

# 生活交通に関する取組み状況について

---

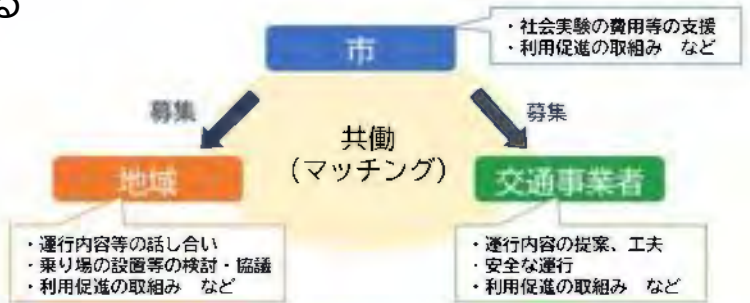
# オンデマンド交通社会実験について

# オンデマンド交通社会実験の概要

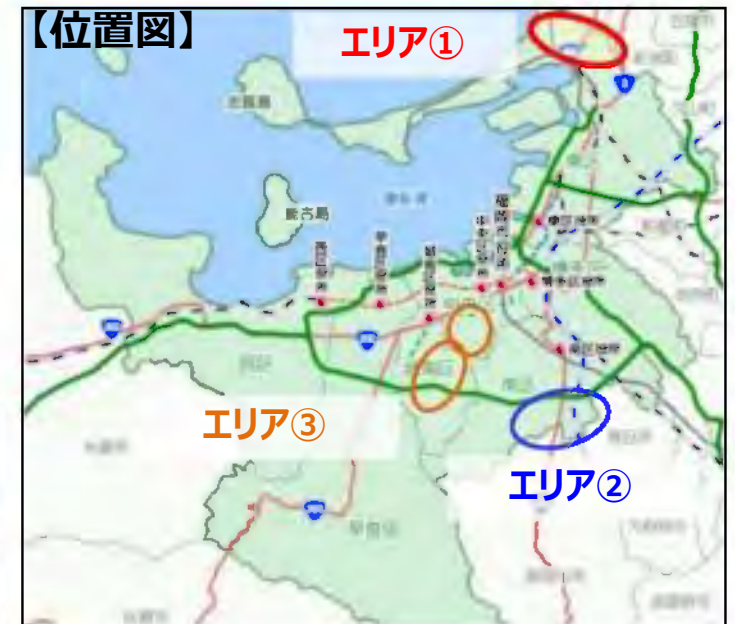
- 高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに取り組んでいく必要があり、取組みの一つとして、

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



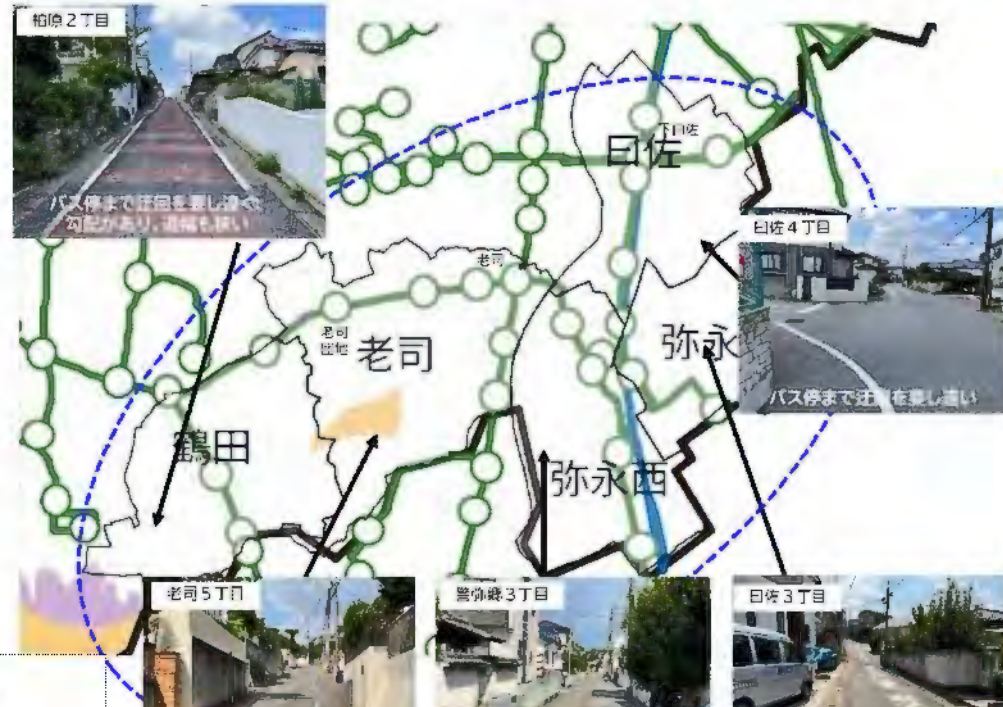
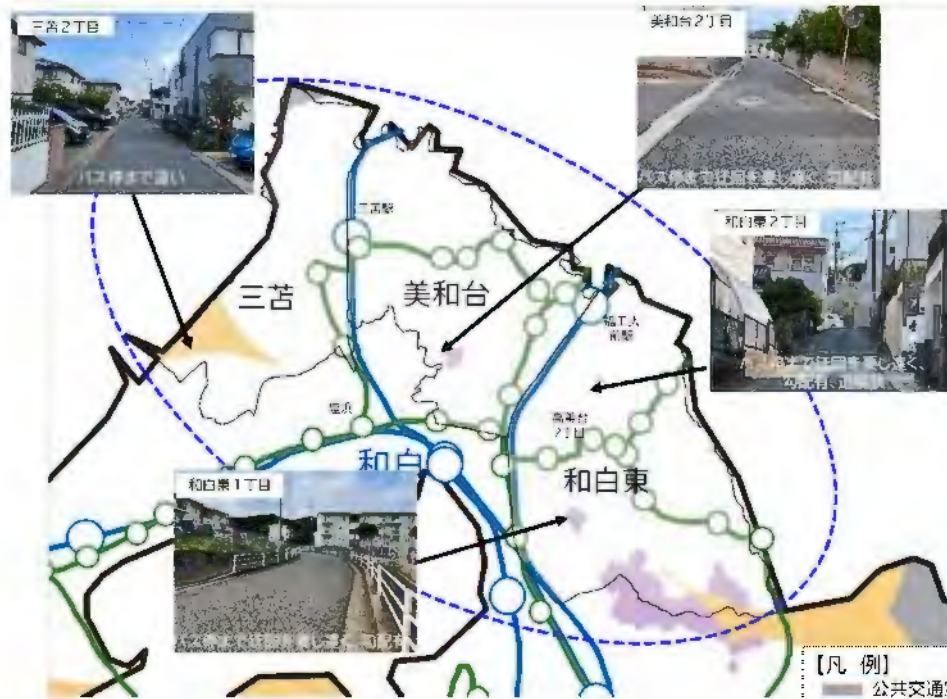
- 各エリアにおいて、地域・交通事業者・市による運行協議会を  
設置し、運行内容や利用促進等の協議・検討に取り組んでおり、  
令和4年11月（エリア①東区）から、  
順次、運行を開始しており、三者共働で、  
取組みを進めている



