

平成29年度中間市地域公共交通網形成計画推進事業

事業報告書（2／2）

～路線バス沿線住民に対するモビリティ・マネジメント～

平成30年3月



株式会社 ケー・シー・エス 九州支社

目次

1. モビリティ・マネジメント（MM）の必要性	1
1-1 モビリティ・マネジメント（MM）とは.....	1
1-2 中間市における公共交通を取り巻く環境	1
1-3 モビリティ・マネジメント（MM）の必要性.....	3
2. 中間市におけるモビリティ・マネジメント（MM）の考え方.....	4
2-1 中間市の路線バス利用と市民の意識	4
2-2 基本的な考え方	12
3. 中間市の路線バスモビリティ・マネジメント（MM）	13
3-1 路線バス MM の目的	13
3-2 対象路線.....	13
3-3 プログラムの実施.....	14
3-4 対象エリアと居住人口	15
3-5 MM ツール（コミュニケーション・ツール）	20
3-6 MM ツールの配布回収.....	26
4. 平成29年度中間市路線バスモビリティ・マネジメント（MM）実施の効果検討	30
4-1 モビリティ・マネジメント（MM）ツールの提供を受けた住民の意識に関する効果.....	30
4-2 モビリティ・マネジメント（MM）の行動変容に関する分析	57
4-3 モビリティ・マネジメント（MM）ツールの提供による行動変容に関する効果.....	62
4-4 モビリティ・マネジメント（MM）効果検証を踏まえた今後の方向性	67
◇参考資料	68
～その他のモビリティ・マネジメント（MM）の取組事例～	68

1. モビリティ・マネジメント（MM）の必要性

1-1 モビリティ・マネジメント（MM）とは

渋滞や環境問題をはじめとして、公共交通の利用者離れに伴う地域モビリティの質的な低下やモータリゼーションの過度な進行による都心のスプロール化、中心市街地の活力の低下が起きていることから、ひとり一人の行動が「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へと転換することが必要となってきた。

さらに、これまでの交通施策では、人々の意識に働きかける「コミュニケーション施策」の有効性が十分に配慮されていなかったため、整備した交通インフラも、その潜在能力を十分に発揮できていないこともあった。そのため、「既存の交通インフラの有効利用」や「限られた交通施策の財源の有効活用」のためにも、モビリティ・マネジメント（MM）が求められている。

（モビリティ・マネジメント 国土交通省）

<モビリティ・マネジメント>

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

1-2 中間市における公共交通を取り巻く環境

1-2-1 中間市に関する公共交通の動き

中間市では、平成21年4月より西鉄バス中間線について、赤字補填を行いながら運行を継続しているなか、平成25年には、西鉄バス中山中間線の廃止、平成26年には、JR筑豊本線の筑前垣生駅の無人化、そして、平成29年3月からは中間駅でも駅係員が常駐しなくなる等、公共交通の利用環境に関して、市民の利便性が低下している状況にある。

平成21年4月：市が赤字補填を行いながら、西鉄バス中間線を運行を継続

平成25年3月：西鉄バス中山中間線の廃止

平成26年7月：JR筑豊本線の筑前垣生駅の無人化

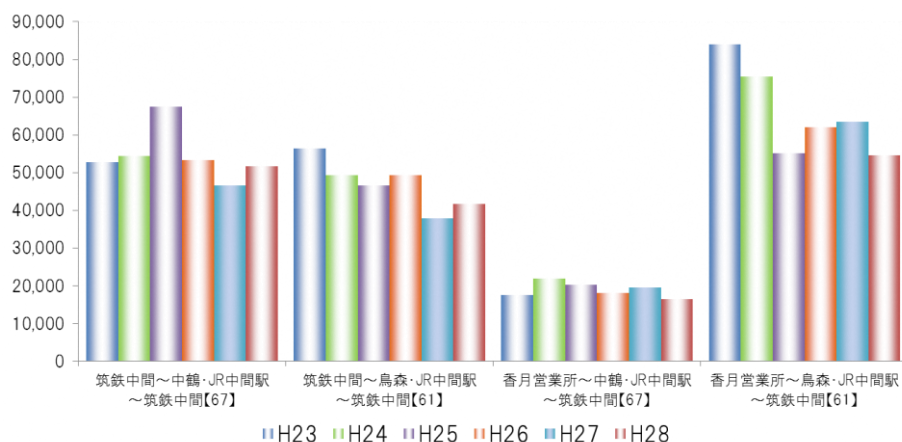
平成29年3月：中間駅で早朝の時間帯以外は無人化



中間市における公共交通の利用環境として、年々、市民の利便性が低下

1-2-2 公共交通（路線バス）の利用状況

西鉄バス中間線の利用者数は、平成 23 年には年間 21.1 万人であったが平成 28 年は 16.5 万人まで減少し、年々利用者が減少している傾向にある。



(人/年)

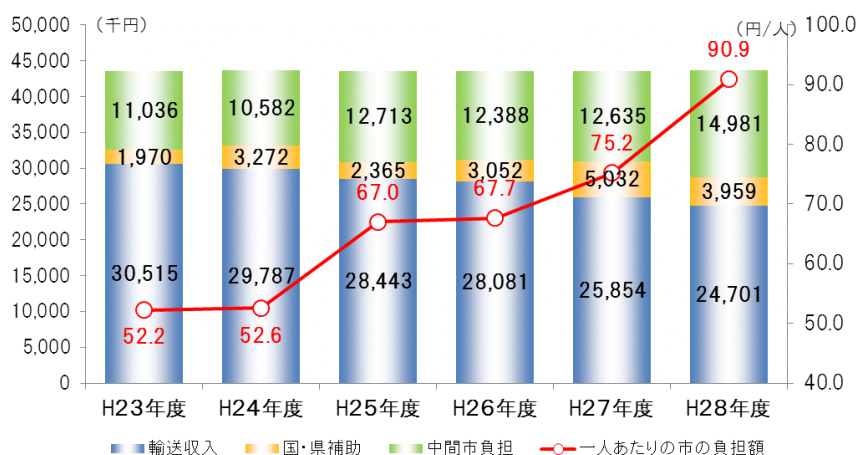
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	1日当たりの利用者数 (H28)
筑鉄中間～中鶴・JR中間駅～筑鉄中間【67】	52,943	54,439	67,517	53,404	46,644	51,769	141.4
筑鉄中間～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間【61】	56,504	49,469	46,762	49,339	38,024	41,708	114.0
香月営業所～中鶴・JR中間駅～筑鉄中間【67】	17,662	21,973	20,276	18,224	19,695	16,566	45.3
香月営業所～鳥森・JR中間駅～筑鉄中間【61】	84,144	75,470	55,137	62,113	63,569	54,747	149.6
合 計	211,253	201,351	189,692	183,080	167,932	164,790	450.2

※各年10月から9月までの数値

1-2-3 公共交通の経営状況

公共交通に関する中間市の財政負担は、筑豊電気鉄道への安全輸送設備事業への補助、西鉄バス中間線（61 系統・67 系統）への赤字補填、平成 27 年より運行開始した南校区コミュニティバス、及び平成 28 年より運行を開始した底井野校区コミュニティバスに対する委託運行経費となる。

図に示すように、市が財政負担をしている中間線への赤字補填額は、1,000 万円～1,500 万円を推移している中、利用者数が年々減少していることで、利用者一人あたりの市の負担額は増加している傾向にある。



▲ 西鉄バス中間線への財政負担額等の推移

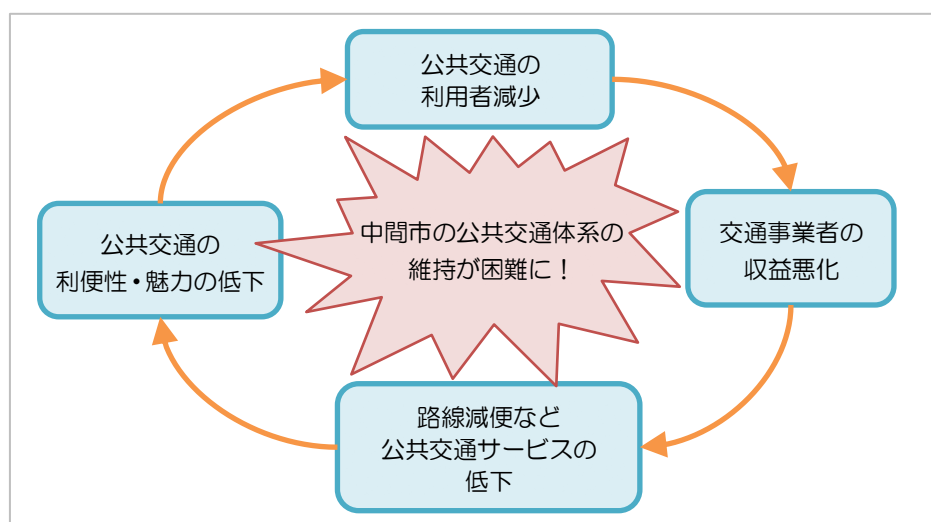
1-3 モビリティ・マネジメント（MM）の必要性

中間市の地域公共交通は、少子高齢化の進展による通勤・通学者の減少や高齢者の増加、マイカーの普及などにより、年々利用者が減少しているなか、高齢者や障がい者の日常の移動手段の確保が重要な課題となっている。

一方、今後、少子高齢化や人口減少が進展していく中では、公共交通のために充てることができる財源も限られてくる上、このまま公共交通の利用者数が減少すると、公共交通サービスの低下、公共交通の利便性低下により、公共交通の利用者がさらに減少し、現状の公共交通を体系を維持していくことが困難になる恐れがある。

中間市民の公共交通利用を阻害する要因として、①市内に坂道が多く、バス停までの移動が不便であること、②北九州市へ自動車でのアクセスが容易であること、③公共交通空白地が存在していたこと等によって、自動車で外出することが習慣化している市民が多いことが考えられる。

今後、中間市の公共交通体系を維持していくためには、自動車利用を抑制する意識の醸成や過度に自動車に依存しないライフスタイルを推進していく等により、自動車利用が習慣化されている市民の意識を変容させていくことが必要となる。



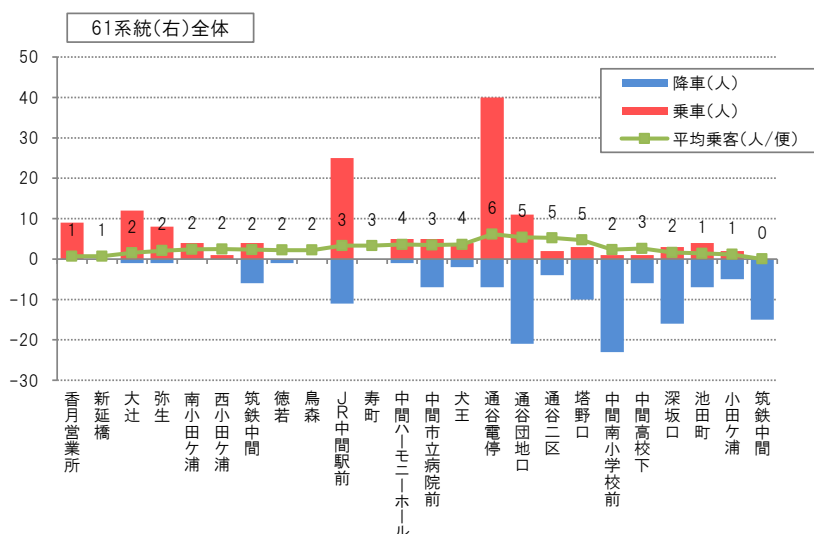
▲ 負のスパイラル

2. 中間市におけるモビリティ・マネジメント（MM）の考え方

2-1 中間市の路線バス利用と市民の意識

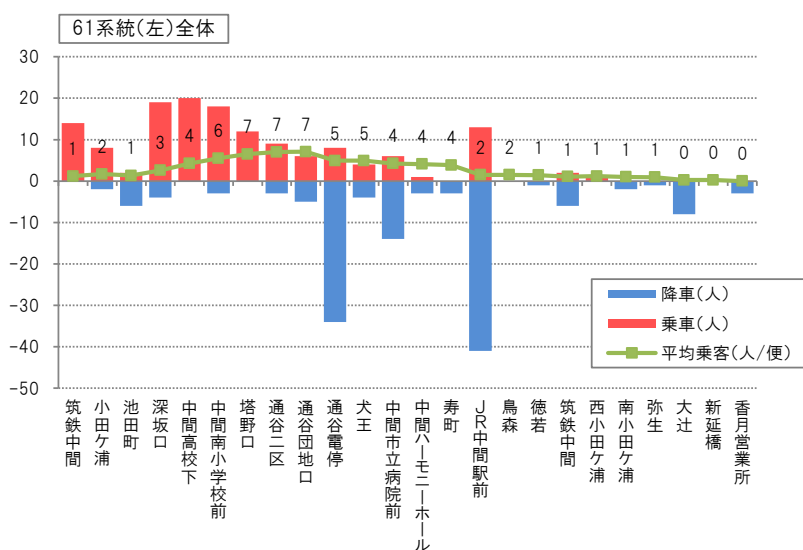
2-1-1 路線バスの利用状況（平成 28 年 5 月交通調査）

西鉄バス中間線の利用状況をみると、61 系統、67 系統ともに、右回りは、JR 中間駅と通谷電停での乗車が多く、左回りは、JR 中間駅と通谷電停での降車が多い状況にある。さらに、61 系統、67 系統とも、香月営業所から JR 中間駅における区間の利用者が少なく、1 便あたりの平均乗客数が、0～2 人程度となる。

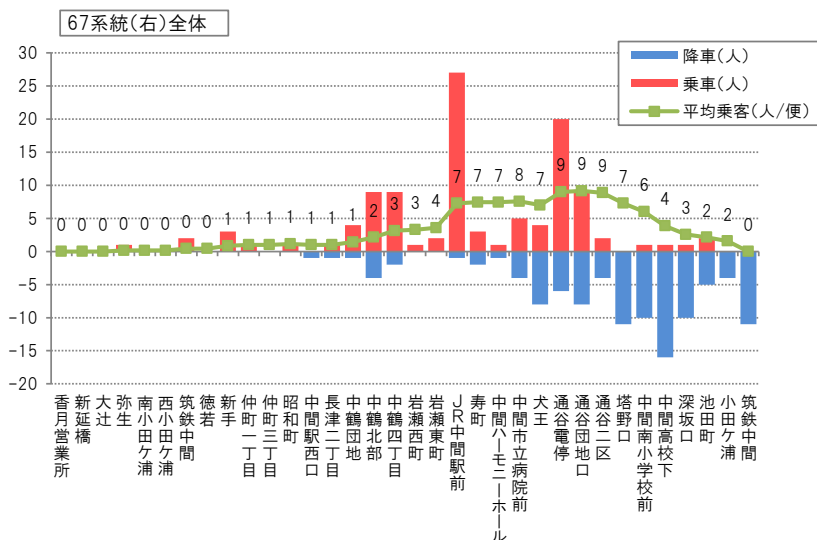


▲ 61 系統（右回り）のバス停別利用者数
（平成 28 年 5 月交通調査）

- JR 中間駅と通谷電停の 2 箇所のバス停での利用者が顕著である。
- 鳥森から香月営業所の区間では、利用者が少なく、1 便あたりの平均乗客も、0～2 人程度となる。
- 通谷電停から筑鉄中間の区間では、断続的に乗車、降車が見られる。
- 右回りでは、JR 中間駅、通谷電停から乗車した乗客が、通谷団地口から筑鉄中間で降車し、左回りでは、筑鉄中間から通谷団地口で乗車した乗客が、通谷電停から JR 中間駅で降車している傾向が見られる。

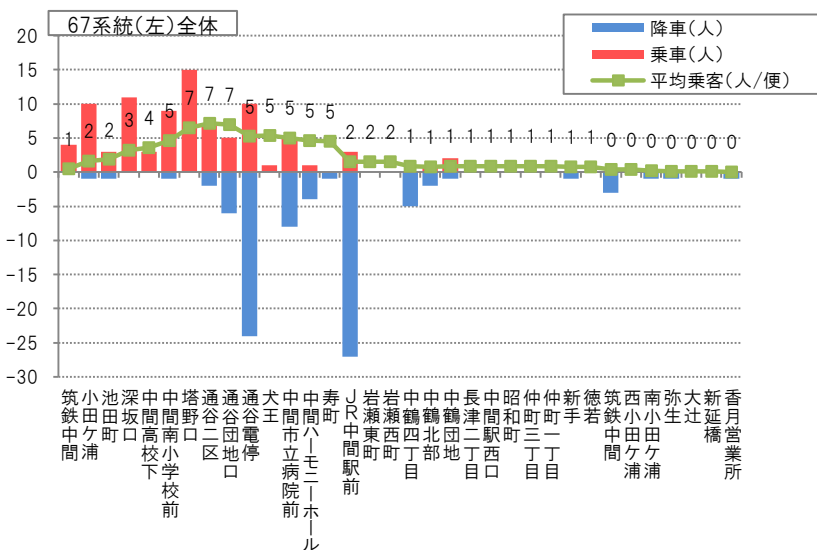


▲ 61 系統（左回り）のバス停別利用者数
（平成 28 年 5 月交通調査）



▲ 67 系統（右回り）のバス停別利用者数
（平成 28 年 5 月交通調査）

- 香月営業所とJR中間駅までの区間では、右回り、左回りとも、利用者がほとんどみられない。
- 61 系統と同様に、通谷電停から筑鉄中間の区間では、断続的に乗車、降車がみられる。
- 61 系統と同様に、利用者の傾向も、右回りでは、JR中間駅、通谷電停から乗車した乗客が、通谷団地口から筑鉄中間で降車し、左回りでは、筑鉄中間から通谷団地口で乗車した乗客が、通谷電停からJR中間駅で降車している。



▲ 67 系統（左回り）のバス停別利用者数
（平成 28 年 5 月交通調査）

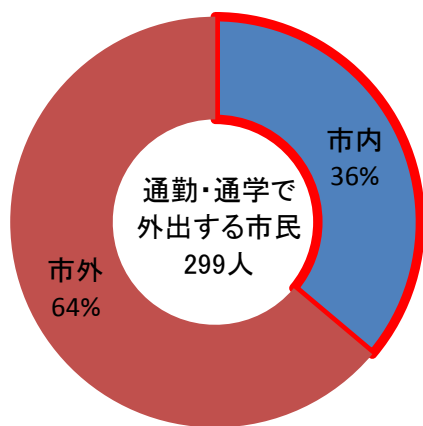
2-1-2 中間市民の意識について

以下では、中間市におけるMMの基本的な考え方を整理するあたり、過年度に実施した公共交通に関するアンケート調査結果等の再分析を行う。

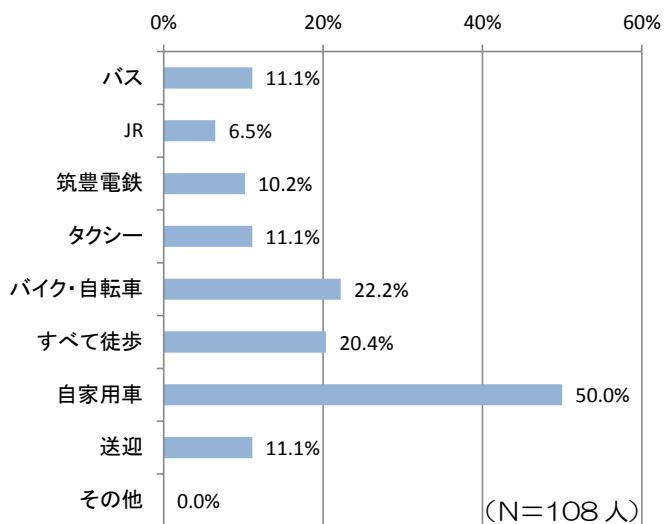
1) 日常生活における移動時の意識

■通勤・通学

※公共交通に関する市民アンケート調査（H27）



▲ 通勤・通学先

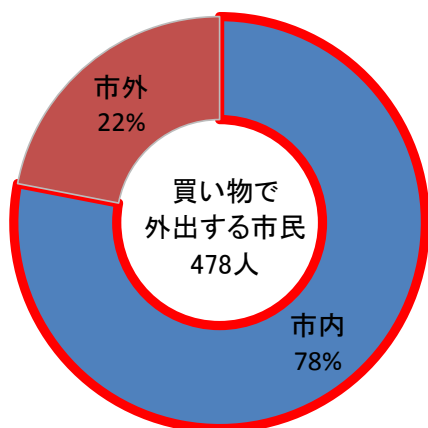


▲ 市内に通勤・通学で外出する市民の移動手段

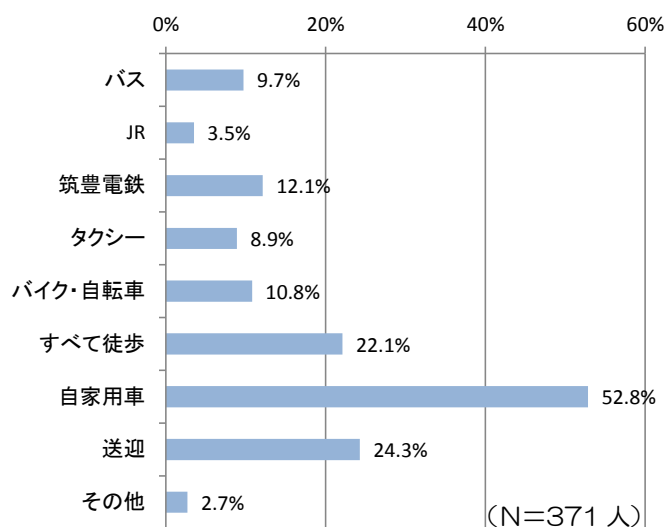
- 通勤・通学では、市内よりも市外への移動が多く、市外への移動が約6割を占めている。
- 移動手段に関しては、自家用車が50%と最も多く、その他ではバイク自転車や徒歩が多い状況にある。
- 公共交通の中では、バスとタクシーが約11%で最も多い。

■買い物

※公共交通に関する市民アンケート調査（H27）



▲ 買い物先の区分

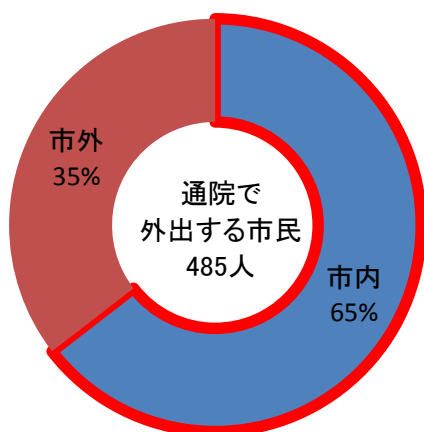


▲ 市内に買い物で外出する市民の移動手段

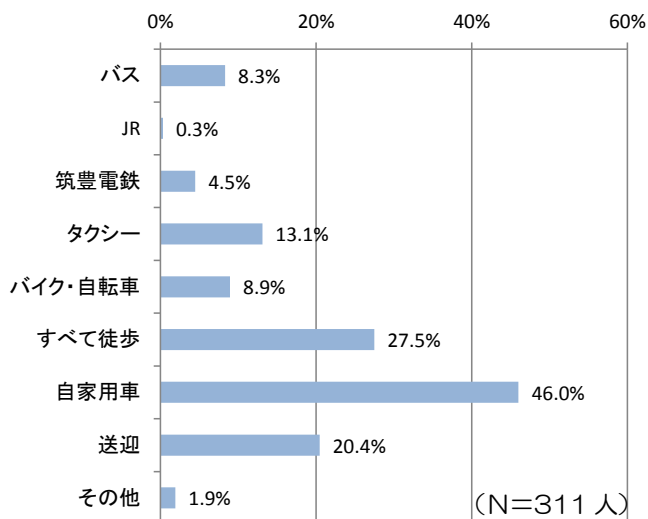
- 買い物では、市内への移動が約8割を占める。
- 移動手段は、自家用車での移動が最も多く、その他では送迎や徒歩が多い状況にある。
- 公共交通の中では、筑豊電鉄が約12%で最も多い。

■通院

※公共交通に関する市民アンケート調査（H27）



▲ 通院先の区分

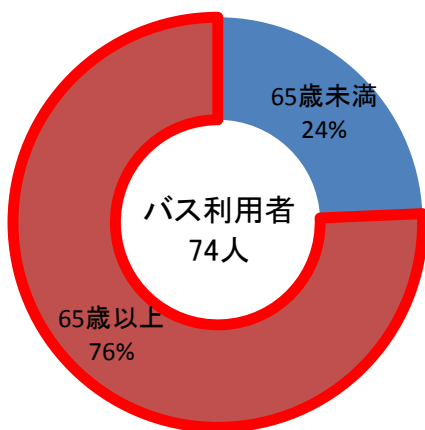


▲ 市内に通院で外出する市民の移動手段

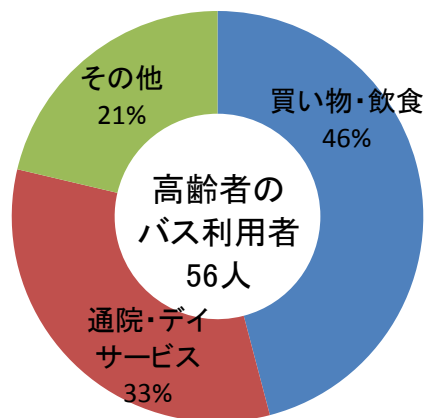
- 通院では、市内への移動が約 7 割を占める。
- 移動移動手段は、自家用車での移動が最も多く、その他では徒歩や送迎が多い状況にある。
- 公共交通の中では、タクシーが約 13%で最も多い。

■路線バス利用の実態

※路線バス利用者ヒアリング調査（H27）



▲ 路線バス利用者の年齢

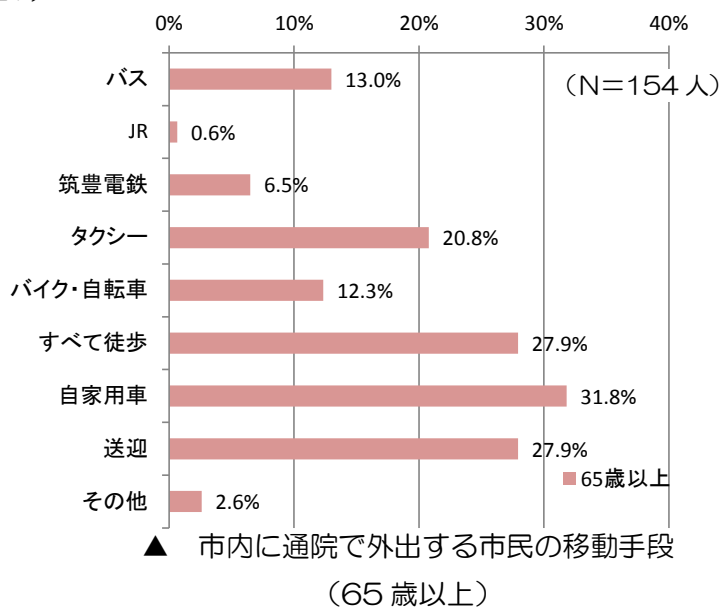
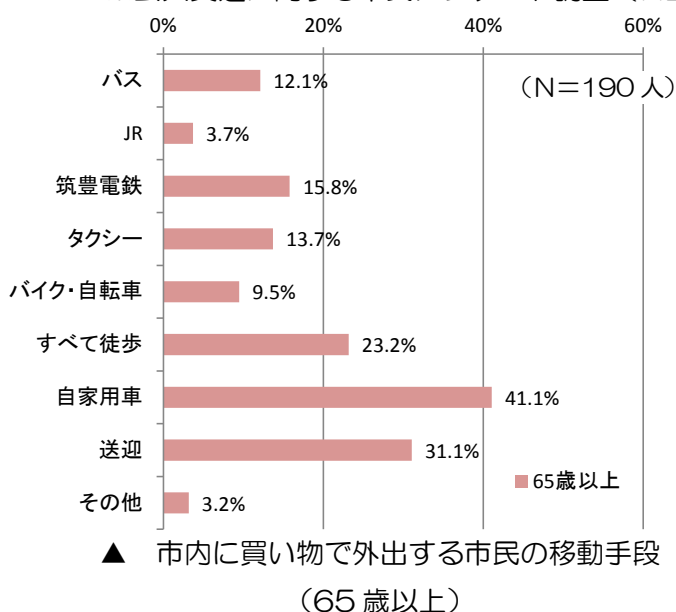


▲ 高齢者の路線バス利用の目的

- 路線バス利用者ヒアリングにおける利用者の年齢構成は、約 8 割が 65 歳以上の高齢者である。
- 高齢者の路線バスの利用目的として、約 5 割が「買い物・飲食」、約 3 割が「通院・デイサービス」である。

(参考) 高齢者の移動実態 (買い物・通院における市内への移動手段)

※公共交通に関する市民アンケート調査 (H27)

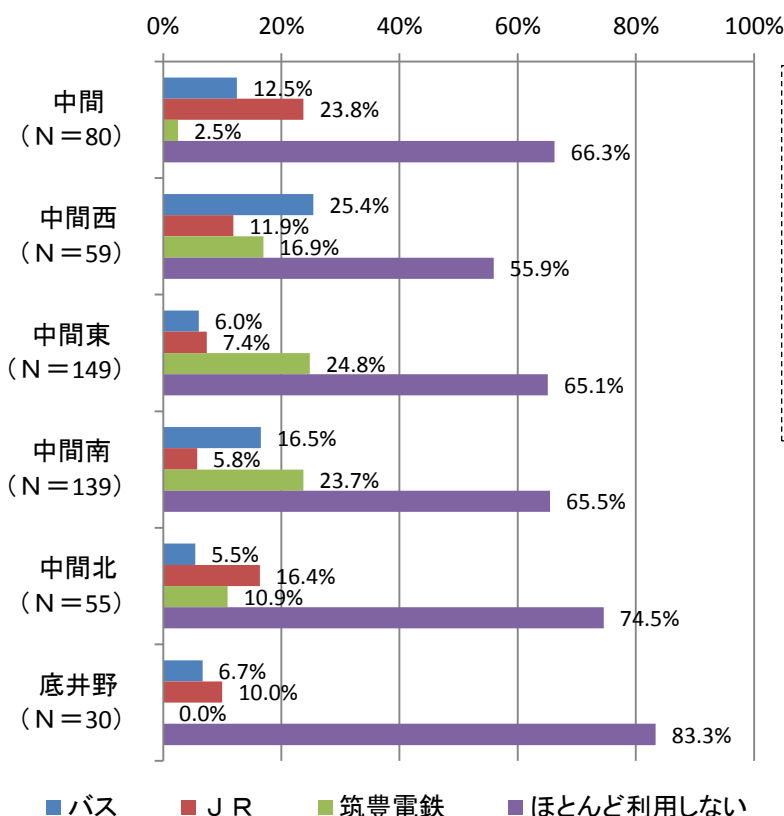


- 買い物、通院における高齢者の移動手段をみると、どちらにおいても自家用車での移動が最も多く、自家用車の他では、送迎や徒歩が多い状況にある。
- 公共交通としては、買い物では筑豊電鉄が最も多く、通院ではタクシーが多い。

2) 学校区別に見る公共交通利用の現状

■ 普段の移動における公共交通の利用状況

※公共交通に関する市民アンケート調査 (H27)

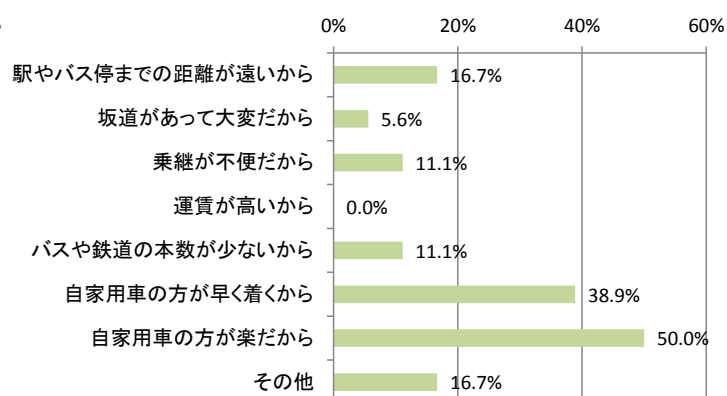
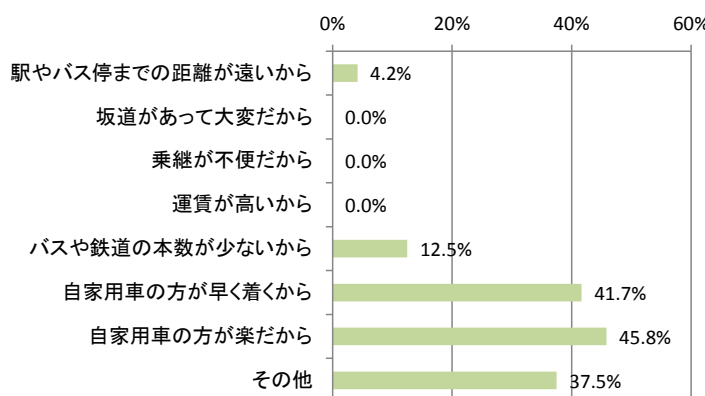


