

### 3. 試乗モニターアンケート結果

#### (1) 回収状況

公募により募集した一般モニター75名のほか、地元から選出した地元モニター51名、招待を中心とした特別モニター40名から回答を得た。

なお、地元モニターは高森町及び南阿蘇村の議会、商工会、婦人会、老人会、区長会等の代表者のほか、一般公募及び小中学生を対象としている。

			一般	地元	特別	計
3月20日	第1便	観光	0	0	0	0
	第2便	観光	10	0	3	13
	第3便	地元	0	6	5	11
	第4便	地元	0	12	5	17
3月21日	第1便	観光	6	0	7	13
	第2便	観光	9	1	7	17
	第3便	観光	18	0	0	18
	第4便	地元	2	14	1	17
3月22日	第1便	観光	12	0	0	12
	第2便	観光	9	0	7	16
	第3便	観光	9	0	5	14
	第4便	地元	0	18	0	18
合計			75	51	40	166

観光ルート	103
地元ルート	63
計	166

また、高森駅にて DMV の見学者に対してアンケートの協力を求めたところ、19件の協力が得られた。

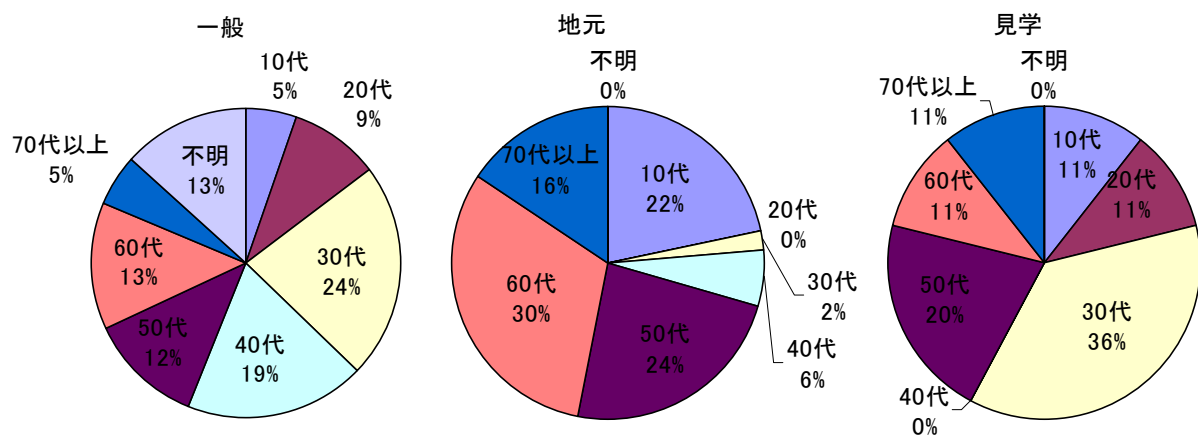
(2) 個人属性

① 性別

	一般	地元	特別	見学
男	40	35	/	13
女	25	14		6
不明	10	2		0
計	75	51	40	19

② 年齢層

	一般	地元	特別	見学
10代	4	11	/	2
20代	7	0		2
30代	17	1		7
40代	14	3		0
50代	9	12		4
60代	10	16		2
70代以上	4	8		2
不明	10	0		0
計	75	51		40

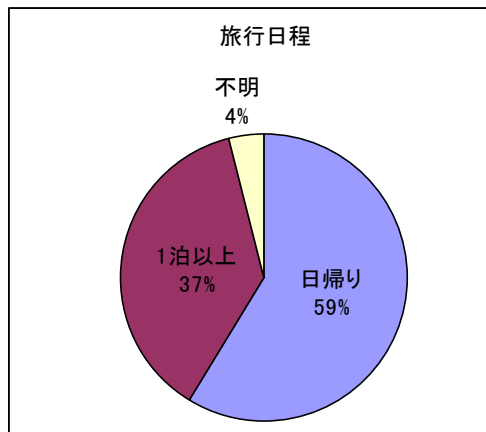


### (3) 現地へのアクセス

#### ① 旅行日程

一般モニターについては、DMV 試乗に係る旅行日程について尋ねたところ、約 4 割のモニターが宿泊を伴う日程で南阿蘇を訪れている。なお、このうち阿蘇地域に宿泊したのは全体の約 2 割である。

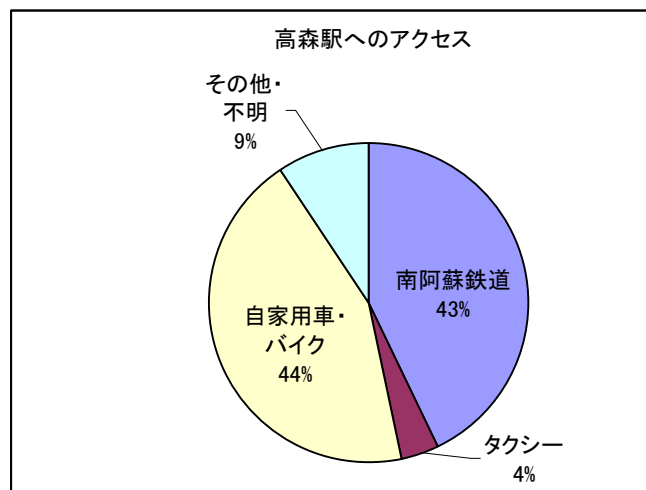
日帰り	44
1泊以上	28
うち阿蘇地域への宿泊	(13)
不明	3
計	75



#### ② 現地へのアクセス

また、高森駅までのアクセスについて尋ねたところ、一般モニターに対しては事前の応募条件として公共交通でのアクセスを依頼していたところではあるが、南阿蘇鉄道の利用は約 4 割に留まる結果となった。現地での移動手段確保あるいは出発地からのアクセスの容易さによる選択がなされたものと考えられる。

南阿蘇鉄道	32
タクシー	3
自家用車・バイク	33
その他・不明	7
合計	75



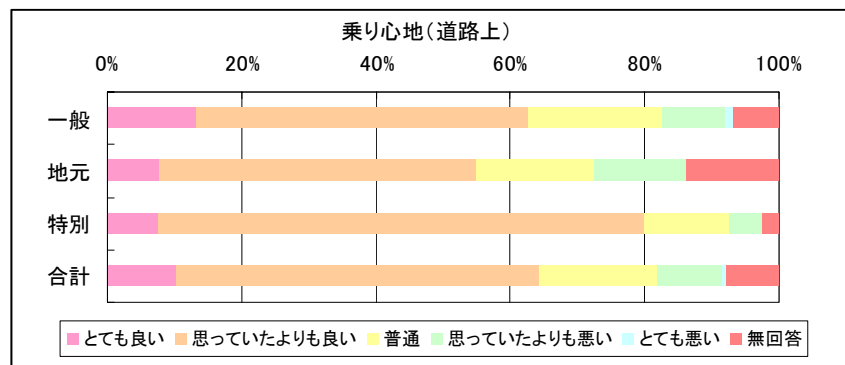
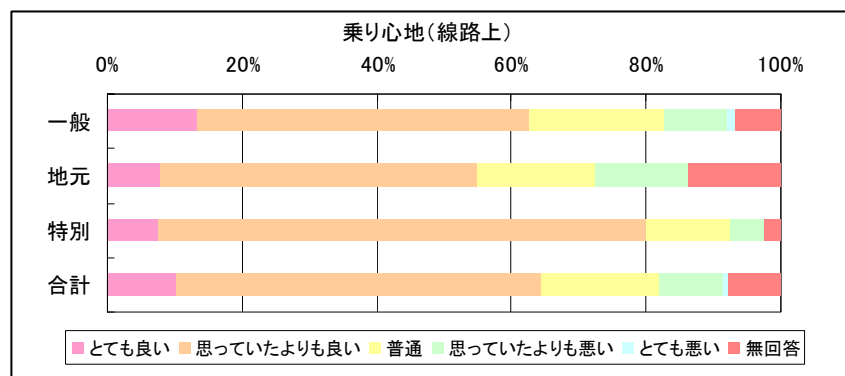
#### (4) DMVの感想

