

生活交通に関する取組み状況について

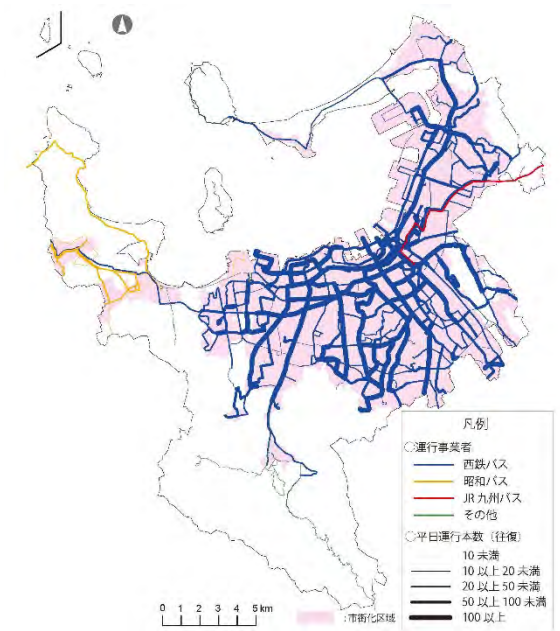
生活交通に関する取組み状況について

生活交通の確保に向けた取組みについて

生活交通の確保に向けた取り組み

- 郊外部の人口減少やバス利用者数の減少に加え、近年の運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、バス路線の維持が課題となっている。
- また、高齢化が進展し、生活圏での移動ニーズが高まる中、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重要となっている。

市内バス路線の運行本数（R6.11時点）



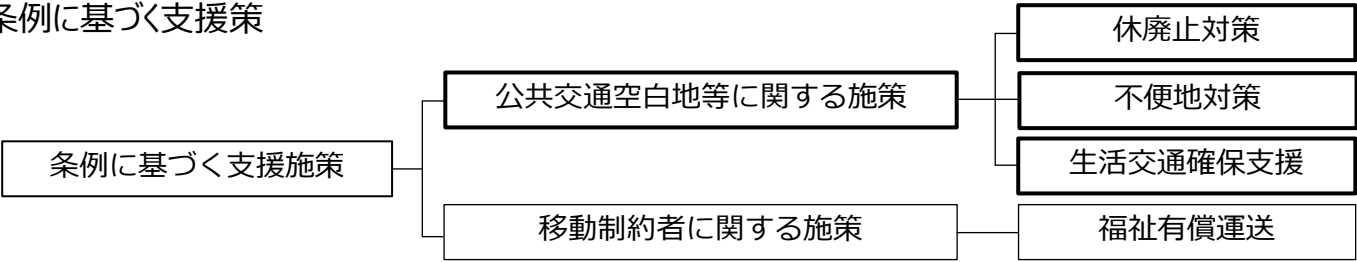
参考：市内のバス交通の現状

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。

生活交通条例に基づく施策

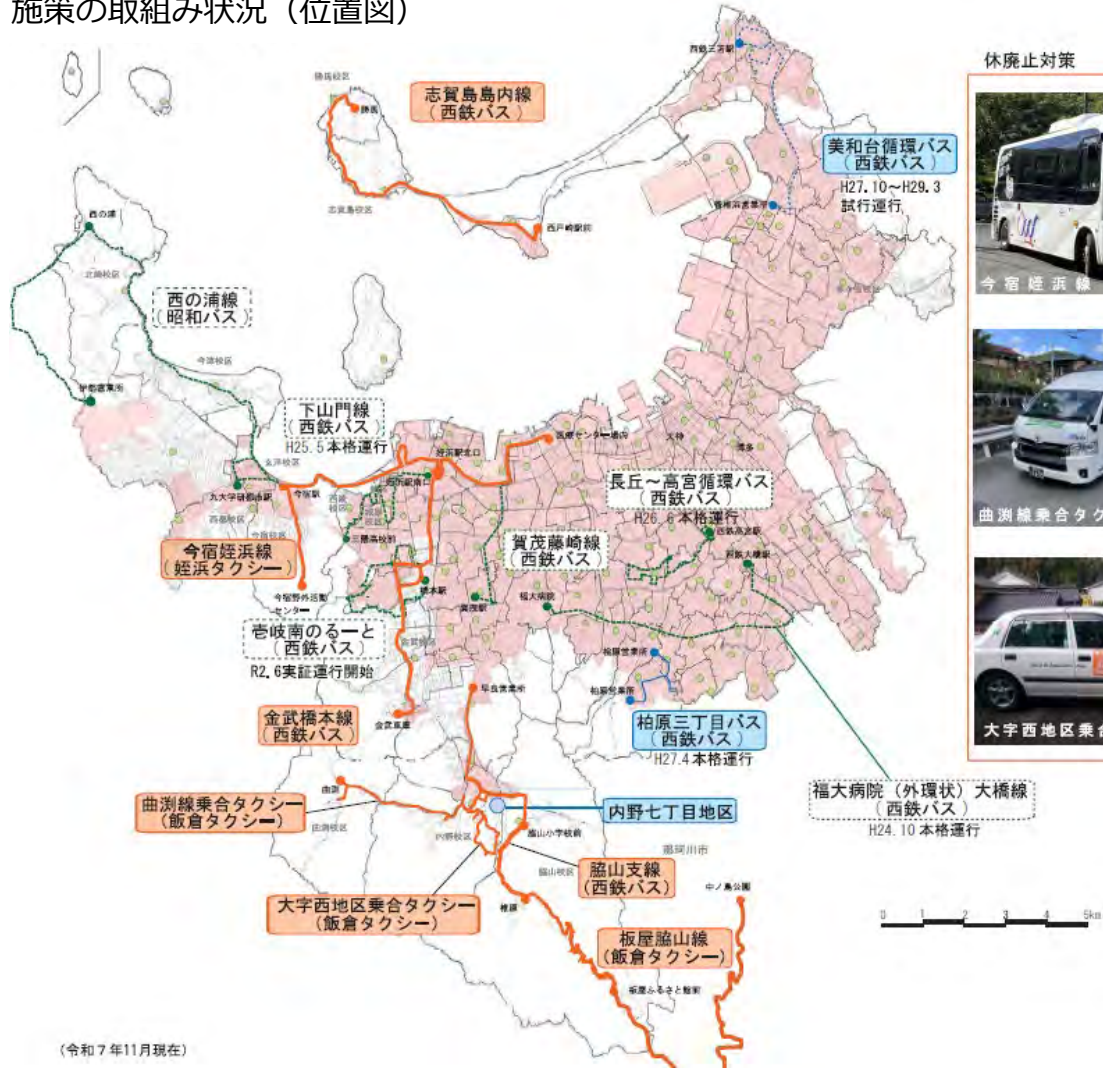
- 「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例（平成22年12月28日施行）」に基づき、市による「公助」を、市民及び市民団体による「共助」及び「自助」、並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合いながら、地域、交通事業者と共働で、生活交通の確保に取り組んでいる。

生活交通条例に基づく支援策



条例に基づく施策の取組み状況 <位置図>

施策の取組み状況（位置図）



(令和7年11月現在)

公共交通空白地等に関する施策

(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。

休廃止対策



生活交通確保支援



(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、地域の取組みに対し、検討経費や交通事業者が実施する実証運行など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。

【凡例】

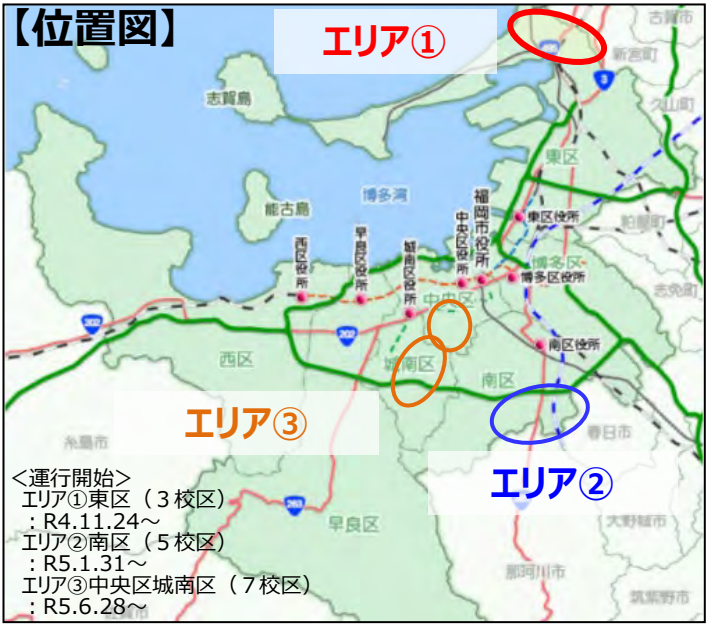
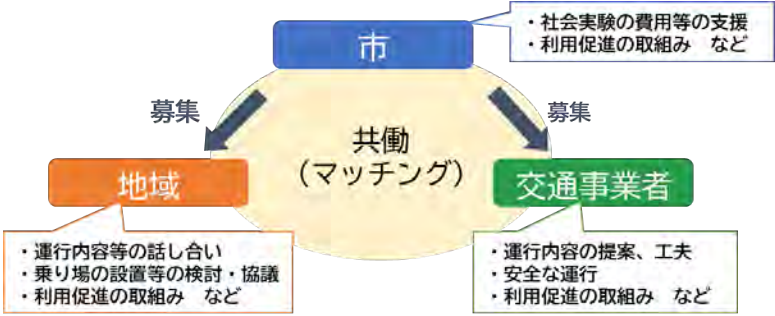
- 休廃止対策 (Orange line)
- 不便地対策 (Blue line)
- 生活交通確保支援 (Green line)

