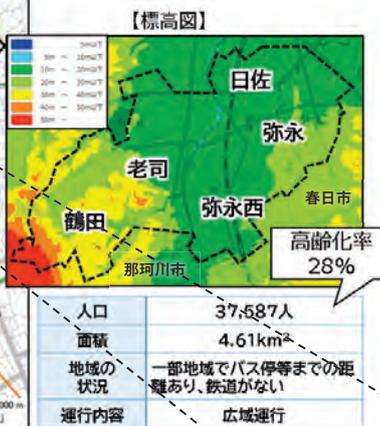
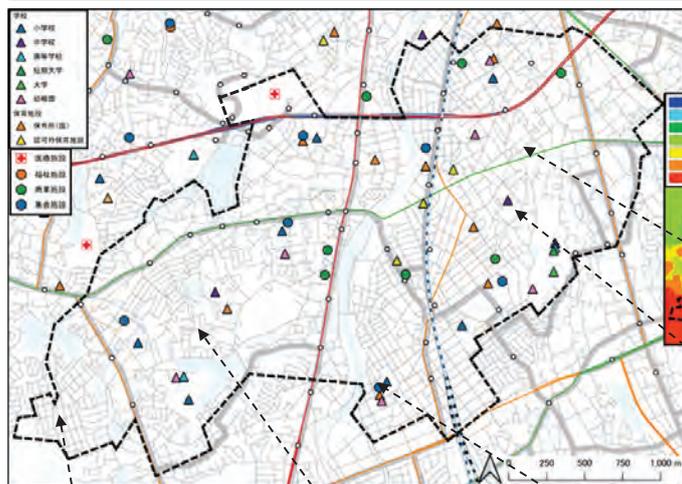


オンデマンド交通社会実験 エリア②南区の分析等

1. エリア②南区概要

○地理的状況

・商業施設等が立地する幹線道路は低地にあり、戸建て住宅団地は高台等に立地するため、坂道での移動やバス停まで迂回を要する地域があるなど、特に高齢者等の買い物などの外出の困りごとになっている。



■地域の移動に関する困りごと

校区	地域の声
老司	・高台に住宅密集地がある ・最寄りのバス停まで40分以上かかる地域もあり、買い物や通院が困難
鶴田	・自家用車を持っていない人や免許返納者が増えてきており、買い物や通院が困難
弥永西	・高齢化が進み、免許返納者が増えてきており、買い物や通院ができない人が多くいる
弥永	・一部地域は高台にあり、道路も狭険 ・バス停まで20分かかかる地域もあり、買い物や通院のための交通手段が必要
日佐	・バス停まで遠く、通院や買い物が困難である

柏原2丁目



老司5丁目



警弥郷3丁目



日佐3丁目



日佐4丁目



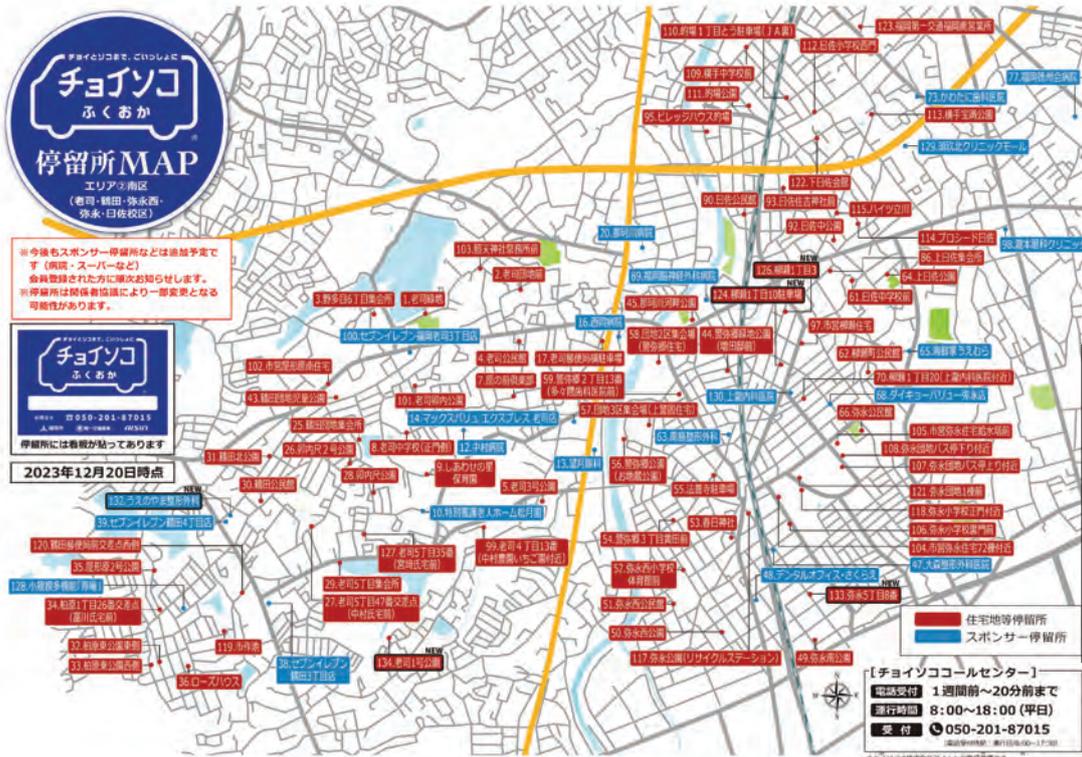
2.運行概要

(1)運行サービス (R5.12.20時点)