##### ○ 乗り心地

DMVの乗り心地に関しては、線路・道路上ともに7割以上が「普通」より良いとしており、概ね高評価を得ている。また、なかでも線路上での乗り心地についてはほぼ5割以上が「思っていたよりも良い」と好意的に捉えられている。

なお、自由意見では、線路上でのジョイントの揺れや車内の狭さ、排気ガスのおいに関する意見が複数見られた。

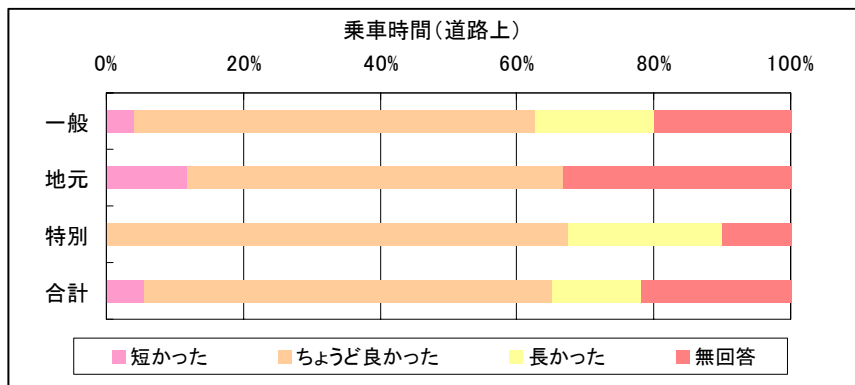
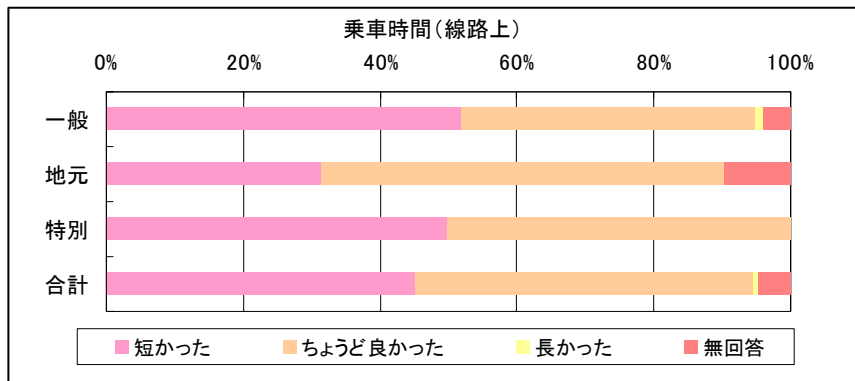
乗り心地		一般	地元	特別	合計
線路上	とても良い	10 (13.3%)	4 (7.8%)	3 (7.5%)	17 (10.2%)
	思っていたよりも良い	37 (49.3%)	24 (47.1%)	29 (72.5%)	90 (54.2%)
	普通	15 (20.0%)	9 (17.6%)	5 (12.5%)	29 (17.5%)
	思っていたよりも悪い	7 (9.3%)	7 (13.7%)	2 (5.0%)	16 (9.6%)
	とても悪い	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.6%)
	無回答	5 (6.7%)	7 (13.7%)	1 (2.5%)	13 (7.8%)
	計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	166 (100.0%)
道路上	とても良い	13 (17.3%)	13 (25.5%)	4 (10.0%)	30 (18.1%)
	思っていたよりも良い	26 (34.7%)	14 (27.5%)	9 (22.5%)	49 (29.5%)
	普通	17 (22.7%)	8 (15.7%)	21 (52.5%)	46 (27.7%)
	思っていたよりも悪い	8 (10.7%)	0 (0.0%)	2 (5.0%)	10 (6.0%)
	とても悪い	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	無回答	11 (14.7%)	16 (31.4%)	4 (10.0%)	31 (18.7%)
	計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	166 (100.0%)



## ○ 乗車時間

実証実験の試乗ルートに関して、一般及び特別モニターの約5割が15分間の線路上の乗車時間が短いと感じており、DMVの特徴である線路上の体験に興味を持たれていたことが窺え、今後DMVを観光資源として活用する際のルート設定の参考として捉える必要がある。

乗車時間		一般	地元	特別	合計
線路上	短かった	39 (52.0%)	16 (31.4%)	20 (50.0%)	75 (45.2%)
	ちょうど良かった	32 (42.7%)	30 (58.8%)	20 (50.0%)	82 (49.4%)
	長かった	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.6%)
	無回答	3 (4.0%)	5 (9.8%)	0 (0.0%)	8 (4.8%)
	計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	166 (100.0%)
道路上	短かった	3 (4.0%)	6 (11.8%)	0 (0.0%)	9 (5.4%)
	ちょうど良かった	44 (58.7%)	28 (54.9%)	27 (67.5%)	99 (59.6%)
	長かった	13 (17.3%)	0 (0.0%)	9 (22.5%)	22 (13.3%)
	無回答	15 (20.0%)	17 (33.3%)	4 (10.0%)	36 (21.7%)
	計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	166 (100.0%)

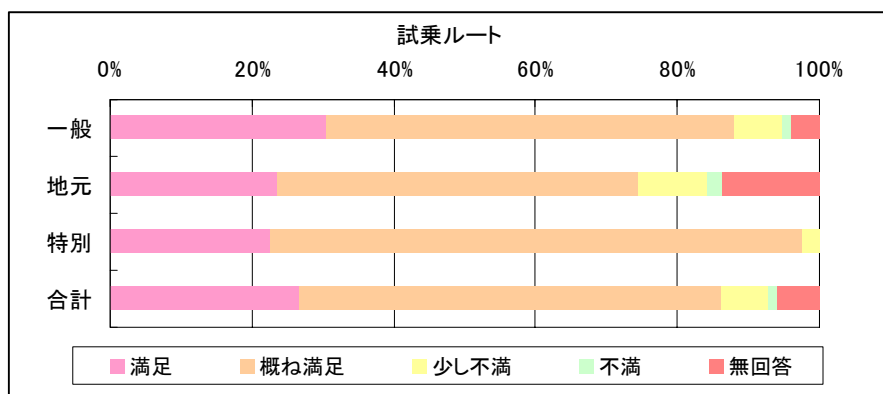


## ○ 試乗ルート

試乗ルートに対しては、いずれも約 75%以上が好意的に捉えており、観光周遊ルート及び地域周回ルートいずれも概ね好評であったと考えられる。

なお、不満を感じられた意見のなかでは、観光時間の設定や、線路脱出後に経由する道路の魅力（景色など）についての意見があった。

試乗ルート	一般	地元	特別	合計
満足	23 (30.7%)	12 (23.5%)	9 (22.5%)	44 (26.5%)
概ね満足	43 (57.3%)	26 (51.0%)	30 (75.0%)	99 (59.6%)
少し不満	5 (6.7%)	5 (9.8%)	1 (2.5%)	11 (6.6%)
不満	1 (1.3%)	1 (2.0%)	0 (0.0%)	2 (1.2%)
無回答	3 (4.0%)	7 (13.7%)	0 (0.0%)	10 (6.0%)
計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	166 (100.0%)



(5) 南阿蘇地域へのDMV導入について

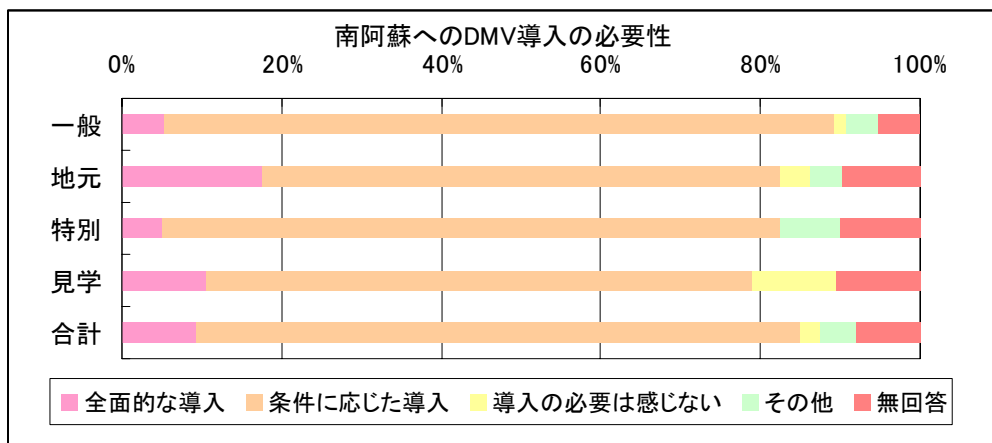
○ 南阿蘇地域へのDMV導入の必要性

南阿蘇地域へのDMV導入について尋ねたところ、「導入の必要性を感じない」と否定的な回答はわずかであった。

いずれのモニターも8割以上がなんらかの形で南阿蘇地域へのDMV導入について関心を示しているが、形態としては当初より全面的な導入を目指すよりも、当面は目的や運行時間帯などの条件に応じた運行から検討していくことが望まれていることが窺える。

