

福岡都市圏における公共交通に関する調査

(参 考 資 料)

生活交通のあり方について

<1> 全国のバス交通の状況 参1
<2> 休廃止対策における対応状況 参2
<3> 交通手段の特性調査 参7
<4> 生活交通に関する住民意識調査結果 参11
<5> オンデマンド交通社会実験について 参14
<6> 不便地対策(支援拡充)における取組み状況 参27
<7> 生活交通確保の手引き(概要版) 参30

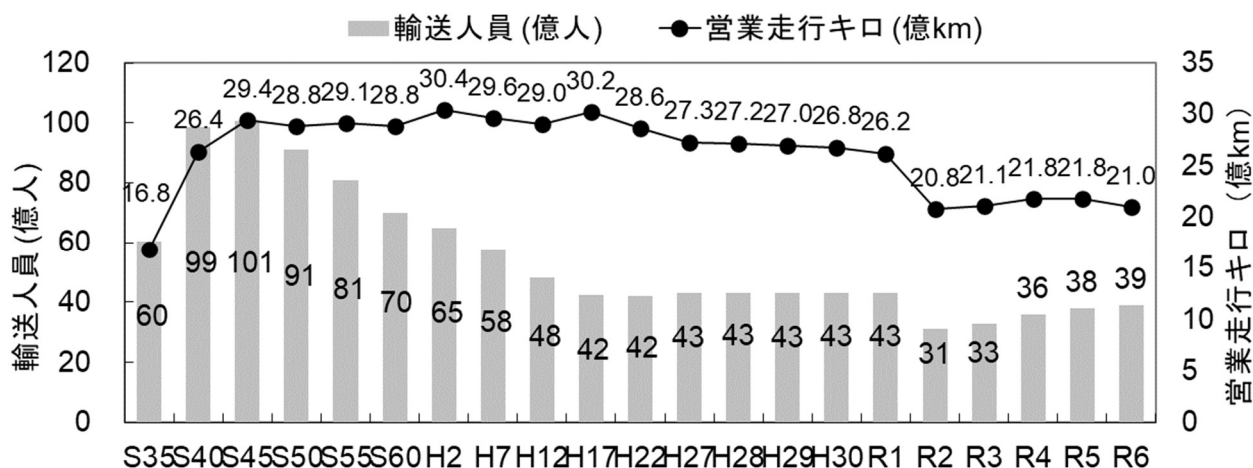
< 1 > 全国のバス交通の状況

全国バス利用者は、モータリゼーションの進展等により、昭和40年代をピークとして減少を続け、現在はピーク時の約4割という状況であり、ほとんどのバス事業者が赤字を計上している。

平成14年に道路運送法が改正され、バス事業の規制緩和が進み、新規参入が容易となった一方で、路線の休廃止が許可制から事前届出制となった。

また、近年、運転手不足も深刻になっており、全国的にもバス路線の休廃止対策や生活交通の維持・確保が課題となっている。

(1) 全国の乗合バスによる輸送人員



(出典：国土交通省統計情報)

(2) 全国の乗合バス事業者の収支状況 (令和6年度)

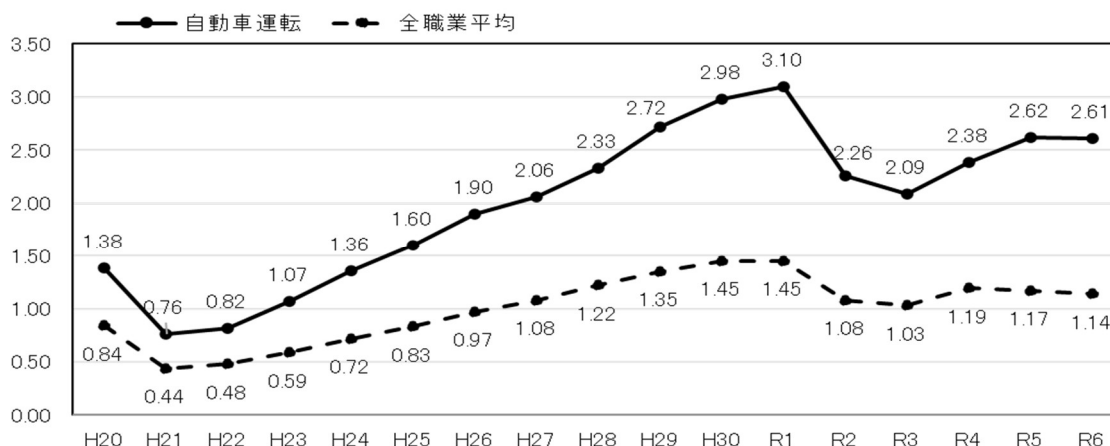
	バス事業全体の損益 (億円)			事業者数		
	収入	支出	損益	黒字	赤字	計
民営	5,548	5,956	△408	71 (63)	138 (136)	209 (199)
公営	1,411	1,598	△186	1 (1)	15 (15)	16 (16)
計	6,959	7,553	△595	72 (64)	153 (151)	225 (215)

