

和水町地域公共交通計画

(案)

令和 6 年 1 月

和水町

目 次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の区域・期間・位置づけ	1
3 上位関連計画	3
第2章 和水町の現状等	11
1 地域の現状等	11
2 地域公共交通の現状	13
第3章 地域公共交通に関する実態・ニーズ	19
1 住民アンケート調査	19
2 乗合タクシー利用者アンケート調査	37
3 主要拠点利用者ヒアリング調査	49
4 関係機関等ヒアリング調査	62
第4章 地域公共交通の問題点・課題	64
1 評価の実施	64
2 地域公共交通の問題点・課題の整理	67
第5章 基本方針と将来像	70
1 地域公共交通に関する基本的方針	70
2 和水町が目指す地域公共交通の将来像	70
第6章 計画の目標	72
1 計画の目標	72
2 目標に対する数値指標・目標値	73
第7章 目標達成に向けた施策・事業	80
第8章 計画の達成状況の評価	92
1 推進体制	92
2 達成状況の評価と見直し	93

1 計画策定の背景・目的

人口減少の本格化や高齢者の運転免許返納者数の増加、交通事業者の運転手不足の深刻化など、地域公共交通を取り巻く状況は厳しいものへと変化しており、地域公共交通の確保・維持が容易でなくなってきています。

本町においては、周辺市町とを結ぶ路線バスに加え、町内を運行する乗合タクシー「あいのりくん」を運行していますが、人口減少・少子高齢化が進展しており、将来的な地域公共交通の確保・維持が危惧される状況です。

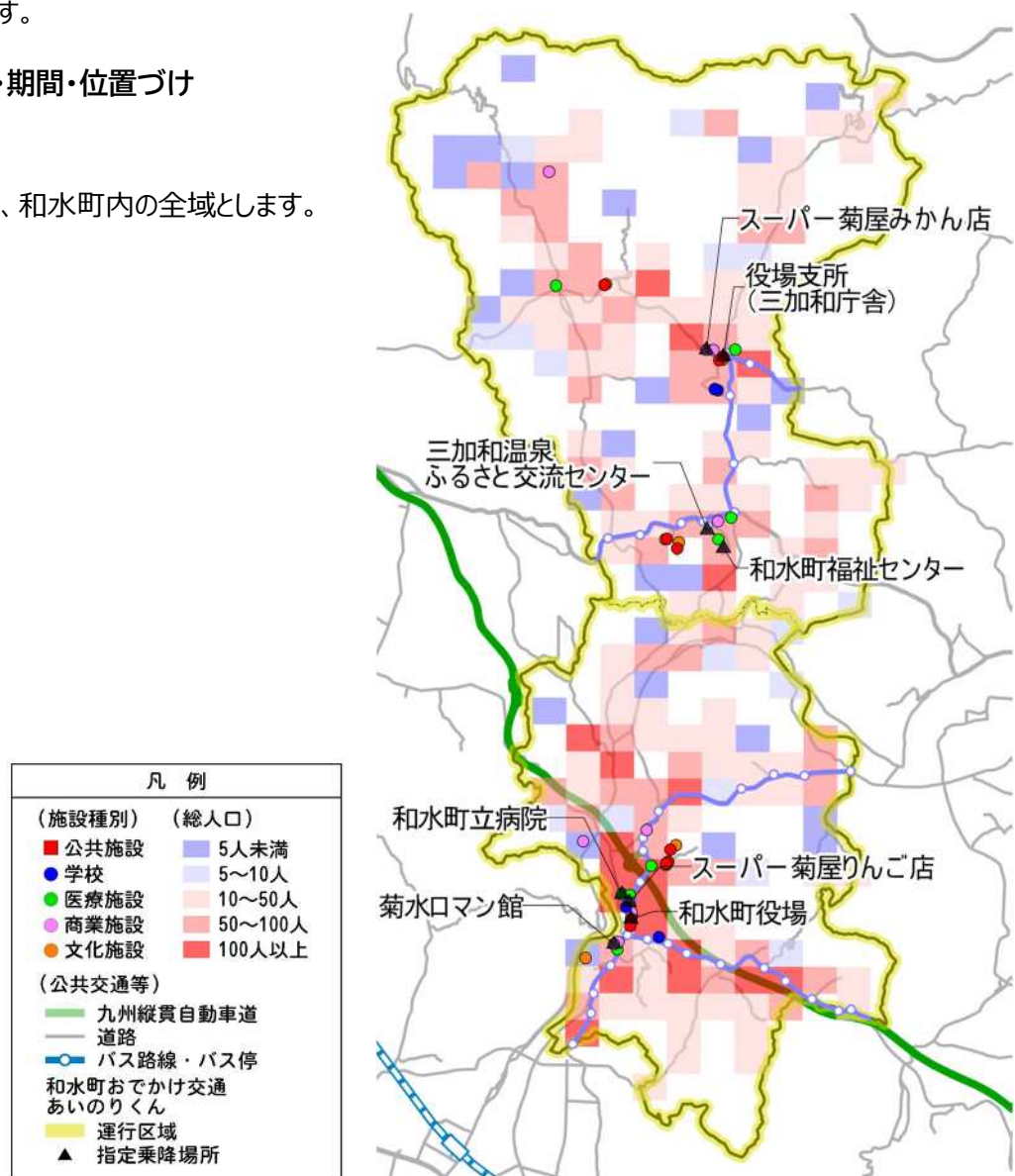
そうした状況の中、将来に持続可能な地域公共交通サービスの実現を目指し、地域の特性や地域公共交通の利用実態、町民の生活行動・ニーズ等を踏まえ、地域公共交通の今後のあり方を示した「和水町地域公共交通計画」を策定するものです。

地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客輸送サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を担い、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和5年10月施行）内容に基づいて作成するものです。

2 計画の区域・期間・位置づけ

(1) 計画の区域

計画の区域は、和水町内の全域とします。



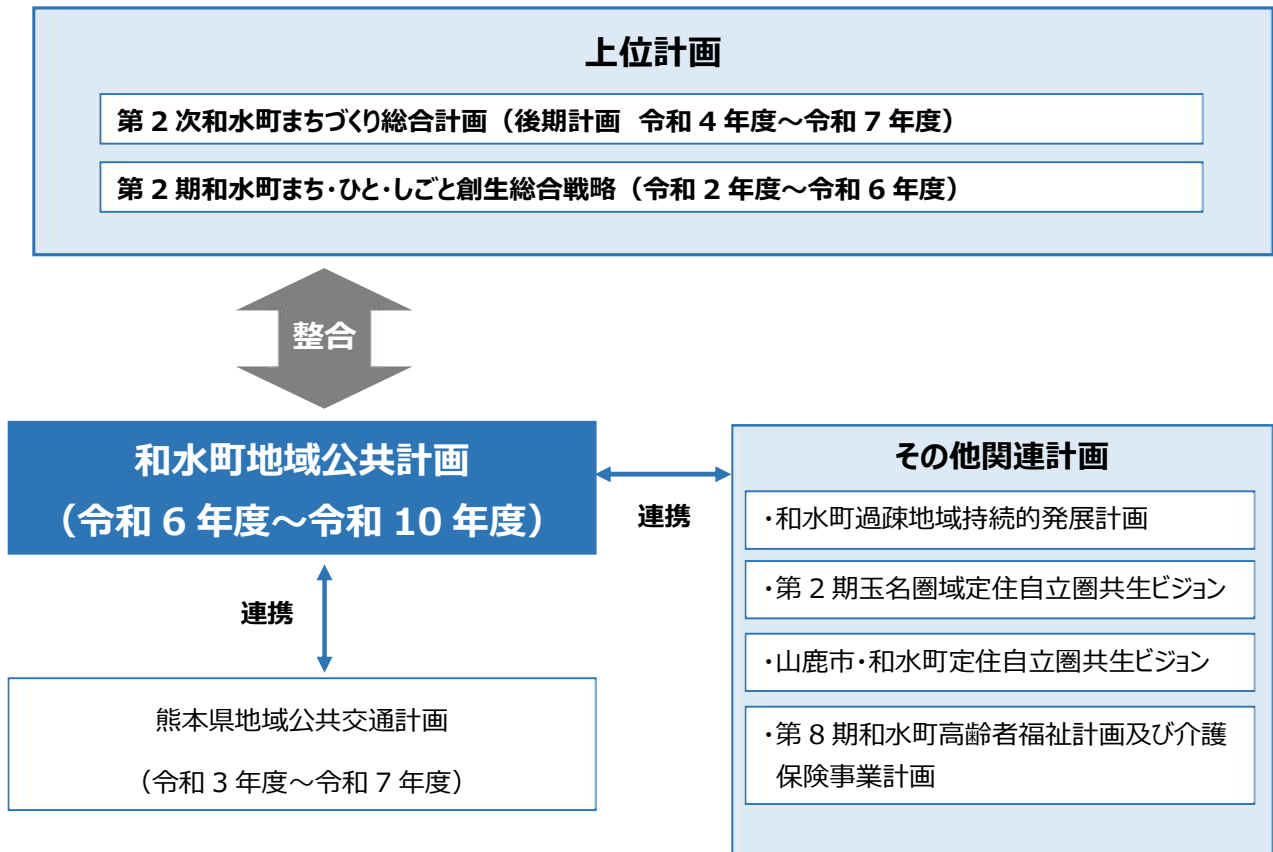
(2)計画の期間

本計画の期間は、令和6年4月から令和11年3月までの5年間とします。

なお、今後の社会情勢の変化や地域公共交通を取り巻く環境の変化、さらには施策・事業の進捗状況及び実施結果等を踏まえ、適宜、本計画の見直しを行います。

(3)計画の位置づけ

本計画は、町の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画に、まちづくりや観光、教育、福祉などの関連計画との整合を図りつつ策定します。



3 上位関連計画

〔第2次和水平町まちづくり総合計画（後期計画 令和4年度～令和7年度）〕



1) 第2次和水町まちづくり総合計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：平成30年度～令和7年度（8年間） 【前期計画】平成30年度～令和3年度（4年間） 【後期計画】令和4年度～令和7年度（4年間）
基本目標・将来像	将来像	笑顔輝き 魅力あふれる和水町
	基本目標	1 安心・安全に暮らせるまち【安心・安全・地域連携】 2 住みたくなる魅力のあるまち【移住定住・町の魅力づくり】 3 活気あふれる個性豊かなまち【農林水産業、商工業振興・企業誘致・雇用創出】 4 未来を担う人が育つまち【文化教育・人材育成】 5 便利な生活と豊かな自然が共存するまち【生活基盤】 6 地域と共に歩む「協働」のまち【協働・行財政運営】
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	基本目標5 便利な生活と豊かな自然が共存するまち【生活基盤】 <基本施策> ① 道路網の充実、維持 ② 上下水道の整備、維持 ③ 情報通信網の充実 ④ 自然環境・生活環境の保全 ⑤ 公共交通の充実 <主要施策> 基本施策⑤ （1）地域内交通手段の確保 生活交通手段を担うため、運行业者の不採算路線に対し補助を継続的に実施するとともに、公共交通の活性化に向けた計画を策定、計画に挙げた施策を実現します。 （2）「おでかけ交通あいのりくん」の拠点拡充や町外への乗り入れ 利便性の向上を図るため、町内の拠点拡充や町外への乗り入れ実施に向けた他市町及び関係者との協議を実施し、拠点拡充に取り組みます。 （3）「おでかけ交通あいのりくん」の利用登録者の増加 利用者の増加を図るため、高齢者にも分かりやすい案内チラシ、リーフレット等を配布し、更なる利用者の増加につなげます。

2) 第 2 期和水町まち・ひと・しごと創生総合戦略

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和２年３月 計画期間：令和２年度～令和６年度（５年間）
基本目標と施策の体系		<pre> graph TD A[基本目標と施策の体系] --- B[基本目標１ 地域に活力を。働くよろこび 希望のまち] A --- C[基本目標２ 人の流れを呼び込み、ここに行きたい、ここで暮らしたいと思われるまち] A --- D[基本目標３ ここで育ち、育ててよかったといえるまち 自分らしく輝けるまち] A --- E[基本目標４ “つながり”と“安心”にあふれる快適なまち] </pre> 基本目標１ 地域に活力を。働くよろこび 希望のまち １．農林業の振興 ２．商工業・観光産業の振興 ３．企業誘致・雇用の創出 基本目標２ 人の流れを呼び込み、ここに行きたい、ここで暮らしたいと思われるまち １．移住・定住の促進 ２．和水の魅力づくりの推進 ３．次代を担う人づくり 基本目標３ ここで育ち、育ててよかったといえるまち 自分らしく輝けるまち １．出会い・結婚に対する支援 ２．子育て世代への支援の充実 ３．子どもの教育環境の充実 ４．男女が共に支えあい、暮らしやすいまちづくりの実現 基本目標４ “つながり”と“安心”にあふれる快適なまち １．地域のつながりの強化 ２．生活環境の充実 ３．災害に強いまちづくり ４．医療・福祉・介護の充実
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	基本目標４ “つながり”と“安心”にあふれる快適なまち １．地域のつながりの強化 ＜施策内容＞ （１）地域づくり活動補助金による支援 ２．生活環境の充実 ＜施策内容＞ （１）町内道路環境整備の推進 （２）新たな公共交通の運行事業制度の創設 ３．災害に強いまちづくり ＜施策内容＞ （１）自主防災組織による地域防災力の向上 （２）災害に強い基盤づくりの構築 （３）広域連携の推進 ４．医療・福祉・介護の充実 ＜施策内容＞ （１）医療体制の整備 （２）町内事業所健診の推進 （３）健康づくりの推進 （４）和水町安心相談確保事業の推進 （５）地域包括ケアシステムの構築

3) 和水町過疎地域持続的発展計画

項 目		内 容							
計画期間		計画期間：令和 3 年度～令和 7 年度（5 年間）							
基本目標		住民・団体・企業と行政が連携し、地域の持続的発展を図るとともに、福祉の向上、雇用の拡大に向けて、それぞれの役割と責任を全うする共働のまちづくりを基本方針とします。							
			R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
		人口（人）	9,793	9,634	9,499	9,385	9,291	9,217	9,162
		対前年度人口減少率（％）	—	1.6	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6
		※年度末時点の人口（住民基本台帳より。R3 以降は推計値。）。 ※外国人人口含む。							
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	5 交通施設の整備、交通手段の確保 （１）町道の整備 （２）農道の整備 （３）交通手段の確保							
		現況と問題点 本町は、少子高齢化が顕著であり、地域公共交通の維持は欠かせないものとなっている。平成 29 年 10 月からは和水町おでかけ交通「あいのりくん」を運行し、利用者の自宅付近から公共施設等の乗降場所 8 カ所への乗り降りを開始し、平成 30 年 10 月から乗降場所を 10 カ所追加しサービスの向上に努めている。 また、路線バスについては、利用者の減少などにより路線の見直し等が予想され、維持していくには多額の費用を要することが懸念される。 これらを踏まえたうえで、今後も利用者の利便性の確保に重点を置いた早急な対策が必要である。							
		その対策 自家用車の普及などにより公共交通機関の利用が減少傾向にあるが、高齢化の加速や免許証を返納し交通手段を持たない住民が増えることなどが予想されるため、今後も公共交通の維持・確保、利用の促進 及び 利便性の向上に努める。 また、今後の公共交通の在り方について調査・検証し、持続可能な公共交通網の再編を進める。							

4) 第 2 期玉名圏域定住自立圏共生ビジョン

項 目		内 容																		
計画期間		計画期間：令和 4 年度～令和 8 年度（5 年間）																		
将来像		各市町で策定した「人口ビジョン」の人口の将来展望から人口規模の維持を目標に、子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたい、そしてずっと住み続けられる持続可能な圏域を目指します。 ＊本圏域が目指す将来人口＊ <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>令和 2(2020)年国勢調査(実績値:人)</th><th>令和 12(2030)年(推計値:人)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>圏域</td><td>87,658</td><td>81,547</td></tr> <tr> <td>玉名市</td><td>64,292</td><td>59,916</td></tr> <tr> <td>玉東町</td><td>5,045</td><td>4,802</td></tr> <tr> <td>南関町</td><td>8,979</td><td>7,815</td></tr> <tr> <td>和水町</td><td>9,342</td><td>9,014</td></tr> </tbody> </table> 【出典】総務省「R2(2020)国勢調査」、各市町 HP・人口ビジョン		令和 2(2020)年国勢調査(実績値:人)	令和 12(2030)年(推計値:人)	圏域	87,658	81,547	玉名市	64,292	59,916	玉東町	5,045	4,802	南関町	8,979	7,815	和水町	9,342	9,014
	令和 2(2020)年国勢調査(実績値:人)	令和 12(2030)年(推計値:人)																		
圏域	87,658	81,547																		
玉名市	64,292	59,916																		
玉東町	5,045	4,802																		
南関町	8,979	7,815																		
和水町	9,342	9,014																		
主要 施策 の 内 容	公共交通に 関連する 内容	＜具体的取組＞ - 生活機能の強化に係る政策分野 ：医療、福祉、教育、産業振興、その他 - 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ：地域公共交通、ICT インフラ整備、道路等の交通インフラの整備、地産地消、地域内外の住民との交流・移住促進 - 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野 ：宣言中心市等における人材の育成、その他 ＜取組事業＞ 事業名：持続可能な住民の移動手段確保事業 事業内容：圏域内を接続する幹線的広域路線バスやそれに接続する各市町内の支線的な生活交通路線バス、各市町内を運行する乗合タクシー等、圏域住民の移動手段を確保する。 ・運行事業者に対する補助・委託																		

5) 山鹿市・和水町定住自立圏構想(定住自立圏共生ビジョン)

項 目	内 容
計画期間	策 定：平成 31 年 3 月 計画期間：平成 31 年度～令和 5 年度（5 年間）
将来像	<u>安全・安心かつ快適な暮らしを補完しあう圏域</u> 医療予防体制の強化や子育て支援、福祉・介護サービスの向上、地域公共交通体制の構築といった暮らしに欠かせない生活基盤の充実を図り、子どもから高齢者まですべての住民が暮らし続けたい圏域を目指します。 <u>地域資源が響きあい新たな賑わいを創出する圏域</u> 米をはじめとする豊富な農産物、良質な温泉、装飾古墳など、圏域全体に存在する地域資源をさらに磨き上げ、有機的に連携させて情報発信することにより、これまで以上に圏域の付加価値を高め、新たな賑わいの創出による地域経済の活性化や交流人口の増加、当圏域への移住・定住へとつなげ、誰もが暮らししてみたいと思える魅力ある圏域を目指します。
主要施策の内容	公共交通に 関連する 内容 <具体的取組> (1) 生活機能の強化に関すること ：医療、福祉、教育及び文化、産業振興、環境、その他 (2) 結びつきやネットワークの強化に関すること ：地域公共交通、地産地消、住民との交流・移住促進 (3) 圏域マネジメント能力の強化に関すること ：人材育成 <取組事業> 公共交通の利便性向上及び活性化 ・ 路線バス維持のための運行補助事業 和水町を經由し、山鹿市と玉名市、南関町を結ぶ広域路線（産交バス山鹿・玉名線/山鹿・南関線）の路線バス等の公共交通を維持・確保するため、運行事業者に対し運行費等の一部を補助する。 ・ 路線バスの利便性向上と利用促進 和水町を經由し、山鹿市と玉名市、南関町を結ぶ広域路線（産交バス山鹿・玉名線/山鹿・南関線）において、高校生等の通学等の利便性・速達性の向上を図るため、交通事業者と協議して運行時刻や運行ルートの見直しを行う。また、沿線ガイドマップの作成など路線バスの利用促進策を協議する。 ・ 乗合タクシーの圏域内での利用拡大 山鹿市が和水町住民の生活圏となっている現状を踏まえ、両市町の区域内に限定して運行している乗合タクシーについて、市町界を越えた乗入れを検討し、圏域内の生活交通としての機能及び利便性の向上を図る。

6) 第 8 期和水町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和 3 年 3 月 計画期間：令和 3 年度～令和 5 年度（3 年間）
基本理念・基本方針	基本理念	支え合い、生きがいと尊厳を持って、安心して暮らすことができるまちづくり
	基本方針	1. 高齢者のいきがいづくりと社会参加の促進 2. 保健事業と介護予防の一体的実施による健康づくりの推進 3. 地域支援事業の推進 4. 安心・安全な暮らしの実現 5. 認知症の予防と共生（認知症になっても安心して暮らせる体制の構築） 6. 医療と介護をはじめとした地域の多職種連携体制の構築 7. 多様な介護人材の確保・定着や介護サービスの質の向上 8. 安定した介護保険制度の運営
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	安心・安全な暮らしの実現 第 2 節 安心なまちづくりの推進 2. 高齢者の移動手段の確保 路線バスなどの公共交通機関の利用が不便な地域にお住まいの人や、自家用車を運転しない人などの日常生活の移動手段を確保するため、平成 29 年 10 月から、和水町おでかけ交通「あいのりくん」の運行を開始しています。 「あいのりくん」は、利用登録した人からの「電話予約」を受け、利用者の自宅付近から町内 8 カ所の目的地まで運行する新しい公共交通となります。町内の民間タクシーの車両を活用した他の利用者との「乗り合い」により、安価な運賃で運行しています。 さらに平成 30 年 10 月には、乗降場所の計 10 か所の追加と運行時間の拡大を行い、住民の利便性の向上も図ってきました。 また、通院に家庭での移送が困難な高齢者で、要介護認定を受けた人（要支援 1 は除く）を対象に、タクシー料金の助成を行う、「和水町高齢者等外出支援タクシー利用助成事業」を実施しています。 今後も高齢者の移動支援事業の周知と利用促進を図ると同時に、運転免許証の返納者や交通弱者等に対する交通手段の確保などについて、まちづくり推進課との協議や協議体での検討を進めていきます。

7) 第 2 期和水町子ども・子育て支援事業計画

項 目		内 容
計画期間		策 定：令和 2 年 3 月 計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度（5 年間）
基本理念・基本目標	基本理念	子どもの笑顔が輝く和水町
	基本目標	（１）子どもが心身ともに健やかに育つまちづくり （２）地域全体で子育てを支援するまちづくり （３）安心して子どもを生み、子どもを育てることができるまちづくり
子ども・子育て支援の講ずべき施策		1 教育・保育提供区域 2 幼児期の学校教育・保育の提供体制の整備 3 地域子ども・子育て支援事業の提供体制の整備 4 母子保健事業の推進 5 幼児期の学校教育・保育の一体的提供及び当該学校教育・保育の推進に関する体制の確保 6 産後の休暇及び育児休業後における特定教育・保育施設等の円滑な利用の確保 7 子どもに関する専門的な知識及び技術を要する支援に関する県が行う施策との連携 8 子どもの貧困対策の推進 9 労働者の職業生活と家庭生活との両立が図られるようにするために必要な雇用環境の整備に関する施策との連携 10 定住自立圏共生ビジョンの取り組み

第2章 和水町の現状等

1 地域の現状等

(1)人口動向

- 和水町の総人口は、令和2年時点で9,342人となっています。
- 人口減少の動向は、近隣市町と比較しても進展しており、将来的にも減少する見通しです。
- また、65歳以上の高齢化率も42.4%（令和2年時点）となっており、熊本県全体及び近隣市町と比較しても、高齢化が進展しています。
- そのため、高齢者の単身世帯数も大きく増加しています。
- 人口は、役場周辺や支所周辺に集中しており、その他国道等の道路沿線に広く分布しています。

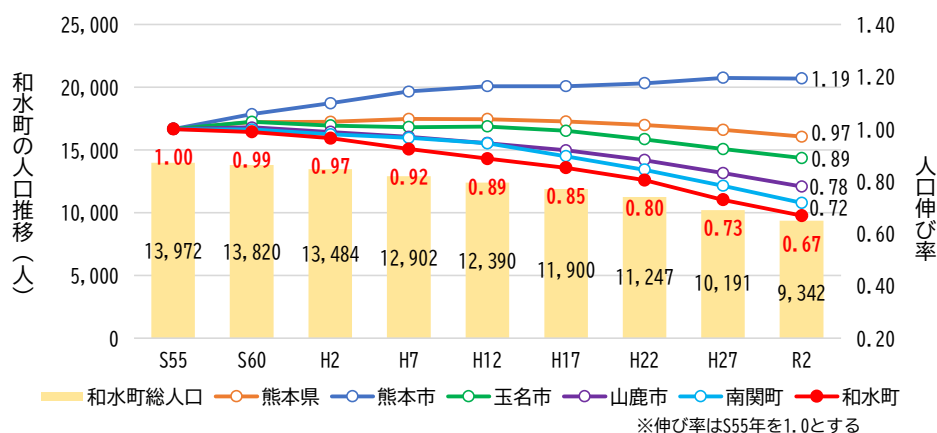


図 人口の推移（資料：国勢調査）

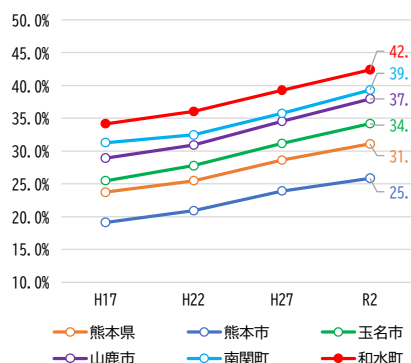


図 65歳以上高齢化率の推移（資料：国勢調査）

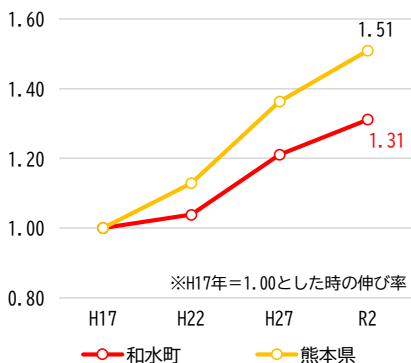


図 高齢者単身世帯数の推移（資料：国勢調査）

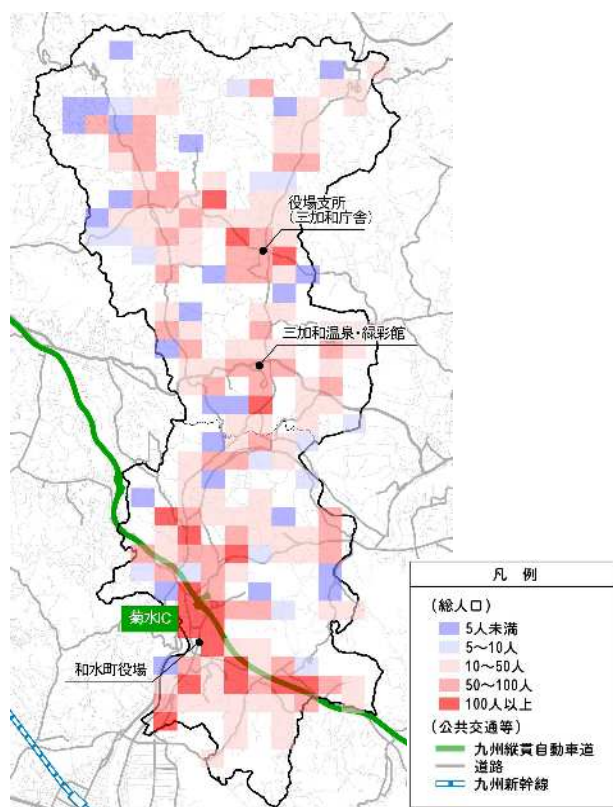


図 人口の分布（資料：R2 国勢調査）

(2)施設の立地状況

- 日常生活に必要となる施設は、人口分布と同様に、役場周辺や支所周辺に集中しています。
- ただし、それ以外の地域では、商業施設等の立地が少ない状況です。
- その他、観光施設に関しては、町内に広く立地しており、移動手段は自家用車に依存しています。

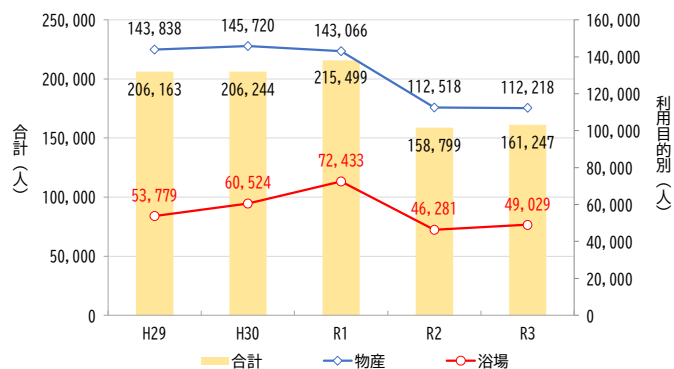
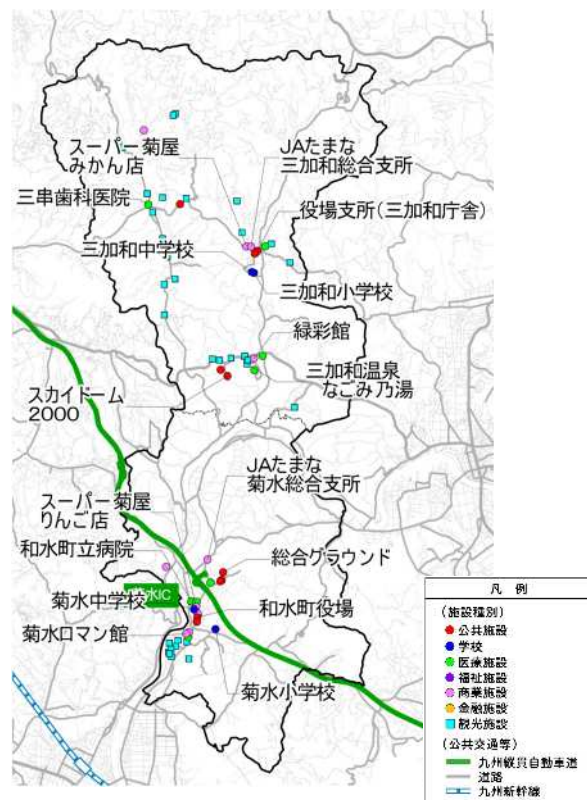


図 菊水ロマン館の来客数 (資料:和水町)



<関係機関等ヒアリング調査結果>

- ・菊屋への来訪者数：りんご店 600～700 人/日程度、みかん店 250～300 人/日程度
- ・菊水及び三加和郵便局への来訪者数：20～100 人/日程度
- ・和水町立病院への外来者数：65 人/日程度

(3)日常生活における移動等の状況

- 就業者・通学者の約 5 割は町内となっていますが、残りは町外で就業・通学を行っており、山鹿市 (11.5%)、玉名市 (11.1%) が多くなっています。
- 一般食品等の買い物先においては、町内は約 3 割となっており、山鹿市 (29.2%) や玉名市 (16.5%) への依存が高くなっています。

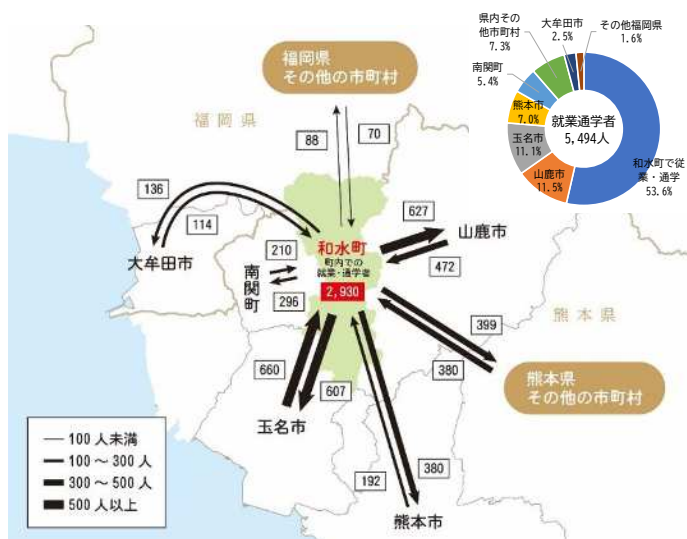


図 通勤・通学先(資料:R2 国勢調査)



図 買い物先(資料:H27 熊本県消費動向調査)

2 地域公共交通の現状

(1) 地域公共交通体系

- 和 water 町の地域公共交通は、産交バス(株)が運行する路線バスとタクシー事業者¹に運行委託している乗合タクシー「あいのりくん」、さらにはタクシーから形成されています。
- 路線バスは、路線の統廃合を行い、現在、2 路線 4 系統が運行しており、山鹿市、玉名市、南関町を結んでいます。
- 乗合タクシー「あいのりくん」は、町内を 2 地区に分けて運行しており、自宅から指定乗降場所まで事前登録・予約制で利用可能となっています。
- また、共通指定乗降場所（乗り継ぎ拠点）を設けることで、地区を跨いだ利用も可能となっています。
※令和 5 年 4 月からは、岩地区から山鹿市へ、春富地区から南関町へ利用することが可能。
- 路線バスと乗合タクシー「あいのりくん」は、主要なバス停で乗り換えることで、町外への移動等も可能となっています。
- タクシー事業者は 2 社となっており、町民の日常的な移動手段を担っています。

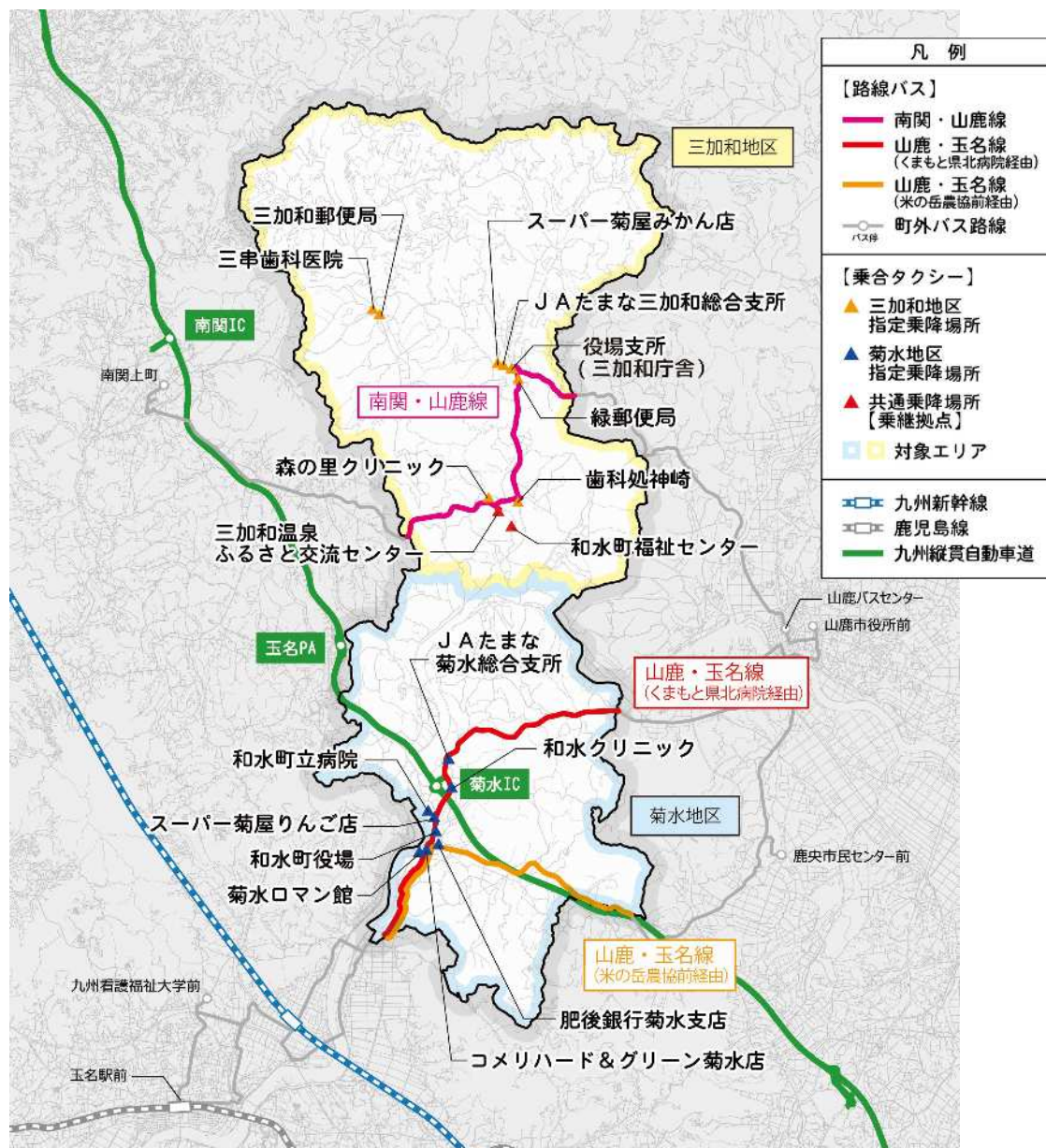


図 町内の地域公共交通体系

【路線バス(R4.10.1現在)】

NO	系統名	経路	所要時間	最大運賃	運行日	平日	土曜	日祝
1	南関・山鹿線	南関上町～三加和温泉～三加和支所入口～平山温泉～山鹿市役所前	54分	660円	平土日祝	14便	12便	10便
2	山鹿・玉名線	山鹿バスセンター～くまもと県北病院～新玉名駅～看護福祉大学～玉名高校前～玉名駅前	56分	830円	平土日祝	9便	7便	7便
3		山鹿バスセンター～くまもと県北病院～新玉名駅～玉名高校前～玉名駅前	53分	830円	平土日祝	3便	1便	1便
4		山鹿バスセンター～米の岳～新玉名駅～玉名中町～玉名下町～玉名駅前	61分	830円	平土日祝	8便	6便	6便

【乗合タクシー(R4.10.1現在)】

NO	系統名	指定乗降場所	対象者	運賃	運行曜日	運行時間
1	三加和地区	役場三加和支所、スーパー菊屋みかん店、緑郵便局、森の里クリニック、JA玉名三加和総合支所、歯科処神崎、三加和郵便局、三串歯科医院	和水町居住者 (利用登録者)	300円/人	月～金	午前8時30分 ～ 午後5時
2	菊水地区	役場本庁、菊水ロマン館、和水町立病院、スーパー菊屋りんご店、肥後銀行菊水支店、JA玉名菊水総合支所、和水クリニック、コメリハード&グリーン菊水店				※予約は、月～金の午前9時～午後4時 ※午前8時30分～10時の予約は前日まで
3	乗継拠点	三加和温泉ふるさと交流センター、和水町福祉センター(町社会福祉協議会)				

