

〈4〉三者共働の取組み

- 持続可能な生活交通とするには、三者で役割分担のもと、それぞれが主体性を持ちながら共働して利用促進などに取り組むことが重要。
- 停留所などの運行計画、認知度向上や利用促進等の取組みには、地域の協力が不可欠。



チラシ全戸配布・
パンフレット等公民館配架



会報誌（チョイソコ通信）



イベント企画



地域説明会
(民生委員・高齢者サロン・子育てサロン等)



公民館だより・自治協だより



広報パネル・動画放映



地域割引券



のぼり旗



市政だより・HP・SNS

〈5〉 運行内容の工夫

① 車両大型化・土曜運行（エリア① 東区）

- エリア①東区において車両大型化を実施したところ、乗合率は微増するものの、5人以上の乗り合いは4回（1%未満）、土曜日の利用は平日の約7割となった。
- 運行にあたっては、需要や収支等も踏まえながら、検討していく必要がある。

【概 要】 R6.4月の1か月間限定で「車両の大型化」と「土曜日運行」を試行運行

【車 両】 ジャンボタクシー車両（乗客定員9名）
※通常時、UDタクシー車両（乗客定員4名）

【運行日】 平日21日間、土曜日4日間（計25日間）



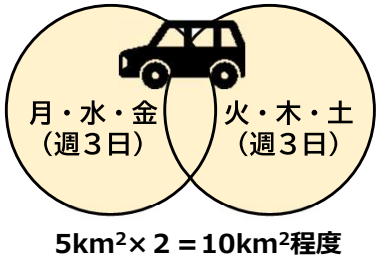
車両の大型化

- ・乗合率は1.52と微増程度（前月1.50）
- ・車両の大型化で可能となる5人以上の乗り合いは4回のみ（1%未満）
- ・土曜日の平均利用者は、25人/日と平日の7割程度
- ・運行経費（土曜の人件費等）が増加し、収支率が19%に減少（前月約28%）

② 曜日別運行（エリア③ 中央区・城南区）

- 曜日別運行は、全日（平日）運行に比べ、車両1台で（倍程度の）より広いエリアを運行できる。
- 運行の初期段階や、需要や目的地の広がりなどによっては有効な運行内容の一つとなることから、運行にあたっては、需要等も踏まえながら、検討していく必要がある。

<運行面積（km²）>

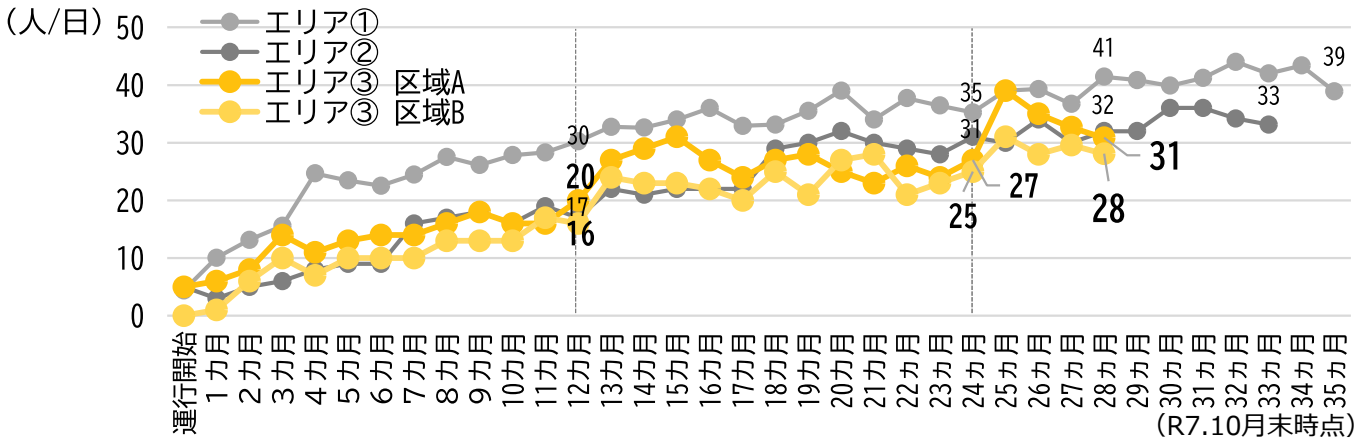


| 曜日別運行（月～土）※隔日 | |
|---------------|--------------------|
| エリア③ 区域A | 4.9km ² |
| エリア③ 区域B | 4.1km ² |



