

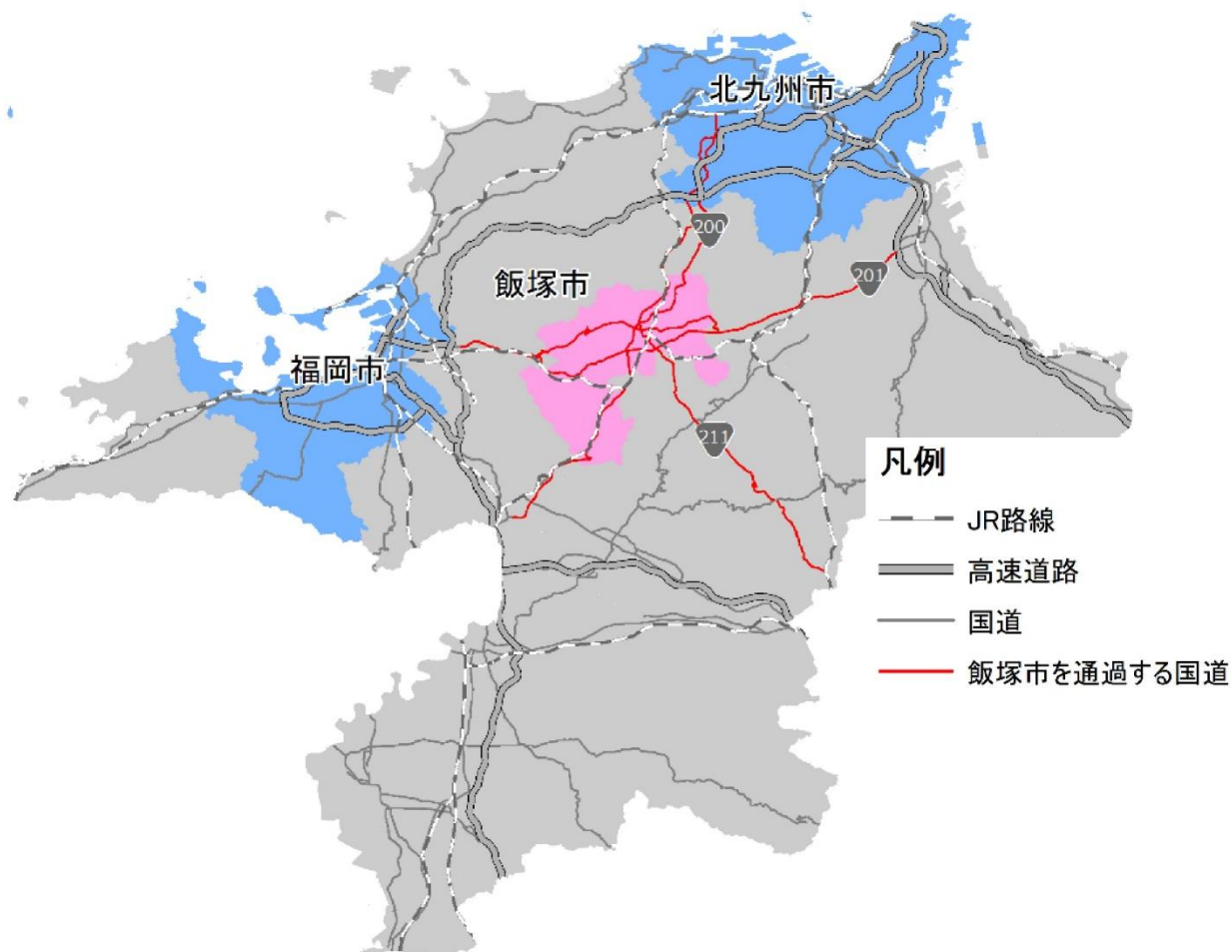
第2章 飯塚市および飯塚駅周辺地区の現況と課題

2.1 飯塚市の現況

2.1.1 位置

飯塚市は、面積213.96平方キロメートル(令和3年(2021年)12月現在)、福岡県のほぼ中央に位置し、東は田川市を中心とする田川圏域に、西は福岡市を中心とする福岡都市圏に、南は嘉麻市に、北は直方市を中心とする直方・鞍手圏域にそれぞれ接しています。