▲ 普段の移動での公共交通利用状況 (校区別)

- どの校区においても、公共交通をほとんど利用しないという回答が最も多い。
- 一方、中間校区ではJR、中間西校区ではバス、中間東校区と中間南校区では、筑豊電鉄を利用しているという回答が、それぞれ2~3割程度となる。

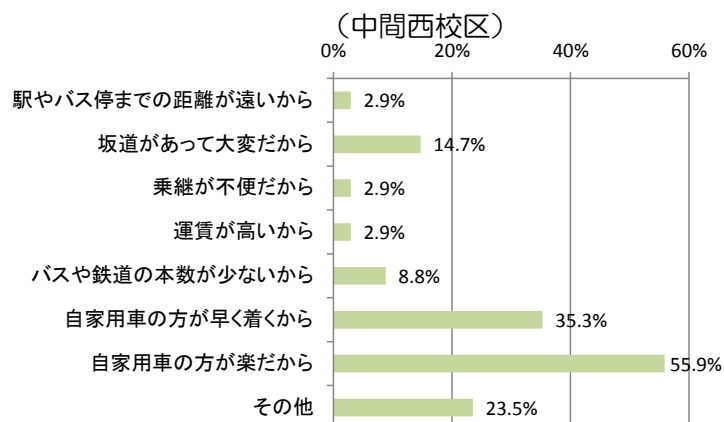
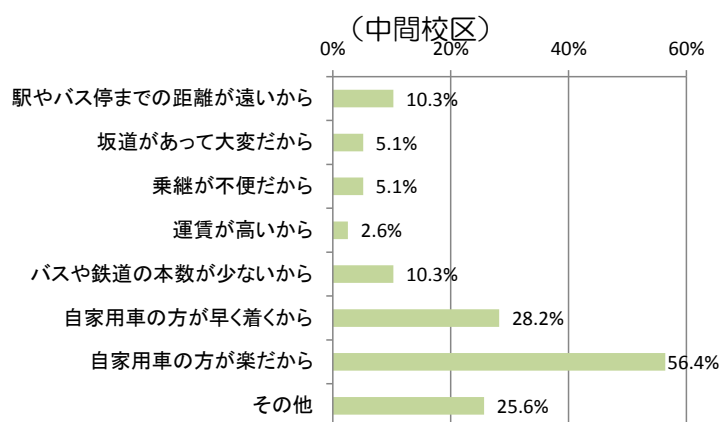
■公共交通を利用しない理由

※公共交通に関する市民アンケート調査（H27）



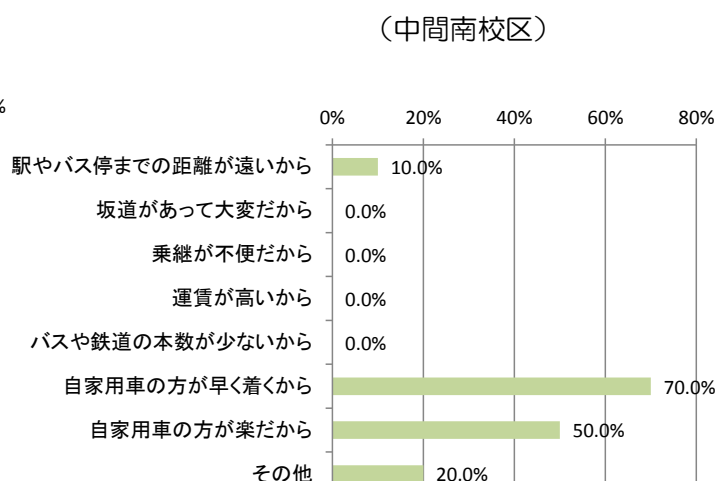
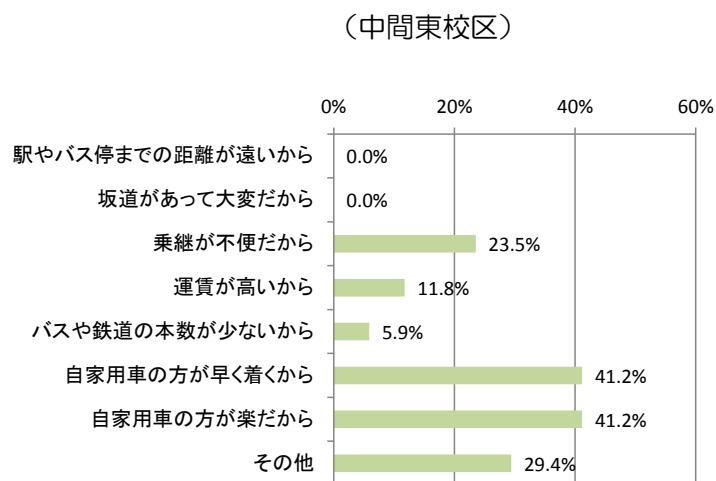
▲ 公共交通を利用しない理由

▲ 公共交通を利用しない理由



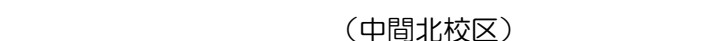
▲ 公共交通を利用しない理由

▲ 公共交通を利用しない理由



▲ 公共交通を利用しない理由

▲ 公共交通を利用しない理由



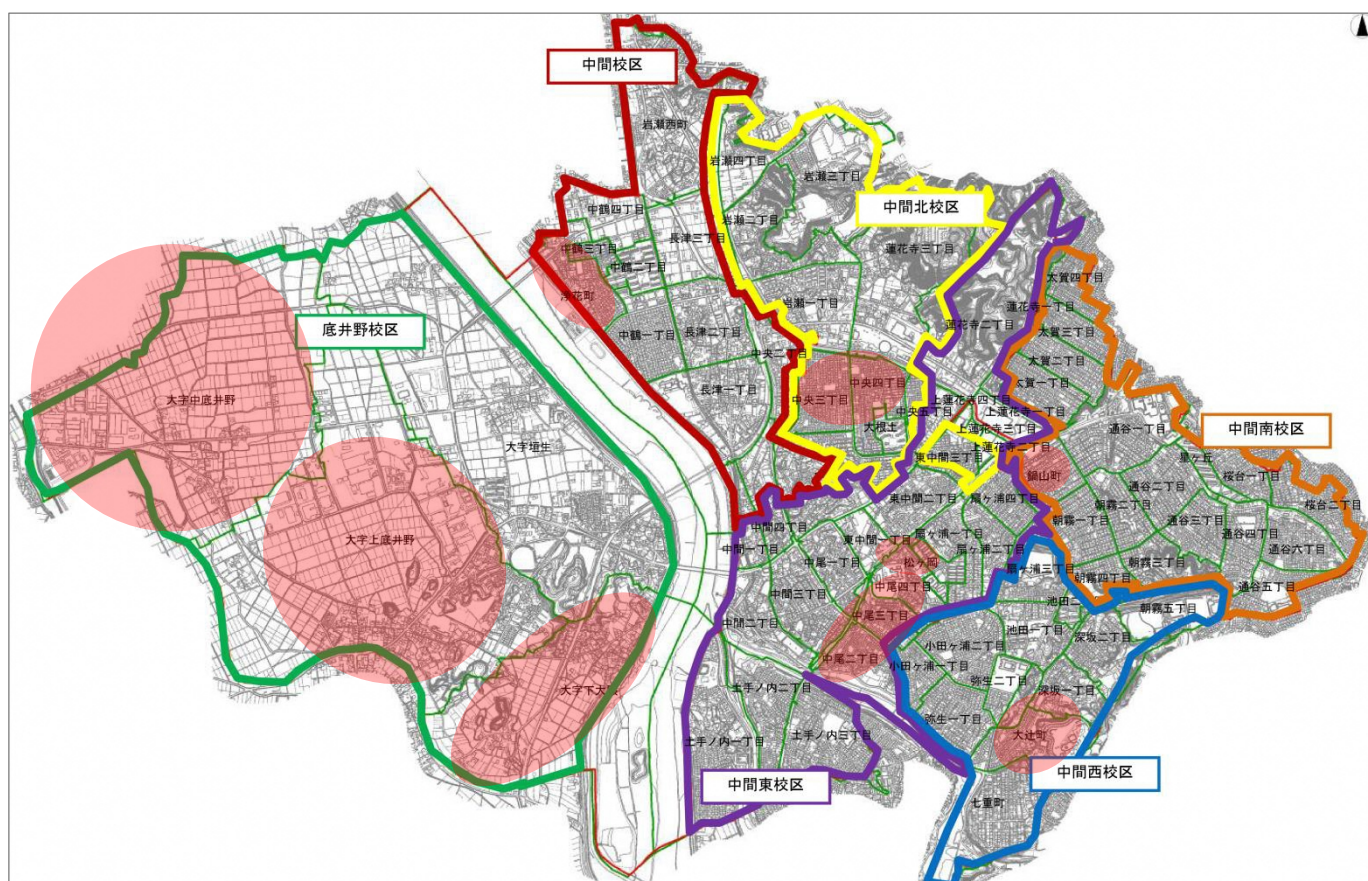
- どの校区においても、「自家用車の方が早く着く」、「自家用車の方が楽」という回答が高い結果となる。
- 校区別の特徴として、中間西校区では「駅やバス停までの距離が遠い」、中間南校区では「坂道があって大変」、中間北校区では「乗継が不便」という回答が他の校区に比べて高い結果となっている。

■町丁・字別の公共交通の利用意識

※公共交通に関する市民アンケート調査（H27）

①公共交通を利用しない理由として、「自家用車の方が目的地に早く着ける」という回答が50%以上となった町丁・字

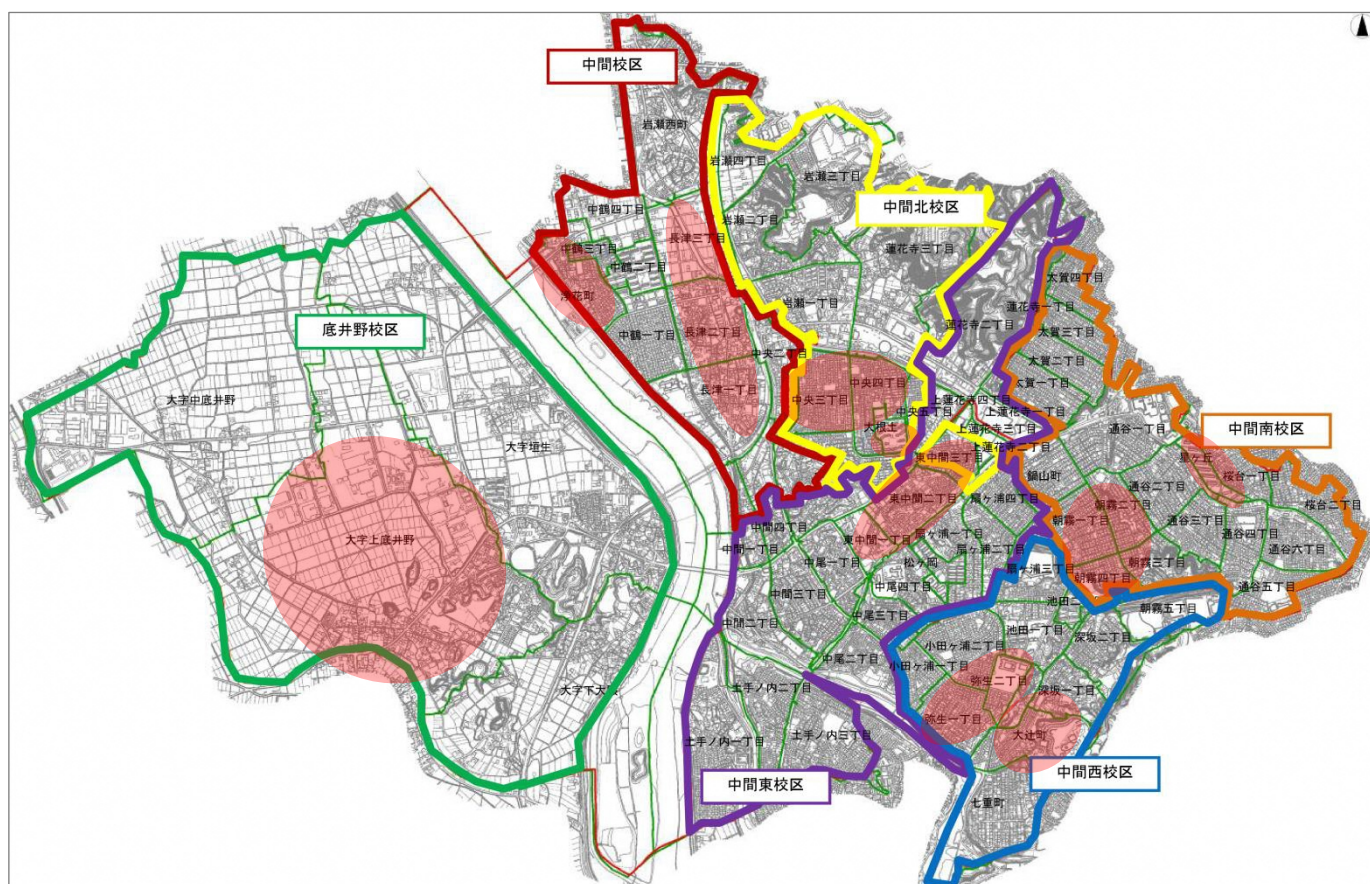
学校区	町丁・字名	回収票数	回答数	割合
底井野	上底井野	6	5	83.3%
底井野	下大隈	9	7	77.8%
中間	浄花町	7	5	71.4%
中間西	大辻町	5	3	60.0%
中間東	松ヶ岡	5	3	60.0%
中間東	中尾	16	9	56.3%
中間南	鍋山町	11	6	54.5%
中間北	中央	36	19	52.8%
底井野	中底井野	2	1	50.0%



- 公共交通空白地であった底井野校区を中心に高い結果となっている。
- 川東エリアにおいては、中間市中心部の「中央」や、筑鉄中間駅や西鉄バス中間線が運行している「中尾」「松ヶ岡」、同様に西鉄バス中間線が運行している「大辻町」で高い結果となっている。

②公共交通を利用しない理由として、「自家用車の方が楽だから」という回答が50%以上となった町丁・字

学校区	町丁・字名	回収票数	回答数	割合
中間西	大辻町	5	4	80.0%
底井野	上底井野	6	4	66.7%
中間北	中央	36	23	63.9%
中間東	東中間	8	5	62.5%
中間	浄花町	7	4	57.1%
中間南	星ヶ丘	7	4	57.1%
中間	長津	16	9	56.3%
中間西	弥生	11	6	54.5%
中間南	朝霧	18	9	50.0%
中間北	大根土	2	1	50.0%



- 商業施設などが集積する「中央」「長津」「東中間」周辺で高い結果となった。
- さらに、中間西校区や中間南校区の路線バスが運行している沿線の「大辻」「弥生」「朝霧」においても、高い結果となっている。
- 特に、中間西校区の大辻、弥生周辺に関しては、住民意識として、自家用車を利用する意識が高いことに加え、路線バスの利用状況を見ても少ない状況となる。

2-2 基本的な考え方

◇モビリティ・マネジメント実施に向けた考え方1

- 買い物、通院においては、市内間の移動が多くを占めている。
- 中間市の公共交通を維持していくためには、市内間の移動を支える西鉄バス中間線を軸とした公共交通体系を維持していく必要がある。



- **中間市の公共交通体系の維持に向けては、市内間の移動を支える西鉄バス中間線の利用促進を図る必要があり、西鉄バス中間線の利用促進を中心としたMMを実施していくことが重要となる。**

◇モビリティ・マネジメント実施に向けた考え方2

- 中間市域内の移動実態を見ると、65 歳以上の高齢者の移動が多い。
- 中間市域内の高齢者の移動手段を見ると、その多くがクルマで移動している状況にあり、公共交通をあまり利用していない実態がある。
- 一方、路線バスの利用者自体は、65 歳以上の高齢者が多く、買い物・飲食や通院・デイサービスのために、路線バスを利用している。



- **路線バスの利用者増加に向けては、現状の路線バスのメインの利用者である高齢者を主なターゲットとして、高齢者の利用拡大を図ることが重要となる。**

◇モビリティ・マネジメント実施に向けた考え方3

- 中間市の地域的な特性等から、クルマでの移動が習慣化されている実情がある。
- 公共交通に関する意識を見ると、公共交通が運行しているエリア、比較的に利用しやすいエリアにおいても、自家用車で移動している実態がある。



- **継続的なMMの実施を行いながら、クルマ移動から、公共交通の利用に向けた意識変容を実施していくことが必要となる。**
- **特に、クルマ利用が習慣化されている市民が多いことから、公共交通が利用しやすい地域に居住していながら、あまり公共交通を利用していない住民が多いエリア等を中心に、MMを実施していくことが必要となる。**

3. 中間市の路線バスモビリティ・マネジメント（MM）

3-1 路線バス MM の目的

中間市には、西鉄バスが運行する中間線（61番系統、67番系統）、則松循環線（74番系統）の3系統の路線バスが存在している。これらのバスは、中間市で遠賀川の東側地域を走っていて、中間市地域公共交通網形成計画においても、鉄道駅、商業施設、病院などの主要施設を連絡する都市内交通の骨格を担う路線として位置づけられている。

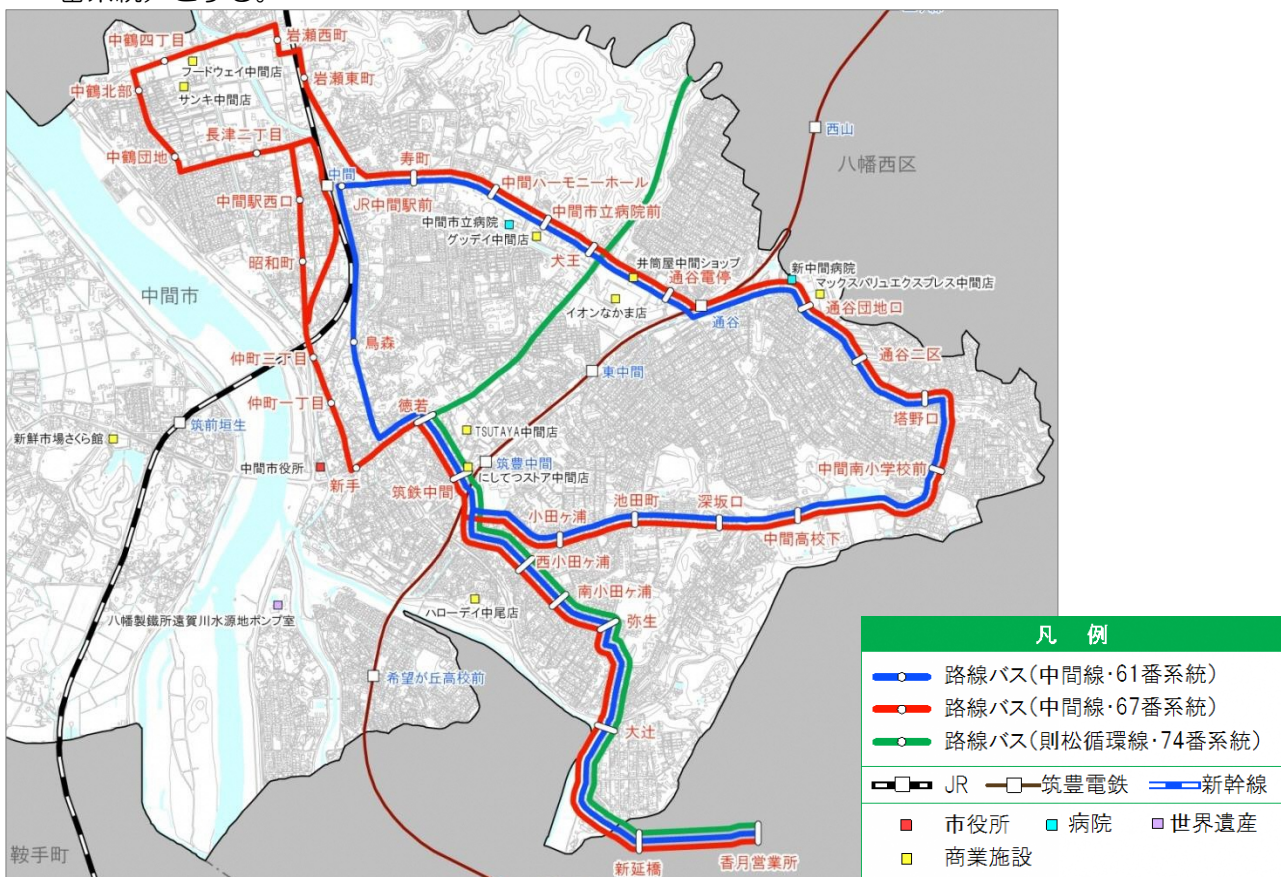
しかし、中間線においては、年々利用者が減少傾向にあり、中間市の財政負担の増加、バス事業者の路線維持への問題など「バスの衰退」が懸念される。

このようなことから、高齢化が進展する中間市において、将来的に路線バスがなくなることが高齢者のモビリティ問題が深刻化しないようにモビリティ・マネジメントに取り組むことによって、市民がバス利用へ気づき、そして実際に利用すること、さらに中間市の路線バスを維持していくという意識が芽生えていくことを目的として実施する。

なお、平成29年度のMMにおいては、平成27年度の中間市地域公共交通網形成計画策定時における路線バス利用者ヒアリングにおいて、買い物目的の利用が最も多かったことから、中間市内へ買い物に出かける行動に対し、路線バスへの行動変容を促すことを目的として実施する。

3-2 対象路線

中間市の路線バスMMの対象路線は、中間線（61番系統、67番系統）及び則松循環線（74番系統）とする。



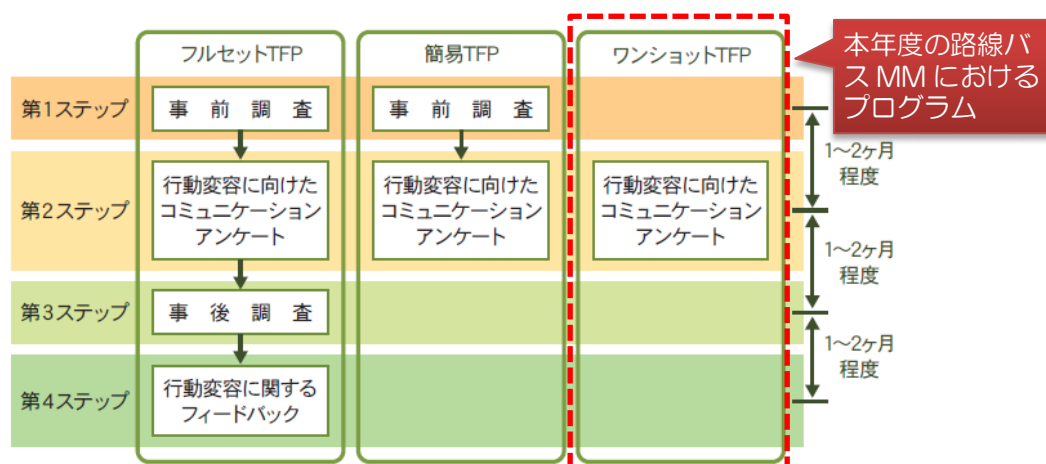
3-3 プログラムの実施

モビリティ・マネジメント（MM）は、「自発的な行動の変化」を導くための「コミュニケーションを中心とした交通施策」である。

そのMMの代表的なコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）と呼ばれる施策がある。そして、TFPのプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがある。

本年度実施する中間市のMMのプログラムとしては、先に「モビリティ・マネジメント実施に向けた考え方3」に説明したように、中間市においては比較的ターゲットを絞ったエリアを中心に実施していくことからエリア限定で個別的な情報が提供可能であるため、「ワンショットTFP」のプログラムを実施する。

フルセット TFP	「事前調査」から「行動変容に向けたコミュニケーションアンケート」を実施し、さらに事後のフィードバックまでの「フルセット」のTFPである。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意する必要がある。
簡易 TFP	一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となるTFPである。
ワンショット TFP	簡易TFPから事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策なTFPである。



【行動変容に向けたコミュニケーションアンケート】

対象者に行動変容を働きかけるもので、過度な自動車利用からの行動変容のきっかけを与える情報と、そのためにはどのようにするのかを考えてもらうための情報を提供する。

行動変容のきっかけを与えるための情報としては、自動車利用の持つ個人的・社会的デメリットをわかりやすく伝える。行動変容について考えてもらうための情報としては、公共交通機関等を利用するための個別的な情報やアドバイスを提供し、さらには行動プラン票などを用いて具体的な行動について検討してもらう。

トラベル・フィードバック・プログラムの構成イメージと概要

出典：国土交通省ホームページ

3-4 対象エリアと居住人口

(1) 対象エリアの設定

対象エリアは、次ページに示すとおり、小学校区別に「西鉄バス中間線の利用環境や利用状況」、及び「市民の移動実態や公共交通の利用に対する意識」に関して評価を行い、路線バス中間線の利用環境が整っており、沿線住民が市内の商業施設への移動需要があるにもかかわらず、住民のバス利用意識が低いと評価された中間西校区を対象エリアとする。

また、対象エリアの市民へ行動変容として考えてもらう路線バスのバス停は、大辻、弥生、南小田ヶ浦、西小田ヶ浦、小田ヶ浦、池田町、深坂口の7つとする。



▲ 路線バス沿線住民に対すMMの対象エリア

＜対象エリアの検討＞

西鉄バス中間線の利用拡大に向けて、効果的なMMの実施に向けて、「西鉄バス中間線の利用環境や利用状況」、及び「市民の移動実態や公共交通の利用に対する意識」より、7つの視点を踏まえ、本年度のMMの対象エリアの検討を行った。その結果、本年度は、中間西校区を対象として、西鉄バス沿線住民に対するMMを実施する。

◇西鉄バス中間線の利用環境・利用状況

対象エリア検討の視点		該当エリア
視点1	西鉄バス中間線の利用環境として、バス停が多く設置され、西鉄バスを利用しやすいエリア	中間校区・中間東校区・ 中間西校区
視点2	西鉄バス中間線の利用実績として、利用者が少ないエリア	61系統、67系統とも、 JR中間駅から香月営業所の区間 ⇒運行エリアとしては、 中間校区、中間東校区、 中間西校区、中間北校区

◇市民の移動実態・公共交通の利用に対する意識

対象エリア検討の視点		該当エリア
視点3	買い物・通院において、自校区外への移動が多いエリア	中間西校区・中間北校区
視点4	買い物・通院における高齢者の移動手段として自家用車の利用が多い（35%以上）エリア	中間西校区
視点5	「クルマが早く着く」から、公共交通を利用しない人の割合が高い（60%以上）町丁・字が存在するエリア	中間校区・中間西校区 中間東校区
視点6	「クルマが楽」だから、公共交通を利用しない人の割合が高い（60%以上）町丁・字が存在するエリア	中間西校区・中間東校区 中間北校区



	中間校区	中間西校区	中間東校区	中間南校区	中間北校区
視点1	●	●	●	-	-
視点2	●	●	●	-	●
視点3	-	●	-	-	●
視点4	-	●	-	-	-
視点5	●	●	●	-	-
視点6	-	●	●	-	●

<次年度以降の取組みについて>

中間市地域公共交通網形成計画では、平成 32 年度において、路線バスの利用者数 500 人/日を維持することを目標として掲げている。路線バス沿線住民に対する MM に関しては、網形成計画で掲げた目標数値の維持を当面の目標としながらも、長期的には、中間市民の公共交通の利用に対する意識変容を促し、公共交通の利用者拡大につながるよう、継続的に MM の実施を行うことが必要となる。

そのため、本年度、先行的に実施する路線バス沿線住民に対する MM の結果や効果等を踏まえ、中間市民の公共交通利用を促す情報ツール等の改善等を図りながら、次年度以降は、別のエリアへ取組を検討する。

なお、次年度以降の他のエリアへの展開については、西鉄バス中間線の利用環境・利用状況、市民の移動実態・公共交通の利用に対する意識等を踏まえ、①中間校区、②中間北校区において優先的に実施していくことが、路線バス利用者の拡大、さらには、中間市の公共交通の利用者拡大に向けて、効果的であると考えられる。

対象校区		選定理由
①	中間校区	中間線のバス停が最も多く設置されている校区であることから、市内において路線バスを利用しやすい校区である一方で、自家用車での移動が比較的多く、住民の意識に関しても、クルマ利用の意向が強く、公共交通の利用意識が低い。高齢者の買い物の移動手段としても、約 43%が自家用車により移動している。
②	中間北校区	校区全体として、自家用車の利用が多く、特に「大根土」、「蓮花寺」では、買い物、通院ともに自家用車での移動が多い状況にある。さらに「中央」、「大根土」のように、自家用車での移動が多い上、住民意識としても、「クルマが楽」だから公共交通を利用しないという人が多い地域がある。

■学校区別の条件整理

	鉄道駅の立地状況	バス停の立地状況 (中間線)	買い物・通院の主な移動の特徴	高齢者が買い物・通院の移動手段として自家用車を利用している割合
中間校区	1 駅 (中間駅)	11 箇所	校区内の中鶴周辺の移動と通谷駅周辺の移動が多い。	・買い物:42.5% ・通院:30.0%
中間西校区	-	7 箇所	校区内に買い物先がなく、筑豊中間駅や通谷駅周辺への移動が多い。	・買い物:44.1% ・通院:38.2%
中間東校区	3 駅 (希望が丘高校前駅、筑豊中間駅、東中間駅)	8 箇所	通谷駅周辺と校区内の筑豊中間駅周辺への移動が多い。	・買い物:37.1% ・通院:32.9%
中間南校区	1 駅 (通谷駅)	6 箇所	校区内の通谷駅周辺への移動が多数を占める。	・買い物:38.7% ・通院:32.3%
中間北校区	-	3 箇所	通谷駅周辺や中鶴周辺への移動が多い。	・買い物:38.1% ・通院:33.3%

※底井野校区は、中間線が運行していないため除外

※「西小田ヶ浦バス停」と「小田ヶ浦バス停」は、中間西校区、中間東校区の双方で、「通谷電停バス停」は、中間東校区、中間南校区の双方でカウント

■町丁・字別の買い物・通院の移動手段の条件整理

※公共交通に関するアンケート調査（H27）

町丁・字名		買い物の主な移動手段と その割合		通院の主な移動手段と その割合		「クルマが早く着く」から、公共交 通を利用しない 人の割合	「クルマが楽」だ から、公共交 通を利用しない人 の割合
中間							
	浄花町	自家用車	42.9%	自家用車	28.60	71.4%	57.1%
	長津		31.3%	タクシー、バイク自 転車	18.8%	31.3%	56.3%
	岩瀬西町		40.0%	自家用車	30.0%	20.0%	40.0%
	中央 2 丁目		40.0%		40.0%	20.0%	40.0%
	中鶴		31.6%		23.7%	28.9%	26.3%
中間西							
	大辻町	自家用車	60.0%	自家用車	60.0%	60.0%	80.0%
	弥生		54.5%		54.5%	36.4%	54.5%
	扇ヶ浦 3 丁目		64.3%	自家用車・徒歩	21.4%	35.7%	42.9%
	池田	バス	36.4%	自家用車	18.2%	9.1%	27.3%
	小田ヶ浦	自家用車	46.2%	自家用車、バス、 徒歩、送迎	15.4%	38.5%	23.1%
	七重町	送迎	40.0%	送迎	40.0%	20.0%	20.0%
	深坂	自家用車	28.6%	バス、徒歩	21.4%	14.3%	14.3%
中間東							
	東中間	徒歩・自家用車	37.5%	自家用車	25.0%	37.5%	62.5%
	中尾	自家用車	43.8%		43.8%	56.3%	43.8%
	松ヶ岡	バイク・自転車、徒歩、 自家用車、送迎	20.0%	自家用車、徒歩	20.0%	60.0%	40.0%
	土手ノ内	自家用車	42.0%	自家用車	30.0%	26.0%	40.0%
	中間		31.6%	自家用車、送迎	21.1%	21.1%	31.6%
	扇ヶ浦	徒歩	42.9%	徒歩	33.3%	14.3%	23.8%
中間南							
	星ヶ丘	自家用車	57.1%	自家用車	42.9%	42.9%	57.1%
	朝霧		50.0%		50.0%	44.4%	50.0%
	通谷		37.3%		30.5%	27.1%	47.5%
	鍋山町		36.4%		36.4%	54.5%	45.5%
	太賀	徒歩	37.5%	自家用車・徒歩	15.6%	28.1%	40.6%
	桜台	自家用車	30.8%	徒歩	23.1%	30.8%	23.1%
中間北							
	中央	自家用車	41.7%	自家用車	30.60	52.8%	63.9%
	大根土		50.0%	自家用車・送迎	50.0%	0%	50.0%
	蓮花寺		63.6%	自家用車	45.5%	36.4%	27.3%
	岩瀬		40.9%		27.3%	40.9%	22.7%
	東中間 3 丁目	徒歩・送迎	50.0%	徒歩	50.0%	25%	0.0%

