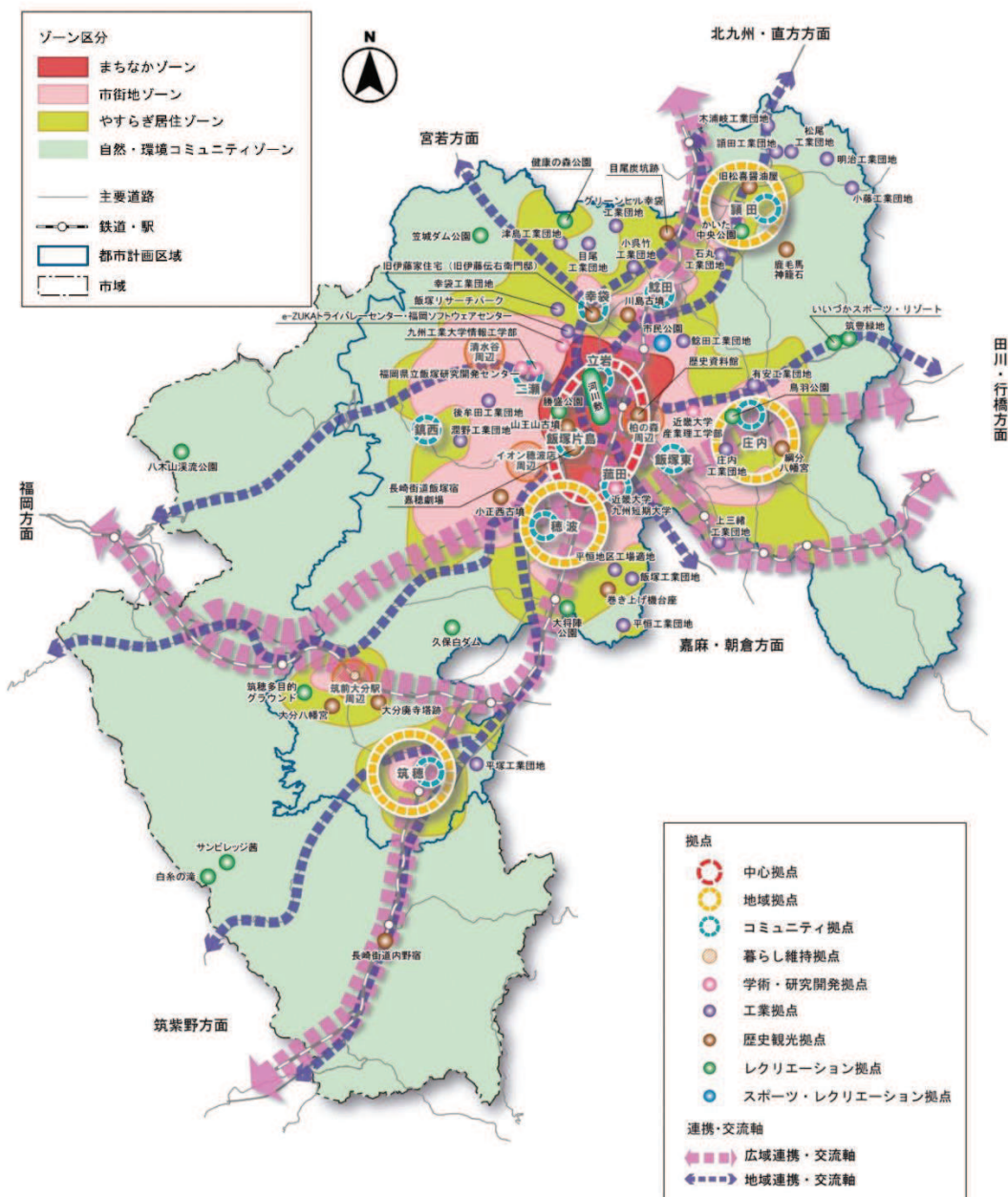


- 公共交通に関する事項**
- ゾーン別まちづくり構想：自然・環境コミュニティゾーン
 - まちづくりの目標：集落コミュニティの維持・強化のまちづくり
住み慣れた地域で生活が継続できるよう、地域に適したコミュニティ交通の確保・維持に努めます。
 - まちづくりの方針：公共交通などの必要な移動手段の確保
地域に適したコミュニティ交通の確保・維持に努め、地域住民が買い物や通院などで気軽に移動できる住環境の形成に努めます。
 - 取組内容：地域の利用者ニーズに合わせたバス停等の設置検討

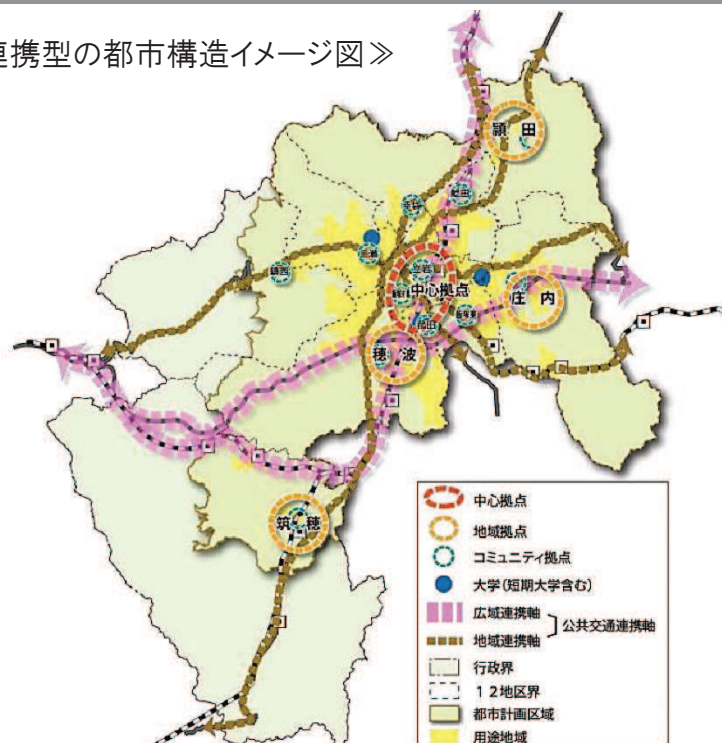
《将来都市構造図》



1-4 飯塚市立地適正化計画

策定年次	平成29年1月
計画期間	平成29年～令和8年
概要	「住みたいまち 住みつづけたいまち」を目指すための都市計画の基本方針の一部として策定したもの。
基本の方針	①将来の暮らしを支える生活環境づくり ②飯塚市の魅力を高める都市環境づくり
目指す都市像	人が輝き まちが飛躍する 住みたいまち 住みつづけたいまち ～地域のつながりと豊かなコミュニティをはぐくむまちづくり～
公共交通に関する事項	<p>■基本方針：将来の暮らしを支える生活環境づくり</p> <p>■施策：地域コミュニティの活性化 交通の利便性を確保することで市民が気軽に集うことができ、多様な世代の交流・ふれ合いにより生きがいづくりや健康増進等を図ることのできるよう地域コミュニティ拠点施設の機能強化に取り組み、拠点を中心とした地域コミュニティの活性化を図ります。</p> <p>■施策：持続安定的な交通ネットワークの構築 拠点間を結ぶ公共交通軸を設定し、さらに公共交通軸沿線においても居住や都市機能を誘導することで、拠点間における都市機能の補完とともに効果的・効率的な公共交通の維持を図ります。</p> <p>■基本方針：飯塚市の魅力を高める都市環境づくり</p> <p>■施策：いきいきと笑顔で暮らせる健幸都市づくり 少子高齢化が進み、社会保障費の増加による行財政への影響も懸念される中、公共交通の利便性向上と利用の促進により歩いて暮らせるまちづくりを進め、併せて、本市の特色である充実した医療環境のもと、医療や福祉関係者などの多様な主体の参画による笑顔で暮らせる健幸都市づくりを推進します。</p>

《目指す拠点連携型の都市構造イメージ図》



1-5 第8期飯塚市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画

策定年次	令和3年3月
計画期間	令和3年～令和5年
概要	「高齢者の笑顔が美しい元気なまちの実現～健康で安心して暮らせる長寿社会を目指して～」を基本理念とし、本市のすべての高齢者が、自身の暮らす地域で、互いに支え合いながら健康かつ安心して暮らせるまちづくりの実現に向け、高齢者施策を総合的に推進しながら、地域包括ケアシステムのさらなる深化・推進を図る計画として策定したものの。
基本理念	高齢者の笑顔が美しい元気なまちの実現 ～健康で安心して暮らせる長寿社会を目指して～
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 健康づくりの推進 2. 安心・安全な暮らしを支えるサービスの推進 3. 生きがい活動と社会参加の促進 4. 人と人とのつながりのある地域づくりの推進 5. 認知症施策の推進 6. 介護保険事業の推進
公共交通に関する事項	<p>■基本目標：安心・安全な暮らしを支えるサービスの推進</p> <p>■目標達成のための取組：安心・安全な生活環境づくりの推進</p> <p>■今後の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者による自動車等の運転事故を少しでも防止できるよう、高齢者運転免許証自主返納促進事業の周知を図り、運転免許証の自主返納を促すとともに、高齢者の移動手段の確保のため、より効果的な事業内容の調査・検討に取り組みます。 ○高齢者の移動手段を確保するため、「飯塚市地域公共交通網形成計画」に基づき、持続安定的な交通ネットワークの確保及び利便性の高い公共交通体系の構築に努めます。

1-6 第2次飯塚市観光振興基本計画

策定年次	平成30年9月																																																	
計画期間	平成30年～令和9年																																																	
概要	総合計画における観光分野の個別計画として、社会情勢等の変化を捉えながら本市の観光資源等を活かしたまちづくりを進める指針。																																																	
観光振興の目的	○地域経済の活性化 ○イメージアップ ○筑豊地域の発展																																																	
観光キーワード	人と想い「つなぐ つなげる つながる」いづか																																																	
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 観光推進体制の確立・強化 既存資源の活用・観光資源の発掘 情報発信の強化 インバウンド観光客誘客の促進 広域連携の推進 受入環境の充実 <p>本市への来訪者に楽しさや快適さを感じてもらえるよう、分かりやすい案内標識の設置や市民全体のおもてなしの機運の醸成を図るとともに物産館等を活用し、観光案内所の機能を持つ観光拠点づくり、主要駅やバスターミナルから観光施設を結ぶ二次交通手段として自転車等の活用を推進します。また、本市の強みである交通アクセスや3大学が立地している環境を活かして、観光客やビジネスマンなどが宿泊し、一定規模の会議や学会などが行える施設（ホテル等）の誘致を検討します。</p>																																																	
公共交通に関する事項	<p>■基本方針：受入環境の充実</p> <p>本市への来訪者に楽しさや快適さを感じてもらえるよう、分かりやすい案内標識の設置や市民全体のおもてなしの機運の醸成を図るとともに物産館等を活用し、観光案内所の機能を持つ観光拠点づくり、主要駅やバスターミナルから観光施設を結ぶ二次交通手段として自転車等の活用を推進します。</p> <p>■具体的な取組：二次交通手段の導入</p> <p>主要駅やバスターミナルと観光施設を結ぶ二次交通手段としてレンタサイクルの実証実験を行うとともに、観光タクシーによる観光コース・割引プランの設定など、他の交通手段についても検討を行います。</p>																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目名</th> <th colspan="5">二次交通手段の導入（レンタサイクルの導入）</th> </tr> <tr> <th colspan="3">現状</th> <th colspan="4">目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">—</td> <td colspan="4">2020年度本格導入</td> </tr> <tr> <th colspan="7">実施時期</th> </tr> <tr> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2022年度</th> <th>2023年度</th> <th>2024年度以降</th> </tr> <tr> <td>検証実験</td> <td>→</td> <td>導入</td> <td>→</td> <td>→</td> <td>→</td> <td>→</td> </tr> <tr> <th colspan="2">実施主体</th> <td colspan="5">主体：行政 連携：事業者</td> </tr> </tbody> </table>	項目名		二次交通手段の導入（レンタサイクルの導入）					現状			目標				—			2020年度本格導入				実施時期							2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降	検証実験	→	導入	→	→	→	→	実施主体		主体：行政 連携：事業者				
項目名		二次交通手段の導入（レンタサイクルの導入）																																																
現状			目標																																															
—			2020年度本格導入																																															
実施時期																																																		
2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降																																												
検証実験	→	導入	→	→	→	→																																												
実施主体		主体：行政 連携：事業者																																																

