

支援路線の利用促進の取組み（令和6年1月～令和6年12月）

西の浦線 （昭和バス）

○沿線施設と連携した利用促進の実施

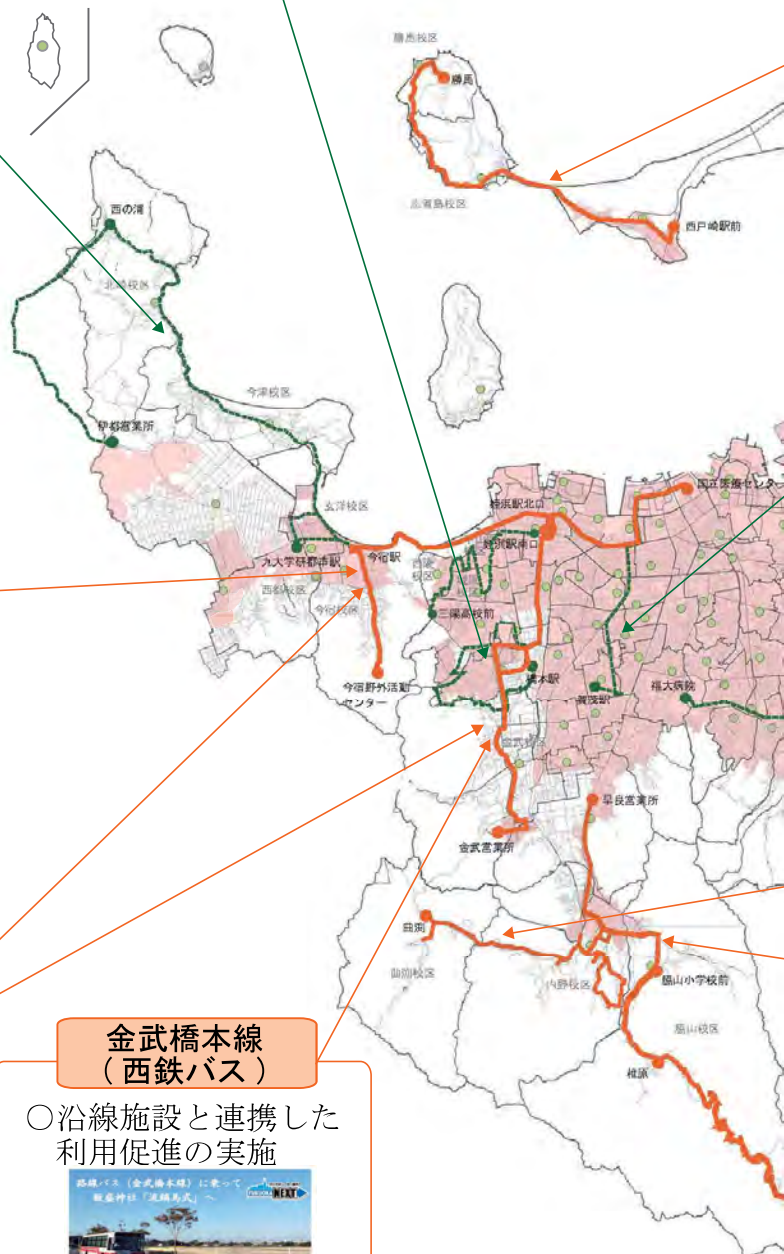


○バス旅の実施



壱岐南のるーと （西鉄バス）

○乗降場整備（橋本駅）



今宿姪浜線 （姪浜タクシー）

○区と連携した利用促進の実施



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）

○沿線施設と連携した利用促進の実施



5. オンデマンド交通社会実験

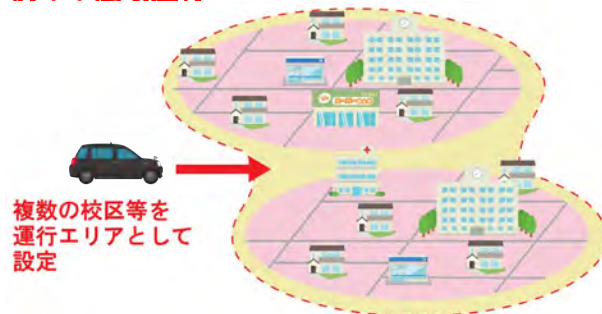
高齢化の進展などに伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに取り組んでいく必要があり、令和4年度より、オンデマンド交通社会実験を実施している。