※ 保有車両30両以上の事業者を対象とし、高速バス及び定期観光バスを除く。

※ () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

(出典：国土交通省統計資料)

(3) 有効求人倍率の推移



※有効求人倍率：公共職業安定所で取り扱う求職者数に対する求人数の割合で (出典：厚生労働省統計情報)
1人の求職者に対してどれだけの求人があるかを示す指標

< 2 > 休廃止対策における対応状況

① 今宿姪浜線 【代替交通の確保】

(1) 経緯

- 平成 17 年 10 月に昭和自動車(株)が西区を走る 6 路線の休廃止申し出
(休廃止予定日：平成 18 年 11 月 1 日)。休廃止された場合、西区今宿上ノ原等で新たに公共交通空白地が生じる。
- ※ 今宿姪浜線乗合マイクロバス連絡協議会：平成 19 年 9 月 28 日設置
- 複数の廃止路線を統合した形の路線にて、平成 18 年 11 月から 1 年間の社会実験を行い、平成 19 年 11 月から代替交通の本格運行開始。経費と収入の差額を市が支援。
- 平成 24 年 9 月に 1 日乗車券の販売開始。
- 平成 27 年 4 月に新規バス停を設置。(今宿バス停[上り:三菱電機正門前 下り:ナフコ今宿店前])
- 令和 7 年 4 月から、昭和バス「マリノア線」の廃止に伴い、小戸方面への運行を開始。

(2) 地域の状況 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	今宿上ノ原	大谷バス停周辺	計
人口	987(1,125)人	約 330(約 230)人	1,317(1,355)人
高齢化率	47.2(32.6)%	—	—

<路線図>



運賃
大人 160 円～360 円
(今宿野外活動センター
～姪浜駅北口)

<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 昭和自動車(株)	運行事業者 (株) 姪浜タクシー
路線 今宿野外活動センター ～ 今宿 今宿野外活動センター ～ 今宿 ～ 野北 姪浜 ～ 今宿 ～ 前原	路線 今宿野外活動センター ～ 今宿駅 ～ 姪浜駅北口 (約 10km)
車両 中型バス	車両 小型バス 1 台
運行時間帯 始発 7:40 (今宿野外活動センター発) 最終 18:12 (今宿発)	運行時間帯 始発 7:10 (今宿野外活動センター発) 最終 19:32 (今宿駅発)
運行本数・利用者数 平日 11.5 往復・47 人/日 土曜日 11.0 往復・46 人/日 日祝日 11.0 往復・35 人/日	運行本数・利用者数 (令和 6 年度) 平日 10.0 往復・89 人/日 土曜日 8.0 往復・76 人/日 日祝日 8.0 往復・61 人/日
収支率 55% (国庫補助別)	収支率 (令和 6 年度) 39%

