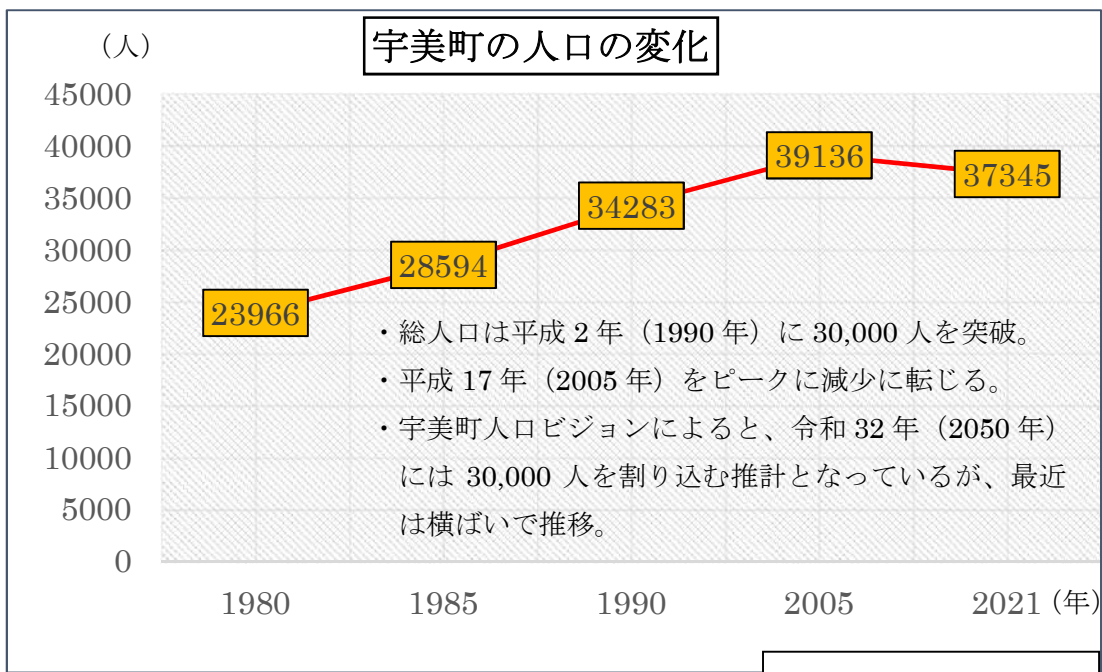


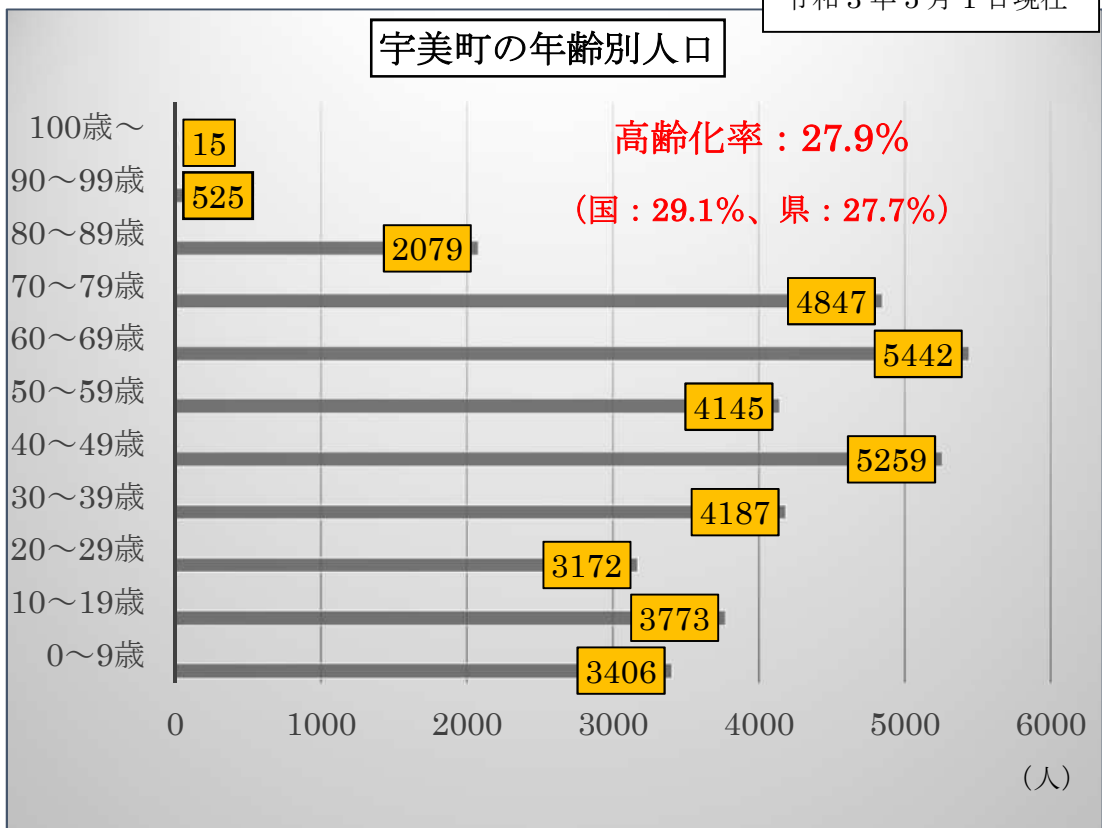
(1) 町の地域交通の現状と課題について

○宇美町の概要

- ・人口：37,345人（令和3年5月1日現在）
- ・面積：30.21km<sup>2</sup>（60.8%が山林で、起伏の多い地形となっている）



令和3年5月1日現在



○地域交通の現状

【近隣交通機関（施設）とのアクセスマップ】



【JR】

- ・宇美駅⇄博多駅  
(長者原乗換) 約 30 分
- ・宇美駅⇄香椎駅  
約 30 分

【西鉄バス】

- ・町中心部⇄天神  
約 50 分
- ・町中心部⇄博多  
約 40 分
- ・町中心部⇄福岡空港  
約 30 分

- 【車】 町中心部⇄天神 約 40 分      町中心部⇄博多 約 30 分
- 町中心部⇄太宰府 I C 約 15 分      町中心部⇄須恵 S I C 約 10 分

【町内交通機関の状況】

- ①西鉄バス 主に宇美営業所及び上宇美を拠点として福岡市内（天神・博多駅・福岡空港・南福岡駅）や太宰府方面へ運行
- ②JR 町内唯一の鉄道駅である JR 宇美駅があり、香椎線の始発・終着駅である。香椎線の中では3番目に利用者（約 1,900 人/日）が多い。
- ③タクシー 町内で2事業者が営業されており、個人タクシーは約 50 件。
- ④福祉巡回バス「ハピネス号」(別添資料参照)  
無料の町内巡回バス。JR 宇美駅を拠点に町内を小型バス（定員 31 人）2台で4コース回り、各コースとも1日4便運行している。運行時間は、概ね8時半から18時半の10時間。

○地域交通の課題

- ・コロナ禍という状況も大きく影響し、各サービスの利用者は大きく減少。
- ・このような状況が続けば、運行体制の見直しの必要性が生じ、町民の日常生活に支障をきたす恐れあり。
- ・利用者の生活様式や利用目的に合わせた態様見直しに着手する必要がある。

(2) 福祉巡回バスの見直しの経過について

【ハピネス号の概要】