第4章 第2次飯塚市地域公共交通網形成計画における目標達成のための取り組み

1 施策の実施状況

第2次計画の目標を達成するための取り組みの実施状況について整理しました。

目標1 総合的かつ持続安定的な公共交通体系の構築

施策①	公共交通モニタリング
施策内容	鉄道、バス、コミュニティ交通の利用状況をモニタリングし、利便性の向上、満足度、運行上の課題や要望を把握します。 交通事業者に対し、モニタリング結果に基づく運行改善などをスムーズに進めます。
実施状況	公共交通の利用状況のモニタリング調査を必要に応じて実施し、飯塚市地域公共交通協議会において結果を活用した協議を行うなど、次年度の運行計画の改善に資している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策②	地域懇談会の開催
施策内容	地域の実情やニーズに合った効率的な公共交通について、既存路線の維持方策の検討や地域運行型の交通の導入を行い、協働のまちづくりを促進するため、5年間で6地区の地域懇談会を開催します。
実施状況	コミュニティ交通体系再編に伴い、各地区のまちづくり協議会や自治会長会の会合に出席し、地区に応じたコミュニティ交通のあり方について意見交換を実施した。また、一般市民向けの住民説明会を全12地区で各2回開催し、住民の意見・要望等の聴取を実施した。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策③	コミュニティバスの効果的・効率的な運行
施策内容	民間バス、コミュニティバス、地域運行型交通システムの運行状況を整理し、適切な役割分担を行い、連携を図ることで、効果的・効率的な運行を目指します。
実施状況	毎年度、コミュニティバスの運行計画の改善を行い、効果的・効率的な運行を図っている。また、令和4年度からは、民間バスとの役割分担を考慮した路線の再編成を行って、効果的・効率的な運行を図っている。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策④	交通結節点の設置
施策内容	鉄道と民間バス及びコミュニティ交通が接続するところには、商業機能や医療施設、公共施設などが集積し、地域生活の拠点が形成されています。鉄道、民間バス、自転車、自動車などの乗り継ぎ、乗り換えをしやすくする交通結節点の設置を図ります。
実施状況	コミュニティ交通体系再編に伴い、各地区のバス停または鉄道駅、及び、それらに近接する地区拠点等の施設であって、ある程度の利用者数が見込まれ、乗継の利便性が確保されている地点を「交通結節点」として位置づけ、運行ダイヤの調整を行うなど、結節点での乗り継ぎ等の連携を図っている。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑤	交通結節点での利用環境改善の検討
施策内容	鉄道・民間バス路線及びコミュニティ交通の適切な役割分担と連携により、交通結節点を拠点に、効率的で使いやすい公共交通を形成し、利便性向上を図ります。加えて交通結節点となる鉄道駅や拠点バス停において、駐車場、駐輪場、待合所などを整備し、機能向上を図ります。またコンビニエンスストアとの連携などの可能性を検討し、利用者数の増加を図ります。
実施状況	公共交通機関の運行ルート上の集約施設等の待機設備（ベンチ）等の一部にとどまっている。
評価	交通結節点や集客施設等の待機環境については、対応が行き届いていないところがあり、待機環境向上が必要な施設等での対応が求められる。
今後の対応	民間集客施設管理者との協議・調整を行うなどして、交通結節点等の待機環境向上に取り組む。

施策⑥	店舗送迎専用シャトルバスと既存公共交通の効果的・効率的な運行の検討
施策内容	大型小売店舗が運行する送迎専用バスと既存の公共交通が、適切な役割分担のもとに、より効果的・効率的な運行となるよう、検討及び調整を図ります。
実施状況	当該シャトルバスを運行している店舗の関係者と情報交換等を行った。コミュニティ交通においては、当該シャトルバスの運行を考慮した運行計画の策定等（運行ルートやダイヤの重複回避等）を行っている。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

目標2 移住・定住の促進と暮らしやすさを確保するための公共交通体系の構築

施策⑦	通勤・通学の利便性向上に向けてJR福北ゆたか線の段階的複線化の検討
施策内容	福北ゆたか線については、一部複線化されているものの、篠栗線は全線単線であり、列車の本数や所要時間など不慣れた面があります。移住・定住の促進に向け飯塚市と福岡都市圏との通勤・通学の利便性向上の観点からも、JR福北ゆたか線の複線化の実現に向けた検討を行います。
実施状況	JR九州篠栗線・筑豊本線整備連絡協議会を通じて、九州旅客鉄道株式会社に対する要望活動を継続して実施している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑧	福岡空港への利便性向上に向けてJR篠栗線と地下鉄福岡空港線の接続検討
施策内容	JR篠栗線へ福岡市営地下鉄空港線を延伸させることにより、飯塚市から福岡空港並びに博多・天神地区へのアクセスが便利になります。このことは、沿線自治体の活性化、交流人口の増加、筑豊地域全体の経済の活性化につながることを期待できます。その実現に向け、沿線自治体や関係機関と連携し、取り組みを進めていきます。
実施状況	令和3年2月に「福岡市地下鉄福岡空港駅・JR九州長者原駅接続促進期成会」を2市9町で設立。令和3年度には福岡県において地下鉄接続基礎調査の委託業者が決定し、その調査に係る資料提供の協力依頼で、福岡市交通局及びJR九州と調整を行った。また、調査に係る期成会との協議を予定しており、福岡県交通政策課との調整を進めている。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑨	高速バスの確実な運行の確保に向けて八木山バイパス4車線化の検討
施策内容	八木山バイパスは2014年10月に無料化され、通行量が増加しています。そのため、交通渋滞は慢性化し、加えて対面通行のため、事故が発生した場合には、長時間の通行止めが起きているのが現状であり、高速バスの確実な運行を確保するため、また移住・定住の促進と暮らしやすさを確保し、筑豊地域全体の経済の活性化を図るため、八木山バイパスの4車線化の実現に向けて検討していきます。
実施状況	平成31年3月の国土交通省における事業化決定を受け、4車線化に向けた工事を令和2年度より着手している。（篠栗IC～筑穂IC間は令和6年度、筑穂IC～穂波東IC間は令和11年度に開通予定）。また、令和3年度には筑豊横断道路建設促進期成会を通して、道路管理者（国）、福岡県並びに国土交通省、財務省及び地元選出国會議員に対し、早期完成、建設促進に向けた要望活動を実施した。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

目標3 地域づくり、まちづくり活動の活性化に寄与する公共交通体系の構築

施策⑩	各地区のイベントに活用できる公共交通体系の構築
施策内容	地域の市内各地で開催されるイベントに気軽に参加することができ、人の流れをつくり、にぎわいが生まれるよう、地域間の移動を円滑にできる公共交通ネットワークを構築します。
実施状況	平日においてはデマンド型の予約乗合タクシーの運行を継続し、イベント等が開催される土曜日にはエリアワゴンを運行することにより、地区内外のイベント等の活動により参加しやすい交通体系を構築している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

目標4 高齢者等交通弱者が安心して暮らせる公共交通体系の構築

施策⑪	予約乗合タクシーの運行
施策内容	交通空白地域の居住者や高齢者などの生活交通弱者が、買物や通院等の日常生活に必要な移動を行えるように、予約乗合タクシーを運行します。
実施状況	穎田・鯉田、幸袋、二瀬、鎮西、飯塚東、庄内、穂波、筑穂の8地区で予約乗合タクシーを運行している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑫	まちづくり協議会を主体とした地域に根差したコミュニティ交通の導入
施策内容	地域住民との協議を行い、地域の実情やニーズにあった地域運行型交通システムを導入し、誰もが移動手段として気軽に利用でき、外出参加（社会参加）を促進する環境を整えます。
実施状況	令和3年度までは鯉田、飯塚東、幸袋、穂波、筑穂、庄内、穎田の7地区において、まちづくり協議会による買物ワゴンを運行した。令和4年度からは、この運行事業を「エリアワゴン」として継承している。その事業運営は行政が担い、住民ニーズを反映した運行計画策定や改善等をまちづくり協議会と協働で行っている。なお、運行日や実施地区を増加（二瀬地区、鎮西地区及び菰田地区の3地区を追加した10地区）するなどして事業を拡充している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑬	JR駅のバリアフリー化推進
施策内容	少子高齢化社会に対応するため、誰もが地域公共交通を利用しやすい環境の形成に向けて、JR駅のバリアフリー化を推進します。
実施状況	JR筑前大分駅において、正面入口前の階段の手すり新設と駅舎へ続くスロープ新設工事を実施した。 また、JR新飯塚駅において、ホームの点字ブロック内方線改修を実施した。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

目標5 近隣自治体との連携による効果的・効率的な公共交通体系の構築

施策⑭	嘉麻市、桂川町との連携による公共交通体系の検討
施策内容	広域的な移動を確保し、効果的・効率的で持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、近隣市町（嘉麻市・桂川町）と連携して広域コミュニティ交通の体系構築に向けた実施計画の策定を検討します。
実施状況	「嘉飯圏域定住自立圏形成推進会議」の「地域公共交通部会」において、西鉄バス路線（碓井線）の維持・利用促進並びに各自治体のコミュニティバス等との連携について、2市1町の公共交通担当職員間で情報共有や協議等を行った。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑮	嘉飯圏域の高校生の通学を支援するバス路線維持の検討
施策内容	公共交通を利用した周辺市町の高等学校等への通学手段の確保のため、近隣市町（嘉麻市・桂川町）と連携し、通学に必要な時間帯のバス路線維持に向けて検討を行います。
実施状況	嘉穂高等学校、嘉穂東高等学校、嘉穂総合高等学校、稲築志耕館高等学校の1年生を対象としたアンケート調査を実施して、通学状況の把握等を行った。民間路線バスが一部廃止になった地区では、路線ワゴンによる代替運行を実施している。 広域運行路線は近隣自治体と共に、本市単独路線は本市単独で路線維持経費の欠損補填を行って、市内ローカル線全路線の確保維持に努めている（市内のローカル線全線に対し赤字補填を実施）。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

目標6 健幸都市づくりにつながる公共交通体系の構築

施策⑯	公共交通とウォーキングコースとの連絡
施策内容	人と人とのつながりが健康に寄与すると考えられるため、公共交通とウォーキングコースを結び付け、気軽に外出できる環境を整えます。
実施状況	デマンド型運行の予約乗合タクシーの運行を継続することにより、レジャー目的の多様なニーズにも対応可能な輸送を実施している。
評価	施策は実施できている。
今後の対応	継続実施

施策⑰	公共交通利用に対する支援（利用方法説明会の開催等）
施策内容	公共交通の利用は徒歩での移動を伴うため、高齢者の外出促進、健康づくりにもつながります。民間バス路線・コミュニティバスの利用者は伸び悩んでいることから、公共交通の利用の仕方がわからないといった意見に対応するため、利用方法説明会の年5回開催を目標とし、利用促進を図ります。
実施状況	「みんなの健幸・福祉のつどい」の会場に公共交通コーナーを設け、来場者に対して公共交通機関の利用促進を呼びかけるとともに、コミュニティ交通の利用に関する相談受付及び説明等を行った。 市報に公共交通の特集記事を掲載し、公共交通機関の利用促進を広く市民に対し呼びかけを行った。
評価	施策は実施できているが、さらなる周知広報活動が求められている。
今後の対応	当該施策を継続実施しつつ、いきいきサロンや自治会等における説明会開催等の活動を拡充するなどして、市民認知度を向上させる必要がある。

2 数値目標の達成状況

第2次計画において設定されている数値目標の達成度について整理しました。

▼目標達成指標1：公共交通利用者数

目標達成指標	数値目標	2021年度 実績値	状況
鉄道乗客数	2,786千人	—	2017年度以降の利用者数は、JR九州管内上位300位以内及び100人以上の駅のみ公表となっており、利用者数不明の駅があるため実績値は不明。
民間路線バス 利用者数	6,842千人	3,558千人	路線バス事業の縮小（路線廃止、便数減少など）やコロナ禍の人流減少の影響を大きく受けて、目標までには至っていない。
コミュニティ 交通利用者数	100,000人	83,921人	コミュニティ交通の全体の利用者数は、年々増加していたが、コロナ禍の人流減少の影響を大きく受けて、目標までには至っていない。ただし、令和4年度においては、コミュニティ交通が新体系での運行が始まったことにより、利用者数は数値目標の100,000人程度になるものと推測している。

