

中津市地域公共交通 アクションプラン

資料編

令和8年3月

中津市

－ 目 次 －

1	アクションプラン実施における課題の整理・施策検討	1
1-1.	地域・利用者ニーズの把握	1
1-1-1.	各種調査等の概要	1
1-1-2.	市民アンケート調査結果概要	2
1-1-3.	高校生アンケート調査結果概要	6
1-1-4.	地域座談会の結果概要	8
1-1-5.	市関係者ヒアリング結果概要	11
1-1-6.	交通事業者ヒアリング結果概要	12
1-1-7.	路線バス利用実態調査結果概要（市内線）	14
1-1-8.	路線バス利用実態調査結果概要（中日線・中安線）	20
1-1-9.	コミュニティバス等利用状況の整理	22
1-2.	中津市における公共交通の利便増進に係る問題点・課題の整理	26
1-3.	関係者ワーキング支援（地域別施策の検討）	27
1-3-1.	地域別の施策の検討	27
2	課題整理・施策検討のための基礎データ	28
2-1.	市民アンケート調査	28
2-1-1.	調査概要	28
2-1-2.	調査結果	29
2-2.	高校生アンケート調査	53
2-2-1.	調査概要	53
2-2-2.	調査結果	55
2-3.	地域座談会	70
2-4.	路線バス利用実態調査	75
2-4-1.	調査概要	75
2-4-2.	調査結果	76
2-4-3.	系統別利用状況（通過人員）	83
2-5.	コミュニティバス利用実態調査等	93
2-5-1.	調査概要	93
2-5-2.	調査結果	94
2-5-3.	系統別利用状況（通過人員）	96
2-5-4.	年度別推移	98
2-6.	運賃施策の検討	100

1 アクションプラン実施における課題の整理・施策検討

1-1. 地域・利用者ニーズの把握

1-1-1. 各種調査等の概要

アクションプラン実施における課題の整理・施策の検討を行うにあたり実施した各種調査等の概要を以下に示す。

調査項目	調査実施概要	実施状況
1. 市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">Web アンケートにより、市民の方の移動実態を調査回答用の QR コードを作成し、市公式 LINE、チラシ配布・掲示等で周知外出状況、公共交通の利用頻度・満足度、今後の施策に対する意向等を質問	<ul style="list-style-type: none">7月23日(火)～8月16日(金)に実施回答数：1,385人
2. 高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">市内5つの高校を対象に、Webによるアンケート調査を実施回答用の QR コードを作成し、各高校に依頼通学状況、公共交通に対する意見、今後の施策に対する意向等を質問	<ul style="list-style-type: none">9月6日(金)～9月30日(月)に実施回答数：1,567人
3. 地域座談会	<ul style="list-style-type: none">市内5地域において、区長・民生委員の方などを対象に、公共交通に関する意見交換のための座談会を実施	<ul style="list-style-type: none">8月21日(水) 中津地域 (19名参加)10月4日(金) 三光地域 (24名参加)10月24日(木) 耶馬溪地域 (15名参加) 本耶馬溪地域 (15名参加)12月19日(木) 山国地域 (7名参加)
4. 路線バス利用実態調査	<ul style="list-style-type: none">中津市内部の路線バス8路線及び中日線・中安線を対象に平日全便に乗り込み、利用実態を調査利用者の属性(性別・年齢)、利用実態(OD・利用頻度・利用目的)等	<ul style="list-style-type: none">市内線：9月5日(木)に実施回答数：165人中日線・中安線：4月22日(月)に実施回答数：410人
5. 市関係者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none">市役所関係各課・支所、議員に対するヒアリング調査を実施	<ul style="list-style-type: none">8月19日(月)～8月20日(火)に実施
6. 交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none">交通事業者4社(大交北部バス、シティタクシーグループ、第一交通、中津太陽交通)へのヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none">8月7日(水)実施
7. コミュニティバス等利用状況整理	<ul style="list-style-type: none">中津地域のコミュニティバス2路線を対象に乗り込み調査を実施中津全域のコミュニティバスの利用状況を整理	<ul style="list-style-type: none">乗込み調査は9月4日(水)に実施回答数：35人

1-1-2. 市民アンケート調査結果概要

令和6年7月23日（火）～8月16日（金）にWebアンケートにより、市民の方の移動実態を調査した。以下に結果を示す。

(1) 日常の移動手段

免許の保有状況は、74歳まで9割を超え、75～79歳でも8割以上、80歳代でも半分以上の方が保有しており、日常の移動手段は自家用車という方が非常に多い。

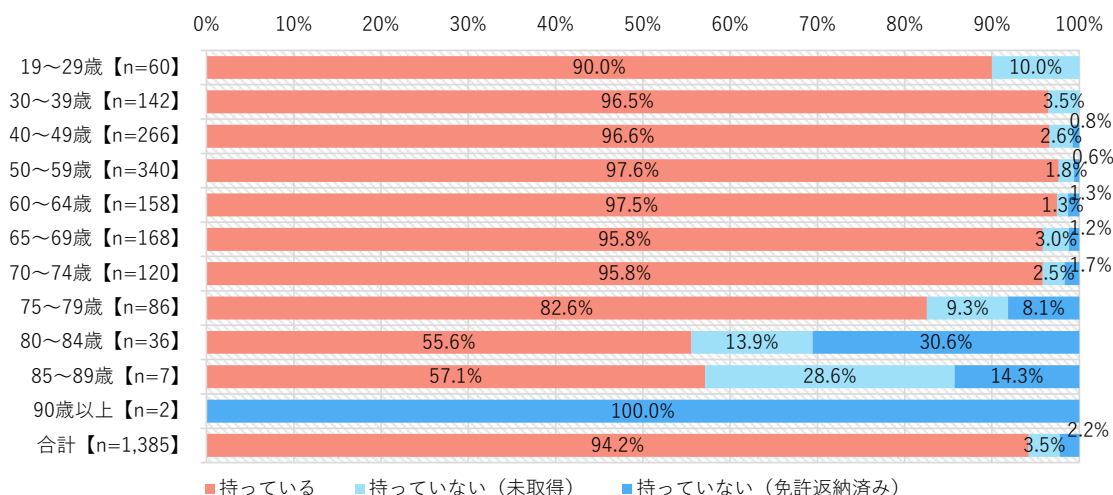


図 1-1 年齢別免許保有率

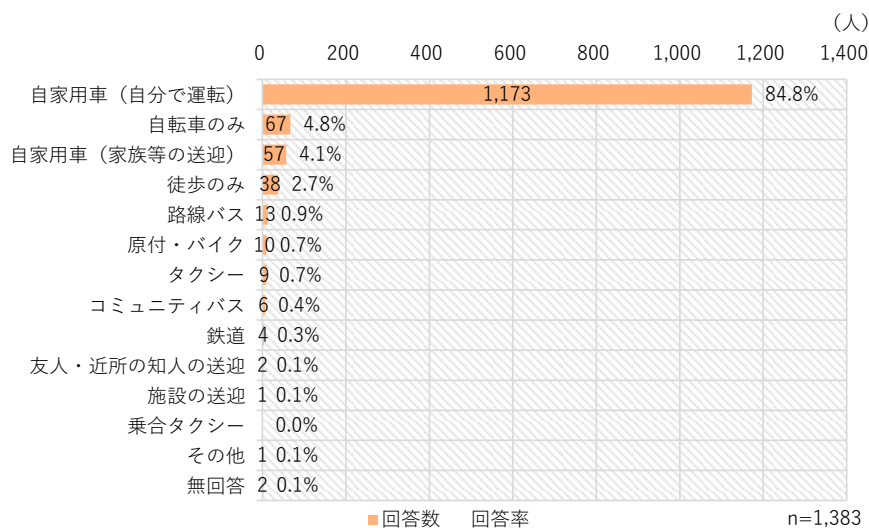


図 1-2 買い物における移動手段

(2) 公共交通の利用頻度・満足度

公共交通の利用頻度は、鉄道でも月に1回以上利用する人は2割以下にとどまり、どの交通モードでも全般的に利用頻度は低い。公共交通の満足度は、「満足」「まあ満足」の合計が一番高い耶馬溪地域でも18%にとどまり、中津市全体として満足度は低い。

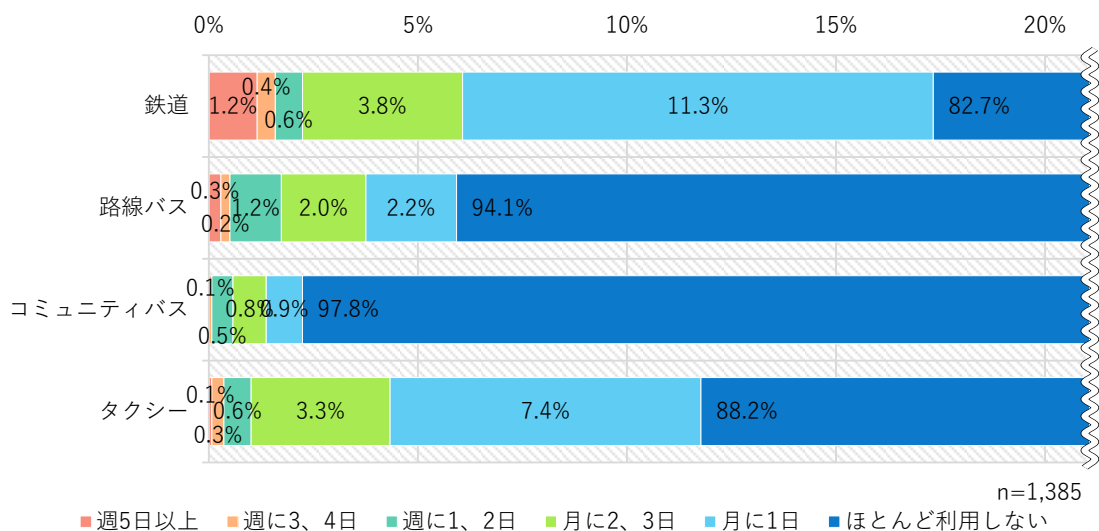


図 1-3 公共交通の利用頻度

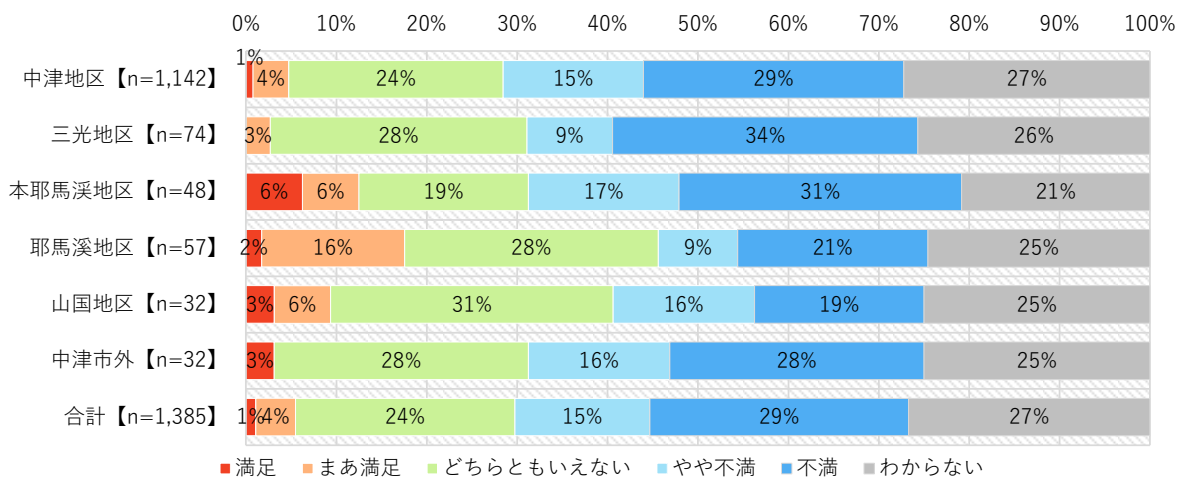


図 1-4 公共交通の満足度

(3) 今後利用したいサービス

今後利用したいサービスとしては、A～Cの選択肢では、**「C) 免許返納者への割引運賃」が「使ってみたい」の回答割合が一番高い**が、「やや使ってみたい」も合わせると、**「A) デマンド交通」「B) タクシー助成」も7～8割以上と高い**。地域別で大きな差はない。

高校生以下のお子様がいる方に限定したD・Eについては、「使ってみたい」の回答割合が、「D) 自宅⇄学校間の通学専用便」の方がやや高い。

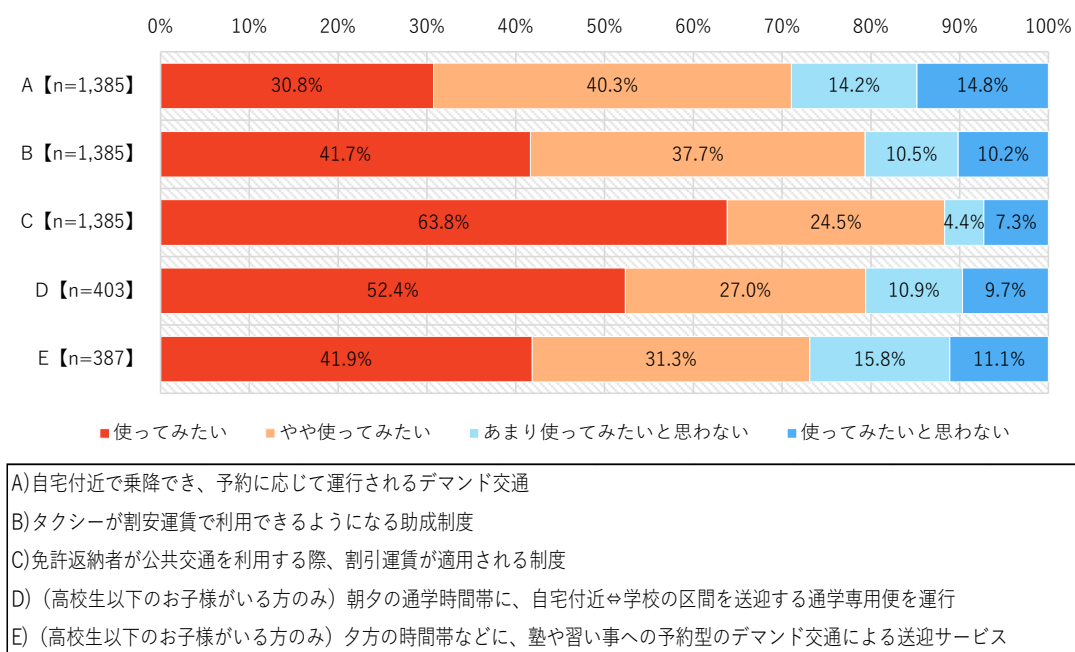


図 1-5 今後利用したいサービス

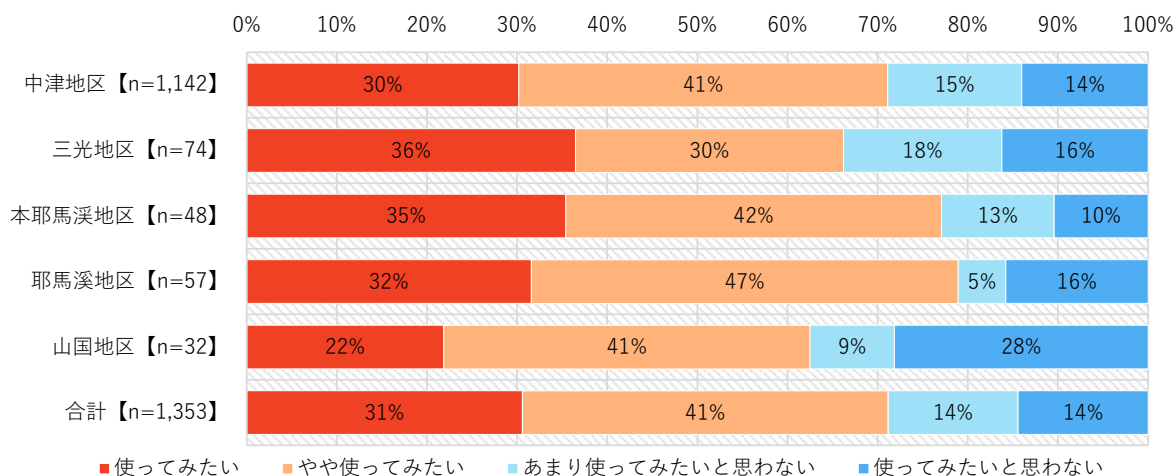


図 1-6 A)自宅付近で乗降でき、予約に応じて運行されるデマンド交通

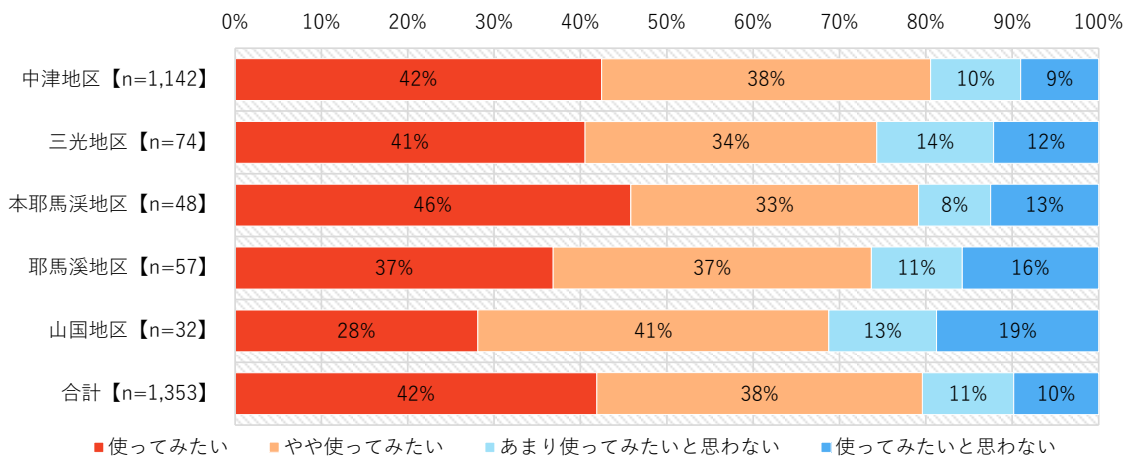


図 1-7 B) タクシーが割安運賃で利用できるようになる助成制度

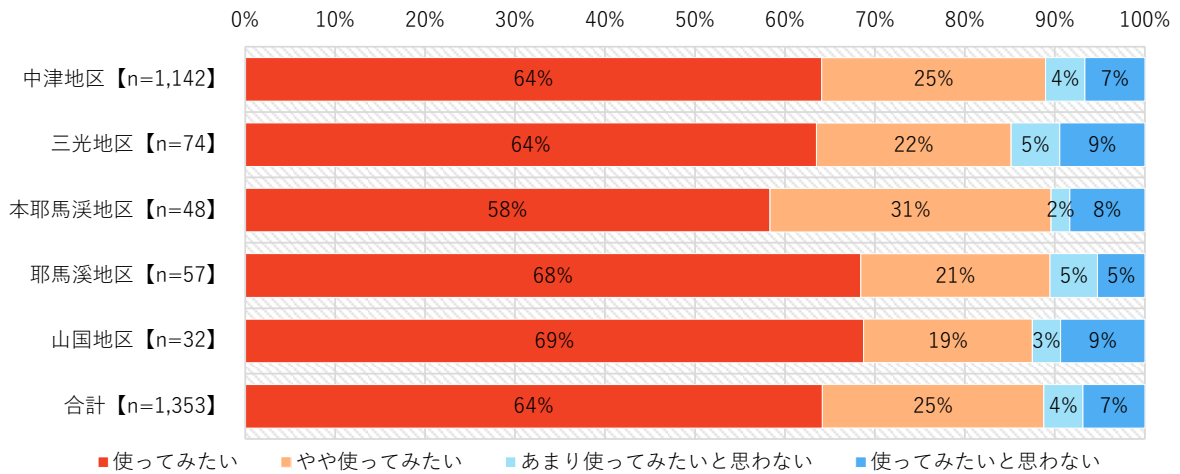


図 1-8 C) 免許返納者が公共交通を利用する際、割引運賃が適用される制度

1-1-3. 高校生アンケート調査結果概要

Web アンケートにより、市内 5 校の高校生の通学実態等を調査した。5 校ともに、「中津地域」在住者が多い。特に、中津北高校、中津東高校では 7 割を越えている。

移動手段については、中津南高校耶馬溪校を除いて、どの高校でも「自転車」が一番多い。総数では、次いで「家族等の送迎」「徒歩」「鉄道（J R）」の順番となっている。

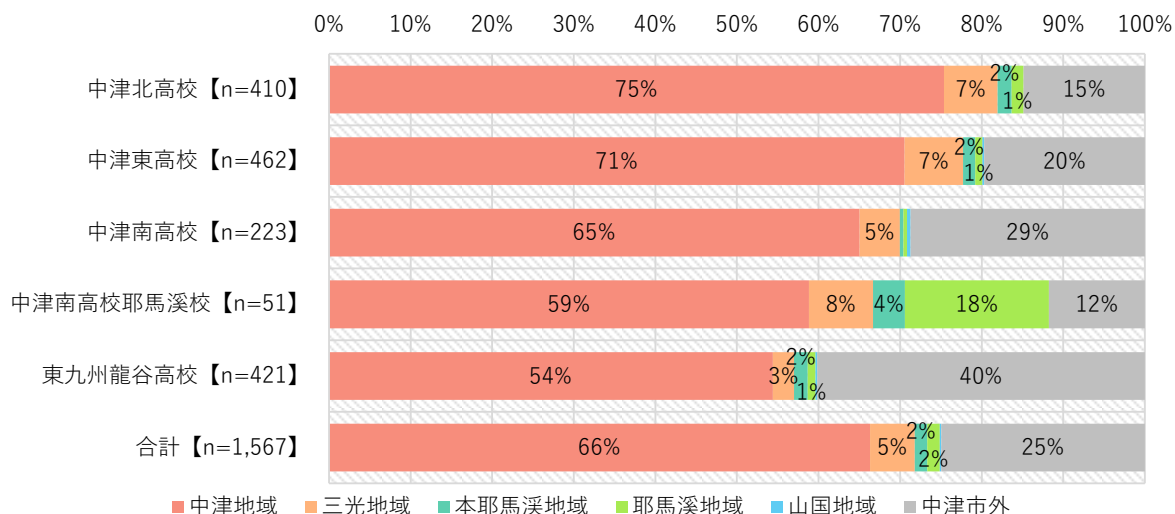


図 1-9 高校別の居住地域

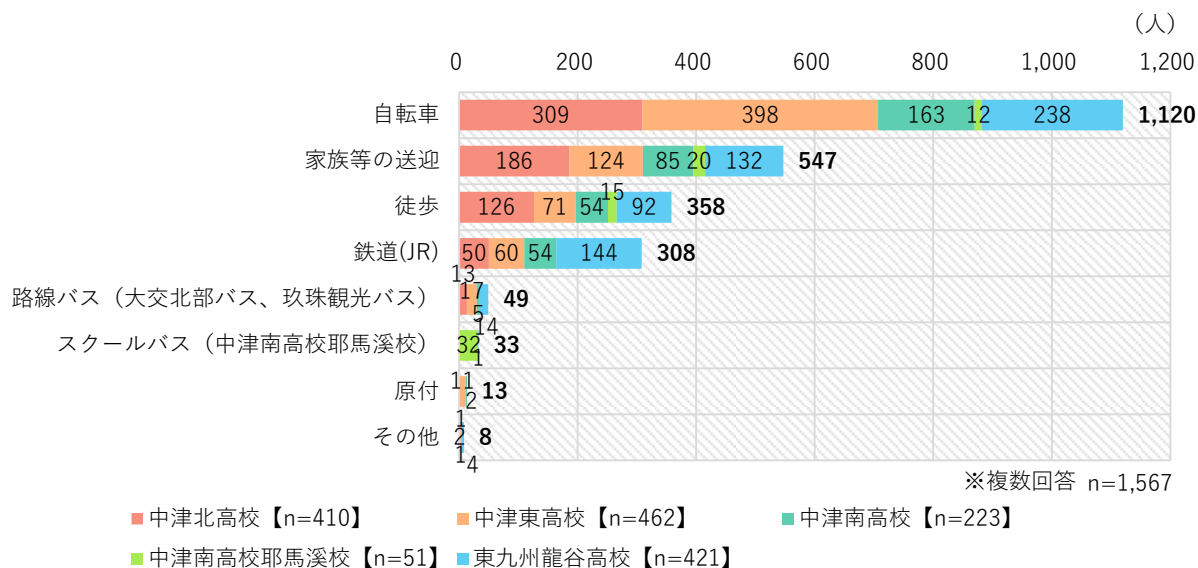


図 1-10 高校別の移動手段

路線バスの満足度については、合計で見ると「満足」「まあ満足」合わせて 30%程度で、「わからない」の回答が 47%で一番多い。

改善案に対する利用意向では、「スマホの充電や WiFi の使用」が一番使うようになるという回答になっている。

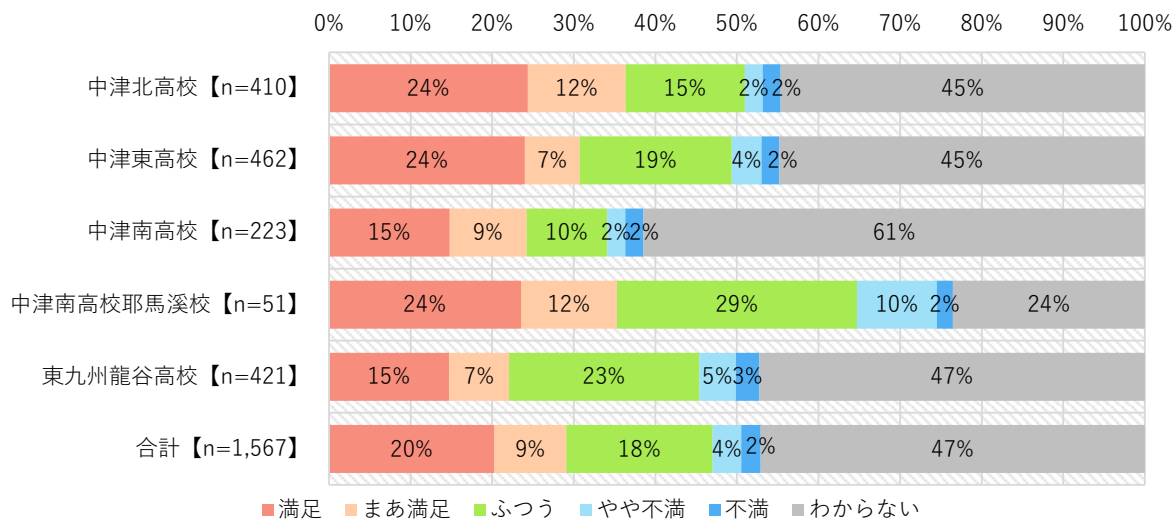


図 1-11 高校別の路線バスの満足度

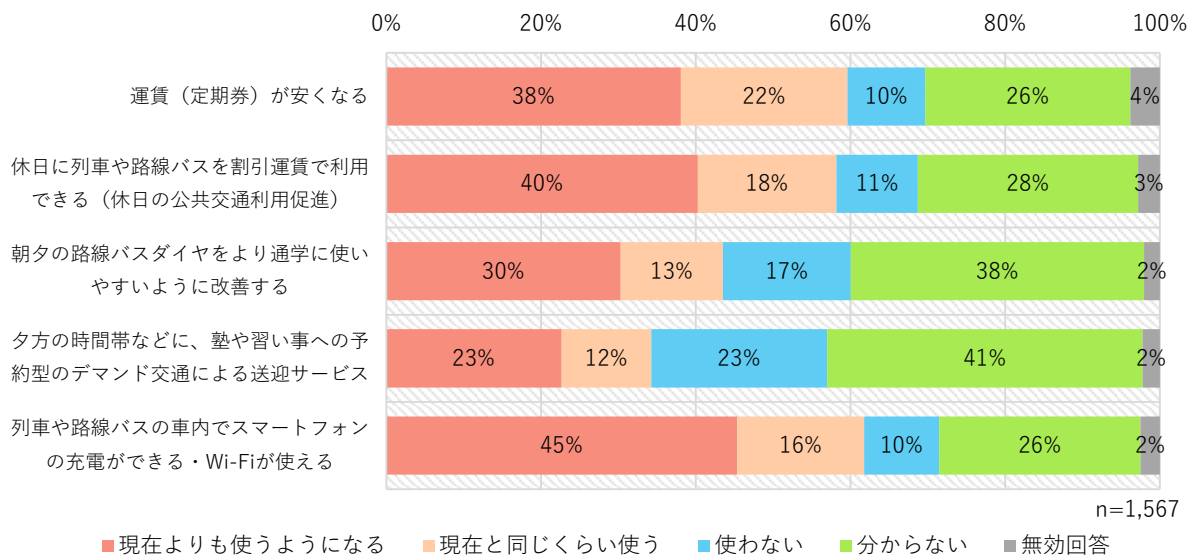


図 1-12 改善案に対する利用意向

1-1-4. 地域座談会の結果概要

市内 5 地域において自治委員・民生委員の方などを対象に、公共交通に関する意見交換のための座談会を実施した。

開催概要を以下に示す。

表 1-1 地域座談会の開催概要

地域	開催日	参加人数
中津地域	令和 6 年 8 月 21 日 (水)	19 名
三光地域	令和 6 年 10 月 4 日 (金)	24 名
本耶馬溪地域	令和 6 年 10 月 24 日(木)	15 名
耶馬溪地域	令和 6 年 10 月 24 日(木)	15 名
山国地域	令和 6 年 12 月 19 日 (木)	7 名

次頁に結果概要を示す。

<要約>

移動手段については、自家用車で移動する方が多く、公共交通はあまり使われていない。公共交通については、バスは本数が少なく、バス停まで遠いなどの問題、タクシーは運賃が高いという問題がある。今後の要望については、タクシーを安く使えるような方策、自宅近くまで運行するような公共交通が望まれている。

表 1-2 地域座談会の結果概要

項目	主な意見・内容
普段の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 大多数は自家用車で移動。 ● 車を持たない人は、タクシー、自転車、徒歩、家族の送迎、高齢者施設の送迎、住民型有償サービスなどで移動。 ● コミバス等公共交通の利用は少ない。
移動に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none"> ● 車で移動する人においては、現段階では困りごとはないという状況。 ● ただし将来、免許返納後の移動手段が心配。タクシーを利用することが想定されるが、今の免許返納支援事業での年間1万円では少ない。 ● バスについては、バス停が遠い、本数が少ない、車両の乗降ステップが高く利用しにくい など。 ● タクシーについては、料金が高くなってしまふ。 ● スクールバスと同一の車両であるマイクロバスを使用している為、集落内への運行など利用実態に合ったきめ細やかな運行ができておらず、コミュニティバスの利用は少ない。(本耶馬溪地域) ● コミバスの運行ルートが長く、乗り物酔いをしてしまふ。(耶馬溪地域) ● デマンドバスの予約申し込み時間が前日16時までと早い。(山国地域)
望まれる移動手段、今後にあたっての課題等	<ul style="list-style-type: none"> ● 小回りのきく、タクシーのような小型車両で、安く使えるような方策。(タクシー助成) ● 自宅近くまで運行するような公共交通。 ● イオン三光でのシャトルバスとの接続による利用促進。(三光地域) ● 利用促進を図ることが重要。(利用体験会など) ● 地域内交通はイオン三光までの延伸を希望する。(本耶馬溪地域) ● コミバスの運行は週1回から週2回にしてほしい。(耶馬溪地域) ● 引き続き、デマンドの利用体験を進めて、うまく賢く利用いただくことが重要。(山国地域) ● 高齢者については、スマートフォンによるタクシーの予約は難しいが、電話であれば可能性がある。ただ、予約をした後に時間があいてしまうと予約したこと自体を忘れてしまふという懸念がある。 ● 校区ごとに地域福祉ネットワーク協議会を立ち上げており、理想的には、行政所有の車両を校区ごとに2台程度確保して、行政が予約管理などを行いながら、地域住民が協力し合い運転ボランティアをするといったような方式を検討できないか。 ● 福祉政策と交通政策を一緒に考える必要がある。

地域座談会参加者へのアンケート結果によると、移動に関する問題としては、「タクシーの運賃が高い」「公共交通の利用が不便」「免許返納後の移動手段がない」が上位となっている。

将来に向けた移動サービスとしては、「自宅近くで乗降できる予約型のデマンド交通」「タクシー助成」「免許返納者への割引運賃」が上位となっている。

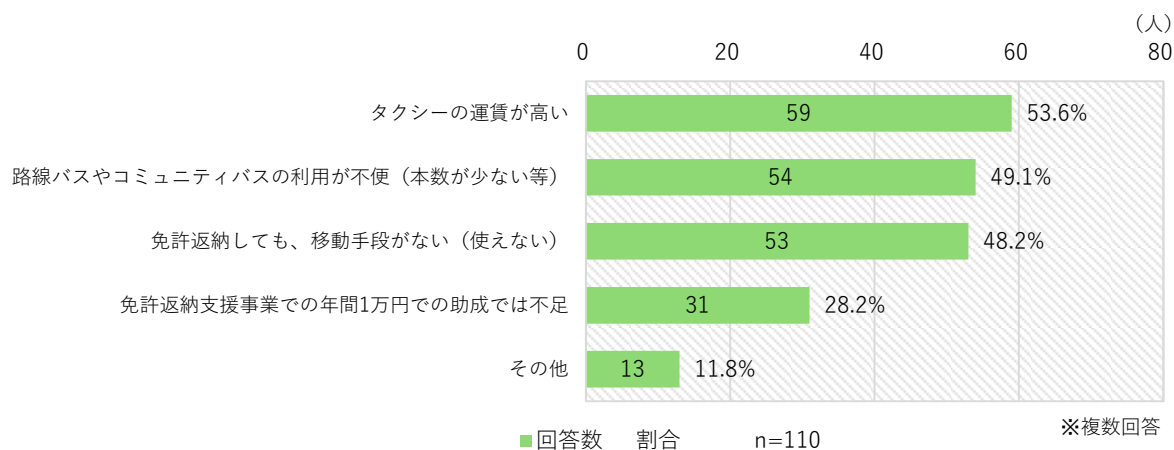


図 1-13 移動に関する問題

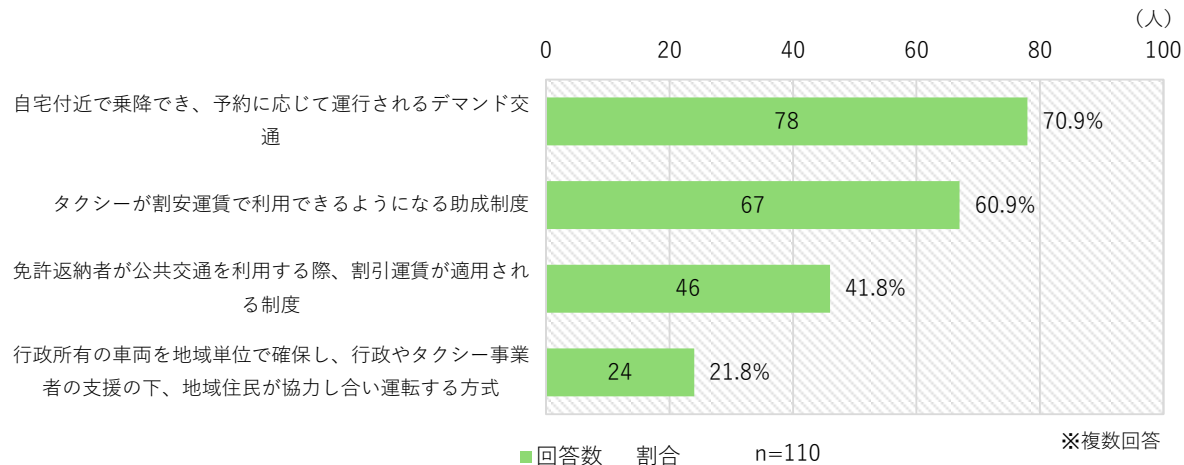


図 1-14 将来に向けた移動サービス

1-1-5. 市関係者ヒアリング結果概要

市関係者ヒアリングでは、議員と関係課などに対してヒアリング調査を行った。

議員ヒアリングにおいては、イオンモール三光の拠点化、住民型有償サービスの拡充、タクシーの有効活用、利用促進などの意見が出された。

関係課ヒアリングでは、福祉分野での移動支援（免許返納支援策＝バス・タクシー共通乗車券の助成、安心お出かけタクシー等）とのすみ分けが重要という意見などが出された。

表 1-3 市関係者の主な意見

ヒアリング先	ヒアリング内容
市議会	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>旧下毛地域</u>の人たちはイオンまで行けばそこから病院などにも行ける。イオンを拠点にして、そこから中津脳神経外科、胃腸病院、市民病院、村上記念病院など、病院を巡るバスがあればいいのでは。 ● 高齢者のメインは買い物と通院。市の福祉部門との連携をしっかりと行ってほしい。有償サービスへの補助なども検討できるのではないか。 ● 旧市内の人は個人の都合に合わせたいため、タクシーを使う人が多いが、運賃が高いため頻繁に使えず、外出を控えめにしている人もいる。 ● 公共交通を残していくことが大切であると考えている。そのため、市民がもっとバスに乗るように、乗車体験や広報などを行うべき。
関係課など (市民安全課、福祉政策課、福祉支援課、地域医療対策課、介護長寿課、観光課、まちづくり推進課、三光支所、本耶馬溪支所、耶馬溪支所、山国支所、中津市社会福祉協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>免許返納ニーズは高まっており、バス・タクシー共通乗車券の助成が1回きり</u>である部分の改善、<u>特に山間部では1～2回で使い切ってしまう</u>、路線バスやコミバスの運行が限られているので社会参加が制約される。 ※バス・タクシー共通乗車券:中津市在住・70歳以上の方で、自主的に免許返納された方を対象に、バス・タクシー共通で利用可能な乗車券(1万円)を助成。1人1回限り。 ● 市民病院が北部圏の中でも主要な病院であるが、交通の便が悪いという意見がある。 ● <u>市民病院へ、地域の拠点から移動手段が確保されると良い</u> ● 公共交通では対応できない方に、福祉分野での移動支援が必要。 ● 住民型有償サービス(買い物支援、病院支援)については、旧市内15校区中11地域で実施中、地域の住民で組織をつくって対応。 ● 後継者不足もあり、今後移動関係のサービスは縮小方向という話も聞いている。 ● 住民型有償サービスでは運送の対価を求められないため、<u>対価をもらって持続的な運行ができる方向を目指すことも考えられる</u>。 ※住民型有償サービス:「支え合うまちづくり」の取組みとして、住民の方々の想いを形にするために社協が支援し、同じ地域に住む住民同士で支え合う活動として平成6年度より実施。