(令和 6 年度実績) 経費: 17,204 千円
収入: 6,646 千円
(差額: 10,558 千円)
補助額: 10,558 千円

※単位未満を四捨五入。

② 板屋脇山線 【代替交通の確保】

(1) 経緯

- 平成 19 年 3 月に西日本鉄道(株)が那珂川支線の廃止申し出
(休廃止予定日：平成 20 年 4 月 1 日)。廃止された場合、早良区板屋で新たに公共交通空白地が生じる。
※ 板屋脇山線乗合タクシー連絡協議会：平成 20 年 1 月 23 日設置
- 地域との協議の結果、那珂川町方面への路線から脇山方面への路線に変更。
また、需要や道路状況から、乗合タクシーによる運行に変更。
- 平成 20 年 4 月に代替交通運行開始し、平成 20 年 8 月に事前予約制を導入。経費と収入の差額を市が支援。
- 令和元年 6 月に脇山方面と那珂川方面の 2 系統に運行内容見直し。

(2) 地域の状況 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	板屋
人口	12(86)人
高齢化率	83.3 (27.9)%

<路線図>



運賃
大人 500 円
(板屋ふるさと館前
～ 脇山小学校前、
板屋ふるさと館前
～ 中ノ島公園)

<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道(株)	運行事業者 飯倉タクシー(株)
路線 板屋 ～ 那珂川営業所(那珂川町)	路線 板屋ふるさと館前 ～ 脇山小学校前(約 12km) 板屋ふるさと館前 ～ 中ノ島公園(約 13km)
車両 中型バス	車両 小型タクシー(乗合) 1 台
運行時間帯 始発 7:24 (板屋発) 最終 15:28 (那珂川営業所発)	運行時間帯 始発 9:20 (板屋ふるさと館前発) 最終 16:50 (脇山小学校前発)
運行本数・利用者数 全日 4.0 往復・2.3 人/日	運行本数・利用者数(令和 6 年度) 全日 2.0 往復(事前予約制)・5 人/年
収支率 — (市委託路線)	収支率(令和 6 年度) 8 %

(令和 6 年度実績) 経費： 24 千円
収入： 2 千円
(差額： 22 千円)
補助額： 22 千円

※単位未満を四捨五入。

③ 志賀島島内線 【代替交通の確保】

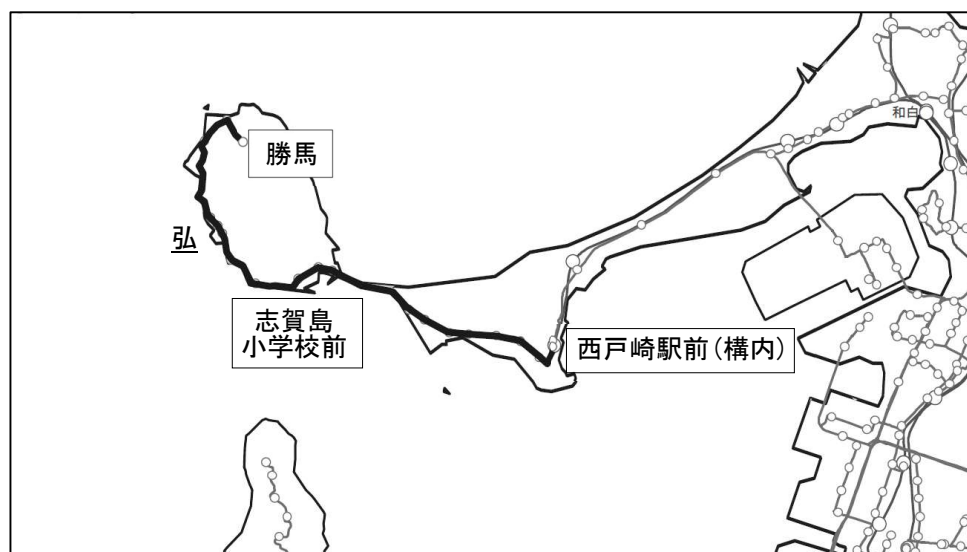
(1) 経緯

- 平成 19 年 10 月に西日本鉄道(株)が志賀島島内線の廃止申し出
(休廃止予定日：平成 20 年 11 月 1 日)。廃止された場合、東区勝馬、弘地区で新たに公共交通空白地が生じる。
※ 志賀島地域バス連絡協議会：平成 20 年 4 月 30 日設置
- 地域は、西戸崎までの運行や西鉄による運行継続を要望したことから、平成 20 年 11 月に西鉄グループ西鉄バス宗像(株)による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。(平成 29 年度から西鉄株が運行)
- 平成 27 年 3 月に大岳止(2 便)を J R 西戸崎まで延伸し、駅構内へ全便乗り入れ。

