

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	令和4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33.3%）

▼ 地区別の郵送配布数

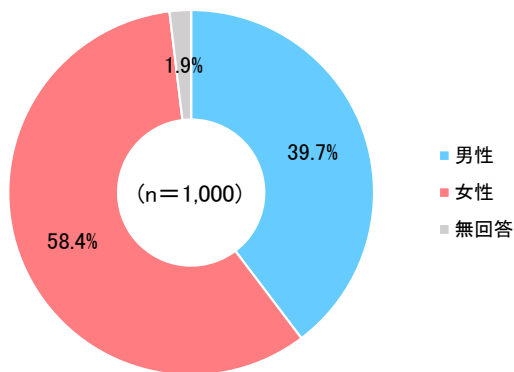
地区	郵送配布数		
	合計	18～64歳	65歳以上
穎田	126	66	60
飯塚東	183	101	82
穂波	601	363	238
立岩	249	176	73
鯉田	158	85	73
菰田	92	54	38
幸袋	233	138	95
庄内	243	143	100
筑穂	231	121	110
鎮西	275	174	101
二瀬	444	282	162
飯塚・片島	165	97	68
合計	3,000	1,800	1,200

1-2 調査結果

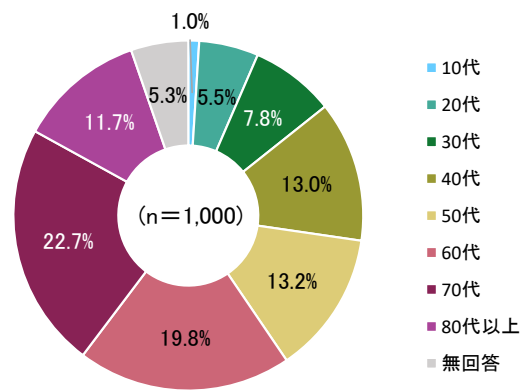
1) 回答者属性

- 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。

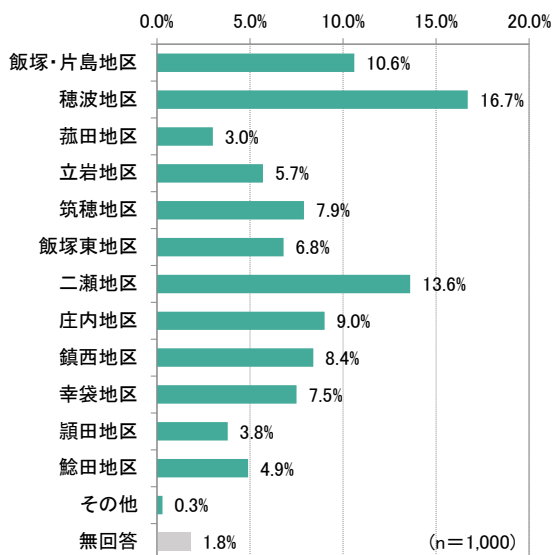
■ 性別 (性自認)



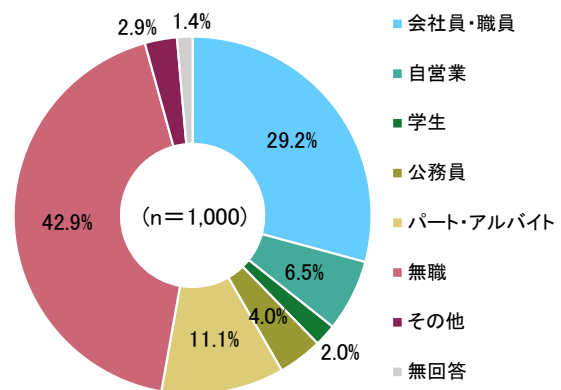
■ 年齢



■ 居住地区

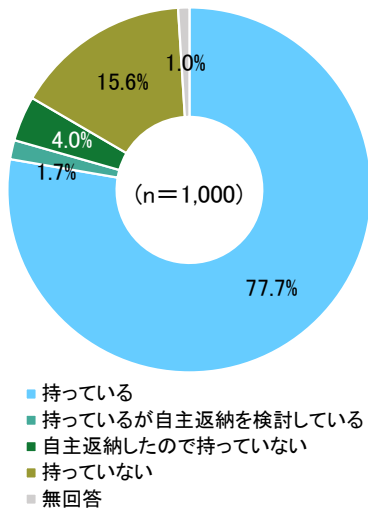


■ 職業

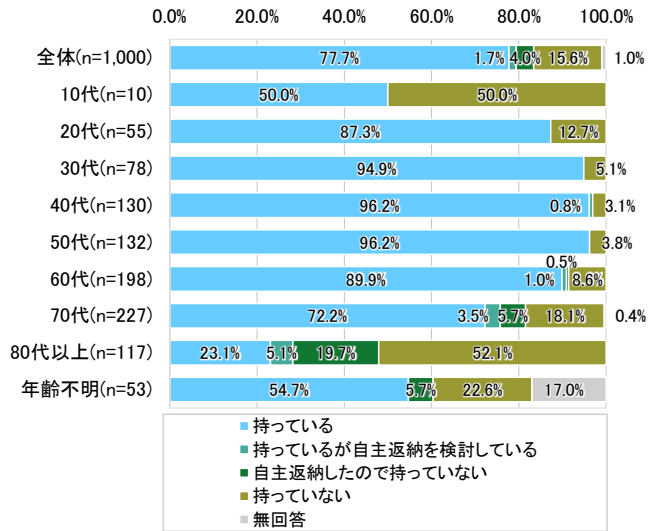


※グラフ中の「n」はサンプル数を表す。(次頁以降も同様)

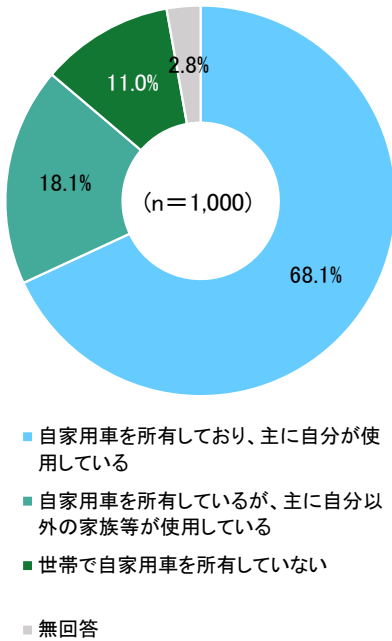
■自動車運転免許の有無



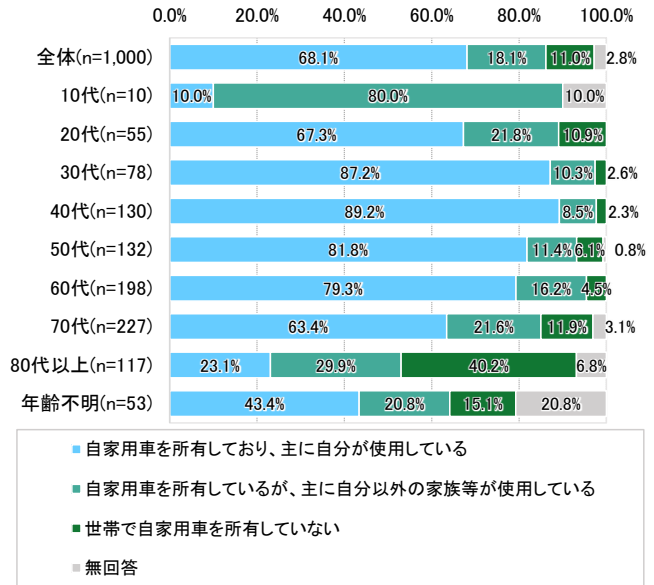
(年齢別)



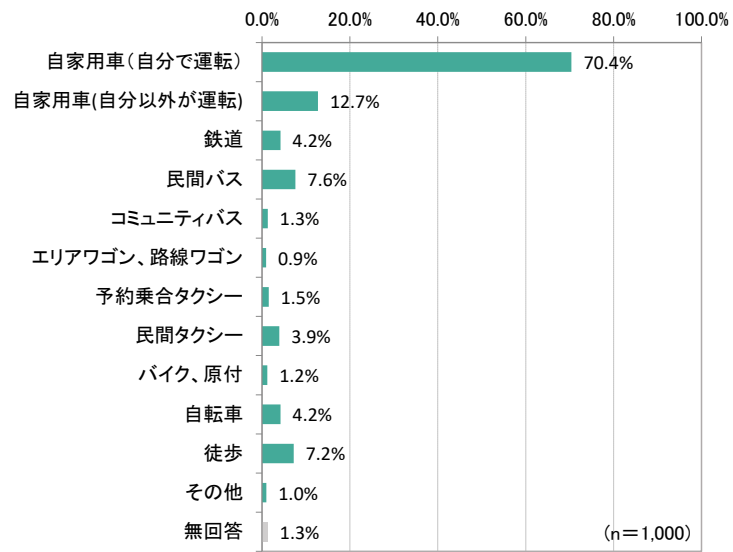
■世帯で所有する自動車の利用状況



(年齢別)



