

令和6年度 第4回 福岡市地域公共交通会議

日 時：令和6年12月24日（火）15時00分～
会 場：エルガーラホール 7階 会議室1

会 議 次 第

1 開 会

2 議 題

- 1) オンデマンド交通社会実験（エリア②）の試験運行について
- 2) 生活交通に関する取組み状況について
- 3) 協議運賃幹事会の付議案件について
 - ・ オンデマンド交通社会実験の試験運行について※資料：議題1と同様

3 閉 会

令和6年度 福岡市地域公共交通会議 委員等名簿

五十音順

所 属	氏 名	備考
九州運輸局 福岡運輸支局長	こが しょうさく 古賀 秀策	
福岡市七区男女共同参画協議会 代表	たがわ さおり 田川 さおり	
福岡市自治協議会等7区会長会 代表	とだか てるみ 戸高 輝美	
一般社団法人 福岡県バス協会 専務理事	なかがわら たつや 中川原 達也	
一般社団法人 福岡市タクシー協会 専務理事	みね とおる 三根 徹	
西日本鉄道労働組合 自動車対策部長	むちま たかゆき 鞭馬 隆行	
安川タクシー株式会社 代表取締役	やすかわ てつじ 安川 哲史	
西日本鉄道株式会社 自動車事業本部 計画部長兼 技術部長兼 自動車技術主幹	やまぐち てつお 山口 哲生	
福岡市 住宅都市局 都市計画部長	まつおか あつし 松岡 淳	会長

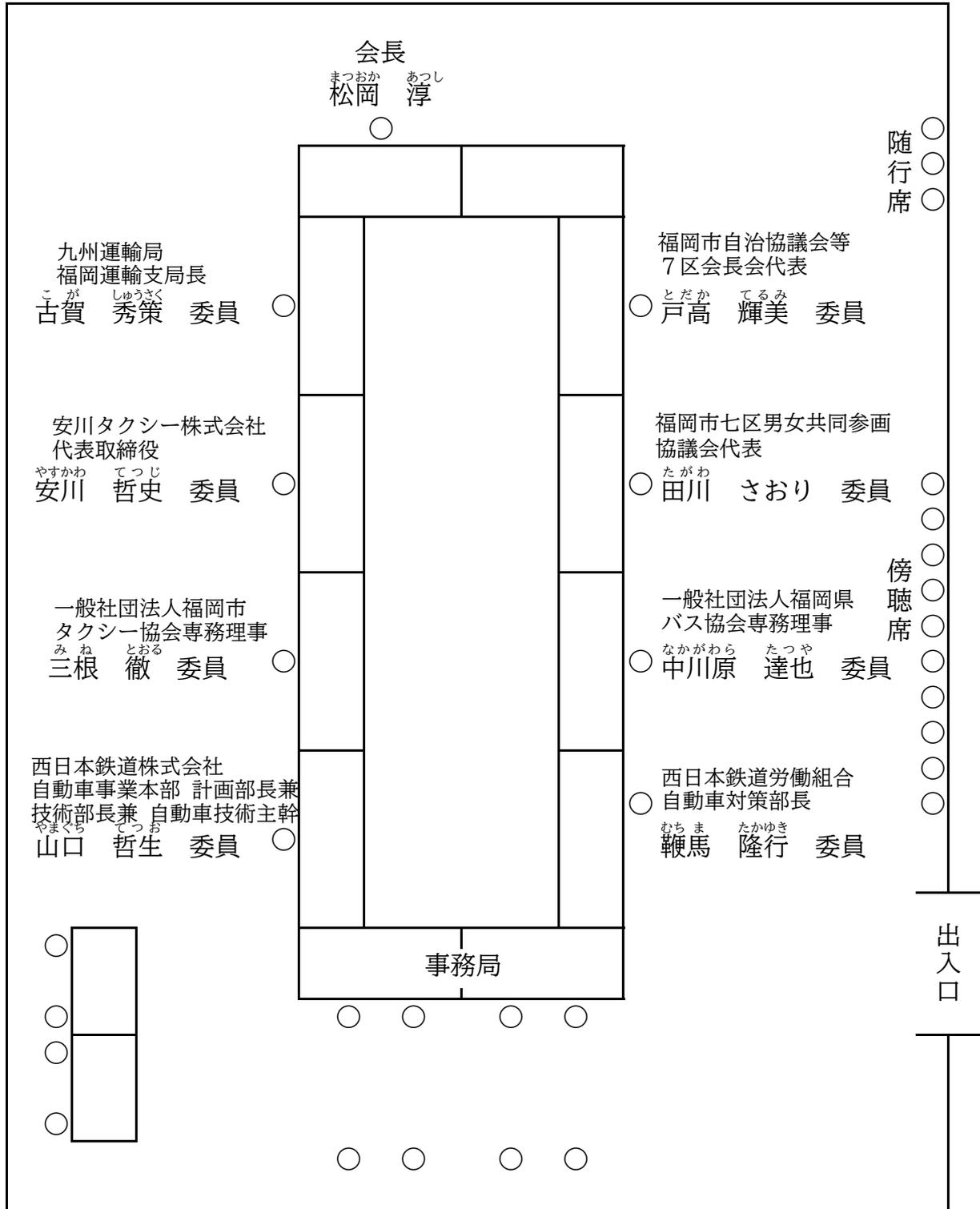
事務局

所 属	氏 名	備考
福岡市 住宅都市局 都市計画部 交通計画課長	おおいし てつや 大石 哲也	
福岡市 住宅都市局 都市計画部 交通計画課 公共交通支援係長	つつい しゅんぺい 筒井 峻平	
福岡市 住宅都市局 都市計画部 交通計画課 生活交通推進担当主査	なかむら よしひで 中村 嘉秀	

令和6年度 第4回 福岡市地域公共交通会議 座席表

日時：令和6年12月24日（火）15時00分から

会場：エルガーラホール 7階 会議室1



今回の議題の位置づけについて

今回の福岡市地域公共交通会議では、道路運送法に基づく協議及び、条例に基づく生活交通の確保のための施策に関する協議を行う。

■道路運送法施行規則（抜粋）

（事業計画）

第四条

2 前項の事業計画には、次に掲げる事項を記載した路線図を添付するものとする。

ただし、当該路線図について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）又は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第六条に規定する協議会（次条第一項第二号から第六号までに掲げる者を構成員に含むものに限る。以下「協議会」という。）（以下「地域公共交通会議等」という。）における協議を経たときは、その添付を省略することができる。

（地域公共交通会議の構成員）

第四条の二 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者

- イ 道路管理者
- ロ 都道府県警察
- 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

■地域公共交通会議の設置及び運用に関するガイドライン（抜粋）

1. 地域公共交通会議の目的 地域公共交通会議は、地域の实情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項、その他一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

■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（抜粋）

第3章 福岡市地域公共交通会議

第12条 この条例の適正な運用を図るため、福岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

2 交通会議は、次に掲げる事項について、調査、協議及び関係者の意見の調整の事務を行う。

- (1) 生活交通の在り方に関する事項
- (2) 特別対策区域に関する事項
- (3) 前2号に掲げるもののほか、市民の生活交通の確保に関し市長が必要と認める事項

3 交通会議は、道路運送法に基づく地域公共交通会議を兼ねるものとし、前項の事務のほか、同法に定められた協議を行う。

4 交通会議の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

議題 2・3

議題 1

■福岡市地域公共交通会議規則（抜粋）

第9条 この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

○福岡市地域公共交通会議規則

平成22年12月27日

規則第135号

改正 平成24年8月16日規則第112号

平成26年3月31日規則第89号

平成28年3月28日規則第43号

(趣旨)

第1条 この規則は、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（平成22年福岡市条例第25号。以下「条例」という。）第12条第4項の規定に基づき、福岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(交通会議の組織)

第2条 交通会議は、会長及び委員19人以内で組織する。

(会長)

第3条 会長は、住宅都市局都市計画部長をもってこれに充てる。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(委員)

第4条 委員は、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の3に規定するところにより、市長が任命する。

2 委員の任期は、3年とする。ただし、任期中であってもその本来の職を離れたとき等は、委員の職を失うものとする。

3 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

(臨時委員)

第5条 前条の規定による委員のほか、特別の事項について調査、協議及び関係者の意見の調整の事務（以下「調査等の事務」という。）を行うため必要があるときは、交通会議に臨時委員若干人を置くことができる。

2 臨時委員は、市長が任命する。

3 臨時委員は、当該特別の事項についての調査等の事務が終了したときは、解任されるものとする。

(交通会議の運営)

第6条 交通会議の会議は、条例第9条第2項の規定により、市長が交通会議の意見を聴くときその他会長が必要と認めるときに、会長が招集する。

2 会長は、会議の議長となり、議事を司会する。

3 交通会議は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

4 交通会議の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(幹事会)

第7条 会長が必要と認めるときは、道路運送法（昭和26年法律第183号）に定められた協議を行うため

交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の委員は、次に掲げる者のうちから会長が選任する。

- (1) 本市の住民
- (2) 関係事業者の職員
- (3) 本市の職員
- (4) その他幹事会の運営上必要と認められる者

(交通会議の庶務)

第8条 交通会議の庶務は、住宅都市局都市計画部交通計画課において処理する。

(平成24規則112・平成26規則89・平成28規則43・一部改正)

(委任)

第9条 この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この規則は、平成22年12月28日から施行する。

附 則 (平成24年 8月16日規則第112号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成26年 3月31日規則第89号)

この規則は、平成26年 4月 1日から施行する。

附 則 (平成28年 3月28日規則第43号)

この規則は、平成28年 4月 1日から施行する。

福岡市地域公共交通会議運営要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、福岡市地域公共交通会議規則（平成22年福岡市規則第135号。以下「規則」という。）第9条の規定に基づき、福岡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(会議の開催手続)

第2条 会長は、規則第6条に規定する交通会議の会議を開催しようとする場合は、会議の日時、場所、案件等をあらかじめ、委員及び当該議事に関係のある臨時委員に対して通知するものとする。

(委員の代理)

第3条 交通会議の会議における委員及び臨時委員の代理は、これを認めない。ただし、道路運送法施行規則第9条の3第4号に規定する委員にあっては、会長の許可を得て、当該委員が委任する当該機関の職員をもって代理させることができる。

(会議の議事進行)

第4条 福岡市地域公共交通会議規則第6条第2項に規定する議長（以下「議長」という。）は、交通会議の会議を主宰し、議事を進行する。

- 2 議長は、議事について、必要に応じて市の関係職員等に説明及び資料の提出を求めることができる。
- 3 議長は、会議の秩序を維持するために必要な指示を出すことができる。

(傍聴の取扱)

第5条 交通会議の会議は、原則公開とし、傍聴することができる。ただし、議長は、必要があると判断したときは、会議に諮って傍聴を認めないとするすることができる。

- 2 傍聴人は、静穏に傍聴する等、傍聴中は議長の指示に従わなければならない。
- 3 議長は、会議における議事の進行及び秩序維持のために必要があり、かつ、傍聴人が前項の指示に従わないときは、退室を求めることができる。

(会議録)

第6条 会長は、交通会議の会議録を作成し、住宅都市局にて保管させるものとする。

- 2 会議録は、交通会議における議事の内容を文書により記録する。
- 3 会議録は、福岡市情報公開条例（平成14年福岡市条例第3号）第7条の各号にある非公開情報の部分を除き公開するものとする。

(書面開催)