(参考)

- 市街化区域 (Pink shaded area)
- 小学校 (Yellow circle with 'S')

オンデマンド交通社会実験の概要

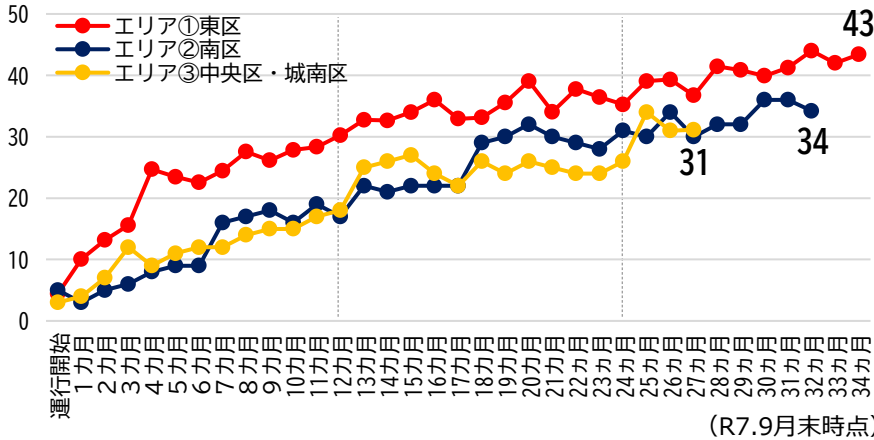
○ 高齢化の進展等に伴い、公共交通が不便な地域における買い物や通院などの生活交通確保が課題となる中、持続可能な生活交通確保の仕組みづくりに向け、取組みの一つとして、令和4年度より、オンデマンド交通を活用した社会実験を実施している。



<取組み状況>

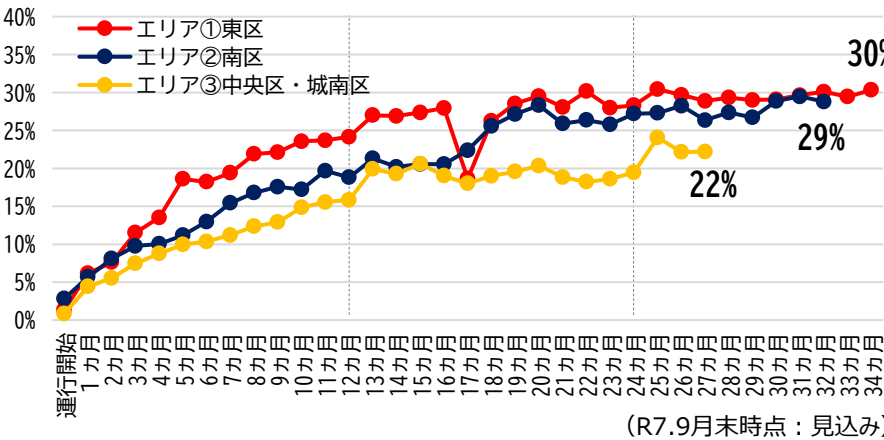
◆利用状況（人/日）

利用者は徐々に増加



◆収支率（％）

収支率は徐々に増加（改善）



○ 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、社会実験での成果などを踏まえ、**令和7年6月に支援制度（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**
 - ・ 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

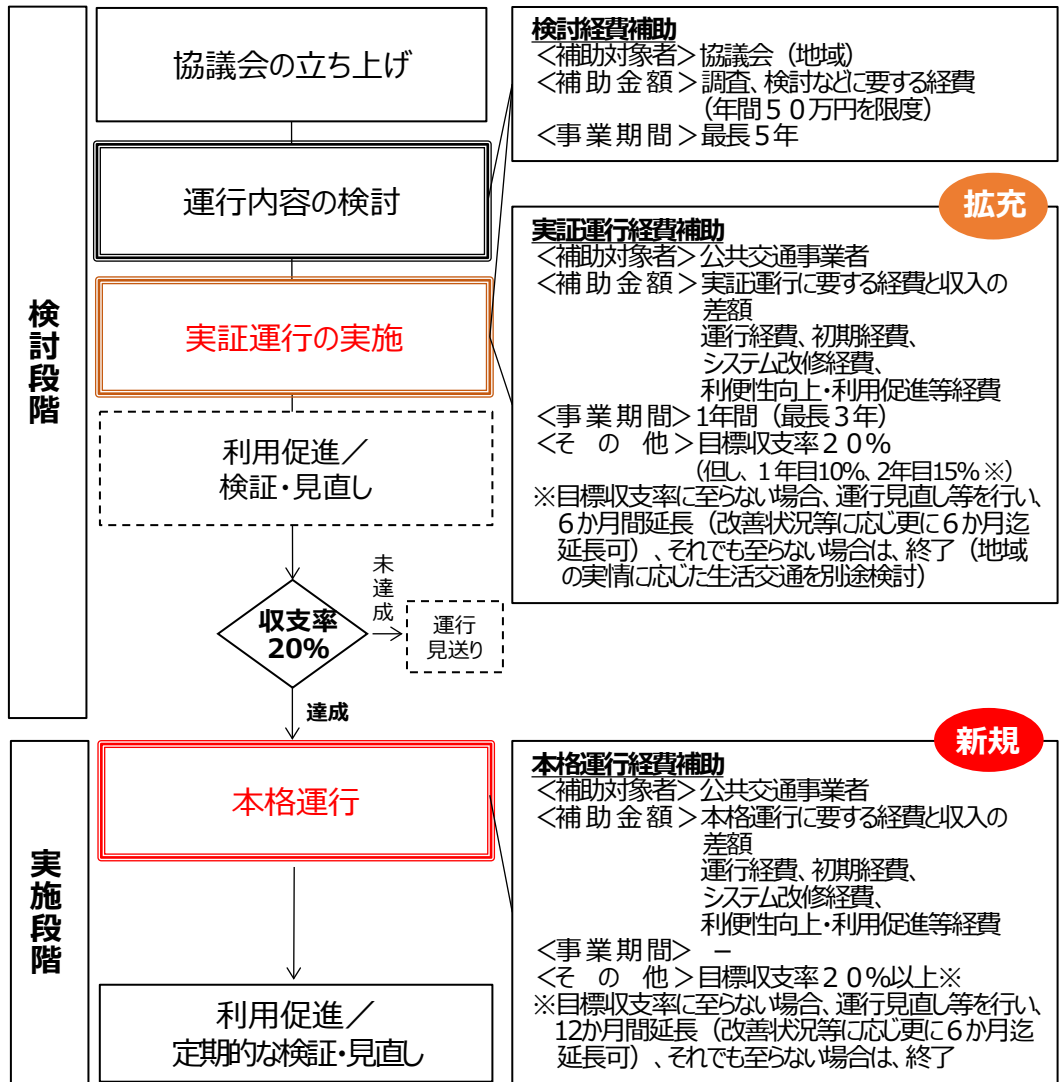
＜支援の概要＞ 【公共交通不便地対策補助金交付要綱】



目標収支率2割を達成 ⇒ 本格運行へ移行

※目標収支率：社会実験の実績等を踏まえ、目標収支率（収支率＝収入÷運行経費（初期経費等除く））を設定。目標収支率に至らなかった場合には運行見直しを行うなど、収支率の改善状況を踏まえたうえで、運行の継続有無を判断。

