

## 福岡都市圏における公共交通に関する調査

### 生活交通のあり方について

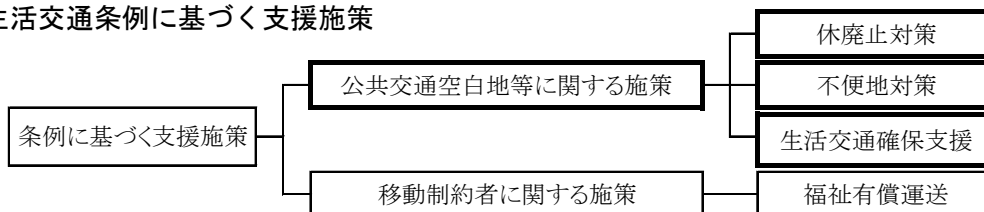
- |  |    |     |
|--|----|-----|
| 1. はじめに  | …… | 1頁  |
| 2. 福岡市のバス交通の現状                                   | …… | 1頁  |
| 3. 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る<br>生活交通の確保に関する条例」に基づく施策体系 | …… | 3頁  |
| 4. 新型コロナウイルス感染症に伴う路線バス等への影響                      | …… | 9頁  |
| 5. 現在の主な取組み状況                                    | …… | 10頁 |
| 6. 支援路線の利用促進の取組み                                 | …… | 15頁 |
| 7. 持続可能な生活交通確保に向けた取組み                            | …… | 17頁 |
| 8. 今後の進め方  | …… | 19頁 |

【別添】参考資料

# 1. はじめに

人口減少や高齢化の進展などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。平成14年の道路運送法改正直後にはバス路線の休廃止が相次ぎ、近年では、高度経済成長期に開発された住宅地における高齢化が顕著となり、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課題となっている。

## 生活交通条例に基づく支援施策



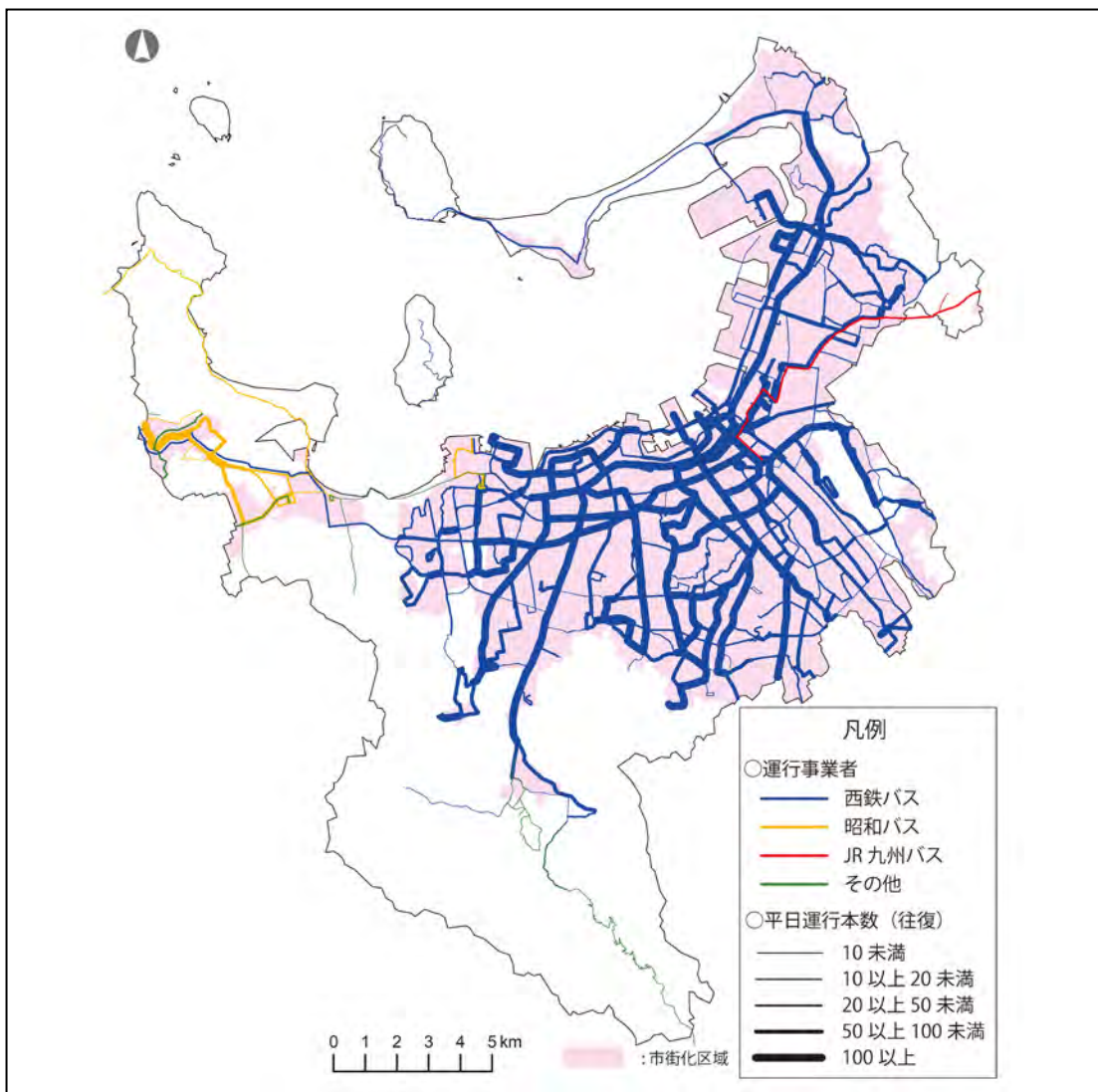
## 2. 福岡市のバス交通の現状

### (1) バス路線網

市内においては、西鉄バス、昭和バス、JR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。

#### ① 福岡市内バス路線の運行本数

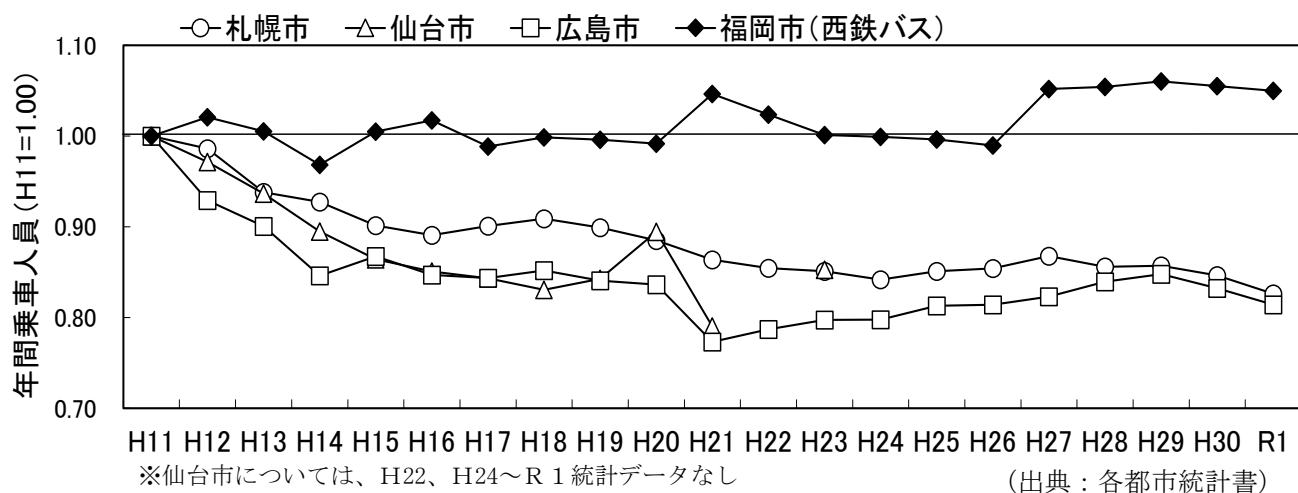
(令和3年12月時点)



## (2) バスの利用状況

令和元年までのバスの利用については、他都市ではバス乗車人員は減少している中、本市においては、バスの利便性向上策の実施等により、安定的な需要がある。

### ① 地方中枢都市におけるバス乗車人員の推移



#### [近年のバス利便性向上策]

平成25年 11月 乗り継ぎ拠点におけるバス停乗継ポイントサービス導入  
(西鉄大橋駅バス停)