西は福岡市から北は北九州市からそれぞれ約30kmに位置し、本市は両政令指定都市への通勤・通学圏になっています。

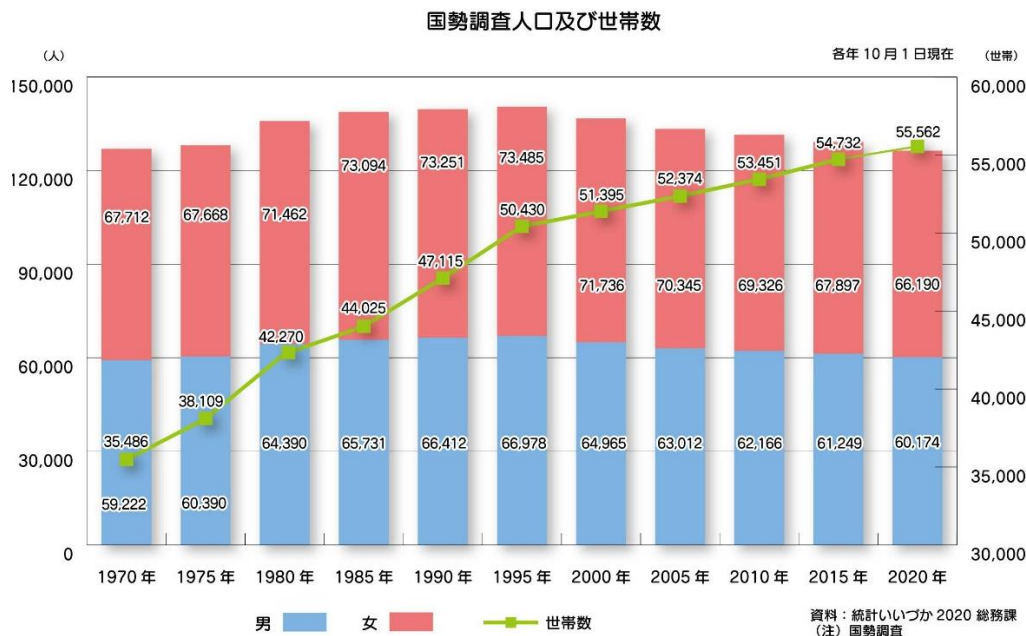


図－ 2.1 飯塚市の位置

2.1.2 人口

(1) 国勢調査人口及び世帯数

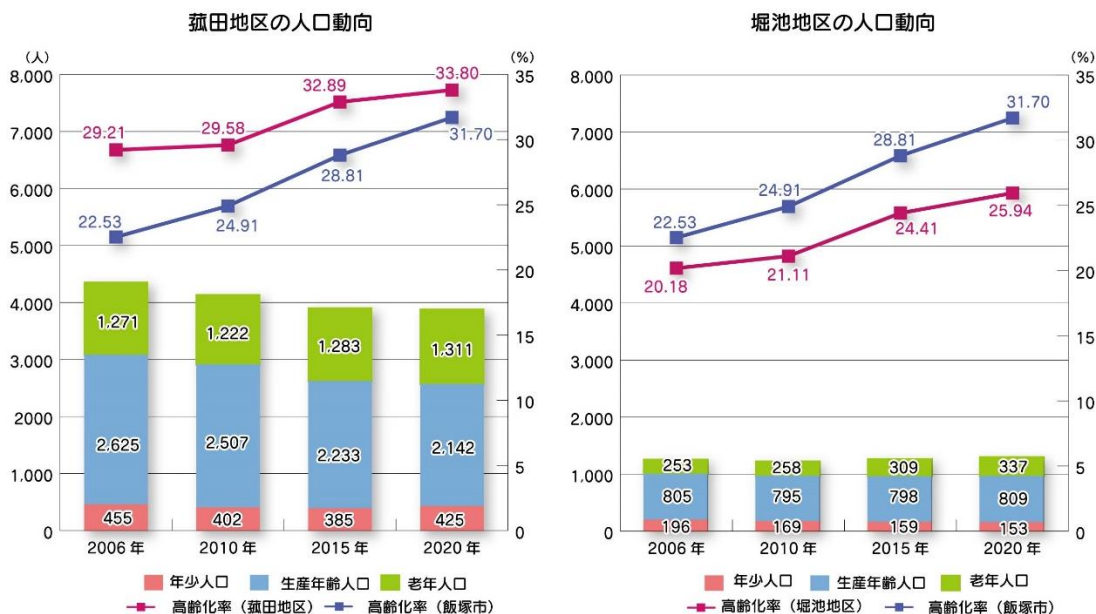
本市の人口は126,364人です(2020年国勢調査)。国勢調査人口は平成7年(1995年)以降減少傾向にありますが、世帯数は増加を続けています。