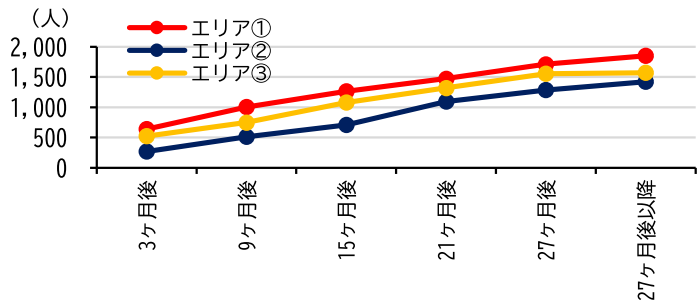
| 広域運行（平日のみ） | |
|------------|--------------------|
| エリア① | 5.8km ² |
| エリア② | 5.8km ² |

<利用状況（人/日）>



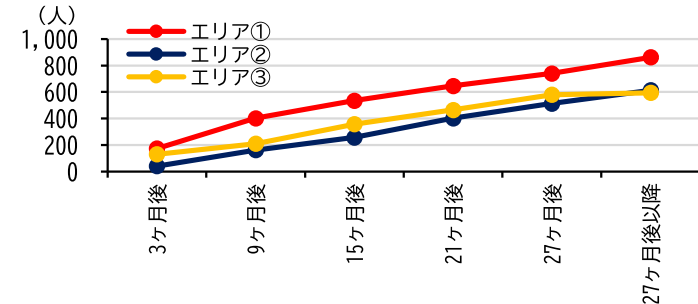
〈6〉 会員登録者数等の推移

＜会員登録者数（人）＞ ※1



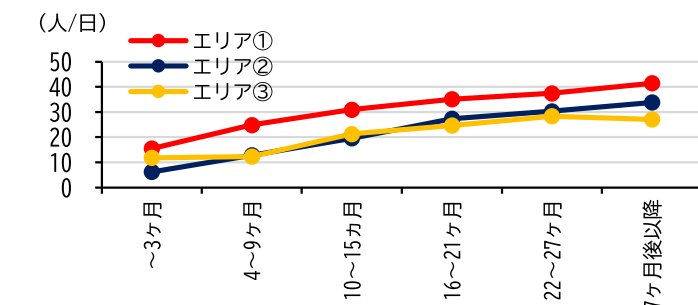
| | エリア① | エリア② | エリア③ |
|---------|-------|-------|-------|
| 3ヶ月後 | 643 | 271 | 525 |
| 9ヶ月後 | 1,005 | 515 | 751 |
| 15ヶ月後 | 1,265 | 709 | 1,081 |
| 21ヶ月後 | 1,474 | 1,095 | 1,322 |
| 27ヶ月後 | 1,711 | 1,287 | 1,556 |
| 27ヶ月後以降 | 1,854 | 1,425 | 1,571 |

＜利用経験者数（人）＞ ※1



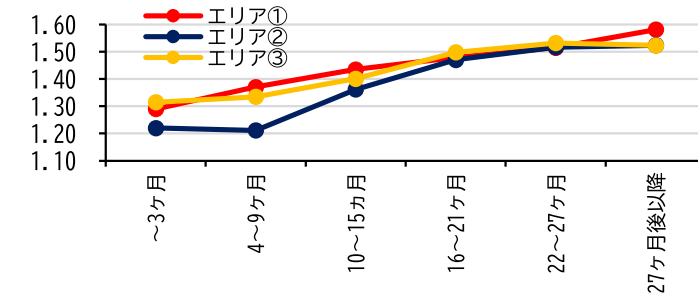
| | エリア① | エリア② | エリア③ |
|---------|------|------|------|
| 3ヶ月後 | 174 | 41 | 132 |
| 9ヶ月後 | 403 | 162 | 211 |
| 15ヶ月後 | 535 | 258 | 358 |
| 21ヶ月後 | 647 | 403 | 465 |
| 27ヶ月後 | 740 | 514 | 580 |
| 27ヶ月後以降 | 864 | 614 | 595 |

