

- 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	調査結果	参考資料 ページ
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 2,000名を無作為抽出 郵送配布・回収(WEB回答併用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■実施：7月14日～8月5日</li> <li>■回収率：36%</li> </ul>	<p>①回答者の属性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• <b>「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</b></li> </ul> <p>②移動実態</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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<b>全世代で自家用車・送迎移動が多い</b></li> <li>• コロナウイルス感染症拡大を受け、全年代で<b>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</b></li> <li>• <b>買い物は10時台出発→11～12時帰宅の行動パターン</b>が最も多く、運行資源の配分に留意が必要であると共に、<b>平準化に向けた検討も必要</b></li> </ul> <p>③新サービスの意向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• <b>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</b></li> </ul>	P3～P15
	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 学校を通じ、直接回答フォームURLを配布・WEB回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>■実施：9月上旬 全校から回収済</li> <li>・荒尾支援学校には別途ヒアリングを実施</li> </ul>	<p>①通学時の移動手段の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 通学時の移動手段としては、<b>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</b></li> <li>• 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</li> <li>• 5年前の傾向と比較して、<b>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</b>であると考えられる</li> </ul> <p>②通学送迎の特徴と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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<b>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</b>である</li> </ul> <p>③高校生の公共交通利用促進策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、<b>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</b></li> <li>• 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、<b>現在の路線バスの片道運賃額/定期券額と大きく乖離しており、明らかに受容できない金額である</b>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</li> </ul> <p>※参考 シティモール～玉名高校前間 1ヵ月通学定期券(路線バス)18,720円</p>	P16～P22

# 荒尾市地域公共交通計画策定に係る調査結果の概要（2/4）

- 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	調査結果	参考資料 ページ
需要側の調査	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 民生委員へ調査票を直接配布・郵送回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>■実施：8月19日～9月2日</li> <li>■回収率：76%</li> </ul>	<p>①各地区に点在する移動困難者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li><u>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</u>である</li> <li><u>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</u>が求められている</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>おもやいタクシー及び乗合タクシーについて「<u>予約方法が分からない</u>」「<u>手続きが煩わしい</u>」との意見が挙がっている</li> <li>利用にあたっての<u>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</u>ことが考えられる</li> <li><u>丁寧な説明や利用体験</u>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、<u>心理的ハードルの解消を図る必要</u>がある</li> </ul>	P23 ～ P28
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■実施：7月13日</li> <li>平日：700人/日</li> </ul>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>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</u>に留まっている</li> <li><u>高校生の通学利用の落ち込みが大きく</u>、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</li> <li><u>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</u>を図るべく、<u>利便性向上に向けた施策が必要</u></li> <li>荒尾市内の<u>高齢者利用実態を考慮した路線再編の検討</u>も必要である</li> </ul> <p>②属性ごとの移動実態</p> <p>《高校生（～17歳）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)）</li> <li>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</li> <li>「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</li> </ul> <p>《その他（23～64歳）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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、<u>定期券利用者の確保による運賃収入の安定化</u>を目指すことが重要である</li> </ul> <p>《高齢者（65歳以上）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>買い物や通院目的で利用でされているが、<u>利用頻度は他の年齢層に比べ減少</u>する傾向にある</li> <li>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）</li> </ul>	P29 ～ P36

