

地域の概況・移動実態

筑紫野市全体の概況

- 市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じる一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



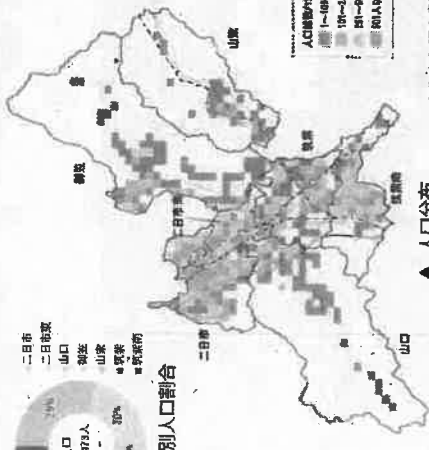
▲人口推移(市全体・年代3区分別)  
出典:国勢調査(1980~2020)、国立社会保障・人口問題研究所(2025~2045)

二日市東地域の人口特性

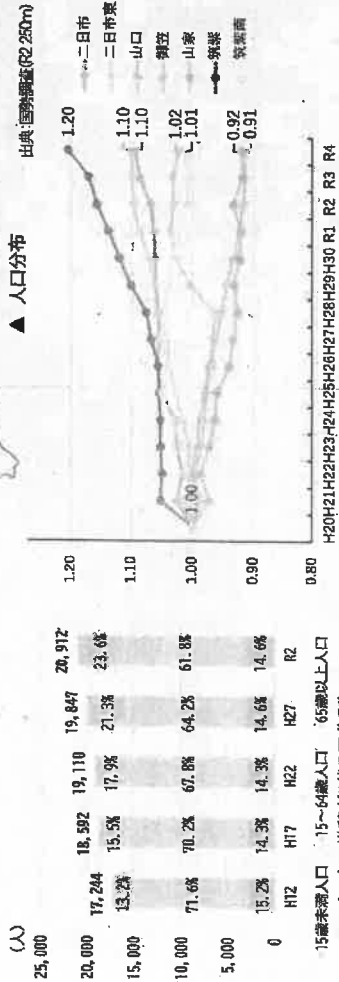
- 二日市東地域は、市全体で約20%の人口を占めており、西鉄築駅や野瀬街連駅、JR二日市駅の周辺に人口が集中しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約3,000人増加していますが、15歳未満と15~64歳の人口割合は減少しており、二日市東地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、二日市東地域は緩やかに増加していますが、今後は市全体の人口が減少するに当たり、二日市東地域でも人口が減少することが予想されます。



▲地区別人口割合



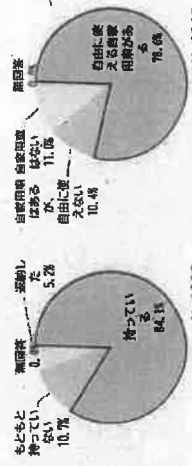
▲人口分布



▲人口推移(年代3区分別)  
出典:国勢調査

二日市東地域の移動手段・移動実態

- 市全体で見ると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



▲運転免許保有状況  
資料:市庁アンケート調査

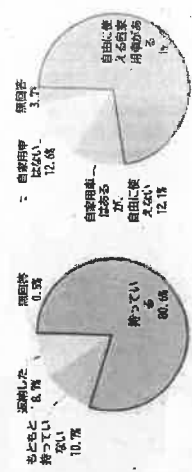
- 市全体で見ると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



▲外出目的別の公共交通手段別  
資料:市庁アンケート調査

二日市東地域

- 二日市東地域では、運転免許証を約80%の人が保有しており、約75%の人が自家用車を1台以上保有しています。



▲運転免許保有状況  
資料:市庁アンケート調査

- 二日市東地域では、通勤・通学や通院では徒歩と自家用車での移動が多くなくなっています。また、市全体と比較して、鉄道での移動が多いです。



▲外出目的別の公共交通手段別  
資料:市庁アンケート調査

- 通勤・通学での目的地は、福岡市が多く、次いで筑紫野市内が多くなっています。
- 買い物での目的地は、イオンモール筑紫野とゆめタウン筑紫野が最も多く、次いでレガネット朝倉街道が多くなっています。
- 通院での目的地は、市内では福大筑紫病院が多い一方で、福岡市へ通院されている方も多く見られます。

順位	目的地	回答数
1	福岡市	40
2	筑紫野市内	18
3	大野城市	6
4	大野城市	5
5	筑紫野市	4
6	小倉市	4
7	久野米市	2
8	久野米市	2
9	久野米市	2
その他(回答数1件以上の目的地)		92
回答数		163

順位	目的地	回答数
1	イオンモール筑紫野	51
2	ゆめタウン筑紫野	39
3	レガネット	28
4	筑紫野市	21
5	マルキョウ	18
6	ドラッグストアコスモス	16
7	ルミエール	3
8	ドラッグストアモリ	2
9	TRIASmart筑紫野店	2
その他(回答数1件以上の目的地)		7
市外		3
県外		6
その他(目的地不明)		11
回答数		163

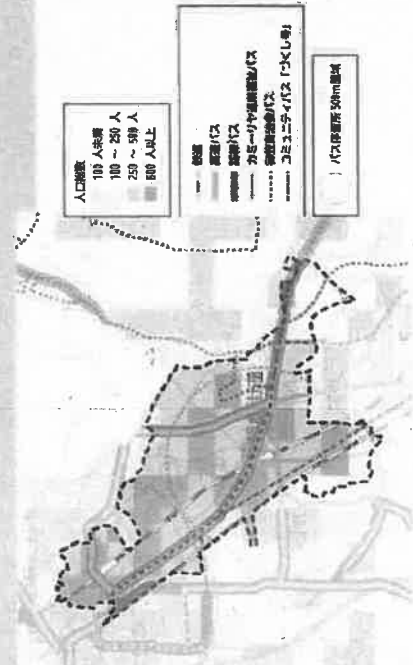
順位	目的地	回答数
1	筑紫野市内	12
2	福岡大学筑紫野病院	8
3	安田病院	5
4	山山病院	4
5	済生会二日市病院	4
6	その他	32
7	福岡市	14
8	大野城市	5
9	大野城市	3
10	小倉市	3
11	春日市	3
12	春日市	1
13	春日市	1
14	春日市	1
15	春日市	1
16	春日市	1
17	春日市	1
18	春日市	1
19	春日市	1
20	春日市	1
21	春日市	1
22	春日市	1
23	春日市	1
24	春日市	1
25	春日市	1
26	春日市	1
27	春日市	1
28	春日市	1
29	春日市	1
30	春日市	1
31	春日市	1
32	春日市	1
33	春日市	1
34	春日市	1
35	春日市	1
36	春日市	1
37	春日市	1
38	春日市	1
39	春日市	1
40	春日市	1
41	春日市	1
42	春日市	1
43	春日市	1
44	春日市	1
45	春日市	1
46	春日市	1
47	春日市	1
48	春日市	1
49	春日市	1
50	春日市	1
51	春日市	1
52	春日市	1
53	春日市	1
54	春日市	1
55	春日市	1
56	春日市	1
57	春日市	1
58	春日市	1
59	春日市	1
60	春日市	1
61	春日市	1
62	春日市	1
63	春日市	1
64	春日市	1
65	春日市	1
66	春日市	1
67	春日市	1
68	春日市	1
69	春日市	1
70	春日市	1
71	春日市	1
72	春日市	1
73	春日市	1
74	春日市	1
75	春日市	1
76	春日市	1
77	春日市	1
78	春日市	1
79	春日市	1
80	春日市	1
81	春日市	1
82	春日市	1
83	春日市	1
84	春日市	1
85	春日市	1
86	春日市	1
87	春日市	1
88	春日市	1
89	春日市	1
90	春日市	1
91	春日市	1
92	春日市	1
93	春日市	1
94	春日市	1
95	春日市	1
96	春日市	1
97	春日市	1
98	春日市	1
99	春日市	1
100	春日市	1
回答数		86

▲外出目的別の目的地(二日市東地域)  
資料:市庁アンケート調査

公共交通の現状

公共交通サービス

- 二日市東地域内は、鉄道（JR鹿野本線・筑豊本線、西鉄天神大牟田線）と路線バス、コミュニティバス、上りバス、カミール、巡回福祉バスが運行しています。
- バス停の500m圏域をみると、人口が分布している地域をおおむねカバーしています。



▲ 人口分布メッシュ・バス停圏域図

公共交通の利用状況

- JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、戻っていない状況です。

(百/日)	JR鹿野本線・筑豊本線	西鉄天神大牟田線
600	483.9	461.8
500	461.8	474.1
400	483.2	498.5
300	461.5	496.5
200	493.1	488.2
100	482.4	491.5
0	488.5	496.5

公共交通事業の現状

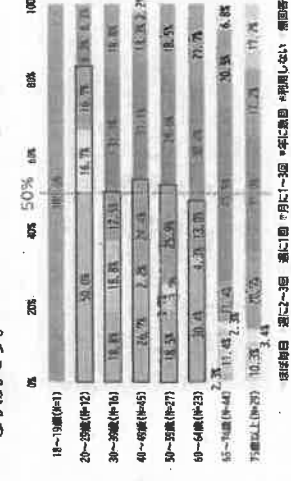
- 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者数は減少傾向にあります。

(人)	労働者数	平均年齢	(歳)
200,000	47.8	47.9	47.2
150,000	46.9	47.9	48.0
100,000	44.2	46.0	46.0
50,000	43.2	44.0	44.0
0	42.0	42.0	42.0

▲ 運輸業・郵便業の労働者数・平均年齢の推移（福岡県）

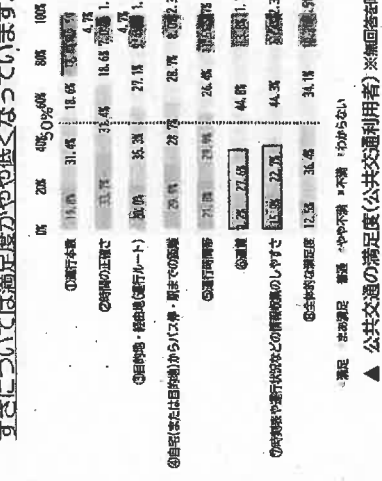
二日市東地域の公共交通の利用実態（資料：市民アンケート調査結果）

- 二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 公共交通の利用頻度（二日市東地域・年代別）

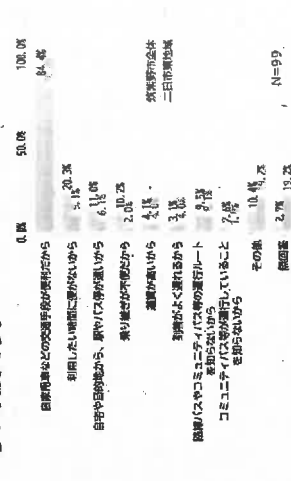
- 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方が半数以上ですが、運賃や信頼性のしやすさについては満足度がやや低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）※無回答を除く