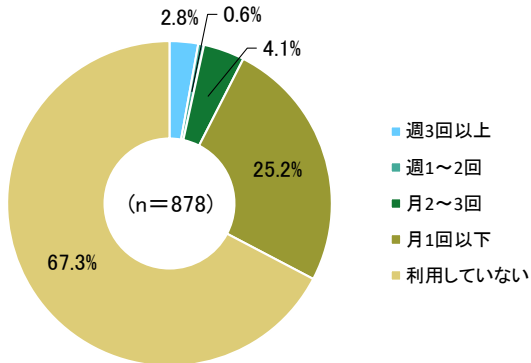
■ 日常の主な交通手段（複数回答）



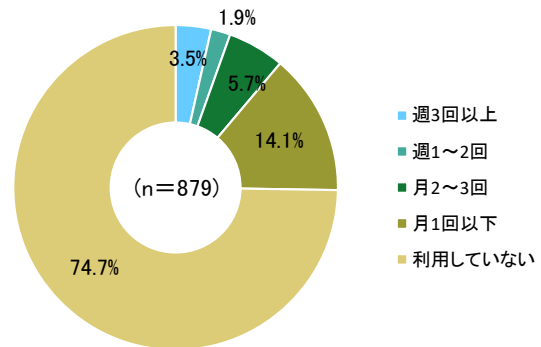
2) 公共交通機関の利用状況

- 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。

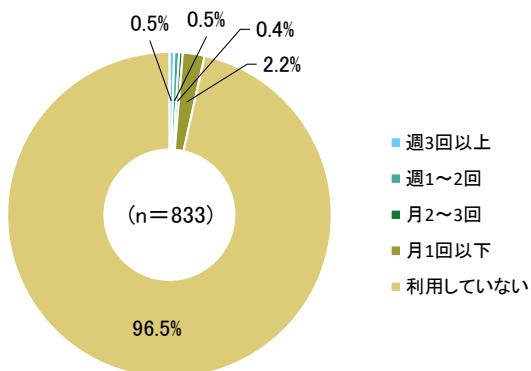
■ 鉄道の利用頻度



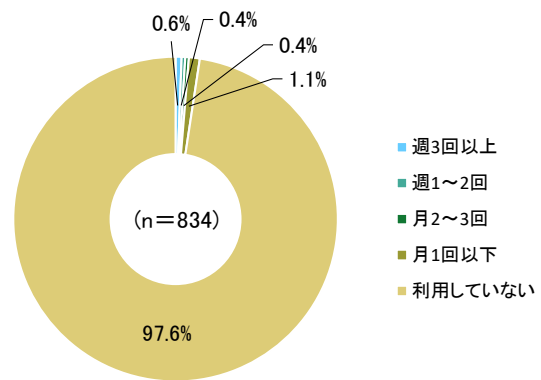
■ 民間バスの利用頻度



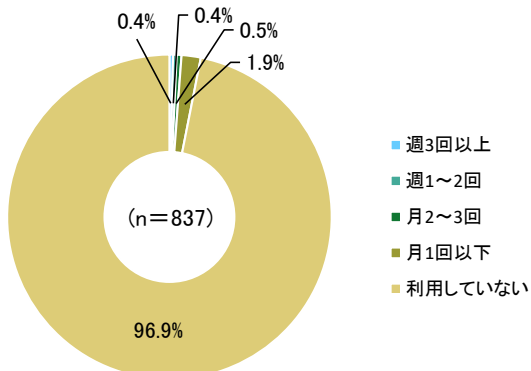
■ コミュニティバスの利用頻度



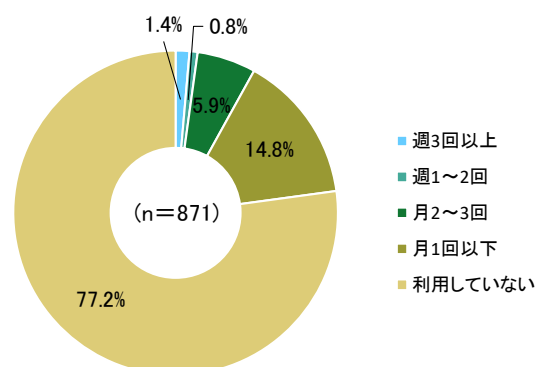
■ エリアワゴン、路線ワゴンの利用頻度



■ 予約乗合タクシーの利用頻度



■ 民間タクシーの利用頻度



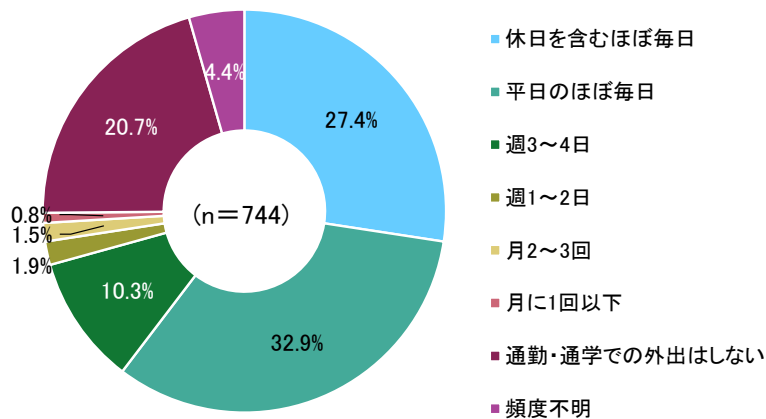
※無回答を除く

3) 外出目的別の動向

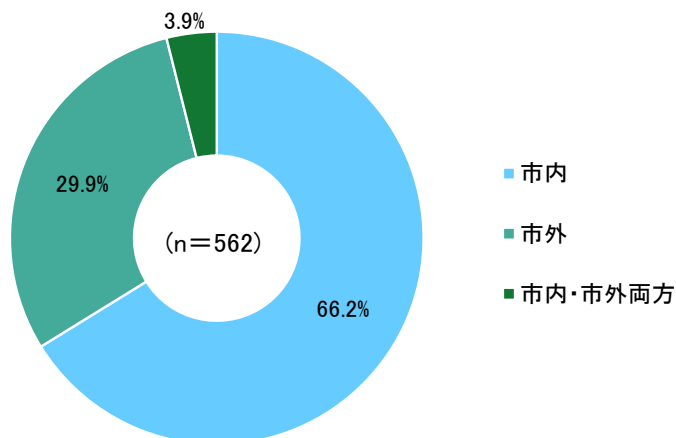
① 通勤・通学

- 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

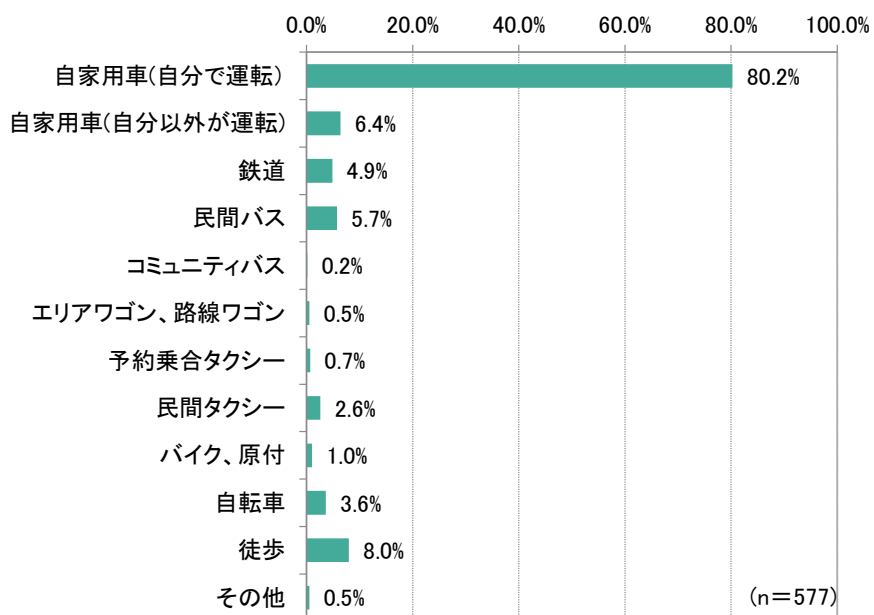


■ 通勤・通学の主な行先

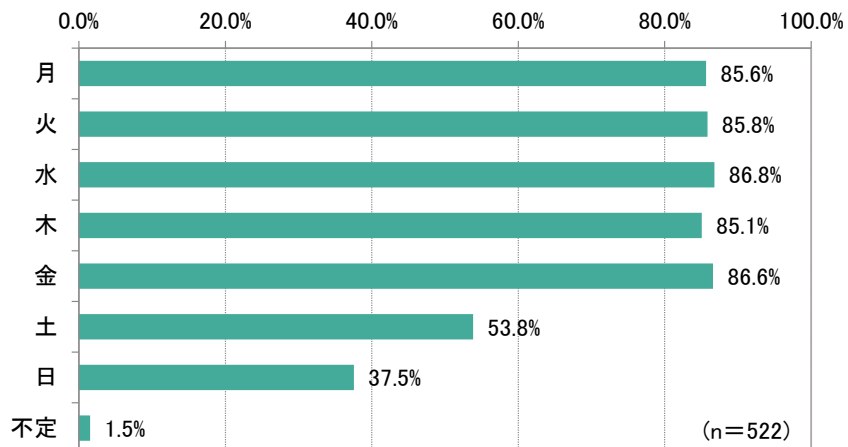


※無回答を除く

■ 通勤・通学の主な交通手段（複数回答）

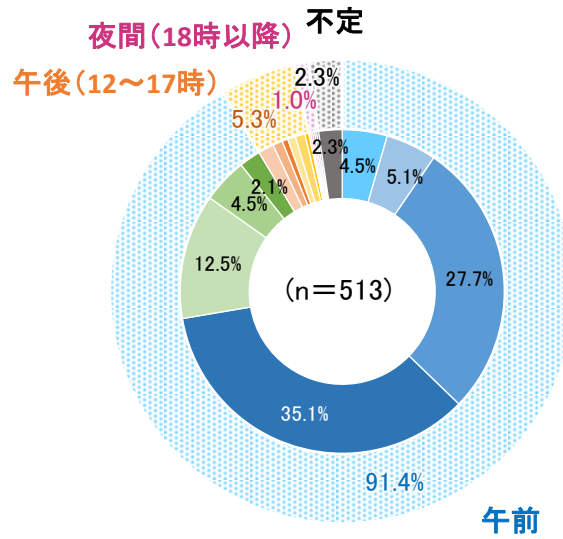


■ 通勤・通学する曜日（複数回答）



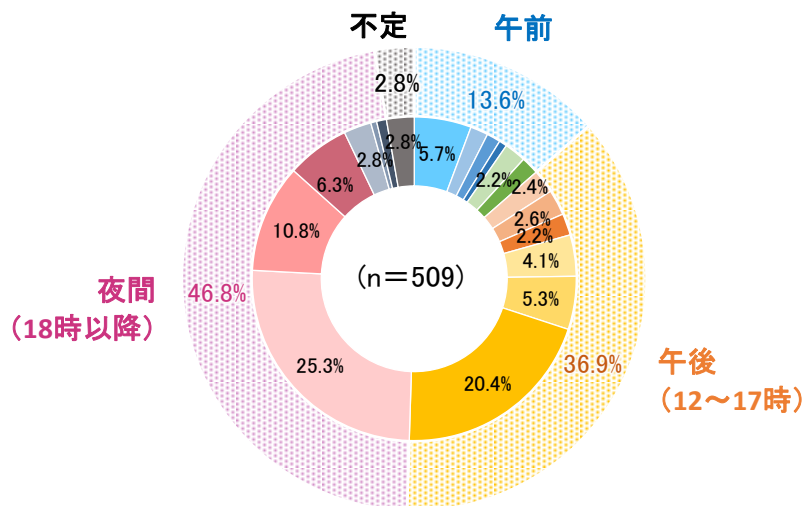
※無回答を除く

■ 通勤・通学の主な時間帯（行き）



6時以前	6時	7時	8時	9時
10時	11時	12時	13時	14時
15時	16時	17時	18時	19時
20時	21時	22時	23時以降	不定

■ 通勤・通学の主な時間帯（帰り）



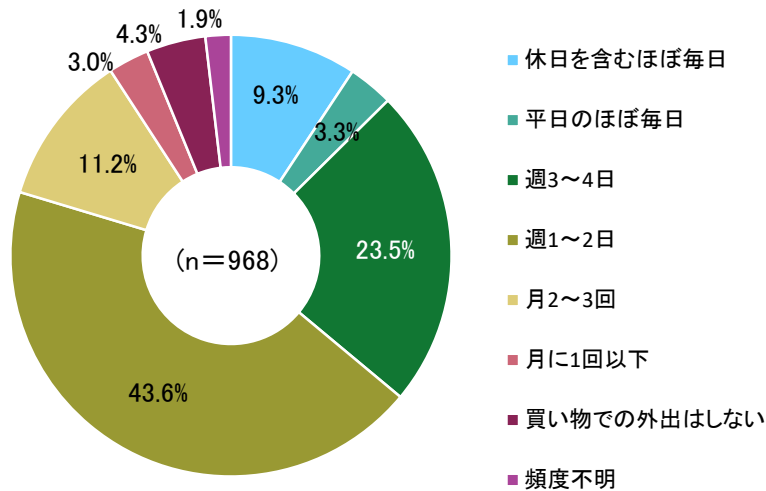
6時以前	6時	7時	8時	9時
10時	11時	12時	13時	14時
15時	16時	17時	18時	19時
20時	21時	22時	23時以降	不定

※無回答を除く

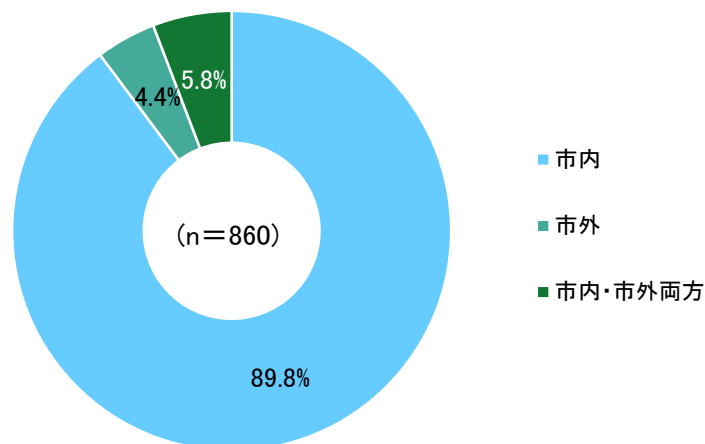
② 買い物

- 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

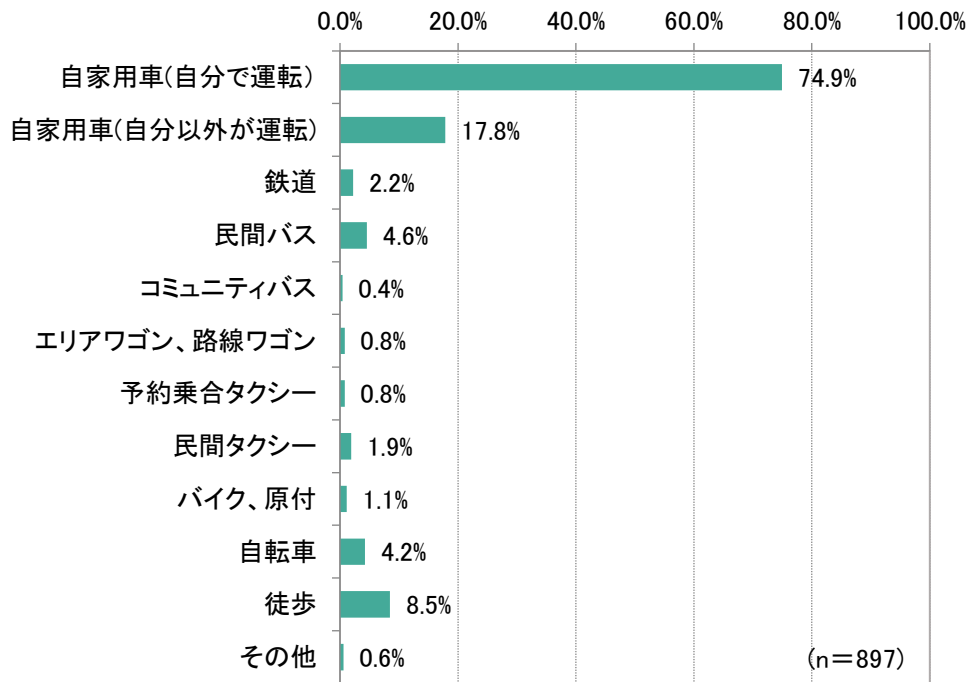


■ 買い物の主な行先

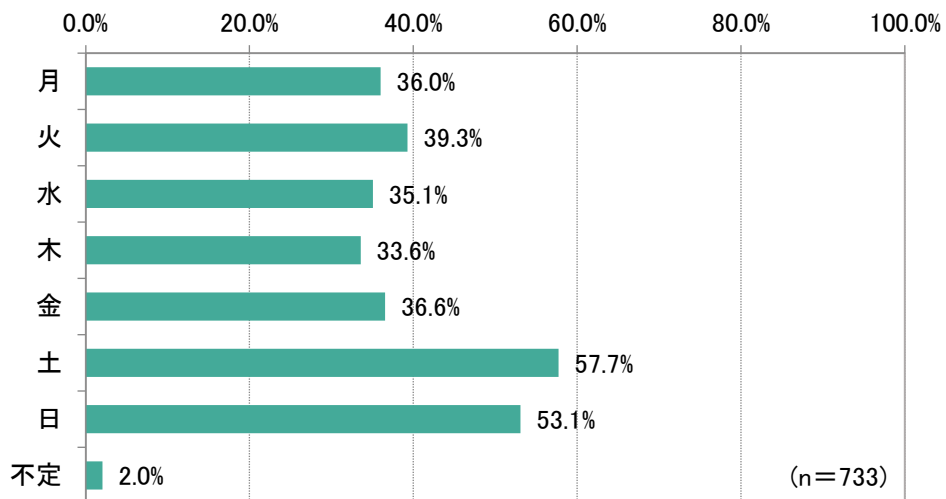


※無回答を除く

■ 買い物の主な交通手段（複数回答）

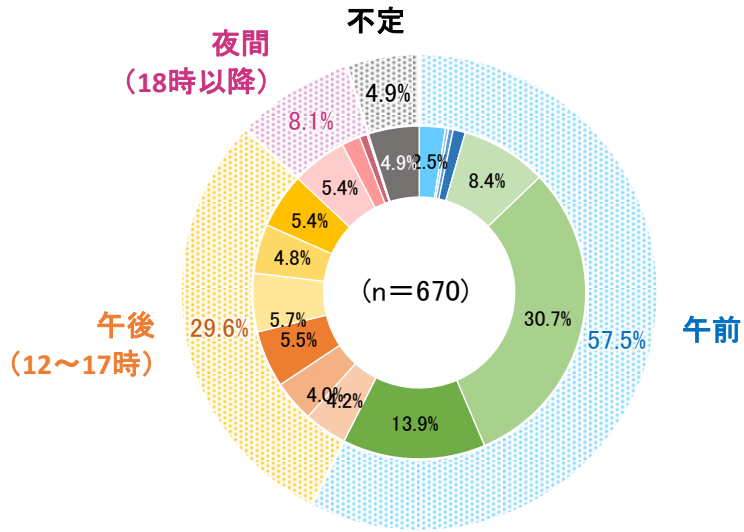


■ 買い物する曜日（複数回答）



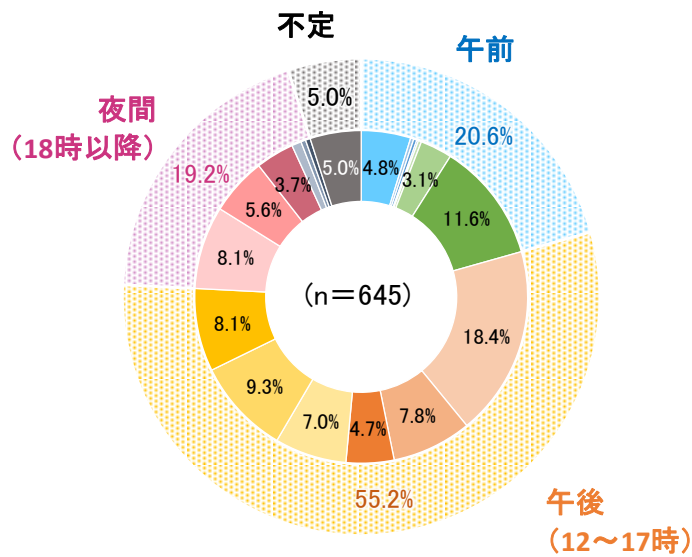
※無回答を除く

■ 買い物の主な時間帯（行き）



6時以前	6時	7時	8時	9時
10時	11時	12時	13時	14時
15時	16時	17時	18時	19時
20時	21時	22時	23時以降	不定

■ 買い物の主な時間帯（帰り）



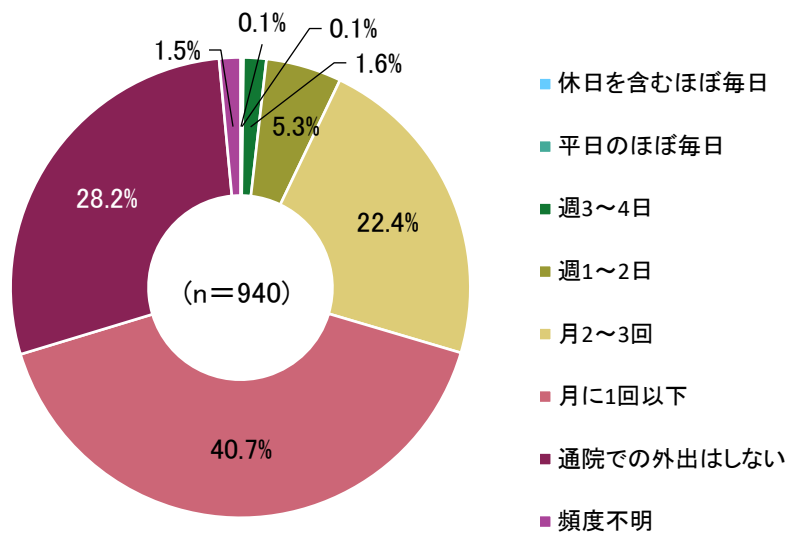
6時以前	6時	7時	8時	9時
10時	11時	12時	13時	14時
15時	16時	17時	18時	19時
20時	21時	22時	23時以降	不定

