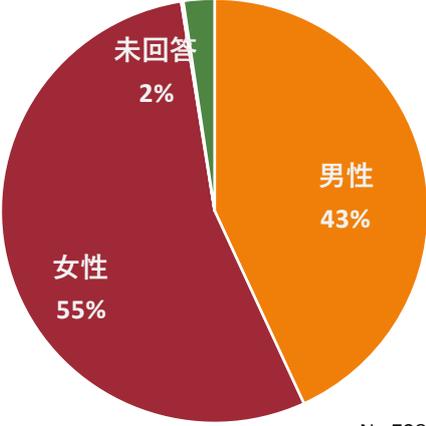
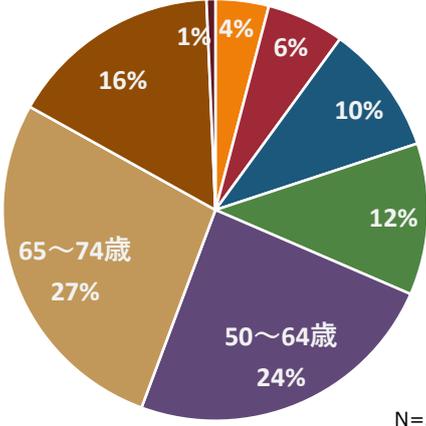
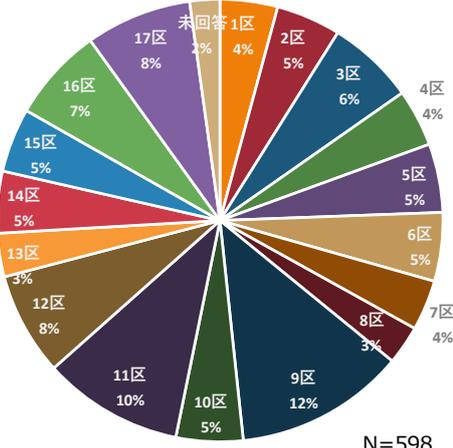
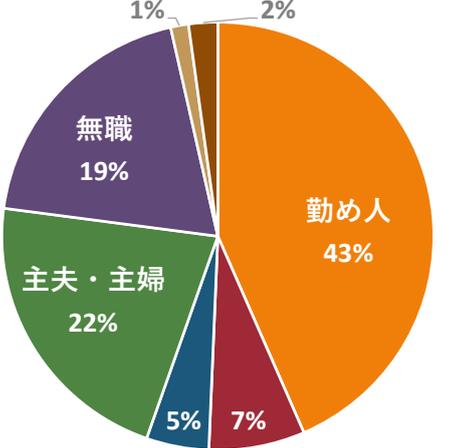


第4章 町民等の移動ニーズ

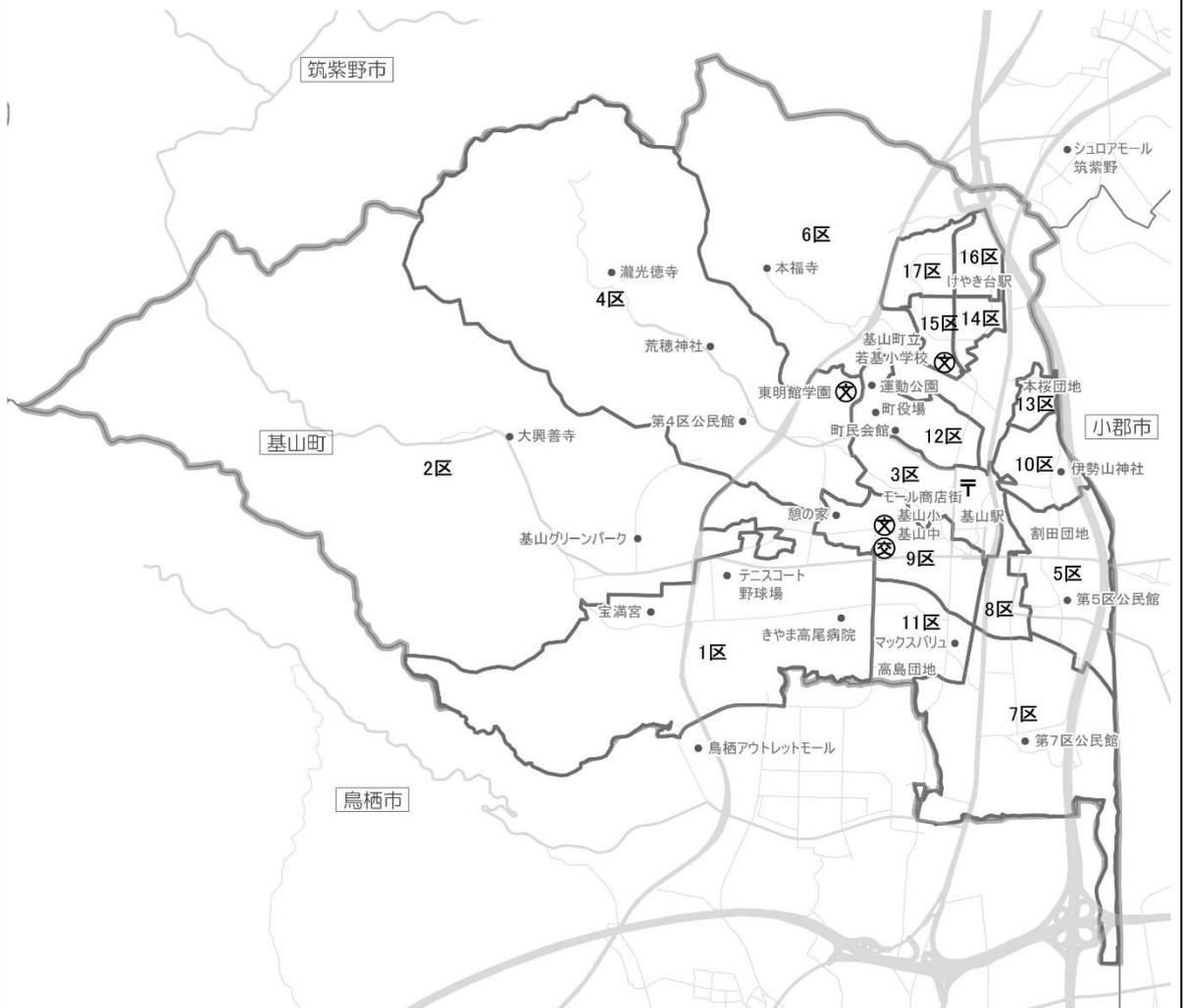
4.1 各調査の概要

本計画策定にあたり、町民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握している調査は以下のとおりです。

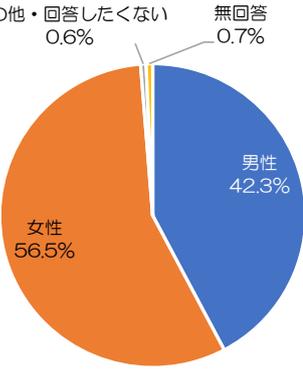
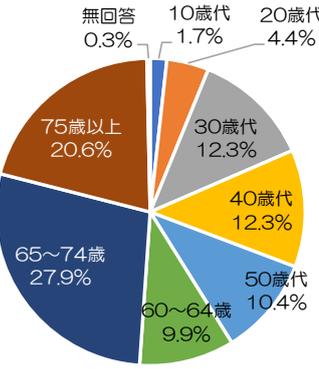
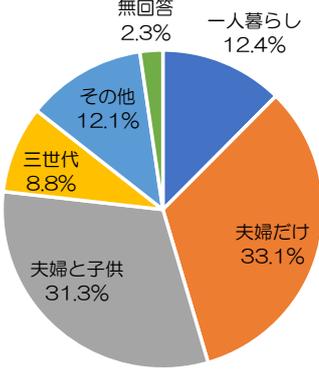
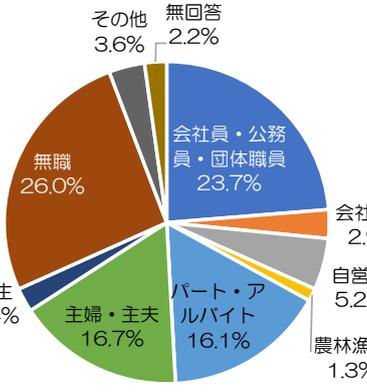
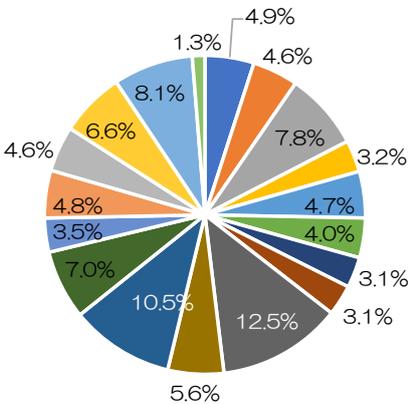
(1) 公共交通に関する町民アンケート調査