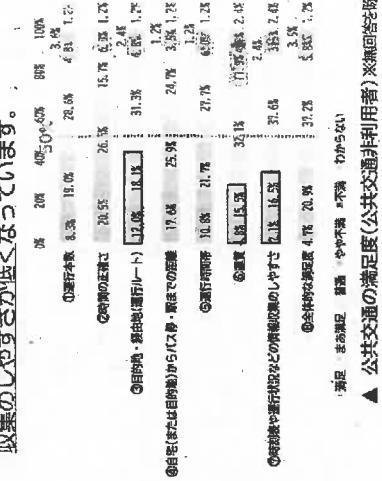
公共交通の利用しない理由（複数回答可）

- 公共交通利用者は、公共交通利用者より、やや満足度が低く、特に運行ルートや運賃、信頼性のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

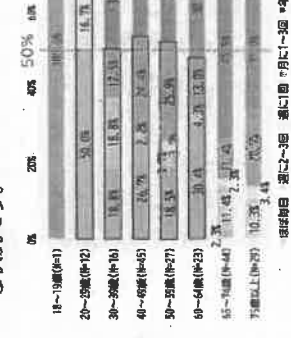
- 公共交通利用者は、公共交通利用者より、やや満足度が低く、特に運行ルートや運賃、信頼性のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）※無回答を除く

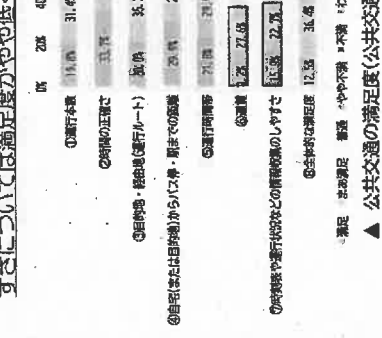
二日市東地域と比較して、二日市東地域

- 市全体と比較して、二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 二日市東地域と比較して、二日市東地域

- 市全体と比較して、二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 二日市東地域と比較して、二日市東地域

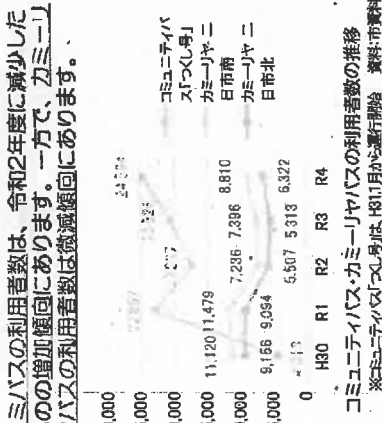
公共交通の利用実態（資料：市民アンケート調査結果）

- 市全体と比較して、二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

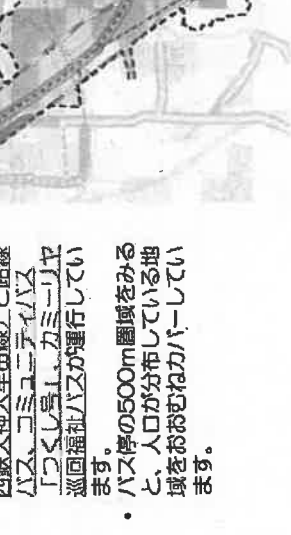
- 公共交通利用者は、公共交通利用者より、やや満足度が低く、特に運行ルートや運賃、信頼性のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）※無回答を除く

公共交通の利用実態（資料：市民アンケート調査結果）

- 市全体と比較して、二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

- 公共交通利用者は、公共交通利用者より、やや満足度が低く、特に運行ルートや運賃、信頼性のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）※無回答を除く

公共交通の利用実態（資料：市民アンケート調査結果）

- 市全体と比較して、二日市東地域では、20～64歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

- 公共交通利用者は、公共交通利用者より、やや満足度が低く、特に運行ルートや運賃、信頼性のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）※無回答を除く

▲ 二日市東地域と比較して、二日市東地域

地域の概況・移動実態

筑紫野市全体の概況

- 市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じる一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



出典：国勢調査(1980～2020)、国立社会調査・人口問題研究所(2025～2045)

御笠地域の人口特性

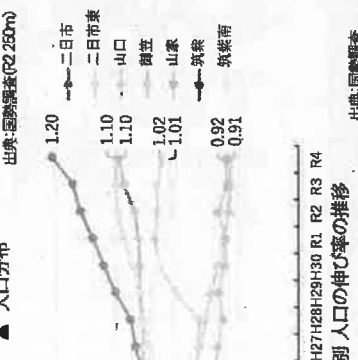
- 御笠地域は、市全体で約9%の人口を占めており、県道沿いに人口が集中しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約1,000人減少しており、そのうえ15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、御笠地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、御笠地域は緩やかに減少しており、今後は市全体の人口が減少するに当たり、御笠地域でも人口がさらに減少することが予想されます。



▲地区別人口割合



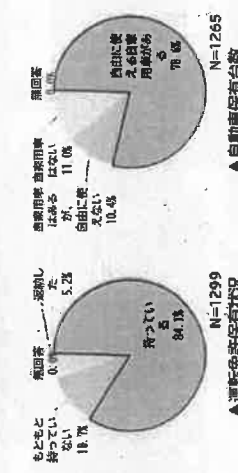
▲人口分布



▲地域別人口の伸び率の推移

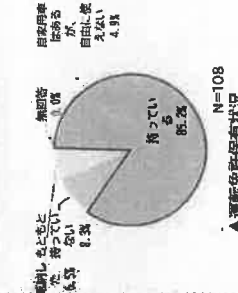
御笠地域の移動手段・移動実態

- 市全体で見ると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



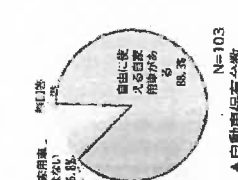
▲運転免許保有状況

- 御笠地域では、運転免許証を約85%の人が保有しており、約88%の人が自家用車を1台以上保有しています。

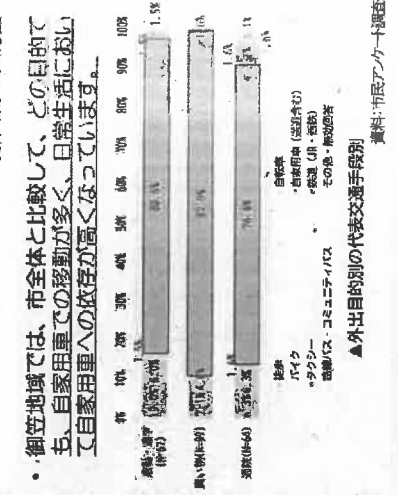


▲運転免許保有状況

- 御笠地域では、市全体と比較して、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。

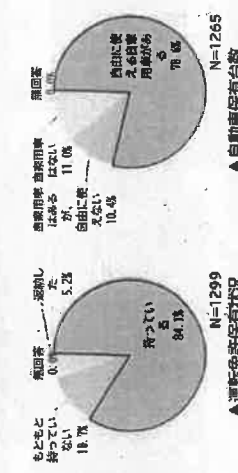


▲自動車保有台数

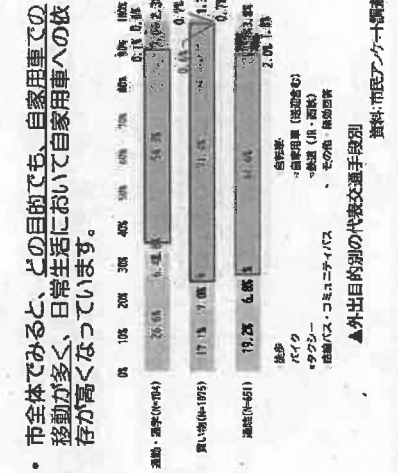


▲外目的別の代表交通手段別

- 市全体で見ると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



▲外目的別の代表交通手段別



▲外目的別の代表交通手段別

順位	回着数	目的地
1	17	筑紫野市内
2	4	筑紫野市内
3	3	筑紫野市内
4	2	筑紫野市内
5	2	筑紫野市内
6	2	筑紫野市内
7	2	筑紫野市内
8	2	筑紫野市内
9	2	筑紫野市内
10	2	筑紫野市内
11	2	筑紫野市内
12	2	筑紫野市内
13	2	筑紫野市内
14	2	筑紫野市内
15	2	筑紫野市内
16	2	筑紫野市内
17	2	筑紫野市内
18	2	筑紫野市内
19	2	筑紫野市内
20	2	筑紫野市内
21	2	筑紫野市内
22	2	筑紫野市内
23	2	筑紫野市内
24	2	筑紫野市内
25	2	筑紫野市内
26	2	筑紫野市内
27	2	筑紫野市内
28	2	筑紫野市内
29	2	筑紫野市内
30	2	筑紫野市内
31	2	筑紫野市内
32	2	筑紫野市内
33	2	筑紫野市内
34	2	筑紫野市内
35	2	筑紫野市内
36	2	筑紫野市内
37	2	筑紫野市内
38	2	筑紫野市内
39	2	筑紫野市内
40	2	筑紫野市内
41	2	筑紫野市内
42	2	筑紫野市内
43	2	筑紫野市内
44	2	筑紫野市内
45	2	筑紫野市内
46	2	筑紫野市内
47	2	筑紫野市内
48	2	筑紫野市内
49	2	筑紫野市内
50	2	筑紫野市内
51	2	筑紫野市内
52	2	筑紫野市内
53	2	筑紫野市内
54	2	筑紫野市内
55	2	筑紫野市内
56	2	筑紫野市内
57	2	筑紫野市内
58	2	筑紫野市内
59	2	筑紫野市内
60	2	筑紫野市内
61	2	筑紫野市内
62	2	筑紫野市内
63	2	筑紫野市内
64	2	筑紫野市内
65	2	筑紫野市内
66	2	筑紫野市内
67	2	筑紫野市内
68	2	筑紫野市内
69	2	筑紫野市内
70	2	筑紫野市内
71	2	筑紫野市内
72	2	筑紫野市内
73	2	筑紫野市内
74	2	筑紫野市内
75	2	筑紫野市内
76	2	筑紫野市内
77	2	筑紫野市内
78	2	筑紫野市内
79	2	筑紫野市内
80	2	筑紫野市内
81	2	筑紫野市内
82	2	筑紫野市内
83	2	筑紫野市内
84	2	筑紫野市内
85	2	筑紫野市内
86	2	筑紫野市内
87	2	筑紫野市内
88	2	筑紫野市内
89	2	筑紫野市内
90	2	筑紫野市内
91	2	筑紫野市内
92	2	筑紫野市内
93	2	筑紫野市内
94	2	筑紫野市内
95	2	筑紫野市内
96	2	筑紫野市内
97	2	筑紫野市内
98	2	筑紫野市内
99	2	筑紫野市内
100	2	筑紫野市内

▲外出目的別の目的地(御笠地域)

