

令和8年度 第1回 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議

日 時：令和8年6月23日（火）16時00分～

場 所：エルガーラホール7階 会議室2

次 第

1. 開 会

2. 議 題

生活交通に関する取組み状況について（公共交通不便地対策事業）

- （1）支援制度拡充
- （2）エリア①～④
- （3）エリア⑤～⑨

3. 閉 会

会議資料

- 資料1 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議 委員名簿
- 資料2 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議設置要綱
- 資料3 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議における議事等の取扱いについて
- 資料4 生活交通に関する取組み状況について（1）支援制度拡充
- 資料5 生活交通に関する取組み状況について（2）エリア①～④

福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議 委員名簿

	氏 名	役 職 名	備 考
委員	辰巳 浩	福岡大学 工学部長	委員長
委員	稲永 健太郎	九州産業大学 理工学部 情報科学科 教授	副委員長
委員	藤田 和子	公認会計士・税理士	
委員	小林 由希子	市民局 コミュニティ推進部長	
委員	松岡 淳	住宅都市みどり局 都市計画部長	

福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議設置要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例（平成22年福岡市条例第25号）に基づく施策として、持続可能な生活交通確保に向けた取組みを実施するにあたり、公共交通不便地等における実証運行等の取組みの方向性、生活交通確保に係る取組みについて、広く専門的かつ客観的な視点から意見を聴くため、福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議（以下「会議」という。）に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員の選任)

第2条 会議は専門的な知識又は経験を有する者、その他市長が必要と認める者から市長が委嘱した委員5名で組織する。

(会議の目的)

第3条 会議では、次に掲げる事項について、委員から意見を聴取する。

- (1) 公共交通不便地等における実証運行等の取組みの方向性に関する事項。
- (2) 生活交通確保に係る取組みに関する事項。
- (3) その他生活交通確保における事業の推進に関して必要な事項。

(任期)

第4条 委員の任期は、3年とする。

2 委員の再任は妨げない。

(会議)

第5条 市長は、委員の意見聴取を行うため、会議を開催することができる。

2 会議は、原則公開とし、傍聴することができる。ただし、議事の内容が、福岡市情報公開条例第38条ただし書きの規定に該当する場合は非公開とすることがある。

(委員長及び副委員長)

第6条 会議では、委員の互選により、委員長及び副委員長を選任する。

2 委員長は会議を主宰する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(守秘義務)

第7条 委員は、その職務に関して知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、また同様とする。

(解嘱)

第8条 市長は、やむを得ない事情があると認めるときは、委員を解嘱することができる。

2 市長は、前項の規定により委員を解嘱した場合は、専門的な知識又は経験を有する者その他市長が必要と認める者のうちから、新たに委員を選任することができる。

3 前項による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(事務局)

第9条 会議の事務局は、住宅都市みどり局都市計画部地域交通課に置く。

(雑則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和7年6月20日から施行する。

福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議 における議事等の取扱いについて

福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議設置要綱第10条に基づき、本会議における議事等の取扱いについて下記のとおり定める。

(1) 会議開催等の事前公表

会議の名称、開催の日時及び場所、議題、会議の公開又は非公開をあらかじめ公表する。
(福岡市附属機関等の設置及び運営に関する要綱第7条)

(2) 会議に関する要綱と委員名簿の公表

第1回アドバイザー会議後、要綱と委員名簿を福岡市ホームページにおいて公表する。

(3) 議事録・会議資料の取扱い

- ・原則公表とするが、非公開情報に該当する際は、非公表とする。
(福岡市情報公開条例第36条第2項。以下「公開条例」という。)
- ・なお、会議の議事録は、公開条例第7条の各号にある非公開情報の部分を除き公開するものとする。

令和 8 年度 第 1 回 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議

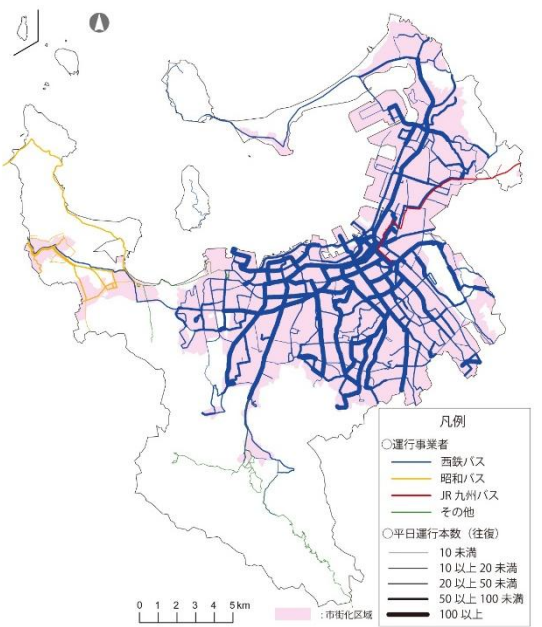
生活交通に関する取組み状況について
(1) 支援制度拡充

生活交通の確保に向けた取組み

生活交通の確保に向けた取り組み

- 郊外部の人口減少やバス利用者数の減少に加え、近年の運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、バス路線の維持が課題となっている。
- また、高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まる中、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要となっている。

市内バス路線の運行本数（R 8.6 時点）



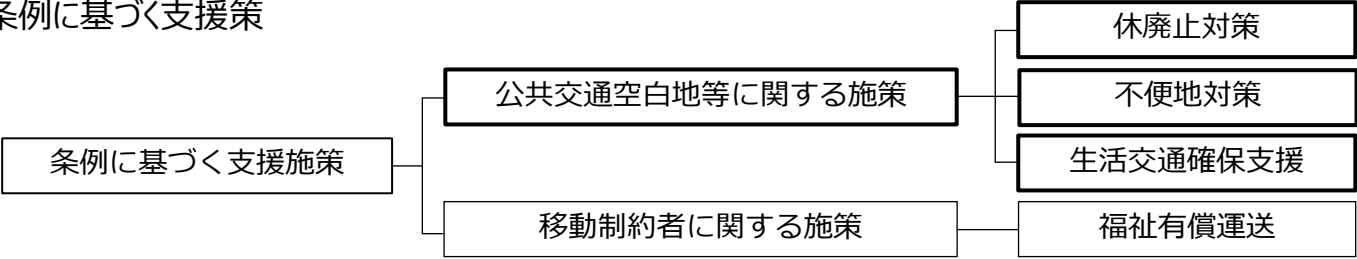
参考：市内のバス交通の現状

市内においては、西鉄バス、昭和バス、J R 九州バス等が路線バスを運行しており、幹線道路を中心としたバスネットワークが形成されている。

生活交通条例に基づく施策

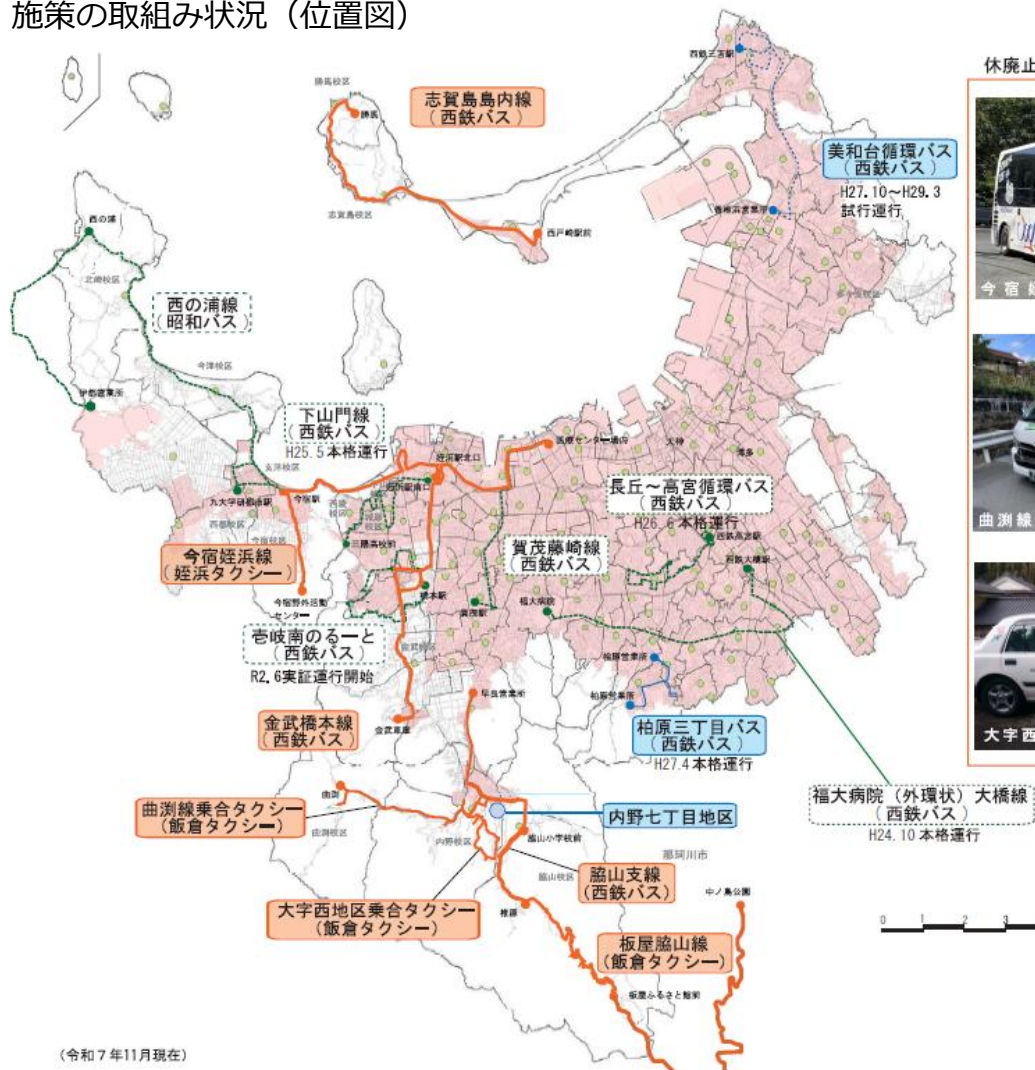
- 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例（平成22年12月28日施行）」に基づき、市による「公助」を、市民及び市民団体による「共助」及び「自助」、並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合いながら、地域、交通事業者と共働で、生活交通の確保に取り組んでいる。

