

福祉都市委員会資料 参考資料

○請 願 審 査

4 年 請願 第 6 号 早良区南部へのコミュニティバス導入等について

P 参 1 ～ P 参 23

- | | |
|--|--------|
| 1. 「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 | … 参 1 |
| 2. 公共交通空白地等の分布状況 | … 参 3 |
| 3. 支援路線の利用促進の取組み | … 参 5 |
| 4. バス路線の休廃止申し出への対応状況 | … 参 7 |
| 5. 生活交通に関する住民意識調査結果 | … 参 13 |
| 6. 交通手段の特性調査等 | … 参 17 |
| 7. オンデマンド交通社会実験 | … 参 19 |
| 8. 全国のバス交通の状況 | … 参 21 |
| 9. 広報チラシ（不便地対策） | … 参 22 |

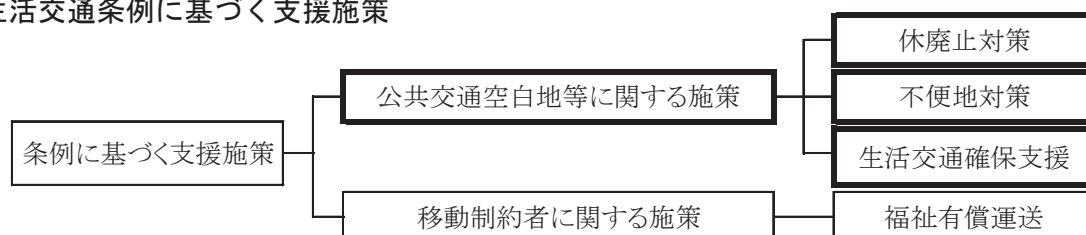
令和 5 年 2 月 16 日

住 宅 都 市 局

1. 「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。

生活交通条例に基づく支援施策



（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】

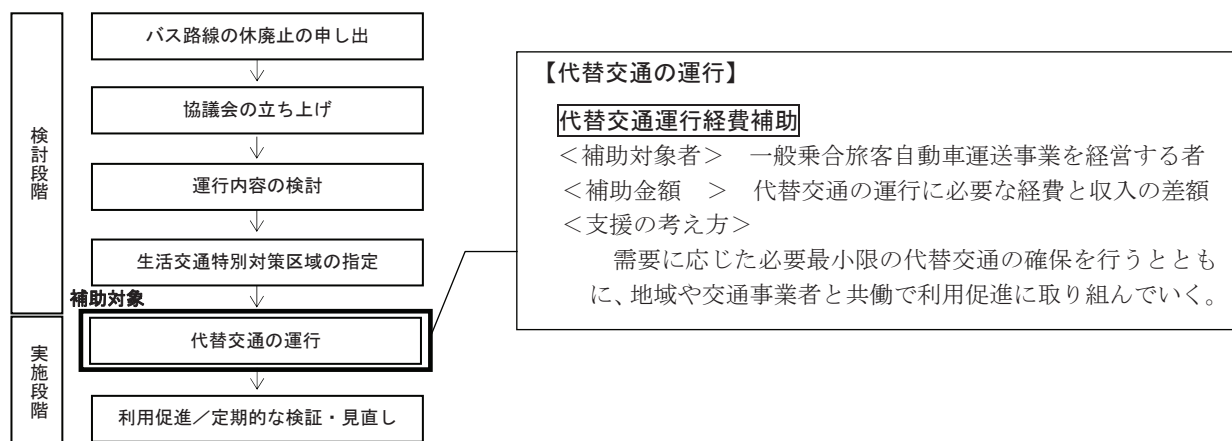
①支援の対象地域

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1 km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：本編 P 2 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

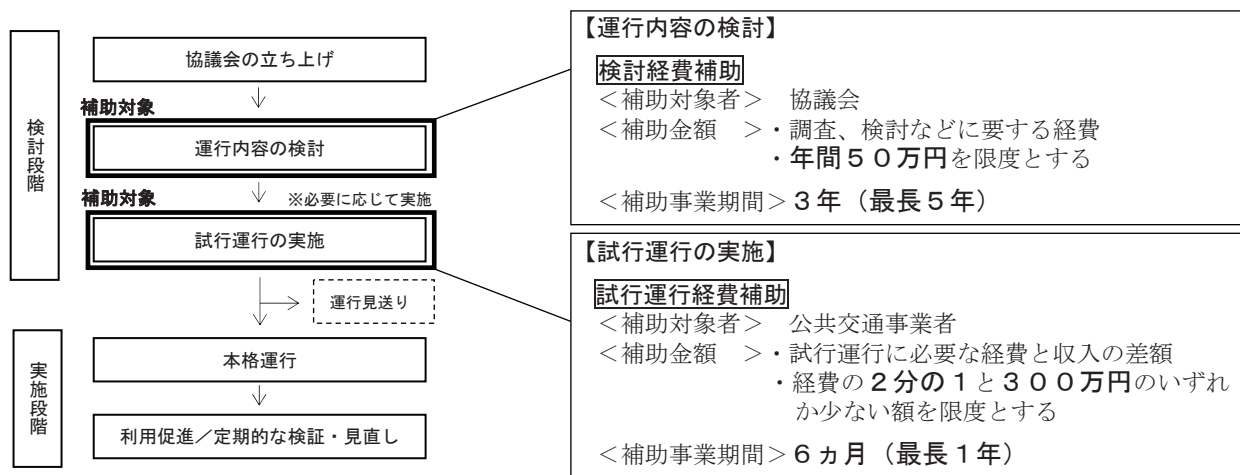
公共交通が不便な地域として、バス停・鉄道駅から一定の距離又は高低差のある地域に加え、地域住民が生活交通の必要性を認識し協議会を組織している地域。

