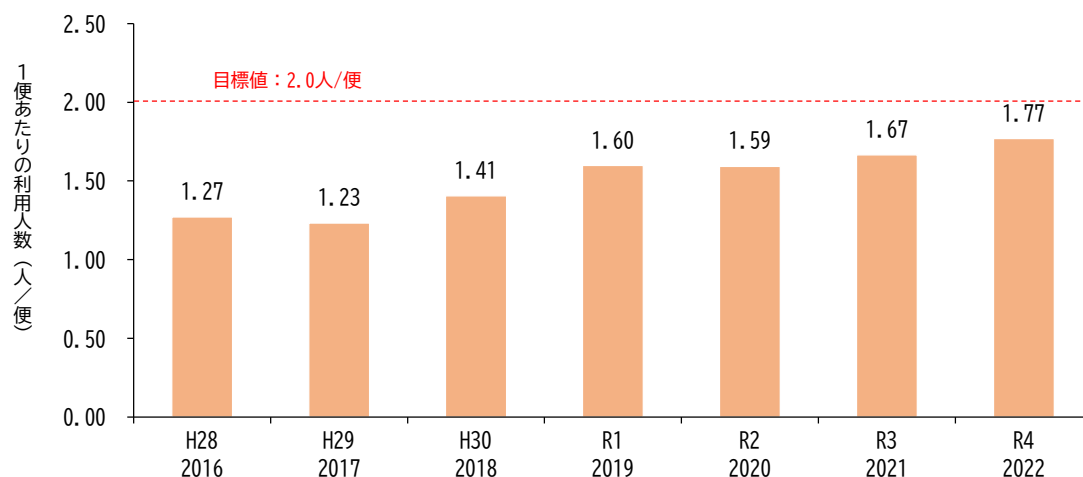


図 82 目標達成状況 (コミュニティバス 1 便あたりの利用人数)

表 16 路線別年間利用者数の推移

	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022
上頓野線	6,726 (1.06)	6,111 (0.96)	6,061 (0.95)	5,202 (1.03)	4,502 (1.22)	5,173 (1.39)	5,921 (1.61)
鴨生田団地線	10,591 (1.44)	11,030 (1.49)	12,925 (1.75)	12,998 (2.00)	10,677 (1.94)	10,285 (2.07)	9,378 (2.04)
武谷線	10,025 (1.59)	8,862 (1.40)	9,162 (1.61)	9,517 (2.02)	7,999 (1.86)	8,429 (1.94)	9,241 (2.16)
植木線	6,972 (1.21)	6,578 (1.14)	8,732 (1.51)	9,730 (1.81)	7,879 (1.62)	7,228 (1.46)	6,355 (1.38)
感田線	5,864 (1.02)	6,439 (1.11)	6,789 (1.17)	5,692 (1.06)	4,963 (1.34)	5,807 (1.56)	5,853 (1.59)
赤地新入線	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)	1,945 (1.10)	5,375 (1.44)	6,608 (1.79)
合計	40,178 (1.27)	39,020 (1.23)	43,669 (1.41)	43,139 (1.60)	37,965 (1.59)	42,297 (1.67)	43,356 (1.77)

資料：庁内資料に基づき作成 (赤地新入線は令和 2 (2020) 年 10 月より運行)

(単位：人/年)

※カッコ内の数値は、一便あたりの平均利用者数を示します。

(3) 目標③：乗継ぎ・待合い環境の改善による利便性の向上

① 取組み状況

乗継ぎ・待合い環境の改善について、各交通事業者と連携して、乗継拠点等におけるデジタルサイネージの新設（平成筑豊鉄道 直方駅）や待合い環境の改善（西鉄バス直方（ローソン））、各停留所における待合い・乗降環境の整備（山のお茶屋さん、ハローデイ直方店、今林、津田町、永満寺団地）などに取組んできました。

▼各停留所における待合い・乗降環境の整備（山のお茶屋さん）



表 17 前計画における事業及び実施状況（目標③）

主な取組み内容	実施状況	
施策（1）わかりやすい乗継情報提供		
i) 乗継拠点における分かりやすい乗継情報の表示	◎	実施
施策（2）乗継・待合い・乗降環境の改善		
i) 乗継拠点等における乗継・待合い環境の改善	◎	実施
ii) 各停留所における待合い・乗降環境の改善	◎	実施
iii) ポケット駐輪施設の整備	×	未実施

② 計画目標の達成状況と評価

バス停でのバス待ち改善箇所数は、計画策定後に実施した箇所数が5箇所であり、目標を達成しています。しかし、公共交通利用者数の回復に資する取組みの一環として、引き続き、乗継ぎ・待合い環境を改善していくことが課題です。

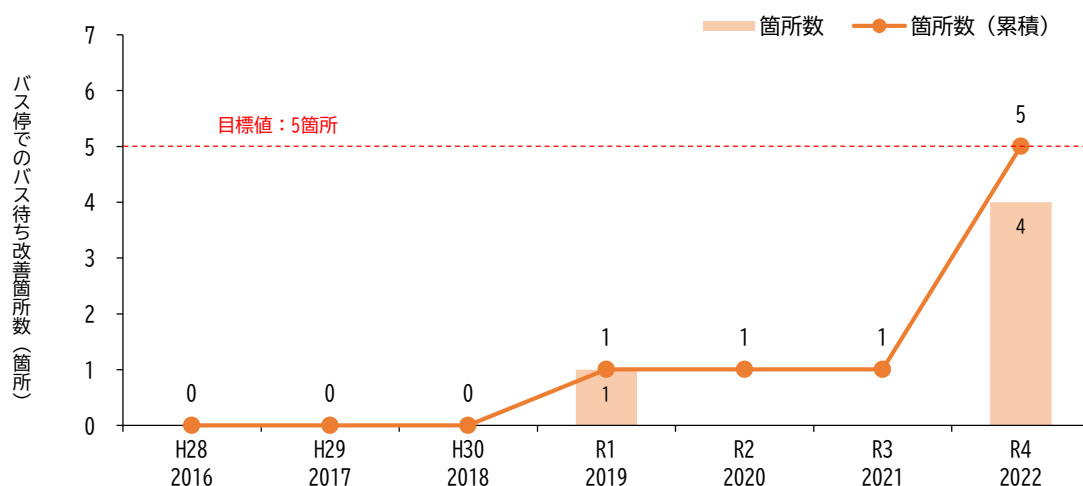


図 83 目標達成状況（バス停でのバス待ち改善箇所数）

(4) 目標④：公共交通利用への意識の醸成

① 取組み状況

地域公共交通の現状を市民に理解してもらい、その重要性を広く周知することを目指し、様々なイベント（JR ウォーキング・へいちくフェスタ、ちくほうのりものフェスティバルなど）に参画し、公共交通に対する意識の醸成に取り組んできました。

表 18 前計画における事業及び実施状況（目標④）

主な取組み内容	実施状況	
施策（1）モビリティ・マネジメントの実施		
i) 転入者、高齢者、小中学生等を対象とした路線図の配布・乗り方などの周知	△	検討・調整中
施策（2）関係機関との連携による公共交通利用促進		
i) 市及び事業者の各種イベント時における公共交通利用促進キャンペーンの実施	◎	実施
ii) 商業・観光振興を目的とした関係機関と連携	◎	実施
施策（3）企業と一体となった取組みの実施		
i) 車内広告や駅・バス停のネーミングライツ等企業と一体となった取組みの実施	×	未実施

② 計画目標の達成状況と評価

各種イベントにおける公共交通利用促進キャンペーンの実施回数は、平成 30（2018）年度は目標値を達成しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、参加予定のイベントが中止になるなどの理由により、令和元（2019）年度以降は目標値を下回っています。

公共交通の利用促進や、公共交通に対する財政支援などへの理解を深めていくための取組みとして、引き続き、公共交通利用への意識の醸成が課題として残っています。

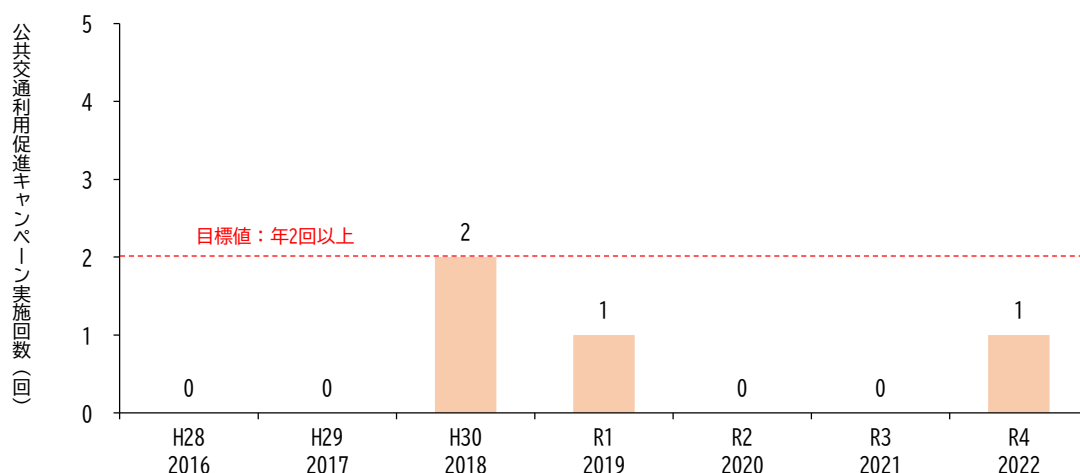


図 84 目標達成状況（各種イベントにおける公共交通利用促進キャンペーンの実施回数）

(5) 目標⑤：地域との協働による利用促進等の取組みの実践

① 取組み状況

多様な主体の連携により、持続可能な公共交通システムの構築を目指し、沿線住民の積極的な参画のもと公共交通の必要性や課題についての検討・改善の実施に取り組んできました。

表 19 前計画における事業及び実施状況（目標⑤）

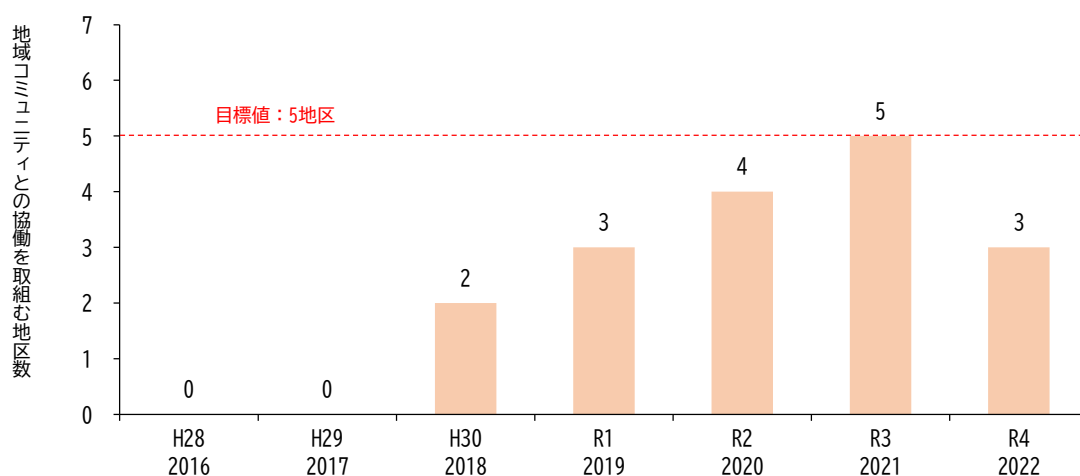
主な取組み内容	実施状況	
施策(1) 地域公共交通軸（支線）におけるネットワークの見直し【再掲】		
i) 地域ニーズやまちづくりの方向性、公共交通空白地域への対応を考慮したコミュニティバス路線の見直し	◎	実施
ii) 路線の見直し・改善の仕組みの構築	◎	実施
iii) トリガー制度の導入	△	検討・調整中
施策(2) 地域・コミュニティと一体となった取組みの実施		
i) コミュニティバスの利用促進に向けた沿線住民と行政の協働	○	一部実施

② 計画目標の達成状況と評価

地域コミュニティとの協働を取組む地区数は、令和 3（2021）年度に目標値を達成しました。

コミュニティバス各路線の沿線住民の参画のもと、コミュニティバス路線の見直し等を進めてきたことにより、感田線等では利用者数が増加傾向に転じており、公共交通の利用促進が図られています。ただし、利用促進に向けた広報活動など具体的な事業は積極的に実施できておらず、そのことも原因となり、住民が公共交通に対して関心を持つきっかけがなく、公共交通に対する認識を深めることができていないと認識しています。

路線変更の協議と並行して、直方市全体における持続可能な公共交通の維持・確保に向けて、引き続き、地域との協働による利用促進等が課題として残っています。



※実績値は実際に路線変更を伴った協議の地区数を表示

図 85 目標達成状況（地域コミュニティとの協働を取組む地区数）

(6) 目標⑥：市民の公共交通に対する安心感の確保

① 取組み状況

目標⑤と同様に、多様な主体の連携により、持続可能な公共交通システムの構築を目指し、交通空白地域の解消に基づく路線変更、新規路線の新設、オンデマンド交通の実証実験の実施や免許返納者に対する公共交通利用の働きかけなど、公共交通に対する安心感の確保に取り組んできました。

表 20 前計画における事業及び実施状況（目標⑥）

主な取組み内容	実施状況	
施策(1) 地域公共交通軸（その他地域）における移動手段の確保		
i) タクシー等を活用したデマンド交通の協議	○	一部実施
施策(2) 免許返納に向けた環境整備の推進		
i) 免許返納者に対する環境整備の推進	◎	実施