# 取組み校区の概要

エリア①東区	
美和台・和白東・三苦	
校区人口(R6.3末)	37,454人
高齢化率(R6.3末)	26%
校区面積	約6.4 km <sup>2</sup>
地域の状況	一部地域でバス停等までの距離及び高低差あり、鉄道あり
運行内容	広域運行

エリア②南区	
老司・鶴田・弥永・弥永西・臼佐	
校区人口(R6.3末)	37,584人
高齢化率(R6.3末)	29%
校区面積	約4.6 km <sup>2</sup>
地域の状況	一部地域でバス停までの距離あり、鉄道はなく路線バスが中心
運行内容	広域運行

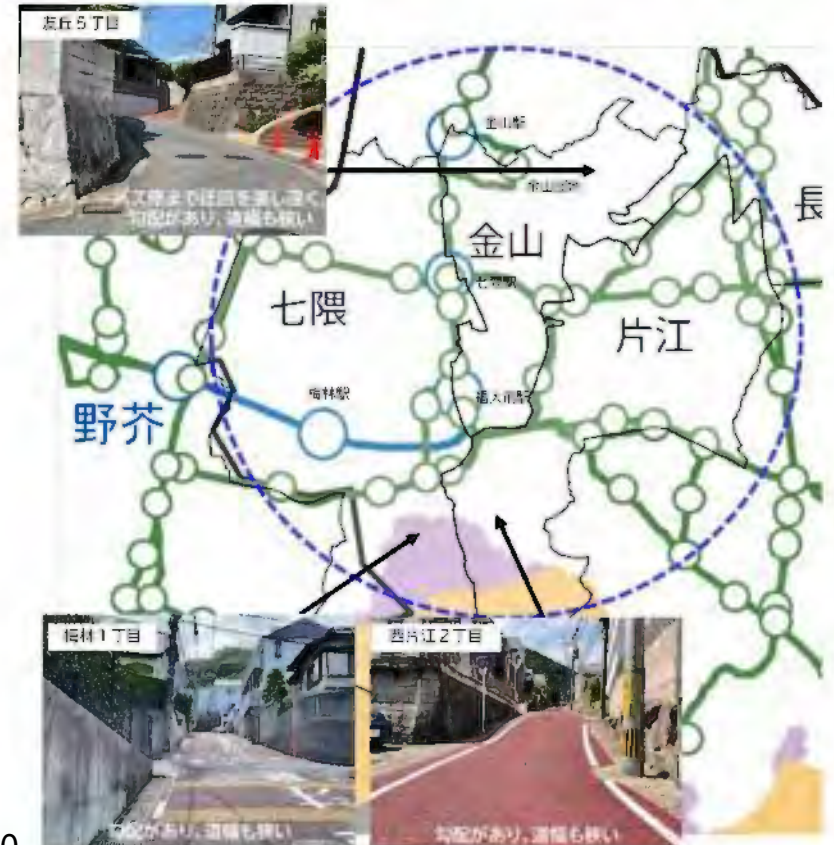


- 【凡例】
- 公共交通空白地
  - 公共交通不便地
  - 公共交通不便地に準ずる地域(高低差)
  - 駅
  - バス停

# 取組み校区の概要

エリア③中央区・城南区	
区域A 赤坂・草ヶ江・小笹・長尾	
校区人口(R6.3末)	56,264人
高齢化率(R6.3末)	22.6%
校区面積	約4.7 km <sup>2</sup>
地域の状況	一部地域でバス停等までの距離及び 高低差あり、鉄道・路線バスあり
運行内容	曜日別運行

エリア③中央区・城南区	
区域B 片江・金山・七隈	
校区人口(R6.3末)	33,284人
高齢化率(R6.3末)	26.2%
校区面積	約5.7 km <sup>2</sup>
地域の状況	一部地域でバス停等までの距離及び 高低差あり、鉄道・路線バスあり
運行内容	曜日別運行



# 運行概要

## (運行概要)

	エリア①東区 美和台・和白東・三苫校区	エリア②南区 老司・鶴田・弥永西・ 弥永・臼佐校区	エリア③中央区・城南区 赤坂・草ヶ江・小笹・ 長尾・片江・金山・七隈校区
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、障がい者の介護者 (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/ 1乗車・人 (障がい者、障がい者の介護者 (1名)、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) 1台		
運行期間	R4.11.24～運行開始	R5.1.31 ～運行開始	R5.6.28～運行開始

# 取組み状況

## 【これまでの取組み】

(下線は2年目の取組み)

## 【現行の取組み (今後を含む)】

(太字は取組みを強化)

項目	内容
①運賃外収入の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規スポンサーの獲得</li> <li>・<u>スポンサープランの見直し</u></li> <li>・<u>三者連名の協力依頼文</u></li> <li>・感謝状の発行</li> </ul>
②利便性の向上 (運行内容改善)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所の充実 (目的地、住宅地)</li> <li>・予約受付時間拡大 (乗車30分前⇒20分前まで)</li> <li>・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)</li> <li>・駅付近停留所追加 (井尻駅・博多南駅) R6.6.20～</li> </ul>
③認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民説明会の開催</li> <li>・チラシの全戸配布</li> <li>・市政だより、ホームページ等での広報</li> <li>・自治協・公民館だより、地域広報誌への掲載等</li> <li>・地域の会合等への呼びかけ</li> <li>・<u>広報パネル等による周知</u></li> <li>・<u>のぼり旗の製作・設置による周知 (公民館)</u> 等</li> </ul>
④利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント (試走式、スポンサーと連携したイベント)</li> <li>・会員登録者へのチョイスコ通信発行</li> <li>・乗車無料券発行 (運行開始当初)</li> <li>・<u>チョイスコ使い方ガイドの作成</u></li> <li>・<u>混雑時間帯のお知らせ</u></li> <li>・<u>WEB予約の促進 (LINEアプリの活用)</u> 等</li> </ul>

