

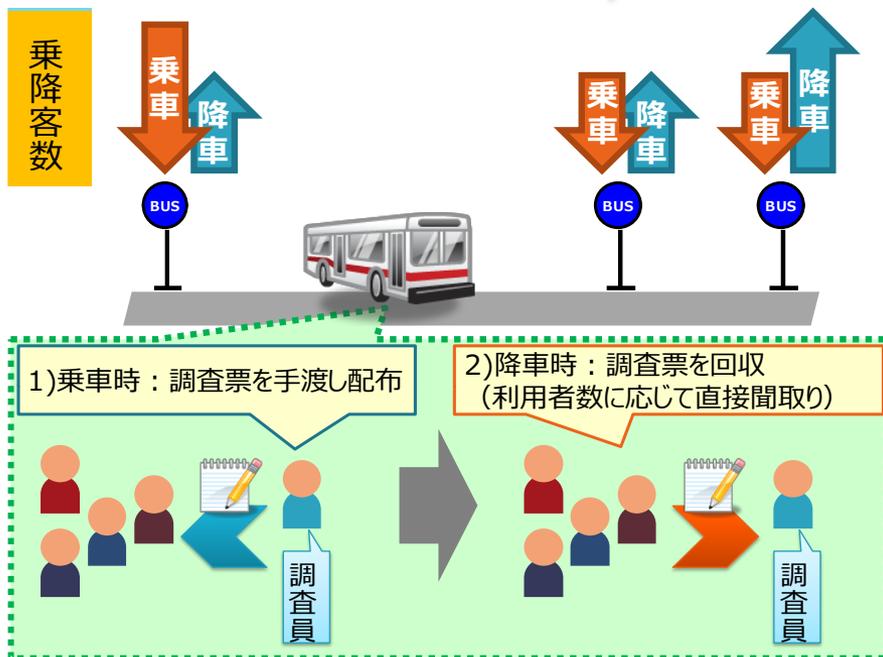
# 路線バス利用実態調査結果

荒尾市地域公共交通活性化協議会

# 路線バス利用状況調査の概要

## 調査概要

- 平成29年7月9日～11日の3日間にかけて、産交バス(株)の運行する全路線・全便において利用状況調査を実施した。
- 全便に調査員が同乗し、全利用者に対し調査を行った。  
※短距離に利用者が集中したことや調査拒否等で全項目聞き取りできていない利用者も存在。
- 3日間の天候は、7月9日(日)朝に一時的に降雨があったが、おおむね晴天であった。
- 平日は1,101人/日、日祝日は352人/日の利用があった。

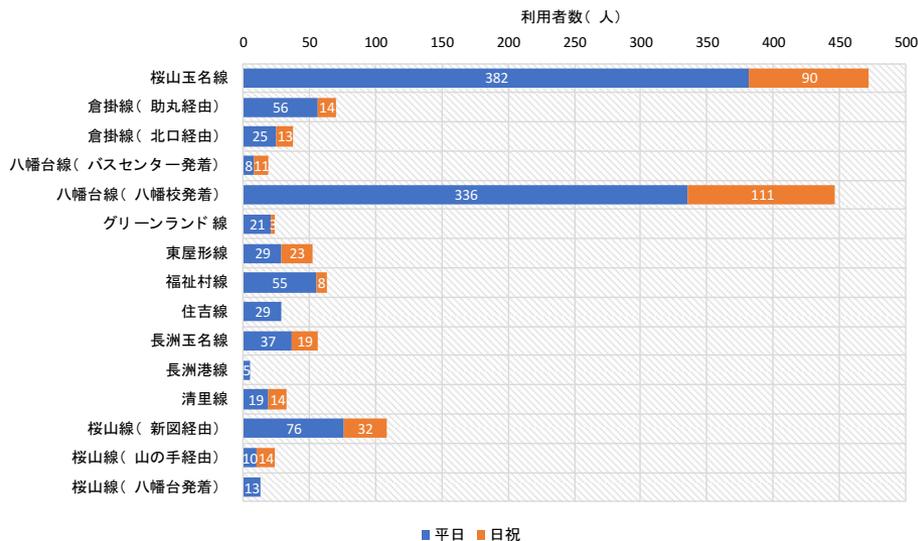


# 利用実態

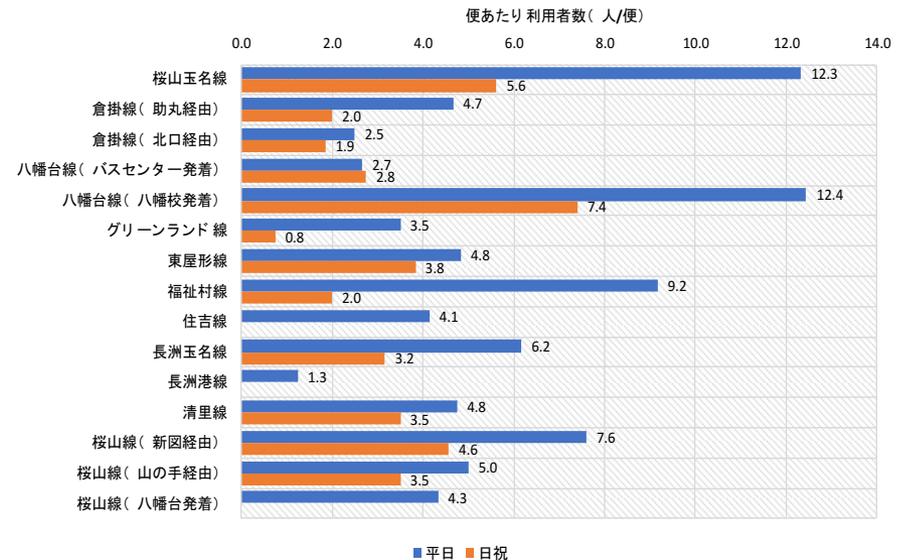
## 路線別利用者数

- 桜山玉名線、八幡台線は平日に300人/日以上の利用があり、便当たりの利用者数も12人/便前後と、市内の幹線的な路線となっている。
- 桜山線、倉掛線、福祉村線は平日に50人/日以上の利用があり、上記2路線以外では比較的利用される路線である。
- 住吉線、グリーンランド線、倉掛線(北口経由)、長洲港線は2~4人/便の低利用路線となっている。

■利用者数



■便当たり利用者数

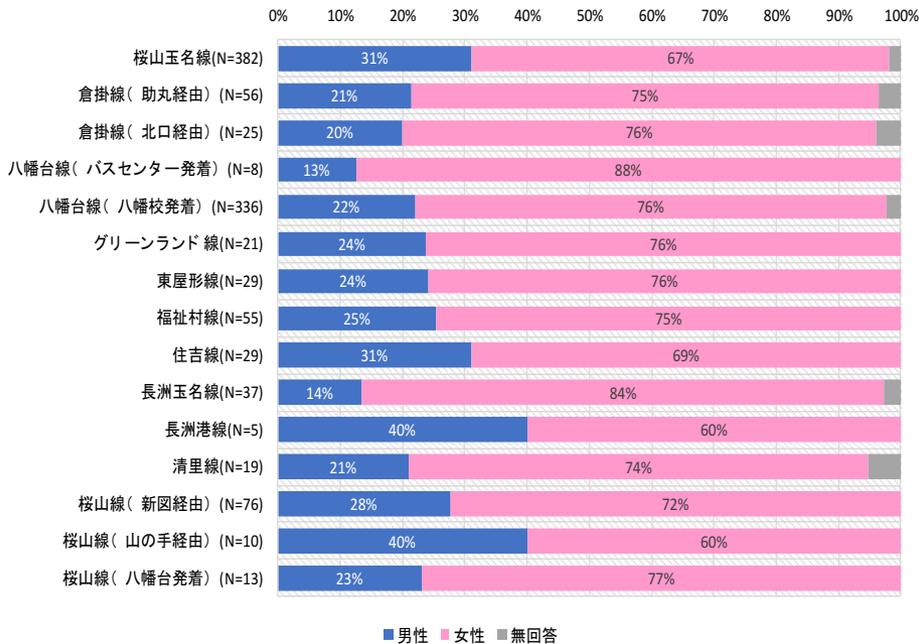


# 利用実態

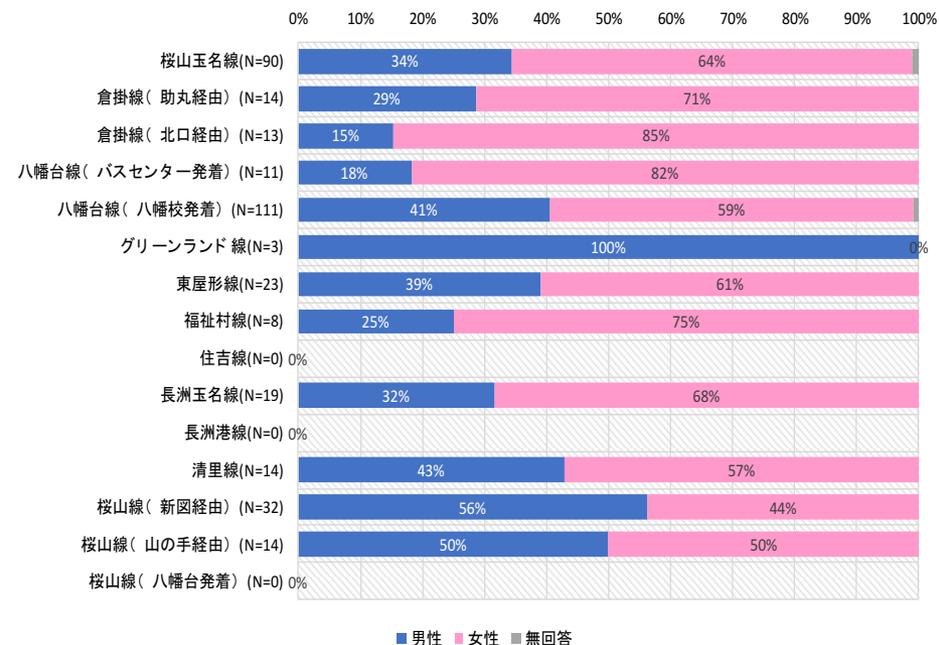
## 利用者の性別

- 平日はどの路線も6割以上が女性の利用である。
- 倉掛線、八幡台線など市内で完結する路線は利用者の約3/4を女性が占める。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