図一 2.2 国勢調査人口及び世帯数

(2) 菰田・堀池地区の人口

菰田・堀池地区の人口は減少傾向にあり、飯塚市全体の高齢化率に対し、菰田地区はやや高い傾向にあります。



図一 2.3 菰田・堀池地区の人口動向

2.2 飯塚駅および周辺地区の現況

2.2.1 飯塚駅周辺地区の現況

飯塚駅周辺地区のエリア分布は、西側のエリアに商店が立地し、大規模集客施設が立地予定で、また炭都ビル跡地、旧菰田保育所跡地など未利用の市有地があります。一方、東側のエリアには住宅地が中心となっており、駅の徒歩圏内に近畿大学九州短期大学が立地しています。

飯塚駅周辺地区は、拠点連携型の都市の実現を目指し、飯塚市の顔として中核的な都市機能(広域的な都市機能、主要交通結節点)が集積する飯塚市の中心拠点の一つに定めていますが、高齢化や人口減少等によりかつての賑わいが失われつつあります。また、空き店舗や空き地等の発生により市街地の低密度化が進んでいます。

また、飯塚駅周辺地区はバリアフリー化が進んでおらず、拠点連携型のまちづくりを進めるため、持続安定的な公共交通ネットワーク及び交通結節点としての機能の確保・維持、バリアフリー化の推進など、歩行者にやさしい空間の創出が求められています。



図－ 2.4 飯塚駅周辺地区

2.2.2 飯塚駅周辺地区の道路

飯塚駅周辺地区の道路は、地区の西側を西町天道線が南北に走り、飯塚停車場線が東西に伸びて飯塚駅と西町天道線を繋いでいます。

福岡県策定の「筑豊都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(令和3年4月30日告示)では、飯塚駅周辺地区は、筑豊都市圏を構成する筑豊広域都市計画区域内に位置しており、また嘉麻市役所周辺と飯塚駅を結ぶ飯塚駅周辺地区内の道路の一部は、筑豊地域の各拠点を効率的に接続する公共交通軸に設定されています。

しかし、飯塚駅周辺地区の南側を走る国道 201 号飯塚庄内田川バイパスと西町天道線が交わる堀池交差点では、慢性的な渋滞が発生していて、国道 201 号八木山バイパスの4車線化や大規模集客施設の立地により、更に交通量が増加することが予想されます。

加えて、市道卸売市場 2 号線及び 3 号線は、歩道が未整備のため、歩行者にとって危険な状況となっています。



図一 2.5 飯塚駅周辺地区の道路

2.2.3 飯塚駅周辺地区の公共交通

飯塚駅周辺地区の公共交通は、鉄道(JR 福北ゆたか線)と、駅の近くを通る民間路線バス(西鉄バス)と市のコミュニティバスです。コミュニティバスは、民間路線バスを補完することを目的として運行しているもので、飯塚駅周辺地区を通るのは庄内・飯塚線です。現在は民間路線バス、コミュニティバス共に、飯塚駅の駅前広場内への乗り入れはありません。