内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規スポンサーの獲得</li> <li>・三者連名の協力依頼文</li> <li>・感謝状の発行</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所の充実 (目的地、住宅地)</li> <li>・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)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民説明会の開催</li> <li>・チラシの全戸配布</li> <li>・市政だより、ホームページ等での広報</li> <li>・<b><u>自治協だより、公民館だより、地域広報誌への掲載等</u></b></li> <li>・<b><u>地域の会合等への呼びかけ</u></b></li> <li>・広報パネル等による周知 等</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント (スポンサーと連携したイベント)</li> <li>・会員登録者へのチョイスコ通信発行</li> <li>・混雑時間帯のお知らせ (WEB等)</li> <li>・<b><u>WEB予約の促進 (LINEアプリの活用) R6.11.15～</u></b></li> <li>・<b><u>未利用者のきっかけ作り (ポイントカードの導入) R7.1.31～</u></b></li> <li>・<b><u>介護者割 (付き添いの方) R7.1.31～</u></b></li> </ul>

# 取組み状況 (強化中の施策)

## ① 運行システムの設定変更 R6.11.24 設定変更

- **運行システムの設定変更**【乗降や運行ゆとり時間の調整】：運行システムを調整し、予約や乗り合い運行の向上を図る

乗合率：1.48 (R6.10) → **1.59** (R7.3)

## ② WEB予約の促進 R6.11.15 導入

- **LINE公式アカウント開設**【チョイスコ公式アカウント】：LINEアプリを活用し、WEB予約促進や利用促進を図る  
※WEBサイトにリンク、会員登録・乗車申込をLINEで完結

乗車申込率【WEB：電話】：約29%：約71% (R6.10) → **約36%：約64%** (R7.3)  
友だち登録数： **1,059**人 (R7.4.11時点) 会員登録者数：5,335人 (R7.3末)



## ③ 利用のきっかけづくり R7.1.31 導入

- **ポイントカードの発行**【10回利用で1回無料】：ポイントカードを作成し、利用のきっかけづくりを行う

車内や公民館で配布：2,700枚を配布 (R7.3末時点)



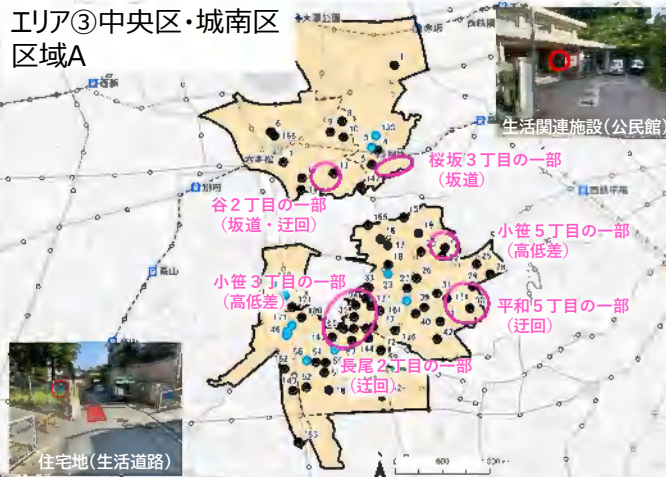
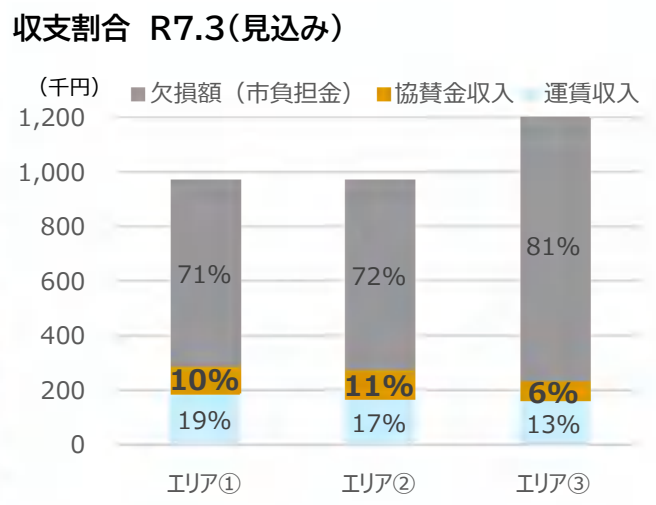
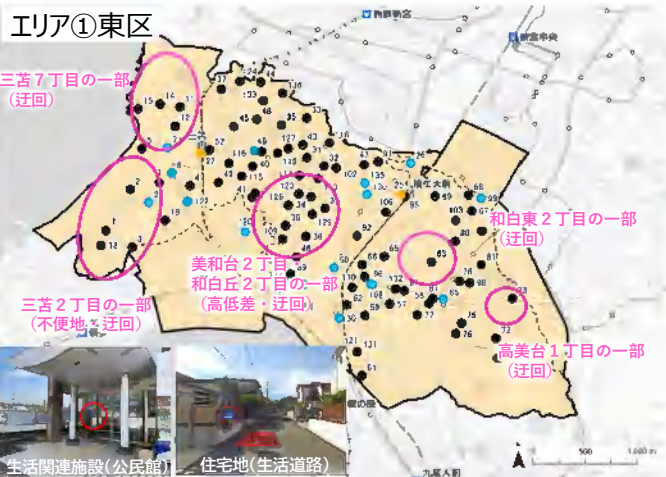
## ④ 誰もが利用しやすい環境づくり R7.1.31 導入

- **介護者割引の導入**【介助者1名の運賃を割引】：身体障がい者手帳等をお持ちの方の介護者（付き添い等）1名を割引

・R6.11.15に**LINE公式アカウント**を、R7.1.31に**ポイントカード**や**介護者割引**を**導入**したところであり、  
**引き続き、利用状況などを確認**していく必要がある

# 社会実験で見えてきたもの

- ◆ 停留所を生活関連施設やバスでの運行が難しい住宅地にも設置するなど、きめ細かな設定が可能（公共交通不便地等が改善）
- ◆ スポンサー停留所など、運賃以外の収入として、協賛金の面でも期待できる