(2) 地域の状況 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	勝馬	弘	合計
人口	210(274)人	234(411)人	444(685)人
高齢化率	40.0(26.3)%	46.2(28.5)%	43.2(27.6)%

<路線図>



運賃 大人
210 円～510 円
(勝馬 ～ 西戸崎駅前)

<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道(株)	運行事業者 西日本鉄道(株)
路線 勝馬 ～ 海浜公園西口	路線 勝馬 ～ 志賀島小学校前・西戸崎駅前(約 11km)
車両 中型バス 2 台	車両 中型バス 1 台
運行時間帯 始発 6:04 (勝馬発) 最終 21:01 (西戸崎駅前発)	運行時間帯 始発 5:47 (勝馬発※志賀島小学校前止め) 最終 22:11 (西戸崎駅前発※志賀島小学校前止め)
運行本数・利用者数 平日 14.5 往復・134 人/日 土曜日 13.5 往復・108 人/日 日祝日 13.0 往復・68 人/日	運行本数・利用者数(令和 6 年度) 平日 10.5 往復・158 人/日 土曜日 6.0 往復・77 人/日 日祝日 6.0 往復・63 人/日
収支率 28%	収支率(令和 6 年度) 34%

(令和 6 年度実績) 経費：28,553 千円
収入等：9,794 千円
(差額：18,759 千円)
補助額：18,759 千円

※単位未満を四捨五入。

④ 脇山支線 【代替交通の確保】

(1) 経緯

- 平成 21 年 3 月に西日本鉄道(株)が脇山支線の廃止申し出
(休廃止予定日:平成 22 年 4 月 1 日)。廃止された場合、早良区飯場、曲渕、石釜、西、椎原で新たに公共交通空白地が生じる。
※ 早良区南部地域バス連絡協議会:平成 21 年 7 月 28 日設置
- 地域は、早良営業所までの運行や西鉄による運行継続を要望したことから、平成 22 年 4 月に西鉄による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。
- 平成 30 年 3 月に運行内容見直し(バスルート切替え、大字西地区乗合タクシー導入:予約型)
- 令和 4 年 10 月に運行内容見直し(曲渕線乗合タクシー導入)

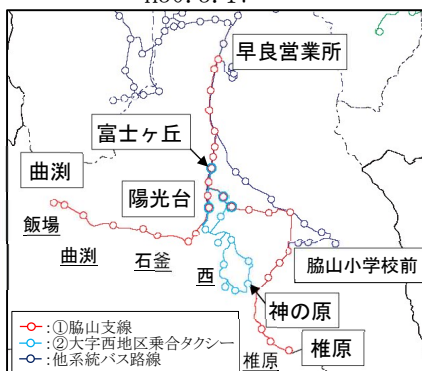
(2) 地域の状況 ※数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	飯場	曲渕	石釜	西	椎原	合計
人口	43(87)人	70(104)人	589(750)人	504(759)人	188(279)人	1,394(1,979)人
高齢化率	69.8(33.3)%	47.1(33.7)%	42.3(29.7)%	45.8(25.0)%	44.7(31.2)%	45.0(28.5)%

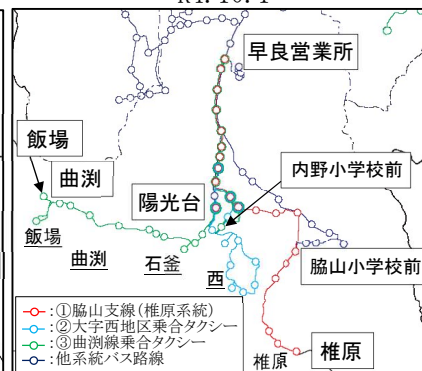
<路線図> H22. 4. 1~



H30. 3. 17~



R4. 10. 1~



運賃 大人

①210 円~430 円
(椎原~早良営業所)②250 円
(西地区~内野地区)③150 円~300 円
(飯場~早良営業所)