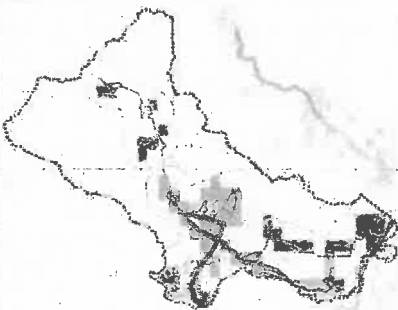
順位	回着数	目的地
1	15	筑紫野市内
2	14	筑紫野市内
3	6	筑紫野市内
4	3	筑紫野市内
5	2	筑紫野市内
6	2	筑紫野市内
7	2	筑紫野市内
8	2	筑紫野市内
9	2	筑紫野市内
10	2	筑紫野市内
11	2	筑紫野市内
12	2	筑紫野市内
13	2	筑紫野市内
14	2	筑紫野市内
15	2	筑紫野市内
16	2	筑紫野市内
17	2	筑紫野市内
18	2	筑紫野市内
19	2	筑紫野市内
20	2	筑紫野市内
21	2	筑紫野市内
22	2	筑紫野市内
23	2	筑紫野市内
24	2	筑紫野市内
25	2	筑紫野市内
26	2	筑紫野市内
27	2	筑紫野市内
28	2	筑紫野市内
29	2	筑紫野市内
30	2	筑紫野市内
31	2	筑紫野市内
32	2	筑紫野市内
33	2	筑紫野市内
34	2	筑紫野市内
35	2	筑紫野市内
36	2	筑紫野市内
37	2	筑紫野市内
38	2	筑紫野市内
39	2	筑紫野市内
40	2	筑紫野市内
41	2	筑紫野市内
42	2	筑紫野市内
43	2	筑紫野市内
44	2	筑紫野市内
45	2	筑紫野市内
46	2	筑紫野市内
47	2	筑紫野市内
48	2	筑紫野市内
49	2	筑紫野市内
50	2	筑紫野市内
51	2	筑紫野市内
52	2	筑紫野市内
53	2	筑紫野市内
54	2	筑紫野市内
55	2	筑紫野市内
56	2	筑紫野市内
57	2	筑紫野市内
58	2	筑紫野市内
59	2	筑紫野市内
60	2	筑紫野市内
61	2	筑紫野市内
62	2	筑紫野市内
63	2	筑紫野市内
64	2	筑紫野市内
65	2	筑紫野市内
66	2	筑紫野市内
67	2	筑紫野市内
68	2	筑紫野市内
69	2	筑紫野市内
70	2	筑紫野市内
71	2	筑紫野市内
72	2	筑紫野市内
73	2	筑紫野市内
74	2	筑紫野市内
75	2	筑紫野市内
76	2	筑紫野市内
77	2	筑紫野市内
78	2	筑紫野市内
79	2	筑紫野市内
80	2	筑紫野市内
81	2	筑紫野市内
82	2	筑紫野市内
83	2	筑紫野市内
84	2	筑紫野市内
85	2	筑紫野市内
86	2	筑紫野市内
87	2	筑紫野市内
88	2	筑紫野市内
89	2	筑紫野市内
90	2	筑紫野市内
91	2	筑紫野市内
92	2	筑紫野市内
93	2	筑紫野市内
94	2	筑紫野市内
95	2	筑紫野市内
96	2	筑紫野市内
97	2	筑紫野市内
98	2	筑紫野市内
99	2	筑紫野市内
100	2	筑紫野市内

▲外出目的別の目的地(御笠地域)

公共交通の現況

公共交通サービス

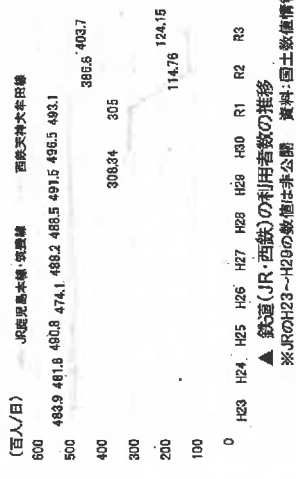
- ・ 地域内は路線バス、御笠自治会バスが運行しています。
- ・ バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています。



▲ 人口分布メッシュ・バス停留域

公共交通の利用状況

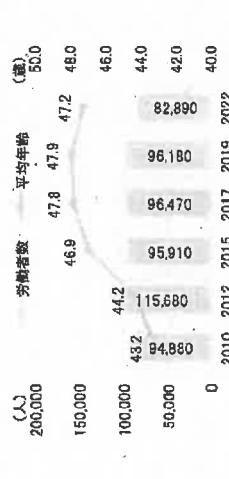
- ・ JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、長っていない状況です。



▲ JRと西鉄の利用状況

公共交通事業者の現状

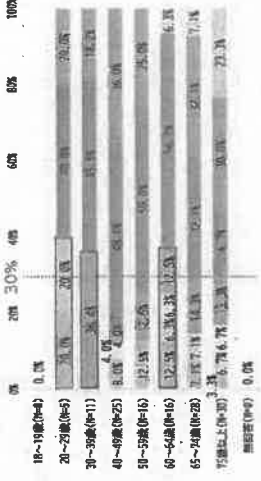
- ・ 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者は減少傾向にあります。



▲ 運輸業・郵便業の労働者数・平均年齢の推移(福岡県)

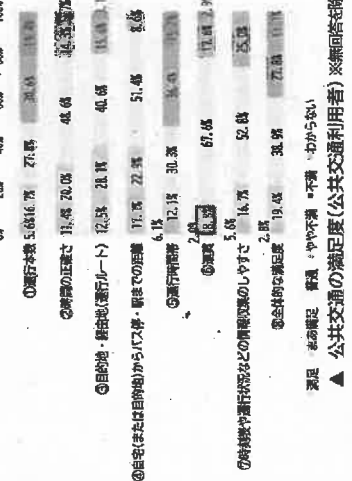
御笠地域の公共交通の利用実態(資料：市民アンケート調査結果)

- ・ 御笠地域では、20~39歳の方と60~64歳の方において、30%以上の方が月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



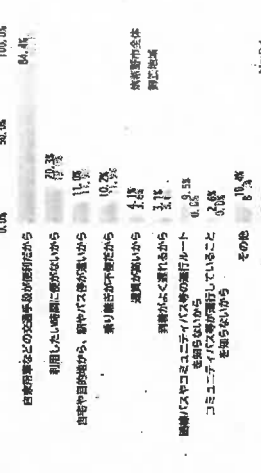
▲ 公共交通の利用頻度(御笠地域・年代別)

- ・ 公共交通利用者の満足度は、全体的にどの項目でも満足度が低く、特に通勤についての満足度が低くなっています。



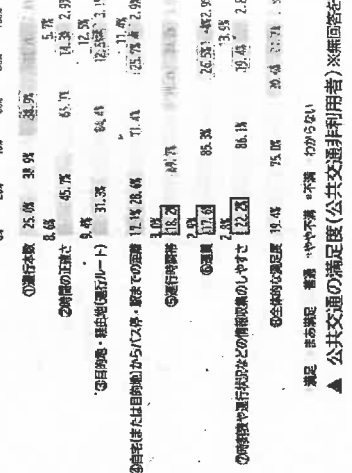
▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

- ・ 市全体と比較して、自家用車などの代替手段が便利という理由で、公共交通を利用しない方が多い状況です。



▲ 公共交通を利用しない理由(複数回答可)

- ・ 公共交通利用者は、公共交通利用者より一層満足度が低く、特に運行時間帯や運賃、情報提供のしやすさが低くなっています。



▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

- ・ 市全体と比較して、御笠地域では、「乗り換えのしやすさ」「時刻の正確さ」「運賃の安さ」や「目的地・経由地(運行ルート)」が、今後の公共交通の課題として望まれていると考えられています。



▲ 日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組

※JRのH23~H29のデータは非公開 資料:国土数値情報

地域の概況・移動実態

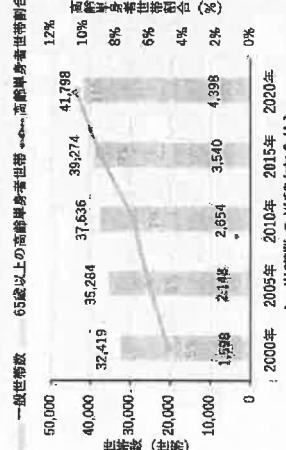
筑紫野市全体の概況

市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じる一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



▲人口推移(市全体・年代3区分別)  
出典:国勢調査(1990～2020)、国立社会保険・人口問題研究所(2025～2045)

少子高齢化が進行する中で、二人暮らしの高齢者の方も増加傾向にあり、2020年には全世帯数の11%を占めています。



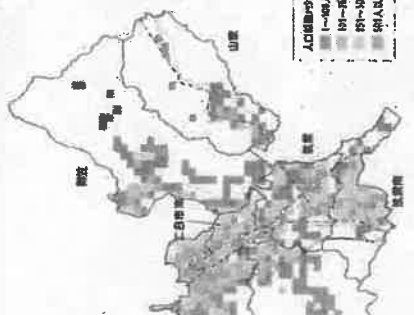
▲世帯数の推移(市全体)  
出典:国勢調査

二日市地域の人口特性

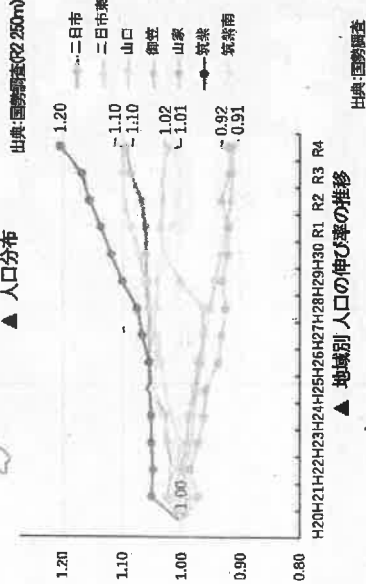
二日市地域は、市全体で約29%の人口を占めており、西鉄二日市駅やJR二日市駅の周辺に人口が集中しています。人口の推移をみると、H12(2000年)から約2万8千人程度で推移しています。一方で、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、二日市地域でも少子高齢化が進行しています。地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、二日市地域は緩やかに増加していますが、今後は市全体の人口が減少するに当たり、二日市地域でも人口が減少することが予想されます。



▲地区別人口割合



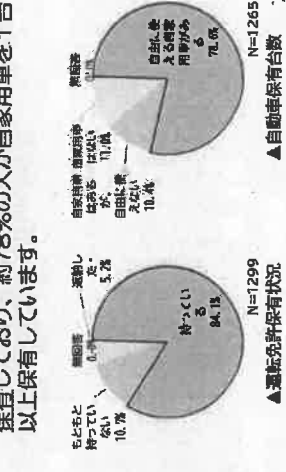
▲人口分布



▲地域別人口の伸び率の推移  
出典:国勢調査

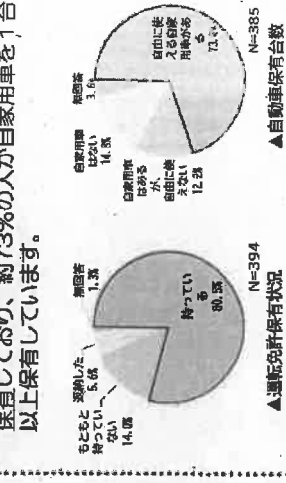
二日市地域の移動手段・移動実態

市全体でみると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



▲運転免許保有状況

二日市地域では、運転免許証を約80%の人が保有しており、約73%の人が自家用車を1台以上保有しています。



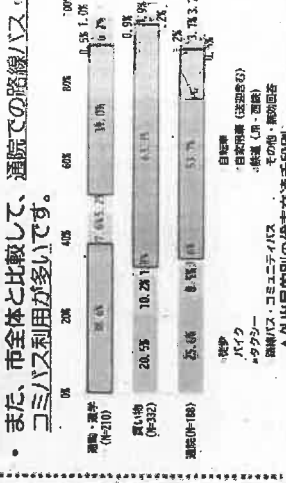
▲自動車保有台数

市全体でみると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



▲外出目的別の代表交通手段別

二日市地域では、通勤・通学では徒歩と自家用車、買い物と通院では自家用車での移動が多くなっています。また、市全体と比較して、通院での路線バス、コミバス利用が多いです。



