

住民移動調査結果

平成 22 年 10 月 13 日

長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会事務局

<目 次>

1. 調査の目的	1
2. 実施手法	1
1) 調査対象	1
2) 調査手法	1
3) 調査で把握すべき事項	1
4) 調査票など	3
3. アンケート配布・回収状況	19
4. 集計結果	20
1) 結果の取りまとめ一覧	20
2) 集計結果	23
(1) 回答者の属性	23
(2) 住民の日常生活の移動実態（目的別）	24
(3) J Rの利用状況	33
(4) 有明フェリーの利用状況	36
(5) 公共交通（路線バス）の今後のあり方	39
(6) 路線バスの利用状況と改善ニーズ	42
(7) 効率性や利便性に配慮した公共交通の運行に向けた意向	47
(8) 公共交通の維持に向けた住民の協力意向	50
(9) 九州新幹線の利用	51
(10) 長洲町の公共交通に関する自由意見	53
(11) 路線バス利用者の利用実態と利用者ニーズ	60

1. 調査の目的

- ・住民の移動実態と移動ニーズを把握して公共交通による移動需要検討の基礎資料とするとともに、公共交通の必要性を含めた公共交通のあり方の認識を把握する

2. 実施手法

1) 調査対象

- ・長洲町民 3,019 人を対象に調査を行った。
- ・長洲町の人口ベースで統計的に有意な回収数(回収率 45%想定)を得るために必要な配布数(3,019 票)を算出し、行政区毎の人口比率や町の年齢構成に配慮し、回答者の抽出を行った。
- ・なお、年代別の抽出にあたっては、16 歳～79 歳まで(高校生を含み、総合計画のアンケート時の上限年齢)とした。

2) 調査手法

- ・配布…町による配布(配布日：平成 22 年 8 月 2 日(月))
- ・回収…郵送回収(期限：平成 22 年 8 月 13 日(金)消印有効)

3) 調査で把握すべき事項

- ・調査で把握すべき事項は下表のとおりである。

表 調査で把握すべき事項

着目点	把握内容	調査で把握すべき事項	
日常生活における移動需要を把握する	○目的に応じてどこに、どのくらいの頻度で移動しているのか ○公共交通はどの程度利用されているのか	住民の日常生活の移動実態(目的別)	* 以下の①～④の目的別に把握 ①通勤・通学、②普段の買い物、 ③通院、④娯楽・レジャー・飲食 ○主な目的地(施設名、所在地)、外出する頻度、外出曜日、自宅出発・帰宅開始時間帯、目的地までの主な移動手段
ＪＲや有明フェリーの利用状況を把握する		ＪＲの利用状況	○最近のＪＲの利用状況 ○ＪＲの利用実態 ・主な利用目的、よく利用する区間、利用頻度、よく利用する時間帯、ＪＲ駅までの主な交通手段
		有明フェリーの利用状況	○最近の有明フェリーの利用状況 ○有明フェリーの利用実態 ・主な利用目的、主な利用方法、利用頻度、よく利用する時間帯、長洲港までの主な交通手段
バスの利用に対する住民意向を把握する	○路線バスはどの程度利用されているのか ○路線バスはどのように利用されているのか ○路線バスはどのような改善が必要か ○改善された場合の利用意向や利用増加日数はどのくらいか	路線バスの利用状況と改善ニーズ	○自宅から最寄りバス停までの徒歩時間 ○路線バスの利用環境 ＜路線バス運行地域＞ ・最近のバス利用状況 ・路線バスのサービス改善策 ・路線バスのサービス改善された場合の路線バスの利用意向 ・利用が増加する日数 ＜路線バス不便地域＞ ・路線バスがないことが原因で外出を控えた経験の有無 ・路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向 ・利用する日数
住民が求める公共	○公共交通はどのような特性を持つ居住者にと	公共交通(路線バス)の今	○仮に長洲町に公共交通がなくなった場合の日常生活への影響

着目点	把握内容	調査で把握すべき事項	
交通サービス水準を把握する	って必要なのか ○公共交通に対する町の財政支出実態を住民はどのように考えているか ○今後の長洲町の公共交通のあり方を住民はどのように考えているか	後のあり方	○路線バスへの長洲町の財政支出の認知度 ○公共交通を維持するための財政負担の必要性 ○長洲町への公共交通の必要性 ○長洲町における財政負担のあり方 ○今後の長洲町における公共交通のあり方
	○どのような公共交通の見直し（システム）が望まれているのか	効率性や利便性に配慮した公共交通の運行に向けた意向	○公共交通の乗り継ぎ利用に関する意向 ○公共交通の定時性に関する意向 ○公共交通の前日予約に関する意向 ○自宅付近での公共交通利用に関する意向 ○「公共交通のサービス向上（または、サービス改善）」がなされた場合の最大支払い意思額（片道）
公共交通維持のために住民自身はどのような取り組みが必要と考えているのかを把握する	公共交通の維持に向けた住民の協力意向		
九州新幹線の利用意向や新幹線駅までの公共交通の新規投入の必要性を把握する	九州新幹線の利用	○九州新幹線の利用意向 ○主に利用する新幹線駅 ○新幹線駅までの移動に利用したい交通手段	
公共交通に対して住民はどのような考えを持っているのかを把握する	長洲町の公共交通に関する自由意見		
住民の属性毎に差異があるかを把握する	回答者の属性	性別、年齢、居住地（行政区）、職業、運転免許と自家用車の保有状況、自家用車の自由な使用の可否	

4) 調査票など

①調査票の構成

回答者の属性【設問 1】		
性別	居住地（行政区）	運転免許と自家用車の保有状況
年齢	職業	自家用車の自由な使用の可否

↓

住民の日常生活の移動実態（目的別）【設問 2】		
* 目的別に把握 ①通勤・通学 ②普段の買い物 ③通院 ④娯楽・レジャー・飲食	主な目的地（施設名、所在地）	自宅出発・帰宅開始時間帯
	外出する頻度	目的地までの主な移動手段
	外出曜日	

↓

JRの利用状況【設問 3】	
最近のJRの利用状況	
利用した 利用していない	→ 設問 4 へ
↓	
JRの利用実態	
主な利用目的	よく利用する時間帯
よく利用する区間	JR駅までの主な交通手段
利用頻度	

↓

有明フェリーの利用状況【設問 3】	
最近の有明フェリーの利用状況	
利用した 利用していない	→ 設問 5 へ
↓	
有明フェリーの利用実態	
主な利用目的	よく利用する時間帯
主な利用方法	長洲港までの主な交通手段
利用頻度	

↓

図 アンケート調査票（案）の構成（2/3）

注. □：設問項目

■：選択肢または選択肢による回答者等の分類

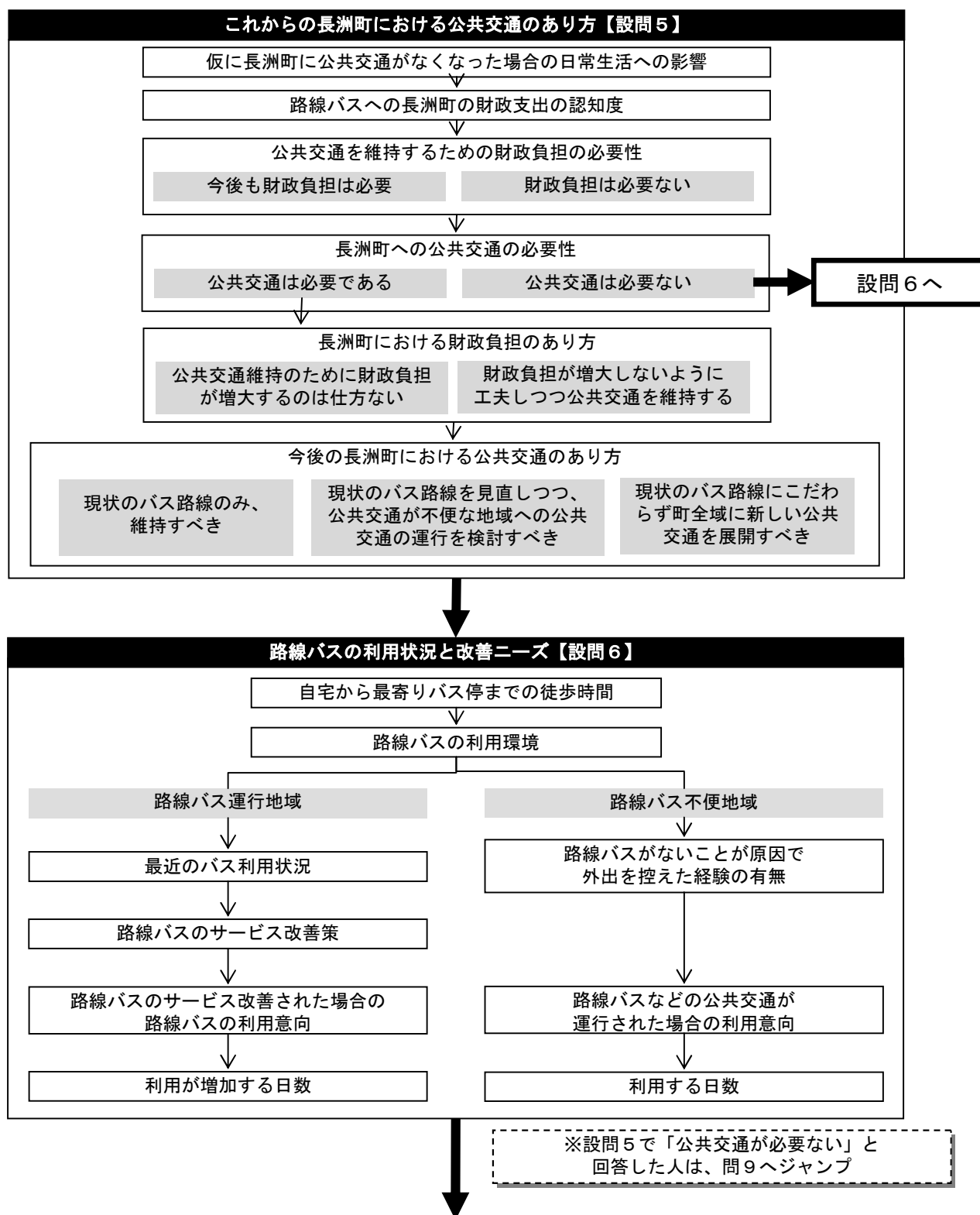


図 アンケート調査票（案）の構成（2/3）

注. □：設問項目

■：選択肢または選択肢による回答者等の分類

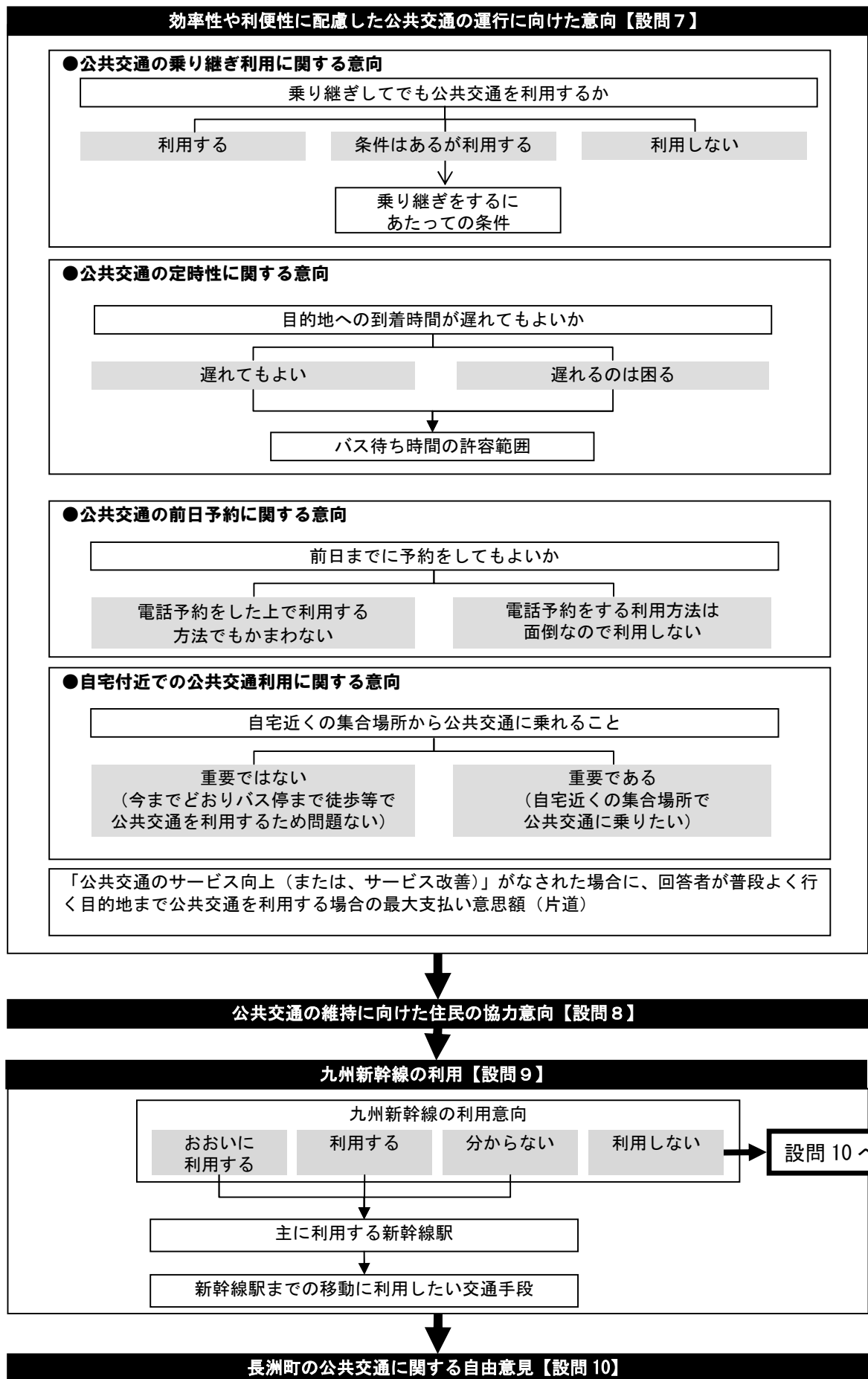


図 アンケート調査票（案）の構成（3/3）

注. □：設問項目

■：選択肢または選択肢による回答者等の分類

②調査における配布物

ア) 調査票 (A4用紙 (両面、モノクロ))

○挨拶文

「長洲町の公共交通に関するアンケート調査」に ご協力をお願いします！

謹啓 ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素より、町政の運営にご理解とご協力を賜り、誠に有難うございます

さて、長洲町では今年度、路線バスを中心として、公共交通体系の見直しに向けた「地域公共交通総合連携計画」の策定に取り組んでおります。

この度、町民の皆様[※]の日常的な外出状況や公共交通の利用状況、利用しない理由等を把握し、公共交通の改善につなげる基礎資料を収集することを目的に、『長洲町の公共交通に関するアンケート調査』を実施させていただくこととなりました。(※無作為に約3,000人の方を選び出しました)

できる限り多くの皆様のご意見を伺い、よりよい公共交通を実現したいと考えておりますので、ご多忙のところ恐縮ですが、調査の趣旨をご理解の上、ご協力をお願いいたします。



＜アンケートのご協力にあたって＞

- ・ アンケート調査票へのご記入は、できるだけお送りした封筒の宛名に記されている方がご回答下さい。
※なお、宛名ご本人の回答が困難な場合は、ご家族の方がお答え頂いても結構です。
- ・ ご記入いただいたアンケート調査票は、同封の封筒に入れて、**平成22年8月13日(金)**までにポストに投函して下さい。
(切手は不要)
- ・ なお、ご記入頂いた調査票については全て統計的な処理を行い、調査の目的以外での使用や個人が特定できるような結果の公表は一切ありません。
- ・ また、本調査にて収集した個人情報、個人情報保護法に基づき、厳重に管理いたします。

～アンケート調査等に対するお問い合わせ等は下記までお願いします～

【調査実施機関】長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会

(事務局) 長洲町役場 まちづくり課 企画調整係

住 所：〒869-0198 熊本県玉名郡長洲町大字長洲 2766

電 話：0968-78-3239

担当者：宮本、杉本

【調査委託会社】株式会社ケー・シー・エス

住 所：〒812-0011 福岡市博多区博多駅前1-4-4

電 話：092-472-4521

担当者：吉松、田淵

～コラム～

長洲町の公共交通の現状を知ってください！

◆長洲町を運行している2つの環状線（健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線）バスの利用者は減少しています。

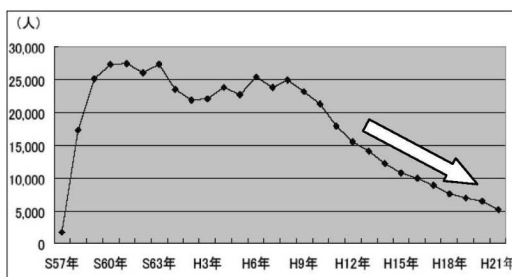
長洲町を運行する路線バスは、町内公共施設への住民の利便性と交通弱者の足を確保するために、健康福祉センターを起終点として町内を一周する「健康福祉センター環状線」と荒尾市民病院の通院者と高校への通学者の利便性の向上を図る「長洲・荒尾環状線」の2つの環状線が運行されています。

さらに、玉名合同庁舎と荒尾産交前を結ぶ「荒尾産交前～玉名合同庁舎線」、長洲港から荒尾市山の手を結ぶ「山の手・牛水線」も運行されており、長洲町を運行する路線バスは計4路線です。

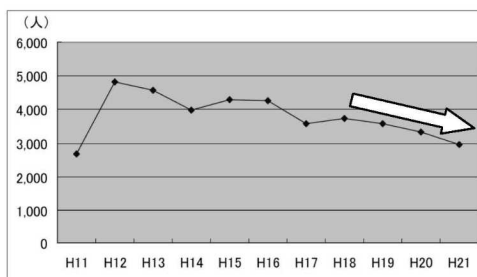
そのうち、特に、2つの環状線（健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線）の利用者は減少しています。



▲長洲町を運行する路線バス



▲健康福祉センター環状線利用者数の推移

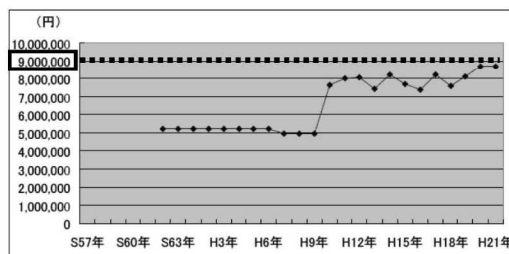


▲長洲・荒尾環状線利用者数の推移

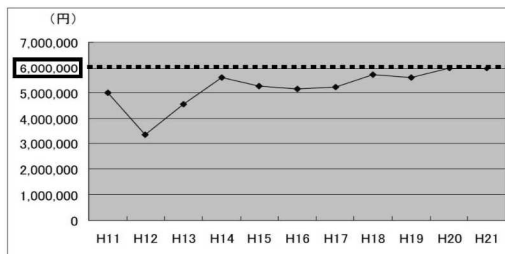
◆路線バスの利用者が少なく、料金収入も少ないため、町の支出が増えています。

長洲町の路線バスは、路線バス事業者によって運行されていますが、利用者が少なく料金収入が少ないため、赤字となっています。

路線を維持するために、長洲町は補助を行っており、2つの環状線（健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線）で年間約1,500万円を支出しており、その支出額は年々増加しています。



▲健康福祉センター環状線における町の財政支出の推移



▲長洲・荒尾環状線における町の財政支出の推移

長洲町の公共交通に関するアンケート調査票

設問 1：あなた自身についてお聞きします。

*回答対象:全ての方

問 1-1. 性別を教えてください。 1つ選択

1. 男性 2. 女性

問 1-2. 年齢を教えてください。 1つ選択

1. 16～19 歳 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50～64 歳
6. 65～74 歳 7. 75 歳以上

問 1-3. 職業を教えてください。 1つ選択

1. 高校生 2. 大学生 3. 会社員・団体職員 4. 公務員
5. 自営業(農林漁業含む) 6. 主婦 7. パート・アルバイト 8. 無職
9. その他(具体的に記入: _____)

問 1-4. 居住地の行政区名を教えてください。 1つ選択

校区名	行政区名
腹赤校区	1. 平原 2. 清源寺 3. 上沖洲 4. 腹赤 5. 腹赤新町
六栄校区	6. 折地 7. 赤崎 8. 高田 9. 鷺巣 10. 立野 11. 向野 12. 宮崎 13. 赤田 14. 葛輪 15. 永方 16. 塩屋 17. 向野北 18. 古城
清里校区	19. 建浜 20. 駅通 21. 梅田
長洲校区	22. 出町 23. 新町 24. 西新町 25. 宮ノ町 26. 松原 27. 新山 28. 宝町 29. 磯町 30. 上町 31. 中町 32. 下本 33. 今町 34. 下東 35. 西荒神 36. 東荒神 37. 大明神

問 1-5. 運転免許と自家用車(ご自身が運転する車両)の保有状況を教えてください。 1つ選択

1. 運転免許も自家用車も持っている
2. 運転免許は持っているが、自家用車は持っていない
3. 運転免許を持っていない

問 1-6. ご自身は自由に自家用車を使用できますか? 1つ選択

1. 自由に使用できる 2. 自由に使用できない

設問 2：あなたご自身の普段の外出実態についてお伺いします。
（徒歩と自転車による外出は除きます）

***回答対象: 全ての方**

問 2-1. 外出の目的ごと（①～④）にそれぞれ(1)～(5)の質問にお答えください。

なお、該当しない外出の目的については空欄でかまいません。

〔目的①：通勤・通学について〕

(1) 目的地（施設名と所在地） 具体的に記入	施設名（通学先のみ）：_____ 所在地（通勤先・通学先ともに）：_____
(2) 外出する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
(3) よく外出する曜日 複数選択可	1. 平日（→①月曜 ②火曜 ③水曜 ④木曜 ⑤金曜） 2. 土曜 3. 日曜・祝日 4. 特に曜日は決まっていない
(4) 自宅出発・帰宅開始時間帯 （例：午後1時→13時と記入）	自宅出発時間帯：（_____）時頃 帰宅開始時間帯：（_____）時頃
(5) 目的地までの主な移動手段 1つ選択	1. 鉄道 2. 路線バス 3. タクシー 4. 施設送迎バス 5. 自家用車（自分で運転） 6. 自家用車（家族や知人等の送迎） 7. バイク（原付バイクを含む） 8. その他

〔目的②：普段の買い物について〕

(1) よく行く目的地 （施設名と所在地） 具体的に記入（複数可）	施設名：_____ 所在地（町内の場合は行政区名まで）：_____
(2) 外出する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
(3) よく外出する曜日 複数選択可	1. 平日（→①月曜 ②火曜 ③水曜 ④木曜 ⑤金曜） 2. 土曜 3. 日曜・祝日 4. 特に曜日は決まっていない
(4) 自宅出発・帰宅開始時間帯 （例：午後1時→13時と記入）	自宅出発時間帯：（_____）時頃 帰宅開始時間帯：（_____）時頃
(5) 目的地までの主な移動手段 1つ選択	1. 鉄道 2. 路線バス 3. タクシー 4. 施設送迎バス 5. 自家用車（自分で運転） 6. 自家用車（家族や知人等の送迎） 7. バイク（原付バイクを含む） 8. その他

【目的③：通院について】

(1)よく行く目的地 (施設名と所在地) 具体的に記入(複数可)	施設名：_____ 所在地(町内の場合は行政区名まで)：_____ _____
(2)外出する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
(3)よく外出する曜日 複数選択可	1. 平日(→①月曜 ②火曜 ③水曜 ④木曜 ⑤金曜) 2. 土曜 3. 日曜・祝日 4. 特に曜日は決まっていない
(4)自宅出発・帰宅開始時間帯 (例：午後1時→13時と記入)	自宅出発時間帯：()時頃 帰宅開始時間帯：()時頃
(5)目的地までの主な移動手段 1つ選択	1. 鉄道 2. 路線バス 3. タクシー 4. 施設送迎バス 5. 自家用車(自分で運転) 6. 自家用車(家族や知人等の送迎) 7. バイク(原付バイクを含む) 8. その他

【目的④：娯楽・レジャー・飲食について】

(1)よく行く目的地 (施設名と所在地) 具体的に記入(複数可)	施設名：_____ 所在地(町内の場合は行政区名まで)：_____ _____
(2)外出する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
(3)よく外出する曜日 複数選択可	1. 平日(→①月曜 ②火曜 ③水曜 ④木曜 ⑤金曜) 2. 土曜 3. 日曜・祝日 4. 特に曜日は決まっていない
(4)自宅出発・帰宅開始時間帯 (例：午後1時→13時と記入)	自宅出発時間帯：()時頃 帰宅開始時間帯：()時頃
(5)目的地までの主な移動手段 1つ選択	1. 鉄道 2. 路線バス 3. タクシー 4. 施設送迎バス 5. 自家用車(自分で運転) 6. 自家用車(家族や知人等の送迎) 7. バイク(原付バイクを含む) 8. その他

設問 3：JRの利用状況についてお聞きします。

*回答対象: 全ての方

問3-1. この1年間でJRを利用しましたか? 1つ選択

1. 利用した

2. 利用していない



設問 4 にお進み下さい

■前問3-1で「1」を選択した方にお聞きします。

問3-2. JRの主な利用目的 1つ選択	1. 買い物 2. 通院 3. 通勤・通学 4. 娯楽・レジャー・飲食 5. その他（具体的に：_____）
問3-3. JRをよく利用する区間 具体的に記入	_____ 駅から _____ 駅まで
問3-4. JRを利用する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
問3-5. JRをよく利用する時間帯 （例：午後1時→13時と記入）	行きは_____ 時ころに自宅近くの鉄道駅を出発 帰りは_____ 時ころに自宅近くの鉄道駅に到着
問3-6. JR駅までの主な交通手段 1つ選択	1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族や知人等の送迎） 3. 路線バス 4. タクシー 5. バイク（原付バイクを含む） 6. その他

設問 4：有明フェリーの利用状況についてお聞きします。

*回答対象: 全ての方

問4-1. この1年間で有明フェリーを利用しましたか? 1つ選択

1. 利用した

2. 利用していない



設問 5 にお進み下さい

■前問4-1で「1」を選択した方にお聞きします。

問4-2. 有明フェリーの主な利用目的 1つ選択	1. 買い物 2. 通院 3. 通勤・通学 4. 娯楽・レジャー・飲食 5. その他（具体的に：_____）
問4-3. 有明フェリーの主な利用方法 1つ選択	1. 船に自家用車を積んで利用 2. 船に二輪車（バイク・原付、自転車）を積んで利用 3. 旅客のみ（船に自家用車や二輪車を積まない）
問4-4. 有明フェリーを利用する頻度 1つ選択	1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日 5. 月に1回以下
問4-5. 有明フェリーをよく利用する時間帯 （例：午後1時→13時と記入）	行きは_____ 時ころに長洲港を出港 帰りは_____ 時ころに長洲港に着港
問4-6. 長洲港までの主な交通手段 1つ選択	1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族や知人等の送迎） 3. 路線バス 4. タクシー 5. バイク（原付バイクを含む） 6. その他

設問 5 : 公共交通（路線バス）の今後のあり方についてお聞きします。

***回答対象: 全ての方**

問5-1. 仮に、長洲町の公共交通（路線バス）がなくなった場合に、あなたが今後長洲町で日常生活を送るにあたって、影響はありますか？ **1つ選択**

1. かなり影響がある 2. 少し影響がある 3. 全く影響はない 4. 分からない

問5-2. (2ページの「コラム『長洲町の公共交通の現状を知ってください!』」をご一読頂き、お答え下さい。) あなたは長洲町が路線バスの運営維持を目的に財政支出をしていることをご存じでしたか？