第7条 次に掲げる事項について、会長は、必要と認めるときに、書面により委員の賛否を求め、その結果をもって交通会議の議決に代えることができる。

- (1) 運行時刻の変更

- (2) 運行回数を増加する変更
 - (3) 停留所の新設並びに位置又は名称の変更
 - (4) 前3号に掲げるもののほか、会長が軽微な事案又は緊急の決定を要する事案と判断したもの
- 2 前項に規定する場合においては、第3条の規定にかかわらず、委員及び臨時委員の代理は、これを認めない。
 - 3 第1項の規定にかかわらず、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数からの書面による回答が得られなければ、交通会議の議決とすることができない。
 - 4 規則第6条第4項の規定は、第1項の議決について準用する。この場合において、規則第6条第4項中「出席した」とあるのは「書面により回答した」と、「議長」とあるのは「会長」と読み替えるものとする。
 - 5 第1項に規定する議決をおこなった場合、会長はその結果を書面により速やかに委員及び当該議事に関係のある臨時委員に報告するとともに、次回の会議において報告するものとする。

附 則

この要綱は、平成23年 3月22日から施行する。

この要綱は、平成25年 7月 4日から施行する。

この要綱は、令和4年 9月20日から施行する。

オンデマンド交通社会実験 (エリア②) の試験運行について

オンデマンド交通社会実験（エリア②）の試験運行について

1. 趣旨

福岡市オンデマンド交通社会実験については、高齢化の進展等に伴い、公共交通不便地等における生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして取り組むものである。

エリア②・南区については、令和4年度第5回福岡市地域公共交通会議の協議を経て、令和5年1月31日より運行を開始しており、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに向け、引き続き、地域、交通事業者及び市がそれぞれ主体的な取組みを進めていくため、試験運行期間の延長について本会議に諮るもの。

2. 運行計画案

- (1) 交通事業者 (株)アイシン、第一交通産業(株)、福岡第一交通(株) ※福岡第一交通(株)が運行
- (2) 運行の態様 区域運行（道路運送法施行規則第3条の3）
- (3) 営業の区域 南区エリア

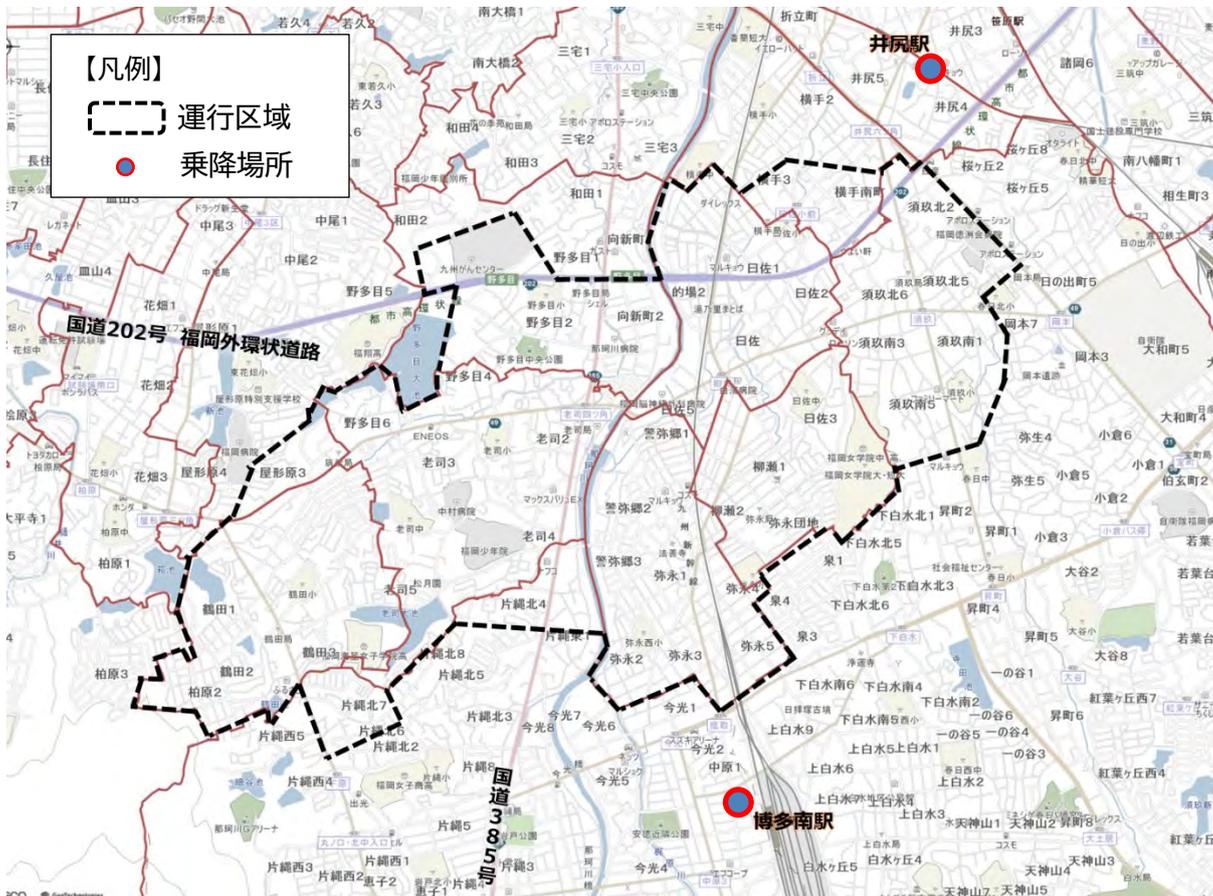
老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区

(老司1~5丁目、野多目4・6丁目、鶴田1~4丁目、柏原1~2丁目、警弥郷1~3丁目、弥永1~5丁目、日佐1~5丁目、柳瀬1~2丁目、弥永団地、的場1~2丁目、横手3丁目)

その他

(野多目2~4丁目、横手南町、屋形原3丁目、向新町2丁目、那珂川市片縄北4・6~7丁目、片縄東1丁目、春日市須玖北1~9丁目、春日市須玖南1~7丁目)

(4) 運行の区域



(5) 運行形態

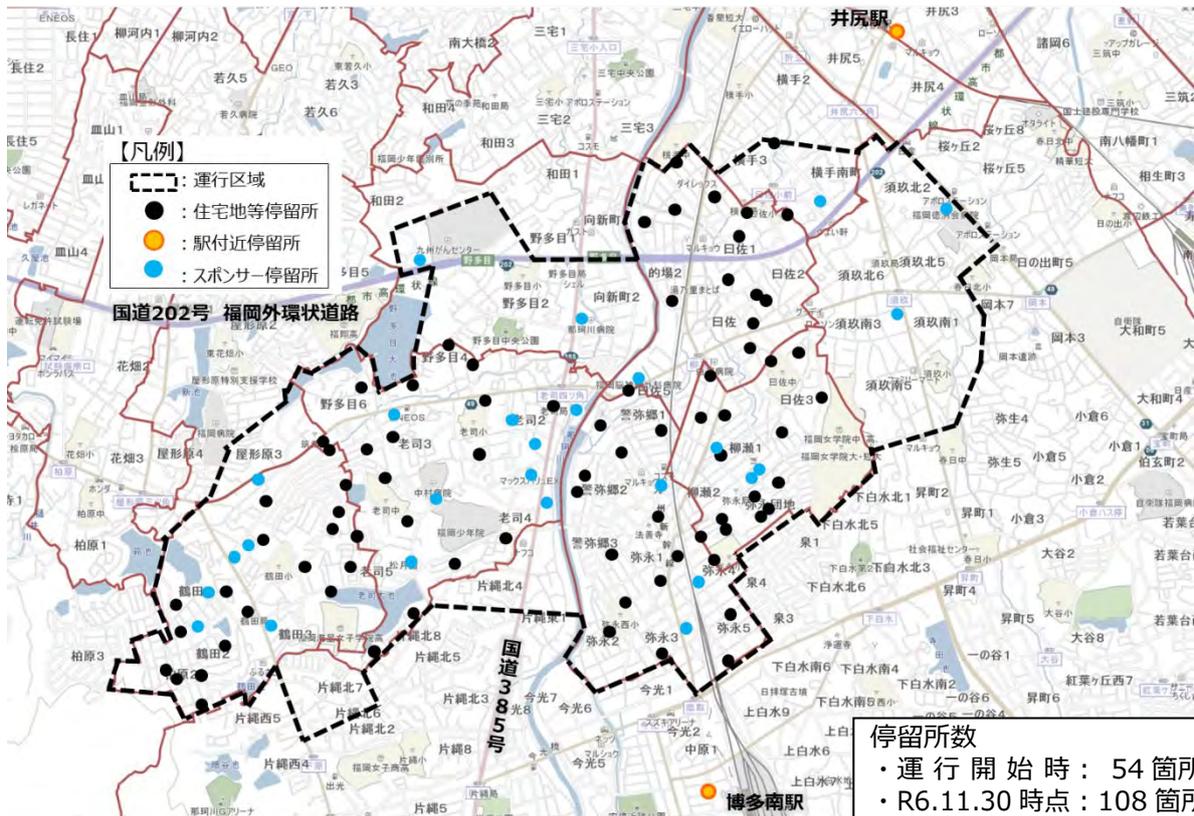
予約のあるミーティングポイント・乗降場所（停留所）間を効率的に運行

(6) 運行経路

予約に基づきシステムが自動生成した経路を運行

(7) ミーティングポイント（停留所） ※詳細は別紙参照

○南区エリア（ミーティングポイント：R6.11.30時点）



※ミーティングポイント(停留所)については、協議により一部変更となる可能性がある
設置にあたっては、事業者等にて関係者と協議のうえ決定・設置し、結果を本会議に報告する

(ミーティングポイント(停留所)のイメージ)



(標示のイメージ)



○南区エリア外（乗降場所：2か所）

（井尻駅付近）



（博多南駅付近）



○利用種別

- ・南区エリア ⇔ 南区エリア : 利用可 (○)
- ・南区エリア ⇔ 南区エリア外 : 利用可 (○)
- ・南区エリア外 ⇔ 南区エリア外 : 利用不可 (×) ※井尻駅⇔博多南駅は利用不可

(8) 運行車両

使用車両：小型車両（乗車定員4名 ※運転手除く）1台

営業所に常用1台、予備1台を配備

※折りたたみ式車いすでの乗車可

※他の旅客運送事業の車両を併用

※利用者が一般タクシーと区別できるように車体にサービス名称を明示



(9) 運行曜日及び運行時間

運行曜日：月曜日～金曜日（運休：土曜日・日曜日・祝日・12/29～1/3）

運行時間帯：8:00～18:00

※うち1時間は2回に分けてドライバー休憩時間

※乗降場所（井尻駅付近・博多南駅付近）について、

8:00～9:00、17:00～18:00の時間帯は利用不可

運行間隔：ミーティングポイント（停留所）⇒ミーティングポイント（停留所）を1便と仮定し、1時間当たり1便～4便（想定）

(10) 乗車受付方法

乗車受付方法：電話(専用コールセンター)若しくはインターネットで受付。

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

(インターネット予約イメージ)



乗車場所、降車場所、希望の日時を選択し、「受付候補検索」をクリック
→ 希望時間前後の候補が数案提示される

※ 対象の停留所を入力すると、「乗降場所」と「降車場所」に表示される。
(エリアを跨いでの移動は不可。)

(11) 運賃 ※今回変更箇所

種類		額および適用方法	
		南エリア内	南エリア内 ~ 井尻駅・博多南駅付近
運賃	大人 12歳以上(中学生以上)	300円	400円
	小児 6歳以上12歳未満(小学生)	150円	200円
	幼児(未就学児) 1歳以上6歳未満	無料 単独乗車は不可	無料 単独乗車は不可
	障がい者	150円	200円
	介護者(障がい者の付き添い)	150円	200円
決済手段	現金	乗車時	乗車時
	交通系ICカード・iD	乗車時	乗車時
	クレジットカード	インターネット予約時	インターネット予約時