▲外出目的別の代表交通手段別

通勤・通学での目的地は、福岡市が最も多く、次点が筑紫野市内が多くなっています。買い物での目的地は、ルミエールや、ゆめタウン筑紫野、イオンモール筑紫野が多くなっています。通院での目的地は、市内では福大病院が多い一方で、太宰府市や福岡市へ通院されている方も多くいます。

順位	通勤・通学の目的地	回答数	順位	買物の目的地	回答数	順位	通院の目的地	回答数
1	福岡市	77	1	ルミエール	63	1	筑紫野市内	25
2	筑紫野市内	35	2	イオンモール	60	2	太宰府市	13
3	大牟田市	19	3	ゆめタウン筑紫野	45	3	福岡市	8
4	大野城市	13	4	イトーヨーカドー	43	4	春日市	7
5	春日市	11	5	イオンビッグ	31	5	藤原町	5
6	久野市	6	6	マックスバリュ二日市	24	6	久野市	5
7	久野市	5	7	マックスバリュ二日市	24	7	久野市	5
8	小野市	3	8	イトーヨーカドー	24	8	久野市	5
9	山崎町	3	9	マルシェ	23	9	春日市	4
10	山崎町	2	10	イトーヨーカドー	22	10	春日市	4
11	山崎町	2	11	スターバックス	15	11	春日市	4
12	山崎町	2	12	ドラッグストアセリ	12	12	春日市	4
13	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	13	春日市	4	
14	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	14	春日市	4	
15	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	15	春日市	4	
16	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	16	春日市	4	
17	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	17	春日市	4	
18	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	18	春日市	4	
19	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	19	春日市	4	
20	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	20	春日市	4	
21	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	21	春日市	4	
22	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	22	春日市	4	
23	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	23	春日市	4	
24	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	24	春日市	4	
25	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	25	春日市	4	
26	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	26	春日市	4	
27	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	27	春日市	4	
28	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	28	春日市	4	
29	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	29	春日市	4	
30	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	30	春日市	4	
31	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	31	春日市	4	
32	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	32	春日市	4	
33	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	33	春日市	4	
34	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	34	春日市	4	
35	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	35	春日市	4	
36	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	36	春日市	4	
37	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	37	春日市	4	
38	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	38	春日市	4	
39	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	39	春日市	4	
40	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	40	春日市	4	
41	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	41	春日市	4	
42	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	42	春日市	4	
43	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	43	春日市	4	
44	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	44	春日市	4	
45	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	45	春日市	4	
46	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	46	春日市	4	
47	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	47	春日市	4	
48	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	48	春日市	4	
49	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	49	春日市	4	
50	山崎町	2	その他(回答数1以下の目的地)	18	50	春日市	4	

▲外出目的別の目的地(二日市地域)  
資料:市民アンケート調査

### 公共交通の現況

#### 公共交通サービス

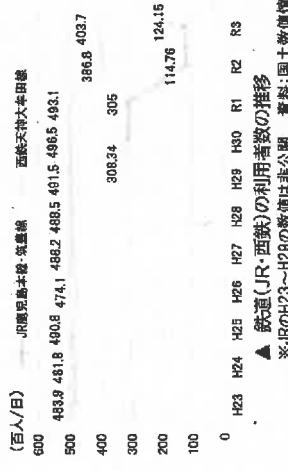
- ・ 地域内は路線バス、高速バス、コミュニティバス「つくし号」、ファミリーバスが運行しています
- ・ バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています



▲ 人口分布メッシュ・バス停留域図

### 公共交通の利用状況

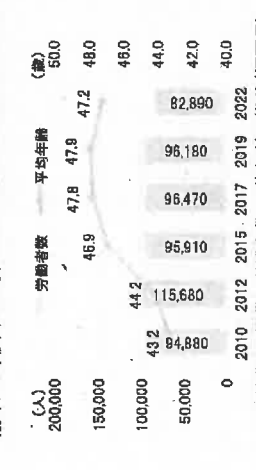
- ・ JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、戻っていない状況です。



▲ 鉄道(JR・西鉄)の利用者数の推移  
※JRのH23～H28の数値は非公開 資料：国土交通省

### 公共交通事業の現状

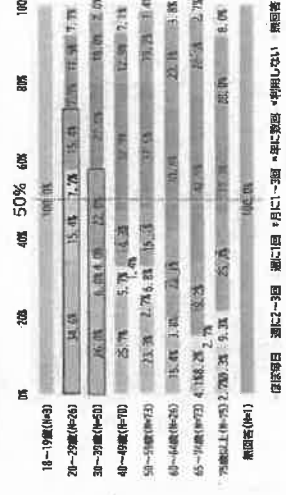
- ・ 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者数は減少傾向にあります。



▲ 運輸業・郵便業の労働者数・平均年齢の推移 (福岡県)

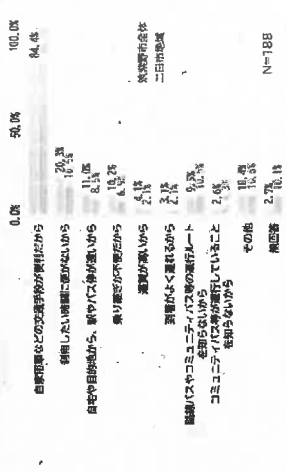
### 二日市地域の公共交通の利用実態 (資料：市民アンケート調査結果)

- ・ 二日市地域では、20～39歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



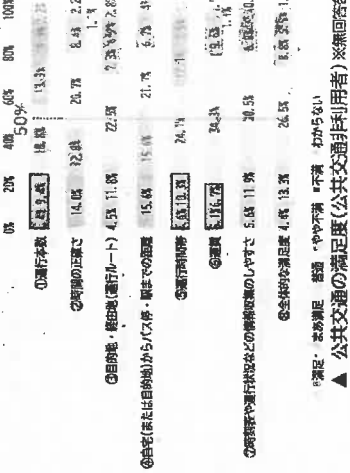
▲ 公共交通の利用頻度(二日市地域・年代別)

- ・ 市全体と比較して、自家用車などの交通手段が便利という理由で、公共交通を利用しない方が多い状況です。



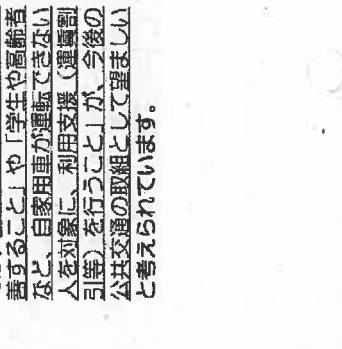
▲ 公共交通を利用しない理由(複数回答可)

- ・ 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が低く、特に運行本数や運行頻度、質が低くなっています。



▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

- ・ 市全体と比較して、二日市地域では、ルートや運行本数を改善することや学生や高齢者など、自家用車が運転できない人を対象に、利用支援(運賃割引等)を行うことが、今後の公共交通の取組として望ましいと考えられています。



▲ 公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

※コミュニティバス「つくし号」は、H31月から運行開始 資料：市資料

地域の概況・移動実態

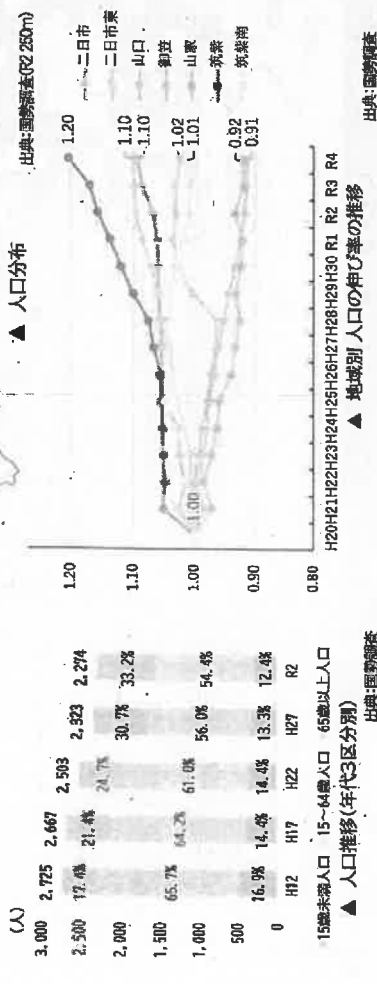
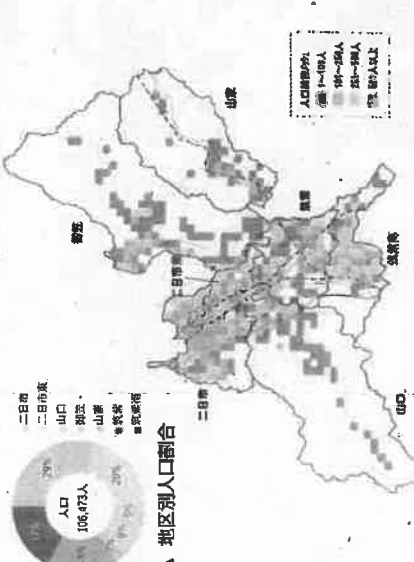
筑紫野市全体の概況

- 市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じる一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



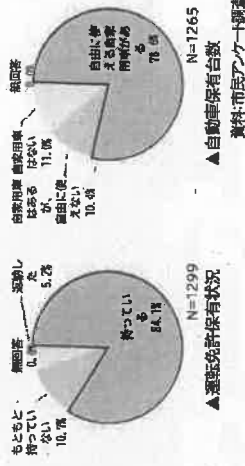
山家地域の人口特性

- 山家地域は、市全体で約2%の人口を占めており、県道沿いに人口が集中しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約500人減少しており、そのうえ、15歳未満と15~64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加していることから、山家地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、山家地域は、近年では緩やかに減少しており、今後は市全体の人口が減少するにあたり、山家地域でも人口が減少することが予想されます。

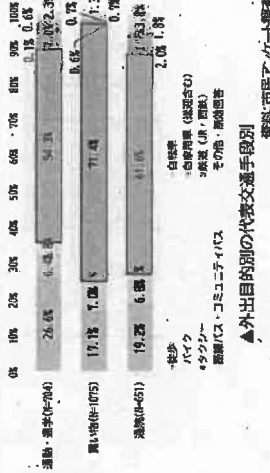


山家地域の移動手段・移動実態

- 市全体で見ると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



- 市全体で見ると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



- 通勤・通学での目的地は、筑紫野市内や福岡市、大野城市が多くなくなっています。
- 買い物での目的地は、ゆめタウン筑紫野やイオンモール筑紫野、マックスバリュ 筑紫駅前店が多くなっています。
- 通学での目的地は、市内では福大筑紫病院に行かれる一方で、筑前町や小郡市へ通学されている方がいます。

