

**市民アンケート  
(19歳以上65歳未満)  
調査結果**

**荒尾市地域公共交通活性化協議会**

# 調査の実施概況・回収結果

## 実施方法・回収結果

- 荒尾市内に居住する19歳～64歳の方について、計500名を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布・郵送回収によるアンケート調査を実施した。
- 平成29年8月22日に配布し、回収期限を9月7日とした。
- 計184票回収(有効票177票)し、回収率は37%であった。

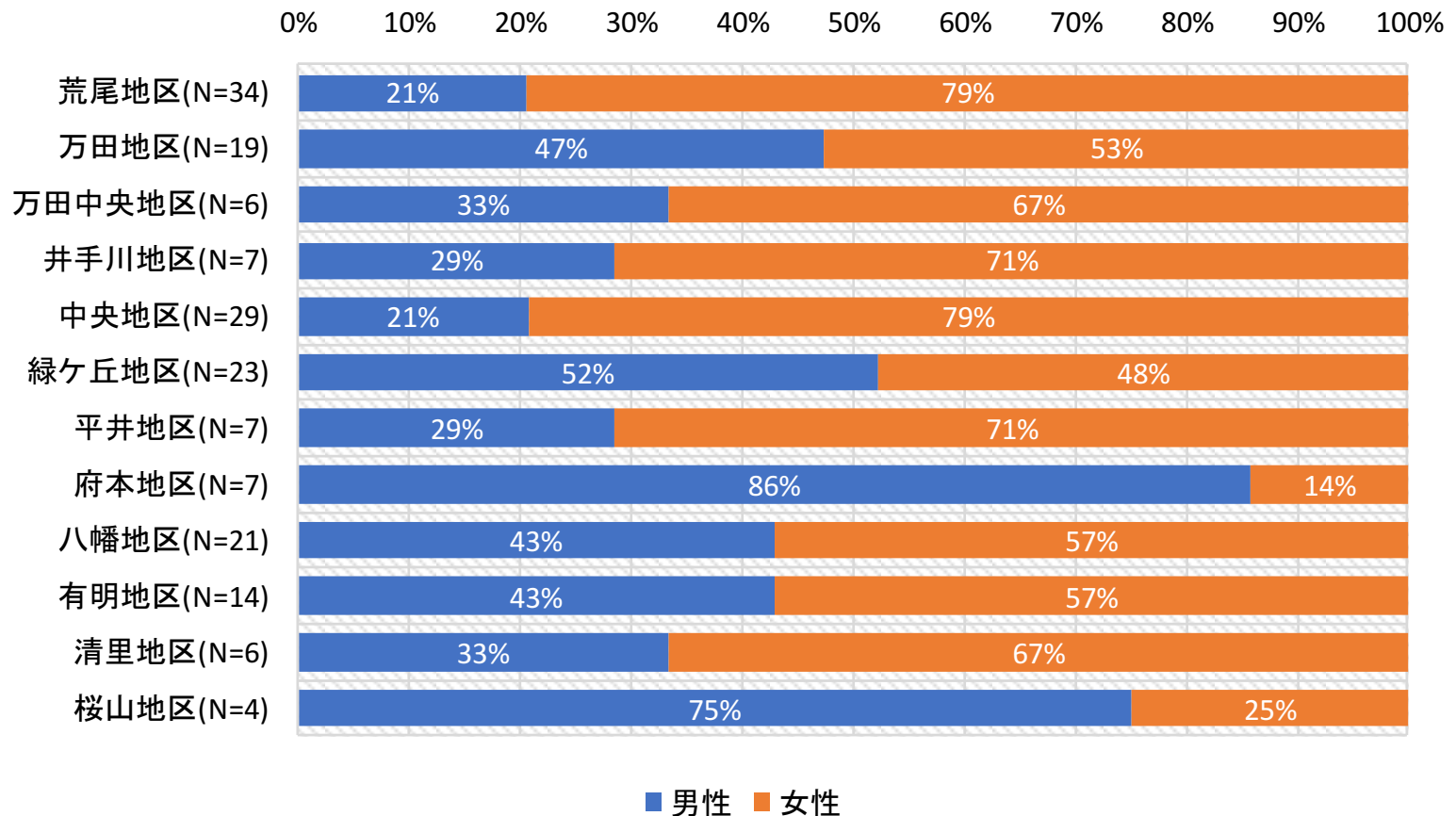
	回収数			回収率
	地区別	有効票	無効票	
荒尾地区	34	177	7	37%
万田地区	19			
万田中央地区	6			
井手川地区	7			
中央地区	29			
緑ヶ丘地区	23			
平井地区	7			
府本地区	7			
八幡地区	21			
有明地区	14			
清里地区	6			
桜山地区	4			

# 回答者の属性

## 性別

- 回答者の性別は女性がやや多いが、地区によって大きく異なる。

■性別(地区別)

