

第 3 章 公共交通に関する市民等関係者の意向等の整理

1. 市民アンケート調査

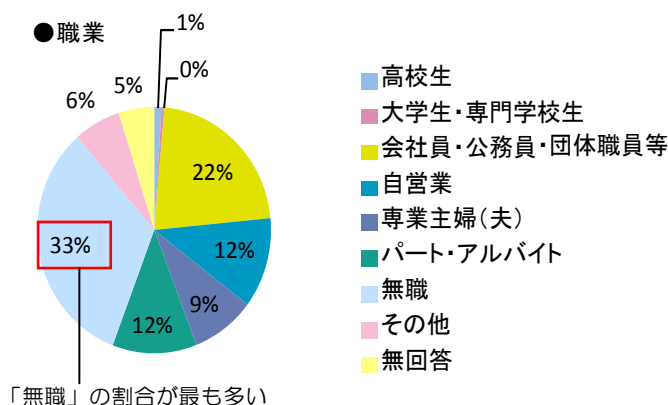
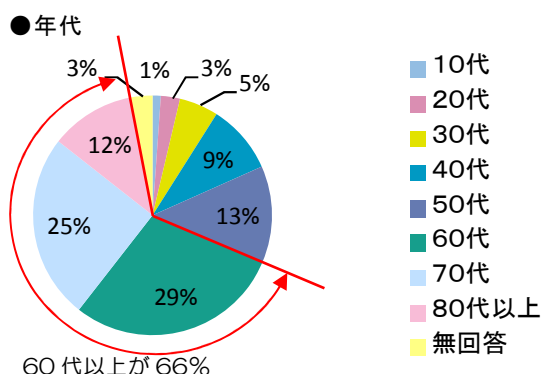
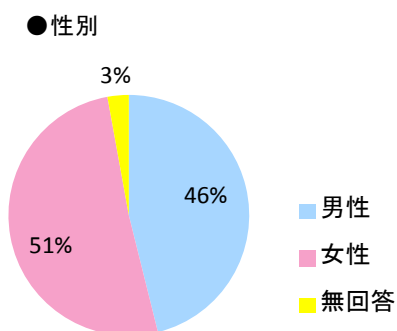
(1) 調査の概要・回答者の属性

市民アンケート調査は、市民の公共交通の利用状況や今後の取組に関する意向を把握することを目的に実施したものである。具体的には、名瀬地区では、無作為抽出した1,000世帯を、笠利町（全2,855世帯）と住用町（全777世帯）では、全世帯を対象に実施し、合計555世帯、977人からの回答を得た。

回答者の性別は、女性が5%多い程度だが、年代別では、60代以上が7割近くを占めている。また、職業別では、無職が約3分の1を占め、最も多い。

■地区ごとの回答世帯数と回答者数

地区名	回答世帯数	回答者数
名瀬地区	215 世帯	373 票
笠利町	275 世帯	480 票
住用町	65 世帯	124 票
合計	555 世帯	977 票



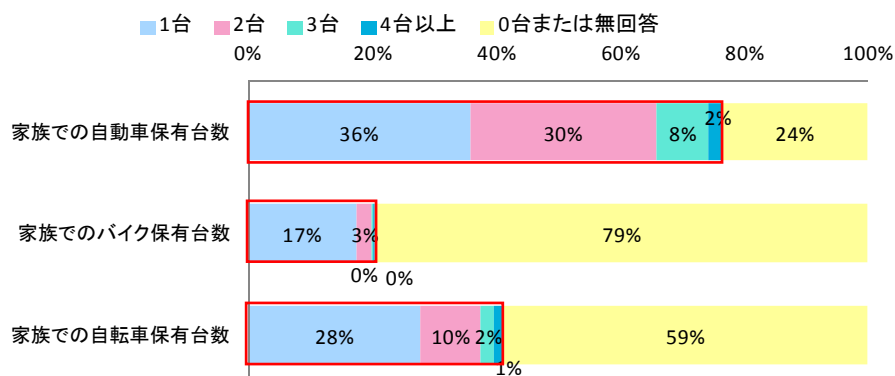
(2) 日常の移動に関する基本的な状況等

1) 自動車等の保有状況及び歩行補助器の利用状況

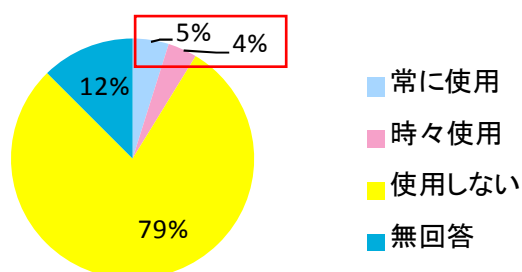
自動車は、8割近くの家帯が保有しており、4割は複数台以上所有している。バイクの所有率は、2割程度であるが、自転車は約4割が所有している。

