

生活交通確保の手引き



未来のため、
暮らしのために、
地域交通を考える。

福岡市

目次

はじめに	1
01 便利な公共交通をうまく活用しましょう	2
路線バスを上手に使いましょう	3
タクシーを上手に使いましょう	4
02 バス停追加やルート変更などを検討しましょう	5
03 地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう	6
調査・検討	12
実証運行	17
本格運行	19
04 福祉有償運送・買い物支援等の取組み紹介	26

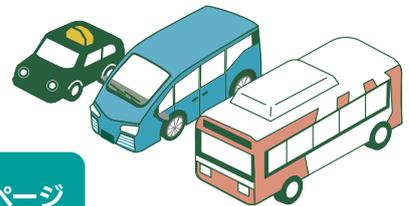


《 はじめに 》

福岡市には、鉄道や路線バス、タクシーなど、私たちの生活や地域の活動を支えている様々な公共交通がありますが、郊外部の人口減少や利用者の減少、近年の運転手不足などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

買い物や通院など日常生活に欠かせない大切な公共交通を将来にわたり維持・確保していくには、地域の皆様のご利用が大切です。今回、バスやタクシーといった車を使った身近な公共交通について、今ある便利な公共交通の情報や地域に新たな公共交通を導入する取組み・支援制度などをまとめた「生活交通確保の手引き」を作成しました。

まずは今ある公共交通を確認しましょう



01 便利な公共交通をうまく活用しましょう

→ 2ページ

今ある公共交通では困っている



どのようなことにお困りなのか考えてみましょう

→ 5ページ

もう少し近くにバス停があれば…



02 バス停追加やルート変更などを検討しましょう

→ 5ページ

今ある公共交通ではお困りごとに対応できない



03 地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう

→ 6ページ



※要介護者や障がい者手帳等をお持ちの方など、ひとりでは外出することが難しい方
⇒ 26 ページ（福祉有償運送）



01 便利な公共交通をうまく活用しましょう

福岡市には、鉄道や路線バス、タクシーなど、私たちの生活や地域の活動を支えている様々な公共交通があります。

公共交通を利用するメリットを知って、普段の暮らしの中で自家用車に頼るだけでなく、状況に応じて公共交通を利用するなど、かしこく使い分けましょう。

便利な公共交通を
うまく活用しましょう

1人を1km輸送する場合の二酸化炭素の排出量



公共交通を利用すると
二酸化炭素排出量を
削減できます

CO2排出原単位[g-CO2/人km] (2022年度)
出典：国土交通省HP

環境
にやさしい

福岡市の交通事故発生件数と
免許保有者数に対する割合

	過去10年間*1 の発生件数	免許保有者数*2 約330万人に対する割合
交通事故	329,607	9.9%
死亡事故	1,391	0.04%

10年間車を
利用し続けると
「約10人に1人」が
交通事故に巻き込まれる
可能性があります

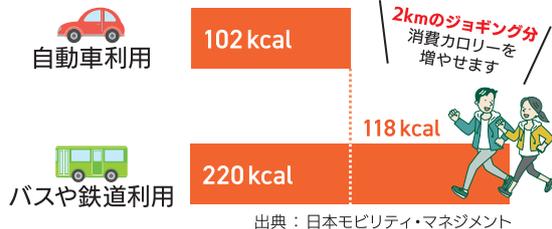
交通事故
リスク低減

出典：福岡県警本部 交通年鑑を基にした試算結果
*1 平成25年～令和4年
*2 令和4年時点

公共交通を利用すると
健康に良い効果が
期待できます

健康
づくり

自動車利用者と公共交通利用者の
1時間あたりの消費カロリーの差



出典：日本モビリティ・マネジメント

維持費
削減

車の維持費用を
1日あたりに換算すると、
約1,800円
かかっています

- 任意保険料
- 駐車場代
- 車両費
- 自動車税
- 車検費用

…マイカー1日当たりコスト 約1,800円

※1L以下の乗用車で算出

出典：「2023年度乗用車市場動向調査」一般社団法人日本自動車工業会
「自動車保険の概況」損害保険料率算出機構
「平成27年度国産自動車点検・整備料金実態調査」
日本自動車振興会連合会



🔍 路線バスを上手に使いましょう

福岡市内は、西鉄バス、昭和バス、JR九州バスなどが路線バスの運行を行っており、特に西鉄バスは、1日で地球9周分の距離を運行していると言われるほど、多くの路線を走っています。路線バスを上手に使いながら、便利にお出かけしましょう。

■バス情報の調べ方

バス停の位置やバスルートは、各社のホームページ等に掲載されています。アプリやインターネットの活用により簡単に調べることもできます。

▶福岡市内の主な路線バス会社

■西鉄バス



お問い合わせ
☎ 050-3616-2150

■昭和バス



お問い合わせ
☎ 092-407-0812

■JR九州バス



お問い合わせ
☎ 092-641-0500

▶おでかけアプリ

■「my route」



■ノンステップバスの紹介

ノンステップバスとは、乗車から着席、降車までの段差を感じることなく利用することができる車両です。高齢者、障がいのある方、ベビーカー利用者などもスムーズに乗降できます。

バスのバリアフリー化に向けた取り組み

高齢者や障がいのある方をはじめ、すべての公共交通利用者が、安全かつ円滑な移動ができるようノンステップバスの導入など、バスのバリアフリー化の促進を図っています。



市内を走るノンステップバス



▶ タクシーを上手に使いましょう

タクシーは、乗りたい場所から目的地まで直接移動できる機動的な公共交通です。配車アプリやユニバーサルデザインタクシー車両の導入などによって、より便利で使いやすい交通手段となっています。

■ユニバーサルデザインタクシーの紹介

ユニバーサルデザインタクシーとは、乗降口や車内が広く、スロープや手すりが設置された、誰もが利用しやすい、みんなにやさしいタクシー車両です。高齢者や車いす利用者などもスムーズに乗降できます。また、ゆとりのある空間が確保されており、大きな荷物を持ったままでも乗降できます。

タクシーのバリアフリー化に向けた取り組み

高齢者や障がいのある人をはじめ、すべての公共交通利用者が、安全かつ円滑な移動ができるよう、ユニバーサルデザインタクシーの導入など、タクシーのバリアフリー化の促進を図っています。



取り組み事例：柏原三丁目

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、営業所までの回送バスを活用した取り組みが行われました。

地域、交通事業者、市が共働して利用促進に取り組んだ結果、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。

この取り組みが評価され、平成29年地域公共交通優良団体として、地域、交通事業者、市の3者が国土交通大臣表彰を受賞しています。



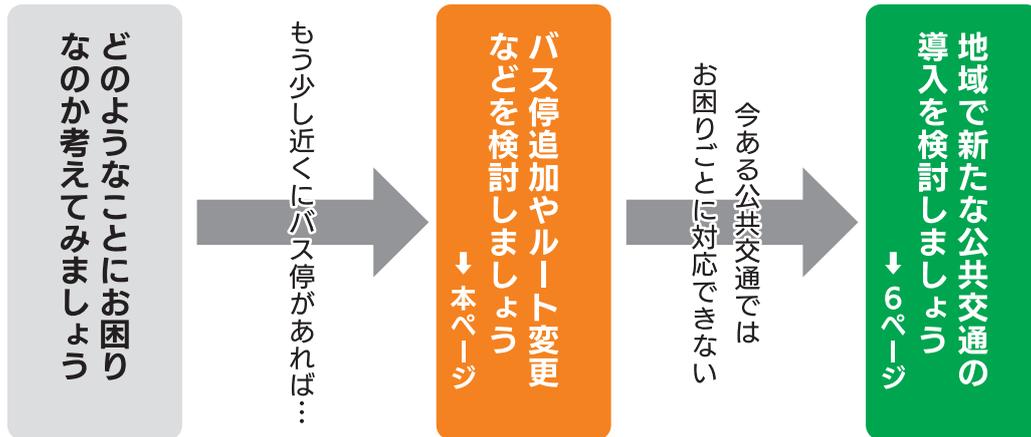


《 どのようなことにお困りなのか考えてみましょう 》

■福岡市へ相談

今ある公共交通でお困りの場合は、まずはどのようなお困りごとなのか考えてみましょう。バス停が遠い、買い物や通院が不便など、お困りごとに応じて市の取組みを紹介します。

■地域内で課題の共有



※要介護者や障がい者手帳等をお持ちの方など、ひとりでは外出することが難しい方
⇒ 26ページ(福祉有償運送)

