

V 地域公共交通に関する利用者ニーズ

1. 市民アンケート

(1) 調査概要

本市民を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	18歳以上の市民の無作為抽出
調査手法	郵送による調査票の配布・回収
調査期間	令和3年7月29日～8月11日
主な調査項目	○回答者の属性 ○利用目的 ○地域公共交通の利用意向 等
回収結果	1,183票 (39.4%)

(2) 調査結果

① 世帯構成の状況（居住地別）

- ・世帯構成人員は、全体で2人世帯が約4割と最も多く、次いで1人世帯が約3割となっており、5人以上世帯は少ない状況です。
- ・校区別では、山田校区、北山校区、漆校区では1人世帯が多い状況です。

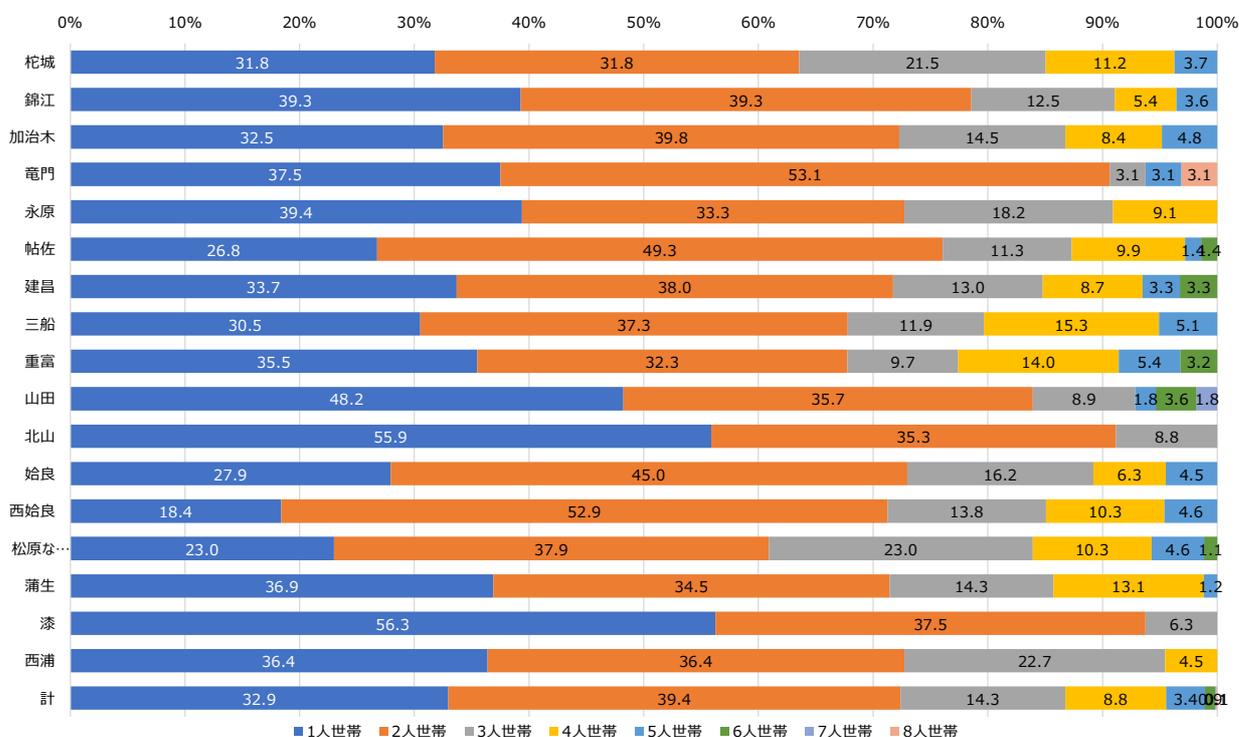


図 V-1 世帯構成人員（居住地別）

②世帯構成員の状況（居住地別）

- ・運転免許保有状況は、全体で約7割「自動車」を保有しており、各校区6割以上が概ね保有していますが、北山校区は約5割と若干少なくなっています。
- ・また、未保有についても全体で約2割となっていますが、北山校区や漆校区では1割以上が返納済となっています。
- ・外出頻度については、6割以上が平日ほぼ毎日以上となっていますが、北山校区や漆地区では外出頻度が低く、運転免許証の保有状況の影響などが考えられます。

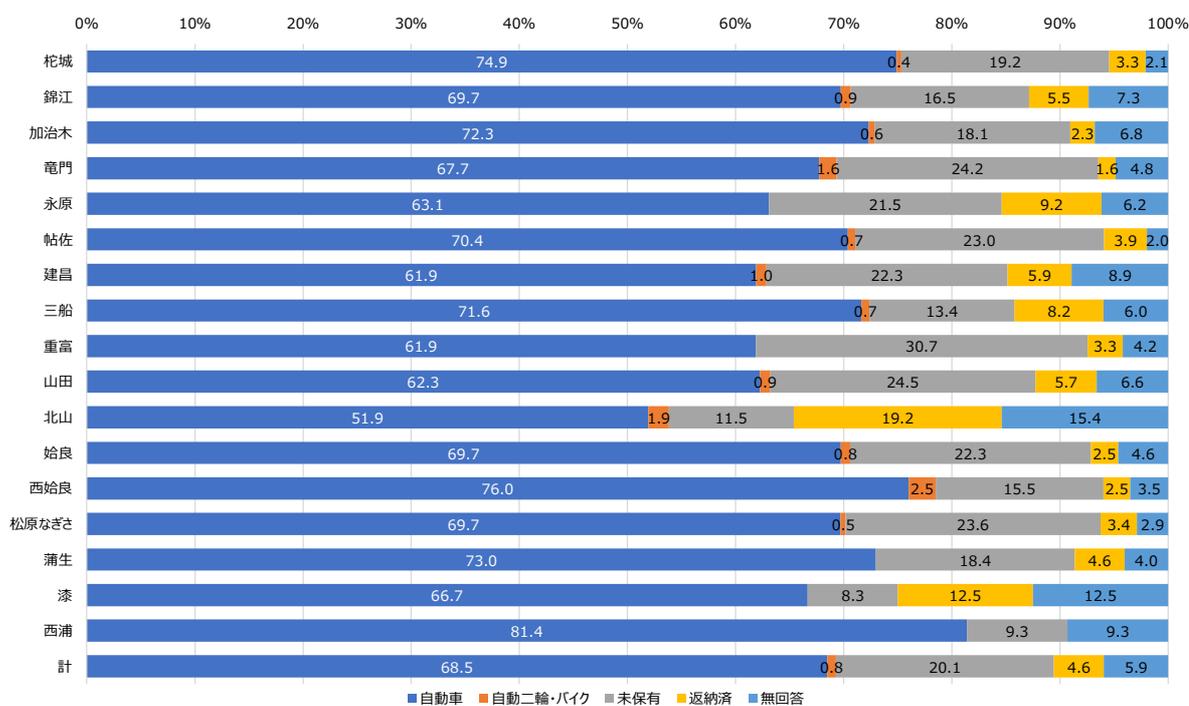


図 V-2 運転免許保有状況（居住地別）

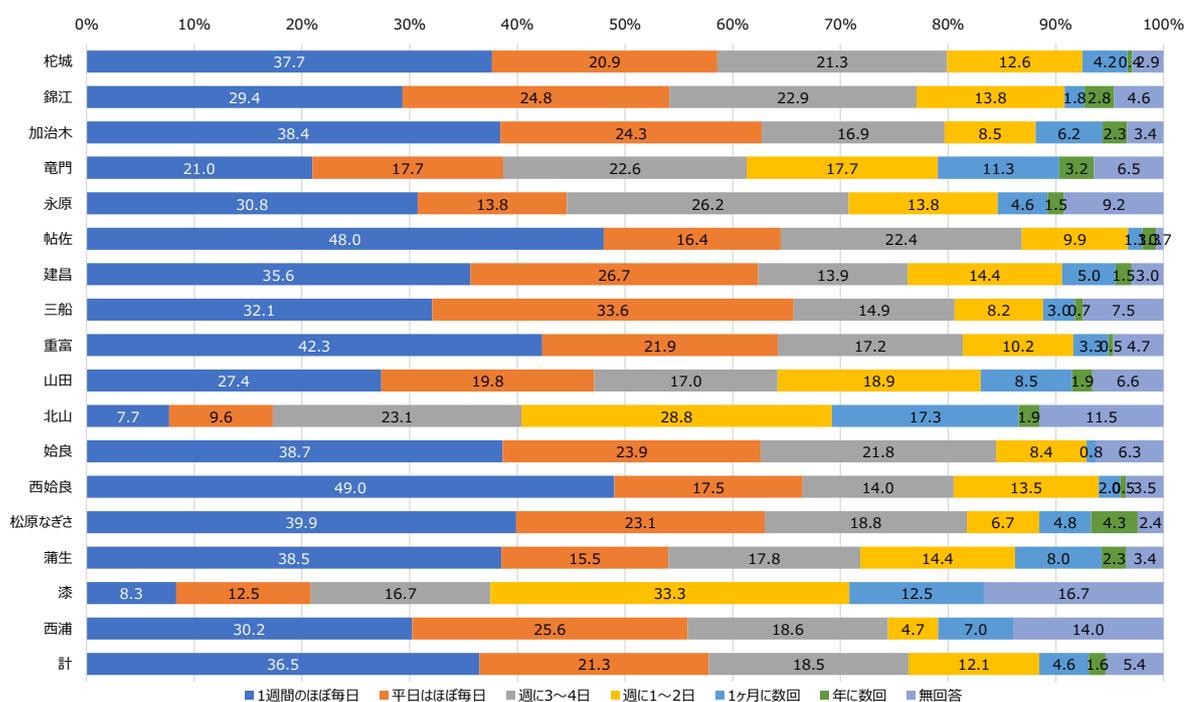


図 V-3 外出頻度（居住地別）

- ・外出時の移動手段は、全体で約6割が「車（運転）」となっており、次いで「車（送迎）」や徒歩、自転車となっています。
- ・JRや路線バス、コミュニティバス、タクシー等の地域公共交通利用者は全体で1割未満と少ない状況です。
- ・「車（送迎）」が多い校区は、永原校区や北山校区となっており、コミュニティバスについては、北山校区や漆校区で他校区と比較して多い状況です。
- ・JR沿線校区では、JR利用者が5%前後見られます。



図 V-4 外出時の移動手段（居住地別）

③外出頻度（外出目的別）

- ・外出目的別の外出頻度は、通勤・通学や仕事関連についてはほぼ毎日となっています。
- ・買い物目的においては、週に3～4日程度が約4割と最も多く、通院目的では1か月に数回が約4割と最も多くなっています。

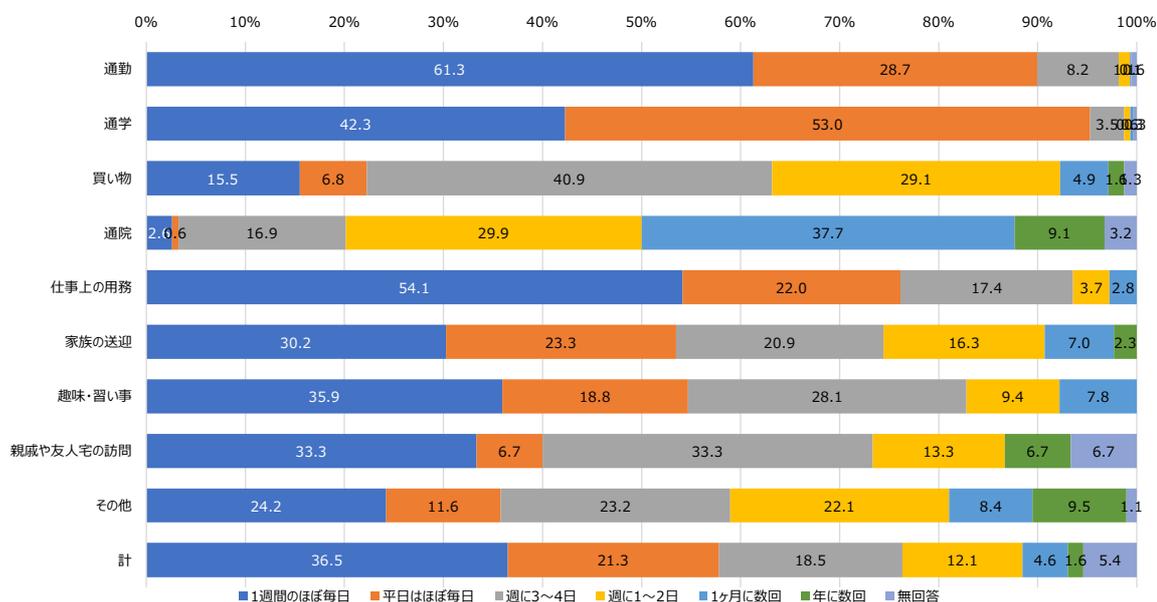


図 V-5 外出頻度（外出目的別）

④移動手段（外出目的別）

- ・通勤時の移動手段は約8割が「車（運転）」となっています。
- ・買い物でも「車（運転）」が約7割を占めており、通学や通院以外の目的も同様となっています。
- ・一方、通院目的では、「車（送迎）」が約4割と最も多く、その他タクシーも約1割を占めるなど、他の目的と比較して地域公共交通の利用が占める割合が多い状況です。

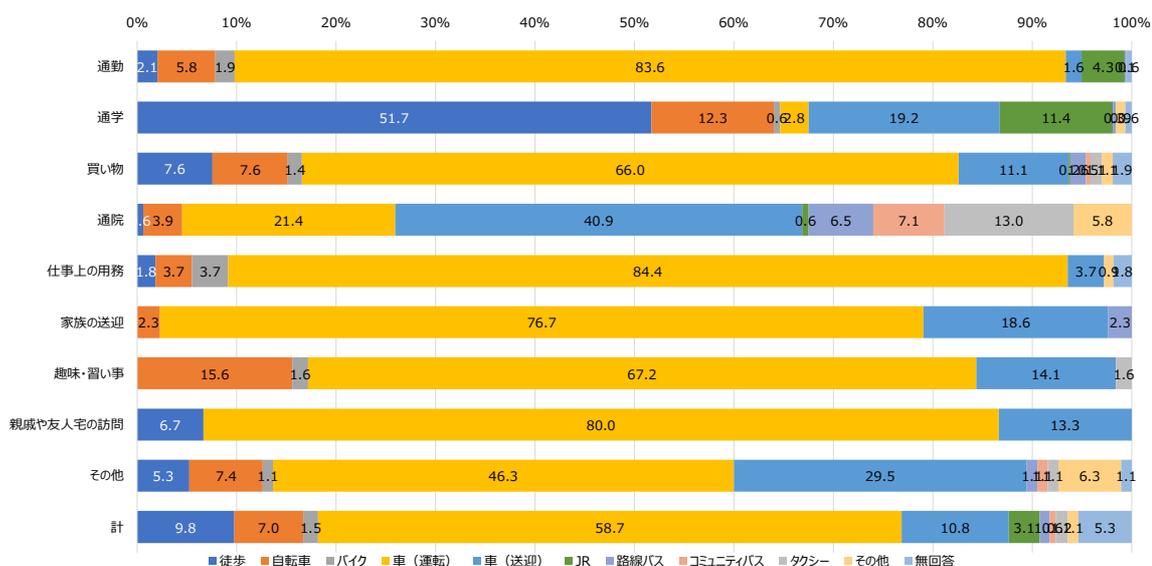


図 V-6 移動手段（外出目的別）

⑤外出頻度（運転免許保有状況別）

- ・運転免許証の未保有者においては、外出頻度が若干少なくなる程度ですが、返納済の方においては、外出頻度が大きく減少する状況です。

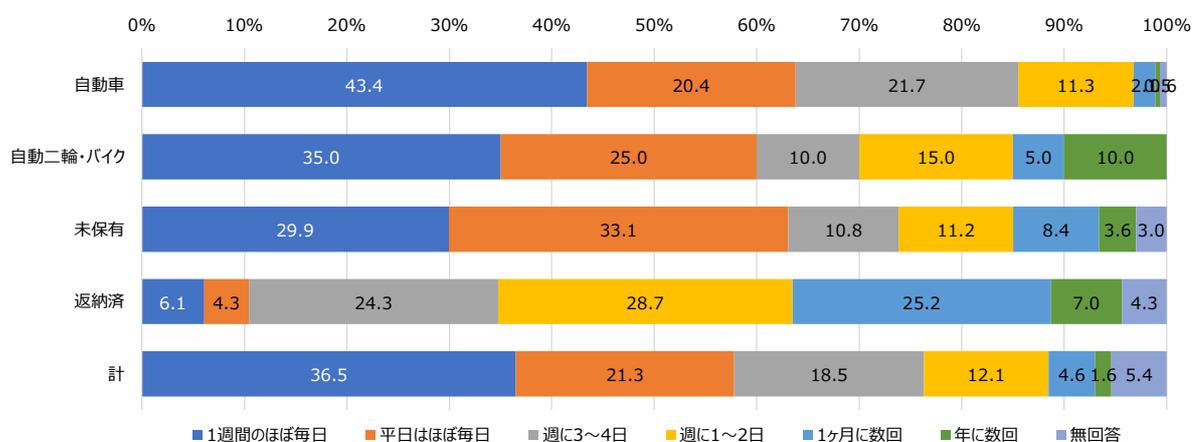


図 V-7 外出頻度（運転免許保有状況別）

⑥外出頻度（移動手段別）

- ・移動手段が「車（運転）」の人は、平日はほぼ毎日以上の方が6割となっていますが、「車（送迎）」の人は約半分の外出頻度となっています。
- ・一方、JRに関しては通勤通学目的で利用されていることから外出頻度が高くなっていますが、路線バス利用者では週に1~2日が約6割、コミュニティバスでは1か月に数回が約6割となっています。

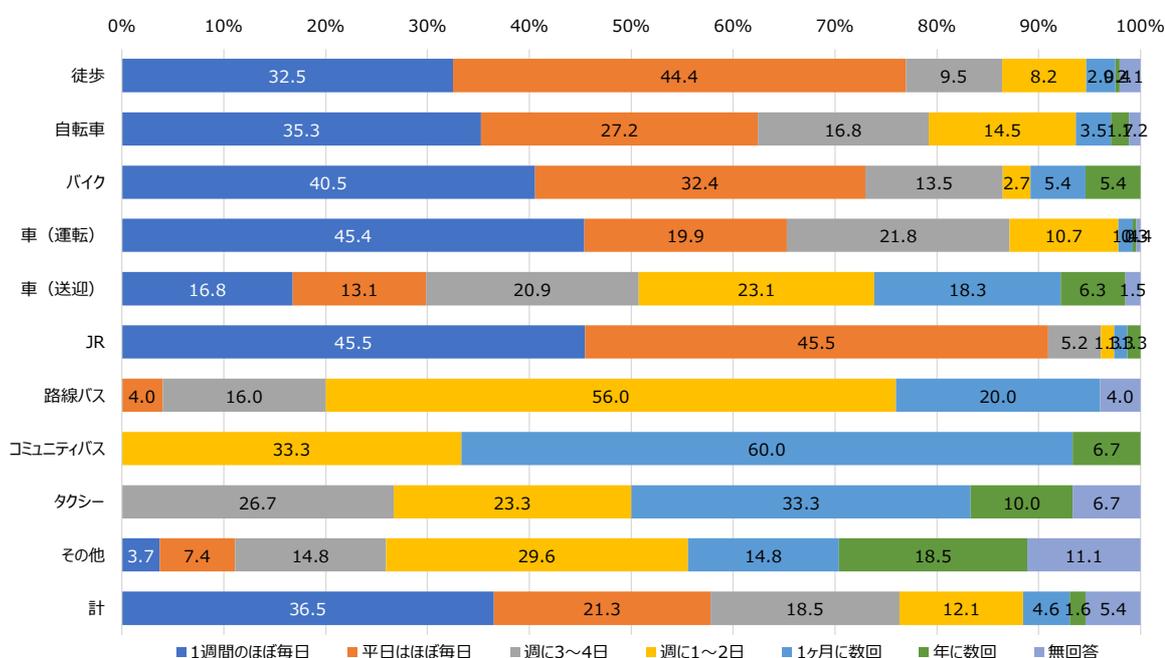


図 V-8 外出頻度（移動手段別）

⑦回答者の属性

- ・回答者の属性は、60歳代、70歳代、80歳代が各2割程度となっています。
- ・自由に利用できる自動車等の保有状況は全体で約8割が自動車を保有しており、次いで自転車が2割となっています。

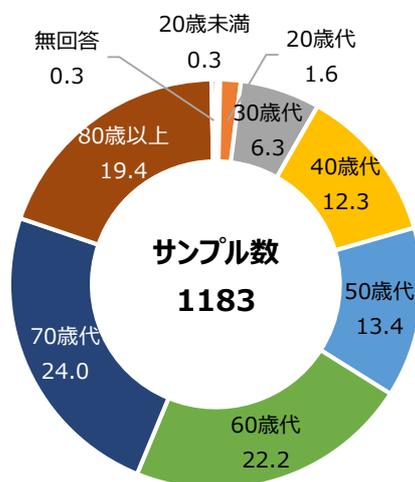


図 V-9 年齢（居住地別）

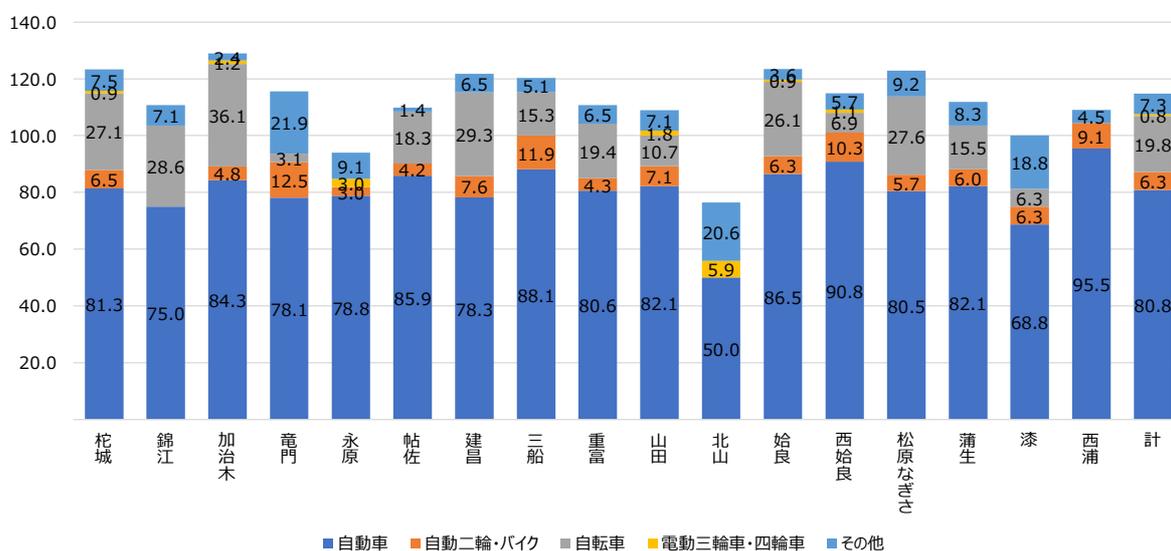


図 V-10 自由に利用できる自動車等の保有状況（居住地別） ※複数回答

⑧地域公共交通の利用状況

- ・地域公共交通の利用状況は、全体で約7割が「利用しない」と回答しており、「年に数回」と「雨天時のみ」を併せると約8割となっています。
- ・校区別では、永原校区や山田校区、漆校区、西浦校区で利用しない人が多い状況です。
- ・年齢別では、20代未満では比較的多くの人が利用していますが、30歳以上では8割以上が利用していない状況です。また、80歳以上では、約1割が週に1～2回利用している状況です。

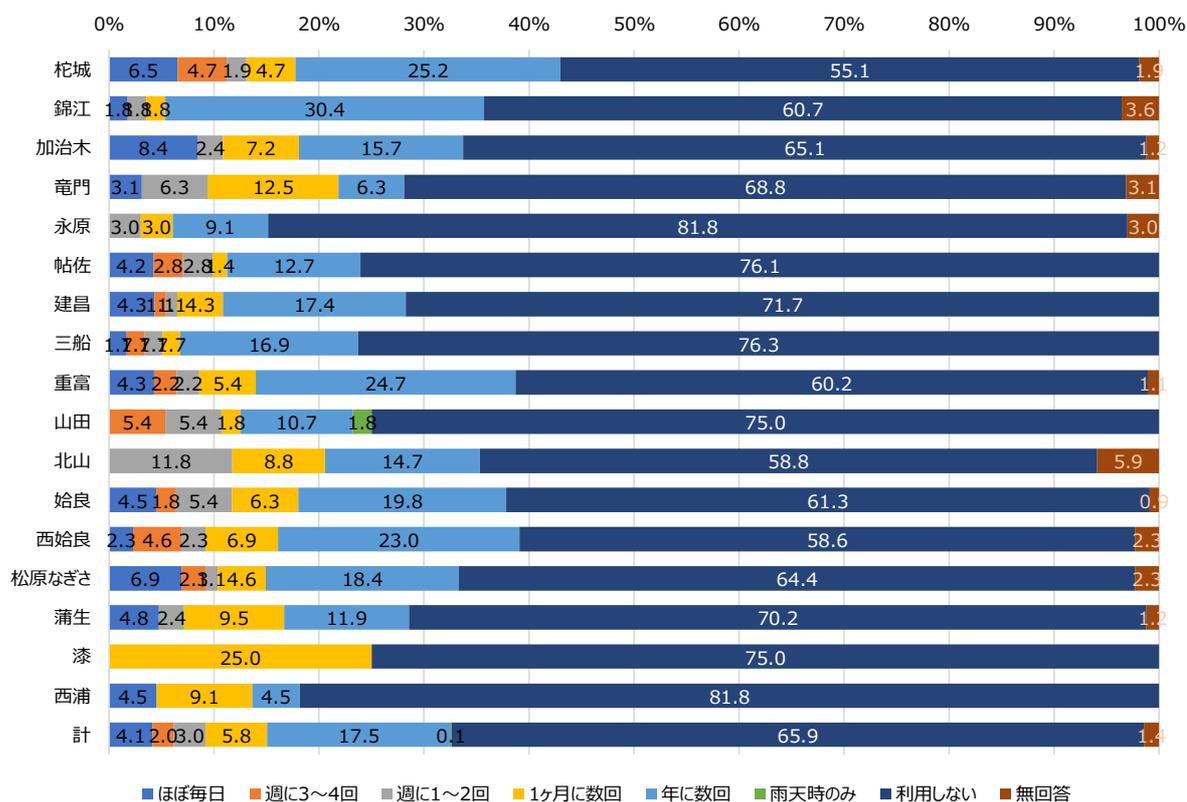


図 V-11 地域公共交通の利用状況（居住地別）

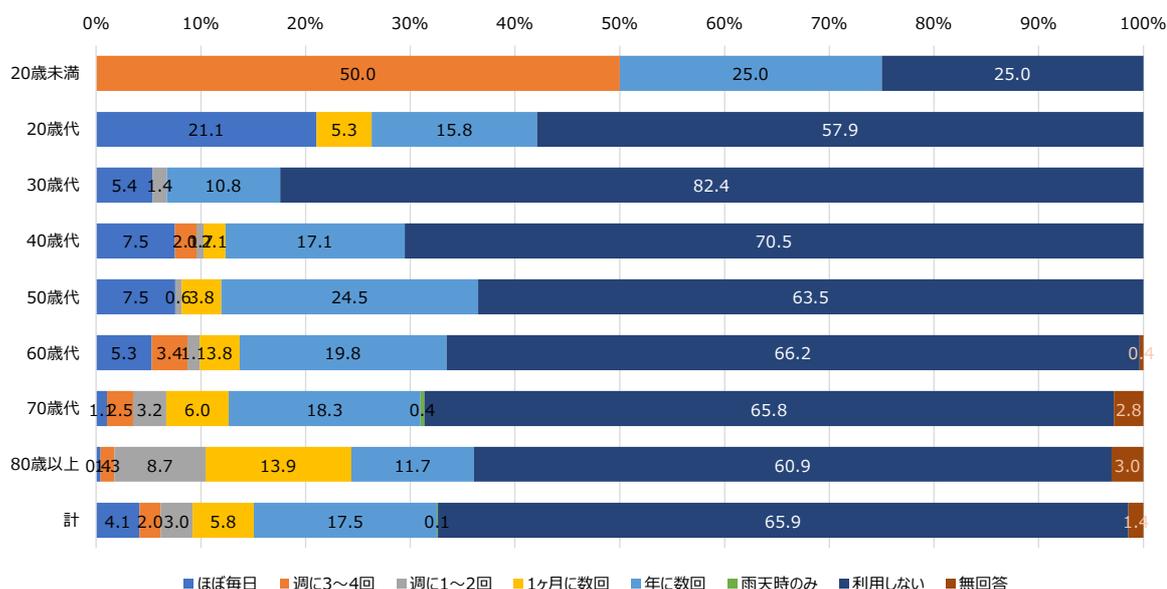


図 V-12 地域公共交通の利用状況（年齢別）

⑨地域公共交通の利用目的

- ・地域公共交通の利用目的は、全体で約3割が買い物となっており、次いで通勤、通院となっています。
- ・校区別では地区によってばらつきが見られます。
- ・年齢別では、60歳代以下では通勤や通学等が多い状況ですが、70歳代以上では、買い物と通院目的となっています。

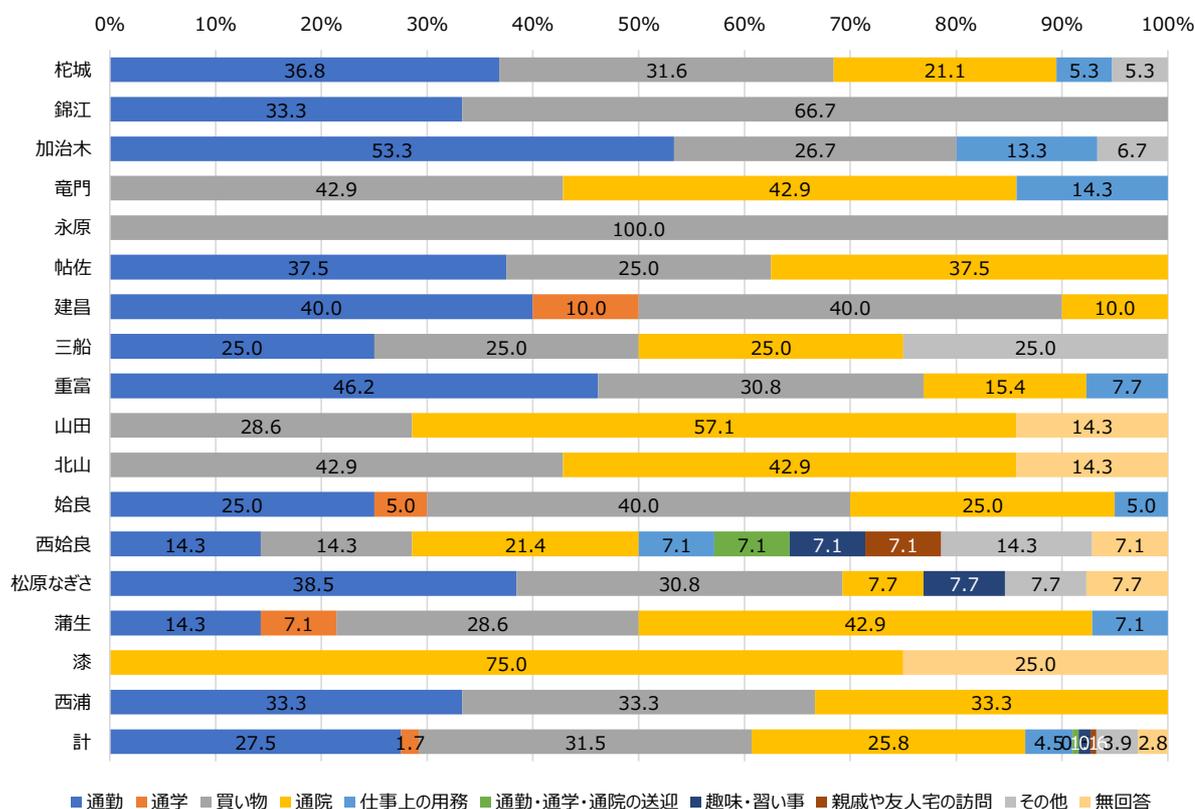


図 V-13 地域公共交通の利用目的（居住地別）

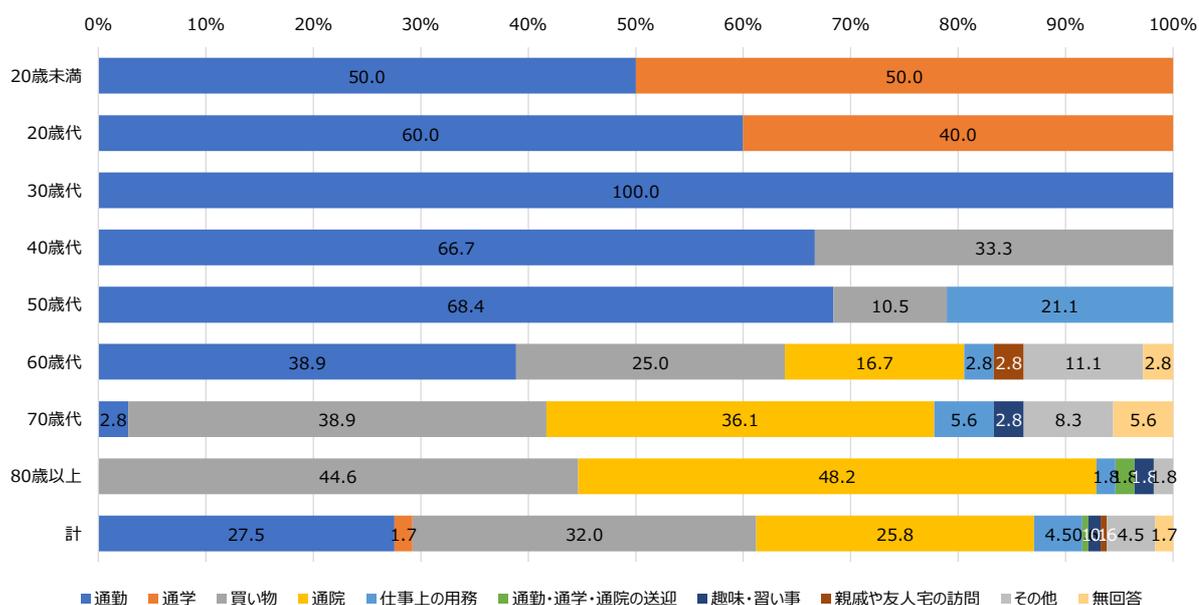


図 V-14 地域公共交通の利用目的（年齢別）

⑩地域公共交通の利用理由（居住地別）

- ・地域公共交通の利用理由は、全体で「他に交通手段がない」が最も多く、次いで自宅付近もしくは目的地付近で乗降可能となっています。
- ・多くの校区で同様の傾向となっていますが、柁城、加治木、三船、西始良などでは自宅付近もしくは目的地付近で乗降可能が多くなっています。

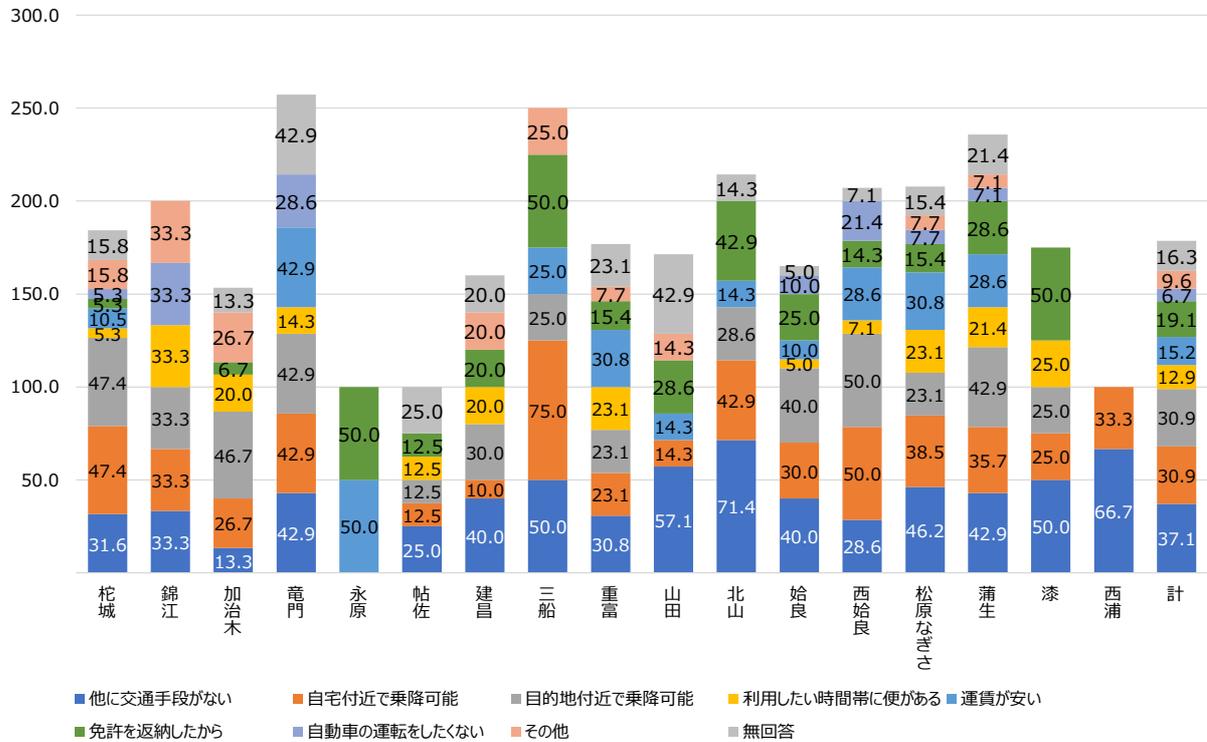


図 V-15 利用理由（居住地別） ※複数回答

⑪地域公共交通で行けない理由（居住地別）

- ・地域公共交通で行けない場所があるか否かの理由については、「本数が少ないから」が約1割と最も多く、次いで「運行ルートがないから」が理由となっています。
- ・なお、「運行ルートがないから」といった理由が多い校区は、柁城、竜門、三船、西始良などとなっています。

