

日常の外出や公共交通に
関するアンケート等調査結果概要

大野城市

令和6年1月

1. 市民アンケート調査

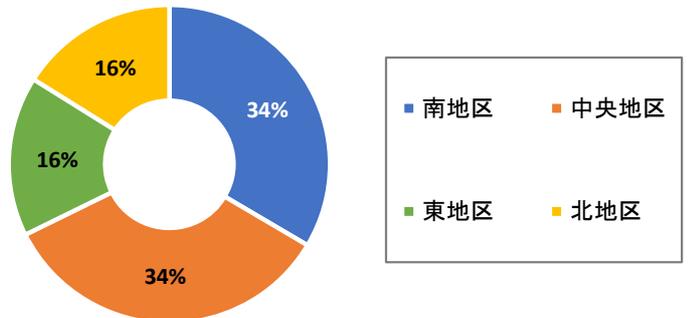
(1) 調査概要

調査対象	・市内 3,000 世帯（15 歳以上を対象） ※コミュニティごとの人口に着目した層化無作為抽出
配布方法等	・郵送にて配布し、回答は、郵送又は web で受付
調査期間	・令和 5 年 8 月 1 日（火）～令和 5 年 8 月 21 日（月）
回収総数	・1,256 人（郵送 928 人、web 328 人）
調査内容	・属性（性別、年齢、職業、自動車運転免許証保有状況など） ・日常の移動実態 ・地域公共交通施策の優先度や満足度など
調査結果の留意事項	回答割合等の算出にあたっては、小数点第 2 位で四捨五入しているため、その合計値が 100%にならないことがある。

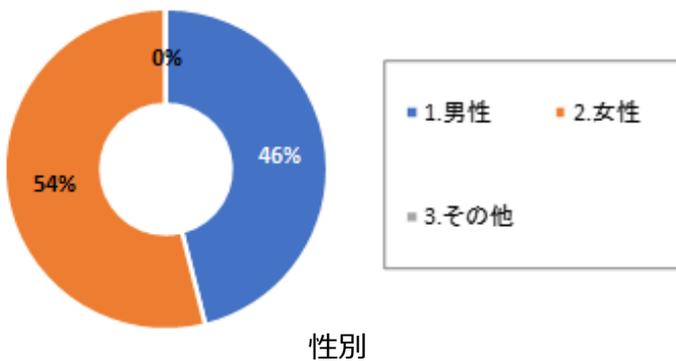
■ 回答者数 (N=1256)

	回答数	割合※
南地区	418	33.5%
中央地区	427	34.2%
東地区	203	16.3%
北地区	200	16.0%
無回答・無効回答票数	8	-
回収票数	1,256	-

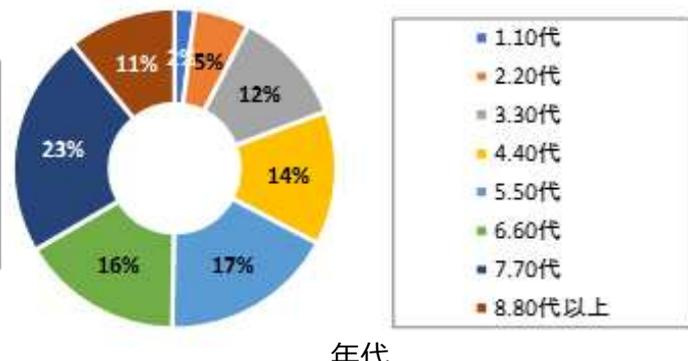
※有効回答票数(回収票数-無回答・無効回答票数)を母数として回答数の割合を算出した



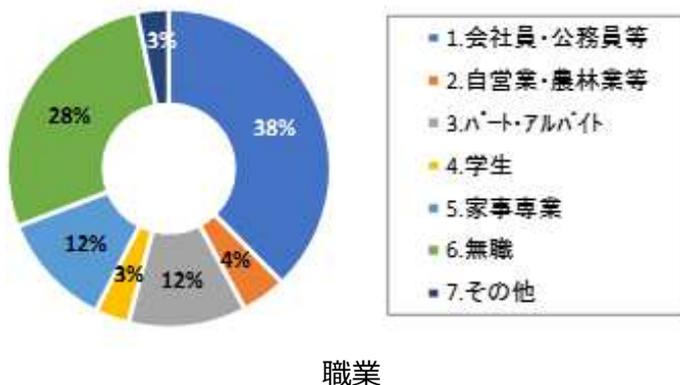
■ 回答者属性 (N=1256)



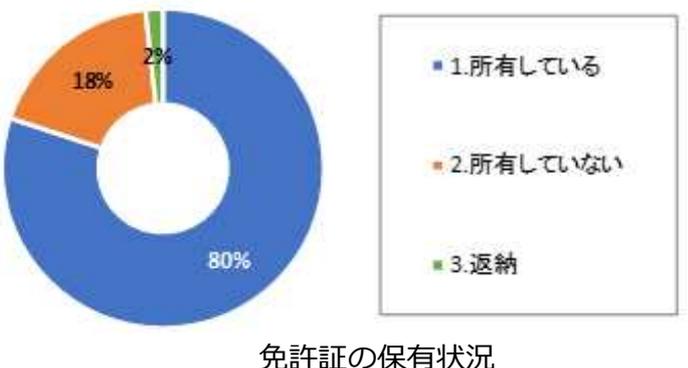
性別



年代



職業

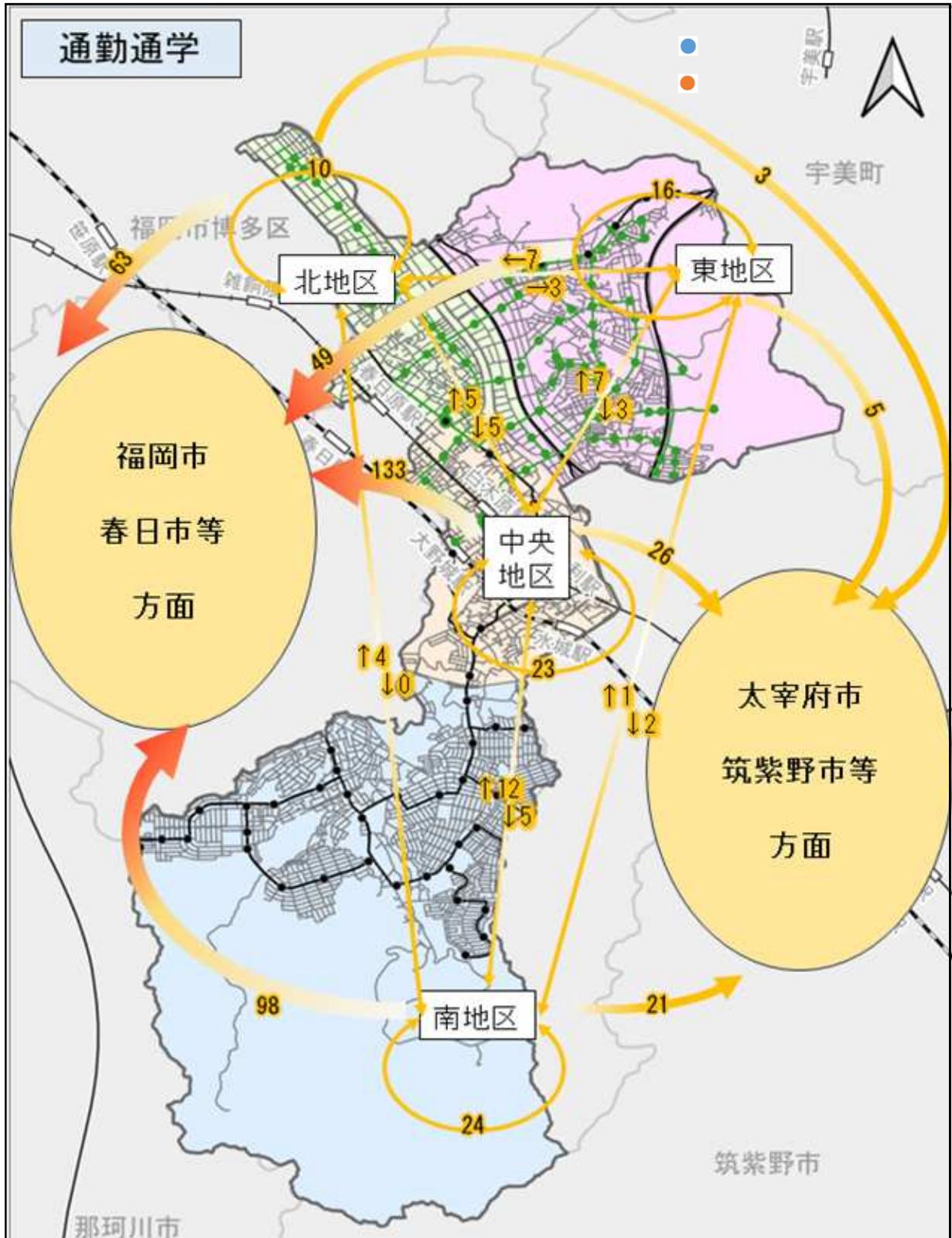


免許証の保有状況

(2) 日常の移動実態

問：日常のお出かけについてお答えください

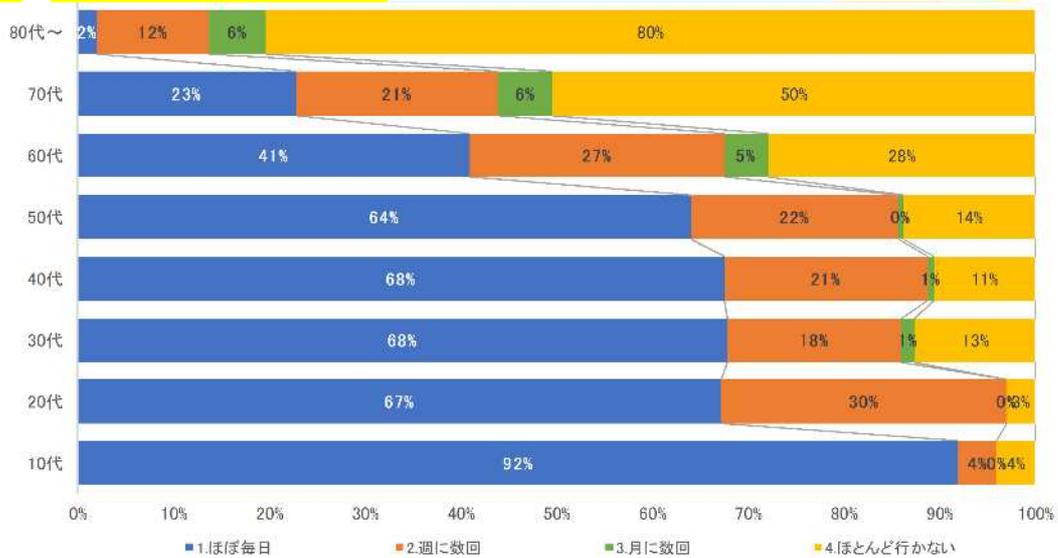
①通勤・通学先 (N=613)