02 バス停追加やルート変更などを検討しましょう

地域のお困りごとが「もう少し近くにバス停があれば…」という場合は、バス停の追加や運行ルートの変更により、利便性が向上した事例もあります。

▶ 事例：早良区内野七丁目地区

早良区内野七丁目地区（早良ニュータウン）では、路線バスの運行ルートの変更により、ニュータウンの入口にバス停を追加し利便性が向上しました。





03

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう

今ある公共交通ではお困りごとに対応できない場合は、新たな公共交通の導入を地域で検討してみましょう。

福岡市では、条例に基づき公共交通不便地等を対象として、地域の公共交通に関する課題の解決に向けた取り組みに対して段階的に支援を行っています。

■支援の対象地域

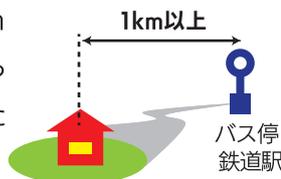
以下に示す公共交通不便地等を含む地域を支援対象としています。

※詳しくは市にご相談ください。

<公共交通不便地等(25ページ参照)>

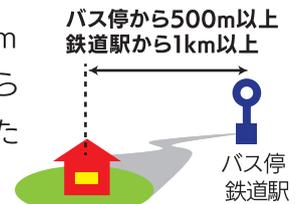
公共交通空白地

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



公共交通不便地に準ずる地域①

バス停または鉄道駅のうち最も近いものとの標高差が概ね40m以上となっている地域

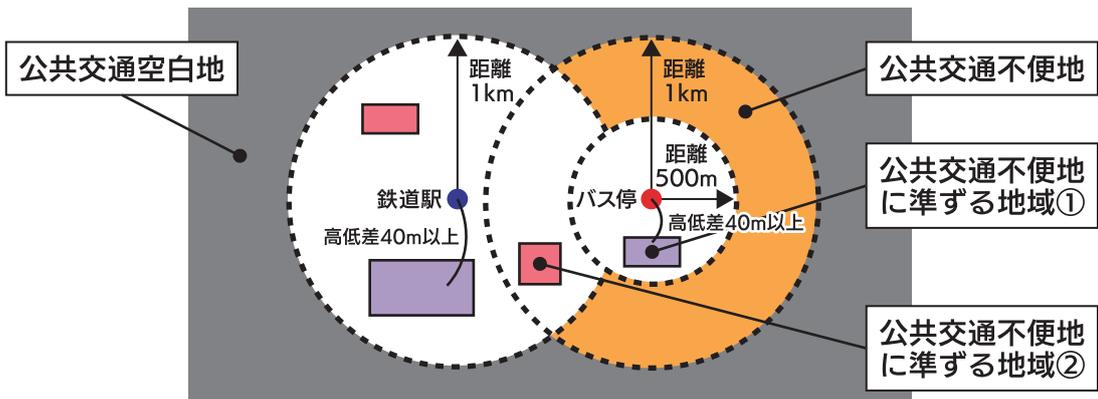


公共交通不便地に準ずる地域②

バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する(概ね500m以上)、坂道がきつい(勾配が概ね8%)等、公共交通が不便と考えられる地域



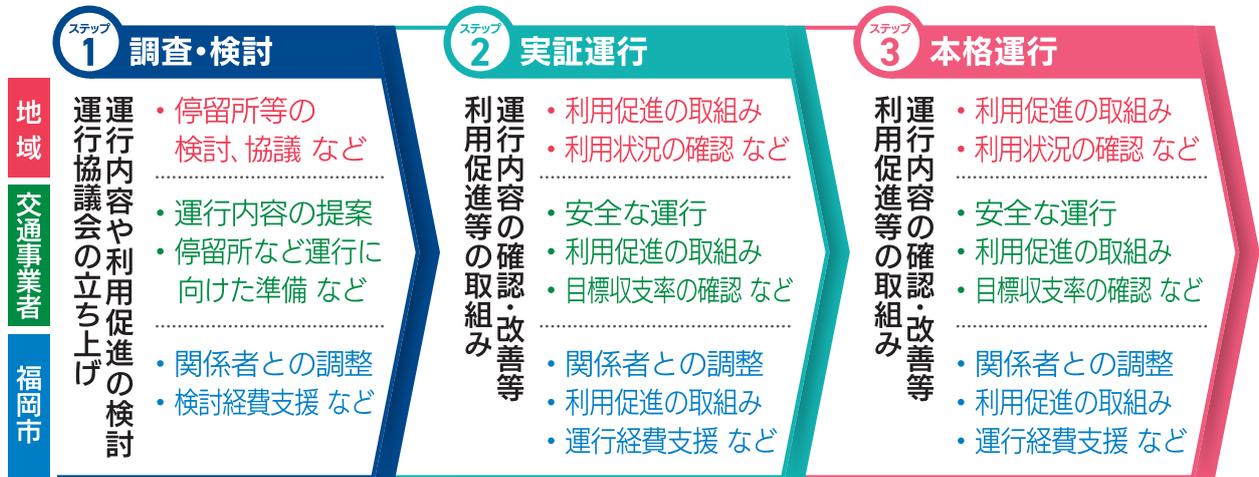
地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう





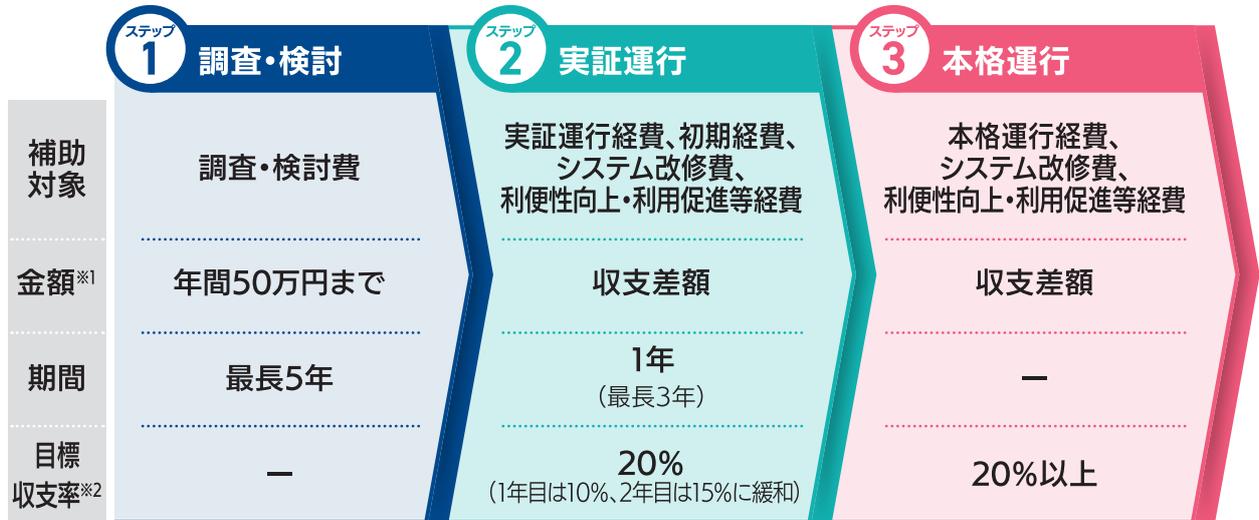
■ 取組みの主な流れ

新たな公共交通の導入にあたっては、地域・交通事業者・福岡市の三者が共働して、運行内容の検討から実証運行の実施など段階的に取り組みます。



■ 取組みに係る補助制度(福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱)

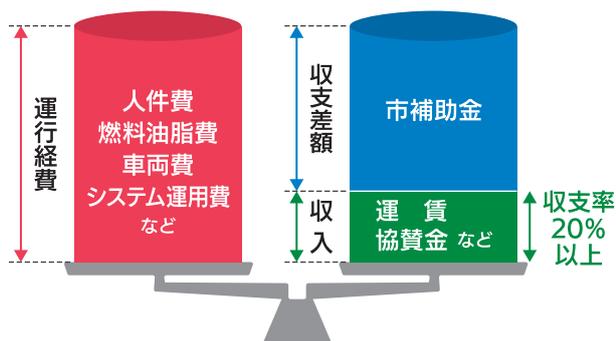
新たな公共交通の導入にあたっては、福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱に基づき、調査・検討や運行に関する経費の一部を支援する補助制度があります。



※1 実証運行・本格運行については、経費毎に上限があります(要綱参照)

※2 運行継続のためには目標収支率の達成が必要です(20ページ参照)