1つ選択

1. 以前から知っていた 2. コラムを見て、初めて知った

問5-3. あなたにとって今後も長洲町に公共交通（路線バス）は必要であると思いますか？

1つ選択

1. 長洲町に公共交通（路線バス）は必要である 2. 公共交通（路線バス）がなくても、今後も不便を感じないので、長洲町には必要ない

設問 6（8 ページ）にお進み下さい
※設問 6 と設問 9、10（11 ページ）をご回答いただきます

■前問5-3で「1」を選択した方にお聞きします。

問5-4. 長洲町の公共交通（路線バス）に対する「財政負担のあり方」について、どうお考えですか？ **1つ選択**

1. 公共交通（路線バス）維持のため、財政負担が増えるのは仕方がない
2. 財政負担が増えないように工夫しつつ、公共交通（路線バス）を維持して欲しい
3. その他（具体的に記入：_____）

問5-5. 今後の長洲町における「路線バスのあり方」について、どうお考えですか？ **1つ選択**

1. 現状の路線バスのみ維持すべきである
2. 現状の路線バスを見直しつつ、町内において公共交通が不便な地域にも公共交通を運行する検討をすべきである
3. 現状の路線バスにこだわらず、町全域に新しい公共交通を展開すべきである
4. その他（具体的に記入：_____）

設問 6（8 ページ）にお進み下さい

設問 6 : 長洲町を運行している路線バスの利用状況と問題点等についてお聞きします。
* 回答対象: すべての方

問 6-1. ご自宅から最寄りバス停まで徒歩で要する時間を教えてください。

_____分程度

問 6-2. お住まいの地域は路線バスが利用できる環境にありますか? 1つ選択

1. ある

2. ない

問 6-7 (9 ページ) にお進み下さい

■前問 6-2 で「1」を選択した方（路線バスが利用できる環境にある方）にお聞きします。

問 6-3. この 1 年間で町内で路線バスを利用しましたか? 1つ選択

1. 利用した

2. 利用していない

問 6-4. 路線バスにはどのようなサービスの改善が必要ですか? 複数選択可

1. バス停の間隔を短くして乗りやすくする
2. 運行経路上であれば、バス停以外でも路線バスに自由に乗降できるようにする
3. 目的地まで行く新たなバス路線を整備する
4. 路線バスの便数を増加する
5. 路線バスの運行経路を見直す
6. 外出・帰宅時間帯に合った路線バスを運行する
7. 路線バスを利用しやすい運賃体系に見直す
8. バス停にベンチや屋根を設置する
9. ステップ（階段）や床が低くて乗り降りしやすい車両を導入する
10. 運行経路、時刻表、運賃などの情報を分かりやすく提供する
11. 路線バスや鉄道、フェリーとの乗り継ぎに配慮した時刻表に見直す
12. 運転手のマナー（車内での応対や思いやり運転など）を向上する
13. その他（具体的に記入: _____）
14. どれだけ改善されても路線バスの利用回数自体は変わらない

問 6-5. 前問 6-4 で選択した改善がなされた場合、あなたはこれまで以上に路線バスを利用しますか? 1つ選択

1. 機会があれば、すぐに利用する

2. 今は利用しないが、将来的には利用する

3. 利用しない

設問 7 (9 ページ) にお進み下さい

※前問 6-5 で「1」を選択した方にお聞きします。

問 6-6. 前問 6-4 で選択した改善がなされた場合、あなたはこれまでよりどのくらい路線バスを利用する頻度が増えると思いますか? 1つ選択

1. 週に 5 日以上

2. 週に 3~4 日

3. 週に 1~2 日

4. 月に数日

5. 月に 1 日以下

設問 7 (9 ページ) にお進み下さい

■前問6-2で「2」を選択した方（路線バスが利用できる環境にない方）にお聞きます。

問6-7. 路線バスなどの公共交通が運行されていないため、外出をひかえたことがありますか？

1つ選択

1. よくある 2. 時々ある 3. ない

問6-8. お住まいの地域で路線バスなどの公共交通が運行された場合、利用しようと思いませんか？ 1つ選択

1. 機会があれば、すぐに利用する 2. 今は利用しないが、将来的には利用する 3. 利用しない

設問7にお進み下さい

※前問6-8で「1」を選択した方にお聞きます。

問6-9. お住まいの地域で路線バスなどの公共交通が運行された場合、あなたはどのくらいの頻度で利用すると思いますか？ 1つ選択

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に数日
5. 月に1日以下

設問7にお進み下さい

設問7：効率性や利便性に配慮した公共交通の運行についてお聞きます。

*回答対象：設問5-3で「1. 長洲町に公共交通は必要である」を選択した方

◆ご注意下さい！ この設問7は、設問5-3（7ページ）で

「1. 長洲町に公共交通は必要である」を選択した方のみ にご回答頂きます。

※「2. 公共交通がなくても今後も不便を感じないので、長洲町に公共交通は必要ない」を選択した方は、設問9（11ページ）にお進み下さい。

問7-1. あなたは乗り継ぎしてでも公共交通を利用したいと思いますか？ 1つ選択

1. 利用したい 2. 条件はあるが、利用したい 3. 利用したくない

問7-2(10ページ)
にお進み下さい

問7-2(10ページ)
にお進み下さい

■前問7-1で「2」を選択した方にお聞きます。

問. あなたが乗り継ぎするにあたっての条件を教えてください。 複数選択可

1. 乗り継ぎの待ち時間を調整して短くしてほしい

問. 乗り継ぎの許容待ち時間を教えてください。

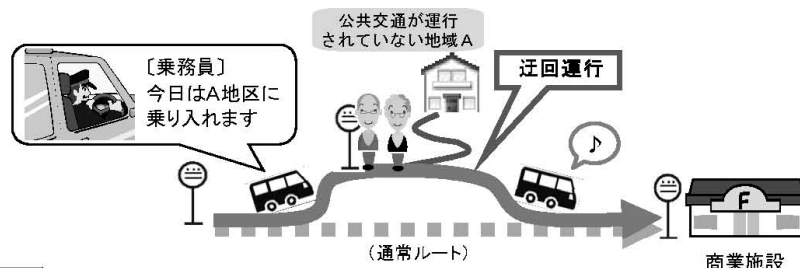
片道最大 _____ 分程度

2. 乗り継ぐたびに初乗り運賃が何回もかかる問題を解消してほしい

3. 乗り継ぎバス停には、屋根やベンチを整備し、快適な空間にしてほしい

4. その他（具体的に記入： _____ ）

問7-2. 以下のイラストのように、長洲町内で公共交通が運行されていない地域Aに対して、公共交通が寄り道して、地域Aの利用客を乗せる工夫をする場合、車内にいる「あなた」の目的地までの到着時間が遅れてもよいとお考えですか？



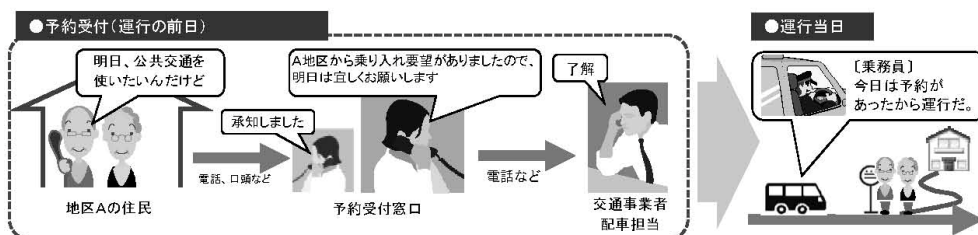
1つ選択

1. 目的地までの到着時間が遅れてもよい
2. 目的地までの到着時間が遅れるのは困る

問7-3. 片道最大何分までなら目的地までの到着時間が遅れてもよいですか？

片道最大 _____ 分程度

問7-4. 以下のイラストのように、利用の前日までに電話予約をしないと公共交通を利用できないことについて、どうお考えですか？



1つ選択

1. 電話予約をした上で利用する方法でもかまわない
2. 電話予約をする利用方法は面倒なので利用しない

問7-5. あなたにとって公共交通を利用する上で、自宅付近で公共交通に乗れることは重要ですか？ 1つ選択

1. 重要ではない（決められたバス停まで徒歩等で移動して利用するため、問題ない）
2. 重要である（なるべく自宅付近で公共交通に乗りたい）

問7-6. 問6-4（8ページ）や問7-1～7-4（9～10ページ）でお聞きした「公共交通のサービス向上（または、サービス改善）」がなされた場合、あなたが普段よく行く目的地まで公共交通を利用するとしたら、片道最大いくらまでなら支払うことができますか？

片道最大 _____ 円

設問 8：長洲町における公共交通の維持に向けた取り組みについてお聞きします。

*回答対象：設問 5-3 で「1. 長洲町に公共交通は必要である」を選択した方

◆**ご注意ください！** この設問 8 は、設問 5-3（7 ページ）で

「**1. 長洲町に公共交通は必要である**」を選択した方のみ にご回答頂きます。

※「2. 公共交通がなくても今後も不便を感じないので、長洲町に公共交通は必要ない」を選択した方は、設問 9 にお進み下さい。

問 8-1. 長洲町を運行する公共交通の維持に向け、町民はどのように取り組む必要があると考えますか？ **複数選択可**

1. 住民が外出する際に自主的にもっと公共交通を利用する
2. 住民と行政が協働して、地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する
3. 公共交通の維持に向け、自治会（住民）や地元企業等から協賛金を集める
4. 公共交通の維持に向け、一定額の回数券（回数カード）を町内各世帯で購入する
5. 自治会（住民）が委託費を出し、交通事業者等と協議し、自主的に公共交通を運行する
6. その他（具体的に記入：_____）
7. 特に住民が公共交通の維持に向け、取り組む必要はない

設問 9：平成 23 年 3 月に全線開通される九州新幹線の利用についてお聞きします。

*回答対象：全ての方

問 9-1. あなたは九州新幹線を利用しますか？ **1つ選択**

1. おおいに利用する 2. 利用する 3. 分からない 4. 利用しない

設問 10 にお進み下さい

※前問 9-1 で「4」以外を選択した方（九州新幹線を利用する可能性がある方）にお聞きします。

問 9-2. 九州新幹線を利用するとしたら、どの新幹線駅を主に利用しますか？ **1つ選択**

1. 新玉名駅 2. 新大牟田駅 3. 熊本駅 4. 久留米駅
5. その他（具体的に駅名を記入：_____）

問 9-3. 前問 9-2 で選択した新幹線駅までの移動に主に何を利用したいですか？ **1つ選択**

1. 自家用車 2. タクシー 3. 路線バスなどの公共交通
4. その他（具体的に記入：_____）

設問 10：長洲町の公共交通について、ご意見・要望があればご記入下さい。

*回答対象：全ての方

～質問は以上で終わりです。ご協力ありがとうございました～

ご記入いただいたアンケート調査票は、同封の封筒（切手は不要）に入れて、**平成 22 年 8 月 13 日（金）**までにポストに投函して下さい。

イ) 配布用封筒 (角2型封筒 (茶色))



長洲町の公共交通に関するアンケート調査票 在中

～公共交通をみんなで創り、守り、育てよう！～

〒869-0198

熊本県玉名郡長洲町大字長洲 2766

長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会

【事務局】

長洲町役場 まちづくり課 企画調整係

TEL : (0968) 78-3239 FAX : (0968) 78-1092

【調査委託会社】

福岡市博多区博多駅前 1-4-4 JPR 博多ビル 10F

(株) ケー・シー・エス



ウ) 返信用封筒（長3型封筒（茶色））

 料金受取人私郵便 博多支店 承 認 4400 差出有効期間 平成22年8月 31日まで	8 1 2 8 7 9 0	101	福岡市博多区博多駅前一丁目四一四 J P R 博多ビル10 F
調査委託会社 (株) ケー・シー・エス内 「長洲町の公共交通に関する アンケート調査係」行			
			

3. アンケート配布・回収状況

○回収率は31.5%であった。

○各校区で概ね3割の回収があり、各行政区よりまんべんなく回収できた。

表 回収状況

校区	フリガナ 行政区	配布票数	回収票数	回収率
腹赤	ヒラハル 平原	131	38	29.0%
	セイゲンジ 清源寺	278	88	31.7%
	カミオキノス 上沖洲	171	41	24.0%
	ハラカ 腹赤	163	47	28.8%
	ハラアカシンマチ 腹赤新町	53	12	22.6%
	小計	796	226	28.4%
六栄	オリジ 折地	80	28	35.0%
	アカサキ 赤崎	57	19	33.3%
	タカダ 高田	27	18	66.7%
	ワシノス 鷺巣	110	29	26.4%
	タテノ 立野	86	26	30.2%
	ムカイノ 向野	169	63	37.3%
	ミヤザキ 宮崎	66	24	36.4%
	アカダ 赤田	35	10	28.6%
	クズワ 葛輪	35	11	31.4%
	ナガカタ 永方	53	22	41.5%
	シオヤ 塩屋	43	7	16.3%
	ムカイノキタ 向野北	77	22	28.6%
	コジョウ 古城	110	49	44.5%
	小計	948	328	34.6%
清里	タテハマ 建浜	139	42	30.2%
	エキドオリ 駅通	44	15	34.1%
	ウメダ 梅田	101	39	38.6%
	小計	284	96	33.8%

校区	フリガナ 行政区			回収率
		配布票数	回収票数	
長洲	デマチ 出町	88	26	29.5%
	シンマチ 新町	65	22	33.8%
	ニシンマチ 西新町	21	7	33.3%
	ミヤ チョウ 宮ノ町	48	16	33.3%
	松原	52	12	23.1%
	シンヤマ 新山	129	42	32.6%
	タカラマチ 宝町	49	9	18.4%
	イソマチ 磯町	53	13	24.5%
	カミマチ 上町	21	8	38.1%
	ナカマチ 中町	27	8	29.6%
	シモボン 下本	22	8	36.4%
	イママチ 今町	22	5	22.7%
	シモセガシ 下東	96	28	29.2%
	ニシコウジン 西荒神	27	14	51.9%
	ヒガシコウジン 東荒神	153	42	27.5%
	ダイミョウジン 大明神	118	32	27.1%
	小計	991	292	29.5%
	無回答(居住地不明)	－	10	－
	全体	3,019	952	31.5%

4. 集計結果

1) 結果の取りまとめ一覧

- ・集計結果の取りまとめを下表に示す。

表 結果の取りまとめ一覧（1/3）

把握すべき事項		集計結果
回答者の属性	性別	○若干女性の割合が高いものの、性別の偏り無く回収できた。
	年齢	○年齢の偏りなく回収できた。
	職業	○会社員・団体職員と主婦がそれぞれ約24%と最も多く、次いで無職（22%）、アルバイト・パート（約10%）となっている。
	運転免許と自家用車の保有状況	○運転免許も自家用車も持っている回答者が約8割と多い
	自家用車の自由な使用の可否	○町全体で「車を自由に使えない」回答者（いわゆる移動制約者）は約17%。 ○年齢別に自家用車の使用環境をみると、特に「16～19歳」と「65～74歳」、「75歳以上」では自家用車を自由に使用できない回答者がそれぞれ約62%、26%、約41%と他の年齢よりも多い。
住民の日常生活の移動実態（目的別）	外出目的	○外出目的で指摘が最も多いのは、「買い物（約88%）」、次いで「娯楽・レジャー・飲食（約70%）」、「通院（約62%）」、「通勤・通学（約58%）」の順。
	住民が日常移動する施設（目的別）	○各目的において、長洲町や荒尾市への外出がみられる。外出目的地は年代による偏りはない。 ○特に高齢者の主な外出目的である「買い物」と「通院」の目的地をみると、買い物先は、荒尾市内の「ゆめタウンあらお」、長洲校区の「ビックバリュートクナガ長洲店」、「ロッキー長洲店」の利用が多い。 ○通院先は荒尾市内の「荒尾市民病院」が多く、長洲町内では長洲校区の「田宮二郎内科」、六栄校区の「いまおかクリニック」の利用が多い。 ○上記の高齢者によく利用される施設は、いずれも現行の路線バス沿線にある。
	外出頻度	○通勤・通学は「週に5日以上」が約7割、買い物は「週に1～2回」が約3割、通院は「月に1回以下」が約5割、娯楽・レジャー・飲食は「月に数回」が約2割とそれぞれ最も多い。
	外出曜日	○それぞれの目的の外出曜日をみると、通勤通学は「平日」が約6割、土曜と日曜・祝日についてもそれぞれ約2割ずつ指摘がある。 ○買い物は「特に曜日が決まっていない」が約5割を占める一方で、日曜・祝日（約32%）、平日（約26%）、土曜（約21%）の順に指摘がある。なお、平日は「火曜」が比較的多い。 ○通院は「平日」が約44%、「特に曜日が決まっていない」が42%を占めている。 ○娯楽・レジャー・飲食は「日曜・祝日」が47%と最も多い。
	自宅出発・帰宅開始時間帯	○通勤通学は、行きは「7～8時台（約52%）」、帰りは「17～19時台（約48%）」に集中している。 ○買い物は、行きは「10時台（約25%）」と「13時台（約9%）」に集中しており、帰りは比較的「12時台（約12%）」と「15～17時（約28%）」が多い。 ○通院は、行きは「8～10時台（約49%）」、帰りは「11～12時台（約32%）」に集中している。 ○娯楽・レジャー・飲食は、行きは「9～11時台（約38%）」、帰りは「16～18時台（約29%）」に集中。
	目的地までの主な移動手段	○通勤通学は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約14%、「鉄道・路線バス」の利用は約6%である。 ○買い物は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約16%、「鉄道・路線バス」の利用は約2%である。 ○通院は「自家用車（自分で運転）」が約6割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約16%、「鉄道・路線バス」の利用は約6%である。 ○娯楽・レジャー・飲食は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約27%、「鉄道・路線バス」の利用は約3%である。 ○なお、路線バスは通院に最も利用されているものの、その利用は2%に満たない。 ○「車が自由に使えない」回答者の状況をみると、各目的で「自家用車（送迎）」が最も多い。 ○「通勤・通学」と「通院」については、「鉄道」利用がそれぞれ約26%、約15%。「路線バス」については、「通院」での利用が最も多いものの、約8%に過ぎない。
	JRの利用有無	○JRをここ1年間で利用したのは回答者の約45%であった。
JRの利用状況	主な利用目的	○主な利用目的は娯楽・レジャー・飲食が約3割と最も多い。
	よく利用する区間（乗車駅、降車駅）	○JR乗車駅は長洲駅（約78%）と大野下駅（約7%）で全体の約85%を占める。 ○JR降車駅は博多駅（約22%）、熊本駅（約21%）、大牟田駅（約13%）、上熊本駅（約11%）、玉名駅（約7%）の順に多く、全体の73%を占める。
	利用頻度	○利用頻度としては、月に1回以下が約7割と最も多く、次いで月に数日（約14%）、週に5日以上（約7%）の順となっている。
	利用時間帯	○行きは7～10時台にそれぞれ15%前後の利用があり、全体の約6割を占める。 ○帰りは、行きに比べ分散傾向にあるものの、比較的17時台と18時台が多い。
	JR駅までの主な交通手段	○JR駅までの主な交通手段としては、自家用車（自分で運転）が約35%と最も多く、次いで自家用車（送迎）が約26%、タクシーが約9%となっており、路線バスは2%に満たない。
有明フェリーの利用状況	有明フェリーの利用有無	○有明フェリーをここ1年間で利用したのは回答者の約33%であった。
	主な利用目的	○主な利用目的は娯楽・レジャー・飲食が約8割と最も多い。
	主な利用方法	○主な利用方法としては、「船に自家用車を積んで利用」が約8割と最も多く、次いで「旅客のみ（船に自家用車や二輪車を積まない）」が約15%を占める。
	利用頻度	○利用頻度としては、月に1回以下が約9割と最も多い。
	利用時間帯	○行きは8～10時台にそれぞれ20%前後の利用があり、全体の約6割を占める。 ○帰りは16～18時台で全体の約5割を占める
	長洲港までの主な交通手段	○長洲港までの主な交通手段としては、自家用車（自分で運転）が約69%と最も多く、次いで自家用車（送迎）が約19%となっており、路線バスは1%に満たない。

表 結果の取りまとめ一覧（2/3）

把握すべき事項		集計結果
公共交通（路線バス）の今後のあり方	仮に長洲町に公共交通（路線バス）がなくなった場合の日常生活への影響	○路線バス廃止時に影響のある住民は 18.8%に過ぎないが、高齢者は 28.7%、路線バス利用者は 46.7%と比較的影響がある。なお、65 歳以上の自家用車を自由に使用できない回答者に限れば約 4 割が影響があるとしている。 ○高齢者や路線バス利用者でも同程度は「全く影響ない」としており、現行路線バスの廃止は町民生活にある程度の影響を与えるものの、限定的であるといえる。
	路線バスへの長洲町の財政支出の認知度	○長洲町の路線バスへの財政支出への認知度は、回答者の約 5 割であり、「コラムを見て初めて知った」回答者は 4 割であった。
	長洲町への公共交通の必要性	○公共交通の必要性については、町民の 5 割は「必要」とし、「必要でない」を上回っており、地域公共交通そのものは「必要」と考えている ○一方で地域公共交通の今後の必要性は、町民の概ね 5 割以上が「必要」としており、高齢者など他の属性でも同様である（バス利用者に至っては、ほぼ 100%の回答者が必要としている）。
	長洲町における財政負担のあり方	○財政負担のあり方については、約 8 割が「財政負担を抑制しつつ、公共交通を維持」としており、年代やバス利用状況などの属性によるばらつきはあまりみられない。
	今後の長洲町における公共交通のあり方	○今後、路線バスの見直しを進めるにあたっては、「現状の路線バスを見直しつつ、町内において公共交通が不便な地域にも公共交通を運行する検討をすべきである」が 47.6%と多いものの、「現状の路線バスにこだわらず、町全域に新しい公共交通を展開すべきである」意見も 32.2%ある。
路線バスの利用状況と改善ニーズ	自宅から最寄りバス停までの徒歩時間	○回答者の居住地はおおむねバス停まで 5 分以内の距離に位置しており、現行路線バスの多くはカバーされている。 ○また、路線バスの利用環境にある回答者はバス停まで 5 分以内の距離に位置しているとの回答が 7 割を越えている。
	路線バスの利用環境	○住民の約 75%はバスが利用できる環境にあると認識している。 ○校区別に見ると、六栄校区で「利用できる環境にない」との回答が約 26%と他校区よりも高く、路線バスの利用環境認識が比較的低い。
	最近のバス利用状況	○回答者の中で最近路線バスを利用したのは約 6%に過ぎない。 ○路線バス利用者は 65 歳以上の高齢者が 57.8%を占める。高齢者の多い長洲校区の利用が多い。 ○高齢者の利用が多いことを反映し、路線バスは「自家用車も免許ももたない」、「自家用車を自由に使用できない」方に多く利用されている。
	路線バスのサービス改善策	○路線バスの利用者は「情報提供」、「運行時間の見直し」の改善ニーズが高い。運行時間の見直しにあたっては、「他モードとの乗継」ニーズが高い点に留意が必要である。 ○「運便数の増加」のニーズも比較的高い。新たな目的地の運行や運賃へのニーズは比較的低い。 ○バス非利用者は「フリー乗降」、「情報提供」の改善ニーズが高く、これはバス運行について知らないで走っているのを見かけたら乗れるようにできないか、そうでなければ情報提供が必要とのニーズであると考えられる。 ○校区別に見ると、おおむね全体と同傾向であるが、六栄校区は路線経路の見直しニーズは低い（裏を返せば現行のままでよい）ものの、「フリー乗降」、「情報提供」、「運便数の増加」の改善ニーズが高い点が特徴的である。
	路線バスのサービス改善された場合の路線バスの利用意向	○路線バス改善後の利用意向は「すぐに利用する」は 14.7%にすぎず、「将来的に利用」がほぼ 50%を占める。 ○車を自由に利用できる回答者の約 1 割が「機会があれば、すぐに利用する」と回答している。
	利用が増加する日数	○「機会があれば、すぐに利用する」回答者が、これまでよりも利用頻度がどの程度増えるかについては、「月に数日」が 32.4%と最も多く、「週 1～2 日」が 21.9%と続いており、大幅な利用の増加が見込めるものではない。
	路線バスがないことが原因で外出を控えた経験の有無	○「路線バスが利用できる環境にない」回答者のうち、路線バスが利用できずに外出を控えた経験があるのは約 8%である。
	路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向	○路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向として、「機会があれば、すぐに利用する」のは回答者の約 6%に過ぎない。
	利用する日数	○路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向としては、「月に数回」との指摘が多い。
	乗継利用意向	○乗り継ぎは住民の 45%に許容されている。特にバス利用者、高齢者は乗継に対して許容する意見がそれぞれ 72.7%、54.2%と高い。 ○乗り継ぎをするにあたっての条件としては、「乗り継ぎの待ち時間」への指摘が約 7 割と最も多い。次いで、「屋根やベンチの整備」と「初乗り運賃の問題」への指摘がそれぞれ約 4 割ずつ。 ○特に、バス利用者は「初乗り運賃の問題」に対する意向や 60%と全体に比べ、高い。 ○待ち時間は 10 分以内、長くても 30 分以内とすることが望まれている。
効率性や利便性に配慮した公共交通の運行に向けた意向	う回運行に対する考え	○迂回運行は住民の約 50%に許容されているが、迂回運行による最大の遅れは 10 分以内、長くても 30 分以内が望まれている。 ○ただし、高齢者やバス利用者は「遅れてもよい」回答者がそれぞれ 40.1%、43.2%と比較的低く、バスを利用する可能性の高い人は迂回運行を望ましくないとする傾向が比較的高い。 ○迂回運行による最大の遅れは 10 分以内、長くても 30 分以内が望まれている。
	公共交通の前日電話予約意向	○公共交通の前日電話予約については、回答者の約 46%に許容されており、それぞれの属性でみても、「電話予約をして構わない」が「面倒なので利用しない」を上回っている。 ○しかし、高齢者の回答については、「電話予約をして構わない」が約 37%と他の属性よりも低く、高齢者にとっては、抵抗感が比較的高いとみられる。
	自宅付近まで運行する重要性	○自宅付近まで運行する重要性は 58.4%が重要であるとしており、特にバス利用者は 65.9%と高い。
	最大支払い意思額	○「公共交通のサービス向上（または、サービス改善）」がなされた場合の最大支払い意思額については、「401～500 円」の指摘が約 20%と最も多く、次いで「201～300 円」（約 17%）。
	公共交通の維持に向けた住民の協力意向	○「住民と行政が協働して地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」が 59.9%と最も高く、地域住民から望まれていると考えられる。 ○校区別では六栄校区が 65.3%と最も高く、長洲校区、腹赤校区と続いている。

表 結果の取りまとめ一覧（3/3）

把握すべき事項	集計結果
九州新幹線の利用	○九州新幹線の利用意向があったのは、回答者の約 29%であり、「利用しない」との回答は 10%であった。 ○利用意向がある新幹線駅は「新玉名駅」が約 62%と最も多く、次いで「新大牟田駅」が 21%であった。 ○新幹線駅までの移動に利用したい交通手段として、「自動車」が約 65%と最も多い。 ○一方で、「路線バスなどの公共交通」への指摘も約 16%みられる。
長洲町の公共交通に関する自由意見	○自由意見の回答数は 282 件であり、回答者の約 3 割を占めている。 ○「公共交通の運行の仕組みに関する意見」が 163 件と全体の約 6 割と最も多い。 ○中でも「路線バスの運行改善」に関する意見が 45%を占めている。 ○具体的には、「運行全般に対する意見」（11%）のほか、小型バスの運行をはじめとする「施設・整備の改善」（約 9%）、「広報の実施」（約 6%）等への指摘がみられた。 ○「公共交通の運行の仕組みに関する意見」以外には、公共交通の必要性や、J R、一般タクシーに関する意見等がみられた。