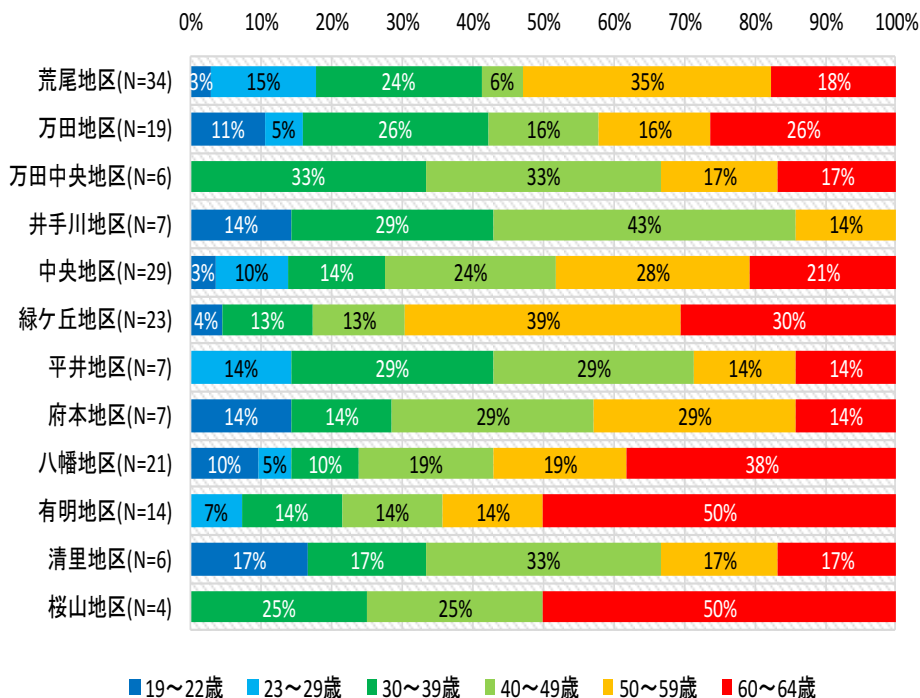


# 回答者の属性

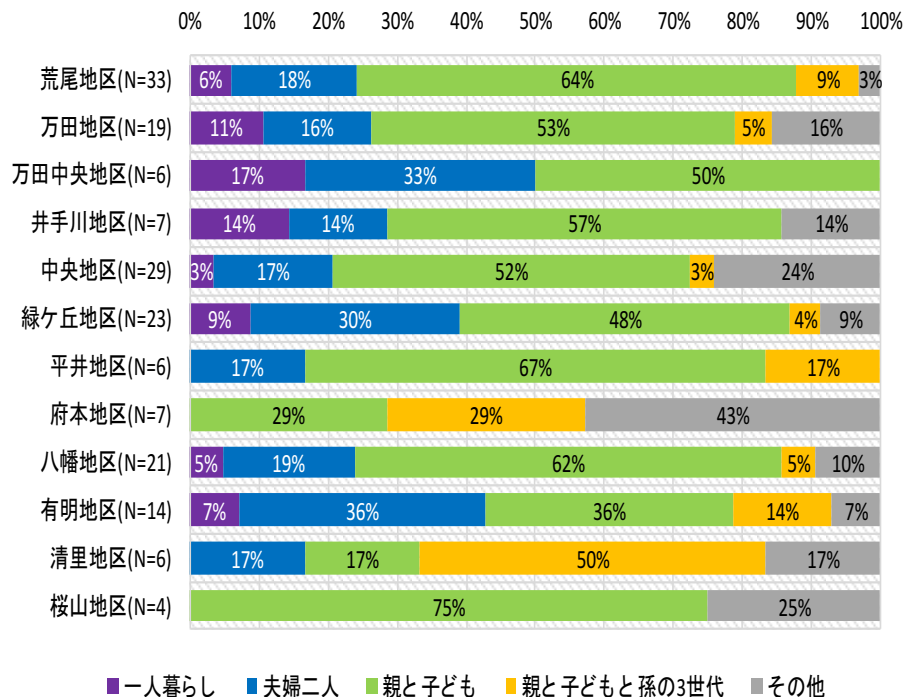
## 年齢

- 年齢は地区によって傾向が異なるが、回答者数が少数である地区を除き、年齢層は分散している。
- 一人暮らしや核家族の割合が高く、多世代同居は清里地区、府本地区を除き少数である。

■ 年齢(地区別)



■ 家族構成(地区別)

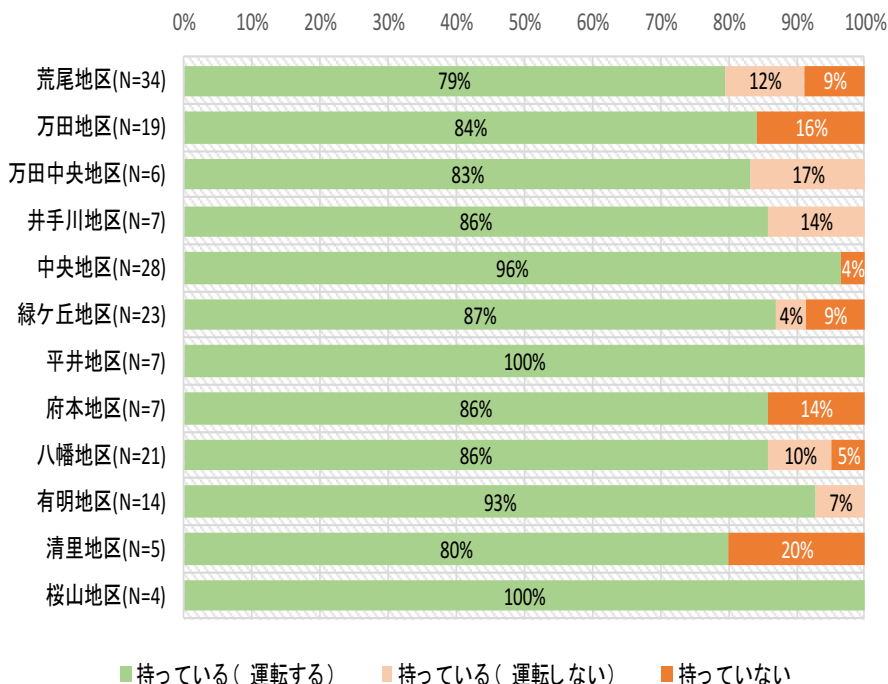


# 回答者の属性

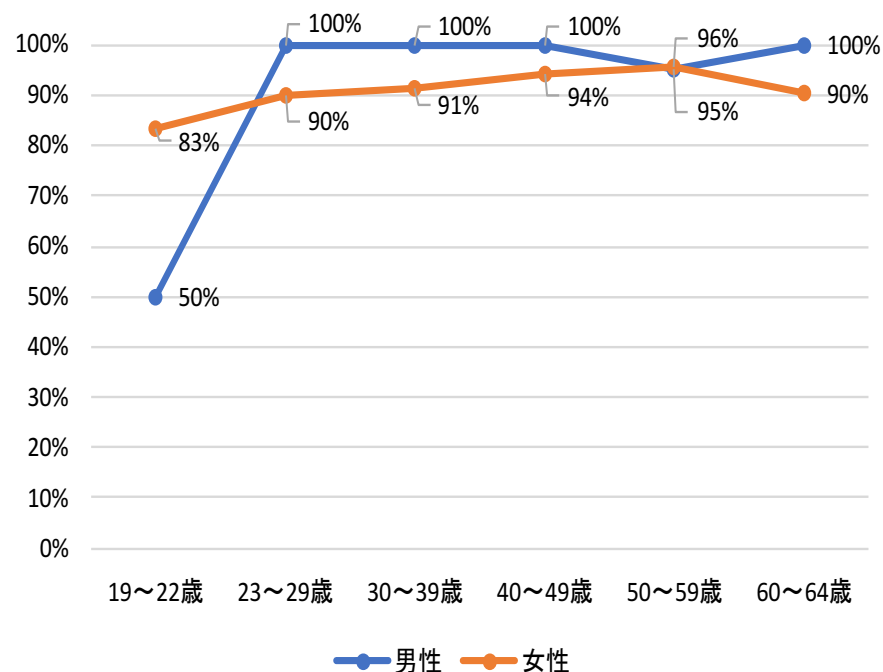
## 自動車運転免許の保有状況

- 全ての地区で、運転免許を保有し、自身で運転する方が約8割以上になっている。
- 23歳以上では、8割以上が運転免許を保有しており、女性は年齢が若いほど保有者が少ない傾向である。
- 男性は23歳以上の9割以上が運転免許を保持しているが、19～22歳では5割程度となっている。

■ 自動車運転免許の保有状況(地区別)