生活交通条例に基づく支援策



条例に基づく施策の取組み状況<位置図>

施策の取組み状況（位置図）



（令和7年11月現在）

公共交通空白地等に関する施策

（1）休廃止対策

バス路線の休廃止に伴い公共交通空白地となる地域において、代替交通の運行経費に補助を行う。

休廃止対策



生活交通確保支援



（2）不便地対策

バス停・鉄道駅から一定の距離又は高低差のある地域などにおいて、地域の取組みに対し、検討経費や交通事業者が実施する実証運行などの経費に補助を行う。

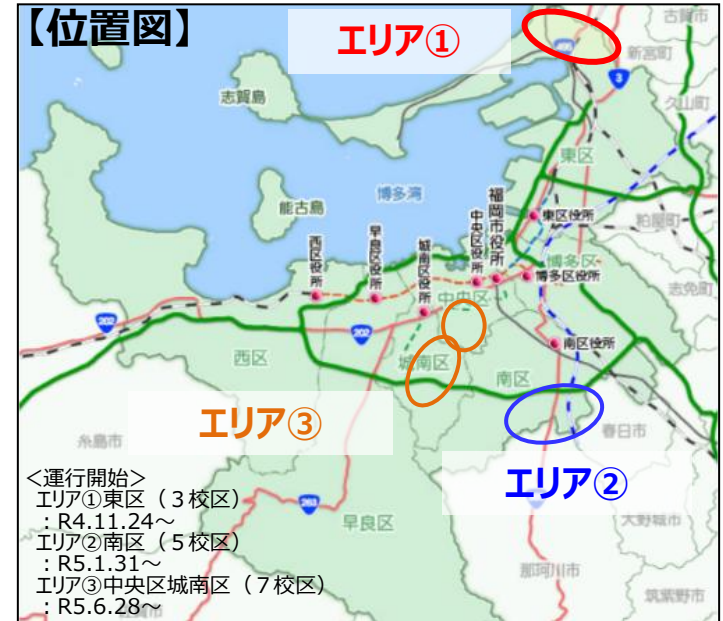
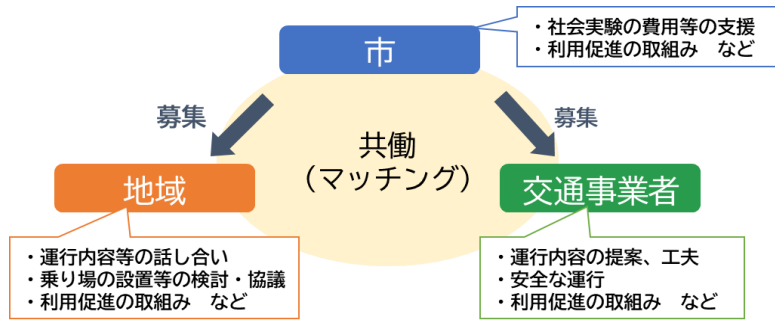
（3）生活交通確保支援

休廃止対策や不便地対策の対象地以外において、生活交通確保に向けた地域主体の取組みに対し、地域と事業者間の調整などの活動支援を行う。

オンデマンド交通社会実験

オンデマンド交通社会実験<概要>

- 高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに向け、取組みの一つとして、令和4年度から令和7年度にかけて、オンデマンド交通を活用した社会実験を実施。

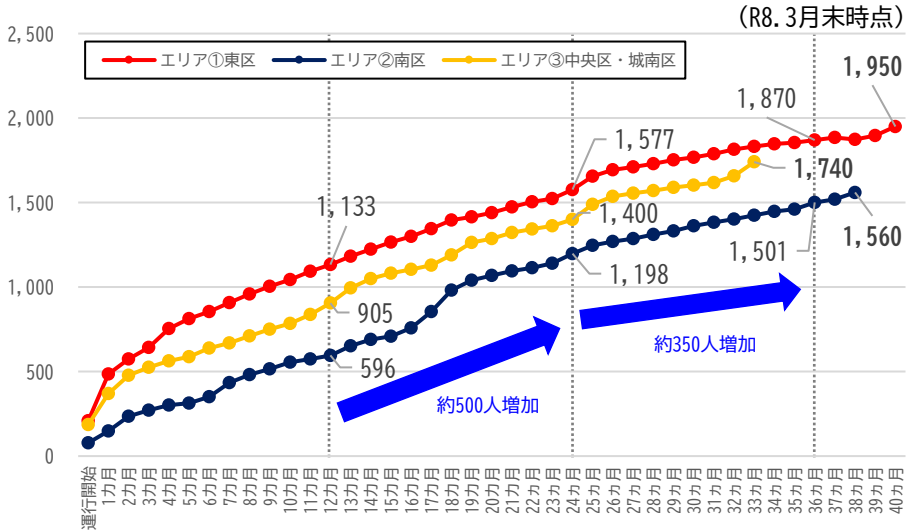


	エリア①東区 美和台・和白東・三苫校区	エリア②南区 老司・鶴田・弥永西・ 弥永・臼佐校区	エリア③中央区・城南区 赤坂・草ヶ江・小笹・ 長尾・片江・金山・七隈校区
運行内容	広域運行		曜日別運行
実施体制	(株)アイシン (企画・システム構築等) 第一交通産業(株) (運行マネージメント) (株)第一交通 (運行、車両管理)	(株)アイシン (企画・システム構築等) 第一交通産業(株) (運行マネージメント) 福岡第一交通(株) (運行、車両管理)	
システム名	チョイソコ		
運行日	平日 (月～金) (土日祝・年末年始は運休)		平日 及び 土曜日 ※各3曜日 (日祝・年末年始は運休)
運行時間帯	8 : 00 – 18 : 00 (ドライバー休憩 1時間含む)		
運賃設定	300円/1乗車・人 (障がい者、障がい者の介護者 (1名)、小学生は半額) ※エリア②南区：井尻駅・博多南駅付近は400円/1乗車・人 (障がい者、障がい者の介護者 (1名)、小学生は半額)		
使用車両	ユニバーサルデザインタクシー車両 (乗客定員4人) 1台		
運行期間	R4.11.24 ~ R8.3.31	R5.1.31 ~ R8.3.31	R5.6.28 ~ R8.3.31

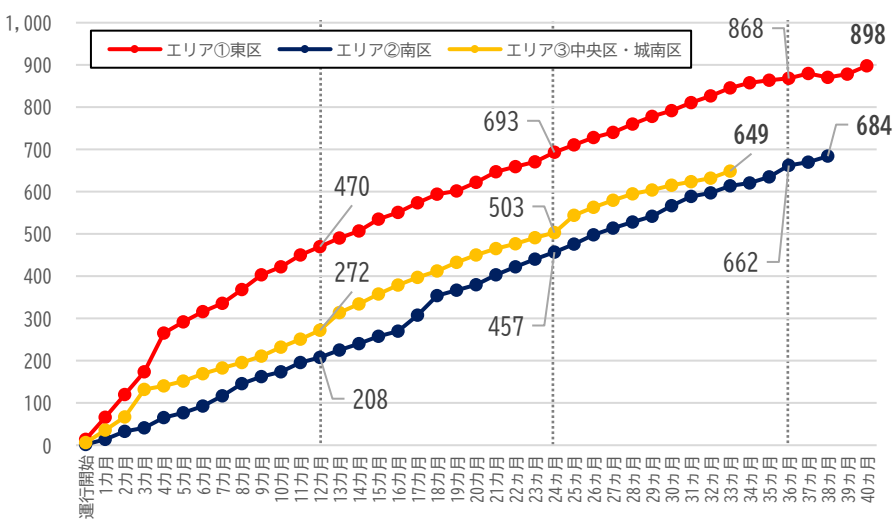
オンデマンド交通社会実験<結果>

◆会員登録者数（人）

会員登録者数・利用経験者数は全エリアで徐々に増加



◆利用経験者数（人）



◆会員登録者数と利用経験者数割合

会員登録者の約4割が利用経験者

(R8. 3月末時点)

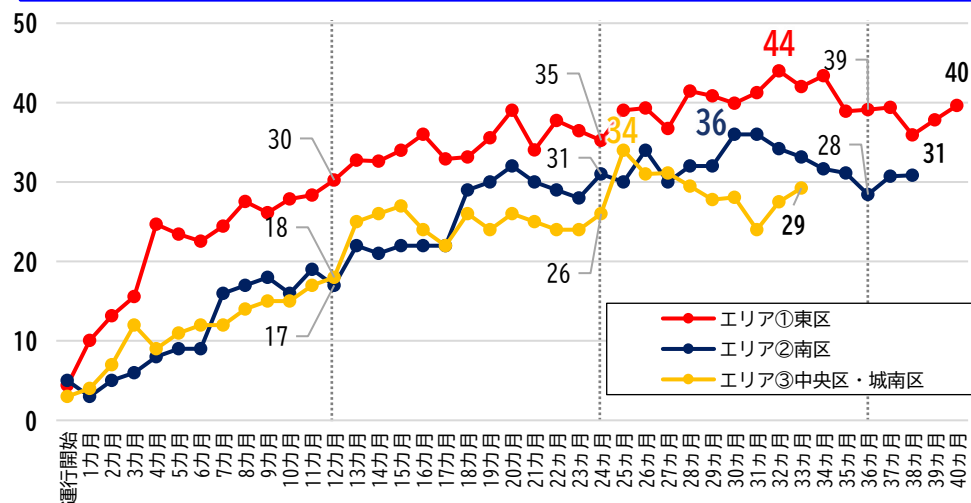
エリア	会員登録者数 (A)	利用経験者数 (B)	B / A
エリア①	1,950	898	46%
エリア②	1,560	684	44%
エリア③	1,740	649	37%
その他	1,546	389	25%
合計	6,796	2620	39%

