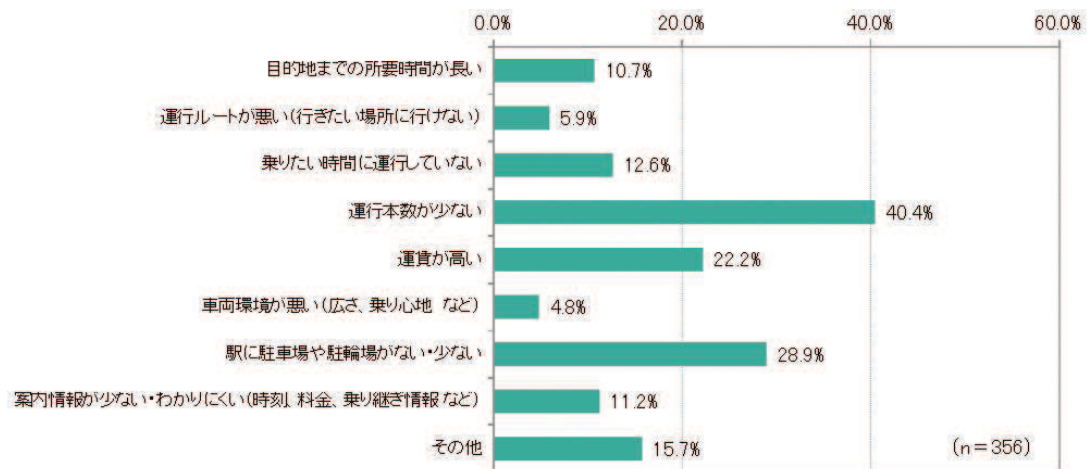


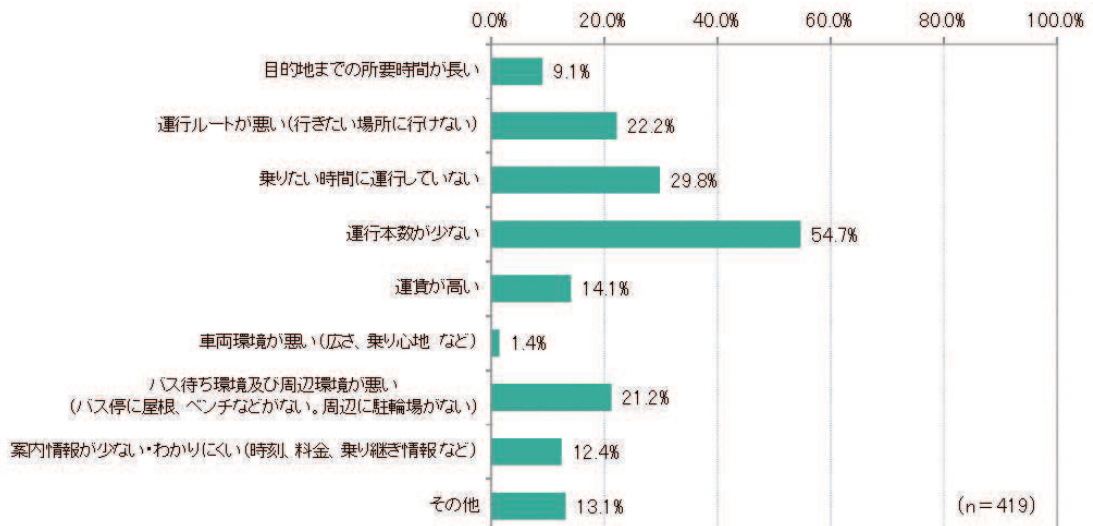
7) 公共交通の改善してほしい点

- 鉄道の改善してほしい点は、「運行本数が少ない」が40.4%で最も多く、次いで「駅に駐車場や駐輪場がない・少ない」の28.9%となっています。
- 民間バスの改善してほしい点も鉄道と同じく「運行本数が少ない」が最多となっています。
- コミュニティバスとエリアワゴン・路線ワゴンは「案内情報が少ない・わかりにくい（時刻、料金、乗り継ぎ情報など）」が最も多く、「運行ルートが悪い（行きたい場所に行けない）」や「乗りたい時間に運行していない」が続いています。
- 予約乗合タクシーは、「事前予約が面倒」が29.0%で最も多く、次いで「案内情報が少ない・わかりにくい（料金、乗り継ぎ方法など）」の25.6%となっています。
- 民間タクシーは、「運賃が高い」が62.4%、次いで「利用したくてもすぐに来てもらえない（混雑して時間がかかるなど）」が24.4%となっています。

■ 鉄道（複数回答）

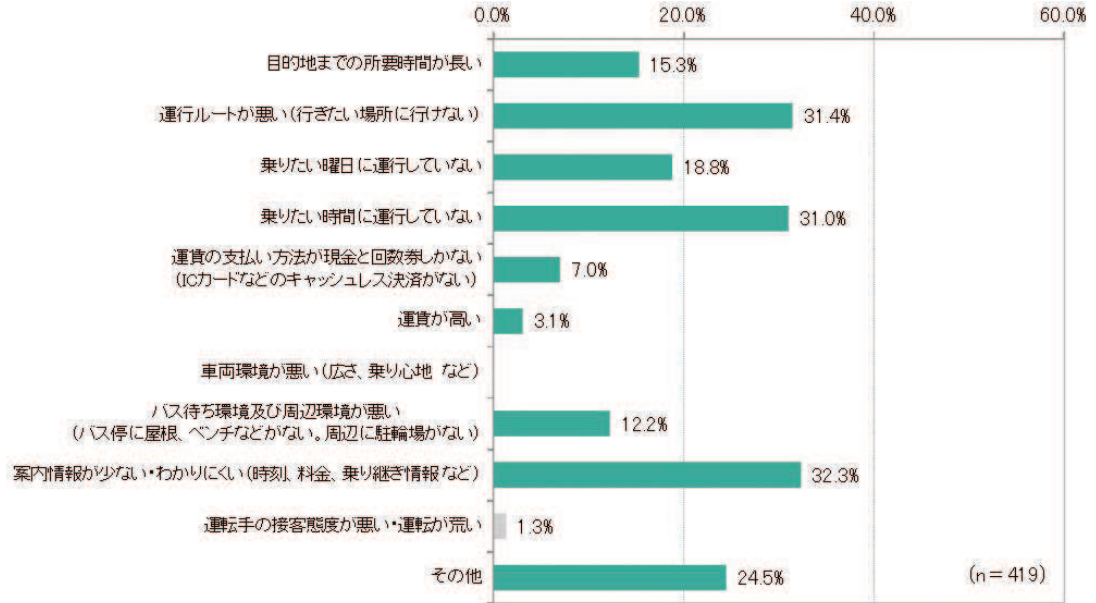


■ 民間バス（複数回答）

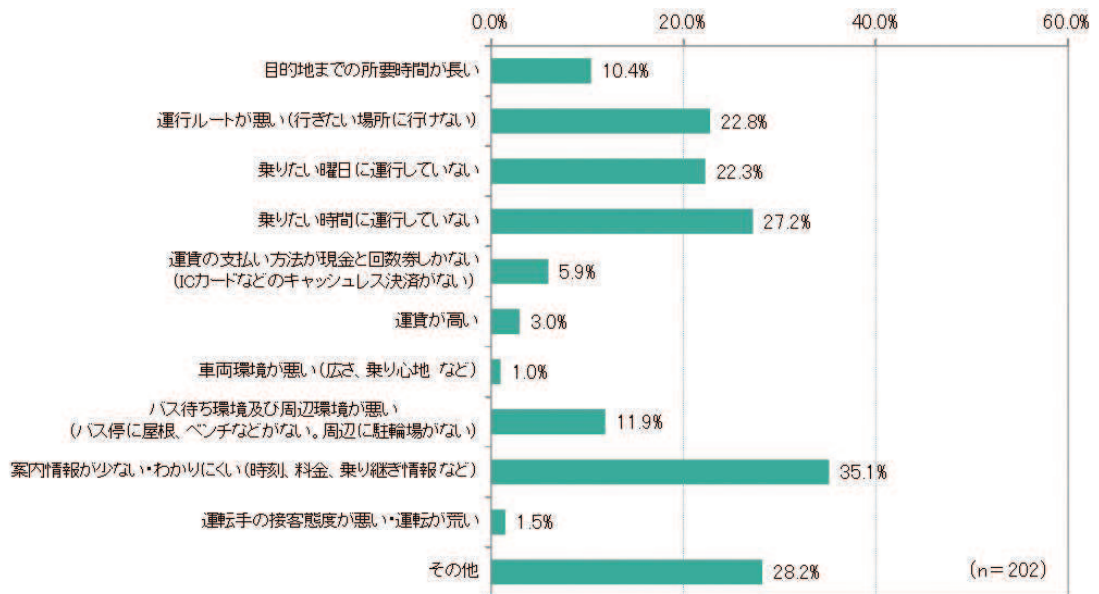


※無回答を除く

■ コミュニティバス（複数回答）

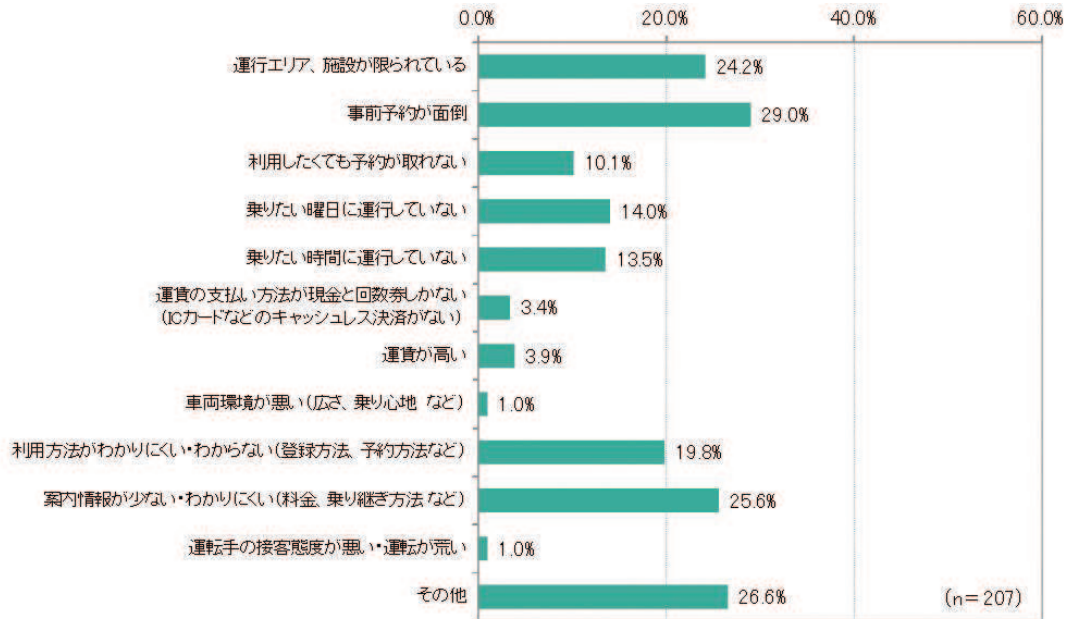


■ エリアワゴン・路線ワゴン（複数回答）

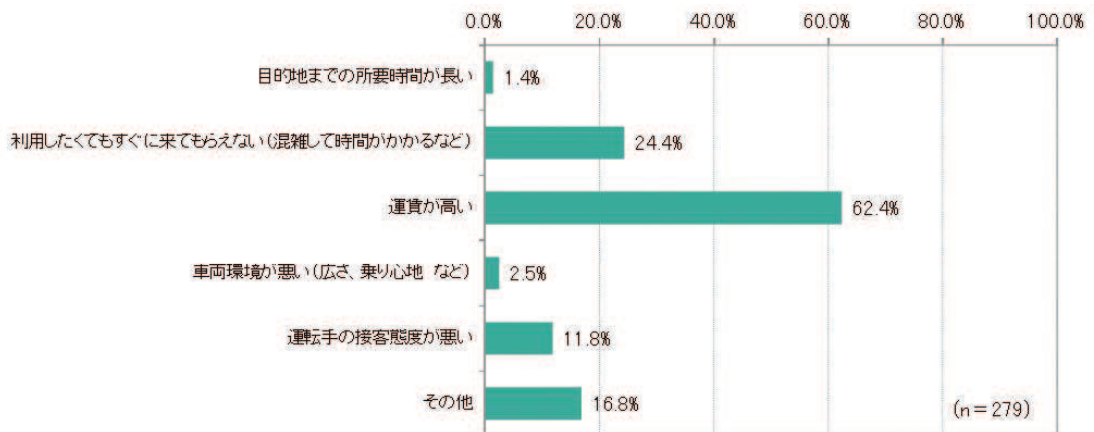


※無回答を除く

■ 予約乗合タクシー（複数回答）



■ 民間タクシー（複数回答）

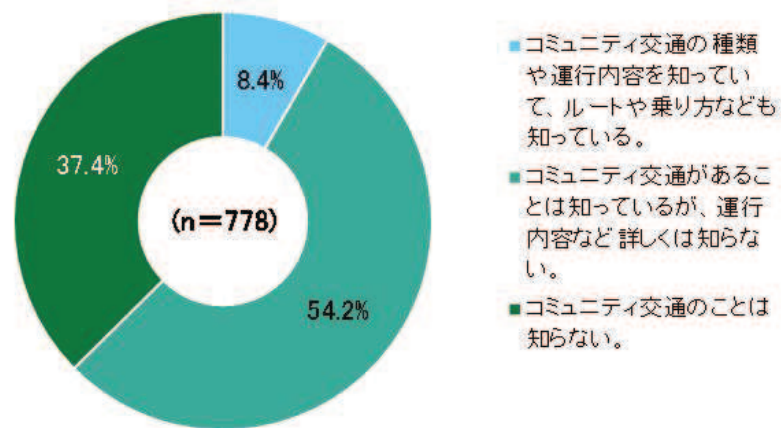


※無回答を除く

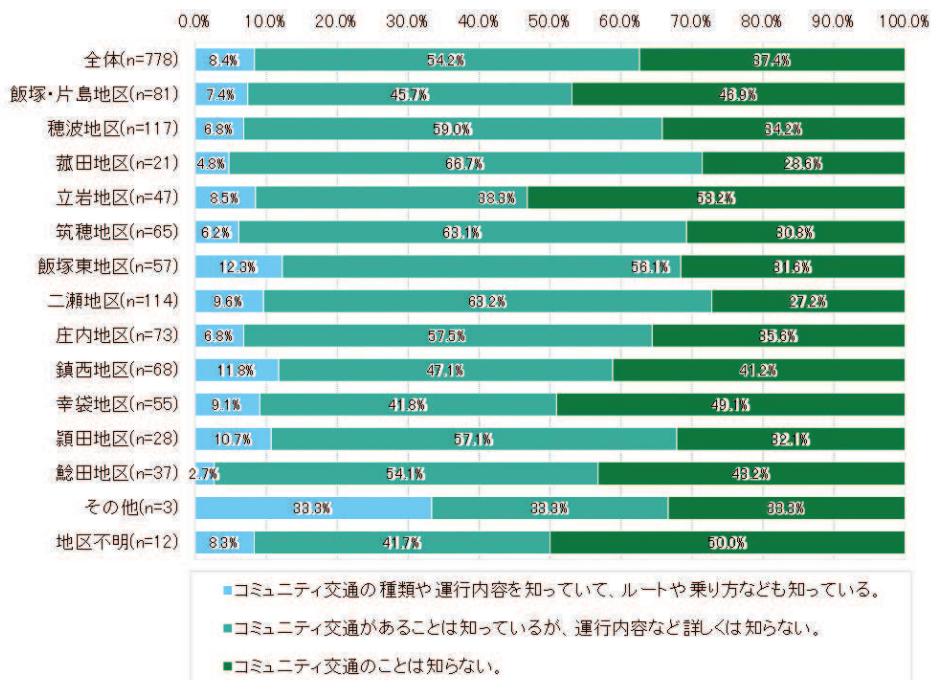
8) 飯塚市のコミュニティ交通の認知度

- 飯塚市のコミュニティ交通の種類や運行内容、ルートや乗り方も知っている方は 8.4%にとどまり、コミュニティ交通の存在は知っているが、運行内容などは知らない方が 54.2%、コミュニティ交通のことは知らない方が 37.4%となっています。
- 地区別に見ると、立岩地区、幸袋地区、飯塚・片島地区では約 5 割がコミュニティ交通のことを知らないと回答しています。
- 運転免許の保有状況別では、免許を持っていない方と持っているが自主返納を検討している方の約 1~2 割の方はコミュニティ交通の運行内容や乗り方を知っていて、免許を持っている方よりも高い割合となっています。