■ 自動車運転免許保有率

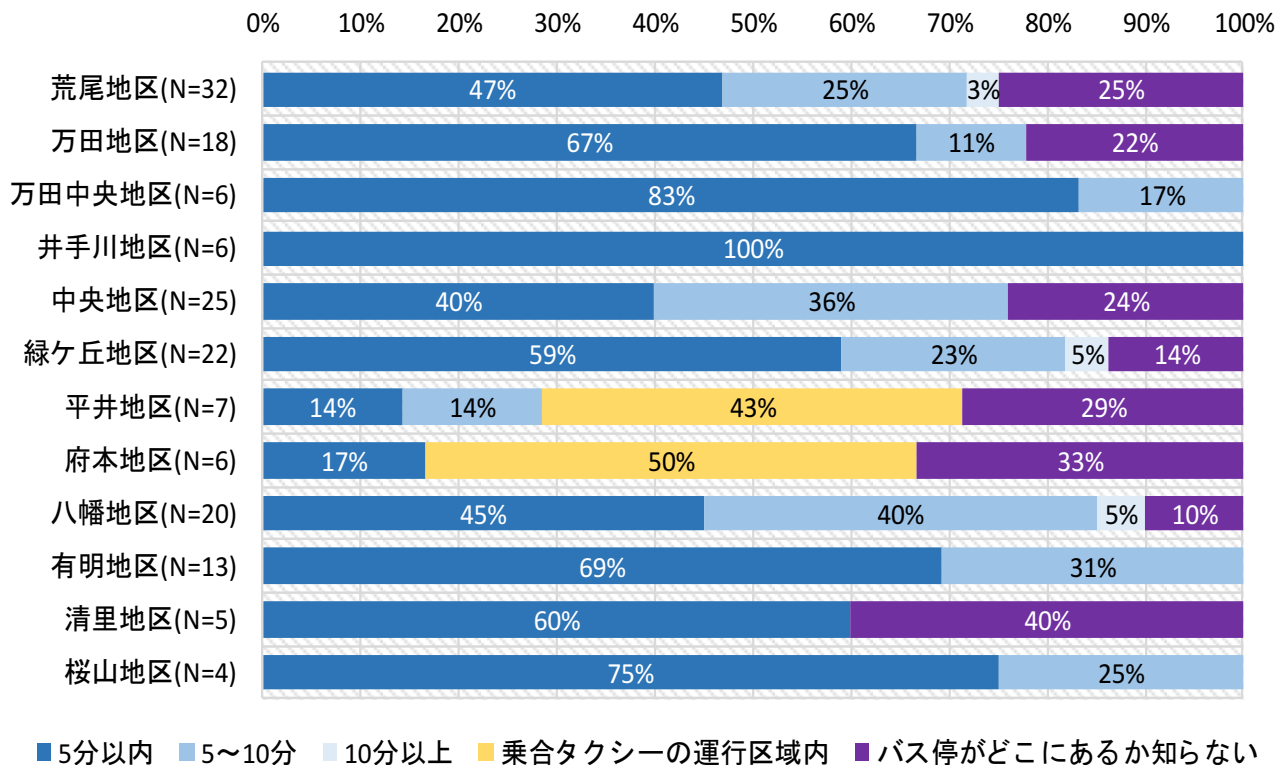


# 外出行動

## 公共交通利用環境

- 乗合タクシー運行区域である平井地区・府本地区を除くと、10分以内でバス停までアクセス可能な方が8割前後となっている地区が多い。
- 地区によっては「バス停がどこにあるか知らない」との回答が3割程度に達する。

■公共交通利用環境(地区別)

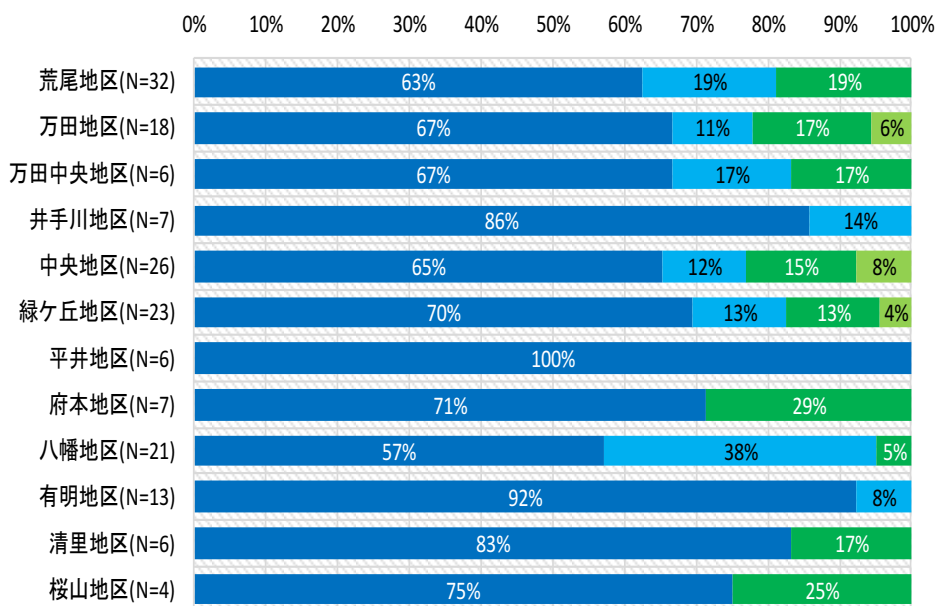


# 外出行動

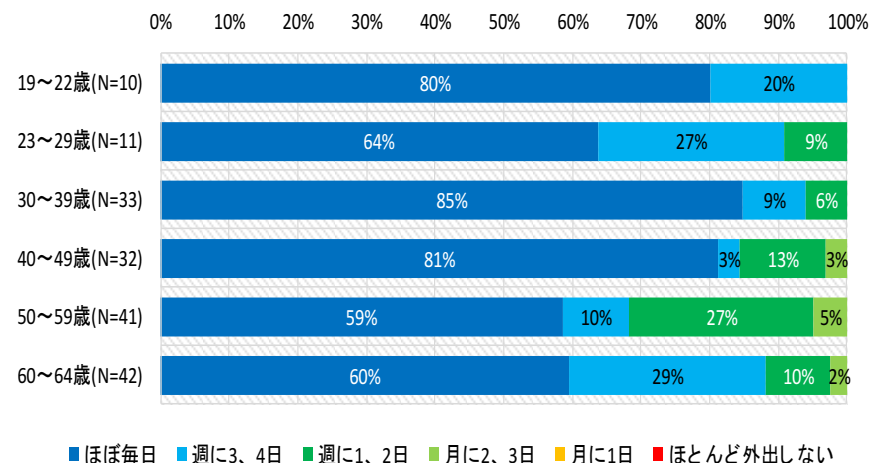
## 外出頻度

- 勤労世代では、6割以上が「ほぼ毎日」外出しており、「ほとんど外出しない」と回答した方は存在しない。
- 一方、40歳代以上では、外出頻度が「月に2～3日」に止まる方も少数ながら存在する。

