

令和4年度
高校生アンケート調査
報告書

—目次—

1 実施概要	1
1-1 調査目的と実施方法.....	1
1-2 アンケート調査票.....	2
2 総括	4
2-1 本年度調査結果の概要.....	4
2-2 本市高校生の特性・特徴.....	7
2-3 過年度調査結果からの変化.....	9
3 調査結果	15
3-1 回答者属性.....	15
3-2 登下校時の主な交通手段.....	16
3-3 公共交通に対する要望(自由意見).....	21
3-4 学校別の状況.....	23

1 実施概要

1-1 調査目的と実施方法

高校生通学時の移動方法を把握することを目的に、嘉飯地区の県立高校に通う1年生を対象に、配布・回収を各高校に依頼したアンケート調査を実施した。過去2回も含めた実施概要は次のとおりである。

▼ 高校生アンケート調査の概要

対 象	嘉飯地区の県立高校1学年全員	
調 査 方 法	各学校に配布・回収を依頼	
実 施 期 間	令和4年度	令和4年7月20日(水)～8月31日(水)
	令和3年度	令和3年6月18日(金)～7月21日(水)
	平成29年度	平成29年10月19日(木)～10月27日(金)

▼ 各高校のアンケート配布・回収状況

高校名	令和4年度		
	配布数	回答数	回収率
稲築志耕館高校	154	138	89.6%
嘉穂高校	280	206	73.6%
嘉穂総合高校	111	91	82.0%
嘉穂東高校	218	214	98.2%
合 計	763	649	85.1%

■参考(過年度調査)

▼ 各高校のアンケート配布・回収状況(過年度調査)

高校名	令和3年度			平成29年度		
	配布数	回答数	回収率	配布数	回答数	回収率
稲築志耕館高校	187	181	96.8%	238	225	94.5%
嘉穂高校	283	277	97.9%	320	316	98.8%
嘉穂総合高校	128	121	94.5%	149	142	95.3%
嘉穂東高校	201	199	99.0%	238	233	97.9%
合 計	799	778	97.4%	945	916	96.9%

1-2 アンケート調査票

アンケート調査票は、過去2回と同様に次の調査票を使用している。
(問8は令和4年度調査のみ)

飯塚市地域公共交通に関する高校生アンケート 調査票

1. あなたご自身についてお尋ねします。

問1. あなたの性別(性自認)を教えてください。(該当する数字に○をつけてください。)

1. 男 2. 女

問2. あなたのお住まいを教えてください。(該当する数字に○をつけてください。)

1. 飯塚市 2. 嘉麻市 3. 桂川町
4. 県内他市町村(市・町・村)

問3. 学校までのおおよその距離を教えてください。

() km

2. 登下校時の交通手段についてお尋ねします。

問4. 登下校時の主な交通手段は何ですか。(該当する数字に○をつけてください。複数回答可。)

登校時	1. 徒歩	2. 自転車	3. 自動車	4. 鉄道(JR)
	5. バス(西鉄バス・市のバス)	6. その他()		
下校時	1. 徒歩	2. 自転車	3. 自動車	4. 鉄道(JR)
	5. バス(西鉄バス・市のバス)	6. その他()		

問5. 問4.で3.自動車を選んだ方にお尋ねします。理由は何ですか。(該当する数字に○をつけてください。)

登校時	1. 近くに鉄道やバスなどの公共交通機関がない。 2. 公共交通機関はあるが、時間帯が合わない。 3. 家族の通勤時間帯と重複するため、送迎をしてもらっている。 4. 交通費が高い。 5. その他()
下校時	1. 近くに鉄道やバスなどの公共交通機関がない。 2. 公共交通機関はあるが、時間帯が合わない。 3. 家族の通勤時間帯と重複するため、送迎をもらっている。 4. 交通費が高い。 5. その他()

※裏面があります

問6. 問4. で4. 鉄道、5. バスを選んだ方にお尋ねします。最寄りの駅・バス停までの交通手段は何ですか。(該当する数字に○をつけてください。)

登校時	1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動車 4. その他 ()
下校時	1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動車 4. その他 ()

3. 現在、そして今後の公共交通の利用についてお尋ねします。

問7. 公共交通を利用している方にお尋ねします。通学するうえで不便に感じていること、こうであったらいいと思うことが何かありますか。(特になければ、記入不要です。)

[例：JRの駅に無料の駐輪場があったらよい。・・・など]

問8. 公共交通を利用していない方にお尋ねします。

どのようになれば公共交通を利用しようと思いますか。(特になければ、記入不要です。)

[例：乗り継ぎなしで行けるようにしてほしい。
定期券がもっと安くなれば利用したい。・・・など]

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

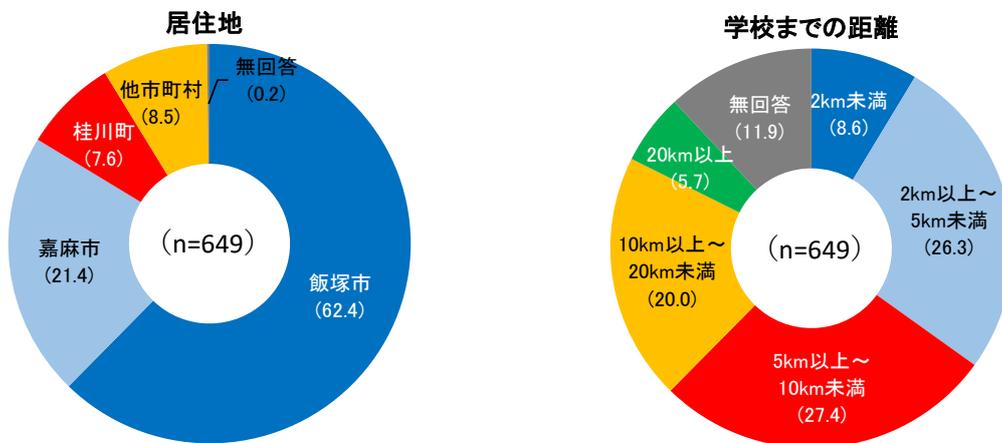
2 総括

2-1 本年度調査結果の概要

令和4年度調査結果の概要は次のとおりである。

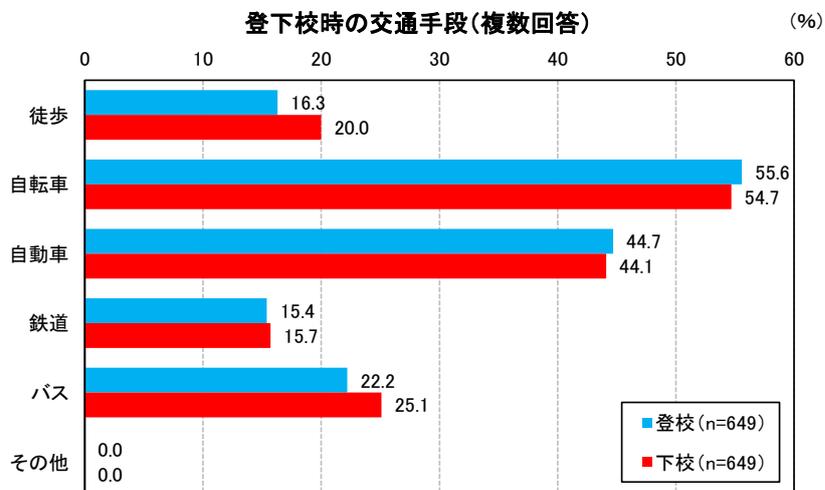
■回答者属性（生徒の居住地・学校までの距離）

- ◆ 生徒の居住地は「飯塚市」、「嘉麻市」、「桂川町」の順に大きく、2市1町で全体の90%以上を占める
- ◆ 学校までの距離は「10km未満」で全体の約60%を占める一方、「20km以上」も約6%存在する



■登校時の交通手段

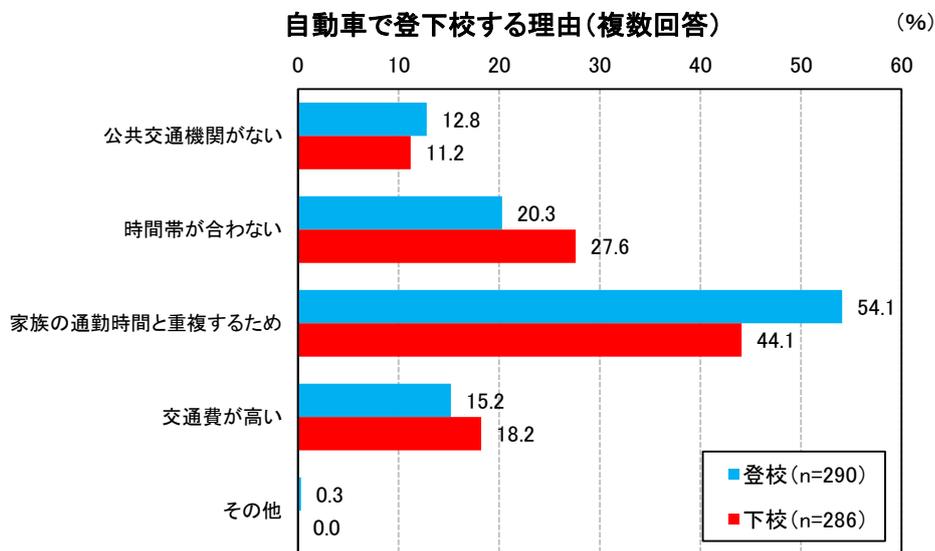
- ◆ 登下校時それぞれ「自転車」の回答割合が最も大きく、回答者の半数以上を占める
- ◆ 次に回答割合が大きいのは「自動車」であり、「鉄道」や「バス」の公共交通機関の利用割合はいずれも20%前後となっている



※数字は、回答者数(n値)に対する割合を示す
※『登校』回答数(MA=1,001)
※『下校』回答数(MA=1,036)

■自動車で登下校する理由

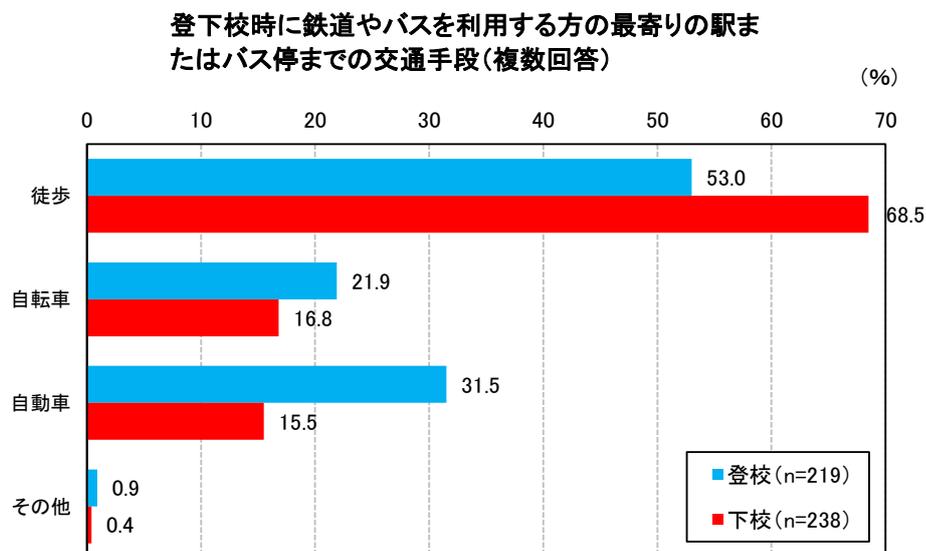
- ◆ 「家族の通勤時間と重複するため」が突出して大きくなっている
- ◆ 登校時と下校時で、自動車による送迎を利用する理由の割合が異なっている



※数字は、回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※『登校』回答数(MA=298)
 ※『下校』回答数(MA=289)