### 停留所数 R7.3末時点

時点	エリア①		エリア②		エリア③	
	全体	スポンサー	全体	スポンサー	全体	スポンサー
運行開始	57	5	54	9	73	9
R7.3末	108	23	109	27	135	20
追加	+51	+18	+54	+18	+62	+11

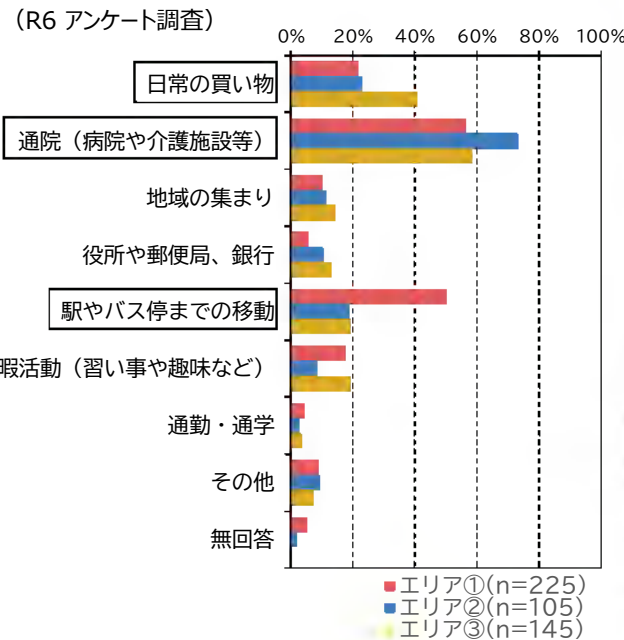
※ 3エリア合計  
 運行開始：全体184箇所（スポンサー23箇所）  
 R7.3末：全体352箇所（スポンサー70箇所）

○：公共交通が不便な地域 ●：住宅地等停留所 ●：スポンサー停留所 ●：駅付近停留所

# 社会実験で見えてきたもの

- ◆ 利用目的は通院や買い物などが多く、面的な需要を予約に応じで効率的に運行
- ◆ 運行は、地域の実情に応じた検討が必要だが、複数校区・5 km<sup>2</sup>程度（1台）の広さが効果的

## 利用目的



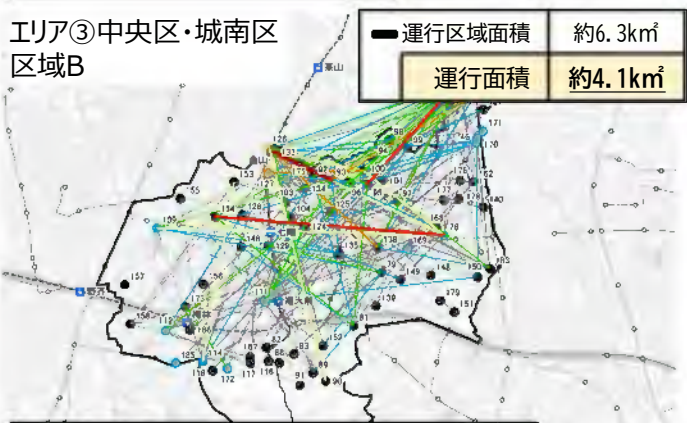
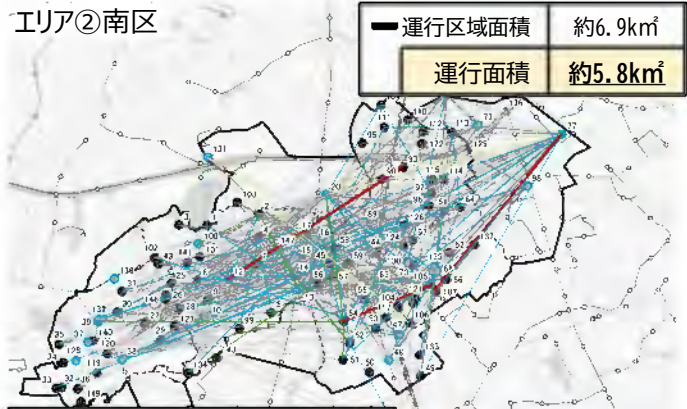
## (交通事業者の意見)

- エリア①東区  
利用が増え、時間帯によっては予約が取りづらい場合もあるが、車両1台で現在の運行範囲は妥当ではないかと考えている
- エリア②南区  
現在のエリア設定・範囲は妥当ではないかと考えている
- エリア③中央区・城南区  
区域A・Bの現在の運行範囲は妥当と考えている

## 利用状況(OD図)



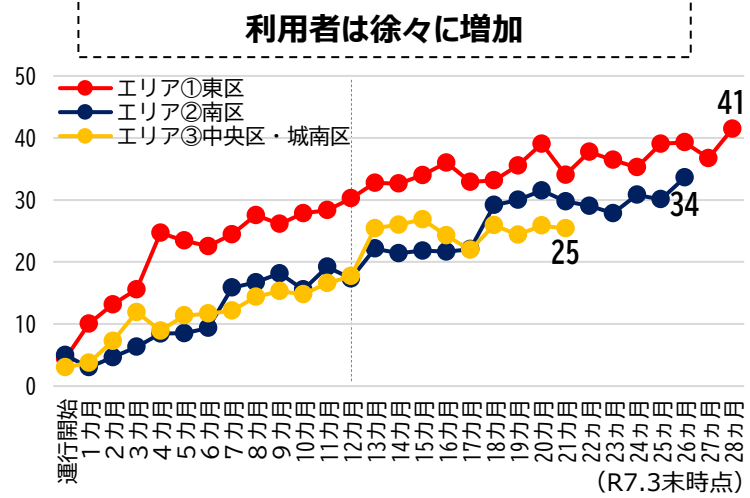
※ 運行区域面積：運行する区域の面積（町丁目等で設定）  
 運行面積：運行区域のうち、停留所端部を結んだ概ねの運行面積