2) 集計結果

(1) 回答者の属性

①性別

○無作為抽出時の性別構成に比べ、若干女性の割合が高いものの、性別の偏り無く回収できた。

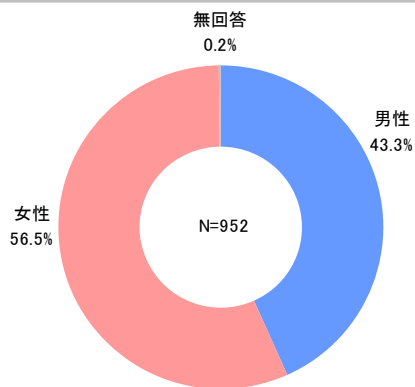


図 性別

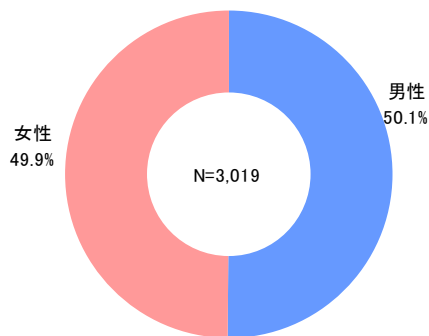


図 無作為抽出時における配布対象者の性別

②年齢

○無作為抽出時の年齢構成に比べ、20歳代や75歳以上の回答が少なく、50～64歳の回答が多いものの、概ね年齢の偏りなく回収できた。

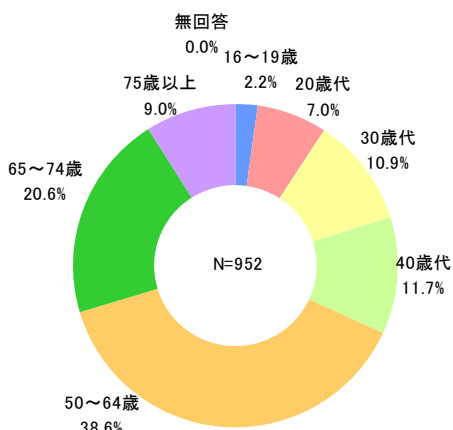


図 年齢

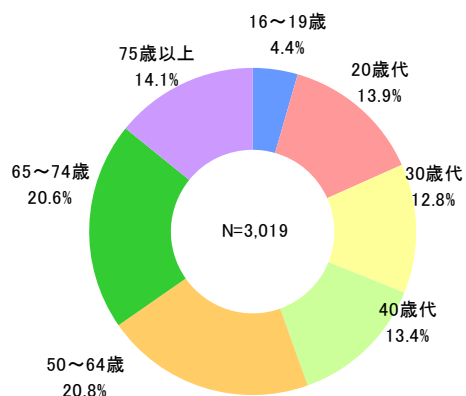


図 無作為抽出時における配布対象者の年齢

③職業

○会社員・団体職員と主婦がそれぞれ約24%と最も多く、次いで無職（22%）、アルバイト・パート（約10%）となっている。

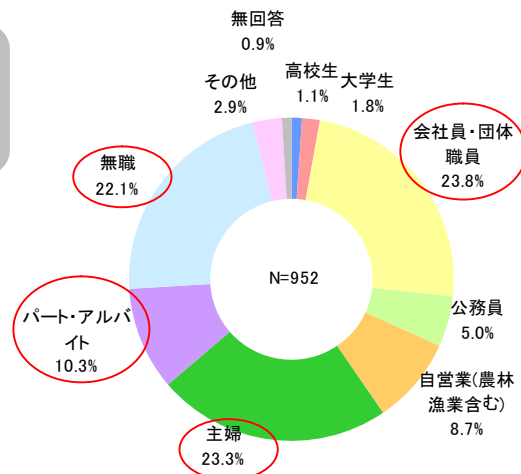


図 職業

④運転免許と自家用車の保有状況

○運転免許も自家用車も持っている回答者が約8割と多い。

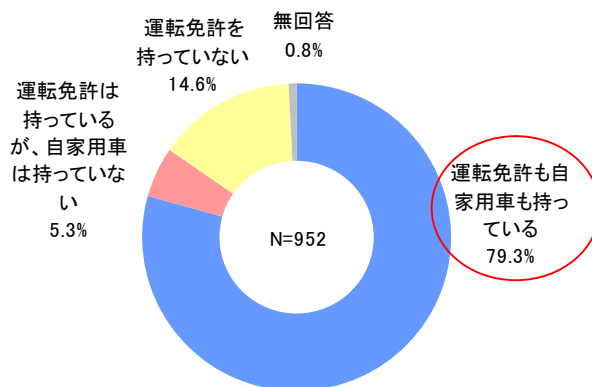


図 運転免許と自家用車の保有状況

⑤自家用車の使用環境

○町全体で「車を自由に使えない」回答者（いわゆる移動制約者）は約17%。
○年齢別に自家用車の使用環境をみると、特に「16～19歳」と「65～74歳」、「75歳以上」では自家用車を自由に使用できない回答者がそれぞれ約62%、26%、約41%と他の年齢よりも多い。

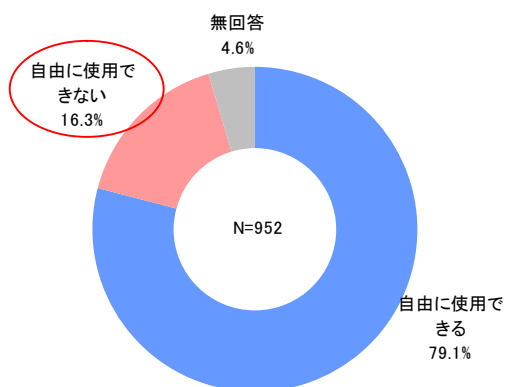


図 自家用車の使用環境

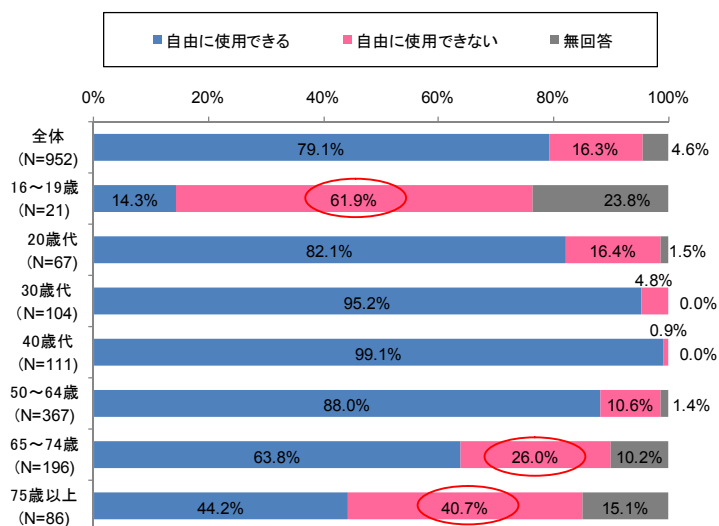


図 自家用車の使用環境（年齢別）

（2）住民の日常生活の移動実態（目的別）

①外出目的

○外出目的で指摘が最も多いのは、「買い物（約88%）」であり、次いで「娯楽・レジャー・飲食（約70%）」、「通院（約62%）」、「通勤・通学（約58%）」の順となっている。

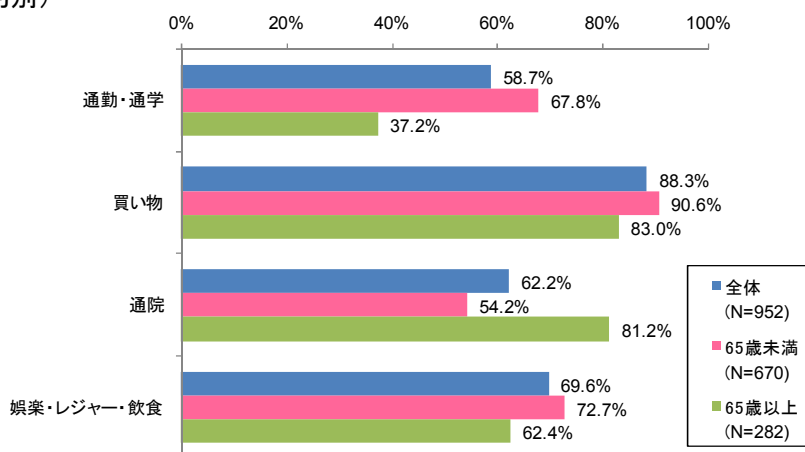


図 外出目的（年代2区分別）

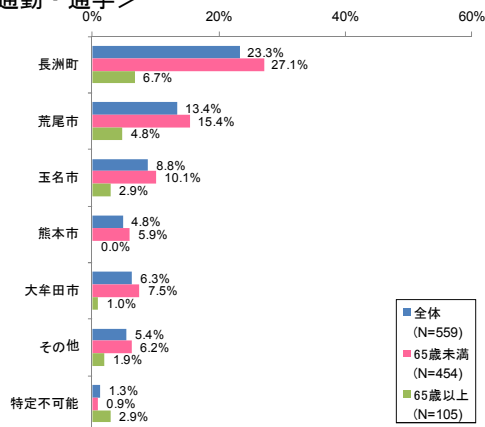
②住民が日常移動する施設（目的別）

- 各目的において、長洲町や荒尾市への外出がみられる。なお、外出目的地は年代による偏りはみられない。
- 特に高齢者の主な外出目的である「買い物」と「通院」の目的地をみると、買い物先は、荒尾市内の「ゆめタウンあらお」、長洲町の「ビックバリュートクナガ長洲店」、「ロッキー長洲店」の利用が多い。
- 一方、通院先は荒尾市内の「荒尾市民病院」が多く、長洲町内では「田宮二郎内科」、「いまおかクリニック」の利用が多い。
- 上記の高齢者によく利用される施設は、いずれも現行の路線バス沿線にある。



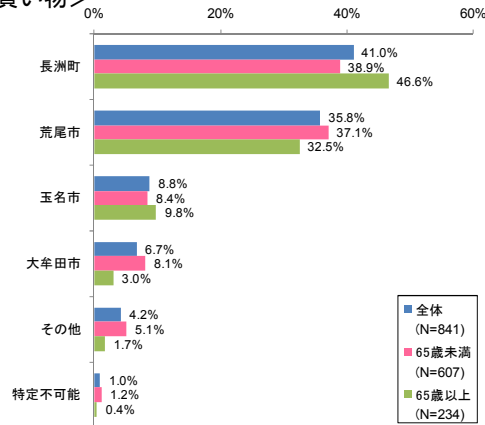
図 住民が日常移動する施設（65 歳以上高齢者）

<通勤・通学>



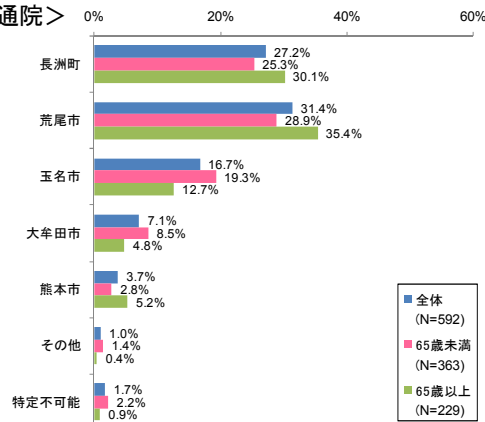
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

<買い物>



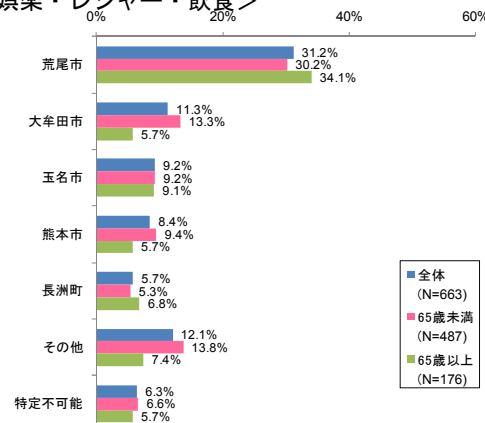
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

<通院>



注、「その他」は回答者全体の指摘が3%未満の市町村の合計。

<娯楽・レジャー・飲食>



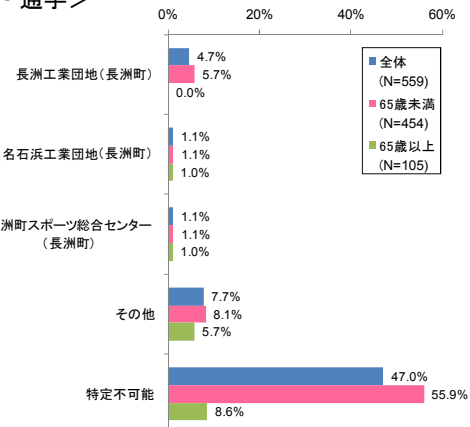
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

図 日常よく移動する地域（年代別）

注. グラフは全て複数回答。

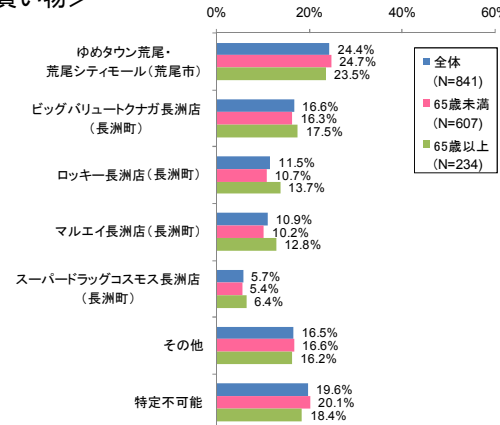
注. 図中の「特定不可能」は市町村を特定できなかった回答を指す。

<通勤・通学>



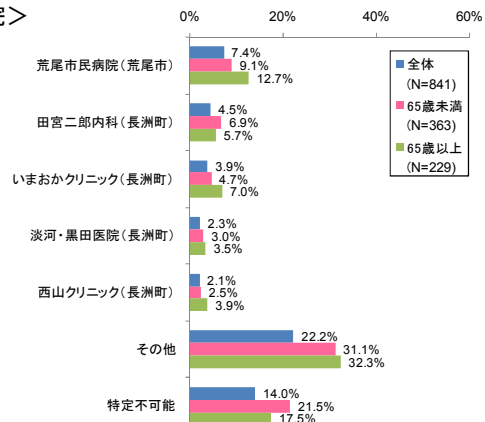
注、「その他」は回答者全体の指摘が1%未満の施設の合計。

<買い物>



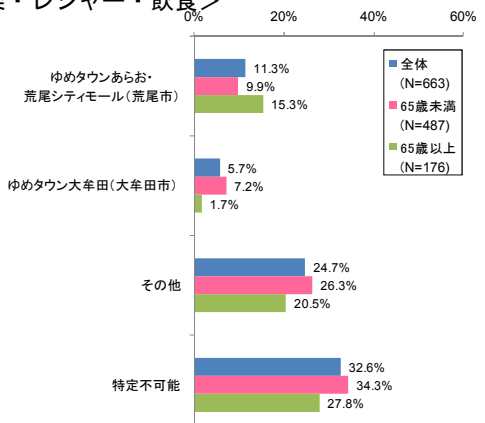
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の施設の合計。

<通院>



注、「その他」は回答者全体の指摘が2%未満の施設の合計。

<娯楽・レジャー・飲食>



注、「その他」は回答者全体の指摘が2%未満の施設の合計。

図 日常よく移動する施設（年代別）

注. グラフは全て複数回答。

注. 図中の「特定不可能」は施設名を特定できなかった回答を指す。

③外出頻度

○通勤・通学は「週に5日以上」が約7割、買い物は「週に1～2回」が約3割、通院は「月に1回以下」が約5割、娯楽・レジャー・飲食は「月に数回」が約2割とそれぞれ最も多い。

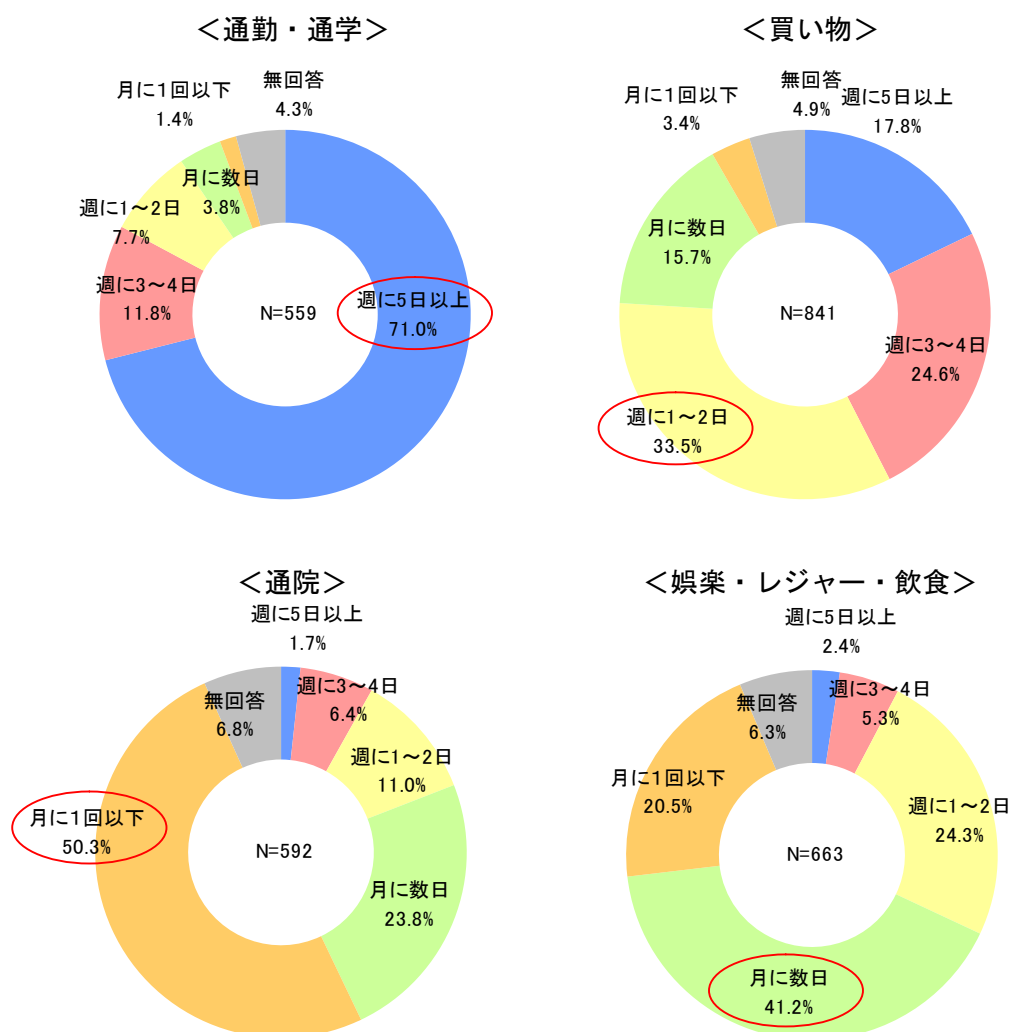


図 外出する頻度（目的別）

<路線バス利用者の目的別外出頻度>

○路線バス利用者と町民全体の目的別外出頻度を比較した場合、路線バス利用者は「週に5日以上」の通勤・通学や買い物を回答がない一方で、通院の頻度が比較的多いことがわかる。

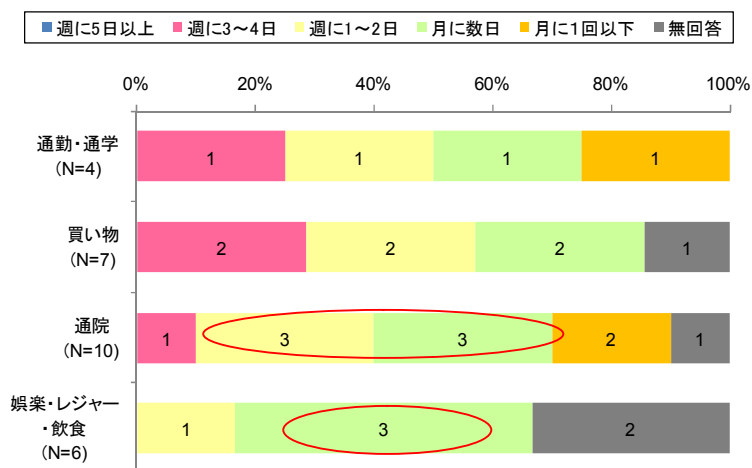


図 路線バス利用者の目的別外出頻度

④外出曜日

○それぞれの目的の外出曜日をみると、通勤・通学は「平日」が約6割、土曜と日曜・祝日についてもそれぞれ約2割ずつ指摘がある。

○買い物は「特に曜日が決まっていない」が約5割を占める一方で、日曜・祝日（約32%）、平日（約26%）、土曜（約21%）の順に指摘がある。なお、平日は「火曜」が比較的多い。

○通院は「平日」が約44%、「特に曜日が決まっていない」が42%を占めている。

○娯楽・レジャー・飲食は「日曜・祝日」が47%と最も多い。

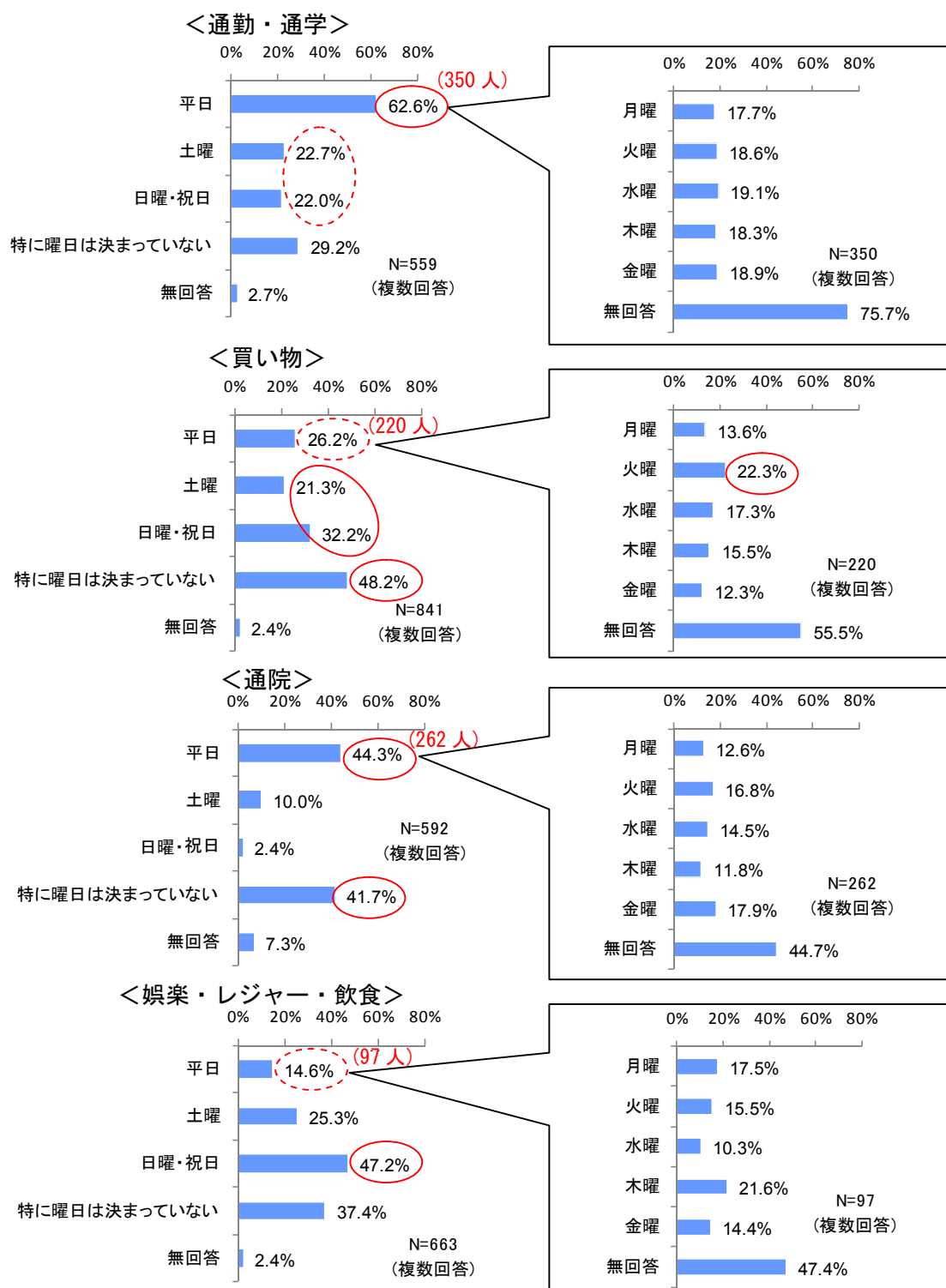


図 外出曜日（目的別）

<路線バス利用者の外出曜日>

○路線バス利用者の外出曜日をみると、通勤・通学は「平日」が5割、買い物は「特に曜日が決まっていない」が約6割、通院は「平日」が6割、娯楽・レジャー・飲食は「特に曜日が決まっていない」が約5割となっている。

○路線バス利用者と町民全体を比較した場合、娯楽・レジャー・飲食を除いて、概ね同じ傾向にある。

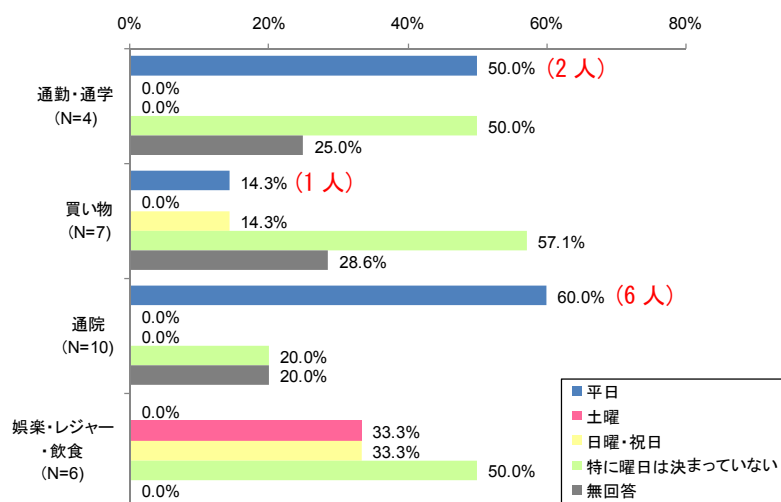


図 路線バス利用者の目的別外出曜日

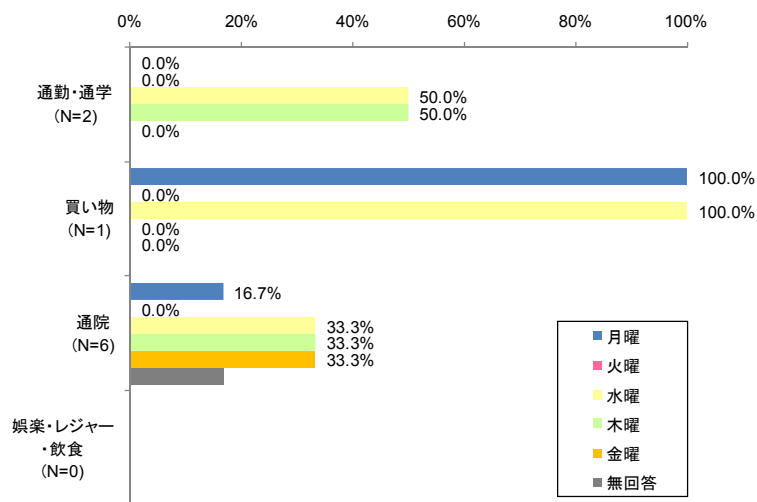
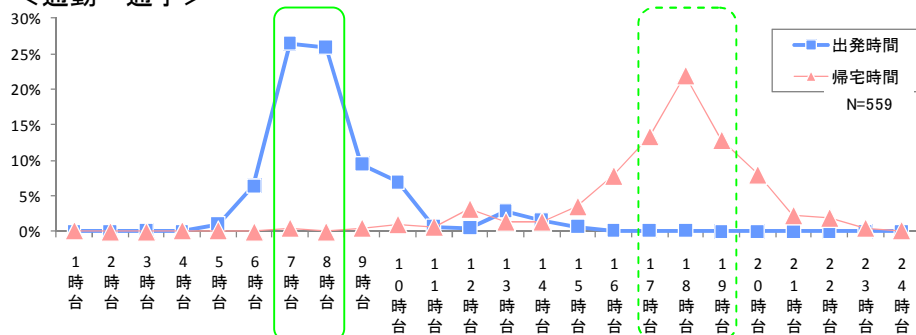


