



古賀市事業 アンケート調査分析報告書

回答結果

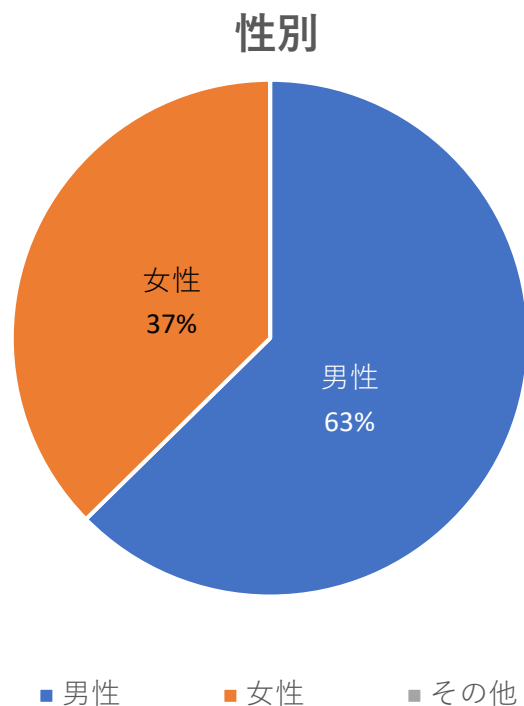
試乗者数	286名
回答者数	91名
回答率	32%

アンケートの回収率を向上させるには、「回答の心理的ハードルを下げる」と「乗車体験の中に自然に組み込むこと」が重要と考えられる。
回収率向上策を以下のように整理した。

1. 回答タイミングの最適化(車内完結型) 乗車中、特に「自動走行が安定している時間」は、乗客にとって手持ち無沙汰な時間と考える。	
座席背面へのQRコード配置	視線の先にQRコードを配置し、「移動中にサクッと終わらせる」ことを促す。
「あと〇分で到着します」のアナウンスとの連動	到着直前ではなく、走行の落ち着いたタイミングで「今のうちに感想を」と促す。
2. インセンティブの「即時性」と「地域性」 「後日抽選でAmazonギフト券」も良いと考えるが、その場、あるいは降車直後にメリットがあるものが強力。	
クーポン配布	回答完了画面を提示することで、バス停近くの店舗で使える割引券や、地域のノベルティを即座に提供。
限定コンテンツの解放	「自動運転の仕組みを解説した特別動画」や「車載カメラからの記念写真ダウンロード」など、乗車体験を拡張する特典を用意。
3. デジタル回答の「超・簡略化」 QRコードをスキャンした後の離脱を防ぐための施策。	
チャット形式UIの採用	堅苦しいフォームではなく、LINEやチャットボット形式で1問ずつ答える形式とし、スマホ世代の心理的負担が激減。
NFCタグの活用	QRコードを読み取る手間すら省くため、スマホをかざすだけでアンケートが開くNFCタグを窓や手すりに設置します。
4. 紙用紙の「役割分担」と「工夫」 紙は主にシニア層やデジタル弱者向けとし、あえて「手書きの価値」を活かす。	
「応援メッセージ」としての訴求	「調査」ではなく「開発者への応援メッセージ」として募集すると、シニア層の回答意欲が高まる。
クリップボードとペンの一体化	揺れる車内でも書きやすいよう、座席ポケットに記入セットを完備しておく物理的な配慮が不可欠。
5. ゲーミフィケーション(参加型)	
リアルタイム集計の提示	車内のモニターに「これまでの乗客の満足度」などをリアルタイム表示し、「あなたもデータの一人になってください」と参加意識を醸成させる。