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：本編P2参照）

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

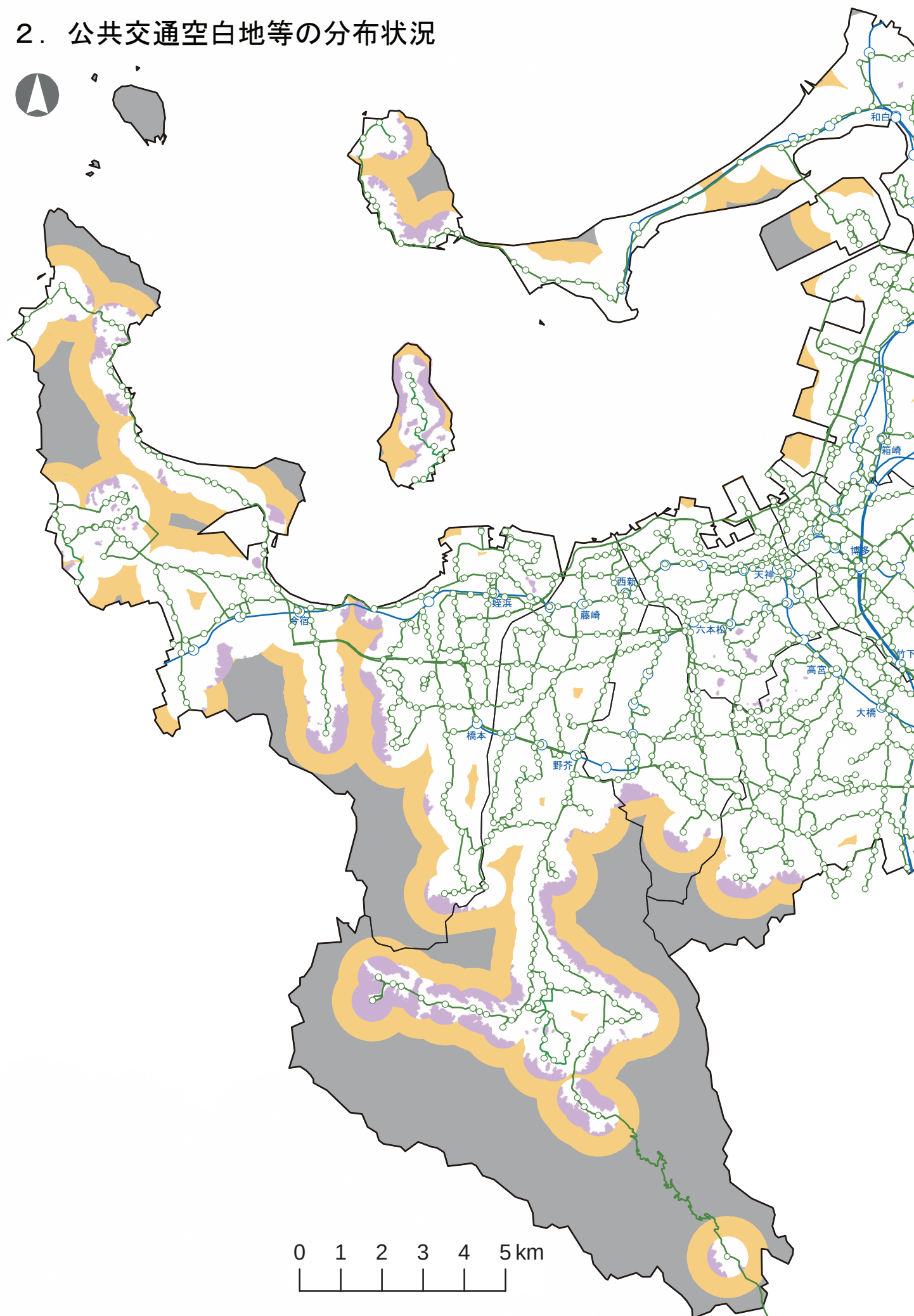
休廃止対策や不便地対策の対象地域以外において、生活交通確保に向けた地域主体の取組みに対して、地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行う。

