

福岡都市圏における公共交通に関する調査 (参考資料)

生活交通のあり方について

- | | |
|-----------------------|--------|
| <1> 全国の子ス交通の状況 | …… 参1 |
| <2> 子ス路線の休廃止申し出への対応状況 | …… 参2 |
| <3> 交通手段の特性調査 | …… 参7 |
| <4> 生活交通に関する住民意識調査結果 | …… 参13 |
| <5> 広報チラシ | …… 参16 |

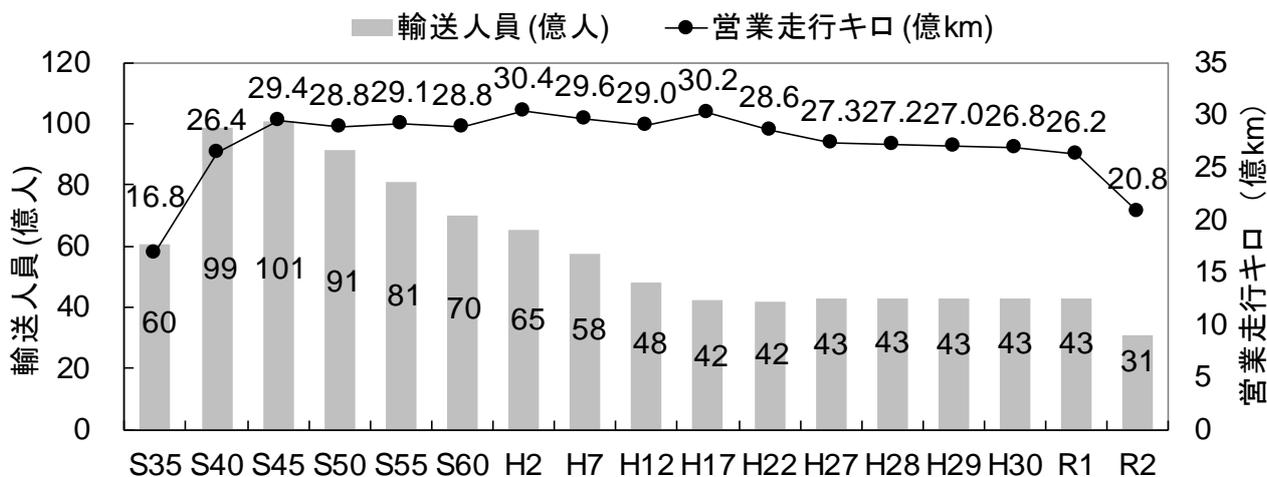
< 1 > 全国のバス交通の状況

全国のバス利用者数は、モータリゼーションの進展等により、昭和40年代をピークとして減少を続け、現在はピーク時の約3割という状況であり、ほとんどのバス事業者が赤字を計上している。

平成14年に道路運送法が改正され、バス事業の規制緩和が進み、新規参入が容易となった一方で、路線の休廃止が許可制から事前届出制となった。

また、近年、運転手不足も深刻になってきており、全国的にもバス路線の休廃止対策や生活交通の維持・確保が課題となっている。

(1) 全国の乗合バスによる輸送人員



(出典：国土交通省統計情報)

(2) 全国の乗合バス事業者の収支状況 (令和2年度)

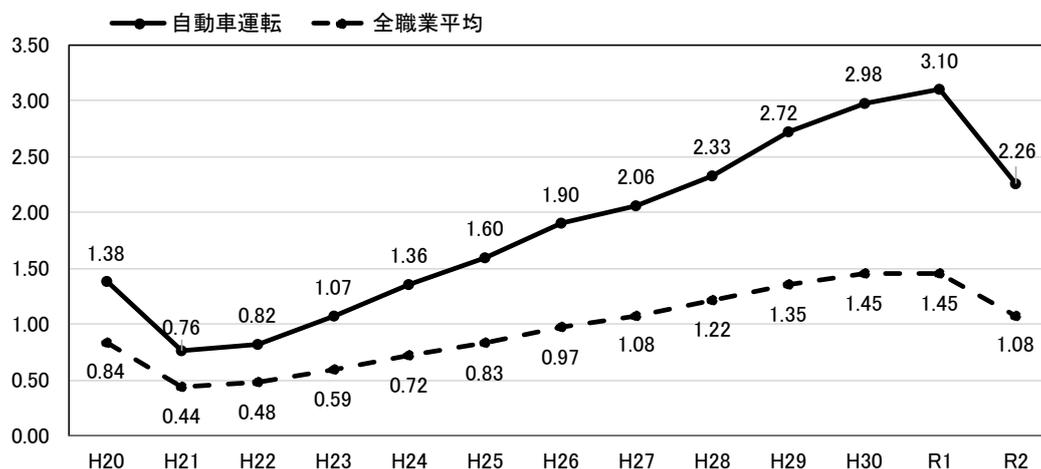
	バス事業全体の損益 (億円)			事業者数		
	収入	支出	損益	黒字	赤字	計
民営	4,307	5,870	△1,562	1 (1)	215 (206)	216 (207)
公営	1,124	1,553	△430	0 (0)	16 (16)	16 (16)
計	5,431	7,423	△1,992	1 (1)	231 (222)	232 (223)

※ 保有車両30両以上の事業者を対象とし、高速バス及び定期観光バスを除く。

※ () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

(出典：国土交通省統計資料)