■ 外出頻度（地区別）



■ 外出頻度（年齢別）



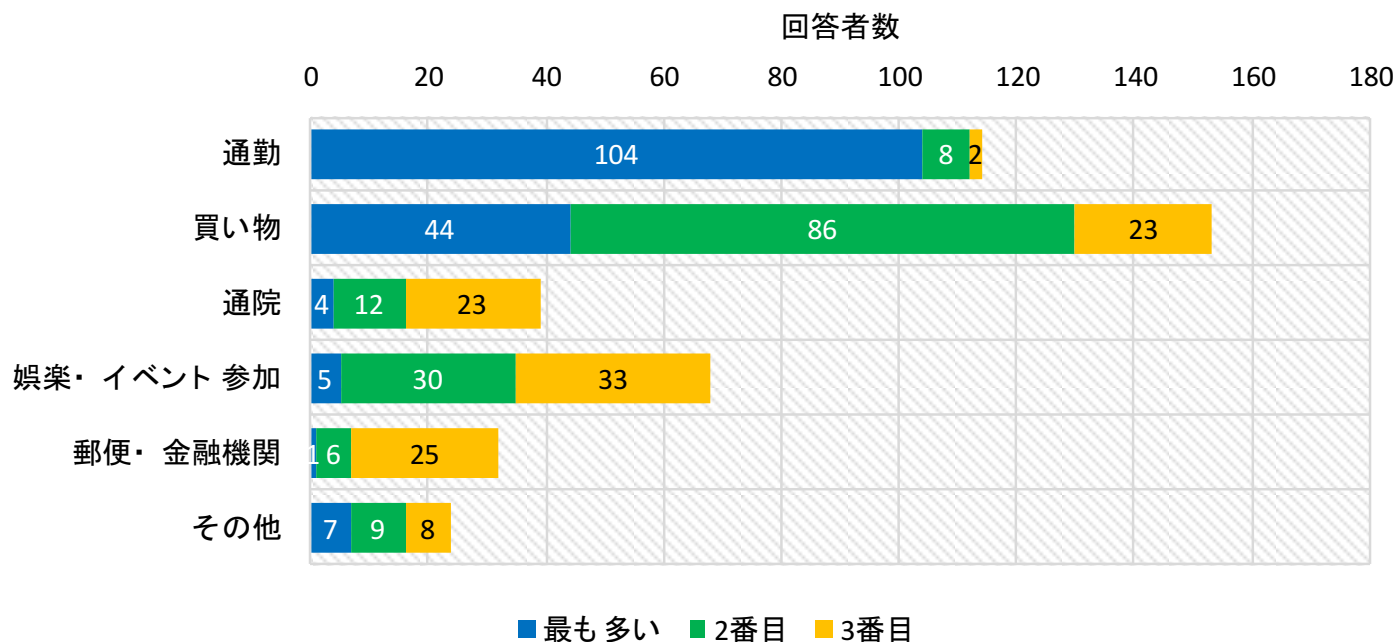
■ ほぼ毎日 ■ 週に3、4日 ■ 週に1、2日 ■ 月に2、3日 ■ 月に1日 ■ ほとんど外出しない

# 日常的な外出行動の内容

## 主要な外出目的

- 外出行動として最も多いのは「通勤」であり、104名（回答者の6割）が第1の外出行動としている。
- 3番目に多い外出行動まで含めると、「買い物」が多く、回答者の約9割が回答している。

### ■ 主要な外出目的



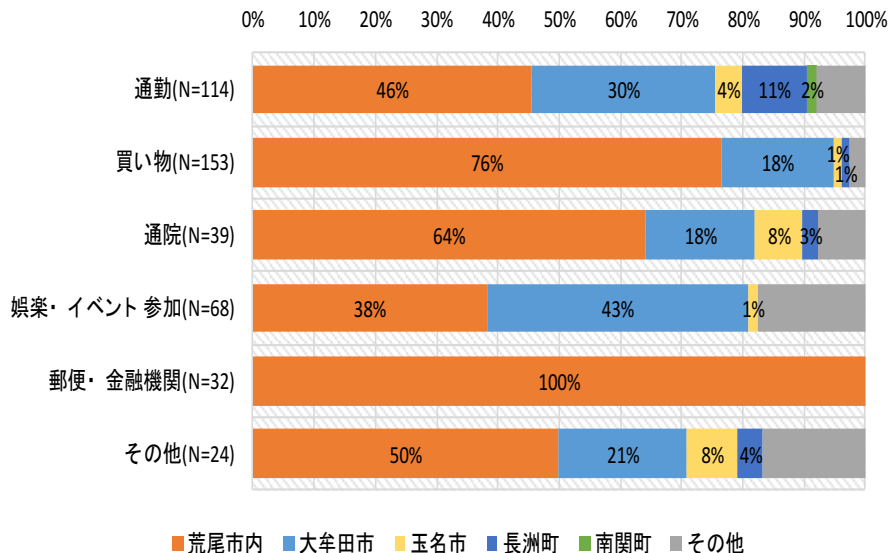


# 日常的な外出行動の内容

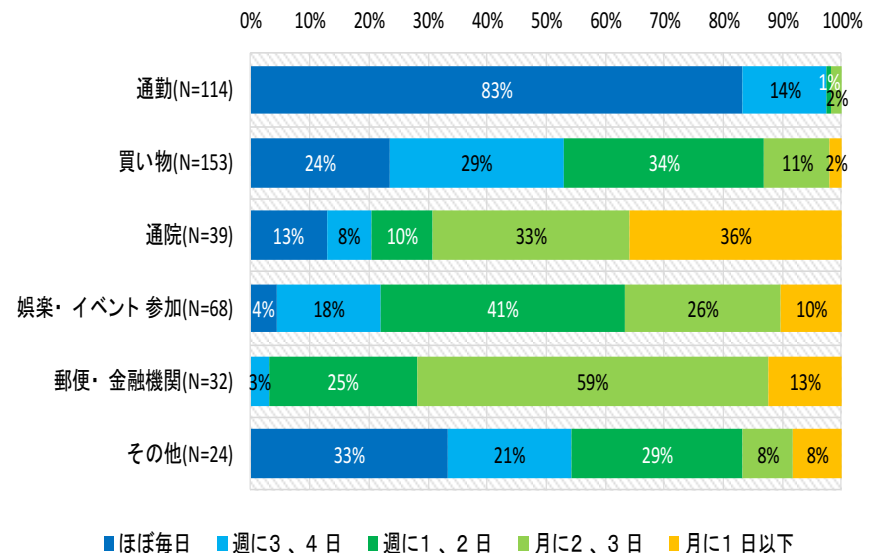
## 移動目的別の目的地、移動頻度

- 買い物は約8割が荒尾市内での移動である。
- 市外への移動は、通勤、娯楽・イベント参加において回答者の4割以上が市外に移動している。
- 市外への移動時は、大牟田市を目的地とする方が多く、目的によっては回答者の4割が大牟田市に移動している。
- 通勤目的での外出は8割以上の方がほぼ毎日外出しており、買い物目的での外出は半数以上が週に3～4日以上外出している。