図 路線バス利用者の目的別外出曜日（平日）

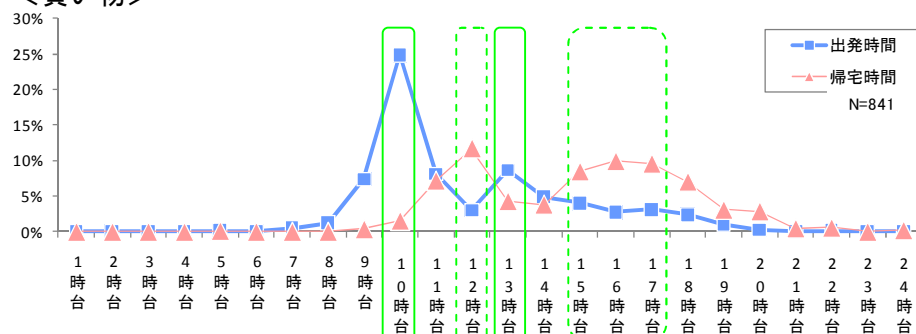
⑤ 自宅出発・帰宅開始時間帯

- 通勤通学は、行きは「7～8時台（約52%）」、帰りは「17～19時台（約48%）」に集中している。
- 買い物は、行きは「10時台（約25%）」と「13時台（約9%）」に集中しており、帰りは比較的「12時台（約12%）」と「15～17時（約28%）」が多い。
- 通院は、行きは「8～10時台（約49%）」、帰りは「11～12時台（約32%）」に集中している。
- 娯楽・レジャー・飲食は、行きは「9～11時台（約38%）」、帰りは「16～18時台（約29%）」に集中している。

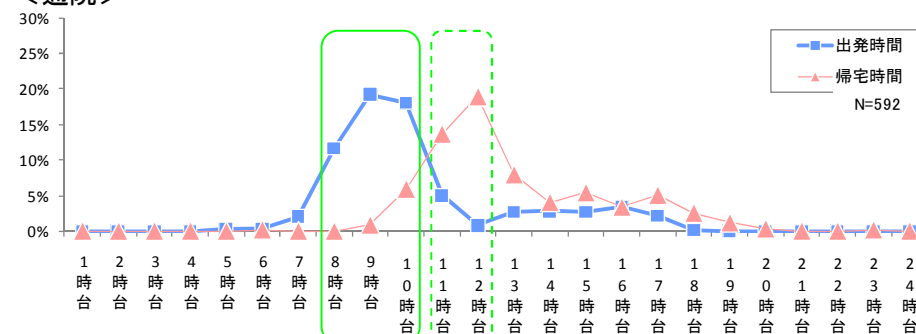
<通勤・通学>



<買い物>



<通院>



<娯楽・レジャー・飲食>

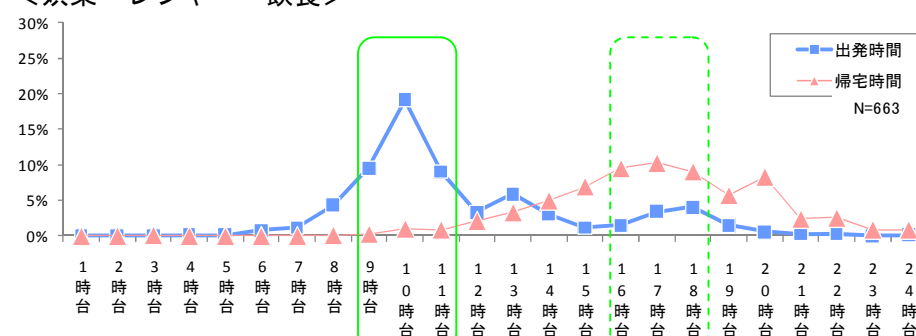
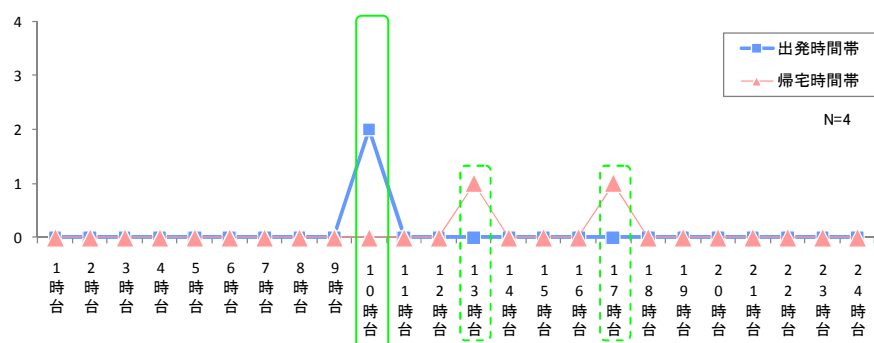


図 自宅出発・帰宅開始時間帯

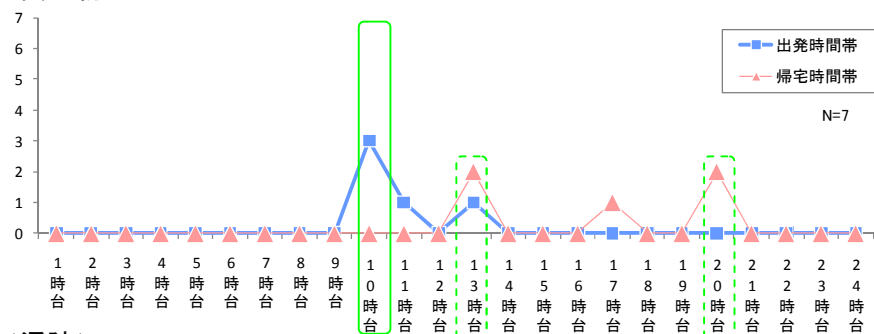
<路線バス利用者の自宅出発・帰宅開始時間帯>

- 路線バス利用者の自宅出発・帰宅開始時間帯をみると、通勤通学は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」と「17 時台」に指摘があった。
- 買い物は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」と「20 時台」に比較的集中している。
- 通院は、行きは「9 時台」、帰りは「11 時台」と「13 時台」に比較的集中している。
- 娯楽・レジャー・飲食は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」に比較的集中している。
- 路線バス利用者と町民全体を比較した場合、概ね同じ傾向にあるものの、路線バス利用者は比較的 13 時台までで外出を済ませる傾向が顕著にでている。

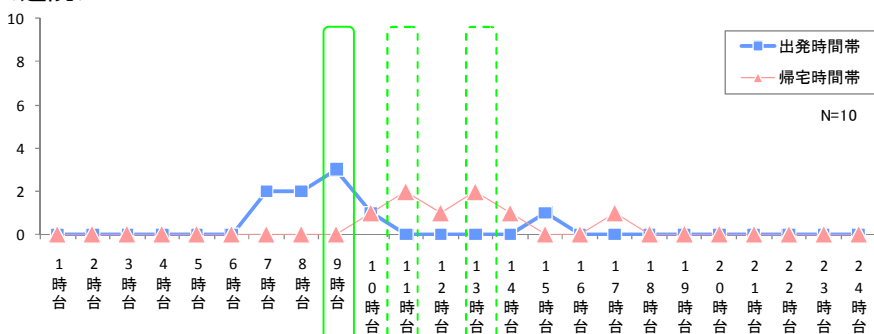
<通勤・通学>



<買い物>



<通院>



<娯楽・レジャー・飲食>

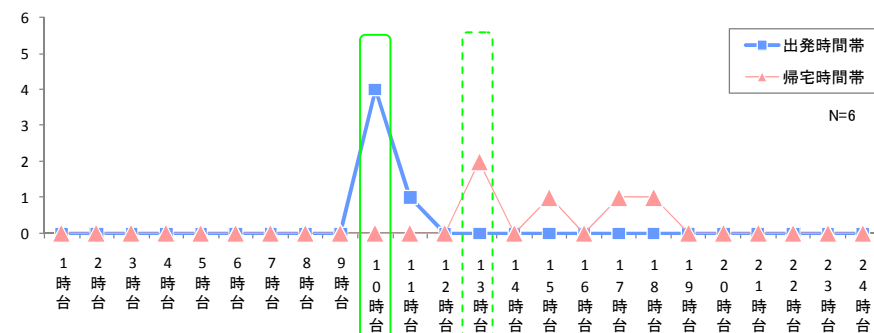


図 自宅出発・帰宅開始時間帯（路線バス利用者）

⑥目的地までの主な移動手段

- 通勤通学は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約14%、「鉄道・路線バス」の利用は約6%である。
- 買い物は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約16%、「鉄道・路線バス」の利用は約2%である。
- 通院は「自家用車（自分で運転）」が約6割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約16%、「鉄道・路線バス」の利用は約6%である。
- 娯楽・レジャー・飲食は「自家用車（自分で運転）」が約7割と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」が約27%、「鉄道・路線バス」の利用は約3%である。
- なお、路線バスは通院に最も利用されているものの、その利用は2%に満たない。
- 「車が自由に使えない」回答者の状況をみると、各目的で「自家用車（送迎）」が最も多い。
- ただし、「通勤・通学」と「通院」については、「鉄道」利用がそれぞれ約26%、約15%となっている。また、「路線バス」については、「通院」での利用が最も多いものの、約8%に過ぎない。

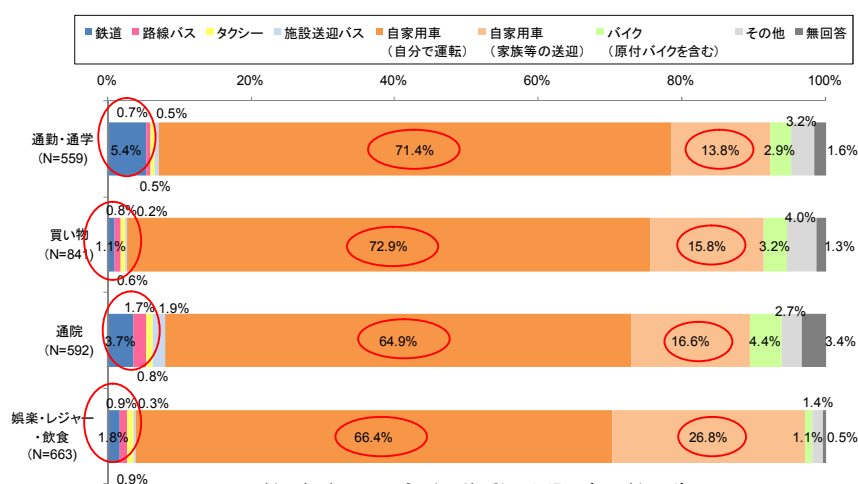


図 目的地までの主な移動手段（目的別）

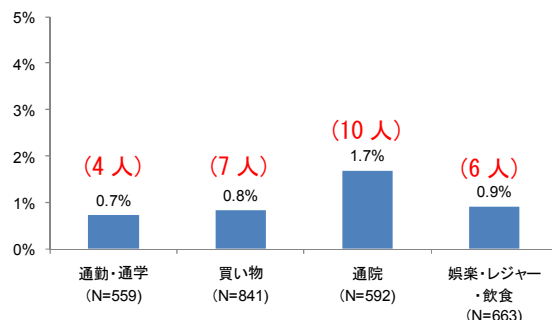


図 日常の外出目的別路線バス利用率

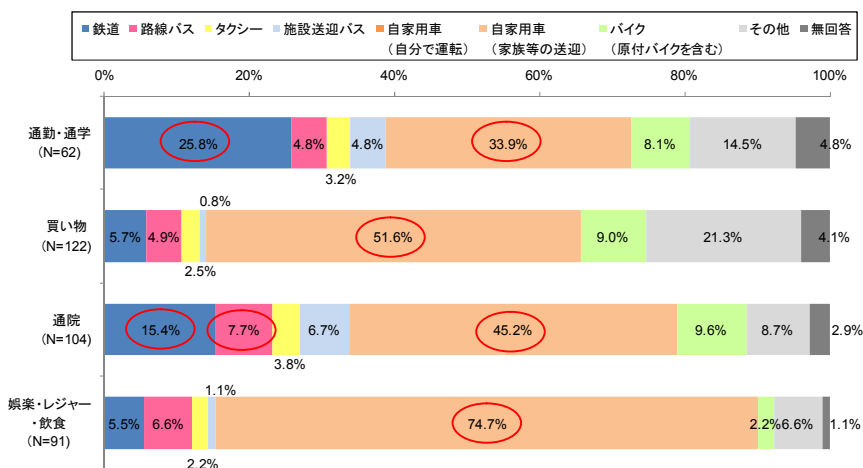


図 目的地までの主な移動手段（目的別；自家用車が自由に使用できない回答者）

(3) JRの利用状況

① JRの利用有無

○JRをここ1年間で利用したのは回答者の約45%であった。

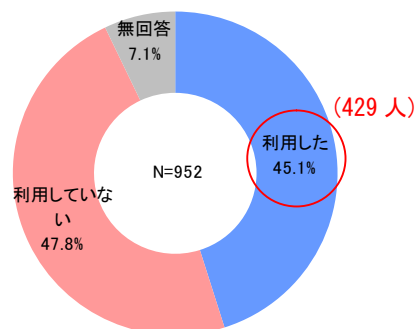


図 JRの利用有無

< JR利用者の属性 >

- JR利用者の性別は、女性が約6割、男性が約4割となっている。
- 年齢は、50～64歳が約4割と最も多く、次いで65～74歳が約2割、40歳代が約1割となっている。
- 職業は、主婦と会社員・団体職員、無職がそれぞれ約2割ずつとなっている。
- 居住地は長洲校区が約34%と最も多く、長洲駅がある清里校区は約13%と最も少ない。
- JR利用者の約8割が運転免許と自家用車のどちらも持っていると回答している。
- JR利用者の約8割が自家用車を自由に使用できると回答している。

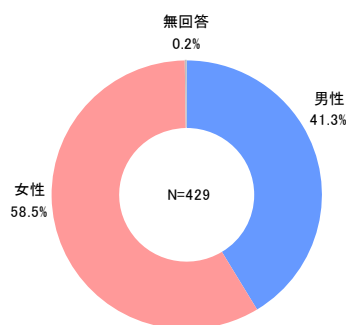


図 性別

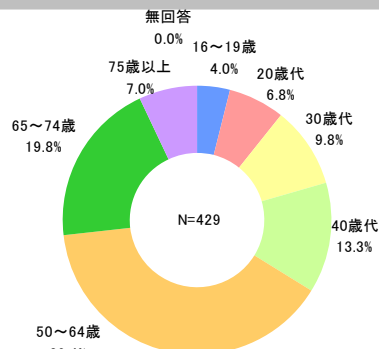


図 年齢

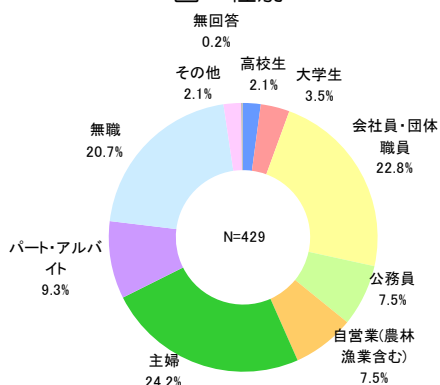


図 職業

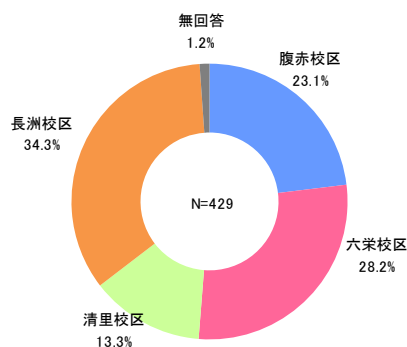


図 居住地(校区)

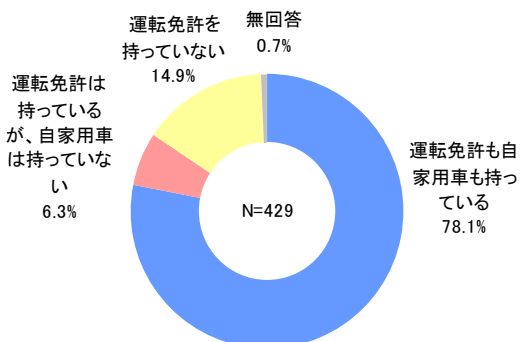


図 運転免許と自家用車の保有状況

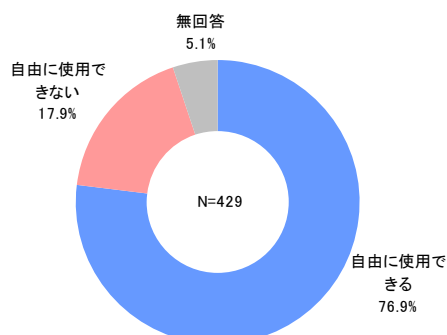


図 自家用車の使用環境

②主な利用目的

○主な利用目的は娯楽・レジャー・飲食が約4割と最も多い。

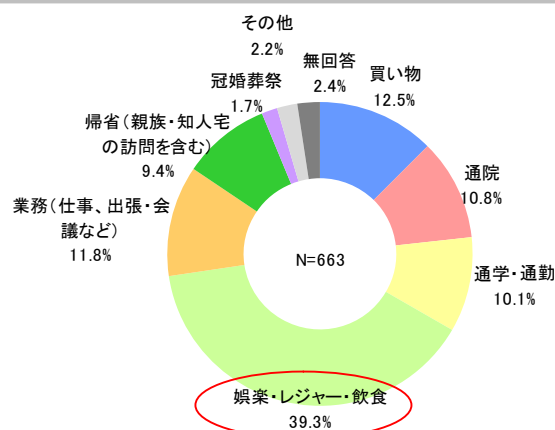


図 主な利用目的

③よく利用する区間（乗車駅、降車駅）

○JR乗車駅は長洲駅（約78%）と大野下駅（約7%）で全体の約85%を占める。

○JR降車駅は博多駅（約22%）、熊本駅（約21%）、大牟田駅（約13%）、上熊本駅（約11%）、玉名駅（約7%）の順に多く、全体の73%を占める。

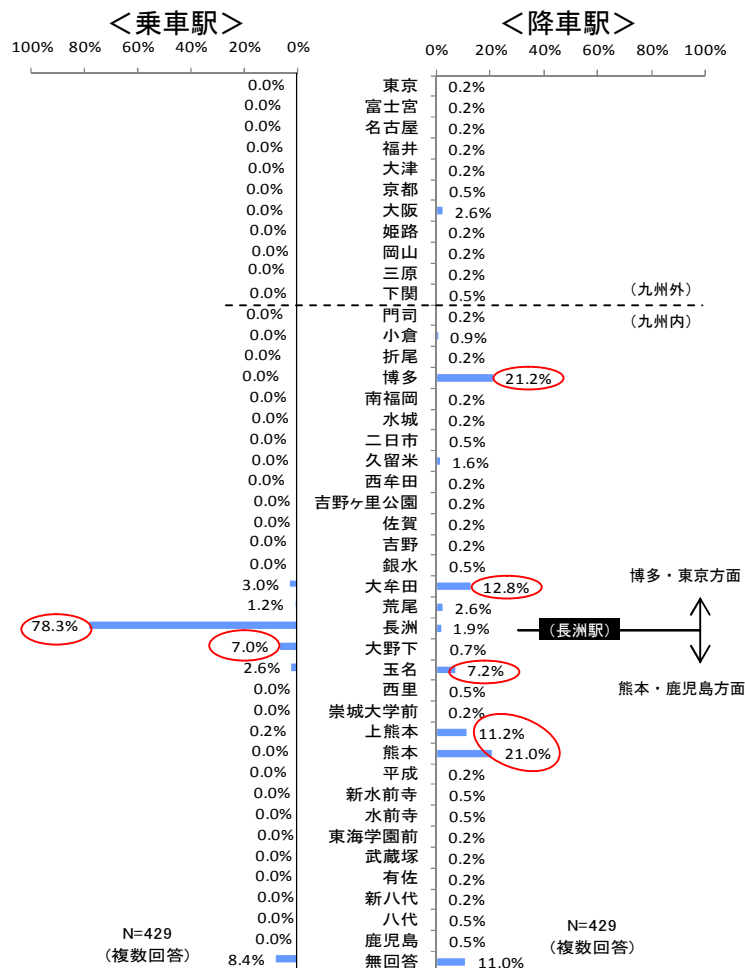


図 よく利用する区間（乗車駅、降車駅）

④利用頻度

○利用頻度としては、月に1回以下が約7割と最も多く、次いで月に数日（約14%）、週に5日以上（約7%）の順となっている。

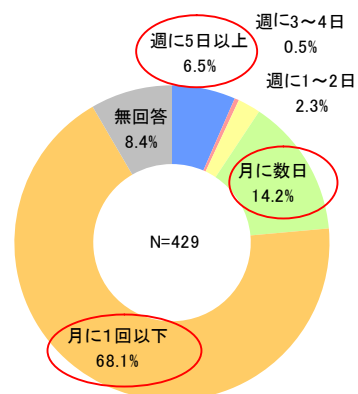


図 利用頻度

⑤利用時間帯

○行きは7～10時台にそれぞれ15%前後の利用があり、全体の約6割を占める。
○帰りは、行きに比べ分散傾向にあるものの、比較的17時台と18時台が多い。

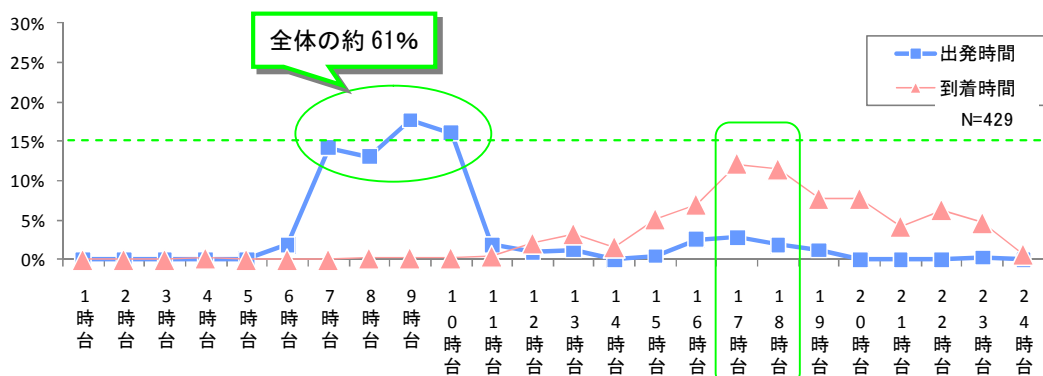


図 利用時間帯

⑥J R駅までの主な交通手段

○J R駅までの主な交通手段としては、自家用車（自分で運転）が約35%と最も多く、次いで自家用車（送迎）が約26%、タクシーが約9%となっており、路線バスは2%に満たない。

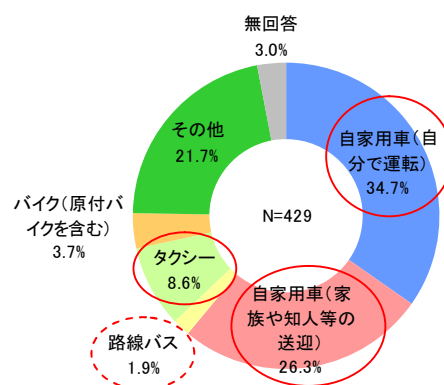


図 J R駅までの主な交通手段

(4) 有明フェリーの利用状況

① 有明フェリーの利用有無

○有明フェリーをここ1年間で利用したのは回答者の約33%であった。

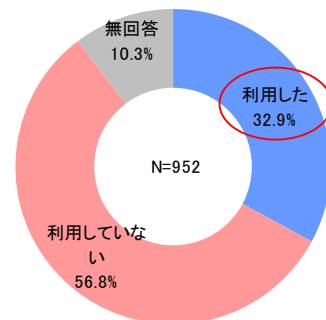


図 有明フェリーの利用有無

<有明フェリー利用者の属性>

- 有明フェリー利用者の性別は、女性が約55%、男性が約45%となっている。
- 年齢は、50～64歳が約45%と最も多く、次いで65～74歳が約18%、30歳代が約13%となっている。
- 職業は、会社員・団体職員が約27%と最も多く、次いで主婦と無職がそれぞれ約25%、約21%となっている。
- 居住地は長洲校区、六栄校区、腹赤校区の順で多く、それぞれ約3割ずつとなっている。
- 有明フェリー利用者の約9割が運転免許と自家用車のどちらも持っていると回答している。
- 有明フェリー利用者の約9割が自家用車を自由に使用できると回答している。

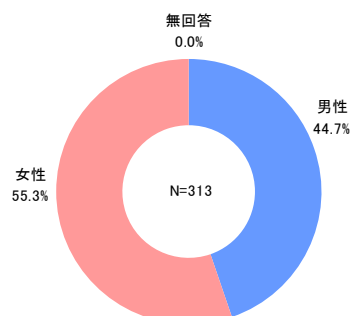


図 性別

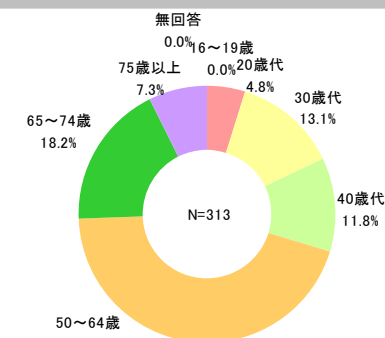


図 年齢

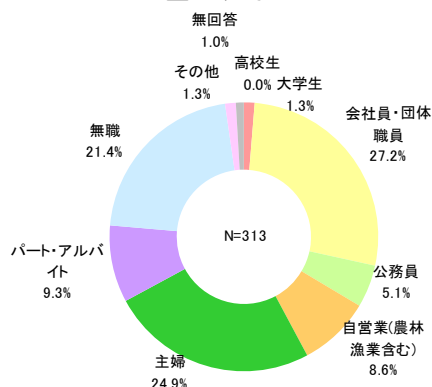


図 職業

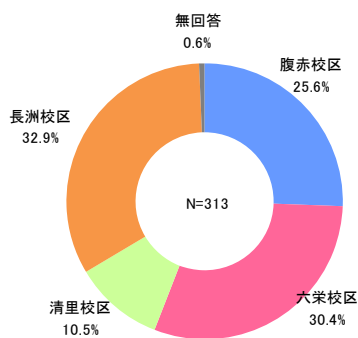


図 居住地(校区)