項目	内容		
運行サービス	名称	チョイソコふくおか エリア②南区	
	運行区域	老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区 外	
	停留所	96箇所 (当初 54箇所)	
	運行方式	フルデマンド方式	
	運行曜日	月、火、水、木、金 (運休：土日祝日・12月29日～1月3日)	
	運行時間帯	8:00～18:00 ※内1時間は2回に分けてドライバー休憩時間あり	
	予約方法	電話予約 (コールセンター) 、 インターネット予約	
	予約受付時間	電話予約受付：8:00-17:30 、 インターネット予約受付：24時間 【予約可能期間：乗車希望日の1週間前～20分前※ まで】 ※R5.11.24～	
	運賃設定	300円/1乗車・人	
	割引の有無・内容	有 (障がい者、小学生は半額の150円)	
	決済方法	現金、クレジットカード (事前のみ) 、 交通系IC (電子マネー) 、 iD ※R5n高齢者乗車券・福祉乗車券から「チョイソコ乗車券」 (紙券) が選択可	
	使用車両・定員 ・導入方法	使用車両	ジャパンタクシー
		乗車定員	5名 (ドライバー1名、乗客4名まで)
導入方法		既存タクシー車両使用	

2.運行概要

(2)停留所 (R5.12.20時点)



■停留所設置数の推移

時点	停留所数	停留所数	
		住宅地等 停留所	スポンサー 停留所
R5.1.31	54	45	9
R5.3.20	60	45	15
R5.5.1	81	65	16
R5.7.10	82	65	17
R5.8.17	87	69	18
R5.10.10	88	70	18
R5.10.30	90	70	20
R5.11.15	91	70	21
R5.12.20	96	74	22

3.会員登録及び利用状況

(1)会員登録者・利用経験者数 ※10/31時点

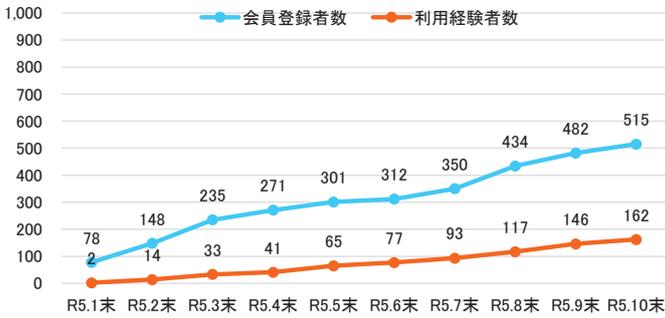
- ・エリア②南区の会員登録者数は、R5.10.31時点で515人（うち高齢者は約8割）であり、徐々に増加。
- ・そのうち利用経験者は162人（うち高齢者は約8割）となっている。

○地区別（人）

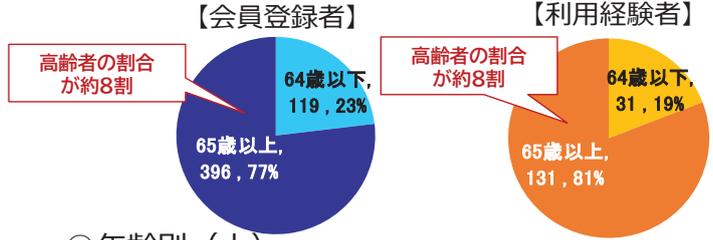
地区	会員登録者数 A	利用経験者数 B	割合 B/A
エリア②南区	515	162	31%
老司	90	31	34%
鶴田	160	40	25%
弥永西	115	28	24%
弥永	117	57	49%
日佐	33	6	18%
小計	515	162	31%
エリア①東区	1,094	450	41%
エリア③中央区・城南区	562	140	25%
その他・不明含む	433	117	27%
合計	2,604	869	33%