<運行内容>

	休廃止申し出時	現在		
路線名	脇山支線	①脇山支線 (椎原系統)	②大字西地区乗合タクシー	③曲渕線乗合タクシー
運行事業者	西日本鉄道(株)	西日本鉄道(株)	飯倉タクシー(株)	飯倉タクシー(株)
路線	曲渕~陽光台~早良営業所 椎原~脇山小学校前~早良営業所 椎原~脇山小学校前~陽光台 ~早良営業所	椎原~脇山小学校前 ~早良営業所(約 8 km)	西地区(神の原) ~内野地区(富士ヶ丘) (約 3km) ※区域運行	飯場~曲渕~陽光台 ~内野小学校 ~早良営業所(約 13km)
車両	中型バス 2 台	中型バス 1 台	小型タクシー (乗合) 1 台	ジャンボタクシー (乗合) 1 台
運行時間帯	始発 5:54 (曲渕発) 最終 21:38 (早良営業所発)	始発 6:15 (椎原発) 最終 19:10 (椎原発)	始発 7:00 (西地区発) 最終 17:00 (内野地区発)	始発 7:00 (曲渕発) 最終 19:45 (早良営業所発)
運行本数・利用者数	平日 22.0 往復・214 人/日 土曜日 21.0 往復・125 人/日 日祝日 19.5 往復・145 人/日	平日 8.5 往復・112 人/日 土曜日 5.0 往復・53 人/日 日祝日 5.0 往復・36 人/日	平日 4.0 往復 土日祝 3.0 往復 ※事前予約 273 人/年	平日 9.5 往復・34 人/日 土曜日 7.0 往復・21 人/日 日祝日 7.0 往復・15 人/日
収支率 (令和 6 年度)	21%	27%	14%	11%
補助金額等 (令和 6 年度実績)		経費: 18,752 千円 収入等: 5,083 千円 (差額: 13,669 千円) 補助額: 13,669 千円	経費: 430 千円 収入: 60 千円 (差額: 369 千円) 補助額: 369 千円	経費: 17,263 千円 収入等: 1,864 千円 (差額: 15,398 千円) 補助額: 15,398 千円

※単位未満を四捨五入。

⑤ 金武橋本線 【代替交通の確保】

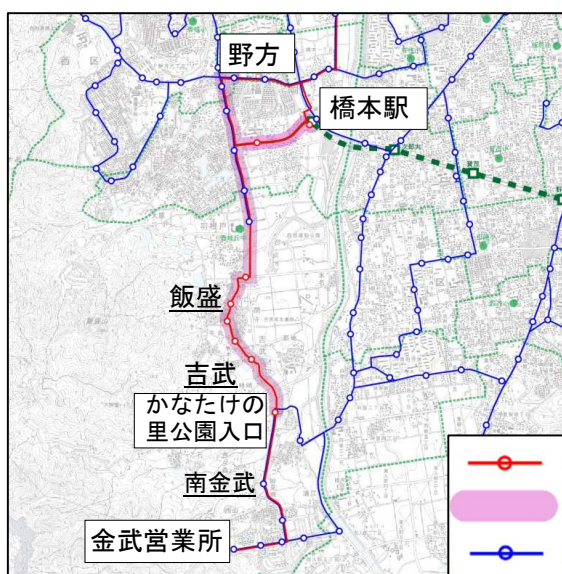
(1) 経緯

- 平成 22 年 3 月に西日本鉄道（株）が金武線・橋本線の廃止申し出（休廃止予定日：平成 23 年 4 月 1 日）。廃止された場合、西区飯盛、吉武で新たに公共交通空白地が生じる。
※ 金武・橋本地域バス連絡協議会：平成 22 年 9 月 6 日設置
- 地域は、西鉄による運行継続を要望したことから、平成 23 年 4 月に西鉄による代替交通運行開始。経費と収入の差額を市が支援。
- 平成 30 年 3 月に橋本駅へ全便乗り入れ。(改正前乗入数(往復):平日 5.5、土曜 4.0、日祝 4.0)