■ 目的地（移動目的別）



■ 移動頻度（移動目的別）

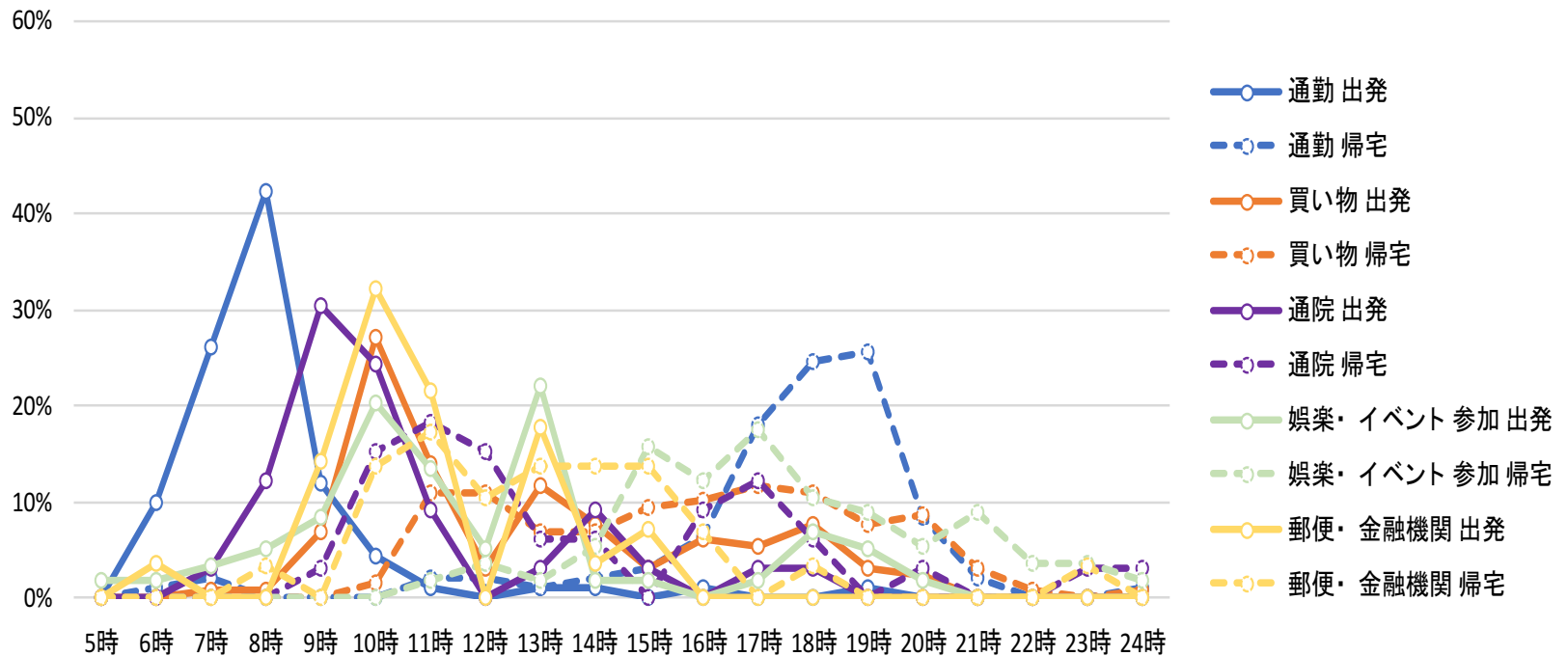


# 日常的な外出行動の内容

## 外出時間帯

- 通勤目的の移動は6～9時台に出発、17～19時に帰宅のピークが存在する。
- 通勤以外では、買い物、通院、郵便・金融機関は午前中での外出・帰宅が多いが、午後からの外出や終日外出する行動も存在する。

■ 外出・帰宅時間帯(回答者全員)

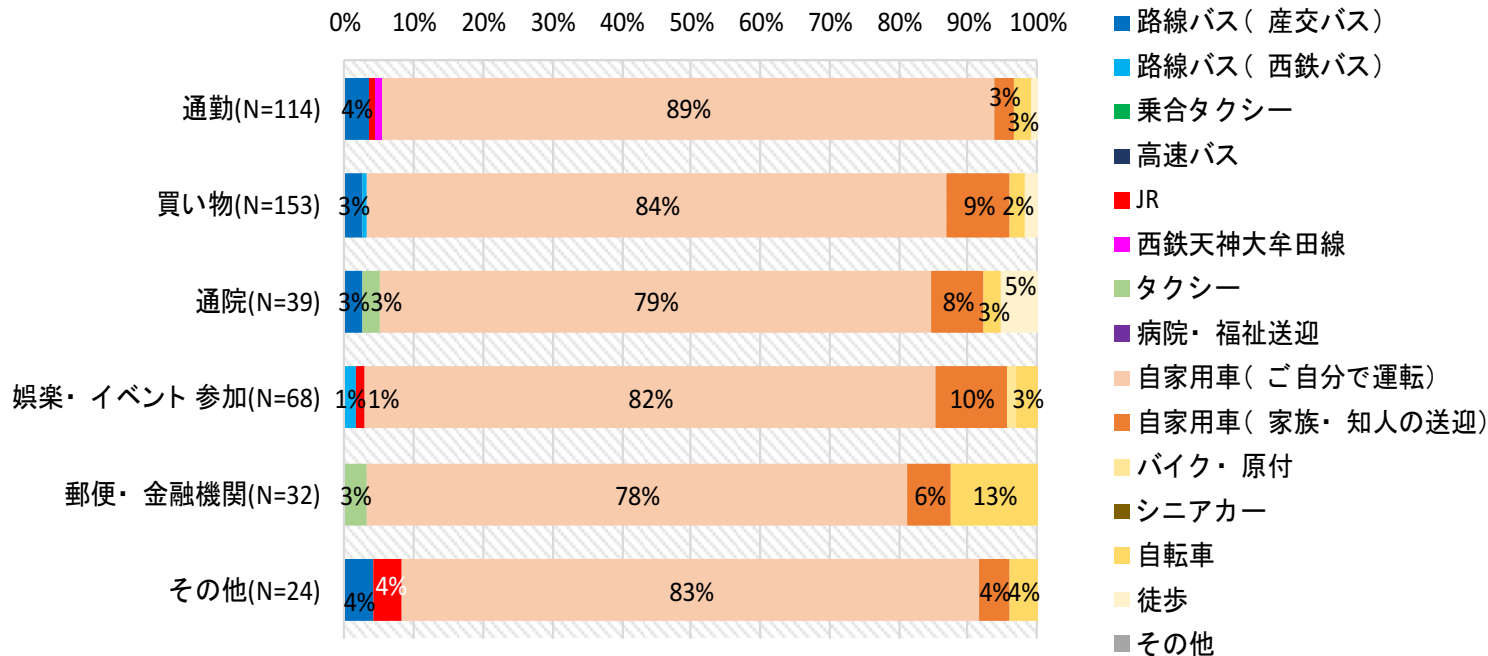


# 日常的な外出行動の内容

## 移動手段

- いずれの目的においても自家用車を自身で運転する方が8～9割を占め、特に通勤時は約9割の方が自家用車で通勤している。
- 路線バス利用者はいずれの目的でも3～4%にとどまっており、自家用車での移動に大きく依存している。