オンデマンド交通社会実験<結果>

◆利用状況（人/日）

（R8. 3月末時点）

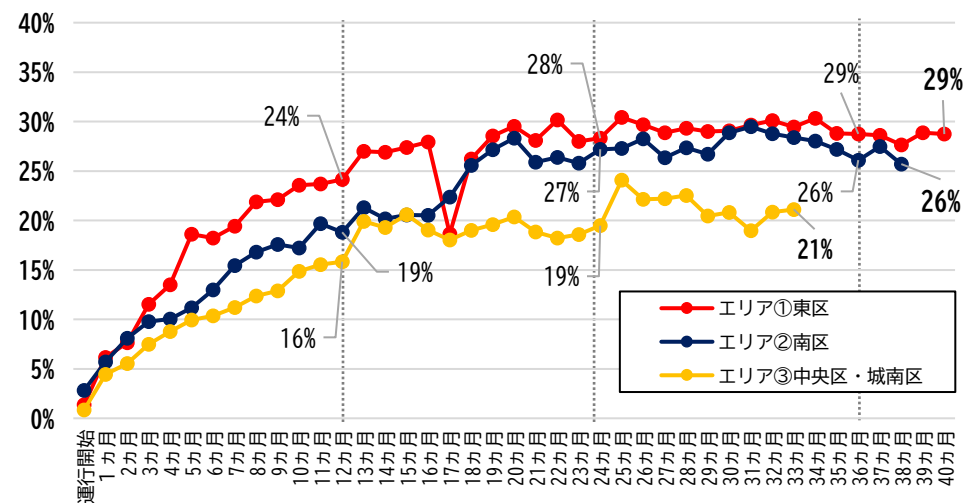
利用者は全エリアで徐々に増加傾向



◆収支率（％）

（R8. 3月末時点）

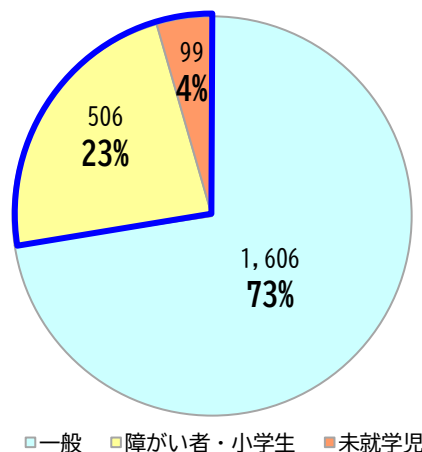
収支率は全エリアで徐々に増加傾向



◆利用者の内訳（人）

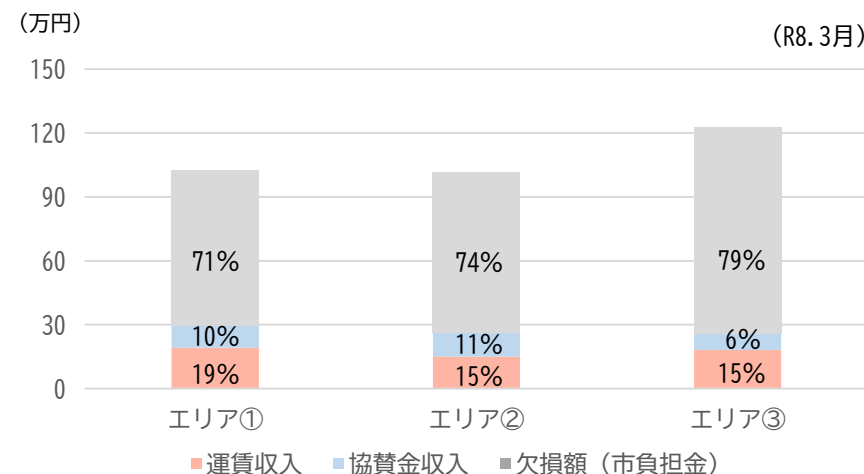
（R8. 3月）

利用者の
約3割が障がい者・小学生等



◆収支割合（月間）

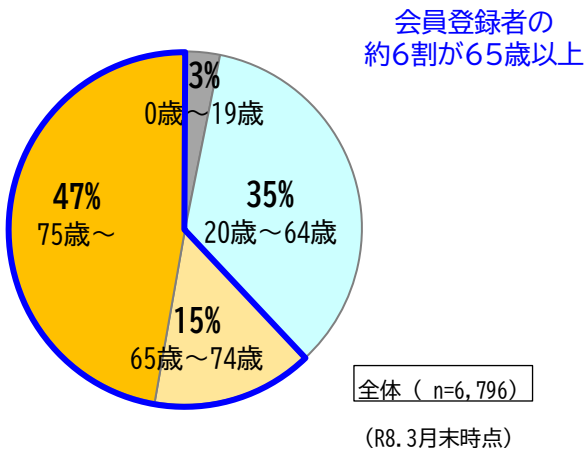
運賃収入と協賛金収入を合わせて、すべてのエリアで20%以上



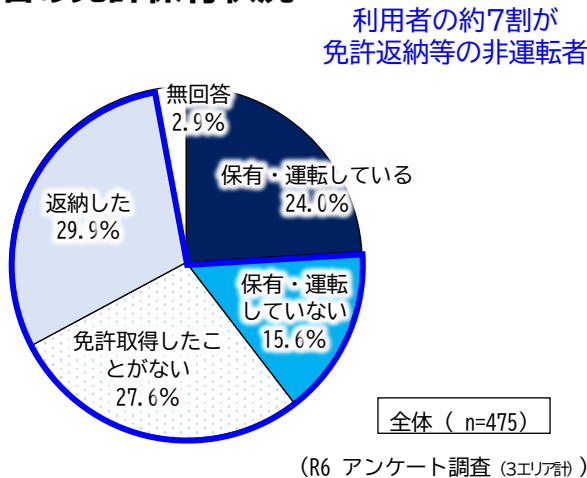
オンデマンド交通社会実験<結果>

<利用者の特性>

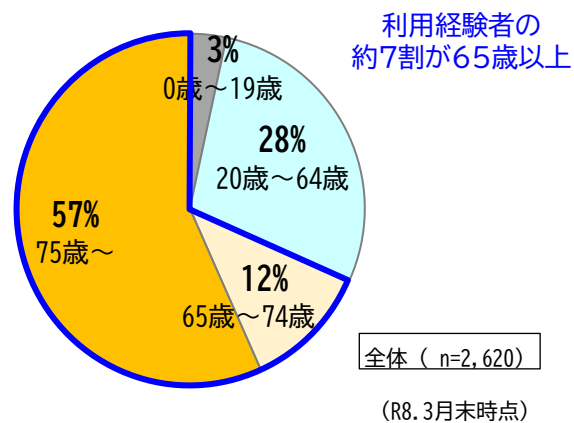
◆会員登録者の年齢層



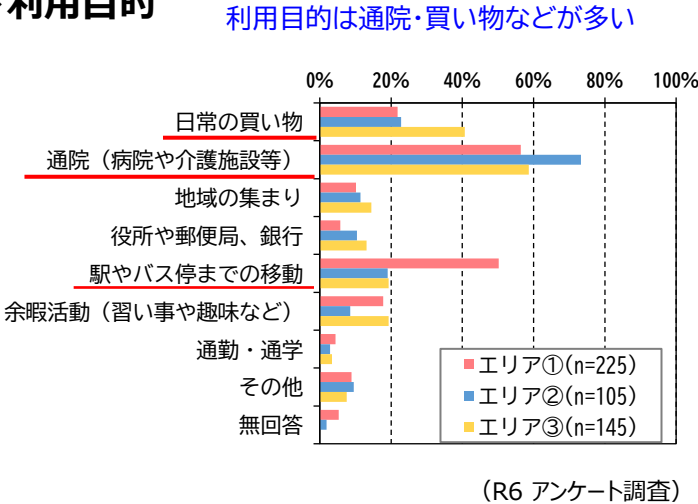
◆利用者の免許保有状況



◆利用経験者の年齢層



◆利用目的



社会実験で見えてきたもの

＜社会実験の成果など＞

- オンデマンド交通社会実験においては、停留所を生活関連施設やバス運行が難しい住宅地にも設置し、利用目的も通院や買い物が多いなど、高齢者を中心に日常的な交通手段の一つとなるとともに、公共交通不便地等も改善
- 面的な需要を効率的に運行し、複数校区・5km²程度（1台）の広さが効果的であることを確認
- 利用者や収支率などは徐々に増加するものの、一定の期間を要し、
持続可能な生活交通とするには、地域や交通事業者、市が役割分担のもと、
それぞれが主体性を持って、共働して取り組むことが重要であり、
その上で収支率2割程度を確保

支援制度の拡充

- 高齢化の進展、生活圏の移動ニーズの高まりなど、郊外部をはじめ公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要となっており、社会実験での成果などを踏まえ、**令和7年6月に支援制度（不便地対策）を拡充**するなど、**取組みを強化**。

不便地対策

①支援の対象地域

- **公共交通不便地等**（公共交通不便地、公共交通不便地に準ずる地域 等）**を含む地域**

②支援の内容

- **公共交通不便地等を含む地域**において、地域の取組みに対する検討経費や、交通事業者が実施する**実証運行への補助を拡充**するとともに、**本格運行への補助を新たに導入**
- ・ 社会実験の実績等を踏まえ、**目標収支率を2割**（運行経費の8割を補助）に設定する
※**実証運行1～2年目**は、**目標収支率の緩和措置**を適用可能（1年目10%、2年目15%））

・ 本格運行移行後も、収支率の向上が図られるよう、**インセンティブ制度を導入**

・ オンデマンド交通に限らず、地域の実情に応じた持続可能な生活交通を確保

〈支援の概要〉【公共交通不便地対策補助金交付要綱】



目標収支率2割を達成 ⇒ 本格運行へ移行

※目標収支率：社会実験の実績等を踏まえ、目標収支率（収支率＝収入÷運行経費（初期経費等除く）を設定。目標収支率に至らなかった場合には運行見直しを行うなど、収支率の改善状況を踏まえたうえで、運行の継続有無を判断。

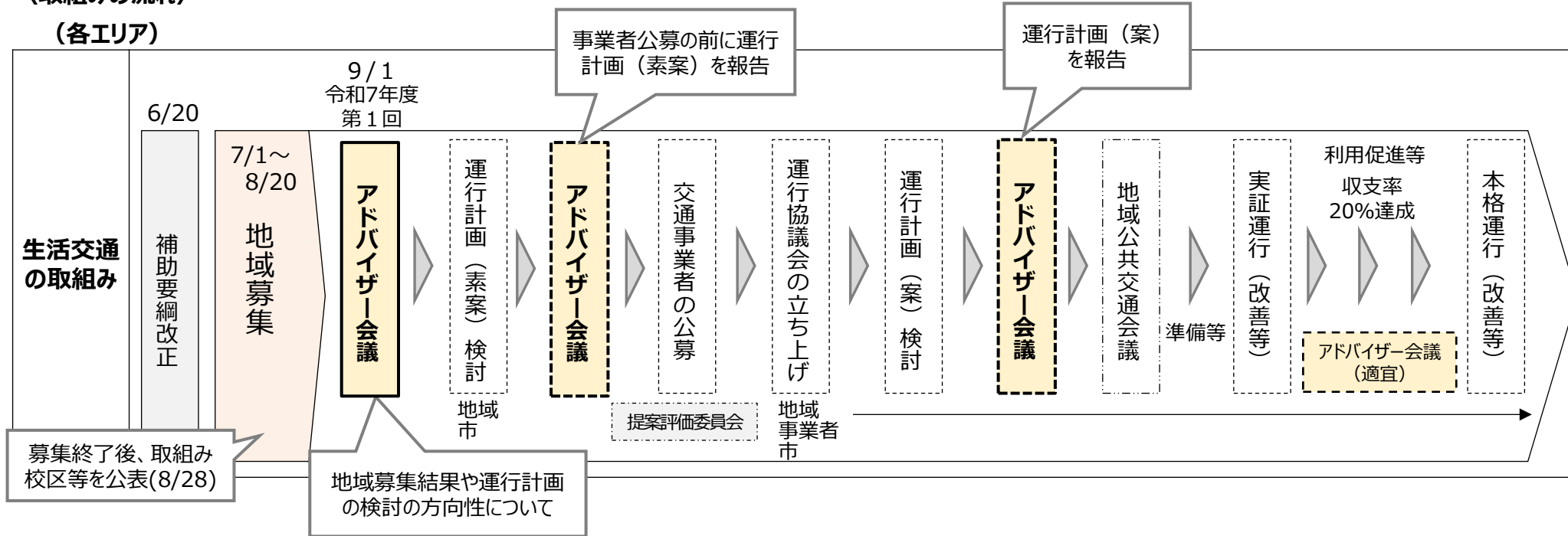
不便地対策（支援制度）の取組み状況 について

不便地対策（支援制度）の取組みの流れについて

- 拡充した支援制度にて、公共交通不便地等を含む地域において、市や交通事業者と共働で取り組む地域を募集（7/1～8/20）。
- 応募された地域と取り組むエリアや交通手段、運行計画などを検討、**交通事業者の公募**を経て、三者で**運行協議会を立ち上げ**、運行計画案や利用促進策を検討するなど、**順次、運行開始を目指し**取組みを進めていく。

〈取組みの流れ〉

（各エリア）



- ※ 取組状況などについて、適宜、本会議（福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議）に報告・協議を行う
- ※ 交通事業者の公募にあたっては、「福岡市生活交通確保に係る事業提案評価委員会」を設置し、事業提案等に意見・評価を行う
- ※ 取組状況や運行計画などについて、適宜、福岡市地域公共交通会議（国・県、地域・バス・タクシー事業者代表等で構成）にて報告・協議を行う