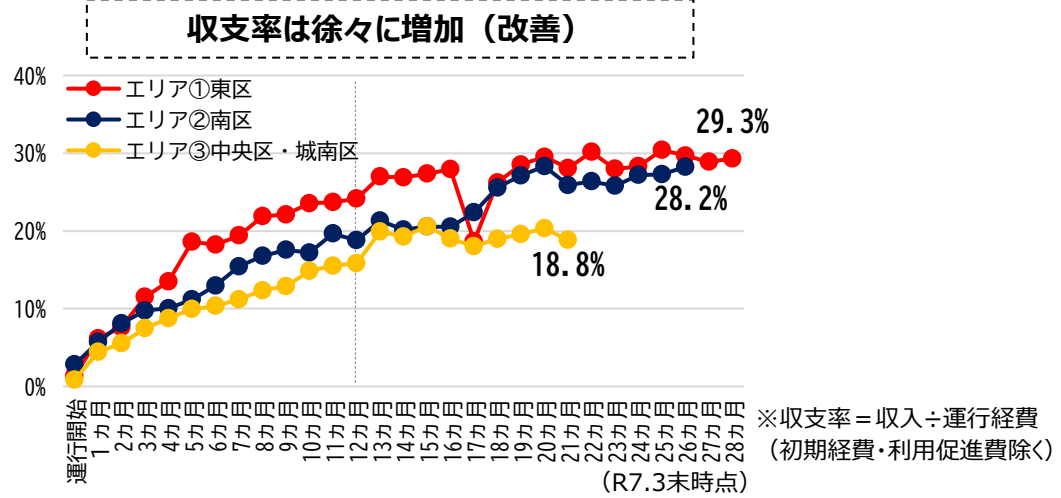
# 社会実験で見えてきたもの

- ◆ 利用者数や収支率などは徐々に増加するものの、一定の期間を要する
- ◆ 利用の約7割は65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いる

## 利用状況 (人/日)

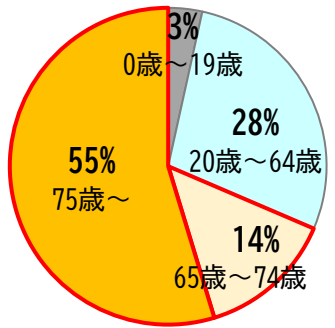


## 収支率 (%)



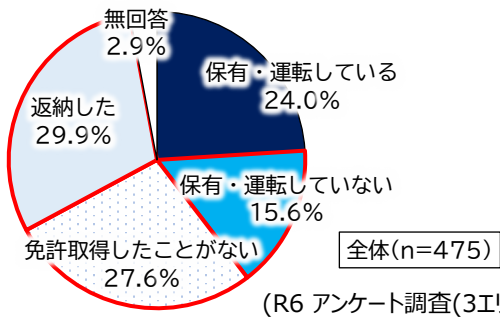
## 利用経験者の年齢層

利用の約7割が65歳以上(75歳以上の方が半数以上)



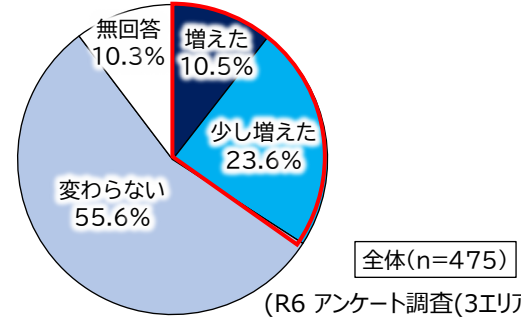
## 利用者の免許保有状況等 (利用者全体)

利用者の約7割が免許返納等の非運転者



## 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



# 社会実験で見えてきたもの

## (1) 車両大型化・土曜運行について (エリア①東区)

◆車両大型化による5人以上の乗り合いは4回(1%未満)、土曜の利用は平日の約7割であり、需要などを踏まえ検討していく必要がある

- 【概要】 R6.4月の1か月間限定で、「車両の大型化」と「土曜日運行」を試行運転
- 【車両】 ジャンボタクシー車両(乗客定員9名)  
※通常時、UDタクシー車両(乗客定員4名)
- 【運行日】 平日21日間、土曜日4日間(計25日間)

- 車両大型化により、5人以上の乗り合いが4回(1%未満)
- 乗合率は、1.52に微増(前月1.50)
- 土曜日の平均利用者は25人/日で、平日の約7割
- 運行経費(土曜コールセンター等の人件費等)は増加、**収支率は19%に減少**(前月約28%)

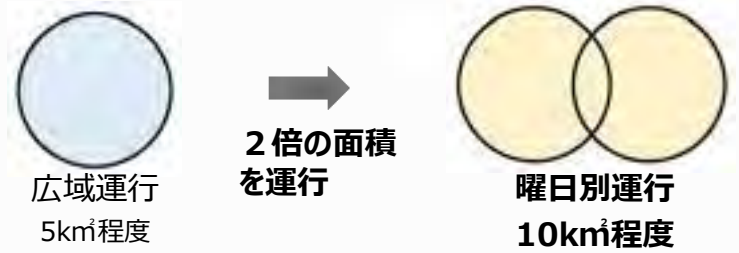


## (2) 曜日別運行について (エリア③中央区・城南区)

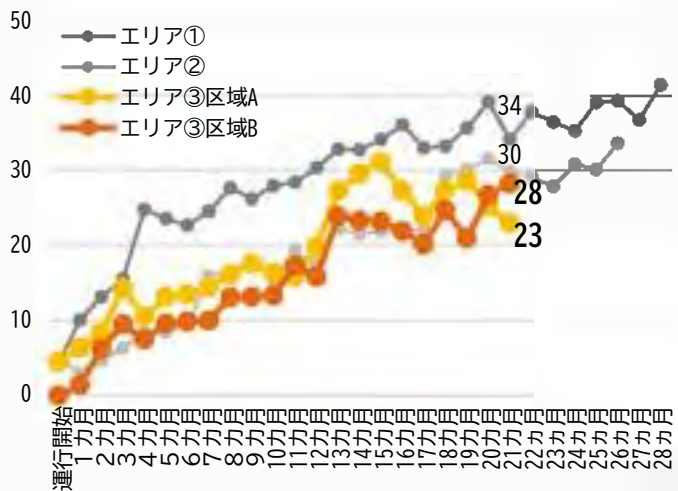
◆平日(全日)に比べ、車両1台でより広いエリアを運行できるなど、需要や目的地の広がりなども踏まえ検討していく必要がある

運行面積 (km<sup>2</sup>)

	広域運行(平日のみ)		曜日別運行(月~土)		
	エリア①	エリア②	エリア③		
			区域A	区域B	
運行面積	5.8	5.8	10.0	4.9	4.1



利用状況(人/日) R7.3末



(地域の意見)  
 ○徐々に利用者が増えており、曜日別運行が浸透してきているのではないかと思います。  
 ○利用者がさらに増えてきたら、改めて平日運行(毎日)にできないか検討してほしい。毎日運行していると気持ちの部分でいつでも利用できるという安心感がある。