- ①現契約期間 平成29年4月1日～令和4年3月31日（5年間）
- ②委託料 年間約4,000万円
- ③前回契約からの主な見直し内容（平成28年度）
  - ・左右交互の巡回コースを一方方向の巡回コースに変更
  - ・一部コースを減便し、全コースを1日4便に統一
  - ・四王寺入口から県民の森へのルートを延長
  - ・運休日を日曜日から土曜日に変更

【参考】

| 年度  | 利用者数（人） | 事業費（千円） |
|-----|---------|---------|
| H25 | 103,555 | 25,000  |
| H26 | 101,191 | 25,714  |
| H27 | 94,622  | 22,549  |
| H28 | 86,353  | 28,975  |
| H29 | 66,472  | 40,976  |
| H30 | 64,239  | 38,223  |
| H31 | 63,314  | 38,985  |
| R2  | 44,825  | 38,749  |

←現契約スタート

←コロナ禍の影響

④ハピネス号の運行形態及び現状

- ・無償の福祉バスを2台・4コース（4便/日）で運行。
- ・運行時間は、おおよそ8時30分から18時30分の約10時間。
- ・各コースともに午前中の利用者が多い（通院・買物）一方で、夕方の時間帯は利用者が極端に減少（10人以下の便もあり）。
- ・事業費がほぼ一定なのに対し、利用者は年々減少傾向にある。

⑤ハピネス号の課題

- ・便数が少なく、待ち時間が長いのに加え、乗車時間も長い。
- ・高齢化率が比較的高く、利用者が多いエリアから町中心部までの乗車時間は約30分を要する。
- ・バス停を設置できる場所が限られるため、利用者宅からバス停までの距離が長く、特に高齢者にとっては負担が大きい。
- ・利用者は固定されており、子育て世代等の幅広い世代に浸透していない。
- ・利用者は全体として減少傾向であり、新規利用者は少ないと思われる。運転免許返納等への対応として、地域公共交通の維持と利便性の向上は不可欠である。

