

# 荒尾市地域公共交通計画策定に係る調査結果

荒尾市地域公共交通活性化協議会

令和4年10月7日

# 目次



- P2 計画策定に当たり実施した調査
- P3 1. 市民アンケート
- P16 2. 高校生アンケート
- P23 3. 民生委員アンケート
- P29 4. 産交バス利用実態
- P37 5. 西鉄バスICカードデータ整理
- P44 6. おもやいたクシー利用状況整理
- P54 7. 交通事業者ヒアリング
- P57 8. 輸送資源調査



## 計画策定に当たり実施した調査

## 調査実施状況

- 市民の移動ニーズや改善点、交通事業者の現況等を把握するため、以下の調査を実施している（実施中・実施予定のものも含む）

| 分類     | 調査項目              | 調査実施概要  | 実施状況   |
|--------|-------------------|---|--|
| 需要側の調査 | 1. 市民アンケート調査      | 市内に居住する18歳以上の方を対象に移動実態を調査<br>2,000名を無作為抽出 郵送配布・回収(WEB回答併用)        | 7月14日～8月5日に実施<br>回収率：36%                               |
|        | 2. 高校生アンケート調査     | 市内及び玉名市内の全高校・全生徒を対象に移動実態を調査<br>学校を通じ、直接回答フォームURLを配布・WEB回収         | 9月上旬に実施、全校から回収済<br>・荒尾支援学校には別途ヒアリングを実施                 |
|        | 3. 民生委員アンケート調査    | 市内各地区の移動困難者の状況、移動に関する課題を調査<br>民生委員へ調査票を直接配布・郵送回収                  | 8月19日～9月2日に実施<br>回収率：76%                               |
|        | 4. 産交バス利用実態調査     | 産交バスの運行する全路線全便に乗り込み、利用実態を調査                                       | 7月13日に実施<br>平日：700人/日                                  |
|        | 5. 西鉄バスICカードデータ整理 | 西鉄バスの荒尾市に乗り入れる全系統のICカードデータを整理                                     | 6月 1か月分のデータを整理<br>ICカード利用率 70%程度                       |
|        | 6. おもやいタクシー利用状況整理 | おもやいタクシーの利用者データ及び熊本大学実施の利用者アンケート結果を整理                             | 令和2年10月～令和3年9月の1年間の利用者データ(匿名)を整理                       |
| 供給側の調査 | 7. 交通事業者ヒアリング     | 持続的な公共交通サービスの提供に支障となる運転者不足や高齢化等の課題を調査<br>(九州旅客鉄道及び西鉄バス大牟田へはアンケート) | 7月25日～各社アンケート配布<br>8月8日 産交バスヒアリング<br>8月10日 タクシー協会ヒアリング |
|        | 8. 輸送資源調査         | 医療・教育の関係者へのアンケート調査を実施し、輸送資源の運行状況や活用に向けた意向を把握                      | 8月22日～9月中旬   |

# 1. 市民アンケート調査

---





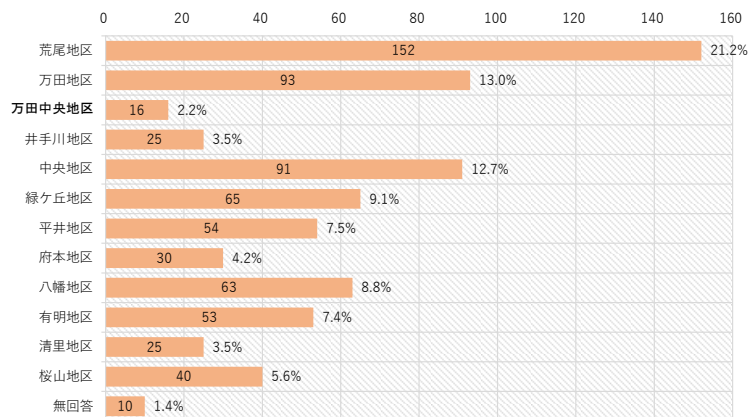
# 1. 回答者の属性

- 荒尾市内に居住する18歳以上の方について、計2,000名に無作為で郵送配布し、郵送回収もしくはWEB回答によるアンケート調査を実施
- 計717件回収（無効回答除く）し、回収率は約36%であった

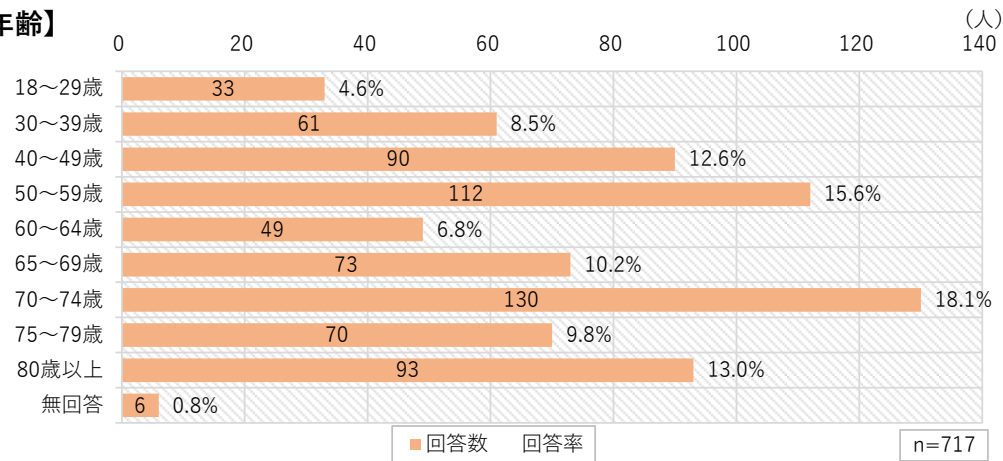
## ≪回答者属性≫

- 回答者のうち、最も多い年齢は「70~74歳」（約18%）で、次いで「50~59歳」（約15%）である。
- 回答者の家族構成は「二世世代（親と子）」が約46%と最も多い。

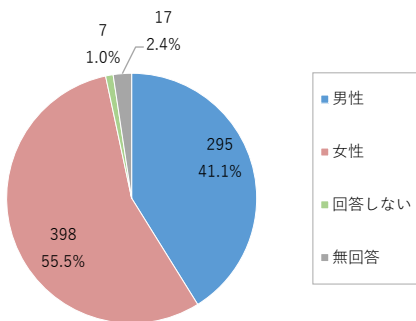
### 【地区名】



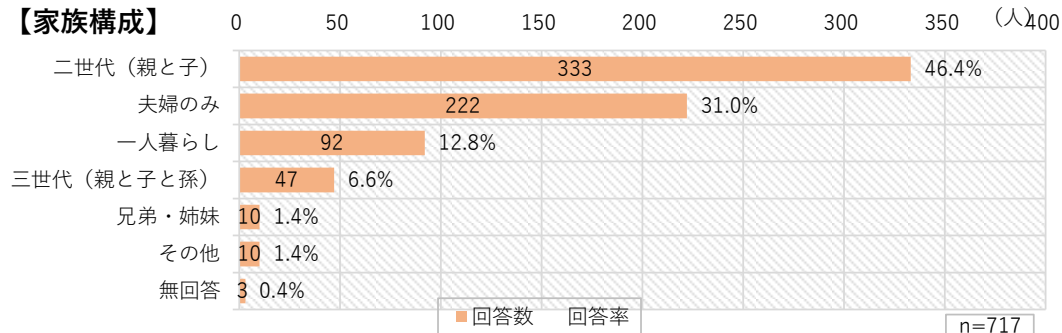
### 【年齢】



### 【性別】



### 【家族構成】





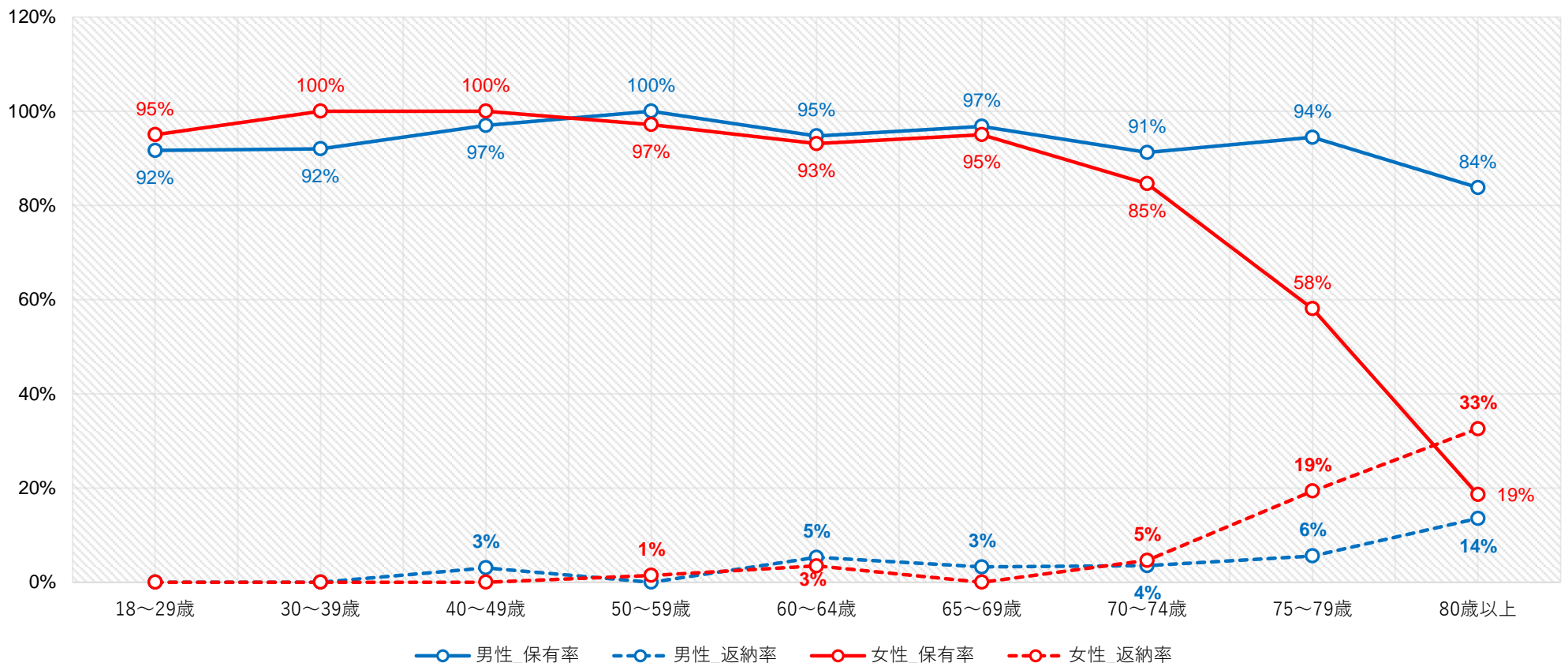
# 1. 回答者の属性

## 年齢×免許証保有状況（男女別）

### ≪年齢×免許証保有状況のクロス集計（男女別）≫

- 免許の保有率は、男性については70歳以上でも8割を超える高水準であるが、女性については70歳以上から顕著に減少し、80歳以上では約2割となる
- 免許の返納率は、男女ともに75歳以上から増加しており、女性の方がより増加している。

### 【年齢×免許証保有状況】





# 1. 回答者の属性

## 年齢×日常的な運転 運転免許返納意向

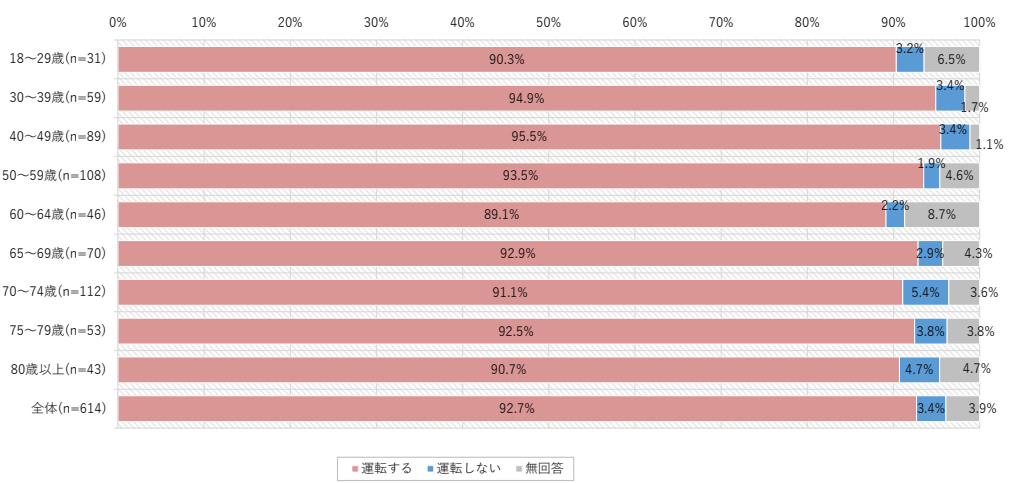
### 《年齢×日常的な運転のクロス集計》

- 免許を持っている人のほとんどは日常的に運転しており、65歳以上の高齢者でも約9割が「運転する」と回答している

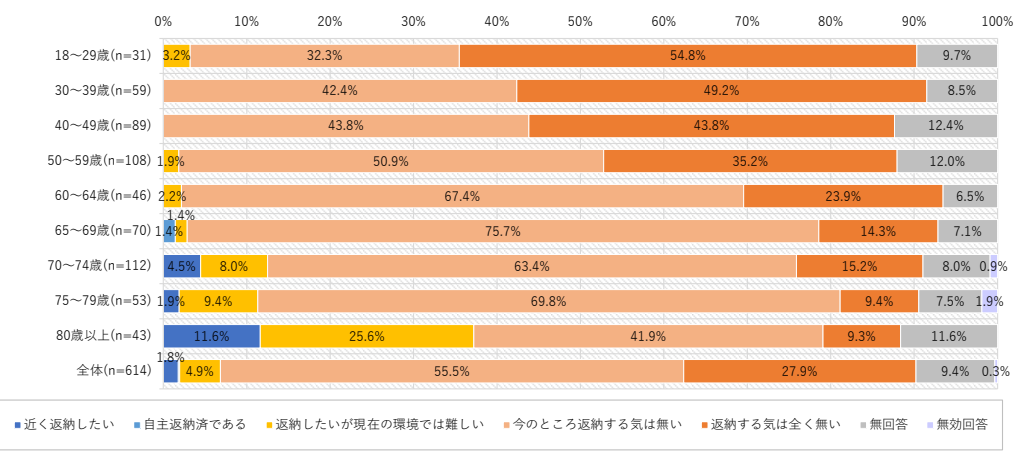
### 《年齢×運転免許返納意向のクロス集計》

- 70歳以上では免許を「返納したいが現在の環境では難しい」と回答した割合は高く、特に「80歳以上」では顕著（約25%）である。潜在的な公共交通への需要があると考えられる

#### 【年齢×日常的な運転】



#### 【年齢×運転免許返納意向】





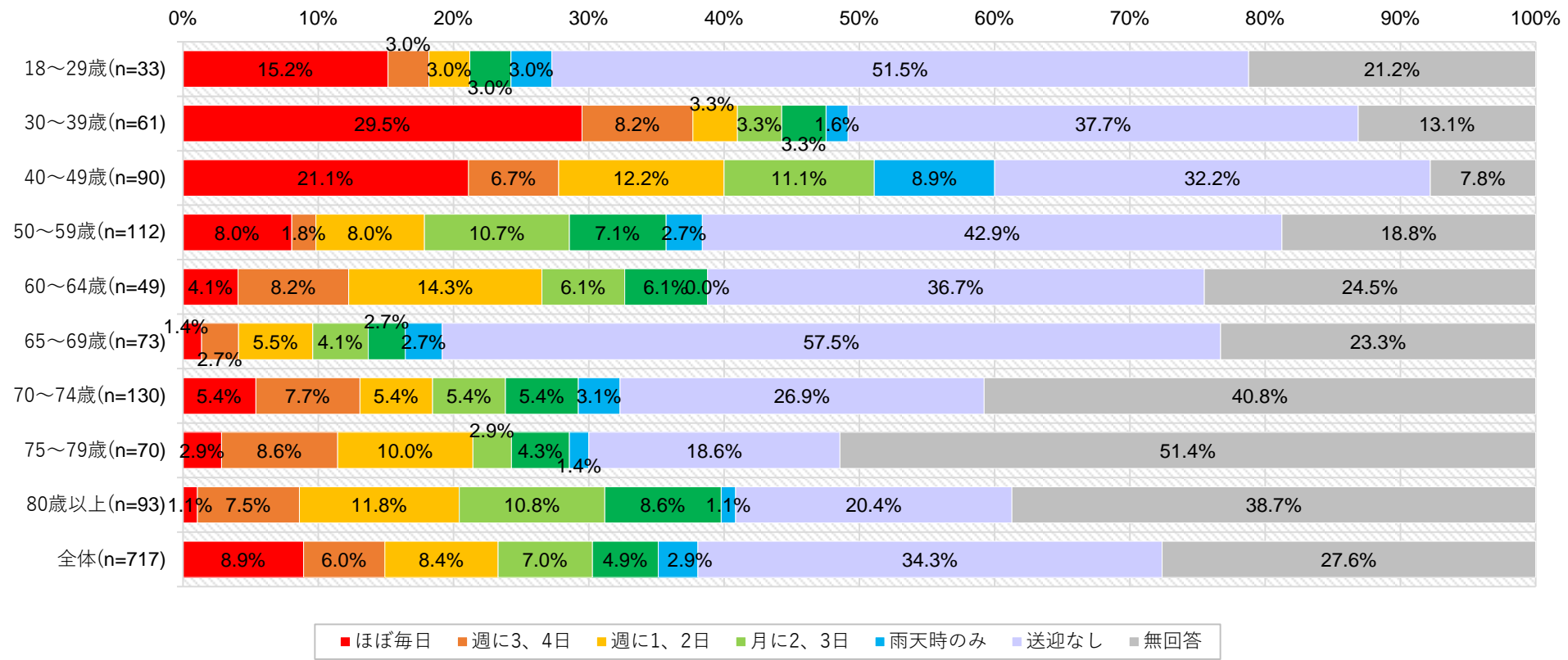
## 2. 移動実態

## 年齢×送迎して（されて）いる頻度

### 《年齢×送迎して（されて）いる頻度のクロス集計》

- 18～49歳の「ほぼ毎日」の回答が高く、学生の送り迎えに相当すると思われる
- 30～49歳は半数近くが送迎しており、負担が高い世代であると言える
- 「40～49歳」の「雨天時のみ」の回答が約9%と最も高く、傘を持っていない通勤者等の送迎が考えられる
- 「65～69歳」は「送迎なし」が約58%と最も高い

【年齢×送迎して（されて）いる頻度】







## 2. 移動実態

### 年齢×公共交通の利用 モード別公共交通の利用

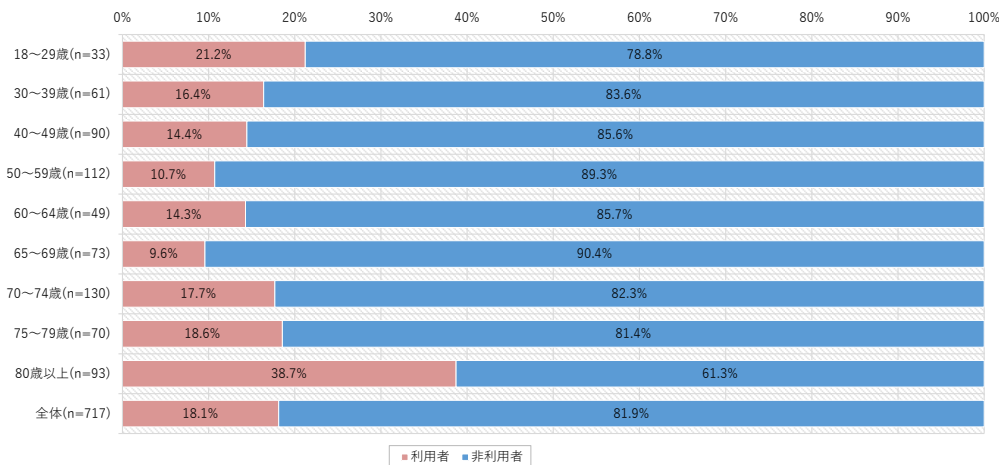
#### 《年齢×公共交通の利用のクロス集計》

- 公共交通の「利用者」は「80歳以上」が約39%と最も高く、次いで「18~29歳」が約21%と高い
- ※いずれかの公共交通に月に1日以上利用していると回答した方を「利用者」と判定

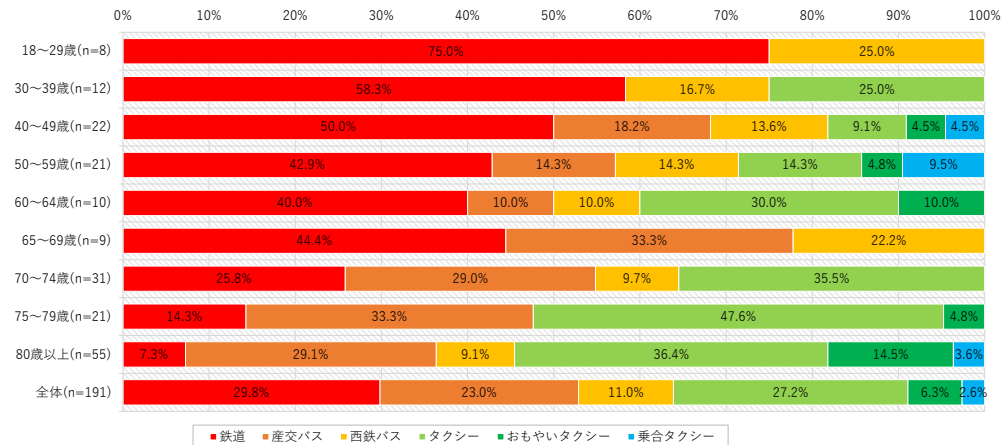
#### 《年齢×公共交通の利用（利用者のみ）のクロス集計》

- 年齢が増加するとともに、「鉄道」の利用が低下し、「タクシー」の利用が増加する傾向にある
- 「西鉄バス」は65歳以上の方が多く利用している傾向にある

#### 【年齢×公共交通の利用】



#### 【年齢×公共交通の利用（利用者のみ）】





## 2. 移動実態

### 年齢×現在の外出頻度

新型コロナウイルス感染症拡大を受けた今後の外出頻度

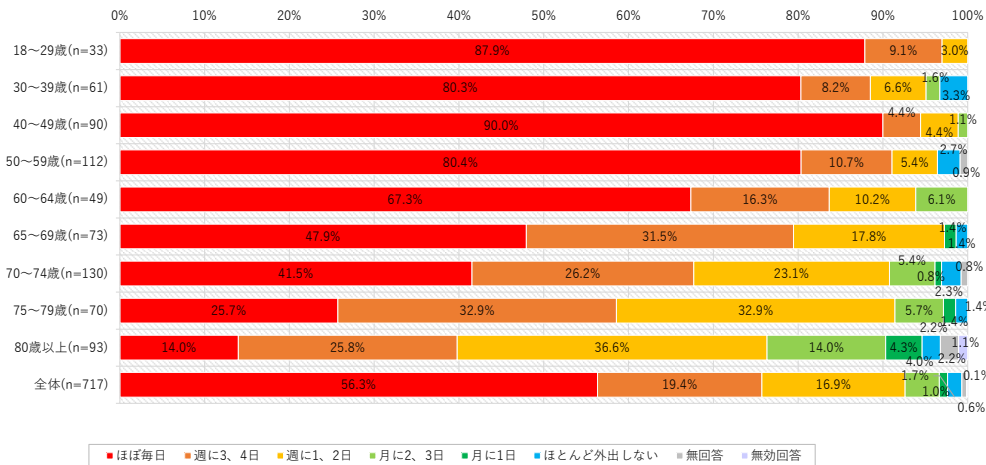
#### 《年齢×現在の外出頻度のクロス集計》

- 約90%が「ほぼ毎日」と回答した「40～49歳」以降、年齢の増加とともに外出頻度は低下し、「80歳以上」では「ほぼ毎日」と回答した方は約14%となっている

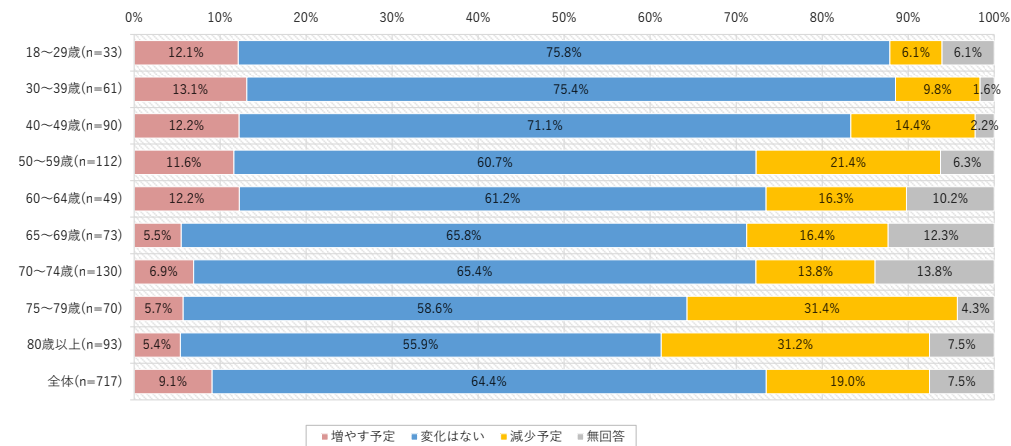
#### 《年齢×新型コロナウイルス感染症拡大を受けた今後の外出頻度の増減のクロス集計》