(2) 地域の状況 ※ 数値は令和 2 年国勢調査。()は平成 17 年国勢調査。

	飯盛	吉武	合計
人口	413(551)人	794(716)人	1,207(1,267)人
高齢化率	42.6(31.0)%	39.0(34.1)%	40.3(32.8)%

<路線図>



運賃 大人 210 円～290 円
(かなたけの里公園～橋本駅・野方)

<運行内容>

休廃止申し出時	現在
運行事業者 西日本鉄道（株） 路線 (橋本線) 金武営業所 ～ 橋本駅・野方 ～ 姪浜駅南口・国立医療センター (金武線) 四箇田団地 ～ 天神 車両 大型バス 運行時間帯 (橋本線) 始発 6:15 (金武営業所発) 最終 19:56 (国立医療センター発) (金武線) 始発 7:30 (四箇田団地発) 最終 20:23 (天神発) 運行本数・利用者数 (橋本線) 平日 7.5 往復・102 人/日 土曜日 5.5 往復・83 人/日 日祝日 5.5 往復・44 人/日 (金武線) 平日 4.0 往復・33 人/日 土曜日 3.0 往復・28 人/日 日祝日 3.0 往復・15 人/日 収支率 21%	運行事業者 西日本鉄道（株） 路線 ※補助区間は【 】内のみ 金武営業所 ～ 【かなたけの里公園入口 ～ 橋本駅・野方】 ～ 姪浜駅南口・医療センター構内 【補助区間：約 5km】 車両 大型バス ※他路線と併用 運行時間帯 始発 6:13 (金武営業所発) 最終 19:48 (医療センター構内発) 運行本数・利用者数 (令和 6 年度) 平日 8.0 往復・139 人/日 土曜日 5.5 往復・73 人/日 日祝日 5.5 往復・58 人/日 収支率 (令和 6 年度) 52%

(令和 6 年度実績) 経費：10,178 千円
収入等：5,254 千円
(差額：4,924 千円)
補助額：4,924 千円

※単位未満を四捨五入。

< 3 > 交通手段の特性調査 ※令和3年度

1. 道路運送法における乗合事業の位置付け

- ・道路運送法では、自動車の旅客輸送方法として、事業用（緑ナンバー）と自家用（白ナンバー）に分けられ、それぞれ多様な運行方法（事業区分）がある。







※①～⑤：道路運送法上の許可又は登録が必要

2. 交通サービスの特性

(1) 運行車両

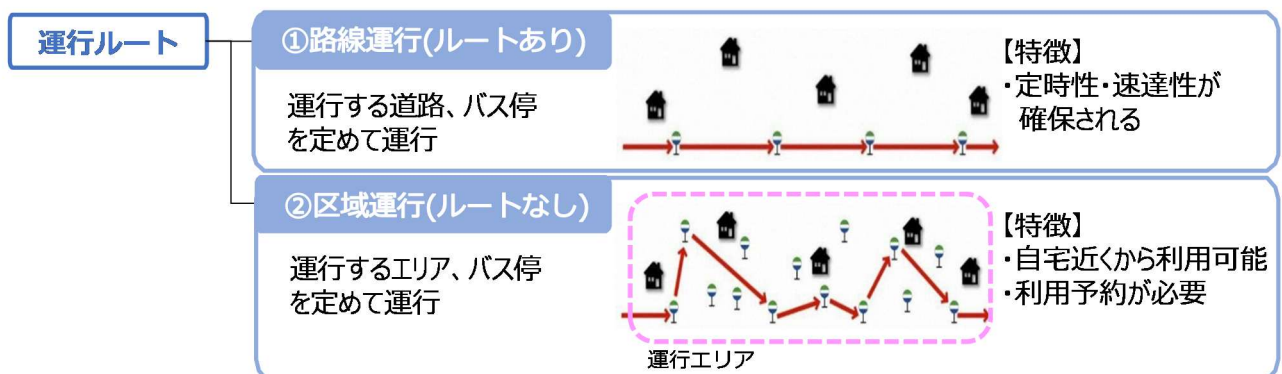
・乗合事業に用いられる運行車両は、想定される利用者数等に応じて選定する。

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	10人	5人
車両費		大 約2,100万円	約1,700万円	約500万円 <small>※車両改造費含む</small>	小 約350万円
運行可能な道路	幹線道路	●	●	●	●
	街路		●	●	●
	細街路			●	●