また、自由記述ではトロッコ列車などとの連携による観光面からのアプローチを期待する声が見られた。

	一般	地元	特別	見学	合計
全面的な導入	4 (5.3%)	9 (17.6%)	2 (5.0%)	2 (10.5%)	17 (9.2%)
条件に応じた導入	63 (84.0%)	33 (64.7%)	31 (77.5%)	13 (68.4%)	140 (75.7%)
導入の必要は感じない	1 (1.3%)	2 (3.9%)	0 (0.0%)	2 (10.5%)	5 (2.7%)
その他	3 (4.0%)	2 (3.9%)	3 (7.5%)	0 (0.0%)	8 (4.3%)
無回答	4 (5.3%)	5 (9.8%)	4 (10.0%)	2 (10.5%)	15 (8.1%)
計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	19 (100.0%)	185 (100.0%)



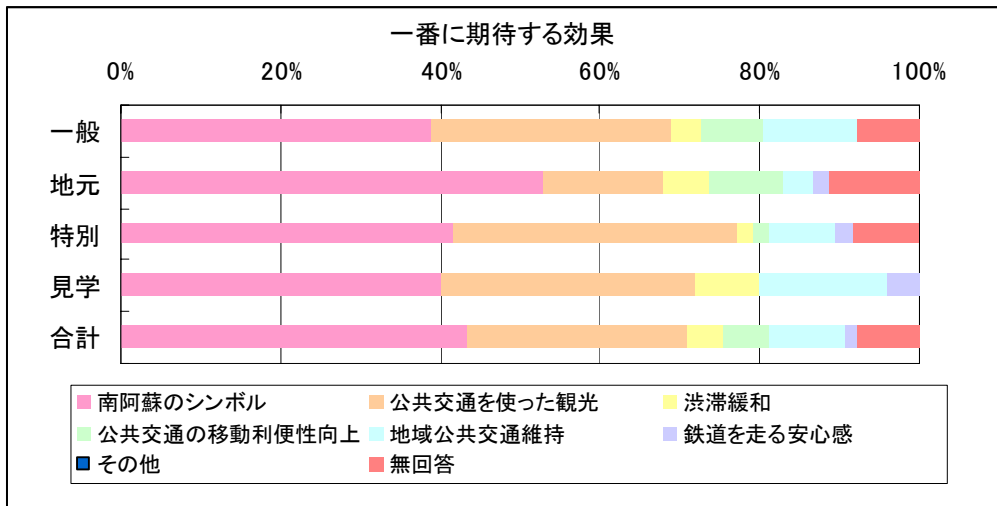
### ○ 南阿蘇地域で期待されるDMV導入の効果

南阿蘇地域で期待されるDMV導入の効果として、いずれのモニターもDMVが南阿蘇のシンボルとなることに期待するという回答が最も多く、現在のトロッコ列車の位置付けに共通するところがあることが窺える。

次いで、観光への活用により利便性向上に期待する意見が多くある一方で、試乗モニターには公共交通の主要な定期利用者層である地元高校生等が含まれなかったこともあり、地域住民にとっての公共交通利便性向上や地域公共交通の維持に期待する評価が表れにくかったものと考えられる。

	一般	地元	特別	見学	合計
DMVが新しい乗り物として南阿蘇のシンボルとなること	30 (39.0%)	28 (52.8%)	20 (41.7%)	10 (40.0%)	88 (43.3%)
公共交通を使った観光がしやすくなること	23 (29.9%)	8 (15.1%)	17 (35.4%)	8 (32.0%)	56 (27.6%)
観光シーズンの渋滞が緩和されること	3 (3.9%)	3 (5.7%)	1 (2.1%)	2 (8.0%)	9 (4.4%)
地域住民にとって公共交通を使った移動がしやすくなること	6 (7.8%)	5 (9.4%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	12 (5.9%)
地域の公共交通維持につながる	9 (11.7%)	2 (3.8%)	4 (8.3%)	4 (16.0%)	19 (9.4%)
鉄道を走る安心感が得られること	0 (0.0%)	1 (1.9%)	1 (2.1%)	1 (4.0%)	3 (1.5%)
その他	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
無回答	6 (7.8%)	6 (11.3%)	4 (8.3%)	0 (0.0%)	16 (7.9%)
計	77 (100.0%)	53 (100.0%)	48 (100.0%)	25 (100.0%)	203 (100.0%)

※重複回答も計上



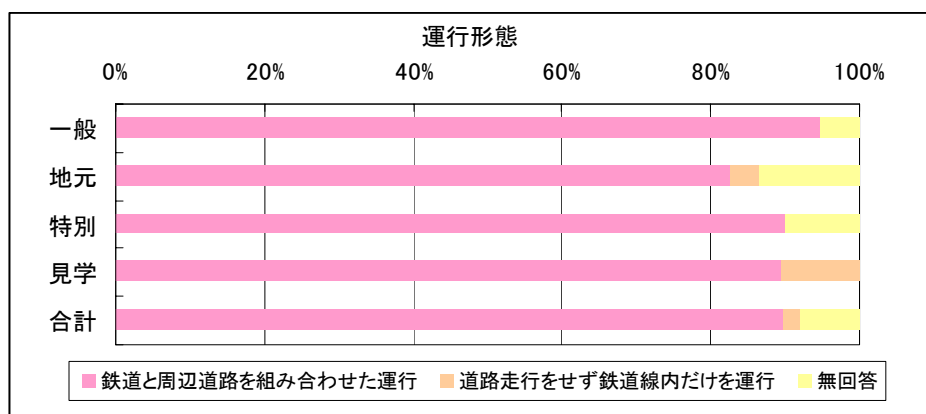


○ DMVの運行形態

DMVの運行形態については、その特徴を活かし、鉄道と周辺道路を組み合わせた運行に期待する意見が大半である。

DMVの活用方法としては、鉄道の経費削減のために鉄道線内だけを運行する手法も考えられるが、利用者の視点からは道路と組み合わせた運行が望まれる。

	一般	地元	特別	見学	合計
鉄道と周辺道路を組み合わせた運行	71 (94.7%)	43 (82.7%)	36 (90.0%)	17 (89.5%)	167 (89.8%)
道路走行をせず鉄道線内だけを運行	0 (0.0%)	2 (3.8%)	0 (0.0%)	2 (10.5%)	4 (2.2%)
無回答	4 (5.3%)	7 (13.5%)	4 (10.0%)	0 (0.0%)	15 (8.1%)
計	75 (100.0%)	52 (100.0%)	40 (100.0%)	19 (100.0%)	186 (100.0%)