【タクシー】

運営会社	所在地	業務体制	保有車両	料金	カード・電子決済
(有)三加和タクシー	玉名郡和水町板橋36-2	運転手2名	小型(4台)	距離制 (初乗運賃:660円)	クレジットカード QR決済
(有)合同タクシー	玉名郡和水町江田4358-1	運転手4名	小型(4台)	距離制 (初乗運賃:660円)	QR決済

※運転手の数および保有車両台数は関係機関等ヒアリング調査結果より

(2)路線バス

- 路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響などもあり令和2年度以降、大きく減少しており、約5年間で半分程度の利用となっています。
- 利用者数の減少等もあり、実車走行キロも減少しており、路線バスのサービス水準が低下しています。
- 系統別でも同様の傾向となっており、1日当たりの輸送量は南関・山鹿線で5人未満（令和3年10月に再編）となっています。
- 路線バスにかかる財政負担額は、令和4年度で約25,000千円となっており、路線再編に伴い負担額自体は減少しているものの、利用者減少に伴う収入減や燃料費の高騰などが影響しています。

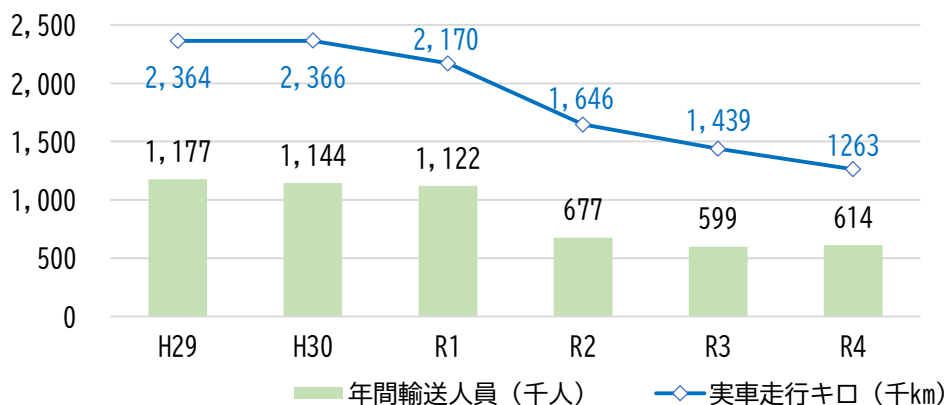


図 路線バスの年間輸送人員及び実車走行キロの推移（資料：産交バス㈱、玉名営業所管内）

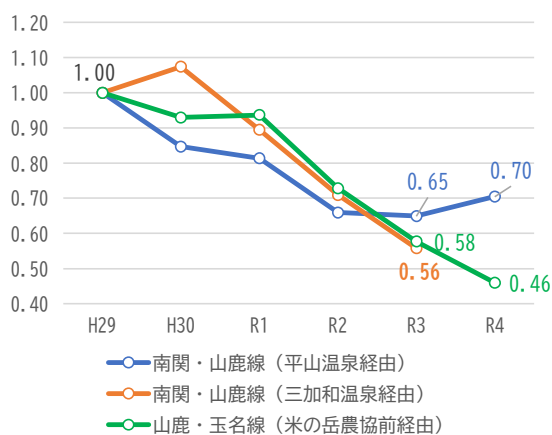


図 系統別の年間輸送人員の推移
（資料：産交バス㈱）

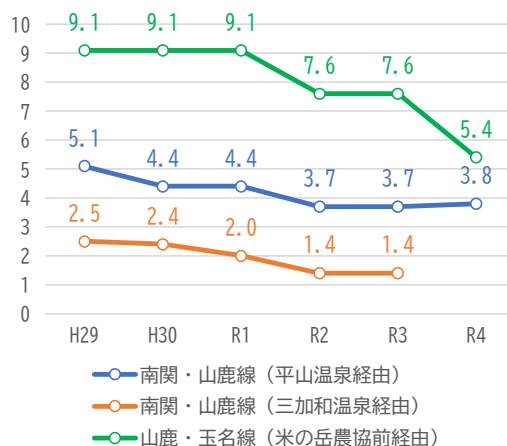


図 系統別の1日あたり輸送量の推移
（資料：産交バス㈱）

※南関・山鹿線(三加和温泉経由)はR3.10再編で廃止

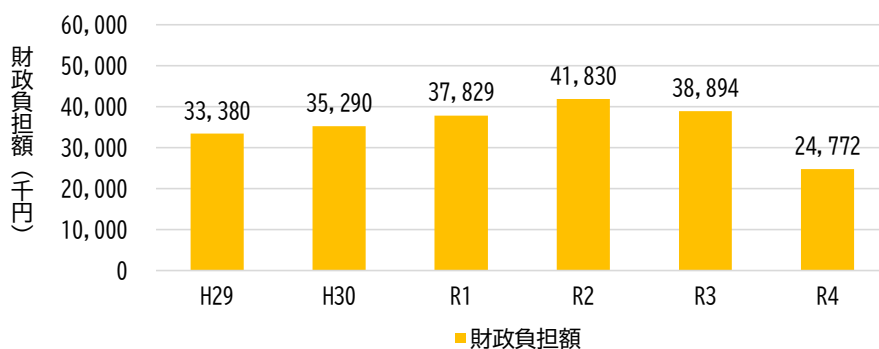
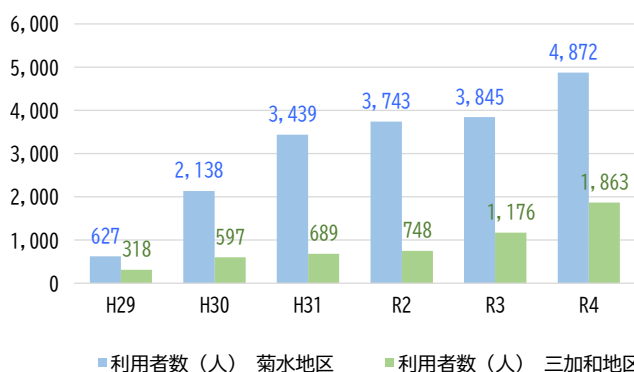


図 路線バスにかかる町の財政負担額（資料：和水町）

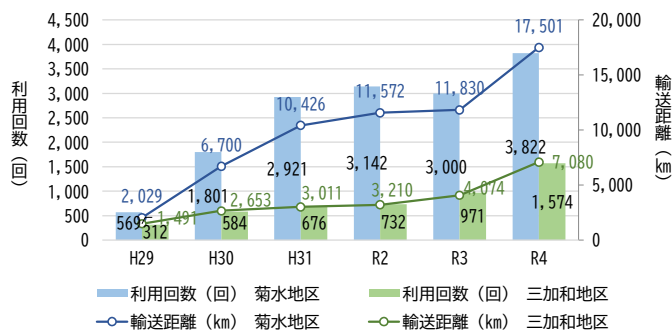
(3)乗合タクシー「あいのりくん」

- 乗合タクシー「あいのりくん」の利用者数は、令和 4 年度において延べ約 6,700 人となっており、菊水地区が約 7 割、三加和地区が約 3 割となっています。
- 利用者数においては、令和 3 年度から令和 4 年度にかけて大きく増加していますが、あいのりくんの無料運行（令和 5 年 1 月～3 月）の影響などが考えられます。
- 利用者数の増加に応じて、利用回数や輸送距離も増加していますが、1 回あたりの利用者数（利用者数/利用回数）は菊水・三加和両地区とも 1.1～1.3 人程度となっており、相乗り率は低い状況です。
- 一方、1 回あたりの輸送距離は、約 4.6kmとなっています。
- あいのりくんにかかる財政負担額は、令和 4 年度で約 17,500 千円となっており、ほぼ横ばいで推移しています。



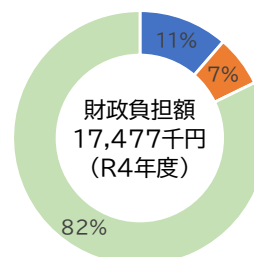
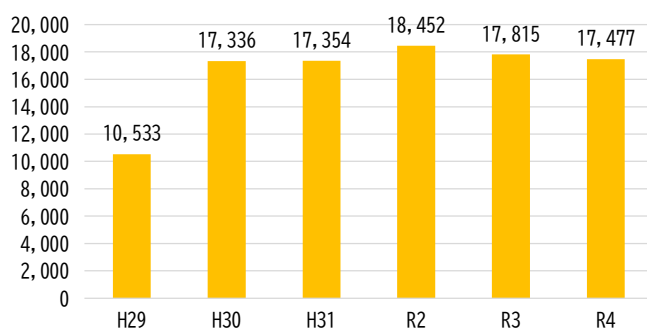
※R4 年度実績：R5.1～R5.3 は無料期間

図 あいのりくんの利用者数の推移（資料：和水町）



※R4 年度実績：R5.1～R5.3 は無料期間

図 あいのりくんの利用回数と輸送距離の推移（資料：和水町）



- ・人件費(オペレーター1名)
- ・システム賃借料
- ・運行補助(乗継支援含む)

図 あいのりくんにかかる町の財政負担額(資料：和水町)

(4) タクシー

- タクシーの利用者数は年々減少しており、利用者数・輸送距離ともに5年間で4～7割程度減少しています。
- また、タクシー事業者においては運転手の平均年齢が60歳、70歳など高齢化しているとともに、運転手不足等の問題を抱えています。

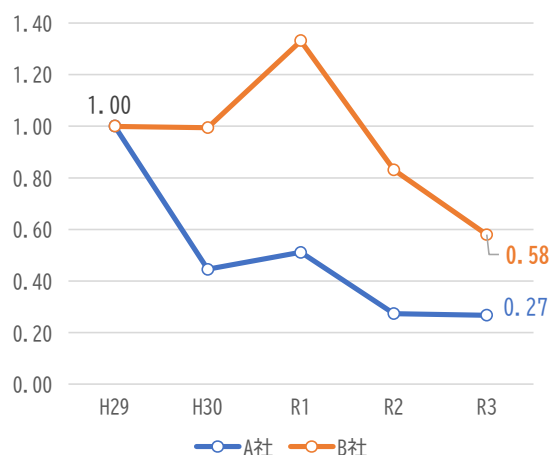


図 輸送人員の推移（資料：タクシー事業者）

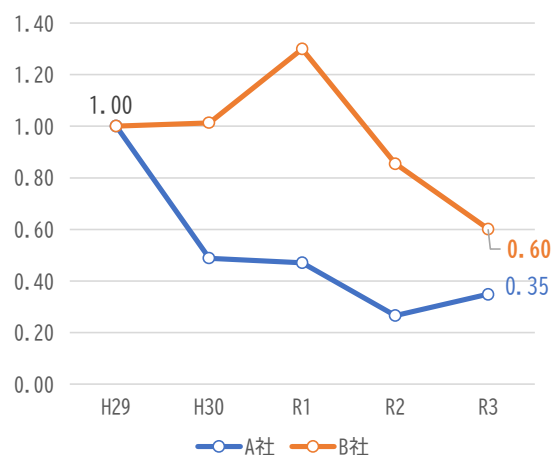
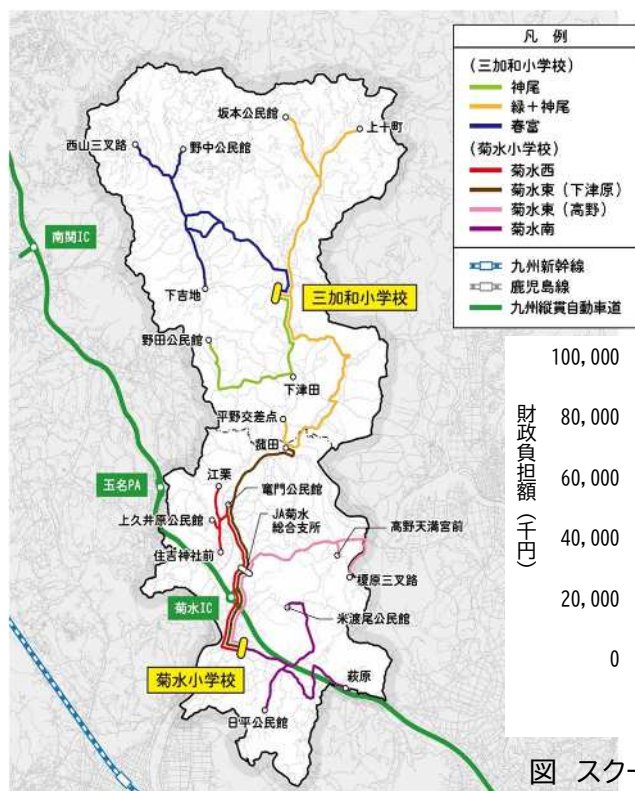


図 輸送距離の推移（資料：タクシー事業者）

(5) スクールバス

- 町内では、小学生の通学・帰宅手段として、スクールバスが7路線運行しており、令和4年度において241名の児童が利用しています。
- 令和2年度から菊水小学校を対象に運行を開始したため、町の財政負担額は大きく増加し、令和4年度において約45,000千円となっています。



学校名	運行路線	距離	運行便数		利用生徒数 (R4年度)
			登校時	下校時	
菊水小学校	菊水西	約10km	1便	2便	40人
	菊水東(下津原)	約7km	1便	2便	16人
	菊水東(高野)	約11km	1便	2便	26人
	菊水南	約17km	1便	2便	52人
三加和小学校	神尾	約6km	1便	2便	40人
	緑+神尾	約22km	1便	2便	34人
	春富	約21km	1便	2便	33人

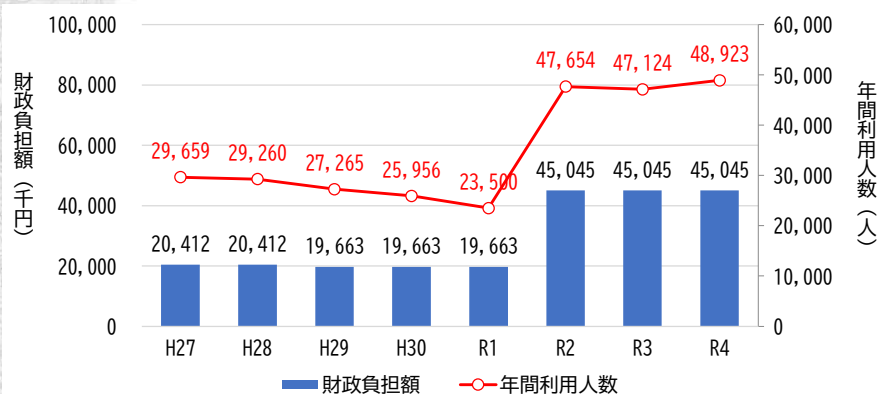
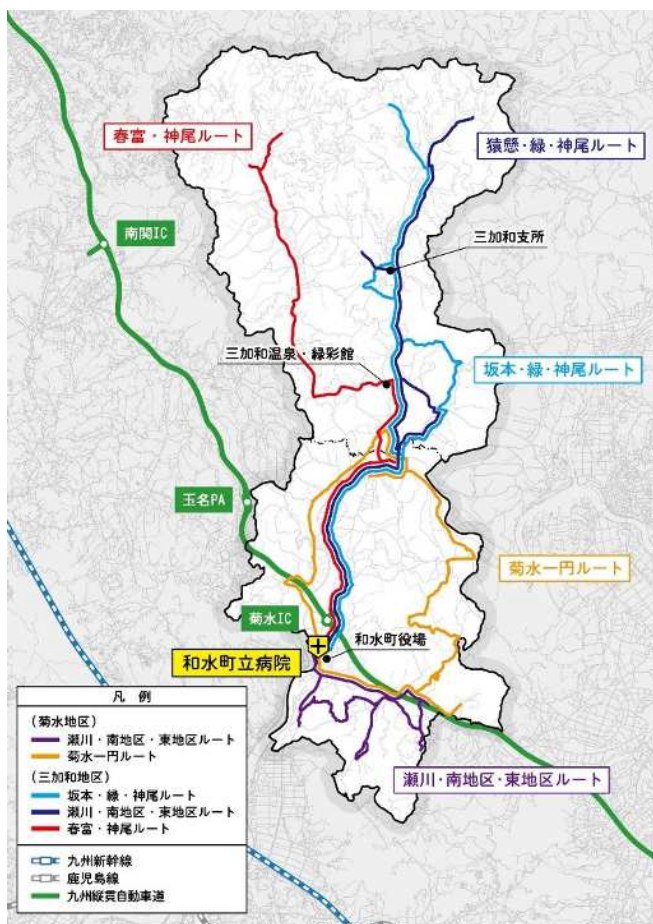


図 スクールバスの利用人数と財政負担額の推移（資料：和水町）

(6) ケアバス

- 町立病院への送迎サービスとして、「ケアバス」が町内で 5 ルート、ルート毎に曜日を決めて運行しています（病院運営）。
- ケアバスは、三加和地区の「坂本・緑・神尾ルート」を除いて、予約制の定時定路線で運行しており、停留所は公民館前等に設置されています。
- 利用者数は、令和 4 年度において約 2,900 人となっており、菊水一円ルートが最も利用者数が多くなっていますが、全体的に減少傾向となっています。
- なお、ケアバスの運行にかかる経費は、年間 1,000 千円程度となっています。



NO	地域区分	運行ルート	所要時間	運行日	運行便数	運賃
1	菊水地区	瀬川・南地区・東地区ルート 菊水一円ルート	60分	月 火・木	2便	無料
2	三加和地区	坂本・緑・神尾ルート 春富・神尾ルート 猿懸・緑・神尾ルート	65分	火(予約制) 水・木 金	2便	

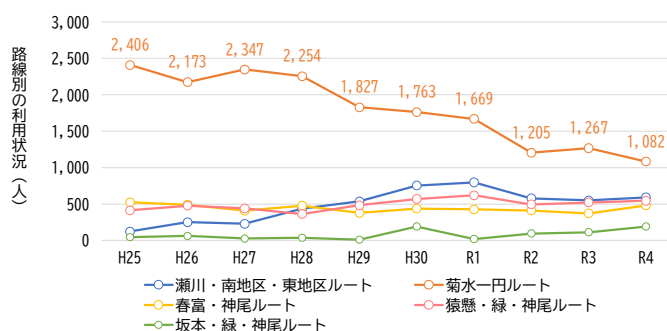


図 ケアバスの利用人数の推移 (資料: 和水町)

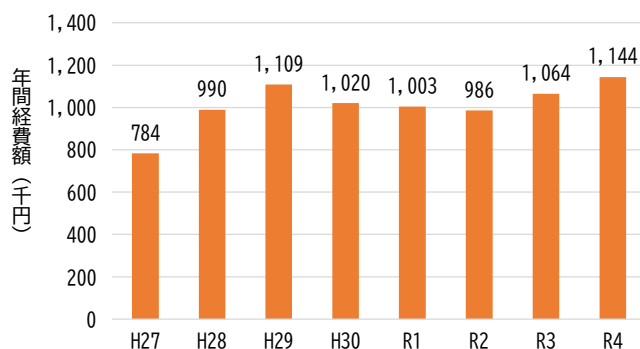


図 ケアバスの運行経費の推移 (資料: 和水町)

(7) 高齢者外出支援タクシー利用助成事業(自主事業)

- その他、町内に居住する一人暮らしの高齢者又は高齢者のみの世帯を対象に、移動又は移送が困難な方（要支援 2 及び要介護 1～5 と認定された方）を対象に、医療機関への通院のためのタクシー利用料金の一部助成を行っています。

※助成額：月額 3,000 円

(500 円×6 枚のタクシーチケット)

- 令和 4 年度において対象は 4 名となっており、年々減少しており、年間 70 千円の支出となっています。

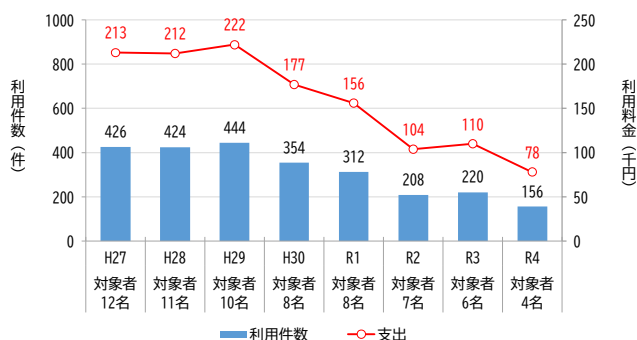


図 利用者数と支出の推移 (資料: 和水町)

1 住民アンケート調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ <u>3,127</u> 世帯 ※「あいのりくん」利用登録者が居住する世帯を除く全世帯
調査日	■ 令和 4 年 12 月 9 日（金）～令和 4 年 12 月 26 日（月）
調査方法	■ 郵送配布・回収
調査内容	・属性等基本事項（居住地、性別、年齢、世帯構成など） ・日常生活の行動特性 ・地域公共交通の利用状況 ・地域公共交通に対する評価 ・地域公共交通利用時の問題点・課題、将来的な移動手段に対するニーズ など
調査結果	回収：1,459 票 （回収率：47%）

①世帯の特性(回答者属性)

- 三加和地区 546 票、菊水地区 842 票、地区不明や無回答も含め計 1,459 票の回答が得られました。
- 世帯人数は、平均世帯人数が 2.5 人となっており、単身世帯が約 2 割、2 人世帯が約 4 割を占めています。
- 居住地別では、地域によってひとり暮らしの割合が異なる状況です。
- 自動車保有対数は、2 台以上保有している世帯が 7 割以上となっており、未保有の世帯は 1 割程度となっています。

三加和地区

地域	大字	件数	割合
春富	西吉地	47	28.1%
	中和仁	42	25.1%
	和仁	29	17.4%
	東吉地	25	15.0%
	上和仁	17	10.2%
	中林	7	4.2%
	計	167	100.0%
緑	板楠	67	39.0%
	上板楠	38	22.1%
	上十町	32	18.6%
	中十町	20	11.6%
	山十町	15	8.7%
	計	172	100.0%
神尾	平野	51	24.6%
	大田黒	47	22.7%
	岩	47	22.7%
	津田	41	19.8%
	野田	21	10.1%
	計	207	100.0%

※中吉地の回答者は東吉地に含む

地区	件数	割合
三加和地区	546	37.4%
菊水地区	842	57.7%
不明・無回答	71	4.9%
計	1459	100.0%

菊水地区

地域	大字	件数	割合
西	久井原	49	29.0%
	竈門	39	23.1%
	内田	29	17.2%
	江栗	19	11.2%
	長小田	18	10.7%
	藤田	15	8.9%
	計	169	100.0%
東	下津原	44	26.7%
	高野	28	17.0%
	久米野	28	17.0%
	岩尻	26	15.8%
	焼米	14	8.5%
	大屋	11	6.7%
	志口永	9	5.5%
	榎原	5	3.0%
	計	165	100.0%
中央	江田	146	40.4%
	瀬川	97	26.9%
	原口	88	24.4%
	前原	20	5.5%
	米渡尾	10	2.8%
	計	361	100.0%
南	萩原	56	38.1%
	用木	54	36.7%
	日平	19	12.9%
	蜻浦	18	12.2%
	計	147	100.0%

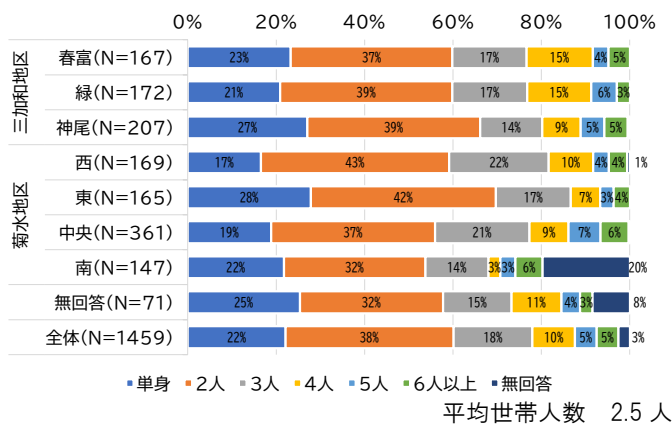


図 居住地別の世帯人数割合

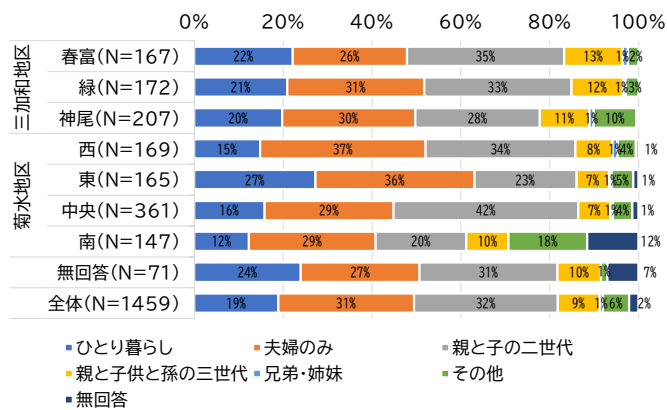


図 居住地別の世帯構成割合

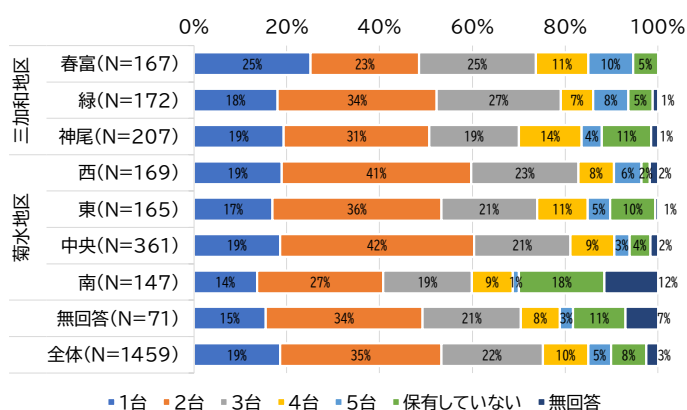


図 居住地別の自動車保有台数割合

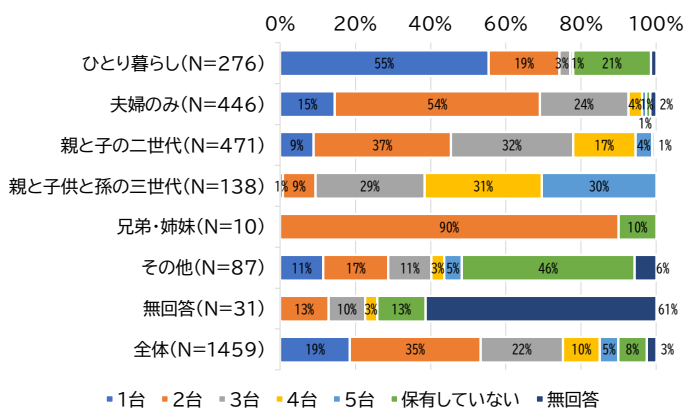


図 世帯構成別の自動車保有台数割合

②運転免許証の保有状況

- 20～60 歳代では、約 9 割の人が自動車運転免許を保有しています。
- 70 歳以上では、運転免許未保有、または返納済の割合が増加しますが、運転免許返納者は 85 歳以上で 1 割以上となっており、全体的に運転免許証の返納状況は低いです。
- 65 歳以上の人の運転免許の返納状況をみると、返納予定の意向は高いものの、既に返納した人は 6% に留まり、返納する予定がない人も約 2 割存在します。

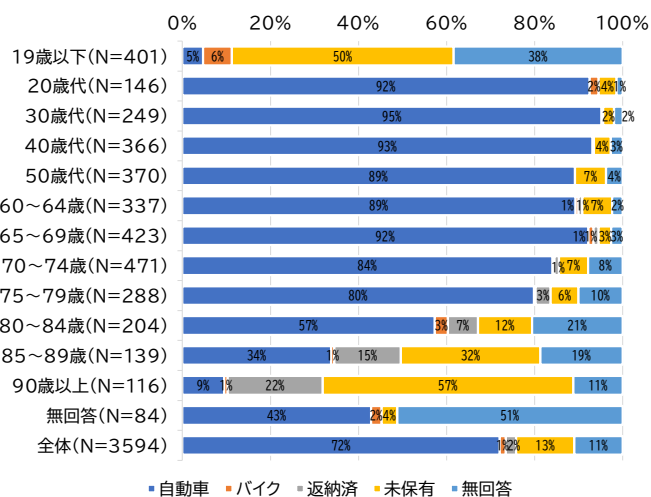


図 年齢別の運転免許保有割合

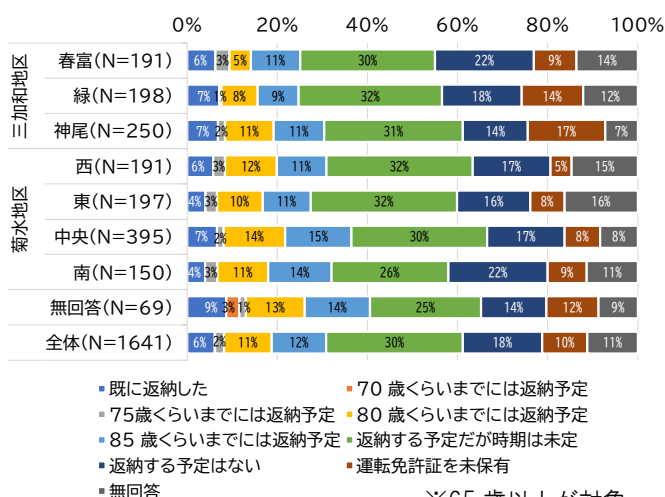


図 地域別の運転免許返納意向の割合

※65 歳以上が対象

③普段の外出実態

- 外出状況は、約 6 割が毎日外出し、8 割以上が週 1 回以上外出しており、地域別に大きな違いはみられません。
- 一方で、高齢になるほど外出頻度は減少する傾向となっています。
- 運転免許返納意向別では、既に返納した人や未保有の人は外出頻度が少ない傾向にあり、外出頻度と運転免許の保有状況は密接な関係が見られます。

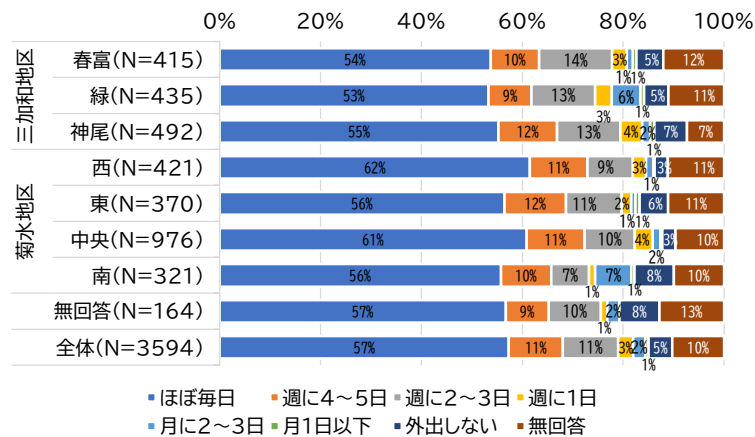


図 居住地別の外出頻度割合

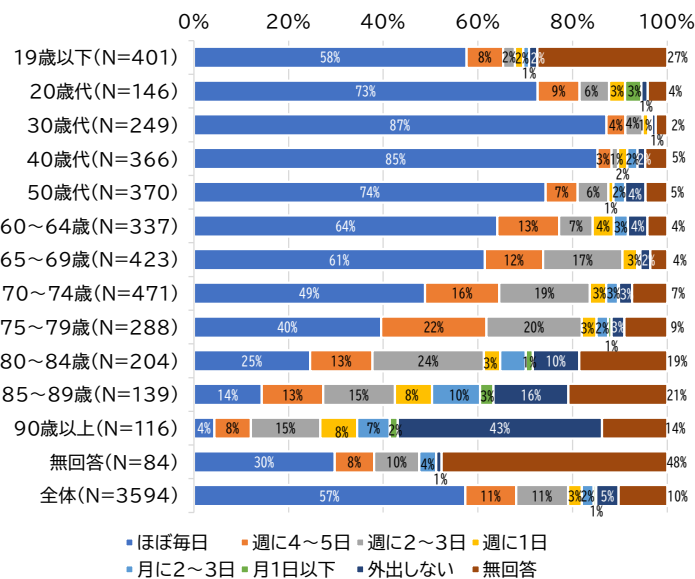


図 年齢別の外出頻度割合

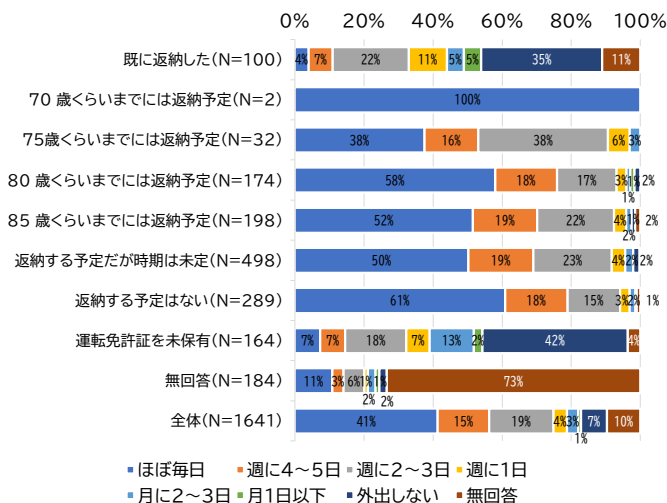
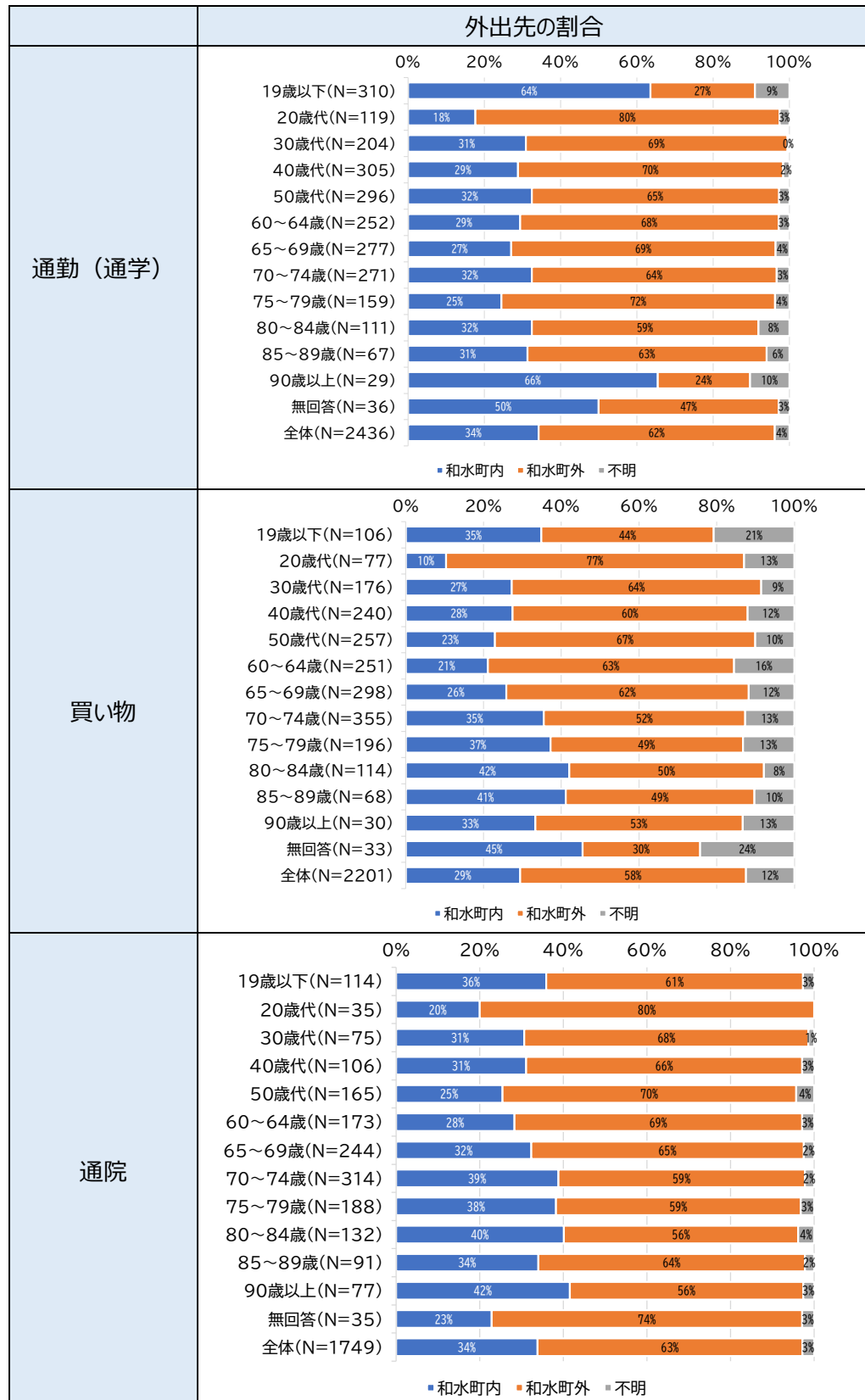