(2) 運行形態

・利用者数や利用頻度、利用者の居住分布状況、目的地の立地状況などによって、運行ルート、運行ダイヤ、利用方法を組み合わせて設定する。






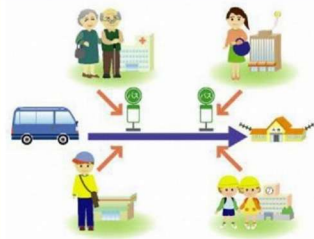

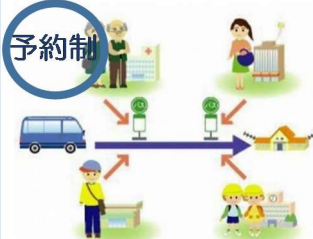
① 運行ルート



② 運行ダイヤ・利用方法

運行ダイヤ ・利用方法	① ダイヤあり ・予約不要	ダイヤ通りに運行	【特徴】 ・定時性が確保される (通勤・通学等の時間が決まった用事に適する)
	② ダイヤなし ・予約要	運行時間帯のみ定めて、予約に応じて都度運行	【特徴】 ・利用者のニーズへの適応性が高く、利便性が高い
	③ ダイヤあり ・予約要	予約があるときのみダイヤ通りに運行	【特徴】 ・時間が読みやすい ・需要が僅少の場合に適する

③運行形態まとめ

①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)		
②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	①路線バス (大型・中型・小型) 	②路線バス (ミニバス) 	③オンデマンド 交通 	④デマンド交通 (区域)  大牟田地区乗合タクシー	⑤デマンド交通 (不定期) 	
	大		輸送量 (利用者)			小
	路線定期運行 		区域運行 		路線不定期運行 	





地域特性に応じた交通サービスの導入イメージ



需 要	大	①路線バス (大型・中型・小型)	
	小	②路線バス (ミニバス)	③オンデマンド交通
	僅少	⑤デマンド交通 (不定期)	④デマンド交通 (区域)

3. 地域特性に応じた生活交通

- ・乗合事業に用いられる交通手段は、多様な種類や特性があるため、その地域の実情にマッチングさせる必要がある。

	特徴・導入イメージ	輸送量（利用者） ・コスト【注】
①路線バス (大型・中型・小型) 	路線を設定し、時刻表に沿って乗客を運送 <特徴> ・最大輸送量が大い ・利用がなくても運行するため、需要が少ないと採算性の確保が困難 <導入イメージ> ・幹線道路沿線の通勤・通学等まとまった需要の比較的長い距離の輸送に用いる	大
②路線バス (ミニバス) 	路線を設定し、時刻表に沿って小規模の乗客を運送 <特徴> ・車両費・維持費等は路線バス（①）に比べて抑えられる ・利用がなくても運行するため、需要が少ないと採算性の確保が困難 <導入イメージ> ・住宅街などで常時複数の需要があり、比較的短い距離の輸送に用いる	
③オンデマンド交通 	運行区域を設定し、予約に応じて、都度、乗客を運送(時刻表なし) <特徴> ・車両費・維持費等は路線バス（①）に比べて抑えられるが、システムに係る費用が必要 ・予約に応じて都度運行するため利便性が高いが、需要によっては待ち時間が発生 <導入イメージ> ・市街地や住宅街などで面的に一定の需要が広がっている場合に用いる	
④デマンド交通 (区域) 	運行区域を設定し、予約に応じて、時刻表に沿って乗客を運送 <特徴> ・車両費や維持費等は路線バスに比べて抑えられるが、輸送量が最も小さく、採算性確保が困難 ・予約に応じた運行のため運行経費を抑えつつ、利用者個人のニーズに対応 <導入イメージ> ・山間部や郊外部などで集落が分散し、需要が少ない場合に用いる	
⑤デマンド交通 (不定期) 	路線を設定し、予約に応じて、時刻表に沿って乗客を運送 <特徴> ・車両費や維持費等は路線バスに比べて抑えられるが、輸送量が最も小さく、採算性確保が困難 ・予約に応じた運行のため運行経費を抑えつつ、利用者個人のニーズに対応 <導入イメージ> ・山間部や沿岸部などの道路沿線に集落が分布し、需要が少ない場合に用いる	小
【参考】タクシー 	路線や区域を定めず、予約に応じて乗客を運送 乗用事業 <特徴> ・1対1の輸送で、路線や区域を定めず、いつでもどこへの移動でも可能 ・乗合事業の運行とは異なり、運賃は路線バスや乗合タクシーに比べ高額	—