<p>概要</p>	<p>調査日時:令和3年11月1日(月)~令和3年11月12日(金) 調査対象:15歳以上の基山町民 調査方法:無作為抽出調査 回収数:598票(回収率46%)</p>
<p>属性</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 4-1 性別</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>4-2 年齢構成</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 4-3 行政区</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 4-4 職業</p> </div> </div>

基山町内の行政区分



(2)都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(速報値)

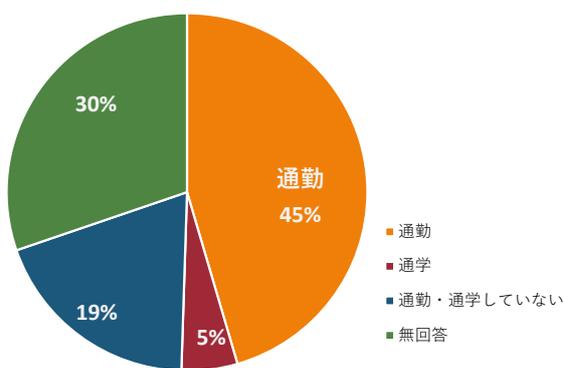
<p>概要</p>	<p>調査日時:令和3年9月1日(水)~令和3年9月17日(金) 調査対象:15歳以上の基山町民 調査方法:無作為抽出調査 回収数:866票 (紙面版777票(回収率46.81%)、web版91票)</p>		
<p>属性</p>	 <p>図 4-5 性別</p>	 <p>図 4-6 年齢構成</p>	 <p>図 4-7 家族構成</p>
	 <p>図 4-8 職業構成</p>	 <p>図 4-9 行政区の構成</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 第1区 ■ 第2区 ■ 第3区 ■ 第4区 ■ 第5区 ■ 第6区 ■ 第7区 ■ 第8区 ■ 第9区 ■ 第10区 ■ 第11区 ■ 第12区 ■ 第13区 ■ 第14区 ■ 第15区 ■ 第16区 ■ 第17区 ■ 無回答 	

(3)利用者満足度調査

<p>概要</p>	<p>調査日時:令和2年12月25日(金)、26日(土) 調査対象:基山町コミュニティバス 1号車及び2号車の利用者 調査方法:乗務員による配布 回収数:97票</p>																																																						
<p>属性</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="352 600 799 1043"> <table border="1"> <caption>図 4-10 年齢</caption> <thead> <tr> <th>年齢</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>不明</td><td>1%</td></tr> <tr><td>10代</td><td>3%</td></tr> <tr><td>20代</td><td>5%</td></tr> <tr><td>30代</td><td>6%</td></tr> <tr><td>40代</td><td>4%</td></tr> <tr><td>50代</td><td>4%</td></tr> <tr><td>60代</td><td>22%</td></tr> <tr><td>70代</td><td>27%</td></tr> <tr><td>80代</td><td>29%</td></tr> </tbody> </table> <p>n=97</p> </div> <div data-bbox="986 674 1390 1032"> <table border="1"> <caption>図 4-11 性別</caption> <thead> <tr> <th>性別</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>女性</td><td>78%</td></tr> <tr><td>男性</td><td>22%</td></tr> </tbody> </table> <p>n=97</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="475 1088 644 1122"> <p>図 4-10 年齢</p> </div> <div data-bbox="1082 1088 1251 1122"> <p>図 4-11 性別</p> </div> </div> <div data-bbox="651 1182 1118 1648"> <table border="1"> <caption>図 4-12 居住区</caption> <thead> <tr> <th>居住区</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2区</td><td>1%</td></tr> <tr><td>3区</td><td>3%</td></tr> <tr><td>5区</td><td>1%</td></tr> <tr><td>8区</td><td>4%</td></tr> <tr><td>9区</td><td>1%</td></tr> <tr><td>10区</td><td>3%</td></tr> <tr><td>11区</td><td>12%</td></tr> <tr><td>12区</td><td>2%</td></tr> <tr><td>13区</td><td>8%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>21%</td></tr> <tr><td>町外</td><td>7%</td></tr> <tr><td>けやき台</td><td>30%</td></tr> <tr><td>1区</td><td>6%</td></tr> </tbody> </table> <p>n=97</p> </div> <div data-bbox="762 1675 963 1709"> <p>図 4-12 居住区</p> </div>	年齢	割合	不明	1%	10代	3%	20代	5%	30代	6%	40代	4%	50代	4%	60代	22%	70代	27%	80代	29%	性別	割合	女性	78%	男性	22%	居住区	割合	2区	1%	3区	3%	5区	1%	8区	4%	9区	1%	10区	3%	11区	12%	12区	2%	13区	8%	不明	21%	町外	7%	けやき台	30%	1区	6%
年齢	割合																																																						
不明	1%																																																						
10代	3%																																																						
20代	5%																																																						
30代	6%																																																						
40代	4%																																																						
50代	4%																																																						
60代	22%																																																						
70代	27%																																																						
80代	29%																																																						
性別	割合																																																						
女性	78%																																																						
男性	22%																																																						
居住区	割合																																																						
2区	1%																																																						
3区	3%																																																						
5区	1%																																																						
8区	4%																																																						
9区	1%																																																						
10区	3%																																																						
11区	12%																																																						
12区	2%																																																						
13区	8%																																																						
不明	21%																																																						
町外	7%																																																						
けやき台	30%																																																						
1区	6%																																																						

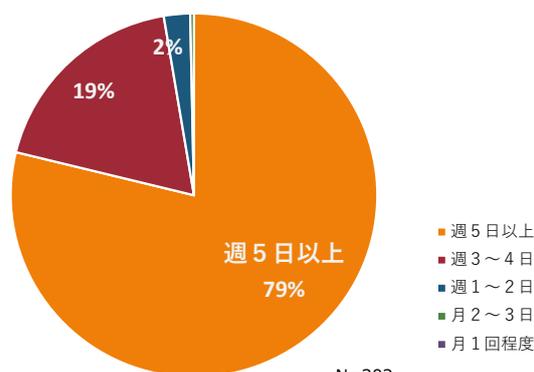
4.2 通勤・通学の移動特性

通勤・通学の移動実態として通勤による移動割合が45%、通学による移動割合が5%となっており、通勤・通学者は多い状況です。外出頻度は週5日以上が約8割を占めています。また、町外への通勤・通学者が約8割を占めており、中でも鳥栖市、福岡市などの周辺市町への移動が多数見られます。一方で、基山町内の通勤・通学先としては第12区への移動が見られます。



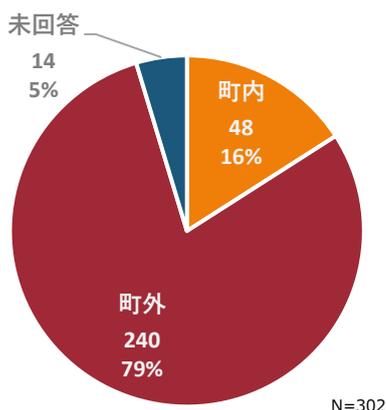
N=598

図 4-13 通勤・通学状況



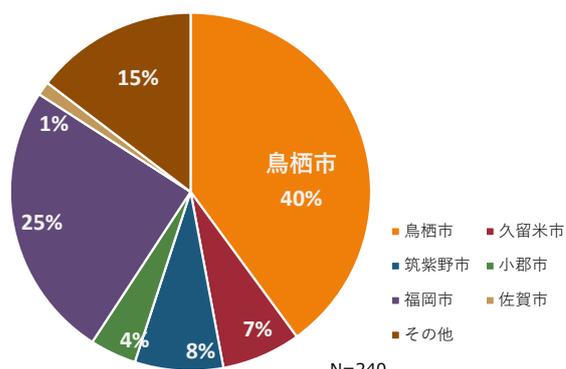
N=302

図 4-14 外出頻度



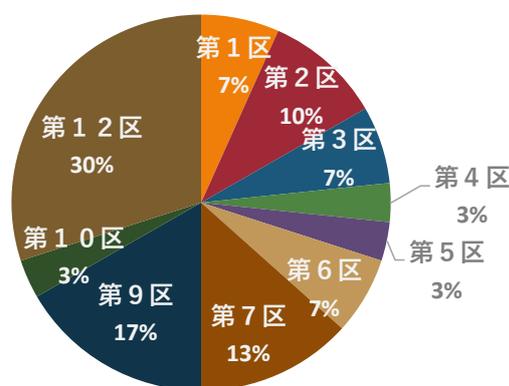
N=302

図 4-15 通勤・通学先の内訳



N=240

図 4-16 町外の通勤・通学先



N=48

図 4-17 町内の通勤・通学先

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

通勤・通学時間として朝ピーク時の7～8時台で全体の約7割を占める一方、帰宅時間はまばらに分散しており、特に17～19時台が多い傾向にあります。また移動手段については約6割が自家用車を使用しており、約2割が鉄道(JR)を利用しています。鉄道利用者のうち、駅までの移動手段としては徒歩・自転車がほとんどを占めており、コミュニティバスの利用はごく一部となっています。