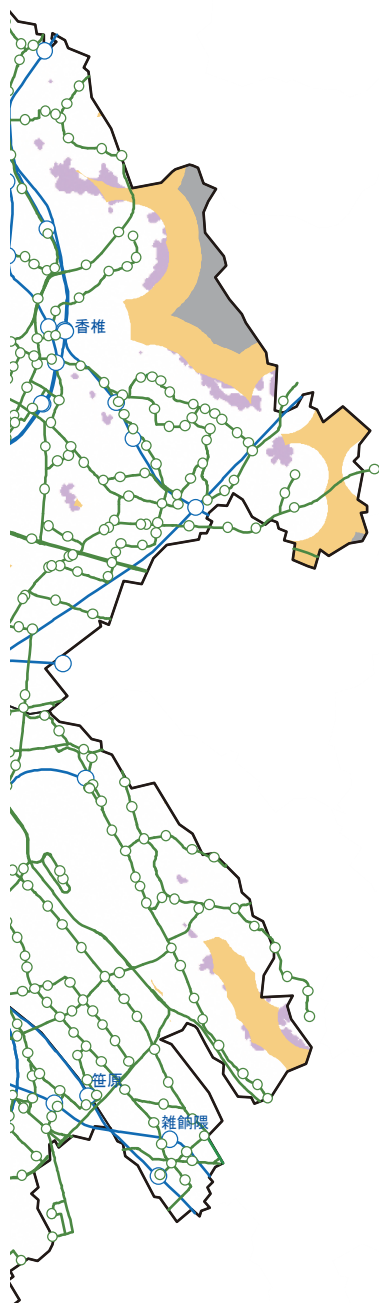
②取組み実績（位置図：本編P2参照）

市内6路線

路線	取組み
壱岐南のるーと	R2.6～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

2. 公共交通空白地等の分布状況

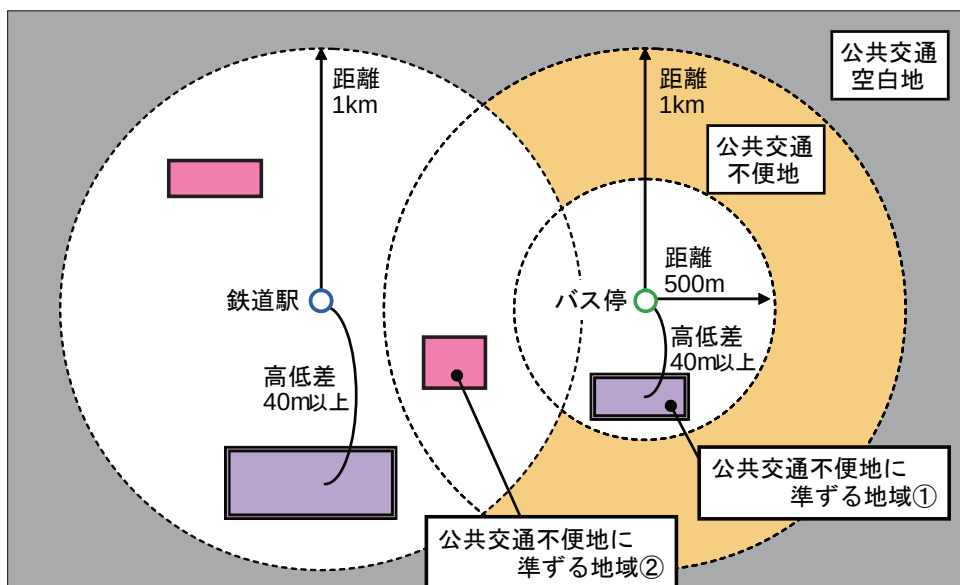




凡 例	
○ バス・鉄道	
○ バス停	○ 鉄道駅
— バス路線	— 鉄道路線
○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等	
公共交通空白地	
	バス停から概ね 1km 以上離れ、 鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域
公共交通不便地	
	バス停から概ね 500m 以上離れ、 鉄道駅から概ね 1km 以上離れた地域 (公共交通空白地を除く)
公共交通不便地に準ずる地域①	
	バス停・鉄道駅との高低差が 概ね 40m 以上の地域 (公共交通空白地・不便地を除く)
公共交通不便地に準ずる地域②	
	バス停・鉄道駅までの経路について、 迂回を要する、坂道がきつい等、 公共交通が不便と考えられる地域で 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）



3. 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



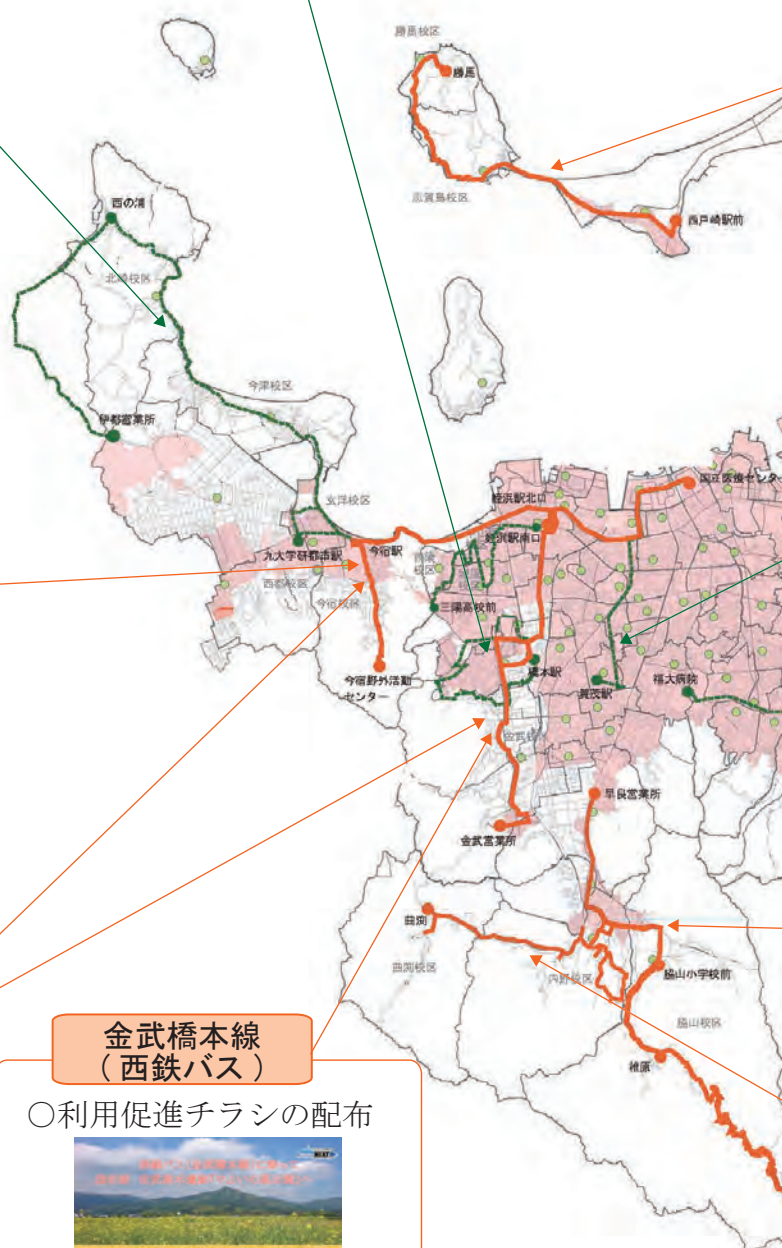
○バス旅の実施



毘沙門山・今津元寇防塁ハイキング

壱岐南のるーと （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



飯盛山等登山

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)

○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



曲渕線乗合タクシー (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



4. 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 ※数値は令和 2 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	987(1,125)人	約 330(約 230)人	1,317(1,355)人
高齢化率	47.2(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 19:48 (今宿駅前発)
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 3 年度) 平日 10.0 往復・67 人/日 土曜日 8.0 往復・46 人/日 日祝日 8.0 往復・41 人/日
収支率 55% (国庫補助別)	収支率 (令和 3 年度) 33%

(令和 3 年度実績) 経費：14,852 千円
収入：4,917 千円
(差額：9,935 千円)
補助額：9,935 千円
(うち県費補助 1,938 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 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	板屋
人口	12(86)人
高齢化率	83.3(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 小型タクシー(乗合) 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 3 年度) 全日 2.0 往復(事前予約制)・36 人/年
収支率 — (市委託路線)	収支率(令和 3 年度) 12%

(令和 3 年度実績) 経費：134 千円
収入：16 千円
(差額：118 千円)
補助額：118 千円
(うち県費補助 5 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】