※ 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

※ 介護者：身体障害者手帳等を持っている方で介護が必要な方の介護者1人のみ割引
エリア①及びエリア③も同様に介護者割引に係る運賃を適用する

(12) 割引等 ※今回変更箇所

割引の種類	概要	対象	割引額	適用時期
初回利用特典	会員登録時に1回、無料乗車券を発行	令和4年12月31日迄に会員登録した方	2乗車分 (600円分相当)	開始時から令和5年3月31日迄まで ※終了
多頻度割引	ポイントカードを発行 10回利用する毎に1回無料	会員登録している方	1乗車分 (300円分相当)	令和7年1月から開始予定

※ 多頻度割引：エリア①及びエリア③も同様に多頻度割引を適用する

※ その他、割引等の種類・対象・額・時期は、事業者にて関係者と協議の上、必要な手続きを行い実施、結果を本会議に報告する

(13) 市負担金

試験運行に必要となる経費（収支差額）は、市と交通事業者で年度毎に締結する協定書に基づき市が負担（上限あり）

(14) 運行期間 **※今回変更箇所**

旧（現行）	令和5年1月31日から令和7年1月30日まで
新（変更）	令和5年1月31日から 令和8年1月30日 まで

(15) 地域との協議状況

地域、交通事業者、行政で構成される「エリア②(老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区)におけるオンデマンド交通社会実験運行協議会」にて、今回の運行計画案について合意

3. 議決事項

オンデマンド交通社会実験(エリア②・南区)について、上記、運行計画案に基づき、試験運行を1年間延長・実施するもの

【届出内容】

- ① 運賃申請：届出運賃（協議運賃幹事会での協議事項）

【参考】議決に基づく特例措置（地域公共交通会議による手続きの弾力化や簡素化の特例措置）

○道路運送法上の手続き

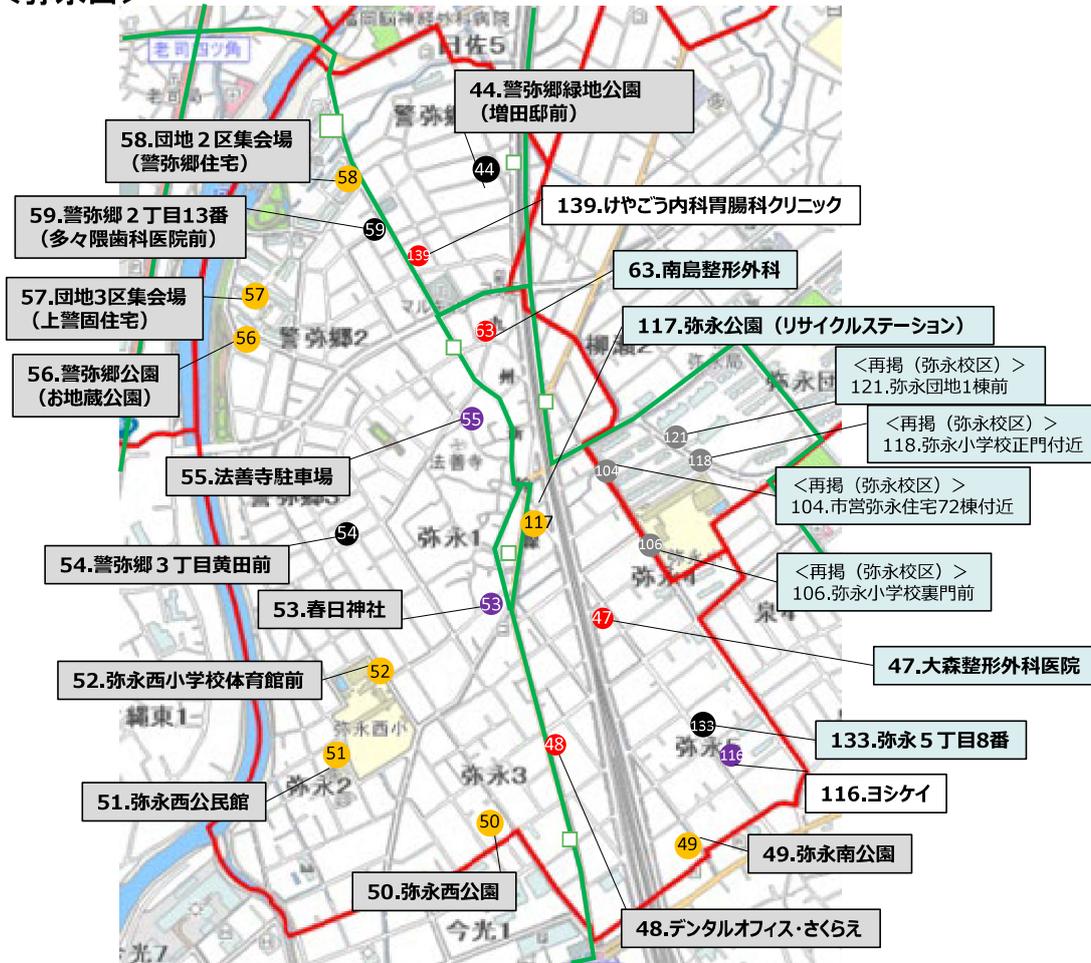
【議決が必要な項目】①運賃申請（運賃・料金の設定、変更に係る手続きの簡素化）

→協議を調えることにより、運賃申請を当該運賃にて届出とすることが可能。

※協議運賃幹事会での協議事項

<ミーティングポイント（停留所）詳細 ③>

<弥永西>



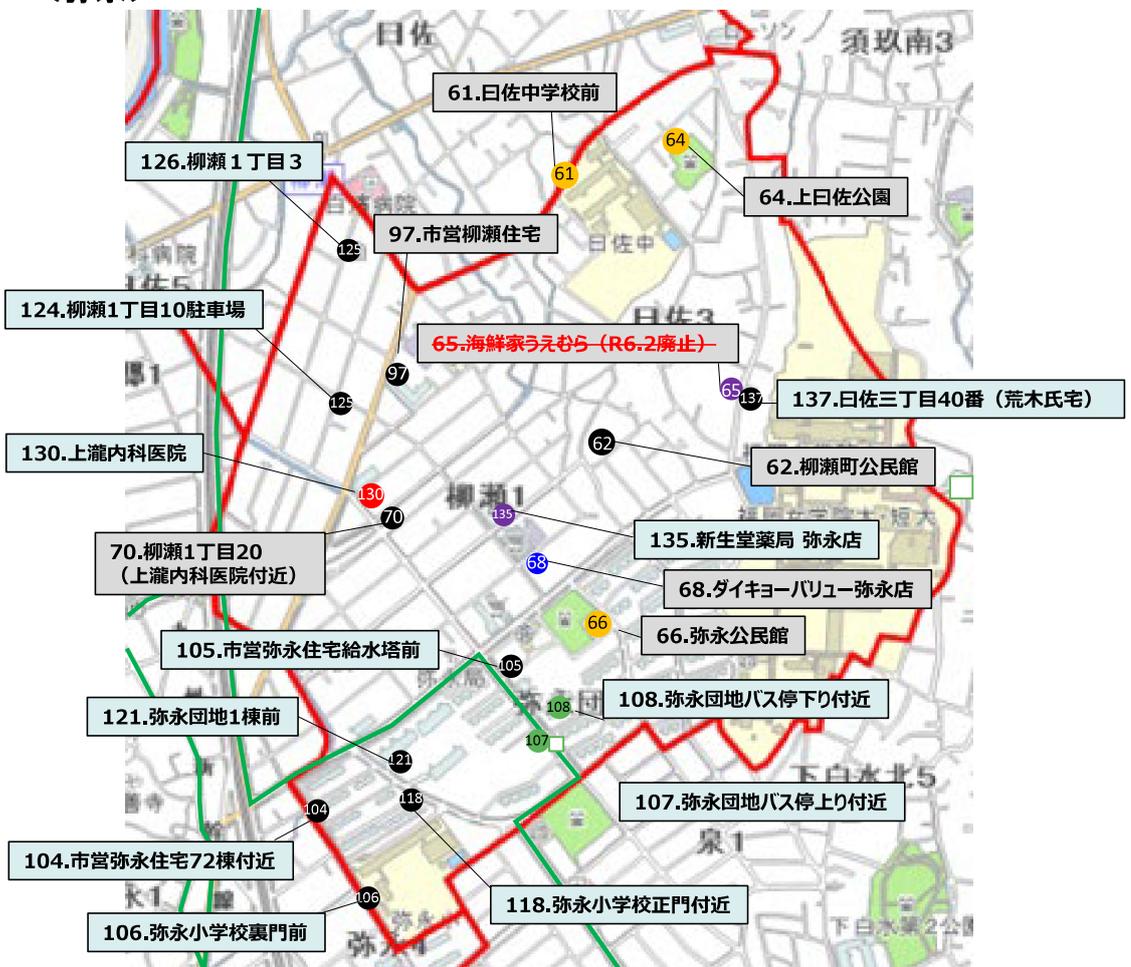
【11/30時点】
※各所協議中
※設置済含む

【凡例】

	設置済(当初) (R5.1~)
	設置済(追加)
	設置検討中
	未設置停留所
	設置困難
	住宅地
	公共施設
	駅・バス停
	病院
	スーパー
	その他
	(参考) 既存駅・バス停