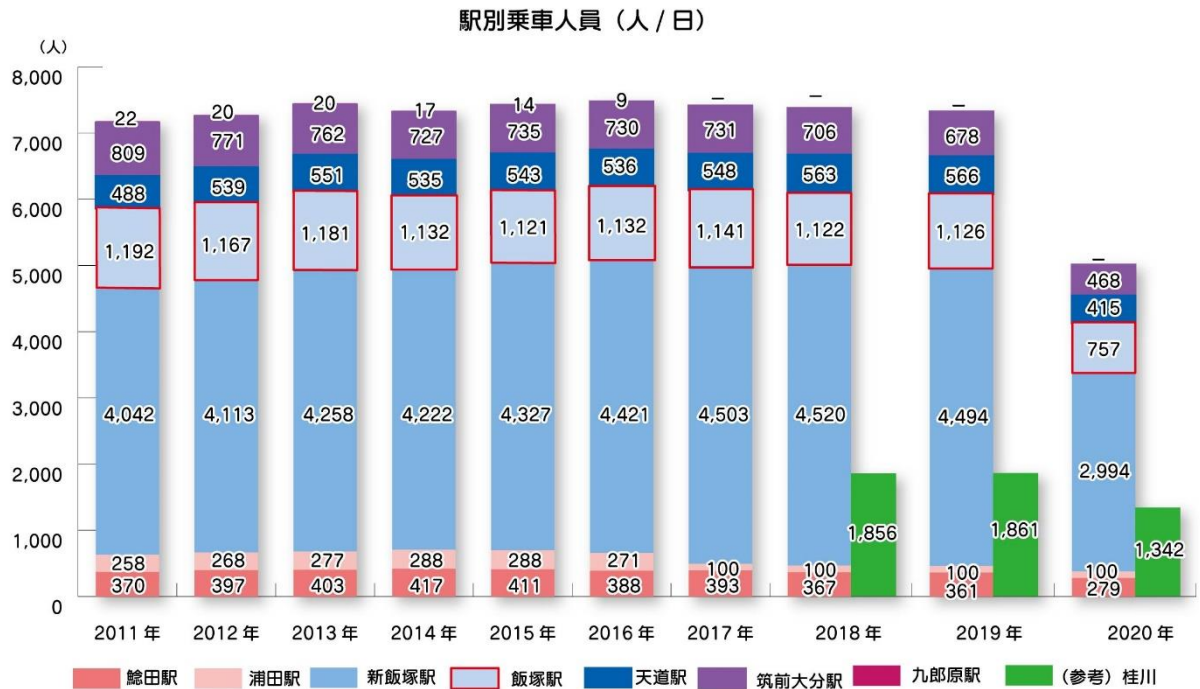
なお、本市のコミュニティバスは、民間路線バスとの競合などの課題があるため、令和4年度より民間公共交通機関への利用転換と、運行の効果・効率性の向上を目的に、路線の廃止・統合による再編が実施されます。



図一 2.6 飯塚駅周辺地区の公共交通

(1) 飯塚駅(鉄道)の利用者数

鉄道利用者数は2017年以降、2019年まではほぼ横ばいでしたが、2020年には新型コロナウイルス感染症の流行により、新飯塚駅や飯塚駅、桂川駅(参考)など、これまで利用者数が比較的安定していた駅でも、大幅な利用者数減となりました。



資料：2018年～2020年：九州旅客鉄道株式会社（JR九州駅別乗車人員上位300駅）
2011年～2017年：統計いづか ※年間乗車数から日割り計算で一日あたりの乗車数を算出

図－ 2.7 駅別乗車人員の推移

2 飯塚市および飯塚駅周辺地区の現況と課題

(2) バス利用者数

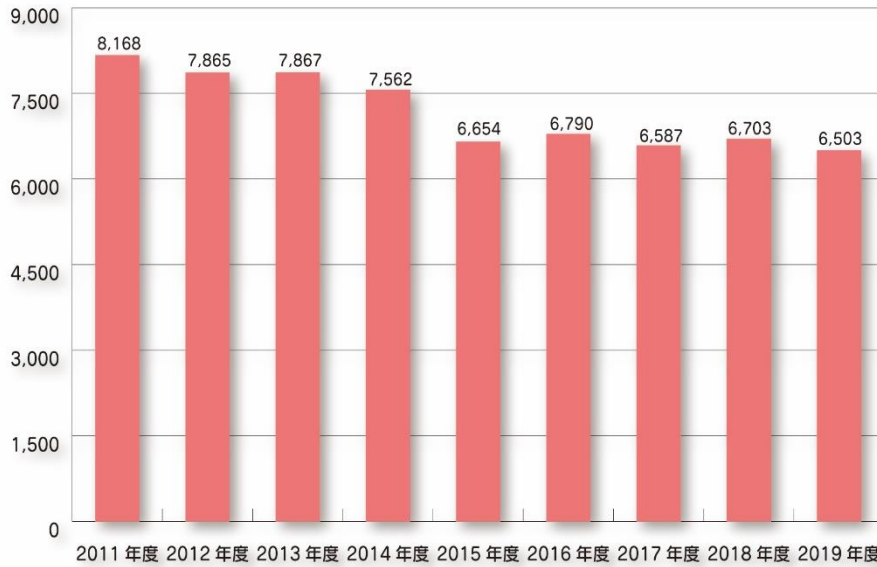
飯塚駅周辺を運行するバス路線としては、西鉄バス小竹・天道線及び碓井線、並びにコミュニティバス庄内・飯塚線(令和3年度現在)があります。

西鉄バスの乗客数については、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年度(平成31・令和元年度)まで、ほぼ横ばいとなっています(西鉄バス筑豊(株)管内の総計)。