〈収支率の計算の考え方〉



収支率 運賃等の収入によって運行経費の何%が賄われているかを表す

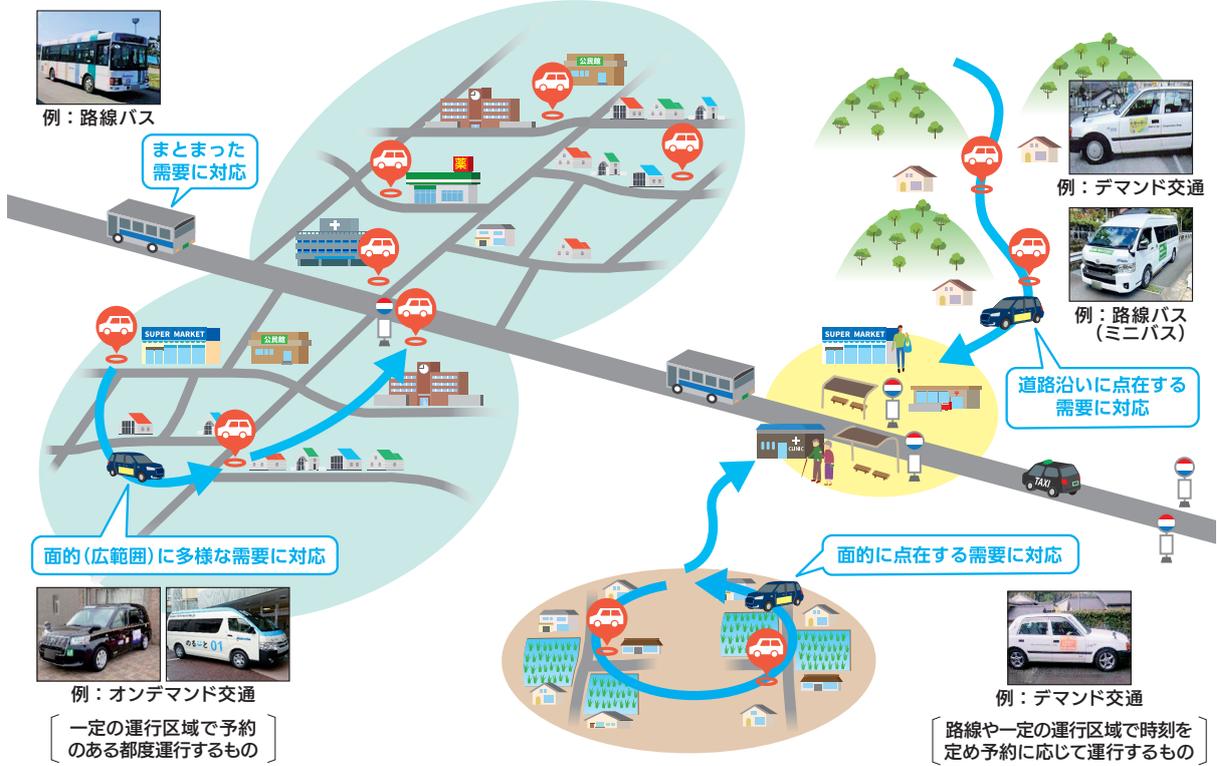
地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



■多様な交通手段

交通手段には様々な運行形態があり、地域の実情にあったものとするのが大切です。以下の図を参考に検討してみましょう。

<持続可能な生活交通の確保イメージ>



<運行形態等>

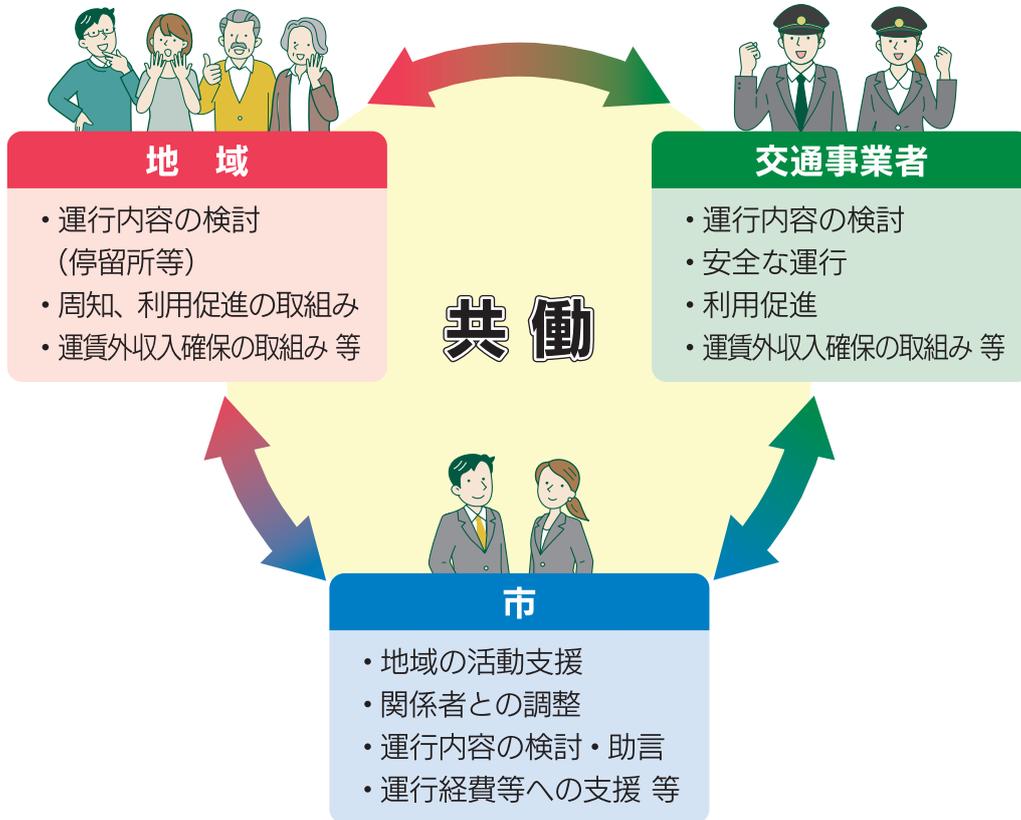
運行ルート	路線運行(ルートあり)	区域運行(ルートなし)	路線運行(ルートあり)		
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要	ダイヤあり・予約要		
運行形態	路線バス (大型・中型・小型) 	路線バス (ミニバス) 	オンデマンド交通 	デマンド交通 (区域) 	デマンド交通 (不定期)
	輸送量(利用者)				
	路線定期運行 	区域運行 	路線不定期運行 		

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



■取組みの実施体制

持続可能で地域にあった交通手段とするためには、「地域」「交通事業者」「福岡市」の三者が共働して取り組むことが大切です。



■取組みのポイント

三者の共働した取組み

持続可能な公共交通とするためには、地域のご利用や交通事業者の安全な運行など、地域、交通事業者及び福岡市が共働して取り組むことが重要です。

既存の公共交通と連携した取組み

新たな公共交通の導入にあたっては、身近な交通手段として日常生活圏を意識するなど、既存の公共交通と連携・調和を図ることが重要です。

継続的な運行に向けた取組み

公共交通は利用者の運賃収入などで支えられることから、地域のご利用が不可欠です。継続的な運行のためには、目標収支率を達成していく必要があり、運行経費や収入を意識し、適切な運賃設定や需要に応じた運行内容とするなど、経営の視点も重要となります。

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



新たな公共交通導入の具体的な取組み内容 ～導入検討から本格運行まで～

ステップ

1

調査・検討

取組みの流れ

- | | |
|------|---|
| 段階 1 | <ul style="list-style-type: none"> 1 協議する場の立ち上げ 2 地域ニーズの把握 3 運行計画（素案）の検討 |
| 段階 2 | <ul style="list-style-type: none"> 4 運行する交通事業者の決定 5 地域、交通事業者、市で運行協議会の立ち上げ 6 運行計画（案）の検討 |

段階 1

段階 2

■ 運行計画(素案)の検討

■ 運行協議会の立ち上げ
■ 運行計画(案)の検討

地域

- ・ 地域ニーズの把握
- ・ 運行内容の検討 等

- ・ 具体的な運行内容（停留所等）の検討
- ・ 地域住民への周知、利用促進、運賃外収入の確保の検討 等

交通事業者

- ・ 運行内容の提案・検討
- ・ 運行に向けた準備
- ・ 運賃外収入確保の検討 等

福岡市

- ・ 地域ニーズの把握
- ・ 運行内容の検討・助言
- ・ 検討経費への支援 等

- ・ 運行内容の検討・助言
- ・ 関係者との調整
- ・ 検討経費への支援 等

補助内容※

- ・ 対象：調査・検討費
- ・ 金額：50万円/年度まで
- ・ 期間：最長5年

7 地域公共交通会議・手続き等

運行準備

※ 詳細は福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱を参照

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



ステップ

2

実証運行

- 1 周知・利用促進の取組み (運行開始前)
- 2 実証運行の開始
- 3 周知・利用促進の取組み (運行中)
- 4 利用状況等の確認
- 5 運行内容の見直し

- 目標達成に向けた利用促進等の取組み
- 利用及び収支状況の共有
- 運行内容の見直し検討

- ・ 積極的な利用
- ・ チラシ配布や地域会合等での地域住民への周知
- ・ 利用促進、運賃外収入の確保 等
- ・ 利用及び収支状況等の確認

- ・ 安全な運行
- ・ 利用促進、運賃外収入の確保
- ・ 利用及び収支状況等の提供
- ・ 運行改善に向けた検討 等

- ・ 利用促進の取組み
- ・ 利用及び収支状況等の確認
- ・ 運行改善に向けた検討、関係者調整
- ・ 運行経費等への支援 等

- ・ 対象：実証運行経費、初期経費、システム改修経費、利便性向上・利用促進等経費
- ・ 金額：収支差額（経費毎に上限あり）
- ・ 期間：1年（最長3年）
- ・ 目標収支率：20%（1年目10%、2年目15%）