平成26年 11月 乗り継ぎ拠点におけるバス停乗継ポイントサービスの拡充  
(藤崎バス乗継ターミナル)

平成28年 6月 福岡市内1日フリー乗車券の利用可能エリアの拡大

平成31年 4月 アイランドシティ地区における「のるーと」実証運行開始

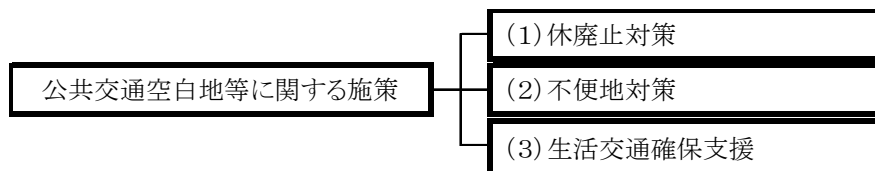
令和2年2・3月 バス停の近接化(地下鉄六本松駅、賀茂駅)

令和2年 6月 壱岐南地区における「のるーと」実証運行開始

### 3. 「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」に基づく施策体系

「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。

現在、本条例に基づく、公共交通空白地等に関する施策は以下の通りである。



#### (1) 休廃止対策 【福岡市生活交通確保バス運行補助金交付要綱】

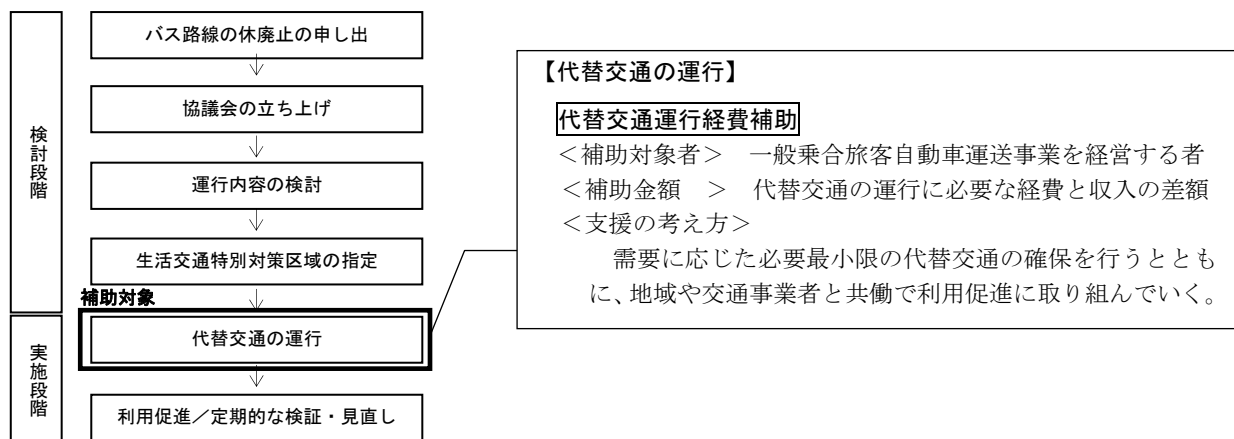
##### ① 支援の対象地域

バス路線の休廃止に伴い、公共交通空白地<sup>(※)</sup>となる地域。

(※公共交通空白地…バス停・鉄道駅から概ね1km以上離れた地域)

##### ② 支援の内容

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。



#### ③ 取組み実績 (位置図：P 7、8 参照)

市内 5 路線

| 路線     | 取組み               |
|--------|-------------------|
| 今宿姪浜線  | H18. 11～ 代替交通運行開始 |
| 板屋脇山線  | H20. 4～ 代替交通運行開始  |
| 志賀島島内線 | H20. 11～ 代替交通運行開始 |
| 脇山支線   | H22. 4～ 代替交通運行開始  |
| 金武橋本線  | H23. 4～ 代替交通運行開始  |

(2) 不便地対策 【福岡市地域主体の生活交通確保支援補助金交付要綱】

①支援の対象地域

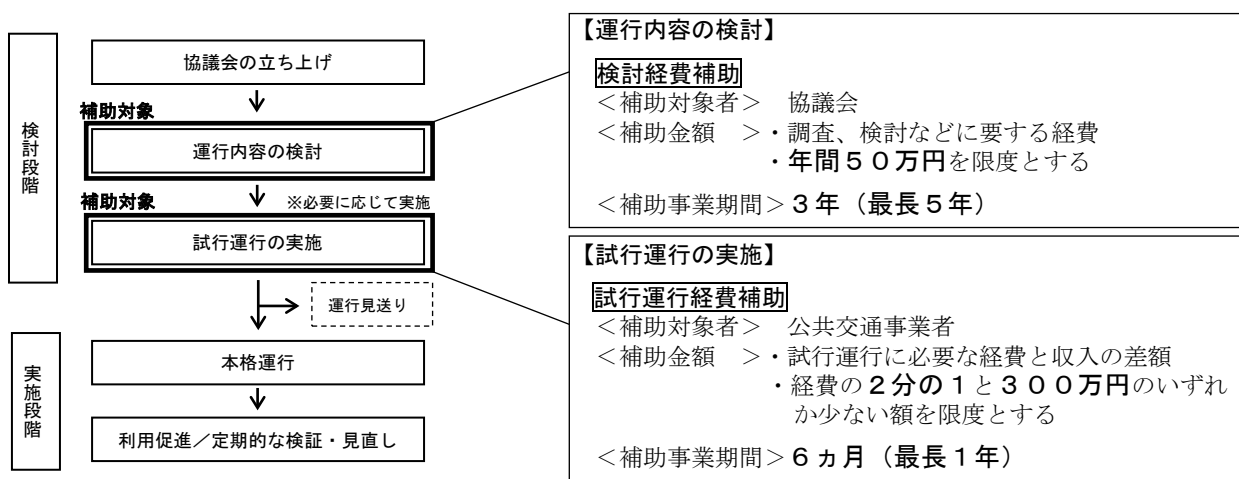
公共交通が不便な地域として、バス停・鉄道駅から一定の距離又は高低差のある地域に加え、地域住民が生活交通の必要性を認識し協議会を組織している地域。

| 支援の対象地域                 | 基準   |
|-------------------------|--|
| 公共交通不便地<br>(公共交通空白地を含む) | バス停から概ね500m、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           | 次の①②のいずれかに該当する地域<br>①バス停・鉄道駅と概ね40m以上の高低差のある地域<br>②バス停又は鉄道駅への経路について、迂回を要するなど、公共交通が不便な地域であって、地域住民が協議会を組織している地域 |

※ 公共交通不便地に準ずる地域②については、平成27年4月に追加

②支援の内容

公共交通の利用が不便な地域や、それに準ずる地域において、地域主体の取組みに対する検討経費や、交通事業者が実施する試行運行の経費に補助を行う。



③取組み実績 (位置図：P 7、8 参照)

| 市内3地区      | 地区                  | 取組み          |
|------------|---------------------|--------------|
|            | 南区柏原三丁目地区           | H27. 4～ 本格運行 |
| 東区美和台地区    | H27. 10～H29. 3 試行運行 |              |
| 早良区内野七丁目地区 | 協議会で検討中             |              |