図 免許返納意向別の外出頻度割合

④目的別の外出実態

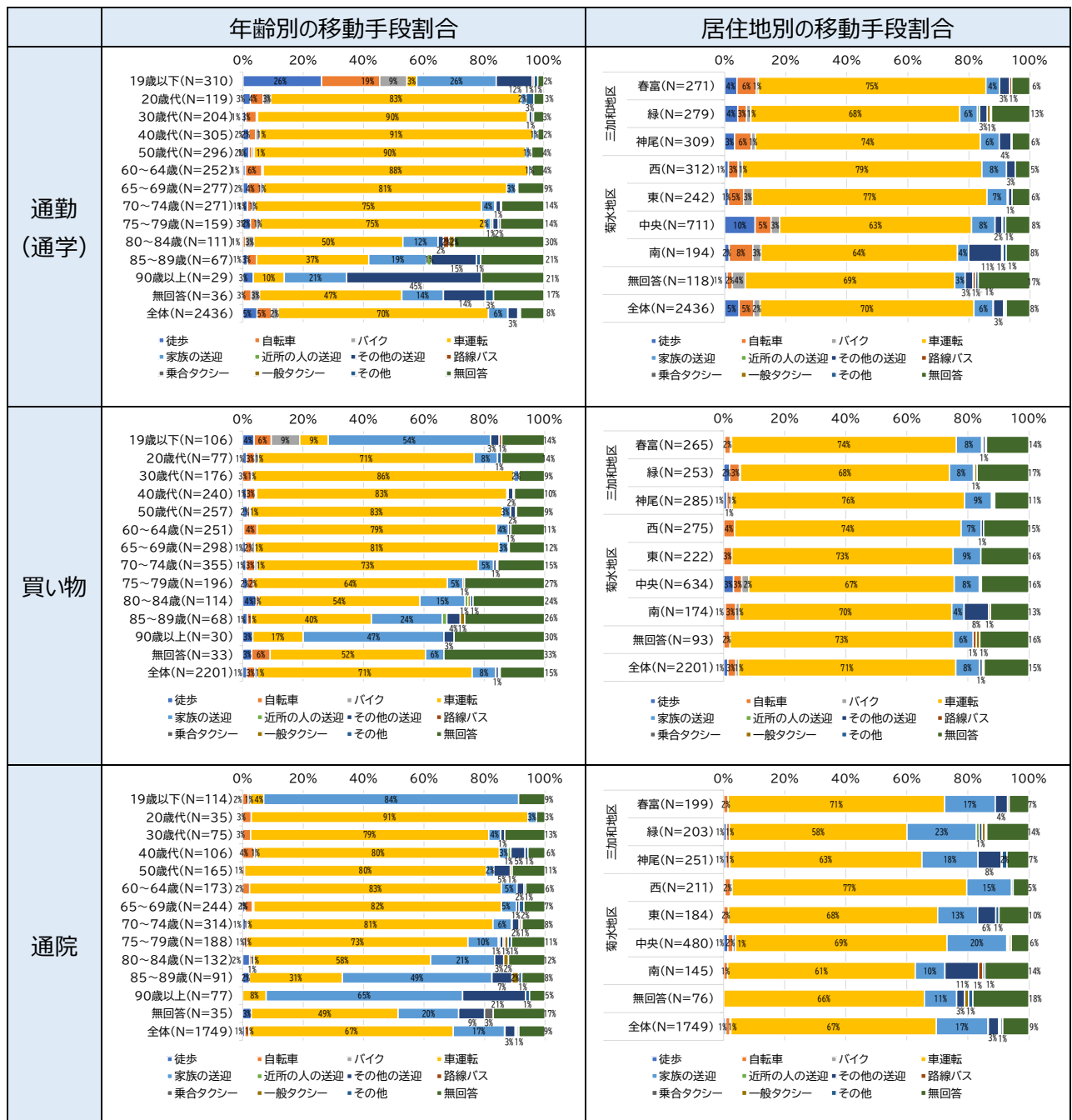
- 通勤（通学）、買い物、通院の各目的において、約 3 割の人が町内を目的地としており、約 6 割の人は町外を目的地としています。
- 町外と回答した人は、山鹿市、玉名市、熊本市、南関町、荒尾市、大牟田市が多くなっています。



※該当しない等の回答、無回答は除く。複数回答で和水町内を含む場合は和水町内とする。
町内外を判断できない回答は不明とする。

④目的別の外出実態

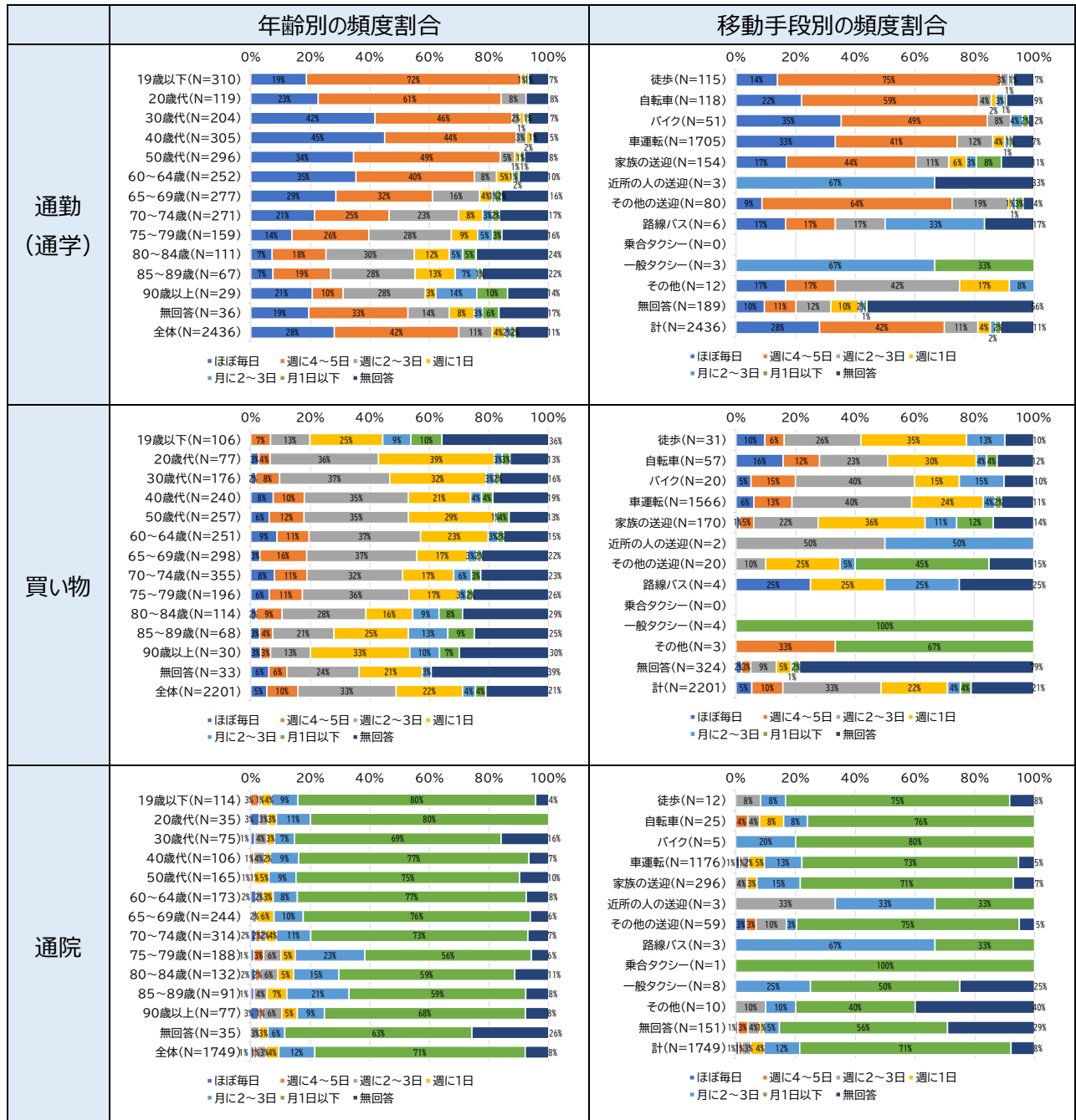
- 外出時の移動手段として、全体の約 7 割が「車運転」となっており、次いで「家族の送迎」が 1～2 割となっています。
- なお、19 歳以下を除いては、高齢になるほど「家族の送迎」もしくは「その他送迎」で移動する人が多くなっており、路線バス利用者は通勤（通学）及び買い物目的での 19 歳以下の利用者、乗合タクシー利用者は通院目的での高齢者などに限定的となっており、日常生活において自家用車等への依存が高くなっています。
- 地域別では、通勤（通学）目的で菊水地区中央地域で徒歩等の割合が若干高くなっていますが、全体的に大きな違いは見られません。



※該当しない等の回答、無回答は除く。

④目的別の外出実態

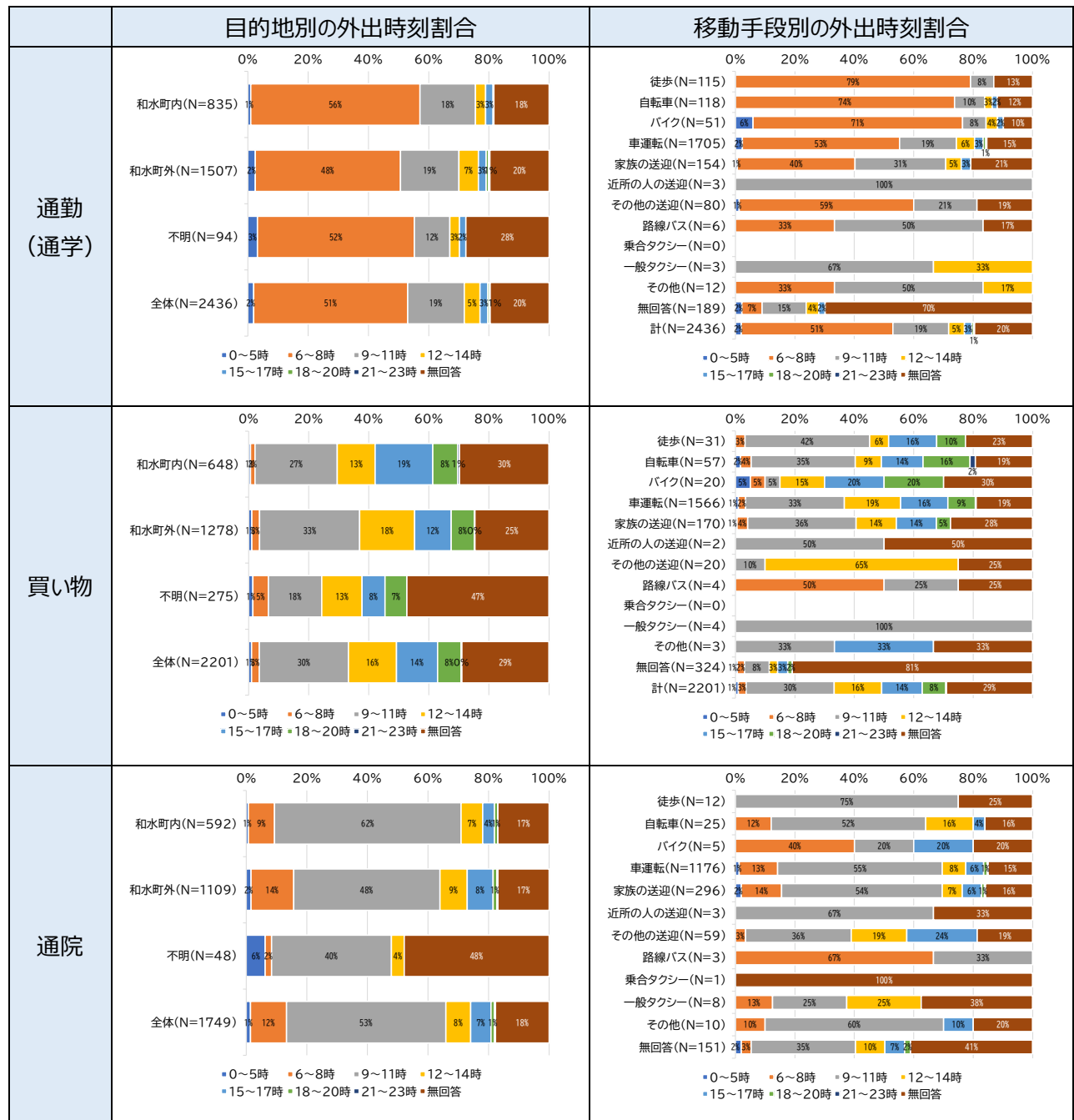
- 外出頻度は、通勤（通学）において高くなっていますが、買い物目的では「週2～3日」が3割、「週1日」が約2割となっており、通院目的では、「月1日以下」が7割となっています。
- 通勤（通学）や買い物では高齢になるほど外出頻度が低下していますが、通院目的では75歳以上において外出頻度が増加しています。
- なお、買い物目的においては、「車運転」と比較して各種送迎や路線バス等を利用した場合の外出頻度が低くなっており、運転の有無が外出機会に影響を与えていることがうかがえます。



※該当しない等の回答、無回答は除く。

④目的別の外出実態

- 外出時刻は、通勤（通学）では6～8時、買い物と通院では9～11時に出発する人が多く、特に通院目的では午前中での外出が多くを占めています。
- 一方、行先別では大きな違いは見られませんが、買い物目的において、町内よりも町外への移動が若干遅い時間帯となっています。



※該当しない等の回答、無回答は除く。

⑤公共交通の利用実態

●路線バスに関して知っている内容

○路線バスに関して知っている内容は、「バス停の位置」や「乗り方」に関しては比較的多くなっていますが、「運行ダイヤ」や「運賃」に関して知っている人は1割未満と少なく、何も知らないと回答した人が4割と多くなっています。

○特に、19歳以下や80歳以上で何も知らないと回答した人の割合が高くなっています。

○同様に、運転免許証を未保有（返納済含む）の人で何も知らない人が多い状況です。

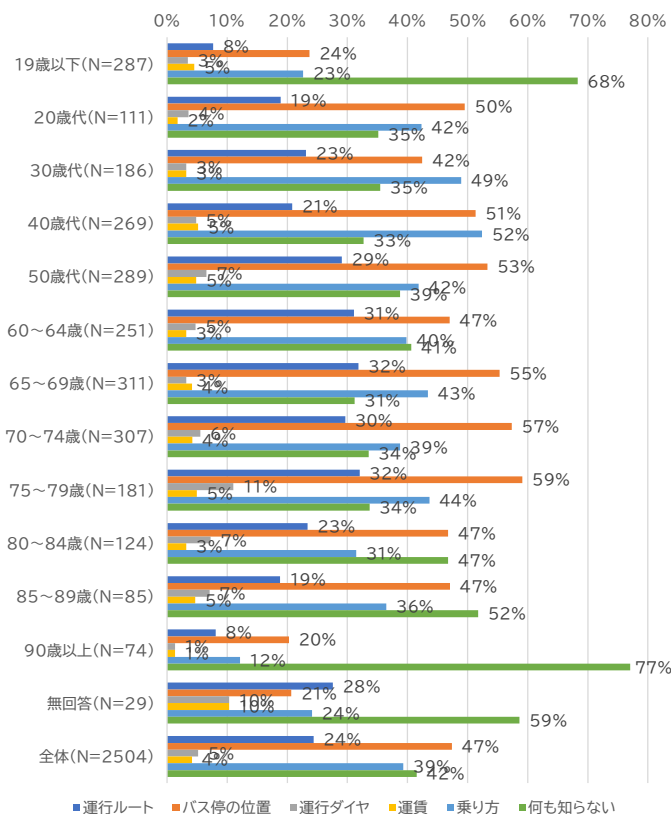


図 年齢別路線バスについて知っている内容
※無回答は除く、複数回答

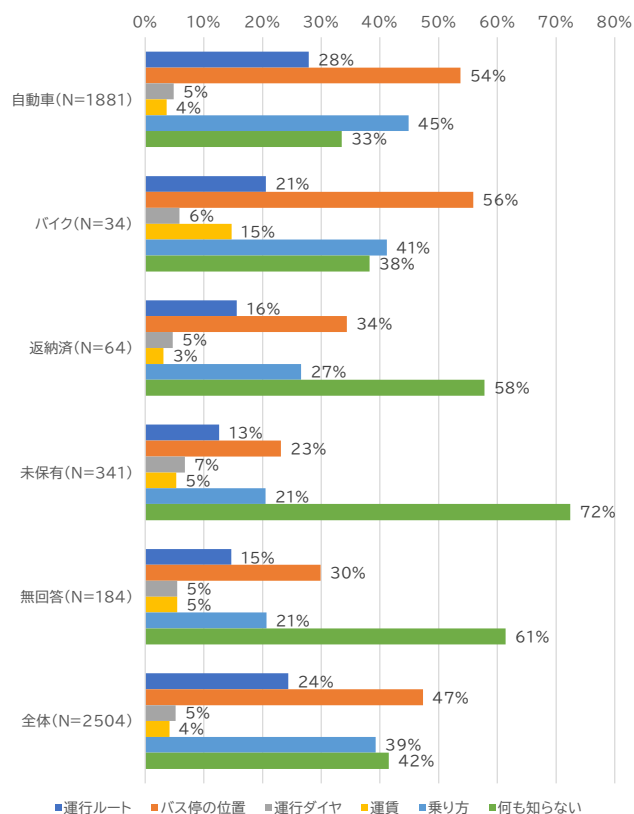


図 免許保有状況別路線バスについて知っている内容
※無回答は除く、複数回答

●路線バスの利用実態

○路線バスを利用していると回答した人は3%となっており、非常に少なくなっています。

○なお、菊水地区西地域はほぼ利用されておらず、現在の路線バスの運行状況が地域別利用実態に影響しています。

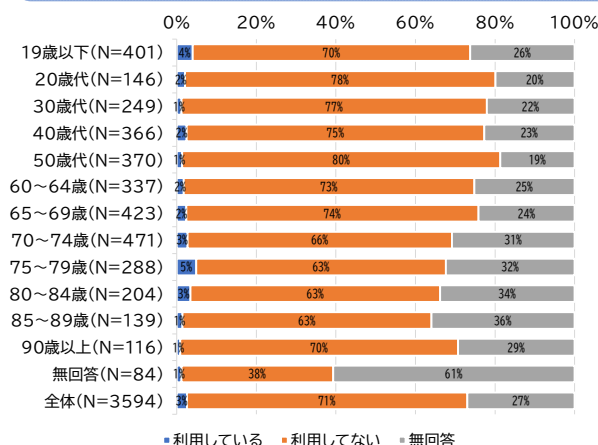


図 年齢別路線バスの利用状況

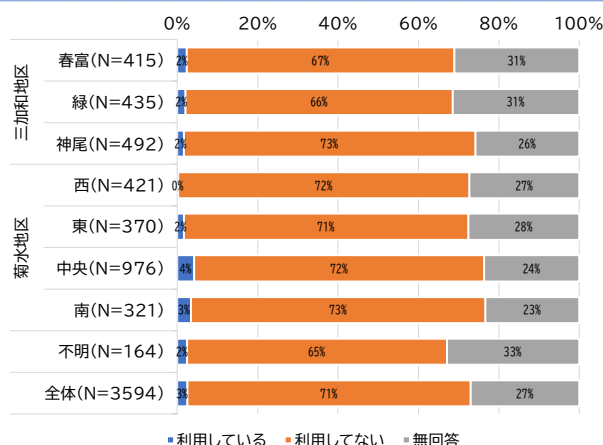


図 居住地別路線バスの利用状況

○路線バスの利用目的、通学、買い物、通院が多くを占めていますが、利用頻度は約 5 割が年数回となっています。

○利用する理由としては、「他に移動手段がない」が最も多く、次いで、「自宅からバス停までが近い」「バス停から目的地が近い」などが挙がっています。

※路線バスを利用していると回答した人が対象

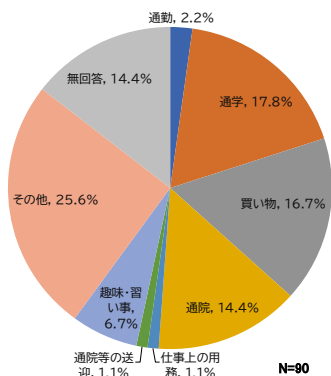


図 路線バス利用目的

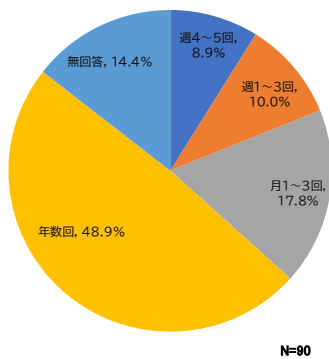


図 路線バス利用頻度

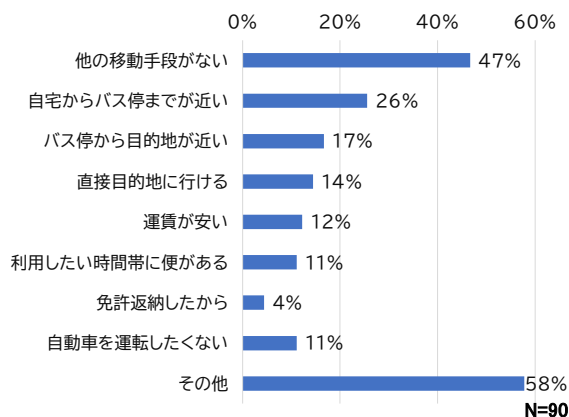


図 路線バス利用理由（複数回答）

○路線バスを利用しない理由は、9 割以上が自家用車・バイクで移動できるからと回答し、約 2 割の人が親族、知人の送迎で十分に移動できるからとなっています。

○路線バスを利用していない人のほとんどが、車の運転、または送迎で十分であると考えていることがわかります。

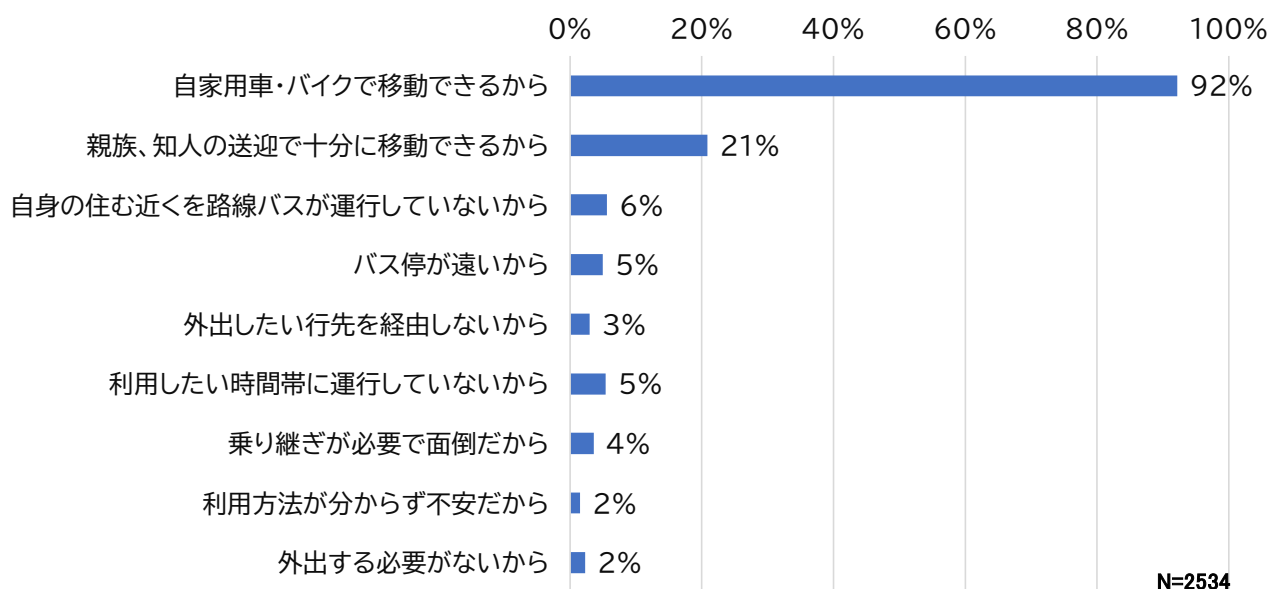


図 路線バスを利用しない理由（複数回答）

●あいのりくんの認知度

- あいのりくんの認知度としては、約 4 割が知っている一方、約 4 割が知らないと回答しています。
- 特に、若い世代を除いては、80 歳以上の高齢者、さらには運転免許未保有者において知らない人が多く存在する状況であり、さらなる周知が求められます。

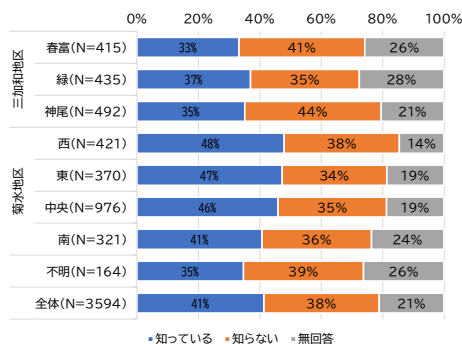


図 居住地別あいのりくんの認知状況

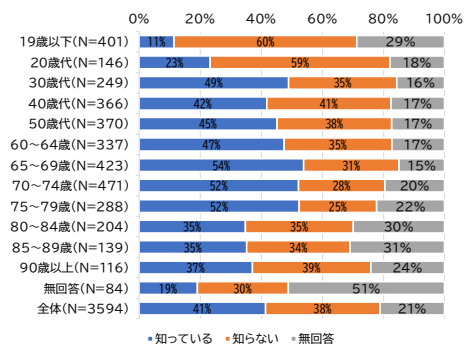


図 年齢別あいのりくんの認知状況

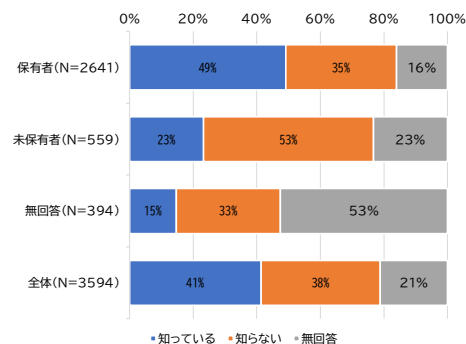


図 免許保有状況別あいのりくんの認知状況

●あいのりくんに関して知っている内容

- あいのりくんに関して、乗降場所(拠点)や予約方法などを知っている人は多く存在しますが、普段利用しない人であるため、運行曜日や時間帯、予約締め切り時間など運用面の詳細は把握していない状況です。
- なお、高齢者等においては、予約方法なども比較的認知されている状況です。

※あいのりくんを知っていると回答した人が対象

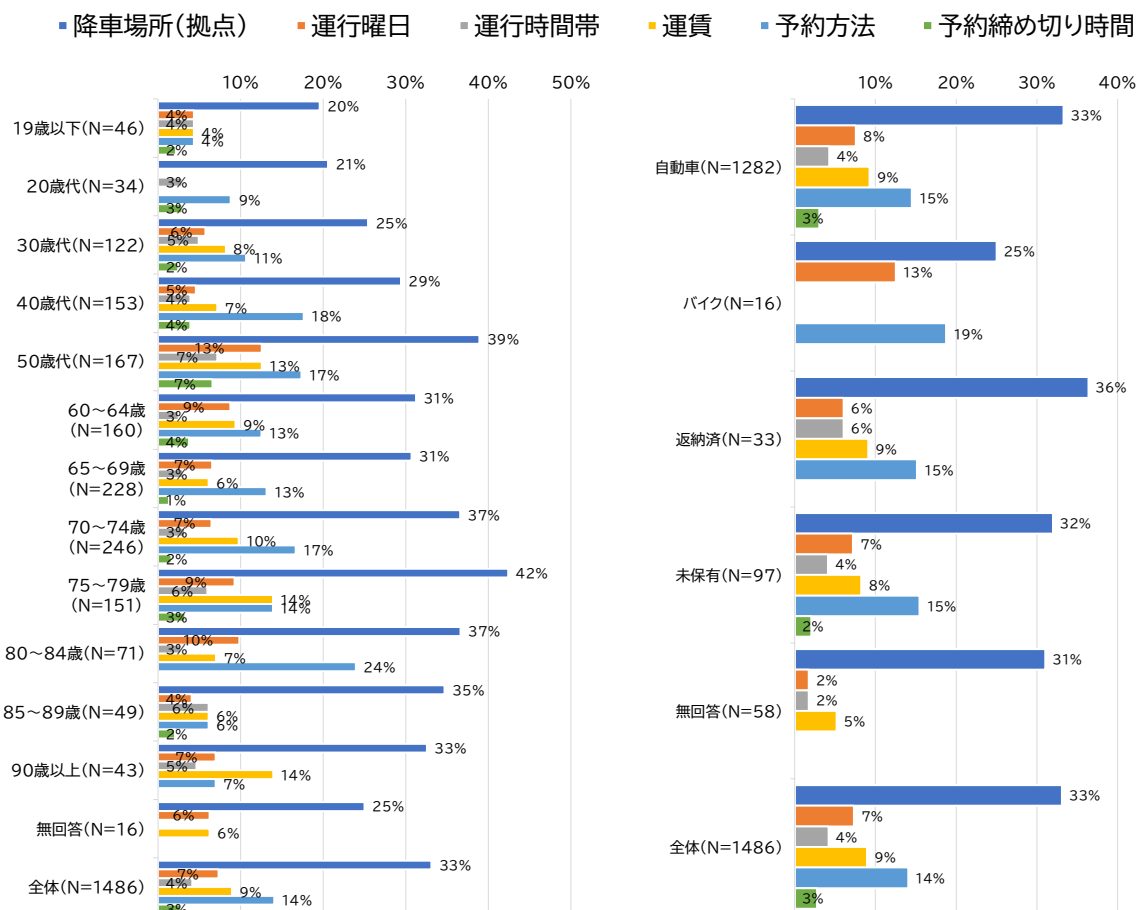


図 年齢別あいのりくんについて知っている内容(複数回答)

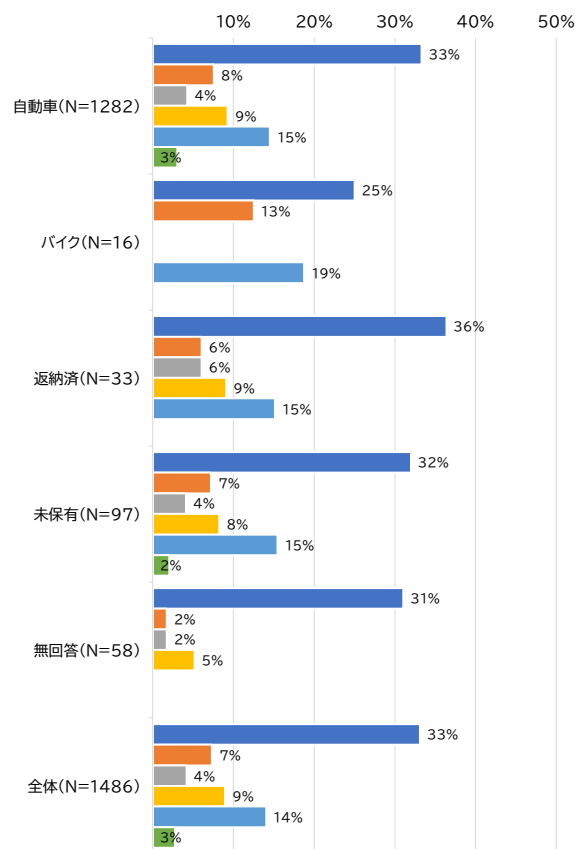


図 免許保有状況別あいのりくんについて知っている内容(複数回答)

●あいのりくんの今後の利用意向

- あいのりくを今後利用したい、もしくは将来的に利用したい人は約 2 割となっています。
- 将来的な利用意向は、菊水地区西地域や東地域において高くなっており、年齢別でも 84 歳までは高い傾向となっていますが、85 歳以上では大きく減少する状況です。
- なお、現在自動車運転免許証を保有している人、路線バスを利用している人において、将来的な利用意向は高い傾向にあります。

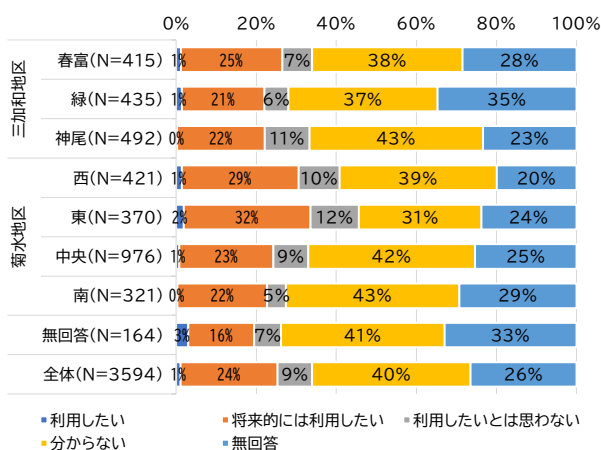


図 居住地別あいのりくんの利用意向

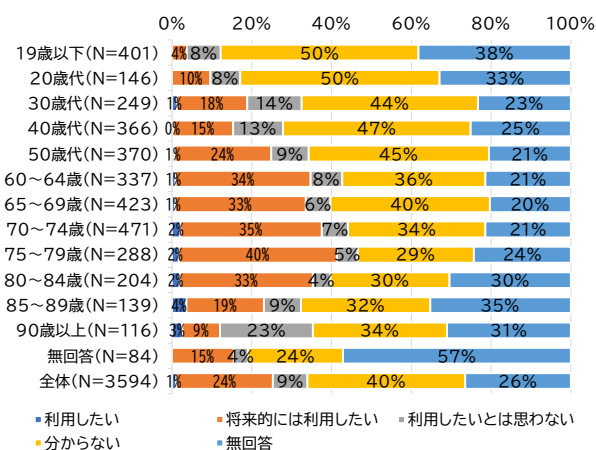


図 年齢別あいのりくんの利用意向

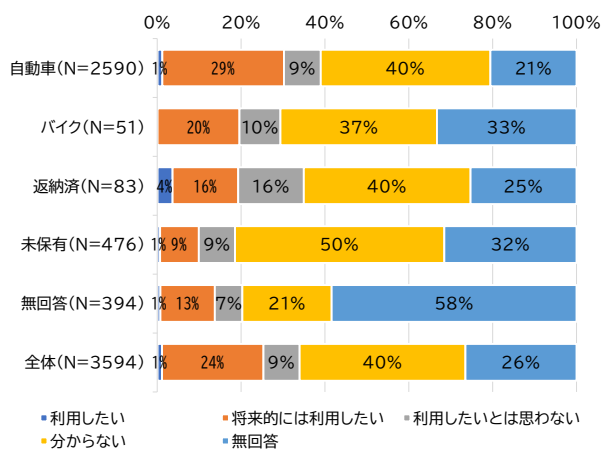


図 免許保有状況別あいのりくんの利用意向

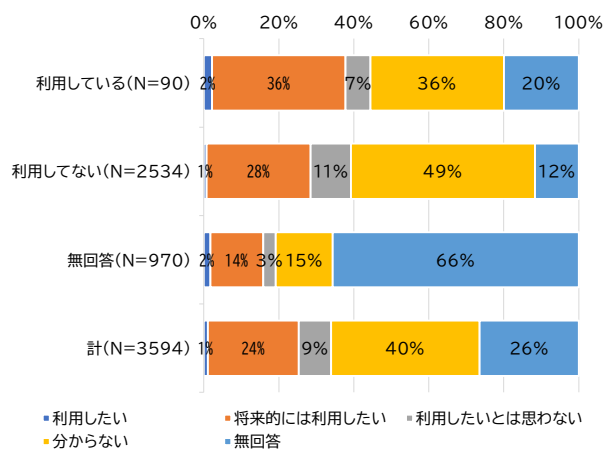


図 路線バス利用状況別あいのりくんの利用意向

⑥公共交通に望むサービス

- 公共交通に望むサービスとして、「町内を周遊できる新たな公共交通」を望む意見と「あいのりくんの拠点の増加」を望む意見が多く、各 2 割以上となっています。
- なお、全体的に現在路線バスが運行していない地域において町内の周遊バスを望む声が高い傾向となっています。
- その他意見では、玉名市や山鹿市に行けるようにしてほしい、以前の路線バスに戻してほしい、路線バスは小型化して問題ない等の意見がみられました。

- 既存の路線バスの運行を増やして欲しい
- 路線バスのルートや時刻表などの詳しい情報を提供して欲しい
- 既存の路線バスと乗合タクシーの接続を良くして欲しい
- 既存の路線バスのダイヤを覚えやすい時間に変更して欲しい
- 公共交通の車両を乗り降りしやすい車両にして欲しい
- 路線バスを停留所以外でも自由に乗り降りできるようにして欲しい
- 乗合タクシー「あいのりくん」の拠点を増やして欲しい
- 町内全域を周遊できるような新たな公共交通が欲しい
- バス停などの周辺に駐車場や駐輪場を整備して欲しい
- 公共交通の乗り場の待合環境を改善して欲しい
- その他

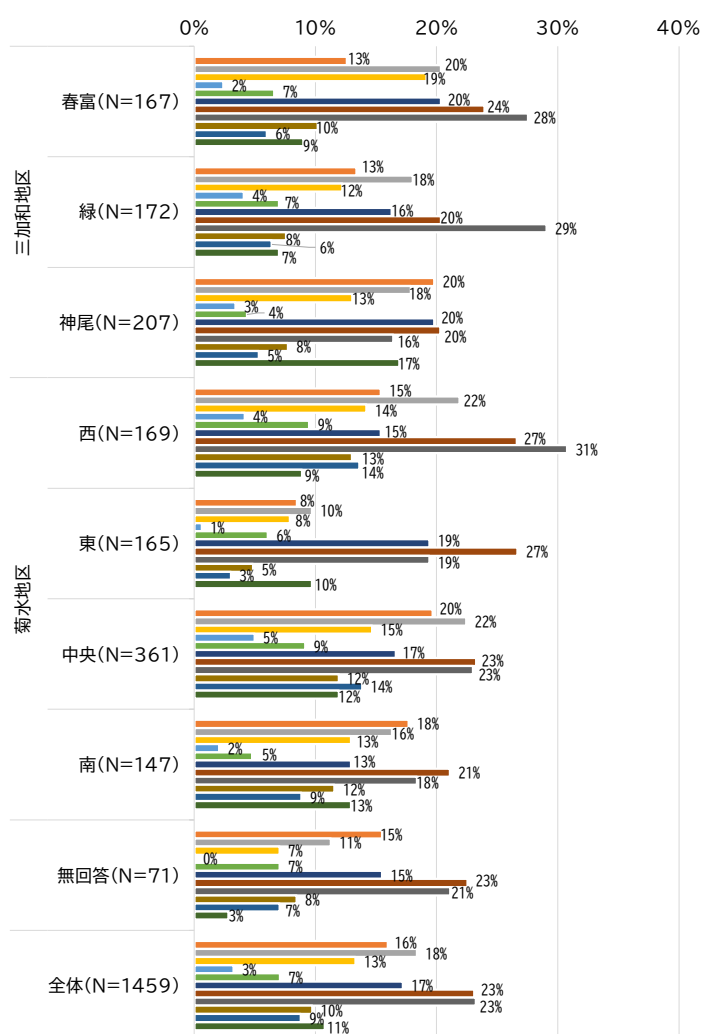


図 居住地別公共交通に望むサービス

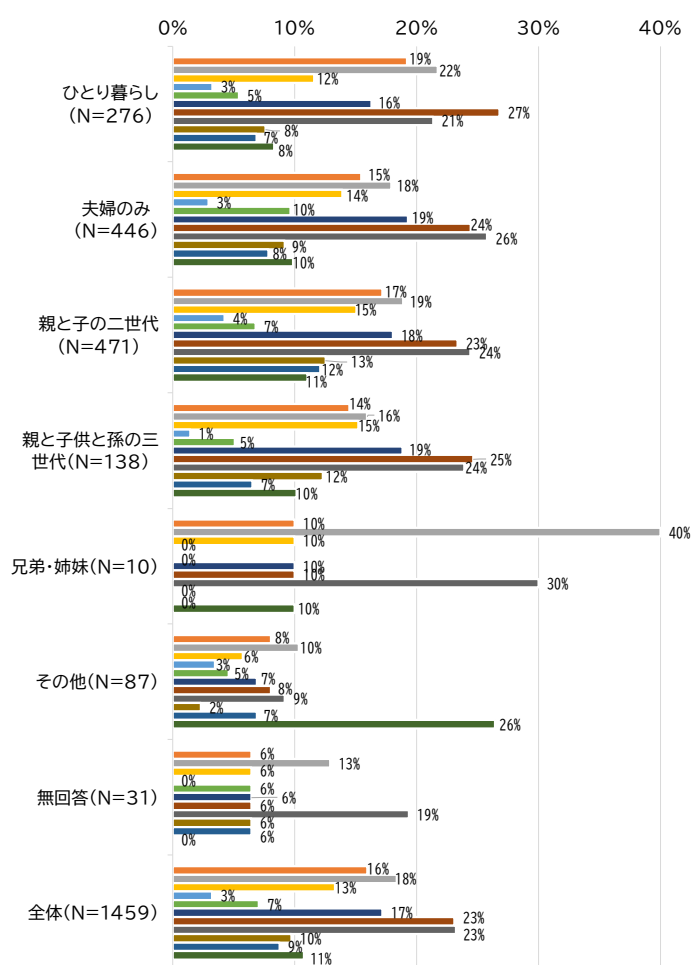


図 世帯構成別公共交通に望むサービス

⑦今後の公共交通に関して

●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1割未満と低い状況です。
- 居住地により大きな違いは見られず、計画等に関する周知徹底が必要な状況です。