1-1-6. 交通事業者ヒアリング結果概要

交通事業者ヒアリングでは、バス会社とタクシー会社を対象にヒアリングを行い、運転士不足の問題が今後さらに深刻化することが示された。

デマンド等への対応も検討の必要があることは、事業者も認識している状況である。

表 1-4 交通事業者の主な意見

ヒアリング先	ヒアリング内容
バス会社	<ul style="list-style-type: none"> ● 各路線利用が少ない状況。<u>平均乗車密度が1を下回っている枝線がほとんど</u>である。 ● 中日線（守実～中津）は輸送量 20.2 で地域間幹線系統の補助要件はクリア。 ● 路線バスだけであれば乗務員は充足しているが、<u>5年後には不足することが予想され、減便・廃止も必要になる可能性</u>。 ● 市内線はてこ入れが必要であるが、朝夕は通学（通勤）利用があるため確保が必要であり、仕業は減らしづらい。<u>市内線の平日を中心に、コミュニティバスへの転換やデマンド化などを検討する必要</u>があると考えられる。
タクシー会社	<p data-bbox="416 990 914 1021"><コミバス等受託事業に関する内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耶馬溪のコミバスは増便しても利用がないのではないかと。現状のままでは<u>外出頻度は週1回程度なので、週1回の運行を週2回にしても利用が見込まれないと考える</u>。 ● コミュニティバスの運行について住民への周知等をもっと行って、利用を増やすようにしてほしい。 ● <u>現在以上の受託は厳しい</u>。 ● <u>デマンド交通の対応は、システムがあればタクシーと同じような要領で乗務員の対応は可能</u>。 ● 10月から山国ではデマンド交通に転換するが、いま乗車されている方からすると予約が面倒になる。 ● コミバス利用者のほとんどは高齢者で、耳が遠い方が多いので受け答えが難しい。 ● <u>往路はこれまで通り定時で、復路だけ予約制にするといった対応は大丈夫かもしれない</u>。 ● 高齢者のデマンド予約はほとんど電話になると思われる。 ● コミバスは勤務時間が固定され、拘束時間も長いので、<u>乗務員の確保が難しい</u>。

ヒアリング先	ヒアリング内容
	<p data-bbox="419 237 826 266"><タクシー事業に関する内容></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="419 286 1390 360">● 山間部へもタクシーの営業展開をしても良いが、<u>回送距離が負担</u>になる。 <li data-bbox="419 380 1390 454">● <u>運転士の高齢化</u>に伴い、今後の運転士不足や<u>夜間に運行できる乗務員が少ない</u>などの問題が挙げられている。 <li data-bbox="419 474 970 504">● <u>求人してもなかなか人が集まらない。</u> <li data-bbox="419 524 1390 598">● 女性や高齢者が働きやすい環境・条件や勤務シフトを整備することが重要。

1-1-7. 路線バス利用実態調査結果概要（市内線）

中津市内部の路線バス 8 路線を対象に平日全便に調査員が乗り込み、利用実態を調査した。以下にその結果を示す。

A) 路線別利用状況

市内線の利用は非常に少ない。（1 便当たり平均で 2.0 人とどまる）
 買い物・通院での利用が多いが、通学・通勤での利用も一定程度ある。
 週 3 日以上の利用者も一定程度はいる。

表 1-5 路線別利用状況

路線名	乗車数	便数	1 便当たり
田中線	25	12	2.1
永添線	3	6	0.5
深秣線	19	8	2.4
海岸中高線	18	8	2.3
池永線	25	10	2.5
田口線	19	6	3.2
耶馬溪線	19	13	1.5
イオンモール線	37	18	2.1
合計	165	81	2.0

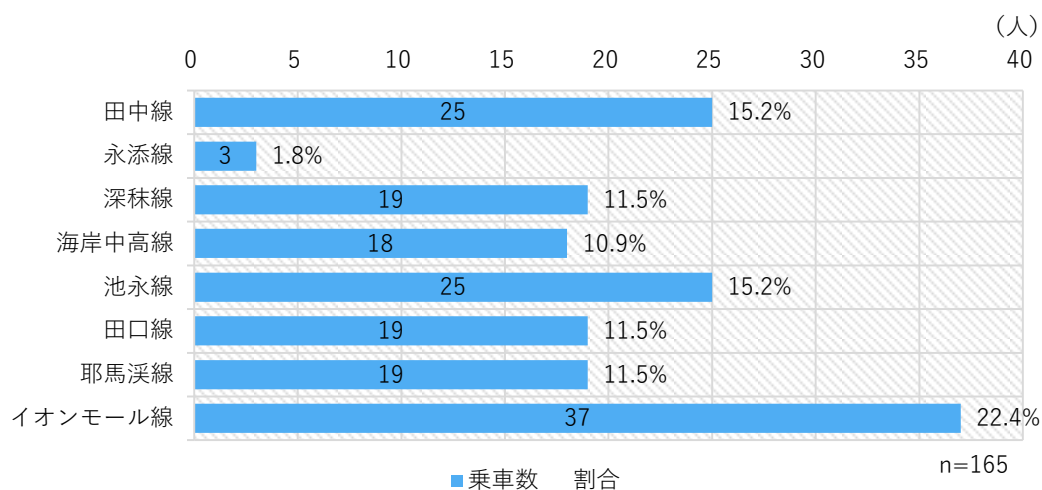


図 1-15 路線別利用状況

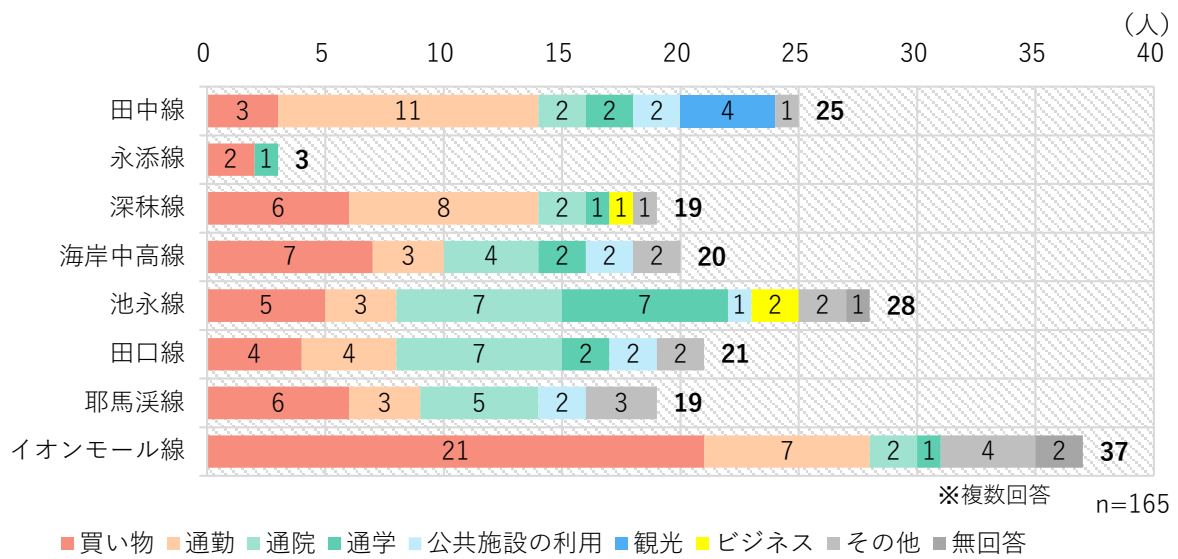


図 1-16 路線別利用目的

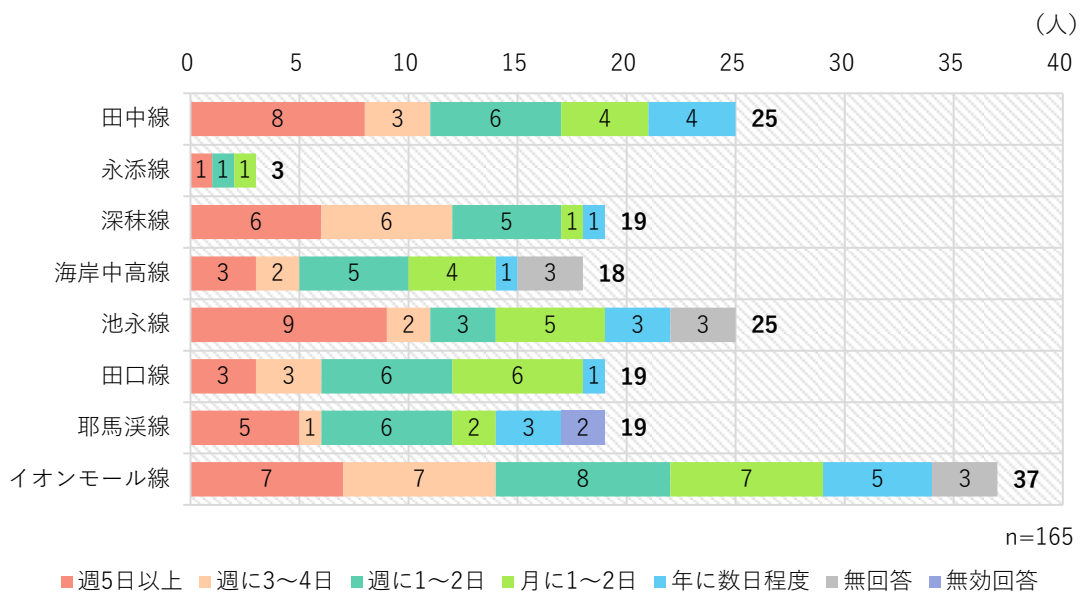


図 1-17 路線別利用頻度

B) 路線別・便別利用状況

田中線で朝夕に通勤での利用が一部ある。

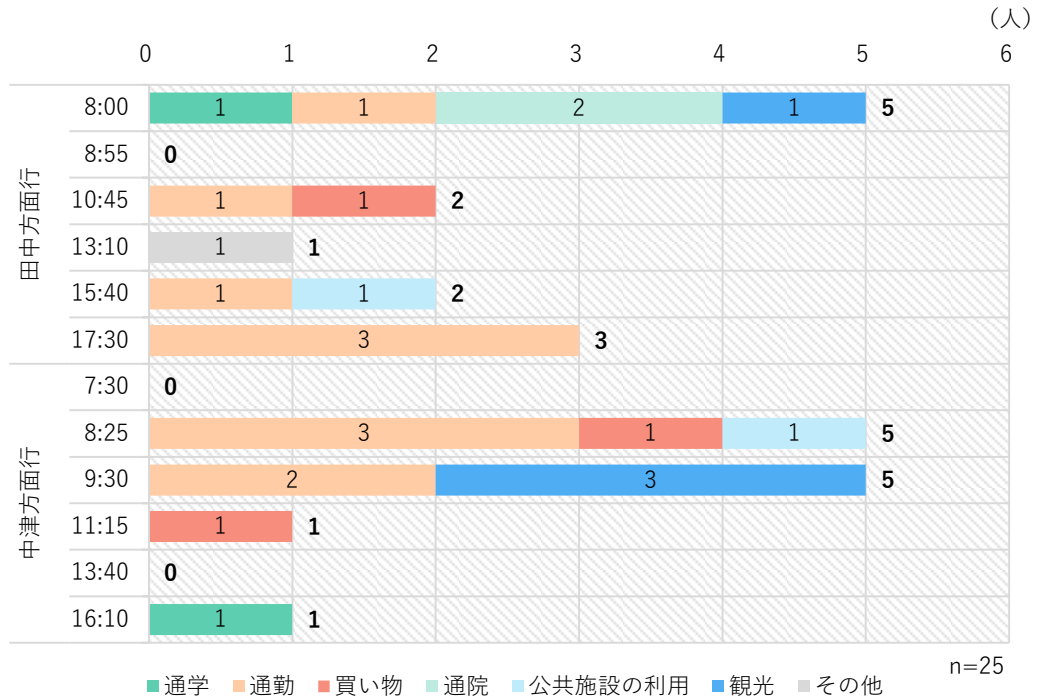


図 1-18 田中線 (目的別)

永添線の利用はかなり少ない。

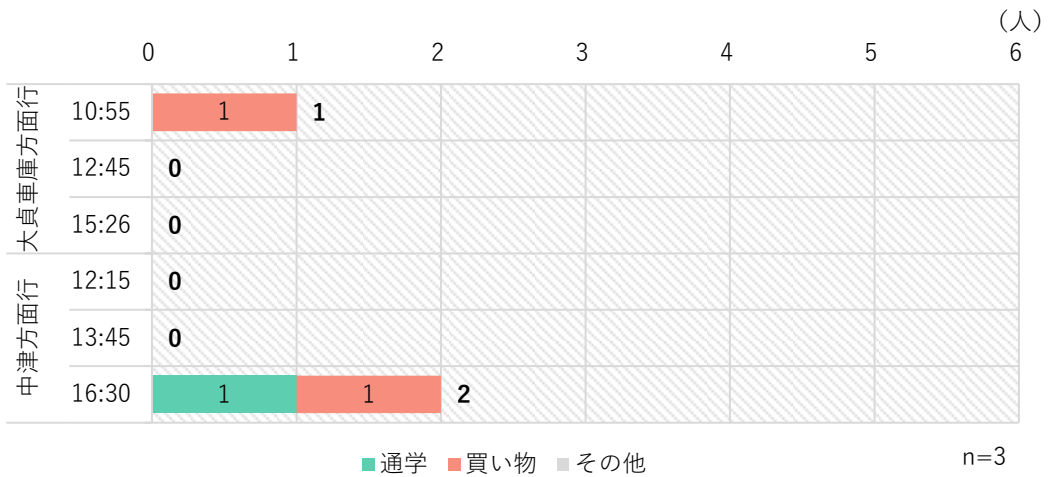


図 1-19 永添線 (目的別)

深秣線では朝の便で通勤利用がある。

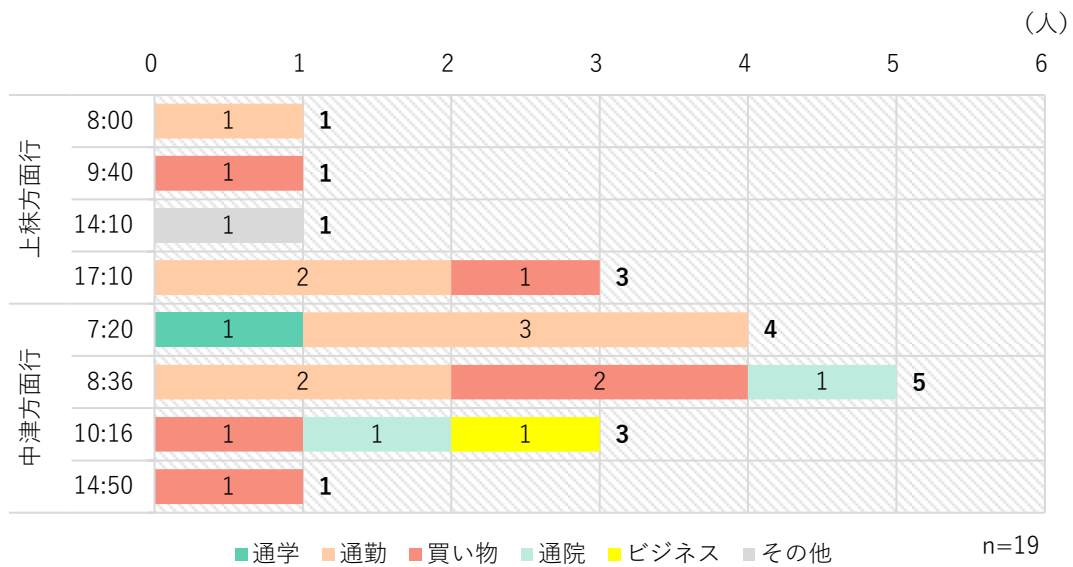


図 1-20 深秣線 (目的別)

海岸中高線では、買い物での利用が一部ある。(ゆめタウン、サンリブ)

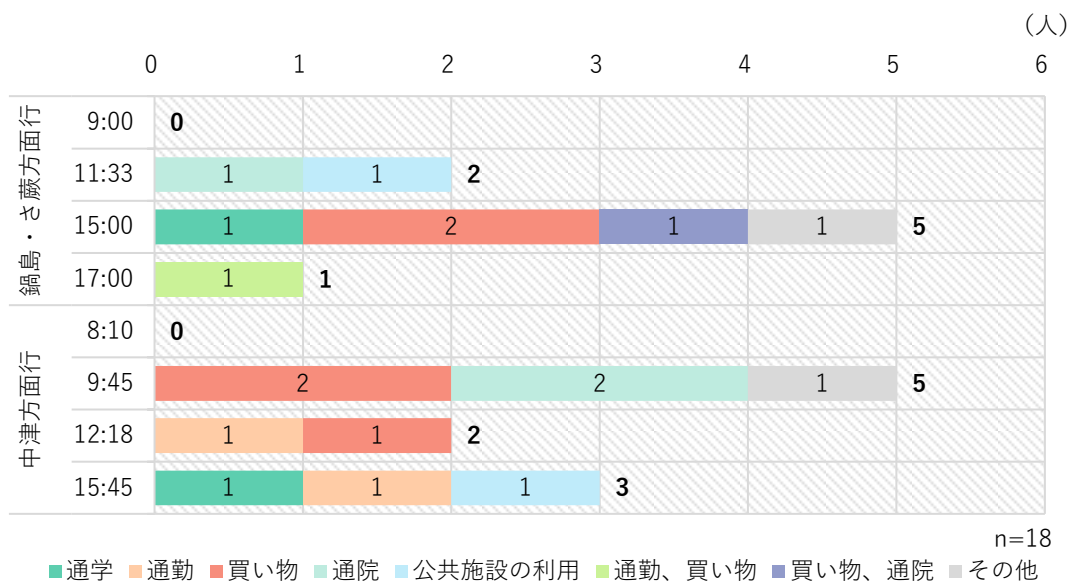


図 1-21 海岸中高線 (目的別)

池永線では朝の便で通学の利用がある。

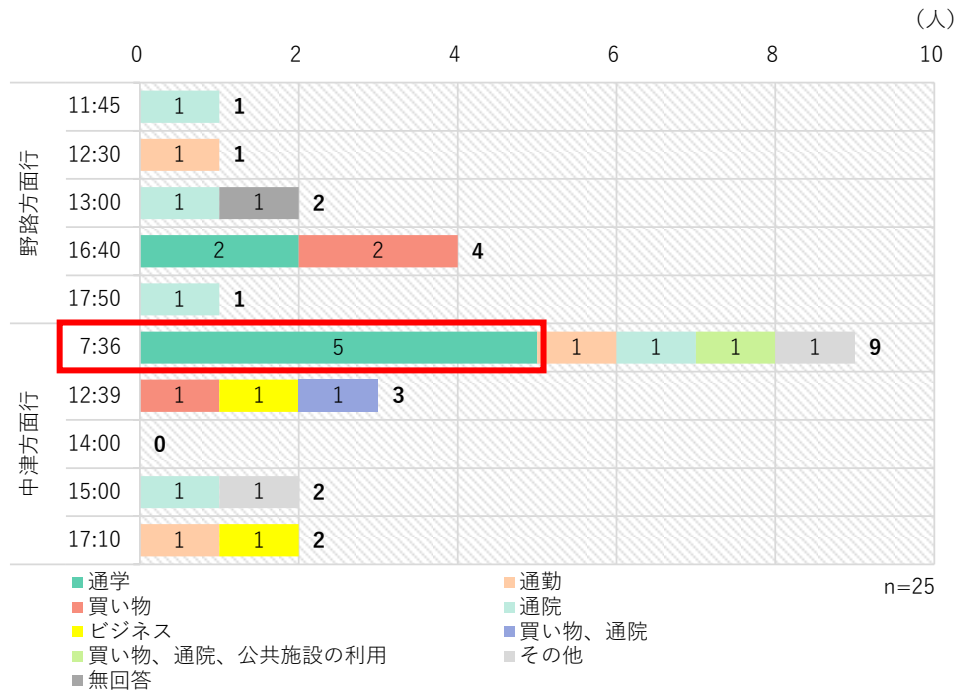


図 1-22 池永線 (目的別)

田口線では日中の便で通院の利用がある。

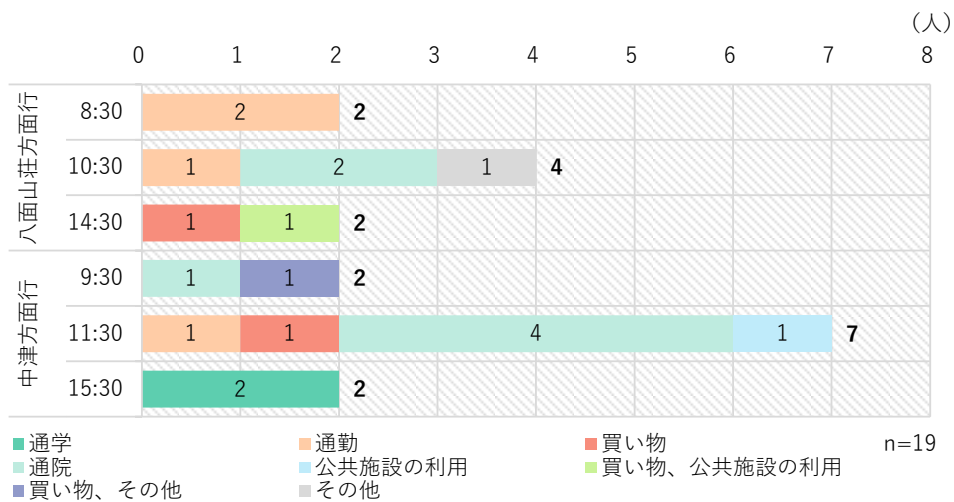


図 1-23 田口線 (目的別)

耶馬溪線の利用は少ない。

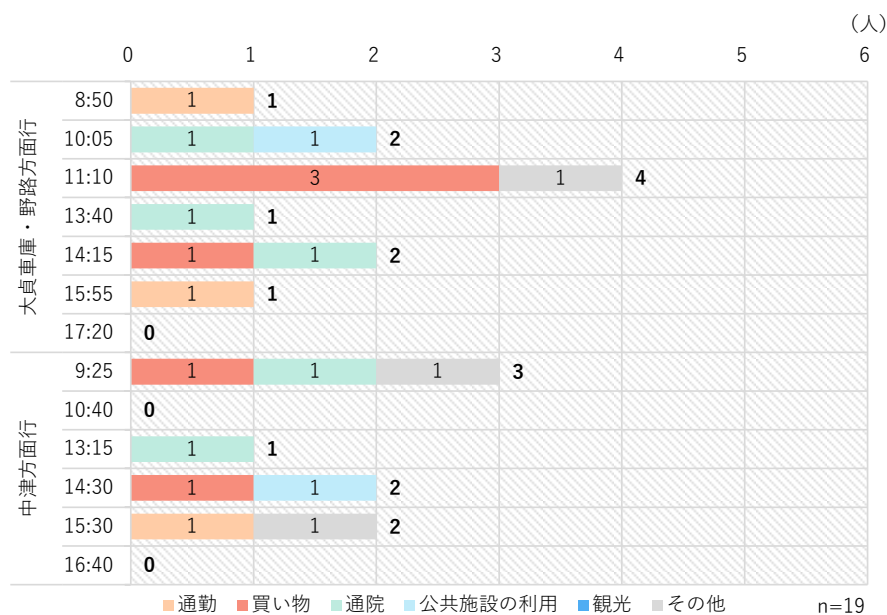


図 1-24 耶馬溪線 (目的別)

イオンモール線は、買い物利用以外に通勤での利用も一定数ある。

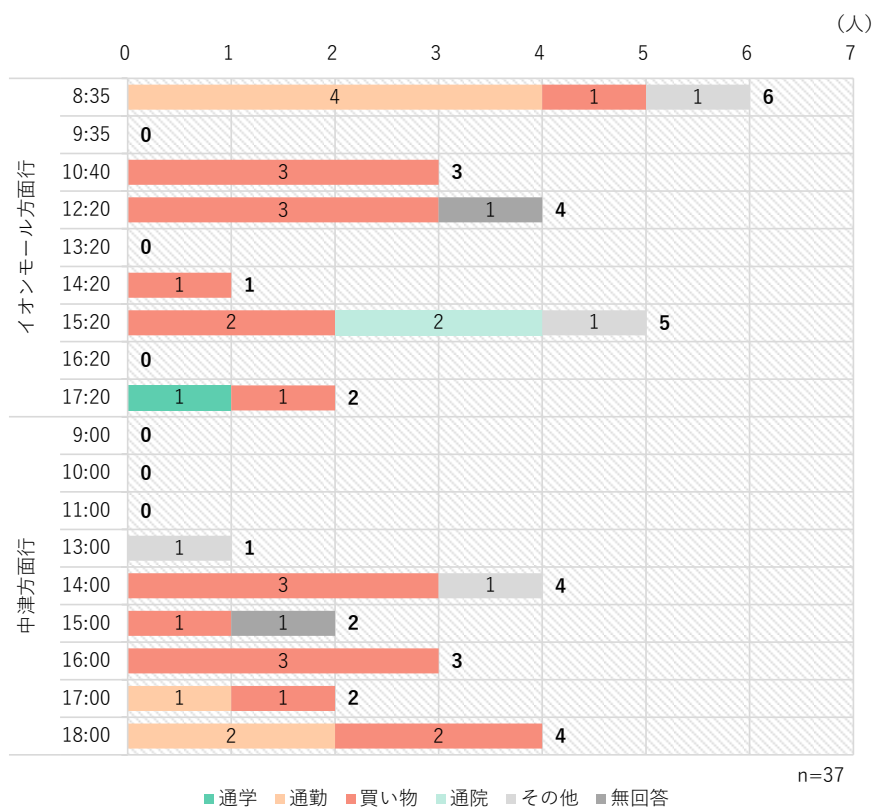


図 1-25 イオンモール線 (目的別)

1-1-8. 路線バス利用実態調査結果概要（中日線・中安線）

中津市の路線バス（中日線・中安線）を対象に平日全便に調査員が乗り込み、利用実態を調査した。以下にその結果を示す。

A) 便別利用状況

中日線・中安線は市内線よりは利用が多い。（1 便当たり平均で 11.7 人）

朝夕の利用が多く、通学・通勤で利用されている。

中日線では中津方面の朝の利用、中安線では安心院方面の朝の利用が多い。

路線名	乗車数	便数	1 便当たり
中日線	182	20	9.1
中安線	228	15	15.2
合計	410	35	11.7

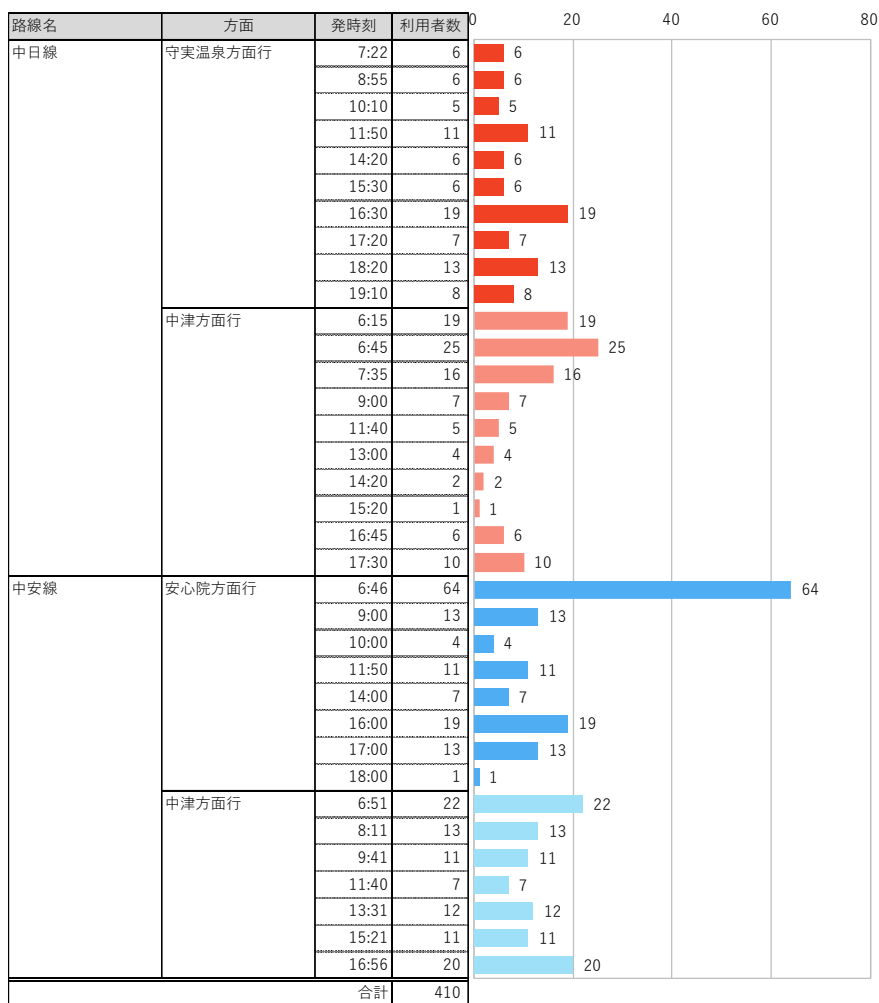


図 1-26 便別利用状況

B) 路線別・目的別利用状況

中日線・中安線ともに通学での利用が最も多い。

通勤での利用も一定程度ある。

次いで通院・買い物での利用と続く。

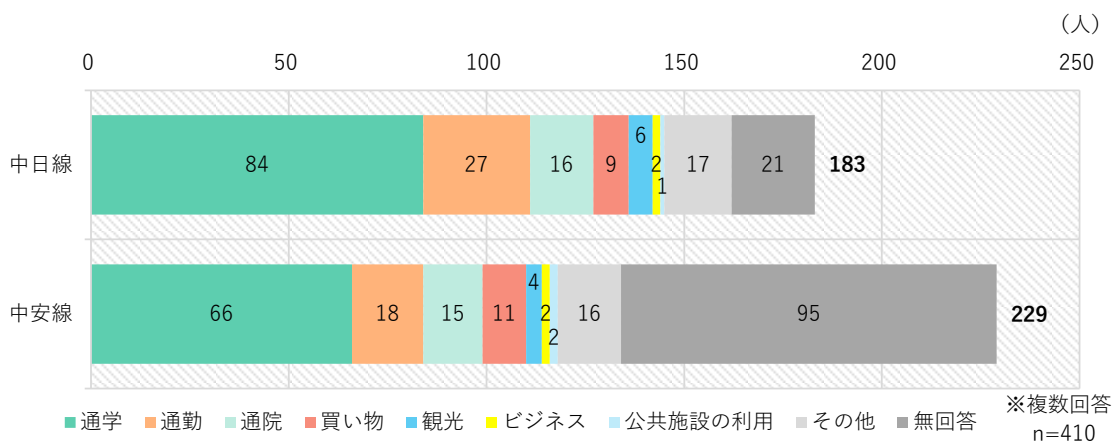
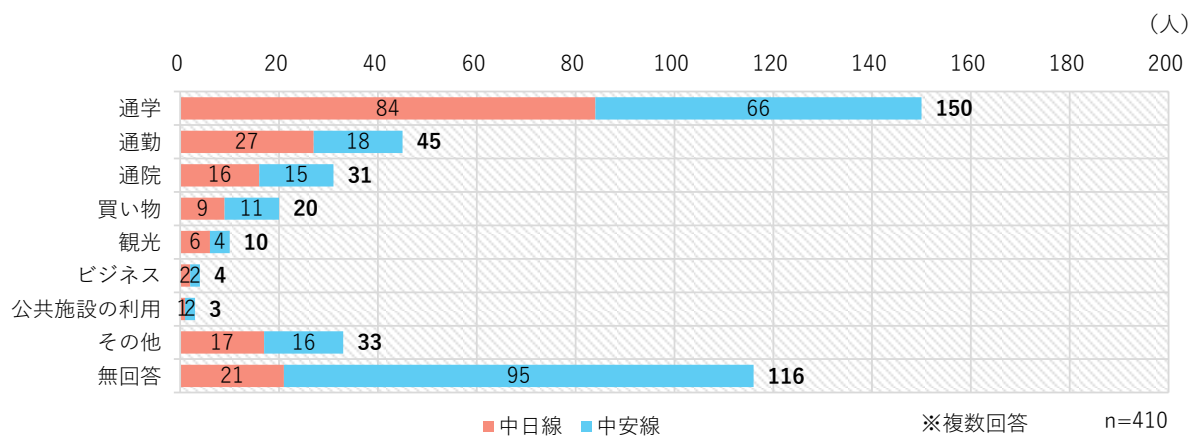


図 1-27 路線別・目的別利用状況

1-1-9. コミュニティバス等利用状況の整理

中津市内では、中津・三光・本耶馬溪・耶馬溪・山国の5地域それぞれでコミュニティバスが運行されているが、令和3年度から令和5年度にかけて年間利用者数は減少傾向にある。