※会員登録時に登録した「最寄り停留所」から集計
 ※エリア①R4.11.24、エリア②R5.1.31、エリア③R5.6.28運行開始

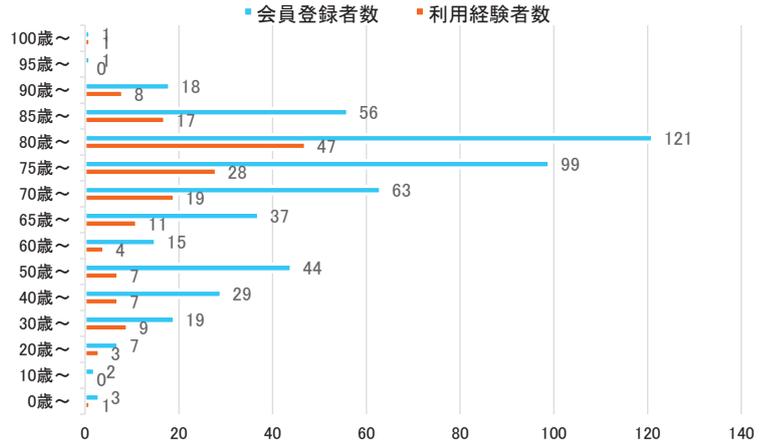
○エリア②南区の推移（人）



○高齢者の方の割合 ※エリア②南区



○年齢別（人） ※エリア②南区



3.会員登録及び利用状況

(2)利用者数（延べ） ※10/31時点

- ・R5.10月は月間延べ381人(前月比+47人)、1日当たり平均18人(前月比+1人)の利用があった。

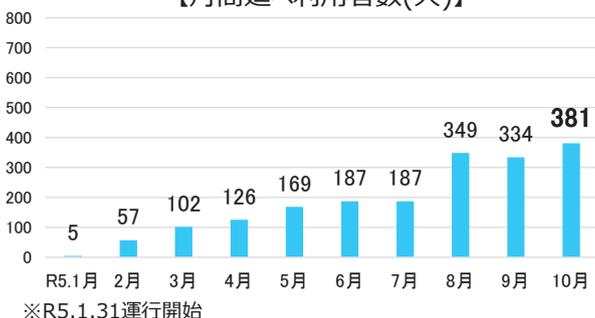
○月間・1日当たり平均利用者数の推移（人）

月	月間延べ利用者数(人)		1日当たり平均利用者数(人)		運行日数
	前月比	前月比	前月比	前月比	
R5.1月	5	-	5	-	1日
2月	57	52	3	▲2	19日
3月	102	45	5	2	22日
4月	126	24	6	1	20日
5月	169	43	8	2	20日
6月	187	18	9	1	22日
7月	187	0	9	0	20日
8月	349	162	16	7	22日
9月	334	▲15	17	1	20日
10月	381	47	18	1	21日

○利用が多い停留所（上位20箇所） ※11/24～10/31累計

順位	停留所名	乗降合計(回)	割合
1	②77 福岡徳州会病院	252	6.6%
2	②68 タイキョーバリュー弥永店	248	6.5%
3	②2 老司団地前	209	5.5%
4	②20 那珂川病院	208	5.5%
5	②54 警務署3丁目貴田前	207	5.5%
6	②13 望月眼科	183	4.8%
7	②12 中村病院	181	4.8%
8	②93 日佐住吉神社前	160	4.2%
9	②29 老司5丁目集会所	156	4.1%
10	②4 老司公民館	155	4.1%
11	②51 弥永西公民館	117	3.1%
12	②48 デンタルオフィス・さくらえ	100	2.6%
13	②100 セブイレブ南福岡老司3丁目店	94	2.5%
14	②5 老司3号公園	93	2.5%
15	②39 セブイレブ南福岡4丁目店	86	2.3%
16	②38 セブイレブ南福岡3丁目店	79	2.1%
17	②98 瀬本眼科クリニック	77	2.0%
18	②65 海鮮家うさむら	75	2.0%
19	②63 南島整形外科	72	1.9%
20	②61 日佐中学校前	65	1.7%