② 計画目標の達成状況と評価

市民の公共交通に対する満足度評価割合は、令和元（2019）年に実施した市民アンケート調査結果に基づくと、目標値を大きく下回っています。

令和元（2019）年に実施した市民アンケート調査において、定住する理由として「通勤や買い物などの際の交通が便利」であることが多く挙げられています。また、高齢化が更に進むことを考慮すると、今後、免許返納者数が増加することが見込まれることから、引き続き、市民の公共交通に対する安心感の確保が課題として残っています。

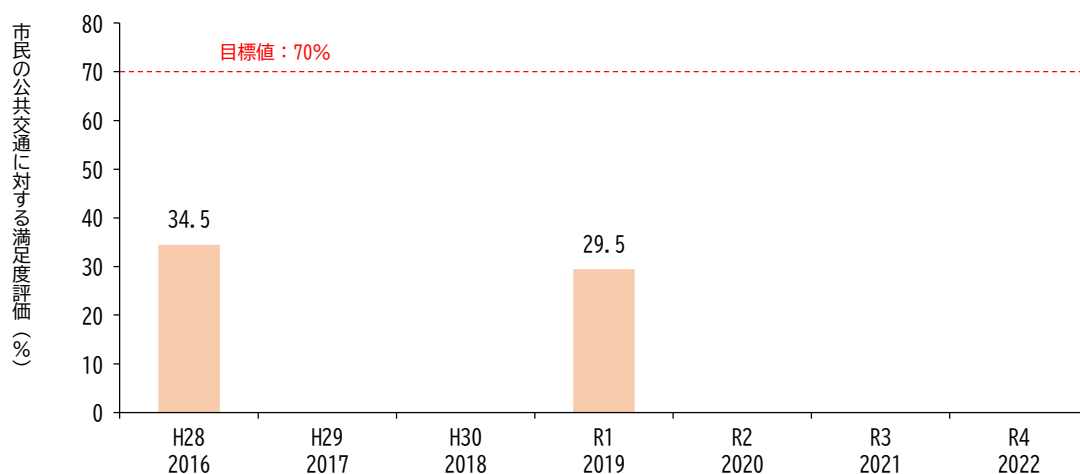


図 86 目標達成状況（公共交通に対する満足度評価割合）

(7) 目標達成状況のまとめ

前計画において掲げた6つの計画目標と、それぞれに対応する数値指標について検証した結果、前述のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者数の減少やイベント開催等の中止に伴い、数値指標の大半が未達成となっています。なお、コロナ禍前の令和元（2019）年における実績値で評価した場合には、数値指標の半分を達成している状況にあります。

表 21 目標達成状況のまとめ

計画目標	数値指標	単位	目標値	達成状況		参考. コロナ禍前	
				実績値 (R4)	結果	実績値 (R1)	結果
①公共交通軸（幹線）の 利便性向上	鉄道駅別年間乗降客数	千人/年	4,410	3,769	未達成	4,429	達成
	路線バスの 年間利用者数	千人/年	426	245	未達成	431	達成
②地域公共交通軸（支 線）の利便性向上	コミュニティバスの 年間利用者数	人/年	41,300	43,276	達成	43,139	達成
	コミュニティバス 一便あたりの利用人数	人/便	2以上	1.76	未達成	1.60	未達成
③乗継ぎ・待合環境の 改善による利便性の 向上	バス停での バス待ち改善箇所数	箇所	5	5	達成	1	未達成
④公共交通利用への意 識の醸成	各種イベントにおける 公共交通利用促進キャン ペーンの実施回数	回/年	2以上	1	未達成	2 ^{※3}	達成
⑤地域との協働による 利用促進等の取組み の実践	地域コミュニティとの 協働を取組む地区数	地区	5	5 ^{※1}	達成	3	未達成
⑥市民の公共交通に対 する安心感の確保	公共交通に対する 満足度評価割合	%	70	29.5 ^{※2}	未達成	29.5	未達成

※1. 令和3（2021）年の協議地区数を記載

※2. 公共交通に対する満足度評価割合は、最終調査年度（令和元（2019）年）の実績値を記載

※3. 令和元（2019）年実績は1回であるが、令和2（2020）年3月に予定していたイベントが新型コロナウイルス感染症の影響により開催中止となったため、ここでは平成30（2018）年の実績値を記載

5章 直方市の公共交通に関する課題

5.1 これまでの公共交通に対する取組みと社会情勢の変化

本市では、誰もが安心して身近に感じる交通環境の充実したまちを目指し、前計画である「直方市地域公共交通網形成計画」を平成30（2018）年9月に策定しました。

しかし、新型コロナウイルスの国内感染が令和2（2020）年1月に確認され、その後、令和5（2023）年5月に5類に引き下げられるまでの約3年間、国からの外出自粛要請をはじめ、様々な場面で行動が制限される状況が続きました。こうした状況下において、前計画に位置づけた施策のなかには着手・実施できていない施策も多くあり、数値指標として掲げた8指標のうち、3指標が目標を達成していますが、5指標で目標を未達成となっています。

また、前計画策定以降における本市の公共交通を取り巻く社会情勢は以下のとおり変化しており、今後、公共交通が担う役割はこれまで以上に重要性が増す一方、交通事業者を取り巻く環境は厳しい状況に直面しています。

直方市の公共交通を取り巻く社会情勢の変化

■公共交通の現況

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は大幅減少
- ・鉄道の利用者数は回復傾向にあるものの、コロナ禍前の利用水準までは回復していない
- ・路線バスは、運転手の不足問題や長時間労働の是正に伴う新たな問題も生じており、路線の撤退が続いている
- ・公共交通に対する本市の公的資金投入額は、令和2（2020）年度以降、増加傾向にあり、令和4（2022）年度は約1億5千万円まで増加
- ・今後、これまで以上に公共交通の維持・確保が厳しいものとなることが見込まれる

■地域の現況

- ・前計画の策定から総人口は約1,000人減少（平成27年→令和2年）、一方で、65歳以上の高齢者人口は約1,000人増加
- ・今後、後期高齢者の増加により、運転免許返納者が増えることが見込まれる

■まちづくりと交通の連携

- ・直方市立地適正化計画では、中心拠点の再形成を主な目的としつつ、副拠点・生活拠点を形成
- ・これらの拠点間を公共交通で結ぶことにより連絡性を確保し、コンパクト+ネットワークのまちづくりを進める

公共交通を取り巻く課題

- 課題①：市内及び市外の各拠点を結ぶ公共交通軸の維持・確保
- 課題②：地域の暮らしを支える生活交通の確保
- 課題③：まちづくりと連携した中心拠点の再形成

5.2 公共交通を取り巻く課題

課題1：市内及び市外の各拠点を結ぶ公共交通軸の維持・確保

本市では、各拠点形成と公共交通の連携による「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、集約型都市構造の実現を目指し、様々な施策に取り組んでいます。

一方で、鉄道や路線バスについては、新型コロナウイルス感染症の感染予防のための外出自粛等が続いたことにより、公共交通事業者の経営状況に深刻な影響を及ぼしているとともに、乗務員不足等の新たな問題も顕在化しつつあり、これまで以上に公共交通を維持していくことが厳しい状況を迎えています。

本市のまちづくりを支える公共交通軸を維持し、また、市民等の日常的な移動手段として定着している公共交通サービスを継続して提供していくことが課題です。

課題2：地域の暮らしを支える生活交通の確保

本市の人口は減少傾向にあります。65歳以上の高齢者人口は増加しており、特に75歳以上の後期高齢者は今後も増加することが見込まれることから、今後、運転免許返納者がこれまで以上に増えることが予想されます。

高齢化は、拠点に比べて郊外部で進んでおり、現在はコミュニティバスにより、こうした地域のモビリティを確保しています。また、近年では、将来にわたって持続可能な公共交通体系の解決の糸口を模索するため、新たなモビリティサービスとして、上頓野エリア、畑・永満寺エリアにおいてオンデマンド交通（乗合タクシー）等の実証実験を行っています。

人口集積や主要集客施設の立地が少なく、既存の公共交通サービスの維持が困難な地域においては、行政と地域住民が協力・連携し、地域の移動ニーズに応じた適切な交通手段を確保していくことが課題です。

課題3：まちづくりと連携した中心拠点の再形成

本市では、JR直方駅周辺を中心市街地（中心拠点）として位置づけ、これまでに直方駅周辺整備事業や直方レトロタウンの整備等を進めてきました。しかし、中心拠点の人口減少や空き家・空き店舗の増加、これによる賑わいの低下などが深刻化しています。交通面においては、中心拠点における歩行者・自転車の通行量は減少している一方、自動車交通量は増加しており、日の出大橋付近の道路混雑が慢性化しています。

こうした状況を踏まえ、本市では直方市立地適正化計画、直方駅前まちづくり構想等を策定し、中心拠点における利便性、居住性の向上及び賑わいの創出に取り組んでいます。

中心拠点の活性化に向けたまちづくり施策と連携し、直方駅から商店街等への人の流れを取り戻すため、市民や来街者が安心して快適に歩きたくなる交通環境を再構築していくことが課題です。また、本市の玄関口である直方駅周辺ではJR筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の3路線が結節する広域拠点としての強みを生かし、道路混雑の緩和や交流人口の拡大に向け、公共交通機関相互の結節性強化や利便性を向上していくことが課題です。

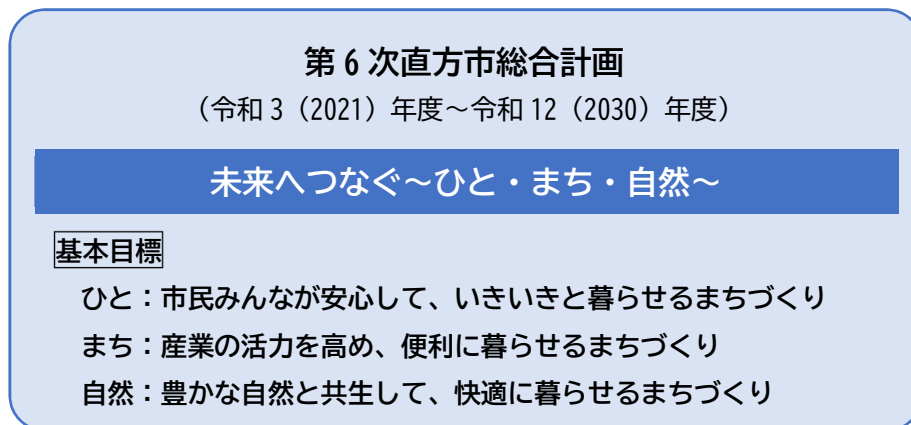
6章 直方市の交通将来像と戦略目標

6.1 直方市の交通将来像（基本方針）

第6次直方市総合計画では、「未来へつなぐ～ひと・まち・自然～」を都市将来像に掲げ、『まち』の基本目標として、「産業の活力を高め、便利に暮らせるまちづくり」を設定しています。このなかで、集約型都市構造への取組みとして、コンパクト+ネットワークの考え方にに基づき、交通ネットワークとの整合を図りながら、各拠点に、医療・商業・福祉・住宅等の集積を誘導し、効率的で生活のしやすいまちを目指しています。また、直方市都市計画マスタープラン及び直方市立地適正化計画では、本市の核となる中心拠点、副拠点、生活拠点を位置づけ、各拠点間を公共交通で連携したまちづくりを進めるものとしています。さらに、今後、後期高齢者の増加に伴う免許返納の増加が見込まれることから、地域の暮らしを支えるうえでも、公共交通の役割は大きくなっています。

一方、令和2（2020）年から流行している新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者は大きく減少し、交通事業者は厳しい経営状況に置かれています。現在の公共交通網及びサービス水準を維持するためには、公共交通利用者数の回復を図ることにより、交通事業者の経営体力を取り戻すなど、公共交通を確保・維持していくための仕組みを再構築していく必要があります。

そこで、第6次直方市総合計画における都市将来像の実現を交通面で支えていくためには、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、新たなモビリティ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くことが重要であることから、本市の交通将来像（基本方針）を次のとおり設定します。



直方市都市・地域総合交通戦略 直方市地域公共交通計画
(令和6(2024)年度～令和15(2033)年度)

直方市がめざす交通将来像

**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～**

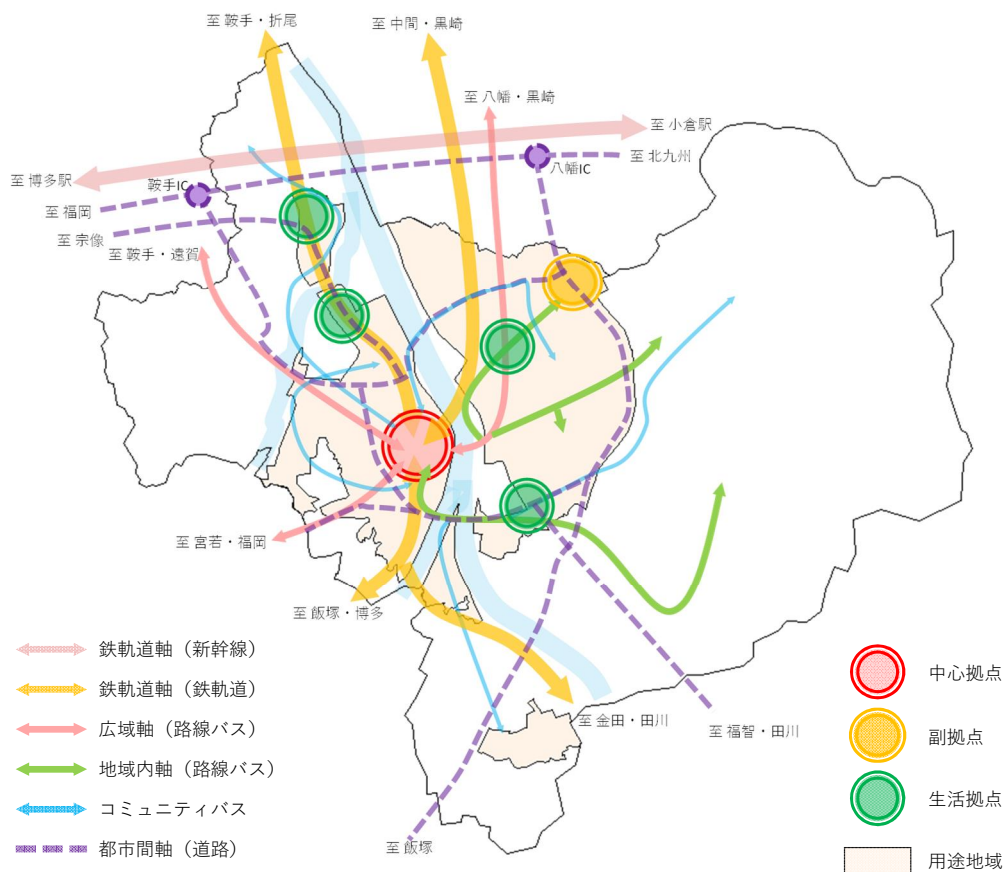
6.2 公共交通の役割及び必要性

(1) 公共交通の位置づけ・役割

直方市の地域公共交通ネットワークを構成している鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の位置づけを以下のとおり整理することにより、各々の役割分担を明確にし、公共交通に関わる関係者が連携・協働して施策を推進します。