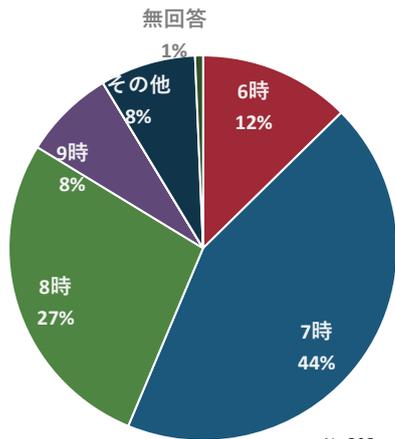


図 4-18 出発時間

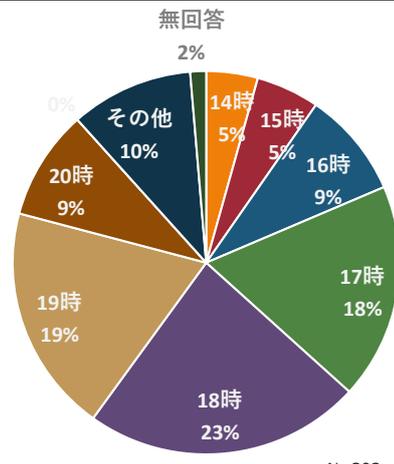


図 4-19 帰宅時間

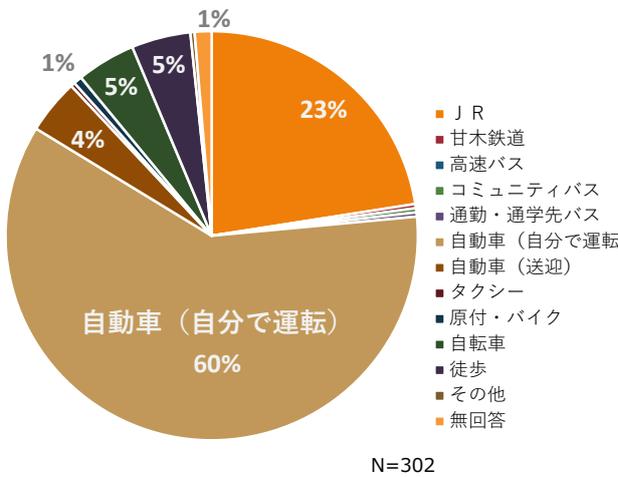


図 4-20 交通手段

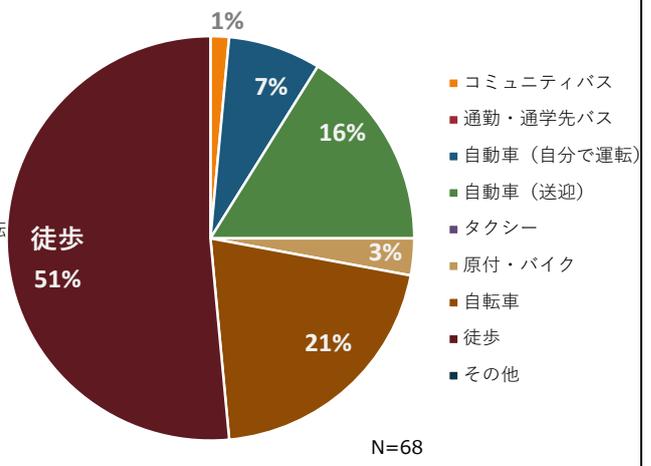


図 4-21 鉄道駅までの移動手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

4.3 通院・デイケア等の移動特性

通院・デイケア等の利用状況としておよそ4割が移動を行っていると回答しています。中でも、月1回程度の通院・デイケア等による外出が5割を占めています。さらに、通院・デイケア先としては約5割が町内を占めており、主な行先として医療が集積する第3区への通院が多いことがわかります。一方で、町外の通院先としては、鳥栖市が6割弱、久留米市が2割弱を占めています。このことからほとんどの通院・デイケア等の移動は町内や生活圏内で行っていることがわかります。

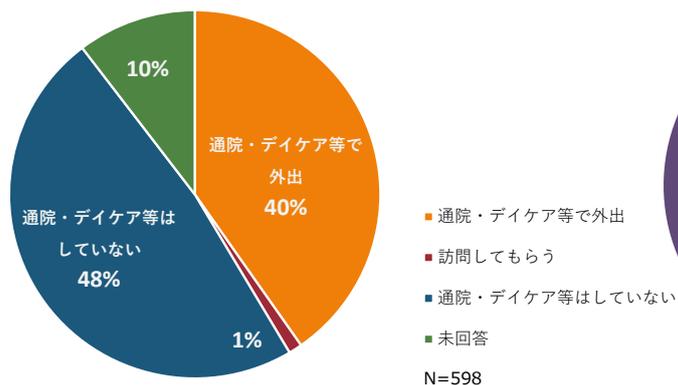


図 4-22 通院・デイケア利用状況

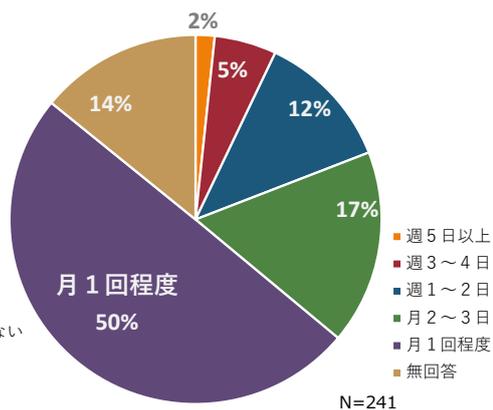


図 4-23 通院・デイケア等による外出頻度

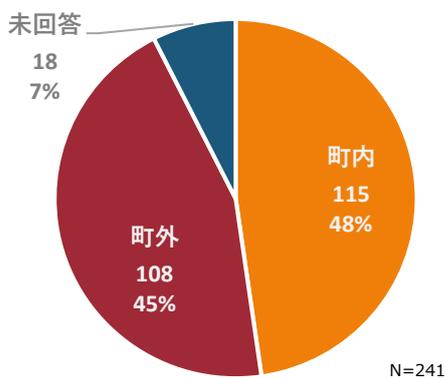


図 4-24 通院・デイケア先

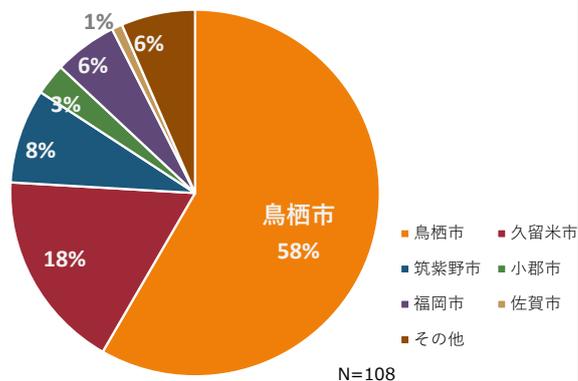


図 4-25 町外の外出先

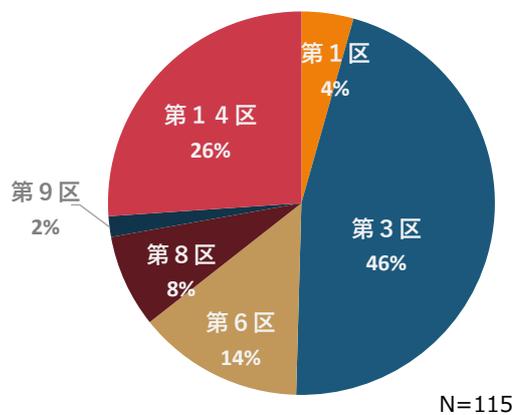


図 4-26 町内の外出先

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

日常的な通院・デイケア等による出発時間は8時～10時台までの午前中が多く、帰宅時間も10時～12時台で多いことから、外出時間帯は午前中に集中していることがわかります。主な移動手段としては自動車(自分で運転)が多く、公共交通利用はあまり行われていない現状がわかります。また、鉄道を利用している場合も鉄道駅までのアクセスは徒歩が多い状況にあります。