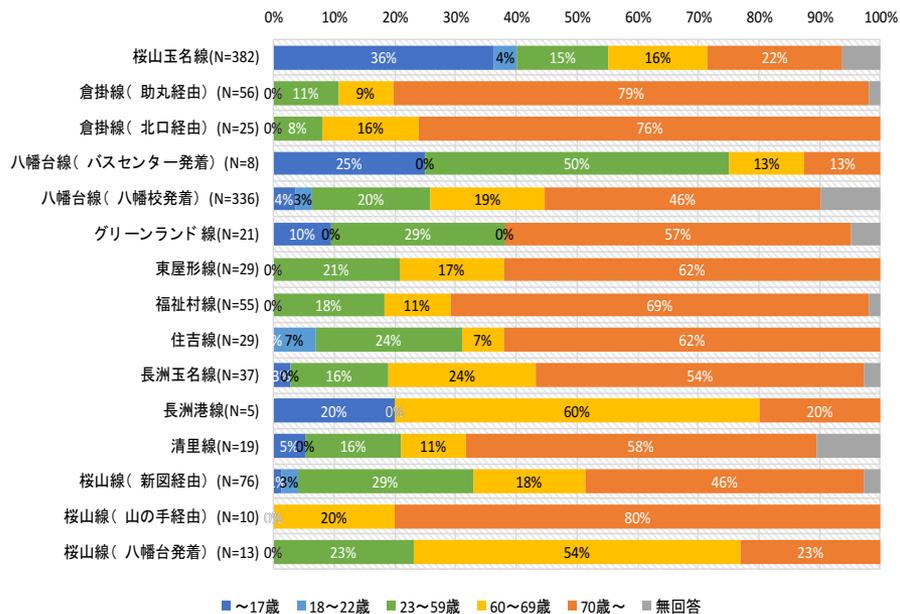


# 利用実態

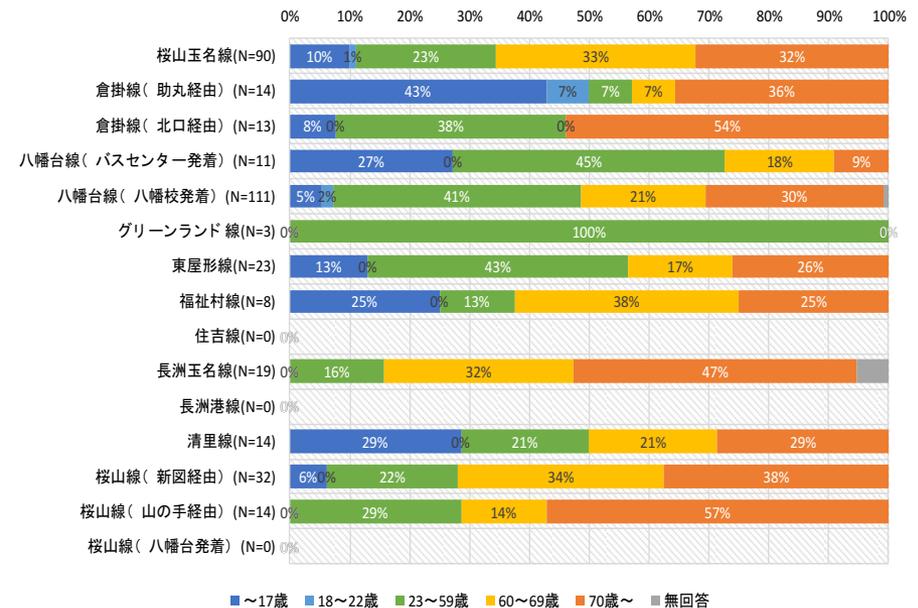
## 利用者の年齢

- 桜山玉名線は高校生の利用が約1/3を占めるが、他路線は半数以上が60歳以上の利用である。
- 特に、福祉特別乗車証の利用が可能となる70歳以上の利用が多く、倉掛線では利用者の約8割が70歳以上となっている。
- 日祝日は高齢者の割合が減少する。

