

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

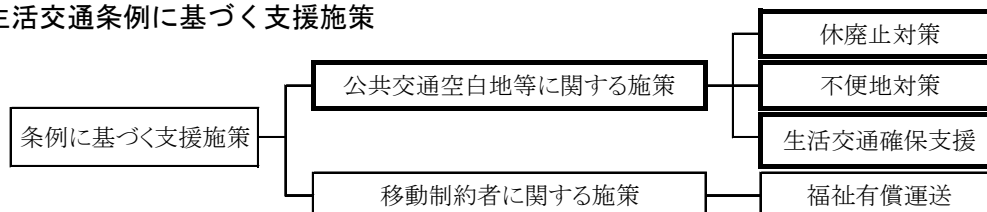
- | | | |
|--|----|-----|
| 1. はじめに | …… | 1頁 |
| 2. 福岡市のバス交通の現状 | …… | 1頁 |
| 3. 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」に基づく施策体系 | …… | 3頁 |
| 4. 新型コロナウイルス感染症に伴う路線バス等への影響 | …… | 9頁 |
| 5. 主な取組み状況 | …… | 10頁 |
| 6. オンデマンド交通社会実験 | …… | 17頁 |
| 7. 今後の進め方 | …… | 19頁 |

【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



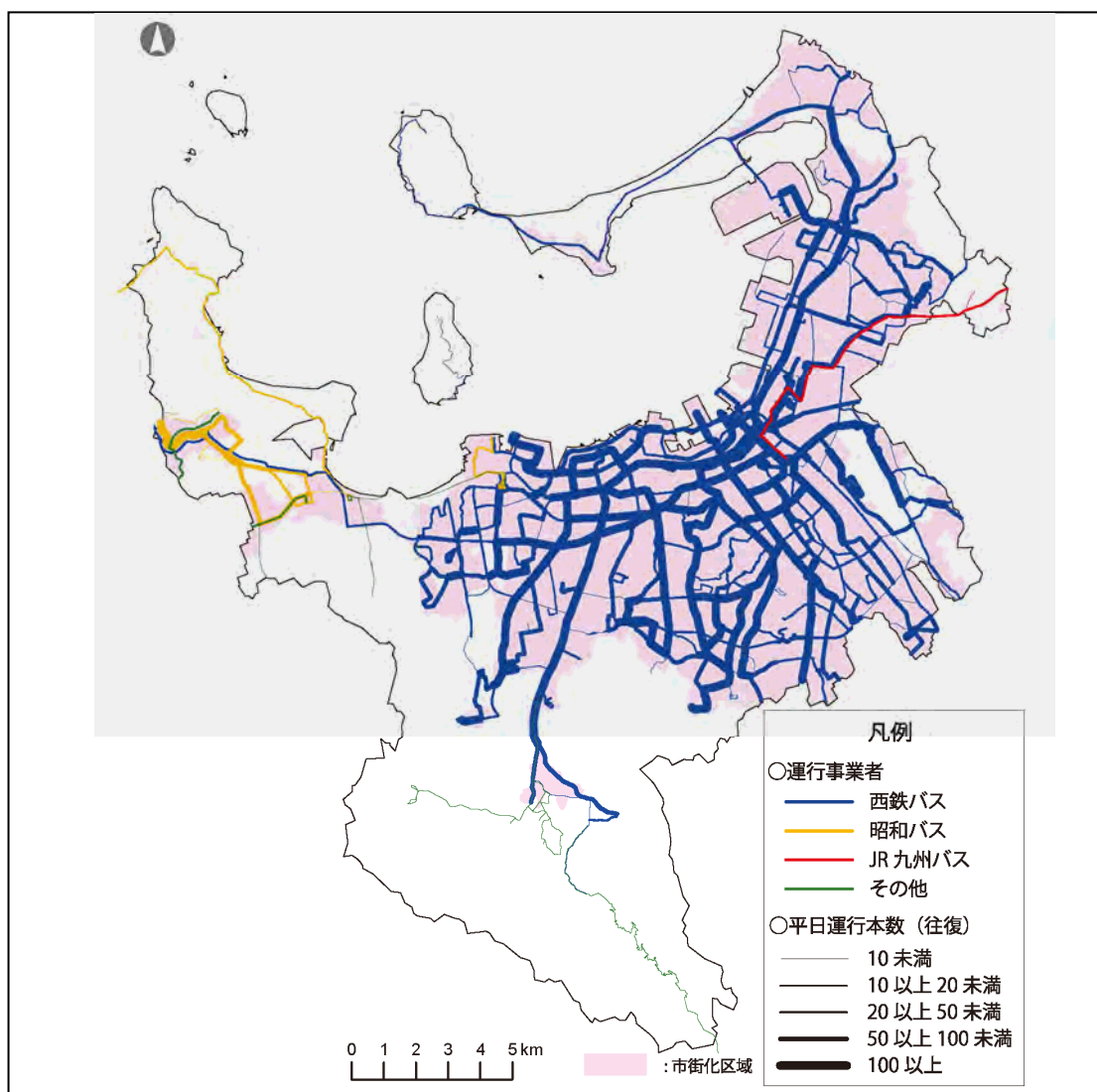
2. 福岡市のバス交通の現状

(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

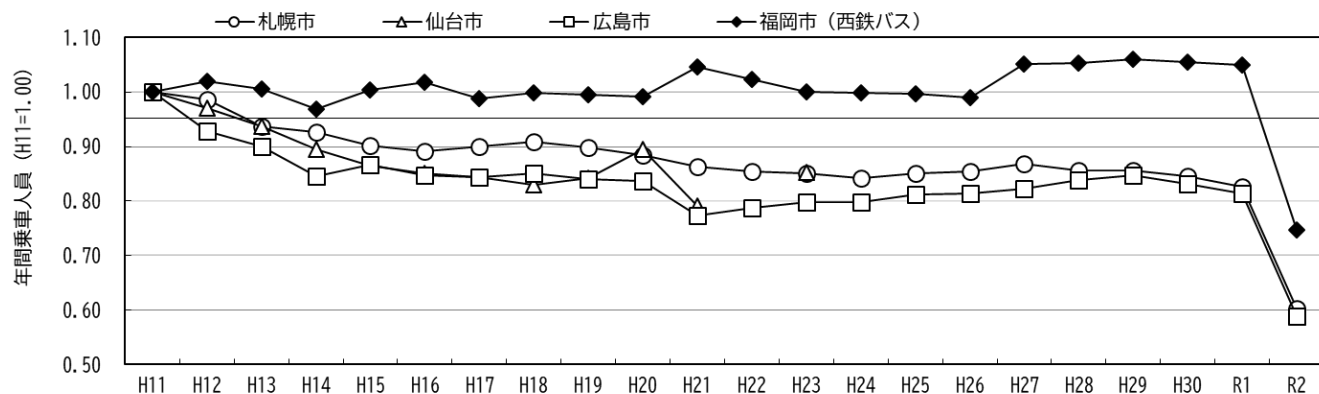
(令和4年12月時点)