■ 飯塚市のコミュニティ交通の認知度

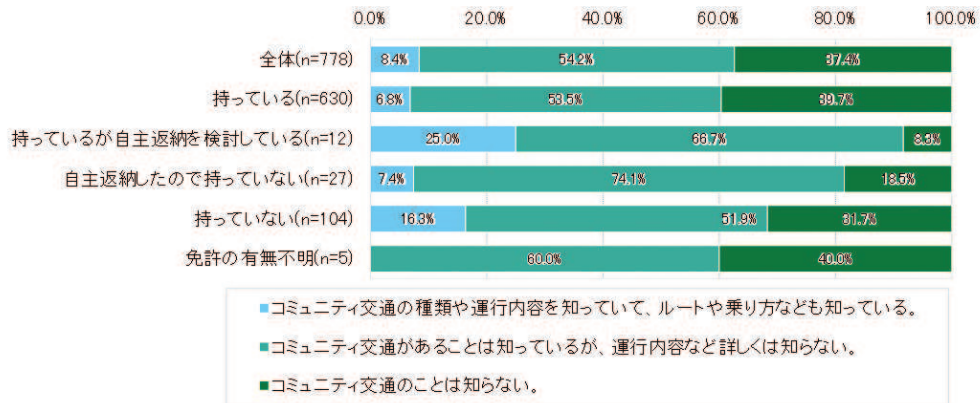


(地区別)

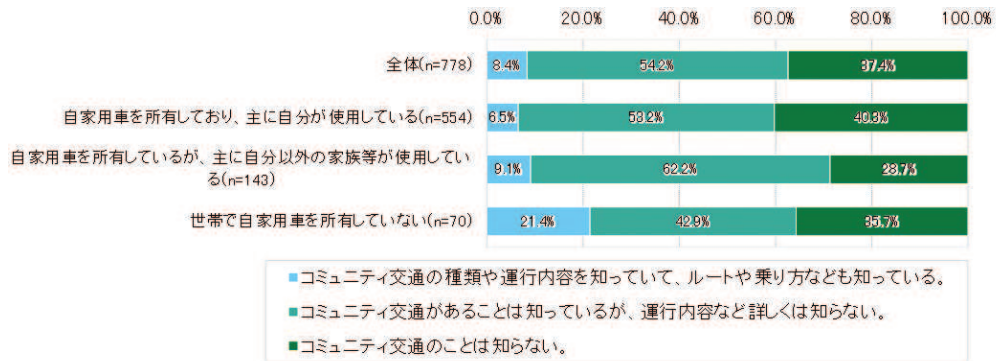


※無回答を除く

(免許の有無別)



(世帯で所有する自動車の利用状況別)



※無回答を除く

2 コミュニティ交通利用者アンケート調査

2-1 調査概要

コミュニティ交通を利用する方を対象にアンケート調査を実施しました。概要は次のとおりです。

▼ コミュニティ交通利用者アンケート調査の概要

対 象	コミュニティバス、予約乗合タクシー、エリアワゴン利用者
調 査 方 法	運行事業者の手渡しによる配布及び回収（各地区交流センター回収箱含む）
実 施 期 間	2022年8月1日（月）～8月31日（水）

▼ アンケート回収状況

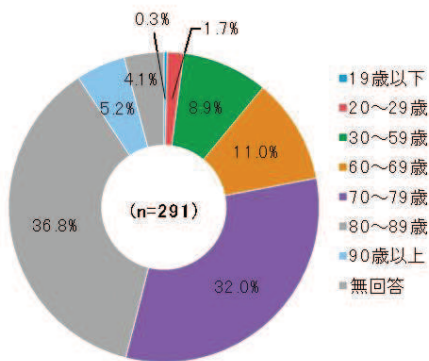
	配布枚数	回収枚数	回収率
コミュニティバス	77	34	44.2%
予約乗合タクシー	354	162	45.8%
エリアワゴン	204	95	46.6%
合計	635	291	45.8%

2-2 調査結果

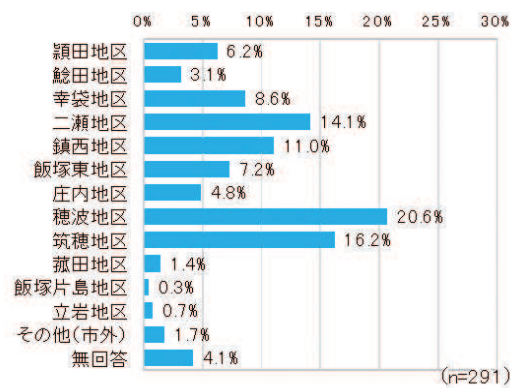
1) 回答者属性

- 回答者の年代は、70代が32.0%、80代が36.8%、90代以上が5.2%で、全体の7割を占めています。一方で50代以下は1割程度となっています。
- 居住地区は、穂波地区が20.6%で最も多く、次いで筑穂地区の16.2%となっています。
- 公共交通の利用状況は、コミュニティバスと予約乗合タクシー、エリアワゴンを週に1回以上利用する方がそれぞれ4割程度となっています。
- 目的別では、コミュニティバスとエリアワゴンは買い物が最も多く、予約乗合タクシーは通院が最多となっています。

■ 年齢

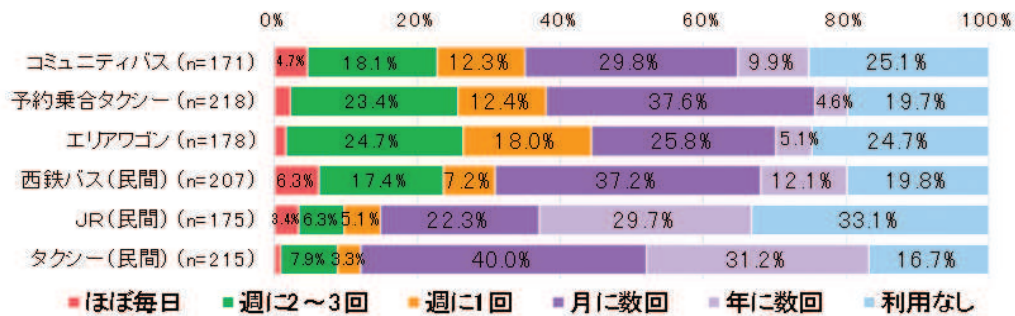


■ 居住地区

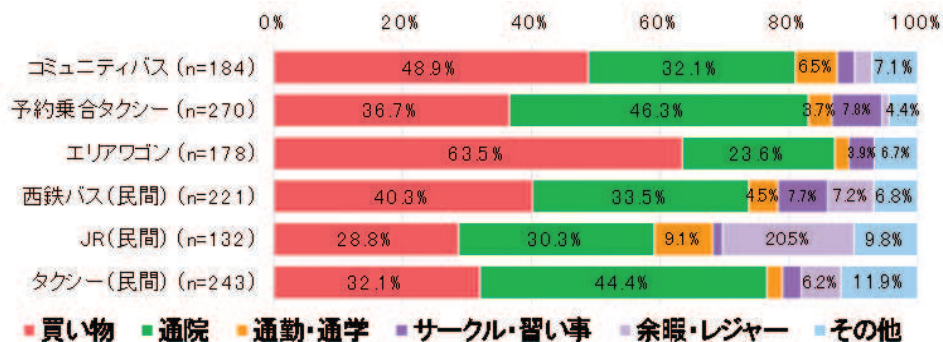


■ 日常生活での公共交通の利用状況

① 利用頻度



② 利用目的

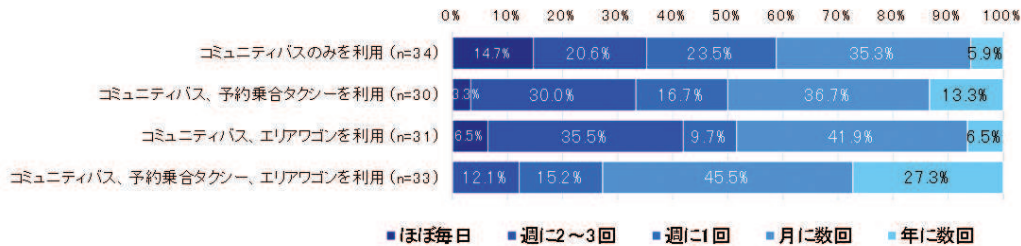


※グラフ中の「n」はサンプル数を表す。(次頁以降も同様)

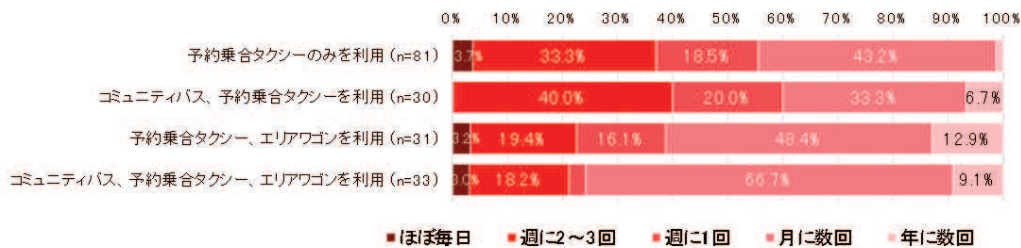
- コミュニティバスのみ、予約乗合タクシーのみなど、利用交通機関が1つの方は比較的使用頻度が高い傾向がみられます。
- 車両の大きさはワゴン車両がちょうどよいが54.3%で最多となっています。
- 支払い方法は、現金・回数券払いが利用しやすいが63.9%で、将来的にはキャッシュレス決済を利用したい方は5.5%となっています。

■ 日常生活でのコミュニティ交通の利用状況

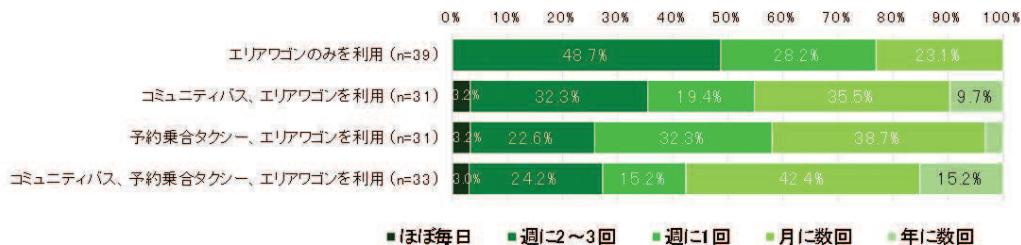
① コミュニティバスの利用頻度（コミュニティバス利用者）



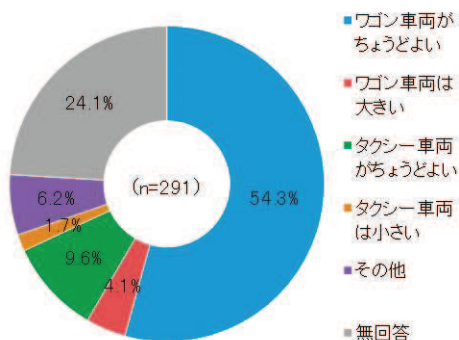
② 予約乗合タクシーの利用頻度（予約乗合タクシー利用者）



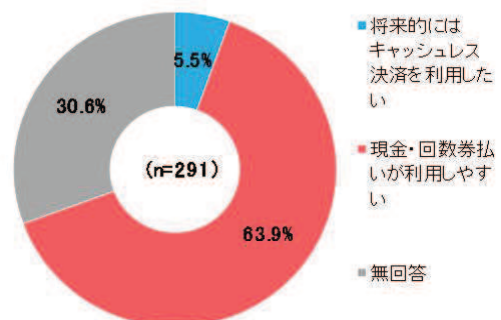
③ エリアワゴンの利用頻度（エリアワゴン利用者）



■ コミュニティ交通車両の大きさ



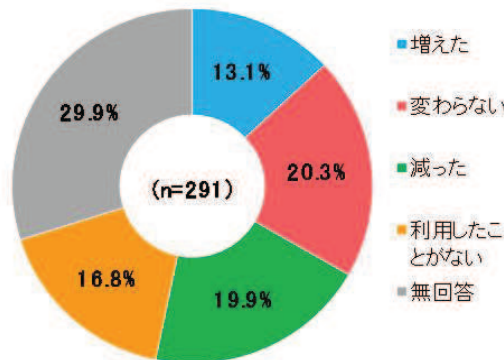
■ コミュニティ交通でのキャッシュレス決済（スマホ決済）



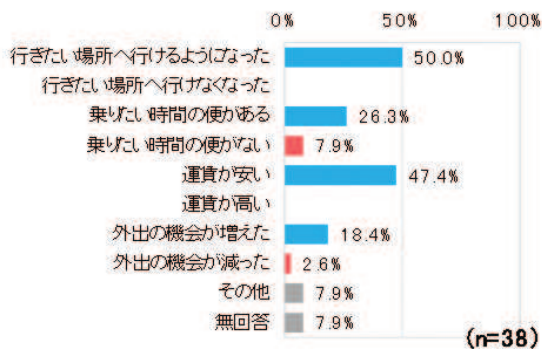
2) コミュニティバス

- 令和4年3月までと比べてコミュニティバスの利用回数が増えた方は13.1%、逆に利用回数が減った方は19.9%となっています。
- 利用回数が増えた理由としては、行きたい場所へ行けるようになったが50.0%、次いで運賃が安い47.4%となっています。
- 一方で利用回数が増えた理由は、乗りたい時間の便がないが60.3%、行きたい場所へいけなくなったが51.7%となっています。
- 利用回数の増減の理由を地区別にみると、二瀬地区や飯塚東地区で「行きたい場所へ行けるようになった」と回答している方が多い一方で、穂波地区や筑穂地区では「行きたい場所へ行けなくなった」「乗りたい時間の便がない」と回答している方が多くなっています。
- 一方で利用回数が増えたという回答が最も多い筑穂地区では、行きたい場所へ行けなくなったと、乗りたい時間の便がないと回答した方が19人中12人となっています。
- 利用回数が増えた方の代替交通機関は、予約乗合タクシーが50.0%で最多となっています。
- 日常の利用コミュニティ交通機関別に利用回数の変化をみると、コミュニティバスとエリアワゴンの両方を利用している方は、令和4年3月以前よりコミュニティバスの利用回数が増えた方が42.9%となっています。一方で、コミュニティバスと予約乗合タクシー、エリアワゴンの3種類の交通機関を利用している方の62.1%はコミュニティバスの利用回数が増えたと回答しています。

■ コミュニティバスの利用回数の変化（令和4年3月までと比較）

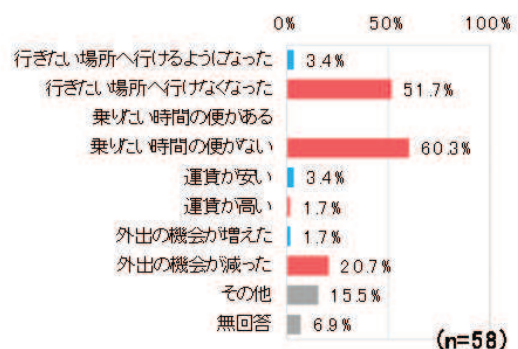


■ 利用回数が「増えた」理由



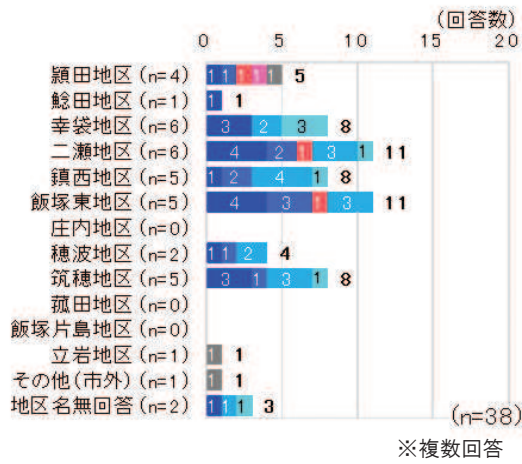
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