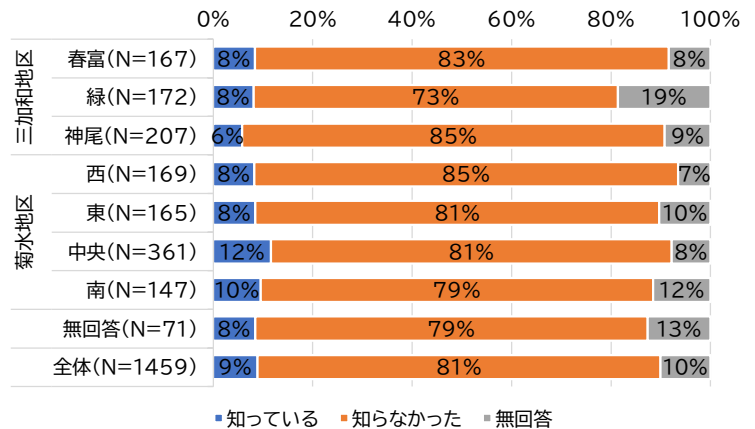
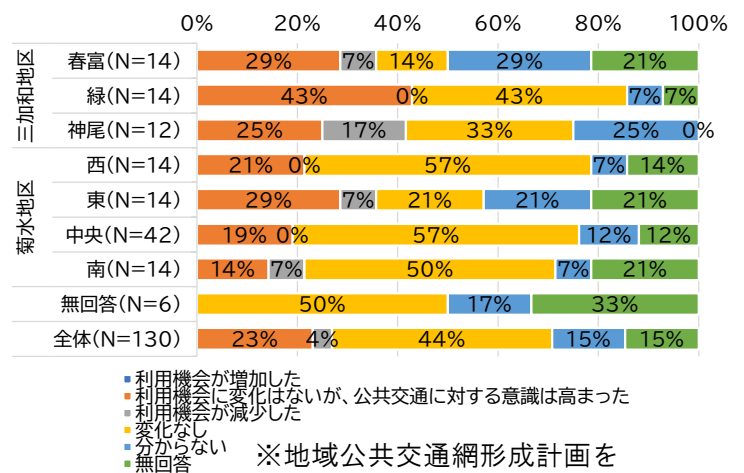


図 居住地別地域公共交通網形成計画の認知度

●地域公共交通網形成計画の効果

- 過去5年間に、公共交通の利用機会が増加したと回答した人はいませんでした。
- 一方で約2割は「公共交通に対する意識が高まった」と回答しており、あいのりくんの運行などが影響していると考えられます。



※地域公共交通網形成計画を知っていると回答した人が対象
図 居住地別地域公共交通網形成計画の効果

●将来的な移動手段について

- 将来的な移動手段として、路線バスが約1割、乗合タクシーが約3割、一般タクシーが約1割となっており、公共交通に対するニーズは高い状況です。
- その他、家族の送迎を想定している人が約2割存在します。
- 今後は、これらニーズへ対応するための維持・確保、さらには潜在需要を顕在化させるための取り組みが必要です。

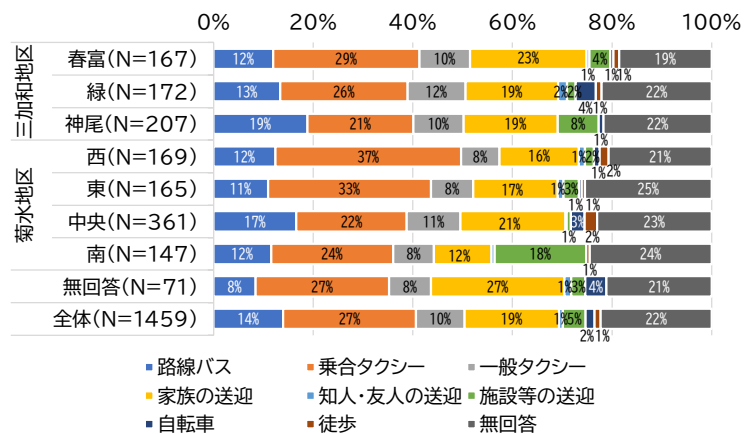


図 居住地別将来的な移動手段

●費用負担について

- 現在の自家用車の維持費用は、1台当たり平均で約26,000円/月・台となっています。
- 一方で、公共交通に対する費用負担額の平均値は、現在公共交通を利用している人で約8,100円/月、公共交通を利用していない人で8,200円/月となっており、自家用車と比較して1/3以下となっており、公共交通に対する負担への抵抗がうかがえます。

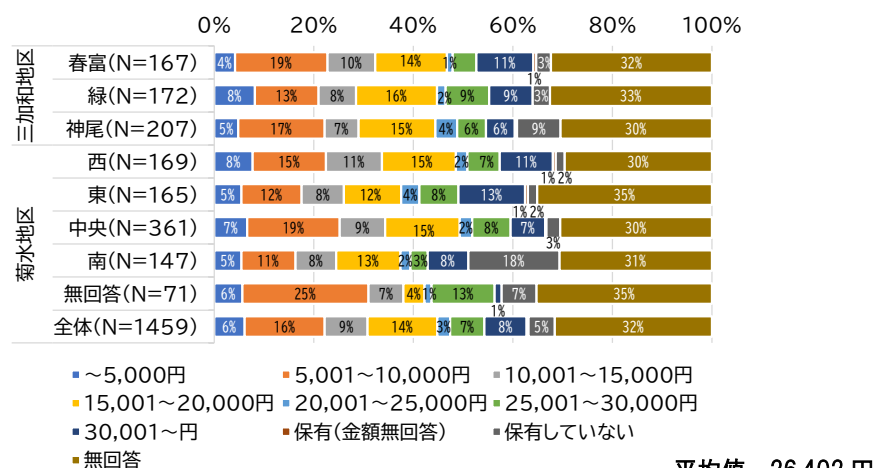


図 自家用車の維持費用（円/月・台）

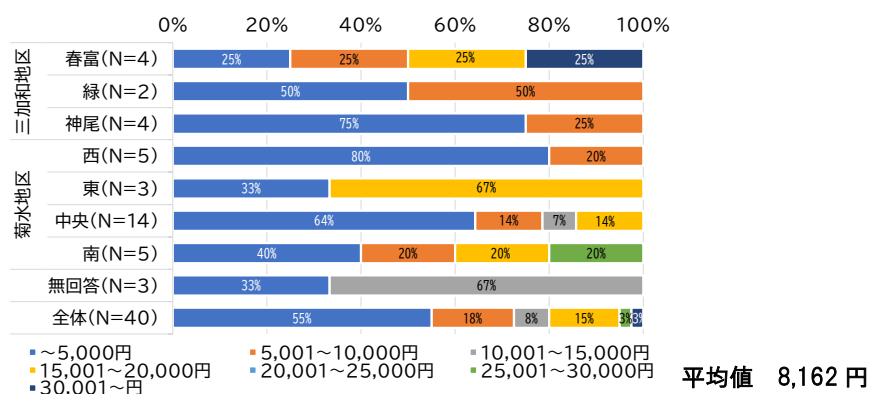


図 公共交通を利用している人が公共交通に対して、実際に負担している金額（円/月）

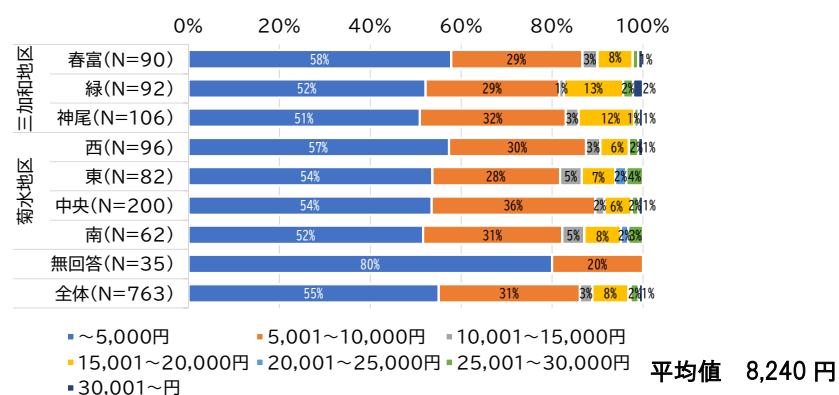


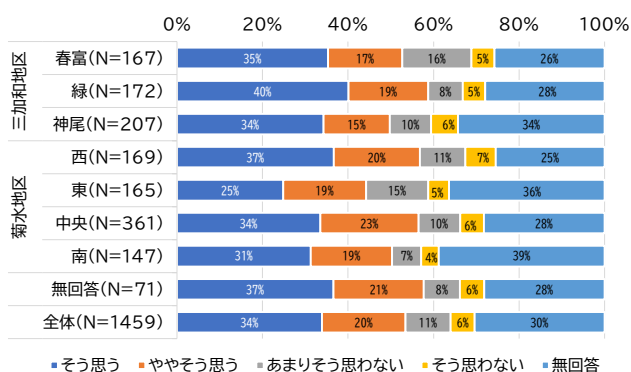
図 公共交通を利用していない人が公共交通に対して、負担しても構わない金額（円/月）

●今後の公共交通のあり方について

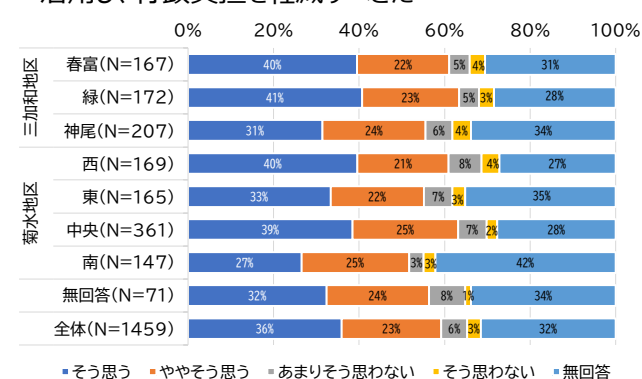
- 「路線バスや乗合タクシーでなく、時間や場所など自由利用ができるタクシーを活用し、タクシー利用に対する助成を充実させるべきだ」に対して、「そう思う」「ややそう思う」と回答した割合が高く、約 6 割となっています。
- 一方で、「現在の公共交通は維持すべきだ（行政の財政負担増加）」は、「そう思う」「ややそう思う」と回答した人が約 5 割に対して、「あまりそう思わない」「そう思わない」と回答した人の割合が他の設問に比べ高く、約 2 割となっています。

Q.現在の公共交通は維持すべきだ

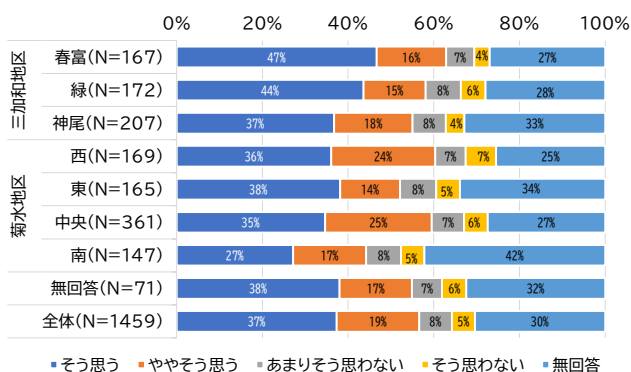
（行政の財政負担増加）



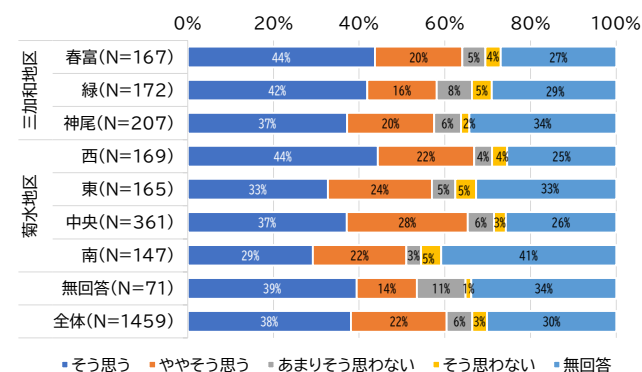
Q.スクールバスなど、地域に存在する公共交通を有効に活用し、行政負担を軽減すべきだ



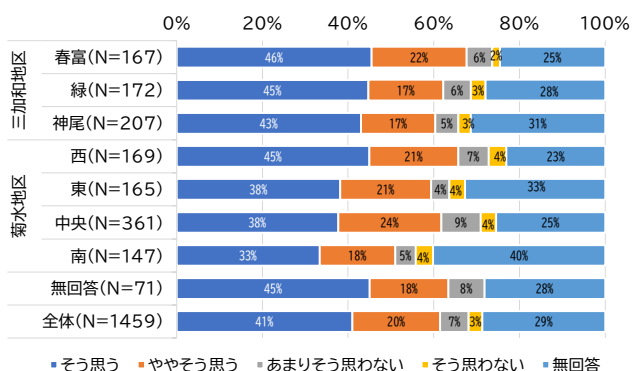
Q.路線バスが運行していない地域には、週に1往復でも良いので通院や通学のための交通手段を用意すべきだ



Q.自分で移動することができない方（高齢者など）が多い地域や、その方々が利用する施設に、優先的に公共交通を走らせるべきだ

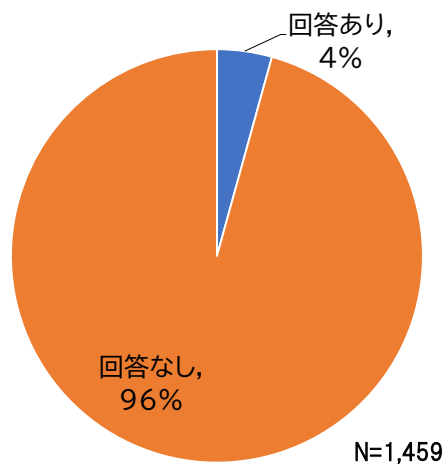


Q.路線バスや乗合タクシーでなく、時間や場所など自由利用ができるタクシーを活用し、タクシー利用に対する助成を充実させるべきだ



⑦学校への送迎等の実態

- 送迎方法について回答したのは、全体の4%（63票）となっています。
- 送迎する方法として、5割以上が「送迎のために往復している」と回答しており、その結果、送迎することに対する負担も約7割の人が大きいと回答しています。
- 特に、親と子の二世帯世帯で、負担が大きいと回答している世帯が多い傾向にあります。



※夫婦のみの世帯で、回答ありの世帯は誤記入とし、回答なしに含む
図 送迎方法について回答の有無

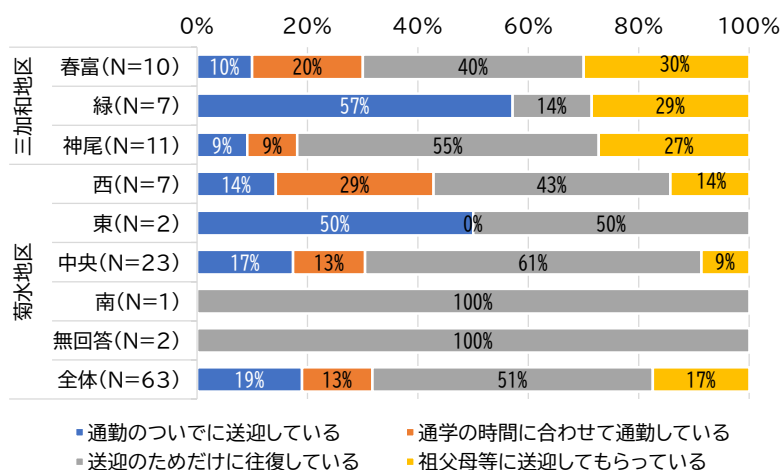


図 居住地別の送迎方法割合

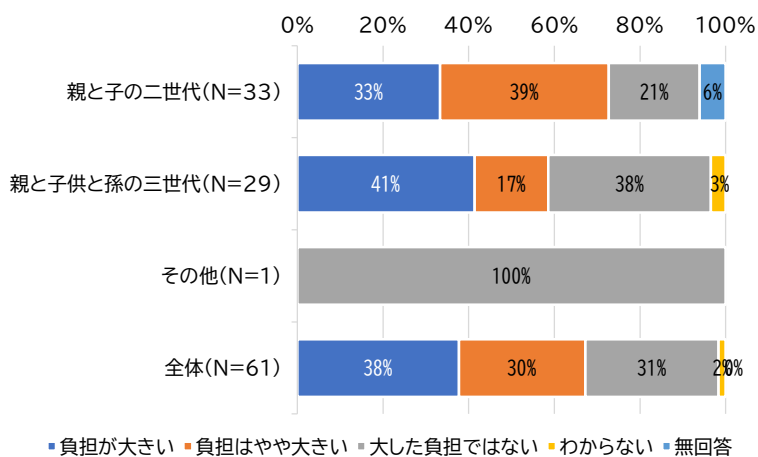


図 世帯構成別の送迎に対する負担

- 送迎している理由としては、地域によって差は見られますが、「他に交通手段がないため」「公共交通では不便なため」「子どもの負担軽減のため」「子どもの安全確保のため」の4つを選択した割合が高く、「経済的なため」を選択した回答は少ない状況です。
- 公共交通で通学させるための条件としては、「自宅近くで乗車可能」「利用したい時間帯に運行」の割合が高く、利便性を重視する傾向にありました。
- また、「改善されても利用しない」と回答したのは1割となっており、公共交通サービスの改善によっては、公共交通に転換する可能性は見られます。

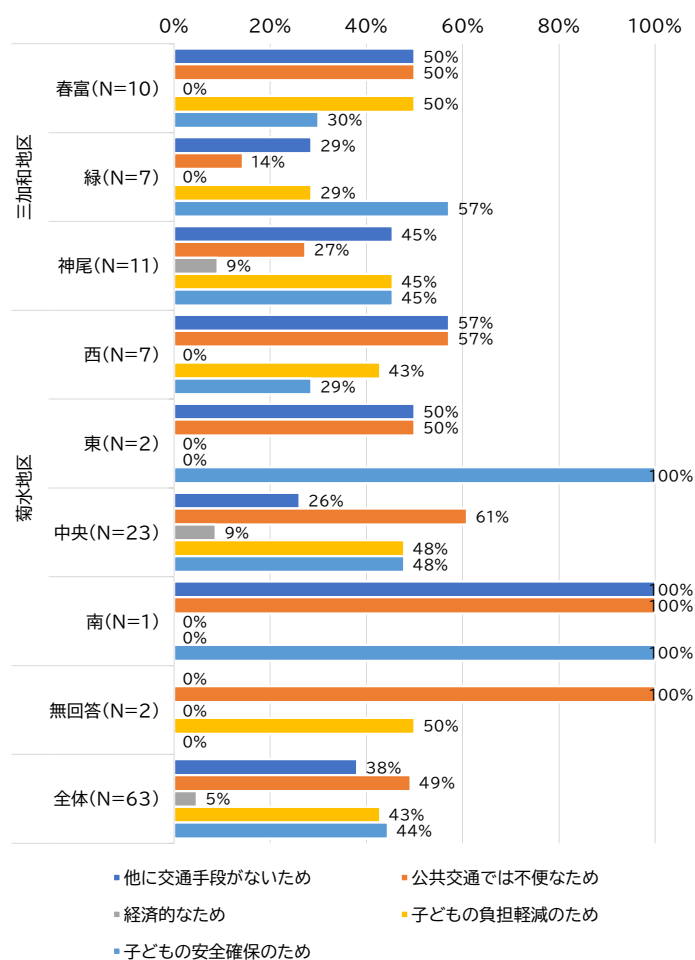


図 居住地別の送迎している理由

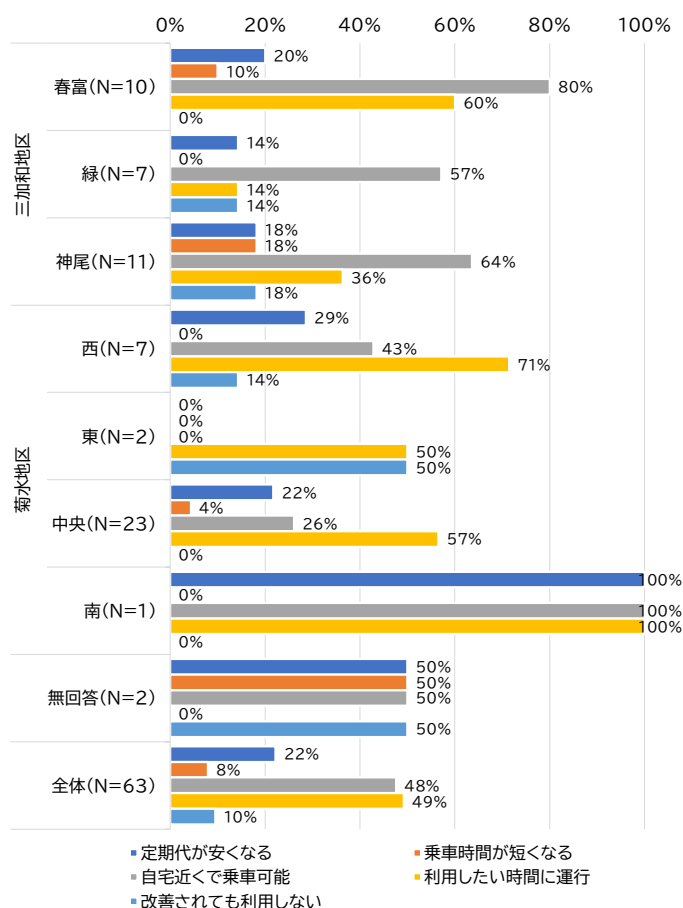


図 居住地別の公共交通で通学させるための条件

2 乗合タクシー利用者アンケート調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ 522 世帯 ※「<u>あいのりくん</u>」利用登録者が居住する世帯
調査日	■ 令和 4 年 12 月 9 日（金）～令和 4 年 12 月 26 日（月）
調査方法	■ 郵送配布・回収
調査内容	・属性等基本事項（居住地、性別、年齢、世帯構成など） ・日常生活の行動特性 ・乗合タクシーの利用状況 ・乗合タクシーの今後の利用意向 ・乗合タクシーを今後利用するにあたって改善すべき事項 など
調査結果	回収：278 票 （回収率：53%）

①世帯の特性(回答者属性)

- サンプル数は、三加和地区が約 3 割、菊水地区が約 7 割となっています。
- 年齢構成は、65 歳以上が 9 割となっており、ひとり暮らしが 3 割以上を占めています。
- 年齢別の運転免許保有状況では、70 代では 5 割程度の人が運転免許を保有していますが、85 歳以上では 7 割以上が未保有となっています。

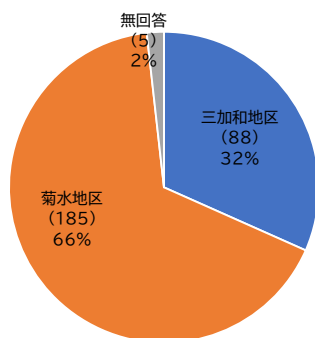


図 地区別サンプル数

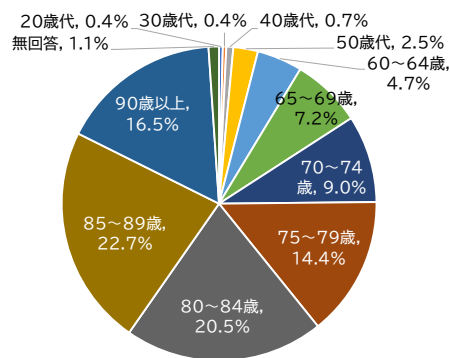


図 年齢構成別

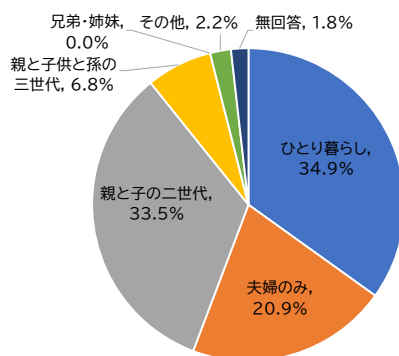


図 世帯構成の割合

その他 (6 件)

4世代: 2 件
 高齢者施設に入所中: 1 件
 夫婦、兄弟、子、4人暮らし: 1 件
 グループホーム: 1 件
 無回答: 1 件

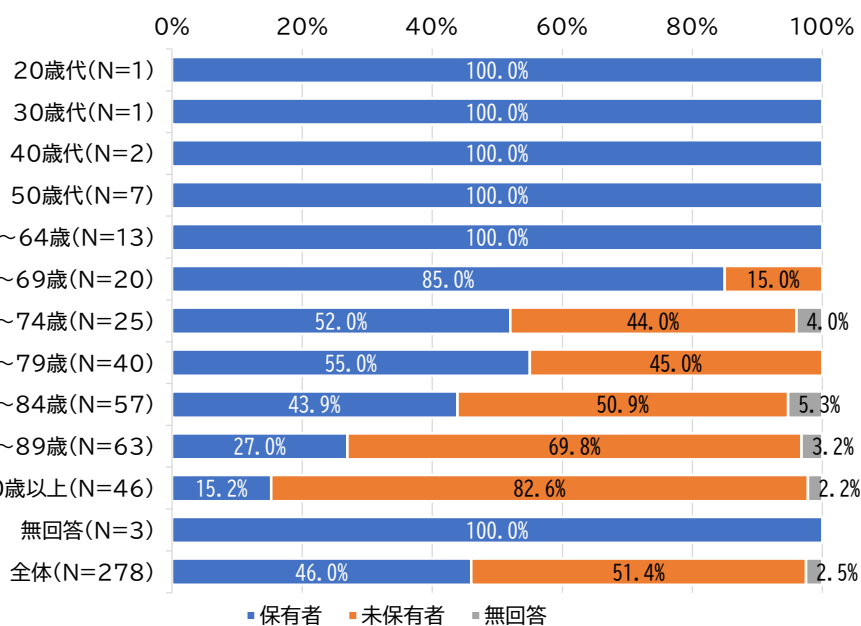


図 年齢別の運転免許の保有状況

②普段の日常生活

●外出頻度

- 日常生活における外出頻度は、高齢になるほど減少しており、85歳以上では「月1～3回程度」が4割以上となっています。
- 居住地別では、路線バス沿線の三加和地区神尾地域や菊水地区東地域で若干外出頻度が高くなっています。

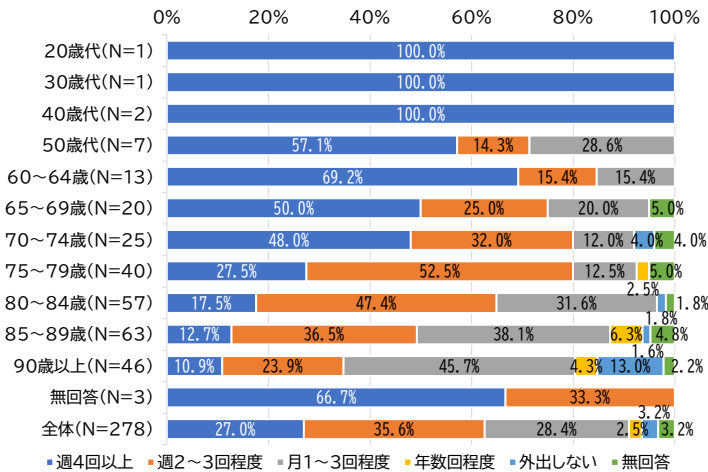


図 年齢別の外出頻度

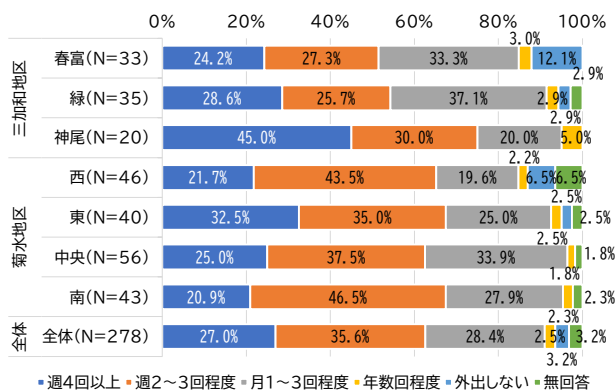


図 地区別の外出頻度

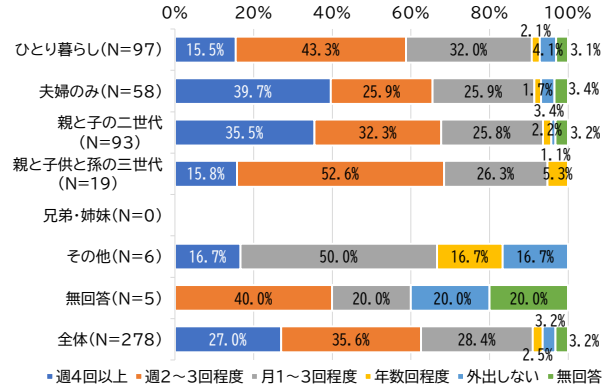


図 家族構成別の外出頻度

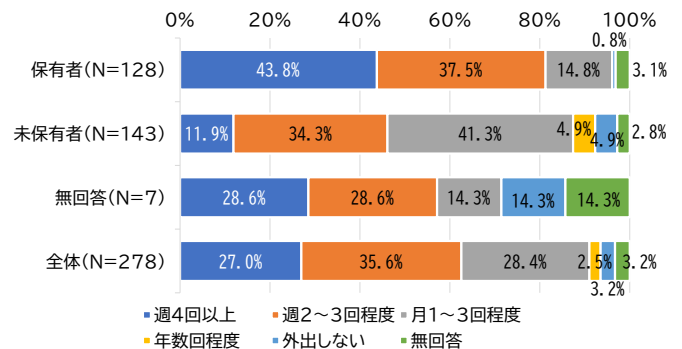
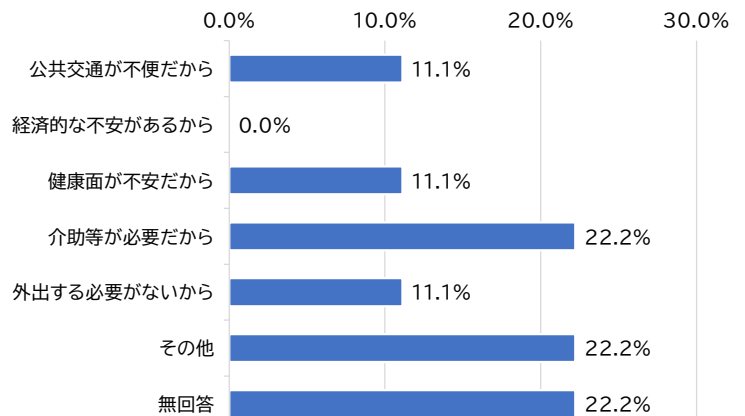


図 運転免許証保有別の外出頻度

●外出しない理由

- 外出しない人が全体で 3%存在しますが、外出しない理由としては、「介助等が必要だから」が最も多くなっています。
- その他、公共交通が不便という意見も 1 割程度見られます。



その他（2件）

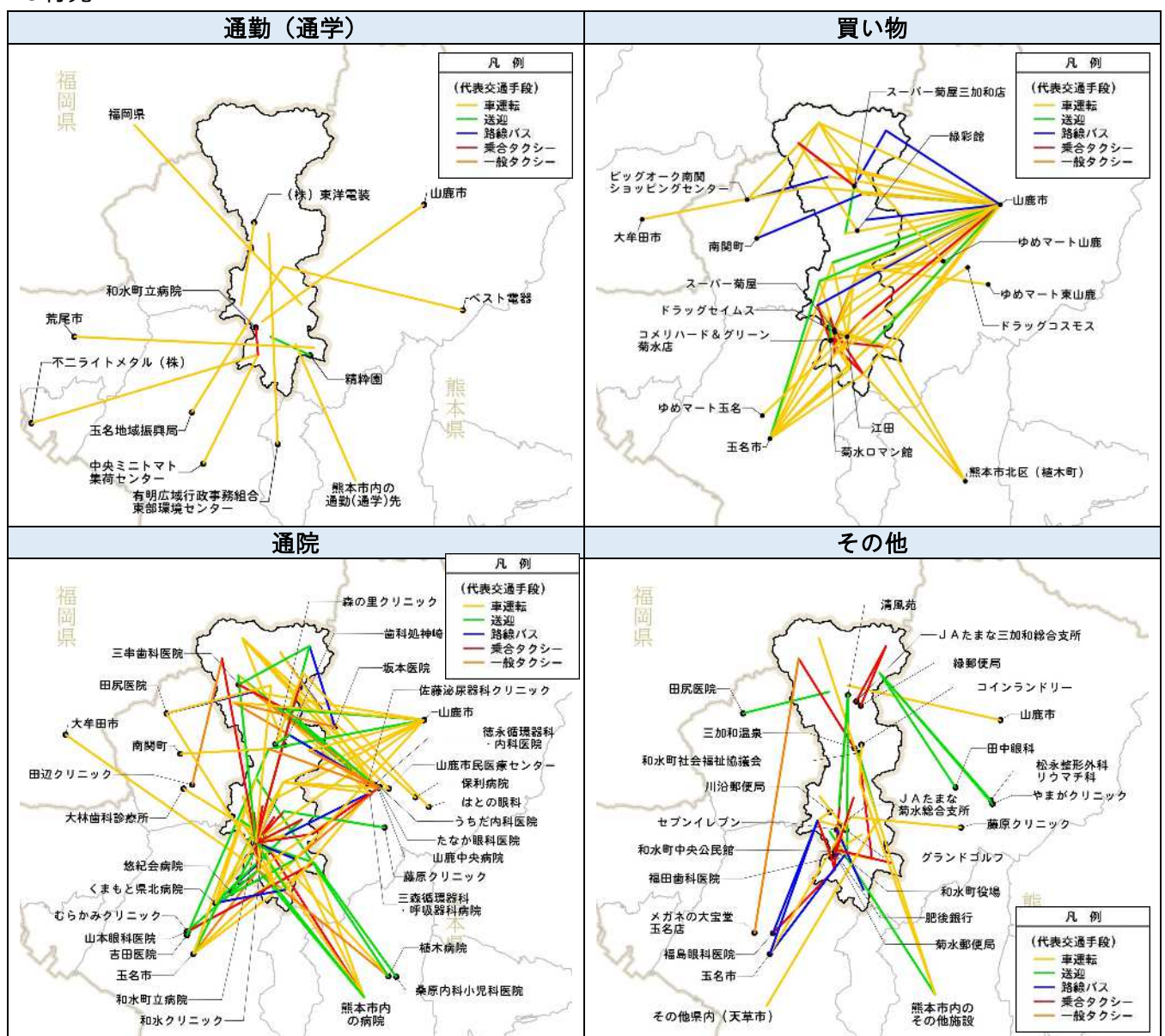
コロナ禍で、施設から外出が出来ないから: 1 件
無回答: 1 件

N=9

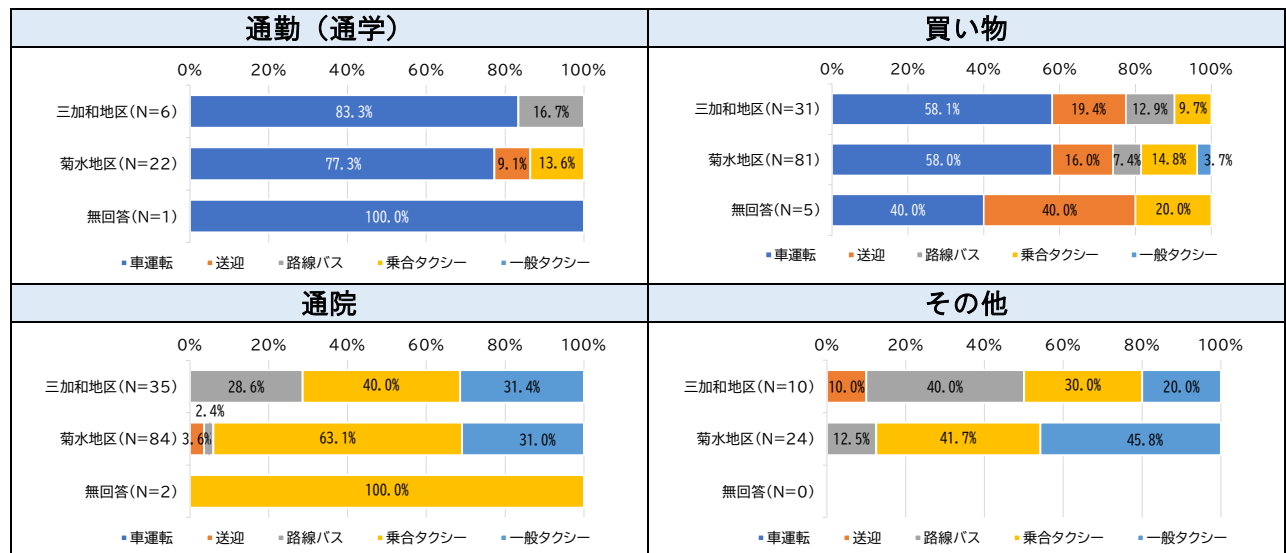
③目的別の外出実態

- 外出先として、町外（山鹿市や玉名市）への移動も多く見られますが、買い物や通院では町内での移動も多く見られ、通院時に乗合タクシーが多く利用されています。
- また、買い物時での乗合タクシーの利用も見られますが、通院と比較して町外への依存が高く、車運転もしくは送迎での移動となっています。
- 外出頻度は、買い物では「週 1 ～ 3 回程度」が多く、通院では「月 1 ～ 3 回程度」が多くなっていますが、買い物や通院目的では、車運転や乗合タクシー利用と比較して、送迎や一般タクシーで移動している人は外出頻度が低くなっています。
- 外出時刻はその他目的を除いて、基本的に午前中に集中しており、特に 8 ～ 10 時頃に集中している状況です。