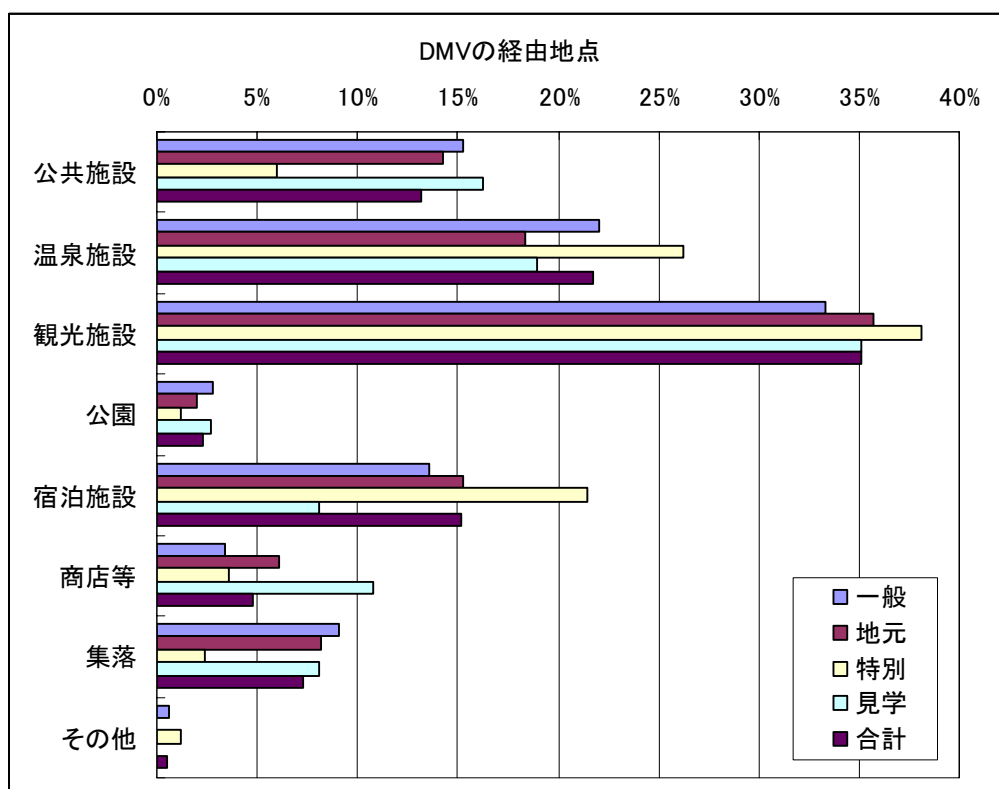


## ○ DMVの経由地点

いずれの種別においても観光施設のニーズは最も多く、温泉施設が続いている。地元モニターの視点からも、公共施設は4位、集落は5位となっており、運行ルートは利用者のニーズを捉えながら検討する必要がある。

	一般	地元	特別	見学	合計
公共施設	27 (15.3%)	14 (14.3%)	5 (6.0%)	6 (16.2%)	52 (13.1%)
温泉施設	39 (22.0%)	18 (18.4%)	22 (26.2%)	7 (18.9%)	86 (21.7%)
観光施設	59 (33.3%)	35 (35.7%)	32 (38.1%)	13 (35.1%)	139 (35.1%)
公園	5 (2.8%)	2 (2.0%)	1 (1.2%)	1 (2.7%)	9 (2.3%)
宿泊施設	24 (13.6%)	15 (15.3%)	18 (21.4%)	3 (8.1%)	60 (15.2%)
商店等	6 (3.4%)	6 (6.1%)	3 (3.6%)	4 (10.8%)	19 (4.8%)
集落	16 (9.0%)	8 (8.2%)	2 (2.4%)	3 (8.1%)	29 (7.3%)
その他	1 (0.6%)	0 (0.0%)	1 (1.2%)	0 (0.0%)	2 (0.5%)
計	177 (100.0%)	98 (100.0%)	84 (100.0%)	37 (100.0%)	396 (100.0%)

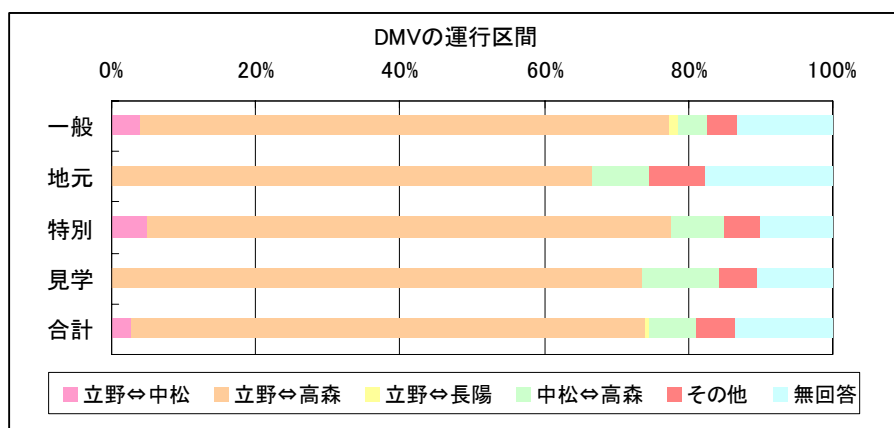
※無回答を除く



○ DMVの鉄道運行区間

DMVの鉄道運行区間については、全線（立野⇄高森間）での運行を期待する意見が回答者の大部分であり、将来的に立野を起終点とすることが利用者の視点からも求められている。

	一般	地元	特別	見学	合計
立野⇄中松	3 (4.0%)	0 (0.0%)	2 (5.0%)	0 (0.0%)	5 (2.7%)
立野⇄高森	55 (73.3%)	34 (66.7%)	29 (72.5%)	14 (73.7%)	132 (71.4%)
立野⇄長陽	1 (1.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.5%)
中松⇄高森	3 (4.0%)	4 (7.8%)	3 (7.5%)	2 (10.5%)	12 (6.5%)
その他	3 (4.0%)	4 (7.8%)	2 (5.0%)	1 (5.3%)	10 (5.4%)
無回答	10 (13.3%)	9 (17.6%)	4 (10.0%)	2 (10.5%)	25 (13.5%)
計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	19 (100.0%)	185 (100.0%)



## ○ 南阿蘇地域以外との連携

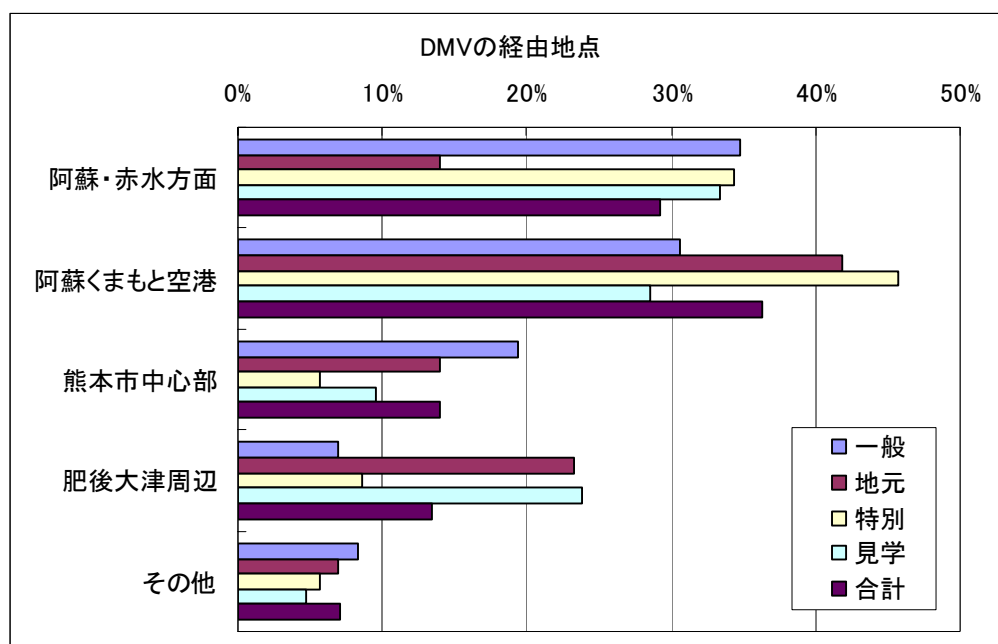
いずれのモニターも阿蘇くまもと空港との連携に期待する意見が比較的多く、特に地元・特別モニターの意向としては、空港と南阿蘇地域の結びつきが強く求められている。また、その他意見として、高千穂方面との連携が合計 10 件挙げられている。

一般・特別モニターからは、空港のほかに阿蘇・赤水方面との連携も比較的多く望まれており、阿蘇一帯を DMV で周遊する活用方策案がニーズに応える方策として考えられる。