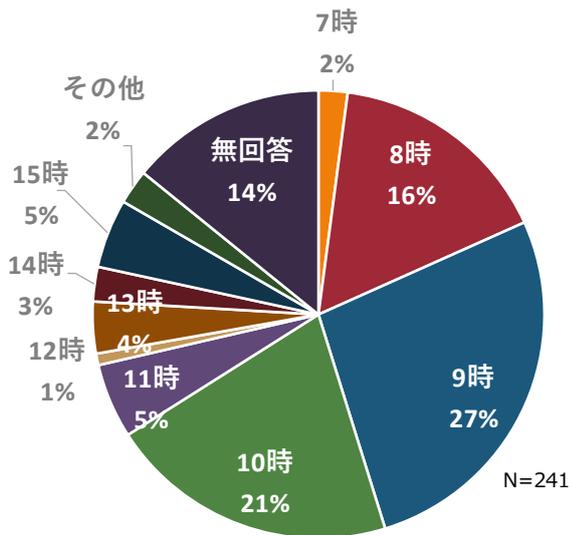


図 4-27 出発時間

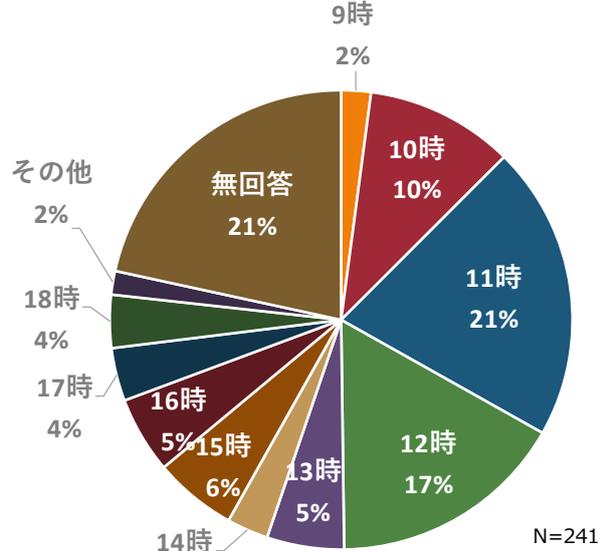


図 4-28 帰宅時間

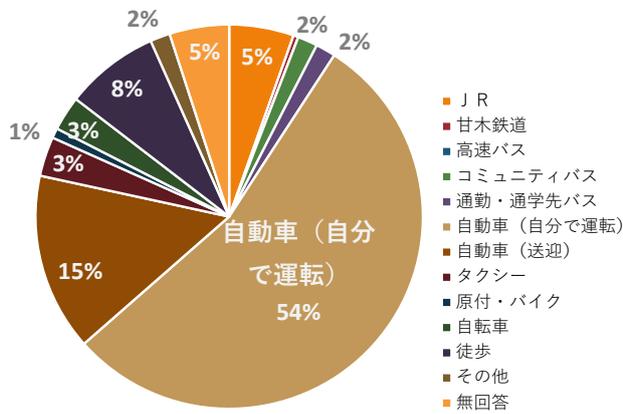


図 4-29 交通手段

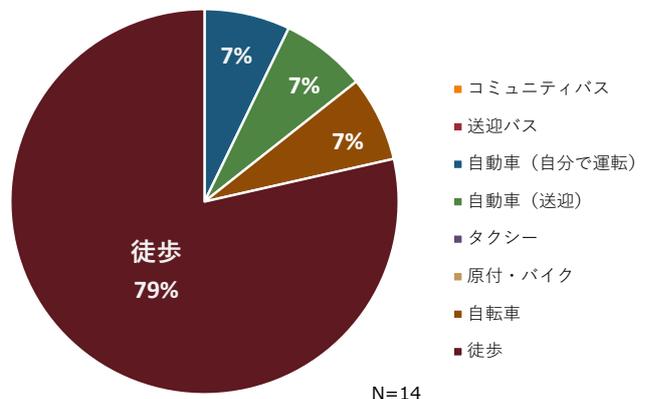


図 4-30 鉄道駅までの移動手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

4.4 日常的な買い物の移動特性

ほとんどの人が買い物目的での外出をしており、買い物頻度としては週1～2日が最多で、次に週3～4日が多い状況にあります。主な買い物先としては町内が全体の6割を占め、中でも商店街やスーパーマーケット・ドラッグストアなどが集積する3区、11区がほとんどを占めます。町外の買い物先としては筑紫野市や鳥栖市が多いことから南北方向の移動が活発なことがわかります。

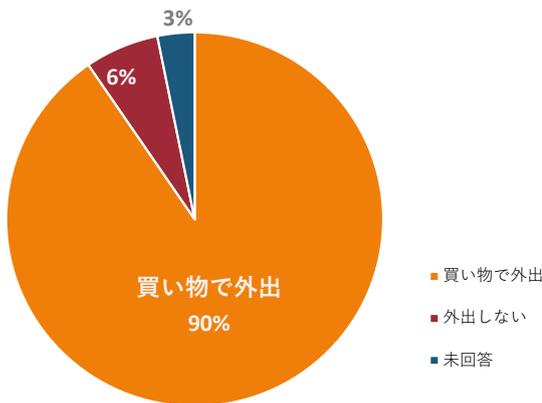


図 4-31 買い物による外出状況

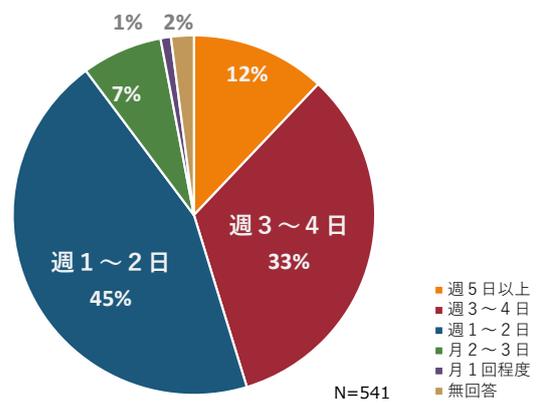


図 4-32 買い物頻度

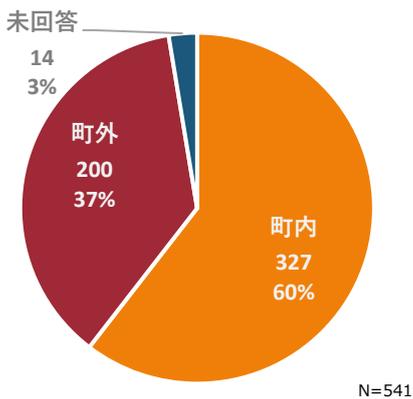


図 4-33 買い物先

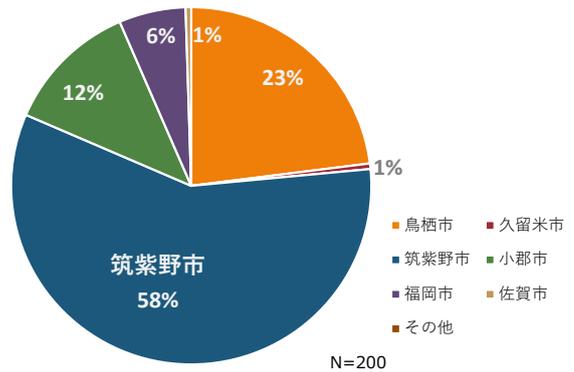


図 4-34 町外の買い物先

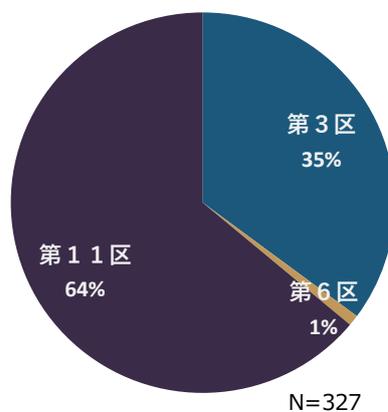


図 4-35 町内の行き先

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

日常的な買い物への出発時間は午前10時台が多い一方、帰宅時間にはバラツキが存在し、通勤・通学や通院の移動時間帯に比べ特定時間の移動傾向が見られません。買い物への交通手段としては自動車利用(自分で運転・送迎を含む)が8割を占め、コミュニティバスを買い物交通手段として使っている人は少ないことがわかります。