取り組む地域の募集結果

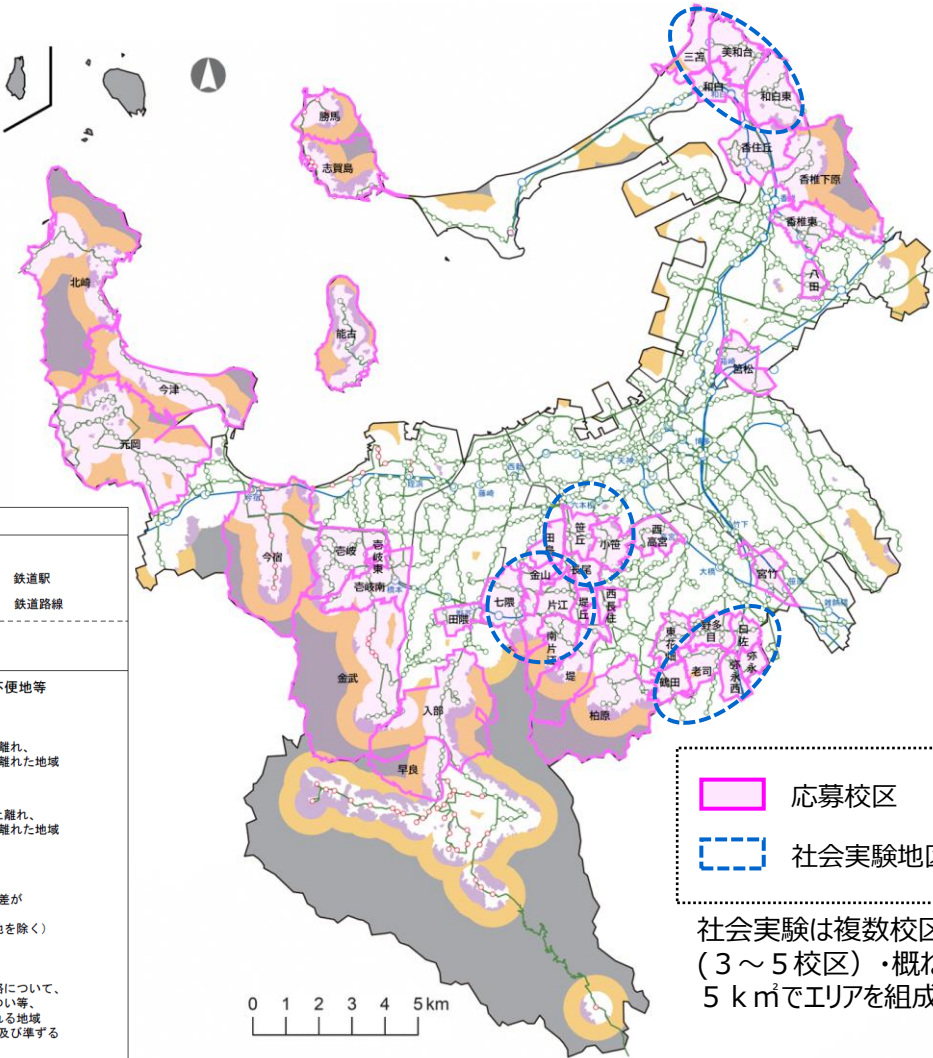
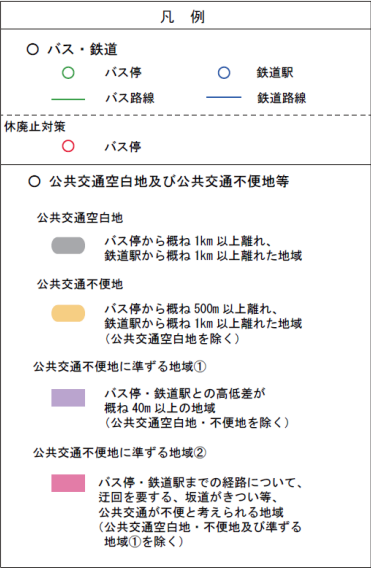
<令和7年度第一回生活交通確保に係るアドバイザー会議>

- 7月から、市や交通事業者と共働して取り組む地域を募集済（7/1～8/20）。
- 申込みのあった50校区と個別相談会を実施、このうち、**44校区から取組みの応募の申し込み。**

【応募対象】 応募条件を満たす自治協議会等
【応募条件】 ① 公共交通不便地等を含む地域であること
② 生活交通の必要性を認識し、その確保に向けて話し合いや広報など、地域も主体性を持って、交通事業者及び市と共働した取組みができること
③ 個別相談会に参加していること

区	校区
東区	美和台
	和白東
	三苫
	和白
	香住丘
	香椎東
	香椎下原
	八田
	勝馬
	志賀島
中央区	小笹
	笹丘
	日佐
南区	弥永
	弥永西
	老司
	鶴田
	野多目
	東花畑
	柏原
	西長住
	宮竹
	西高宮

区	校区
城南区	長尾
	田島
	七隈
	金山
	片江
	南片江
	堤
早良区	堤丘
	田隈
	入部
西区	早良
	壱岐
	壱岐南
	壱岐東
	金武
	今宿
	北崎
	元岡
	今津
	能古



応募校区
社会実験地区

社会実験は複数校区
(3～5校区)・概ね
5 km²でエリアを組成

交通手段と基本の運行内容

1. オンデマンド交通

地域マッチング

： 1エリアが5 km²程度（複数校区等） かつ、日常生活圏を意識し、目的地（利便施設等）が同じようなエリアとなるよう隣接する周辺校区等を組み合わせることを基本に地域と協議。

基本の運行内容

： 社会実験の結果等を踏まえ以下の運行内容を基本とし、需要の広がりや要望等を踏まえながら、各エリアで検討、地域と協議。

運行区域：1台（概ね5 km²）
 ※5 km²超は2台目検討可（実績データ等を踏まえ検討）
 運行日：平日（要望等を踏まえ土日祝を検討）
 運行時間：10時間（8時～18時）
 運行車両：小型車両

（例：エリア①東区・社会実験）
 運行区域：1台
 運行日：平日
 運行時間：8時～18時
 運行車両：小型車両

2. デマンド交通

デマンド交通の考え方

： 単独校区や郊外の人口が少ないと考えられる地域は、地域意向も踏まえデマンド交通を基本に検討、地域と協議。

基本の運行内容

： 休廃止対策の事例を参考に、需要の広がりや要望等を踏まえながら、各エリアで検討、地域と協議。

運行日：平日（要望等を踏まえ土日祝を検討）
 運行時間：8時～18時（要望等を踏まえ検討）
 運行本数：10便/日（要望等を踏まえ検討）
 運行車両：小型車両 1台

（例：早良区西地区・休廃止対策）
 運行日：全日
 運行時間：8時～17時
 運行本数：8便/日（4往復）
 運行車両：小型タクシー車両 1台

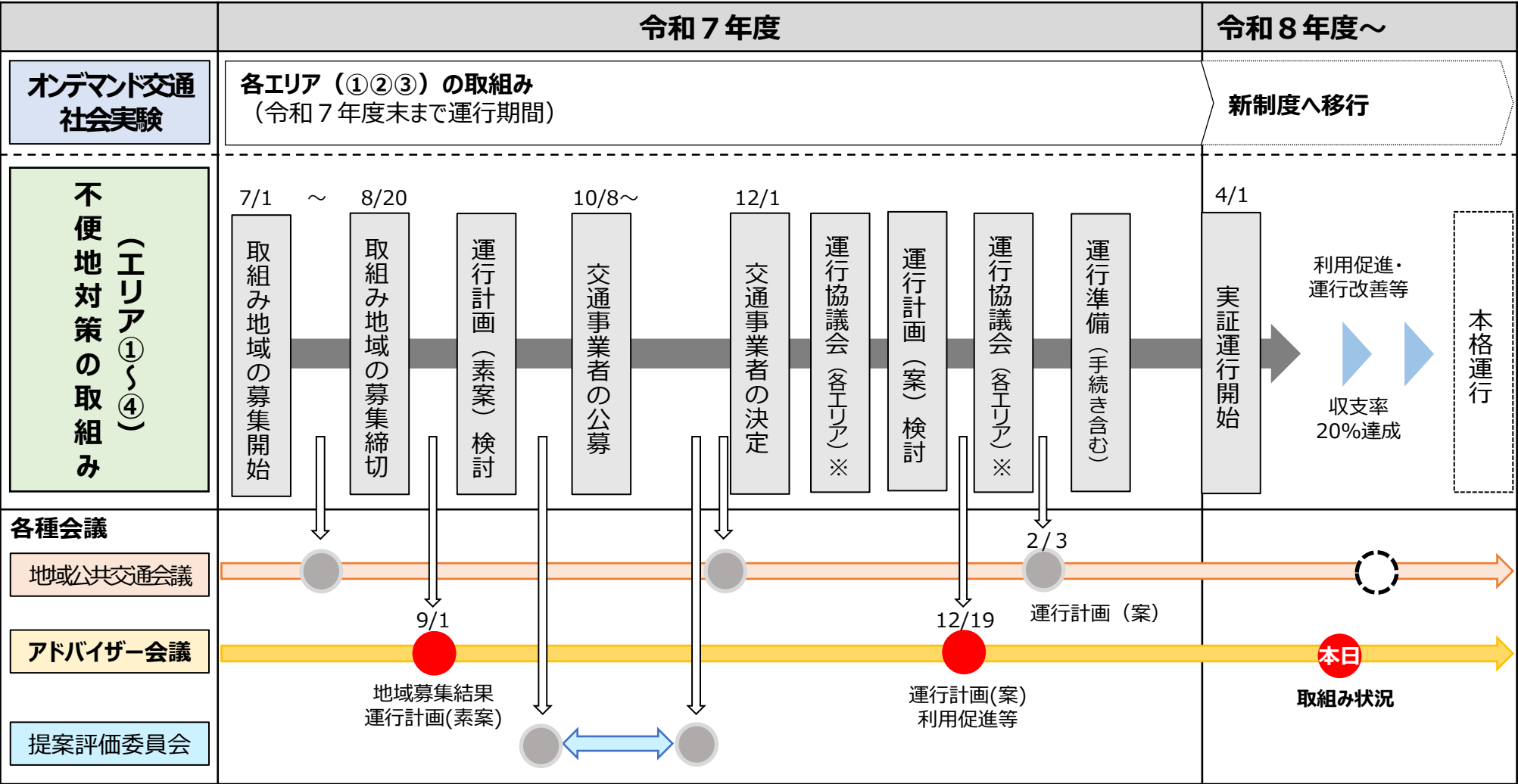
令和8年度 第1回 福岡市生活交通確保に係るアドバイザー会議

生活交通に関する取組み状況について
(2) エリア①～④

エリア①～④

取組みの流れ

○ 既存の取組みを基本に、応募された地域と運行計画（素案）を検討、事業者の公募を経て、令和8年4月から運行開始。



※運行協議会（各エリア）… 各エリアにおいて、地域、交通事業者、市で設置し、運行計画や利用促進策の検討などに取り組むもの。

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、一部隣接校区を追加した運行エリア及び運行計画（素案）とし、事業者公募を実施。