▼目標達成指標2：高校生通学時のバス利用率

目標達成指標	数値目標	実績値	状況
高校生通学時の バス利用率	19.0%	22.7%	利用率の向上がみられる。

※R3年度高校生アンケートより

▼目標達成指標3：コミュニティ交通の利用者1人あたり平均経費

目標達成指標	数値目標	2021年度 実績値	状況
コミュニティ交通 の利用者1人あ たり平均経費	1,100円	1,428円	コロナ禍の利用者減少に伴い、経費が増加している。なお、令和4年度から路線再編を行い、効率化を図っている。

▼目標達成指標4：交通結節点の設置箇所数

目標達成指標	数値目標	実績値	状況
交通結節点の 設置箇所数	12箇所	16箇所	令和4年度から新たなコミュニティ交通体系での運行において、交通結節点の設定・調整を図っている。

※R3.12.20協議会資料より

第5章 市民及び事業者の意向調査

1 市民アンケート調査

1-1 調査概要

飯塚市民を対象に、郵送による配布・回収方式によるアンケート調査を実施しました。概要は次のとおりです。

▼ 市民アンケート調査の概要

対 象	18歳以上の飯塚市民
抽出方法	12地区の居住割合及び年齢別人口比率により年齢階層別は無作為抽出（令和4年8月1日現在の住民基本台帳より）
調査方法	アンケートを郵送により配布・回収
実施期間	2022年9月7日（水）～9月26日（月）
配布数	3,000通
回収数	1,000票（回収率30.0%）

▼ 地区別の郵送配布数

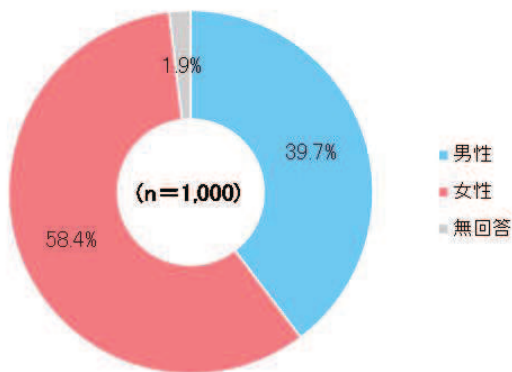
地区	郵送配布数		
	合計	18～64歳	65歳以上
穎田	126	66	60
飯塚東	183	101	82
穂波	601	363	238
立岩	249	176	73
鯉田	158	85	73
菰田	92	54	38
幸袋	233	138	95
庄内	243	143	100
筑穂	231	121	110
鎮西	275	174	101
二瀬	444	282	162
飯塚・片島	165	97	68
合計	3,000	1,800	1,200

1-2 調査結果

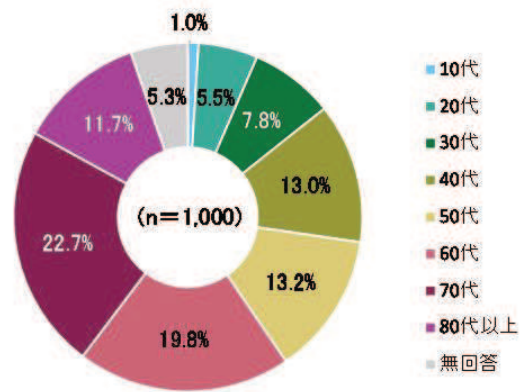
1) 回答者属性

- 回答者の男女比はおよそ4:6で、20代から80代以上まで各年代に満遍なく回答をいただいています。(調査対象が18歳以上のため、10代の割合は低くなっている)
- 居住地区別では、配布数の多い穂波地区と二瀬地区の割合が高くなっています。
- 運転免許及び自家用車の有無については年齢が上がるにつれて保有者が少なくなっており、80代以上でも23.1%の方が自家用車を所有し、主に自分で使用しています。
- 日常の主な交通手段は、自身運転の自家用車が70.4%で最も多くなっています。

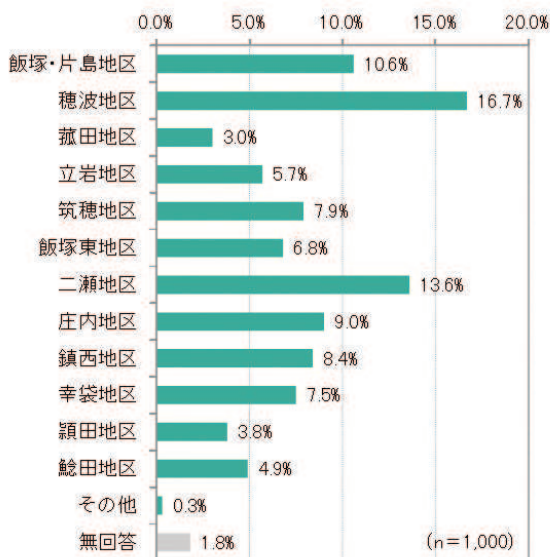
■ 性別 (性自認)



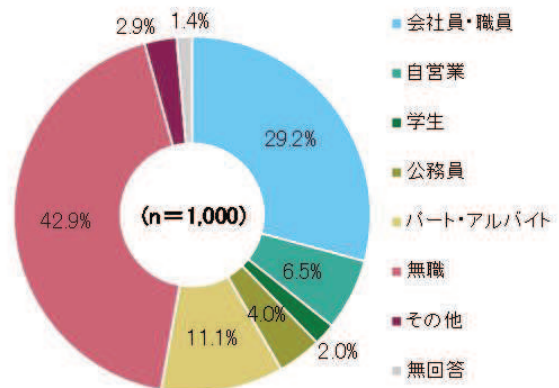
■ 年齢



■ 居住地区

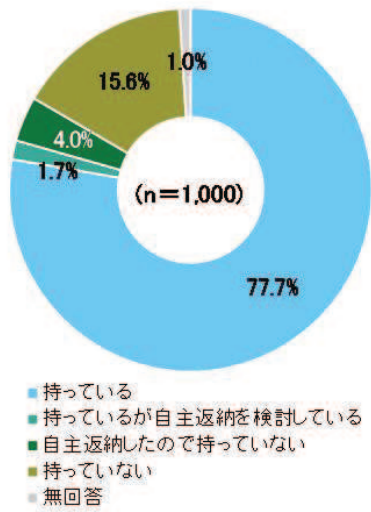


■ 職業

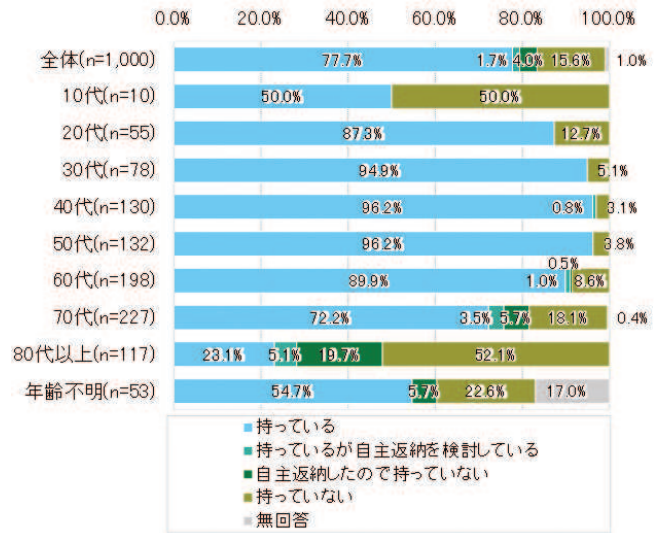


※グラフ中の「n」はサンプル数を表す。(次頁以降も同様)

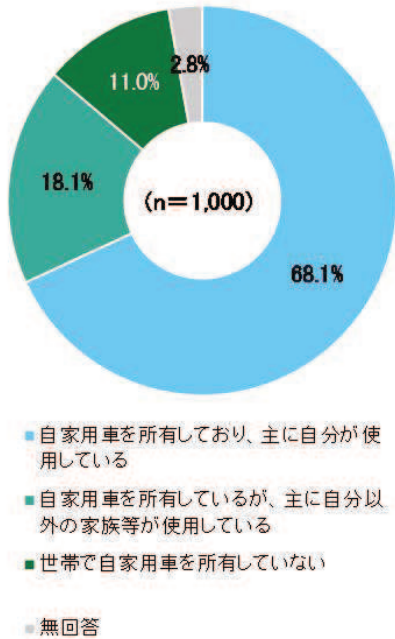
■自動車運転免許の有無



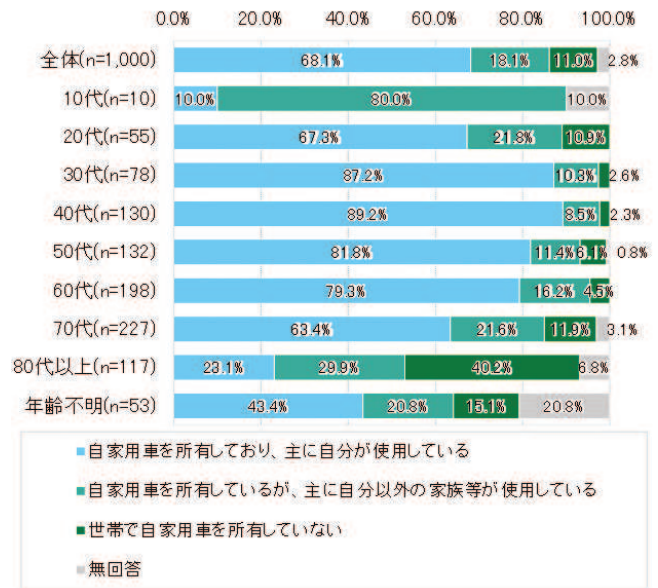
(年齢別)



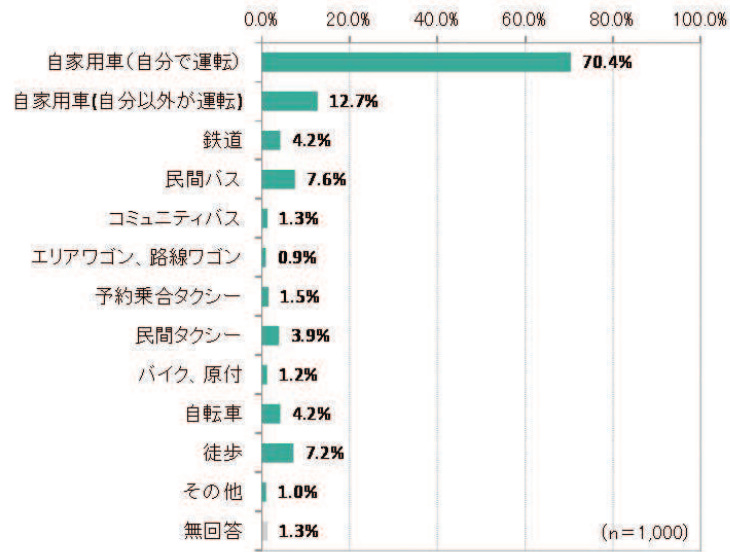
■世帯で所有する自動車の利用状況



(年齢別)



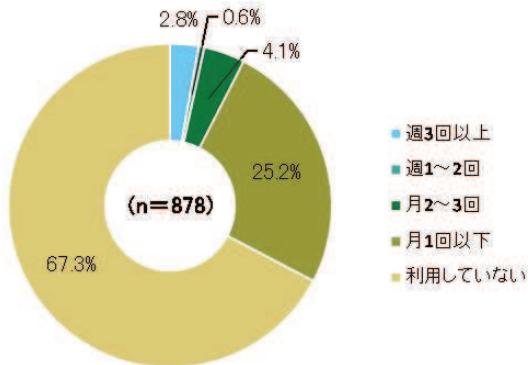
■ 日常の主な交通手段（複数回答）



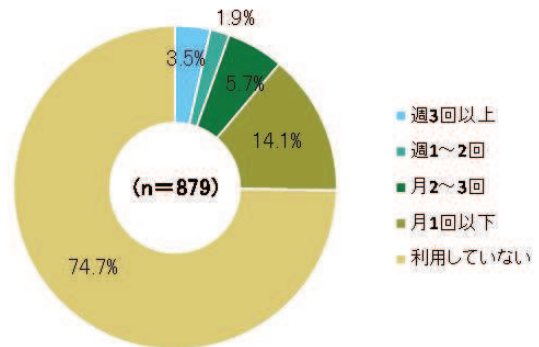
2) 公共交通機関の利用状況

- 公共交通機関の利用状況は、全ての交通機関で利用していないが半数以上を占める結果となっています。
- 月1回以上利用する割合（週3回以上、週1～2回、月2～3回の合計）は、民間バスで11.1%、民間タクシーで8.1%、鉄道で7.5%となっており、コミュニティバスとエリアワゴン、路線ワゴン、予約乗合タクシーはそれぞれ約1%となっています。