また、地元モニターについては、肥後大津周辺との連携を望む意見も一定割合で見られている。

	一般	地元	特別	見学	合計
阿蘇・赤水方面	25 (37.3%)	6 (14.0%)	12 (33.3%)	7 (33.3%)	50 (29.9%)
阿蘇くまもと空港	19 (28.4%)	18 (41.9%)	16 (44.4%)	6 (28.6%)	59 (35.3%)
熊本市中心部	11 (16.4%)	6 (14.0%)	2 (5.6%)	2 (9.5%)	21 (12.6%)
肥後大津周辺	5 (7.5%)	10 (23.3%)	3 (8.3%)	5 (23.8%)	23 (13.8%)
その他	7 (10.4%)	3 (7.0%)	3 (8.3%)	1 (4.8%)	14 (8.4%)
計	67 (100.0%)	43 (100.0%)	36 (100.0%)	21 (100.0%)	167 (100.0%)

※重複回答も計上  
※無回答を除く

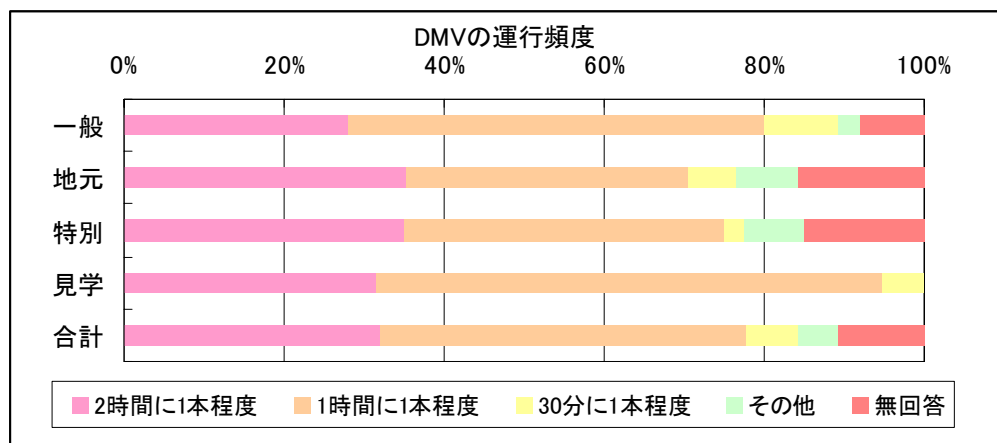


## ○ DMVの運行頻度

利用者の視点からは1時間に1本程度の運行頻度を望む意見が最も多く、次いで2時間に1本程度の運行頻度が望まれている。

現在の南阿蘇鉄道は1時間～2時間毎に運行されており、概ね同様の運行頻度が求められているものと考えられる。

	一般	地元	特別	見学	合計
2時間に1本程度	21 (28.0%)	18 (35.3%)	14 (35.0%)	6 (31.6%)	59 (35.5%)
1時間に1本程度	39 (52.0%)	18 (35.3%)	16 (40.0%)	12 (63.2%)	85 (51.2%)
30分に1本程度	7 (9.3%)	3 (5.9%)	1 (2.5%)	1 (5.3%)	12 (7.2%)
その他	2 (2.7%)	4 (7.8%)	3 (7.5%)	0 (0.0%)	9 (5.4%)
無回答	6 (8.0%)	8 (15.7%)	6 (15.0%)	0 (0.0%)	20 (12.0%)
計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	19 (100.0%)	166 (100.0%)



## ○ DMVの運行時間帯

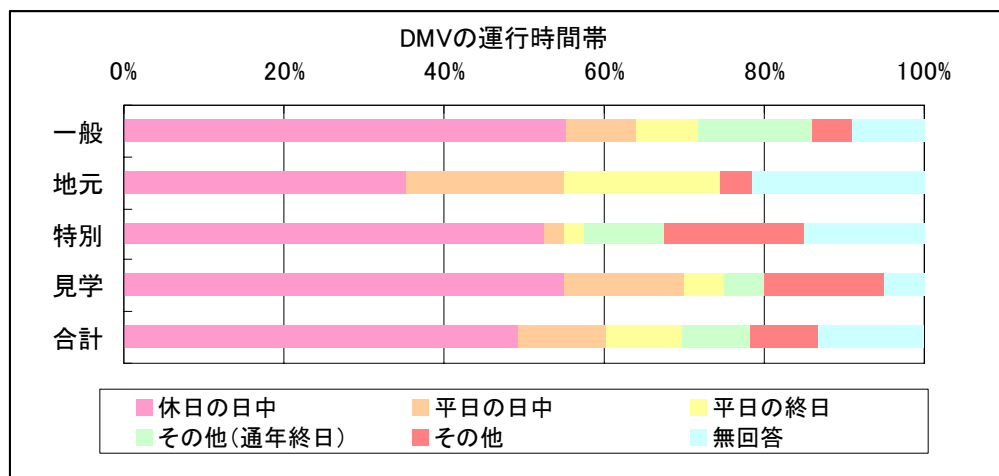
DMVの運行時間帯は、地元モニター以外では休日の日中を中心にした運行を望む意見が半数以上であり、観光の交通手段として利用しやすい時間帯への運行が期待されているものと考えられる。

一方、地元モニターでは平日の日中の運行を望む意見も比較的多くみられた。

そのほかに、通年終日及び通年日中の運行を望む意見や、貸切運行とすることの提案もあった。

	一般	地元	特別	見学	合計
休日の日中	43 (55.1%)	18 (35.3%)	21 (52.5%)	11 (55.0%)	93 (49.2%)
平日の日中	7 (9.0%)	10 (19.6%)	1 (2.5%)	3 (15.0%)	21 (11.1%)
平日の終日	6 (7.7%)	10 (19.6%)	1 (2.5%)	1 (5.0%)	18 (9.5%)
その他(通年終日)	11 (14.1%)	0 (0.0%)	4 (10.0%)	1 (5.0%)	16 (8.5%)
その他	4 (5.1%)	2 (3.9%)	7 (17.5%)	3 (15.0%)	16 (8.5%)
無回答	7 (9.0%)	11 (21.6%)	6 (15.0%)	1 (5.0%)	25 (13.2%)
計	78 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	20 (100.0%)	189 (100.0%)

※重複回答も計上



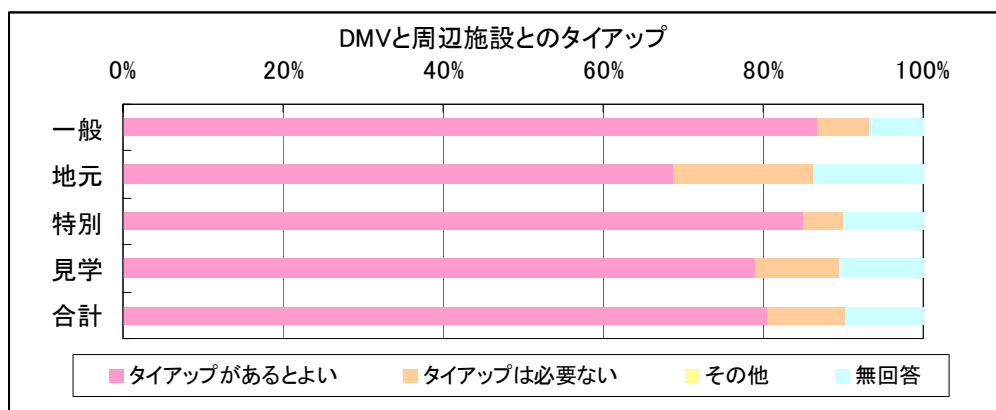
## ○ DMVと経路施設とのタイアップ

DMVの運行と経路施設とのタイアップについては、タイアップがあると良いとする意見が、一般・特別モニターでは8割以上を占めている。

観光交通を目的として運行する場合は、例えばDMVが周遊する観光施設の入場券とセットになった乗車券の販売や、地域公共交通を目的として運行する場合はDMVが経由する商業施設の買物割引等の導入など、地域と事業者間の連携強化が求められるものと考えられる。