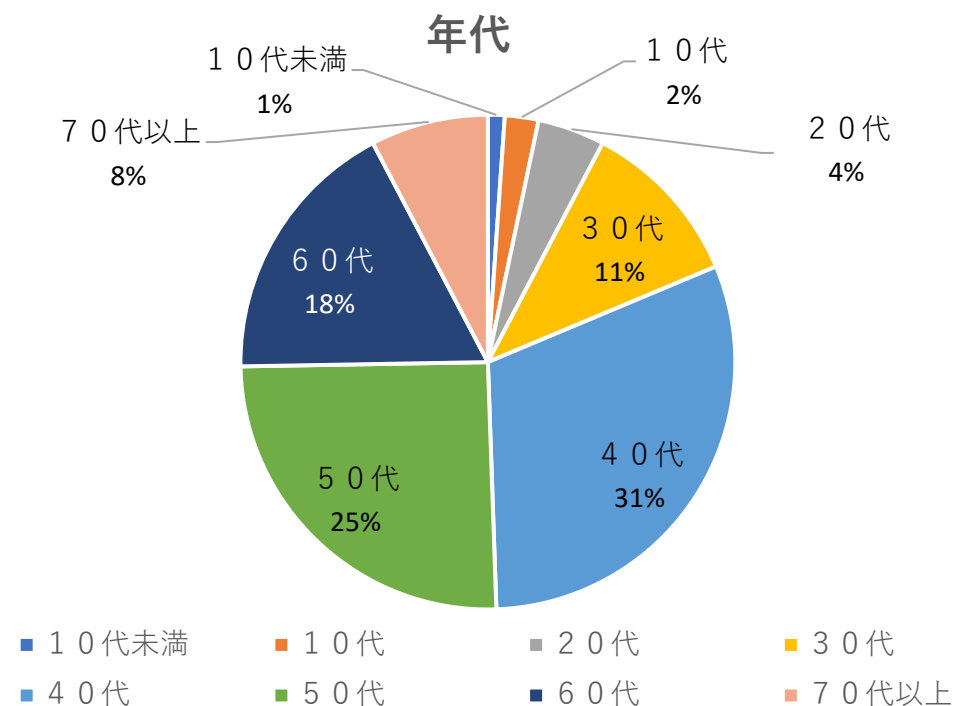
性別

回答者数:91人



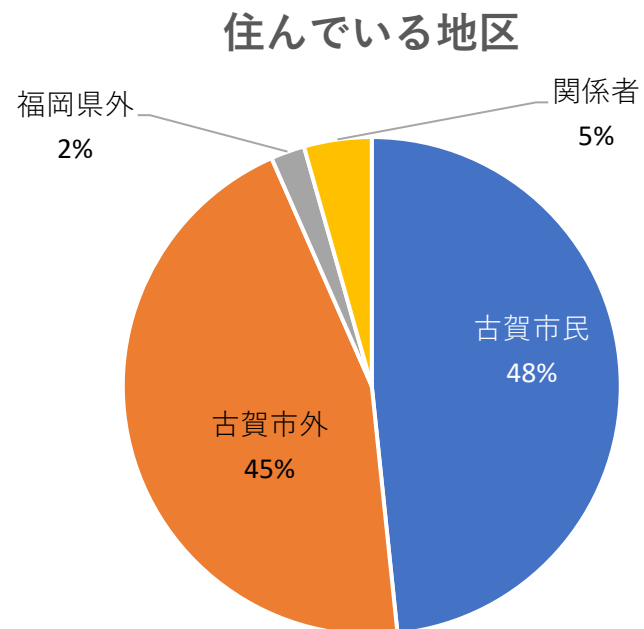
年代

回答者数:91人



居住地域

回答者数:91人

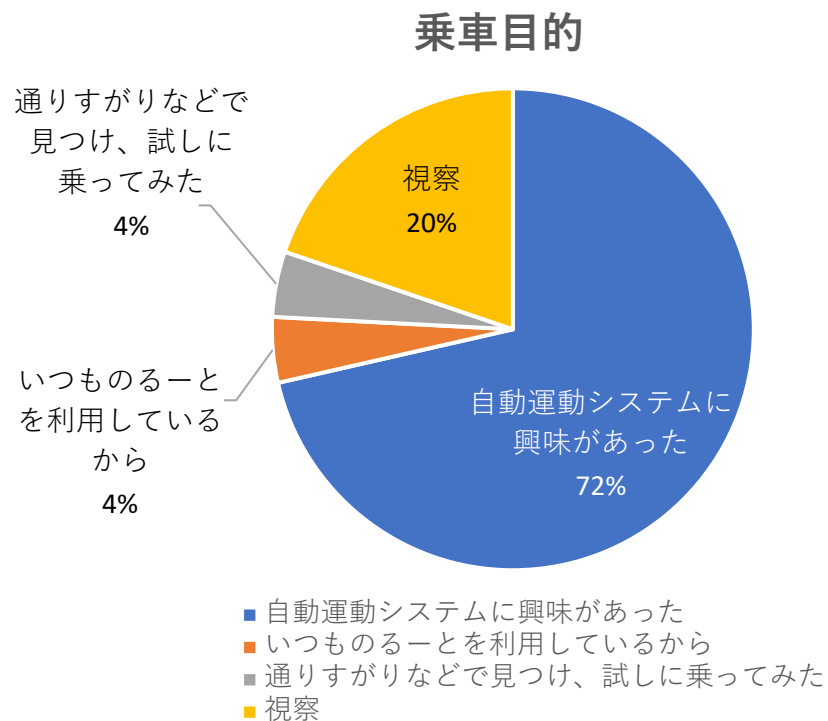


■ 古賀市民 ■ 古賀市外 ■ 福岡県外 ■ 関係者

回答者の年齢層は40代から60代で過半数(74%)を占めている。居住地域としては約半数が古賀市民(50%)、残りの約半数が古賀市外(47%)となっている。このことから地域住民だけではなく、近隣市町の住民の関心の高さも伺える。

自動運転バスに乗車した理由

回答者数:91人

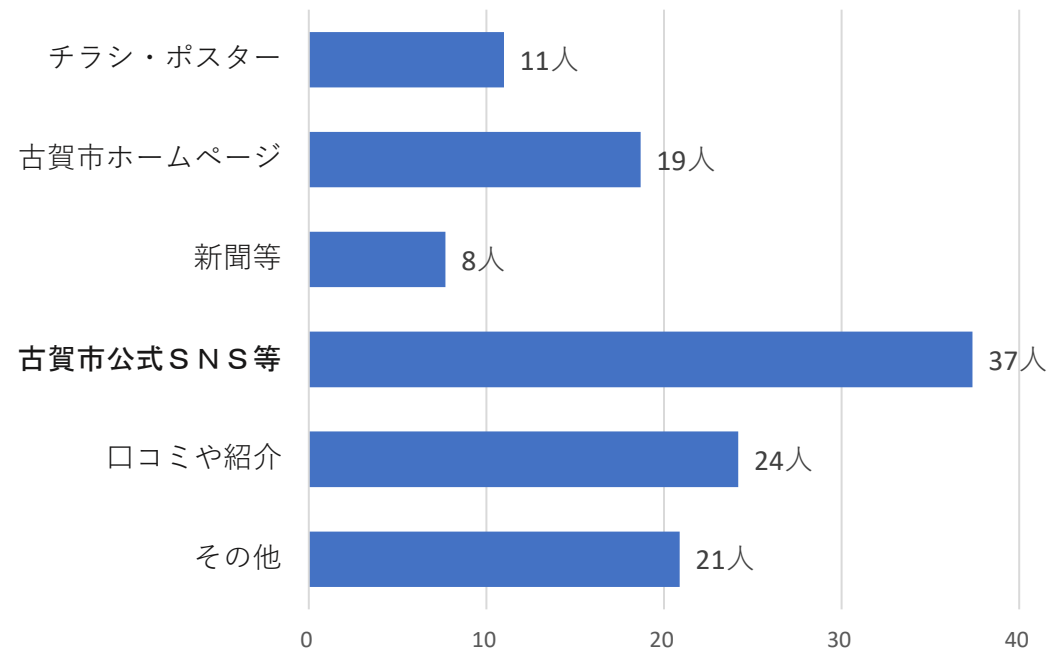


乗車目的については、「自動運転システムに興味があった」が72%と圧倒的に多いことから、自動運転システムへの関心に高いことが伺える。

今回の実証運行を何で知ったか【複数回答可】

回答者数:91人

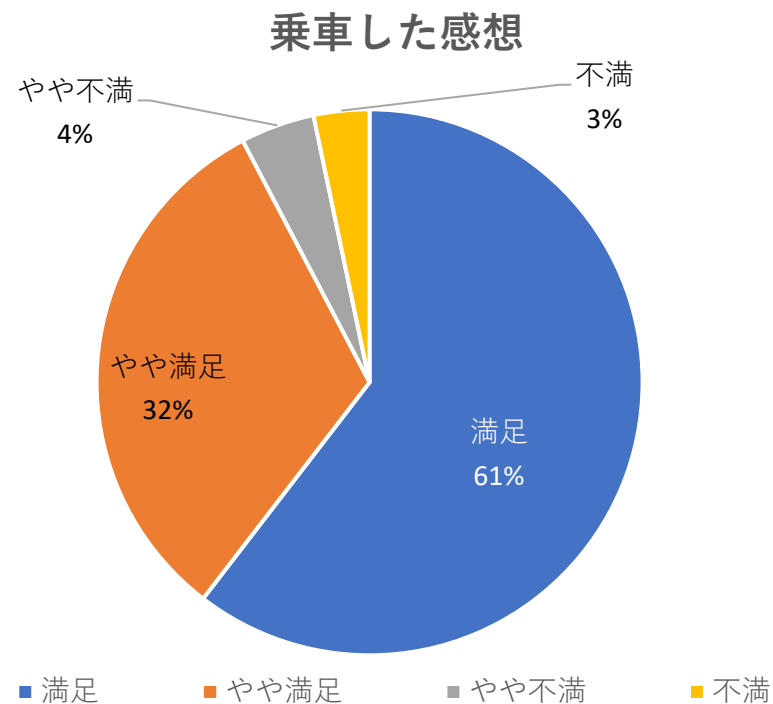
どのように実証運行を知ったのか



どのように実証運行を知ったかについては、「古賀市公式SNS等（37人）」上位となっている。また、「口コミや紹介（24人）」も多いため、行政による積極的な広報活動が試乗者の確保に寄与したと考えられる。しかし、「チラシ・ポスター（11人）」、「新聞等（9人）」の紙媒体が低いことも伺える。