表 22 地域の公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	対象路線	役割	確保・維持策
鉄軌道軸 ←→	JR 筑豊本線 平成筑豊鉄道 筑豊電気鉄道	本市の中心拠点(直方駅周辺)と福岡、小倉、行橋方面等への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、現状の運行水準を確保
広域軸 ←→	西鉄バス 直方・鞍手・遠賀線 直方・黒崎線 天神福岡インター線 JR 九州バス 直方線	本市の中心拠点(直方駅周辺)を発着地として、市内並びに近隣市町の各拠点への連絡を担う。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、交通事業者・沿線市町と連携して、幹線バス網の持続可能な運行を確保
地域内軸 ←→	西鉄バス 頓野線 内ヶ磯線 イオンモール直方シャトル便	市内の各拠点間(中心拠点、副拠点、生活拠点)の連絡を担う。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、交通事業者と連携した取組みにより、一定以上の需要を確保
コミュニティバス ←→	コミュニティバス 乗合タクシー等	市内各地域と拠点、主要施設を連絡し、鉄軌道軸・広域軸との接続を担う。	
個別輸送	タクシー、福祉バス 自家用有償旅客運送等	上記公共交通ではカバーできない個別の移動ニーズへの対応を担う。	免許返納した高齢者や障がい者などの移動ニーズに応じたドア・ツー・ドアの輸送を確保



(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 地域公共交通確保維持事業の必要性

前述した公共交通の位置づけ・役割を踏まえ、以下の路線は、都市間や地域間の輸送を担う重要な路線である一方、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 23 地域公共交通確保維持事業の必要性

位置づけ	対象路線	必要性
広域軸	西鉄バス 直方・鞍手・遠賀線 直方・黒崎線 天神福岡インター線 JR九州バス 直方線	<ul style="list-style-type: none"> 直方・鞍手・遠賀線、直方・黒崎線、天神福岡インター線、直方線は、直方駅を起点とし、近隣市町の各拠点を結ぶ地域間幹線路線であり、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。 起終点である直方駅や遠賀川駅、黒崎駅、博多駅は、他の広域路線やそれぞれの地域内交通を連絡する交通結節点であり、広域的な公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。 一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
地域内軸	西鉄バス 頓野線 内ヶ磯線 イオンモール直方シャトル便	<ul style="list-style-type: none"> 頓野線、内ヶ磯線、イオンモール直方シャトル便は、本市の中心拠点である直方駅と、副拠点・生活拠点を結ぶ地域内フィーダー路線であり、市民や来街者の移動を支えるとともに、コンパクト＋ネットワークのまちづくりを進める上で欠かせない路線です。 一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
コミュニティバス	コミュニティバス 乗合タクシー等	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは、居住誘導区域内外の居住地から、病院や商業施設等の生活必需施設を連絡する生活路線であり、地域の生活移動手段としての役割を担っています。 コミュニティバス各路線は、鉄軌道軸や広域軸として位置づけた鉄道・路線バスとの接続により、広域的な移動にも対応しており、鉄道・路線バスを補完する上でも欠かせない路線です。 一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 地域公共交通確保維持事業により確保・維持する路線

機能分類	路線・系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
鉄軌道軸	JR 筑豊本線	若松	直方	原田	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	－
	平成筑豊鉄道伊田線	直方	金田	田川伊田	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	－
	筑豊電気鉄道	黒崎駅前	筑豊中間	筑豊直方	第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	－
広域軸	天神福岡インター線	直方駅	福岡インター	天神	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	直方・鞍手・遠賀線	直方駅	五反田・鞍手車庫	遠賀川駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	直方・鞍手・遠賀線	遠賀川駅	新入	直方駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	直方・黒崎線	直方駅	引野口	黒崎	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	直方線	直方駅	鞍手高校前	博多駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	直方線	直方駅	鞍手高校前	福丸	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	直方線	直方駅	鞍手高校前	観音滝	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
地域内軸	直方線	直方駅	鞍手高校前	脇田転向場	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	頓野線	直方駅	直方高校	頓野ランド前	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	頓野線	直方駅	中原	道目木	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	頓野線	直方駅	出口	道目木	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	頓野線	直方駅	中央病院	イオンモール直方	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	内ヶ磯線	直方駅	－	永満寺	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
コミュニティバス	イオンモール直方シャトル便	直方駅	感田電停	イオンモール直方	4条乗合	路線定期	交通事業者	(対象外)
	上頓野線	直方駅	上頓野	竜王峡	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助
	鴨生田団地線	直方駅	鴨生田団地	サンリブのおがた店	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助
	武谷線	直方駅	武谷	ゴルフ場	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助
	植木線	直方駅	サンリブのおがた店	光田公民館	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助
	感田線	直方駅	サンリブのおがた店	行常集会所	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助
赤地新入線	緑光苑	直方駅	直方駅	サンリブのおがた店	4条乗合	路線定期	直方市(交通事業者に委託)	フィーダー補助

6.3 戦略目標と評価指標

直方市がめざす交通将来像を実現するために、今後、実現すべき戦略目標を設定します。

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

・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。

(関連する SDGs)



本市の公共交通は、今後、人口減少や高齢化の進行等により、更なる公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下などが懸念されるなかで、コンパクト+ネットワークのまちづくりを進めていくためには、鉄軌道軸や広域軸、地域内軸として位置づけた基軸となる公共交通のサービス水準を維持し、更には利便性を向上させていく必要があります。

一方で、公共交通を維持・確保するための公的資金投入額は、令和 2 年度以降増加傾向にあり、持続可能な公共交通を評価するための指標として公的資金投入額（総額、利用者 1 人あたり、住民 1 人あたり）の追加を状況に応じて検討する必要があります。

これらにより、短期的には交通事業者・行政・市民が一丸となって公共交通の利用を促進し、コロナ禍により大きく減少した公共交通利用者の回復を目指します。また、長期的には各公共交通の利便性向上や公共交通相互の乗り継ぎ環境の改善を図り、まちづくりの基軸を担う公共交通ネットワークの強化を目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標①】※1・※2 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	445 万人	411 万人 (令和 4 年度)
【指標②】※3・※4 公共交通の人口カバー率を 90%以上にする	90%	86% (令和 5 年 9 月現在)

※1. 鉄道は市内 10 駅の年間乗降者数の合計、路線バスは直方駅前年間乗客数の合計（統計直方に基づき算出）

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 万人（鉄道…386 万人、路線バス…25 万人）

※2. コロナ禍により減少した公共交通利用者の回復を目標とし、鉄軌道軸（鉄道）の目標値は平成 30 年度実績値をもとに、直方市の将来推計人口の減少率（令和 2 年→令和 12 年：約 6%減少）を考慮し、平成 30 年度実績値の 95%とした。また、広域軸・地域内軸（路線バス）の目標値は令和 4 年度実績値を維持するものとした。

※3. 拠点間を結ぶ公共交通（鉄軌道軸・広域軸・地域内軸）の維持・確保とともに、立地適正化計画との連携により、公共交通カバー圏域内人口を維持・増加させていくものとし、目標値は第 6 次総合計画の指標と整合させた。

※4. 将来的に人口カバー率よりも居住誘導区域に合わせ、運行ルートを加味する必要がある。

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。

(関連する SDGs)



本市では、コンパクト＋ネットワークの考え方にに基づき、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように、直方市立地適正化計画において居住を緩やかに誘導する居住誘導区域を設定しています。一方で、現状では居住誘導区域外にも多数のコミュニティがあり、また、居住誘導区域内に比べて高齢化が進んでいることから、免許返納者や自ら移動手段を持たない人などの外出機会確保のため、地域の暮らしを支えるための生活交通を確保・維持していく必要があります。

これらにより、各地域から生活拠点への交通アクセスを維持するため、公共交通網の再編も含めた地域特性や利用特性に応じた運行の効率化や、タクシーや新たなモビリティ等と連携した移動手段の提供などを図り、居住誘導区域内外における地域住民の日常生活を支える移動手段の確保を目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標③】※1 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	2.3 人/便以上	1.8 人/便 (令和 4 年度)
【指標④】※1 コミュニティバスの収支率を 22%以上にする	22.0%以上	22.0% (令和 4 年度)
【指標⑤】※1 コミュニティバスの運行への公的資金投入額を 3,650 万円/年以下にする	3,650 万円/年	2,860 万円/年 (令和 4 年度)
【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	3 件	0 件

※1. コミュニティバスの運行委託費用は、現状、1 路線あたり約 612 万円/年 (令和 4 (2022) 年度実績) としているが、人件費上昇や燃料費高騰に対応するため、今後、1 路線あたり約 783 万円/年に増額となる。これを踏まえ、現状の収支率 22% (令和 4 年度実績) を維持する為には 1 便あたり 2.3 人以上の利用の必要があることから、利用者数、収支率、公的資金投入額の目標値を設定。

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等を図り、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。

(関連する SDGs)



本市の玄関口である JR 直方駅を含む中心拠点において、人口減少や空き家・空き店舗の増加、これによる賑わいの低下などが深刻化しており、本市では中心拠点における利便性、居住性の向上及び賑わいの創出に取り組んでいます。

これらにより、中心拠点におけるまちづくりと連動して、直方駅から商店街等への人の流れを生み出し、回遊性を高めるため、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通だけでなく、自動車や自転車、徒歩などの多様な交通手段との結節性向上や歩行を支援する交通環境の形成を図り、市民や来街者が安心して快適に歩きたくなる交通環境づくりを目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標⑦】※1 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	4,000 人/日	3,983 人/日 (令和 4 年度)

※1. 直方市立地適正化計画における数値目標との整合性を考慮して設定。

7章 目標達成に向けた取組み

7.1 戦略目標1

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

■ 取組みの方向性

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、乗務員確保に向けた支援などに取組みます。

■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

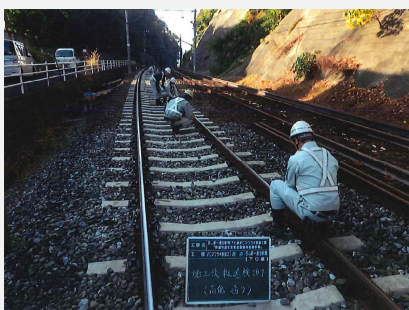
①公共交通軸（幹線）の運行維持に係る支援の継続

- ・地域公共交通確保維持改善事業等の補助メニューを活用するなどにより、拠点間を結ぶ公共交通の運行を継続して支援し、運行サービスの維持・確保に努めます。

②施設・車両の更新などに対する支援【◆】

- ・地域公共交通確保維持改善事業等の補助メニューを活用するなどにより、厳しい経営状況にある交通事業者の負担軽減を図り、継続して老朽更新による安全確保に努めます。

▼マクラギ交換等への支援



▼低床車両導入への支援



③乗務員確保に向けた取組みの推進・支援

- ・各交通事業者の求人活動について、行政ホームページや機関紙等の媒体を活用できるように検討し、乗務員確保に向けた取組みの支援に努めます。

■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期				
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
公共交通軸（幹線）の運行維持に係る支援の継続	行政 交通事業者	実施					適宜検討・実施				
施設・車両の更新などに対する支援	行政 交通事業者	実施					適宜検討・実施				
乗務員確保に向けた取組みの推進・支援	行政 交通事業者	実施					適宜検討・実施				

取組 1-2 公共交通の利用促進

■ 取組みの方向性

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り組めます。

■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

①公共交通利用に係る情報の積極的な提供【◆】

- ・行政ホームページや SNS 等を活用するほか、市内で行われる各種イベント等の場を活用した展示など、公共交通のサービス内容や乗り方に関する情報をわかりやすい形で提供し、利用の抵抗感軽減に努めます。

②公共交通の利用啓発の推進【◆】

- ・市内の小学校を対象とした乗り方教室の実施や転入者への公共交通マップの配布などについて継続して実施するとともに、幼稚園や市民団体等への出前講座の実施など、市民の鉄道やバスへの愛着（マイレール・マイバス意識）の醸成に努めます。

▼沿線小学校の生徒を対象とした社会科見学

沿線小学校の生徒を対象に、筑豊電気鉄道の車両構造、環境、乗車方法（両替機の使用を含む）及び仕事内容等を学習いただき慣れ親しんでいただくことで、通学や通勤等将来の利用やご家族・ご友人等との電車の利用機会向上を目的に、北九州市、中間市、直方市の小学校に対して実施しています。