ただし、地元モニターについては、タイアップに関しては特に必要ないとする比率が他に比べてやや高く、DMVの導入を日常の交通機関として捉えるならば、他施設とのタイアップについてはその必要性と効果について検討する必要があると考えられる。

	一般	地元	特別	見学	合計
DMVが経由する施設とタイアップがあるとよい	65 (86.7%)	35 (68.6%)	34 (85.0%)	15 (78.9%)	149 (80.5%)
DMVが経由する施設とタイアップは特に必要ない	5 (6.7%)	9 (17.6%)	2 (5.0%)	2 (10.5%)	18 (9.7%)
その他	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
無回答	5 (6.7%)	7 (13.7%)	4 (10.0%)	2 (10.5%)	18 (9.7%)
計	75 (100.0%)	51 (100.0%)	40 (100.0%)	19 (100.0%)	185 (100.0%)



## ○ DMV運賃の支払い意思額

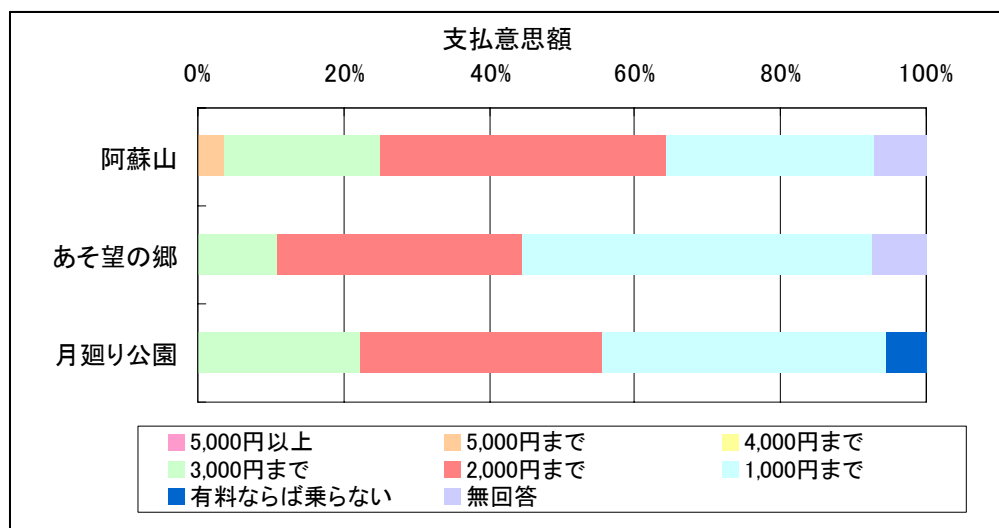
### 【観光コース】

高森駅を起点とするモニターが実際に乗車したコースに対して、有償だった場合を想定した運賃の支払い意思額を尋ねたところ、経由するコースにより支払い意思額に多少の違いが見られたが、DMVによる観光の対価として、概ね1,000円～2,000円を上限額と考える意見が多い。なお、阿蘇山コースは長距離に及ぶことや、周遊観光地としても南阿蘇の核となる地域であることから、他のコースと比べて支払い意思額は多少上回る意見が多く、観光ルートとして魅力のあるコースであるものと考えられる。

既存の交通機関の運賃との比較については、いずれのコースも現在は公共交通ルートが存在しないため一概には比較できないが、例えば本実験における阿蘇山コースを既存の交通機関で運行することを想定した場合、運賃は1,750円程度となることが考えられ（高森～中松間：鉄道280円、中松～草千里～立野間：バス1,000円程度と想定、立野～高森間：鉄道470円）、多少のプレミアム運賃を設定しても利用者の理解は得られる可能性がある。

	一般	コース名		
		阿蘇山	あそ望の郷	月廻り公園
5,000円以上	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
5,000円まで	1 (1.4%)	1 (3.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
4,000円まで	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3,000円まで	13 (17.8%)	6 (21.4%)	3 (11.1%)	4 (22.2%)
2,000円まで	26 (35.6%)	11 (39.3%)	9 (33.3%)	6 (33.3%)
1,000円まで	28 (38.4%)	8 (28.6%)	13 (48.1%)	7 (38.9%)
有料ならば乗らない	1 (1.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (5.6%)
無回答	4 (5.5%)	2 (7.1%)	2 (7.4%)	0 (0.0%)
計	73 (100.0%)	28 (100.0%)	27 (100.0%)	18 (100.0%)

※地域コース試乗分は除外

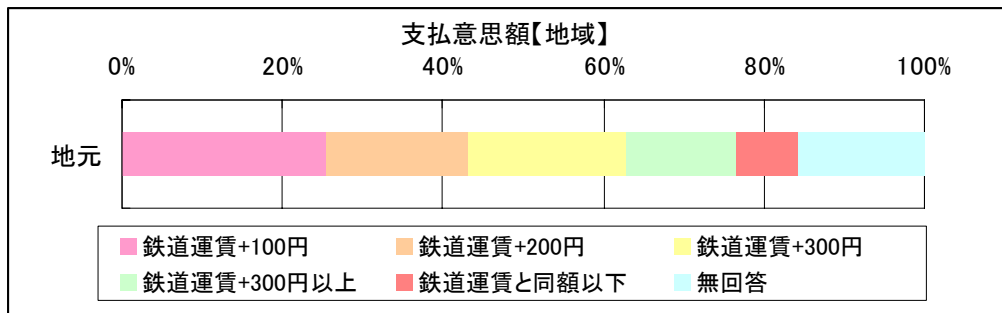




**【地域周回コース】**

地域周回コースについては、仮に自宅近辺まで DMV を運行した場合の支払い意思額を尋ねた設問であるが、鉄道運賃に追加して 100 円から 300 円以上まで評価が分かれており、一概には判断できないが、約 6 割が 100～300 円程度の水準を希望していることから、既存の路線バスあるいは町民バス等の既存の交通機関と同等の運賃水準程度に設定することが望まれているものと考えられる。

	地元
鉄道運賃+100円	13 (25.5%)
鉄道運賃+200円	9 (17.6%)
鉄道運賃+300円	10 (19.6%)
鉄道運賃+300円以上	7 (13.7%)
鉄道運賃と同額以下	4 (7.8%)
無回答	8 (15.7%)
計	51 (100.0%)



## (6) 南阿蘇地域の公共交通利用状況について

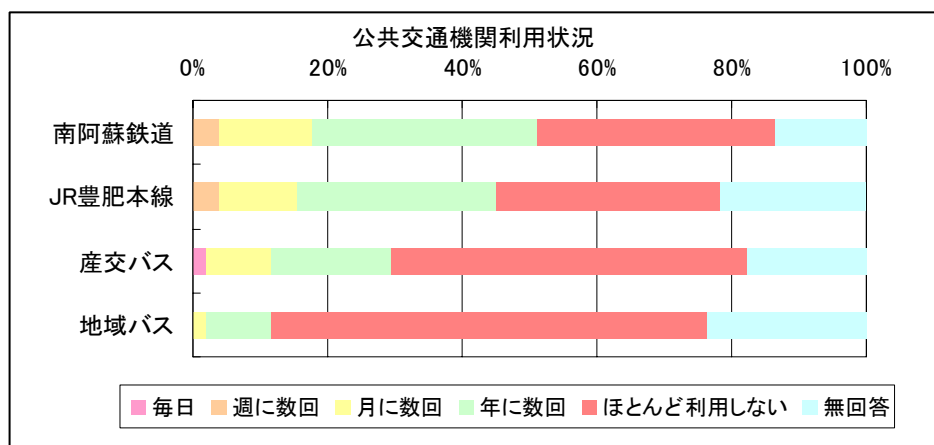
### ○ 利用頻度

地元モニターに対して南阿蘇地域の公共交通利用状況について尋ねたところ、対象者の6割以上が公共交通をほとんど利用しないか、利用しても年に数回程度という状況である。

日常のなかで定期的に利用していると考えられる月数回以上利用しているのは2割に満たず、日常の公共交通利用頻度としては低い水準にあるのが現状であった。

なお、定期券利用のほとんどが通学利用である（p.5 参照）であることが南阿蘇鉄道の利用状況の特徴のひとつであるが、本実証実験における地元モニターには公共交通を利用する機会が最も高い高校生が含まれていないことも要因として考えられる。