### ■ 平日



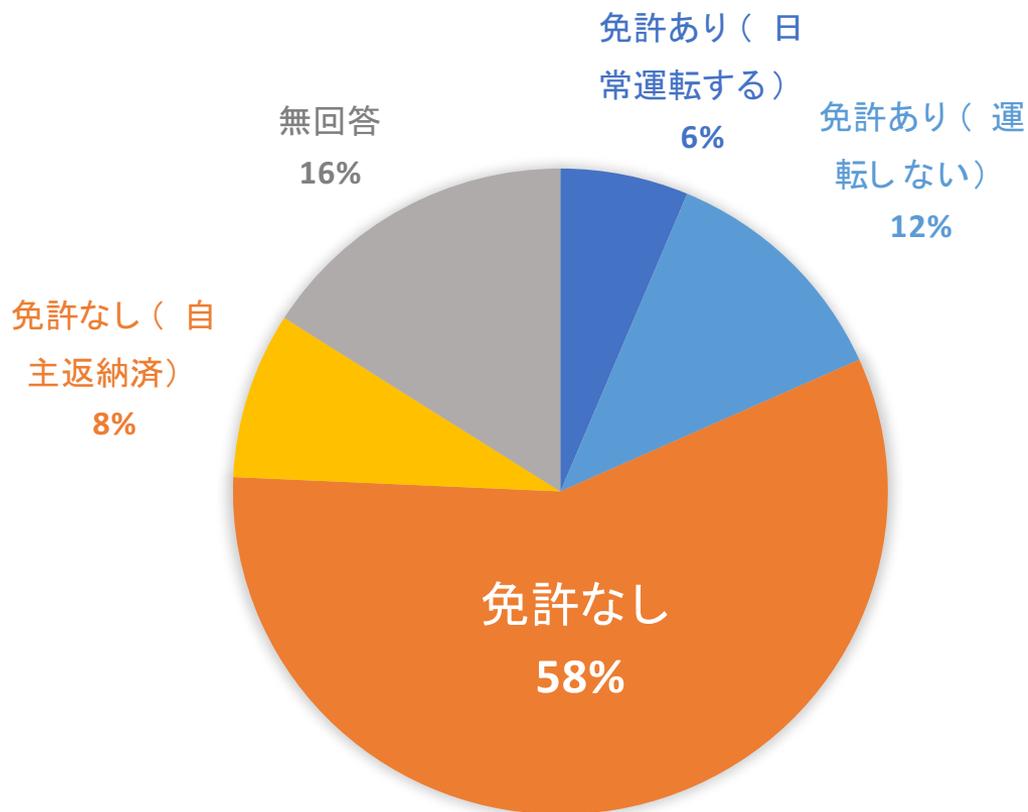
### ■ 日祝日



# 利用実態

## 自動車運転免許の保有状況

- バス利用者の約7割は自動車運転免許を持たず、自主返納者も約1割存在している。

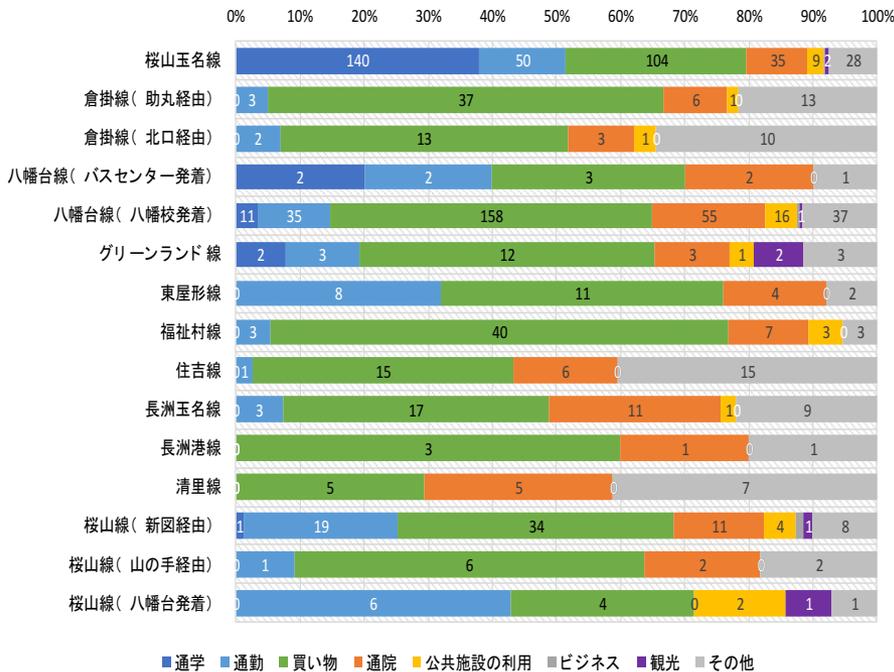


# 利用実態

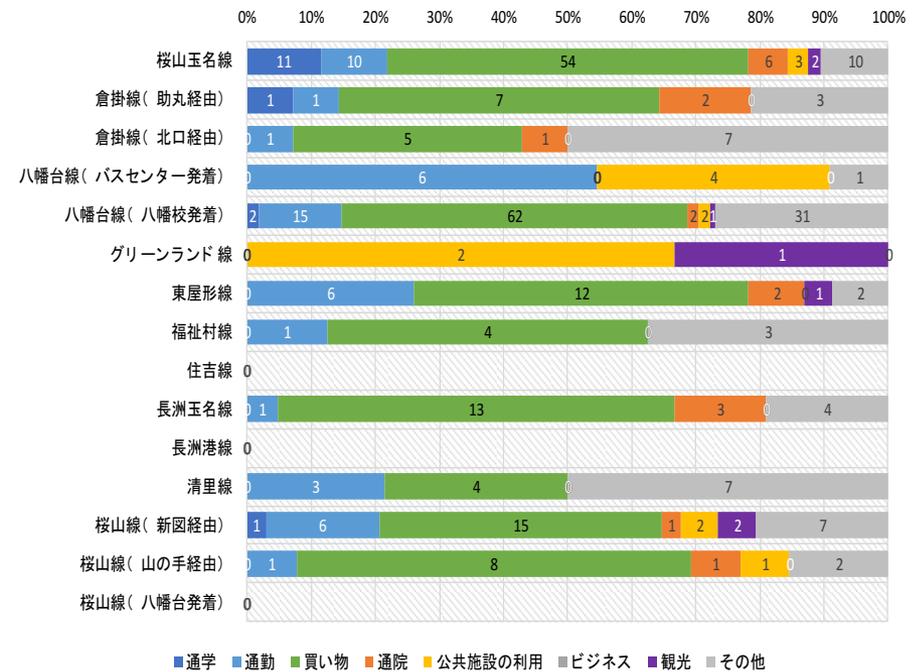
## 利用目的

- 桜山玉名線では、通学利用が平日で140人/日存在し、通勤利用も50人/日存在している。
- 高齢者が利用者の多くを占める他の路線では、買い物目的と通院目的での利用が多数を占めている。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

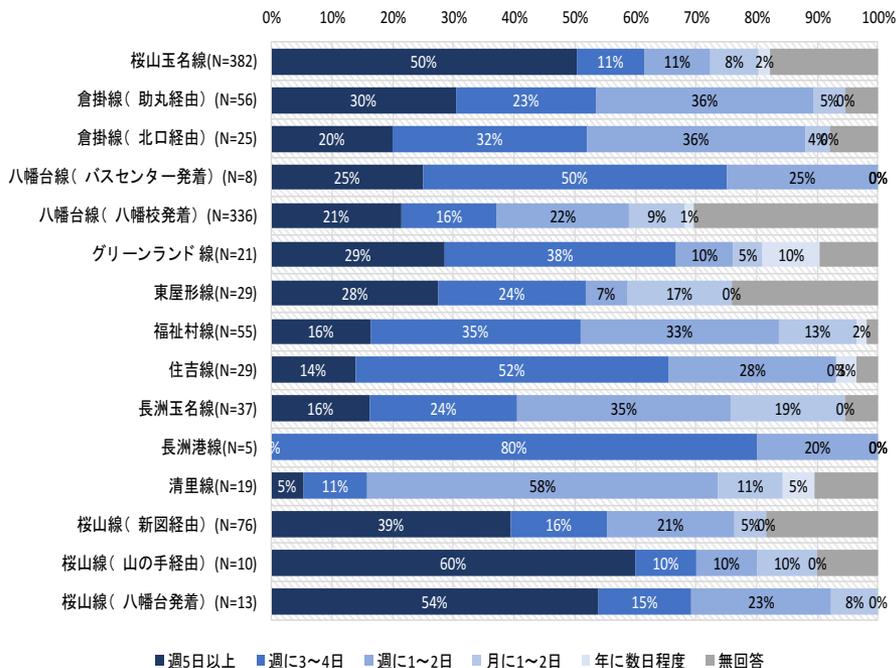


# 利用実態

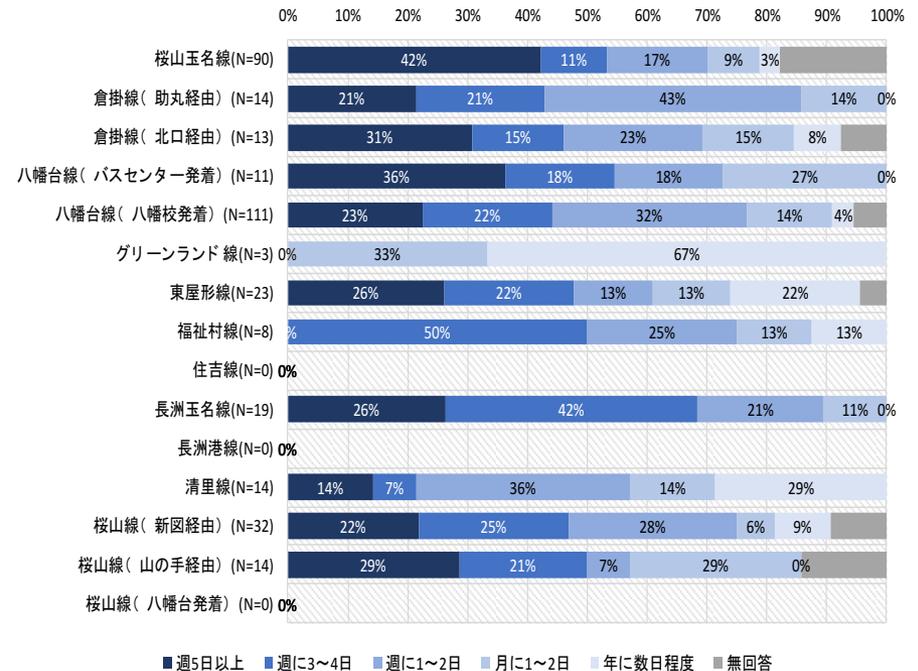
## 利用頻度

- 桜山玉名線や桜山線ではほぼ毎日利用する方がおよそ半数を占める。
- 他路線でも週に3~4日以上で利用する方が半数を占め、高校生など通勤通学での利用者だけでなく、高齢者の普段の移動手段としても利用されていることが分かる。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