【月間延べ利用者数(人)】



【1日当たり平均利用者数(人)】

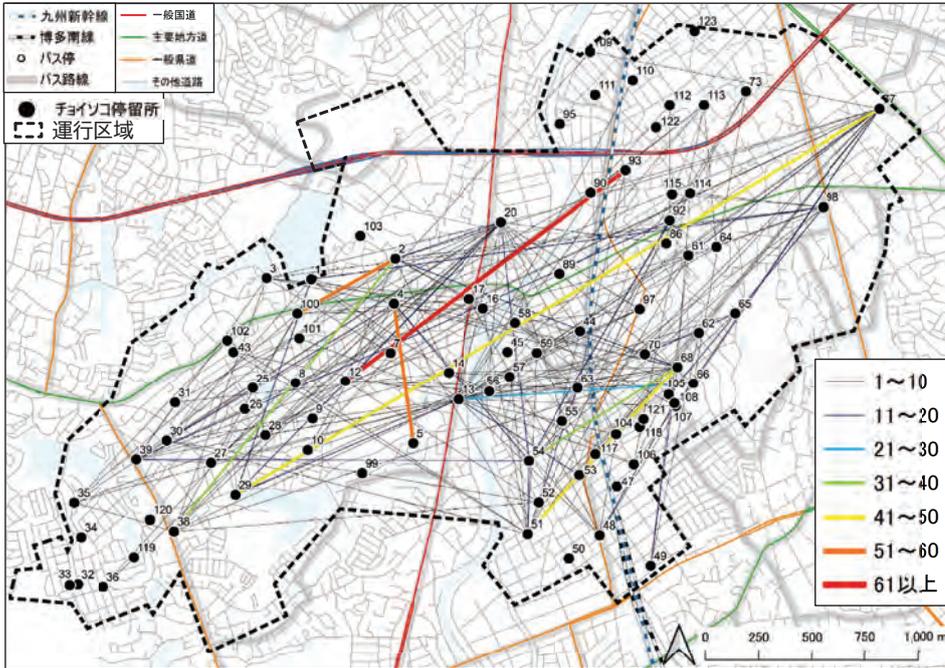


3.会員登録及び利用状況

(3)その他利用状況 ※8/31時点

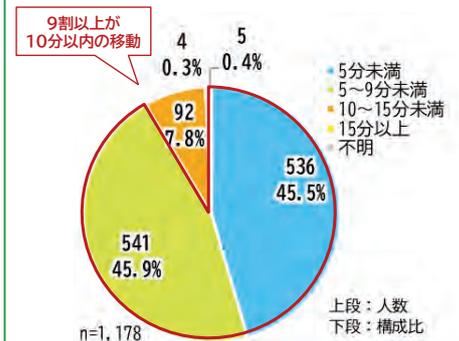
・自宅近くの停留所から病院、買い物先、公民館への利用が多い。

○移動の傾向 (OD図)



乗車・降車の合計が多い順 (上位10位)	利用者数
②68_ダイキョーバリュー弥永店	158
②2_老司団地前	145
②13_望月眼科	135
②12_中村病院	133
②93_日佐住吉神社前	123
②20_那珂川病院	122
②54_警弥郷3丁目黄田前	116
②4_老司公民館	109
②77_福岡徳州会病院	108
②51_弥永西公民館	95

【参考】利用ごとの所要時間

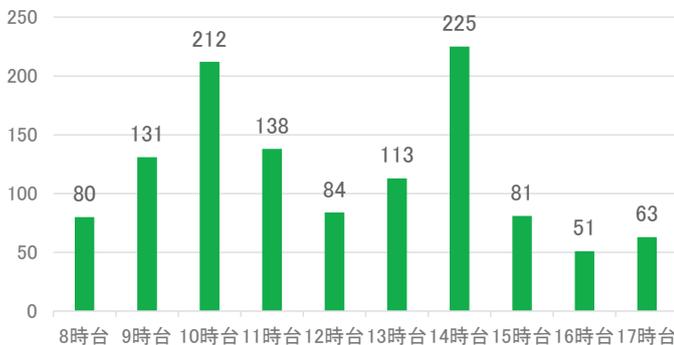


3.会員登録及び利用状況

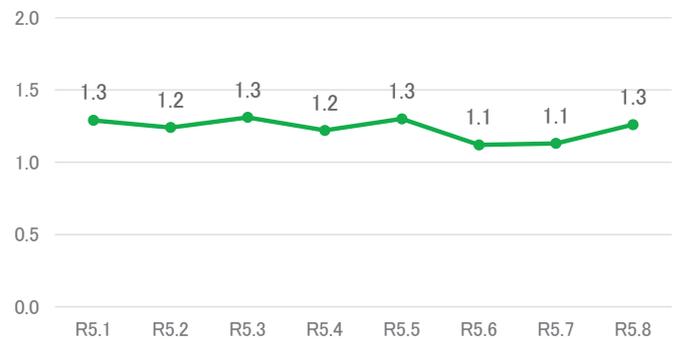
(3)その他利用状況※8/31時点

- ・時間帯別にみると、午前10時台、午後14時台の利用が多い。
- ・8月は、平均すると約1.3人が乗り合わせしている。
- ・予約方法別にみると、電話予約が85%、WEB予約が15%を占める。

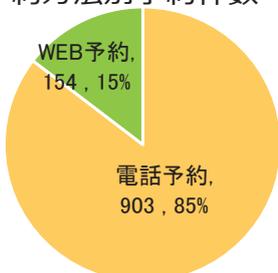
○時間帯別利用者数 (人) ※R5.1~R5.8累計



○乗合率



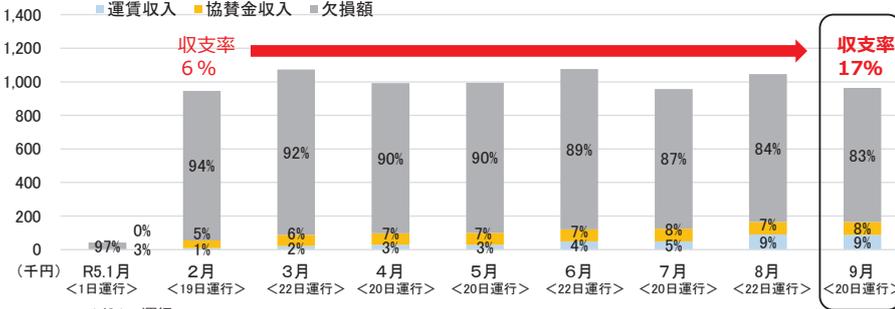
○予約方法別予約件数 (件) ※R5.1~R5.8累計



4.収支状況

- ・収支状況は、9月時点で収支率は17%、欠損は83%だが、収支率は徐々に増加。
- ・スポンサー契約数は徐々に増加しており、協賛金は9月時点で約8万円。

(1)収支割合



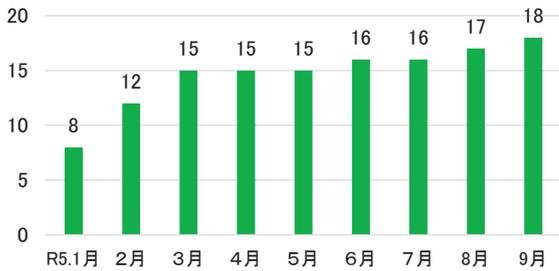
利用者1人当たり 約2,400円
※9月利用者数 334人

R5.9月実績	
欠損額(市負担金見込み)	約80万円
収入	
協賛金収入	約8万円
運賃収入	約9万円
運行経費 (人件費、燃料油脂費、システム運用費など) ※経費等は運行日数により変動	約96万円