<運行エリア>

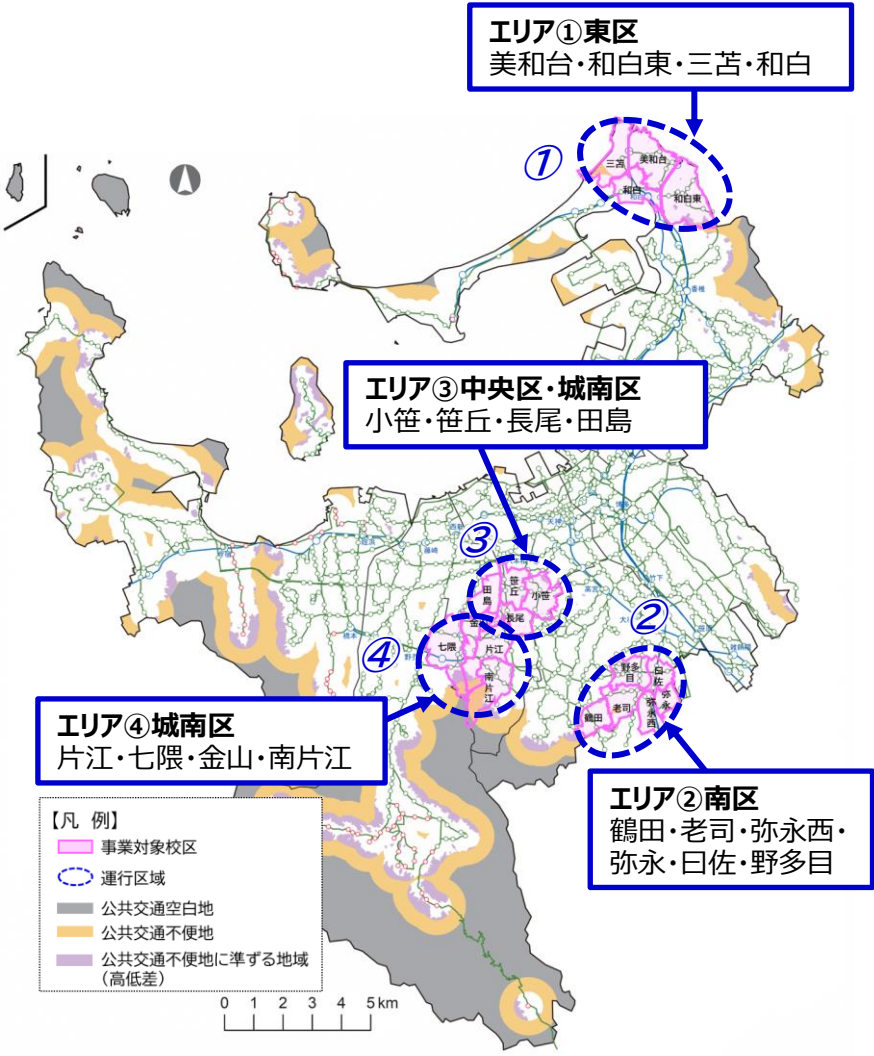
※下線：社会実験から追加

	エリア①東区 美和台・和白東・ 三苫・和白	エリア②南区 老司・鶴田・ 弥永西・弥永・ 日佐・野多目	エリア③中央区・ 城南区 小笹・長尾・ 笹丘・田島	エリア④城南区 七隈・金山・ 片江・南片江
人口 (R8.3末)	48,764人	48,789人	51,342人	43,754人
高齢化率 (R8.3末)	26.0%	28.4%	26.1%	25.6%
運行面積	約7.0 km ²	約7.3 km ²	約4.8 km ²	約6.4 km ²
地域の状況	・バス停等まで距離や 高低差のある地域が 点在している ・和白地区を中心とし た生活圏	・バス停等まで距離や 高低差のある地域が 点在している ・老司地区を中心とし た生活圏	・バス停等まで距離や 高低差のある地域が 点在している ・笹丘地区等を中心 とした生活圏	・バス停等まで距離や 高低差のある地域が 点在している ・七隈地区を中心と した生活圏

※出典：福岡市HP：登録人口（校区別） [令和8年3月末現在]

<運行計画（素案）>

運行日	週 6 日 (平日・土曜)	週 6 日 (平日・土曜)	週 6 日 (平日・土曜)	週 6 日 (平日・土曜)
運行時間	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00
運行車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両
車両台数	2 台 (2 台目は平日8時～ 13時のみ運行)	2 台 (2 台目は平日8時～ 13時のみ運行)	1 台	1 台



交通事業者の公募

- 運行計画（素案）に基づき、地域や市と共働して取り組む交通事業者を募集（募集期間10/8～11/11）。
- 交通事業者にはエリア毎の事業提案を求め、提案評価委員会（11/28）を経て、以下のとおり、交通事業者を決定（12/1）。

【交通事業者の提案内容】

		エリア①東区 美和台・和白東・ 三苫・和白	エリア②南区 鶴田・老司・弥永西・ 弥永・臼佐・野多目	エリア③中央区・城南区 小笹・長尾・ 笹丘・田島	エリア④城南区 片江・金山・ 七隈・南片江
応募者（グループ）名		チョイソコグループ			
実施体制	代表企業	(株)アイシン（企画、システム構築、コールセンター運営）			
	構成員	第一交通産業(株)（運行マネジメント）			
		(株)第一交通 （運行、車両管理）	福岡第一交通(株) （運行、車両管理）		
システム名		チョイソコ			
運行曜日		平日・土曜（週6日）			
運行時間帯		8：00～18：00（ドライバー休憩含む）			
車両台数		2 台（2台目は平日8～13時のみ運行）		1 台	
運行車両〈提案〉		ユニバーサルデザインタクシー車両（乗客定員4名）			
運賃〈提案〉		300円/ 1 乗車・人（障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額） ※エリア②南区：井尻駅・博多南駅付近は400円/ 1 乗車・人（障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額）			



＜運行車両イメージ＞



※運行計画：各エリアでの運行協議会（地域、交通事業者、市）、福岡市地域公共交通会議及び運賃幹事会での協議を経て決定

◆ エリア①東区（美和台・和白東・三苫・和白校区）※R8.4～ 実証運行開始

(1) 運行エリア



校区	人口(人)	高齢人口	高齢化率
美和台	15,940	4,384	27.5%
和白東	12,399	3,583	28.9%
三苫	9,147	2,058	22.5%
和白	11,278	2,650	23.5%
全体	48,764	12,675	26.0%

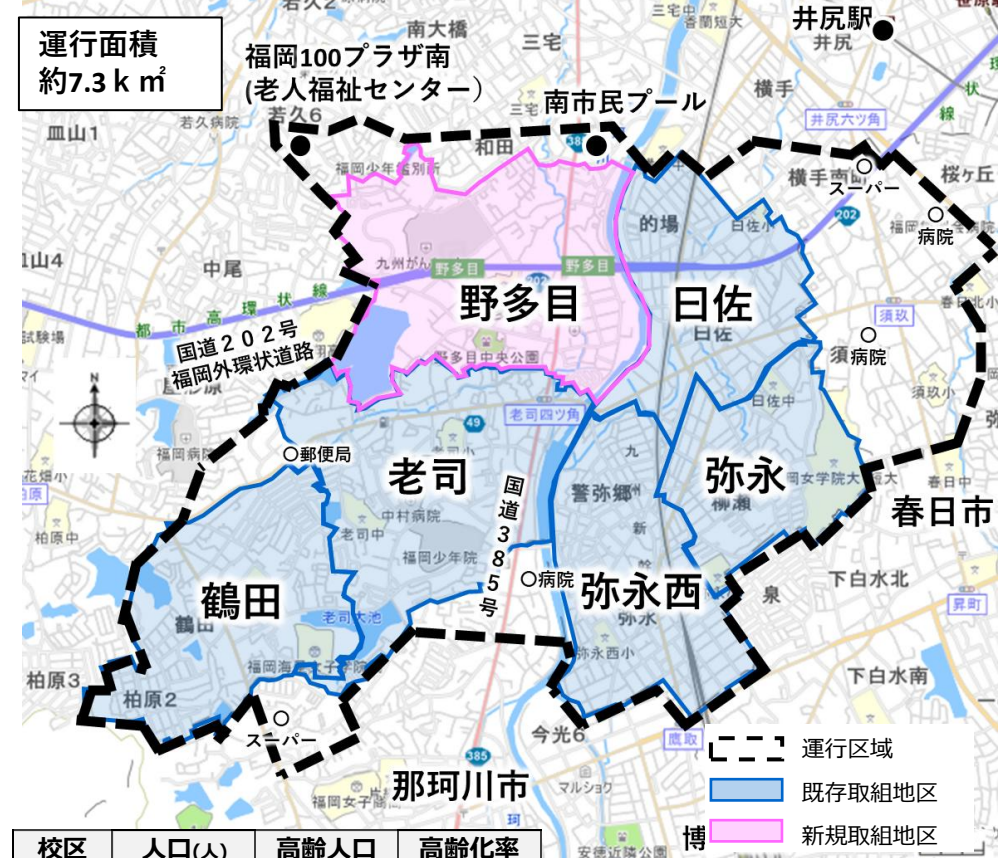
(2) 運行内容

項目	運行計画	
交通手段	オンデマンド交通（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3）	
運行区域	美和台・和白東・三苫・和白校区 外	
運行曜日	平日・土曜日（日曜日・祝日・年末年始は除く）	
運行時間帯	8：00～18：00（10時間）※ドライバー休憩時間あり	
使用車両	車両①	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日・土曜（8:00～18:00）
	車両②	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日（8:00～13:00）
乗車受付方法	電話、インターネット	
乗車受付時間	電話受付：8:00～17:30、インターネット受付：24時間	
停留所数	約140箇所	
運賃	300円/1乗車・人 （障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額）	

運行計画【エリア②】

◆ エリア②南区（鶴田・老司・弥永西・弥永・臼佐・野多目校区） ※R8.4～ 実証運行開始

（１）運行エリア



校区	人口(人)	高齢人口	高齢化率
老司	8,606	2,513	29.2%
鶴田	7,105	2,259	31.8%
弥永西	8,478	2,204	26.0%
弥永	5,815	1,989	34.2%
臼佐	7,631	1,717	22.5%
野多目	11,154	3,157	28.3%
全体	48,789	13,839	28.4%

（２）運行内容

項目	運行計画	
交通手段	オンデマンド交通（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3）	
運行区域	鶴田・老司・弥永西・弥永・臼佐・野多目校区 外	
運行曜日	平日・土曜日（日曜日・祝日・年末年始は除く）	
運行時間帯	8：00～18：00（10時間）※ドライバー休憩時間あり	
使用車両	車両①	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日・土曜（8:00～18:00）
	車両②	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日（8:00～13:00）
乗車受付方法	電話、インターネット	
乗車受付時間	電話受付：8:00～17:30、インターネット受付：24時間	
停留所数	約140箇所	
運賃	300円/ 1乗車・人（障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額） 井尻駅・博多南駅付近は400円/ 1乗車・人（障がい者等は半額）	

◆ エリア③中央区・城南区（小笹・笹丘・長尾・田島校区）

※R8.4～ 実証運行開始

(1) 運行エリア



校区	人口(人)	高齢人口	高齢化率
小笹	14,682	3,421	23.3%
長尾	12,639	3,539	28.0%
笹丘	13,216	3,674	27.8%
田島	10,805	2,766	25.6%
計	51,342	13,400	26.1%