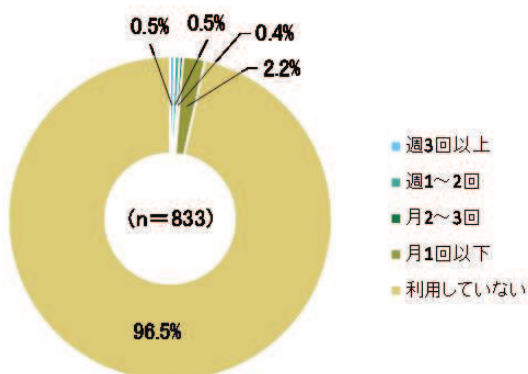
■ 鉄道の利用頻度



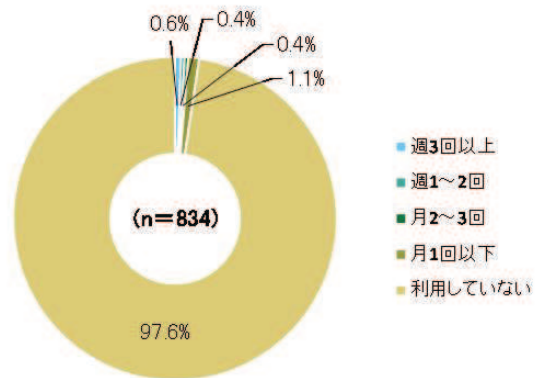
■ 民間バスの利用頻度



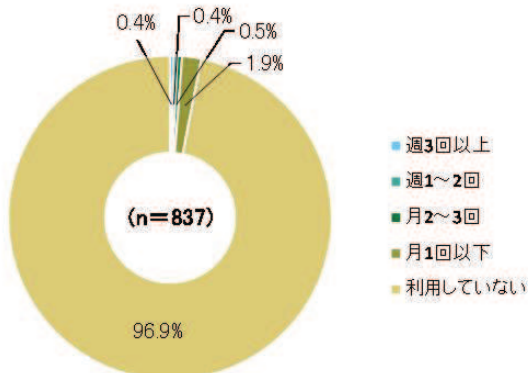
■ コミュニティバスの利用頻度



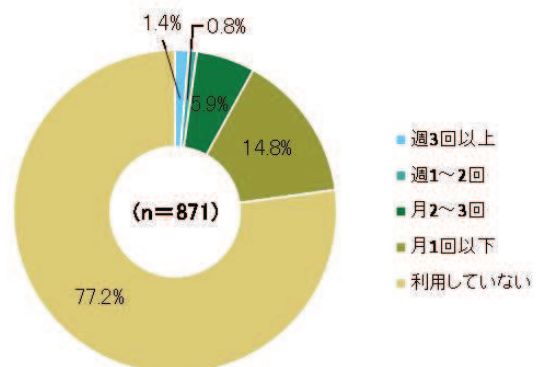
■ エリアワゴン、路線ワゴンの利用頻度



■ 予約乗合タクシーの利用頻度



■ 民間タクシーの利用頻度



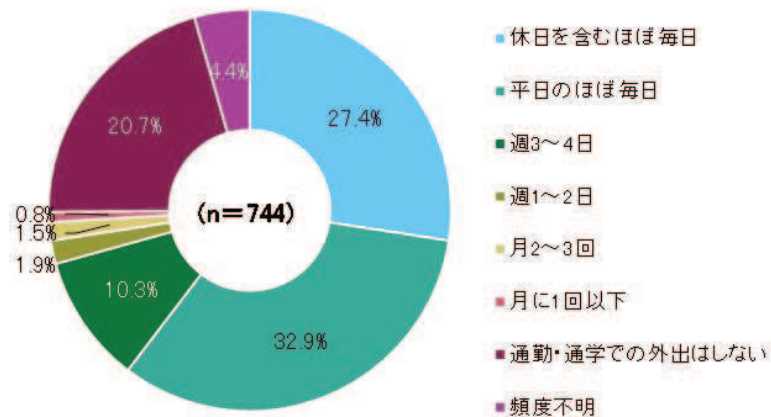
※無回答を除く

3) 外出目的別の動向

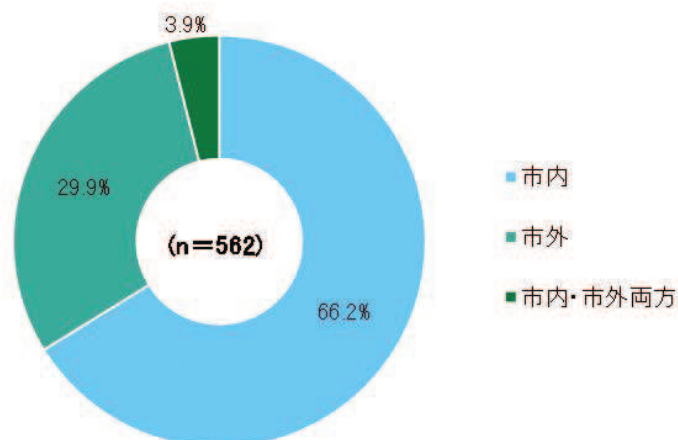
① 通勤・通学

- 平日のほぼ毎日が 32.9%、休日を含むほぼ毎日が 27.4%で全体の約 6 割となっており、主な通勤・通学先は市内が 66.2%、市外が 29.9%となっています。
- 通勤・通学の主な交通手段は、自身運転の自家用車が 80.2%で最も多く、公共交通機関での通勤・通学は民間バスが 5.7%で最多となっています。
- 通勤・通学の主な時間帯は、行きが 8 時台の 35.1%が最も多く、次いで 7 時台の 27.7%となっており、帰りは 18 時台の 25.3%が最も多く、次いで 17 時台の 20.4%となっています。