※1万円未満は四捨五入のため端数が合わない場合がある。

(2)スポンサー数

○スポンサー契約数の推移



○スポンサー契約の状況 ※スポンサープランにより広告の大きさ等が変化



5.アンケート調査結果

(1)調査の目的・概要

- 利用者の利便性向上や事業者の運行効率化等を図っていくため、取組み校区の住民及び会員登録者を対象に、アンケート調査を実施。

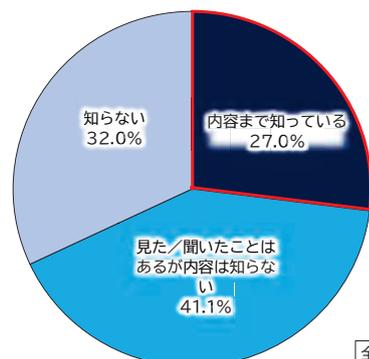
	①住民アンケート	②会員アンケート
主体	市	交通事業者(チョイソコグループ)
対象	福岡市南区(鶴田・老司・弥永西・弥永・日佐校区)在住の18歳以上の男女1,000人 ※無作為抽出:非会員含む	チョイソコふくおかエリア②会員 422人 (調査票発行数:243世帯)
調査方法	郵送による配付・回収	チョイソコ通信(会報誌)に同封し郵送・回収
調査時期	令和5年8月10日~9月4日	令和5年8月4日~8月31日
有効回収数(率)	241サンプル(24.1%)	95サンプル(22.5%)

(2)主な調査結果

○チョイソコに関する意見 ①住民アンケート

<認知度>

「チョイソコふくおか」の認知状況について、「内容まで知っている」が約3割、「見た/聞いたことはあるが内容は知らない」が4割で、およそ3分の2を占めている。一方、「知らない」は約3割となっている。



全体(n=241)