※無回答を除く

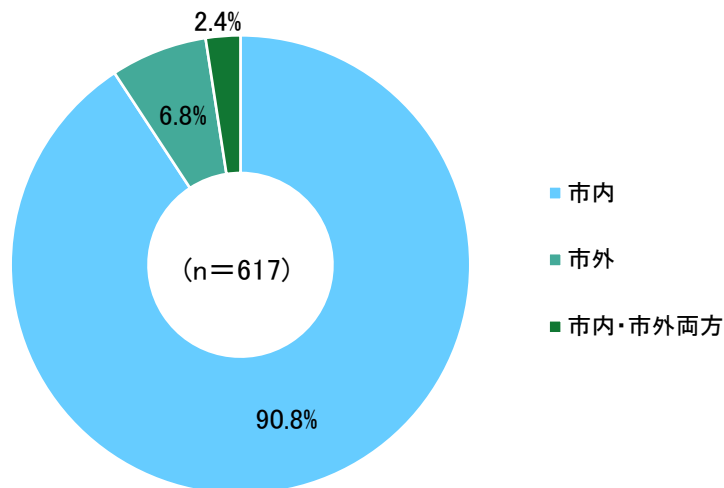
③ 通院

- 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

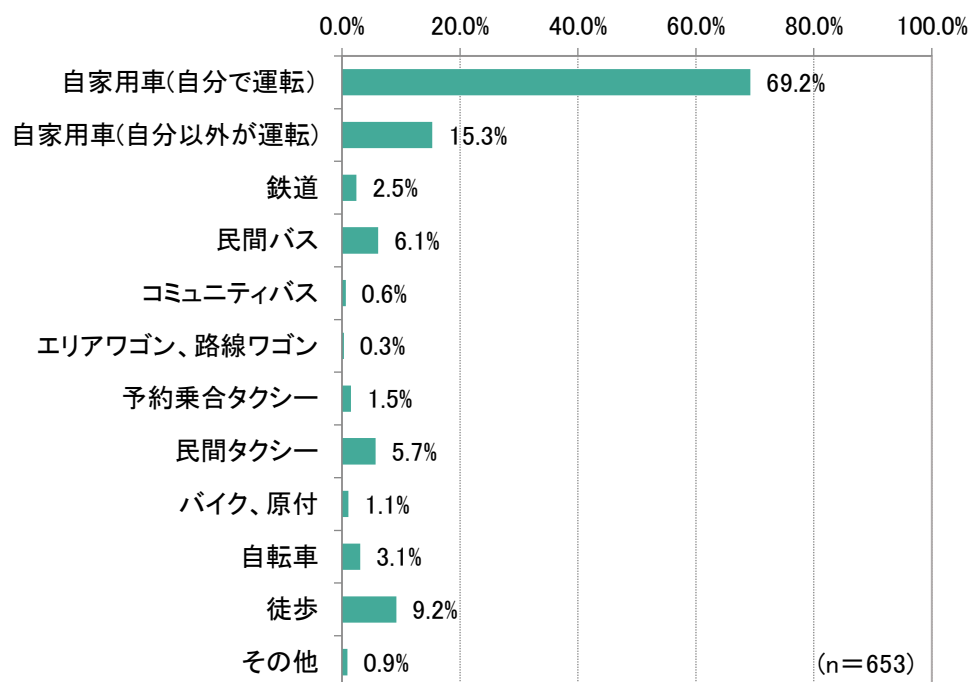


■ 通院の主な行先

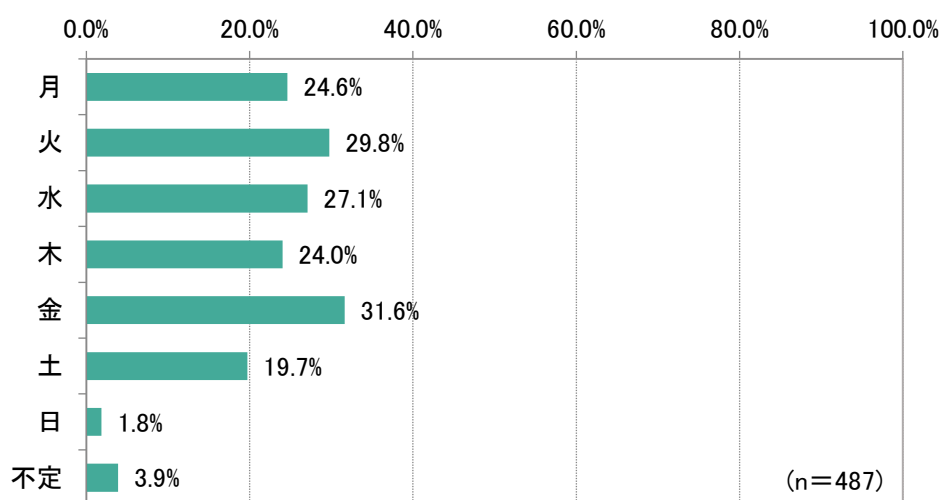


※無回答を除く

■ 通院の主な交通手段（複数回答）

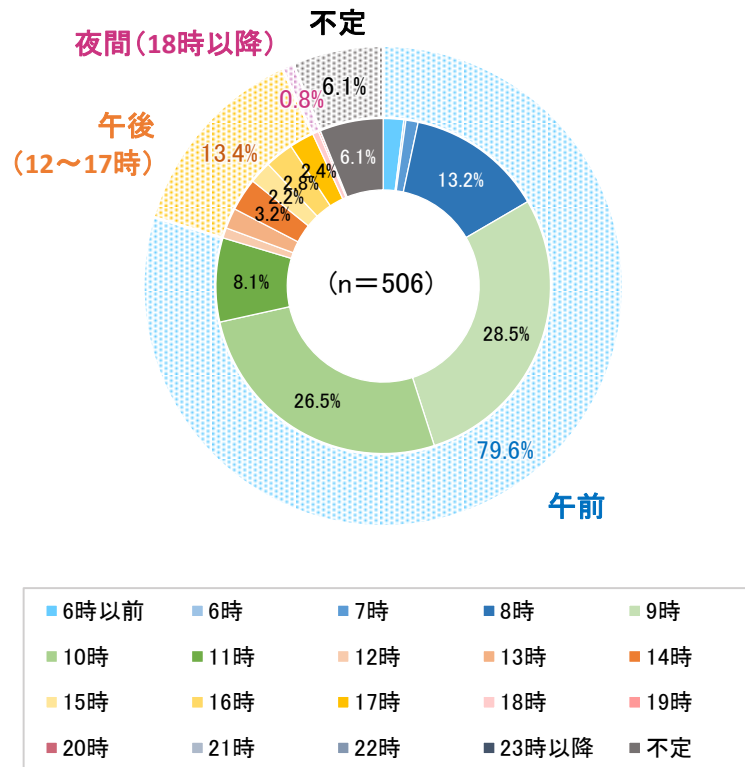


■ 通院する曜日（複数回答）

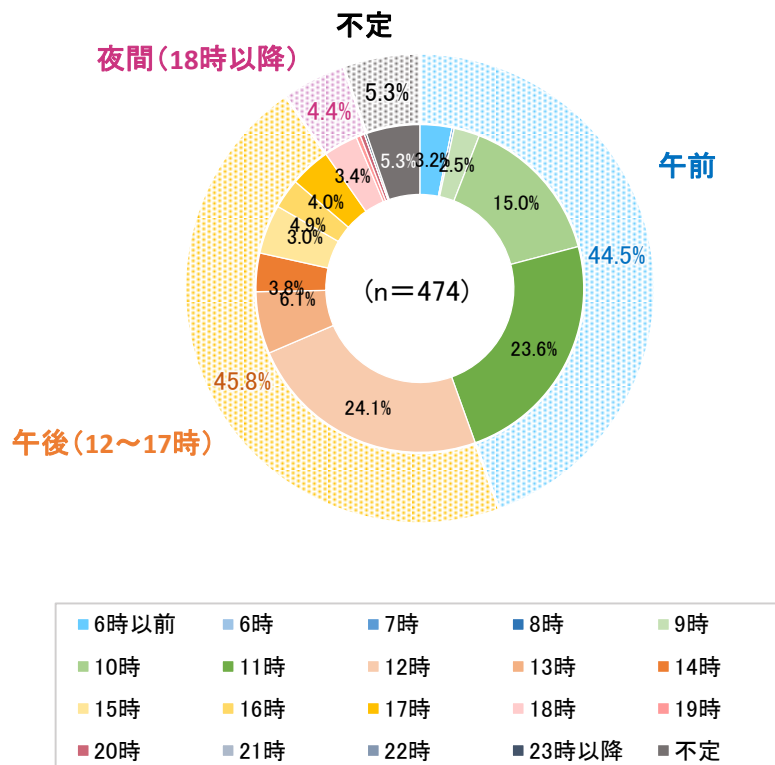


※無回答を除く

■ 通院の主な時間帯（行き）



■ 通院の主な時間帯（帰り）



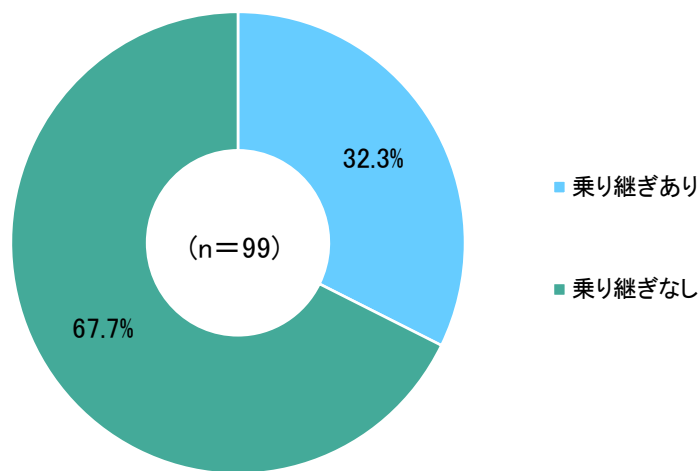
※無回答を除く

4) 外出目的別の公共交通乗り継ぎ状況

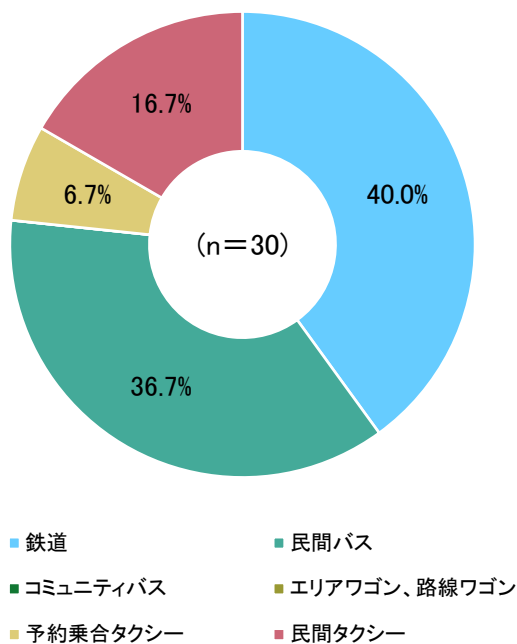
① 通勤・通学

- 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。

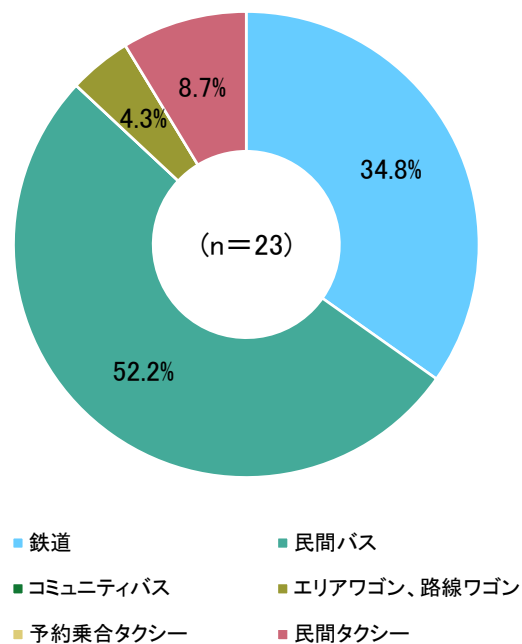
■ 通勤・通学時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関

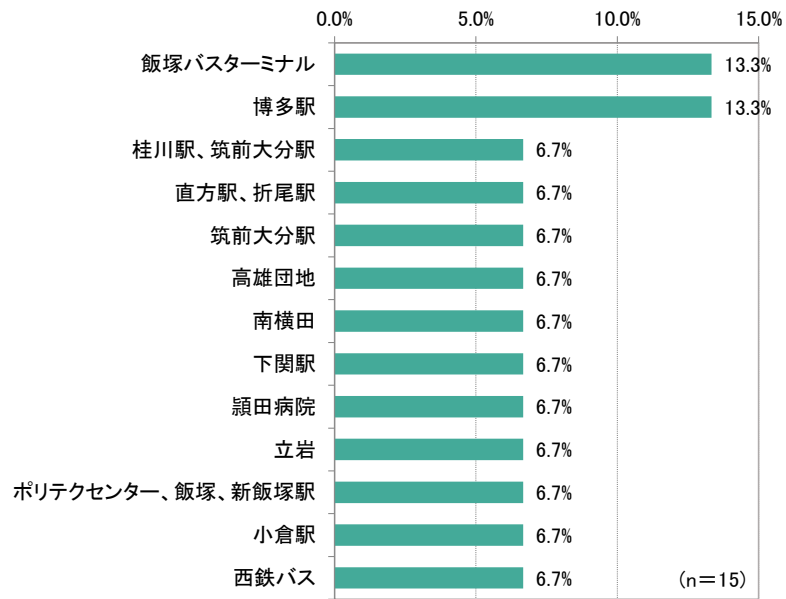


■ 2つ目に利用する交通機関



※無回答を除く

■ 乗り継ぎ駅・バス停（通勤・通学）

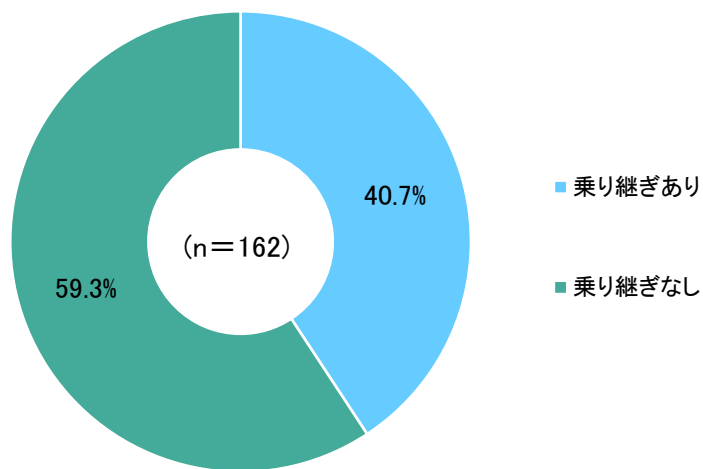


※無回答を除く

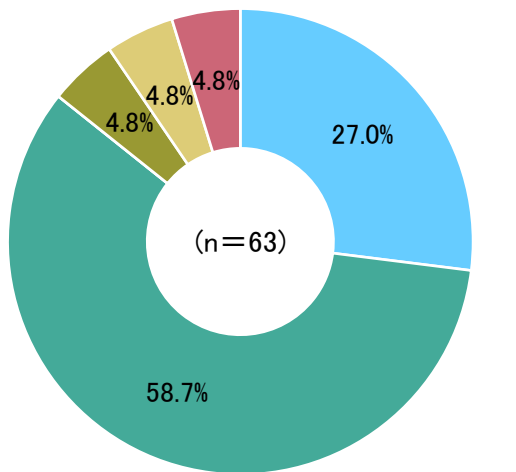
② 買い物

- 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。

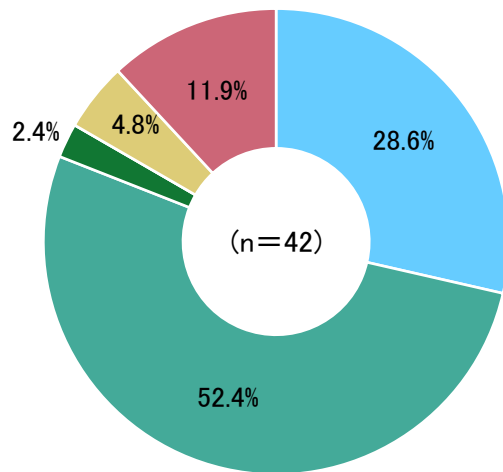
■ 買い物時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関