<ミーティングポイント（停留所）詳細 ④>

<弥永>



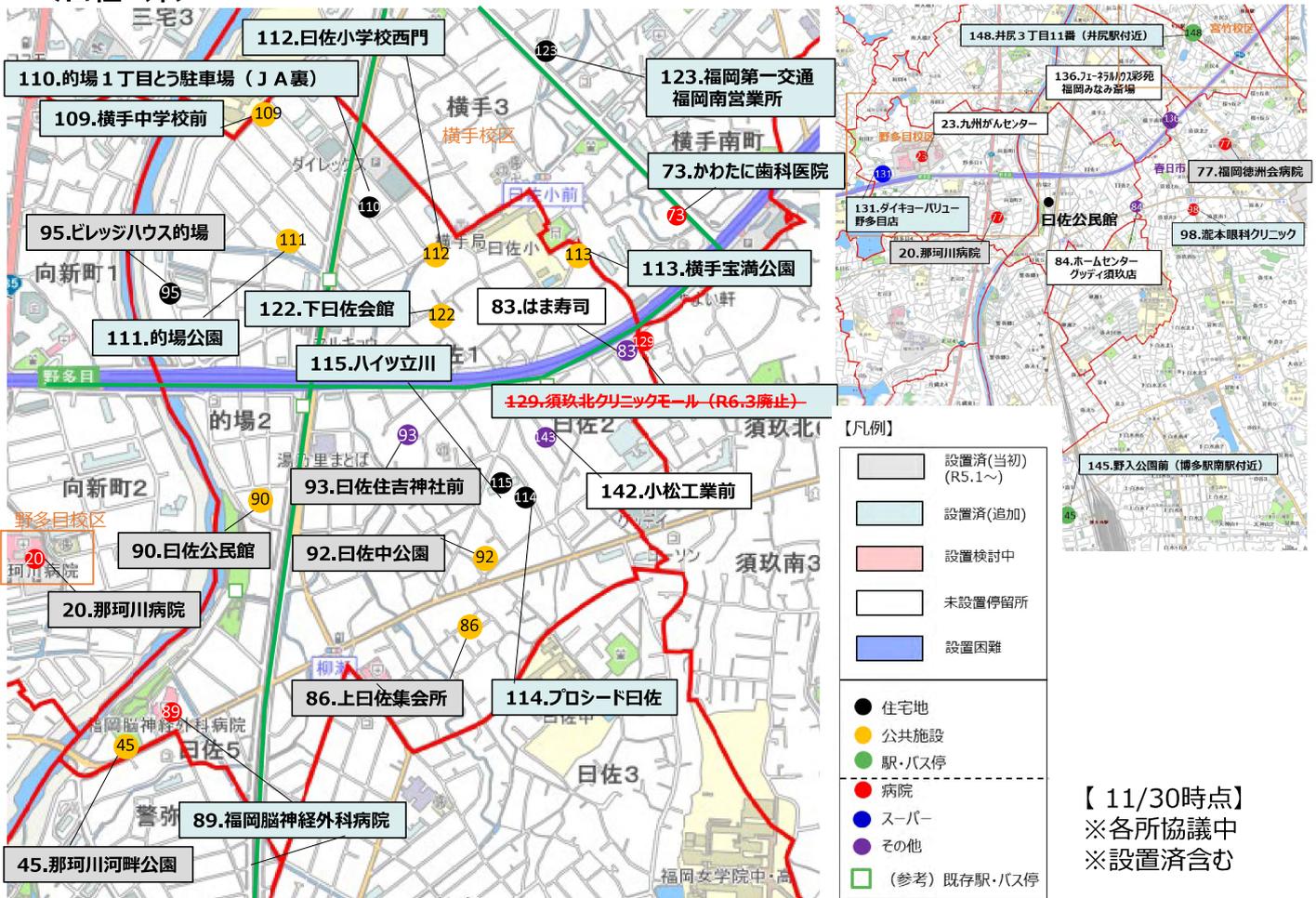
【11/30時点】
※各所協議中
※設置済含む

【凡例】

	設置済(当初) (R5.1~)
	設置済(追加)
	設置検討中
	未設置停留所
	設置困難
	住宅地
	公共施設
	駅・バス停
	病院
	スーパー
	その他
	(参考) 既存駅・バス停

<ミーティングポイント（停留所）詳細 ⑤>

<日佐 外>



【11/30時点】
 ※各所協議中
 ※設置済含む

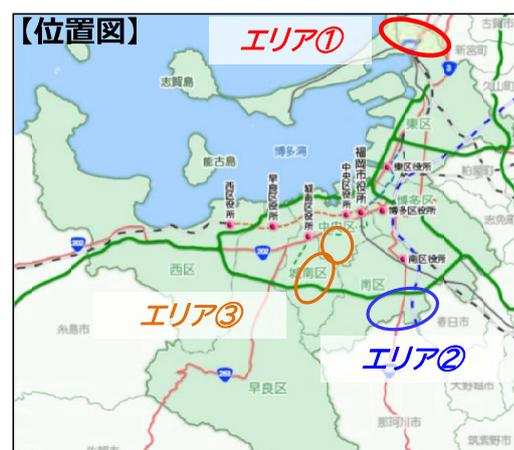
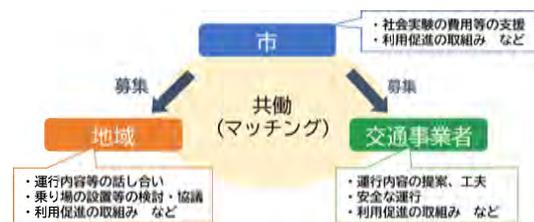
オンデマンド交通社会実験 「チョイソコふくおかエリア②南区」分析等について

【概要版】

オンデマンド交通社会実験

■ 概要

- 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、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。
- 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、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設置し、運行内容や利用促進等の協議・検討に取り組んでおり、
 エリア①東区は令和4年11月24日、
 エリア②南区は令和5年1月31日、
 エリア③中央区・城南区は令和5年6月28日に運行を開始した。



オンデマンド交通社会実験

■ スケジュール

	R4 ~ 9月	~ 12月	R5 ~ 3月	~ 6月	~ 9月	~ 12月	R6 ~ 3月	~ 6月	7月~	
エリア①	● 運行協議会 ● 運行協議会 ● 運行協議会 9/20 地域公共交通会議 (取組状況)	● 運行協議会 11/24 運行開始 ● 運行協議会 12/13 地域公共交通会議 (②運行計画・①③取組状況)	● 運行協議会 1/31 運行開始	● 運行協議会 4/20 地域公共交通会議 (③運行計画・①②取組状況)	● 運行協議会 9/4 地域公共交通会議 (①②③取組状況)	● 運行協議会 10/17 地域公共交通会議 (①取組分析等・②③取組状況) ● 運行協議会 11/24 運行2年目 ● 運行協議会 12/25 地域公共交通会議 (②取組分析等・①③取組状況)	● 運行協議会 2/26 地域公共交通会議 (①運行計画・②③取組状況)	● 運行協議会 5/20 地域公共交通会議 (③取組分析等・②運行計画)	● 運行協議会 10/21 地域公共交通会議 (①取組分析等・②③取組状況)	● 運行協議会 12/24 地域公共交通会議 (②取組分析等・①③取組状況) 本日
エリア②	● 運行協議会	● 運行協議会 (①運行計画・②③取組状況)	● 運行協議会	● 運行協議会 (③運行計画・①②取組状況)	● 運行協議会	● 運行協議会 (①取組分析等・②③取組状況)	● 運行協議会 (①運行計画・②③取組状況)	● 運行協議会 (③取組分析等・②運行計画)	● 運行協議会	
エリア③	● 運行協議会	● 運行協議会	● 運行協議会	● 運行協議会 (③運行計画・①②取組状況)	● 運行協議会	● 運行協議会 (①取組分析等・②③取組状況)	● 運行協議会 (①運行計画・②③取組状況)	● 運行協議会	● 運行協議会	

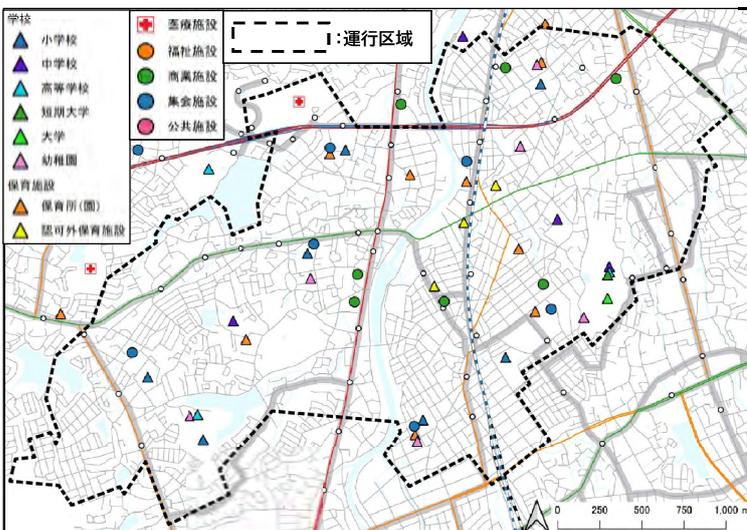
※ 運行計画等は、適宜、交通事業者等との協議。スケジュールは関係者協議等により変更となる可能性あり。

オンデマンド交通社会実験「チョイソコふくおか」エリア②南区【概要版】

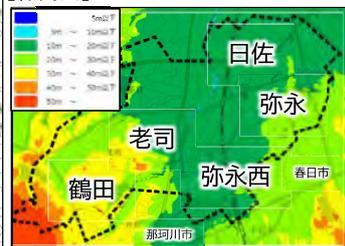
1. エリア②南区 概要

(1) 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。



【標高図】



高齢化率	29%
人口	37,584人
面積	4.61km ²
地域の状況	一部地域でバス停等までの距離あり、鉄道がない
運行内容	広域運行

人口・高齢化率：'16年3月末時点(出典：福岡市住民基本台帳)

■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い
弥永	・一部地域は高台にあり、道路も狭隘である ・バス停まで20分かかる地域もあり、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



2.運行概要

(1)運行サービス (R6.9.30時点)

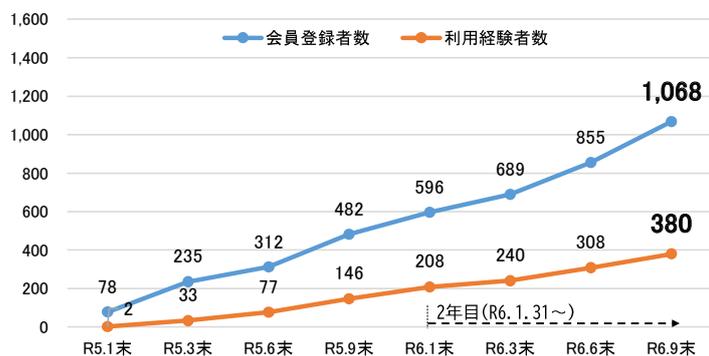
項目	内容	
名称	チョイソコふくおか エリア②南区	
運行区域	老司・鶴田・弥永西・弥永・臼佐校区 外	
停留所	108箇所 (当初 54箇所)	
運行方式	フルデマンド方式	
運行曜日	月、火、水、木、金 (運休：土日祝日・12月29日～1月3日)	
運行時間帯	①8:00～18:00 ②9:00～17:00 ※②は駅付近停留所が発着地 ※内1時間は2回に分けてドライバー休憩時間あり	
予約方法	電話予約 (コールセンター) 、 インターネット予約	
予約受付時間	電話予約受付：8:00-17:30 、 インターネット予約受付：24時間 【予約可能期間：乗車希望日の1週間前～20分前まで】	
運賃設定	①300円/1乗車・人 ②400円/1乗車・人 ※②は駅付近停留所が発着地	
割引の有無・内容	有 (障がい者・小学生：半額 未就学児：無料)	
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
運行期間	令和5年1月31日～令和7年1月30日 ※2年目	

3.会員登録及び利用状況

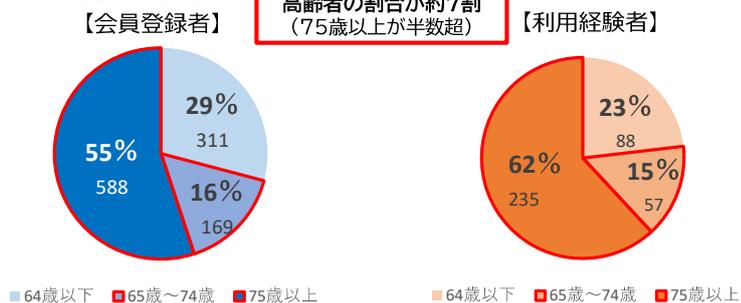
(1)会員登録者・利用経験者数 (R6.9.30時点)

- ・R6.9月末時点の会員登録者数は1,068人 (前年同月比+586人)、利用経験者数は380人 (前年同月比+234人) と、徐々に増加。
- ・年齢別では、高齢者の方の割合が約7割 (うち75歳以上の方が半数超) を占める。

○エリア②南区の推移

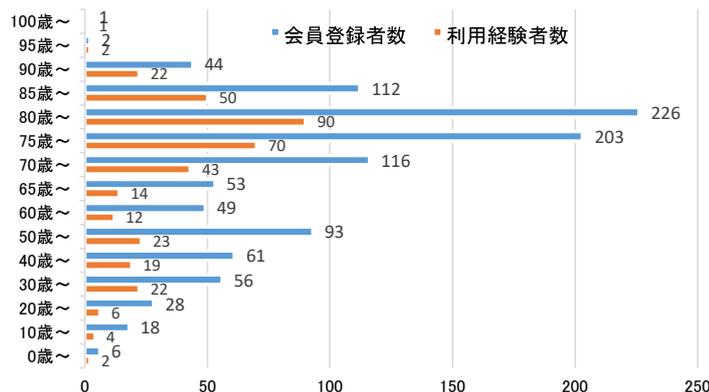


○年齢別 (人)