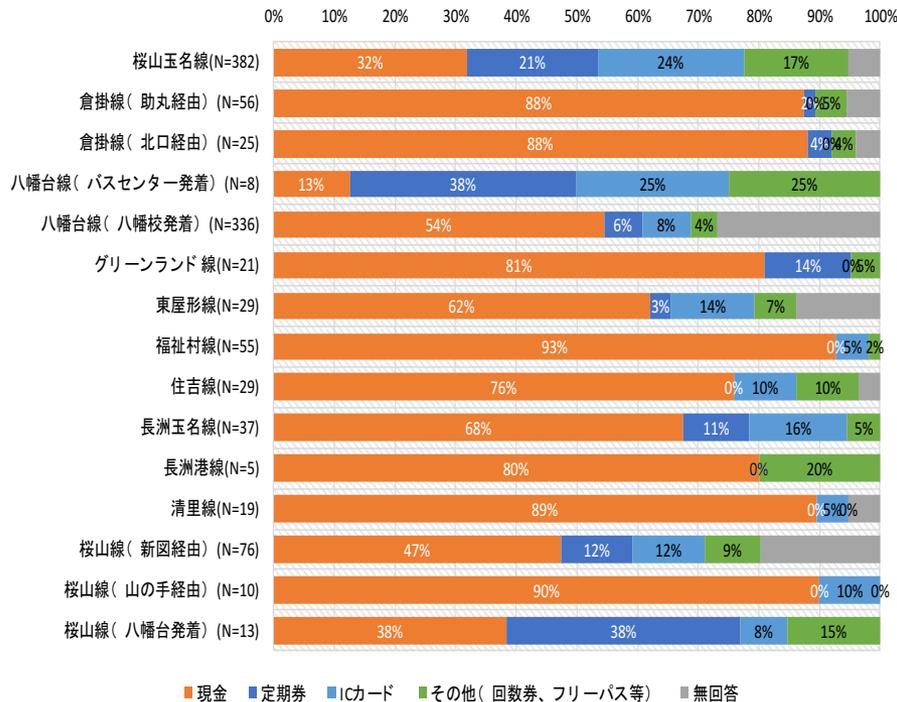


# 利用実態

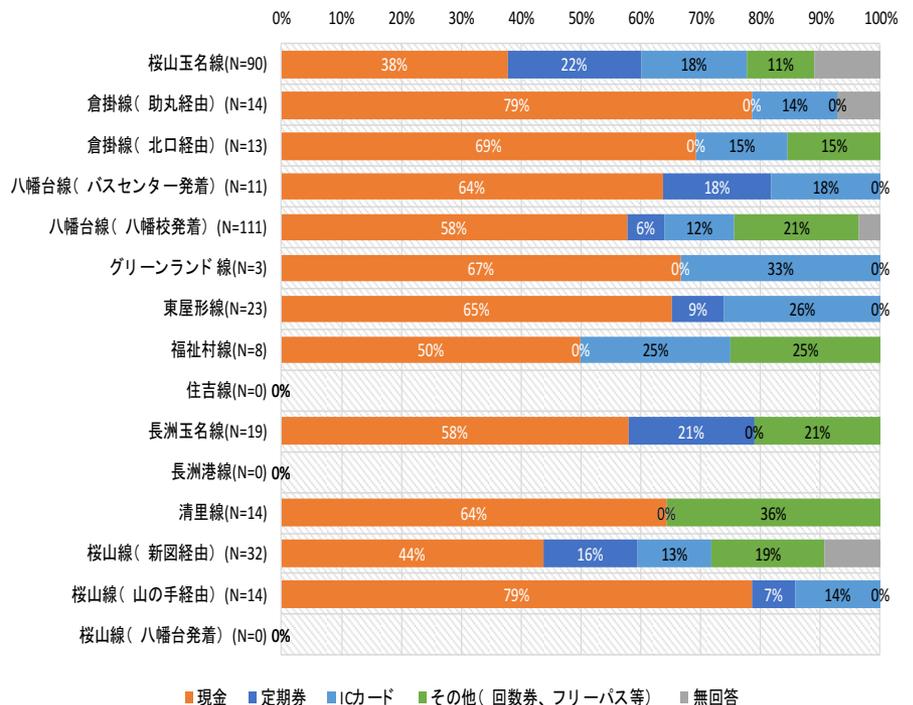
## 支払方法

- 通学・通勤での利用のある桜山玉名線では定期券やICカードの利用が約半数を占める。
- 他の路線では現金での支払いが大半を占め、70歳以上で福祉特別乗車券の利用が多いため、現金支払いが多く、ICカードの利用は定着していないことが見込まれる。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

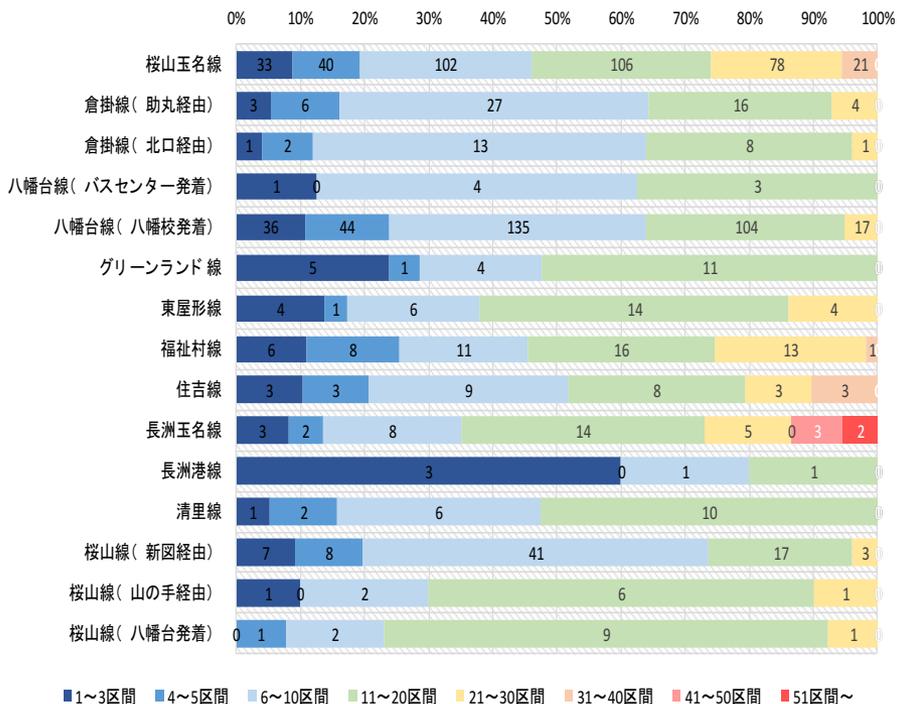


# 利用実態

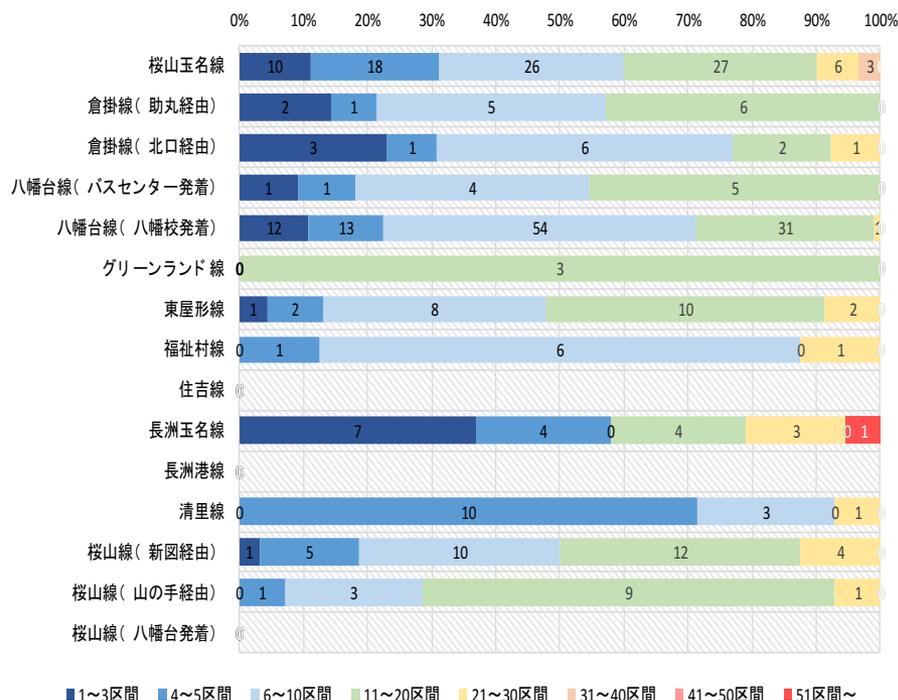
## 利用区間数

- 10区間程度の比較的短距離での利用が約半数を占める。
- 5区間程度での利用も2割前後を占め、福祉特別乗車券の効果もあり、特に高齢者の日常的な移動手段となっているものと想定される。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