(3) 生活交通確保支援

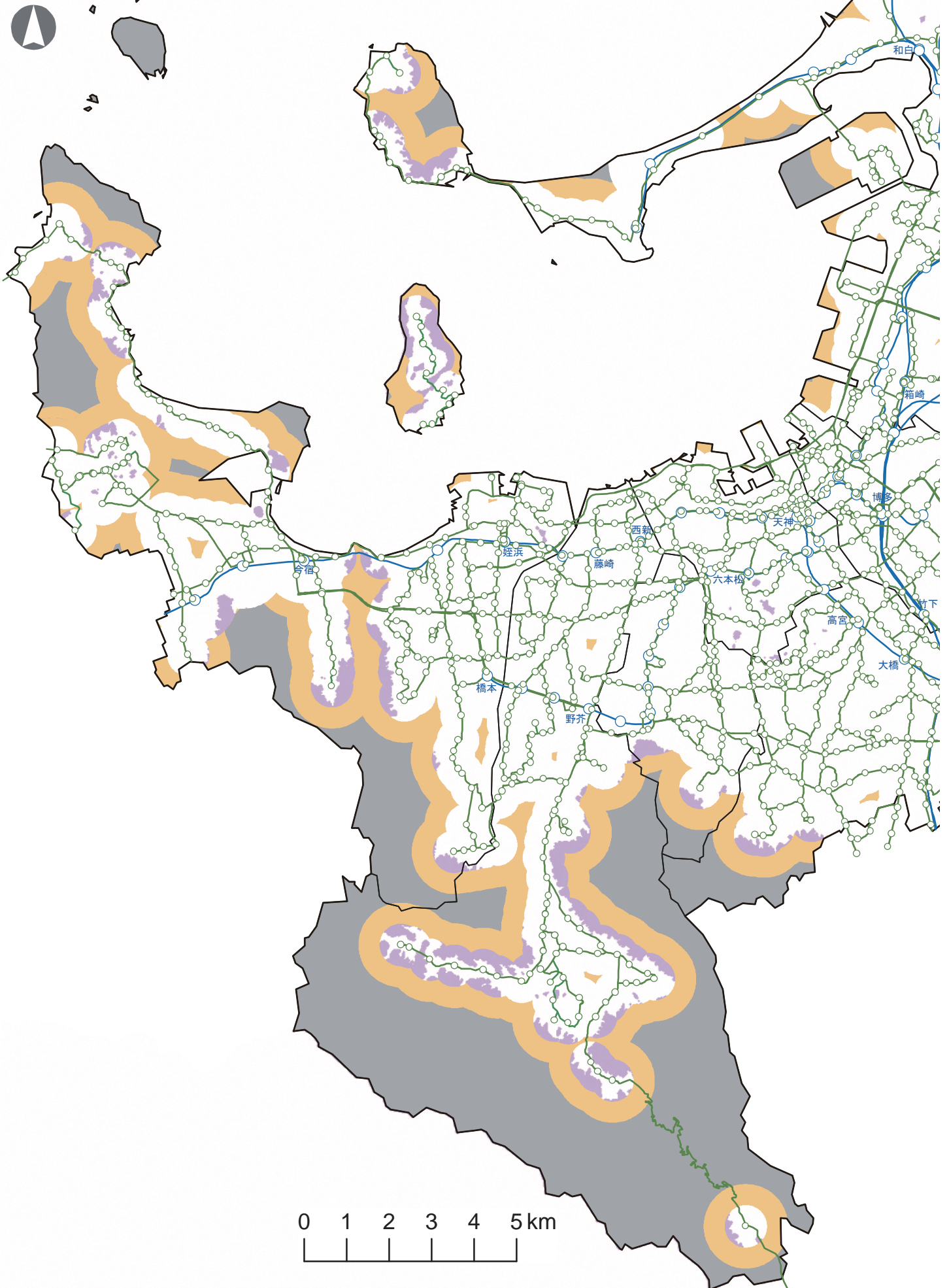
①支援の内容

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

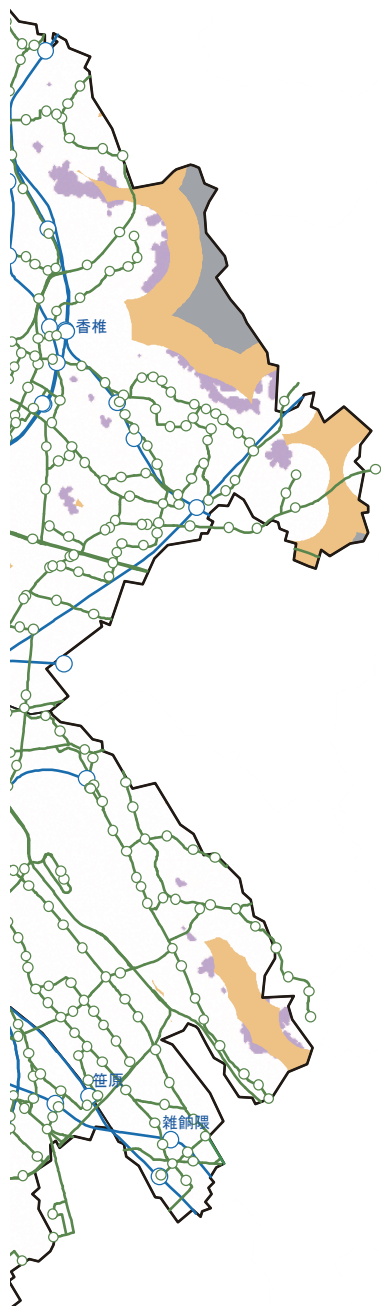
②取組み実績 (位置図：P 7、8 参照)

| 市内6路線        | 路線            | 取組み           |
|--------------|---------------|---------------|
|              | 壱岐南のるーと       | R 2. 6～ 実証運行中 |
| 西の浦線         | 路線維持          |               |
| 賀茂藤崎線        | 路線維持          |               |
| 福大病院(外環状)大橋線 | H24. 10～ 本格運行 |               |
| 下山門線         | H25. 5～ 本格運行  |               |
| 長丘～高宮循環バス    | H26. 6～ 本格運行  |               |