(1) オンデマンド交通社会実験の概要

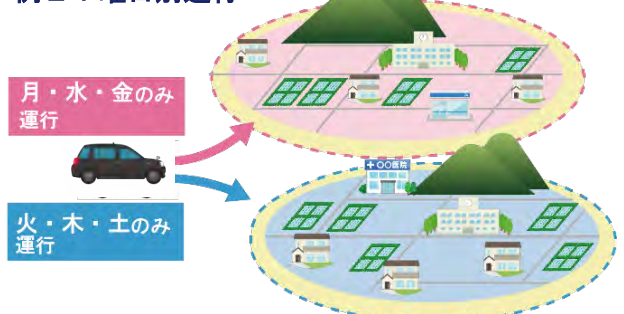
予約に応じて効率的に運行する「オンデマンド交通」を活用し、複数校区等での広域運行や曜日別運行などの運行内容の工夫をはじめ、運賃以外の収入確保の工夫に取り組んでいる。

<運行内容の工夫イメージ>

例1：広域運行



例2：曜日別運行



<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



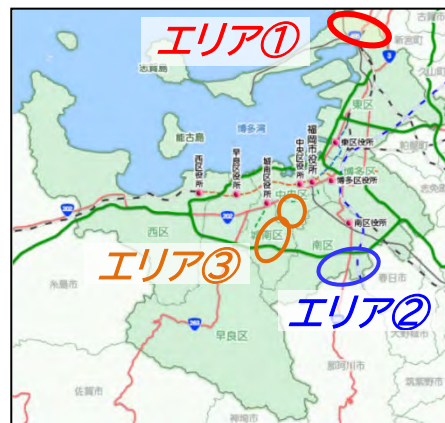
<生活交通に関する住民意識調査 (令和元年度 高齢者対象) >

- ・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) 各エリアの取組み概要

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。

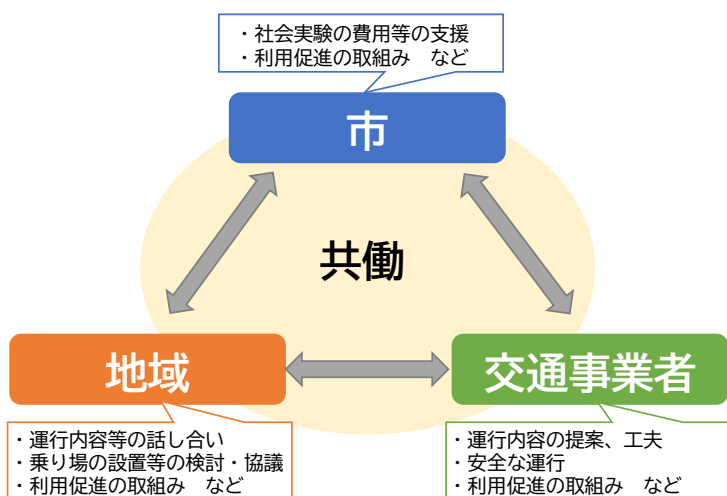
各エリアで地域・交通事業者・市による運行協議会を設置し、運行内容や利用促進等を検討・実施しており、令和4年11月から、順次、運行を開始し、三者共働で取組みを進めている。



<各エリアの運行概要>

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 赤坂・草ヶ江・小笹・ 長尾・七隈・金山・片江校区
運行内容	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)	
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）		
運賃設定	300 円/ 1 乗車・人（障がい者・小学生は半額） ※エリア②南区：井尻駅・博多南駅付近は 400 円（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）		
運行開始	R4. 11. 24 ～運行開始	R5. 1. 31 ～運行開始	R5. 6. 28 ～運行開始