自動運転車両に乗った感想

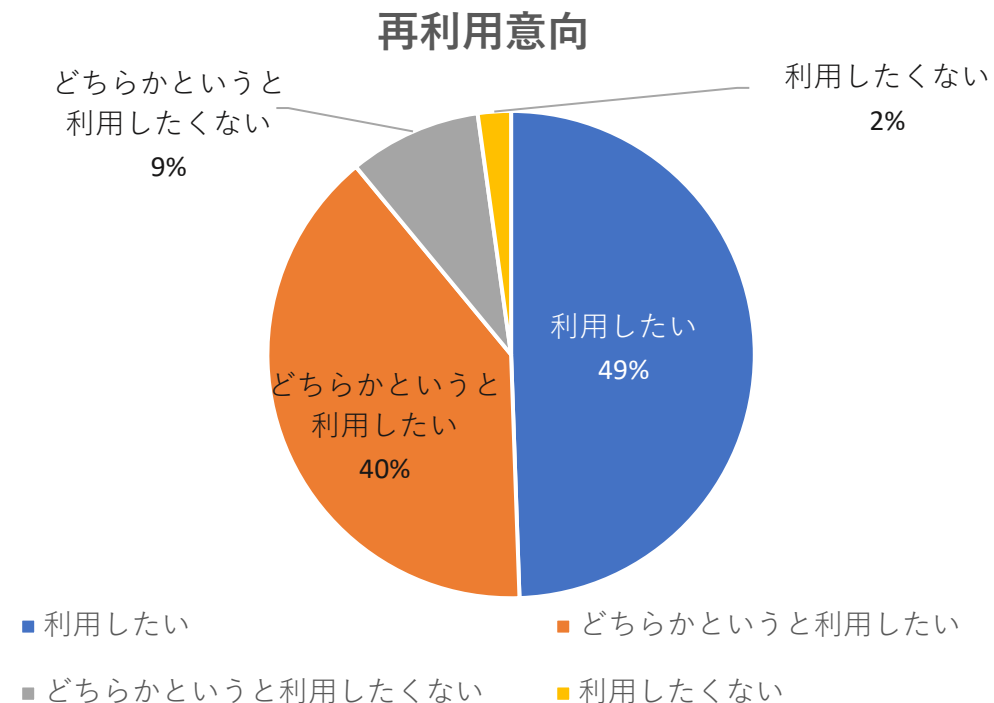
回答者数:91人



乗車した感想は「満足(61%)」と「やや満足(32%)」を合わせると93%に達し、概ね良好な評価を得ている。一方、「やや不満(4%)」と「不満(3%)」と合わせると7%となっている。

自動運転バス車両を再度利用したいか

回答者数:91人

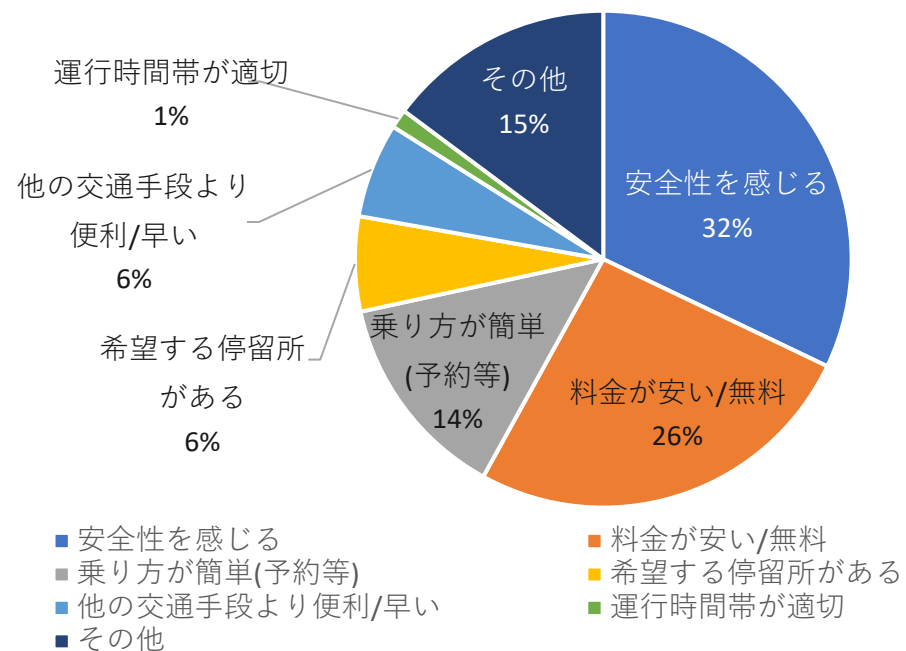


「利用したい」との回答は89%（「利用したい(49%)」と「どちらかという利用したい(40%)」の合計）となっている。一方、「利用したくない」との回答は11%（「どちらかという利用したくない(9%)」と「利用したくない(2%)」の合計）となっている。