特に、山国では利用が大きく減少している。

1便当たり平均の利用では、令和5年度で中津の3.8人が最大であり、本耶馬溪の1.1人が最小となっている。全体の平均は令和5年度で2.3人にとどまっている。

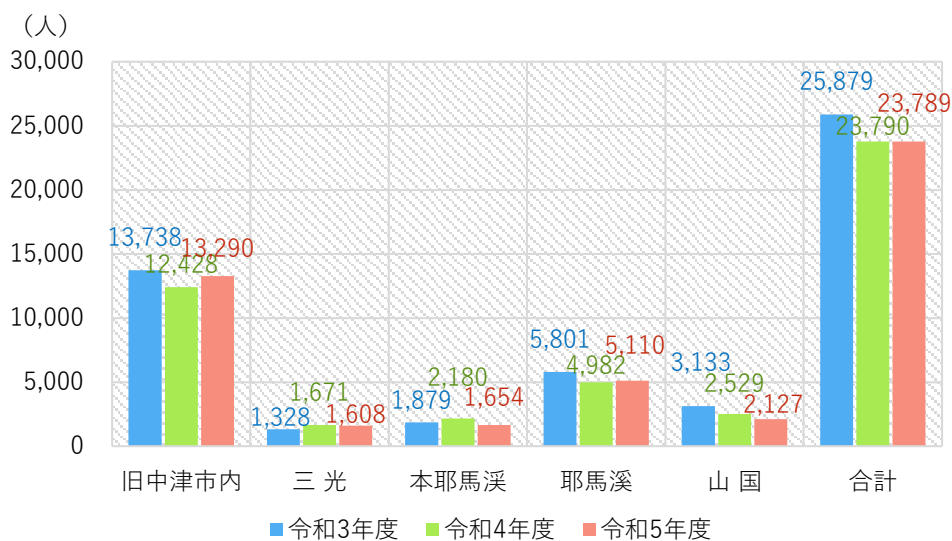


図 1-28 地域別利用状況の推移（年間利用者数）

出典：中津市提供資料

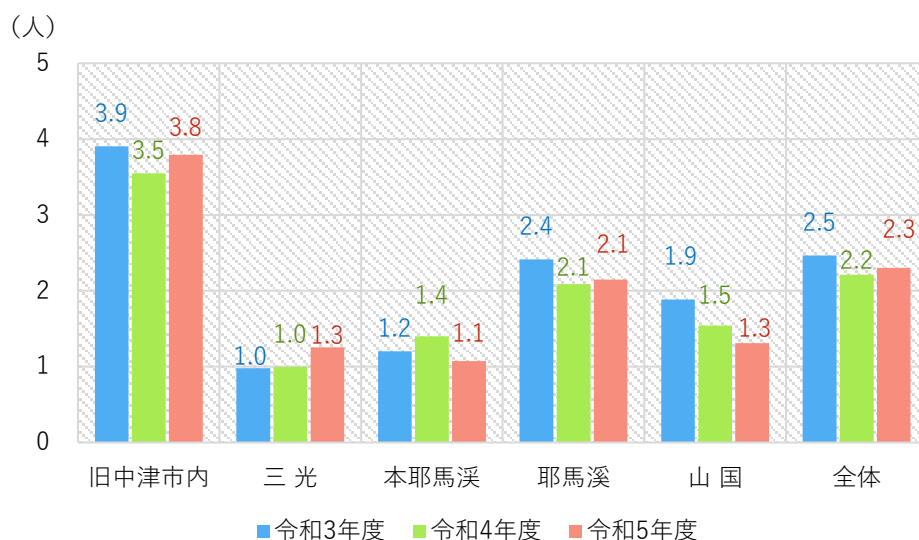


図 1-29 地域別利用状況の推移（1便当たり平均）

出典：中津市提供資料

中津地域を運行するコミュニティバスは、三保線、豊前・中津線の2つがあるが、年間利用者数は、令和5年度には回復傾向にある。

豊前・中津線は通院での利用が多い。

便別利用状況（1日平均）では、三保線は10:00発の便で5.0人近く、豊前・中津線は9:05発の便で10.0人近くの利用がある。

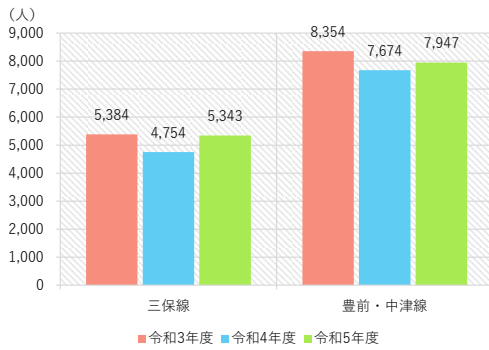


図 1-30 路線別利用状況の推移
(年間利用者数)

出典：中津市提供資料

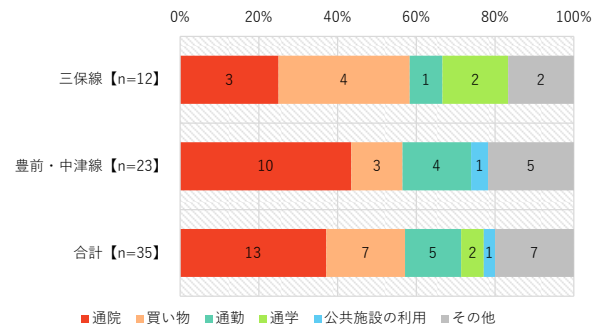
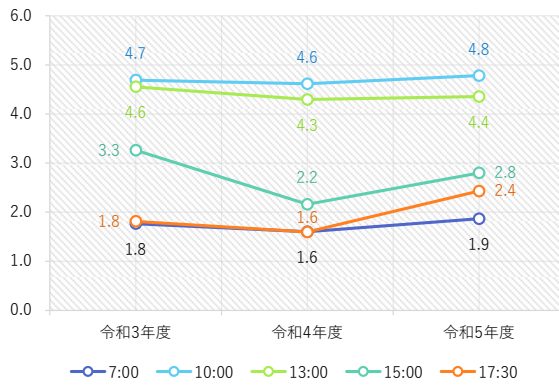
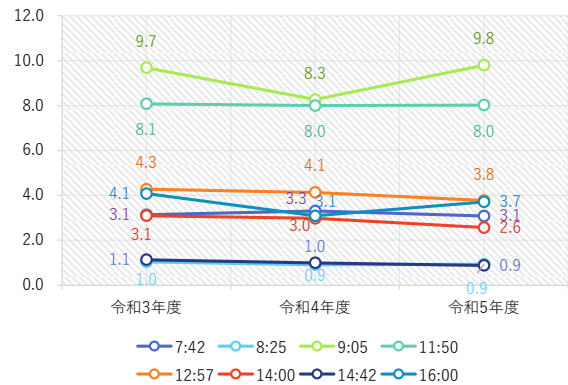


図 1-31 路線別利用目的

出典：中津市コミバス乗込み調査結果（令和6年）



三保線



豊前・中津線

図 1-32 路線別・便別利用状況の推移（1日平均）

出典：中津市提供資料

三光地域、本耶馬溪地域を運行するコミュニティバスの1便あたり平均の利用は、1～2人以下と少ない状況にある。

耶馬溪地域では、1便あたり平均が4人前後利用されている路線もある。

山国地域では、令和6年10月よりデマンドが運行されているが、10月から11月にかけて、利用者数・走行距離ともに増加している。

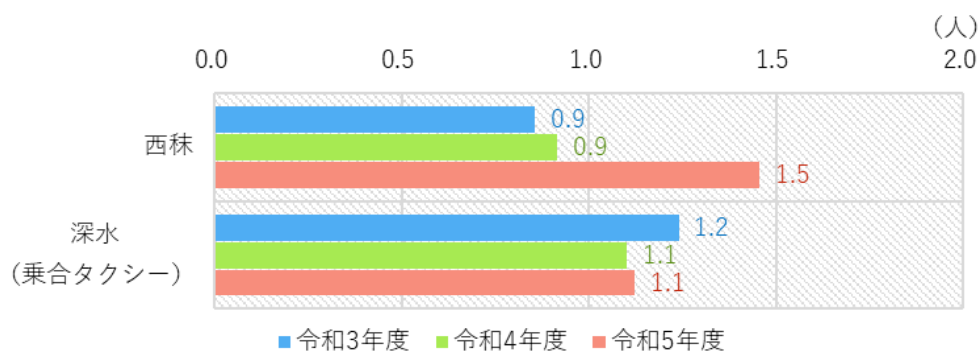


図 1-33 路線別利用状況の推移 (1便あたり平均) 【三光地域】

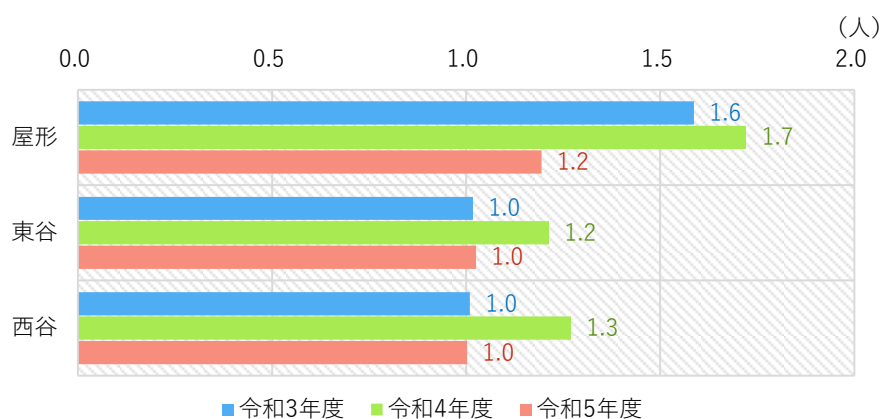


図 1-34 路線別利用状況の推移 (1便あたり平均) 【本耶馬溪地域】

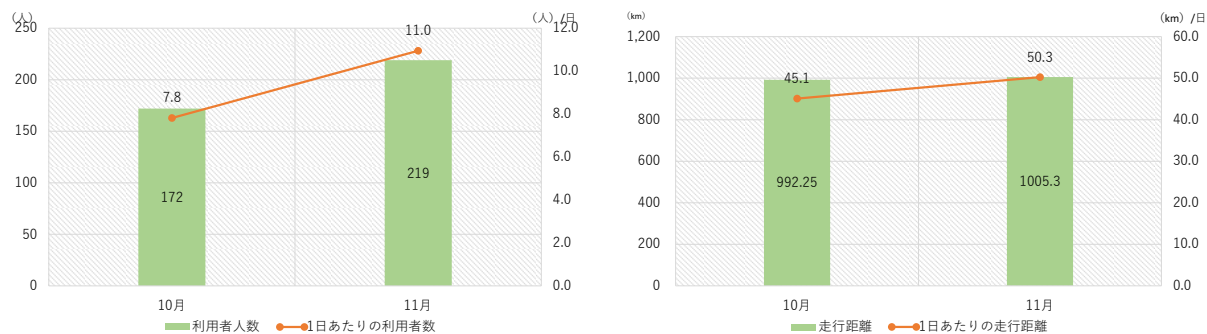


図 1-35 デマンド利用状況の推移 (利用者数・走行距離) 【山国地域】

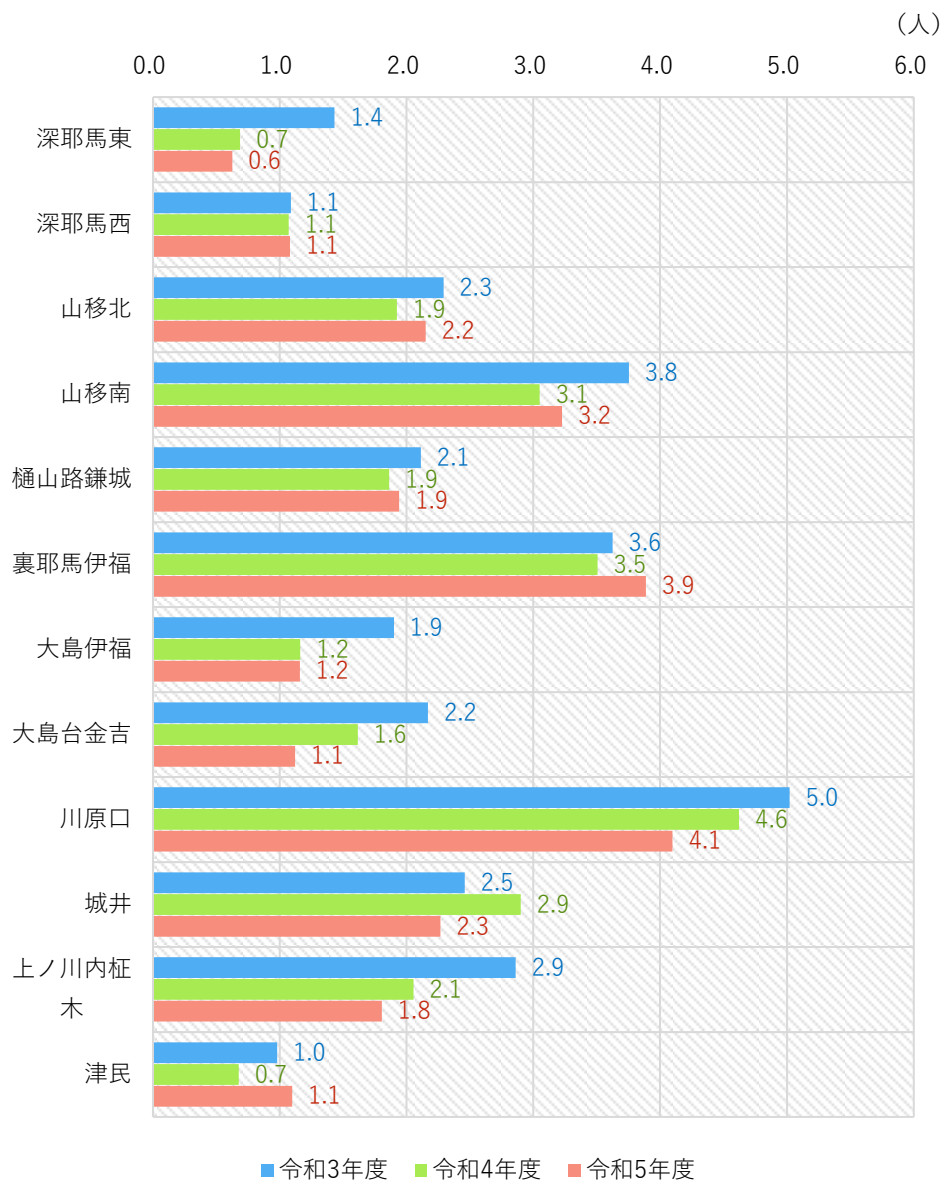


図 1-36 路線別利用状況の推移（1 便当たり平均）【耶馬溪地域】

1-2. 中津市における公共交通の利便増進に係る問題点・課題の整理

地域公共交通の現況	問題点	課題
路線バス・コミュニティバス利用が少ない	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス・コミバスともに利用はかなり少なく、利用者一人当たりの財政負担も大きくなっている 	<p data-bbox="1077 468 1393 539">①ニーズとシーズを考慮した利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通ニーズと交通資源（シーズ）の動向を踏まえ、時間帯ごとや運行形態・ルート等に関して市内の公共交通網を抜本的に見直しすることが必要
公共交通利用者層のニーズに合っていない	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な利用者層である高齢者のニーズ（自宅近くからの利用、目的地までの速達性等）に合致していない 	<p data-bbox="1077 990 1393 1061">②免許保有者への公共交通転換の働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 免許保有者に対して公共交通転換の働きかけを行うとともに、転換しやすい公共交通の運行形態の導入が必要
自家用車依存による公共交通の認知度不足・利用体験不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車に過度に依存しているため、公共交通に対する認知度不足や利用体験の機会が不足 	<p data-bbox="1077 1415 1393 1487">③マイカーと同等の移動サービス構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 個別移動ニーズへの対応として、ジャンボタクシーサイズ等の小型車両を活用するとともに、分かりやすく利用しやすい運賃による移動サービスの構築が必要（タクシー事業への影響も考慮）
運転手不足の深刻化	<ul style="list-style-type: none"> ● バス、タクシー事業とも運転手不足が今後さらに深刻化し、移動サービスの維持が困難化 	<p data-bbox="735 1415 1051 1532">③小規模かつ安価な移動サービスへの対応不足</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許を保有する高齢者の増加に伴い、自家用車と同レベルの個別移動ニーズが高まる一方、割安な運賃で利用できる移動手段へのニーズが高い傾向
将来的な免許返納後の不安	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車で移動する高齢者にとっては、将来的な免許返納後の不安・懸念が大きい 	

1-3. 関係者ワーキング支援（地域別施策の検討）

1-3-1. 地域別の施策の検討

地域別に検討した公共交通に関する施策について、支所、交通事業者等の関係者と協議・調整を行った。

協議プロセスは以下の表の通りである。

表 1-6 地域別施策の検討プロセス

対象	日時	議題
三光支所	令和6年12月5日（木）	地域別の施策のたたき台について その他確認事項
本耶馬溪支所	令和6年12月10日（火）	地域別の施策のたたき台について その他確認事項
耶馬溪支所	令和6年12月13日（金）	地域別の施策のたたき台について その他確認事項
大交北部バス	令和6年12月10日（火）	地域別の施策のたたき台について その他確認事項
タクシー協会	令和6年12月19日（木）	地域別の施策のたたき台について その他確認事項

※なお、山国支所については、デマンド運行が始まったばかりのため、今回のワーキング対象外とした。

2 課題整理・施策検討のための基礎データ

2-1. 市民アンケート調査

2-1-1. 調査概要

条件	内容																										
調査期間	令和6年7月23日（火）～8月16日（金）																										
調査方法	《Web アンケート》 ① Web アンケートフォームを作成する。 ② 回答用のQRコードを作成し、市公式LINE、チラシ配布・掲示（バス車内や公共施設等）において掲載する。 ③ QRコードをスマートフォンまたはタブレット等で読み取り、アンケートに回答してもらう。 ④ 回答期間終了後、回答の集計・分析を行う。																										
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> • 居住地域 • 個人属性 • 外出頻度 • 公共交通の利用頻度 • 外出行動の実態（買い物／通院／それ以外） • 送迎について • 路線バス／コミュニティバスの不満点 • 今後の地域公共交通の在り方 • 今後の施策に対する意向 • 自由意見 																										
調査対象	中津市民																										
回答数	1,385 票 (Web)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>【居住地】</th> <th>回答数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中津地区</td> <td>1,142</td> <td>82.5%</td> </tr> <tr> <td>三光地区</td> <td>74</td> <td>5.3%</td> </tr> <tr> <td>本耶馬溪地区</td> <td>48</td> <td>3.5%</td> </tr> <tr> <td>耶馬溪地区</td> <td>57</td> <td>4.1%</td> </tr> <tr> <td>山国地区</td> <td>32</td> <td>2.3%</td> </tr> <tr> <td>中津市外</td> <td>32</td> <td>2.3%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,385</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table>		【居住地】	回答数	回答率	中津地区	1,142	82.5%	三光地区	74	5.3%	本耶馬溪地区	48	3.5%	耶馬溪地区	57	4.1%	山国地区	32	2.3%	中津市外	32	2.3%	合計	1,385	100.0%
【居住地】	回答数	回答率																									
中津地区	1,142	82.5%																									
三光地区	74	5.3%																									
本耶馬溪地区	48	3.5%																									
耶馬溪地区	57	4.1%																									
山国地区	32	2.3%																									
中津市外	32	2.3%																									
合計	1,385	100.0%																									

2-1-2. 調査結果

(1) 居住地

中津地区が 82.5% を占めており、その他では三光地域が 5.3% の回答となっている。

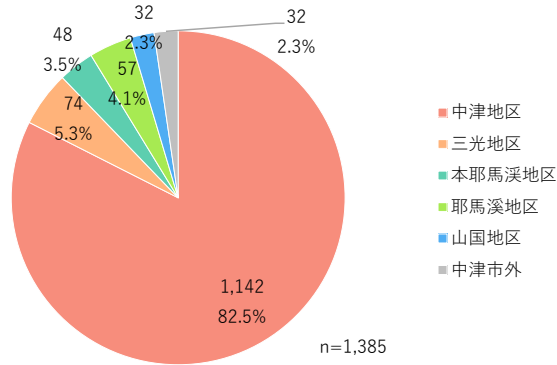


図 2-1 居住地

(2) 性別

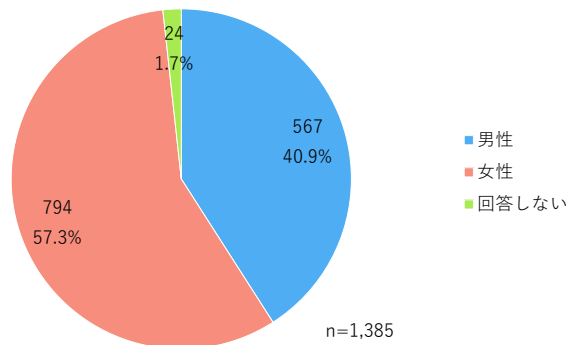


図 2-2 性別

(3) 年齢

50～59 歳が 24.5% と最も多く、次いで 40～49 歳が 19.2% となっている。

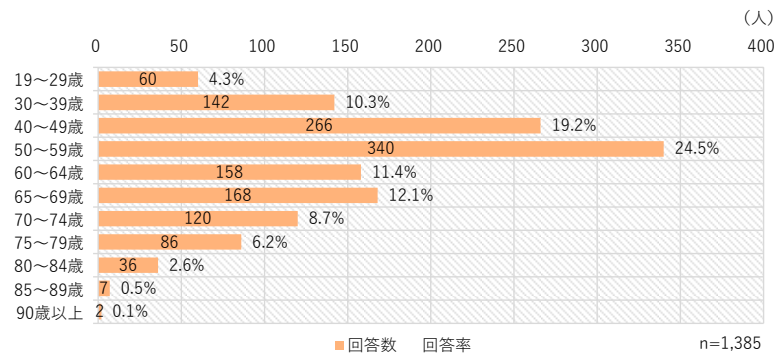


図 2-3 年齢

(4) 家族構成

「二世代（子と同居）」が35.7%と最多であり、次いで「夫婦二人」となっている。「一人暮らし」は14.4%存在する。

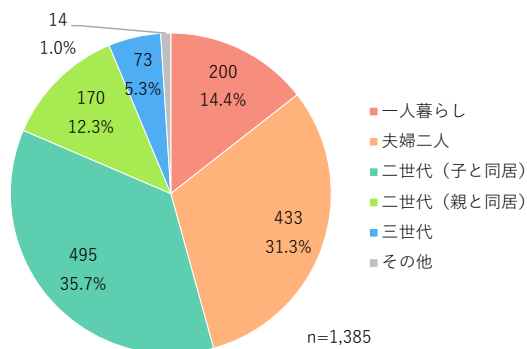


図 2-4 家族構成

(5) 運転免許

94.2%が所持している。2.2%の人が免許証を既に返納済みであると回答している。

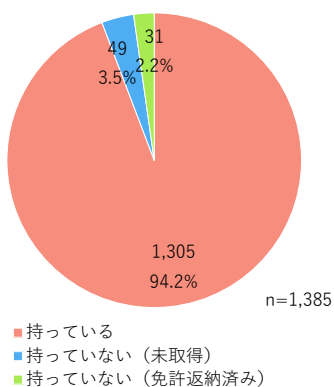


図 2-5 運転免許

(6) 日常的な運転

免許所有者のうち95%以上が、日常的に運転をしていると回答している。

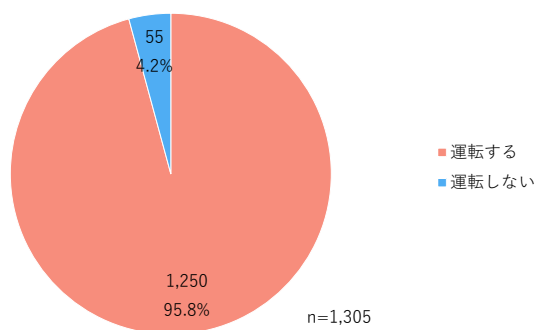


図 2-6 日常的な運転

(7) 免許証の種類

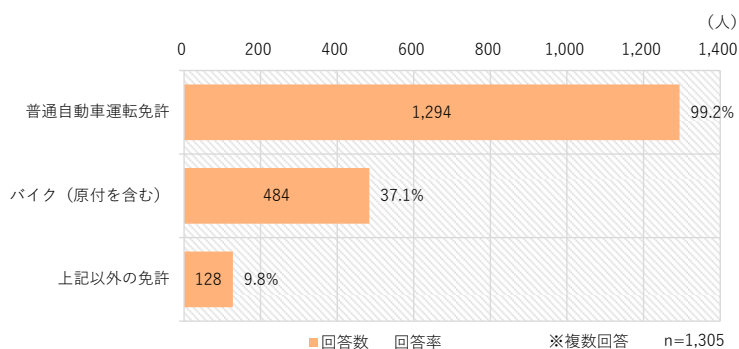


図 2-7 免許証の種類

(8) 免許返納年齢 (想定)

免許返納の想定する年齢は、80歳頃が25.9%、75歳頃が18.5%となっているが、まだ免許の返納を考えていないという人も37.2%存在する。

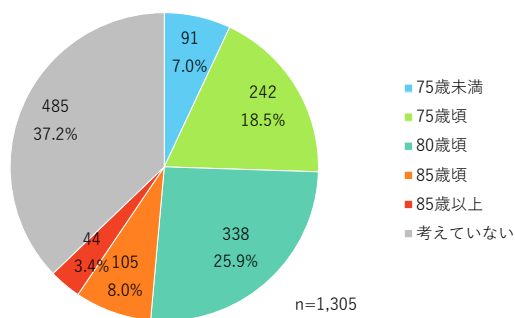


図 2-8 免許返納年齢 (想定)

(9) 免許返納後の移動手段

免許返納後の移動手段としては、タクシーが75.4%と最も多く、次いでバス、家族等の送迎と回答している。

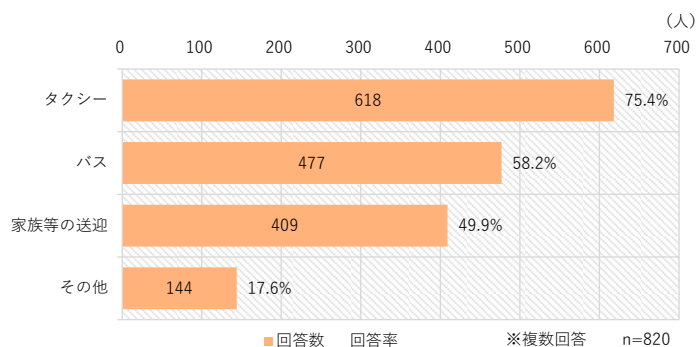


図 2-9 免許返納後の移動手段

(10) スマートフォンの所持

スマートフォンの所持率は98.9%、アプリをインストールできる人は91.0%である。

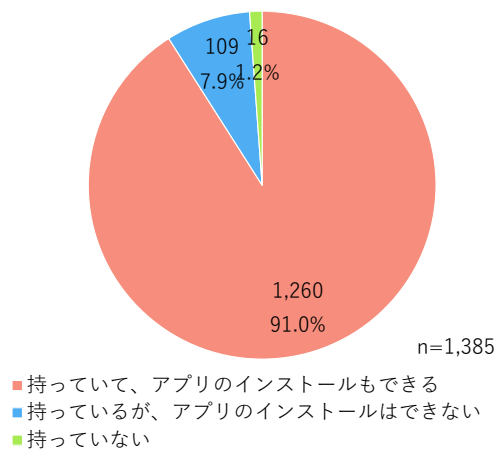


図 2-10 スマートフォンの所持

(11) 外出頻度

週に1日以上外出する人がほぼ100%近くを占めている。週3日以上外出する人も9割近くとなっている。

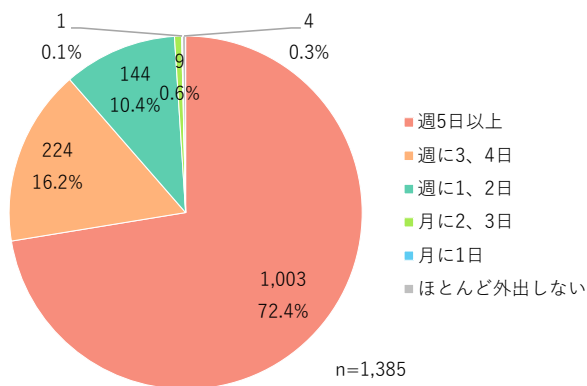


図 2-11 外出頻度

(12) 公共交通の利用頻度

公共交通の中では鉄道、タクシーの利用頻度が比較的高いものの、全体として利用頻度はかなり低く、いずれの公共交通においても「ほとんど利用しない」が80～90%台となっている。

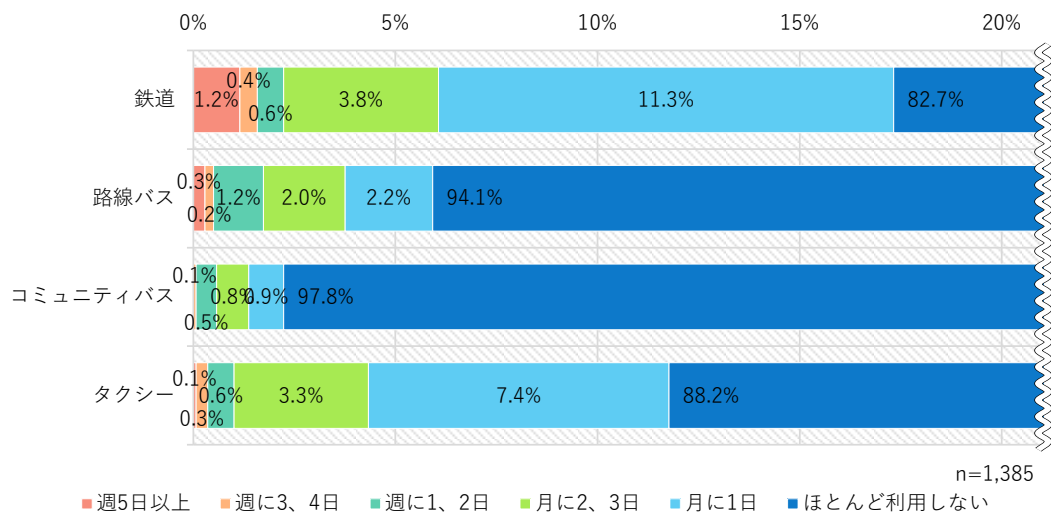


図 2-12 公共交通の利用頻度

(13) 買い物目的の外出

A) 目的地

中津地域が最多（86.3%）であり、次いで三光地域（6.6%）となっている。日田市への外出も見られる。

地域別で見ると、山国地区以外は「中津地域」が一番多くなっており、山国地区では「日田市」が一番多くなっている。本耶馬溪・三光では、イオンモール三光があるために「三光地域」の回答が一定程度ある。

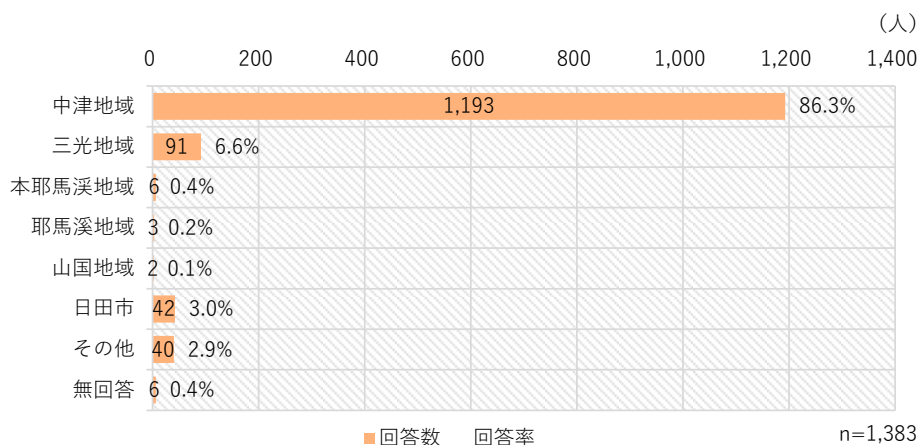


図 2-13 目的地

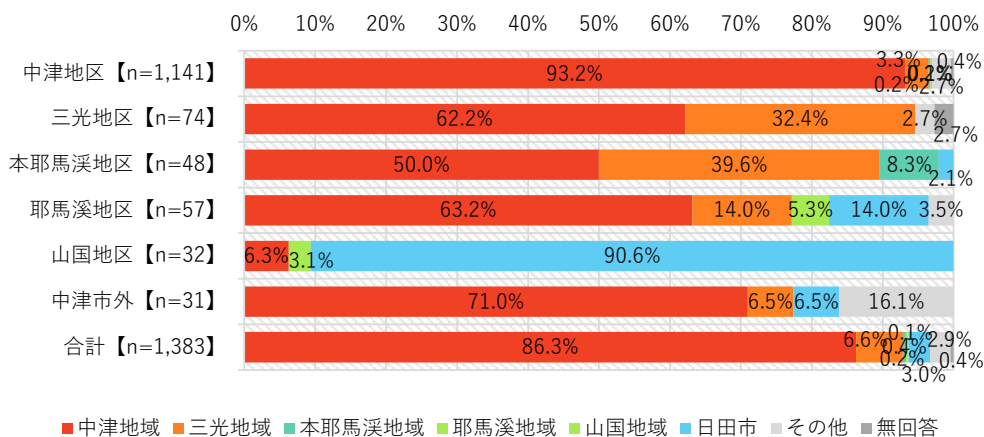


図 2-14 居住地×目的地

B) 外出時刻

7時～10時台に集中している。

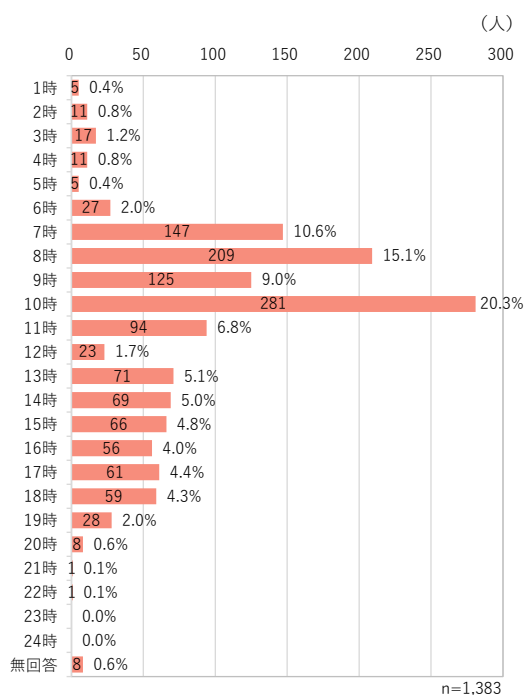


図 2-15 外出時刻

C) 帰宅時刻

12時台と、17時～19時台まで幅広く分布している。

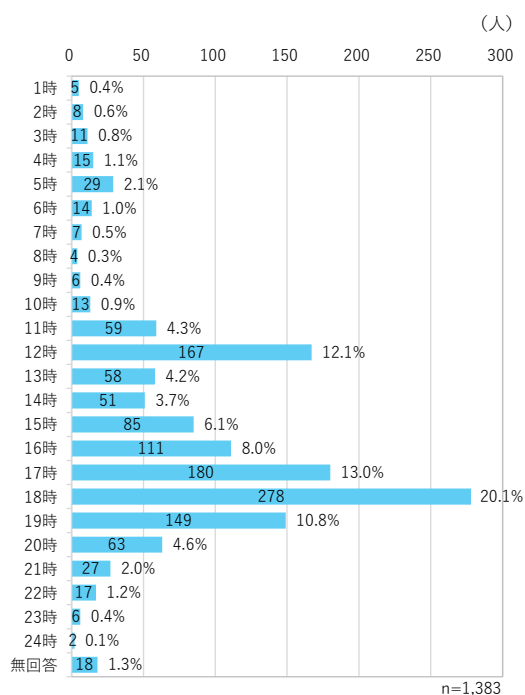


図 2-16 帰宅時刻

D) 外出頻度

「週に1、2日」が最多41.0%であるが、週3回以上の頻度で買い物に出かける人も50%近く存在する。

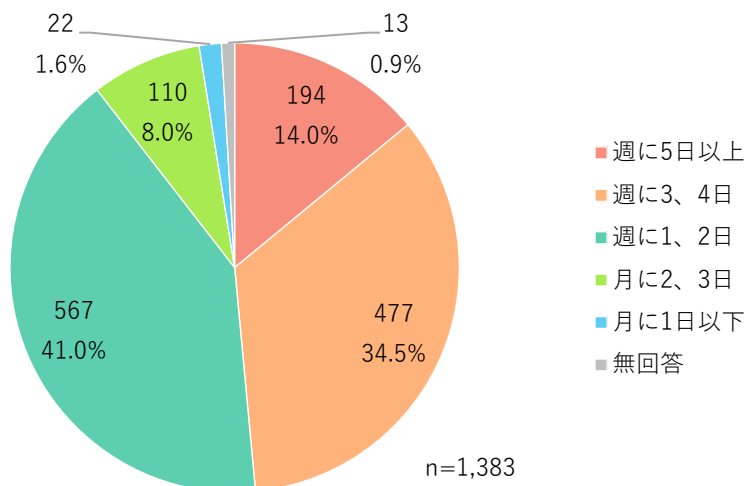


図 2-17 外出頻度

E) 主な移動手段

自家用車（自分で運転）が84.8%、自家用車（家族等の送迎）が4.1%であり、多くの方が自家用車を利用している。

公共交通（バス、タクシー等）の利用はそれぞれごく僅かである。

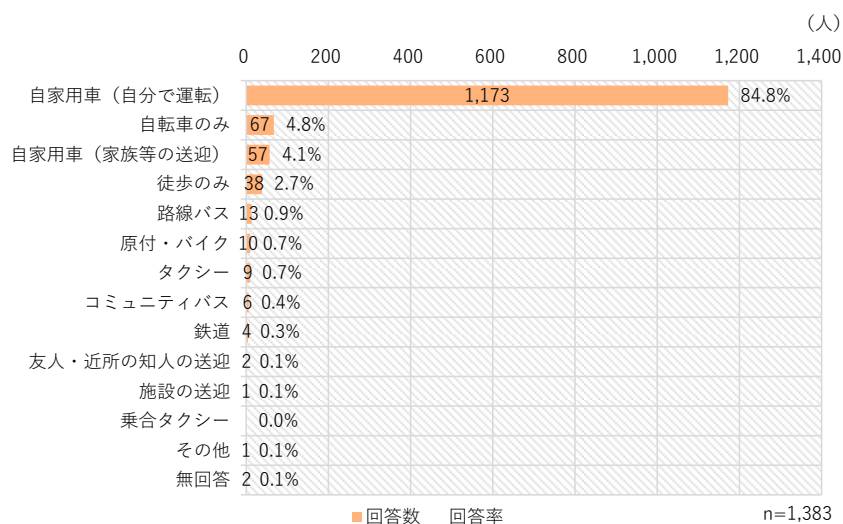


図 2-18 主な移動手段

(14) 通院目的の外出

A) 目的地

目的地は中津地域が最多（82.4%）であり、市内の他地域は少ない。

地域別で見ると、山国地区以外は「中津地域」が一番多くなっており、山国地区では「日田市」が一番多くなっている。耶馬溪・山国では、診療所等地域の医療機関があるために地域内の回答が一定程度ある。

