

北九州から始まる「地域から地域全体の足を支える」取り組み —おでかけ交通と北九州モデル

北九州市都市戦略局計画部都市交通政策課

大井 尚司 大分大学経済学部門 教授

1. はじめに

福岡県北九州市では、全国でも先駆けて高齢化した地域のくらしの足を支える仕組みとして「おでかけ交通」の制度を構築し、最初の地区が運行を開始して2025年で25年になる。担い手不足で地域の足の持続可能性が厳しくなる中、北九州市では行政と複数の交通事業者が一体となり、地域からくらしの足の担い手を確保し育てていく取り組みを始めている。限られた紙幅であるが、本稿ではその取り組みを紹介し、各地での参考になればと考えている。なお、本稿の見解に関する部分は大井の見解であることをお断りしておく。

2. おでかけ交通について

(1) おでかけ交通の始組—枝光やまさかタクシー

北九州市八幡東区枝光地区は、急斜面地を造成して住居が形成されており、高齢化の進展に伴い商店街の衰退、買い物等での移動困難者の発生などが懸念されていた。当地を営業区域としていたタクシー会社が商店街の活性化を目的にはじめたのが「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」であり、2000年に運行を開始した。

この交通は事業者の定時定路線型乗合事業であるが、行政も後方支援的にサポートし、地域住民や商店街等による運営委員会が組織され、協賛金支出をはじめ地域が交通を守り育て支える体制が構築された。

現在では5ルートをジャンボタクシー2台で平日・土曜日に計56便運行しており、1ルートは最大30分以内、等間隔ダイヤを極力組んで対応するなどの工夫もみられる。日常需要に支えられ累計190万人の利用を誇るが、現在は人口減少等でピーク時の3分の1の状態である。

(2) 市全体への「おでかけ交通」へ

枝光地区の仕組みが評価され、のちに北九州市の地域交通を支える仕組みとして「おでかけ交通」という制度に発展した。また、市内の路線バス廃止地域での代替交通確保にも本制度が導入されている。2025年12月現在、10地区で導入されているが、実証実験を含め導入されたものの利用が伸びず本格導入に至らなかったところも少なくない。

3. 担い手確保のための「北九州モデル」について

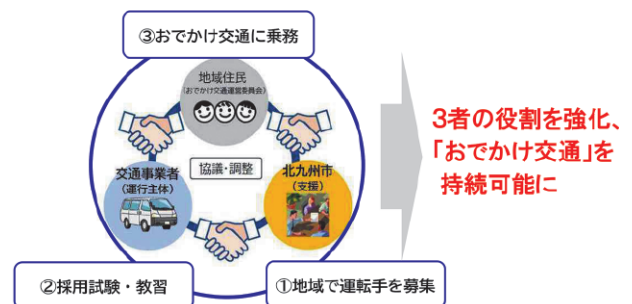
北九州市では、民間事業で支えられない部分は行政も支援して移動手段確保に努めており、おでかけ交通の取り組みのほか、小型バスへの運行支援（小型化による経費抑制と移動の確保）も行っている。しかし、バス・タクシーにおいては

担い手不足が制約で移動手段確保が危ぶまれる状況にあった。

2025年4月、国土交通省の「交通空白」解消緊急対策事業に、北九州の交通空白解消に向けた通称「北九州モデル」が採択された。このモデルは、以下の3点の実施を掲げている。

- ①おでかけ交通に地域人材採用
- ②おでかけ交通の利便性向上
- ③業界を超えた運転手募集

全国的に見ても特筆すべき点は①にある。北九州モデルは、おでかけ交通（民間事業者に補助）の人材確保のために地域に対して運転手募集の呼びかけを行い、そこで手を挙げた運転手は交通事業者が採用して教習を行い、おでかけ交通に乗務してもらうという一連の流れを行政と交通事業者の連携で作成運用するものである。今はやりのライドシェアの導入ではないというのは北九州モデルの大きな特徴である。なお、③として11月にバス・タクシー合同説明会・運転手体験会を実施して22名の参加を集めており、個別事業者の活動も活性化している。



北九州モデルの概念図（上記①の取り組み）
（出所）北九州市提供資料

4. まとめにかえて

地域で交通を支える取り組みから、その担い手の確保まで一連で行政と事業者の連携で取り組む北九州市の試みは、地域公共交通の新たな支え方のあり方を示しているといえる。おでかけ交通の歴史からすれば北九州モデルは緒に就いたところであるが、安易にライドシェアややはりに飛びつくことなく、地に足ついた取り組みを行っている点では政策としても一貫しており、今後の成果が期待できると考える。