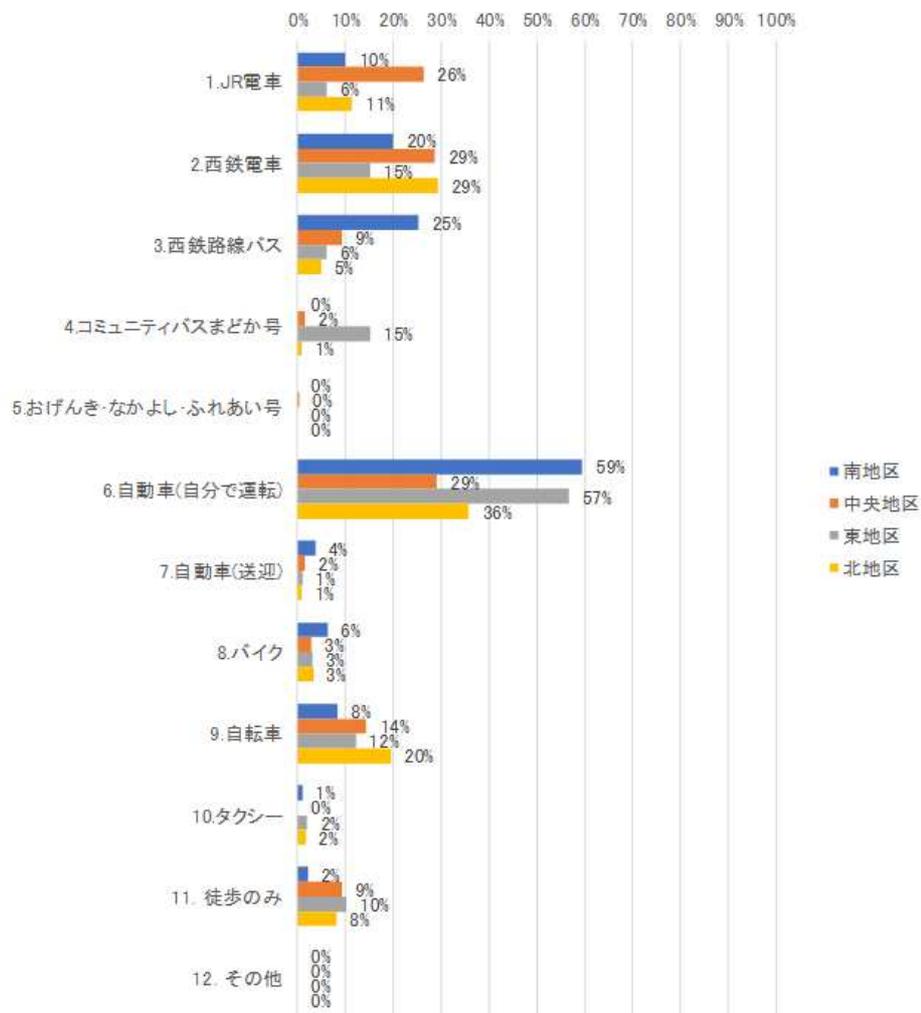
【特記事項】

- ・ 通勤・通学における市民の移動は、福岡市等の市外への移動が多い。

■ 年齢別外出頻度 (N=738)



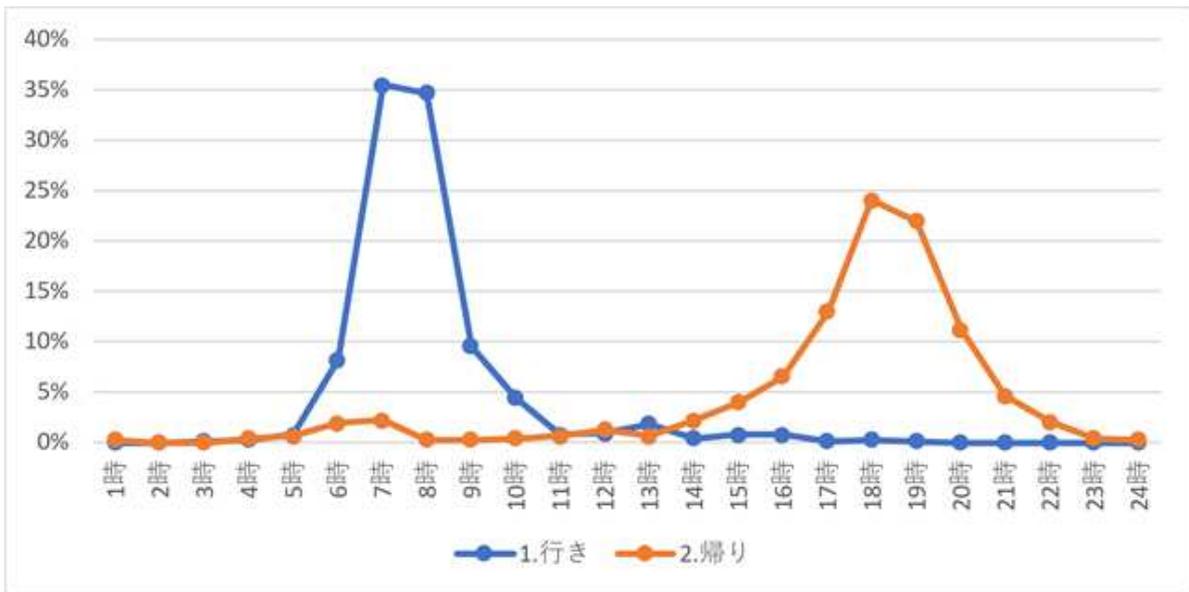
■ 利用交通手段 (N=665)



【特記事項】

- ・ 60歳以降の年代から、通勤・通学の頻度が大きく減少していく
- ・ 利用交通手段は、自動車（自分で運転）が最も多く、次いで西鉄電車、JR電車と続く。
- ・ また、コミュニティバスまどか号の利用は、東地区において利用割合が高い。

■ 通勤・通学の移動時間帯

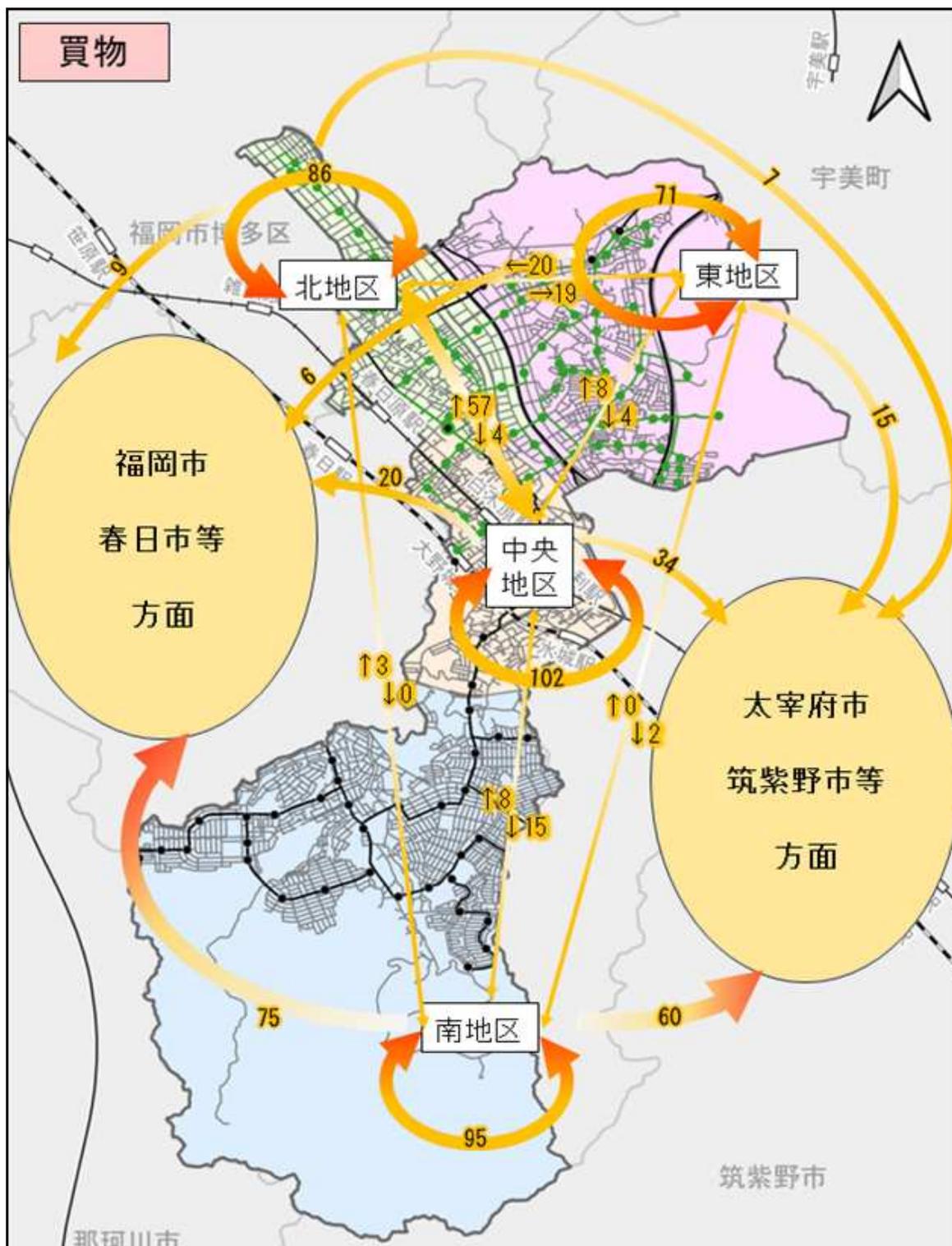


【特記事項】

- ・通勤通学で移動する時間帯は、行きは7～8時台がピークであり、帰りは18～19時がピークとなっている。

問：日常のお出かけについてお答えください

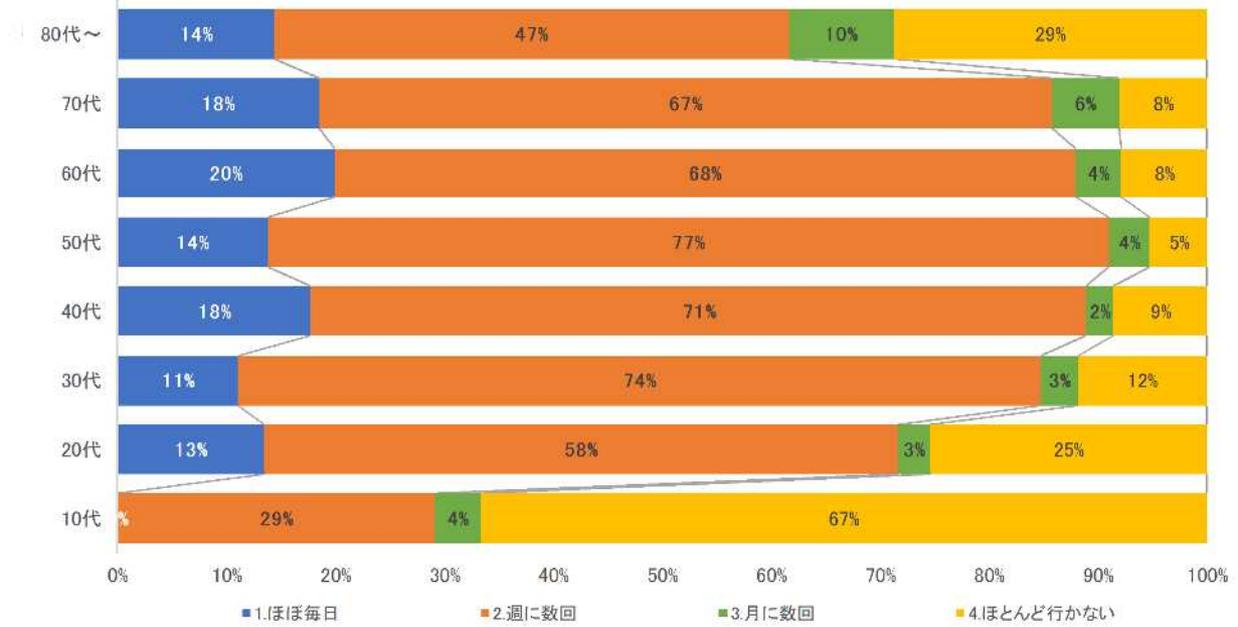
②買い物先 (N=965)



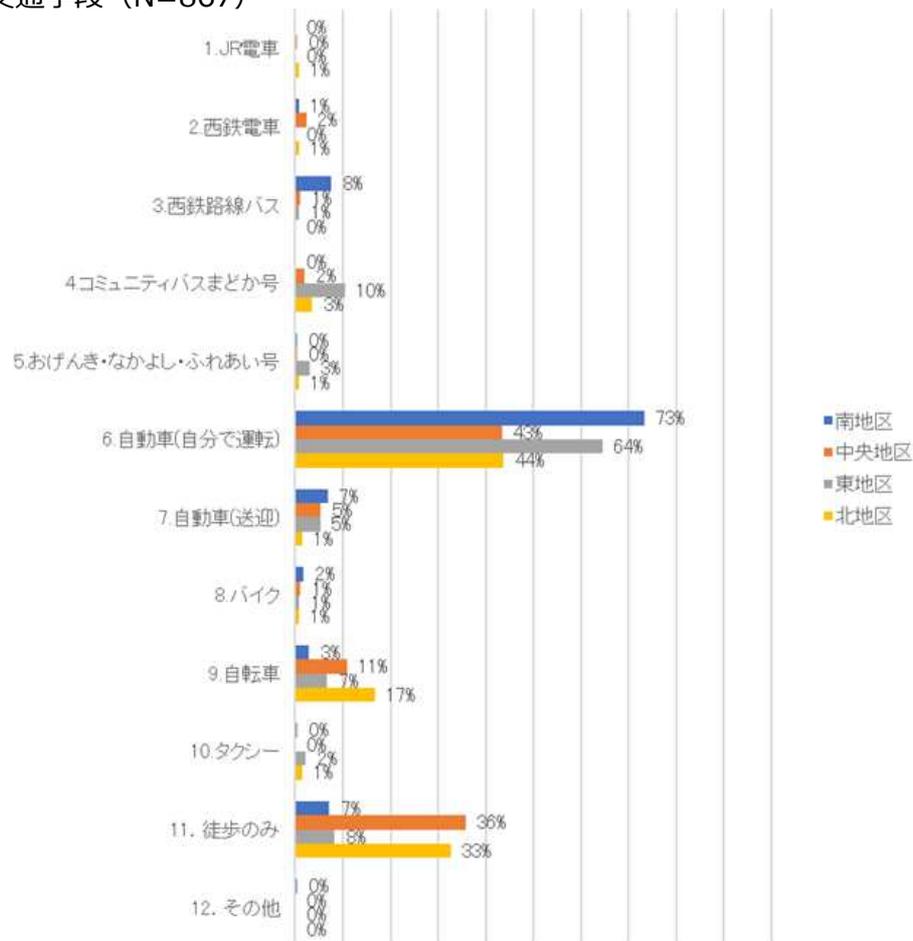
【特記事項】

- ・市民の多くは自地区で買い物をしている。
- ・南地区では、市内だけでなく春日市・太宰府市への買い物も多い。

■ 年齢別外出頻度 (N=1,046)