- 64歳以下は「増やす予定」の回答が約12%前後であるが、65歳以上は5～6%にとどまっている
- 75歳以上は「減少予定」の回答が約31%と高い

#### 【年齢×現在の外出頻度】



#### 【年齢×新型コロナウイルス感染症拡大を受けた今後の外出頻度の増減】





## 2. 移動実態

## 外出・帰宅時刻 × 1番目と2番目に多い外出目的の合計

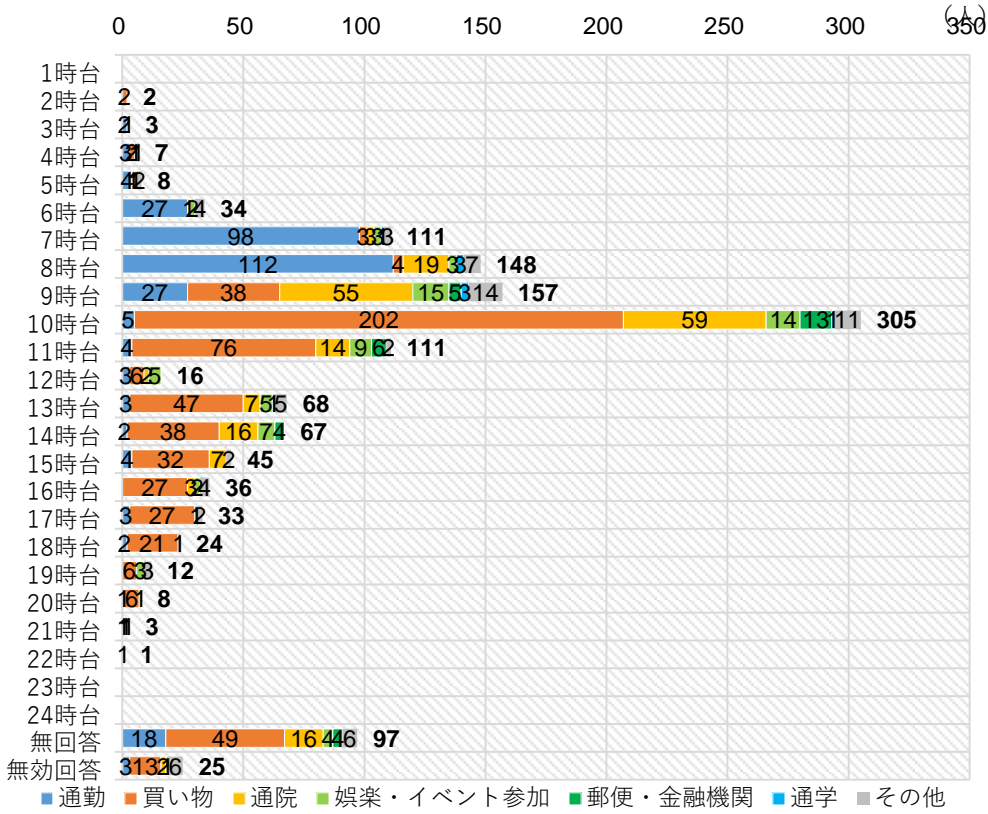
### ≪外出時刻（1番目と2番目に多い外出目的の合計）≫

- 「通勤」は7～8時台の利用が多く、「通院」は9～10時台の利用が多い。「買い物」は10時台に集中している

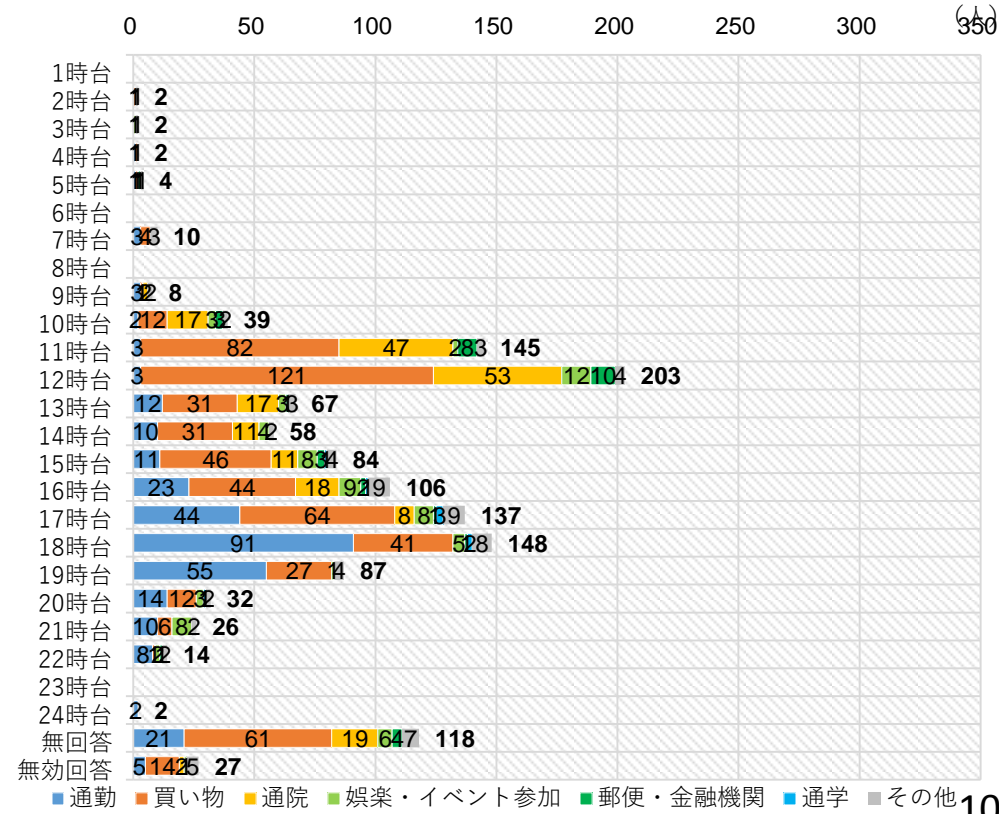
### ≪帰宅時刻（1番目と2番目に多い外出目的の合計）≫

- 「通勤」は17～19時台の利用が多く、「通院」は11～12時台の利用が多い。「買い物」は11～12時台に集中している

#### 【外出時刻（1番目と2番目に多い外出目的の合計）】



#### 【帰宅時刻（1番目と2番目に多い外出目的の合計）】





### 3. 新サービスの意向

### 新サービスの利用意向×免許証所持者

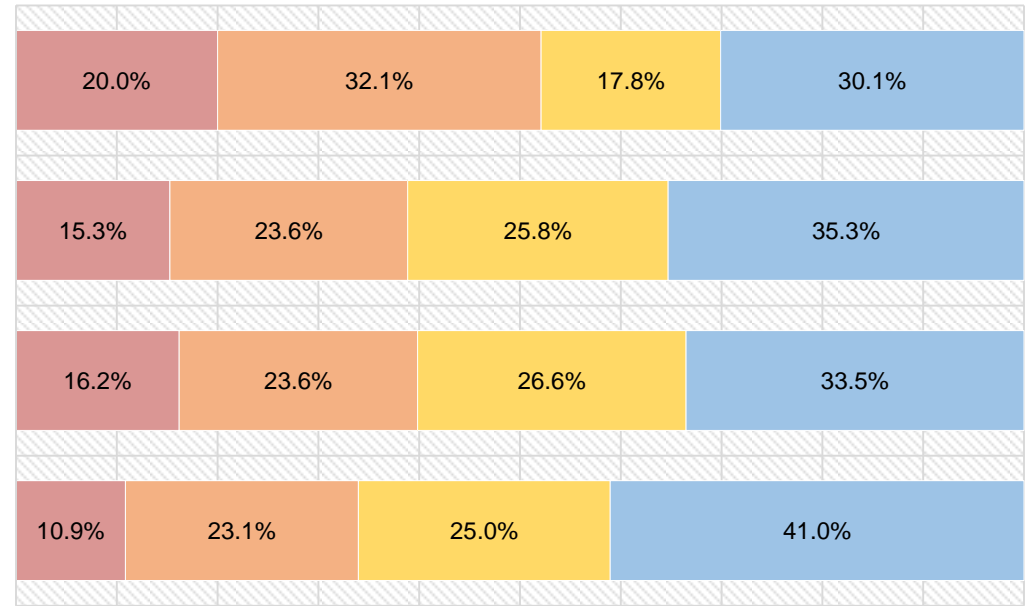
#### ≪サービスの利用意向×免許証所持者のクロス集計≫

- 「運賃負担軽減」が「使ってみたい」の回答が約20%と最も高い

#### 【サービスの利用意向×免許証所持者】

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

- A) 運賃負担軽減（路線バスの運賃が、市内どこまで行っても上限200円となるなど）（n=545）
- B) 路線バスとおもやりタクシーが1日乗り放題となる乗車券（n=530）
- C) 路線バスとおもやりタクシーが1か月乗り放題となる定期券（n=537）
- D) スマホに、お出かけしたくなる情報と公共交通案内が一緒に届き、公共交通の行き案内と決済が可能となる仕組み（n=524）



■ 使ってみたい ■ やや使ってみたい ■ あまり使ってみたいと思わない ■ 使ってみたいと思わない



### 3. 新サービスの意向

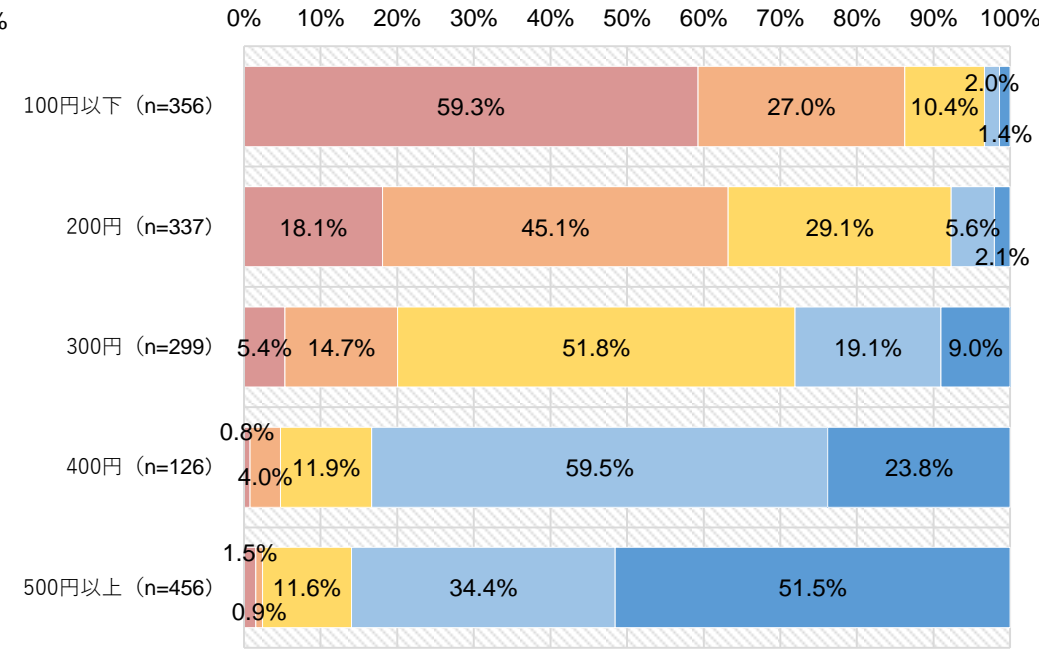
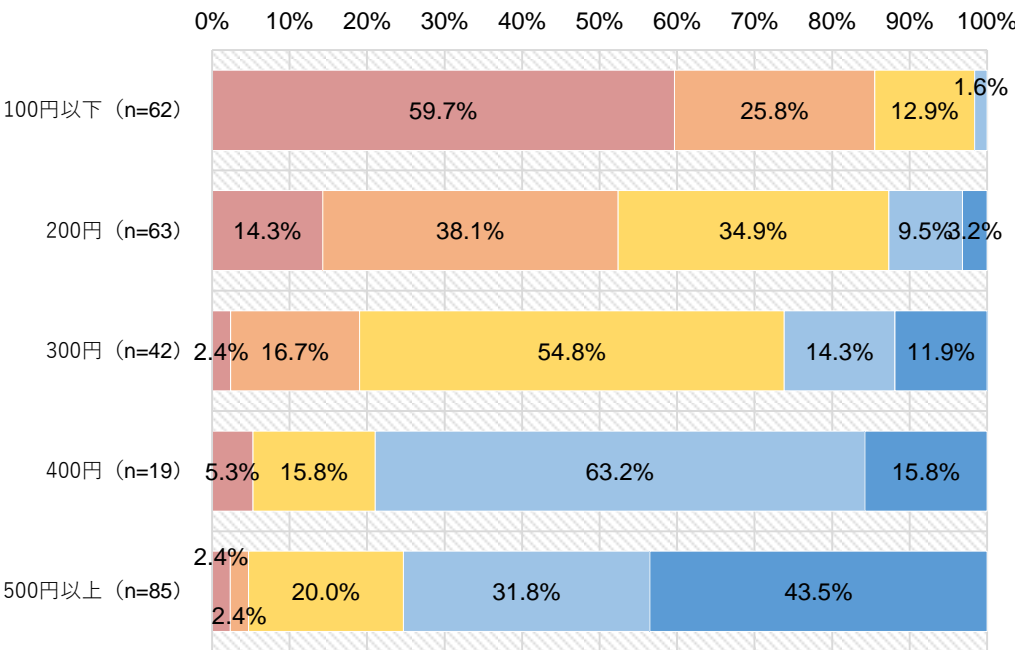
## 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×公共交通利用者・非利用者

### 《最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×(非)公共交通利用者のクロス集計》

- 公共交通利用者、非利用者ともに「300円」を「妥当」と回答した方が5割を超えており最も高い。

#### 【最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×公共交通利用者】

#### 【最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×非公共交通利用者】



■ 安すぎて公共交通の維持が不安 ■ 安い ■ 妥当 ■ 高い ■ 高すぎて使わない

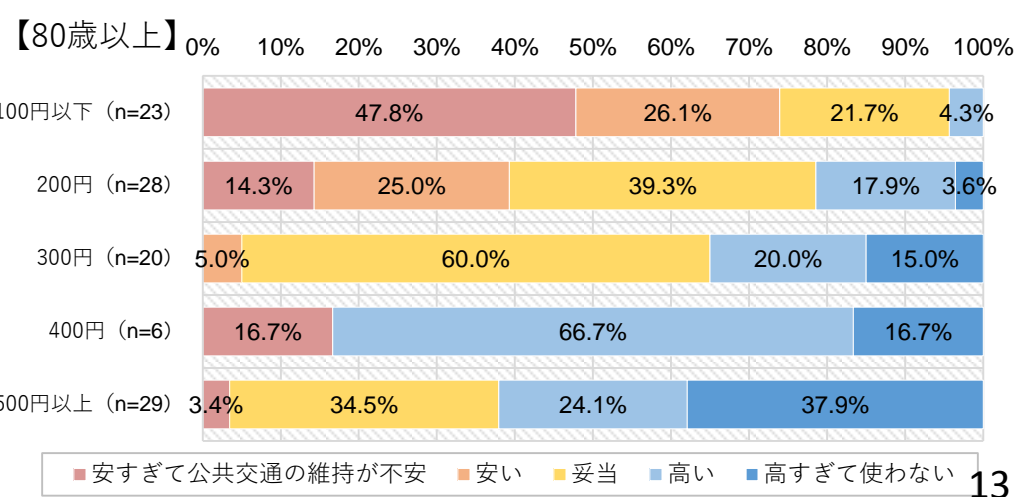
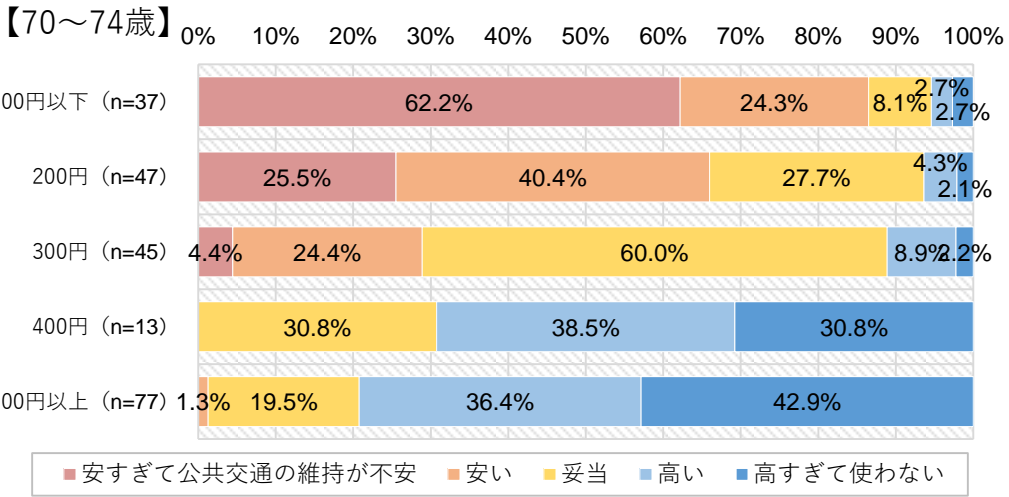
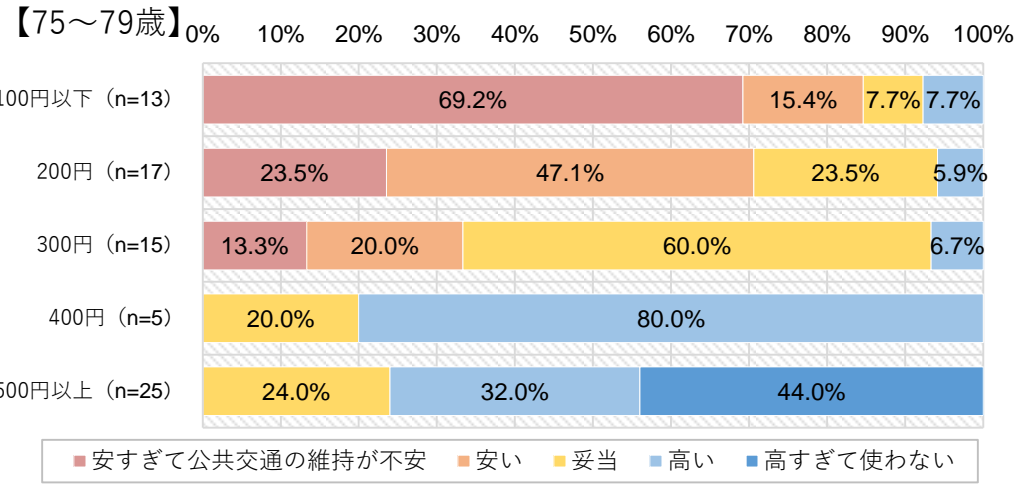
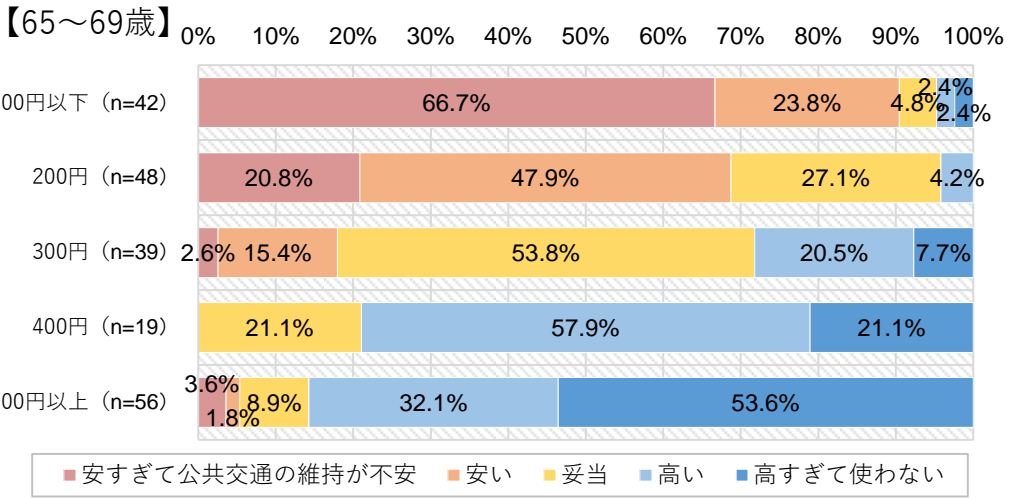
■ 安すぎて公共交通の維持が不安 ■ 安い ■ 妥当 ■ 高い ■ 高すぎて使わない



### 3. 新サービスの意向

### 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×年齢

《最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額×年齢のクロス集計》  
 ● 高齢者は、400円以上を「妥当」とする割合が多い傾向にある





### 3. 新サービスの意向

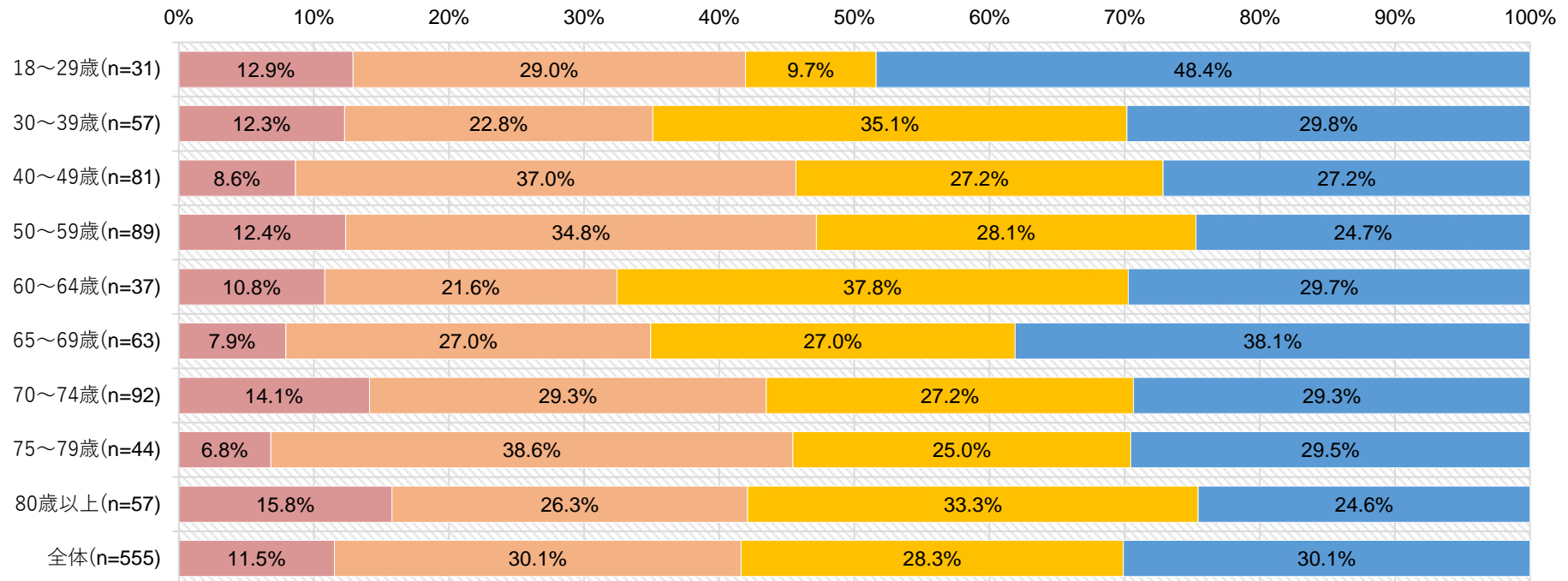
年齢 × 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額となった場合の利用意向

#### ≪年齢

× 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額となった場合の利用意向のクロス集計 ≫

- 「使ってみたい」は「80歳以上」で約16%と最も高く、一方で「使ってみたいと思わない」は「18~29歳」で約48.4%と高い

【年齢 × 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額となった場合の利用意向】



■ 使ってみたい   ■ やや使ってみたい   ■ あまり使ってみたいと思わない   ■ 使ってみたいと思わない



## 4. まとめ

### ①回答者の属性

- 全ての年代で、免許保有者の日常的に運転している方の割合が約9割と高く、80歳以上でも9割超である
- 一方、80歳以上の4割弱は免許返納の意向があり、潜在的な公共交通への需要がある
- 「万田中央地区」「桜山地区」は一人暮らし世帯の割合が高く、かつ免許を「持ったことが無い」割合が高いことから、移動困難者の存在が推察される