歩行補助器は、約1割がなんらかの歩行補助器を利用しており、具体的には、つえが71人と多いが、車いす利用者も17人いる。

●自動車、バイク、自転車の保有台数



●歩行補助器の利用頻度



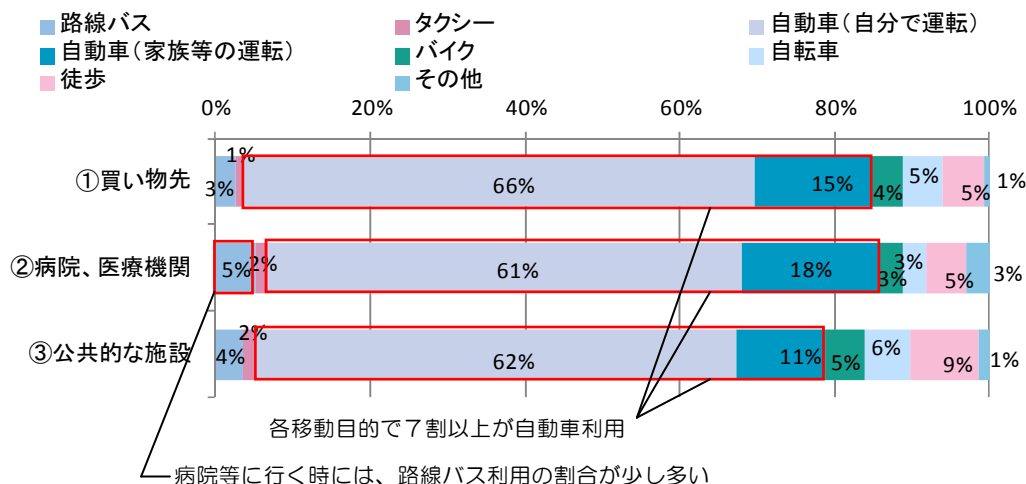
シルバーカー	7
電動カート	3
車いす	17
つえ	71
その他	10
計	108

2) 日常生活における移動・交通手段について

目的によらず、全体の7割以上が自家用車で移動している。どの目的でも路線バスを利用するのは5%以下である

病院・医療機関へ行くときには、他の目的のときより、路線バスの利用がやや多い。

●目的別移動手段

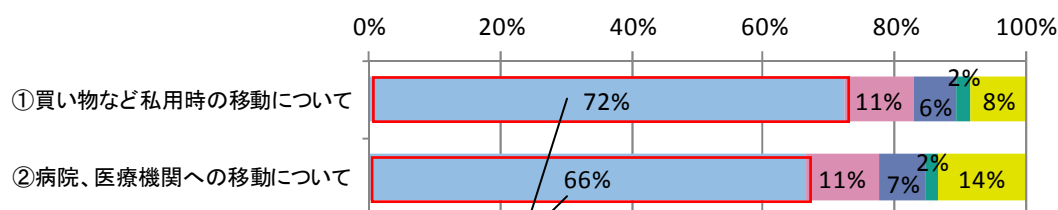


3) 外出状況に関する将来の不安

現在の外出状況は、買い物等は72%、通院等も66%の人が、「一人で十分できる」としているが、将来については、買い物等が43%、通院等は、45%の人が「不安がある」としている。