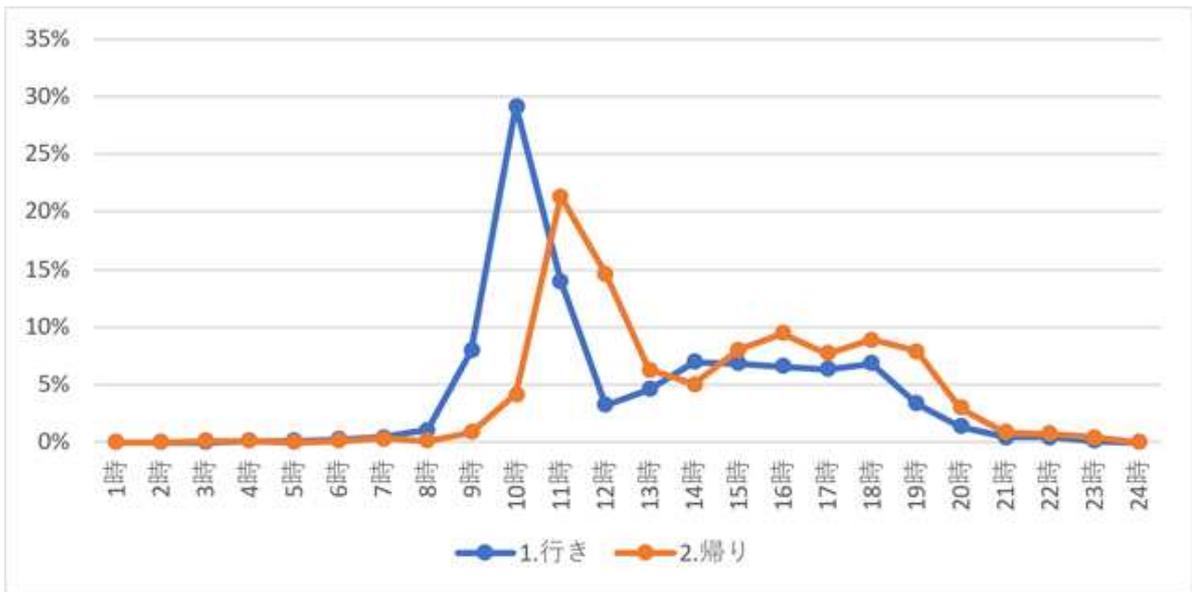
■ 利用交通手段 (N=867)



【特記事項】

- ・ 買い物の外出頻度は、30～70歳代が高いが、80歳代から頻度が下がる傾向にある。
- ・ 自動車（自分で運転）が最も多く全体の約56%、次いで徒歩のみが約22%と続く。
- ・ また、コミュニティバスまどか号の利用は、東地区において利用割合が高い。

■ 買い物の移動時間帯

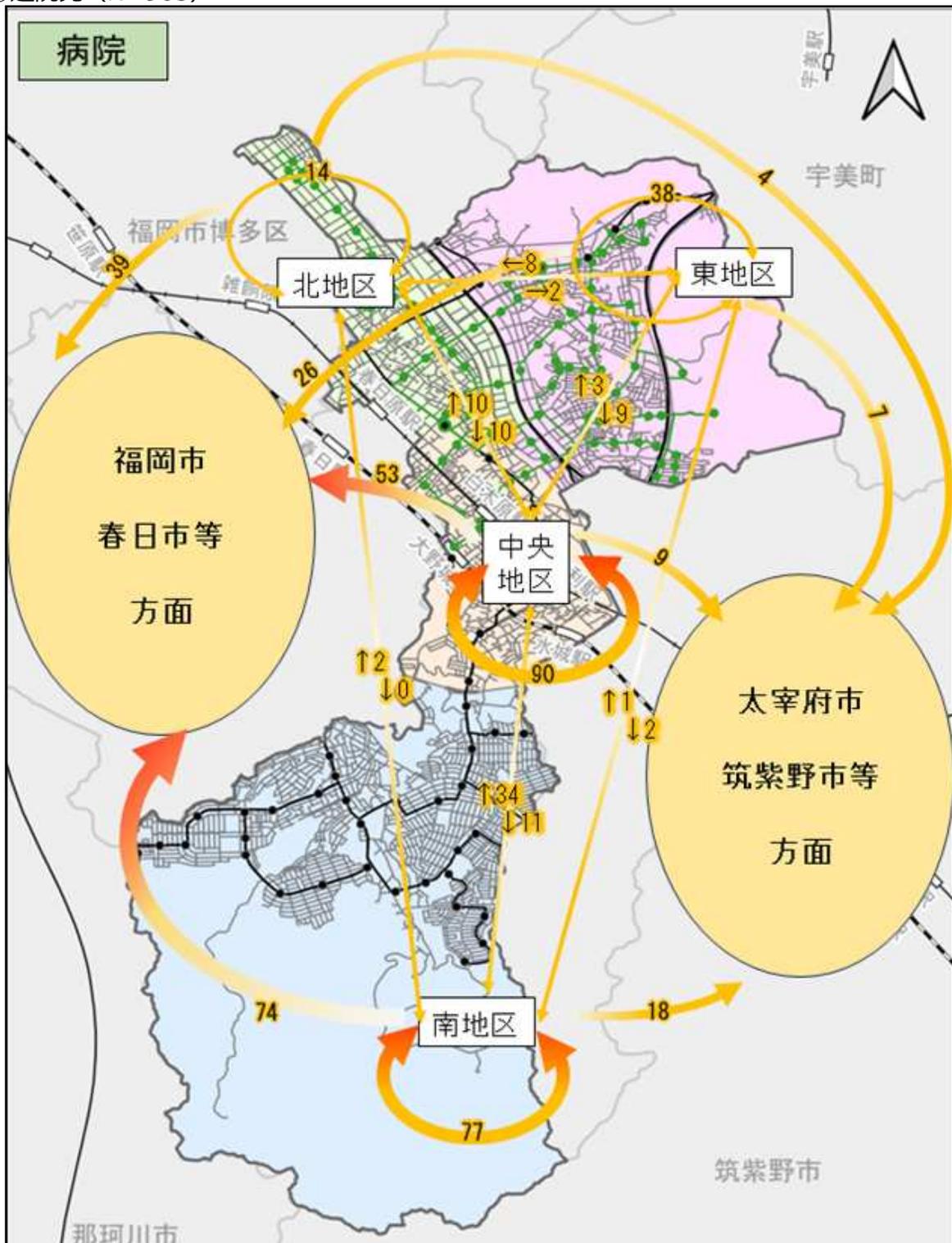


【特記事項】

- ・ 買い物で移動する時間帯は、行きは 10 時台、帰りは 11～12 時がピークとなっており、買い物先の滞在時間が概ね 1 時間程度と推察される。
- ・ 午後の買い物需要は、14 時～19 時台に分散している。

問：日常のお出かけについてお答えください

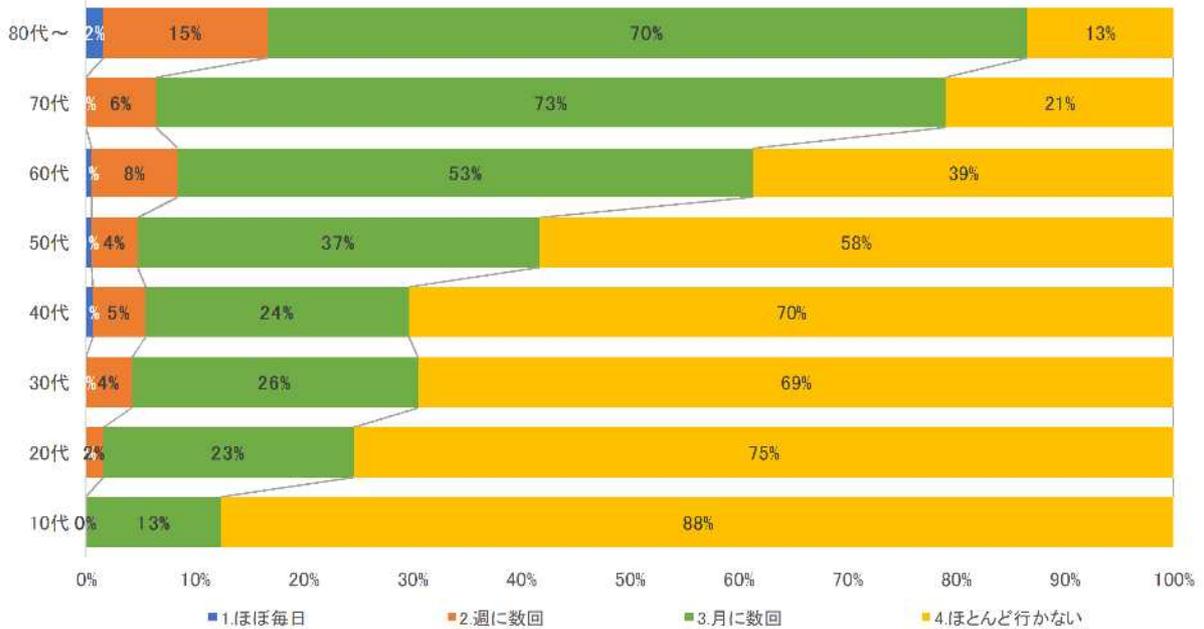
③通院先 (N=965)



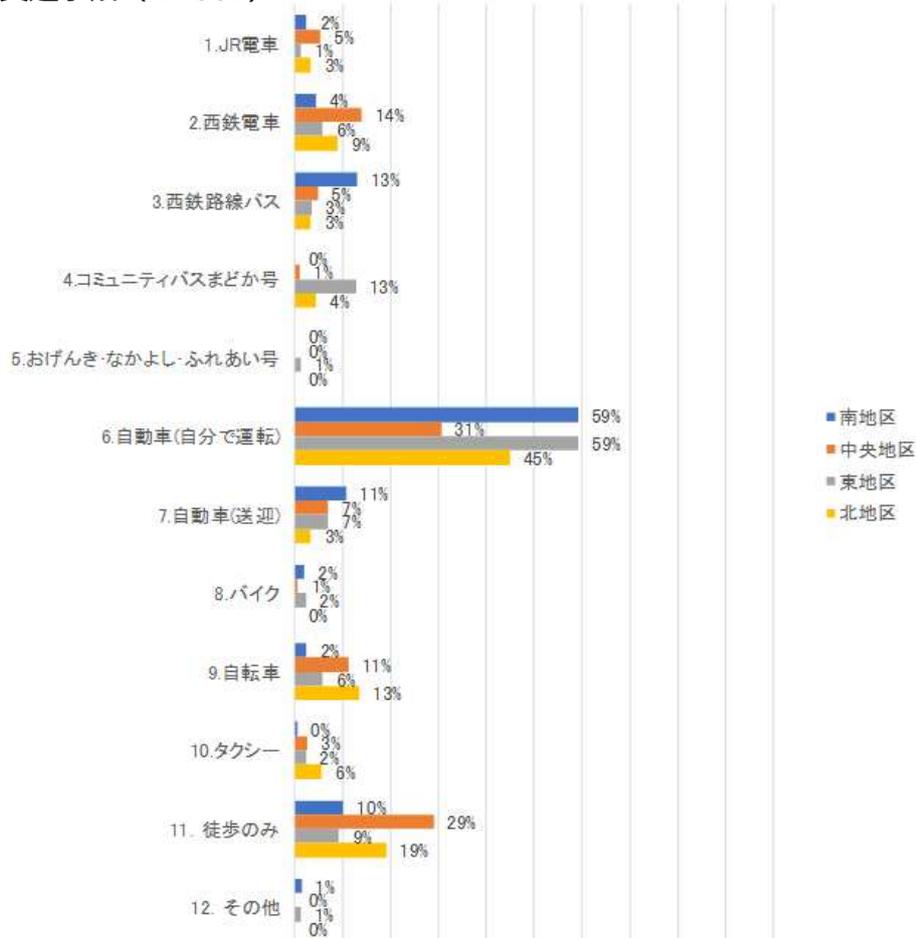
【特記事項】

- ・全地区とも自地区での利用が多いが、南地区・中央地区・北地区では、福岡市や春日市の病院利用も多い。

■ 年齢別外出頻度 (N=1,046)