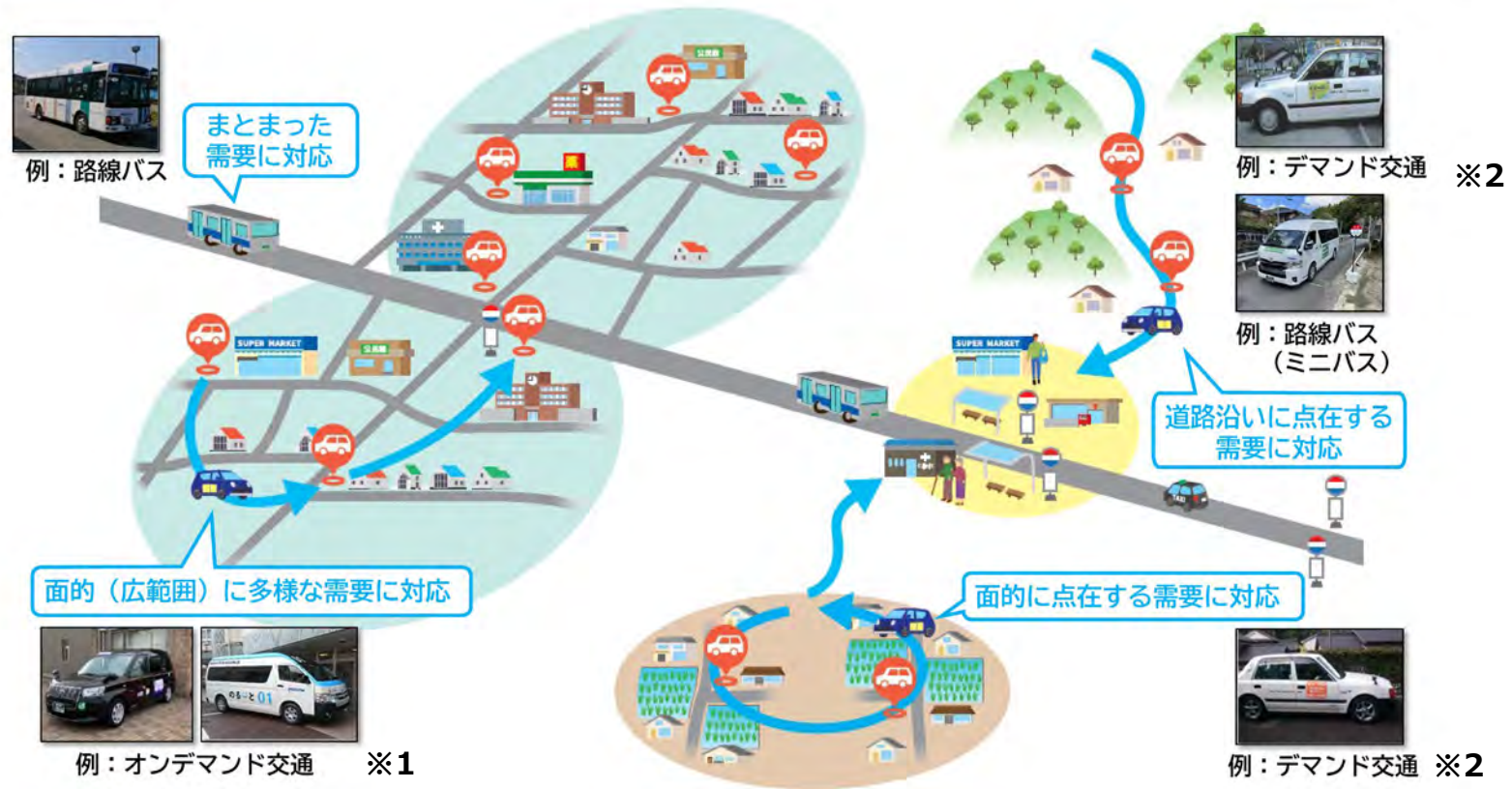
〈参考：支援の流れ〉



〈参考：福岡市公共交通不便地対策補助金交付要綱の改正概要〉

1. 主な改正点
- (1) 補助金交付要綱の名称変更（名称）
名称を分かりやすく変更
（旧：福岡市地域主体の生活交通確保支援補助金交付要綱）
 - (2) 支援対象地域の拡充（第2条）
「公共交通不便地等を含む」地域と支援対象地域を拡充
 - (3) 公共交通不便地に準ずる地域の明確化（第3条）
公共交通不便地に準ずる地域（2）の距離（道のり500m）及び勾配（8%）の要件を明確化
 - (4) 補助対象事業の新設（第4条）
本格運行への補助を新設
 - (5) 補助要件の追加（第5条）
運行の補助要件として運行協議会を設け取り組むことを追加
 - (6) 実証運行及び本格運行に係る補助の拡充・追加
実証運行 補助金の額を収支差額とし、期間を最長3年に拡充
目標収支率を2割に設定、
1～2年目を緩和（1年目10%、2年目15%）
本格運行 補助金の額を収支差額とし、収支率2割以上で支援
収支率向上が図られるよう、インセンティブ制度を導入
共通 運行台数は1台を基本、オンデマンド交通は複数校区・
概ね5km²（それ以上は1～2台）を目安
2. 改正日
令和7年6月20日

〈参考：地域の実情に応じた生活交通の確保イメージ〉



※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

（例：エリア①東区・オンデマンド交通社会実験）

運行車両：小型タクシー車両 1台

運行区域：約5.8 km²

運行時間：8時～18時

運行本数：予約の都度運行（4便／時間程度）

その他：運行システムを用いるため複雑な運行可能

複数校区で連携

※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

（例：早良区大字西地区・休廃止対策）

運行車両：小型タクシー車両 1台

運行区域：概ね2 km²

運行時間：8時～17時（運行時刻を定める）

運行本数：8便（4往復）

その他：運行システムを用いないため比較的簡易な運行

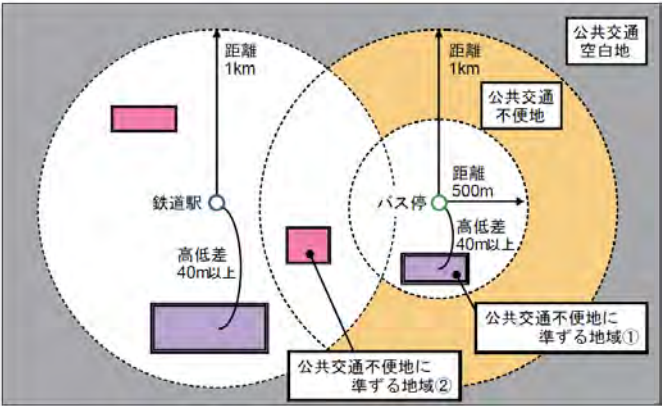
単独校区

公共交通不便地等における支援強化

＜参考：公共交通空白地等の分布図＞



(令和7年11月現在)



凡 例	
○ バス・鉄道	
○ バス停	○ 鉄道駅
— バス路線	— 鉄道路線
休止対策	
○ 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、坂道がきつい等、 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)

注 1) 公共交通不便地に準ずる地域②については、分布の図示が困難なため、図中には記載なし
注 2) 令和 7 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)

公共交通不便地等における支援強化

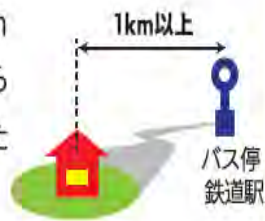
<参考：公共交通不便地等について>

【福岡市】公共交通不便地対策事業の対象地域

◆以下に示す公共交通不便地等を含む地域を支援対象

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



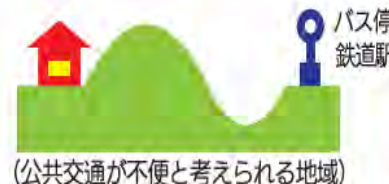
公共交通不便地に準ずる地域①

バス停または鉄道駅のうち最も近いものとの標高差が概ね40m以上となっている地域



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（概ね500m以上）、坂道がきつい（勾配が概ね8%）等、公共交通が不便と考えられる地域



（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、公共交通不便地対策補助金交付要綱）

参考：「交通空白」解消に向けた取り組み方針2025 （国土交通省） ※抜粋

◆交通空白の考え方

①「地域の足」について

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）

- 例）
- 鉄道駅から 500m 圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、病院や学校へ行く「生活の足」としては使い勝手が悪い＝「交通空白」
 - 最寄りのバス停から 300m圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。タクシーも電話予約しても配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある＝「交通空白」
 - 区域運行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車されないなどの課題がある＝「交通空白」

②「観光の足」について

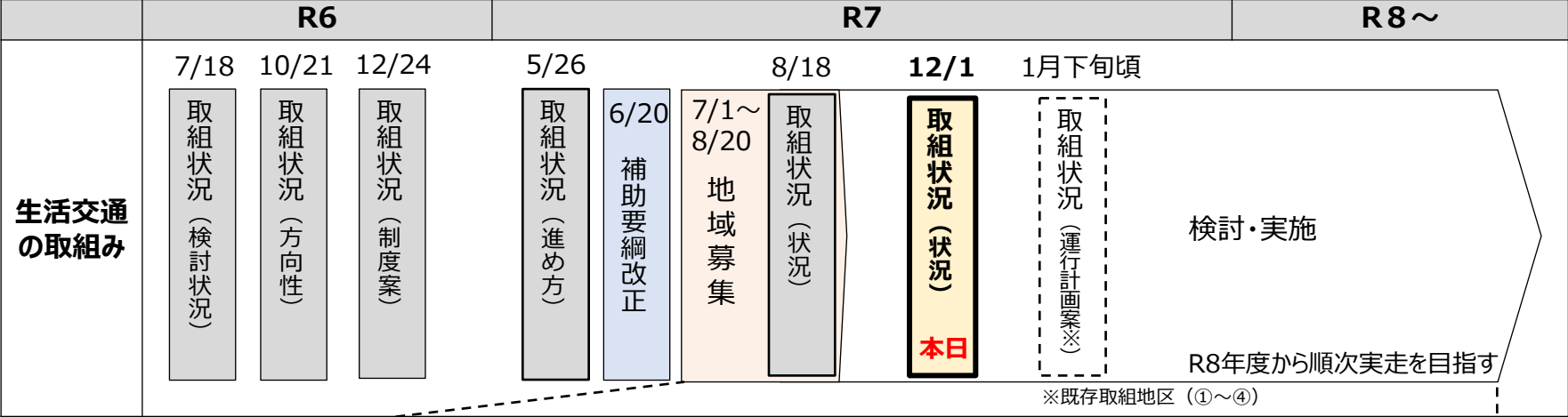
訪日客を含む観光客が、主要交通結節点から観光スポットや宿泊先に向かう移動の足がない又は利用しづらい、あるいは、移動手段自体はあっても、観光客向けのわかりやすい情報発信が不十分であるなど、二次交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、タクシー等の二次交通がない「交通空白」に限らず、多客期等に移動手段が不足する場合等も含む）