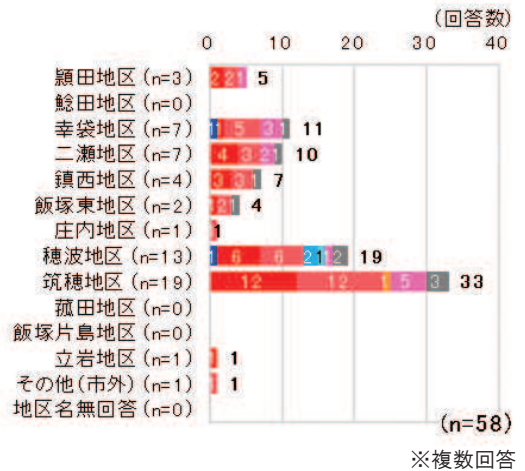


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

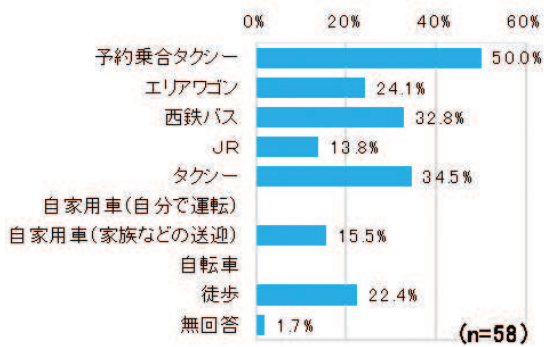
■利用回数が「増えた」理由（地区別）



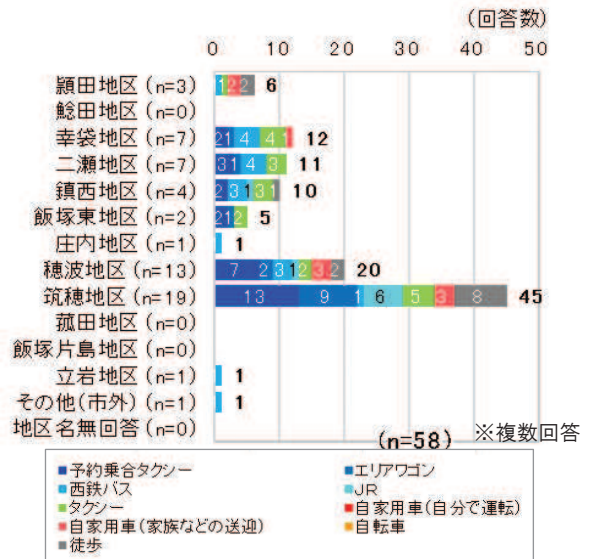
■利用回数が「減った」理由（地区別）



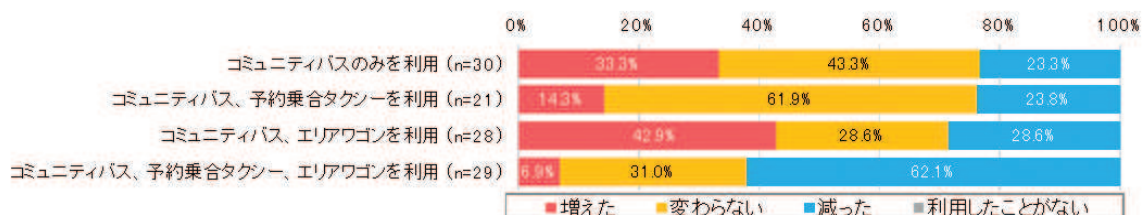
■利用回数が「減った」人の代替交通機関



■利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

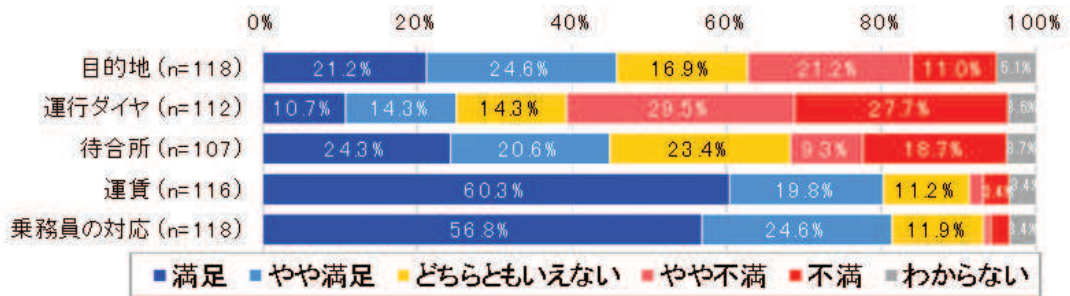


■コミュニティバスの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



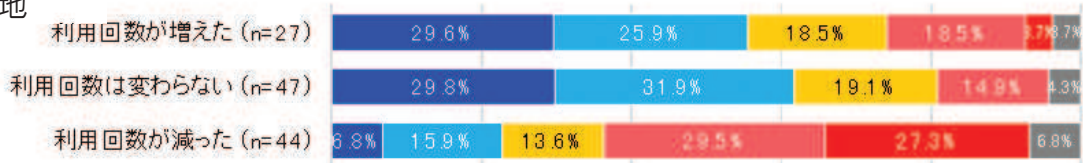
- 運賃と乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると約8割で満足している方が多くっており、一方で運行ダイヤは「やや不満」と「不満」を合わせて約6割の方が不満と回答しています。
- 利用回数の変化別の満足度をみると、利用回数が減った方は、目的地、運行ダイヤ、待合所ともに「やや不満」と「不満」を合わせると5~8割となっています。

■ コミュニティバスの満足度

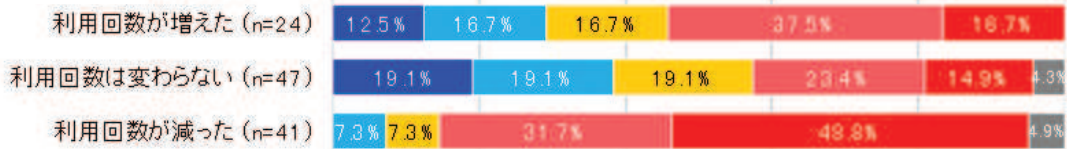


■ コミュニティバスの満足度（利用回数の変化別）

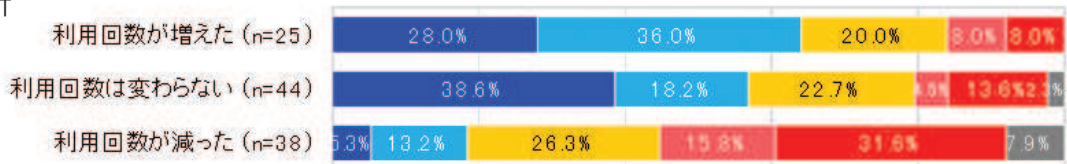
① 目的地



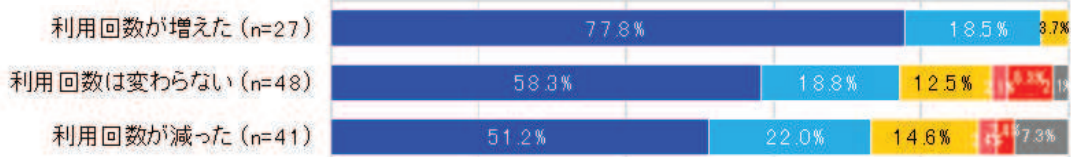
② 運行ダイヤ



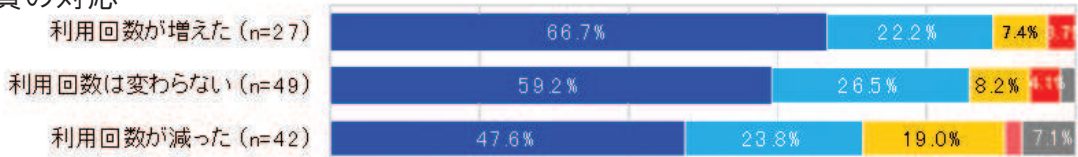
③ 待合所



④ 運賃



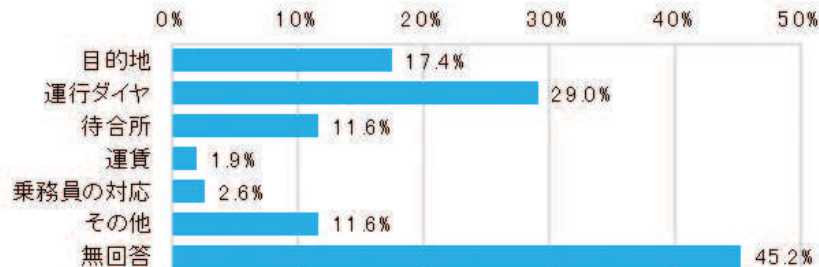
⑤ 乗務員の対応



■ 満足 ■ やや満足 ■ どちらともいえない ■ やや不満 ■ 不満 ■ わからない

- コミュニティバスで改善してほしいことは、運行ダイヤが29.0%で最も多く、次いで目的地の17.4%となっています。
- 地区別に見ると、筑穂地区では運行ダイヤが32.5%で最も多く、次いで目的地27.5%となっています。

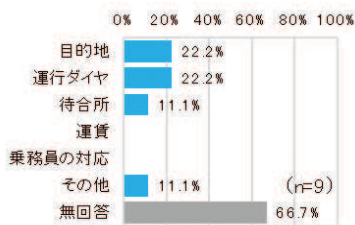
■ コミュニティバスで改善してほしいこと



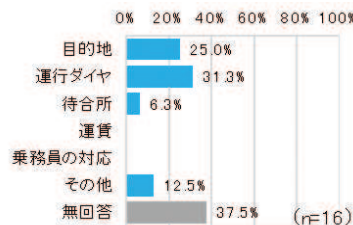
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ コミュニティバスで改善してほしいこと（地区別）

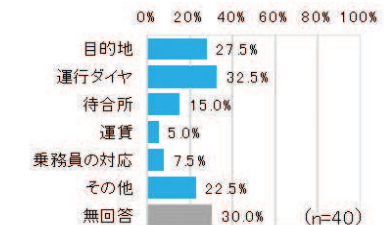
【穎田地区】



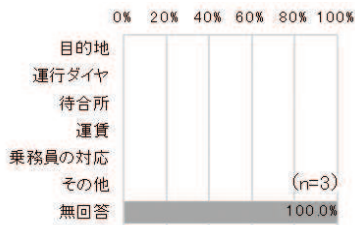
【鎮西地区】



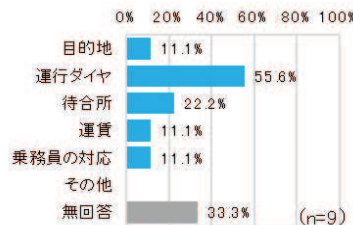
【筑穂地区】



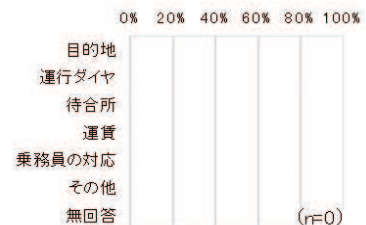
【鯉田地区】



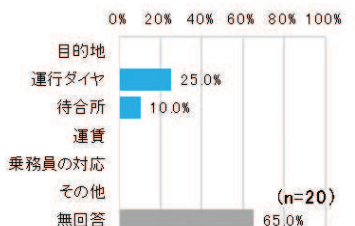
【飯塚東地区】



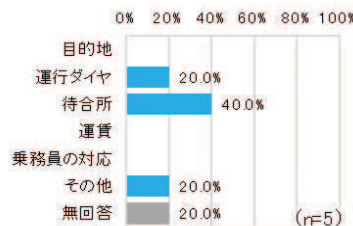
【菰田地区】



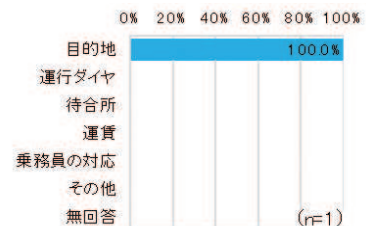
【幸袋地区】



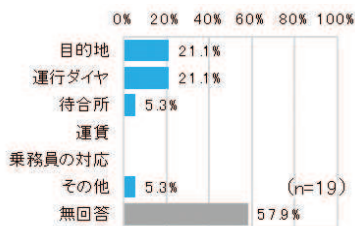
【庄内地区】



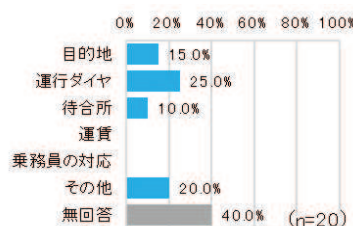
【飯塚片島地区】



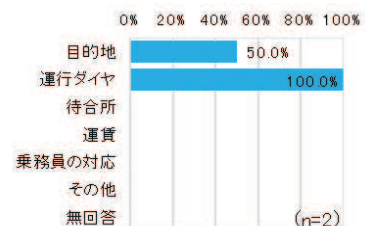
【二瀬地区】



【穂波地区】



【立岩地区】

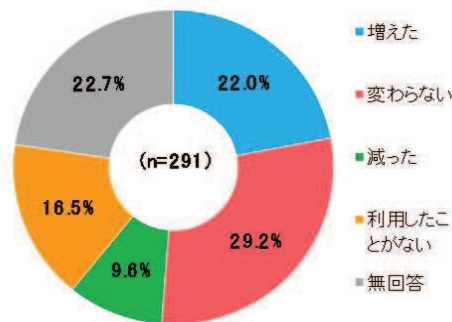


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

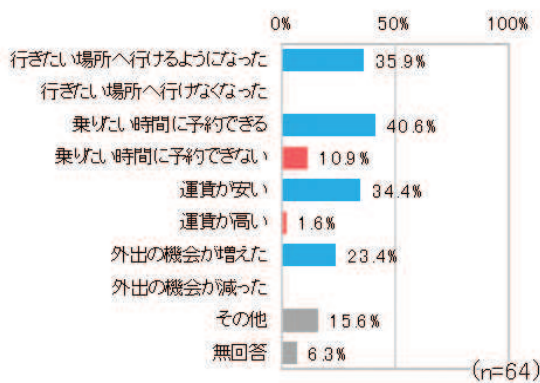
3) 予約乗合タクシー

- 令和4年3月までと比べて予約乗合タクシーの利用回数が増えた方は22.0%、利用回数が減った方は9.6%となっています。
- 利用回数が増えた理由としては、乗りたい時間に予約できるが40.6%で最も多く、次いで行きたい場所へ行けるようになったの35.9%となっています。
- 一方で利用回数が減った理由は、乗りたい時間に予約できないが60.7%、外出の機会が減ったが35.7%となっています。
- 利用回数が増えた理由を地区別にみると二瀬地区、鎮西地区、穂波地区、筑穂地区で「行きたい場所へ行けるようになった」、「乗りたい時間に予約できる」が比較的多くなっています。
- 利用回数が減った方の代替交通機関は、タクシーが39.3%で最多となっています。
- 日常の利用コミュニティ交通機関別に利用回数の変化をみると、予約乗合タクシーとエリアワゴンの両方を利用している方のうち約3割が令和4年3月以前よりコミュニティバスの利用回数が減っています。

■ 予約乗合タクシーの利用回数の変化（令和4年3月までと比較）

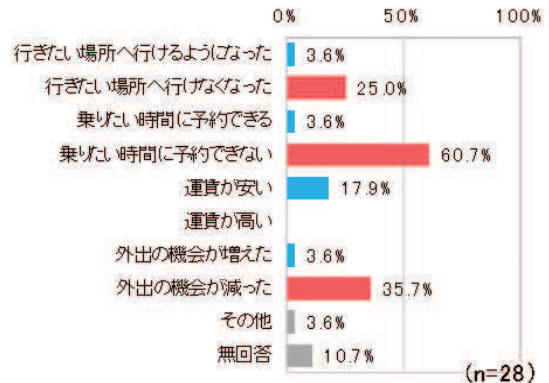


■ 利用回数が「増えた」理由



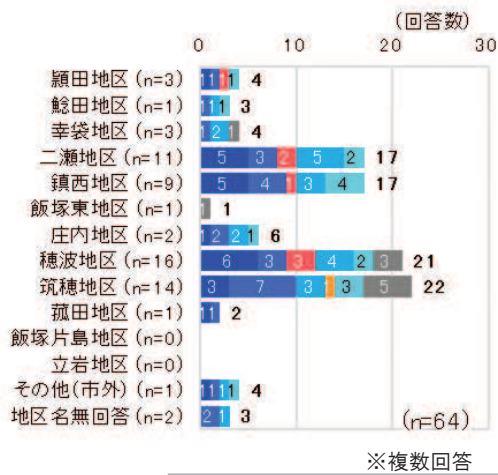
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