	南阿蘇鉄道	JR豊肥本線	産交バス	地域バス
毎日	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (2.0%)	0 (0.0%)
週に数回	2 (3.9%)	2 (3.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
月に数回	7 (13.7%)	6 (11.8%)	5 (9.8%)	1 (2.0%)
年に数回	17 (33.3%)	15 (29.4%)	9 (17.6%)	5 (9.8%)
ほとんど利用しない	18 (35.3%)	17 (33.3%)	27 (52.9%)	33 (64.7%)
無回答	7 (13.7%)	11 (21.6%)	9 (17.6%)	12 (23.5%)
計	51 (100.0%)	51 (100.0%)	51 (100.0%)	51 (100.0%)

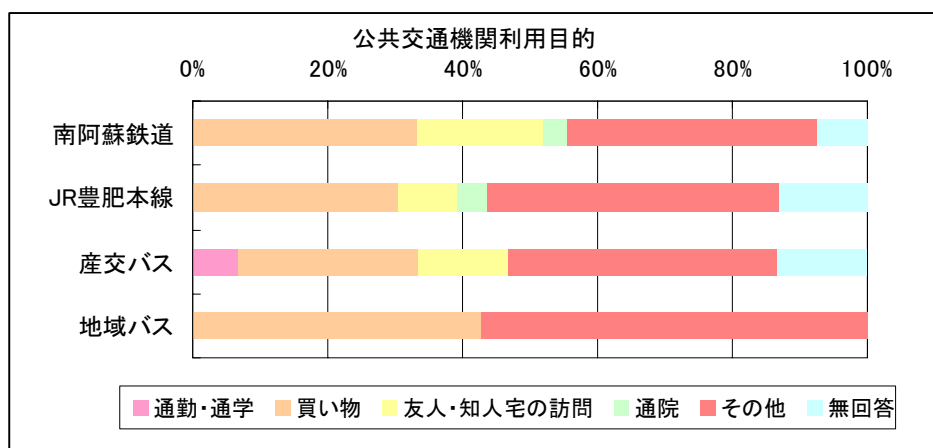


## ○ 利用目的

各交通機関の利用目的について尋ねたところ、買い物目的での利用が多くを占めており、肥後大津または熊本方面への利用形態と推定される。その他としては、業務目的等が挙げられている。

	南阿蘇鉄道	JR豊肥本線	産交バス	地域バス
通勤・通学	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (6.7%)	0 (0.0%)
買い物	9 (33.3%)	7 (30.4%)	4 (26.7%)	3 (42.9%)
友人・知人宅の訪問	5 (18.5%)	2 (8.7%)	2 (13.3%)	0 (0.0%)
通院	1 (3.7%)	1 (4.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他	10 (37.0%)	10 (43.5%)	6 (40.0%)	4 (57.1%)
無回答	2 (7.4%)	3 (13.0%)	2 (13.3%)	0 (0.0%)
計	27 (100.0%)	23 (100.0%)	15 (100.0%)	7 (100.0%)

※利用状況で「ほとんど利用しない」は回答から除外



また、各公共交通機関の利用頻度と利用目的の関係を示すと下表のとおりであり、定期的な利用と考えられる「月に数回」以上の利用についてみると、買い物目的での利用が公共交通を利用する際の主な目的として占めていることが窺える。

		毎日	週に数回	月に数回	年に数回	計
南阿蘇鉄道	通勤・通学					0
	買い物		1	4	4	9
	友人・知人宅の訪問			1	4	5
	通院			1		1
	その他		1	1	8	10
	計	0	2	7	16	25
	JR豊肥本線	通勤・通学				
買い物			1	3	3	7
友人・知人宅の訪問					2	2
通院				1		1
その他			1	1	8	10
計		0	2	5	13	20
産交バス		通勤・通学	1			
	買い物			1	3	4
	友人・知人宅の訪問			1	1	2
	通院					0
	その他			2	4	6
	計	1	0	4	8	13
	地域バス	通勤・通学				
買い物				1	2	3
友人・知人宅の訪問						0
通院						0
その他				1	3	4
計		0	0	2	5	7

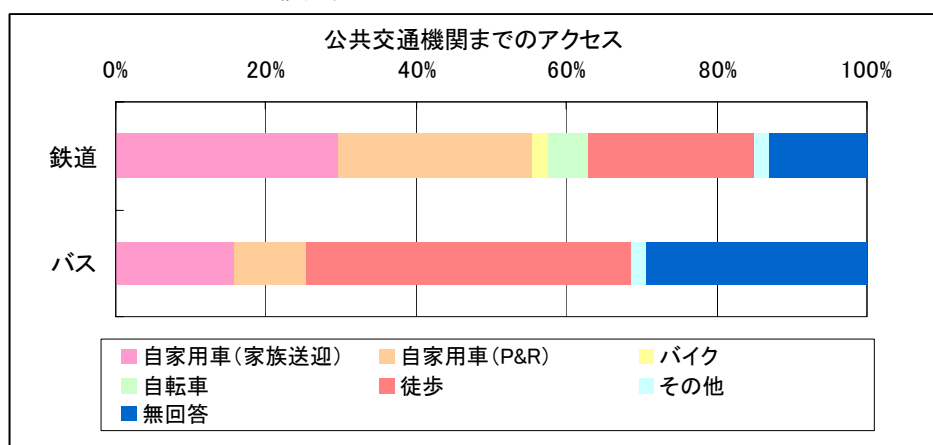
### ○ 駅・バス停までのアクセス

地域内の自宅から、鉄道駅またはバス停までのアクセス方法は、鉄道の場合は半数以上が自家用車を利用したアクセスである。

また、バス停については徒歩でのアクセスが最も多いが、自家用車でのアクセスも2割以上ある。

	鉄道	バス
自家用車(家族送迎)	16 (29.6%)	8 (15.7%)
自家用車(P&R)	14 (25.9%)	5 (9.8%)
バイク	1 (1.9%)	0 (0.0%)
自転車	3 (5.6%)	0 (0.0%)
徒歩	12 (22.2%)	22 (43.1%)
その他	1 (1.9%)	1 (2.0%)
無回答	7 (13.0%)	15 (29.4%)
計	54 (100.0%)	51 (100.0%)

※重複回答も計上



(7) 南阿蘇鉄道の利用状況について

○ 南阿蘇鉄道の利用理由

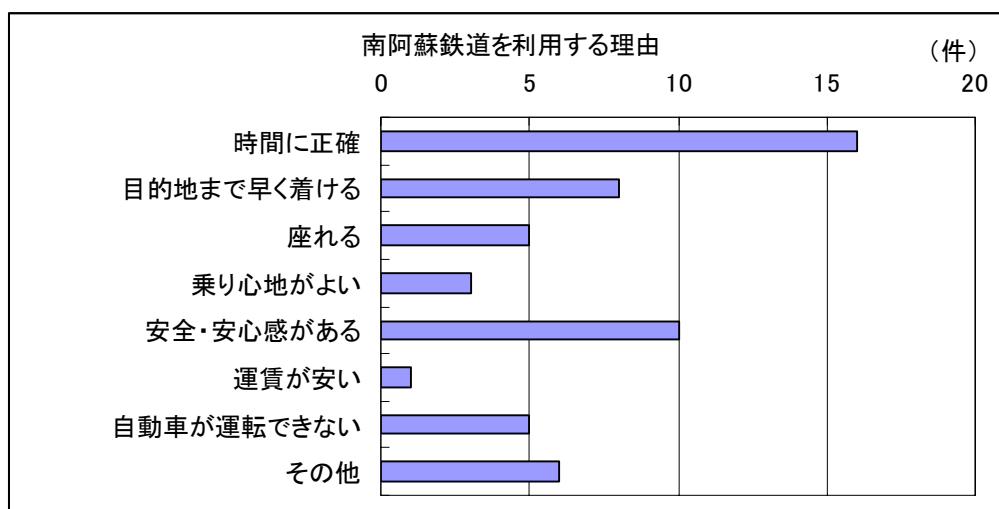
南阿蘇鉄道を利用する際の理由として、定時性を重視する意見が最も多く、次いで安全性、速達性が多く挙げられており、鉄道は信頼性が高い輸送機関であるという認識がなされていることが窺える。