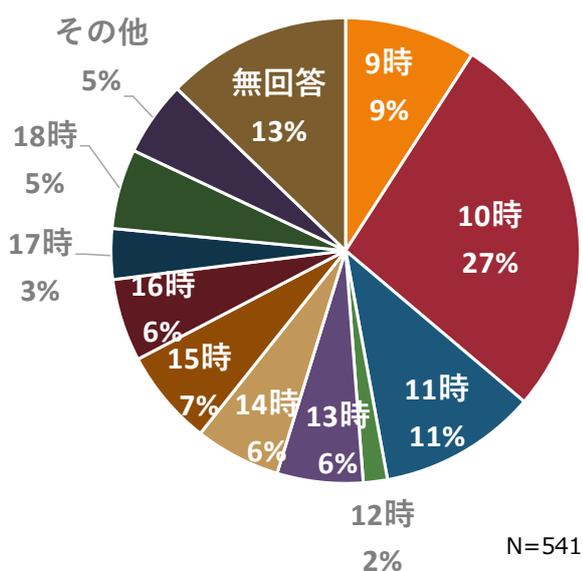


図 4-36 出発時間

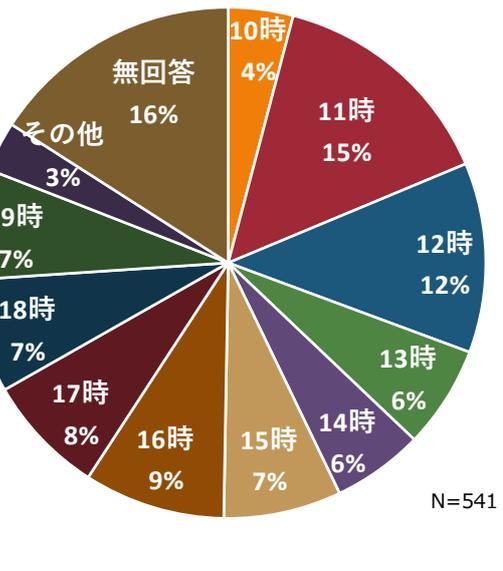


図 4-37 帰宅時間

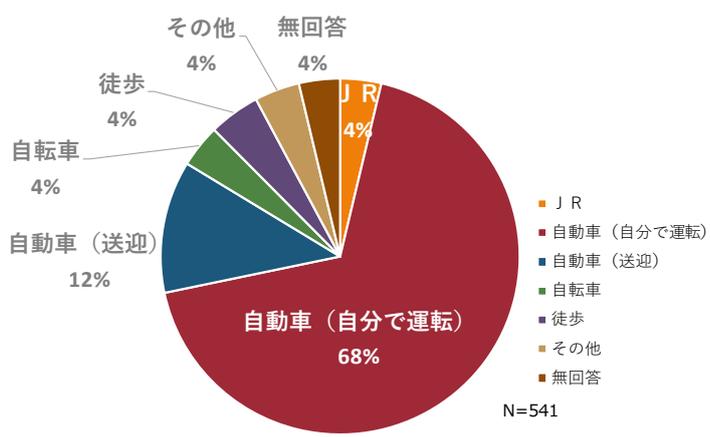


図 4-38 交通手段

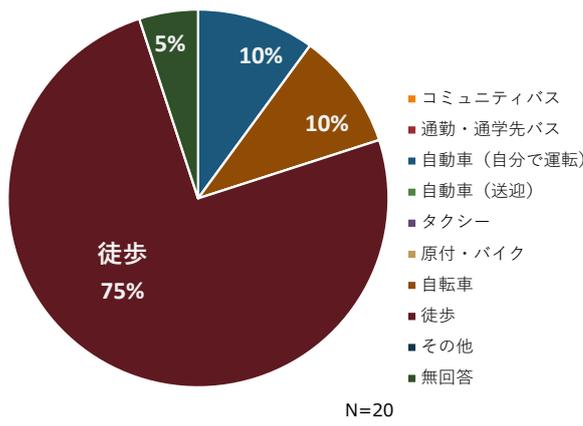


図 4-39 鉄道駅までの交通手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

4.5 コミュニティバスについて

(1) 利用実態

コミュニティバスを「利用している」もしくは「利用したことがある」と回答した人は全体の約1割程度にとどまっています。また、日常的に利用する交通手段は「自動車(自分で運転)」という回答が多い傾向にあります。

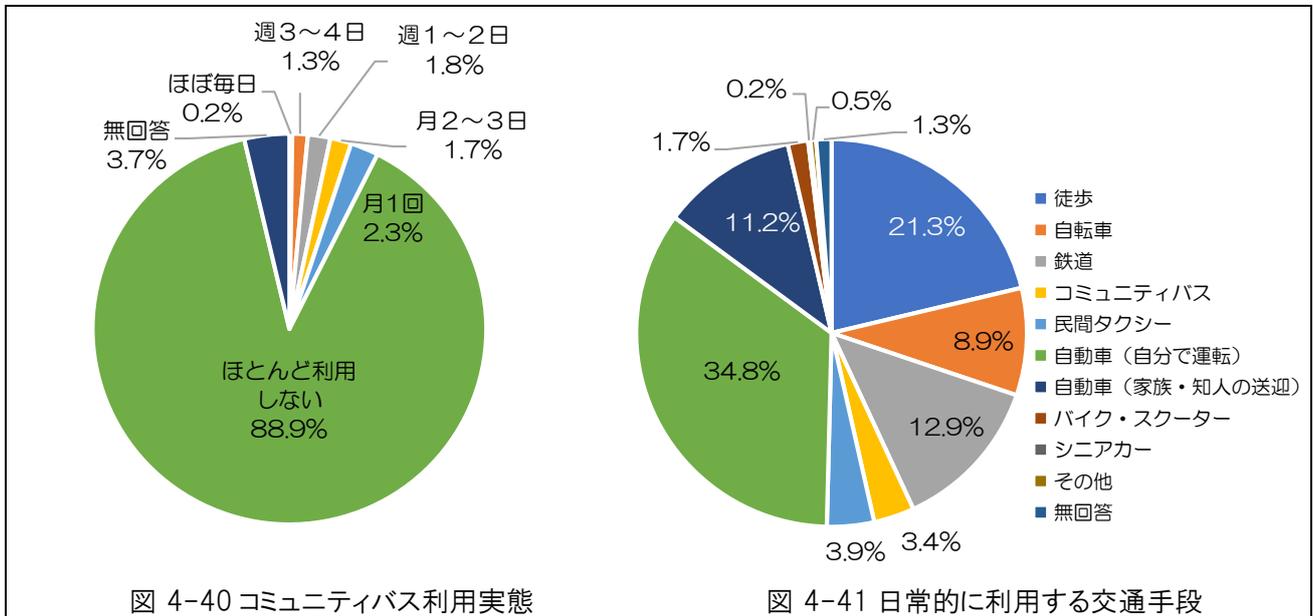


図 4-40 コミュニティバス利用実態

図 4-41 日常的に利用する交通手段

データ: 都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3年9月)

(2) コミュニティバスを使うことが可能でない理由

コミュニティバスを利用できない理由について「自由に移動できない」が最も多くなっています。「運行本数が少ない」、「行きたい場所に運行していない」や、「利用したい時間帯に運行していない」などの項目で回答が多いことから、コミュニティバスの運行が町民ニーズに合っていないことが推察されます。

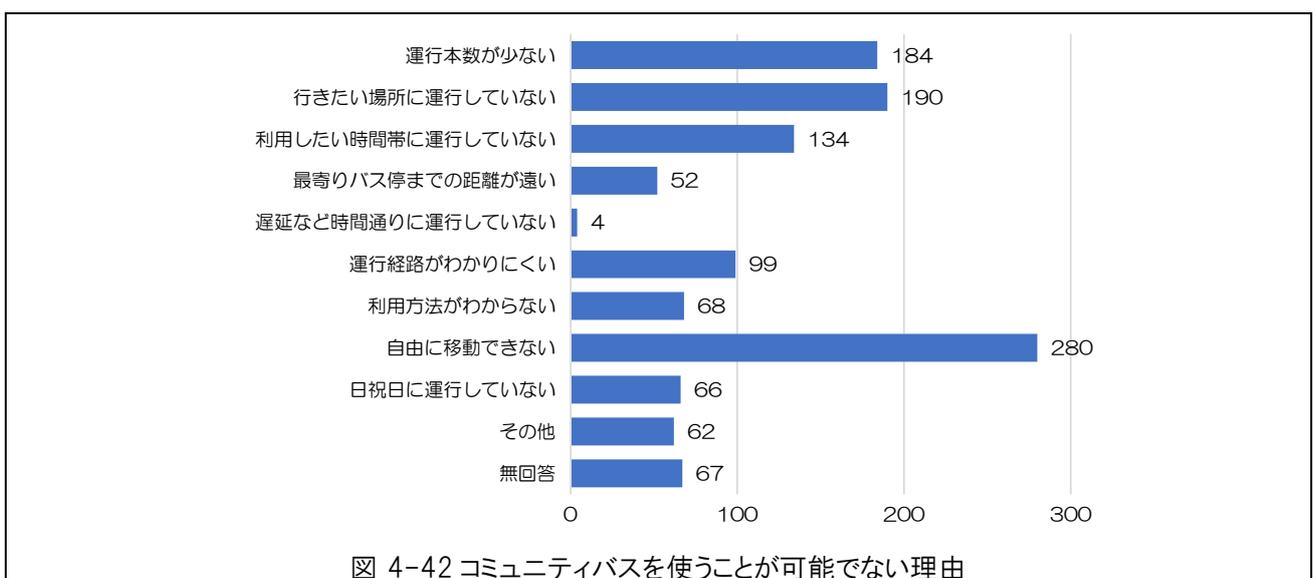


図 4-42 コミュニティバスを使うことが可能でない理由

データ: 都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3年9月)

(2)コミュニティバスの現状の満足度、将来の重要度

コミュニティバスの「現在の満足度」については運行時間帯、運行本数、運行ルートは満足度が低い傾向が見られます。また、「将来運行を維持するため、運賃を引き上げてもやむを得ない」との意見が最も多く、コミュニティバスの運行維持が求められていると考えられます。