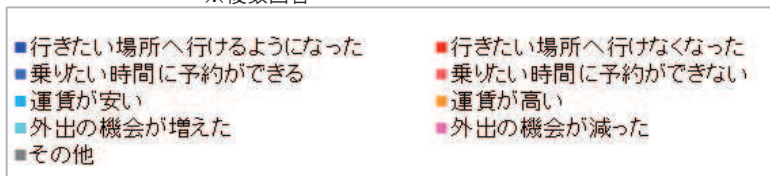


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

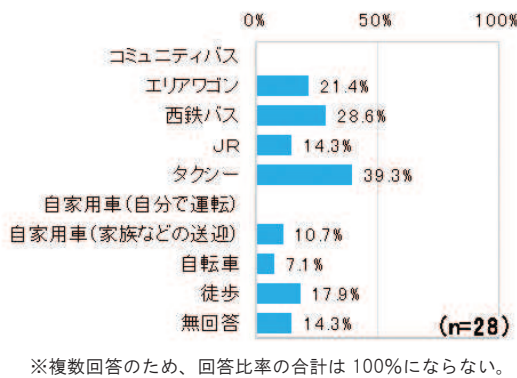
■ 利用回数が「増えた」理由（地区別）



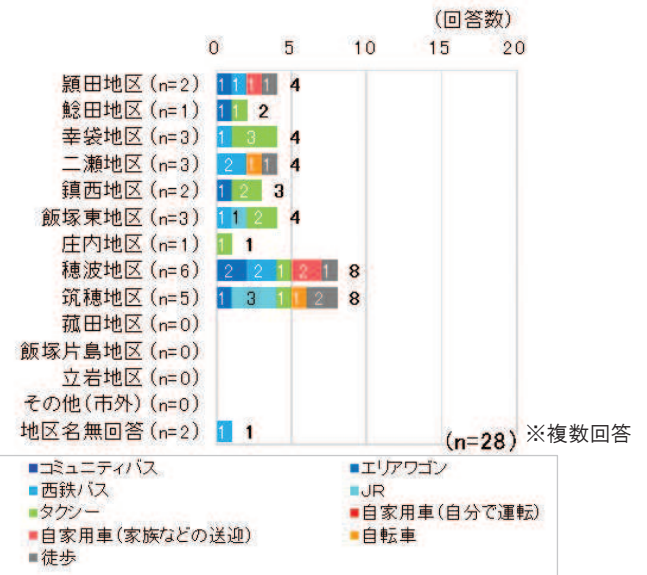
■ 利用回数が「減った」理由（地区別）



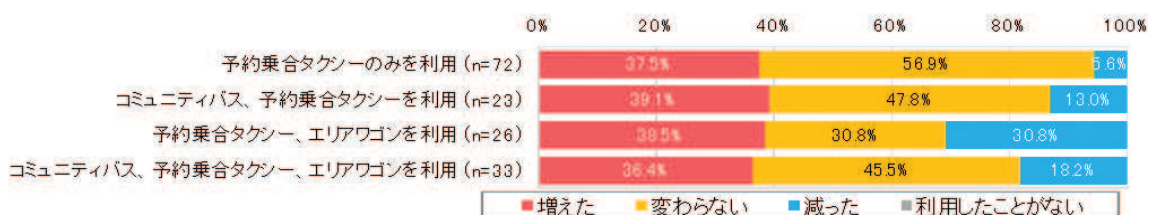
■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関



■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

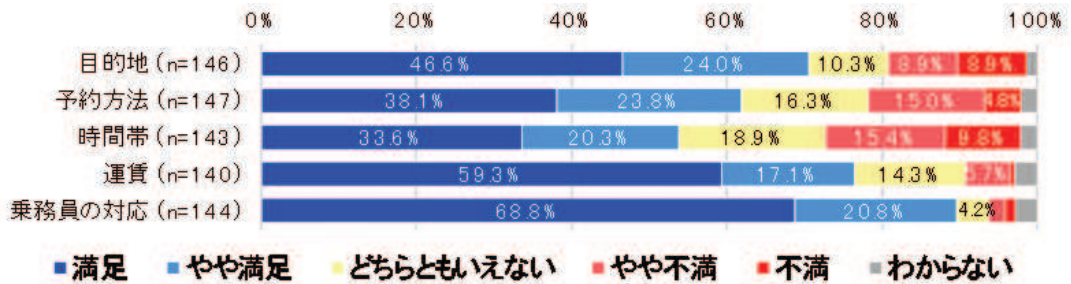


■ 予約乗合タクシーの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



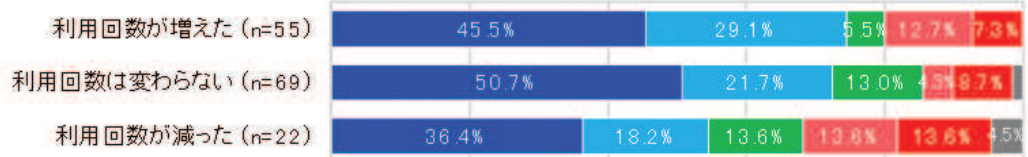
- 目的地と運賃、乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると7~9割となっており、満足している方が多くなっており、一方で予約方法と時間帯は「やや不満」と「不満」を合わせて約3割の方が不満に感じています。
- 利用回数の変化別の満足度をみると、利用回数が減った方は、時間帯で「やや不満」と「不満」が多くなっており約5割となっています。

■ 予約乗合タクシーの満足度

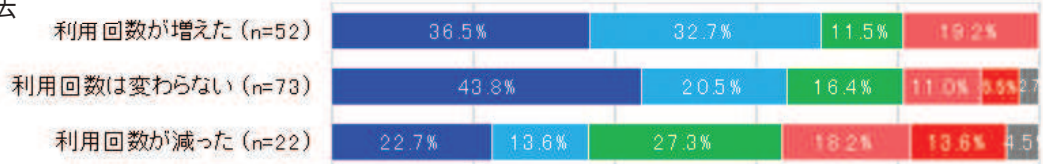


■ 予約乗合タクシーの満足度（利用回数の変化別）

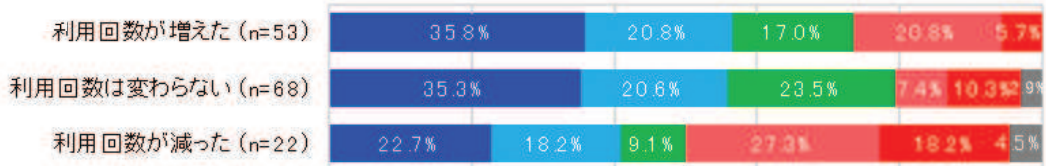
① 目的地



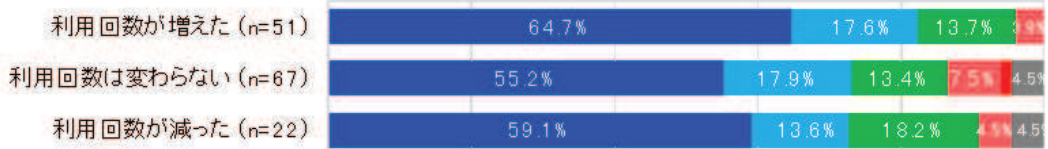
② 予約方法



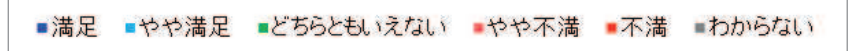
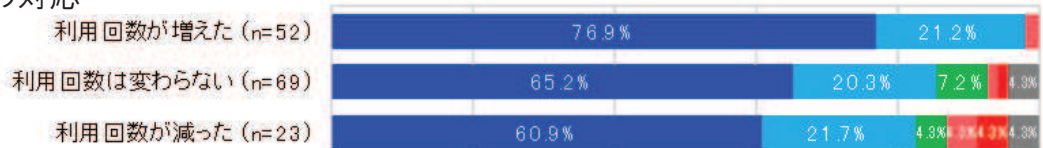
③ 時間帯



④ 運賃

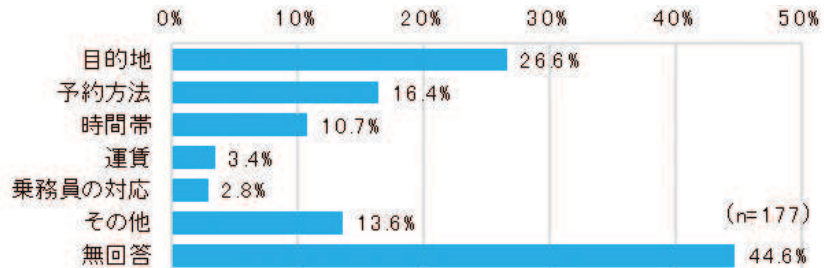


⑤ 乗務員の対応



- 予約乗合タクシーで改善してほしいことは、目的地が26.6%で最も多く、次いで予約方法の16.4%となっています。
- 地区別にみると、筑穂地区、鯉田地区、飯塚東地区、二瀬地区、穂波地区で目的地が最多となっています。

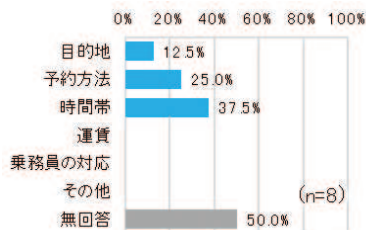
■ 予約乗合タクシーで改善してほしいこと



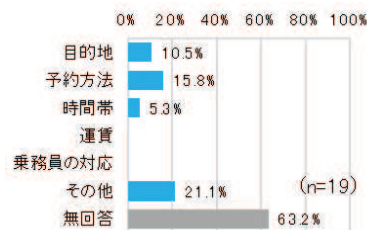
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 予約乗合タクシーで改善してほしいこと（地区別）

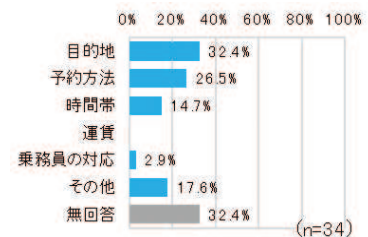
【鯉田地区】



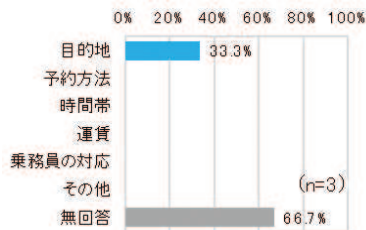
【鎮西地区】



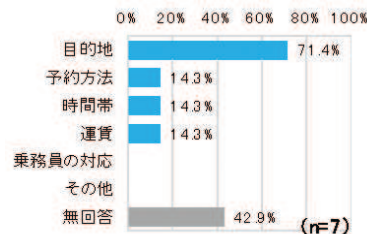
【筑穂地区】



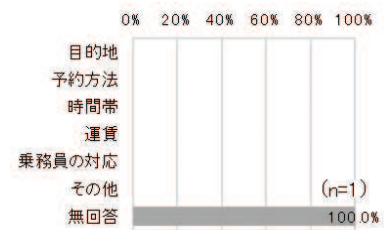
【鯉田地区】



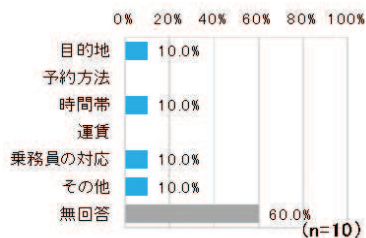
【飯塚東地区】



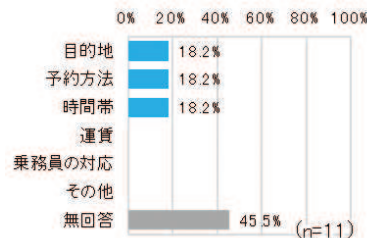
【菰田地区】



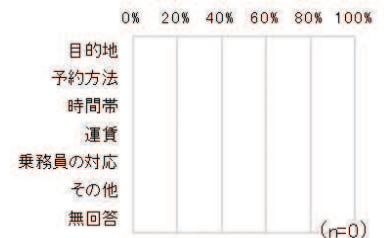
【幸袋地区】



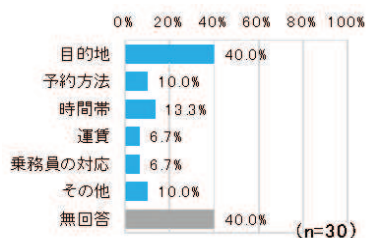
【庄内地区】



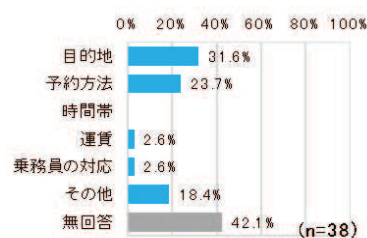
【飯塚片島地区】



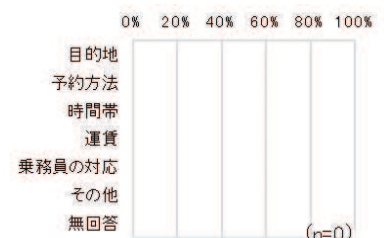
【二瀬地区】



【穂波地区】



【立岩地区】

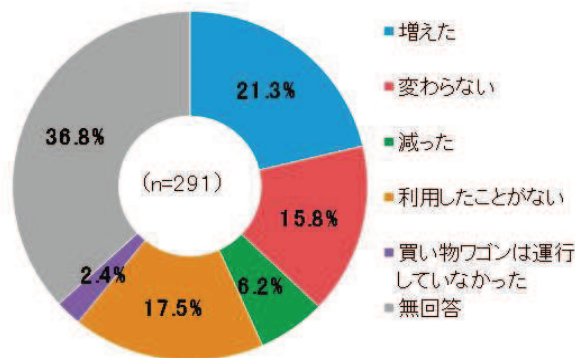


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

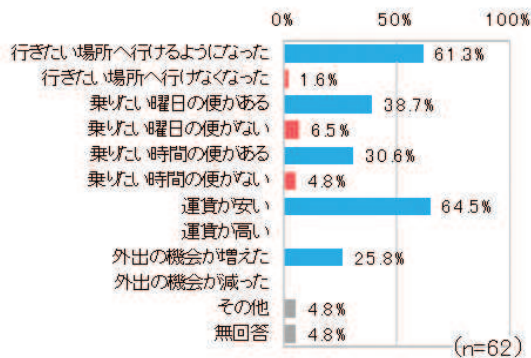
4) エリアワゴン

- 令和4年3月までと比べてエリアワゴンの利用回数が増えた方は21.3%、対して利用回数が減った方は6.2%となっています。
- 利用回数が増えた理由としては、「運賃が安い」が64.5%で最も多く、次いで「行きたい場所へ行けるようになった」が61.3%となっています。
- 一方で利用回数が減った理由は、「乗りたい時間の便がない」が72.2%、「乗りたい曜日の便がない」が61.1%となっています。
- 利用回数の減少の理由を地区別にみると、筑穂地区で「運賃が高い」、「行きたい場所へ行けなくなった」、「乗りたい時間の便がない」などが理由にあがっています。
- 利用回数が増えた方の代替交通機関は、予約乗合タクシー、西鉄バス、タクシーが22.2%で同率となっています。
- 日常の利用コミュニティ交通機関別に利用回数の変化をみると、エリアワゴンのみを利用している方と、予約乗合タクシーとエリアワゴンの両方を利用している方の5~6割は令和4年3月以前よりエリアワゴンの利用回数が増えています。

■ エリアワゴンの利用回数の変化（令和4年3月までと比較）

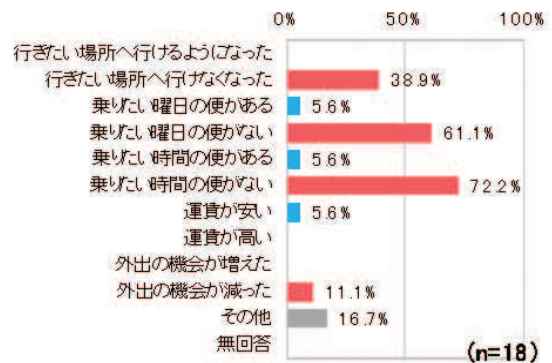


■ 利用回数が「増えた」理由



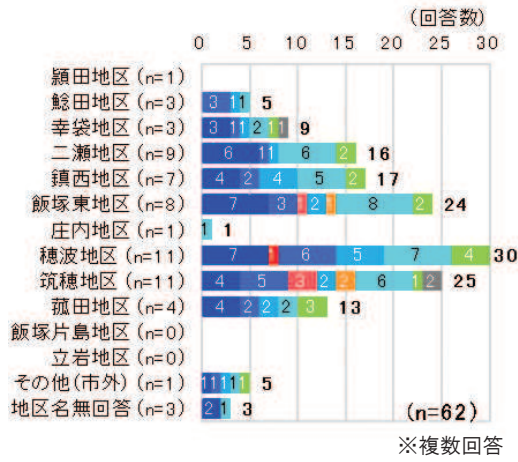
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