- 例）
- 最寄り駅から観光スポットまで、配車から 30 分以上待ってもタクシーを利用できない
 - スノーシーズンに多くの観光客が訪れ、駅前バス乗り場で積み残しが出る
 - 乗合タクシーが運行されているが、多言語での発信がされていない

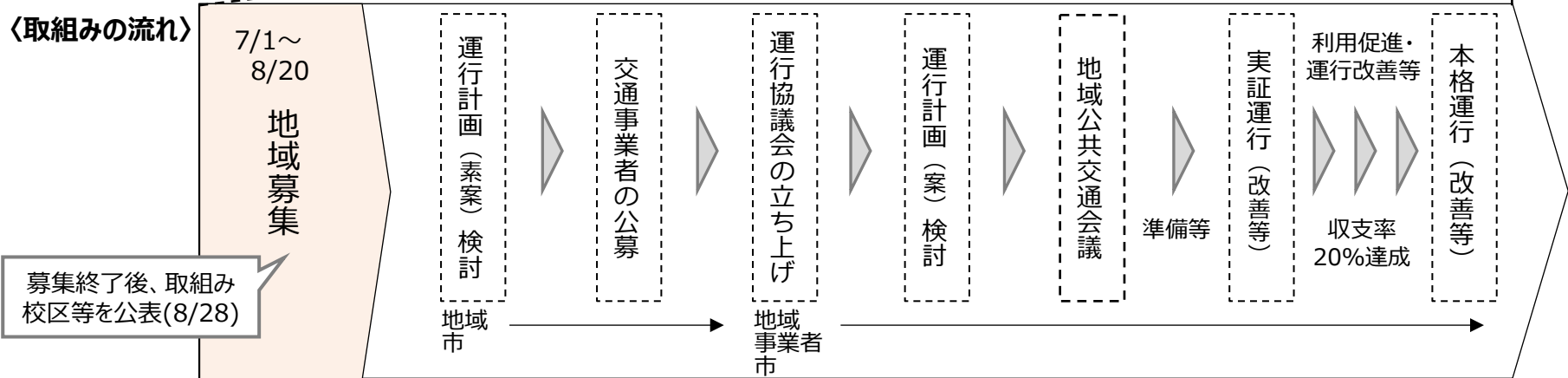
不便地対策（新制度）の取組み状況 について

- 新たな支援制度にて、公共交通不便地等を含む地域において、市や交通事業者と共働で取り組む地域を募集済（7/1～8/20）。
- 応募された地域と取り組むエリアや交通手段、運行計画などを検討、交通事業者の公募を経て、三者で運行協議会を立ち上げ、運行計画案や利用促進策を検討するなど、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「提案評価委員会」、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

取り組む地域の募集結果

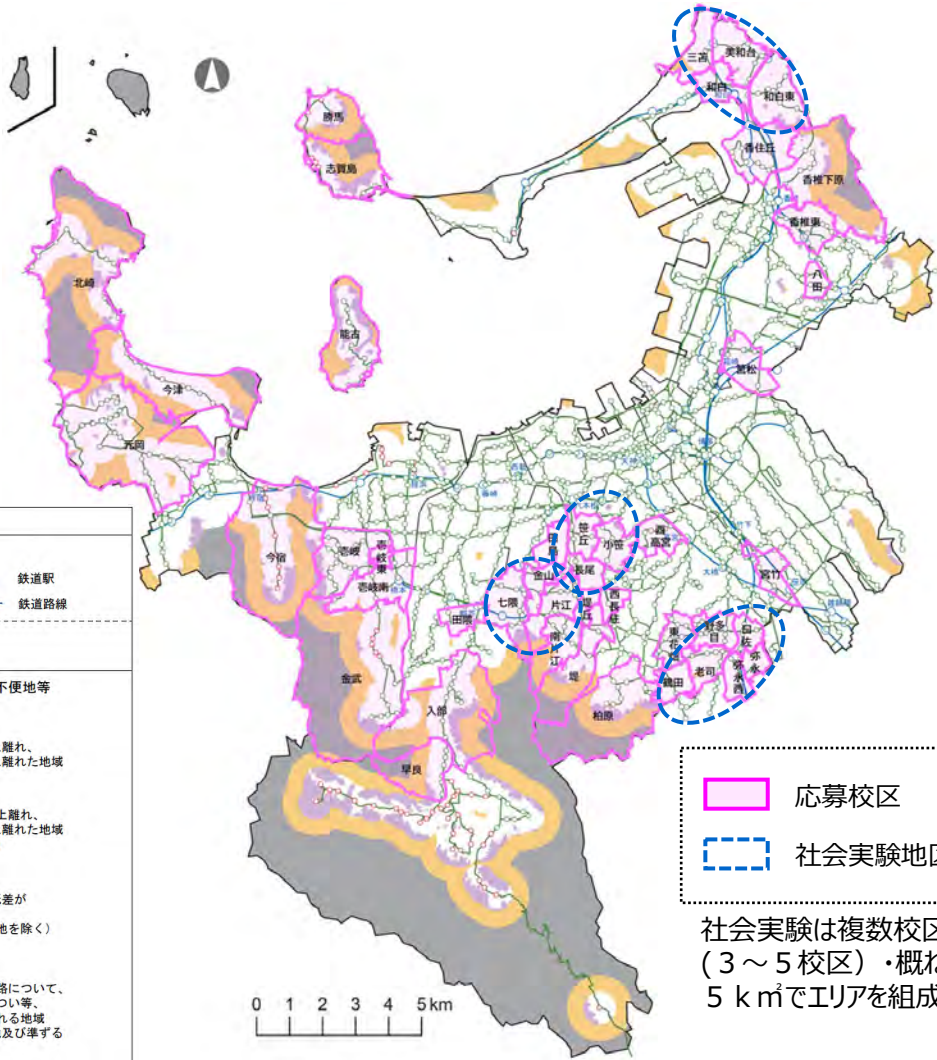
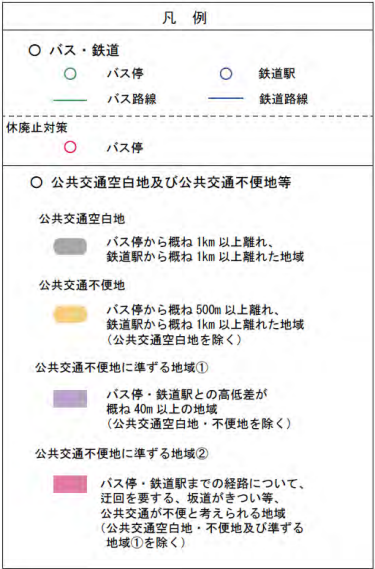
- 7月から、市や交通事業者と共働して取り組む地域を募集（7/1～8/20）。
- 申込みのあった50校区と個別相談会を実施、このうち、**44校区から取組みの応募の申し込み**。

【応募対象】 応募条件を満たす自治協議会等

【応募条件】 ① 公共交通不便地等を含む地域であること
② 生活交通の必要性を認識し、その確保に向けて話し合いや広報など、地域も主体性を持って、交通事業者及び市と共働した取組みができること
③ 個別相談会に参加していること

区	校区
東区	美和台
	和白東
	三苦
	和白
	香住丘
	香椎東
	香椎下原
	八田
	勝馬
	志賀島
中央区	筥松
	小笹
	笹丘
南区	日佐
	弥永
	弥永西
	老司
	鶴田
	野多目
	東花畑
	柏原
	西長住
	宮竹
	西高宮

区	校区
城南区	長尾
	田島
	七隈
	金山
	片江
	南片江
	堤
早良区	堤丘
	田隈
	入部
西区	早良
	壱岐
	壱岐南
	壱岐東
	金武
	今宿
	北崎
	元岡
	今津
	能古