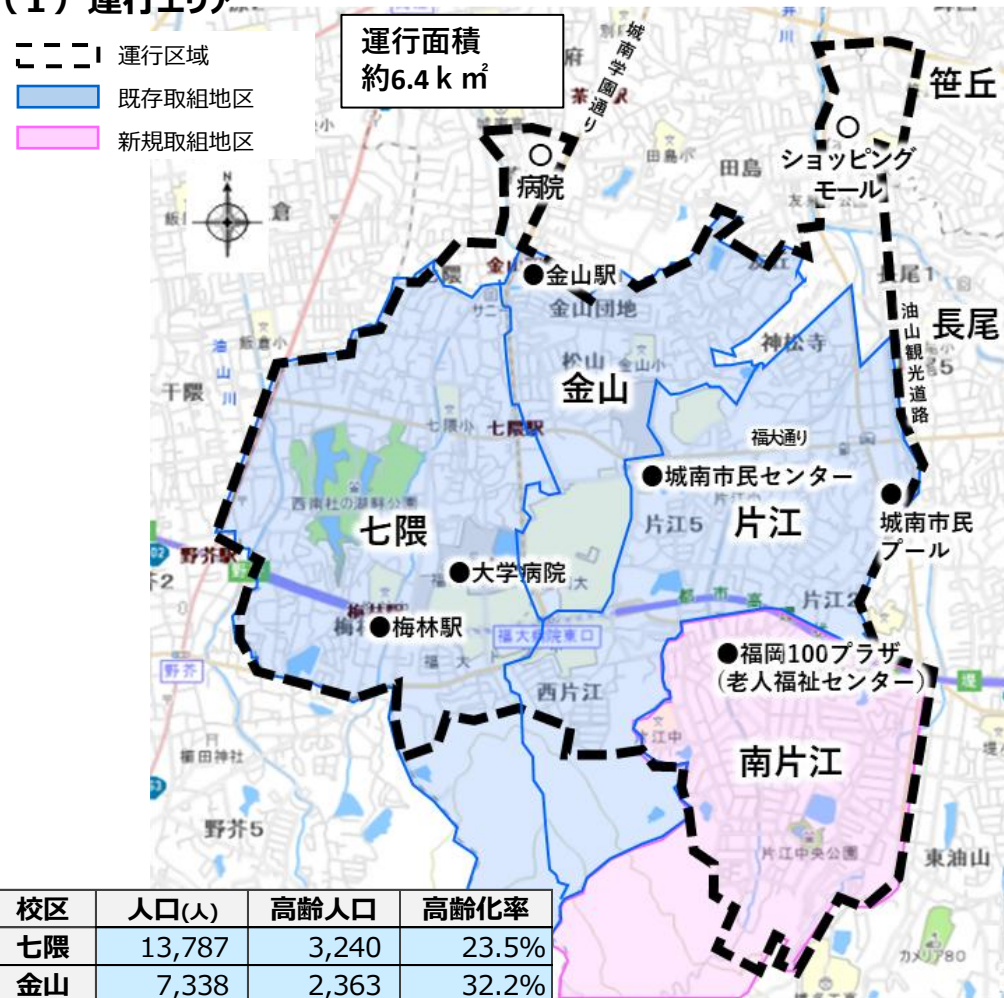
(2) 運行内容

項目		運行計画
交通手段		オンデマンド交通（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3）
運行区域		小笹・笹丘・長尾・田島校区 外
運行曜日		平日・土曜日（日曜日・祝日・年末年始は除く）
運行時間帯		8：00～18：00（10時間）※ドライバー休憩時間あり
使用車両	車両①	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日・土曜（8:00～18:00）
乗車受付方法		電話、インターネット
乗車受付時間		電話受付：8:00～17:30、インターネット受付：24時間
停留所数		約110箇所
運賃		300円/ 1 乗車・人 （障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額）

運行計画【エリア④】

◆ **エリア④城南区**（片江・金山・七隈・南片江校区） ※R8.4～ 実証運行開始

(1) 運行エリア



校區	人口(人)	高齡人口	高齡化率
七隕	13,787	3,240	23.5%
金山	7,338	2,363	32.2%
片江	12,714	3,090	24.3%
南片江	9,915	2,499	25.2%
計	43,754	11,191	25.6%

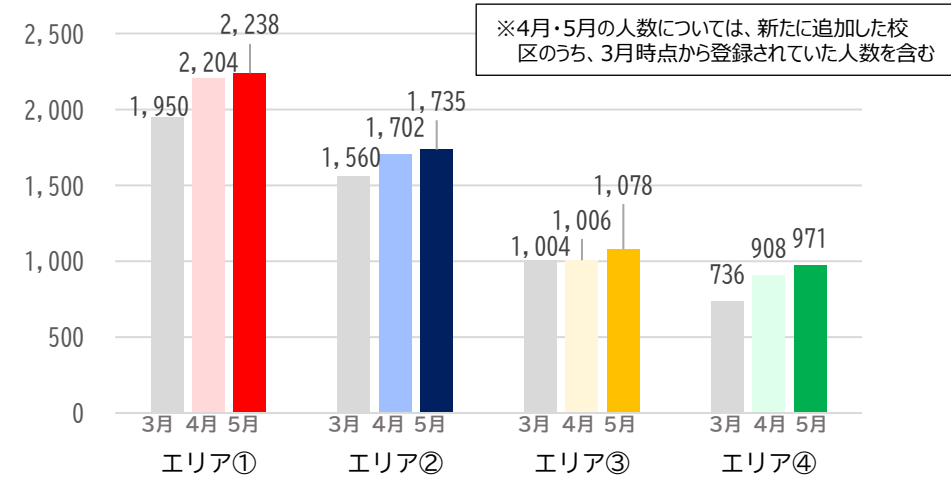
(2) 運行内容

項目	運行計画	
交通手段	オンデマンド交通（区域運行：道路運送法施行規則第3条の3）	
運行区域	片江・金山・七隈・南片江校区 外	
運行曜日	平日・土曜日（日曜日・祝日・年末年始は除く）	
運行時間帯	8：00～18：00（10時間）※ドライバー休憩時間あり	
使用車両	車両①	ユニバーサルデザインタクシー車両 平日・土曜（8:00～18:00）
乗車受付方法	電話、インターネット	
乗車受付時間	電話受付：8:00～17:30、インターネット受付：24時間	
停留所数	約110箇所	
運賃	300円/1乗車・人 （障がい者、障がい者の介護者（1名）、小学生は半額）	

利用状況（全エリア）

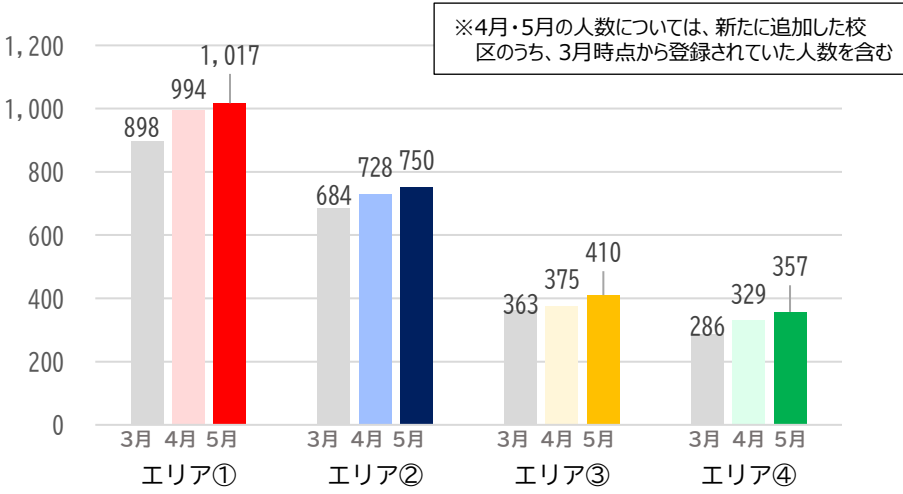
◆会員登録者数（人）

・会員登録者数は全エリアで増加している。内訳としては新規校区が大幅に増加している。なおエリア③については、赤坂・草ヶ江校区が外れたため、微増。



◆利用経験者数（人）

・利用経験者数は全エリアで増加。



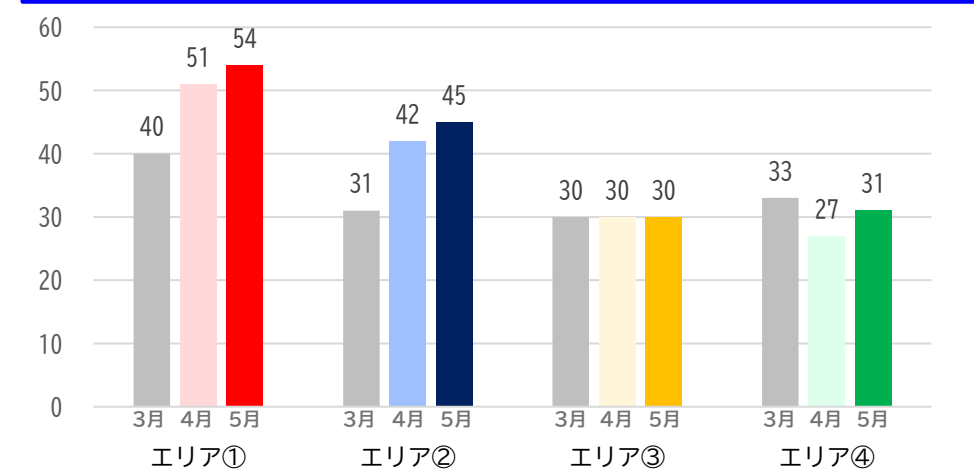
（会員登録者数内訳）

地区 ()内の人数はその他・不明含むに計上		会員登録者数			
		R8.3.31時点	R8.5.30時点	差	
エリア① 東区 ※R8.4より和白 追加	美和台	875	899	24	
	和白東	637	654	17	
	三苫	438	457	19	
	和白	(187)	228	228	
	小 計	1,950	2,238	288	
エリア② 南区 ※R8.4より野多目 追加	鶴田	436	458	22	
	老司	281	297	16	
	弥永西	299	314	15	
	弥永	357	362	5	
	臼佐	187	193	6	
	野多目	(72)	111	111	
	小 計	1,560	1735	175	
エリア③ 中央区・城南区	区域A エリア③ ※R8.4より 笹丘・田島 追加 赤坂・草ヶ江削除	赤坂	73	(73)	-73
		草ヶ江	105	(105)	-105
		小笹	540	568	28
		笹丘	(47)	117	117
		長尾	286	302	16
		田島	(-)	91	91
		小 計	1,004	1,078	74
	区域B エリア④ ※R8.4より 南片江 追加	片江	220	229	9
		金山	304	340	36
		七隈	212	233	21
		南片江	(-)	169	169
		小 計	736	971	235
その他・不明含む		1,546	1,572	26	
合 計		6,796	7,594	798	