(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が減少している中、本市においては、バスの利便性向上策の実施等により、安定的な需要があったが、令和2年については、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。

① 地方中枢都市におけるバス乗車人員の推移



※仙台市については、H22、H24～R2統計データなし

(出典：各都市統計書)

[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)

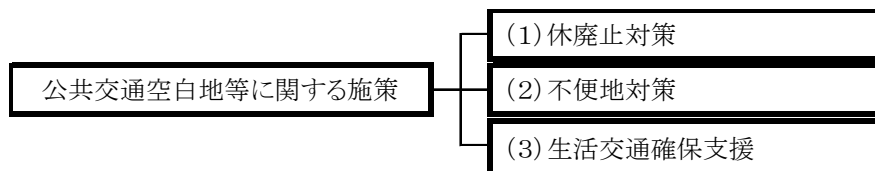
平成28年 6月 福岡市内1日フリー乗車券の利用可能エリアの拡大

令和2年2・3月 バス停の近接化(地下鉄六本松駅、賀茂駅)

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、本条例に基づく施策のうち、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】

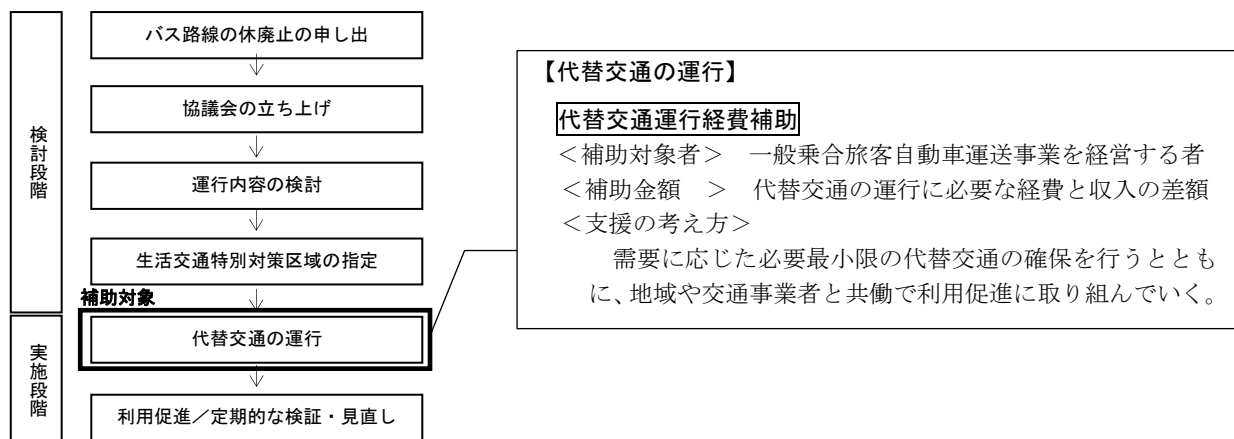
① 支援の対象地域

バス路線の休廃止に伴い、公共交通空白地^(※)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

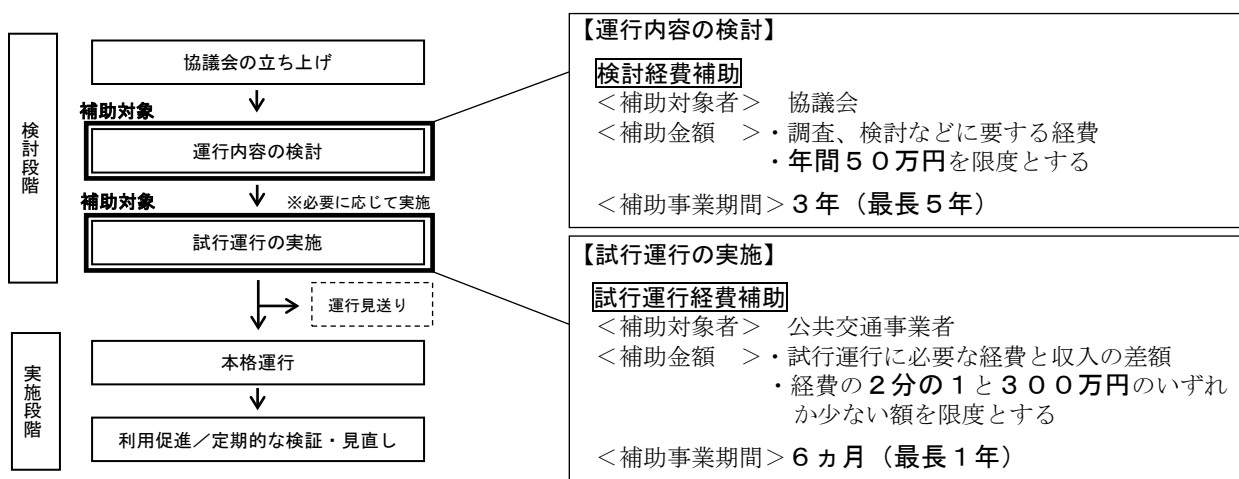
公共交通が不便な地域として、バス停・鉄道駅から一定の距離又は高低差のある地域に加え、地域住民が生活交通の必要性を認識し協議会を組織している地域。

| 支援の対象地域 | 基準 |
|-------------------------|--|
| 公共交通不便地 (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 ①バス停・鉄道駅と概ね40m以上の高低差のある地域 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