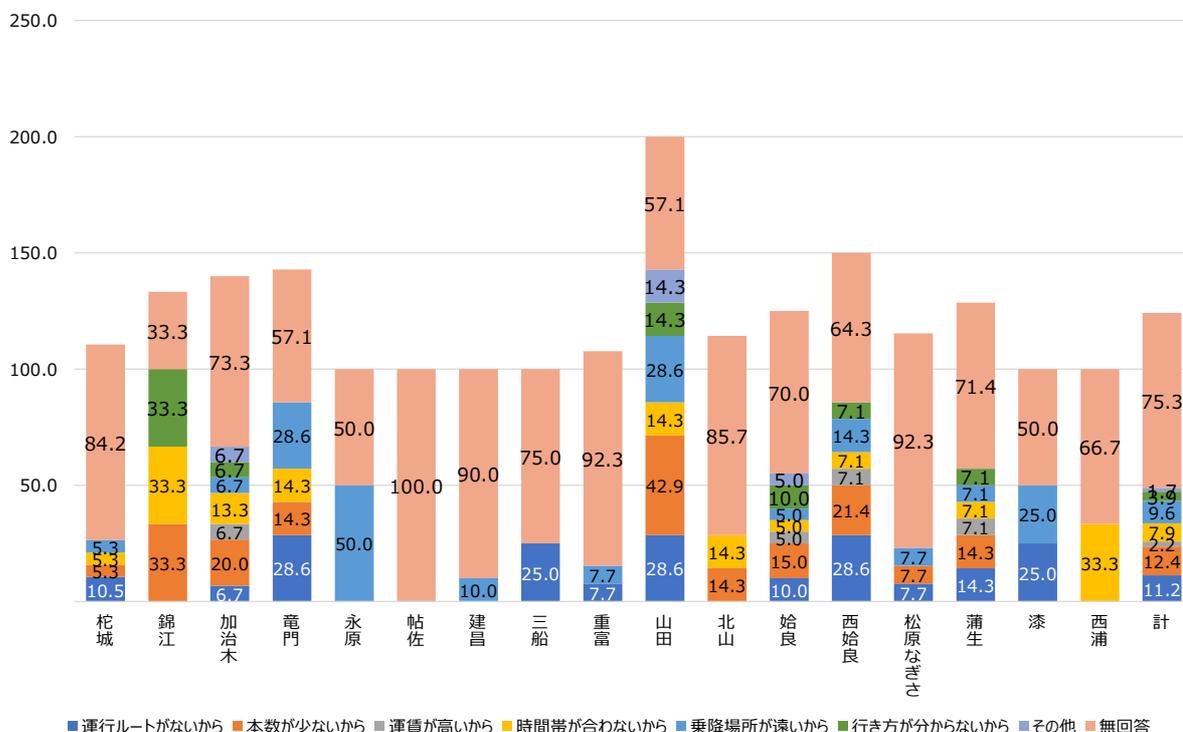


図 V-16 行けない理由（居住地別） ※複数回答

表 V-1 行けない場所【目的地】（居住地別）

柁城	スーパーマーケット等	始良	中馬クリニック
錦江	龍門の里バス停		タイヨー重富店
加治木	鹿児島空港	西始良	田中眼科
	鹿児島銀行加治木支店		クオラリハビリテーション病院あいら
竜門	加治木郵便局	松原なぎさ	霧島市牧園町
	メルヘン始良アスリー		船津温泉
建昌	加治木農協	蒲生	大井病院
	荒武整形外科クリニック		クオラリハビリテーション病院あいら
三船	重富方面（タイヨー等）	漆	始良保健センター
	重富		加治木福祉センター
山田	イオン方面	蒲生	始良市文化会館・加音ホール
	クオラリハビリテーション病院あいら		加音ホール
北山	物産館、観光地、季節の花木類が見れる所	漆	加治木福祉センター
	板ノ口		やなせ整形外科、尾田内科胃腸科
北山	三叉コミュニティセンター さんさ乃湯	漆	青雲会病院
	北山診療所		ニシムタ、鮮ど市場
			尾田内科胃腸科
			ナフコ、ドラッグセイムス蒲生店

⑫地域公共交通網形成計画の認知度

- ・地域公共交通網形成計画の認知度は全体で約2割と低くなっています。
- ・特に、竜門校区や西浦校区では他校区と比較して認知度が高い状況です。
- ・年齢別では、年代が高くなるほど認知度が向上しており、若い世代では関心が低いことがうかがえます。

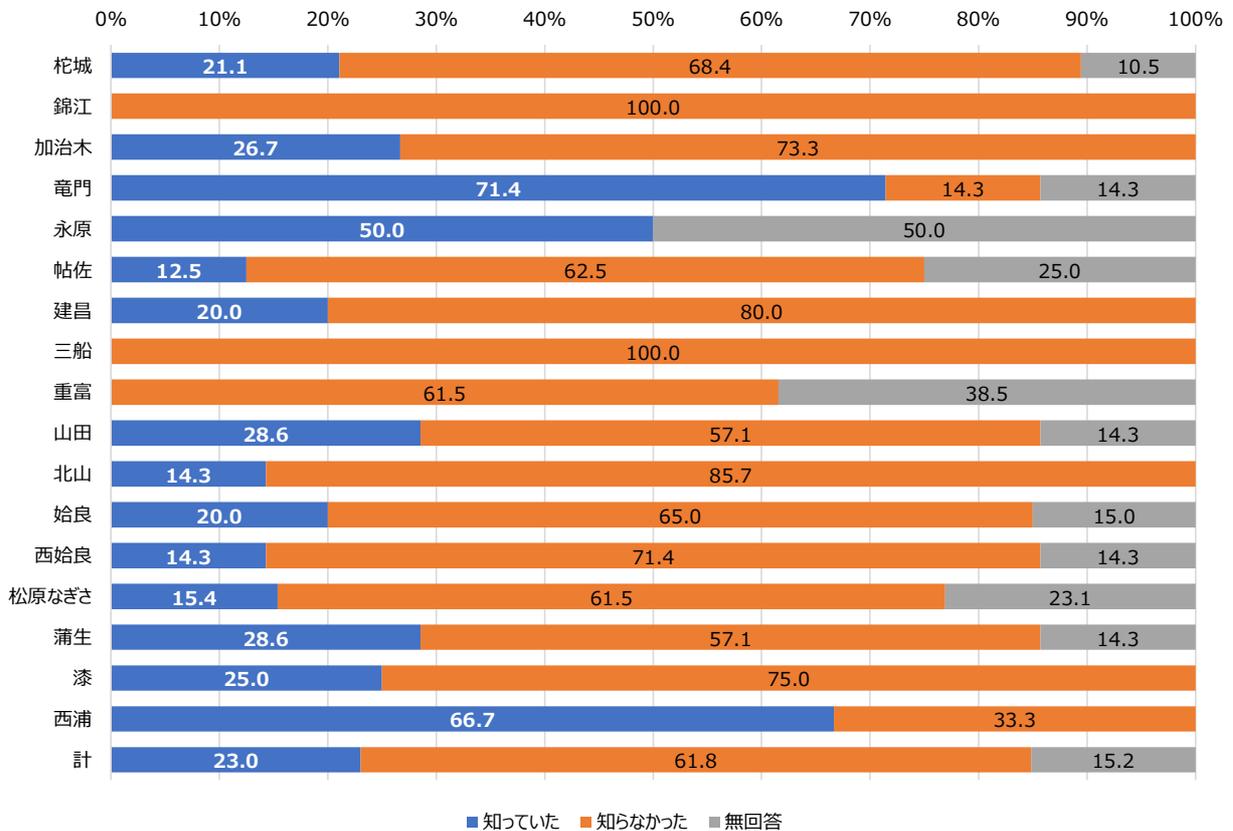


図 V-17 認知度（居住地別）

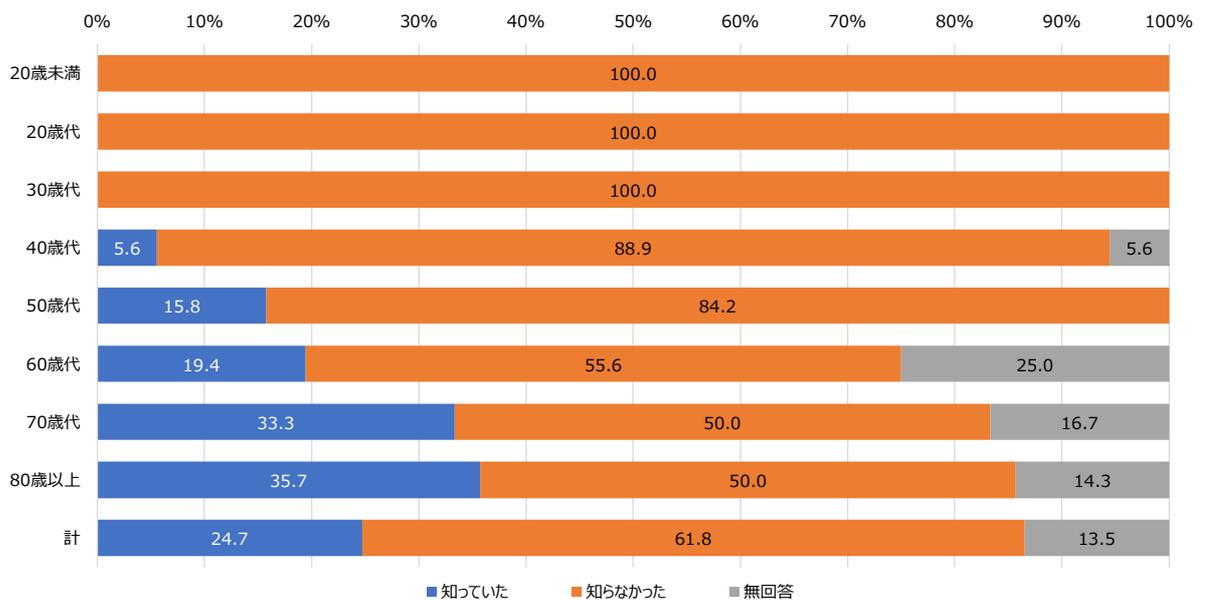


図 V-18 認知度（年齢別）

⑬地域公共交通の利用の変化等

・地域公共交通の利用の変化については、「利用機会に変化はないが、公共交通に対する意識が高まった」との回答が約3割となっており、実施に利用機会が増加した人も1割程度見られます。

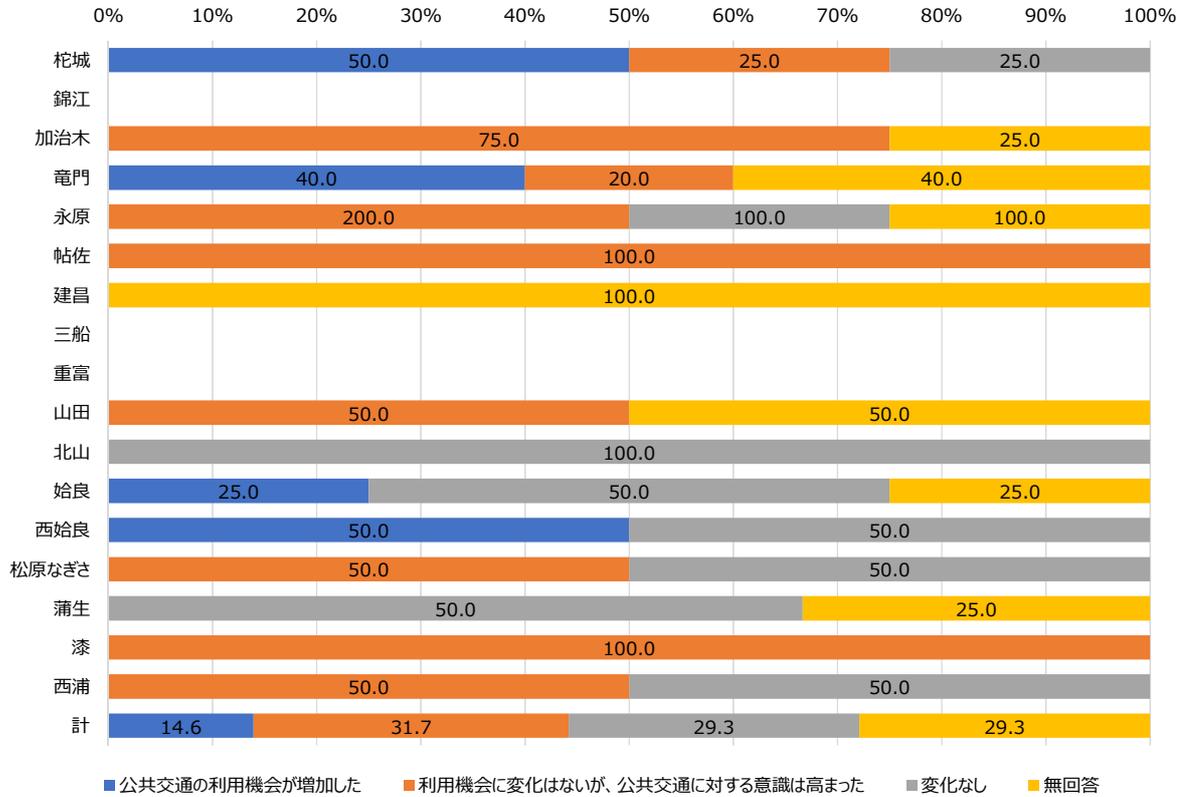


図 V-19 利用機会の変化（居住地別）

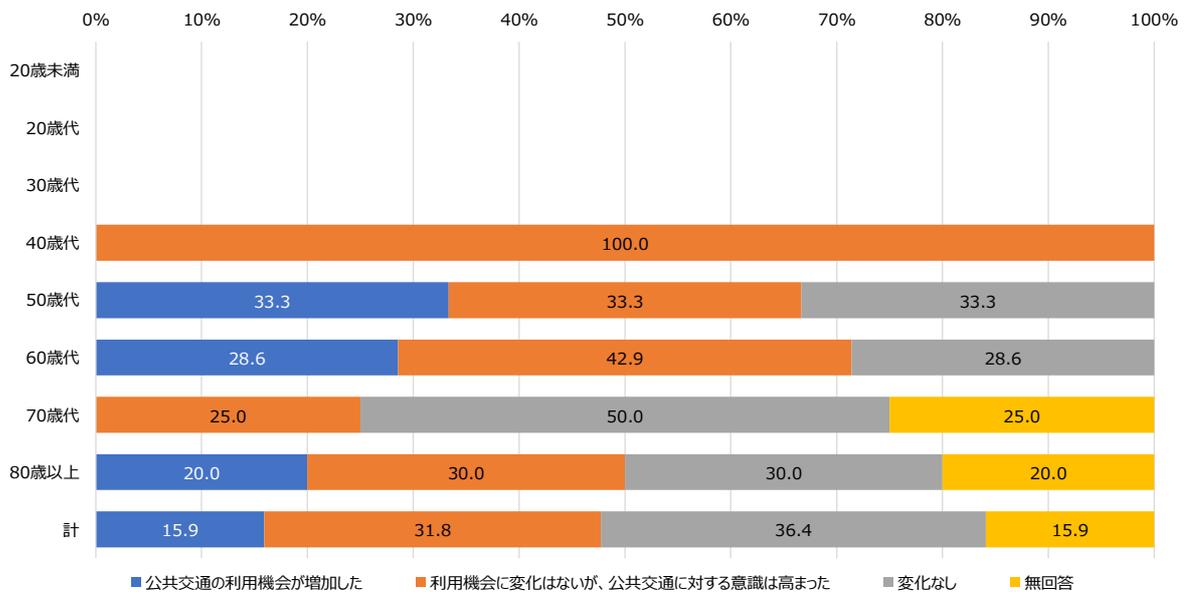


図 V-20 利用機会の変化（年齢別）

※データがない校区もしくは年代は、「地域公共交通網形成計画」を知っている人がいない状況。

⑭地域公共交通の利用機会が増加した理由（居住地別）

- ・利用機会が増加した理由では、全体で「公共交通への関心が高くなったから」が約3割と最も多くなっています。

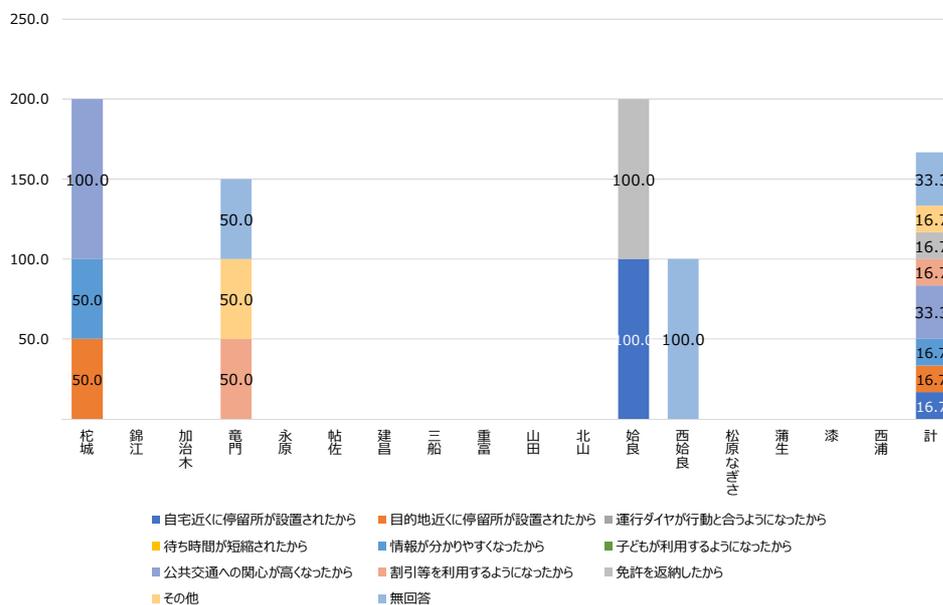


図 V-21 利用機会が増加した理由（居住地別）※複数回答

⑮利用機会が増加したことに伴う日常生活の変化（居住地別）

- ・さらには、利用機会が増加したことに伴う日常生活の変化では、「外出頻度が増加した」が約3割と最も多くなっています。

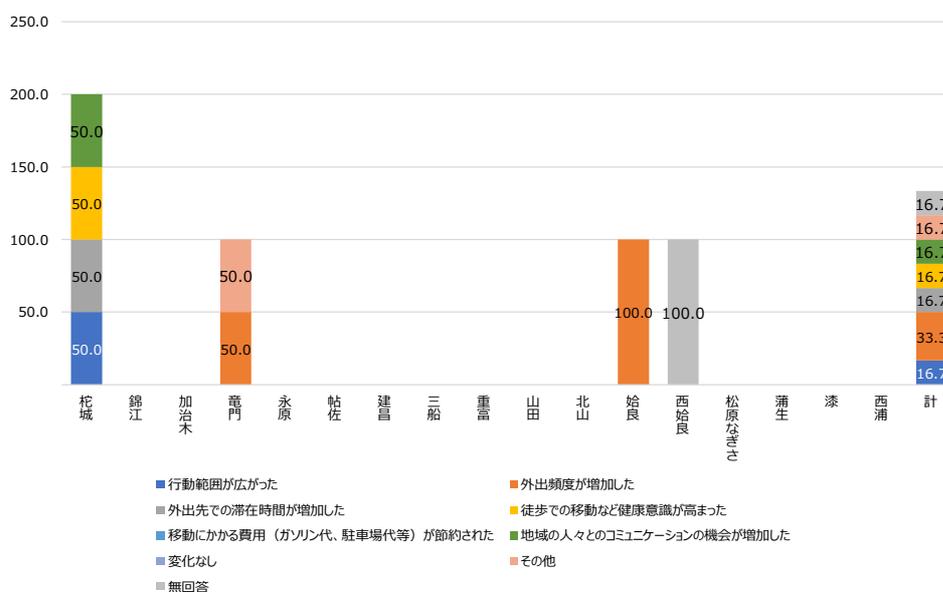


図 V-22 日常生活の変化（居住地別）※複数回答

※データがない校区は、「公共交通の利用機会」が増加した人がいない状況。

⑯地域公共交通の今後の利用意向

- ・地域公共交通に対する今後の利用意向は、全体で約6割が今後も利用すると回答している一方、錦江校区や帖佐校区、漆校区では利用しないという回答も約3割見られます。
- ・年齢別では、年代が高くなるに従い利用するとの回答が減少しますが、80歳以上では大きく減少する状況です。

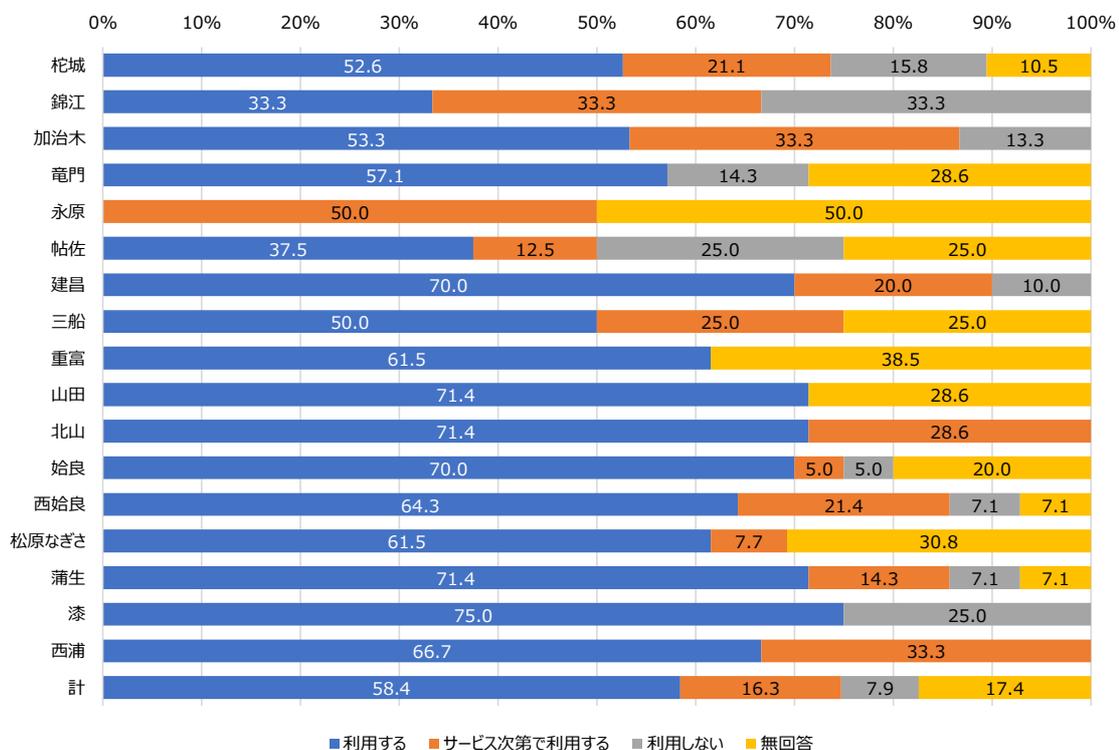


図 V-23 利用意向（居住地別）

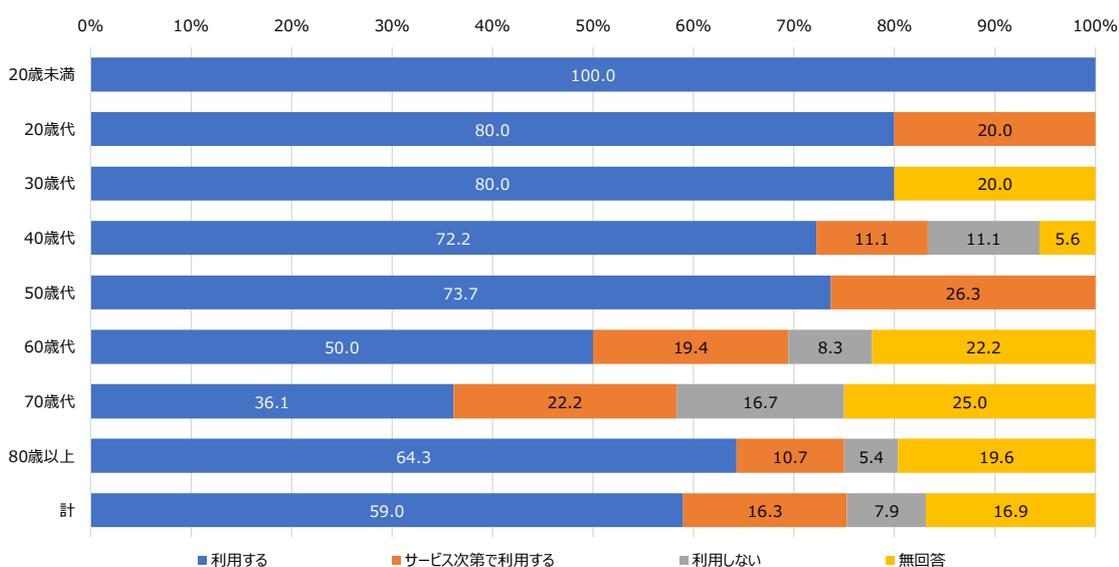


図 V-24 利用意向（年齢別）

⑰地域公共交通を利用しない理由（居住地別）

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、「自家用車が楽」が7割以上と多く、次いで「運行本数が少ない」が約3割となっています。
- ・校区別でも同様の傾向となっていますが、加治木校区や帖佐校区、蒲生校区では「バス停・駅までが遠い」が比較的多くなっています。

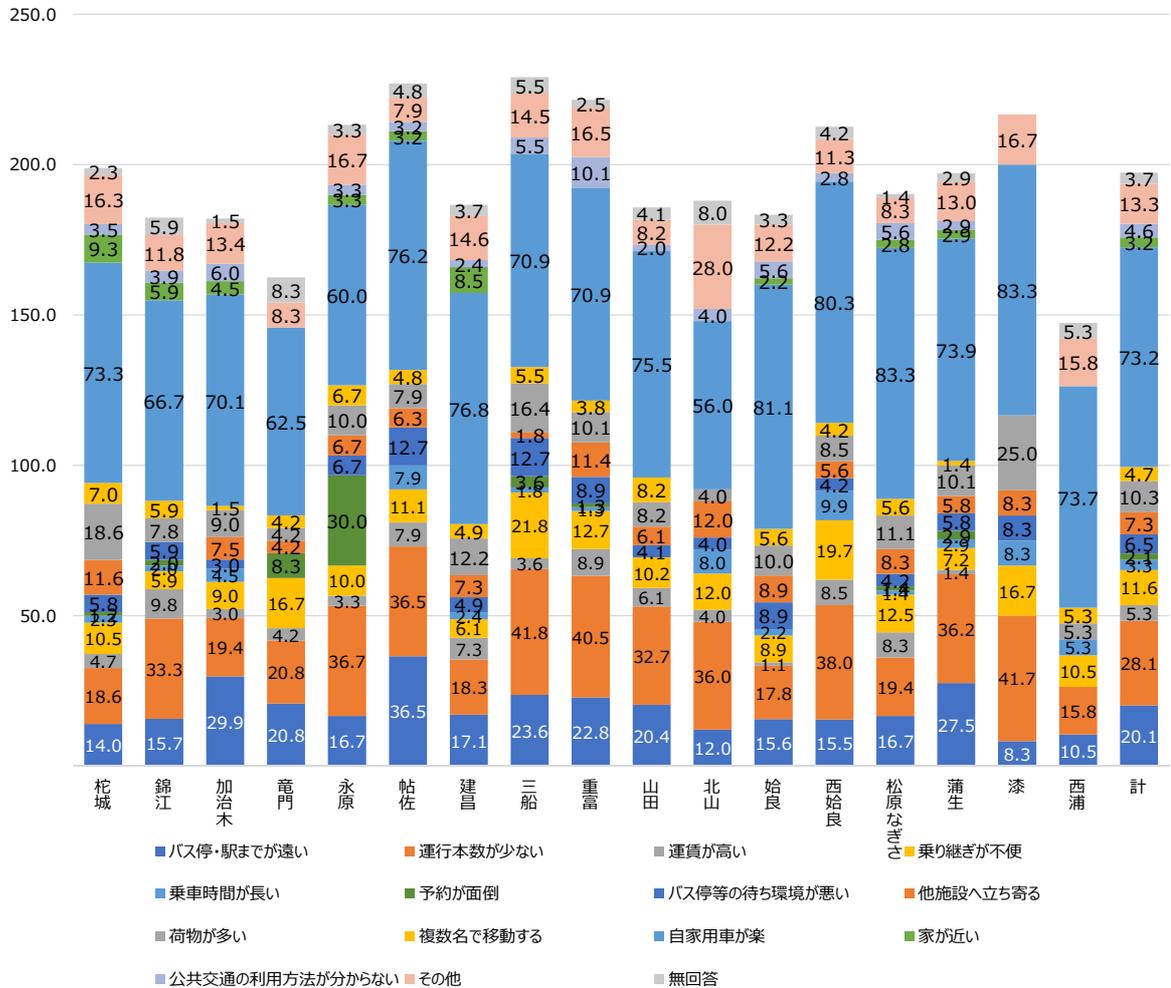


図 V-25 利用しない理由（居住地別） ※複数回答

⑱地域公共交通の利用可能性（居住地別）

- ・今後の地域公共交通の利用可能性として、全体で各4割が「サービス次第で利用する」「利用しない」となっています。
- ・校区別では、竜門校区や北山校区、西浦校区で比較的使用意向が高くなっています。

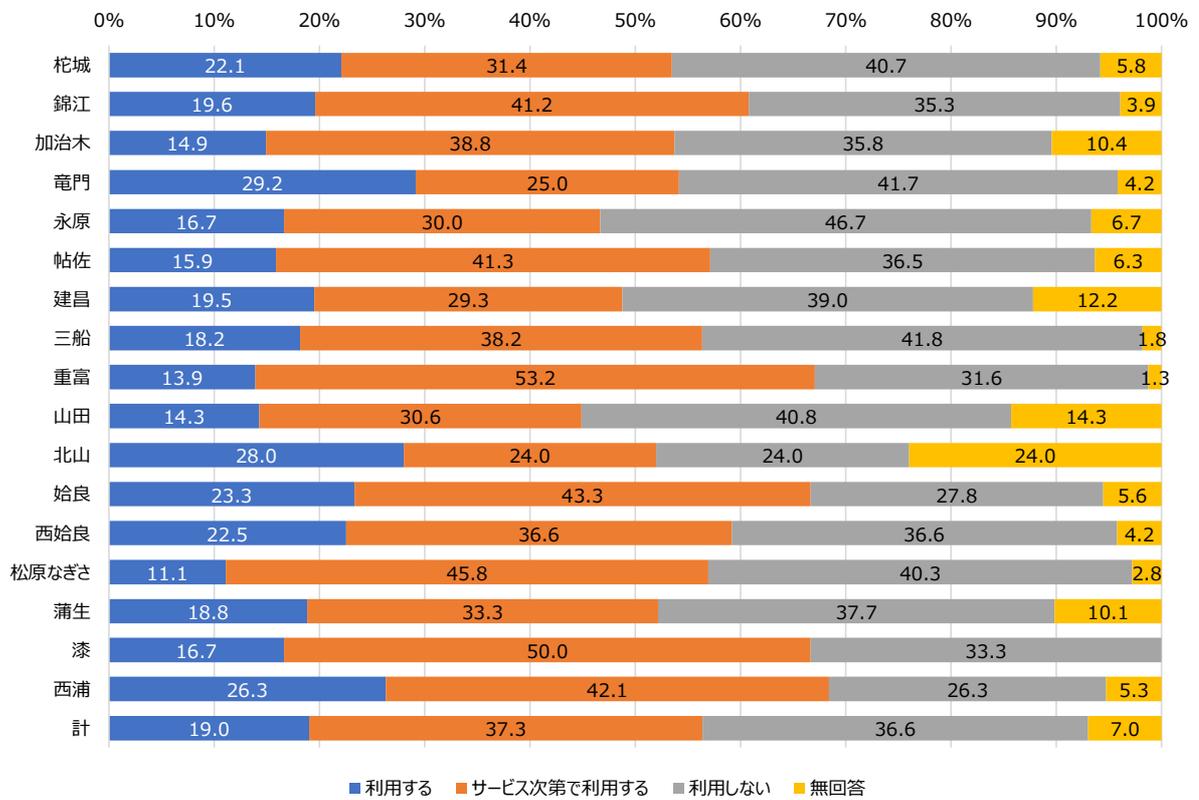


図 V-26 利用可能性（居住地別）

⑱利用するにあたって重要視する事項（居住地別）

- ・利用するにあたって重要視する事項としては、「運行本数の充実」が最も多く、次いで「バス停・駅までのアクセス性」となっています。

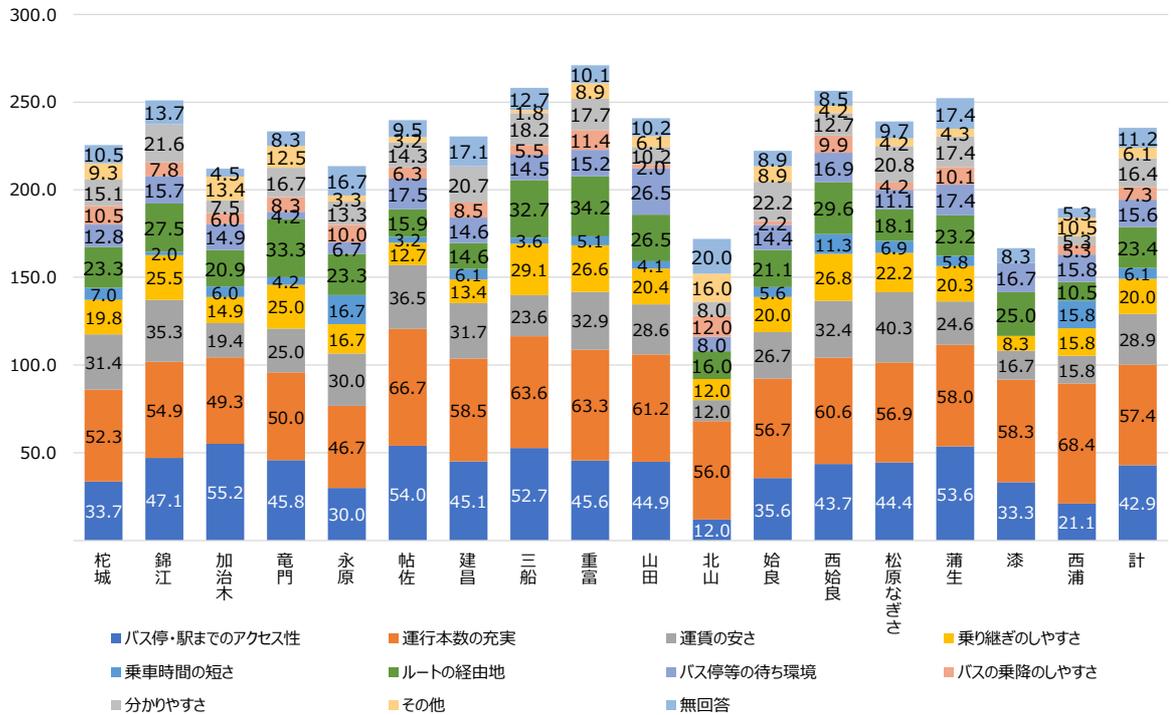


図 V-27 利用可能性（居住地別） ※複数回答

⑳ 将来的な移動手段（居住地別）

- ・将来的な移動手段としては、「家族の送迎」や「路線バス」、「コミュニティバス」、「タクシー」が同程度となっています。
- ・ただし、校区によってばらつきが見られる状況であり、永原校区や三船校区、山田校区、北山校区では「家族の送迎」が多くなっています。
- ・また、漆校区や西浦校区ではコミュニティバスが多い状況です。