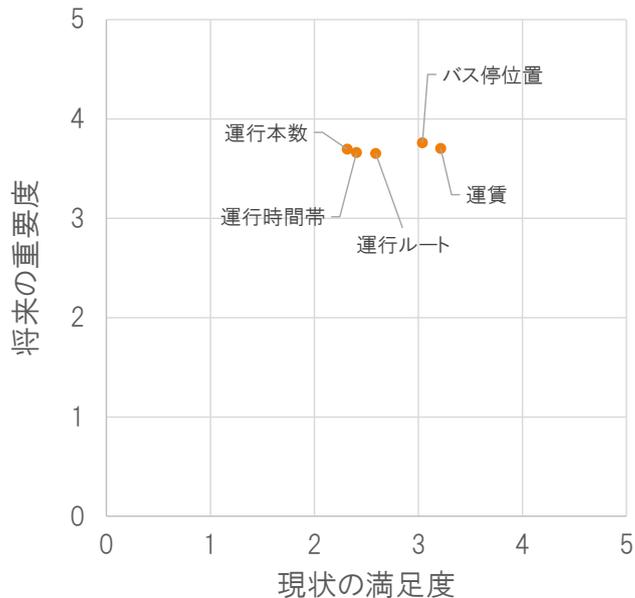


図 4-43 現状の満足度と将来の重要度

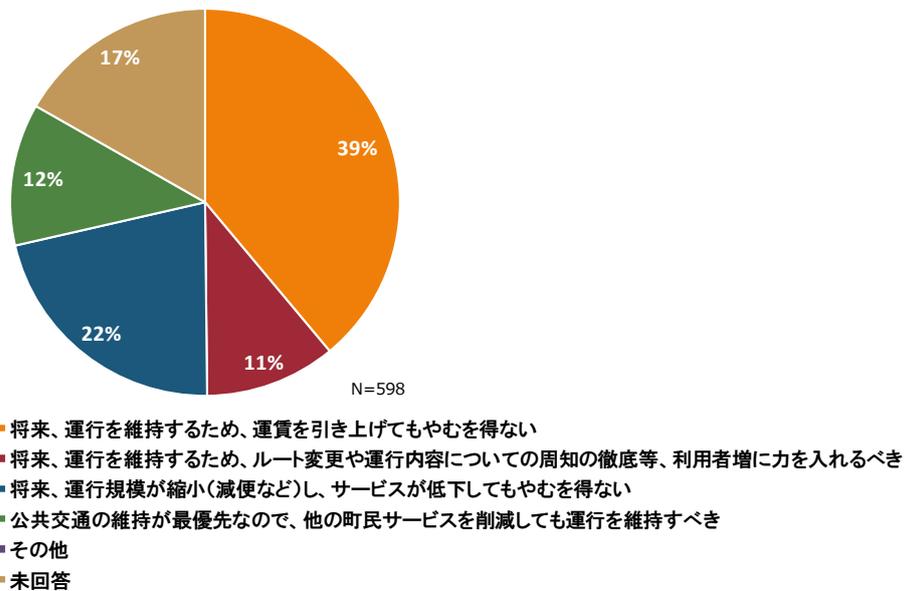


図 4-44 将来に対する意向

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

(3)コミュニティバスの見直しの重要な点

コミュニティバスの見直しの重要な点として「路線の行先・経由地をわかりやすくする」「1日のバス運行本数を増やす」などの項目が多く、利用促進のためにはコミュニティバスのサービスレベルの向上が課題として推察されます。

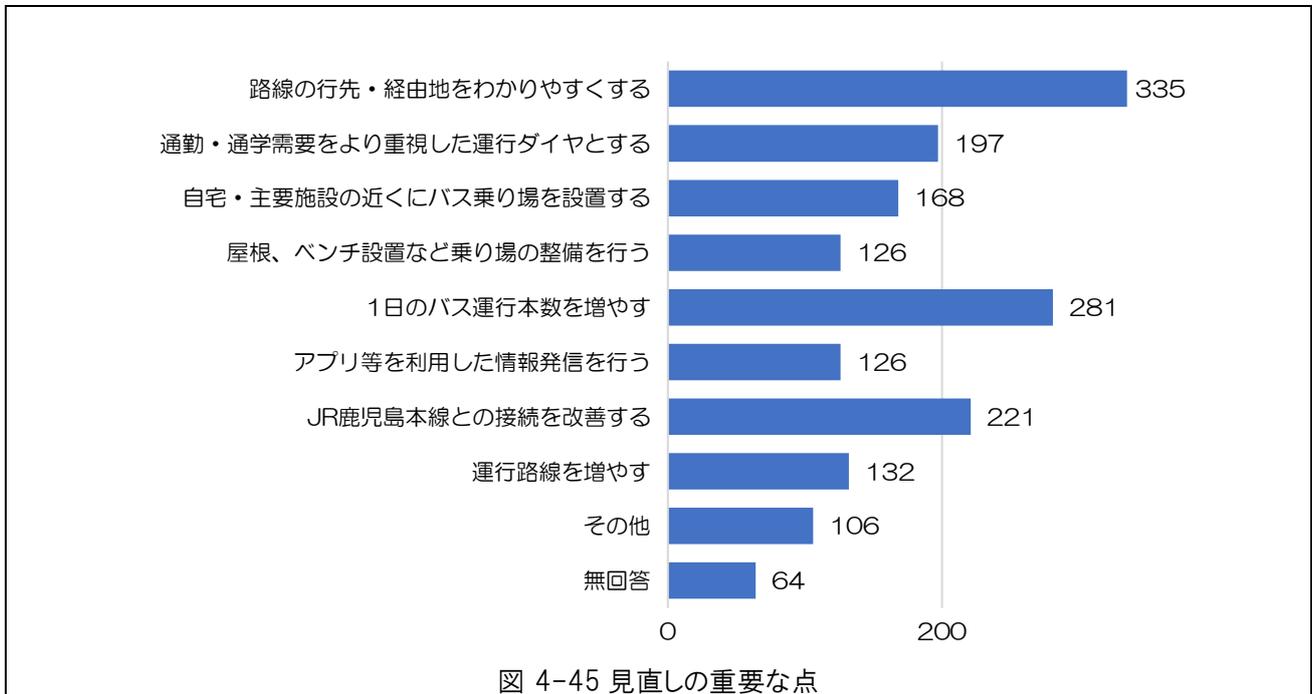


図 4-45 見直しの重要な点

データ：都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3年9月)

(4)公共交通やコミュニティバスに対する意見・要望

コミュニティバスに対する要望として継続して運行を希望する声が多い一方、運行ルートの見直しや増便に対する意見が多く寄せられています。その他、相乗りタクシーやオンデマンド交通など自由度が高い交通の導入に関する希望も多く寄せられています。

大項目	小項目	内容
コミュニティバスについて	施設や車両等	バス停の改良(5)、運行時間の見える化、バスデザインの改良(2)、小型車両の導入、バス停の増設(2)、バス停位置の改良
	運行方法等	運行ルートの見直し(6)、近隣地域の商業施設などへの運行(6)、企業・団体との連携、増便(特に通勤通学時間など)(15)、ダイヤ・運行時間の見直し(4)、フリー乗降場所の増設(2)、運転技術の向上
	予約・決済	アプリ予約の導入、ICカードへの対応、回数券の導入、スマートフォンとの連携、支払いのしやすさ、運賃の値下げ(2)、乗車案内への記載
	広報・周知	時刻表や路線図の改良(5)、バスの乗り方体験・講習の実施(2)、観光への活用(2)
	将来の希望等	今後も運行を続けてほしい(10)、値上げはやむを得ない(3)
その他の公共交通に関する改善等	既存施設	駅施設の整備、けやき台の快速列車停車、臨時便の導入
	新たな公共交通施策等	タクシーチケットの活用(6)、フレキシブルな運行形態の検討(2)、相乗り・オンデマンド交通の導入(7)

※()の中は回答件数を表記

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

4.6 コミュニティバス利用者の移動特性

(1) 利用実態

コミュニティバス利用者のうち週2回～3回の利用が約4割と最も多く、続いて週1回の利用が約2割となっています。また、利用している理由として、交通手段の確保や健康状態の問題からとの意見が多い一方、利便性が良いとの意見が2割弱存在しています。利用目的としては買い物が一番多く全体の約4割を占めており、続いて通勤等や役場、病院等の利用が多いことがわかります。