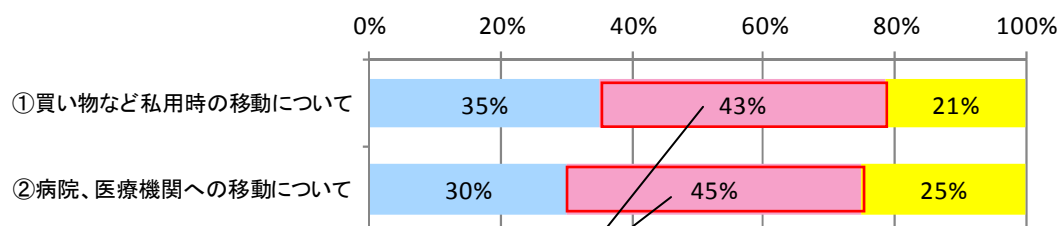
●現在の外出状況

■ひとりで十分できる ■ひとりで何とかできる ■誰かの助けがあればできる ■できない ■無回答



現在は、約7割がひとりで十分できる

■不安がない ■不安がある ■無回答



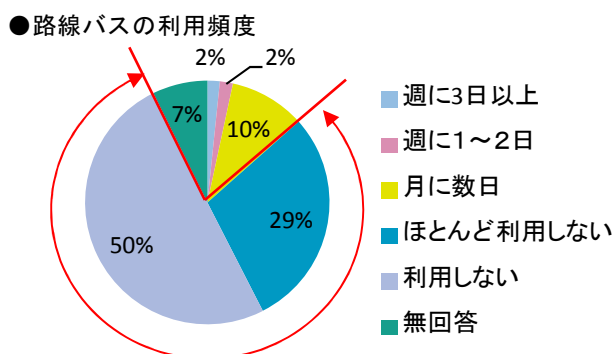
将来は、4割以上が不安

(3) 路線バスの利用について

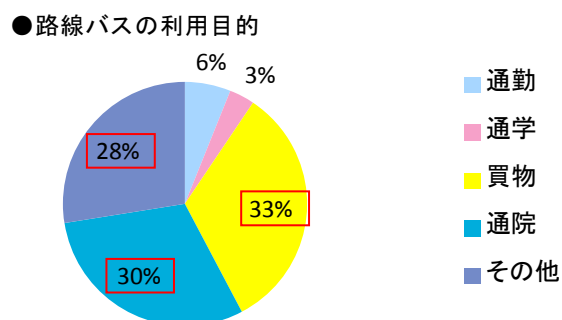
1) 利用頻度と利用目的

バスの利用頻度は、「利用しない」「ほとんど利用しない」が約8割であり、バスの利用頻度は低いといえる。

バスの利用目的は、「買い物」「通院」「その他」がそれぞれ約3割であり、「通勤・通学」の割合は、全体の中では合わせて9%と少ない。「その他」には、「飲酒時」や「旅行」などの個別回答がある。