■登下校時に鉄道・バスを利用する方の最寄りの駅・バス停までの交通手段

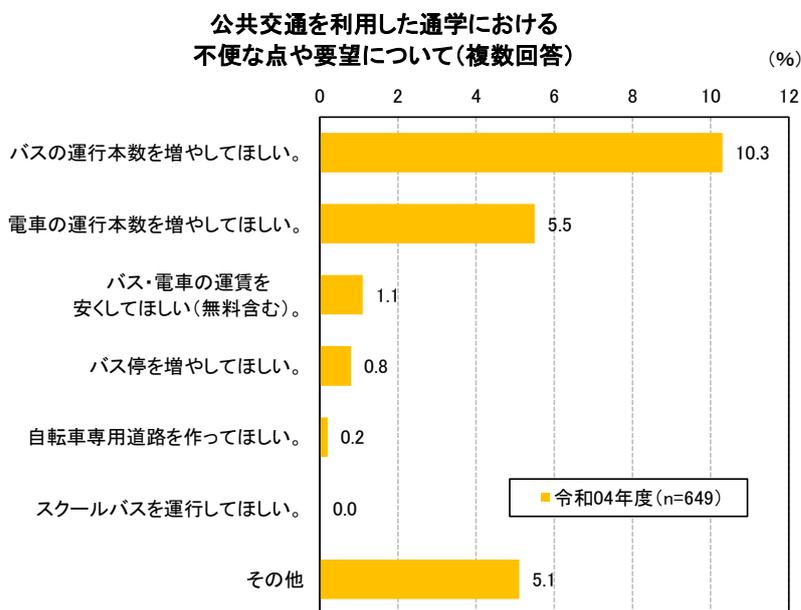
- ◆ 「徒歩」が最も大きく、次に「自動車」、「自転車」の順となっている
- ◆ 登校時と下校時を比べると、下校時に「自動車」が16.0%減少し、「徒歩」が15.5%増加していることから、登校時は「自動車」による送迎、下校時は「徒歩」による帰宅をしている生徒が一定数いることがわかる



※数字は、回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※『登校』回答数(MA=235)
 ※『下校』回答数(MA=241)

■不便な点や要望

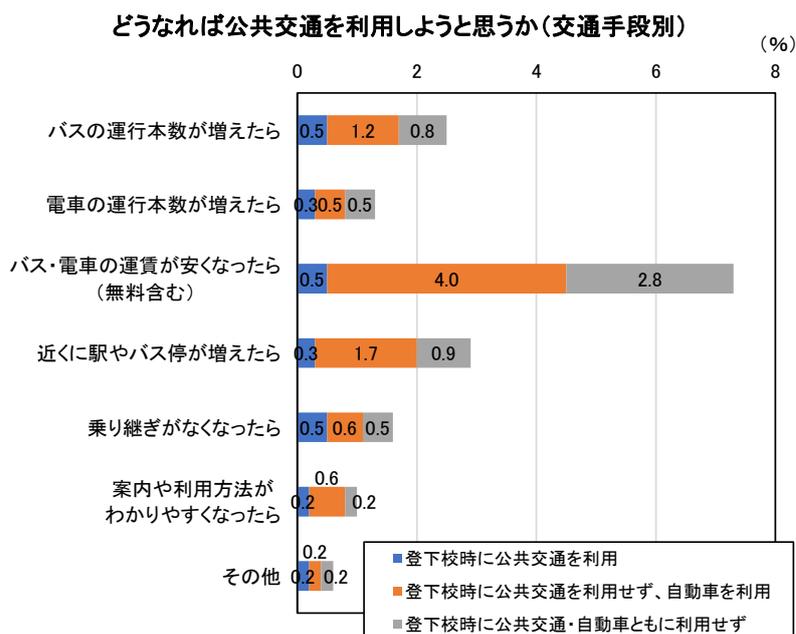
- ◆ バスや電車の運行本数増加を望む声が多くなっている



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
※令和04年度回答数(MA=149)

■どうなれば公共交通を利用しようと思うか

- ◆ 全体では「バス・電車の運賃が安くなったら」の回答割合が最も大きくなっているが、登下校時の交通手段別に見ると、その大半を占めるのは登下校時に公共交通を利用していない方であることがわかる

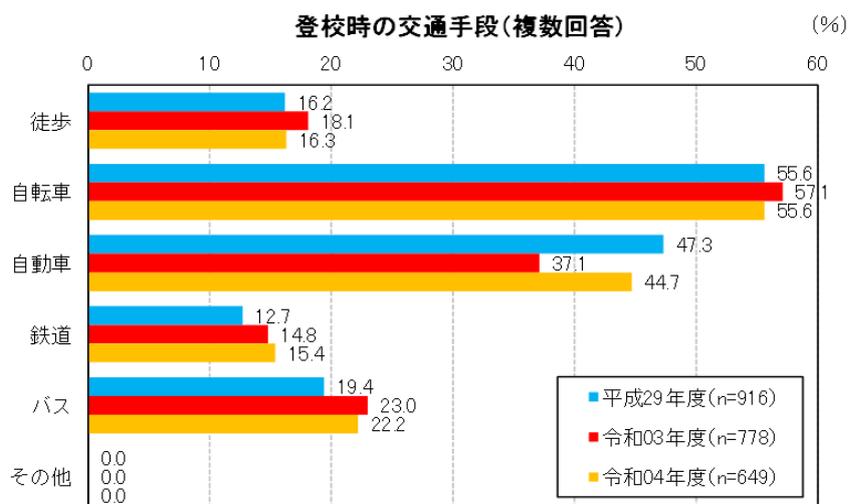


※数字は、各年度の回答者数(n=649)に対する割合を示す ※令和04年度回答数(MA=112)
※登校・下校のいずれかで、バスまたは鉄道を利用する場合は「登下校時に公共交通を利用」、バスまたは鉄道を利用せず、自動車を利用する場合は「登下校時に公共交通を利用せず、自動車を利用」、バス、鉄道、自動車を利用しない場合は「登下校時に公共交通・自動車ともに利用せず」に分類

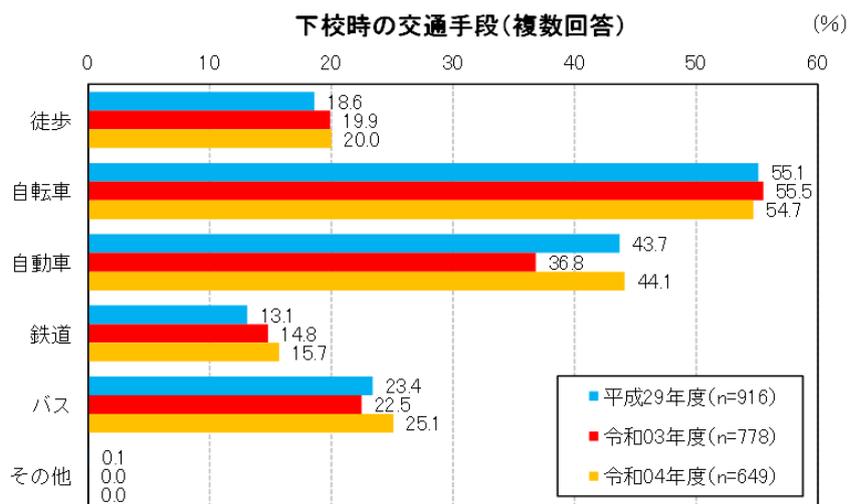
2-2 本市高校生の特性・特徴

本市の高校生の特性・特徴は次のとおりである。

- 登下校時それぞれ「自転車」の回答割合が最も大きく、半数以上を占めている。次に回答割合が大きいのは「自動車」で約4割を占めている。
- 参考資料ではあるが、LINE リサーチが全国の高校生 2,160 人を対象にしたアンケートによると、通学手段で最も多いのは「自転車」の56%で、これは本市と同水準となっている。
- 一方で「自動車」においては本市の回答割合が全国に比べ大幅に大きく、本市高校生の通学時における自動車依存度の高さが窺える。



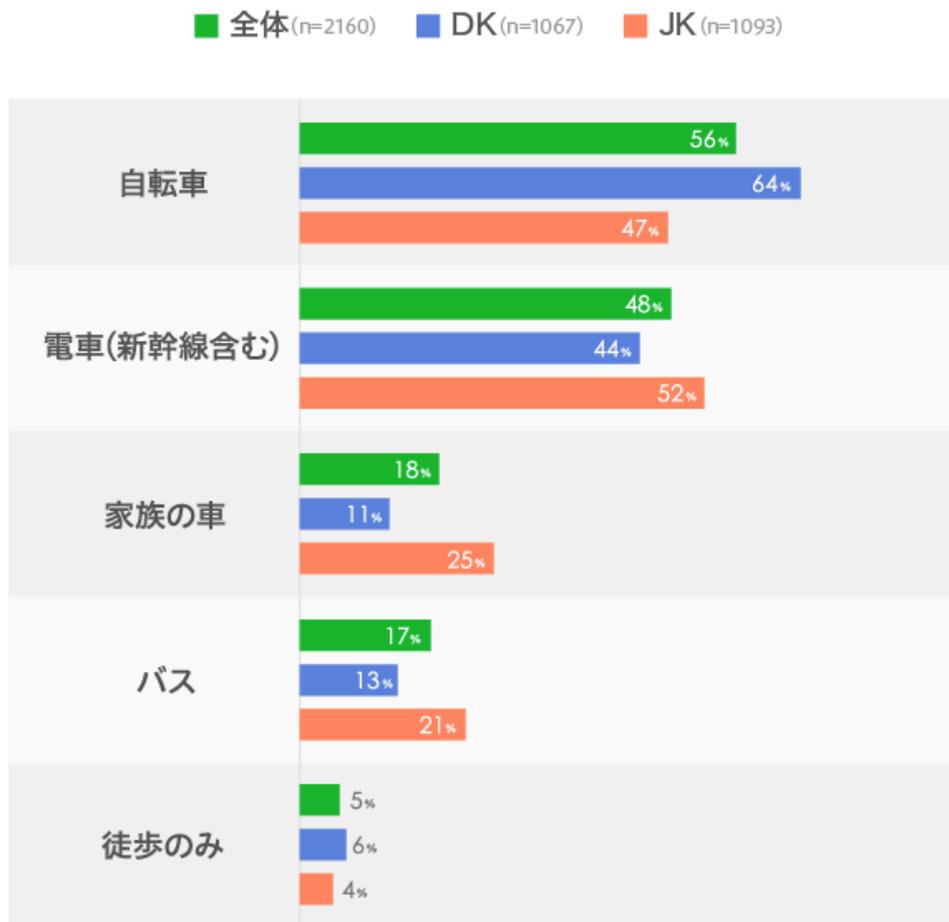
※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,384)、令和03年度回答数(MA=1,168)
 令和04年度回答数(MA=1,001)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,410)、令和03年度回答数(MA=1,163)
 令和04年度回答数(MA=1,036)

高校に通学するときの交通手段は？

高校への通学手段



LINEリサーチ調べ
※複数回答・上位抜粋

出典：LINE リサーチ（LINE ユーザーを対象にしたスマートフォン Web 調査）

調査対象：日本全国の高校 1 年生～3 年生の男女

実施時期：2020 年 10 月 6 日～9 日

DK は男子高校生を、JK は女子高校生を示す

2-3 過年度調査結果からの変化

過年度に実施した過去2回（平成29年度、令和3年度）の調査結果と本年度に実施した調査結果との比較検証は次のとおりである。

■生徒の居住地の変化

●過去5年（H29～R4）の変化

○2市1町（飯塚市、嘉麻市、桂川町）以外の他市町村からの通学者が増加している。

●昨年度（R3）からの変化

○嘉麻市からの通学が減少し、2市1町（飯塚市、嘉麻市、桂川町）以外の他市町村からの通学者が増加している。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（居住地）

回答	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より
飯塚市	→ -0.3%	→ -0.3%
嘉麻市	→ -0.7%	↓ -2.0%
桂川町	→ -0.4%	→ +0.4%
他市町村	↗ +2.3%	↗ +2.2%

凡例	
↗	2%以上増加
→	増減±2%未満
↓	2%以上減少

■居住地から学校までの距離の変化

●過去5年（H29～R4）の変化

- 「2km 以上～5km 未満」が増加する一方で、「5km 以上～10km 未満」が減少しており、全体的に近距離化傾向にある。

●昨年度（R3）からの変化

- 「5km 以上～10km 未満」が減少しているが、他は概ね横ばいである。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（学校までの距離）