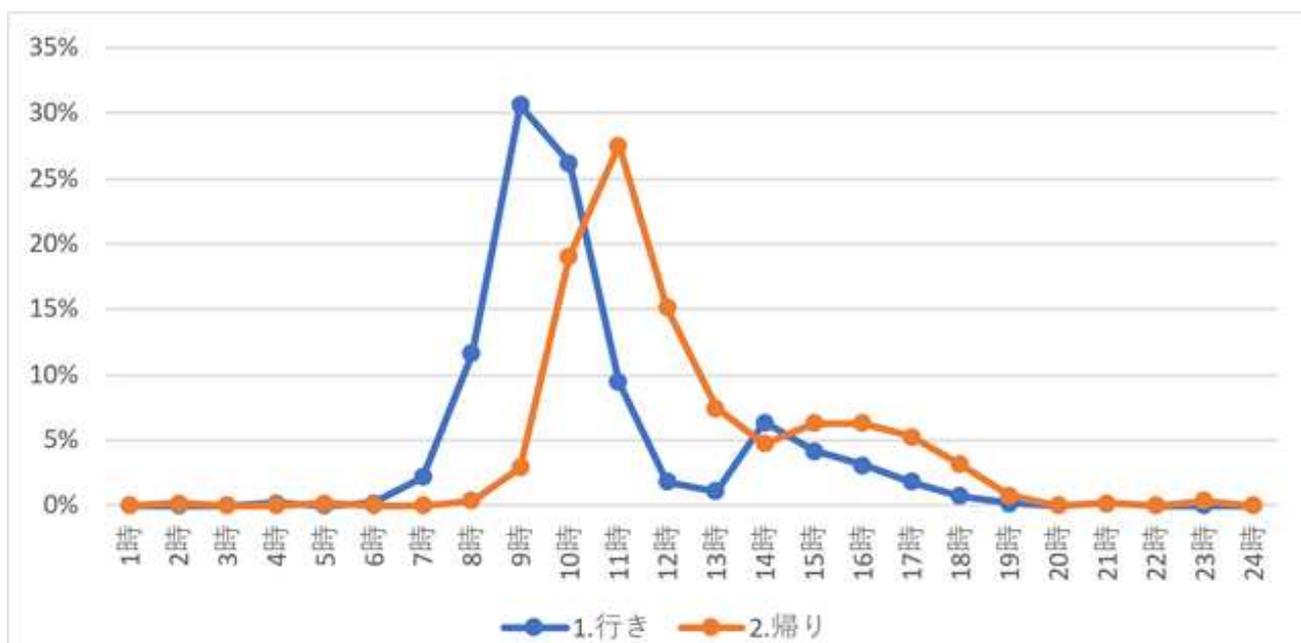
■ 利用交通手段 (N=867)



【特記事項】

- ・ 通院の外出頻度は、60歳代から高くなる傾向にある。
- ・ 自動車（自分で運転）の利用が最も多く、次いで徒歩のみ、西鉄電車と続く。
- ・ また、コミュニティバスまどか号の利用は、東地区において利用割合が高い。

■ 通院の移動時間帯



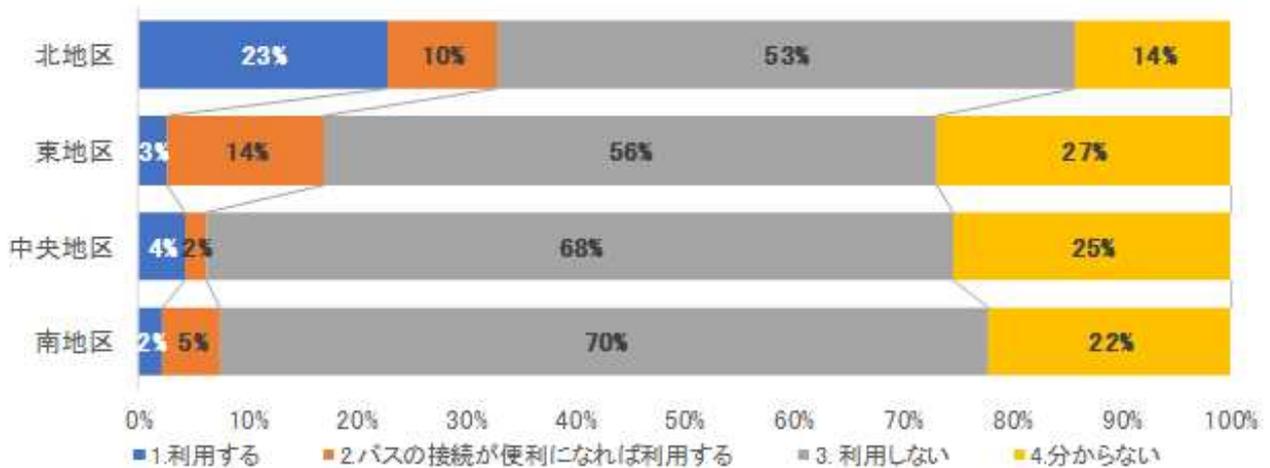
【特記事項】

- ・通院で移動する時間帯は、行きは8～10時台、帰りは10～12時がピークとなっており、通院先の滞在時間が概ね1～3時間程度と推察される。
- ・午後の通院需要は、14時～18時台に分散している。

(3) 地域公共交通施策の優先度や満足度など

①桜並木駅の利用ニーズ (N=1,182)

問：西鉄電車において春日原駅から雑餉隈駅の間に桜並木駅が開業する予定ですが、桜並木駅が開業した場合、利用する予定はありますか？



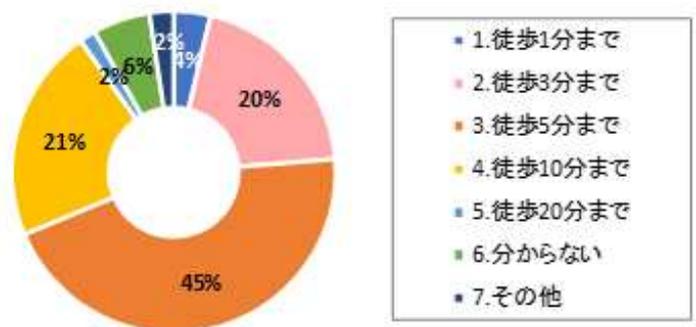
【特記事項】

- ・桜並木駅への利用意向は、北地区が最も割合が高く約 33%の利用意向がある。

②自宅からバス停までの距離に応じた利用意向 (N=1,169)

問：ご自宅からバス停まで、どの程度の距離までならば利用しますか？

	回答数	割合※
1.徒歩1分まで	43	3.7%
2.徒歩3分まで	234	20.0%
3.徒歩5分まで	526	45.0%
4.徒歩10分まで	252	21.6%
5.徒歩20分まで	19	1.6%
6.分からない	67	5.7%
7.その他	28	2.4%
無回答・無効回答票数	87	-
回収票数	1,256	-

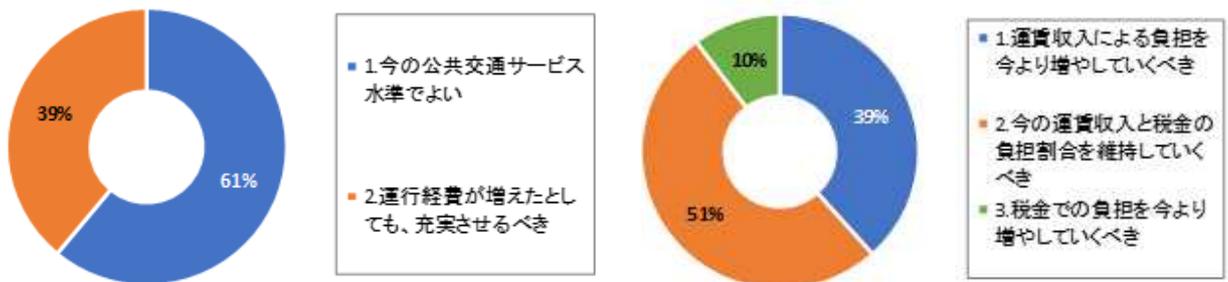


【特記事項】

- ・自宅からバス停までの距離は「徒歩 5 分まで」であればバス利用する意向が高い。

③これからの公共サービスについて (N=1,096)

問：コミュニティバス「まどか号」を運賃 100 円／回で運行していますが、運賃収入だけでは赤字のため、毎年約 7,000 万円以上を税金で負担しています。今後、市では、高齢化社会の進展や免許返納等に対応していくため、コミュニティバスに限らず様々な公共交通サービスを提供し、誰もが移動しやすい環境を整えていく必要があると考えていますが、これからの公共交通サービスとその費用負担について、あなたの考えをお答えください。



今後の公共サービス水準 (N=1,096)

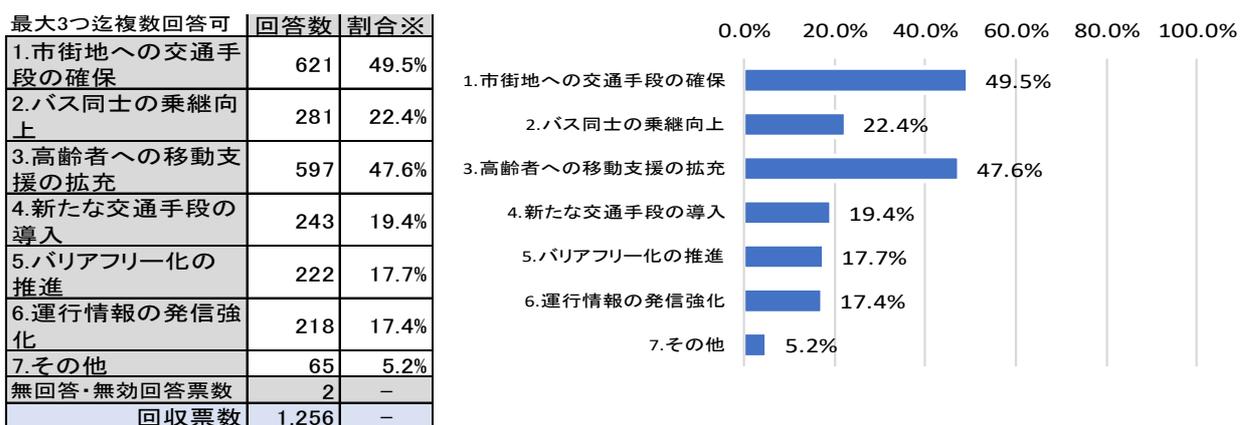
今後の費用負担 (N=1,079)

【特記事項】

- ・「今の公共交通サービス水準でよい」とする意見は全体の 61%と過半数を占めている。
- ・「今の運賃収入と税金の負担割合を維持していくべき」とする人が最も多く全体の約 51%を占める。次いで「運賃収入による負担を今より増やしていくべき」となっている。

④公共交通施策に対する要望について (N=1,254)