コミュニティバス全体の利用者数は令和元年度まで増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度は減少に転じています。

西鉄バス年度別乗客数推移

(単位：千人)



資料：統計いづか(資料：西日本鉄道(株))

図一 2.8 西鉄バス年度別乗客数推移

飯塚市コミュニティバス 年度別 利用者数

(単位：人)



資料：令和3年度 第52回飯塚市地域公共交通協議会
 令和元年度 第38回飯塚市地域公共交通会議
 令和元年度 第43回飯塚市地域公共交通協議会
 令和元年度 第29回飯塚市地域公共交通会議

図一 2.9 飯塚市コミュニティバス利用者数推移

2.3 飯塚駅跨線橋・駅舎の施設概要

飯塚駅の東西を繋ぐ現在の跨線橋は昭和49年(1974年)の築造で、橋桁部の長さは67.5m、幅員は1.9m(有効幅員1.5m)で屋根や壁はありません。現況の飯塚駅の駅舎は昭和45年(1970年)に建設された地平駅で、現在は2面3線の利用です。駅舎までのアクセスは階段のみとなっており、スロープは設置されていません。また跨線橋および駅構内通路にはエレベーターの設置がなく、東西の行き来には階段を利用する必要があり、跨線橋及び駅舎を含む駅全体がバリアフリー化されていない状況です。駅西側の広場は一般車とタクシーの乗り入れがありますが、大型バスの乗り入れには駅前広場の形状が対応していないため、大型バスが出入りできない状況です。駅東側は公園となっており、一般車乗降場など交通機能の配置はありません。



図一 2.10 飯塚駅現況位置図(跨線橋・駅舎)

表- 2.1 飯塚駅の施設概要

飯塚駅 (現況)	跨線橋 (現況)
建造年月：昭和45年(1970年) 駅構造：地平駅 ホーム：2面3線	建造年月：昭和49年(1974年) 長さ：67.5m(橋桁部) 幅員：1.9m(有効幅員1.5m) その他：鋼単柱式橋脚φ800
	

2.4 飯塚駅周辺地区の課題

飯塚駅周辺地区の現況と上位・関連計画の内容から、飯塚駅周辺地区の主な課題を整理すると、以下が挙げられます。

(1) 中心拠点の地区にふさわしい交通基盤の充実

飯塚駅周辺地区では、中心拠点にふさわしい交通基盤の充実が期待されていますが、一部の都市計画道路では交通渋滞が発生しており、その解消が必要な状況です。地域内への大規模集客施設の進出による道路状況の変化に対応する道路整備や、新たな施設と共に既存の商店街を結ぶための道路整備も必要となっています。主要な交通の一つである鉄道については、路面の不陸が激しくなっている踏切もあり、安全な横断のための整備が必要です。

(2) 飯塚駅の交通結節点としての機能強化

飯塚駅前ではタクシーが列車の到着に合わせて待機しており、駅を出てすぐにタクシーを利用できる状態になっています。一方、バスについては、駅前広場へのバスの乗り入れはできず、電車とバスの乗り換えには、少し離れたバス停との間を移動する必要があります。自家用車の利用は通勤・通学時の送迎が多く、朝のピーク時には駅正面に停車できない車が見られる時間帯もあります。大型バスの駅前広場への乗り入れを可能とし、駅東西に自家用車の乗降場を設けて送迎を円滑にするなど、駅前広場の整備による交通結節機能の強化が課題となっています。

また歩行者・自転車の駅までのアクセスについては、駅舎まで何度も道路を横断する必要があります。駅前では通過交通もあり、スピードを落とさずに通過する車も見られる状況です。人と車の動線を分離して、歩行者も自動車も安全に通行できる駅前広場の整備が必要です。

(3) 飯塚駅東西の分断の解消や地域の拠点として賑わい空間の創出

飯塚駅周辺地区では、飯塚市都市計画マスタープランのまちなかゾーンとして、賑わいと魅力あるまちづくりを行うことが期待されています。その実現に向けて、現況未利用となっている土地の有効活用や、長期未整備となっている計画の見直しなどを進めて、都市機能をより充実させることが課題となっています。具体的には旧飯塚市地方卸売市場跡地の利活用検討、旧菰田保育所敷地の活用検討、飯塚駅前に位置する炭都ビル跡地の利活用検討、長期未整備となっている飯塚駅周辺地区内の都市公園の計画見直し等に加え、飯塚駅近隣の近畿大学九州短期大学では移転が検討されており、移転した場合の民間投資が挙げられます。