回答	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より
2km 未満	→ -1.4%	→ -0.4%
2km 以上～5km 未満	↗ +3.8%	→ -1.1%
5km 以上～10km 未満	↘ -4.5%	↘ -2.7%
10km 以上～20km 未満	→ +1.0%	→ +0.1%
20km 以上	→ -1.1%	→ -0.7%

凡例	
↗	2%以上増加
→	増減±2%未満
↘	2%以上減少

■登下校時の交通手段の変化

●登校時

- H29 からの変化は、「自動車」は減少しているが、一方で「バス」や「鉄道」の公共交通は増加している。
- R3 からの変化は「自動車」が大きく増加しており、「バス」や「鉄道」の公共交通は横ばいとなっている。

●下校時

- H29 からの変化は、「自動車」は横ばいとなっており、「バス」や「鉄道」の公共交通は増加している。
- R3 からの変化は、「自動車」が登校時と同様に大きく増加しており、「バス」や「鉄道」の公共交通は「バス」に大きな変化はないが、「鉄道」が増加している。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（登下校時の交通手段）

回答	登校時		下校時	
	5年前 (H29)より	昨年 (R3)より	5年前 (H29)より	昨年 (R3)より
徒歩	➡ +0.1%	➡ -1.8%	➡ +1.4%	➡ +0.1%
自転車	➡ ±0.0%	➡ -1.5%	➡ -0.4%	➡ -0.8%
自動車	↘ -2.6%	↗ +7.6%	➡ +0.4%	↗ +7.3%
バス	↗ +2.7%	➡ +0.6%	↗ +2.6%	➡ +0.9%
鉄道	↗ +2.8%	➡ -0.8%	➡ +1.7%	↗ +2.6

凡例	
↗	2%以上増加
➡	増減±2%未満
↘	2%以上減少

■自動車で登下校する理由の変化

●登校時

- H29 からの変化は、「公共交通がない」が減少しているが、「家族の通勤時間帯と重複するため」が増加していることから、公共交通の利用が出来るものの、便利な移動手段として自動車での通学が選ばれている状況が窺える。
- R3 からの変化は、「時間帯が合わない」の増加が大きくなっているため、この1年の中でも登校時間など何らかの環境変化があった可能性がある。

●下校時

- H29 からの変化は、登校時と比べると「時間帯が合わない」の増加が大きくなっているため、下校時間など何らかの環境変化があった可能性がある。
- R3 からの変化は、H29 からの変化と概ね同様であるが、登校時と比べると「家族の通勤時間帯と重複するため」の割合が低いことから、家族の時間帯と合わないが、自動車で迎えに来てもらっている状況が窺え、保護者の負担となっていることが考えられる。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（自動車で登下校する理由）

回答	登校時		下校時	
	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より
公共交通がない	 -2.0%	 -1.0%	 -4.1%	 -3.1%
時間帯が合わない	 +1.6%	 +5.1%	 +11.1%	 +12.2%
家族の通勤時間帯と重複するため	 +11.8%	 +5.3%	 +8.1%	 +1.8%
交通費が高い	 ±0.0%	 -1.4%	 -3.3%	 ±0.0%

凡例	
	2%以上増加
	増減±2%未満
	2%以上減少

■登下校時に鉄道・バスを利用する方の最寄りの駅・バス停までの交通手段の変化

●登校時

- H29 からの変化は、「徒歩」や「自転車」の割合が大きく増加し、「自動車」は横ばいとなっている。
- R3 からの変化は、H29 からの変化と同様に、「徒歩」や「自転車」が増加しており、「自動車」は減少している。

●下校時

- H29 からの変化は、登校時と同様に、「徒歩」や「自転車」の割合が増加している。
- R3 からの変化は、登校時と同様に「自動車」の割合が減少している。登下校時の交通手段で、「自動車」の回答割合は増加していたことから、自宅から駅やバス停までの比較的近距離の移動については、「徒歩」や「自転車」による移動にシフトしているのではないかとされる。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（最寄りの駅・バス停までの交通手段）

回答	登校時		下校時	
	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より
徒歩	 +9.4%	 +5.3%	 +13.3%	 +5.6%
自転車	 +5.9%	 +4.2%	 +6.0%	 +1.4%
自動車	 +1.5%	 -3.1%	 -2.6%	 -9.2%

凡例	
	2%以上増加
	増減±2%未満
	2%以上減少

■公共交通を利用した通学における不便な点や要望の変化

●過去5年（H29～R4）の変化

- 「バスの運行本数を増やしてほしい」、「電車の運行本数を増やしてほしい」が増加している。

●昨年度（R3）からの変化

- 概ねH29からの変化と同様である。

▼ 過年度調査と本年度調査の回答の変化（公共交通の不便な点や要望）

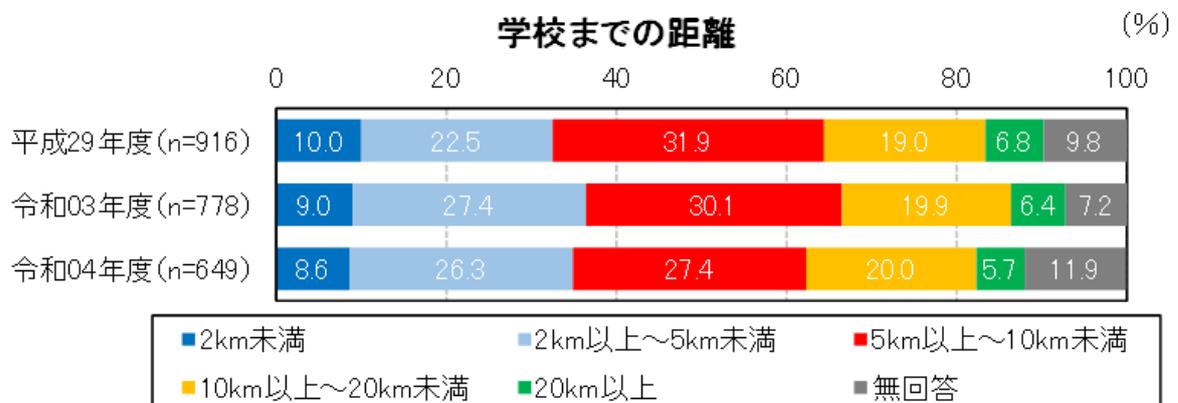
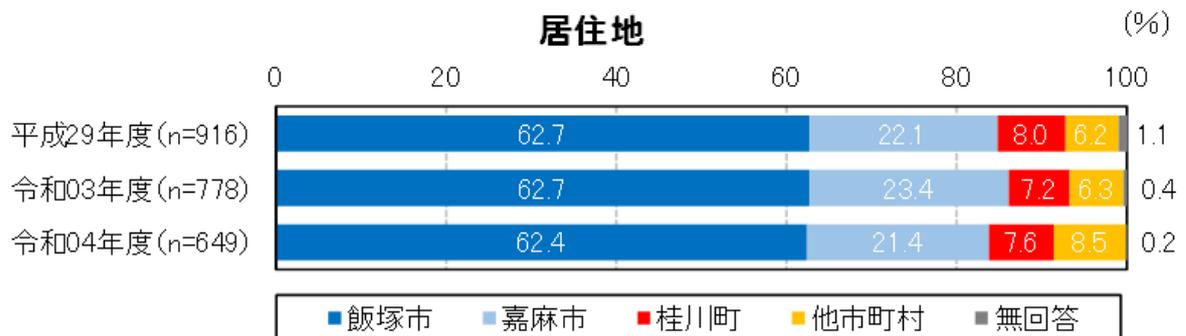
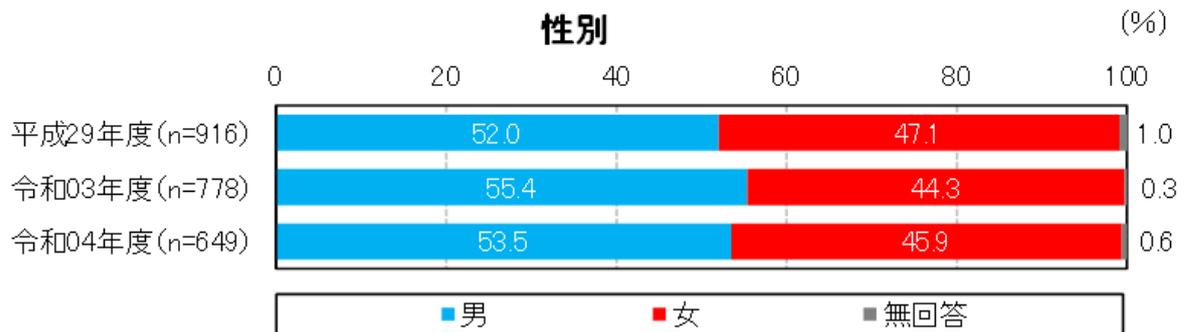
回答	5年前 (H29) より	昨年 (R3) より
バスの運行本数を 増やしてほしい	 +2.0%	 +3.6%
電車の運行本数を 増やしてほしい	 +3.0%	 +1.9%
バス・電車の運賃を 安くしてほしい	 ±0.0%	 -0.3%
バス停を 増やしてほしい	 +0.1%	 +0.5%
自転車専用道路を 作ってほしい	 -0.3%	 +0.2%
スクールバスを 運行してほしい	 -0.3%	 -0.8%

凡例	
	2%以上増加
	増減±2%未満
	2%以上減少

3 調査結果

3-1 回答者属性

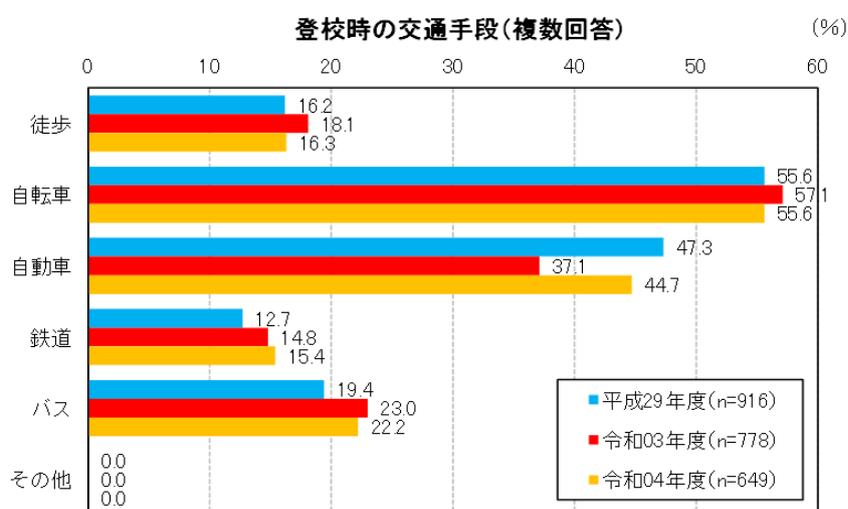
- 「居住地」については「飯塚市」、「嘉麻市」、「桂川町」の順に大きく、2市1町で全体の90%以上を占めているが、「他市町村」の回答割合は過去2回を含めた調査結果の中で最も大きくなっている。
- 「学校までの距離」については、「20km以上」が約6%あり、遠距離での通学もあることが分かる。



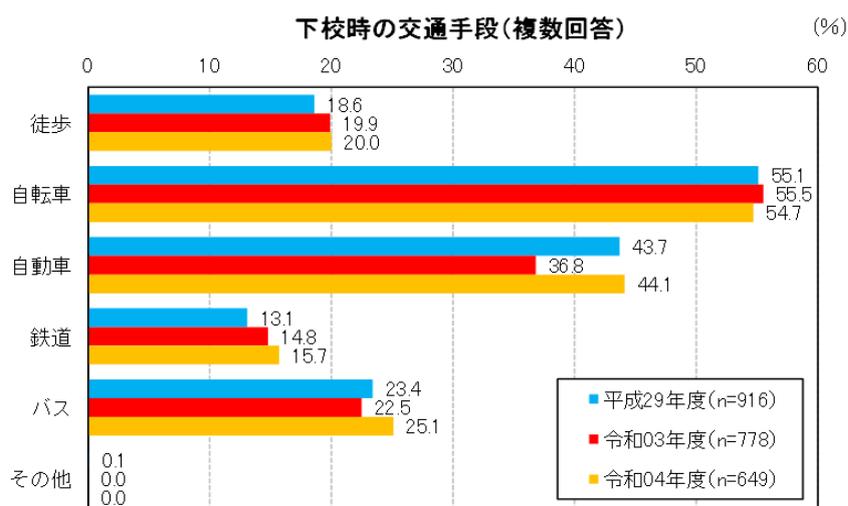
3-2 登下校時の主な交通手段

1) 登下校時の交通手段

- 登下校時それぞれ「自転車」の回答割合が最も大きく、回答者の半数以上を占めている。次に回答割合が大きいのは「自動車」となっている。
- 令和3年度調査では、「鉄道」と「バス」を合わせた公共交通機関の利用割合が、「自動車」の利用割合よりも大きかったが、令和4年度調査では、平成29年度調査同様に「自転車」の利用割合の方が大きくなっている。
- 過去2回の調査結果に比べ、「鉄道」の利用割合は増加傾向にある。「バス」の利用割合は登校時ではやや減少しているが、下校時では増加している。
- 「鉄道」や「バス」の公共交通を使った通学は横ばいから微増傾向にあるが、依然として「自転車」の利用割合が4割以上を占めている。