※町丁・字ごとに割合が最も高い移動手段を記載

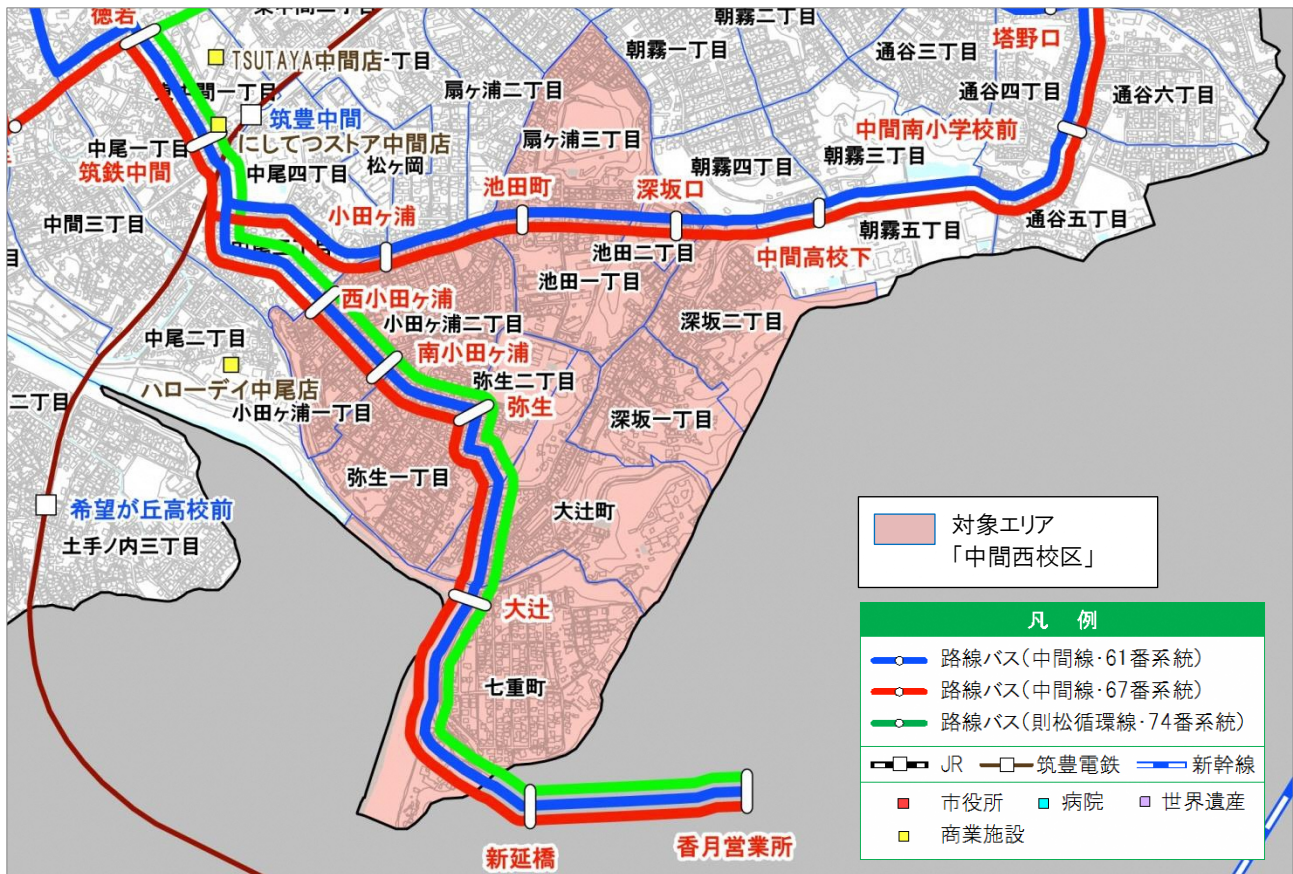
※複数の移動手段を記載した箇所は、それぞれの移動手段の割合を示す

(2) 対象エリアの居住人口と世帯数

設定した対象エリア内の町丁目と居住人口、世帯数を以下のとおり示す。

(数値はいずれも住民基本台帳(平成29年7月末時点)記載のものである。)

*なお、MMツールの配布は、バス停からの距離及び勾配等を考慮した上、現実的に利用が想定される地域とし、また、住民登録はあるものの実態として居住していなかったり、同一家屋に複数世帯居住していることを踏まえ、広報紙配布数を基本として設定する。



町丁目名	世帯数	年齢別人口(人)							人口計
		19歳以下	20歳代	30歳代	40歳代	50～64歳	65～74歳	75歳以上	
大辻町	214	102	49	66	66	130	80	41	534
七重町	337	134	56	94	109	150	132	93	768
弥生一丁目	319	99	25	67	101	110	178	141	721
弥生二丁目	41	15	4	5	11	21	28	16	100
小田ヶ浦一丁目	151	36	12	19	45	49	88	69	318
小田ヶ浦二丁目	380	114	48	79	107	133	194	185	860
池田一丁目	389	165	61	80	94	103	113	150	766
池田二丁目	169	74	42	34	34	68	62	27	341
深坂一丁目	174	47	38	33	50	67	66	47	348
深坂二丁目	234	87	45	38	65	72	87	91	485
扇ヶ浦三丁目	250	53	22	44	55	70	130	127	501
計	2,658	926	402	559	737	973	1,158	987	5,742

3-5 MM ツール（コミュニケーション・ツール）

MM ツールとは、路線バス MM のワンショット TFP を実施するために配布するツールである。その概要は、下表に示すとおりである。

なお、ツールの配布にあたっては、中間市民にモビリティ・マネジメントという言葉が浸透していない可能性が高いこと、TFP はワンショット TFP であるため1回のコミュニケーションとなること、さらに「コミュニケーション・アンケート」と一般的なアンケート手法と見た目が大きく変わらないことから、「TFP」という言葉を使わず、「アンケート」という言葉でツールを配布するものとする。

理由は、居住者が聞きなれない「モビリティ・マネジメント」や「TFP」という言葉の記載によって難しく考え、協力者が減少することが懸念される。そのため、「アンケート」と比較的聞きなれた言葉によって安心して協力してもらえと考えるためである。

【MM ツールの概要】

ツール	行動変容のきっかけを与える情報	行動変容のためにどのような考えをもちたいかという情報	ツールの内容案	備 考
①挨拶文	—	—	・プログラムの趣旨説明 ・参加協力願い	MM や TFP という言葉は使わない
②情報提供ツール ※A3 版裏表で右の6つの情報を掲載	●		かしこいクルマの使い方を考える情報（クルマと健康、クルマと安全）	「中間市公共交通おでかけマップ」の情報を活用
		●	路線バスの路線図	
		●	公共交通を使うためのお得な情報	
		●	対象バス停の時刻表	
		●	マイ時刻表	
	—	—	市の公共交通の取組み	
③コミュニケーションアンケート票		●	・個人属性 ・日常の行動記録 ・行動プラン ・公共交通への意識	
④返信用封筒	—	—	コミュニケーションアンケート票の返信用の封筒	郵便局への後納手続

○路線バス沿線住民に対すモビリティ・マネジメント コミュニケーションツール仕様

- [illegible]

[illegible]

図 コミュニケーションツール（情報提供ツール）（上段：表面、下段：裏面）

中間西校区を走る路線バスの利用を考えるアンケート調査

Q 1. あなたご自身についてお聞きします。

Q1-1 年齢（1つ選択）	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64歳 7. 65～74歳 8. 75歳以上
Q1-2 性別（1つ選択）	1. 男性 2. 女性
Q1-3 お住い（町丁名） （1つ選択）	1. 大辻町 2. 七重町 3. 弥生一丁目 4. 弥生二丁目 5. 小田ヶ浦一丁目 6. 小田ヶ浦二丁目 7. 池田一丁目 8. 池田二丁目 9. 扇ヶ浦三丁目 10. 深坂二丁目
Q1-4 （1つ選択） 運転免許と自家用車 （ご自身が運転する車 両）の保有状況	1. 運転免許も、自分が使える自家用車も持っている 2. 運転免許は持っているが、自分が使える自家用車は持っていない 3. 運転免許を持っていない
Q1-5 何歳くらいまで運転を しようと思いますか？	現在ご自分で運転している方：_____歳くらいまで運転しようと思う。 （免許返納済みの方：_____歳のときに返納した。）

Q 2. 普段の移動手段についてお聞きします。

Q2-1 過去1ヵ月において、 路線バスをどれくらい利用しましたか？	_____日程度
Q2-2 過去1ヵ月において、 タクシーをどれくらい利用しましたか？	_____日程度
Q2-3 過去1ヵ月において、 鉄道をどれくらい利用しましたか？	_____日程度
Q2-4 過去1ヵ月において、 自家用車をどれくらい利用しましたか？	_____日程度
Q2-5 自家用車の利用目的を選択肢の中からお 選びください。（複数回答可） ※自家用車の同乗も含む	1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. 趣味・習い事 6. その他

Q 3. 市内での買い物のための外出において、公共交通を利用した移動方法などについてお聞きします。

Q3-1 普段の買い物のためによく行く 市内の具体的な施設名 をお答えください。 (1つ選択)	1. イオンなかま店 2. にしてつストア中間店 3. ハローデイ中尾店 4. フードウェイ中間店 5. マックスバリュースタイル中間店 6. グッデイ中間店 7. その他 ()
Q3-2 Q3-1 で記入した場所へ、現在、どのような交通手段で移動していますか。(1つ選択) また、その交通手段で移動した際の所要時間も併せてご記入ください。	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族が運転) 3. 路線バス 4. 筑豊電鉄 5. タクシー 6. 徒歩 7. 自転車 8. バイク・原付 9. その他 () <所要時間> 約 分
Q3-3 Q3-1 で記入した場所へ、どのくらいの頻度で外出しますか。 (1つ選択)	1. 1週間に5日以上 2. 1週間に3日程度 3. 1週間に1日程度 4. 1ヶ月に数回 5. その他 ()
Q3-4 今後、免許返納などにより自家用車が利用できなくなったとき、買い物に、自宅から路線バスなどの公共交通を利用して行けると思いますか？ (1つ選択)	1. 既に行っている 2. 行けると思う 3. 難しいが、無理ではない 4. 絶対できないと思う ⇒ Q4へ Q3-5へ
Q3-5 もし路線バスや鉄道で買い物に行くとしたら、具体的にどのような方法(経路)で行くことが考えられますか？(ご自身が普段よく行く外出先について、下記記入例や同封の「中間西校区 路線バス de お買い物ガイドブック」を参考に記入ください。) <記入例> 自宅 徒歩 → 9:54 乗車 弥生バス停 バス → 10:11 降車 通谷団地口 徒歩 → 新中間病院 徒歩 → マックスバリュースタイル中間店	
<行き> 自宅	
<帰り> 自宅	
Q3-6 Q3-5の方法(経路)で、これまでに実際に外出したことはありますか？	1. ある 2. ない
Q3-7 今後、免許返納などにより自家用車が利用できなくなったとき、Q3-5の方法(経路)で出かけるとしたら、どの程度の頻度で外出できますか？ (1つ選択)	1. 1週間に5日以上 2. 1週間に3日程度 3. 1週間に1日程度 4. 1ヶ月に数回 5. その他 ()

Q 4. あなたの公共交通に関する意識についてお聞きします。

※同封した「中間西校区 路線バス de お買い物ガイドブック」をご一読の上、ご回答ください。

Q4-1 「中間西校区 路線バス de お買い物ガイドブック」について、どのように思いましたか？

(該当するものに○をつけてください。)(1つ選択)

1. 興味深く思った	2. 特に興味を持たなかった
------------	----------------

Q4-2 「中間西校区 路線バス de お買い物ガイドブック」の中で、特に興味を持った情報や役立つと思った情報はなんですか？(該当するものに○をつけてください。)(複数選択可)

1. バス路線図	2. バス時刻表	3. お得情報	4. バスの乗り方
5. マイ時刻表	6. その他	具体的にご記入ください	

Q4-3 それぞれの項目について、「1. そう思う」～「5. 全くそう思わない」の5段階評価の中から、あなたの考えに近いものに○をつけてください。(1つ選択)

	そう 思う	やや そう 思う	どちらとも いえ ない	あまり そう 思わ ない	全く そう 思わ ない
① 今後、普段の外出の際に、たまには路線バスなどの公共交通で移動してみようと思いましたが？	1	2	3	4	5
② 路線バスが廃止にならないように、少しでも利用してみようと思いましたが？	1	2	3	4	5
③ あなた自身は、路線バスが必要だと思いますか？	1	2	3	4	5
④ あなたの家族や地域にとって、路線バスは必要だと思いますか？	1	2	3	4	5

3-6 MM ツールの配布回収

(1) 配布・回収方法

MM ツールを同封した封筒を対象地域の全居住者世帯へ配布する。配布は市の広報等を配布する事業者へ依頼して配布することとし、中間市住宅都市交通対策課を通して実施することとする。

住民に協力してもらったコミュニケーション・アンケート票は、配布時に同封する返信用封筒にて郵送で回収する。

(2) 調査期間

①配布日：平成29年10月31日（火）～11月2日（木）

②回収日：平成29年11月16日（木）

※返信先は KCS 九州支社とする。

(3) 配布対象地域

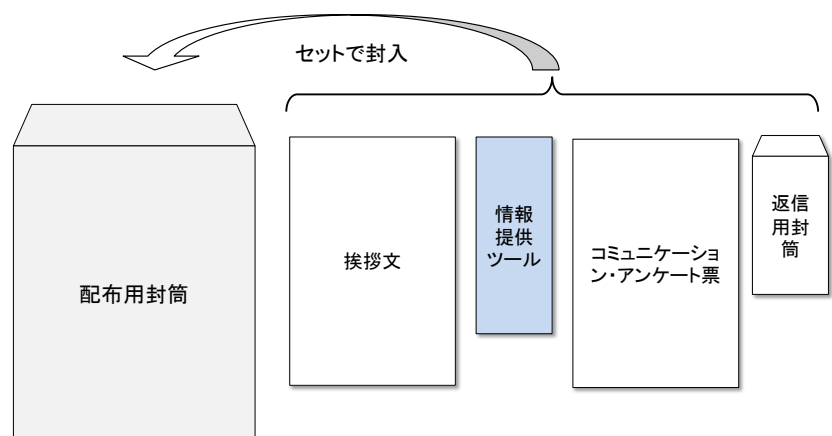
中間西校区の世帯数は2,658世帯であるが、今回は実際に路線バスの利用が想定される沿線地域を配布対象とするため、以下の地域は除外することとする。これにより、MMツールの配布想定数は約1,800世帯（広報紙配布実績より）となる。

除外する地域：深坂一丁目全部及び二丁目3～20番七重町5～33番、扇ヶ浦三丁目5～12番



(4) 配布物（MM ツール）

配布物（MM ツール）は、「3-5.MM ツール」一式を配布用封筒へ封入する。



中間西校区を走る路線バスの利用を考える アンケート調査にご協力をお願いします

中間市では、平成 25 年に「西鉄バス中山中間線」が廃止され、現在運行している「西鉄バス中間線」についても、国、県、中間市が赤字補填を行いながら運行を継続している状況です。

今、車の運転ができる人にとっては差し迫った問題には思えないことかもしれませんが、なたでもいずれ高齢になり、車が運転できなくなるときがやってきます。そのときになって移動手段として、公共交通機関がなく不便な生活を強いられることがないためにも、今ある地域の公共交通を住民一人ひとりが利用し、守っていくことが重要です。

中間市地域公共交通会議では、平成 27 年度に「中間市地域公共交通網形成計画」を策定し、路線バスをはじめ中間市を走る様々な公共交通のネットワークを、市民の皆さまと持続性あるものへとしていくことに取り組んでいます。

今回のアンケート調査は、中間西校区を走る路線バス「西鉄バス中間線」沿線周辺にお住いのみなさまに、路線バスなどの公共交通の利用状況などをお聞かせいただくとともに、同封している「中間西校区 路線バス de お買い物ガイドブック」を見ていただき、路線バスをもっと利用していただくことを目的として実施するものです。

15 分程度の回答時間をいただくことになりますが、より利用しやすい公共交通の実現のためにも、何卒、ご協力をお願いいたします。

平成 29 年 10 月

中間市地域公共交通会議（事務局：中間市役所住宅都市交通対策課）

【記入にあたってのお願い】

- ご回答者は、ご家族のうち、買い物で外出することが多い方に記入をお願いいたします。
- 回答は調査票に直接、鉛筆またはボールペンでご記入ください。
また、回答は、番号に○を付けていただくものと、ご記入をいただくものがあります。
() 内には、具体的な内容をご記入ください。
- 記入が終わった調査票は、同封の返信用封筒（切手は不要です）に入れていただき、平成 29 年 11 月 16 日（木）までに郵便ポストに投函してください。

【この調査の問い合わせ先】

中間市地域公共交通会議事務局（中間市役所 住宅都市交通対策課 交通対策係）

直通：093-246-6155

※調査委託会社：株式会社ケー・シー・エス九州支社

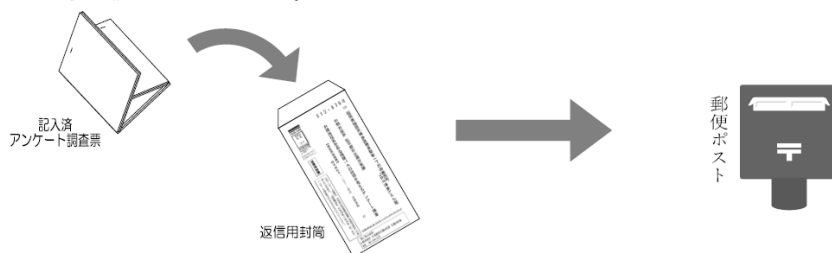
中間西校区を走る路線バスの利用を 考えるアンケート調査

今回のアンケート調査は、中間西校区を走る路線バスなどの公共交通を維持していくために、市民の皆さまの公共交通に対する意識や考え方をお聞きするための重要なアンケート調査です。ご回答をよろしくお願いします。

- ◆このアンケート調査は、中間市役所住宅都市交通対策課が実施しています。
- ◆ご記入いただいた個人情報およびアンケートの回答内容はすべて統計情報としてのみ使用し、他の目的に使用することはありません。

※調査票の提出方法

- ・同封の『返信用封筒』（細長い封筒）をご使用ください。
- ・記入済アンケート調査票を返信用封筒に入れ、「最寄りの郵便ポスト」に11月16日（木）までに切手を貼らずに投函してください。



回答締切日：平成29年11月16日（木）まで

- ◆調査の内容、アンケートの記入方法などについてわからない点がありましたら、下記にお問い合わせください。

中間市地域公共交通会議事務局（中間市役所住宅都市交通対策課交通対策係）
☎093-246-6155

福岡県 中間市役所

〒809-8501

福岡県中間市中間一丁目1番1号

代表 TEL 093(244)1111

FAX 093(245)5598

<http://www.city.nakama.lg.jp>

〔市民憲章〕人をだいじにし、心ゆたかなまちをつくれます。



差出課 住宅都市交通対策課

直通電話 093-246-6155

平成29年10月31日

図 配布用封筒（角2封筒）

料金受取人払郵便

博多北
承認

7317

差出有効期間
平成29年12月
31日まで

〔切手を貼らずに
ご投函ください〕

返信用封筒

このアンケート調査は、中間市が調査実施機関に業務を委託して実施しております。（回答締切日：平成29年11月16日（木）まで）
アンケート調査票以外のは入れないでください。

8 1 2 - 8 7 9 0

101

福岡県福岡市博多区博多駅前一丁目四番四号

JPR博多ビル七階

中間市役所 住宅都市交通対策課

中間西校区を走る路線バスの利用を考えるアンケート調査

【調査実施機関】

株式会社ケー・シー・エス 九州支社 行



（問い合わせ先）

中間市役所 住宅都市交通対策課 交通対策係
電話：093-246-6155

図 返信用封筒（長3封筒）

4. 平成29年度中間市路線バスモビリティ・マネジメント(MM)実施の効果検討

平成29年度に実施する路線バスMMに関する効果について、「MMツールの提供を受けた住民の意識に関する効果」と「MMツールの提供による行動変容に関する効果」の2つの視点から検討する。

4-1 モビリティ・マネジメント(MM)ツールの提供を受けた住民の意識に関する効果

住民の意識に関する効果は、配布したコミュニケーション・アンケートの回答から分析・検討する。

■回収状況

調査を実施した結果、1,671票の配布に対し、669票の回収があり、回収率は、40%となった。

なお、地区別の回収票数、及び回収率を下表にて示す。

表 地区別回収票数

	大辻町	七重町	弥生一丁目	弥生二丁目	小田ヶ浦一丁目	小田ヶ浦二丁目	池田一丁目	池田二丁目	扇ヶ浦三丁目	深坂二丁目	無回答	全体
配布票数	177	60	282	39	132	336	380	53	142	70	-	1,671
回収票数	63	27	120	24	66	164	81	40	59	21	4	669
回収率(%)	35.6	45.0	42.6	61.5	50.0	48.8	21.3	75.5	41.5	30.0	-	40.0

2.調査結果

(1) 回答者の属性

- 回答者の年齢は、65～74 歳が 40.5%、75 歳以上が 28.3%の順に多く、65 歳以上の高齢者が 7 割近くを占めている。
- 男女の割合は男性 27.2%に対し、女性が 70.4%となっている。
- 回答者の居住地は、小田ヶ浦二丁目が 24.5%、弥生一丁目が 17.9%の順に多い。
- 運転免許と自家用車の保有状況は、運転免許も自家用車も持っている回答者が 57.2%と過半数を占めている。一方で、運転免許を持っていない回答者は 33.8%となっている。

①年齢

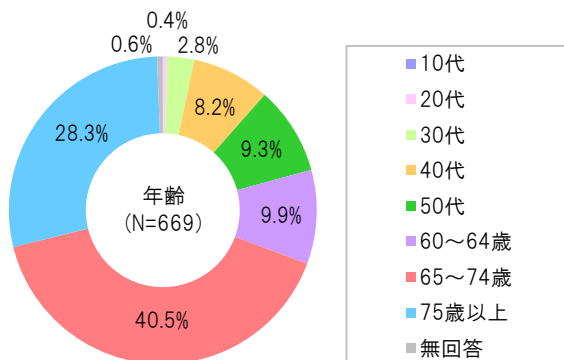


図 年齢

②性別

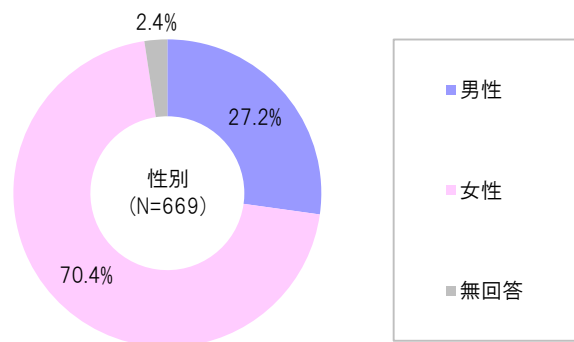


図 性別

③居住地

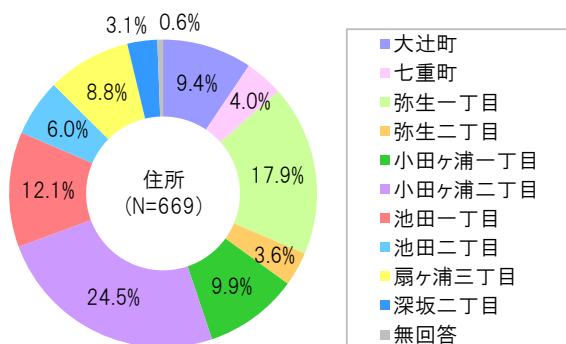


図 居住地

④運転免許と自家用車保有状況

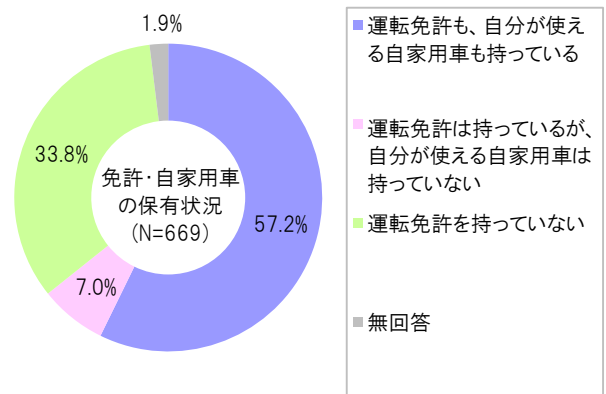


図 運転免許と自家用車保有状況

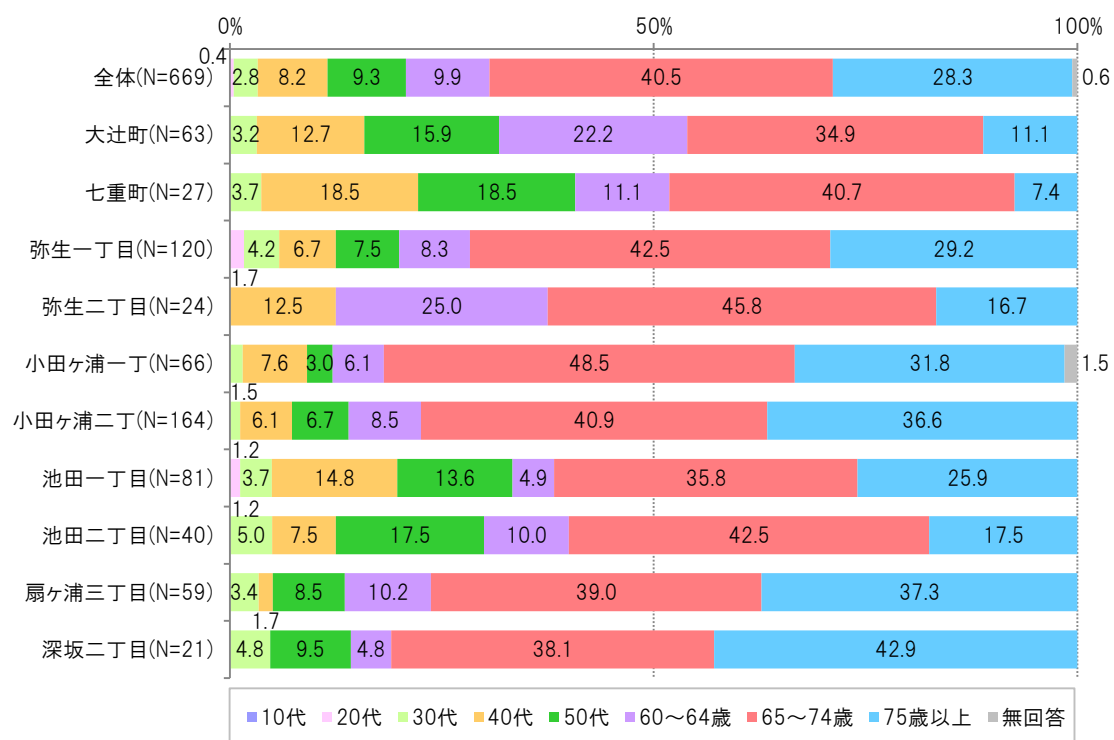


図 回答者の年齢(居住地別)

⑤運転の予定年齢（運転中の方）・免許返納年齢（免許返納済みの方）

- 現在運転している方の運転予定年齢は、80歳代までが31.4%、75～79歳までが27.0%、70～74歳までが22.1%の順となっている。
- 免許返納済みの方の返納年齢については、75～79歳が最も多く30.8%、次いで60歳代以下と80歳代が26.9%となっている。

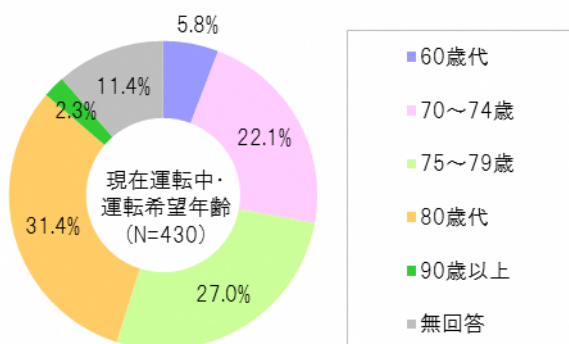


図 運転の予定年齢(運転中の方)

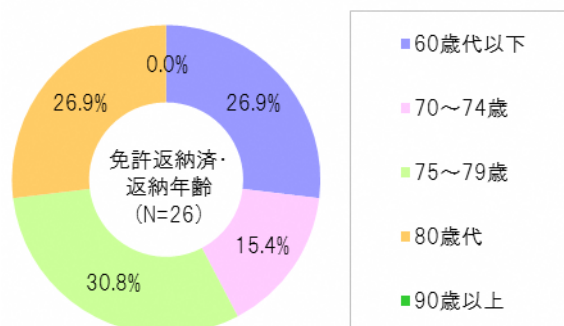


図 免許返納年齢(免許返納済みの方)

(2) 移動手段の状況

①路線バス利用日数

- 路線バスの利用日数については、半数程度が利用していないのに対し、週に1～2日が13.8%、月に数日が10.3%となっている。
- 60代以降で、週に1～2日の利用が増えているのは、免許返納などにより自家用車を運転しなくなったことで、通院や買い物などの目的での利用が増えているためと考えられる。