○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			
老司	200	78	39%
鶴田	298	83	28%
弥永西	191	62	32%
弥永	235	110	47%
臼佐	144	47	33%
小計	1,068	380	36%
エリア①東区	1,505	659	44%
エリア③ 中央区・城南区	1,081	358	33%
その他・不明含む	824	216	26%
合計	4,478	1,613	36%



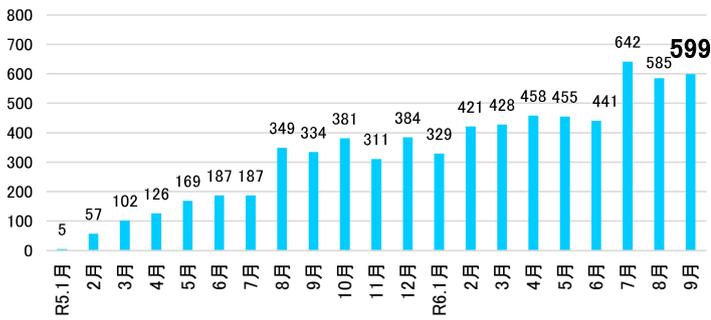
※エリア①R4.11.24、エリア②R5.1.31、エリア③R5.6.28運行開始

3.会員登録及び利用状況

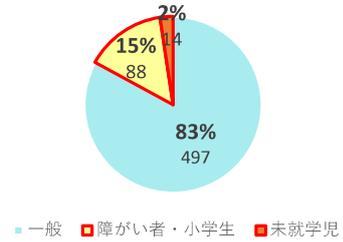
(2)利用者数 (R6.9.30時点)

- ・R6.9月の利用者数は月間延べ599人（前年同月比+265人）、1日当たり平均32人（前年同月比+15人/日）の利用となった。
- ・利用目標達成（50人/日）には至っていないが、利用者は増加傾向。利用者のうち約2割が障がい者・小学生等となっている。

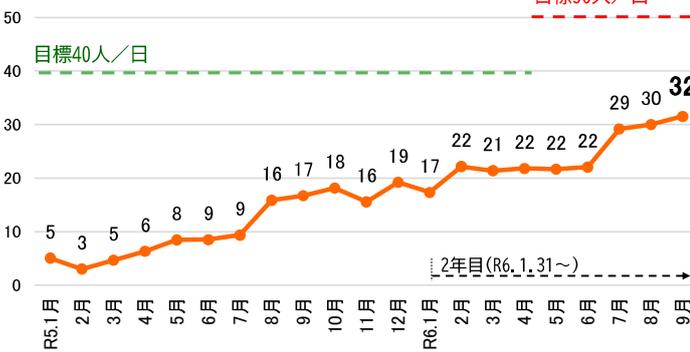
○月間延べ利用者数の推移（人）



○R6.9月 月間延べ利用者の内訳（人）



○1日当たり平均利用者数の推移（人）



【利用者数】

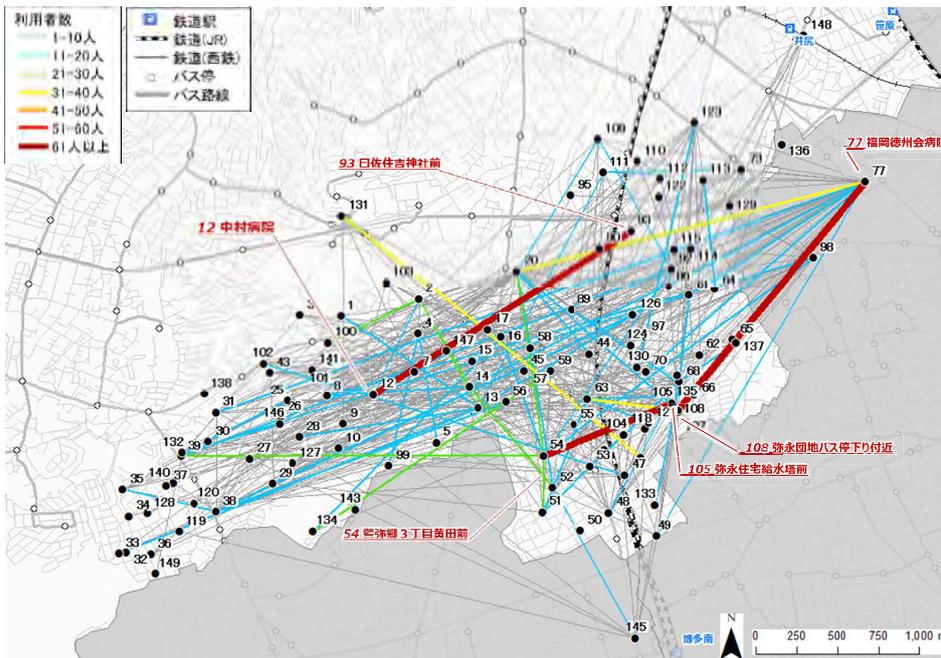
	月間延べ利用者数(人)		1日当たり平均利用者数(人)		運行日数
		前月比		前月比	
10月	381	▲ 47	18	▲ 1	21日
11月	311	▲ 70	16	▲ 2	20日
12月	384	▲ 73	19	▲ 3	20日
R6.1月	329	▲ 55	17	▲ 2	19日
2月	421	▲ 92	22	▲ 5	19日
3月	428	▲ 7	21	▲ 1	20日
4月	458	▲ 30	22	▲ 1	21日
5月	455	▲ 3	22	▲ 0	21日
6月	441	▲ 14	22	▲ 0	20日
7月	642	▲ 201	29	▲ 7	22日
8月	585	▲ 57	30	▲ 1	19.5日
9月	599	▲ 14	32	▲ 2	19日

3.会員登録及び利用状況

(3)その他利用状況 (R6.8.31時点)

- ・自宅近くの停留所から病院など、特にバス路線の少ない東西方向への利用が多く、運行は面的に広がっている。

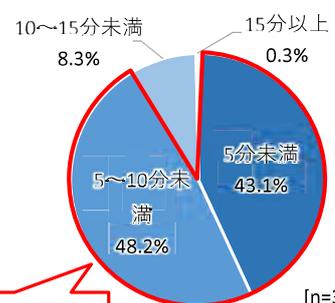
○移動の傾向 (OD図) ※R6.1.31~R6.8.31累計 (2年目)



	出発停留所	到着停留所	利用者数
1位	54_警弥郷3丁目黄田前	105_弥永住宅給水塔前	86
2位	108_弥永団地バス停下り付近	77_福岡徳州会病院	64
3位	93_日佐住吉神社前	12_中村病院	63
4位	12_中村病院	93_日佐住吉神社前	49
5位	105_弥永住宅給水塔前	54_警弥郷3丁目黄田前	46
6位	77_福岡徳州会病院	108_弥永団地バス停下り付近	37
7位	20_那珂川病院	77_福岡徳州会病院	35
8位	106_弥永小学校裏門前	131_ダイキョーバリュー野多目店	32
8位	108_弥永団地バス停下り付近	63_南島輪形外科	32
8位	77_福岡徳州会病院	20_那珂川病院	32

【参考】利用ごとの所要時間

※R6.1.31~R6.8.31累計 (2年目)



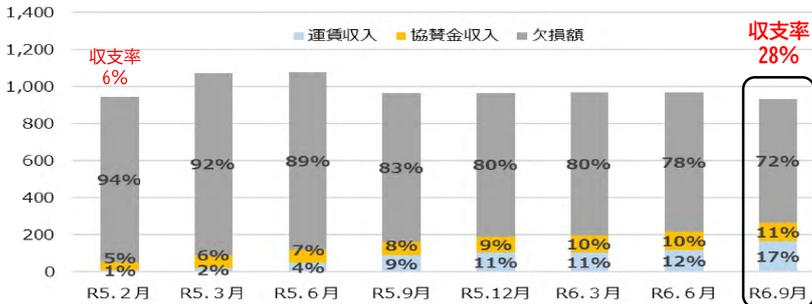
約9割が10分未満の移動

[n=3,442]

4.収支状況

- ・収支率は、R6.9月時点で約28%と徐々に増加（改善）している。 ※年間収支率（1年目）は13.5%
- ・スポンサー数は徐々に増加しており、協賛金はR6.9月時点で約10万円。

(1)収支割合（R6.9.30時点）



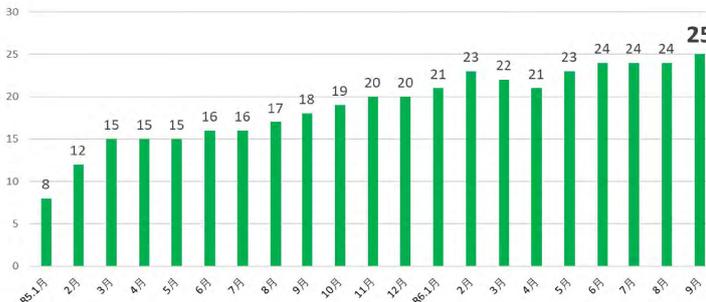
※収支率=収入÷運行経費
 ※運行経費には、初期経費(システム構築等)・利用促進費(広報等)は含まない

利用者1人当たり 約1,100円
 ※9月利用者数 599人

欠損額（市負担金見込み）	約67万円
収入	
協賛金収入	約10万円
運賃収入	約16万円
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93万円
※万円未満は四捨五入のため端数が合わない場合がある	
エリア②南区	年間（1年目：R5.1～R6.1）
収支率	13.5%

(2)スポンサー数（R6.9.30時点）

○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.その他（駅付近停留所の設置）

(1)駅付近停留所 概要

★R6年6月20日～

【運行時間帯】 9：00～17：00

※駅以外の停留所は8：00～18：00

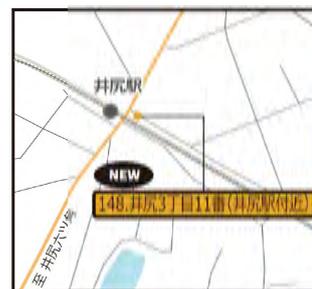
※朝夕の渋滞及び運行エリア外までの運行の影響による利便性低下を考慮し設定。

【運賃】 400円

※駅以外の停留所は300円。

【その他】 駅付近停留所間の移動は不可。

■停留所位置図



(2)利用者数等について

- 両駅の利用に差はなく、毎月一定の利用がある。
（井尻駅：41人 博多南駅：43人） ※9月末時点

■駅付近停留所 利用者数（9月末時点）

	月間延べ利用者数		
	両駅合計	井尻駅	博多南駅
R6.6月(20日～)	7	0	7
7月	29	18	11
8月	25	13	12
9月	23	10	13

■地域・事業者の意見

- 駅付近停留所井尻駅や博多南駅に行けるようになってよかった。
- 運行が大幅に遅れる等の問題は今のところない。

6.アンケート調査結果

(1)調査の目的・概要

○利便性向上等を図っていくため、取組み校区の住民(①)及び会員登録者(②)を対象に、アンケート調査を実施。

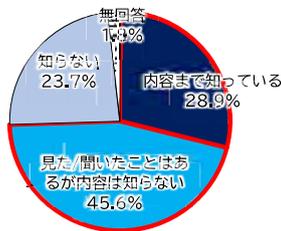
	①住民アンケート	②会員アンケート
主体	市	交通事業者(チョイソコグループ)
対象	福岡市南区(老司・鶴田・弥永西・弥永・日佐校区) 在住の18歳以上の男女 合計1,000人 ※無作為抽出:非会員含む	チョイソコふくおかエリア②会員 982人 (調査票発行数:797世帯)
調査方法	郵送による配付・回収	チョイソコ通信(会報誌)に同封し郵送・回収
調査時期	令和6年8月5日~8月26日	令和6年8月5日~8月26日
有効回収数(率)	合計:228サンプル(22.8%)	合計:201サンプル(25.2%)