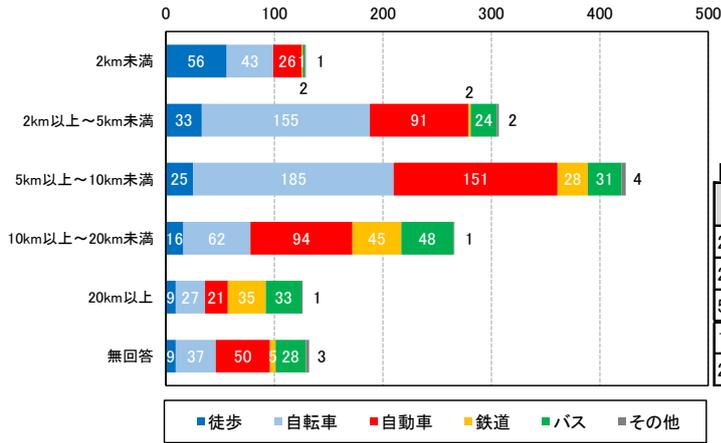
※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,384)、令和03年度回答数(MA=1,188)
 令和04年度回答数(MA=1,001)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,410)、令和03年度回答数(MA=1,163)
 令和04年度回答数(MA=1,036)

- 距離別で見ると、計3回の調査いずれにおいても、「10km未満」では、「自動車」の利用者数に比べて「徒歩」と「自転車」の合計利用者数が大きくなっているが、「10km以上」では大小の逆転が見られる。
- 同様に「10km未満」では、「鉄道」と「バス」の合計利用者数に比べて「自動車」の利用者数が大きくなっているが、「10km以上」では大小の逆転が多く見られる。
- 「10km未満」の公共交通の利用者数は少なく、また「2km未満」でも「自動車」が一定数いることから、通学手段として「自動車」を頼らざるを得ない状況なども窺える。

【平成29年度】登校時の交通手段(学校までの距離別) (人)

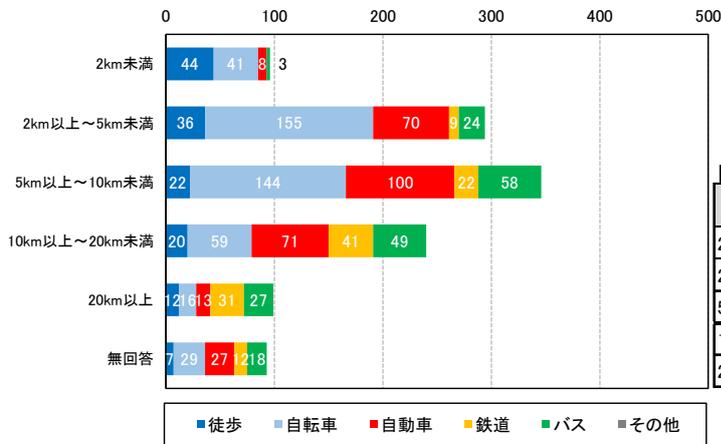


【平成29年度】登校時 (人)

	徒歩+自転車	大小自動車	大小鉄道+バス	回答者数
2km未満	99 >	26 >	4	92
2km以上～5km未満	188 >	91 >	28	206
5km以上～10km未満	210 >	151 >	63	292
10km以上～20km未満	78 <	94 =	94	174
20km以上	36 >	21 <	69	62

※回答者数(n=916)、回答数(MA=1,384)

【令和03年度】登校時の交通手段(学校までの距離別) (人)

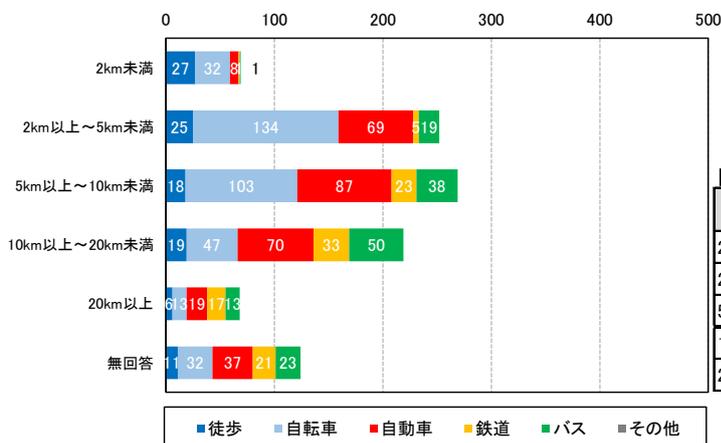


【令和03年度】登校時 (人)

	徒歩+自転車	大小自動車	大小鉄道+バス	回答者数
2km未満	85 >	8 >	3	70
2km以上～5km未満	191 >	70 >	33	213
5km以上～10km未満	166 >	100 >	80	234
10km以上～20km未満	79 >	71 <	90	155
20km以上	28 >	13 <	58	50

※回答者数(n=778)、回答数(MA=1,168)

【令和04年度】登校時の交通手段(学校までの距離別) (人)



【令和04年度】登校時 (人)

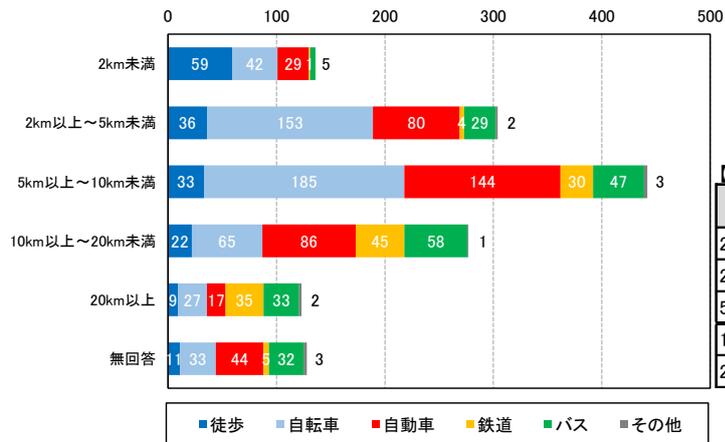
	徒歩+自転車	大小自動車	大小鉄道+バス	回答者数
2km未満	59 >	8 >	2	56
2km以上～5km未満	159 >	69 >	24	171
5km以上～10km未満	121 >	87 >	61	178
10km以上～20km未満	66 <	70 <	83	130
20km以上	19 =	19 <	30	37

※回答者数(n=649)、回答数(MA=1,001)

○ 下校時の移動手段は、どの距離別で見ても登校時とほぼ同じである。

【平成29年度】下校時の交通手段(学校までの距離別)

(人)



【平成29年度】下校時

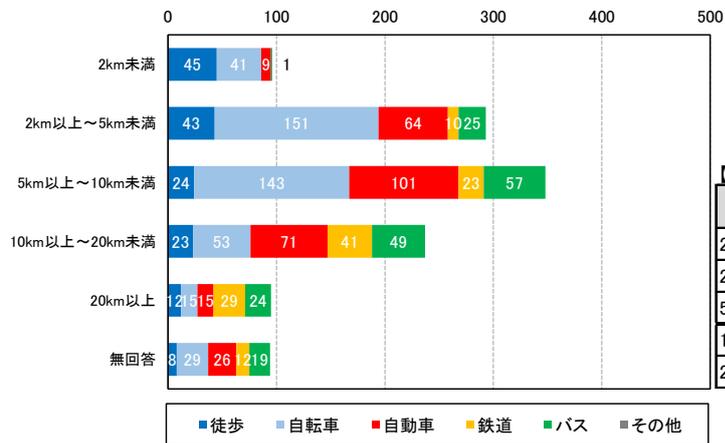
(人)

	徒歩+自転車	大小	自動車	大小	鉄道+バス	回答者数
2km未満	101	>	29	>	6	92
2km以上～5km未満	189	>	80	>	35	206
5km以上～10km未満	218	>	144	>	80	292
10km以上～20km未満	87	>	86	<	104	174
20km以上	36	>	17	<	70	62

※回答者数(n=916)、回答数(MA=1,410)

【令和03年度】下校時の交通手段(学校までの距離別)

(人)



【令和03年度】下校時

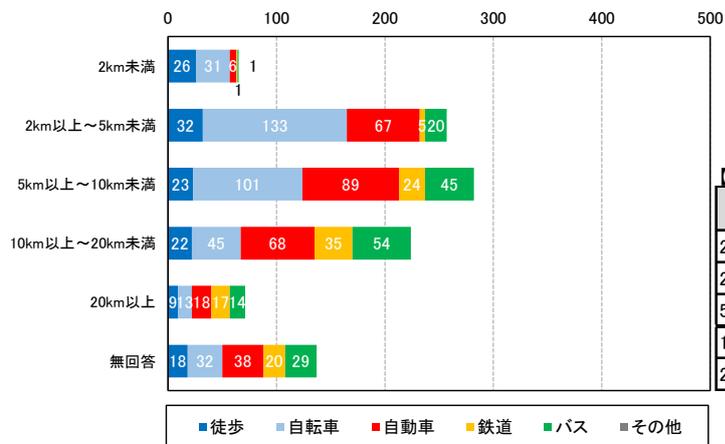
(人)

	徒歩+自転車	大小	自動車	大小	鉄道+バス	回答者数
2km未満	86	>	9	>	1	70
2km以上～5km未満	194	>	64	>	35	213
5km以上～10km未満	167	>	101	>	80	234
10km以上～20km未満	76	>	71	<	90	155
20km以上	27	>	15	<	53	50

※回答者数(n=778)、回答数(MA=1,163)

【令和04年度】下校時の交通手段(学校までの距離別)

(人)



【令和04年度】下校時

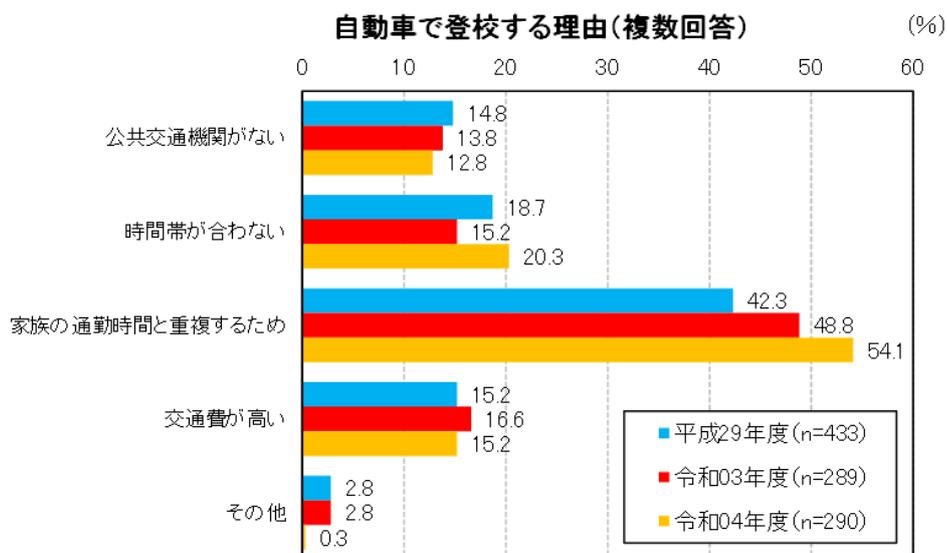
(人)