図 V-28 将来的な移動手段（居住地別）

㊦地域公共交通の今後のあり方

- ・地域公共交通の今後のあり方として、「公共交通は市民の交通手段として維持すべきであり、行政支援は仕方ない」が6割以上となっています。
- ・校区别では帖佐校区や漆校区などで比較的その意向が高い状況であり、年齢別では若い世代を除いて同様の傾向となっています。

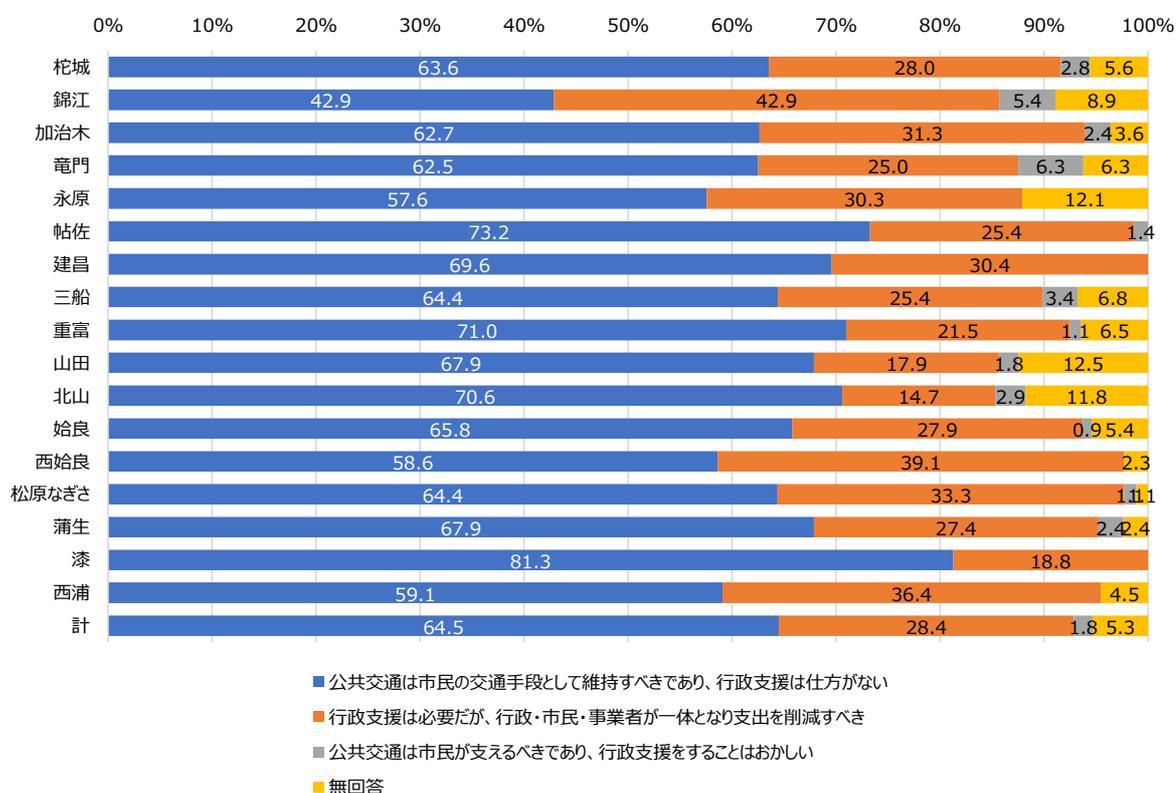


図 V-29 今後のあり方（居住地別）

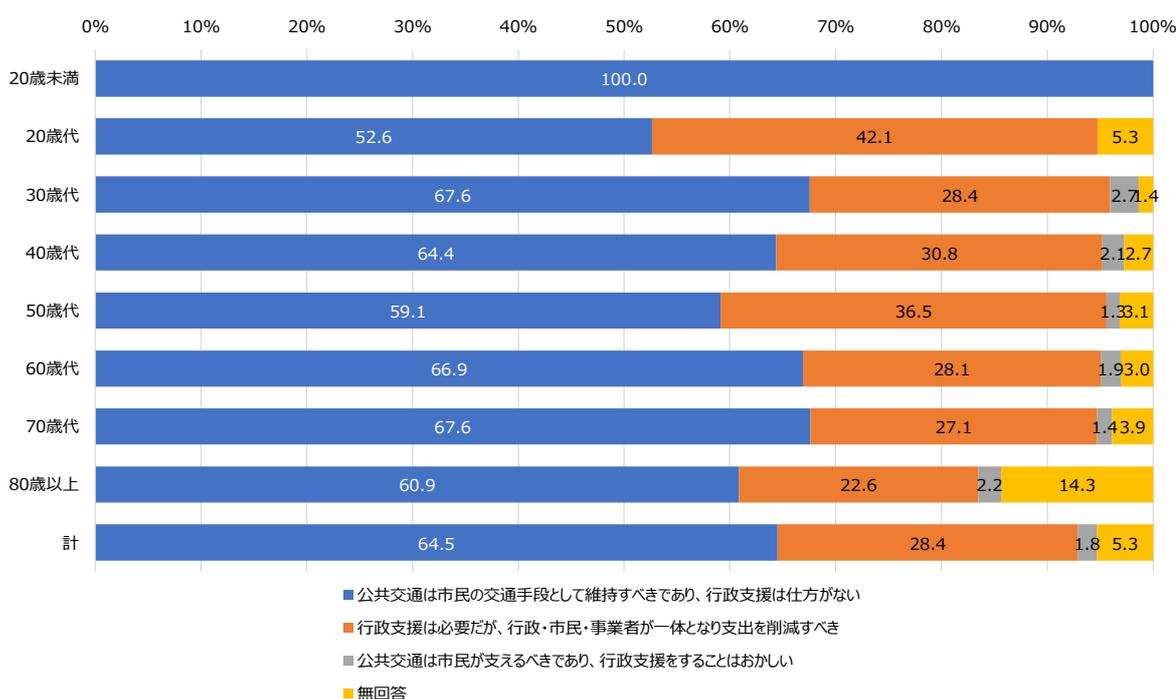


図 V-30 今後のあり方（年齢別）

②地域公共交通に対する今後の協力意向

- ・地域公共交通に対する今後の協力意向は、3割以上が「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」と回答しています。
- ・年齢別では、20歳未満では協力意向が高い状況ですが、20～40歳代では比較的低い状況です。

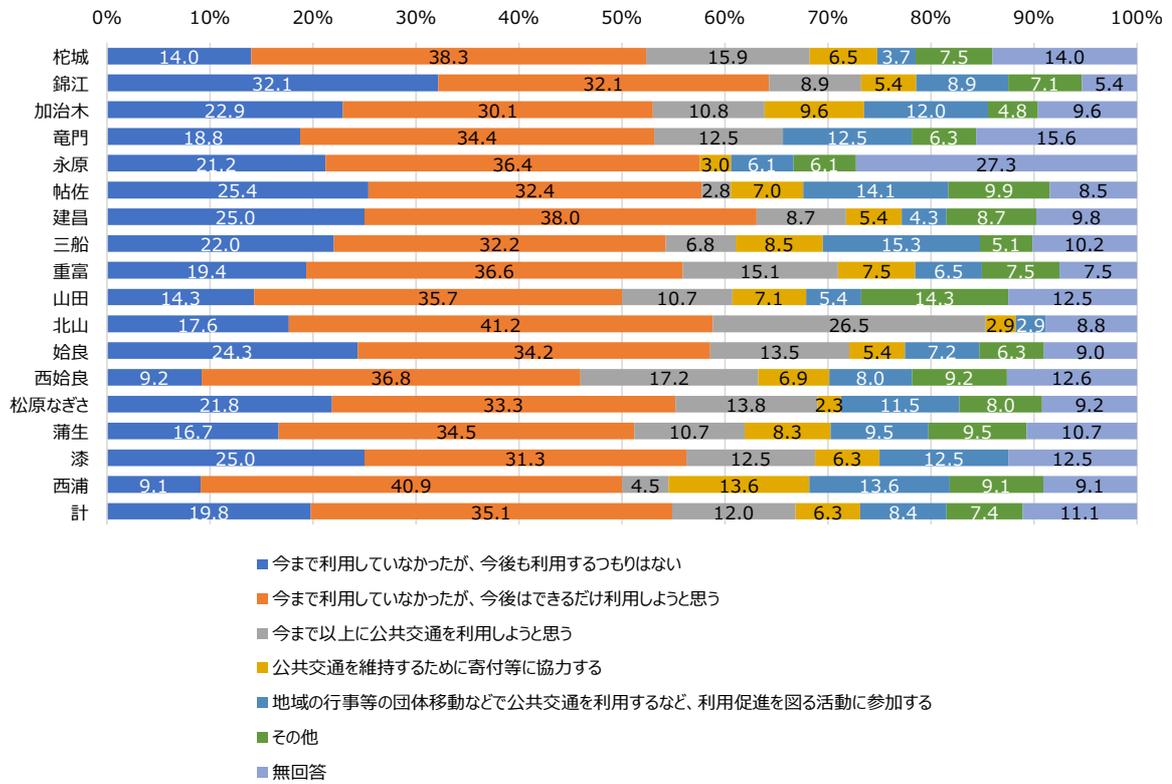


図 V-31 協力意向（居住地別）

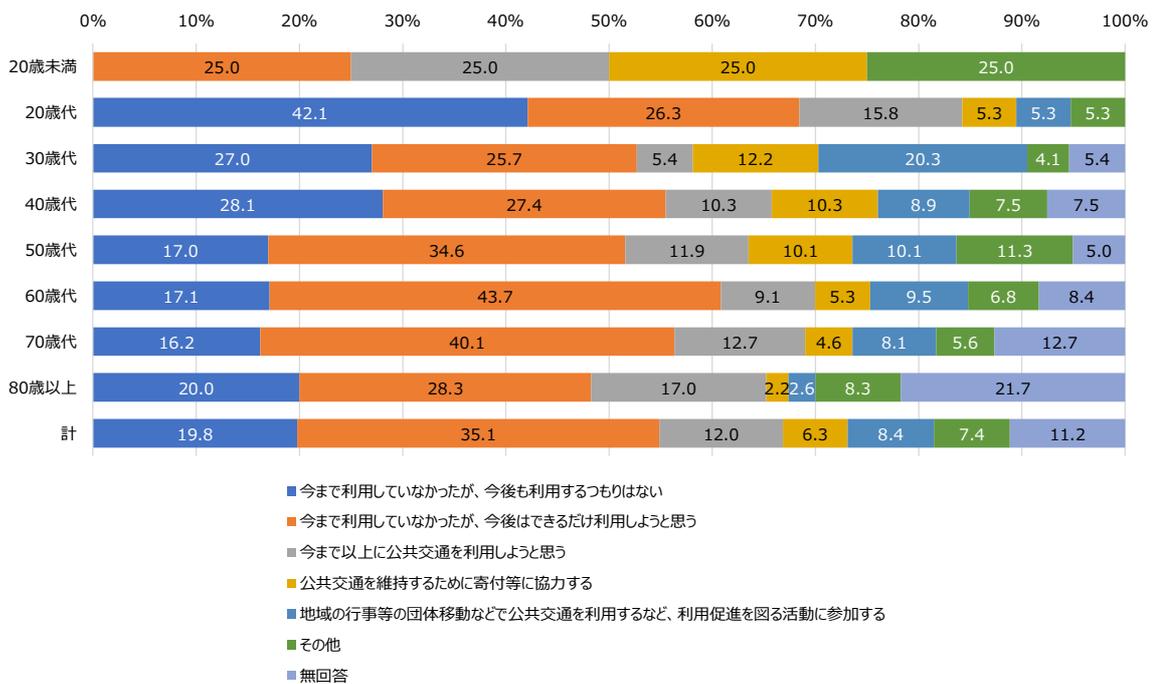


図 V-32 協力意向（年齢別）

2. 施設利用者アンケート

(1) 調査概要

市内での病院・商業施設・公共施設の9施設において、来訪者を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象施設	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設：イオンタウン、Aコープ蒲生、ソレイユタウン加治木店 ・公共施設：始良市役所、蒲生総合支所、加治木総合支所 ・医療施設：南九州病院、吉留クリニック、青雲会病院 	
調査対象	自家用車での来訪等も含め、全施設利用者	
調査手法	調査員による来院者に対する聞き取り調査	
調査期間	令和3年7月29日～7月30日のいずれか1日	
主な調査項目	<input type="checkbox"/> 回答者の属性 <input type="checkbox"/> 来訪手段 <input type="checkbox"/> 地域公共交通の利用意向 等	
調査時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・病 院：08:30 ～ 13:00 ・商業施設：10:00 ～ 15:00 ・公共施設：09:00 ～ 15:00 	
回収結果	商業施設	イオンタウン 37票
		Aコープ蒲生 52票
		ソレイユタウン加治木店 56票
	計 145票	
	公共施設	始良市役所 53票
		蒲生総合支所 29票
加治木総合支所 33票		
計 115票		
医療施設	南九州病院 47票	
	吉留クリニック 48票	
	青雲会病院 54票	
計 149票		

(2) 調査結果

①利用者の属性

- ・利用者の特性として、商業施設や公共施設は始良市民が9割以上となっていますが、医療施設に関しては約3割が市外の方となっています。
- ・年齢に関しては、商業施設と医療施設において、6割以上が60歳代以上となっています。

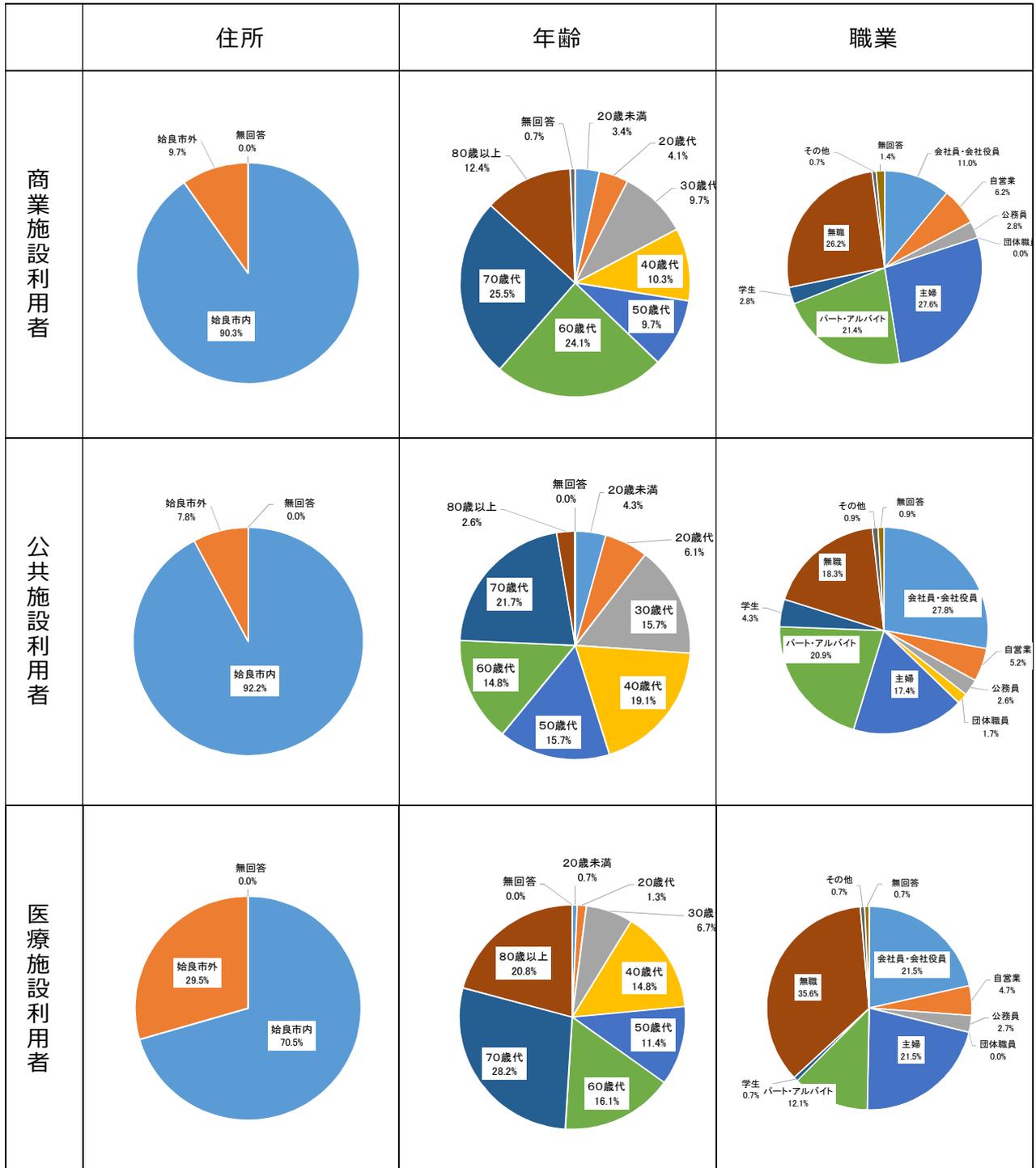


図 V-33 利用者の属性

②運転免許証の保有状況

- ・自動車免許証の保有状況として、7割以上が「自動車」を保有していますが、商業施設や医療施設利用者においては、約2割が免許を保有しておらず、そのうち約25%が「以前は保有していたが返納した」と回答しています。

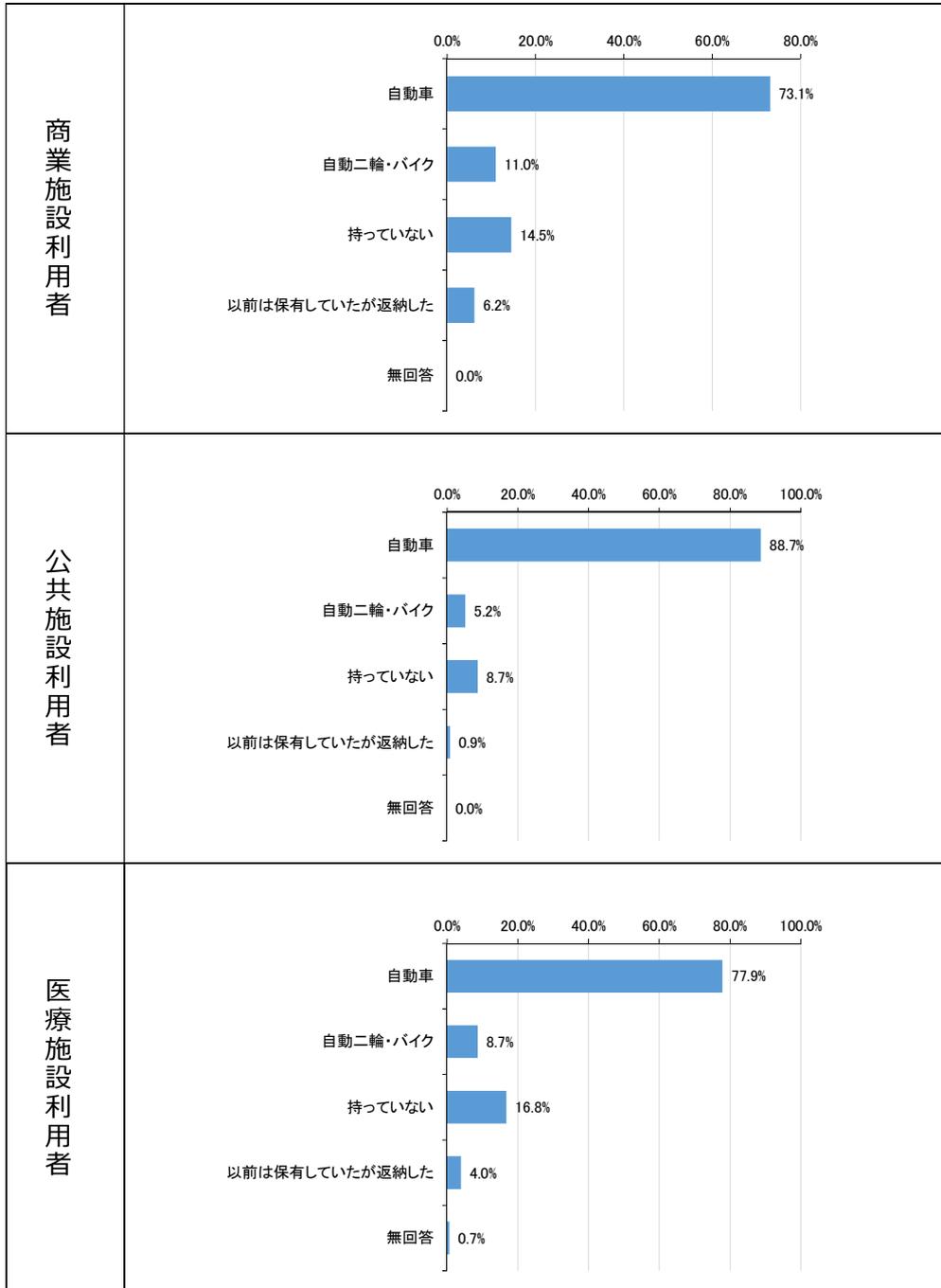


図 V-34 運転免許証保有状況 ※複数回答

③商業施設への来訪人数

- ・商業施設への来訪人数は、1名が約8割を占め、その他2名での利用となっており、平日に調査を実施したことが影響していると考えられます。

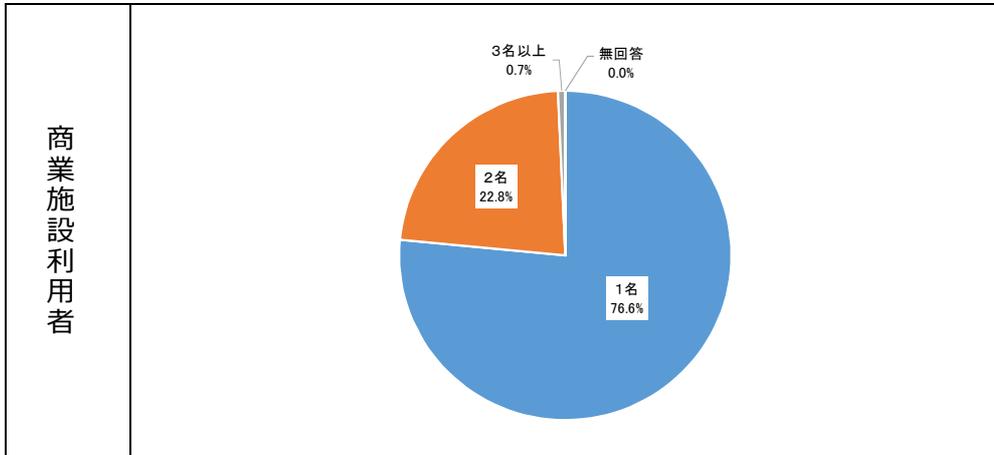


図 V-35 商業施設への来訪人数

④公共施設への来訪目的

- ・公共施設への来訪目的は、「各種手続き」が約4割を占め、次いで「証明書等の取得」が約3割となっています。

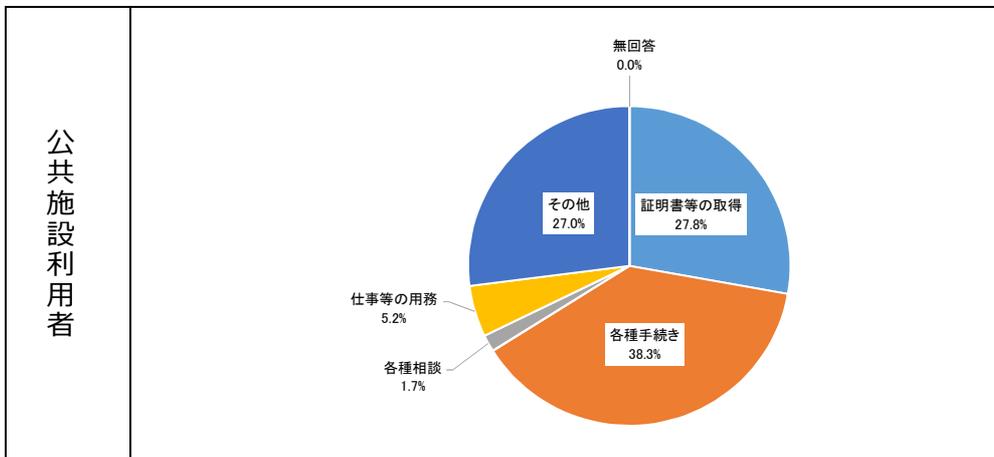


図 V-36 公共交通への来訪目的

⑤医療施設への来院実態

- ・医療施設への来院実態として、自宅出発時刻は8～9時台に集中し、病院到着時刻も8～10時台に集中しています。
- ・11時を過ぎると、病院到着時刻の割合が大きく減少し、朝早い段階での移動ニーズが高いことがうかがえます。

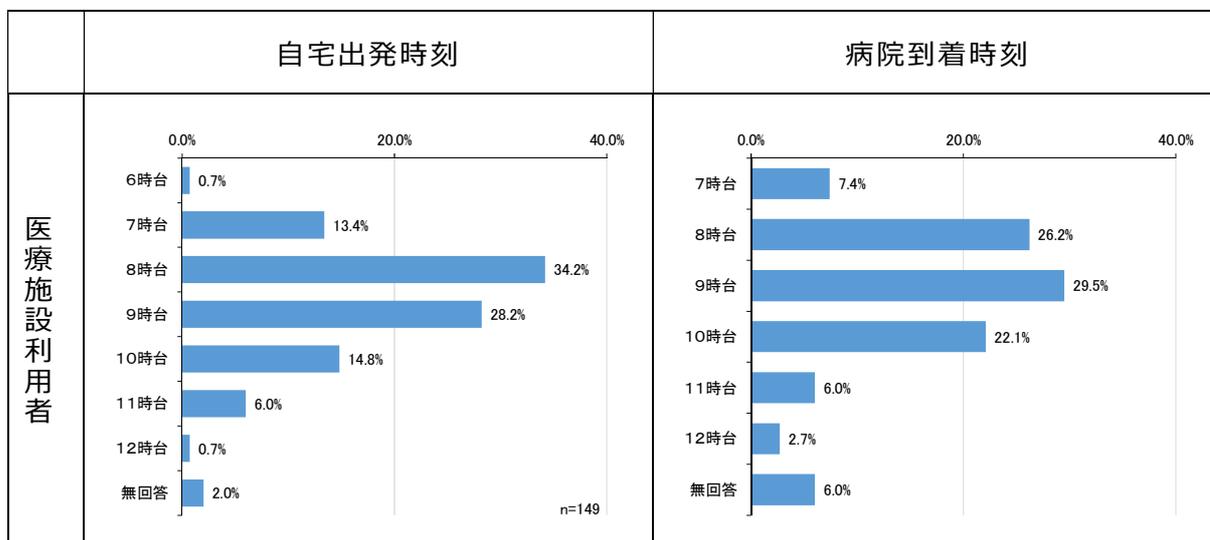


図 V-37 医療施設への来院実態

⑥各施設への来訪実態

- ・施設への来訪頻度は、商業施設に関しては週に1～2回、週に3～4回が多くなっており、全体として週1回以上の来訪が8割以上となっています。
- ・公共施設に関しては年数回が約5割を占め、医療施設に関しては1か月に数回が約4割を占めており、商業施設と比較して来訪頻度が低い状況です。
- ・施設への来訪交通手段は、全ての施設で「車（自分で運転）」が最も多く、商業施設では約5割、公共施設では約7割、医療施設では約6割となっています。
- ・その他、「車（家族・知人の送迎）」が多くなっており、1～2割を占めている状況です。
- ・地域公共交通の利用者は、商業施設や公共施設で路線バス、商業施設や医療施設でタクシーがそれぞれ約3%となっていますが、全体的に少なく、特に医療施設での利用が少ない状況です。

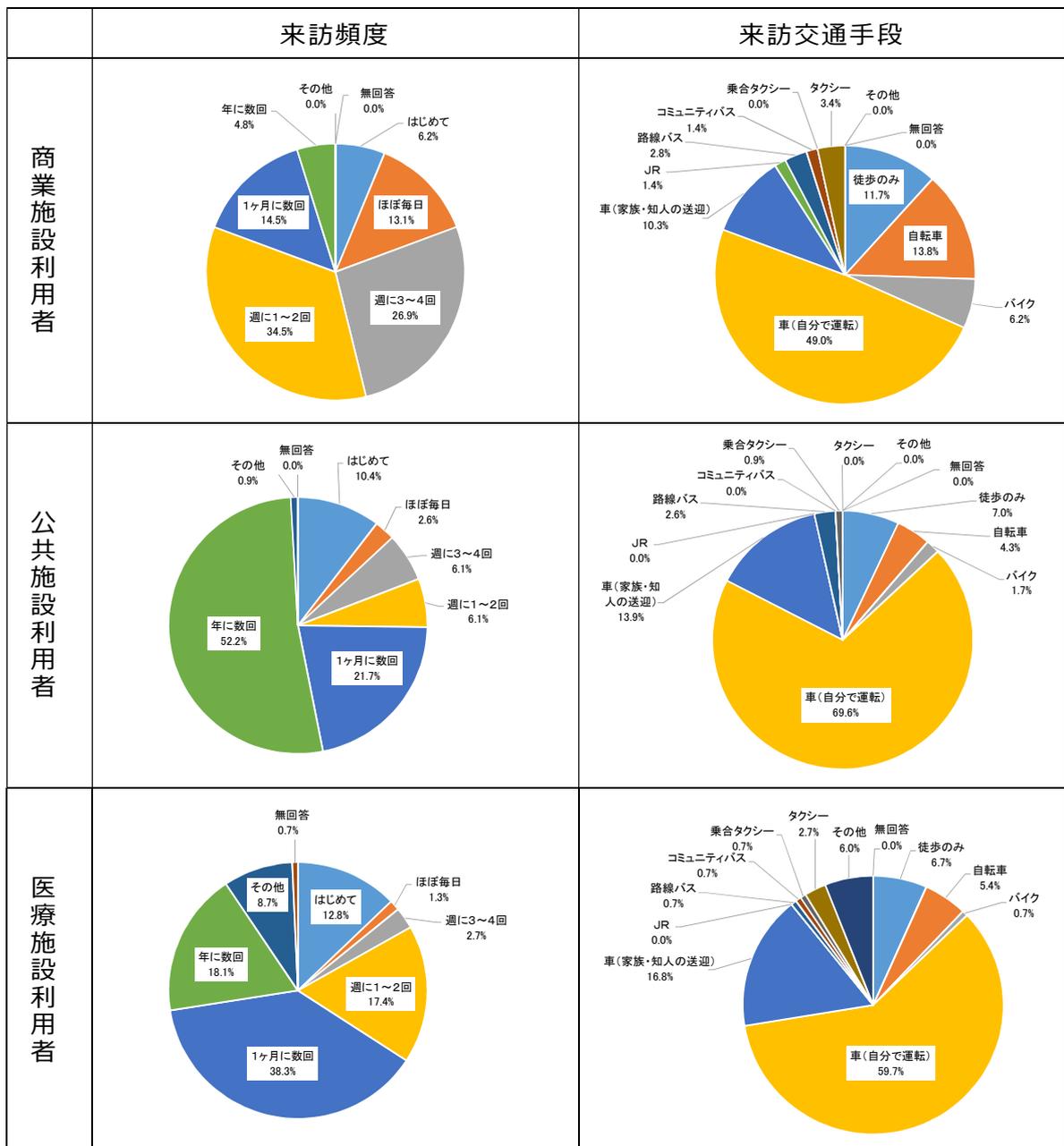


図 V-38 各施設への来訪実態

⑦地域公共交通を利用しなかった理由

- ・地域公共交通を利用しなかった理由としては、全体的に「自家用車が楽」が5割以上を占めていますが、商業施設利用者では「荷物が多い」が1割程度を占めている状況です。
- ・その他、公共施設や医療施設利用者では、「バス停・駅までが遠い」や「運行本数が少ない」が1割以上となっています。

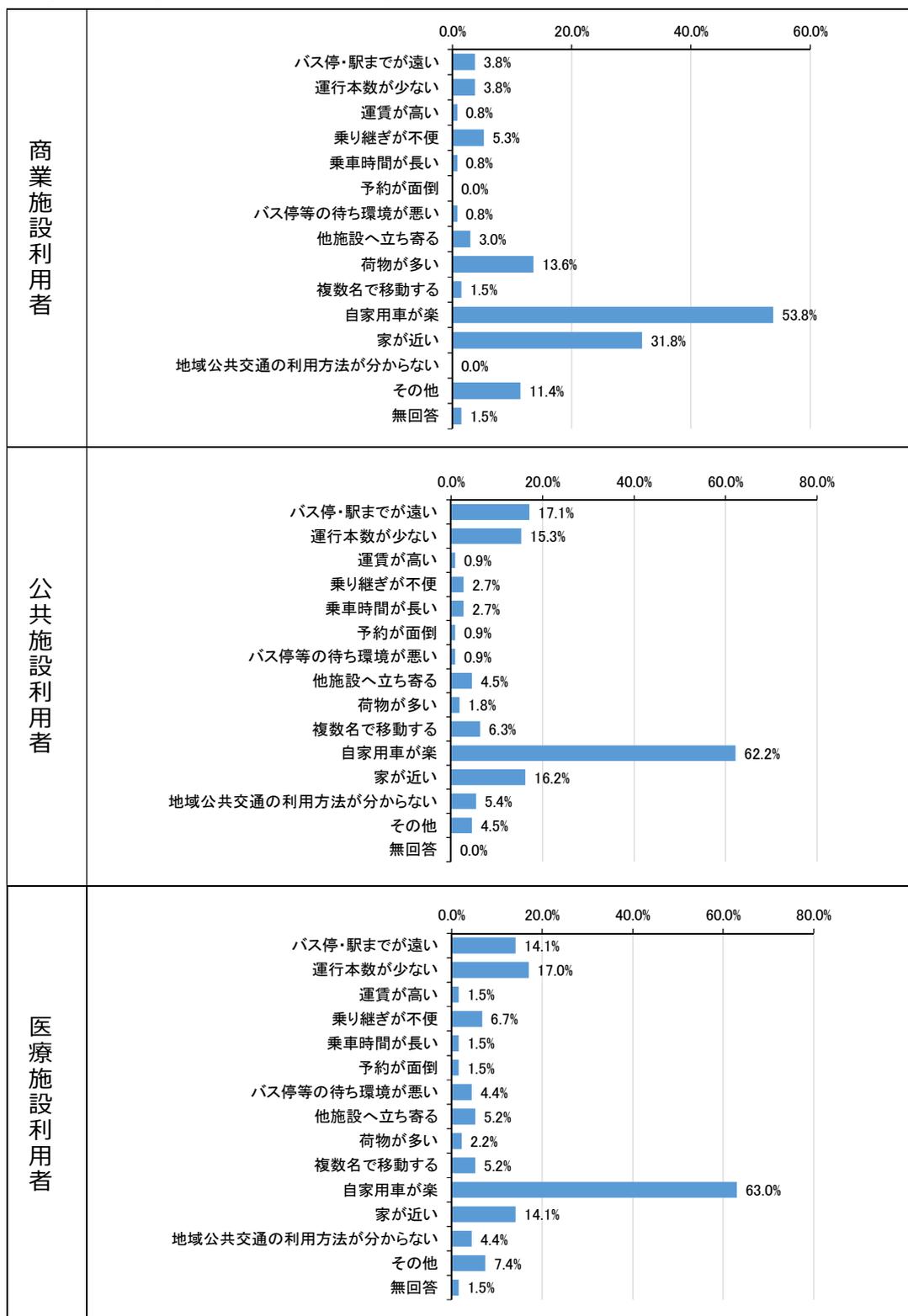


図 V-39 地域公共交通を利用しなかった理由 ※複数回答

⑧日常生活における地域公共交通の利用状況等（調査当日における地域公共交通非利用者）

- ・日常生活における地域公共交通の利用状況は、7割以上で「利用しない」と回答しており、特に医療施設利用者において利用頻度が低い状況です。
- ・なお、商業施設や公共施設利用者においては、「1か月に数回」や「年に数回」利用する人がそれぞれ1割程度存在します。
- ・地域公共交通を利用するにあたって重要な事項としては、「バス停・駅までのアクセス性」や「運行本数の充実」が他項目と比較して多くなっています。