▲外出目的別の代表交通手段別

順位	目的地	回着数
1	筑紫野市内	5
2	福岡市	3
3	大野城市	2
その他(回着数1件の目的地)		8
回着数		18

順位	目的地	回着数
1	ゆめタウン筑紫野	9
2	筑紫野市内	4
3	イオンモール筑紫野	2
3	マックスバリュ 筑紫駅前店	2
その他(回着数1件の目的地)		10
回着数		26

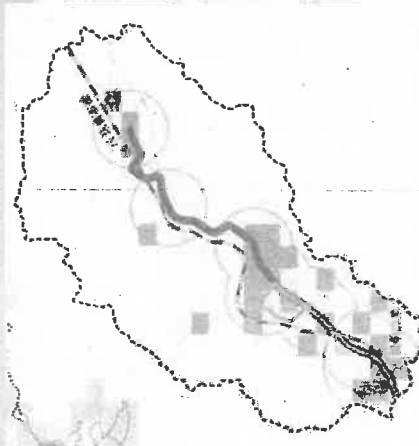
▲外出目的別の目的地(山家地域)

順位	目的地	回着数
1	筑紫野市内	7
2	福岡大学 筑紫駅前	2
3	どい内野クリニック	1
3	伊藤医院	1
3	医療法人社団 厚生会 高山診療所	1
3	上野野原分科クリニック	1
3	筑紫野町	1
3	小郡市	1
3	久留米市	1
3	大野城市	1
3	その他の(目的地不明)	1
回着数		17

公共交通の現況

公共交通サービス

- 地域内はJR新豊本線、路線バス、ファミリーや巡回福祉バスが運行しています
- バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています



▲人口分布メッシュ・バス停留域図

公共交通の利用状況

- JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、戻っていない状況です。

(百万人)	JR東日本線、東武線	西武東武大東路線
600	483.9	481.8
500	474.1	474.1
400	468.2	468.2
300	465.5	465.5
200	463.1	463.1
100	461.5	461.5
0	459.5	459.5

▲ 鉄道(JR・西鉄)の利用者数の推移  
※JRのH23～H29の数値は非公開 資料：国土数値情報

公共交通事業の現状

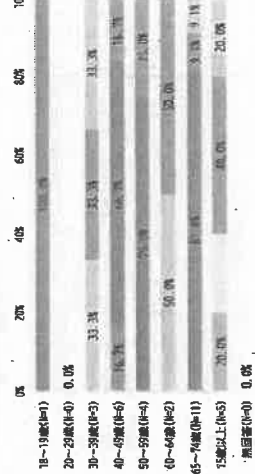
- 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者数は減少傾向にあります。

(人)	労働者数	平均年齢 (歳)
200,000	47.8	47.9
150,000	46.9	47.2
100,000	44.2	46.0
50,000	43.2	44.0
0	94,880	42.0
	95,910	42.0
	96,470	42.0
	96,180	42.0
	96,690	42.0
	97,190	42.0
	97,690	42.0
	98,190	42.0
	98,690	42.0
	99,190	42.0
	99,690	42.0
	100,190	42.0
	100,690	42.0
	101,190	42.0
	101,690	42.0
	102,190	42.0
	102,690	42.0
	103,190	42.0
	103,690	42.0
	104,190	42.0
	104,690	42.0
	105,190	42.0
	105,690	42.0
	106,190	42.0
	106,690	42.0
	107,190	42.0
	107,690	42.0
	108,190	42.0
	108,690	42.0
	109,190	42.0
	109,690	42.0
	110,190	42.0
	110,690	42.0
	111,190	42.0
	111,690	42.0
	112,190	42.0
	112,690	42.0
	113,190	42.0
	113,690	42.0
	114,190	42.0
	114,78	42.0
	124.15	42.0
	308.34	42.0
	305	42.0
	366.8	42.0
	403.7	42.0
	1,178	42.0
	873	42.0
	769	42.0
	1,692	42.0
	1,767	42.0

▲ 運輸業、郵便業の労働者数・平均年齢の推移(福岡県)

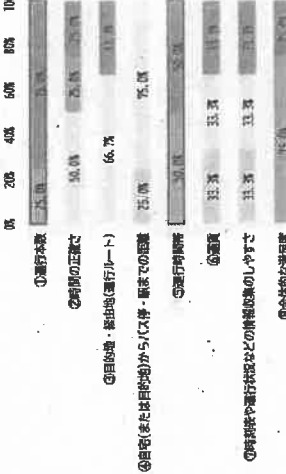
山家地域の公共交通の利用実態(資料：市民アンケート調査結果)

- 山家地域では、どの年代においても公共交通を利用される頻度が低く、年に数回の利用や利用されない方が多い状況です。



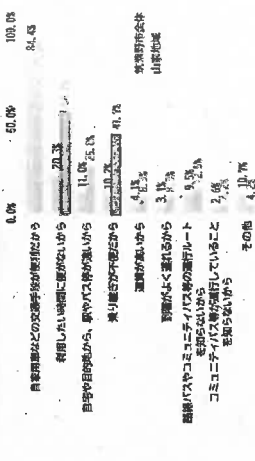
▲公共交通の利用頻度(山家地域 年代別)

- 公共交通利用者の満足度は、どの項目でも不満足が高く、特に運行本数や運転時間帯については不満足が高くなっています。



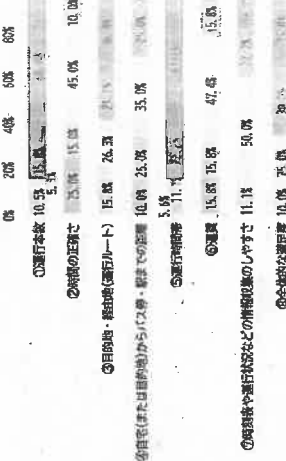
▲公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

- 市全体と比較して、利用したい時間帯に乗り継ぎが不便という理由で、公共交通を利用しない方が多い状況です。



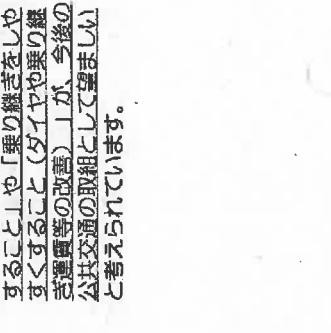
▲公共交通を利用しない理由(複数回答可)

- 公共交通非利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が高くなっていますが、運行本数や運行時間帯については不満足が高くなっています。



▲公共交通の満足度(公共交通利用者)※無回答を除く

- 市全体と比較して、山家地域では、「ルートや運行本数を改善すること」や「乗り継ぎをやすくすること(ダイヤや乗り継ぎ運賃等の改善)」が、今後の公共交通の取組として望ましいと考えられています。



▲日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組



地域の概況・移動実態

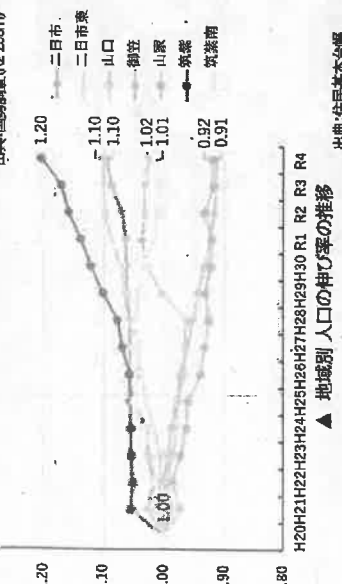
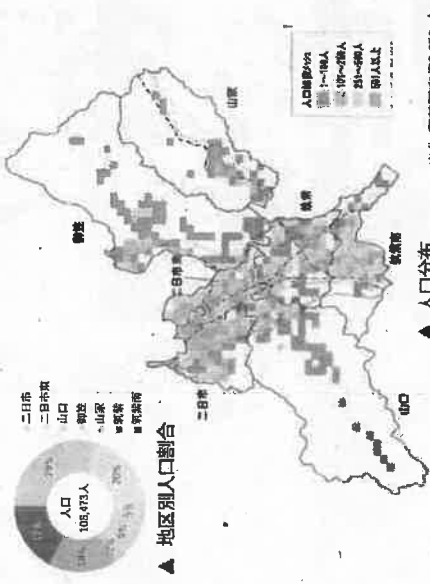
筑紫野市全体の概況

市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じる一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



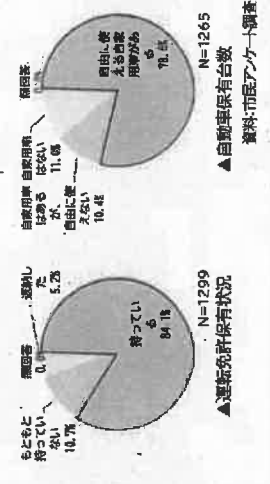
筑紫南地域の人口特性

- 筑紫南地域は、市全体で約17%の人口を占めており、原田駅や国道3号、国道200号の圏型に人口が集中しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約1万8千人程度で推移しています。が、15歳未満の人口割合は減少し、高齢者の人口割合は増加しているため、筑紫南地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、筑紫南地域は着々の増減はあるものの、現状を維持していますが、今後は市全体の人口が減少するに当たり、筑紫南地域でも人口が減少することが予想されます。

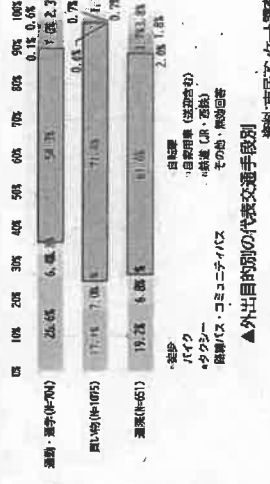


筑紫南地域の移動手段・移動実態

市全体で見ると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



市全体で見ると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



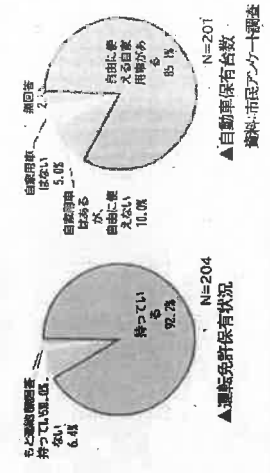
通勤・通学での目的地は、福岡市が最も多く、次点が筑紫野市内が多くなっています。買い物での目的地は、ルミエールとマルキョウが多くなっています。通院での目的地は、市内では福太郎薬局や富山病院が行われる一方で、へ通院されている方もいる状況です。