■ 2 つ目に利用する交通機関

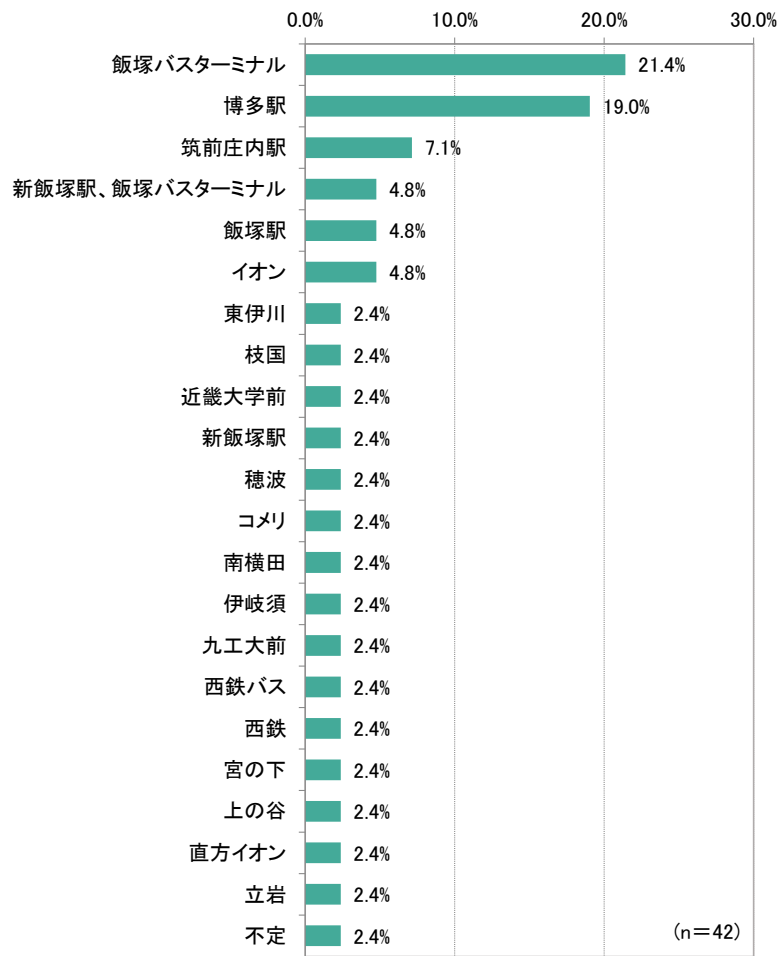


- 鉄道
- 民間バス
- コミュニティバス
- エリアワゴン、路線ワゴン
- 予約乗合タクシー
- 民間タクシー

- 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）

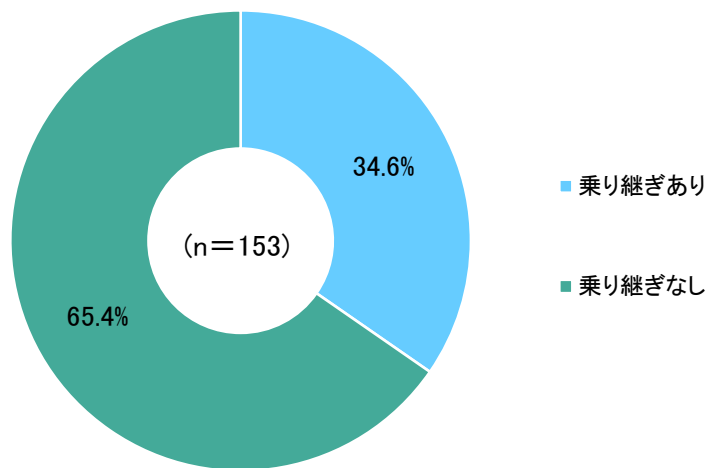


※無回答を除く

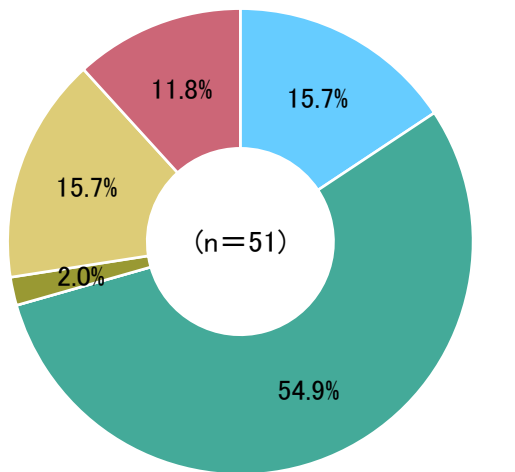
③ 通院

- 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。

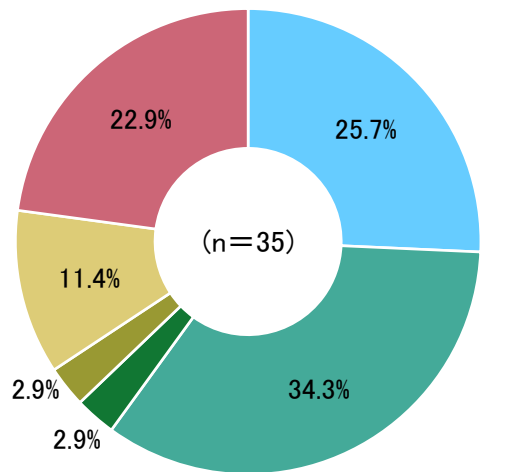
■ 通院時の乗り継ぎ



■ 最初に利用する交通機関



■ 2つ目に利用する交通機関

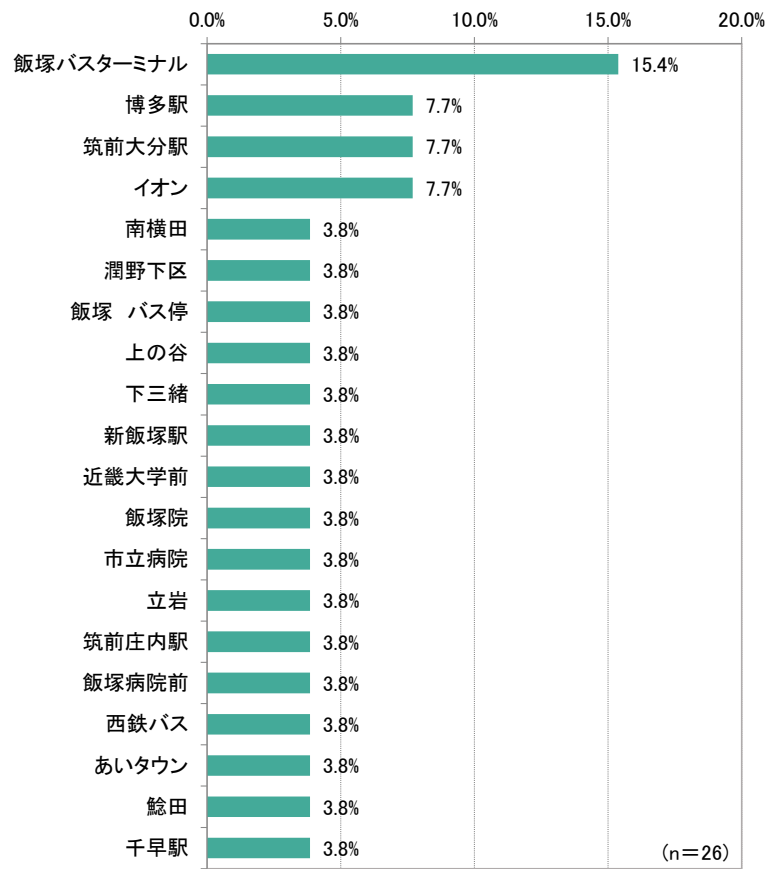


- 鉄道
- 民間バス
- コミュニティバス
- エリアワゴン、路線ワゴン
- 予約乗合タクシー
- 民間タクシー

- 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

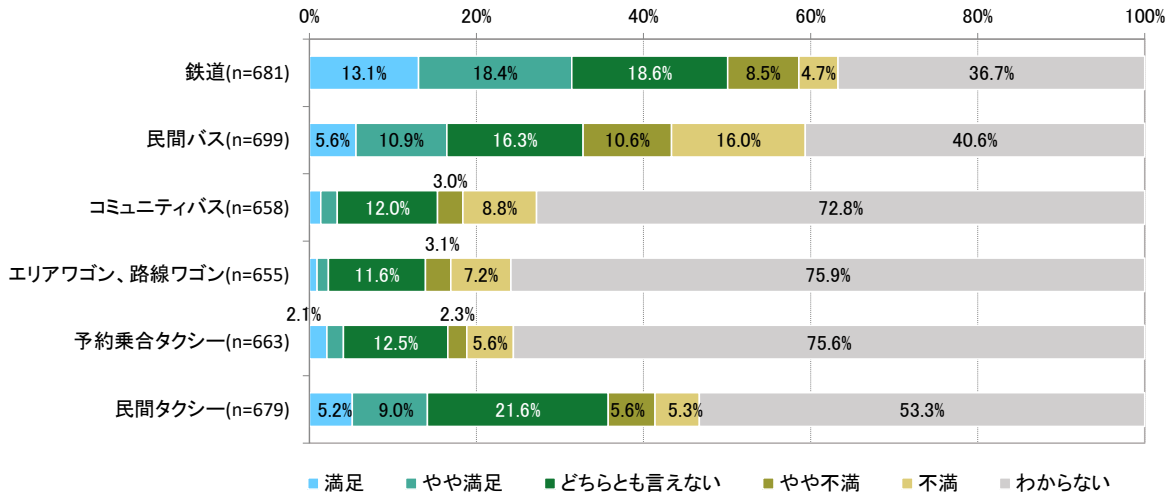
■ 乗り継ぎ駅・バス停（通院）



※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。

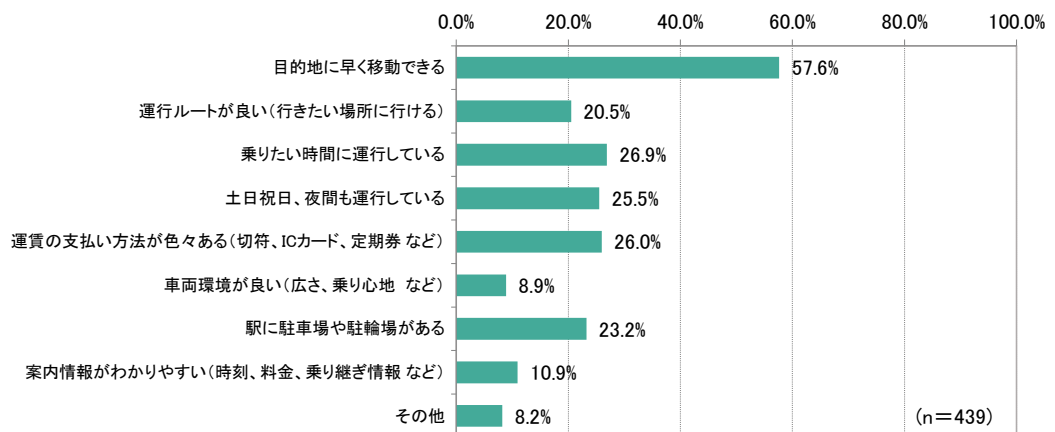


※無回答を除く

6) 公共交通の満足している点

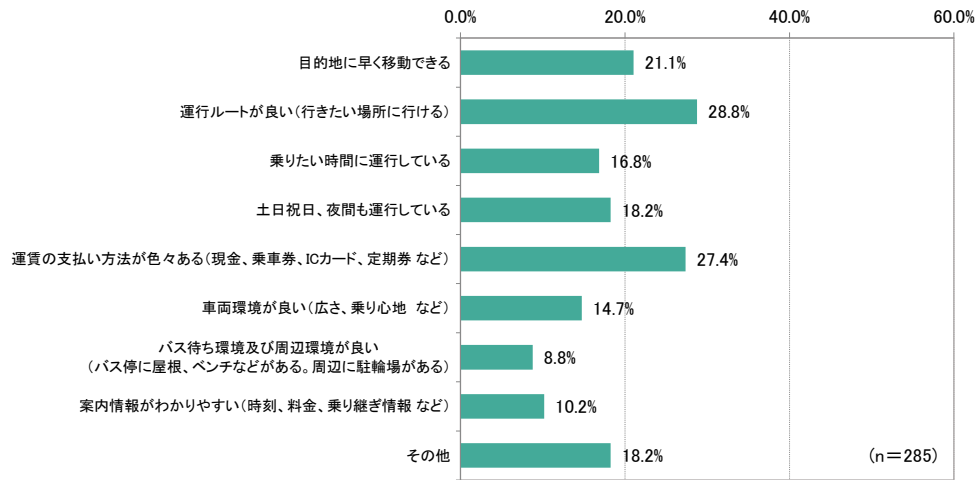
- 鉄道の満足している点は「目的地に早く移動できる」が57.6%で最も高くなっており、「乗りたい時間に運行している」、「運賃の支払い方法が色々ある（切符、乗車券、ICカード、定期券など）」、「土日祝日、夜間も運行している」と続いています。
- 民間バスは、「運行ルートが良い（行きたい場所に行ける）」の28.8%が最も多く、次いで「運賃の支払い方法が色々ある（現金、乗車券、ICカード、定期券など）」の27.4%となっています。
- コミュニティバス、予約乗合タクシー、エリアワゴン・路線ワゴンはいずれも「運賃が安い」が最多となっています。