	徒歩+自転車	大小	自動車	大小	鉄道+バス	回答者数
2km未満	57	>	6	>	2	56
2km以上～5km未満	165	>	67	>	25	171
5km以上～10km未満	124	>	89	>	69	178
10km以上～20km未満	67	<	68	<	89	130
20km以上	22	>	18	<	31	37

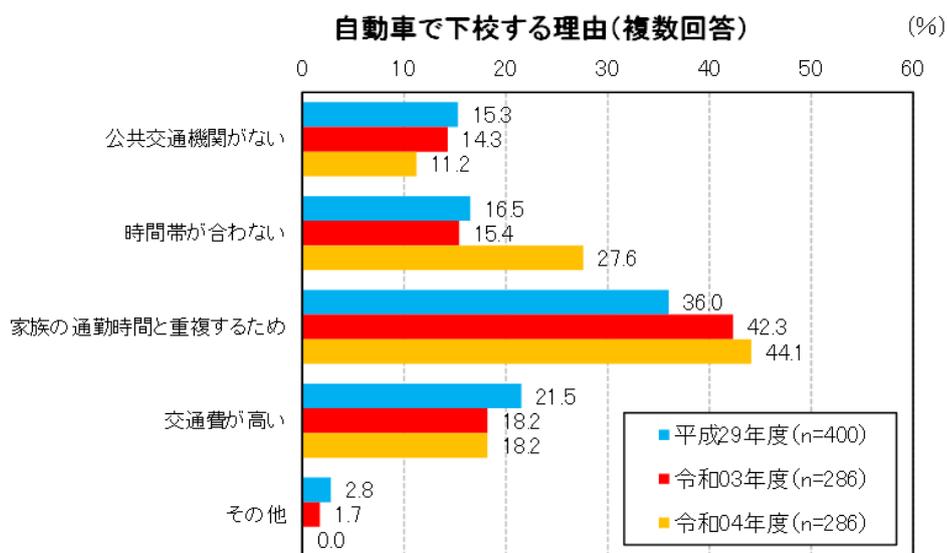
※回答者数(n=649)、回答数(MA=1,036)

2) 自動車で登下校する理由

- 「家族の通勤時間と重複するため」が突出して大きくなっており、その他の「公共交通機関がない」、「時間帯が合わない」、「交通費が高い」はほぼ同数の回答割合となっている。
- 令和4年度調査では「時間帯が合わない」(下校時)の回答割合が令和3年度調査から10%以上伸びているが、令和3年度と4年度では公共交通の運行状況に差はない。
- 下校時は登校時に比べ、「家族の通勤時間と重複するため」の回答割合が減少しており、代わりに「時間帯が合わない」や「交通費が高い」の回答割合が増加している。これは、登校時は家族の出勤のついでという理由が色濃く出ているが、下校時は送迎のみを目的とした自動車利用があると推測される。



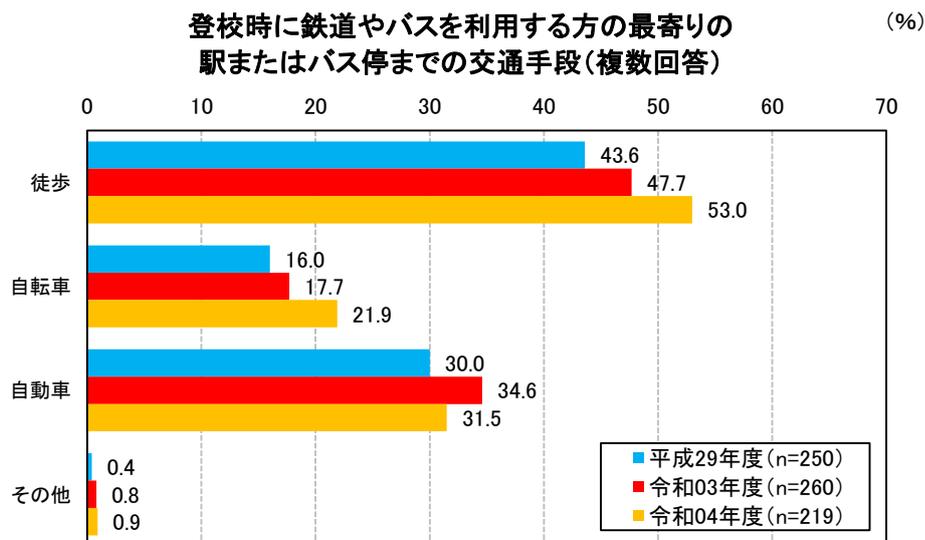
※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=406)、令和03年度回答数(MA=281)
 令和04年度回答数(MA=298)



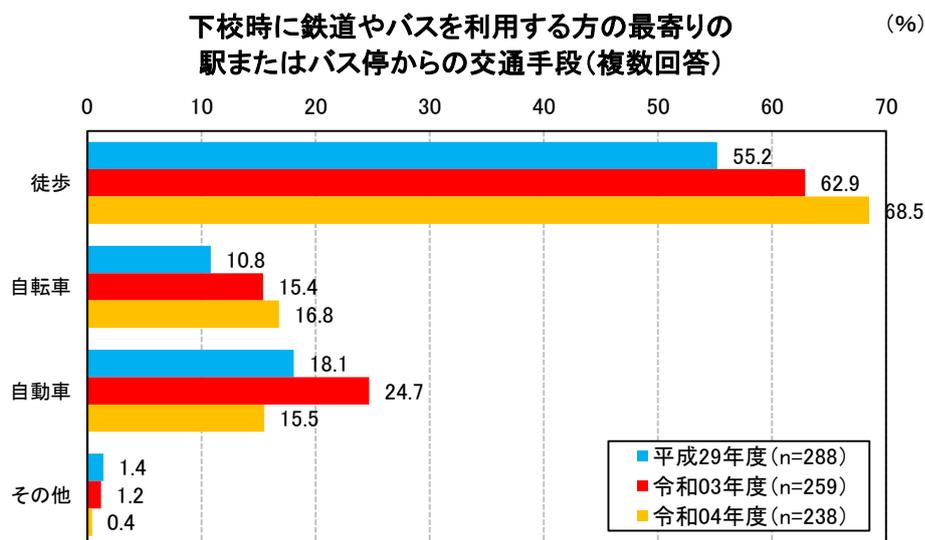
※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=368)、令和03年度回答数(MA=263)
 令和04年度回答数(MA=289)

3) 登下校時に鉄道やバスを利用する方の最寄りの駅またはバス停までの交通手段

- 「徒歩」が最も大きくなっている。
- 登校時では、次に「自動車」の割合が大きくなっており、公共交通を利用するにも、駅やバス停までに「自動車」を利用している方が多数いることが分かる。
- なお、令和4年度調査では、令和3年度調査よりも「自動車」の利用割合が減少しており、特に下校時においては10%弱の減少となっている一方で、「徒歩」や「自転車」の割合は増加している。



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=225)、令和03年度回答数(MA=262)
 令和04年度回答数(MA=235)

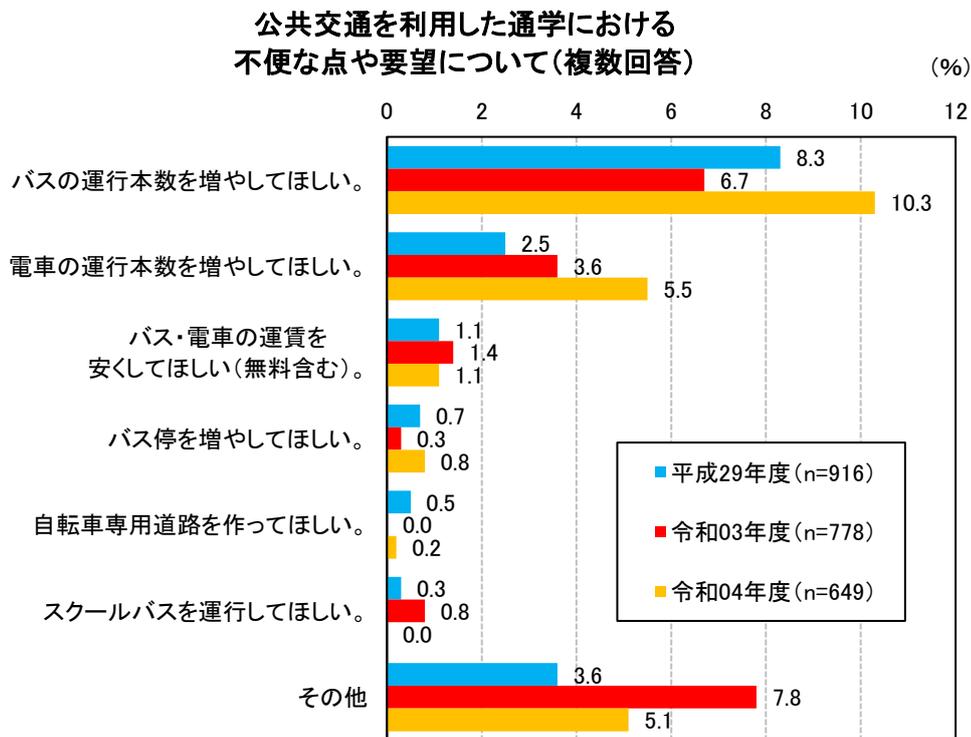


※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=246)、令和03年度回答数(MA=270)
 令和04年度回答数(MA=241)

3-3 公共交通に対する要望（自由意見）

1) 公共交通を利用した通学における不便な点や要望

○ 令和3年度調査で減少した「バスや電車の運行本数を増やしてほしい」という回答割合が、令和4年度では増加している。これは自動車で下校する理由において「(公共交通の) 時間帯が合わない」の回答割合の増加と連動していることが窺える。

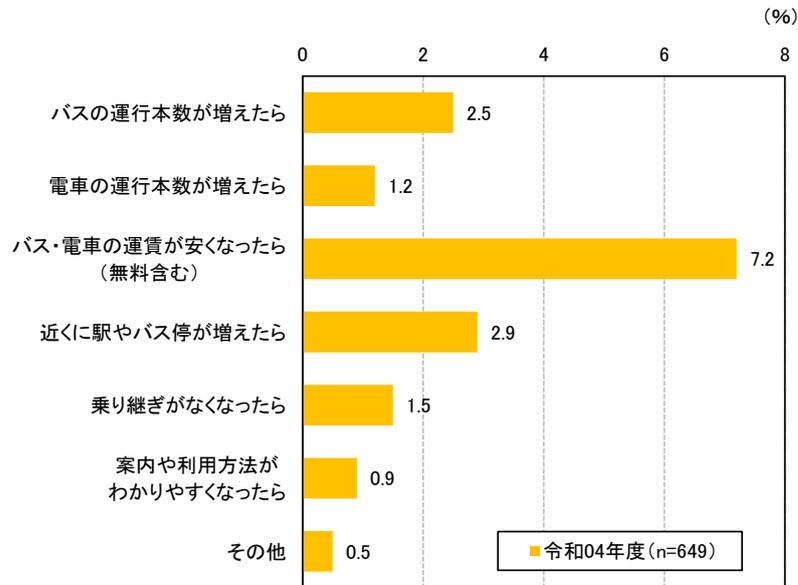


※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=156)、令和03年度回答数(MA=160)
 令和04年度回答数(MA=149)