(3) 有効求人倍率の推移



※有効求人倍率：公共職業安定所で取り扱う求職者数に対する求人数の割合で (出典：厚生労働省統計情報)
1人の求職者に対してどれだけの求人があるかを示す指標

< 2 > バス路線の休廃止申し出への対応状況

① 今宿姪浜線 【代替交通の確保】

(1) 経緯

- ・平成17年10月に昭和自動車(株)が西区を走る6路線の休廃止申し出(休廃止予定日:平成18年11月1日)。休廃止された場合、西区今宿上ノ原等で新たに公共交通空白地が生じる。
 ※今宿姪浜線乗合マイクロバス連絡協議会:平成19年9月28日設置
- ・複数の廃止路線を統合した形の路線にて、平成18年11月から1年間の社会実験を行い、平成19年11月から代替交通の本格運行開始。
- ・平日及び土曜日の運行経費を補助対象とし、経費と収入の差額を市が支援。
- ・平成26年4月から日曜祝日の運行経費についても補助対象とした。
- ・平成28年4月から補助限度額を廃止し、経費と収入の差額を市が支援。

(2) 地域の状況 ※数値は平成27年国勢調査。()は平成17年国勢調査。

	今宿上ノ原	大谷バス停周辺	計
人口	1,029(1,125)人	約330(約230)人	1,359(1,355)人
高齢化率	45.2(32.6)%	—	—

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 昭和自動車(株)	運行事業者 (株) 姪浜タクシー
路線 今宿野外活動センター～今宿 今宿野外活動センター～今宿～野北 姪浜～今宿～前原	路線 今宿野外活動センター～今宿駅前 ～姪浜駅北口(約10km)
車両 中型バス	車両 小型ノンステップバス1台
運行時間帯 始発 7:40(今宿野外活動センター発) 最終 18:12(今宿発)	運行時間帯 始発 7:10(今宿野外活動センター発) 最終 18:51(姪浜駅北口発)
運行本数・利用者数 平日 11.5往復・47人/日 土曜日 11.0往復・46人/日 日祝日 11.0往復・35人/日	運行本数・利用者数(令和2年度) 平日 10.0往復・62人/日 土曜日 8.0往復・38人/日 日祝日 8.0往復・35人/日
収支率 55%(国庫補助別)	収支率(令和2年度) 32%

(令和2年度実績) 経費: 14,834千円
 収入: 4,806千円
 (差額: 10,028千円)
 補助額: 10,028千円
 (うち県費補助1,247千円)

※千円未満は四捨五入処理を行っている

② 板屋脇山線 【代替交通の確保】

(1) 経緯

- ・平成19年3月に西日本鉄道(株)が那珂川支線の廃止申し出(休廃止予定日:平成20年4月1日)。廃止された場合、早良区板屋で新たに公共交通空白地が生じる。
 ※ 板屋脇山線乗合タクシー連絡協議会:平成20年1月23日設置
- ・地域との協議の結果、那珂川町方面への路線から脇山方面への路線に変更。また、需要や道路状況から、乗合タクシーによる運行に変更。
- ・平成20年4月に代替交通運行開始、平成20年8月に事前予約制を導入。経費と収入の差額を市が支援。
- ・令和元年6月に脇山方面と那珂川方面の2系統に運行内容見直し。

(2) 地域の状況 ※数値は平成27年国勢調査。()は平成17年国勢調査。

	板屋	※ 福祉施設の入所者を除く場合 人口:20(30)人、高齢化率:約65(約80)%
人口	76(86)人	
高齢化率	17.1(27.9)%	

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道(株)	運行事業者 飯倉タクシー(株)
路線 板屋 ~ 那珂川営業所(那珂川町)	路線 板屋ふるさと館前 ~ 脇山小学校前(約12km) 板屋ふるさと館前 ~ 中ノ島公園(約13km)
車両 中型バス	車両 乗合タクシー1台
運行時間帯 始発 7:24(板屋発) 最終 15:28(那珂川営業所発)	運行時間帯 始発 9:20(板屋ふるさと館前発) 最終 16:40(脇山小学校前発)
運行本数・利用者数 全日 4.0往復・2.3人/日	運行本数・利用者数(令和2年度) 全日 2.0往復(事前予約制)・26人/年
収支率 — (市委託路線)	収支率(令和2年度) 13%

(令和2年度実績) 経費: 96千円
 収入: 12千円
 (差額: 84千円)
 補助額: 84千円
 (うち県費補助 26千円)

※千円未満は四捨五入処理を行っている

③ 志賀島島内線 【代替交通の確保】

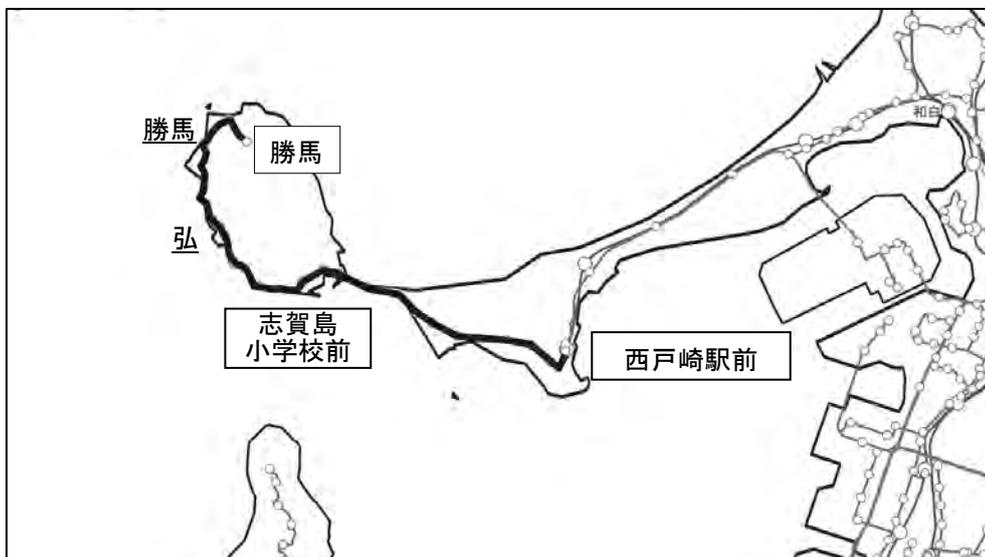
(1) 経緯

- 平成 19 年 10 月に西日本鉄道(株)が志賀島島内線の廃止申し出(休廃止予定日：平成 20 年 11 月 1 日)。廃止された場合、東区勝馬、弘地区で新たに公共交通空白地が生じる。
 ※ 志賀島地域バス連絡協議会：平成 20 年 4 月 30 日設置
- 地域は、西戸崎までの運行や西鉄による運行継続を要望したことから、平成 20 年 11 月に西鉄グループ西鉄バス宗像(株)による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。(平成 29 年度から西鉄株が運行)
- 平成 27 年 3 月に大岳止(2 便)を J R 西戸崎まで延伸し、駅構内へ全便乗り入れ。