# 公共交通空白地等の分布状況



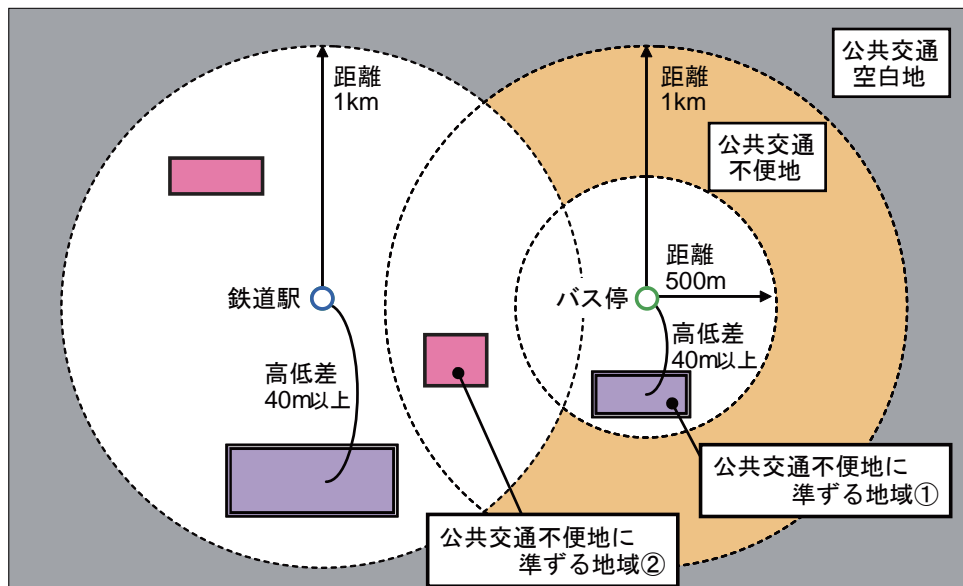




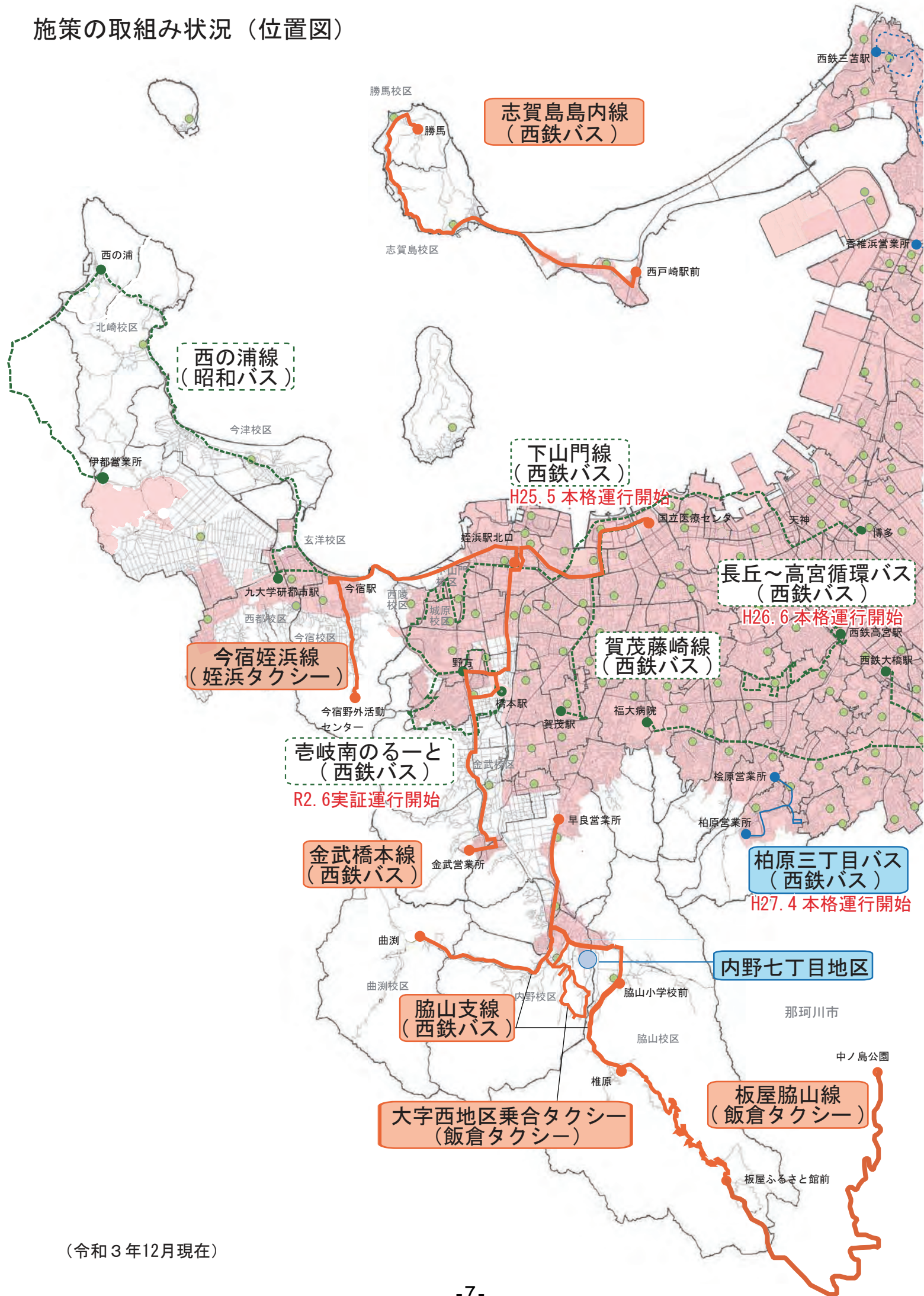
| 凡 例                 |  |
|---------------------|--|
| ○ バス・鉄道             |  |
| ○ バス停               | ○ 鉄道駅  |
| — バス路線              | — 鉄道路線   |
| ○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等 |  |
| 公共交通空白地             |  |
| ■                   | バス停から概ね1km以上離れ、<br>鉄道駅から概ね1km以上離れた地域   |
| 公共交通不便地             |  |
| ■                   | バス停から概ね500m以上離れ、<br>鉄道駅から概ね1km以上離れた地域<br>(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<br>概ね40m以上の地域<br>(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、<br>迂回を要する、坂道がきつい等、<br>公共交通が不便と考えられる地域で<br>あって、地域住民が生活交通の確保<br>に向けた協議会を組織している地域<br>(公共交通空白地・不便地及び準ずる<br>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、「地域住民が生活交通の必要性を認識し、協議会を組織している」等の要件があり、分布を図示できないため、図中には記載なし

注 2) 令和3年12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）



# 施策の取組み状況（位置図）

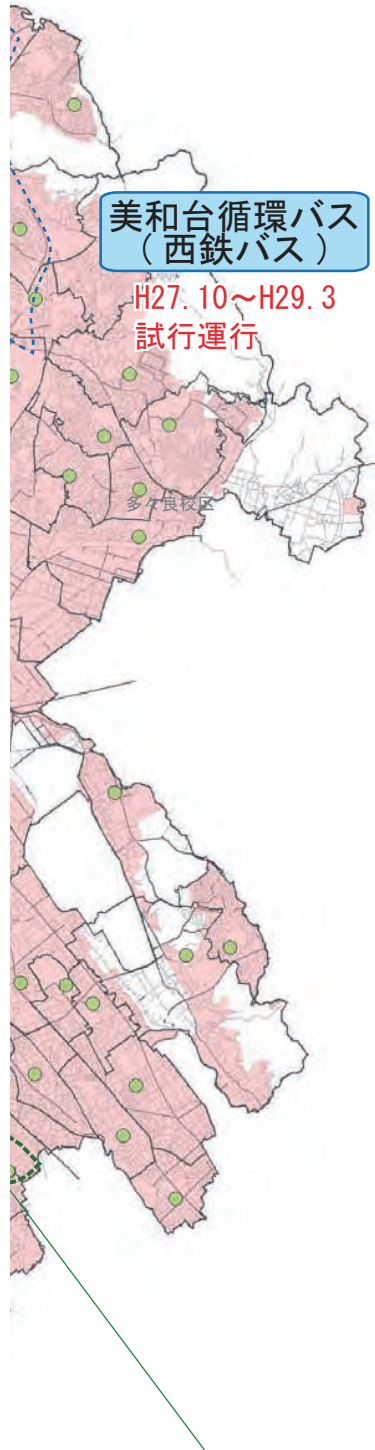


(令和3年12月現在)



休廃止対策

生活交通確保支援



美和台循環バス  
(西鉄バス)

H27.10~H29.3  
試行運行



志賀島島内線



西の浦線



今宿姪浜線



長丘～高宮循環バス



大字西地区乗合タクシー



壱岐南のるーと

福大病院(外環状)大橋線  
(西鉄バス)

H24.10 本格運行開始



【凡例】

- 休廃止対策
- 不便地対策
- 生活交通確保支援

(参考)

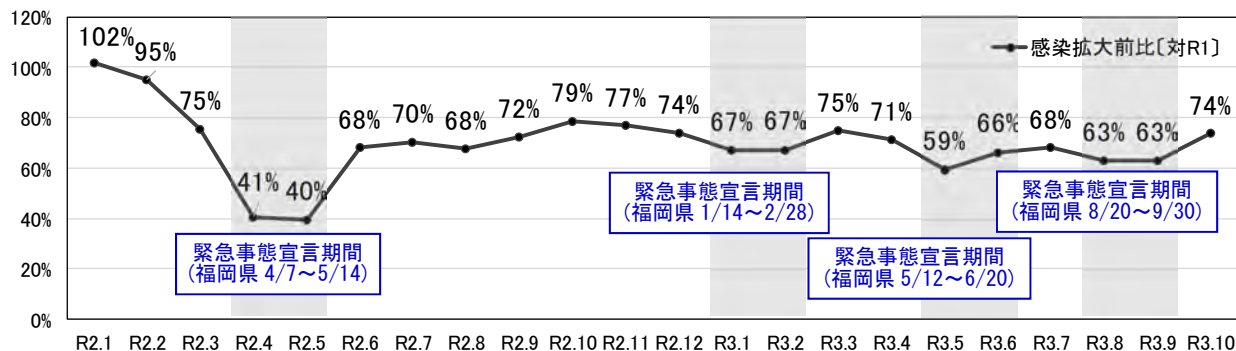
- 市街化区域
- 小学校

## 4. 新型コロナウイルス感染症に伴う路線バス等への影響

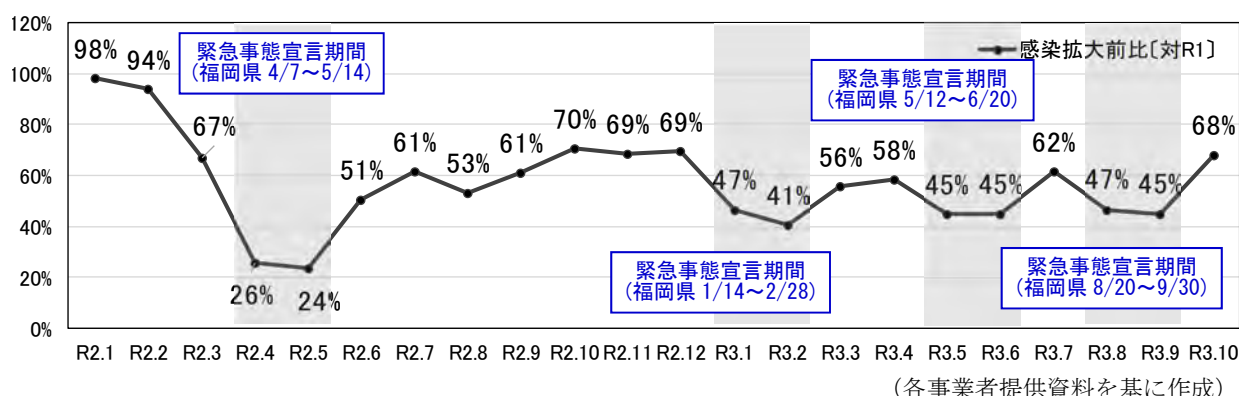
### (1) 公共交通の利用状況

公共交通の輸送人員については、緊急事態宣言の発令等により変動するものの、感染拡大前の令和元年度と比較して、令和3年10月時点でバス、タクシーともに約7割の利用にとどまっている。