外出目的別の代表交通手段別

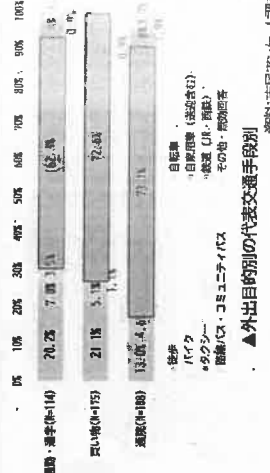
外出目的	代表交通手段	台数
通勤	福岡市	35
通勤	筑紫野市内	20
通勤	ルミエール	7
通勤	マルキョウ	6
通勤	分譲	5
通勤	ダイワハウス	5
通勤	ドラッグストアコスエス	4
通勤	ドラッグストアアモリ	4
通勤	ドラッグストアアモリ	3
通勤	大丸成	3
通勤	その他	22
通学	福岡市	97

表

筑紫南地域では、運転免許証を約92%の人が保有しており、約85%の人が自家用車を1台以上保有しています。



筑紫南地域では、市全体と比較して、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



通勤・通学での目的地は、福岡市が最も多く、次点が筑紫野市内が多くなっています。買い物での目的地は、ルミエールとマルキョウが多くなっています。通院での目的地は、市内では福太郎薬局や富山病院が行われる一方で、へ通院されている方もいる状況です。

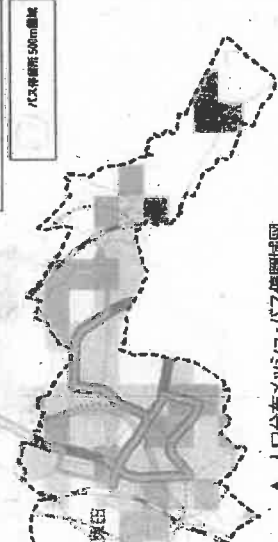
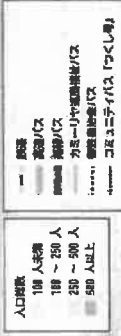
外出目的別の代表交通手段別

外出目的	代表交通手段	台数
通勤	福岡市	48
通勤	筑紫野市内	47
通勤	ルミエール	44
通勤	マルキョウ	20
通勤	分譲	15
通勤	ダイワハウス	12
通勤	ドラッグストアコスエス	12
通勤	ドラッグストアアモリ	8
通勤	ドラッグストアアモリ	7
通勤	大丸成	6
通勤	その他	14
通学	福岡市	164

### 公共交通の現況

#### 公共交通サービス

- ・ 地域内は路線バス、コミュニティバスや巡回バスが運行しています
- ・ バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています



▲ 人口分布マップ・バス停留域図

### 公共交通の利用状況

- ・ JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したと表裏、戻っていない状況です。



▲ JR・西鉄の利用者の推移  
 ▲ 鉄道(JR・西鉄)の利用者の推移  
 ※JRのH23～H28の数値は非公開 資料:国土数値情報

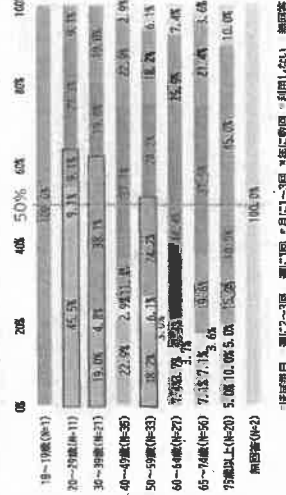
- ・ カミュバスやコミュニティバスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に減少したものの、令和4年度には、コロナ前の令和1年度の約72%まで回復しております。



▲ コミュニティバス・カミュバスの利用者の推移  
 ※コミュニティバスは、H31月から運行開始 資料:市資料

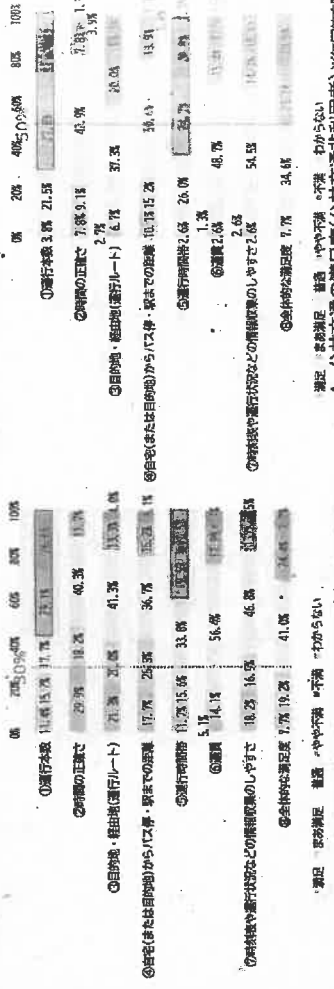
### 筑紫南地域の公共交通の利用実態 (資料:市民アンケート調査結果)

- ・ 筑紫南地域では、20～39歳と50～59歳の約半数以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



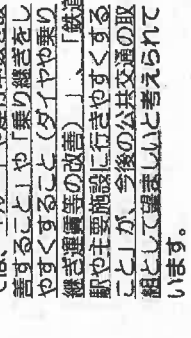
▲ 公共交通の利用頻度 (筑紫南地域 年代別)

- ・ 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方が30%以上ですが、運行本数や運行時間、乗車運賃については満足度がやや低くなっています。



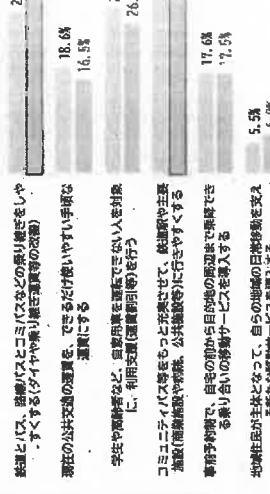
▲ 公共交通の満足度 (公共交通利用者) ※無回答除く

- ・ 市全体と比較して、筑紫南地域では、「ルートや運行本数を改善すること」や「乗り賃を下げること」(ダイヤや乗り賃運賃等の改善)、「駅や主要施設に行きやすくする」ことなどが、今後の公共交通の取組として望ましく考えられています。



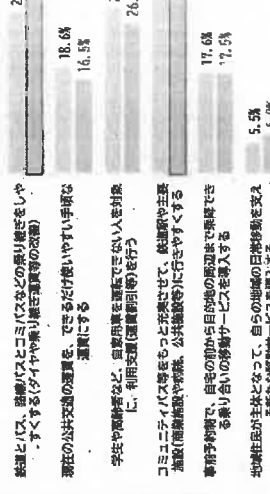
▲ 公共交通の満足度 (公共交通利用者) ※無回答除く

- ・ 公共交通を利用していない理由 (複数回答可)



▲ 公共交通を利用していない理由 (複数回答可)

- ・ 日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組



▲ 日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組

地域の概況・移動実態

筑紫野市全体の概況

- 市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じ、一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



出典：国勢調査(1980～2020)、国立社会保険・人口問題研究所(2025～2045)

山口地域の人口特性

- 山口地域は、市全体で約5%の人口を占めており、県道137号線と県道582号線沿いに人口が分布しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)からH27(2015年)まで減少し、R2(2020年)には約300人増加していますが、15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合が増加しており、山口地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、山口地域はH28までは減少していたものの、近年は同程度で推移していますが、今後は市全体の人口が減少するにあたり、山口地域でも人口が減少することが予想されます。



(人)

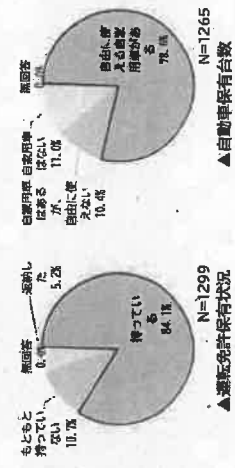


▲ 人口推移(年代3区分別)

出典：国勢調査

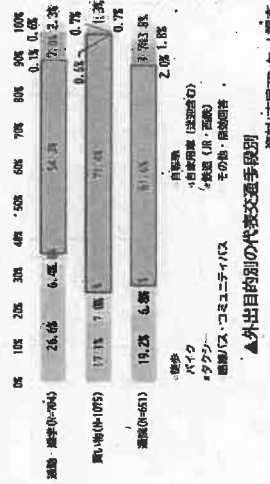
山口地域の移動手段・移動実態

- 市全体で見ると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



▲ 運転免許保有状況

- 市全体で見ると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



▲ 外出目的別の代表交通手段別

- 通勤・通学での目的地は、筑紫野市が最も多く、次点で福岡市内が多くなっています。
- 買い物での目的地は、ルミエールが最も多く、次点でイオンモール筑紫野が多くなっています。
- 通院での目的地は、市内では済生会三日月病院に通院される方がいる一方で、福岡市や太宰府市、久留米市へ通院されている方もいる状況です。

順位	通勤・通学の目的地	回答数
1	筑紫野市内	7
2	福岡市内	6
3	久留米市	3
4	大牟田市	2
5	小倉市	2
6	その他の市(回答数1件の目的地)	2
7	その他の市(回答数1件の目的地)	2
8	その他の市(回答数1件の目的地)	2
9	その他の市(回答数1件の目的地)	2
10	その他の市(回答数1件の目的地)	2
11	その他の市(回答数1件の目的地)	2
12	その他の市(回答数1件の目的地)	2
13	その他の市(回答数1件の目的地)	2
14	その他の市(回答数1件の目的地)	2
15	その他の市(回答数1件の目的地)	2
16	その他の市(回答数1件の目的地)	2
17	その他の市(回答数1件の目的地)	2
18	その他の市(回答数1件の目的地)	2
19	その他の市(回答数1件の目的地)	2
20	その他の市(回答数1件の目的地)	2
21	その他の市(回答数1件の目的地)	2
22	その他の市(回答数1件の目的地)	2
23	その他の市(回答数1件の目的地)	2
24	その他の市(回答数1件の目的地)	2
25	その他の市(回答数1件の目的地)	2
26	その他の市(回答数1件の目的地)	2
27	その他の市(回答数1件の目的地)	2
28	その他の市(回答数1件の目的地)	2
29	その他の市(回答数1件の目的地)	2
30	その他の市(回答数1件の目的地)	2
31	その他の市(回答数1件の目的地)	2
32	その他の市(回答数1件の目的地)	2
33	その他の市(回答数1件の目的地)	2
34	その他の市(回答数1件の目的地)	2
35	その他の市(回答数1件の目的地)	2
36	その他の市(回答数1件の目的地)	2
37	その他の市(回答数1件の目的地)	2
38	その他の市(回答数1件の目的地)	2
39	その他の市(回答数1件の目的地)	2
40	その他の市(回答数1件の目的地)	2
41	その他の市(回答数1件の目的地)	2
42	その他の市(回答数1件の目的地)	2
43	その他の市(回答数1件の目的地)	2
44	その他の市(回答数1件の目的地)	2
45	その他の市(回答数1件の目的地)	2
46	その他の市(回答数1件の目的地)	2
47	その他の市(回答数1件の目的地)	2
48	その他の市(回答数1件の目的地)	2
49	その他の市(回答数1件の目的地)	2
50	その他の市(回答数1件の目的地)	2
51	その他の市(回答数1件の目的地)	2
52	その他の市(回答数1件の目的地)	2
53	その他の市(回答数1件の目的地)	2
54	その他の市(回答数1件の目的地)	2
55	その他の市(回答数1件の目的地)	2
56	その他の市(回答数1件の目的地)	2
57	その他の市(回答数1件の目的地)	2
58	その他の市(回答数1件の目的地)	2
59	その他の市(回答数1件の目的地)	2
60	その他の市(回答数1件の目的地)	2
61	その他の市(回答数1件の目的地)	2
62	その他の市(回答数1件の目的地)	2
63	その他の市(回答数1件の目的地)	2
64	その他の市(回答数1件の目的地)	2
65	その他の市(回答数1件の目的地)	2
66	その他の市(回答数1件の目的地)	2
67	その他の市(回答数1件の目的地)	2
68	その他の市(回答数1件の目的地)	2
69	その他の市(回答数1件の目的地)	2
70	その他の市(回答数1件の目的地)	2
71	その他の市(回答数1件の目的地)	2
72	その他の市(回答数1件の目的地)	2
73	その他の市(回答数1件の目的地)	2
74	その他の市(回答数1件の目的地)	2
75	その他の市(回答数1件の目的地)	2
76	その他の市(回答数1件の目的地)	2
77	その他の市(回答数1件の目的地)	2
78	その他の市(回答数1件の目的地)	2
79	その他の市(回答数1件の目的地)	2
80	その他の市(回答数1件の目的地)	2
81	その他の市(回答数1件の目的地)	2
82	その他の市(回答数1件の目的地)	2
83	その他の市(回答数1件の目的地)	2
84	その他の市(回答数1件の目的地)	2
85	その他の市(回答数1件の目的地)	2
86	その他の市(回答数1件の目的地)	2
87	その他の市(回答数1件の目的地)	2
88	その他の市(回答数1件の目的地)	2
89	その他の市(回答数1件の目的地)	2
90	その他の市(回答数1件の目的地)	2
91	その他の市(回答数1件の目的地)	2
92	その他の市(回答数1件の目的地)	2
93	その他の市(回答数1件の目的地)	2
94	その他の市(回答数1件の目的地)	2
95	その他の市(回答数1件の目的地)	2
96	その他の市(回答数1件の目的地)	2
97	その他の市(回答数1件の目的地)	2
98	その他の市(回答数1件の目的地)	2
99	その他の市(回答数1件の目的地)	2
100	その他の市(回答数1件の目的地)	2