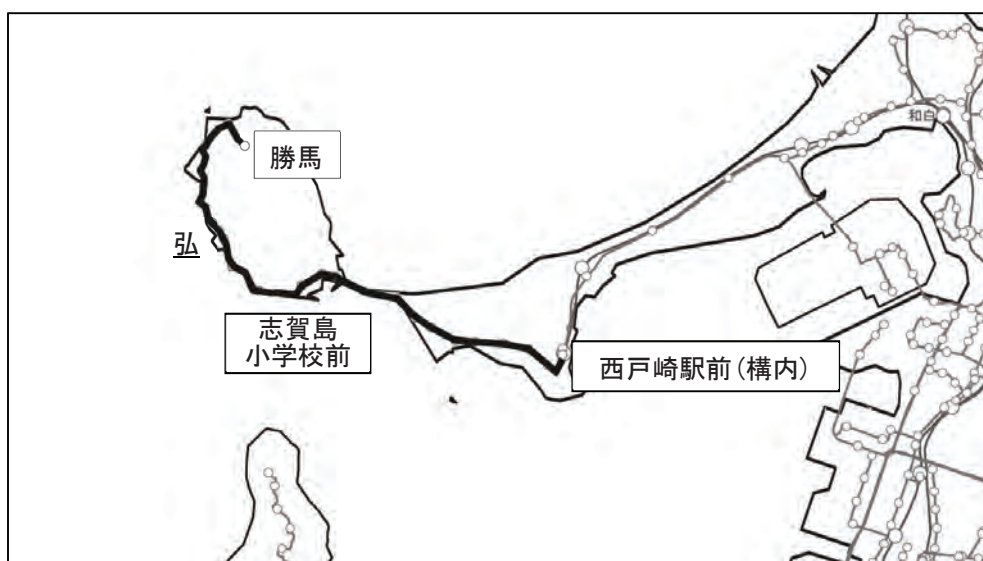
(1) 経緯

- 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 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	勝馬	弘	合計
人口	210(274)人	234(411)人	444(685)人
高齢化率	40.0(26.3)%	46.2(28.5)%	43.2(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 (西戸崎駅発)	運行時間帯 始発 5:47 (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 3 年度) 平日 10.5 往復・149 人/日 土曜日 7.0 往復・57 人/日 日祝日 7.0 往復・44 人/日
収支率 28%	収支率 (令和 3 年度) 32%

(令和 3 年度実績) 経費：20,520 千円
収入等：6,696 千円
(差額：13,824 千円)
補助額：13,824 千円
(うち県費補助 1,467 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】

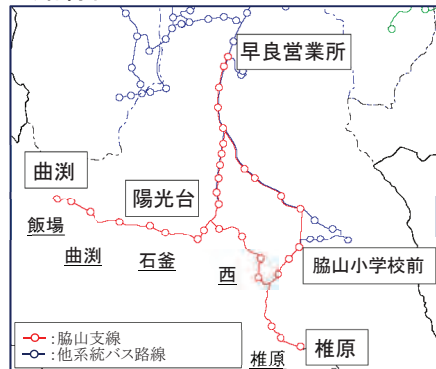
(1) 経緯

- 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、大字西地区乗合タクシー導入:予約型)
- 令和 4 年 10 月に運行内容見直し(曲渕線乗合タクシー導入)

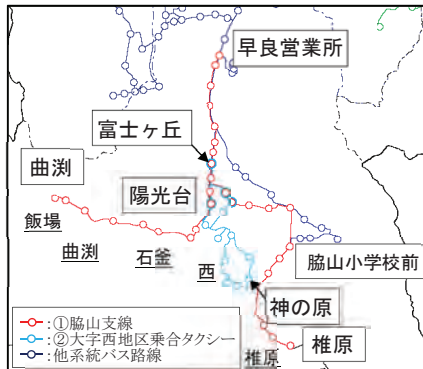
(2) 地域の状況 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	飯場	曲渕	石釜	西	椎原	合計
人口	43(87)人	70(104)人	589(750)人	504(759)人	188(279)人	1,394(1,979)人
高齢化率	69.8(33.3)%	47.1(33.7)%	42.3(29.7)%	45.8(25.0)%	44.7(31.2)%	45.0(28.5)%

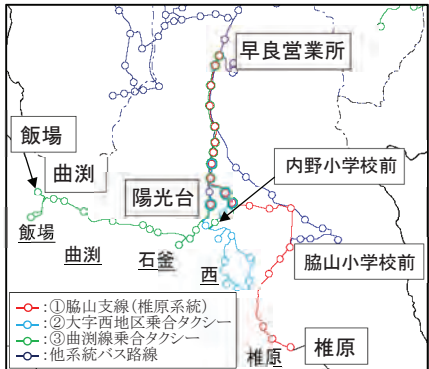
<路線図> H22. 4. 1~



H30. 3. 17~



R4. 10. 1~



<運行内容>

	休廃止申し出時	令和3年度	
路線名	脇山支線	①脇山支線	②大字西地区乗合タクシー
運行事業者	西日本鉄道(株)	西日本鉄道(株)	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	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	西地区(神の原) ※区域運行 ~内野地区(富士ヶ丘) (約3km)
車両	中型バス2台	平日 中型バス2台 土日祝 中型バス1台	小型タクシー(乗合)1台
運行時間帯	始発 5:54(曲渕発) 最終 21:38(早良営業所発)	始発 6:15(椎原発) 最終 19:50(早良営業所発)	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	平日 16.5往復・171人/日 土曜日 11.0往復・102人/日 日祝日 11.0往復・76人/日	平日 4.0往復 ※事前予約 土日祝 3.0往復 426人/年
収支率	21%	21%	15%
補助金額等		経費:33,427千円 収入等:7,240千円 (差額:26,187千円) 補助額:26,187千円 (うち県費補助2,632千円)	経費:544千円 収入:84千円 (差額:460千円) 補助額:460千円

	現在(令和4年10月1日以降)		
路線名	①脇山支線(椎原系統)	②大字西地区乗合タクシー	③曲渕線乗合タクシー
運行事業者	西日本鉄道(株)	飯倉タクシー(株)	飯倉タクシー(株)
路線	椎原~脇山小学校前 ~早良営業所(約8km)	西地区(神の原) ※区域運行 ~内野地区(富士ヶ丘) (約3km)	飯場~曲渕~陽光台 ~内野小学校~早良営業所(約12km)
車両	中型バス1台	小型タクシー(乗合)1台	ジャンボタクシー(乗合)1台
運行時間帯	始発 6:15(椎原発) 最終 19:10(椎原発)	始発 7:00(西地区発) 最終 17:00(内野地区発)	始発 7:00(曲渕発) 最終 19:45(早良営業所発)
運行本数	平日 8.5往復 土日祝 5.0往復	平日 4.0往復 ※事前予約 土日祝 3.0往復	平日 9.5往復 土日祝 7.0往復

※千円未満は四捨五入処理を行っている

(参考) 曲淵線乗合タクシー概要

- (1) 運行事業者 飯倉タクシー株式会社
- (2) 運行形態 路線定期運行
- (3) 使用車両 ジャンボタクシー車両 (定員 9 名)
- (4) 運行本数 平日 9.5 往復、土日祝 7.0 往復
- (5) 乗降場所 25 箇所
- (6) 運賃 150 円～300 円