(2) 地域の状況 ※数値は平成 27 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	勝馬	弘	合計
人口	237(274)人	289(411)人	526(685)人
高齢化率	35.0(26.3)%	40.1(28.5)%	37.8(27.6)%

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道(株)	運行事業者 西日本鉄道(株)
路線 勝馬 ～ 海浜公園西口	路線 勝馬 ～ 志賀島小学校前・西戸崎駅前 (約 11km)
車両 中型バス 2 台	車両 中型バス 1 台
運行時間帯 始発 6:04 (勝馬発) 最終 21:01 (西戸崎駅前発)	運行時間帯 始発 5:46 (勝馬発※志賀島小学校前止め) 最終 22:16 (西戸崎駅前発※志賀島小学校前止め)
運行本数・利用者数 平日 14.5 往復・134 人/日 土曜日 13.5 往復・108 人/日 日祝日 13.0 往復・68 人/日	運行本数・利用者数 (令和 2 年度) 平日 10.5 往復・123 人/日 土曜日 7.0 往復・60 人/日 日祝日 7.0 往復・37 人/日
収支率 28%	収支率 (令和 2 年度) 28%

(令和 2 年度実績) 経費：20,980 千円
 収入等：5,886 千円
 (差額：15,094 千円)
 補助額：15,094 千円
 (うち県費補助 1,511 千円)

※千円未満は四捨五入処理を行っている

④ 脇山支線 【代替交通の確保】

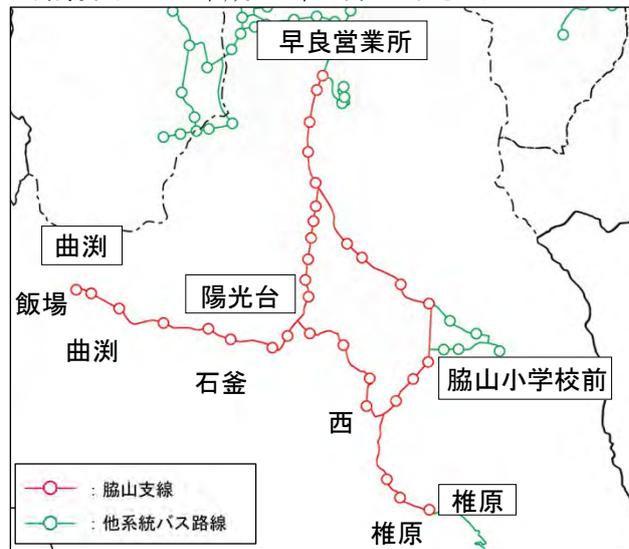
(1) 経緯

- 平成21年3月に西日本鉄道(株)が脇山支線の廃止申し出(休廃止予定日:平成22年4月1日)。廃止された場合、早良区飯場、曲渕、石釜、西、椎原で新たに公共交通空白地が生じる。
 ※ 早良区南部地域バス連絡協議会:平成21年7月28日設置
- 地域は、早良営業所までの運行や西鉄による運行継続を要望したことから、平成22年4月に西鉄による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。
- 平成30年3月に運行内容見直し(バスルート切替え、予約型乗合タクシー導入(大字西地区))

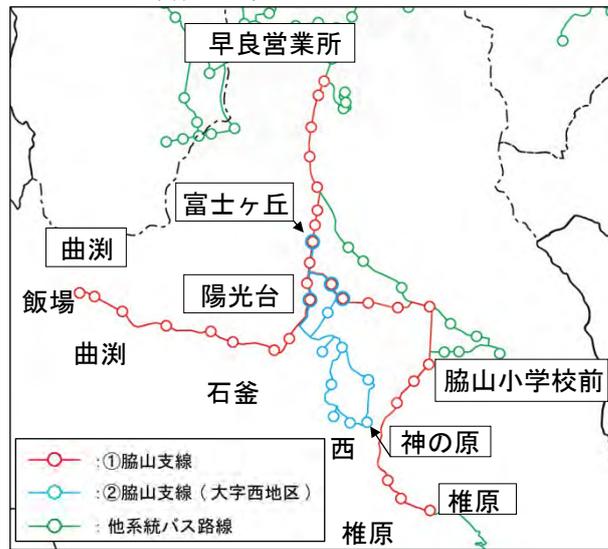
(2) 地域の状況 ※数値は平成27年国勢調査。()は平成17年国勢調査。

	飯場	曲渕	石釜	西	椎原	合計
人口	59(87)人	98(104)人	642(750)人	591(759)人	209(279)人	1,599(1,979)人
高齢化率	61.0(33.3)%	36.7(33.7)%	41.9(29.7)%	36.2(25.0)%	44.0(31.2)%	40.5(28.5)%