再度の利用を希望する理由

回答者数:82人

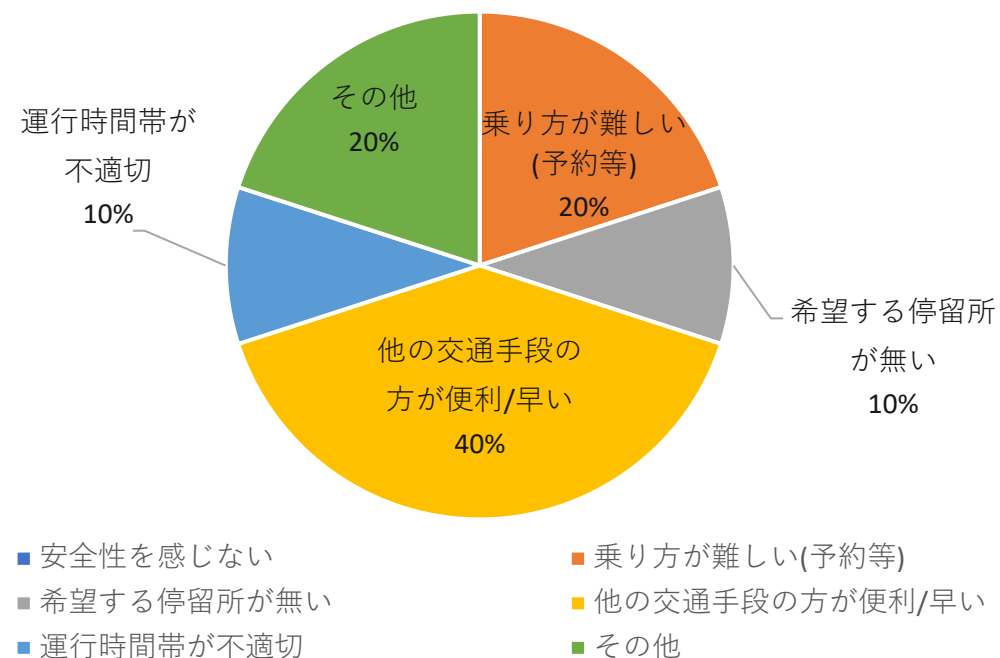
再利用意向：利用を希望する理由



再度の利用を希望しない理由

回答者数:10人

再利用意向：利用を希望しない理由

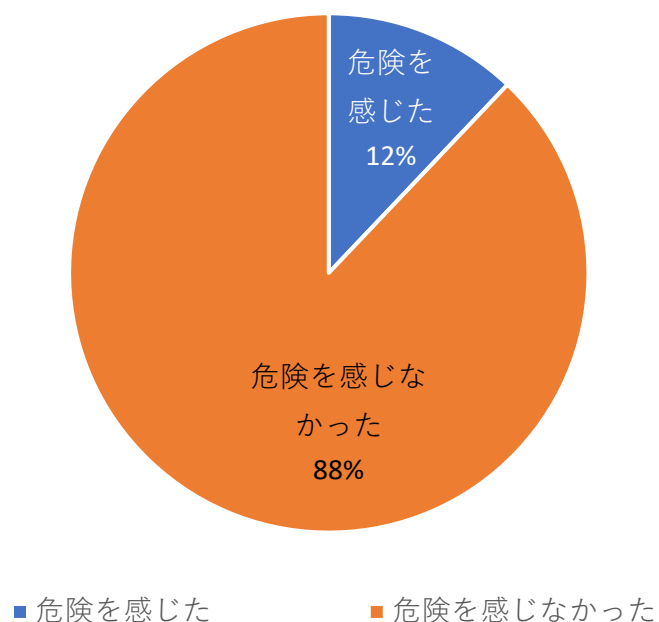


利用を希望する理由としては「安全性を感じる」が32%で最も多く、次いで「料金が安い/無料」が26%となっている。一方、利用したくない理由として「他の交通手段の方が便利/早い」が40%と最も多くなっている。

普通の車両と比較して、乗車中に危険を感じる場面の有無

回答者数:91人

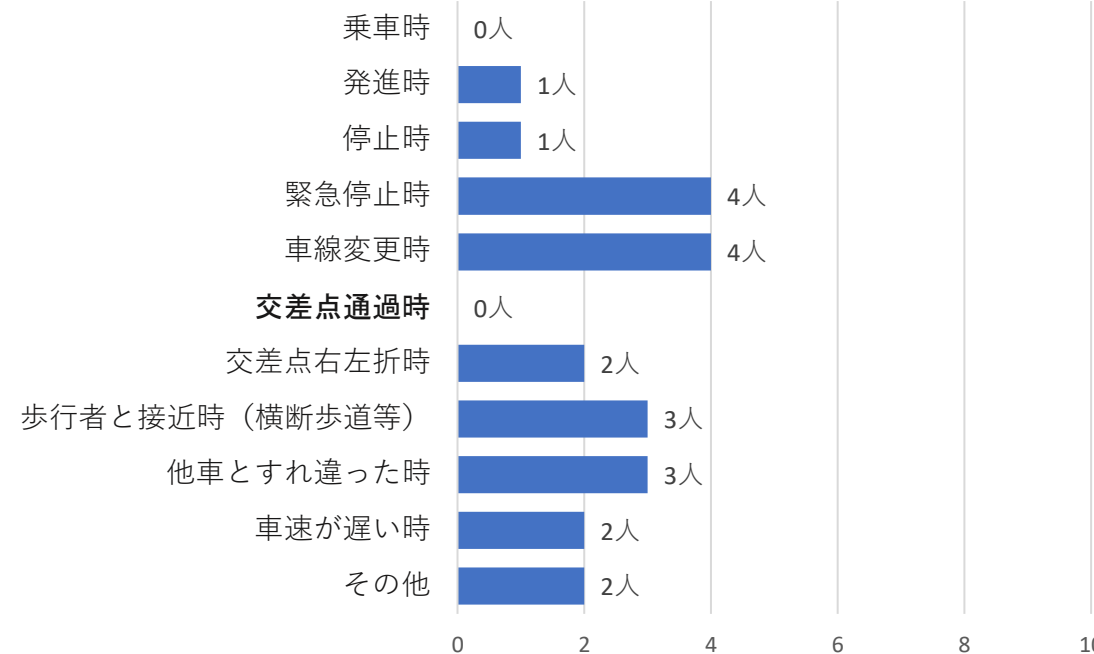
危険と感じる場面の有無



危険を感じた場面【複数回答可】

回答者数:11人

危険を感じた場面

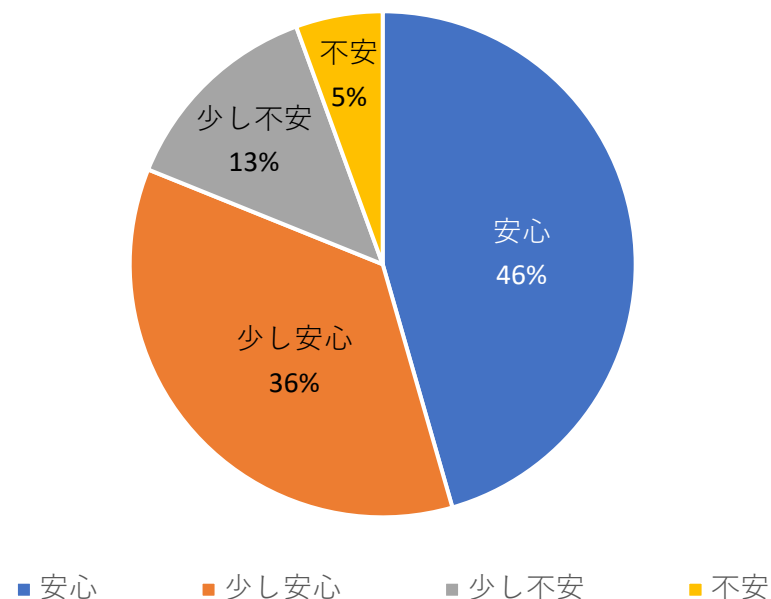


危険と感じる場面の有無については、「危険を感じなかった」が88%となっており、約9割が危険を感じるような予兆がなかったことが伺える。一方で「危険を感じた」が12%となっており、その理由としては「緊急停止時(4人)」と「車線変更時(4人)」となっており、技術的な部分に不安要素があることが伺える。