■ 通勤・通学の頻度

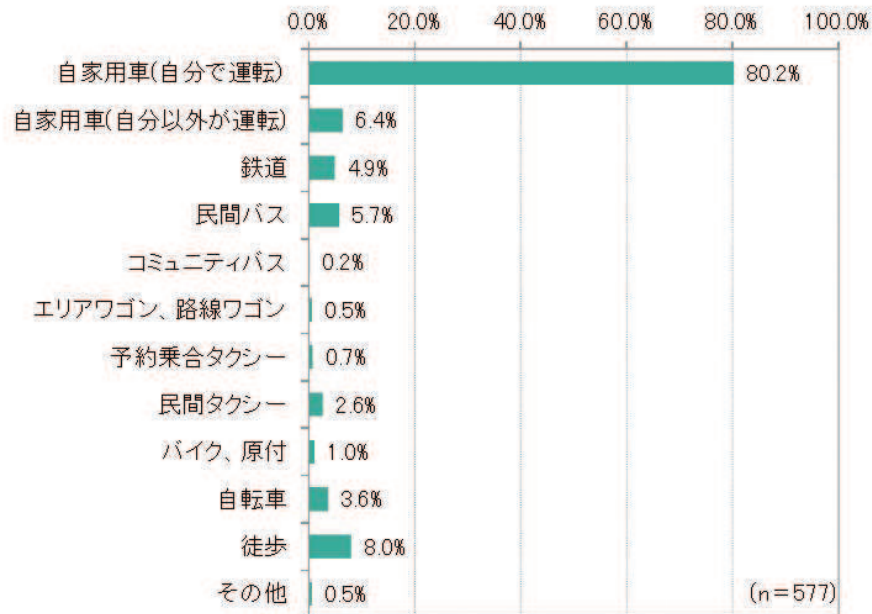


■ 通勤・通学の主な行先

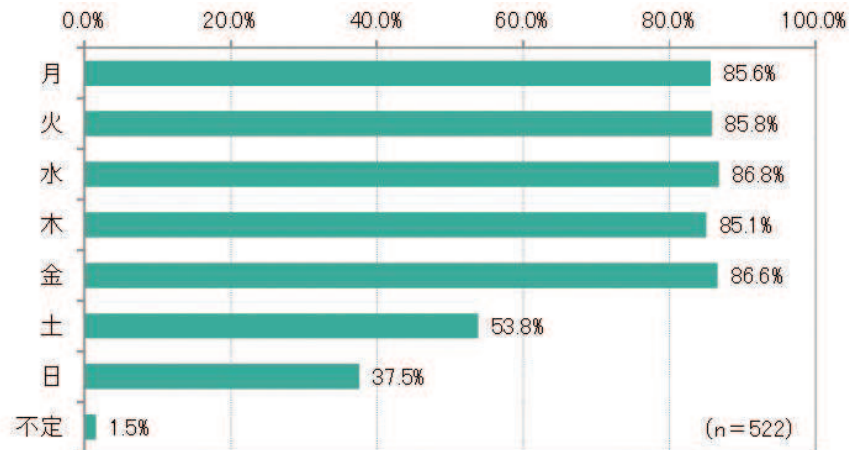


※無回答を除く

■ 通勤・通学の主な交通手段（複数回答）

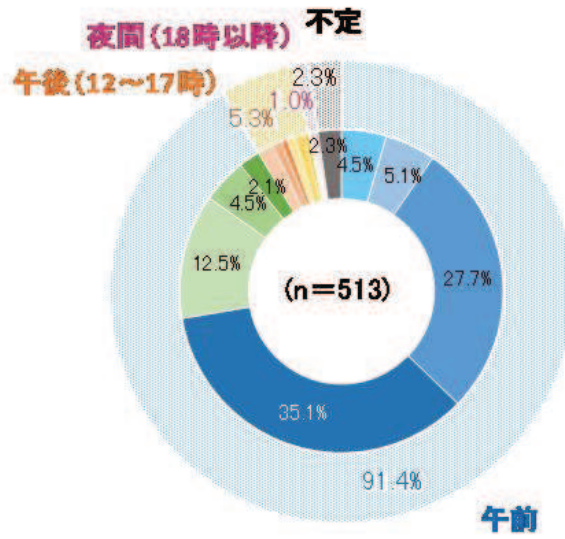


■ 通勤・通学する曜日（複数回答）

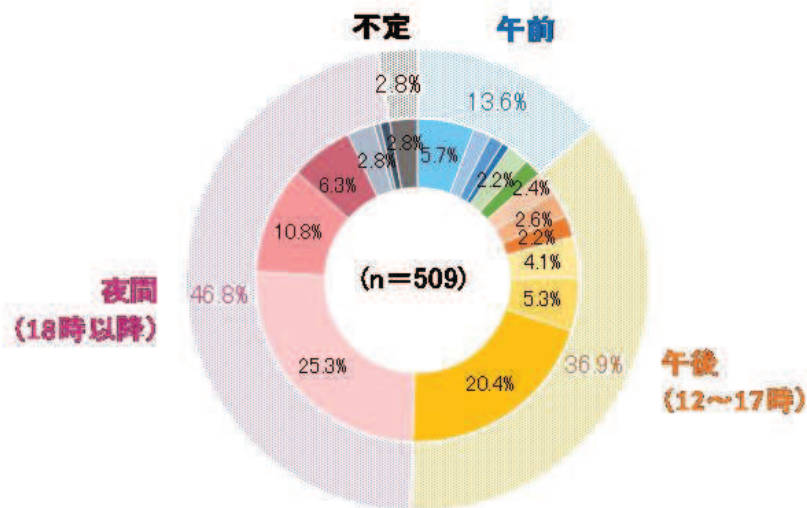


※無回答を除く

■ 通勤・通学の主な時間帯（行き）



■ 通勤・通学の主な時間帯（帰り）

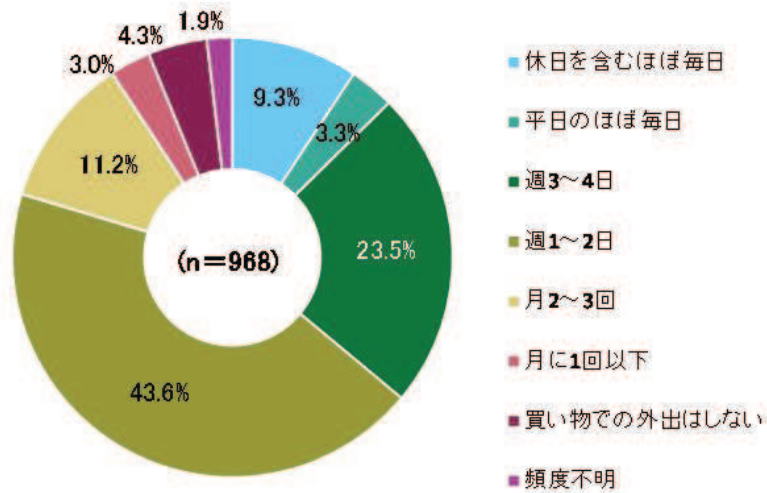


※無回答を除く

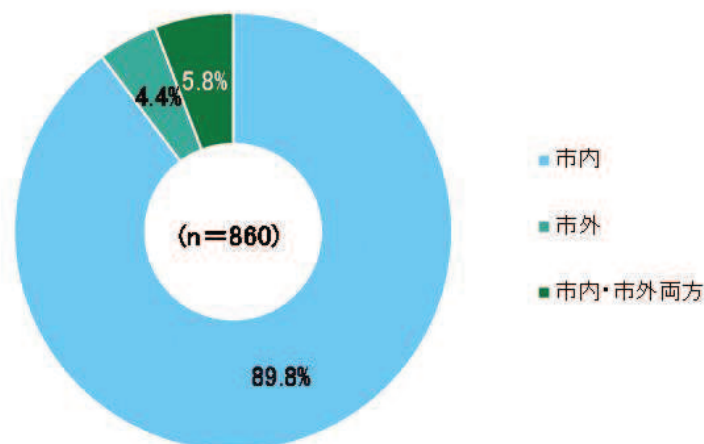
② 買い物

- 買い物の頻度は、週1～2日が43.6%、週3～4日が23.5%で全体の7割弱となっており、主な買い物先は市内で89.8%となっています。
- 買い物の主な交通手段は、自身運転の自家用車の74.9%が最も多く、公共交通機関での買い物は民間バスが4.6%で最多となっています。
- 買い物の主な曜日は土曜日が57.7%で最も多く、次いで日曜日の53.1%となっており、主な時間帯は、行きは午前中が多く57.5%、帰りは午後が多く55.2%となっています。

■ 買い物の頻度

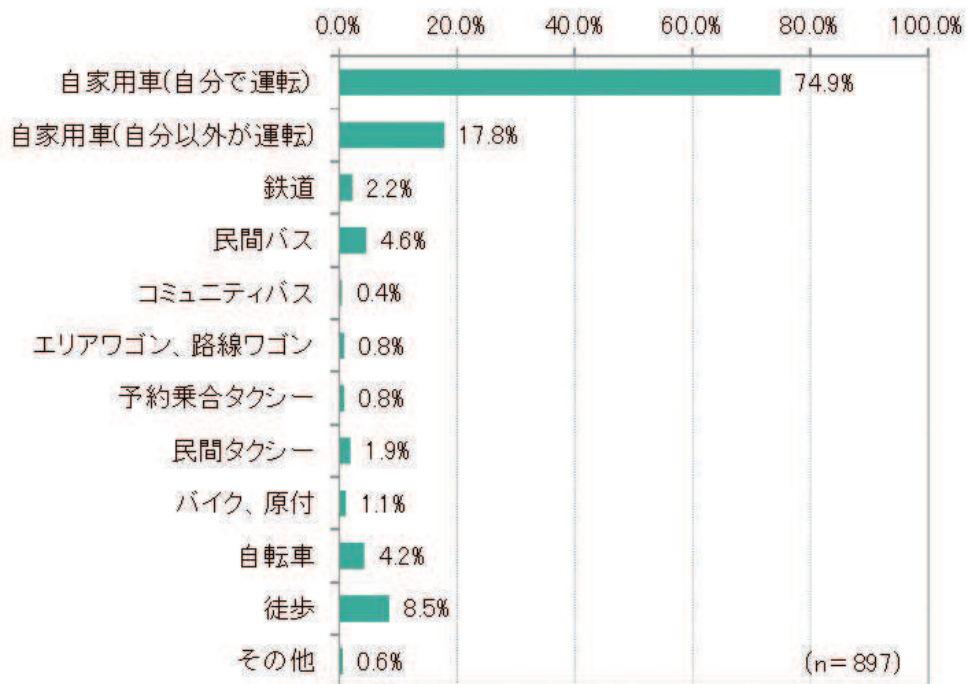


■ 買い物の主な行先

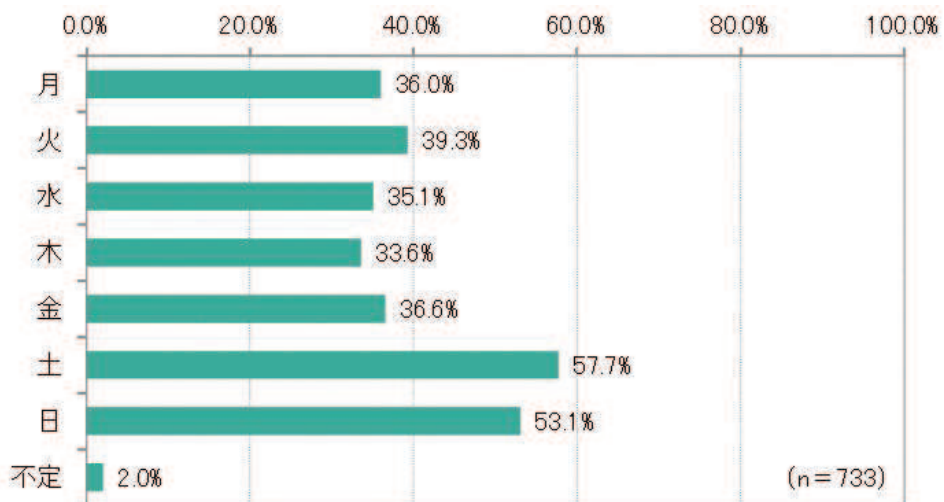


※無回答を除く

■ 買い物の主な交通手段（複数回答）

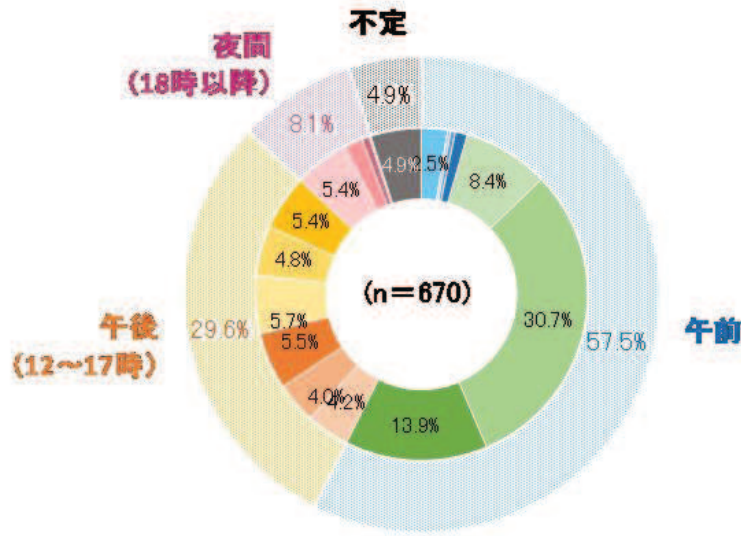


■ 買い物する曜日（複数回答）

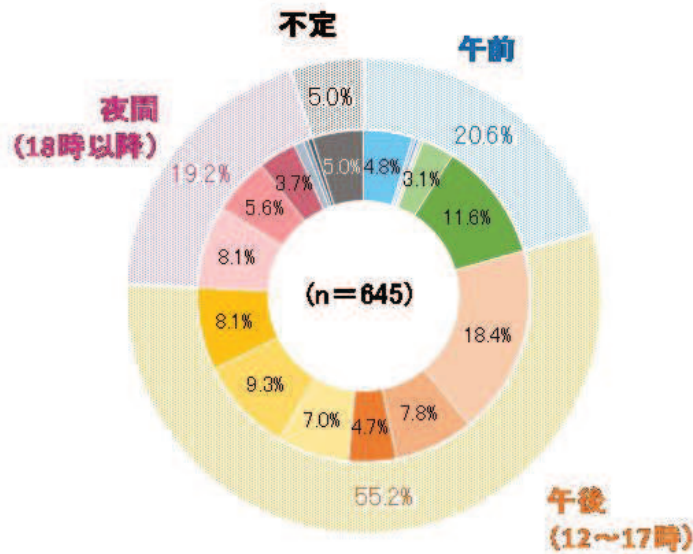


※無回答を除く

■ 買い物の主な時間帯（行き）



■ 買い物の主な時間帯（帰り）

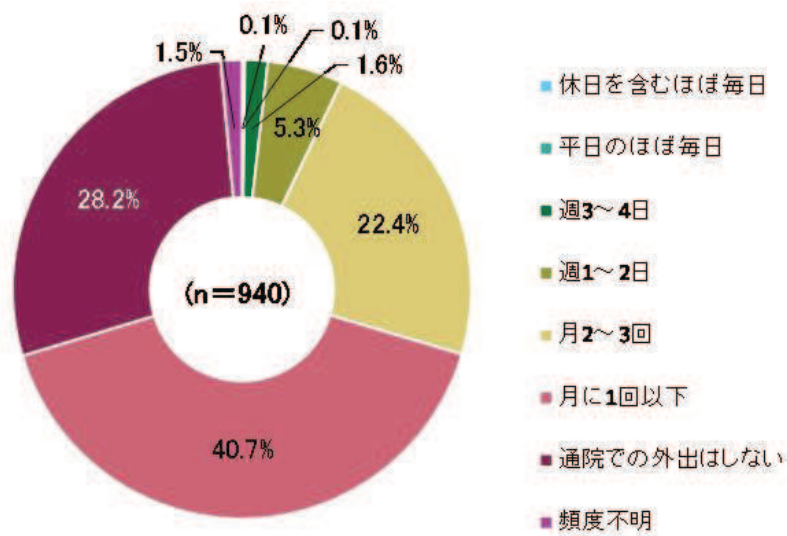


※無回答を除く

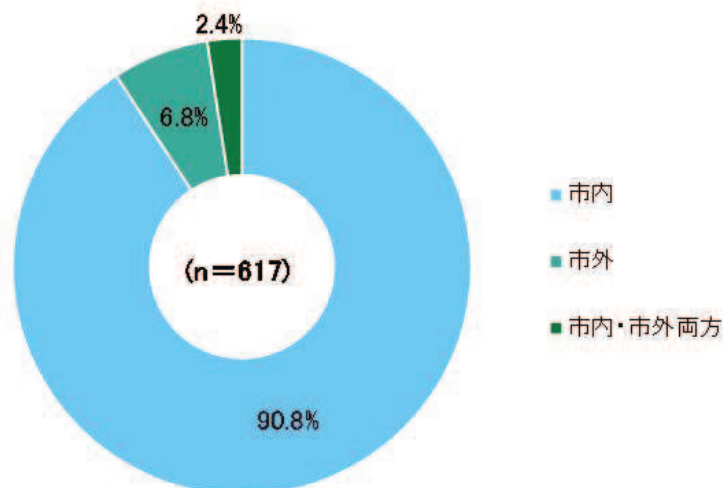
③ 通院

- 通院の頻度は、月1回以下が40.7%で最も多く、次いで月に2～3回が22.4%となっており、通院の主な行先は市内が90.8%となっています。
- 主な交通手段は自身運転の自家用車が69.2%で最も多く、公共交通機関での通院は民間バスの6.1%が最多、次いで民間タクシーの5.7%となっています。
- 通院の主な曜日は金曜日の31.6%が最も多く、次いで火曜日の29.8%となっています。
- 主な時間帯は、行きは午前中が多く79.6%、帰りは午前中44.5%、午後45.8%で同程度の割合となっています。帰りの時間帯は、11時台23.6%、12時台24.1%でお昼前後に通院先から帰る方の割合が高くなっています。