＜西鉄（バス）の輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※市内路線バス



＜タクシーの輸送人員の推移（感染拡大前比〔対R1〕）＞ ※福岡交通圏内



(各事業者提供資料を基に作成)

### (2) 公共交通における感染症対策

公共交通を安心して利用できる環境を確保するため、各交通事業者において、車内の換気や消毒等、様々な感染症対策を講じた上で、運行がなされている状況である。





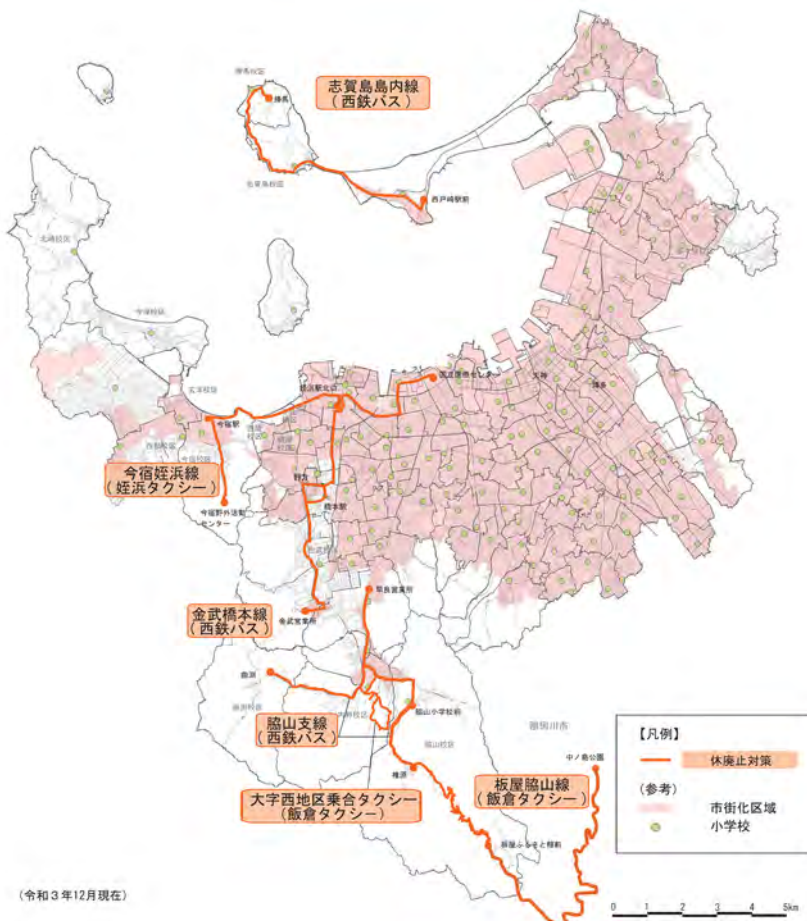
## 5. 現在の主な取組み状況

### (1) 休廃止対策路線の状況

休廃止対策については、代替交通の運行経費に市が補助を行うとともに、路線毎に地域、交通事業者、市で構成される連絡協議会を設置し、利用状況や運行に関する課題の共有、運行ダイヤやバス停追加などの運行内容見直し、利用促進策に取り組んでいる。

#### 【参考①】バス路線の休廃止に伴う代替交通の確保の状況

| 路線(地区)名 | 運行事業者                 | 取組み内容   |
|---------|-----------------------|---|
| 今宿姪浜線   | (株)姪浜タクシー             | 平成17年10月 路線廃止申し出<br>平成18年11月 代替交通運行開始<br>平成27年 4月 バス停追加                           |
| 板屋脇山線   | 飯倉タクシー(株)             | 平成19年 3月 路線廃止申し出<br>平成20年 4月 代替交通運行開始<br>令和元年 6月 ルート一部変更                          |
| 志賀島島内線  | 西日本鉄道(株)              | 平成19年10月 路線廃止申し出<br>平成20年11月 代替交通運行開始<br>平成27年 3月 西戸崎駅構内へ全便乗入れ                    |
| 脇山支線    | 西日本鉄道(株)<br>飯倉タクシー(株) | 平成21年 3月 路線廃止申し出<br>平成22年 4月 代替交通運行開始<br>平成30年 3月 代替交通一部変更<br>(ルート変更、予約型乗合タクシー導入) |
| 金武橋本線   | 西日本鉄道(株)              | 平成22年 3月 路線廃止申し出<br>平成23年 4月 代替交通運行開始<br>平成30年 3月 橋本駅へ全便乗入れ                       |



今宿姪浜線



脇山支線



板屋脇山線



脇山支線 (西地区)