■ 移動手段(移動目的別、回答者全員)

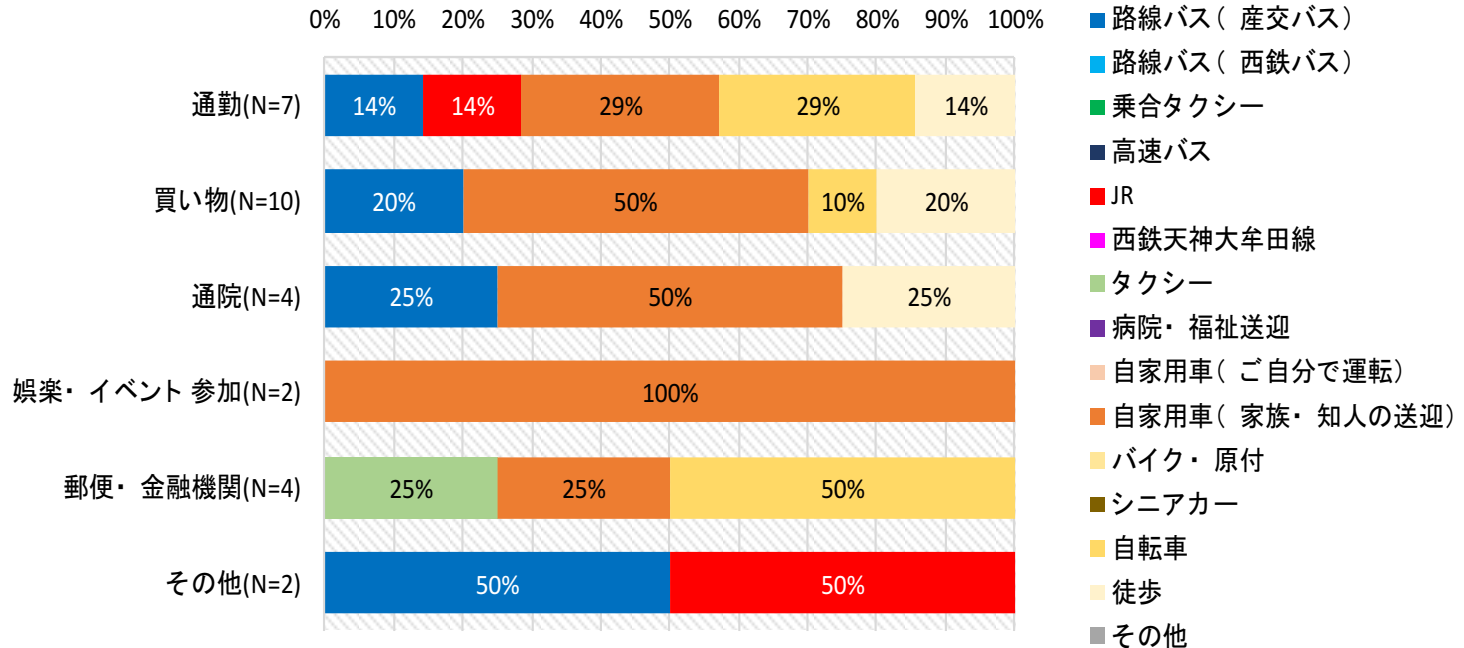


# 日常的な外出行動の内容

## 自動車運転免許非保有者の移動手段

- 通勤する方で自動車運転免許を持たない方は7名に止まるが、うち2名が産交バス、2名がJRを利用している。
- 買い物や通院においても、産交バス利用者が2割前後存在する。
- 公共交通以外では、自家用車による送迎や自転車・徒歩で移動する方が多い。

■ 移動手段(移動目的別、自動車運転免許非保有者)

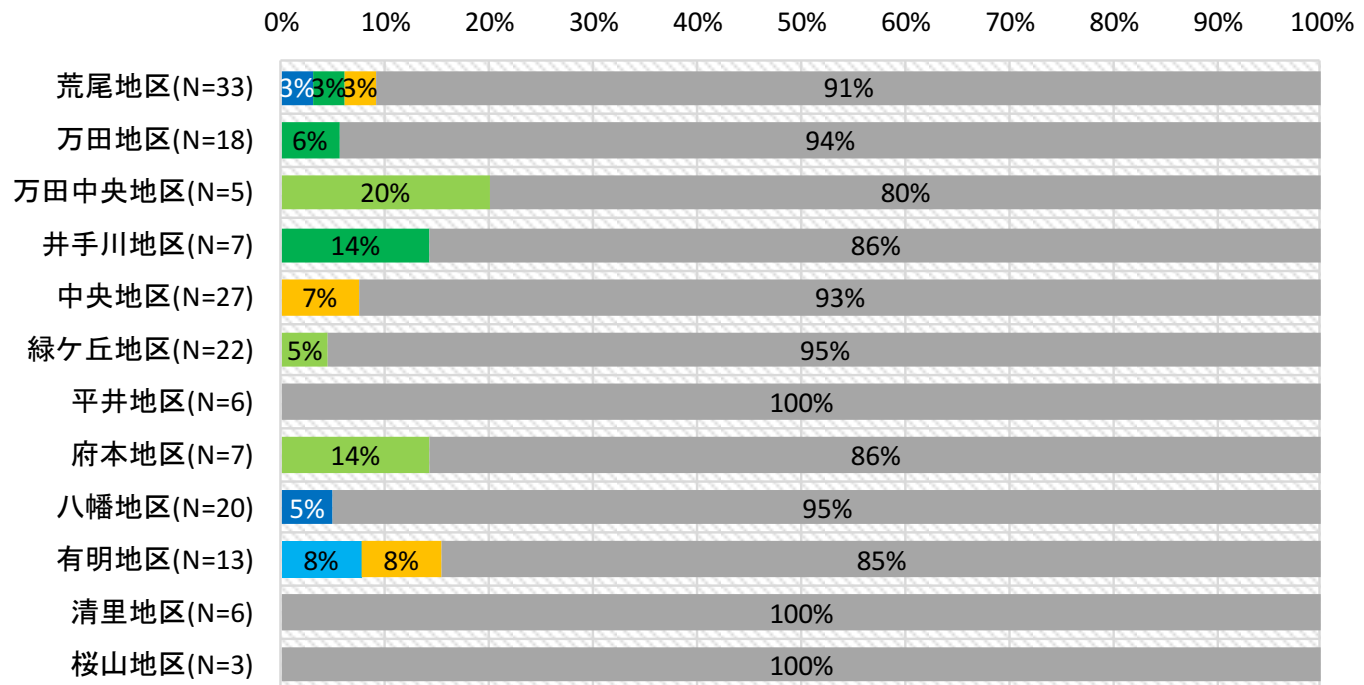


# 日常的な外出行動の内容

## 公共交通の利用頻度

- 公共交通非利用者の割合はどの地区でも8割以上に達する。
- 人数としては少数だが、荒尾地区や八幡地区に公共交通を高頻度で利用される方が存在する。

■公共交通の利用頻度(地区別)