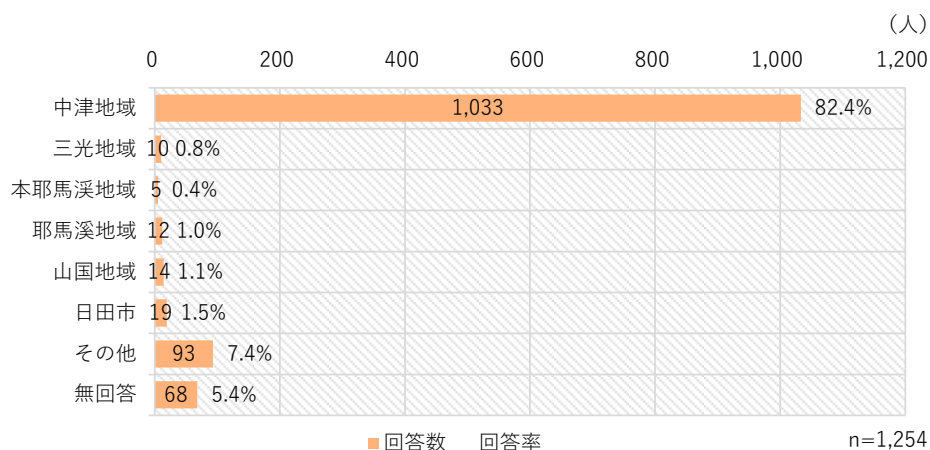


図 2-19 目的地

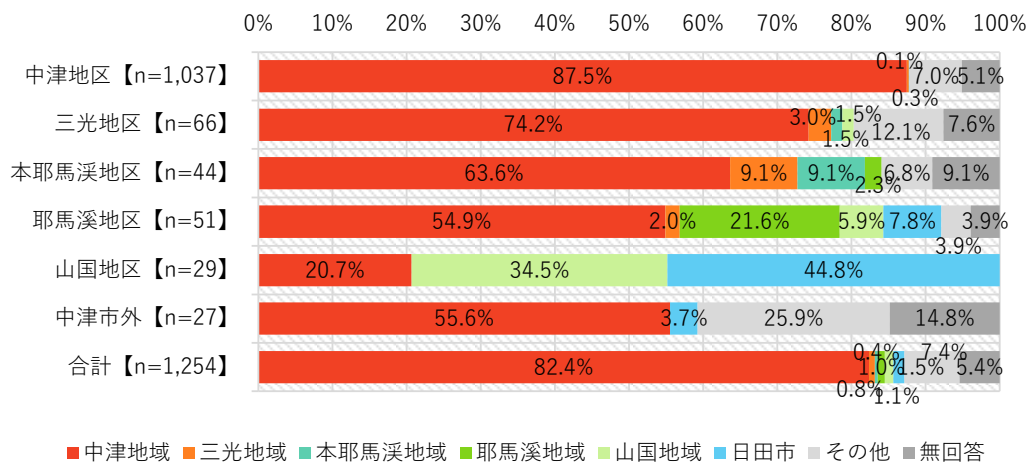


図 2-20 居住地×目的地

B) 外出時間

8時～10時台に集中している。13時以降の外出も存在する。

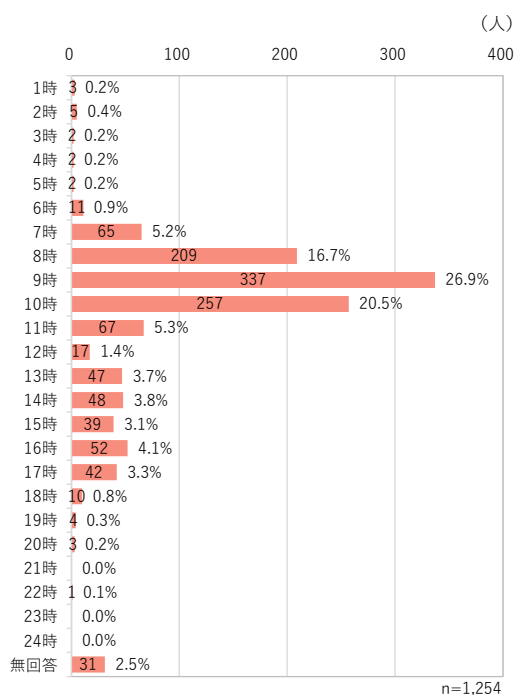


図 2-21 外出時間

C) 帰宅時間

11時～12時台に集中しており、13時以降の帰宅も存在する。

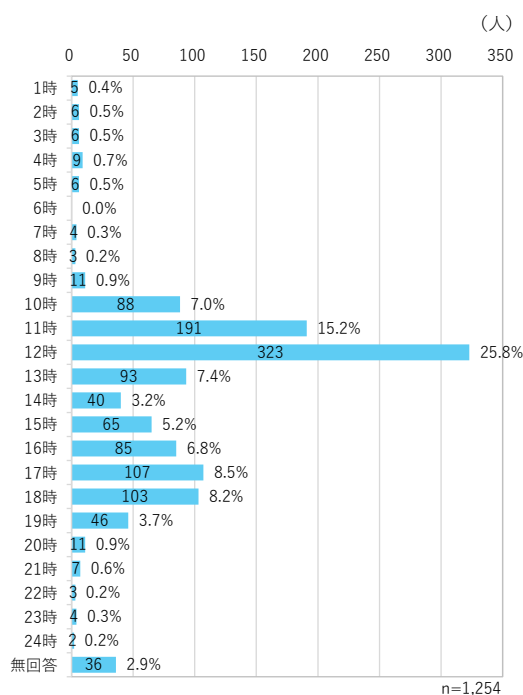


図 2-22 帰宅時間

D) 外出頻度

外出頻度は「月に1回以下」が最多（72.6%）である。週に1回以上の頻度で外出する人は10%程度である。

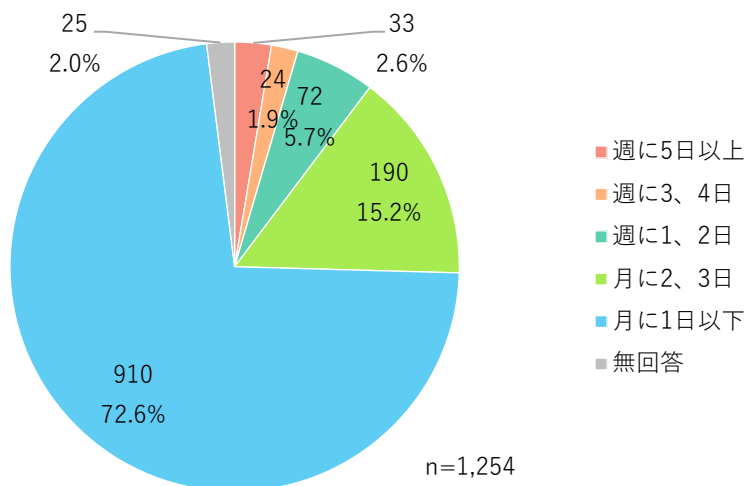


図 2-23 外出頻度

E) 移動手段

自家用車（自分で運転）が84.0%、自家用車（家族等の送迎）が4.1%であり、多くの方が自家用車を利用している。

公共交通（バス、タクシー等）の利用はそれぞれごく僅かであるが、買い物目的の外出と比較してやや公共交通利用者が多い。

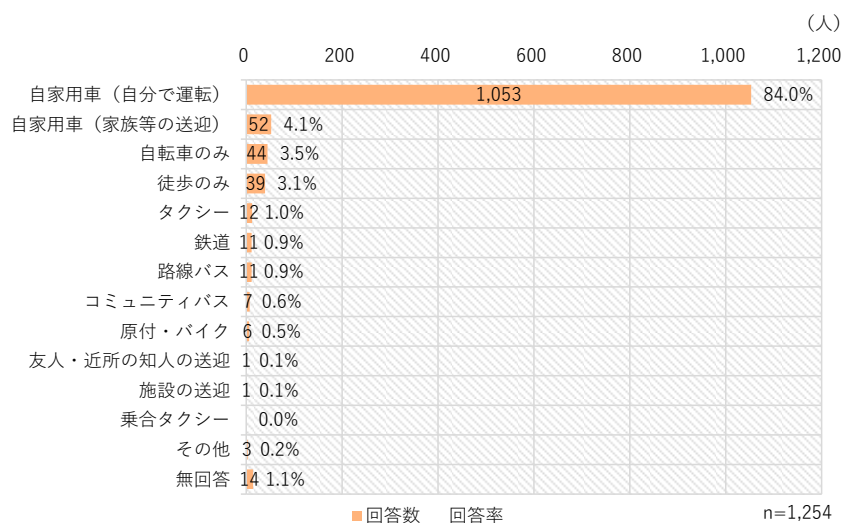


図 2-24 主な移動手段

(15) 買い物、通院以外の外出

A) 目的

通勤での外出が最多（61.7%）である。

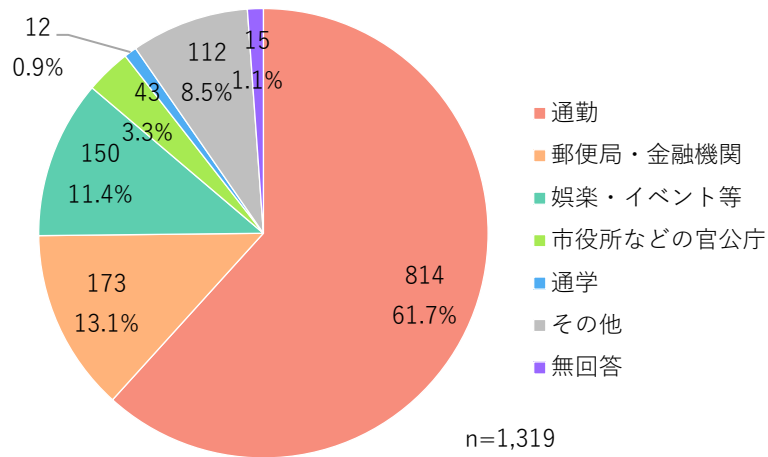


図 2-25 目的

B) 目的地

目的地は中津地域が最多であるものの、買い物および通院と比較し各地域内の移動の割合が増加している。

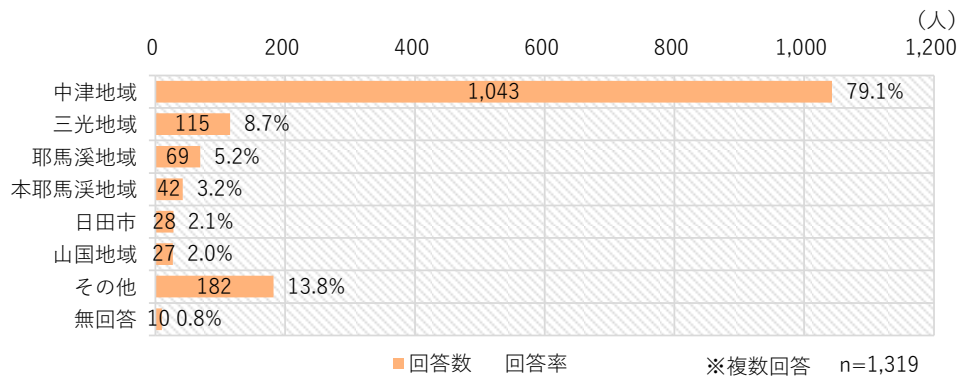


図 2-26 目的地

C) 外出時刻

7 時台～10 時台に集中している。

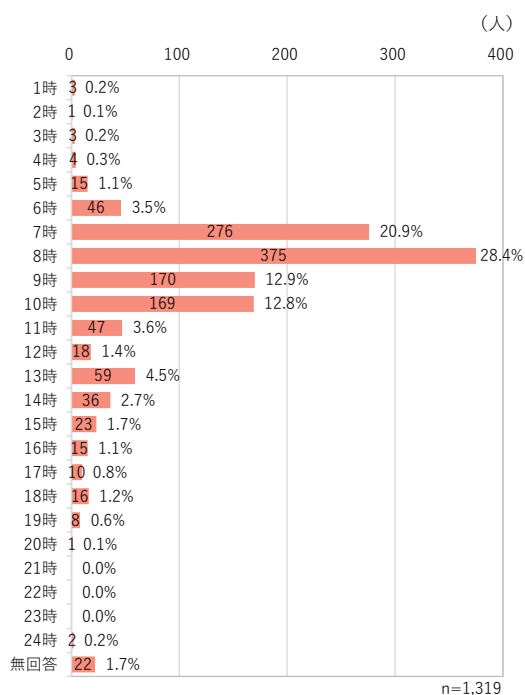


図 2-27 外出時刻

D) 帰宅時刻

12 時台および 17～19 時台に二分している。

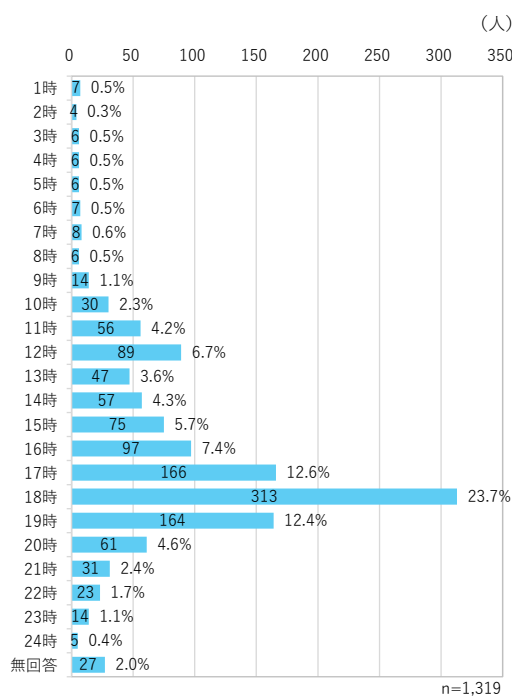


図 2-28 帰宅時刻

E) 外出頻度

「週に5日以上」及び「週に3、4日」の割合が合計で約65%となっている。

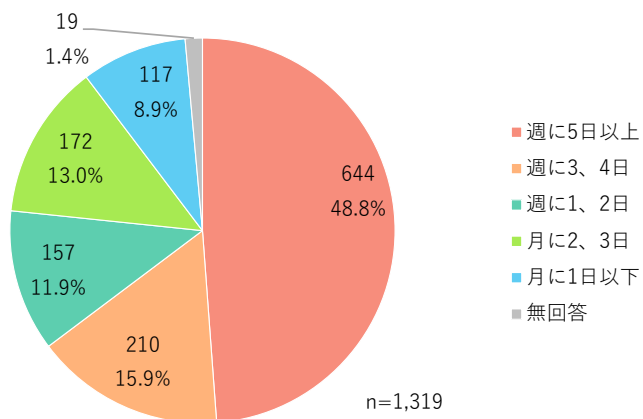


図 2-29 外出頻度

F) 主な移動手段

主な移動手段は自家用車が8割を超え、多くを占めている。

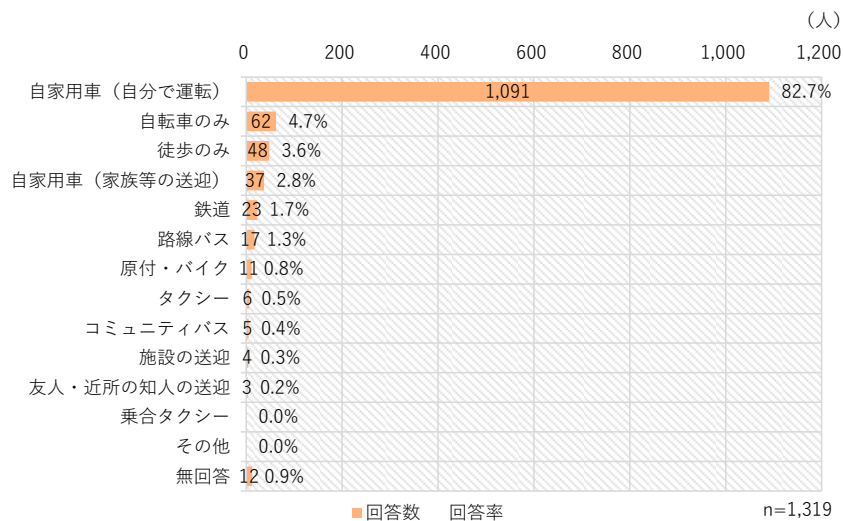


図 2-30 主な移動手段

(16) 送迎について

A) 送迎の状況

送迎している人が 31.7%、送迎されている人が 6.1%、どちらでもないが 62.2%となっている。

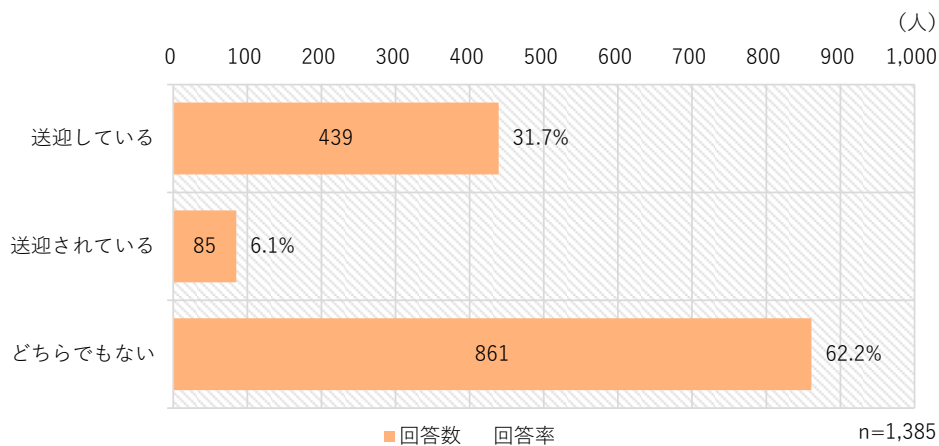


図 2-31 送迎の状況

B) 対象者

小学生以下の子ども、高齢の親、高校生以上の子どもの順番になっている。

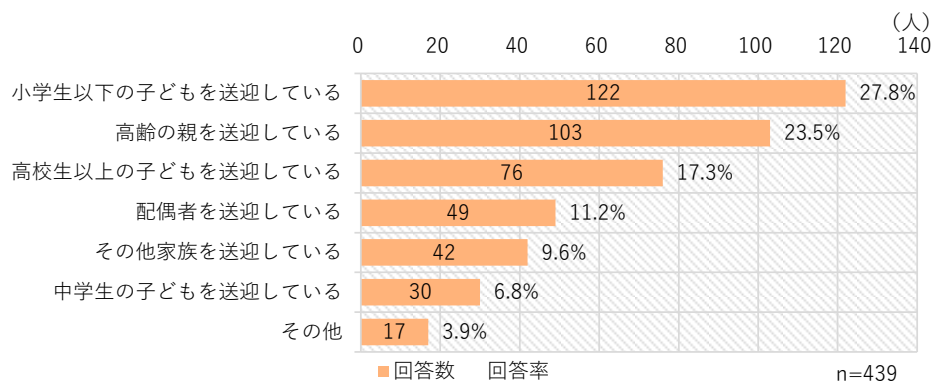


図 2-32 送迎の対象者

C) 目的

通院、買い物、通学（目的地まで）、通塾の順番になっている。

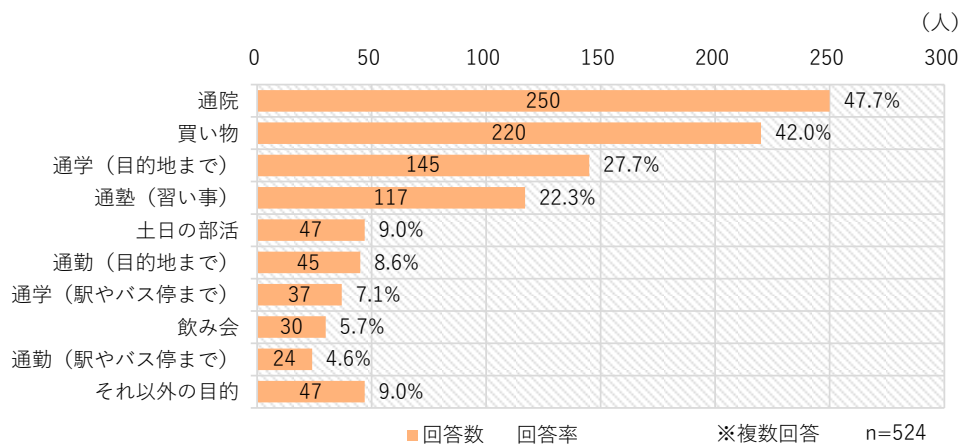


図 2-33 送迎の目的

D) 頻度

「ほぼ毎日」が30.0%で最も多く、次いで「週に1、2日」（22.7%）、「週に3、4日」（17.2%）となっている。

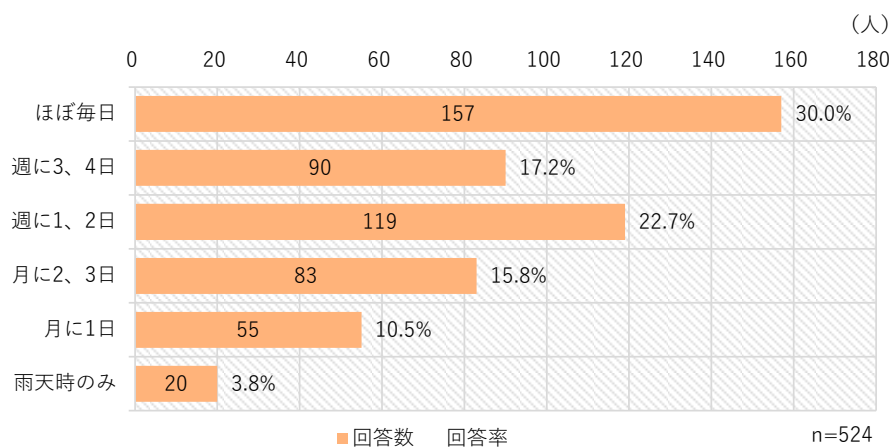


図 2-34 送迎の頻度

E) 負担感

「とても負担」「やや負担」合わせると5割を超えている。

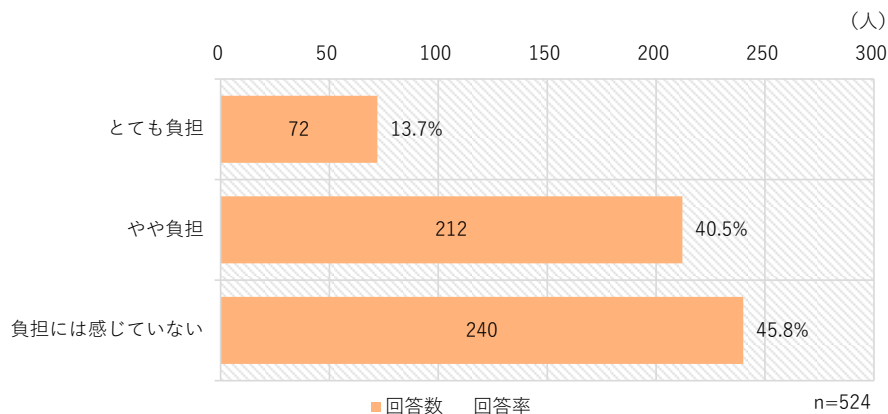


図 2-35 送迎の負担感

F) 公共交通への移行条件

「自宅付近からの利用」62.6%、「適当なダイヤ」58.4%、「乗継無し」37.0%となっている。

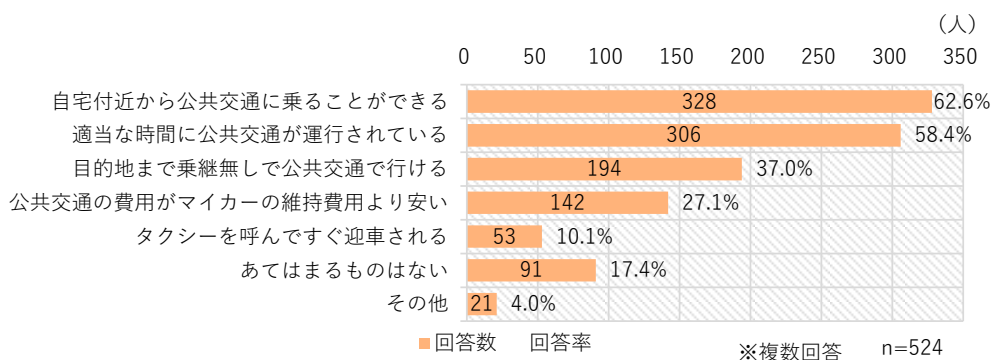


図 2-36 公共交通への移行条件

(17) 公共交通に対する満足度

「満足」及び「まあ満足」の割合の合計は5.5%で、「やや不満」及び「不満」の割合の合計43.5%が大きく上回っている。また、「わからない」の回答が26.7%を占める。

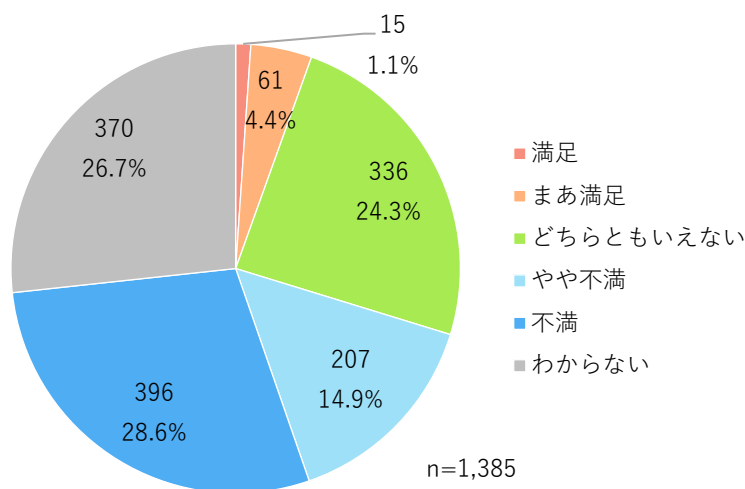


図 2-37 公共交通に対する満足度

(18) 路線バスに対する不満点

「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行が無い」といった運行本数の充実度に関する不満の他、「バス停が遠い」「行きたい方向に路線がない」といったルートやバス停に関する不満も挙げられている。

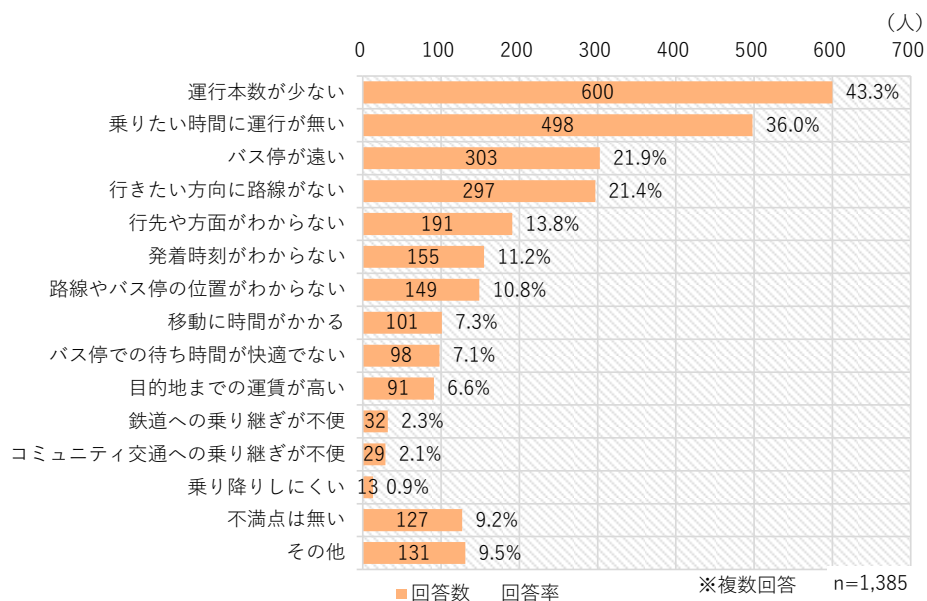


図 2-38 路線バスに対する不満点（最大3つまで選択）

(19) コミュニティバスに対する不満点

「行先や方面がわからない」が最も多く挙げられ、次いで「運行本数が少ない」となっている。

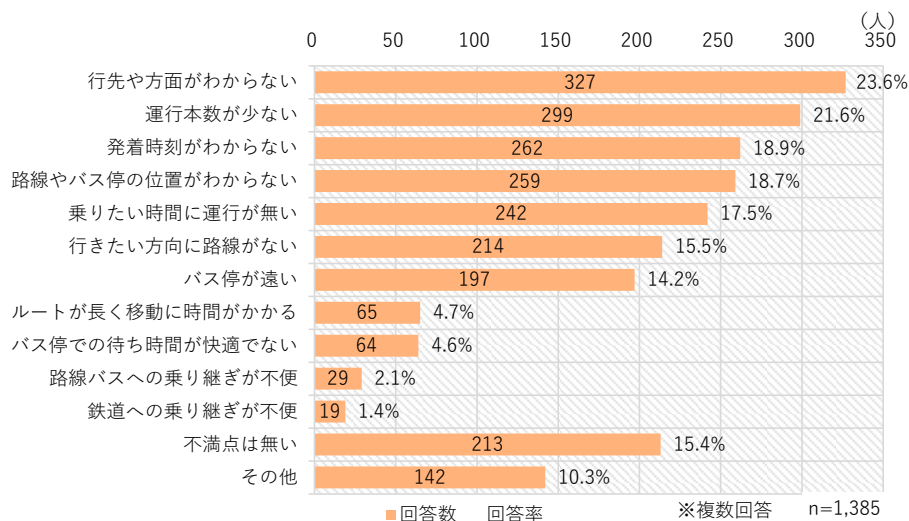


図 2-39 コミュニティバスに対する不満点（最大3つまで選択）

(20) 中津市の公共交通に求められるサービス

今後利用したいサービスについて、A) デマンド交通、B) タクシー助成、C) 免許返納者への割引を比較すると、C) が「使ってみたい」の回答割合が一番高い。

高校生以下のお子様がいる方のみへの設問で、D) 学校への通学専用便の運行、E) 塾や習い事でのデマンドについては、D) の方が「使ってみたい」の割合が多い。

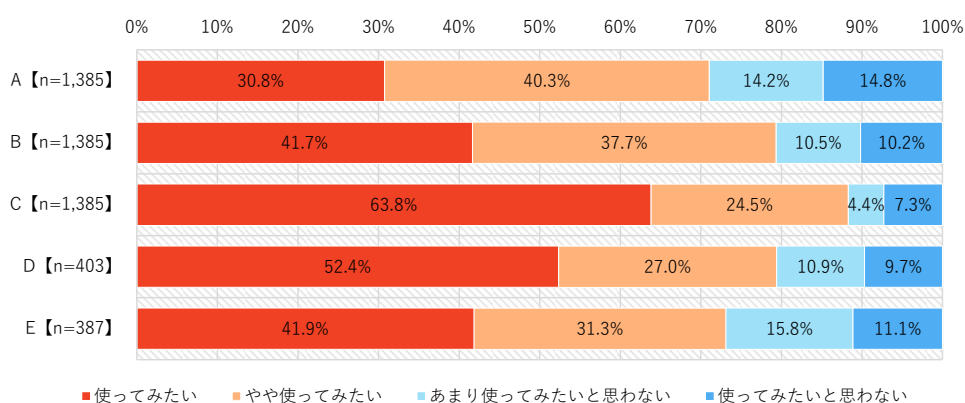


図 2-40 利用したいサービス

【施策リスト】

- A) 自宅付近で乗降でき、予約に応じて運行されるデマンド交通
- B) タクシーが割安運賃で利用できるようになる助成制度
- C) 免許返納者が公共交通を利用する際、割引運賃が適用される制度
- D) (高校生以下のお子様がいる方のみ) 朝夕の通学時間帯に、自宅付近⇄学校の区間を送迎する通学専用便を運行
- E) (高校生以下のお子様がいる方のみ) 夕方の時間帯などに、塾や習い事への予約型のデマンド交通による送迎サービス

(21) 中津市の公共交通に求められるサービス（地域ごと）

地区別で見ると、A) B) については山国地区を除いて大きな差はない。

高校生以下のお子様がいる方のみへの設問で、E) 塾や習い事でのデマンドについては、本耶馬溪地区で75%と高い割合になっている。(n=8)

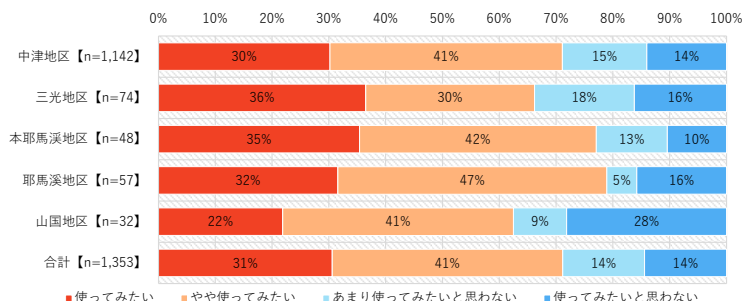


図 2-41 A)自宅付近で乗降でき、予約に応じて運行されるデマンド交通

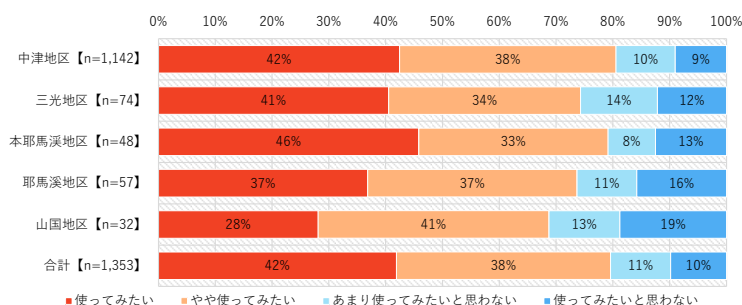


図 2-42 B)タクシーが割安運賃で利用できるようになる助成制度

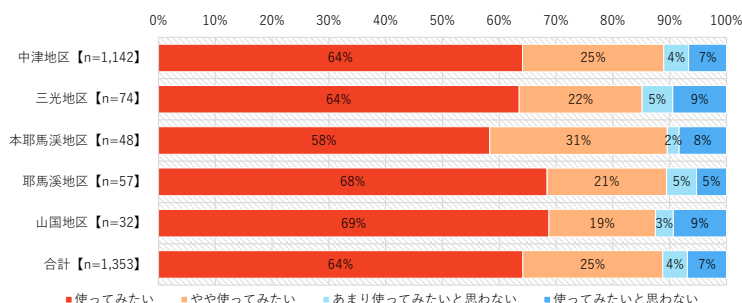


図 2-43 C)免許返納者が公共交通を利用する際、割引運賃が適用される制度

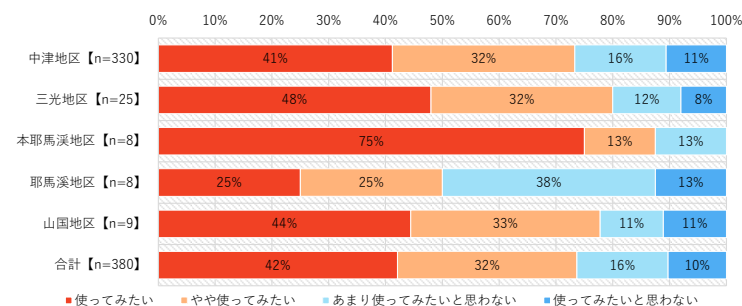


図 2-44 E)塾や習い事への予約型のデマンド交通による送迎サービス
(高校生以下のお子様がいる方のみ)