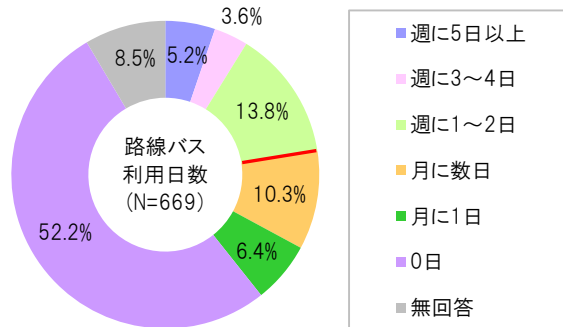
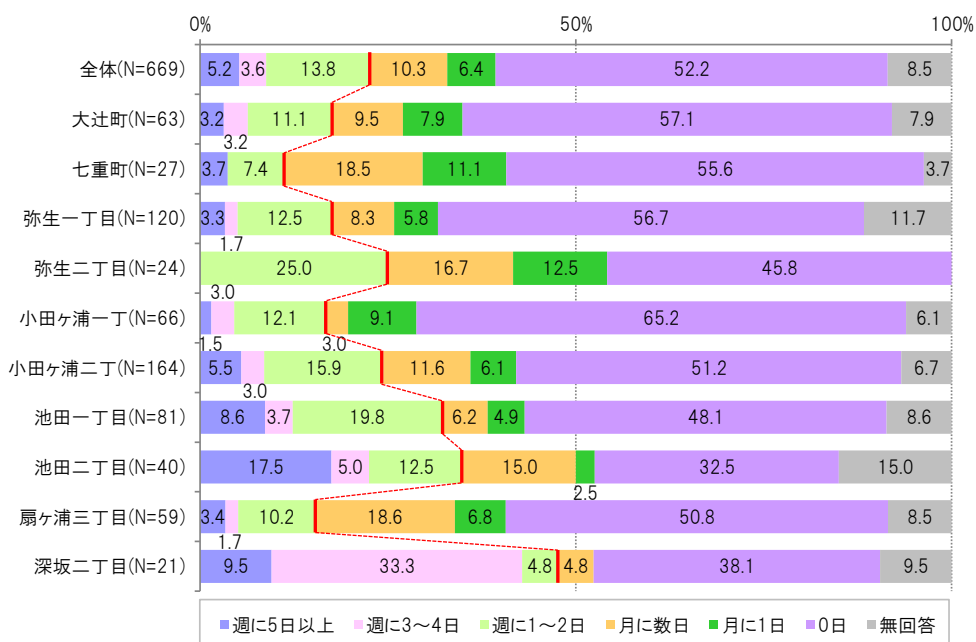
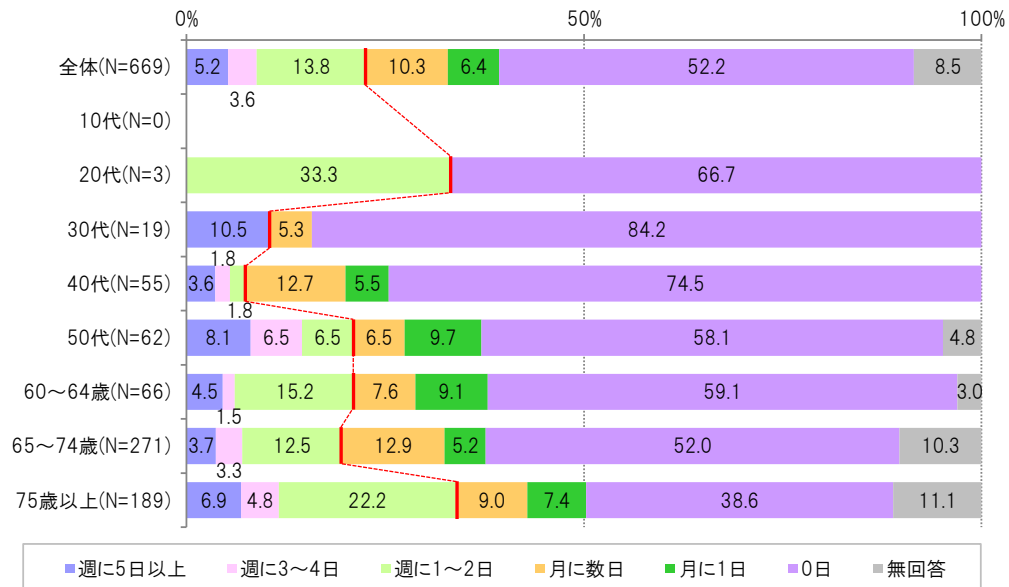


図 路線バス利用日数



②タクシー利用日数

●タクシーの利用日数は、半数程度が利用していないのに対し、月に数日が13.2%、週に1～2日が11.4%、月に1日が10.8%となっている。年齢が上がるにつれ利用することが多くなっている。

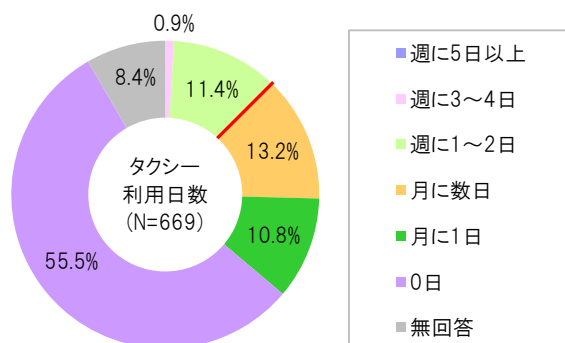
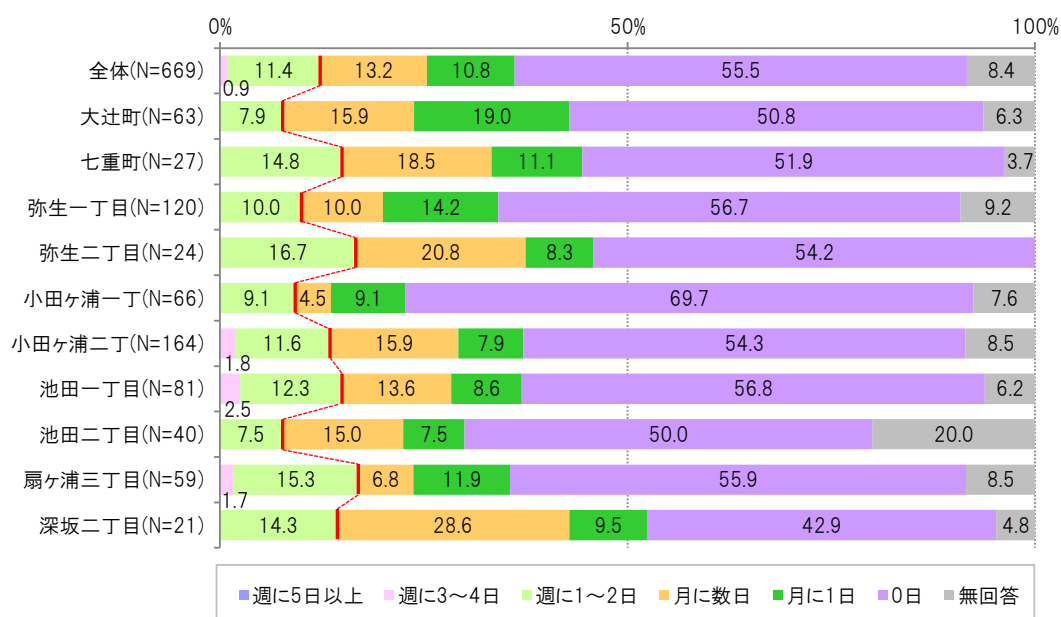
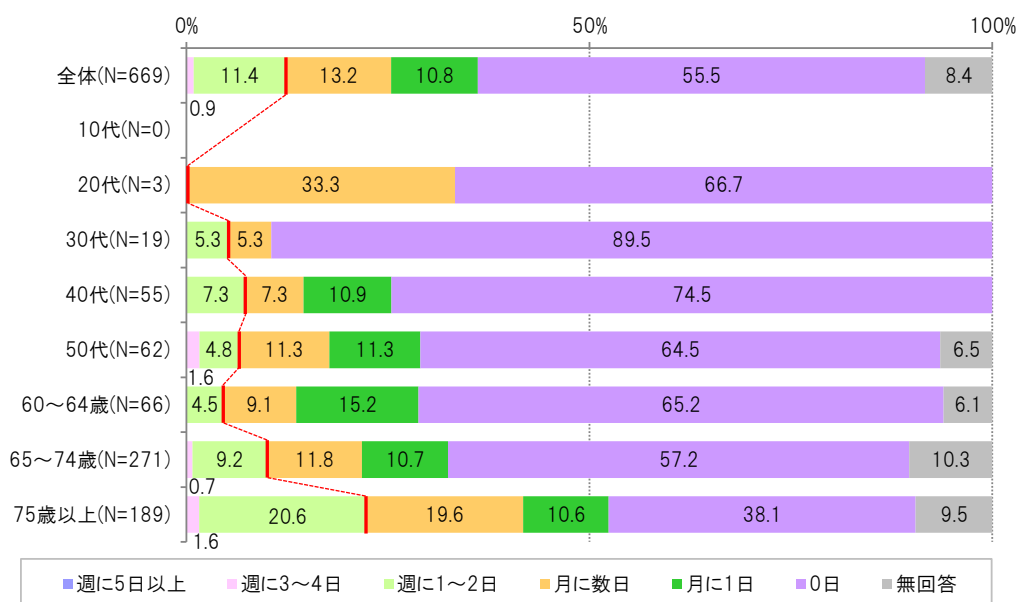


図 タクシー利用日数



③鉄道利用日数

- 鉄道利用日数は、半数程度が利用していないのに対し、月に数日が15.5%、月に1日が13.3%、週に1～2日が7.2%となっている。
- 弥生二丁目は、利用している割合が高い。

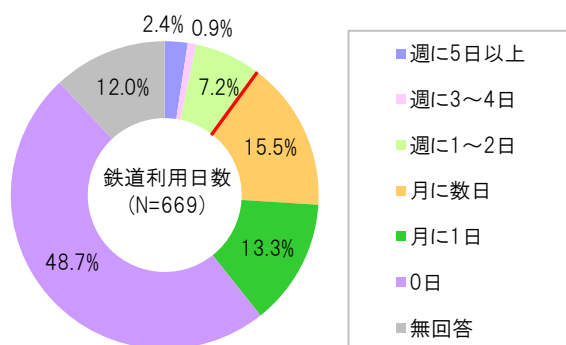
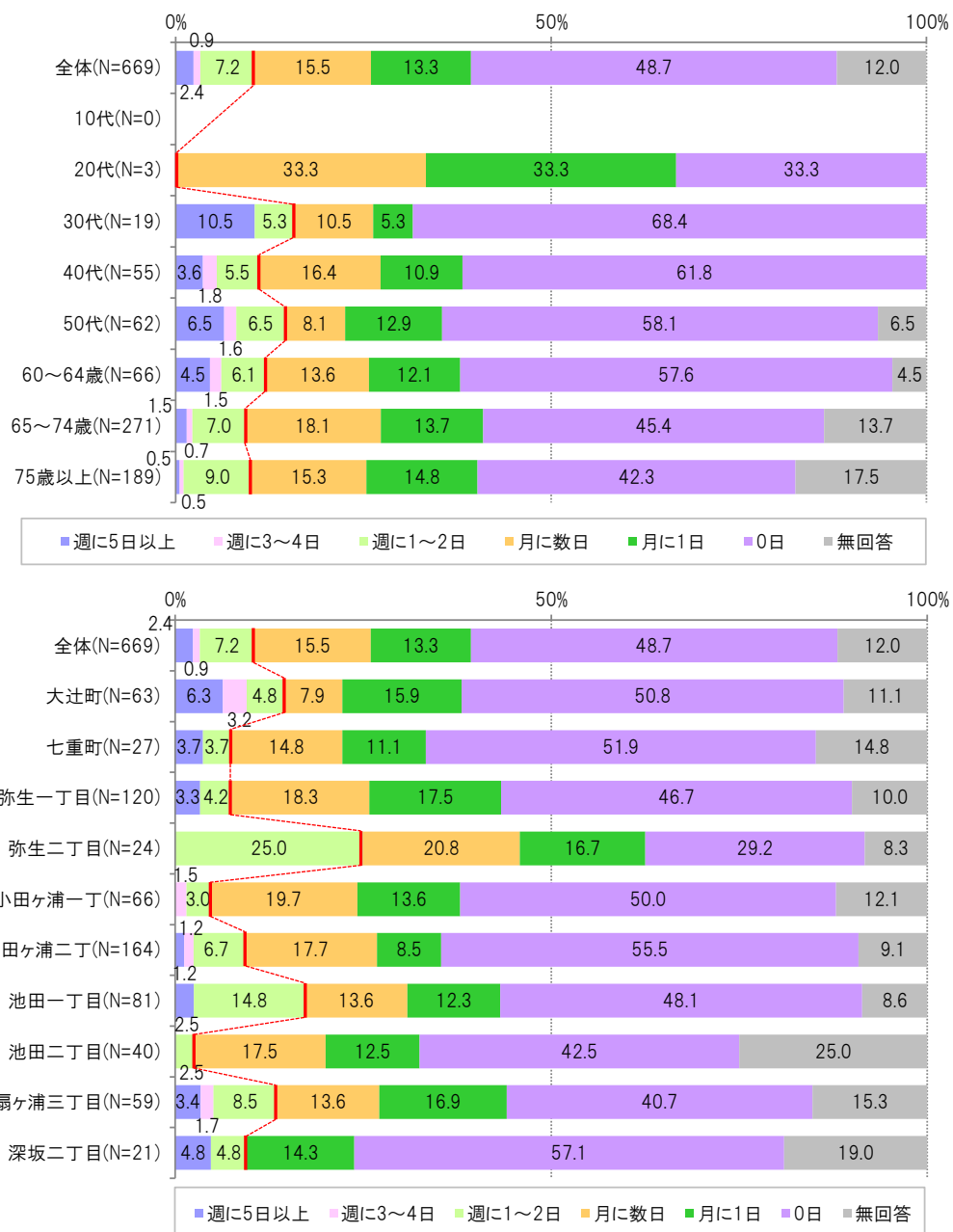


図 鉄道利用日数



④自家用車利用日数

- 自家用車利用日数については、週に5日以上が52.3%と過半数を占めており、次いで週に1～2日が13.5%となっている。
- 自家用車の利用目的は、買物が80.1%で最も多く、次いで通院が50.8%となっている。
- 池田二丁目、深坂二丁目では、自家用車の利用頻度が比較的低い。

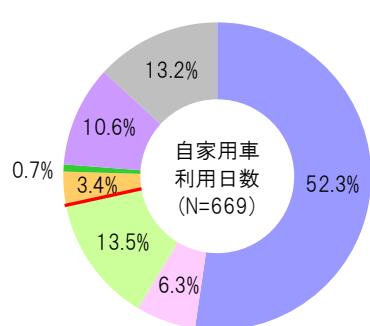


図 自家用車利用日数

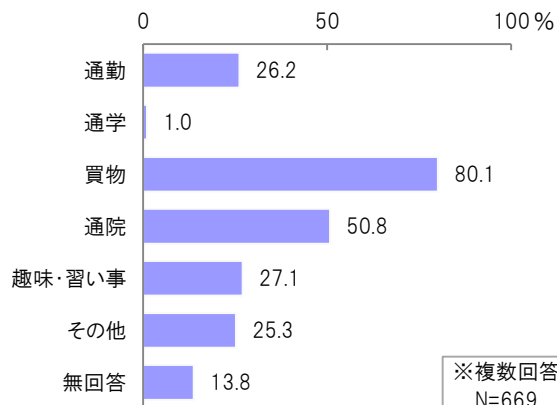
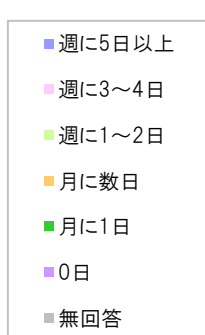
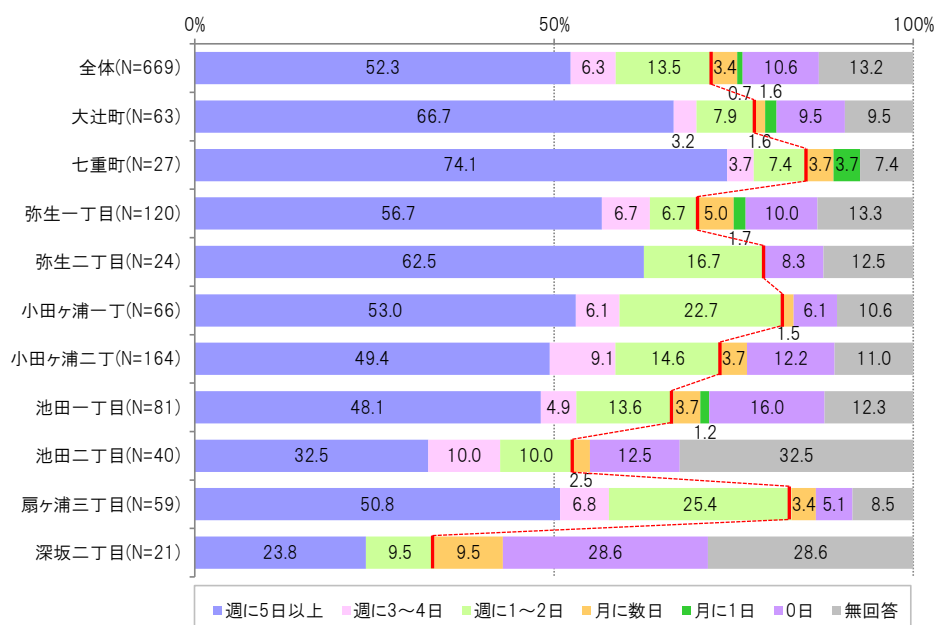
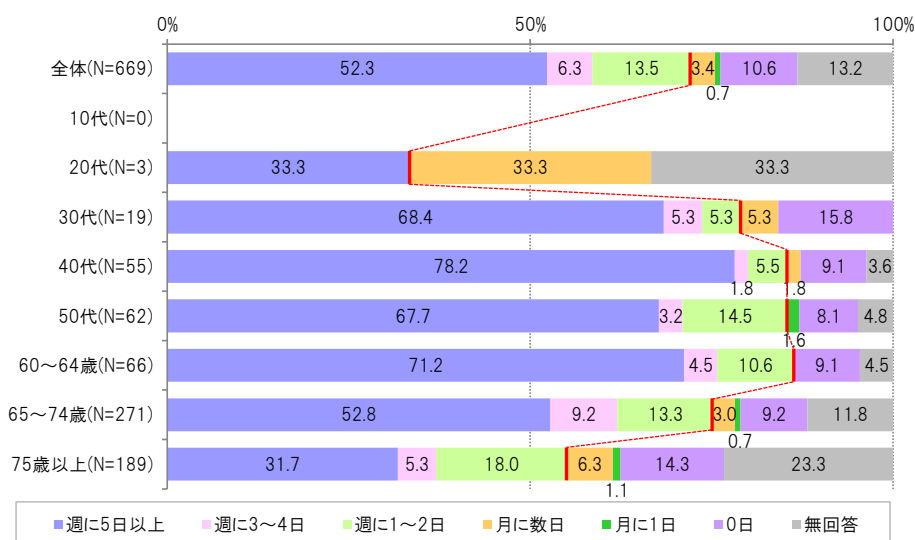


図 自家用車利用目的



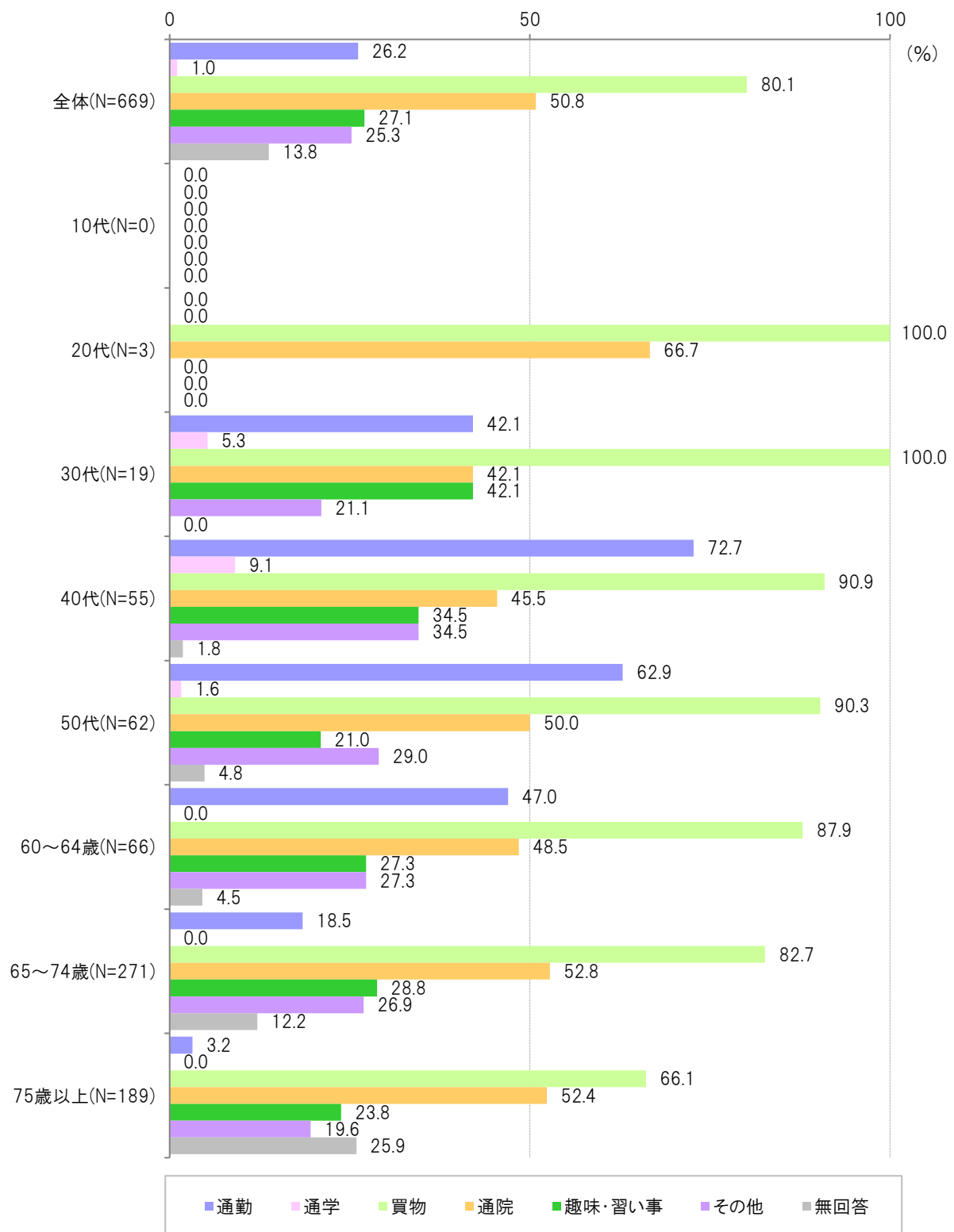


図 自家用車利用目的(年齢別)

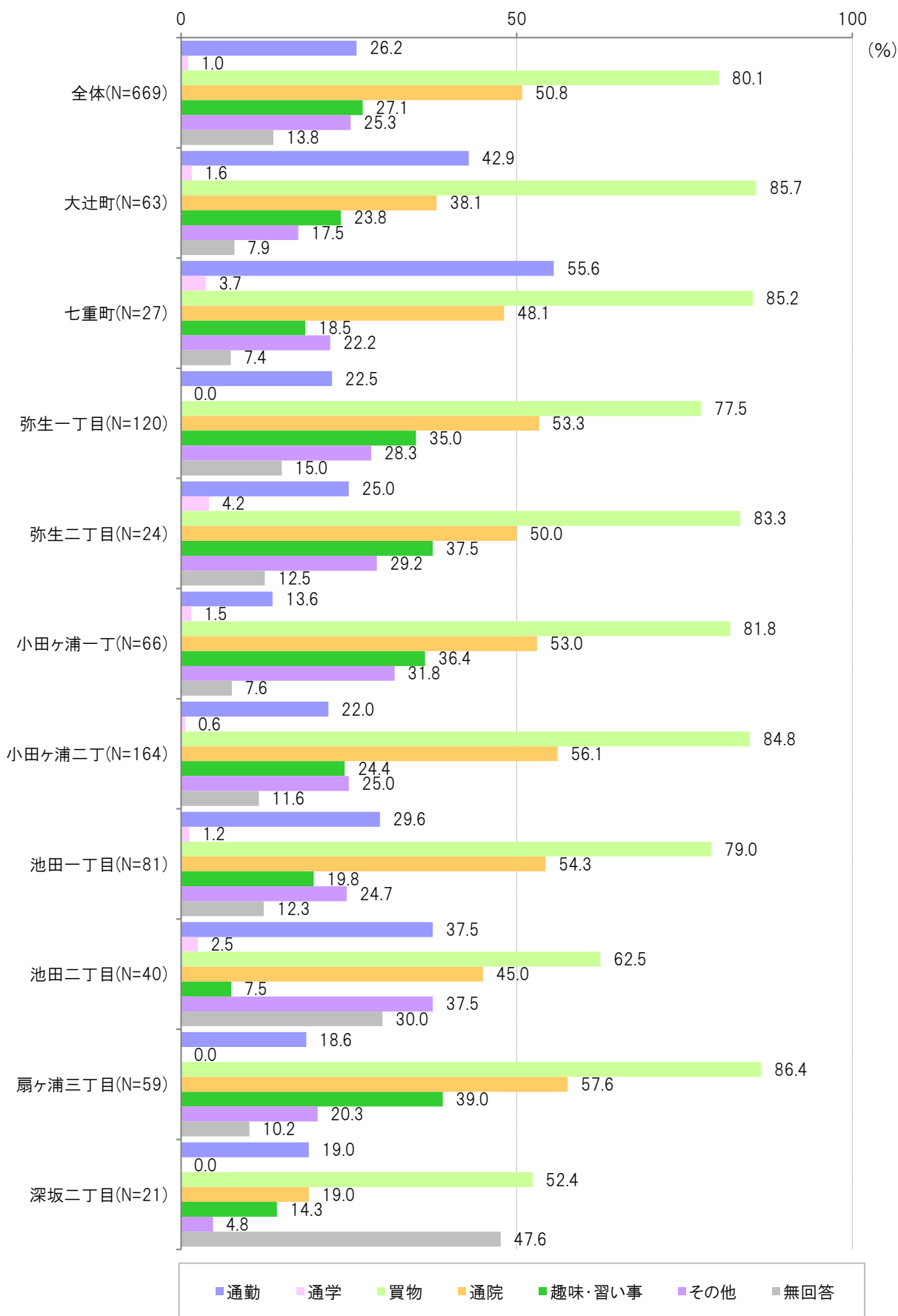


図 自家用車利用目的(居住地別)

(3) 公共交通を利用した移動方法

①よく行く施設名

●よく行く施設名は、イオンなかま店が39.0%、ハローデイ中尾店が24.5%、にしてつストア中間店が18.1%の順となっている。

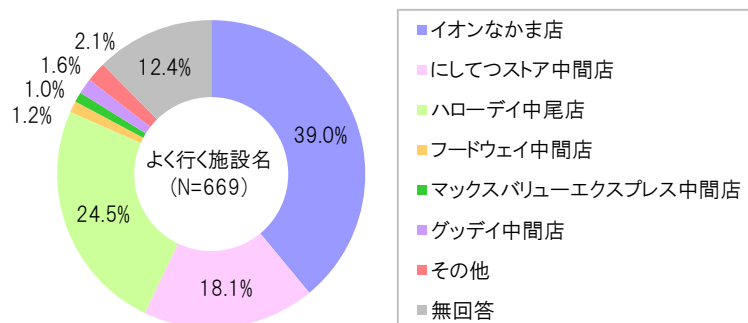


図 よく行く施設名

②よく行く施設への交通手段

●よく行く施設への交通手段は、自家用車（自分で運転）が52.3%と過半数を占めており、次いで自家用車（家族が運転）が14.5%、路線バスが14.3%となっている。

●弥生二丁目、池田一丁目、池田二丁目、深坂二丁目では、路線バスを利用している割合が高い。

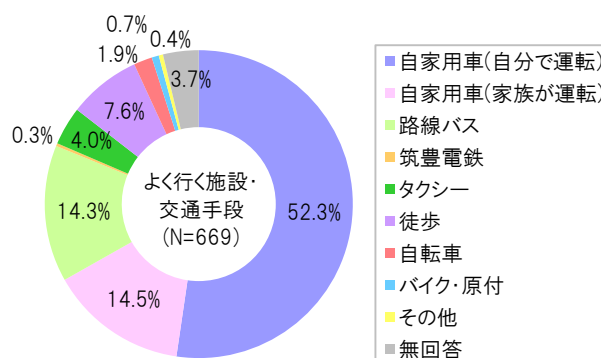


図 よく行く施設への交通手段

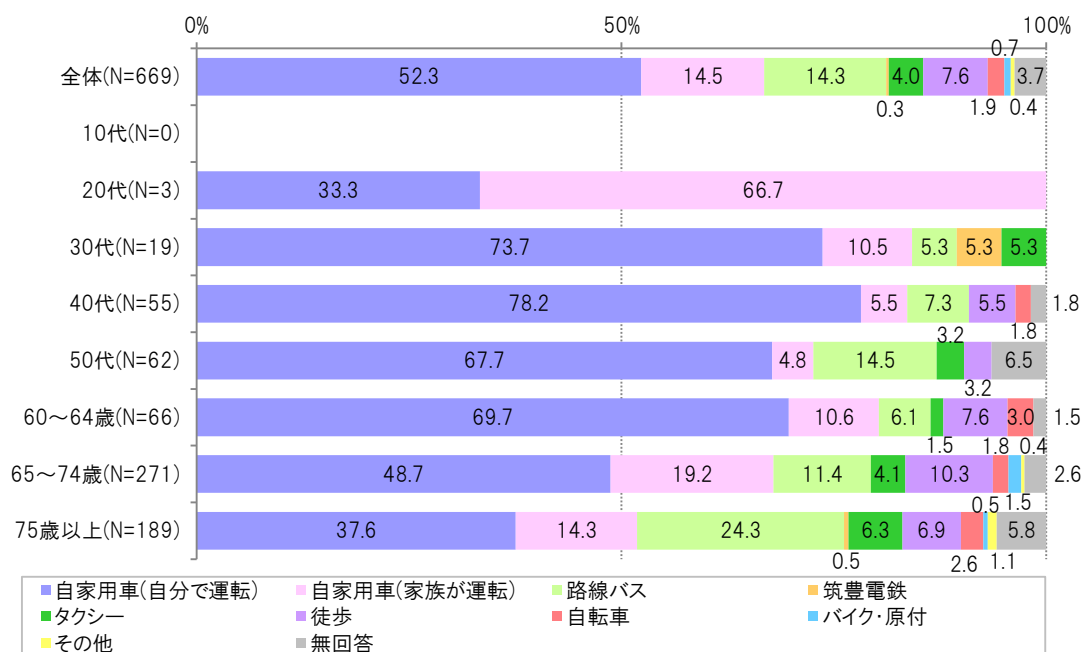


図 よく行く施設への交通手段(年齢別)

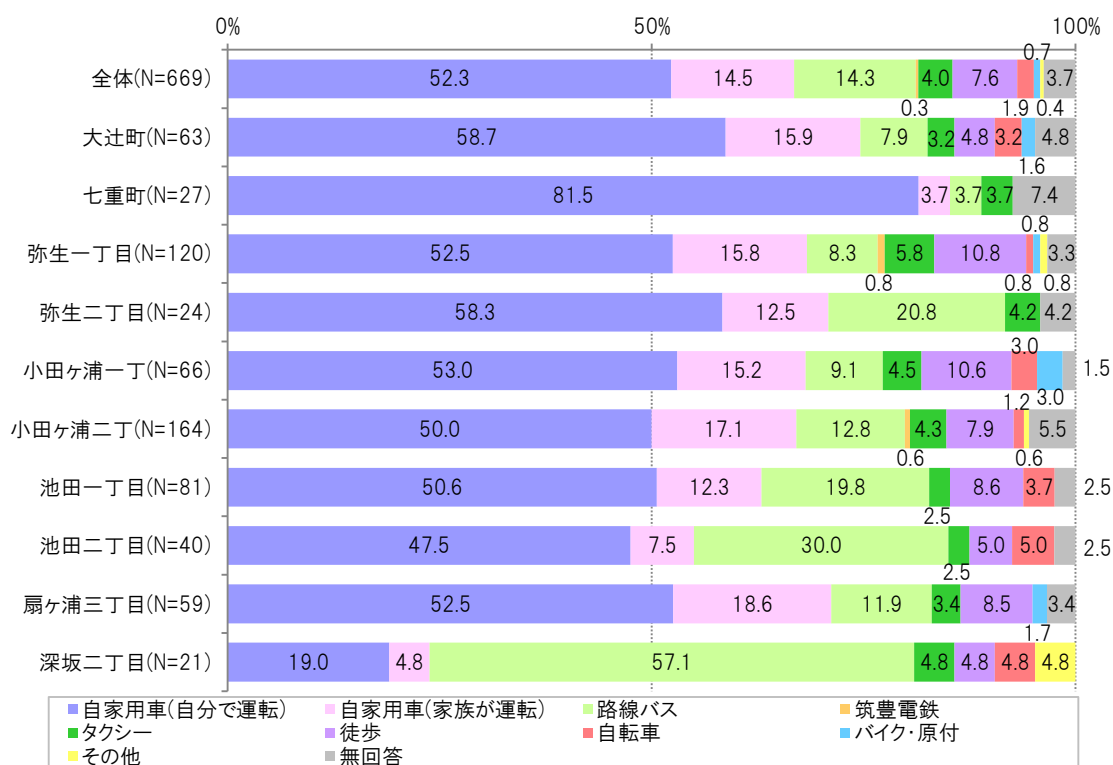


図 よく行く施設への交通手段(居住地別)