運 賃																飯場
対象者	運賃															野河内 溪谷入口
一般(中学生以上)	表のとおり															150
小児(小学生)	半額(※1)															曲淵
幼児(1歳以上6歳未満)	無料(※2)															大谷口
乳児(1歳未満)	無料															水源池前
障がい者(※3)	半額(※1)															上石釜
																中石釜
																石釜 公民館前
																下の畑
																唐の原
																多々良瀬
																古賀
																陽光台
																内野 小学校前
																内野 公民館前
																内野 二丁目
内野	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	200	200	250	250	250
富士ヶ丘	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	200	200	250	250	250	250
平尾新町	150	150	150	150	150	150	150	150	200	200	200	250	250	250	250	250
早良 公民館前	150	150	150	150	150	150	150	200	200	200	250	250	300	300	300	300
早良平尾	150	150	150	150	150	150	200	200	200	250	250	300	300	300	300	300
東入部 第二	150	150	150	150	150	150	200	200	200	250	250	300	300	300	300	300
東入部 第一	200	200	200	200	200	200	200	200	250	250	250	300	300	300	300	300
三郎丸	200	200	200	200	200	200	200	250	250	250	300	300	300	300	300	300
早良 営業所	200	200	200	200	200	200	200	250	250	250	300	300	300	300	300	300

※半額料金：150→80 円、200 円→100 円、250 円→130 円、300 円→150 円

(7) 支払方法 現金払い等

<各種割引等>

乗車チケット：11 枚綴で 1 回分無料の乗車チケット

定期乗車券：学生の通学、65 歳以上の方向けの定期乗車券

※ 1 ヶ月あたり 6,000 円 (小学生、中学生、障がい者は半額)

(8) 運行開始日 令和 4 年 10 月 1 日

⑤ 金武橋本線 【代替交通の確保】

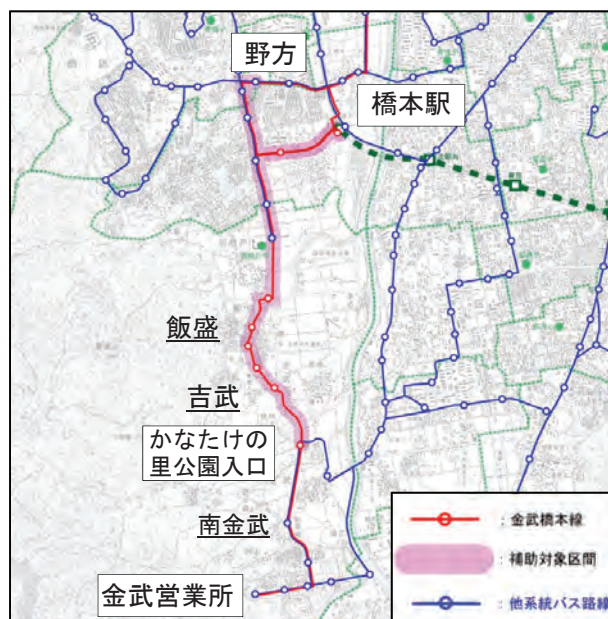
(1) 経緯

- 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 ※ 数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	飯盛	吉武	合計
人口	413(551)人	794(716)人	1,207(1,267)人
高齢化率	42.6(31.0)%	39.0(34.1)%	40.3(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・医療センター場内 【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 6:14（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 3 年度） 平日 8.0 往復・108 人/日 土曜日 5.5 往復・52 人/日 日祝日 5.5 往復・48 人/日 収支率（令和 3 年度） 35%

（令和 3 年度実績） 経費： 9,632 千円
 収入等： 3,329 千円
 （差額： 6,303 千円）
 補助額： 6,303 千円

※千円未満は四捨五入処理を行っている

5. 生活交通に関する住民意識調査結果 ※令和元年度

(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

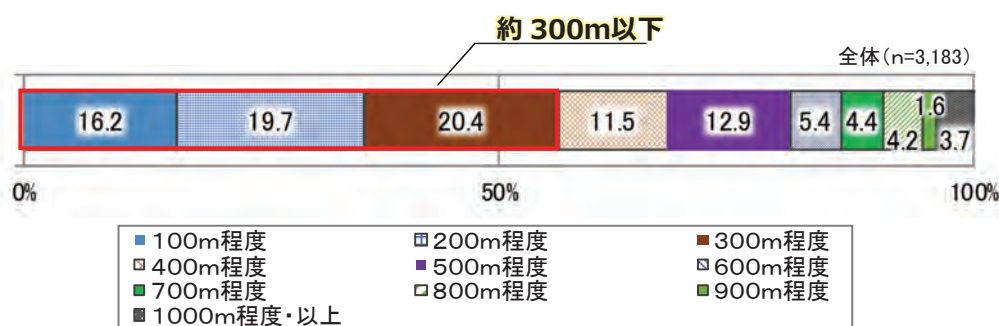
男女別	男	女	無回答					
	40.0%	58.4%	1.6%					
年齢別	60歳台	70歳台	80歳台	90歳以上	無回答			
	40.9%	38.1%	17.4%	2.6%	1.0%			
区別	東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区	無回答
	20.3%	11.6%	10.4%	17.9%	9.1%	15.3%	14.2%	1.2%