⑥これまでの検討内容（交通事業者との協議等）

【現状の巡回方式のまま】

- ・巡回方向やコースの見直しを行う。
- ・運休日を日曜日に戻す。
- ・バスを3台に増やし、現状の4コースから6コースにすることで、1コース当たりの乗車時間を短縮し、便数増加を目指す。
- ・近隣の市町村が実施しているような有料のコミュニティバスへ移行し、国県の補助金を活用しながら、財源の確保を行う。

→これらにより、利用者の利便性向上、利用者の増加を目指すことを検討。

→現在の利用者にとっては、利用方法等は変わらないので、見直しへの抵抗は少ないが、利便性の向上という点では抜本的な改善にはならないと思われる。（利便性が向上する利用者がいれば、必ず逆もある。これはルートの見直しの度に繰り返され、かなりの時間と労力を要する。）

また、バスを増台させたとしても大幅な増便には繋がらないという意見もあり、財政的な負担増の割には効果が薄いことが懸念されるなど、解決すべき課題が多数ある。

【オンデマンドバスへの移行】

- ・従来のバスのように時刻表や決まった運行ルートがなく、AI（人工知能）が予約状況に応じて、効率的な運行ルートを考えながら走る乗り合いのオンデマンドバスの導入の検討を開始。
- ・4月：宗像市日の里地区のオンデマンドバス「のるーと」を視察。宗像市の担当者から導入に至る経緯等の説明を受ける。  
→ハピネス号の課題解決や今後の施策に生かせるツールとして認識。
- ・6月：嘉麻市のオンデマンドバス「MONET（モネ）」を視察。
- ・7月：地域の代表者及び厚生文教常任委員会委員と宗像市日の里地区の「のるーと」を視察。  
→視察に参加された方からは、概ね前向きな意見をいただいている。

(3) 今後の方向性について

有償化を視野に入れ、国県の補助金を活用しながら、オンデマンドバス「のるーと」を導入する調査研究を進め、現状のハピネス号の課題の改善を図るとともに、子育て世代、運転免許返納者等の利用促進を図り、利用者層の拡大に繋げる。

#### 【「のるーと」を導入した場合】（別添資料参照）

- ・運行主体は地元のタクシー会社に依頼することを想定
- ・フルデマンド運行（即時予約・事前予約）による待ち時間の短縮  
→ 待ち時間は、平均 15 分（最大 30 分）程度、3 日前から予約可
- ・予約は簡易に操作可能なアプリを使用（電話による予約も可能）  
【参考：宗像市の場合】アプリ：電話＝7：3
- ・住民ニーズに沿った乗降拠点設置（病院、スーパー等）によるアクセス性改善（バス停は地面に張り付けた目印） 約 100 拠点→200 拠点程度
- ・車両はハイエース程度の大きさ（定員 8 名）  
→ 現状のバスでは侵入できないような狭い道も走行可能に
- ・AI が効率の良いルートを選択するため、移動時間を短縮
- ・全てデータ化されることで、最適導入台数が実現でき、コスト抑制
- ・有償化の場合は、nimoca 等の交通系 IC 決済が可能となり、他の公共交通機関との乗り継ぎの面で便利
- ・有償化されれば、国県の補助金を活用でき、想定では現状のハピネス号の運行経費と同等に抑えられる

#### 【「MONET」の例】

- ・近隣では嘉麻市で運行。地元のタクシー会社に委託。
- ・予約可能な時間は、早くても 1 時間後
- ・住民ニーズに沿った乗降拠点設置によるアクセス性改善
- ・車両はハイエース程度の大きさ（定員 8 名）
- ・AI が効率の良いルートを選択するため、移動時間を短縮
- ・データ化されることで、最適導入台数が実現でき、コスト抑制
- ・支払いは、現金または回数券、定期等。交通系 IC 決済は不可

#### 【町の方針（案）】

- ・現行のハピネス号を 1 年間延長し、住民への周知、各種手続き
- ・令和 5 年 2 月：「のるーと」の運行開始
- ・「ハピネス号」からの移行期間を 2 月設け、令和 5 年 3 月末で移行完了

#### 【年度内のスケジュール】

- ・令和 3 年 10 月中旬 住民アンケートの実施
- ・令和 3 年 11 月上旬～令和 4 年 3 月 本会議を 3 回程度開催予定