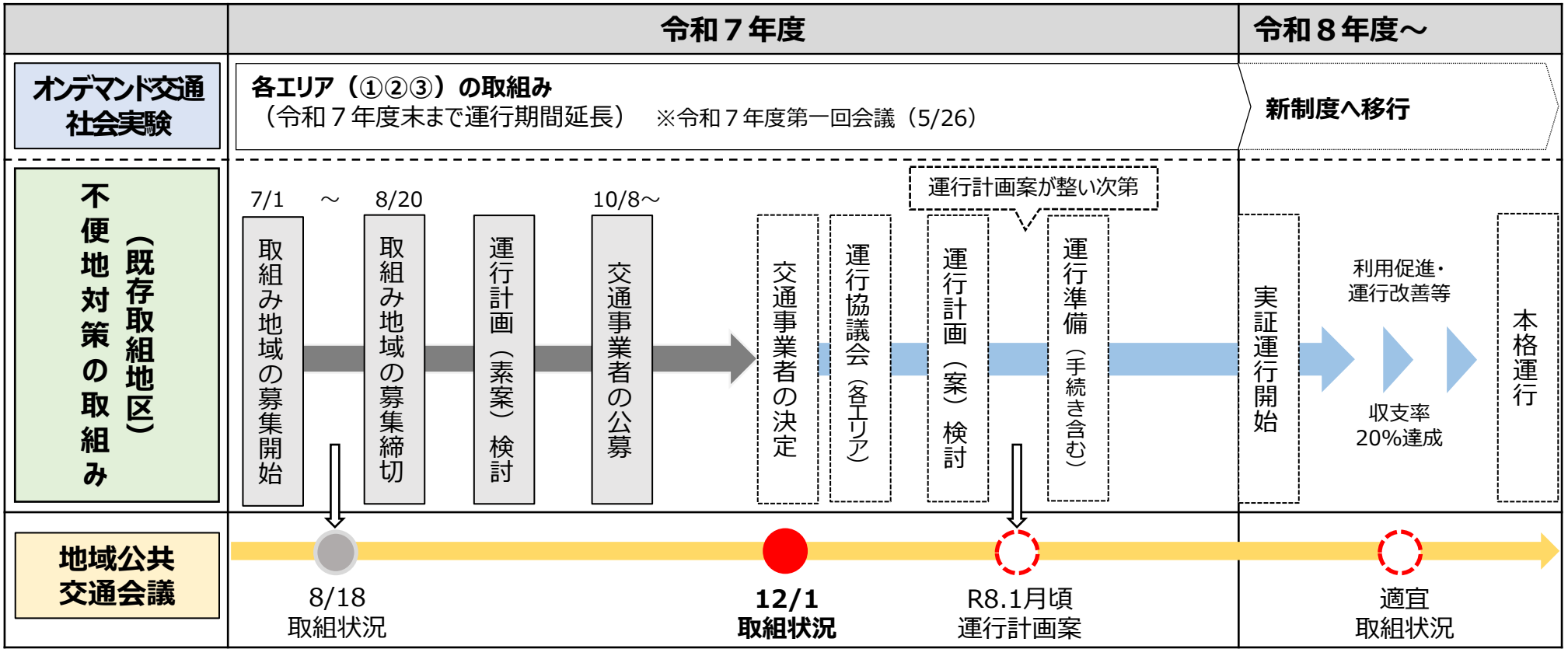


社会実験は複数校区
(3～5校区)・概ね
5 km²でエリアを組成

既存取組地区（社会実験地区）

既存取組地区（社会実験地区）の取組みの流れ

○ 既存の取組みを基本に、応募された地域と運行計画（素案）を検討、事業者の公募を経て、令和8年度から運行開始できるよう、協議を進めていく。 ※社会実験中の既存取組地区は、応募があれば新制度へ移行 <令和7年度第一回福岡市地域公共交通会議（R7.5.26）>



○地域公共交通会議 … 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項など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。また、生活交通確保に向けた取組みについて協議を行うもの。

○運行協議会（各エリア） … 各エリアにおいて、地域、交通事業者、市で設置、運行計画や利用促進策の検討などに取り組むもの。

※その他、交通事業者の公募時に意見・評価する「提案評価委員会」、生活交通の取組みへ助言する「アドバイザー会議」を設置。

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、以下のとおり、一部隣接校区を追加した運行エリア及び運行計画（素案）とした。

＜運行エリア＞

	エリア①東区 美和台・和白東・三苫 ・ <u>和白</u>	エリア②南区 老司・鶴田・弥永西 ・弥永・臼佐・野多目	エリア③中央区・城南区 小笹・長尾 ・ <u>笹丘</u> ・田島	エリア④城南区 七隈・金山・片江 ・南片江
既存取組み	社会実験中	社会実験中	社会実験中	社会実験中
人口（R7.9末）	48,690人	48,830人	51,112人	43,735人
高齢化率（R7.9末）	25.8%	28.4%	26.1%	25.6%
計画運行面積	約7.0 k㎡	約7.1 k㎡	約4.8 k㎡	約6.4 k㎡
地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・和白地区を中心とした生活圏	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・老司地区を中心とした生活圏	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・ <u>笹丘</u> 地区等を中心とした生活圏	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・七隈地区を中心とした生活圏

※下線：社会実験から追加

＜運行計画（素案）＞

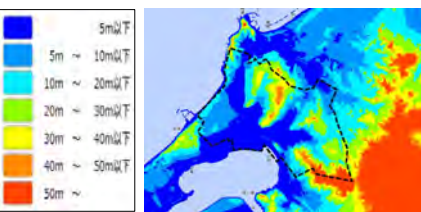
運行日	週6日（平日・土曜）	週6日（平日・土曜）	週6日（平日・土曜）	週6日（平日・土曜）
運行時間	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00	10時間 8：00～18：00
運行車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両	小型タクシー車両
車両台数	2台 （2台目は平日8時～13時）	2台 （2台目は平日8時～13時）	1台	1台

既存取組地区（社会実験地区）の各エリアの状況【エリア①】

＜エリア①東区（美和台・和白東・三苫・和白校区）＞

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、既存取組地区（社会実験地区）に和白校区を追加した運行区域とした。

	校区	人口(人)	高齢化率
社会 実験	美和台	15,822	27.6%
	和白東	12,373	28.9%
	三苫	9,210	21.7%
	計	37,405	26.6%
追加	和白	11,285	23.4%
	計	48,690	25.8%



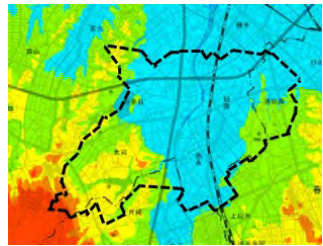
地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在しており、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・和白地区を中心とした生活圏。
-------	--

校区	地域の状況（地域より）
美和台	・高齢者が多く、高台の住宅地で地形的に高低差があり、高齢者を含め住民の買い物や通院等に苦慮している。
和白東	・高齢化しており、坂道・高台が散在し、バス路線が少なく、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
三苫	・細長い地域に道路とバスが通っているものの、バス停からも遠く、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
和白	・バス停まで遠い地域などがあり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

〈エリア②南区（老司・鶴田・弥永西・弥永・臼佐・野多目校区）〉

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、既存取組地区（社会実験地区）に野多目校区を追加した運行区域とした。

	校区	人口(人)	高齢化率
社会 実 験	老司	8,659	29.1%
	鶴田	7,093	32.1%
	弥永西	8,453	26.2%
	弥永	5,844	33.9%
	臼佐	7,600	22.5%
	計	37,649	28.4%
追 加	野多目	11,181	28.1%
	計	48,830	28.4%



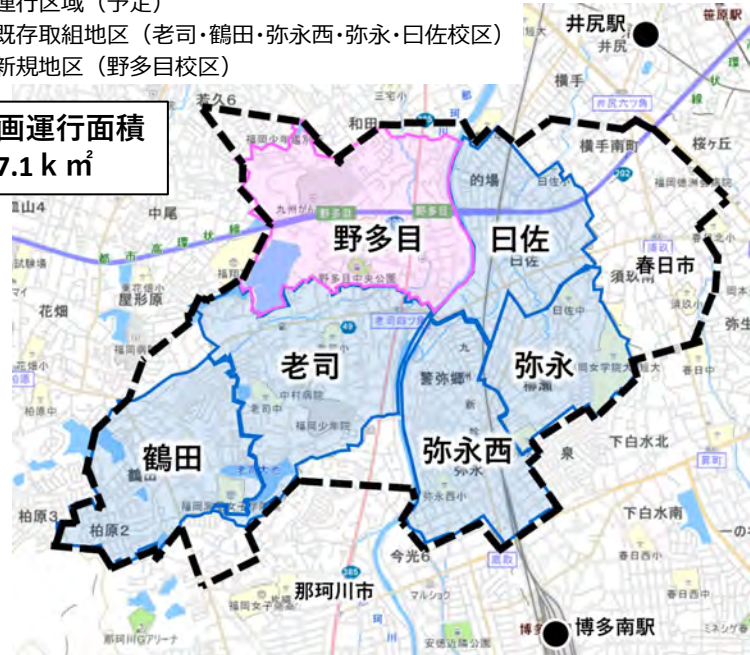
【凡 例】

- 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

運行区域（予定）

- 既存取組地区（老司・鶴田・弥永西・弥永・臼佐校区）
- 新規地区（野多目校区）

計画運行面積
約7.1 k m²



地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在し、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・老司・野多目地区を中心とした生活圏。
-------	---

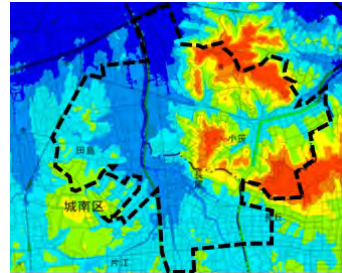
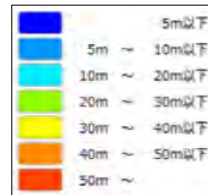
校区	地域の状況（地域より）
老司	・高台の住宅地やバス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
鶴田	・坂道がきつく、バス停まで遠い地域があり、免許返納した高齢者など、買い物や通院等に苦慮している。
弥永西	・バス停まで遠い地域があり、免許返納した高齢者など、買い物や通院等に苦慮している。
弥永	・高台にあり、バス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
臼佐	・バス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
野多目	・道路が狭隘で坂道がきつく、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

既存取組地区（社会実験地区）の各エリアの状況【エリア③】

〈エリア③中央区・城南区（小笹・笹丘・長尾・田島校区）〉

- 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、既存取組地区（社会実験地区）に笹丘・田島校区を追加した運行区域とした。