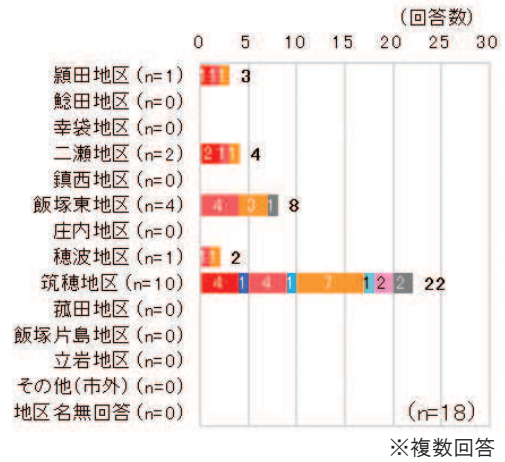


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「増えた」理由（地区別）

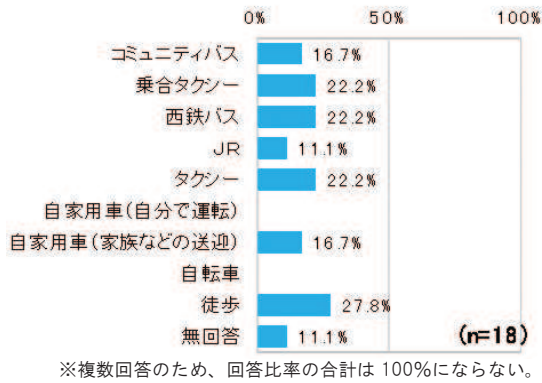


■ 利用回数が「減った」理由（地区別）

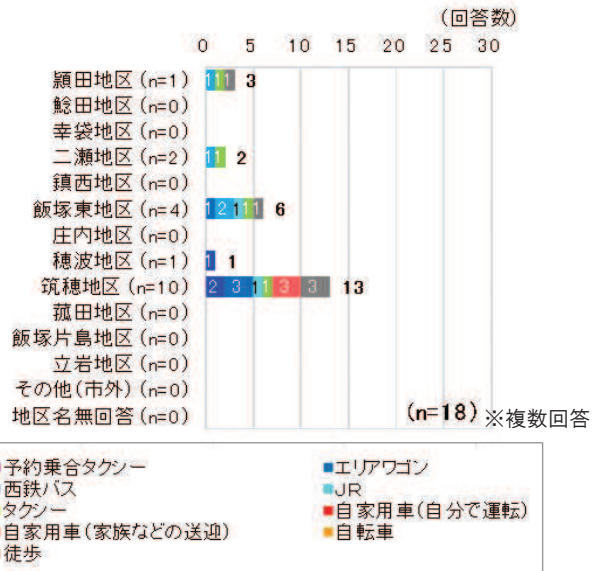


- 行きたい場所へ行けるようになった
- 乗りたい時間の便がある
- 運賃が安い
- 外出の機会が増えた
- その他
- 行きたい場所へ行けなくなった
- 乗りたい時間の便がない
- 運賃が高い
- 外出の機会が減った

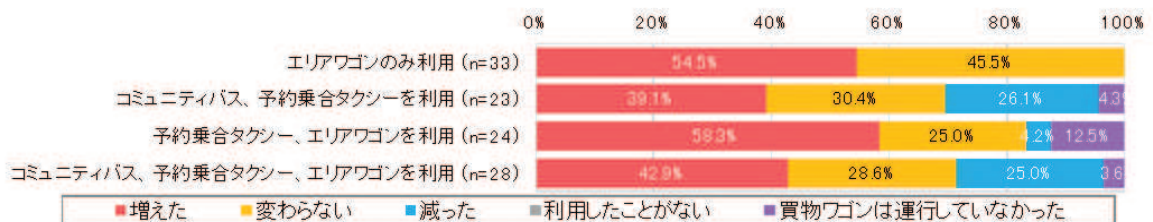
■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関



■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

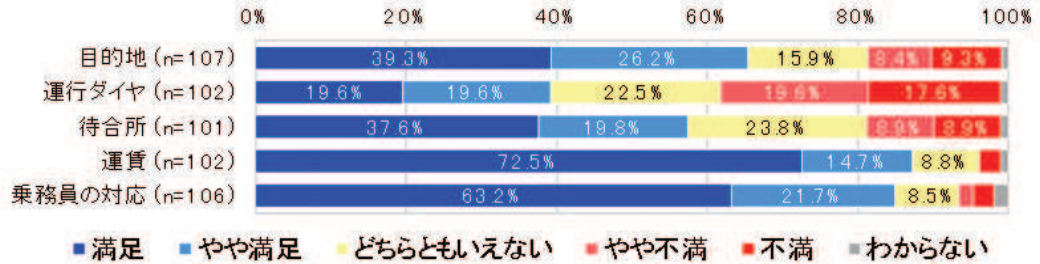


■ エリアワゴンの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



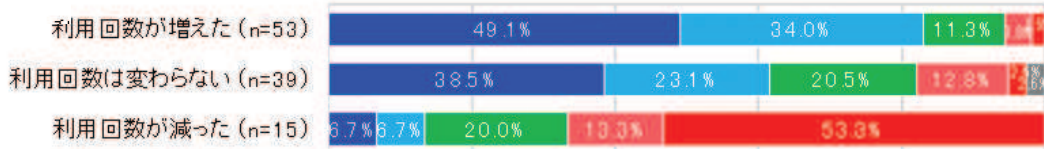
- 運賃と乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると約8割で満足している方が多くっており、一方で運行ダイヤは「やや不満」と「不満」を合わせると約4割となっており、ダイヤに対して不満を感じる方が多くなっています。
- 利用回数の変化別に満足度をみると、利用回数が減った方は、目的地、運行ダイヤ、待合所ともに「やや不満」と「不満」を合わせると5割超となっています。特に運行ダイヤでは「やや不満」と「不満」を合わせると9割以上となっています。

■ エリアワゴンの満足度

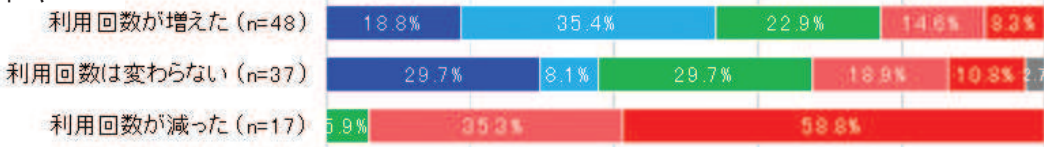


■ エリアワゴンの満足度（利用回数の変化別）

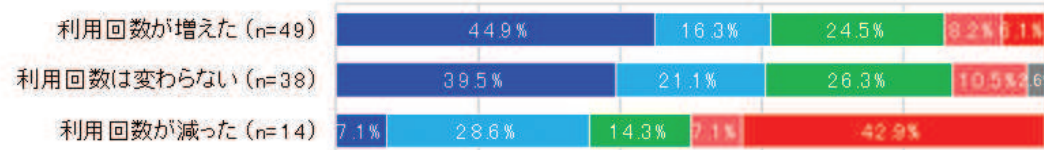
① 目的地



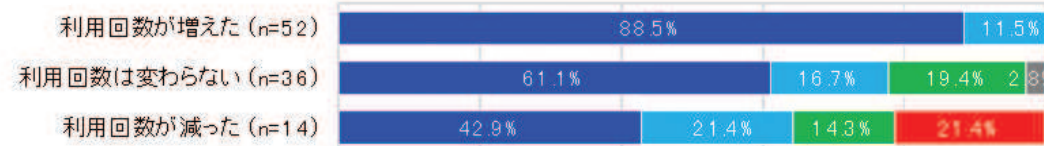
② 運行ダイヤ



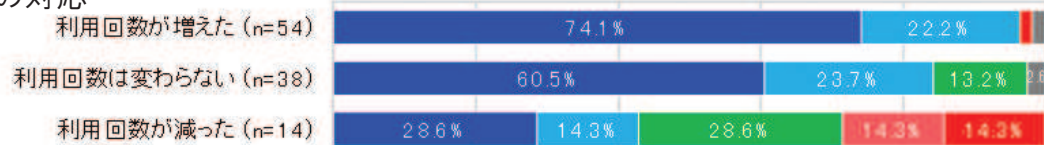
③ 待合所



④ 運賃



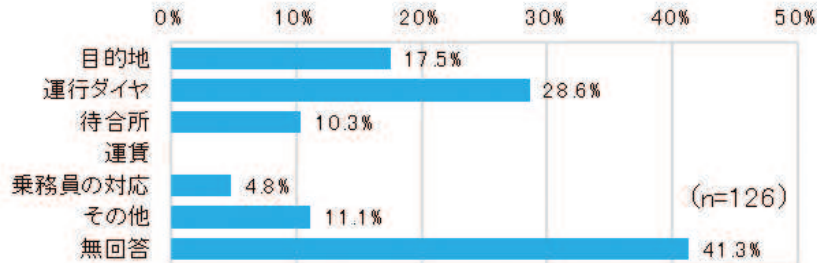
⑤ 乗務員の対応



■ 満足 ■ やや満足 ■ どちらともいえない ■ やや不満 ■ 不満 ■ わからない

- エリアワゴンで改善してほしいことは、運行ダイヤが28.6%で最も多く、次いで目的地の17.5%となっています。
- 地区別にみると、鎮西地区、筑穂地区、飯塚東地区、幸袋地区、二瀬で運行ダイヤが最も多く、庄内地区では待合所、穂波地区では目的地が最も多くなっています。

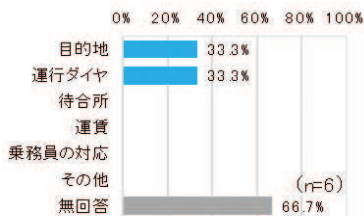
■ エリアワゴンで改善してほしいこと



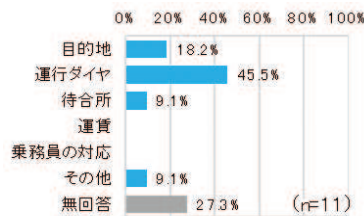
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ エリアワゴンで改善してほしいこと（地区別）

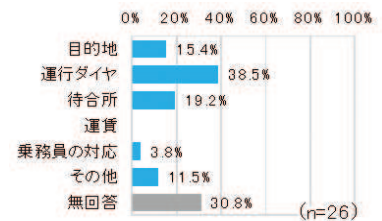
【穎田地区】



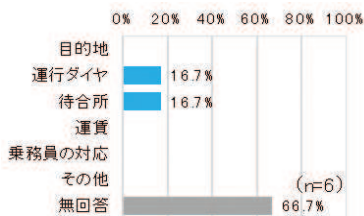
【鎮西地区】



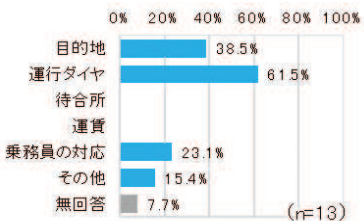
【筑穂地区】



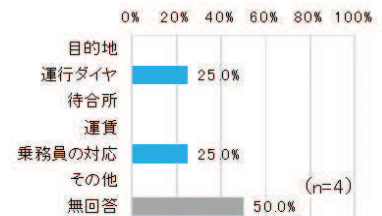
【鯉田地区】



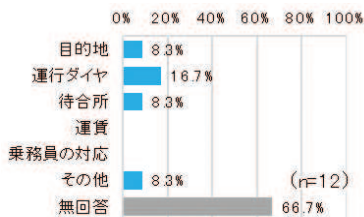
【飯塚東地区】



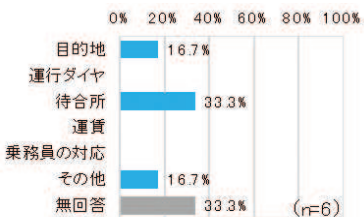
【菰田地区】



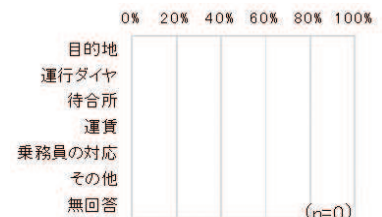
【幸袋地区】



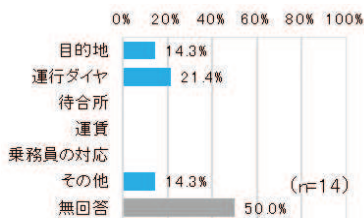
【庄内地区】



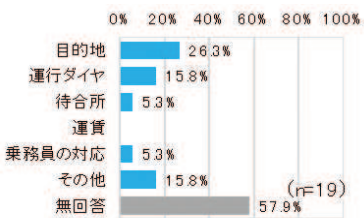
【飯塚片島地区】



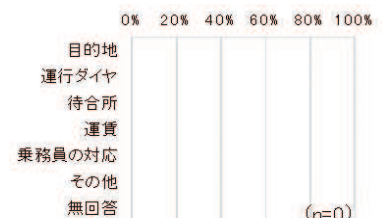
【二瀬地区】



【穂波地区】



【立岩地区】



※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

3 交通事業者ヒアリング調査

3-1 調査概要

飯塚市内で公共交通を運行している事業者を対象に、利用動向や運行に際してのご意見やご要望、その他利用者からよくお聞きするご意見等について鉄道・乗合バス・貸切バス・タクシーを運行する事業者計10社へヒアリング調査を実施しました。

▼ 事業者ヒアリング調査の概要

対 象	飯塚市内の公共交通機関 (鉄道・乗合バス・貸切バス・タクシー) を運行する事業者計10社(うち1社回答なし)
調 査 方 法	事業者に直接ヒアリングを実施
実 施 期 間	令和4年10月6、7、11日(3日間)

3-2 調査結果

1) 鉄道運行事業者によるご意見・ご要望

ご意見内容整理中

ご意見内容整理中

2) 乗合バス運行事業者によるご意見・ご要望

事業者名
修正中

●市内各路線の利用状況

回答
<input type="radio"/> 平日の朝・夕は嘉穂高校・近畿大学・志耕館高校等特に中高生の利用が多く見られる。 <input type="radio"/> 土日祝日では、潤野方面のイオン穂波店での乗降が多くなるが、他の路線の利用者は大幅に減少していると思う。

●筑豊（特急）の利用状況

回答
<input type="radio"/> 筑豊特急でも、平日にご利用される方は通勤や通学の方がメインであると思う。 <input type="radio"/> 土日祝日では、定期券などでの利用よりも、乗車券やニモカでの利用が多いため、買物や遊びに出かける方の利用がほとんどだと思う。 <input type="radio"/> 特急バスの利用は市内線に比べると順調に推移している。

●運営状況

回答
<input type="radio"/> コロナ禍前の利用者数に比べると、現在の利用者数は85～90%程度と思われる。 <input type="radio"/> 市内線については各自治体から赤字補填をいただいている路線であるため、元々厳しい状況であったが、これに加えて顧客の減少や燃料高騰等で更に厳しくなっている。 <input type="radio"/> 弊社ではこれを貸切（観光）バスでカバーしていたが、コロナ禍で稼働数が激減している状況である。 <input type="radio"/> 観光需要が減少する中で安定収入を求め、特別支援学校やスクールバス運行の委託業務を受注している。

●人員体制

回答
<ul style="list-style-type: none"> ○ 【20代】2名（うち2名が本社から出向、以下略）、【30代】21名（15名）、【40代】36名（14名）、【50代】41名（10名）、【60～64歳】28名（6名）、【65～69歳】12名（0名） ○ 平均年齢は51.5歳となっている。 ○ コロナ禍による人員整理は一切行っていない。 ○ 運転手不足により減便せざるをえない状況が続いている。

●車両保有状況

回答
<ul style="list-style-type: none"> ○ 【特急バス】12台（定員56）、【市内線大型】7台（定員73～76）、【市内線中型】22台（定員55～73）

●今後の課題や取り組み方針

回答
<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転士不足と高齢化が問題となっている。 ○ 2020年3月の入社を最後に、以降の採用が無い状態である。 ○ バス運転手の就職を斡旋する「バスジョブ」の登録を進めているが、先に登録している本社での採用効果にはあまり影響がないようである。 ○ 昨年度まではハローワークで手作りの求人票を作るなどしてアピール活動を行っていた。 ○ イオン穂波店、（仮称）ゆめタウン、カホテラスなどを巡回するバス路線の検討を行っている。

●利用者からよくお聞きするご意見、ご要望

回答
<ul style="list-style-type: none"> ○ 以前と比べると便数が少なくて便利が悪いとの声をいただく。

3) 貸切バス運行事業者によるご意見・ご要望

事業者名
修正中

●利用状況

回答
<input type="radio"/> スクールバスとしては、緊急事態宣言時の県立高の休校やリモート授業による通学需要減少の影響はあったが、一方で間隔を空けて座ってもらうために、1台体制を2台体制に増やすなどの需要もあった。 <input type="radio"/> 観光面では新型コロナウイルスの影響で大幅な需要減となっており、コロナ禍前の40%程度に落ち込んでいる。

●運営状況

回答
<input type="radio"/> 全国旅行支援の恩恵には期待している。

●人員体制

回答
<input type="radio"/> 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。 <input type="radio"/> 一番若い人で40代。

●車両保有状況

回答
<input type="radio"/> 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていない。

●今後の課題や取り組み方針

回答
<input type="radio"/> 運転手不足への対応が課題である。 <input type="radio"/> 小中学校の統廃合が進んでおり、必然的に校区も広くなることから、スクールバスの運行需要も取り込んでいけるのではないかと考えている。

●行政や利用者に対してのご意見、ご要望

回答
<input type="radio"/> 筑豊地域全体として観光資源を整備することで活性化を図り、集客へと繋げたいと考えている。 <input type="radio"/> 企業誘致も積極的に行っていただき、その従業員の駅からの輸送業務なども商機になるのではないかと考えている。