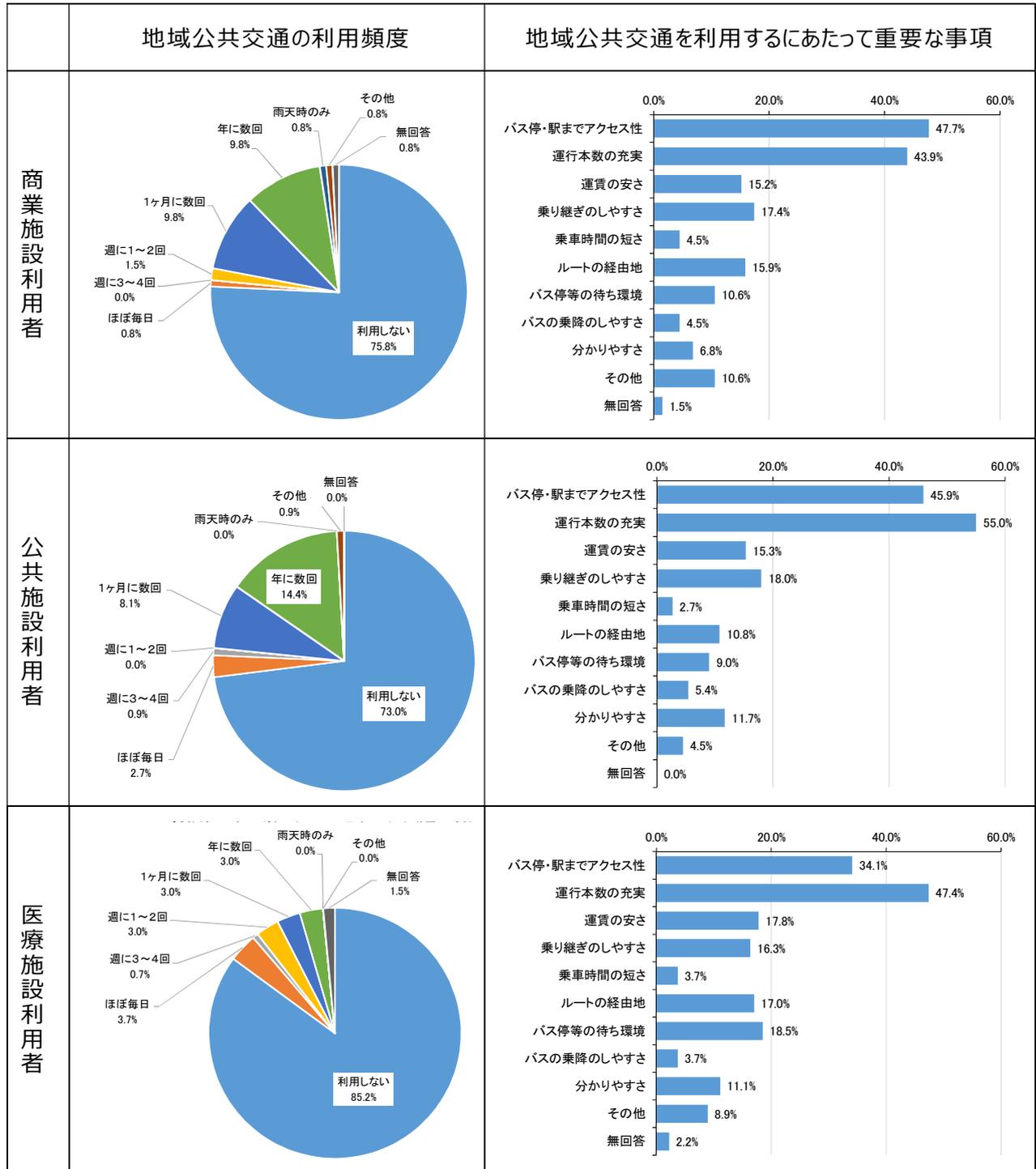


図 V-40 日常生活における地域公共交通の利用状況等（調査当日における地域公共交通非利用者）

⑨地域公共交通を利用する理由

- ・地域公共交通利用者の利用する理由としては、「他に交通手段がない」が最も多くなっています。
- ・その他理由に関しては施設によってばらついている状況ですが、「運行本数が多い」が挙がっておらず、地域公共交通で来訪している人はサービス水準等よりも他の移動手段がないことの影響が大きい状況です。

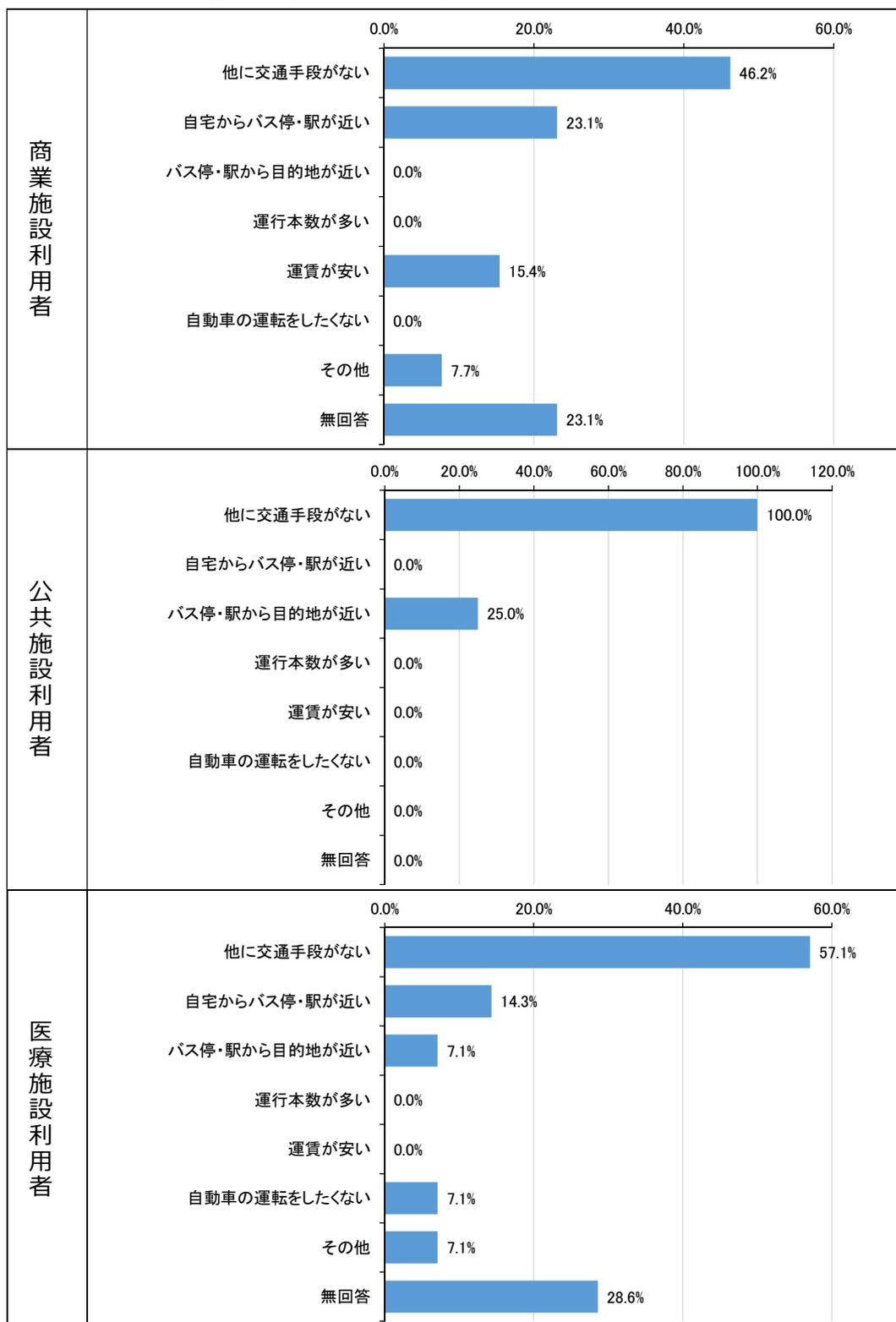


図 V-41 地域公共交通を利用する理由 ※複数回答

⑩地域公共交通利用者の居住地

- ・地域公共交通の利用者は、商業施設では始良市外の人も見られますが、基本的に始良市民となっています。

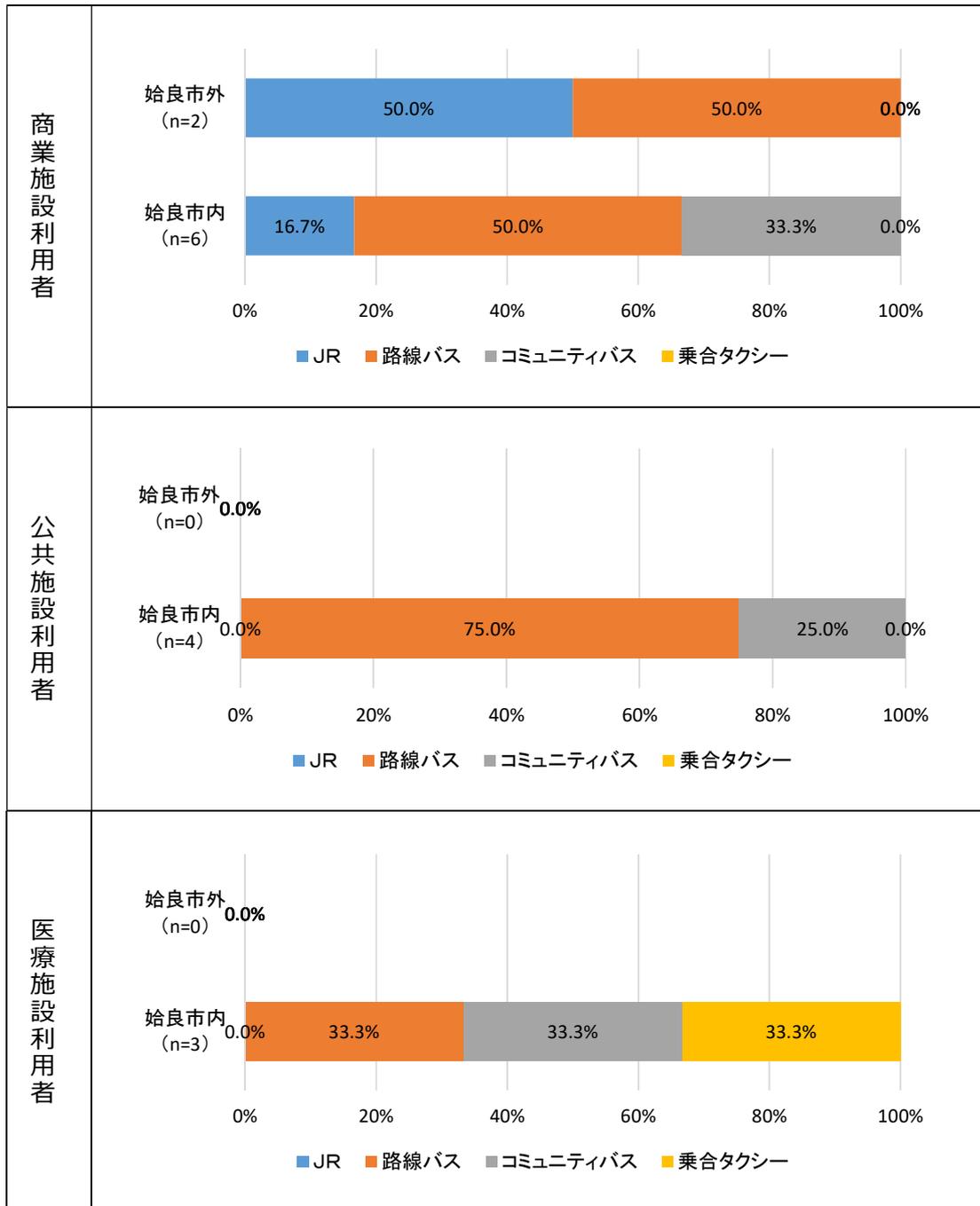


図 V-42 地域公共交通利用者の居住地

⑪年代別の交通手段

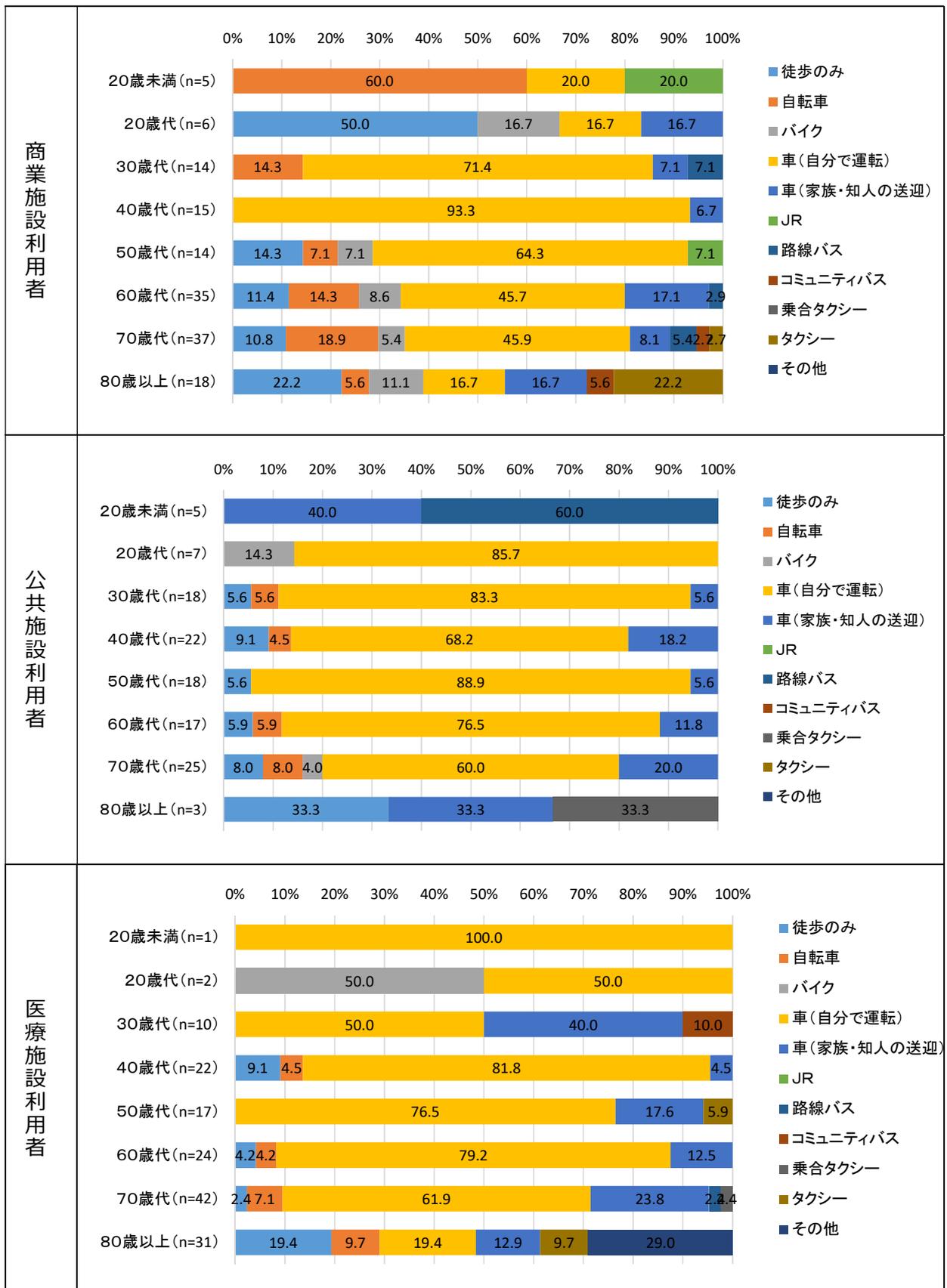


図 V-43 年代別の交通手段

3. 乗り込み調査

(1) 調査概要

市内を運行しているバスに乗車して、乗客を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向、公共交通に対する満足度を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	始良市内を運行する自主運行路線バス及びコミュニティバス、20 路線
調査手法	調査員のバスへの乗り込み調査
調査期間	各路線 平日 1 回 令和 3 年 7 月 15 日 (木)、29 日 (木)、30 日 (金)、 8 月 3 日 (火)
主な調査項目	○乗降バス停 (調査員の目視) ○地域公共交通の利用実態 (調査員による聞き取り、もしくは利用者による直接記入)
回収結果	・自主運行路線バス : 89 票 (49.7%) ・コミュニティバス : 38 票 (57.6%) 計 127 票

No.	路線名	備考
1	ふるさとバス(蒲生・春花線)	コミュニティバス
2	ふるさとバス(木津志線)	
3	加治木地区循環バス(西回り)	
4	加治木地区循環バス(東回り)	
5	始良市3庁舎間巡回バス	
6	始良市蒲生地区巡回バス(米丸・柊野線)	
7	始良市蒲生地区巡回バス(小川内・漆線)	
8	始良市蒲生地区巡回バス(西浦・火の宇都線)	
9	始良市蒲生地区巡回バス(小川内・西浦線)	
10	始良市蒲生地区巡回バス(くすの湯・久末線)	
11	始良市蒲生地区巡回バス(帖佐・山田・蒲生線)	
12	イオンタウン始良前～県道～帖佐駅	自主運行路線
13	帖佐駅～イオンタウン始良前～木場(木場線)	
14	帖佐駅～老紙～蒲生高校	
15	帖佐～青雲・重富～帖佐(小循環)	
16	楠田車庫前～老神～漆上	
17	楠田車庫～帖佐駅～加治木支所	
18	楠田車庫～老神～帖佐駅	
19	楠田～吉田麓～帖佐駅(大循環)	
20	始良NT車庫前～10号線バイパス～イオンタウン始良前	

(2) 調査結果

①地域公共交通の利用実態

- ・地域公共交通の利用者数は、路線によって利用実態にばらつきがみられ、1便あたりの利用者数が1.0人未満の路線も存在する状況です。
- ・コミュニティバスでは、始良市3庁舎間巡回バス、蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）で他路線と比較して利用者数が多く、1便あたりの利用者数も5.0人程度となっています。
- ・一方、自主運行路線においても、楠田車庫～老神～帖佐駅では1便あたり5.0人以上の利用となっていますが、木場線では1日あたりの運行本数が8便に対して、1便あたり2.4人と少ない路線も見られます。

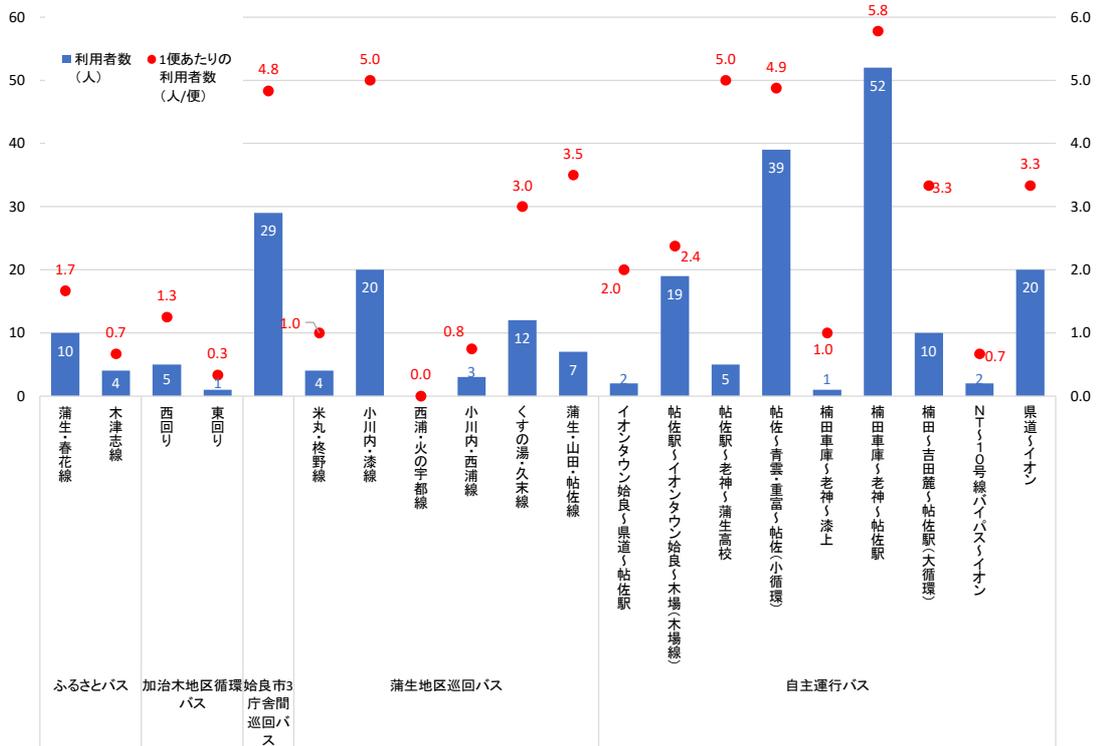


図 V-44 地域公共交通の利用実態

表 V-2 地域公共交通の利用実態

路線名			運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
コミュニティバス	ふるさとバス	蒲生・春花線	6	10	1.7
		木津志線	6	4	0.7
	加治木地区循環バス	西回り	4	5	1.3
		東回り	3	1	0.3
	始良市3庁舎間巡回バス		6	29	4.8
	蒲生地区巡回バス	米丸・柊野線	4	4	1.0
		小川内・漆線	4	20	5.0
		西浦・火の宇都線	4	0	0.0
		小川内・西浦線	4	3	0.8
くすの湯・久末線		4	12	3.0	
蒲生・山田・帖佐線		2	7	3.5	
自主運行バス	自主運行バス	イオンタウン始良～県道～帖佐駅	1	2	2.0
		帖佐駅～イオンタウン始良～木場(木場線)	8	19	2.4
		帖佐駅～老神～蒲生高校	1	5	5.0
		帖佐～青雲・重富～帖佐(小循環)	8	39	4.9
		楠田車庫～老神～漆上	1	1	1.0
		楠田車庫～老神～帖佐駅	9	52	5.8
		楠田～吉田麓～帖佐駅(大循環)	3	10	3.3
		NT～10号線バイパス～イオン	3	2	0.7
		県道～イオン	6	20	3.3

②停留所間の利用者数

- ・ 停留所間の利用者数では、帖佐駅・イオンタウン始良前～蒲生地区間の利用や、蒲生地区内での利用が多い状況です。
- ・ 加治木～始良（帖佐）間の利用については、JRも運行していることから少ない状況です。
- ・ その他、市外縁部の停留所である木場から帖佐方面、漆上から蒲生地区への利用についても、利用者数は少ないですが、利用者は見られる状況です。

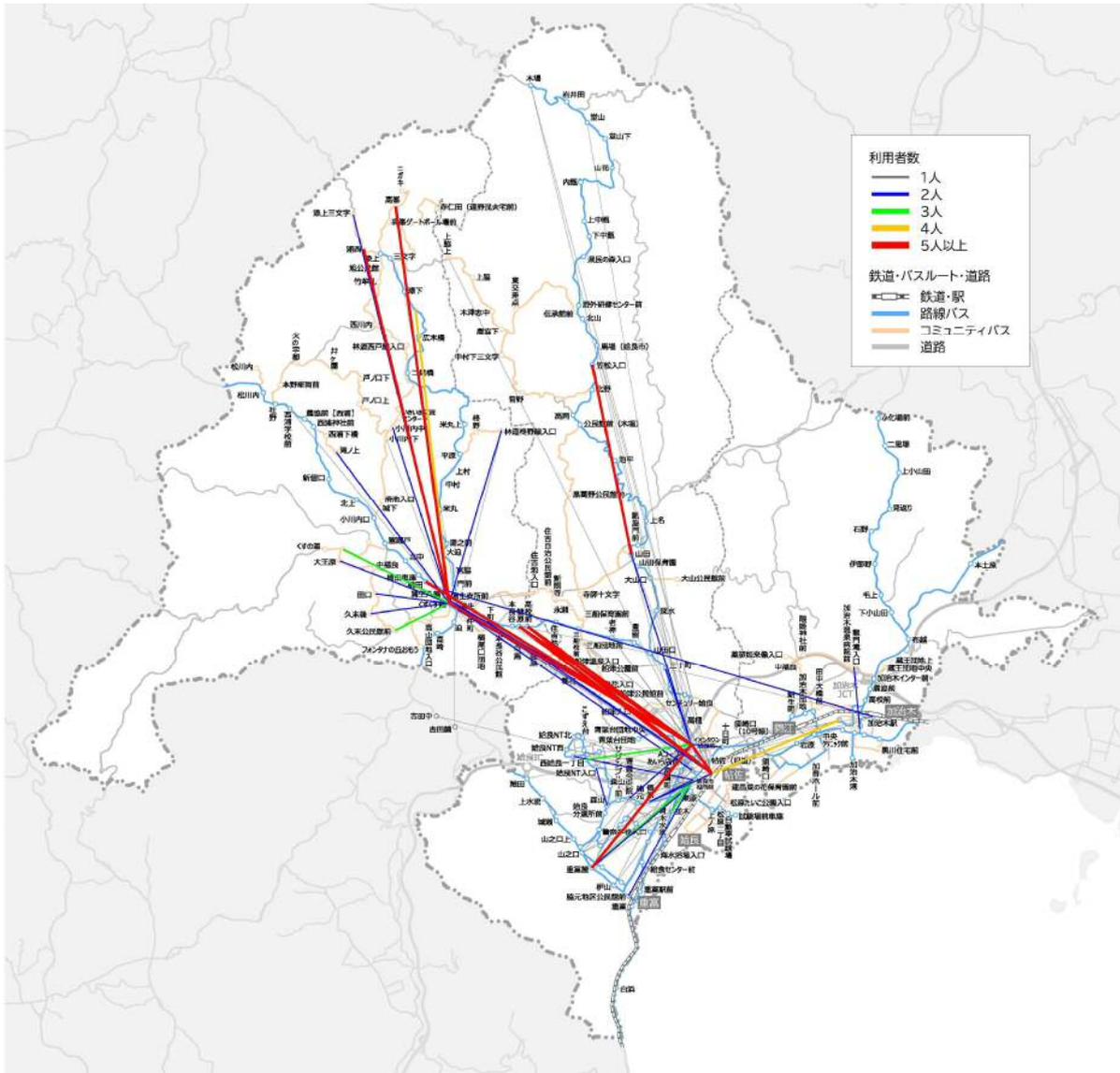


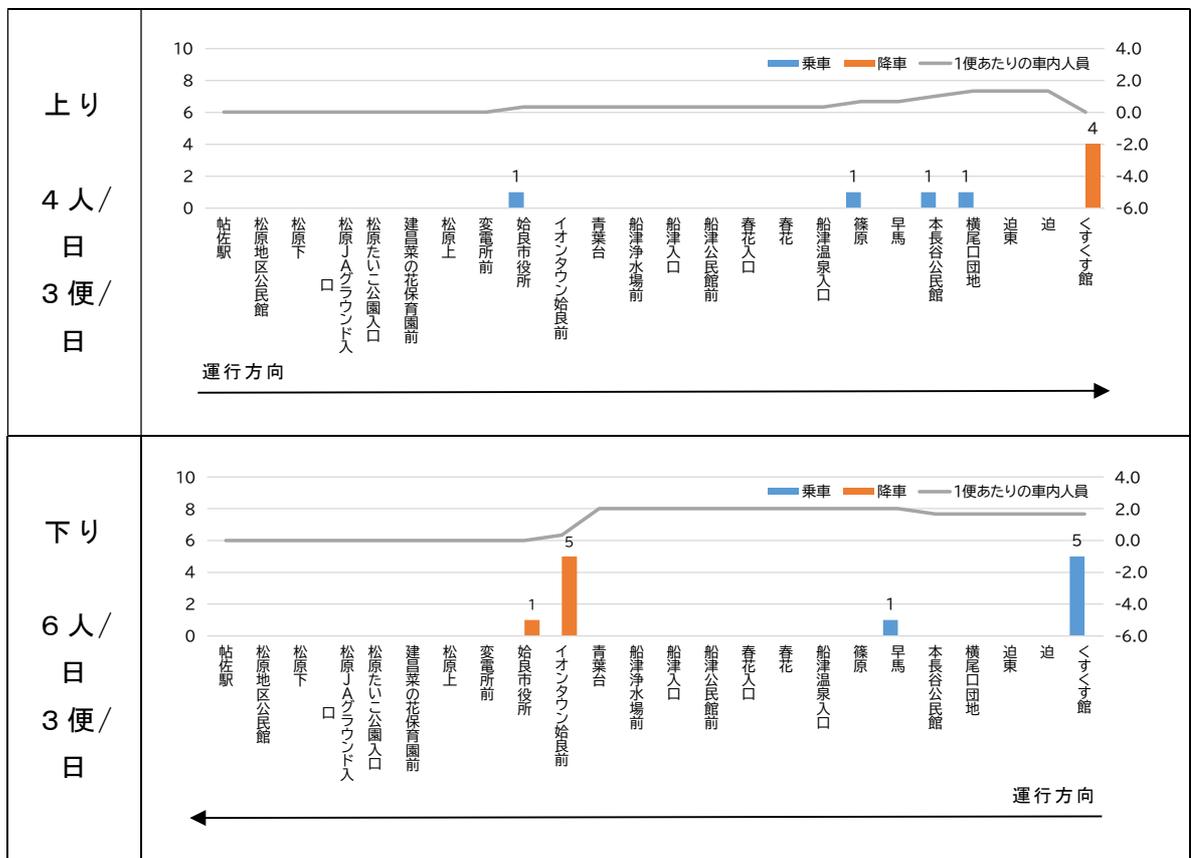
図 V-45 停留所間の利用者数

③路線別の乗降者数及び乗車人員（車内人員）

コミュニティバス：ふるさとバス（蒲生・春花線）

- ・ふるさとバス（蒲生・春花線）は、1便あたりの利用者数は1.7人となっており、利用者の約6割が高齢者となっています。
- ・下り（くすくす館→帖佐駅）の朝便では5人の利用となっていますが、その他便では1人/便もしくは利用が見られなかった便も存在する状況です。
- ・利用区間としては、下りではくすくす館からイオンタウン始良前までの利用が多くなっていますが、帰宅時の上りでは利用が見られない状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
ふるさとバス（蒲生・春花線）	6	10	1.7



※利用者の属性：一般（18～64歳）40%、高齢者（65歳以上）60%

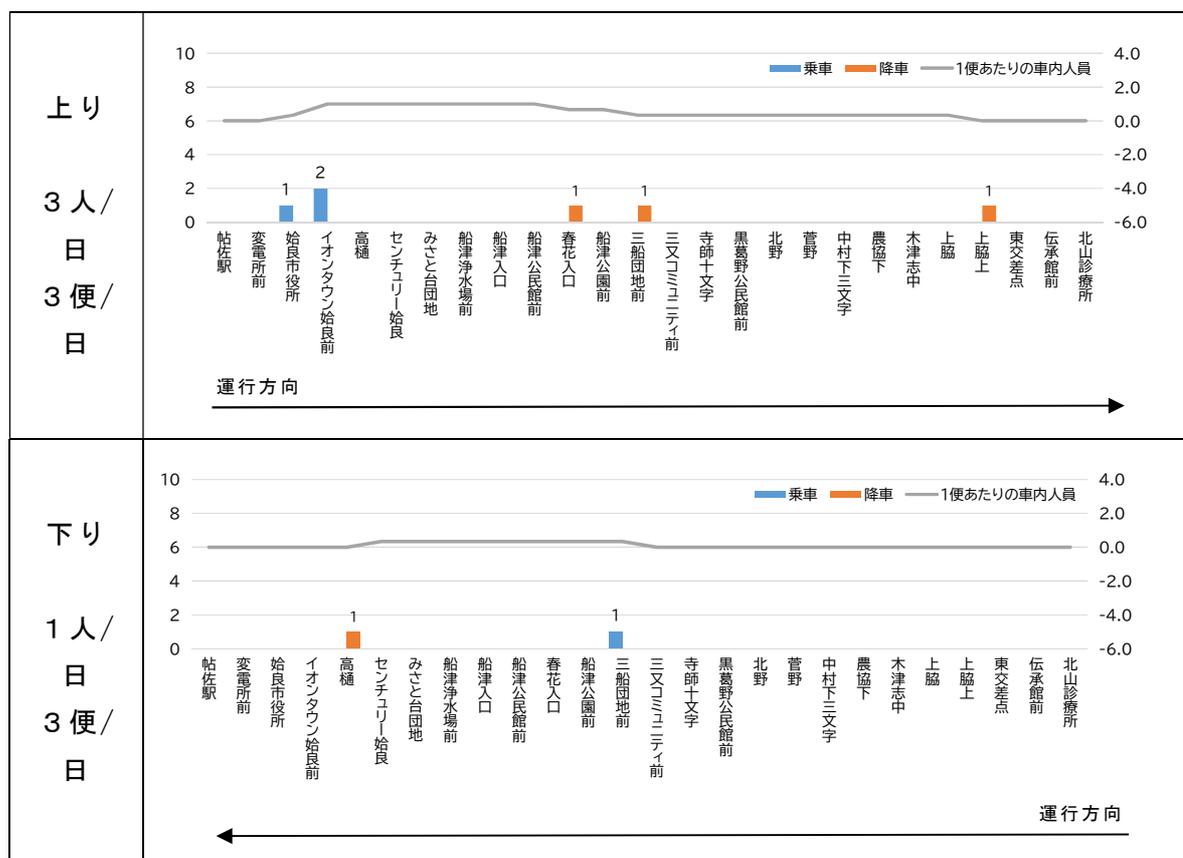
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	くすくす館	2
	9:00	9:20	
2	くすくす館	帖佐駅	5
	9:24	9:44	
3	帖佐駅	くすくす館	1
	13:05	13:25	
4	くすくす館	帖佐駅	1
	13:29	13:49	
5	帖佐駅	くすくす館	1
	16:57	17:17	
6	くすくす館	帖佐駅	0
	17:21	17:52	

コミュニティバス：ふるさとバス（木津志線）

- ・ふるさとバス（木津志線）は、1便あたりの利用者数は0.7人となっており、利用者の5割が一般の方となっています。
- ・便別では、最大で1便あたり2人の利用となっており、6便中3便で利用が見られない状況であり、また、上りと下りで利用者数が異なる状況です。
- ・利用区間としては、上りではイオンタウン始良前から各停留所への利用となっており、下りに関しては三船団地前から高樋までの利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
ふるさとバス（木津志線）	6	4	0.7



※利用者の属性：小児 25%、一般（18～64歳）50%、高齢者（65歳以上）25%

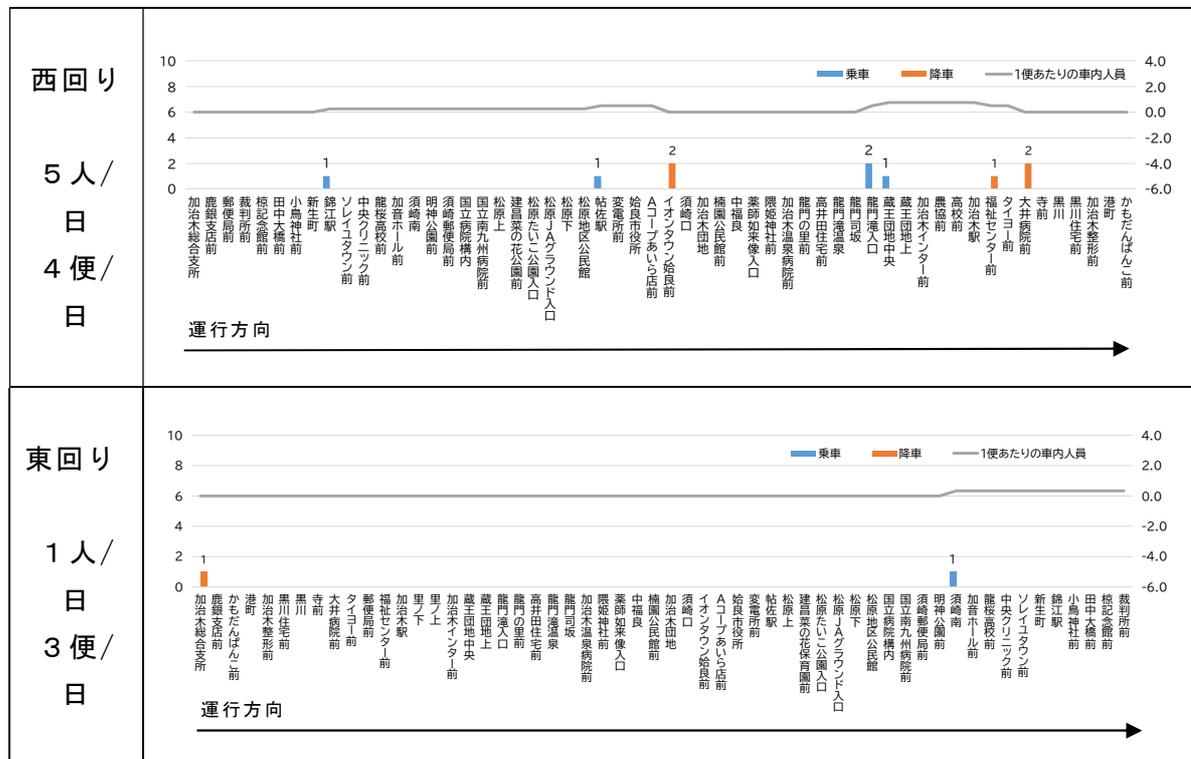
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	北山診療所	0
	7:07	7:47	
2	北山診療所	帖佐駅	1
	7:50	8:41	
3	帖佐駅	北山診療所	2
	11:12	11:52	
4	北山診療所	帖佐駅	0
	11:55	12:46	
5	帖佐駅	北山診療所	1
	15:04	15:55	
6	北山診療所	帖佐駅	0
	15:58	16:38	