(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>

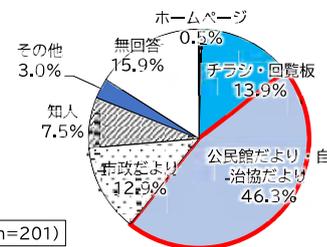
「内容まで知っている」が約3割、「見た/聞いたことはあるが内容は知らない」が約5割を占める。



○チョイソコに関する意見 ②会員アンケート

<知ったきっかけ>

「公民館・自治協だより」が約5割を占め、次いで「チラシ・回覧板」。



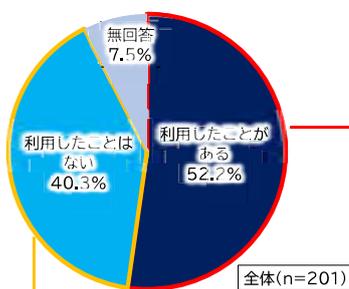
6.アンケート調査結果

(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

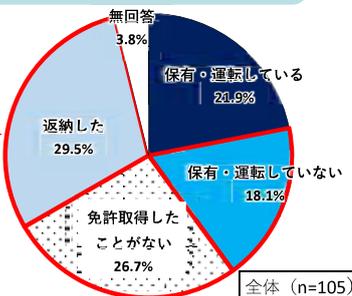
<利用の有無>

「利用したことがない」が約4割、「利用したことがある」が5割を占める。



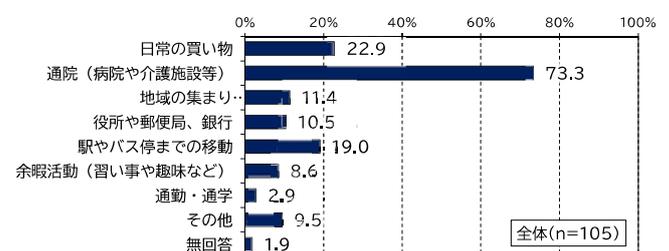
<利用有×免許保有>

利用経験者のうち、「運転していない」「免許取得したことがない」「返納した」の割合が、約7割を占める。



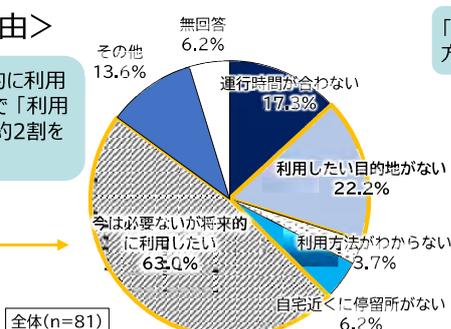
<チョイソコの主な利用目的>

「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」が約7割と最も多く、次いで「日常の買い物」(約2割)が多い。



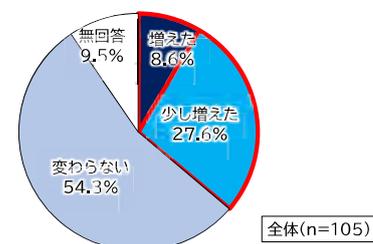
<未利用の理由>

「今は必要ないが将来的に利用したい」が約6割、次いで「利用したい目的がない」が約2割を占める。



<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」(8.6%)、「少し増えた」(27.6%)と、約4割を占めている。



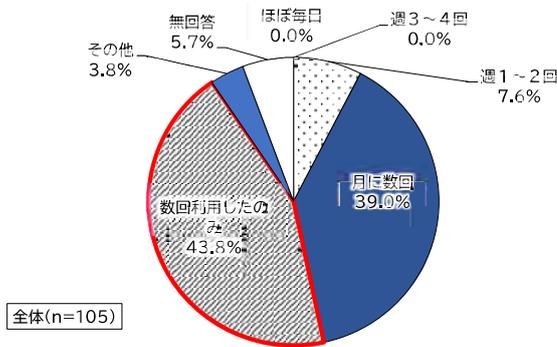
6.アンケート調査結果

(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

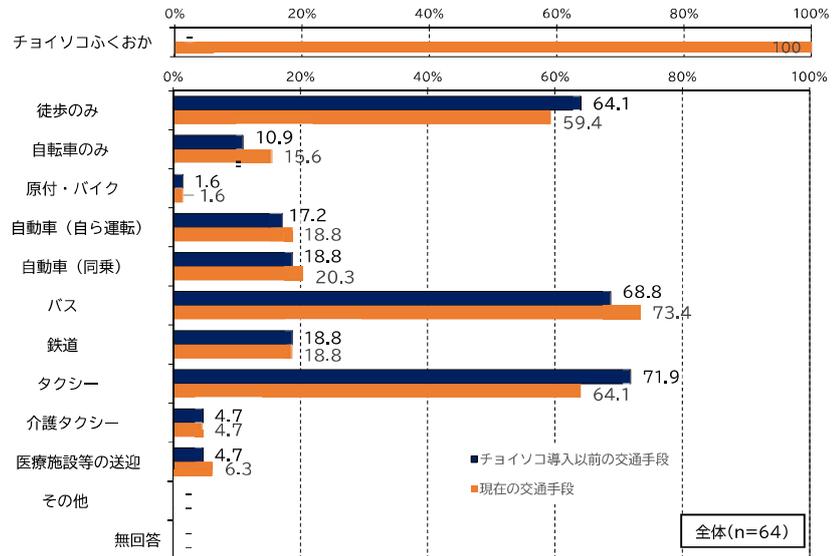
<チョイソコの利用頻度>

「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は、「数回利用したのみ」が約4割、「月に数回」が約4割、「週に1～2回」が約1割を占める。



<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」4.6%、「自動車（自ら運転）」が1.6%「医療施設等の送迎」1.6%、「自動車（同乗）」1.5%の増加。「タクシー」7.8%、「徒歩」4.7%の減少となっている。
・半数以上の方が、チョイソコと、バス・タクシーの既存の公共交通を併用している。



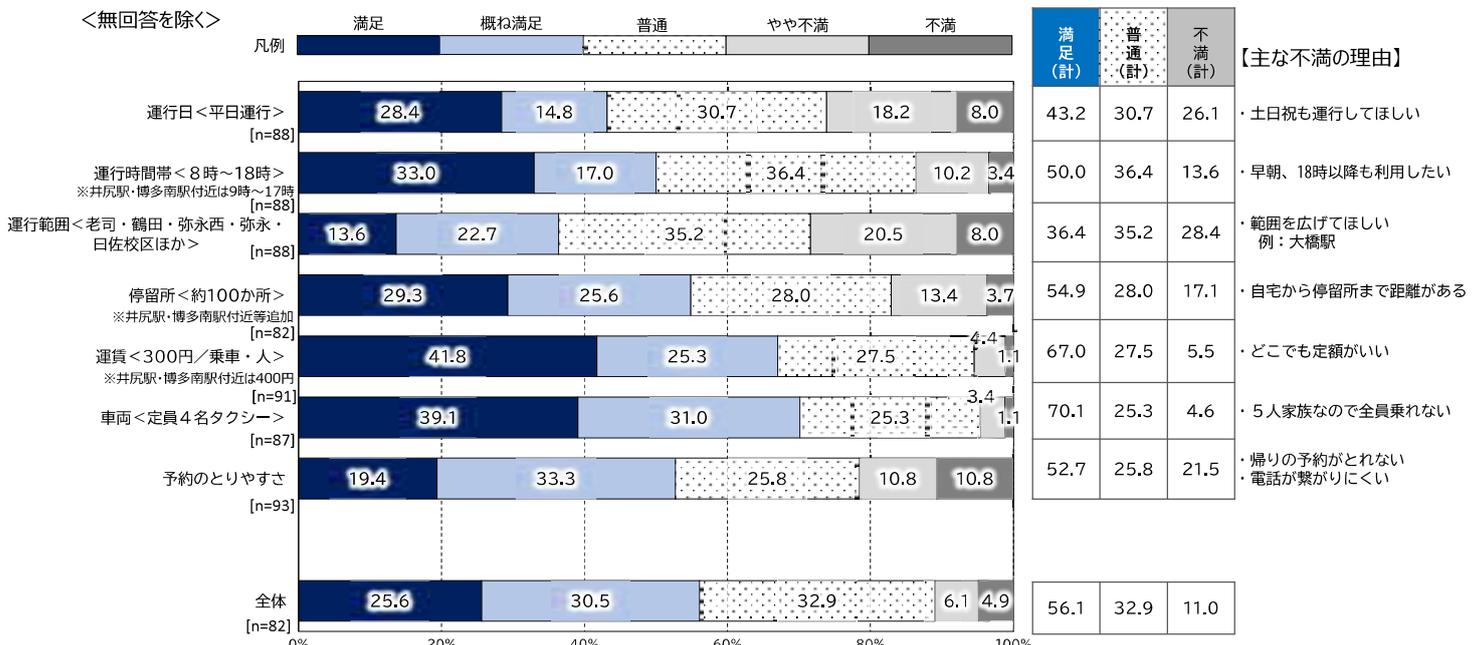
6.アンケート調査結果

(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

<満足度>

・全体の満足度としては、概ね満足と回答している人が約6割。
・項目別では、「車両」「運賃」「停留所」「予約」「運行時間」の順で5割以上、「運行日」「運行範囲」で約4割が概ね満足と回答している。



7.ヒアリング結果

(1)地域の主なご意見 (R6.9月下旬：各校区ヒアリング)

- 買い物、特に通院に役立っている。公民館の行事のとき、一部の人はチョイソコを使っている。最近タクシーが捕まりにくいこともある。
- 運賃300円で自宅の近くまで車が来てくれて、助かっている。バス停まで遠い方には特にありがたいと思う。
- 朝は予約が取りづらいという話を聞くので、大きい車両や台数を増やすこと、また、公民館主催行事は土曜が多いため、土曜日の運行も検討しては。
- 井尻駅や博多南駅付近に行けるようになってよかった。口コミが増えれば今後利用者は増えると思うので、声掛けを行っていききたい。
- 最初は自治協でチラシを配っていたが、公民館に申込書を取りに来る人も多くなった。1年目に比べると認知は進んでおり、これまで地域としても取り組んできたので、このまま社会実験続けてほしい。
- 公民館だよりも継続して掲載しつつ口コミでも広げ、子育て世代にも周知していききたい。地域としても住民に取組みを促すために、目標はあった方が良く考える。
- チョイソコが公共交通の選択肢の1つになっている。利用者を増やすのには時間がかかるし、1～2年では結果は出ない。数年後には、免許返納も増え、利用も増えると思うので、是非運行は続けてほしい。

(2)交通事業者の主なご意見 (R6.10月上旬：チョイソコグループヒアリング)

- 自分の通っている病院が停留所になり、井尻駅と博多南駅付近まで行けるようになるなど、利便性が良いとの声を聞いている。
- 利用が増えてきたため、最近予約が取りにくくなってきたと一部で意見を聞く。現在は予約が入った順でシステム登録をしているが、AIで補正をかけるなど、予約状況を改善させることも検討していききたい。
- 5校区で取り組んでおり、バス路線が少ない東西方向の利用も多く、現在のエリア設定・範囲は妥当ではないかと考えている。
- 県外などの取組みエリア外のスポンサーから話もあっており、収支改善のために停留所をつけないスポンサーも検討し、獲得していききたい。
- 地域と連携して取り組むことが大事であり、他都市をみても、運行してから2～3年程度経過して、利用が定着してくる。