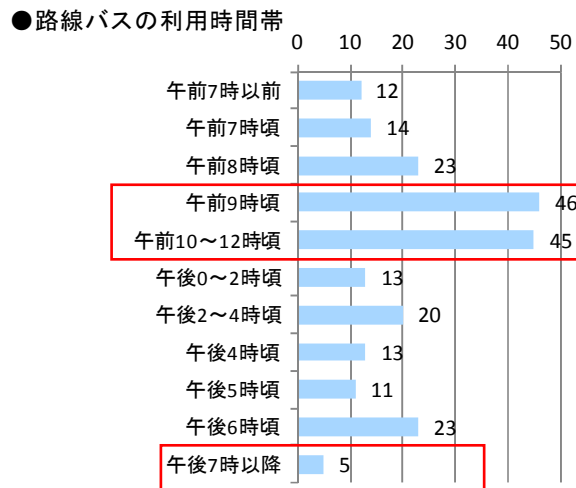
約8割が、「利用しない」か「ほとんど利用しない」



※注：全回答の中で無回答が85%。
グラフは、無回答を除いた時の割合

2) 利用の時間帯

バスを利用する時間帯としては、「午前9時～12時頃」が多く、夕方の時間帯では、午後6時頃にピークを迎え、午後7時以降になると大幅に利用者が減少している。

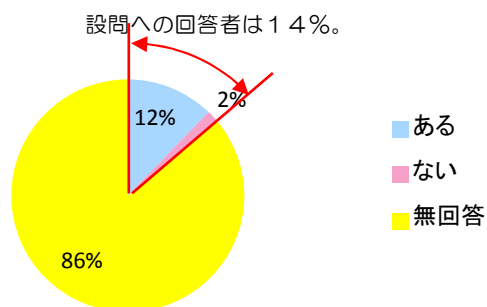


3) よく利用するバス停間と所要時間

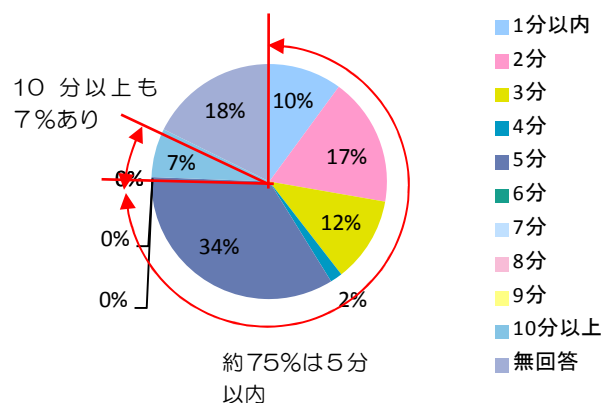
「よく利用するバス停」についての回答者は、全体の14%程度であり、これは「バスを月に数回以上の利用」している人の割合と同程度である。また、全体の12%が、「よく利用するバス停がある」としている。

「最寄りのバス停までの所要時間」については、回答者の約75%が5分以内にバス停にアクセスできるが、10分以上かかる人も7%ある。

●よく利用するバス停の有無



●最寄りのバス停までの所要時間

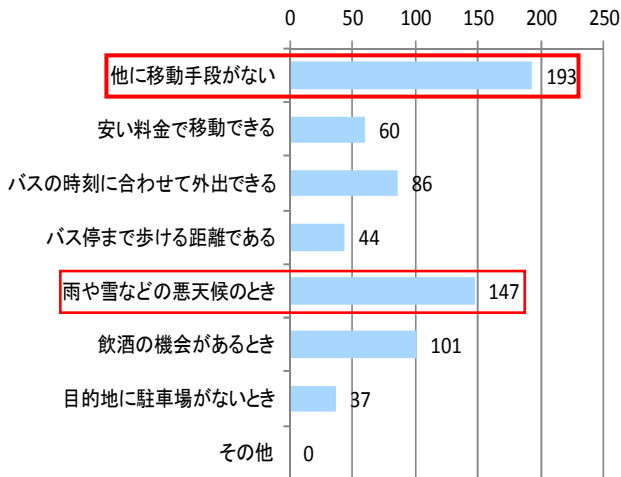


4) 路線バスを利用する理由・バスへの不満・利用しない理由

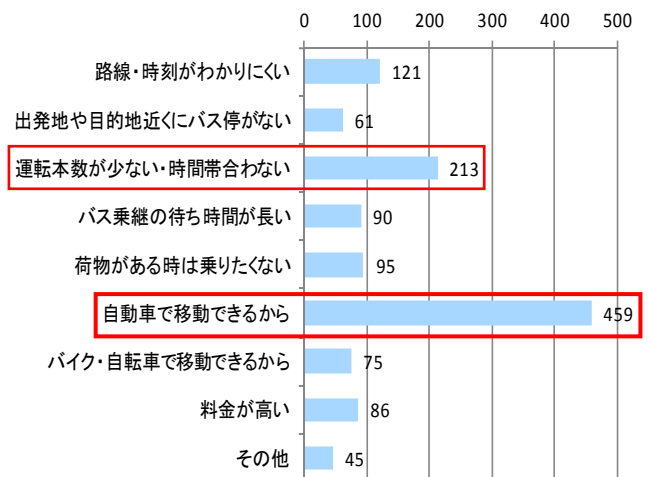
バスを利用する理由としては、「他に移動手段がない」、が最も多く、次いで「悪天候の時」、「飲酒の機会のある時」が多くなっている。

路線バスへの不満・利用しない理由は、「自動車で移動できるから」が突出して多く、次いで「運転本数が少ない・時間帯が合わない」、「路線・時刻がわかりにくい」が比較的多い。