＜一日平均利用者数（人）＞ ※2



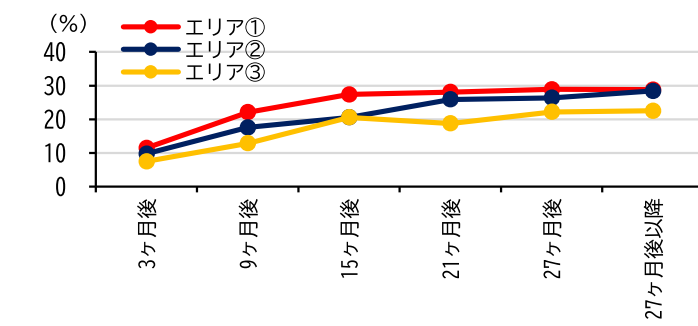
| | エリア① | エリア② | エリア③ |
|---------|------|------|------|
| ~3ヶ月 | 16 | 6 | 12 |
| 4~9ヶ月 | 25 | 13 | 12 |
| 10~15ヵ月 | 31 | 20 | 21 |
| 16~21ヶ月 | 35 | 27 | 25 |
| 22~27ヶ月 | 37 | 30 | 28 |
| 27ヶ月後以降 | 41 | 34 | 27 |

＜乗合率＞ ※1



| | エリア① | エリア② | エリア③ |
|---------|------|------|------|
| ~3ヶ月 | 1.29 | 1.22 | 1.32 |
| 4~9ヶ月 | 1.37 | 1.21 | 1.33 |
| 10~15ヵ月 | 1.44 | 1.36 | 1.40 |
| 16~21ヶ月 | 1.48 | 1.47 | 1.50 |
| 22~27ヶ月 | 1.52 | 1.52 | 1.53 |
| 27ヶ月後以降 | 1.58 | 1.52 | 1.52 |