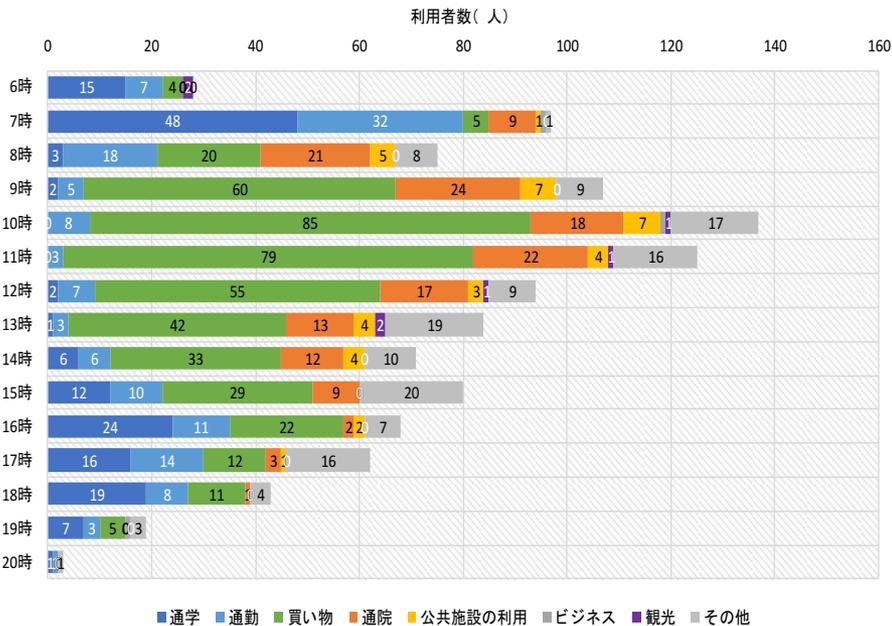


# 利用実態

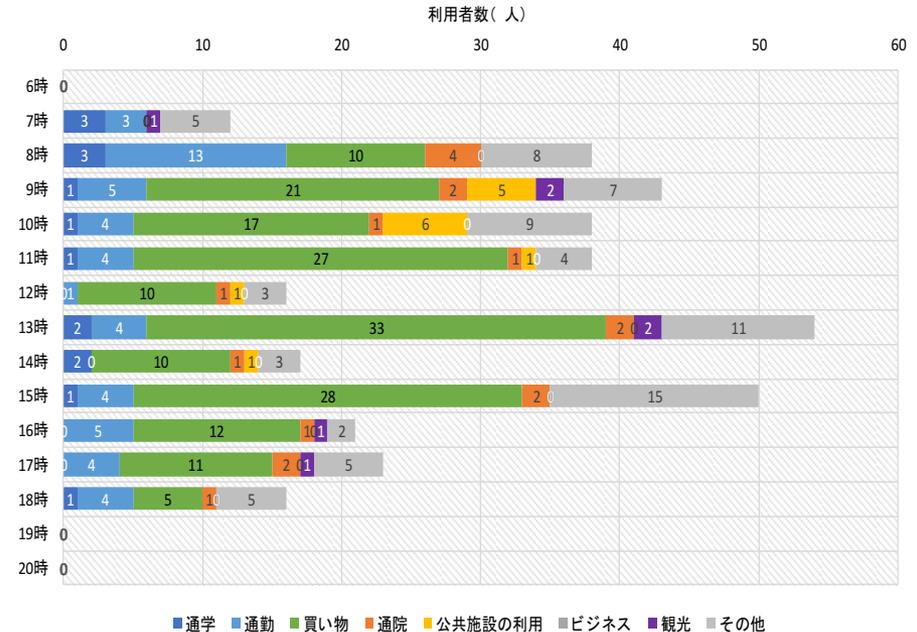
## 時間帯別利用目的

- 平日は通学目的での利用が6・7時台および15時以降に存在している。
- 買い物や通院目的での利用は10時台をピークに、午前中を中心に存在している。
- 日祝日は、通勤目的での利用が1時間あたり5人前後存在するほか、午前中を中心に買い物目的で利用されている。

### ■ 平日



### ■ 日祝日

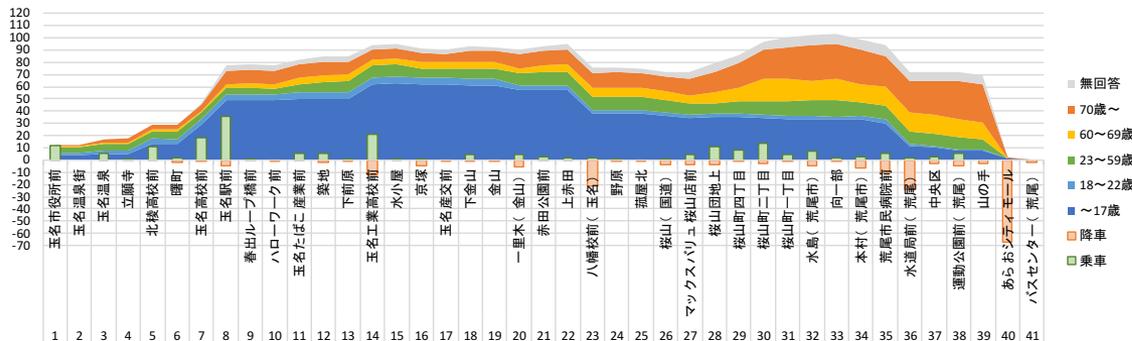


# 路線別利用状況

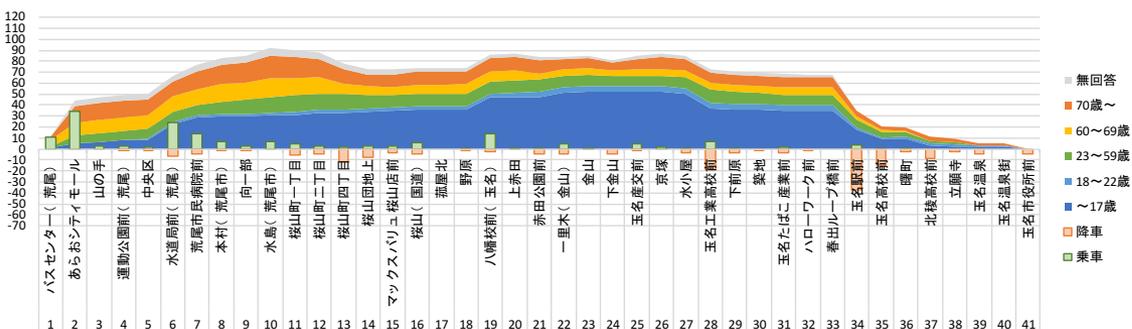
## 桜山玉名線

- 市内の高校及び玉名市内の高校双方への市をまたいだ通学利用が存在する。
- 特に、八幡校前～玉名工業高校前間で通学利用が集中している。
- あらおシティモール～桜山団地間では高齢者の利用も存在する。

### ■シティモール方面



### ■玉名方面



### ■時間帯別利用者数

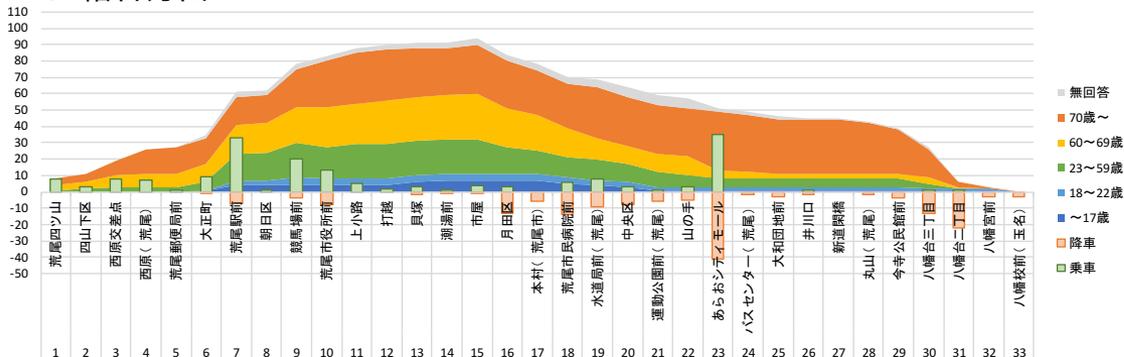


# 路線別利用状況

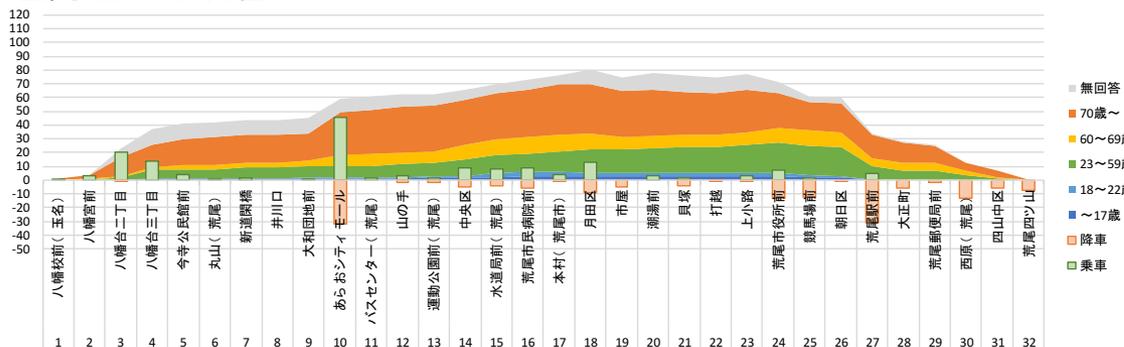
## 八幡台線

- 荒尾駅前～シティモール間に最も利用が集中し、多様な世代に利用されている。
- 通学利用は荒尾駅前～水道局前にかけて2名程度の利用にとどまる。
- シティモール～八幡台間は70歳以上の利用が多数を占める。

### ■ 八幡台方面



### ■ 荒尾四ツ山方面



### ■ 時間帯別利用者数

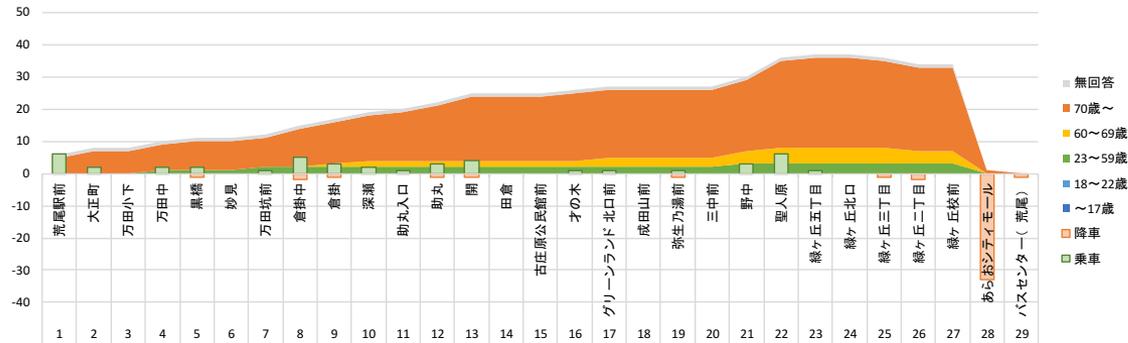


# 路線別利用状況

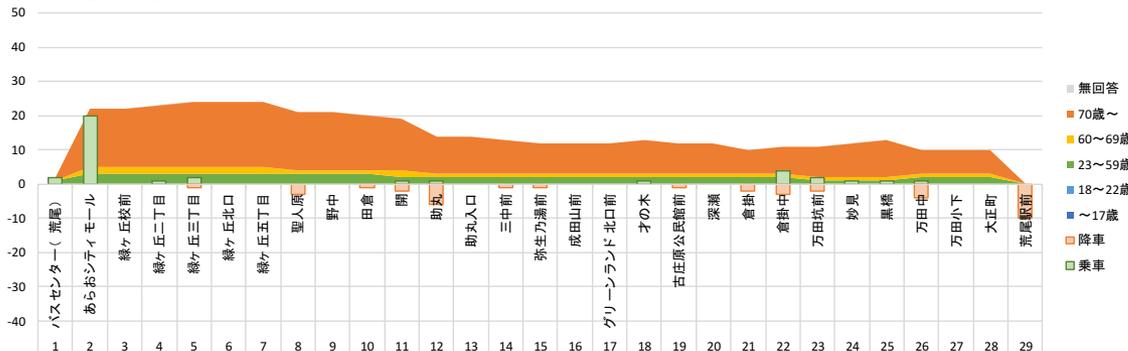
## 倉掛線

- あらおシティモールにかけての利用が多く、シティモールでは50名が乗降している。
- 荒尾駅前での乗降も20名弱存在する。
- その他沿線バス停では、倉掛中、聖人原での乗降が比較的多い。
- 利用者は70歳以上の高齢者が中心となっている。