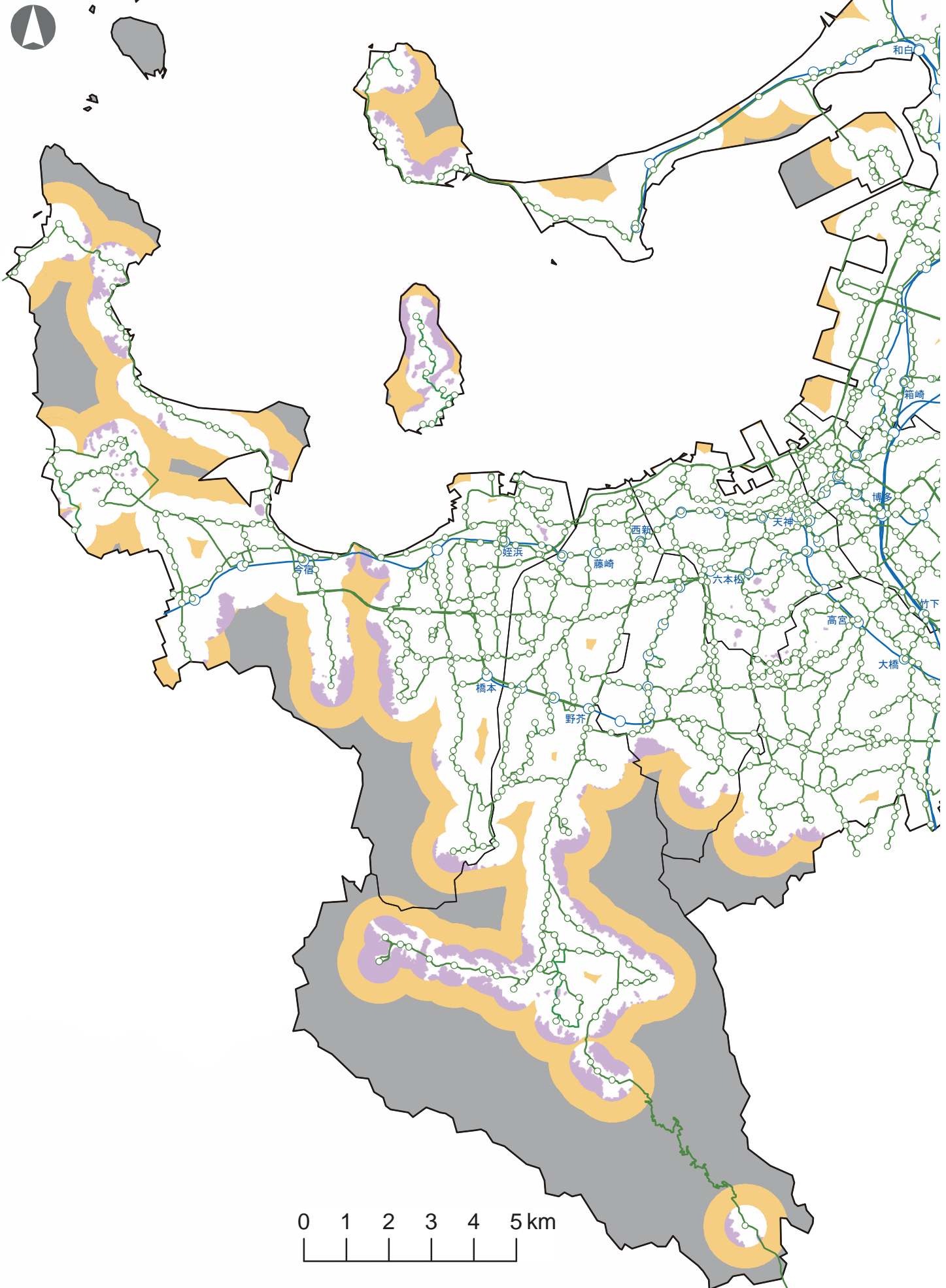
①支援の内容

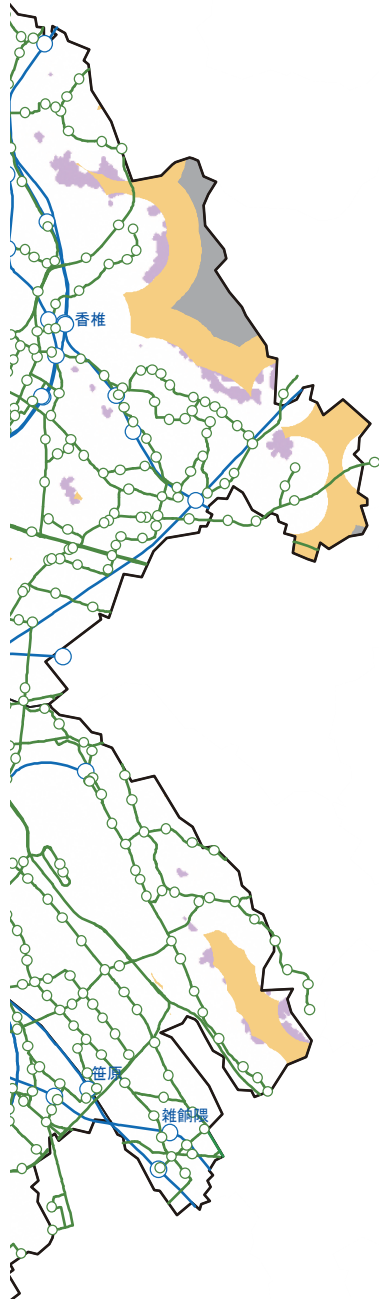
休業対策や不便地対策の対象地域以外において、生活交通確保に向けた地域主体の取組みに対して、地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行う。

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

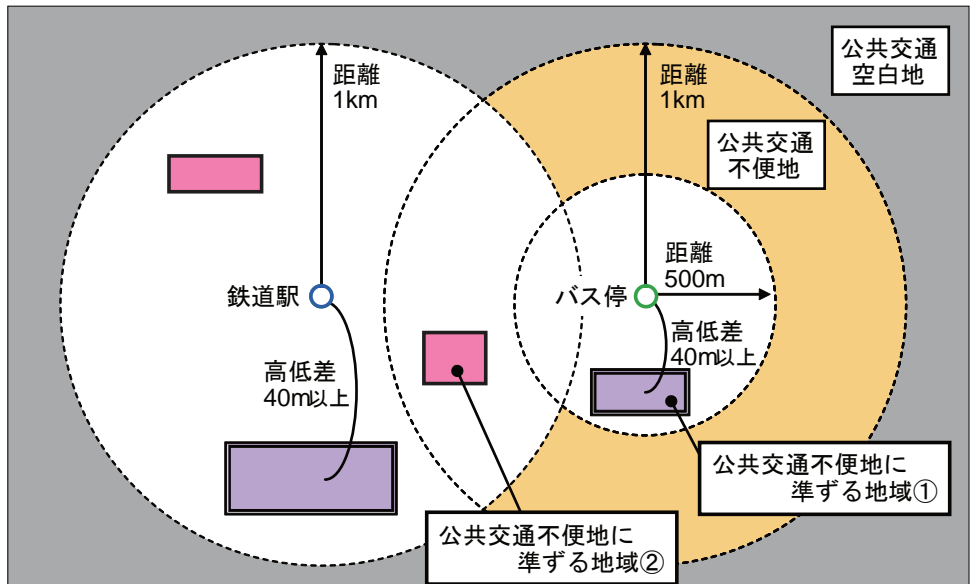




| 凡 例 | |
|---------------------|--|
| ○ バス・鉄道 | |
| ○ バス停 | ○ 鉄道駅 |
| — バス路線 | — 鉄道路線 |
| ○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等 | |
| 公共交通空白地 | |
| ■ | バス停から概ね 1km 以上離れ、 鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域 |
| 公共交通不便地 | |
| ■ | バス停から概ね 500m 以上離れ、 鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域 (公共交通空白地を除く) |
| 公共交通不便地に準ずる地域① | |
| ■ | バス停・鉄道駅との高低差が 概ね 40m 以上の地域 (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で あって、地域住民が生活交通の確保 に向けた協議会を組織している地域 (公共交通空白地・不便地及び準ずる 地域①を除く) |