■ 通院の頻度

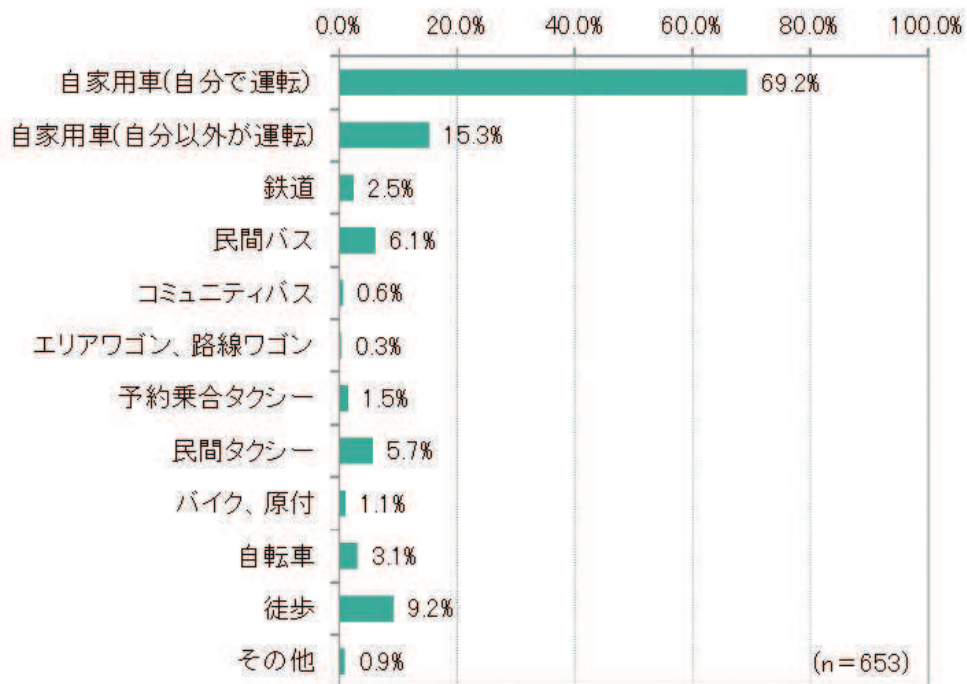


■ 通院の主な行先

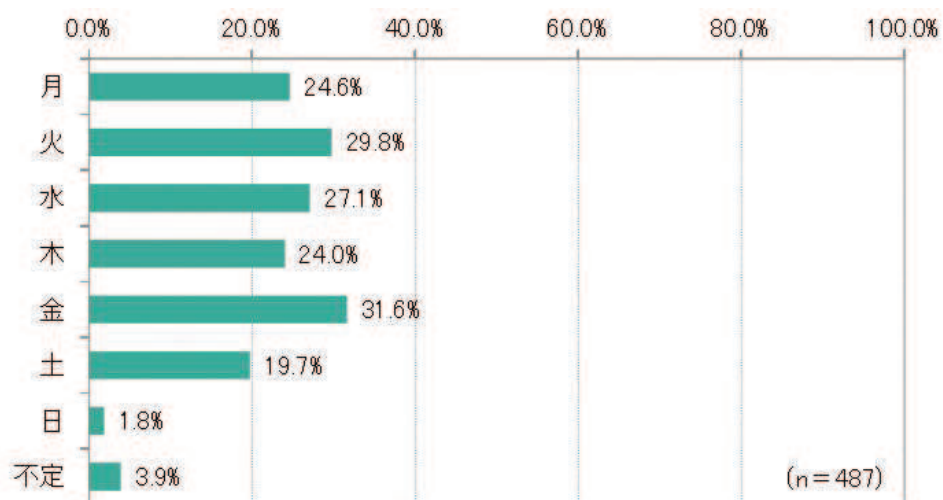


※無回答を除く

■ 通院の主な交通手段（複数回答）

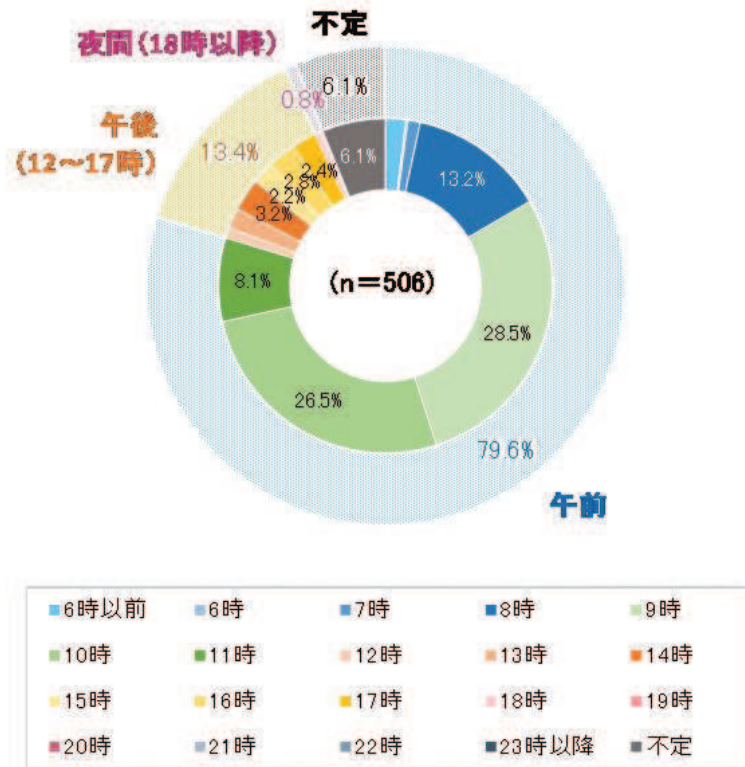


■ 通院する曜日（複数回答）

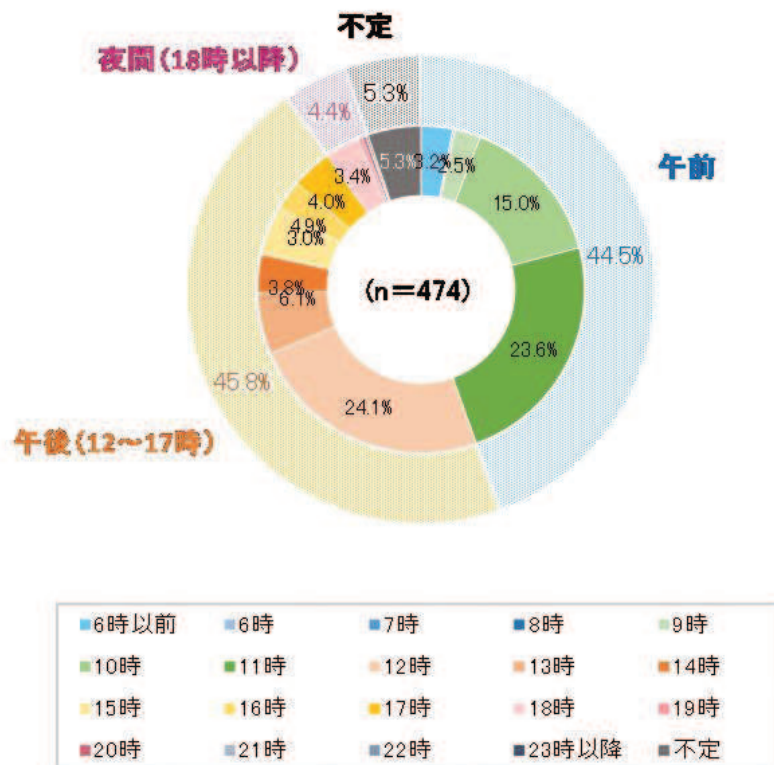


※無回答を除く

■ 通院の主な時間帯（行き）



■ 通院の主な時間帯（帰り）



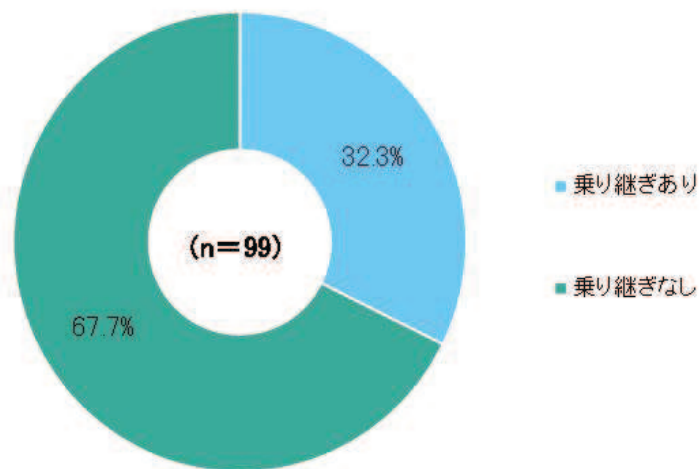
※無回答を除く

4) 外出目的別の公共交通乗り継ぎ状況

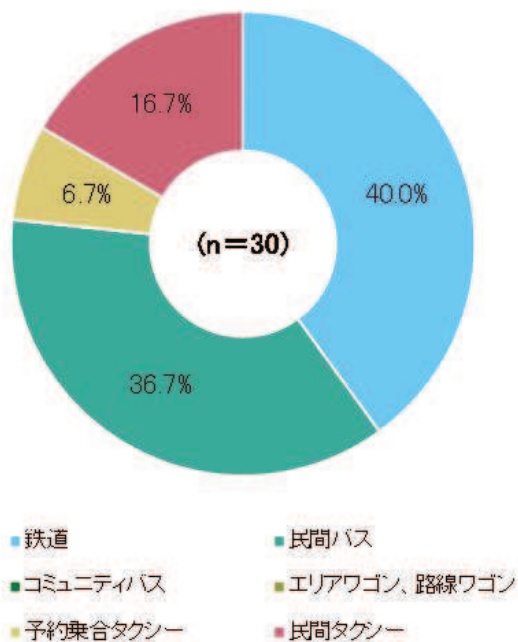
① 通勤・通学

- 通勤・通学での公共交通機関の乗り継ぎ状況は、乗り継ぎありが 32.3%、乗り継ぎなしが 67.7%となっています。
- 最初に利用する交通機関は鉄道が 40.0%で最も多く、次いで民間バスの 36.7%となっています。2つ目に利用する交通機関は民間バスの 52.2%が最も多く、次いで鉄道の 34.8%となっています。
- 乗り継ぎ駅・バス停は、飯塚バスターミナルと博多駅が 13.3%と最多となっています。

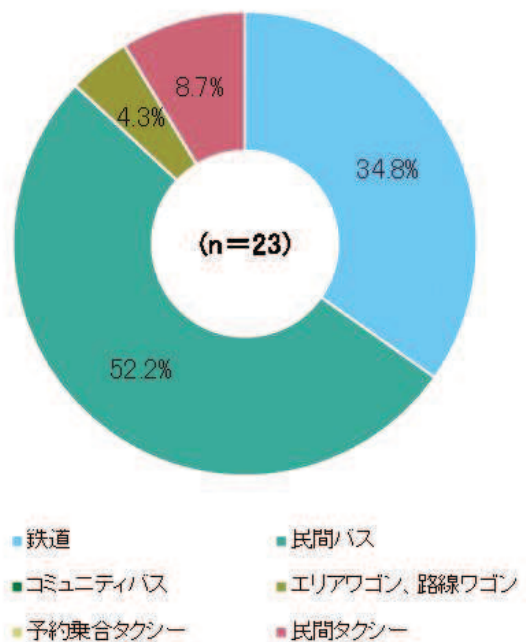
■ 通勤・通学時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関