利用状況（全エリア）

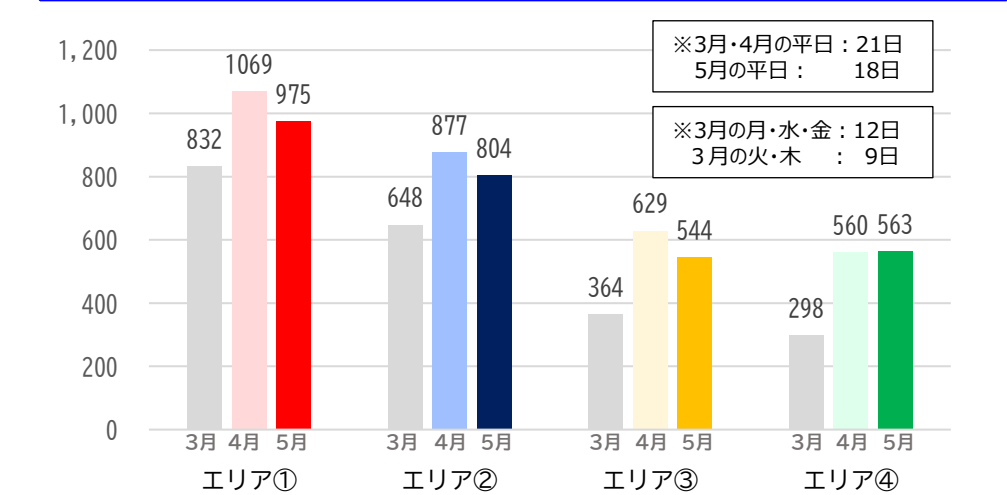
◆1日あたり平均利用者数 平日のみ（人）

・①②は10名以上増加、エリア③は横ばい、エリア④は減少。
・4月から5月にかけて増加傾向



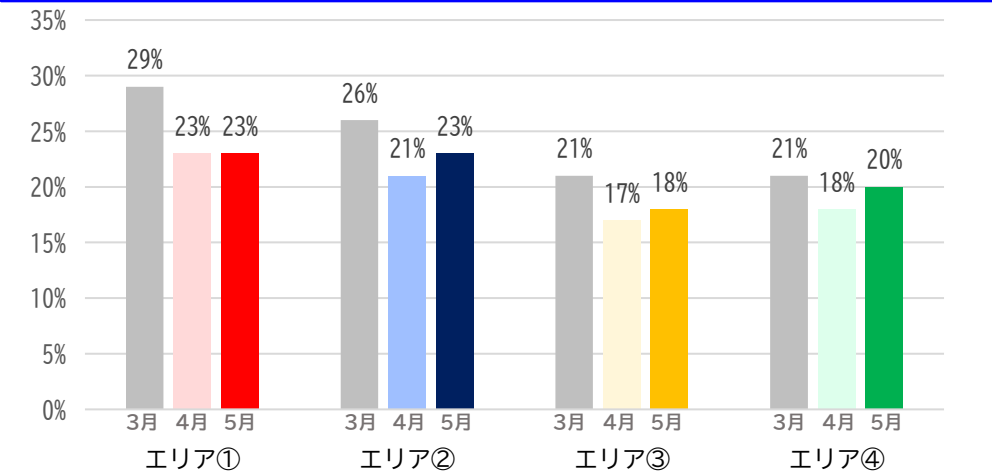
◆月あたりの総利用者数 平日のみ（人）

曜日別運行をしていたエリア③④の総利用者数が大幅に増加。
※エリア③月・水・金→平日（5日） エリア④火・木・土→平日（5日）



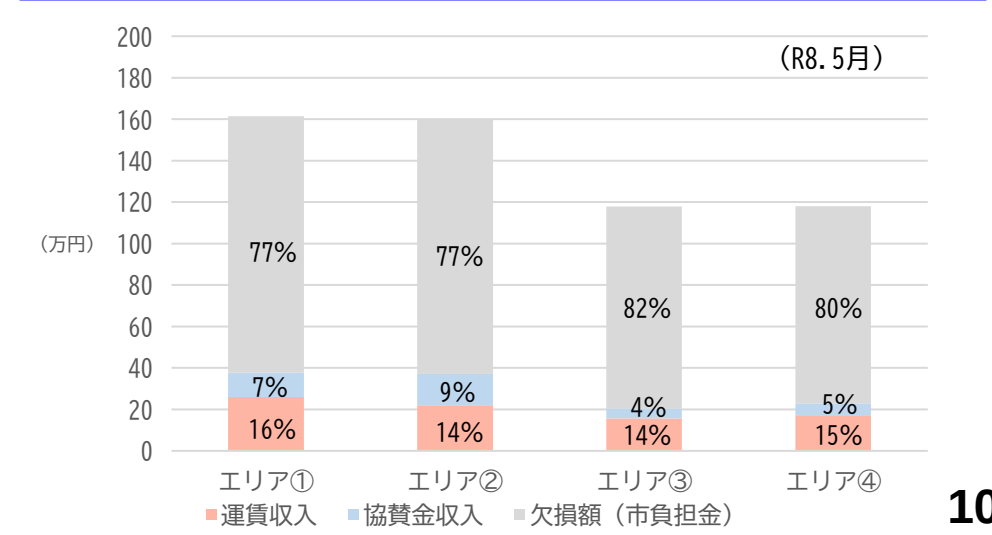
◆収支率（％）

・運行内容の見直しに伴い、収支率は全エリアで減少
・4月から5月にかけて改善傾向



◆収支割合（月間）

運賃収入割合は全エリアで15%程度



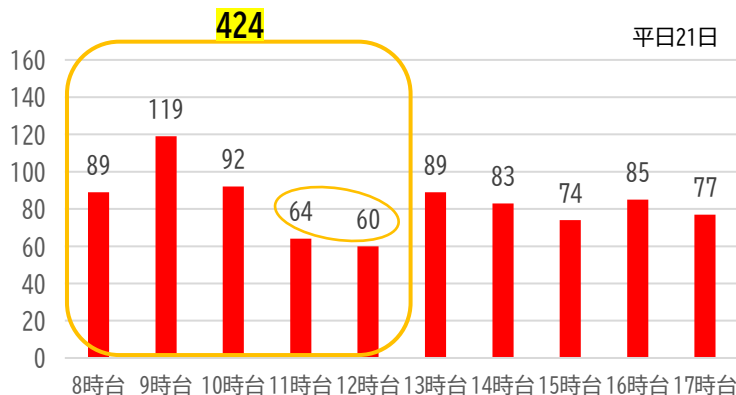
利用状況（エリア①東区）

【平日AMの2台運行（R8.4月～）効果等検証：エリア①東区】 ※平日数を考慮し、3月・4月で比較

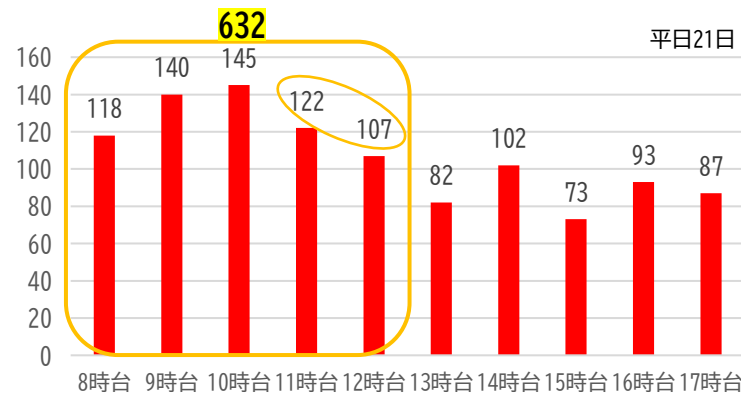
◆時間帯別利用者数

- ・午前中の利用者が、約1.5倍に増加。11～12時台の利用者数が、休憩時間の調整に伴い、特に増加しており、約1.8倍に増加。
- ・午後の利用者数については、概ね変化なし。

エリア①平日（R8.3月） 計832人



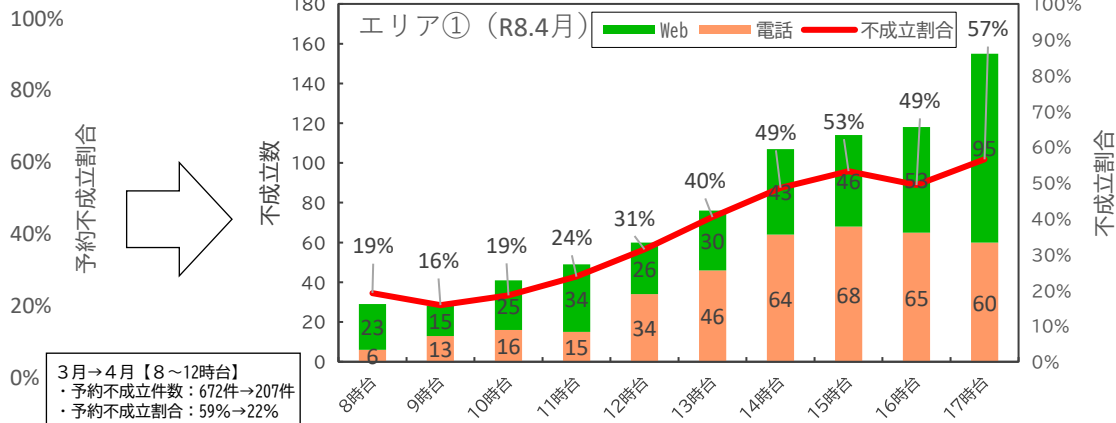
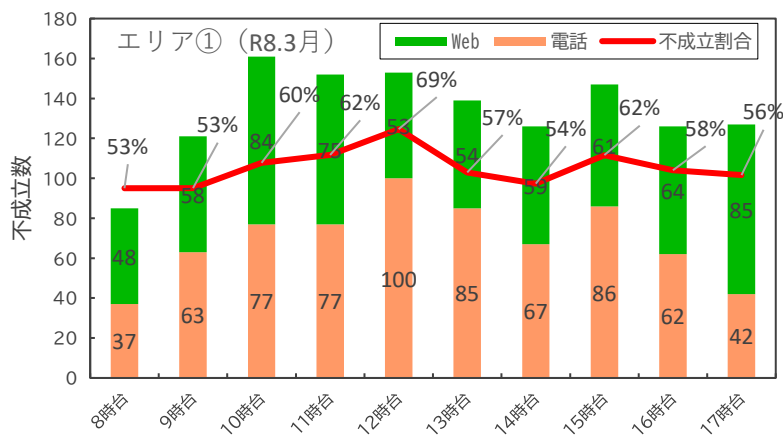
エリア①平日（R8.4月） 計1,069人



※ドライバーの休憩時間（R8.3月まで）：1時間＝40分（11時50分～12時30分）＋20分（15時00分～15時20分）

◆予約不成立状況

- ・予約不成立割合は、午前中が大幅に減少。



3月→4月【8～12時台】
 ・予約不成立件数：672件→207件
 ・予約不成立割合：59%→22%

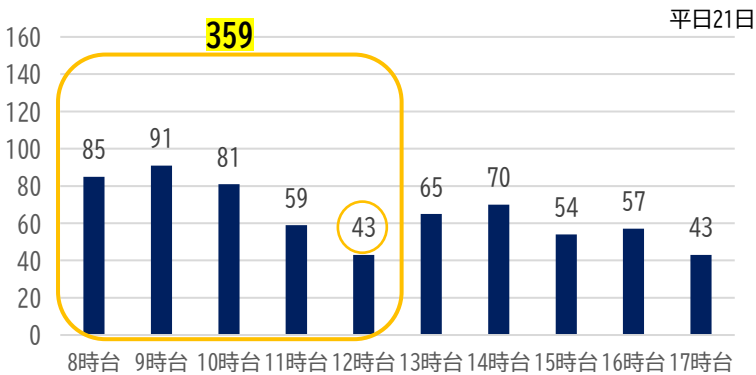
利用状況（エリア②南区）

【平日AMの2台運行（R8.4月～）効果等検証：エリア②南区】※平日数を考慮し、3月・4月で比較

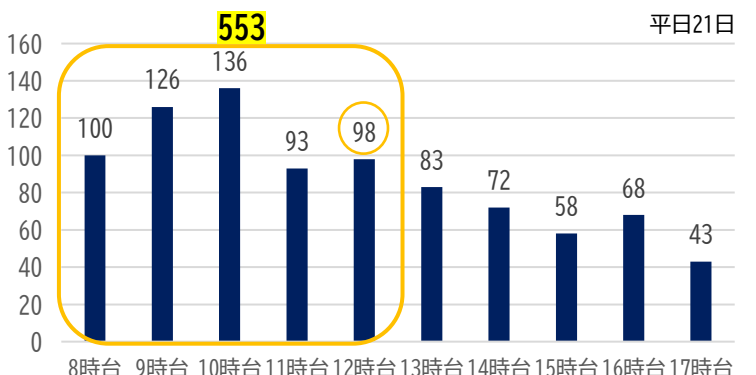
◆時間帯別利用者数

- ・午前中の利用者が、約1.5倍に増加。12時台の利用者数が、休憩時間の調整に伴い、特に増加しており、約2.3倍に増加。
- ・午後の利用者数については、概ね変化なし。