2) どうなれば公共交通を利用しようと思うか

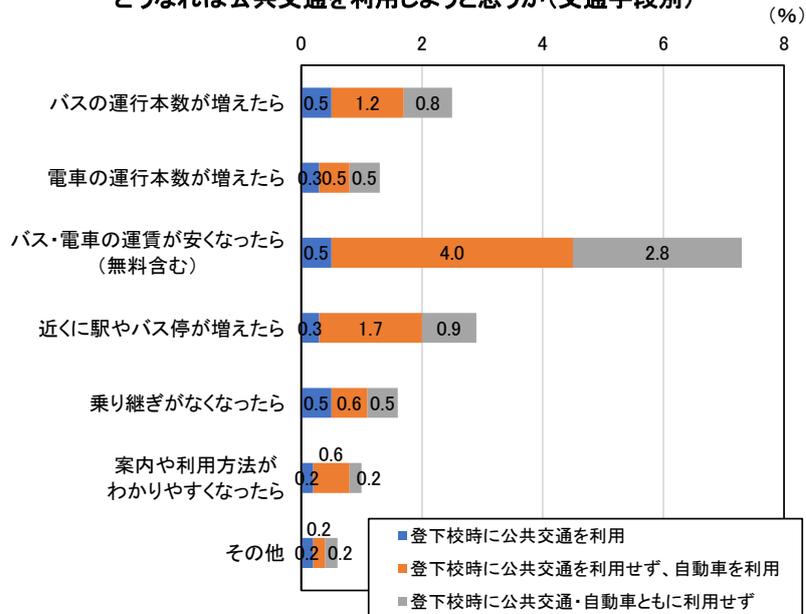
- 「バス・電車の運賃が安くなったら」という回答割合が最も大きくなっている。
- 登下校時の交通手段別に見ると、いずれの回答も登下校時に自動車を利用する生徒の割合が半数程度を占めている。最も回答の多い運賃の値下げにより、交通手段の多くを占めている自動車から公共交通への利用転換の可能性はある。

どうなれば公共交通を利用しようと思うか(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※令和04年度回答数 (MA=112)

どうなれば公共交通を利用しようと思うか(交通手段別)



※数字は、各年度の回答者数(n=649)に対する割合を示す ※令和04年度回答数 (MA=112)
 ※登校・下校のいずれかで、バスまたは鉄道を利用する場合は「登下校時に公共交通を利用」、
 バスまたは鉄道を利用せず、自動車を利用する場合は「登下校時に公共交通を利用せず、自動車を利用」、
 バス、鉄道、自動車を利用しない場合は「登下校時に公共交通・自動車ともに利用せず」に分類

■各校の最寄り駅との直線距離および最寄りバス停の平日運行本数(令和5年2月現在)
【稲築志耕館高校(嘉麻市)】

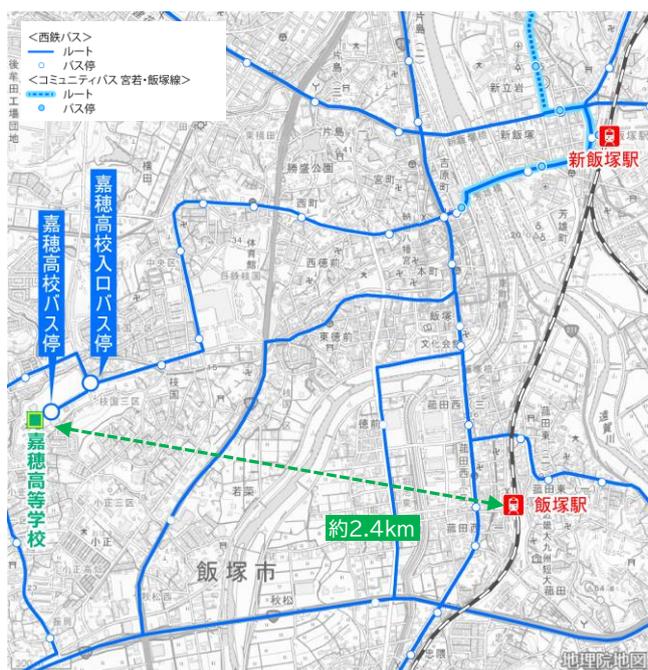
- 最寄りの下鴨生駅からは直線距離で約2.3kmであり、二次交通を利用した通学が必須。
- バスは志耕館高校バス停や嘉麻市役所バス停から飯塚駅、下鴨生駅、桂川駅方面共に毎時1本程度運行されている。



運行 バス停	西鉄バス 嘉麻市役所		嘉麻市コミバス 志耕館高校	
	登校時 (着時刻)	下校時 (発時刻)	登下校時(発着時刻)	
	飯塚駅 から	飯塚駅へ	桂川駅 から 下鴨生駅	下鴨生駅 から 桂川駅
5				
6		1		
7	2	1	1	1
8	1	1	1	1
9	1	1	1	1
10	1	1	1	1
11	1	1		
12	1	1	1	1
13	1	1	1	1
14	1	1		
15	1	1	1	1
16	2	1	1	1
17	1	2	1	1
18	1	1	1	
19	1	1	1	1
20				
21				
22				
23				
本数	15	15	11	10

【嘉穂高校(飯塚市)】

- 最寄り駅の飯塚駅からは直線距離で約2.4kmであり、二次交通を利用した通学が必須。
- バスは学校敷地内にある嘉穂高校バス停と新飯塚駅とを結ぶ路線があり、登校時(6~8時台)に7本、下校時(15~18時台)に6本運行されている。

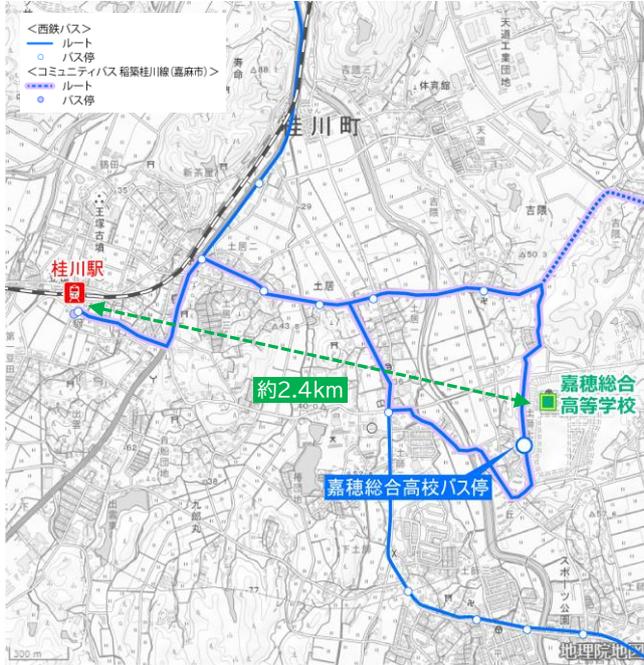


運行 バス停	西鉄バス 嘉穂高校	
	登校時 (着時刻)	下校時 (発時刻)
	新飯塚駅 から	新飯塚駅 へ
5		
6	1	
7	4	
8	2	
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		2
17		2
18		2
19		2
20		1
21		
22		
23		
本数	7	9

※近くに嘉穂高校入口バス停があり、毎時1、2本程度運行されていることにも留意

【嘉穂総合高校(桂川町)】

- 最寄り駅の桂川駅からは直線距離で約2.4kmであり、二次交通を利用した通学が必須。
- バスは嘉穂総合高校バス停と桂川駅とを結ぶ路線があり、登校時（6～8時台）に3本、下校時（15～18時台）に3本運行されている。



運行 バス停	西鉄バス 嘉穂総合高校		嘉麻市コミバス 嘉穂総合高校	
	登校時 (着時刻) 桂川駅 から	下校時 (発時刻) 桂川駅 へ	登校時 (着時刻) 下鴨生駅 から	下校時 (発時刻) 下鴨生駅 へ
時				
5				
6				
7	1			
8	1	1	1	
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16	1	1		1
17		1		
18				
19				
20				
21				
22				
23				
本数	3	3	1	1

【嘉穂東高校(飯塚市)】

- 最寄り駅の新飯塚駅からは直線距離で0.8kmであり、駅から徒歩での通学も可能。
- バスは新飯塚駅停車の路線が登校時（6～8時台）に1本、下校時（15～18時台）に2本のみ運行されているが、新飯塚駅には民間バス路線が充実している。



運行 バス停	飯塚市コミバス 嘉穂東高校	
	登校時 (着時刻) 新飯塚駅 から	下校時 (発時刻) 新飯塚駅 へ
時		
5		
6		
7	1	1
8		
9		
10	1	1
11		
12		1
13	1	
14		
15		
16	1	1
17		
18	1	1
19		
20		
21		
22		
23		
本数	5	5

1) 回答者属性

■稲築志耕館高校

- 同校は嘉麻市にあるため、飯塚市内に居住している生徒の割合が最も大きいものの、嘉麻市内に居住している生徒の割合も4割程度見られる。
- 学校までの距離も比較的遠い生徒が多い。

■嘉穂高校

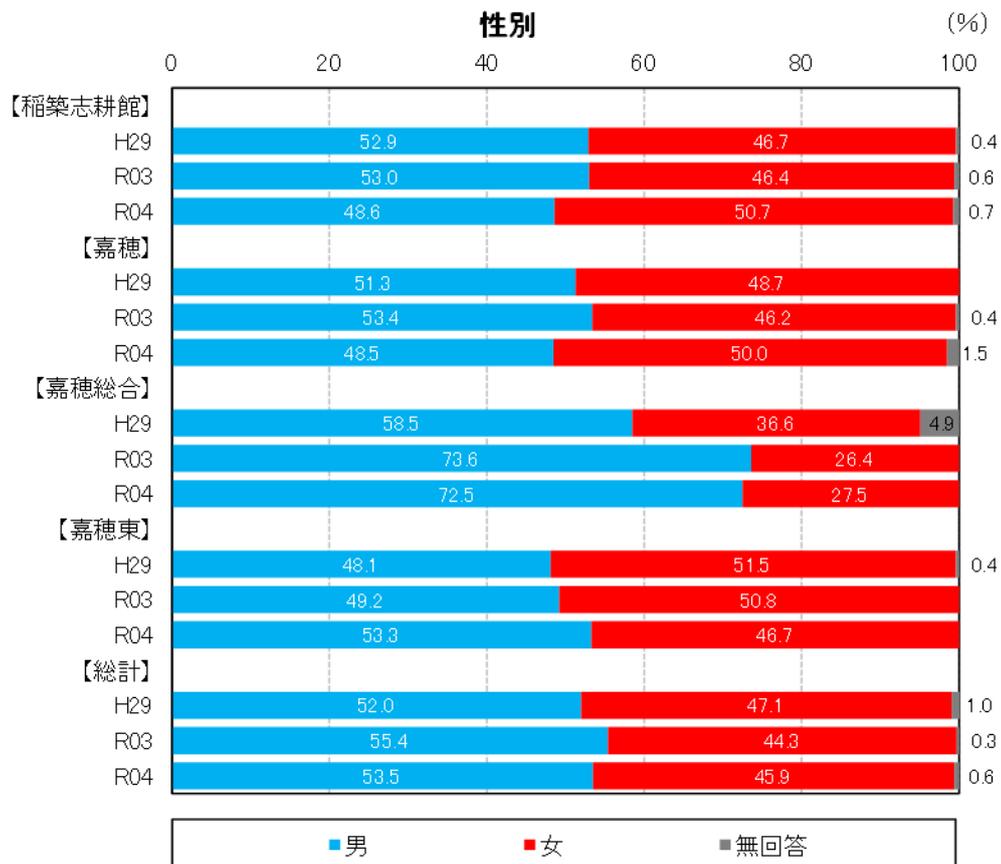
- 飯塚市内に居住している生徒の割合が嘉穂東と同様に4校の中で大きく、学校までの距離も比較的近い生徒の割合が大きい。