コミュニティバス：加治木地区循環バス

- ・加治木地区循環バスは、西回りが1便あたり1.3人、東回りが1便あたり0.3人となっており、特に東回りが少ない状況で、利用者は全て高齢者となっています。
- ・便別では、西回りにおいて15:40発の便で利用が見られず、東回りでは朝の1便のみの利用となっています。
- ・利用区間としては、西回りでは錦江駅・帖佐駅からイオンタウン始良前までの利用とそれ以降の乗降と利用形態が分かれている状況で、東回りに関しては、加治木総合支所から須崎南までと長区間の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
加治木地区循環バス(西回り)	4	5	1.3
加治木地区循環バス(東回り)	3	1	0.3



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

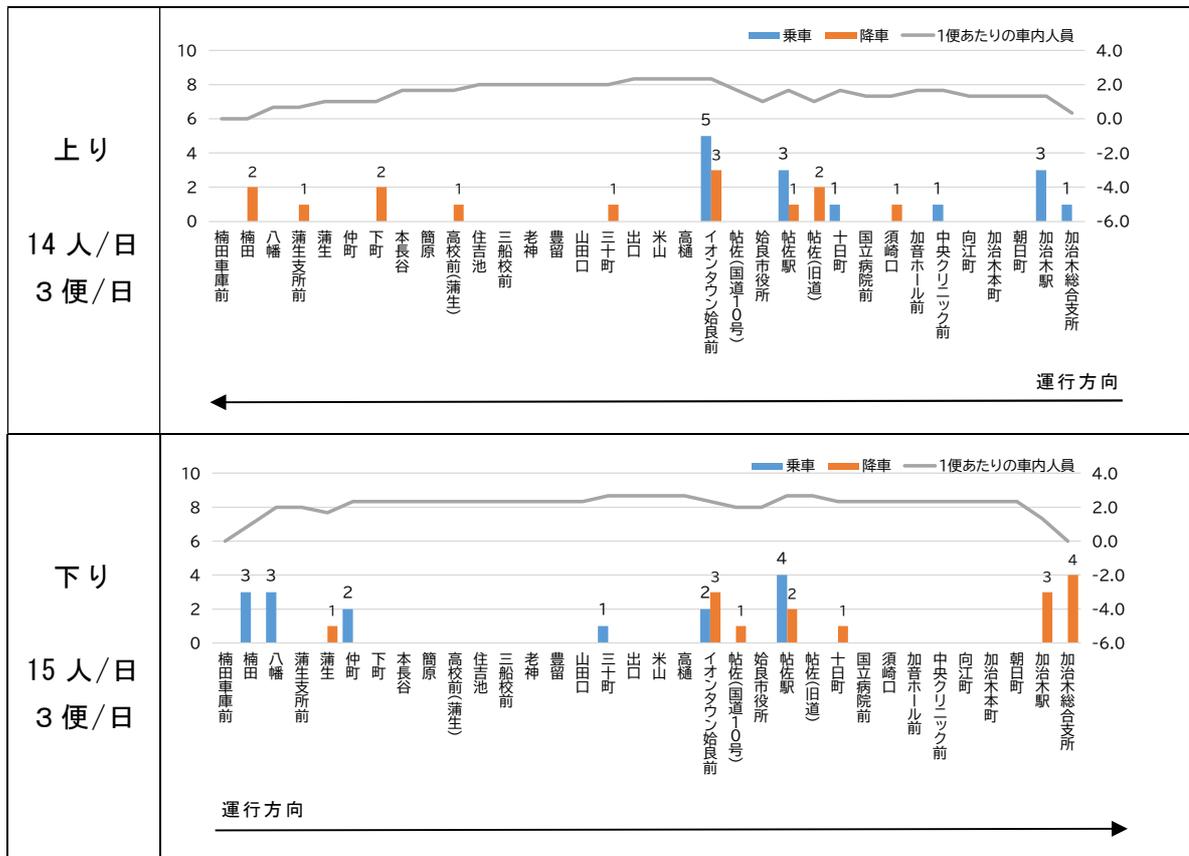
※便別利用者数

路線名	行程	発停留所	着停留所	利用者数
加治木地区循環バス 西周り	1	加治木総合支所 8:21	加治木総合支所 9:21	1
	2	加治木総合支所 10:00	加治木総合支所 11:32	2
	3	加治木総合支所 12:45	加治木総合支所 13:45	2
	4	加治木総合支所 15:40	加治木総合支所 17:15	0
加治木地区循環バス 東周り	1	加治木総合支所 9:00	加治木総合支所 9:58	1
	2	加治木総合支所 12:30	加治木総合支所 13:29	0
	3	加治木総合支所 15:45	加治木総合支所 16:44	0

コミュニティバス：始良市3庁舎間巡回バス

- ・始良市3庁舎間巡回バスは、1便あたりの利用者数が4.8人となっており、18歳以上の方など幅広い年代に利用されています。
- ・便別では、上りでは各便同程度の利用となっていますが、下りにおいては12:20 楠田車庫発の便に利用が集中している状況です。
- ・利用区間としては、蒲生地区～始良地区（帖佐駅含む）間の利用と始良地区～加治木地区の利用と両方見られる状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
始良市3庁舎間巡回バス	6	29	4.8



※利用者の属性：高校生4%、一般（18～64歳）41%、高齢者（65歳以上）55%

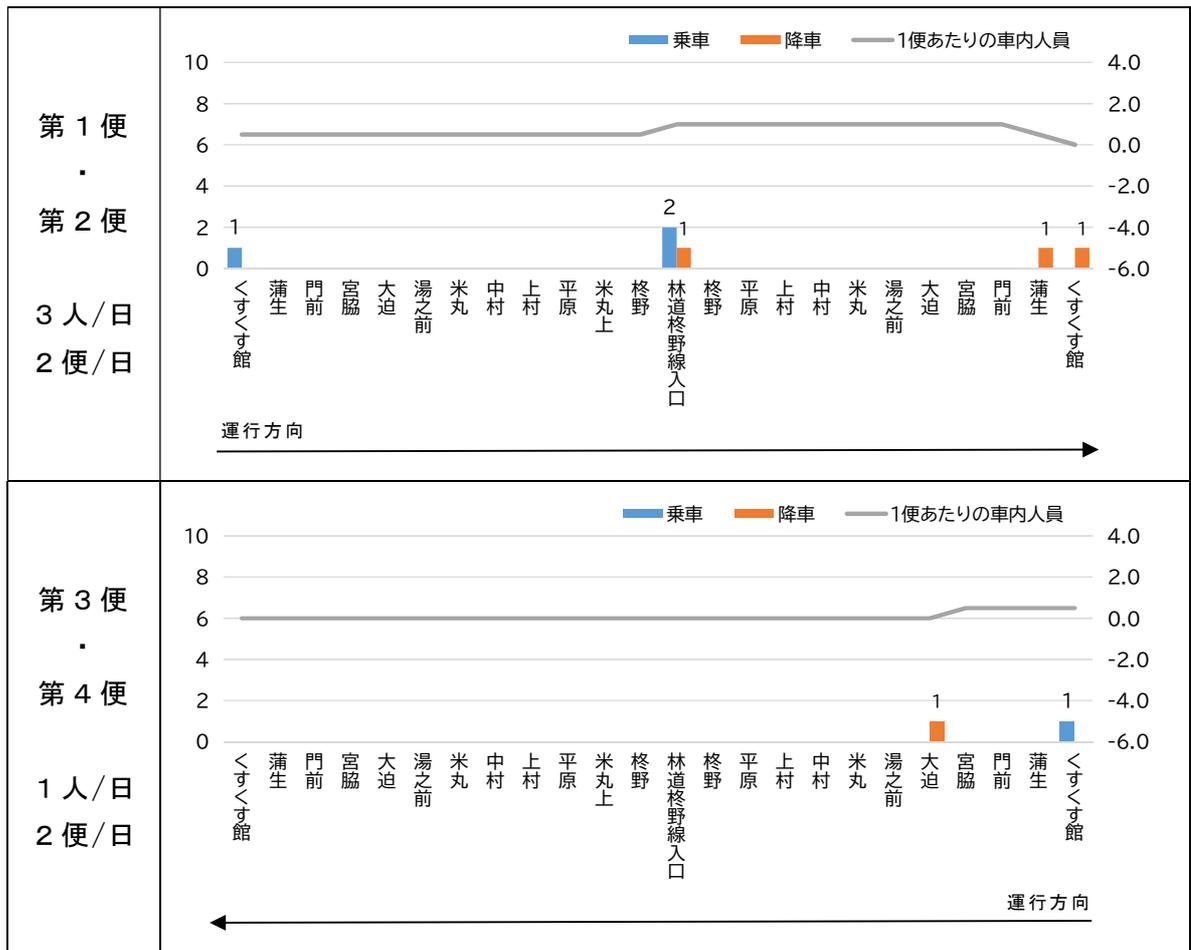
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	楠田車庫前	加治木支所	2
	8:50	9:27	
2	加治木支所	楠田車庫前	6
	9:58	10:37	
3	楠田車庫前	加治木支所	12
	12:20	12:59	
4	加治木支所	楠田車庫前	3
	13:28	14:07	
5	楠田車庫前	加治木支所	1
	14:20	14:59	
6	加治木支所	楠田車庫前	5
	15:28	16:07	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（米丸・柘野線）

- ・蒲生地区巡回バス（米丸・柘野線）は、1便あたりの利用者数は1.0人となっており、利用者は全て高齢者となっています。
- ・第1便では2人の利用が見られますが、第4便では利用が見られませんでした。
- ・利用区間としては、くすくす館～各居住地での利用となっていますが、第3便ではくすくす館から大迫までと短区間での利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（米丸・柘野線）	4	4	1.0



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

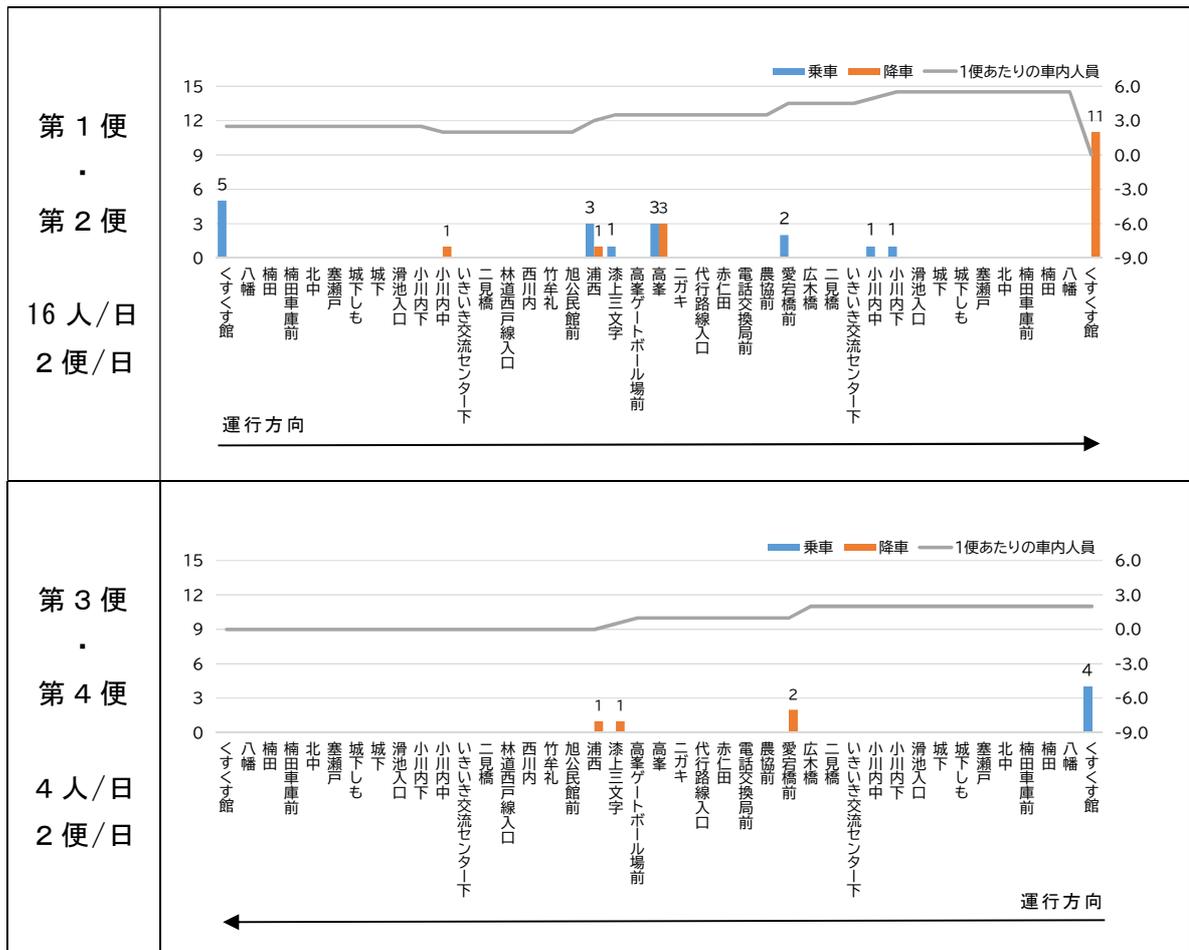
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	2
	8:00	8:27	
2	くすくす館	くすくす館	1
	10:30	10:57	
3	くすくす館	くすくす館	1
	13:00	13:27	
4	くすくす館	くすくす館	0
	15:30	15:57	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）

- ・蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）は、1便あたりの利用者数は5.0人となっており、利用者は9割以上が高齢者となっています。
- ・特に、第1便での利用が11人と多く、漆方面などの各居住地からくすくす館への利用となっています。
- ・また、第2便や第3便では、くすくす館から帰宅する人の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（小川内・漆線）	4	20	5.0



※利用者の属性：一般（18～64歳）10%、高齢者（65歳以上）90%

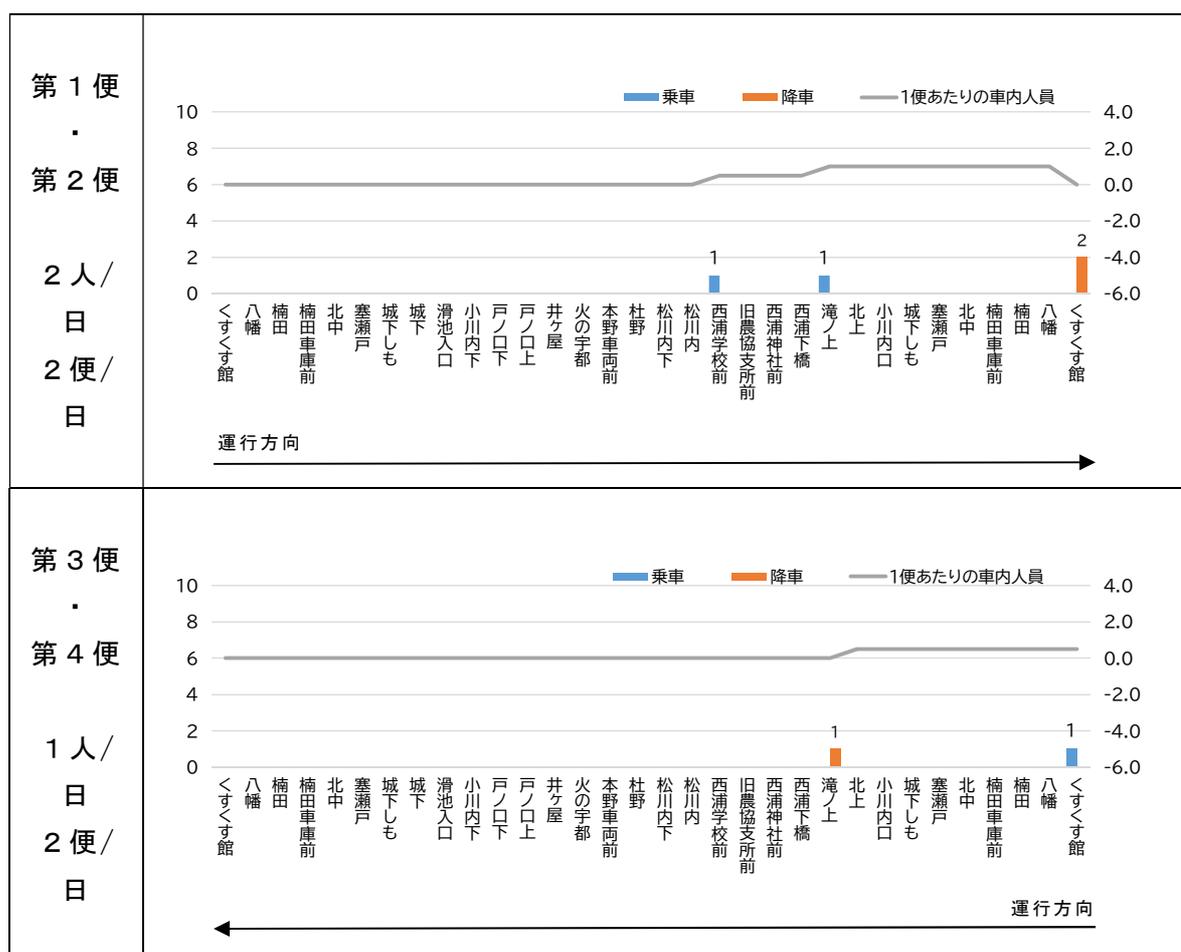
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	11
	8:00	9:10	
2	くすくす館	くすくす館	5
	11:00	12:10	
3	くすくす館	くすくす館	4
	13:30	14:40	
4	くすくす館	くすくす館	0
	15:30	16:40	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（小川内・西浦線）

- ・蒲生地区巡回バス（小川内・西浦線）は、1便あたりの利用者数は0.8人となっており、利用者は高齢者と高校生となっています。
- ・便別では、第1～3便において1便あたりの利用者数が1.0人となっており、第4便では利用が見られませんでした。
- ・利用区間は、各居住地～くすくす館の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（小川内・西浦線）	4	3	0.8



※利用者の属性：高校生 33%、高齢者（65歳以上） 67%

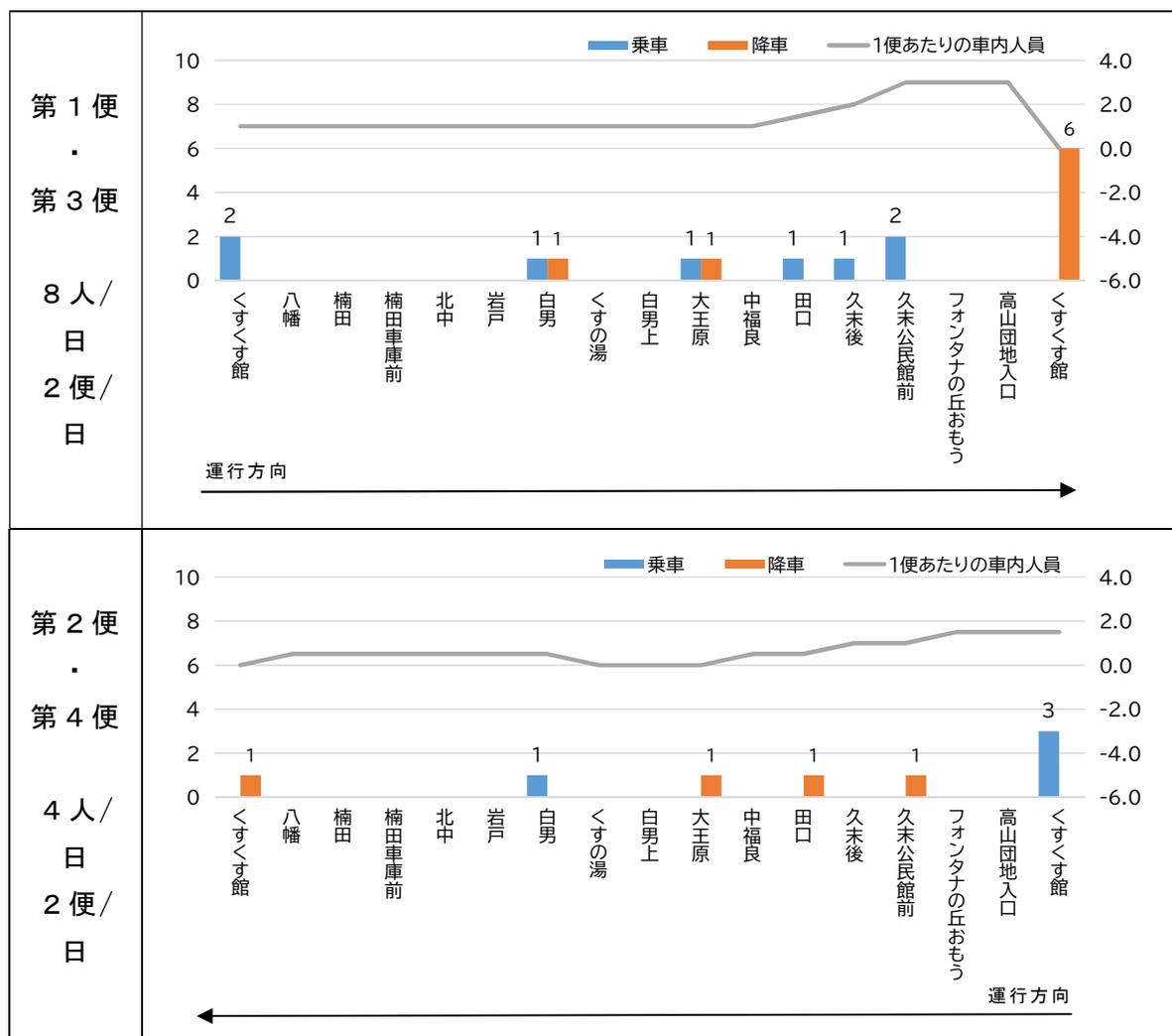
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	1
	8:00	8:43	
2	くすくす館	くすくす館	1
	11:00	11:43	
3	くすくす館	くすくす館	1
	13:30	14:13	
4	くすくす館	くすくす館	0
	16:00	16:43	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）

- ・蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）は、1便あたりの利用者数は3.0人となっており、利用者は9割以上が高齢者となっています。
- ・便別では、各便2～4人の利用となっており、利用区間は、各居住地～くすくす館の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（くすの湯・久末線）	4	12	3.0



※利用者の属性：一般（18～64歳）8%、高齢者（65歳以上）92%

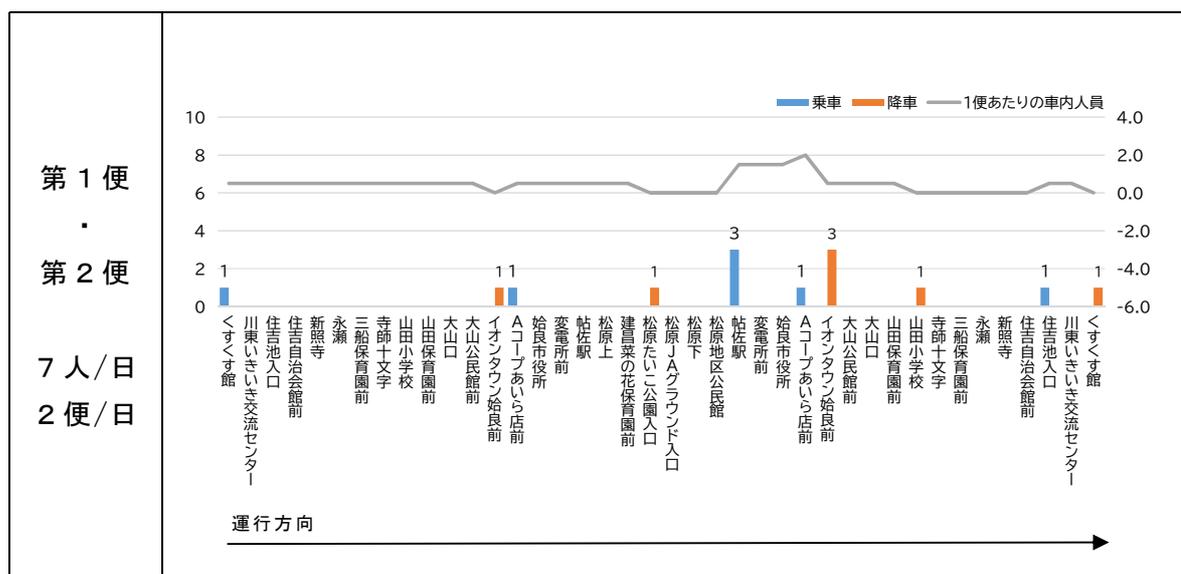
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	4
	8:30	8:47	
2	くすくす館	くすくす館	2
	10:30	10:47	
3	くすくす館	くすくす館	4
	13:30	13:47	
4	くすくす館	くすくす館	2
	15:30	15:47	

コミュニティバス：蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）

- ・蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）は、1便あたりの利用者数は3.5人となっており、利用者は18歳以上の方など幅広い年代に利用されています。
- ・便別では、第1～2便において1便あたりの利用者数が3.0～4.0人となっています。
- ・利用区間は、くすくす館～イオンタウン始良前や帖佐駅からイオンタウン始良前などの利用が多くなっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
蒲生地区巡回バス（蒲生・山田・帖佐線）	2	7	3.5



※利用者の属性：一般（18～64歳）43%、高齢者（65歳以上）57%

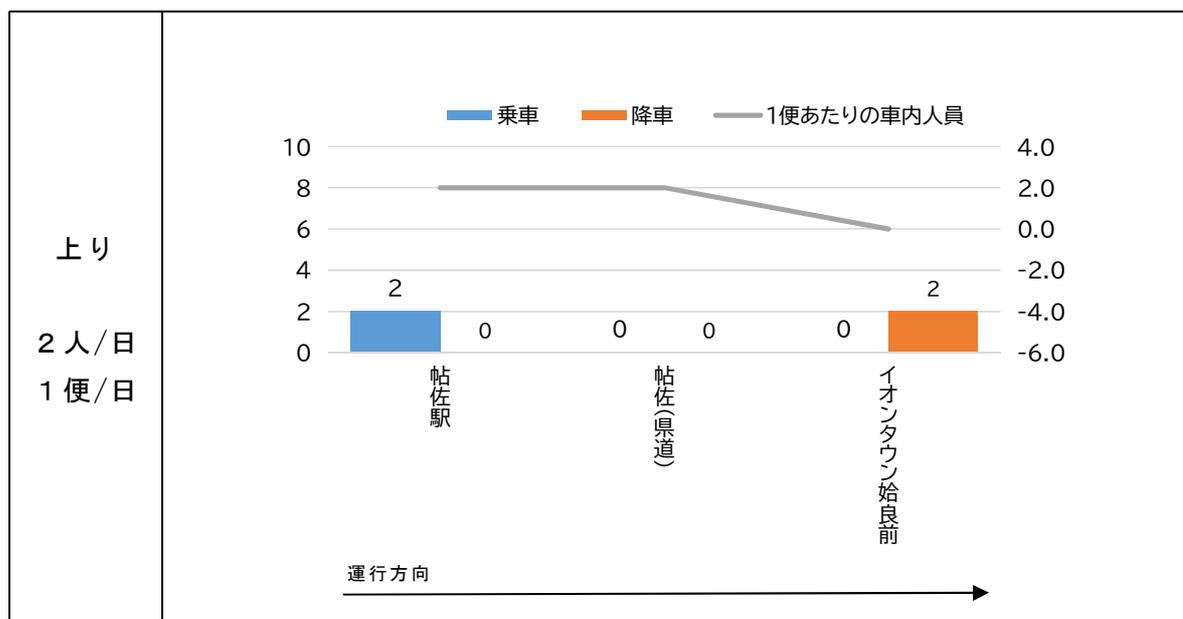
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	くすくす館	くすくす館	4
	8:50	10:02	
2	くすくす館	くすくす館	3
	12:00	13:12	

自主運行バス：イオンタウン始良～県道～帖佐駅

- ・イオンタウン始良～県道～帖佐駅は、1便あたりの利用者数は2.0人となっており、利用者は全て高齢者となっています。
- ・利用区間は、帖佐駅からイオンタウン始良前の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
イオンタウン始良～県道～帖佐駅	1	2	2.0



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

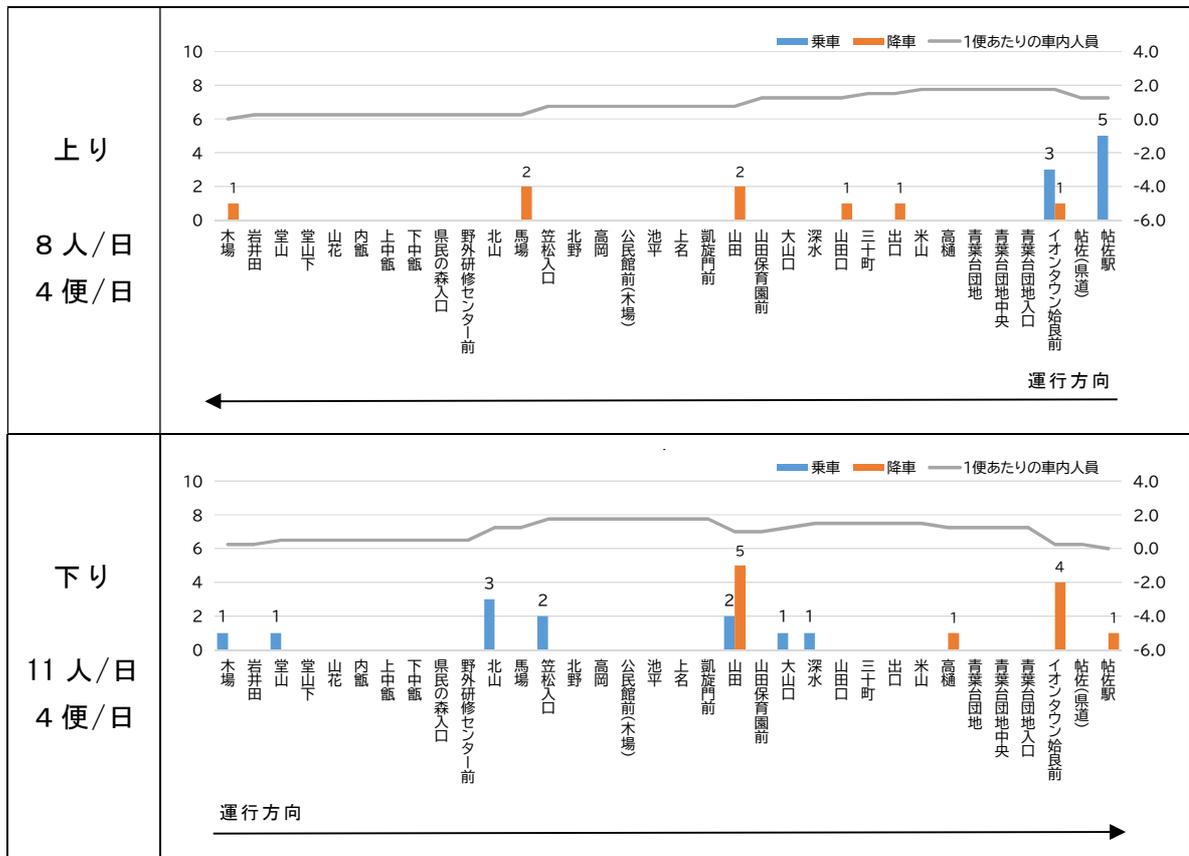
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅 9:55	イオンタウン始良前 9:59	2

自主運行バス：帖佐駅～イオンタウン始良～木場（木場線）

- ・木場線は、1便あたりの利用者数は2.4人となっており、利用者は各年代から利用されており、中学生の利用も見られる状況です。
- ・便別では、朝夕の便で利用が多く、昼間時間帯においては0～1人/便と少ない状況です。
- ・上りでは、帖佐駅・イオンタウン始良前から各居住地への利用となっていますが、下りでは各居住地から山田地区への利用も多い状況です。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
帖佐駅～イオンタウン始良～木場（木場線）	8	19	2.4



※利用者の属性：中学生 26%、高校生 5%、一般（18～64歳） 37%、
高齢者（65歳以上） 32%

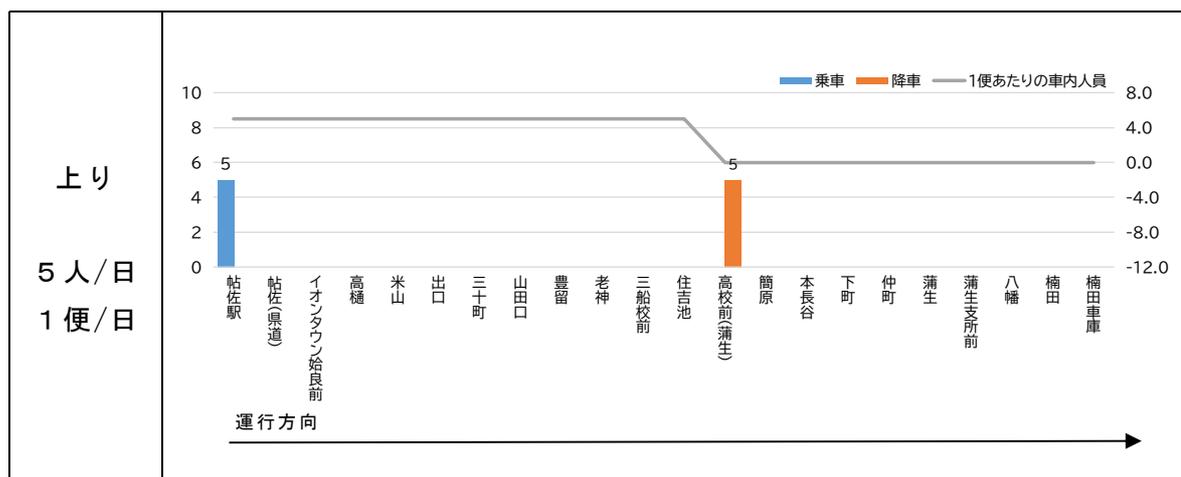
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	木場 7:10	帖佐駅 7:56	6
2	帖佐駅 8:05	木場 8:51	3
3	木場 9:03	帖佐駅 9:49	5
4	帖佐駅 13:08	木場 13:54	1
5	木場 14:09	帖佐駅 14:55	0
6	帖佐駅 15:30	木場 16:16	1
7	木場 16:30	帖佐駅 17:16	0
8	帖佐駅 17:30	木場 18:16	3

自主運行バス：帖佐駅～老神～蒲生高校

- ・帖佐駅～老神～蒲生高校は、1便あたりの利用者数は5.0人となっており、利用者は全て蒲生高校に通学する高校生となっています。
- ・利用区間は、帖佐駅から蒲生高校の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
帖佐駅～老神～蒲生高校	1	5	5.0