● 路線バスを利用する理由



● 路線バスへの不満・利用しない理由

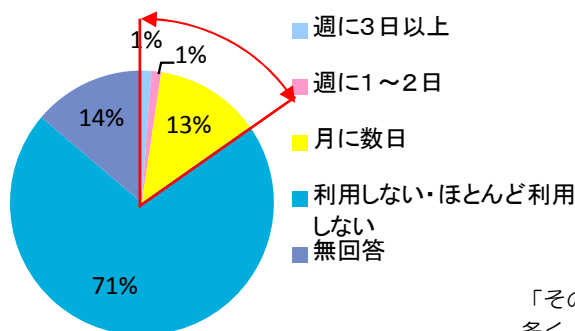


5) タクシーの利用頻度と利用目的

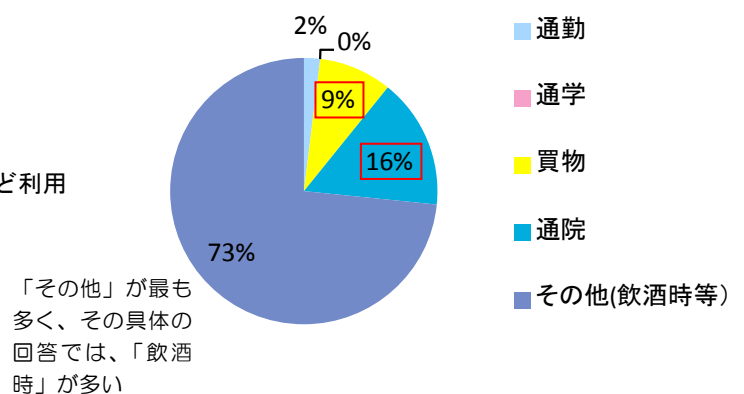
タクシーの利用頻度は、「利用しない・ほとんど利用しない」が 71%だが、月に数日以上利用する人は、15%あり、内2%は、「週に1回以上」利用している。

利用目的の多くは、「その他」となっており、個別回答からは「飲酒時」の利用が多いと思われる。他には、「通院」目的が16%、「買物」目的が9%あり、一定の割合を占めている。

● タクシーの利用頻度



● タクシーの利用目的



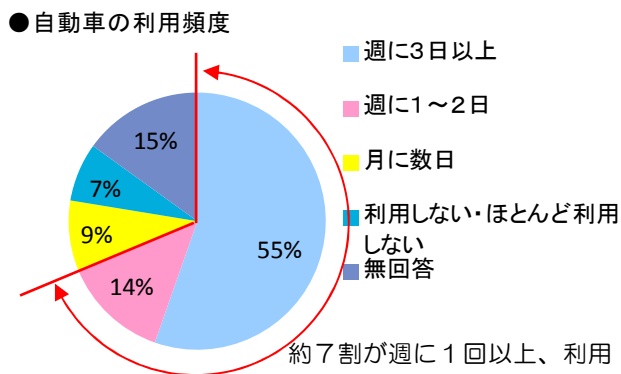
※注：全体で無回答が63%。
グラフは、無回答を除いた時の割合

(4) 自動車の利用について

1) 利用頻度

自動車の利用頻度は、半数以上の人々が「週に3日以上」とし、「週に1～2日」も含めると69%となり、多くの人々が日常的に利用している。

一方、「利用しない・ほとんど利用しない」とする人も7%いる。



2) 自動車からの転換条件

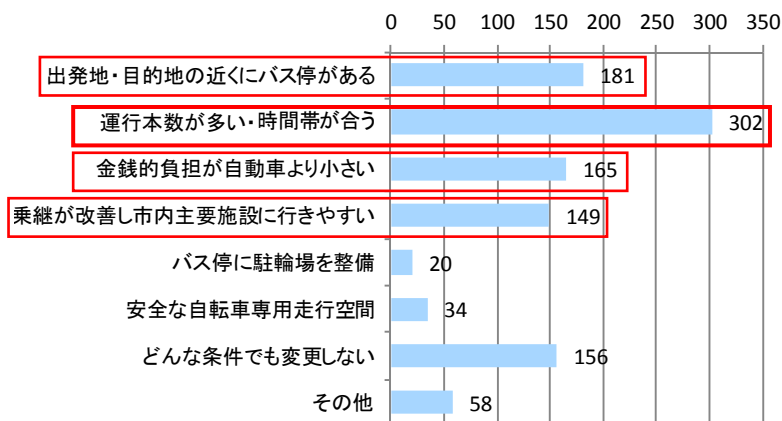
自動車からバスへの転換条件としては、「運行本数が多い・時間帯が合う」が突出して多く、次いで「出発地・目的地の近くにバス停がある」が多い。