エリア②平日（R8.3月） 計648人



エリア②平日（R8.4月） 計877人

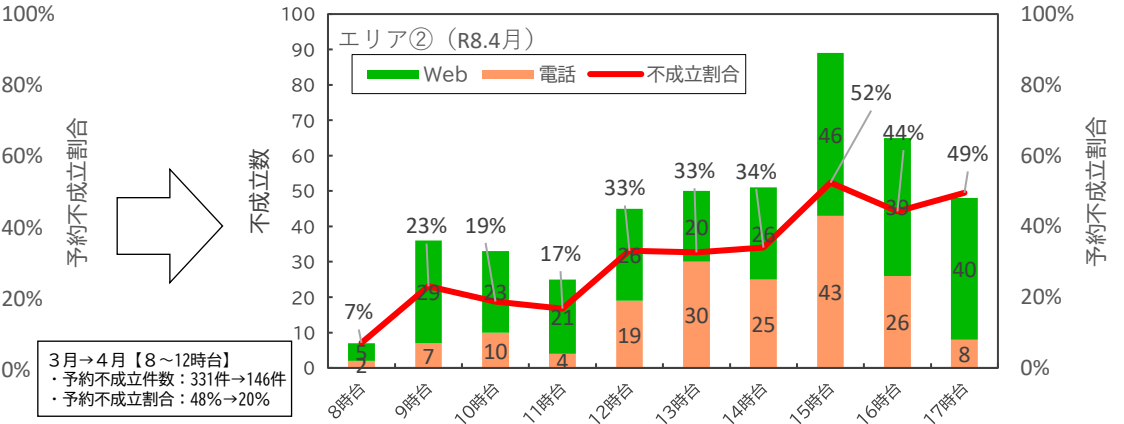
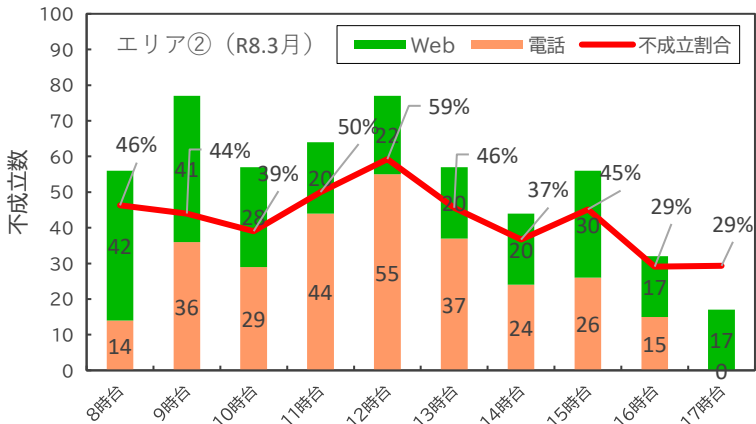


※ドライバーの休憩時間（R8.3月まで）：1時間＝40分（11時50分～12時30分）＋20分（15時00分～15時20分）

1台運行のため運行していない時間帯が発生

◆予約不成立状況

- ・予約不成立割合は、午前中が大幅に減少。



3月→4月【8～12時台】
・予約不成立件数：331件→146件
・予約不成立割合：48%→20%

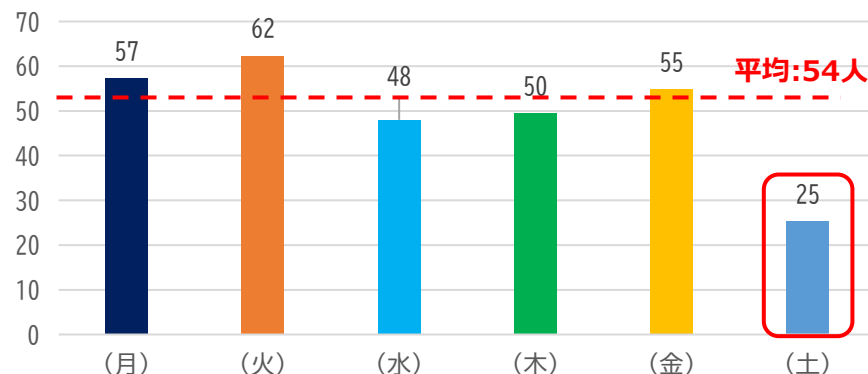
利用状況（エリア①東区、エリア②南区）

【土曜日運行の効果等検証：エリア①東区、エリア②南区】

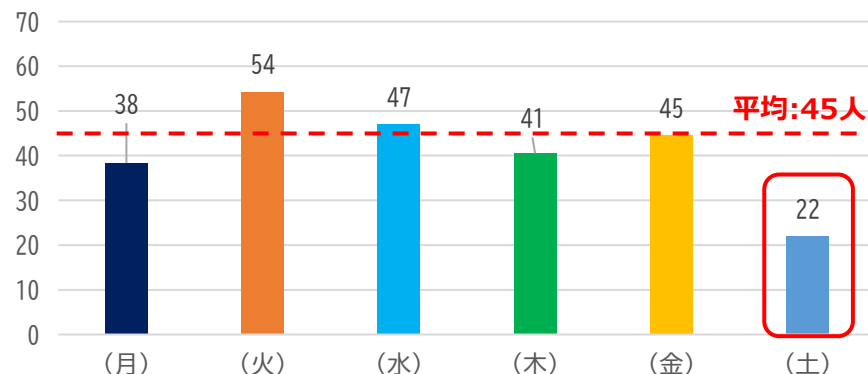
◆曜日別利用状況（1日あたり平均利用者数）

・土曜日の1日あたりの平均利用者数は、平日と比べると約4～5割程度。

エリア①（R8.5月）



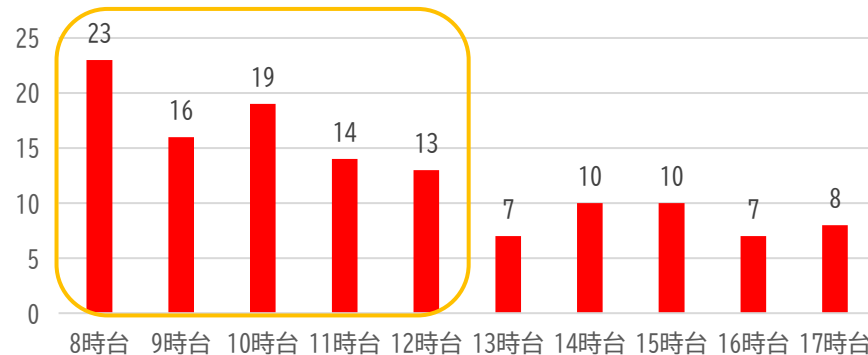
エリア②（R8.5月）



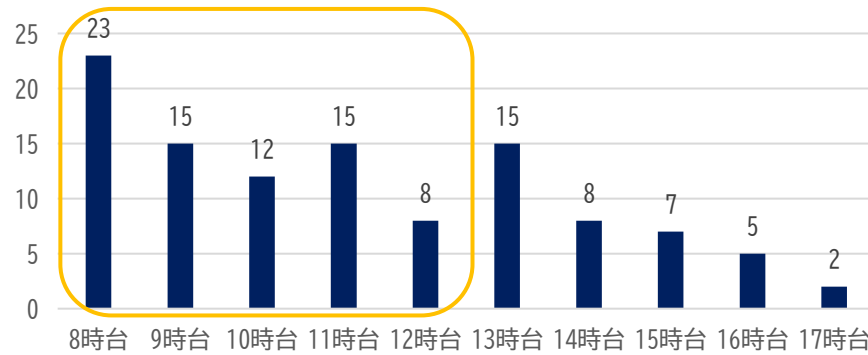
◆時間帯別利用状況（人/月）※土曜のみ

・土曜日は午前中の利用が多い傾向。

エリア①土曜（R8.5月） 計127人



エリア②土曜（R8.5月） 計110人

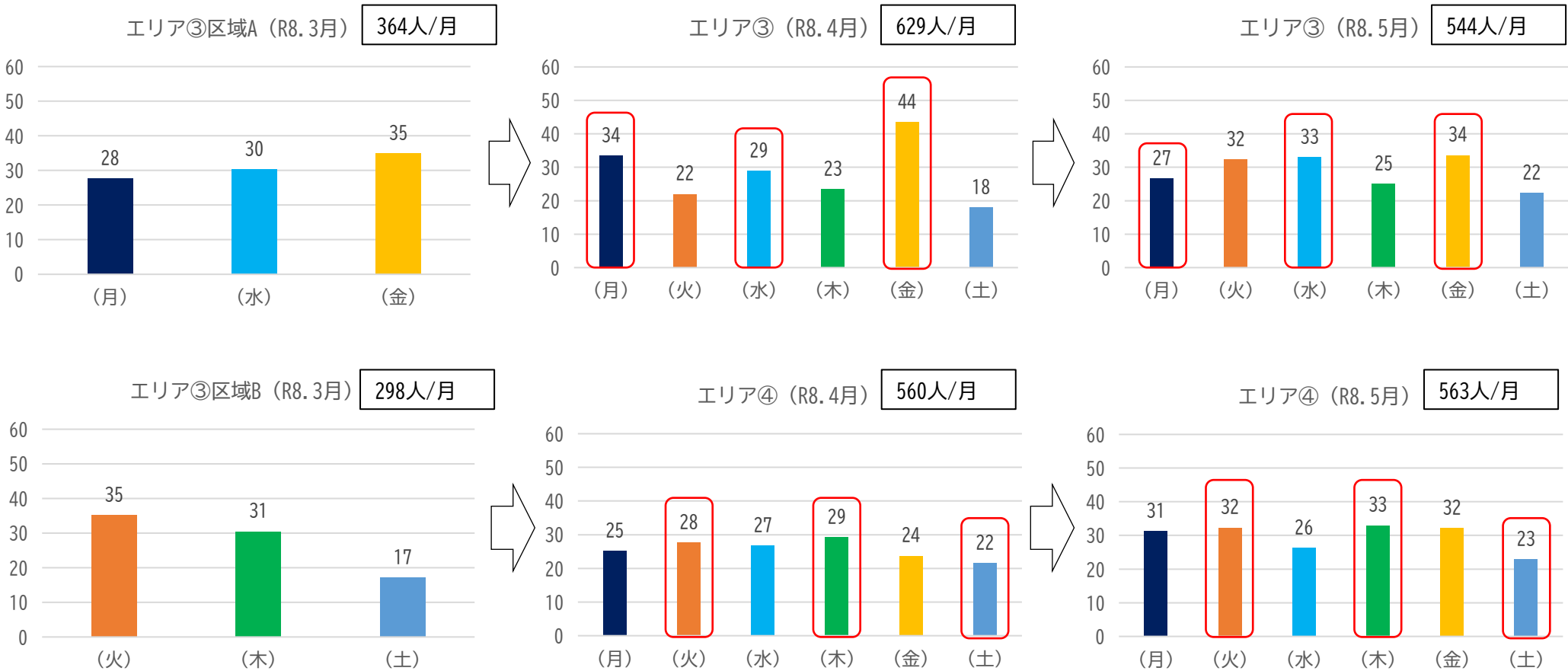


利用状況（エリア③中央区・城南区、エリア④城南区）

【曜日別運行から全日運行への切り替え（R8.4月～）効果等検証：エリア③中央区・城南区、エリア④城南区】

・4月は社会実験時に運行していた曜日の利用に偏っている状況であったが、5月は別の曜日の利用も増え、平準化されてきている。

◆曜日別利用状況（1日あたり平均利用者数）



今後の運行について

- 本年度中に目標収支率 20% を達成した場合は、R9 年4月より本格運行へ移行する。
- 目標収支率を達成できなかった場合は、収支率の向上に向けて、利用促進や運行内容の見直し等を実施。
(緩和措置：1年目10%以上、2年目15%以上)

◆今後のスケジュール

実証運行

本格運行

4/1

実証運行開始

9/1

収支率確認期間
(3か月間)

11/30

収支率
20%達成

利用促進等

4/1

本格運行へ移行

利用促進・運行改善等

収支率
20%未達成

9/1

収支率確認期間
(3か月間)

11/30

利用促進等

実証運行2年目

〈支援の概要〉【公共交通不便地対策補助金交付要綱】

	STEP1 運行内容の検討	STEP2 実証運行の実施	STEP3 本格運行
拡充前	調査・検討補助 金額：年間50万円 期間：3年(最長5年)	運行経費補助 金額：経費1/2(300万円上限) 期間：6か月(最長1年)	—
拡充後	調査・検討補助 金額：年間50万円 期間：最長5年	拡充 運行経費補助 金額：収支差額 目標収支率 20% (緩和1年目10%、2年目15%) 期間：1年(最長3年)	新規 運行経費補助 金額：収支差額 目標収支率20%以上 期間：—

目標収支率2割を達成 ⇒ 本格運行へ移行