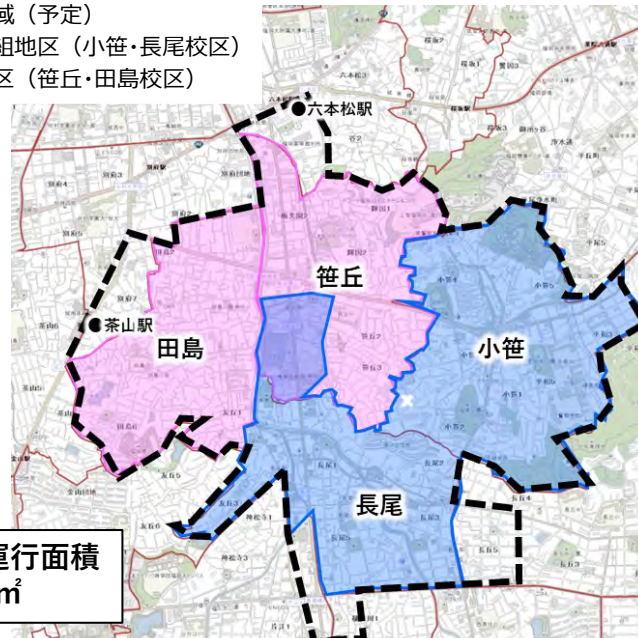
	校区	人口(人)	高齢化率
社会実験	小笹	14,584	23.2%
	長尾	12,624	27.9%
	計	27,208	25.4%
追加	笹丘	13,157	27.7%
	田島	10,747	26.1%
	計	51,112	26.1%



運行区域（予定）

 既存取組地区 (小笹・長尾校区)

 新規地区（笹丘・田島校区）



計画運行面積
約4.8m²

※社会実験中の赤坂・草ヶ江校区からは応募なし

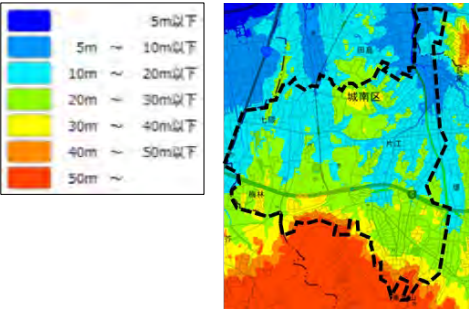


地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在し、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・笹丘地区等を中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
小笹	・高台で急な坂道が多く、バス停まで遠い地域があり、車の運転が困難な高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
笹丘	・丘陵地で坂道が多く、バス停まで遠い地域もあり、高齢者や身体に障害のある方など買い物や通院等に苦慮している。
長尾	・高台で坂道がきつく、バス停まで遠い地域があり、高齢化率も高く、免許返納した高齢者など、買い物や通院等に苦慮している。
田島	・道路が狭隘で坂道が多く、校区内にバス等もなく、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

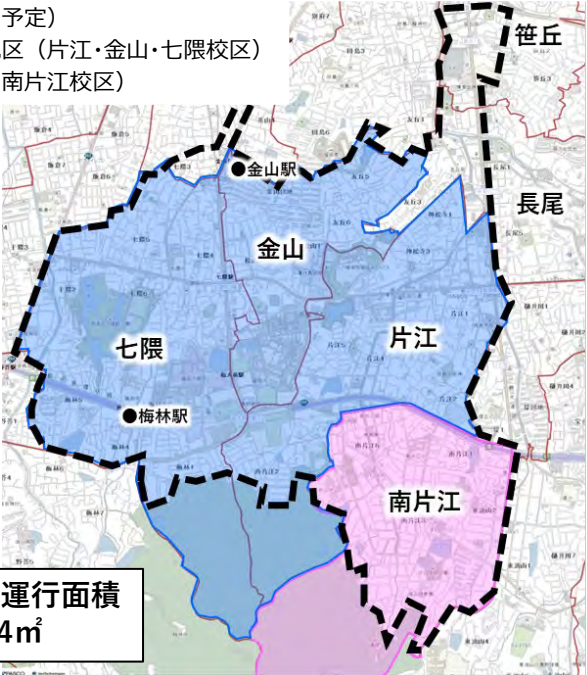
＜エリア④城南区（片江・金山・七隈・南片江校区）＞

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、既存取組地区（社会実験地区）に南片江校区を追加した運行区域とした。

	校区	人口(人)	高齢化率
社会実験	片江	12,710	24.3%
	金山	7,378	31.9%
	七隈	13,744	23.5%
	計	33,832	25.6%
追加	南片江	9,903	25.3%
	計	43,735	25.6%



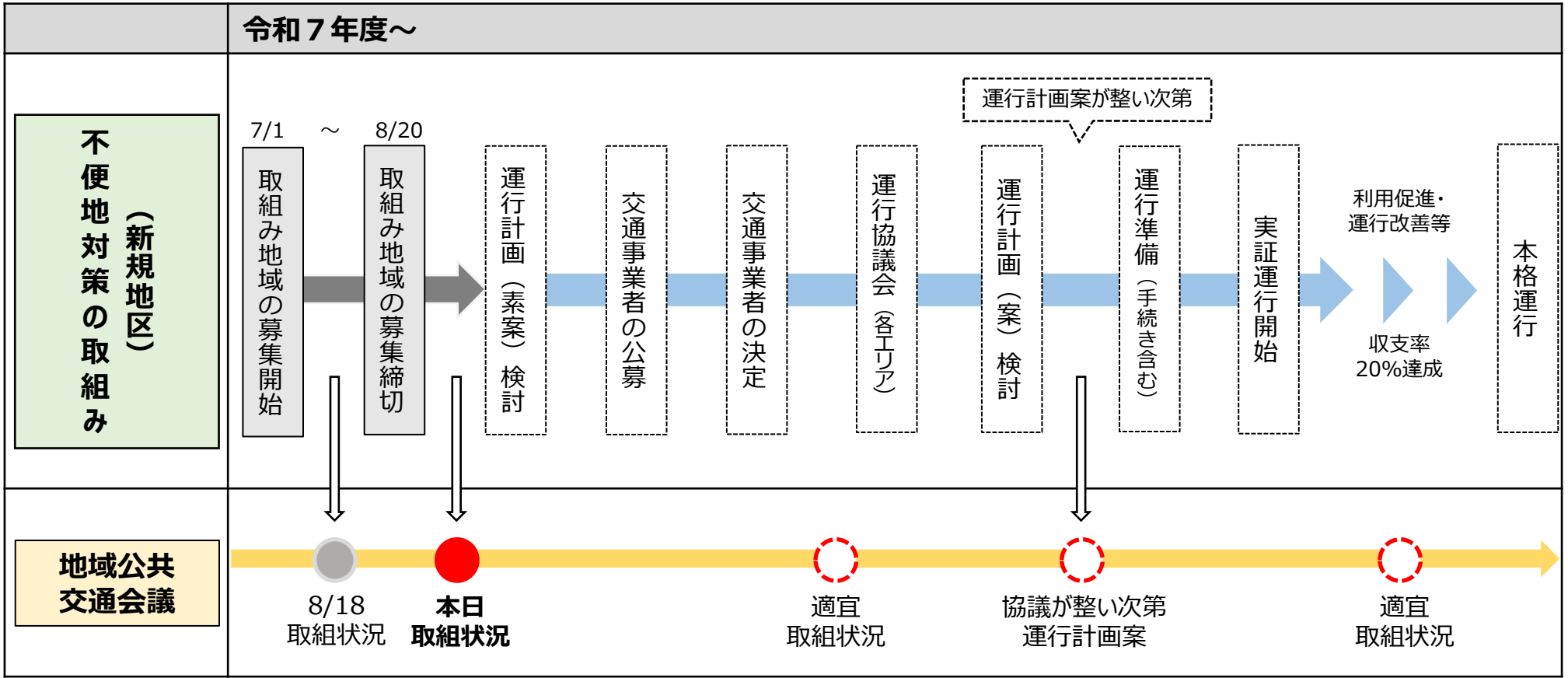
- 運行区域（予定）
- 既存取組地区（片江・金山・七隈校区）
- 新規地区（南片江校区）



地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在し、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・七隈地区等を中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
片江	・油山のふもとは坂道が多く勾配があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
金山	・道路が狭隘で坂道が多く、バス停まで遠い地域があり、免許返納した高齢者など、買い物や通院等に苦慮している。
七隈	・油山のふもとは坂道が多く、バス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
南片江	・油山のふもとは急坂で高低差があり、バス停まで遠く、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

新規地区

○ 応募された地域と話し合いのうえ、隣接校区などで組み合わせ等を行い、**運行計画（素案）を検討、事業者の公募**を経て、**令和8年度から、順次運行開始**を目指す。