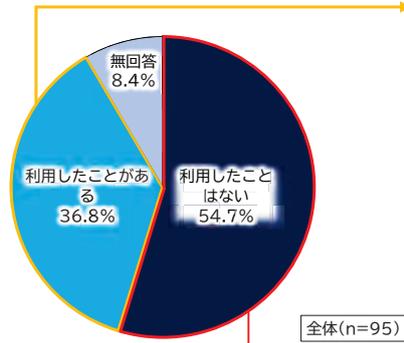
5.アンケート調査結果

(2)主な調査結果

○チョイソコに関する意見 ②会員アンケート

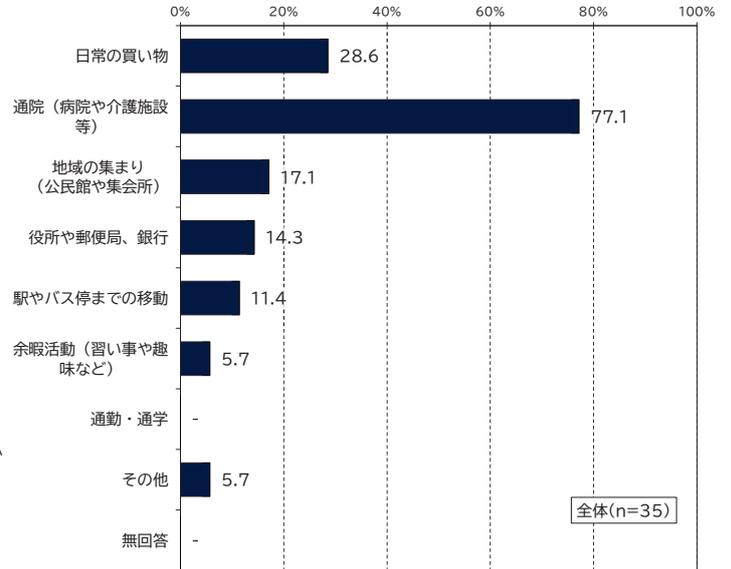
<利用の有無>

「利用したことがある」が約4割、「利用したことはない」が5割超を占めた。



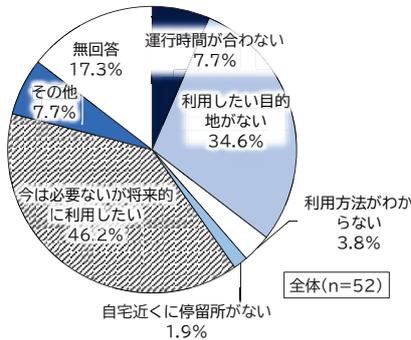
<チョイソコの主な利用目的>

「チョイソコふくおか」を利用したことがあると回答された方の利用目的としては、「通院」が77.1%と最も多く、次いで「日常の買い物」(28.6%)が多い。



<未利用の理由>

「今は必要ないが将来的に利用したい」が約5割、「利用したい目的がない」が約3割、「運行時間が合わない」が約1割を占める。



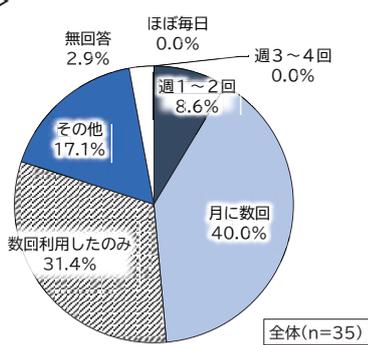
5.アンケート調査結果

(2)主な調査結果

○チョイソコに関する意見 ②会員アンケート

<チョイソコの利用頻度>

「チョイソコふくおか」を利用したことがあると回答された方の利用頻度としては、「月に数回」が4割、「数回利用したのみ」が約3割、「週に1～2回」が約1割を占めている。

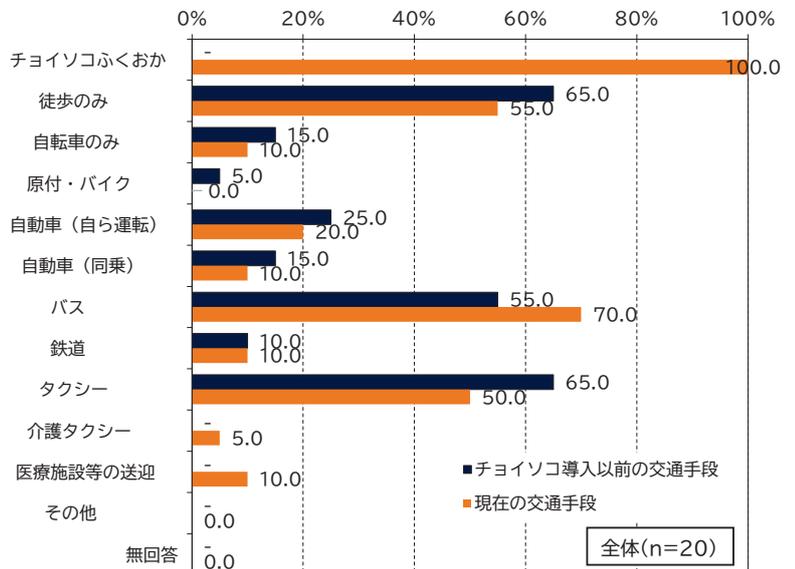
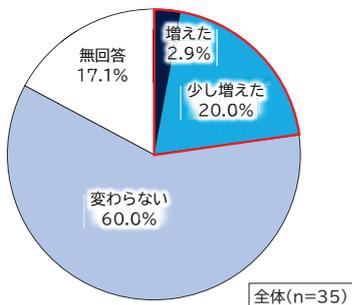


<チョイソコ利用者の交通手段 (チョイソコ導入前後)>

・日常生活 (買い物、通院、通勤、地域の集まりなど) の外出にチョイソコを使用している方の、チョイソコ導入前後の交通手段を比較すると、「バス」が15.0%増加する一方、「タクシー」が15.0%、「徒歩のみ」が10.0%、「自転車のみ」、「原付・バイク」、「自動車 (自ら運転)」、「自動車 (同乗)」が5%減少している。
・半数以上の方が、チョイソコと、バス・タクシーなどの既存の公共交通を併用している。