	地元
時間に正確	16 (29.6%)
目的地まで早く着ける	8 (14.8%)
座れる	5 (9.3%)
乗り心地がよい	3 (5.6%)
安全・安心感がある	10 (18.5%)
運賃が安い	1 (1.9%)
自動車が運転できない	5 (9.3%)
その他	6 (11.1%)
計	54 (100.0%)

※重複回答も計上

※見学者は沿線住民が含まれていないため計上せず

※無回答は含めず



○ 南阿蘇鉄道利用の際の不便な点

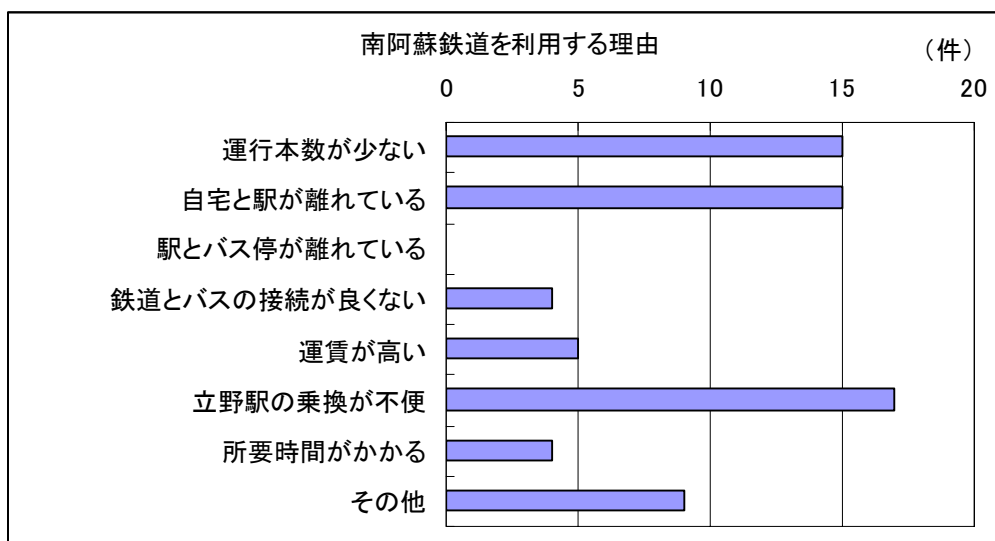
南阿蘇鉄道を利用する際に感じる不便な点としては、立野駅での JR 豊肥本線との乗換を挙げる意見が最も多い。また、運行頻度や駅へのアクセスが不便であることも不便な理由として比較的多く挙げられている。

	地元
運行本数が少ない	15 (21.7%)
自宅と駅が離れている	15 (21.7%)
駅とバス停が離れている	0 (0.0%)
鉄道とバスの接続が良くない	4 (5.8%)
運賃が高い	5 (7.2%)
立野駅の乗換が不便	17 (24.6%)
所要時間がかかる	4 (5.8%)
その他	9 (13.0%)
計	69 (100.0%)

※重複回答も計上

※見学者は沿線住民が含まれていないため計上せず

※無回答は含めず

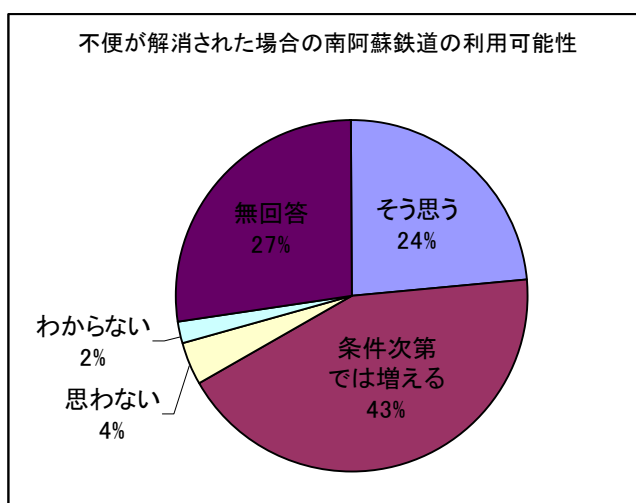


○ 不便な点が改善された際の南阿蘇鉄道の利用可能性

これらの不便な点が改善された場合の南阿蘇鉄道の利用可能性について、7割近くのモニターが「条件次第では増える」としており、なんらかの公共交通利用意向を持っていることが窺える。DMVの活用により鉄道利用時の不便を解消した場合の公共交通活性化について、一定の可能性が示されたものと考えられる。

	地元
そう思う	12 (23.5%)
条件次第では増える	22 (43.1%)
思わない	2 (3.9%)
わからない	1 (2.0%)
無回答	14 (27.5%)
計	51 (100.0%)

※見学者は沿線住民が含まれていないため計上せず





## (8) DMV の活用方法について

DMV の活用方法として、主に、観光及び地域公共交通活性化の視点から、次のような意見が挙げられた。

### 【観光への活用】

- ・ DMV を複数台連結した目的地別の運行
- ・ 新幹線、阿蘇くまもと空港、高速道路インターチェンジとの連携
- ・ トロッコ列車との連携
- ・ 貸切運行
- ・ 定期観光バスのような運行

### 【地域の交通としての活用】

- ・ 病院やショッピングセンター、公共施設などとの連携
- ・ 都市部との連携による買い物目的の運行

また、運用方法としては、

- ・ 休日と平日での運行ルートを使い分け
- ・ 未成線（高千穂方面）への活用

といった意見のほか、

- ・ 鉄道工事用車両として活用
- ・ 救急車、消防車として活用

など、旅客輸送にこだわらない使い方の提案も挙げられた。

## 4. アンケートからみる南阿蘇地域における DMV 活用の方向性

### (1) 南阿蘇地域への DMV 導入の可能性

車両の居住性等の面での課題は今後の改善が待たれるところであるが、試乗を通じた DMV の乗り心地については、概ね好意的に捉える意見が多かった。また南阿蘇地域への DMV 導入についても、早期導入を期待する意見が多かった。

今後は地域全体の DMV に対する基本的な理解と合意に結びつけていく必要があるものと考えられる。

### (2) 観光交通としての導入の方向性

実証実験では、日常交通及び観光交通の両面から導入の方向性を探ることとしたが、アンケートの結果からは、DMV 導入によって期待される効果、望まれる運行形態・経由地点などの設問から、観光施設や温泉施設を経由した観光中心の運行を期待する声が多く寄せられた。従来のトロッコ列車と連携を期待する声もあり、これは沿線に豊富な観光資源を抱える南阿蘇鉄道の特徴でもある。

他地域の連携としては、阿蘇くまもと空港や阿蘇・赤水方面、高千穂方面との連携を期待する声があり、ニーズを踏まえながら熊本県への玄関口から阿蘇地域へのシームレスな観光手段として、ルート選定などを行うことが求められる。

また、事業性の面では、周遊乗車券などの発行による周辺の観光施設とのタイアップなどに期待する声もあることに鑑み、DMV 向けの運賃設定を行うことも含めて検討することも考えられる。

### (3) 地域公共交通への導入の方向性

地元モニターには日常において公共交通を利用する機会の高い層である高校生が含まれていなかったこともあり、試乗者に対するアンケート結果からは、地元モニターを含めて地域公共交通の活性化や利便性向上を目的として DMV を導入することに期待する意見は、観光目的の導入に期待する意見に対して相対的に少ないのが現状であった。

また、地域における公共交通の利用頻度は低いのが現状である一方で、鉄道利用の際の利点として定時性や速達性、安全・安心感に対するニーズが高いことが明らかになった。利便性の向上などによっては利用機会を増加させる余地があるものと考えられ、地域公共交通として DMV を活用するためには、立野駅での乗換や運行本数、鉄道駅までのアクセスなど、利用者から多く挙げられている鉄道利用の際の不便な点を DMV によりカバーすることなど、住民ニーズ等を捉えながら、効果的な運行計画等について検討を行うことが必要であると考えられる。