ステップ

3

本格運行

- 1 周知・利用促進の取組み
- 2 定期的な運行内容の見直し

- 継続的な利用促進等の取組み
- 利用及び収支状況の共有
- 定期的な運行内容の見直し検討

- ・ 積極的な利用
- ・ チラシ配布や地域会合等での地域住民への周知
- ・ 利用促進、運賃外収入の確保 等
- ・ 利用及び収支状況等の確認

- ・ 安全な運行
- ・ 利用促進、運賃外収入の確保
- ・ 利用及び収支状況等の提供
- ・ 運行改善に向けた検討 等

- ・ 利用促進の取組み
- ・ 利用及び収支状況等の確認
- ・ 運行改善に向けた検討、関係者調整
- ・ 運行経費等への支援 等

- ・ 対象：本格運行経費、システム改修経費、利便性向上・利用促進等経費
- ・ 金額：収支差額（経費毎に上限あり）
- ・ 目標収支率：20%以上

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



ステップ
1 調査・検討

1 協議する場の立ち上げ

地域	交通事業者	福岡市
●		●

新たな公共交通導入に向け、地域内で取組みの意思確認をした後、地域で協議する場を立ち上げ、市と連携して運行計画等の検討を行っていきます。

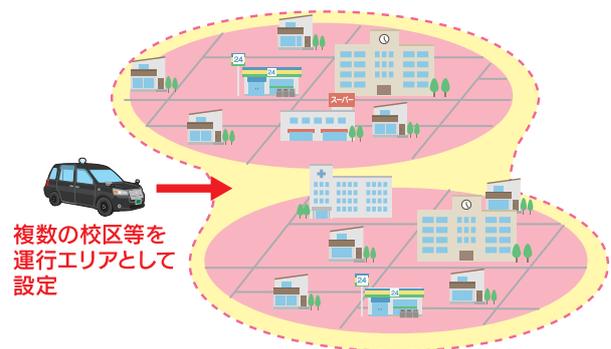
〈地域組織の例〉

取組みを始めるにあたり、地域住民等で構成された協議会を組織する必要がありますが、既存の自治協議会等でも取り組むことができます。市にご相談ください。

〈事例紹介〉

オンデマンド交通社会実験では、複数校区の自治協議会等が連携して取組みを実施しました。

〈オンデマンド交通〉



2 地域ニーズの把握

地域	交通事業者	福岡市
●		●

運行計画の検討にあたり、地域の人口や施設の立地状況、住民の移動ニーズ（日常の外出先や移動手段、外出頻度等）などを把握しましょう。必要に応じて、アンケート調査を実施することも効果的です。

主な把握項目

項目	概要
人口等	<ul style="list-style-type: none"> 総人口／総世帯 年齢階級別人口 人口分布状況 道路状況 等
施設等	<ul style="list-style-type: none"> 施設の立地状況（公共施設、医療・福祉施設、商業施設等） 公共交通の運行状況
移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 外出先 移動手段 外出時間帯 外出頻度 等

※公共交通に対するニーズは様々であり、すべてのニーズに応えようとするとサービス水準の低下や運行経費の増加などにつながります。今ある公共交通で対応できないか改めて検討することも重要です。

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



3 運行計画（素案）の検討

地域に合った運行内容を検討します。事例などを参考に、収支見込みも勘案しながら、運行区域や運行形態、運行日、運行時間など、運行計画の素案を検討します。

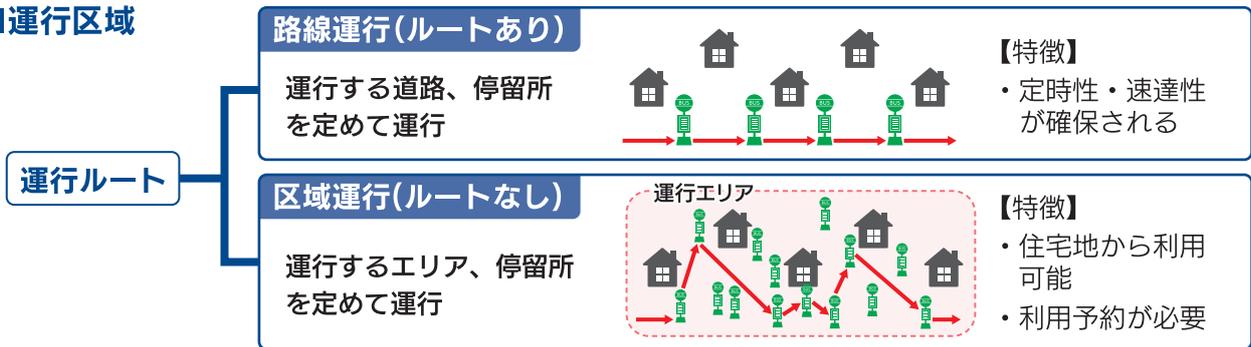
地域	交通事業者	福岡市
●		●

検討項目の例

運行区域(ルート)	どの範囲(ルート)を運行するか ※既存公共交通との調和が必要
運行日	何日運行するか(週3日、平日のみなど)
運行時間	何時から何時まで運行するか
予約	予約を必要とするか、予約の方法(インターネット、電話)
車両	何人乗りの車両が必要か
停留所	何か所に設置するか
運賃	いくらに設定するか ※既存公共交通との調和が必要
運賃外収入	協賛金確保の取組みを行うか

新たな公共交通で想定される利用者数や利用頻度、利用者の分布状況、目的地の立地状況などを踏まえ、運行ルート・運行ダイヤ・利用方法を組み合わせて運行形態を設定します。

■運行区域



〈地域特性に応じた交通サービスの導入イメージ〉



資料：デマンド交通導入ハンドブック H21.7国交省

■運行ダイヤ・利用方法



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



■運行車両

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	9人	4人
車 両 費					
運行可能な道路	幹線道路	●	●	●	●
	街 路		●	●	●
	細 街 路			●	●

■運行形態

運行ルート、運行ダイヤ・利用方法の組み合わせによって、運行形態は大きく5種類に分けられます。

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)	
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	路線バス (大型・中型・小型)	路線バス (ミニバス)	オンデマンド交通	デマンド交通 (区域)	デマンド交通 (不定期)
	路線定期運行		区域運行	路線不定期運行	

※オンデマンド交通は、1台で一定のエリア(概ね5km²程度)を効率的・効果的に運行するため、複数校区が連携した取組みを基本とし、その際は、複数校区で運行内容を検討する協議の場を立ち上げます。

■運行台数の目安

運行する車両の台数は、1台を基本とします。

なお、オンデマンド交通における車両台数の目安は右の表のとおりです。

(オンデマンド交通の場合)

運行区域の面積	台数
概ね5km ²	1台
概ね5km ² ~	1台~2台

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



運行計画(案)の事例

オンデマンド交通社会実験

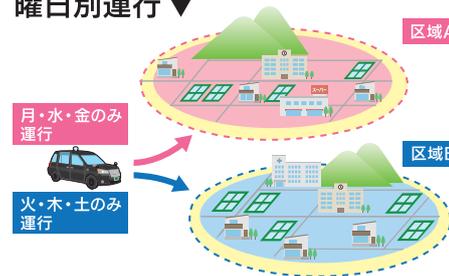
オンデマンド交通 (広域運行)	運行日	平日(週5日)
	運行時間	8時~18時
	車両	定員4名・1台
	予約	インターネット・電話
	運賃	300円(400円)

オンデマンド交通 (曜日別運行)	運行日	区域A 月・水・金曜 区域B 火・木・土曜
	運行時間	8時~18時
	車両	定員4名・1台
	予約	インターネット・電話
	運賃	300円

大字西地区乗合タクシー(デマンド交通)