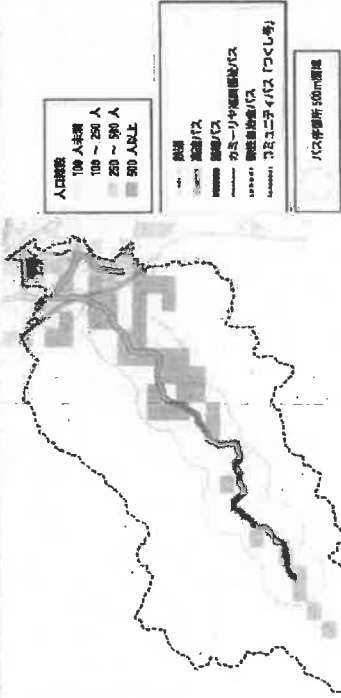
▲ 外出目的別の目的地(山口地域)

出典：住民基本台帳

### 公共交通の現況

#### 公共交通サービス

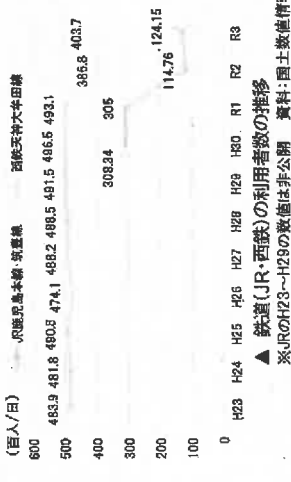
- ・ 地域内は路線バス（ちくしのバス）とカミリーヤバスが運行しています
- ・ バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています



▲ 人口分布マップ・バス停留域図

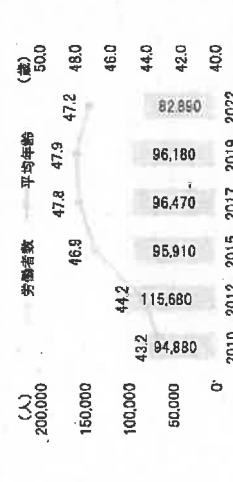
### 公共交通の利用状況

- ・ JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、長っていない状況です。



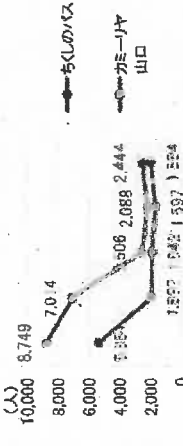
### 公共交通事業の現状

- ・ 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者数は減少傾向にあります。



▲ 運輸業・郵便業の労働者数・平均年齢の推移（福岡県）

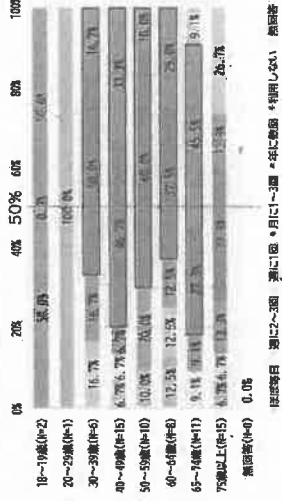
- ・ ちくしのバスの利用者数は、やまぐち線のみとなった令和元年度以降は、1,800人程度で推移しています。
- ・ カミリーヤバスの利用者数は、令和2年度に減少したまま、長っていない状況です。



▲ ちくしのバスの利用者数の推移 ※R34は仮数値(2019年3月時点)を参考

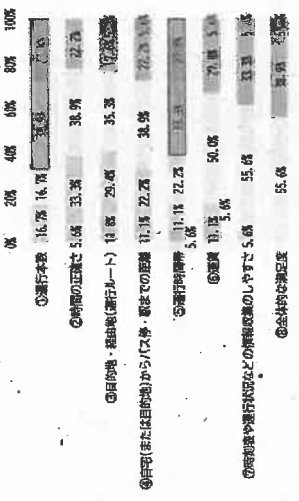
### 山口地域の公共交通の利用実態（資料：市民アンケート調査結果）

- ・ 山口地域では、ほとんどの年代において、半数以上が年に数回の利用もしくは公共交通を利用されていない状況です。



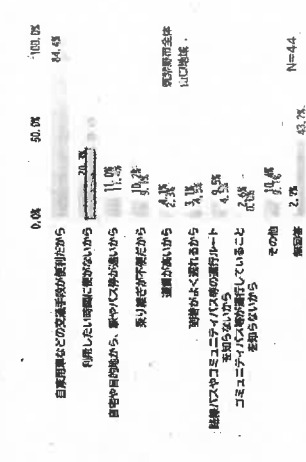
▲ 公共交通の利用頻度（山口地域 年代別）

- ・ 公共交通利用者の満足度は、普通との回答が多いですが、運行本数や運行時間帯については満足度が低くなっています。



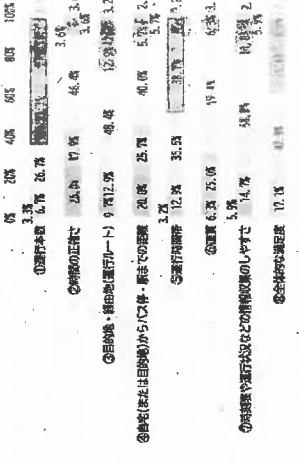
▲ 公共交通の満足度（公共交通利用者）※無回答を除く

- ・ 市全体と比較して、利用したい時間に便がないため公共交通を利用しない方が多い状況です。



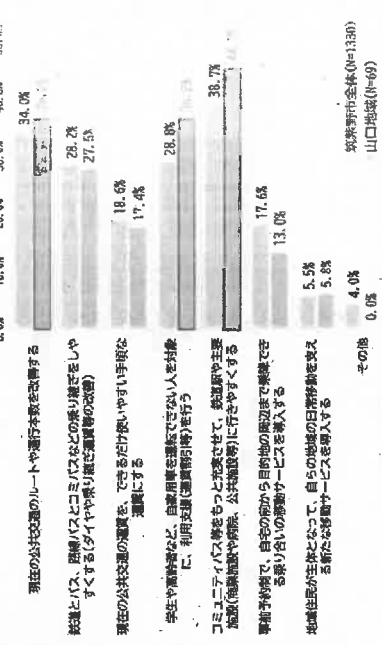
▲ 公共交通を利用しない理由（複数回答可）

- ・ 公共交通非利用者は、公共交通利用者と同様に普通との回答が多く、運行本数や運行時間帯については満足度が低くなっています。



▲ 公共交通の満足度（公共交通非利用者）※無回答を除く

- ・ 市全体と比較して、山口地域では「ルートや運行本数を改善する」と「自宅用車を運転できない人や高齢者などの利用支援（運賃割引等）」、「駅近駅として設置したいと考えられている」。

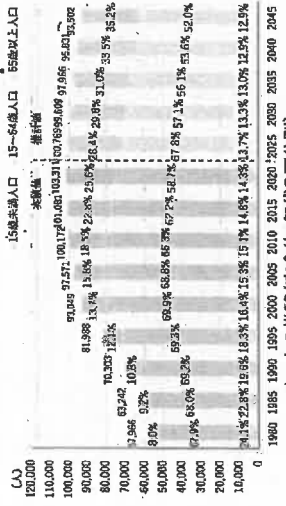


▲ 日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組

地域の概況・移動実態

筑紫野市全体の概況

- 市全体の人口は、2025年をピークに減少傾向に転じ、一方で、今後はより少子高齢化が進行すると予想されています。



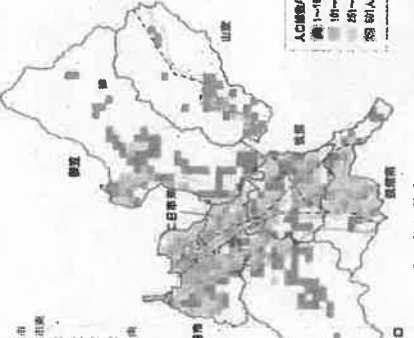
▲人口推移(市全体・年代3区分別)  
出典：国勢調査(1980～2020)、国立社会保障・人口問題研究所(2025～2045)

筑紫地域の人口特性

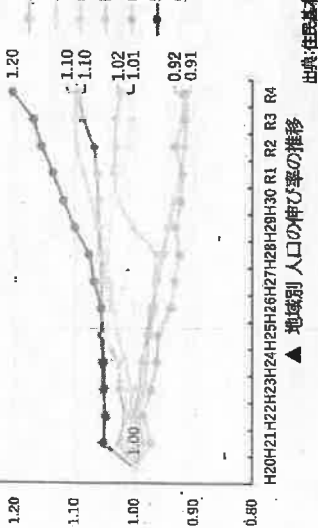
- 筑紫地域は、市全体で約18%の人口を占めており、西鉄送台や筑紫駅の周辺に人口が集中しています。
- 人口の推移をみると、H12(2000年)から、約7,000人増加していますが、15歳未満と15～64歳の人口割合は減少し、65歳以上の人口割合は増加しており、筑紫地域でも少子高齢化が進行しています。
- 地区別人口の伸び率の推移をみると、他地区と比べて、筑紫地域は人口が右肩上がり増加しています。筑紫地域全体の人口が減少するに当たり、筑紫地域でも人口増加が緩やかになり、将来的には減少することが予想されます。