<実施体制>



<運行協議会>



エリア①東区

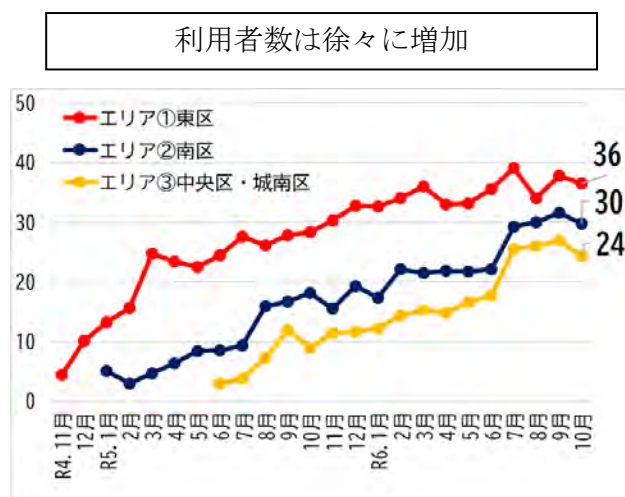
(3) 各エリアの取組み状況

各エリアにおいて、地域や交通事業者との様々な取組みにより、目的地となる停留所の追加など、地域の利便性の向上が図られ、外出機会の増加などにつながっている。

また、利用者数などは増加しており、利用経験者の約7割が高齢者（約5割が75歳以上）で、高齢者を中心に日常的な交通手段の一つとなっており、三者共働で、認知度や利便性の向上、利用促進、運賃以外の収入の確保などに引き続き、取り組んでいく。

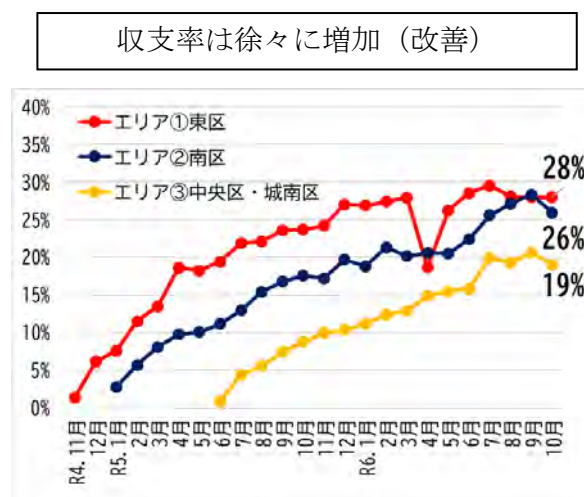
<利用状況等>

・利用状況（人/日）



(R6.10 末時点)

・収支率（％）



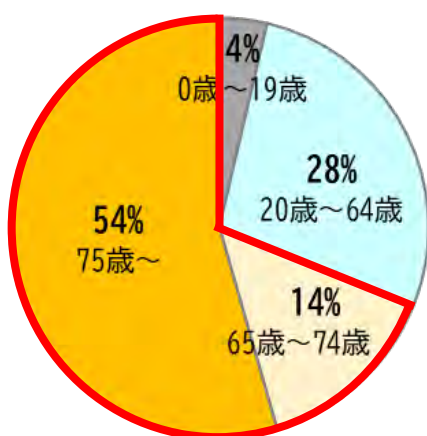
※1年目年間収支率(見込): ①16.9%、②13.5%、③10.7%

※収支率=収入÷運行経費(初期経費・利用促進費除く)

(R6.10 時点)

・利用経験者の年齢層

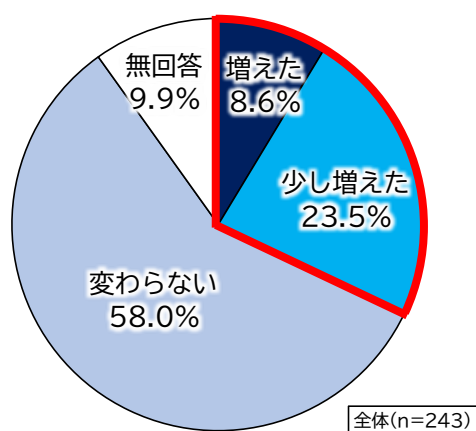
利用の約7割が65歳以上
(75歳以上の方が5割以上)



(R6.10 末時点)

・外出機会の変化

外出機会が増えたと回答した方が約3割



(R5 アンケート調査（3エリア計）)

<主な利用促進等の取組み>

利用促進チラシの配布・回覧



LINE アプリの活用 (R6.11~)



停留所の追加 (駅付近)



ポイントカードの発行 (R7.1~)



地域説明会



商店会と連携した乗車割引券の発行



(エリア③中央区城南区)