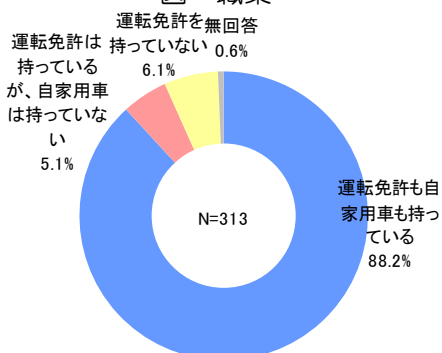


図 運転免許と自家用車の保有状況

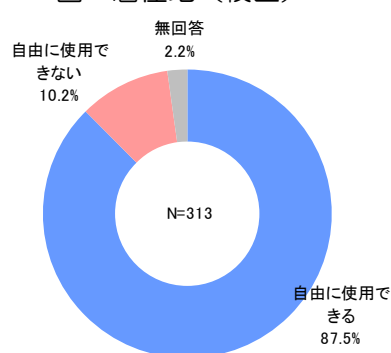


図 自家用車の使用環境

②主な利用目的

○主な利用目的は娯楽・レジャー・飲食が約8割と最も多い。

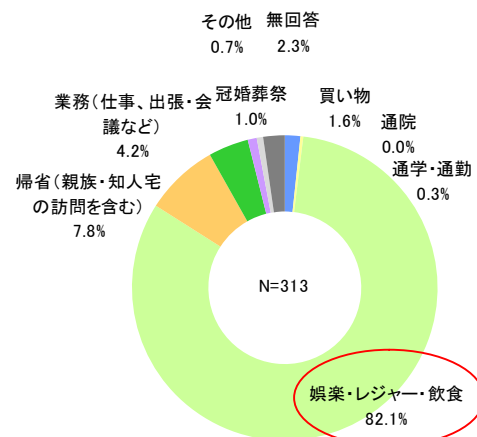


図 主な利用目的

③主な利用方法

○主な利用方法としては、「船に自家用車を積んで利用」が約8割と最も多く、次いで「旅客のみ(船に自家用車や二輪車を積まない)」が約15%を占める。

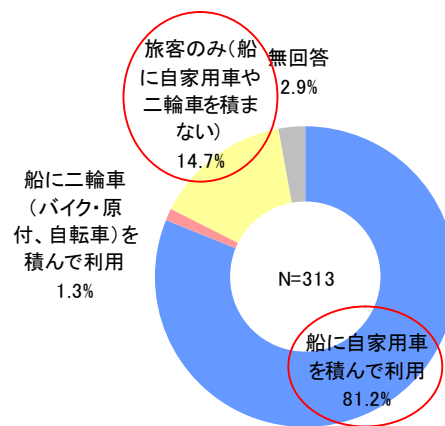


図 主な利用方法

④利用頻度

○利用頻度としては、月に1回以下が約9割と最も多い。

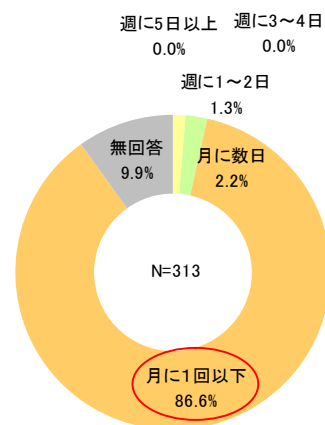


図 利用頻度

⑤利用時間帯

- 行きは8～10時台にそれぞれ20%前後の利用があり、全体の約6割を占める。
- 帰りは16～18時台で全体の約5割を占める。

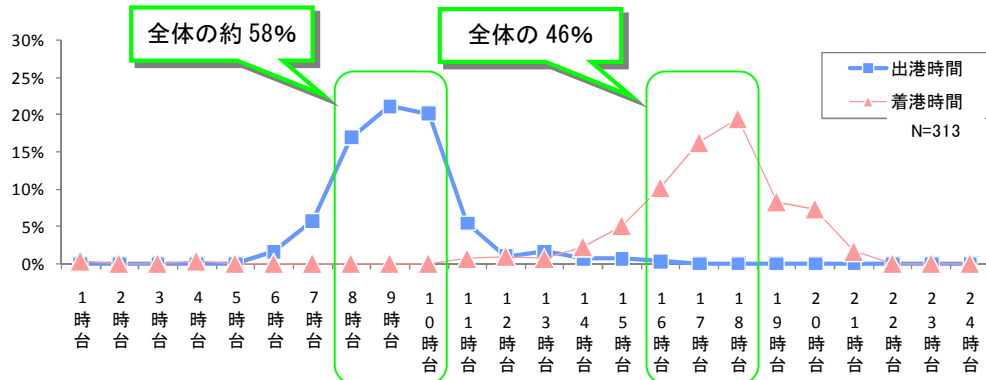


図 利用時間帯

⑥長洲港までの主な交通手段

- 長洲港までの主な交通手段としては、自家用車（自分で運転）が約69%と最も多く、次いで自家用車（送迎）が約19%となっており、路線バスは1%に満たない。

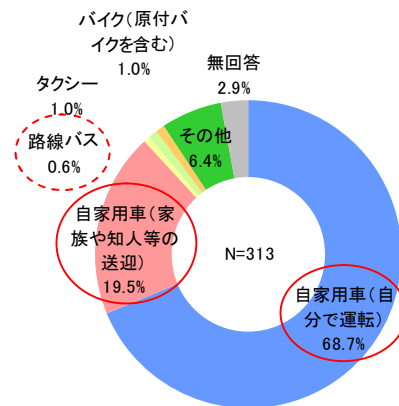


図 長洲港までの主な交通手段

(5) 公共交通（路線バス）の今後のあり方

①仮に長洲町に公共交通（路線バス）がなくなった場合の日常生活への影響

○路線バス廃止時に影響のある町民は 18.8%に過ぎないが、高齢者は 28.7%、路線バス利用者は 46.7%と比較的影響がある。なお、65 歳以上の自家用車を自由に使用できない回答者に限れば約 4 割が影響があるとしている。

○一方で、高齢者や路線バス利用者でも同程度は「全く影響はない」としており、現行路線バスの廃止は町民生活にある程度の影響を与えるものの、限定的であるといえる。

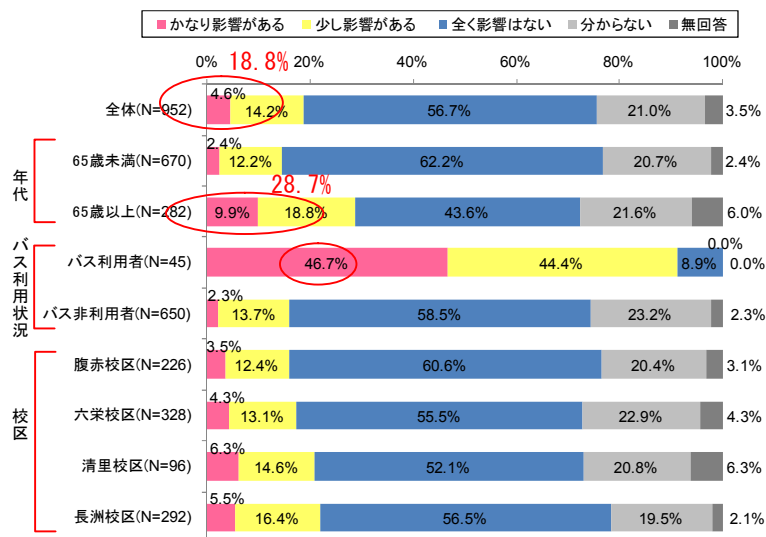


図 路線バス廃止時の影響（属性別）

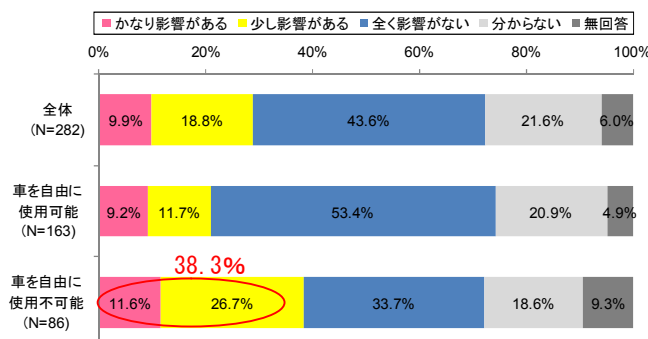


図 路線バス廃止時の影響
(65 歳以上回答者の自家用車の使用環境別)

②路線バスへの長洲町の財政支出の認知度

○長洲町の路線バスへの財政支出への認知度は、回答者の約 5 割であり、「コラムを見て初めて知った」回答者は 4 割であった。

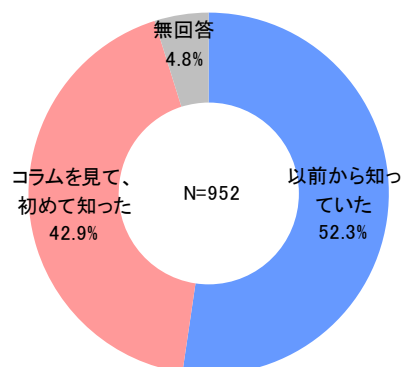
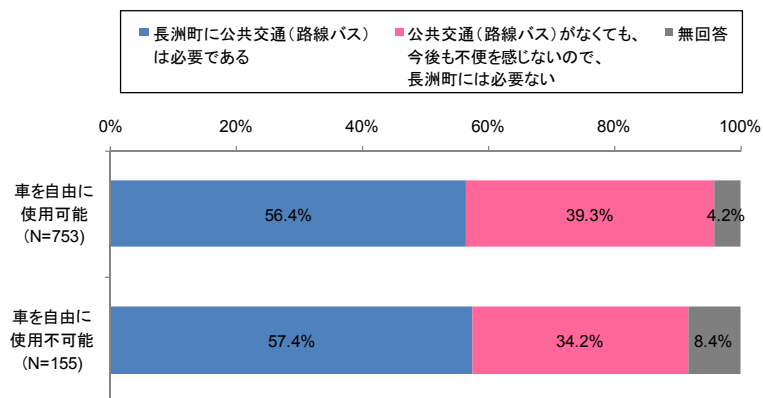
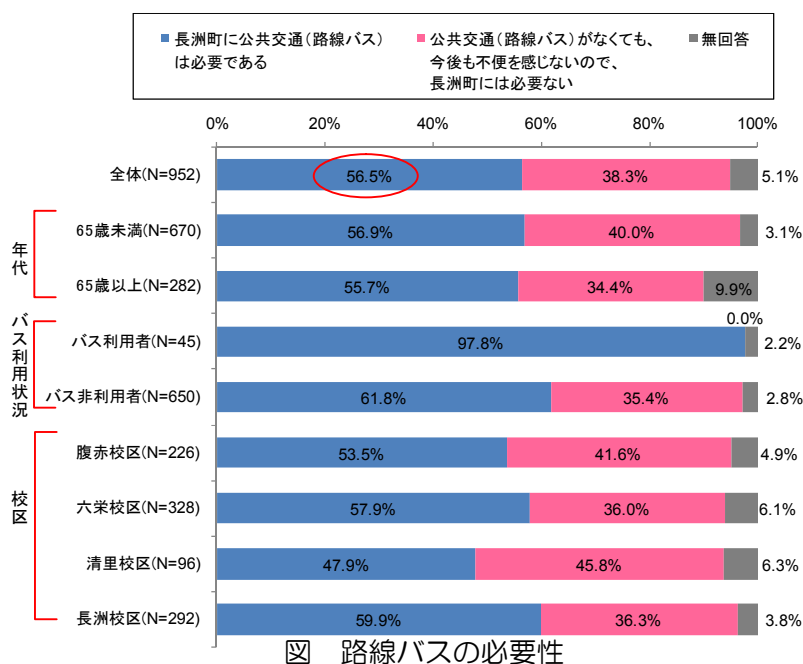


図 路線バスへの長洲町の財政支出の認知度

③長洲町への公共交通の必要性

- 公共交通の必要性については、町民の5割は「必要」とし、「必要でない」を上回っており、地域公共交通そのものは「必要」と考えている
- 一方で地域公共交通の今後の必要性は、町民の概ね5割以上が「必要」としており、高齢者など他の属性でも同様である（バス利用者に至っては、ほぼ100%の回答者が必要としている）。



④長洲町における財政負担のあり方

○財政負担のあり方については、約 8 割が「財政負担を抑制しつつ、公共交通を維持」としており、年代やバス利用状況などの属性によるばらつきはあまりみられない。

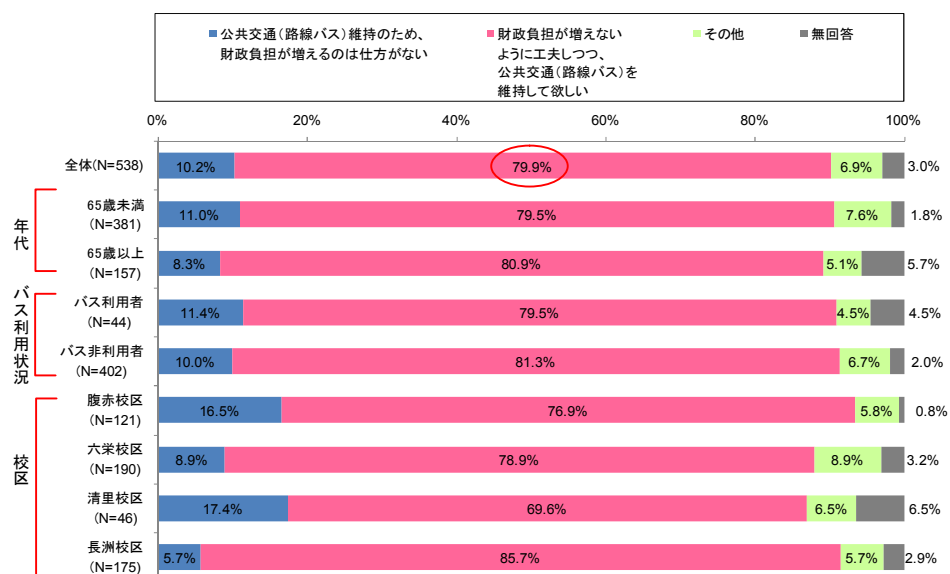


図 路線バスの財政負担のあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

⑤今後の長洲町における公共交通のあり方

○今後、路線バスの見直しを進めるにあたっては、「現状の路線バスを見直しつつ、町内において公共交通が不便な地域にも公共交通を運行する検討をすべきである」が 47.6%と多いものの、「現状の路線バスにこだわらず、町全域に新しい公共交通を展開すべきである」意見も 32.2%ある。

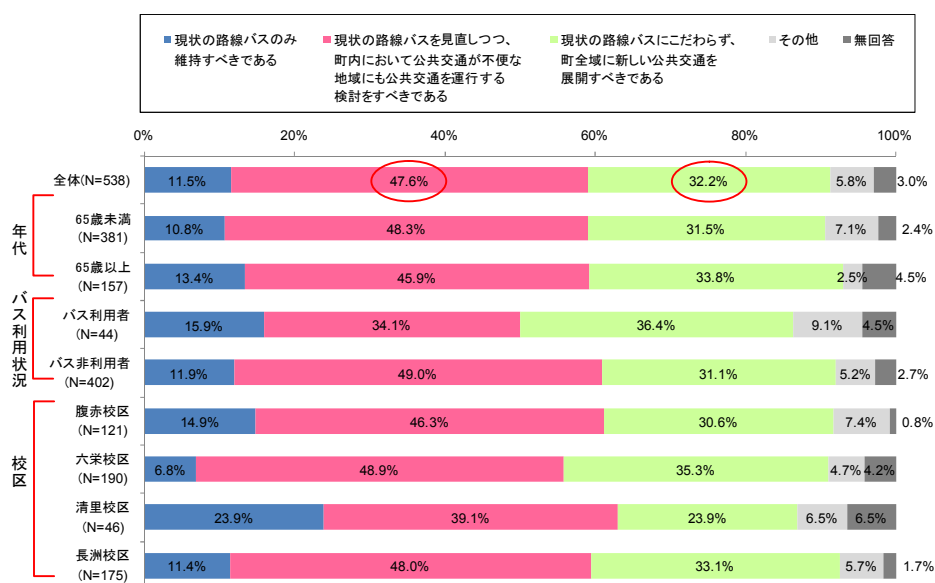


図 今後の路線バスのあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

(6) 路線バスの利用状況と改善ニーズ

① 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

- 回答者の居住地はおおむねバス停まで5分以内の距離に位置しており、現行路線バスの多くはカバーされている。
- また、路線バスの利用環境にある回答者はバス停まで5分以内の距離に位置しているとの回答が7割を越えている。

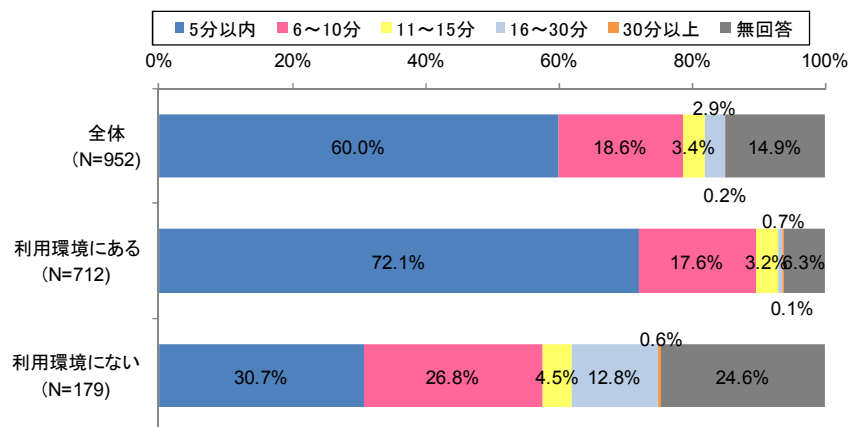


図 最寄バス停までの所要時間（自家用車の使用環境別）

② 路線バスの利用環境

- 住民の約75%はバスが利用できる環境にあると認識している。
- しかし、校区別に見ると、六栄校区で「利用できる環境にない」との回答が約26%と他校区よりも高く、路線バスの利用環境認識が比較的低い。

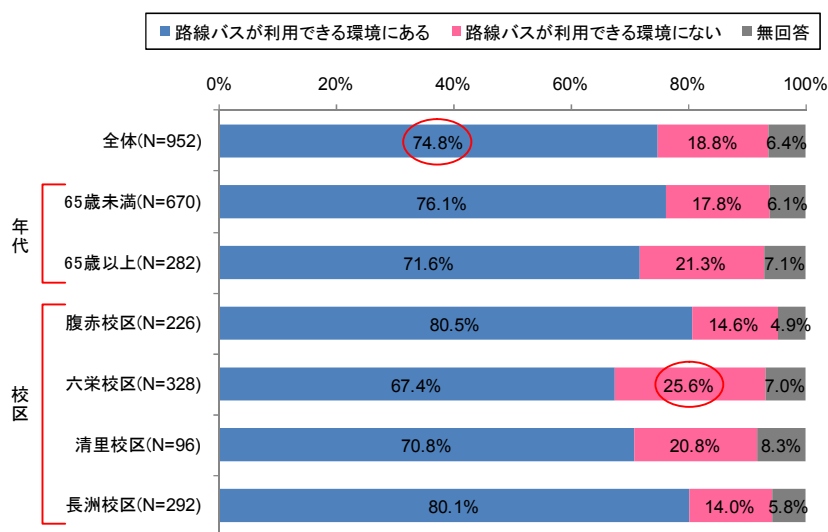


図 バスの利用環境の認識（属性別）

③路線バス運行地域

ア) 最近のバス利用状況【路線バス運行地域】

○回答者の中で最近路線バスを利用したのは約6%に過ぎない。

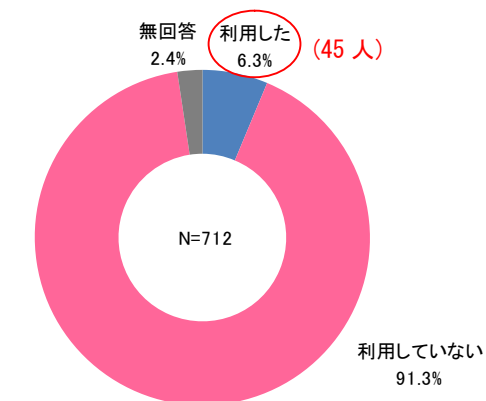


図 路線バスの利用状況
(路線バス利用環境にある回答者)

<路線バスの利用者実態>

- 路線バス利用者は65歳以上の高齢者が約58%を占める。高齢者の多い長洲校区居住者の利用が多い。
- 高齢者の利用が多いことを反映し、路線バスは「自家用車も免許ももたない」、「自家用車を自由に使用できない」方に多く利用されている。

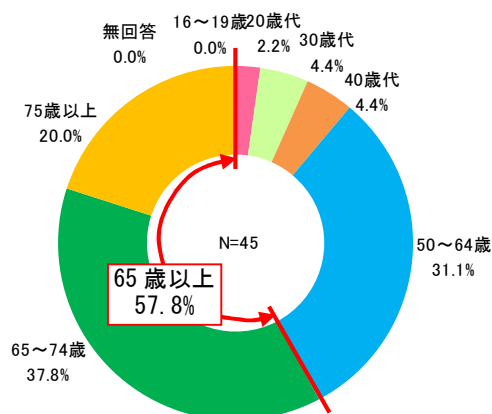


図 路線バス利用者の年代

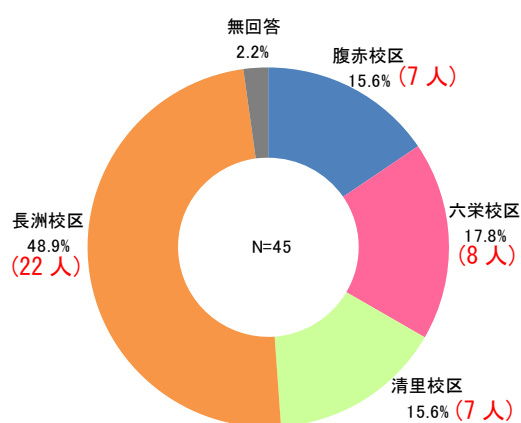


図 路線バス利用者の居住地(校区別)

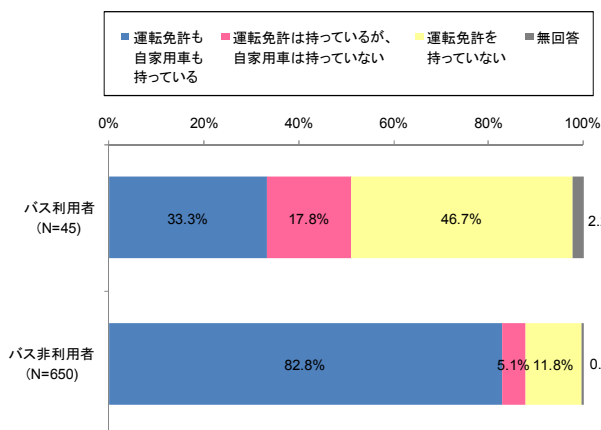


図 運転免許・自家用車の有無
(バス利用区分別)

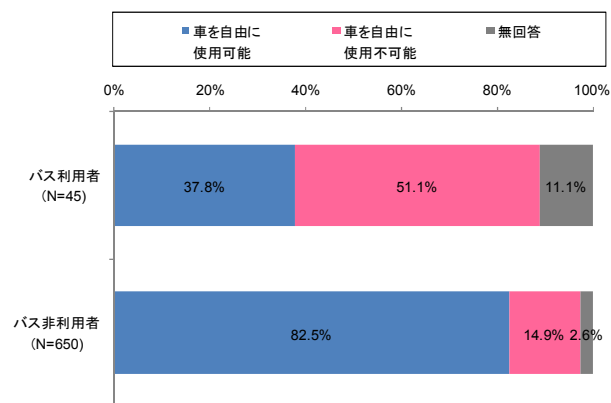
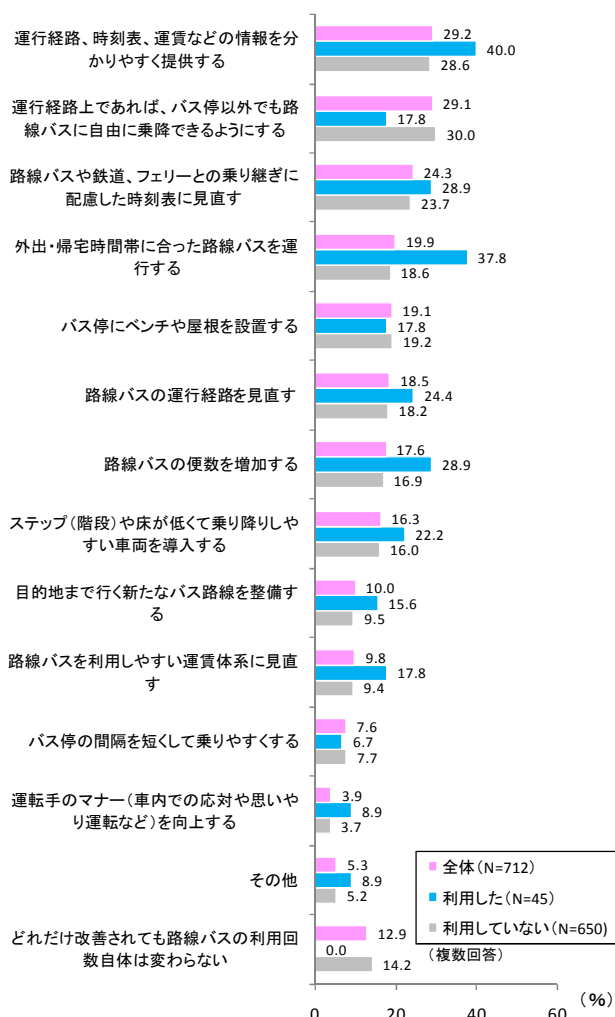


図 自家用車の使用環境
(バス利用区分別)

イ) 路線バスのサービス改善策

- 路線バスの利用者は「情報提供」、「運行時間の見直し」の改善ニーズが高い。運行時間の見直しにあたっては、「他モードとの乗継」ニーズが高い点に留意が必要である。
- また、「運行便数の増加」のニーズも比較的高い。新たな目的地の運行や運賃へのニーズは比較的低い。
- バス非利用者は「フリー乗降」、「情報提供」の改善ニーズが高く、これはバス運行について知らないの走っているのを見かけたら乗れるようにできないか、そうでなければ情報提供が必要とのニーズであると考えられる。
- 校区别にみると、おおむね全体と同傾向であるが、六栄校区は路線経路の見直しニーズは低い（裏を返せば現行のままでよい）ものの、「フリー乗降」、「情報提供」、「運行便数の増加」の改善ニーズが高い点が特徴的である。

<バス利用状況別>



<校区别>

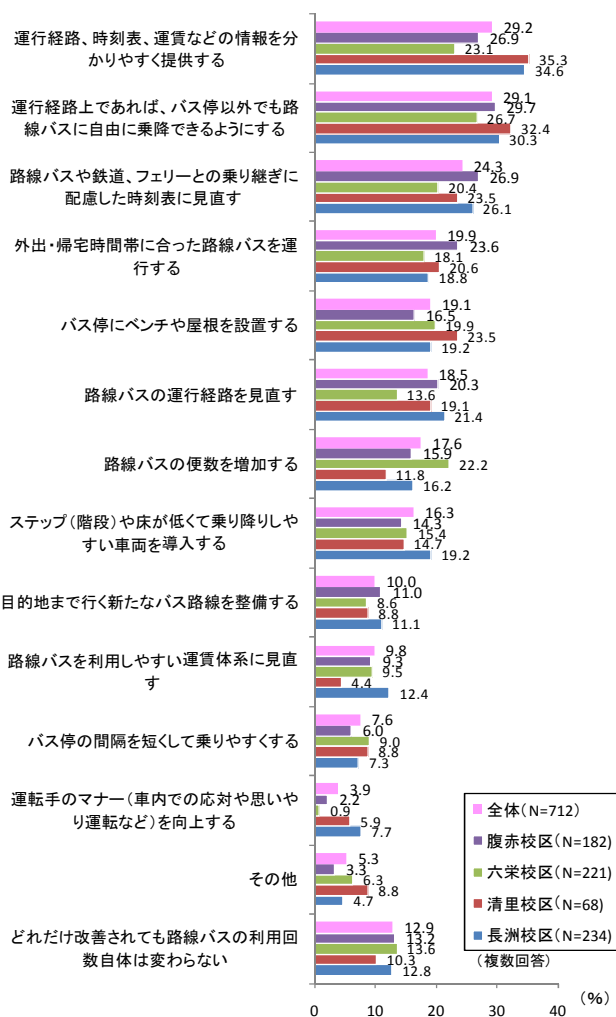


図 路線バスサービスの改善ニーズ
(路線バスが利用できる環境にある回答者)

ウ) 路線バスのサービス改善された場合の路線バスの利用意向

- 路線バス改善後の利用意向は「すぐに利用する」は 14.7%にすぎず、「将来的に利用」がほぼ 50%を占める。
- なお、車を自由に使用できる回答者の約 1 割が「機会があれば、すぐに利用する」と回答している。

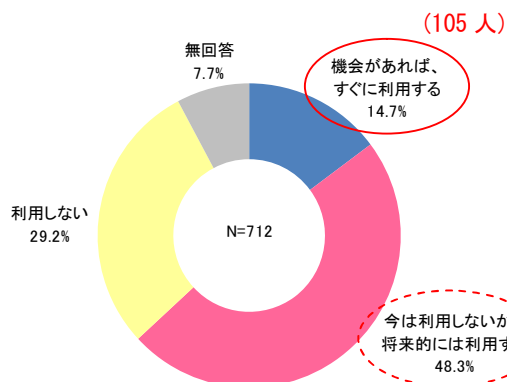


図 路線バス改善後の利用意向
(路線バス利用環境にある回答者)