③観光需要の誘発

- ・市内や公共交通沿線の観光地、「のおがたチューリップフェア」などのイベント等への来訪手段として公共交通の利用促進を図るほか、サイクルトレインや観光周遊パスなどの導入について検討します。

▼サイクルトレインの実施イメージ



■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
公共交通利用に係る情報の積極的な提供	行政 交通事業者	実施		適宜検討・実施								
公共交通の利用啓発の推進	行政 交通事業者 市民・企業等	実施		適宜検討・実施								
観光需要の誘発	行政 交通事業者	実施			適宜検討・実施							

取組 1-3 乗り継ぎ利便性の強化

■ 取組みの方向性

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。

■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

①公共交通機関相互の乗り継ぎ円滑化【◆】

- ・ JR 直方駅等の交通結節点において、鉄道と路線バス、コミュニティバス等の公共交通機関相互が円滑に乗換えできるよう、施設環境の整備や運行ダイヤの調整に努めます。

②乗り継ぎ拠点における待合い環境の改善【◆】

- ・ 交通結節点となる鉄道駅やバス停において、上屋やベンチ、風よけ、照明等の整備に継続して取組むとともに、周辺の商店や公共施設と連携・協力した待合いスペースの確保など、継続して公共交通の待合い環境の改善に努めます。

▼乗り継ぎ拠点における待合い環境改善の実施イメージ

（永満寺団地バス停）



（サンリブのおがた店バス停：屋上駐車場の活用）



③ICT 等を活用した新たなモビリティサービスの推進

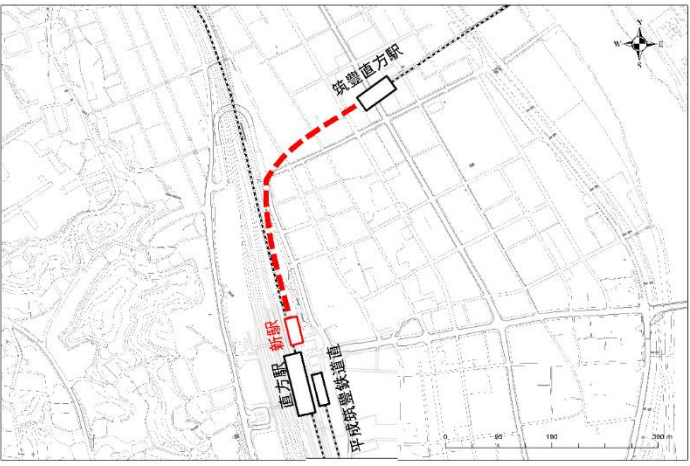
- ・ 近年の ICT 活用によるモビリティサービスの展開に注目し、MaaS における複数事業者の運賃設定などの導入について検討します。

※「MaaS」…「MaaS (Mobility as a Service)」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです

④筑豊電気鉄道の JR 直方駅までの延伸

- ・ 市内を運行する鉄軌道のうち、唯一結節していない筑豊電気鉄道について、他の公共交通機関との結節機能強化や利便性向上を図るために、地域公共交通特定事業（軌道運送高度化事業・鉄道事業再構築事業等）を活用し、JR 直方駅までの延伸を検討します。

▼筑豊電気鉄道の延伸計画の概要

整備区間	筑豊直方駅～新駅（約0.6 km）
設置予定駅	1 駅
概算事業費	約 33 億円
短縮時間	約 9 分（筑豊直方駅～JR 直方駅間の所要時間：徒歩約 12 分、電車約 3 分）
需要予測	844 人/日（内、新規需要 410 人/日）
運行本数	63 本/日
概略ルート	

資料：令和 2 年度 直方市まちなか公共交通活性化調査業務委託 報告書

⑤山陽新幹線の新駅設置に関する検討

- ・山陽新幹線と JR 筑豊本線との交差部における新幹線新駅構想について、新駅設置の可能性を検討します。

■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期				
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
公共交通機関相互の乗り継ぎ円滑化	行政 交通事業者	検討	→	実施			適宜検討・実施				
乗り継ぎ拠点における待合環境の改善	行政 交通事業者	検討	→	実施			適宜検討・実施				
ICT等を活用した新たなモビリティサービスの推進	行政 交通事業者	検討	→	実施							
筑豊電気鉄道のJR直方駅までの延伸	行政 交通事業者	事業化検討（※関係機関等との協議が整い次第、特許申請等の事業化に着手）									
山陽新幹線の新駅設置に関する検討	行政										調査・検討

7.2 戦略目標2

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

取組 2-1 生活拠点へのアクセス性向上

■ 取組みの方向性

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。

■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

①コミュニティバス路線の再編・見直し【◆】

- ・コミュニティバスの効率的・持続可能な運行を行うため、引き続き、市民・交通事業者、行政が連携して、路線の見直し・改善に継続して取組めます。

②新たなモビリティサービスの導入検討【◆】

- ・令和4（2022）年度に実施したオンデマンド交通の実証実験結果も踏まえながら、コミュニティバスでは補完しきれない地域における生活交通の確保に努めます。また、自動運転等の新技術について、実用化に向けた実証事業の動向、関連する道路交通法等の法規制の改正状況等をにらみながら、状況に応じた対応を検討します。

③新たな運賃制度等の導入検討【◆】

- ・コミュニティバス利用者の利便性向上、利用回数増大を図るため、回数乗車券やキャッシュレス決済等の新たな運賃支払い制度の導入に取り組めます。

④バスへの愛着（マイバス意識）の醸成

- ・コミュニティバスの各運行エリアでの取組みの実情や利用実態等を把握し、各地域の市民と一体となって地域公共交通のあり方について検討します。

⑤情報のオープン化

- ・GTFS データを活用したコミュニティバスのバス停や運行路線などの情報発信に努めます。

▼回数乗車券のイメージ



■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期				
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
コミュニティバス路線の再編・見直し	行政 交通事業者			実施			適宜検討・実施				
新たなモビリティサービスの導入検討	行政 交通事業者 市民・企業等		検討		実施		適宜検討・実施				
新たな運賃制度等の導入検討	行政 交通事業者		実施	適宜検討・実施							
バスへの愛着（マイバス意識）の醸成	行政 交通事業者 市民・企業等		実施	適宜検討・実施							
情報のオープン化	行政 交通事業者		実施	適宜検討・実施							

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

■ 取組みの方向性

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。

■ 事業概要

〔◆〕 網形成計画から継続して取組む施策

① 運転免許返納者への支援【◆】

- ・引き続き、運転免許証自主返納支援事業の継続的な実施を行うとともに、支援内容（現在は交通系 IC カードのみ）の拡充について検討します。

② 福祉車両の導入推進・支援

- ・高齢者や車いす利用者、障がいのある方が安全に安心して外出できるよう、継続して福祉車両による移動送迎の実施を支援します。

▼ 移動送迎支援事業の概要

事業概要：リフト付き自動車などで、外出を支援します。

利用できる人：市内居住の人で

- 各種障害手帳（身体、療育、精神）の交付を受けていて、日常的に車イスや補装具を使用している人

- 要介護3以上で、日常的に車イスや補装具を使用している人、など

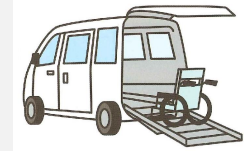
利用内容：利用範囲 … 県内日帰り

利用回数 … 月4回まで

利用時間 … 9:00 から 16:30 まで

費用：利用料は無料。ただし、燃料、有料道路、駐車場などの実費は利用者負担となります。

※病院や施設などへの入院・入所中の方の利用はできません。



③ 障がい者等への外出支援

- ・障がい者等が気軽に外出できる環境づくりを進めるため、関連する部署と連携し、引き続き、タクシー券補助を行います。

■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
運転免許返納者への支援	行政 交通事業者	実施		適宜検討・実施								
福祉車両の導入推進・支援	行政 交通事業者	実施		適宜検討・実施								
障がい者等への外出支援	行政 交通事業者	実施		適宜検討・実施								

7.3 戦略目標3

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

■ 取組みの方向性

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。

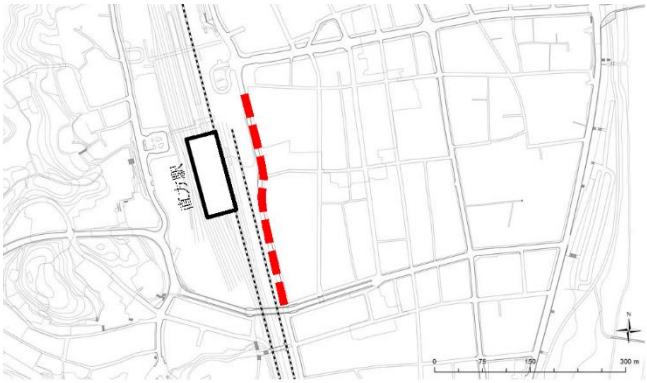
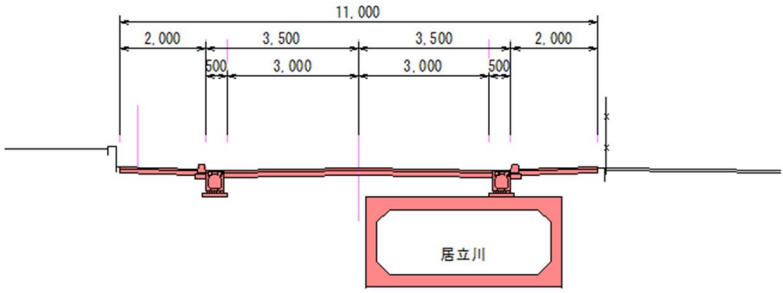
■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

① 都市計画道路の整備

- ・直方駅行橋線や直方駅上老良線などの都市計画道路について、歩行者や自転車利用者が安全に通行できるための空間整備や、歩道のバリアフリー化に努めます。

▼ 道路整備事業の概要

整備区間	直方駅～御館橋（約0.4km）
概算事業費	約9億円
整備概要	整備延長 400m、総幅員 11m、車道幅員 7m（2車線）、歩道幅員 4m
計画平面図	
計画横断面図	

② 自転車ネットワークの整備推進

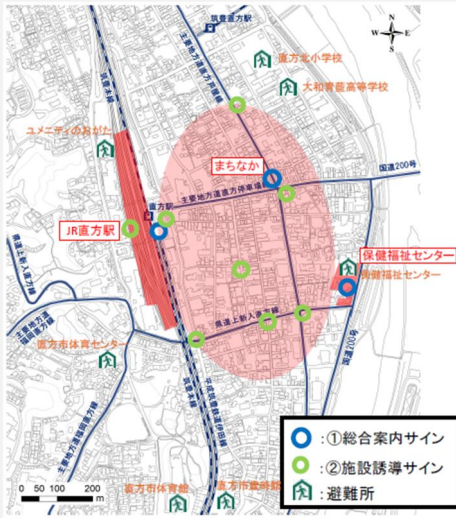
- ・直方市自転車ネットワーク計画に基づき、交通量の多い中心拠点において、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる空間の確保に努めます。

③ 回遊を促す案内情報の提供

- ・来訪者の回遊性向上を目指し、施設誘導や観光情報等の公共サインの充実、新たな情報コンテンツの検討など、中心拠点のプロモーションに努めます。

▼総合案内サイン・施設誘導サインの設置

来訪者の利便性向上を図り、点在する誘導施設や生活利便施設を一体的に利用してもらうことで中心拠点内の回遊性を高めるため、サインの設置を行います（災害時の避難案内としても活用します）。



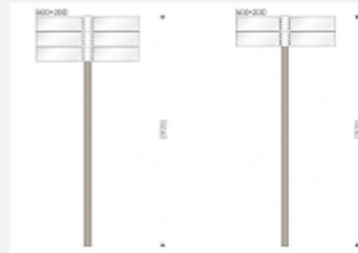
○総合案内サイン（※）の整備イメージ

※観光・避難所の情報を掲示した案内サイン



○施設誘導サイン（※）の整備イメージ

※観光・避難所の距離等の情報を掲示した矢印サイン



④レンタサイクルの整備促進

・観光地等へのアクセス手段の確保による観光の推進、回遊性向上に努めます。

⑤サイクルスタンドの整備促進

・引き続きサイクルスタンドの整備を促進し、自転車で訪れる方への受入体制を整えることにより、新たな観光需要の掘り起こしと、地域活性化に努めます。

⑥中心拠点の賑わい創出への取組み

・中心拠点の賑わい創出のため、五日市などのイベント開催に合わせ、公共交通の移動支援に伴う利用促進に取り組めます。

■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期				
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
都市計画道路の整備	行政	実施			適宜検討・実施						
自転車ネットワークの整備推進	行政	検討			実施						
回遊を促す案内情報の提供	行政	実施	適宜検討・実施								
レンタサイクルの整備促進	行政	実施	適宜検討・実施								
サイクルスタンドの整備促進	行政	実施	適宜検討・実施								
中心拠点の賑わい創出への取組み	行政	実施	適宜検討・実施								

取組 3-2 まちなか交通の魅力向上

■ 取組みの方向性

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。

■ 事業概要

（【◆】 網形成計画から継続して取り組む施策）

① 駅前通りの歩道空間の高質化整備

- ・ 駅前通りの歩行空間を快適にしていくため、歩道の拡幅や高質化などの質的向上に取り組み、ゆとりある空間を創出するための工夫に努めます。

▼直方駅前街路灯の整備イメージ



② 魅力あるモビリティサービスの導入検討

- ・ 各商店街のアーケードは南北に約 1km 程度あることから、回遊を促し、来街者の歩行を支援するために、グリーンスローモビリティやシェアサイクル等の導入について検討します。

③ 筑豊電気鉄道の JR 直方駅までの延伸（再掲）

- ・ 市内を運行する鉄軌道のうち、唯一結節していない筑豊電気鉄道について、他の公共交通機関との結節機能強化や利便性向上を図るために、地域公共交通特定事業（軌道運送高度化事業・鉄道事業再構築事業等）を活用し、JR 直方駅までの延伸を検討します。