(4) 今後の取組み

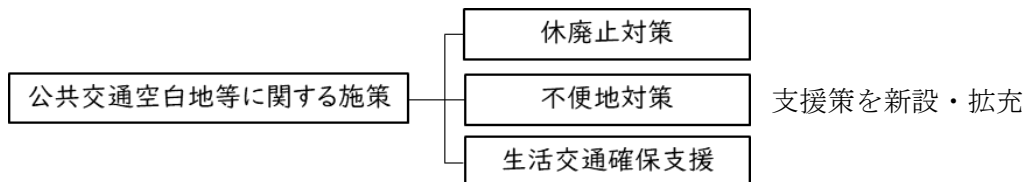
今後とも、地域、交通事業者、市で共働り、利用促進などに取り組み、本社会実験が持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに資するよう取組みを進めていく。

6. 不便地対策の支援拡充

高齢化が進展し、生活圏の移動ニーズが高まる中、郊外部をはじめ公共交通が不便な地域における生活交通の確保が重要となっており、社会実験の成果などを踏まえ、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりを行うもの。

＜条例に基づく施策体系＞

- バス路線の休廃止に伴い公共交通空白地となる地域は、引き続き、代替交通を確保
- 公共交通が不便な地域は、地域の取組みに対し幅広く支援できるよう、令和7年度に補助制度を拡充、生活交通確保に取り組む地域を募集するなど、取組みを強化



①支援の対象地域

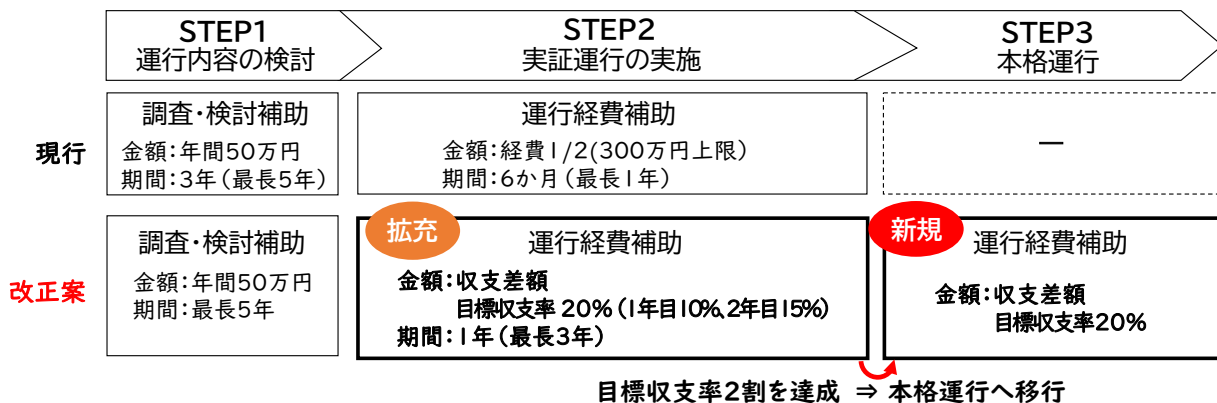
公共交通不便地等（公共交通不便地、それに準ずる地域 等）を含む地域に拡充する。

②支援の内容

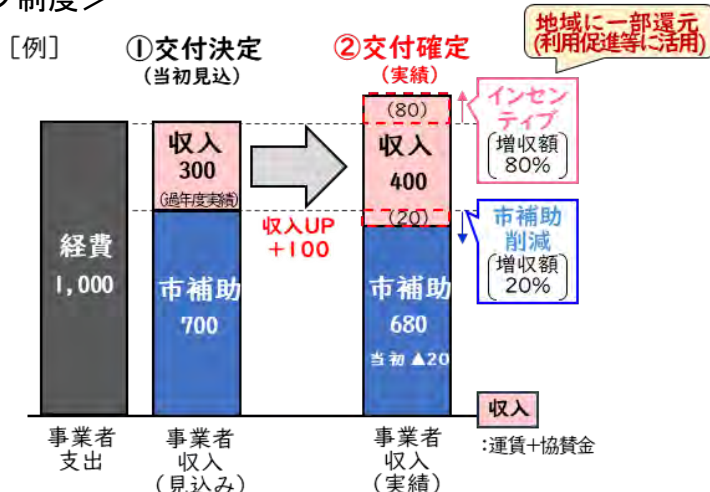
公共交通不便地等を含む地域において、地域の取組みに対する検討経費への補助を行うとともに、交通事業者が実施する実証運行に係る補助を拡充し、本格運行に係る補助を新たに導入する。