＜収支率(%)＞ ※1

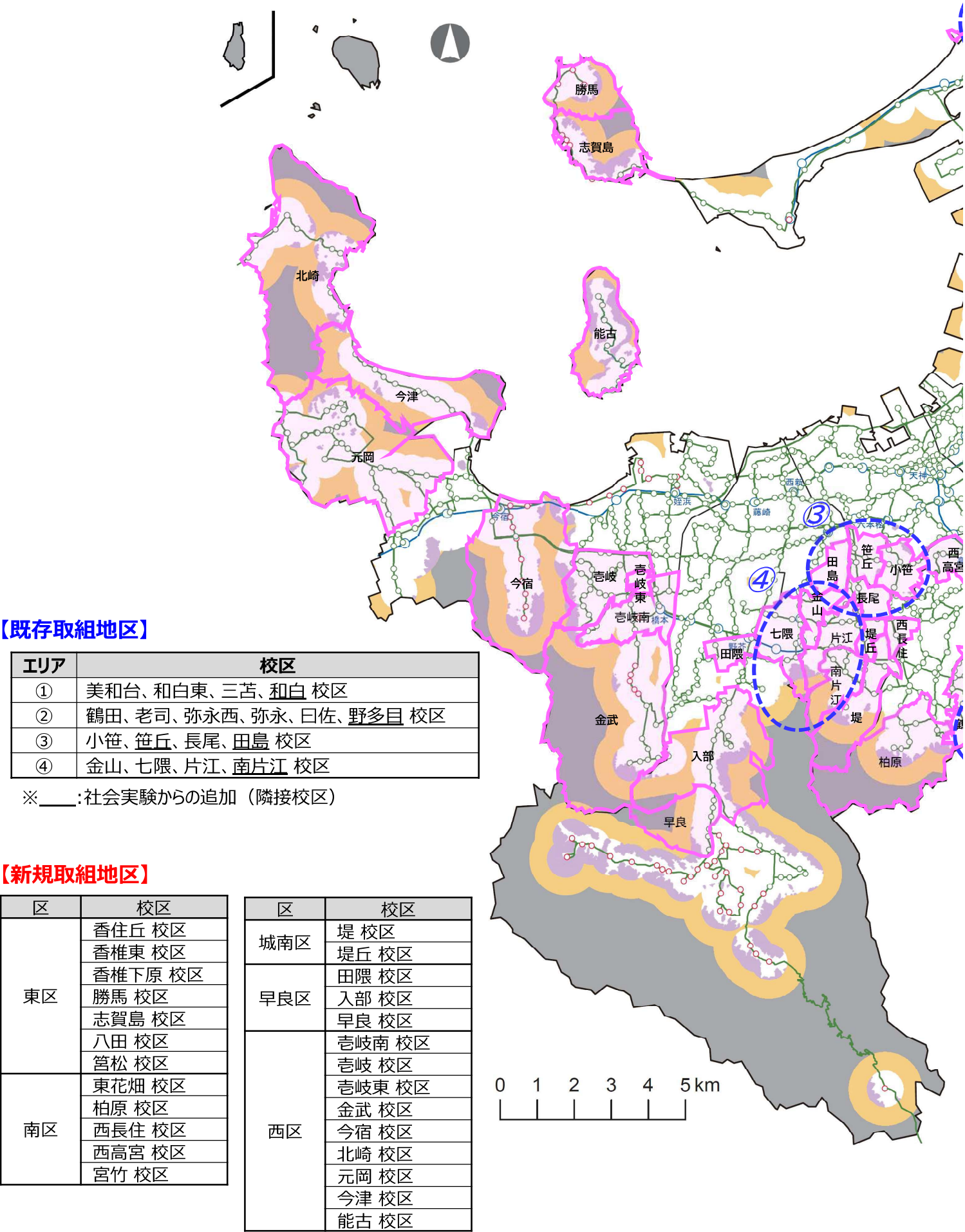


| | エリア① | エリア② | エリア③ |
|---------|------|------|------|
| 3ヶ月後 | 12 | 10 | 8 |
| 9ヶ月後 | 22 | 18 | 13 |
| 15ヶ月後 | 27 | 21 | 21 |
| 21ヶ月後 | 28 | 26 | 19 |
| 27ヶ月後 | 29 | 26 | 22 |
| 27ヶ月後以降 | 29 | 28 | 23 |

※1：27ヵ月以降はエリア①35ヵ月後、エリア②33ヵ月後、エリア③28ヵ月後（各R7.10）の値
※2：期間毎の平均値、27ヵ月以降はエリア①35ヵ月後、エリア②33ヵ月後、エリア③28ヵ月後（各R7.10）まで集計

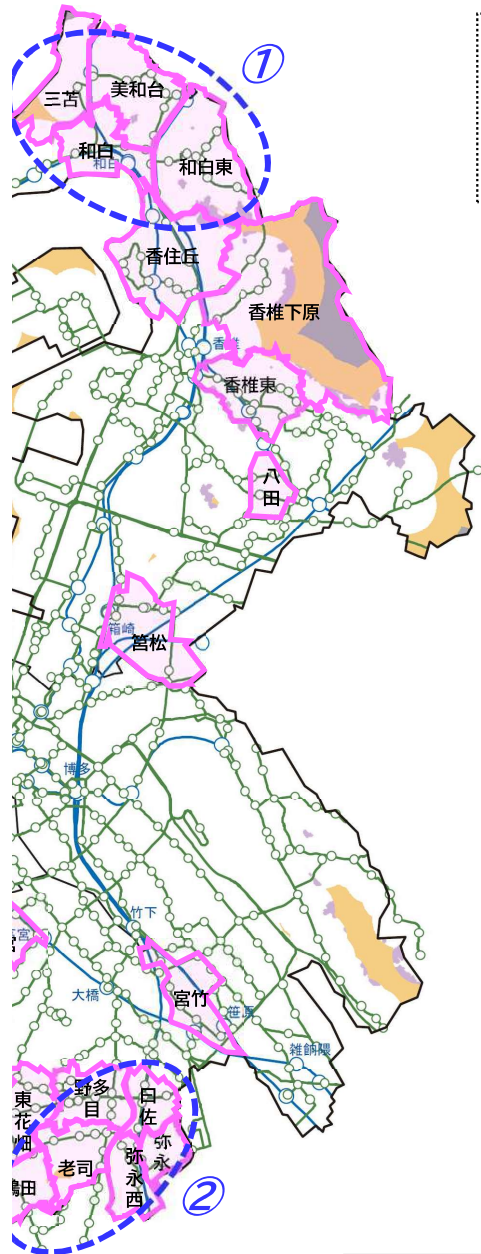
< 6 > 不便地対策（支援拡充）における取組み状況

(1) 応募校区と地域の組み合わせの位置図



【凡 例】

- 応募校区
- 既存取組地区の運行エリア（予定）



凡 例

- バス・鉄道
- バス停 ○ 鉄道駅
- バス路線 — 鉄道路線

休廃止対策

- バス停

○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等

公共交通空白地

- バス停から概ね 1km 以上離れ、鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域

公共交通不便地

- バス停から概ね 500m 以上離れ、鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域（公共交通空白地を除く）