(22) マイカーからの変更

今後利用したいサービスについて、マイカーからの転換の可能性では、A) デマンド交通、B) タクシー助成、C) 免許返納者への割引を比較すると、C) が「変更する」の割合が一番高い。

高校生以下のお子様がいる方のみへの設問で、マイカーからの転換の可能性では、D) 学校への通学専用便の運行、E) 塾や習い事でのデマンドについては、D)の方が「変更する」の割合が少し多い。

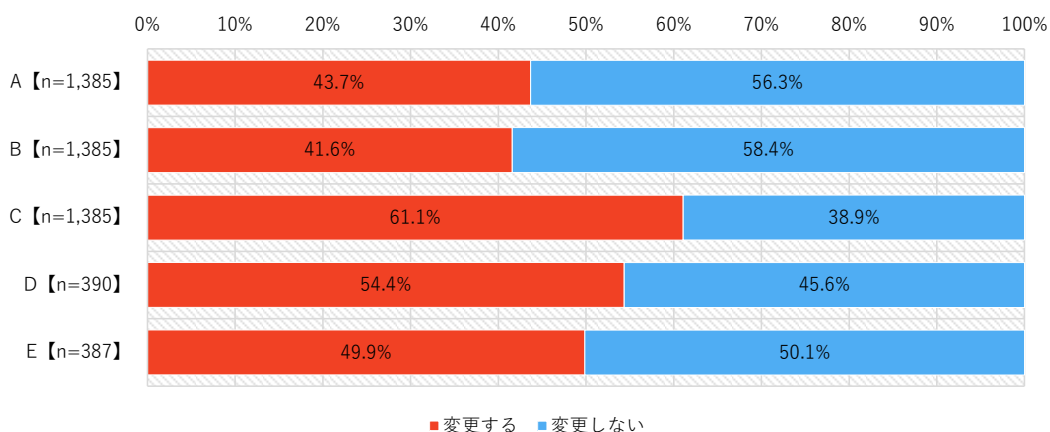


図 2-45 マイカーからの転換

【施策リスト】

- A) 自宅付近で乗降でき、予約に応じて運行されるデマンド交通
- B) タクシーが割安運賃で利用できるようになる助成制度
- C) 免許返納者が公共交通を利用する際、割引運賃が適用される制度
- D) (高校生以下のお子様がいる方のみ) 朝夕の通学時間帯に、自宅付近⇄学校の区間を送迎する通学専用便を運行
- E) (高校生以下のお子様がいる方のみ) 夕方の時間帯などに、塾や習い事への予約型のデマンド交通による送迎サービス

(23) マイカーからの変更（地域ごと）

地区別で見ると、A) B) については山国地区を除いて大きな差はない。

高校生以下のお子様がいる方のみへの設問で、E) 塾や習い事でのデマンドについては、本耶馬溪地区で60%と高い割合になっている。(n=10)

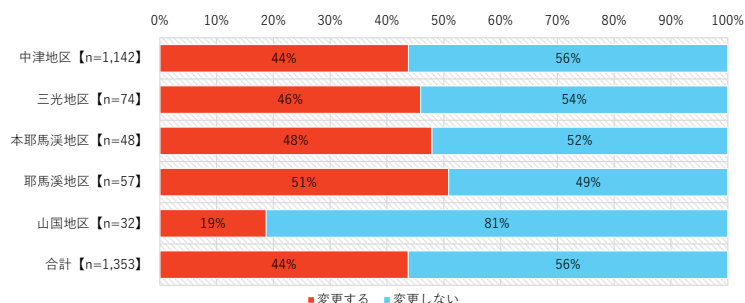


図 2-46 A)自宅付近で乗降でき、予約に応じて運行されるデマンド交通

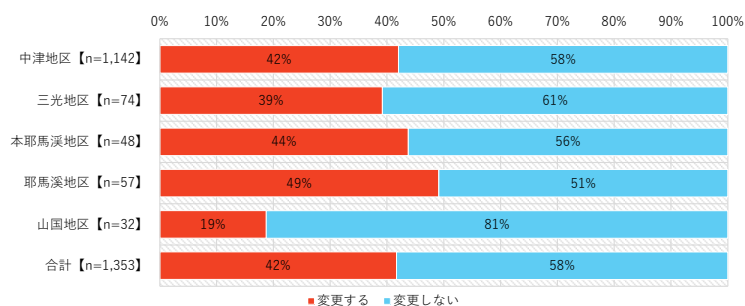


図 2-47 B)タクシーが割安運賃で利用できるようになる助成制度

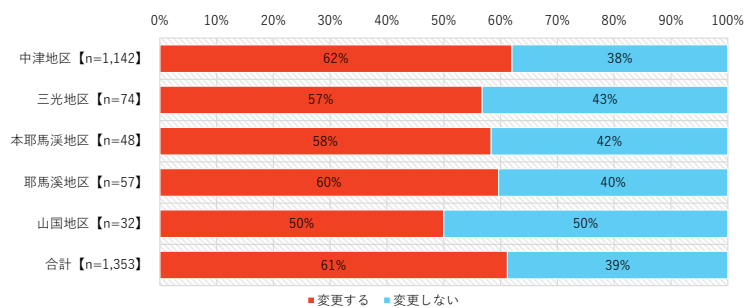


図 2-48 C)免許返納者が公共交通を利用する際、割引運賃が適用される制度

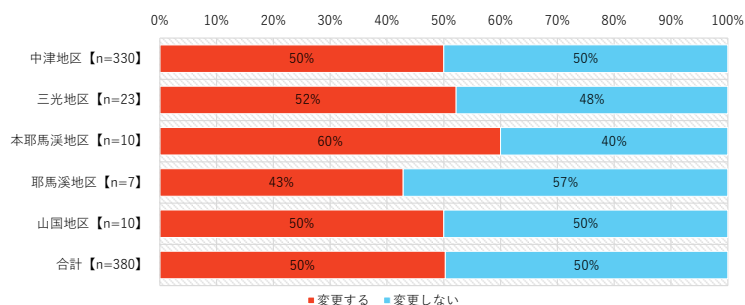


図 2-49 E)習い事への予約型のデマンド交通による送迎サービス
(高校生以下のお子様がいる方のみ)

(24) 自由回答

自由回答について、以下に代表的な意見を示す。

地区名	内容
中津地区	とにかく改善して欲しい。乗りたい時間がありません
	バスに乗る機会がないのですが高齢者や子どもにもわかりやすい、優しい交通手段があったらいいなあと思います。免許証返納した時に頻繁に使えたら嬉しいです。代金も生活の負担にならない安価であつたらよいと思います。
	バスの運賃が高すぎるし、バス停まで遠かつたら結局は自家用車を選択する。物価高騰だから、タクシーよりどれくらい安くなるかによる。
	バス停が遠くて、運行時間も少ないため、時間も合わず、利用したくても出来ないです。
	まず、運行本数が少なすぎる点。利用したくても運行していないと使えない。これから高齢者、免許返納者がますます 増える事を考えると本数を増やし、市内の主要施設や病院にアクセスしやすい路線を考えなければ行けないと思う。現状のままでは自分が高齢者になつても公共交通を使うより自家用車で移動する選択以外ない。
	まだ免許を返納する予定はありませんが、将来を見据えてデマンド交通制度などが整えば良いなあと思います。今後も公共交通の維持管理をお願いします。
	後期高齢者は公共交通機関利用料金免除や、コミュニティバスであれば各地区ごとに運行ルートがありバス停を設けるのではなく、ルート内であれば自宅前などの乗降が可能になるなどして欲しい。
	高校生の学校への登下校、電車通学の朝夕の時間帯に合うバスを運行して欲しい。
	高齢化が進み、高齢での運転をする方が増えることで、事故の危険性が高まるため、免許返納が進む取り組み、および公共交通の充実を目指して欲しい。
	高齢者(免許返納者)の移動手段確保のため、医療機関、食料日用品の店舗を回れるように路線を設定してください。
	私は小倉から中津に来ましたのでバスの便数が少なくビックリです。JRからの乗り継ぎもなくつつい車で駅迄運転しています。免許返納がなかなかできないように感じます。
	小型でもいいので、1時間に1本は運行してほしい。
	小型バス台数、運行本数、バス停をもっともっと増やして、親切で小回りのきくコミュニティバス運行を望みます。
	足腰が弱ると、バス停まで歩くことに不安がある。オンデマンドのような、自家用車と遜色ないものができたら大変に助かると思う。免許返納をしてもいいかなあと思う。
普段使用はしていませんが、路線バスの運行本数が少ないと思います。自分が高齢化した際、免許を返納しても日常生活の移動に安心できる状況であることを望みます。	
免許を返納しても、高齢者が外出頻度を下げずに、安心してでかけられるように支援体制を築いてほしい。	

地区名	内容
三光地区	運賃はなるべく安くしてほしい
	時間に関係なく予約でき、自宅で乗れる乗り合いタクシーなどできるといいと思います。
	本数も行き先もとても少なく、かと言ってタクシーだと高いので、とても不便だと思います。高齢者は免許返納はしていくよう推進されているが、田舎では車がないととても生活していけない。乗りたい時に乗れる、金銭面も負担を感じずに生活が送れるように交通状況の改善、支援の充実を図ってほしいと思います。
本耶馬溪地区	イオン三光までの買い物バスの運行を希望。通学バスの一般市民の利用を可とすることを希望。
	本耶馬溪町のコミュニティバスを、必要に迫られ数回利用しましたが、終点をイオン三光にすれば、そこから中津市内へのアクセスができ、市内の通院、買い物等の利便性が向上すると考えます。大交北部バスとの関係で、町内終点という話も聞いた事がありますが、是非ご一考ください。
耶馬溪地区	学校への送迎や習い事への送迎、ある程度は仕方がないとは思っていますが、公共交通機関がすこしサービスが増えれば、助けになりありがたいです。知人や友人が地域に惹かれて遊びに来て、車がないと絶対に滞在できないので、都市部の運転に慣れていない人が困っています。せっかくの地域の良い面が、もっと伝わるためにも、公共交通のサービスがもっと良くなることを願っています。
	団塊の世代の方々が後期高齢者になる 때가近づいていますが山間部居住で運転免許証を返納できない高齢者が多いのが実情だと思います。こうしたアンケート調査により、その時々状況を掌握し柔軟に対応することが肝要だと思います。
	定期的にイオンなどに行く往復便があると良いと思う。
山国地区	買い物や受診時に地域でまとめて運べるようなシステムが出来ると良い。
	毎日、夕方の部活のお迎え、土日の部活は朝と昼過ぎの送迎に行っており大変です。せめて土日の朝にも平日と同じ時間のバスがあるとありがたいです。予約制のバスについては、金額によりますが、導入されるのであれば検討したいです。

2-2. 高校生アンケート調査

2-2-1. 調査概要

条件	内容
調査期間	令和6年9月6日（金）～9月30日（月）
調査対象	<ul style="list-style-type: none">・ 中津北高等学校・ 中津東高等学校・ 中津南高等学校・ 中津南高等学校耶馬溪校・ 東九州龍谷高等学校
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・ 利用者の属性 （学校／学年／部活動への所属／性別／居住地）・ 通学時の交通手段 （主な移動手段／送迎状況／登下校の時刻／通学手段の満足度）・ 休日の外出（目的／目的地／移動手段）・ 公共交通に対する意見 （JRに対する意見・不満点／路線バスに対する意見・不満点）・ 改善案に対する公共交通の利用意向・ その他ご意見・ご要望
調査方法	<ol style="list-style-type: none">① Web アンケート回答用 QR コードを付した依頼文を各校へ送付② 依頼文を各クラスで掲示または配布③ 依頼文の QR コードをスマートフォンまたはタブレット等で読み取り、アンケートに回答
回答者数	合計：1,567 人 <ul style="list-style-type: none">・ 中津北高等学校：410 人・ 中津東高等学校：462 人・ 中津南高等学校：223 人・ 中津南高等学校耶馬溪校：51 人・ 東九州龍谷高等学校：421 人

中津市の高校に通われている皆さんへ

公共交通に関するアンケート回答のお願い

■ アンケート調査へのご協力をお願い ■

中津市役所では、学生の皆さんが公共交通を利用しやすくなるよう、通学手段や外出時の移動手段に関してアンケート調査を実施しています。ぜひご協力をお願いします。

なお、本調査は無記名であることから個人が特定されることはありません。また、回答は今回の調査目的以外には一切使用いたしません。

令和6年9月 中津市 地域振興・広聴課

～回答はこちらから～

右のQRコードをスマートフォン・タブレット等で読み取り
ご回答ください。リンクからもご回答いただけます。



令和6年9月30日（月）まで

<https://questant.jp/q/nakatsuhs>

問い合わせ先

【調査全般に関して】 中津市 企画市民環境部 地域振興・広聴課
担当：佐久間・宮川 電話：0979-62-9033
【調査内容に関して】 日本工営株式会社 福岡支店
担当：許斐、内村 電話：092-475-7569

図 2-50 依頼文

2-2-2. 調査結果

(1) 属性

1,567人の高校生から回答が得られている。

中津東高等学校と東九州龍谷高等学校と中津北高等学校の割合が約3割と高い。

中津南高等学校耶馬溪校は1年生の割合が高く、中津東高等学校と中津北高等学校は2年生の割合が高く、東九州龍谷高等学校は3年生の割合が高いが、全体の合計では各学年バランスよく回答されている。

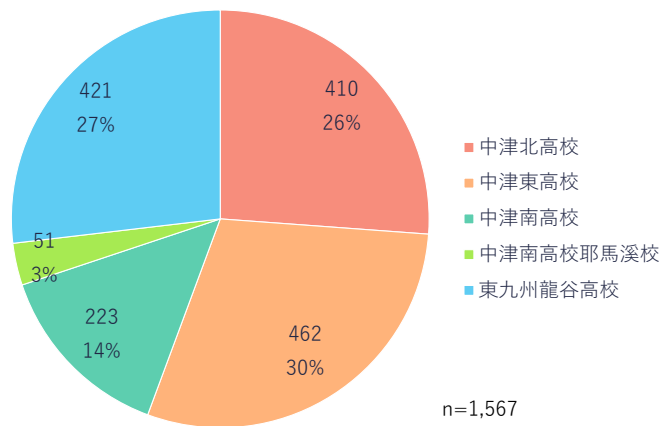


図 2-51 高校名

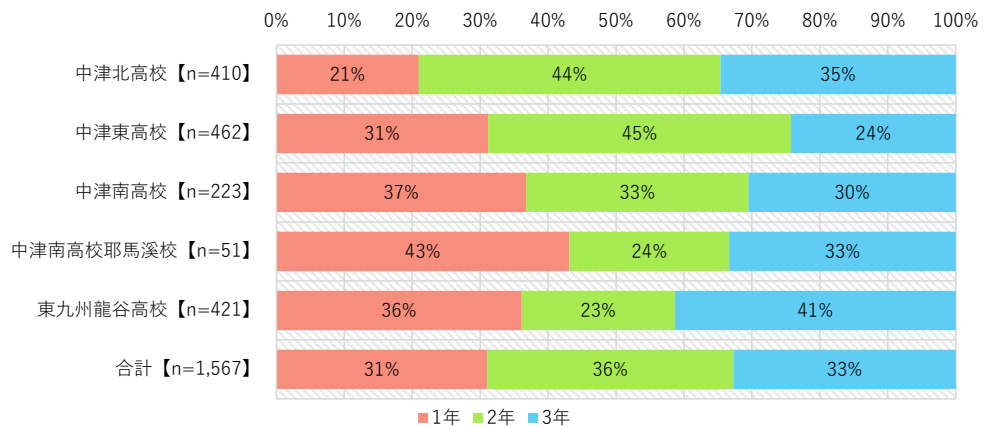


図 2-52 高校×学年

(2) 部活動への所属

中津北・中津東・中津南の3校では部活動に入っている高校生は多く、全体としては6割程度の生徒が部活動に所属している。

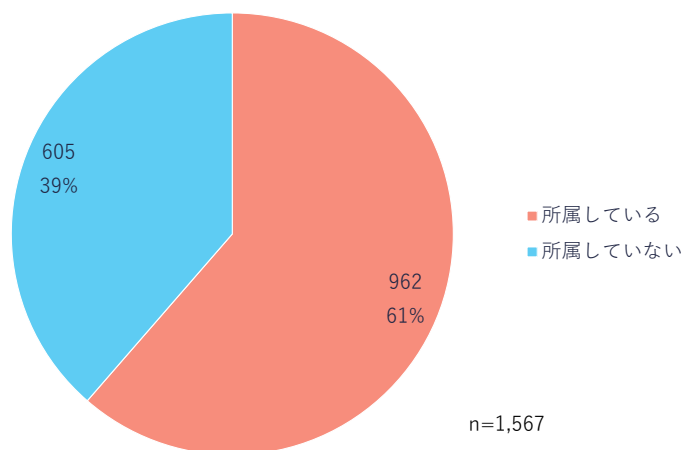


図 2-53 部活動への所属

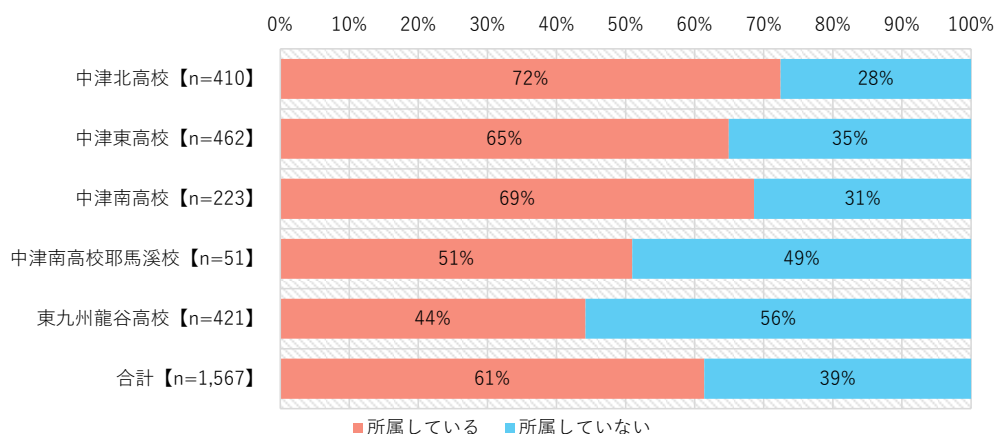


図 2-54 高校×部活動への所属

(3) 性別

中津南高等学校耶馬溪校と中津東高等学校においては男子生徒が若干多く、中津北高等学校と東九州龍谷高等学校においては女子生徒が若干多くいものの、全体としては男女ほぼ半数ずつの回答が得られている。

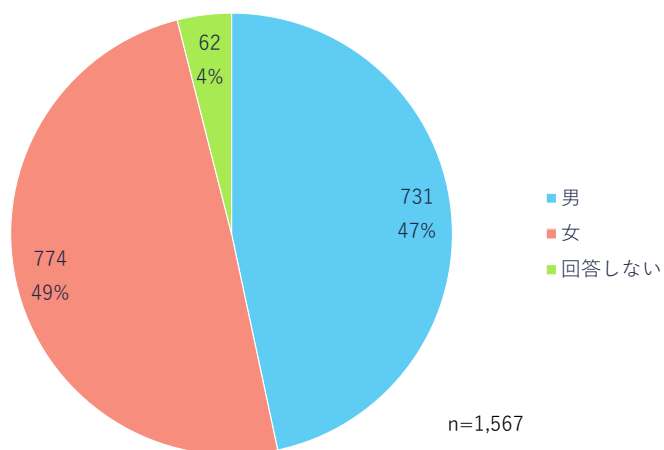


図 2-55 性別

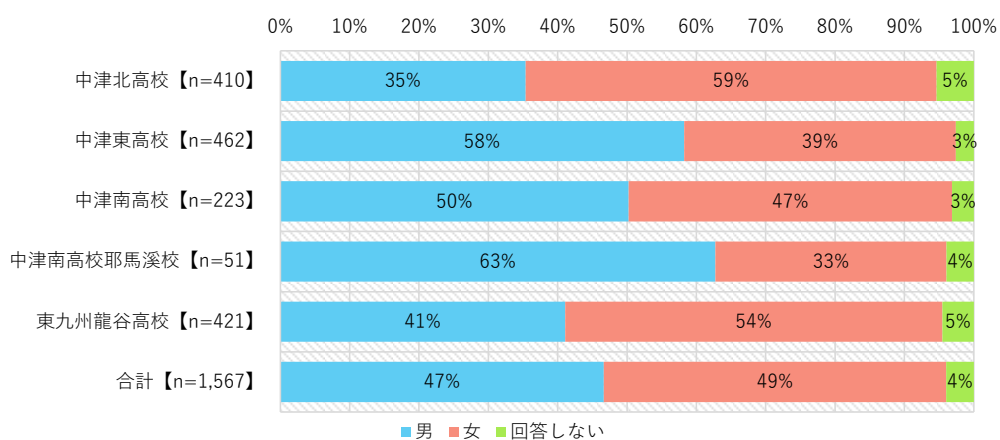


図 2-56 高校×性別

(4) 居住地

全体として中津市内の中津地域に住む生徒が多いが、中津市外に住む生徒も 25% となっている。

高校別では、中津北・中津東で中津地域在住者が 7 割を超えており、中津南高等学校 耶馬溪校は、耶馬溪地域の割合が高くなっている。また、東九州龍谷高校では中津市外が 40% と高くなっている。

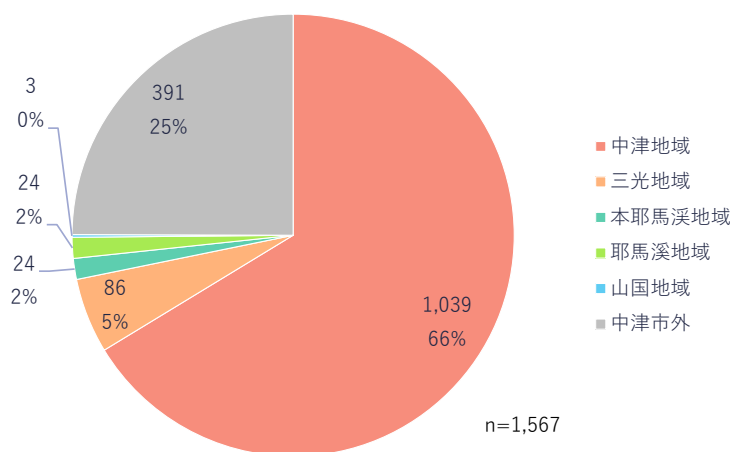


図 2-57 居住地

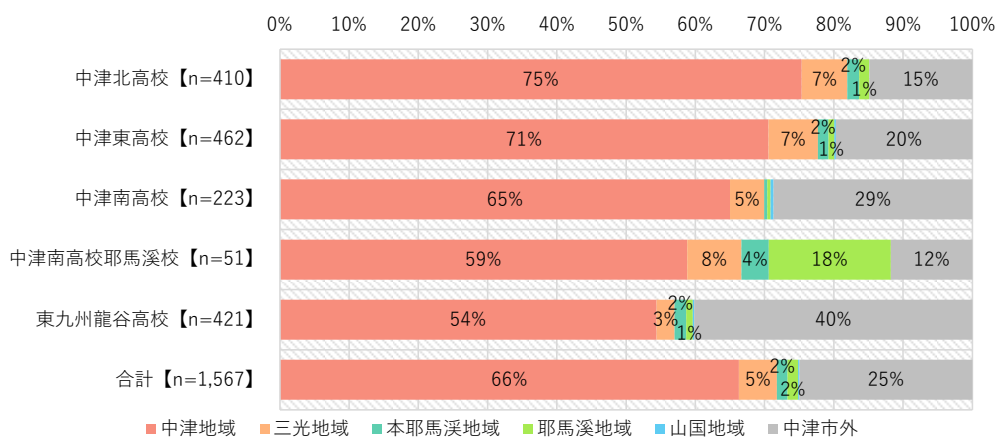


図 2-58 高校×居住地

(5) 交通手段

自転車が多く、次いで家族等の送迎、徒歩である。

学校別に見ると、中津南高校耶馬溪校を除く4校において、自転車の利用割合が突出して高いが、中津南高校耶馬溪校においてはスクールバスが63%と最も多く利用している。

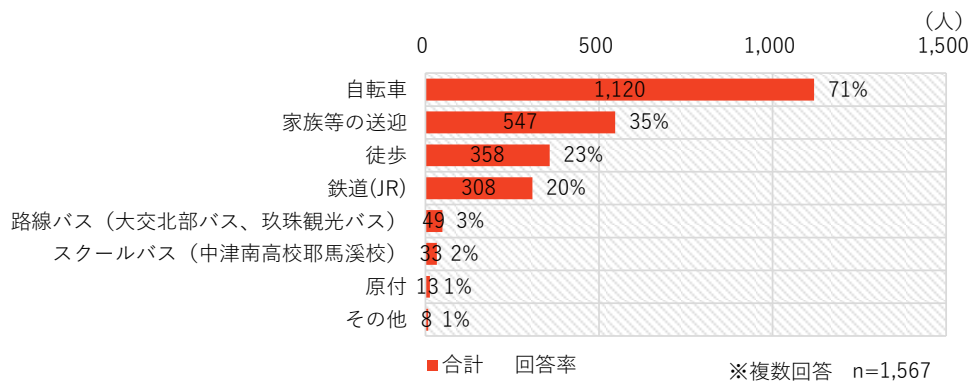


図 2-59 交通手段_全体

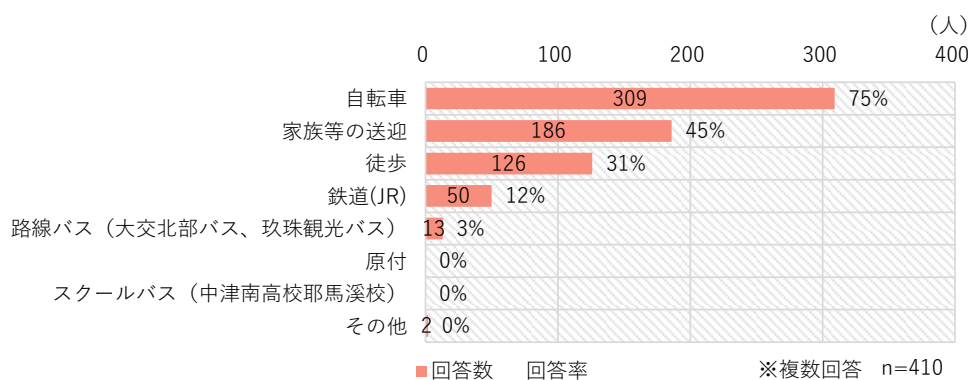


図 2-60 交通手段_中津北高校

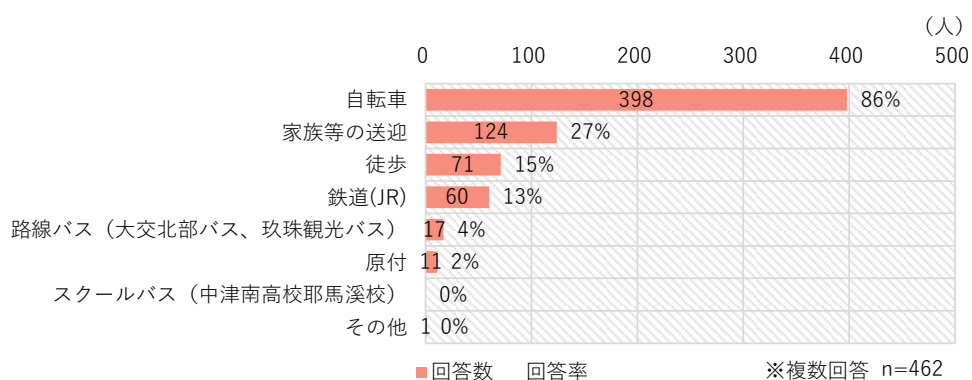


図 2-61 交通手段_中津東高校

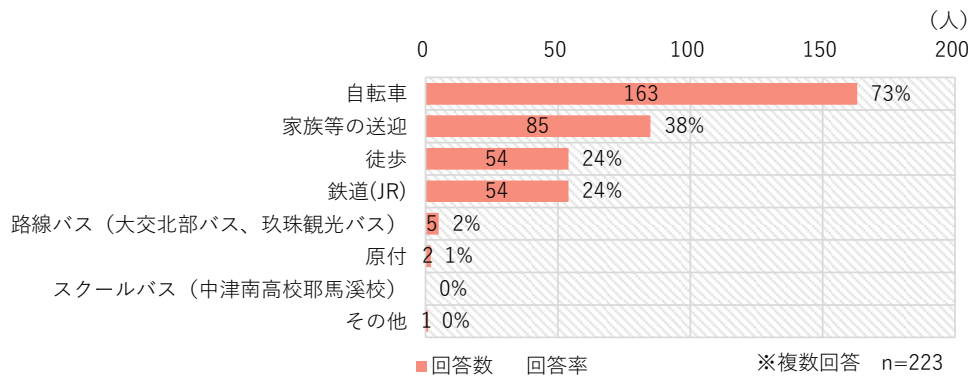


図 2-62 交通手段_中津南高校

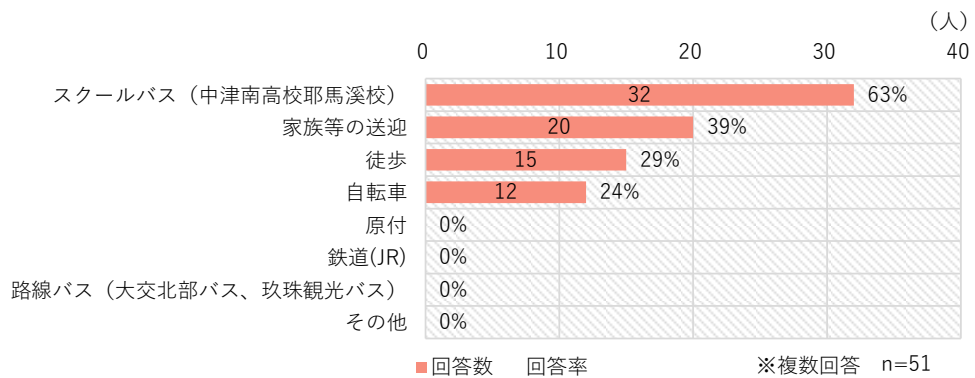


図 2-63 交通手段_中津南高校耶馬溪校

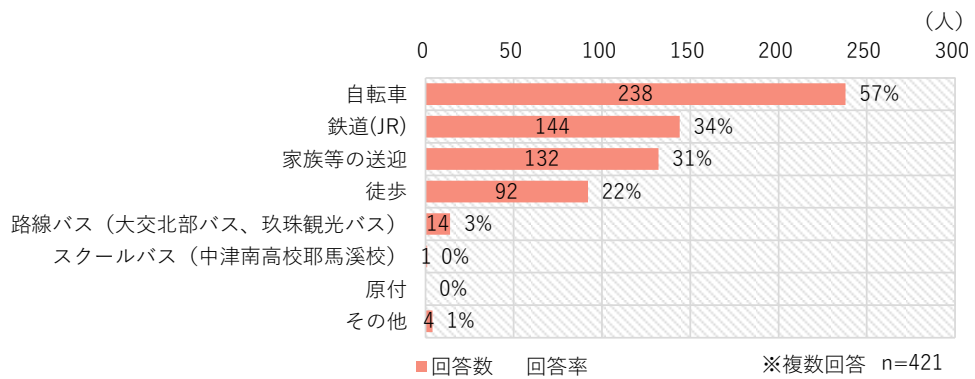


図 2-64 交通手段_東九州龍谷高校

(6) 送迎

行き・帰りどちらもという回答が最も多く、次いで行きのみとなり、帰りのみの割合は少数である。

送迎区間は自宅から学校（または学校から自宅）の割合が最も高いが、中津南高校耶馬溪校では自宅からバス停（またはバス停から自宅）まで、東九州龍谷高校では自宅から駅（または駅から自宅）の割合も3～4割程度存在する。