※利用者の属性：高校生100%

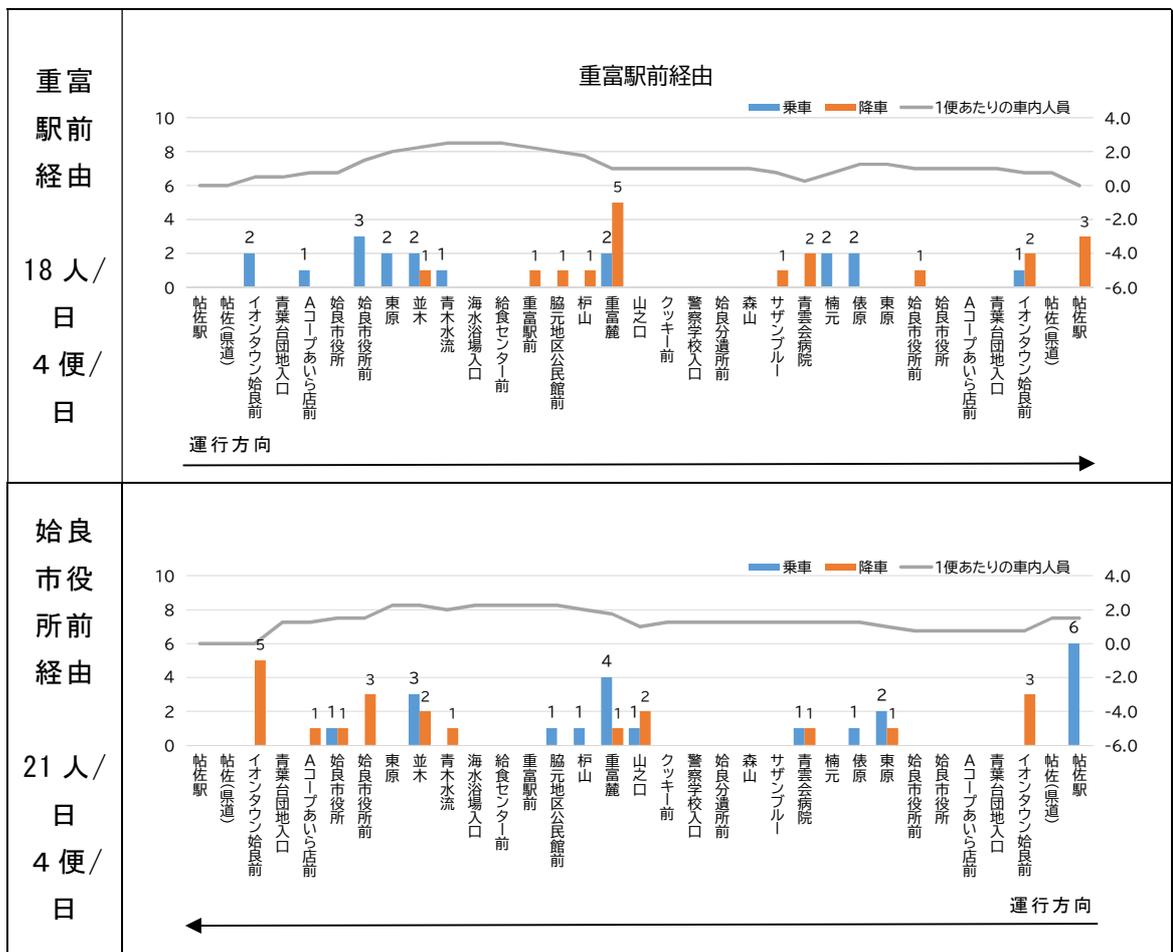
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	蒲生高校	5
	6:54	7:08	

自主運行バス：帖佐～青雲・重富～帖佐（小循環）

- ・小循環は、1便あたりの利用者数は4.9人となっており、利用者は高齢者が約6割となっています。
- ・便別では、夕方の便などで若干少ない状況ですが、その他便では5.0人/便以上の利用がみられます。
- ・重富駅前経由では、始良地区から脇元地区周辺への利用や、楠元周辺から帖佐駅方面への利用、始良分遣所前経由では、帖佐駅からイオンタウン始良前や脇元地区周辺から始良地区への利用が多い状況です。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
帖佐～青雲・重富～帖佐（小循環）	8	39	4.9



※利用者の属性：高校生8%、一般（18～64歳）28%、高齢者（65歳以上）64%

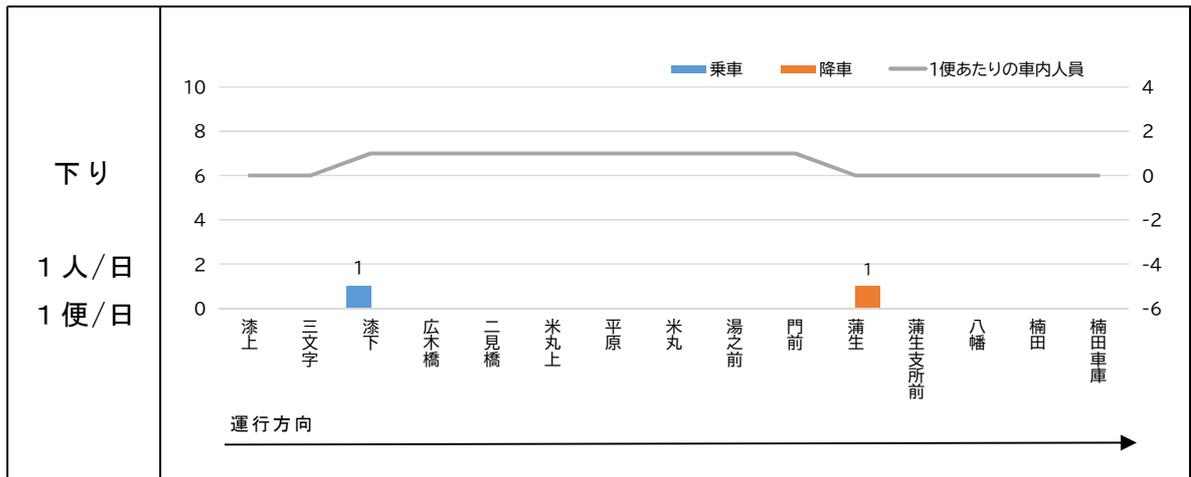
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅 8:30	重富 帖佐駅 9:07	6
2	帖佐駅 9:23	青雲会 帖佐駅 10:00	8
3	帖佐駅 10:12	重富 帖佐駅 10:49	5
4	帖佐駅 11:00	青雲会 帖佐駅 11:37	8
5	帖佐駅 14:45	重富 帖佐駅 15:22	5
6	帖佐駅 15:35	青雲会 帖佐駅 16:12	3
7	帖佐駅 16:37	重富 帖佐駅 17:14	1
8	帖佐駅 17:25	青雲会 帖佐駅 18:02	3

自主運行バス：楠田車庫～老神～漆上

- ・楠田車庫～老神～漆上は、1便あたりの利用者数は1.0人となっており、利用者は高齢者となっています。
- ・利用区間は、漆下から蒲生への利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
楠田車庫前～老神～漆上	1	1	1.0



※利用者の属性：高齢者（65歳以上）100%

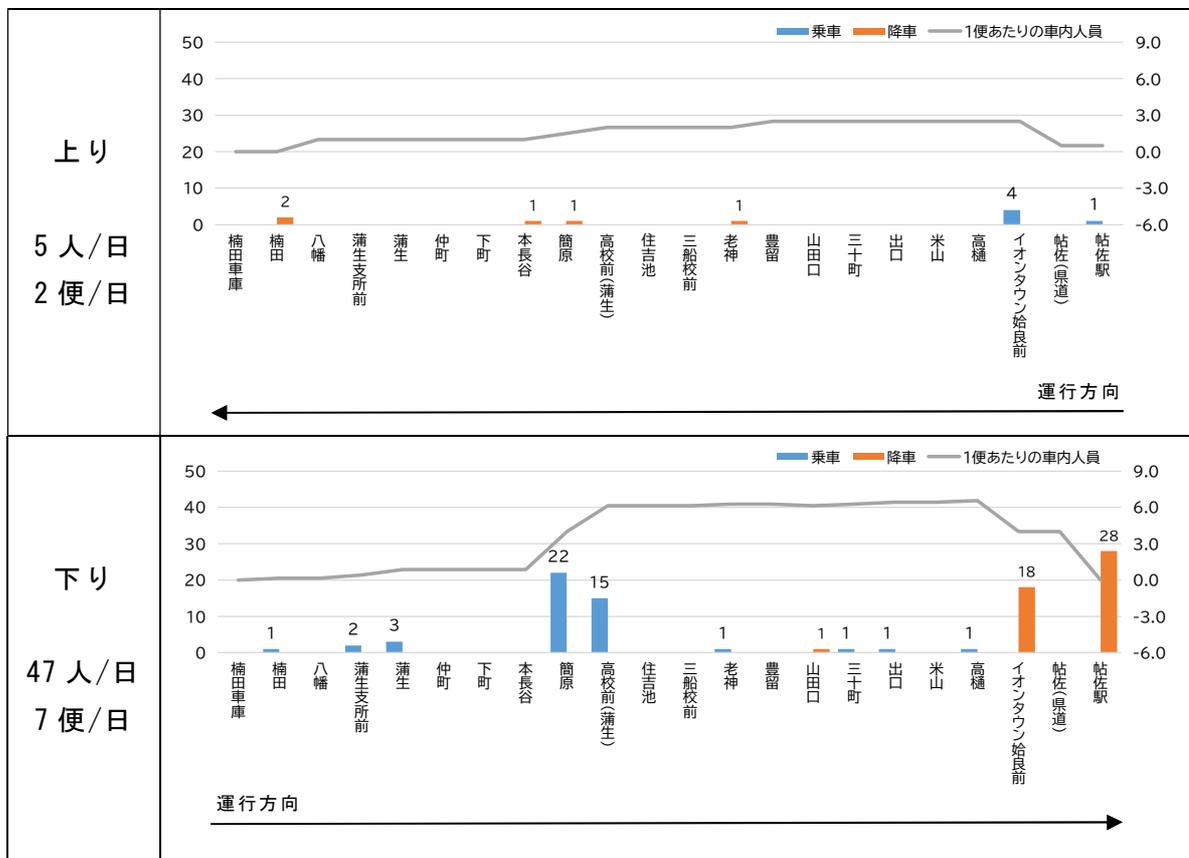
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	漆上	楠田車庫	1
	7:29		

自主運行バス：楠田車庫～老神～帖佐駅

- ・楠田車庫～老神～帖佐駅は、1便あたりの利用者数は5.8人となっており、利用者は昼間時間帯等は一般や高齢者の利用となっていますが、多くを高校生が占めています。
- ・便別では、15:50と16:50の下りで多く、高校前から帖佐駅への利用となっています。
- ・また、朝時間帯においては、蒲生地区からイオンタウン始良前への利用も多くなっています。
- ・一方、上りに関しては帖佐駅・イオンタウン始良前から各居住地への利用となっていますが、少ない状況です。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
楠田車庫～老神～帖佐駅	9	52	5.8



※利用者の属性：高校生71%、一般（18～64歳）15%、高齢者（65歳以上）14%

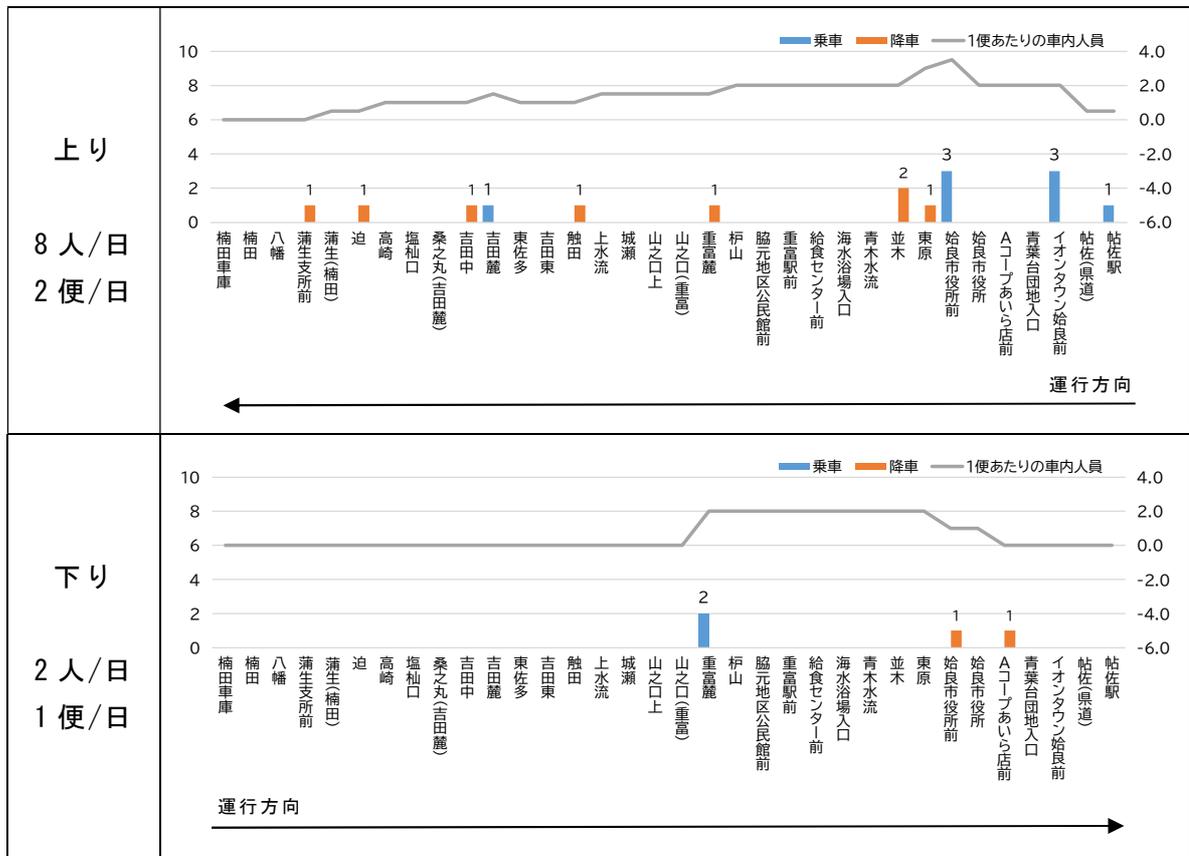
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	楠田車庫	帖佐駅	2
	6:12		
2	楠田車庫	帖佐駅	0
	7:30		
3	楠田車庫	帖佐駅	7
	8:02		
4	楠田車庫	帖佐駅	1
	12:40		
5	帖佐駅	楠田車庫	1
	15:05		
6	楠田車庫	帖佐駅	23
	15:50		
7	楠田車庫	帖佐駅	14
	16:50		
8	楠田車庫	帖佐駅	0
	18:37		
9	帖佐駅	楠田車庫	4
	19:00		

自主運行バス：楠田～吉田麓～帖佐駅（大循環）

- ・大循環は、1便あたりの利用者数は3.3人となっており、利用者は一般や高齢者の利用となっています。
- ・便別では、上りの11:45発の便で多くなっていますが、その他便では2.0人/便となっています。
- ・利用区間は、帖佐駅やイオンタウン始良前、始良市役所から吉田方面への利用となっており、下りについては重富麓から始良方面への利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
楠田～吉田麓～帖佐駅（大循環）	3	10	3.3



※利用者の属性：一般（18～64歳）40%、高齢者（65歳以上）60%

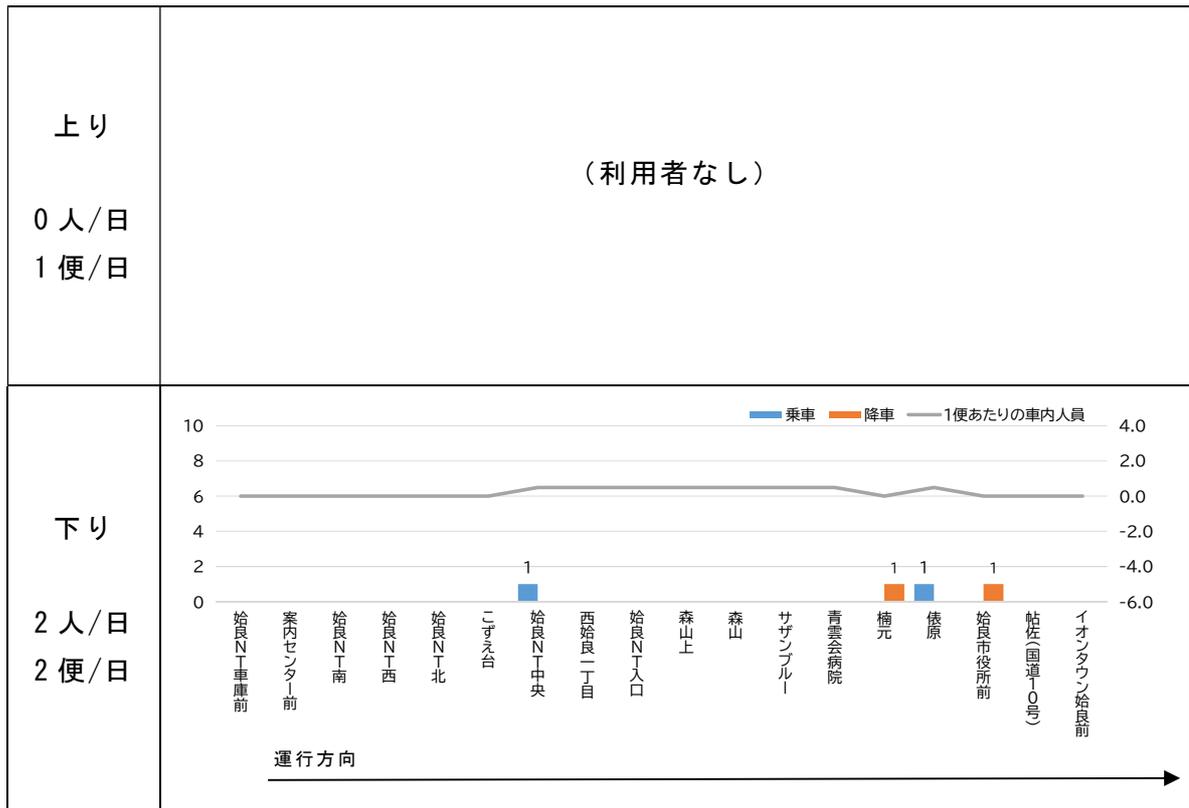
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	帖佐駅	楠田車庫	6
	11:45	12:18	
2	楠田車庫	帖佐駅	2
	13:55	14:28	
3	帖佐駅	楠田車庫	2
	18:15	18:48	

自主運行バス：NT～10号線バイパス～イオン

- ・NT～10号線バイパス～イオンは、1便あたりの利用者数は0.7人となっており、利用者は一般や高齢者の利用となっています。
- ・便別では、上りの便は利用がなく、下りの14:38発の便のみでの利用となっています。
- ・利用区間は、始良NT中央から楠元、俵原から始良市役所前の利用となっています。

路線名	運行本数	利用者数 (人)	1便あたりの利用者数 (人/便)
NT～10号線バイパス～イオン	3	2	0.7



※利用者の属性：一般（18～64歳）50%、高齢者（65歳以上）50%

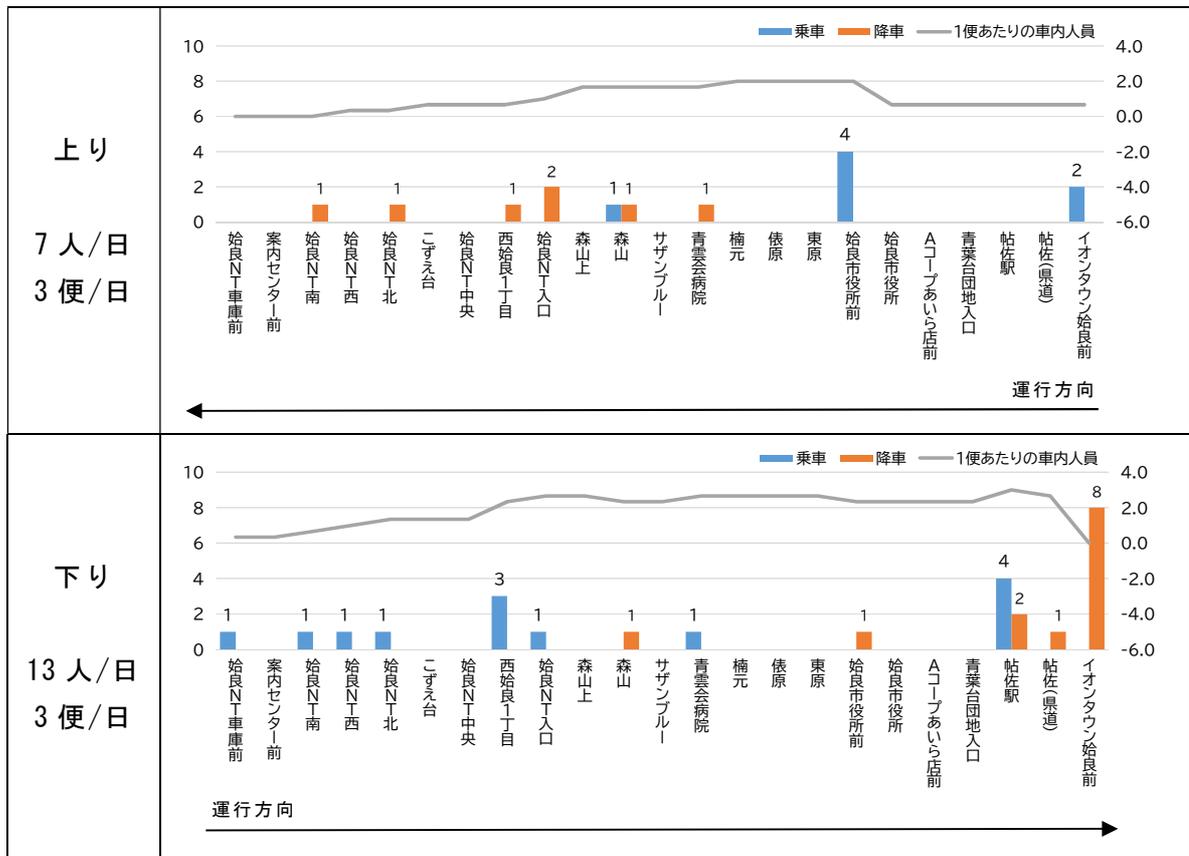
※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	2
	14:38	14:57	
2	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	0
	15:42	16:04	
3	始良NT車庫前	帖佐駅	0
	16:15	16:33	

自主運行バス：県道～イオン

- ・ 県道～イオンは、1便あたりの利用者数は3.3人となっており、利用者は一般の方が7割、高齢者が3割の利用となっています。
- ・ 便別では、下りの第1便 9:20 発の便で多くなっており、その他便では2.0～3.0人/便の利用となっています。
- ・ 利用区間は、始良NTの各停留所～始良市役所・帖佐駅・イオンタウン始良前が多くなっています。

路線名	運行本数	利用者数(人)	1便あたりの利用者数(人/便)
県道～イオン	6	20	3.3



※利用者の属性：一般（18～64歳）70%、高齢者（65歳以上）30%

※便別利用者数

行程	発停留所	着停留所	利用者数
1	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	7
	9:20	9:42	
2	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	3
	10:10	10:32	
3	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	3
	10:40	11:02	
4	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	2
	12:00	12:22	
5	始良NT車庫前	イオンタウン始良前	3
	12:30	12:52	
6	イオンタウン始良前	始良NT車庫前	2
	14:02	14:24	

④利用者の属性

- ・利用者の居住地は、コミュニティバス、自主運行バスともに始良市内が多くを占めていますが、自主運行バスでは約1割が始良市外となっています。
- ・年齢は、コミュニティバスは70歳以上で7割以上を占めており、自主運行バスでも60歳以上で約5割を占めている状況ですが、20歳未満の高校生の利用も約3割となっています。
- ・一方、30～50歳代の利用が全体的に少ない状況です。

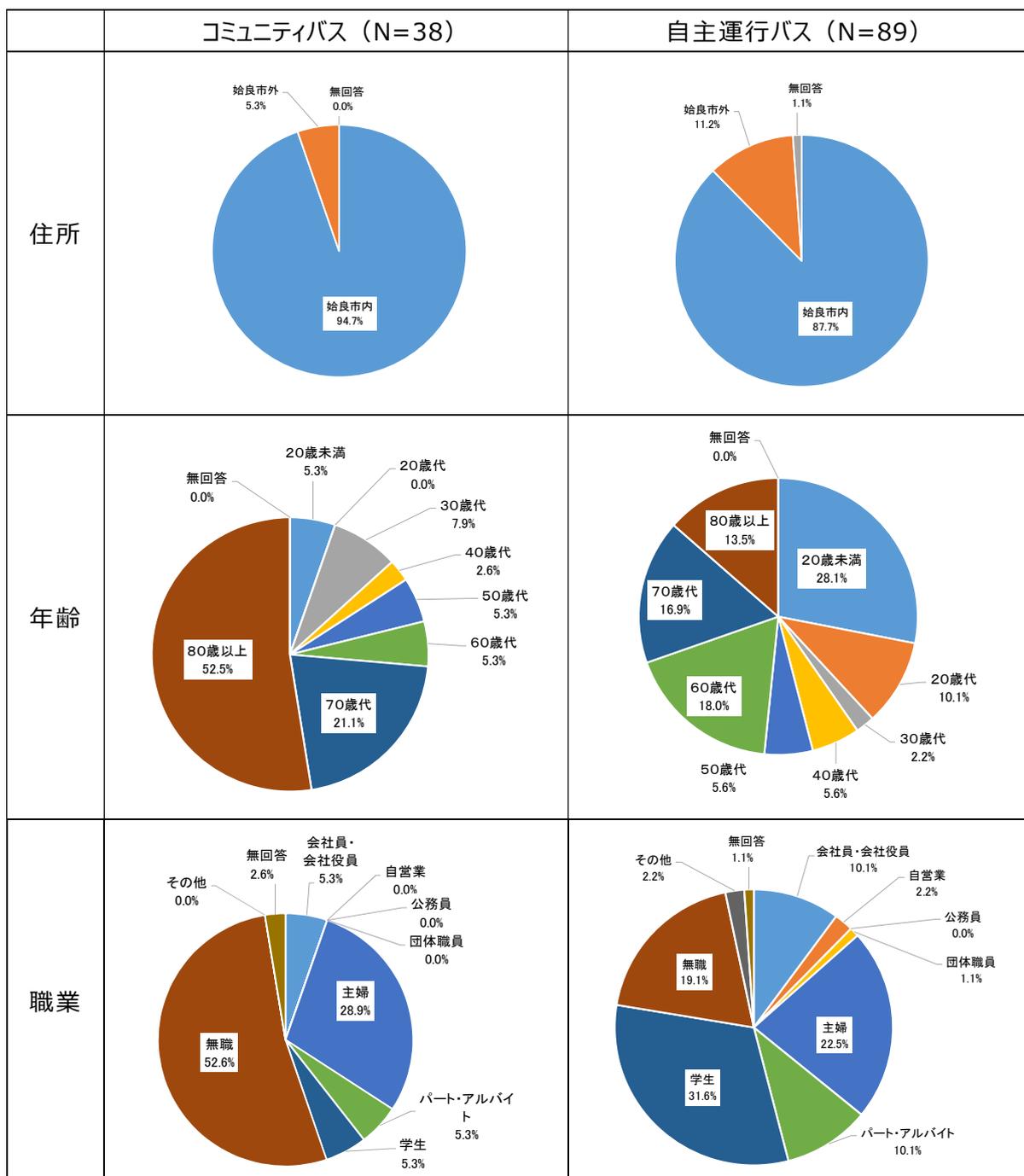


図 V-46 利用者の属性

⑤ 運転免許証の保有状況

- ・運転免許証の保有状況は、コミュニティバス・自主運行バスともに「持っていない」人が約5割となっており、免許返納した人も2～3割利用している状況です。

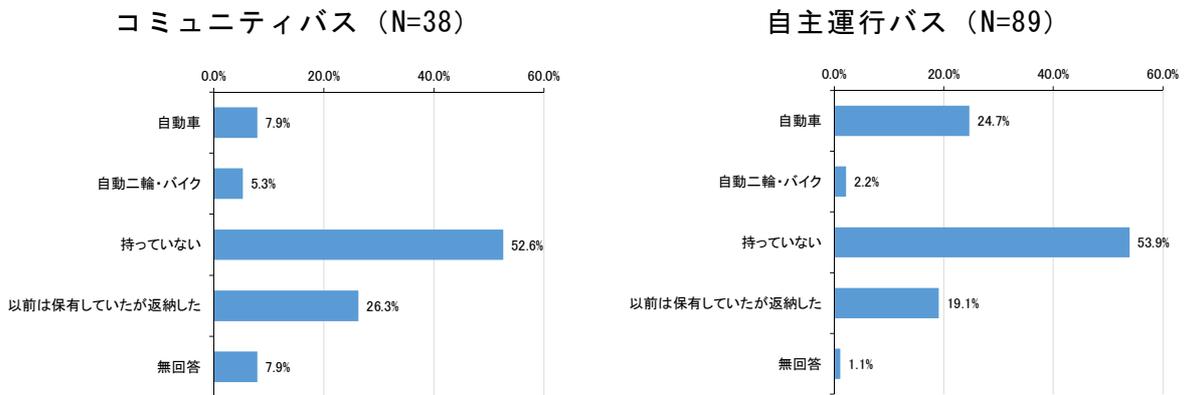


図 V-47 運転免許証の保有状況

⑥ 地域公共交通の利用実態

- ・コミュニティバスは、買い物や通院目的で利用されていることもあり、「週に1～2日」や「1か月に数日」といった利用が多くなっています。
- ・一方、自主運行バスに関しては、通勤通学利用において「ほぼ毎日」利用している人が多く、その他買い物等の目的においては、コミュニティバスと同程度の利用頻度となっています。

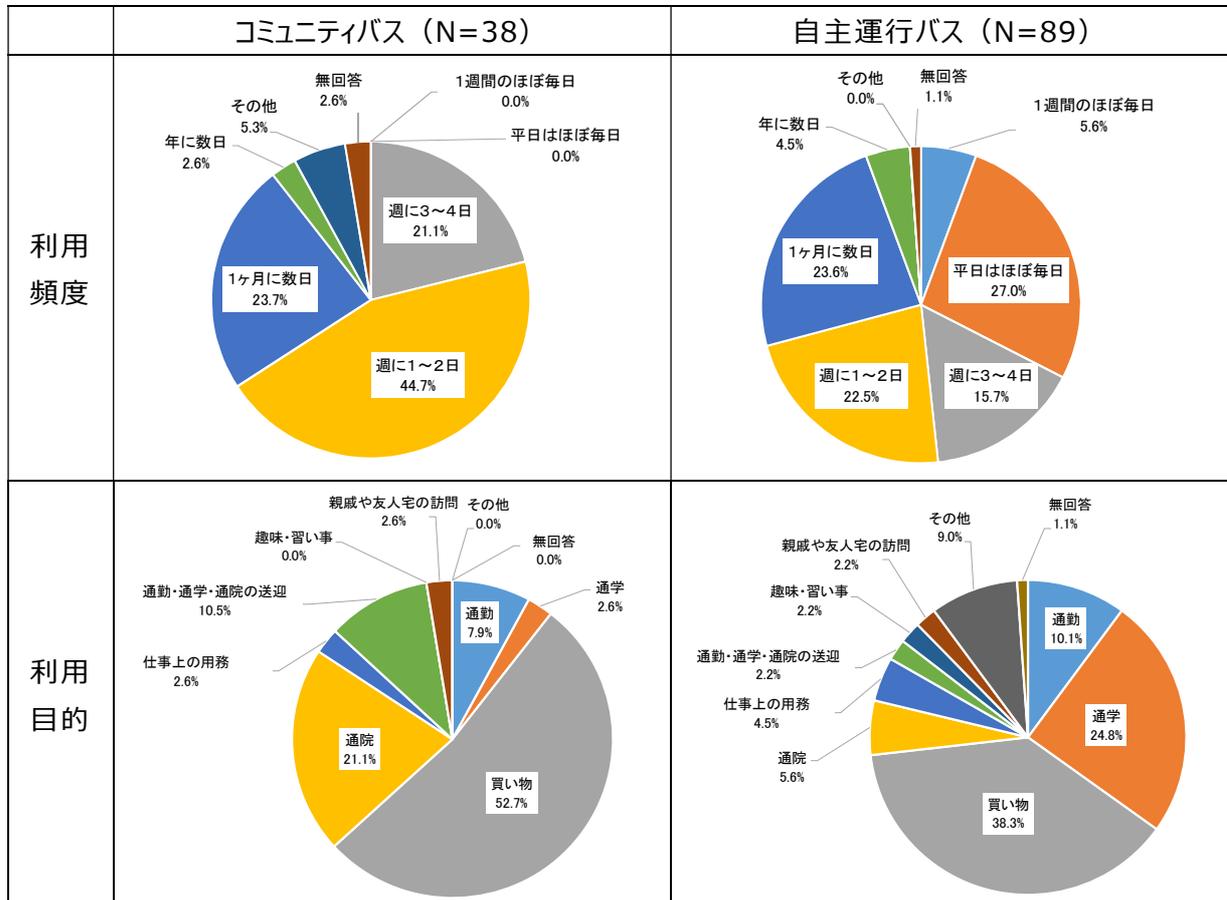


図 V-48 地域公共交通の利用実態

⑦地域公共交通の利用時間帯

- ・自宅から目的地に行く際には、コミュニティバス・自主運行バスともに午前中の利用となっています。
- ・一方、帰宅時間帯においては、13～16時台の利用が多くなっていますが、コミュニティバスでは9～12時台の午前中、自主運行バスでは17時以降（通勤通学の帰宅時利用）の利用も多い状況です。

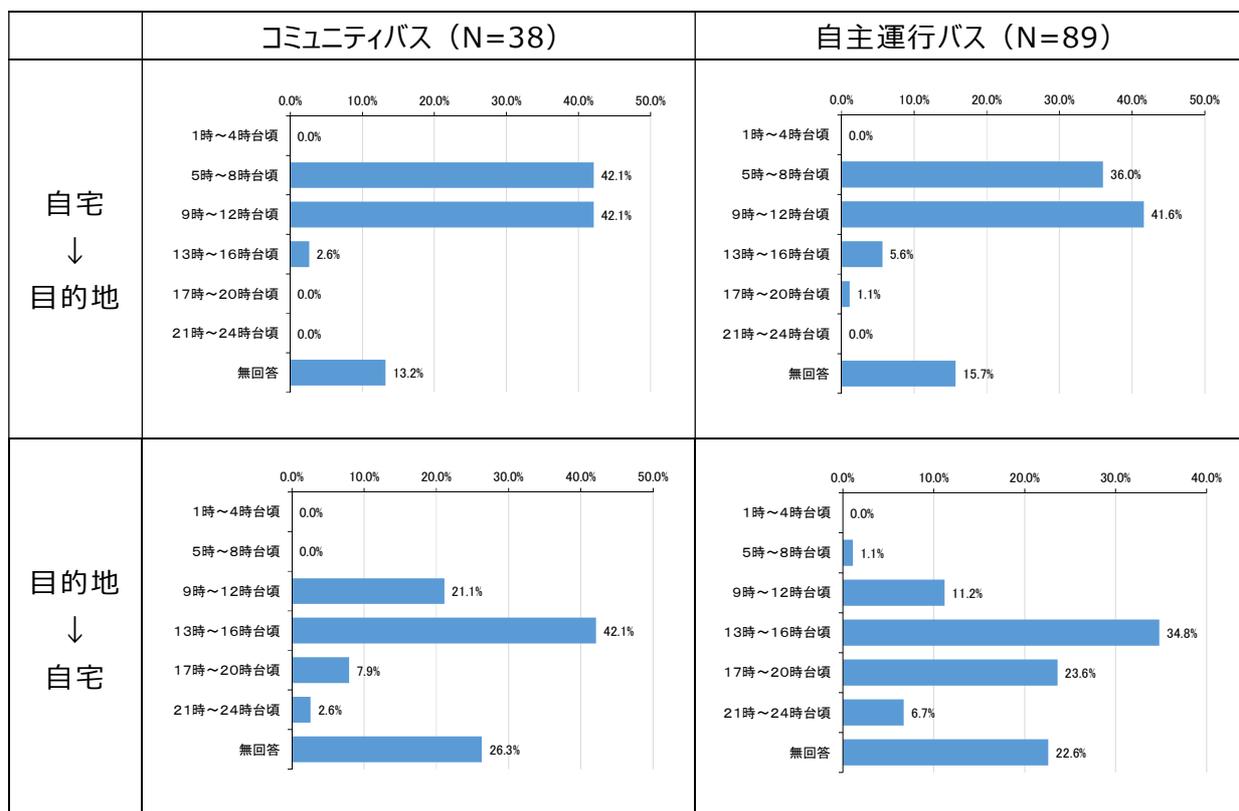


図 V-49 地域公共交通の利用時間帯

⑧地域公共交通を利用する理由

- ・地域公共交通を利用する理由は、運転免許証の非保有者が多く利用していることから、「他に交通手段がない」が約6割と多くなっています。
- ・その他、自宅もしくは目的地付近にバス停があることも利用する理由の一つとなっています。