(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

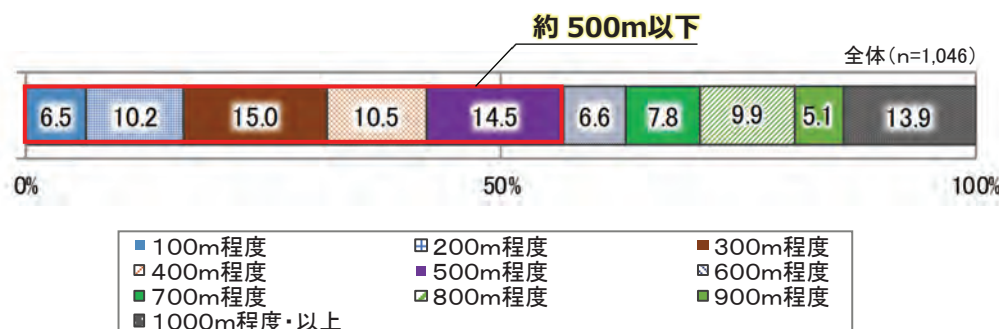
自宅から最寄りバス停までの距離は、約300m以下が半数以上を占める。



【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。



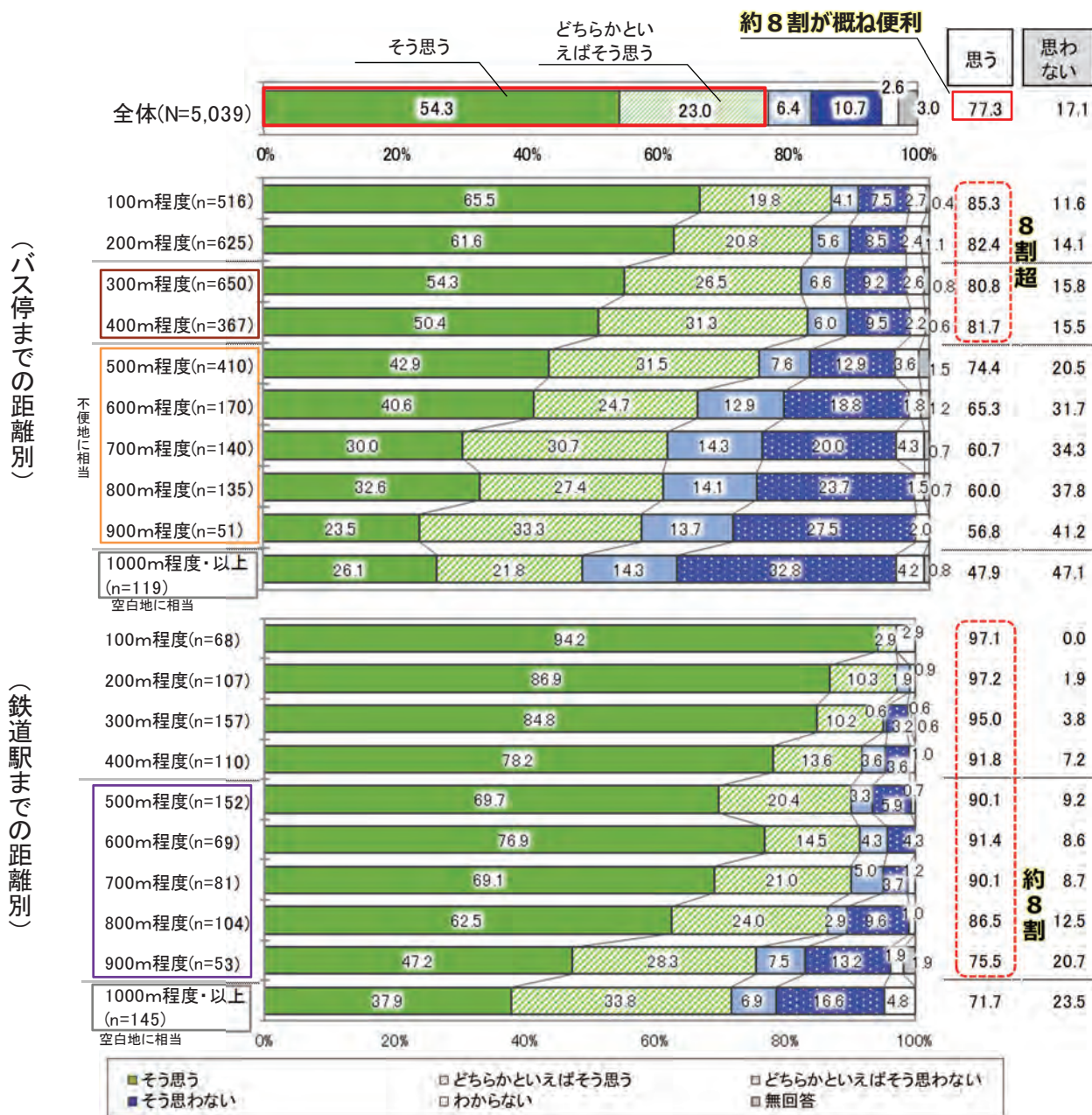
【図2】

③居住地域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。

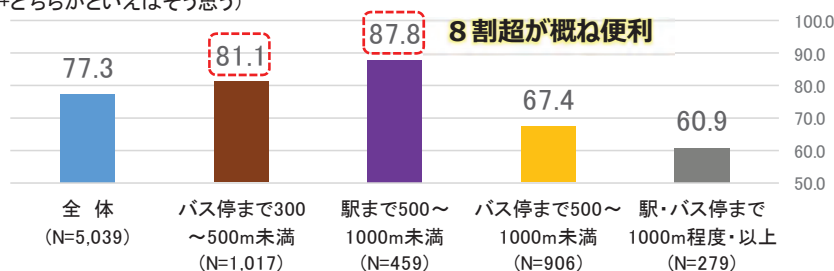
そのうち、バス停までの距離が300～500m未満の方、鉄道駅までの距離が500m～1km未満の方は、8割超が概ね便利と回答している。



【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)



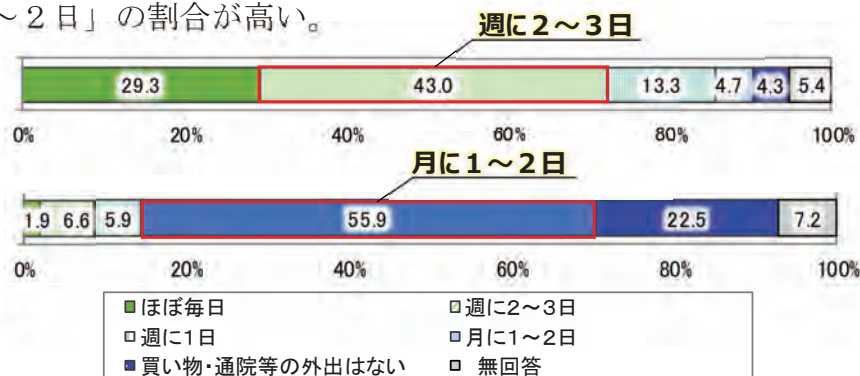
【図4】

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。

日常の買い物
全体（N=4,872）

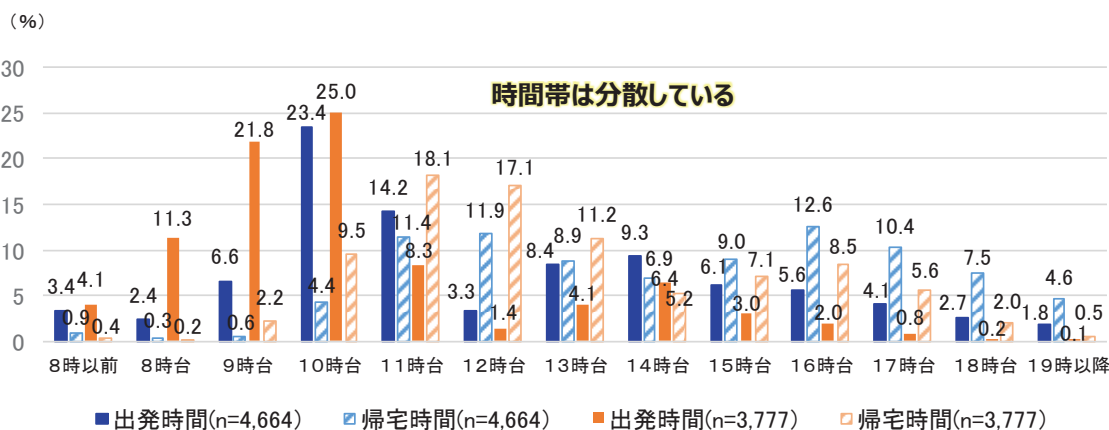
通院（病院や介護施設等）
全体（N=4,872）



【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。



（日常の買い物）

（通院(病院や介護施設等)）

【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】

6. 交通手段の特性調査等 ※令和3年度

交通手段については、路線バス等のほか、近年は、A I 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。