運行にあたっては、目標収支率を 20%（運行経費 80%を補助）に設定するほか、実証運行中における目標収支率の緩和措置（1 年目 10%、2 年目 15%）の適用、本格運行中も収支率の向上が図られるよう、インセンティブ制度を導入する。

＜支援の概要＞

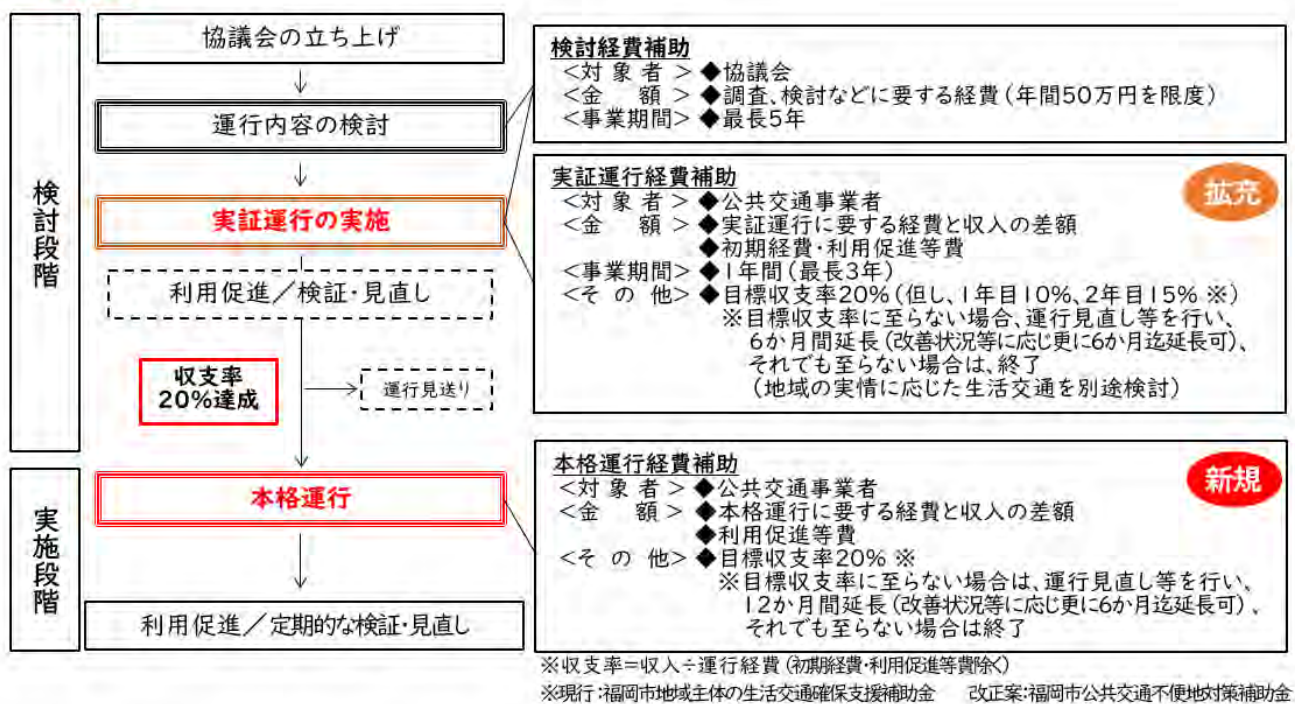


＜インセンティブ制度＞



<支援の流れ>

【改正案】



<取組みイメージ>

- ・ オンデマンド交通に限らず、地域の実情に応じた持続可能な生活交通を確保



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、郊外部における人口減少やバス利用者数の減少に加え、近年の運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、バス路線の維持に課題が生じている。

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などを実施するとともに、社会実験の成果などを踏まえ、公共交通不便地等における地域の取組みに対し、幅広く支援できるよう、令和7年度に支援を拡充するなど、地域の実情に応じた持続可能な生活交通の確保に取り組んでいく。