デマンド交通 (区域)	運行日	全日
	運行本数	平日4往復、土日祝3往復
	運行時間	7時~17時
	車両	定員4名・1台
	予約	電話
	運賃	250円

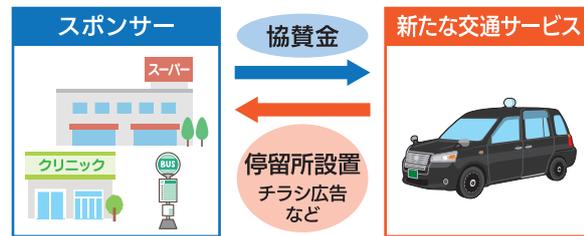
曜日別運行▼



運賃以外の収入確保の取組み事例

オンデマンド交通社会実験

オンデマンド交通社会実験では、地域の企業等によるスポンサー制度を導入し、候補企業への声掛けや制度の説明、交渉などを行い、運賃以外の収入確保に取り組みました。



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう

4 運行する交通事業者の決定

運行計画(素案)を作成後、運行内容に応じて、適切に運行ができる交通事業者を市が公募のうえ決定します。

5 地域、交通事業者、市で運行協議会の立ち上げ

地域、交通事業者、市で運行協議会を立ち上げ、運行計画(案)や利用促進の取組み等について協議を行います。



運行協議会の様子

地域	交通事業者	福岡市
●	●	●



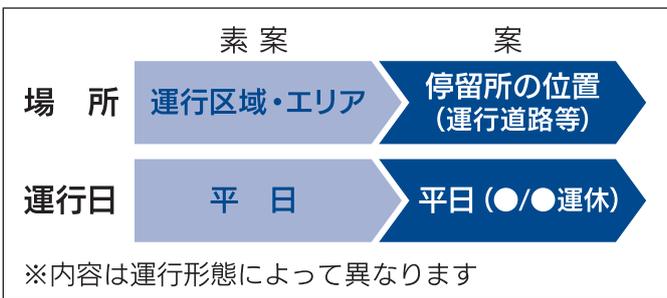
6 運行計画（案）の検討

地 域	交 通 事 業 者	福岡市
●	●	●

交通事業者からの提案を踏まえ運行協議会で協議し、より具体的な運行計画（案）を検討・作成します。その際、収支の見込みも算出するなど、需要に応じた計画にすることが重要です。なお、停留所の設置位置については、交通管理者や道路管理者をはじめとした関係者と協議を行いますので、具体的な検討が必要です。

■運行計画（素案）と運行計画（案）の違い

「素案」では導入したいサービスを大まかに検討するのに対し、「案」では具体的な停留所位置など、運行計画の詳細を決めていきます。



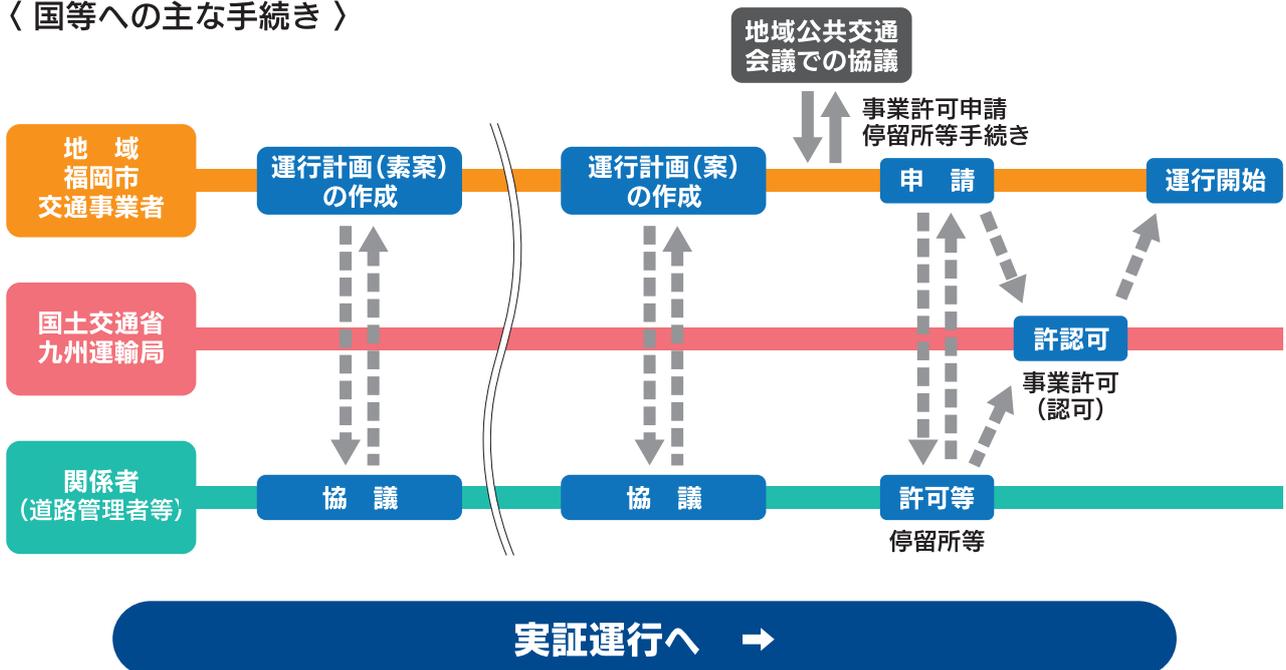
〈その他の主な項目〉

- ・運行時間
- ・使用車両
- ・運賃（割引等）
- ・予約方法・時間
- ・停留所の設置場所
- ・運賃外収入の取組み

7 地域公共交通会議・手続き等

国（九州運輸局 福岡運輸支局（以下：運輸支局））や交通事業者等の関係者で構成される「地域公共交通会議」で運行計画（案）を諮ります。協議が調い次第、運輸支局への許認可申請や停留所設置の手続きなどを経て、実証運行が開始します。

〈国等への主な手続き〉



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



ステップ
2

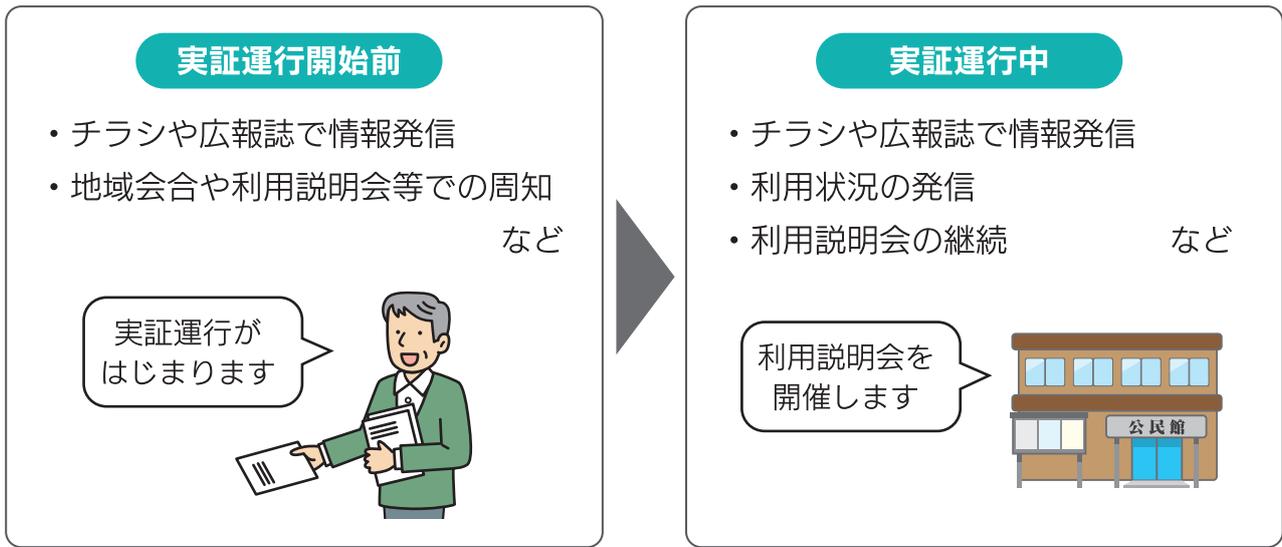
実証運行

1 周知・利用促進の取組み（運行開始前）

継続的な運行のためには、多くの方に利用してもらうことが必要です。運行開始前から三者が連携して積極的な周知・利用促進に取り組みましょう。

地域	交通事業者	福岡市
●	●	●

〈例：地域による取組み〉



事例紹介（オンデマンド交通社会実験）



地域主催の住民説明会



地域広報誌



広報チラシ



公民館での周知



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



2 実証運行の開始

地域住民への周知や運賃以外の収入確保の取組み、停留所設置、試走などの運行準備が整い次第、実証運行を開始します。

地 域	交 通 事業者	福岡市
●	●	●

3 周知・利用促進の取組み（運行中）

運行開始以降も多くの人に利用されるよう、引き続き、三者が連携して周知・利用促進、利便性の向上などに取り組むことが重要です。

地 域	交 通 事業者	福岡市
●	●	●

4 利用状況等の確認

実証運行中に適宜利用状況を確認し、運行に関する課題等を把握しましょう。運行にかかる経費（支出）に対して収入がどれだけあるかなどを確認し、収支率を把握しましょう。

地 域	交 通 事業者	福岡市
●	●	●

実証運行の目標収支率

目標収支率：**20%**（緩和措置：1年目**10%** 2年目**15%**）

5 運行内容の見直し

利用や収支状況等を把握し、課題等がある場合には、運行内容の見直しを行いましょ。

地 域	交 通 事業者	福岡市
●	●	●

どうしたら目標収支率を達成できるかな

夕方はあまり利用されていないみたい



〇〇に停留所をつけると利用者が増えるかも

〈 運行内容等の見直し事例 〉

- 目的地等への停留所の追加設置（利用促進）
- 地域活動に合わせた運行時間の見直し（経費削減）
- 運賃を上げる（収入増加） など

目標収支率 20% を達成！本格運行へ →



ステップ

3

本格運行

1 周知・利用促進の取組み

本格運行への移行後も、周知・利用促進、利便性向上などに取り組み、地域の住民の皆さんが新たな公共交通を積極的に利用し、維持・向上させていくことが重要です。

また、インセンティブ制度も導入しています。(21ページ参照)