<路線図> 平成30年3月16日まで



平成30年3月17日から



<運行内容>

休廃止申し出時	現在	
運行事業者 西日本鉄道(株)	運行事業者 ①西日本鉄道(株)	②飯倉タクシー(株)
路線 曲渕～陽光台～早良営業所 椎原～脇山小学校前 ～早良営業所 椎原～脇山小学校前 ～陽光台～早良営業所	路線 曲渕～陽光台～早良営業所 椎原～脇山小学校前 ～早良営業所 (約13km)※重複区間を除く	路線(区域) 西地区～内野地区 (約3km)神の原～富士ヶ丘
車両 中型バス2台	車両 平日 中型バス2台 土日祝 中型バス1台	車両 乗合タクシー1台
運行時間帯 始発 5:54(曲渕発) 最終 21:38(早良営業所発)	運行時間帯 始発 6:15(椎原発) 最終 19:50(早良営業所発)	運行時間帯 始発 7:00(西地区発) 最終 17:00(内野地区発)
運行本数・利用者数 平日 22.0往復・214人/日 土曜日 21.0往復・125人/日 日祝日 19.5往復・145人/日	運行本数・利用者数(R2年度) 平日 16.5往復・146人/日 土曜日 11.0往復・87人/日 日祝日 11.0往復・61人/日	運行本数・利用者数(R2年度) 平日 4.0往復 ※事前予約 土日祝 3.0往復 474人/年
収支率 21%	収支率(令和2年度) 18% (令和2年度実績) 経費:31,930千円 収入等:5,842千円 (差額:26,088千円) 補助額:26,088千円 (うち県費補助2,550千円)	収支率(令和2年度) 18% (令和2年度実績) 経費:531千円 収入:93千円 (差額:438千円) 補助額:438千円 (うち県費補助118千円)

※千円未満は四捨五入処理を行っている

⑤ 金武橋本線 【代替交通の確保】

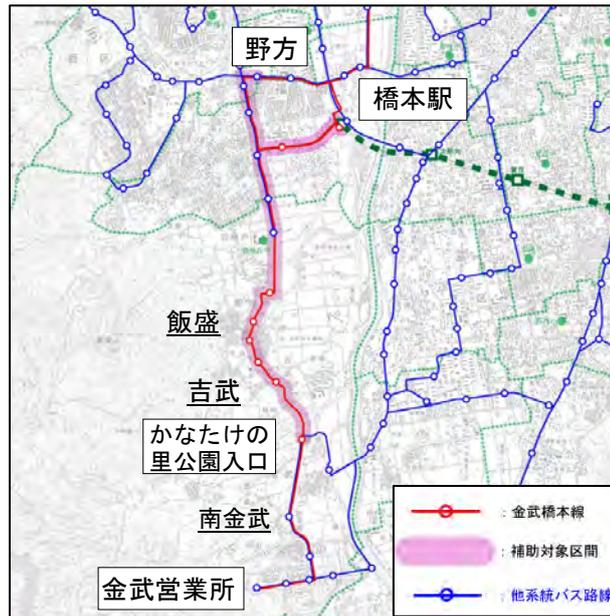
(1) 経緯

- ・平成22年3月に西日本鉄道(株)が金武線・橋本線の廃止申し出(休廃止予定日:平成23年4月1日)。廃止された場合、西区飯盛、吉武で新たに公共交通空白地が生じる。
 ※ 金武・橋本地域バス連絡協議会:平成22年9月6日設置
- ・地域は、西鉄による運行継続を要望したことから、平成23年4月に西鉄による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。
- ・平成30年3月に橋本駅へ全便乗り入れ。(改正前乗入数(往復):平日5.5、土曜4.0、日祝4.0)

(2) 地域の状況 ※ 数値は平成27年国勢調査。()は平成17年国勢調査。

	飯盛	吉武	合計
人口	463(551)人	842(716)人	1,305(1,267)人
高齢化率	40.0(31.0)%	33.8(34.1)%	36.0(32.8)%

<路線図>



<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道(株) 路線 (橋本線) 金武営業所 ~ 橋本駅・野方 ~ 姪浜駅南口・国立医療センター (金武線) 四箇田団地 ~ 天神 車両 大型バス 運行時間帯 (橋本線) 始発 6:15 (金武営業所発) 最終 19:56 (国立医療センター発) (金武線) 始発 7:30 (四箇田団地発) 最終 20:23 (天神発) 運行本数・利用者数 (橋本線) 平日 7.5 往復・102人/日 土曜日 5.5 往復・83人/日 日祝日 5.5 往復・44人/日 (金武線) 平日 4.0 往復・33人/日 土曜日 3.0 往復・28人/日 日祝日 3.0 往復・15人/日 収支率 21%	運行事業者 西日本鉄道(株) 路線 ※補助区間は【 】内のみ 金武営業所 ~ 【かなたけの里公園 ~ 橋本駅・野方】 ~ 姪浜駅南口・国立医療センター 【補助区間:約5km】 車両 大型バス ※他路線と併用 運行時間帯 始発 6:17 (金武営業所発) 最終 19:49 (医療センター場内発) 運行本数・利用者数 (令和2年度) 平日 8.0 往復・107人/日 土曜日 5.5 往復・51人/日 日祝日 5.5 往復・36人/日 収支率 (令和2年度) 35%