4) タクシー運行事業者によるご意見・ご要望

回答者	事業者名
A	修正中
B	
C	
D	
E	
F	
G	

●利用状況

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者の利用が多いが、全体として利用者は減少傾向にある。 ○ 平日は病院、買物目的の利用が多い。 ○ 休日は買物目的の利用が多い。 ○ 利用の多い区間は、旧庄内町内、病院や川食、トライアルとなっている。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 60～80代の高齢者の利用が多いが、全体として利用者は減少傾向にある。 ○ 自宅から病院やスーパーまでの利用が多い。 ○ 夜間も運行しているが、利用は少ない。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平日は特に午前中に病院、買物目的の利用が多い。 ○ 休日は比較的暇な状況である。 ○ 総合病院までの利用は各人月に1日程度なので、事前に予約される方が多い。普段は個人病院の利用が主となっている。 ○ 買物利用は、平日がダイレックスやハローデイ、ルミエール等の地元のスーパーの利用が多く、イオンは週末の利用が多くなっている。 ○ 2020年度の利用者数はコロナ禍前の5割を切り、今年度で7～8割程度までは回復してきているが、夜間の飲み会後の利用が大幅に減っている状況である。 ○ JR駅と飯塚工業団地間の利用は午前中に多い。 ○ 沢井製菓の第二九州工場の竣工により、今後も利用が見込める。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 午前中は病院、買物目的の利用が多いが、午後の利用はあまりない。夜はコロナ禍前の半分以下の利用となっている。 ○ 高齢者が福祉施設に入ることから移動需要が減少している。 ○ 各施設の送迎車両が増加していることからタクシー需要が減少している。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平日午前中は病院、買物目的の利用が多いが、休日の利用はあまりない。 ○ 金曜の夜は飲酒後の利用が多いが、日曜日の夜間営業はしていない。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ コロナ禍では午前中にワクチン接種のための利用客が多かったが、現在は通院、買物目的の利用が主となっている。 ○ 行きはコミュニティ交通等を利用し、帰りの時間が合わない場合にタクシー利用される方もいる。 ○ 新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、不特定多数の利用客がいる鉄道やバスの利用に抵抗がある方のタクシーへの転換利用がなされている。

●運営状況

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在の営業時間は7～21時となっている。 ○ タクシー本来の深夜営業が需要減により出来なくなり、売り上げが8割減少している。 ○ 2019年度より収入はかなり減少している。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ コロナ禍により、売り上げは30%の減少となっている。 ○ 燃料代等の値上げによりコストが掛かるため、経営が厳しい。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 燃料代、車両価格の高騰、最低賃金の改定などで経営が圧迫されている。 ○ 乗務員不足で稼働台数が限られる中で、地元地域の方の利用を最優先にした運行を続けている。 ○ 新型コロナウイルス感染症の無利子による特別貸付を受けている。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ コロナ禍で夜の需要が減少したが、多少なりにも戻りつつある昨今で、乗務員不足により夜間の運行が出来ない状況である。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 夜の収入は減少している。 ○ 近距離移動が多く、長距離移動は少ない。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ 売上はコロナ禍前と大きく変わらず、むしろ微増である。

●人員体制

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 31名在籍しており、平均年齢は70歳代となっている。 ○ 80歳代も2名いる。 ○ 70代の高齢者が多く、若者が入社して来ない状況である。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手の構成は、【20代】1名、【30代】1名、【50代】9名、【60代】38名、【70代】35名の計84名となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手の構成は、【30代】1名、【50代】1名、【60代】6名、【70代】2名の計10名となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手の平均年齢は73歳6ヶ月で、80歳代の運転手も在籍している。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平均年齢は69歳で、従業員5名中40代が1名となっている。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手の構成は、【60代】4名、【70代】8名の計12名となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による人員整理は行っておらず、自主退職や高齢化による退職等の自然減という状況である。

●車両保有状況

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【5人乗り小型タクシー】16台（うち5台休車）、【10人乗りジャンボタクシー】7台（うちタクシー3台、乗合4台）、【29人乗りバス】5台、【36人乗りバス】3台 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生しており、稼働率は25%程度となっている。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【5人乗り小型タクシー】50台、【10人乗りジャンボタクシー】4台の合計54台となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生しており、稼働率は40%程度となっている。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【コンフォート】10台、【シエンタ】1台、【プリウス】1台の合計12台となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生しており、稼働率は50%程度となっている。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【5人乗り小型タクシー】9台、【10人乗りジャンボタクシー】2台（グループ会社を入れると3台）の合計11台となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生している。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【5人乗り小型タクシー】6台となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生しており、稼働率は80%程度となっている。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ 【5人乗り小型タクシー】10台となっている。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大の影響による減車は行っていないが、休車は発生しており、稼働率は75%程度となっている。

●今後の課題や取り組み方針

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務員の補充が難しくなっており、特に乗務員に休みが発生した時の調整に苦労している。 ○ 車両が古くなって更新が必要だが、経営難で難しくなっている。 ○ 事業継続が厳しくなってきた。今後の事業運営について多岐にわたり検討している。 ○ 金曜、土曜の週末にのみ夜間も稼働することで、需要喚起を図る取り組みも始めている。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務員の高齢化及び人員不足への対応が課題となっている。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当社一社で就職説明会にブースを設けたことがあり、結果的に採用にはつながらなかったものの、数名の求職者に接触する機会があった。筑豊タクシー協会全体に行政も巻き込んで、このような取り組みを行っていきたいと考えている。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 求人広告を載せてはいるが効果がない。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手不足に対して特別な取り組みは実施していない。

●利用者からよくお聞きするご意見、ご要望

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 早朝、深夜の運行時間外の予約ができないという意見をいただいている。
B	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予約乗合タクシーについて、病院や買物に行く方の時間が10～13時代に集中するため、予約が取れずに待たされるという意見をいただいている。 ○ プリウスやジャパントクシーは、通常のタイプであるコンフォートより乗り口が高く乗りにくいという意見を、特に高齢者からいただくことがある。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予約乗合タクシーを利用したいが、希望時間に予約が取れにくい、運行範囲を広げてほしいという意見をいただいている。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予約乗合タクシーはエリアが行きたいところに行けない、決まった時間を1分でも過ぎると出発するなどルールが厳しい、などの意見をいただいている。

●行政や利用者に対してのご意見、ご要望

回答者	回答
A	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務員不足解消のために、免許制度の大きな改革が必要。二種免許取得までに免許取得後3年必要だったのが1年に緩和されたが、今後諸外国のように外国人の運転手を雇用することも視野に入れると、免許取得後に1年間無駄に雇用する必要があることから、それでもハードルは高いと思う。 ○ ロボットタクシーを早く普及できるように法整備を進めてほしい。
C	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予約乗合タクシーと民間タクシーの棲み分けを真剣に考えてほしい。
D	<ul style="list-style-type: none"> ○ 路線ワゴンのダイヤ設定が非常にタイトであるため、ゆとりのあるダイヤ設定にしてほしい。
F	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予約乗合タクシーの利用方法等の周知不足があると思う。 ○ イオンの無料バスでタクシー利用者の減少につながっているように感じる。
G	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市のコミュニティ交通が災害時や荒天時に運休すると、タクシー需要が一時的に増え過ぎて困ることがある。 ○ あまり利用の無い現在のコミュニティ交通よりも、タクシー補助券を配布したほうが効果があるのではないかと思う。

第6章 飯塚市公共交通の課題

前章までの本市の各種公共交通事業の問題点、及び各種意向調査結果等と第2次計画の進捗状況を踏まえ、飯塚市の公共交通における課題を次のとおり整理しました。

【本市の各種公共交通事業の問題点について】

■各種公共交通事業

- 民間公共交通事業
 - ・利用者減少による事業収益の悪化
 - ・運転手不足、運転手の高齢化
 - ・路線バスの事業縮小（減便、廃止）と赤字補填の増加
- 行政による公共交通事業
 - ・公共交通事業関連経費の大幅な増加（事業の効率化）
 - ・効果的な運行・事業運営（利用者増加施策実施）
 - ・利用ニーズへの対応（運行計画や利用方法等）
 - ・安全安心な運行実施
- 民間と行政との事業の重複
 - ・輸送の役割や運行計画（乗降場所、運行ルート）の重複

飯塚市公共交通の課題

課題1

民間公共交通事業の確保、維持

課題2

コミュニティ交通の運行・事業運営の効率化

課題3

民間交通とコミュニティ交通の効果的・効率的な連携

課題4

利用ニーズへの対応

【市民及び事業者の意向調査結果について】

■市民アンケート調査

- 公共交通の満足度：「満足」、「やや満足」と答えた方は1～2割
- 改善してほしい点は、鉄道、民間バスで「運行本数が少ない」、コミュニティ交通で「案内情報が少ない・わかりにくい」、民間タクシーで「運賃が高い」という回答が多くなっている

■コミュニティ交通利用者アンケート調査 （交通機関別改善事項）

- コミュニティバス：「運行ダイヤ」「目的地」
- 予約乗合タクシー：「目的地」「予約方法」
「乗りたい時間に予約できない」
- エリアワゴン：「運行ダイヤ」「目的地」
- 市民アンケートも含め、様々な利用ニーズへの対応が必要

■交通事業者ヒアリング調査

- コロナ禍の影響で利用者数が大幅に減少している事業者が多数
- 民間事業者では、需要の減少と共に乗務員不足及び高齢化が深刻
- コミュニティ交通と民間公共交通との棲み分けについて検討が必要

課題 1. 民間公共交通事業の確保、維持

以前より利用者数が減少傾向にあった各公共交通機関の利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大が追い打ちをかける形で、令和2年度に大幅な減少となりました。翌令和3年度の利用状況は多少改善してはいますが、今後コロナ禍以前のような利用状況には戻らない可能性があります。

交通事業者ヒアリング調査では、特に民間路線バスやタクシー事業者で運転手不足と高齢化問題が深刻となっている状況があり、公共交通の担い手不足の問題がより顕著となっています。

そのため、各公共交通事業者は従来どおりの運行の維持、継続が困難となっており、バス運行本数の減便や路線の廃止、タクシー車両の休車など、事業の縮小化が憂慮されている状況です。

また、本市においては、市内のローカル線全線（5路線）に対して事業費の欠損分の補填を行って、民間路線バス事業を確保・維持している状況です。

このような状況を鑑みて、民間公共交通事業を確保・維持するための方策の検討が必要となっています。

課題 2. コミュニティ交通の運行・事業運営の効率化

本市では、民間公共交通が運行されていない地域や充足していない地域を中心に、コミュニティ交通（コミュニティバス、予約乗合タクシー、路線ワゴン、エリアワゴン）を運行していますが、近年は低調な利用状況に加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響より利用者が減少しています。

また、コミュニティ交通事業については、新たな交通体系を編成し、既存交通機関の見直しや新規交通機関の運行などに取り組んでいますが、その事業費は大きくなっています。

今後もコミュニティ交通事業を未来に渡って継続するには、各コミュニティ交通の運行・利用方法、利用状況に関する詳細な検証や改善を行うこと、周知広報活動の活性化や手法の改善等による利用者の増加に取り組むこと、また事業費の適性化等により、より効率的な運行・事業運営に取り組んでいく必要があります。

課題 3. 民間交通とコミュニティ交通の効果的・効率的な連携

前述のとおり、近年は利用者の減少等により、民間公共交通事業者の事業運営がさらに厳しくなるとともに、本市においても民間公共交通事業に対する赤字補填額や、コミュニティ交通関連事業費が増加するなど、公共交通事業に係る財政負担が大きくなっています。

本市としては、民間の公共交通事業者による運行の確保・維持を支援し、公共交通事業全体を維持するというコミュニティ交通のあり方にもとづいて、公共交通機関がそれぞれの役割分担を行って、お互いの利便性向上や利用者増加に結び付く、より効果的・効率的な連携をする必要があります。

課題 4. 利用ニーズへの対応

公共交通利用者アンケートや市民アンケートの結果によると、コミュニティ交通をご利用になる方の満足度は、不満よりも満足と回答された方が多くなっています。

一方で、コミュニティバスやエリアワゴン・路線ワゴンでは運行ダイヤや案内情報提供方法、予約乗合タクシーでは事前予約方法、運行範囲や目的施設等に要望があるなど、多様な住民ニーズへの対応が求められています。

また、エリアワゴンや予約乗合タクシーでは、住民ニーズに応じるために狭隘な運行経路を運行する必要があるため、安心安全な運行を実施する必要もあります。

今後もより多くの方にご利用いただくために、運行方法や運行ダイヤ、運行ルート等の面で、適宜、見直しや改善を図りながら、お住いの地域のニーズに応じたコミュニティ交通の構築を目指していく必要があります。

第7章 計画の基本理念及び基本方針

1 飯塚市地域公共交通計画の基本理念及び基本方針

第2次飯塚市総合計画の都市目標像であり、第2次飯塚市地域公共交通網形成計画における基本理念でもある「～共に創り 未来につなぐ 幸せ実感都市 いづか～」から、公共交通が移動手段として日々の幸せの実感の一助となるよう未来に残していくためには、民間事業者と行政、そして地域住民が共に公共交通を創り上げていくことが必要です。よって飯塚市地域公共交通計画における基本理念と基本方針を次のように定めます。

計画の基本理念

連携と協働による、暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築

基本方針① 活力あるまちづくりを支える公共交通体系の構築

- 本市が目指す拠点連携型都市を実現するため、本市中心拠点地域の輸送、居住地から身近な生活利便施設への移動などの各地区内の輸送、並びに本市中心拠点と各地区拠点間の輸送等の各種公共交通事業を実施、支援し、活力あるまちづくりを支えます。

基本方針② 民間と行政との連携、及び民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系の構築

- 公共交通の維持確保に向け、民間公共交通機関とコミュニティ交通機関の役割分担や乗り継ぎ等の連携とともに、従来の行政、交通事業者だけでなく、地域住民を含めた3者協働により、公共交通体系の構築や利用促進等を行っていきます。

基本方針③ 未来につなぐ、持続可能な公共交通事業

- 運転手不足や高齢化、利用者数の減少、市財政負担の増加などの課題が近年深刻化していますが、これらの課題に対して関係者等と共に適切な対応を行うことにより、効果的・効率的な運行及び事業運営を図り、持続可能な公共交通事業の実現を目指します。

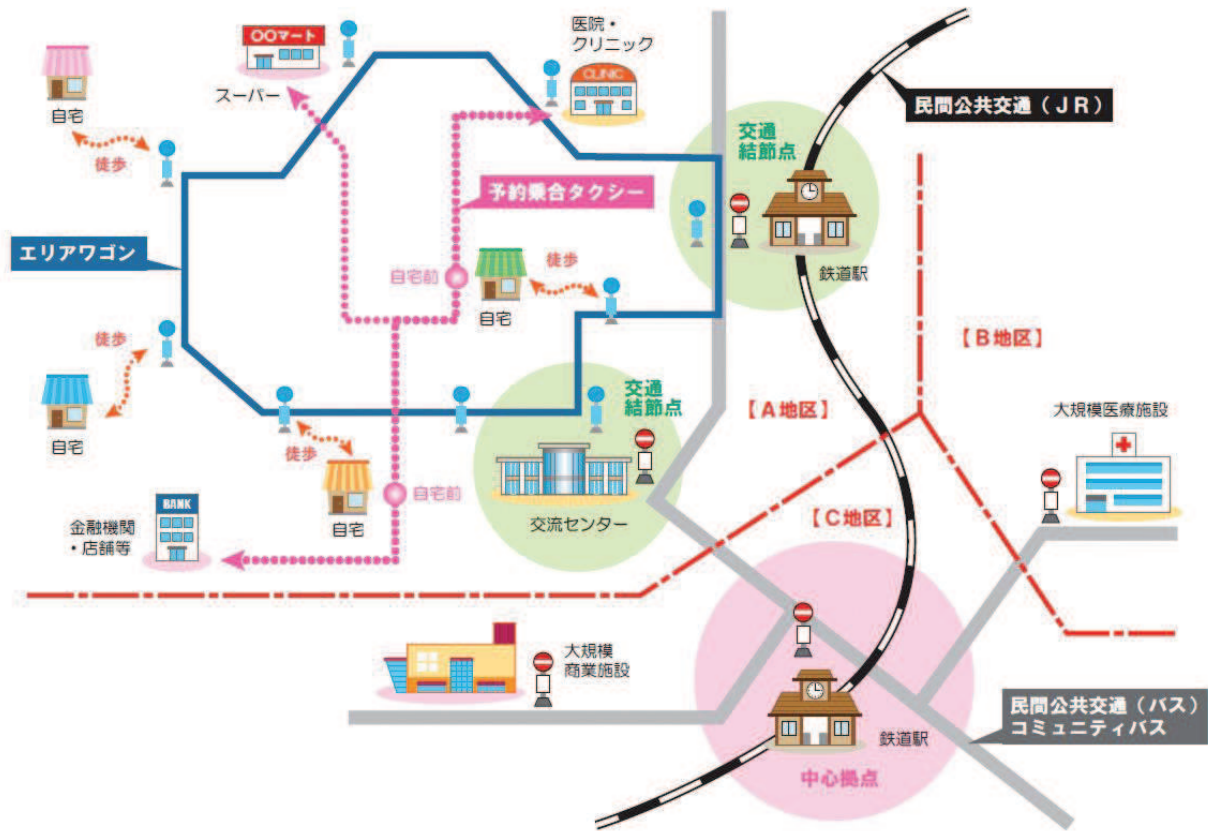
2 地域公共交通の位置付けと役割

1) 位置付けと役割

本市の地域公共交通の目指すべき将来像の実現に向けて、本計画における公共交通の位置付けや役割を次のように定めます。

位置付け	交通手段		役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道 (民間)	JR 福北ゆたか線 JR 原田線 JR 後藤寺線	・ 広域的な都市間移動を支える交通	交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要(利用者)を確保
	バス (民間)	筑豊(特急) 福岡線	・ 広域的な都市間移動を支える交通	交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要(利用者)を確保
広域幹線 (近隣地域間)	バス (民間)	飯塚・大隈線 上山田線	・ 嘉麻市や桂川町等の隣接都市間の移動を支える交通 ・ 市内の中心拠点や地域拠点間の移動を支える交通	交通事業者及び嘉麻市と連携し、国庫補助(地域公共交通確保維持事業)等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
		碓井線		交通事業者、嘉麻市及び桂川町と連携し、国庫補助(地域公共交通確保維持事業)等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
	コミュニティバス (コミュニティ交通)	宮若・飯塚線	・ 宮若市との都市間移動を支える交通 ・ 市内の中心拠点や地域拠点間の移動を支える交通	宮若市と連携した取組により、一定以上の需要を確保
地域内幹線	バス (民間)	飯塚市内線、 小竹・天道線等の 市内ローカル線 (市内完結路線)	・ 市内の中心拠点や地域拠点間の移動を支える交通	交通事業者と連携し、国庫補助(地域公共交通確保維持事業)等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
	コミュニティバス (コミュニティ交通)	筑穂・高田線	・ 市内の中心拠点や地域拠点間の移動を支える交通	飯塚市独自の取組により、一定以上の需要を確保