（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

（２）交通手段の特性

（乗合事業の運行形態）



（主な交通手段の特徴）

路線バス（中型バス） （中型バス：定員約60人）	路線バス（ミニバス） （ジャンボタクシー：定員約8人）	オンデマンド交通 （ジャンボタクシー：定員約8人）	予約型乗合タクシー （小型タクシー：定員約4人）
・路線を設定し、時刻表に沿って乗客を運送 	・路線を設定し、時刻表に沿って小規模の乗客を運送 	・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） 	・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 
・通勤通学等まとまった需要に対応、コストは高い ・住宅街などの狭い道路は運行不可 【事例】志賀島島内線 等	・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 ・小型車両で狭い道路も運行可	・エリア内に乗り場を細かく設定可能 ・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 【事例】老岐南のろーと 等	・需要が少ない地域でコストを抑えて運行 ・輸送量が小さく採算性確保は困難 【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はある。

(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16km²
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

7. オンデマンド交通社会実験

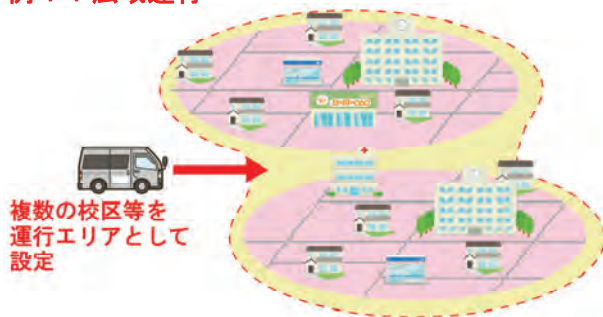
高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における、買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに取り組んでいく必要があり、取組みの一つとして、オンデマンド交通社会実験を実施している。

(1) オンデマンド交通社会実験の概要

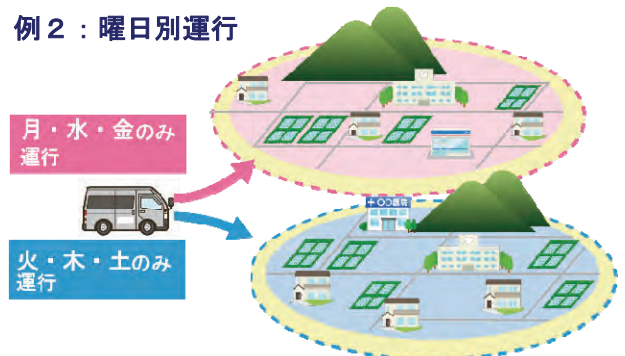
予約に応じて効率的に運行する「オンデマンド交通」を活用し、複数校区等での広域運行や曜日別運行などの運行内容の工夫をはじめ、運賃以外の収入確保の工夫に取り組んでいる。

(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る運行

(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



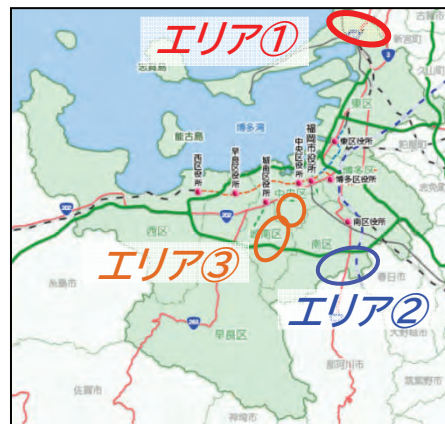
(生活交通に関する住民意識調査 (令和元年度 高齢者対象))

- ・ 居住地域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。

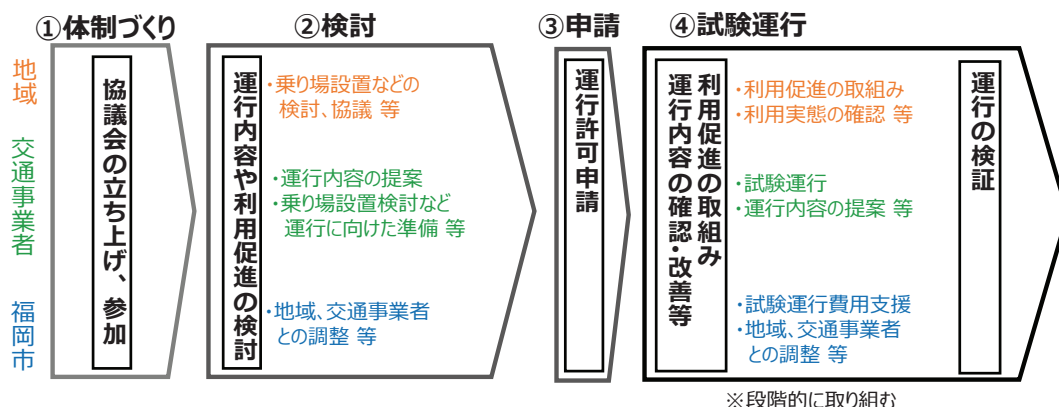
各エリアにおいて、地域・交通事業者・市による運行協議会を立上げ、運行計画等の協議・検討を行っており、エリア①東区は令和4年11月24日に、エリア②南区は令和5年1月31日に運行開始し、エリア③中央区・城南区は、運行開始に向けた準備を進めている。



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）	R5.1.31～運行開始 （1年間予定）	（協議中）