【注】実際の運行経費は運行サービス（便数や運行距離、エリアや時間帯等）により異なる。

< 4 >生活交通に関する住民意識調査結果 ※令和元年度

(1) 調査概要

調査対象：福岡市内在住の高齢者（60歳以上）の男女、7,000人（回答率72%）

抽出方法：住民基本台帳による無作為抽出

調査期間：令和元年11月27日～12月18日

【表1】

参考：標本構成

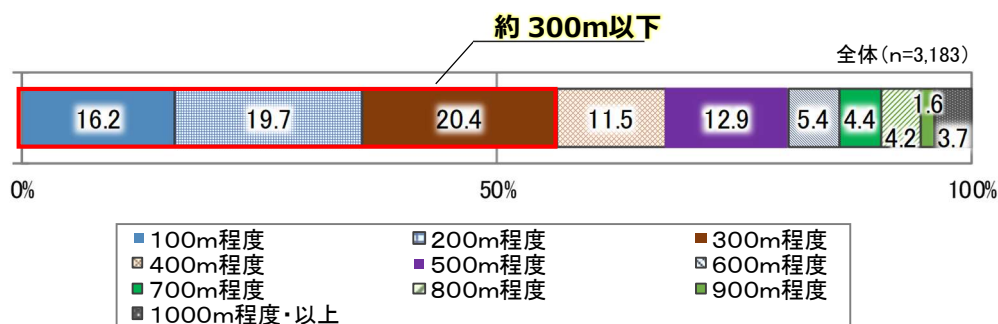
男女別	男	女	無回答					
	40.0%	58.4%	1.6%					
年齢別	60歳台	70歳台	80歳台	90歳以上	無回答			
	40.9%	38.1%	17.4%	2.6%	1.0%			
区別	東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区	無回答
	20.3%	11.6%	10.4%	17.9%	9.1%	15.3%	14.2%	1.2%

（全体N=5,039）

(2) 主な調査結果

①自宅から最寄りバス停までの距離

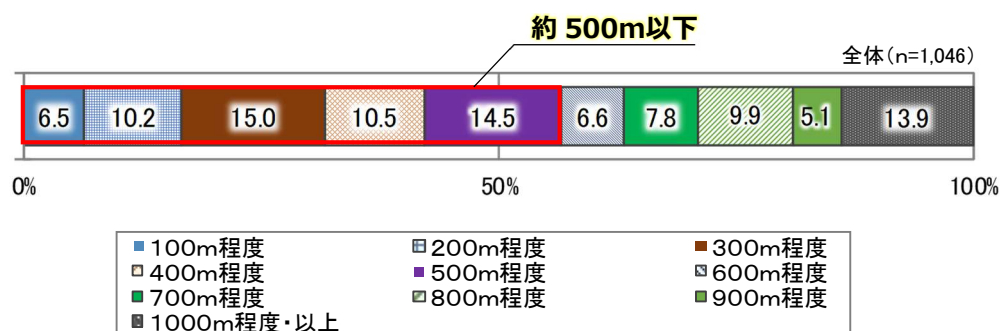
自宅から最寄りバス停までの距離は、約300m以下が半数以上を占める。



【図1】

②自宅から最寄り鉄道駅までの距離

自宅から最寄り鉄道駅までの距離は、約500m以下が半数以上を占める。



【図2】