問：今後、利便性の高い公共交通を目指すためにはどういった取り組みが必要だと思いますか？あなたの考えをお答えください。



※有効回答票数(回収票数-無回答・無効回答票数)を母数として回答数の割合を算出した

【特記事項】

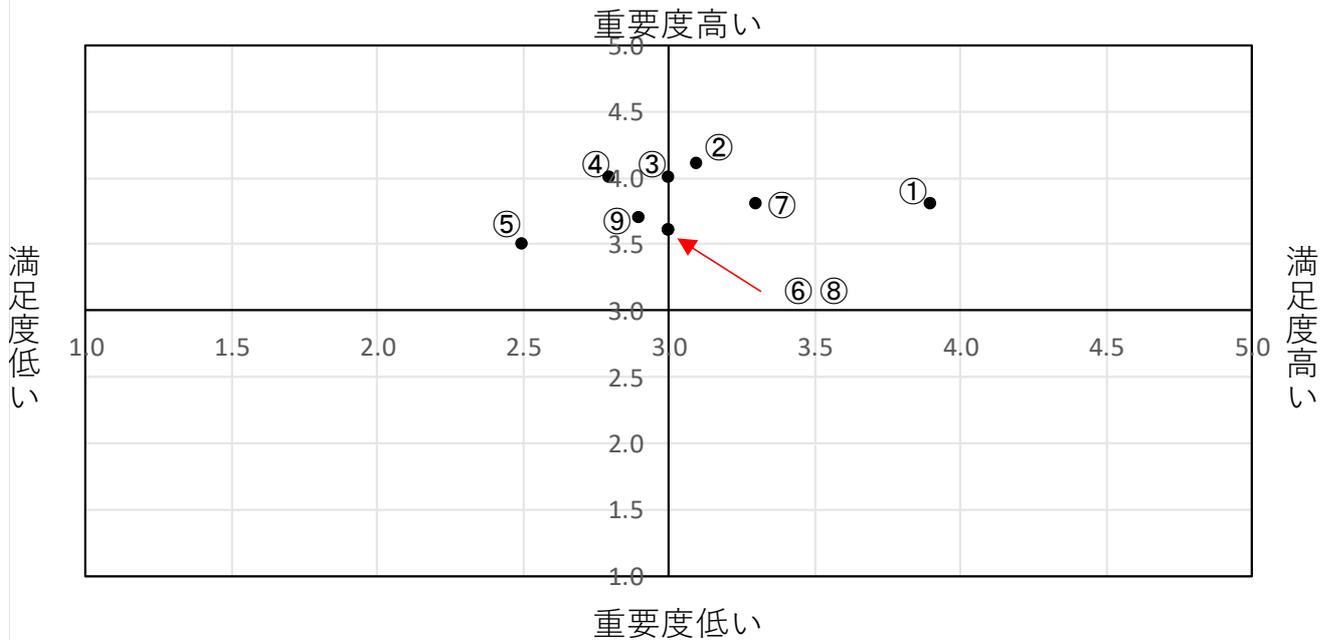
- ・公共交通施策に対する要望では、「市街地への交通手段の確保」(約 50%) が最も高く、次いで、「高齢者への移動支援の拡充」(約 48%) となっている。

(4) 公共交通に関する満足度と重要度について

問：路線バスやコミュニティバスのサービス等に対するお考えについてお尋ねします。

次の各項目に対するあなたの満足度と改善に取り組む重要度について、あなたの考え方に最も近いものを、1つ選んで、数字に○を記入してください。

■ 集計結果（項目別比較）（N=1,256）



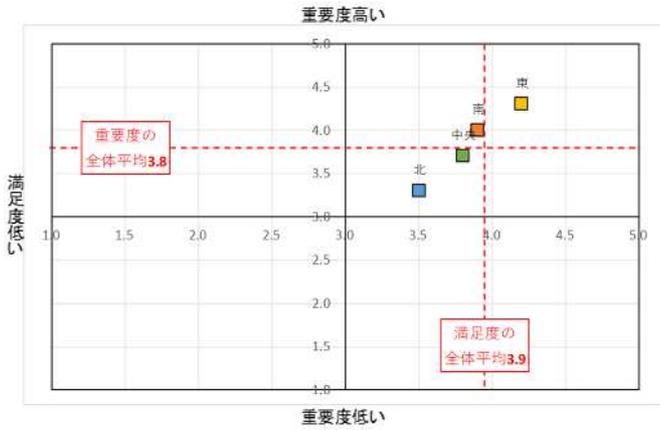
- ① 自宅からバス停までの距離
- ② 鉄道駅へのバス乗入れの充実
- ③ 路線（ルート）の充実
- ④ 運行本数の充実
- ⑤ 近隣市コミュニティバスとの広域連携
- ⑥ 始発・最終時刻
- ⑦ 目的地までの速さと時刻表通りの運行
- ⑧ 通学など継続的利用者に対する定期券、回数券などの割引サービス
- ⑨ 運行情報・乗換に関する情報提供の充実

【特記事項】

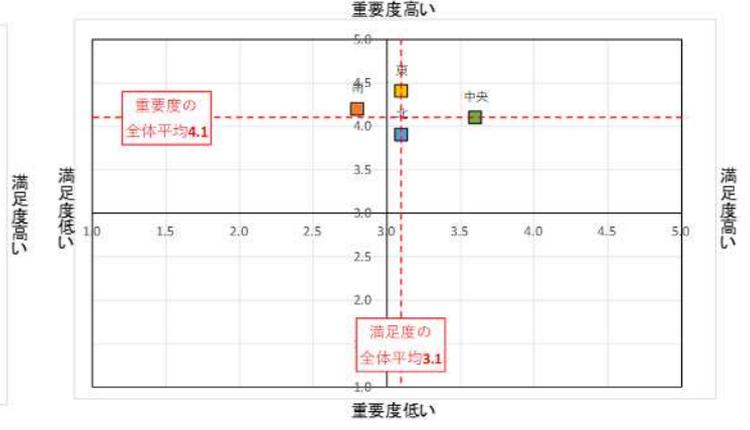
- ・ 満足度が最も高い項目は「①自宅からバス停までの距離」であり、逆に満足度が最も低い項目は「⑤近隣市コミュニティバスとの広域連携」である。
- ・ 重要度が最も高い項目は「②鉄道駅へのバス乗入れの充実」であり、逆に重要度が最も低い項目は「⑤近隣市コミュニティバスとの広域連携」である。