(令和2年度実績) 経費: 9,201千円
 収入等: 3,233千円
 (差額: 5,968千円)
 補助額: 5,968千円

※千円未満は四捨五入処理を行っている

< 3 > 交通手段の特性調査

1. 道路運送法における乗合事業の位置付け

- 道路運送法では、自動車の旅客輸送方法として、事業用（緑ナンバー）と自家用（白ナンバー）に分けられ、それぞれ多様な運行方法（事業区分）がある。



※①～⑤：道路運送法上の許可又は登録が必要

2. 交通サービスの特性

(1) 運行車両

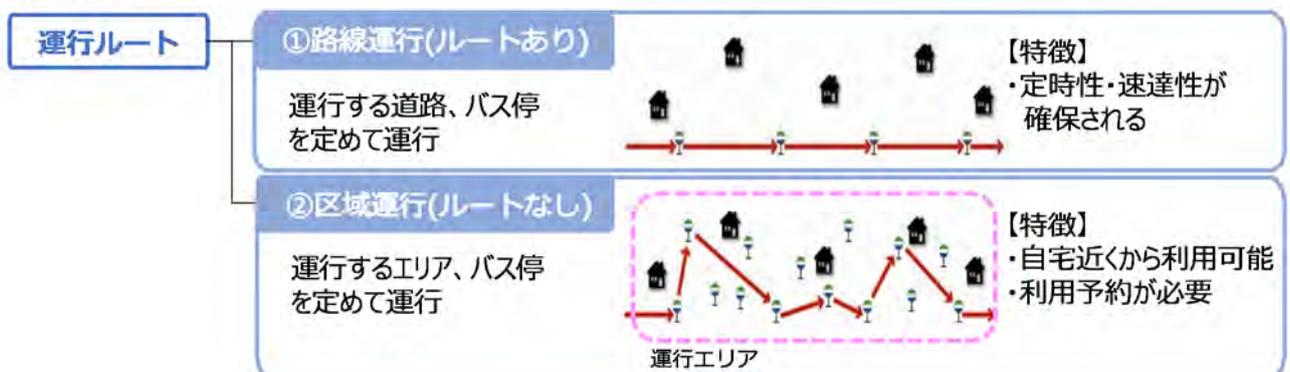
・乗合事業に用いられる運行車両は、想定される利用者数等に応じて選定する。

車両		中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー
					
定員(目安)		約60人	約30人	10人	5人
車両費		大 約2,100万円	約1,700万円	約500万円 <small>※車両改造費含む</small>	小 約350万円
運行可能な道路	幹線道路	●	●	●	●
	街路		●	●	●
	細街路			●	●

(2) 運行形態

・利用者数や利用頻度、利用者の居住分布状況、目的地の立地状況などによって、運行ルート、運行ダイヤ、利用方法を組み合わせて設定する。

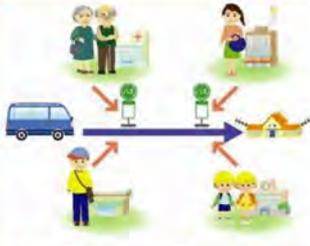
① 運行ルート



② 運行ダイヤ・利用方法

運行ダイヤ ・利用方法	① ダイヤあり ・予約不要	ダイヤ通りに運行	【特徴】 ・定時性が確保される (通勤・通学等の時間が決まった用事に適する)
	② ダイヤなし ・予約要	運行時間帯のみ定めて、予約に応じて都度運行	【特徴】 ・利用者のニーズへの適応性が高く、利便性が高い
	③ ダイヤあり ・予約要	予約があるときのみダイヤ通りに運行	【特徴】 ・時間が読みやすい ・需要が僅少の場合に適する

③運行形態まとめ

①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)	
②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	①路線バス (大型・中型・小型)  ②路線バス (ミニバス) 	③オンデマンド交通 	④デマンド交通 (区域)  大宇西地区集合タクシー	⑤デマンド交通 (不定期) 
	大	輸送量 (利用者)	小	
	路線定期運行 	区域運行 予約制 	路線不定期運行 予約制 	

地域特性に応じた交通サービスの導入イメージ



3. 事業性（持続可能性）の確保

(1) 乗合事業の収支構造

費用

- ・人件費や燃料費、車両費などの運送費で構成される。そのうち、人件費は運行経費の約3分の2を占める。
- ・初期経費として、導入時に車両費、システム導入費、バス停等の設置費用等が必要となる場合もある。

収益

- ・収入は、運賃収入が基本となる。そのほか協賛金等を募っている事例がある。

<採算が確保できている場合>



出典：九州運輸局「なるほど!! 公共交通の助どころ」より一部加工の上抜粋

(2) 採算性の確保

- ・利用が少ない場合は、運賃収入のみで運行経費を賄うことは困難である。
- ・現在、福岡市ではバス路線の休廃止により公共交通空白地となる地域について、代替交通を確保するため、収支差額の補助を行っている（休廃止対策）。
- ・予約に応じた運行の場合は、燃料費等を抑えることができる反面、予約手続きに係る費用が発生する。また、AI活用型になるとシステムに係る費用も加算される。
- ・オンデマンド交通の場合、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に運行するため、路線バス(中型バス等)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できる。

(3) 採算性確保の事例等

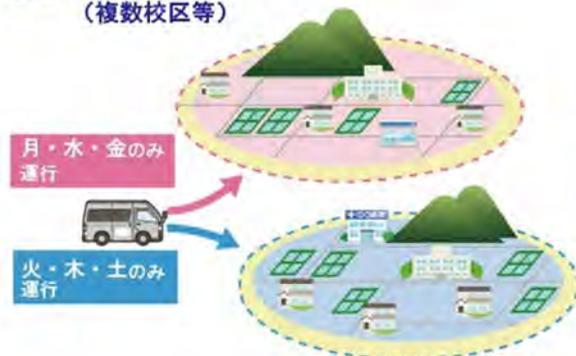
① 運行内容の工夫イメージ（オンデマンド交通）

- ・地域のニーズによっては、柔軟なエリア設定や曜日別運行など運行内容の工夫が考えられる。

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)



② 営業外収入・収益向上策の事例

- ・収益を高めるために、広告等の掲載を通じて企業協賛金を募るなどの工夫がある。
- ・そのほか、観光需要も取り込むことや定額制運賃を導入するなどの工夫もある。

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、収入確保を図っている。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