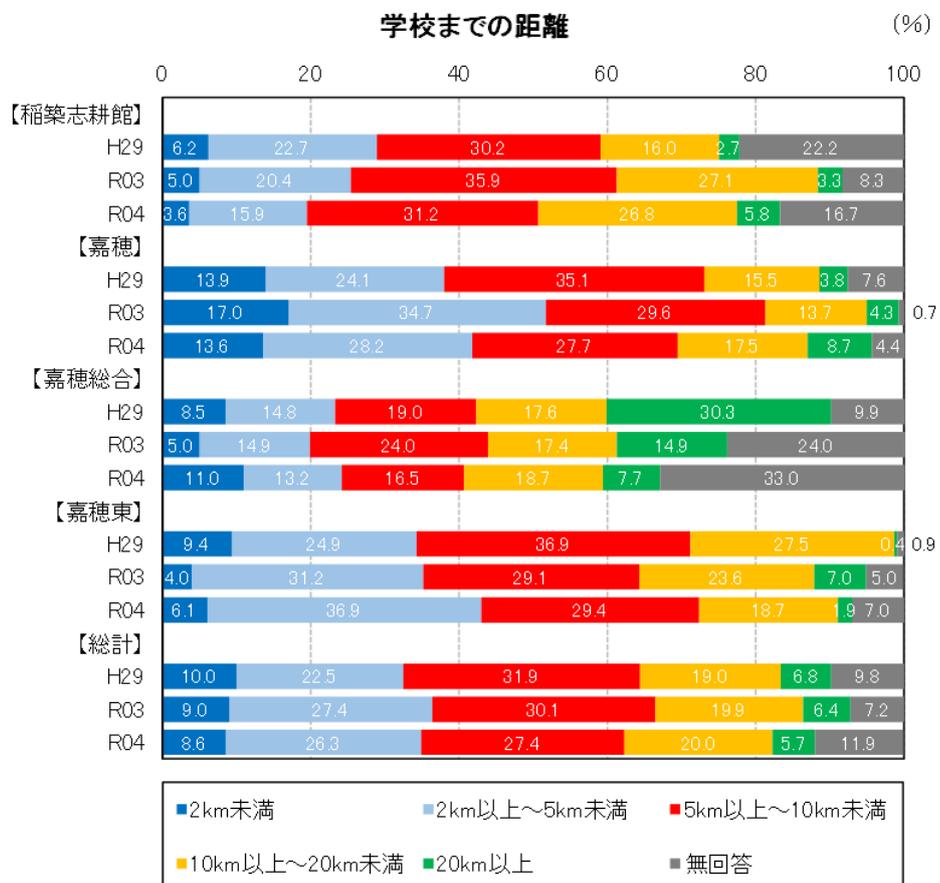
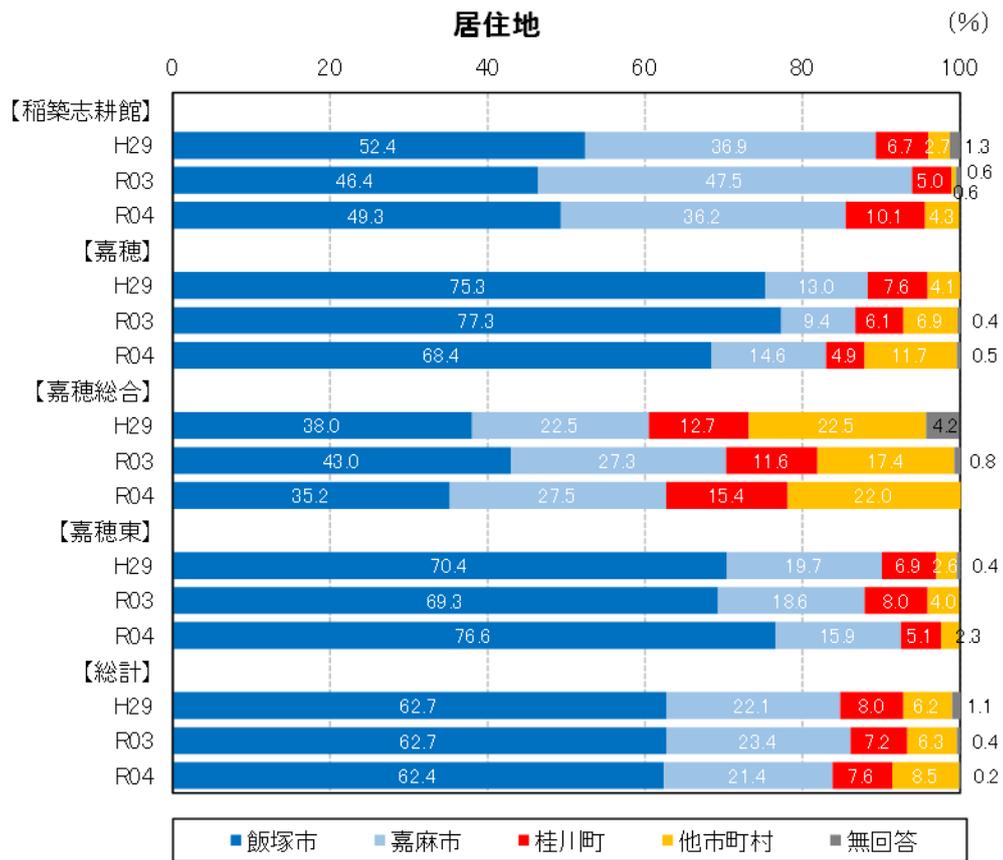
■嘉穂総合高校

- 桂川町・他市町村に居住している生徒の割合が4校の中で最も大きく、学校までの距離が比較的遠い生徒が多い。

■嘉穂東高校

- 飯塚市内に居住している生徒の割合が嘉穂と同様に4校の中で大きく、嘉穂高校に比べて学校までの距離が10 km以上ある生徒の割合が大きい。これは新飯塚駅に近いことから、鉄道を利用した通学利便性が高いことが要因と思われる。





2) 登下校時の交通手段

■稲築志耕館高校

- 自動車の割合が4校で最も大きく、一方で鉄道の利用割合は最も小さい。これは遠方からの通学者が比較的多いこと、最寄り駅となる下鴨生駅から離れていることで鉄道利用がしにくい環境にあることが要因と思われる。
- 一方で桂川駅や飯塚駅方面とのバス路線が比較的充実しているため、バス利用者の割合も4校の中で大きくなっている。これは、同校は嘉麻市からの通学者が4校内で比較的多いが、同市では市内在住の公共交通通学者を対象とした定期券の補助制度が整備されており、これも市内バス通学者が多い要因の一つとして考えられる。

■嘉穂高校

- 自転車の利用割合が4校の中で最も大きくなっている。
- バスの利用割合も稲築志耕館に次いで大きい。これは登下校時間帯に校内に乗り入れるバスが集中的に運行されていることに加え、それ以外にも近くのバス停で毎時1~2本程度の運行がなされていることが要因と思われる。

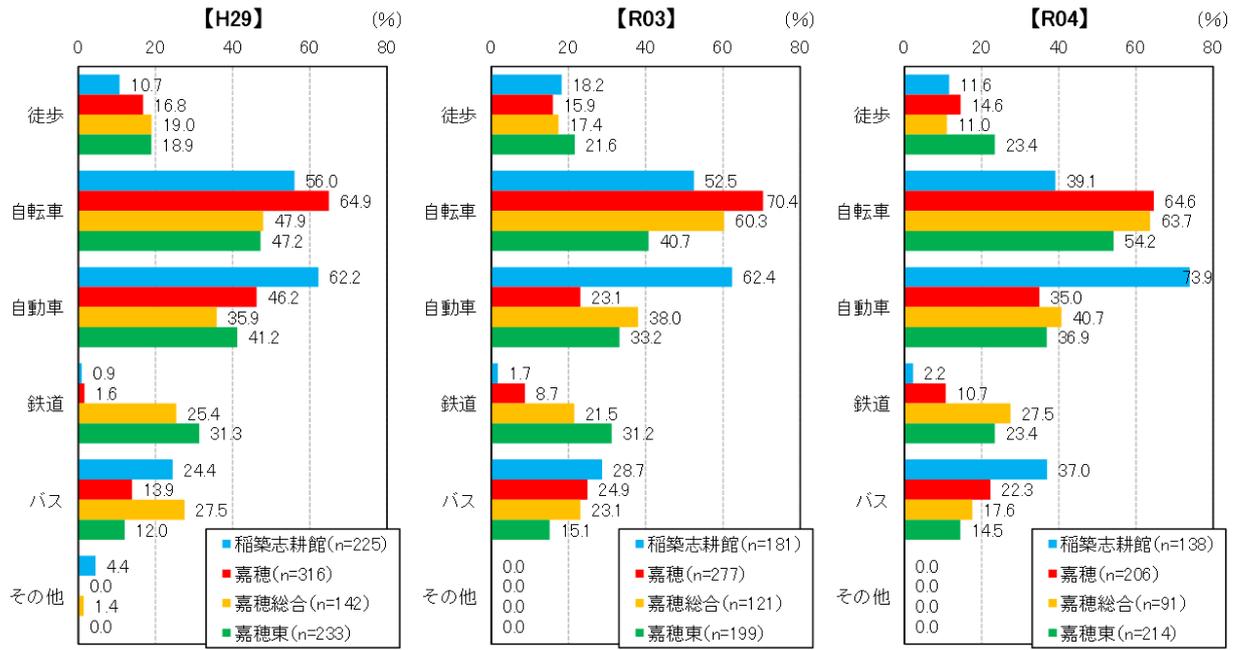
■嘉穂総合高校

- 学校までの距離が比較的遠い生徒が多いが、自転車の利用割合が大きい。また最寄りの桂川駅から離れているにもかかわらず鉄道利用割合も比較的大きく、さらに少ない運行本数から利便性が高いとは言えないバスの利用も一定割合いることから、鉄道から自転車やバスなどの二次交通をうまく活用した通学利用があるものと思われる。

■嘉穂東高校

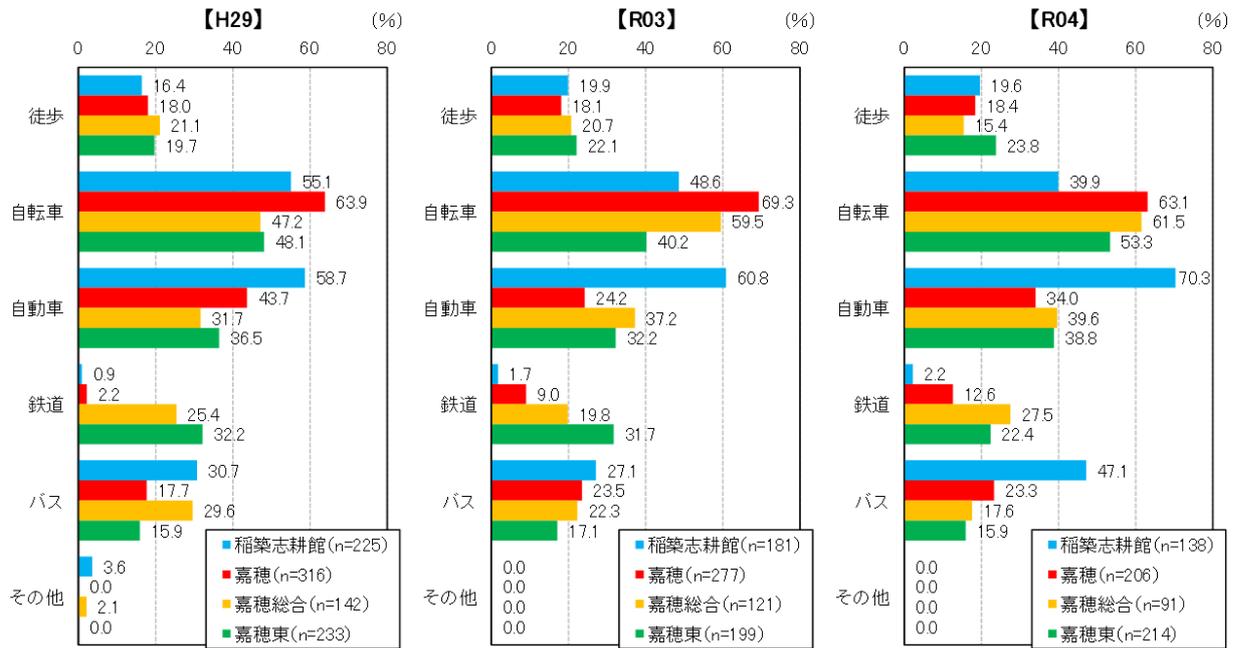
- 同校は新飯塚駅からも徒歩圏内であるため、鉄道の利用割合が大きい。また市街地にあることから徒歩での通学も4校の中で大きくなっている。
- 徒歩圏内の新飯塚駅まで含めると民間バス路線が充実しているが、同駅では鉄道を選択している生徒が多い。

登校時の交通手段(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,384)、令和03年度回答数(MA=1,168)、令和04年度回答数(MA=1,001)

下校時の交通手段(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=1,410)、令和03年度回答数(MA=1,163)、令和04年度回答数(MA=1,036)

3) 自動車で登下校する理由

■稲築志耕館高校

- 自動車の利用割合が4校で最も大きく、令和3年度よりも増えている同校では、自動車に登下校する理由において、「家族の通勤時間と重複するため」の回答割合は令和3年度よりも減少し、「時間帯が合わない」が大きく増加している。