■ 地区別比較結果

① 自宅からバス停までの距離

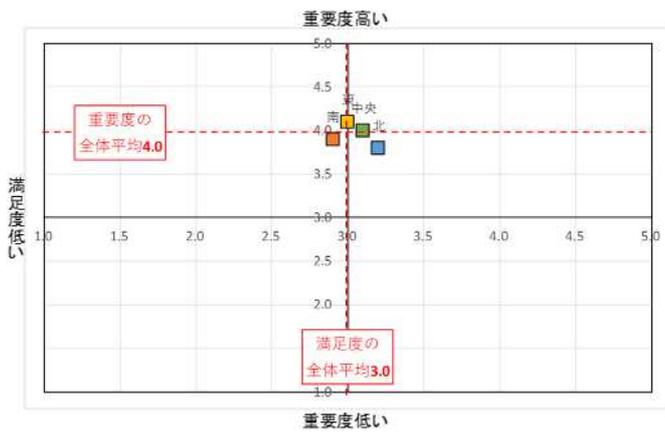


重要度低い ② 鉄道駅へのバス乗入の充実

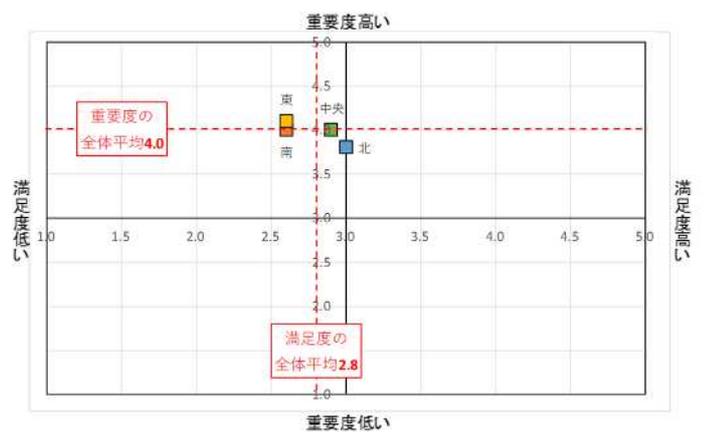


重要度低い

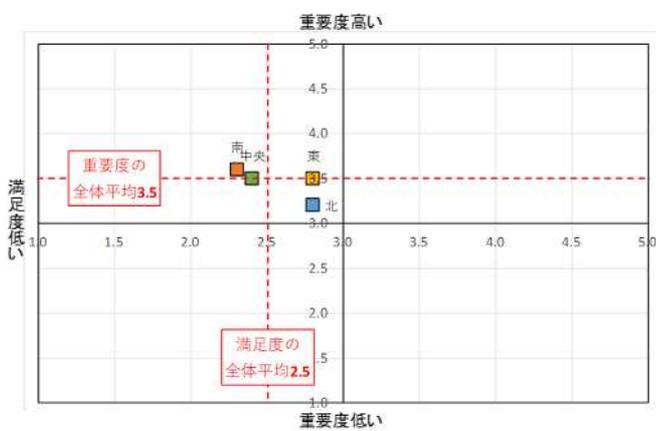
③ 路線 (ルート) の充実



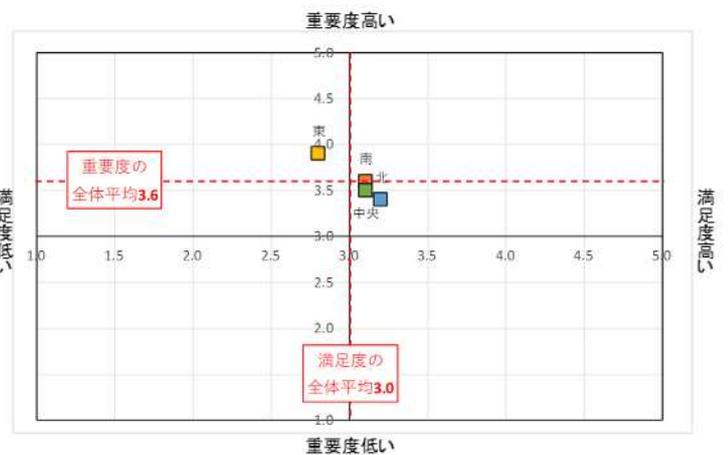
④ 運行本数の充実



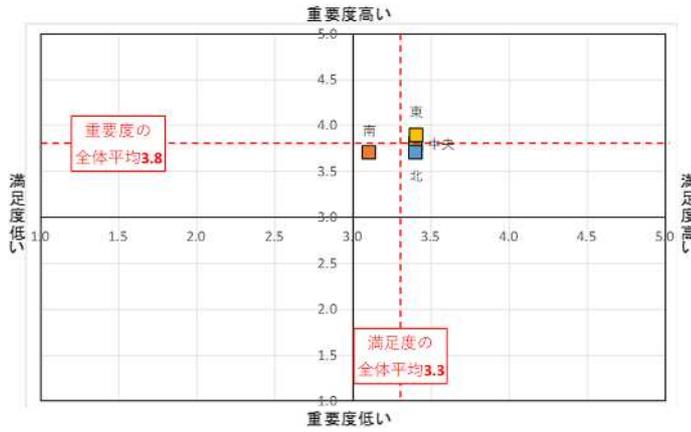
⑤ 近隣市コミュニティバスとの広域連携



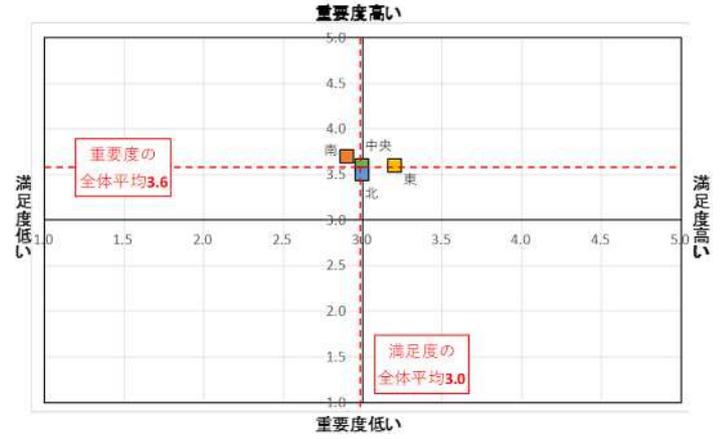
⑥ 始発・最終時刻



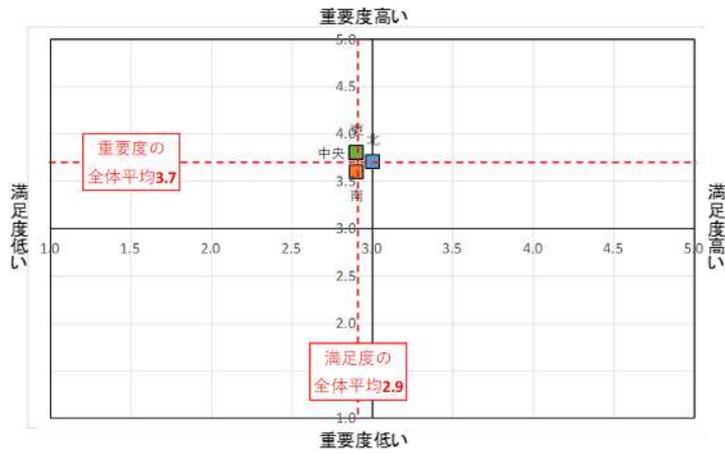
⑦目的地までの速さと時刻表通りの運行



⑧通学など継続的利用者に対する定期券、回数券等の割引サービス



⑨運行情報・乗換に関する情報提供の充実



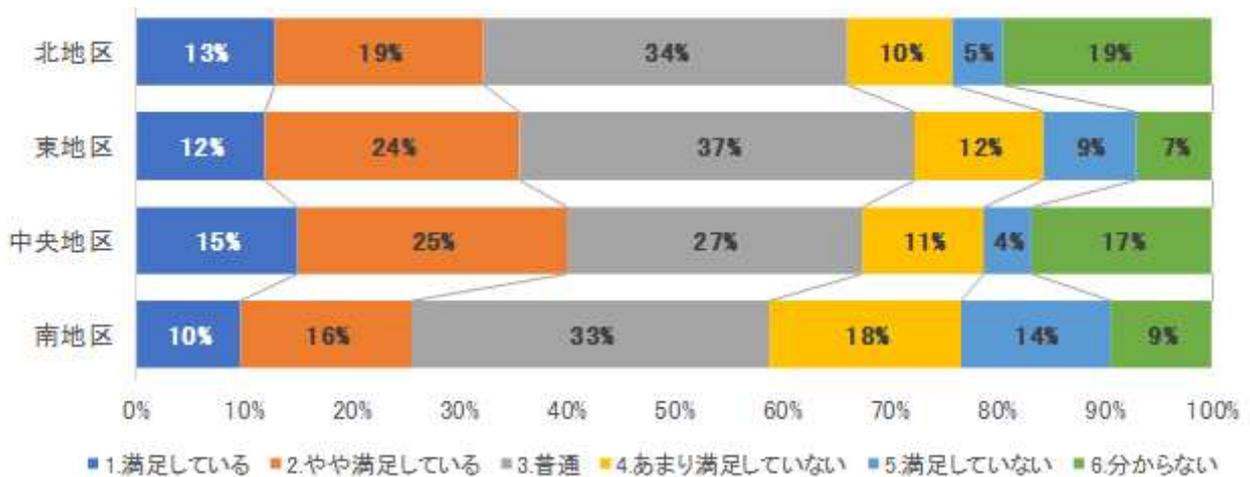
(5) 公共交通に関する総合評価について (N=1,144)

問：本市の公共交通に関するあなたの総合的な評価をお答えください。

また、選択した具体的な理由やその他公共交通に関するご意見やご要望などがありましたら、自由記述欄に記入してください。

	回答数	割合※
1.満足している	141	12.3%
2.やや満足している	239	20.9%
3.普通	366	32.0%
4.あまり満足していない	152	13.3%
5.満足していない	96	8.4%
6.分からない	150	13.1%
無回答・無効回答票数	112	-
回収票数	1,256	-

※有効回答票数(回収票数-無回答・無効回答票数)を母数として回答数の割合を算出した



【特記事項】

- ・総合評価では、「満足している」「やや満足している」(合計約 33%)の方が、「満足していない」「あまり満足していない」(合計約 22%)よりも多い。
- ・但し、地区別にみると、南地区では「満足していない」「あまり満足していない」(合計約 32%)が、「満足している」「やや満足している」(合計約 26%)を上回っている。

2. コミュニティバス

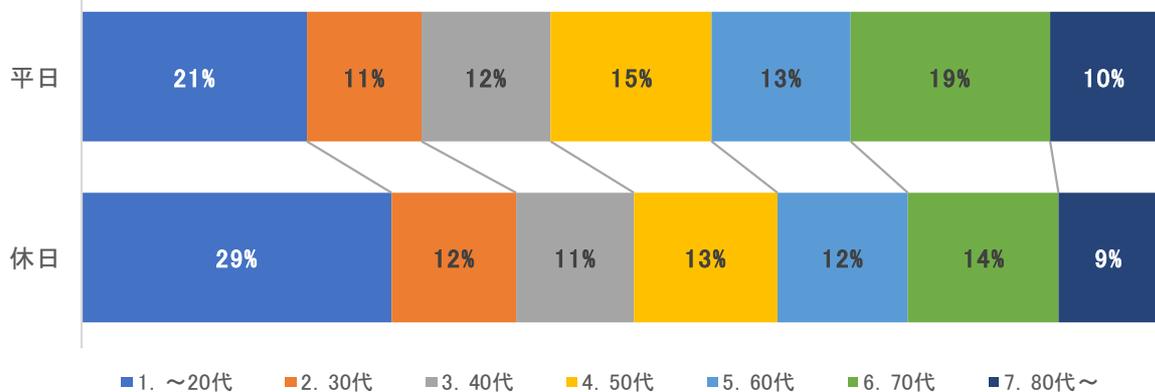
(1) 調査概要

実施時期	平日：令和5年7月13日（木） 休日：令和5年7月16日（日） ※コミュニティバス乗降調査と併せて実施
配布数	コミュニティバスに乗車した全員へ 平日 1,172 票、休日 723 票
回収総数	1,887 票（平日 1,169 票、休日 718 票）
回収率※	平日は $1,169 \div 1,172 = \text{約 } 99\%$ 、休日は $718 \div 723 = \text{約 } 99\%$

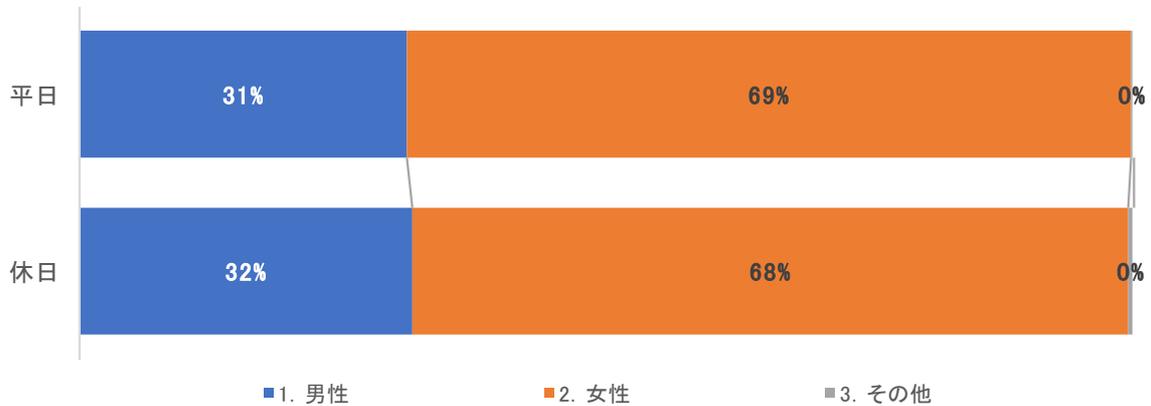
※乗客のうち8名は回収できなかったため不能票扱いとした。

■ 利用者の属性

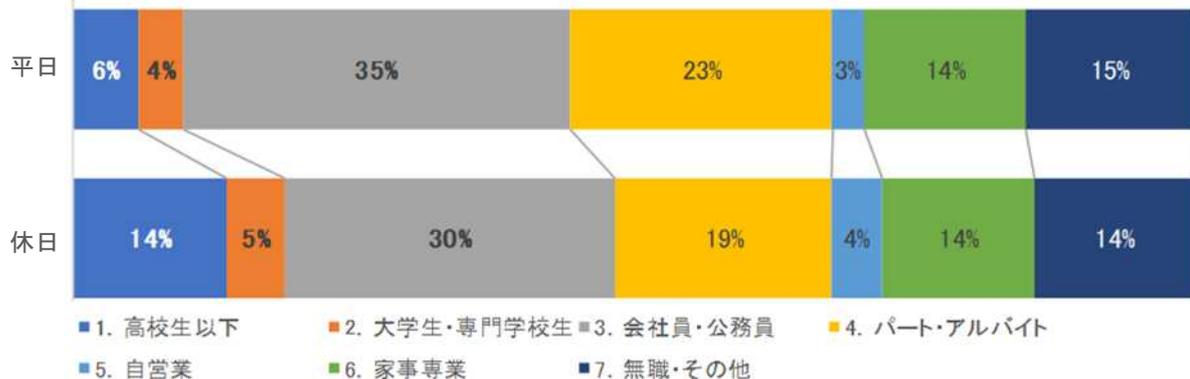
①年代（平日 N=1,117 休日 N=694）



②性別（平日 N=1,105 休日 N=678）

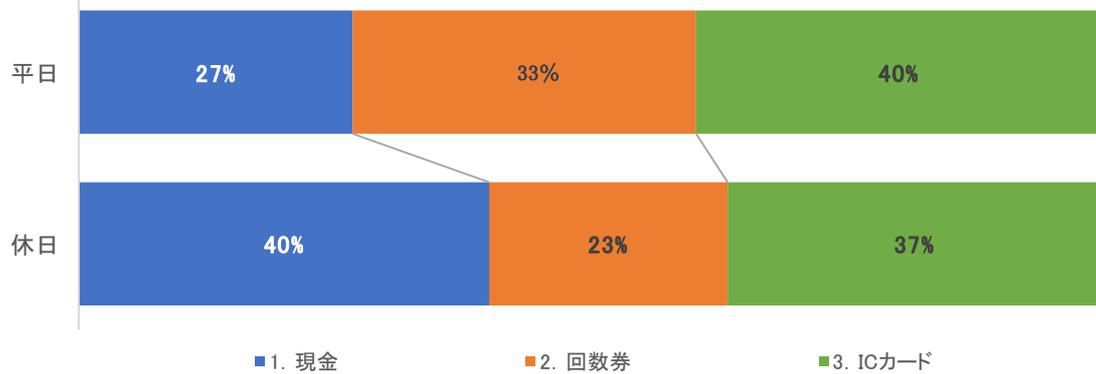


③職業（平日 N=1,050 休日 N=647）



■ 利用状況

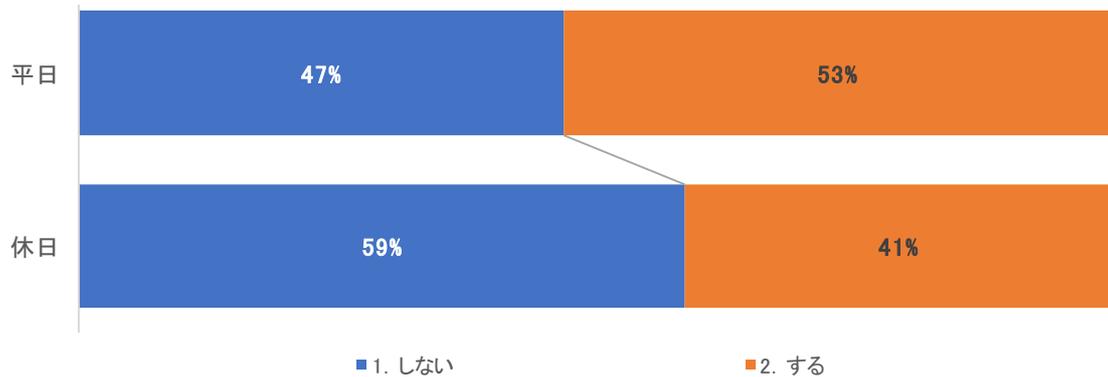
① 運賃支払い方法（平日 N=1,169 休日 N=718）



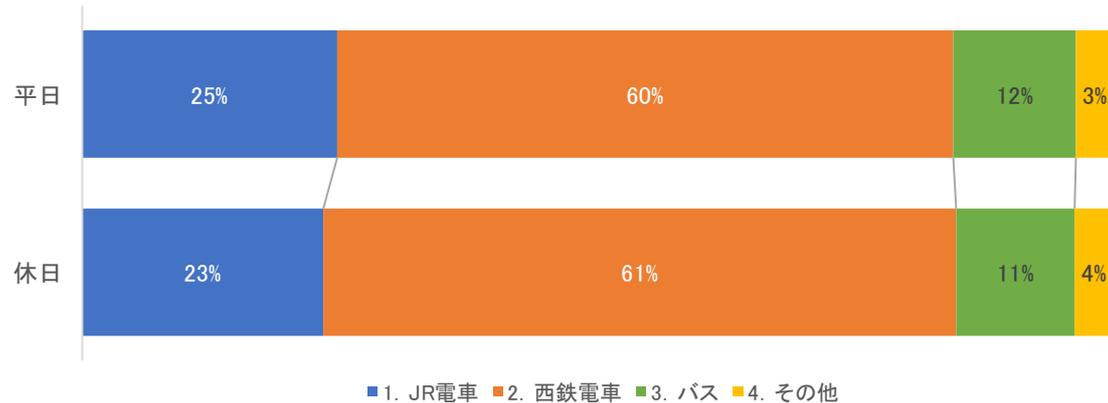
【特記事項】

- ・ 平日は IC カードが約 40%、回数券が約 33%、現金が約 27%の順となるが、休日は現金が約 40%、IC カードが約 37%、回数券が約 23% の順となり、現金利用が多くなる。