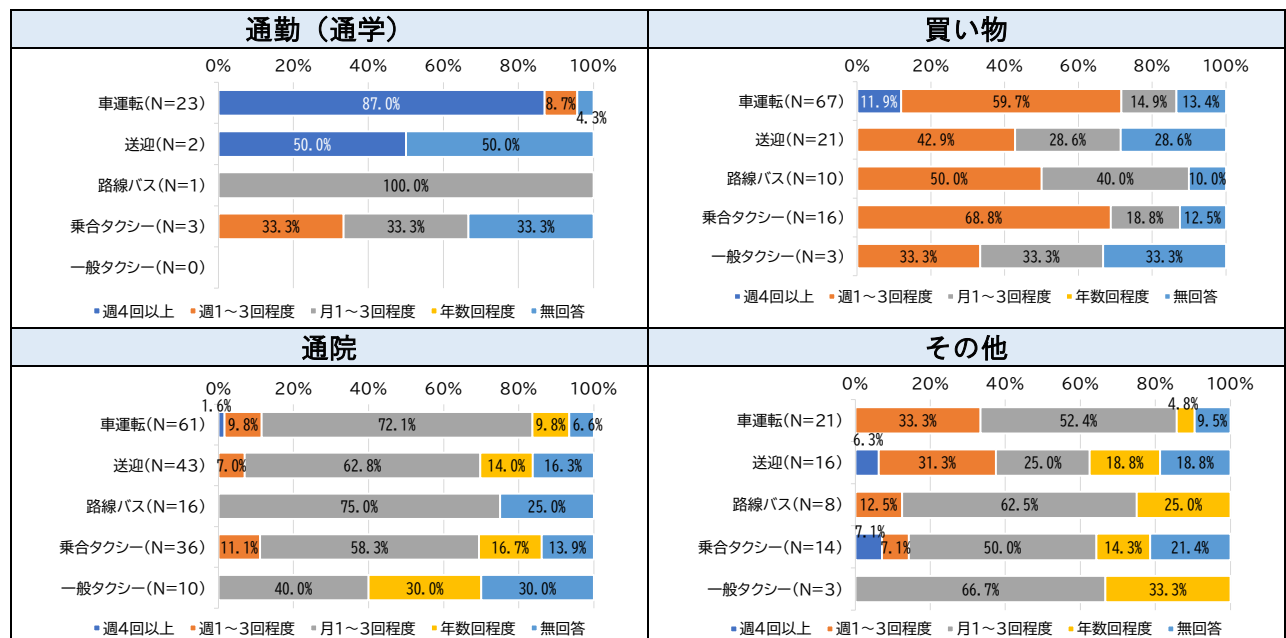
●行先



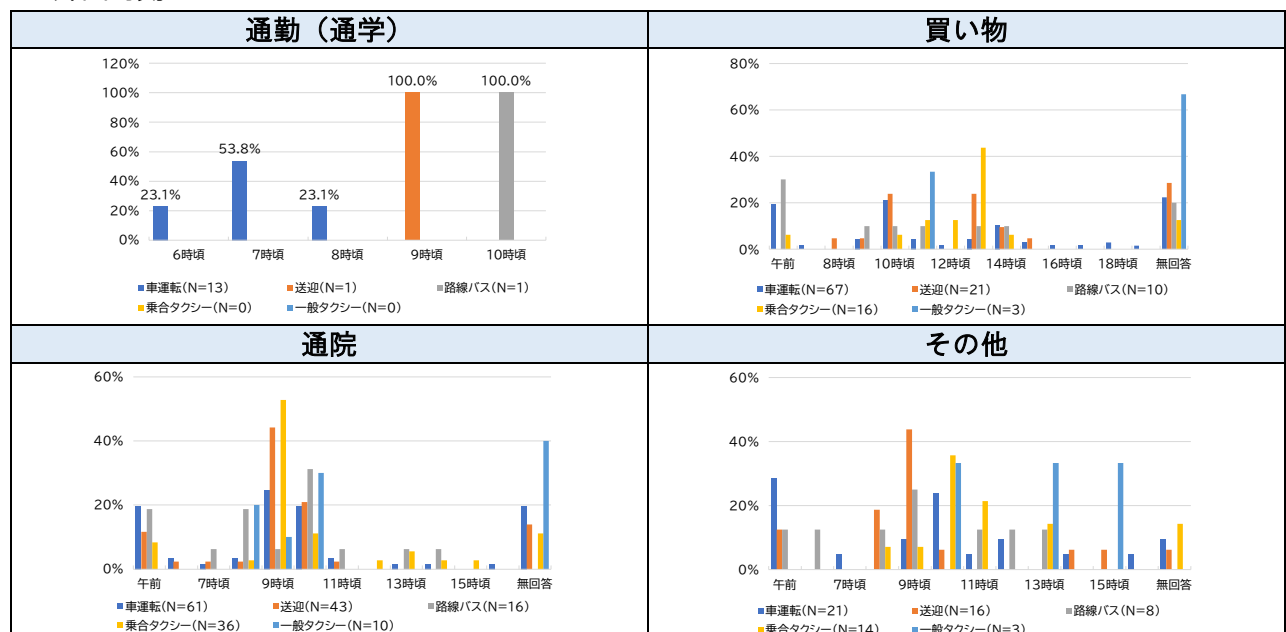
●移動手段



●外出頻度



●外出時刻



④あいのりくんの利用実態

●利用状況

- あいのりくんの利用状況は、高齢になるほど利用率が高くなっていますが、利用登録後に未利用の人が多く存在します。
- 特に運転免許証を保有している人、さらには夫婦やその他家族と同居している人においては、他に移動手段が存在することから、利用していない状況です。

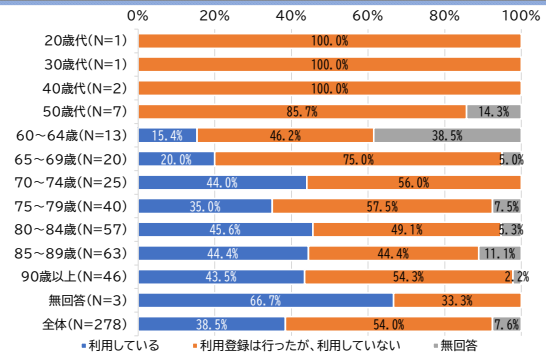


図 年齢別の利用状況

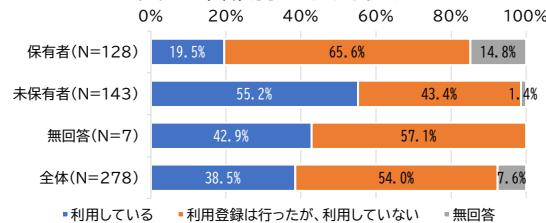


図 運転免許証保有別の利用状況

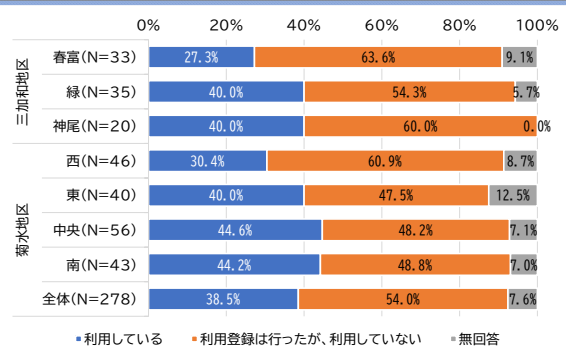


図 地区別の利用状況

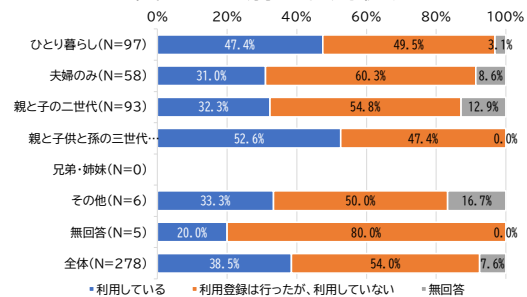


図 家族構成別の利用状況

●利用頻度

- あいのりくんを利用している人においても、利用頻度は約 5 割が「月 1 ～ 3 回程度」となっており、週 1 回以上利用する人は 2 割程度となっています。
- また、外出頻度が多い人ほどあいのりくんの利用頻度と差が生じており、外出時の目的地等であいのりくんで行けないなどの影響が想定されます。

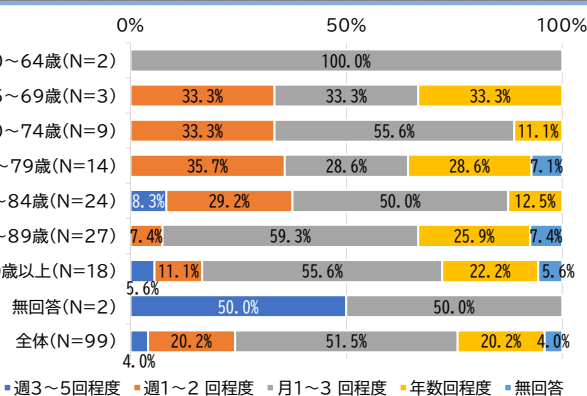


図 年齢別の利用状況

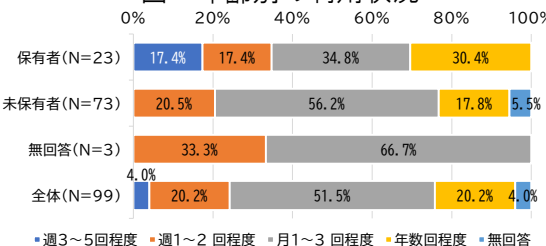


図 運転免許証保有別の利用状況

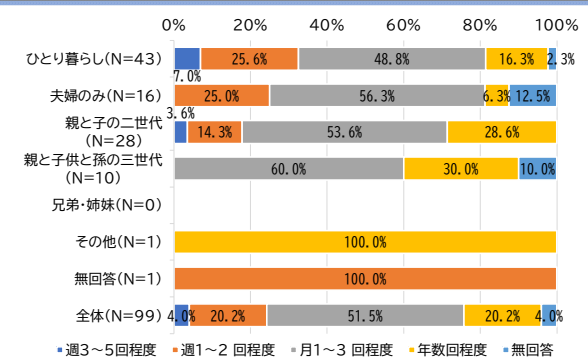


図 地区別の利用状況

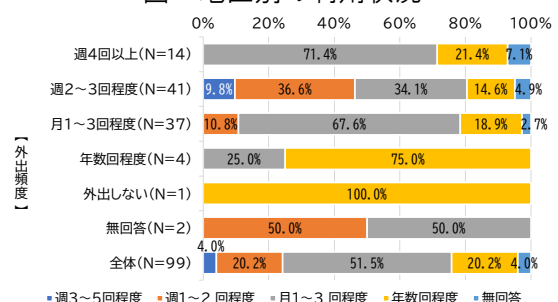
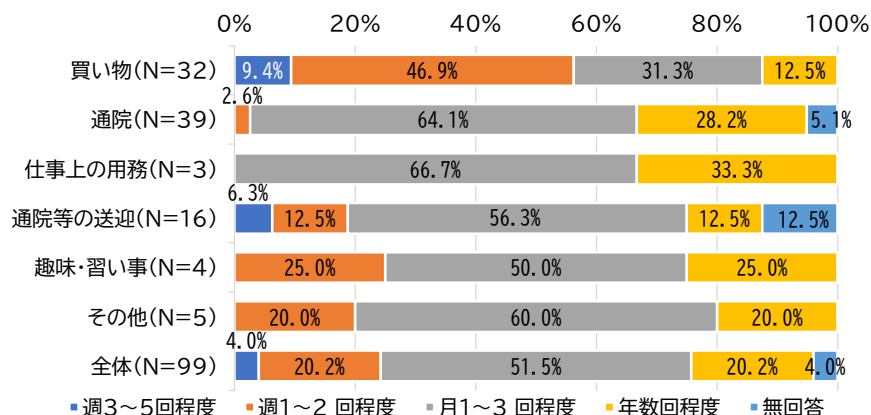


図 家族構成別の利用状況

●利用目的及び利用実態

- あいのりくんの利用目的として、通院で利用する人が最も多い状況ですが、利用頻度では買い物が多くなっています。
- 利用時間帯としては、基本的に午前中に行って帰ってくる人が多くなっていますが、15～16時に帰る人も見られます。



	買い物 (N=32)	通院・通院等の送迎 (N=55)	その他 (N=5)																																																												
目的地	<table><tr><th>目的地</th><th>件数</th></tr><tr><td>スーパー菊屋</td><td>11</td></tr><tr><td>農協</td><td>4</td></tr><tr><td>菊水ロマン館</td><td>3</td></tr><tr><td>コメリハード＆グリーン菊水店</td><td>1</td></tr><tr><td>緑彩館</td><td>1</td></tr></table>	目的地	件数	スーパー菊屋	11	農協	4	菊水ロマン館	3	コメリハード＆グリーン菊水店	1	緑彩館	1	<table><tr><th>目的地</th><th>件数</th></tr><tr><td>和水町立病院</td><td>17</td></tr><tr><td>三串歯科医院</td><td>7</td></tr><tr><td>森の里クリニック</td><td>1</td></tr><tr><td>ふくだデンタルクリニック</td><td>1</td></tr><tr><td>和水クリニック</td><td>1</td></tr><tr><td>山鹿市民医療センター</td><td>1</td></tr><tr><td>その他の病院</td><td>3</td></tr></table>	目的地	件数	和水町立病院	17	三串歯科医院	7	森の里クリニック	1	ふくだデンタルクリニック	1	和水クリニック	1	山鹿市民医療センター	1	その他の病院	3	<table><tr><th>目的地</th><th>件数</th></tr><tr><td>三加和温泉 なごみ乃湯</td><td>2</td></tr><tr><td>農協</td><td>1</td></tr><tr><td>温泉</td><td>1</td></tr><tr><td>清風苑</td><td>1</td></tr></table>	目的地	件数	三加和温泉 なごみ乃湯	2	農協	1	温泉	1	清風苑	1																						
	目的地	件数																																																													
	スーパー菊屋	11																																																													
	農協	4																																																													
	菊水ロマン館	3																																																													
	コメリハード＆グリーン菊水店	1																																																													
	緑彩館	1																																																													
目的地	件数																																																														
和水町立病院	17																																																														
三串歯科医院	7																																																														
森の里クリニック	1																																																														
ふくだデンタルクリニック	1																																																														
和水クリニック	1																																																														
山鹿市民医療センター	1																																																														
その他の病院	3																																																														
目的地	件数																																																														
三加和温泉 なごみ乃湯	2																																																														
農協	1																																																														
温泉	1																																																														
清風苑	1																																																														
利用時間帯 (行き)	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>午前</td><td>9.4%</td></tr><tr><td>8時頃</td><td>6.3%</td></tr><tr><td>9時頃</td><td>15.6%</td></tr><tr><td>10時頃</td><td>28.1%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>6.3%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td>3.1%</td></tr><tr><td>13時頃</td><td>6.3%</td></tr><tr><td>14時頃</td><td>12.5%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>12.5%</td></tr></table>	時間帯	割合	午前	9.4%	8時頃	6.3%	9時頃	15.6%	10時頃	28.1%	11時頃	6.3%	12時頃	3.1%	13時頃	6.3%	14時頃	12.5%	無回答	12.5%	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>午前</td><td>9.1%</td></tr><tr><td>8時頃</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>9時頃</td><td>45.5%</td></tr><tr><td>10時頃</td><td>12.7%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>3.6%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>13時頃</td><td>3.6%</td></tr><tr><td>14時頃</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>20.0%</td></tr></table>	時間帯	割合	午前	9.1%	8時頃	1.8%	9時頃	45.5%	10時頃	12.7%	11時頃	3.6%	12時頃	1.8%	13時頃	3.6%	14時頃	1.8%	無回答	20.0%	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>午前</td><td></td></tr><tr><td>8時頃</td><td></td></tr><tr><td>9時頃</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>10時頃</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td></td></tr><tr><td>13時頃</td><td></td></tr><tr><td>14時頃</td><td></td></tr><tr><td>無回答</td><td></td></tr></table>	時間帯	割合	午前		8時頃		9時頃	40.0%	10時頃	40.0%	11時頃	20.0%	12時頃		13時頃		14時頃		無回答	
	時間帯	割合																																																													
	午前	9.4%																																																													
	8時頃	6.3%																																																													
	9時頃	15.6%																																																													
	10時頃	28.1%																																																													
	11時頃	6.3%																																																													
	12時頃	3.1%																																																													
	13時頃	6.3%																																																													
14時頃	12.5%																																																														
無回答	12.5%																																																														
時間帯	割合																																																														
午前	9.1%																																																														
8時頃	1.8%																																																														
9時頃	45.5%																																																														
10時頃	12.7%																																																														
11時頃	3.6%																																																														
12時頃	1.8%																																																														
13時頃	3.6%																																																														
14時頃	1.8%																																																														
無回答	20.0%																																																														
時間帯	割合																																																														
午前																																																															
8時頃																																																															
9時頃	40.0%																																																														
10時頃	40.0%																																																														
11時頃	20.0%																																																														
12時頃																																																															
13時頃																																																															
14時頃																																																															
無回答																																																															
利用時間帯 (帰り)	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>10時頃</td><td>3.1%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>15.6%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td>12.5%</td></tr><tr><td>13時頃</td><td>3.1%</td></tr><tr><td>14時頃</td><td>15.6%</td></tr><tr><td>15時頃</td><td>9.4%</td></tr><tr><td>16時頃</td><td>9.4%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>31.3%</td></tr></table>	時間帯	割合	10時頃	3.1%	11時頃	15.6%	12時頃	12.5%	13時頃	3.1%	14時頃	15.6%	15時頃	9.4%	16時頃	9.4%	無回答	31.3%	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>午前</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>午後</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>10時頃</td><td>7.3%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>21.8%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td>14.5%</td></tr><tr><td>13時頃</td><td>9.1%</td></tr><tr><td>14時頃</td><td>3.6%</td></tr><tr><td>15時頃</td><td>1.8%</td></tr><tr><td>16時頃</td><td>5.5%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>32.7%</td></tr></table>	時間帯	割合	午前	1.8%	午後	1.8%	10時頃	7.3%	11時頃	21.8%	12時頃	14.5%	13時頃	9.1%	14時頃	3.6%	15時頃	1.8%	16時頃	5.5%	無回答	32.7%	<table><tr><th>時間帯</th><th>割合</th></tr><tr><td>10時頃</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>11時頃</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>12時頃</td><td></td></tr><tr><td>13時頃</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>14時頃</td><td></td></tr><tr><td>15時頃</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>16時頃</td><td></td></tr><tr><td>無回答</td><td></td></tr></table>	時間帯	割合	10時頃	20.0%	11時頃	20.0%	12時頃		13時頃	20.0%	14時頃		15時頃	40.0%	16時頃		無回答			
	時間帯	割合																																																													
	10時頃	3.1%																																																													
	11時頃	15.6%																																																													
	12時頃	12.5%																																																													
	13時頃	3.1%																																																													
	14時頃	15.6%																																																													
	15時頃	9.4%																																																													
	16時頃	9.4%																																																													
無回答	31.3%																																																														
時間帯	割合																																																														
午前	1.8%																																																														
午後	1.8%																																																														
10時頃	7.3%																																																														
11時頃	21.8%																																																														
12時頃	14.5%																																																														
13時頃	9.1%																																																														
14時頃	3.6%																																																														
15時頃	1.8%																																																														
16時頃	5.5%																																																														
無回答	32.7%																																																														
時間帯	割合																																																														
10時頃	20.0%																																																														
11時頃	20.0%																																																														
12時頃																																																															
13時頃	20.0%																																																														
14時頃																																																															
15時頃	40.0%																																																														
16時頃																																																															
無回答																																																															
利用曜日	<table><tr><th>曜日</th><th>割合</th></tr><tr><td>月曜日</td><td>34.4%</td></tr><tr><td>火曜日</td><td>28.1%</td></tr><tr><td>水曜日</td><td>31.3%</td></tr><tr><td>木曜日</td><td>43.8%</td></tr><tr><td>金曜日</td><td>46.9%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>15.6%</td></tr></table>	曜日	割合	月曜日	34.4%	火曜日	28.1%	水曜日	31.3%	木曜日	43.8%	金曜日	46.9%	無回答	15.6%	<table><tr><th>曜日</th><th>割合</th></tr><tr><td>月曜日</td><td>23.6%</td></tr><tr><td>火曜日</td><td>14.5%</td></tr><tr><td>水曜日</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>木曜日</td><td>25.5%</td></tr><tr><td>金曜日</td><td>23.6%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>25.5%</td></tr></table>	曜日	割合	月曜日	23.6%	火曜日	14.5%	水曜日	40.0%	木曜日	25.5%	金曜日	23.6%	無回答	25.5%	<table><tr><th>曜日</th><th>割合</th></tr><tr><td>月曜日</td><td>60.0%</td></tr><tr><td>火曜日</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>水曜日</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>木曜日</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>金曜日</td><td>20.0%</td></tr><tr><td>無回答</td><td>0.0%</td></tr></table>	曜日	割合	月曜日	60.0%	火曜日	40.0%	水曜日	20.0%	木曜日	0.0%	金曜日	20.0%	無回答	0.0%																		
	曜日	割合																																																													
	月曜日	34.4%																																																													
	火曜日	28.1%																																																													
	水曜日	31.3%																																																													
	木曜日	43.8%																																																													
	金曜日	46.9%																																																													
無回答	15.6%																																																														
曜日	割合																																																														
月曜日	23.6%																																																														
火曜日	14.5%																																																														
水曜日	40.0%																																																														
木曜日	25.5%																																																														
金曜日	23.6%																																																														
無回答	25.5%																																																														
曜日	割合																																																														
月曜日	60.0%																																																														
火曜日	40.0%																																																														
水曜日	20.0%																																																														
木曜日	0.0%																																																														
金曜日	20.0%																																																														
無回答	0.0%																																																														

●路線バスとの乗り継ぎ実態

- あいのりくん利用時の路線バスとの乗り継ぎに関して、6割の人は利用しない状況ですが、2割程度は乗り継いで利用しています。
- あいのりくんと路線バスを乗り継いで利用する人は、町内の主要拠点以外に町外へ移動していることが想定されます。

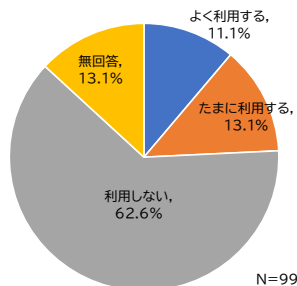


図 路線バスとの乗り継ぎ

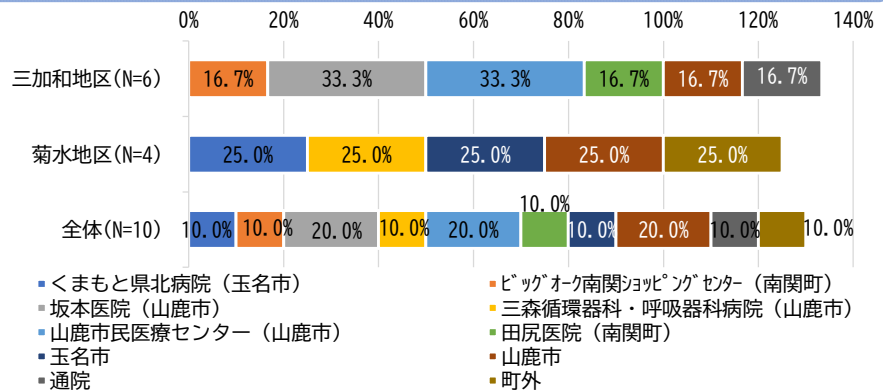


図 地区別の目的地（「よく利用する」「たまに利用する」と回答した方）

●利用に伴う変化

- あいのりくん利用に伴う変化として、「家族の負担が減った」「経済的負担が減った」が多くなっています。
- 特に家族の負担減少に関しては、通院で利用している人に多く見られます。
- その他、74歳未満の人では「外出機会が増えた」という回答も多く、買い物や趣味・習い事で利用している人が同様の傾向となっています。

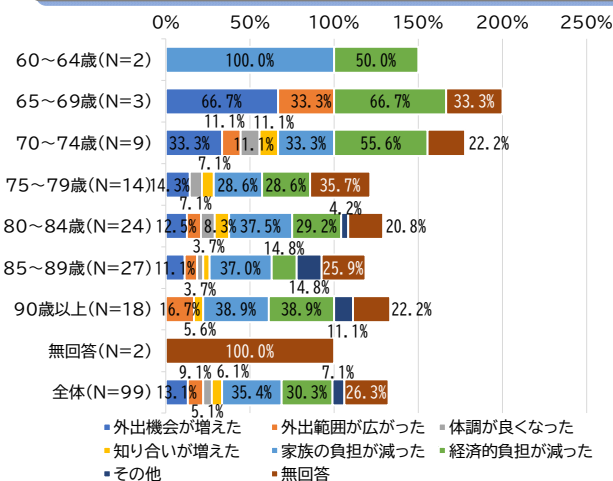


図 年齢別の利用に伴う変化

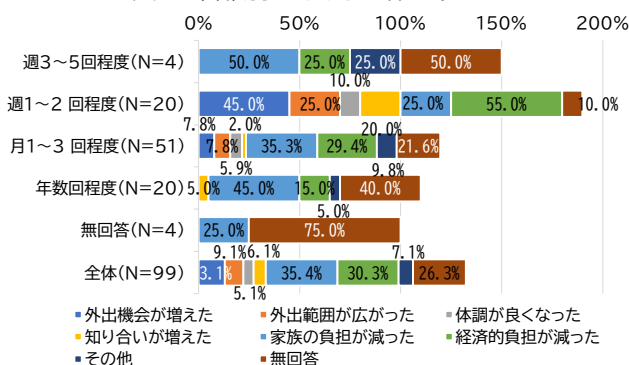


図 利用頻度別の利用に伴う変化

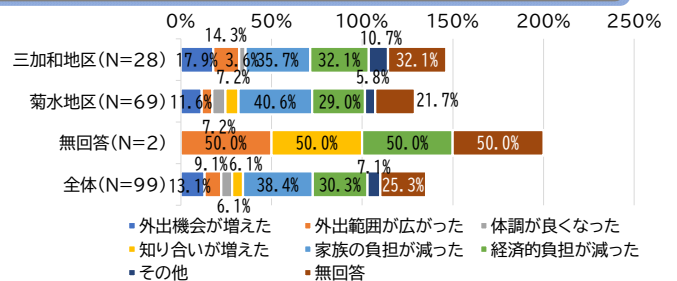


図 校区別の利用に伴う変化

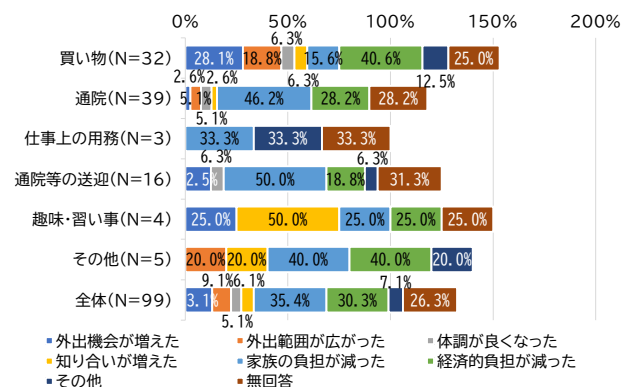


図 利用目的別の利用に伴う変化

●あいのりくんを利用しない理由

- あいのりくんを利用しない理由としては、「車などの交通手段が便利だから」が最も多く、比較的若い年代でその理由が多くなっています。
- 一方で高齢になるほど、「家族や知人が送迎してくれるから」という理由が多く、その他「利用の際に予約が手間だから」という回答も増加しています。

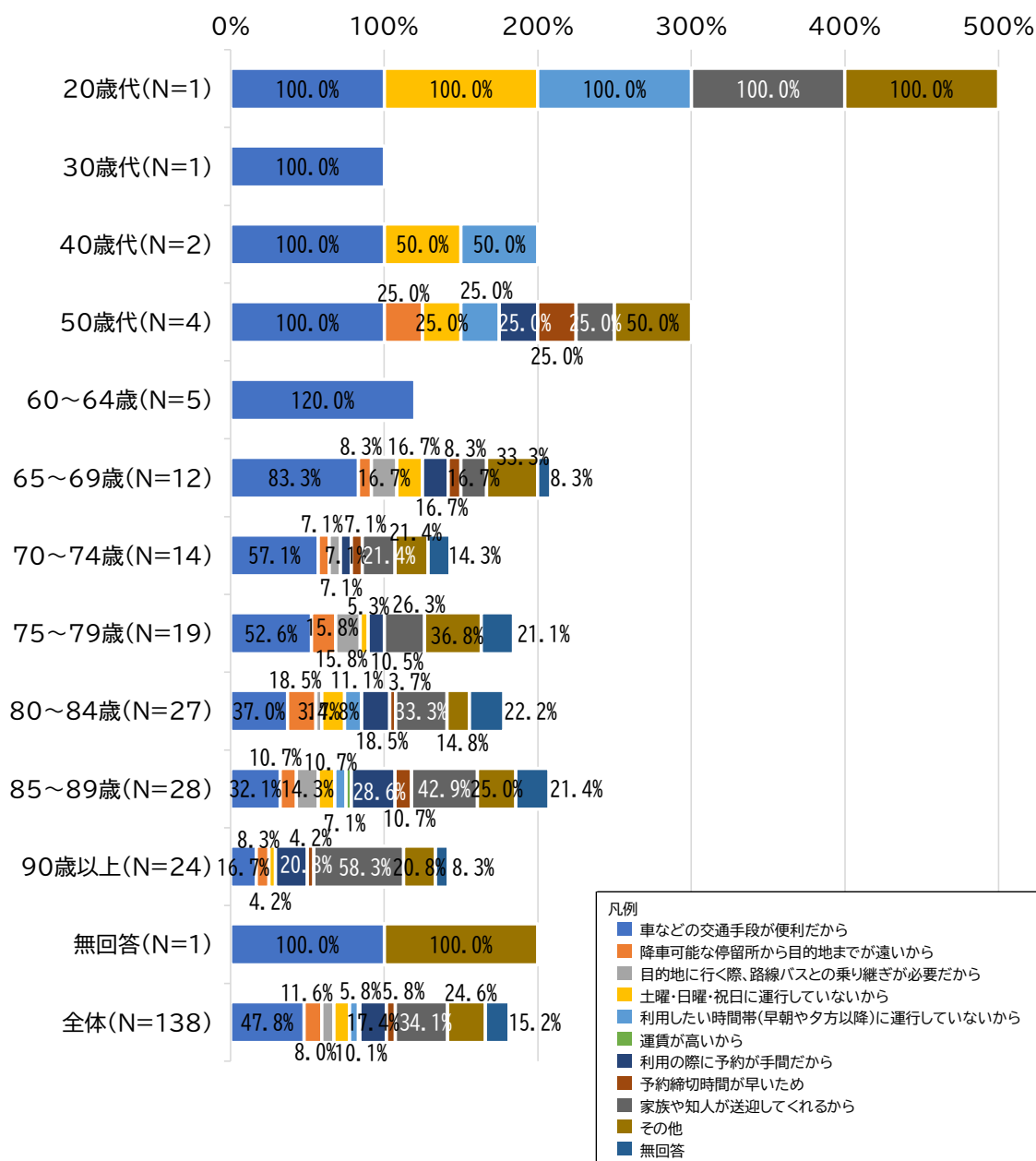


図 年齢別の利用しない理由

●あいのりくんを利用しない理由（つづき）

- 地区別では、両地区とも「車などの交通手段が便利だから」が最も多くなっていますが、三加和地区では菊水地区と比較して「降車可能な停留所から目的地までが遠いから」「利用の際に予約が手間だから」の意見が多く見られます。
- 運転免許証保有状況別では、未保有者において「家族や知人が送迎してくれるから」が保有者と比較して多くなっています。

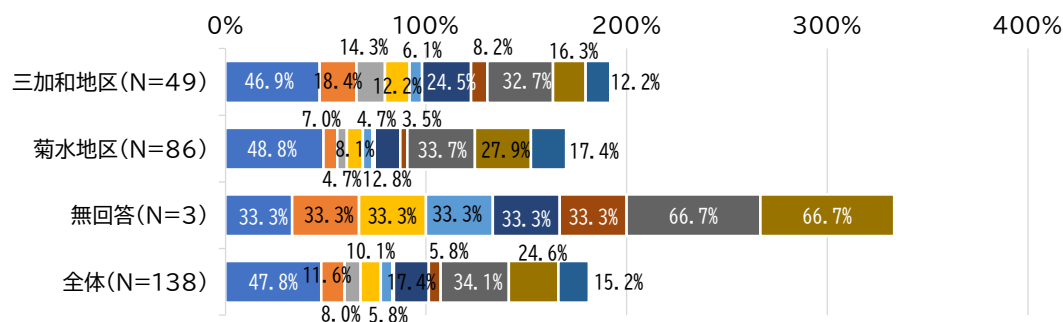


図 地区別の利用しない理由

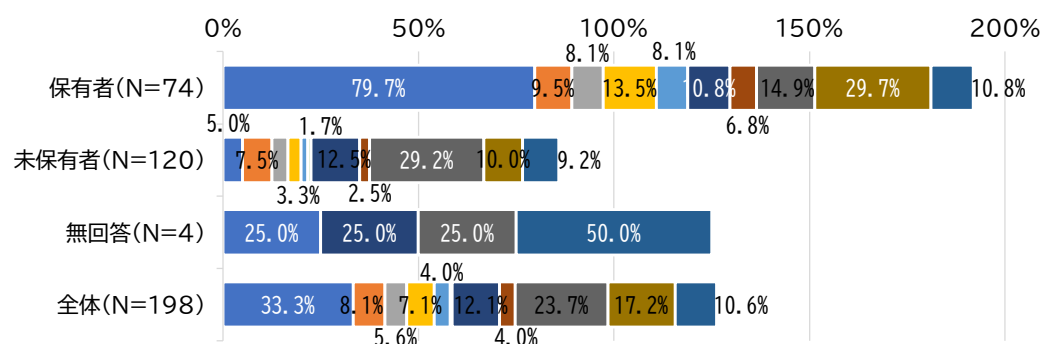


図 運転免許保有状況別の利用しない理由

- 凡例
- 車などの交通手段が便利だから
 - 降車可能な停留所から目的地までが遠いから
 - 目的地に行く際、路線バスとの乗り継ぎが必要だから
 - 土曜・日曜・祝日に運行していないから
 - 利用したい時間帯(早朝や夕方以降)に運行していないから
 - 運賃が高いから
 - 利用の際に予約が手間だから
 - 予約締切時間が早いから
 - 家族や知人が送迎してくれるから
 - その他
 - 無回答

表 利用しない人の買い物での行先

順位	目的地	件数
1	山鹿市	24
2	スーパー菊屋	21
3	玉名市	12
4	和水町内	9
5	ドラッグセイムス	3
6	江田	2
6	植木町	2
6	南関町	2

その他、回答数が1の目的地が11件

表 利用しない人の通院での行先

順位	目的地	件数
1	和水町立病院	35
2	山鹿市	10
3	山鹿中央病院	7
4	玉名市	6
5	くまもと県北病院	5
6	和水町内	4
6	三森循環器科・呼吸器科病院	4
6	山鹿市民医療センター	4
9	森の里クリニック	2
9	田尻医院	2
9	徳永循環器科・内科医院	2
9	和水クリニック	2

その他、回答数が1の目的地が21件

●あいのりくんの改善要望（利用する、もしくは利用回数を増やすに当たり改善してもらいたい項目）

- あいのりくんの改善要望として、全体的に「目的地側の降車場所」への改善があっており、山鹿市や玉名市など町外へのニーズが見られます。
- その他、土曜・日祝日へのニーズも見られるとともに、現在利用していない人は、「7～8 時頃」などより早い時間の運行を希望しています。
- 運賃に関しては、現在利用している人は、より安い運賃（半額程度）へのニーズが多くなっていますが、現在利用していない人は運賃を正確に把握していないことが想定される結果となっています。



- 予約方法に関しては、電話予約のみでなくスマートフォンなどを活用した予約へのニーズも比較的高くなっています。
- 予約締切時間に関しては、午前 8 時 30 分～10 時までの利用に対する予約が前日までであることに対し、「乗車 1 時間前まで」との意見が多く見られると考えられます。