公共交通不便地に準ずる地域①

- バス停・鉄道駅との高低差が概ね 40m 以上の地域（公共交通空白地・不便地を除く）

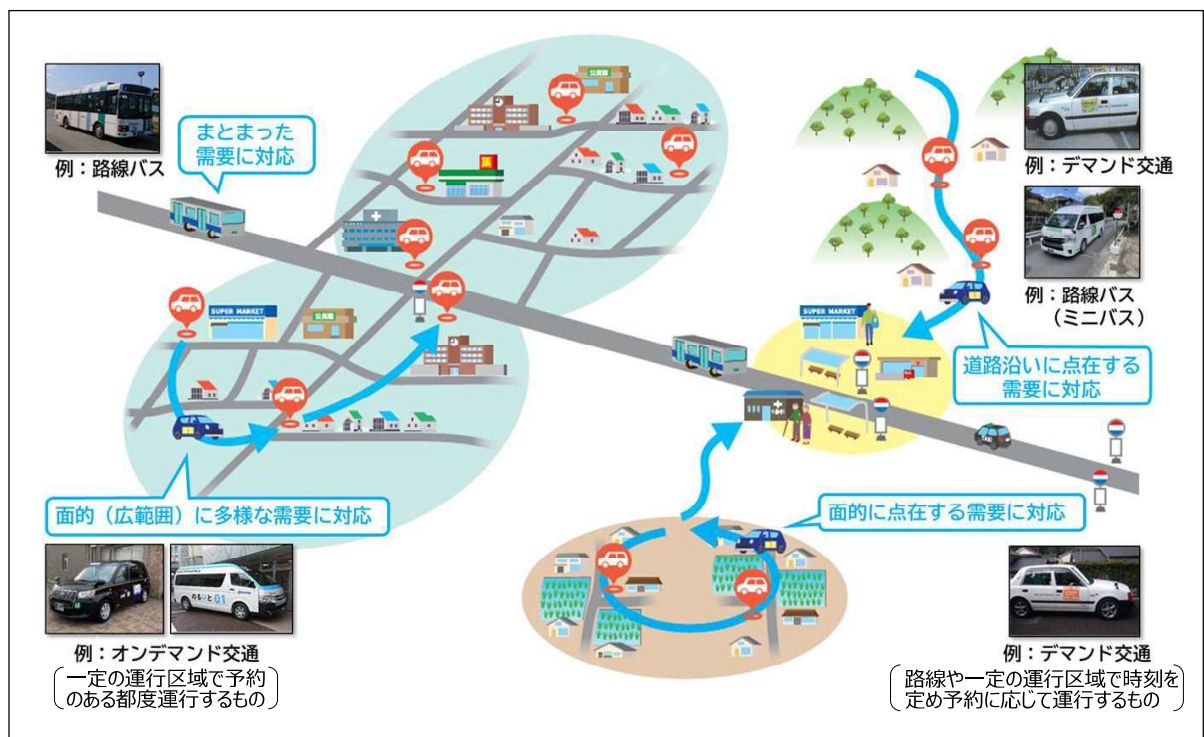
公共交通不便地に準ずる地域②

- バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する、坂道がきつい等、公共交通が不便と考えられる地域（公共交通空白地・不便地及び準ずる地域①を除く）

注 1) 公共交通不便地に準ずる地域②については、分布を図示できないため、図中には記載なし

注 2) 令和 6 年 11 月 1 日現在のバス路線状況を反映させて図面を作成（試行運行中は除く）

■ 地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ



生活交通確保の手引き

概要版

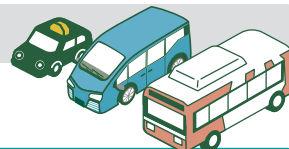


未来のため、
暮らしのために、
地域交通を考える。

福岡市

◀ 地域の皆様が公共交通を使って便利にお出かけできるよう、地域の課題解決に向けた取組みを福岡市がサポートします。 ▶

まずは今ある公共交通を確認しましょう



便利な公共交通をうまく活用しましょう

今ある公共交通では困っている

どのようなことにお困りなのか考えてみましょう

もう少し近くにバス停があれば…

バス停追加やルート変更などを検討しましょう

今ある公共交通ではお困りごとに対応できない

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう

■ 取組みの主な流れ・補助制度（福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱）

新たな公共交通の導入にあたっては、地域・交通事業者・福岡市の三者が共働して、運行内容の検討から実証運行の実施など段階的に取り組みます。

取組みにあたっては、福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱に基づき、調査・検討や運行に関する経費の一部を支援する補助制度があります。