※エリア③は令和4年12月末現在の運行計画案

（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。

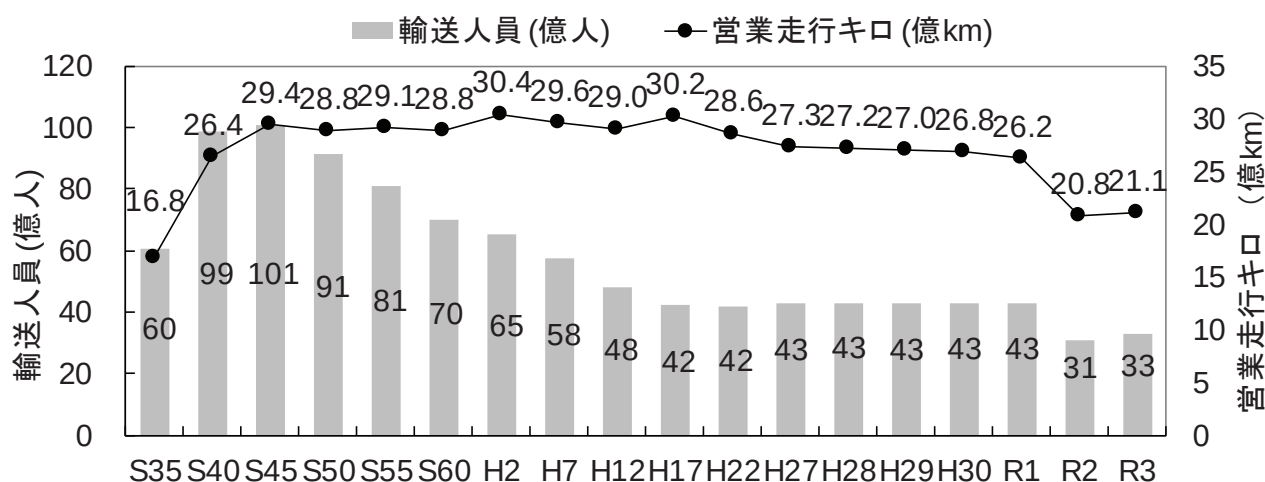
8. 全国のバス交通の状況

全国バス利用者は、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3年度）

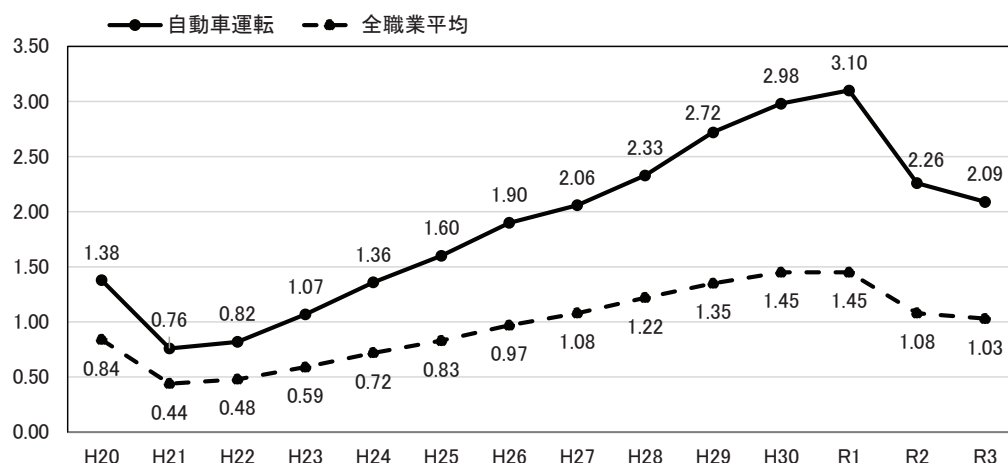
	バス事業全体の損益（億円）			事業者数		
	収入	支出	損益	黒字	赤字	計
民営	4,670	5,700	△1,030	19 (13)	193 (189)	212 (202)
公営	1,195	1,537	△342	0 (0)	16 (16)	16 (16)
計	5,865	7,236	△1,371	19 (13)	209 (205)	228 (218)

※ 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。

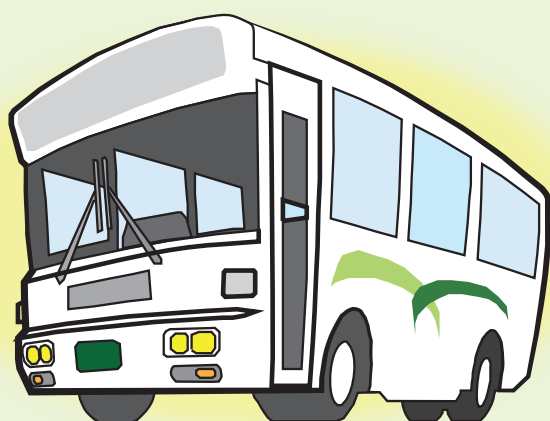
(出典：国土交通省統計資料)

(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

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、
地域の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
した地域主体の取り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。

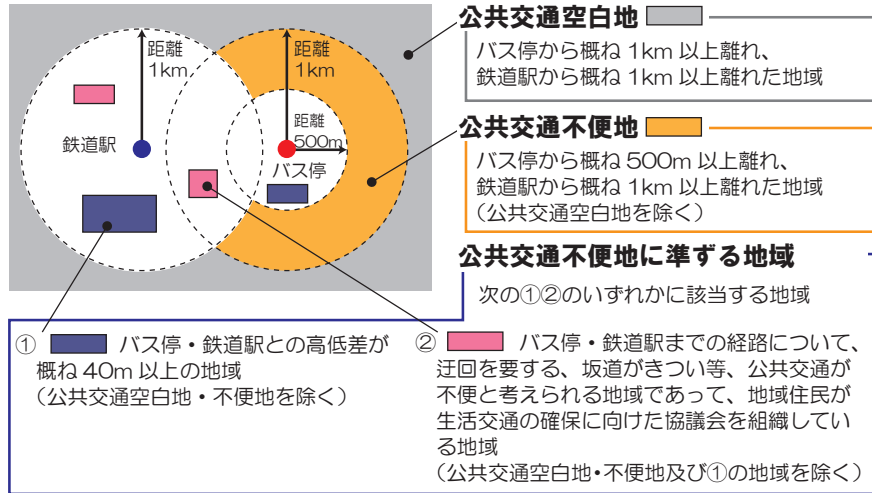
福岡市住宅都市局交通計画課

〒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

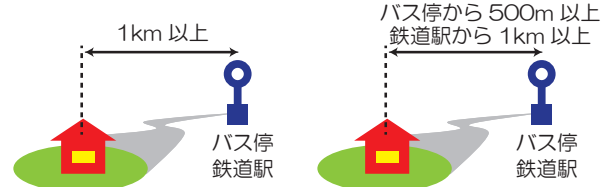
支援の対象地域

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

地域

交通事業者

福岡市

支援の基本的な考え

●地域が中心となった取り組み

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。