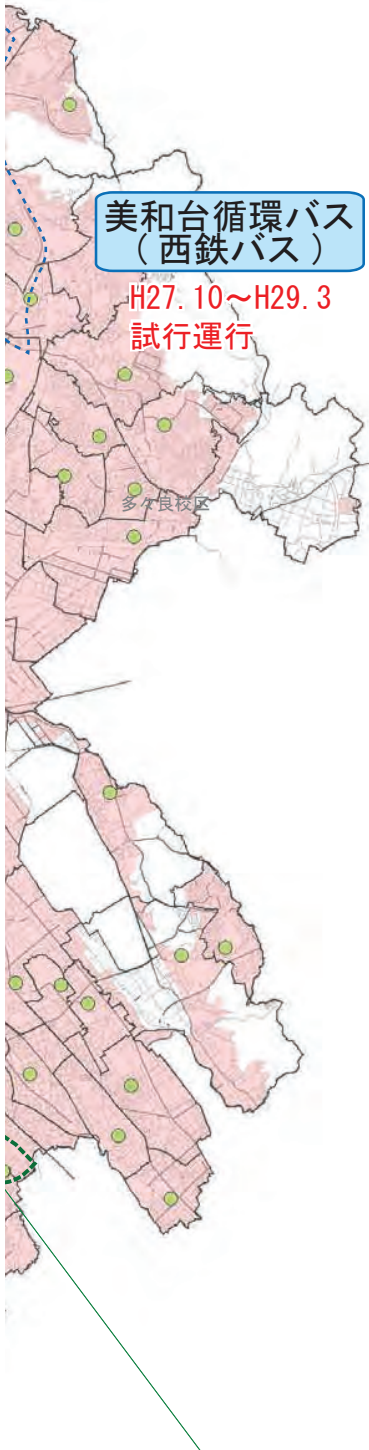
注 1) 公共交通不便地に準ずる地域②については、「地域住民が生活交通の必要性を認識し、協議会を組織している」等の要件があり、分布を図示できないため、図中には記載なし

注 2) 令和 4 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)



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



今宿姪浜線



西の浦線



曲淵線乗合タクシー



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)

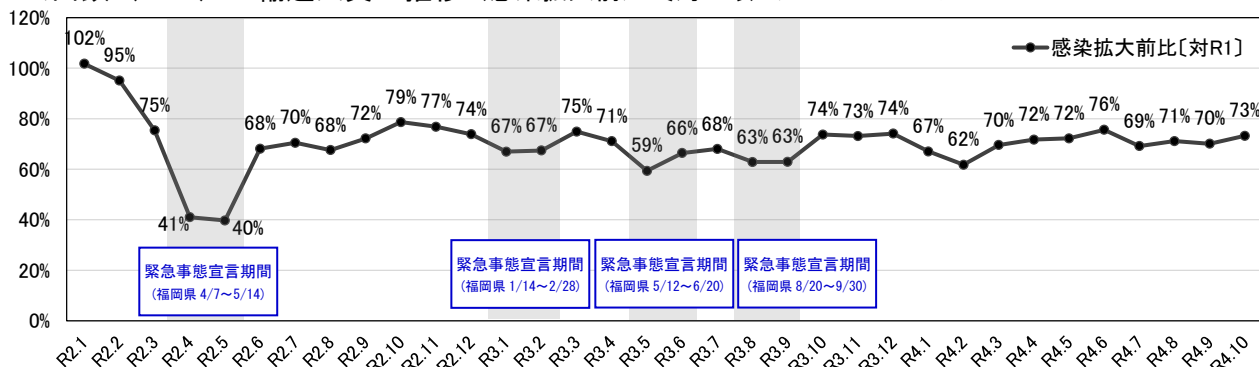
- 市街化区域
- 小学校

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

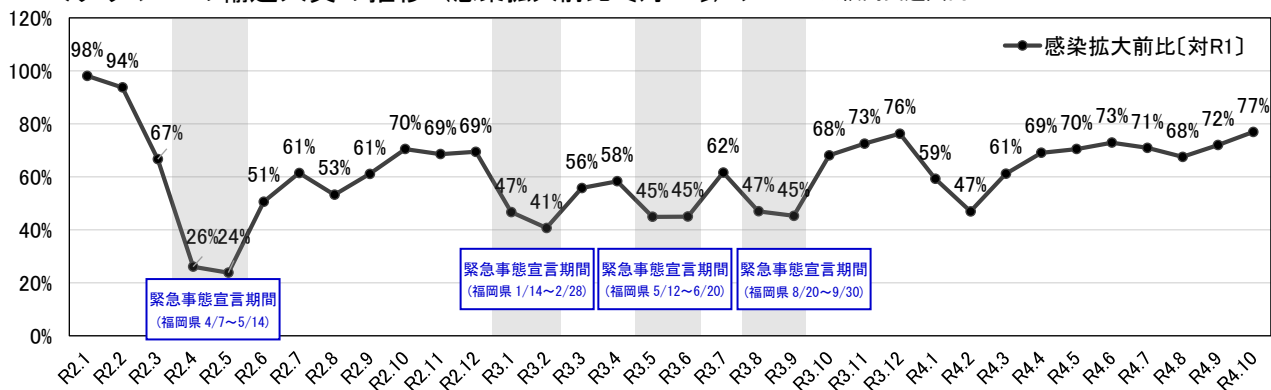
(1) 公共交通の利用状況

公共交通の輸送人員については、新型コロナウイルス感染症の影響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4年10月時点でバス約7割、タクシー約8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。