位置付け	交通手段		役割	確保・維持策
支線	予約乗合 タクシー (コミュニティ交通)	穎田・鯉田 幸袋 穂波 筑穂 庄内 飯塚東 鎮西 二瀬	・主に地域内において、幹線交通や地域内幹線交通である鉄道駅やバス停での連携や、近隣の買物・通院等の移動を支える交通（デマンド型運行）	国庫補助（地域公共交通確保維持事業）等を活用しながら、持続可能な運行を目指す
	エリア ワゴン (コミュニティ交通)	穎田 鯉田 幸袋 鎮西 二瀬 飯塚東 庄内 穂波・菰田 筑穂	・主に地域内において、幹線交通や地域内幹線交通である鉄道駅やバス停での連携や、近隣の買物・通院等の移動を支える交通（定時定路線型運行）	国庫補助（地域公共交通確保維持事業）等を活用し、持続可能な運行を目指す
	路線ワゴン (コミュニティ交通)	穎田 鯉田・幸袋 鎮西	・予約乗合タクシーの車両を時間区分で併用利用して、地域内幹線交通であるバス停での連携を担う交通（定時定路線型運行）	国庫補助（地域公共交通確保維持事業）等を活用し、持続可能な運行を目指す
補完	タクシー (民間)	各地区	・ドアトゥードアの少量個別輸送を担う、個別にニーズに対応可能な交通	交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要（利用者）を確保



▲ 飯塚市の将来公共交通ネットワークイメージ

2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本市で運行されている公共交通のなかには、本市や民間交通事業者の運営努力だけでは、その運行や事業運営の確保・維持が難しい公共交通があります。これらに対し、国や県の補助制度（地域公共交通確保維持事業等）を活用することによって、運行や事業運営を確保・維持する公共交通の必要性について、次のとおり示します。

位置付け	交通手段		地域公共交通確保維持事業の必要性
広域幹線 (近隣地域間)	バス (民間)	飯塚・大隈線 上山田線	本市と嘉麻市とを結ぶ路線で、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動に伴う移動を担っている。起点となる飯塚バスターミナル、経由地である新飯塚駅では、他の公共交通と連携しており、広域的な公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度（地域公共交通確保維持事業等）を活用し運行を確保・維持する必要がある。
		碓井線	本市と桂川町及び嘉麻市とを結ぶ路線で、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動に伴う移動を担っている。起点となる飯塚バスターミナル、経由地である JR 各駅では、他の公共交通と連携しており、広域的な公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度（地域公共交通確保維持事業）を活用し運行を確保・維持する必要がある。
地域内幹線	バス (民間)	飯塚市内線、小竹・天道線等の市内ローカル線（市内完結路線）	飯塚市内を運行する路線で、沿線住民の通勤通学、買物、通院等の日常生活行動に伴う移動を担っている。経由地である飯塚バスターミナルや新飯塚駅では、他の公共交通と連携しており、広域的な公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。 一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度（地域公共交通確保維持事業）を活用し運行を確保・維持する必要がある。

位置 付け	交通手段		地域公共交通確保維持事業の必要性
支線	予約乗合 タクシー (コミュニ ティ交 通)	市内 9 地区	各地区内における居住地と、コミュニティ拠点や商業施設、病院等の生活利便施設をドア・ツー・ドアで結ぶ区域運行を行う。特に高齢者等の交通弱者の外出や社会参加を促進し、生活を維持する役割を担っている。また、各地区内の交通結節点ではバスやコミュニティバスへの接続により広域への移動も可能とするなど、地域内幹線系統を補完する上で欠かせない交通機関である。 一方で、本市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度(地域公共交通確保維持事業)を活用し運行を確保・維持する必要がある。
	エリア ワゴン (コミュニ ティ交 通)	市内 10 地区	各地区内における居住地と、コミュニティ拠点や商業施設、病院等の生活利便施設を結ぶ定時定路線型の路線である。予約乗合タクシーと同様な役割を果たす地域内幹線系統を補完する上で欠かせない交通機関である。 一方で、本市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度(地域公共交通確保維持事業)を活用し運行を確保・維持する必要がある。
	路線 ワゴン (コミュニ ティ交 通)	市内 4 地区	民間事業者の廃止バス路線の代替交通機関として運行を開始したものであり、当該路線の役割を引き継ぐ形で地域の移動を補完する定時定路線型の路線である。また、各地区内の交通結節点ではバスやコミュニティバスへの接続により広域への移動も可能とするなど、地域内幹線系統を補完する上で欠かせない交通機関である。 一方で、本市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、補助制度(地域公共交通確保維持事業)を活用し運行を確保・維持する必要がある。

3) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

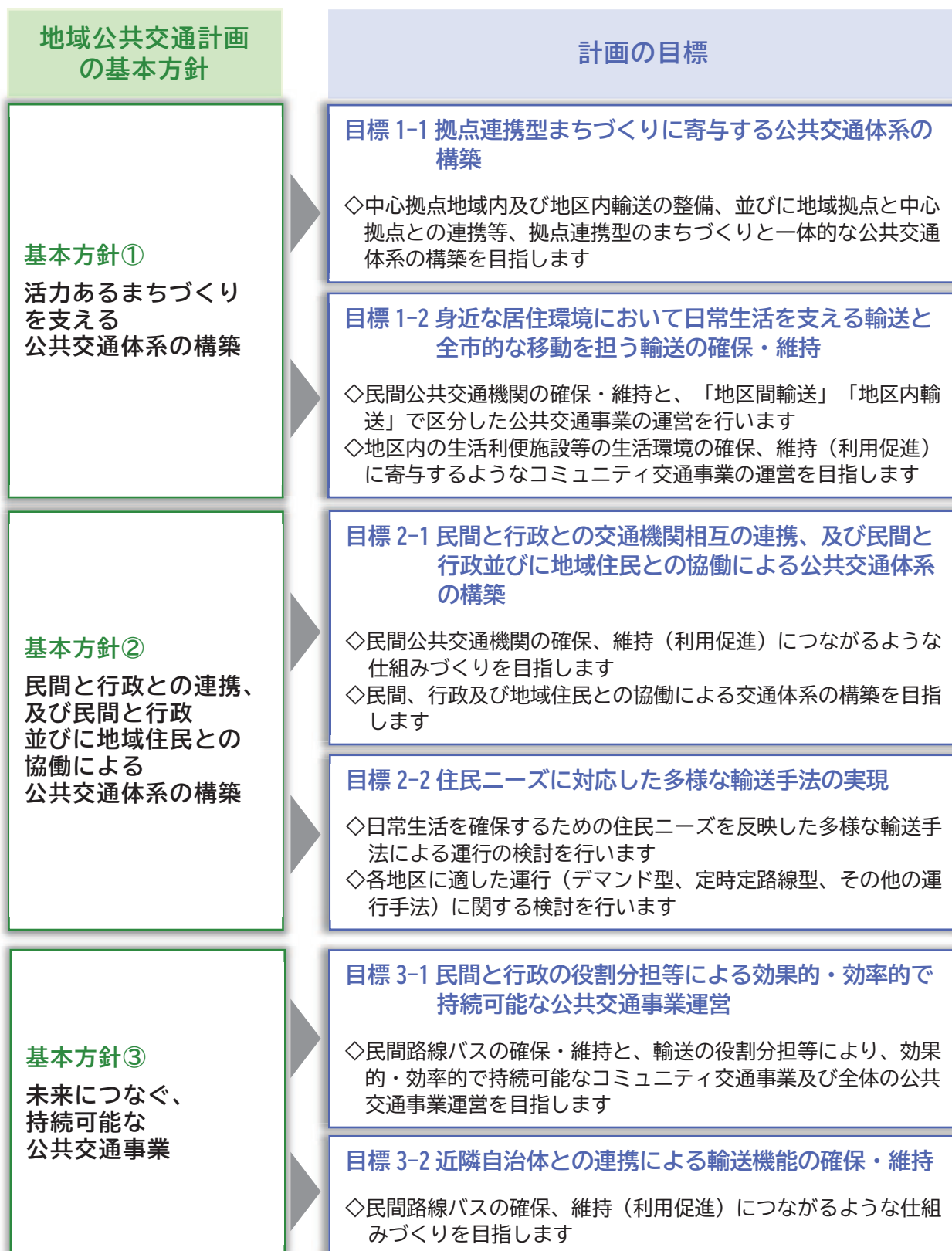
補助系統を含む、飯塚市の地域公共交通の事業及び実施主体の概要は次のとおりです。

位置付け	交通手段		事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域幹線	鉄道 (民間)	JR 福北ゆたか線 JR 原田線 JR 後藤寺線	—	—	交通事業者	なし
	バス (民間)	筑豊(特急) 福岡線	4条乗合	路線 定期運行	交通事業者	なし
広域幹線 (近隣地域間)	バス (民間)	飯塚・大隈線 上山田線	4条乗合	路線 定期運行	交通事業者	幹線補助
		碓井線	4条乗合	路線 定期運行	交通事業者	幹線補助
	コミュニティバス	宮若・飯塚線	4条乗合	路線 定期運行	交通事業者・ 宮若市・飯塚市	なし
地域内 幹線	バス (民間)	飯塚市内線、小 竹・天道線等の市 内ローカル線(市 内完結路線)	4条乗合	路線 定期運行	交通事業者	幹線補助
	コミュニティバス	筑穂・高田線	4条乗合	路線 定期運行	飯塚市(運行 は交通事業 者に委託)	なし
支線	予約乗合 タクシー	市内9地区	4条乗合	区域運行	飯塚市(運行 は交通事業 者に委託)	フィーダー 補助
	エリア ワゴン	市内10地区	4条乗合	路線 定期運行	飯塚市(運行 は交通事業 者に委託)	フィーダー 補助
	路線 ワゴン	市内4地区	4条乗合	路線 定期運行	飯塚市(運行 は交通事業 者に委託)	フィーダー 補助
補完	タクシー (民間)	各地区	4条乗用	—	交通事業者	なし

第8章 計画の目標及び目標達成のための実施施策

1 計画の目標

計画の基本方針の実現化を目指すための目標を次のとおり設定します。



2 実施施策

計画の目標を達成するための施策を次のとおり展開します。

目標 1-1 拠点連携型まちづくりに寄与する公共交通体系の構築

施策①		中心市街地エリアにおける輸送維持・拡充				
施策内容	中心市街地エリアの移動需要に応えるため、民間路線バスの確保維持・拡充を目指します。また、中心市街地内及び周辺地区における商業施設、交通施設等の集客力や利便性の向上に向けた検討をすすめます。					
実施主体	交通事業者・飯塚市					
実施年度	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	民間路線バスの確保維持・拡充への取組					
	商業・交通施設等の集客力や利便性の向上への取組					
実施評価	適宜、地域公共交通協議会にて、事業の進捗状況の報告・評価を実施					

施策②		周辺地区内における輸送維持・拡充				
施策内容	周辺地区内の移動需要に応えるため、コミュニティ交通（予約乗合タクシー、エリアワゴン、路線ワゴン）及び民間タクシーの確保維持・拡充を目指します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	コミュニティ交通及び民間タクシーの確保維持・拡充への取組					
実施評価	適宜、地域公共交通協議会にて、事業の進捗状況の報告・評価を実施					

施策③		中心市街地と周辺地区の連携				
施策内容	中心市街地と周辺地区間の移動需要に応えるため、JR、民間路線バス、コミュニティバス、民間タクシーの確保維持・拡充を目指します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	JR、民間路線バス、コミュニティバス、民間タクシーの確保維持・拡充への取組					
実施評価	適宜、地域公共交通協議会にて、事業の進捗状況の報告・評価を実施					

目標 1-2 身近な居住環境において日常生活を支える輸送と全市的な移動を担う輸送の確保・維持

施策④		身近な輸送を支える公共交通の運行実施				
施策内容	交通不便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、コミュニティ交通（予約乗合タクシー、エリアワゴン、路線ワゴン）の運行及び民間タクシーの運行支援を実施します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	コミュニティ交通（予約乗合タクシー、エリアワゴン等）の運行（地区内運行型）					
民間タクシーの運行支援						
実施評価	毎年度、地域公共交通協議会にて、利用状況や利用者ニーズに応じた改善状況の評価し、コミュニティ交通については3年に1度（次回、令和6年度）、次の3年間の運行内容の再編に向けた検討を実施					

施策⑤		全市的な輸送を支える公共交通の運行実施				
施策内容	本市と周辺都市との広域的な移動から、市内における地区間移動まで、全市的な移動を支える鉄道、民間路線バス、コミュニティバスの運行及びその支援を実施します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	鉄道、民間路線バスの運行支援					
コミュニティバスの運行（地区間運行型）						
実施評価	毎年度、地域公共交通協議会にて、利用状況や利用者ニーズに応じた改善状況の評価し、コミュニティバスについては3年に1度（次回、令和6年度）、次の3年間の運行内容の再編に向けた検討を実施					

目標 2-1 民間と行政との交通機関相互の連携、及び民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系の構築

施策⑥		民間及び行政の連携による乗継利用促進				
施策内容	民間交通機関とコミュニティ交通機関とが連携し、お互いの乗り継ぎが出来るよう、共通乗降場所の設置や運行ダイヤの調整を行います。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	共通乗降場所の設置や運行ダイヤ調整	実施				
実施評価	毎年度、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

施策⑦		民間、行政及び地域住民の協働による地域公共交通の運行計画策定				
施策内容	民間事業者と行政に加え、各地区のまちづくり協議会もコミュニティ交通の運行計画編成に参画することにより、エリアワゴン等における住民ニーズを反映した運行計画編成を協働で取り組みます。					
実施主体	飯塚市・地域住民・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	まちづくり協議会参画による運行計画編成	実施				
実施評価	毎年度、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

施策⑧		民間、行政及び地域住民の協働による地域公共交通の利用促進活動				
施策内容	広報誌の掲載・配布や説明会（イベント時やいきいきサロン等での説明会）開催等を通じて、公共交通の利用方法や運行ルート等についての幅広くかつ丁寧な情報発信、周知広報活動による利用促進を協働で実施します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者・地域住民					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	広報誌の掲載・配布	実施				
	説明会（イベント時やいきいきサロン等での説明会）開催	実施				
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

目標 2-2 住民ニーズに対応した多様な輸送手法の実現

施策⑨		公共交通モニタリング調査の実施				
施策内容	公共交通の利用状況、及び地域住民や利用者の意向・要望等を目的に応じたモニタリング調査により集約し、公共交通の問題・課題や利用者ニーズを抽出します。					
実施主体	飯塚市					
実施時期	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	公共交通モニタリング調査の実施	実施				
実施評価	毎年度、地域公共交通協議会にて、調査結果の報告・評価を実施					

施策⑩		公共交通利用利便性の改善				
施策内容	公共交通の利用環境改善のため、スマートフォンによる予約乗合タクシーの予約、運賃の電子決済方法の導入等の利便性向上施策の調査等を行います。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	スマートフォンを利用した予約の導入	調査・検討・実施				
	運賃電子決済の導入	調査・検討・実施				
実施評価	計画最終年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

施策⑪		公共交通利用環境の向上				
施策内容	公共交通の乗継利用支援のための乗降場所等の待機環境の向上を行います。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
	乗降場所等の待機環境の向上	調査・検討・実施				
実施評価	計画最終年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