飯塚駅前については、電車の到着時前後の時間帯は人の往来がありますが、それ以外の時間帯には人通りが少なくなっています。炭都ビル跡地も含む駅前のエリアについては、賑わい拠点としての地元の期待も大きいことから、駅舎及び駅前広場の整備による賑わい空間の創出が課題です。

更に飯塚駅周辺地区は、JR 福北ゆたか線の線路で東西に分断されています。2つの地域を繋ぐのは線路を跨ぐ跨線橋と駅から少し離れた場所にある踏切となっています。現況の跨線橋は幅が狭い上、階段のみの利用しかできず、壁や屋根もない施設であり、バリアフリーに対応した新たな自由通路の整備によって、飯塚駅東西を繋いで回遊性を向上させ、駅の東西の一体的な賑わいの創出を図ることが必要となっています。

(4)共生のまちづくり実現に向けたバリアフリー化

本市は、飯塚市移動等円滑化促進方針の中で目指すべき将来像を「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 ～誰もが安心して移動できる共生のまちづくり～」と設定し、バリアフリー化に取り組んでいます。令和元年11月に行われた飯塚市移動等円滑化促進方針策定に係るまち歩き点検では、飯塚駅について「スロープがない」「時刻表がわかりにくい」「車いすでトイレに入れない」との指摘がありました(表-2.2)。飯塚駅周辺地区は移動等円滑化促進地区となっていますが、歩道の老朽化が著しく、路面の不陸が見られるなど、誰もが利用しやすいエリアとはなっていません。また、駅前広場や駅舎、JR福北ゆたか線で分断された東西地域を繋ぐ跨線橋は、段差や階段を通らなければ利用できない構造になっています。飯塚駅周辺地区は本市の中心拠点でバリアフリー化が最も遅れている地区であり、自由通路や駅舎も含む地区全体のバリアフリー化が課題となっています。

表-2.2 まち歩き点検 飯塚駅ルートでの点検結果

対象		チェックポイント	点検結果
交通施設	飯塚駅	出入り口間での移動	●駅入り口にスロープがないため車いすで入れない
		電車時刻案内	●時刻表が小さくわかりにくい(待合室から見えない) ●列車遅れなどの緊急時、文字表示もしてほしい
		トイレ	●車いすでトイレに入れない
経路等	道路構造		●歩道(緑色)と道路(黒)の色分けがわかりやすい ●歩道に雑草がのびて歩きにくい ●沿道駐車場に出入りする車で、歩道上に砂利が多い ●歩道と車道の段差が大きい、特に飯塚駅前の停車場線 ●飯塚駅前の歩道は凸凹が多く歩きにくい ●カラーブロック舗装の箇所は歩きにくい ●グレーチングの溝が大きい
	道路空間		●歩道に電柱があり危険 ●電柱のワイヤーがむき出しで見えにくい ●歩道上に障害物が多い(電柱、看板、店舗のひさし)
	案内情報		●新しく舗装された道には、最新の点字ブロックが設置されており見やすい ●歩道にある点字ブロック(古いタイプ)の劣化 ●点字ブロックと舗装の色が同じで見にくい

●良い点 ●悪い点

出典：「飯塚市移動等円滑化促進方針策定に係るまち歩き点検結果 報告書 令和元年11月
(飯塚駅周辺地区に係る内容を抜粋)

(5)交通ネットワークを活かした賑わいのある拠点づくりにおける民間活力の活用

飯塚市立地適正化計画では、飯塚駅から半径約800mの範囲内の商業地域を中心拠点型都市機能誘導地域として設定しています。

都市機能誘導区域に、都市機能誘導施設の立地を誘導するために講ずべき施策の1つとして、「都市機能の誘導と一体となった居住の誘導」を挙げており、その中で「特に、主要鉄道駅周辺については、都市機能および定住促進に係る民間投資が同時に起こり得る可能性が高いため、付近に比較的規模の大きな市有地が存在する、飯塚駅周辺地区の再生を進め、都市機能の維持・誘導と定住の促進を図る」としています。まちづくりの方針に合致する民間の活動との連携を深め、都市機能および定住促進に係る民間投資に繋がる飯塚駅周辺地区の再生を図ることが求められています。



2 飯塚市および飯塚駅周辺地区の現況と課題

図- 2.11 飯塚駅及び周辺の現況と課題