自動運転バス車両の走行に対する印象

回答者数:91人

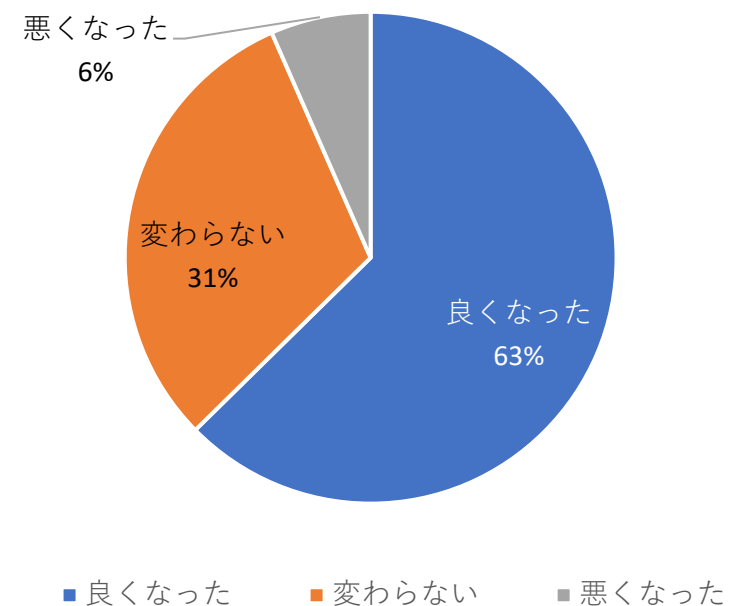
自動運転バス車両の走行に対する印象



乗車前と比べて乗車後の自動運転に対する印象

回答者数:91人

乗車前と比べて乗車後の自動運転に対する印象



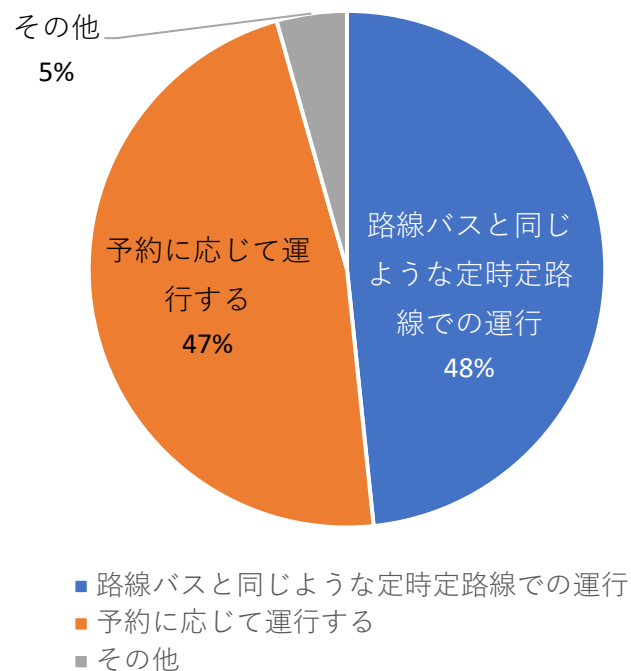
自動運転バス車両の印象については、「安心」が82%（「安心(46%)と「少し安心(36%)」の合計）となっており、約8割が好印象を持っていることが伺える。一方、「不安」が18%（「少し不安(13%)と「不安(5%)」）となっている。