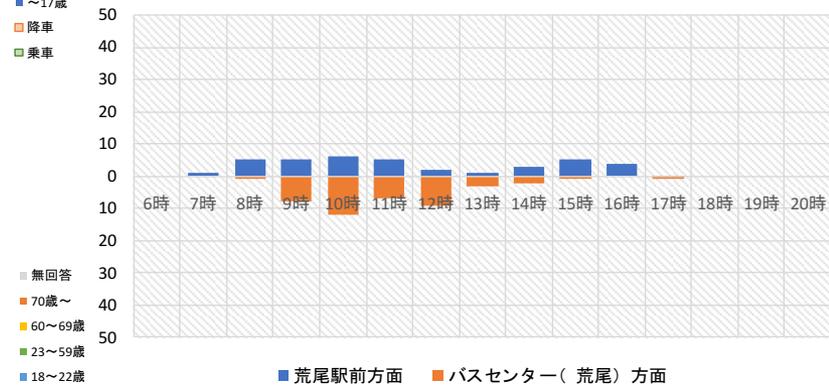
### ■シティモール方面



### ■荒尾駅方面



### ■時間帯別利用者数

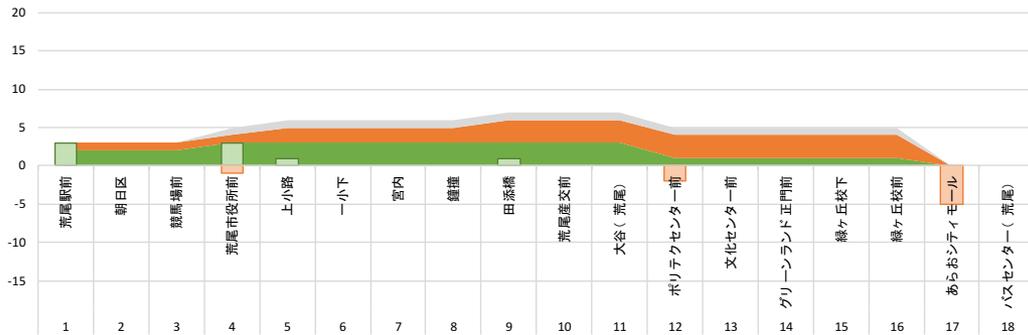


# 路線別利用状況

## グリーンランド線

- グリーンランド正門前での乗降者数は5名程度にとどまり、利用者の多くは荒尾駅からシティモールにかけての利用となっている。
- 西鉄バスとの並走区間での乗降者数も少数(5名程度)にとどまる。

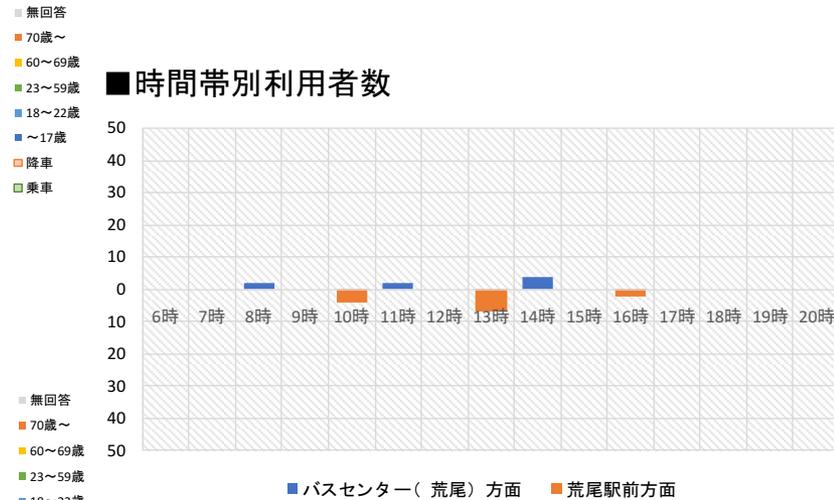
### ■シティモール方面



### ■荒尾駅方面



### ■時間帯別利用者数

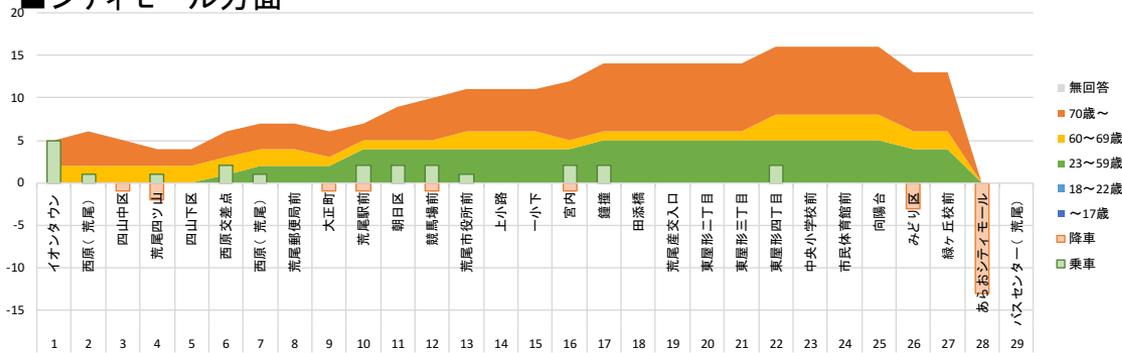


# 路線別利用状況

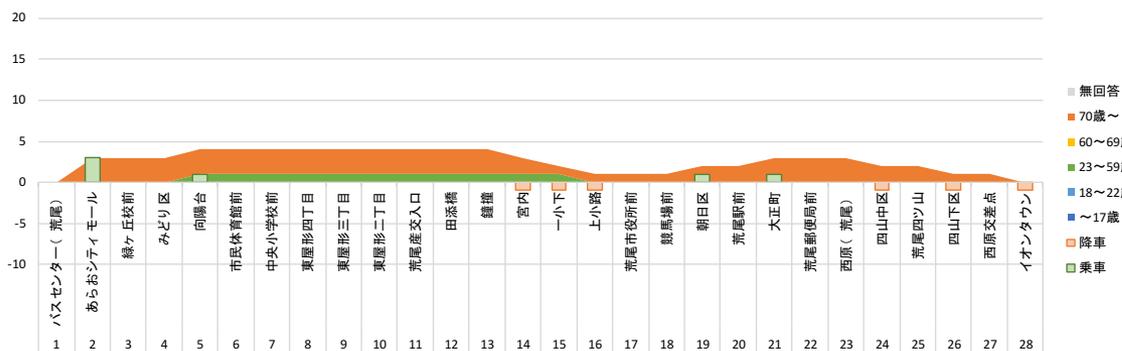
## 東屋形線

- シティモール方面へは沿線バス停から1~2名の乗車があり、シティモールで下車している。
- 荒尾駅をまたいだ利用は少なく、利用区間の分断が見られる。
- イオンタウン方面の利用は少数にとどまっている。