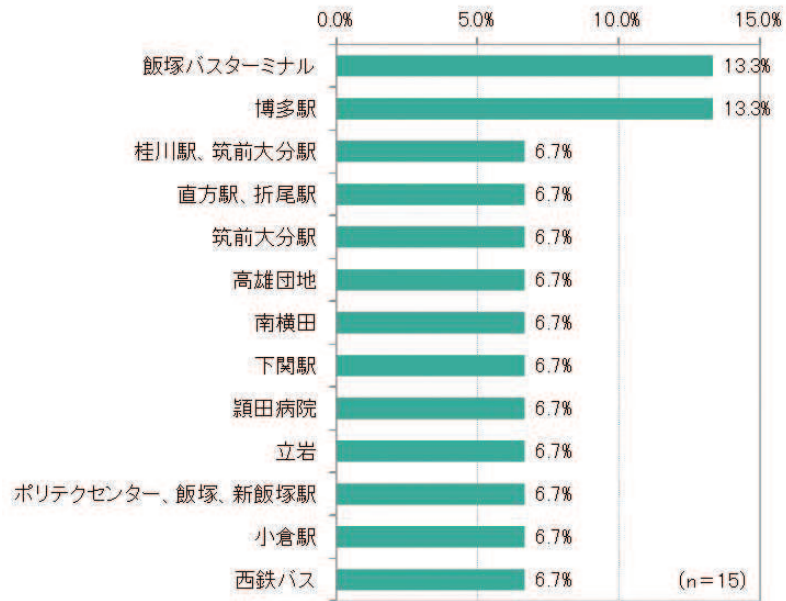


■ 2つ目に利用する交通機関



※無回答を除く

■ 乗り継ぎ駅・バス停（通勤・通学）

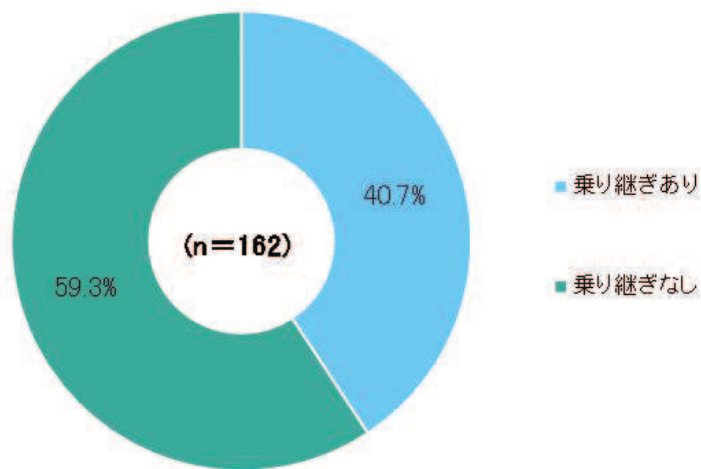


※無回答を除く

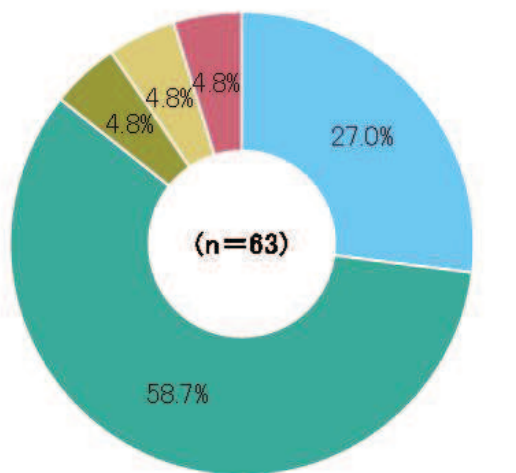
② 買い物

- 買い物での公共交通機関の乗り継ぎ状況は、乗り継ぎありが 40.7%、乗り継ぎなしが 59.3%となっています。
- 最初に利用する交通機関は民間バスが 58.7%で最も多く、次いで鉄道の 27.0%となっています。2 つ目に利用する交通機関も民間バスが 52.4%で最も多く、次いで鉄道の 28.6%となっています。
- 買い物での乗り継ぎ駅・バス停は、飯塚バスターミナルの 21.4%が最も多く、次いで博多駅の 19.0%、筑前庄内駅の 7.1%となっています。

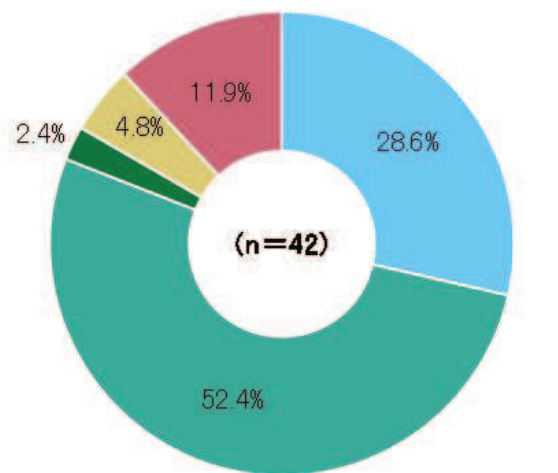
■ 買い物時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関



■ 2 つ目に利用する交通機関

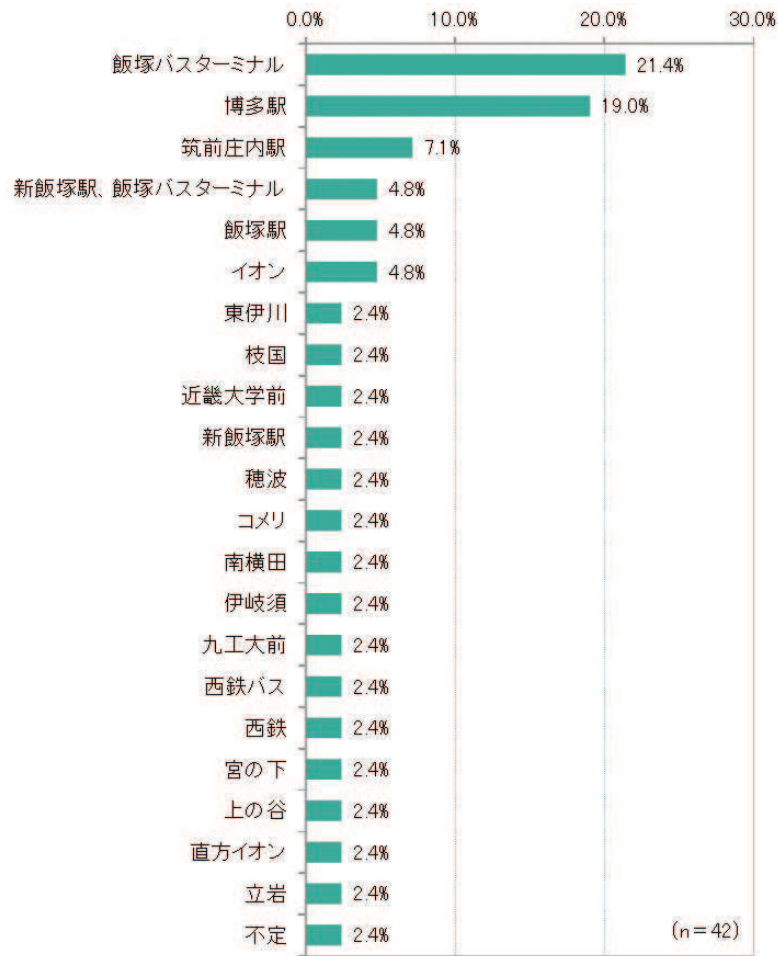


■ 鉄道
■ 民間バス
■ コミュニティバス
■ エリアワゴン、路線ワゴン
■ 予約乗合タクシー
■ 民間タクシー

■ 鉄道
■ 民間バス
■ コミュニティバス
■ エリアワゴン、路線ワゴン
■ 予約乗合タクシー
■ 民間タクシー

※無回答を除く

■ 乗り継ぎ駅・バス停（買い物）

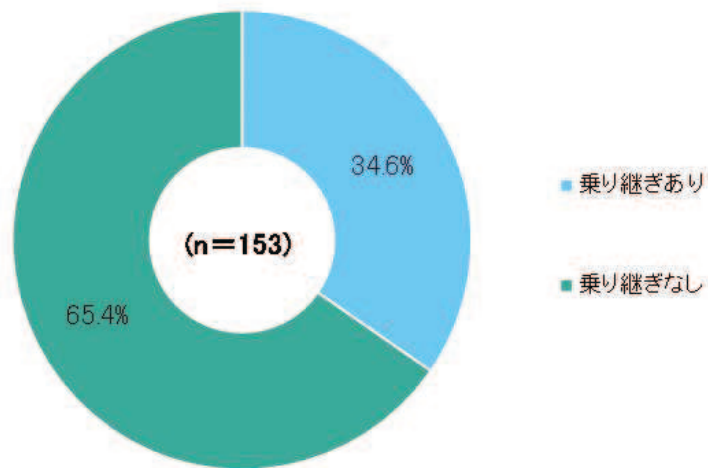


※無回答を除く

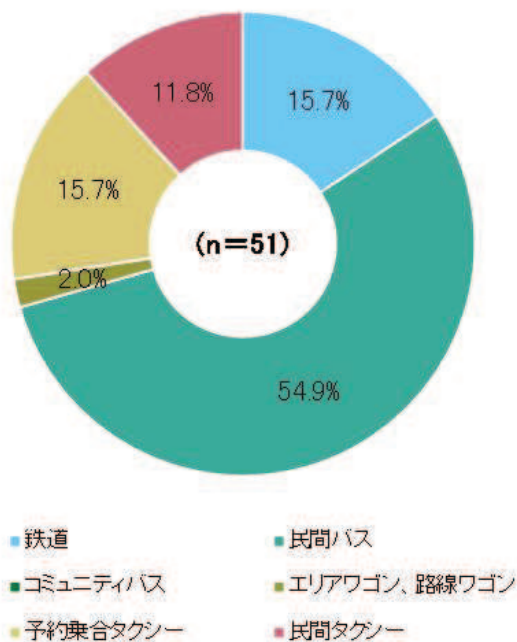
③ 通院

- 通院での公共交通機関の乗り継ぎ状況は、乗り継ぎありが 34.6%、乗り継ぎなしが 65.4% となっています。
- 最初に利用する交通機関は民間バスが 54.9%で最も多く、次いで鉄道と予約乗合タクシーの 15.7%となっています。2つ目に利用する交通機関も民間バスが 34.3%で最も多く、次いで鉄道の 25.7%、民間タクシーの 22.9%となっています。
- 通院での乗り継ぎ駅・バス停は、飯塚バスターミナルの 15.4%が最も多く、次いで博多駅と筑前大分駅、イオンの 7.7%となっています。

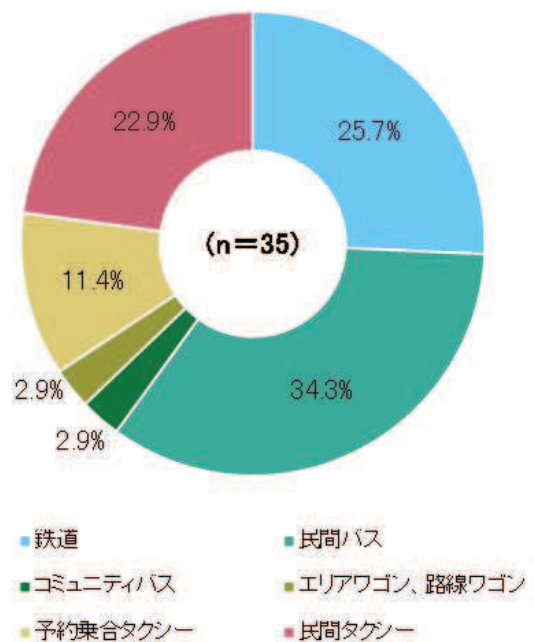
■ 通院時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関