<外出頻度の変化>

「チョイソコふくおか」を利用したことがあると回答された方のうち、外出頻度が増えた方が「増えた」(2.9%)、「少し増えた」(20.0%)と、約2割を占めている。



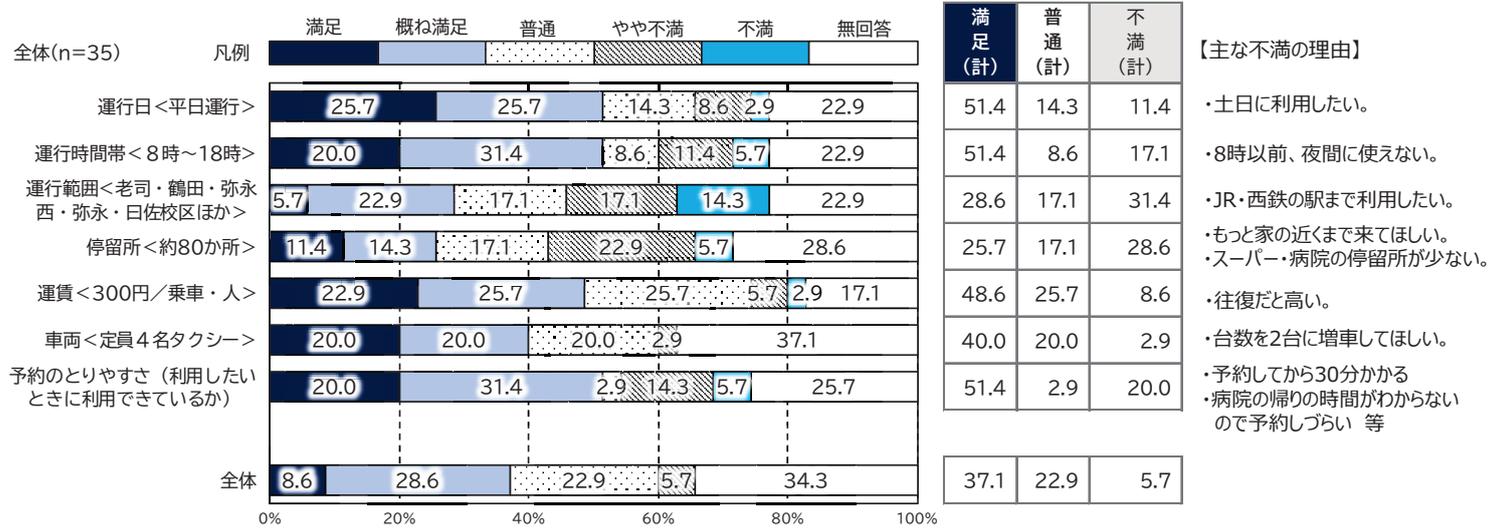
5.アンケート調査結果

(2)主な調査結果

○チョイソコに関する意見 ②会員アンケート

・「チョイソコふくおか」を利用したことがあると回答された方に、「チョイソコふくおか」の評価について尋ねた。
 ・「満足」と「概ね満足」を合わせた『満足（計）』の割合は「運行日＜平日運行＞」、「運行時間帯＜8時～18時＞」、「予約のとりやすさ（利用したいときに利用できるか）」で51.4%と半数超を占める。また、「全体」では約4割となっている。
 ・一方、「やや不満」と「不満」を合わせた『不満（計）』の割合は「運行範囲＜老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区ほか＞」で31.4%と最も高く、次いで「停留所＜約80箇所＞」で28.6%。また、「全体」では5.7%となっている。

<満足度>



6.ヒアリング結果

(1)地域の主なご意見（9月下旬：各校区ヒアリング）

- チョイソコは、**高齢者を中心に、今までバスでは行けなかったところにも行けるようになり、便利になったという声**を聞いている。
- 運行開始当初は知らない人が多かったが、最近、聞いたことがあるという人が増えてきて、**前よりは認知が進んできた**と感じるが、**まだまだ認知不足**という気がする。オンデマンド交通自体、馴染みがないシステムなので、**もう少し周知に時間がかかる**と思う。
- 公民館だより等による**住民への定期的な周知や、高齢者を中心に説明会・呼びかけ**を行い、口コミで広がるようにしていきたい。
- 会員登録に時間がかかるのでなかなか利用につながらないのでは。WEB登録以外でも**即時で会員登録できる仕組み**、または**未登録者でも試しに利用できるような仕組み**を検討してもらいたい。
- 外出（特に通院）の帰りの時間がわからないときに、チョイソコをうまく利用できない。最近ではタクシーを呼んでも来ないことが多く困る。
- 乗車の30分前までしか予約ができないので、**少しでも予約受付時間を拡大**してもらいたい。
- 地域行事が多い**土日にも運行**してもらいたい。
- 駅、バスの営業所まで**エリアを広げて**もらいたい（井尻駅、博多南駅、桧原営業所）
- 今まで取組み、やっと利用が増えてきたところ。高齢化に加え、バス減便やタクシー不足の話もある中、チョイソコの**運行を継続**されたい。

(2)交通事業者の主なご意見（9月下旬：チョイソコグループヒアリング）

- 高齢者を中心に**利用され、概ね満足いただいていると感じている。8月から利用が増えたが、新規利用者というよりは、今までの利用者が継続して利用するようになったパターンが多いと感じる。**地域の移動手段として定着を期待する声**も受けている。
- 一方で、**駅へのアクセスがなく、使い勝手がよくない**のご意見が多い。
- 運行エリアの範囲は、現状では妥当**と考えるが、住民の行きたい場所がきちんと停留所になっているか、エリア内に入っているかは再考していきたい。
- 会員登録のペースは東区に比べるとややゆっくりだが、口コミで徐々に増えており、他都市と比較しても標準的。
- スポンサーについては、利用者が直接、事業者へ**停留所交渉**いただいております。非常に感謝しています。**現行より上のプラン（2万円～）を増やしても良い**と感じている。
- まず会員登録イベント**を実施することを検討したい。1,000名程度の会員を確保するために、地域のイベント（祭りや集まり）にブースを出させていただくなど、**認知拡大を図り、その後に利用促進へとつなげていきたい**。

7.まとめ

項目	①運行サービス
結果	○会員(R5.10:515人)及び利用者(R5.10:18人/日)は増加傾向にはあるが、利用目標達成(40人/日)には至っていない。 ○サービスについて約4割が満足と回答。一方、運行範囲、停留所等の改善要望あり。

項目	②運営面
結果	○利用者及びスポンサー数(R5.9:18停留所)が徐々に増え、収支率は増加傾向だが、R5.9月で収支率17%、欠損(負担)額は約80万円/月。 ○認知度(内容まで知っている)は約3割。