	利用している人	利用していない人
運賃	0% 5% 10% 15% 100円程度 1.7% 150円程度 6.9% 200円程度 1.7% 300円程度 1.7% 400円程度 1.7% 1000円程度 3.4% 無回答 1.7% N=58	0% 5% 10% 15% 200円程度 1.8% 250円程度 1.8% 300円程度 1.8% 400円程度 1.8% 500円程度 10.5% 無回答 3.5% N=57
予約方法	0% 10% 20% インターネット 0.0% スマートフォン 5.2% 無回答 3.4% N=58	0% 10% 20% インターネット 5.3% スマートフォン 19.3% 無回答 5.3% N=57
予約締切時間	0% 5% 10% 15% 20% 乗車1時間前まで 12.1% 17時まで 3.4% 18時まで 3.4% 24時まで 0.0% 無回答 15.5% N=58	0% 5% 10% 15% 20% 乗車1時間前まで 14.0% 17時まで 0.0% 18時まで 0.0% 24時まで 1.8% 無回答 8.8% N=57
自由意見	<u>運行エリア・降車場所について（15 件）</u> ・あいのりくんの運行エリアを山鹿までのばしてほしい。 ・運賃は上がっても良いので、南関方面にもお願いしたいです。 ・降車地（町内）は自由に選べるようにして欲しい。 など <u>路線バスについて（5 件）</u> ・バスの時刻表がほしい ・町内を定期循環するバスがあれば利用しやすい。 など <u>途中下車（3 件）</u> ・目的地からの帰りに、店の 1 ヶ所ぐらい寄って帰りたい。 ・目的地へ行く途中で、銀行や郵便局、菊屋等で下車できるようにして欲しい。 など <u>運行時間帯について（1 件）</u> ・あいのりくんの時間を朝 8 時から、帰りは 5 時まで出来る様にしてほしいです。 <u>運行曜日について（1 件）</u> ・乗合タクシーのスタッフ様に感謝致しております。土曜日、日祝日を運行して頂ければと思っています。 <u>運賃について（1 件）</u> ・高齢者(90 才以上)は、あいのりくんの運賃を減額して欲しい。 <u>予約方法について（1 件）</u> ・利用したい時に利用できない事があり、予約の仕方に工夫が必要と感じた。	<u>運行エリア・降車場所について（11 件）</u> ・山鹿の市立病院までの送迎が出来たら便利です。 ・町外への運行も検討してもらいたい。（玉名市内、山鹿市内までの運行） など <u>路線バスについて（7 件）</u> ・南関-山鹿の路線バスの一部（春富～役場支所）が廃止されて、とても困っています。 ・本数が増えれば使うか検討するが、現状、本数が少な過ぎて使おうとは思わない。 など <u>運行曜日・時間帯について（3 件）</u> ・運賃を割増してもいいので土日でも運行してほしい。 ・運賃を割増してもいいので 18～19 時頃まで運行してほしい。 など <u>予約・利用方法について（3 件）</u> ・予約なしで 1 日 2 回でも良いから町内を運行してもらいたいと思う。 など <u>運賃について（1 件）</u> ・燃料等高騰などもあり、運賃の多少の値上りは、やむを得ないかと思います。 <u>同乗者について（1 件）</u> ・登録している家族しか一緒に乗れないので、普通のタクシーを利用してしまいます。町外の人料金は少し高くても良いので、一緒に乗る事が出来れば大変助かります。

3 主要拠点利用者ヒアリング調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ 平日 3 施設：<u>和水町役場、和水町役場三加和総合支所、和水町立病院</u> ■ 休日 2 施設：<u>道の駅さくすい・菊水ロマン館、三加和温泉ふるさと交流センター・和水町緑彩館</u>
調査日	■ 平日：令和 4 年 12 月 13 日（火） ■ 休日：令和 4 年 12 月 11 日（日）
調査方法	■ 調査員による現地での聞き取り調査
調査内容	・属性等基本事項（居住地、性別、年齢、世帯構成など） ・行動特性 ・地域公共交通の利用実態 ・地域公共交通を利用する理由・利用しない理由 ・地域公共交通の利用意向・条件 など
調査結果	平日：159 票 （和水町役場・和水町役場三加和総合支所 99 票、和水町立病院 60 票） 休日：133 票 （道の駅さくすい・菊水ロマン館 65 票、 三加和温泉ふるさと交流センター・和水町緑彩館 68 票）

【平日】

①回答者属性

- 回答者の属性として、居住地は役場・病院では町内が約 8 割、観光施設では町外が 8 割以上となっています。
- 年齢は、60 歳以上が 5 割以上となっています。
- 運転免許の保有状況は、両施設とも 9 割程度が自動車運転免許を保有している状況です。

	役場・病院 (N=159)	観光施設 (N=133)
居住地		
年齢		
家族構成		
運転免許保有状況		

②施設の利用実態

●利用頻度

- 施設の利用頻度は、役場に関して町内居住者では「月 1～3 回程度」「年数回程度」で 9 割以上となっています。
- 一方、病院においては、「週 2～3 回程度」利用する人も見られますが、全体的に「月 1～3 回程度」が約 5 割と最も多くなっています。

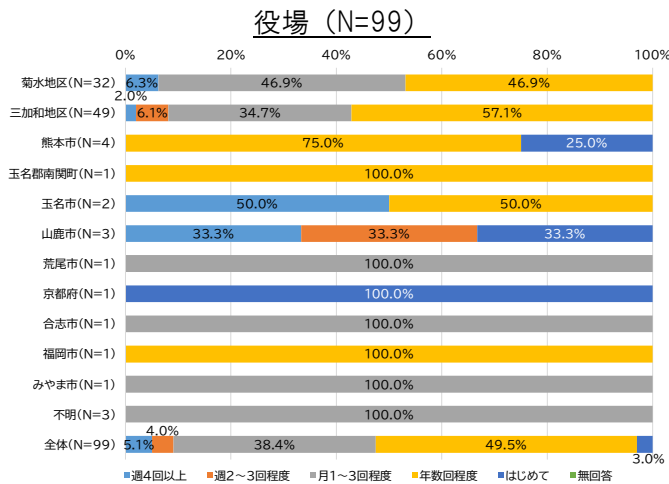


図 居住地別の利用頻度

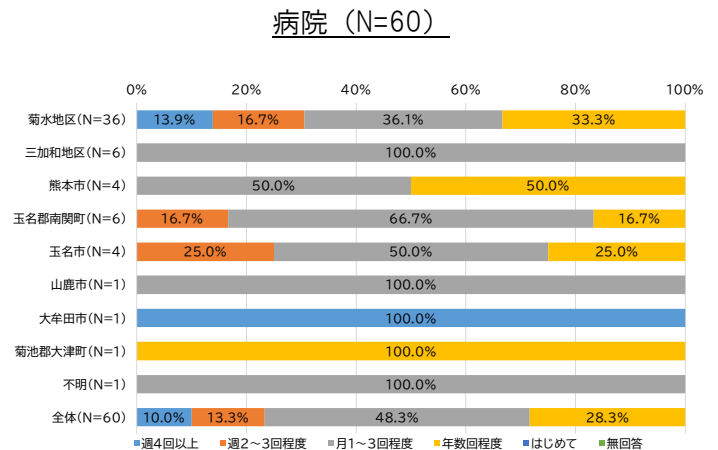


図 居住地別の利用頻度

●来訪手段

- 来訪手段は、役場に関しては約 9 割が「車運転」となっており、80 歳以上の高齢者においては「送迎」が多くなっていますが、乗合タクシーの利用者は 80 代の 2 割のみとなっており、ひとり暮らしのため送迎してくれる人がいないことが利用する理由と考えられます。
- 病院に関しても「車運転」が 7 割を占めていますが、「送迎」やその他として「ケアバス」を利用している人も見られます。

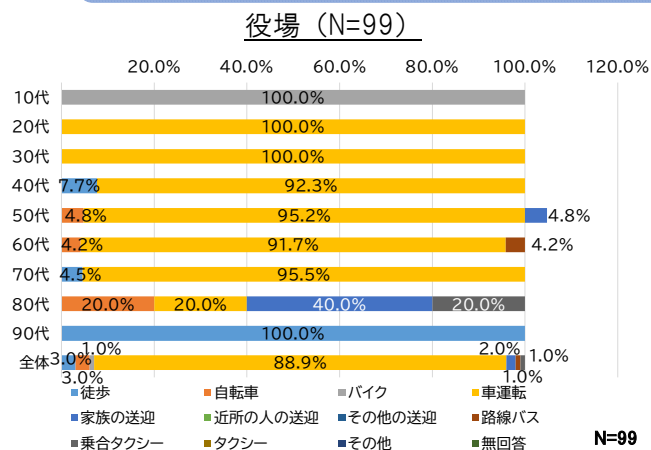


図 年齢別の来訪手段

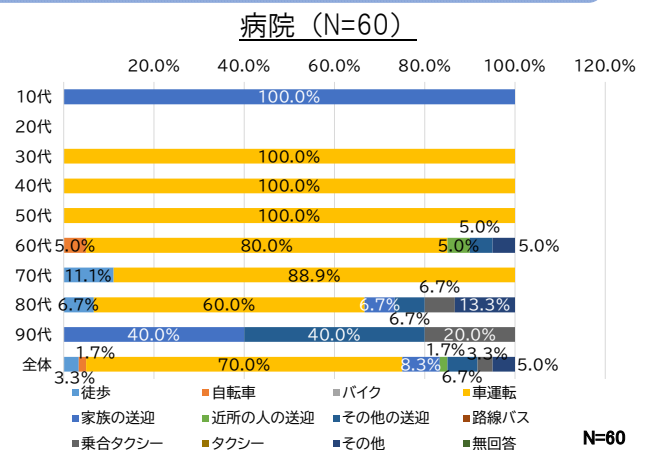


図 年齢別の来訪手段

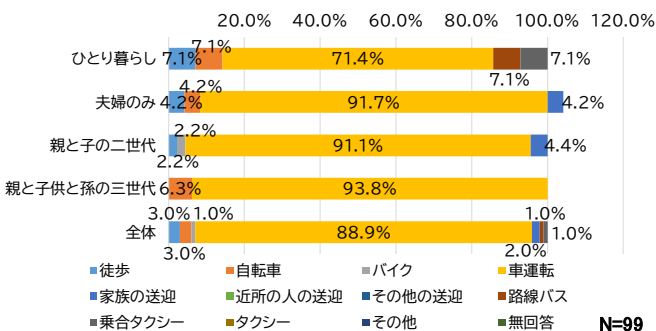


図 家族構成別の来訪手段

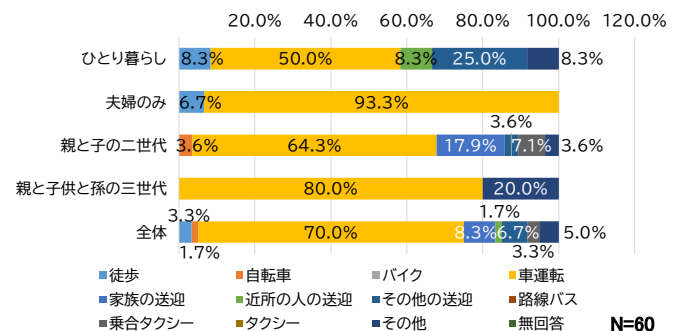


図 家族構成別の来訪手段

●移動時間帯

○移動時間帯として、役場利用者は午前中の8～10時頃に集中し、帰宅時間は午後も含めてばらついている状況であり、その他の用事等も済ませて帰宅することなどが考えられます。

○一方、病院利用者に関しては、より早い時間帯である8～9時に集中し、帰宅も午前中に集中している状況です。

役場 (N=99)

病院 (N=60)

① 自宅から施設へ来る際

② 施設から自宅へ帰る際

① 自宅から施設へ来る際

② 施設から自宅へ帰る際

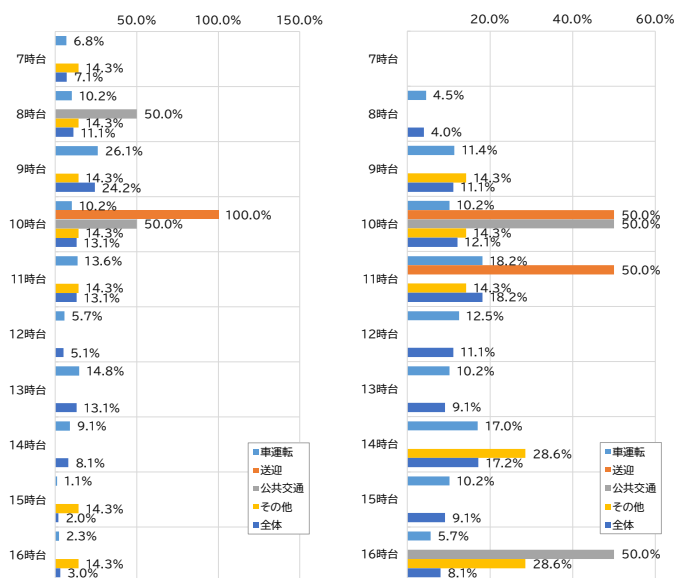


図 役場利用者の移動時間帯

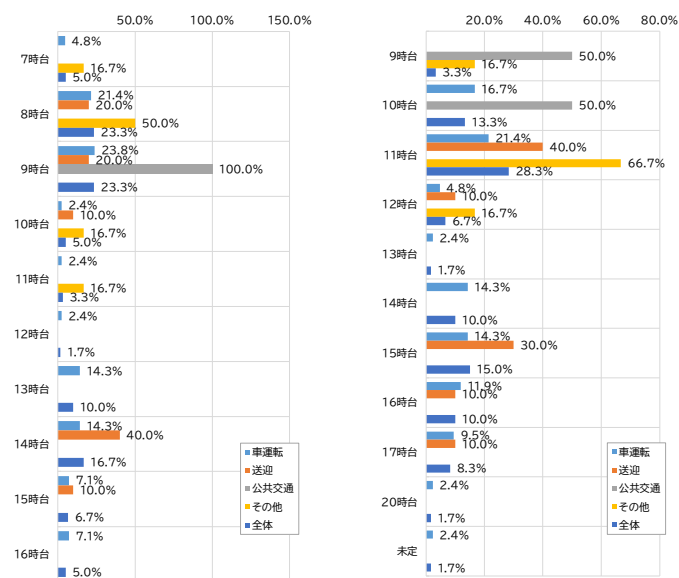


図 病院利用者の移動時間帯

③公共交通の利用実態

●利用状況

○公共交通の利用実態は、町内居住者においては1～2割見られます。

○運転免許保有状況別では、返納済及び未保有の方では比較的使用が見られますが、免許保有者においては9割以上、公共交通を利用しない状況です。

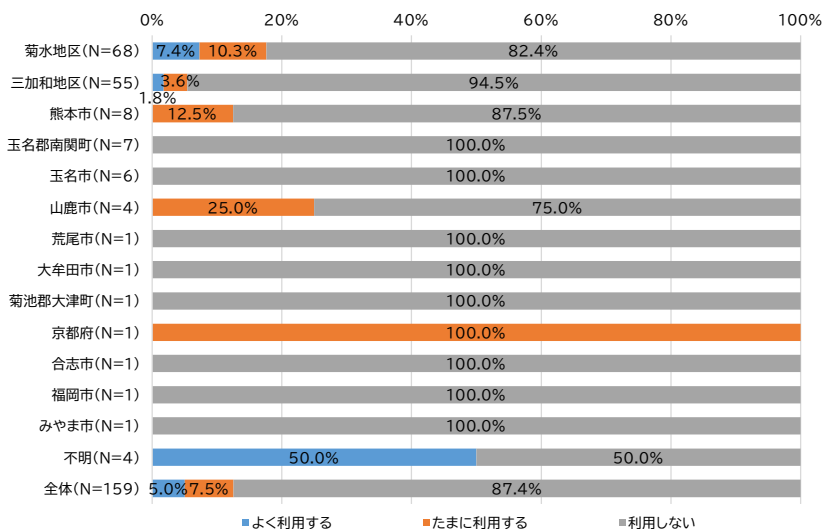


図 居住地別の利用状況

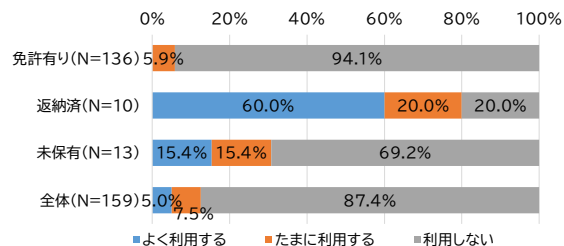


図 運転免許保有状況別の利用状況

●利用する際の問題点

- 公共交通を利用する際の問題点として、「運行本数が少ない」「乗り場までが遠い」が多くなっています。
- その他、「町外までの路線の延長」や「乗車時間が長い」などの意見も見れます。

【役場】

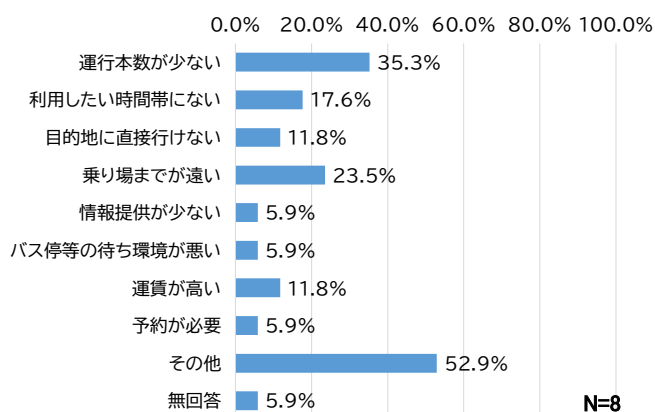


図 役場利用者の利用する際の問題点

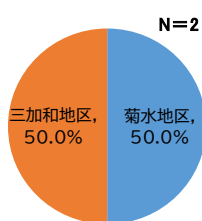


図 「運行本数が少ない」を選択した人の居住地

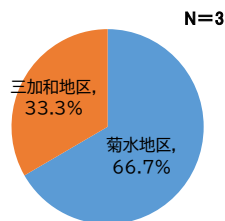


図 「利用したい時間帯に便がない」を選択した人の居住地

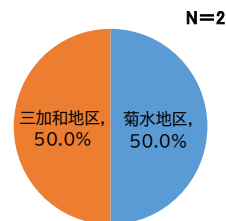


図 「乗り場までが遠い」を選択した人の居住地

【病院】

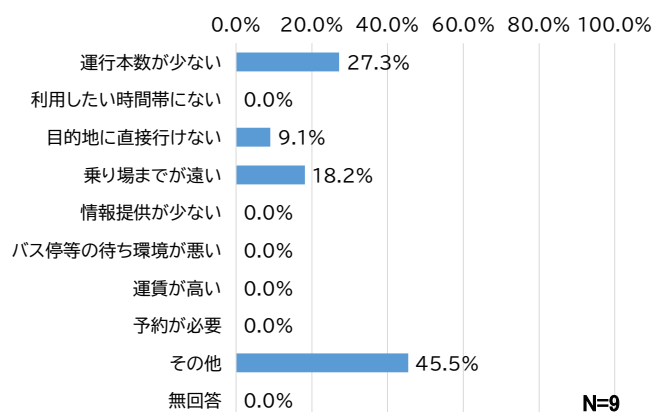


図 病院利用者の利用する際の問題点

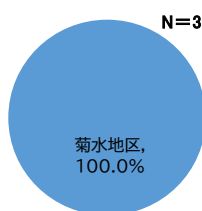


図 「運行本数が少ない」を選択した人の居住地

(回答者なし)

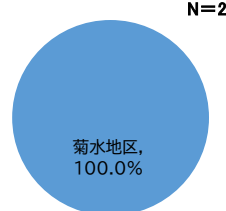


図 「乗り場までが遠い」を選択した人の居住地

●利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由としては、「車が便利だから」が最も多くなっています。
- 役場利用者においては「目的地に直接行けない」という意見も多く、病院利用者においては「利用したい時間帯にない」といった意見も多くなっています。

【役場】

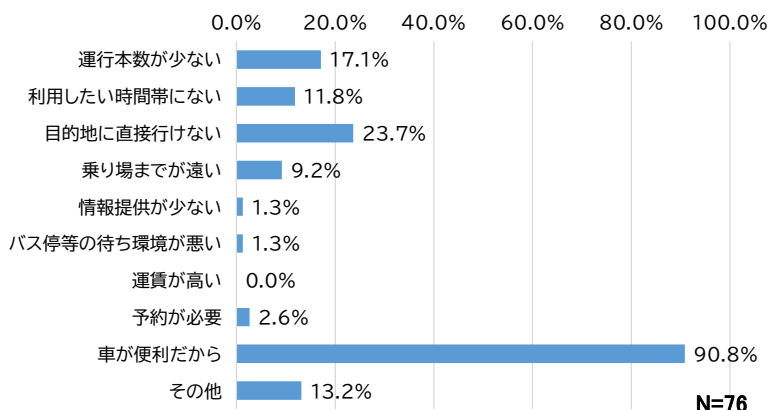


図 役場利用者の利用しない理由

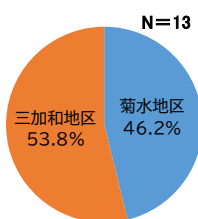


図 「運行本数が少ない」を選択した人の居住地

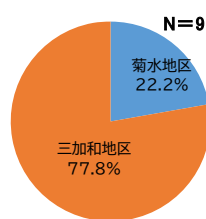


図 「利用したい時間帯に便がない」を選択した人の居住地

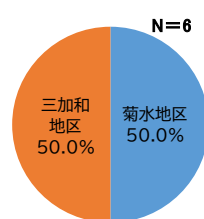


図 「乗り場までが遠い」を選択した人の居住地

【病院】

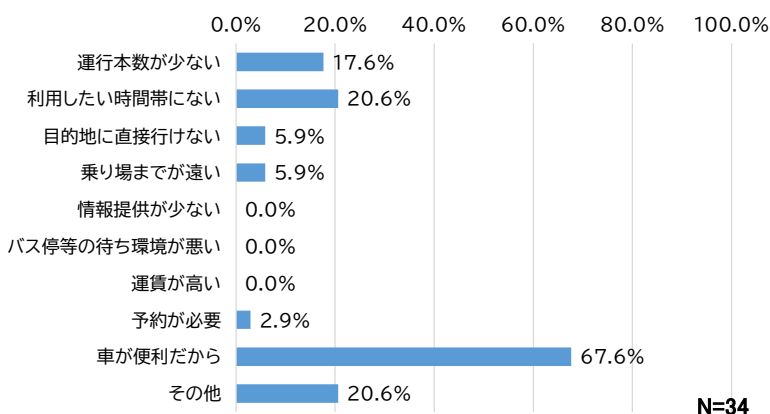


図 病院利用者の利用しない理由

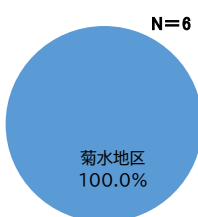


図 「運行本数が少ない」を選択した人の居住地

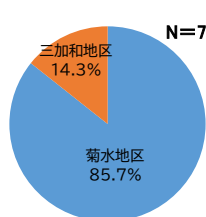


図 「利用したい時間帯に便がない」を選択した人の居住地

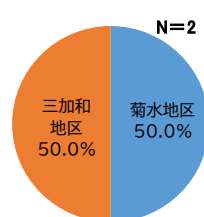


図 「乗り場までが遠い」を選択した人の居住地

●今後の利用可能性

- 公共交通の今後の利用可能性として、「利用しない」と回答した人が約 5 割となっていますが、免許返納後の利用意向としては病院利用者で約 4 割と高くなっています。
- また、役場利用者と病院利用者を比較した場合、役場利用者において若干利用意向が高い状況です。

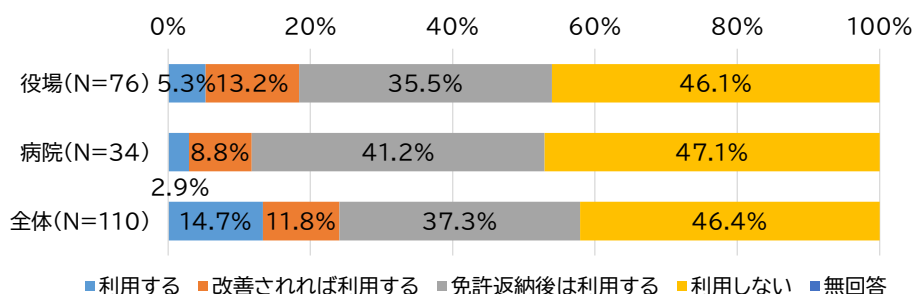


図 公共交通を利用しない方の今後の利用可能性

【役場】

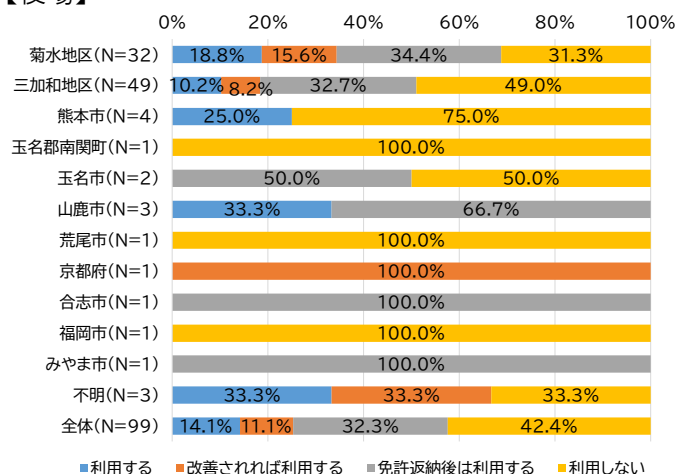


図 居住地別の今後の利用可能性

【病院】

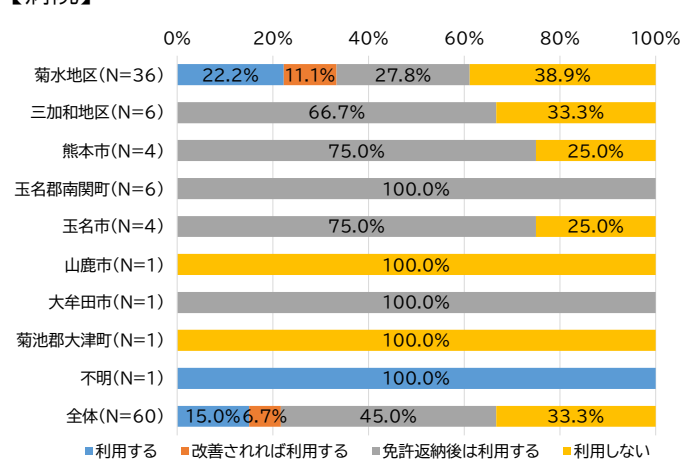


図 居住地別の今後の利用可能性

【役場】

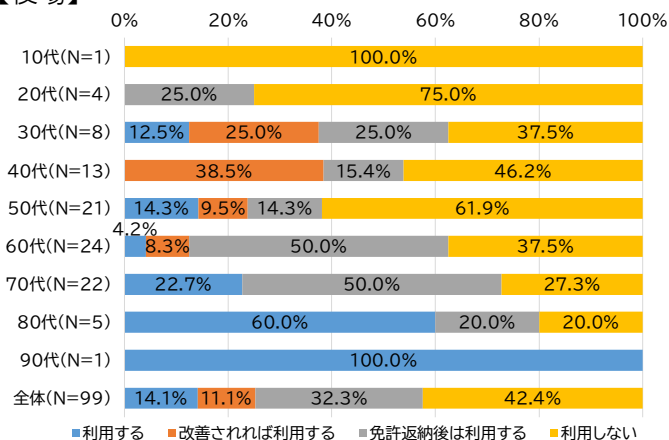


図 年齢別の今後の利用可能性

【病院】

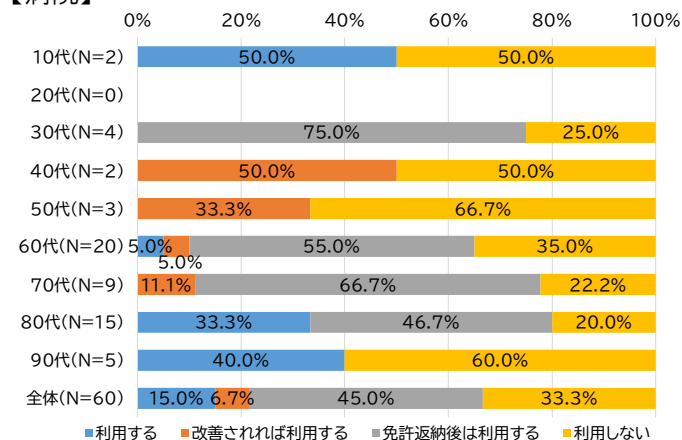


図 年齢別の今後の利用可能性

④今後の地域公共交通のあり方

○今後の地域公共交通のあり方として、「路線バスや乗合タクシーでなく、時間や場所などが自由に利用できるタクシーを活用し、タクシー利用に対する助成を充実させるべき」との意見が最も多く、次いで「自分で移動することができない方（高齢者など）が多い地域や、その方々利用する施設に、優先的に公共交通を走らせるべき」となっています。

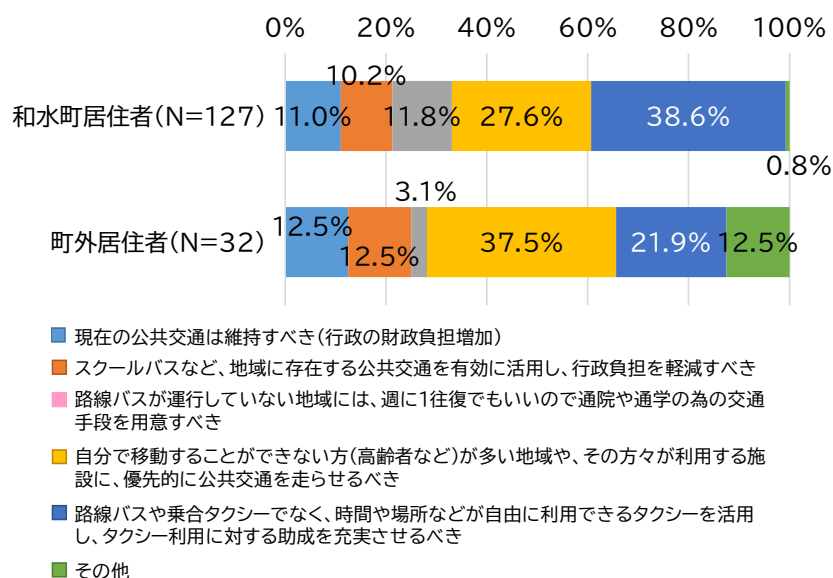


図 今後の地域公共交通のあり方

【休日】

①回答者属性

- 回答者の属性として、居住地は町外が8割以上となっており、うち福岡県からの来訪者が約5割を占めています。
- 運転免許の保有状況は、9割以上が自動車運転免許を保有している状況です。

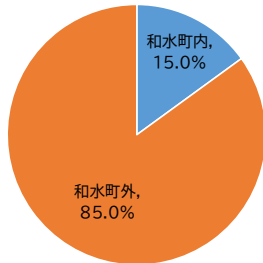


図 利用者の居住地 (N=133)

<町内在住者の居住地>

順位	大字	件数	割合
1	太田黒	5	25.0%
2	江田	2	10.0%
2	津田	2	10.0%
2	廣口	2	10.0%
5	上津田	1	5.0%
5	内田	1	5.0%
5	江葉	1	5.0%
5	久米野	1	5.0%
5	下津原	1	5.0%
5	白石	1	5.0%
5	瀬川	1	5.0%
5	中和仁	1	5.0%
5	山十町	1	5.0%
計		20	100%

佐賀県, その他,

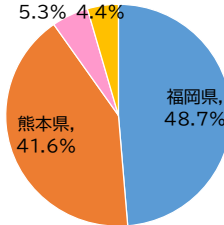


図 町外居住者の内訳 (N=113)

<その他の居住地>

順位	市区町村名	件数	割合
1	千葉県	1	20.0%
1	大分県大分市	1	20.0%
1	長崎県長崎市	1	20.0%
1	鹿児島県志布志市	1	20.0%
1	宮崎県延岡市	1	20.0%
計		5	100%

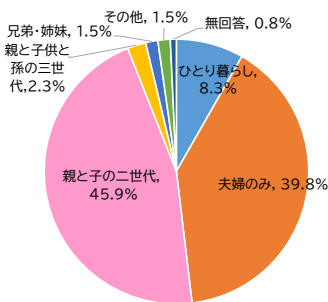


図 利用者の家族構成 (N=133)

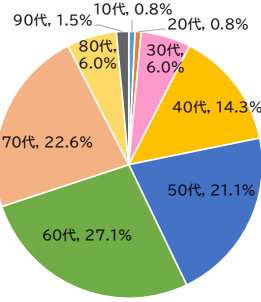


図 利用者の年齢 (N=133)

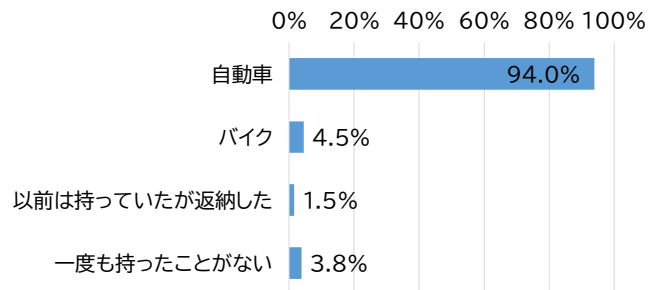


図 利用者の運転免許の保有状況 (N=133)

②施設の利用実態

●利用頻度

- 施設の利用頻度は、全体的に緑彩館への来訪者において来訪頻度が高くなっています。
- 特に、町民においては週4回以上利用する人が多い状況で、町外からも月1回以上の利用が約7割となっています。
- 要因としては、温泉施設や日用的な食品等が販売されていることが考えられます。

【菊水ロマン館】

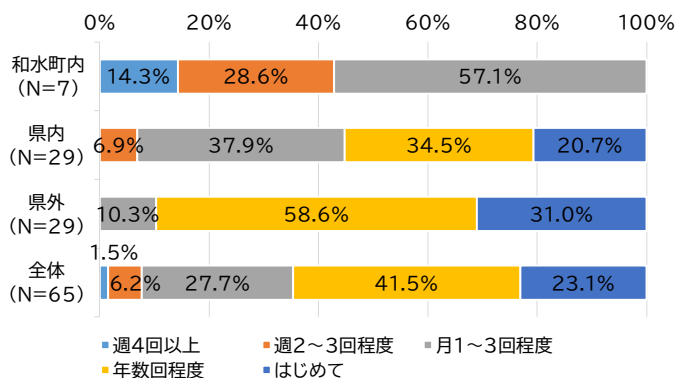


図 居住地別の利用頻度

【なごみ乃湯】

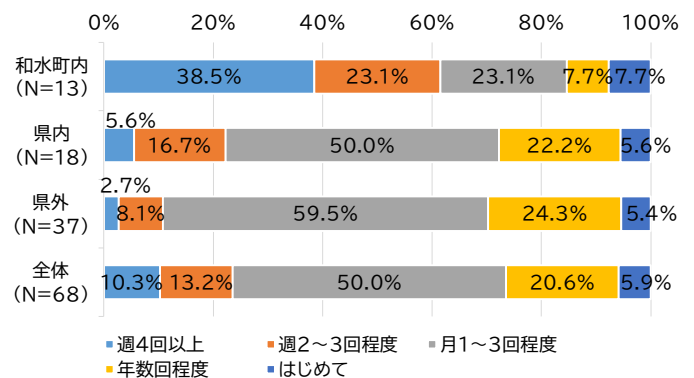


図 居住地別の利用頻度

●同行人数

○同行人数は、2人が約5割、1人が約3割となっています。

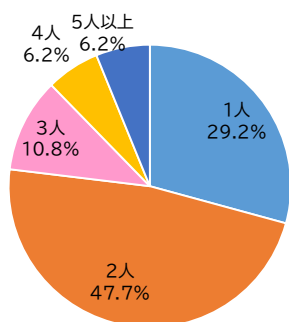


図 菊水ロマン館利用者の同行人数 (N=65)

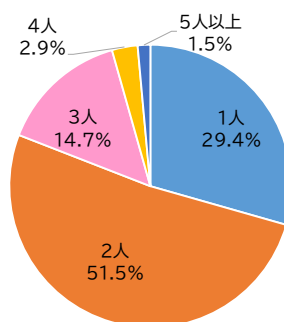


図 なごみ乃湯利用者の同行人数 (N=68)

●来訪手段

○施設への来訪手段は、緑彩館において近所の方が徒歩や自転車で来訪していますが、基本的に車運転となっており、町民においても路線バスや乗合タクシーなどの公共交通利用者は見られません。

【菊水ロマン館】

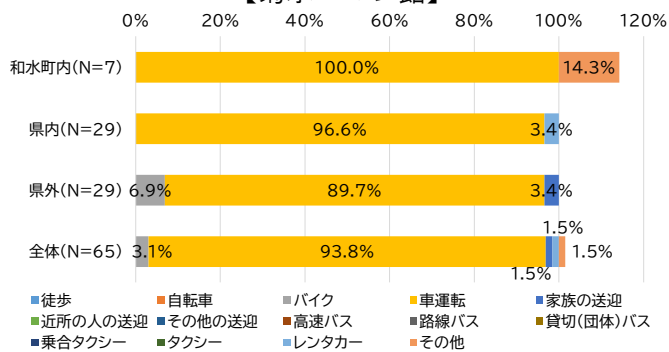


図 居住地別の来訪手段

【なごみ乃湯】

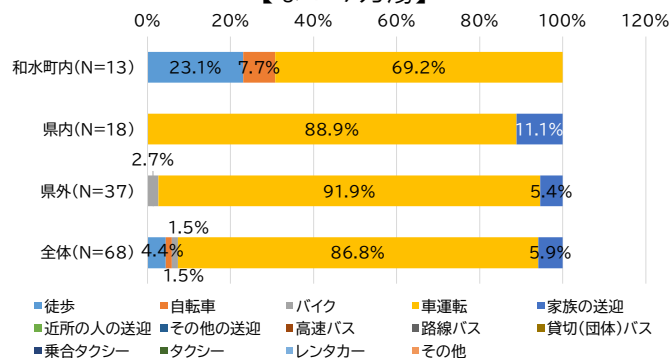


図 居住地別の来訪手段

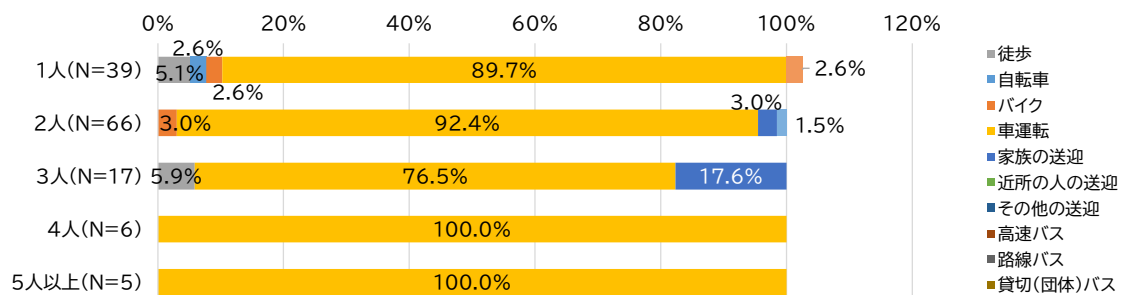


図 同行人数別の来訪手段

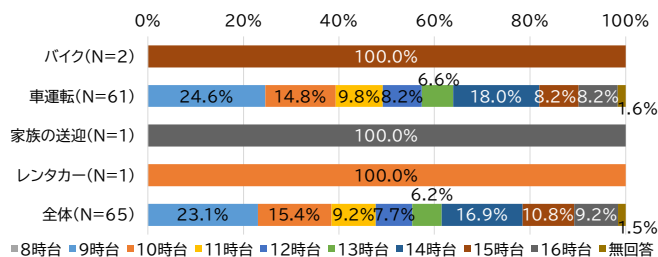
●移動時間帯

○菊水ロマン館では、施設への到着時刻として9～10 時台、さらには 14 時台が多くなっています。

○緑彩館においては、施設への到着時刻として 10～11 時台、さらには 14 時以降が多くなっており、全体的にばらついている状況です。

【菊水ロマン館】

①施設へ到着



②施設から出発

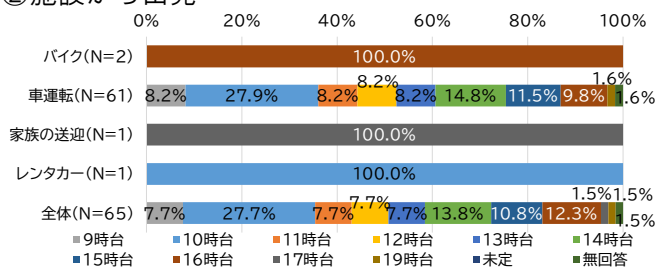
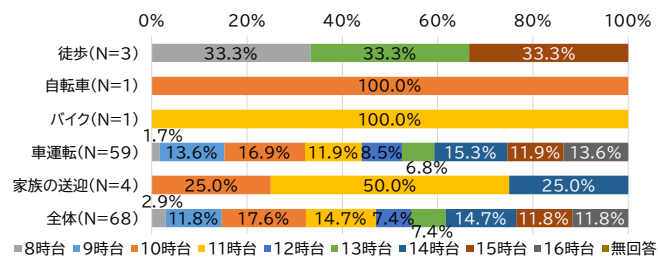