③よく行く施設への所要時間

●よく行く施設への所要時間は、5～10分未満が22.6%、10～15分未満が15.7%の順に多くなっている。

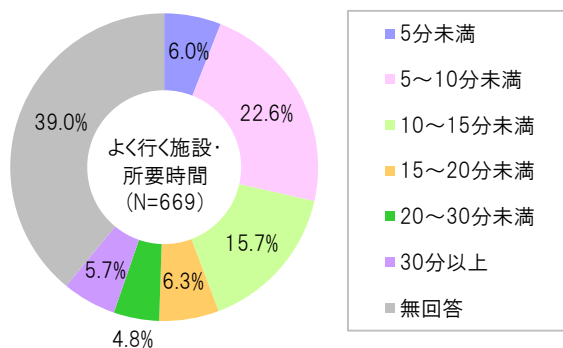


図 よく行く施設への所要時間

④よく行く施設への外出頻度

●よく行く施設への外出頻度は、1週間に3日程度が42.3%で最も多く、次いで1週間に1日程度が23.8%、1週間に5日以上が17.6%となっている。

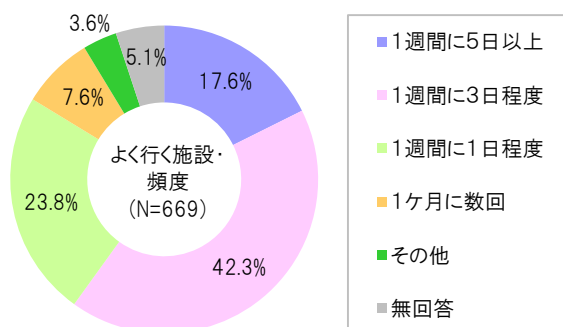


図 よく行く施設への外出頻度

⑤よく行く施設への公共交通利用可否

- よく行く施設への公共交通利用可否については、全体の半数程度が「公共交通を利用して行けると思う」と回答しており、「難しいが無理ではない」という意見が 16.6%、また「既に行っている」という回答が 12.1%となっている。
- 七重町では「絶対できないと思う」と回答した人が4分の1を占めている。

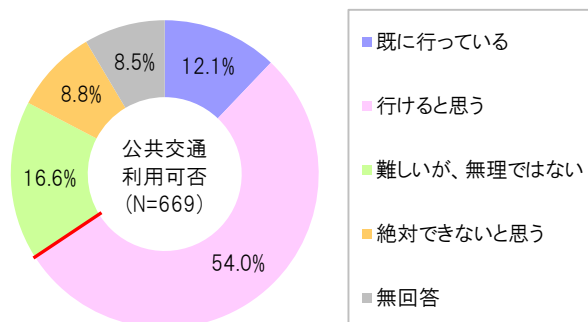
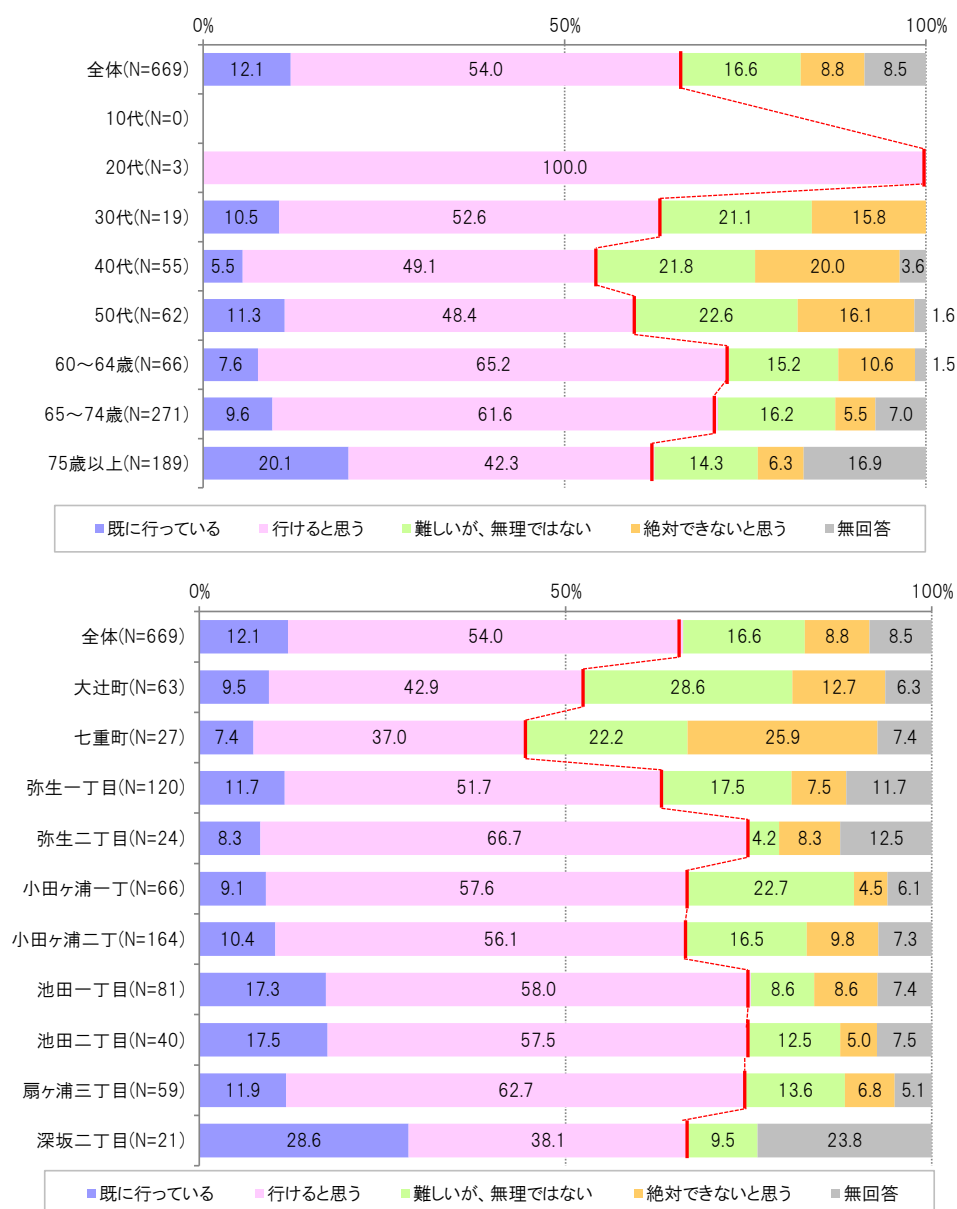


図 よく行く施設への公共交通利用可否



⑥公共交通利用時の移動手段（行き）

●公共交通利用時の行きの移動手段については、路線バスが7割強を占めている。

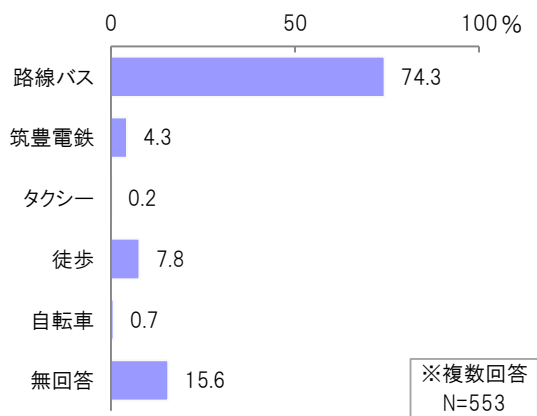
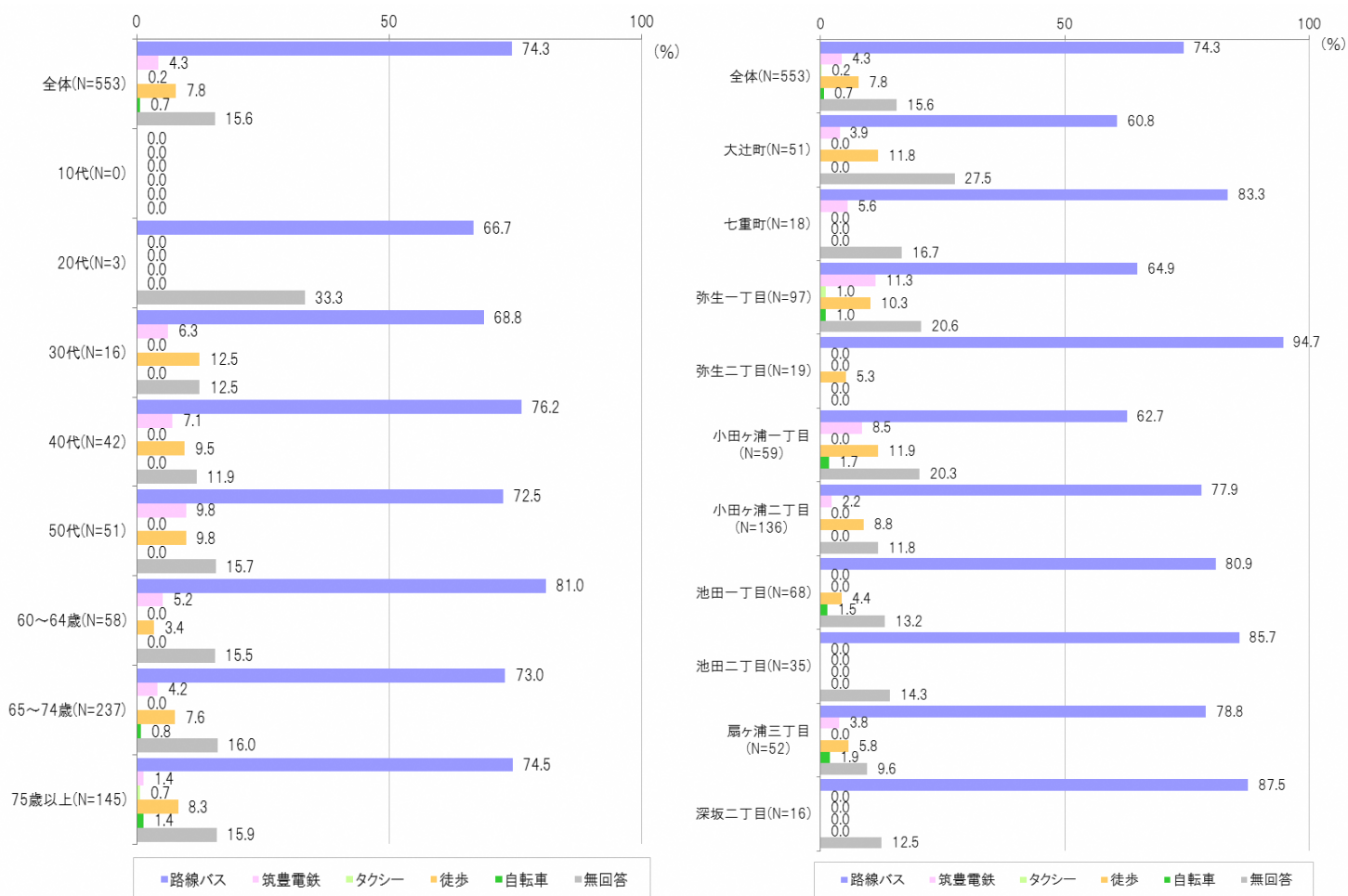


図 公共交通利用時の移動手段（行き）



⑦公共交通利用時の移動手段（帰り）

- 公共交通利用時の帰りの移動手段については、路線バスが6割程度となっている。
- 「行き」に比べ、タクシーと回答した人が増えているのは、買い物したときの荷物などが関係していると考えられる。

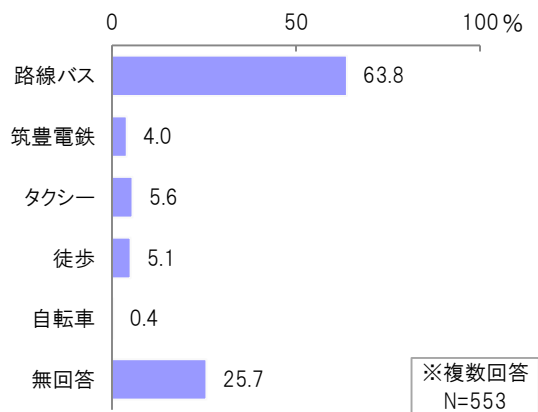
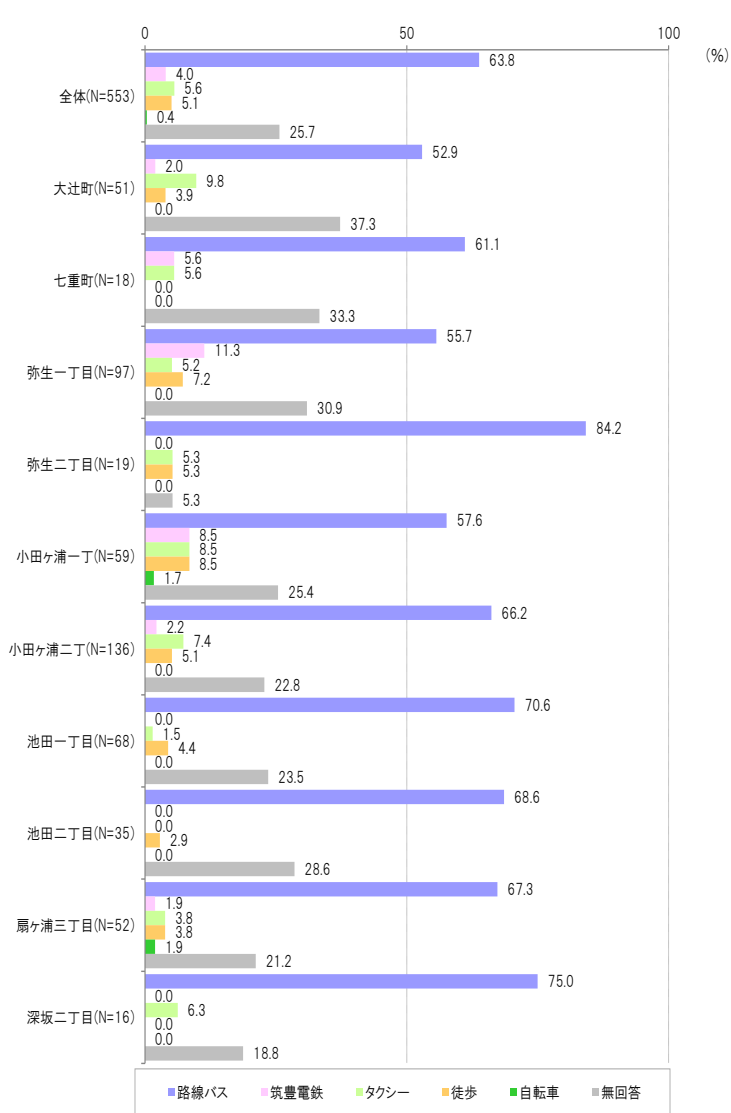
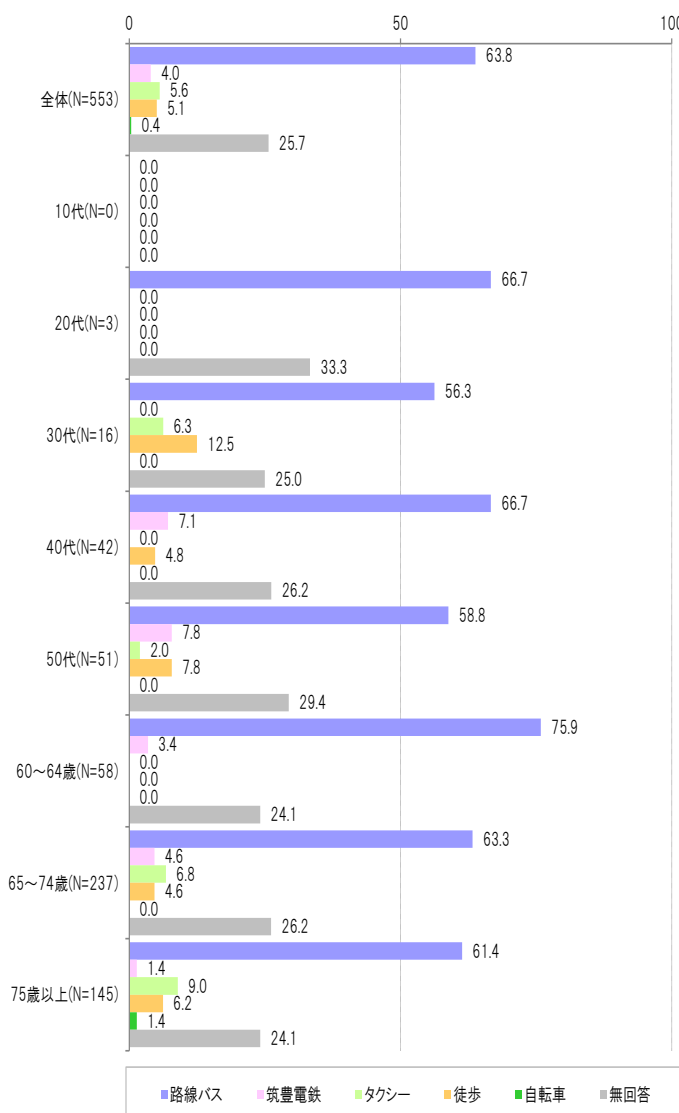


図 公共交通利用時の移動手段（帰り）



⑧公共交通利用の外出の有無

- 公共交通を利用した外出の有無については、全体のほぼ半数が「公共交通を利用して外出したことがある」と回答している。
- 七重町、小田ヶ浦一丁目では、「外出したことがない」という人が「外出したことがある」を上回っている。

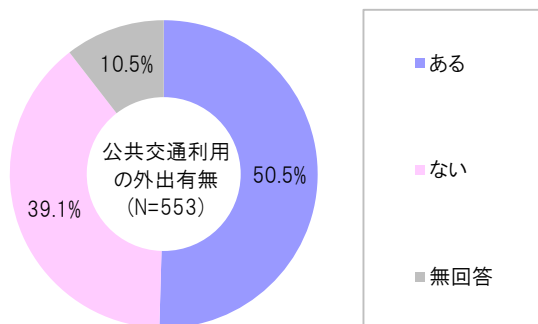
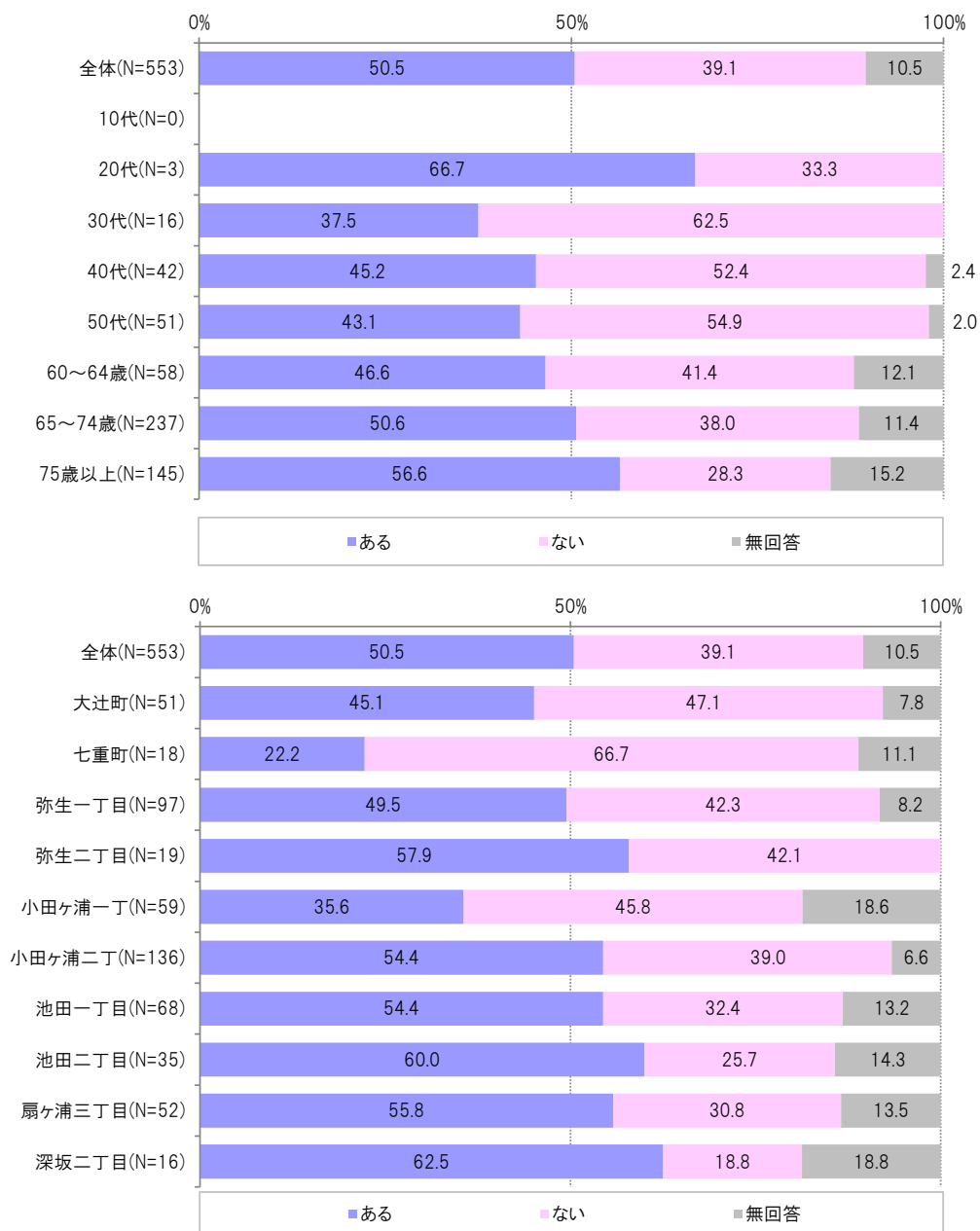


図 公共交通利用の外出の有無



⑨免許返納などにより、自家用車が利用できなくなったときの公共交通利用時の外出頻度

- 公共交通を利用した場合の外出頻度については、1週間に3日程度が37.8%、1週間に1日程度が26.9%の順に多くなっている。
- 週に5日以上と回答した人の割合が、池田一丁目、池田二丁目、深坂二丁目で高くなっている。

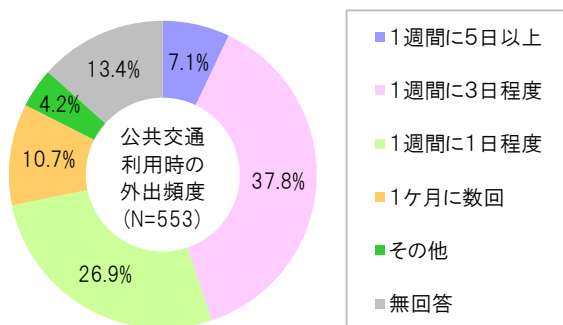
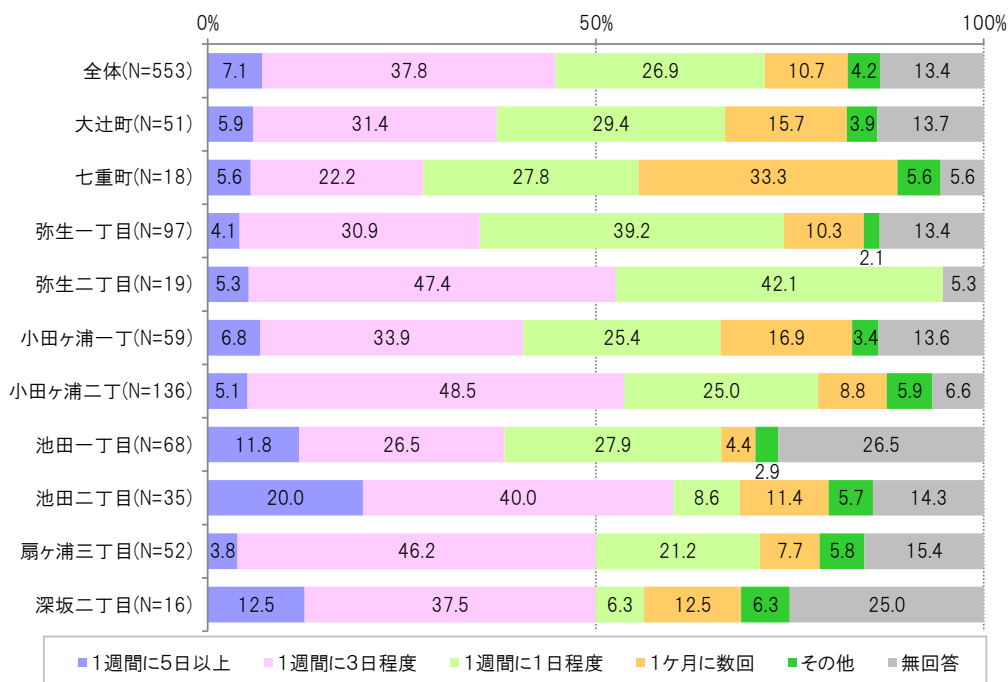
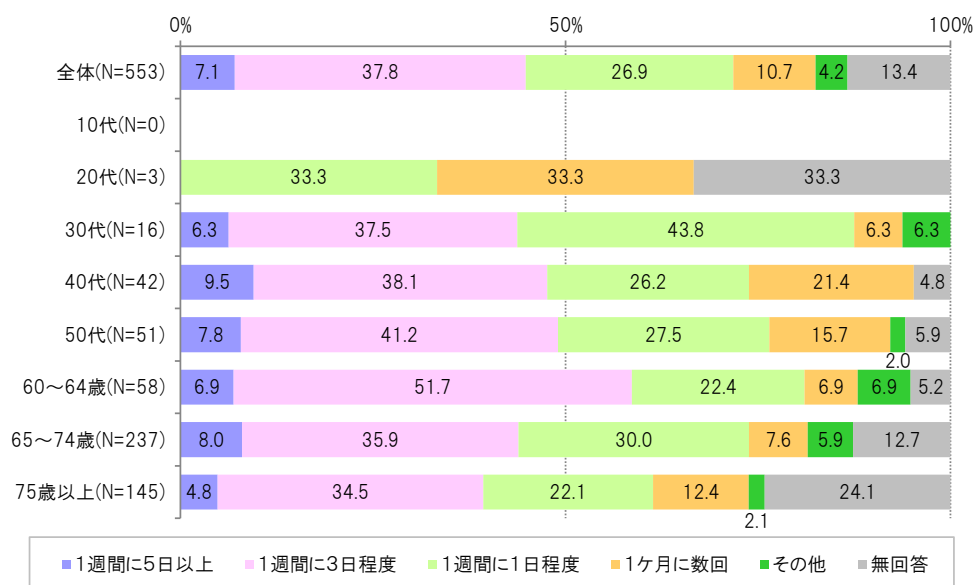


図 公共交通利用時の外出頻度



(4) 公共交通に関する意識

①ガイドブックへの興味の有無

●全体の6割程度が、ガイドブックを興味深く思ったと回答しており、モビリティ・マネジメント（MM）の目的の一つである「気づき」に貢献していると考えられる。

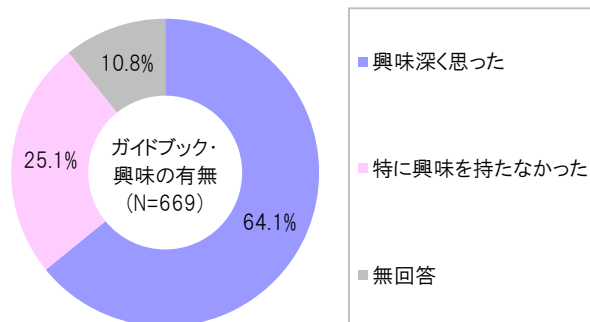
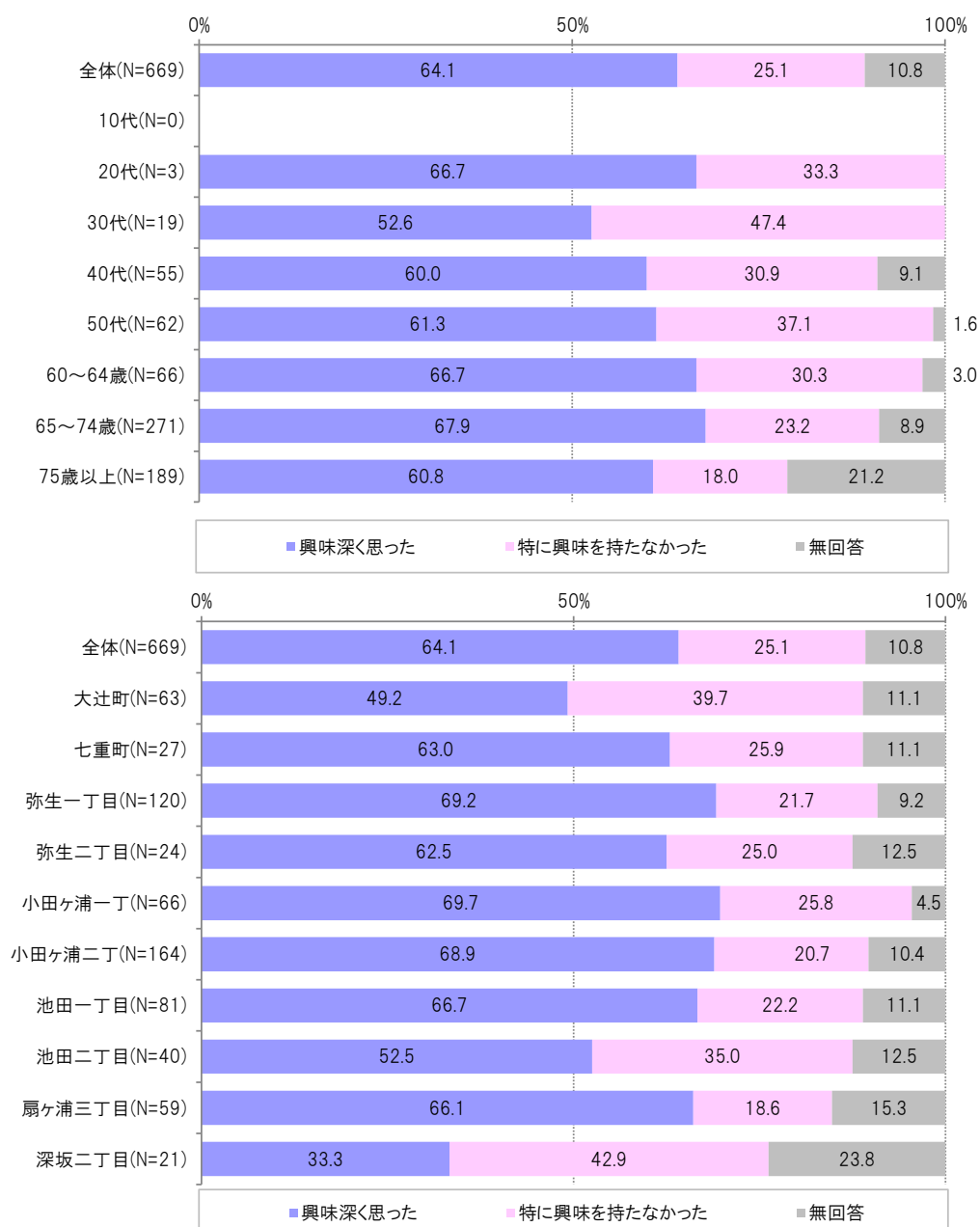


図 ガイドブックへの興味の有無



②ガイドブックの役立つ情報

- ガイドブックの役立つ情報については、バス路線図およびバス時刻表がともに 6 割程度となっている。
- 年代別に見ても、バス路線図とバス時刻表の割合が高く、バス利用に向けた情報提供が出来たと考えられる。