(交通事業者の意見)  
 ○曜日別運行は地域や利用状況に応じて運行日の検討が必要だと思う。  
 ○車両1台でエリア①②の2倍の面積を運行できているので、効率的な運行につながるのではないかと思います。

# 社会実験で見えてきたもの

- ◆ 持続可能な生活交通とするには、地域や交通事業者、市が役割分担のもと、それぞれが主体性を持ちながら共働して取り組むことが重要
- ◆ 停留所などの運行計画や認知度向上や利用促進などには、地域の協力が不可欠

## チラシ全戸配布・パンフレット等公民館配架



## 住民説明会 (民生委員・シニアクラブ・高齢者サロン・子育てサロン等)



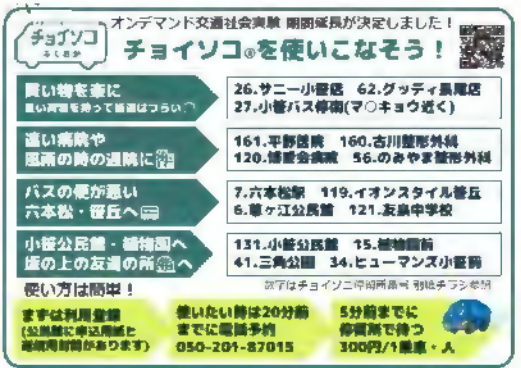
## チョイソコ通信 (会報誌)



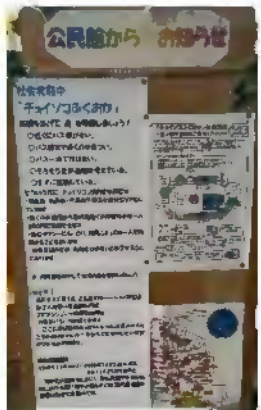
## イベント企画



## 公民館だより・自治協だより



## 広報パネル・動画放映



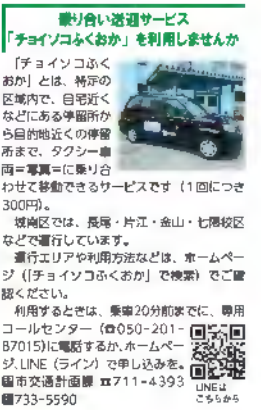
## のぼり旗



## 地域割引券



## 市政だより・HP・SNS



# 社会実験で見えてきたもの

## <社会実験の成果など>

- オンデマンド交通社会実験においては、停留所を生活関連施設やバス運行が難しい住宅地にも設置し、利用目的も通院や買い物が多いなど、**高齢者を中心に日常的な交通手段の一つ**となるとともに、**公共交通不便地等も改善**
- **面的な需要を効率的に運行し、複数校区・5km<sup>2</sup>程度（1台）の広さが効果的**であることを確認
- **利用者や収支率などは徐々に増加するものの、一定の期間を要し、**  
**持続可能な生活交通とするには、地域や交通事業者、市が役割分担のもと、**  
それぞれが主体性を持って、**共働して取り組むことが重要**であり、  
その上で**収支率 2 割程度を確保**

# 公共交通不便地等への支援強化について

# 公共交通不便地等への支援強化

- 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年度上半期に公共交通不便地等における取組みへの支援（不便地対策）を拡充**するなど、**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

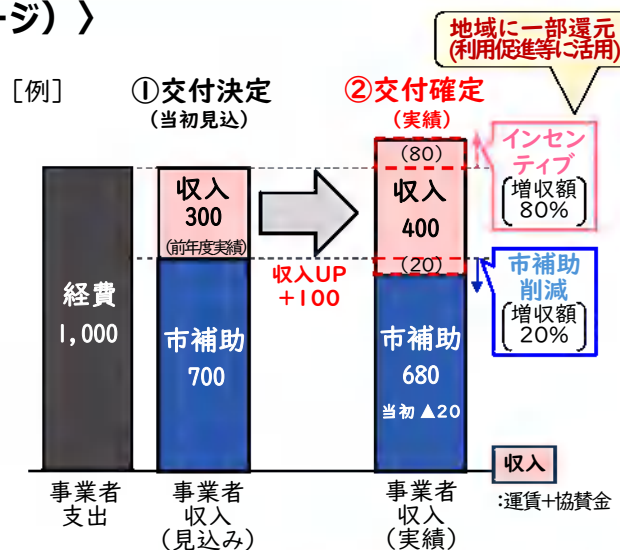
### 〈支援の概要〉



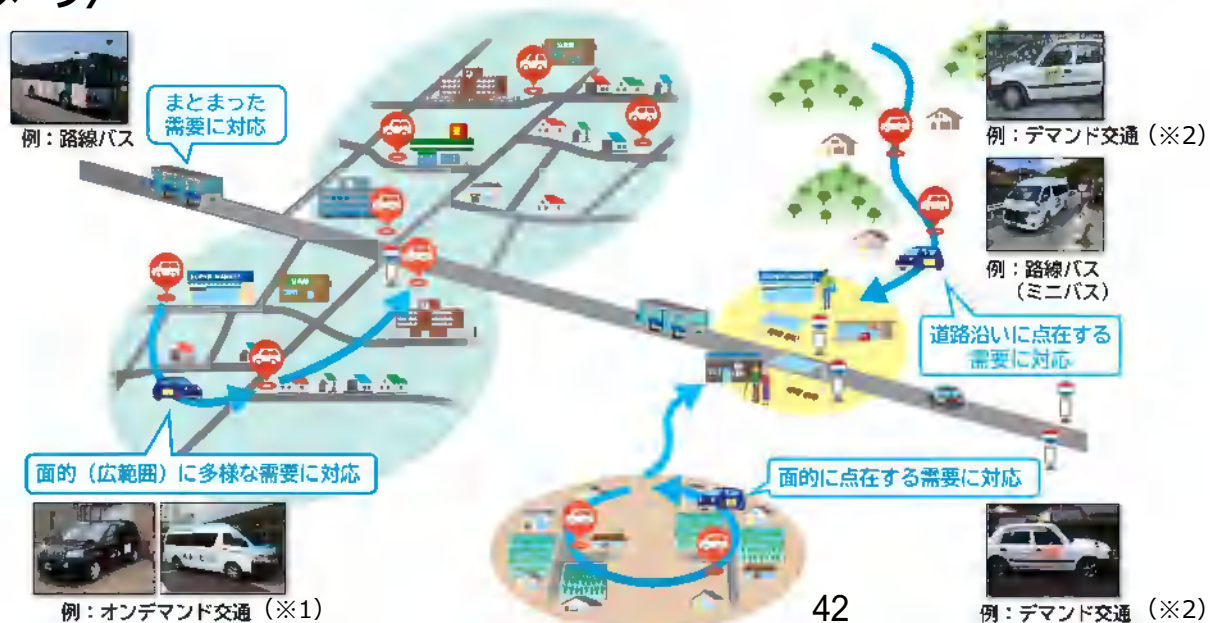
※収支率=収入÷運行経費（初期経費・利用促進等費除く） ※上記内容についての補助要綱を改定予定