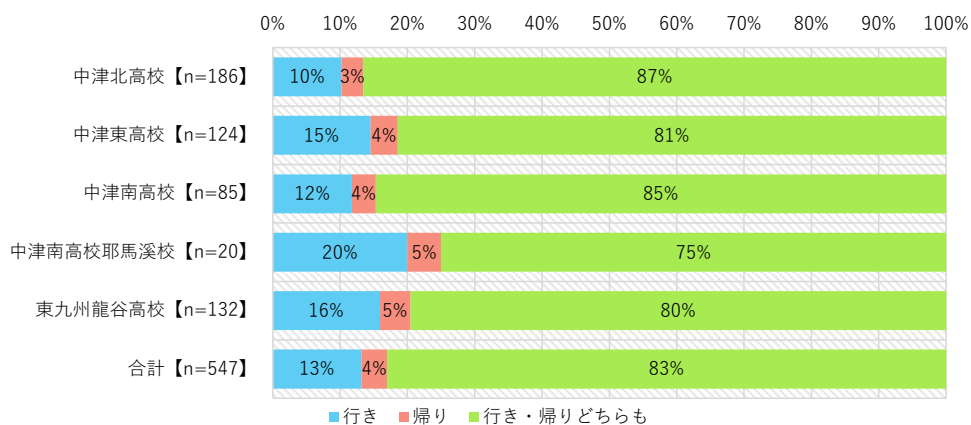


図 2-65 高校×送迎

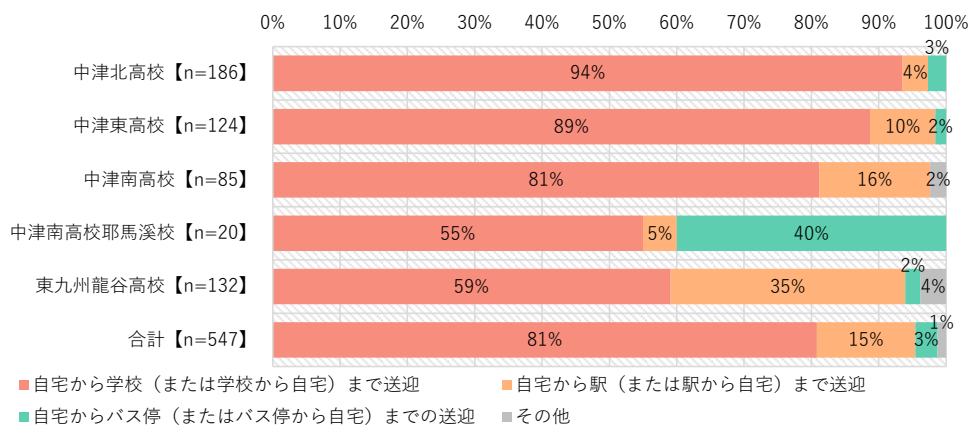


図 2-66 高校×送迎区間

(7) 登校時刻

自宅出発時間は7時台が最も多く、学校到着時間は全体を通してみると8時台が一番多い。

高校別で見ると、学校到着時間で、中津北では7時台が多く、中津南高校耶馬溪校では8時台の割合がかなり高い。

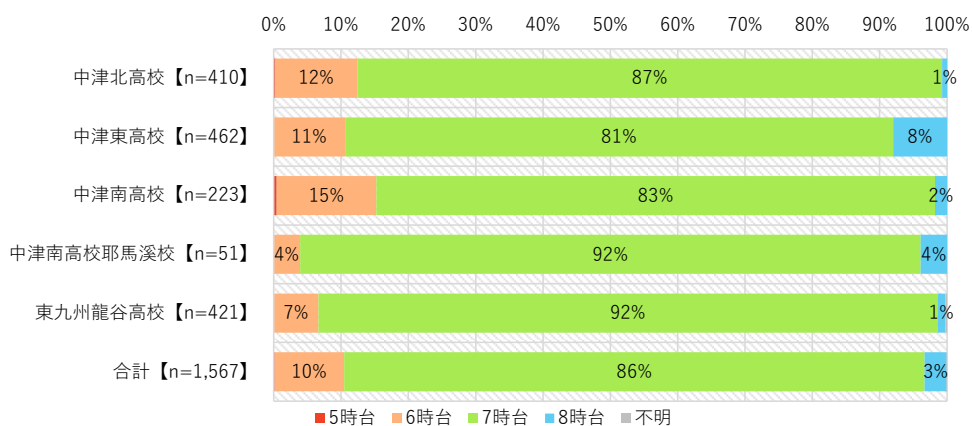


図 2-67 高校×登校時刻_自宅出発時間

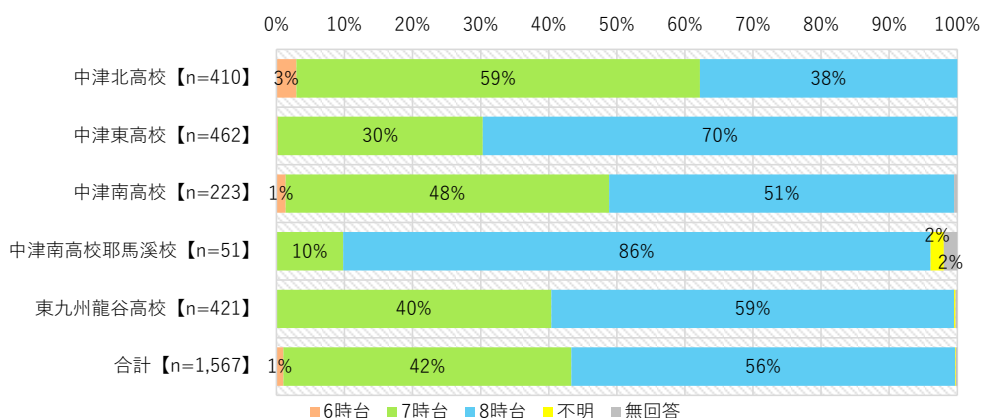


図 2-68 高校×登校時刻_学校到着時間

(8) 下校時刻

学校出発時間は合計で見ると 15 時台・16 時台・18 時台・19 時台と分散しており、自宅到着時間は合計で見ると 16 時台が一番多い。

高校別で見ると、学校出発時間で、中津南高校耶馬溪校では 15 時台の割合がかなり高い。

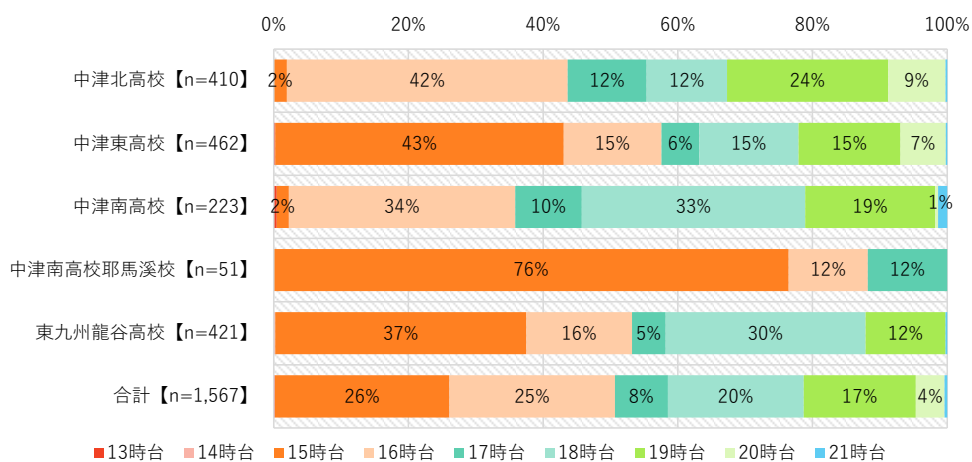


図 2-69 高校×下校時刻_学校出発時間

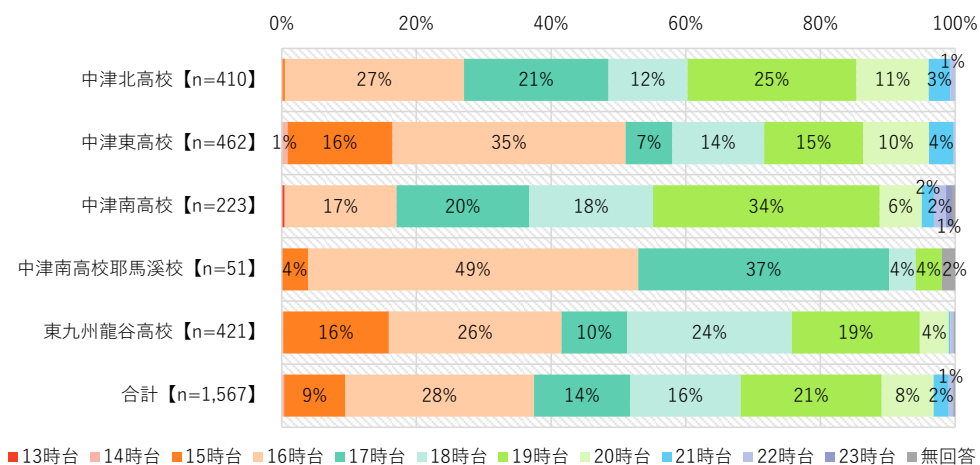


図 2-70 高校×下校時刻_自宅到着時間

(9) 現在の通学手段の満足度

「満足」または「まあ満足」の回答の合計が60%を越えており、「やや不満」または「不満」と回答した人は1割である。

高校別では、中津南高校で満足度（「満足」または「まあ満足」の回答の合計）の割合がやや高く、中津南高校耶馬溪校と東九州龍谷高校で若干満足度の割合が低い。

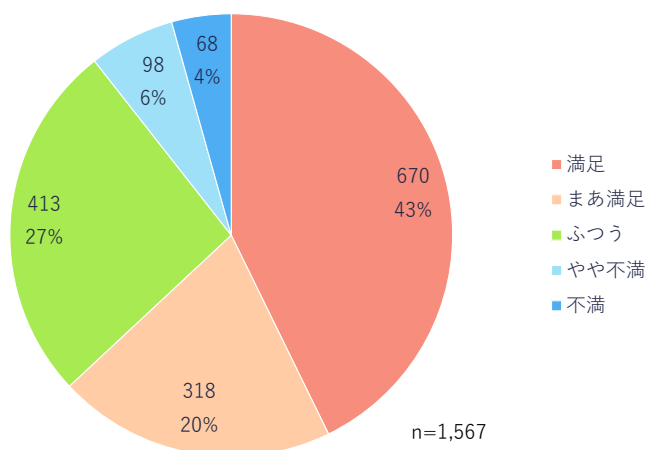


図 2-71 満足度（現在の通学手段）

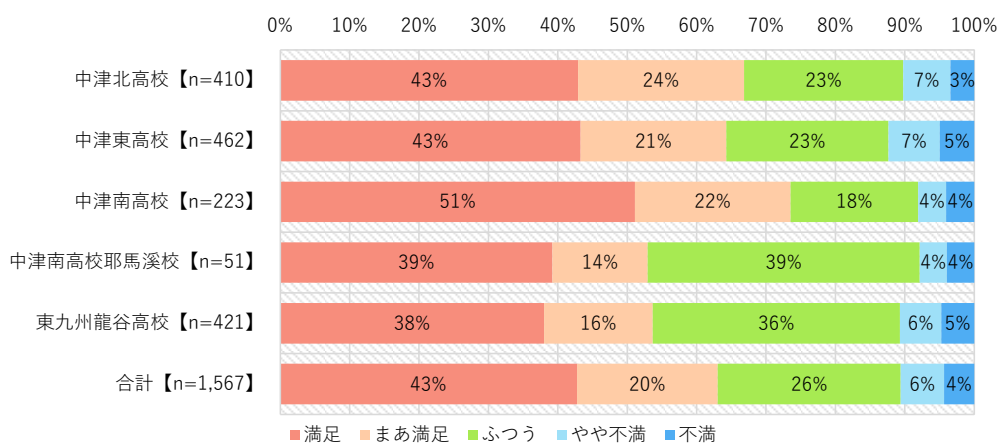


図 2-72 高校×満足度（現在の通学手段）

(10) 休日の外出目的

合計を見ると、「娯楽・イベント参加」が40%と最も多くなっており、次いで「学校（部活等）」37%である。

中津南高校において、「学習塾」が23%と他校より多くなっている。

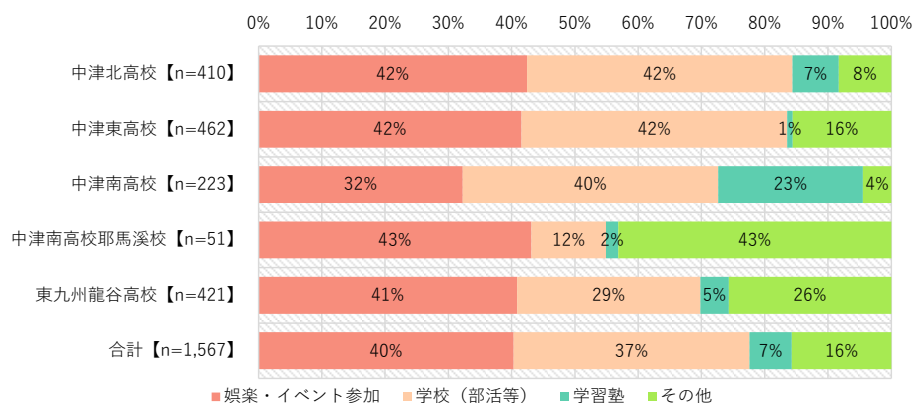


図 2-73 高校×休日の外出目的

(11) 休日の外出先

合計を見ると、76%が中津地域を目的としていることがわかる。

中津市外への移動もある程度みられる。

中津南高校耶馬溪校は他校に比べ、耶馬溪地域や三光地域への移動がやや多くなっている。

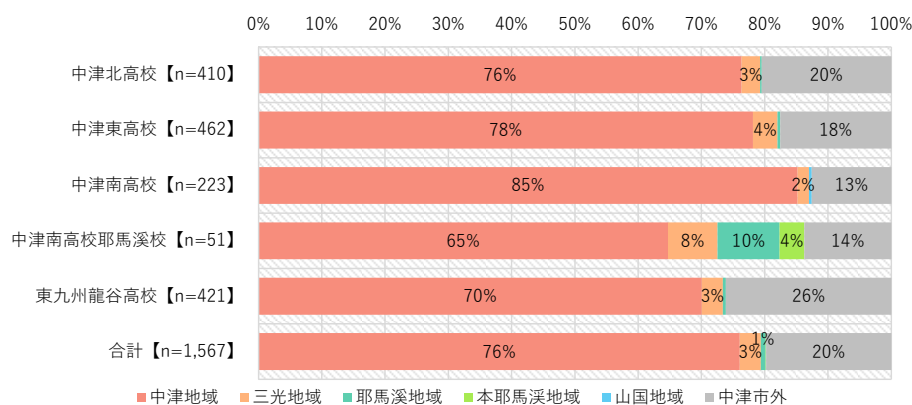


図 2-74 高校×休日の外出先

(12) 休日の主な移動手段

基本的には自転車で移動する人が最も多く、次いで家族等の送迎、鉄道（JR）となっている。

路線バス（大交北部バス、玖珠観光バス）の利用は少ない。

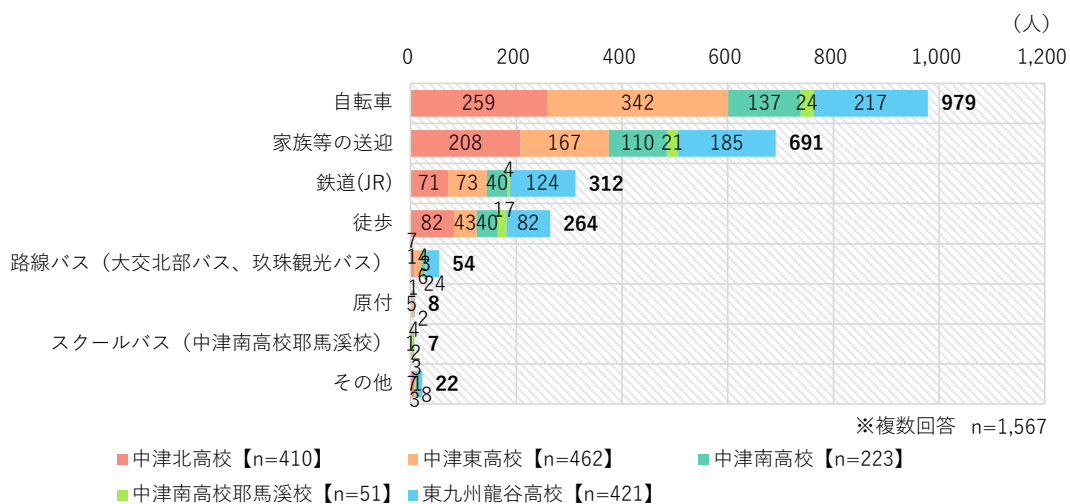


図 2-75 高校×休日の主な移動手段

(13) JR の満足度

合計では、「満足」及び「まあ満足」合わせて約4割であり、「不満」「やや不満」合計は10%、「わからない」約3割となっている。

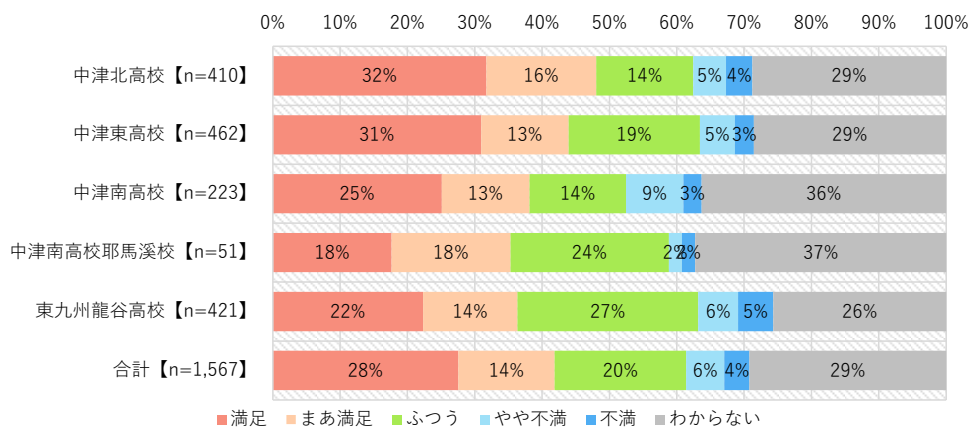


図 2-76 高校×満足度 (JR)

(14) JR の不満点

具体的な不満点としては、「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」が最も多く、高校別では東九州龍谷高校の割合が高い。次いで「自宅から駅が遠い」「登下校の時刻と鉄道の運行時刻があっていない」となっている。

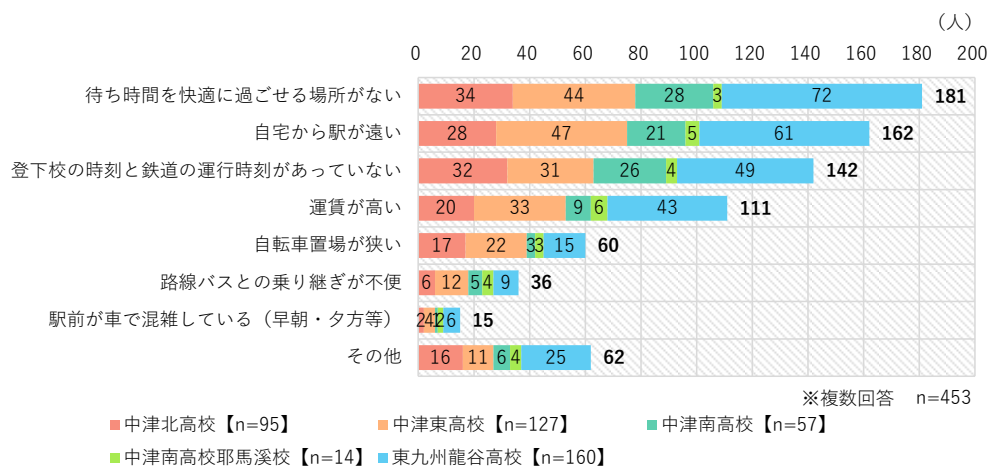


図 2-77 高校×不満点 (JR)

(15) 路線バスの満足度

合計では、「満足」及び「まあ満足」合わせて約3割であり、「不満」「やや不満」合計は6%、「わからない」47%となっている。

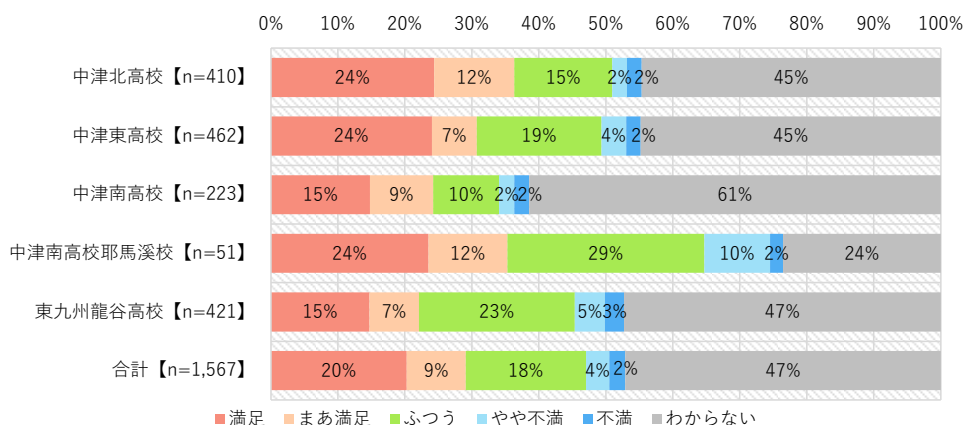


図 2-78 高校×満足度（路線バス）

(16) 路線バスの不満点

具体的な不満点としては、「本数が少ない」が最も多く、高校別では東九州龍谷高校の割合が高い。次いで「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」「運賃が高い」となっている。

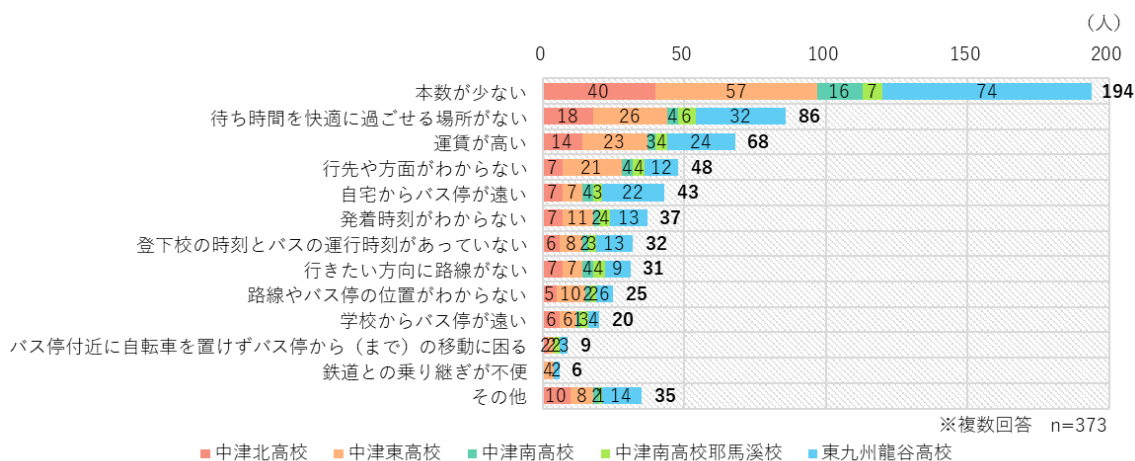


図 2-79 高校×不満点（路線バス）

(17) 改善案に対する公共交通の利用意向

「現在よりも使うようになる」と回答した項目は、「列車や路線バスの車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える」が一番割合が高く、次いで「休日に列車や路線バスを割引運賃で利用できる（休日の公共交通利用促進）」「運賃（定期券）が安くなる」となっている。

なお、高校別での集計では大きな差は見られなかった。

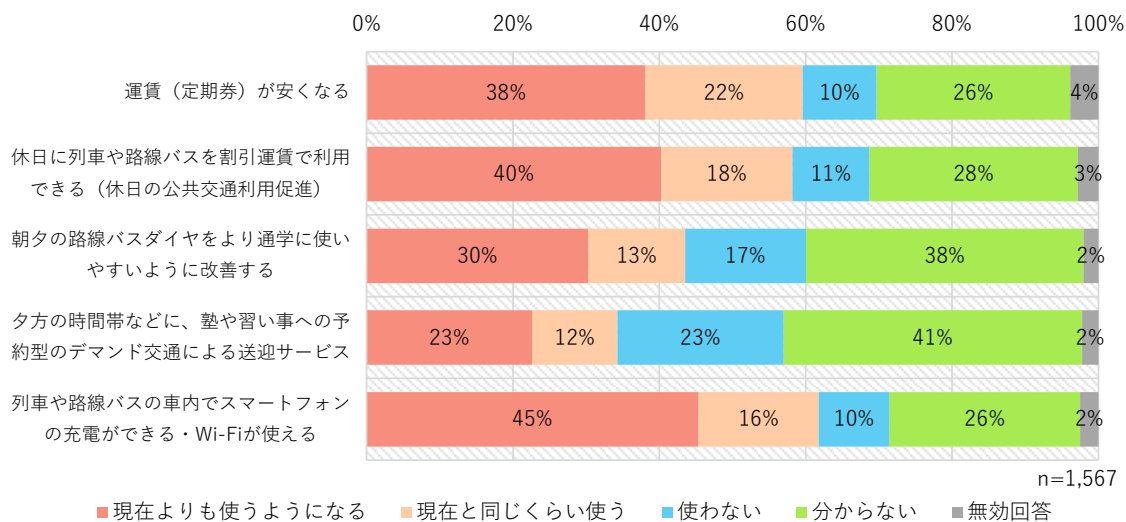


図 2-80 利用意向

2-3. 地域座談会

地域名	開催日	参加者	参加人数
中津地域	令和6年8月21日(水)	旧中津市・自治委員理事	19名
三光地域	令和6年10月4日(金)	三光地域・自治委員、民生委員	24名
本耶馬溪地域	令和6年10月24日(木)	本耶馬溪地域・自治委員・民生委員	15名
耶馬溪地域	令和6年10月24日(木)	耶馬溪地域・自治委員・民生委員	15名
山国地域	令和6年12月19日(木)	山国地域・自治委員・民生委員	7名

(1) 中津地域

項目	内容
普段の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> • 大多数は自家用車で移動。 • 車を持たない人は、タクシー、自転車、徒歩、子供の送迎、高齢者施設の送迎、住民型有償サービスなど。
移動に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none"> • バスについては、本数が少ない、バス停が遠い、土日に運行されていない など。 • タクシーについては、料金が高くてついでしまう。 • 免許返納支援事業での、年間1万円の公共交通乗車券では、月単位だと1,000円にも満たないので、増額を希望。
望まれる移動手段、今後にあたっての課題等	<ul style="list-style-type: none"> • タクシーを安く使えるような方策。 • 自宅近くまで運行するような公共交通。 • JRとバスの連携による利用促進。 • 本数の増加。 • 高齢者については、スマートフォンによるタクシーの予約は難しいが、電話であれば可能性がある。ただ、予約をした後に時間があいてしまうと予約したこと自体を忘れてしまうという懸念がある。 • デマンドで乗合の運行にして安くしようとしても、利用者が少ないため乗り合うことができるのかは不透明。 • 校区ごとに地域福祉ネットワーク協議会を立ち上げており、理想的には、行政所有の車両を校区ごとに2台程度確保して、行政が予約管理などを行いながら、地域住民が協力し合い運転ボランティアをするといったような方式を検討できないか。 • 福祉政策と交通政策を一緒に考える必要がある。

(2) 三光地域

項目	内容
普段の移動状況	<ul style="list-style-type: none">• 大多数は自家用車で移動。• 路線バス、コミバスの利用は少ない。• 車を持たない人は、路線バス、コミバス、深水乗合タクシー、タクシー、自転車、徒歩、シニアカー、家族・近所の送迎、住民型有償サービス（こすもすサービス）などで移動。
移動に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none">• 車で移動する人においては、困りごとはないという状況。• バスについては、バス停が遠い、車両の乗降ステップが高くて利用しにくい など。• タクシーについては、料金が高くてついてしまう。• 将来、免許返納後の移動手段が心配。タクシーを利用することが想定される。
望まれる移動手段、今後にあたっての課題等	<ul style="list-style-type: none">• 小回りのきく、タクシーのような小型車両で、安く使えるような方策。（タクシー助成）• 三光こすもすサービスの組織化・拡充による移動手段の提供（日本版ライドシェア等への取組み）• イオン三光でのシャトルバスとの接続による利用促進。• 先進事例（自動運転、デマンド等）の視察と中津に合った形での反映。• 利用促進を図ることが重要。（利用体験会など）• 旧中津との一体的検討ではなく、三光の地域性も踏まえた検討を望む。• デマンドについては、予約をした後に時間があいてしまうと予約したこと自体を忘れてしまう、予約自体が面倒といった意見が挙がっている。• バスとタクシーの中間形態としてデマンドが位置付けられるが、今後は、人材面ではタクシー会社とも連携・協力しながら、一方で地域での共助による移動支援も合わせて検討しながら、サービスの拡充と継続性を考えていくことが望まれる。

(3) 本耶馬溪地域

項目	内容
普段の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> • 大多数は自家用車で移動。 • コミバス（地域バス）の利用は少ない。 • 車を持たない人は、家族の送迎、コミバス、タクシー • コミバスから路線バスに乗り換えて利用する人も一部いる。
移動に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none"> • コミバスは利用が少ないが、スクール利用との関係でマイクロバスで運行されており、きめ細かな運行ができていない。 • コミバスはスピードが遅く、時間がかかる。 • タクシーについては、料金が高くてついでしまう。 • 将来の免許返納については、ギリギリまで保有することになると思う。
望まれる移動手段、今後にあたっての課題等	<ul style="list-style-type: none"> • コミバスは車両の小型化と自宅近くまでの乗り入れをしてほしい。 • デマンド型の、当日即時予約も可能な目的地まで直行で運行されるサービス。（スピードアップ） • タクシーを安く利用できるようにしてほしい。 • 地域内交通はイオン三光までの延伸を希望する。 • 他地域での事例なども参考になるものは取り入れていただきたい。 • 移動販売や宅配サービスの活用なども合わせて考えることも必要。 • 地域の意見の吸い上げについて、これまで実施してきたものも活用してほしい。 • 地域の意見集約後、その結果がどうなったのかのフィードバックも望まれる。 • 福祉的な視点の意見が多かったが、公共交通とのすみ分けを整理して検討する必要がある。

(4) 耶馬溪地域

項目	内容
普段の移動状況	<ul style="list-style-type: none">• 大多数は自家用車で移動。• コミバスの利用は少ない。• 車を持たない人は、家族の送迎、コミバス、タクシー• 住民型有償サービスでは送迎を含む付き添いサービスはやっていない。
移動に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none">• コミバスで診療所に往復することは可能であるが、認知症などで利用者は減少している。• コミバスの運行ルートが長く、乗り物酔いをしてしまう。• タクシーについては、料金が高くてついでしてしまう。• 将来、免許返納後の移動手段が心配。
望まれる移動手段、今後にあたっての課題等	<ul style="list-style-type: none">• 自宅近くから目的地までスムーズに利用できる予約制のデマンド交通が望まれる。• タクシーを安く利用できるサービスが望まれる。• コミバスの運行は週1回から週2回にしてほしい。• 複数の目的地をきめ細かく回って連続して利用できるサービス。• 利用体験を行うツアー的な企画も検討してみたい。• 地域内交通については、イオン三光までの延伸が望まれる。• 地域住民が主体となった移動サービスについては、慎重な対応が望まれる。• 今後、集落が消失していくことも考えると、ユニバーサルサービスの限界も出てくるため、交通だけの施策ではない、別の観点からの方針も検討する必要があると考える。

(5) 山国地域

項目	内容
<p>普段の移動状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 大多数は自家用車で移動。 • 10月からデマンドの実証運行が開始されているが、周辺で利用しているという声はあまり聞かない。(デマンド登録者の内、利用者は1/4程度) • 車を持たない人は、家族の送迎、コミバス(9月まで)、タクシー • 日田方面への移動ニーズがあるが、以前は路線バスとコミュニティバスの接続が取れていなかった部分が、この10月の路線バス増便においては改善されている。 • タクシーは呼んでも30分ほど待つこともある。 • 住民型有償サービスでの移動に関する利用は不明。
<p>移動に関する困りごと</p>	<ul style="list-style-type: none"> • デマンドバスの予約申し込み時間が16時までと早い。 →電話受付を行っているコア山国との調整になる。 • デマンドバスの説明はしているが、理解されづらい部分がある。 →一度利用体験すると、便利さや問題などが分かると思われる。 • デマンドバスを待つ場所は家の前は難しいのか。寒い中待つのはつらい。 →家の前ではないが、コミュニティバスのバス停であった箇所に乗降ポイントを加えて増やしている。 →元々山国のコミュニティバスはフリー乗降に対応している。乗る場合は、狭い道などもあるため、乗降ポイントでの乗車をお願いしている。現在は実証中段階での対応。運転士とのコミュニケーションが取れるようになれば、降車時は家の前まで送迎するなど、今後柔軟に対応していくことも考えられる。
<p>望まれる移動手段、今後にあたっての課題等</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 引き続き、デマンドの利用体験を進めて、うまく賢く利用いただくことが重要。 (デマンドの説明について、必要に応じて民生委員会やサロン、個人宅にも出向いて説明会を実施している。来年1月にデマンド利用体験会を予定) • タクシー助成や免許返納支援についても要望はある。 (アンケート集計)

2-4-2. 調査結果

(1) 便別利用者数①

全体を通して1便当たりの利用者が10人を超える便はない。

その中で利用者が多い便として、池永線の中津方面1便目、田中線の田中方面1便目、中津方面2・3便目、深秣線の中津方面2便目、海岸中高線の鍋島・さ蕨方面3便目、中津方面2便目が挙げられる。