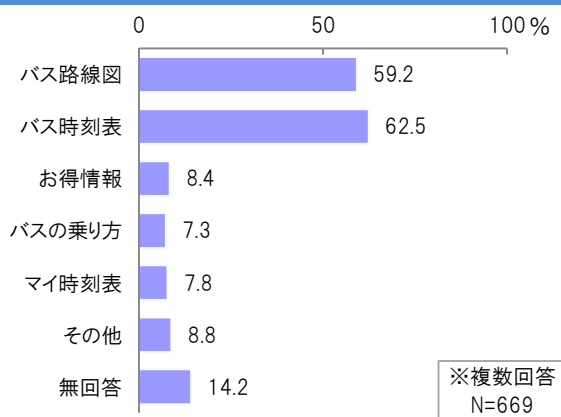
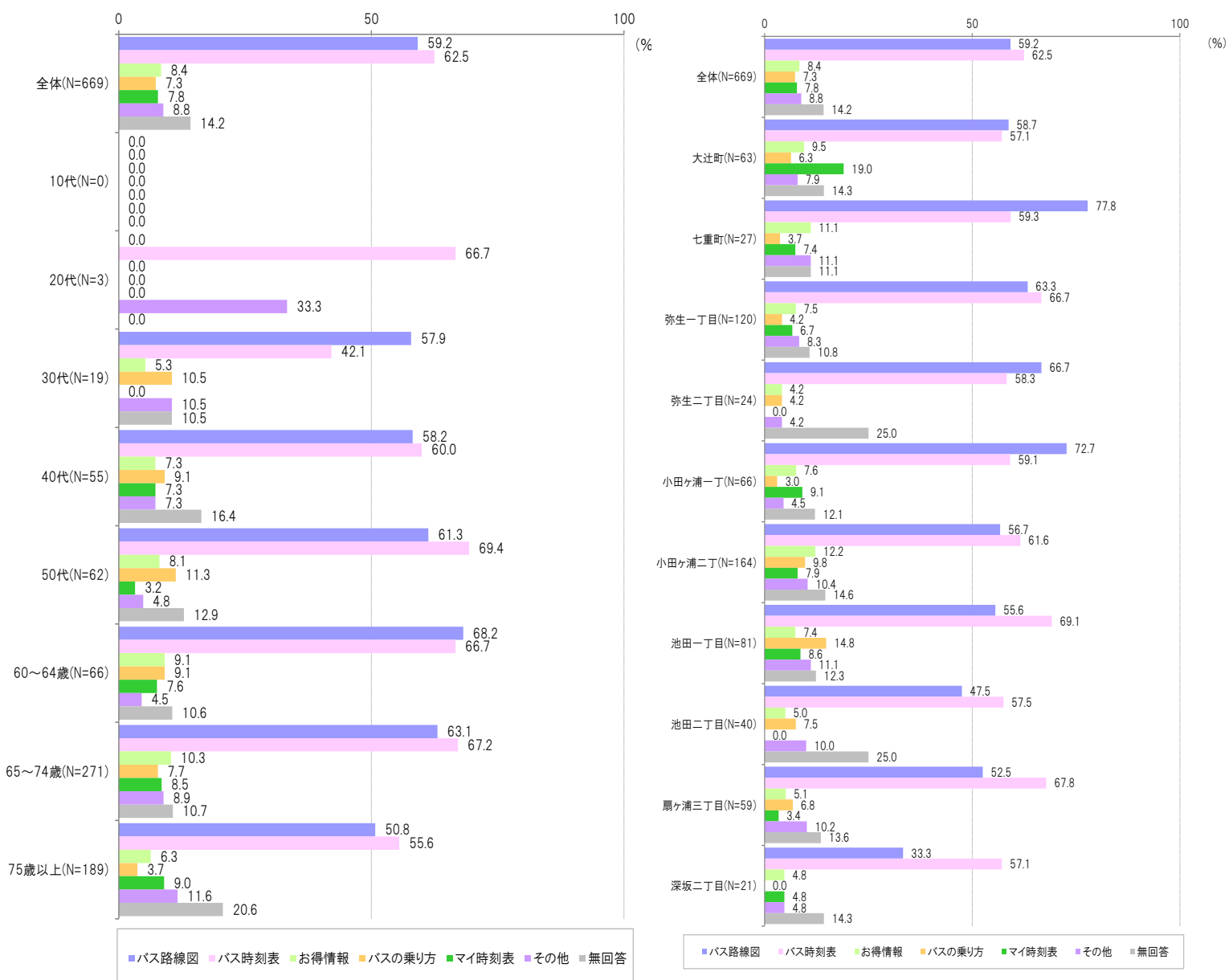


図 ガイドブックの役立つ情報



③外出時の公共交通利用意向

- 全体の約6割が、「今後の外出の際に公共交通を利用してみようと思った」と回答しており、モビリティ・マネジメント（MM）の目的である「行動変容」のきっかけになっていると考えられる。
- 一方で「利用してみようと思わない」という回答者は2割程度となっている。

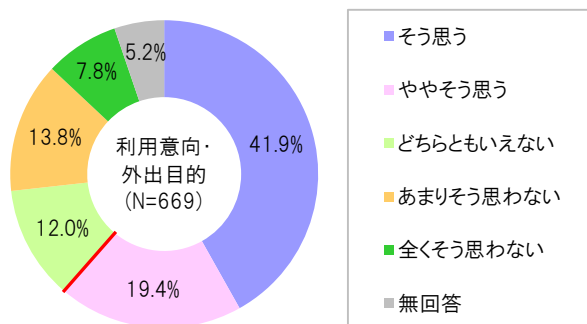
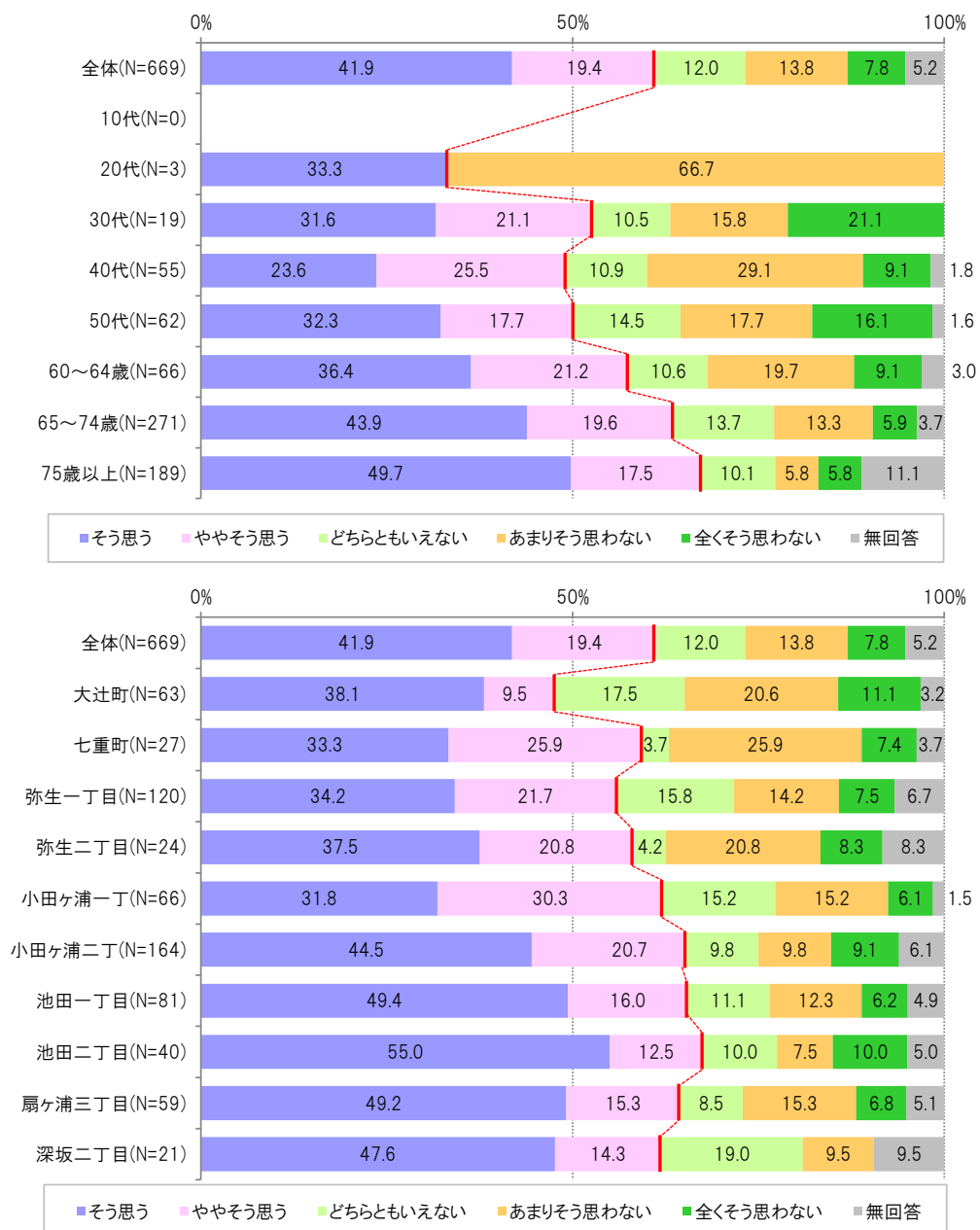


図 外出時に公共交通を利用しようと思った人の割合



④路線バス継続のための利用意向

- 路線バスを継続させるために利用しようと思った回答者は、全体の約7割を占めている。
- 年代別では年齢が上がるほどに、区別では池田一丁目、池田二丁目、その傾向が強い。

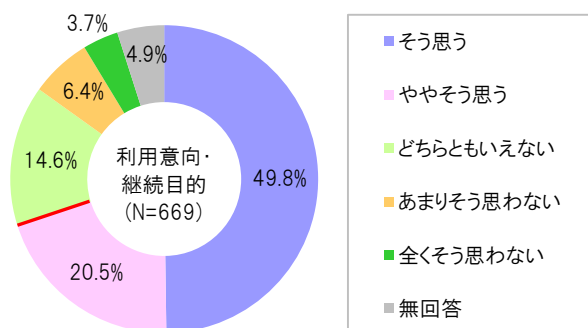
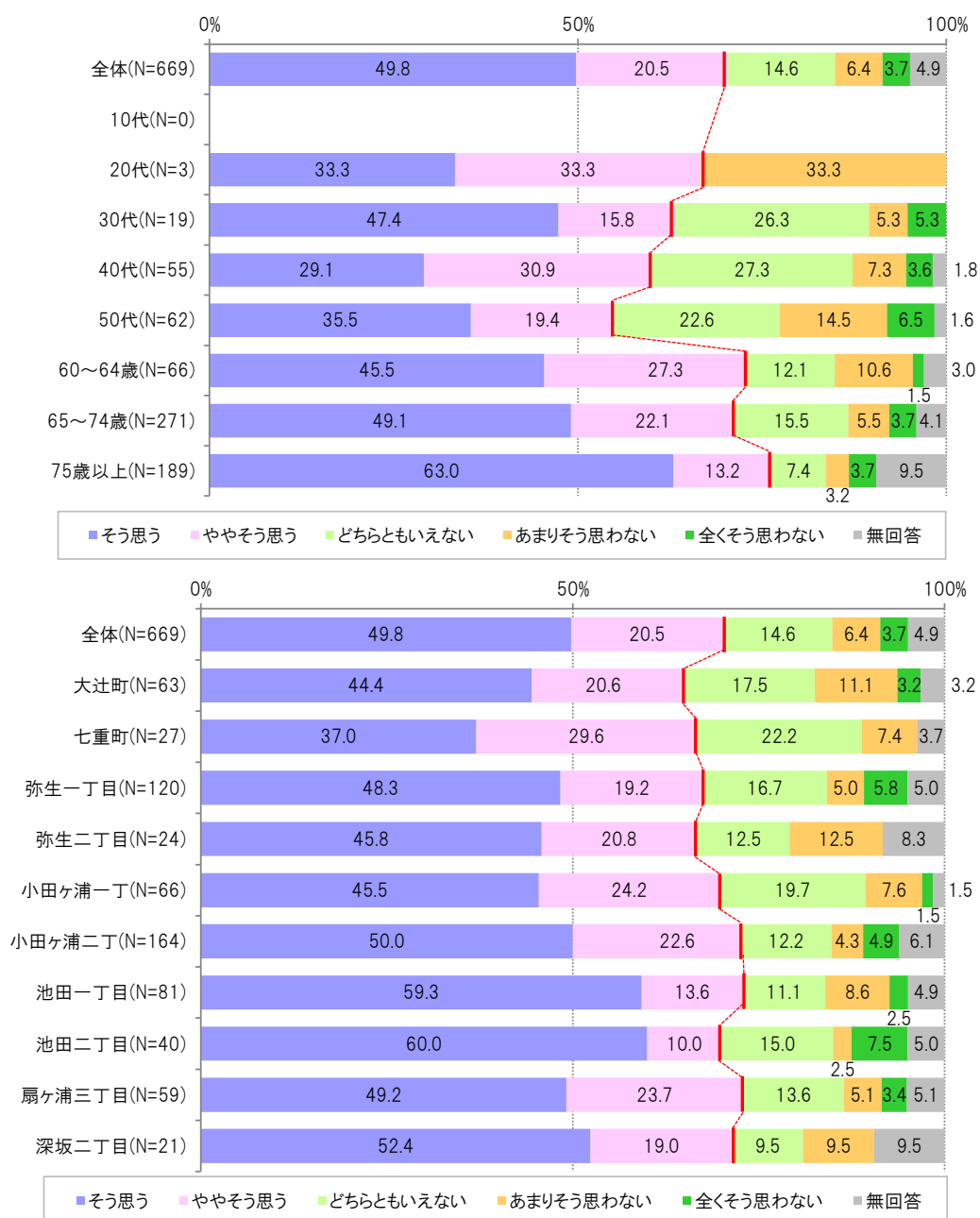


図 路線バス継続のために利用しようと思った人の割合



⑤路線バスの必要性（記入者）

●自分自身にとって路線バスが必要と考える回答者は、全体の82.5%となっており、特に60代以上でその傾向は強い。

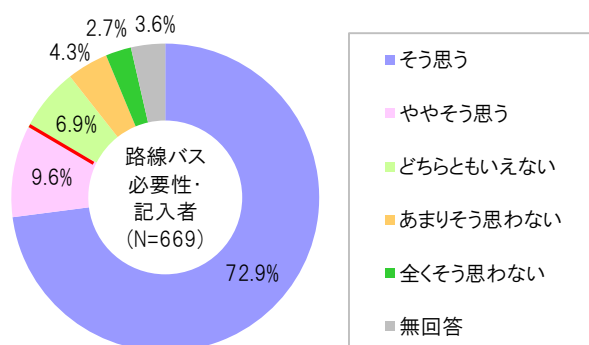
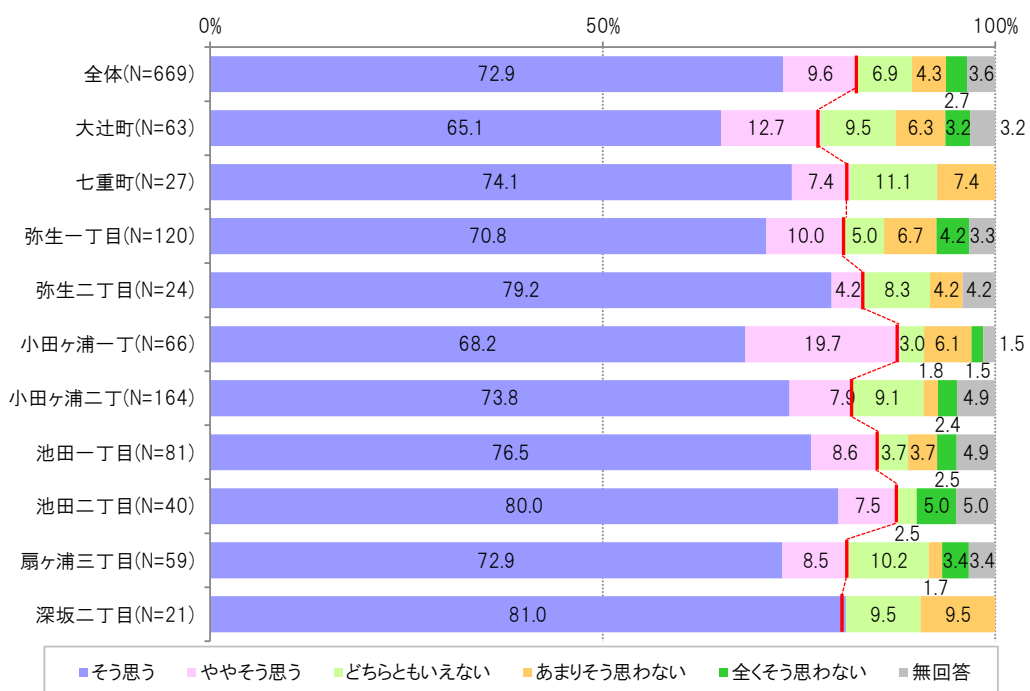
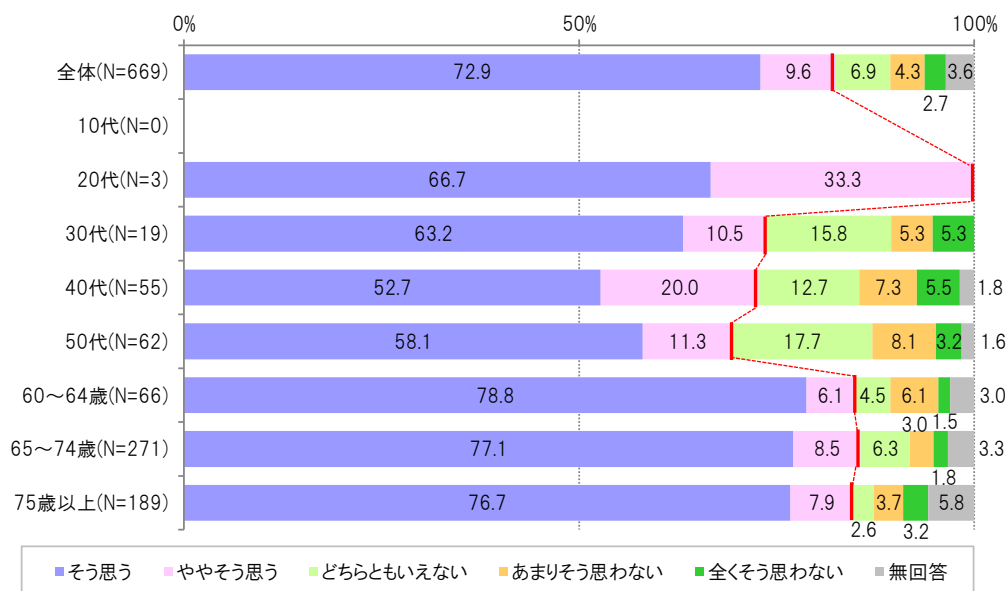


図 自分自身にとって路線バスが必要と思う人の割合



⑥路線バスの必要性（家族/地域）

●家族や地域にとって路線バスが必要と考える回答者は、全体の 85.2%となっているが、30代、40代ではその傾向はやや弱い。

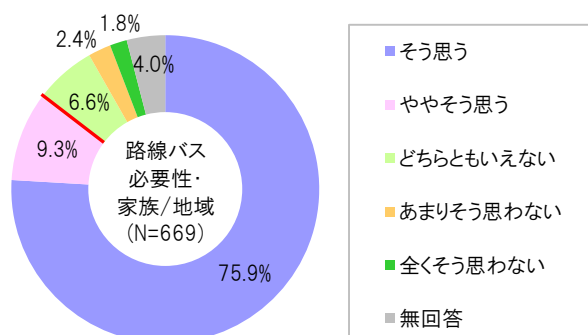
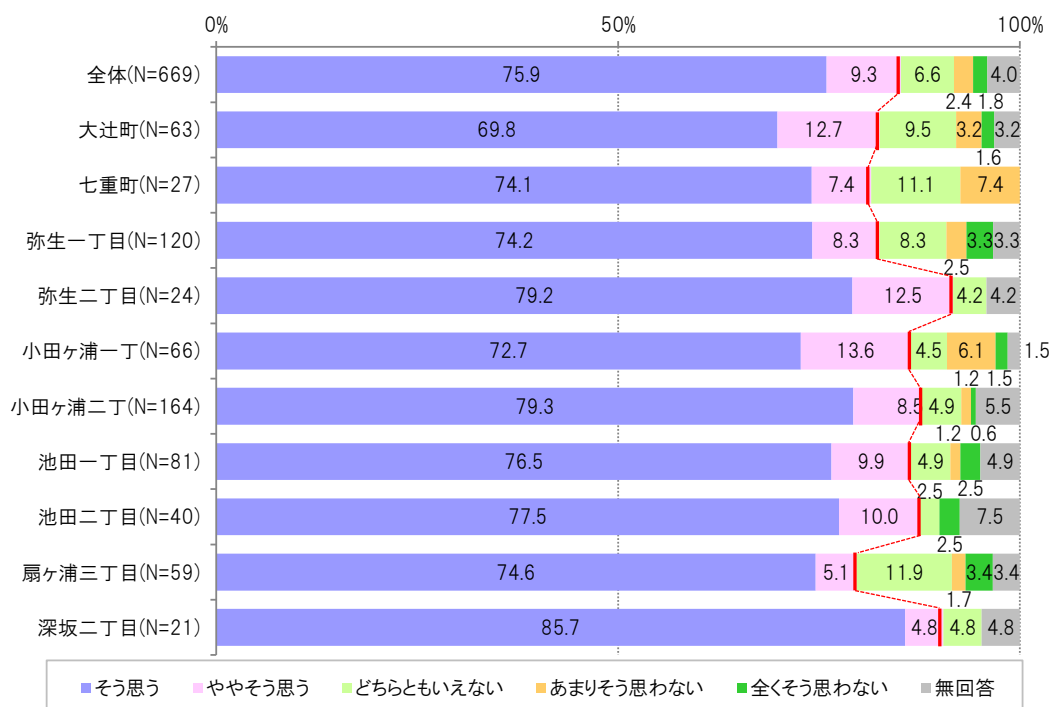
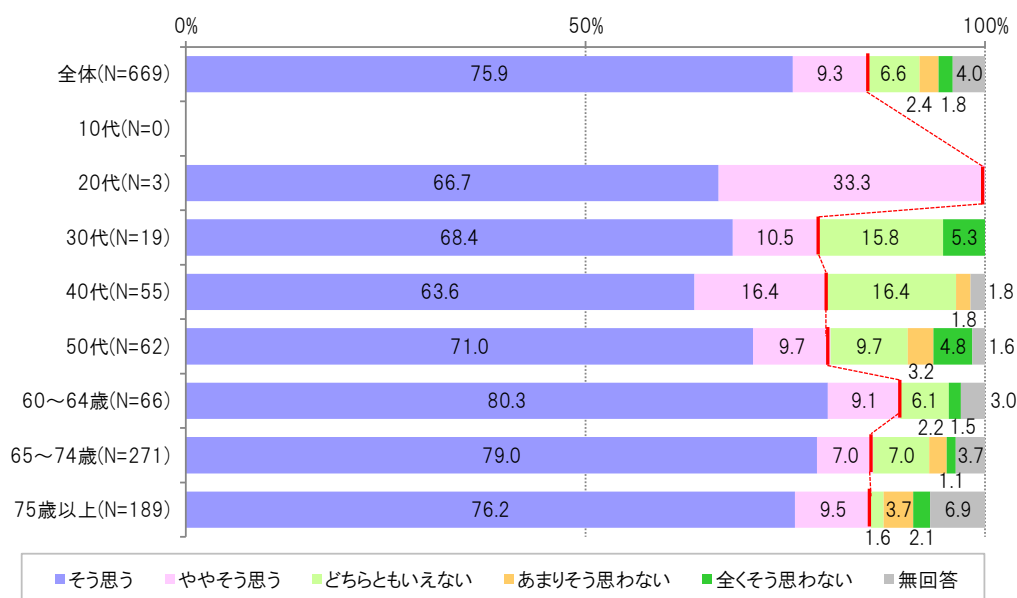


図 家族や地域にとって路線バスが必要と思う人の割合



(5) ICカード「nimoca（ニモカ）」と「SUGOCA（スゴカ）」に関する意識

① ICカードの認知状況

- ICカードの認知状況は、6割程度が「nimoca（ニモカ）」と「SUGOCA（スゴカ）」のどちらも知っているという回答者および「nimoca（ニモカ）」は知っているという回答者がともに2割程度となっている。
- 「SUGOCA（スゴカ）」は知っているという回答者は1.8%となっている。

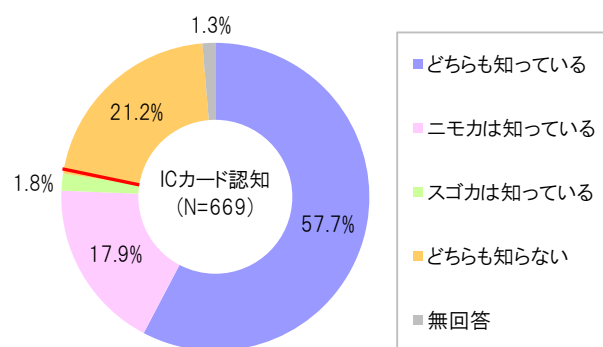
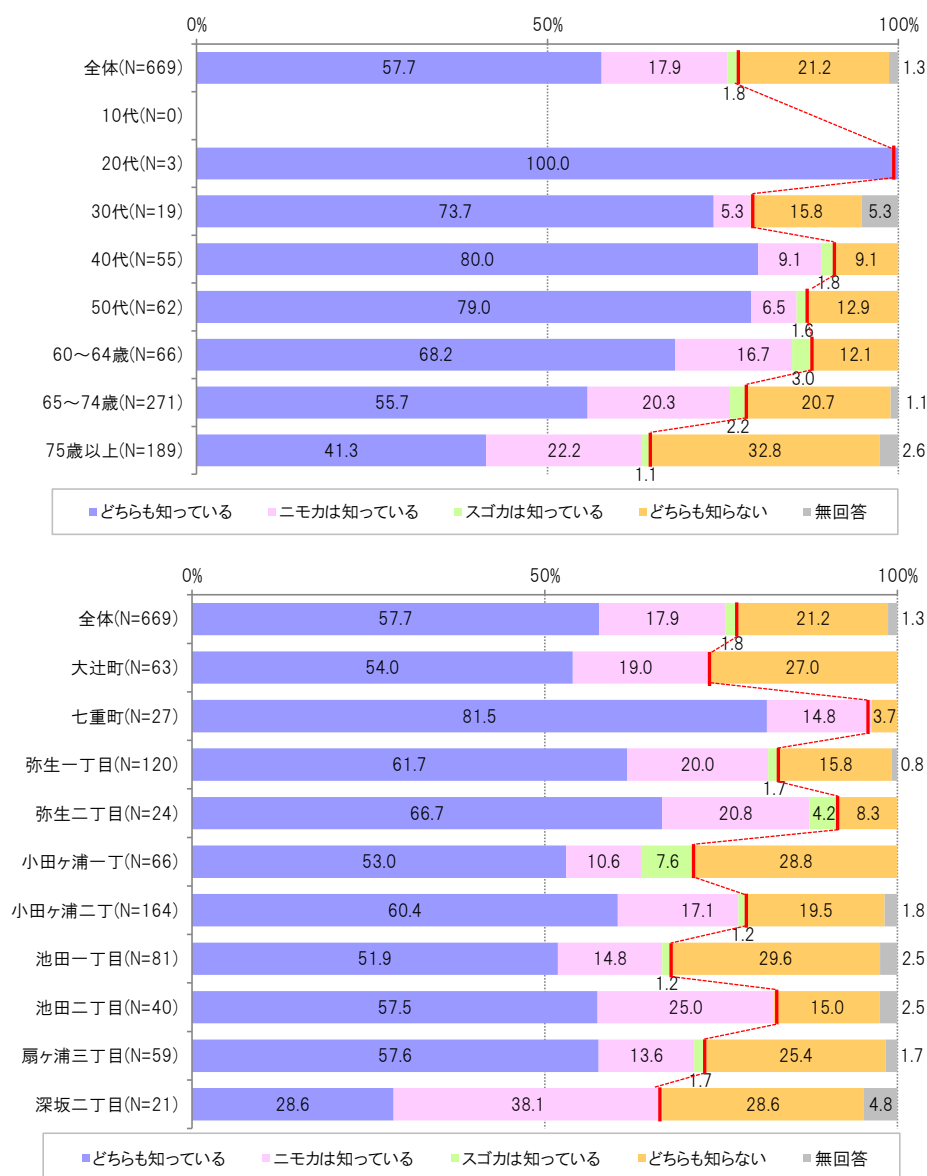


図 ICカードの認知状況



② ICカードの保有状況

- ICカードの保有状況については、約6割が「nimoca（ニモカ）」と「SUGOCA（スゴカ）」のどちらも持っておらず、「nimoca（ニモカ）」を持っている割合は26.5%、「SUGOCA（スゴカ）」を持っている割合は7.5%、どちらも持っている割合は4.6%となっている。

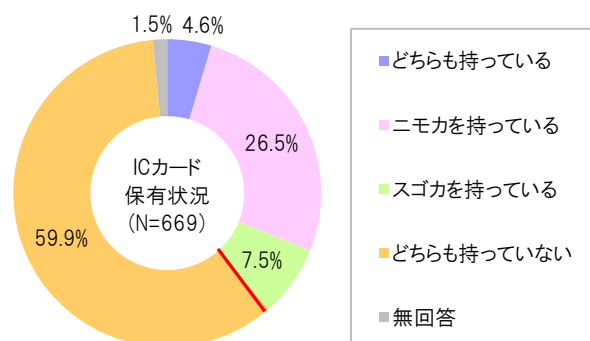
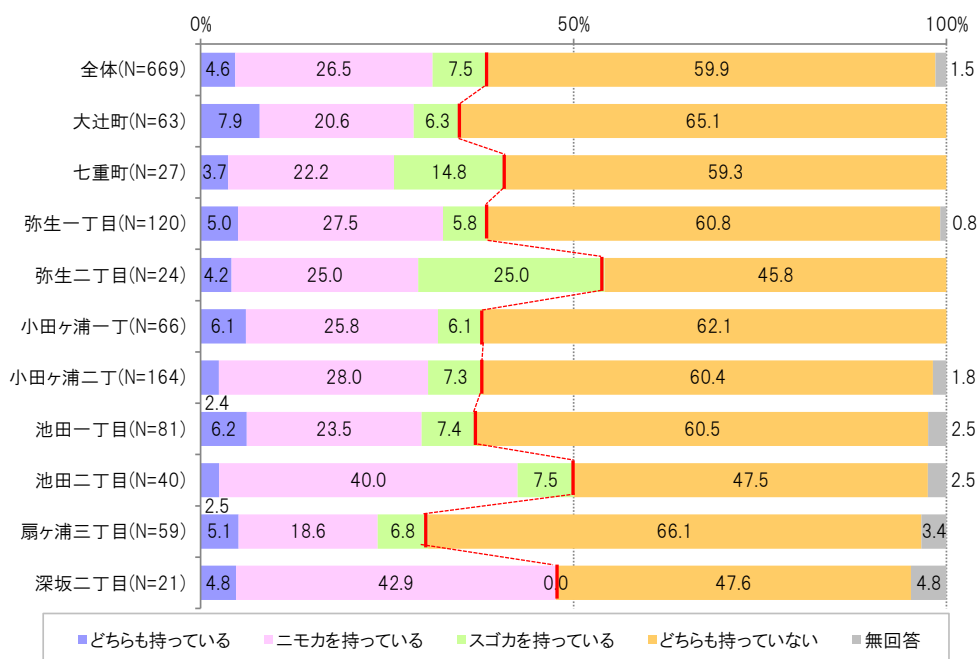
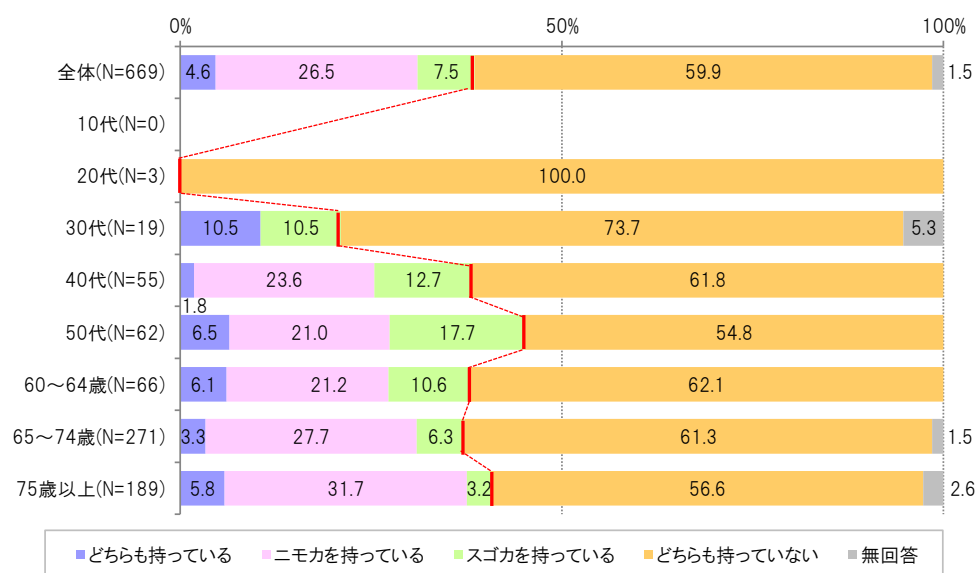