図 移動手段別の移動時間帯

【なごみ乃湯】

①施設へ到着



②施設から出発

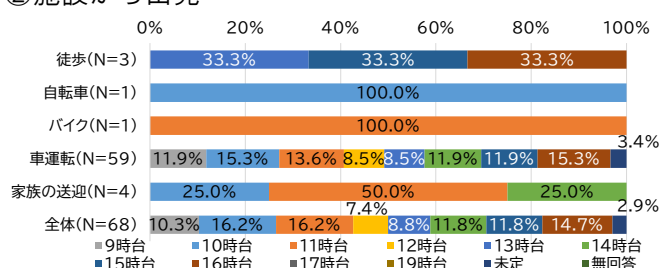


図 移動手段別の移動時間帯

●滞在時間

○施設への滞在時間は、30 分以内が多くなっており、菊水ロマン館では約 5 割、緑彩館では約 9 割となっています。

○両施設を比較すると、菊水ロマン館の方が全体的に滞在時間が長くなっています。

○また、「車運転」で来訪した人の方が滞在時間が長く、かつ若干のばらつきが見られ、自由に移動できることのメリットと考えられます。

【菊水ロマン館】

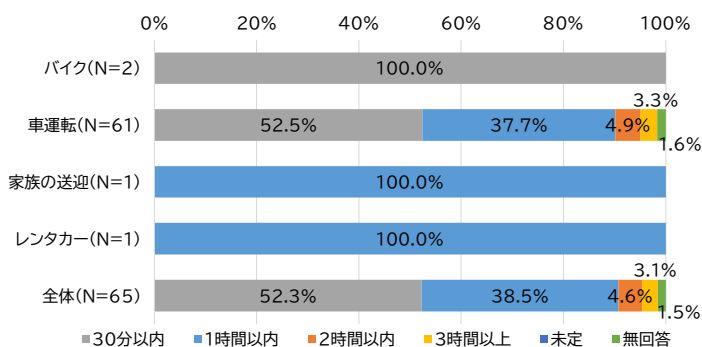


図 移動手段別の滞在時間

【なごみ乃湯】

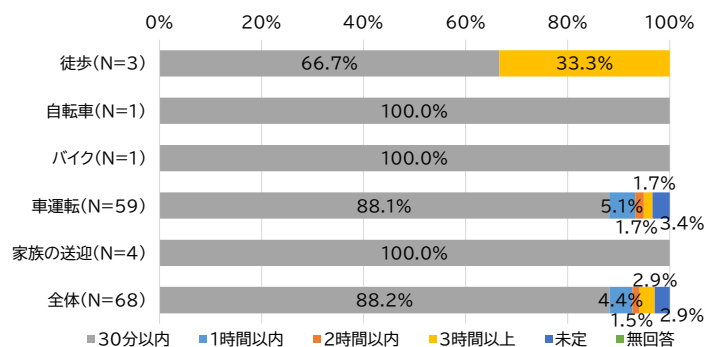


図 移動手段別の滞在時間

③その他行動特性

●町への来訪手段

○基本的に町への来訪手段も「車運転」となっており、高速バス等を利用しての来訪などは見られません。

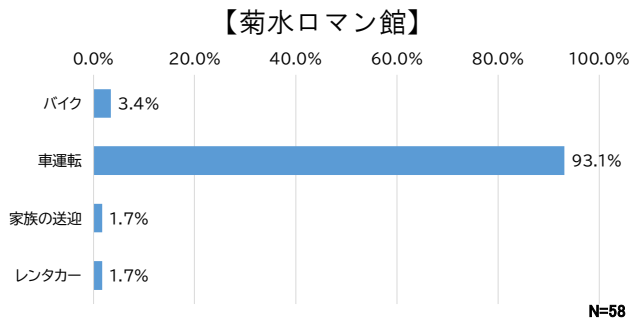


図 利用者の町への来訪手段

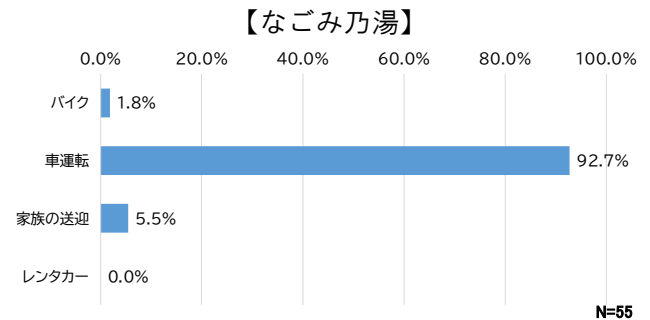


図 利用者の町への来訪手段

●立ち寄り施設

○その他立ち寄り施設として、菊水ロマン館への来訪者は、熊本市内や玉名市内などが多くなっています。

○また、緑彩館への来訪者では、山鹿市内や大牟田市などが見られ、一部来訪者の回遊パターンが異なります。

○車運転で来訪した人が複数の施設に立ち寄っている状況です。

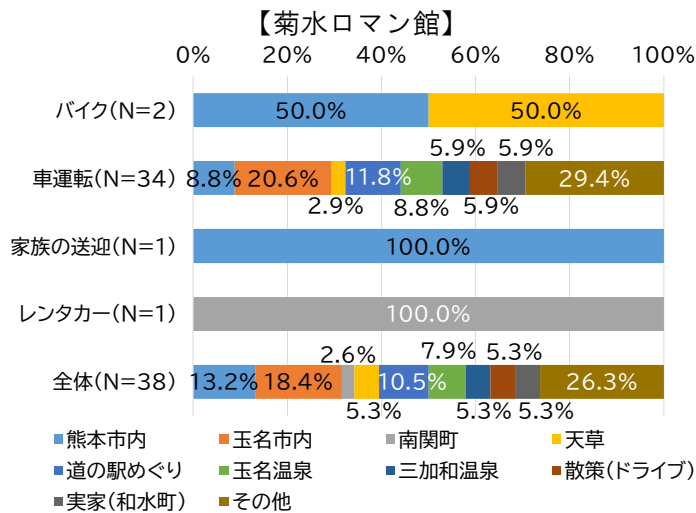


図 来訪手段別の立ち寄り施設

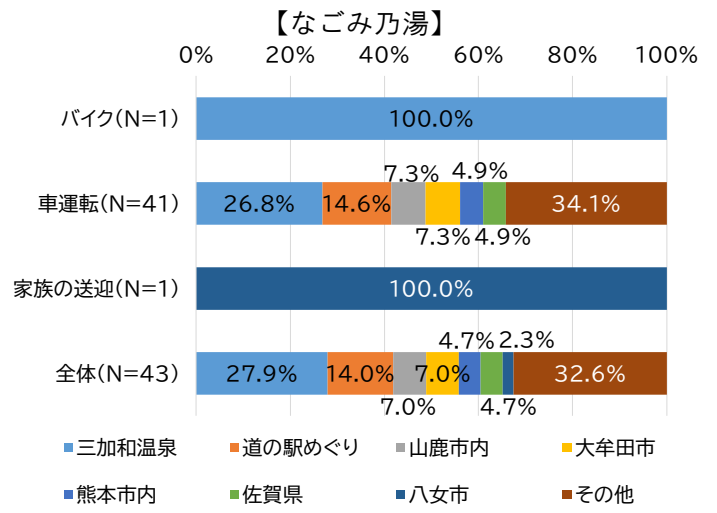


図 来訪手段別の立ち寄り施設

●今後の利用可能性

○今後の公共交通の利用可能性として、「利用する」「改善されれば利用する」と回答した人が若干見られるものの、全体的に利用意向は低くなっています。

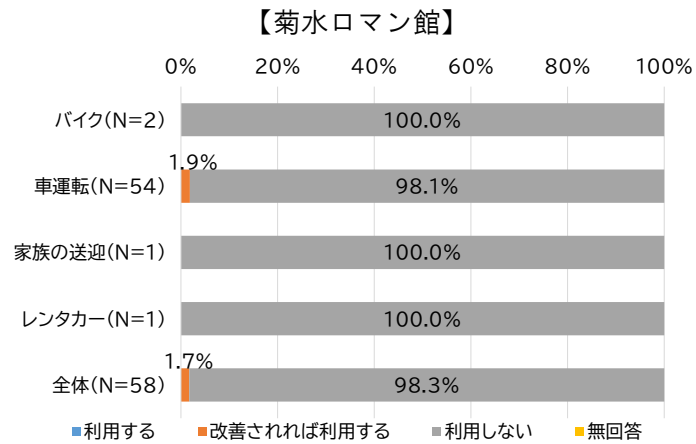


図 来訪手段別の今後の利用可能性

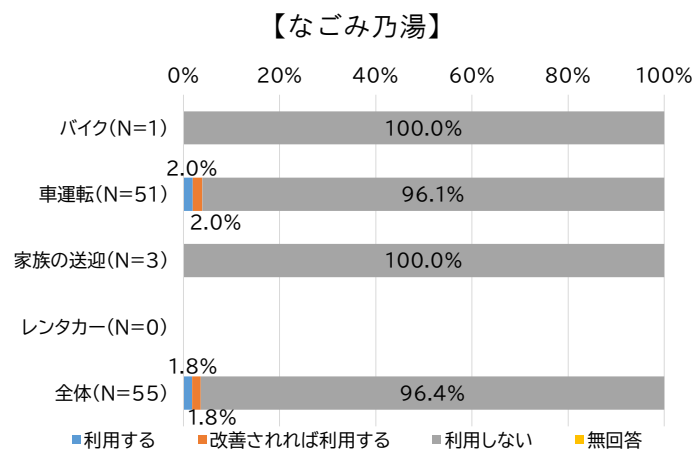


図 来訪手段別の今後の利用可能性

4 関係機関等ヒアリング調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ <u>交通事業者：産交バス株式会社、有限会社合同タクシー、有限会社三加和タクシー</u> ■ <u>商業施設：株式会社丸美屋、有限会社菊屋</u> ■ <u>医療施設：和水町立病院</u> ■ <u>観光施設：菊水ロマン館、和水町緑彩館</u> ■ <u>郵便局：菊水郵便局、三加和郵便局</u> ■ <u>その他：和水町観光協会・和水町商工会、和水町社会福祉協議会</u>
調査日	■ 令和4年12月11日（日）～20日（火）
調査方法	■ 直接訪問し、聞き取り調査

①交通事業者

項目	路線バス	タクシー
利用実態	・朝夕は学生利用がメイン ・ただし、私立高校は独自にスクールバスを運行しており、路線バスの利用は少ない状況 ・以前はバスや鉄道での通学が当たり前だったが利用されていない状況 ・昼間時間帯は主に高齢者 ・県北病院への通院が多く、高齢者の多くは午前中に用事を済ませ、15時までに帰宅したいというニーズが多い	・運転免許返納者及び運転できない高齢者 ・午前中の利用が多い ・通院や買い物で町外へ利用（県北病院、山鹿市方面など） ・業務関係の利用者は以前は多かったが減少
事業者が抱える課題	〔経営面〕 ・<u>運転手不足と運転手の高齢化</u> ・赤字路線に対しては自治体からの欠損補助 ・貸切バスや貨客混載（天草、玉名、阿蘇）で経常利益を創出 〔利用促進面〕 ・<u>利用者数の減少</u> ・学生の通学利用の取り込みに対して、和水町からは各方面へのニーズがあるため難しい 〔需要創発面〕 ・<u>地域との連携や拠点形成</u>	〔経営面〕 ・<u>運転手不足と運転手の高齢化</u> ※高齢の運転手では夜間走行が難しく、売上等に影響 ・<u>高騰する燃料費、人件費への対応</u> 〔利用促進面〕 ・<u>人口減少に伴う利用者の減少</u> ・乗合タクシーの導入に伴い利用者が減少 〔需要創発面〕 ・乗合タクシーに対する<u>住民の意識変化</u> ・タクシー利用に対するPR
事業に関する将来展望	〔人材及び車両確保〕 ・<u>労働環境の整備による運転手の維持・確保</u> ・車両に対する人の配置など、車両に対する愛着心の向上 〔他公共交通との連携〕 ・交通事業者同士の連携（縄張り意識の撤廃） ・<u>結節点を構築し、各交通モードの接続強化</u>	〔人材及び車両確保〕 ・給与体系を整えた上でのドライバー募集 ・募集にあたって行政との連携（町広報紙等での募集など） ・女性ドライバーの雇用
和水町の地域公共交通に対する提案	・利用者の意見を適宜把握し、運行サービス内容の検証 ・<u>行政と交通事業者による日常的な意見交換の場の創出</u>	・<u>乗り継ぎ拠点の集約</u>（ふるさと交流センター） ・拠点での交流イベント等の開催 ・<u>市町境界を越えた公共交通への取り組み</u>（菊水地区から玉名市方面など）

②その他関係機関

項目	商業	医療・福祉	観光	郵便局
地域公共 交通の 利用実態等	・<u>自家用車での来訪がほとんど</u> ・その他、バイク、自転車、徒歩 ・路線バスは以前は見られたが、現在はほとんどなし ・乗合タクシーはたまに見られる ・タクシー利用者は減少	・自家用車が多く、自分で運転、家族の送迎、近所の人への送迎もあり ・ケアバスや乗合タクシーの利用は見られるが、路線バスやタクシーは少ない	・自家用車での来訪がほとんど ・路線バスやあいのりくんの利用もたまに見かけるが、少ない ・<u>観光バスの利用は比較的見られる</u> ・<u>新玉名駅や菊水 IC からのタクシー利用もたまに見られる</u>	・<u>自家用車での来訪がほとんど</u> ・近隣の人は徒歩、自転車 ・公共交通での来訪者はほとんどいない（タクシー利用も少ない）
地域公共 交通に 求めるニーズ	・路線バスの停留所の設置 ・<u>町内をきめ細かくカバーするコミュニティバス等の運行（100 円均一で乗り放題など）</u> ※乗合タクシーは行ける場所が限定的 ・<u>タクシー助成や自家用有償運送などの仕組みづくり</u>	・路線バスの運行本数の充実や運行時間帯の見直し ・乗合タクシー運行に対する周知活動 ・買い物等の用事が町内で完結しないことへの対応（役場周辺の施設機能の集約、乗換を不要とする形態での域内輸送の充実）	・<u>アクセス性の向上（駐車場不足や敷地内での事故発生リスクの低減など）</u> ・<u>路線バスとあいのりくんの乗換環境整備</u> ・<u>最寄り駅までの通勤・通学チャーターバスの運行</u> ・あいのりくんへの回数券の導入、<u>買い物代行サービスの実施</u>	・施設が分散しており、<u>町内施設を循環するバス等があればよい（曜日運行など）</u> ・生活圏が町外のため、それに対応した公共交通の運行 ・<u>運行情報の充実</u>
地域公共 交通との 連携の 可能性	・導入している電子マネー機能付きポイントカードの公共交通も含めた共通利用化は可能（各店舗独自のものでもシステム等は同じ） ・公共交通利用者に対する<u>施設での割引</u>	・ケアバスに関する町の公共交通との一体的な運用 ・あいのりくんの利用促進 ・福祉センターの乗り継ぎ拠点を活かした新たな事業実施	・<u>公共交通利用者に対する施設で利用可能なクーポンの配布等</u> ・待合所を活用した情報提供 ・貸室を活用した福祉活動との連携・地域限定 IC カードの導入を商品券やあいのりくんと連携	・あいのりくんやタクシーの配車、待ち時間の<u>スペースの提供は実施中</u> ・<u>宅配と人を一緒に運ぶ貨客混載サービス（別途車両や人の確保が必要）</u>
その他	・一部施設において移動販売を実施（車両 3 台、25～30 人/台をカバー、町内に加えて近隣市町も対応） ・人件費や車両の維持費の増加により経営は厳しい状況 → 車両購入補助やドライバの雇用、その他燃料費の補助など移動販売を公共として位置付けてもらいたい	・ケアバスは予約制で、職員が直営で運行 ・公民館単位でバス停を設置 ・曜日運行のため、好きな時間に行けないなどの問題あり ・移動販売が週 1 回福祉センターへ ・ボランティアによる買い物代行サービスのマッチングを実施	・以前、施設への送迎サービスを週 3 日程実施しており、利用者は多かったが費用面や事故の危険性等から廃止 ・レンタカー不足 ・リアル宝探しゲームを実施しており、公共交通を活用した取り組みができれば面白い	・コンビニと連携したゆうパックと一体となった宅配サービスなどは考えられる（以前、スーパーの宅配サービスとの連携の話あり）

1 地域公共交通網形成計画の評価の実施

①事業等の実施状況

事業Ⅰ 町民の生活に密着した地域内交通システムの検討		実施状況
項目 1	町内における新規公共交通の導入の検討	交通空白地帯の解消を図るため、和木町おでかけ交通「あいのりくん」を平成 29 年 10 月から運行開始した。乗合タクシーの新規導入により高齢者を中心とする交通弱者の利便性向上に繋がっている。
項目 2	既存移送サービス（ケアバス）の運行内容改善の検討	利用者数(乗車人数)が 0 人の所がある→H27 年 5 月から三加和ルート（坂本・緑・神尾ルート）の火曜日は、前日までの予約制とし、ケアバス運行の経費削減と運行の効率化を図っている。
項目 3	広域的バス路線の継続的な運行支援	路線バスを運行している事業者に対し、補助金を支出している。
項目 4	利用者ニーズに応じた路線バスの運行改善	令和元年度には「熊本－南関線」を「植木－菊水ロマン館線」に改め、令和 2 年 10 月からは「山鹿－南関線」2 路線を 1 路線に統合、令和 3 年度末には「玉名駅－菊水ロマン館線(月田経由)」が廃止されている。 乗車率の低い路線は、関係市町と協議調整を行ったうえで見直しを実施している。
事業Ⅱ 公共交通の利用促進・啓発		実施状況
項目 5	公共交通維持への町民の理解促進	あいのりくんの運行や拠点追加等に際し、町広報紙、各団体の会合等での説明、防災無線等による広報周知は行ってきたが、公共交通の利用促進を促すような広報は行っていない。
項目 6	町民・学校・事業者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	未実施
項目 7	町内外を対象とした複合的な情報提供	公共交通に加え、町内イベント情報等を一元化した町内情報ガイドは作成してできていない。 あいのりくんの利用促進リーフレットは作成している。
事業Ⅲ 町内外を対象としたおでかけ応援（外出支援）		実施状況
項目 8	“おでかけ”をサポートする移動サービスの検討	あいのりくんの拠点として、菊水ロマン館（＝道の駅きくすい）を設定している。また、三加和温泉ふさと交流センター、病院、スーパーなどの施設を結び、おでかけしやすい環境づくりを行っている。（H30 年 10 月に拠点追加）
項目 9	公共交通を利用しやすい拠点の形成	項目 8 と同様。 ニーズ調査により、H30 年 10 月に拠点を追加している。また、病院関連施設については、利用者に代わり予約の電話をしていただくこともある。

②目標達成状況

No	評価指標	使用データ	現況値 (H27)	目標値 (R2)	評価値 (R4)
1	自らの自由な移動手段を持たない町民の週当たり外出回数	住民アンケート調査結果	約 2.2 日/週	約 2.2 日/週以上	約 2.1 日/週※1 (×)
2	日常的に路線バスを利用する町民の割合	住民アンケート調査結果	2.6%	2.8%以上	2.5%※2 (×)
3	和水町民の公共交通(バス・タクシー等)の利用割合	住民アンケート調査結果	17.7%	19.2%以上	10.2%※3 (-)
4	情報提供の充実を望む住民意向の割合	住民アンケート調査結果	16.1%	12.8%以下	18.4%※4 (×)
5	交通空白地域数	実績	6 地域	0 地域	0 地域 (○)
6	公共交通による地域拠点・小さな拠点への利用人数	交通事業者提供データ	86 人/週	86 人/週以上	59 人/週※5 (×)

※No1～3 は、住民アンケートにおける世帯主の回答と乗合タクシー利用者アンケートの回答、No4 は、住民アンケートの回答を集計。

※1 自動車、バイクの免許を保有しておらず、「普段の外出頻度」で「外出しない（ひとりでの外出は難しいため）」を選択した者を除く「普段の外出頻度」

※2 住民アンケート：路線バスの利用実態に回答した者のうち、月 1 回以上利用している割合

乗合タクシー利用者アンケート：通勤（通学）、買い物、通院のいずれかの移動手段で、路線バスを選択した者の割合

※3 住民アンケート：路線バスを利用している、もしくは通勤（通学）、買い物、通院のいずれかで公共交通を利用している者の割合

乗合タクシー利用者アンケート：乗合タクシーを利用している、もしくは通勤（通学）、買い物、通院のいずれかで公共交通を利用している者の割合

なお、現況値及び目標値設定時の値は JR 利用等も含めた数値となっており、評価値は路線バス及び乗合タクシーのみの数値であり、評価結果を（-）としている。

※4 校区別の「公共交通に望むサービス」における「路線バスのルートや時刻表などの詳しい情報を提供してほしい」の回答割合

※5 バス事業者が所有する OD データ(R4 年度)より、ロマン館前、三加和温泉、温泉センター前のバス停で乗降した人数と、あいのりくんの利用実績(R4.4～R4.12)より、ロマン館、交流センターで乗降した人数を合算した人数（路線バス:37 人/週、あいのりくん:22 人/週）

③評価(今後も継続的に取り組むべき課題)

- 和水平町おでかけ交通「あいのりくん」を導入し、各種媒体での広報・周知や利用者利便性を考慮したサービスの充実等に取り組んできました。
- 一方で、路線バスやケアバスの見直し・改善により、経費削減など運行効率性の向上などに取り組んできたことで、燃料費等が高騰する中、運行経費の増加も一定の水準で推移している状況です。
- こうした取り組みの結果、町内には交通空白地域は存在しないとともに、路線バスが縮小する中、運転免許証を保有しない交通弱者等に対して、移動環境の提供は図れているとともに、公共交通に関するわかりやすい情報環境の実現などが図られていると考えます。
- ただし、交通事業者が置かれている経営環境などを鑑みた場合、広域的移動手段の持続的なサービスの提供などに懸念があることから、路線バスと乗合タクシー、さらには他の移動支援サービス等の役割分担を明確にしつつ、相互が連携強化を図ることで、一体的な移動サービスの提供・強化が必要です。
- さらに、人口減少・少子高齢化が進展する中、一方通行による情報発信のみでなく、住民との対話を通じた意識醸成・利用促進に取り組んでいくことで、持続可能な地域公共交通サービスの維持・確保が必要です。

2 地域公共交通の問題点・課題の整理

①地域公共交通の問題点

〔地域公共交通の現状〕

- 路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシーから形成され、その他ケアバスやスクールバス等の移動サービスが存在
- 路線バスは、周辺市町との移動を支えているが、利用者数の減少等により路線の統廃合が進み、サービス水準が低下
- 路線バスにかかる財政負担額は、路線再編に伴い減少している（R4:約 25,000 千円）ものの、利用者減少に伴う収入減や燃料費の高騰などが影響
- 乗合タクシー「あいのりくん」は、町内全域をカバーしているものの、2 地区に分けて運行しており、乗り換えることで地区を跨いだ利用となるとともに、町外へは路線バスと乗り換えることで移動可能
- 乗合タクシー「あいのりくん」の利用者数は増加傾向となっているものの、相乗り率は低い状況
- 乗合タクシー「あいのりくん」の運行に係る財政負担額は横ばい傾向（R4:約 17,500 千円）
- なお、利用登録者のうち利用している人は 4 割程度となっており、利用者は特定の人に限定的
- タクシー利用者も大きく減少
- 交通事業者における運転手不足や運転手の高齢化など経営にかかる問題が顕在化
- 小学生を対象としたスクールバスが 7 路線運行（財政負担 R4:約 45,000 千円）
- 町立病院への送迎サービスとしてケアバスを 5 路線運行し、利用者数は減少傾向（財政負担 R4:約 1,100 千円）

〔地域公共交通を取り巻く地域の現状及び将来動向〕 ※次頁参照

〔地域公共交通の問題点〕

〔地域公共交通に対するニーズ等〕 ※次頁参照

- 問題点①**：町内には路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシー、さらにはケアバスやスクールバスなど多様な移動サービスが存在しますが、一部サービスの重複（各地域から町立病院への移動など）が見られるとともに、多くの財政負担が生じており、今後も燃料費の高騰等に伴いさらなる増加が想定されます。
- 問題点②**：町民の日常生活においては周辺市町や町内の主要な拠点等に依存している状況ですが、路線バスと乗合タクシー「あいのりくん」を乗り継ぐことに対する利用者抵抗が高い状況です。
- 問題点③**：路線バスに関しては、集落からのアクセス性が低く、カバーするエリアが限定的となっていることから、利用者に関しても限定的となっており、利用者数は年々減少し将来的にも減少していくことが想定されます。
- 問題点④**：乗合タクシー「あいのりくん」に関しては、利用者が運転免許を保有していない高齢者など一部の利用者が主に通院や買い物目的等で利用しているのみとなっており、相乗り率も低い状況です。
- 問題点⑤**：将来的な高齢化社会への対応、さらには現在も生じている高校生等の通学に対する保護者の負担等を考えた場合、地域公共交通の維持・確保が求められますが、将来的なサービス低下等が懸念されます。
- 問題点⑥**：交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など経営環境が厳しい中、今後の事業継続が懸念されます。
- 問題点⑦**：町全体で地域公共交通を支える意識等が求められますが、町民の地域公共交通に対する意識は低いです。
- 問題点⑧**：その他、観光分野など他分野と連携した地域公共交通に対する取り組み・連携が求められますが、現在、連携した取り組み等は実施されていないとともに、取り組みに向けた機運も低い状況です。

【地域公共交通を取り巻く地域の現状及び将来動向】

- 人口減少、少子高齢化の進展、さらには高齢者の単身世帯の増加
- 集落は町全域に広く・薄く分散し、将来的にはさらに低密度化
- 日常生活に必要な施設等は特定地域に集中し、商業施設等の立地が少ない
- 通勤・通学、買い物等の日常生活は周辺市町に依存
- 町民の移動手段は車運転に大きく依存

【地域公共交通に対するニーズ等】

- 路線バス利用者は通勤（通学）又は買い物目的での19歳以下の利用者、乗合タクシー利用者は通院目的での高齢者などに限定的となっており、日常生活において自家用車等への依存が高い
- 路線バスや乗合タクシーに対する認知度は低い
- 将来的な利用意向は主に高齢者において存在
- 公共交通に望むサービスとして、「町内を周遊できる新たな公共交通」を望む意見と「あいのりくんの拠点の増加」を望む意見が多い
- その他、タクシーのように時間や場所が自由に利用できるサービスへのニーズが高い
- 保護者等における学校への送迎が発生し、負担が大きい状況
- 高齢者でも車運転や家族の送迎等に依存
- 乗合タクシーは主に通院目的で利用
- 移動したい目的地に乗合タクシーで移動できず、利用していない人も存在
- 目的地側の降車場所や町外への移動に関する改善要望が多い
- その他、予約方法や予約締切時間の改善要望もあり
- 乗り換えを不要とする形態での域内輸送の充実
- 町内移動に対するきめ細かい移動への対応やサービス水準等の利便性向上

②地域公共交通が抱える課題

〔地域公共交通が果たすべき役割〕

- ①子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町の生活基盤の一つとしての役割を担っています。
- ②運転免許証を保有しなくても高齢者をはじめとする交通弱者が、安心・安全に日常生活をおくることができる移動手段としての役割を担っています。
- ③町内における集落と拠点間を連絡し、生活サービスや地域活動を支える役割を担っています。
- ④町内外の交流などを支え、持続可能な圏域形成を支える役割を担っています。
- ⑤地域との共働のまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える役割を担っています。

〔地域公共交通が抱える課題〕

課題①：持続可能な地域公共交通への再構築

本町では、路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシー、その他ケアバス等の多様な移動サービスが存在し、交通手段の乗り継ぎ等を行うことで、町内及び町外への移動手段が確保されていますが、一部サービスの重複が見られるとともに、乗り継ぎに伴う利用者抵抗が高く、一体的な利用に至っていない状況です。

その結果、路線バス等の利用者の減少、さらには乗合タクシーの利用者が限定的などの問題が生じており、町全体での地域公共交通に対する財政負担も増加しているとともに、交通事業者においては今後の事業継続が懸念される状況です。

そのため、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通相互のサービス連携・統廃合など、持続可能な地域公共交通に向けた再構築が必要です。

課題②：地域住民の地域公共交通利用促進に向けた意識の醸成

現在、町民の多くは自動車に依存した生活形態となっており、路線バスや乗合タクシー等を利用する人は高校生や高齢者などに限定的となっています。また、将来的な移動手段としてのニーズはある一方、地域公共交通の利用方法が分からない、または必要としていない人が多く存在し、関心も低い状況です。

そのため、将来にわたって地域公共交通を維持・確保していくため、さらには運転免許証返納後など地域公共交通でのライフスタイルを構築していくためにも、町民の日常生活における地域公共交通の利用機会の創出、さらには地域公共交通に対する啓発活動など意識の醸成が必要です。

課題③：他分野との連携によるおでかけ等も含めた一体的な仕組みの構築

地域公共交通は、町民の日常生活の目的（通勤・通学、買い物、通院、娯楽など）を支える移動手段であり、目的側と一体的に取り組むことが、利用者の利便性や運行効率性等の観点から有効です。特に、人口減少・過疎化等が進展する本町においては、目的地側への需要等が小さくかつ分散することから、地域公共交通による移動サービスの提供にあたっては、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携した取り組みが求められます。

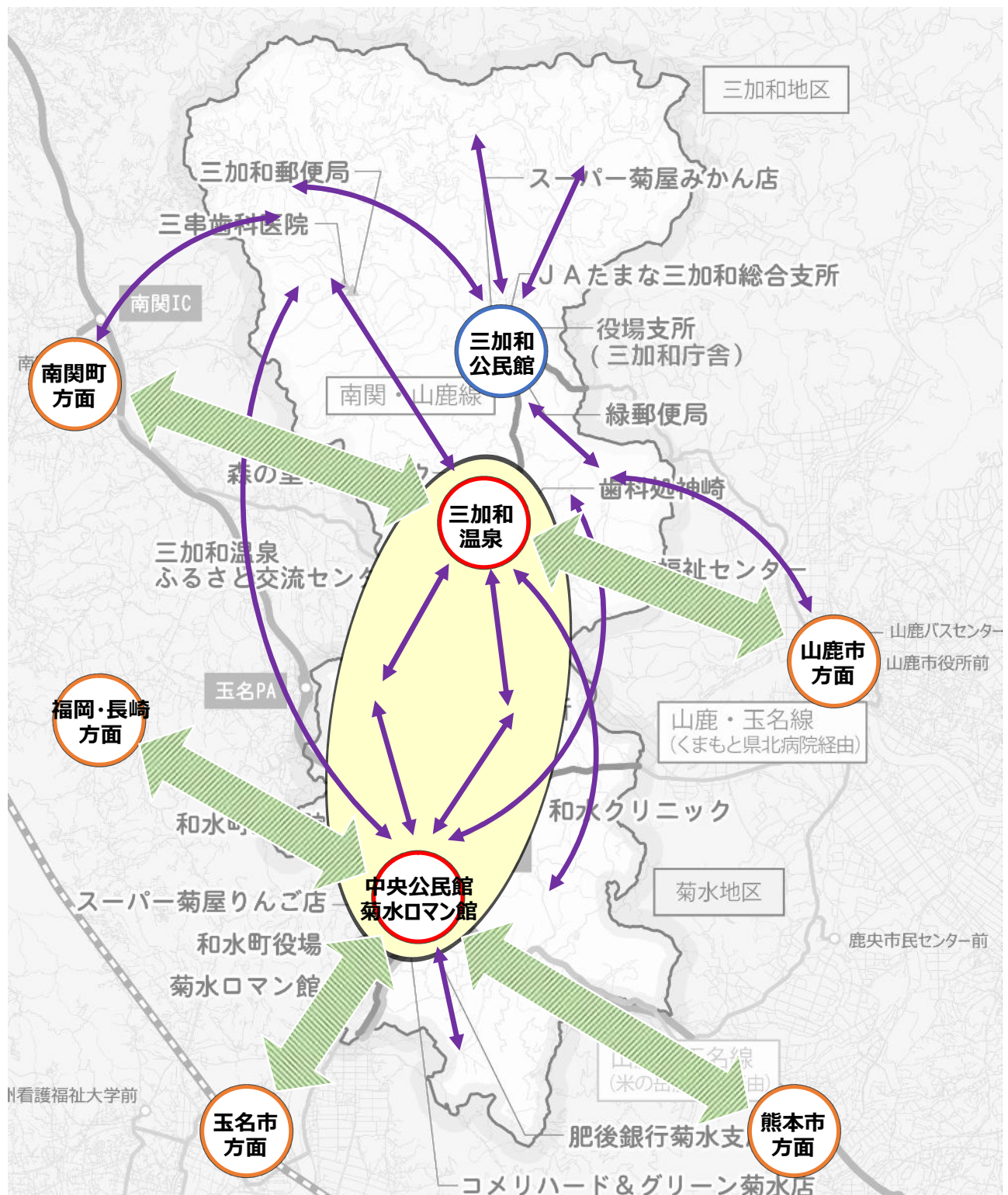
そのため、地域公共交通サービスの提供、さらには利便性向上にあたり、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携し、一体的な仕組みの構築が必要です。

1 地域公共交通に関する基本方針

本市の地域公共交通に関する基本方針は、次のとおりとします。

拠点を核として、町民の安全・安心な生活を支え、
町内及び町内外の交流を促進し、笑顔輝くまちづくりに寄与する地域公共交通

2 和水町が目指す地域公共交通の将来像



- ・地域公共交通の将来像は、上位関連計画や地域公共交通が果たすべき役割、さらには、本町においては、地域内外から多くの人が集まる交流拠点として、「道の駅きくすい」等の集落拠点の機能を強化し、日常的な人の動きを活性化し、地域住民がいきいきと暮らすことができる地域づくりを目指していることから、「**拠点を核として、町民の安全・安心な生活を支え、町内及び町内外の交流を促進し、笑顔輝くまちづくりに寄与する地域公共交通**」を目指します。
- ・具体的には、町内の拠点と日常生活で結びつきが強い周辺市町を連絡する移動サービスを提供するとともに、町内においては集落と拠点間を連絡する移動サービスを提供することで、将来像の実現を目指します。

【拠点の定義】

日常生活等において地域住民が集まるとともに、観光客等の来訪者が訪れる「商業・交流・観光拠点」、さらには地域住民の交流の場となる「交流拠点」、その他本町と日常生活で「結びつきが強い周辺市町」の3拠点を設定します。

表 拠点の考え方

拠点名		求められる機能	拠点候補地
商業・交流・観光拠点		日常生活において町全体から地域住民が集まる拠点 さらには、観光客などの来訪者が訪れる拠点	菊水ロマン館周辺（菊水 IC、道の駅きくすいなど）、三加和温泉周辺（緑彩館など）
交流拠点		主に地域住民の交流の場となる拠点	中央公民館（和水町役場など）、三加和公民館（三加和支所など）
結びつきの強い周辺市町		買い物・通院・通学など地域住民が日常生活において活動する拠点	山鹿市、玉名市、南関町、熊本市、福岡・長崎方面

【地域公共交通ネットワークの定義】

地域公共交通ネットワークは、町内と町外の移動を支える「幹線」、町内の移動を支える「支線」を設定します。

表 交通ネットワークの考え方

路線名	交通手段	果たすべき役割	主な利用者
幹線	 路線バス (高速バス含む)	・町内と周辺市町間を結び、地域住民の日常生活を支えます。 ・町内と町外の交流人口の移動を支えます。	通勤・通学者、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用
支線	 乗合タクシー 「あいのりくん」	・町内の集落と交通結節点（拠点及び路線バスバス停等）の間を結び、地域住民の日常生活を支えます。 ※一部地域においては町外への移動も対応	高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用
	- タクシー	・町内の集落と町民の目的地（移動先）間を結び、地域住民の日常生活を支えます。	町民全般

第6章 計画の目標

1 計画の目標

地域公共交通が抱える課題に対して、「基本方針」及び「将来像」を踏まえ、本計画の目標は以下の通り設定します。

目標①：地域公共交通の利便性維持・向上

町民の安全・安心な生活を支え、子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町を支える生活基盤として、地域公共交通は重要な役割を担っています。

そうした中、現在、町内に存在する交通資源（路線バス、おでかけ交通「あいのりくん」、タクシーなど）を有効に活用し、町内及び町外への移動にあたり、高齢者のみならず誰もが自家用車等に頼らず生活できる環境の維持・向上を目指します。