乗車後の印象については、「良くなった」が63%となっている。

実装された場合、どのような運行形式が望ましいか

回答者数:91人

今後実装された場合の運行形式

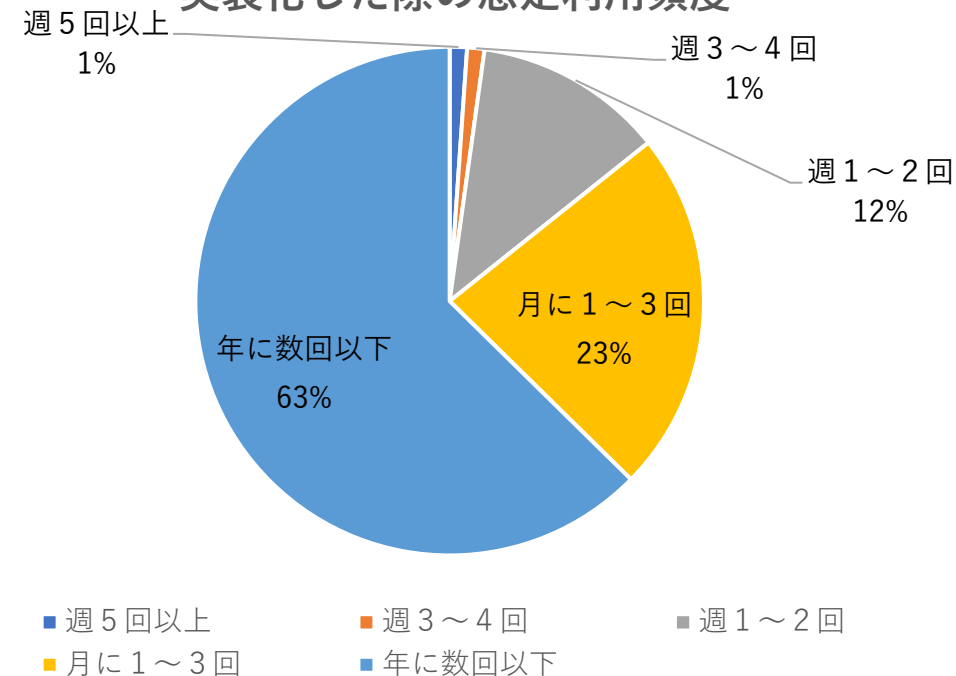


今後実装された場合の運行形式については、「路線バスと同じような定時定路線での運行」が48%、「予約に応じて運行する」が47%となっている。

実装化した際の想定利用頻度

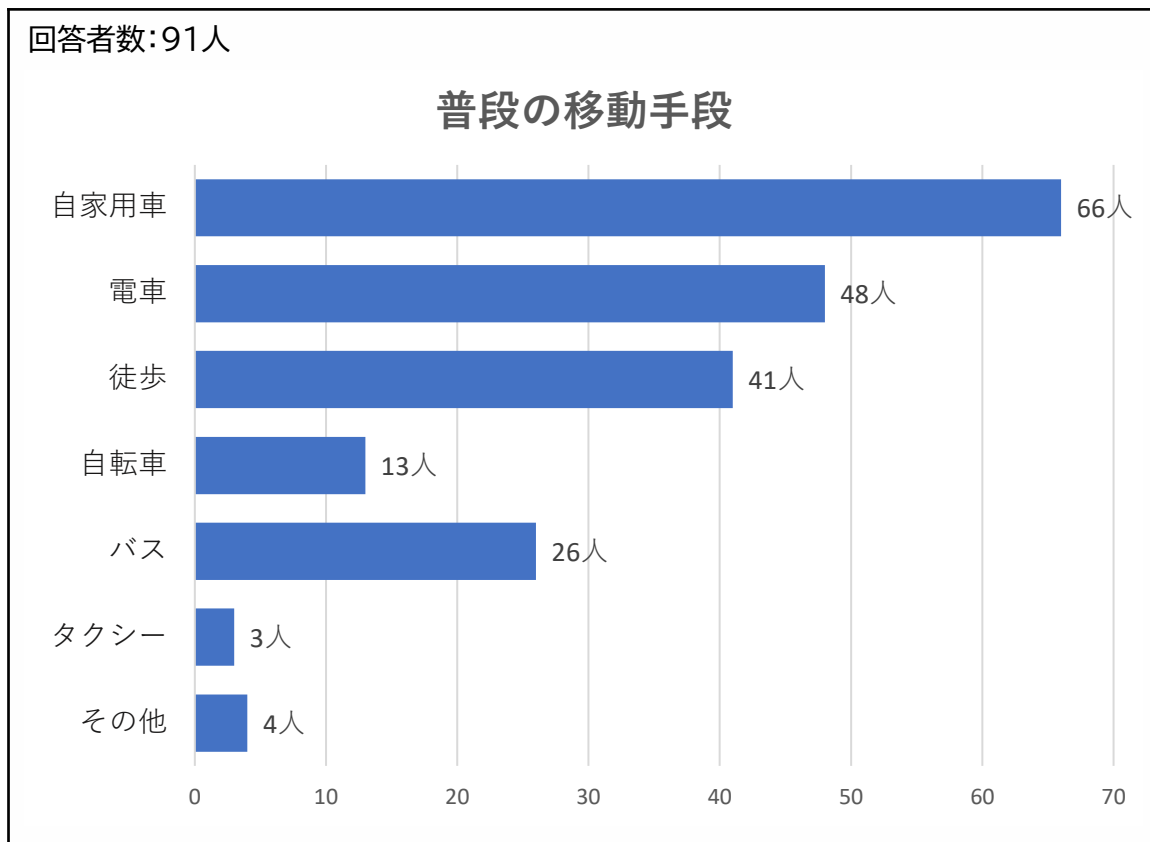
回答者数:91人

実装化した際の想定利用頻度

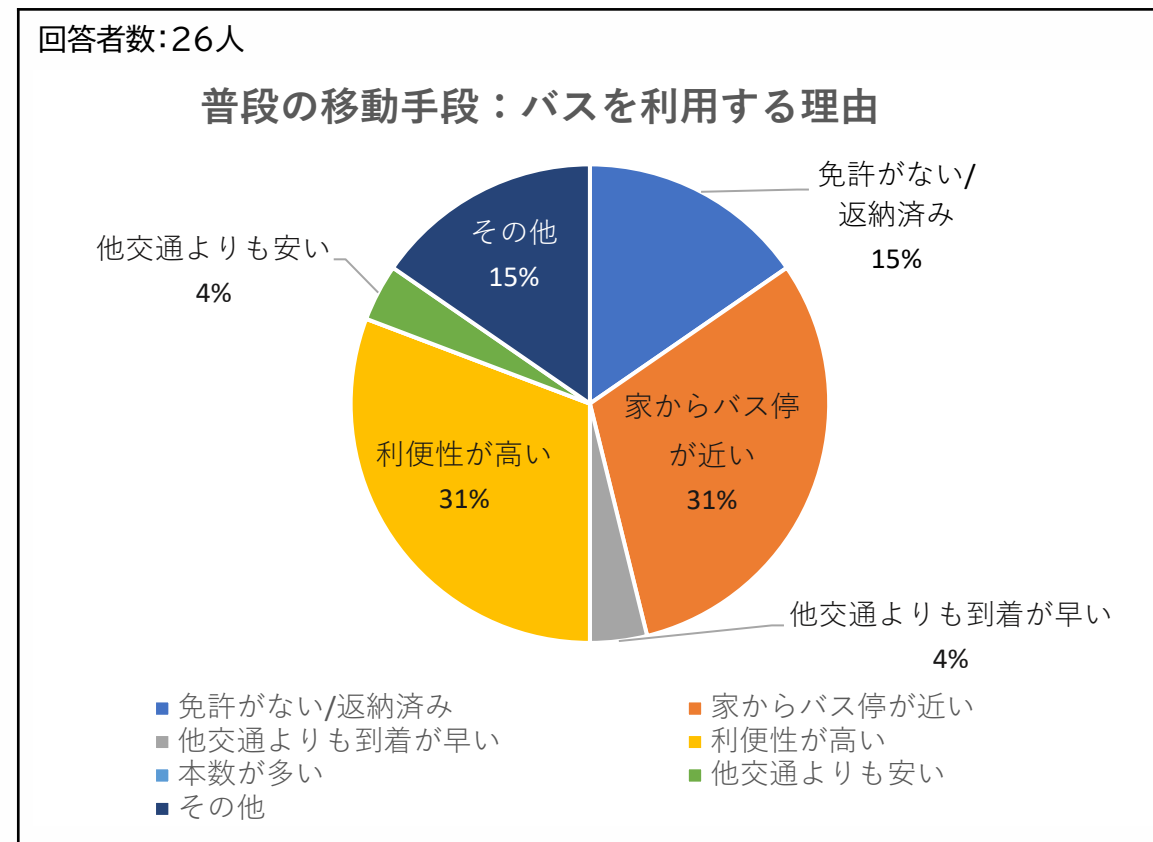


実装化した際の想定利用頻度については、「年に数回以下」が63%と最も多く、次いで「月に1～3回」が23%となっている。

普段の移動手段【複数回答可】

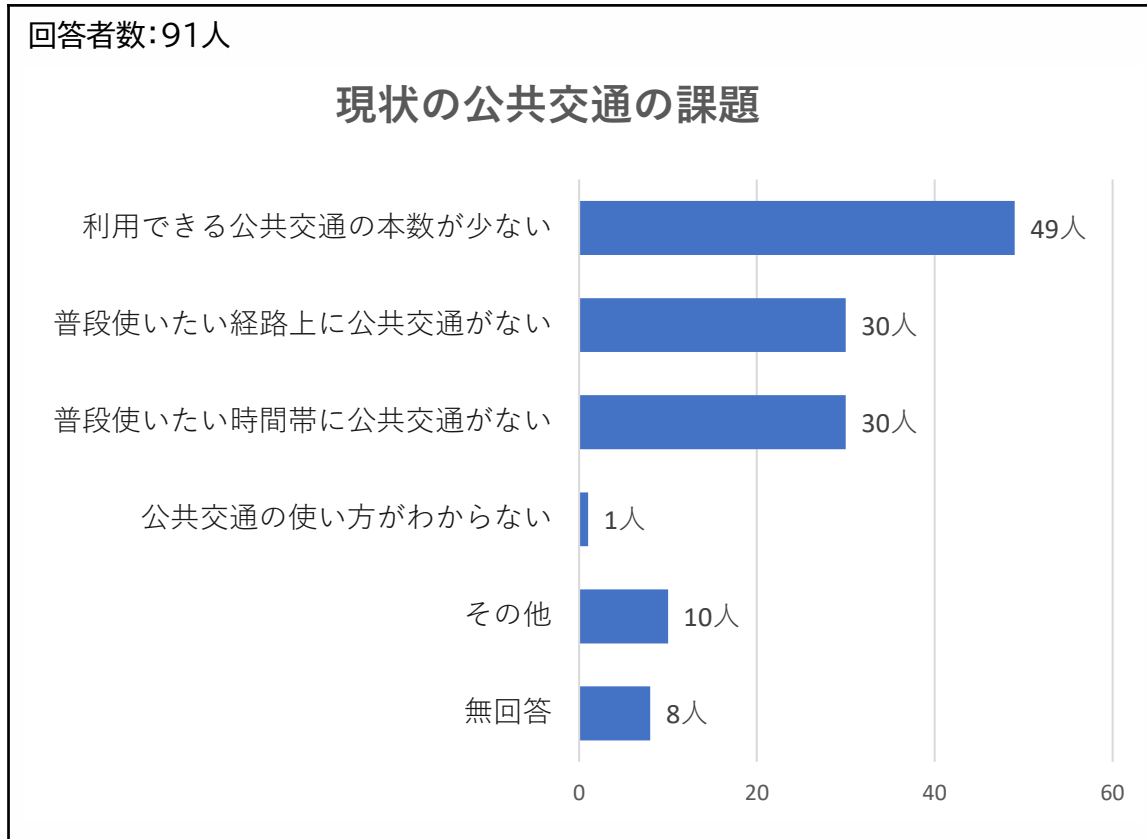


左記の質問で「バス」を選択された方の理由



普段の移動手段については、「自家用車」が66人と過半数を占めている。公共交通では、「電車」が48人と最も多く、次いで「バス」が26人となっている。普段の移動手段でバスを利用する理由としては、「家からバス停が近い」と「利便性が高い」がいずれも31%と横並びの結果となっている。

現状の公共交通の課題【複数回答可】



現状の公共交通の課題としては、「利用できる公共交通の本数が少ない」が49人となっており、次いで「普段使いたい経路上に公共交通がない」と「普段使いたい時間帯に公共交通がない」が同数で30人となっている。

自由意見のカテゴリ別件数

カテゴリー	定義	件数
技術性	システム・車両の性能	12件
安全性	物理・心理的リスク	16件
利便性	ユーザーの使い勝手	18件
社会性	社会への影響・調和	15件
期待性	将来への希望・変化	20件

カテゴリー別 回答者の意見

技術性（システム・車両の性能）

花鶴丘団地からししが駅に向かう国道3号線の車線変更について、今回は手動運転でしたが、社会実験中に自動運転を試すほうがよいと感じました。

バス停への停車や発進については、比較的スムーズで、速度も30kmを超えて出ていたが、ストレスはほとんどありませんでした。

自動運転での走行区間が短く、人の手を介入する必要が複数あったため、運転手不足の抜本的な解決にはまだまだ技術的な課題があると感じた。

何かイレギュラー対応の際は手動（運転手作業）となるため、自動運転とは言い切れないと思いますが、これから改善されていくと思いますので、楽しみにしています。

機能やコストなど、実用化までに課題が多かったと感じましたが、現時点でここまでのシステムが仕上がっていると知って驚きました。使う人間の方がアップデートを急がなければならないと思う。

やはり、どうしても人間が介入する場面が多く、特にAIオンデマンド（区域運行）で細街路を自動で走行するのは、まだまだ難しいなと思いました。

加速や減速がスムーズで、走行音も静かで乗り心地が良かったです。

花鶴丘団地バス停から国道3号線に合流する時、狭い道の左折、急な歩行者がいた場合など自動から手動運転に切り替えなければならない場面が多々あり、通常に運転するよりも運転手さんの負担が多いように感じました。

自動運転バスは、ちょうど良いサイズで乗り心地も良かったです

現行の「のるーと」より「自動運転のるーと」の方が、目的地の到着時間の遅延の差が大きかったです。