志賀島島内線

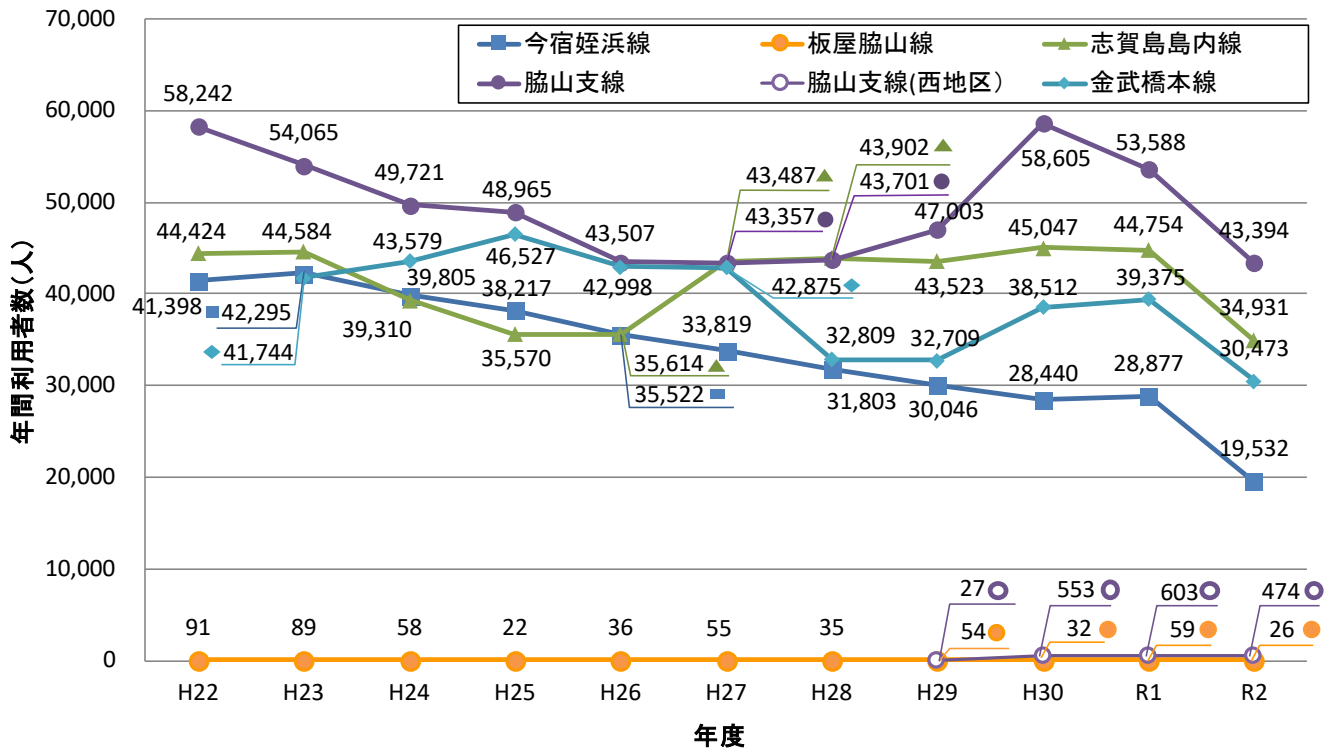


金武橋本線

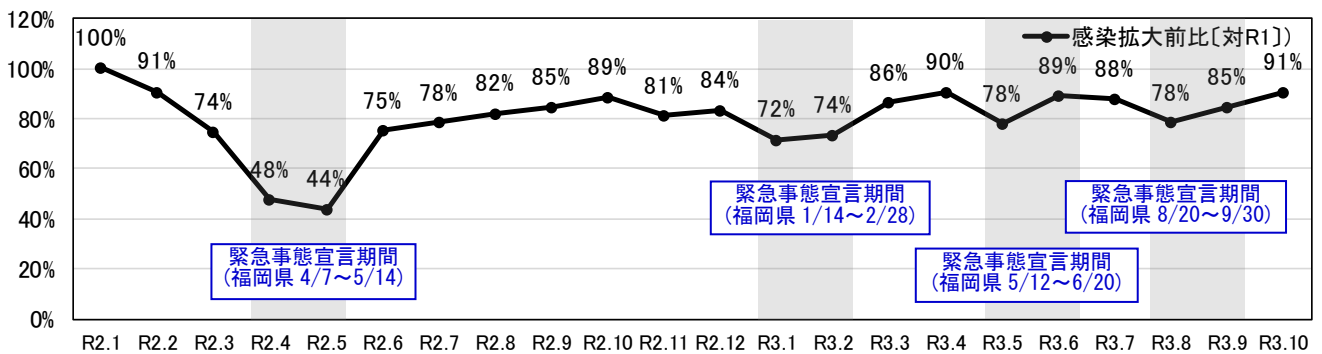
(令和3年12月現在)

令和元年度までの利用については、やや減少傾向であったが、令和2年度は、今般の新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。令和3年10月時点では、感染拡大前である令和元年度と比較して、約9割の利用にとどまっており、引き続き、地域、交通事業者とともに利用促進等に取り組んでいく。

【参考②】休廃止対策路線の年間利用者数の推移



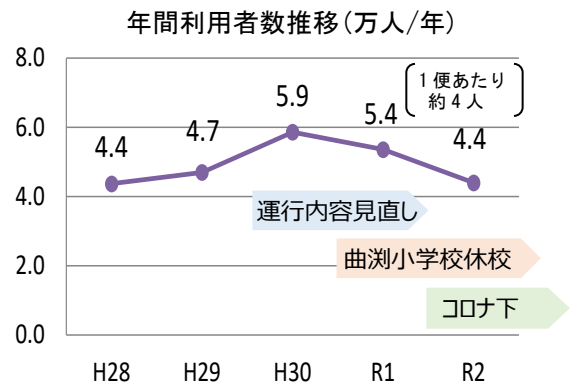
【参考③】休廃止対策路線の月別利用者数の推移（感染拡大前比[対R1]）





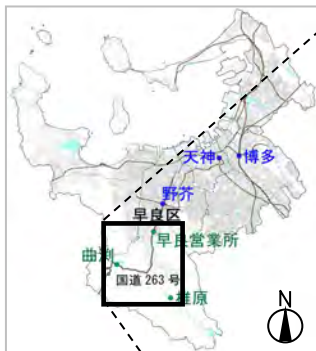
## ① 脇山支線

- 早良区南部地域で運行している脇山支線は、曲淵、椎原地区等の代替交通確保のため、平成22年4月より運行経費の補助を行っており、平成30年3月には地域の意見や利用実態を踏まえ、運行内容を見直し、利便性の向上等を図っている。
- 近年、曲淵小学校の休校以降、特に曲淵系統の利用者が減少していることから、沿線地域を対象に実施したアンケート調査結果を踏まえ、現在、車両小型化(ジャンボタクシー車両)により、これまで路線バスが通行できなかった地区へ乗降場所を設置するなど、運行内容の見直しについて地域等と検討している。
- 引き続き、地域の実情に応じた生活交通確保に向け、地域、交通事業者とともに協議・検討を進めていく。



- 路線バス脇山支線  
使用車両：中型バス(定員：約55人)
- 大字西地区乗合タクシー※事前予約制  
使用車両：小型タクシー(定員：4人)

### <位置図>



### <脇山支線路線図>



### <アンケート調査について>

#### 【実施期間】

- ・R2. 11. 11～R2. 12. 18

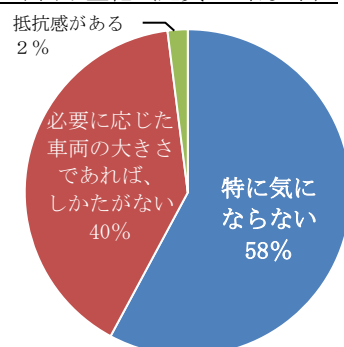
#### 【対象】

- ・沿線地域

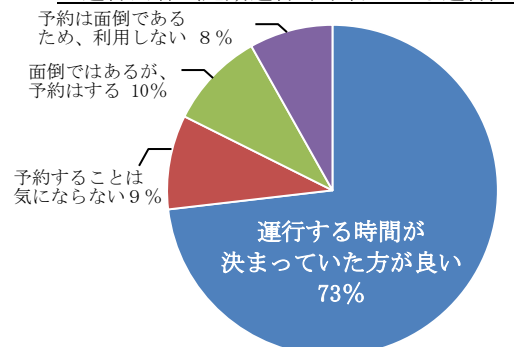
#### 【回答数】

- ・453人(回答率56%)

#### ■車両小型化(定員10名以下)



#### ■運行内容(定期運行や予約による運行)



## (2) 生活交通確保支援路線の状況

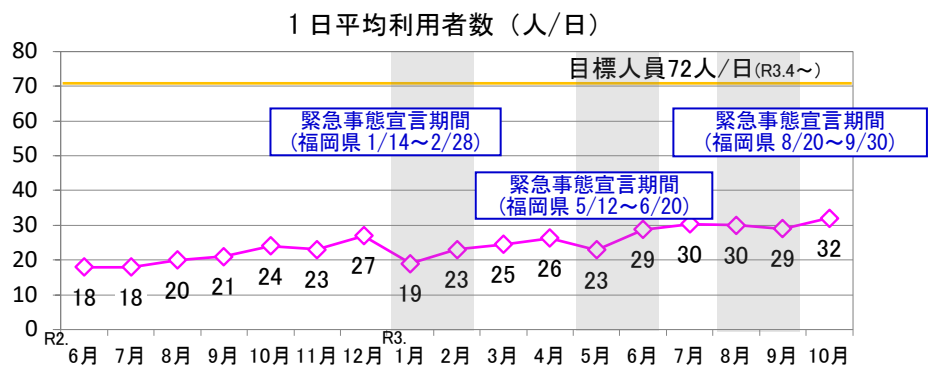
生活交通確保支援については、地域主体の取組みに対し、市が地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行っている。

### ① 壱岐南のるーと

- ・西区壱岐南地区における生活交通確保に向けた地域主体の取組みとして、令和2年6月から、定められたエリア内を利用者ニーズに応じて運行するオンデマンドバス「壱岐南のるーと」の実証運行が開始されており、沿線の病院・商業施設などからの広告協賛による運行支援等も行われている。
- ・地域、交通事業者、市の共働により、のりば増設や利用ガイド配布等に取り組んでおり、利用者は徐々に増加しているが、コロナ下で伸び悩んでいる。引き続き、利用状況等を踏まえながら、地域主体の取組みを支援していく。