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保

地域住民の日常生活への対応や町内及び町内外の交流を促進など、地域公共交通は持続可能なまちづくりや地域活力の維持・確保に欠かせない役割を持っています。

そうした中、地域公共交通の運行を支える交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など、事業継続にあたって様々な問題を抱えているとともに、利用者数の減少に伴う地域公共交通に対する財政負担の増加が生じており、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通サービスの連携・統廃合など、地域公共交通の再構築による維持・確保を目指します。

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成

高齢化の進展や人口減少に伴う町の低密度化（過疎化）の進展が進む中、地域公共交通は高齢者をはじめとする交通弱者が安全・安心に日常生活をおくることができる移動手段として重要な役割を担っています。

そうした中、地域公共交通は高齢者など一部の町民に限定的となっているとともに、町民全般で地域公共交通に対する関心は低い状況です。そのため、地域公共交通の利用促進を図り、地域公共交通を維持・確保していくためにも、まずは町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成を目指します。

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出

地域公共交通は生活サービスや地域活動を支えるとともに、地域との共働きのまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える重要な役割を担っています。

そうした中、人口減少・過疎化が進展する本町においては、移動需要そのものが小さくかつ分散しており、教育、福祉、医療、観光などの他分野と連携したサービス等の提供が必要であることから、他分野の多様な関係者と連携し、町民が地域公共交通を利用するきっかけ作り、利用機会の創出を目指します。

2 目標に対する数値指標・目標値

設定した目標に対して、管理・評価する数値指標とその目標値を以下の通り設定します。

目標①：地域公共交通の利便性維持・向上

町民の安全・安心な生活を支え、子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町を支える生活基盤として、地域公共交通は重要な役割を担っています。

そうした中、現在、町内に存在する交通資源（路線バス、おでかけ交通「あいのりくん」、タクシーなど）を有効に活用し、町内及び町外への移動にあたり、高齢者のみならず誰もが自家用車等に頼らず生活できる環境の維持・向上を目指します。

数値指標①：地域公共交通を利用して乗換 1 回以内で周辺市町へアクセス可能な地域数

- ・本町では、路線バスが山鹿市、玉名市、南関町を結んでいるとともに、路線バスが運行していない地域においては、おでかけ交通「あいのりくん」を利用し、主要なバス停で乗り換えることで、町外への移動が可能な環境を構築しています。
- ・町民の日常生活においても、周辺市町との結びつきは強い状況です。
- ・そうした状況を踏まえ、町内全ての地域において、**地域公共交通を利用して乗換 1 回以内で周辺市町へアクセス可能な利用環境の維持**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
町全域	維持

※山鹿市、玉名市、南関町へ路線バス及びおでかけ交通「あいのりくん」を利用して、乗換 1 回以内でアクセス可能な地域を、今後も町全域で維持することを目標値とします。

数値指標②：路線バスの利用者数

- ・本町において路線バスは、町内と周辺市町間を結び、通勤通学者ならびに高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院など、町民の日常生活を支える重要な役割を担っています。
- ・一方で、路線バスの利用者数は年々減少しており、交通事業者が抱える経営環境などを踏まえると、今後の事業継続が懸念される状況です。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性維持・向上を図ることで、一定程度の**利用者数の維持・確保**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
22,583 人/年 (R4)	20,000 人/年以上

※南関山鹿線、山鹿玉名線（米の岳農協前経由）を対象とし、現在の路線バスの利用者数のトレンドでは 5 年後に約 2 割減少することが想定されるものに対して、本町の将来人口の減少率約 1 割程度で抑えることを目標値とします。

数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の利用者数（件数）

- ・路線バスと同様に、おでかけ交通「あいのりくん」は、町内の集落と交通結節点の間を結び、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通勤など、町民の日常生活を支える重要な役割を担っています。
- ・特に、高齢化の進展が著しい本町においては、その役割は今後ますます高まってくるものと思われます。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性維持・向上を図ることで、おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数を増やし（目標③の数値指標①）、**利用者数（件数）の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
6,736 件/年 (R4)	8,195 件/年以上

※目標③の数値指標①「おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数」を踏まえ、現在の利用登録者数一人当たりの利用件数が 8.6 件/年であることから、8.6 件/年×数値指標①「おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数」以上の利用者数（件数）を目標値とします。

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保

地域住民の日常生活への対応や町内及び町内外の交流を促進など、地域公共交通は持続可能なまちづくりや地域活力の維持・確保に欠かせない役割を持っています。

そうした中、地域公共交通の運行を支える交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など、事業継続にあたって様々な問題を抱えているとともに、利用者数の減少に伴う地域公共交通に対する財政負担の増加が生じており、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通サービスの連携・統廃合など、地域公共交通の再構築による維持・確保を目指します。

数値指標①：路線バスに関する財政負担額

- ・路線バスにかかる財政負担額は、路線再編等に伴い負担額自体は減少しているものの、利用者数の減少や燃料費の高騰等が影響しており、将来的には大きく増加することが懸念されます。
- ・将来にわたり地域公共交通を維持・確保していくためには、地域公共交通の収支率を向上させ、財政負担が増加しないよう取り組んでいく必要があります。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性向上や見直し等による運行の効率化、さらには町民の利用機会の創出等に取り組むことで、**財政負担額の抑制**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
24,772 千円 (R4)	34,000 千円以下

※目標①の数値指標②「路線バスの利用者数」を踏まえ、将来的に利用者数が 1 割減少した場合に想定される財政負担額の増加分（収入の減少）に加え、路線バスの運行単価の増加（年 5%増加）を考慮し、それ以下に抑えることを目標値とします。

※南関山鹿線、山鹿玉名線（米の岳農協前経由）を対象。

数値指標②：おでかけ交通「あいのりくん」に関する運行補助金

- ・おでかけ交通「あいのりくん」にかかる運行補助金は、令和 4 年度は無料運行等の影響に伴い大きく増加しましたが、近年はほぼ横ばいに推移していました。
- ・おでかけ交通「あいのりくん」は、町民の利用機会の創出等を目的に今後も利便性向上に向けて取り組んでいきますが、一方で、運賃を固定としていることから、利用者数（件数）が増加することで車両増車等による対応から運行補助金は増加することが想定されます。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の見直し等による運行の効率化、さらには相乗り等の促進を図ることで、**運行補助金の抑制**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
14,358 千円 (R4)	21,263 千円以下

※車両の増車等に伴い、17,500 円/日×5 台×243 日 = 21,263 千円/年以上の運行補助金が想定されることから、それ以下に抑えることを目標値とします。

※運行補助金は、運行にかかる町の財政負担額から人件費及びシステム賃借料を除くもの。

数値指標③：路線バスの収支率

- ・地域公共交通の利便性向上や見直し等による運行の効率化、さらには町民の利用機会の創出等に取り組むことで、**収支率悪化の抑制**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
17.6% (R4)	15.6%以上

※目標①の数値指標②「路線バスの利用者数」の減少に伴う運賃収入の減少、さらには目標②の数値指標①「路線バスに関する財政負担額」を踏まえると、収支率は 15.6%程度が見込まれるため、それ以上の収支率を目標値とします。

※南関山鹿線、山鹿玉名線（米の岳農協前経由）を対象。

数値指標④：おでかけ交通「あいのりくん」の収支率

- ・同様に、地域公共交通の利便性向上や見直し等による運行の効率化、さらには町民の利用機会の創出等に取り組むとともに、相乗り等の促進を図ることで、**収支率の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
9.5% (R4)	9.5%以上

※利用者数が増加することで、年間収受金額も増加する一方、運行に伴う歳出額も増加することから、相乗り等の促進を図ることで、現状値以上の収支率を目標値とします。

※収支率の算定に用いた歳出額は、運行にかかる町の財政負担額（人件費及びシステム賃借料を含む）とします。

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成

高齢化の進展や人口減少に伴う町の低密度化（過疎化）の進展が進む中、地域公共交通は高齢者をはじめとする交通弱者が安全・安心に日常生活をおくることができる移動手段として重要な役割を担っています。

そうした中、地域公共交通は高齢者など一部の町民に限定的となっているとともに、町民全般で地域公共交通に対する関心は低い状況です。そのため、地域公共交通の利用促進を図り、地域公共交通を維持・確保していくためにも、まずは町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成を目指します。

数値指標①：おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数

- ・おでかけ交通「あいのりくん」は、町内の集落と交通結節点の間を結び、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通勤など、町民の日常生活を支える重要な役割を担っており、今後も高齢化の進展が著しい本町においては、その役割は今後ますます高まってくるものと思われます。
- ・一方で、現在のおでかけ交通「あいのりくん」の利用者は一部の町民に限定的となっています。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性向上等を図るとともに、おでかけ交通「あいのりくん」の利用促進・意識啓発活動など愛着等の意識の醸成を図ることで、**利用登録者数の増加**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
787 人 (R4)	953 人以上

※現在の利用登録者数に対して R2～R4 における登録者数の年平均成長率（CAGR）である 1.11 を考慮し、R5 の予測値を設定。

※なお、R6 以降に関しては人口減少等を考慮し、大きな増加は見込まない一方、住民アンケート調査結果より、今後あいのりくんを「利用したい」と回答した 65 歳以上の 5 歳階級別の割合と人口（R2 国勢調査結果）を踏まえ、新規登録者を 79 人と見込み、 $787 \text{ 人} \times 1.11 + 79 \text{ 人以上}$ の利用登録者数を目標値とします。

数値指標②：地域公共交通計画に対する認知度

- ・現在の地域公共交通利用者は高齢者など一部の町民に限定的となっているとともに、町民全般において地域公共交通に対する関心は低い状況です。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性向上等を図るとともに、広報紙など多様な情報提供媒体を活用した情報発信の強化を図ることで、まずは**地域公共交通計画に対する認知度の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
8.9% (R4)	12%以上

※現況値は R4 に実施した住民アンケート調査結果より。

※目標値は、住民アンケート調査結果より、地域別で最も認知度が高かった菊水地区中央地域の値とします。

数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の認知度

- ・同様に、おでかけ交通「あいのりくん」に関しても、従来、出前講座の実施など積極的な周知・利用促進活動に努めてきましたが、依然として知らない人が半数以上存在しています。
- ・そうした状況を踏まえ、地域公共交通の利便性向上等を図るとともに、おでかけ交通「あいのりくん」の利用促進・意識啓発活動など愛着等の意識の醸成を図ることで、**認知度の向上**を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
41.3% (R4)	53%以上

※現況値は R4 に実施した住民アンケート調査結果より。

※目標値は、住民アンケート調査結果より、年齢別で最も認知度が高かった 65～75 歳の値とします。

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出

地域公共交通は生活サービスや地域活動を支えるとともに、地域との共働のまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える重要な役割を担っています。

そうした中、人口減少・過疎化が進展する本町においては、移動需要そのものが小さくかつ分散しており、教育、福祉、医療、観光などの他分野と連携したサービス等の提供が必要であることから、他分野の多様な関係者と連携し、町民が地域公共交通を利用するきっかけ作り、利用機会の創出を目指します。

数値指標①：路線バスの利用状況

- ・本町では、人口減少・過疎化が進展し、移動需要そのものが小さくかつ分散している状況です。
- ・また、自動車依存のライフスタイルとなっており、一部の町民を除き、地域公共交通を利用する機会がない状況となっています。
- ・そうした状況を踏まえ、イベントや地域活動など他分野と連携することで、地域公共交通を年に数回でも利用するきっかけを創出し、路線バスの利用状況の増加を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
2.5% (R4)	5.0%以上

※現況値は R4 に実施した住民アンケート調査結果より。

※目標値は、住民アンケート調査結果より、運転免許未保有者の路線バスの利用状況が 5.0%となっていることから、町民全体での目標値とします。

数値指標②：地域公共交通利用体験等の実施件数

- ・同様に、教育・福祉・医療分野、さらには観光分野などその他分野と連携し、地域公共交通の利用機会の創出を目的に、地域公共交通利用体験等の実施件数の増加を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
0 件/年	2 件/年

※目標値は、半年に 1 回程度の企画・実施を想定して設定します。

数値指標③：主要停留所における地域公共交通の利用者数

- ・町内の交通結節点となる主要停留所において、地域公共交通利用者数の増加を目指します。

現況値	目標値(令和 10 年度)
59 人/週 (R4)	59 人/週以上

※「和水町地域公共交通網形成計画」における目標値と同様。

※現況は、路線バス（37 人：ロマン館前、三加和温泉・温泉センター前）、あいのりくん（22 人：ロマン館、交流センター）を対象としており、目標値もそれ以上の値とします。

第7章 目標達成に向けた施策・事業

目標の達成に向けて実施する施策・事業は以下の通りです。

目標①：地域公共交通の利便性維持・向上

数値指標①：地域公共交通を利用して乗換1回以内で周辺市町へアクセス可能な地域数

数値指標②：路線バスの利用者数

数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の利用者数

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保

数値指標①：路線バスに関する財政負担額

数値指標②：おでかけ交通「あいのりくん」に関する財政負担

数値指標③：路線バスの収支率

数値指標④：おでかけ交通「あいのりくん」の収支率

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成

数値指標①：おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数

数値指標②：地域公共交通計画に対する認知度

数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の認知度

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出

数値指標①：路線バスの利用状況

数値指標②：地域公共交通利用体験等の実施件数

数値指標③：主要停留所における地域公共交通の利用者数

施策・事業	期待される効果
1. おでかけ交通「あいのりくん」の機能強化	
(1) おでかけ交通「あいのりくん」の維持・確保及び乗降場所の追加・乗降環境の整備	・利用者増加 ・運行の維持・確保
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の町外乗降場所の検討	・利用者増加
2. 地域公共交通の運行効率化	
(1) ケアバス機能のおでかけ交通「あいのりくん」との連携	・運行経費削減 ・利用者増加 ・交通資源の最適化
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行ダイヤの設定	・相乗り率向上 ・運行経費削減
3. 地域公共交通の利用促進・意識啓発	
(1) 各種団体等（老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等）の会合の場での出前講座の実施	・利用者増加 ・意識啓発
(2) 小学生等を対象とした路線バスの乗り方教室の実施	・意識啓発 ・習慣化
(3) 広報紙等を活用した定期的な地域公共交通に関する情報発信	・意識啓発
4. 地域公共交通に関する連携・協力	
(1) 交通結節機能の強化	・利用者増加 ・地域活性化
(2) 地域公共交通の運行体制の再構築	・運行の維持・確保

(1) 施策・事業の内容

1. おでかけ交通「あいのりくん」の機能強化

(1) おでかけ交通「あいのりくん」の維持・確保及び乗降場所の追加・乗降環境の整備

【事業概要】

現在運行しているおでかけ交通「あいのりくん」は、町内の集落と交通結節点（拠点及び路線バス停等）の間を結び、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院利用など、地域住民の日常生活を支えており、引き続き、維持・確保します。維持・確保にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用します。

併せて、利用者の利便性向上を目的に、乗降場所の追加やベンチの設置など乗降環境の整備に取り組めます。

【事業主体】

町、交通事業者

【事業箇所】

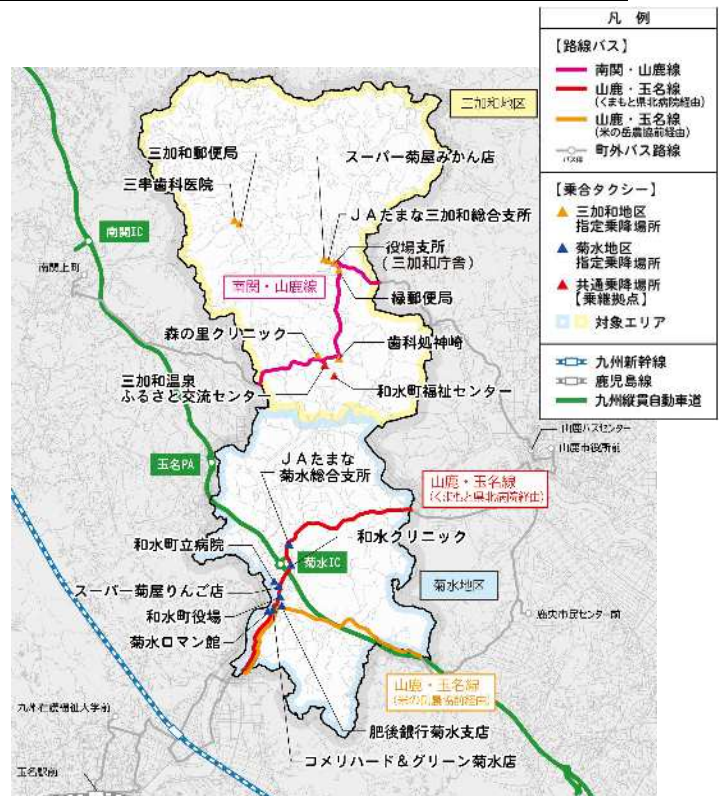
2 路線（菊水地区、三加和地区）

【事業スケジュール】

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
						運行の維持・確保								
						乗降場所の追加・乗降環境の整備								

※町内には、近隣の玉名市・山鹿市・南関町・熊本市とを連絡する地域間交通ネットワークである産交バスが4路線運行しており、主に通勤・通学者や高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などで利用され、町内と町外の交流人口の移動を支えています。

一方で、おでかけ交通「あいのりくん」は、路線バスを補完・接続する形で、主に町内における町民の移動を支えています。町や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持・確保する必要があります。



対象地区	事業許可区分	運行態様	運行主体	補助事業の活用
菊水地区	4 条乗合	区域運行	有限会社高瀬合同タクシー	フィーダー補助
三加和地区	4 条乗合	区域運行	有限会社三加和タクシー	フィーダー補助

2. 地域公共交通の運行効率化

(1) ケアバス機能のおでかけ交通「あいのりくん」との連携

〔事業概要〕

町立病院への送迎サービスとして運行している「ケアバス」に関して、交通資源の最適化や町全体での財政負担の軽減等を目的に、運行機能等に関しておでかけ交通「あいのりくん」との連携について検討します。

なお、「ケアバス」は町内 5 ルートを運行しており、現在、10 名/日程度の利用となっていることから、「あいのりくん」利用者との同乗による増車の必要性・可能性なども考慮し検討します。

〔事業主体〕

町、関係機関（和水町立病院）、交通事業者

〔事業箇所〕

町全域

〔事業スケジュール〕

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
検討及び関係機関との調整									検討結果を踏まえた実施					
			→			-----								



NO	地域区分	運行ルート	所要時間	運行日	運行便数	運賃
1	菊水地区	瀬川・南地区・東地区ルート	60分	月	2便	無料
		菊水一円ルート		火・木		
2	三加和地区	坂本・緑・神尾ルート	65分	火(予約制)	2便	
		春富・神尾ルート		水・木		
		猿熊・緑・神尾ルート		金		

2. 地域公共交通の運行効率化

(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行ダイヤの設定

〔事業概要〕

おでかけ交通「あいのりくん」は、現在は運行ダイヤは設定せず、午前8時30分～午後5時において、予約があった場合（午前8時30分～午前10時までは前日までの予約、その他は乗車希望時刻の1時間前まで）に運行しています。そのため、個別利用者への対応となり、相乗り率が1.1～1.3人と低い状況となっています。

そのため、利用者が多い時間帯（午前中の便など）を対象に、相乗り率の向上やそれに伴う運行経費の削減等を目的に、運行ダイヤ等の設定について検討します。

〔事業主体〕

町、交通事業者

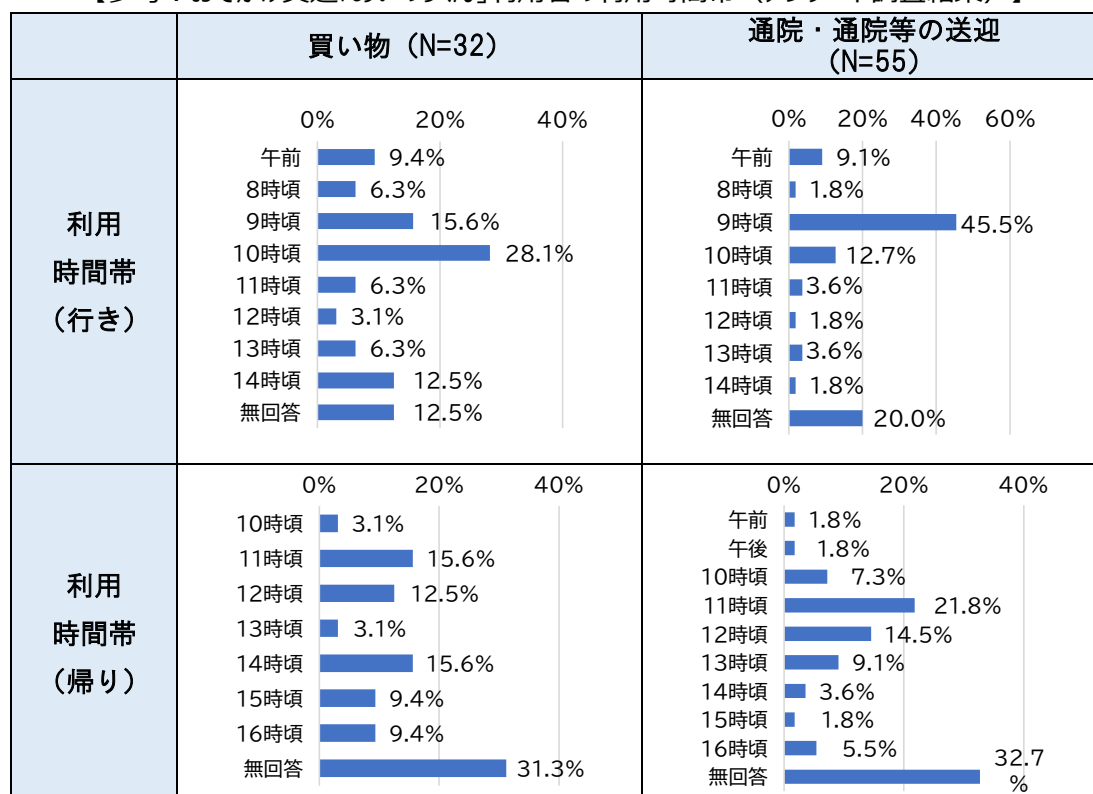
〔事業箇所〕

町全域

〔事業スケジュール〕

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
	検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施					

【参考：おでかけ交通「あいのりくん」利用者の利用時間帯（アンケート調査結果）】



3. 地域公共交通の利用促進・意識啓発

(1) 各種団体等（老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等）の会合の場での出前講座の実施

〔事業概要〕

老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等、各種団体の会合の場において、路線バスやおでかけ交通「あいのりくん」の利用促進等を目的に、出前講座を実施します。

出前講座においては、「あいのりくん」の利用登録方法や予約方法を周知するとともに、現在の利用者においては、利用状況の把握に加え、予約方法などの仕組みの改善点の把握など、地域と連携して、地域住民と丁寧な対話を実施します。

〔事業主体〕

町、地域住民、関係機関（高齢者福祉施設関係者など）、交通事業者

〔事業箇所〕

町全域

〔事業スケジュール〕

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
						適宜実施								
														→

【デマンド交通の出前講座実施例（鹿児島県薩摩川内市）】



【高齢者向けのバスの乗り方教室実施例（サンデン交通株式会社 HP）】



3. 地域公共交通の利用促進・意識啓発

(2) 小学生等を対象とした路線バスの乗り方教室の実施

〔事業概要〕

保育園や幼稚園などの園児、さらには小学生や高齢者等を対象に、路線バスを身近に感じてもらい、利用してみようという意識を持ってもらう機会を創出することを目的に、バスの乗り方教室を実施します。

さらには、バスを利用したことがない、利用の仕方がわからないという保護者の方も多いため、子どもと一緒に楽しみながら体験してもらうことで、日常的に地域公共交通を利用してもらうきっかけづくりとします。

その他、町内で開催されるイベントや各種団体による地域活動等の開催時において、路線バスやおでかけ交通「あいのりくん」などの地域公共交通を実際に利用してもらう体験会を実施することで、地域公共交通の利用機会の創出を図るとともに、高齢者等の外出機会の創出や外出意欲の向上を図ります。

〔事業主体〕

町、地域住民、関係機関（教育関係者）、交通事業者

〔事業箇所〕

町全域

〔事業スケジュール〕

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
						適宜実施								
														→

【バスの乗り方教室の実施例（熊本県上天草市）】



【小学生を対象としたバスの乗り方教室の実施例（熊本県人吉市）】



4. 地域公共交通に関する連携・協力

(1) 交通結節機能の強化

〔事業概要〕

路線バスとおでかけ交通「あいのりくん」の乗降場所において、ベンチや上屋等の待合環境の改善を図ることで、交通結節機能の強化を図ります。

なお、待合環境の改善にあたっては、乗降場所が立地する施設等との連携を行います。

〔事業主体〕

町、関係機関、交通事業者

【役場のロビーを活用した乗り換え拠点の実施例

(熊本県相良村)】



〔事業箇所〕

町全域（三加和温泉ふるさと交流センター、和水町福祉センター、和水町立病院、和水町役場・役場支所、菊水ロマン館など）

〔事業スケジュール〕

令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
	検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施					

【和水町のバス停等の現状】



4. 地域公共交通に関する連携・協力

(2) 地域公共交通の運行体制の再構築

〔事業概要〕

交通事業者が抱える運転手不足等の問題に対して、将来にわたり地域公共交通の運行を維持・確保していくためにも、交通事業者間の連携、他分野の多様な関係者が連携した運行体制の再構築に関して検討します。

〔事業主体〕

町、地域住民、関係機関、交通事業者

〔事業箇所〕

町全域

〔事業スケジュール〕

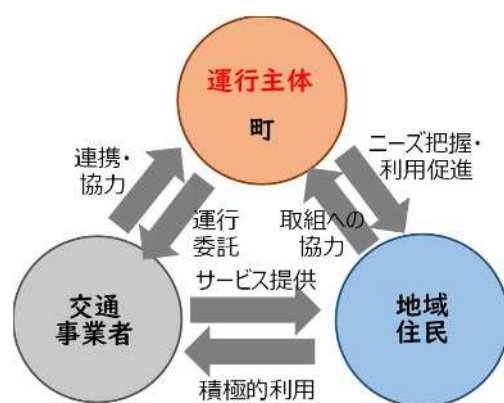
令和6年度			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度		
						適宜検討・見直し								

(地域公共交通に関する連携した取り組み例)

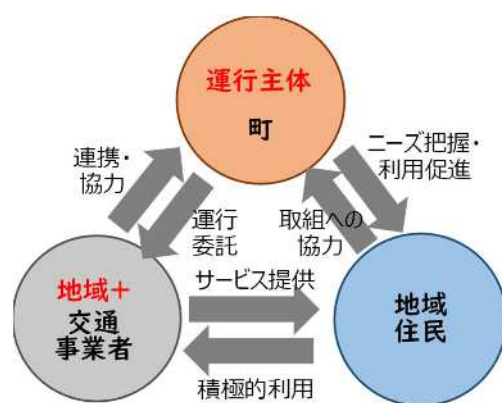
- ・町と交通事業者が連携した運転手確保（広報紙等での運転手募集の実施）
- ・町と交通事業者との日常的な対話による地域公共交通利用者のニーズの把握
- ・町内施設と連携した地域公共交通利用者に対する特典（施設利用割引） など

(運行体制の再構築の例)

〔従来の運行の仕組み〕



〔将来的な運行の仕組みの例〕



※将来的には、運行の担い手の一部を地域等が担っていくイメージ。

※その他、運行の担い手も町が実施することも想定される。

〔施策・事業のスケジュール〕

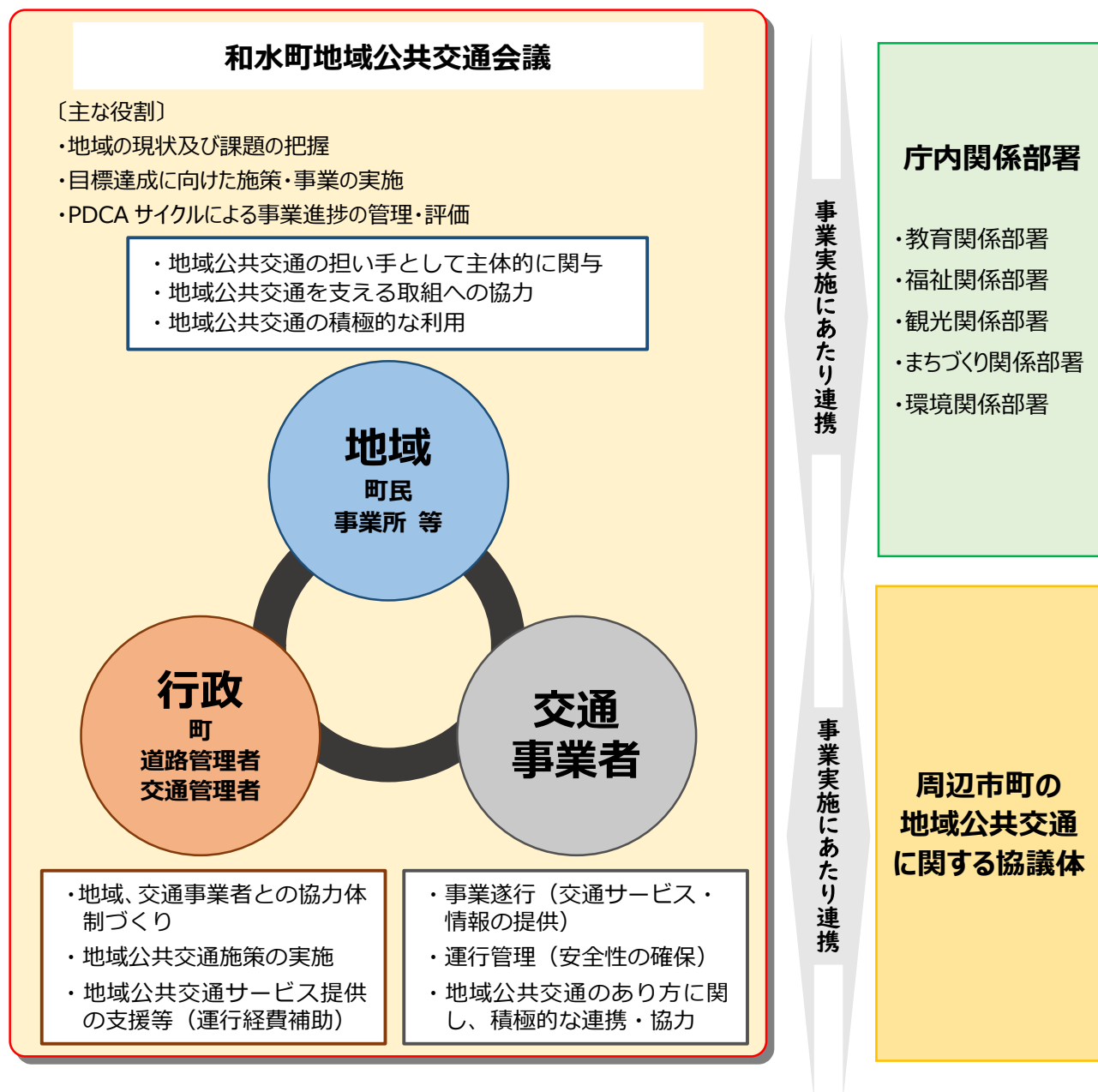
	令和6年度				令和7年度				令和8年度				令和9年度				令和10年度			
1. おでかけ交通「あいのりくん」の機能強化																				
(1) おでかけ交通「あいのりくん」の維持・確保及び乗降場所の追加・乗降環境の整備								運行の維持・確保												
								乗降場所の追加・乗降環境の整備												
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の町外乗降場所の検討								検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施				
2. 地域公共交通の運行効率化																				
(1) ケアバス機能のおでかけ交通「あいのりくん」との連携								検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施				
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行ダイヤの設定								検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施				
3. 地域公共交通の利用促進・意識啓発																				
(1) 各種団体等（老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等）の会合の場での出前講座の実施												適宜実施								
(2) 小学生等を対象とした路線バスの乗り方教室の実施												適宜実施								
(3) 広報紙等を活用した定期的な地域公共交通に関する情報発信												適宜実施								
4. 地域公共交通に関する連携・協力																				
(1) 交通結節機能の強化								検討及び関係機関との調整								検討結果を踏まえた実施				
(2) 地域公共交通の運行体制の再構築												適宜検討・実施								

1 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「和水町地域公共交通会議」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

なお、施策・事業の推進にあたっては、必要に応じて周辺市町と調整・連携を図りながら取り組みます。

併せて、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（住民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

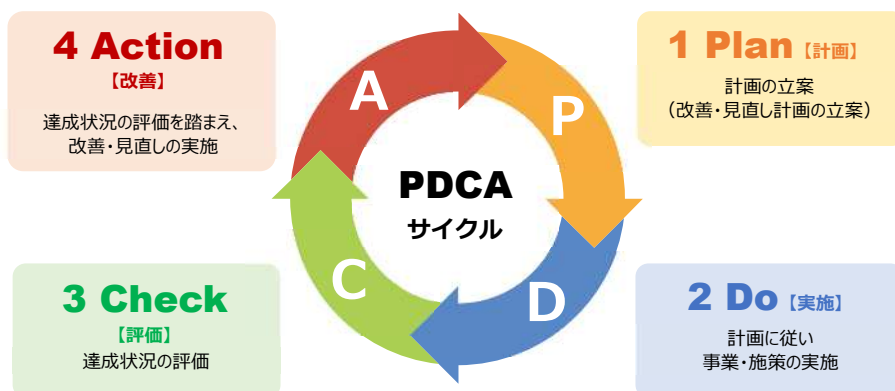


2 達成状況の評価と見直し

本計画は、目標及びその数値指標並びに目標値を設定しており、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、施策・事業に対しては、適宜、その効果や課題等を検証するとともに、それらの結果を踏まえた改善を行うことで、目標達成に向けて取り組みます。

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいきますが、毎年度の取組目標等については、地域公共交通会議で毎年度協議・決定します。



なお、毎年度のマネジメントに関しては、実施計画を作成し、事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画等に反映するなど、年度間管理を行います。

4月													5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月																																																																													
上			中			下			上			中			下			上			中			下			上			中			下			上			中			下																																																																														
PDCAサイクル	Do (実施)												Check (評価)			Action (改善) ※改善策の 検討・見直し			Plan (計画) ※次年度計画 の作成			Do (実施) ※次年度準備を含む																																																																																																		
	当年度予算																														予算執行																																																																																									
次年度予算	予算編成																														議決																																																																																									
議会	6月定例会																														9月定例会																														12月定例会																														3月定例会																													
																															必要に応じ補正予算措置																																																												次年度予算の議決																													
和 water 町地域公共交通 会議	会議開催																														その他必要に応じた会議開催																														会議開催																														年度末開催																													
	・年間実施計画作成																																																												・次年度実施計画案作成 ・予算編成																														・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認																													

〔数値指標の評価方法等〕

目標	数値指標	評価時期	評価方法
目標①： 地域公共交通の 利便性 維持・向上	数値指標①： 地域公共交通を利用して乗換 1 回以 内で周辺市町へアクセス可能な地域数	毎年度	事務局による確認
	数値指標②： 路線バスの利用者数	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
	数値指標③： おでかけ交通「あいのりくん」の利用者数 (件数)	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
目標②： 地域公共交 通の再構築 による維持・ 確保	数値指標①： 路線バスに関する財政負担額	最終年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
	数値指標②： おでかけ交通「あいのりくん」に関する 運行補助金	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
	数値指標③： 路線バスの収支率	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
	数値指標④： おでかけ交通「あいのりくん」の収支率	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認
目標③： 町民の地域 公共交通に 対する愛着 等の意識の 醸成	数値指標①： おでかけ交通「あいのりくん」の利用 登録者数	毎年度	事務局による確認
	数値指標②： 地域公共交通計画に対する認知度	最終年度	住民アンケート調査を実施し、 確認
	数値指標③： おでかけ交通「あいのりくん」の認知度	最終年度	住民アンケート調査を実施し、 確認
目標④： 多様な関係 者が連携し た地域公共 交通の利用 機会の創出	数値指標①： 路線バスの利用状況	最終年度	住民アンケート調査を実施し、 確認
	数値指標②： 地域公共交通利用体験等の実施 件数	毎年度	事務局により施策・事業の取 組状況より確認
	数値指標③： 主要停留所における地域公共交通 の利用者数	毎年度	交通事業者からの提供データを 基に確認

〔施策・事業に対する効果等の検証方法〕

施策	事業	効果等の検証方法
おでかけ交通「あいのりくん」の機能強化	(1) おでかけ交通「あいのりくん」の維持・確保及び乗降場所の追加・乗降環境の整備	事業実施後、利用状況や利用者の声を把握し、利便性を検証。必要に応じて見直し実施 〔検証データ〕 ・利用者数 : 交通事業者提供データ ・利用者の声 : 利用者へのアンケート及び聞き取り調査等を実施
	(2) おでかけ交通「あいのりくん」の町外乗降場所の検討	
地域公共交通の運行効率化	(1) ケアバス機能のおでかけ交通「あいのりくん」との連携	事業実施後、利用状況や利用者の声、運行経費等を把握し、利便性及び効率性を検証。必要に応じて見直し実施 〔検証データ〕 ・利用者数 : 交通事業者提供データ ・利用者の声 : 利用者へのアンケート及び聞き取り調査等を実施 ・その他 : 運行経費等についても確認
	(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行ダイヤの設定	
地域公共交通の利用促進・意識啓発	(1) 各種団体等（老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等）の会合の場での出前講座の実施	事業実施後、参加者の声を把握するとともに、その後利用状況などについても把握し、効果等の検証。 〔検証データ〕 ・参加者の声 : 参加者へのアンケート調査等を実施、関係機関の声を収集 ・利用状況 : 定期的な交通事業者提供データによるモニタリングの実施 ・その他 : 運行経費等についても確認
	(2) 小学生等を対象とした路線バスの乗り方教室の実施	
	(3) 広報紙等を活用した定期的な地域公共交通に関する情報発信	
地域公共交通に関する連携・協力	(1) 交通結節機能の強化	事業実施後、参加者の声を把握するとともに、その後利用状況などについても把握し、効果等の検証。 〔検証データ〕 ・参加者の声 : 参加者へのアンケート調査等を実施、関係機関の声を収集 ・利用状況 : 定期的な交通事業者提供データによるモニタリングの実施 ・その他 : 運行経費等についても確認
	(2) 地域公共交通の運行体制の再構築	