地 域	交 通 事 業 者	福岡市
●	●	●

2 定期的な運行内容の見直し

持続的・安定的な運行のため、利用状況や収支状況などを把握しながら、定期的に運行内容を見直すなど、利便性を高める工夫を継続しましょう。

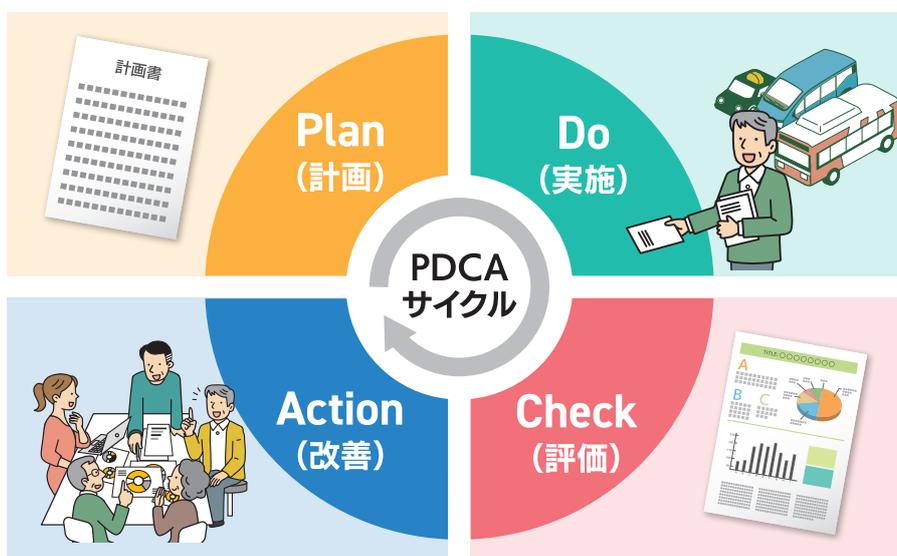
地 域	交 通 事 業 者	福岡市
●	●	●

本格運行後の目標収支率

目標収支率：**20%**以上

■運行内容の見直し

実証運行中や本格運行への移行後も運行内容に課題がある場合は、見直しを検討することも重要です。外部の有識者からも意見をもらいながら、目標収支率の達成に向けて、適宜、運行内容を見直しましょう。



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



▶ 目標収支率 及び インセンティブ制度 について

■ 目標収支率

実証運行から本格運行への移行、本格運行を継続していくには、目標収支率20%以上を達成し続ける必要があります。目標達成に向けて利用促進や運賃外収入の確保等に取り組みましょう。



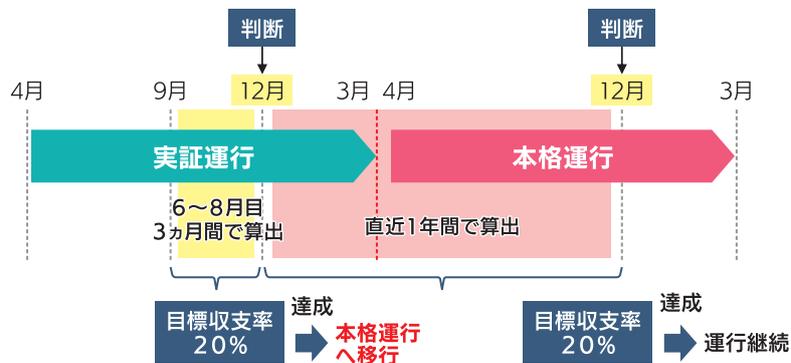
< 収支率算定の対象期間 >

実証運行：運行開始より6月目～8月目の3月間

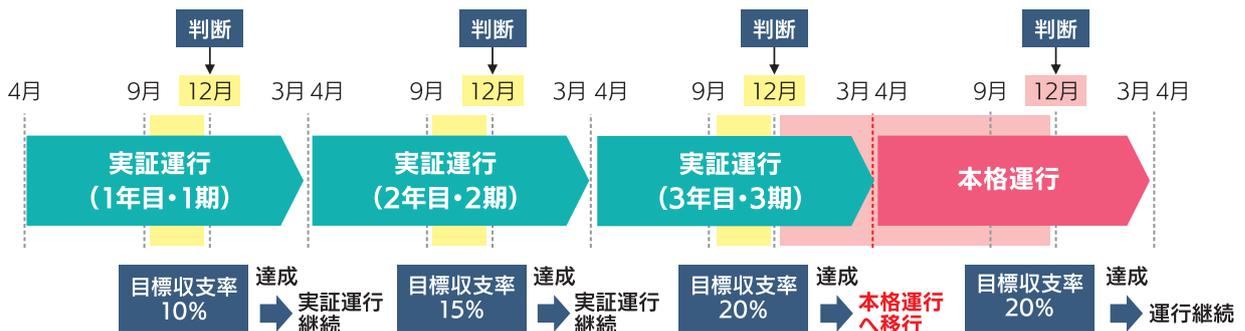
本格運行：運行開始が4月の場合 … 運行開始より8月目までの直近12月間（実証運行期間を含む）
 運行開始が年度途中の場合 … 当該運行期間末の4月前までの直近12月間

【4月に運行開始した場合】

例① 1年目で目標収支率20%達成



例② 3年目で目標収支率20%達成



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



【補助金交付による運行継続の判断】

目標収支率（1年目は10%、2年目は15%）を達成できない場合は、次期の補助金交付による運行は終了となります。なお、運行内容の見直し等を行い、目標収支率の達成が見込まれる場合は以下の期間継続して運行することができます。

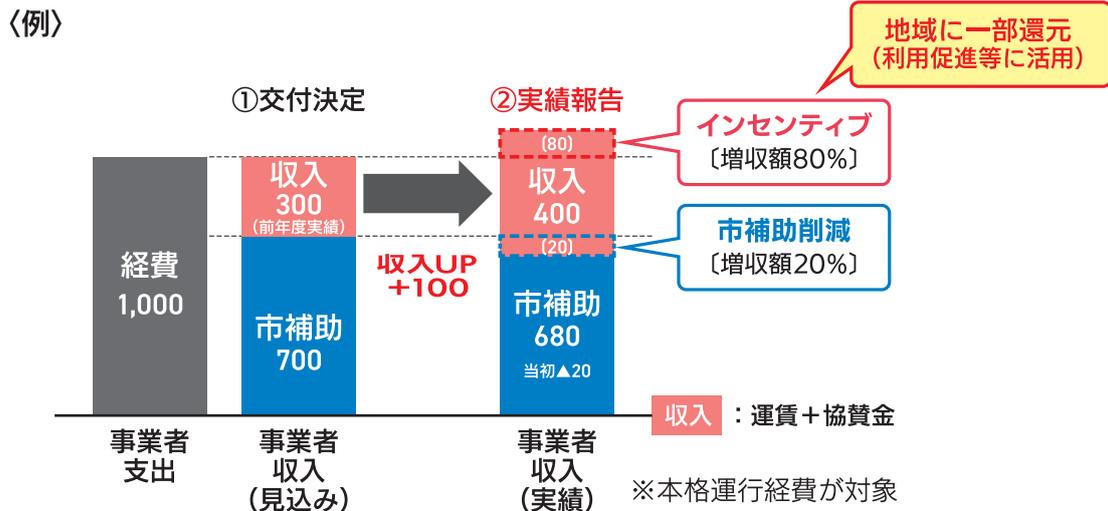
- ・実証運行：6ヵ月間、改善状況等に応じ更に6ヵ月間。
- ・本格運行：1年間、改善状況等に応じ更に6ヵ月間。

■インセンティブ制度(本格運行時)

本格運行への移行後も収支率の向上に向けた取り組みが継続できるよう、インセンティブ制度を設けています。

交付決定時の収入見込みよりも実績報告時の収入が増えた場合、増えた金額の8割が交通事業者のインセンティブとなります。

インセンティブの一部を利用促進等に活用し、地域の取組みに還元することで、継続的な利用につなげましょう。



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう

制度の流れ

①交付決定時（4月）：前年度の実績に基づき補助金交付決定

②実績報告時（3月）：年間の実績報告により交付確定

⇒「実績報告時」の運行経費と収入の差額が「交付決定時」を下回る場合、その差額の8割を交通事業者のインセンティブとすることができます（一部は利用促進等で地域に還元）