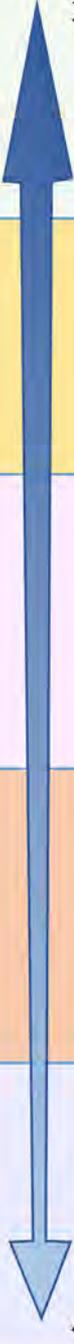
協賛金の額に応じて、のりば設置や車両・車内広告など、特典に差が付けられている。



(株)アイシン：ホームページより

4. 地域特性に応じた生活交通

・乗合事業に用いられる交通手段は、多様な種類や特性があるため、その地域の実情にマッチングさせる必要がある。

	特徴・導入イメージ	輸送量（利用者） ・コスト【注】
<p>①路線バス (大型・中型・小型)</p> 	<p>路線を設定し、時刻表に沿って乗客を運送</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大輸送量が大 ・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 <p><導入イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路沿線の通勤・通学等まとまった需要の比較的長い距離の輸送に用いる 	<p>大</p>  <p>小</p>
<p>②路線バス (ミニバス)</p> 	<p>路線を設定し、時刻表に沿って小規模の乗客を運送</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両費・維持費等は路線バス（①）に比べて抑えられる ・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 <p><導入イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅街などで常時複数の需要があり、比較的短い距離の輸送に用いる 	
<p>③オンデマンド交通</p> 	<p>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)</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両費・維持費等は路線バス（①）に比べて抑えられるが、システムに係る費用が必要 ・予約に応じて都度運行するため利便性が高いが、需要によっては待ち時間が発生 <p><導入イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地や住宅街などで面的に一定の需要が広がっている場合に用いる 	
<p>④デマンド交通 (区域)</p> 	<p>運行区域を設定し、予約に応じて、時刻表に沿って乗客を運送</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両費や維持費等は路線バスに比べて抑えられるが、輸送量が最も小さく、採算性確保が困難 ・予約に応じた運行のため運行経費を抑えつつ、利用者個人のニーズに対応 <p><導入イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・山間部や郊外部などで集落が分散し、需要が少ない場合に用いる 	
<p>⑤デマンド交通 (不定期)</p> 	<p>路線を設定し、予約に応じて、時刻表に沿って乗客を運送</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両費や維持費等は路線バスに比べて抑えられるが、輸送量が最も小さく、採算性確保が困難 ・予約に応じた運行のため運行経費を抑えつつ、利用者個人のニーズに対応 <p><導入イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・山間部や沿岸部などの道路沿線に集落が分布し、需要が少ない場合に用いる 	
<p>【参考】タクシー</p> 	<p>路線や区域を定めず、予約に応じて乗客を運送 乗用事業</p> <p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1対1の輸送で、路線や区域を定めず、いつでもどこへの移動でも可能 ・乗合事業の運行とは異なり、運賃は路線バスや乗合タクシーに比べ高額 	—

【注】実際の運行経費は運行サービス（便数や運行距離、エリアや時間帯等）により異なる。

地域特性に応じた交通サービスの導入イメージ

例：路線バス（ミニバス）



例：路線バス
(大型、中型、小型)



人口密度エリア

-  人口が集中していて、外出先となる施設の集積や駅などの交通結節点が立地している地域
-  幹線道路沿線に人口が集積していて外出先となる施設も立地している地域
-  郊外部の住宅街など面的にも一定の需要が広がっている地域
-  山間部や沿岸部など需要が少ないあるいは集落が分散しているエリア

例：オンデマンド交通



例：デマンド交通
(区域、不定期)



< 4 >生活交通に関する住民意識調査結果

(1) 調査概要

調査対象：福岡市内在住の高齢者（60歳以上）の男女、7,000人（回答率72%）

抽出方法：住民基本台帳による無作為抽出

調査期間：令和元年11月27日～12月18日

【表1】

参考：標本構成

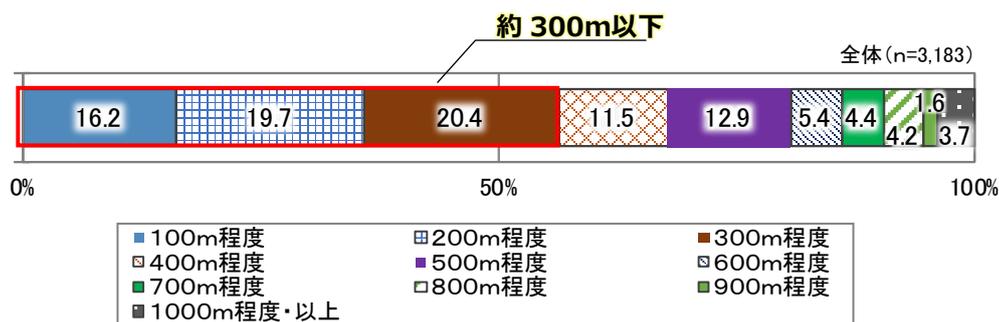
男女別	男	女	無回答					
	40.0%	58.4%	1.6%					
年齢別	60歳台	70歳台	80歳台	90歳以上	無回答			
	40.9%	38.1%	17.4%	2.6%	1.0%			
区別	東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区	無回答
	20.3%	11.6%	10.4%	17.9%	9.1%	15.3%	14.2%	1.2%

(全体N=5,039)