### ②移動実態

- 10～20歳代と80歳以上は公共交通利用の割合が他の年代と比較して高いが、基本的に全世代で自家用車・送迎移動が多い
- コロナウイルス感染症拡大を受け、全年代で今後も移動頻度を現行並みもしくは減らすと回答した方が約8割と多く、現行の利用状況がほぼ定着すると想定される
- 買い物は10時台出発→11～12時帰宅の行動パターンが最も多く、運行資源の配分に留意が必要であると共に、平準化に向けた検討も必要

### ③新サービスの意向

- 200円程度の上限運賃、及び1日・1ヵ月路線バス・おもやいタクシー乗り放題制の利用意向が高い
- 概ね「300円」が公共交通非利用者も含めた妥当な運賃額である一方、公共交通利用者及び高齢者は、500円以上の運賃額でも「妥当」と判断している方が2割存在するため、当初低い運賃額で公共交通利用のハードルを下げ、公共交通利用への利用定着を図るような施策が考えられる



## 2. 高校生アンケート調査

---





# 1. 調査概要

- 荒尾市内の公共交通の利用状況を調査するため、公共交通の主な利用者層である高校生を対象に、普段の移動についてのWEBアンケート調査を実施した

## ◆調査概要

|                         |  |
|-------------------------|--|
| 調査方法                    | WEBアンケート   |
| 調査期間                    | 2022年9月1日（木）～2022年9月7日（水）                        |
| 調査対象                    | 荒尾市及び玉名市内に立地する高等学校<br>(荒尾市在住者及び荒尾市内の高校通学者を対象とした) |
| 設問内容                    | <b>回答者の属性</b>                                    |
|                         | ①お住まい（荒尾市内外、地域）                                  |
|                         | ②基本属性（学年、性別、部活動への所属）                             |
|                         | <b>普段の移動について</b>                                 |
|                         | ③普段の登校時・下校時における移動手段<br>(晴天時、雨天時)                 |
|                         | ④普段利用する公共交通の路線                                   |
|                         | ⑤普段利用する公共交通の駅またはバス停                              |
|                         | ⑥登校にかかる時間  |
|                         | ⑦運賃の支払い方法  |
|                         | ⑧送迎頻度  |
|                         | ⑨送迎できない場合の移動手段                                   |
|                         | ⑩送迎理由  |
|                         | ⑪送迎の問題点  |
|                         | ⑫家・学校の出発時間                                       |
|                         | <b>公共交通に関するご意見</b>                               |
| ⑬公共交通について改善して欲しい点       |  |
| ⑭改善した場合の利用状況の変化・利用の転換意向 |  |
| ⑮片道運賃額・定期券金額へのご意見       |  |
| 回答数                     | 1,365人（内対象とする回答は400人）                            |

## ◆アンケート依頼文

高校生のみなさま

**荒尾市からのお願い**

市の公共交通の改善のためにご協力をお願いします。

現在市では「地域公共交通計画」の策定を行っています。  
計画策定にあたって高校生アンケート調査を実施し基礎資料として活用したいと考えています。ご協力のほどお願い申し上げます。

**通学など移動状況について  
声をお聞かせください**

調査方法 WEB アンケート  
回答方法 下記 QR コードの読み込み又は  
下記 URL からご回答をお願いします  
回答期限 令和4年9月7日 24時 まで  
所要時間 5分程度

※アンケートにご提供いただいた個人情報は、個人情報保護法に基づき厳正かつ適正に保存・管理し、目的以外に使用することはありません。

QRコードまたはURLから入力フォームでご回答ください。

お問い合わせ <https://questant.jp/q/taishi>  
荒尾市地域公共交通活性化協議会事務局  
荒尾市 総合政策課 TEL:0968-63-1273

## ◆回答画面（抜粋）

questant.jp

荒尾市の公共交通に関する高校生アンケート

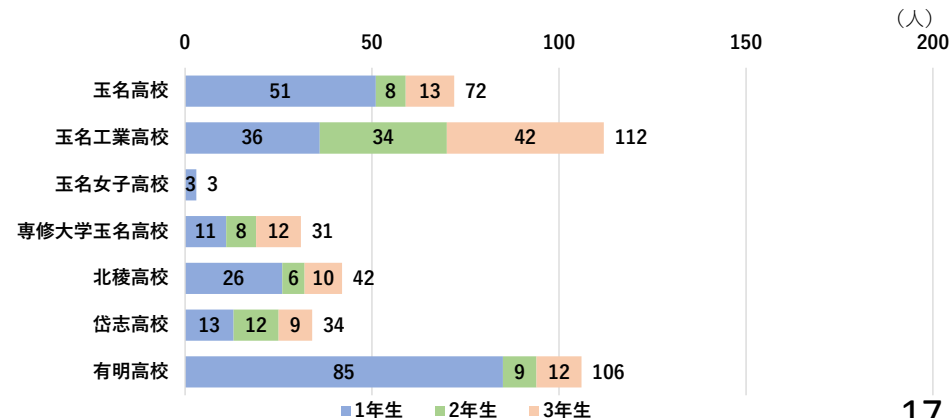
この調査は、今後の地域の公共交通のあり方を検討する上で、公共交通の主たる利用者である高校生の皆様の公共交通の利用状況等を調査する目的で本アンケートを実施しています。ご多忙の折大変恐縮ですが、趣旨をご理解のうえご協力いただけますようよろしくお願い申し上げます。家族の送迎や、バス代等のお金に関する質問については、保護者の方のご意見も踏まえてお答えください。

公共交通とは、路線バス、タクシー、フェリー・定期船、航空機、鉄道など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関のことをいいます。

回答する

井手川地区  
中央地区

## ◆高校別回答数(荒尾市在住者及び荒尾市内の高校通学者のみ)





## 2. 調査結果

- ・ 通学時の移動手段
- ・ 運賃の支払い方法

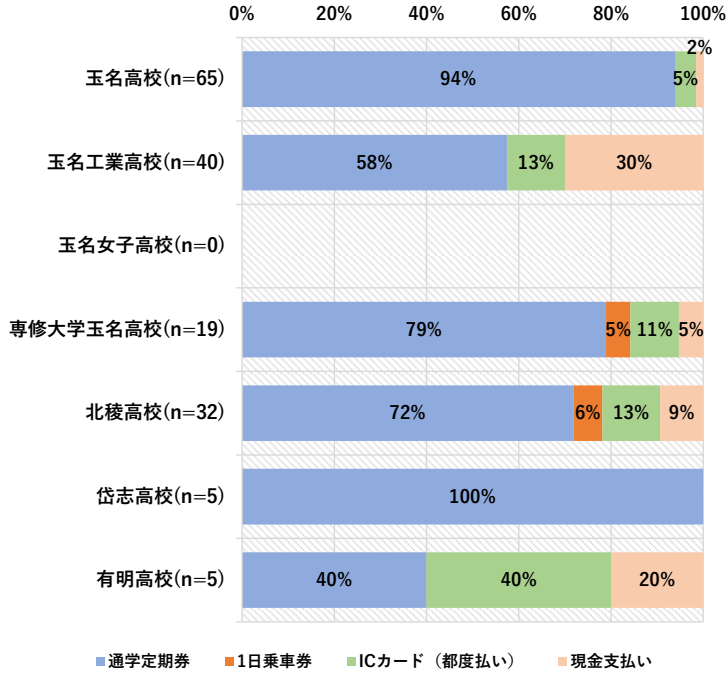
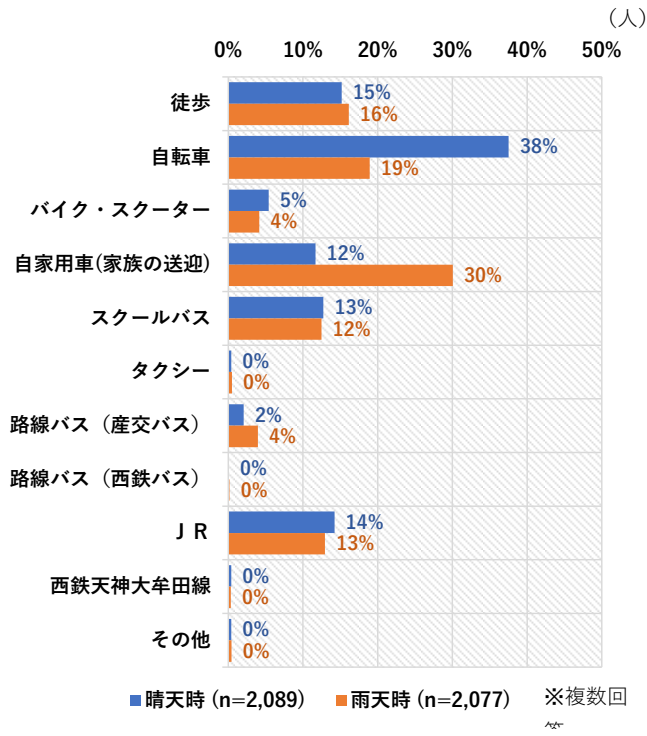
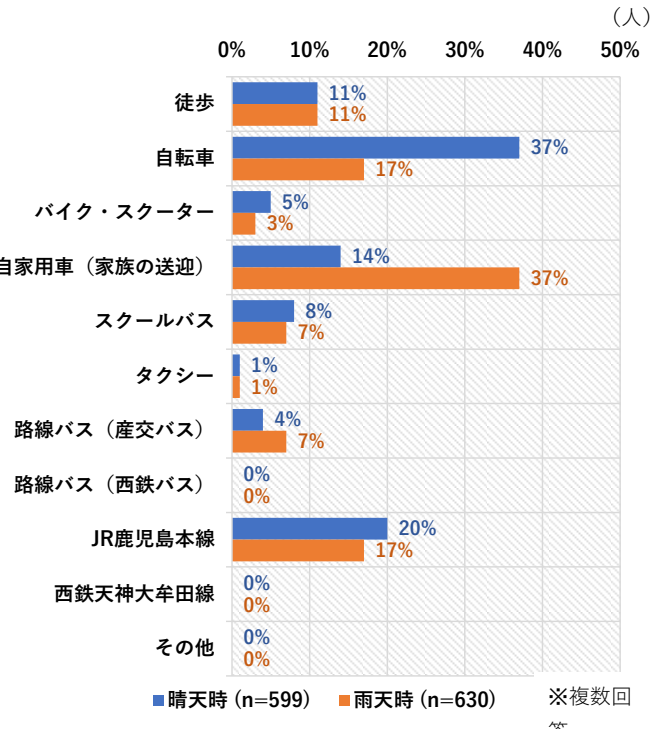
- 通学時の移動手段について、晴天時は「自転車」「JR鹿児島本線」の順に多く、雨天時は「自家用車（家族の送迎）」「自転車」の順に多い
- 晴天時と雨天時の回答者数の増減から、雨天時は、普段「自転車」や「バイク・スクーター」による通学を行っている学生が「家族の送迎」や「路線バス」に切り替えていると考えられる
- **5年前に実施した同アンケートと比較して、「自家用車（家族の送迎）」の割合が増加している**
- 運賃の支払い方法としては、通学定期券が殆どの高校において最も高い割合を占めている

### ◆通学時の移動手段（荒尾市在住者及び荒尾市内の高校に関する移動のみ）

2022年度

(参考) 2017年度

### ◆公共交通の運賃の支払い方法



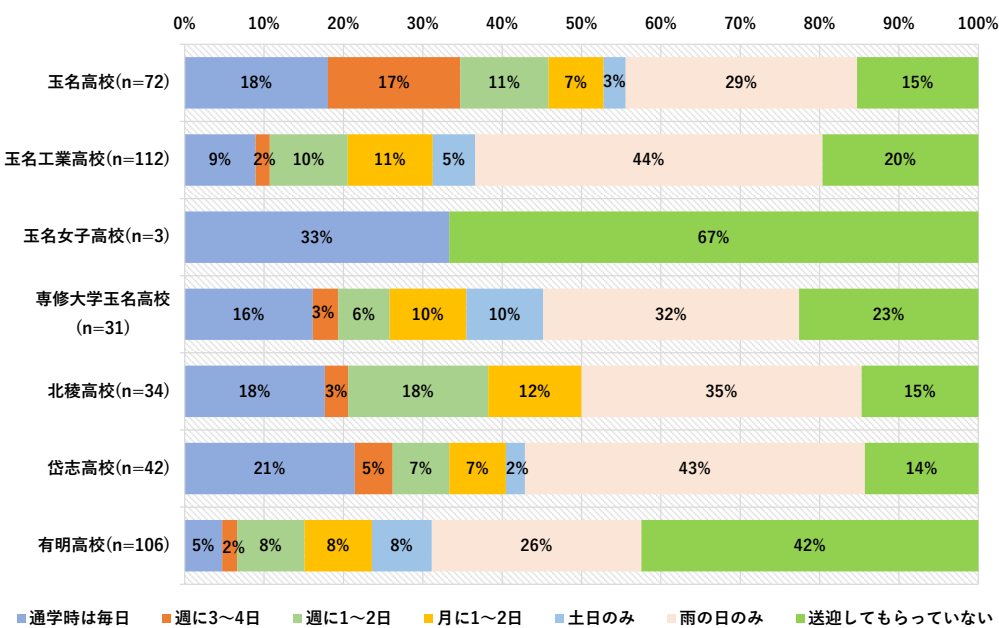


## 2. 調査結果

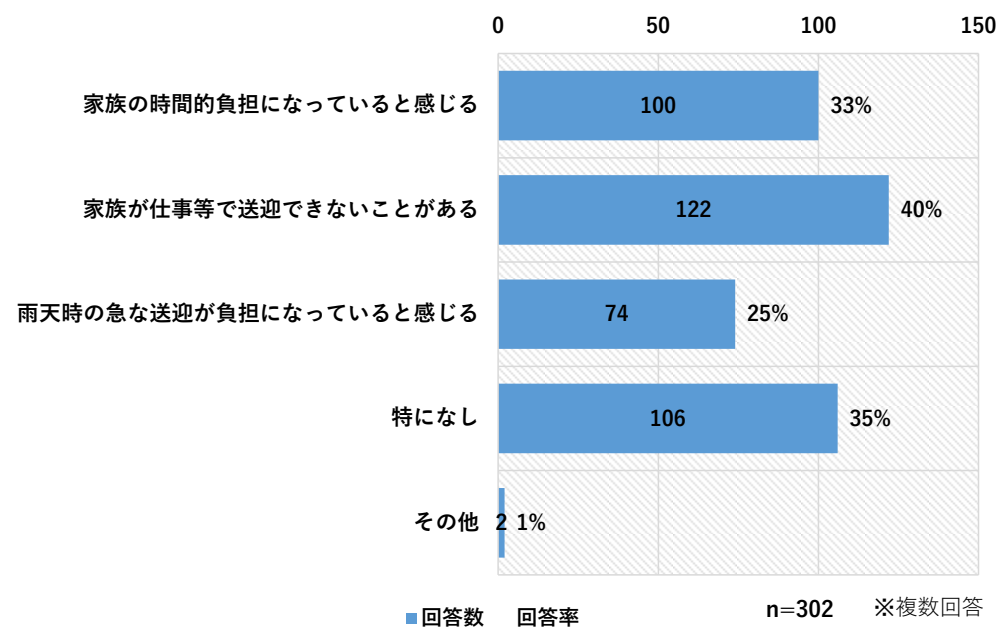
- ・送迎の頻度
- ・送迎の問題点

- ほとんどの高校で、「雨の日のみ」送迎するとの回答が特に多く、26～44%を占めている
- 送迎の問題点は、「家族が仕事等で送迎できないことがある」が最も多く、送迎者の都合が合わない場合が一定数あることが分かる。次いで「家族の時間的負担になっていると感じる」「雨天時の急な送迎が負担になっていると感じる」といった送迎者への負担を心配した回答についても一定割合見られる

### ◆送迎の頻度



### ◆送迎の問題点



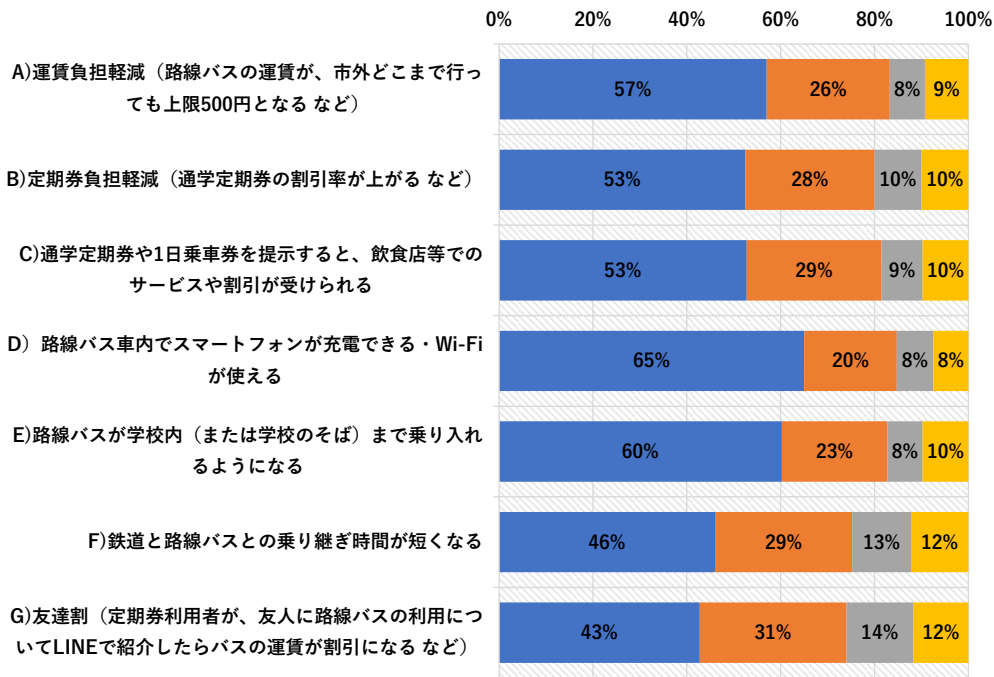


## 2. 調査結果

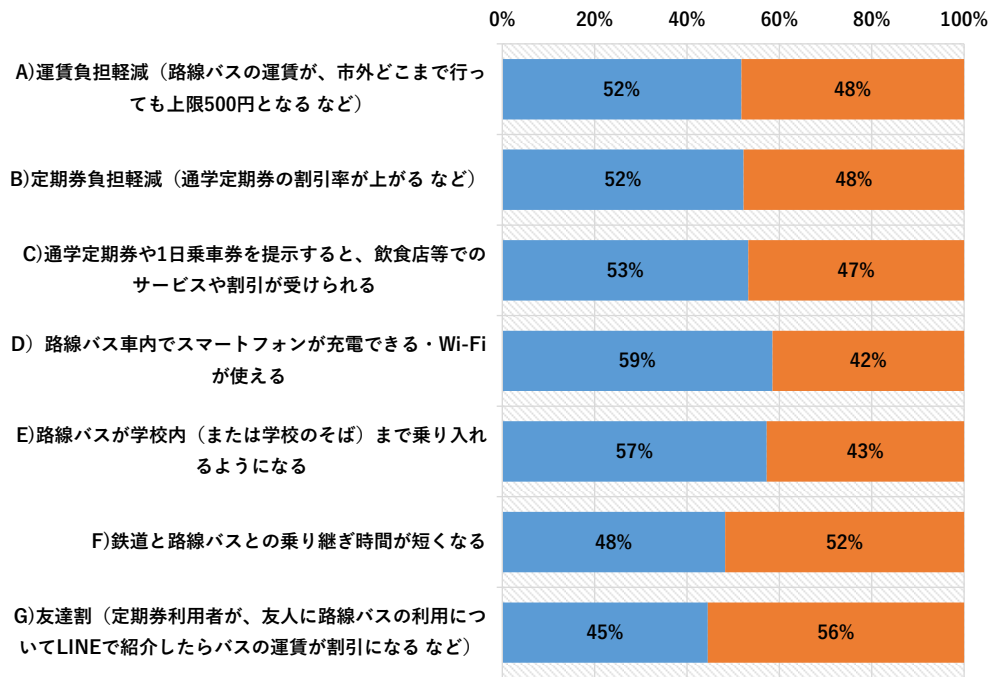
### ・公共交通改善時の利用の変化 ・公共交通改善時の利用の転換意向

- いずれの改善点についても「使ってみたい」、「やや使ってみたい」で74%以上を占めており、中でも「D 路線バス車内でのスマートフォンの充電やWi-Fiが使える」「E 学校内（または学校のそば）への乗り入れ」については「使ってみたい」の割合が60%以上と特に高い割合を占めている
- 転換意向についても、「D 路線バス車内でのスマートフォンの充電やWi-Fiが使える」「E 学校内への乗り入れ」で転換するとの回答が比較的高い  
(※アンケート中では、保護者の意見を踏まえるよう依頼したところ)

#### ◆公共交通改善時の利用の変化



#### ◆公共交通改善時の利用の転換意向



■使ってみたい ■やや使ってみたい ■あまり使ってみたいと思わない ■使ってみたいと思わない

■転換する ■転換しない



## 2. 調査結果

- ・ 妥当と思う運賃額(片道)
- ・ 妥当と思う1ヵ月定期券額

- 片道運賃額400～500円が『「妥当」、「安い」、「安すぎて公共交通の維持が不安」』と『「高い」、「高すぎて使わない」』がほぼ拮抗している
- 片道運賃額600円以上は、『「高い」、「高すぎて使わない」』が優勢となる
- 1ヵ月定期券金額6,000～9,000円が『「妥当」、「安い」、「安すぎて公共交通の維持が不安」』と『「高い」、「高すぎて使わない」』がほぼ拮抗している
- 1ヵ月定期券金額10,000円以上は『「高い」、「高すぎて使わない」』が優勢となる  
(※アンケート中では、保護者の意見を踏まえるよう依頼したところ)

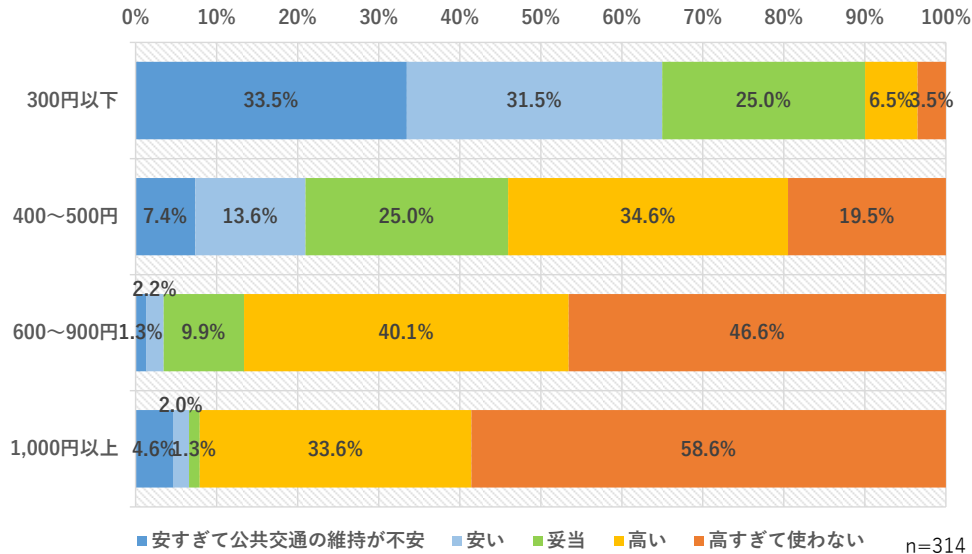
### ▼設問

『仮に、ご自宅から玉名市街地方面まで、公共交通を使う場合、片道どの程度の運賃額、また1ヵ月の定期券金額はどの程度が妥当だと感じますか。「安すぎる」「安い」「妥当」「高い」「高すぎる」と感じる金額のそれぞれについて数字を選んでください。(100円刻みで選択)』