▲地区別人口割合



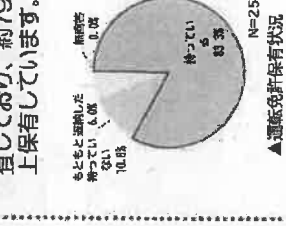
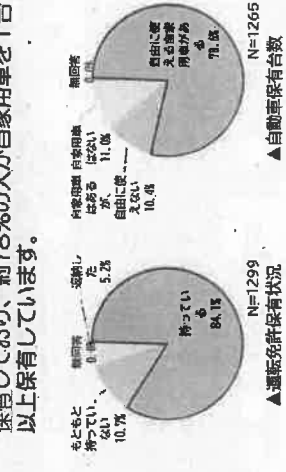
▲人口分布  
出典：国勢調査(2025年)



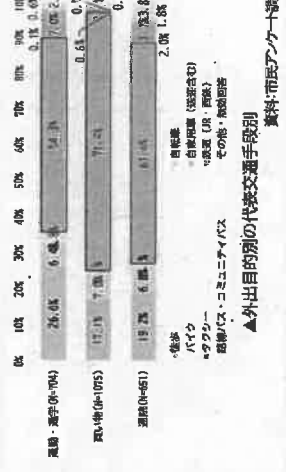
▲人口推移(年代3区分別)  
出典：国勢調査

筑紫地域の移動手段・移動実態

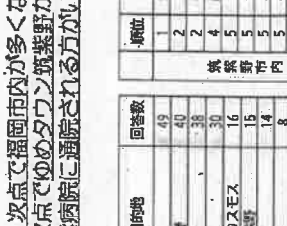
- 市全体でみると、運転免許証を約84%の人が保有しており、約78%の人が自家用車を1台以上保有しています。



- 市全体でみると、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。



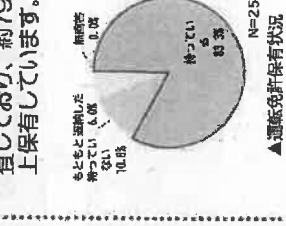
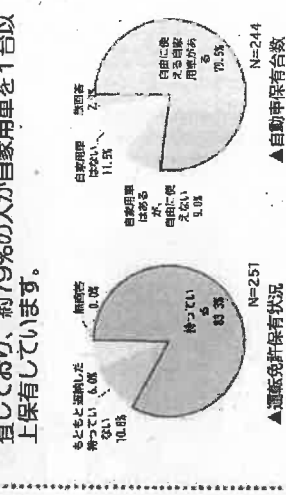
- 通勤・通学での目的地は、筑紫野市が最も多く、次点が福岡市内が多くなっています。
- 買い物での目的地は、ルミエールが最も多く、次点がゆめタウン筑紫野が多くなっています。
- 通院での目的地は、市内では高山病院や福大筑紫病院に通院される方がいる一方で、福岡市へ通院されている方も多くいます。



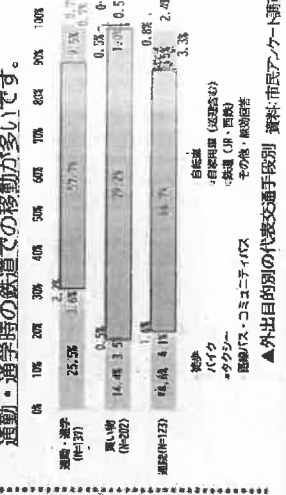
順位	回数	割合
1	49	38%
2	40	30%
3	35	27%
4	30	23%
5	16	12%
6	15	11%
7	14	11%
8	8	6%
9	7	5%
10	7	5%
11	6	5%
12	6	5%
13	6	5%
14	6	5%
15	5	4%
16	5	4%
17	5	4%
18	5	4%
19	5	4%
20	5	4%
21	5	4%
22	5	4%
23	5	4%
24	5	4%
25	5	4%
26	5	4%
27	5	4%
28	5	4%
29	5	4%
30	5	4%
31	5	4%
32	5	4%
33	5	4%
34	5	4%
35	5	4%
36	5	4%
37	5	4%
38	5	4%
39	5	4%
40	5	4%

▲外出目的別の目的地(筑紫地域)

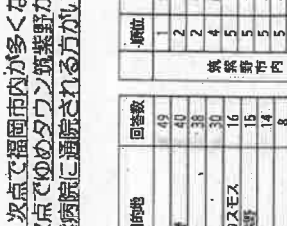
- 筑紫地域では、運転免許証を約83%の人が保有しており、約79%の人が自家用車を1台以上保有しています。



- 筑紫地域では、どの目的でも、自家用車での移動が多く、日常生活において自家用車への依存が高くなっています。また、市全体と比較して、通勤・通学時の鉄道での移動が多いです。



- 通勤・通学での目的地は、筑紫野市が最も多く、次点が福岡市内が多くなっています。
- 買い物での目的地は、ルミエールが最も多く、次点がゆめタウン筑紫野が多くなっています。
- 通院での目的地は、市内では高山病院や福大筑紫病院に通院される方がいる一方で、福岡市へ通院されている方も多くいます。



順位	回数	割合
1	49	38%
2	40	30%
3	35	27%
4	30	23%
5	16	12%
6	15	11%
7	14	11%
8	8	6%
9	7	5%
10	7	5%
11	6	5%
12	6	5%
13	6	5%
14	6	5%
15	5	4%
16	5	4%
17	5	4%
18	5	4%
19	5	4%
20	5	4%
21	5	4%
22	5	4%
23	5	4%
24	5	4%
25	5	4%
26	5	4%
27	5	4%
28	5	4%
29	5	4%
30	5	4%
31	5	4%
32	5	4%
33	5	4%
34	5	4%
35	5	4%
36	5	4%
37	5	4%
38	5	4%
39	5	4%
40	5	4%

▲外出目的別の目的地(筑紫地域)

公共交通の現状

公共交通サービス

- ・ 地域内は路線バス、コミュニティバス「つくし号」、ファミリーや巡回福祉バスが運行しています
- ・ バス停留域をみると、面的には、人口が分布している地域をおおむねカバーしています



▲人口分布マップ・バス停留域図

公共交通の利用状況

- ・ JRと西鉄ともに令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減少したまま、戻っていない状況です。

(百万円)	JR鹿児島本線・京唐線	西鉄天神大牟田線
600	483.9	491.6
500	474.1	486.5
400	474.1	486.5
300	300.94	305
200	114.76	124.15
100		
0	H2 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3	

▲鉄道(JR・西鉄)の利用者数の推移 ※JRのH23～H29の値値は非公開 資料：国土数値情報

公共交通事業の現状

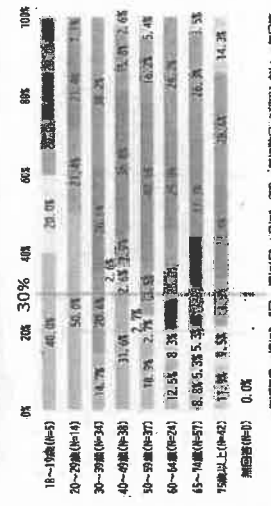
- ・ 各交通事業者において、運転手不足が喫緊の課題であり、福岡県では公共交通事業者を含む運輸業・郵便業の労働者数は減少傾向にあります。

(人)	労働者数	平均年齢	(歳)
200,000	46.9	47.8	50.0
150,000	46.2	47.9	47.2
100,000	44.2	44.0	48.0
50,000	43.2	44.0	44.0
0	42.0	42.0	42.0
	40.0	40.0	40.0
	2010 2012 2015 2017 2019 2022		

▲運輸業・郵便業の労働者数・平均年齢の推移(福岡県) ※JRのH23～H29の値値は非公開 資料：国土数値情報

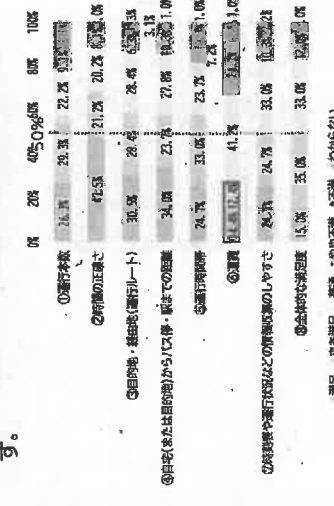
筑紫地域の公共交通の利用実態 (資料：市民アンケート調査結果)

- ・ 筑紫地域では、どの年代においても30%以上の方が、月に数回以上、公共交通を利用されている状況です。



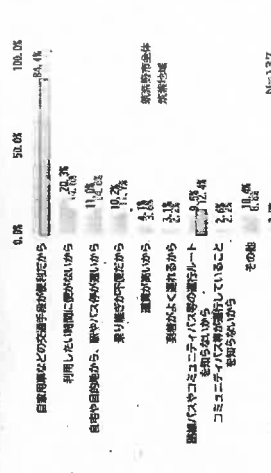
▲公共交通の利用頻度(筑紫地域・年代別)

- ・ 公共交通利用者の満足度は、まあ満足されている方がほとんどですが、運行本数や運賃については満足度が低くなっています。



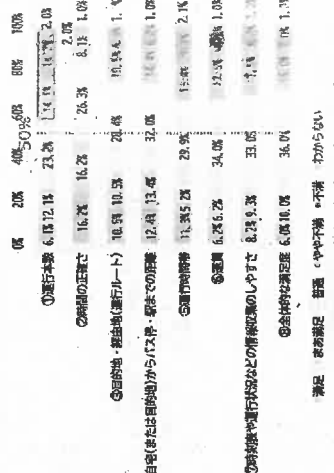
▲公共交通の満足度(公共交通利用者) ※縦向き表

- ・ 市全体と比較して、自家用車などの交通手段が便利、運行ルートを知らないという状況で、公共交通を利用しない方が多い状況です。



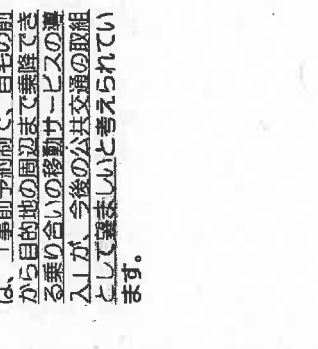
▲公共交通を利用しない理由(複数回答可)

- ・ 公共交通利用者は、公共交通利用者よりやや満足度が低く、特に運行本数について満足度が低くなっています。



▲公共交通の満足度(公共交通利用者) ※縦向き表

- ・ 市全体と比較して、筑紫地域では、「事前予約制で、自宅の前から目的地の周辺まで乗降できる乗り合いの移動サービスの導入として、今後の公共交通の取組として望ましい」と考えられています。



▲日常生活を便利にするために、望ましい公共交通の取組