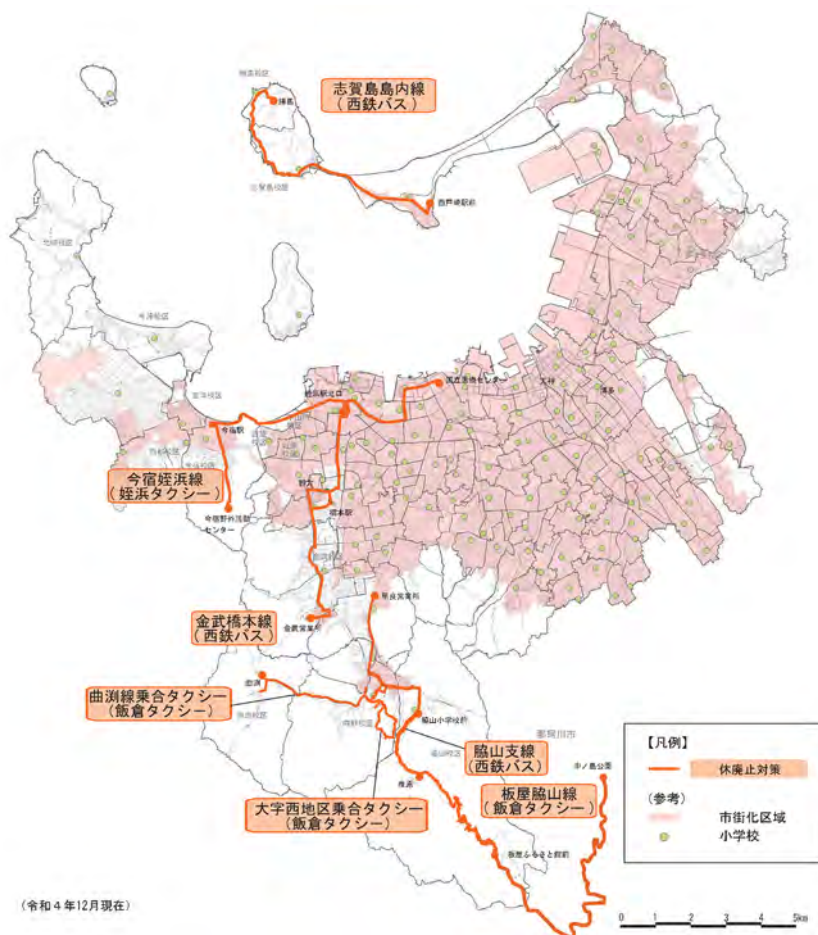
5. 主な取組み状況

(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 平成18年11月 代替交通運行開始 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 平成20年 4月 代替交通運行開始 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 平成20年11月 代替交通運行開始 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) 飯倉タクシー(株) | 平成21年 3月 路線廃止申し出 平成22年 4月 代替交通運行開始 平成30年 3月 代替交通一部変更 (ルート変更、大字西地区乗合タクシー導入:予約型) 令和4年10月 代替交通一部変更 (曲淵線乗合タクシー導入) |
| 金武橋本線 | 西日本鉄道(株) | 平成22年 3月 路線廃止申し出 平成23年 4月 代替交通運行開始 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



大字西地区乗合タクシー



志賀島島内線



曲淵線乗合タクシー

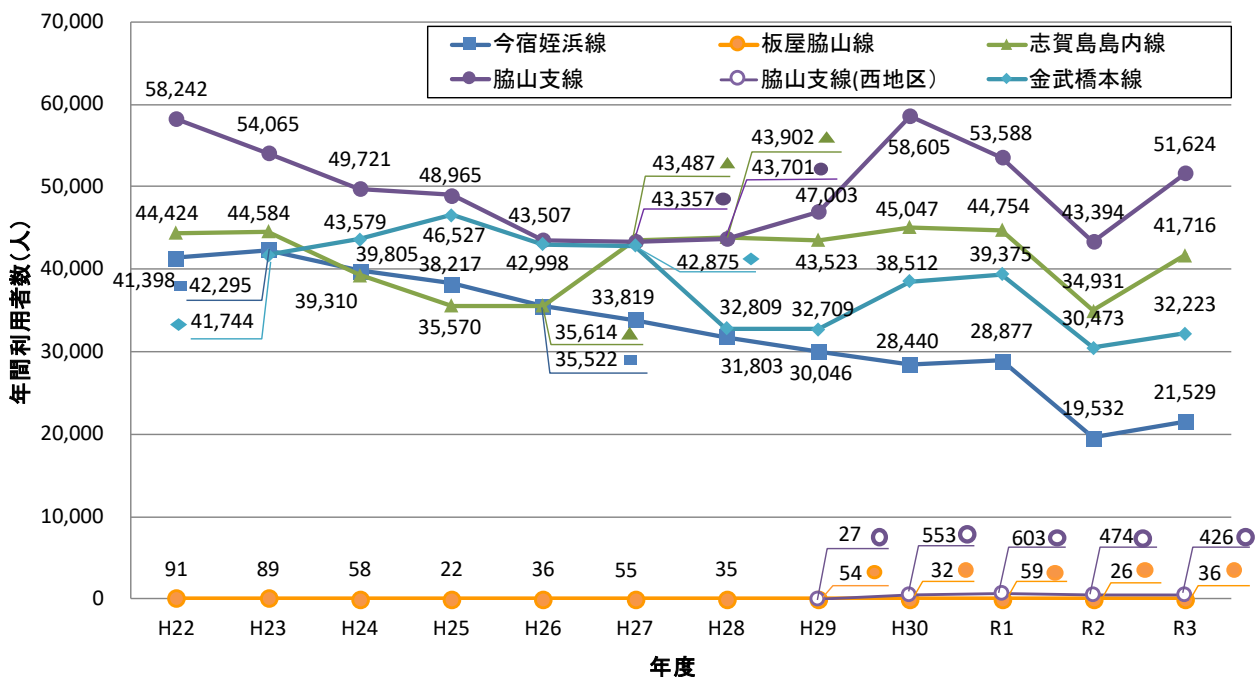


金武橋本線

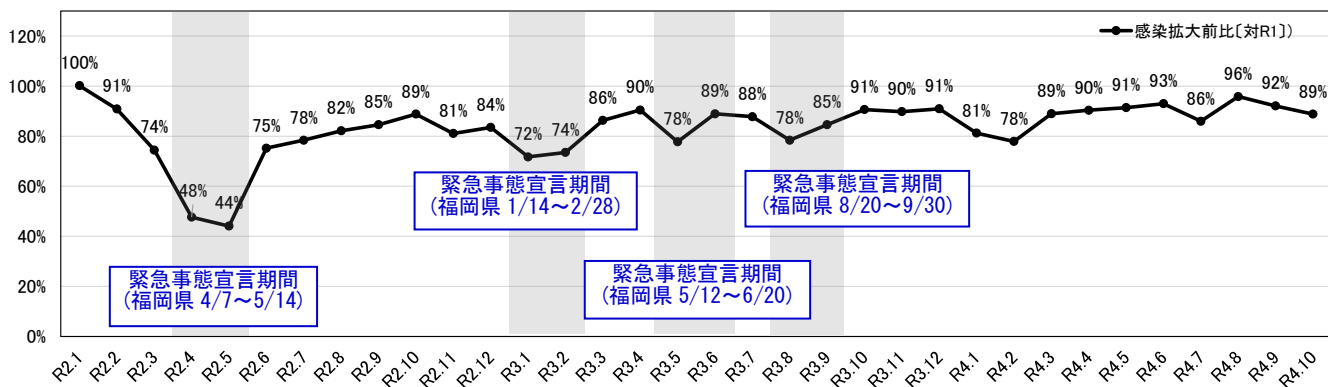
(令和4年12月現在)

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、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4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ます。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月に運行内容を見直し、利便性の向上等を図っている。
- 曲淵小学校の休校以降、曲淵系統の利用者が減少していたことから、地域のご意見や利用実態等を踏まえ、令和4年10月に車両を小型化し、新たに集落内へバス停を設置するなどの運行内容見直しを行い、利便性の向上等を図った。
- 引き続き、見直し後の利用状況等を踏まえながら、地域の実情に応じた生活交通の確保に努めていく。