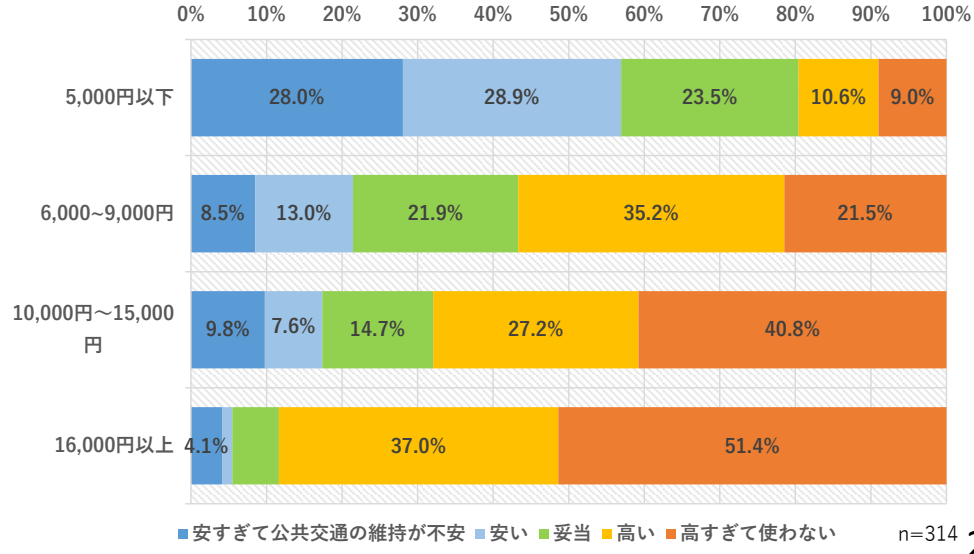
※参考：シティモール～玉名高校前間

- ・ 片道(路線バス) 630円
- ・ 1ヵ月通学定期券(路線バス) 18,720円
- ・ 片道(JR鹿児島本線) 380円
- ・ 1ヵ月通学定期券(JR鹿児島本線) 7,570円

### ◆片道運賃額



### ◆1ヶ月の定期券金額





### 3. まとめ

#### ①通学時の移動手段の特徴

- 通学時の移動手段としては、晴天時は「自転車」「JR鹿児島本線」「自家用車（家族の送迎）」の順に割合が高く、雨天時は「自家用車（家族の送迎）」「JR鹿児島本線」「自転車」の順に割合が高い
- 雨天時は晴天時と比較して、自転車による通学の割合が半分以下となり、送迎による通学の割合が2倍以上に増加する
- 5年前の傾向と比較して、送迎の割合が晴天時・雨天時ともに高くなっており、自家用車の普及に伴った変化であると考えられる

#### ②通学送迎の特徴と課題

- 通学時の送迎の特徴として、「雨天時のみの送迎」「通学時は毎日送迎」の2つのパターンが特に高い割合を占めている
- 自家用車による送迎の問題点として「仕事等で送迎できない場合がある」「時間的な負担になっている」という回答が高い割合を占めており、送迎の都合がつかない場合や長期的な送迎者の負担を考慮すると、通学時の送迎依存を低下させる（公共交通への転換）施策が必要である

#### ③高校生の公共交通利用促進策

- 運賃や定期券代は保護者が負担している関係上、運賃負担軽減策に対する公共交通利用転換への感度は低く、利便性や快適性に係る改善策に対して公共交通利用転換への感度が高くなっている
- 多くの方が受容できる荒尾～玉名間の片道運賃額の上限は500円程度、1ヵ月定期券額は9,000円程度であり、現在の路線バスの片道運賃額/定期券額は明らかに受容できない金額であることから、公共交通の利便性や快適性を向上させつつ、“コストパフォーマンス”に優れた（運賃負担を抑制する）施策の検討が必要である

### 3. 民生委員アンケート調査







# 1. 調査概要

- 荒尾市内で、特に移動が困難となっている高齢者や子育て世帯の移動実態・困りごと等を把握するため、各地区で相談・支援を行われている民生委員・児童委員の方を対象にアンケート調査を実施した

## ◆調査概要

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 調査方法                 | 郵送による配布・回収                |
| 調査期間                 | 郵送：8月19日（金）<br>回収：9月2日（金） |
| 調査対象                 | 荒尾市内の民生委員・児童委員            |
| 設問内容                 | <b>担当地区の基本属性</b>          |
|                      | ①担当地区情報（高齢者世帯、子育て世帯数）     |
|                      | ②地区内高齢者の家族構成（単身、夫婦）       |
|                      | <b>高齢者世帯について</b>          |
|                      | ③移動に困っている高齢者世帯数           |
|                      | ④移動に困っている高齢者の普段の移動方法      |
|                      | ⑤マイカーを手放すと思われる状況          |
|                      | <b>子育て世帯について</b>          |
|                      | ⑥移動に困っている子育て世帯数           |
|                      | ⑦移動に関する困りごと               |
|                      | ⑧地区内の助け合いの実態              |
| <b>買い物先・通院先</b>      |                           |
| ⑨高齢者の利用する買い物先とその移動手段 |                           |
| ⑩高齢者の通院先とその移動手段      |                           |
| ⑪子育て世帯の買い物先とその移動手段   |                           |
| 回答数                  | 62地区                      |

## ◆調査票（抜粋）

**民生児童委員の皆様へ**  
～公共交通に関するアンケート～

平素より、市政に格別のご協力をいただき厚くお礼申し上げます。  
荒尾市では、今年度、市内地域公共交通のあり方をとりまとめ、「荒尾市地域公共交通計画」を策定することとなりました。  
この計画の策定にあたり、高齢者や子育て世代の方内、特に移動にお困りの方の状況等を把握するために、民生委員の方にアンケート調査を実施いたします。  
ご多用とは存じますが、ご協力いただけますようお願い申し上げます。

令和4年8月  
荒尾市地域公共交通活性化協議会

◇ご記入にあたっての注意点とお願いです◇

- ・このアンケートは、民生委員の方にお渡ししています。
- ・ご担当地区の高齢者の方、子育て世代の方について、ご回答ください。
- ・このアンケートにてご提供いただいた個人情報は、個人情報保護法に基づき、厳正かつ適正に保管及び管理し、目的以外に使用することはありません。
- ・このアンケートについてのお問い合わせは下記までお願いします。

【本調査に関するお問い合わせ先】  
荒尾市地域公共交通活性化協議会  
（事務局：荒尾市 総合政策課内）  
電話番号：0968-63-1273  
【調査委託業者名】  
日本工営株式会社 福岡支店

1

担当地区名 \_\_\_\_\_  
氏名 \_\_\_\_\_

◆ご担当地区の高齢者と子育て世代の方について教えてください◆

【質問1】担当地区の世帯数と高齢者・子育て世代の世帯数についてお分かりの範囲で教えてください。

|                      |    |
|----------------------|----|
| 全世帯数                 | 世帯 |
| 高齢者がお住まいの全世帯         | 世帯 |
| 後期高齢者（75歳以上）がお住まいの世帯 | 世帯 |
| 子育て世帯                | 世帯 |

【質問2】高齢者のご家族構成についてお分かりの範囲で教えてください。

|                |    |
|----------------|----|
| 単身でお住まいの高齢者世帯  | 世帯 |
| ご夫婦のみでお住まいの高齢者 | 世帯 |

【質問3】移動にお困りの高齢者世帯数について教えてください。

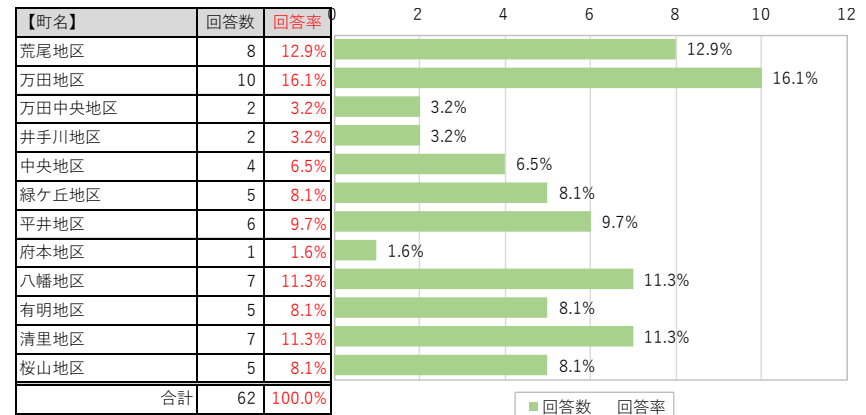
|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| マイカーで自力移動できない高齢者世帯                 | 世帯 |
| → その内、移動手段がなく、送迎を頼れる家族や知人もいない高齢者世帯 | 世帯 |
| 数年内にマイカーが移動が困難となりそうな高齢者世帯          | 世帯 |

【質問4】マイカーが移動出来ない高齢者は、移動に関して具体的にどのようなお困りですか？（複数選択可）

- ① 公共交通の運行が高い
- ② 自宅から最寄りのバス停まで・バス停から目的地まで歩くのが困難である
- ③ 公共交通の運行が移動したい時刻に合っていない
- ④ タクシーやおもいタクシー、乗合タクシーを予約するのが困難である
- ⑤ バスの待合設備が良くない（雨風や暑さ・寒さをしのげない）
- ⑥ バスに乗降する際の段差が大きい
- ⑦ 送迎を家族や知人に依頼するのをためらいがちである
- ⑧ その他（ ）

3

## ◆地区別回答数



※主任児童員は、世帯数の多い地区に割り当てた。

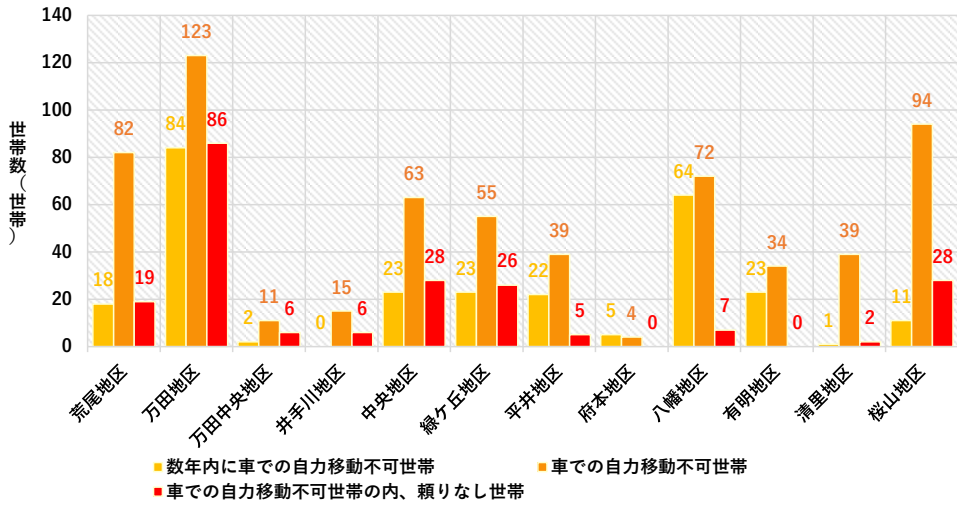


## 2. 調査結果

## ・自力で移動可能な高齢者世帯数 ・高齢者の移動に関する困りごと

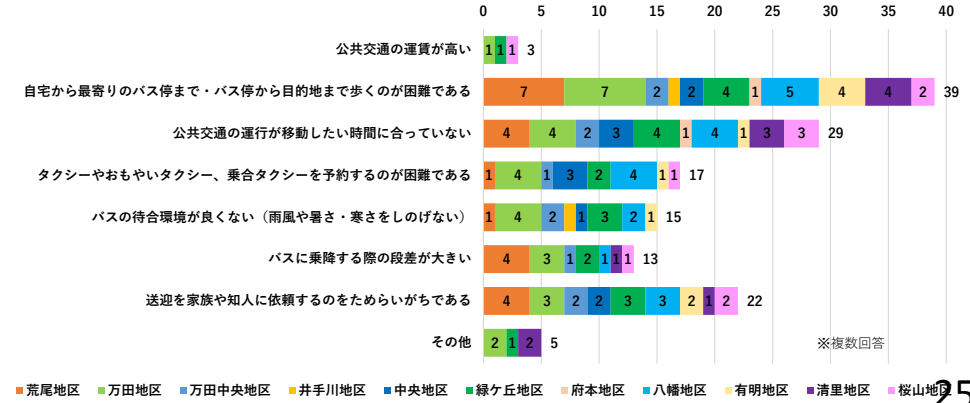
- いずれの地区においても、自力での移動が困難な高齢者世帯が一定数存在している
- 困りごとでは「自宅・目的地近くまでの歩くのが困難」「時間が合わない」など、路線バスの定時定路線運行についての問題点が多く挙がっている
- 「おもいやタクシー、乗合タクシーの予約の難しさ」についても一定の回答が見られることから、予約方法が分からないなどの原因で利用を躊躇う人がいることが考えられる
- 「送迎のお願いをすることへのためらい」も多く挙がっており、外出したくても出来ていないことが想定される

### ◆高齢者の移動困難世帯数



### ◆高齢者の移動に関する困りごと

| 【全体】                              | 荒尾地区 | 万田地区 | 万田中央地区 | 井手川地区 | 中央地区 | 緑ヶ丘地区 | 府本地区 | 八幡地区 | 有明地区 | 清里地区 | 桜山地区 | 合計  |
|-----------------------------------|------|------|--------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|-----|
| 公共交通の運賃が高い                        | 0    | 1    | 0      | 0     | 0    | 1     | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 3   |
| 自宅から最寄りのバス停まで・バス停から目的地まで歩くのが困難である | 7    | 7    | 2      | 1     | 2    | 4     | 1    | 5    | 4    | 4    | 2    | 39  |
| 公共交通の運行が移動したい時間に合っていない            | 4    | 4    | 2      | 0     | 3    | 4     | 1    | 4    | 1    | 3    | 3    | 29  |
| タクシーやおもいやタクシー、乗合タクシーを予約するのが困難である  | 1    | 4    | 1      | 0     | 3    | 2     | 0    | 4    | 1    | 0    | 1    | 17  |
| バスの待合環境が良くない（雨風や暑さ・寒さをしのげない）      | 1    | 4    | 2      | 1     | 1    | 3     | 0    | 2    | 1    | 0    | 0    | 15  |
| バスに乗降する際の段差が大きい                   | 4    | 3    | 1      | 0     | 0    | 2     | 0    | 1    | 0    | 1    | 1    | 13  |
| 送迎を家族や知人に依頼するのをためらいがちである          | 4    | 3    | 2      | 0     | 2    | 3     | 0    | 3    | 2    | 1    | 2    | 22  |
| その他                               | 0    | 2    | 0      | 0     | 0    | 1     | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 5   |
| アンケート回答数                          | 21   | 28   | 10     | 2     | 11   | 20    | 2    | 19   | 9    | 11   | 10   | 143 |





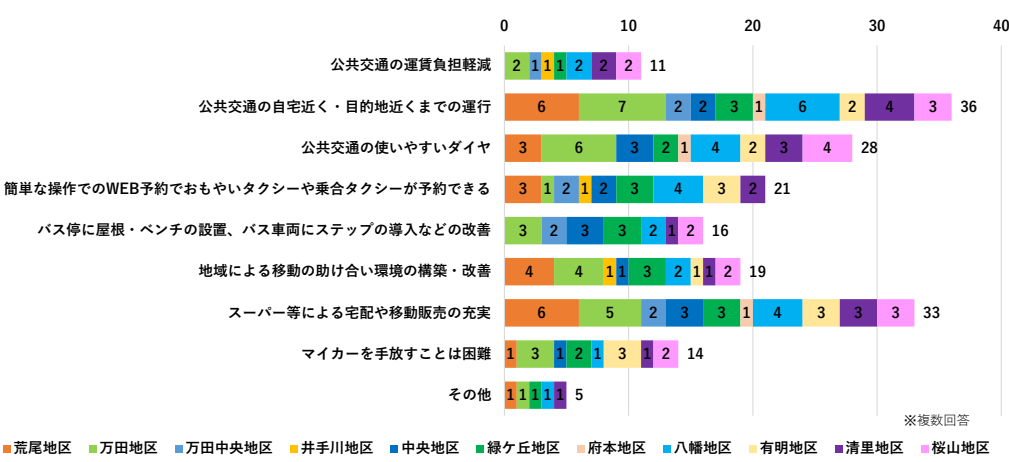
# 2. 調査結果

・安心してマイカーを手放せる環境  
 ・地区内の移動の助け合いの実態

- 安心してマイカーを手放す理由に「公共交通の自宅・目的地近くまでの運行」、「移動販売の充実」など、自宅から目的地への距離に関する回答が多く、高齢のため歩行距離の短縮が望まれていると考えられる
- 各地区の移動の助け合いについては、「運転できる方が、運転できない方を乗せて移動」が特に多く、送迎者の予定等の影響があるため、外出したくても出来ていないことが想定される

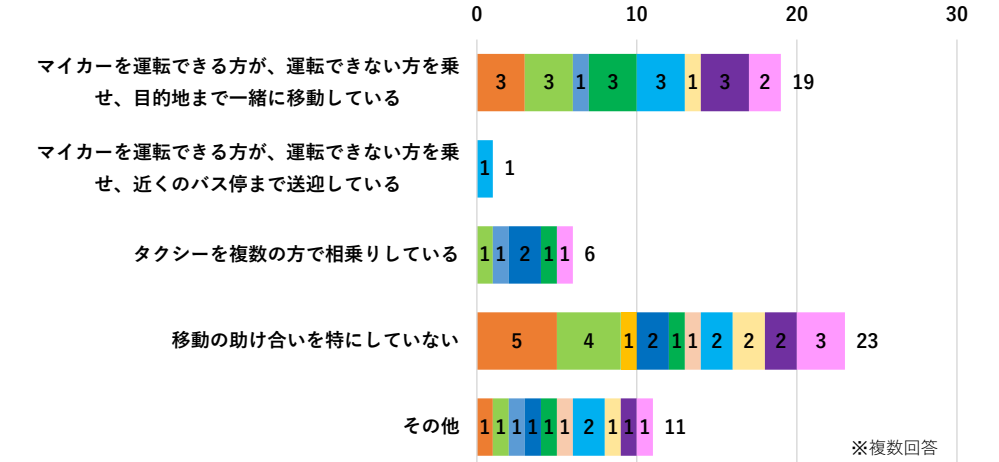
## ◆安心してマイカーを手放せる環境

| 【全体】                                | 荒尾地区 | 万田地区 | 万田中央地区 | 井手川地区 | 中央地区 | 緑ヶ丘地区 | 府本地区 | 八幡地区 | 有明地区 | 清里地区 | 桜山地区 | 合計  |
|-------------------------------------|------|------|--------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|-----|
| 公共交通の運賃負担軽減                         | 0    | 2    | 1      | 1     | 0    | 1     | 0    | 2    | 0    | 2    | 2    | 11  |
| 公共交通の自宅近く・目的地近くまでの運行                | 6    | 7    | 2      | 0     | 2    | 3     | 1    | 6    | 2    | 4    | 3    | 36  |
| 公共交通の使いやすいダイヤ                       | 3    | 6    | 0      | 0     | 3    | 2     | 1    | 4    | 2    | 3    | 4    | 28  |
| 簡単な操作でのWEB予約でおもいやいタクシーや乗合タクシーが予約できる | 3    | 1    | 2      | 1     | 2    | 3     | 0    | 4    | 3    | 2    | 0    | 21  |
| バス停に屋根・ベンチの設置、バス車両にステップの導入などの改善     | 0    | 3    | 2      | 0     | 3    | 3     | 0    | 2    | 0    | 1    | 2    | 16  |
| 地域による移動の助け合い環境の構築・改善                | 4    | 4    | 0      | 1     | 1    | 3     | 0    | 2    | 1    | 1    | 2    | 19  |
| スーパー等による宅配や移動販売の充実                  | 6    | 5    | 2      | 0     | 3    | 3     | 1    | 4    | 3    | 3    | 3    | 33  |
| マイカーを手放すことは困難                       | 1    | 3    | 0      | 0     | 1    | 2     | 0    | 1    | 3    | 1    | 2    | 14  |
| その他                                 | 1    | 1    | 0      | 0     | 0    | 1     | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 5   |
| アンケート回答数                            | 23   | 31   | 9      | 3     | 15   | 20    | 3    | 25   | 14   | 17   | 18   | 178 |



## ◆地区内の移動の助け合いの実態

|  | 荒尾地区 | 万田地区 | 万田中央地区 | 井手川地区 | 中央地区 | 緑ヶ丘地区 | 府本地区 | 八幡地区 | 有明地区 | 清里地区 | 桜山地区 | 合計 |
|--|------|------|--------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|----|
| マイカーを運転できる方が、運転できない方を乗せ、目的地まで一緒に移動している | 3    | 3    | 1      | 0     | 0    | 3     | 0    | 3    | 1    | 3    | 2    | 19 |
| マイカーを運転できる方が、運転できない方を乗せ、近くのバス停まで送迎している | 0    | 0    | 0      | 0     | 0    | 0     | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1  |
| タクシーを複数の方で相乗りしている                      | 0    | 1    | 1      | 0     | 2    | 1     | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 6  |
| 移動の助け合いを特にしていない                        | 5    | 4    | 0      | 1     | 2    | 1     | 1    | 2    | 2    | 2    | 3    | 23 |
| その他                                    | 1    | 1    | 1      | 0     | 1    | 1     | 1    | 2    | 1    | 1    | 1    | 11 |
| アンケート回答数                               | 9    | 9    | 3      | 1     | 5    | 6     | 2    | 8    | 4    | 6    | 7    | 60 |





## 2. 調査結果

### 自由記述

- おもやりタクシーについて、「予約方法が分からない」といった理由により利用を躊躇っているという回答が多く見られる
- 路線バスについては、「運行本数の少なさ」「車両の低床化」「バス停待合環境の整備」についての回答が多い
- 「高齢者でも使いやすい公共交通」に向け、待合環境の改善、車両の低床化などにより利用者の負担軽減を図る必要がある

### ◆自由記述（抜粋）

| 地区                | 記述内容   |
|-------------------|--|
| <b>運行本数（路線バス）</b> |  |
| 荒尾地区              | <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、少子高齢化が進み、公共交通への需要が高まるので、<u>路線バスの本数を増やしたり、おもやりタクシー等をPR</u>したりして、高齢者がもっと利用しやすいように改善して欲しいものです。</li> </ul>   |
| 万田地区              | <ul style="list-style-type: none"> <li>若い時から車に乗ってきて、足が悪くなり、運転できなくなり、バス利用になったが、本数が少なく、夕方モール～荒尾駅行きは、19時で終わり、遅くまで、ショッピングできない。</li> </ul>              |
| 有明地区              | <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の公共交通機関の産交バスは、便が悪いと聞きます。本数は少ないし、乗り換えに時間がかかる。<u>バス停に行くまで何度も休みをながら歩かなければならない。</u></li> </ul>                |
| <b>低床化（路線バス）</b>  |  |
| 八幡地区              | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスに乗っていた人が乗れなくなるのは、ステップが上りにくくなるから。<u>段差をなくしたステップにすることは、高齢者のみならず、万人に使いやすい。例えばベビーカー、キャリーケース等も。</u></li> </ul> |
| 緑ヶ丘地区             | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスを利用する時に、<u>段差があるので乗りにくい。</u>改善して欲しい。</li> </ul>   |

| 地区                  | 記述内容  |
|---------------------|---|
| <b>待合環境整備（路線バス）</b> |   |
| 中央地区                | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの待合所の環境が良くない。<u>長椅子等がない停留所が多い。</u></li> </ul>  |
| <b>おもやりタクシー</b>     |   |
| 荒尾地区                | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>乗合やおもやりタクシーなどは、手続きや調整などが煩わしいので、あまり利用してないようである。</u></li> </ul>   |
| 八幡地区                | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>おもやりタクシーを予約したいが、やり方がわからない</u></li> </ul>  |
| 万田中央地区              | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>おもやりタクシーのより一層の予約の仕方などの広報</u>などに努め、高齢者等の方々が出かけやすい環境作りが継続されることを願います。</li> </ul>                                     |
| 平井地区                | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の方は、平井地区にお店がないので、買い物に行く所がなく不便です。おもやりタクシーを利用されたり、身内に頼まれたりされています。もう少しタクシーも増やしてもらって利用しやすいと、いいのではないかと思います。</li> </ul> |
| <b>乗合タクシー</b>       |   |
| 緑ヶ丘地区               | <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの推進を図る。高齢者や困っている子育て世帯にアンケートをとって、場所、時間を決めて、乗合タクシーを巡回させたらどうか。</li> </ul>   |



### 3. まとめ

#### ①各地区に点在する移動困難者

- 民生委員の回答から、荒尾市内の全ての地区において、自力での移動が困難な高齢者世帯が存在していることが分かる
- 特に万田地区においては、自力での移動が困難な高齢者世帯が比較的多く、さらに移動時に頼れる人がいない世帯も多い

#### ②おもやいタクシーと路線バスの役割分担・ベストミックスによる移動困難者への対応

- 「自宅からバス停まで歩けない」など、路線バスでの対応が難しい問題については、おもやいタクシーの利用を促す必要がある
- 路線バスについても、ニーズに合ったダイヤへの更なる改善など、ソフト面の対応を深化させると共に、待合環境の改善や車両の低床化など、ハード面への対応も必要である
- 路線バスを使える方・使えるタイミングでは、積極的に路線バスの利用を促すなど、おもやいタクシーやタクシーと路線バスを組合せた、「賢い公共交通の使い方」の提案が求められている