(2) 主な調査結果

① 自宅から最寄りバス停までの距離

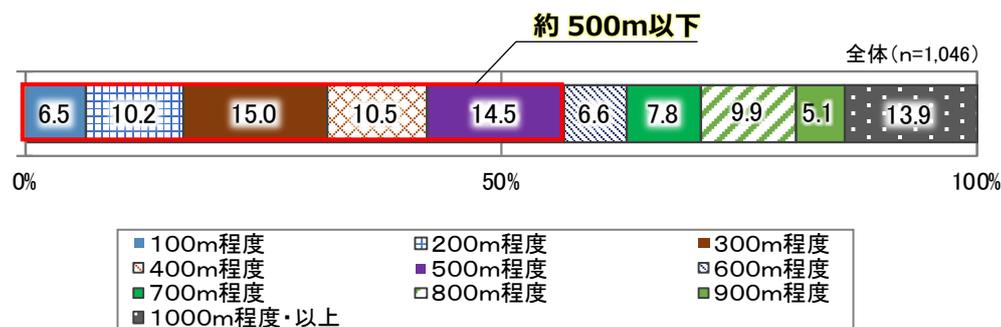
自宅から最寄りバス停までの距離は、約300m以下が半数以上を占める。



【図1】

② 自宅から最寄り鉄道駅までの距離

自宅から最寄り鉄道駅までの距離は、約500m以下が半数以上を占める。



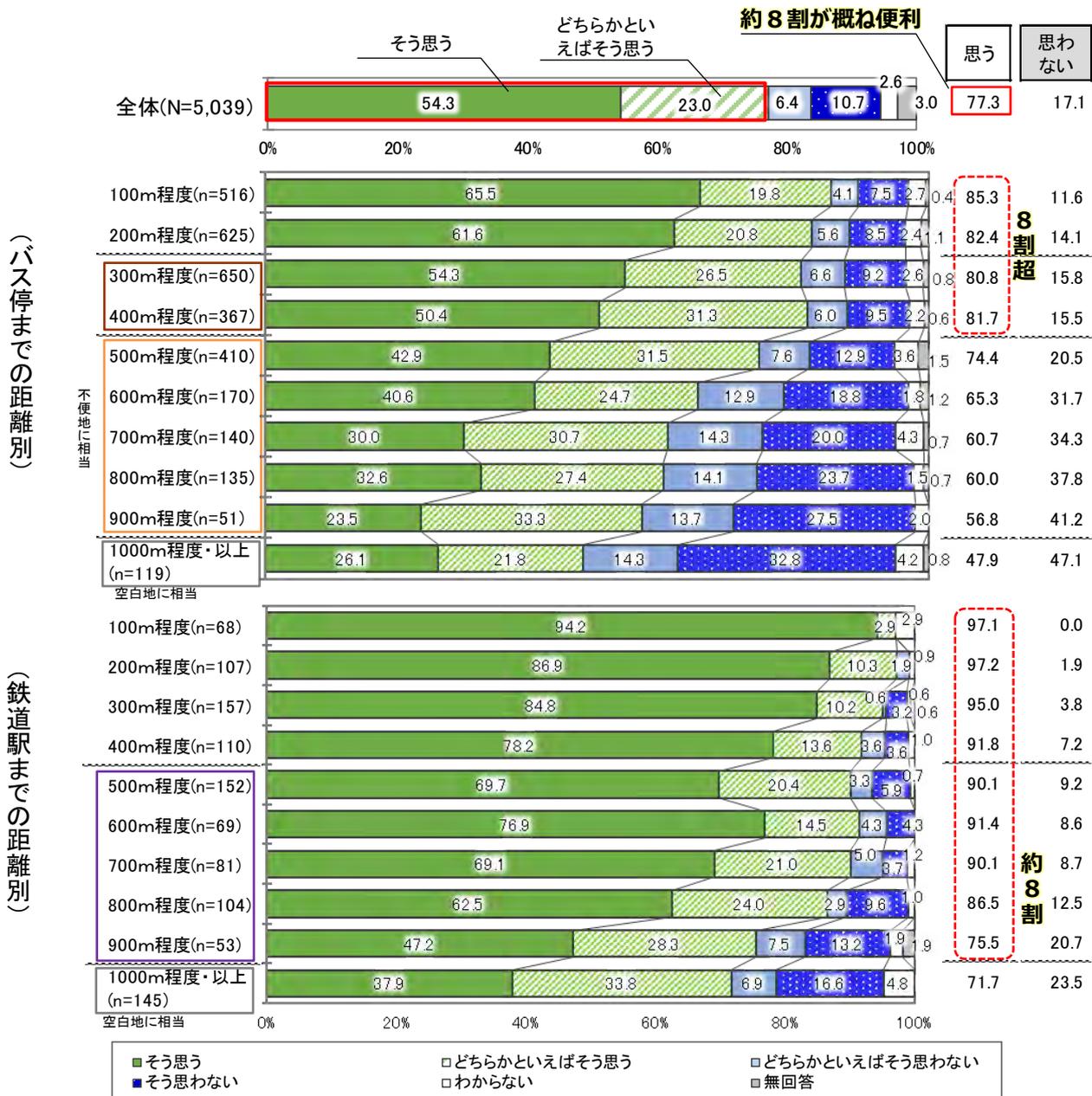
【図2】

③居住地では鉄道やバスの公共交通が便利だと思うか

鉄道やバスの公共交通は、全体で約8割の方が概ね便利と回答している。

距離別にみると、バス停までの距離が500m未満の方で8割超、鉄道駅までの距離が1km未満の方は、約8割が概ね便利と回答している。

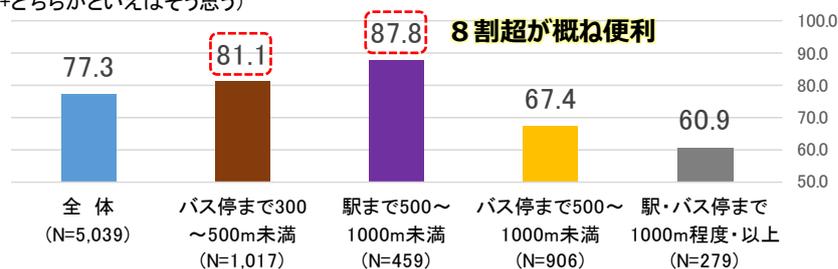
そのうち、バス停までの距離が300~500m未満の方、鉄道駅までの距離が500m~1km未満の方は、8割超が概ね便利と回答している。



【図3】

(各距離別の満足度)