- ①路線バス脇山支線(椎原系統)
使用車両:中型バス(定員:約55人)
運行本数:平日8.5往復、土日祝5.0往復
(平成30年3月ルート変更)
- ②大字西地区乗合タクシー ※予約型
使用車両:小型タクシー(定員:4人)
運行本数:平日4.0往復、土日祝3.0往復
(平成30年3月導入)
- ③曲淵線乗合タクシー
使用車両:ジャンボタクシー(定員:9人)
運行本数:平日9.5往復、土日祝7.0往復
(令和4年10月導入)

【運行見直し内容(令和4年10月1日)】

| | |
|------|---|
| 曲淵系統 | <ul style="list-style-type: none"> 車両を小型化(中型バス車両→ジャンボタクシー車両) バス運行が難しかった集落内へバス停新設、ルート延伸 内野公民館等を経由するルートへ変更、ダイヤ調整など |
| 椎原系統 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の実情を踏まえたダイヤ調整など |

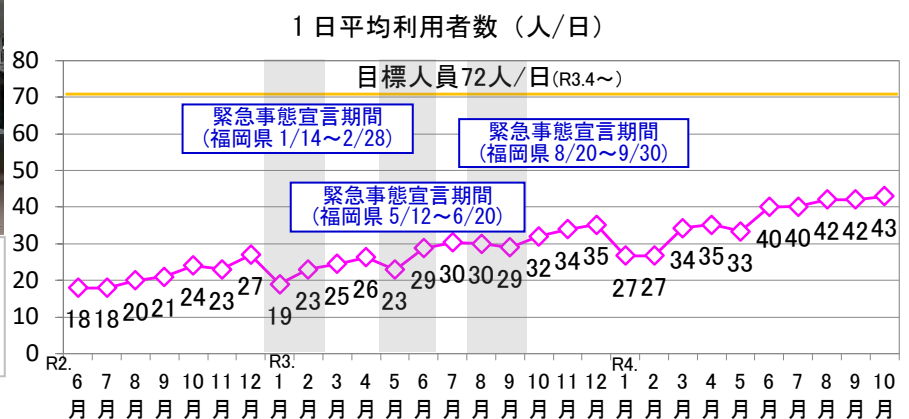


(2) 生活交通確保支援路線の状況

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

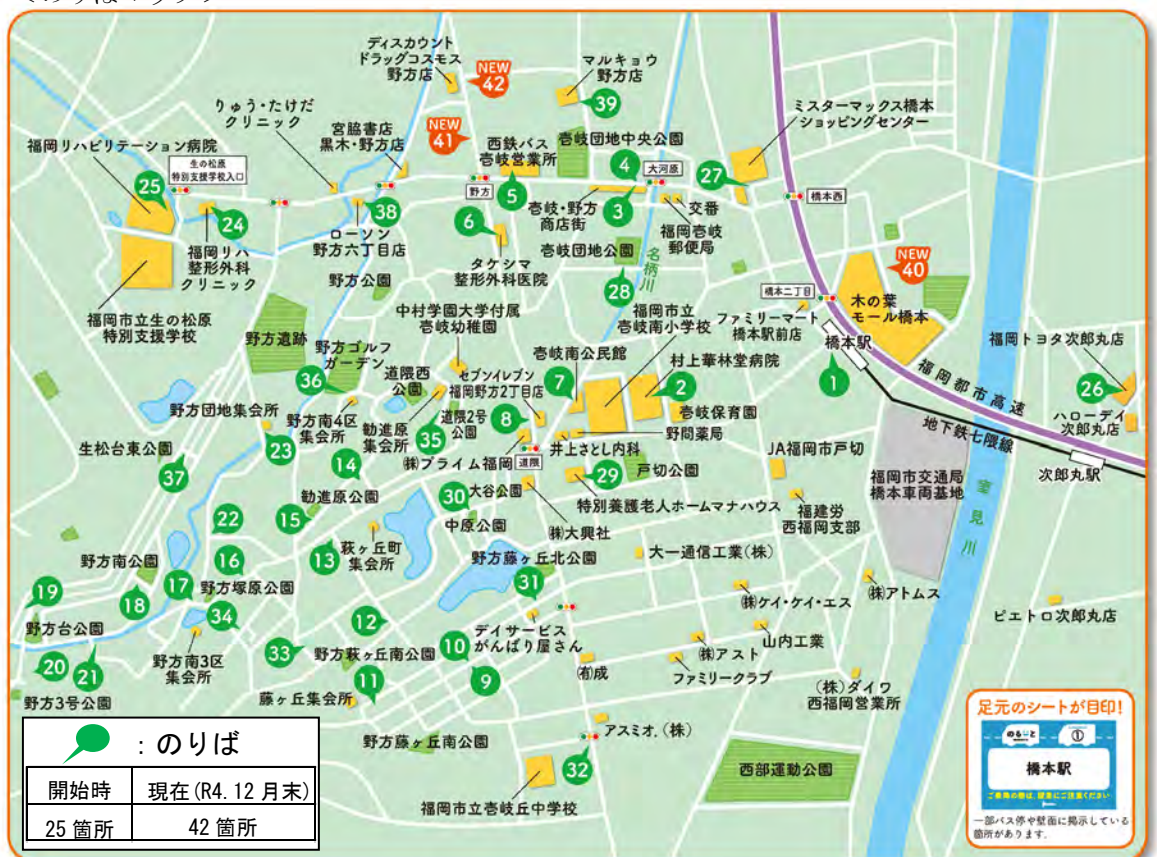
- ・西区壱岐南地区における生活交通確保に向けた地域主体の取組みとして、令和2年6月から、定められたエリア内を利用者ニーズに応じて運行するオンデマンドバス「壱岐南のるーと」の実証運行が開始されており、沿線の病院・商業施設などからの広告協賛による運行支援等も行われている。
- ・地域、交通事業者、市の共働により、のりば増設や利用ガイド配布などの利用促進に取り組んでおり、利用者は徐々に増加している。引き続き、利用状況等を踏まえながら、地域主体の取組みを支援していく。



<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）」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おり、引き続き、路線の維持・活性化に向けた取組みを進めていく。