■ 鉄道（複数回答）

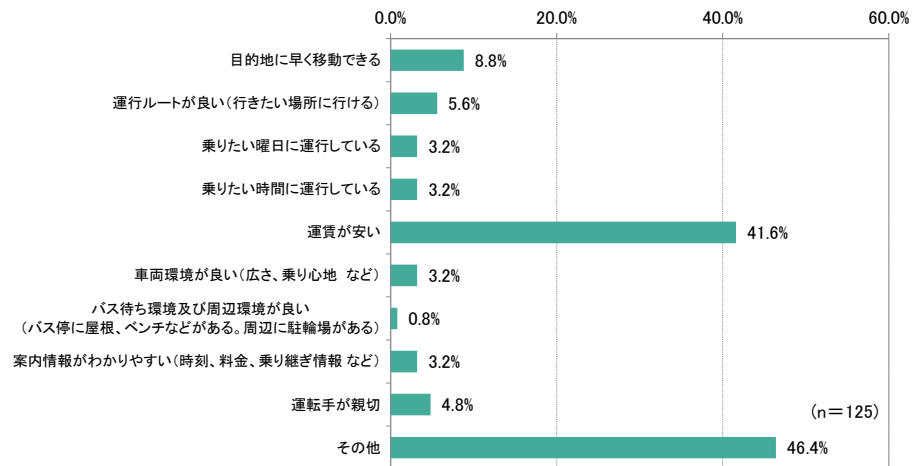


※無回答を除く

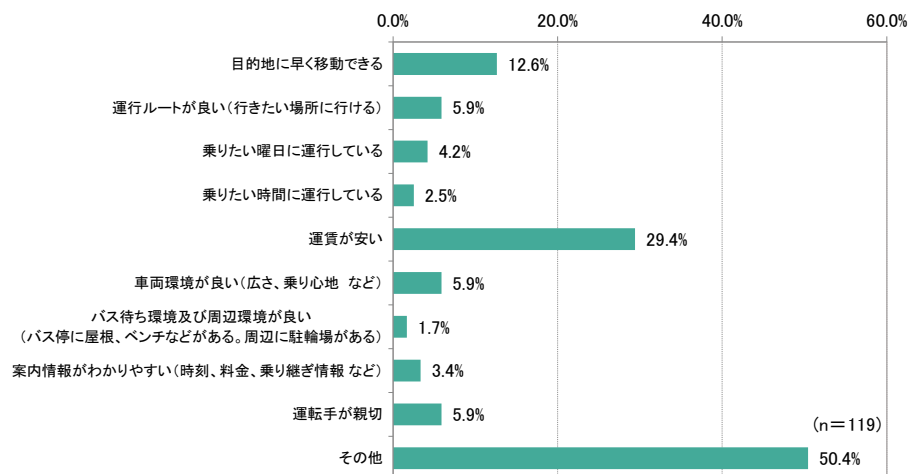
■ 民間バス（複数回答）



■ コミュニティバス（複数回答）

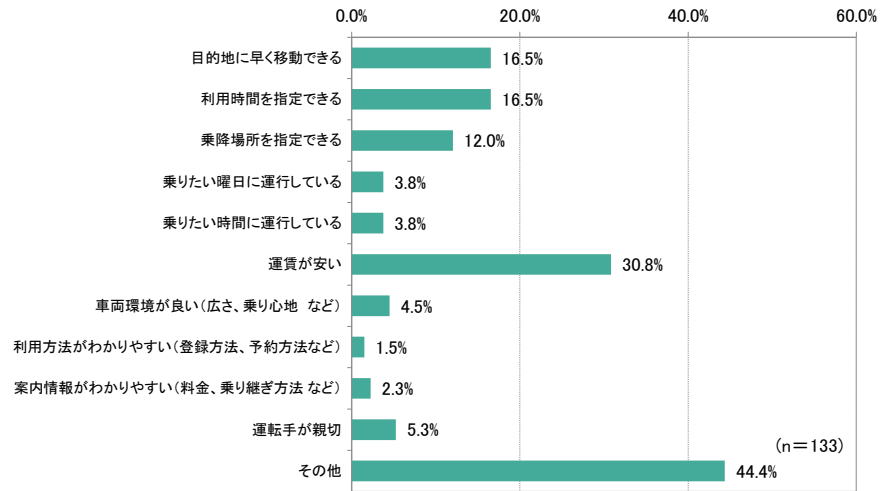


■ エリアワゴン・路線ワゴン（複数回答）

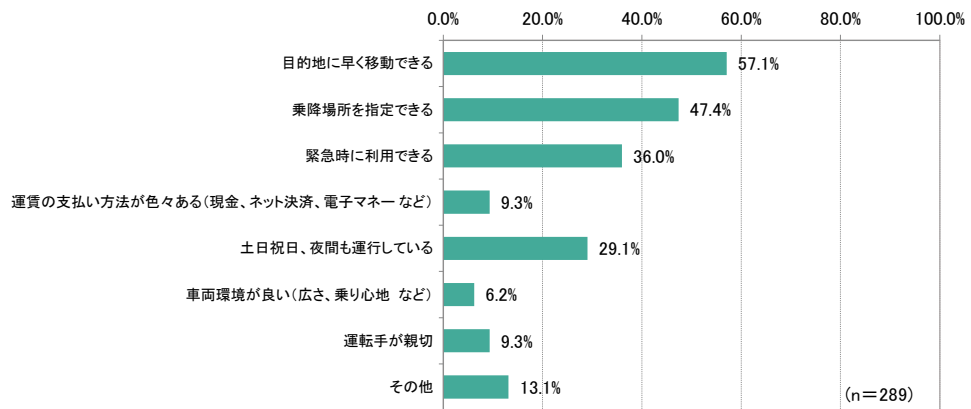


※無回答を除く

■ 予約乗合タクシー（複数回答）



■ 民間タクシー（複数回答）

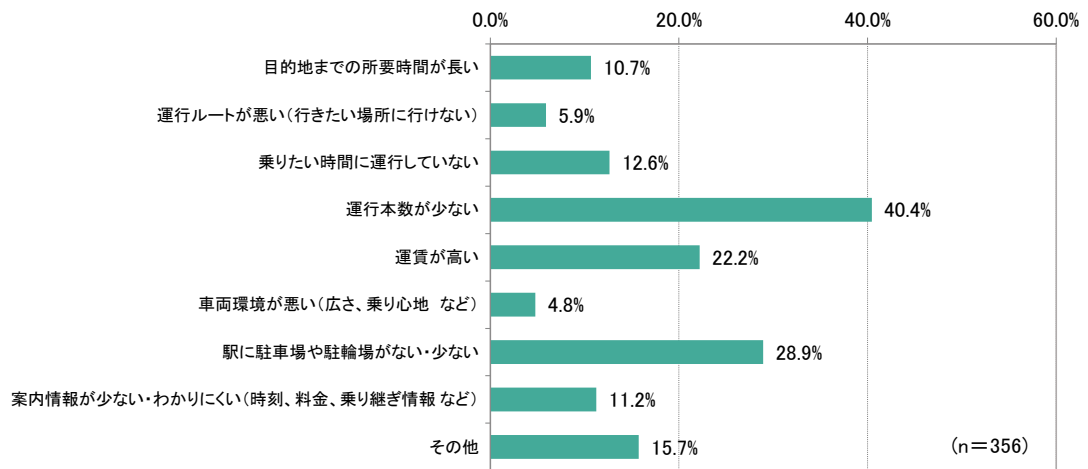


※無回答を除く

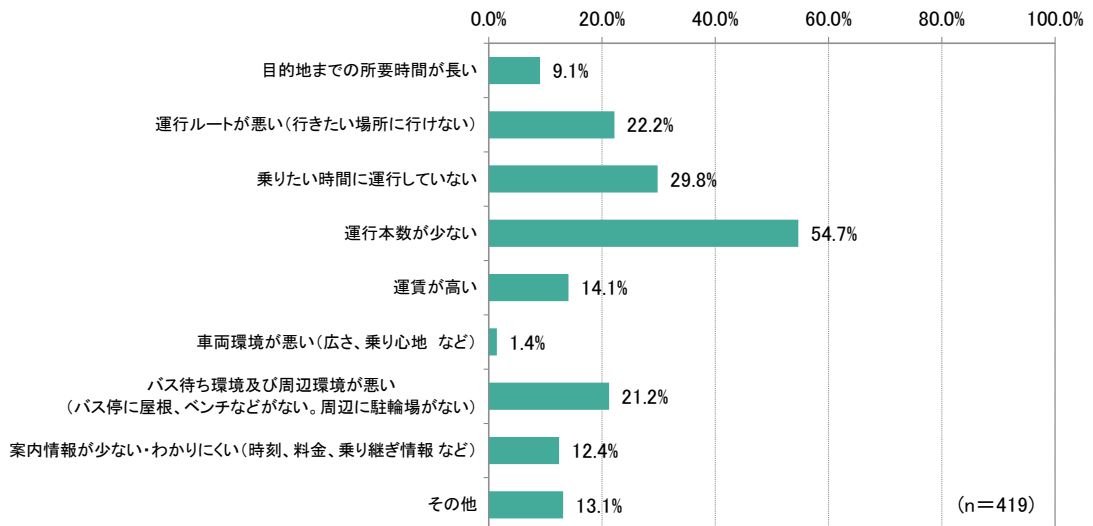
7) 公共交通の改善してほしい点

- 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）

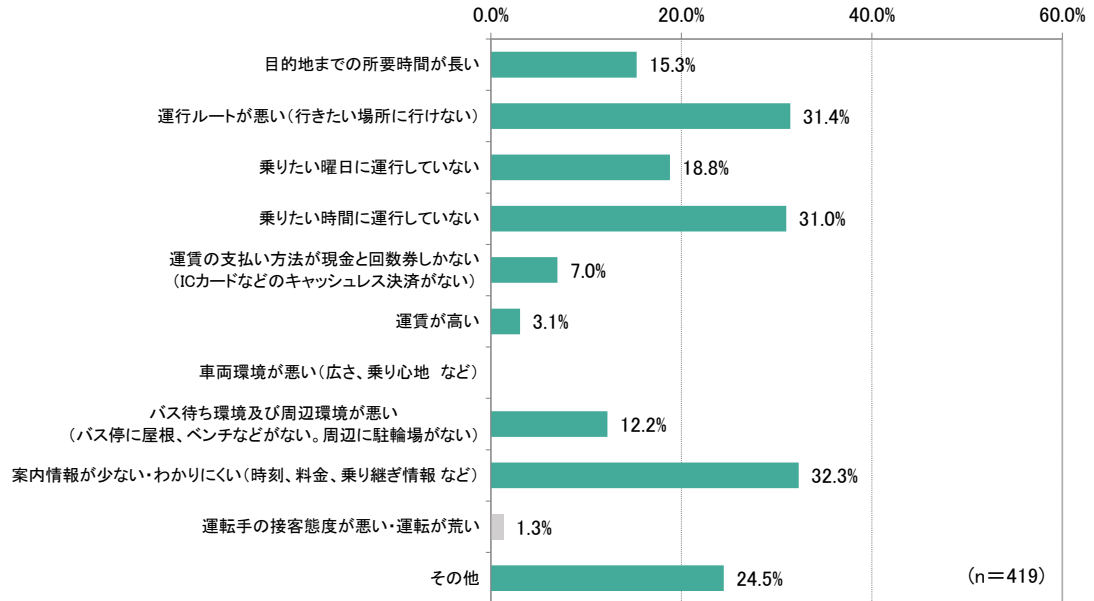


■ 民間バス（複数回答）

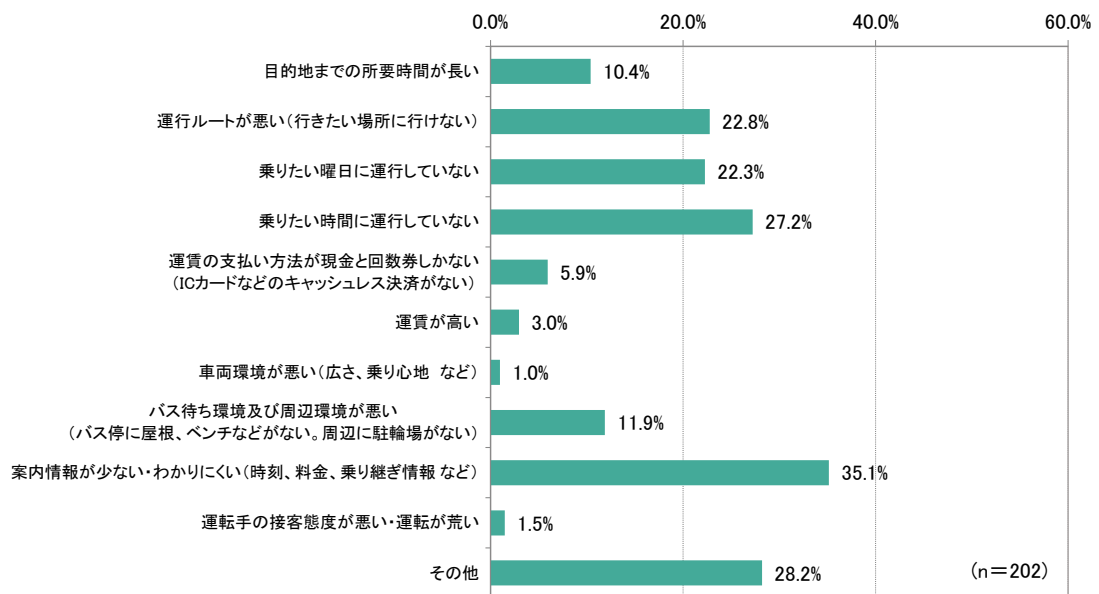


※無回答を除く

■ コミュニティバス（複数回答）

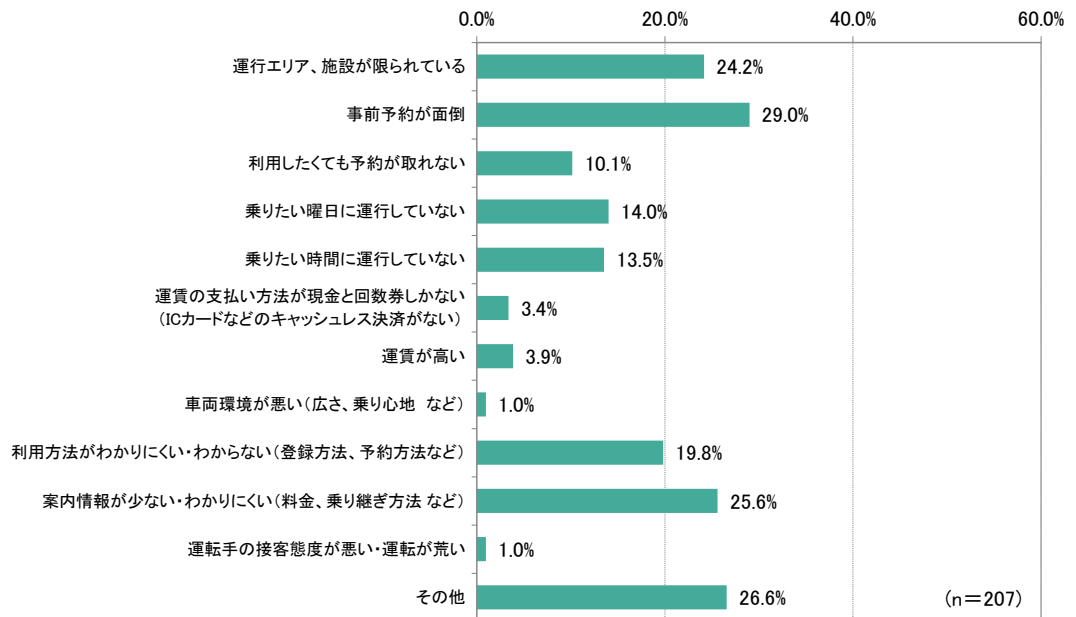


■ エリアワゴン・路線ワゴン（複数回答）

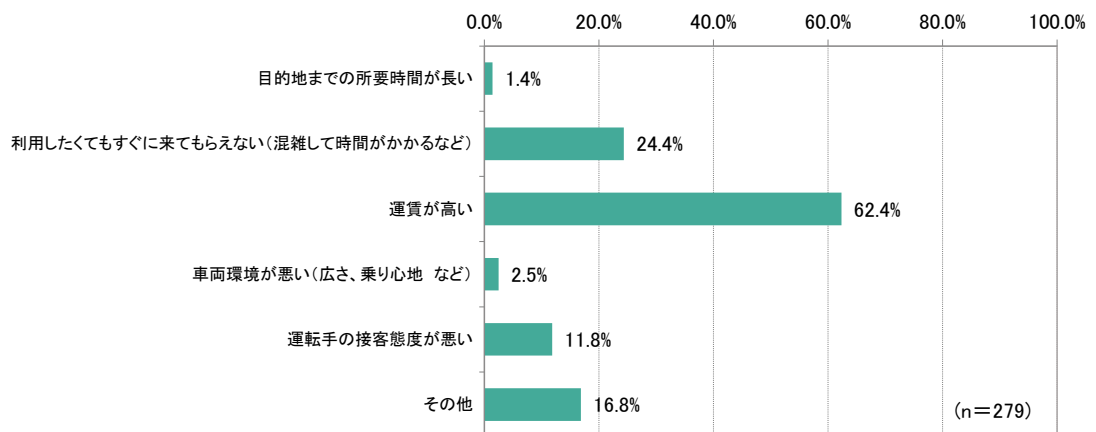


※無回答を除く

■ 予約乗合タクシー（複数回答）



■ 民間タクシー（複数回答）

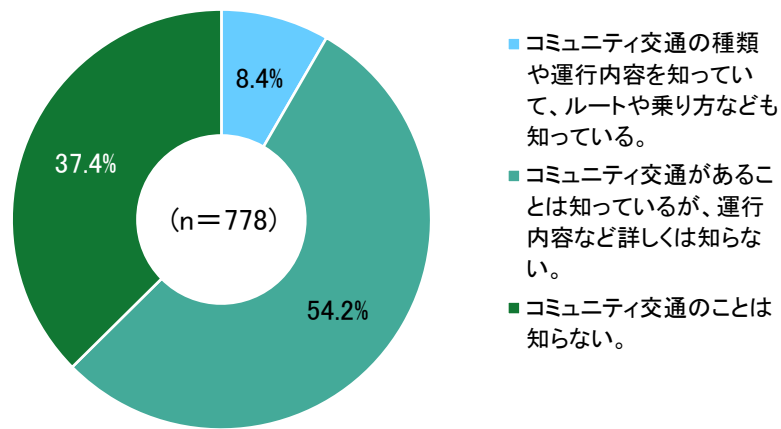


※無回答を除く

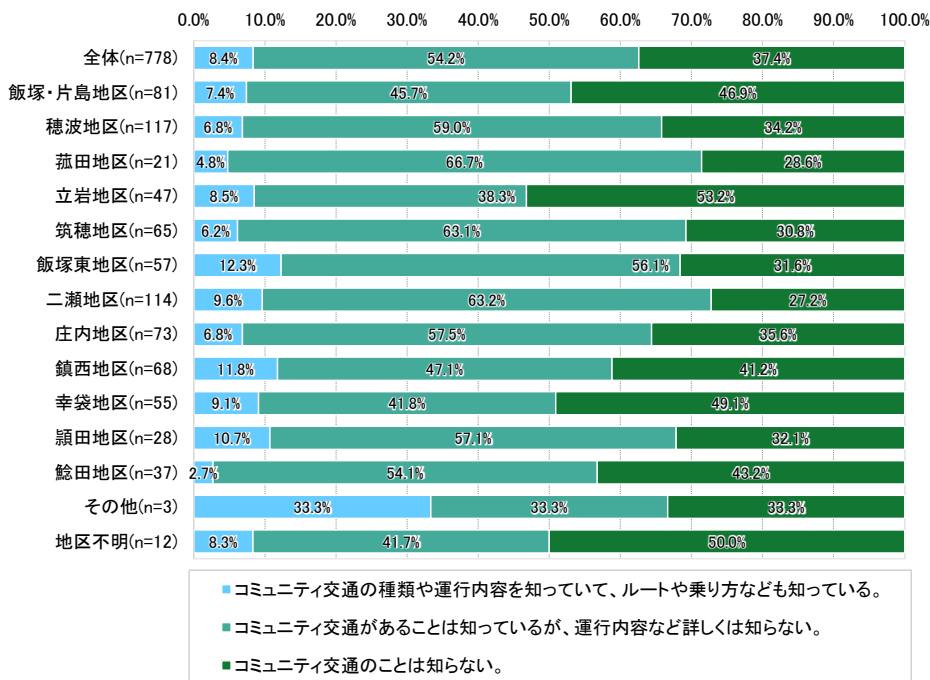
8) 飯塚市のコミュニティ交通の認知度

- 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

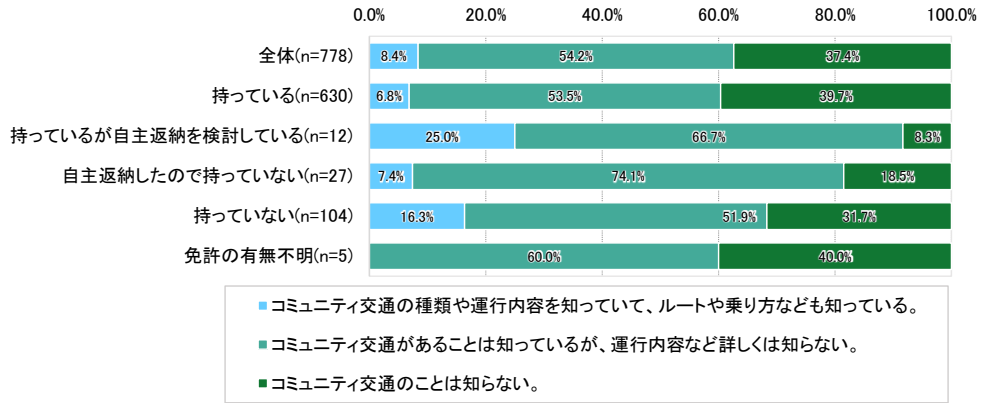


(地区別)

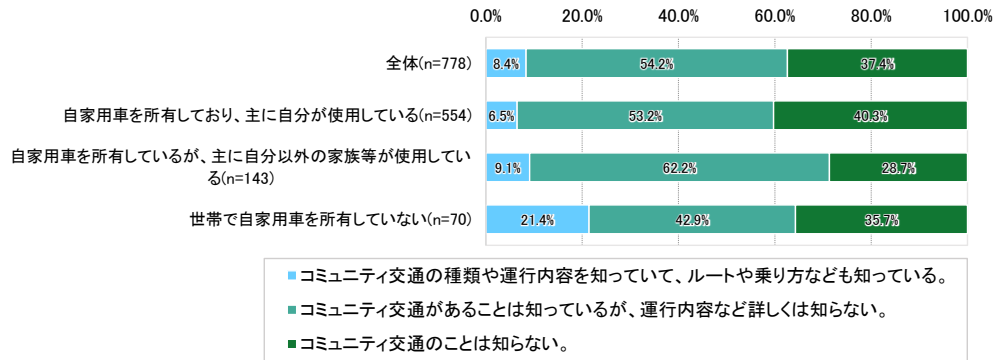


※無回答を除く

(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	令和4年8月1日（月）～8月31日（水）

▼ アンケート回収状況

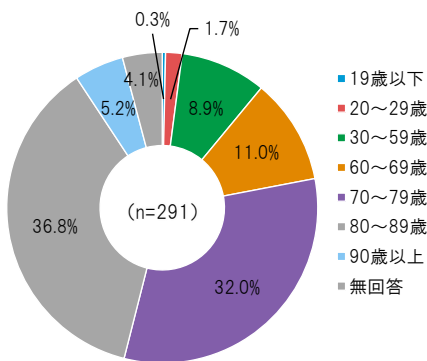
	配布枚数	回収枚数	回収率
コミュニティバス	77	34	44.2%
予約乗合タクシー	354	162	45.8%
エリアワゴン	204	95	46.6%
合計	635	291	45.8%

2-2 調査結果

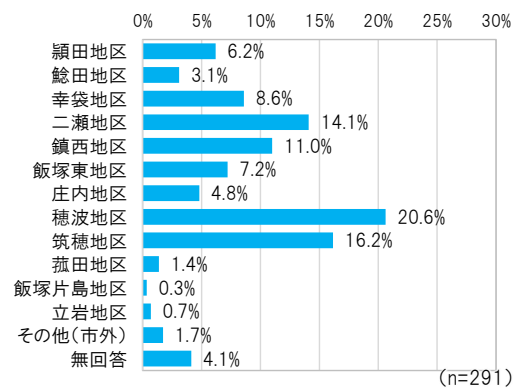
1) 回答者属性

- 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

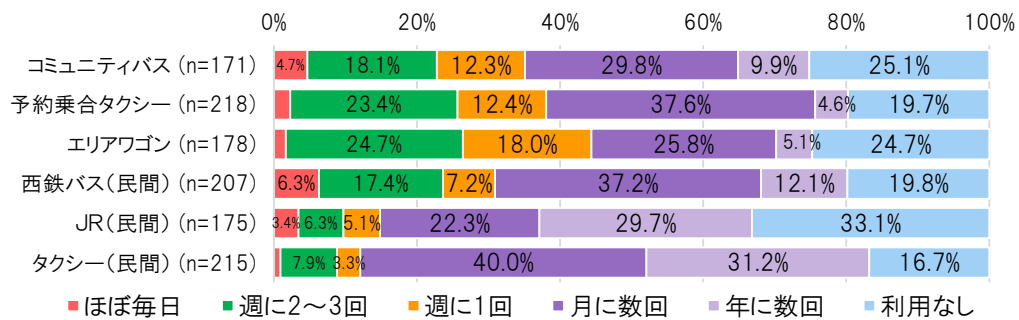


■ 居住地区

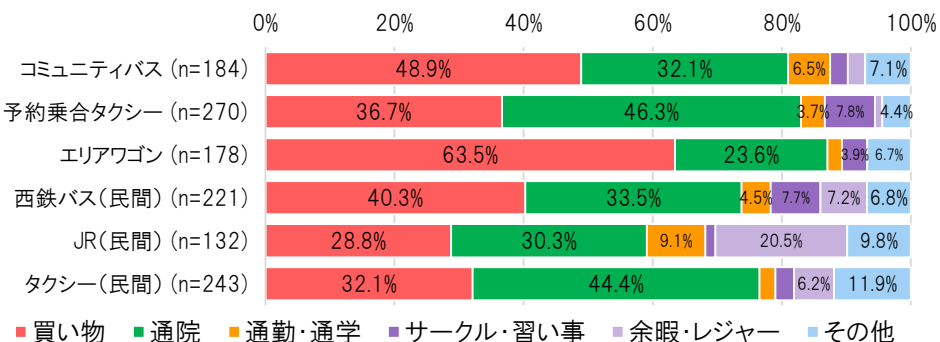


■ 日常生活での公共交通の利用状況

① 利用頻度



② 利用目的

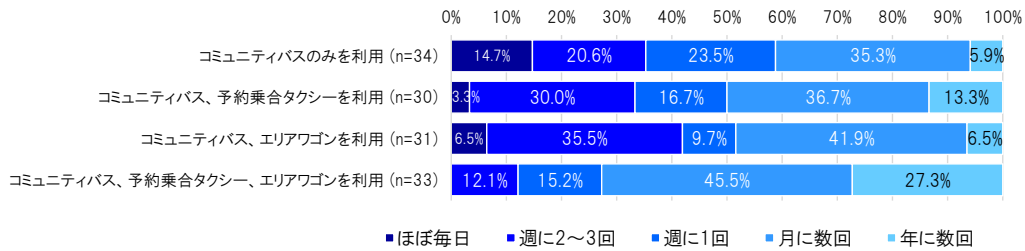


※グラフ中の「n」はサンプル数を表す。(次頁以降も同様)