項目	③地域住民のQOL
結果	○外出機会が増えた方が約2割。

項目	④地域課題の適合性
結果	○利用経験者の8割が高齢者であり、通院や買い物先等への移動のための交通手段の一つとなっている。

地域に必要な公共交通手段の確保へ



～ 生活交通支援事業 ～ (不便地対策)

公共交通が不便な地域において、
地域みなさんが主体となって、
交通事業者や行政と協力し、地域
が必要とする生活交通をつくるこ
とができます。

みなさんの力を合わせた生活交通づくり



取組み事例：柏原三丁目地区



公共交通不便地であった南区柏原三丁目地区
では、生活交通の確保に向け、本制度を活用
した地域主体の取組みが行われました。
地域、交通事業者、福岡市が協力して
取り組んだ結果、平成 27 年 4 月より
地区内へのバスの本格運行が実現しました。

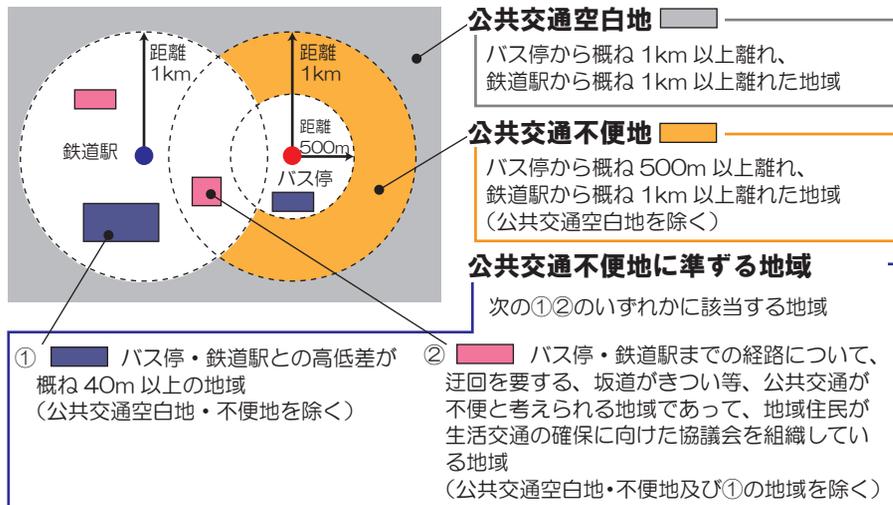
福岡市住宅都市局交通計画課

〒810-8620 福岡市中央区天神一丁目8番1号
電話 (092)-711-4393 FAX (092)-733-5590
メール kotsukeikaku.hupb@city.fukuoka.lg.jp

公共交通が不便な地域における地域主体となった生活交通確保の取組みへの支援

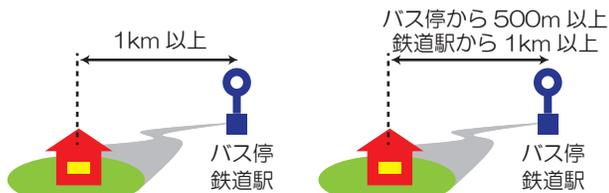
支援の対象地域

バス停や鉄道駅まで遠い、また坂道が急で不便な地域などを支援します。下に示す3つの地域が対象となる範囲です。



公共交通空白地

公共交通不便地



公共交通不便地に準ずる地域 ①



公共交通不便地に準ずる地域 ②



生活交通をつくりあげるまでのながれ

① 事前相談

地域の交通課題についてご相談ください

② 体制づくり

地域で話し合うことから始めます

- ・住民同士の合意形成
- ・協議会の立ち上げ

③ 調査・検討

運行計画をつくります

- ・地域ニーズなどの把握
- ・交通事業者の選定
- ・バス停位置、運賃 など

④ 試行運行

運行内容の確認をします

- ・利用実態や採算性などの確認
- ・運行内容の見直し

⑤ 本格運行

積極的に利用して、みなさんで支えます

- ・利用促進の取り組み
- ・定期的な検証、見直し

地域住民と協力関係の構築を行います

- ・地域ニーズに合った運行内容の提案

試行運行を実施し事業の評価を行います

- ・採算性の検証

安定した経営を目指します

- ・安全な運行
- ・低コストへの工夫

協議会の立ち上げ等の協力

検討経費の補助

補助金額：年間50万円を限度
補助期間：3年（最長5年）

試行運行経費の補助

・収支差額の補助
・経費の1/2と300万円のいずれか少ない額を限度
補助期間：6ヶ月（最長1年）

協議会運営の継続的な支援

加えて... 交通事業者と調整など必要な支援を行います

支援の基本的な考え

●地域が中心となった取組み

本支援事業は地域が主体的に取り組むことを前提としています。より使いやすいダイヤ、運行ルートを作り、みなさんが積極的に利用し、継続的な運行とするためには、地域の主体的な活動が不可欠だからです。

●自立した経営

本格運行後は地域と事業者が利用促進や定期的な検証・見直しに取り組みながら、自主的な運行を行います。本格運行に対して福岡市の財政支援はありません。

●地域、事業者、福岡市が協力し合う

持続可能な公共交通とするためには、地域、交通事業者及び福岡市が連携して取り組む必要があります。