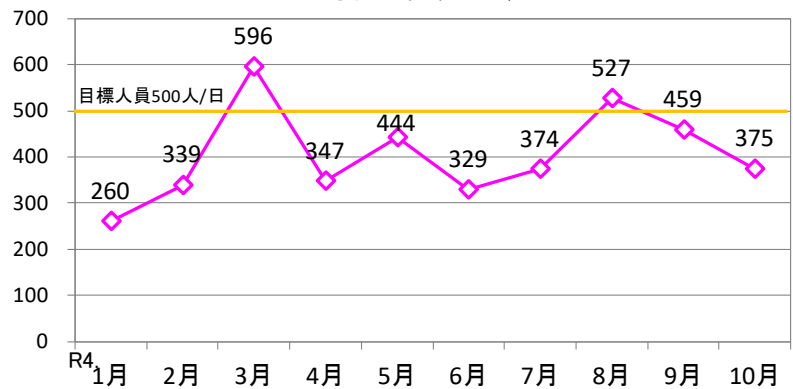
<路線図>



<運行本数>

| | |
|------|---------|
| 平日 | 16.0 往復 |
| 土日祝日 | 13.5 往復 |

1 日平均利用者数（人/日）



③ 賀茂藤崎線

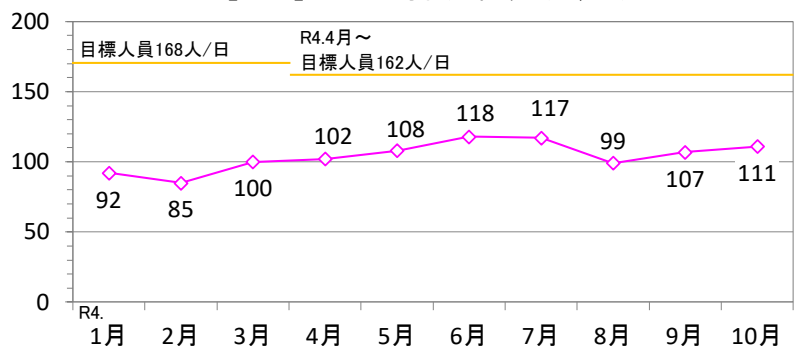
- 平成 22 年 3 月に西日本鉄道(株)から路線廃止の申し出がなされたが、地域、交通事業者、市で対応を協議し、減便や運賃の見直しによる収支改善等に取り組み、廃止予定日を延長し運行が継続されている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響で利用が減少する中、利用者数が目標に届かない状態が続いており、地域、交通事業者、市が共働して、沿線施設と連携したバス利用企画や利用促進チラシ配布など、路線維持に向けて利用促進に取り組んでいる。



<運行本数>

| | |
|----|--------------------------|
| 平日 | 20 便 (上り 9 便、下り 11 便) |
| 土曜 | 20 便(10 往復) |

【平日】1 日平均利用者数（人/日）



支援路線の利用促進の取組み（令和4年1月～令和4年12月）

西の浦線 （昭和バス）

○利用促進チラシの配布

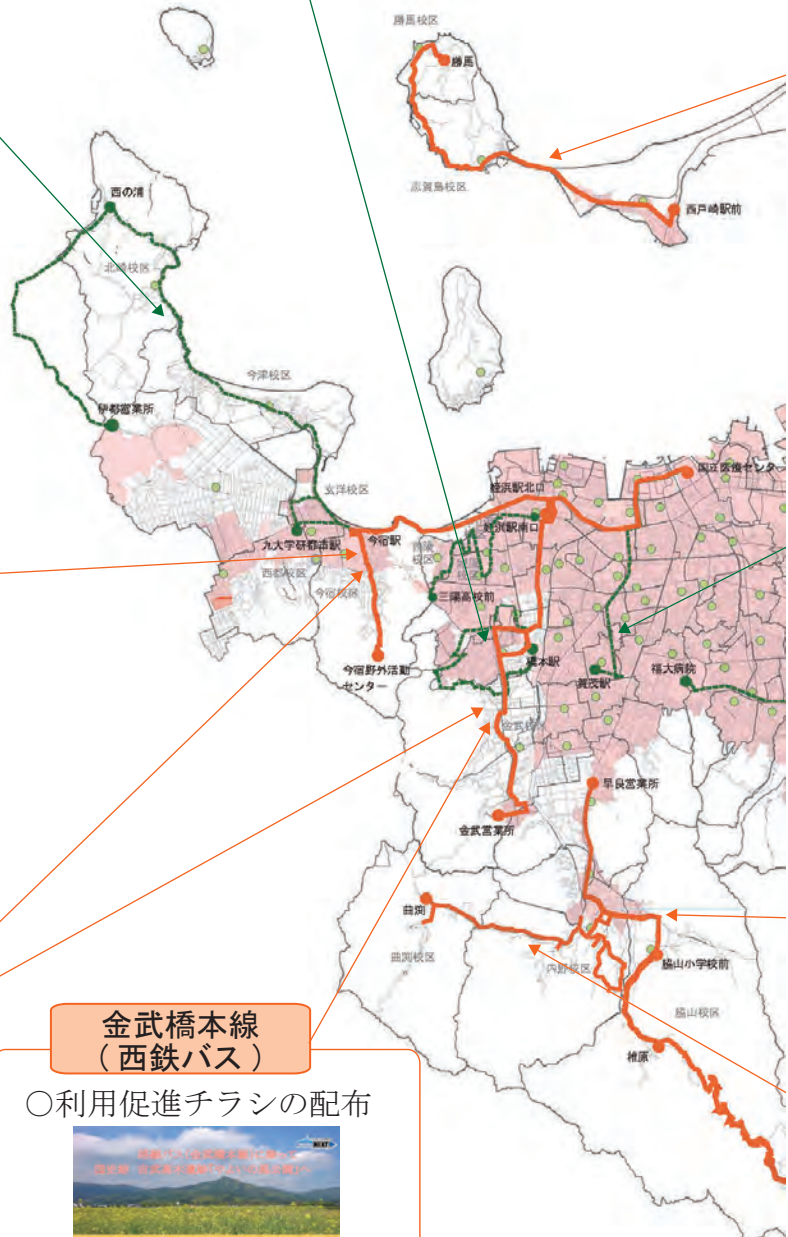


○バス旅の実施



志岐南のるーと （西鉄バス）

○利用ガイドの配布



今宿姪浜線 （姪浜タクシー）

○バス停ベンチ設置



今宿姪浜線 （姪浜タクシー）

○バス旅の実施



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

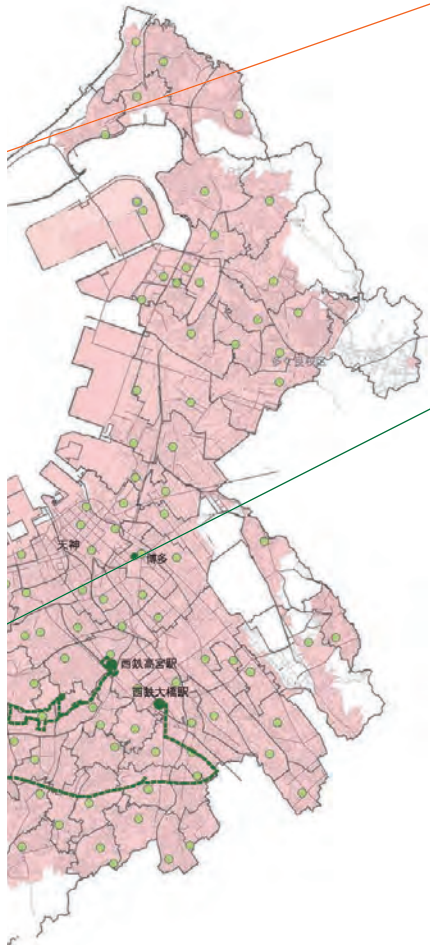


志賀島島内線 (西鉄バス)