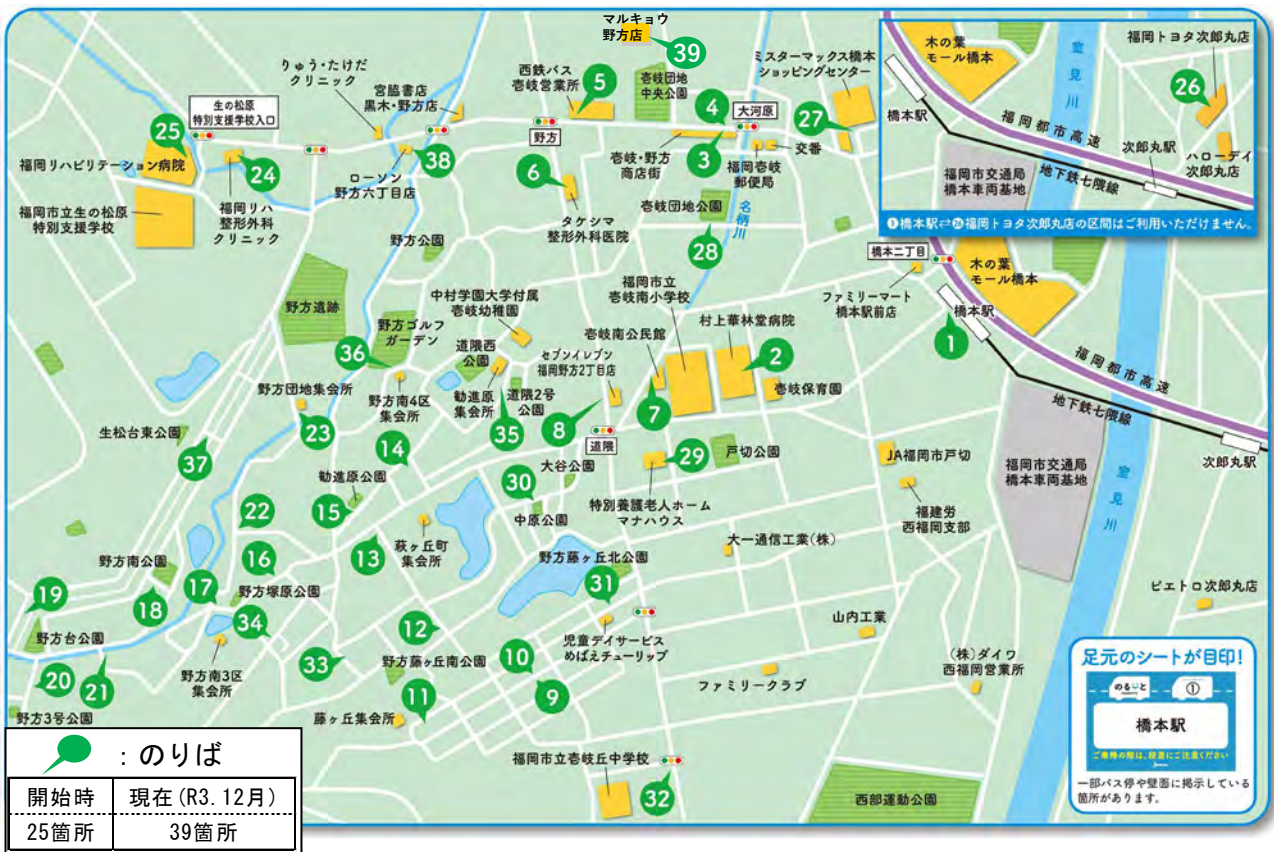
実証運行期間 R2.6~R4.5  
(2年目)  
運行時間 8:30~18:30  
定員 8人



### <壱岐南のるーとの特徴>

- ・時刻表がなくアプリや電話で予約
- ・AIが選んだ最適なルートで運行

### <のりばマップ>





## ② 西の浦線

- 平成 20 年 3 月に昭和自動車株から路線廃止の申し出がなされたが、地域、交通事業者、市で対応を協議し、減便による収支改善や利用促進等に取り組み、令和元年 7 月には、二見ヶ浦経由伊都営業所へ延伸し、運行が継続されている。
- 地域、交通事業者、市でまとめた「西の浦線活性化方策（平成 28 年 3 月策定）」に基づき、3 者で共働し、沿線施設と連携した利用促進等に取り組んでいるが、コロナ下で利用が減少しており、引き続き、路線の維持・活性化に向けた取り組みを進めていく。

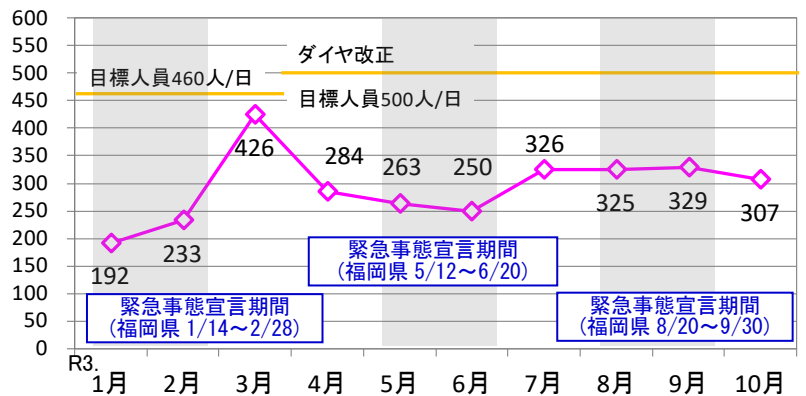
<路線図>



<運行本数>

平日 16.0 往復  
土曜・日祝日 13.5 往復

【平日】1日平均利用者数（人/日）



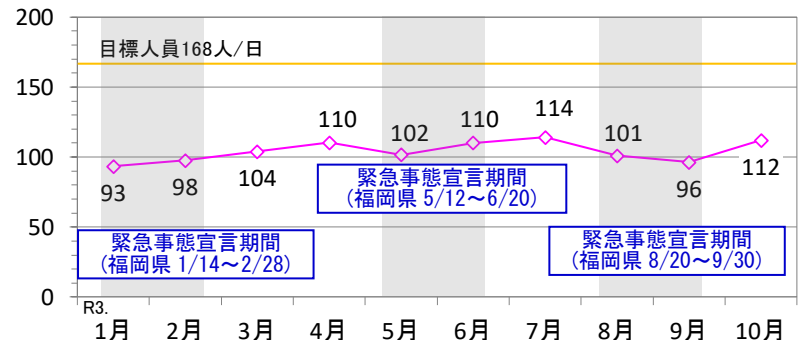
## ③ 賀茂藤崎線（位置図：P 7、8 参照）

- 平成 22 年 3 月に西日本鉄道株から路線廃止の申し出がなされたが、地域、交通事業者、市で対応を協議し、減便や運賃の見直しによる収支改善等に取り組み、廃止予定日を延長し運行が継続されている。
- コロナ下で利用が減少する中、利用者数が目標に届かない状態が続いており、地域、交通事業者、市が共働して、ギャラリーバスの運行や、沿線施設と連携したバス利用者への特典企画の実施など、路線維持に向けて利用促進に取り組んでいる。

<運行本数>

平日 21 便(上り 9 便、下り 12 便)  
土曜 22 便(11 往復)