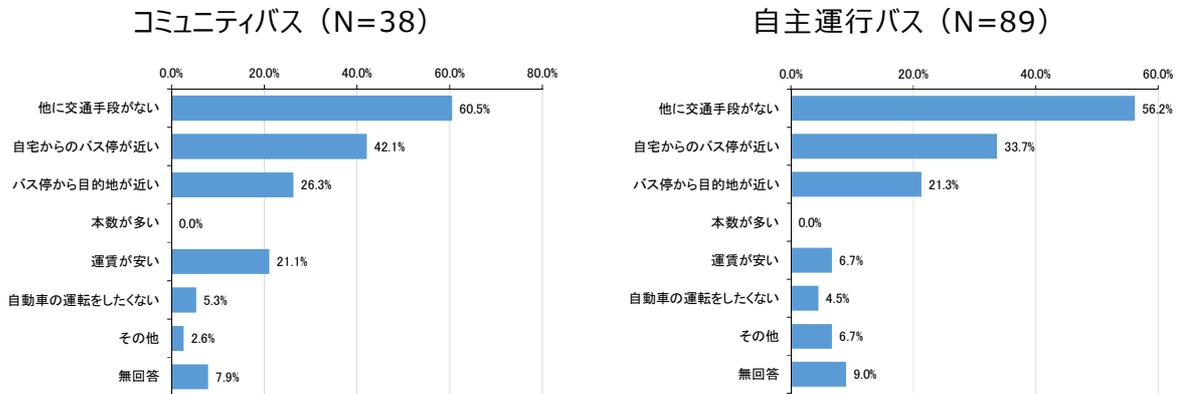


図 V-50 地域公共交通を利用する理由

⑨地域公共交通利用時の他交通手段

- ・他交通手段との乗り継ぎは、コミュニティバスではコミュニティバス相互の乗り継ぎやタクシーとの乗り継ぎによる利用が比較的多く見られます。
- ・一方、自主運行バスに関しては、JR との乗り継ぎ等が比較的多く見られる状況です。

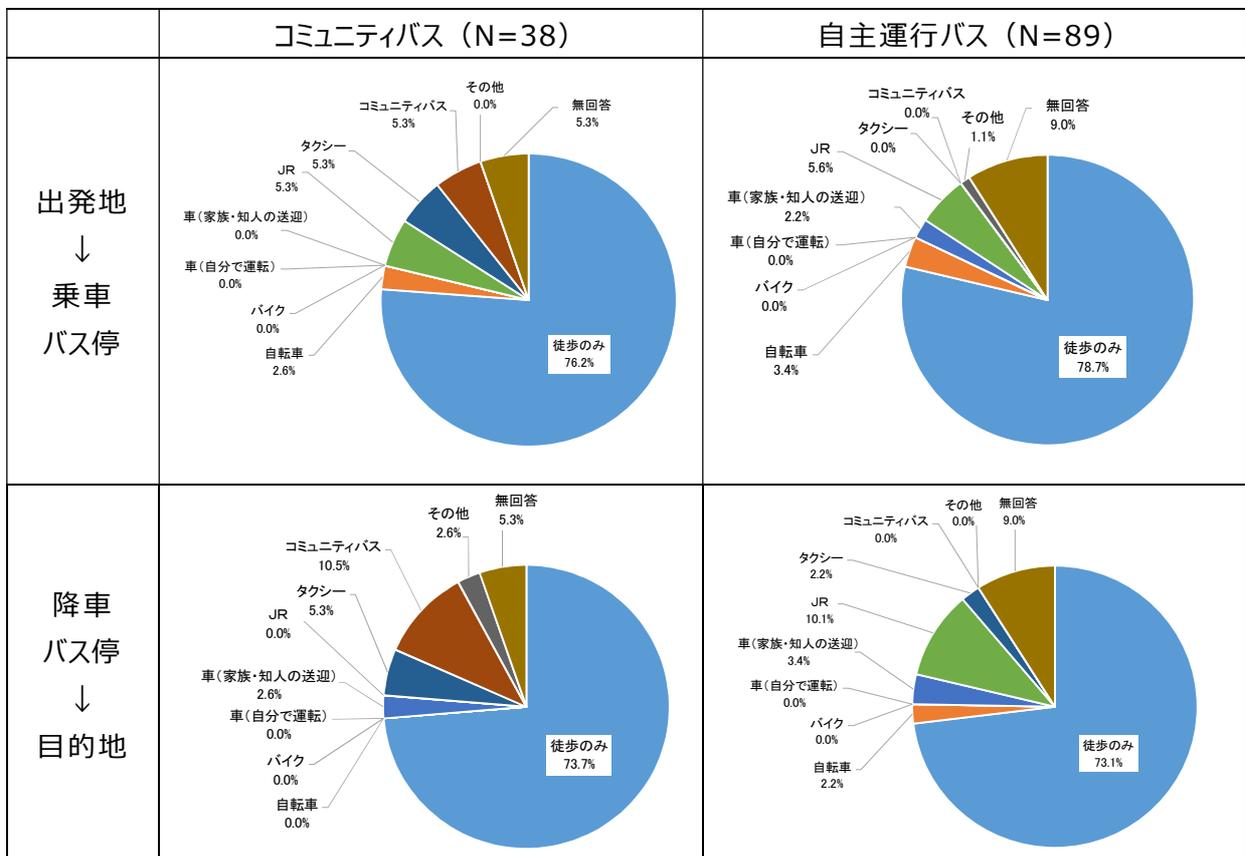


図 V-51 地域公共交通利用時の他交通手段

⑩今後も地域公共交通を利用しますか

- ・今後の利用意向は、コミュニティバスに関しては約8割が「必ず利用する」と回答しており、利用するか分からないや利用しないと回答した人はいない状況です。
- ・同様に、自主運行バスについても約7割が「必ず利用する」と回答しており、今後の利用意向は高い状況です。

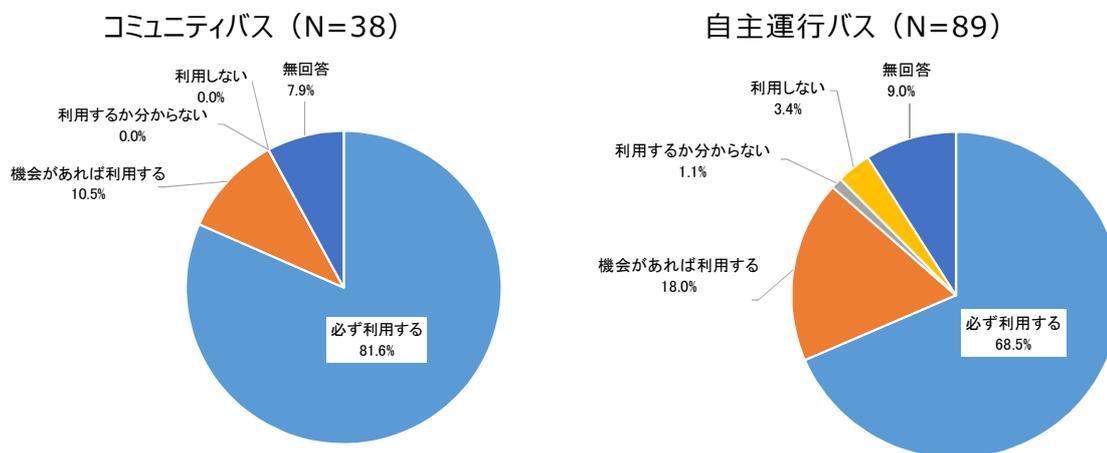


図 V-52 今後の利用意向

⑪地域公共交通を利用するにあたり改善してもらいたい項目

- ・地域公共交通に関して改善してもらいたい項目は、「運行本数」に対する意見が多くなっています。
- ・その他、コミュニティバスでは「交通機関相互の乗り継ぎ」や「運行ダイヤ」に対するニーズが高く、自主運行バスでは「運行時間帯」に対するニーズが高くなっています。

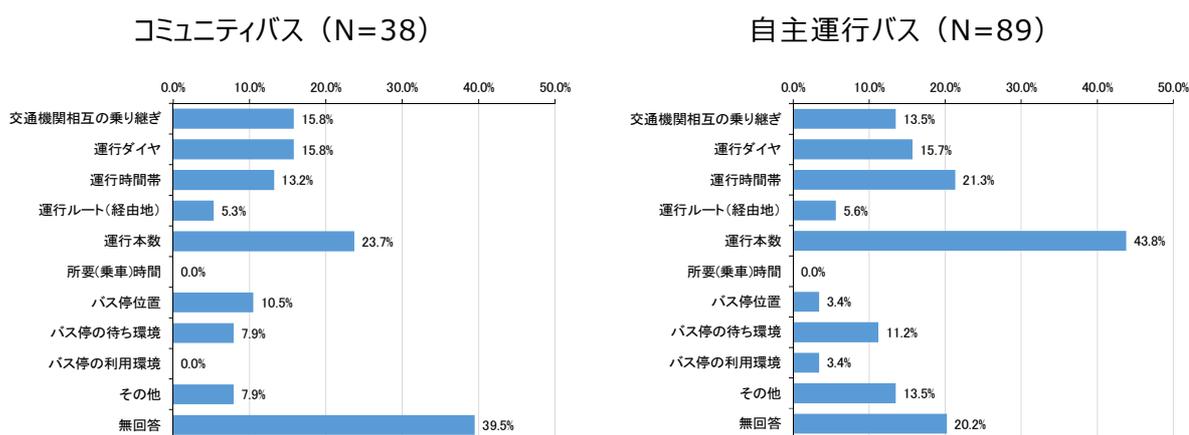


図 V-53 改善してもらいたい項目

4. 乗合タクシー利用者調査

(1) 調査概要

始良市内を運行する乗合タクシー、8路線の乗客を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	始良市内を運行する乗合タクシー、8路線
調査手法	・乗合タクシー運行事業者に依頼し、運転者が利用者に声掛けを行い、調査票に記入依頼。 ・調査票の回収についても、運転手で回収。
調査期間	令和3年7月21日(水)～8月11日(水) 22日間
主な調査項目	○乗合タクシーの利用実態
回収結果	・上名地区予約型乗合タクシー : 16票 ・加治木地区予約型乗合タクシー : 20票 ・蒲生地区予約型乗合タクシー : 8票 計44票

No.	地区	路線名	
1	始良	上名地区予約型乗合タクシー	
2	加治木	加治木地区予約型乗合タクシー	中野地区
3			竜門校区(市来原・迫・西浦方面)
4			永原校区(辺川方面)
5			永原校区(菖蒲谷・嶽方面)
6	蒲生	蒲生地区予約型乗合タクシー	新留地区
7			大山地区
8			久末地区高牧集落

(2) 調査結果

①回答者の属性

- ・回答者の年齢は、60歳代、70歳代が各2割程度、80歳以上が約6割を占めています。
- ・職業は、全体で約7割が無職で、およそ3割が主婦となっています。

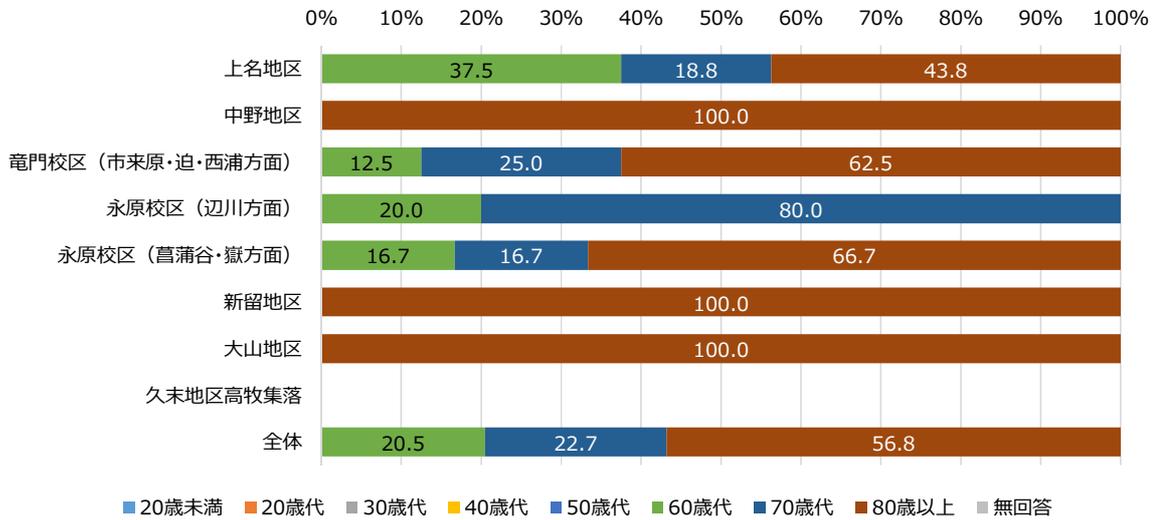


図 V-54 年齢

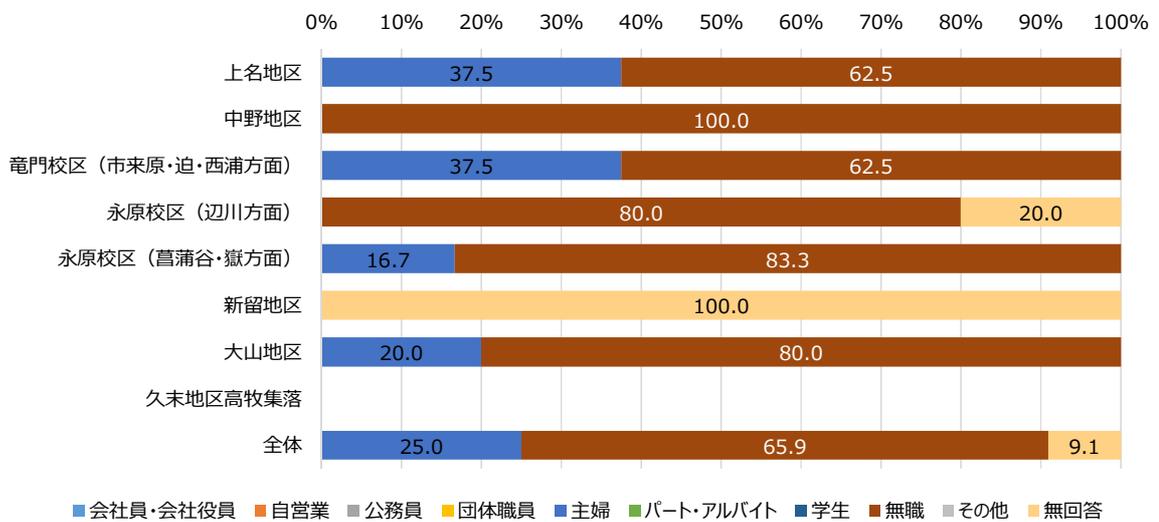


図 V-55 職業

②運転免許保有状況

- ・運転免許保有状況は、保有していない人が9割を占め、うち2割が返納済となっており、乗合タクシーは高齢者の運転免許等を保有していない人の移動手段となっています。

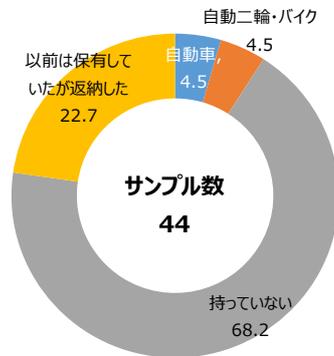


図 V-56 運転免許保有状況 (全体)

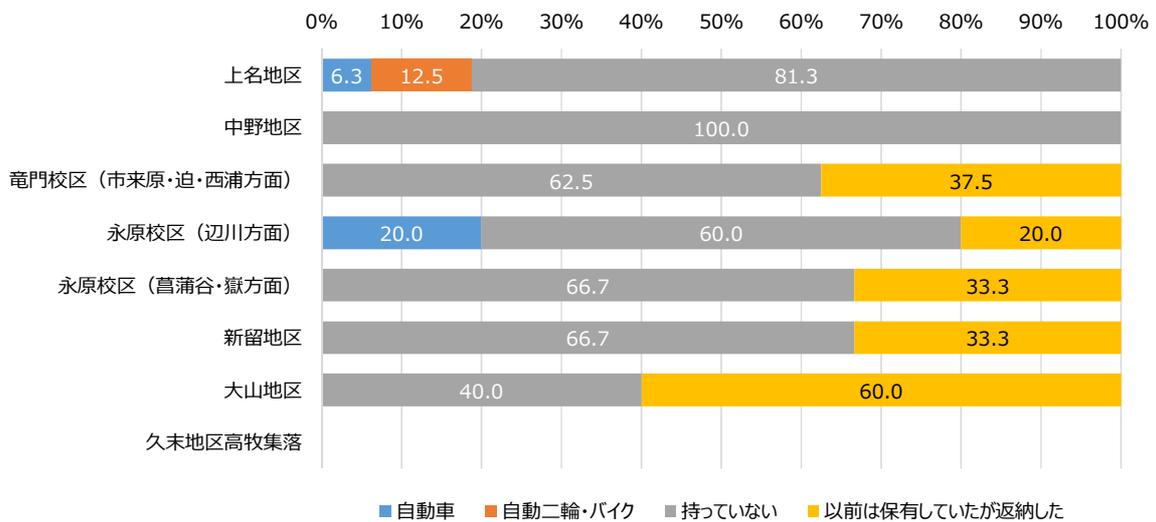


図 V-57 運転免許保有状況 (路線別)

③乗合タクシーの乗降区間

- ・乗降区間は、上名地区ではイオンタウン始良や帖佐駅に集中している状況です。
- ・一方、中野地区や竜門校区などにおいては加治木駅周辺となっています。
- ・また、新留地区や大山地区においてはくすくす館までの利用が多い状況です。

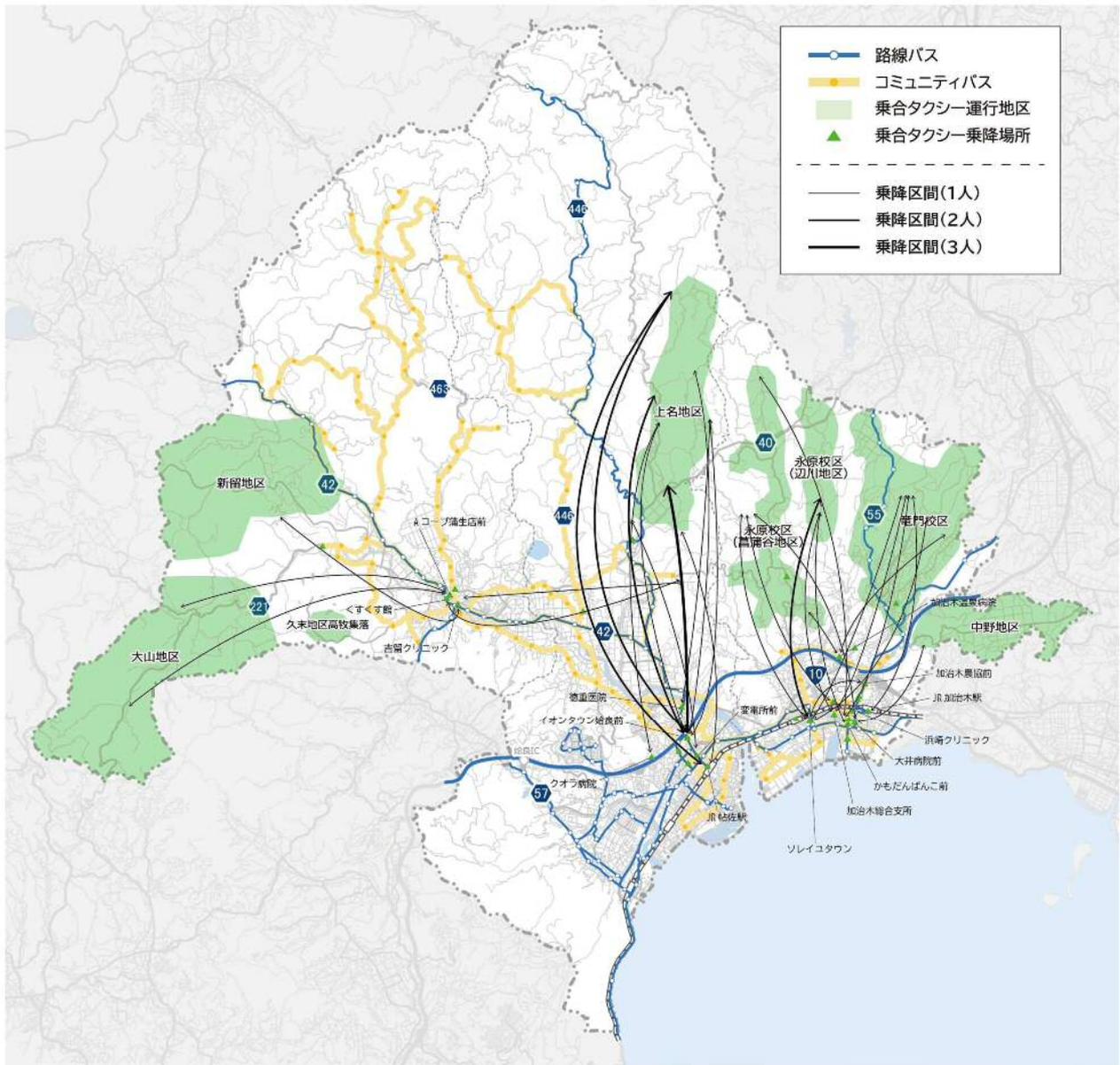


図 V-58 乗降区間

④乗合タクシーを利用する曜日

- 乗合タクシーを利用する曜日は、全体で7割以上が金曜となっており、次いで火曜、木曜となっています。

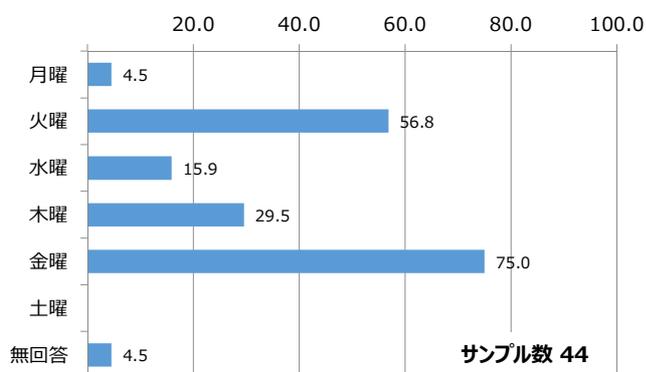


図 V-59 乗合タクシーを利用する曜日（全体）※複数回答

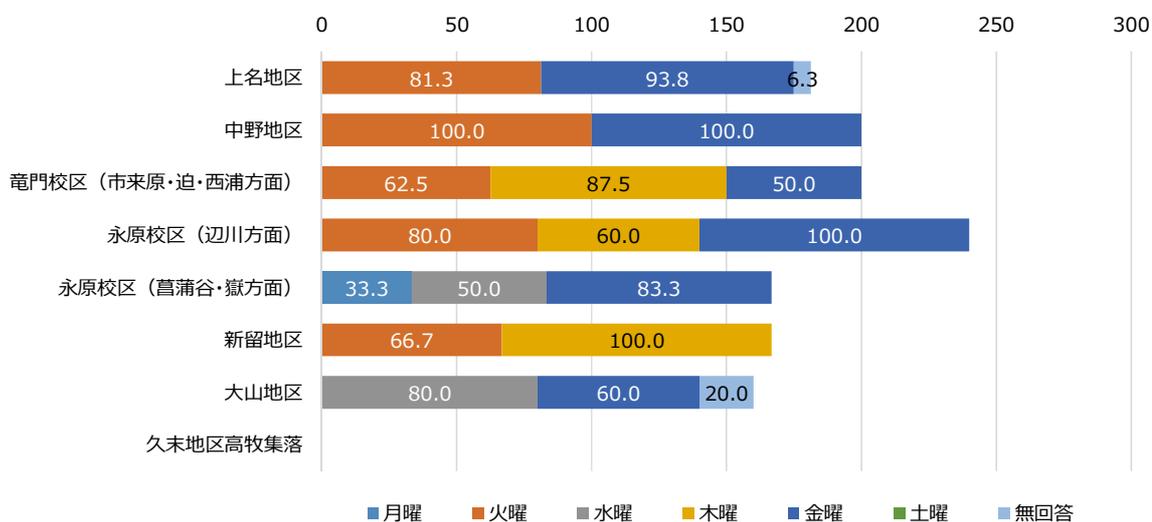


図 V-60 乗合タクシーを利用する曜日（路線別）※複数回答

表 V-3 運行曜日

地区	路線名	運行曜日
始良地区	上名地区予約型乗合タクシー	火・金
加治木地区	竜門校区予約型乗合タクシー	火・木・金
	永原校区予約型乗合タクシー（菖蒲谷・嶽方面）	月・水・金
	永原校区予約型乗合タクシー（辺川方面）	火・木・金
	中野地区予約型乗合タクシー	火・金
蒲生地区	新留地区予約型乗合タクシー	火・木
	大山地区予約型乗合タクシー	水・金
	久末地区高牧集落予約型乗合タクシー	水・金

⑤乗合タクシーを利用する主な目的

- 乗合タクシーを利用する主な目的は、全体の約5割が買い物となっており、次いで通院が4割となっています。

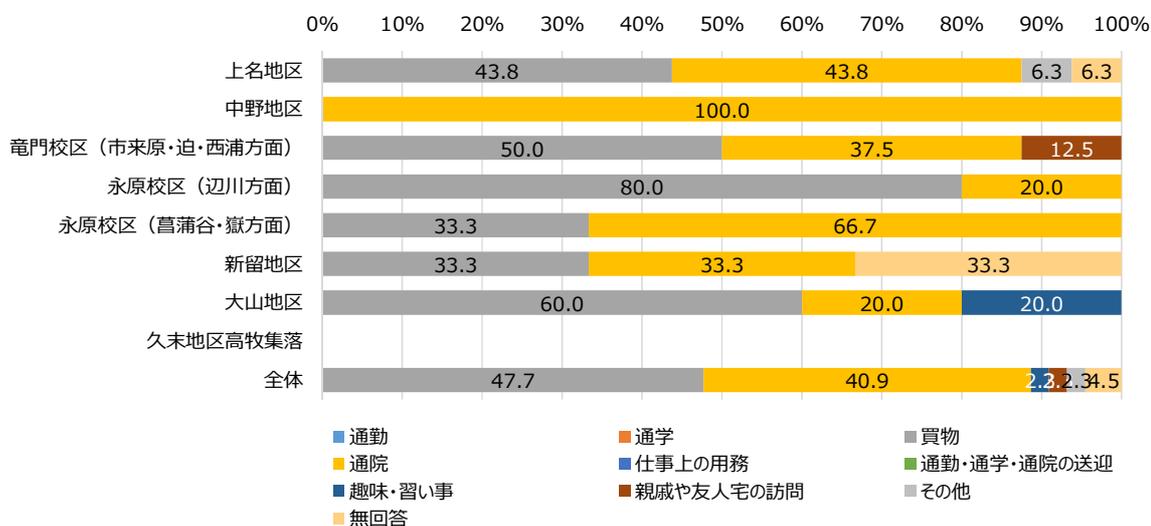


図 V-61 乗合タクシーを利用する主な目的

⑥乗合タクシーを利用してよく行く目的地

- 乗合タクシーを利用してよく行く目的地は、病院やクリニックなど「医療施設」が最も多く、次いで「商業施設」となっています。

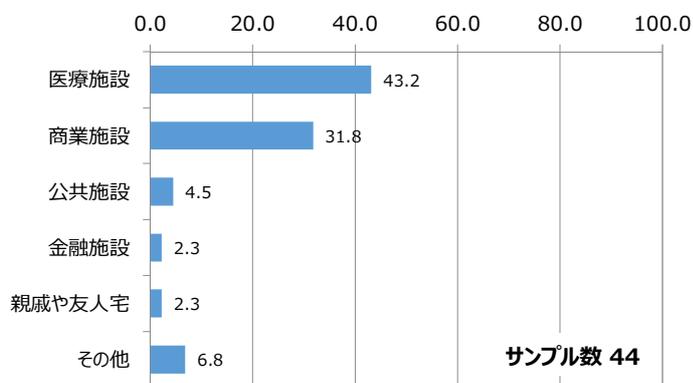


図 V-62 乗合タクシーを利用してよく行く目的地 ※複数回答

表 V-4 目的地

地区	目的地
始良地区	イオン、医療法人友光会 あいら糖尿病・甲状腺・内科クリニック、たかひろ眼科、公民館、市内、実家 等
加治木地区	さんのう内科、ゲン歯科クリニック、タイヨー、加治木駅 加治木温泉病院、錦江駅、銀行、加治木総合支所、大井病院 本町 等
蒲生地区	A コープ、蒲生町内、吉留クリニック、寺、病院 等

⑦乗合タクシーを利用する際の利用人数

- 乗合タクシーを利用する際の利用人数は、全体の5割以上が1名で利用していますが、3名以上での利用も見られ、特に新留地区や大山地区で多い状況です。

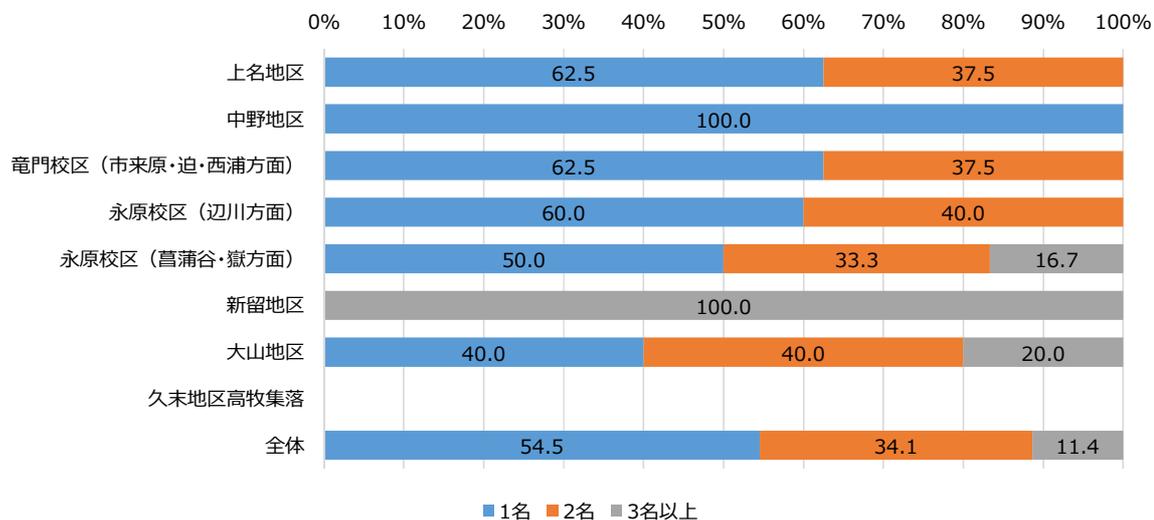


図 V-63 乗合タクシーを利用する際の利用人数

⑧乗合タクシーを利用する理由

- 乗合タクシーを利用する理由は、「他に交通手段がない」が7割以上と最も多く、次いで「自宅付近で乗降可能」が理由となっています。

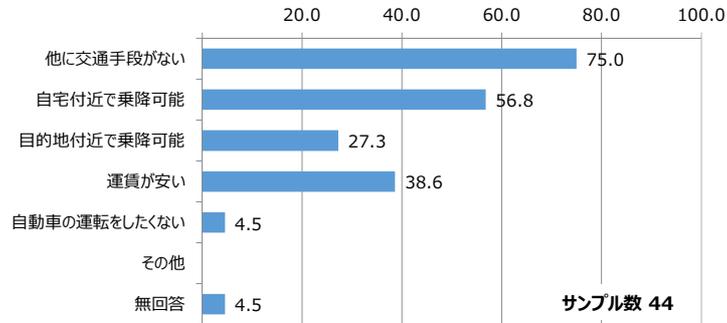


図 V-64 乗合タクシーを利用する理由（全体）※複数回答

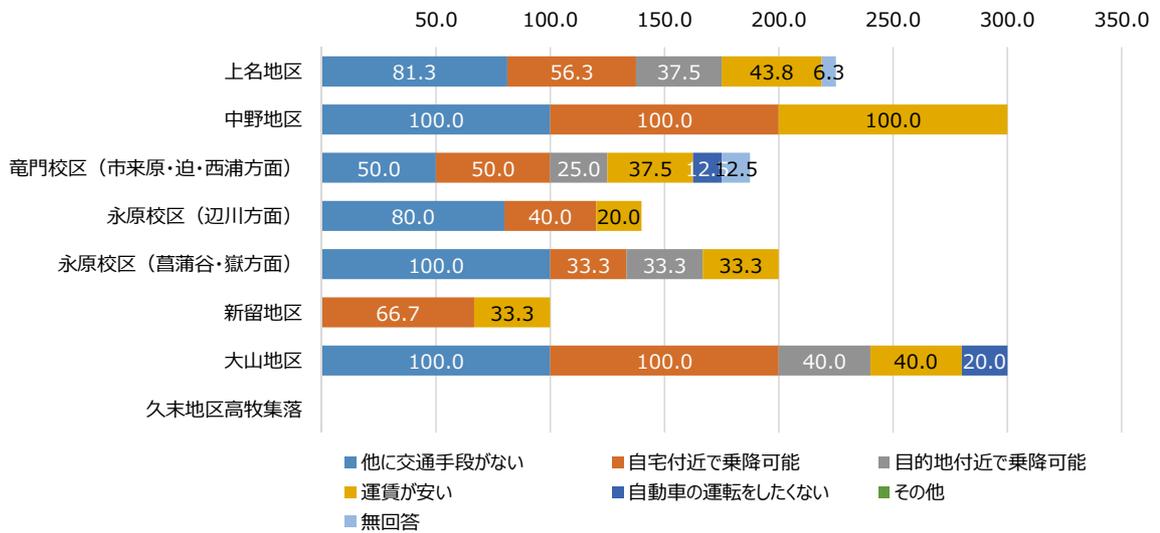


図 V-65 乗合タクシーを利用する理由（路線別）※複数回答

⑨今後の利用意向

- ・乗合タクシーに対する今後の利用意向は、全体で8割以上が「必ず利用する」と回答しています。



図 V-66 今後の利用意向

⑩利用するにあたって改善してもらいたい項目

- 乗合タクシーを利用するにあたって改善してもらいたい項目は、全体で「運行本数」が最も多く、次いで「乗降箇所」、「運行時間帯」となっています。

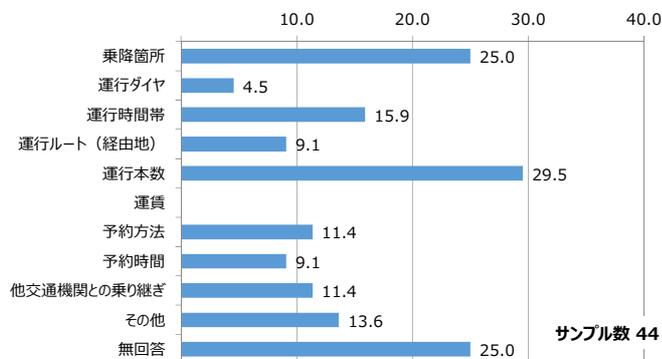


図 V-67 利用するにあたって改善してもらいたい項目 (全体) ※複数回答

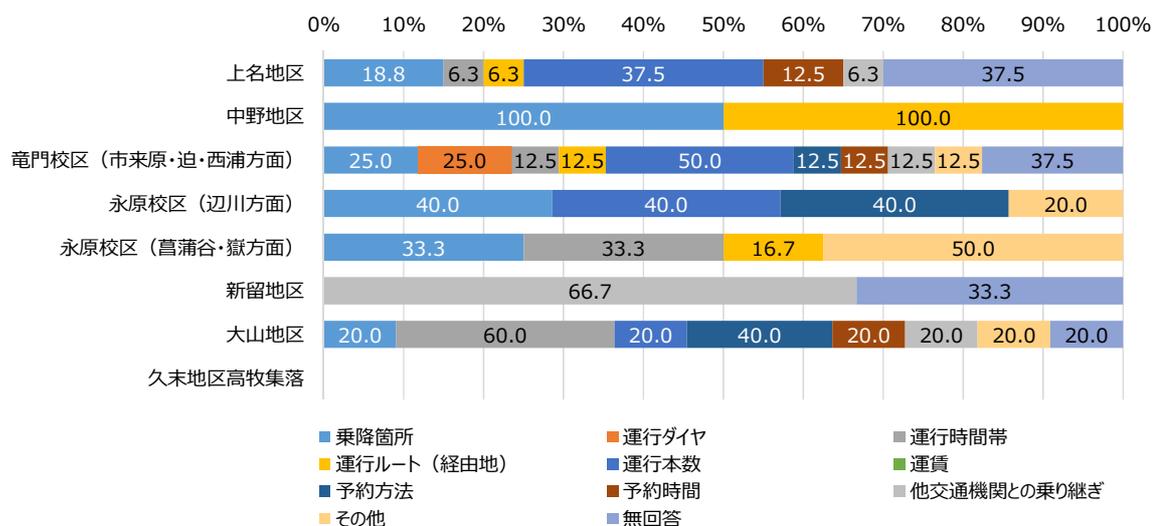


図 V-68 利用するにあたって改善してもらいたい項目 (路線別) ※複数回答

5. 高校生アンケート

(1) 調査概要

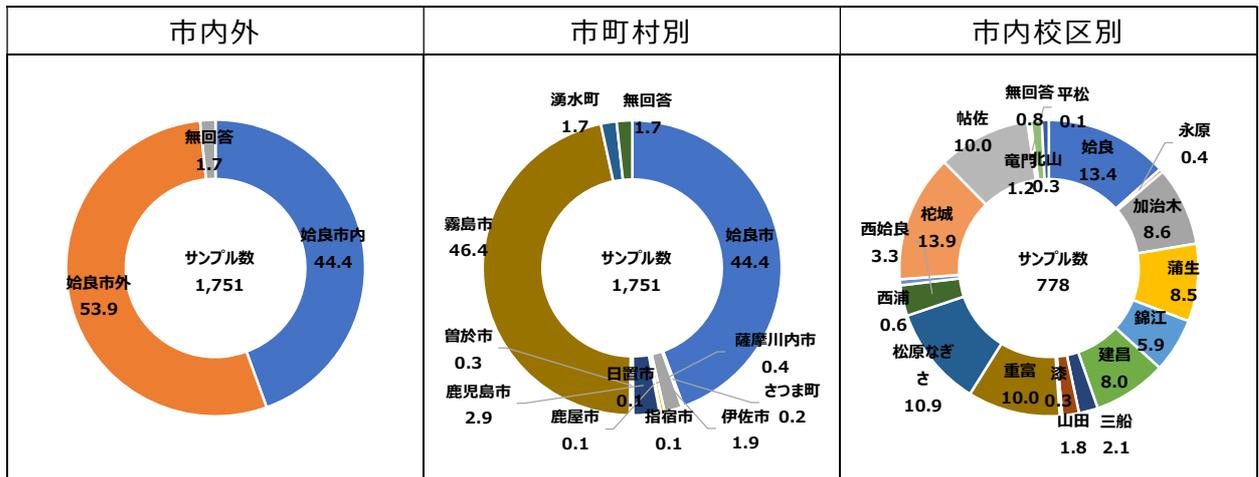
市内の県立高等学校において、生徒を対象に、公共交通の利用状況や利用の意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査対象	市内の県立高等学校に通学している生徒。 ・ 加治木高校 ・ 蒲生高校 ・ 加治木工業高校
調査手法	学校に調査票の配布・回収を依頼
主な調査項目	○回答者の属性 ○利用状況 ○移動時間帯 等
回収結果	・ 加治木高校 : 782 票 ・ 蒲生高校 : 205 票 ・ 加治木工業高校 : 764 票 計 1,751 票