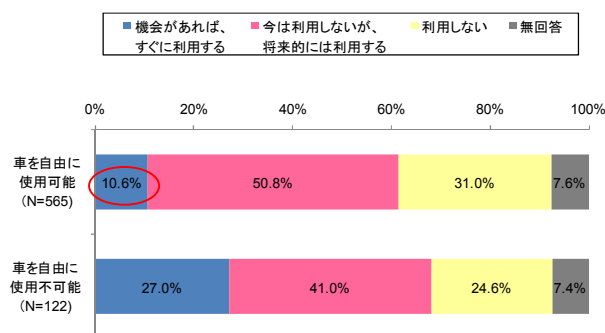


図 路線バス改善後の利用意向
(自家用車の使用環境別)

エ) 利用が増加する日数

- 「機会があれば、すぐに利用する」回答者が、これまでよりも利用頻度がどの程度増えるかについては、「月に数日」が 32.4%と最も多く、「週 1~2 日」が 21.9%と続いており、大幅な利用の増加が見込めるものではない。

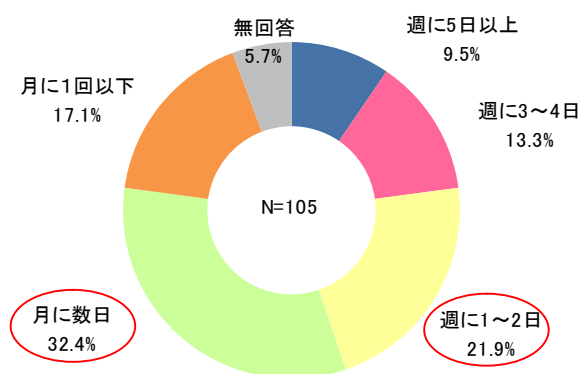


図 路線バス改善後の利用頻度

④路線バス不便地域

ア) 路線バスがないことが原因で外出を控えた経験の有無

○「路線バスが利用できる環境にない」回答者のうち、路線バスが利用できずに外出を控えた経験があるのは約8%である。

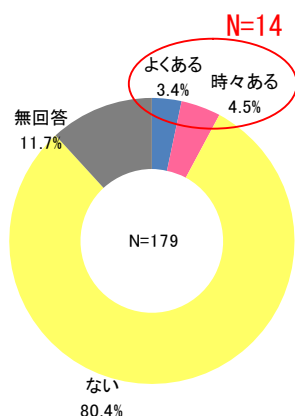


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験 (路線バス利用環境にない回答者)

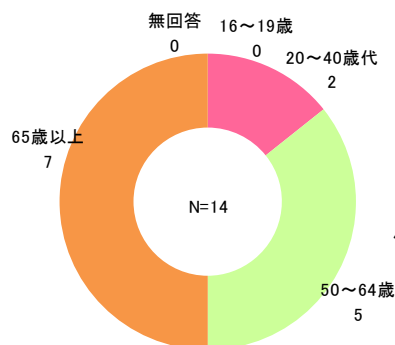


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験のある回答者 (n=14) の年代

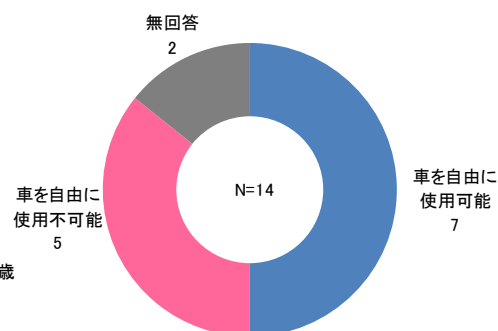


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験のある回答者 (n=14) の自家用車利用環境

イ) 路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向

○路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向として、「機会があれば、すぐに利用する」のは回答者の約6%に過ぎない。

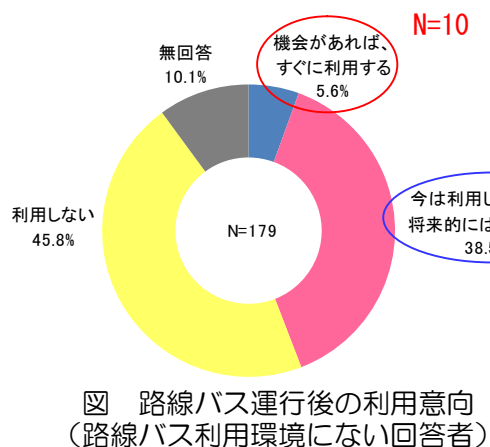


図 路線バス運行後の利用意向 (路線バス利用環境にない回答者)

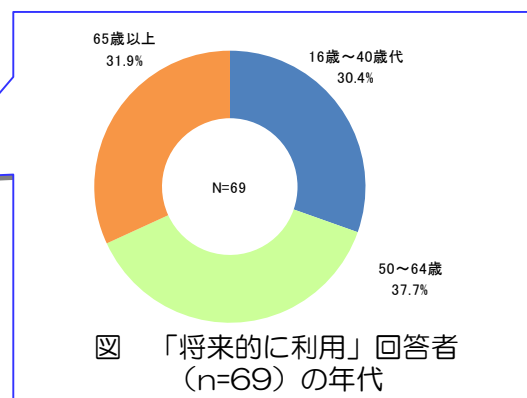


図 「将来的に利用」回答者 (n=69) の年代

ウ) 利用する日数

○路線バスなどの公共交通が運行された場合の利用意向としては、「月に数回」との指摘が多い。

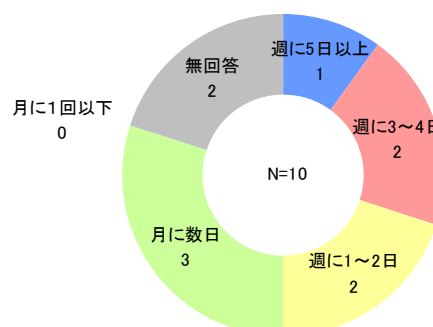


図 利用する日数 (機会があれば、すぐに利用する回答者)

(7) 効率性や利便性に配慮した公共交通の運行に向けた意向

①乗継利用意向

○乗り継ぎは住民の45%に許容されている。特にバス利用者、高齢者は乗継に対して許容する意見がそれぞれ72.7%、54.2%と高い。

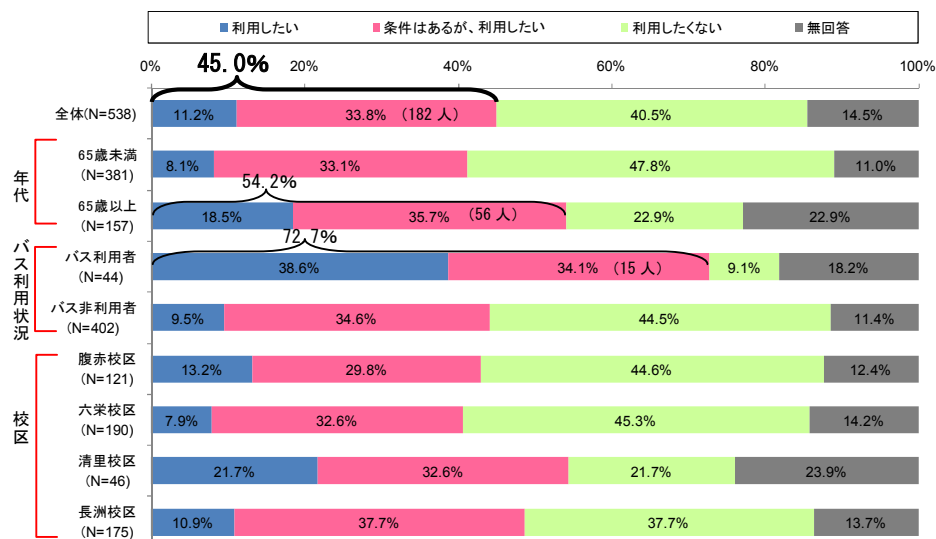


図 乗継利用意向（属性別）

※乗り継ぎをするにあたっての条件

○乗り継ぎをするにあたっての条件としては、「乗り継ぎの待ち時間」への指摘が約7割と最も多い。次いで、「屋根やベンチの整備」と「初乗り運賃の問題」への指摘がそれぞれ約4割ずつとなっている。

○特に、バス利用者は「初乗り運賃の問題」に対する意向や60%と全体に比べ、高い。

○待ち時間は10分以内、長くても30分以内とすることが望まれている。

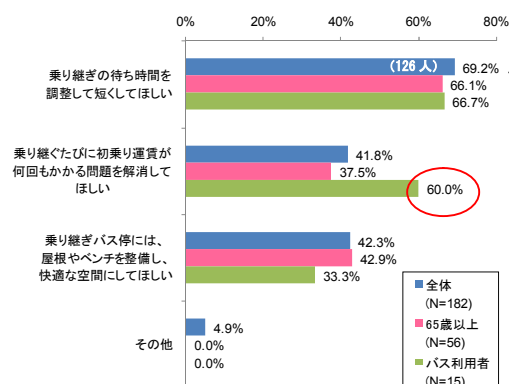
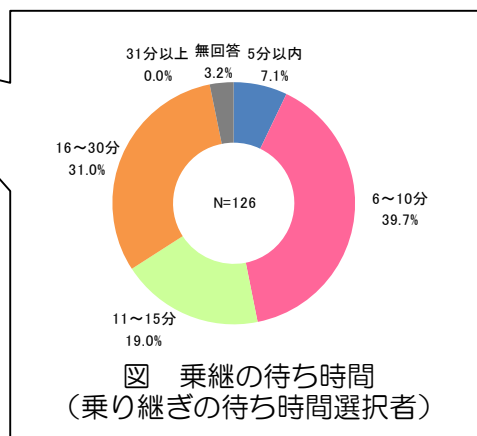


図 乗継条件（属性別）
（条件付き乗継意向者）



②迂回運行に対する考え

- 迂回運行は住民の約 50%に許容されているが、迂回運行による最大の遅れは 10 分以内、長くても 30 分以内が望まれている。
- ただし、高齢者やバス利用者は「遅れてもよい」回答者がそれぞれ 40.1%、43.2%と比較的低く、バスを利用する可能性の高い人は迂回運行を望ましくないとする傾向が比較的に強い。

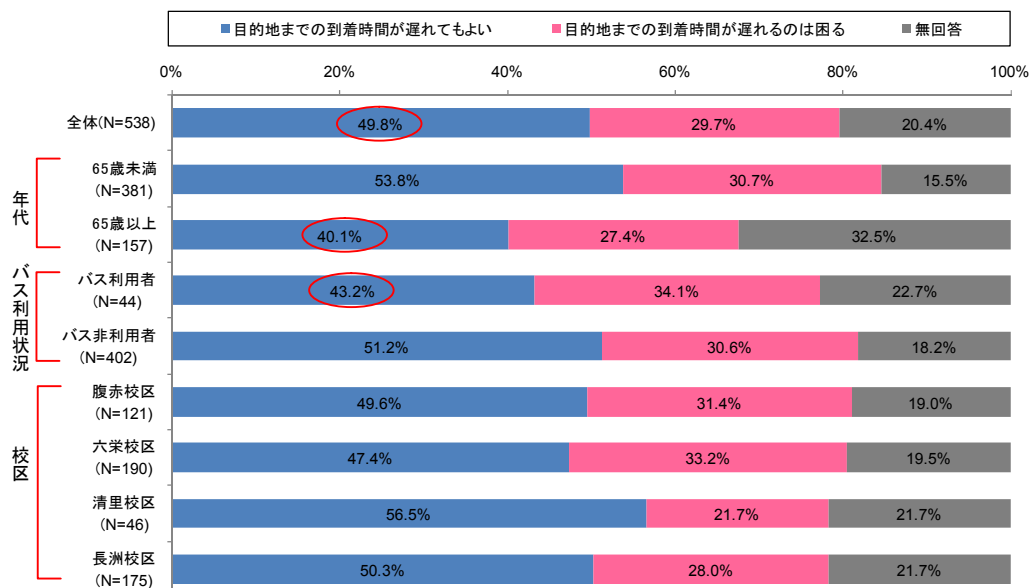


図 迂回運行に対する考え（属性別）

※バス待ち時間の許容範囲

- 迂回運行による最大の遅れは 10 分以内、長くても 30 分以内が望まれている。

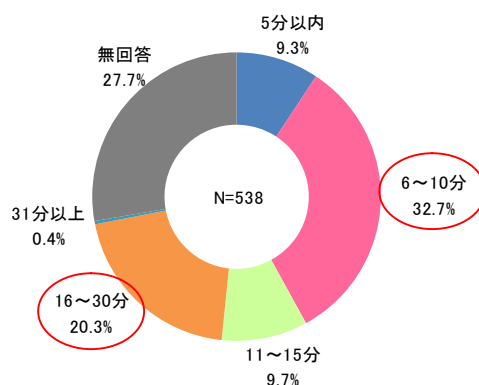


図 迂回運行の遅延最大許容時間

③公共交通の平日電話予約意向

○公共交通の平日電話予約については、回答者の約 46%に許可されており、それぞれの属性でみても、「電話予約をして構わない」が「面倒なので利用しない」を上回っている。
○しかし、高齢者の回答については、「電話予約をして構わない」が約 37%と他の属性よりも低く、高齢者にとっては、抵抗感が比較的あるとみられる。

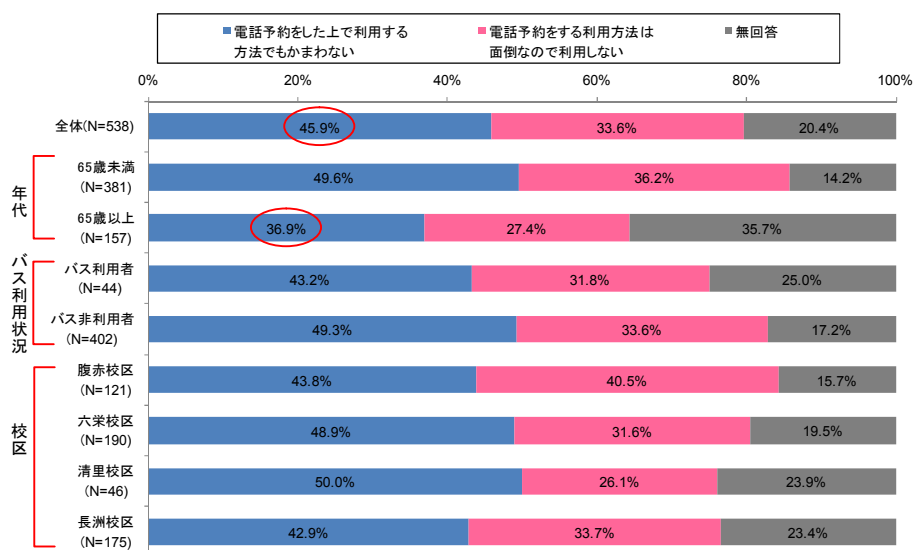


図 公共交通の電話予約意向（属性別）

④自宅付近まで運行する重要性

○自宅付近まで運行する重要性は 58.4%が重要であるとしており、特にバス利用者は 65.9%と高い比率である。

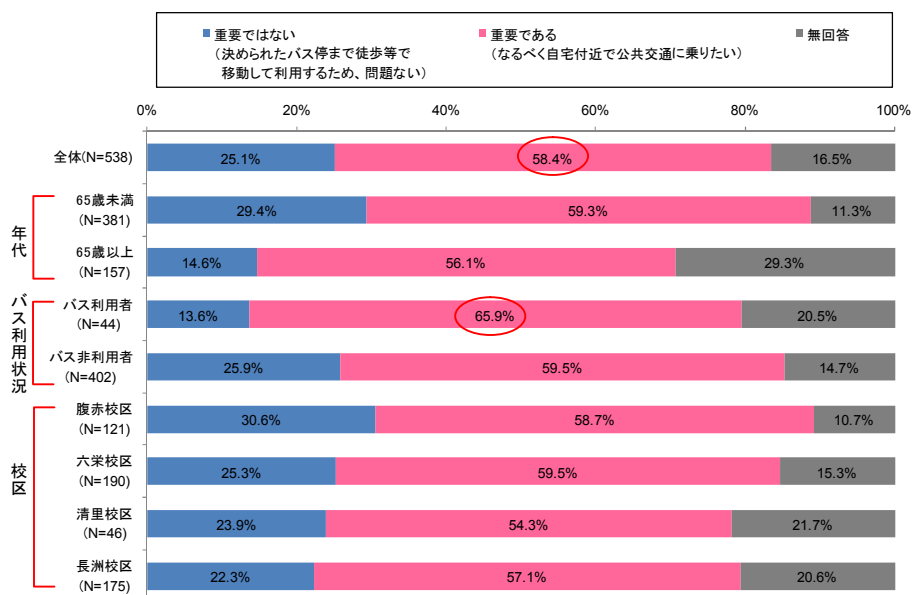


図 自宅付近まで運行する重要性（属性別）

⑤「公共交通のサービス向上（または、サービス改善）」がなされた場合の最大支払い意思額

○「公共交通のサービス向上（または、サービス改善）」がなされた場合の最大支払い意思額については、「401～500 円」の指摘が約 20%と最も多く、次いで「201～300 円」（約 17%）となっている。

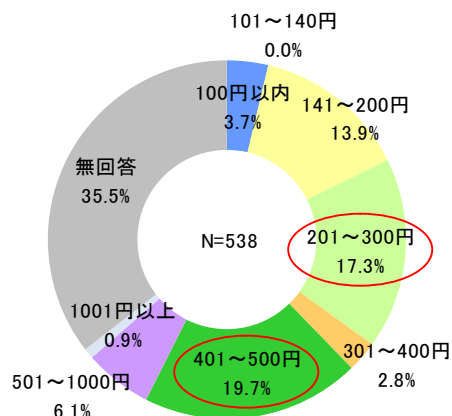


図 目的地まで公共交通を利用する場合の最大支払い意思額（片道）

（８）公共交通の維持に向けた住民の協力意向

○「住民と行政が協働して地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」が 59.9%と最も高く、地域住民から望まれていると考えられる。

○校区別では六栄校区が 65.3%と最も高く、長洲校区、腹赤校区と続いている。

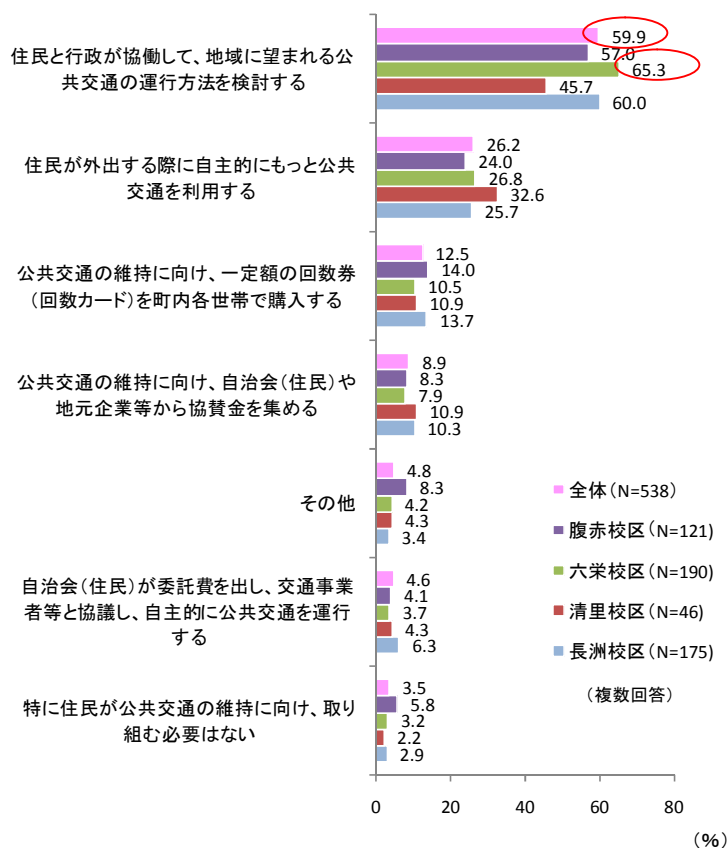


図 公共交通維持に向けた住民の取り組み

(9) 九州新幹線の利用

①九州新幹線の利用意向

○九州新幹線の利用意向があったのは、回答者の約 29%であり、「利用しない」との回答は 10%であった。

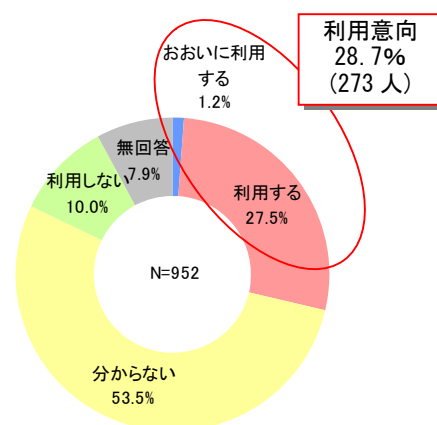


図 九州新幹線の利用意向

<九州新幹線利用意向者の属性>

- 九州新幹線利用意向者の性別は、女性と男性が約5割ずつとなっている。
- 年齢は、50～64歳が約44%と最も多く、次いで65～74歳が約22%、40歳代が約11%となっている。
- 職業は、会社員・団体職員と無職がそれぞれ26%と最も多く、次いで主婦が約21%となっている。
- 居住地は、六栄校区が約39%と最も多い。
- 利用意向者の約9割が運転免許と自家用車のどちらも持っていると回答している。
- 利用意向者の約8割が自家用車を自由に使用できると回答している。

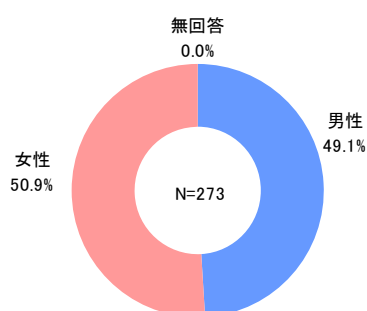


図 性別

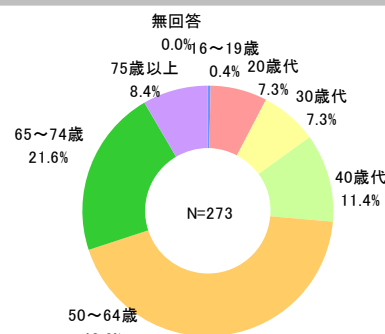


図 年齢

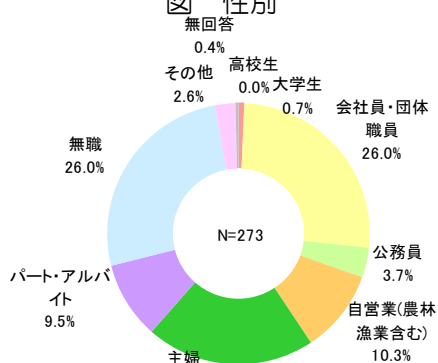


図 職業

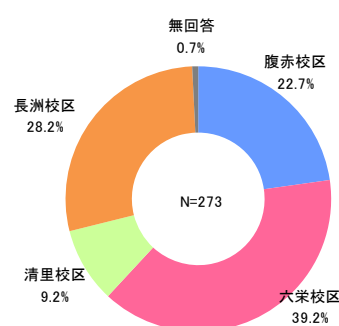


図 居住地(校区)

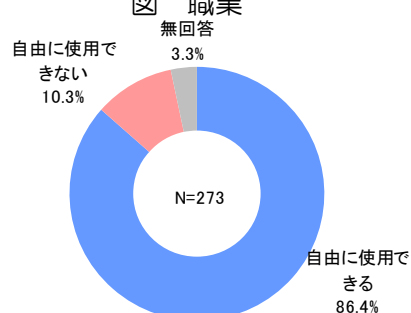


図 運転免許と自家用車の保有状況

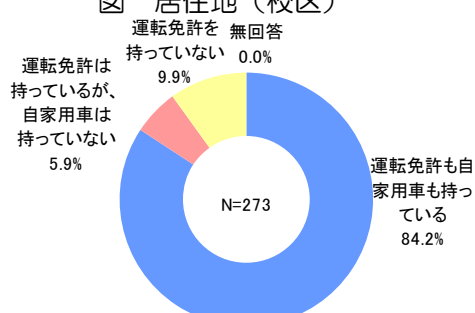


図 自家用車の使用環境

②主に利用する新幹線駅

○利用意向がある新幹線駅は「新玉名駅」が約 62%と最も多く、次いで「新大牟田駅」が 21%であった。

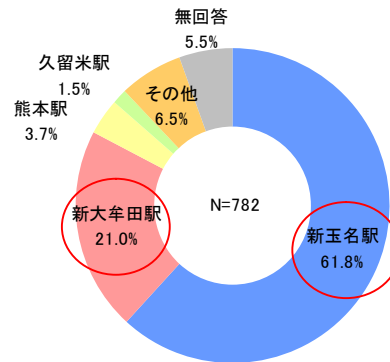


図 主に利用する新幹線駅

注. 九州新幹線の利用意向として「おおいに利用する」、「利用する」、「分からない」との回答者（782 人）が対象。

③新幹線駅までの移動に利用したい交通手段

○新幹線駅までの移動に利用したい交通手段として、「自動車」が約 65%と最も多い。
○一方で、「路線バスなどの公共交通」への指摘も約 16%みられる。

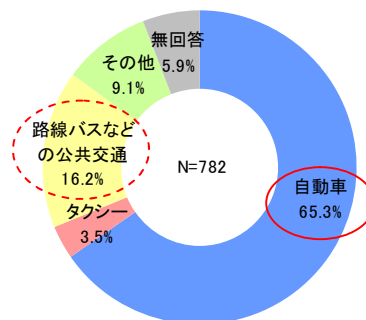


図 新幹線駅までの移動に
利用したい交通手段

注. 九州新幹線の利用意向として「おおいに利用する」、「利用する」、「分からない」との回答者（782 人）が対象

(10) 長洲町の公共交通に関する自由意見

- 自由意見の回答数は 282 件であり、回答者の約 3 割を占めている。
- 自由意見の中でも「公共交通の運行の仕組みに関する意見」が 163 件と全体の約 6 割と最も多い。
- 中でも「路線バスの運行改善」に関する意見が 45%を占めている。
- 具体的には、「運行全般に対する意見」(11%)のほか、小型バスの運行をはじめとする「施設・整備の改善」(約 9%)、「広報の実施」(約 6%)等への指摘がみられた。
- 「公共交通の運行の仕組みに関する意見」以外には、公共交通の必要性や、JR、一般タクシーに関する意見等がみられた。

表 長洲町の公共交通に関する自由意見の整理

項目				全体	実数				全体	割合			
大項目	中項目	小項目	細項目		校区					校区			
					腹赤校区	六栄校区	清里校区	長洲校区		腹赤校区	六栄校区	清里校区	長洲校区
公共交通の 運行の仕組み に関する意見	乗合タクシーの運行			17	3	7	2	5	6.0%	4.2%	7.6%	8.0%	5.6%
	デマンド型交通の導入			9	2	2	1	4	3.2%	2.8%	2.2%	4.0%	4.5%
	その他の運行			10	1	5	2	2	3.5%	1.4%	5.4%	8.0%	2.2%
	路線バスの 運行改善	運行全般について		31	8	9	1	13	11.0%	11.3%	9.8%	4.0%	14.6%
		運行本数を増やす		12	2	4	0	5	4.3%	2.8%	4.3%	0.0%	5.6%
		運行ルートや行き先を変更する	運行ルートの変更	12	2	8	1	1	4.3%	2.8%	8.7%	4.0%	1.1%
			施設・整備の改善		17	1	8	3	5	6.0%	1.4%	8.7%	12.0%
		バスのバリアフリー化		1	1	0	0	0	0.4%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%
		バス停を待ちやすくする		2	0	1	0	1	0.7%	0.0%	1.1%	0.0%	1.1%
		道路等の整備・改善		4	0	3	0	1	1.4%	0.0%	3.3%	0.0%	1.1%
		小計		24	2	12	3	7	8.5%	2.8%	13.0%	12.0%	7.9%
		バス停位置の変更		1	0	0	0	1	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
		運行の時間帯を変更する		12	2	4	0	6	4.3%	2.8%	4.3%	0.0%	6.7%
		運賃を安くする		13	4	6	1	2	4.6%	5.6%	6.5%	4.0%	2.2%
		乗務員マナーの向上		2	1	0	0	1	0.7%	1.4%	0.0%	0.0%	1.1%
		広報の実施		18	8	1	0	9	6.4%	11.3%	1.1%	0.0%	10.1%
		その他		2	1	0	0	1	0.7%	1.4%	0.0%	0.0%	1.1%
		小計		127	30	44	6	46	45.0%	42.3%	47.8%	24.0%	51.7%
		小計		163	36	58	11	57	57.8%	50.7%	63.0%	44.0%	64.0%
	JRに関する意見				21	8	2	2	8	7.4%	11.3%	2.2%	8.0%
一般タクシーに関する意見				11	2	2	1	6	3.9%	2.8%	2.2%	4.0%	6.7%
公共交通の 必要性に 関する意見	公共交通は必要・維持して欲しい			48	12	21	2	13	17.0%	16.9%	22.8%	8.0%	14.6%
	公共交通は不必要			34	8	9	6	9	12.1%	11.3%	9.8%	24.0%	10.1%
小計				82	20	30	8	22	29.1%	28.2%	32.6%	32.0%	24.7%
その他	調査・調査票について			9	4	2	0	3	3.2%	5.6%	2.2%	0.0%	3.4%
	その他			15	7	1	4	2	5.3%	9.9%	1.1%	16.0%	2.2%
小計				24	11	3	4	5	8.5%	15.5%	3.3%	16.0%	5.6%
回答者数				282	71	92	25	89	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 腹赤校区の主な自由意見