施策⑫ 多様な輸送形態の実施	
施策内容	地区内輸送等の多様なニーズに対応するため、適宜、様々な輸送形態（デマンド型、定時定路線型、その他の輸送手段）の調査、検討を行って、状況に適した輸送を実施します。
実施主体	飯塚市・交通事業者
実施時期	事業
	実施年度
	令和5 令和6 令和7 令和8 令和9
	多様な輸送形態の実施
	実施
実施評価	計画最終年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施

施策⑬ 環境に配慮したコミュニティ交通の運行実施	
施策内容	環境負荷軽減に配慮したコミュニティ交通の運行を行うため、二酸化炭素削減を目的としたエコカーの採用などの調査等を行います。
実施主体	飯塚市・交通事業者
実施時期	事業
	実施年度
	令和5 令和6 令和7 令和8 令和9
	エコカーの採用などの調査・検討等
	調査・検討・実施
実施評価	計画最終年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施

施策⑭ 民間路線バス事業の代替移動手段の確保	
施策内容	民間路線バス事業の路線廃止等の際には、その移動手段を確保するために、代替手段としてコミュニティ交通の運行を行います。
実施主体	飯塚市・交通事業者
実施時期	事業
	実施年度
	令和5 令和6 令和7 令和8 令和9
	コミュニティ交通による代替運行
	調査・検討・実施
実施評価	必要に応じ、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施

目標 3-1 民間と行政の役割分担等による効果的・効率的で持続可能な公共交通事業運営

施策⑮		民間と行政の役割分担				
施策内容	民間路線バスとコミュニティ交通の競合回避により、民間路線バスとコミュニティ交通双方の持続的な運行・運営の実現を図ります。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	民間路線バスとコミュニティ交通との競合回避	実施				
実施評価	計画最終年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					


施策⑯		民間路線バス事業者と行政の情報交換や協議の継続				
施策内容	民間路線バス事業者と行政の定期的な情報交換や協議を継続します。					
実施主体	飯塚市・交通事業者					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	情報交換や協議（合同会議）の定期的開催	実施				
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					


施策⑰		コストパフォーマンスの向上によるコミュニティ交通事業の効率的な事業運営				
施策内容	利用者増加及び適切な事業経費により、コミュニティ交通事業に関するコストパフォーマンスの向上を図ります。					
実施主体	飯塚市					
実施時期	事業	実施年度				
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9
	コミュニティ交通利用者数調査	実施				
	適切なコミュニティ交通事業費支出	実施				
実施評価	毎年度に、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

目標 3-2 近隣自治体との連携による輸送機能の確保・維持

施策⑱ JR3 路線の利用促進と輸送機能の維持																														
施策内容	市報掲載等による 3 路線に関する利用促進のための情報提供や駅施設等の利活用により鉄道の利用促進を図ります。また、鉄道による輸送機能の確保・維持に取り組めます。																													
実施主体	飯塚市・交通事業者																													
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業</th> <th colspan="5">実施年度</th> </tr> <tr> <th>令和 5</th> <th>令和 6</th> <th>令和 7</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道利用促進の実施・鉄道による輸送機能の確保維持</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>市報掲載等の情報提供</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道による輸送機能の確保・維持に関する要望活動</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	事業	実施年度					令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9	鉄道利用促進の実施・鉄道による輸送機能の確保維持	実施					市報掲載等の情報提供	実施					鉄道による輸送機能の確保・維持に関する要望活動	実施				
	事業		実施年度																											
		令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9																								
	鉄道利用促進の実施・鉄道による輸送機能の確保維持	実施																												
市報掲載等の情報提供	実施																													
鉄道による輸送機能の確保・維持に関する要望活動	実施																													
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施																													

施策⑲ JR 福北ゆたか線の複線化																		
施策内容	JR 福北ゆたか線については、筑豊本線内で一部複線化されているものの、篠栗線内は全線単線であり、列車の本数や所要時間などで不便な面があります。飯塚市と福岡都市圏との通勤・通学の利便性向上等の観点から、JR 福北ゆたか線複線化の促進活動を引き続き行います。																	
実施主体	飯塚市・交通事業者・施設所有者・関係市町																	
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業</th> <th colspan="5">実施年度</th> </tr> <tr> <th>令和 5</th> <th>令和 6</th> <th>令和 7</th> <th>令和 8</th> <th>令和 9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>複線化促進活動の実施</td> <td>実施</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	事業	実施年度					令和 5	令和 6	令和 7	令和 8	令和 9	複線化促進活動の実施	実施				
	事業		実施年度															
令和 5		令和 6	令和 7	令和 8	令和 9													
複線化促進活動の実施	実施																	
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施																	

施策⑳		JR篠栗線と地下鉄との接続				
施策内容	JR篠栗線へ福岡市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るため、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、引き続き取り組みを進めます。					
実施主体	飯塚市・交通事業者・施設所有者・関係市町					
実施時期	事業	実施年度				
	関係機関との協議 (期成会協議)	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
						
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

施策㉑		西鉄路線バス（近隣自治体運行路線）及び福岡行き特急の確保・維持				
施策内容	公共交通を利用した周辺市町及び福岡都市圏への移動手段の確保のため、沿線関係市町と連携し、バス路線維持に向けた協議・調整を行います。					
実施主体	飯塚市・交通事業者・関係市町					
実施時期	事業	実施年度				
	関係市町との協議・調整	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
						
実施評価	必要に応じて、地域公共交通協議会にて、事業進捗状況の報告・評価を実施					

3 目標の達成状況を評価するための評価指標と評価手法

目標の達成状況を評価するため、各施策に対し、次のとおり評価指標と評価手法を設定します。

基本方針	目標	施策	事業	評価指標			評価手法		
				評価指標	令和4年度 現況値 (※を除く)	目標値	市整理・ モニタリング 調査	各種 アンケート 調査	事業者 データ 提供
基本方針1									
活力あるまちづくりを支える公共交通体系の構築									
目標1-1									
拠点連携型まちづくりに寄与する公共交通体系の構築									
施策① 中心市街地エリアにおける輸送維持・拡充									
民間路線バスの確保維持・拡充への取組									
				西鉄路線バスの運行路線数	5路線	5路線	●		
				西鉄バス市内ローカル線利用者数 (年間輸送人員数)	1,200千人/年 (※1)	1,440千人/年 (※1)			●
商業・交通施設等の集客力や利便性の向上への取組									
				西鉄(株)との定期的な協議実施回数	4回/年度	4回/年度	●		
				公共交通モニタリング調査実施	毎年度実施	毎年度実施	●		
施策② 周辺地区内における輸送維持・拡充									
コミュニティ交通および民間タクシーの確保維持・拡充への取組									
				予約乗合タクシー運行地区数	9地区	9地区	●		
				エリアワゴン運行地区数	10地区	10地区	●		
				民間タクシー事業者数	7社	7社	●		
施策③ 中心市街地と周辺地区の連携									
JR、民間路線バス、コミュニティバス、民間タクシーの確保維持・拡充への取組									
				JR九州運行路線数	3路線	3路線	●		
				西鉄路線バスの運行路線数	5路線	5路線	●		
				コミュニティバス運行路線数	2路線	2路線	●		
				民間タクシー事業者数	7社	7社	●		
目標1-2									
身近な居住環境において日常生活を支える輸送と全市的な移動を担う輸送の確保・維持									
施策④ 身近な輸送を支える公共交通の運行実施									
コミュニティ交通の運行									
				予約乗合タクシー利用者数	42千人/年度 (※2)	48千人/年度	●		
				エリアワゴン利用者数	31千人/年度 (※2)	39千人/年度	●		
民間タクシーの運行支援									
				民間タクシー事業者数	7社	7社	●		
施策⑤ 全市的な輸送を支える公共交通の運行実施									
鉄道、民間路線バスの運行支援									
				本市主要4駅(新飯塚、飯塚、天道、鯉田)の平均 利用者数(乗車人員)	4,982人/日 (※3)	6,000人/日			●
				西鉄バス市内ローカル線利用者数 (年間輸送人員数)	1,200千人/年 (※1)	1,440千人/年 (※1)			●
コミュニティバスの運行									
				コミュニティバス利用者数	25千人/年度 (※2)	30千人/年度	●		

基本方針	目標	施策	事業	評価指標			評価手法		
				評価指標	令和4年度 現況値 (※を除く)	目標値	市整理・ モニタリング 調査	各種 アンケート 調査	事業者 データ 提供
基本方針2									
民間と行政との連携、及び民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系の構築									
目標2-1									
民間と行政との交通機関相互の連携、及び民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系の構築									
施策⑥ 民間及び行政の連携による乗継利用促進									
共通乗降場所の設置や運行ダイヤ調整									
			交通結節点設定数	15箇所	20箇所	●			
施策⑦ 民間、行政及び地域住民の協働による地域公共交通の運行計画策定									
まちづくり協議会参画による運行計画編成									
			まちづくり協議会との協働実施地区数	10地区	10地区	●			
施策⑧ 民間、行政及び地域住民の協働による地域公共交通の利用促進活動									
広報誌の掲載・配布									
			広報誌年度掲載回数	4回/年度	4回/年度	●			
説明会開催									
			説明会年度開催回数	1回	毎年度10箇所	●			
目標2-2									
住民ニーズに対応した多様な輸送手法の実現									
施策⑨ 公共交通モニタリング調査の実施									
公共交通モニタリング調査の実施									
			公共交通モニタリング調査実施	毎年度実施	毎年度実施	●			
			鉄道の利用満足度	31.4% (満足+やや満足)	40.0% (満足+やや満足)		●		
			民間バス・民間タクシーの利用満足度	15.3% (満足+やや満足)	20.0% (満足+やや満足)		●		
			コミュニティ交通の利用満足度	3.2% (満足+やや満足)	5.0% (満足+やや満足)		●		
施策⑩ 公共交通利用利便性の改善									
スマートフォンを利用した予約の導入									
			利便性向上施策調査実施	毎年度実施	毎年度実施	●	●		
運賃電子決済の導入									
			利便性向上施策調査実施	毎年度実施	毎年度実施	●	●		
施策⑪ 公共交通利用環境の向上									
乗降場所等の待機環境の向上									
			待機施設等環境向上箇所数	2箇所	10箇所	●			
施策⑫ 多様な輸送形態の実施									
多様な輸送形態の実施									
			地区内デマンド型運行地区	9地区	9地区	●			
			地区内定時定路線型運行地区	10地区	10地区	●			
施策⑬ 環境に配慮したコミュニティ交通の運行実施									
エコカーの採用などの調査・検討等									
			コミュニティ交通の環境負荷軽減施策調査・検討	調査中	継続実施	●	●		
施策⑭ 民間路線バス事業の代替移動手段の確保									
コミュニティ交通による代替運行									
			民間路線バス代替交通事業実施数	必要に応じて		●			

基本方針	目標	施策	事業	評価指標			評価手法		
				評価指標	令和4年度 現況値 (※を除く)	目標値	市整理・ モニタリング 調査	各種 アンケート 調査	事業者 データ 提供
基本方針3									
未来につなぐ、持続可能な公共交通事業									
目標3-1									
民間と行政の役割分担等による効果的・効率的で持続可能な公共交通事業運営									
施策⑮ 民間と行政の役割分担									
民間路線バスとコミュニティ交通との競合回避									
				西鉄バスとコミュニティバスの競合路線数	0 (※4)	0 (※4)	●		
施策⑯ 民間路線バス事業者と行政の情報交換や協議の継続									
情報交換や協議の定期的開催									
				西鉄(株)との定期的な協議実施回数	4回/年度	4回/年度	●		
施策⑰ コストパフォーマンスの向上によるコミュニティ交通事業の効率的な事業運営									
コミュニティ交通利用者数調査									
				コミュニティ交通利用者数合計	100千人/年度 (※2)	122千人/年度	●		
適切なコミュニティ交通事業費支出									
				コミュニティ交通利用者1人あたりの平均事業費	1,364円/人	1,150円/人	●		
目標3-2									
近隣自治体との連携による輸送機能の確保・維持									
施策⑱ JR3路線の利用促進と輸送機能の維持									
鉄道利用促進の実施・鉄道による輸送機能の確保維持									
				JR九州運行路線数	3路線	3路線	●		
				本市主要4駅(新飯塚、飯塚、天道、鯉田)の平均利用者数(乗車人員)	4,982人/日 (※3)	6,000人/日			●
市報掲載等の情報提供									
				広報誌年度掲載回数	4回/年度	4回/年度	●		
鉄道による輸送機能の確保・維持に関する要望活動									
				要望活動	1回/年度	継続実施	●		
施策⑲ JR福北ゆたか線の複線化									
複線化促進活動の実施									
				要望活動	1回/年度	継続実施	●		
施策⑳ JR篠栗線と地下鉄との接続									
関係機関との協議									
				期成会協議	1回/年度	継続実施	●		
施策㉑ 西鉄路線バス(近隣自治体運行路線)及び福岡行き特急の確保・維持									
関係市町との協議・調整									
				沿線自治体協議回数	3回/年度	3回/年度	●		

※1：西鉄バス市内ローカル線利用者数の現況実績は令和3年10月～令和4年9月実績。目標利用者数は10月～翌年9月を対象期間として計上。

※2：利用者数は、令和4年4～9月の6か月間の実績をもとに、令和4年度の利用者数を推計したもの。

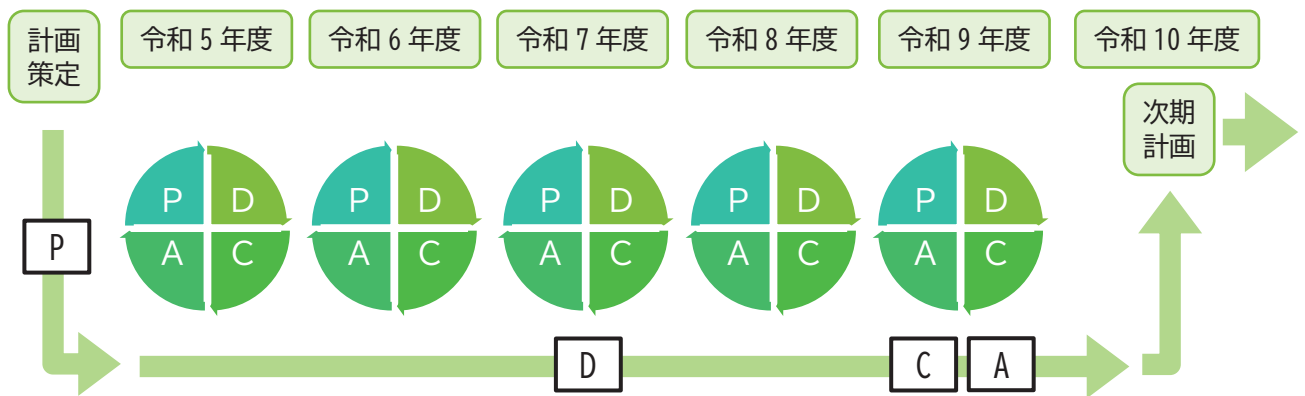
※3：本市主要4駅(新飯塚、飯塚、天道、鯉田)の現況利用者数は令和3年度実績。

※4：主たる地区拠点や居住地域と目的施設等との間の競合路線数。

第9章 計画の達成状況の評価に関する事項

1 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

計画（plan）・実行（do）・評価（check）・改善（action）というPDCAサイクルにより効果を検証しながら、施策を実施し、長期的な地域公共交通の基本方針達成を目指します。計画期間中、社会情勢の変化に合わせて、新たな法制度の整備や、新たな技術の開発・導入等も進むことが予想され、適切な時期に検証等を行い、その結果を反映させるなど、必要に応じて適宜見直しを行います。



▲ PDCA サイクルのイメージ

▼ PDCA サイクルの概要

項目	1年ごとのPDCA	計画期間のPDCA
P (計画)	各路線の運行計画の策定 各種施策の検討	地域公共交通計画の策定
D (実行)	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C (評価)	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による、 市民の移動への効果などの評価
A (改善)	運行の見直し 各種施策の見直し	地域公共交通計画の見直しの検討

2 評価スケジュール

P D C Aサイクルの評価スケジュールは次のとおりです。

本計画の評価は、最終年度（令和9年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などをもとに、計画及び公共交通体系の評価を実施し、実施施策の見直し及び新たな施策を追加することで、次期計画を策定いたします。

なお、地域公共交通の利用状況や利用者の意向、また本計画に定めた施策の実施状況の評価については一部を除いて毎年度実施し、地域公共交通協議会内で報告いたします。

▼ 評価スケジュール

(年度)

項目		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9
利用状況のモニタリング		○	○	○	○	○
各種調査	全般的な市民や特定の市民（高齢者等）を対象とした調査（アンケート等）		○			○
	利用者を対象とした調査（アンケートや意見徴取等）	○	○	○	○	○
施策実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成状況の評価			○			○
計画・目標値の見直し			必要に応じて			○
地域公共交通協議会の開催		○	○	○	○	○