④ 自転車駐輪場の整備

- ・ 筑豊電気鉄道の JR 直方駅までの延伸に伴い、直方駅北自転車等駐車場の再整備を検討します。

■ 事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
駅前通りの歩道空間の高質化整備	行政	実施										
魅力あるモビリティサービスの導入検討	行政	調査・検討					実施					
筑豊電気鉄道の JR 直方駅までの延伸	行政 交通事業者	事業化検討（※関係機関等との協議が整い次第、特許申請等の事業化に着手）										
自転車駐輪場の整備	行政	筑豊電気鉄道の JR 直方駅までの延伸と合わせて実施										

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

取組みの方向性

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組みます。

事業概要

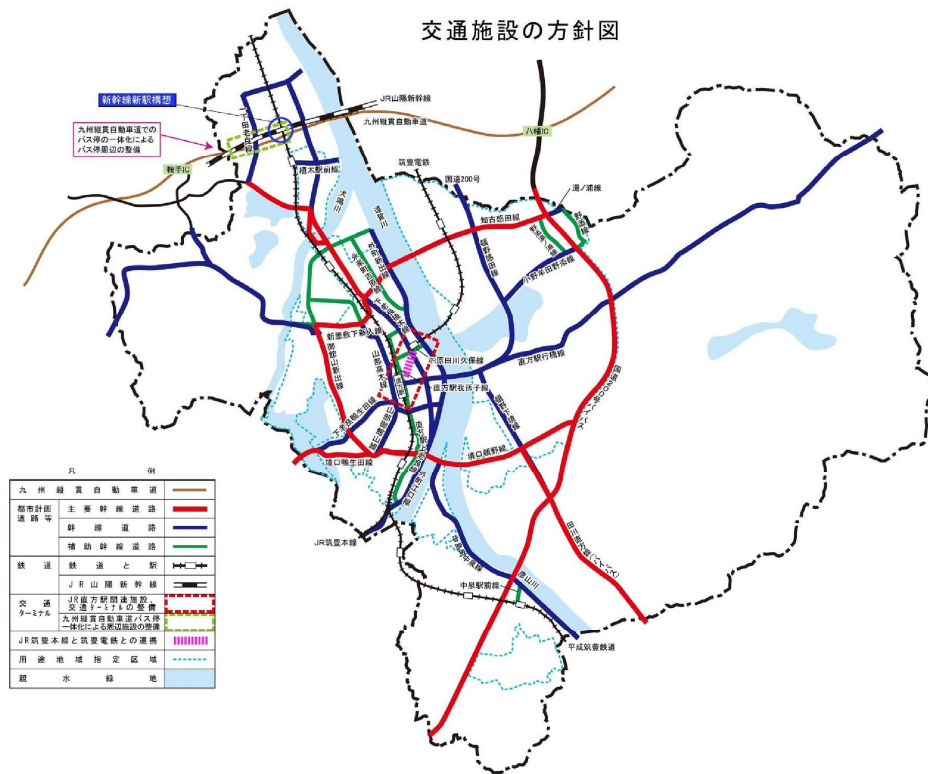
（【◆】 網形成計画から継続して取組む施策）

①環状型道路における未整備区間の整備推進

- ・未整備区間を整備することで、環状型道路ネットワークの機能による移動円滑性、利便性や防災性向上等を目指します。

②周辺都市と各拠点間の連携を高める道路網の整備

- ・本市における都市活動や日常生活の利便性向上を基本とし、周辺都市、各拠点間の有機的な連携を高める道路網の確立を目指します。
- ・路線バス、コミュニティバスの路線網の整備と道路空間の確保を推進します。



事業主体とスケジュール

実施内容	実施主体	短期		中期			長期				
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
環状型道路における未整備区間の整備推進	行政	実施									
周辺都市と各拠点間の連携を高める道路網の整備	行政	実施									

表 24 事業スケジュール

---> 調査・検討 → 整備・導入・実施 → 適宜検討・実施

戦略目標	取組み内容	実施内容	実施主体	短期		中期			長期						
				R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
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	1-1 公共交通（幹線軸）の維持	公共交通軸（幹線）の運行維持に係る支援の継続	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		施設・車両の更新などに対する支援	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		乗務員確保に向けた取組みの推進・支援	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	1-2 公共交通の利用促進	公共交通利用に係る情報の積極的な提供	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		公共交通の利用啓発の推進	行政、交通事業者、市民・企業等	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		観光需要の誘発	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	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円滑化	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		乗り継ぎ拠点における待合環境の改善	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		ICT等を活用した新たなモビリティサービスの推進	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		筑豊電気鉄道のJR直方駅までの延伸	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		山陽新幹線の新駅設置に関する検討	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	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	2-1 生活拠点へのアクセス性向上	コミュニティバス路線の再編・見直し	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
新たなモビリティサービスの導入検討			行政、交通事業者、市民・企業等	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
新たな運賃制度等の導入検討			行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
バスへの愛着（マイバス意識）の醸成			行政、交通事業者、市民・企業等	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
情報のオープン化			行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
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		運転免許返納者への支援	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		福祉車両の導入推進・支援	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		障がい者等への外出支援	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
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	都市計画道路の整備	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
			自転車ネットワークの整備推進	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	回遊を促す案内情報の提供		行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	レンタサイクルの整備促進		行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	サイクルスタンドの整備促進		行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	中心拠点の賑わい創出への取組み		行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	3-2 まちなか交通の魅力向上	駅前通りの歩道空間の高質化整備	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		魅力あるモビリティサービスの導入検討	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		筑豊電気鉄道のJR直方駅までの延伸	行政、交通事業者	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		自転車駐輪場の整備	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
	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	環状型道路における未整備区間の整備推進	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		周辺都市と各拠点間の連携を高める道路網の整備	行政	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	

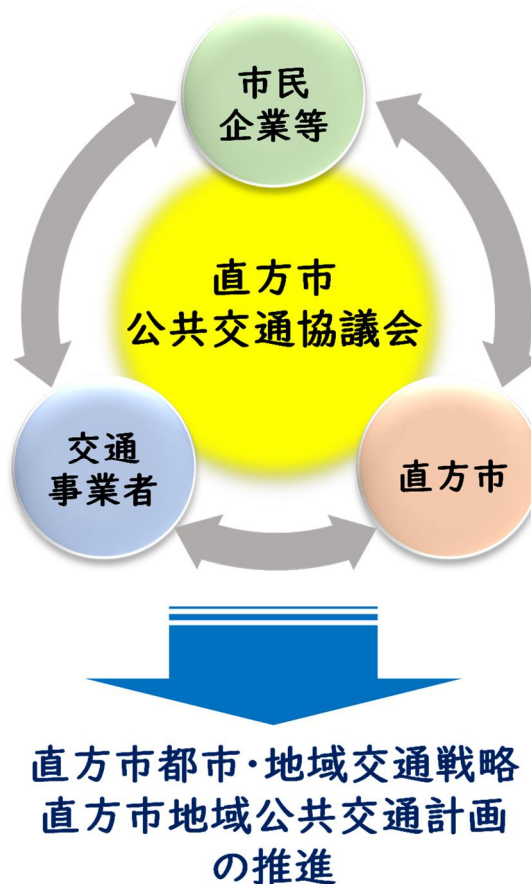
8章 計画の推進体制と進捗管理

8.1 計画の推進体制

本計画の推進は、「直方市公共交通協議会」において行うこととしますが、円滑に事業を進めるためには、行政機関（国、福岡県、道路管理者、交通管理者、直方市）や交通事業者による主導だけでなく、市民や企業等もその意識を高め、関係者全てが認識を共有する必要があります。

そのためにも、行政機関、交通事業者、市民・企業等がそれぞれ主体性を持ち、役割を意識するとともに、相互に連携・協働しながら取り組んでいきます。

- ・交通事業者は、安全・安心な運行を提供することはもちろんのこと、地域の移動ニーズに応じた効率的な運行を行います。
- ・直方市は、地域公共交通ネットワークを確保・維持していくため、限られた財政状況下において運行に対する支援、利用促進を図ります。また、まちづくりと連携し移動を活性化させる交通環境づくりに取り組みます。
- ・市民・企業等は、地域公共交通を積極的に利用するとともに、地域公共交通の課題やあり方を主体的に考え、取組みに積極的に参加します。



8.2 計画の進捗管理

本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルに基づき、計画の立案・目標を設定（Plan）し、それに基づき事業を実施（Do）します。実施した事業の結果から設定した目標の達成状況を評価（Check）し、評価結果を踏まえ必要に応じて改善に向け見直し（Action）を行います。

表 25 計画及び事業の評価スケジュール

	前期					後期				
	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033
事業の実施	←—————→									
事業の進捗管理	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
計画の評価					●					●
計画の中間見直し					●					

表 26 年間のPDCAサイクル

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
直方市 公共交通協議会		第1回 →							第2回 →			
事業計画 Plan								次年度事業 の計画 →				
事業実施 Do	当年度事業の実施 →											
事業の評価 Check	前年度事業 の評価 →											
見直し・改善 Action			次年度事業の 見直し・改善 →									

■計画策定の経緯

直方市公共交通協議会

○開催日時：令和5年6月16日（金） 14：00～

○協議内容：直方市地域公共交通計画及び直方市都市・地域総合交通戦略の策定についての概要説明

交通事業者ヒアリング

○開催日時：令和5年7月26日（水）～ 8月24日（木）

○協議内容：現状課題や今後の取組みについて

コミュニティバス運行地域関係者ヒアリング

○開催日時：令和5年8月25日（金）～ 9月6日（水）

○協議内容：現状課題や利用促進など今後の取組みについて

利用者アンケート

○開催日時：令和5年9月28日（木）～ 10月17日（火）

○路線バス利用者、コミュニティバス利用者、筑豊直方駅利用者、域内5高等学校

直方市公共交通協議会

○開催日時：令和5年10月13日（金） 14：30～

○協議内容：直方市都市・地域総合交通戦略及び直方市地域公共交通計画の骨子

交通事業者ヒアリング（2回目）

○開催日時：令和5年11月15日（水）～ 12月1日（金）

○協議内容：計画取組み（案）について

直方市公共交通協議会

○開催日時：令和5年12月18日（月） 13：30～

○協議内容：直方市都市・地域総合交通戦略及び直方市地域公共交通計画の素案

直方市公共交通協議会

○開催日時：令和6年2月1日（木） 10：00～

○協議内容：直方市都市・地域総合交通戦略及び直方市地域公共交通計画の素案（2回目）

パブリックコメントの実施

○募集期間：令和6年2月13日（火）～令和6年3月12日（火）

直方市公共交通協議会

○開催日時：令和6年3月18日（月）

○協議内容：パブリックコメントへの意見に対する対応

「直方市都市・地域総合交通戦略」及び「直方市地域公共交通計画」の策定

■直方市公共交通協議会メンバー構成

(順不同・敬称略)

区分	所属	役職名	氏名
学識経験者	大分大学	教授	大井 尚司
	九州国際大学	常務理事	神力 潔司
公共交通事業者	九州旅客鉄道(株)	筑豊篠栗鉄道事業部 部長	富永 哲男
	筑豊電気鉄道(株)	運輸車両課 課長	高野 浩一
	平成筑豊鉄道(株)	代表取締役社長	河合 賢一
	J R九州バス(株)	常務取締役企画運輸部長	吉住 信哉
	西日本鉄道(株)	自動車事業本部営業部 営業第三担当課長	久池井 隆
	西鉄バス筑豊(株)	直方支社長	前原 穰
	直鞍旅客自動車協同組合	理事長	小野 龍平
	(株)筑豊産業	総務部 次長	飯尾 泰任
	MGタクシー(株)	代表取締役	堀 孝
	タクシー運転手の代表者	MG タクシー乗務員	梅野 純昭
住民又は利用者代表	直方市シニアクラブ連合会	事務局長	高木 英一
	上頓野校区自治公民館	会長	上川 勝義
	新入校区上新入川東区自治会	顧問	山本 洋
	下境校区自治区公民館	会長	緒方 友信
	植木校区自治区公民館	会長	松尾 直記
	感田校区自治区公民館	会長	大石 巖
	下境校区赤地公民館	館長	吉原 伸二
関係行政機関	直方警察署	交通課長	北尾 寿一
	九州運輸局福岡運輸支局	支局長	傳 勝博
	福岡県直方県土整備事務所	所長	山田 光春
	福岡県	企画・地域振興部 交通政策課長	山崎 浩
直方市	直方市	産業建設部長	田中 克幸
	直方市	用地管理課長	犬丸 智久

■用語集

あ行

◇ICT

Information and Communication Technology の略。インターネットを活用した情報共有を実現する技術の総称のこと。

◇アクセス・イグレス

鉄道駅に到着する時の交通手段をアクセス交通といい、鉄道駅を降りてから利用する交通手段をイグレス交通という。

◇駅端末交通手段

出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの移動において利用した交通手段を鉄道端末手段という。

◇SNS

Social Networking Service の略。登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。