これまでも他地域で自動運転バスの実証運行を利用する機会 was ありましたが、今回の古賀市の自動運転実験では国道3号線のバイパスを自動走行することで、一層のレベルアップを実感しました。あとは自動運転速度を向上して右折手前の場面でも自動運転できれば完全自動運転により一層近づくのではないかと思います。

実証実験では運転手さんが乗っていて、車線変更時や国道3号線走行時はほぼ手動運転だったので、自動運転で走行する意義が薄いように感じました。

安全性(物理・心理的リスク)
レベル4の移行に向けて、実際にどんな課題があるのかを把握することも必要だと思います。
今回、自動運転バスに試乗し、大変勉強になった。レベル4の運行実現に向けて、多くの課題等があるかと思います。やはり交通量の多い、国道3号線への実証実験を重ねて貰いたいと思います。
自動運転には不安なイメージがあったが、実際に乗車してみるとカメラ、センサー等の情報収集がすごくて、人間の視覚情報より安全なのではないかと思いました。
試験運転でデータを取るのには良いが、まだ運行するには早いと思います。
自動運転（運行）は、安全性の面では未だ道半ばと思っています。狭い道、鋭角な右左折、突発的な危険性等、人的介入が必須と思います。
現状では、国道3号線等交通量が多いルートを除く安全性を確保できるルートであればお勧めします。
危険性の少ない道路に限定して運行していくのが良いと思います。
試乗前は自動運転バスというと、どうしても安全性や緊急時の対応などに不安な印象でしたが、自動運転の際も乗り心地も良く安心出来ました。特に今回は運転手さんもみえたので何の心配もありませんでした。
乗り心地やブレーキの挙動など安心して乗れました。国道3号線においても1番左車線であれば、35kmでも不安がなかったです。信号機と連携できれば、右折時もっと安心できるのではと思いました。
今日、乗車した感想はまだ完全な自動運転は厳しいのではと思いました。急な他車の割り込みや人の急な道路の横断等に対する対策が急務だと思いますので今以上に安全・安心に乗車出来る技術開発を期待します。
国道3号線の自動運転に課題がありそうだと思います。ルートの精査が必要になるのかもしれませんが。
自動運転の実証ということで、非常に安全性に配慮して実施されていると感じました。
普通のバスと変わらない乗り心地でした。
運転手さんが乗っていたので安心だった。まだまだ、自動運転は難しそうだ。
普段、車を運転するのですが、停止線手前で止まることが重要であり、路肩に停車することが運行の妨げになることが分かって、自分の運転を見直そうと思いました。
安全性が一番課題ではないか。他県では実証実験で人身事故が発生しているし、イレギュラーな場面にいかに対応できるかが大事ではないか。

利便性(ユーザーの使い勝手)

1日を通じて、最も交通量の少ない時間帯を選んで実施するなどの工夫が必要と感じました。

是非、福岡東医療センター、千鳥、舞の里方面にもルートを拡大して欲しいです。

期待しています。料金が安くなると嬉しいです。

古賀の道路事情からしてフルサイズのバスは無理では。マイクロバスで検討すべきだと思う。

デマンドを目指していると聞いているが、自動運転の技術とデマンド運行の連動までかなりの時間を要するのように感じられました。

自動運転ではなかったのも、人員削減とはなっていなかったと思う。今後自動バス運行を実施するより今の「のるーと古賀(通常)」や、古賀バス、西鉄バスの本数や、ルート拡充をした方がいいと思う。