永添線の利用はほとんどない状況である。

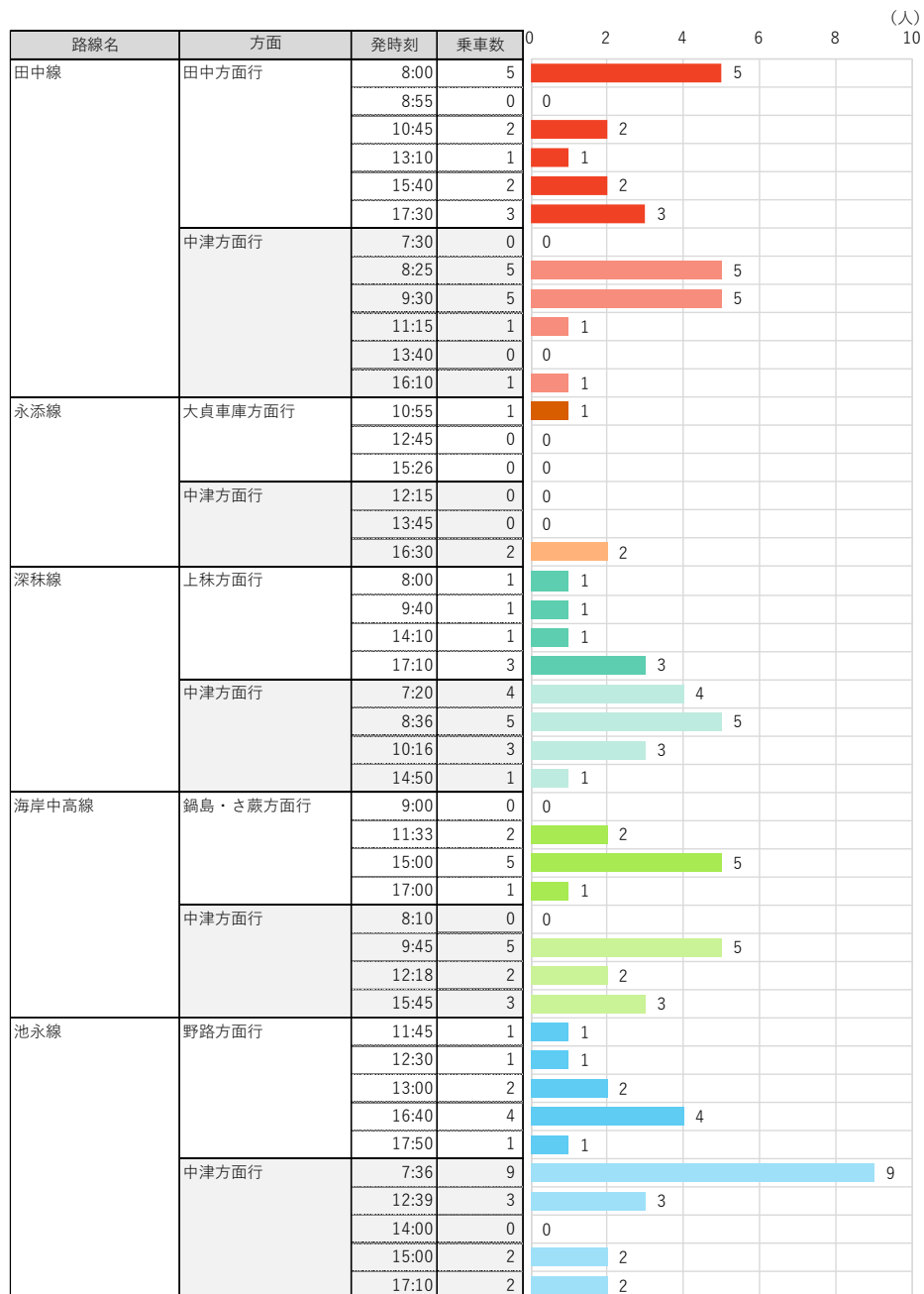


図 2-83 便別利用者数①

(2) 便別利用者数②

全体を通して1便当たりの利用者が10人を超える便はない。

その中で利用者が多い便として、田口線の中津方面2便目、イオンモール線のイオンモール方面1便目、7便目が挙げられる。

耶馬溪線の利用は少ない状況である。

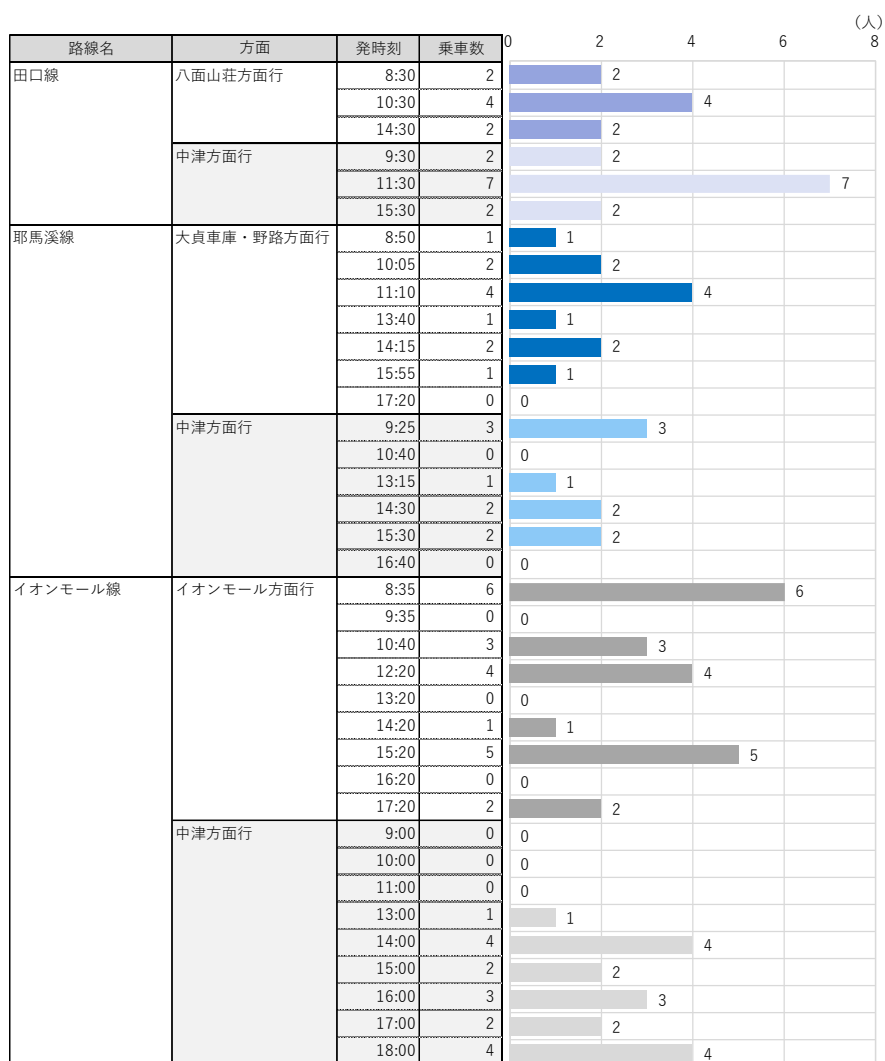


図 2-84 便別利用者数②

(3) 路線別利用目的

イオンモール線で「買い物」目的での利用が多い。

田中線で「通勤」目的での利用が多い。深秣線・イオンモール線でも通勤利用がある。

池永線で「通学」目的での利用が多い。

「観光」目的の利用は、田中線で少しある程度である。

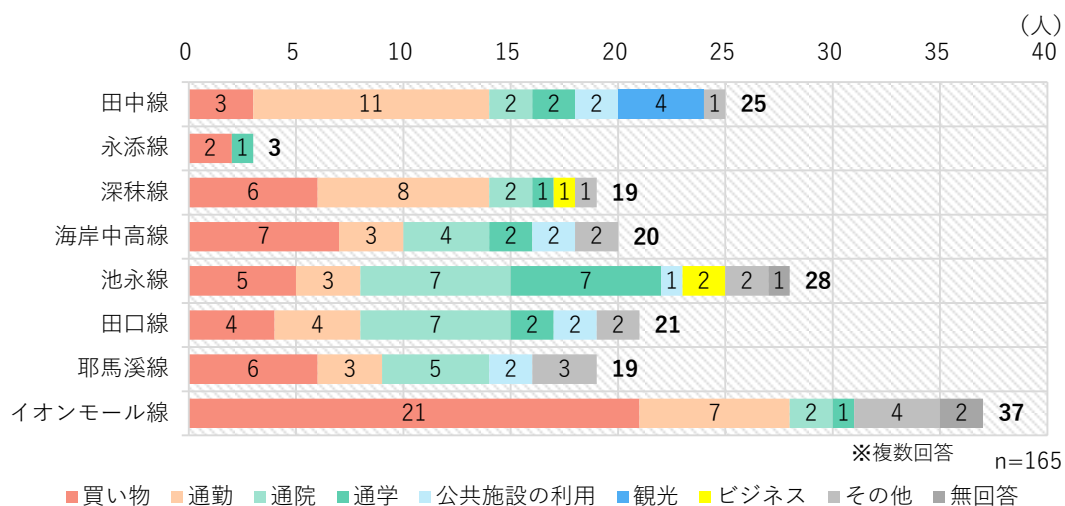


図 2-85 利用目的

(4) 乗り換えについて

バスからの乗り換えについては「バス」6.1%、「鉄道」5.5%と少ない。

8割以上が、「乗り換えなし」と回答している。

【乗り換え】	回答数	回答率
バス	10	6.1%
鉄道	9	5.5%
乗り換え無し	140	84.8%
無回答	6	3.6%
合計	165	100.0%

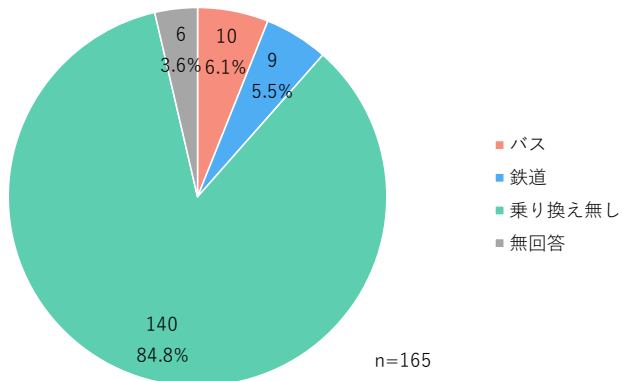


図 2-86 乗り換えの有無

(5) 路線別利用頻度

田中線は通勤利用、池永線は通学利用があるため、「週5日以上」の利用が多くなっている。

深秣線・イオンモール線も通勤利用があるため、「週5日以上」の利用が一定程度ある。

どの路線にも、「週5日以上」の利用者が存在している。

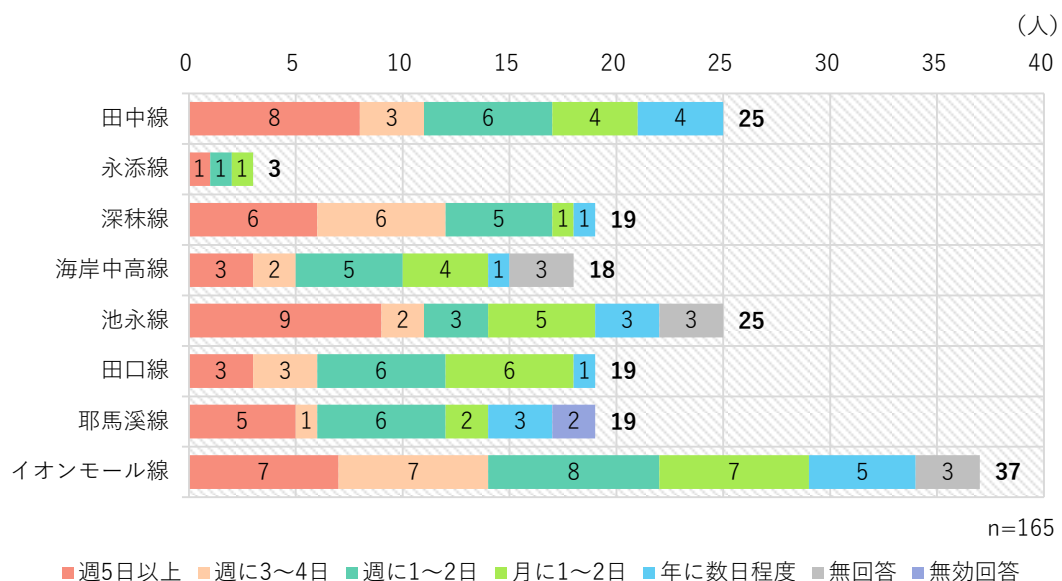


図 2-87 利用頻度

(6) 路線別年齢

田中線で「30～49歳」、イオンモール線で「23～29歳」の利用者が多くなっている。
池永線では高校生の利用が一定程度ある。

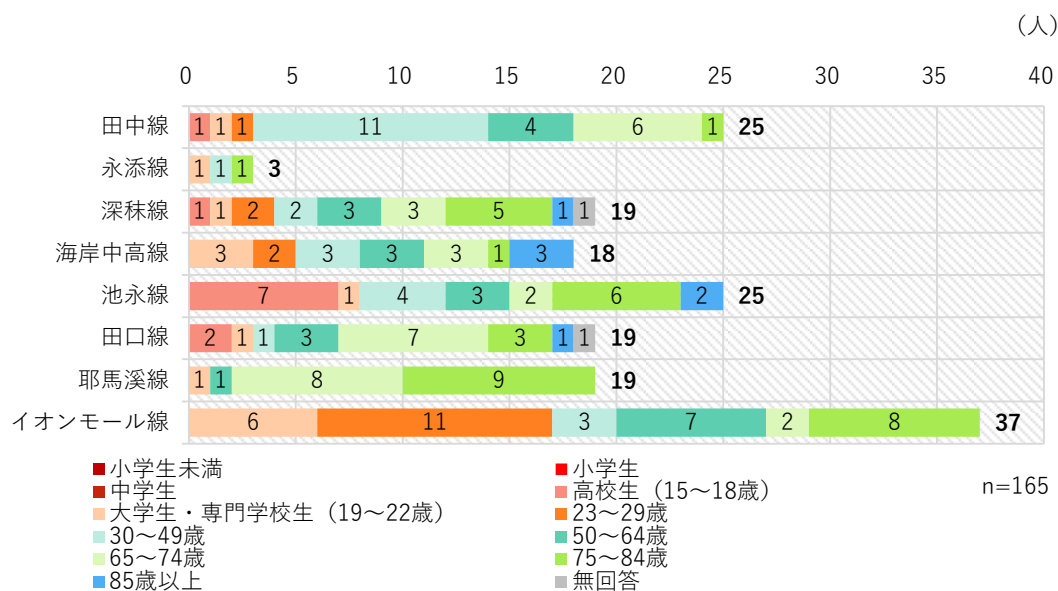


図 2-88 年齢

(7) 性別

耶馬溪線では 65 歳以上の利用が多い。
性別では、全体的に女性の利用の割合が高い。

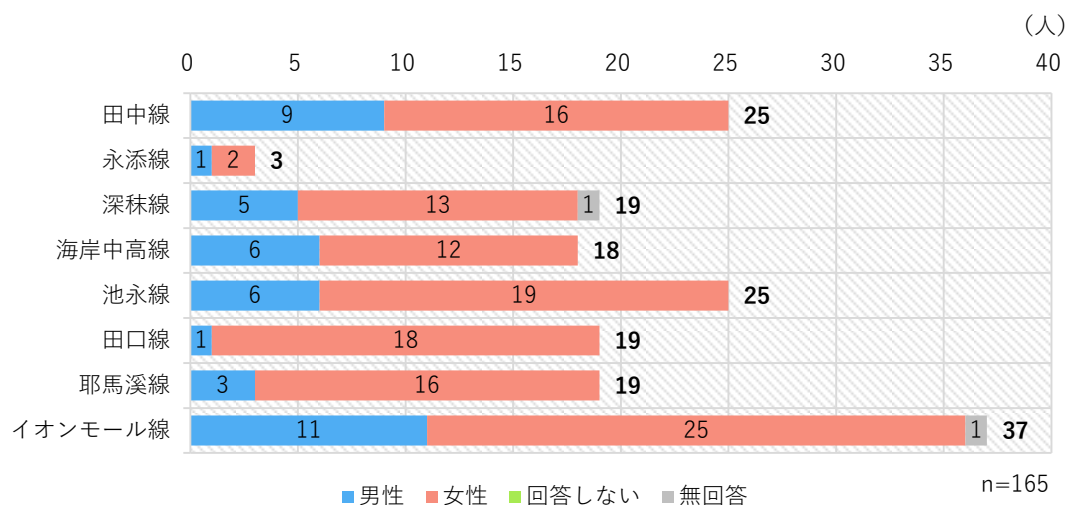


図 2-89 性別

(8) 運賃の支払い方法

運賃の支払い方法は、「現金」が73.3%と多く、次いで「回数券」12.7%、「定期券」8.5%である。

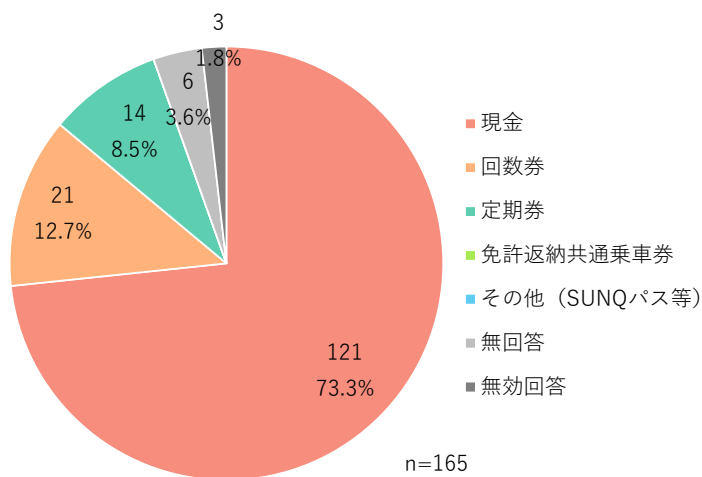


図 2-90 運賃の支払い方法

(9) 自動車運転免許証の有無

自動車運転免許証は、「免許なし」が半数以上を占める。「免許なし（返納済み）」も12.1%存在するが、「免許あり（運転する）」も16.4%となっている。

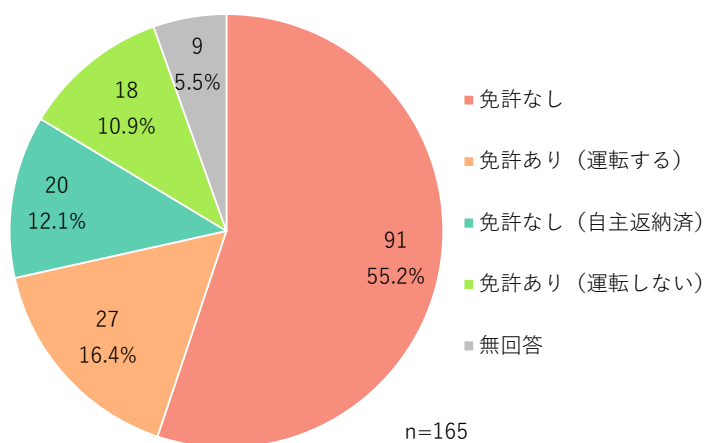


図 2-91 自動車運転免許証の有無

(10) 自由意見

運行本数に関する記載や IC カード利用に関する意見が多い。

運賃や乗り継ぎに関する意見もある。

バスがあつて助かっているという声やバスの時間に合わせて動いているという意見もある。

田中線
1hに1本バスがあると助かる。病院の帰りはバスが無く、2hも待たないといけない。なのでタクシーで中津駅まで行く。バス代は数百円だが、タクシーだと1,350円もかかる。
ICカードが 使えるようにしてほしい。本数が少ない。
観光で来ている。行き難いところに行けると助かる。色々な所を旅しているので、こういうバスで行けると楽しい。
終バスが早すぎる。
永添線
遅い時間まで運行してほしい。
深秣線
バスの本数を増やして欲しい。
バス停が遠いので大変。徒歩10分位。老人には厳しい。
フリー乗車区間が廃止したが、復活してほしい。
海岸中高線
土日にあれば良い。現在は土日に便がないので…（特に日曜！ 日曜はセールが多いから）
便数を増やしてほしい。特にお昼前後の便を！
便利です（免許返納した為）。
池永線
安心院からこちらへ来るときにバスの乗継便が不便。その辺を乗継がうまくいくような便にしてほしい。
運賃を値上げしないでほしい。
帰りのバスがない。18時以降。
朝の時間帯はやや良いですが、昼から（市内）帰ってくるときに、どこの停留所においても乗車の時間なし。
別にありません時間に自分が合わせています。
田口線
1日に4本しか無い（バスの本数）。日中の便が少なく、乗れなかったら2hも待つことになる為、タクシーを使わざるを得ない。本数をこれ以上減らさないで。昼間の本数をもう少し増やして。バスの本数が少ない為、免許を返納したくてもできない環境がある。もっとバスの本数が増えれば、返納もしやすくなると思う。大貞の方に行く際不便。
Suicaが利用できるようになってほしい。
ショッピングカートのような手押し車を利用しているので、バスに乗降する際段差があつて厳しい。バス内にもそれを置くところもなく困っている。そういうのを何とかして欲しい。
帰りに1時間以上待つことがある。バスの本数を増やしてほしい。
免許がない私にとってはとても大切なバス。大変有難い。すごく助かっています。これは運転士さんに伝えて…「感謝しています」と。9/5（木）は86番の運転士さんがそのお客様に「ありがとうございます」と仰っていた。病院の目の前で乗り降りさせてくれてほんと助かっています。
耶馬溪線
通勤時間帯のバスを無くさないようにしてほしい。
日祝のバスを増やして欲しい（特に午前）。
便利で助かっています。
免許がない自分にとってはバスは有難い。助かっている。
イオンモール線
ICカードで運賃を支払いたい。
帰り道、希望の場所に止まってほしい。
乗り口の段差が大きいので難儀している。