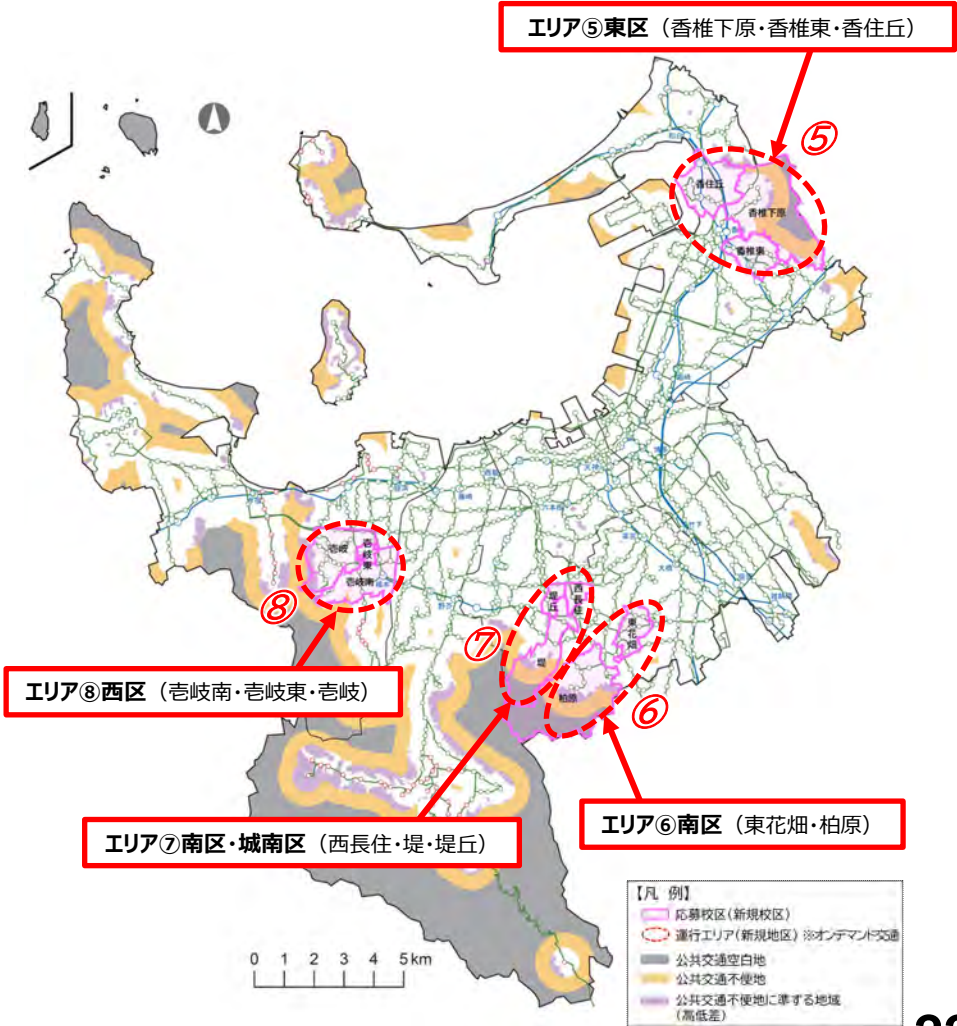
新規地区（オンデマンド交通）の取組み一覧

○ 地域との話し合いのうえ、隣接校区等を組み合わせを行い、日常生活圏を踏まえた運行計画の検討など、取り組みを進める。

＜運行エリア＞

	エリア⑤東区 香椎下原・香椎東・香住丘	エリア⑥南区 東花畑・柏原
人口 (R7.9)	46,988人	17,886人
高齢化率 (R7.9)	23.5%	31.7%
計画運行面積	約 7 km ²	約 5 km ²
地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・香椎地区を中心とした生活圏	・バス停まで距離や高低差のある地域が点在している ・花畑地区を中心とした生活圏

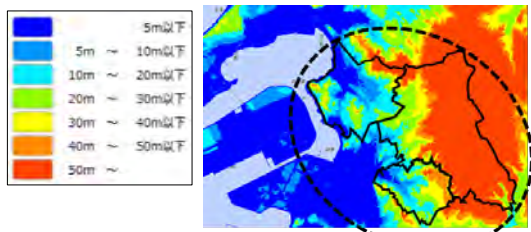
	エリア⑦南区・城南区 西長住・堤・堤丘	エリア⑧西区 壱岐南・壱岐東・壱岐
人口 (R7.9)	20,960人	28,699人
高齢化率 (R7.9)	33.7%	34.3%
計画運行面積	約 5 km ²	約 7 km ²
地域の状況	・バス停まで距離や高低差のある地域が点在している ・堤地区等を中心とした生活圏	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在している ・橋本駅周辺を中心とした生活圏



〈エリア⑤東区（香椎下原・香椎東・香住丘校区）〉

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、香椎下原、香椎東、香住丘校区を基本とした運行区域とし、検討を進めていく。

	校区	人口(人)	高齢化率
エリア⑤	香住丘	18,609	22.3%
	香椎下原	14,973	21.9%
	香椎東	13,406	27.0%
	計	46,988	23.5%



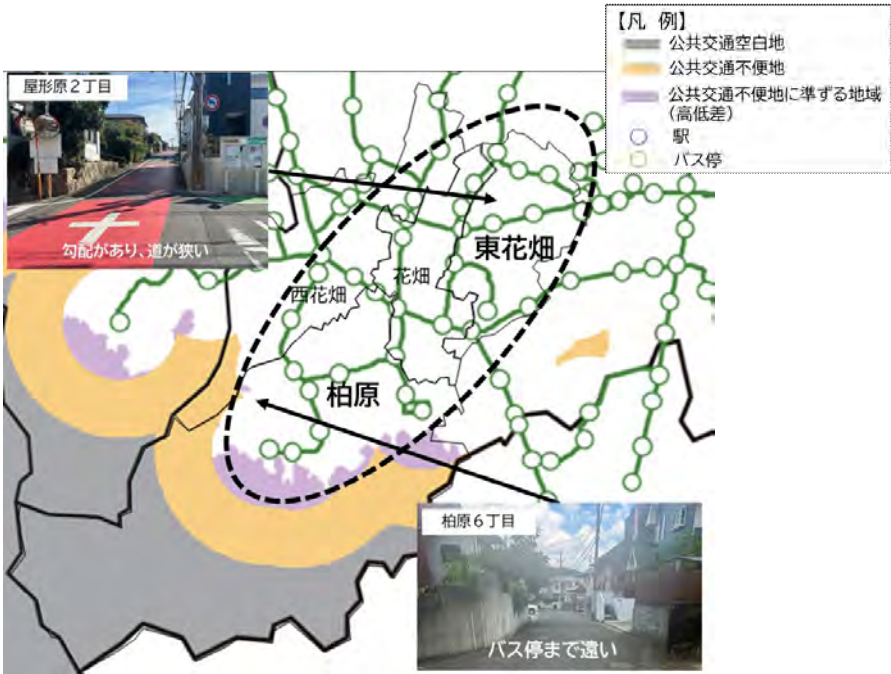
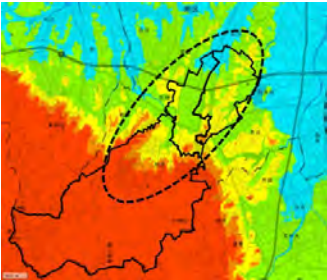
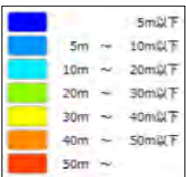
地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在しており、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・香椎地区を中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
香椎下原	・立花山、三日月山の麓が高台で勾配がきつく、バス停からも遠いため、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
香椎東	・バス停まで遠い地域や高低差がある坂道もあり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
香住丘	・道路が狭く、また、高低差の大きな坂道が多く、バス停まで遠い地域もあり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

新規地区（オンデマンド交通）の各エリアの状況【エリア⑥】

〈エリア⑥南区（東花畑・柏原校区）〉

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、東花畑、柏原校区を基本とした運行区域とし、検討を進めていく。

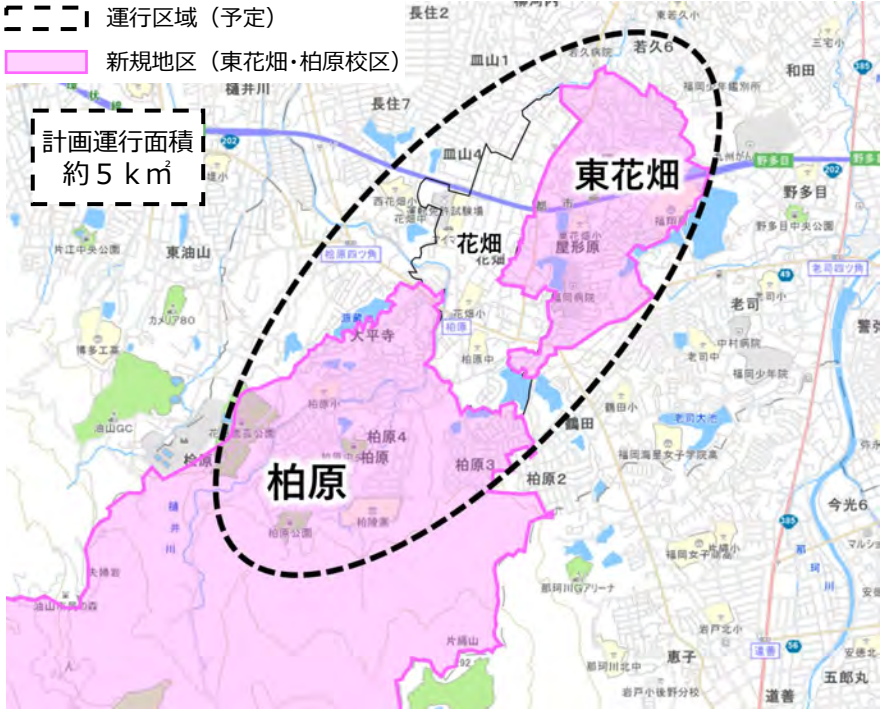
	校区	人口(人)	高齢化率
エリア⑥	東花畑	8,959	32.2%
	柏原	8,927	31.2%
	計	17,886	31.7%