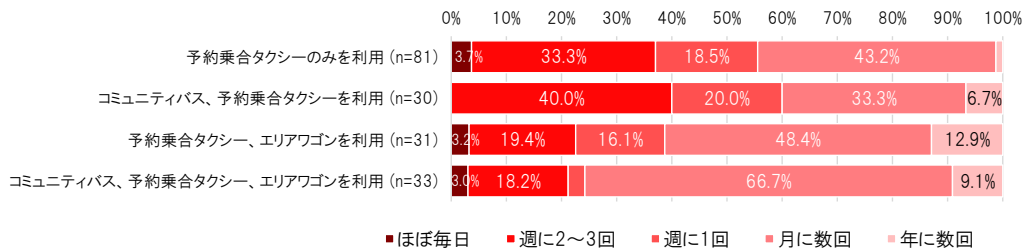
- コミュニティバスのみ、予約乗合タクシーのみなど、利用交通機関が1つの方は比較的使用頻度が高い傾向がみられます。
- 車両の大きさはワゴン車両がちょうどよいが54.3%で最多となっています。
- 支払い方法は、現金・回数券払いが利用しやすいが63.9%で、将来的にはキャッシュレス決済を利用したい方は5.5%となっています。

■ 日常生活でのコミュニティ交通の利用状況

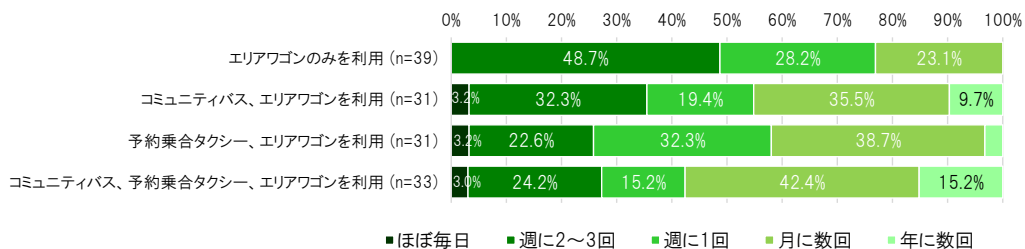
① コミュニティバスの利用頻度（コミュニティバス利用者）



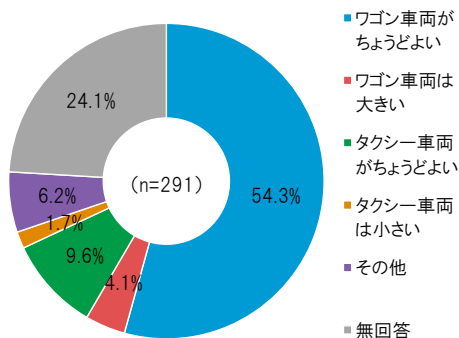
② 予約乗合タクシーの利用頻度（予約乗合タクシー利用者）



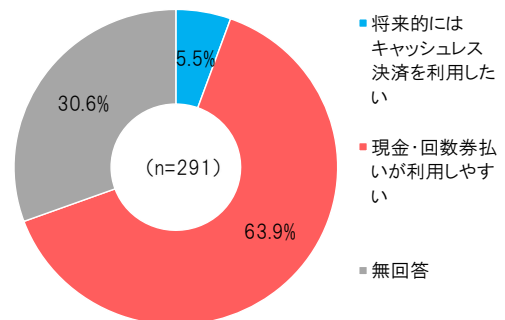
③ エリアワゴンの利用頻度（エリアワゴン利用者）



■ コミュニティ交通車両の大きさ



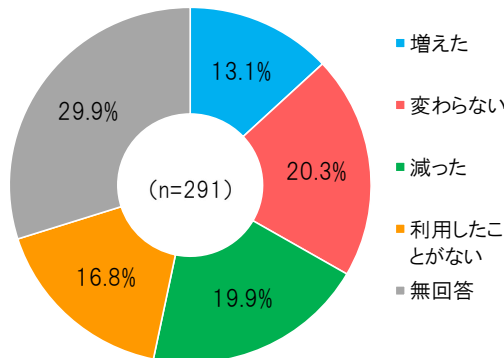
■ コミュニティ交通でのキャッシュレス決済（スマホ決済）



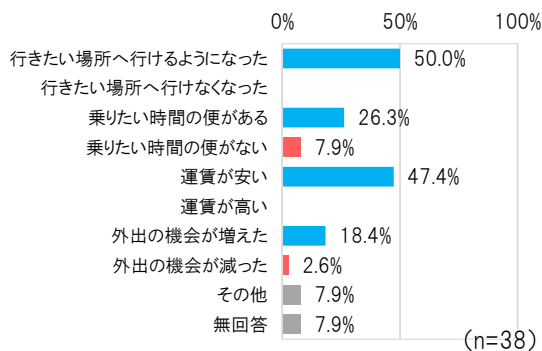
2) コミュニティバス

- 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。
- 一方で利用回数が減った理由は、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。
- 一方で利用回数が減っ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。
- 利用回数が減っ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減っ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）

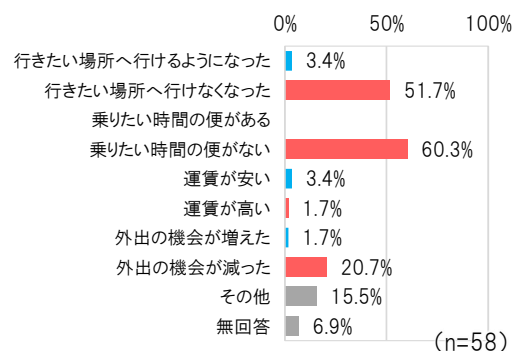


■ 利用回数が「増えた」理由



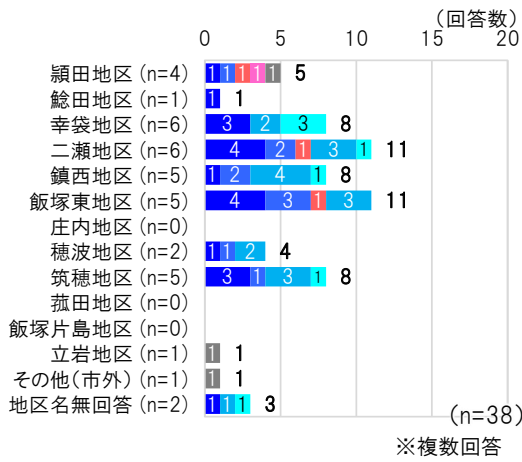
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

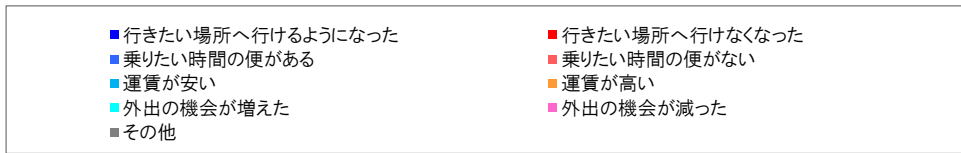
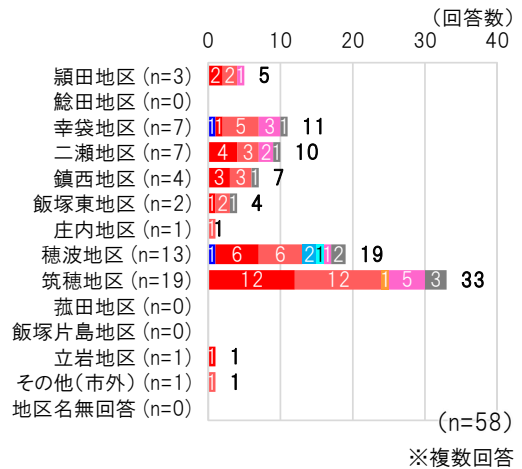


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

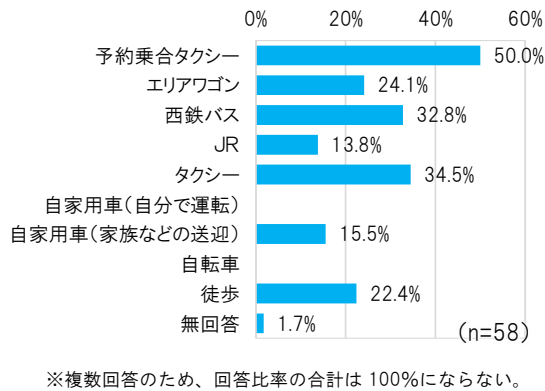
■ 利用回数が「増えた」理由（地区別）



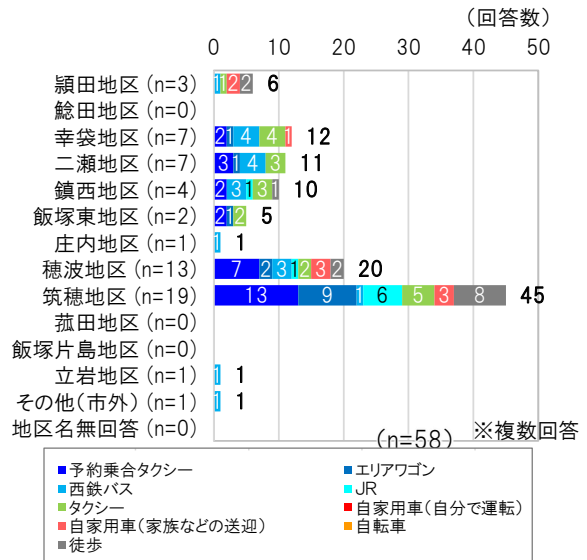
■ 利用回数が「減った」理由（地区別）



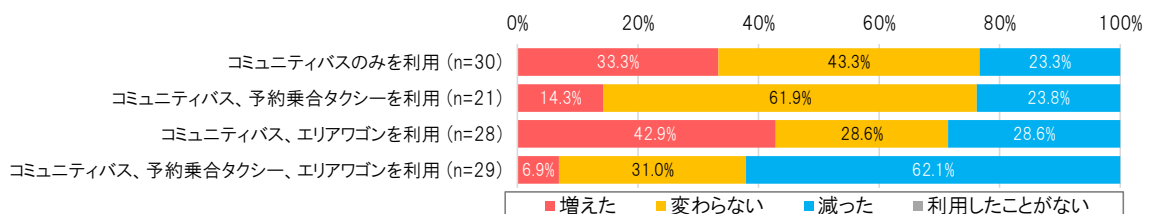
■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関



■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

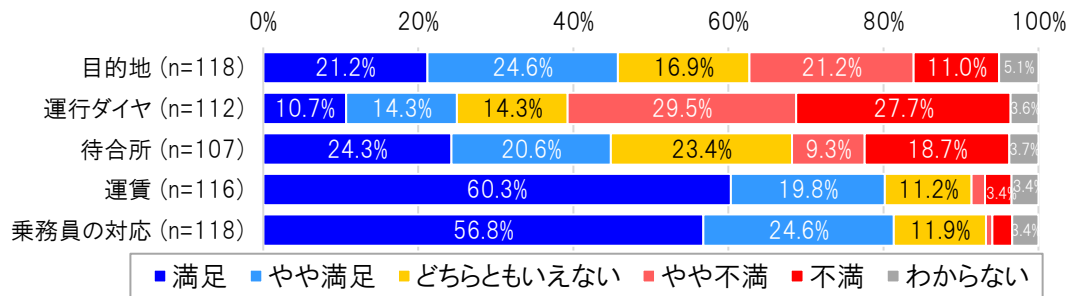


■ コミュニティバスの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



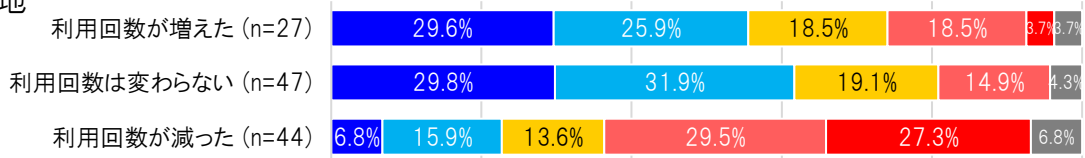
- 運賃と乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると約8割で満足している方が多くっており、一方で運行ダイヤは「やや不満」と「不満」を合わせて約6割の方が不満と回答しています。
- 利用回数の変化別の満足度をみると、利用回数が減った方は、目的地、運行ダイヤ、待合所ともに「やや不満」と「不満」を合わせると5~8割となっています。

■ コミュニティバスの満足度

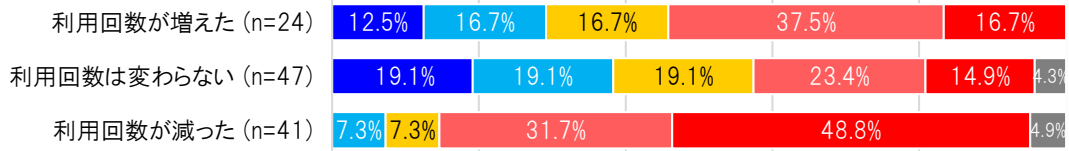


■ コミュニティバスの満足度（利用回数の変化別）

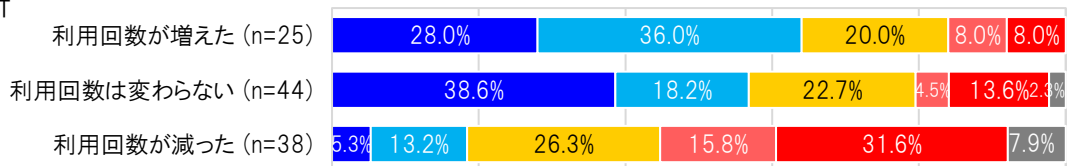
① 目的地



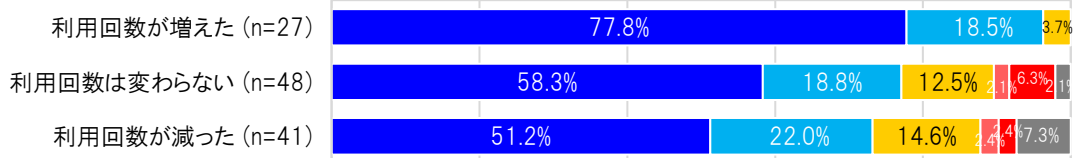
② 運行ダイヤ



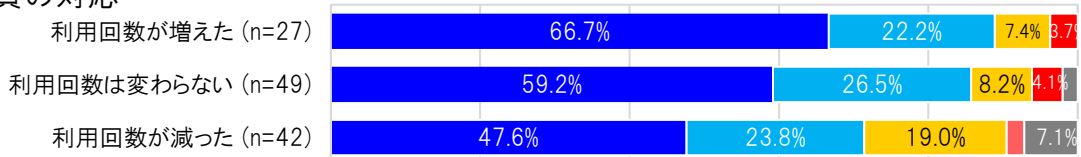
③ 待合所



④ 運賃



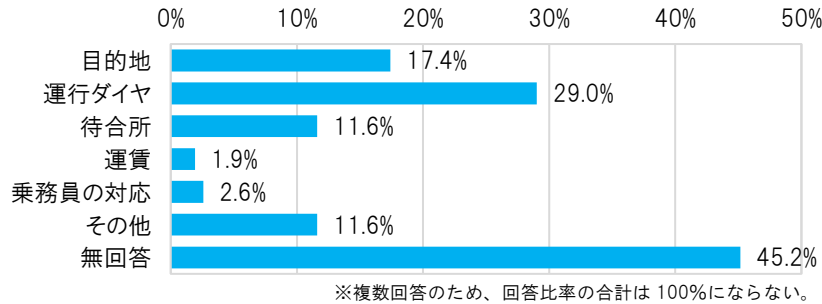
⑤ 乗務員の対応



■ 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

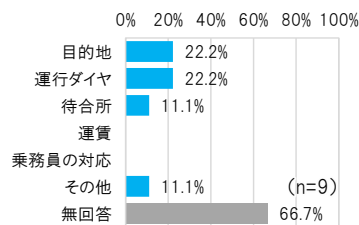
- コミュニティバスで改善してほしいことは、運行ダイヤが29.0%で最も多く、次いで目的地の17.4%となっています。
- 地区別に見ると、筑穂地区では運行ダイヤが32.5%で最も多く、次いで目的地27.5%となっています。