② 乗継の有無（平日 N=990 休日 N=600）



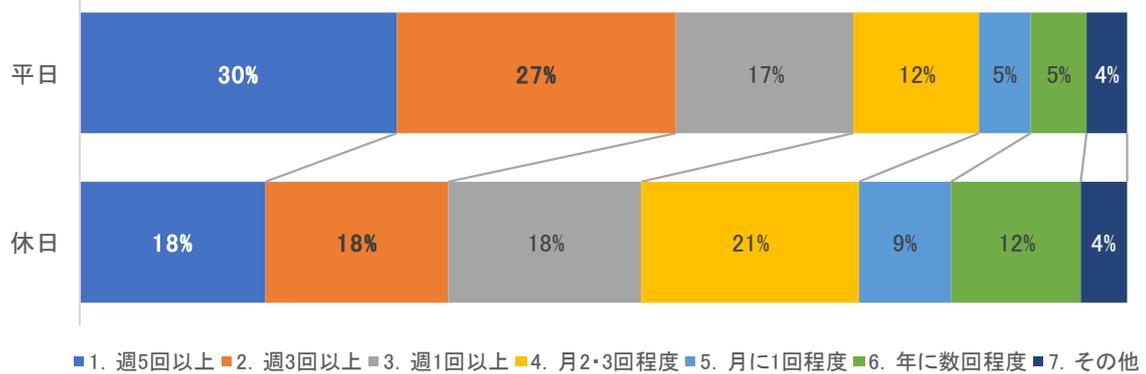
③ 乗継前後の交通手段（平日 N=517 休日 N=246）



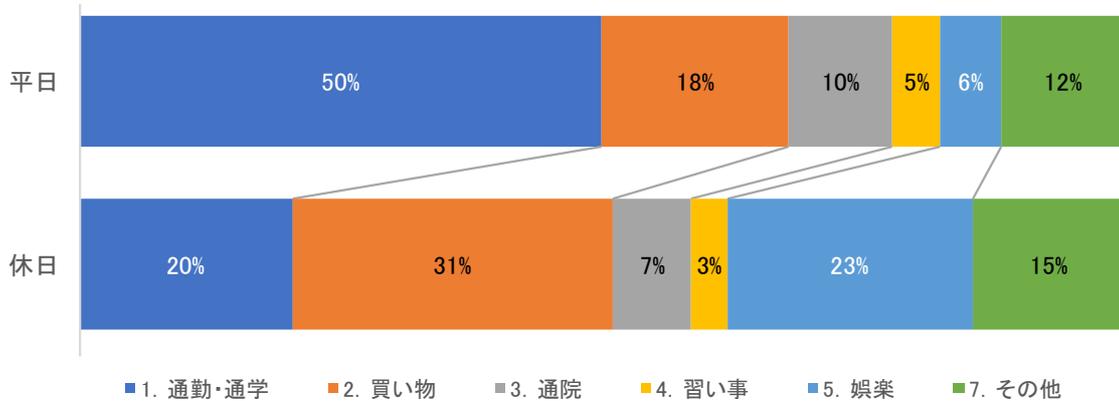
【特記事項】

- ・ 乗継の有無「乗継する」は平日が約 53%、休日が約 41%となっている。
- ・ また、「乗継する」と回答した者において、乗り継ぐ交通手段は西鉄電車が最も多く、次いで JR 電車、バスの順となっている。
- ・ これらの傾向は概ね平日・休日とも同じ傾向にある。

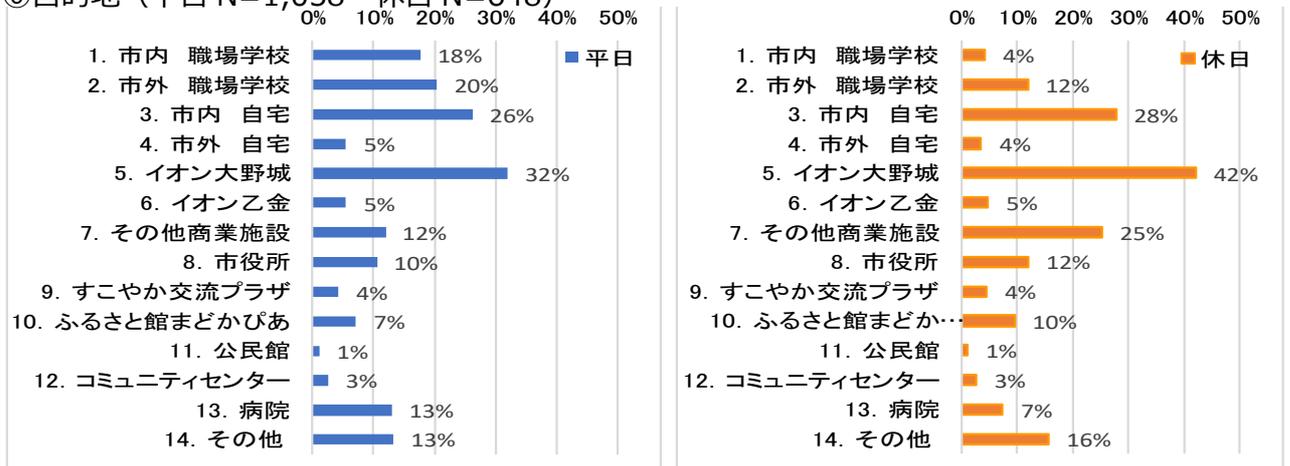
④利用頻度（平日 N=1,050 休日 N=651）



⑤利用目的（平日 N=1,058 休日 N=647）



⑥目的地（平日 N=1,058 休日 N=648）

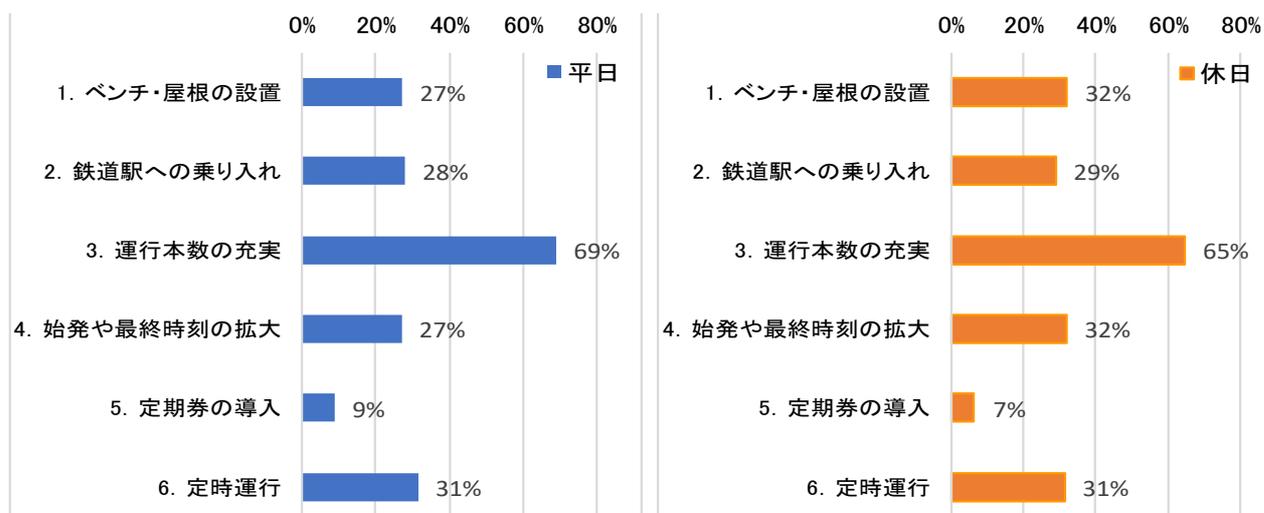


※割合は無効回答を除いて算出した

【特記事項】

- ・利用頻度では、平日では週5回以上、休日では月に2・3回程度が最も多い。
- ・利用目的では、平日は通勤・通学での利用が最も多く、休日では買い物利用が最も多い。
- ・また、目的地においては、平日は市内外の職場学校の割合が多いが、休日はイオン大野城やその他商業施設の割合が高くなっている。

■ 利用者が求める重要なサービス（平日 N=981 休日 N=599）



【特記事項】

- ・ 平日、休日とも利用者の求めるサービスに大きな傾向の違いは見られなかった。
- ・ 平日では「3. 運行本数の充実」が最も高く、次いで「6. 定時運行」、「2. 鉄道駅への乗り入れ」と続く。
- ・ 休日では、「3. 運行本数の充実」が最も高く、次いで「1. ベンチ・屋根の設置」、「6. 定時運行」と続く。

3. コミュニティバス乗降調査

(1) 調査概要

実施時期	平日：令和5年7月13日（木） 休日：令和5年7月16日（日） ※コミュニティバス利用者アンケート調査と併せて実施
回収総数	1,887 票（平日 1,169 票、休日 718 票）
回収率※	平日は $1,169 \div 1,172 = \text{約 } 99\%$ 、休日は $718 \div 723 = \text{約 } 99\%$

※乗客のうち8名は回収できなかったため不能票扱いとした。

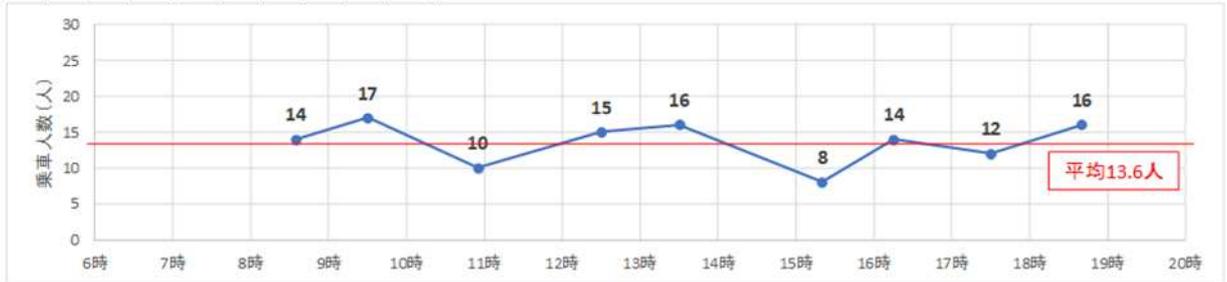
●大城ルート

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	21便	22便	23便	24便	25便	26便	総計
時刻	6時	6時	7時	7時	8時	8時	8時	9時	10時	10時	11時	12時	12時	13時	13時	14時	15時	16時	16時	17時	17時	18時	19時	19時	20時	21時	
乗車人数	11	19	20	24	23	21	24	17	26	15	14	21	18	13	17	21	21	22	16	23	17	7	15	16	6	5	452



●東部

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	総計
時刻	8時	9時	10時	12時	13時	15時	16時	17時	18時	
乗車人数	14	17	10	15	16	8	14	12	16	122



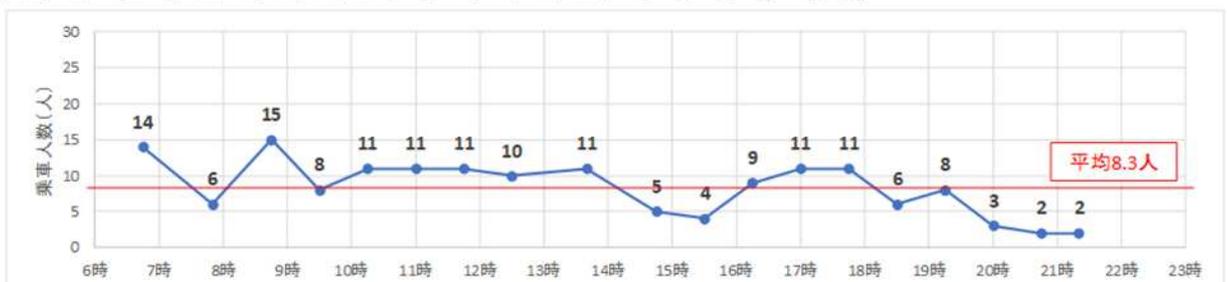
●乙金ルート

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	21便	22便	23便	24便	25便	26便	27便	総計
時刻	6時	6時	7時	7時	8時	8時	9時	9時	10時	11時	12時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	25時	26時	27時	
乗車人数	11	11	23	24	21	23	21	18	17	26	22	23	12	19	10	16	10	11	17	16	21	9	14	11	14	10	7	437