利用促進等の活用事例(運行協議会等で協議・決定)

- ・割引乗車券
- ・地域との利用促進イベント
- ・停留所の待合環境改善（ベンチ設置等）
- など

※詳細は福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱を参照

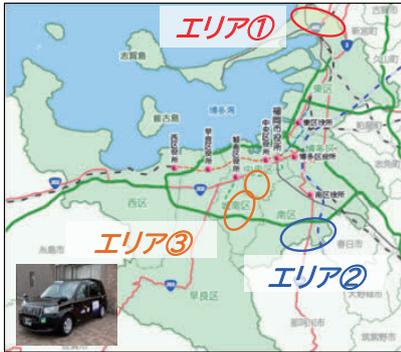


[参考]

▶ 福岡市における取組み事例（オンデマンド交通社会実験について）

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向けて、令和4年度より、市内3エリアで、地域や交通事業者と共働し、オンデマンド交通を活用した社会実験を実施しています。

〔位置図〕



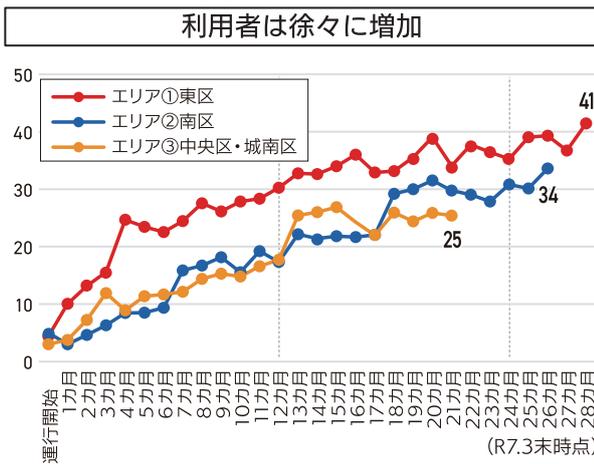
〔運行概要〕

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 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		曜日別運行
運行日	平日(月～金) (土日祝・年末年始は運休)		平日・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	300円/1乗車・人(障がい者・介護者1名・小学生は半額) ※エリア②南区:井尻駅・博多南駅付近は400円(障がい者等は半額)		
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) 1台		
運行開始	R4.11.24～	R5.1.31～	R5.6.28～

【取組み状況】

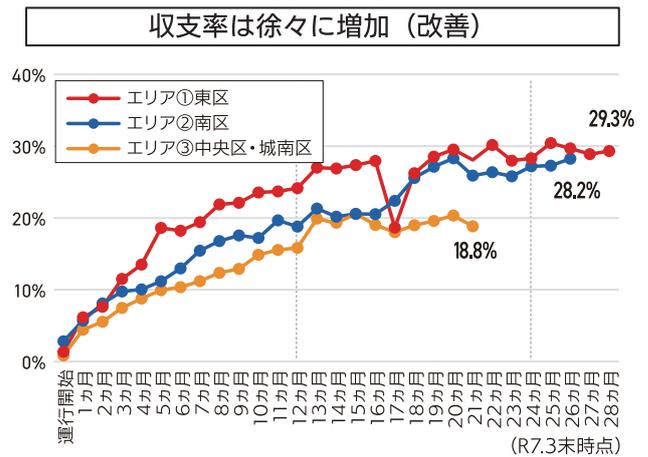
<利用状況(人/日)>

利用者は徐々に増加



<収支率(%)>

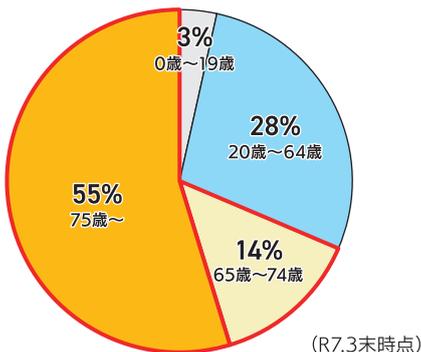
収支率は徐々に増加(改善)



※1年目年間収支率:①16.9%、②13.5%、③10.7%

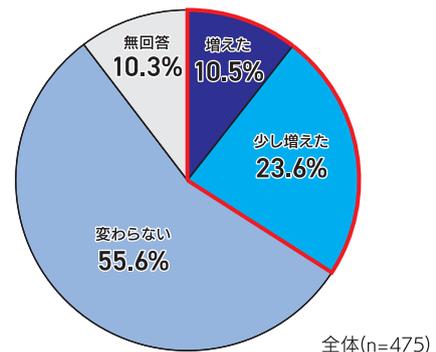
<利用経験者の年齢層>

利用の約7割が65歳以上
(75歳以上の方が半数以上)



<外出機会の変化>

外出機会が増えたと回答の方が約3割



地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



エリア①東区(美和台・和白東・三苦校区)

地域の特徴 3校区計・R6.9末時点

◆人口：37,533人（高齢化率：26.4%） ◆校区面積：約6.4km²

◆地域特性：鉄道や路線バスは一定あるものの、バス停などから離れた地域や、高台で坂道での移動が生じる地域があるなど、特に高齢者の方の外出の際のお困りごととなっていました。

取組みの経緯

令和4年度に社会実験に取り組む地域・交通事業者をそれぞれ募集した際に東区では美和台・和白東・三苦校区から応募があり、一つのエリアとした取組みを開始しました。

地域・交通事業者・市で運行協議会を立ち上げ、三者で協議を重ね、生活圏を意識した運行エリアや停留所、運賃以外の収入確保の取組み（スポンサー）など具体的な検討を進めました。地域の方々も住宅地やスポンサー停留所、利用促進策など地域の交通手段として積極的に協議に参加されました。

また、運行開始に向け、多くの方に利用してもらうため、利用説明会の開催、チラシ配布や地域会報誌での広報など、地域住民への周知に取り組み、令和4年11月に運行を開始しました。

運行開始以降も利用状況の共有を行うとともに、停留所追加などの利便性の向上策、地域住民への周知や利用促進策の取組みなど、三者で共働して取組みを進めています。

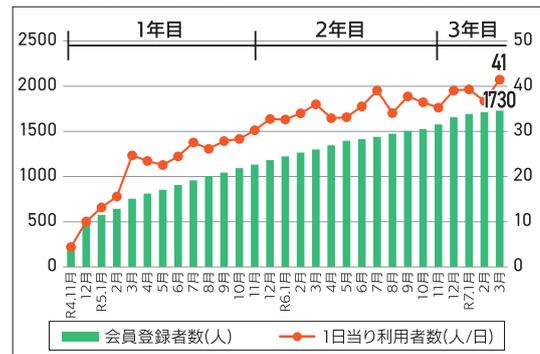
〈 運行協議会 〉



〈 運行車両(1台) 〉



〈 会員登録者数・一日平均利用者数 〉



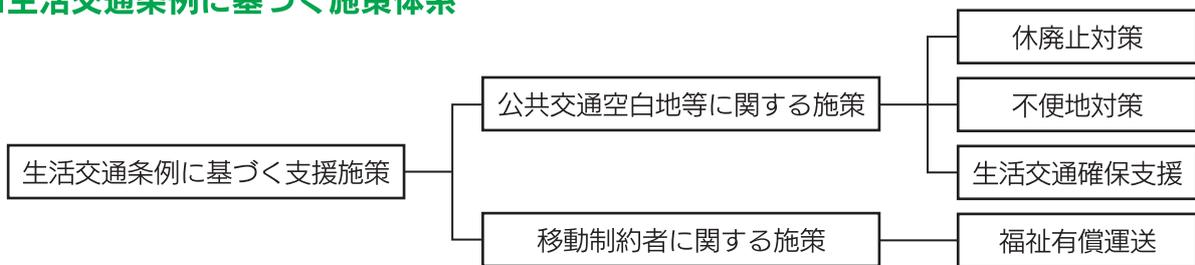


[参考]

▶ 生活交通の確保に係る施策

福岡市では「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（生活交通条例）」に基づき、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ます。

■生活交通条例に基づく施策体系



■公共交通空白地等に関する施策

◆休廃止対策

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への支援 など

◆不便地対策 ※手引き掲載

公共交通が不便な地域において、地域の取組みに対する検討経費や、交通事業者が実施する実証運行及び本格運行に係る経費への支援 など

◆生活交通確保支援

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の取組みに対して、地域と交通事業者間の調整など活動を支援

参 考 / 福岡市都市交通基本計画（令和7年5月策定）における位置づけ

目標像Ⅲ 市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通



高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まるなか、地域の実情に応じた生活交通の確保に取り組むとともに、子どもから高齢者まですべての人にやさしい安全・安心な交通環境づくりや、災害に強い交通基盤づくりに取り組み、市民の日常を支え誰もが安全・安心な交通を目指します。

方針 5 地域の実情に応じた生活交通の確保

◆高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、市民・交通事業者・行政が共働し、日常生活を支える持続可能な生活交通の確保を図ります。