■ コミュニティバスで改善してほしいこと

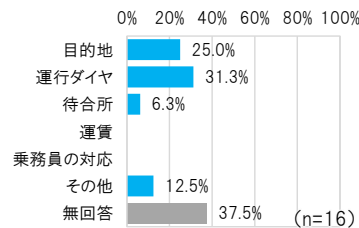


■ コミュニティバスで改善してほしいこと（地区別）

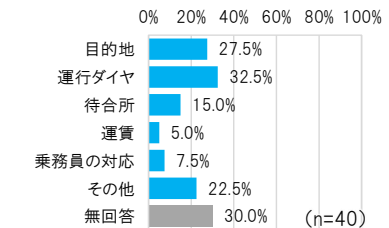
【穎田地区】



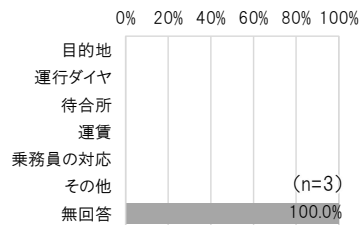
【鎮西地区】



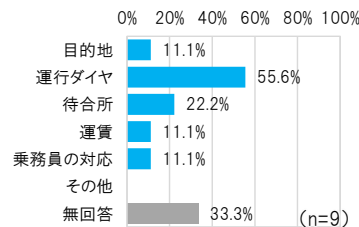
【筑穂地区】



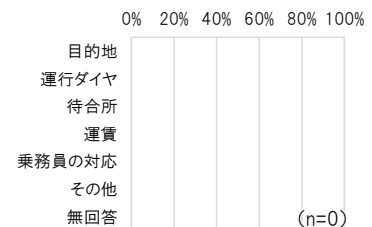
【鯉田地区】



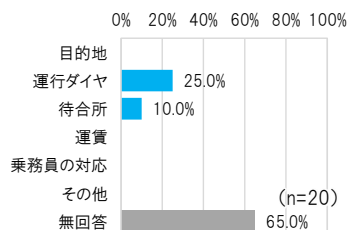
【飯塚東地区】



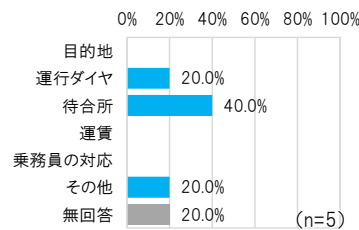
【菰田地区】



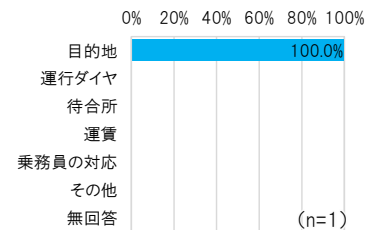
【幸袋地区】



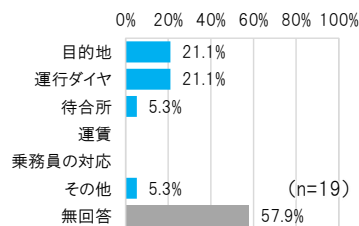
【庄内地区】



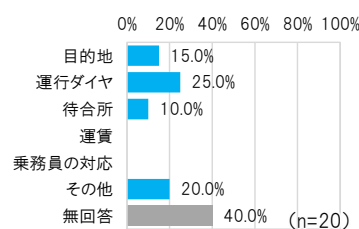
【飯塚片島地区】



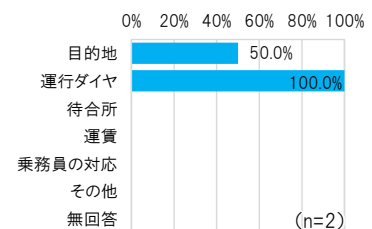
【二瀬地区】



【穂波地区】



【立岩地区】

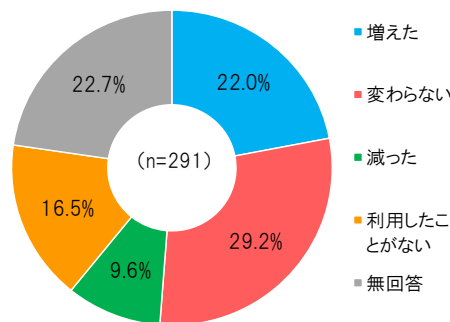


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

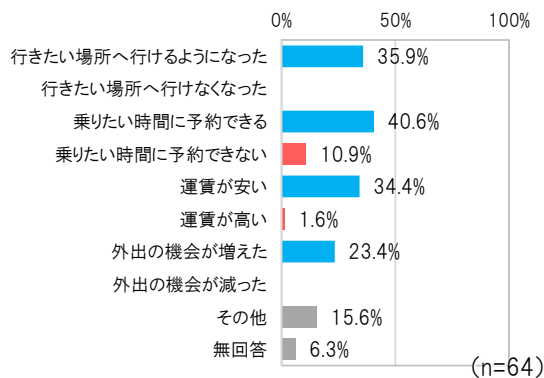
3) 予約乗合タクシー

- 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）

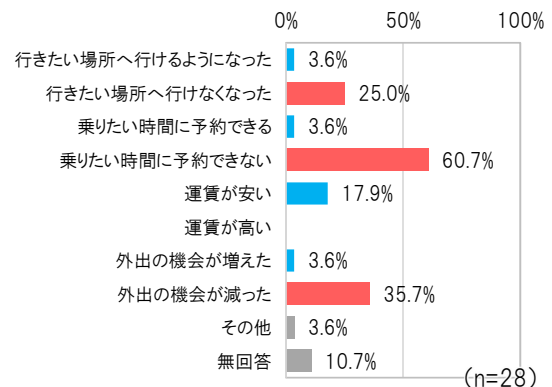


■ 利用回数が「増えた」理由



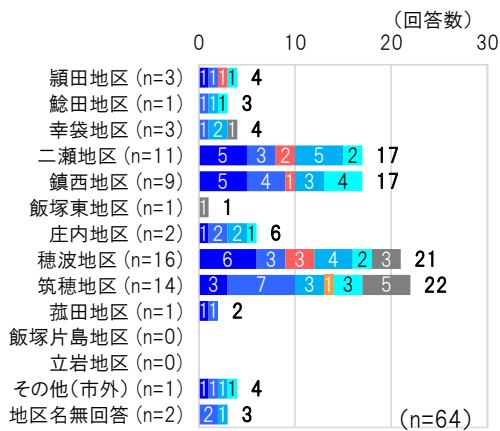
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

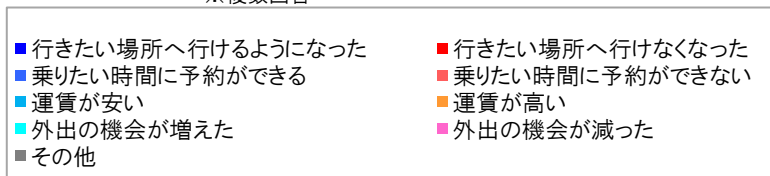
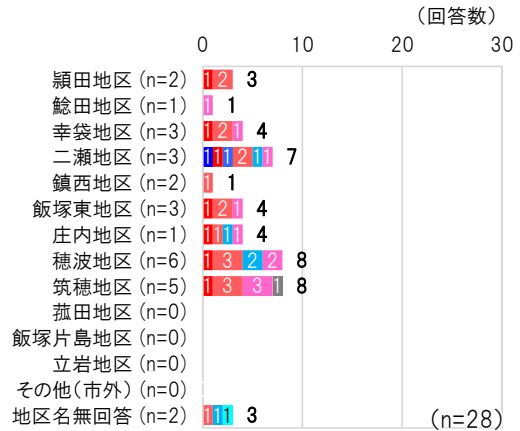


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

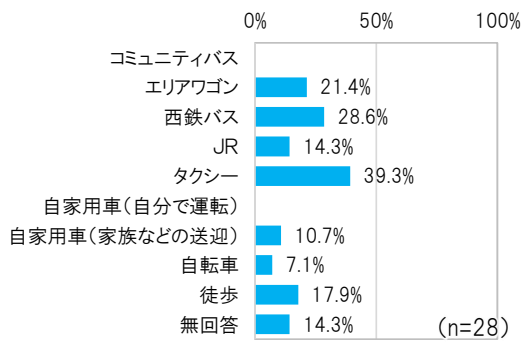
■ 利用回数が「増えた」理由（地区別）



■ 利用回数が「減った」理由（地区別）

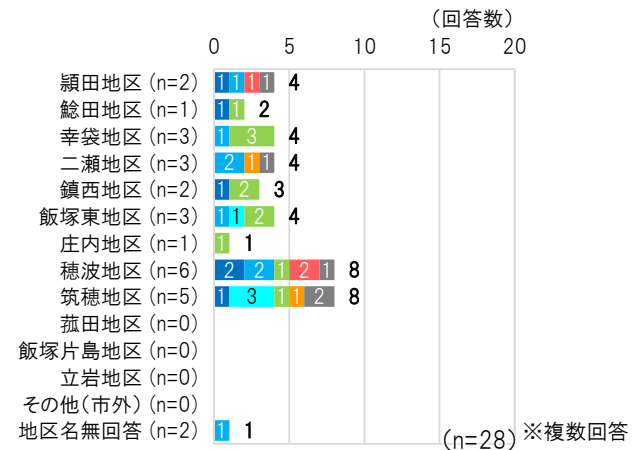


■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関

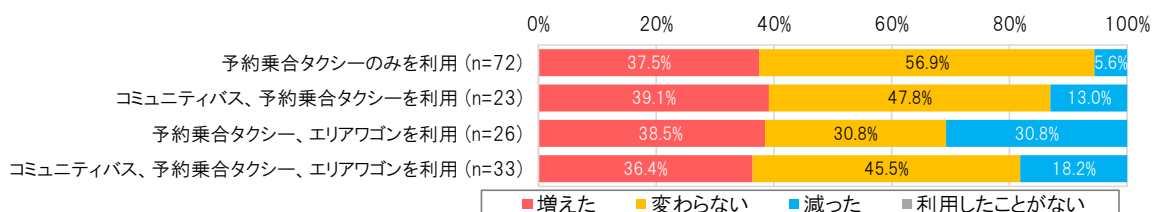


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

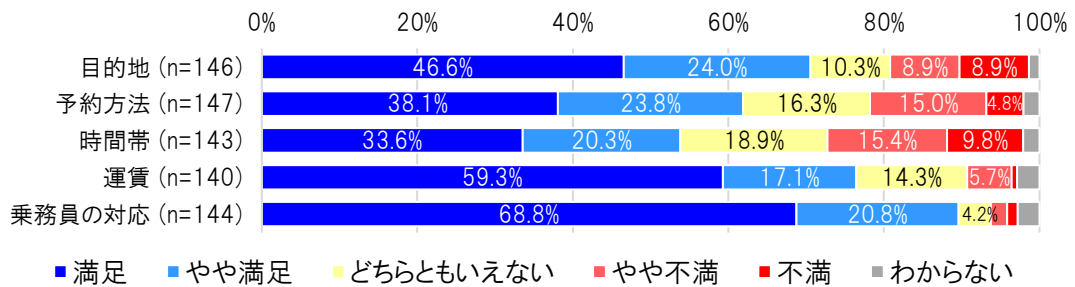


■ 予約乗合タクシーの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



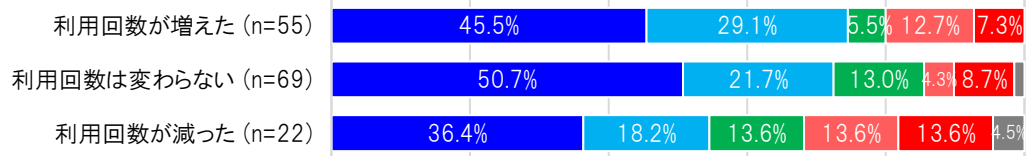
- 目的地と運賃、乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると7~9割となっており、満足している方が多くなっており、一方で予約方法と時間帯は「やや不満」と「不満」を合わせて約3割の方が不満に感じています。
- 利用回数の変化別の満足度をみると、利用回数が減った方は、時間帯で「やや不満」と「不満」が多くなっており約5割となっています。

■ 予約乗合タクシーの満足度

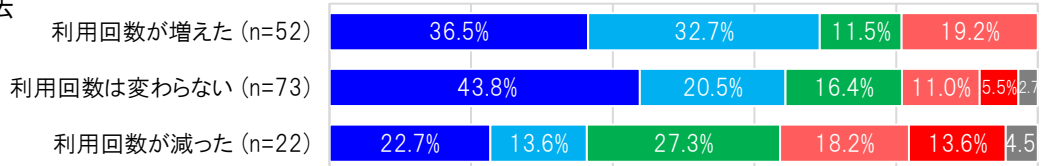


■ 予約乗合タクシーの満足度（利用回数の変化別）

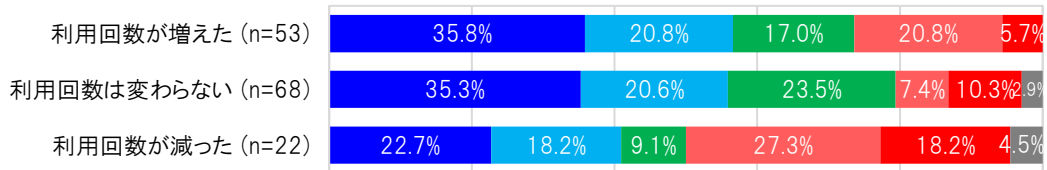
① 目的地



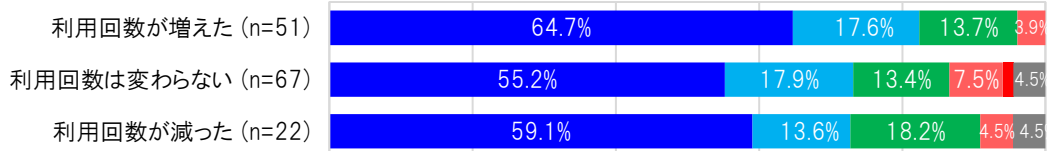
② 予約方法



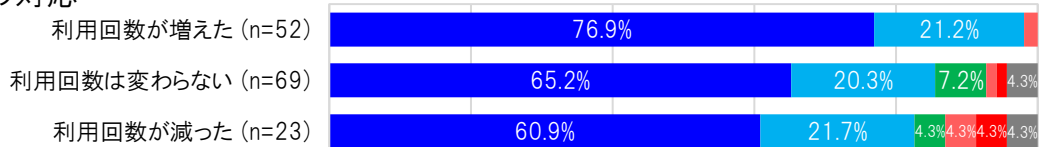
③ 時間帯



④ 運賃



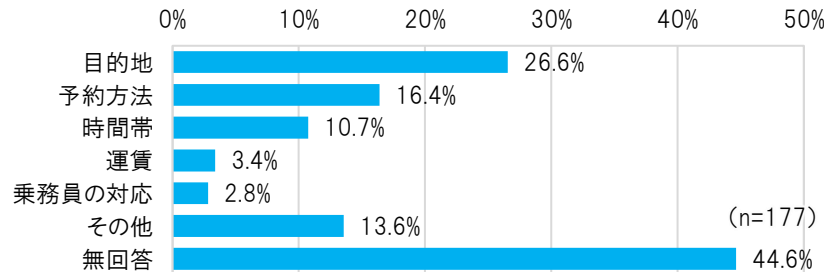
⑤ 乗務員の対応



■ 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

- 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。

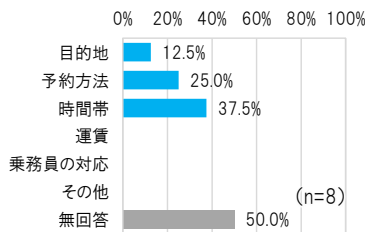
■ 予約乗合タクシーで改善してほしいこと



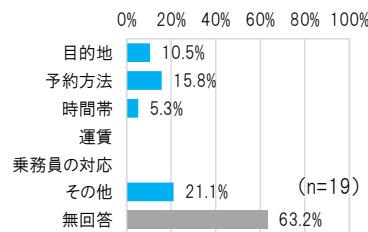
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 予約乗合タクシーで改善してほしいこと（地区別）

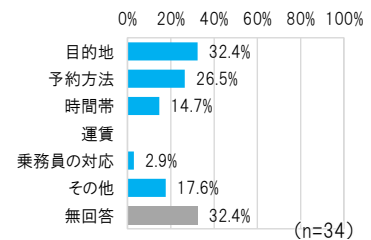
【鯉田地区】



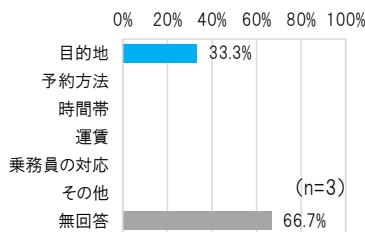
【鎮西地区】



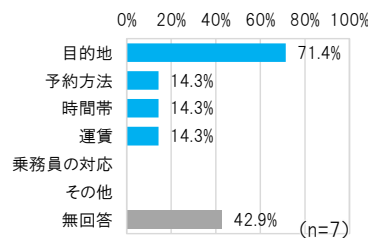
【筑穂地区】



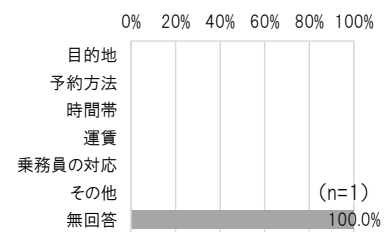
【鯉田地区】



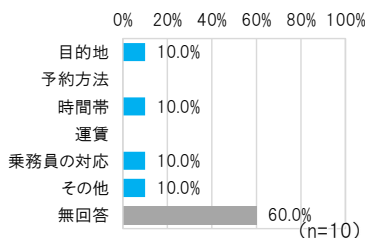
【飯塚東地区】



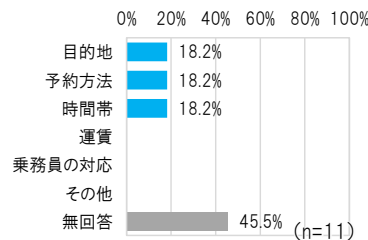
【菰田地区】



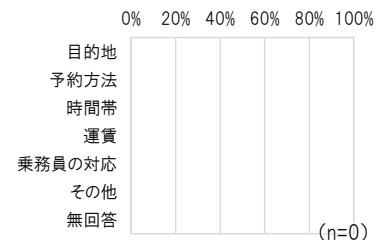
【幸袋地区】



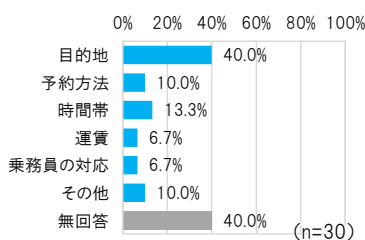
【庄内地区】



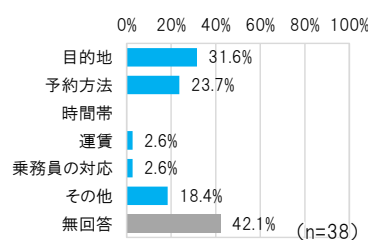
【飯塚片島地区】



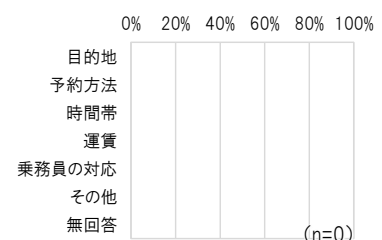
【二瀬地区】



【穂波地区】



【立岩地区】

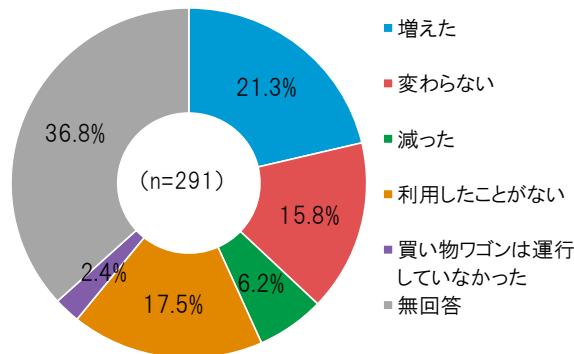


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

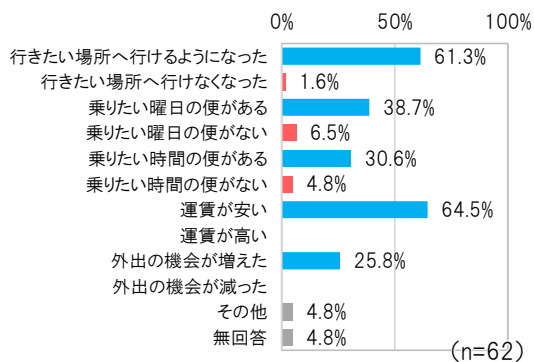
4) エリアワゴン

- 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）

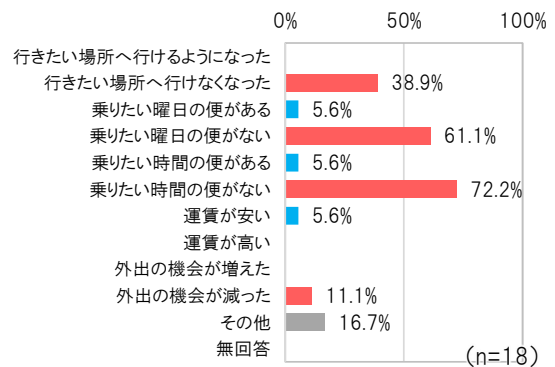


■ 利用回数が「増えた」理由



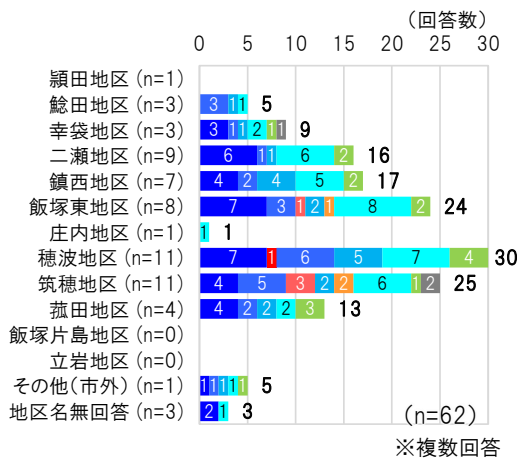
※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