◇SDGs

Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。

◇OD

移動の起点(Origin)と終点(Destination)のこと。

か行

◇観光入込客数

その地域を訪れた観光客数のこと。

◇キャッシュレス決済

公共交通の利用時に、現金で切符を購入せず、ICカード、クレジットカード、スマートフォン等で決済すること。

◇居住誘導区域

都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のこと。

◇拠点

都市機能（商業、業務、居住、文化、福祉、行政等）が集積しており、多くの人が集まる場所であり、徒歩・公共交通等により、多くの人々が到達可能な場所のこと。

◇グリーンスローモビリティ

時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことで、この車両も含めた総称。

◇公共交通カバー圏域

直方市においては、鉄道駅中心から半径 500m 圏またはバス停中心から半径 300m 圏の公共交通の利用が便利な圏域のこと。

◇公共交通空白地域

駅やバス停から一定の距離を越え、地域公共交通の利用が不便もしくは困難な地域のこと。

◇公共交通軸

拠点間を結び都市の連携を促進させる軸。基幹公共交通軸を含む。

◇交通結節点

徒歩、自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。一般的には、鉄道駅やバスターミナルをさす。

◇交流人口

買い物、通勤・通学、文化、スポーツ、レジャー、観光、ビジネスなどの様々な目的で、その地域を訪れた（交流した）人口のこと。

◇コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが事業主体となり運営するバスのこと。

◇混雑度

道路の混み具合を数値で表したもので、道路の交通量の交通容量に対する比(交通量/交通容量)で示される。混雑度 1.0 で交通量が道路の交通容量に等しい状態となり、1.0 以上の場合には渋滞が生じている状態とみなされる。

◇コンパクト+ネットワーク

少子高齢化と人口減少に備え、コスト削減と利便性の両立のため、都市機能の集約等を進めるコンパクトシティが政策として掲げられている。これと公共交通網の再構築をはじめとするインフラネットワークの構築による都市再整備を組み合わせて実現しようというもの。

さ行

◇サイクルトレイン

自転車を鉄道やバスの車内にそのまま持ち込む、あるいは車外サイクルラックに搭載するなどして輸送する鉄道・バス及び、そのサービスのこと。

◇GTFS データ

General Transit Feed Specification の略。経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

◇シェアサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

◇実車キロ

自動車を実際に貨物又は旅客を載(乗)せて走った距離のこと。

◇集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造のこと。

◇循環型社会

大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会に代わるものとして提示された概念のこと。

◇潜在需要

現在は公共交通を日常的に利用していないが、情報提供やニーズへの対応等の働きかけを行うことで、公共交通利用へ転換する可能性のある需要のこと。

◇走行キロ

自動車が走った距離をキロメートルで表したもの。

た行

◇昼間人口

常住人口に他の地域から通勤してくる人口(流入人口)を足し、さらに他の地域へ通勤する人口(流出人口)を引いたもの。

◇デジタルサイネージ

駅や店舗、施設、オフィスなどに、ディスプレイやプロジェクターなどの映像表示装置を設置して情報を発信するシステムのこと。

◇鉄軌道

鉄道や地下鉄、モノレール、路面電車など軌道上を走行し、人や物を大量・高速に、かつ定時に輸送できる交通のこと。

◇デマンド交通・オンデマンド交通

決まった時間に決まった停留所を回るのではなく、予約があるときにのみ運行する移動サービスのこと。

◇テレワーク

情報通信技術を活用した、場所や時間にとられない柔軟な働き方のこと。

◇都市機能

居住機能、商業機能、工業機能、公共公益機能など都市を支える諸機能をいう。

◇都市計画道路

都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4種類に区分される。

◇都市構造

道路、鉄道などの根幹的な都市施設や河川などの大規模な地形・地物を骨格として、都市の機能や土地利用をイメージする空間構成を表現したもの。

◇トリガー制度

公共交通の見直しを判断するにあたり、予め、交通事業者・地域住民・行政の合意のもとに利用に関する数値基準を定めること。

◇トリップ

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

な行

◇ネーミングライツ

公共施設の名前をつける命名権と、それに付帯する諸権利のこと。

◇直方市立地適正化計画

直方市都市計画マスタープランに掲げる集約型都市構造に取り組むための実効的な計画として、平成31年3月に策定された市の都市計画。

人口減少や高齢化が進むなか、都市計画区域内に「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を定め、この区域内に居住や都市機能を誘導することで、公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するものとしている。

◇乗合タクシー

通常のタクシー車両を使い、事前予約により複数の人と乗り合わせて、自宅等と指定目的地を運行する新しい公共交通のこと。

は行

◇バリアフリー

もともとは建築用語として、道路や建築物の入口の段差など物理的なバリア（障壁）の除去という意味で使われてきましたが、現在では、障がいのある人や高齢者だけでなく、あらゆる人の社会参加を困難にしているすべての分野でのバリア（障壁）の除去という意味で用いられている。

◇PDCA サイクル

計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映・改善（Action）を繰り返し行うことで、継続的に改善していく仕組みのこと。

◇ピクトグラム

絵文字や絵単語などと呼ばれることもあり、見た目で見える案内用図記号のこと。

◇フィーダー路線

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する路線のこと。

◇北部九州圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは、人（パーソン）が、ある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査のこと。

北部九州圏では、これまでに5回のパーソントリップ調査を実施しており、第5回調査は平成29年から令和元年にかけて実施している。

◇ポケット駐輪施設

バス停周辺の空地を利用した簡易な駐輪スペースのこと。

ま行

◇MaaS

Mobility as a Service の略。鉄道や路線バスなどの交通手段の情報をまとめて、アプリや電話から検索、予約を行うサービスのこと。

◇マイレール・マイバス意識

個人や団体、地域ぐるみで鉄道やバスを主体的に支援していく意識のこと。

◇モビリティ

移動すること、移動手段。

◇モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策のこと。

や行

◇夜間人口

常住人口のこと。

◇輸送人員

輸送した旅客の総人員数のこと。

◇用途地域

都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率および各種の高さについて定める。地域地区の一つ。

ら行

◇流出入口

当該地域から他の地域へ通勤・通学している人口のこと。

◇流動量

あるゾーン（出発地）からあるゾーン（到着地）へ移動する交通量をOD量、流動量等という。

◇流入人口

他の地域から当該地域へ通勤・通学している人口のこと。

直方市都市・地域総合交通戦略
直方市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月発行

直方市 産業建設部 都市計画課

〒822-8501 福岡県直方市殿町7-1

TEL 0949-25-2157

MAIL n-koutsu@city.nogata.lg.jp

WEB <https://www.city.nogata.fukuoka.jp>



議事

直方市都市・地域総合交通戦略及び直方市地域公共交通計画の変更について（新旧対照表）

(2) 鉄道

① 運行状況

市内には JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の 3 路線が運行しており、ピーク時の運行本数は、JR 筑豊本線と筑豊電気鉄道が片側 4 本程度（約 15 分に 1 本）、平成筑豊鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）の運行本数となっています。また、オフピーク時の運行本数は、筑豊電気鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）、JR 筑豊本線と平成筑豊鉄道が片側 2 本（約 30 分に 1 本）の運行本数となっています。

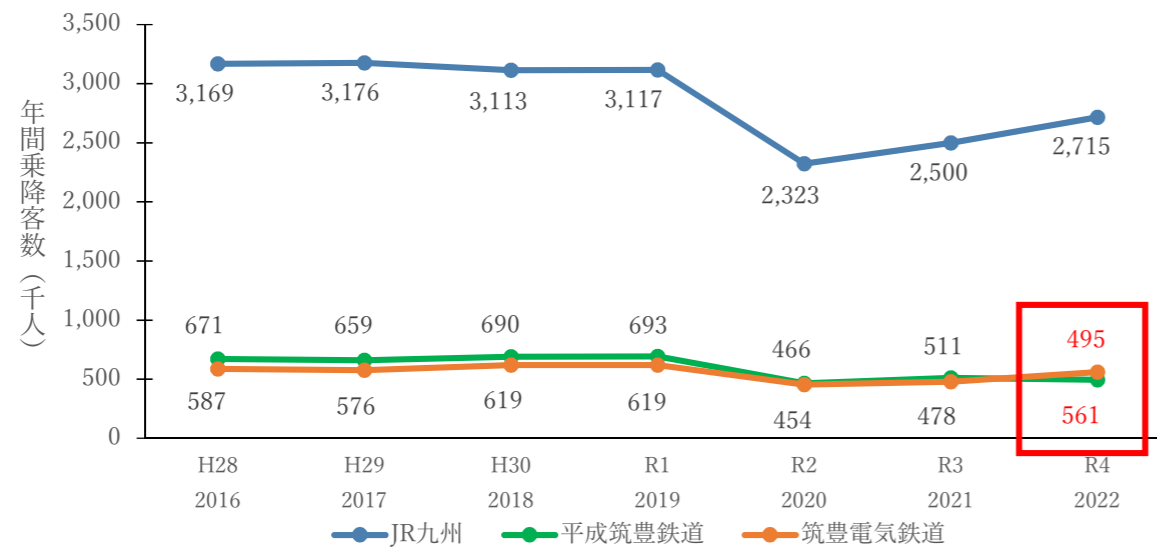
表 1 鉄道の運行状況

	運行回数 (回/日) (注 1)			平日運行本数 (本/時) (注 2)			
	平日	土曜	日祝	ピーク時		オフピーク時	
				上り	下り	上り	下り
JR 筑豊本線	48.5	48.0	48.0	5	4	2	2
平成筑豊鉄道	34.0	34.0	34.0	3	2	2	2
筑豊電気鉄道	62.0	56.0	52.0	4	4	3	3

資料：各事業者時刻表（令和 5（2023）年 11 月時点）に基づき作成
 注 1. 運行回数：JR は（上り運行本数+下り運行本数）÷2、平成筑豊鉄道・筑豊電気鉄道は（直方駅始発の運行本数+直方駅到着の運行本数）÷2 として算出
 注 2. 直方駅の平日発着時刻をもとに、ピーク時は 7 時台、オフピーク時は 13 時台の運行本数を計測

② 利用状況

鉄道各路線の年間乗降客数は、令和元（2019）年度までは横ばいで推移していましたが、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しています。令和 3（2021）年度以降は回復傾向にあるものの、令和元（2019）年度以前の水準までは回復していない状況にあります。



資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）
 注. 各路線の年間乗降客数は、市内各駅の合計を示す
 注. JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日常乗車人員）×2×365 日で算出

図 17 鉄道各路線の年間乗降客数推移

(2) 鉄道

① 運行状況

市内には JR 筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の 3 路線が運行しており、ピーク時の運行本数は、JR 筑豊本線と筑豊電気鉄道が片側 4 本程度（約 15 分に 1 本）、平成筑豊鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）の運行本数となっています。また、オフピーク時の運行本数は、筑豊電気鉄道が片側 3 本程度（約 20 分に 1 本）、JR 筑豊本線と平成筑豊鉄道が片側 2 本（約 30 分に 1 本）の運行本数となっています。

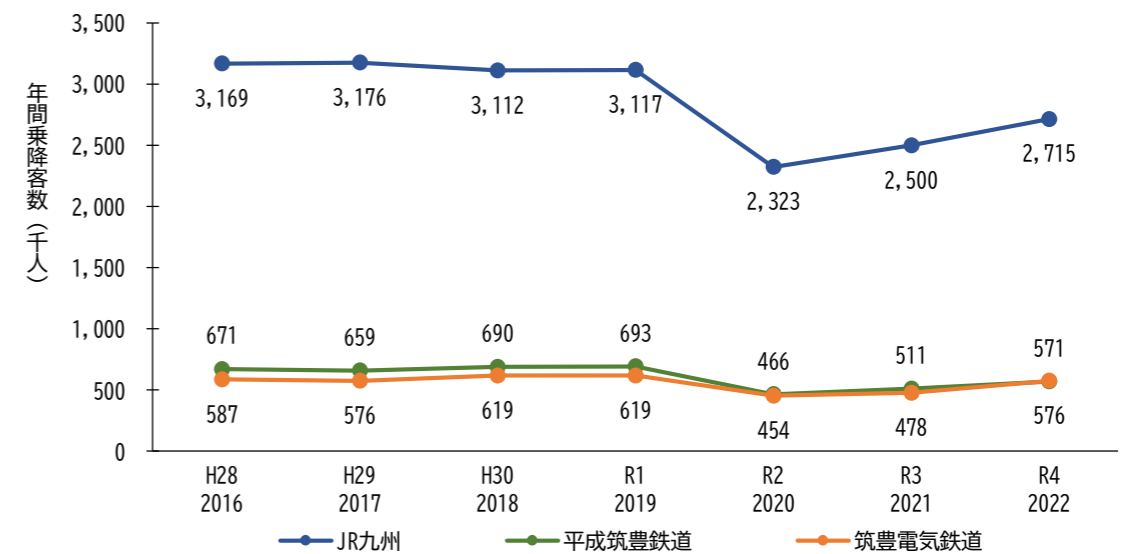
表 1 鉄道の運行状況

	運行回数 (回/日) (注 1)			平日運行本数 (本/時) (注 2)			
	平日	土曜	日祝	ピーク時		オフピーク時	
				上り	下り	上り	下り
JR 筑豊本線	48.5	48.0	48.0	5	4	2	2
平成筑豊鉄道	34.0	34.0	34.0	3	2	2	2
筑豊電気鉄道	62.0	56.0	52.0	4	4	3	3

資料：各事業者時刻表（令和 5（2023）年 11 月時点）に基づき作成
 注 1. 運行回数：JR は（上り運行本数+下り運行本数）÷2、平成筑豊鉄道・筑豊電気鉄道は（直方駅始発の運行本数+直方駅到着の運行本数）÷2 として算出
 注 2. 直方駅の平日発着時刻をもとに、ピーク時は 7 時台、オフピーク時は 13 時台の運行本数を計測

② 利用状況

鉄道各路線の年間乗降客数は、令和元（2019）年度までは横ばいで推移していましたが、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しています。令和 3（2021）年度以降は回復傾向にあるものの、令和元（2019）年度以前の水準までは回復していない状況にあります。



資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）
 注. 各路線の年間乗降客数は、市内各駅の合計を示す
 注. JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日常乗車人員）×2×365 日で算出