2-4-3.系統別利用状況（通過人員）

(1) 田中線

A) 中津方面

乗車は各バス停に分散、降車は「中津駅前」が多い。

8：25 発および9：30 発の便の利用者が多い。

全体を通して利用は少ない。

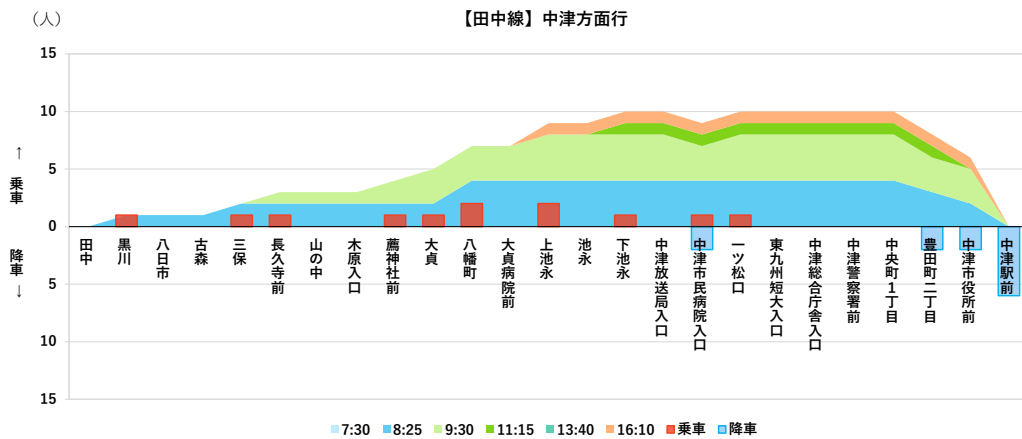


図 2-92 中津方面行

B) 田中方面

乗車は、「中津駅前」が多く、降車は、各バス停に分散している。

8：00 発の便で利用者が比較的多く、それ以降の便では利用が少ない。

全体を通して利用は少ない。

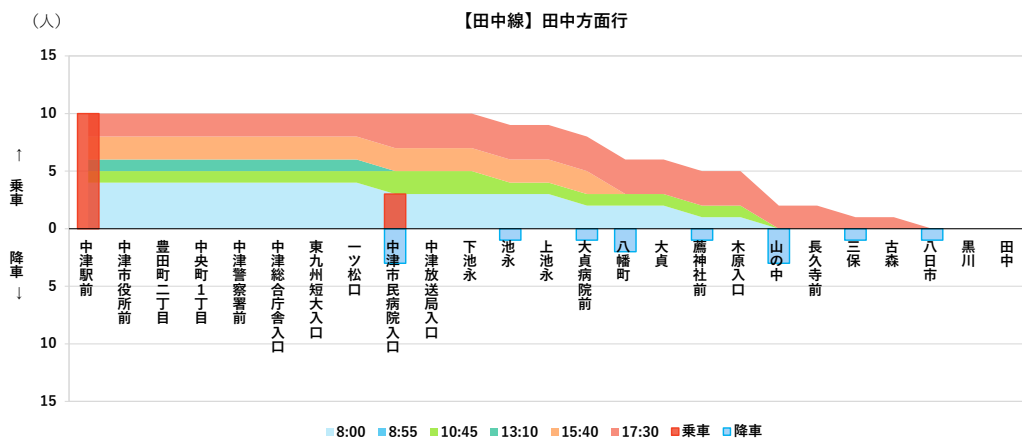


図 2-93 田中方面行

(2) 永添線

A) 中津方面

全体を通して利用は少ない。

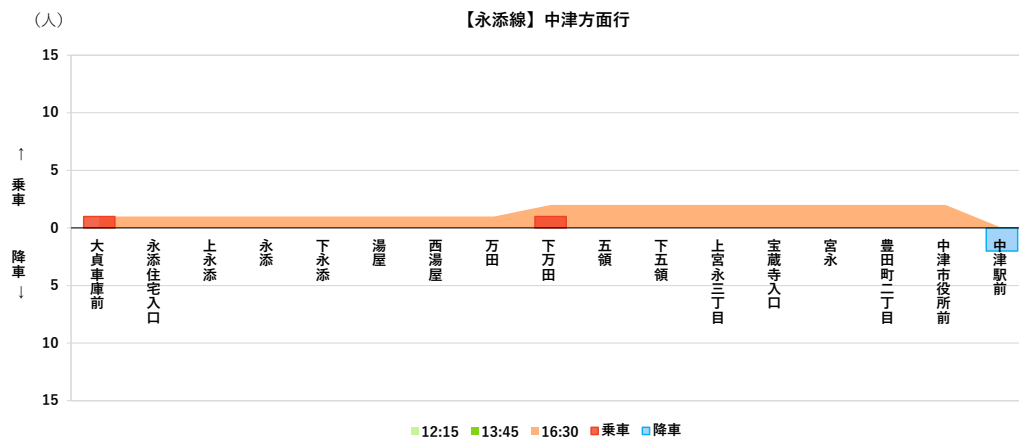


図 2-94 中津方面行

B) 大貞車庫方面

全体を通して利用は少ない。

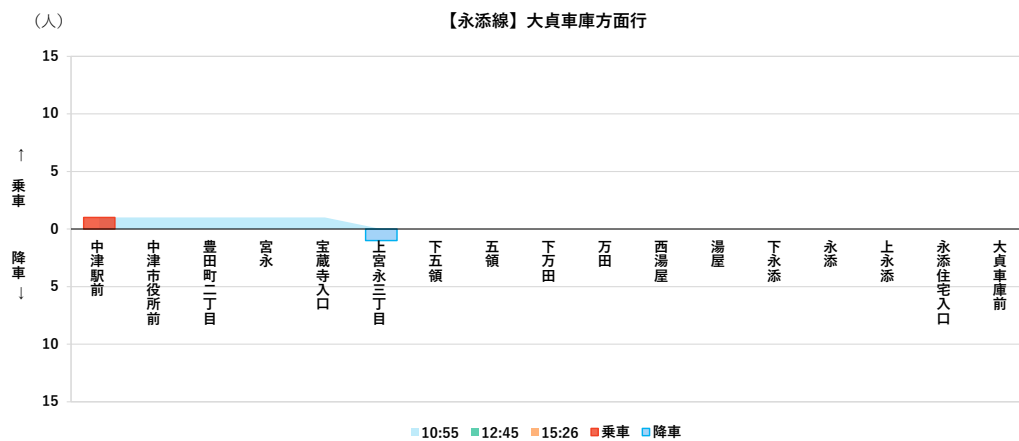


図 2-95 大貞車庫方面行

(3) 深秣線

A) 中津方面

乗車は各バス停に分散、降車は「中津駅前」が多い。

7：20 発および8：36 発の便の利用者が多い。

全体を通して利用は少ない。

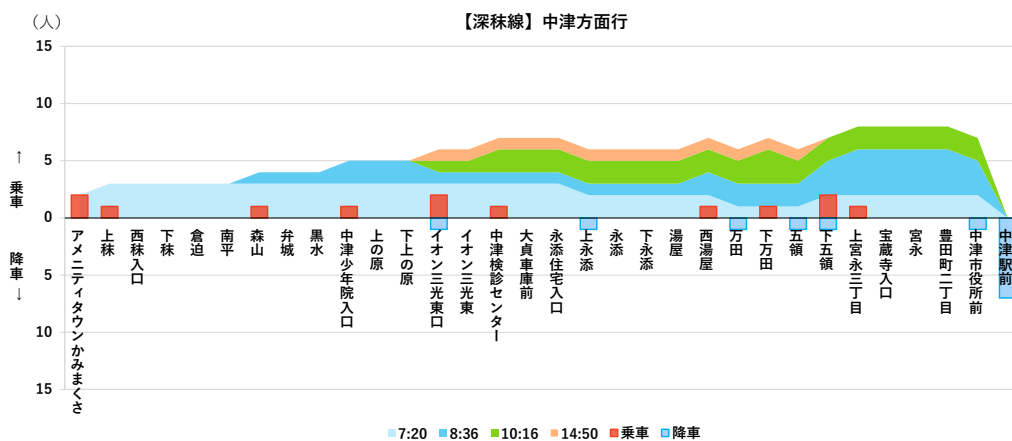


図 2-96 中津方面行

B) 上秣方面

乗車は、「中津駅前」が多く、降車は、各バス停に分散している。

全体を通して利用は少ない。

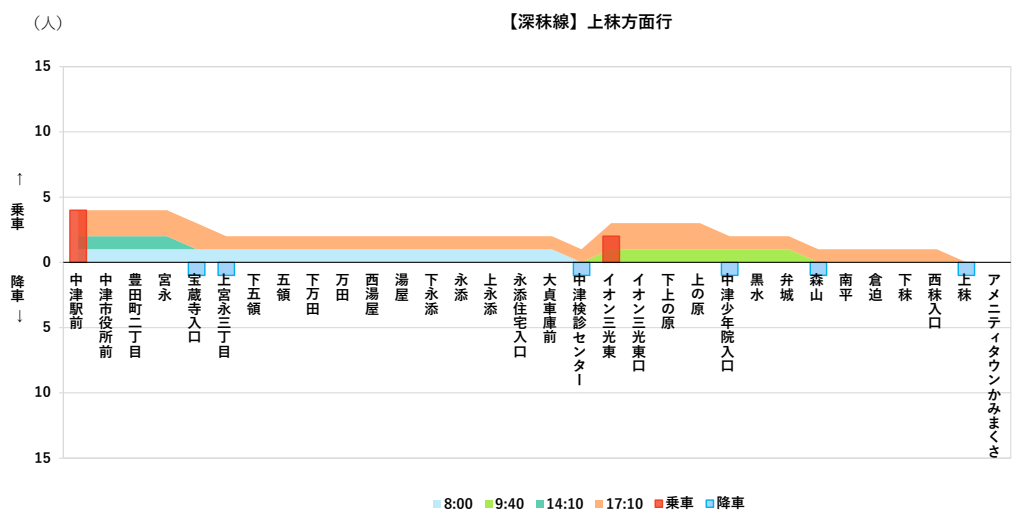


図 2-97 上秣方面行

(4) 海岸中高線

A) 中津方面

乗車・降車ともに、各バス停に分散している。

全体を通して利用は少ない。

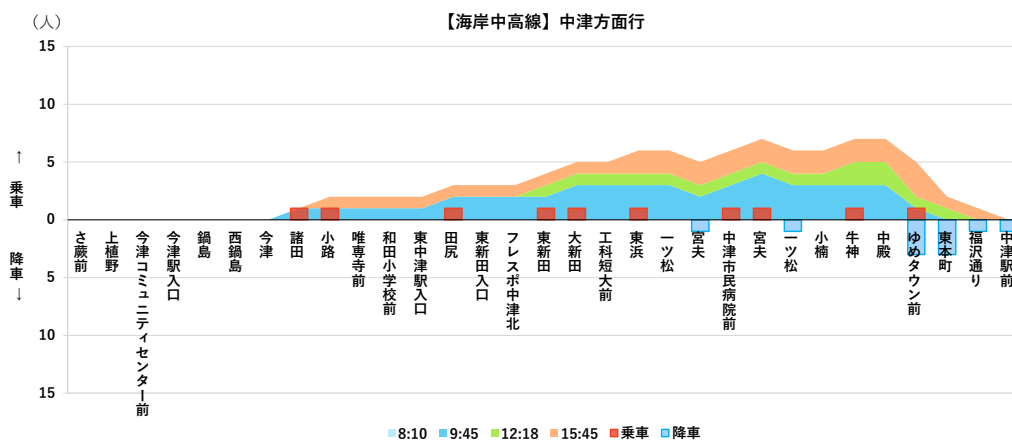


図 2-98 中津方面行

B) 鍋島・さ蕨方面

乗車は、「中津駅前」「ゆめタウン前」が多く、降車は、各バス停に分散している。

全体を通して利用は少ない。

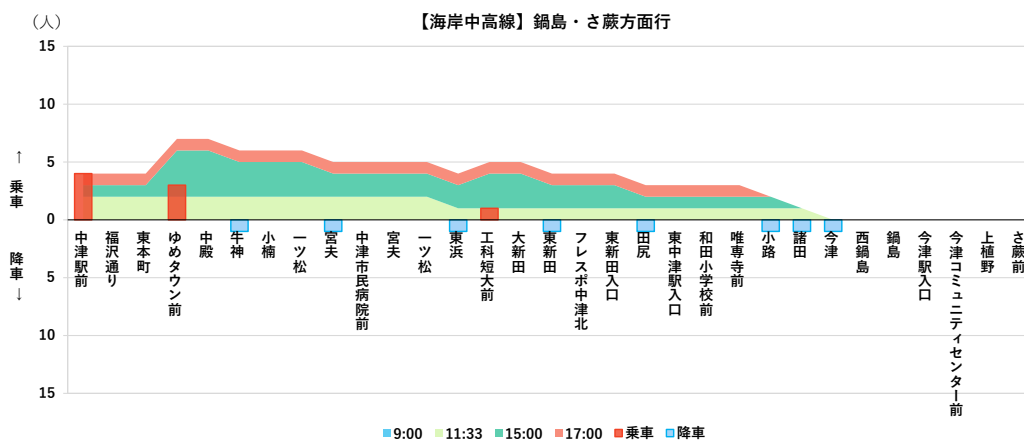


図 2-99 鍋島・さ蕨方面

(5) 池永線

A) 中津方面

乗車は、「野路」が多く、降車は、「上池永」「東本町」が多い。

7:36 発の便の利用が多い。

全体を通して利用は少ない。

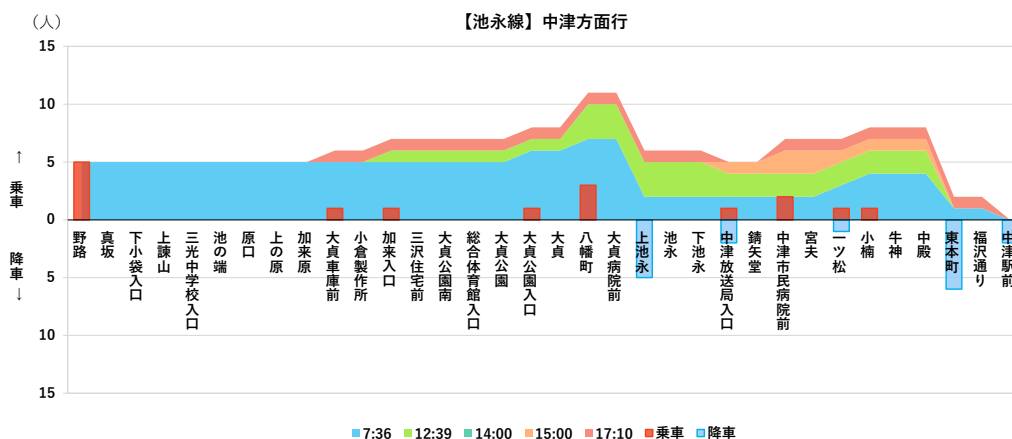


図 2-100 中津方面行

B) 野路方面

乗車は、「中津駅前」が多く、降車は、各バス停に分散している。

全体を通して利用は少ない。

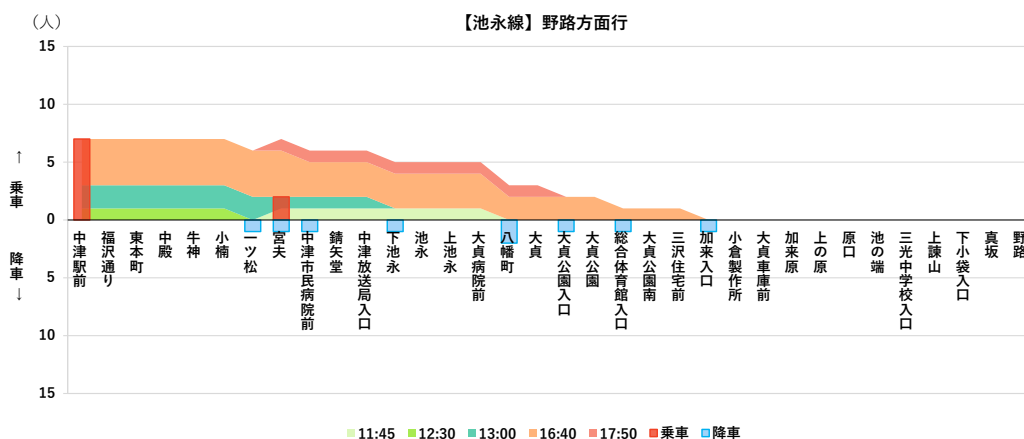


図 2-101 野路方面行

(6) 田口線

A) 中津方面

乗車は各バス停に分散、降車は「中津駅前」が多い。

「八面山荘～大貞」の区間の利用はない。

全体を通して利用は少ない。

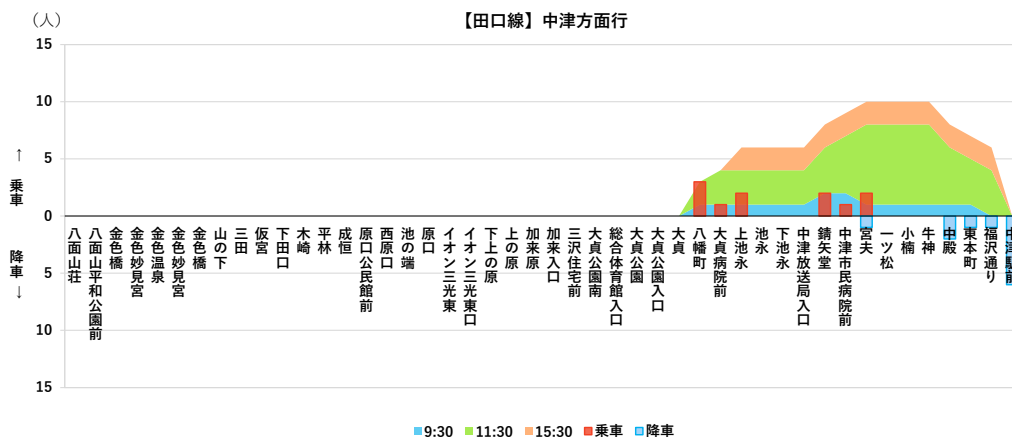


図 2-102 中津方面行

B) 八面山荘方面

乗車・降車ともに各バス停に分散している。

「原口～八面山荘」の区間の利用はない。

全体を通して利用は少ない。

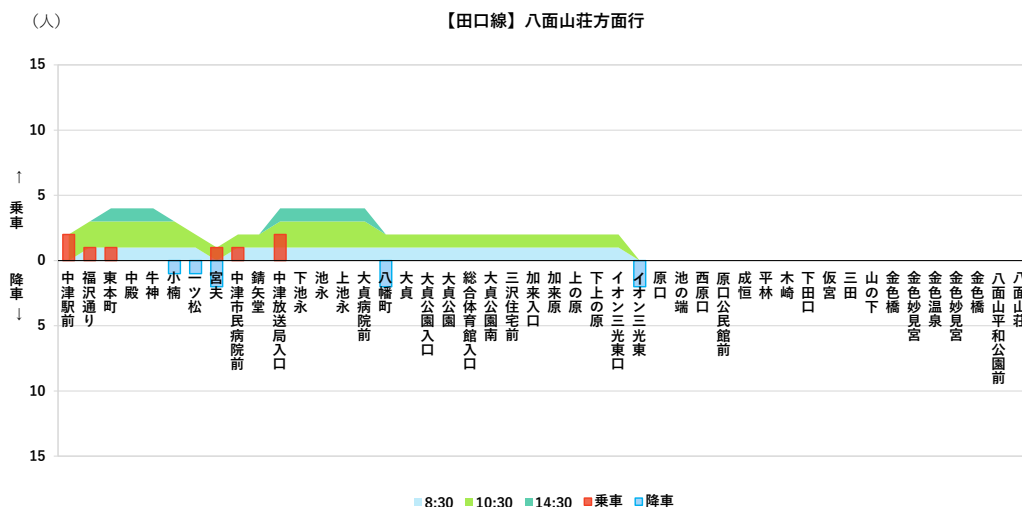


図 2-103 八面山荘方面行

(7) 耶馬溪線

A) 中津方面

乗車は各バス停に分散、降車は「中津駅前」が多い。

「野路～大貞公園南」の区間の利用はない。

全体を通して利用は少ない。

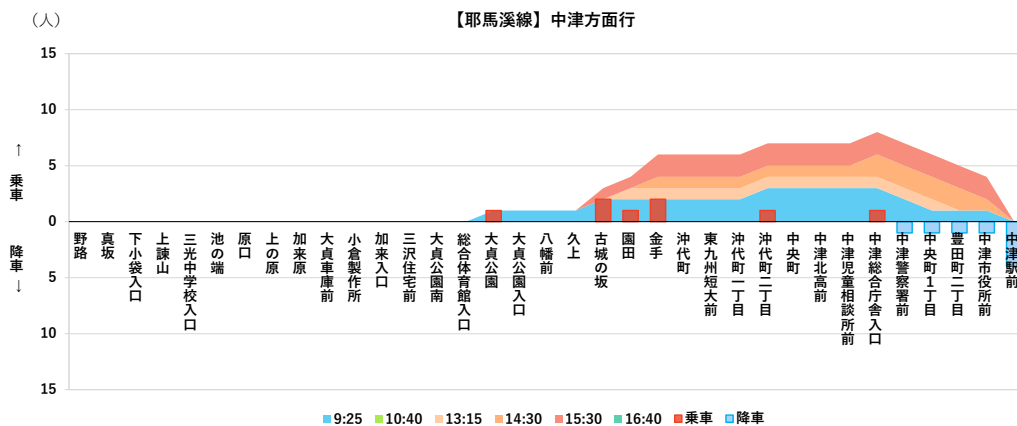


図 2-104 中津方面行

B) 大貞車庫・野路方面

乗車は「中津駅前」が多く、降車は各バス停に分散している。

「加来原～野路」の区間の利用はない。

全体を通して利用は少ない。

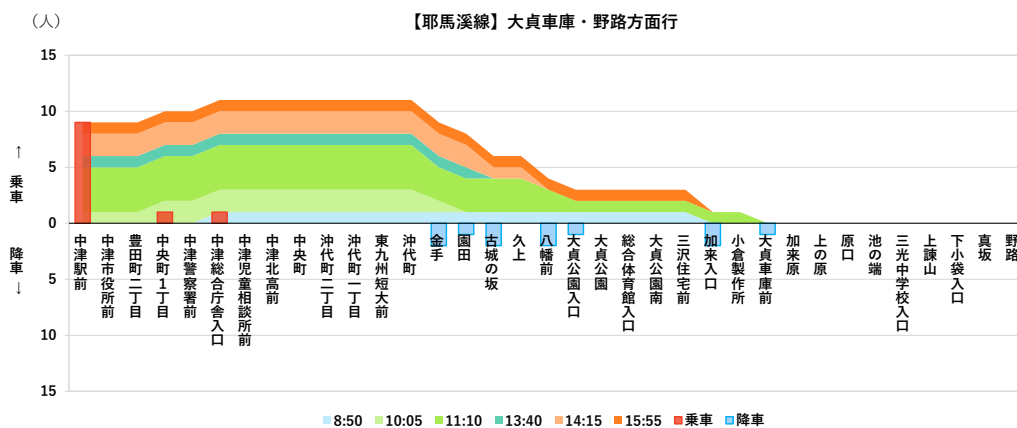


図 2-105 大貞車庫・野路方面行

(8) イオンモール線

A) 中津方面

乗車は「イオンモール三光」が多く、降車は「中津駅南口」が多い。
全体を通して利用は少ない。

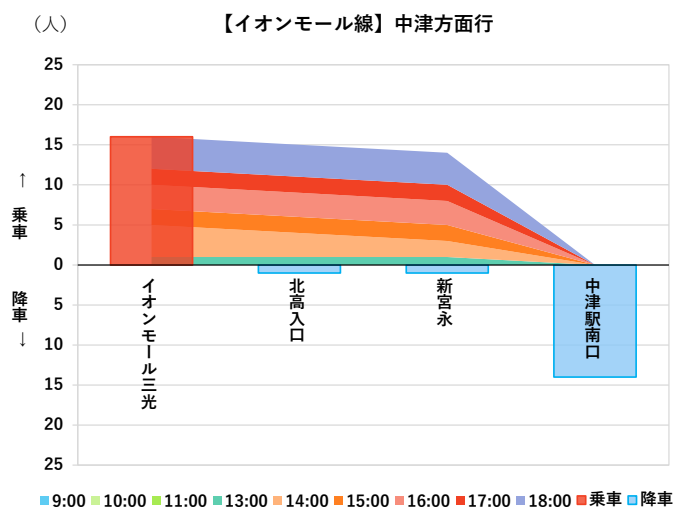


図 2-106 中津方面行

B) イオンモール方面

乗車は「中津駅南口」が多く、降車は「イオンモール三光」が多い。
全体を通して利用は少ない。

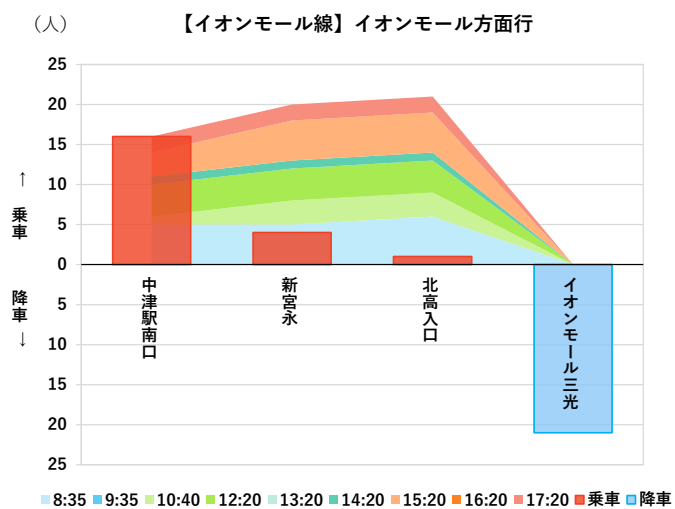


図 2-107 イオンモール方面行

(9) 中日線

A) 中津方面

乗車は「中島」「耶馬溪校前」など分散しており、降車は「中津駅前」「イオン三光」が多い。朝の便の利用が多い。

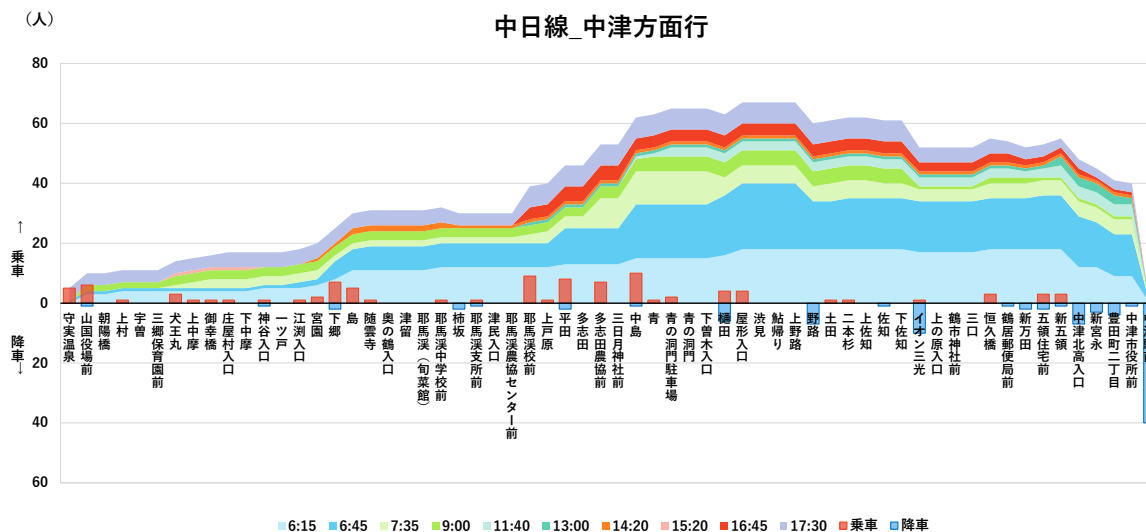


図 2-108 中津方面行

B) 守実温泉方面

乗車は「中津駅前」が多く、降車は「中島」「屋形入口」など分散している。夕方便の利用が多い。

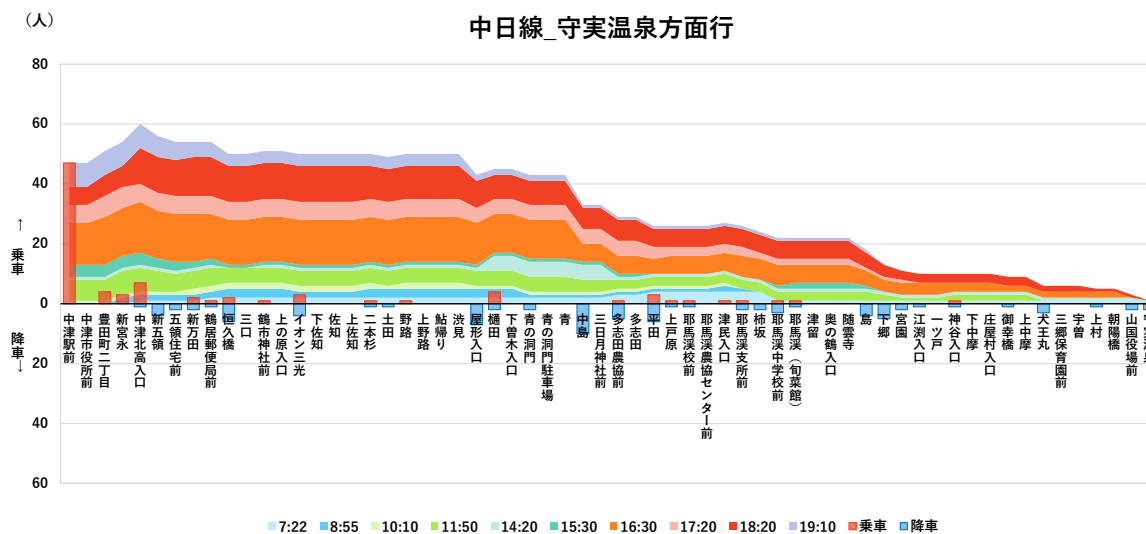


図 2-109 守実温泉方面行

(10) 中安線

A) 中津方面

乗車は「安心院高校前」「勤労青少年ホーム前」が多く、降車は「中津駅前」「法鏡寺」「四日市」などに分散している。夕方の便の利用が多い。

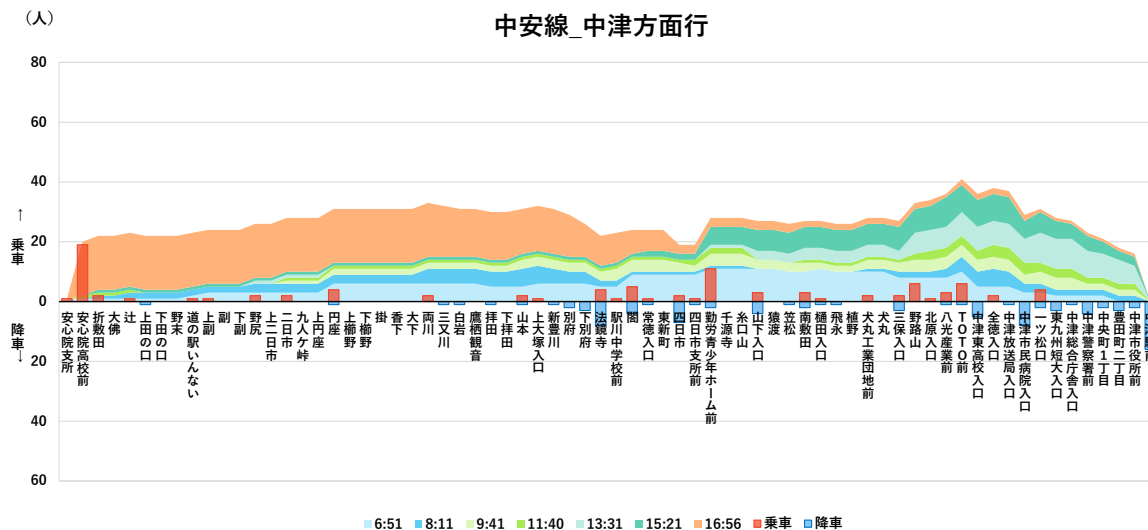


図 2-110 中津方面行

B) 安心院方面

乗車は「中津駅前」「四日市」が多く、降車は「安心院高校前」が多い。朝の便の利用が多い。

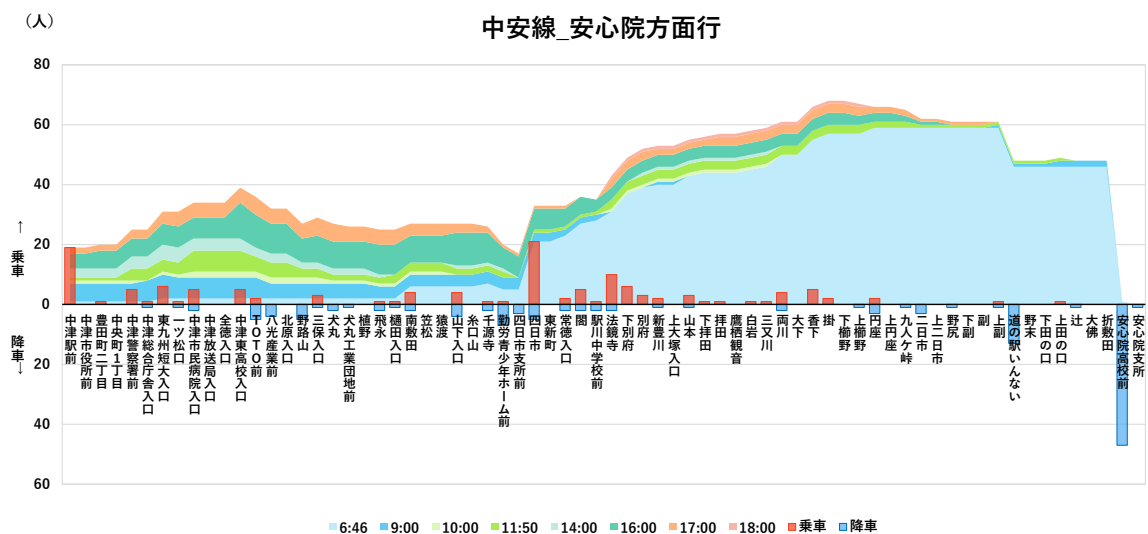


図 2-111 安心院方面行

2-5-2. 調査結果

(1) 利用目的

豊前・中津線は「通院」目的での利用が多い。三保線は「買い物」「通院」

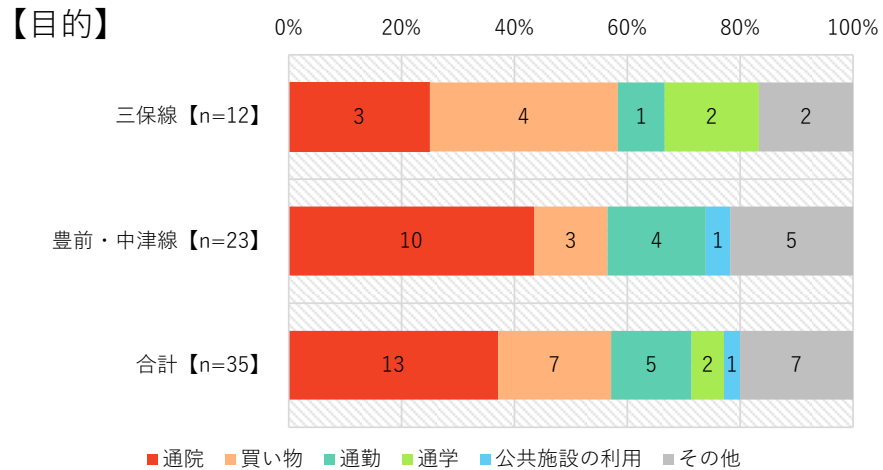


図 2-114 利用目的

(2) 利用頻度

豊前・中津線は「通勤」利用があるため、「週5日以上」の利用者もいる。全体では「週1~2日」の利用が一番多い。

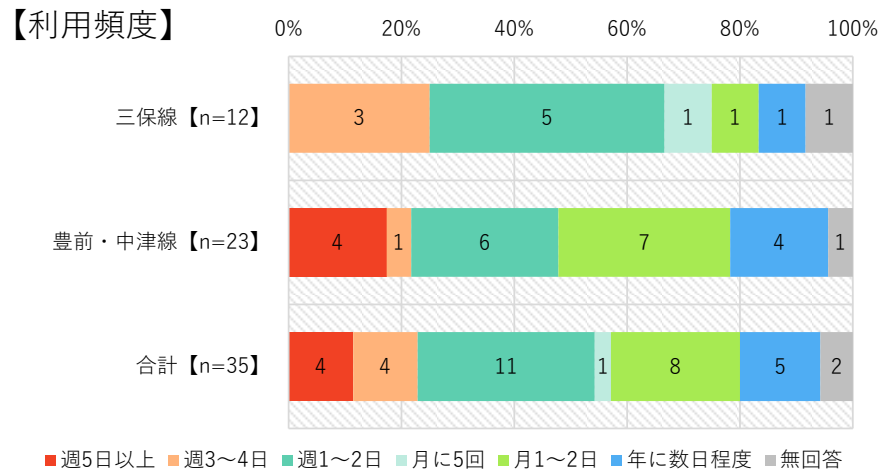


図 2-115 利用頻度

(3) 年齢

三保線、豊前・中津線ともに、65歳以上の利用者が6割程度を占める。

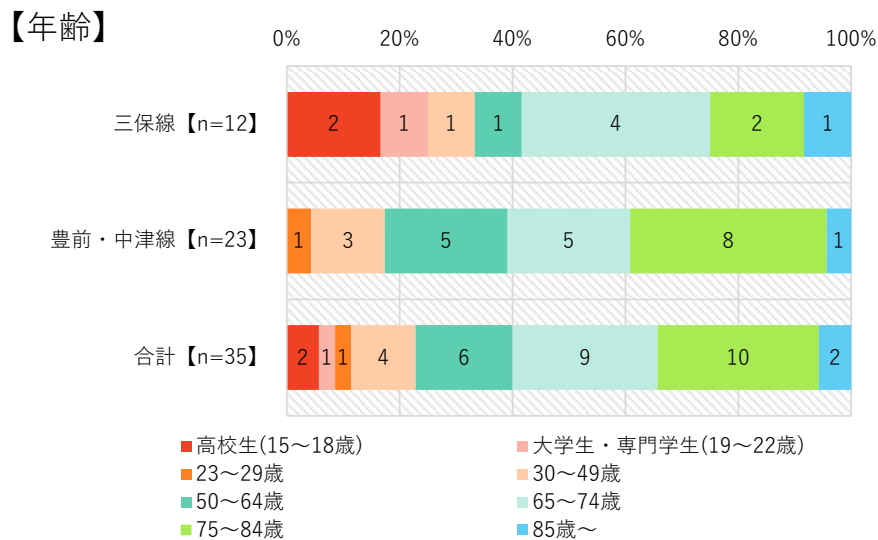


図 2-116 年齢

(4) 性別

性別でも、三保線、豊前・中津線ともに、女性の利用割合が6割程度で高い。

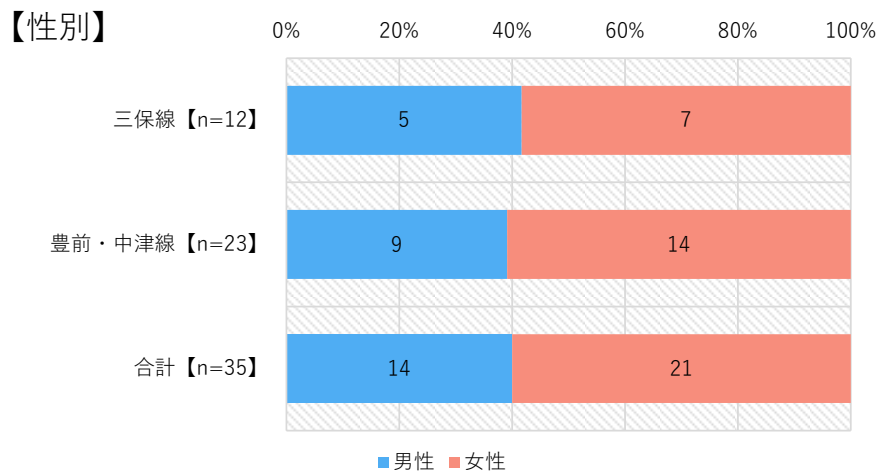


図 2-117 性別

2-5-3.系統別利用状況（通過人員）

(1) 三保線（循環）

乗車・降車ともに「中津駅前」が多く、その他は各バス停に分散している。
全体を通して利用は少ない。

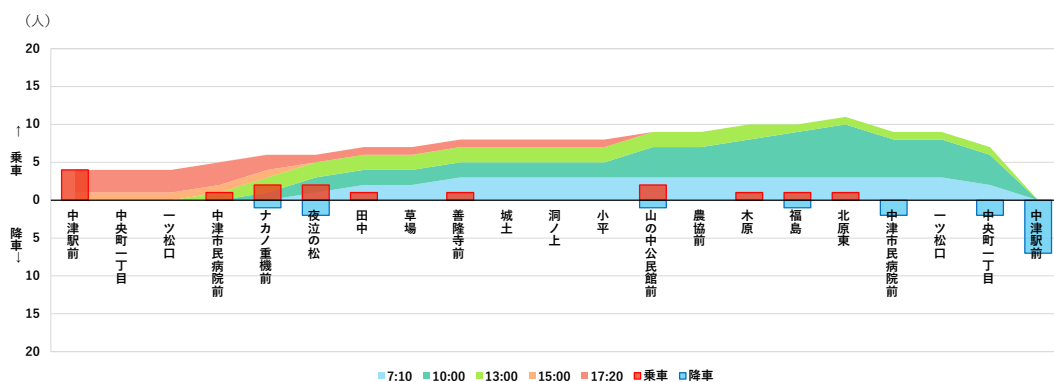


図 2-118 三保線

(2) 豊前・中津線

A) 病院方面

乗車は、「豊前市役所」「一本松」が多く、降車は、「宮夫」「中津市民病院前」が多い。
 9：10 発の便で利用者が比較的多く、それ以外の便では利用が少ない。
 全体を通して利用は少ない。

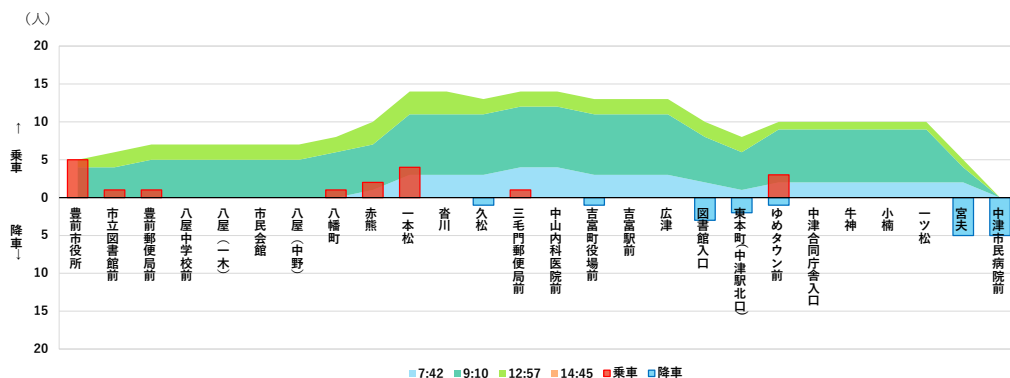


図 2-119 病院方面行

B) 豊前市役所方面

乗車は、「宮夫」「中津市民病院前」が多く、降車は、「ゆめタウン前」「豊前市役所」が多い。
 11：50 発の便で利用者が比較的多く、それ以外の便では利用が少ない。
 全体を通して利用は少ない。

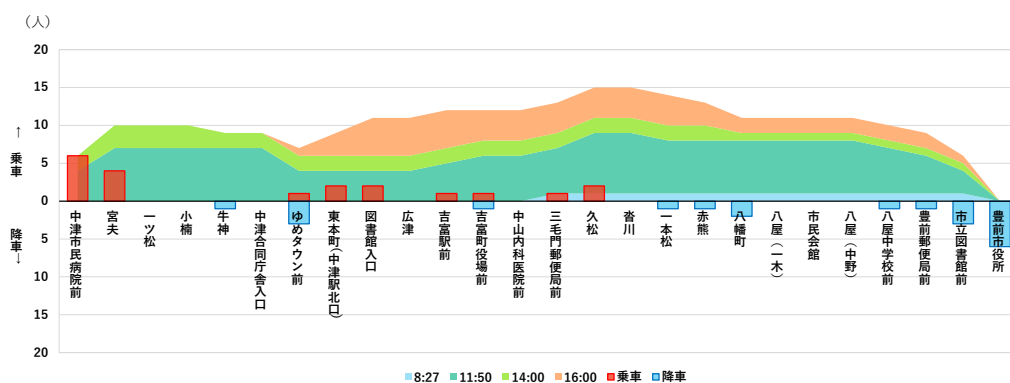


図 2-120 豊前市役所方面行

2-5-4. 年度別推移

(1) 利用者数の推移（合計）

三保線、豊前・中津線ともに、令和3年度から令和4年度では減少し、令和5年度には回復傾向にある。

月別で見ると、三保線では、春・秋の利用が多く、令和3年度と令和5年度の比較でも9・10月、3月などで増加している。豊前・中津線でも、春・秋の利用は多いが、令和3年度と令和5年度の比較では8月・2月などに増加しており、通院路線であるため、季節要因がそこまで強くないことが考えられる。

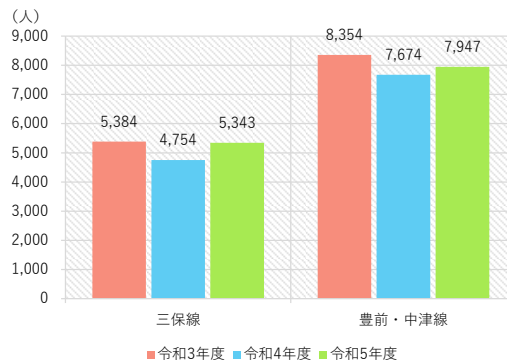


図 2-121 年間合計利用者数の推移

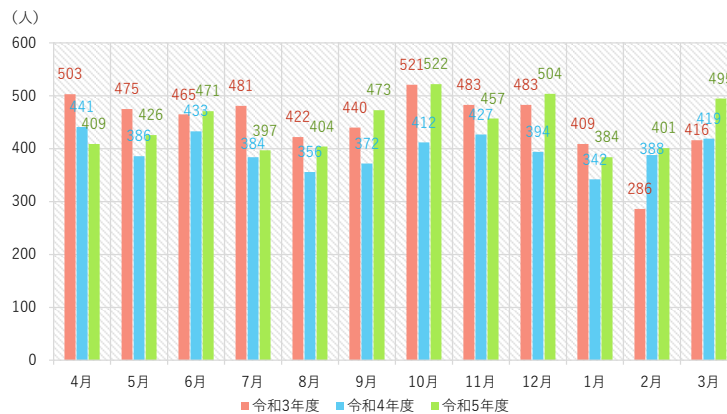


図 2-122 月別合計利用者数の推移_三保線

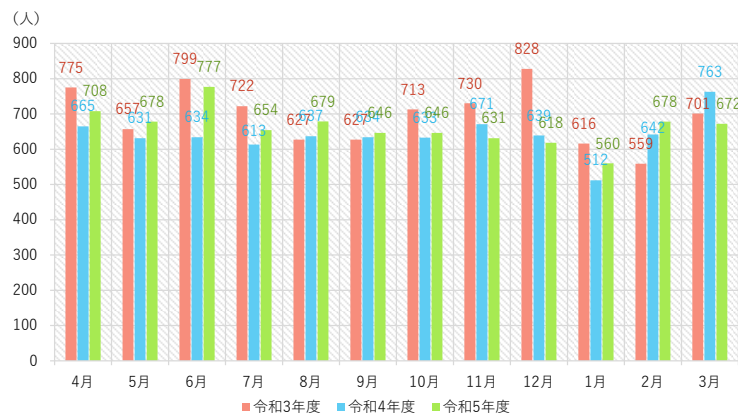


図 2-123 月別合計利用者数の推移_豊前・中津線

(2) 利用者数の推移（便別平均）

便別平均利用者数では、三保線で 10:00 発、13:00 発の便の利用が多いが、全体としては利用は少ない。

豊前・中津線では、9:05 発（豊前発）、11:50 発（病院発）の便の利用が多いが、それ以外の便は利用は少ない。

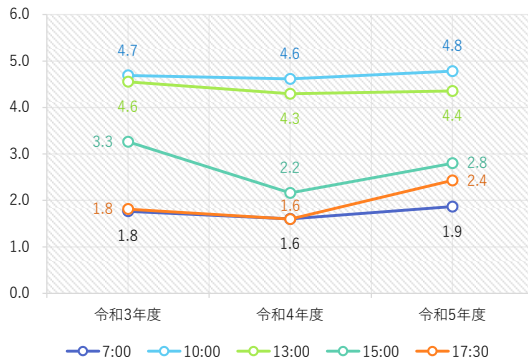


図 2-124 便別 1 日平均利用者数の推移 (年間) 三保線

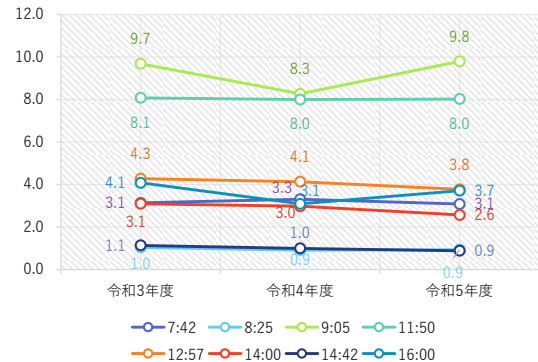


図 2-125 便別 1 日平均利用者数の推移 (年間) 豊前・中津線

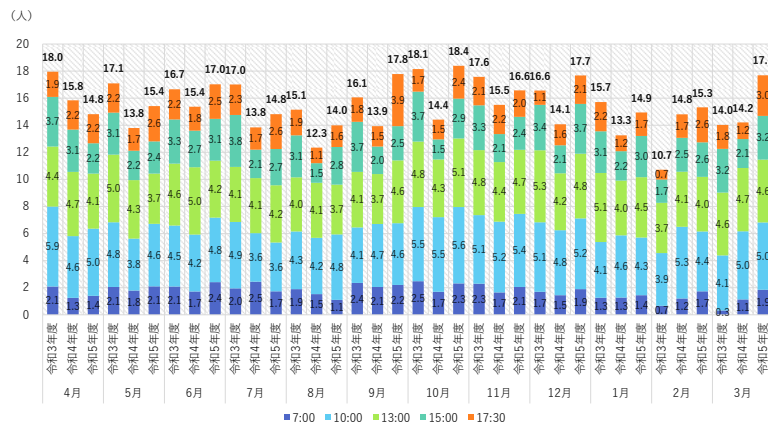


図 2-126 便別 1 日平均利用者数の推移 (月別) 三保線

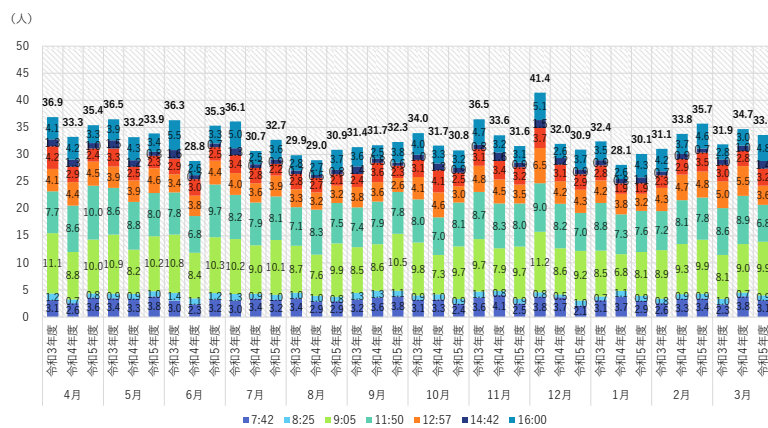


図 2-127 便別 1 日平均利用者数の推移 (月別) 豊前・中津線

2-6. 運賃施策の検討

表 7 ゾーン運賃設定の比較表

案	利用者		行政	総合 評価	内容 <特徴>
	分かり やすさ	運賃 低減	補助 軽減		
案 1	◎	△	△	△	<ul style="list-style-type: none"> 旧市町村界を基準にゾーン設定 基準 200 円 1 ゾーンをまたぐごとに 200 円加算 <ul style="list-style-type: none"> 旧中津市内 200 円 旧中津市～三光 400 円 旧中津市～本耶馬溪 600 円 旧中津市～耶馬溪 800 円 旧中津市～山国 1000 円 <p><特徴> 分かりやすさ重視</p>
案 2	◎	◎	×	△	<ul style="list-style-type: none"> 旧市町村界を基準にゾーン設定 基準 200 円 1 ゾーンをまたぐごとに 100 円加算 <ul style="list-style-type: none"> 旧中津市内 200 円 旧中津市～三光 300 円 旧中津市～本耶馬溪 400 円 旧中津市～耶馬溪 500 円 旧中津市～山国 600 円 <p><特徴> 料金低減重視（分かりやすさ） ※補助増加</p>
案 3	○	○	△	△	<ul style="list-style-type: none"> 旧市町村界を基準にゾーン設定 基準 200 円 1 ゾーンをまたぐごとに 100～200 円加算 <ul style="list-style-type: none"> 旧中津市内 200 円 旧中津市～三光 300 円 三光～本耶馬溪 300 円 旧中津市～本耶馬溪 500 円 旧中津市～耶馬溪 700 円 旧中津市～山国 900 円 <p><特徴> 旧中津⇄三光⇄本耶馬溪の運賃考慮</p>
案 4	○	○	◎	◎	<ul style="list-style-type: none"> 旧中津市内（イオンモール三光含む）…200 円 それ以外は距離制運賃（現状のまま） <p><特徴> 旧中津+イオンモール三光まで均一運賃</p>

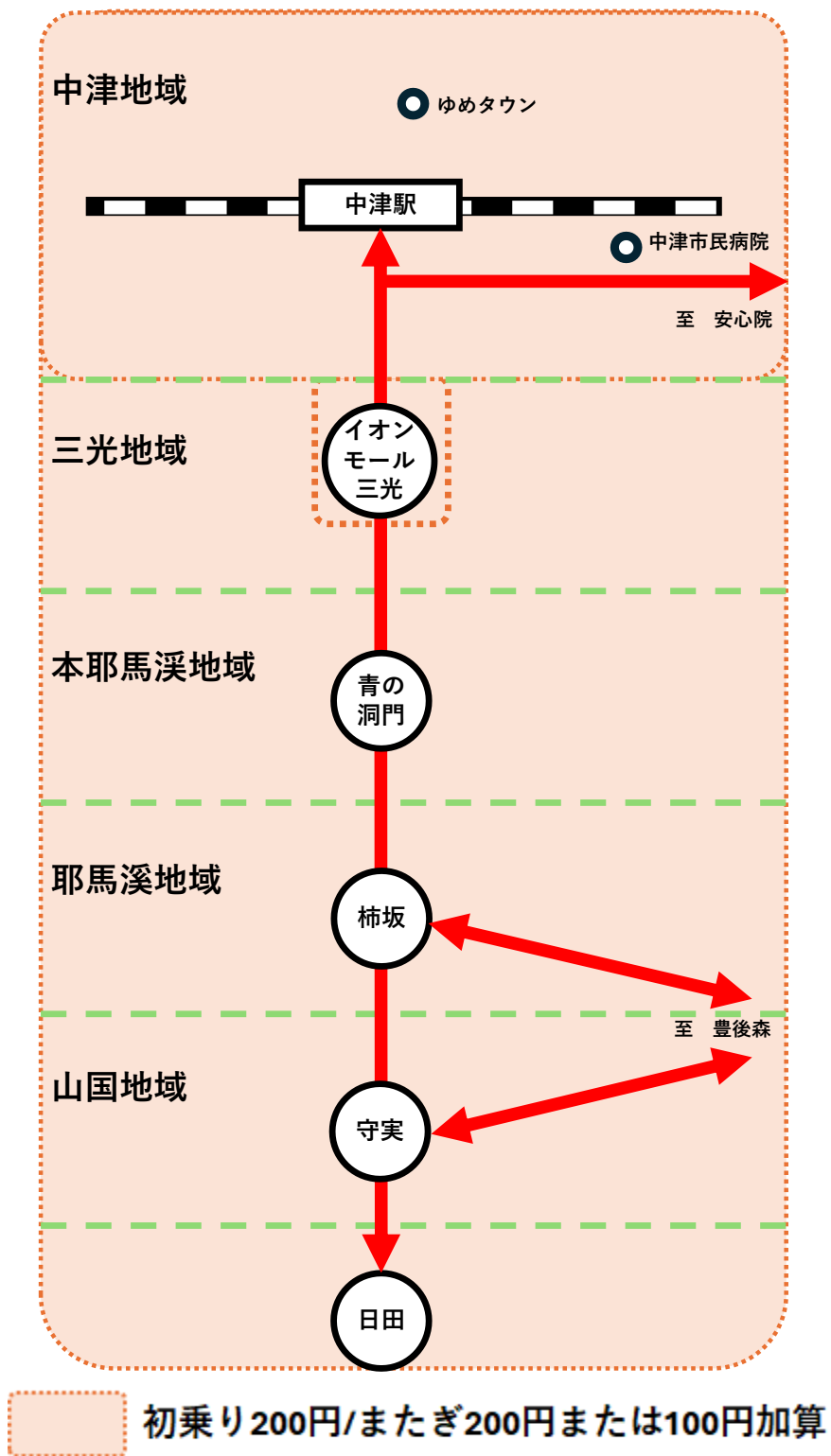


図 2-128 ゾーン運賃設定のエリア分け



中津市 企画市民環境部 地域振興・広聴課

〒871-8501 大分県中津市豊田町14番地3
TEL:0979-62-9033 FAX:0979-24-7522
E-mail:tiikishinko@city.nakatsu.lg.jp
URL:<https://www.city-nakatsu.jp/>

令和8年 3月 作成