# 公共交通不便地等への支援強化

〈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〉



※1 オンデマンド交通  
一定の運行区域で予約のある都度運行するもの

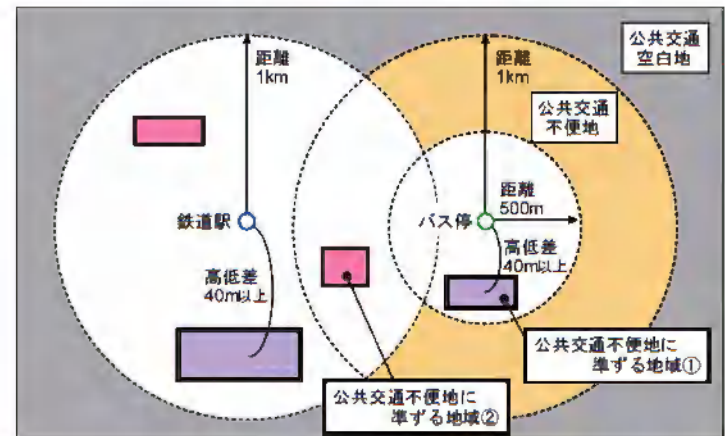
※2 デマンド交通  
路線や一定の運行区域で時刻を定め予約に応じて運行するもの

# 公共交通不便地等への支援強化

<参考：公共交通空白地等の分布図>



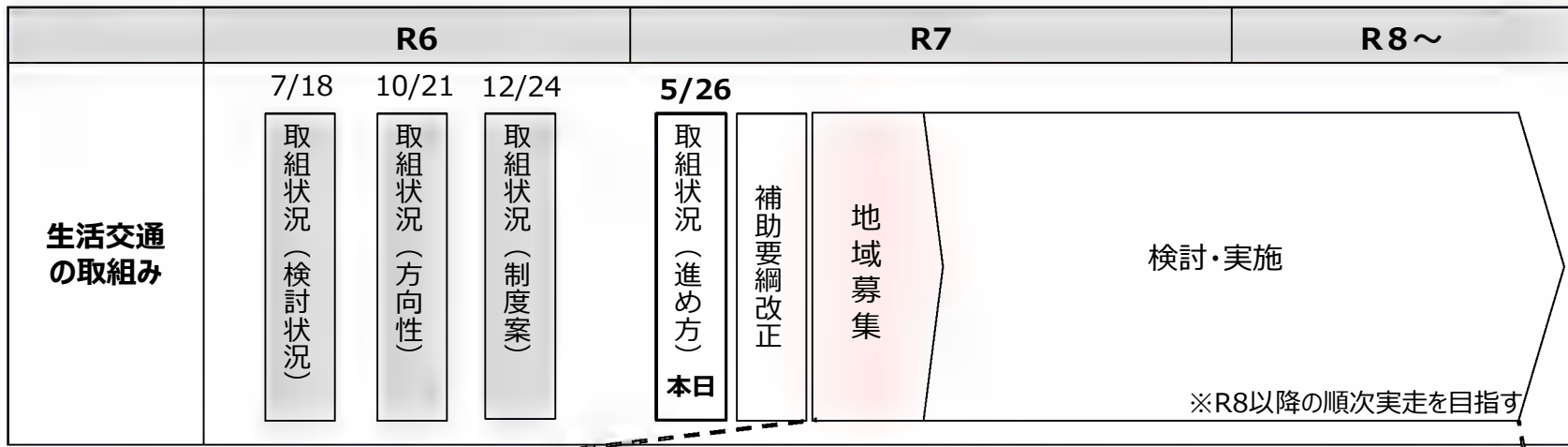
凡 例	
○ バス・鉄道	
○ バス停	○ 鉄道駅
— バス路線	— 鉄道路線
-----	
休廃止対策	
○ バス停	
○ 公共交通空白地及び公共交通不便地等	
公共交通空白地	
■	バス停から概ね1km以上離れ、 鉄道駅から概ね1km以上離れた地域
公共交通不便地	
■	バス停から概ね500m以上離れ、 鉄道駅から概ね1km以上離れた地域 (公共交通空白地を除く)
公共交通不便地に準ずる地域①	
■	バス停・鉄道駅との高低差が 概ね40m以上の地域 (公共交通空白地・不便地を除く)
公共交通不便地に準ずる地域②	
■	バス停・鉄道駅までの経路について、 迂回を要する、頓道がきついため、 公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)