#### ③おもやいタクシー、乗合タクシーの利用までのハードルの解消

- おもやいタクシー及び乗合タクシーについて「予約方法が分からない」「手続きが煩わしい」との意見が挙がっている
- 利用にあたっての心理的ハードルが存在し、本来利用すべき人の利用を躊躇わせていることが考えられる
- 丁寧な説明や利用体験を通じて、「知らない」や「分からない」が原因で発生する利用機会の喪失を減らし、心理的ハードルの解消を図る必要がある

## 4. 産交バス利用実態調査

---





# 1. 調査概要

- 産交バスが運行する荒尾市内のバス路線（平日運行便）について、調査員が対象便に乗込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施した
- 調査日：7月13日(水)の1日間【晴れ】
- 対象：下記の表参照（計110便）

## ◆調査対象◆

| エリア      | 路線              | 平日上り | 平日下り |
|----------|-----------------|------|------|
| 主要路線     | 1荒尾玉名線          | 13便  | 15便  |
|          | 5倉掛線（助丸経由）      | 6便   | 6便   |
|          | 7八幡台線（バスセンター発着） | 1便   | —    |
|          | 8八幡台線（八幡校発着）    | 13便  | 14便  |
| 宮内・東屋型地区 | 11グリーンランド線      | 3便   | 3便   |
|          | 12東屋形線          | 3便   | 3便   |
|          | 13福祉村線          | 3便   | 3便   |
| 牛水地区     | 14住吉線           | 4便   | 3便   |
|          | 23清里線           | 3便   | —    |
| 桜山地区     | 31桜山線（新図経由）     | 4便   | 6便   |
|          | 32桜山線（山の手経由）    | 1便   | 1便   |
|          | 33桜山線（八幡台発着）    | —    | 2便   |
| 合計       |                 | 54便  | 56便  |



## ◆調査票◆

### 荒尾市 路線バス乗降調査 アンケート調査票

荒尾市地域公共交通活性化協議会

荒尾市にて運行する路線バスについて、利用実態調査を行っております。お急ぎの所お手数を御掛けして申し訳ございませんが、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

質問1 乗車バス停と降車予定バス停 該当するバス停に「✓」をつけてください。 該当するバス停がない場合は、表の下にバス停名をご記入ください。

| 乗車   | No | 1      | 2     | 3   | 4     | 5  | 6     | 7      | 8      | 9        | 10 | 11  | 12  | 13 | 14    | 15 | 16 | 17  | 18   | 19 | 20     | 21    | 22     | 23     | 24 | 25  | 26 | 27      | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 |  |
|------|----|--------|-------|-----|-------|----|-------|--------|--------|----------|----|-----|-----|----|-------|----|----|-----|------|----|--------|-------|--------|--------|----|-----|----|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| バス停名 |    | 玉名市役所前 | 玉名温泉街 | 立鏡寺 | 北嶺高校前 | 種町 | 玉名高校前 | 春出ルーフ前 | 八ローワー前 | 五名だばこ産栗前 | 窪地 | 下前原 | 水小原 | 京塚 | 五名産交前 | 金山 | 赤木 | 上赤田 | 八幡校前 | 野原 | 桜山(国通) | 桜山団地上 | 桜山町四丁目 | 桜山町二丁目 | 水島 | 向一部 | 本村 | 荒尾市民病院前 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 降車   |    |        |       |     |       |    |       |        |        |          |    |     |     |    |       |    |    |     |      |    |        |       |        |        |    |     |    |         |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

| 乗車   | No | 36   | 37  | 38    | 39  | 40      | 41     |
|------|----|------|-----|-------|-----|---------|--------|
| バス停名 |    | 企業局前 | 中央区 | 運動公園前 | 山の手 | あおシヤモール | バスセンター |
| 降車   |    |      |     |       |     |         |        |

該当のバス停がない場合、下に記入をお願いします。 乗車バス停 ( ) 降車バス停 ( )

以下、質問の該当する番号に○をつけてください。

質問2 性別 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない

質問3 年齢 1. ~17歳 2. 18歳~22歳 3. 23歳~29歳 4. 30歳~39歳 5. 40歳~49歳  
6. 50歳~59歳 7. 60歳~64歳 8. 65歳~69歳 9. 70歳~74歳 10. 75歳~

質問4 ご職業 1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学・専門学校生  
5. 会社員・公務員 6. パート・アルバイト 7. 自営業・家事手伝い  
8. 主婦・主夫 9. 無職 10. その他

質問5 運転免許の有無 1. 免許あり(日常運転する) 2. 免許あり(運転しない) 3. 免許なし 4. 免許なし(自主返納済)

質問6 バスの利用頻度 1. 週5日以上 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に1~2日 5. 年に数回程度

質問7 バスの利用目的 1. 通学 2. 通勤 3. 買い物 4. 通院  
5. 公共施設の利用 6. ビジネス 7. 観光 8. その他

質問8 運賃の支払い方法 1. 現金 2. 定期券 3. ICカード(都度払い) 4. 福祉特別乗車証(100円) 5. その他(一日乗車券など)

質問9 バスに乗る直前の移動手段 1. 鉄道 2. バス 3. 徒歩 4. 自転車 5. 原付・バイク  
6. 車(自身が運転) 7. 車(送迎) 8. タクシー 9. 乗合タクシー 10. おもいやいタクシー  
12. その他

質問10 バスを降りた後の移動手段 1. 鉄道 2. バス 3. 徒歩 4. 自転車 5. 原付・バイク  
6. 車(自身が運転) 7. 車(送迎) 8. タクシー 9. 乗合タクシー 10. おもいやいタクシー  
12. その他

質問11 路線バスとおもいやいタクシーの組合せ利用 1. 行きはバス、帰りはおもいやいタクシー 2. 行きはおもいやいタクシー、帰りはバス  
3. バスとおもいやいタクシーを乗り継いでいる 4. 組み合わせしていない

質問12 何かきっかけで公共交通(路線バス等)を利用することになりましたか? 1. 貯筋体操 2. いきいきサロン 3. 知り合い・家族からのアドバイス 4. 他に移動手段がない 5. その他

ご協力ありがとうございました。

|        |     |                      |       |       |
|--------|-----|----------------------|-------|-------|
| ※調査員記入 | 調査日 | R 4 年 7 月 13 日 ( 水 ) | 調査員氏名 |       |
|        | 事業者 | 産交バス                 |       |       |
|        | 発時刻 | ( : )                | 路線    | 荒尾玉名線 |



## 2. 調査結果

- ① 利用者数（路線別）
- ② 利用者の属性（路線別）

### ≪利用者数（路線別）≫

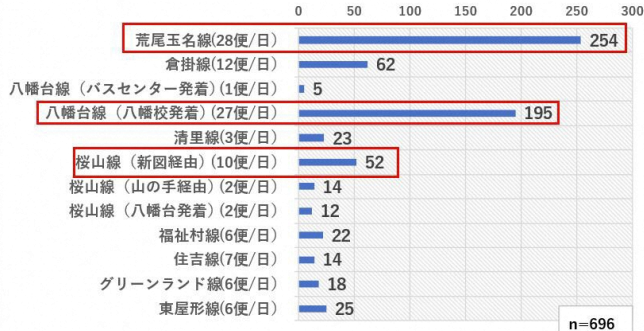
- 利用者が荒尾玉名線の254名と八幡台線（八幡校発着）の195名が突出して多い
- 主要路線以外では、桜山線（新函経由）が利用者数が52名と比較的多い
- 運行便数が少ない路線は利用者数も少ない傾向にある

### ≪利用者の属性（路線別）≫

- 75歳以上の利用が最も多く、次いで70~74歳の利用が多いなど高齢者の利用の割合が高い
- 免許取得ができない17歳以下の利用者も比較的割合が高い
- 男女比は、概ねどの年齢層においても女性が多い傾向にある

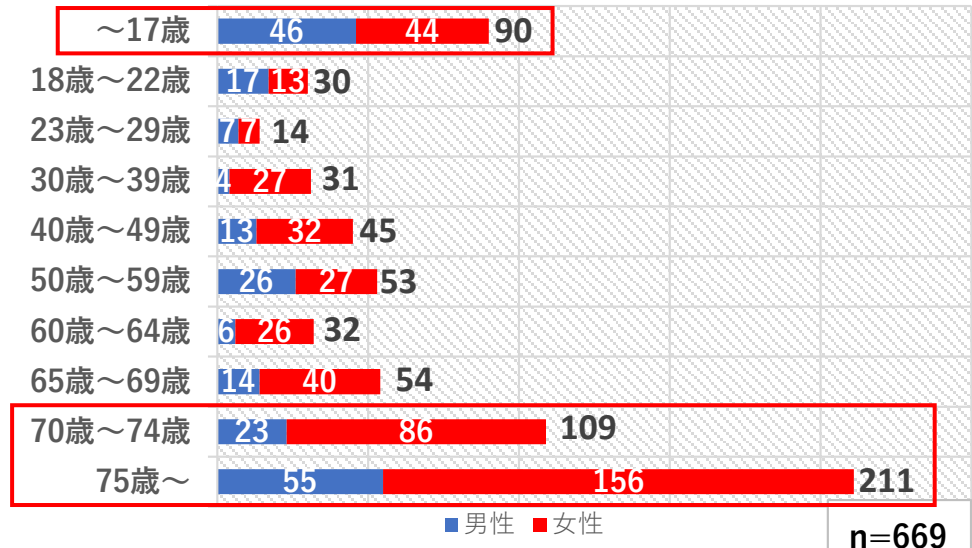
### ◆利用者数（路線別）◆

令和4年7月調査

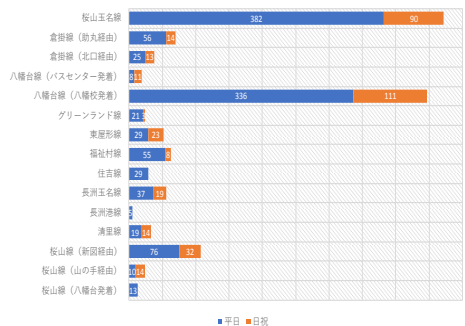


### ◆利用者の属性（性年齢別）◆

0 50 100 150 200 250



【参考】  
平成29年7月調査  
(5年前)







## 2. 調査結果

### ③ 移動目的 (路線別)

### ④ 利用頻度 (年齢別)

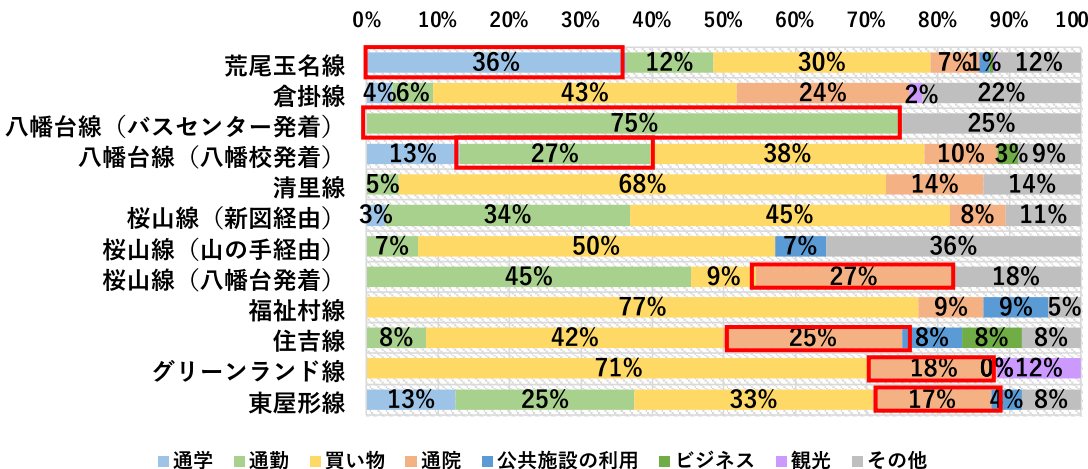
#### ≪移動目的 (路線別)≫

- 多くの路線で買い物利用の割合が最も高い
- 八幡台線 (バスセンター発着)、桜山線 (八幡台発着) は通勤利用の割合が最も高い
- 利用者の多い荒尾玉名線では通学利用が最も多い。また、通勤、買い物の割合も高く、利用目的が分散している
- 各路線において、通院利用も多い傾向にあり、高齢化によりさらに需要が増加する可能性がある

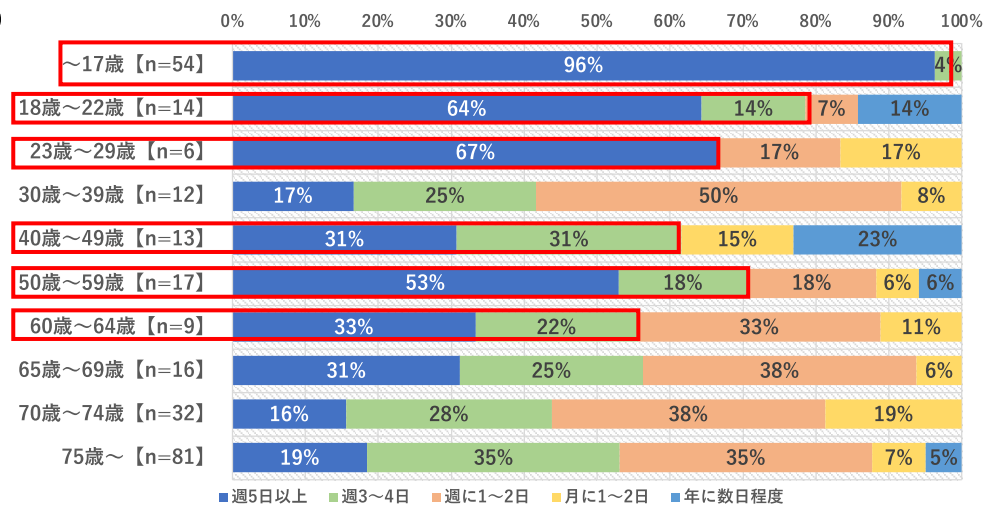
#### ≪利用頻度 (年齢別)≫

- 中学生と高校生は、「週5日以上」の利用が95%前後とほぼ全員が高頻度に利用している
- 23~64歳 (30~39歳を除く) においても、「週5日以上」「週3~4日」の高頻度の利用者が概ね半分程度を占める
- 高齢者 (65歳以上) は「週5日以上」の利用者が減少している

#### ◆移動目的 (路線別)◆



#### ◆利用頻度 (年齢別)◆





## 2. 調査結果

### ⑤ 運賃の支払い方法（年齢別）

### ⑥ 路線バスとおもやりタクシーの組合せ利用

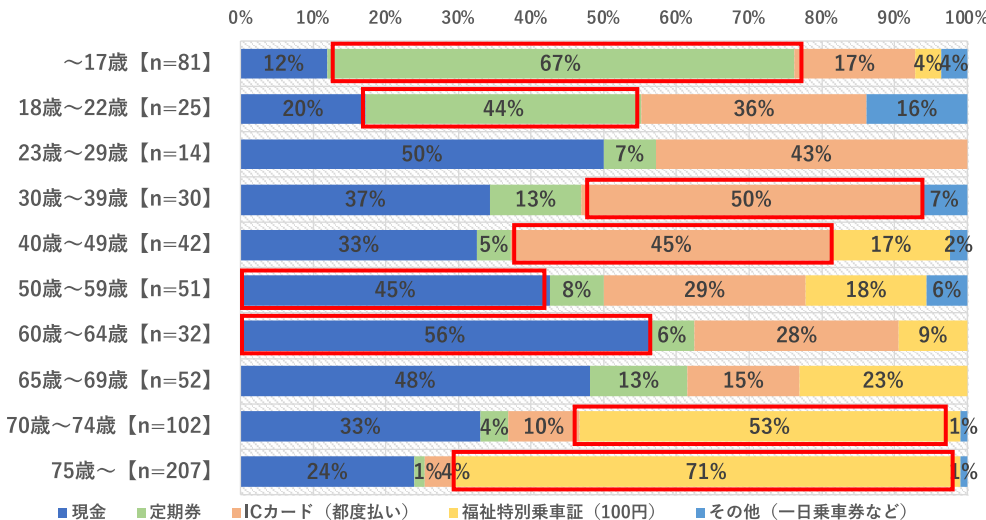
#### ≪ 運賃の支払い方法（年齢別） ≫

- 通学利用をしている割合の高い若年層（22歳以下）では、定期券利用が多い
- 通勤利用の多い現役世代（23～64歳）では、「23～29歳」以外の若い世代はICカード利用が多く、年代が上がると現金利用が増加することがわかる
- 70歳以上の利用者は福祉特別乗車証での利用が大半を占める

#### ≪ 路線バスとおもやりタクシーの組合せ利用 ≫

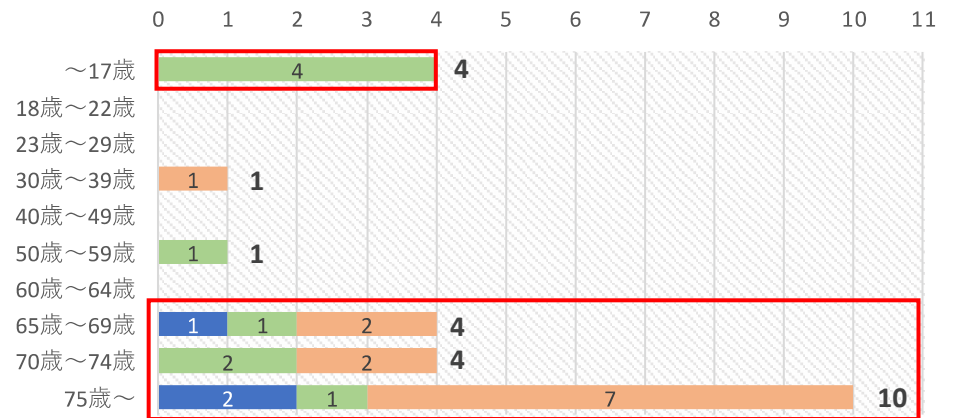
- 組み合わせていない（555件）以外の回答数（24件）は少ない結果となった
- 高齢世代（65歳以上）は回答が分散しており、利用に多様性があることがわかる
- 17歳以下の利用者もおもやりタクシーを活用していることがわかる

#### ◆ 運賃の支払い方法（年齢別） ◆



※70歳未満で福祉特別乗車証と回答した方は誤回答と推定

#### ◆ 路線バスとおもやりタクシーの組合せ利用 ◆



- 行きはバス、帰りはおもやりタクシー
- 行きはおもやりタクシー、帰りはバス
- バスとおもやりタクシーを乗り継いでいる

n=24

※「組み合わせていない」を除く



## 2. 調査結果

### ⑦何がきっかけで公共交通を（路線バス等を）利用することになりましたか？

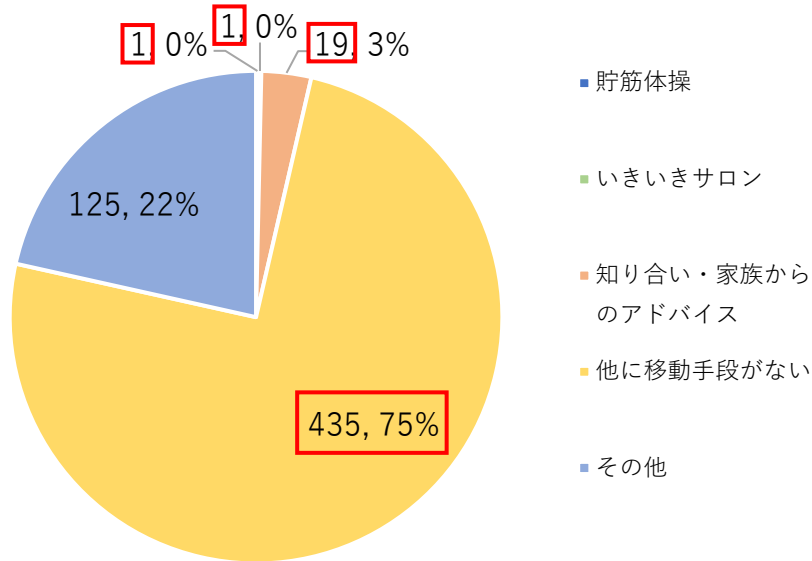
#### 《公共交通利用のきっかけ》

- 他に移動手段がなく、公共交通を利用している人の割合が高いことがわかる
- 「貯筋体操」「いきいきサロン」がきっかけの利用者は、2人に留まる

#### 《公共交通利用のきっかけ（年齢別）》

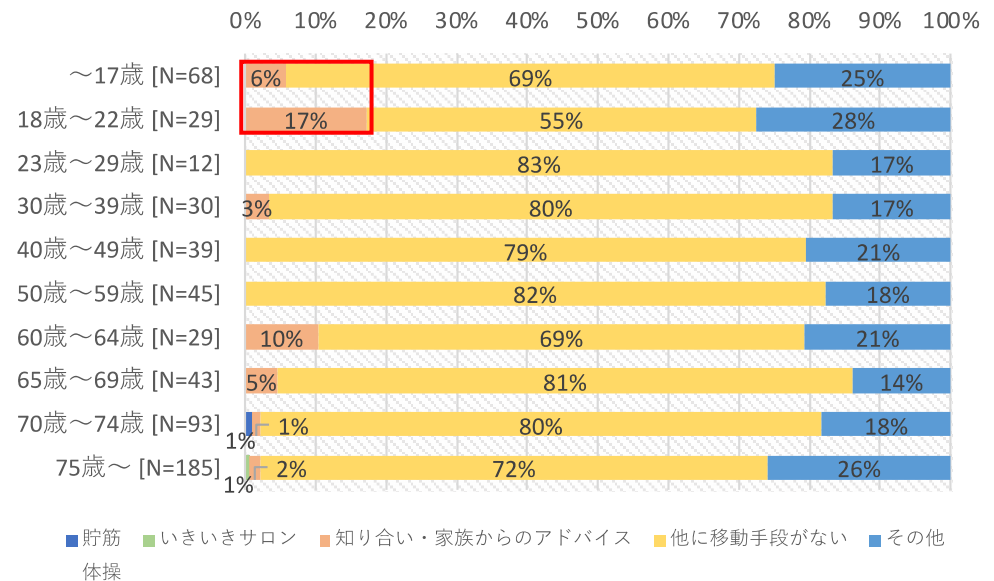
- 年代問わず「他に移動手段がない」と回答している割合が高い
- 22歳以下に「知り合い・家族からのアドバイス」が比較的多い傾向にある

#### ◆公共交通利用のきっかけ◆



n=581

#### ◆公共交通利用のきっかけ（年齢別）◆





# 2. 調査結果

## ⑧路線別の利用実態

【例：荒尾玉名線（シティモール⇄玉名市役所）】

- 5年前と比較すると、区間ごとの利用傾向の変化は見られないが、約7割強の利用に留まっている
- 特に～17歳の通学利用の減少が顕著である
- 70歳以上の利用は、荒尾市内区間において増加しており、高齢化の進展が伺える
- 今後の人口推移を考慮すると、高齢者の利用は一定程度維持されると推察されるが、少子化の影響で通学利用は減少が見込まれる

### ◆乗降者数の推移◆

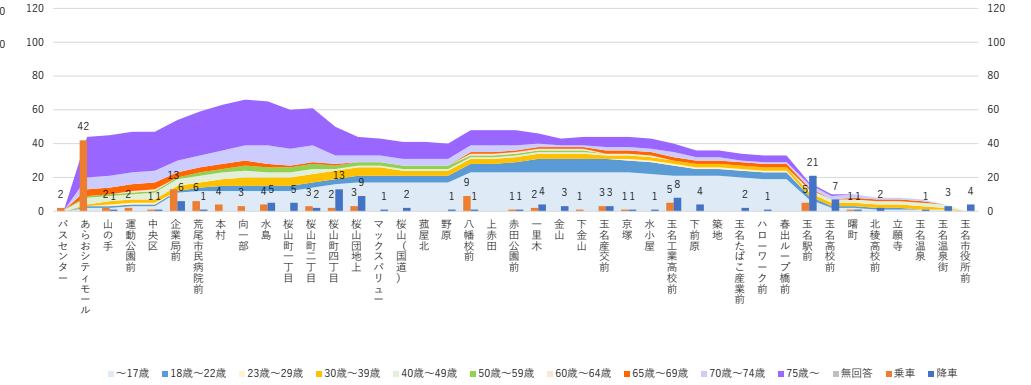
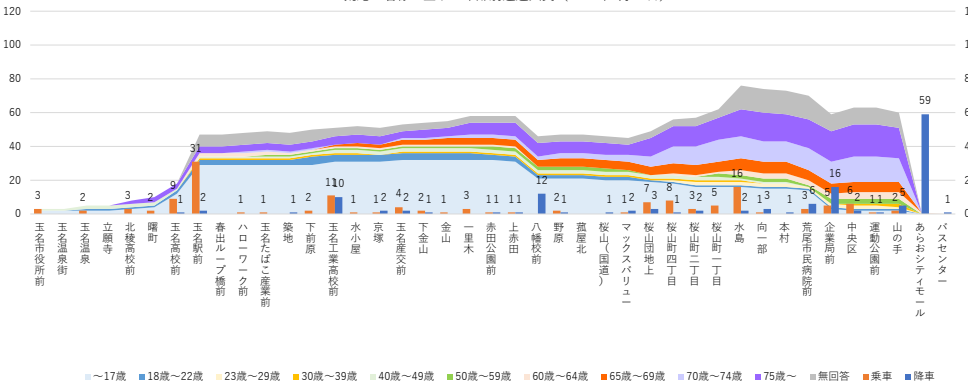
令和4年7月調査