# 荒尾市地域公共交通計画策定に係る調査結果の概要（3/4）

- 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	調査結果	参考資料 ページ
需要側の調査	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■データ期間：6月1か月分</li> <li>■ICカード利用率：70%程</li> </ul>	<p>①荒尾市民の大牟田市への移動を支えている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>荒尾市から大牟田市中心部を目的地とした移動実態</b>である</li> <li>・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</li> </ul> <p>②属性ごとの移動実態</p> <p>≪学生（通学定期）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>≪その他（23～64歳が主と推察）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・<b>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いない方が存在</b>する</li> <li>・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</li> </ul> <p>≪高齢者（グランドパス(65歳以上)）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	P37 ～ P43
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■データ期間：令和2年10月～令和3年9月（1年間）</li> </ul>	<p>①高齢者を中心に利便性が評価されている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上が80%以上を占め、高齢者に多く利用されている</li> <li>・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満を抱いているものの、<b>全体的には満足と回答している方が大半</b>である（令和2年度アンケート）</li> <li>・しかし、<b>現状は当時の約1.5倍の利用者となっており、一部の時間帯において待ち時間が延びている状況</b>である</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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、<b>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</b></li> <li>・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</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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、<b>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</b></li> <li>・<b>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</b></li> </ul>	P44 ～ P53

# 荒尾市地域公共交通計画策定に係る調査結果の概要（4/4）

- 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	調査結果	参考資料 ページ
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 (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 8月8日 産交バス ヒアリング 8月10日 タクシー協会 ヒアリング	<p>【バス事業者(産交バス(株)玉名営業所、西鉄バス大牟田営業所)】</p> <p>《現状と問題点》</p> <p>◎学生は戻りつつあるが、<u>コロナ禍前と比較しても現状では戻ってきていない</u>。現状の路線は行政補助で維持が出来ている状況である</p> <p>◎運転手は現在は充足できているが、<u>今後退職が進みと、数年後には人員不足となる可能性が高い</u></p> <p>《課題》</p> <p>◎事業者間競争の時代は終わったとの認識。<u>JRやおもやいタクシー、タクシー、路線バスと共栄共存をするために、</u>連携して持続可能な移動手段は提供する必要がある</p> <p>【荒尾市タクシー協会】</p> <p>《現状と問題点》</p> <p>◎コロナ禍前と比較し、<u>昼の需要は9割程度回復しているが、夜の需要が半分以下</u>となっている</p> <p>◎<u>おもやいタクシーの利用は伸びており、増車する必要がある</u>との認識である</p> <p>◎燃油高で<u>燃料費/売上比率が7%→12%に上昇</u>し、現状の運賃では苦しい状況</p> <p>◎<u>運転手の高齢化が進んでおり、人手不足</u></p> <p>《課題》</p> <p>◎<u>タクシーとおもやいタクシーの棲み分け</u>を意識した利用促進が必要。</p> <p>◎<u>各社連携した運賃施策の検討</u>。特に<u>通院や通学利用等をターゲット</u>にした連携施策の検討</p> <p>【JR九州熊本支社】</p> <p>《現状と問題点》</p> <p>◎令和3年度は令和元年度と比較して<u>8割程度まで回復</u></p> <p>◎少子高齢化の進展、<u>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</u>により経営環境は非常に厳しい</p> <p>◎鉄道需要の減少に伴い、<u>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</u>している。</p> <p>《課題》</p> <p>◎列車と市が運行するタクシー等との接続の最適化</p> <p>◎地域との連携強化。ステークホルダーとの双方向のコミュニケーション強化</p> <p>◎柔軟な発想によるデジタルの活用</p>	P54 ～ P56
	8. 輸送資源調査	医療・福祉・教育・観光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	<p>①現在の送迎サービスの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行コスト（燃料費、車税、修理費等）の負担や運転手の不足等、<u>サービスにあたっての人材・物資に関する課題点</u>が多く挙がっており、<u>公共交通等との無理のない連携方法を探り、両者の効率化を図る</u>ことが重要。</li> </ul> <p>②既存公共交通の代替可能性</p> <p>&lt;&lt;病院&gt;&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>病院の送迎の場合、高齢者や患者、車いす利用者への介助が必要</u>となり、運転士にその対応の資格及び知識が必要となるため、<u>現状での公共交通による代替は難しい</u>。</li> </ul> <p>&lt;&lt;学校&gt;&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>学校の授業時間、帰宅時間などに適したダイヤであれば代替の可能性があり</u>、学校及び学生のニーズを確認し、送迎の代替手段となる運行の可能性を確認する必要がある。</li> </ul>	P57 ～ P60