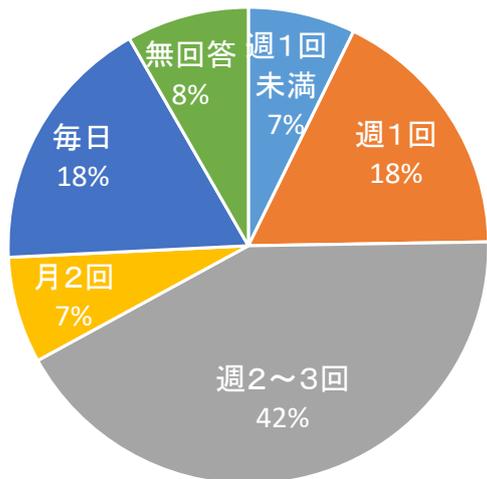


図 4-46 利用頻度

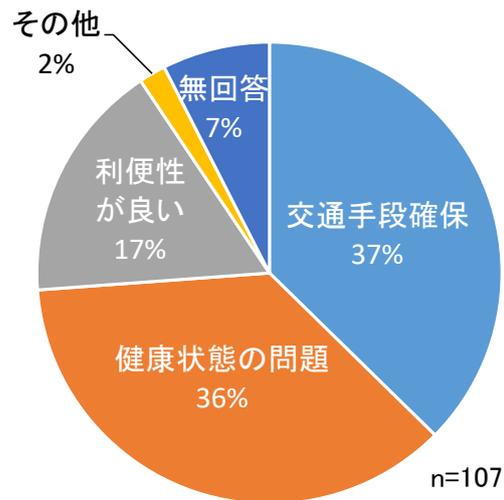


図 4-47 利用理由

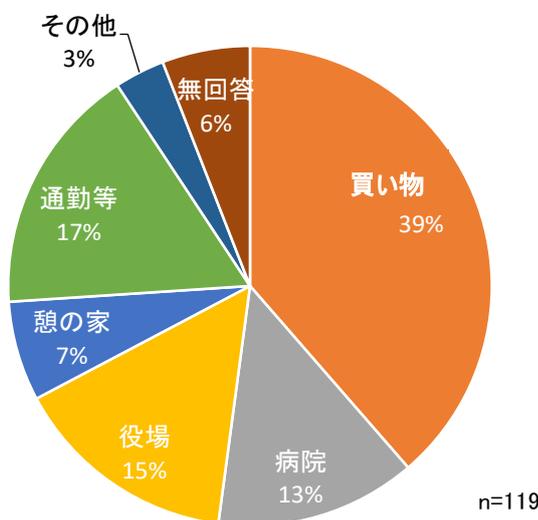


図 4-48 利用目的

データ:利用者満足度調査(R2年)

(2)利用者のコミュニティバスに対する意見

現在の運行に関しての不満はあまりなく、便利、非常に便利との意見が7割強を占めます。このことから現在の利用者にとっては比較的使い勝手の良い交通となっていることが推察できます。7割以上の利用者が現在の運行内容の継続を希望している一方で、増便やバス停新設の求める声も存在しており改善が求められています。

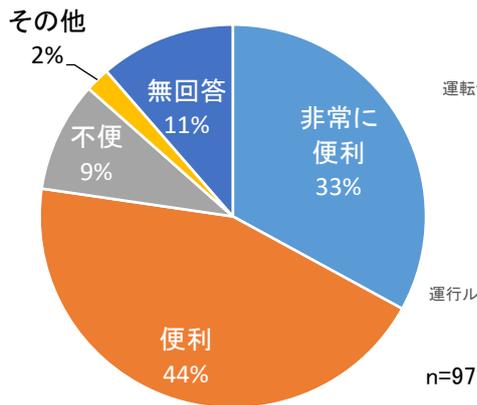


図 4-49 利便性

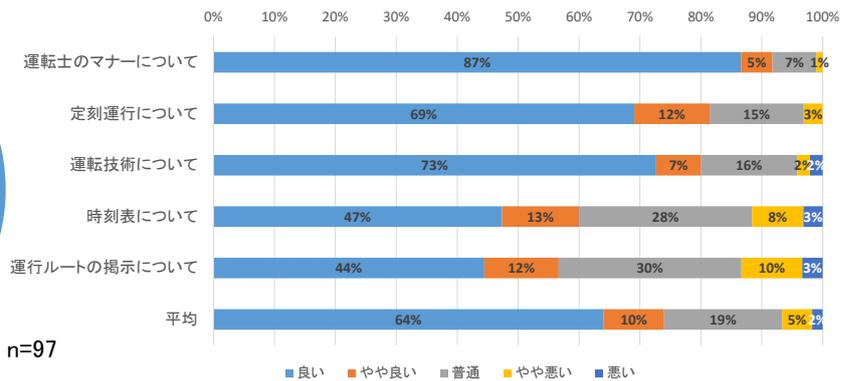


図 4-50 満足度

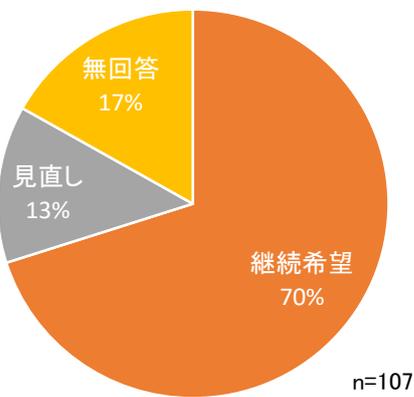


図 4-51 今後の運行

【1号車】

- ・18時台、19時台の便を希望。(増便に関する要望 計18件)
- ・助かっています。続けてください。(助かっているという意見 計5件)
- ・東公園に停めて欲しい。(バス停増設に関する要望 計3件)
- ・ネットでバスの時刻表が見にくい。

【2号車】

- ・本数を増やしてほしい(増便に関する要望 計4件)

図 4-52 その他要望等

データ:利用者満足度調査(R2年)

4.7 運転免許証の保有状況について

(1) 高齢者の運転免許証の保有状況

65歳以上の高齢者のうち、約7割が自動車運転免許証を保有しており、うち免許証の返納意向があるのは2割強となっています。返納意向がある回答者のうち1割弱が1年以内の返納を検討しており、免許証返納後の移動手段として約3割弱の回答者がコミュニティバスの利用を想定しています。一方で、免許証の返納意向がない回答者のうち、返納しない理由として日常生活での移動が不便になるとの意見が最も多く約4割を占めています。

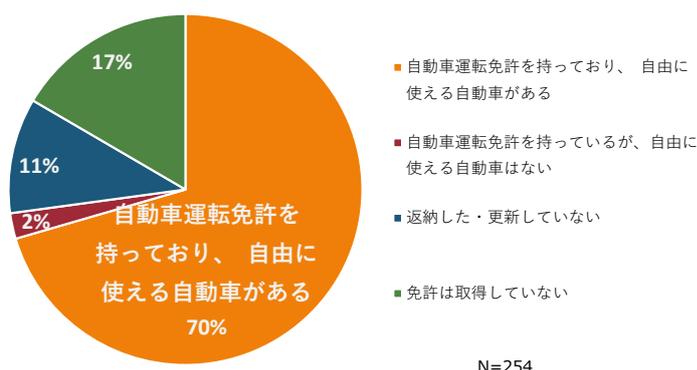


図 4-53 免許証の保有状況(高齢者)

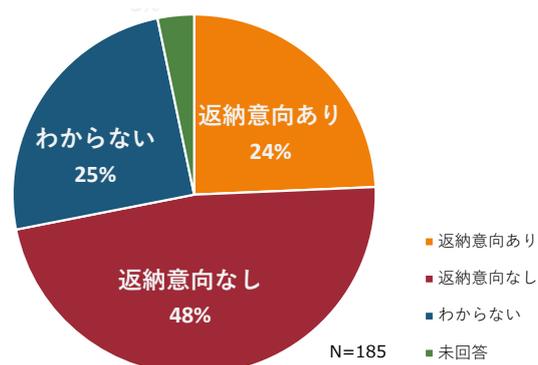


図 4-54 返納意向(高齢者)

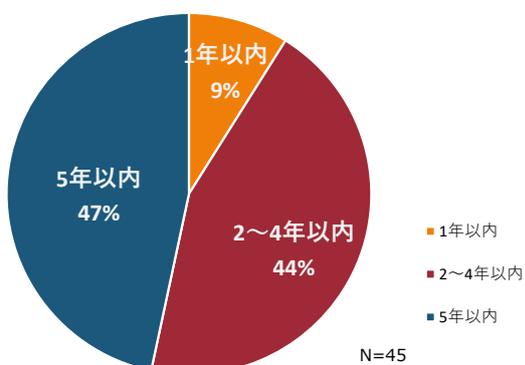


図 4-55 返納予定時期(高齢者)

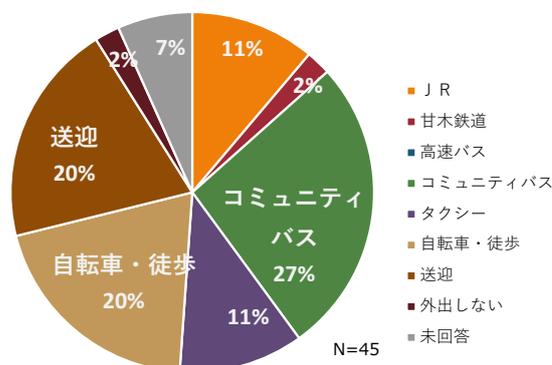


図 4-56 返納後の交通手段(高齢者)