○バス旅の実施



○利用促進チラシの配布



賀茂藤崎線 (西鉄バス)

○ギャラリーバスの運行



○利用促進チラシの配布

○バスを活用した地域企画の実施

○沿線施設と連携した バス利用促進企画の実施



曲淵線乗合タクシー (飯倉タクシー)

○利用ガイドの配布



○車両お披露目式



脇山支線 (西鉄バス)

○利用促進チラシの配布



6. オンデマンド交通社会実験

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取り組んでいく必要があり、取組みの一つとして、オンデマンド交通社会実験を実施している。

(1) オンデマンド交通社会実験の概要

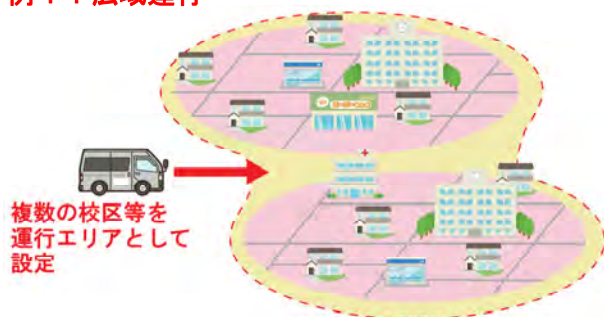
予約に応じて効率的に運行する「オンデマンド交通」を活用し、複数校区等での広域運行や曜日別運行などの運行内容の工夫をはじめ、運賃以外の収入確保の工夫に取り組んでいる。

(オンデマンド交通)

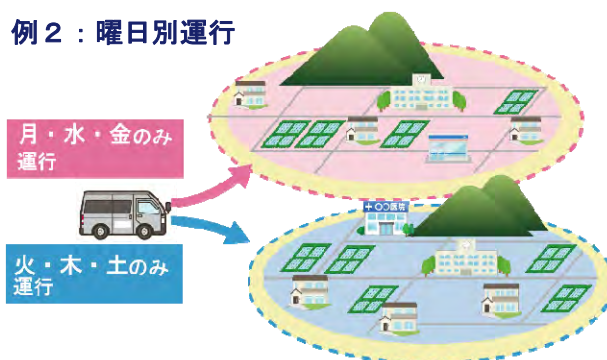


(運行内容の工夫イメージ)

例1：広域運行



例2：曜日別運行



※2つ又は3つの地区で曜日を組み合わせて運行

(運賃以外の収入確保の工夫イメージ)

エリアスポンサー制度：スポンサー事業者からの協賛・広告で運行費の一部を支える



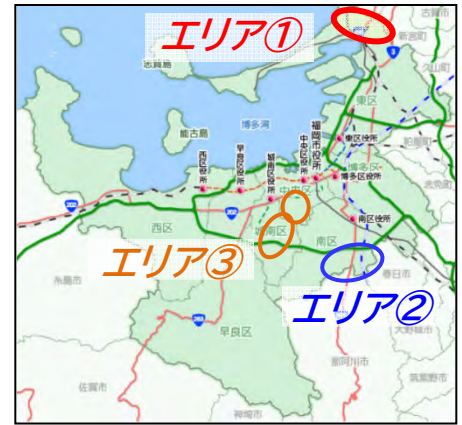
(生活交通に関する住民意識調査 (令和元年度 高齢者対象))

- ・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

(2) 各エリアの取組み状況

市と共働で運行内容の検討や利用促進等に主体的に取り組む地域・交通事業者をそれぞれ募集のうえ決定し、市内3エリアで社会実験に取り組んでいる。

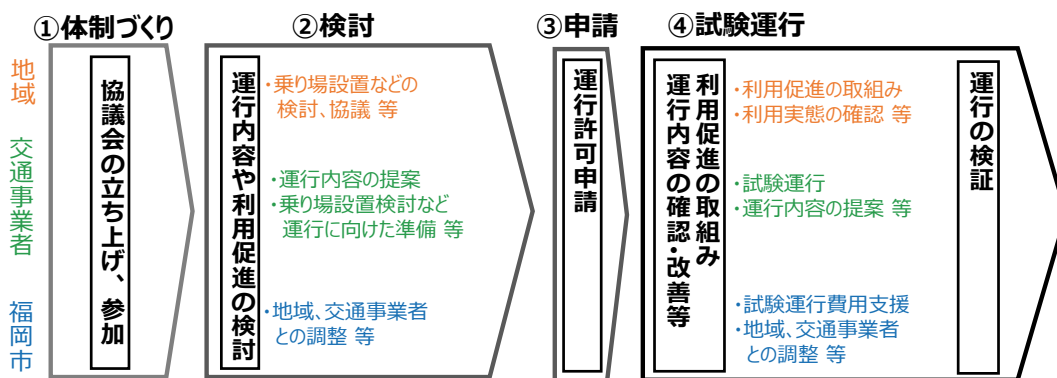
各エリアにおいて、地域・交通事業者・市による運行協議会を立上げ、運行計画等の協議・検討を行っており、エリア①東区は11月24日に運行開始し、エリア②南区及び③中央区・城南区は、運行開始に向けた準備を進めている。



| エリア | エリア①東区 美和台・和白東・三苦校区 | エリア②南区 老司・鶴田・弥永西・ 弥永・日佐校区 | エリア③中央区・城南区 小笹・草ヶ江・赤坂・ 長尾・七隈・金山・片江校区 |
|-------|---|---|---|
| 運行内容 | 広域運行 | 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) | (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(月～金) (土日祝・年末年始は運休) | 平日(月～金)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) | 8:00-18:00 (ドライバー休憩1時間含む) | 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・小学生は半額) | 300円/1乗車・人 (障がい者・小学生は半額) | 300円/1乗車・人 (障がい者・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) | ユニバーサルデザインタク シー車両(乗客定員4人) | ユニバーサルデザインタク シー車両(乗客定員4人) |
| 運行期間 | R4.11.24～運行開始 (1年間予定) | R5.1月下旬～運行開始予定 (1年間予定) | (協議中) |

※エリア②及び③は令和4年12月末現在の運行計画案(エリア②は九州運輸局許可申請中)

(取組みの流れ)



(3) 今後の取組み

引き続き、運行に関する協議・検討を進め、運行開始以降も適宜運行内容の改善等を図りながら、利用者の特性や収支状況の把握・分析を行い、利用者のニーズや取組みの効果などについて検証していく。

7. 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、重要性が高まっていると考えている。

一方で、郊外部における人口減少やバス乗務員の不足、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、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るとともに、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして、令和4年度より、オンデマンド交通を活用した社会実験を実施している。

今後とも、生活交通条例に基づく休廃止対策等を実施するとともに、社会実験での課題等を踏まえながら、地域の実情に応じた持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに取り組んでいく。