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見
公共交通の運行の仕組みに関する意見	乗合タクシーの運行			年寄りの車を持っていない者にとっては、公共交通がなければとても不便であり、お金がかかりすぎる。今の若者は車でサーッとどこでも行けるが、年寄りはどこにも行けなくなる。乗り合いタクシーの運行をしてほしい。町も負担して。
	デマンド型交通の導入			現在、私の家庭の状態では必要ございませんが、公共交通使用しか目的のため他にない方は、設問(7-4)のごとく予約制とかデイサービス形式、マイクロバス運行で費用削減を図れませんか。
	その他の運行			民間の路線バス運行縮小があって、その補完と町施設利用者の利便性確保のため運行されているのが今の町路線バスではないか。このため、町が財政負担することは必要と考え、運行されてきたものであり、負担が大きくなったので見直し等とは許し難い。町が路線バス事業を運営するという視点を持ってもらいたい。
	路線バスの運行改善	運行全般について		今の若い人はほとんど車を持っています。老人に配慮した取り組みを考えてほしい。行きたくても行けない人がいると思います。 利用者が少ないからと便数を減らすと、不便になってますます利用者が減ると思うので、利用しやすいように増便や運行時間、経路を考えてほしい。
		運行本数を増やす		本数が少ない。利便性をあまり感じられない。
		運行ルートや行き先を変更する	運行ルートの変更	下平原地区はバスが運行していないので車のない方は不便ではないかと思う。飲み会で玉名に行く場合はタクシーを利用しなくてはいけない。利用する機会は少ないが、運行されれば良いと思う。 公共交通機関としての運行は町(町民)が維持費用を負担すべきである。また環境対策としてバス運行を企業、団体と共同して早期に実現すべきである(他地域に先駆け、モデルとなるようぜひ実現させてください)
				バスを小型化し運行回数を増やしたら、利用者はもっと増えるのではないのでしょうか
		施設・整備の改善	小型バスの運行	子どもや高齢者が利用しやすい車を目的に検討、改善を見直されたいと思います
			バスのバリアフリー化	
		運行の時間帯を変更する		朝・夕の通学通勤時間帯には便数を増やして利便性を図ってもらいたい。実際、大牟田まで通勤していますが、便数とか、運賃とか改善されたい。他、交通機関(JR)と連絡していただきたい。 長洲荒尾環状線、朝から1回、昼から1回、それに土日祝休みで、とても利用できません。乗る人が少ないからといって、これでは、利用できません。役場に行く時でも、帰りの路線バスがありません。ほんとうにこまります。
		運賃を安くする		お年寄が一番必要。そうゆう方用にパスポートを準備するとか、一律いくらとする。 多くの方に乗って頂く為に住宅の近く2~3箇所止めて下さって、料金を安くして、お年寄りの方に潮湯やお買物(近所のお店)、病院や駅まで乗せて下さると、町が元気になるのではと思います。
		乗務員マナーの向上		○運転手のやさしさ
		広報の実施		私の子供は就学前ですが、小学校からバスでどこかに行ったりする計画がもしないのなら計画をしてバスの乗り方などを教えたらいかがでしょうか？私は子供のときは子供だけで乗ったりしていましたよ。今は親が送迎する車が多いので乗り方を知らない子供が多いと思います。
	その他		今は自分で車を運転できるから不自由を感じなくても、老いて行動できない自分がすぐそこまできている。老人は増えるばかり、便利な公共交通は絶対必要です。回数券などを購入する様にして、町の財政に負担がかからない様に工夫して下さい。	
	JRに関する意見			
一般タクシーに関する意見				時々見かけるバスはいつも空車でムダを感じる。必要に応じて福祉タクシー券の発行(町内のみ移動)等をした方が経費が省けるのでは？シルバーに委託することもできそう。でも二種免許が必要だと難しそう
公共交通の必要性に関する意見	公共交通は必要・維持して欲しい			高齢者の運転が多い。これから先もっと高齢化が進んで危険。公共交通を利用する人が増えるのは、路線バスの設備充実を 新しく長洲住民になった者としては、どこにバス停があるのかさえない現状です。けれど子供達が通学などで必要になってくるはずなので維持していただきたい 町の負担を抑え最低限の路線は必要かと思う
	公共交通は不必要			赤字が増加傾向にあるということであるので、路線バスは廃止した方が良いと思う 1.自分で車の運転ができなくなった場合、歩いていけない病院へは、その病院が運営する送迎バスを利用しようと思っている。2.公共のバスの運行は廃止した方がよいと考えます。廃止により発生する問題に対し個別対策を実施(例)【イ】健康福祉センターは専用のマイクロ等の運用(運営費の中で)【ロ】福祉タクシー等の導入(一部補助金の支出)等
その他	調査・調査票について			利用者のアンケートであれば、このアンケートは素晴らしいと思います。設問の意味がわからない所もあり、またこれは自家用車を持っている人にとってはまったく意味がないもの
	その他			住んでみてはじめて公共交通がないのにびっくりしました

表 六栄校区の主な自由意見

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見	
公共交通の運行の仕組みに関する意見	乗合タクシーの運行			車のないお年寄りの方などが、自治体が委託したタクシー会社等のワゴン車を利用して、数人くらいで通院や買い物に行くことのできるようなシステムはいいかどうか？（他自治体でうまくいっているケースを検討してください） 路線タクシーにすればいい。ネットで予約し、乗り合いで料金を抑える。本数が少ない、利便性がないと利用しない。しかし、公共交通は必要である。	
	デマンド型交通の導入			実際、路線バスを利用する人は、おとしよりか、車の免許がなく、日中運転者がいなく連れて行ってくれる人がいない人に限られてきます。学校（私立）も病院も送迎のバスが普及してますし、路線によっては、日に数名、時間帯によっては0ということもありうると思います。アンケートの中にありました、利用者が予約するということのいい案と思います。利用が全くないバス停はやめ、予約だけで走るとか！	
	その他の運行			運行しているバスの乗客は少なく、空気を運んでいるようなもの。税金の使途にかなり問題がある。今後は、高齢者や障害者が安価に利用できる福祉タクシーなどを検討していく必要がある。 利用者数を把握して、時間帯で福祉タクシーを利用できるようにされたいと思う。タクシー会社への補助金を出された方が年間費用は少ないのでは？（病院、健康センター行のみ）	
	路線バスの運行改善	運行全般について			自家用車でいける内は、いらないと思うかもしれませんが各人が何台も運転して台数が増えるより、マイクロバスの、目的・用途をしぼって運行してもらえれば、便利で、又、コミュニケーションの場にもなるのでは？又新幹線利用の時は遠方に行くので、バスはぜったい必要だと思う。車を駐車させていくわけにはいかないの。 住民と行政が協議して、主な病院、JR等の接続を考慮して、より有意義な公共交通を充実させることが大切だと思います 長洲町内では、お年寄りでも自家用車を利用されている方が多いと思います。学生も親が駅や学校まで送り迎えされている方が多く見られます。これから公共交通を利用されるだろう、自家用車を持たないお年寄りや障害をお持ちの方小さい子供を連れての方などが利用しやすい、“お買い物タクシー（大型）”（買物もしてくれる）とか、気軽に乗れる大型タクシー（乗り合い）の様なものがあれば良いなあと思います。 長洲駅や大きな病院、高校など、利用者や利用時間帯が多い時の本数を増やし、料金も安くする。携帯電話会社が多く、サービス割引を考えているように、町や公共交通会社ももっとPRして欲しい。路線バスがなくなれば困る人が出るのは間違いありません。
運行本数を増やす			1日2本は少なすぎる		
運行ルートや行き先を変更する		運行ルートの変更		隔々まで行き渡るような交通システムを要望 ①高齢化が進む中で、交通不便地域にも、こまめに運行の検討をお願いしたい。 ②交通事業者（含タクシー事業者）自治体等で協議してもらいたい。（いろいろ難しい問題内在） ③車は15名乗位のローステップで老人の利用し易い安全に配慮九州新幹線が開通にあたり、新玉名駅、新大牟田駅への路線バスがあると便利だと思います。バスもやはり新幹線の時間に合わせて運行して頂いたら便利で利用しやすくなると思います。	
施設・整備の改善		小型バスの運行		○昼間乗客が少ないときはマイクロバスの運行でもいいと思います（長洲－玉名） ○町内で走っているバス路線（折地内は走っていません）結局この長洲町内では自家用車、免許を持っていないととても不便です。○長洲内は便が悪く長洲に来てから免許を取っている人も多い。○長洲には眼下、耳鼻科がありません。手術などで車利用できない場合は公共便を使わなくてははいけません（他にタクシーなど）行きはバスがあっても帰りはバス、又はタクシーなど使って帰らなければならない現状です。年の方で免許を持っていない方はバスで玉名、荒尾まで病院、買い物に行きます 7～8人のりのバス（マイクロバス）がもっとせめて1時間に1回ぐらいの割合で走ってほしい。大きなバスはいりません。環状線の様に駅近くで簡単に乗り降りできるバスであってほしい。	
			バス停を待ちやすくする		バス停には（利用者の多い）簡単な屋根椅子を用意する
			道路等の整備・改善		道路の整備をして路線バスが走れるようお願いします。早く道路の整備をお願いします。 駅に繋がる道路を広く整備してほしい
運行の時間帯を変更する			大型、中型バス等は、今の現状では無駄（運行は）だと思いますが、私用で利用するとしても（通院等も多く、利用に期待はできないと思います）利用できる環境、イベント、催し物等、町民が動くようなことを考えたらどうでしょうか？未来館、きんぎょの里（どうなっているのでしょうか？）等も利用は少ないのでは		
運賃を安くする			町内循環線の運賃は均一とする（200～300円ぐらい）。回数券を発売する。1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月単位の定期券を発売する。		
広報の実施			いつも何人乗っているかよく注意してみているが乗っている人が少ないので一度町内一周無料券でも配布してバスがどこを走るのか見てもらったらいいと思う。一度乗れば便利さが実感できるのではないのでしょうか？		

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見
JRに関する意見				新幹線が開通することによって、在来線の特急がなくなることを大変危惧しております 大牟田、玉名まで遠い。車で移動するので新幹線は利用しない
一般タクシーに関する意見				バスをやめて、タクシー割引券などを配布し補助する。
公共交通の必要性に関する意見	公共交通は必要・維持して欲しい			現在 76 才の母がいますが、車の免許もなく、移動に大変苦労しております。バス停まで遠いため、通院などタクシーをよく利用しており、経済的にも大変です。私も車の運転が出来なくなった時のことを考えると、公共交通の維持を願ってやみません。 現在は、バスを必要としないが、将来は必要とする可能性はある。1回廃止されると再運行は非常に困難と思われる為、なんとか維持できればと思う 娘が 2 人います。私自身、生まれも育ちも長洲町で学生自体も長洲町から通学でした。当時、長洲駅までバスが運行してたかもしらず、今思えば駅～自宅までの通学を徒歩や自転車ではなく、バスを利用すればとても便利だったと思います。何かと物騒な世の中なので、娘が通学するときには利用させたいと思っています。私自身、幾度となく変質者に遭遇し怖い思いをしたので、娘には安全安心な手段で、と考えます。 公共交通がなくなると困る人達がどのくらいいるのかわかりませんが、もっと利用しやすい方法を考えて、お年寄り等が利用できるように存続させるべきだと思います。現在、私達は運転が出来、自家用車をそれぞれ持っているため、公共交通を利用することはないので、本当に必要としていらっしゃるのであれば、資金協力もある程度なら仕方ないことだと思います。
	公共交通は不必要			ここまで記入してきましたが、結局は公共交通は不要なのかなと思う。高齢者が一番困るのが通院、バスに乗るにしても弱い足でバス停まで行くのは大変だし、帰りの時間もうまく合うかどうか。かといってバスがあまり小回りするのも経費的に無駄。病院の送迎バスを利用したり、家族が送迎したり、それができない場合はタクシーを利用されているのが現状。買い物なども近辺のスーパー、商工会などに移動販売してもらえよう(必要ならば補助金などを出して)働きかけてみてはどうでしょう 路線バスの運行は必要ないと思います。長洲町の赤字をなくすため、長洲町をもとにもどすため、廃止すべきです。 今までの実績からして、乗客が増える見込みは余り期待できない。全廃もひとつの方法。但し、例えば 80 才以上の交通手段のない方等への個別補助(交通補助)等をして、対策をするような別の発想も考えていいのではないか。(現状のバス補助額を上限に！)
その他	調査・調査票について			行政の仕事は地域・住民の福祉に寄与するのが自治法に記載されています。アンケートの設問は、それ等の事は見えません。他の地域は循環バスが 100 円で利用でき、お年寄りから子供まで有効に利用し、喜ばれています。利用頻度が高ければ経済効果もついてくるのではないかと。もっと発展的なアンケートをして下さい。行政担当者の能力が知れます。しっかりして下さい。
	その他			年間 1500 万円を 365 日で計算すると約 41000 円/1 日となります。他の方法と比較して検討されたいかがでしょうか？

表 清里校区の主な自由意見

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見
公共交通の運行の仕組みに関する意見	乗合タクシーの運行			路線バスは乗客が少ないと思う。利用しにくいのか、料金なのか、あまり利用しないので不明。トータル経費で見れば、乗り合いとか通勤バス等が適しているのかもしれない。(利用者経費負担で)
	デマンド型交通の導入			足が不自由なので、歩行困難であり、階段、坂道は不便、まして JR、新幹線はつらい。自家用車に頼る。むしろ、予約制にして料金均一にして、小分けに送迎した方が良いのでは。公共交通(バス)無駄。補助するならタクシーに運営させる。
	その他の運行			長洲町の路線バスの町の支出が増加しているということは、はじめて知りました。しかし路線バス廃止となると、利用されている方は不便だと思いますので、間 7-2 の様なシステムなどが出来るといいと思います。
				同じ 1500 万円使うとしたらバスよりもタクシーをもっと使えるようにした方がいいと思います。長洲のタクシー会社を。高齢、体が不自由な方のほかは、自家用車で十分だと思います。何かイベントの時のみ巡回バスがあればいいと思います。
				家の前からのれないと出かけられない方が多くなってくるので、福祉タクシーを考えてほしいです。
	路線バスの運行改善	運行全般について		現在長洲町の路線バスの利用は、少ないと思いますが、もし私が年をとって、運転できなくなった時は必要だと思います。病院へ行く時も必要だと思う。実際、両親も荒尾市民病院へは利用しています。朝の1本でもいいです。帰りの1本欲しいと思います。お年寄りの為には必要な？
	運行ルートや行き先を変更する	運行ルートの変更		九州新幹線が開通すると、現玉名駅(鹿児島本線)より新玉名駅までの距離が遠い何か対策を検討願います。(新大牟田駅も同様です) ○現状の鹿児島本線で特急が止まれないと利用度がますます悪くなります。
	施設・整備の改善	小型バスの運行		定期路線バスは、大型バスでなくてもマイクロやワゴン車などでも良いと思います。たまに町内で路線バスと遭遇するが、常に客が少ない。ないと困るが、大型(中型?)バスを運行させる必要があるのか疑問である。もっとコンパクトなバスで路線や本数を増やした方が利便性が良いのではないかと感じる。
	運賃を安くする			私自身は車を運転していますが、家族は、病院や買物に公共交通がないと困ります。「健康福祉センター」や「プール」などもっと運賃を下げれば、利用が増えると思います。
JRに関する意見				九州新幹線開始により、有明の廃止の話をききました。長洲駅に有明が1時間に1本程度はとまってほしいと思います。
一般タクシーに関する意見				タクシーの利用が多いので年取った人にタクシー券を年 2000 円ぐらい出してもらった方がいい。
公共交通の必要性に関する意見	公共交通は必要・維持して欲しい			今の時代は1人の1台の割合で車を持たれています。公共の乗り物を利用する方は限られた方達で、この方達にとって公共の交通が遮断されたなら、大変な不自由だと思われます。大変ですが、前向きな姿勢でご検討をお願いします。
	公共交通は不必要			老後運転出来なくなった時、病院やシティーモール等へ行く時に利用したいと思いますので、バスはあった方が良いでしょう。
				車のない家庭、年寄りのみの家庭で子供達に頼めない状況の家庭が問題だと思います。荷物がある場合とない場合も、バス停までかかえて歩くのに遠いのでは利用できないと思うし、通院等にはお金もかかるので、タクシーも使えないし、バスのみを利用していた 30 年代から時代もずいぶん流れているので、むずかしい問題ですね。ただ、すれ違うバスの中に人がいるのを見た事がない位、からっぽで走っている時が多いですね。これももったいないと思うし。うーん。
				公共交通は必要ないと思います。
				1人暮らしにとっては便利で助かると思いますが現在の利用人員を見ると、長洲町の経営が大変だろうと思う 赤字が大なら中止になっても仕方ないと思います
				現在利用していないが、車の運転が出来ない老人などは必要ではないかと思うので全面廃止は考えます。検討して頂きたいと思います。
その他	その他			バスが運行されているのは知っているが、バスを見た事がないので、公共交通が必要かどうかを考えたことはありません。
				今の所便利のいい所に住んでいるし、まだ自分で車も運転出来ますので、良くわかりません。
				長洲町の公共バスをみたことはありません。

表 長洲校区の主な自由意見

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見
公共交通の運行の仕組みに関する意見	乗合タクシーの運行			バスは何人しか利用していないように思いますが、乗合タクシーなどはどうでしょうか
	デマンド型交通の導入			マイクロバスまたはジャンボタクシーによる路線バス運行に変更し、運営会社またはタクシー会社に業務委託することで経費削減を実施することで、運賃を抑え、路線と本数を増やせば利便性が増し、利用者を増やせると思います。ぜひ検討を！ バスが空席が多いと思ってました。電話予約で相乗りタクシー等は如何でしょうか 自家用車のない高齢者の方の買い物や通院の助けになるように、乗合（予約制）の車があれば良いのではと思っています。
	その他の運行			委託でなく、町がマイクロバスを購入（2台）し、左右回りにして予約及び途中乗り降り自由また停車場を多くする。料金も均一（350円くらい）今後の年金生活者が助かる
	路線バスの運行改善	運行全般について		利用者の数ではなく、利用希望があれば便宜を図るべき。特に高齢者に配慮を。数の問題ではない。 利用者人口の少ない公共交通には各市町村は無理だと思う。老人等の病院、買物だけ時間を決めて、目的地運行程度のサービスで良いと思います。 今は子ども達が小さい為、荷物等も多く、公共交通を利用することがほとんどありませんが、将来的には利用することもあるかと思えます。町内の中学生が通学に低額で利用可能になれば、子ども達にとっても路線バスというものが身近になり、学校だけでなく、部活や買い物にも利用できるようになるのではないのでしょうか？
		運行本数を増やす		病気のため車の運転が出来なくなり歩行も困難になり路線バスJRにたよっています。通院のため直通バスが絶対必要です。バスの毎時運行を切に望みます。町政困難な折りに大変ですが、切実に望んでいます。 みんながバスを利用すれば、本数も増えるし、料金も安くなるのではないかと思います。本数を増やすことによって、待ち時間が減るのではないかと考えます。 主人が病気のため車の運転が出来なくなり、今は自転車も乗れなくなった。現在、駅まで徒歩、JR、バスと乗り継ぎ病院まで通院しています。近くにバス停はありますが、回数が思うようにありません。昔のように毎時間直通で目的の病院まで行けたらと心より願っています。高齢者であり、病気のためほんとうに切実です。
		運行ルートや行き先を変更する	運行ルートの変更	新幹線を利用する者にとって新玉名駅も新大牟田駅も交通の便が不便であるので直通バスを希望したい
		施設・整備の改善	小型バスの運行	バスの利用者数から見て現在のバスより小型の10人乗り程度の車を運行するとよいと思います。 大型バスではなく、マイクロバスやタクシー等、小回りがきくものに変えていけばいいのでは。
			バス停を待ちやすくする	バスの利用者数が少ないのは以前から気になっていました。私の家前にバス停がありますが、屋根もないので不便みたいです。
			道路等の整備・改善	長洲駅南口の東側道路の棟柱は通行の邪魔になる
		バス停位置の変更		公共交通に乗った時病院の前にとめてほしい
		運行の時間帯を変更する		朝の通勤、通学時間帯（7:00～19:00頃）は、かなりの人が駅に通っているので、朝の公共バスはメリットがあるのでは？必要であれば夕方も？ 通勤、通学、通院する方たちの利用時間帯のみでいいのでは？ イベント時のみ便を増やしたり（イベント主催者負担で割引したり）広告収入を積極的に行ってはどうか JRの時間にあわせて運行して頂きたい
		運賃を安くする		70歳以上の町民無料。町内の移動は健康管理の面で自転車あるいは歩く町民に迷惑をかけない方法を自分で考える。税金の無駄遣いやめる。見なし部分多数ある。役場職員の頭の切り替え、議会のだらしさ。その他いろいろあり。 現状の路線バスは、大型（又は中型）車为主ですが、乗客は2～3名がほとんどで、非常に不経済です。マイクロバス（10名位）に全車車両を変更すべきです。経費も半分から1/3位になると思われます。バスのダイヤも判り難いようです。
		乗務員マナーの向上		お年寄り等荷物が重いので、助手の方が乗っておられたら安心するのではないのでしょうか。
		広報の実施		バス停が目立たないので、もう少しバス停とバスのルート表や時刻表をわかりやすくしてほしい。 公共交通の運用維持について、広報して広く住民の意見を集約し、ワーキンググループを作成し検討して欲しい 現在は自家用車を利用させてもらっていますが、いずれ車の運転ができなくなることになった時、公共交通を利用させていただきたい。路線図、時刻表などを高齢者など運転できない人だけでも、配布できたら利用しやすいのでは？
		JRに関する意見		

大分類	中分類	小分類	細分類	主な自由意見
一般タクシーに関する意見				私共は、近くでもよくタクシーを利用します。長洲町とタクシー会社、又は個人タクシーの方々と何らかの取り決めをされて、公共タクシー割引券のようなものを発行するとか出来ませんか。 路線バス運行費が年間 1500 万円支出するなら、長洲町にも何社か個人タクシーがあるから、町とタクシー会社と協議して、クーポン券なり、利用する人に回数券など購入してもらい、利用者の自宅にむかえに行って目的に行けばいいと思う。タクシー会社も黒字になって、売上げ額の何%とかを町に納入したらどうですか？
公共交通の必要性に関する意見	公共交通は必要・維持して欲しい			現在 74 才で車を運転していますが、運転できなくなったら、タクシーかバスを利用することになると思います。その時公共交通のバスがあったらいいと思います。老人のための公共交通を考えて欲しいと思います。 今回のアンケート調査で長洲町の公共交通の現状の厳しさがよくわかりました。高齢者にとっては路線バスは大切な交通機関です。何とか維持がスムーズになる取組みを考えていただきたいと思います。
				私自身、自家用車に乗っていますので、公共交通を利用する事はほとんどありませんが、少人数の方でも利用があれば公共交通は必要だと思います。利用の少ない路線でも必要とする方があれば残してほしいと思います。
		公共交通は不必要		公共交通としての路線バスについては必要性を全く感じない。実際これまで利用したことは一度もなく、身近に利用している人を知らない。どんな利用方法があるのかを精査し、今後、タクシーチケット補助や別の方法に変えていくべきだと思う。
				たまに町内を走るバスをみかけますが、一人乗っていない時もあります。すぐにでも廃止すべきだと思います。少しでも町の財政が早く良くなることを願います。未来の子供のために。
その他	調査・調査票について			答えにくい質問が多かったです。特に設問 2
	その他			現在移動は全て自分で運転して行くので、75 才(免許返上する予定)以降を考えて、考慮してみたが、現実味がないのでよくわからない(ちなみに長洲町に居住して約 15 年、JR とタクシーの利用はあるが)バスの利用は 1 度もない。

(11) 路線バス利用者の利用実態と利用者ニーズ

- 路線バスの利用実態アンケート調査の調査対象となる健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線の利用者数は1日あたり約28人である。
- 一方で、住民移動調査結果において、1年間で路線バスを利用した回答者は45人であることを踏まえ、路線バスの利用実態アンケート調査については、住民移動調査において路線バス利用者に着目して「利用実態」や「利用者ニーズ」を分析することで代替することとした。
- 以下に分析結果を示す。

① 路線バス利用者の利用実態

ア) 路線バス利用者の属性

- 路線バス利用者は65歳以上の高齢者が約58%を占める。高齢者の多い長洲校区居住者の利用が多い。
- 高齢者の利用が多いことを反映し、路線バスは「自家用車も免許ももたない」、「自家用車を自由に使用できない」方に多く利用されている。