⇒シティモール方面

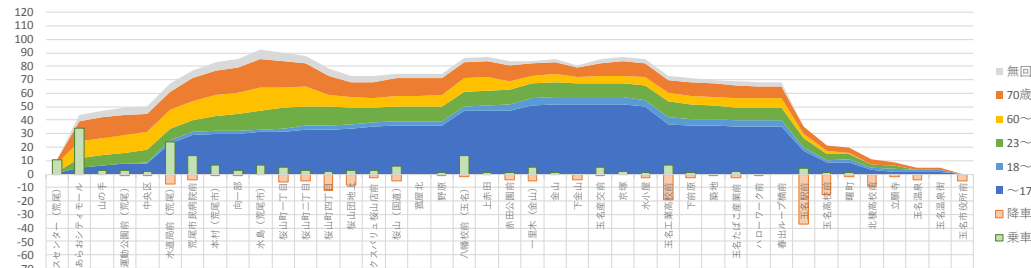
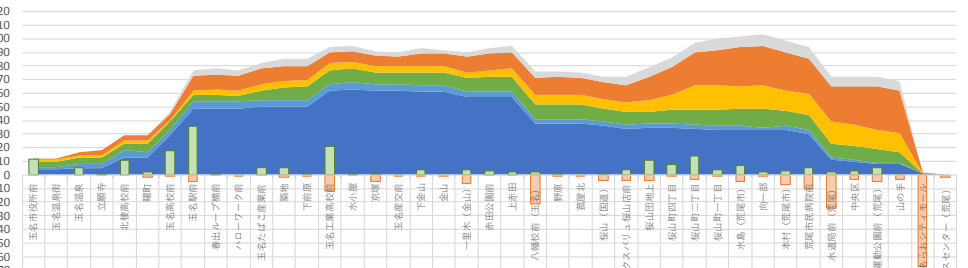
⇒玉名市役所方面

荒尾玉名線 上り 年齢別通過人員 (2022年7月13日)

荒尾玉名線 下り 年齢別通過人員 (2022年7月13日)



### 【参考】平成29年7月調査 (5年前)





### 3. まとめ

#### ①新型コロナウイルス感染症拡大及び少子高齢化による利用者数の低迷

- **5年前の調査結果と比較すると、利用者数が落ち込んでおり、全路線で約6割の利用に留まっている**
- **高校生の通学利用の落ち込みが大きく、今後の人口推移を考慮すると、高齢者の利用は一定程度維持されると推察されるが、少子化の影響で通学利用は減少が見込まれる**
- **マイカー送迎による通学やマイカー通勤から、公共交通への転換を図るべく、利便性向上に向けた施策が必要**
- 荒尾市内の**高齢者利用実態を考慮した路線再編の検討**も必要である

#### ②属性ごとの移動実態

##### 《高校生（～17歳）》

- 通学時の移動手段として高頻度で利用している（荒尾玉名線、八幡台線(八幡校発着)）
- 現状の運行水準を維持しつつ、公共交通利用を促進し、車（送迎）からの転換を図る必要がある
- 「おもやいタクシー」の利用経験のある利用者もいるため、「路線バス」と「おもやいタクシー」の組合せを促進・周知していくことも重要である

##### 《その他（23～64歳）》

- 通勤目的の利用が多い傾向であり、高頻度で利用する傾向にあるが、定期券利用者の割合は低く、現金・ICカード（都度払い）の割合が高い
- ヘビーユーザー（週5日以上）の定期券利用を促進することで、利用者の利便性向上を図るとともに、**定期券利用者の確保による運賃収入の安定化**を目指すことが重要である

##### 《高齢者（65歳以上）》

- 買い物や通院目的で利用でされているが、**利用頻度は他の年齢層に比べ減少**する傾向にある
- あらおシティモールが、買物などの生活拠点となっている（コンパクトシティ化）

## 5. 西鉄バスICカードデータ整理





# 1. データ概要

- 荒尾市内を運行する西鉄バス4路線の利用状況について、西鉄バスから提供された、ICカード利用データと路線別のIC利用率を基に、1か月間の利用状況の集計・分析を行った

※本分析は全てICカードデータのみを集計であり、現金利用者は含まれていない

- 対象路線の中では、大牟田市内線の利用が最も多く1日あたり約603人/日、次いでグリーンランド線で約133人/日となっている（荒尾市外の利用者も含む）
- 利用者のうち、**荒尾市内で乗降している利用は、大牟田市内線では約10%（約61人/日）、グリーンランド線では約59%（約79人/日）、上官線は庄山系統で約7%（約5人/日）**となっている

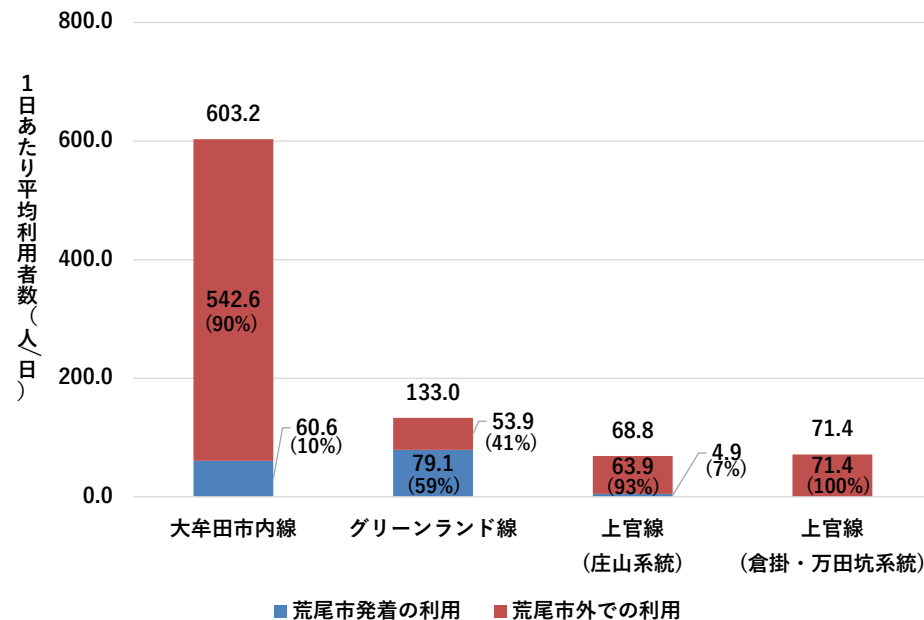
## ◆ICカード利用率/運行回数

| 路線名      | 利用率   | 運行回数(平日) |
|----------|-------|----------|
| 大牟田市内線   | 72.5% | 23.5     |
| グリーンランド線 | 66.7% | 11.0     |
| 上官線(倉掛)  | 83.0% | 10.5     |
| 上官線(庄山)  |       | 8.0      |

## ◆データ概要

|        |   |
|--------|---|
| データの期間 | 2022年6月1日～30日   |
| データ項目  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICカード使用日時</li> <li>・ 券種</li> <li>・ 路線名</li> <li>・ 乗降停留所名</li> <li>・ 乗降時間</li> <li>・ 支払い額</li> <li>・ 利用者分類</li> </ul> |
| 対象路線   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大牟田市内線</li> <li>・ グリーンランド線</li> <li>・ 上官線（倉掛・万田坑系統）</li> <li>・ 上官線（庄山系統）</li> </ul>                                  |
| 主な集計方法 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 利用者数（路線別、券種別、曜日別、時間帯別等）</li> <li>2. 通過人員</li> <li>3. 地域間移動状況</li> </ol>   |

## ◆路線別利用者数



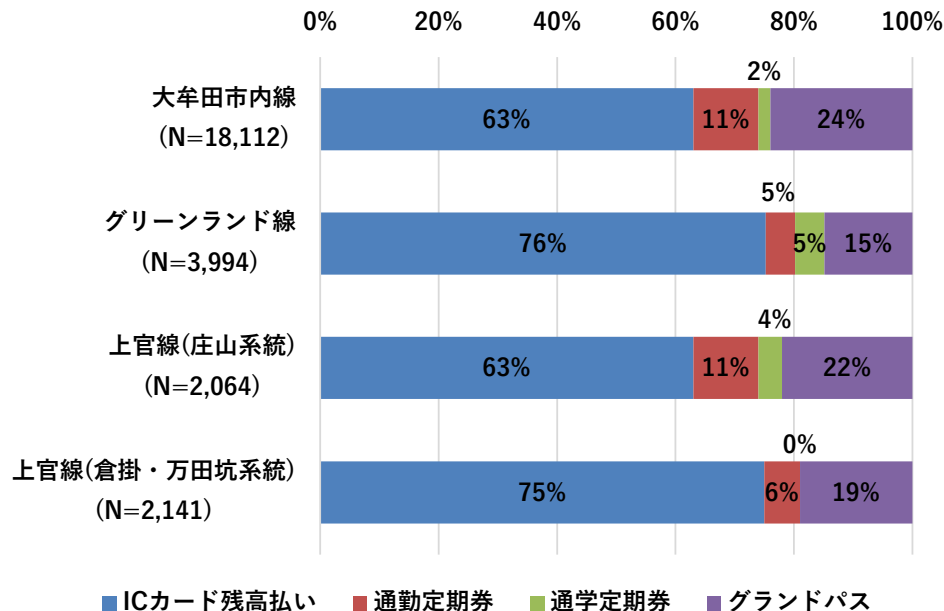


## 2. 調査結果

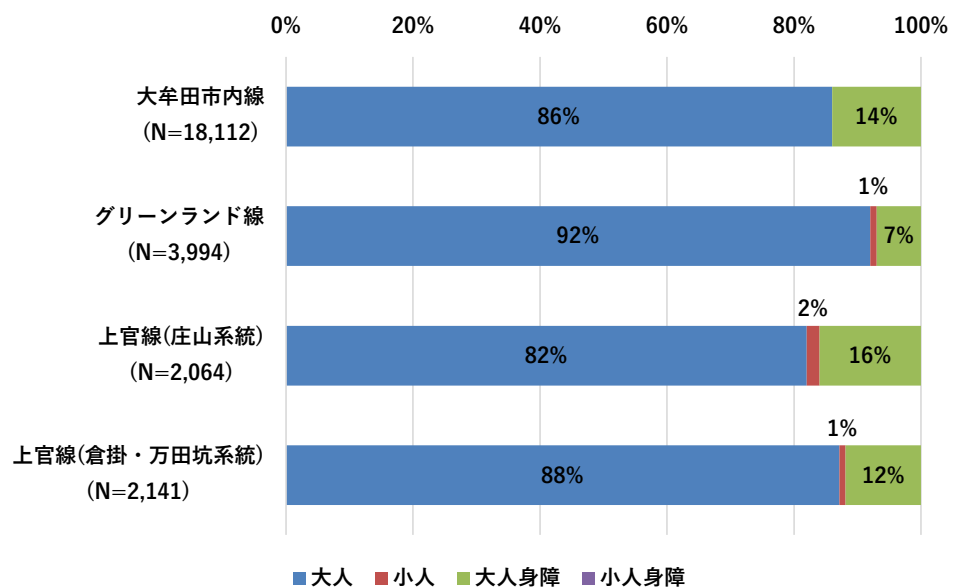
### ① 利用者数（券種別、運賃種別）

- 通勤定期券の利用は大牟田市内線および上官線（庄山系統）が多く、約11%を占めている
- 通学定期券については、グリーンランド線と上官線（庄山系統）が多い
- グランドパスについては、大牟田市内線と上官線（庄山系統）が特に多く、約20%以上を占めている
- グリーンランド線および上官線では小人運賃の利用があり、主に特別支援学校や大牟田駅への通学利用であった
- 大人身障での利用については大牟田特別支援学校への利用と見られる

#### ◆券種別利用者数



#### ◆運賃種別利用者数





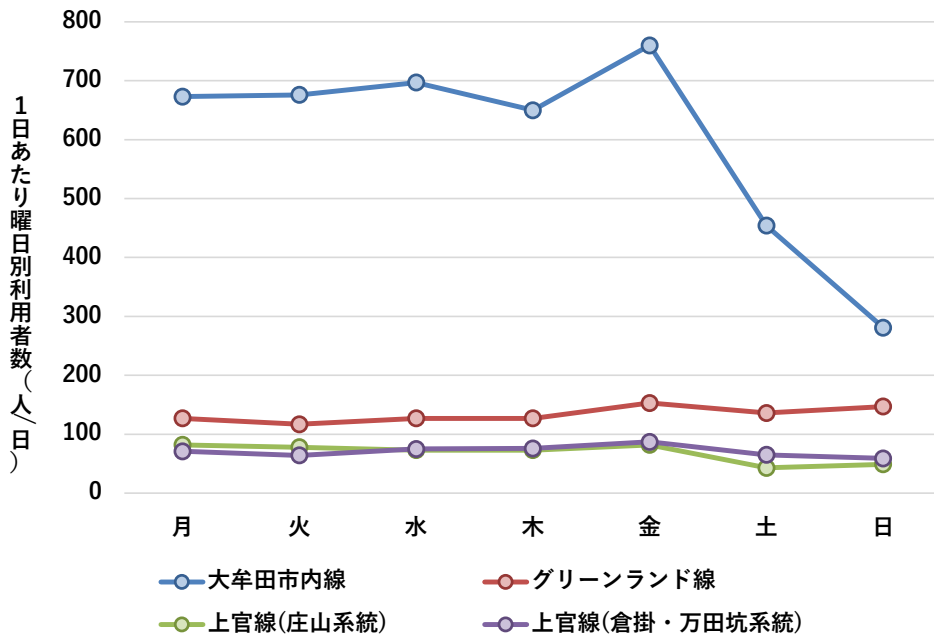


## 2. 調査結果

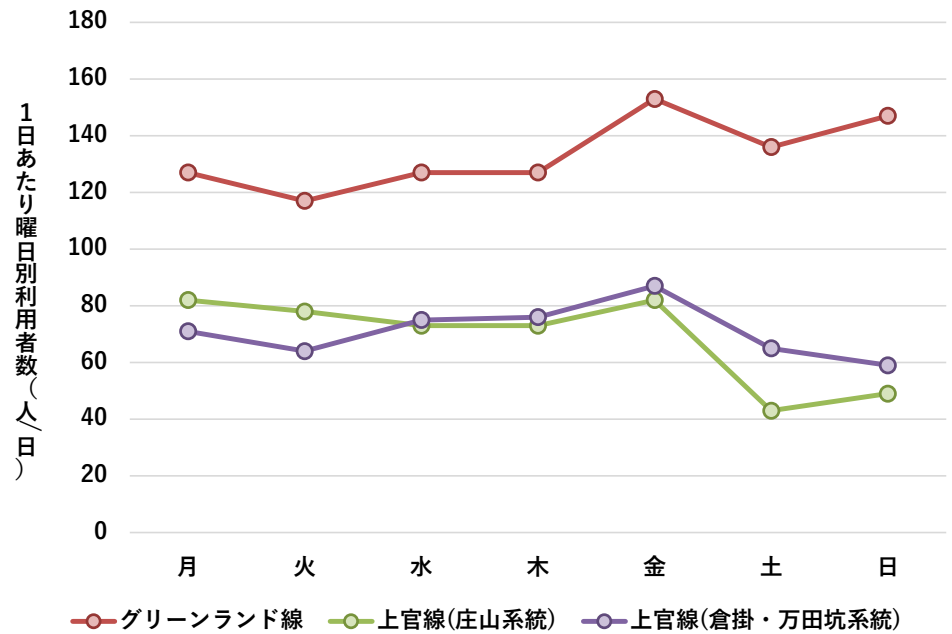
### ① 利用者数（曜日別）

- 大牟田市内線は平日に比べ土曜、日曜日の利用が大きく減少する特徴が見られ、平日の700人/日前後に対し、日曜日は半分以下となっている
- 上官線についても平日に比べて土・日曜日の利用は減少傾向にある
- グリーンランド線はテーマパークの利用があり、土・日曜日で平日より利用が多くなっている
- いずれの路線においても、平日の利用者数は金曜日が最も多くなっている

#### ◆曜日別利用者数



#### ◆曜日別利用者数（グリーンランド線、上官線のみ抜粋）





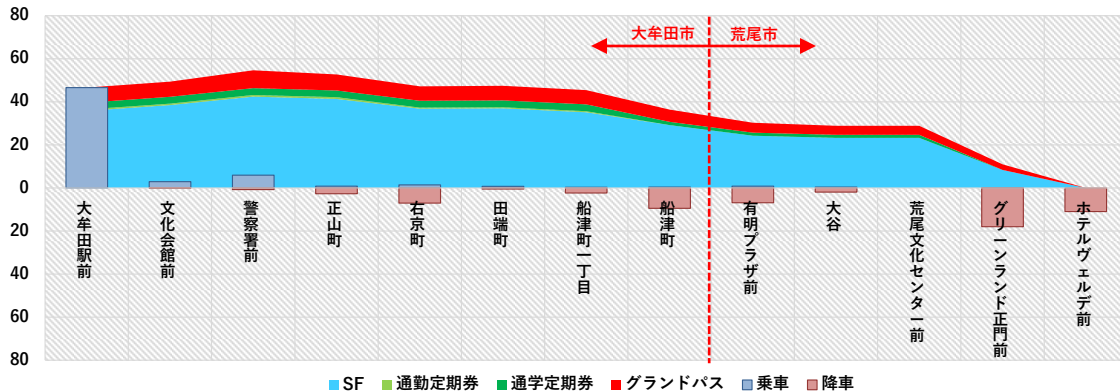
## 2. 調査結果

### 【通過人員】 グリーンランド線

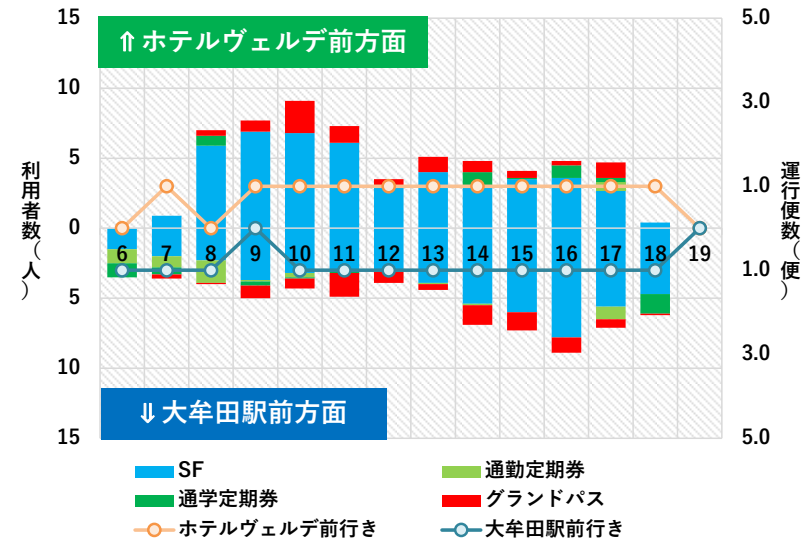
#### ◆通過人員◆ ※ICデータのみ

| 路線名      | 起点    | 終点       | バス停数 | 1日平均利用者数 | 対象便数(平日) |
|----------|-------|----------|------|----------|----------|
| グリーンランド線 | 大牟田駅前 | ホテルヴェルデ前 | 13   | 60.7     | 11       |

⇒ホテルヴェルデ前方面

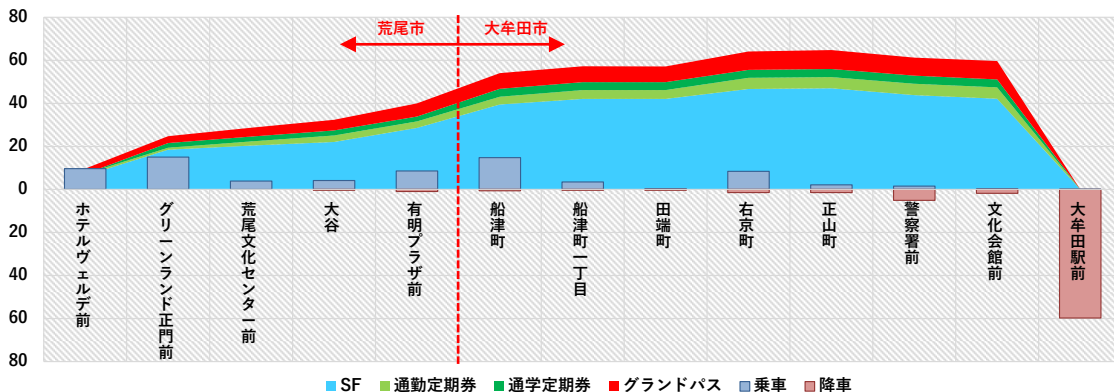


#### ◆時間帯別利用者数 ◆ ※ICデータのみ



| 路線名      | 起点       | 終点    | バス停数 | 1日平均利用者数 | 対象便数(平日) |
|----------|----------|-------|------|----------|----------|
| グリーンランド線 | ホテルヴェルデ前 | 大牟田駅前 | 13   | 72.4     | 11       |

⇒大牟田駅前方面



- 1日11往復し、利用者数は60人/日以上

#### ■通過人員

- 大牟田駅前の利用が特に多く40～60人/日の利用があり、次いでグリーンランド正門前(20人/日程度)、ホテルヴェルデ前(10人/日程度)となっている

#### ■時間帯別利用者数

- 6時～18時では1時間あたり1本の運行となっている
- 午前中はホテルヴェルデ前方面が比較的多く、14時以降からは大牟田駅前方面が多くなっている



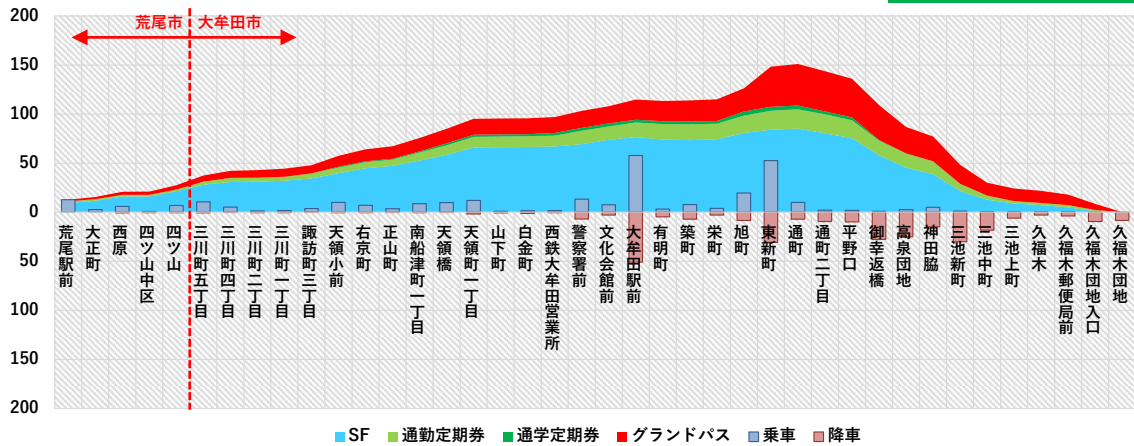
# 2. 調査結果

## 【通過人員】 大牟田市内線

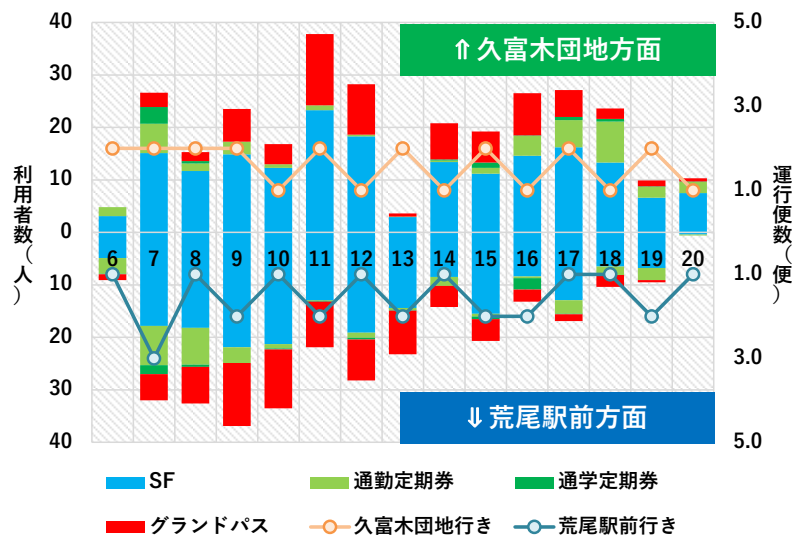
### ◆通過人員◆※ICデータのみ

| 路線名    | 起点   | 終点    | バス停数 | 1日平均利用者数 | 対象便数(平日) |
|--------|------|-------|------|----------|----------|
| 大牟田市内線 | 荒尾駅前 | 久富木団地 | 40   | 297.4    | 24       |