図 17 鉄道各路線の年間乗降客数推移

市内各駅の年間乗降客数をみると、JR 直方駅の利用が突出して多く、次いで平成筑豊鉄道の直方駅、JR 筑前植木駅、筑豊電気鉄道の筑豊直方駅の利用が多くなっています。なお、コロナ禍前の平成 30（2018）年度の年間乗降客数と比較すると、JR 九州及び筑豊電気鉄道の各駅では概ね 8～9 割、平成筑豊鉄道各駅は約 6～8 割程度の利用状況となっています。

表 2 鉄道各駅の年間乗降客数推移（単位：千人/年）

	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R4/H30
JR 九州	3,169	3,176	3,113	3,117	2,323	2,500	2,715	87.2%
直方	2,425	2,483	2,442	2,448	1,816	1,952	2,133	87.3%
筑前植木	434	419	402	399	299	323	340	84.6%
新入	310	274	269	270	208	226	242	90.0%
平成筑豊鉄道	671	659	690	693	466	511	495	71.7%
直方	555	536	559	561	380	424	409	73.2%
南直方御殿口	20	23	18	24	10	14	14	77.8%
藤棚	72	71	77	79	56	56	46	59.7%
中泉	24	28	37	29	20	17	26	70.3%
筑豊電気鉄道	587	576	619	619	454	478	561	90.6%
筑豊直方	327	320	335	332	250	266	302	90.1%
感田	127	125	138	129	105	117	132	95.7%
遠賀野	132	130	146	158	99	96	127	87.0%
合計	4,427	4,411	4,422	4,429	3,244	3,490	3,769	85.2%

資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）

注. 端数処理の関係により合計が一致しない場合がある

注. JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日平均乗車人員）×2×365 日で算出

市内各駅の年間乗降客数をみると、JR 直方駅の利用が突出して多く、次いで平成筑豊鉄道の直方駅、JR 筑前植木駅、筑豊電気鉄道の筑豊直方駅の利用が多くなっています。なお、コロナ禍前の平成 30（2018）年度の年間乗降客数と比較すると、JR 九州及び筑豊電気鉄道の各駅では概ね 8～9 割、平成筑豊鉄道各駅は約 7～8 割程度の利用状況となっています。

表 2 鉄道各駅の年間乗降客数推移（単位：千人/年）

	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R4/H30
JR 九州	3,169	3,176	3,113	3,117	2,323	2,500	2,715	87.2%
直方	2,425	2,483	2,442	2,448	1,816	1,952	2,133	87.3%
筑前植木	434	419	402	399	299	323	340	84.6%
新入	310	274	269	270	208	226	242	90.0%
平成筑豊鉄道	671	659	690	693	466	511	571	82.8%
直方	555	536	559	561	380	424	474	84.8%
南直方御殿口	20	23	18	24	10	14	13	72.2%
藤棚	72	71	77	79	56	56	58	75.3%
中泉	24	28	37	29	20	17	26	70.3%
筑豊電気鉄道	587	576	619	619	454	478	576	93.1%
筑豊直方	327	320	335	332	250	266	310	92.5%
感田	127	125	138	129	105	117	137	99.3%
遠賀野	132	130	146	158	99	96	130	89.0%
合計	4,427	4,411	4,422	4,429	3,244	3,490	3,862	87.3%

資料：統計直方に基づき作成（※令和 4（2022）年度は事業者提供資料をもとに作成）

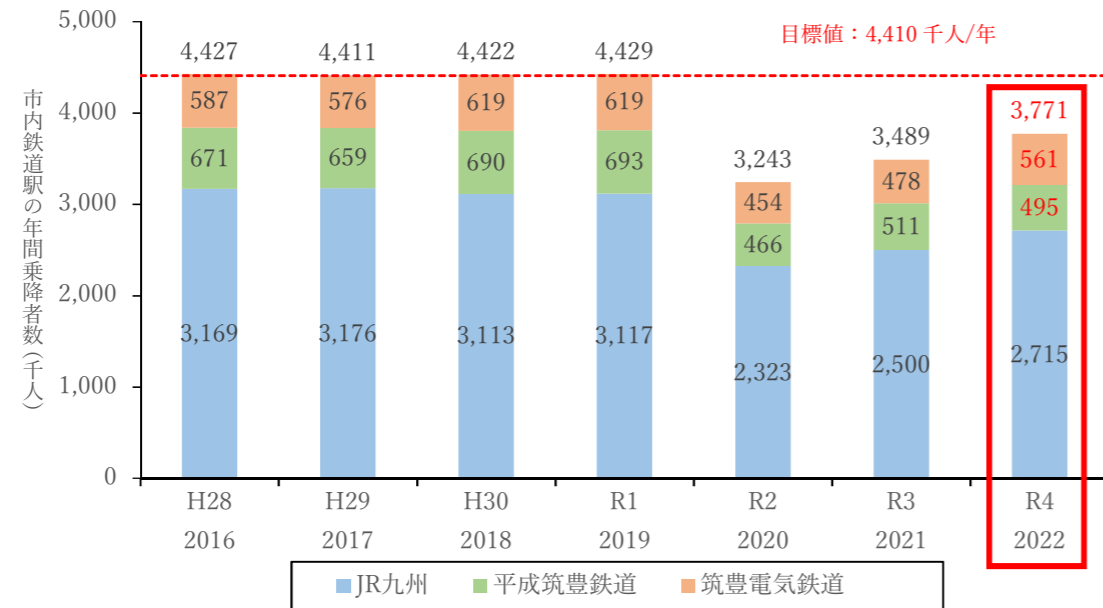
注. 端数処理の関係により合計が一致しない場合がある

注. JR 九州の年間乗降客数は、JR 九州の公表値（各駅の一日平均乗車人員）×2×365 日で算出

② 計画目標の達成状況と評価

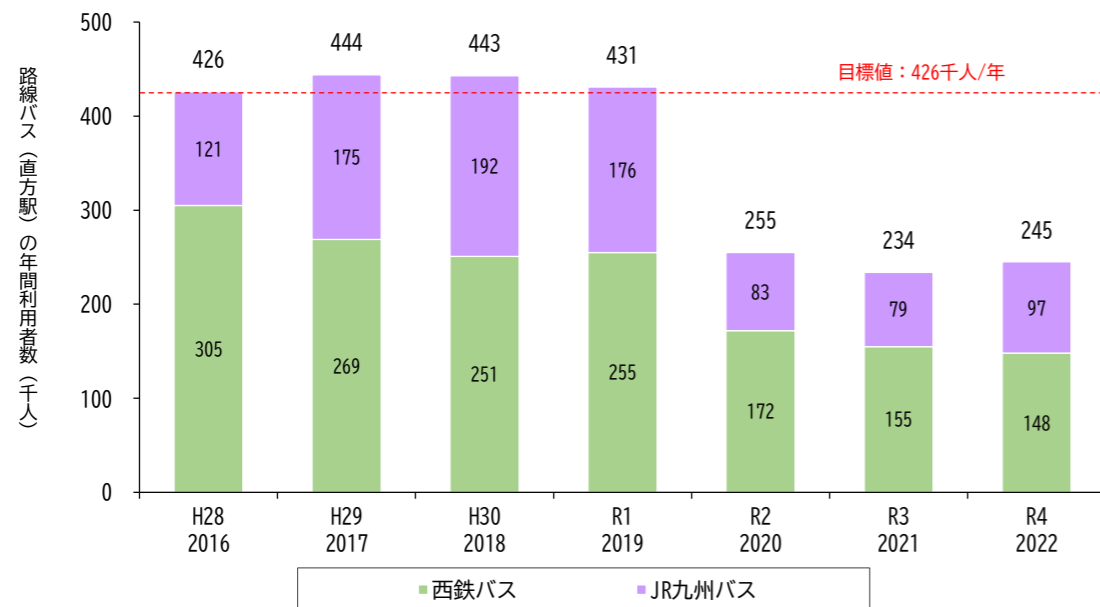
鉄道駅別年間乗降客数及び路線バス年間利用者数は、令和元（2019）年までは計画策定時の水準を維持し、目標を上回っていましたが、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標値を大きく下回っています。

なお、鉄道利用者は回復傾向にあるものの、路線バスについては回復傾向が鈍く、日常的に利用される短距離、中距離路線である生活路線の回復の兆候が見られない状況が続いています。



注）鉄道駅別年間乗降客数：市内10駅における年間乗降者数の合計

図78 目標達成状況（鉄道駅別年間乗降者数）



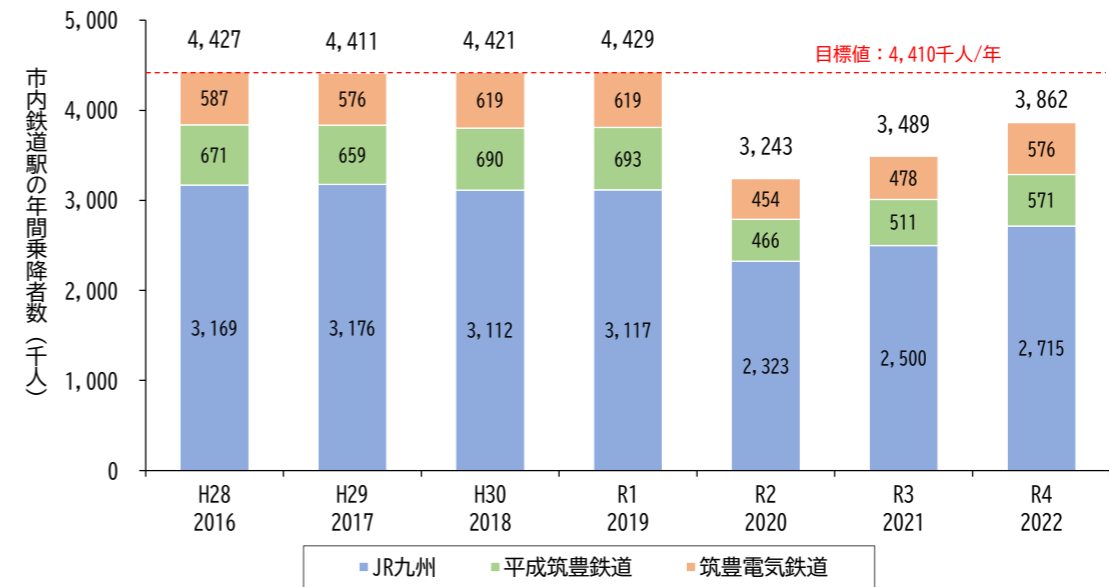
注）路線バス年間利用者数：直方駅前年間乗客数の合計（西鉄バスは概数）

図79 目標達成状況（路線バスの年間利用者数）

② 計画目標の達成状況と評価

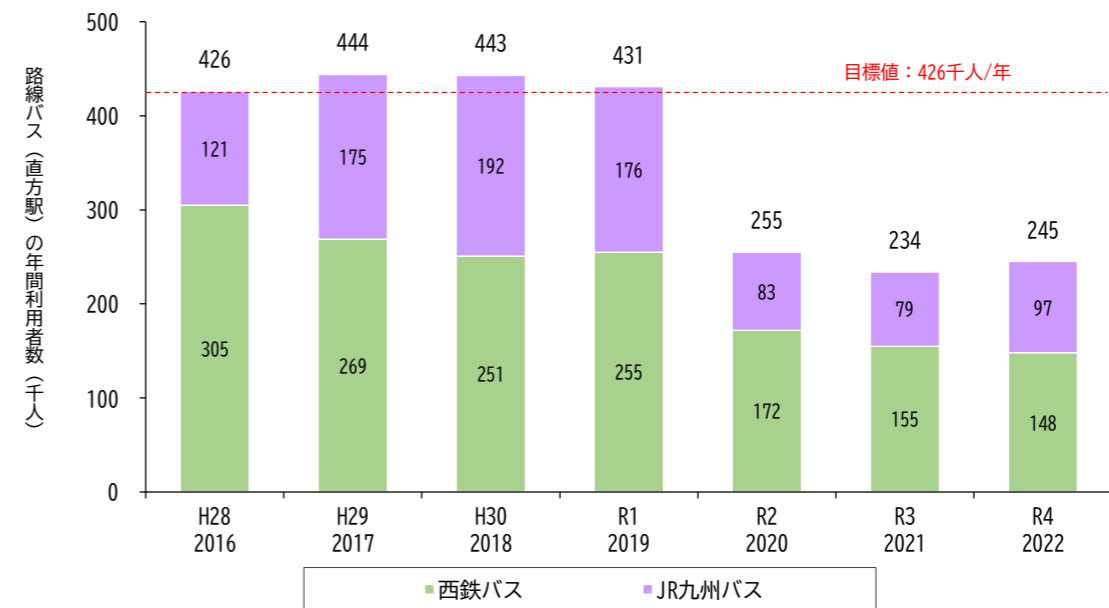
鉄道駅別年間乗降客数及び路線バス年間利用者数は、令和元（2019）年までは計画策定時の水準を維持し、目標を上回っていましたが、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標値を大きく下回っています。

なお、鉄道利用者は回復傾向にあるものの、路線バスについては回復傾向が鈍く、日常的に利用される短距離、中距離路線である生活路線の回復の兆候が見られない状況が続いています。



注）鉄道駅別年間乗降客数：市内10駅における年間乗降者数の合計

図78 目標達成状況（鉄道駅別年間乗降者数）



注）路線バス年間利用者数：直方駅前年間乗客数の合計（西鉄バスは概数）

図79 目標達成状況（路線バスの年間利用者数）

(7) 目標達成状況のまとめ

前計画において掲げた 6 つの計画目標と、それぞれに対応する数値指標について検証した結果、前述のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者数の減少やイベント開催等の中止に伴い、数値指標の大半が未達成となっています。なお、コロナ禍前の令和元（2019）年における実績値で評価した場合には、数値指標の半分を達成している状況にあります。