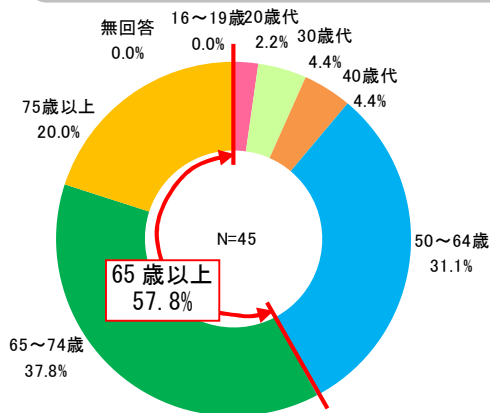


図 路線バス利用者の年代

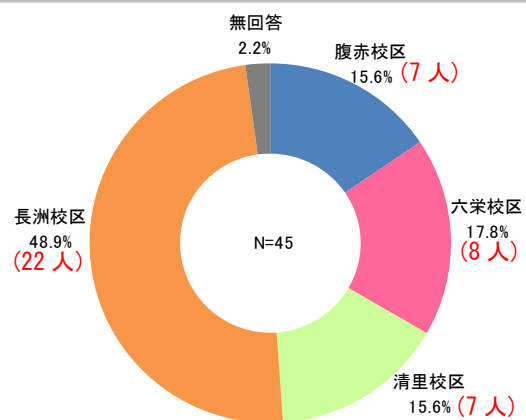


図 路線バス利用者の居住地（校区別）

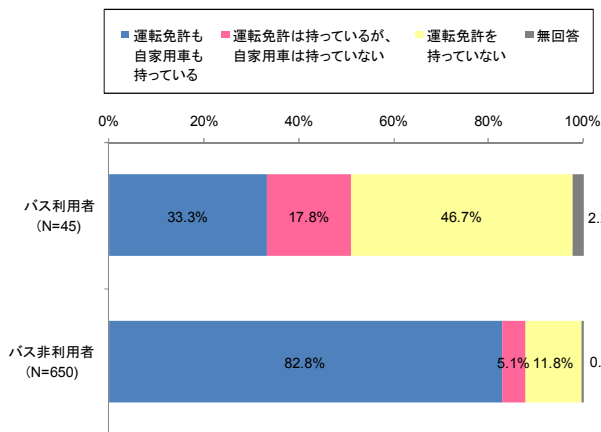


図 運転免許・自家用車の有無（バス利用区別）

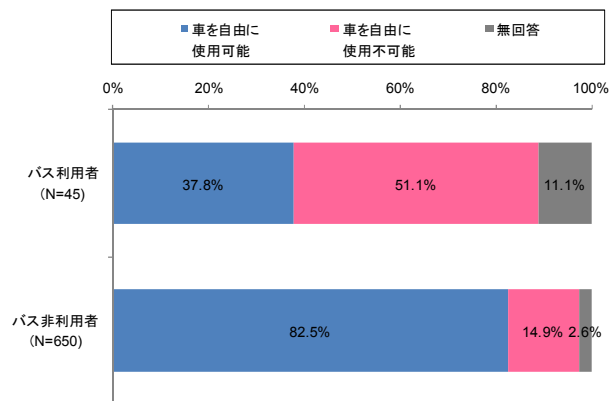


図 自家用車の利用環境（バス利用区別）

イ) 利用目的

- 路線バスは通院に最も利用されているものの、その利用は2%に満たない。

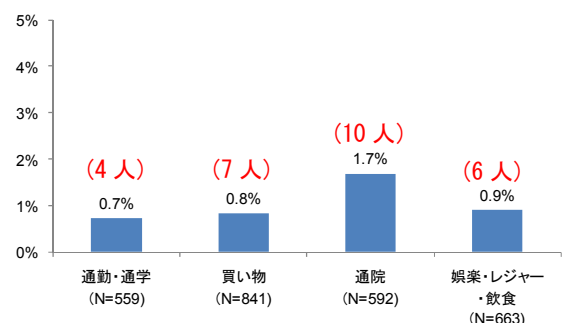


図 日常の外出目的別路線バス利用率

ウ) 利用頻度

○路線バス利用者の目的別外出頻度をみると、通勤・通学や買い物については、回答者の半数以上が週に1回以上路線バスを利用している。

○一方で、通院や娯楽・レジャー・飲食については、月数回程度の利用への指摘が多くみられる。

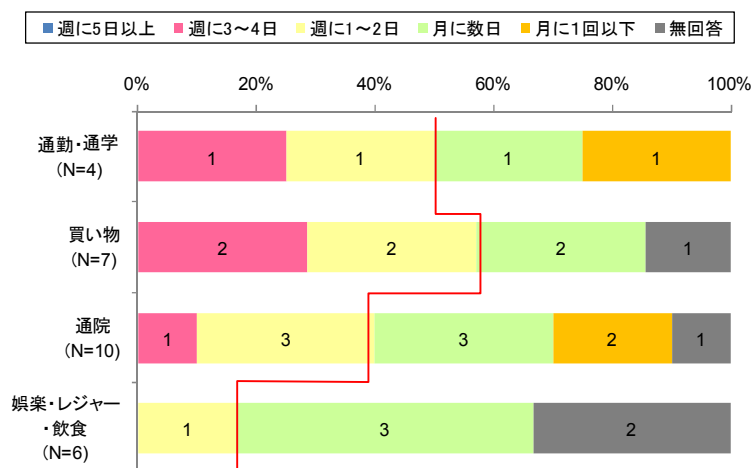


図 路線バス利用者の目的別外出頻度

エ) よく利用する曜日

○路線バス利用者の外出曜日をみると、通勤・通学は「平日」が5割、買い物は「特に曜日が決まっていない」が約6割、通院は「平日」が6割、娯楽・レジャー・飲食は「特に曜日が決まっていない」が約5割となっている。

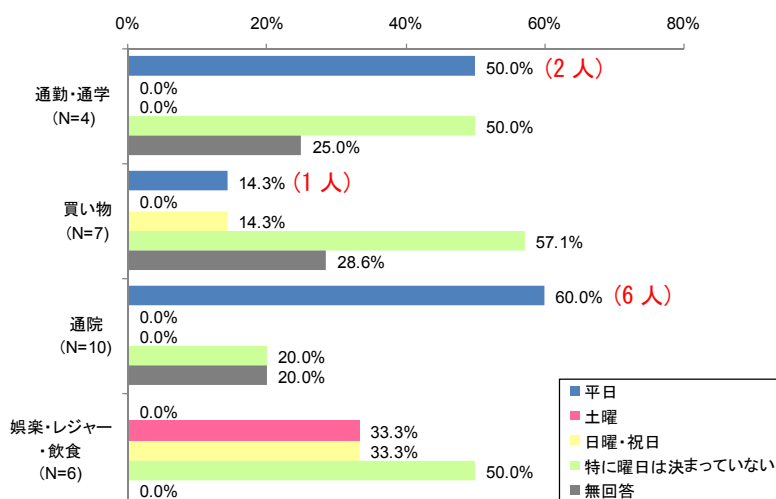


図 路線バス利用者の目的別外出曜日

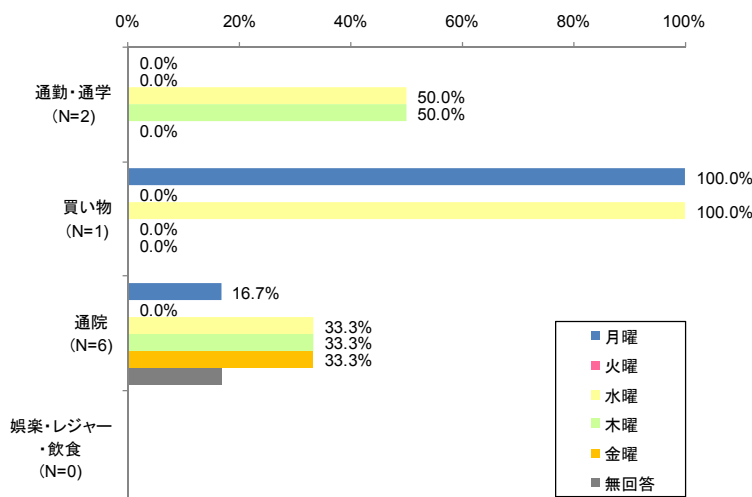


図 路線バス利用者の目的別外出曜日（平日）

才) 自宅出発・帰宅開始時間帯

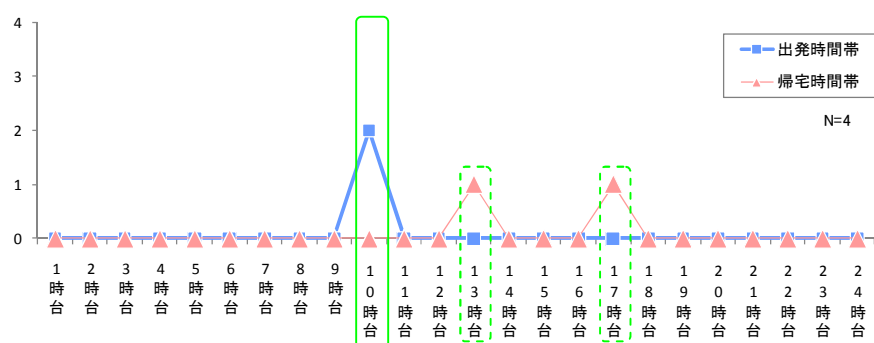
○路線バス利用者の自宅出発・帰宅開始時間帯をみると、通勤通学は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」と「17 時台」に指摘があった。

○買い物は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」と「20 時台」に比較的集中している。

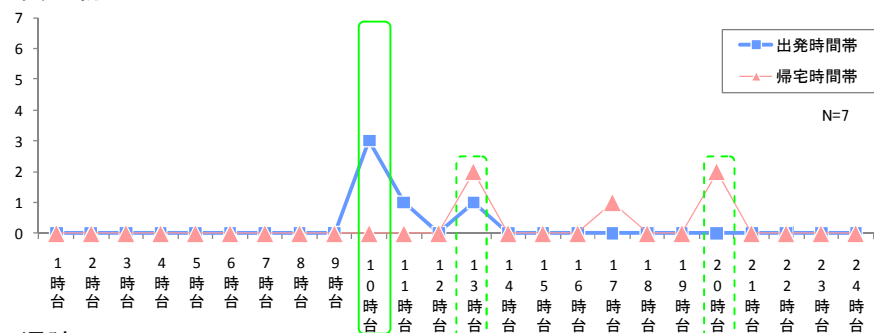
○通院は、行きは「9 時台」、帰りは「11 時台」と「13 時台」に比較的集中している。

○娯楽・レジャー・飲食は、行きは「10 時台」、帰りは「13 時台」に比較的集中している。

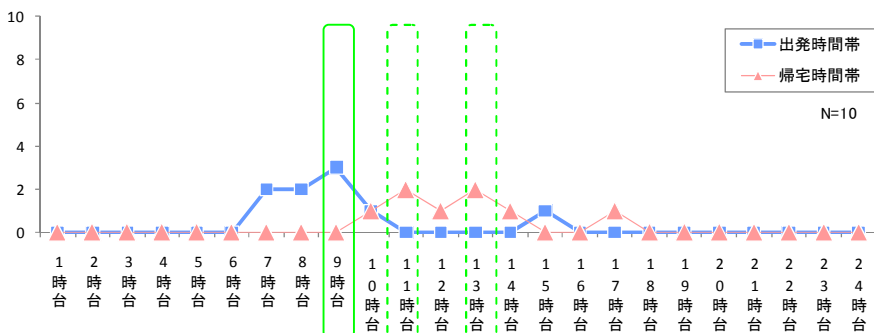
<通勤・通学>



<買い物>



<通院>



<娯楽・レジャー・飲食>

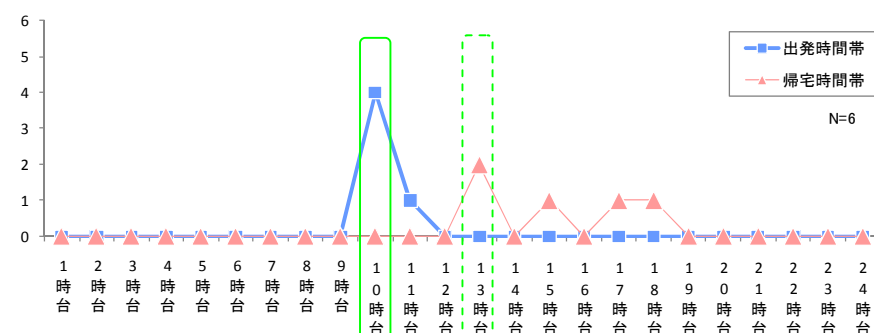


図 自宅出発・帰宅開始時間帯（路線バス利用者）

カ) 他モードとの乗継状況

- JR を利用すると回答した路線バス利用者がJR 駅までの移動に路線バスを利用すると回答したのは回答者の約 23%である。
- 有明フェリーを利用すると回答した路線バス利用者が長洲港までの移動に路線バスを利用すると回答したのは回答者の約 23%である。

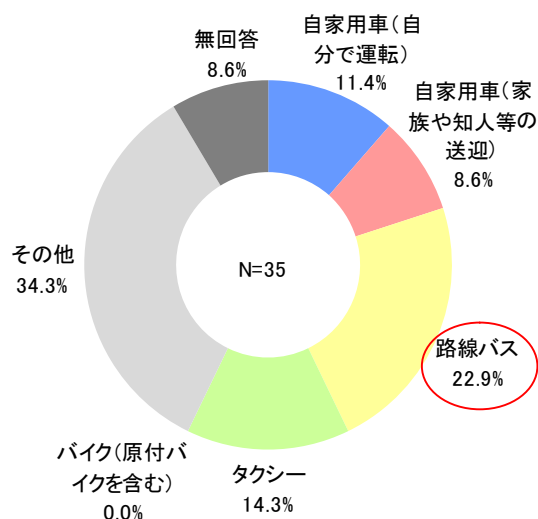


図 JR 駅までの主な交通手段
(JR を利用すると回答した路線バス利用者)

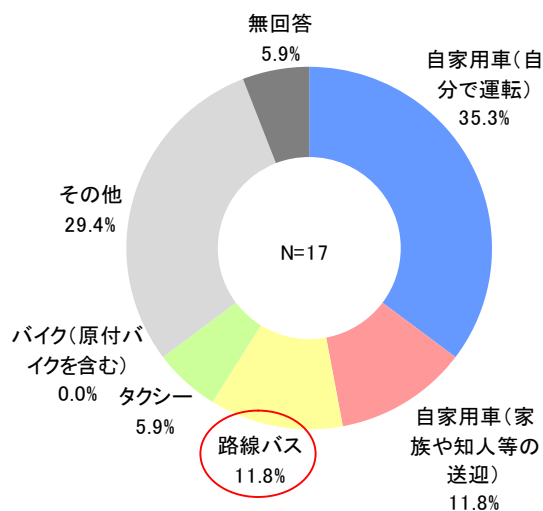


図 長洲港までの主な交通手段
(有明フェリーを利用すると回答した路線バス利用者)

②路線バス利用者の利用者ニーズ

ア) 路線バスの評価

○路線バス利用者の改善ニーズをもとに評価指標別の改善指摘を整理すると、情報提供、運行時間や運行時間、運行経路、運行回数、乗り継ぎ環境に対する改善指摘が比較的に高く、満足度が低いことが分かる。

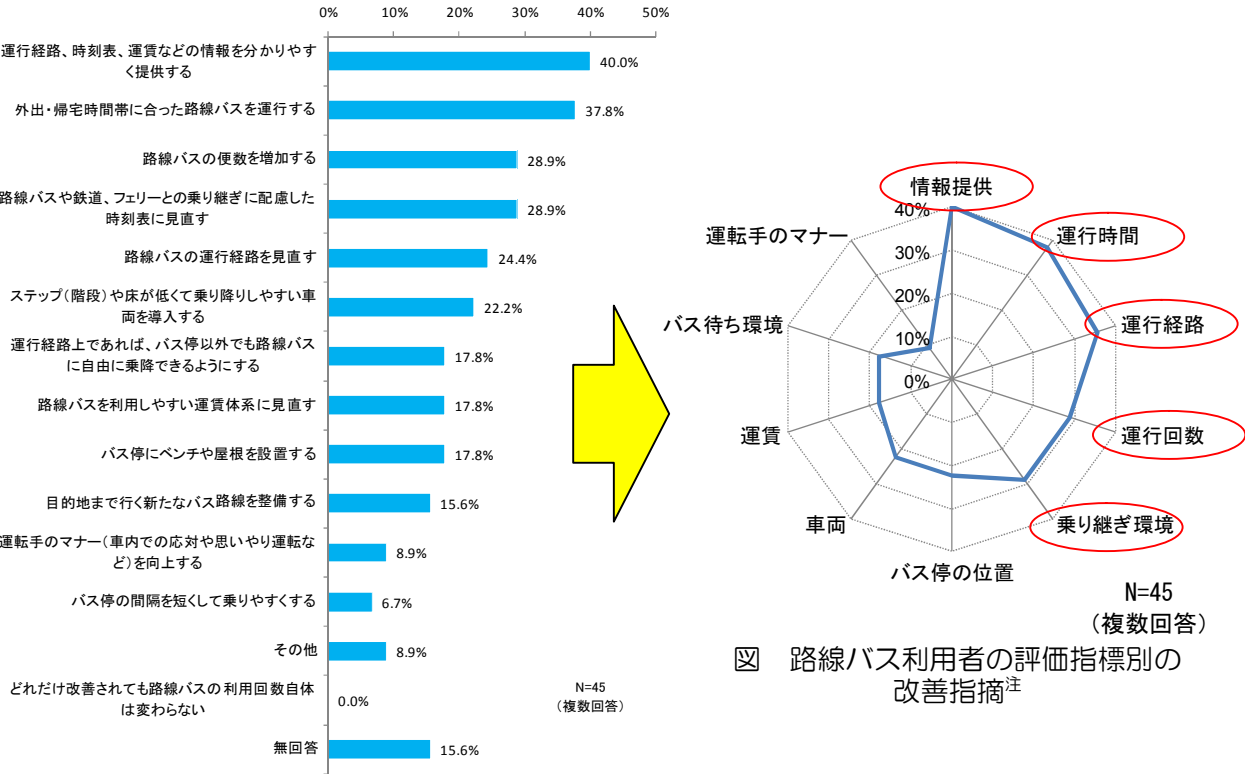


図 路線バス利用者の改善ニーズ

注. 評価指標は「問 6-4 路線バスに必要なサービス改善項目」の以下の選択肢と照合している。

評価指標	対応する「問 6-4 路線バスに必要なサービス改善項目」の選択肢
情報提供	10. 運行経路、時刻表、運賃などの情報を分かりやすく提供する
運行時間	6. 外出・帰宅時間帯にあった路線バスを運行する
運行経路	3. 目的地まで行く新たなバス路線を整備する、5. 路線バスの運行経路を見直す
運行回数	4. 路線バスの便数を増加する
乗り継ぎ環境	11. 路線バスや鉄道、フェリーとの乗り継ぎに配慮した時刻表に見直す
バス停の位置	1. バス停の間隔を短くして乗りやすくする、2. 運行経路上であれば、バス停以外でも路線バスに自由に乗降できるようにする
車両	9. ステップ(階段)や床が低くて乗り降りしやすい車両を導入する
運賃	7. 路線バスを利用しやすい運賃体系に見直す
バス待ち環境	8. バス停にベンチや屋根を設置する
運転手のマナー	12. 運転手のマナー(車内での対応や思いやり運転など)を向上する

イ) 公共交通のあり方

1) 路線バスの今後のあり方

- 路線バス利用者の9割以上が路線バス廃止時の影響があると回答している。
- また、路線バス利用者の9割以上が路線バスは必要と回答している。
- 今後の路線バスのあり方として、「現状の路線バスにこだわらず、町全域に新しい公共交通を展開すべきである」と「現状の路線バスを見直しつつ、町内において公共交通が不便な地域にも公共交通を運行する検討をすべきである」がそれぞれ約36%と約34%と多い。
- 町の財政負担については、「財政負担が増えないように工夫しつつ、公共交通（路線バス）を維持して欲しい」が約8割と最も多い。

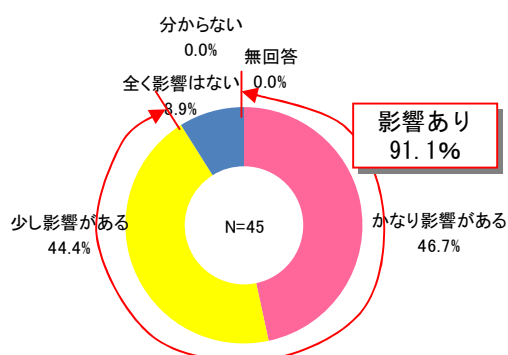


図 路線バス廃止時の影響

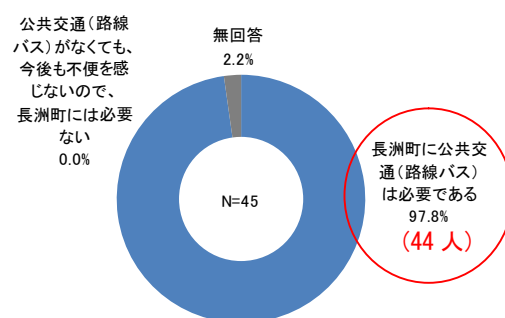


図 路線バスの必要性

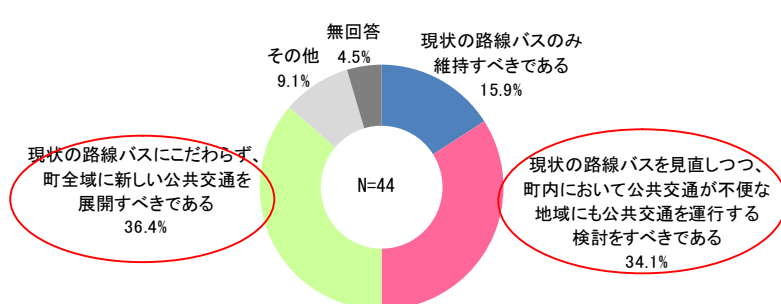


図 今後の路線バスのあり方
(路線バスは必要とする回答者)

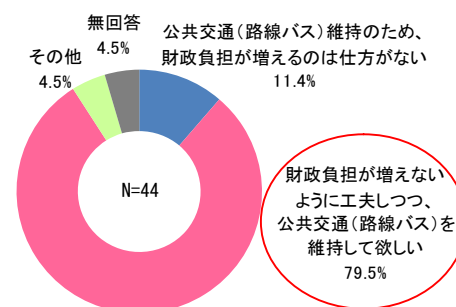


図 路線バスの財政負担のあり方
(路線バスは必要とする回答者)

2) 効率性や利便性に配慮した公共交通の運行

- 路線バス利用者の乗継については、路線バス利用者の7割以上が許容している。
- なお、乗り継ぎ条件としては、「待ち時間」と「初乗り料金」の指摘が多い。特に「待ち時間」については10分以内、長くて30分以内との意向がみられる。
- 迂回運行については、路線バス利用者の約4割が許容する意向があり、迂回運行による最大遅れは10分以内、長くて30分以内が望まれている。
- 公共交通の電話予約については、路線バス利用者の約4割が許容する意向がある。
- 公共交通の自宅周辺までの乗り入れについては、約66%が重要視している。
- 公共交通のサービス向上がなされた場合の最大支払い意思額は、「201～300円」が約21%と最も多く、次いで「401～500円」（約18%）となっている。

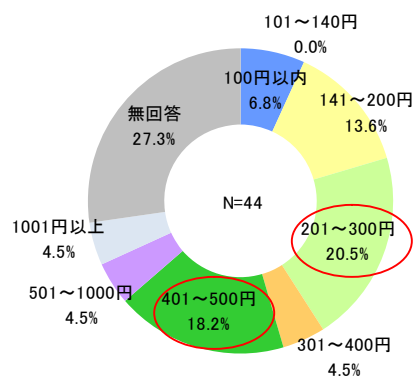
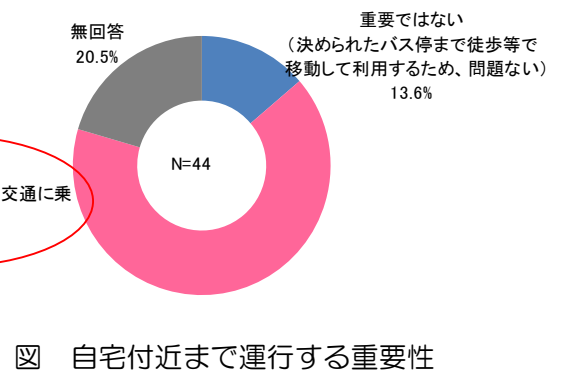
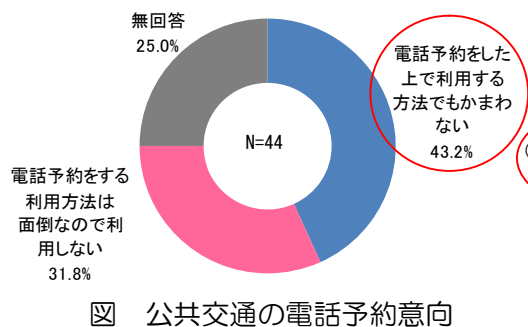
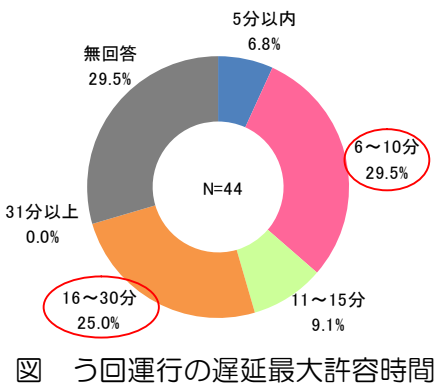
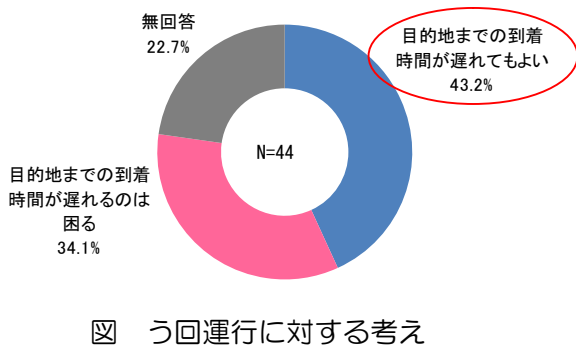
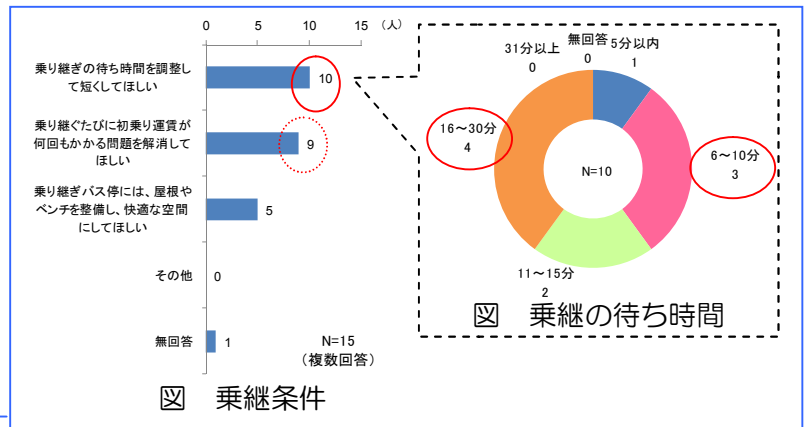
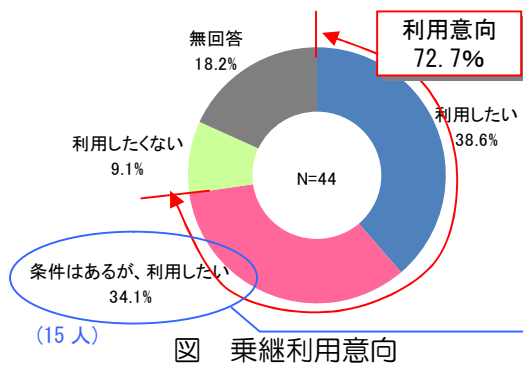


図 公共交通のサービス向上がなされた場合の最大支払い意思額

3) 公共交通の維持に向けた取組意向

○路線バス利用者の5割以上が「住民が外出する際に自主的にもっと公共交通を利用する」と「住民と行政が協働して、地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」を指摘している。

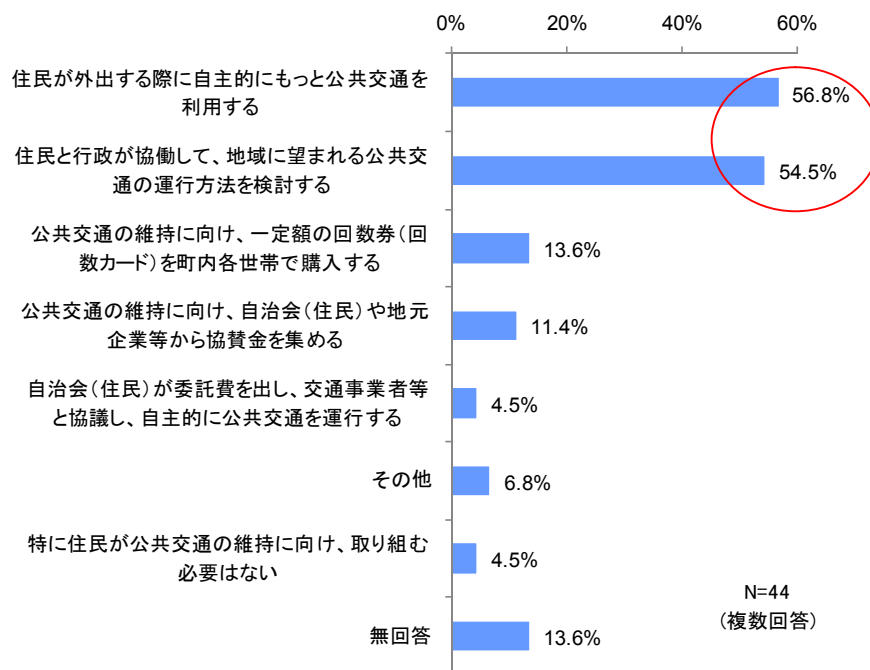


図 公共交通の維持に向けた取組意向