〰〰〰 運行区域（予定）

■ 新規地区（東花畑・柏原校区）

計画運行面積
約5km²

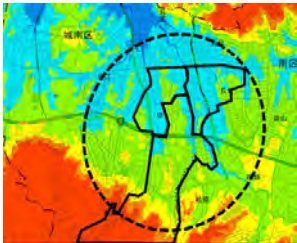


地域の状況	・バス停まで距離や高低差のある地域が点在しており、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・花畑地区を中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
東花畑	・校区全体が道路が狭隘で坂道がきつく、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
柏原	・片縄山の麓は坂道がきつく、バス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

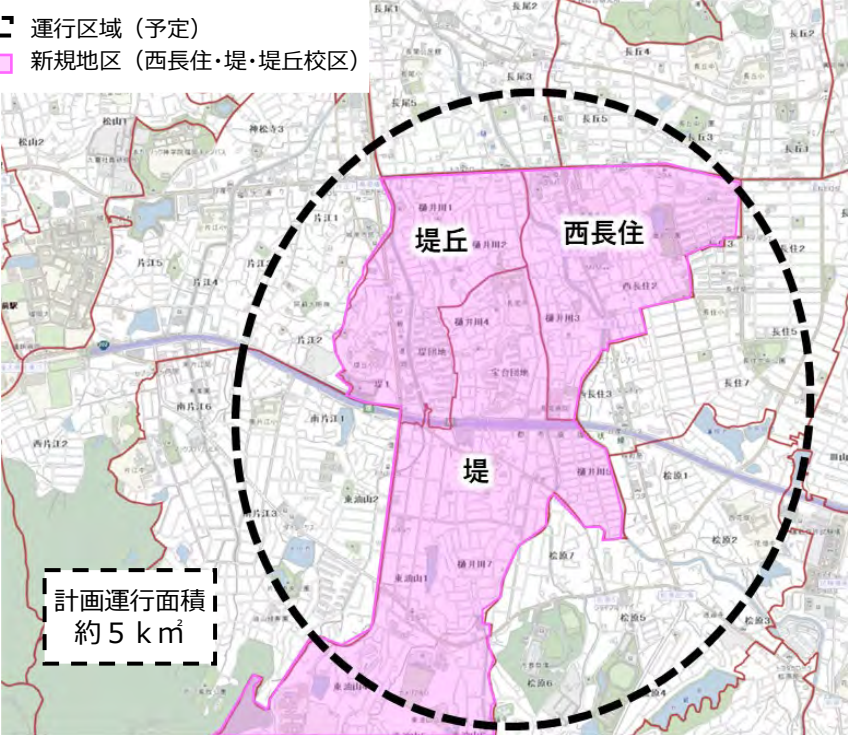
〈エリア⑦南区・城南区（西長住・堤・堤丘校区）〉

○ 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、西長住、堤、堤丘校区を基本とした運行区域とし、検討を進めていく。

	校区	人口(人)	高齢化率
エリア⑦	西長住	5,592	33.6%
	堤	9,965	32.4%
	堤丘	5,403	36.1%
⑦	計	20,960	33.7%



運行区域（予定）
新規地区（西長住・堤・堤丘校区）



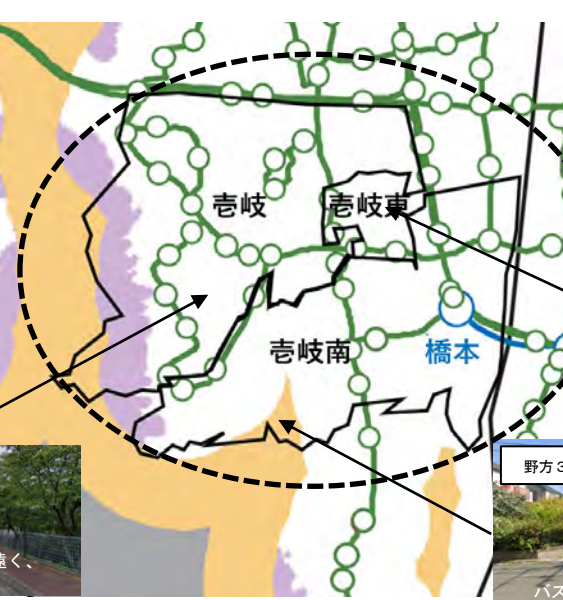
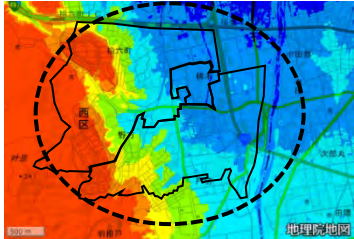
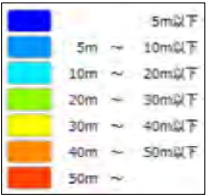
地域の状況	・バス停まで距離や高低差のある地域が点在しており、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・堤地区などを中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
西長住	・坂道で高低差やバス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
堤	・坂道がきつく、バス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。
堤丘	・高台で坂道の高低差やバス停まで遠い地域があり、高齢者などの買い物や通院等に苦慮している。

新規地区（オンデマンド交通）の各エリアの状況【エリア⑧】

〈エリア⑧西区（壱岐・壱岐南・壱岐東校区）〉

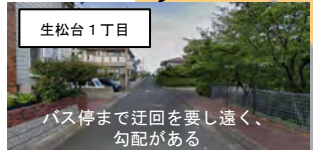
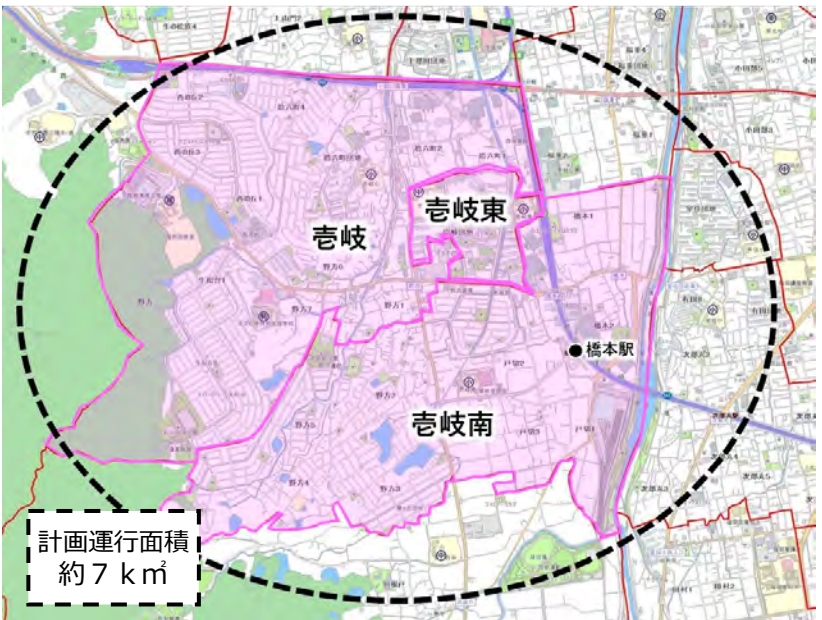
- 地域と協議のうえ、日常生活圏を踏まえ、壱岐、壱岐南、壱岐東校区を基本にした運行区域とし、検討を進めていく。
- ※ 壱岐南校区：壱岐南のろーと実証運行中（西鉄）

	校区	人口(人)	高齢化率
エリア⑧	壱岐	15,318	31.0%
	壱岐南	10,356	36.1%
	壱岐東	3,025	45.2%
	計	28,699	34.3%



- 【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

運行区域
新規地区（壱岐・壱岐南・壱岐東校区）



地域の状況	・バス停等まで距離や高低差のある地域が点在しており、高齢者を中心に買い物等に苦慮。 ・壱岐南地区（橋本駅等）を中心とした生活圏。
校区	地域の状況（地域より）
壱岐	・高台に位置し、買物先や病院に行くためのバスが少なく、高齢者などの移動に困っている。
壱岐南	・高台で坂道が激しく、バス停までも遠く、高齢者の買い物や通院等に困っている。
壱岐東	・高齢化が進展しており、バス停まで遠く、車の運転ができなくなった高齢者などの買い物や通院等に困っている。

新規地区（その他）の取組み一覧

- 単独校区や郊外の人口が少ないと考えられる地域は、デマンド交通を基本に地域意向なども踏まえ、交通手段や運行内容などの検討を進める。

校区	区	人口（R7.9末）	高齢化率（R7.9末）	備考
八田	東区	6,921人	26.9%	
筥松		15,484人	15.9%	
勝馬		175人	48.6%	休廃止対策路線あり
志賀島		1,138人	51.6%	休廃止対策路線あり
西高宮	南区	18,522人	19.6%	
宮竹		17,603人	20.5%	
田隈	早良区	8,294人	26.2%	
入部		7,746人	33.1%	
早良		3,510人	38.5%	
金武	西区	6,214人	20.6%	休廃止対策路線あり
今宿		14,499人	23.1%	休廃止対策路線あり
元岡		12,184人	21.3%	
今津		3,277人	35.9%	
北崎		1,974人	43.9%	
能古		598人	45.8%	

※ 地域との協議により、オンデマンド交通による運行も含めて検討（今後も状況に応じて地域のマッチング検討）