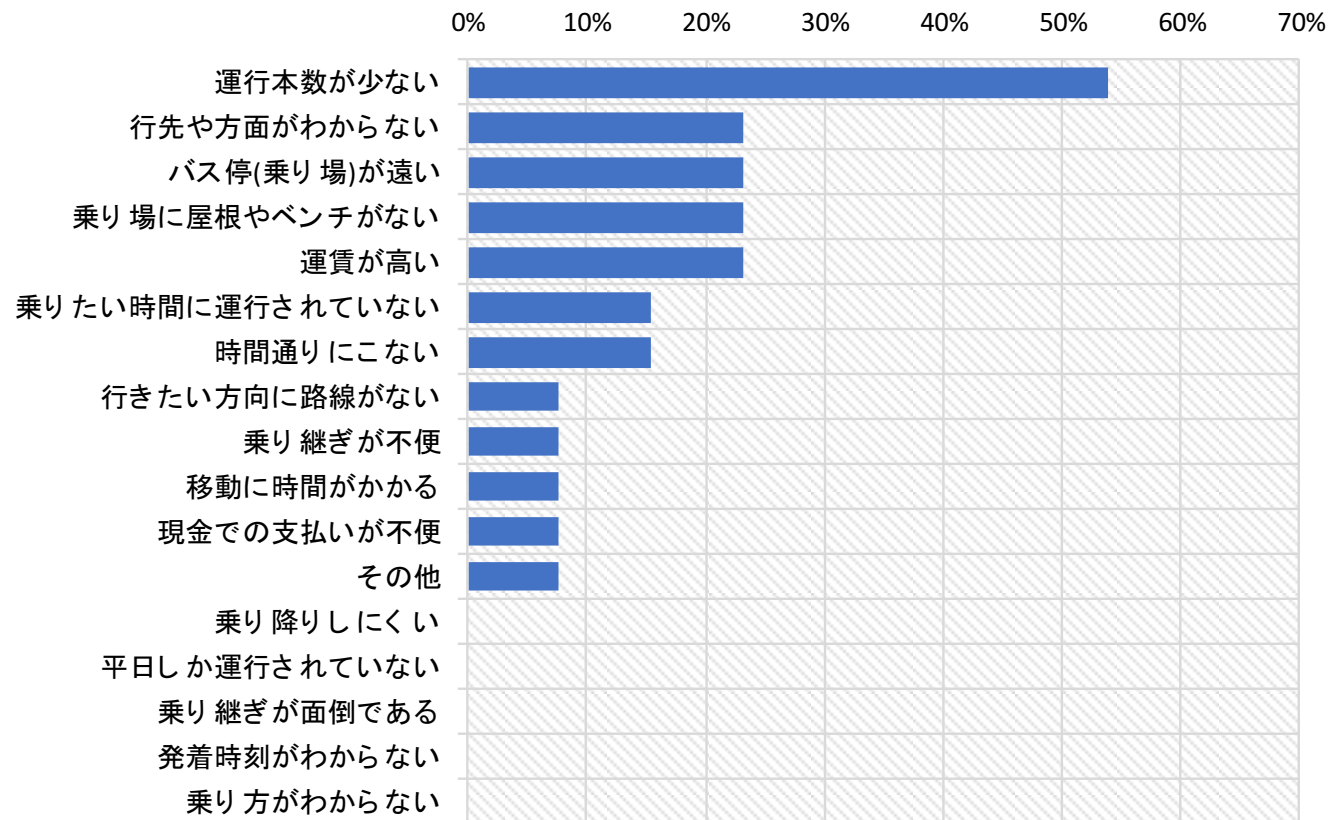
■ほぼ毎日 ■週3、4日 ■週1、2日 ■月に2、3日 ■月に1日 ■ほとんど利用しない・利用しない

# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通に対する不満点

- 公共交通利用者の不満点で最も多いのは「運行本数が少ない」ことであり、他の選択肢より突出して多くなっている。

### ■ 公共交通の不満点(公共交通利用者)

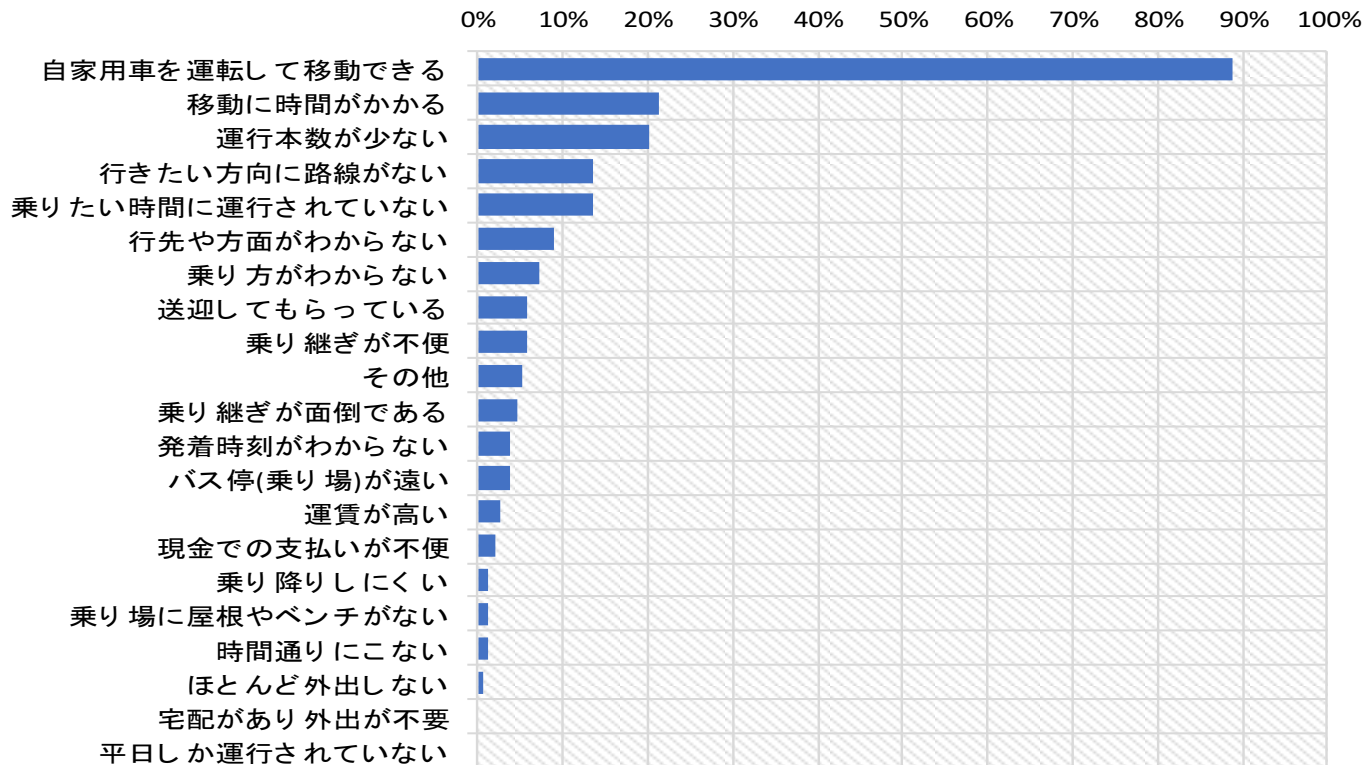


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通を利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由は、概ね自家用車を運転する(送迎してもらう)ためであり、他の「移動に時間がかかる」「運行本数が少ない」等の公共交通の不便さを理由とする方も約2割存在する。

■ 公共交通を利用しない理由(公共交通非利用者)

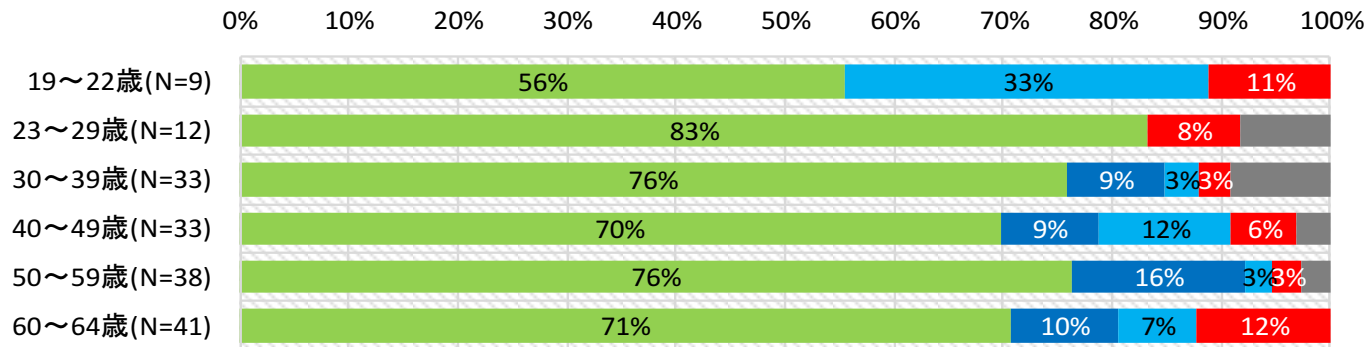


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通の維持に向けた自治体負担に対する意向①

- 公共交通の維持の必要性は、年齢を問わず、多くの方が自治体負担や利用者負担の上でも必要と考えている。
- 自治体負担や利用者負担を増加させてでも利便性を向上すべきとの意見は40歳以上の年代では2割程度存在する。

■自治体負担に対する意向(年齢別)



- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である(今の補助金額の程度を維持)。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(市民全体で負担)。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(利用者で負担)。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

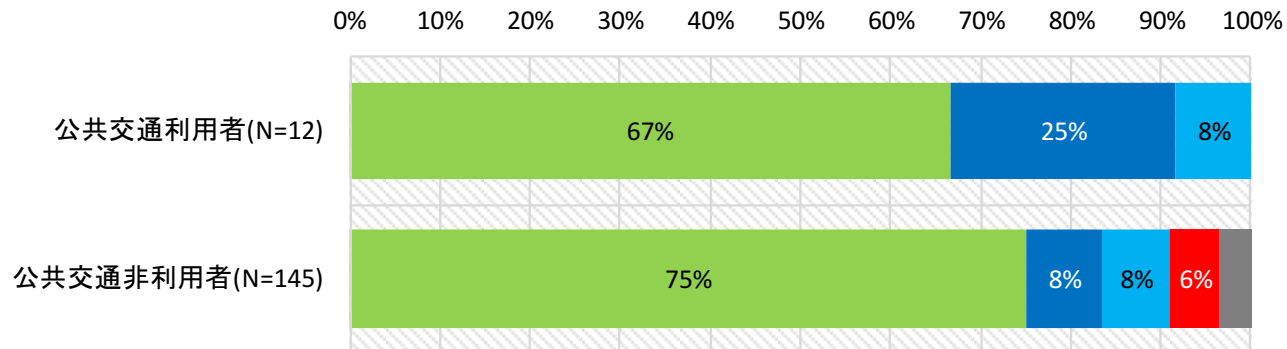


# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通の維持に向けた自治体負担に対する意向②

- 公共交通の維持の必要性は、公共交通利用者・非利用者を問わず、多くの方が自治体負担や利用者負担の上でも必要と考えている。
- 自治体負担や利用者負担を増加させてでも利便性を向上すべきとの意見は公共交通利用者においては3割以上存在する。

### ■自治体負担に対する意向(公共交通利用有無)



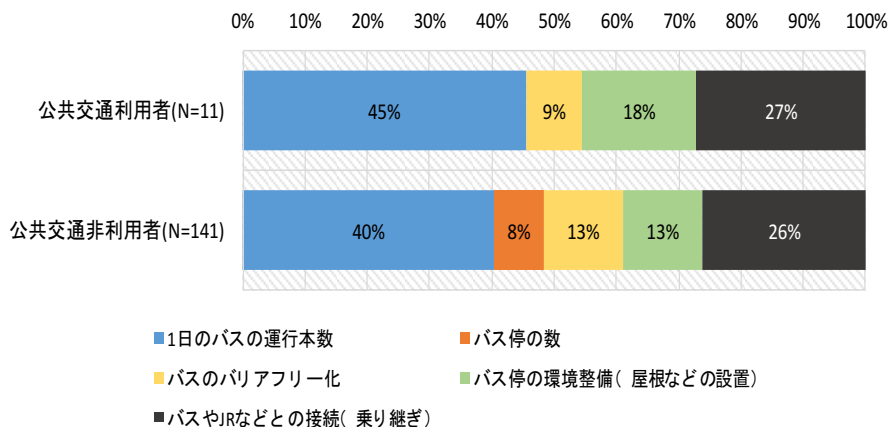
- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である(今の補助金額の程度を維持)。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(市民全体で負担)。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである(利用者で負担)。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

# 公共交通に対するニーズ

## 公共交通を改善する際に重視すること

- 公共交通利用者・非利用者を問わず、運行便数の改善を重視する方が約4割となっており、最もニーズが高い。
- 年代により重視する内容は異なっているが、バスやJRなどとの接続(乗り継ぎ)の改善のニーズも高く、どの年代でも2~3割の方が重視している。

■ 公共交通を改善する際に重視すること(公共交通利用有無)



■ 公共交通を改善する際に重視すること(年齢別)