表 21 目標達成状況のまとめ

計画目標	数値指標	単位	目標値	達成状況		参考、コロナ禍前	
				実績値 (R4)	結果	実績値 (R1)	結果
①公共交通軸（幹線）の 利便性向上	鉄道駅別年間乗降客数	千人/年	4,410	3,769	未達成	4,429	達成
	路線バスの 年間利用者数	千人/年	426	245	未達成	431	達成
②地域公共交通軸（支 線）の利便性向上	コミュニティバスの 年間利用者数	人/年	41,300	43,276	達成	43,139	達成
	コミュニティバス 一便あたりの利用人数	人/便	2以上	1.76	未達成	1.60	未達成
③乗継ぎ・待合い環境の 改善による利便性の 向上	バス停での バス待ち改善箇所数	箇所	5	5	達成	1	未達成
④公共交通利用への意 識の醸成	各種イベントにおける 公共交通利用促進キャン ペーンの実施回数	回/年	2以上	1	未達成	2 ^{※3}	達成
⑤地域との協働による 利用促進等の取組み の実践	地域コミュニティとの 協働を取組む地区数	地区	5	5 ^{※1}	達成	3	未達成
⑥市民の公共交通に対 する安心感の確保	公共交通に対する 満足度評価割合	%	70	29.5 ^{※2}	未達成	29.5	未達成

※1. 令和 3（2021）年の協議地区数を記載
 ※2. 公共交通に対する満足度評価割合は、最終調査年度（令和元（2019）年）の実績値を記載
 ※3. 令和元（2019）年実績は 1 回であるが、令和 2（2020）年 3 月に予定していたイベントが新型コロナウイルス感染症の影響により開催中止となったため、ここでは平成 30（2018）年の実績値を記載

(7) 目標達成状況のまとめ

前計画において掲げた 6 つの計画目標と、それぞれに対応する数値指標について検証した結果、前述のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者数の減少やイベント開催等の中止に伴い、数値指標の大半が未達成となっています。なお、コロナ禍前の令和元（2019）年における実績値で評価した場合には、数値指標の半分を達成している状況にあります。

表 21 目標達成状況のまとめ

計画目標	数値指標	単位	目標値	達成状況		参考、コロナ禍前	
				実績値 (R4)	結果	実績値 (R1)	結果
①公共交通軸（幹線）の 利便性向上	鉄道駅別年間乗降客数	千人/年	4,410	3,845	未達成	4,429	達成
	路線バスの 年間利用者数	千人/年	426	245	未達成	431	達成
②地域公共交通軸（支 線）の利便性向上	コミュニティバスの 年間利用者数	人/年	41,300	43,276	達成	43,139	達成
	コミュニティバス 一便あたりの利用人数	人/便	2以上	1.76	未達成	1.60	未達成
③乗継ぎ・待合い環境の 改善による利便性の 向上	バス停での バス待ち改善箇所数	箇所	5	5	達成	1	未達成
④公共交通利用への意 識の醸成	各種イベントにおける 公共交通利用促進キャン ペーンの実施回数	回/年	2以上	1	未達成	2 ^{※3}	達成
⑤地域との協働による 利用促進等の取組み の実践	地域コミュニティとの 協働を取組む地区数	地区	5	5 ^{※1}	達成	3	未達成
⑥市民の公共交通に対 する安心感の確保	公共交通に対する 満足度評価割合	%	70	29.5 ^{※2}	未達成	29.5	未達成

※1. 令和 3（2021）年の協議地区数を記載
 ※2. 公共交通に対する満足度評価割合は、最終調査年度（令和元（2019）年）の実績値を記載
 ※3. 令和元（2019）年実績は 1 回であるが、令和 2（2020）年 3 月に予定していたイベントが新型コロナウイルス感染症の影響により開催中止となったため、ここでは平成 30（2018）年の実績値を記載

戦略目標と評価指標

直方市がめざす交通将来像を実現するために、今後、実現すべき戦略目標を設定します。

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

・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。

(関連する SDGs)



本市の公共交通は、今後、人口減少や高齢化の進行等により、更なる公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下などが懸念されるなかで、コンパクト+ネットワークのまちづくりを進めていくためには、鉄軌道軸や広域軸、地域内軸として位置づけた基軸となる公共交通のサービス水準を維持し、更には利便性を向上させていく必要があります。

一方で、公共交通を維持・確保するための公的資金投入額は、令和 2 年度以降増加傾向にあり、持続可能な公共交通を評価するための指標として公的資金投入額（総額、利用者 1 人あたり、住民 1 人あたり）の追加を状況に応じて検討する必要があります。

これらにより、短期的には交通事業者・行政・市民が一丸となって公共交通の利用を促進し、コロナ禍により大きく減少した公共交通利用者の回復を目指します。また、長期的には各公共交通の利便性向上や公共交通相互の乗り継ぎ環境の改善を図り、まちづくりの基軸を担う公共交通ネットワークの強化を目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標①】※1・※2 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	445 万人	402 万人 (令和 4 年度)
【指標②】※3・※4 公共交通の人口カバー率を 90%以上にする	90%	86% (令和 5 年 9 月現在)

- ※1. 鉄道は市内 10 駅の年間乗降者数の合計、路線バスは直方駅前年間乗客数の合計（統計直方に基づき算出）
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 402 万人（鉄道…377 万人、路線バス…25 万人）
- ※2. コロナ禍により減少した公共交通利用者の回復を目標とし、鉄軌道軸（鉄道）の目標値は平成 30 年度実績値をもとに、直方市の将来推計人口の減少率（令和 2 年→令和 12 年：約 6%減少）を考慮し、平成 30 年度実績値の 95%とした。また、広域軸・地域内軸（路線バス）の目標値は令和 4 年度実績値を維持するものとした。
- ※3. 拠点間を結ぶ公共交通（鉄軌道軸・広域軸・地域内軸）の維持・確保とともに、立地適正化計画との連携により、公共交通カバー圏域内人口を維持・増加させていくものとし、目標値は第 6 次総合計画の指標と整合させた。
- ※4. 将来的に人口カバー率よりも居住誘導区域に合わせ、運行ルートを加味する必要がある。

戦略目標と評価指標

直方市がめざす交通将来像を実現するために、今後、実現すべき戦略目標を設定します。

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

・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。

(関連する SDGs)



本市の公共交通は、今後、人口減少や高齢化の進行等により、更なる公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下などが懸念されるなかで、コンパクト+ネットワークのまちづくりを進めていくためには、鉄軌道軸や広域軸、地域内軸として位置づけた基軸となる公共交通のサービス水準を維持し、更には利便性を向上させていく必要があります。

一方で、公共交通を維持・確保するための公的資金投入額は、令和 2 年度以降増加傾向にあり、持続可能な公共交通を評価するための指標として公的資金投入額（総額、利用者 1 人あたり、住民 1 人あたり）の追加を状況に応じて検討する必要があります。

これらにより、短期的には交通事業者・行政・市民が一丸となって公共交通の利用を促進し、コロナ禍により大きく減少した公共交通利用者の回復を目指します。また、長期的には各公共交通の利便性向上や公共交通相互の乗り継ぎ環境の改善を図り、まちづくりの基軸を担う公共交通ネットワークの強化を目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標①】※1・※2 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	445 万人	411 万人 (令和 4 年度)
【指標②】※3・※4 公共交通の人口カバー率を 90%以上にする	90%	86% (令和 5 年 9 月現在)

- ※1. 鉄道は市内 10 駅の年間乗降者数の合計、路線バスは直方駅前年間乗客数の合計（統計直方に基づき算出）
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 万人（鉄道…386 万人、路線バス…25 万人）
- ※2. コロナ禍により減少した公共交通利用者の回復を目標とし、鉄軌道軸（鉄道）の目標値は平成 30 年度実績値をもとに、直方市の将来推計人口の減少率（令和 2 年→令和 12 年：約 6%減少）を考慮し、平成 30 年度実績値の 95%とした。また、広域軸・地域内軸（路線バス）の目標値は令和 4 年度実績値を維持するものとした。
- ※3. 拠点間を結ぶ公共交通（鉄軌道軸・広域軸・地域内軸）の維持・確保とともに、立地適正化計画との連携により、公共交通カバー圏域内人口を維持・増加させていくものとし、目標値は第 6 次総合計画の指標と整合させた。
- ※4. 将来的に人口カバー率よりも居住誘導区域に合わせ、運行ルートを加味する必要がある。

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等を図り、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。

(関連する SDGs)



本市の玄関口である JR 直方駅を含む中心拠点において、人口減少や空き家・空き店舗の増加、これによる賑わいの低下などが深刻化しており、本市では中心拠点における利便性、居住性の向上及び賑わいの創出に取り組んでいます。

これらにより、中心拠点におけるまちづくりと連動して、直方駅から商店街等への人の流れを生み出し、回遊性を高めるため、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通だけでなく、自動車や自転車、徒歩などの多様な交通手段との結節性向上や歩行を支援する交通環境の形成を図り、市民や来街者が安心して快適に歩きたくなる交通環境づくりを目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標⑦】※1 中心拠点内の歩行者・自転車交通量を 13,250 人/日以上にする	13,250 人/日	13,250 人/日 (令和 4 年度)

※1. 直方市立地適正化計画における数値目標との整合性を考慮して設定。

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等を図り、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。

(関連する SDGs)



本市の玄関口である JR 直方駅を含む中心拠点において、人口減少や空き家・空き店舗の増加、これによる賑わいの低下などが深刻化しており、本市では中心拠点における利便性、居住性の向上及び賑わいの創出に取り組んでいます。

これらにより、中心拠点におけるまちづくりと連動して、直方駅から商店街等への人の流れを生み出し、回遊性を高めるため、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通だけでなく、自動車や自転車、徒歩などの多様な交通手段との結節性向上や歩行を支援する交通環境の形成を図り、市民や来街者が安心して快適に歩きたくなる交通環境づくりを目指します。

【評価指標】

評価項目	目標値 (令和 15 年度)	現況値
【指標⑦】※1 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	4,000 人/日	3,983 人/日 (令和 4 年度)

※1. 直方市立地適正化計画における数値目標との整合性を考慮して設定。

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、公共交通が果たす役割は大きくなっています。

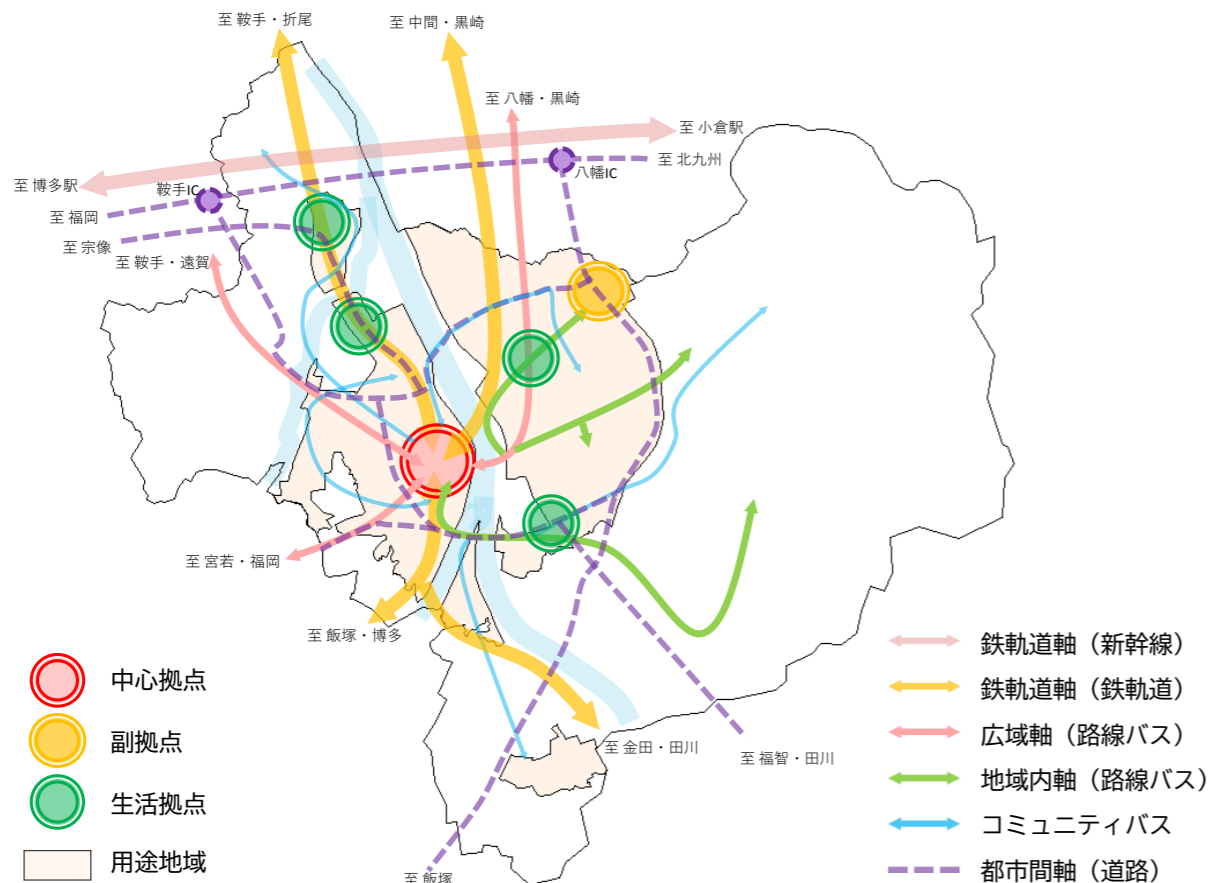
本計画は、こうした社会情勢の変化を踏まえ、公共交通の持つ価値や役割を見つめ直し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを提供していくため、今後10年の具体的な取組みを示す都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画としてまとめたものです。

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402万人（鉄道…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**13,250人/日以上**にする。

- ・令和4（2022）年度実績…13,250人/日