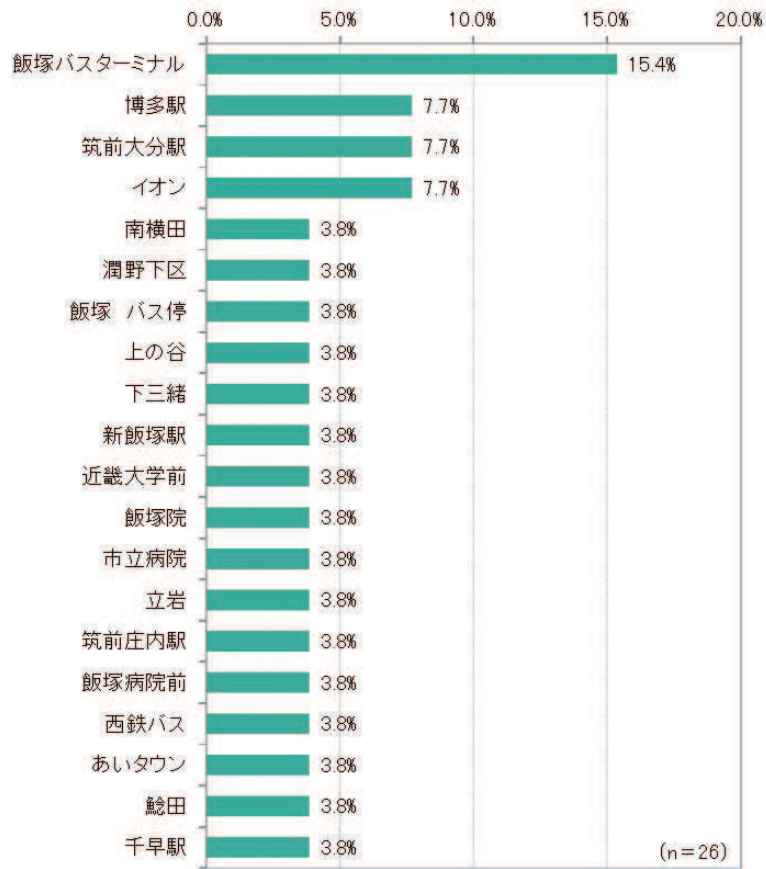


■ 2つ目に利用する交通機関



※無回答を除く

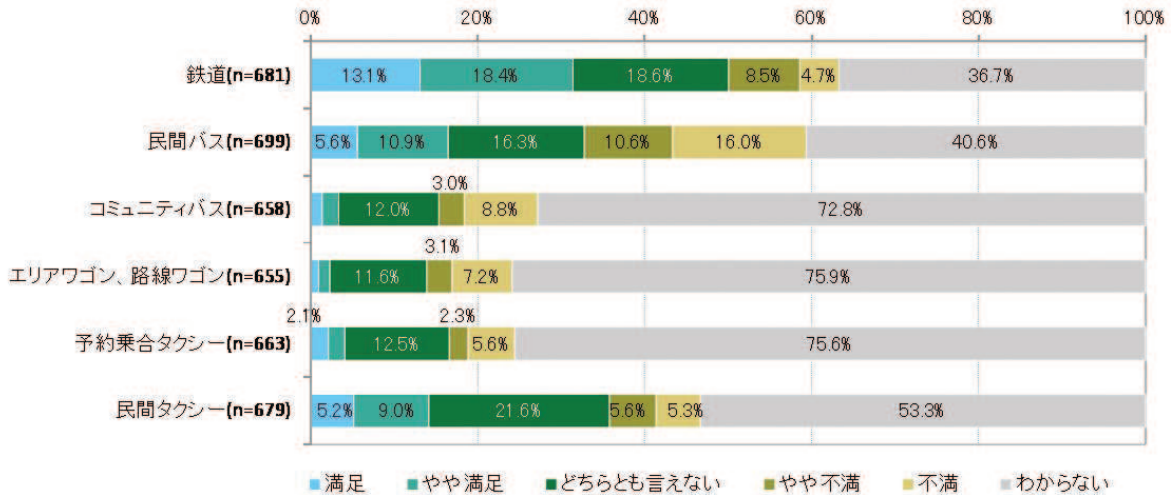
■ 乗り継ぎ駅・バス停（通院）



※無回答を除く

5) 公共交通の満足度

- 「満足」と「やや満足」を合わせた割合は鉄道が31.5%、民間バスが16.5%、民間タクシーが14.2%となっています。
- コミュニティバスとエリアワゴン、路線ワゴン、予約乗合タクシーは「わからない」が7割以上を占めています。

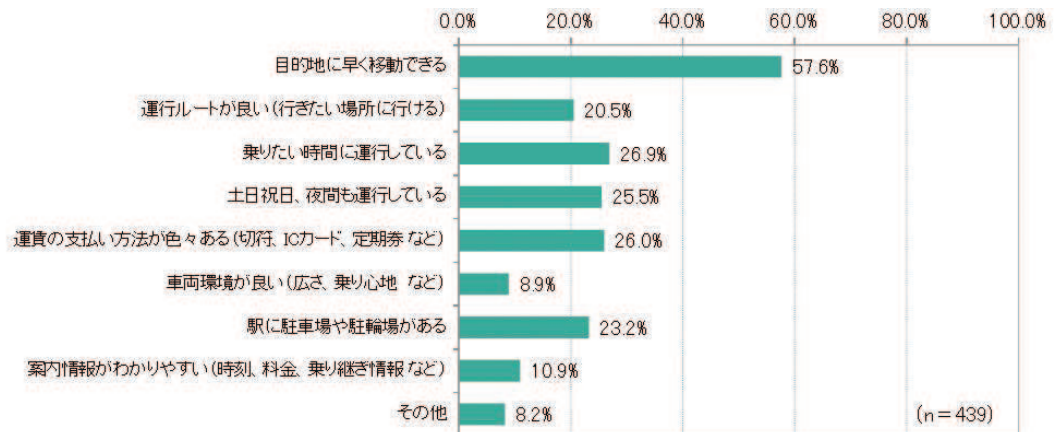


※無回答を除く

6) 公共交通の満足している点

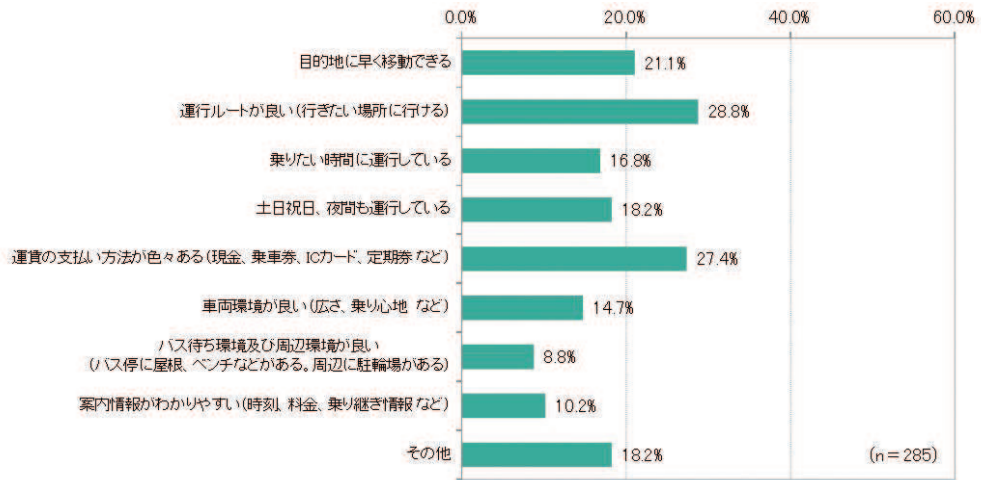
- 鉄道の満足している点は「目的地に早く移動できる」が57.6%で最も高くなっており、「乗りたい時間に運行している」、「運賃の支払い方法が色々ある（切符、乗車券、ICカード、定期券など）」、「土日祝日、夜間も運行している」と続いています。
- 民間バスは、「運行ルートが良い（行きたい場所に行ける）」の28.8%が最も多く、次いで「運賃の支払い方法が色々ある（現金、乗車券、ICカード、定期券など）」の27.4%となっています。
- コミュニティバス、予約乗合タクシー、エリアワゴン・路線ワゴンはいずれも「運賃が安い」が最多となっています。

■ 鉄道（複数回答）

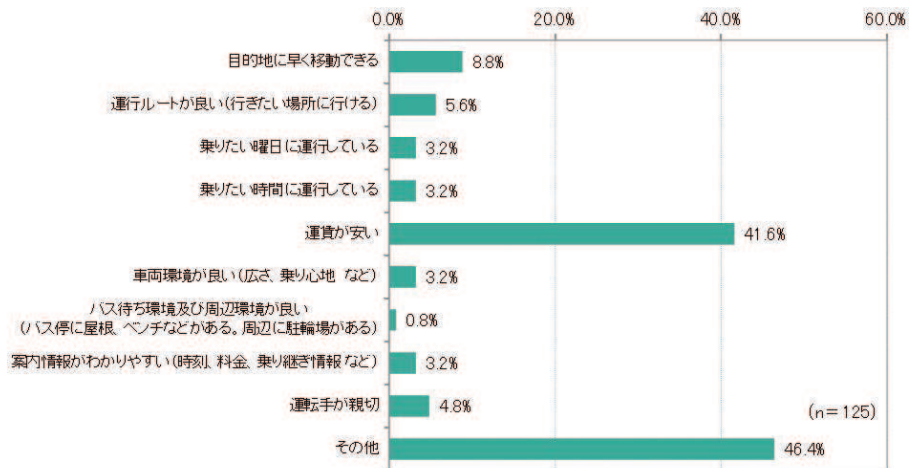


※無回答を除く

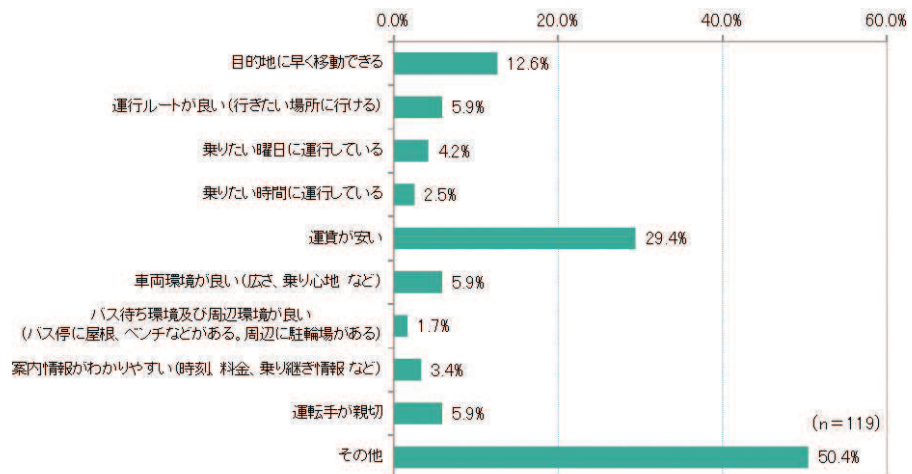
■ 民間バス（複数回答）



■ コミュニティバス（複数回答）

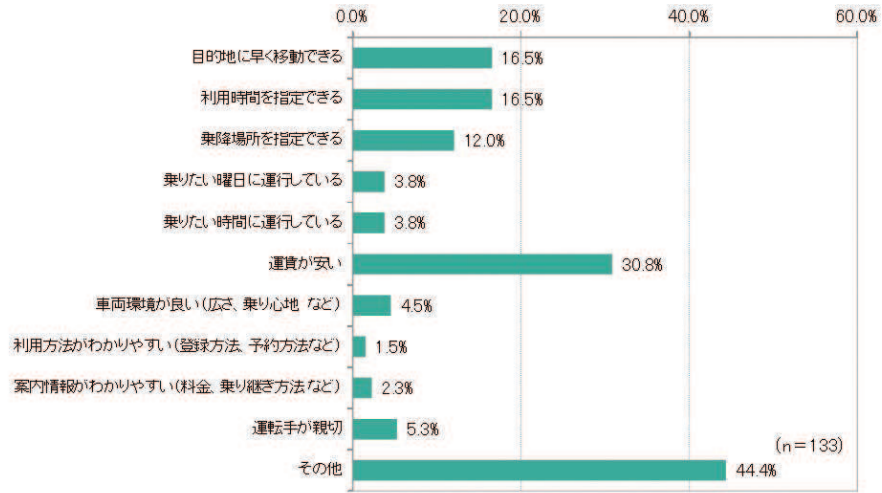


■ エリアワゴン・路線ワゴン（複数回答）

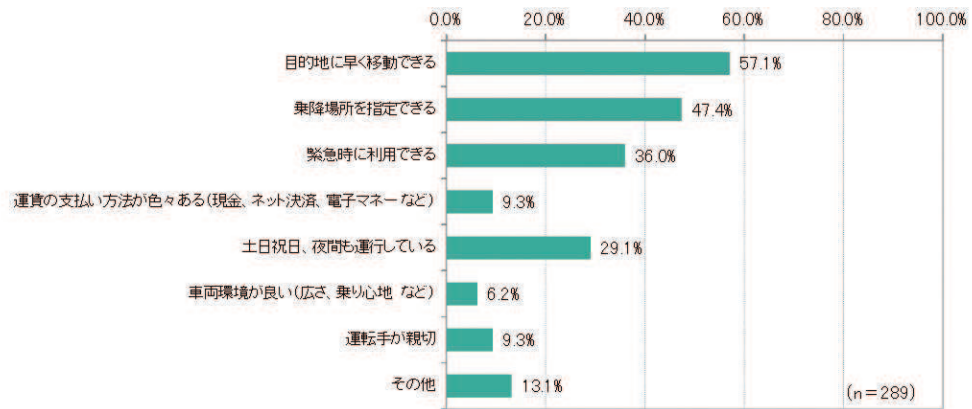


※無回答を除く

■ 予約乗合タクシー（複数回答）



■ 民間タクシー（複数回答）



※無回答を除く