■ 利用回数が「減った」理由

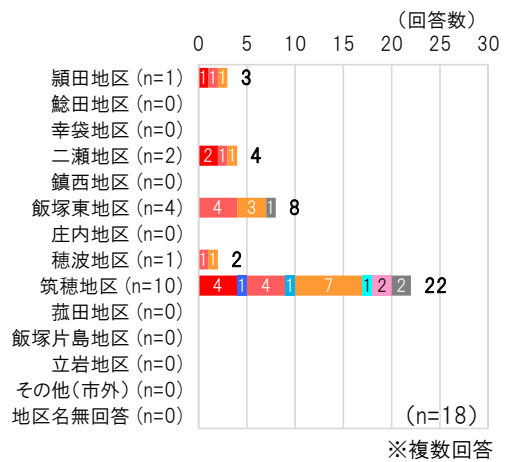


※複数回答のため、回答比率の合計は100%にならない。

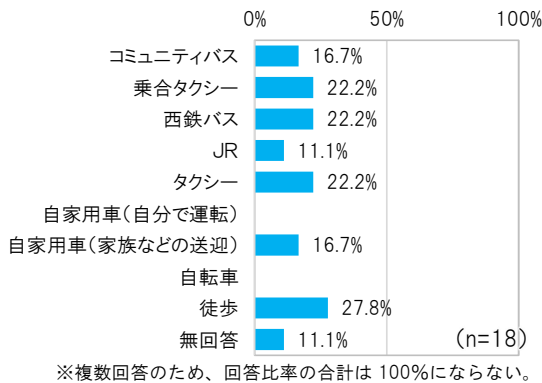
■ 利用回数が「増えた」理由（地区別）



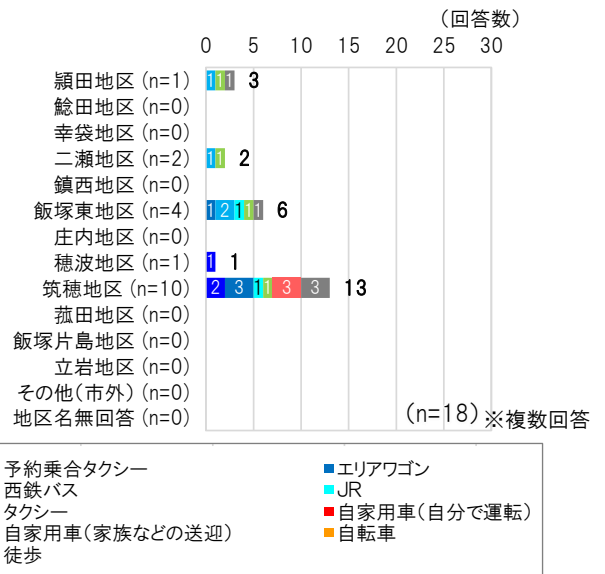
■ 利用回数が「減った」理由（地区別）



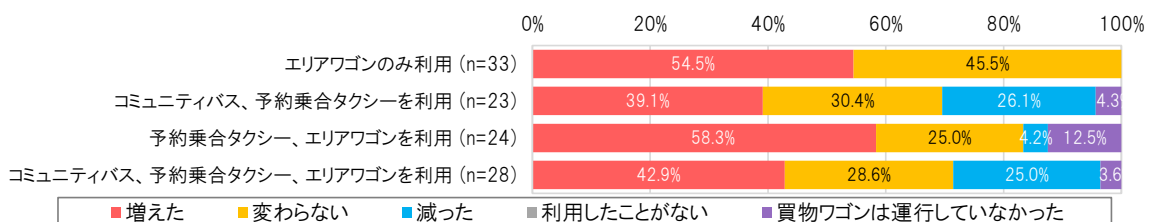
■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関



■ 利用回数が「減った」人の代替交通機関（地区別）

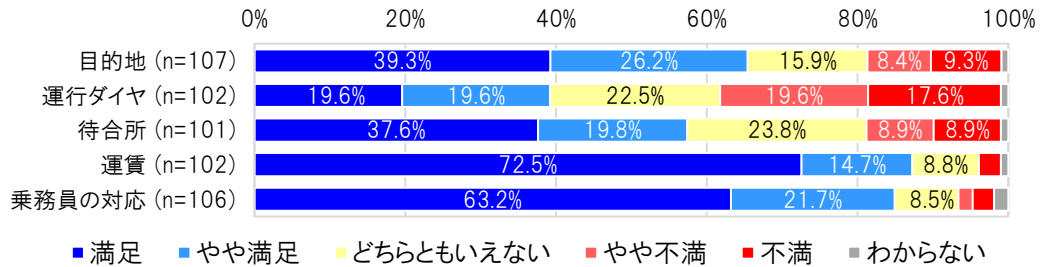


■ エリアワゴンの利用回数の変化（日常の利用コミュニティ交通機関別）



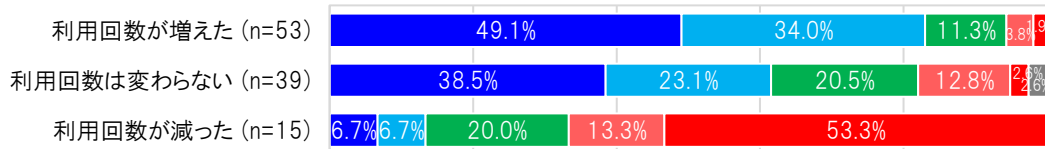
- 運賃と乗務員の対応は、「満足」と「やや満足」を合わせると約8割で満足している方が多くっており、一方で運行ダイヤは「やや不満」と「不満」を合わせると約4割となっており、ダイヤに対して不満を感じる方が多くなっています。
- 利用回数の変化別に満足度をみると、利用回数が減った方は、目的地、運行ダイヤ、待合所ともに「やや不満」と「不満」を合わせると5割超となっています。特に運行ダイヤでは「やや不満」と「不満」を合わせると9割以上となっています。

■ エリアワゴンの満足度

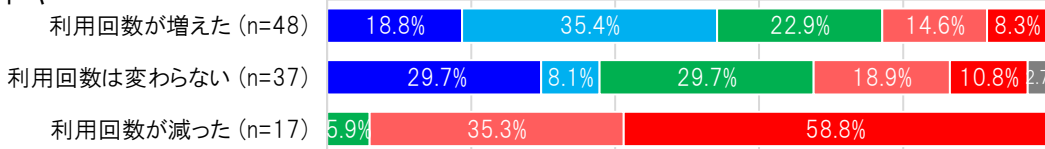


■ エリアワゴンの満足度（利用回数の変化別）

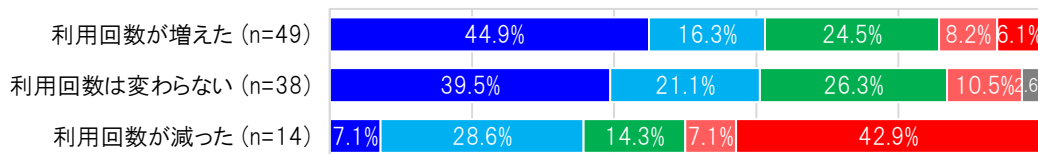
① 目的地



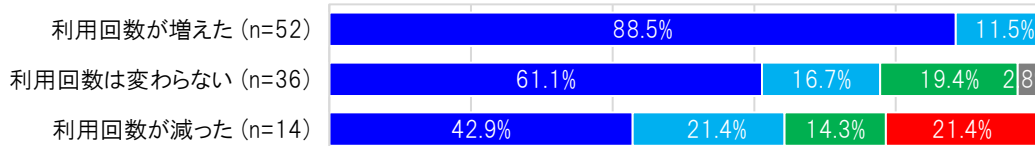
② 運行ダイヤ



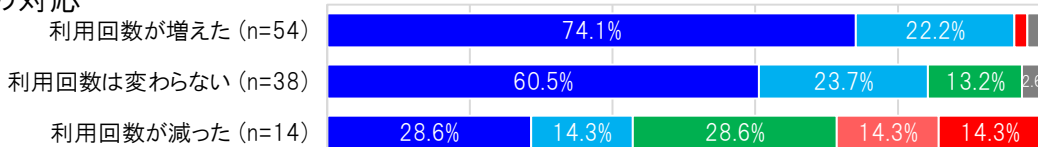
③ 待合所



④ 運賃



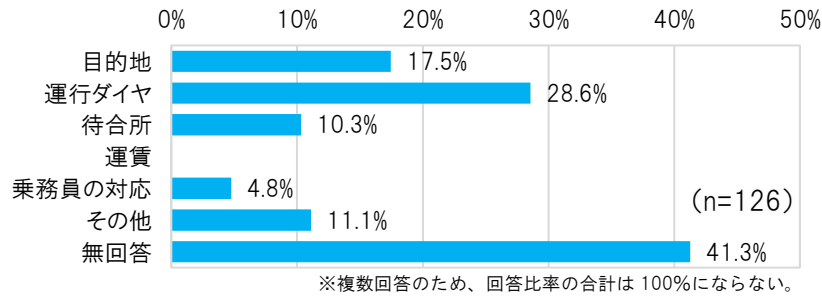
⑤ 乗務員の対応



■ 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

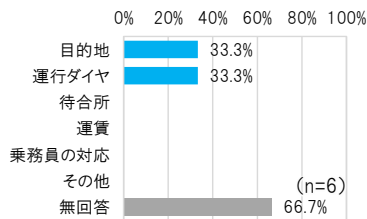
- エリアワゴンで改善してほしいことは、運行ダイヤが28.6%で最も多く、次いで目的地の17.5%となっています。
- 地区別にみると、鎮西地区、筑穂地区、飯塚東地区、幸袋地区、二瀬で運行ダイヤが最も多く、庄内地区では待合所、穂波地区では目的地が最も多くなっています。

■ エリアワゴンで改善してほしいこと

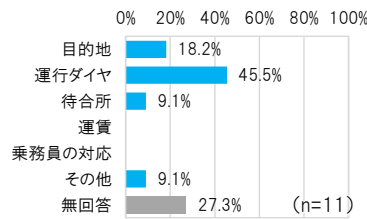


■ エリアワゴンで改善してほしいこと（地区別）

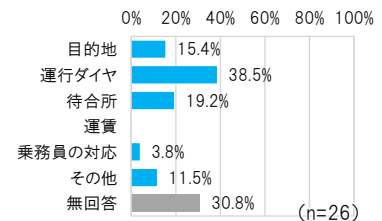
【穎田地区】



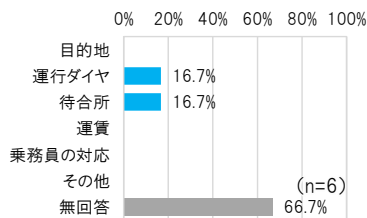
【鎮西地区】



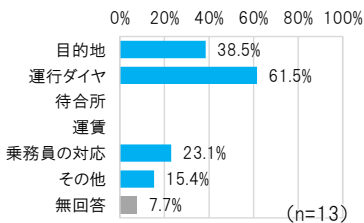
【筑穂地区】



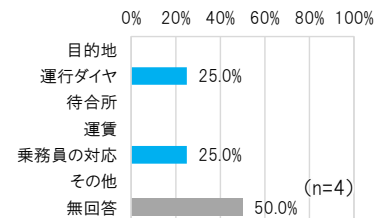
【鯉田地区】



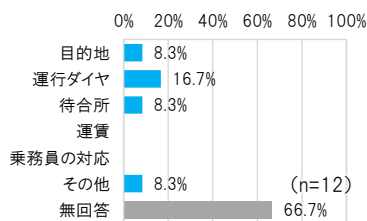
【飯塚東地区】



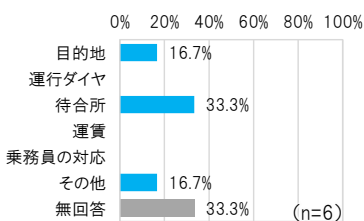
【菰田地区】



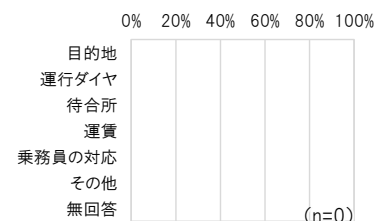
【幸袋地区】



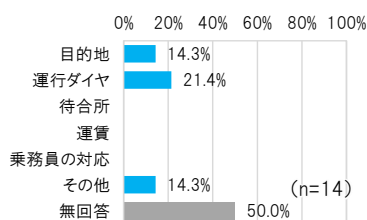
【庄内地区】



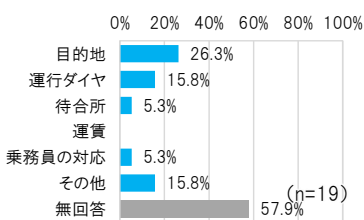
【飯塚片島地区】



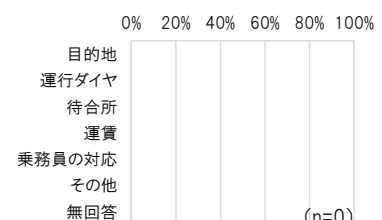
【二瀬地区】



【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を運行する事業者 (鉄道1社・乗合バス1社・貸切バス1社・タクシー7社の計10社) ※うちタクシー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

●鉄道各路線の利用状況

回答
○ 篠栗線（篠栗～桂川）、筑豊本線（折尾～桂川）（桂川～原田）、後藤寺線（新飯塚～後藤寺）の令和2年度のご利用状況はコロナ禍前の6～7割程度、令和3年度は7～8割程度となっている。移動需要は緩やかに回復しているものの、コロナ禍前に戻ることはなく厳しい状況は続くと予想している。

●飯塚市内各駅の利用状況

回答
○ 飯塚市内でご利用の多い駅の1日あたり乗車人員は、令和2年度で新飯塚駅2,994人、飯塚駅757人、筑前大分駅468人、天道駅415人、鯉田駅279人であり、コロナ禍前の7～8割程度に減少した。令和3年度には新飯塚駅3,399人、飯塚駅805人、筑前大分駅482人、天道駅459人、鯉田駅319人とやや回復したものの、コロナ禍前の7～9割程度に留まっている。

●運営状況

回答
○ 新型コロナウイルスの流行に伴う移動需要の減少や個人消費の低迷等により、鉄道事業の運営は厳しさが増している。

●利用者からよくお聞きするご意見、ご要望

回答
○ ダイヤ改正を行った際は、お客さまのご利用状況に応じた利便性の変化について多くのご意見やご要望をいただく。

●行政や利用者に対してのご意見、ご要望

回答
○ 地域の活性化のために、これまで以上に自治体との連携を図りたい。
○ 自治体や他の交通事業者と協力して、駅を利用しやすい環境づくりを進めたい。

2) 乗合バス運行事業者によるご意見・ご要望

●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
<input type="radio"/> 【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） <input type="radio"/> 平均年齢は51.5歳となっている。 <input type="radio"/> コロナ禍による人員整理は一切行っていない。 <input type="radio"/> 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
<input type="radio"/> 【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。 ○ 令和2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

●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

●利用状況

回答者	回答
A社	<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社	<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社	<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。 ○ 令和2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。 ○ 沢井製薬の第二九州工場の竣工により、今後も利用が見込める。
D社	<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。
E社	<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。
F社	<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社	<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。 ○ 令和元年度より収入はかなり減少している。
B社	<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社	<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社	<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。
E社	<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。
F社	<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社	<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社	<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社	<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社	<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。
E社	<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。
F社	<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社	<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社	<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社	<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社	<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。
E社	<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。
F社	<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社	<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社	<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社	<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社	<ul style="list-style-type: none"> ○求人広告を載せてはいるが効果がない。
F社	<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社	○ 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社	○ 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社	○ 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社	○ 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社	○ 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法整備を進めてほしい。
C社	○ 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社	○ 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。
E社	○ 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。
F社	○ 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。