| | ステップ1 調査・検討 | ステップ2 実証運行 | ステップ3 本格運行 |
|---------|---------------------------------|--|--|
| | 運行内容や利用促進の検討・運行協議会の立ち上げ | 運行内容の確認・改善等利用促進等の取組み | 運行内容の確認・改善等利用促進等の取組み |
| 地域 | ・ 停留所等の検討、協議 など | ・ 利用促進の取組み ・ 利用状況の確認 など | ・ 利用促進の取組み ・ 利用状況の確認 など |
| 交通事業者 | ・ 運行内容の提案 ・ 停留所など運行に向けた準備 など | ・ 安全な運行 ・ 利用促進の取組み ・ 目標収支率の確認 など | ・ 安全な運行 ・ 利用促進の取組み ・ 目標収支率の確認 など |
| 福岡市 | ・ 関係者との調整 ・ 検討経費支援 など | ・ 関係者との調整 ・ 利用促進の取組み ・ 運行経費支援 など | ・ 関係者との調整 ・ 利用促進の取組み ・ 運行経費支援 など |
| 補助対象 | 調査・検討費 | 実証運行経費、初期経費、システム改修費、利便性向上・利用促進等経費 | 本格運行経費、システム改修費、利便性向上・利用促進等経費 |
| 金額※1 | 年間50万円まで | 収支差額 | 収支差額 |
| 期間 | 最長5年 | 1年（最長3年） | — |
| 目標収支率※2 | — | 20% （1年目は10%、2年目は15%に緩和） | 20%以上 |

目標収支率2割を達成⇒本格運行へ移行

※1 実証運行・本格運行については、経費毎に上限があります（要綱参照）

※2 運行継続のためには目標収支率の達成が必要です






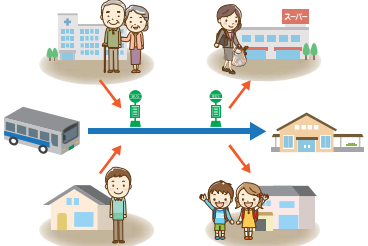
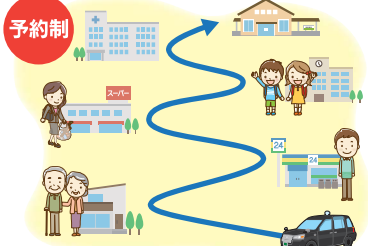
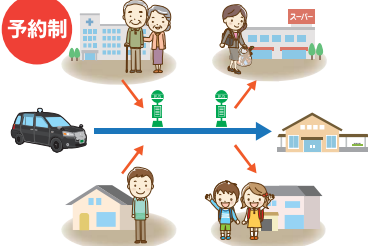
■多様な交通手段

交通手段には様々な運行形態があり、地域の実情にあったものとするのが大切です。
以下の図を参考に検討してみましょう。

<持続可能な生活交通の確保イメージ>



<運行形態等>

| 運行ルート | 路線運行(ルートあり) | | 区域運行(ルートなし) | | 路線運行(ルートあり) | |
|----------------|--|--|--|--|---|---|
| 運行ダイヤ・ 利用方法 | ダイヤあり・予約不要 | | ダイヤなし ・予約要 | ダイヤあり・予約要 | | |
| 運行形態 | <div>路線バス (大型・中型・小型)</div>  | | <div>路線バス (ミニバス)</div>  | <div>オンデマンド 交通</div>  | <div>デマンド交通 (区域)</div>  | <div>デマンド交通 (不定期)</div>  |
| | <div>輸送量(利用者)</div> <div>大 ← → 小</div> | | | | | |
| | <div>路線定期運行</div>  | | <div>区域運行</div>  | | <div>路線不定期運行</div>  | |