●仲畑ルート

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	総計
時刻	6時	7時	8時	9時	10時	11時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	17時	18時	19時	20時	20時	21時	
乗車人数	14	6	15	8	11	11	11	10	11	5	4	9	11	11	6	8	3	2	2	158



②休日利用者数 (N=718)

●大城ルート

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	21便	22便	23便	総計
時刻	6時	7時	8時	8時	9時	9時	10時	11時	11時	12時	12時	13時	14時	14時	15時	16時	16時	17時	17時	18時	18時	19時	20時	
乗車人数	9	8	9	13	17	13	12	10	11	13	13	23	12	6	12	9	2	11	14	4	10	10	9	250



●東部

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	総計
時刻	8時	9時	10時	12時	13時	15時	16時	17時	18時	
乗車人数	7	15	7	7	12	10	13	11	11	93



●乙金ルート

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	21便	22便	23便	総計
時刻	6時	7時	8時	8時	9時	9時	10時	11時	12時	12時	13時	13時	14時	15時	15時	16時	17時	18時	18時	19時	19時	20時	21時	
乗車人数	6	10	6	6	16	7	20	8	17	14	12	6	12	11	10	12	15	20	13	11	6	14	9	261

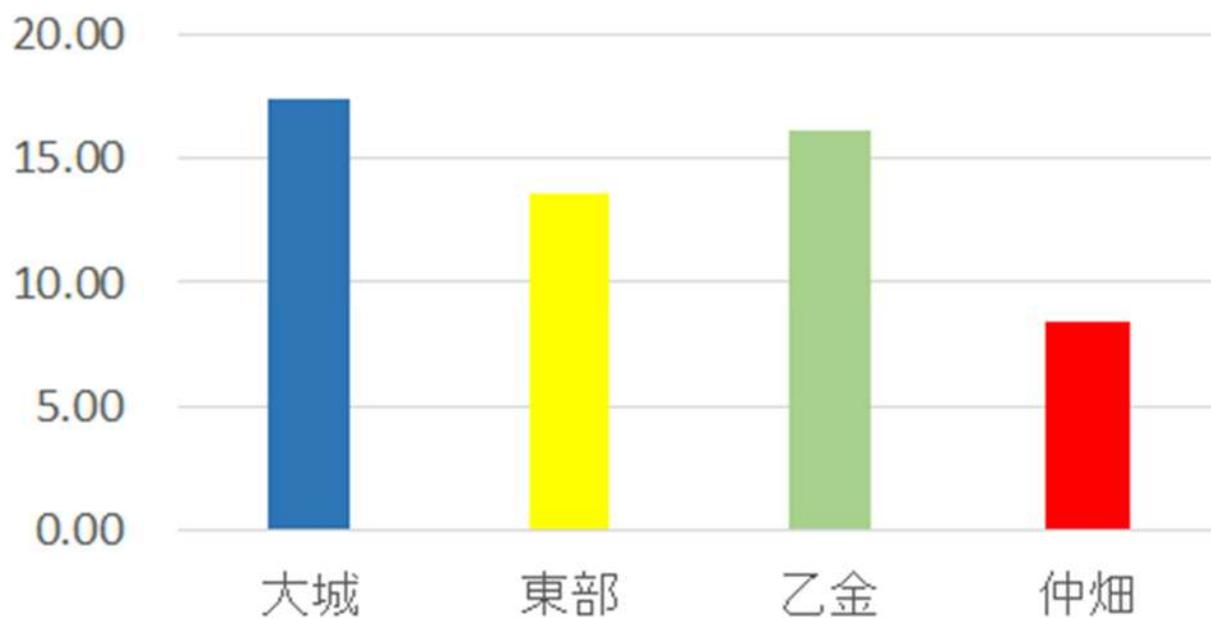


●仲畑ルート

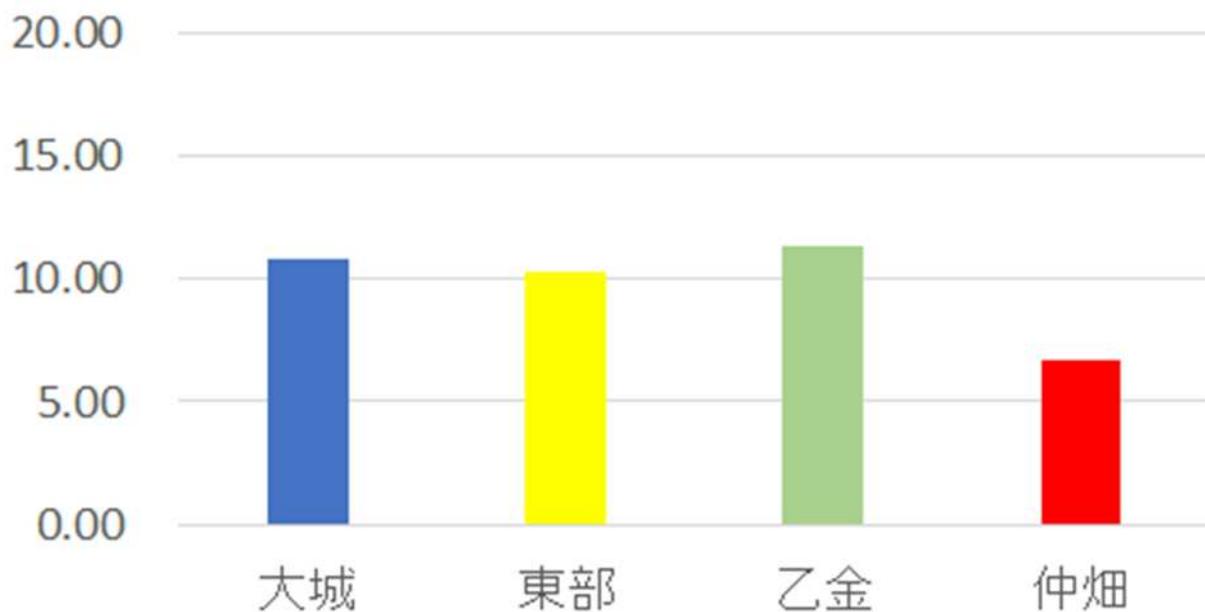
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	総計
時刻	6時	7時	8時	9時	10時	11時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	17時	18時	19時	20時	
乗車人数	2	0	9	11	4	11	10	7	7	6	5	12	6	12	7	2	3	114



③ 1便あたりの平均利用者数（平日）（N=1,169）



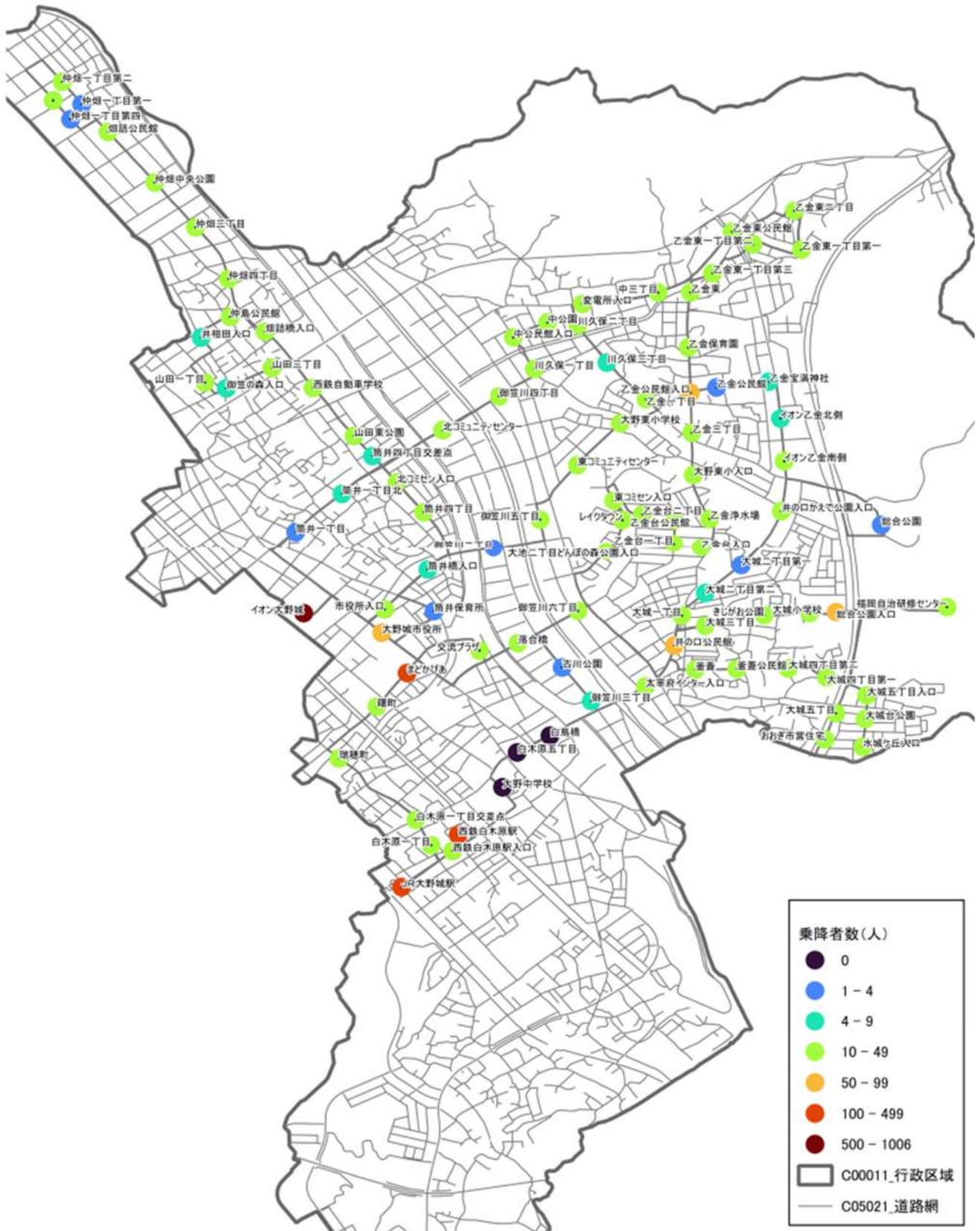
④ 1便あたりの平均利用者数（休日）（N=718）



【特記事項】

- ・ 20 時前後の便から利用者が少なくなり、1 桁台の乗車人数となる。
- ・ 平日の 1 便あたりの平均乗車人数では、大城ルートが最も多く、仲畑ルートが最も少ない。
- ・ 休日の 1 便あたりの平均乗車人数では、乙金ルートが最も多く、仲畑ルートが最も少ない。

⑤乗降バス停の利用実態 (N=1,887)



⑥利用されているバス停

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
バス停名	イオン大野城	JR大野城駅	西鉄白木原駅	まどかびあ	井の口公民館	大野城市役所	総合公園入口	乙金公民館入口	落合橋	乙金三丁目
コース	仲畑	○	—	—	—	—	○	—	—	—
	乙金	○	—	—	○	—	○	—	○	○
	東部	○	—	—	○	○	○	—	—	○
	大城	—	○	○	○	○	—	○	—	○
乗降人数	1,001	317	227	199	94	64	56	54	49	48

⑦利用されていないバス停（5人以下）

順位	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
バス停名	井相田入口	筒井一丁目北	仲畑二丁目第一	仲畑二丁目第四	筒井保育所	古川公園	大城二丁目第一	筒井橋入口	御笠川二丁目	乙金公民館	総合公園	筒井一丁目	大野中学校	白鳥橋	白木原五丁目
コース	仲畑	○	○	○	○	—	—	—	○	—	—	○	—	—	—
	乙金	—	—	—	—	○	—	—	○	—	—	—	—	—	—
	東部	—	—	—	—	—	—	—	○	○	○	○	—	—	—
	大城	—	—	—	—	—	○	○	—	—	—	—	○	○	○
乗降人数	5	5	4	4	4	3	3	3	2	1	1	1	0	0	0

※早朝、快走ルートとして片道運行

【特記事項】

- ・平均乗車率の高い乙金・大城ルートは利用率の高いバス停が多い。
- ・平均乗車率の少ない仲畑・東部ルートでは、利用されていないバス停が多い