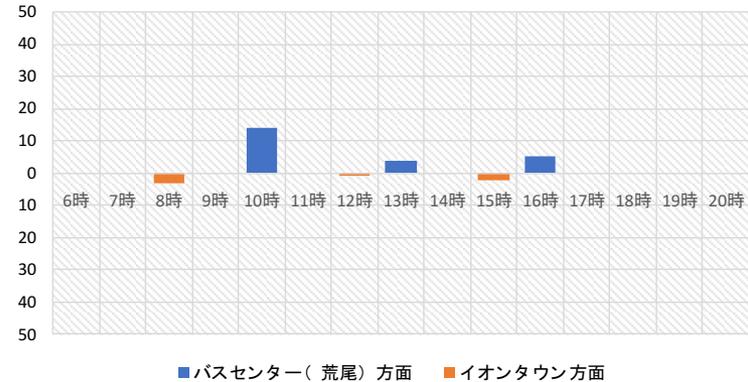
### ■シティモール方面



### ■荒尾駅・イオンタウン方面



### ■時間帯別利用者数

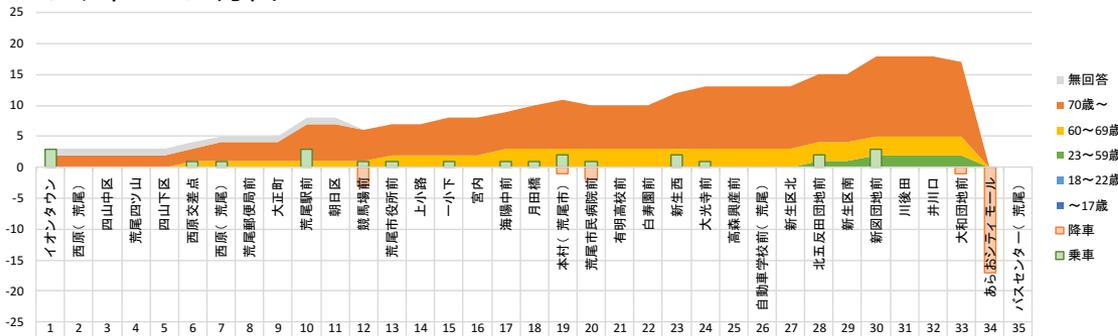


# 路線別利用状況

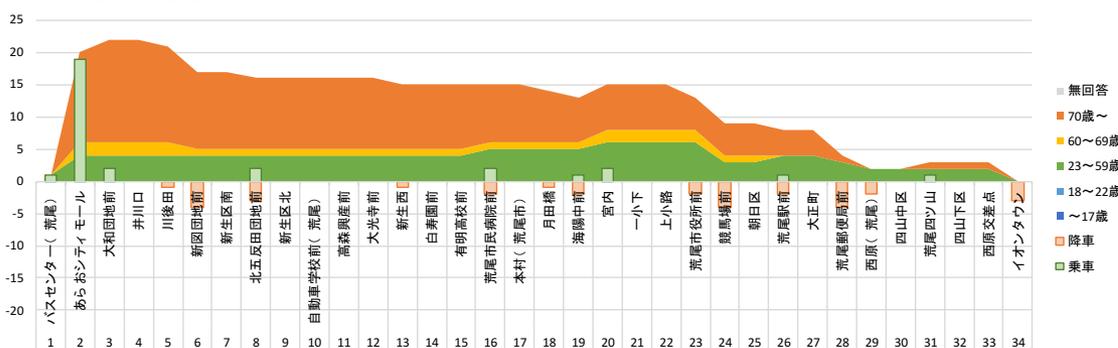
## 福祉村線

- シティモールへの(からの)利用が主体となっている。
- 荒尾駅以南では、競馬場前、本村、荒尾市民病院、北五反田団地前、新岡団地にまとまった利用が存在する。

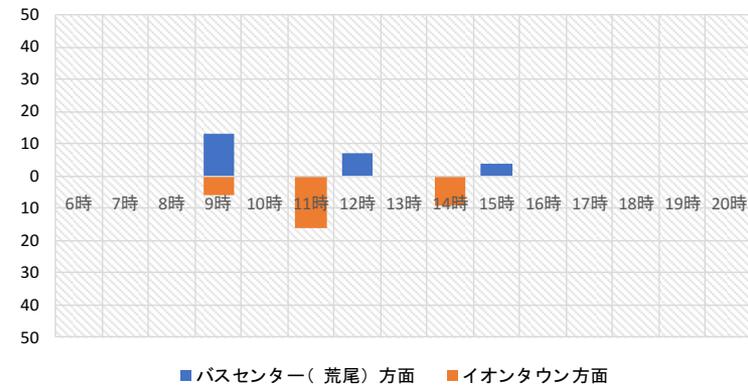
### ■シティモール方面



### ■荒尾駅・イオンタウン方面



### ■時間帯別利用者数

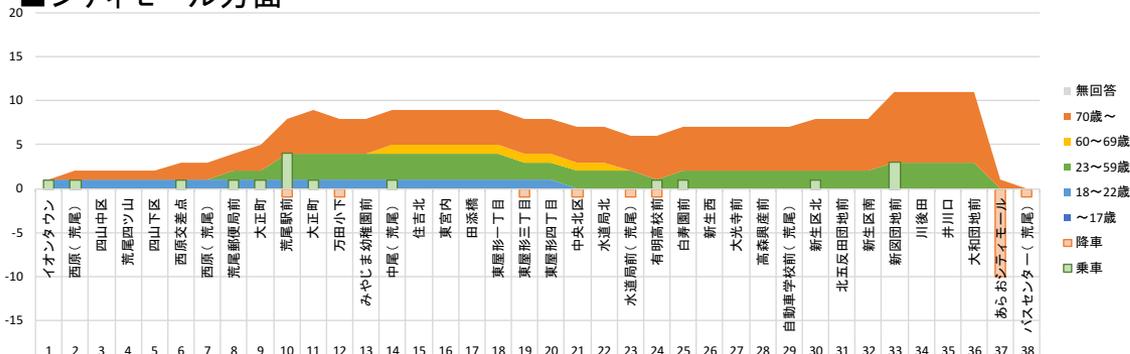


# 路線別利用状況

## 住吉線

- シティモールへの(からの)利用が主体だが、荒尾駅から水道局前、有明高校前への利用も少数存在する。
- 荒尾駅～イオンタウンへの利用は少ない。
- 荒尾駅以南では、新団地、北五反田団地前に、まとまった利用が存在する。

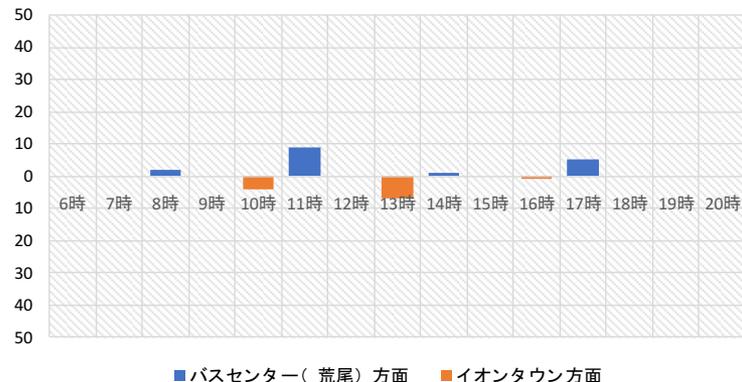
■シティモール方面



■荒尾駅・イオンタウン方面



■時間帯別利用者数

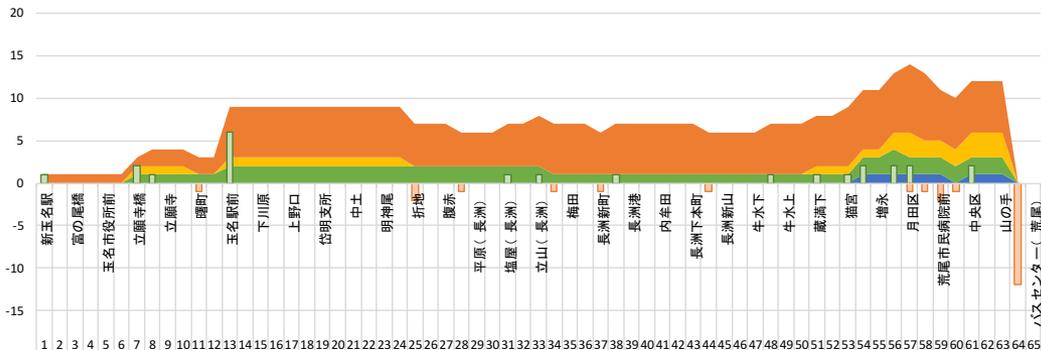


# 路線別利用状況

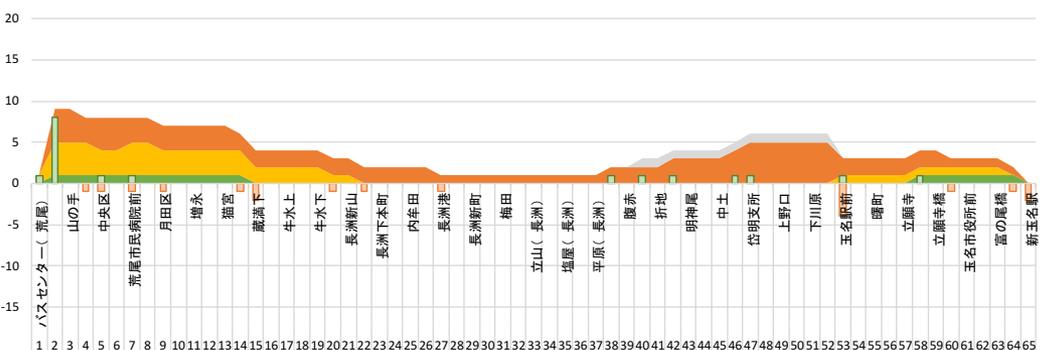
## 長洲玉名線(長洲港線)

- 長距離利用は、主に玉名駅前からシティモールにかけての利用となっている。
- 玉名駅方面では、シティモール～長洲港と、玉名市内での利用に分断している。
- 玉名駅前から南荒尾駅前にかけての利用者は、最大でも1日に5名以下となっている。