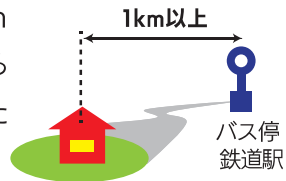
■支援の対象地域

以下に示す公共交通不便地等を含む地域を支援対象としています。※詳しくは市にご相談ください。

<公共交通不便地等>

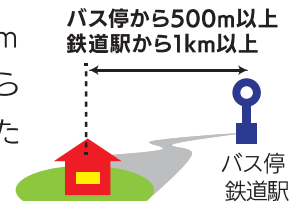
公共交通空白地

バス停から概ね1km以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域



公共交通不便地

バス停から概ね500m以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域



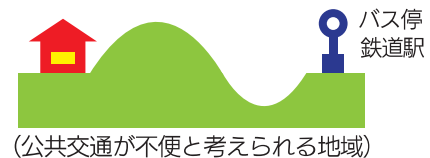
公共交通不便地に準ずる地域①

バス停または鉄道駅のうち最も近いものとの標高差が概ね40m以上となっている地域

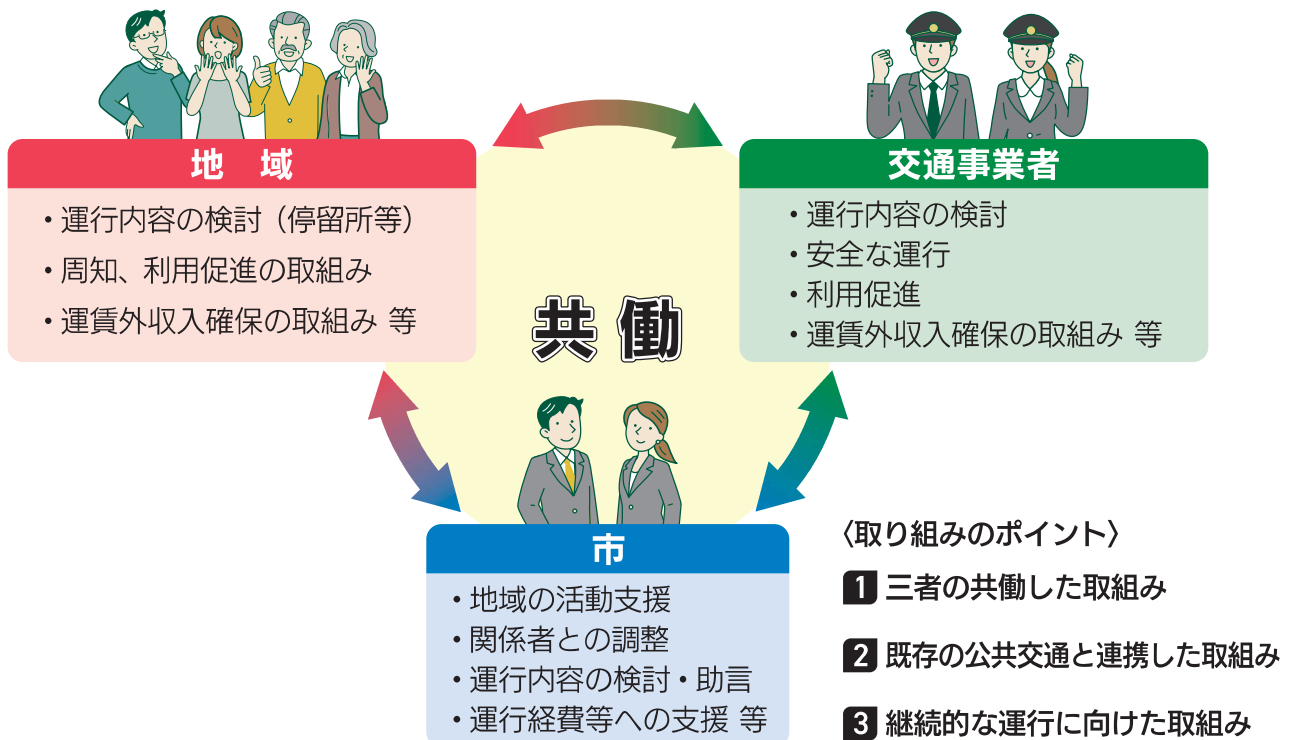


公共交通不便地に準ずる地域②

バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する(概ね500m以上)、坂道がきつい(勾配が概ね8%)等、公共交通が不便と考えられる地域



■取組みの実施体制



生活交通確保の手引き

発行年 令和7年6月

編集・発行 福岡市住宅都市みどり局 都市計画部 地域交通課

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1(市庁舎4F)

TEL:092-707-1064 FAX:092-733-5590