⇒久富木団地方面

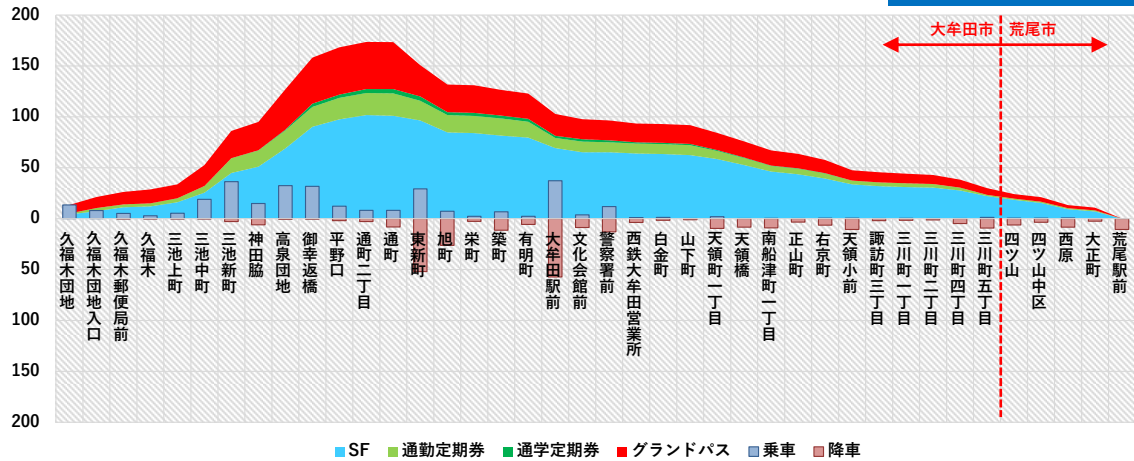


### ◆時間帯別利用者数 ◆ ※ICデータのみ



| 路線名    | 起点    | 終点   | バス停数 | 1日平均利用者数 | 対象便数(平日) |
|--------|-------|------|------|----------|----------|
| 大牟田市内線 | 久富木団地 | 荒尾駅前 | 40   | 305.8    | 23       |

⇒荒尾駅前方面



- 1日23往復し、利用者数は300人/日前後

### ■通過人員

- 大牟田駅前および東新町の利用が特に多く、いずれも50人/日となっている

### ■時間帯別利用者数

- 1時間あたり1~2本/時間の頻度での運行となっている
- 7~10時は荒尾駅前方面の利用が比較的多く、11~12時と14~18時は久富木団地方面の利用が多い



### 3. まとめ

#### ①荒尾市民の大牟田市への移動を支えている

- 荒尾市から大牟田市中心部を目的地とした移動実態である
- グリーンランド線については、平日は大牟田市方面が、土日祝日はグリーンランド方面を目的地とした利用実態である

#### ②属性ごとの移動実態

##### 《学生（通学定期）》

- グリーンランド線において荒尾市からの通学定期券利用者（大牟田駅前まで）が存在

##### 《その他（23～64歳が主と推察）》

- グリーンランド線において、荒尾市内から大牟田駅前までの通勤定期券利用が複数名存在する
- グリーンランド線の荒尾市内への帰宅便について、17:50が最終便であることから、帰宅時はバスを利用してない方が存在する
- SF（運賃をカード残額から引き去り）による利用は6～7割あり、そのほとんどが大牟田駅など大牟田市内中心部を目的地としている

##### 《高齢者（グランドパス(65歳以上)）》

グランドパスの利用も一定数存在し、SFと同様の利用傾向である

## 6. おもやいタクシー利用状況整理





# 1. データ概要

使用データ ・利用者アンケート結果  
・ODデータ

- おもやいたクシーの利用実態の把握・分析にあたって、定性的なデータとして「利用者アンケート調査結果」と定量的なデータ「ODデータ」を使用した
- 利用者アンケート調査については、熊本大学が行った調査結果を提供いただき集計・分析を行った

## ◆利用者アンケート調査概要

|        |   |
|--------|---|
| 調査実施時期 | 令和2年度<br>(実証運行時)  |
| 提供元    | 熊本大学  |
| 主な設問   | ①利用者属性<br>・性別<br>・年齢<br>・居住地<br>②利用状況<br>・予約方法<br>・利用目的<br>・普段の移動手段<br>・代替の移動手段<br>③感想<br>・運賃の妥当性<br>・待ち時間の長さ<br>・感想等 |

## ◆調査票

おもやいたクシーの利用アンケート調査

■おもやいたクシーをご利用いただき、ありがとうございます。この調査の結果は今後のおもやいたクシーの改善に役立てていきますので、ご協力をお願いします。  
 ■該当する番号に○をつけてください。( )の中には文章や数字をご記入下さい。  
 ■アンケートの回答はおもやいたクシーの運転手に提出してください。

問1 何時頃、どこで乗車されましたか、またどこで降車されましたか。場所は住所や施設名をお答えください。  
 ( )月( )日の午前・午後( )時( )分頃に、( )で乗車し、( )で降車

問2 性別を選択してください。 1. 男 2. 女

問3 ご年齢を選択してください。  
 1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代  
 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代～

問4 居住地を選択してください。  
 1. 荒尾 2. 万田 3. 万田中央 4. 井手川 5. 中央 6. 緑ヶ丘  
 7. 平井 8. 熊本 9. 八幡 10. 有明 11. 緑山 12. 清里 13. 市外

問5 今回の「おもやいたクシー」のご利用は何回目ですか。 ( )回目

問6 「おもやいたクシー」をどこで知りましたか。  
 1. 人から聞いた 2. テラシ・ポスター 3. 市の広報 4. 新聞  
 5. 回覧板など 6. その他( )

問7 どのようにして予約しましたか。 1. 電話 2. スマートフォン 3. パソコン

問8 今回のような目的で「おもやいたクシー」を利用されましたか。  
 1. 病院 2. 買い物 3. 市役所 4. 郵便局・銀行 5. 通勤  
 6. 友人との集合 7. 駅 8. 趣味・レジャー 9. その他( )

問9 普段の移動手段として利用頻度が多いものは何ですか。(複数回答可)  
 1. 自身で運転する車 2. 家族・友人が運転する車 3. 路線バス 4. タクシー  
 5. 乗合タクシー 6. バイク 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他( )

問10 今回の「おもやいたクシー」を利用しなかったとしたら、どのような移動手段を使っていましたか。(複数回答可)  
 1. 自身で運転する車 2. 家族・友人が運転する車 3. 路線バス 4. タクシー  
 5. 乗合タクシー 6. バイク 7. 自転車 8. 徒歩 9. その他( )

(裏面もお願いします)

ご協力、ありがとうございました。

## ◆ODデータ概要

|       |   |
|-------|---|
| データ期間 | 2020年10月～2021年9月 (1年分)  |
| データ項目 | ・利用者ID情報<br>・位置情報①<br>(乗車地・降車地の緯度・経度)<br>・位置情報②<br>(乗車地・降車地の詳細)<br>・乗車・降車の時刻<br>・利用距離<br>・相乗りの発生状況  |
| 集計方法  | ①ODデータの整理については、乗車地 (Origin) と降車地 Destination の位置情報 (ポイントデータ) を 250mメッシュに落とし込み、範囲内のポイントデータを集計し、OD の数を抽出<br>OD数 全9,088件<br>② OD データ から、詳細な施設情報 (例：あらおシティモールなど) も入手することができたため、おもやいたクシー利用者の 目的施設についても整理した |



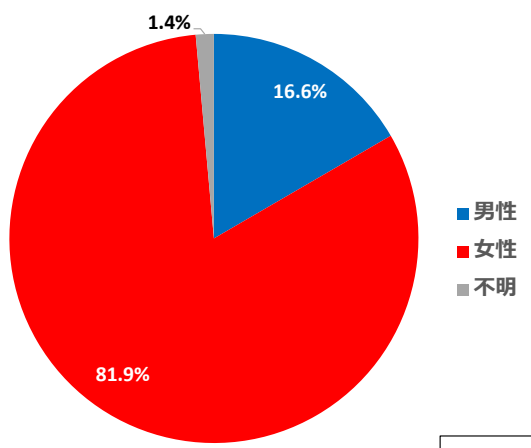
## 2. 利用者アンケート 調査結果

### ①利用者属性

- ・利用者の性別
- ・利用者の年齢
- ・利用者の居住地

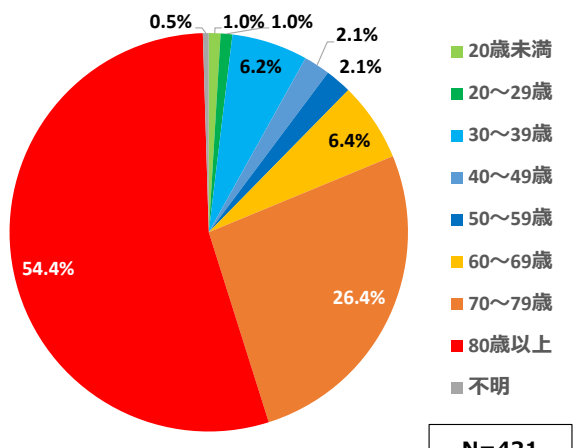
- 利用者の性別は、女性が80%以上と多数を占める
- 年齢は、80歳以上が50%以上を占め、70~79歳と合わせると80%に達したため、高齢者に多く利用されていることがわかる
- 住民が多く居住する「荒尾」や「中央」といった地区が多い傾向にある
- 予約型乗合タクシーが運行している「平井」や「府本」地区においても、「平井」を中心に一定の利用がみられる
- 少数であるが、「市外」居住者の利用がみられる

#### ◆利用者の性別



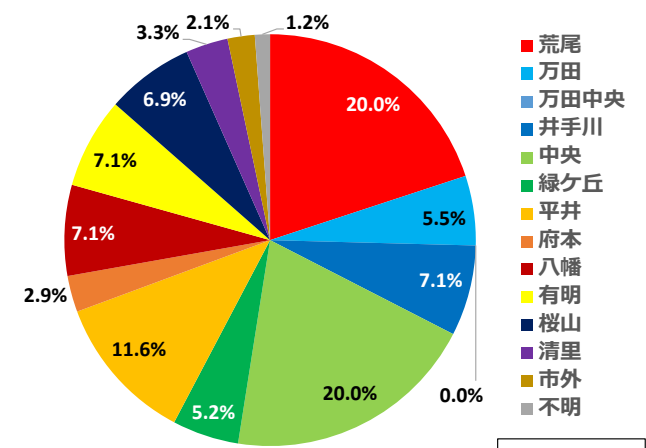
N=421

#### ◆利用者の年齢



N=421

#### ◆利用者の居住地



N=421

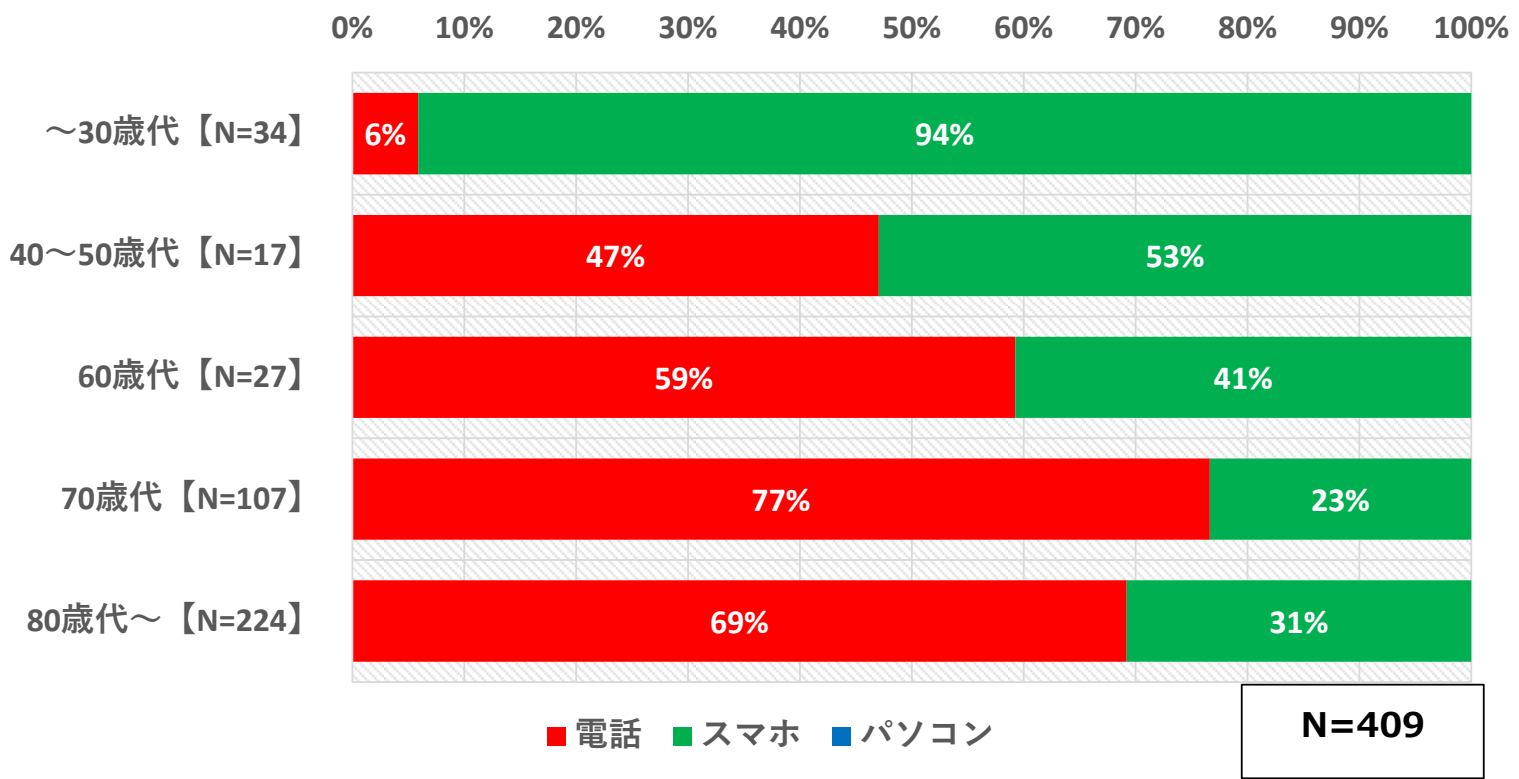


## 2. 利用者アンケート 調査結果

### ②利用状況 ・ 予約方法

- 予約方法について、年齢別で確認したところ、「～30歳代」では「スマホ」が90%以上を占めており、「スマホ」による予約が根付いていることがわかる
- 「40～50歳代」と「60歳代」では、「電話」と「スマホ」がそれぞれ50%前後を占める
- 一方で、おもやいタクシーの主な利用者である「70歳代」、「80歳代～」においては、「電話」による予約がそれぞれ70%前後と多くを占める

#### ◆予約方法





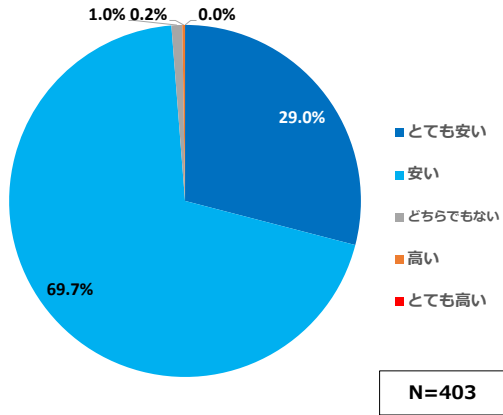


## 2. 利用者アンケート 調査結果

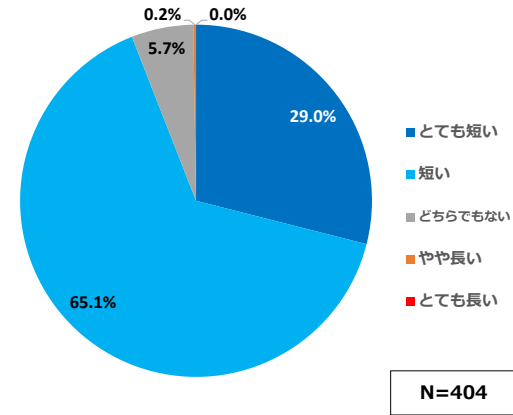
### ③利用者の考え

- 利用者のほとんどが、おもやいタクシーの運賃の妥当性について、「とても安い」、「安い」と回答していることから、利用者の運賃に対する満足度は非常に高い
- おもやいタクシーを利用しての感想について、利用者のほとんどが「とても良い」、「良い」と回答していることから、待ち時間や相乗りに対する抵抗感、相乗りによる距離・時間の延長に対して多少の不満を抱いているものの、全体的な感想としては満足している人がほとんどであることが分かる

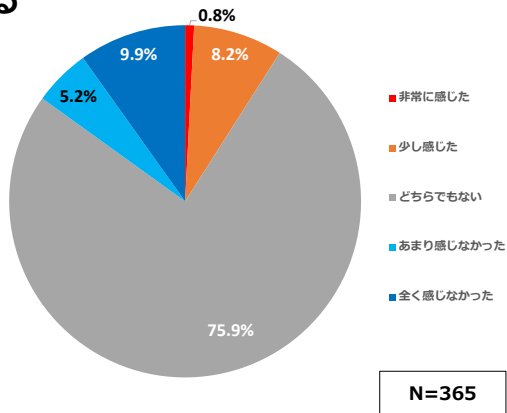
#### ◆運賃の妥当性



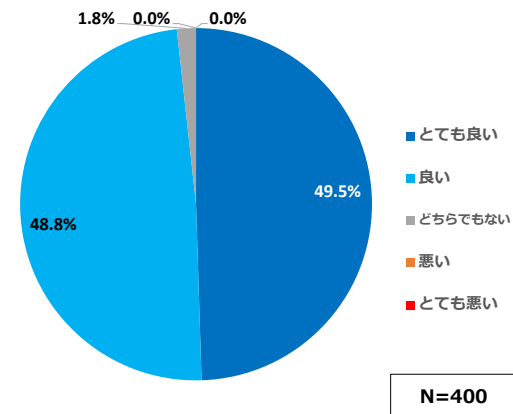
#### ◆待ち時間に対する意識



#### ◆相乗りによる距離・時間の感じ方



#### ◆利用した感想





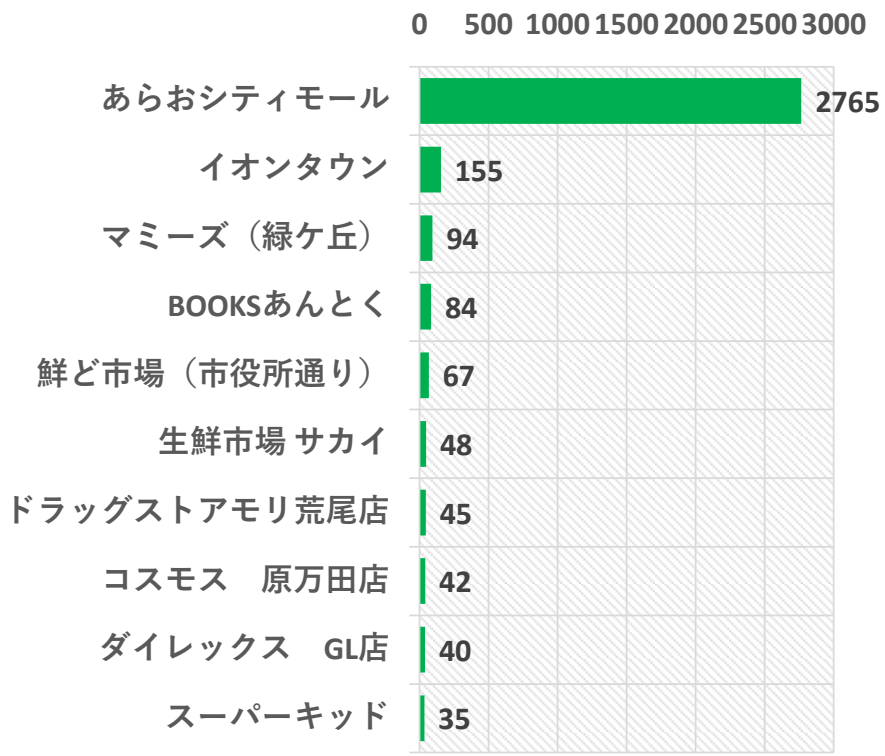
### 3. ODデータ分析結果

#### ①移動実態 ・ 外出目的

- 1年分（令和2年10月～令和3年9月）の乗車地・降車地の位置情報から、利用実態の分析を行った
- 外出目的地となる商業施設について、その他の商業施設と比較し結果、「あらおシティモール」が圧倒的に多く、次点で「イオンタウン」が多い傾向である
- 外出目的地となる医療施設について、「荒尾市民病院」が最も多く、その他の医療施設についても一定数の利用が確認されており、同一人物による低頻度の定期的な利用が多くみられた
- 商業施設および医療施設を目的としたおもやいタクシーの利用は、目的施設が固定化する傾向にある

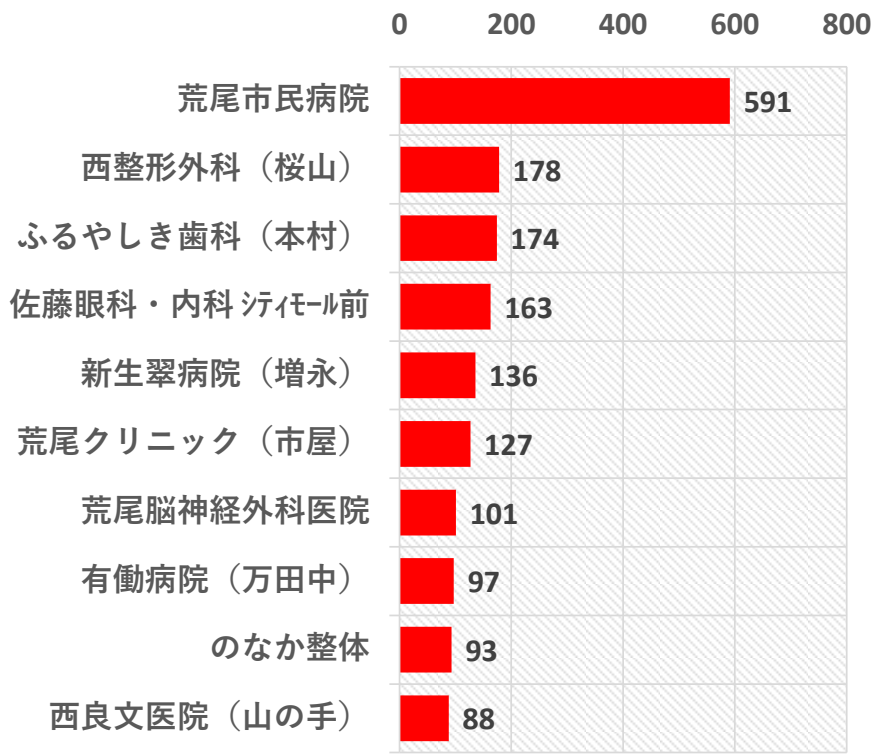
#### ◆外出目的（商業施設）

(件)



#### ◆外出目的（医療施設）

(件)