8.今後の方向性

項目	①運行サービス
結果	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 会員 (R6.9:1,068人 (前年同月+586人)) 及び利用者 (R6.9:32人/日 (前年同月+15人/日)) は、増加傾向にはあるが、利用目標 (50人/日) の達成には至っていない。 ➢ サービスは、「車両」「運賃」「停留所」「予約」「運行時間」の順で5割以上、「運行日」「運行範囲」で約4割が概ね満足と回答。(全体としては、概ね満足との回答が約6割であり、不満との回答は約1割。)
項目	②運営面
結果	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用者及びスポンサー停留所数 (R6.9:26停留所) が徐々に増え、収支率は増加傾向。R6.9:収支率28%、欠損(負担)額は約67万円/月 (前年同月: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	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 外出機会が増えた方が約4割。
項目	④地域課題の適合性
結果	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用経験者の7割が高齢者 (75歳以上が半数超) 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。

- 利用目標に至っていないが、利用者数や収支は増加傾向であり、外出機会の増加等にもつながっており、地域住民の日常的な交通手段の一つとなっている。
 - これまで地域や事業者と共働で、認知度や利便性の向上、利用促進、運賃外収入の確保に取り組んできており、今後も、より一層取組みを進めることで、本社会実験を、公共交通が不便な地域における持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに資するものとしていく。
- ⇒ **地域、交通事業者、市の三者で連携し、それぞれが主体的に取組みを行っていくこととし、社会実験の試験運行を1年間延長する。**

9. 今後の取組み

【現行の取組み】

(下線は2年目の取組み)

【今後の取組み案】

(太字は強化する取組み案)

項目	これまでの取組み	内容
①運賃外収入の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・新規スポンサーの獲得 ・スポンサープランの見直し ・三者連名の協力依頼文 ・感謝状の発行 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規スポンサーの獲得 ・三者連名の協力依頼文 ・感謝状の発行
②利便性の向上 (運行内容改善)	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所の充実 (目的地、住宅地) ・予約受付時間拡大 (乗車30分前⇒20分前まで) ・乗合い率を高めるシステム設定変更 (①乗降時間短縮 ②運行ゆとり時間拡大) ・駅付近停留所 (井尻駅・博多南駅) 追加 R6.6.20～ 	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所の充実 (目的地、住宅地) ・乗合い率を高めるシステム設定変更の検討 (①乗降時間短縮 ②運行ゆとり時間拡大)
③認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会の開催 ・チラシの全戸配布 ・市政だより、ホームページ等での広報 ・自治協・公民館だより、地域広報誌への掲載等 ・地域の会合等への呼びかけ ・広報パネル等による周知 ・のぼり旗の製作・設置による周知 (公民館) 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会の開催 ・チラシの全戸配布 ・市政だより、ホームページ等での広報 ・自治協だより、公民館だより、地域広報誌への掲載等 ・地域の会合等への呼びかけ (子育て世代にもPR) ・広報パネル等による周知 等
④利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント (試走式、スポンサーと連携したイベント) ・会員登録者へのチョイスコ通信発行 ・乗車無料券発行 (運行開始当初) ・チョイスコ使い方ガイドの作成 ・混雑時間帯のお知らせ ・WEB予約の促進 (LINEアプリの活用) 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント (スポンサーと連携したイベント) ・会員登録者へのチョイスコ通信発行 ・乗車無料券発行の検討、混雑時間帯のお知らせ ・WEB予約の促進 (LINEアプリの活用) ・未利用者のきっかけ作り (ポイントカードの導入) ※ ・介護者割 (付き添いの方) ※

※関係者との協議が整い次第、運賃協議会で協議を行い、順次実施予定

生活交通に関する 取組み状況について

生活交通に関する取組み状況について

生活交通に関する取組み状況について

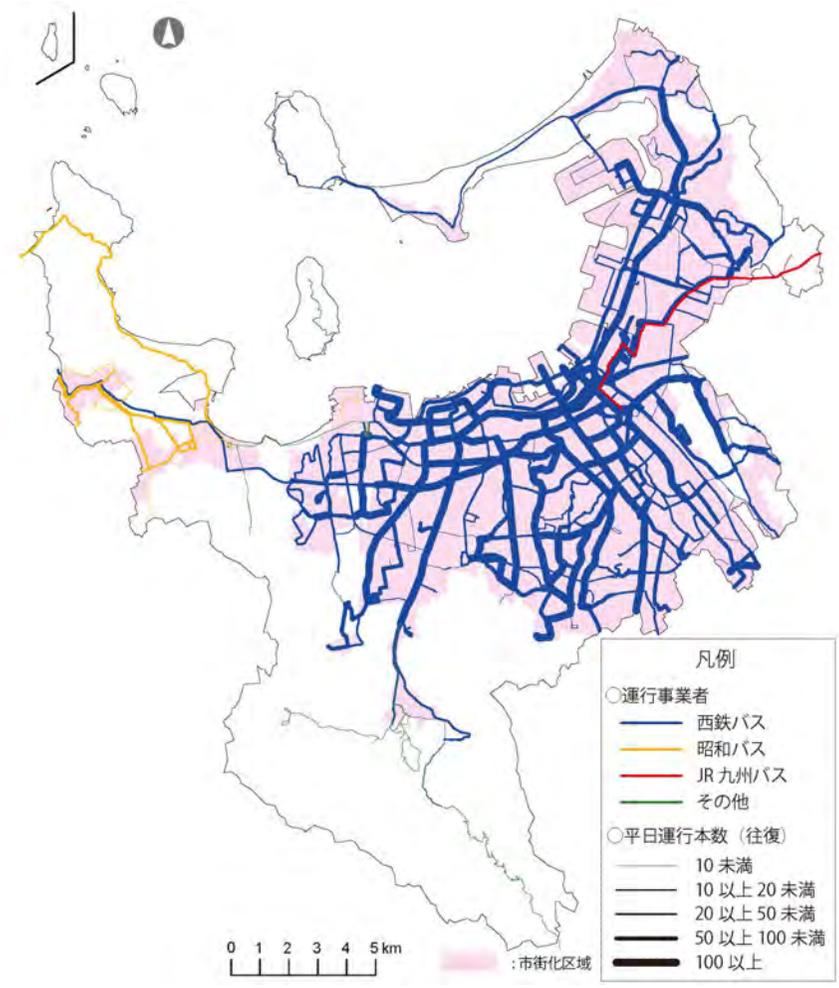
1. はじめに

- 郊外部の人口減少や高齢化の進展などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。平成14年の道路運送法改正直後にはバス路線の休廃止が相次ぎ、近年、ドライバー不足等により、バス路線の維持が一層課題となっている。また、高度経済成長期に開発された住宅地における高齢化が顕著となり、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっている

参考：市内のバス交通の現状

市内においては、西鉄バス、昭和バス、J R九州バス等が路線バスを運行しており、幹線道路を中心としたバスネットワークが形成されている

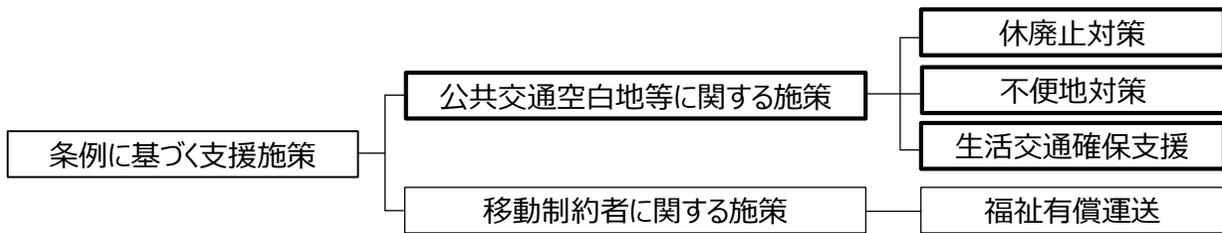
市内バス路線の運行本数（R6.11時点）



生活交通に関する取組み状況について

2. 生活交通条例に基づく施策

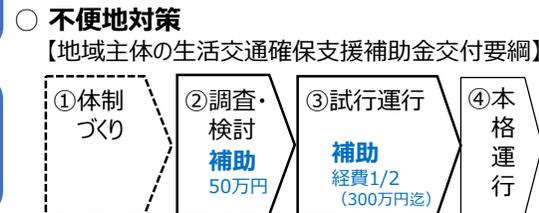
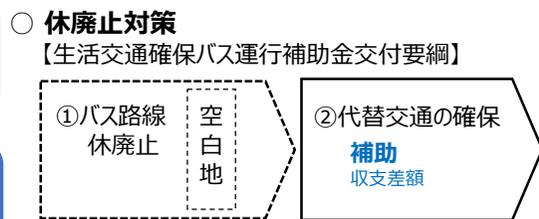
- 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例（平成22年12月28日施行）」
に基づき、市による「公助」を、市民及び市民団体による「共助」及び「自助」、並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合いながら、地域、交通事業者と共働で、生活交通の確保に取り組んでいる



(1) 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に補助を行う

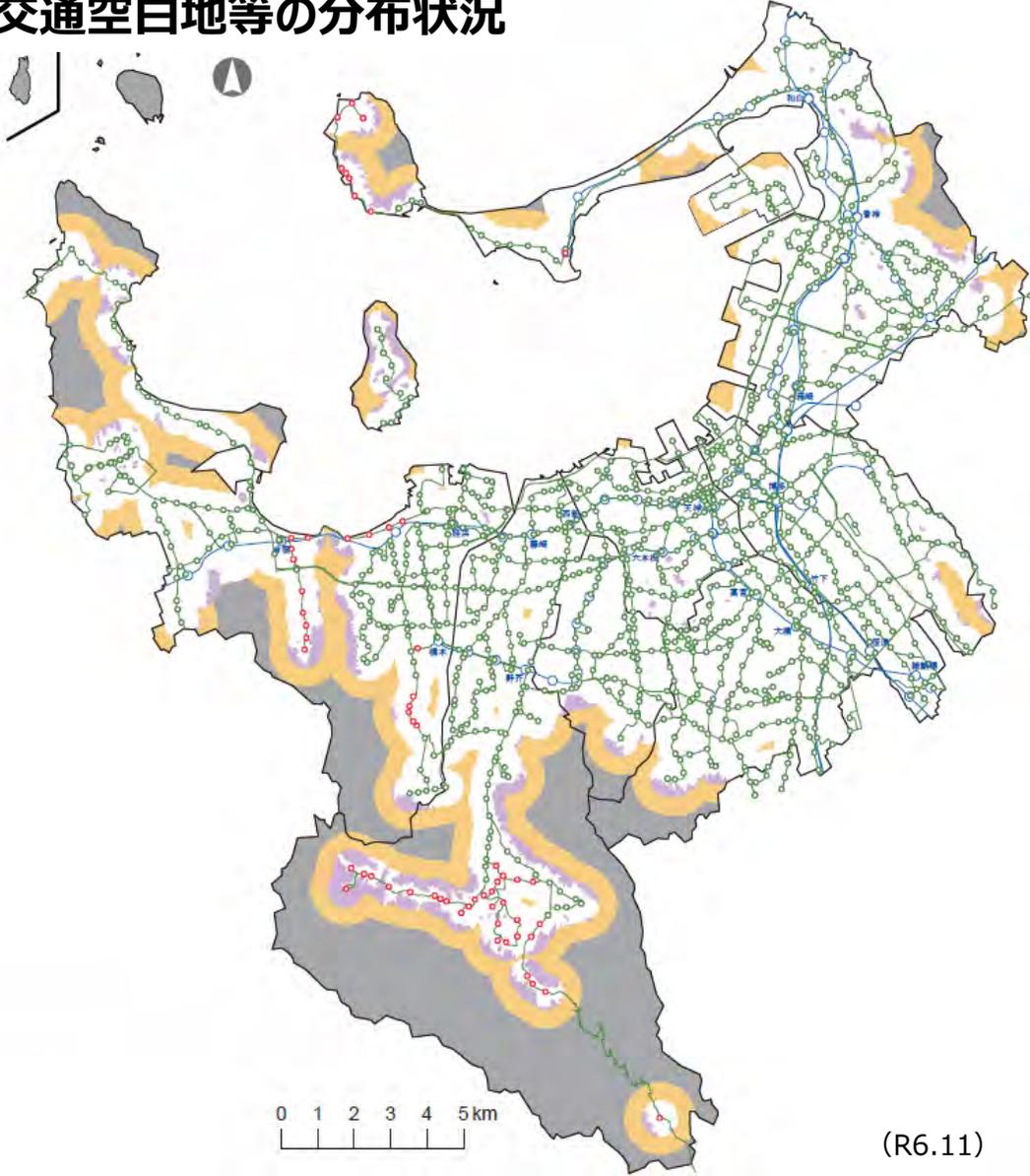
(2) 不便地対策
バス停・鉄道駅から一定の距離又は高低差のある地域などにおいて、地域主体の生活交通確保の取組みに対し、検討経費や交通事業者が実施する試行運行の経費に補助を行う