図 ICカードの保有状況



③ ICカードの購入意思

- 「すぐ購入したい」「そのうち購入したい」と回答した割合は 35.7%となっている。
- 全体の 6 割程度は、ICカードを「特に購入したいと思わない」と回答している。
- 年代別に見ると、60～74 歳の購入意向が比較的強い。

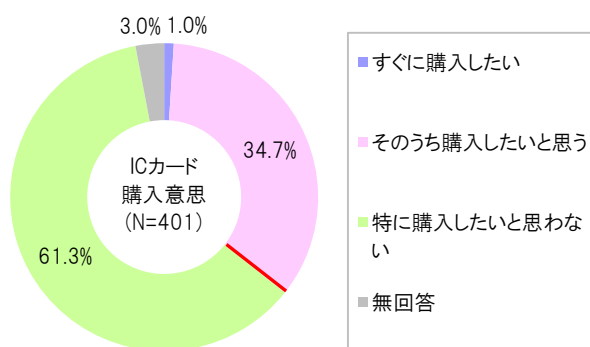
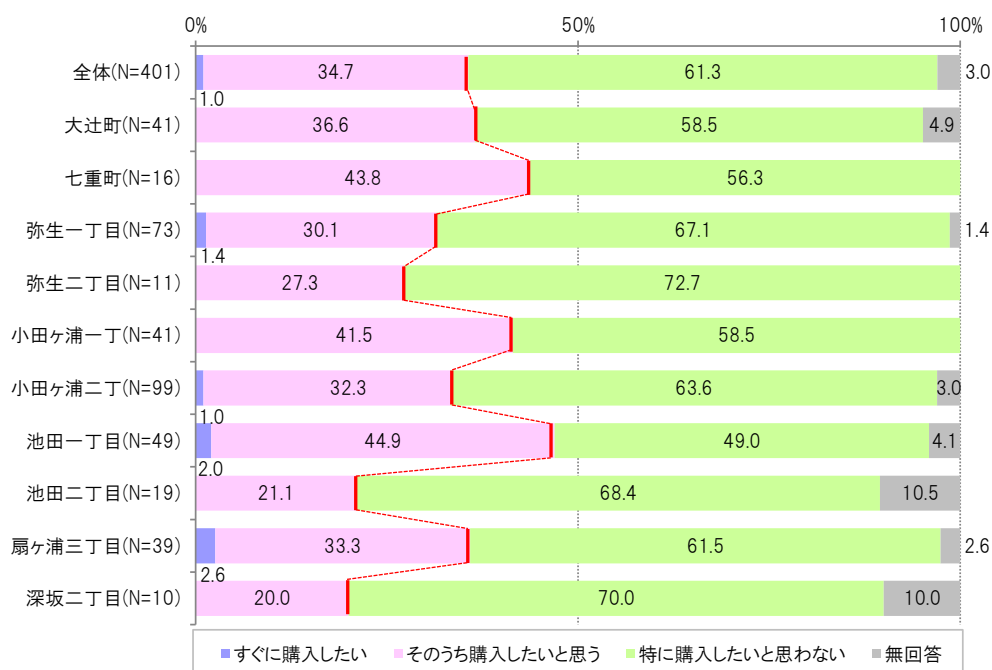
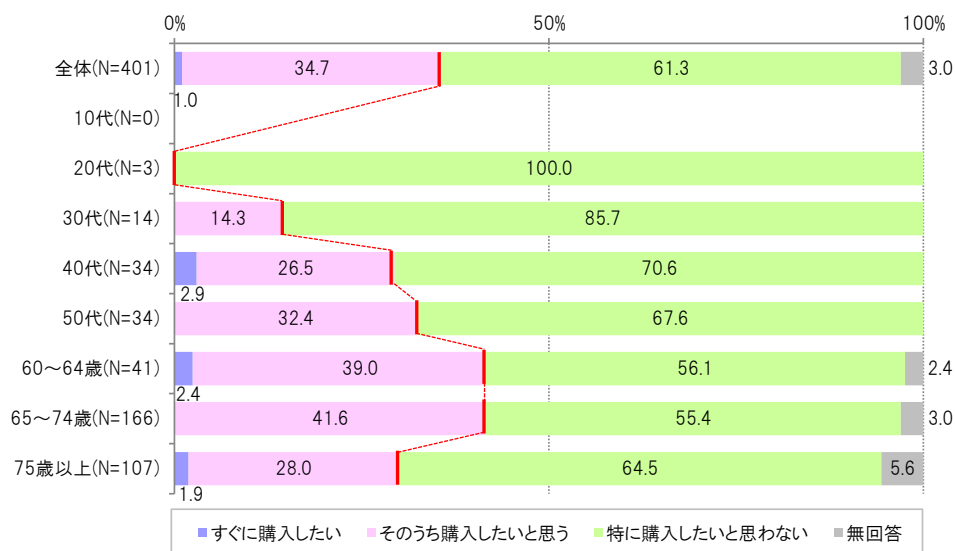


図 ICカードの購入意思



4-2 モビリティ・マネジメント（MM）の行動変容に関する分析

1. 分析の目的

本分析では、モビリティ・マネジメント（以下、MMという）の目的である「かしこいクルマの使い方」という観点から、MM実施前に自家用車やバイク・原付を利用して買い物に行っているMM対象者の行動変容※や公共交通を利用したときに利用想定状況等について分析を行います。

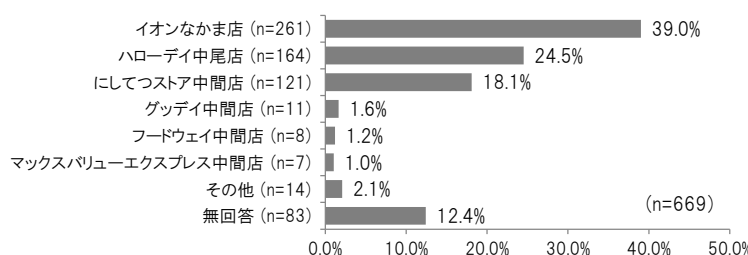
なお、今回実施したMMはワンショットTFPであり、MM対象者のコミュニケーション・アンケート後の実施状況まで把握をしていません。そのため、行動変容については、あくまでコミュニケーション・アンケートの回答による可能性として分析を行います。

※MM対象者の行動変容：今回コミュニケーション・アンケートの回答を得た対象者が、自家用車やバイクから「公共交通を利用してみよう」という交通手段の選択を自発的に変容することを期待していることを意味します。

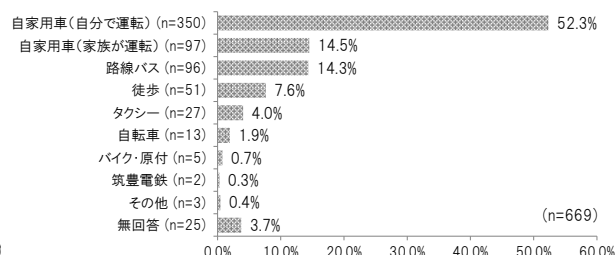
2. MM実施前の買い物への状況と行動変容の可能性

（1）全回答者の状況と行動変容の可能性

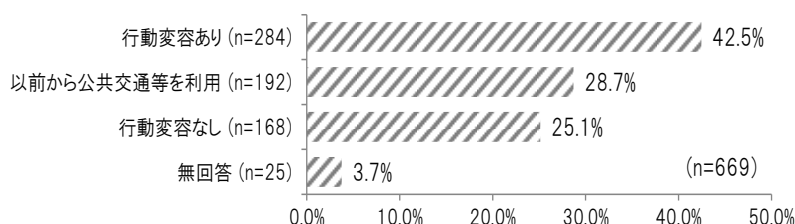
- MMを実施した区域のMM対象者は、普段の買い物先はイオンなかま店が最も多く、次いでハローデイ中尾店、にしてつストア中間店の順に多い。この3店舗で8割以上を占めており、区域近隣にある店舗での買い物が多い状況といえる。
- 買物先への交通手段は自家用車が最も多く、自分で運転する場合と家族が運転する場合を合わせると約2/3（66.6%）のMM対象者は自家用車で買物をしていることになる。MM実施前から既に路線バスを利用している対象者も14.3%程度存在している。
- 今回、公共交通利用への行動変容を求めるMM対象者を自家用車とバイク・原付の利用者とし、それ以外の交通手段で買物へ行く対象者は、タクシー利用者も含めて行動変容を求めているものと考ええる。
- このような考えのもと行動変容の状況を集計すると、行動変容を行う対象者は42.5%で、行動変容を行わない対象者は25.1%であった。以前から自転車やタクシーを含める公共交通等を利用している対象者の中にも路線バス利用の回答を得ている対象者も存在しているが、ここでは行動変容を行う対象者としては取り扱っていない。（このような対象者は25.1%であった）



▲ 普段の買物先



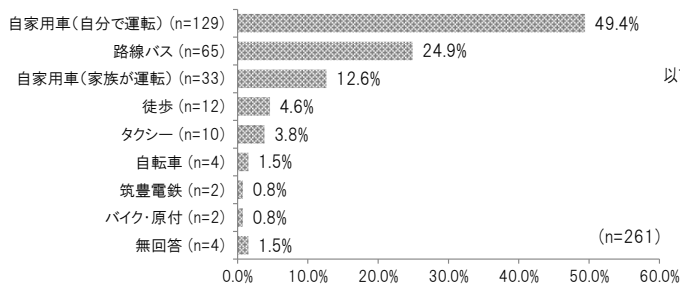
▲ 普段の買物先への交通手段



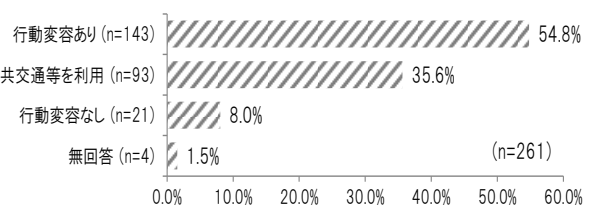
▲ MMによる行動変容の有無

(2) イオン中間店利用回答者の状況と行動変容の可能性

- ここでは、普段の買い物先が最も多いイオンなかま店を利用している対象者に絞って分析をする。
- イオンなかま店への交通手段は、やはり自家用車が最も多く、自分で運転する場合と家族が運転する場合を合わせると 62.0%のMM対象者は自家用車で買い物をしていることになる。
- MM実施前から既に路線バスを利用している対象者も 24.9%程度（約 1 / 4）存在しており、比較的路线バス利用者が多いといえる。
- 行動変容の状況を集計すると、行動変容を行う対象者は 54.8%で、行動変容を行わない対象者は 8.0%であった。



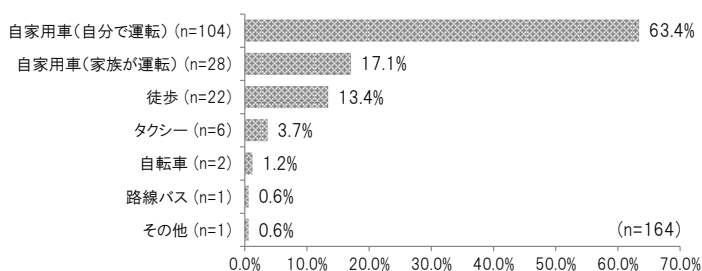
▲普段の買い物先への交通手段
(イオンなかま店対象者)



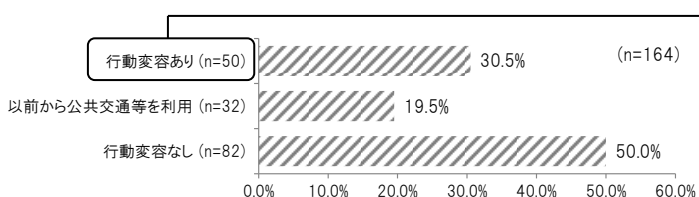
▲MMによる行動変容の有無
(イオンなかま店対象者)

(3) ハローデイ中尾店利用回答者の状況と行動変容の可能性

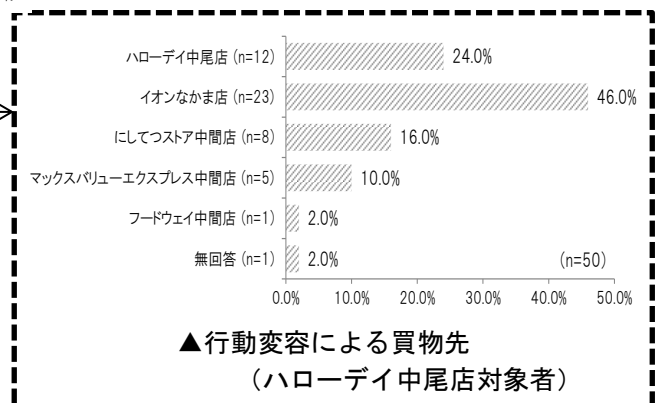
- ここでは、普段の買い物先がイオンなかま店に次いで多いハローデイ中尾店を利用している対象者に絞って分析をする。
- ハローデイ中尾店への交通手段は、やはり自家用車が最も多く、自分で運転する場合と家族が運転する場合を合わせると 80.5%のMM対象者が自家用車で買い物をしていることになる。
- 路線バス利用者は 0.6%と非常に少ない。理由としては、ハローデイ中尾店の立地位置と路線バスのルートや停留所との位置関係が影響しているものと想定される。
- 行動変容の状況を集計すると、行動変容を行う対象者は 30.5%で、行動変容を行わない対象者は 50.0%であった。ただし、行動変容を行う対象者は、買い物先をイオンなかま店やにしてつストア中間店といった路線バスで行きやすい店舗へ見直しをしている傾向にある。



▲普段の買い物先への交通手段
(ハローデイ中尾店対象者)



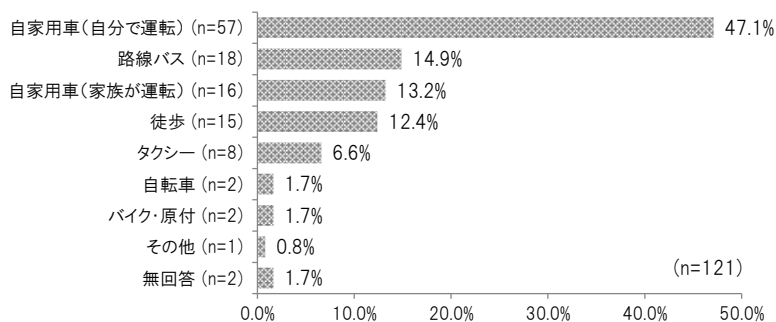
▲MMによる行動変容の有無
(ハローデイ中尾店対象者)



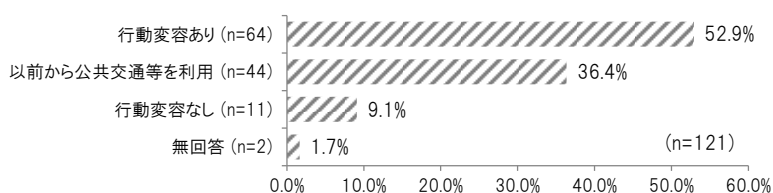
▲行動変容による買い物先
(ハローデイ中尾店対象者)

(4) にしてつストア中間店利用回答者の状況と行動変容の可能性

- ここでは、普段の買い物先が3番目に多いにしてつストア中間店を利用している対象者に絞って分析をする。
- にしてつストア中間店への交通手段は、やはり自家用車が最も多く、自分で運転する場合と家族が運転する場合を合わせると60.3%のMM対象者は自家用車で買い物をしていることになる。
- MM実施前から既に路線バスを利用している対象者も14.9%程度存在しており、比較的路線バス利用者が多いといえる。
- 行動変容の状況を集計すると、行動変容を行う対象者は52.9%で、行動変容を行わない対象者は9.1%であった。



▲ 普段の買い物先への交通手段
(にしてつストア中間店対象者)



▲ MMによる行動変容の有無
(にしてつストア中間店対象者)

3. 行動変容後の公共交通の利用意向

ここでは、特に買い物先として需要が多いイオンなかま店及びにしてつストア中間店において、行動変容が期待できるMM対象者を対象に、想定している公共交通利用状況について分析をする。

分析方法は、コミュニケーション・アンケートにおいて買い物先へ行くときの経路の回答をもとに、利用バス停のOD表を作成して行う。

(1) イオン中間店における公共交通利用状況

- 回答に記載されたバス停からOD表として整理したところ、対象エリアに居住するMM対象者は、住宅の近くの各バス停から乗車し、主に通谷電停のバス停で降車する利用が圧倒的に多くなっている。
- これは、コミュニケーション・アンケート時に一緒に配布した情報提供ツール「路線バス de お買い物ガイドブック」で想定した店舗最寄りのバス停であり、当初、想定した行動変容と整合した回答となっているといえる。
- 降車バス停で「筑鉄中間」の回答者が10名ほど見られる。この回答者の経路を確認すると、筑鉄中間でバスを降り、その後、筑豊電鉄へ乗換えて通谷電停で降車する経路を想定しているものである。
- 特に、このような経路を想定した対象者は、乗車バス停が「南小田ヶ浦」「弥生」「大辻」と環状ルート上から外れたバス停利用者にみられる。
- ここで、参考までにバスのみで「大辻」→「通谷電停」と、鉄道乗継を想定した「大辻」→「筑鉄中間」→「筑豊中間」→「通谷」の両経路における所要時間と運賃を比較してみると、出発する時刻によっては、乗継経路の方が、所要時間が短く運賃も安いようである。おそらく、乗継を想定した10名は、このようなことを検討したと考えられる。

		降りるバス停					総計
		宮林	大王	筑鉄中間	通谷団地口	通谷電停	
乗るバス停	深坂口				1	22	23
	池田町		1		2	40	43
	小田ヶ浦			1	1	33	35
	筑鉄中間					1	1
	西小田ヶ浦					6	6
	南小田ヶ浦			3	1	10	14
	弥生	1		4		18	23
	大辻		2	2		11	15
総計		1	3	10	5	141	160

▲イオンなかま店へ行く対象者のバス停OD表（行動変容ありの対象者のみ）

No.	年代	性別	居住地	行き乗るバス停	行き降りバス停	行き乗る鉄道駅	行き降り鉄道駅	変容前交通手段	MM実施後の買物先
1	60-64代	男性	小田ヶ浦二丁目	大辻	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
2	60-64代	女性	小田ヶ浦二丁目	南小田ヶ浦	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
3	50代	女性	小田ヶ浦一丁目	南小田ヶ浦	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
4	50代	女性	小田ヶ浦一丁目	弥生	筑鉄中間	筑鉄中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
5	74歳以上	男性	池田二丁目	小田ヶ浦	筑鉄中間	*	*	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
6	40代	女性	弥生二丁目	弥生	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
7	65-74代	女性	池田一丁目	南小田ヶ浦	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(家族が運転)	イオンなかま店
8	65-74代	女性	池田一丁目	弥生	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
9	65-74代	男性	池田一丁目	弥生	筑鉄中間	筑鉄中間駅	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店
10	40代	女性	弥生二丁目	大辻	筑鉄中間	筑豊中間	通谷	自家用車(自分で運転)	イオンなかま店

▲降車バス停が「筑鉄中間」とした対象者の経路表（行動変容ありの対象者のみ）

		乗車	降車	所要時間	運賃
西鉄バス	67番系統	大辻 9:07	⇒ 通谷電停 9:33	26(分)	390(円)

※西鉄バス・ホームページ情報

		乗車	降車	所要時間	運賃
西鉄バス	61番系統	大辻 9:53	⇒ 通谷電停 10:09	16(分)	280(円)

※西鉄バス・ホームページ情報

		乗車	降車	所要時間	運賃
西鉄バス	67番系統	大辻 9:07	⇒ 筑鉄中間 9:11	4(分)	170(円)
筑豊電鉄		筑豊中間 9:23	⇒ 通谷 9:25	2(分)	200(円)
西鉄バス+筑豊電鉄				18(分)	370(円)

※YAHOO・JAPAN 路線情報

		乗車	降車	所要時間	運賃
西鉄バス	61番系統	大辻 9:53	⇒ 筑鉄中間 9:57	4(分)	170(円)
筑豊電鉄		筑豊中間 10:09	⇒ 通谷 10:11	2(分)	200(円)
西鉄バス+筑豊電鉄				18(分)	370(円)

※YAHOO・JAPAN 路線情報

▲出発時刻によるイオンなかま店までの移動時間の比較（大辻バス停の例）

(2) にしてつストア中間店における公共交通利用状況

- 回答に記載されたバス停からOD表として右表のように整理したところ、対象エリアに居住するMM対象者は、住宅の近くの各バス停から乗車し、大部分の人が筑鉄中間のバス停で降車する。
- これは、コミュニケーション・アンケート時に一緒に配布した情報提供ツール「路線バス de お買い物ガイドブック」で想定した店舗最寄りのバス停であり、当初、想定した行動変容と整合した回答となっていると言える。

		降りるバス停		総計
		小田ヶ浦	筑鉄中間	
乗るバス停	深坂口	1	9	10
	池田町		10	10
	小田ヶ浦		10	10
	西小田ヶ浦		4	4
	南小田ヶ浦		9	9
	弥生	1	9	10
	大辻		17	17
総計		2	68	70

▲にしてつストア中間店へ行く対象者のバス停OD表
(行動変容ありの対象者のみ)

(3) MM 実施前から公共交通を利用している対象者の公共交通利用状況

- 先の両買い物先に対し、以前から公共交通利用をしている対象者の回答に記載されたバス停からOD表として整理したところ、どちらのOD表共に行動変容対象者と同じような傾向が見られた。
- このことから、自家用車等利用者が、買い物に行くときに公共交通を利用とする変容への期待は十分期待できるものといえる。

<イオンなかま店>

		降りるバス停					総計
		宮林	犬王	筑鉄中間	通谷団地口	通谷電停	
乗るバス停	中間高校下					1	1
	深坂口					30	30
	池田町					10	10
	小田ヶ浦					12	12
	筑豊中間					1	1
	西小田ヶ浦		1	1	1	2	5
	南小田ヶ浦					3	3
	弥生		2			9	11
	大辻		1	1	1	6	9
	総計		4	2	2	74	82

<にしてつストア中間店>

		降りるバス停		総計
		小田ヶ浦	筑鉄中間	
乗るバス停	深坂口		2	2
	池田町	1	6	7
	小田ヶ浦		5	5
	西小田ヶ浦		2	2
	南小田ヶ浦		4	4
	弥生		3	3
	大辻		1	1
総計		1	23	24

▲以前から公共交通利用している対象者の買い物先までのバス停OD表

4. 行動変容に関する分析のまとめ

平成29年度のモビリティ・マネジメントの実施からわかる行動変容の可能性について、以下のように取りまとめる。

- 路線バス沿線の居住者へ「路線バス de お買い物ガイドブック」のような情報ツールを提供することで、買い物へお出かけする際に、たまにはバスを利用するようにしてもらえることは十分期待できる。
- ハローデイ中尾店の事例のように、地域とバス利用の関連性が少ない場合の効果は期待できないが、適正な情報提供を行うことで、居住者にとって買い物先の候補が広がるという利点はあると言える。
- 利用者の中には、筑豊電鉄を利用した移動を想定する対象者がいるように、現在のバスと鉄道のネットワーク形状を活かして、鉄道利用も含めたモビリティ・マネジメントへの展開も重要と考えられる。

4-3 モビリティ・マネジメント（MM）ツールの提供による行動変容に関する効果

行動変容に関する効果は、一般的には TFP における事後調査で行動変容の実施状況を把握してクルマの使用時間の減少などを算定することが多い。

ここでは、コミュニケーション・アンケートの Q3 に関する回答を参考として行動変容に関する効果を試算する。

なお、MM の目的は路線バスの利用促進であるため、その事象が発生しているのかどうかを把握することは重要である。その場合、MM によるコミュニケーション施策を実施した時期以降、対象エリアでバス利用者に変化が生じたのかどうかを検証することが望ましい。

その場合、施策実施の前後のバス利用状況を検証する必要があるが、本業務内容に対象調査を見込んでいないため、西鉄バス北九州(株)の協力が必要となる。

そのため、ここではコミュニケーション・アンケートによる効果検討以外に、IC カードを利用した検証方法を西鉄バス北九州(株)の協力のもと実施した。

（１）行動変容を実施した時の環境及び健康に関する効果

国土交通省が HP 公表している算定システムを使用予定し、下記条件のもと計算した。

（国土交通省京都国道事務所：<http://www.kkr.mlit.go.jp/kyoto/drive/kashikoi/O3-O2.html>）

＜抽出条件＞

- ① Q3-2 において「自家用車（自分で運転）」または「自家用車（家族が運転）」と回答した人
- ② Q3-5 を回答した人

＊上記①・②のいずれも満たす回答のみ抽出した結果、サンプル数は 38 であった。

＜パラメーター設定＞

●身長・体重

総務省統計局「日本の統計 2016」より、平成 25 年調査における成人の平均身長及び体重を用いた。

表 平均身長と体重

性別	身長 (cm)	体重 (kg)
男性	167.2	65.8
女性	153.9	52.9

●自宅～バス停までの歩行時間

今回のコミュニケーションアンケートでは、歩行時間について設問していないため、平成 28 年度中間市地域公共交通網形成計画策定時のアンケート結果において、「5 分以下」が 28.1%、「6～10 分」が 36.3%と、両方で 3 分の 2 を占めていたことから、より安全策（効果が過大とまらない数値）を採用することとし、一律「5 分」と仮定した。

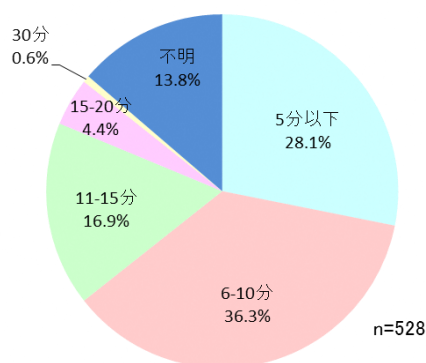


図 自宅から最寄り公共交通乗り場までの所要時間

●バス停～施設までの歩行時間

利用が想定される歩行ルート of 距離から算出した。

表 施設と歩行時間

施設名	最寄りバス停	距離 (m)	歩行時間 (分)
イオンなかま店	通谷電停	160	2
にしてつストア中間店	築鉄中間	80	1
マックスバリュ エクスプレス中間店	通谷団地口	400	5
フードウェイ中間店	中鶴四丁目	240	3
グッデイ中間店	中間市立病院	210	3
ハローデイ中尾店	南小田ヶ浦	1100	14
ハローデイ中尾店	大辻	400	5

* 歩行速度は80m/分として計算した。

●年齢・性別

アンケート調査票のQ1-1「年代」及びQ1-2「性別」の回答を用いた。

●交通手段、所要時間

アンケート調査票のQ3-2において「自家用車（自分で運転）」または「自家用車（家族が運転）」のみ抽出し、回答欄に記載されている所要時間を用いた

●施設名、乗降バス停、交通手段、乗車時間

アンケート調査票のQ3-5に記載されている施設名及び数値を用いた。

- CO2 排出量は、一人あたり平均 0.332kg 減少となり、今回対象となった 38 名分を合計すると約 12.6kg の減少となります。
- 消費カロリーは、一人あたり平均 30kcal の減少となります。

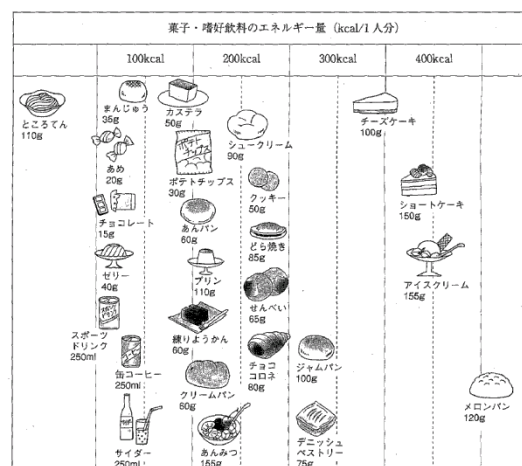
表 CO2 排出量及び消費カロリーの変化一覧

No.	年齢	性別	交通手段・車	所要時間	施設名	乗降バス停	交通手段	乗車時間(分)	CO2排出量の変化(kg)	消費カロリーの変化(kcal)
1	20	女	家族が運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	10	0.030	30
2	30	女	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.020	30
3	30	女	自分で運転	8	イオンなかま店	通谷電停	バス	14	-0.052	40
4	40	女	自分で運転	30	イオンなかま店	通谷電停	バス	15	-2.070	10
5	40	女	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.020	30
6	40	女	自分で運転	2	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	2	-0.088	20
7	40	女	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	8	-0.070	30
8	50	女	家族が運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	0.215	40
9	50	女	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	2	-0.840	10
10	50	女	自分で運転	4	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	0.074	30
11	60	女	家族が運転	5	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	3	-0.085	30
12	60	女	家族が運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	14	0.230	40
13	60	女	自分で運転	20	イオンなかま店	通谷電停	バス	2	-1.780	-10
14	60	女	自分で運転	10	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	3	-0.790	20
15	70	女	家族が運転	8	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	0.074	30
16	70	女	家族が運転	10	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	4	-0.270	20
17	70	女	家族が運転	3	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	2	-0.041	20
18	70	女	家族が運転	5	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	5	0.015	30
19	70	女	家族が運転	8	マックスバリュエクスプレス中間店	通谷団地口	バス	7	-0.026	20
20	70	女	家族が運転	3	ハローデイ中尾店	大辻	バス	3	0.009	30
21	70	女	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	15	-0.190	40
22	70	女	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	13	-0.290	40
23	70	女	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.020	30
24	70	女	自分で運転	10	ハローデイ中尾店	南小田ヶ浦	バス	2	-0.840	40
25	70	女	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	26	0.830	70
26	70	女	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	16	-0.140	40
27	80	女	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.490	30
28	80	女	自分で運転	7	イオンなかま店	通谷団地口	バス	8	-0.258	50
29	50	男	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	10	-0.440	30
30	70	男	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	15	0.280	50
31	70	男	自分で運転	40	イオンなかま店	通谷電停	バス	8	-3.360	-30
32	70	男	自分で運転	15	フードウェイ中間店	中鶴四丁目	バス	21	-0.360	60
33	70	男	自分で運転	12.5	グッデイ中間店	中間市立病院前	バス	12	-0.575	40
34	70	男	自分で運転	5	にしてつストア中間店	筑鉄中間	バス	2	-0.370	20
35	70	男	自分で運転	5	グッデイ中間店	中間市立病院前	バス	12	0.130	50
36	70	男	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.490	20
37	80	男	自分で運転	5	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.020	30
38	80	男	自分で運転	10	イオンなかま店	通谷電停	バス	9	-0.490	20
合計									-12.598	1,130
一人あたり平均									-0.332	30



杉1本が1年に吸収するCO2
約 14kg/本・年

(林野庁「地球温暖化対策のための緑の吸収源対策」)



菓子類のエネルギー量

(国立保健医療科学院「保健指導における学習教材集」)

（２）乗降データによる比較

西鉄バス北九州（株）の協力により、対象バス停でICカードを利用した乗降データを集計し、MMを実施する前（平成28年12月及び平成29年9月）と実施した後（平成29年12月）のそれぞれ1ヶ月のデータを比較した。