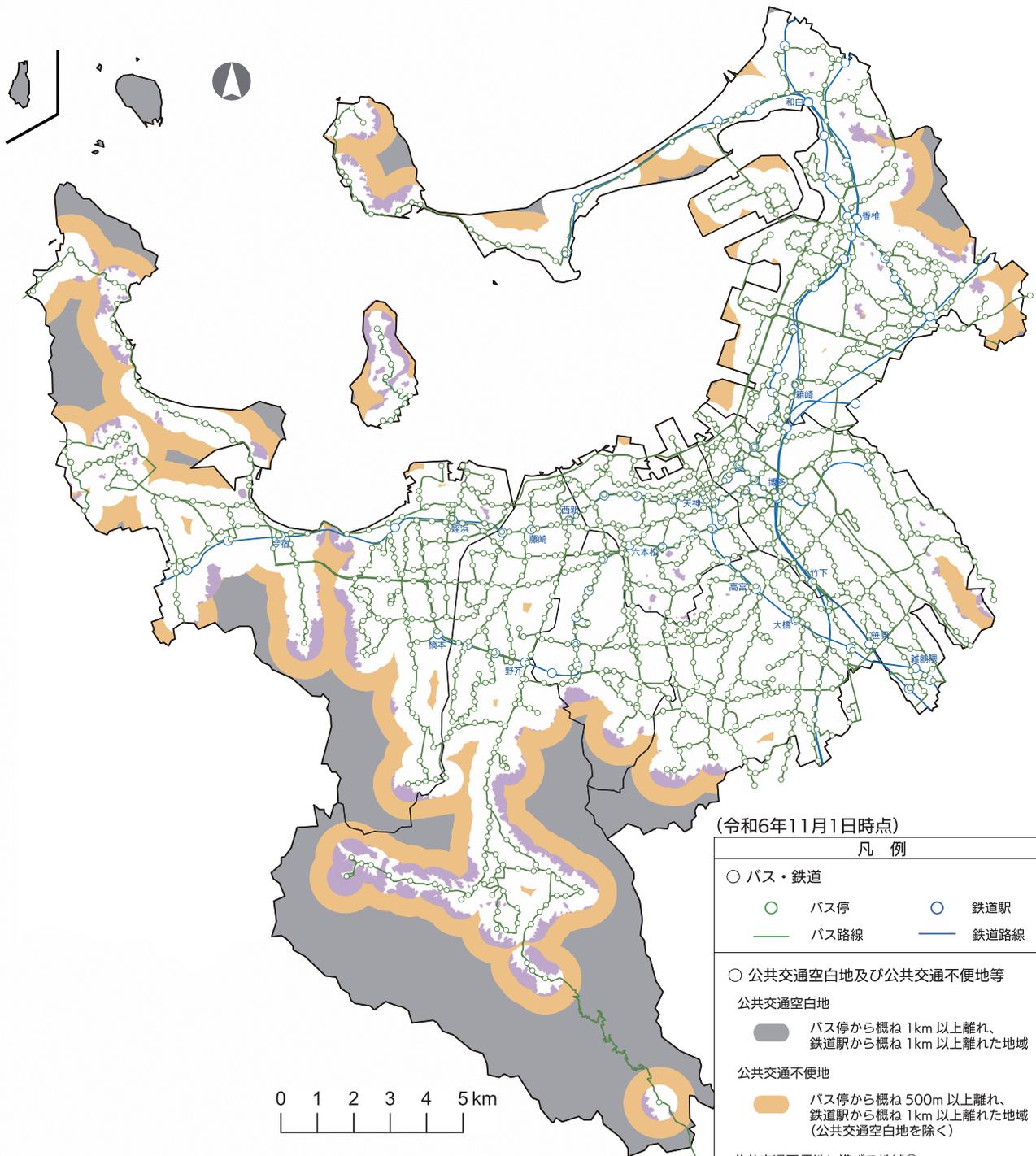
《主な施策》

○生活交通の維持・確保*

- ・バス路線の休廃止に伴う公共交通空白地における代替交通の確保
- ・公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化 など



公共交通空白地域等の分布状況



(令和6年11月1日時点)

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 (公共交通空白地・不便地及び準ずる 地域①を除く)

地域で新たな公共交通の導入を検討しましょう



04

福祉有償運送・買い物支援等の取組み紹介

▶ 福祉有償運送

福祉有償運送とは、一人では外出が難しい、高齢者や障がいのある方に対し、NPO等が自家用車（白ナンバーの自動車）により有償で移送するサービスです。

福祉有償運送車両

福岡市では複数の団体が福祉有償運送団体として登録を受けています。運送料金や活動内容等は団体によって異なりますので、詳細は各団体にお問い合わせください。

※運送料金はタクシー料金の約8割です。

※登録団体へあらかじめ会員登録が必要で、入会金や年会費など事務手数料があります。

※事前の予約が必要です。



福祉有償運送に使用されている車両の後部には、こちらのステッカーが貼られています。

▼ 問い合わせ先

福祉局 高齢社会政策課

電話番号：092-711-4595

F A X：092-733-5914

電子メール：koreisyakai.PWB@city.fukuoka.lg.jp

▼ 各団体の問い合わせ先

「福岡市 福祉有償運送」で検索



▶ 介護保険サービスによる外出支援や歩行器等の貸与

介護保険サービス
はこちら



障がい福祉サービス
はこちら



▶ 障がい福祉サービス等による外出の支援

▶ その他の制度（社会参加の支援）

高齢者乗車券・福祉乗車券

高齢者や障がいのある方の社会参加を促進するため、交通費の一部を助成する高齢者乗車券・福祉乗車券を交付しています。

▼ 問い合わせ先

【高齢者乗車券】 高齢者乗車券郵送受付センター
TEL：0120-502-633

【福祉乗車券】 福祉乗車券等郵送受付センター
TEL：0120-368-300



※制度の詳細については、「福岡市高齢者乗車券」または「福岡市福祉乗車券」で検索

上記以外にも福祉タクシー利用券など様々な支援制度がございますので、「高齢者保健福祉のあらし」や「障がい福祉ガイド」をご覧ください。



▶ 福岡市の買い物支援

1. 福岡市の買い物支援

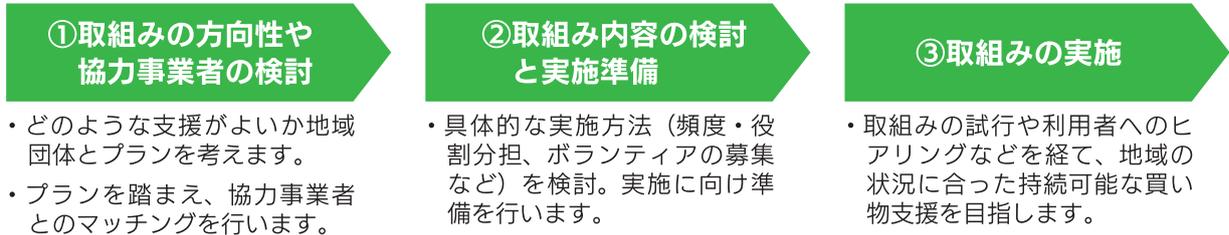
「買い物等支援推進員」が、買い物を課題だと感じている地域と、移動販売、臨時販売所の開設、送迎などを行う事業者とをマッチングし、買い物支援をコーディネートします。



※宅配を行う店舗情報をまとめた「買い物支援ガイドブック」も配布しています。ページ右下のコードからご覧いただけます。

2. 買い物支援の流れ

買い物等支援推進員が、次の流れで地域団体の主体的な取組みを支援します。



3. 買い物等支援推進員の支援内容と地域団体の役割

【買い物等支援推進員の主な支援内容】	【地域団体の主な役割】
<ul style="list-style-type: none"> 協力事業者の情報提供 事業者と地域のマッチング 販売場所の調整・確保の支援 取組内容の検討・会議開催等の支援 	<ul style="list-style-type: none"> 販売場所の調整・確保 付き添い、立会い等の協力ボランティアの確保 取組内容の検討・運営に関する会議の開催 地域住民への周知広報

※役割分担は、地域と相談しながら調整しますので、ご相談ください。

※状況によって、マッチングが難しい場合もありますので、ご理解をお願いします。

※買い物等支援推進員は、各区社会福祉協議会の地域担当職員と連携して取組みを支援します。

▼ 問い合わせ先

福岡市社会福祉協議会地域福祉課（買い物等支援推進員）

TEL：092-791-6339 / FAX：092-713-0778

Eメール：chiiki@fukuoka-shakyo.or.jp

ふくおか買い物支援ガイド
ホームページ



生活交通確保の手引き

発行年 令和7年6月

編集・発行 福岡市住宅都市みどり局 都市計画部 地域交通課
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1(市庁舎4F)
TEL:092-707-1064 FAX:092-733-5590