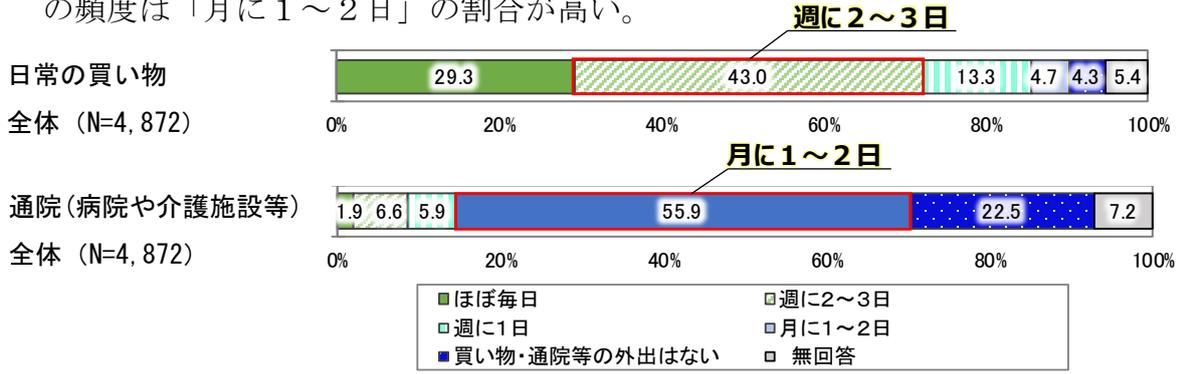
思う(そう思う+どちらかといえばそう思う)



【図4】

④外出の頻度

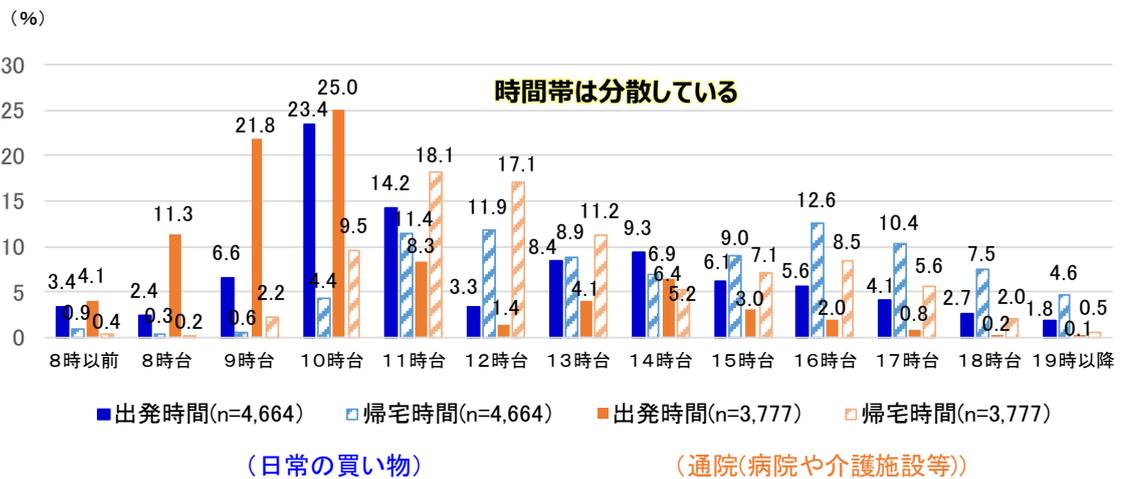
日常の買い物の頻度は「週に2～3日」の割合が高く、通院（病院や介護施設等）の頻度は「月に1～2日」の割合が高い。



【図5】

⑤外出の時間帯

日常の買い物、通院（病院や介護施設等）の外出時間帯は、出発時間において10時台のピークはあるが、全体的に分散している。



【図6】

⑥無理なく休まずに歩ける距離

約7割の方が1km以上歩けると回答しており、年齢が高くなるほど無理なく歩ける距離は短くなる。



【図7】

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。

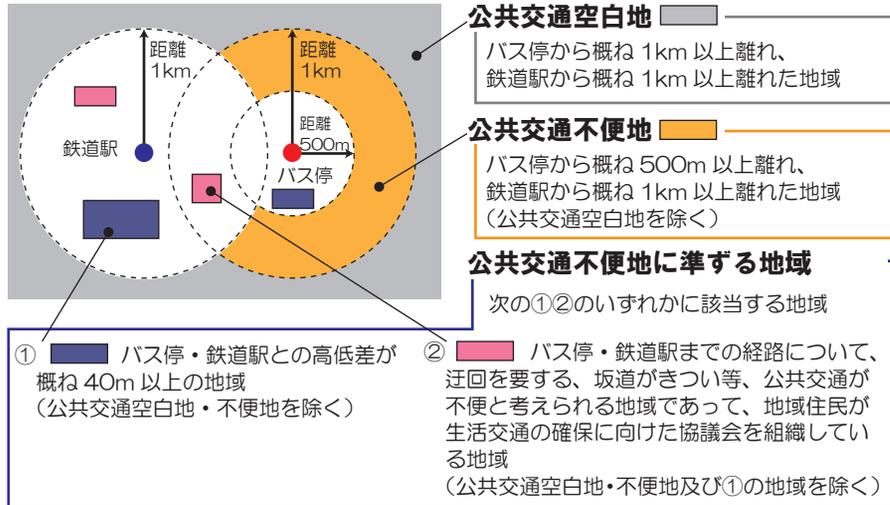
福岡市住宅都市局交通計画課

〒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

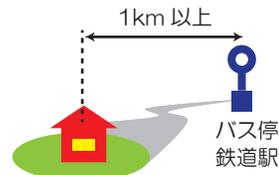
公共交通が不便な地域における地域主体となった生活交通確保の取組みへの支援

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。



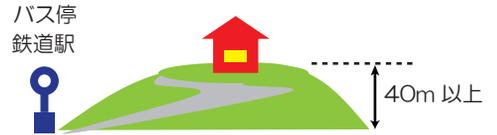
公共交通空白地



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。