- 対象全バス停の合計において、乗車数は減少し、券種別では「SF（ICカード入金額からの引き去り利用）」が最も減少幅が大きくなっている。一方、降車数は増加し、券種別では得パスが最も増加幅が大きくなっている。
- 今回のモビリティ・マネジメント（MM）は、対象者を高齢者と位置付けており、多くの利用が想定される「GP（65歳以上限定の西鉄路線バス全線乗り放題定期券）」に着目すると、乗降数合計で他の券種が減少する中、増減はなく、特に深坂口での利用増加が顕著である。

【平成29年9月と平成29年12月の利用者数の差】

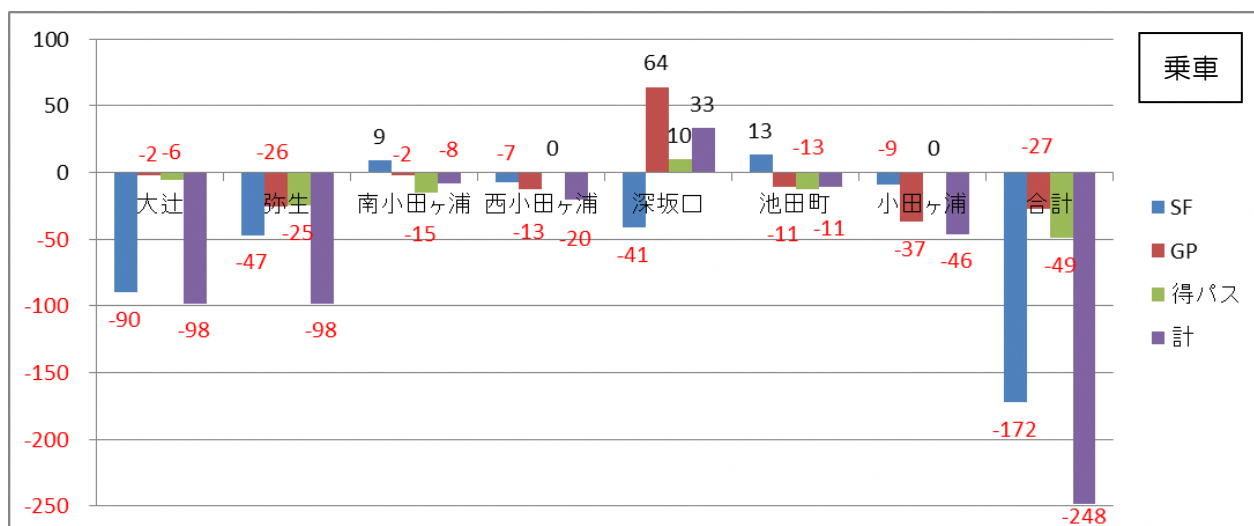


図 ICカード利用者の乗車数の差（正の数、12月の方が9月より乗車数が増えたことを示す。）

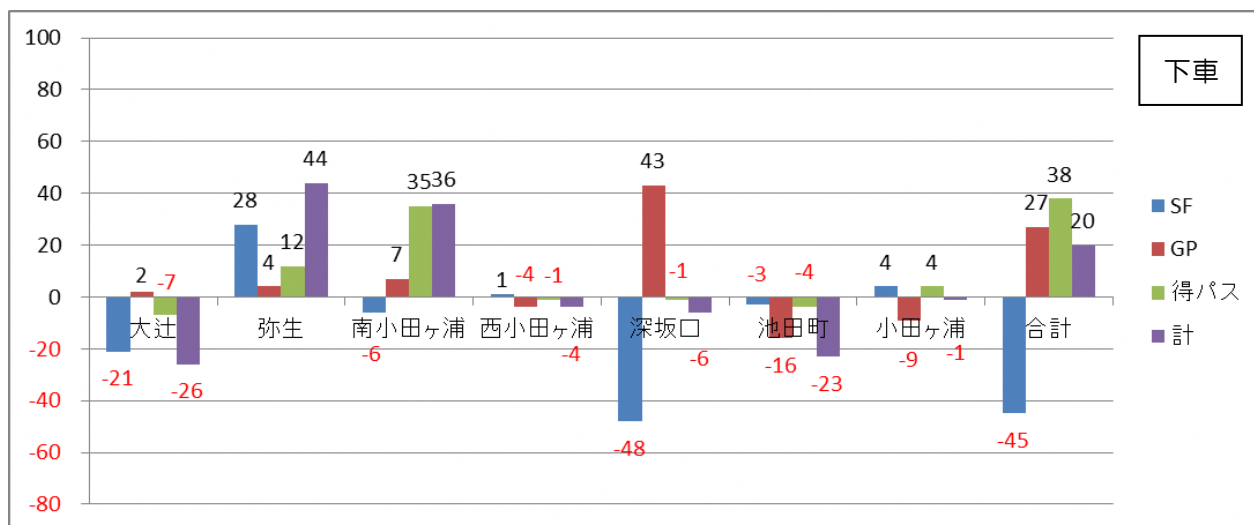


図 ICカード利用者の下車数の差（正の数、12月の方が9月より下車数が増えたことを示す。）

【平成 28 年 12 月と平成 29 年 12 月の利用者数の差】

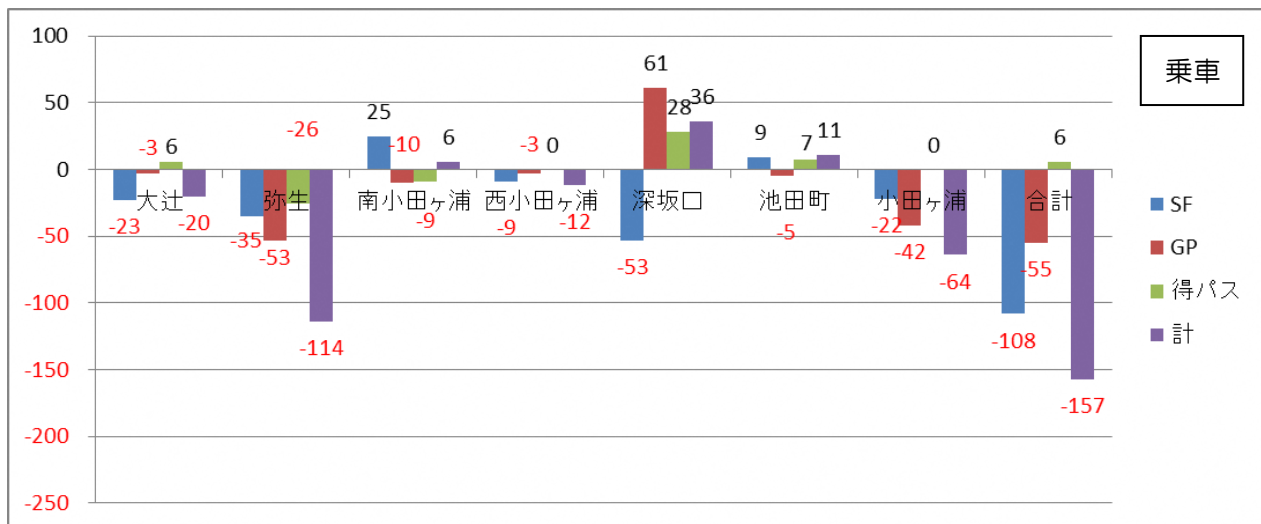


図 IC カード利用者の乗車数の差(正の数、平成 29 年の方が平成 28 年より乗車数が増えたことを示す。)

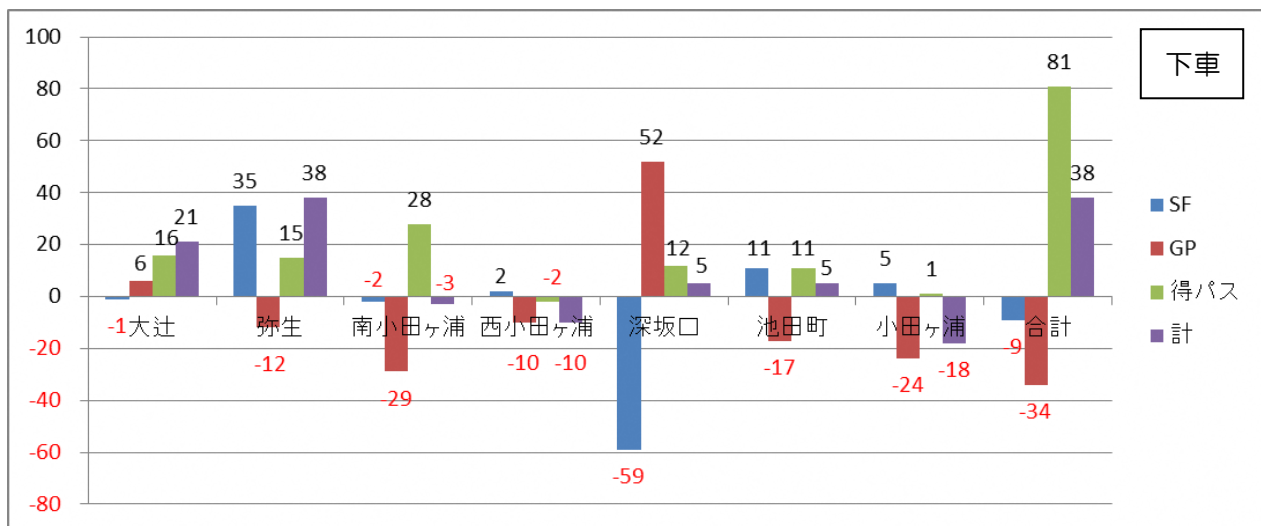


図 IC カード利用者の下車数の差(正の数、平成 29 年の方が平成 28 年より下車数が増えたことを示す。)

S F：IC カード入金額からの引き去り利用

G P：グランドパス65利用（65歳以上限定の西鉄路線バス全線乗り放題定期券）

得パス：得パス（北九州都市圏の西鉄路線バス乗り放題定期券）

4-4 モビリティ・マネジメント（MM）効果検証を踏まえた今後の方向性

モビリティ・マネジメント（MM）は「自発的な行動変容」を求めるものであり、その中で重要なのが「気づき」である。

今回のコミュニケーションアンケート結果から、公共交通に対する意識に関する設問で、6割以上の方がガイドブックに興味を持ち、役立つ情報として路線図と時刻表がともに約60%と高くなっていることがわかった。これは、公共交通利用が減少している理由の一つに、情報不足が挙げられるが、この結果を裏付けるものとも言える。

また、路線バスの必要性について、70%以上の人が必要であると感じていることから、住民が一定の意識を持っていることもわかり、MMが効果的であると判断できる。

（１）モニタリング評価

モニタリング指標	単位	現況値	評価値 (H29)	目標値 (H32)	評価概要
①路線バスの利用者数	人／日	500 (H26)	445	500	現況値を下回っており、目標値達成に向けた利用促進に取組む必要がある。

*評価値は H28.10～H29.9 を集計したものである。

（２）今後の方向性

中間市地域公共交通網形成計画では、平成32年度において1日の路線バス利用者数500人を目標と掲げており、中期的にはこの目標値の達成・維持が目標となるが、長期的には中間市民の公共交通の利用に対する意識変容を促し、公共交通の利用者拡大につながるよう、継続的にMMの実施を行うことが必要となる。

このため、今回のMM結果を踏まえ、以下のような取組を検討する必要がある。

①MM対象エリアの拡大

路線バスの利用状況、住民の公共交通に対する意識などから、中間校区、中間北校区から優先的に実施することが効果的であると考えられる。

②MMコミュニケーションツールの改善

路線図、時刻表が役立ったとの意見が多かったことから、該当するエリアを運行する公共交通の路線図、時刻表がわかりやすいようアレンジすることが必要と考えられる。

③沿線商店等との連携

自家用車利用の8割以上が買い物目的であることを考慮すると、例えば、公共交通利用者への割引特典など、沿線商店等との連携も検討する必要があると考えられる。

④鉄道など他公共交通との連携

行動変容の分析から、今度公共交通を利用したときの経路として、路線バスと筑豊電鉄を乗り継いで利用し、買い物への外出を考えている方がいることがわかった。そのような状況から、路線バスとその他の公共交通の連携可能性を検討していくことも、公共交通ネットワークの構築に繋がるものと考えられる。

◇参考資料

～その他のモビリティ・マネジメント（MM）の取組事例～

下表にて、その他のMMの取組事例を示す。中間市全体を対象としたMMの取組に関しては、本年度実施する「路線バス沿線住民に対するMM」や「中間南校区住民座談会」の結果等を踏まえ、次年度以降、中間市において効果的だと考えられるMMの取組を検討・実施する。

対象	区分	概要	取組例
市民	買い物・通院MM	商業施設や医療施設が立地する拠点となる通谷周辺において、スーパーや病院と連携し、買い物や通院の際の移動手段において公共交通の利用を促す取組を実施	●スーパーや病院などにおいて、公共交通の利用促進に向けたチラシを配布 ●スーパーや病院などに情報ディスプレイを設置 ●特定商店の買い物の際にバス乗車券を提供 など
	居住者MM	居住者の日常の外出において、自動車の利用抑制や公共交通の利用促進に関する情報提供、働きかけを行い、住民の日常の移動で公共交通を利用する意識を醸成	●住民に公共交通の利用を促すニュースレターを配布 ●地域に合わせた公共交通の情報や地域の施設情報などを記載したマップを作成 など
	転入者MM	市外から市内に新たに転入する方を対象に、情報提供や働きかけを実施し、自動車に過度に依存しないライフスタイルの構築を促進	●転入者に対して、市内の公共交通に関する情報冊子の配布 など
	広報媒体・イベント行事を活用した呼びかけ	地域情報誌や広報紙等により公共交通の情報を提供したり、地域のイベントにおいて、公共交通の利用を促す内容を実施	●ふれあい・いきいきサロンなど、地域住民が集まる場を活用して、バスの乗り方講座などを開催 ●広報紙への公共交通の利用を促す記事の掲載 など
	住民座談会	地域住民との公共交通の利用の実態に関して、意見交換を行いながら、公共交通の利用促進に向けて意識を醸成	●市の公共交通の取組等を説明する住民座談会の開催 など
	WEBサイト等を活用したMM	公共交通の時刻表や路線などの情報や動機付け情報、簡易なTFPについて、WEB上で提供、実施	●WEBサイトやSNSにより、公共交通の時刻表や公共交通の利用を促す情報を提供 など
子ども・若年層	学校MM	市内に立地する小学校、中学校、高校等の児童・生徒を対象に、入学時に情報提供や働きかけを実施し、通学をはじめとする日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成	●交通と環境の学習に関する出前講座 ●バスの乗り方教室の開催 など
	若年層に向けMM	初めて免許を取得する年代でもあり、自ら運転する機会も多い若年層を対象として、自動車の利用抑制や公共交通の利用促進に関する情報を提供	●成人式の案内冊子に、公共交通に関する記事を掲載 など
通勤・職場	企業MM	市内に立地する企業や、当該企業の就労者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、通勤時や業務時の自動車利用を抑制する意識を醸成	●事業所等が中心となったノーマイカーデーの実施 ●事業者等と協力して、職員の通勤交通プラン作成 など

＜コミュニケーションツール他自治体の事例＞

①愛知県田原市（路線バス利用促進パンフレット）

***** 路線バスの乗り方 *****

- バス停で行き先と運行時刻を確認し、バス停のところでお待ちください。
※交通事情や天候により運送または運休する場合があります。
- バスの中央又は後部扉から乗車し、整理券をお取りください。
※ドアが開いてバスが走りだすと、整理券は取れなくなります。
- 目的地までの運賃は、バス停の時刻表下部分にあるほか、車内前方の運賃表示器に表示されます。
※運賃表示は、整理券番号ごとに表示されます。
整理券番号を正確にのめ、運賃をお支払いください。
- 目的地のバス停の案内放送が流れたら、車内各所に設置された降車ボタンを押してください。
- バスを降りるときに、運賃箱に運賃（回数券）と整理券を投入してください。
※乗車（1円・5円・10円）は車内でできます。
※定期券、元氣バスの方は運転手にお見せください。

乗って守ろう。乗って育てよう。
***** 路線バスの必要性 *****

- ◆マイカー社会の進展等により、年々、公共交通の利用減少が続いており、今、日本全国で年間千キロ以上のバス路線が廃止されています。
- ◆伊良湖本線・支線の利用者も年々減少しており、国・県・市の補助を得て運行しています。
- ◆路線バスは、通学や通院、買い物にマイカーで行けない方にとって、日常生活を送るうえで、今もこれからなくてはならない移動手段の一つです。
- ◆市街の街並みには、ぜひ「お得意な乗車券」を知っていただくとともに、機会があるごとに路線バスを利用して、地域ぐるみで路線バスの維持にご協力くださいようお願いいたします。



田原市地域公共交通会議では、行政（国・県・市）、交通事業者（バス・鉄道・タクシー・フェリー）、市民（地域・団体）等が連携しながら誰もが安心して移動できるまちを目指して地域の公共交通ネットワークを「つくり」「守り」「育てる」取組を推進しています。

●田原市地域公共交通会議 ☎0531-27-8603
（事務局：田原市役所まちづくり推進課）
●豊鉄バス株式会社 ☎0532-44-8414

わたしたちの明日の暮らしを考え 地域の路線バスを守っていきましょう!
田原市地域公共交通会議からのお知らせ

豊鉄バス 「伊良湖本線・支線」の お得な乗車券!



65歳以上の方には、使えば使うほど、1回当たりの乗車運賃が とてもお安くなる「元氣バス」があります。

元氣バス（65歳以上の方なら、どなたでもご利用いただけます。）

3ヶ月券 **5,000円** 半年券 **9,000円** 1年券 **15,000円**

元氣バスを購入したあと、豊鉄バス全線どこまで乗っても**1乗車100円（現金のみ）**でご利用いただけます。（一部の系統を除く）
※ご購入時に登録できる身分証明書を必ずお持ちください。（例：運転免許証、健康保険証、パスポートなど）
※利用所 三河田原駅、豊鉄バスサービスセンター、豊鉄バスセンター等



例えば～

例1 福江から運美病院まで毎週1回通院する場合

元氣バス 3ヶ月券であれば、**往復4回**で元が取れます。
片道1乗車当り通常運賃800円が**約292円**（1乗車ごとに必要な100円含む）でご利用できます。
※通常800円（往復1,600円）×往復4回＝6,400円
元氣バス購入5,000円（3ヶ月券）＋1回乗車100円（往復200円）×4回＝5,800円

例2 江比間から豊鉄駅前まで毎週1回お買い物に出かける場合

元氣バス 半年券であれば、**往復5回**で元が取れます。
片道1乗車当り通常運賃1,090円が**約273円**（1乗車ごとに必要な100円含む）でご利用できます。
※通常1,090円（往復2,180円）×往復5回＝10,900円
元氣バス購入9,000円（半年券）＋1回乗車100円（往復200円）×5回＝10,000円

その他のお得な乗車券

渥美線と伊良湖本・支線の乗継割引（現金及び普通乗車券のみ）

おとな **80円引き** こども **40円引き**

●三河田原駅で渥美線と伊良湖本線・支線を乗継ぐ場合に割引します。
ご利用は、乗継ぎ乗車券を購入いただくか、電車又はバス下車時に乗継ぎ割引券をお取りください。
例えば～渥中バスから乗車して、田原駅前で渥美線に乗り替えた場合 ⇒ おとな210円→190円、130円→100円の運賃

普通回数券（※利用所）バス車内（※乗車所）三河田原駅（※乗車所）豊鉄バスサービスセンター（※乗車所）豊鉄バスセンター等

●回数券11枚綴り **約9%引**

11枚綴りで10枚分の運賃

●回数券23枚綴り **約13%引**

23枚綴りで20枚分の運賃

●組合せ **約9%引**

【発売金額】2,000円

100円券：15枚

50円券：10枚

10円券：20枚

2,200円分を2,000円で販売

買物回数券（※利用所）バス車内（※乗車所）三河田原駅（※乗車所）豊鉄バスサービスセンター（※乗車所）豊鉄バスセンター等

●回数券14枚綴り **約29%引**

14枚綴りで10枚分の運賃

●回数券29枚綴り **約31%引**

29枚綴りで20枚分の運賃

●組合せ **約31%引**

【発売金額】2,000円

100円券：20枚

50円券：10枚

10円券：40枚

2,900円分を2,000円で販売

バス路線図

豊鉄バス 伊良湖本線
豊鉄バス 伊良湖支線
田原市 コミュニティバス
豊鉄バス 渥美線



定期券（※利用所）三河田原駅、豊鉄バスサービスセンター、豊鉄バスセンター等

◇通学用 **約41%引**

高校へのバス通学は、定期券のご利用をご検討ください

記名式定期（券面に記載された名前の方のみご利用いただけます。）
通学期間に合わせた「学期定期」もございます。

◇通勤用 **約28%引**

持参式定期
どなたでもご利用できます。

◇企業用 **約33%引**

1事業所で3名以上の
一括購入の場合。

◇電車バス共通定期券【通勤・通学】

最寄りの駅又はバス停から三河田原駅又は田原駅前バス停間は、渥美線・路線バス（伊良湖本線）のどちらでもご利用いただける便利な定期乗車券です。（渥美線又はバスとの乗継ぎで乗換する場合は別途利用します。）

◇ご存知ですか?

お得な定期券の利用法

土・日・祝日に豊鉄バス/の定期券をお持ちのお客が

「普通乗車券」でご利用の場合、

1乗車100円（現金）でご利用いただけます。

※一部の系統を除く

（伊良湖支線・支線、渥美線の利用は不可）
●豊鉄バス株式会社 渥美営業所 ☎0531-33-0211

●豊鉄バス ☎0532-44-8414

ホームページ <http://www.toyotetsu.jp/>

②熊本県八代市（転入者向け公共利用促進のパンフレット）※一部抜粋

MOBILITY LINEUP!

やつしろの公共交通

**市内の移動を支えます
路線バス**

市役所を中心に、市内各地域まで運行しています。青いラインが目印のバス。
詳しくは [座交バス](#) [検索](#)

**中心部を円滑に
市街地循環バス**

みなバス、ゆめバス、まちバスの3つのバスで中心部の主要施設を巡っています。中心部のおでかけにご利用ください。

**県南地域へのおでかけに
肥薩おれんじ鉄道**

戸北町や水俣市へのおでかけにご利用ください。車窓には八代海が広がり、美しい夕日もお楽しみいただけます。
詳しくは [肥薩おれんじ鉄道](#) [検索](#)

八代は新幹線の停車駅もあり県内外にアクセスしやすい環境です。市内は主に路線バスと乗合タクシーが市民の移動を支えています。

**地域の生活を支えます
乗合タクシー**

坂本・東陽・泉地域で運行している乗合タクシーは、各地域の拠点と各集落を結び、地域のおでかけを支えています。もちろん、地域の方でなくても利用できますので各地域へのおでかけにご利用ください。

**他県へのアクセスはおまかせ
新幹線**

新八代駅から博多駅まで最短49分、鹿児島中央駅まで最短44分で移動できて、福岡や鹿児島までのおでかけにとても便利です。
詳しくは [JR九州](#) [検索](#)

**熊本や人吉までのおでかけに便利
JR 鹿児島本線
JR 肥薩線**

八代駅から熊本駅まで38分。熊本市内への通学や通勤、買い物などに便利です。人吉への観光にもおすすめです。
詳しくは [JR九州](#) [検索](#)

**阿蘇くまもと空港や他県へは
高速バス**

中心部から阿蘇くまもと空港へのアクセスには「すーぱーばんべいゆ」が便利です。他にも他県へのおでかけに便利な高速バスがあります。阿蘇くまもと空港へは「すーぱーばんべいゆ」(検索) 宮崎へは「フェニックス号」(なんぶう号) (885みやさき) (検索) 福岡へは「フェニックス号」(検索) 鹿児島へは「きりしま号」(検索)

公共交通の未来を見つめて やつしろモビリティライフ

あなたの日常生活にも公共交通を取り入れてみませんか？

1 健康シティ

1時間クルマで移動する代わりに公共交通を使えば、それだけで消費カロリーは2倍以上になります。日常生活に公共交通の利用を取り入れることで、肥満の抑制につながります。

移動にともなう消費カロリー
(20歳 標準体重 日本人の標準消費量)

徒歩	220kcal
バス	102kcal

3 心とおサイフに ゆとりシティ

乗るたびに「運賃」を支払わなければならない公共交通に比べて、クルマを使ったほうが「安上がり」だと感じるかもしれません。しかし実際には、クルマの利用にはけっこうお金がかかっています。

2 交通事故が減って 安全シティ

クルマを運転することは、自分にも他人にも交通事故の危険がともないです。過去10年間の死者数をみると、クルマの交通事故が一層高くなっています。クルマに対して鉄道の死者数は約50分の1、バスは約150分の1。公共交通を利用することで交通事故にあう確率を減らせるかもしれません。

4 外出先で 充実シティ

飲み会など外出先でお酒を飲む日は、公共交通を利用しましょう。また、八代市には日奈久温泉や妙見祭、花火大会などのイベントも多数あります。週末の一杯やお祭りのお酒は格別ではないでしょうか？ ぜひ公共交通を利用して気兼ねなくおいしいお酒を楽しみましょう。

マイカーにかかる費用 (排気量1,500ccの乗用車の場合)

およそ5年間同じクルマに乗るとして、
大ざっぱに計算してみよう

車種	1年間の費用
車体	2,000,000円
自動車重量税	22,500円+24,500円
自動車保険	64,960円
自動車税	94,300円/年
任意保険	42,000円/年
車検費用	30,000円
オイル交換	10,000円/年
ガソリン代	120,000円/年
計	3,166,560円

この条件のままおよそ5年間このクルマに乗ると1年間に**633,000円**かかる計算になります。

公共交通を毎日1,000円分利用した場合は1年間で**365,000円**になります。

※乗客1人1,000円を仮定

公共交通の現状

八代市では、マイカー利用者が増え続けている反面、路線バスの利用者が減り続けています。公共交通利用者の減少は、公共交通の衰退につながり、路線廃止や減便によるサービス低下、交通渋滞やCO₂排出量の増加も懸念されます。このままの状況が続くと、将来みなさんが必要とするときに、公共交通がなくなっているかもしれません。時には公共交通を利用して、将来もバスや電車があるまちを目指していきましょう。

路線バス利用者数および自家用車保有台数の推移

乗客数の推移
885千人 (平成18年) → 71千人 (平成26年) **約11% UP**

マイカー保有台数の推移
64千台 (平成18年) → 596千台 (平成26年) **約33% DOWN**

やつしろ公共交通おトク情報

ふだん使いにも、観光にも、おとくに使えるきっぷがあります。



産交バス

バス 1日乗り放題

「わくわく1 dayバス」

料金 大人 2,000円

利用区域 市街地循環バス（みなバス・ゆめバス・まちバス）、
県内の他市町村を含む圏内路線バス、
熊本電、熊本電鉄電車

有効期限 2016年4月1日～2017年3月31日

市街地循環バス おトクな回数券

「みな・ゆめ・まち共通回数券」

料金 大人 1,000円（13枚綴り）

（1回につき77円：通常100円）

小児・障がい者 1,000円（26枚綴り）

（1回につき38円：通常50円）

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

※1枚につき100円の手数料がかかります。

65歳以上 半額

「免許返納者割引乗車証」

料金 乗車料金 半額

利用区域 路線バス（みなバス・ゆめバス・まちバス）、
市街地循環バス（みなバス・ゆめバス・まちバス）

対象 ・65歳以上

・熊本県内に住む
・運転免許証を自主返納し、「申請による運転免許の取り消し通知書」または「運転免許返納証明書」を交付された方

お申込み 1ヶ月前から窓口で無料発行可能（新築・継続とも）

乗合タクシー

65歳以上 半額

「免許返納者割引」

料金 乗車料金 半額

対象 ・65歳以上
・運転免許証返納者

肥薩おれんじ鉄道

お誕生日 最大8名まで割引

感謝のきっぷ

「Happy Birthday Ticket」

料金 大人 1,000円/小人 500円

きっぷ1枚につき1名まで最大8名まで有効（小人含む）

利用区域 肥薩おれんじ鉄道線（八代～川内）のうち、
特定区間の1往復限り有効

有効期限 ・誕生日の月利用日当日限り有効

・利用可能時間は午前9時から最終列車まで

※乗車後の列車運行不能の場合の払い戻しは
いたしません。

発売条件 誕生日を証明できるもの（運転免許証・健康保
険証等）をご提示ください。

肥薩おれんじ鉄道線 1日乗り放題

「1日フリー乗車券」

料金 大人 2,880円（小人 半額）

利用区域 肥薩おれんじ鉄道線（八代～川内）の全区間

土日祝限定 1日乗り放題

「わくわく切符」

料金 大人 2,000円

小人・65歳以上 1,000円

利用区域 肥薩おれんじ鉄道線（八代～川内）の全区間

肥薩おれんじ鉄道線 1日乗り放題

「おれんじ18フリーきっぷ」

料金 2,060円（大人・小人 同額）

※「当日有効の青春18きっぷ」で提示の場合のみ発売
（JRの「青春18きっぷ」は、おれんじ鉄道線では使用で
きません）

発売期間 毎年2月20日～4月10日、7月1日～9月10日、
12月1日～1月10日

設定期間 毎年3月1日～4月10日、7月20日～9月10日、
12月10日～1月10日

設定区域 肥薩おれんじ鉄道線（八代～川内）の全区間

有効期限 ご利用日の当日限り

JR&肥薩おれんじ鉄道 片道ずつ

肥薩おれんじ鉄道区間は乗り放題

「JR・おれんじぐるりんきっぷ」

料金 5,140円（大人・小人 同額）

有効期限 2日間

※「ゆめ」と「かえり」でAコースとBコースを
それぞれ1回ずつ利用可

Aコース ①熊本～新八代（九州新幹線自由席・特急列車自由席）
②新八代～新水俣（九州新幹線自由席）

Bコース ①熊本～八代（特急列車自由席・普通列車）
②八代～水俣（肥薩おれんじ鉄道）（※乗降フリー）

※定行可

公共交通 お出かけクイズ

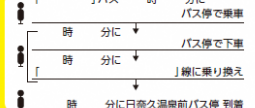
これが解ければ、あなたはもう 八代市公共交通マスター！

公共交通マスターステップを
チェックしてみてください。

正解は裏表紙へ▶

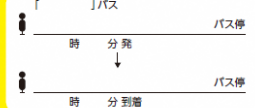
Q1

今日は日曜日の12:45。あなたは、未来の
森ミュージアムにいます。これから日奈久温
泉に行く予定です。
公共交通を利用して、出来るだけ早く到着し
たいのですが、日奈久温泉に行くためにはどの
バス停からの路線に乗ればいいでしょうか？



Q2

今日は土曜日、11:30を過ぎたところです。
現在、あなたはハーモニーホールにいます。こ
の後、新八代駅の西口前で12:00に待ち合
わせをしています。
さて、どのバス停からの路線の何時何分
の便に乗って、どこで降りたらいいたか？



HOW TO RIDE A BUS

バスの乗り方知っていますか？

バスの乗り方・降り方

1 バスの行き先を確認し、目的のバスを待ちます。



2 バスに乗車します。

2ドアタイプ

前の扉は降車専用です。中央の扉から乗ります。

1ドアタイプ

前の扉から乗車降りします。

3 降車準備をします。

次の停車バス停と運賃は、車内前方の
モニターに表示されます。お降りの
バス停が表示され、アナウンスが
流れたら降車ボタンを押します。

降車ボタンを押しましょう。

4 運賃を支払い、降車します。

ICカード用
ディスプレイ

運賃箱

ICカード読み取り部

硬貨投入口

紙幣投入口

バスの行先表示の見方

バス前面の行先表示

※車種によっては表記が異なります。

八代市役所

主な経由地を
表示しています。

終点を表しています。

バス側面の経由地表示

八代市役所

主な経由地を
表示しています。

八代市役所

八代市役所

現金およびICカード以外の方

整理券を取りましょう。

整理券

ICカードの方

ICカードを
タッチしましょう。

乗車時は乗車機（乗車口）の
読み取り部にしっかりタッチ。
ディスプレイに残額が表示さ
れます。

整理券は必要ありません。

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

ICカード

バスは公共の乗り物。社会マナーにも気をつけよう！

音漏れ

椅子に荷物を置くとき
座れない

席をゆずろう

大声でのおしゃべり

大声でのおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

大声のおしゃべり

今までお住まいの地域のバスと
乗り方が違うかもしれないので
やつしろのバスの乗り方を
チェックしてね