運転手数に依存せずオンデマンド運行できれば運行エリアや便数が増やせて便利。

先日の「菜の花まつり」の時に路線バスが無く、行きたくても行けない方が複数みえた。通常の運行だけでなく、イベント時に臨時運行していただきたい。

ししぶ駅⇄古賀駅は電車があるので、市民の皆さんが必要とされる箇所を回る「巡回バス」だと（新宮町のバスのような）利用も増えるのでは？今ある「コガバス」も薬王寺まで行くルートがあればなと思います。

少しでも、より多くの利用者が見込まれる各駅⇄福岡東医療センター、病院等へのルートで実証運行を行った方がより多くの方の乗車を得られ、アンケートへの回答も多くなるのではないかと思います。

バリアフリーが身障者には良いと思いました。

母親が利用を希望しています。しかし、オンデマンド式は予約が出来ない・面倒との事なので、定時運行の乗合バスを希望しています。

料金を安くして欲しい。新宮町は100円なので乗りやすい。町民では無いが、よく使う。

普段「のるーと」を便利な交通手段として利用しています。今回の定時走行した”ししぶ駅～古賀駅”ルートも私にとっては利用しやすいルートで通勤時間帯に走行してくれれば日常的に利用すると思います。公共交通を廃れさせないよう、色々と手を尽くしてくださる古賀市に感謝いたします。

価格が安ければ、利用しやすいと思います。ルミエールなどの商業施設にバス停があると便利です。高齢者が1番利用したいのは、商業施設や病院だと思います。エリア外でも、200円くらいになると利用者も増加するのではと思います。

コストと速度が課題と考えます。

予約システムが「のるーと古賀」のシステムに包含されていましたが、完全オンデマンド時間不定の予約システムの中に定時定路線型の自動運転バスの予約システムが一緒になっているのでわかりにくい印象を受けました。この点は改善を希望します。

千鳥駅～古賀駅路線を設定してほしいです

社会性(社会への影響・調和)

自動運転に凄く興味があり、とても貴重な体験ができました。今後、数多くの課題があるかと思いますが、行政と民間そして国民も一緒になって改善していけたらいいなと感じました。

周知や実証実験を多く実施していただきたいです。

自動運転とフルデマンド、電動車の親和性が高いのは充分理解出来るが、それ相応の走行環境の整備と実際の利用者への運賃転嫁、自治体の費用持ち出し、事故発生時の法的整備等、それらを考えるとレベル4でさえ、まだまだ先なような気がする。

自動運転導入の費用は莫大だと思います。私の住む新宮町は定時運行のコミュニティバスが充実していますが、乗客がいない場面も多く見かけます。

「市民の利便性を高める」を目的とするならば、どこからどこに行きたい人が多いのか、時間帯はどうなのか、（月曜に公民館からサンリブに行く便、子育て支援センターに行く便など運行ダイヤを設けるのか）オンデマンドとするならタクシーとの違いはあるのか、など検討していかなければならないと思います。

今現在でも、「のるーと」アプリを高齢者の方たちは設定できないと言われているのに、利用者が増えるとは思えない。再度ご検討よろしくお願ひします。

実証運行の『市民への周知』が未だ足りないと思います。西鉄バスのバス停にチラシを貼るとか、古賀タクシー＆花鶴タクシーの車内にチラシを掲示するなど、利用が想定される方にピンポイントに近いカタチで、より多くアプローチできたのではないのでしょうか。

国道3号線を通るルート設定や、通常の『のるーと』との共通区間があることなど、様々な状況が影響したと思いますが、ししぶ駅⇄古賀駅間で、どの乗降場所も駅から『さほど遠くない』所にあるので、実証運行に乗車するのは、私のように『自動運転』に興味がある人等に限られ、より多くの方の乗車を得られず、アンケートへの回答も少なくなってしまうと思います。

頂いたパンフレットで古賀市の背景や目的を読ませていただき、必要性を感じました。

導入に至るまでには、まだまだ課題もあると思います。自動運転の必要性を皆さんに知ってもらうためにも試乗の機会を増やすと良いと思いました。（例えば、予約だけでなく、シニアクラブや婦人部などに体験してもらうなど）

公共交通の問題の解決手段として自動運転は絶対に欠かせないと思います。

バスの運営は、抜本的ソリューションもなく、これはきつそう。

今回レベル2での実証運行でしたが、将来の公共交通維持確保に向けては、自動運転レベル4以上でのオンデマンドバス・タクシーなどの実現が望まれます。なお、民間企業での継続的な自走が難しいことが想定され、自治体（古賀市）としても一定の関与が必要なのではと考えます。

人口が減っていくので必要なことなのでうまく運行してほしい。

自動運転バス運行の実現には、そういう協力も、必要なのだと、広く市民に伝わればいいと思います。

自動運転に凄く興味があり、とても貴重な体験ができました。今後、数多くの課題があるかと思いますが、行政と民間そして国民も一緒になって改善していけたらいいなと感じました。

期待性(将来への希望・変化)

古賀市のAIオンデマンドバスが全国に先駆けて、レベル4の運行実現することを応援、期待しています。

安全第一設定にしてあるので、このままでは完全な自動運転は難しいと思いましたが、今後はAIも活用していくようですので、将来に期待しています。

完全自動運転へは、他の車の駐停車等課題は多いと思いますがとても期待が持てるものだと感じました。

今、公共交通が少ないところに是非導入してほしいです。

古賀市で自動運転の先進的な取組をされたことを嬉しく思います。持続可能な公共交通の実現に向けて、今後も色々な取組に期待しています。

2、3年後に古賀市で自動運転バスが運行し、全国から注目されることを楽しみにしています。

将来、自動運転に期待しています。

どんどん進化してほしい。

可能性大。必ず実装し、広げていきましょう。

今回、試乗運転に添乗されている職員さんがいろいろ説明して下さったことで、自動運転バスの印象がかなり変わりました。

期待しています。

良いことだと思いますので、是非課題を改善して運行して欲しい。

まずは実証運行を実現できたことが素晴らしいと思います。まだ課題はいくつもあると思いますが、将来の実装に向けての取り組みを積極的に進めていただきたいと思います。

定時運行バスは郊外では厳しいと思うのでオンデマンドバスが広まって欲しい。EV普及も希望します。

自動運転の技術を上げて、無人運転の実現をしてほしいです。

自動運転へのイメージを大きく変える良い大変になりました。とても勉強になりました。

今後も、完全な自動運転の実現に向け、一歩ずつ進歩していくことを期待しますし、応援していきたいと思っています。

諸々課題等があるのを素人ながら感じましたが、それ以上に実用化するために尽力しているということを感じました。難しい部分も多いとは思いますが期待もしています。

これからの超高齢化社会・労働力不足には、必要な乗り物であるので、是非実用化してほしいと思います。

古賀駅からイオンモール福津などにも路線が伸びると乗る機会が増えそうです。期待しています。