(2) 調査結果

①通学者の居住地

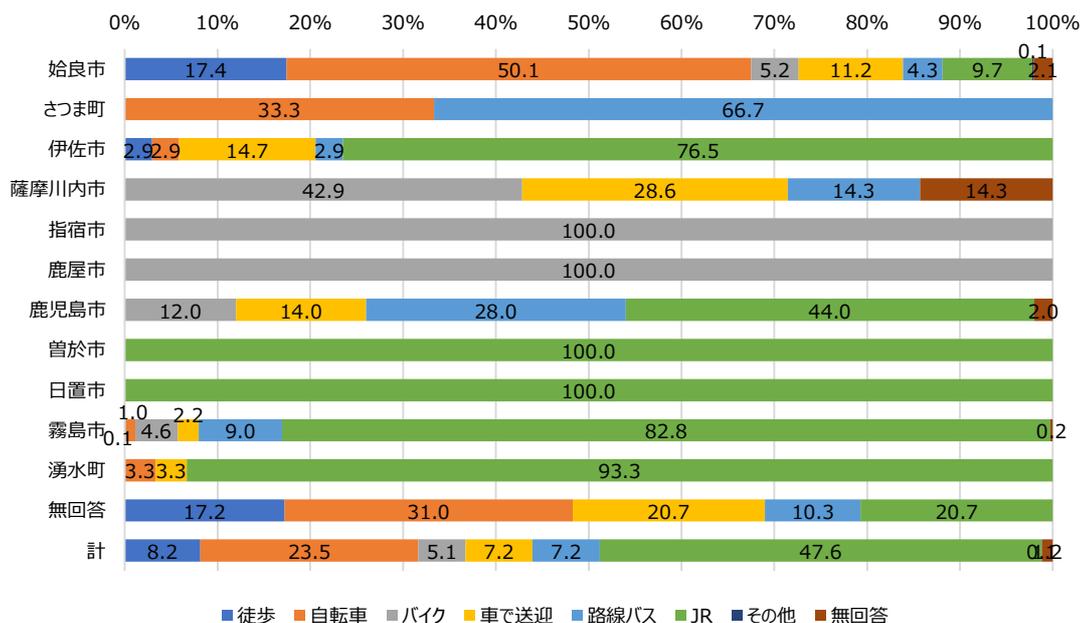
- ・居住地は、始良市内が約4割、始良市外が約5割となっています。
- ・市外からの通学者は、霧島市が4割以上と多くっており、次いで鹿児島市となっています。
- ・市内の通学者は、各高校とも校区が万遍なくなっています。



図V-69 居住地

②通学時の代表交通手段（市町村別）

- ・通学時の代表交通手段は、市内居住者においては自転車もしくは徒歩が多くなっており、路線バスが約4%、JRが約1割となっています。
- ・その他、全体では約5割がJRとなっており、路線バスは1割弱となっています。
- ・なお、路線バス利用者は、さつま町、薩摩川内市、鹿児島市などで見られます。



図V-70 通学時の代表交通手段（市町村別）

③通学時の代表交通手段（市内校区別）

- ・市内校区別では、始良、建昌、重富、松原、西始良等で JR が多く、路線バスは加治木、錦江、建昌、重富、竜門等で見られる状況です。
- ・全体では、自転車通学が約 5 割と最も多く、次いで徒歩が約 2 割、車で送迎や JR が各 1 割となっています。

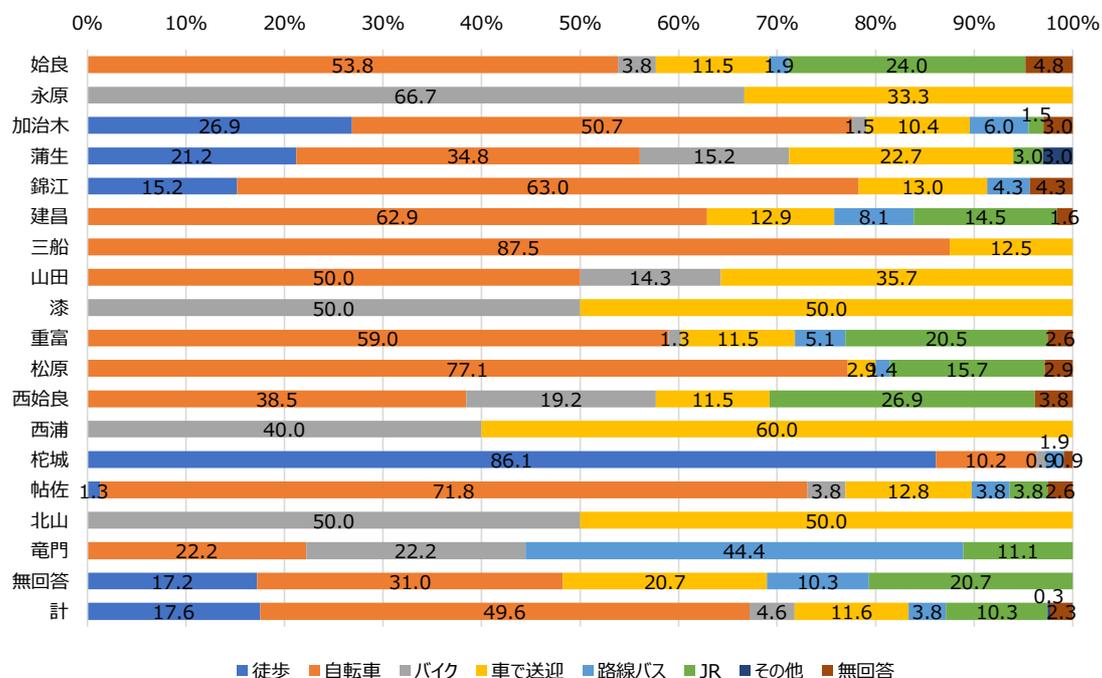


図 V-71 通学時の代表交通手段（市内校区別）

④地域公共交通利用時のアクセス手段（バス停・駅までの交通手段）

- ・イグレス手段（始良市内のバス停・駅から高校までの交通手段）
- ・バス停もしくは駅までの交通手段は、路線バス利用者では徒歩、自転車、車で送迎でそれぞれ約3割と同程度となっています。
- ・鉄道利用者に関しては、市内と市外で大きな違いは見られませんが、自転車が最も多く、次いで車で送迎となっており、バス停よりも利用圏域が広いことがうかがえます。
- ・一方、バス停や駅から学校までの交通手段は、基本的に徒歩となっています。

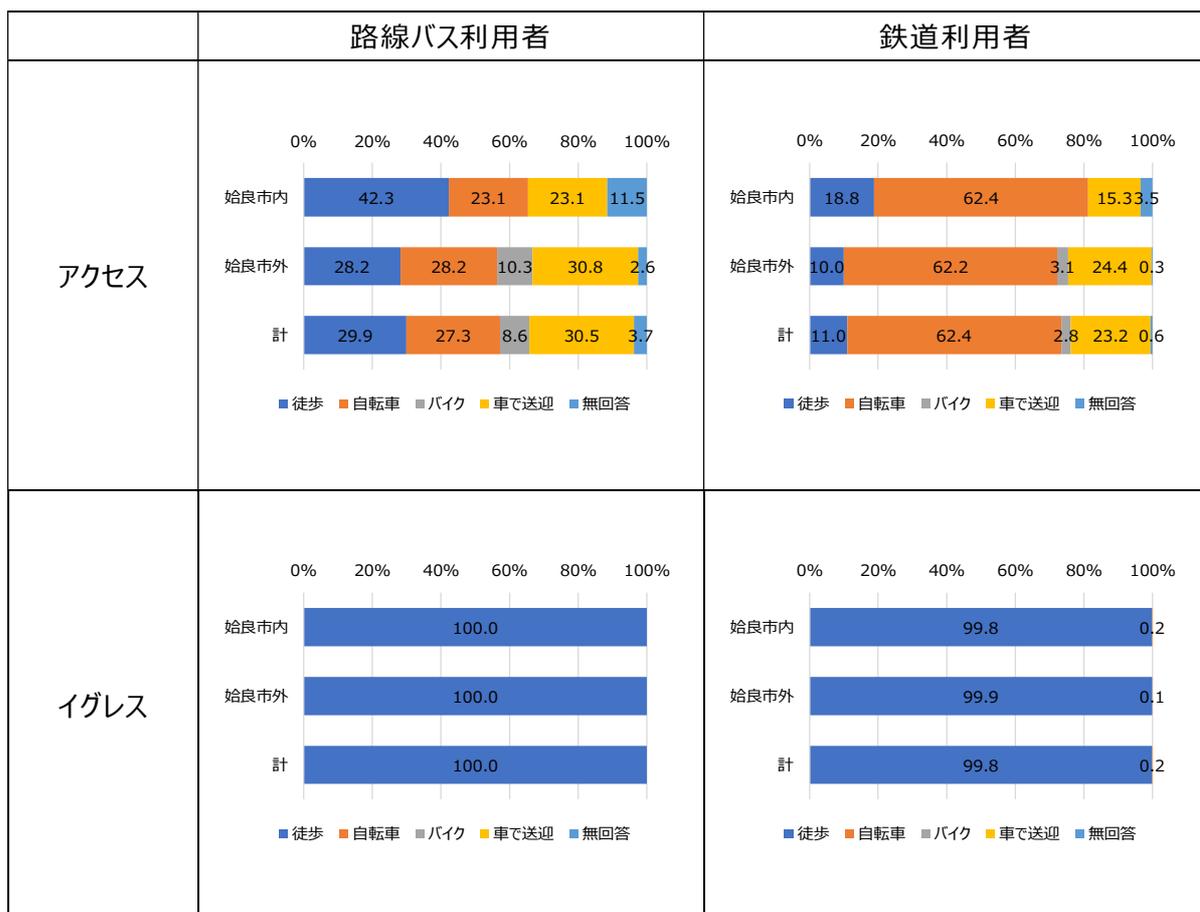


図 V-72 地域公共交通利用時のアクセス・イグレス手段

※アクセス手段とは：複数交通手段を利用する場合、主に交通手段（例えば鉄道駅）に至るまでの交通を指す。

※イグレス手段とは：アクセス手段とは逆に主要な交通手段利用後に（例えば鉄道駅から）目的地に至るまでの交通を指す。

⑤通学時・帰宅時の移動時間帯

- ・通学時の自宅出発時刻は、始良市内では6時半～7時が多くなっていますが、始良市外では6時半以前が多い状況です。
- ・学校到着時刻は、8時以降が多くなっていますが、7時～7時半にも見られる状況です。
- ・帰宅時間帯に関しては分散している状況ですが、19時以降に帰宅する人も多い状況です。

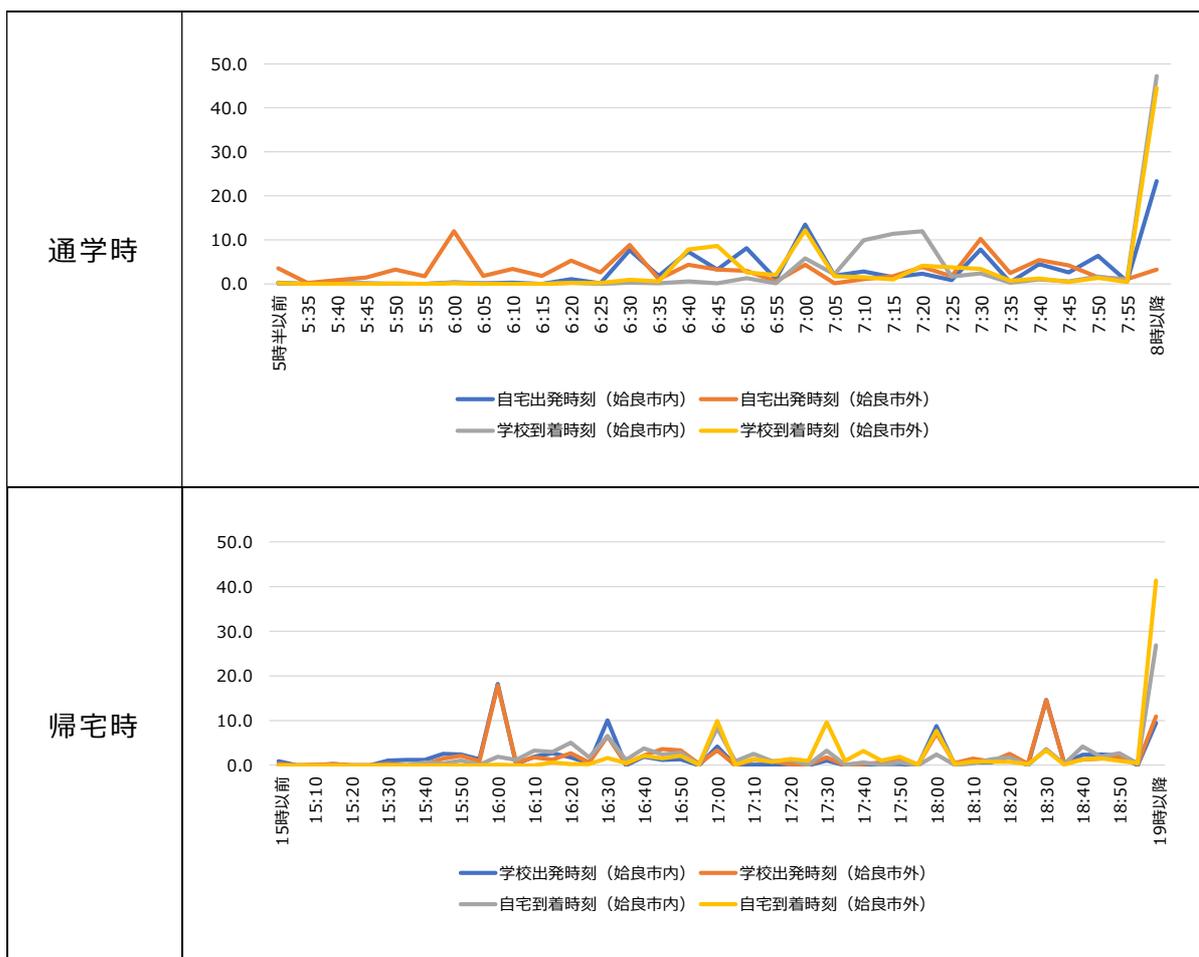


図 V-73 通学時・帰宅時の移動時間帯

⑥地域公共交通を利用しない理由

- ・地域公共交通を利用しない理由としては、始良市内では「家が近い」が最も多くなっていますが、始良市外では「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」「家族が送迎してくれる」が多くなっています。

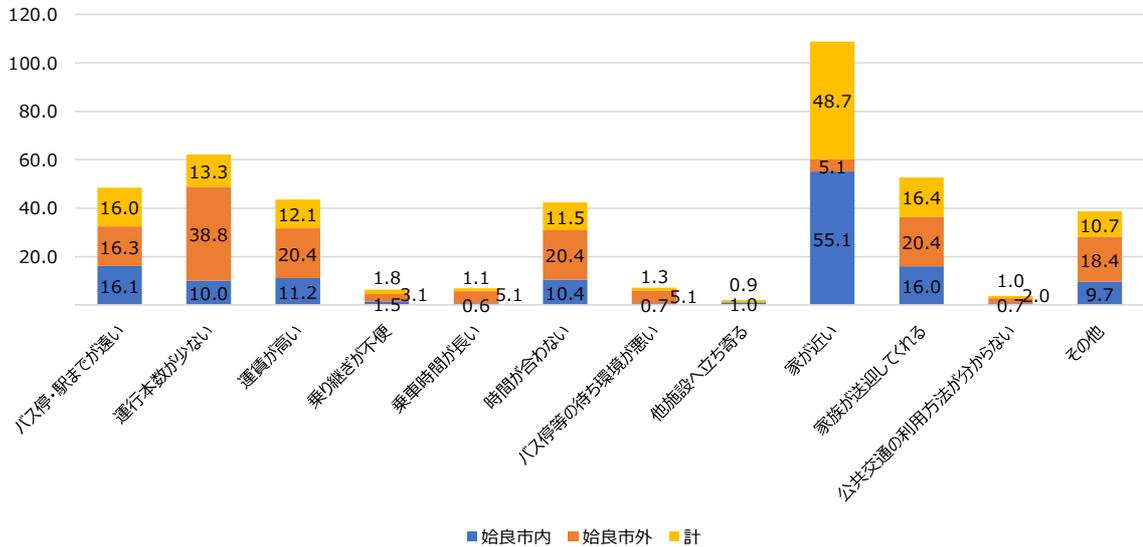


図 V-74 地域公共交通を利用しない理由 ※複数回答

⑦地域公共交通の今後の利用意向

- ・地域公共交通の今後の利用意向は、「是非利用したい」と回答した人は全体的に約3%と少ない状況ですが、「条件によっては利用したい」と回答した人が約3割程度存在する状況です。
- ・ただし、市内居住者においては特に、「利用したいと思わない」人が多い3割以上と多い状況です。

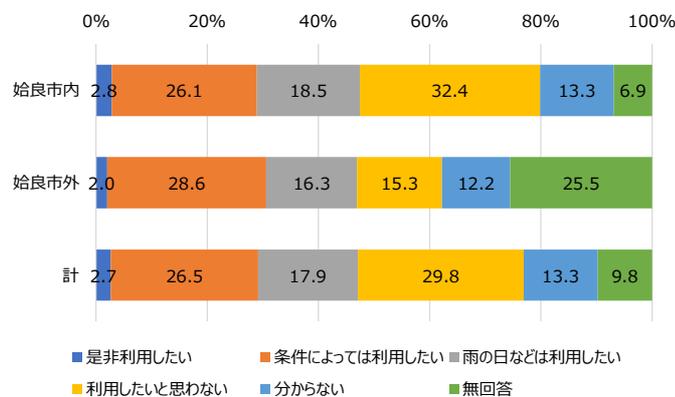


図 V-75 地域公共交通の今後の利用意向

⑧日常生活における地域公共交通の利用頻度

- ・日常生活に地域公共交通の利用頻度は、通学等で利用する人を除いては、「年に数回」や「1か月に数回」など少ない状況です。
- ・利用しないと回答した人は始良市外の人が多い状況です。

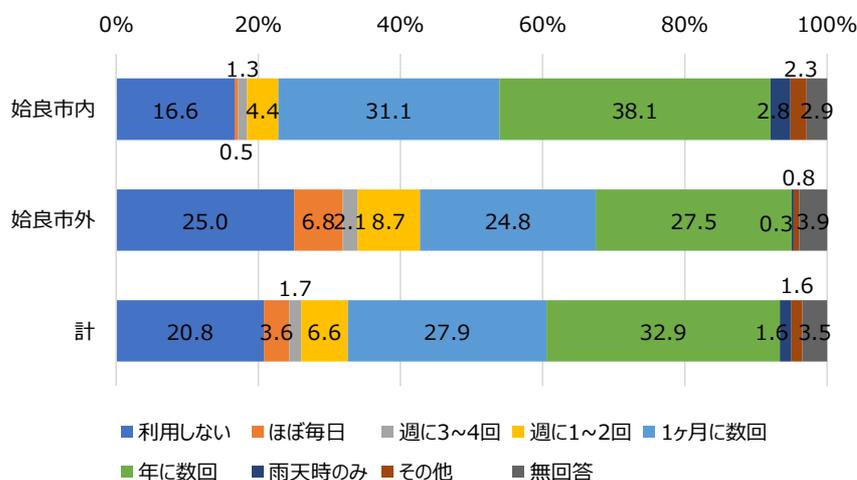


図 V-76 日常生活における地域公共交通の利用頻度

⑨地域公共交通利用時に重視する事項

- ・地域公共交通利用時に重視する事項としては、「運行本数の充実」が最も多く、次いで「運賃の安さ」となっています。
- ・その他事項に関しては、1~2割程度で大きな違いは見られない状況です。

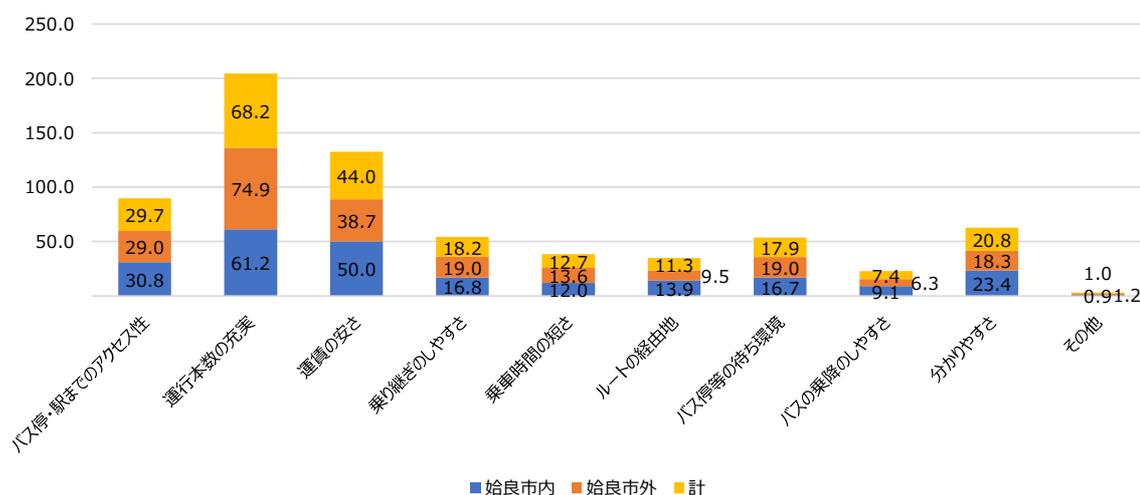


図 V-77 地域公共交通利用時に重視する事項 ※複数回答

⑩地域公共交通の維持に向けた協力意向

- ・地域公共交通の維持に向けた協力意向としては、「今まで利用していなかったが、今後はできるだけ利用しようと思う」「今まで以上に公共交通を利用しようと思う」を合わせて6割程度となっており、潜在需要が存在することが確認できます。
- ・一方で、1割程度は「今後も利用するつもりはない」と回答しています。

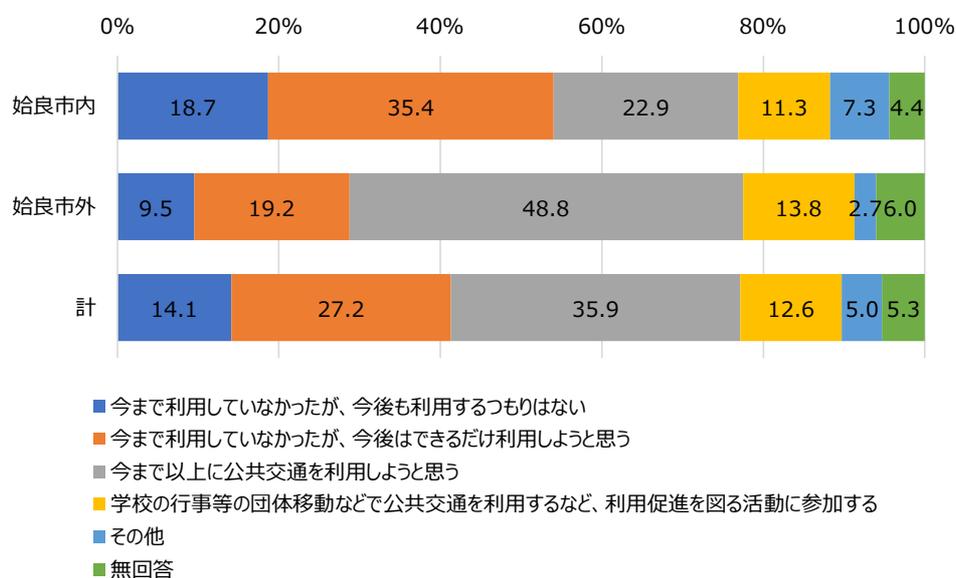


図 V-78 地域公共交通の維持に向けた協力意向

6. 事業者ヒアリング調査

(1) 調査概要

本市での公共交通利用者の実態や公共交通事業者が抱える問題等を把握するため、ヒアリングを行いました。

調査対象	①鉄道事業者	JR九州(株)鹿児島支社
	②バス事業者	南国交通(株) 鹿児島交通(株) 有限会社あいら交通
	③タクシー事業者	有限会社安田タクシー 第一交通株式会社 始良営業所 有限会社あいら交通
調査手法	担当者の方への聞き取り調査	
調査期間	令和3年7月17日～7月31日	
主な調査項目	○利用実態 ○利用者からの要望 ○今後の事業展開 等	

(2) 調査結果

①鉄道事業者

項目	意見
鉄道の利用実態	1) 利用者層 : 通勤通学での利用者 2) 利用時間帯 : 7時～8時30分 / 15時30分～20時 3) 利用実態 : 鹿児島・鹿児島中央方面 / 隼人・国分方面 4) 利用実績(2020年度) ※1日あたり(乗車人数) : 重富駅(404人)、始良駅(881人)、帖佐駅(1,375人)、 錦江駅(409人)、加治木駅(1,630人) 5) 輸送実績 ※加治木駅停車列車 : 鹿児島・鹿児島中央方面 39本(うち特急 9本) 隼人・国分方面 40本(うち特急 9本)
鉄道が抱える課題や課題解決策	1) 利用促進面 ・新幹線と在来線との乗り継ぎの利便性向上 ・ICカード(SUGOCA)の推進 2) 需要創発面 ・特になし
事業継続にあたっての将来展望	・バリアフリー駅の整備、拡充
交通事業者からの提案	特になし

②バス事業者

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
路線バスの利用実態	<p>1) 利用者層 ：一部の通学者と大半が高齢者の買い物と病院への通院</p> <p>2) 利用時間帯 ：通学者は早い時間帯、高齢者は午前中～昼過ぎ</p> <p>3) 利用実態 ：始良市ではイオンと帖佐駅が中心 木場線、漆線は利用者低迷</p>	<p>1) 利用者層 ：高齢者、通勤利用客 高校生以下の学生利用は少ない</p> <p>2) 利用時間帯 ：高齢者は 7:00～12:00 中心 通勤客は朝夕の通勤時間帯</p> <p>3) 利用実態 ：霧島～加治木・帖佐～鹿児島 ⇒ 加治木本町～帖佐、帖佐～重富～鹿児島市内 始良 NT～重富～鹿児島 ⇒ 始良 NT～重富駅前、※一部、鹿児島市内まで</p> <p>4) 利用頻度 ：高齢者は病院通院日限定 通勤客は月～金曜日</p> <p>5) 輸送実績 ：一般利用者の減少より、輸送実績は減少傾向</p>	<p>- (路線バスの運行なし)</p>
路線バスが抱える課題や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体でバス利用者は低迷 ・始良～鹿児島間の移動はJRが大半 ・乗務員不足による路線維持 ・定時性の確保よりサービス低下 ⇒ バスロケーション設備の導入により利用者へのバス位置情報のお知らせができないか検討中 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化と運転手不足 ⇒ 路線維持が困難 ・利用者減 ⇒ 運行見直しが必要 ・交通結節点での待合施設環境整備 ・各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知 	<p>- (路線バスの運行なし)</p>

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
コミュニティバスの利用実態	<p>※路線バス同様</p> <p>1) 蒲生地区巡回バス ⇒ 常連客の利用が多い(高齢者の病院・買い物等の移動)</p> <p>2) 始良市 3 庁舎間巡回バス ⇒ イオン前・帖佐駅を中心とした高齢者の利用</p>	<p>※加治木地区循環バス</p> <p>1) 利用者層 : 高齢者が中心(たまに未就学児)</p> <p>2) 利用時間帯 : 西回り第 1 便が最も多い 東回り第 3 便が最も少ない</p> <p>3) 利用実態 : 病院、商業施設最寄りの停留所</p> <p>4) 利用頻度 : 週 1~2 日程度が多い</p> <p>5) 輸送実績 : 昨年 10 月以降比較的安定 加治木、帖佐、松原地区を中心に運行する路線としては、他自治体と比較して輸送実績は少ない</p>	<p>1) 利用者層 : 高齢者が 8 割</p> <p>2) 利用時間帯 : 午前中~昼過ぎにかけて 7 割</p> <p>3) 利用実態 : 自宅~病院~買い物等~自宅が主</p> <p>4) 利用頻度 :</p> <p>5) 輸送実績 : 辺川方面の利用者は 6~7 名程度</p>
コミュニティバスが抱える課題や課題解決策	<p>・山間部の路線において利用者が少ない便が多い ⇒ 地域住民の移動手段確保の観点から、コミュニティバスやデマンドタクシー等の導入は必要</p>	<p>・比較的住宅や交通量の多い地区を運行しており、他自治体と比較して利用者数が少ない</p> <p>・利用者増が必要 ⇒ 65 歳以上高齢者、運転免許証自主返納者、未就学児・小中学生 ⇒ 各交通モードの乗り換え地点、乗継方法の明確化、市民への周知</p>	<p>1) 利用促進 : 1 日 3 便では不便さを感じる場面も多い ⇒ 乗合タクシーに関しては現状の通常タクシーの営業形態の実態からして祝日等の運休日は不要</p> <p>2) 需要創発 : 北山・木津志方面ならびに蒲生方面の住民を主とする往復輸送であることから始良市街地住民がコミュニティバスを利用して蒲生や北山へ行きたくなるような施策等が必要 ⇒ くすくす館やスターランド AIRA にコミュニティバスで行けばインセンティブなど</p>

項目	南国交通(株)	鹿児島交通(株)	有限会社あいら交通
事業継続にあつての将来展望	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者低迷による収益性悪化、民間事業者の路線維持が限界 ⇒ 今後は、自治体より補助が頂けない路線系統は撤退も視野が必要 ⇒ 必要な路線系統については、自治体主導のコミュニティバス化を希望 	<ul style="list-style-type: none"> • 運転手不足や高齢化は今後も継続 ⇒ 路線バス事業は地域間交通、コミュニティバスやタクシーは地域内交通、コミュニティバスも地域特性等を踏まえデマンドタクシーへの転換が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティバス・タクシーは地域の交通弱者に対する重要な福祉サービスである • 現状、事業を請け負う事業者においては乗務員の高齢化やなり手不足に直面しており、さらには働き方改革や最低賃金および原料価格の上昇などで運行コストも上昇傾向 ⇒ 効率的な運行形態を模索し、生産性の向上が必要 ⇒ バス運行から乗合タクシーへの運行形態の移行については既存のタクシー事業の利用者数に影響を与えることから、慎重に判断する必要あり
交通事業者からの提案	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス運行は、幹線主体にコンパクト化させて、幹線以外は自治体主導によるコミュニティバスへシフト • 山間部地域については、自家用有償輸送へ転換 • 将来を見据えて自動運転車両等を導入の検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者増加への取り組み ⇒ 運賃割引制度導入、乗り換え・乗り継ぎ方法のPR・周知 ⇒ 利用者の声や要望を踏まえた運行経路変更、停留所新設・廃止 • 地域間幹線系統における将来的な運行見直し（減便、系統統合、廃止） • 路線に対する新たな補助金制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティ運行事業に関わる地元の若い現役世代の担い手育成に繋がるような施策

③タクシー事業者

項目	有限会社安田タクシー	第一交通株式会社	有限会社あいら交通
通常タクシーの 利用実態	1) 利用者層 ：20～80代 2) 利用時間帯 ：24時間 3) 利用実態 ：病院、駅、飲食店 4) 利用頻度 ： 5) 輸送実績 ：新型コロナの影響で 売上げ減少	1) 利用者層 ：50歳以上 70% 50歳以下 30% 2) 利用時間帯 ：24時間 7:30～18:00 3) 利用実態 ：自宅から病院・買い物・JR駅 4) 利用頻度 ：固定客は2日に1度 から1週間に1度 程度、 契約者は20日/月 5) 輸送実績 ：2020年度は85% 減少	1) 利用者層 ：高齢者が8割 2) 利用時間帯 ：午前中が6割 3) 利用実態 ：自宅～病院～買い物 等～自宅が主 4) 利用頻度 ： 5) 輸送実績 ：新型コロナの影響で 売上げ減少
コミュニティバス (デマンドタクシ-) の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者層は、どの校区、地区もほとんどの方が60歳以上 ・利用時間帯は、乗合タクシーの時間内で利用されている ・利用実態、自宅から病院、買い物がほとんど ・利用頻度、永原校区、竜門校区の方々は良く利用されていますが、新留地区、大山地区、中野地区の方々は決まった数名の方たちが利用していて、久末地区の利用はほとんどない状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者層は高齢者が8割 ・利用時間帯は午前中～昼過ぎにかけて7割 ・自宅～病院～買い物等～自宅が主 ・辺川方面の利用者は6～7名程度
コミュニティバス (デマンドタクシ-) が抱える課題 や課題解決策	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	1) 利用促進 ：再度各自治会で利便性 が大きいことを周知	1) 利用促進 ：1日3便では不便さを感じ る場面も多い ⇒ 乗合タクシーに関しては 現状の通常タクシーの営業 形態からして祝日等の運休 日は不要

項目	有限会社安田タクシー	第一交通株式会社	有限会社あいら交通
コミュニティバス（デマンドタクシー）が抱える課題や課題解決策		2) 需要創発 ：利用者から集会の際「乗合タクシーは利便性が良いもの」と発言させる機会を作ったり若しくは今行っているアンケートの内容を、お年寄りに分かりやすく説明し、乗りたくなるように 気持ちを煽ったりする	2) 需要創発 ：北山・木津志方面ならびに蒲生方面の住民を主とする往復輸送であることから始良市街地住民がコミュニティバスを利用して蒲生や北山へ行きたくなるような施策等が必要 ⇒ くすくす館やスターランド AIRA にコミュニティバスで行けばインセンティブなど
事業継続にあたっての将来展望	・利用者の足となり頑張っていきたい	・将来的にはドア to ドアでの乗合タクシー ⇒ 乗務員にも分かるように、利用者には乗合タクシー登録者パスポートを発行し、街中の決められたルート上であれば、バス停以外何処からでも乗降出来るように運行すれば、バス停間にある病院まで杖を突いて歩かせなくてもよい	・コミュニティバス・タクシーは地域の交通弱者に対する重要な福祉サービスである ・現状、事業を請け負う事業者においては乗務員の高齢化やなり手不足に直面しており、さらには働き方改革や最低賃金および原料価格の上昇などで運行コストも上昇傾向 ⇒ 効率的な運行形態を模索し、生産性の向上が必要 ⇒ バス運行から乗合タクシーへの運行形態の移行については既存のタクシー事業の利用者数に影響を与えることから、慎重に判断する必要あり
交通事業者からの提案	・特になし	・自然災害時に避難をする人のためにはタクシー利用も必要	・コミュニティ運行事業に関わる地元の若い現役世代の担い手育成に繋がるような施策