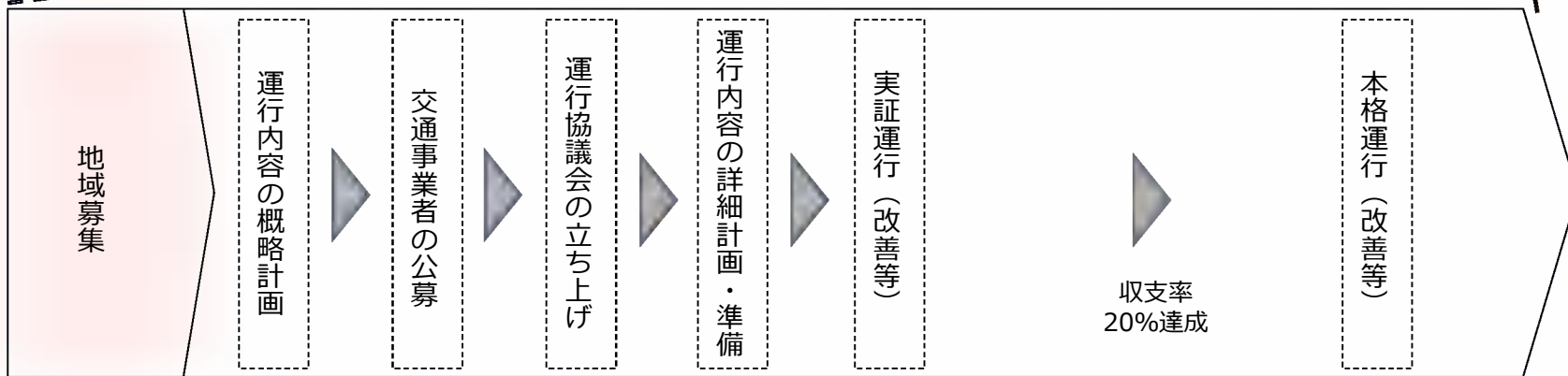
# 不便地対策（新支援制度）の進め方

- **新たな支援制度**に基づき、**公共交通不便地等を含む地域**において、地域・交通事業者・市の**三者共働**で**取り組む地域を募集**
- その後、応募された地域と取り組むエリアや交通手段などの検討を行い、**交通事業者の公募**を経て、三者で**運行協議会**の**立ち上げ**など、**令和8年度からの順次運行開始を目指し**取組みを進めていく

〈スケジュール予定〉



〈取組みの流れ〉

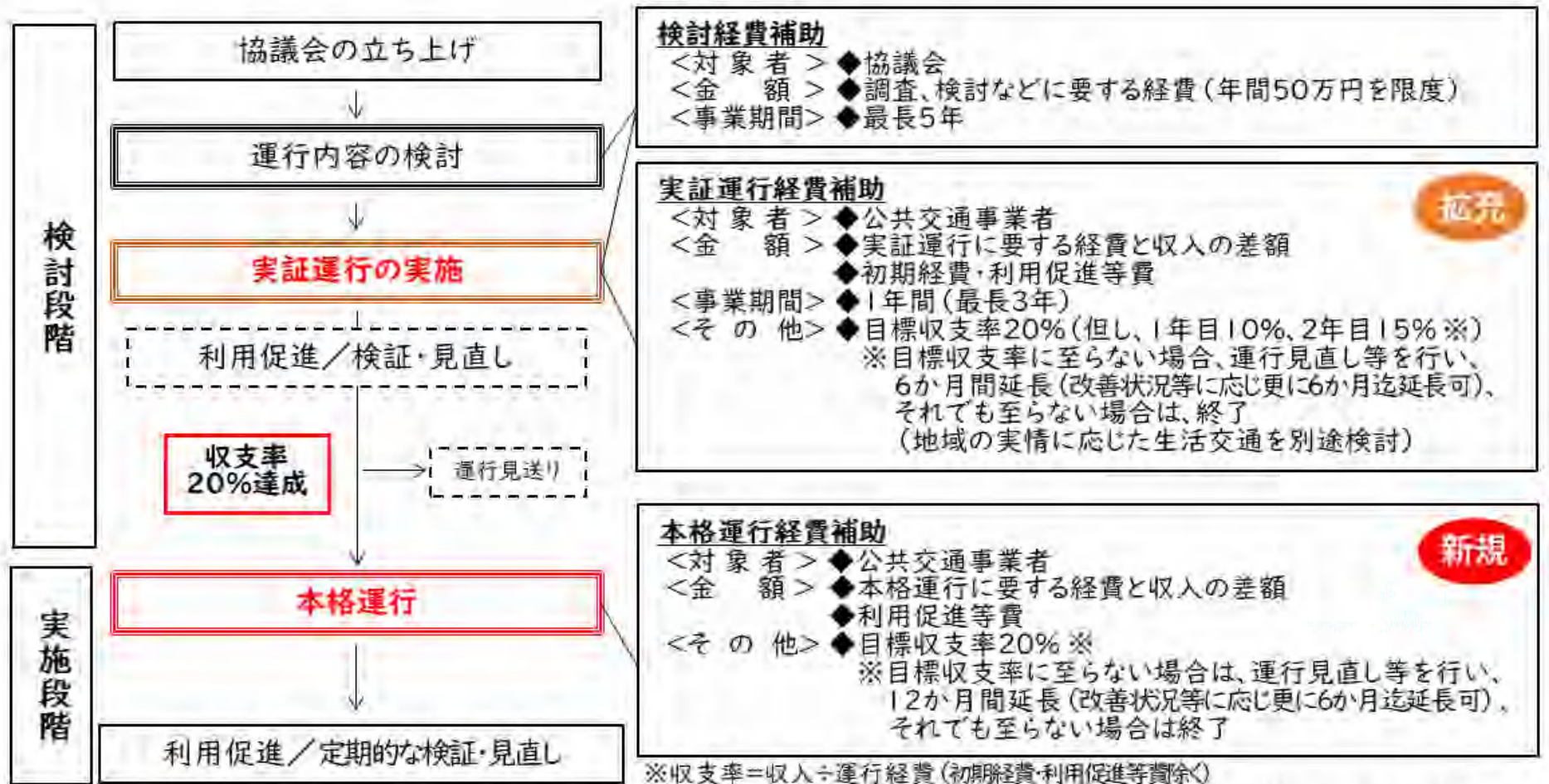


※ 取組状況などについて、適宜、本会議（福岡市地域公共交通会議）に報告・協議を行う

※ 交通事業者の公募時に意見・評価する「評価委員会」、生活交通の取組みへ助言を行う「アドバイザー会議」を設置し、取組みを進める

# 不便地対策（新支援制度）の進め方

〈参考：支援の流れ〉



# オンデマンド交通社会実験の今後の方向性

# 社会実験の今後の方向性

- 社会実験については、これまで地域や交通事業者と共働して様々な取組みを進めており、利用促進を目的とした新たな取組みとして、LINEアプリの活用（R6.11～）やポイントカードを導入（R7.1～）したところであり、引き続き、利用状況なども確認していく必要があると考えている。
- また、令和7年度上半期に公共交通不便地等における補助制度を拡充し、取り組む地域を募集するなど、取組みを強化することとしており、社会実験地区については、応募があれば新制度へ移行することとなる。
- 持続可能な生活交通確保の取組みに資するよう、**社会実験（エリア①②③）の試験運行を令和7年度末まで延長し、三者で共働して、利用促進など、より一層の取組みを進めていく。**