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



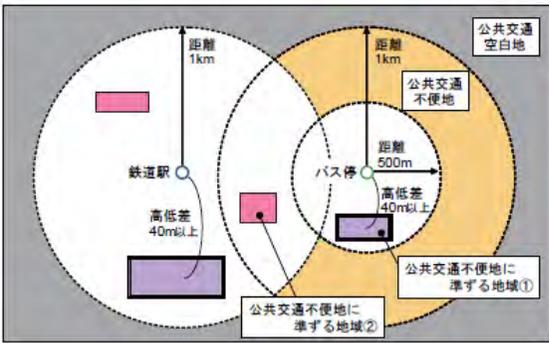
生活交通に関する取組み状況について

■ 公共交通空白地等の分布状況



凡 例	
○ バス・鉄道	○ 鉄道駅
○ バス停	○ 鉄道線
— バス路線	— 鉄道線
休廃止対象	
○ バス停	
○ 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、旅達がきつい等、 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6年11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）



(R6.11)

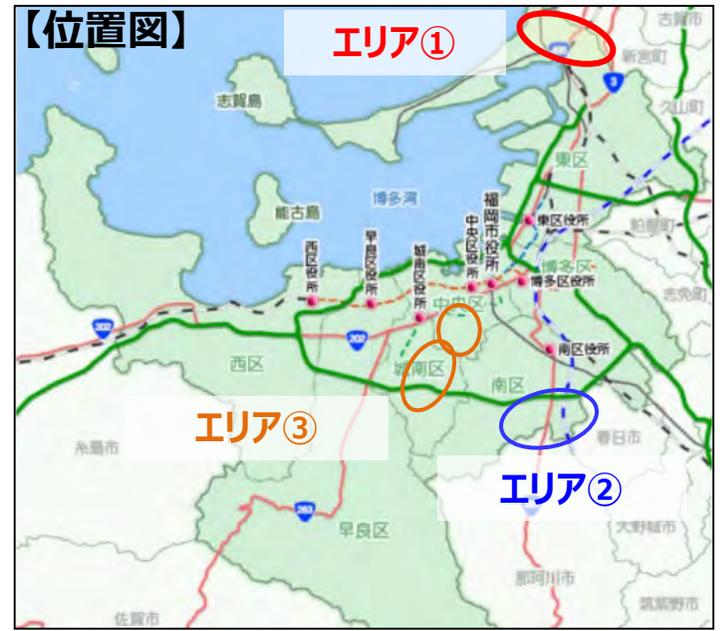
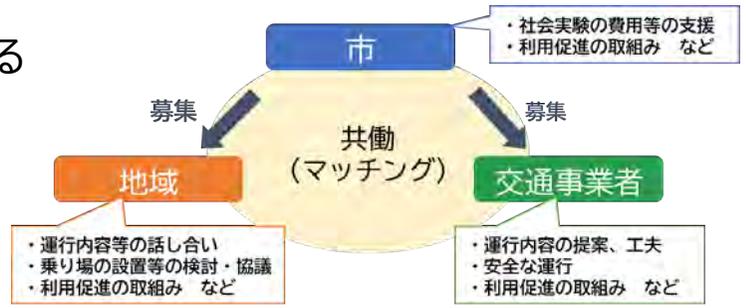
生活交通に関する取組み状況について

3. 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、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

○ 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、市内3エリアで社会実験に取り組んでいる

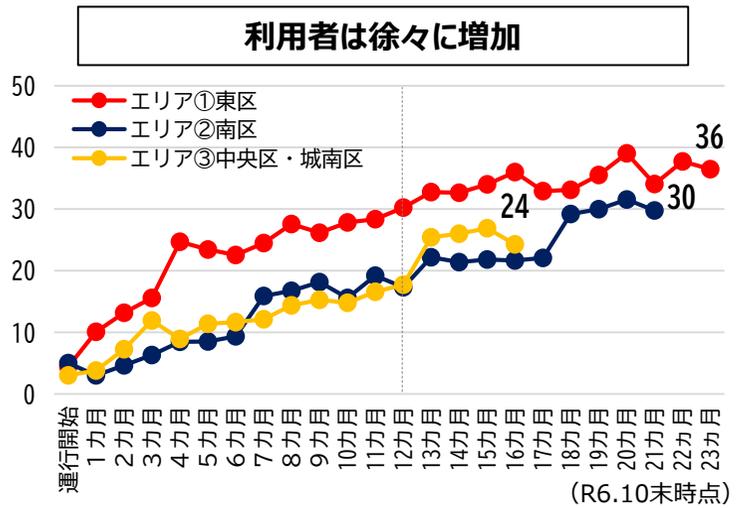
○ 各エリアにおいて、地域・交通事業者・市による運行協議会を設置し、運行内容や利用促進等の協議・検討に取り組んでおり、令和4年11月（エリア①東区）から、順次、運行を開始しており、三者共働で、取組みを進めている



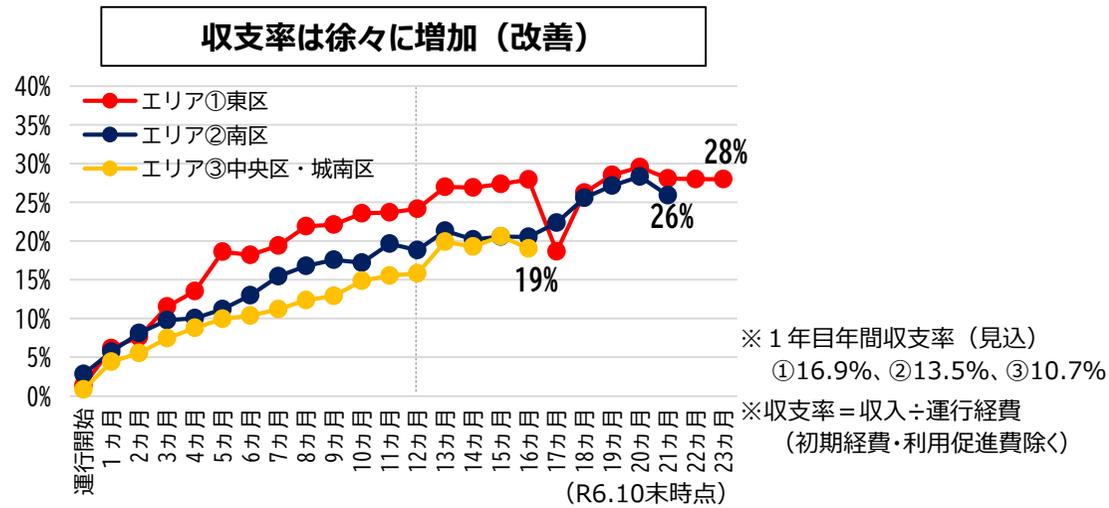
生活交通に関する取組み状況について

【参考】取組み状況

利用状況（人/日）

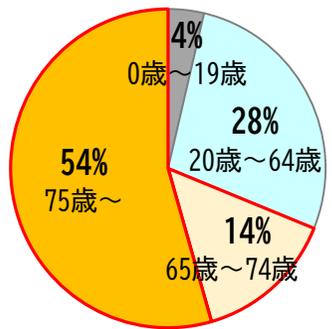


収支率（％）



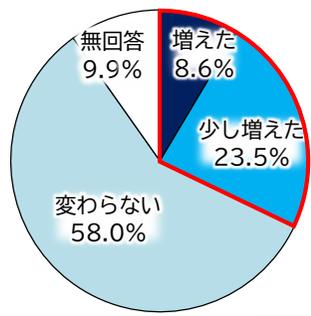
利用経験者の年齢層

**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した方が約3割



生活交通に関する取組み状況について

4. 今後の取組み（支援の拡充）

○ 高齢化の進展、生活圏の移動ニーズの高まりなど、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、社会実験での成果等も踏まえ、**令和7年度に公共交通不便地等における取組みに対する支援を拡充**（不便地対策）、生活交通確保に**取り組む地域募集**など、**取組みを強化**

不便地対策

① 支援の対象地域

- **公共交通不便地等**（公共交通不便地、公共交通不便地に準ずる地域 等）を含む地域

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や、交通事業者が実施する**実証運行への補助を拡充**するとともに、**本格運行への補助を新たに導入**する
 - ・ 社会実験の実績等を踏まえ、**目標収支率を2割**（運行経費の8割を補助）に設定する
※**実証運行1～2年目**は、**目標収支率の緩和措置**を適用可能（1年目10%、2年目15%）
 - ・ 本格運行移行後も、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**
 - ・ 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

〈支援の概要〉



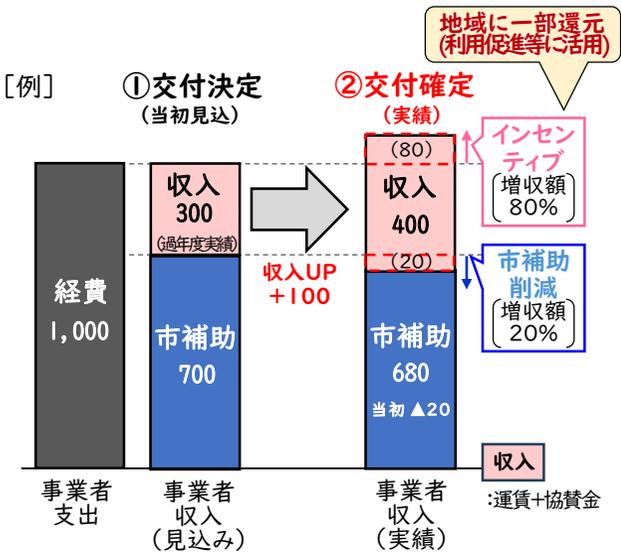
目標収支率2割を達成 ⇒ 本格運行へ移行

※収支率=収入÷運行経費(初期経費・利用促進等費除) ※上記内容についての補助要綱を改定予定

生活交通に関する取組み状況について

4. 今後の取組み（支援の拡充）

〈参考：インセンティブ制度（イメージ）〉



〈参考：取組みのイメージ〉