### ■シティモール方面



### ■新玉名駅方面



### ■時間帯別利用者数

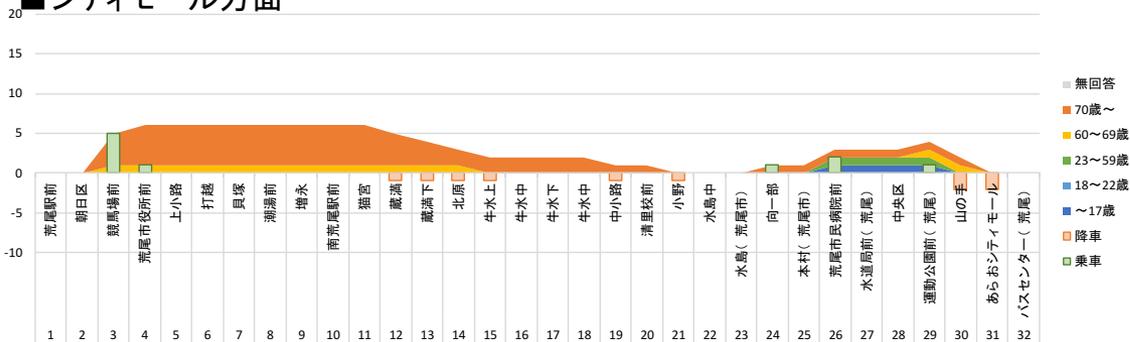


# 路線別利用状況

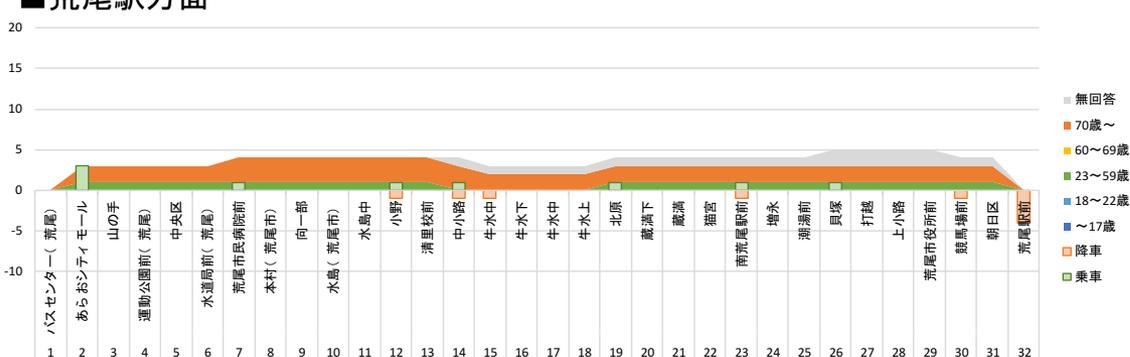
## 清里線

- 各方面とも日利用者数は10名以下にとどまる。
- 清里線のみ運行する区間である中小路～水島中間の利用は1日に6名であった。

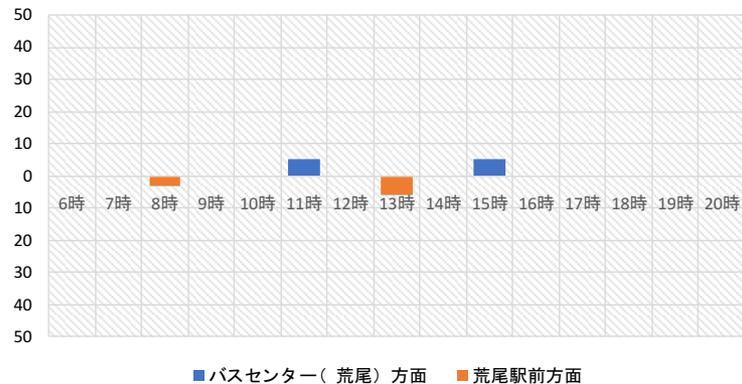
### ■ シティモール方面



### ■ 荒尾駅方面



### ■ 時間帯別利用者数

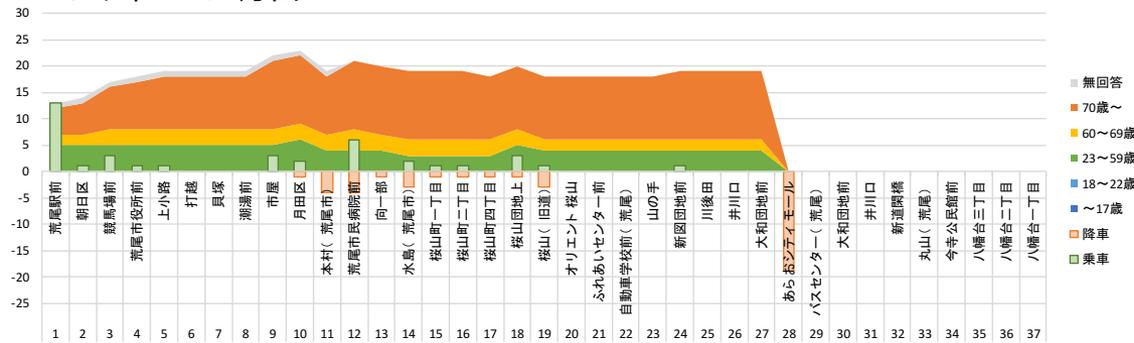


# 路線別利用状況

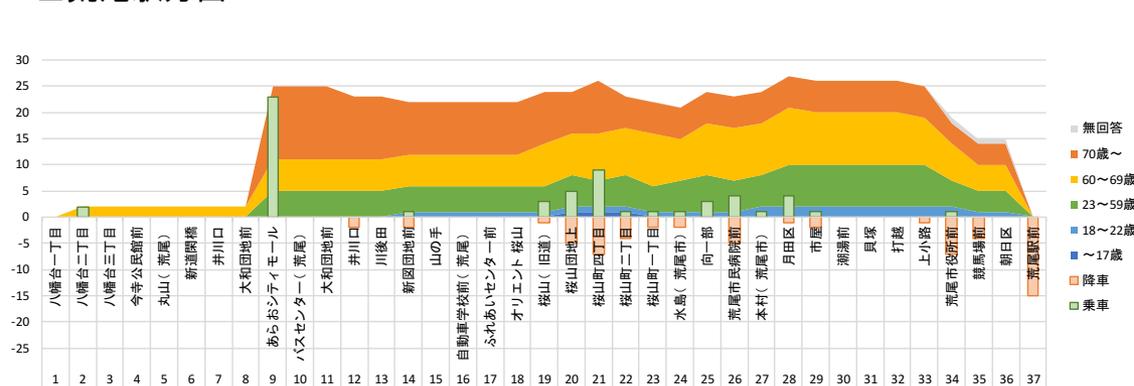
## 桜山線

- 桜山地区や荒尾市民病院前から、荒尾駅、シティモール双方への利用が存在している。
- 八幡台一丁目～シティモール間の利用者は1日に2名にとどまる。

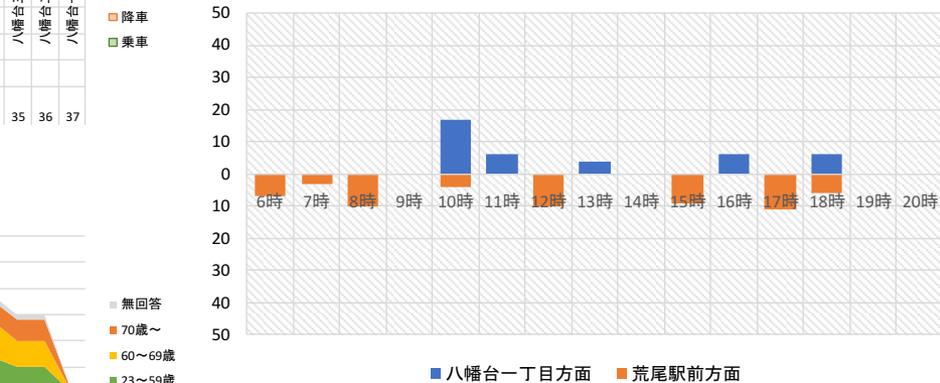
■シティモール方面



■荒尾駅方面



■時間帯別利用者数



# 調査結果を受けた課題について

## 課題① 利用の低迷する非効率な路線の存在

- 桜山玉名線や八幡台線など、利用が比較的好調な路線がある一方、グリーンランド線や長洲港線など、他路線と比較して利用の低迷する路線・系統が存在している。
- 荒尾駅からイオンタウンや荒尾四ツ山方面の利用は少数にとどまっている。

## 課題② 長距離路線における利用の低迷

- 長洲玉名線は路線が3市町にまたがる長距離路線であるが、路線を通した利用は少数にとどまり、非効率な運行となっている。

## 課題③ 福祉特別乗車証の普及によるICカード利用者の低迷

- 福祉特別乗車証が普及しており、70歳以上の方の利用促進に効果が出ている。
- 一方で、現金支払いが多く、ICカードの利用が進んでいないため、利用実態などの把握が難しくなっている。

## 課題④ 慢性的な遅延(利用者等への聞き取り)

- 高齢者利用の多い八幡台線では、乗降に時間を要するため遅延が常態化している。
- 八幡校前での路線間接続や定時運行に影響しており、対策が必要となっている。  
→今後、GPS車載器を利用して、実態把握と原因究明を行う予定。