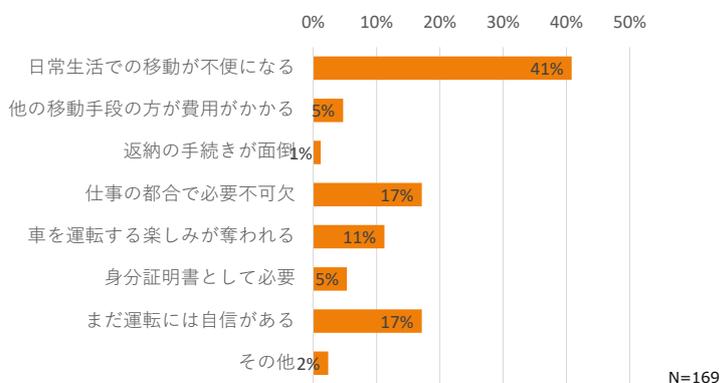
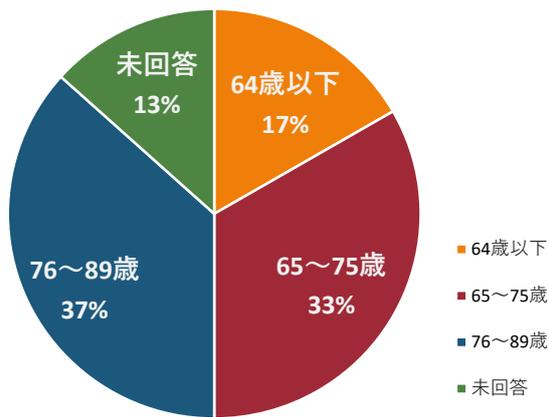


図 4-57 返納しない理由(高齢者)

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

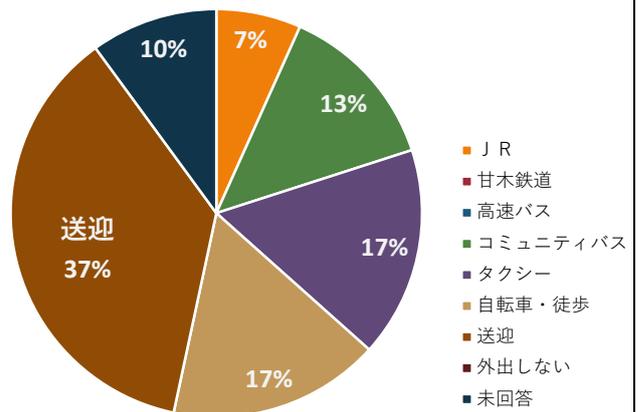
(2)免許証返納後の状況

免許証返納者の特徴として、76～89歳での免許証返納が全体の約4割を占めます。また、返納後の移動手段として送迎が一番多く約4割となっています。さらに、コミュニティバスはタクシーに比べ利用者が少なく、免許証返納後の代表交通手段になっていません。また、返納後のデメリットとして「生活が不便になった」と「外出する機会が減少した」という意見が多数あることから町民ニーズに合った公共交通サービスのレベル向上が課題となっています。



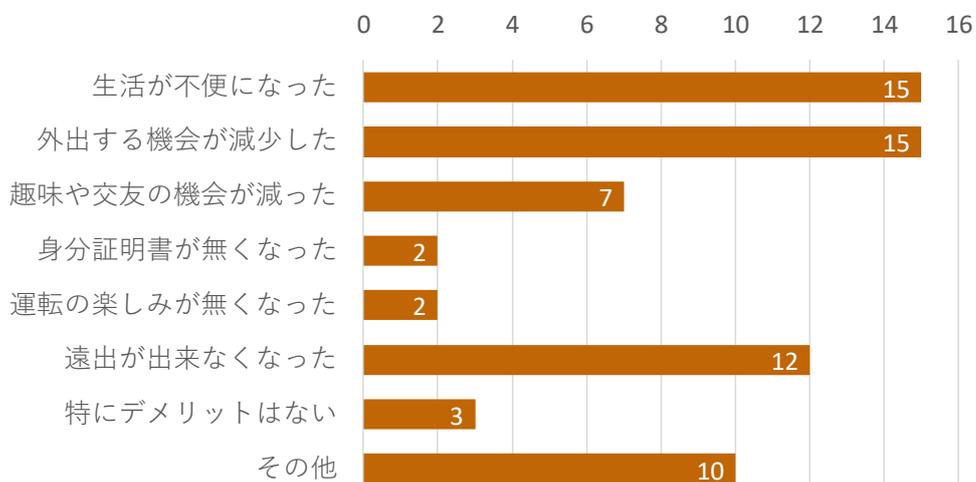
N=30

図 4-58 免許証返納時の年齢



N=30

図 4-59 返納後の交通手段



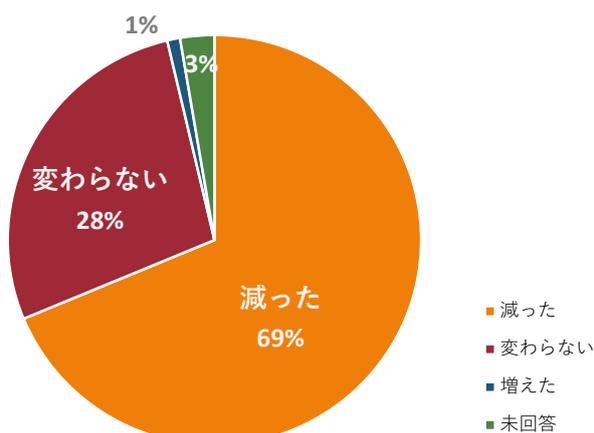
N=66

図 4-60 免許証返納後のデメリット

データ:公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

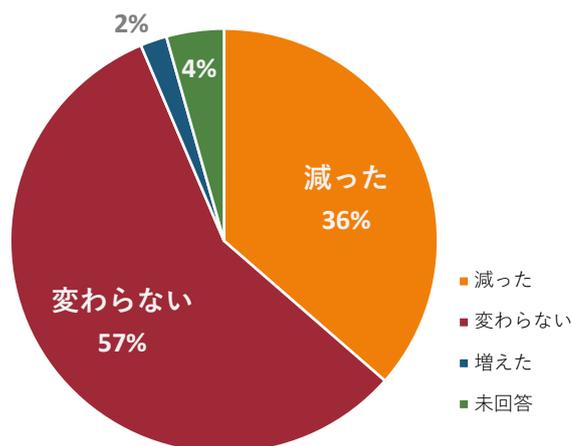
4.8 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を見ると、7割弱の回答者がコロナ前と比べて外出頻度が減ったと回答しており、コロナ禍の影響を受けていることが明らかです。しかし、コロナ前と比べた町内の移動においては、6割弱が「変わらない」と回答しており、町内移動よりも町外移動のための外出が大幅に減少したと推察されます。また、外出頻度が減少した理由として、趣味や旅行などの不要不急の外出を控えたとの意見が大半を占めており、生活様式の変化が見られます。



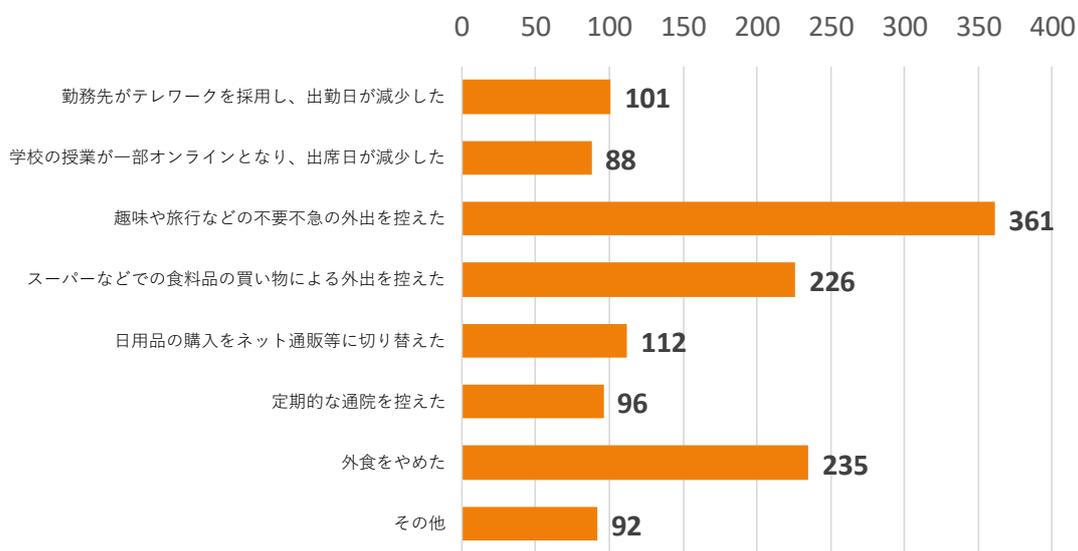
N=598

図 4-61 コロナ前後における外出頻度の変化



N=598

図 4-62 町内の外出頻度の変化



N=1311

図 4-63 コロナ前後における外出頻度の変化

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)