【平日】1日平均利用者数（人/日）



## 6. 支援路線の利用促進の取組み（令和3年1月～令和3年12月）

### 西の浦線 （昭和バス）

○バス乗車証明書による沿線施設割引



○バス旅の実施



毘沙門山・今津元寇防塁ハイキング

### 吉岐南のるーと （西鉄バス）

○利用ガイドの配布



○沿線

### 今宿姪浜線 （姪浜タクシー）

○バス停ベンチ設置



青木入口（マルキョウ前）

### 今宿姪浜線 （姪浜タクシー）

○バス旅の実施

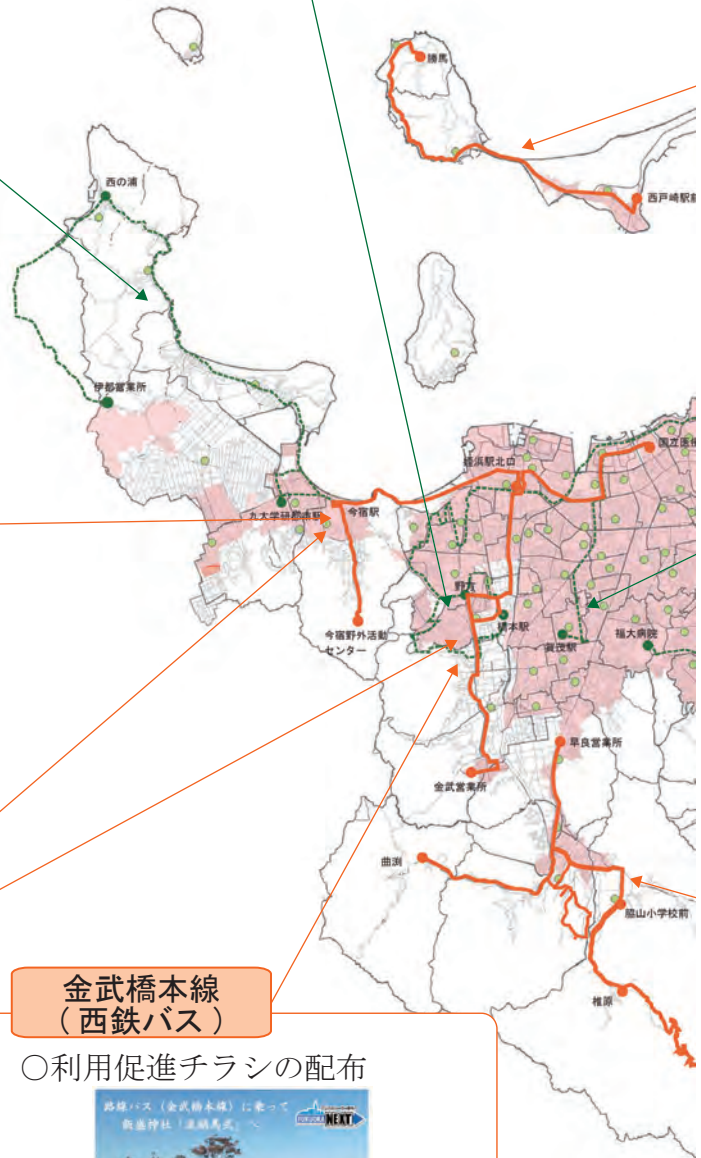


飯盛山・高祖山登山

### 金武橋本線 （西鉄バス）

### 金武橋本線 （西鉄バス）

○利用促進チラシの配布





### 志賀島島内線 (西鉄バス)

施設等へのポスター掲示



○バス停ベンチ設置



○利用促進チラシの配布



### 賀茂藤崎線 (西鉄バス)

○企画乗車券の発行

○ギャラリーバスの運行



○利用促進チラシの配布

○沿線施設と連携した  
バス利用者特典企画の実施

○バスを活用した校外学習の実施



### 脇山支線 (西鉄バス)

○利用促進チラシの配布



○バスを活用したイベントの実施





## 7. 持続可能な生活交通確保に向けた取組み

交通手段については、路線バス等のほか、近年は、AIを活用したオンデマンド交通といった新たなモビリティサービスの取組みが全国的に進められ多様化している。

交通手段は、運行形態や車両等により様々であり、持続可能な生活交通としていくためには、需要量（利用者数）や生活利便施設の分布状況など、地域の実情とうまくマッチングする必要がある。

（詳細：参考資料P 7 参照）

### （1）生活交通に関する住民意識調査（令和元年度 高齢者対象）

- ・居住地の公共交通は全体で約8割の方が概ね便利と回答
- ・外出頻度はそれほど多くない（週2～3回）が日中の買い物等の移動がある
- ・年齢が高くなるほど無理なく歩ける距離は短くなる など

（詳細：参考資料P 13 参照）

### （2）交通手段の特性

（乗合事業の運行形態）

| 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       | <b>①路線バス（大型・中型・小型）</b><br> | <b>②路線バス（ミニバス）</b><br> | <b>③オンデマンド交通</b><br> | <b>④デマンド交通（区域）</b><br> | <b>⑤デマンド交通（不定期）</b><br> |
|            | 大   |   | 輸送量（利用者）  |  | 小  |
|            | <b>路線定期運行</b><br>          |   | <b>区域運行</b><br>     |  | <b>路線不定期運行</b><br>      |

（主な交通手段の特徴）

| 路線バス（中型バス）<br>（中型バス：定員約60人）  | 路線バス（ミニバス）<br>（ジャンボタクシー：定員約8人）   | オンデマンド交通<br>（ジャンボタクシー：定員約8人）  | 予約型乗合タクシー<br>（小型タクシー：定員約4人）  |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線を設定し、時刻表に沿って乗客を運送</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線を設定し、時刻表に沿って小規模の乗客を運送</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行区域を設定し、予約に応じて、都度、乗客を運送（時刻表なし）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行区域等を設定し、予約に応じて、時刻表に沿って乗客を運送</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学等まとまった需要に対応、コストは高い</li> <li>・住宅街などの狭い道路は運行不可</li> </ul> 【事例】志賀島島内線 等   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・中型バスよりコストは低いが、利用がなくても運行するため、需要が少ないと採算性の確保が困難</li> <li>・小型車両で狭い道路も運行可</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア内に乗り場を細かく設定可能</li> <li>・予約に応じた効率的な運行により、中型バスよりコストが抑えられ、利便性も高い</li> </ul> 【事例】香岐南のろーと 等                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要が少ない地域でコストを抑えて運行</li> <li>・輸送量が小さく採算性確保は困難</li> </ul> 【事例】大字西地区乗合タクシー 等  |
| 大  | 輸送量（利用者）   |   | 小  |

### (3) オンデマンド交通

オンデマンド交通は、小型車両を用い、エリア内を利用者ニーズに応じて効率的運行するため、中型バスなどの路線バスに比べ低コストである。また、のりばの細かな設定が可能であり、協賛金の面でも期待ができる。



国土交通省：ホームページより

高齢者等の移動ニーズを踏まえると、柔軟なエリア設定や曜日別運行など運行内容の工夫により、持続可能な生活交通の確保に向けた取組みの一つとして展開の可能性がある。

#### (オンデマンド交通の事例)

福岡市  
西区壱岐南地区  
「壱岐南のるーと」  
※実証運行中



実証期間：R2.6～R4.5（2年目）  
運行時間：8:30～18:30  
運行台数：1台（乗客定員8名）  
運行エリア：約2.0km×約1.5km  
エリア内人口：約1万人（高齢化率37%）  
運賃：300円/回  
予約方法：電話・アプリ

長崎県五島市  
富江地区  
「チョイソコごとう」



五島市：ホームページより

運行期間：R3.4～（R2.10～R3.3実証運行）  
運行時間：8:00～15:00（平日のみ）  
運行台数：1台（乗客定員4名）  
運行エリア：約16km<sup>2</sup>  
運行エリア内人口：約4,500人（高齢化率47%）  
運賃：300円/回  
予約方法：電話

#### (運行内容の工夫イメージ)

例1：柔軟なエリア設定  
(複数校区等)



例2：曜日別運行  
(複数校区等)



#### (採算性の確保の取組み事例)

##### スポンサー制度による収入安定化（愛知県豊明市）

- ・AIオンデマンド交通「チョイソコとよあけ」では、「エリアスポンサー制度」を導入し、収入確保
- ・スポンサーは、協賛金を払うことで自社施設などに乗降所を設置でき、それにより利用者の集客が期待

##### ○エリアスポンサー制度

協賛金の額に応じて、のりば設置や車両・車内広告など、特典に差が付けられている。



(株)アイシン：ホームページより

## 8. 今後の進め方

生活交通の確保に向けた取組みについては、高齢化の進展などに伴い、今後ますます重要性が高まっていくと考えている。

一方で、郊外部における人口減少やバス乗務員の不足、今般の新型コロナウイルス感染症の影響などにより、バス路線の維持に課題が生じているところである。

このため、生活交通の確保に向けて、地域、交通事業者及び市が共働して、公共交通ネットワーク維持に努めており、西区壱岐南地区等では、新しい技術を活用したオンデマンド交通の実証運行も実施されている。

今後とも、生活交通条例に基づく、「休廃止対策」などに着実に取り組んでいくとともに、持続可能な取組みの一つとして展開の可能性があるオンデマンド交通について、まずは、運行内容の工夫等による試験的な運行を視野に検討を進めるなど、地域の実情に応じた持続可能な生活交通の確保に努めていく。