■嘉穂高校

- 同校は自動車の利用割合が4校で最も小さい。その中で、下校時に自動車を利用する理由について、「時間帯が合わない」の回答割合が令和3年度の約2倍となっている。

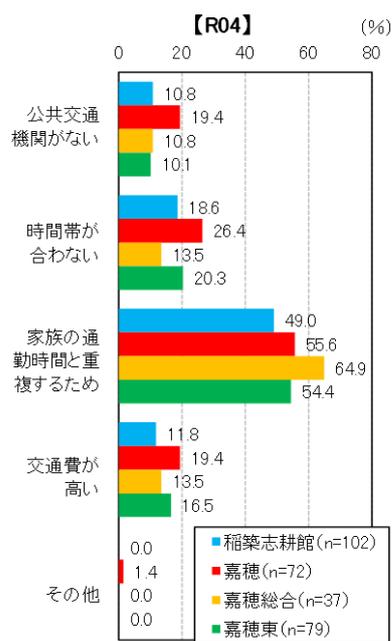
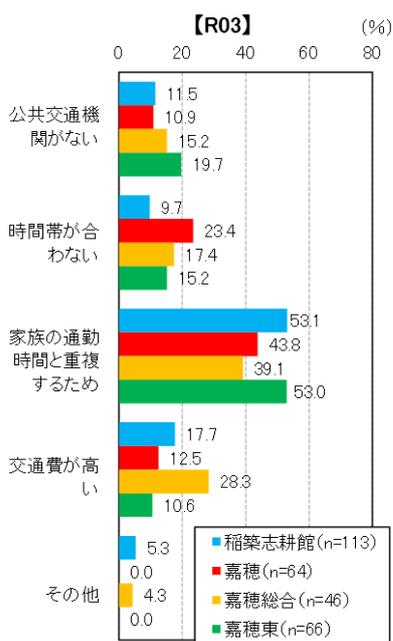
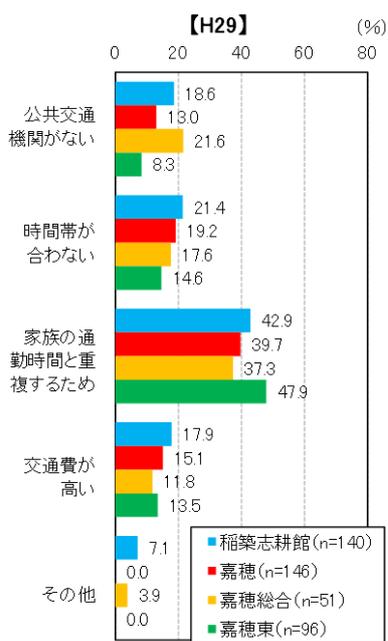
■嘉穂総合高校

- 「家族の通勤時間と重複するため」の回答割合が令和3年度より大きく増加し4校の中で最大となっている一方で、「公共交通機関がない」、「交通費が高い」の回答割合は減少している。

■嘉穂東高校

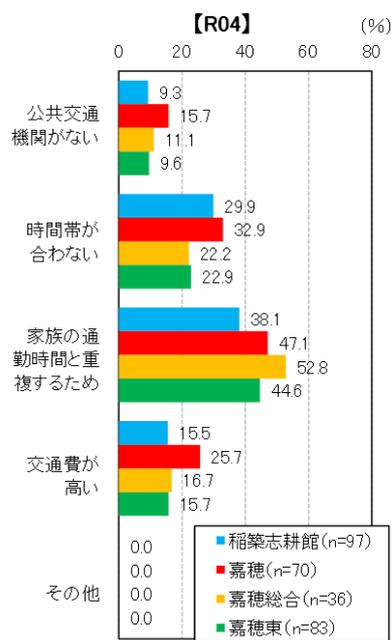
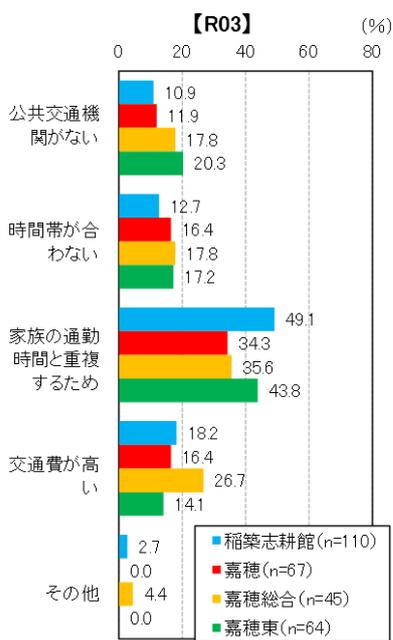
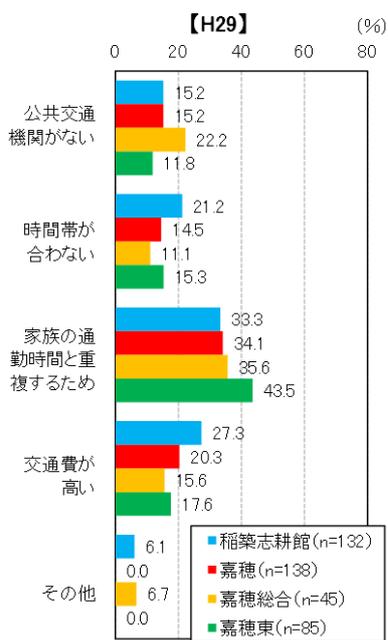
- 「公共交通機関がない」の回答割合は大きく減少し、「交通費が高い」の回答割合は増加している。

自動車に登校する理由(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=406)、令和3年度回答数(MA=281)、令和4年度回答数(MA=298)

自動車で下校する理由(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=368)、令和3年度回答数(MA=263)、令和4年度回答数(MA=289)

4) 登下校時に鉄道やバスを利用する方の最寄りの駅またはバス停までの交通手段

■4校共通

- 登校時は下校時より「徒歩」の割合が小さく、一方で「自動車」の割合が大きくなっているが、これは「登校時は家族の出勤のついでに自動車で送ってもらうが、帰りは家族との時間が合わないため歩いて帰る」という動きがあると考えられる。

■稲築志耕館高校

- 令和3年度に比べ、「徒歩」が大きく増加し、「自転車」、「自動車」が減少している。とくに後者の減少が大きく、自動車通学への依存度の低下が見られる。

■嘉穂高校

- 最寄りの駅やバス停までに「自動車」を利用する割合が4校で最も高くなっている。「自動車」の利用は下校時より登校時の割合が高いため、やはり朝は家族の出勤のついでに「自動車」を利用していることが多いことが窺える。

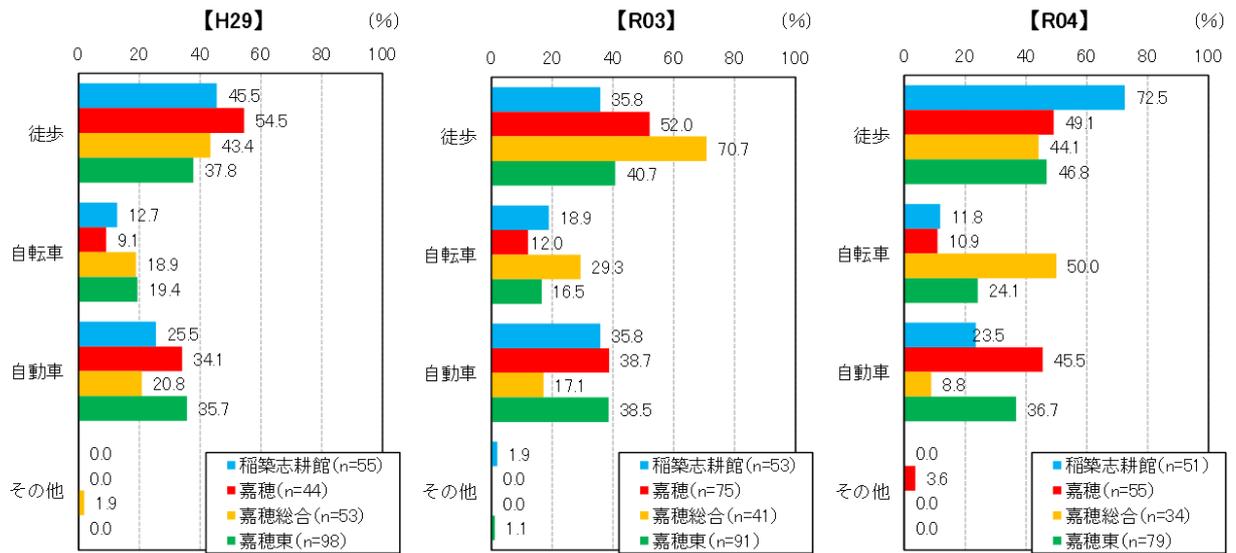
■嘉穂総合高校

- 鉄道の利用割合の大きい同校では、登下校共に「自転車」の割合が大きく、鉄道と自転車を組み合わせた通学を行っている様子が窺える。同時に「自動車」割合が令和3年度より低下していることから、自動車通学への依存度の低下が見られる。

■嘉穂東高校

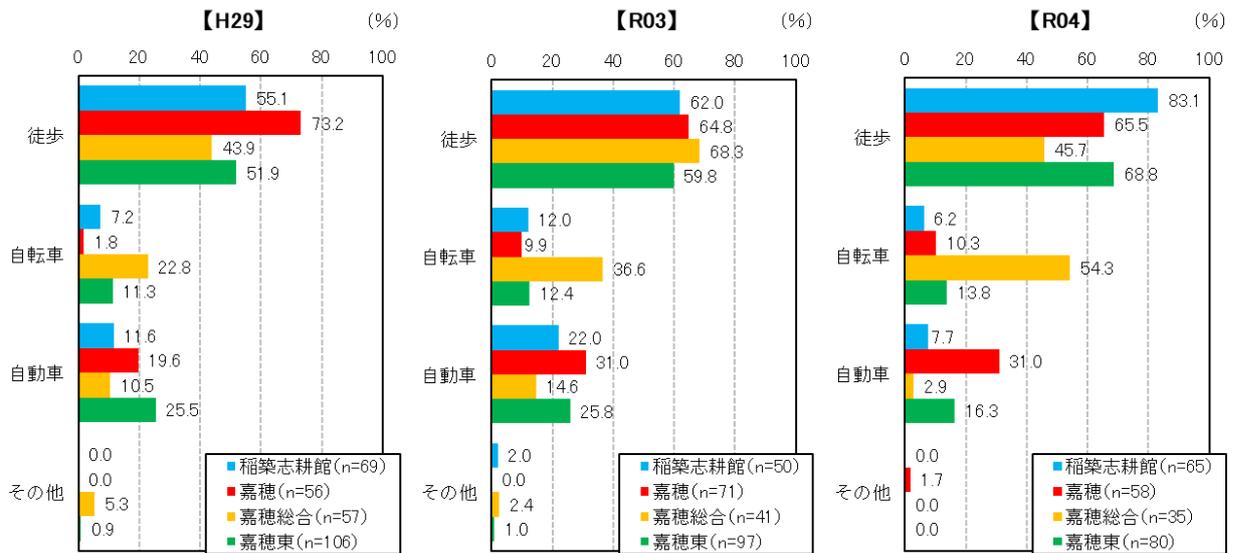
- 同校は新飯塚駅に近く鉄道利用者が比較的多いが、特に登校時に「自動車」の回答割合が高いため、登校時に駅まで「自動車」を利用するケースが多いことが窺える。
- また下校時は登校時に比べ、「自動車」は約20%減少し、その分「徒歩」が約20%分増加していることから、登校時は駅まで「自動車」での送迎、下校時は駅から「徒歩」での帰宅というケースが多いことが窺える。

登校時に鉄道やバスを利用する方の最寄りの駅またはバス停までの交通手段(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=225)、令和03年度回答数(MA=282)、令和04年度回答数(MA=235)

下校時に鉄道やバスを利用する方の最寄りの駅またはバス停からの交通手段(複数回答)



※数字は、各年度の回答者数(n値)に対する割合を示す
 ※平成29年度回答数(MA=246)、令和03年度回答数(MA=270)、令和04年度回答数(MA=241)