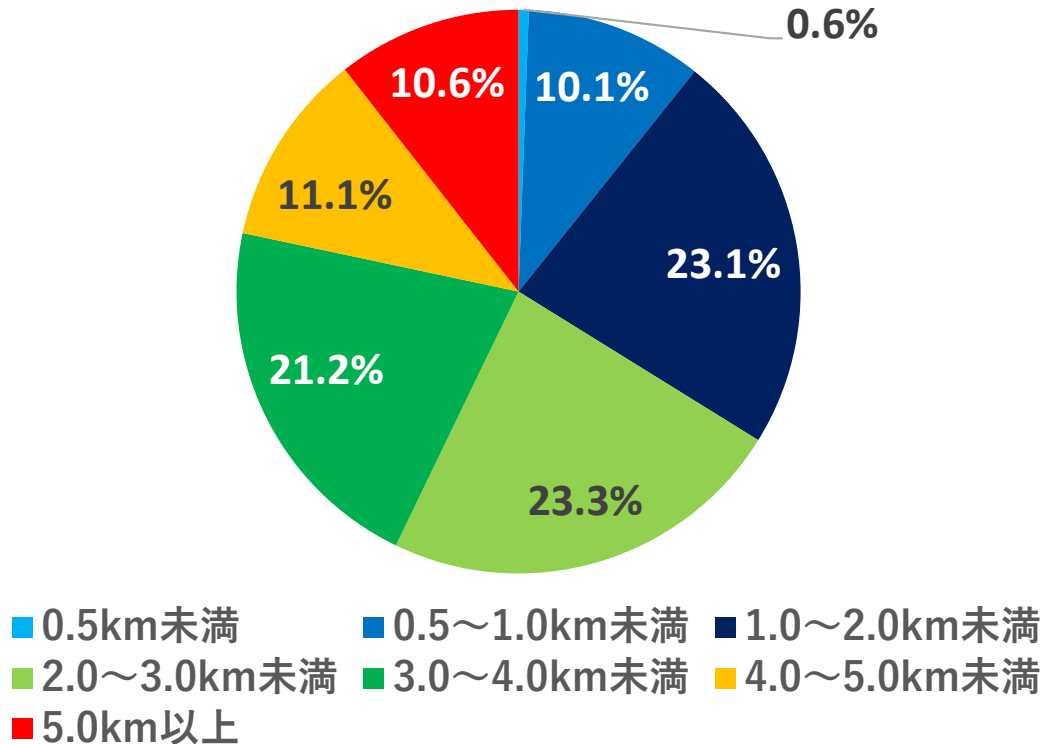


### 3. ODデータ分析結果

#### ①移動実態 ・ 利用距離

- 利用距離について、おもやいタクシーの料金分類と同様に分類した
- 利用距離のうち、約30%は2km未満（200円区間）の利用であり、0.5km未満と0.5～1.0km未満の特に短い距離の利用は、約10%にとどまった
- 2.0～3.0km未満（300円区間）の利用と合わせると、50%を超えたため、利用距離は比較的短い傾向（平均2.8km）にある

#### ◆利用距離



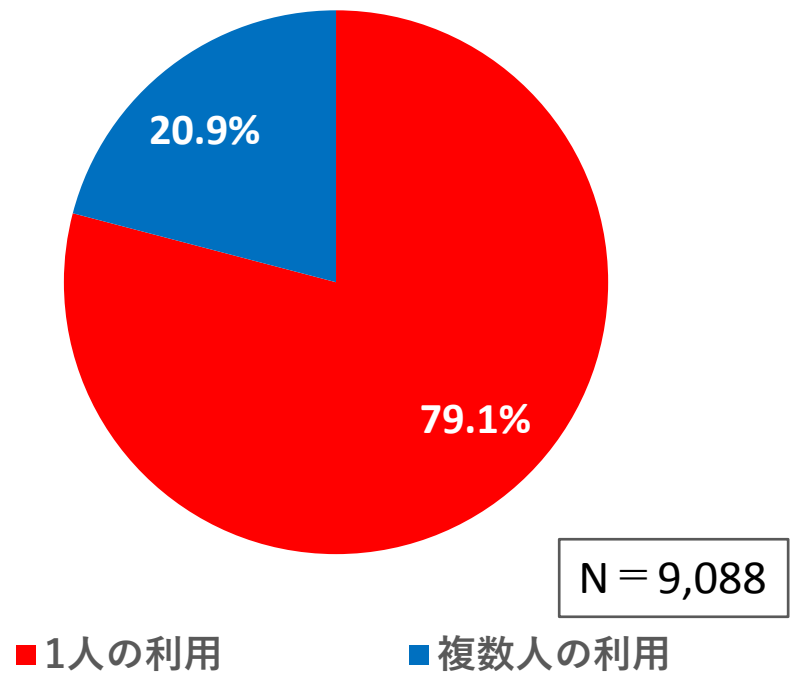


### 3. ODデータ分析結果

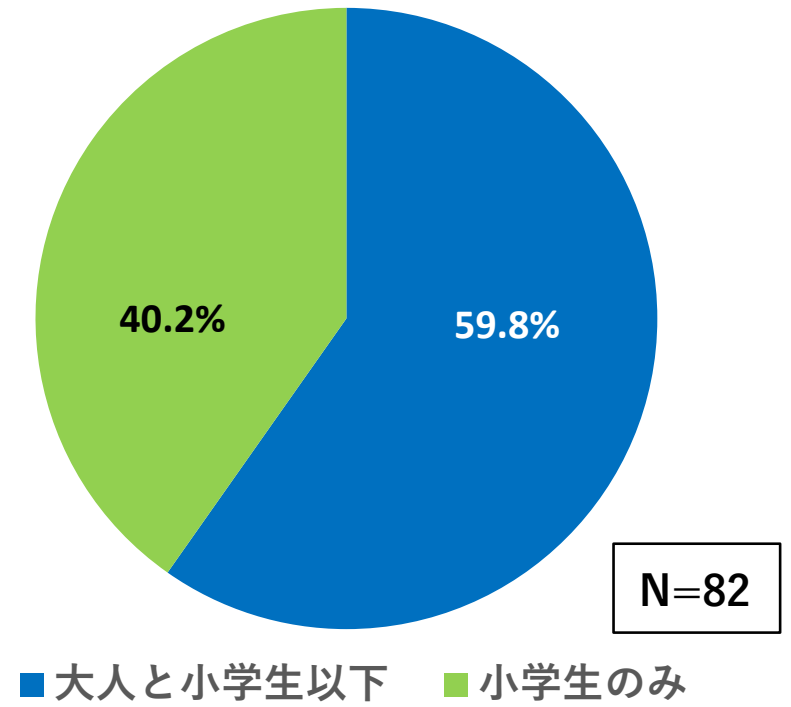
①移動実態  
・相乗りの発生状況  
・小学生以下の移動実態

- 相乗りの発生状況に整理した結果、約80%は1人の利用であり、複数人による利用は約20%にとどまった
- 小学生以下のおもやいタクシーの利用は、全体で82（全ODの0.9%）確認された
- そのうち、「大人と小学生以下」の利用は49（約60%）、「小学生のみ」の利用は33（約40%）という結果であったため、大人が子ども（小学生以下）を連れての利用が多数を占める
- 一方で、子どものみの利用も一定数みられたため、子どもの塾の送迎などの代替手段として用いられていることが想定され、おもやいタクシーの運行が新たなニーズの創出に寄与していることが考えられる

◆相乗りの発生状況



◆小学生以下の移動実態





### 3. ODデータ分析結果

- おもやいたクシーのODと重複している移動について分析した結果、8時～16時で運行している路線バス85便のうち、14便（16%）で競合（同じ方面に向かっている）が発生している
- 14便以外に、路線バスとおもやいたクシーが同じ方向に運行している場合があるものの、おもやいたクシーの発着地が「急な坂路」や「バス停までの実際の移動距離が300m以上」など、実質的な交通不便地に該当しており、路線バスで満たすことができない移動ニーズを、おもやいたクシーが満たしている

: 路線バスとおもやいたクシーの競合が発生していない  
 : 路線バスと競合が発生

### ②路線バスとの重複

#### ◆おもやいたクシーと路線バスの重複状況

| No             | 路線名      | 方面     | 重複割合 | 対象便数 | 重複便数 | 8時  | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 |     |     |     |
|----------------|----------|--------|------|------|------|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1              | 桜山玉名線    | バスセンター | 22%  | 9    | 2    | 1   | 1  | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |     |     |     |
|                |          | 玉名市役所  | 11%  | 9    | 1    | 1   | 1  | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |     |     |     |
| 5              | 倉掛線      | バスセンター | 20%  | 5    | 1    | -   | 1  | 1   | 1   | -   | 1   | -   | 1   | -   |     |     |     |
|                |          | 荒尾駅前   | 33%  | 6    | 2    | 1   | -  | 1   | 1   | -   | 1   | 1   | -   | 1   |     |     |     |
| 7              | 八幡台線     | バスセンター | -    | 0    | 0    | -   | -  | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
|                |          | 四ツ山    | -    | 0    | 0    | -   | -  | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
| 8              | 八幡台線     | 八幡校    | 11%  | 9    | 1    | 1   | 1  | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |     |     |     |
|                |          | 四ツ山    | 33%  | 9    | 3    | 1   | 1  | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   | 1   |     |     |     |
| 11             | グリーンランド線 | バスセンター | 0%   | 3    | 0    | 1   | -  | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   |     |     |     |
|                |          | 荒尾駅前   | 0%   | 3    | 0    | -   | -  | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   |     |     |     |
| 12             | 東屋形線     | バスセンター | 0%   | 3    | 0    | -   | -  | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   |     |     |     |
|                |          | イオンタウン | 33%  | 3    | 1    | 1   | -  | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   |     |     |     |
| 13             | 福祉村線     | バスセンター | 0%   | 3    | 0    | -   | 1  | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   |     |     |     |
|                |          | イオンタウン | 0%   | 3    | 0    | -   | 1  | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   |     |     |     |
| 14             | 住吉線      | バスセンター | 25%  | 4    | 1    | 1   | -  | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   |     |     |     |
|                |          | イオンタウン | 0%   | 4    | 0    | 1   | -  | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   |     |     |     |
| 23             | 清里線      | バスセンター | 0%   | 3    | 0    | -   | 1  | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   |     |     |     |
| 31             | 桜山線      | バスセンター | 0%   | 3    | 0    | -   | -  | 1   | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   |     |     |     |
|                |          | 荒尾駅前   | 33%  | 3    | 1    | 1   | -  | -   | -   | 1   | -   | -   | 1   | -   |     |     |     |
| 32             | 桜山線      | バスセンター | 100% | 1    | 1    | -   | -  | -   | 1   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
|                |          | 荒尾駅前   | 0%   | 1    | 0    | -   | -  | 1   | -   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
| 33             | 桜山線      | 八幡台    | -    | 0    | 0    | -   | -  | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
|                |          | 荒尾駅前   | 0%   | 1    | 0    | 1   | -  | -   | -   | -   | -   | -   | -   | -   |     |     |     |
| 重複 / 対象便数 / 割合 |          |        |      |      |      | ↓   | ↓  | 14  | 1   | 0   | 1   | 4   | 3   | 2   | 1   | 1   | 1   |
|                |          |        |      |      |      | ↓   | 85 | ←   | 11  | 8   | 12  | 9   | 8   | 11  | 7   | 9   | 10  |
|                |          |        |      |      |      | 16% | ←  | ←   | 9%  | 0%  | 8%  | 44% | 38% | 18% | 14% | 11% | 10% |

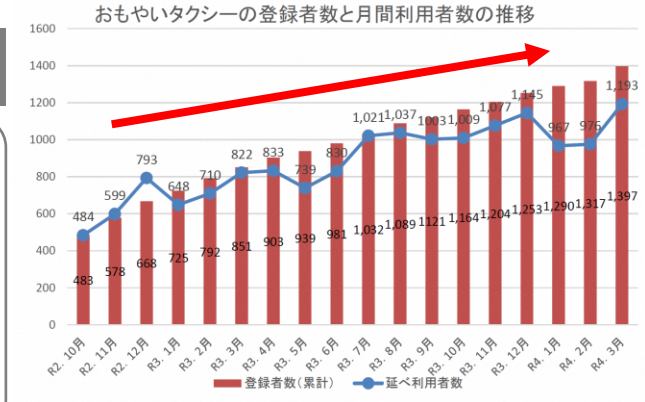


## 4. まとめ

### ◆おもやいタクシー利用者数推移 (前回協議会資料再掲)

#### ①高齢者を中心に利便性が評価されている

- 70歳以上が80%以上を占め、高齢者に多く利用されている
- 待ち時間、相乗りに対する抵抗感、相乗りによる距離・時間の延長に対して多少の不满を抱いているものの、**全体的には満足と回答している方が大半**である（令和2年度アンケート）
- しかし、**現状は当時の約1.5倍の利用者となっております、一部の時間帯において待ち時間が延びている状況**である



#### ②マイカーから公共交通移動への転換につながっている

- 「小学生のみ」の利用者が一定数みられるなど、子どもの習い事の送迎の代替手段として、おもやいタクシーが利用されており、**おもやいタクシーがマイカーからの転換につながっていることが推察される**
- 現在実証中の「子育て応援タクシー」の結果も踏まえ、マイカーからの転換に寄与する運行を検討する必要がある

#### ③路線バスとおもやいタクシーが、適材適所で使い分けされている実態がある

- おもやいタクシー運行時間帯と重複する路線バスの内、約3割で同じ方向に向かっている
- おもやいタクシーのODを確認すると、発着地のどちらかに狭い坂路が存在する、バス停までの実際の移動距離が300m以上など、**実質的な交通不便地に該当しており、路線バスではカバーできない需要を満たしていることが判明**
- **路線バスとおもやいタクシーは、相互補完関係にあり、適材適所の使い分けがされている**

# 7. 交通事業者ヒアリング





# 各事業者の課題

# 交通事業者ヒアリング・アンケート結果

| 事業者名             | 現状と問題点   | 交通事業者間連携について   | 課題   |
|------------------|--|--|--|
| 1. 産交バス<br>玉名営業所 | <p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>学生はコロナ前に戻りつつあるが、定期券利用率が低い</u>状況（定期券代が高いと保護者からの意見有）</li> <li>・ <u>玉名方面は現状の運行を維持したいものの、何とか国庫補助金の要件を満たしており、</u>厳しい状況</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現時点では充足しているが、<u>定年後再雇用者が今後増加すると、現状の運行を全て維持できない恐れ</u>あり</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃施策の検討について、各社と協議可能</li> <li>・ JRやおもやいタクシー、タクシーと路線バスは<u>共存共栄が必要である</u>という認識</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 玉名方面はJRとの連携も視野に入れつつ、維持を図る方策の検討が必要</li> <li>✓ 荒尾市内線は、今後の運転者人員を考慮しつつ、より利便性の高いネットワークの構築に向けた検討が必要</li> <li>✓ 各社連携した運賃施策の検討</li> </ul> |
| 2. 荒尾市<br>タクシー協会 | <p>【利用状況等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ禍前と比較して、<u>昼の需要は9割程度回復</u>しているが、夜の需要は半分以下が続いている</li> <li>・ 長期的トレンドとして、タクシーの需要は減少しており、それに応じて供給も減らしてきている</li> <li>・ <u>おもやいタクシーの利用は伸びており、</u>忙しい時間帯等の傾向も変化しているため、増車する必要があるという認識である</li> </ul> <p>【コスト高】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃油高が続いており、<u>燃料費/売上比率が7%→12%に上昇し、今の運賃では苦しい状況</u>である</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 金曜夜に多少人手不足となることがあるが、ほとんどの時間帯で依頼に対応できている状況</li> <li>・ 運転者の高齢化が進んでおり、新たな人材は少ないため、人手不足傾向である</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配車等に新技術を積極的に活用し、効率化している</li> <li>・ <u>おもやいタクシーとタクシーとは、荷物の上げ下ろしや戸口までの丁寧な接客などで、すみ分けが必要</u>という認識であるが、現状おもやい「タクシー」というネーミングで利用者がタクシーと混同していることを懸念している</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者視点で<u>通院や通学利用等をターゲットにした連携施策</u>があり得るのではないか</li> <li>・ バスとおもやいタクシーの乗り放題制度は検討の余地がある</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ タクシーとおもやいタクシーのすみ分けを意識した、タクシー・おもやいタクシーの利用促進</li> <li>✓ おもやいタクシーの増車検討</li> <li>✓ 新たな人材獲得</li> <li>✓ 各社連携した運賃施策の検討</li> </ul>        |





# 各事業者の課題

# 交通事業者ヒアリング・アンケート結果

| 事業者名                    | 現状と問題点  | 交通事業者間連携について   | 課題   |
|-------------------------|---|--|--|
| <b>3. 西鉄バス<br/>大牟田</b>  | <p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年は令和元年と比較して、<b>7割程度の戻り</b>である</li> <li>収入も減少しており、経費削減に努めているものの、<b>行政補助金で維持が出来ている状況</b>である</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では充足しているが、<b>今後退職が進むと、数年後に不足する可能性</b>が高い</li> </ul> <p>【コスト高】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>燃料高騰</b>が響いている</li> </ul> <p>【利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西鉄グループにおいて、<b>期間限定でこども50円バスの施策</b>など、これまで利用していなかった方に1人でも多く利用してもらえるよう取り組んでいる</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>バス停及びバス停上屋の腐食・老朽化</b>が進んでいる</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>お客様をないがしろにした<b>事業者間競争の時代は終わったという認識</b>である</li> <li>今後は<b>各事業者が手を携えシームレスで持続可能な移動手段を模索・提供していく必要</b>がある</li> <li>産交バスとの重複区間において乗車券の共通化等、利用者が迷わない工夫ができたかと考えている</li> <li>共通の運賃施策については、<b>各社収入の配分方法や販売窓口について調整が必要</b>である</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者視点での各社連携した運賃・その他利用促進策の検討</li> <li>✓ 持続可能な運行に向けた行政補助</li> <li>✓ バス停及びバス停上屋の更新</li> </ul>  |
| <b>4. JR九州<br/>熊本支社</b> | <p>【乗車人員(荒尾・南荒尾)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年は令和元年と比較して、<b>8割程度まで回復</b></li> </ul> <p>【経営環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(コロナの影響関係なく) 少子高齢化の進展、<b>人口減少に加え将来の労働力不足や激甚化する自然災害</b>など、経営環境は非常に厳しい</li> <li>コロナの影響により、生活様式が変化し、収入は大きく減少している</li> </ul> <p>【要員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道需要の減少に伴い、<b>地域の顔であった駅長も少なくなり、コミュニケーションの機会が減少</b>している</li> </ul> <p>【ハード面】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人、手作業でのメンテナンスが中心</li> </ul> <p>【ソフト面】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体や他モードとの連携が出来ていない状況</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 熊本県内では、九州産交バス、TakuRooとJR九州の3社連携を進め、シームレスな移動の提供、MaaSの拡大を図る(交通の利便性向上)</li> <li>✓ 列車と市が運行するコミュニティ交通、タクシー等との接続(二次アクセス)の最適化</li> <li>✓ 地域との連携強化は絶対条件であり、ステークホルダーの皆さまとの双方向のコミュニケーション強化、長期的・安定的な信頼関係を構築することが必要</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 長期的な交通ネットワーク維持のため、業務運営の効率化による徹底的なコスト削減を実施</li> <li>✓ 柔軟な発想によるデジタルの活用</li> <li>✓ 「駅の価値をさらに高めるまちづくり」や「人の流れに依らない新規事業」への取り組み</li> </ul> |

# 8. 輸送資源調査

---







## 2. 調査結果

- ① 送迎サービスの実施
- ② 現在の送迎サービスの課題
- ③ 既存公共交通の代替可能性

### 《送迎サービスの実施》

- 荒尾市の病院および学校等施設が送迎サービスを実施している割合は**半分程度**であることがわかる

### 《現在の送迎サービスの課題》

- 「運行コストが高い」ことが課題と多く挙げられており、近年の燃料コストの高騰も要因と考えられる
- 運転者不足を課題として挙げている施設もあり、シルバー人材センターから人員を確保して対応している施設もあった

### 《既存公共交通の代替可能性》

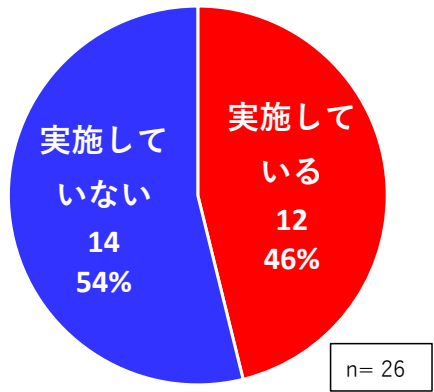
#### 【病院】

- 現状の既存公共交通への代替可能性について「可能」という回答はなかった
- 「条件によっては改善の余地がある」「難しい」とともに選択理由は類似しており、乗降に介助が必要である点、病院送迎がドア・ツー・ドアである点、運転手（介助者）に専門知識が必要とされる点が挙げられた

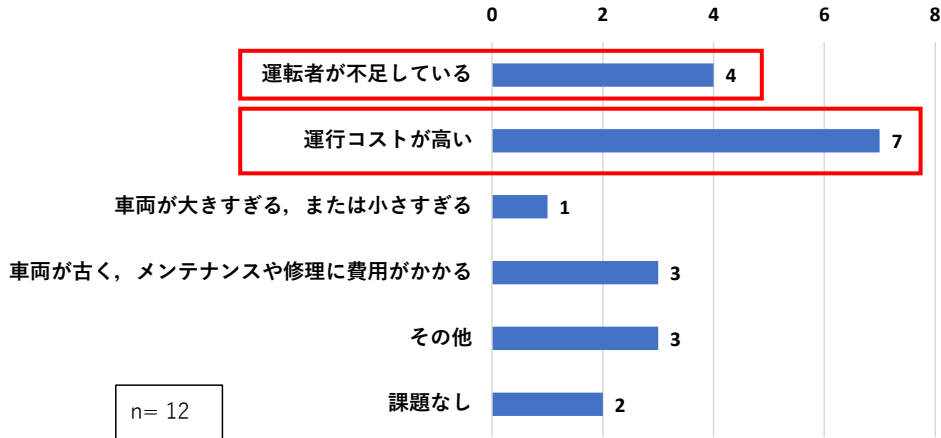
#### 【学校】

- 学校の授業時間や帰宅時間に合ったダイヤがあれば、代替が可能という意見を把握（スクールバスがない日はバスを利用している学生がいる）
- おもやタクシーについても、部活動や行事で活用できるという意見を把握

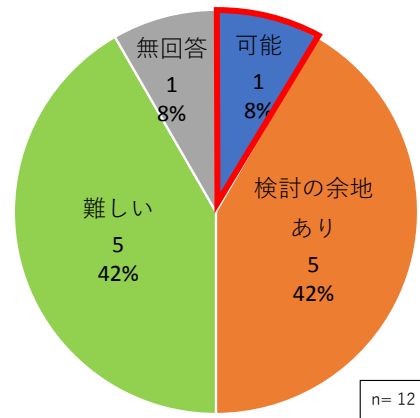
◆送迎サービス実施の有無◆



◆現在の送迎サービスの課題◆



◆既存公共交通の代替可能性◆





## 2. 調査結果（参考：自由記述）

- ② 現在の送迎サービスの課題
- ③ 既存公共交通の代替可能性

### ◆現在の送迎サービスの課題◆

| 分類    | 記述内容   |
|-------|--|
| コスト関連 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6台の車検。車税，修理費。メンテナンスに毎月出費があり、ドライバーのパート代と含まって、外来患者数、利用者数減少の中維持していくのが大変な状況になってきている。（ドライバー3名）</li> <li>• 運転手の確保や車両の維持管理にコストがかかる</li> <li>• 燃料代の高騰</li> <li>• 故障した際にすぐに代替の車両が必要になる。</li> </ul> |
| 運転手不足 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在シルバー人材より人材補充し，無料で運行しております。</li> <li>• 運転手の確保が難しい。（急な体調不良時に対応できない、運転手の人数の余裕がない）</li> </ul>   |
| その他   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 身体的に自宅前までいかなければならない利用者も多く，その場所を覚えた同乗者が休日などに遊びに行ったりされ，迷惑されたこともある。その対処に考慮中である。</li> <li>• 医療ケアが必要な児童生徒は看護師不在では乗ることができない。</li> </ul>   |

### ◆既存公共交通の代替可能性◆

| 分類                | 記述内容   |
|-------------------|--|
| バスのダイヤ・本数         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 学校の始業、終業に合うならば、代替が可能である。（現在もスクールバスが出ない日や時間は、公共交通を利用しています。）</li> <li>• バスであれば，運行本数がもう少し増えると，利用者自身での公共交通利用が可能と思われます。</li> </ul>   |
| 介助者や患者の身体的、精神的な問題 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 整形外科疾患を抱えている方が殆どですので介助者の知識が必要。</li> <li>• 乗降介助が必要な方に対応可であること</li> <li>• 公共交通でまかなえるか，考えてみますと当医院は高齢者の方が大半で車イスを使用されます。その時乗り降りに時間が掛かり介助者も必要な為難しいと考えます。</li> <li>• 車イス利用者のサポート（乗降の手伝い）</li> <li>• 利用者の高齢化に伴う身体的なおとろえ，病気や症状に伴う精神・心理的な面々の不安定さなどもあり，既存公共交通ではまかなえない方が多いのではないのでしょうか。</li> </ul> |
| ドア・ツー・ドア          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 玄関から玄関までの送迎である（リハビリ利用者で足腰が悪い人が多い為）</li> <li>• 道がせまい。家の前まで行かないと無理な人もいる。</li> <li>• 利用者自身が公共交通で来院にもらえればありがたいが，自宅近くまで無料で送迎をおこなっているため，同等のものでないと患者の納得が得られないかもしれない。</li> </ul>  |
| その他               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 乗合タクシーの情報などは，学校からも発信できるので知りたいです。→部活動や行事などで市内の移動に安心して利用できるのではないかと思います。</li> <li>• 定期運行が難しい。利用者様（患者）の意向に添った対応になる為</li> </ul>  |