「金銭的負担が自動車より小さい」「乗り継ぎが改善し市内主要施設に行きやすい」も比較的多い。

「駐輪場の整備」「自転車走行空間」への回答が比較的少ないことから、自転車に関する事は転換条件としては重視されていないと考えられる。

また、「どんな条件でも変更しない」という回答も156票ある。

●自動車からの転換条件

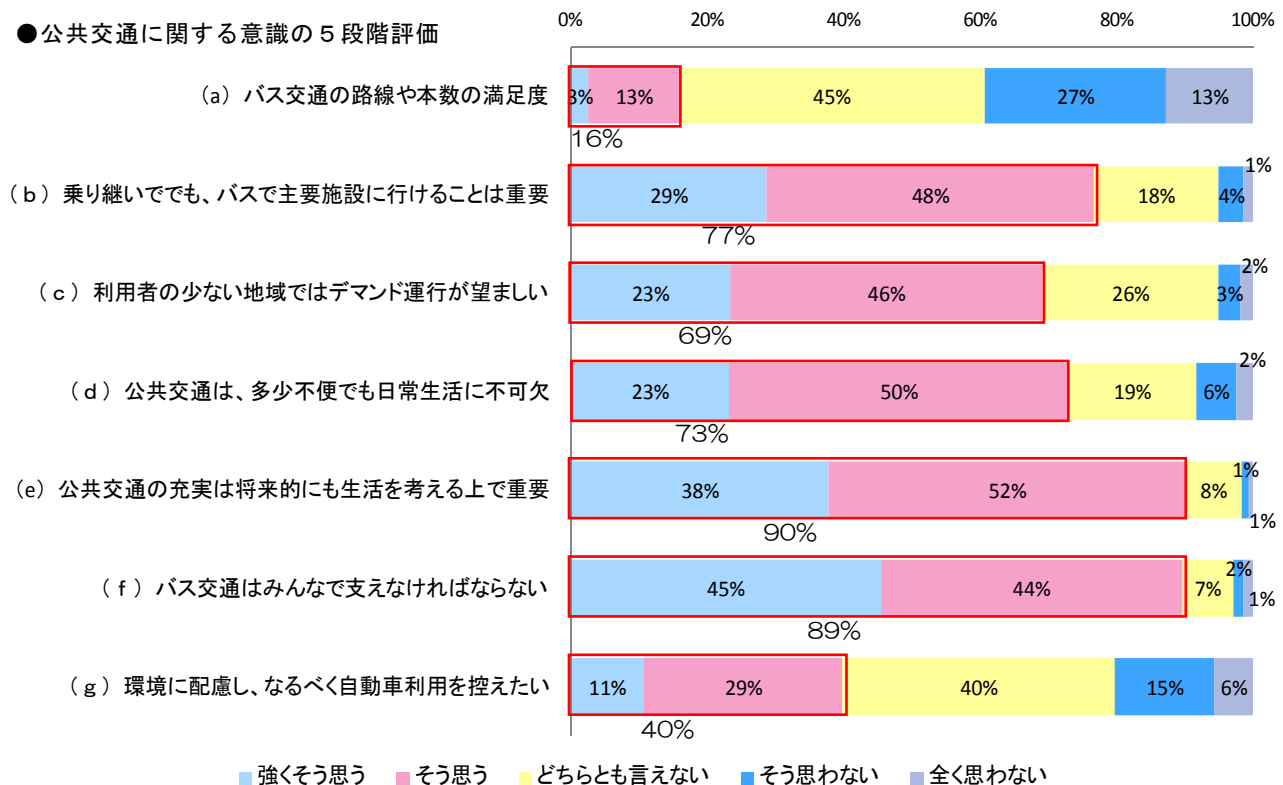


(5) 公共交通に関する満足度や意向

公共交通全般に関する満足度や意向等、下図で示す(a)～(g)の項目について、5段階評価で聞いた結果、以下のような傾向が確認された。

- ・(a) 公共交通に関する満足度は、16%と低い。
- ・(b) 乗り継ぎでも主要施設に行けることは、77%が重要としている。
- ・(c) 利用者が少ない地域でのデマンド交通は、69%が望ましいとしている。
- ・(d) 公共交通の日常生活での不可欠性は73%が、(e) 将来の生活における重要性は90%が、(f) 住民で支える必要性は89%と、多くの人が認めている。
- ・(g) 環境への配慮の意識については、40%に留まっている。

●公共交通に関する意識の5段階評価



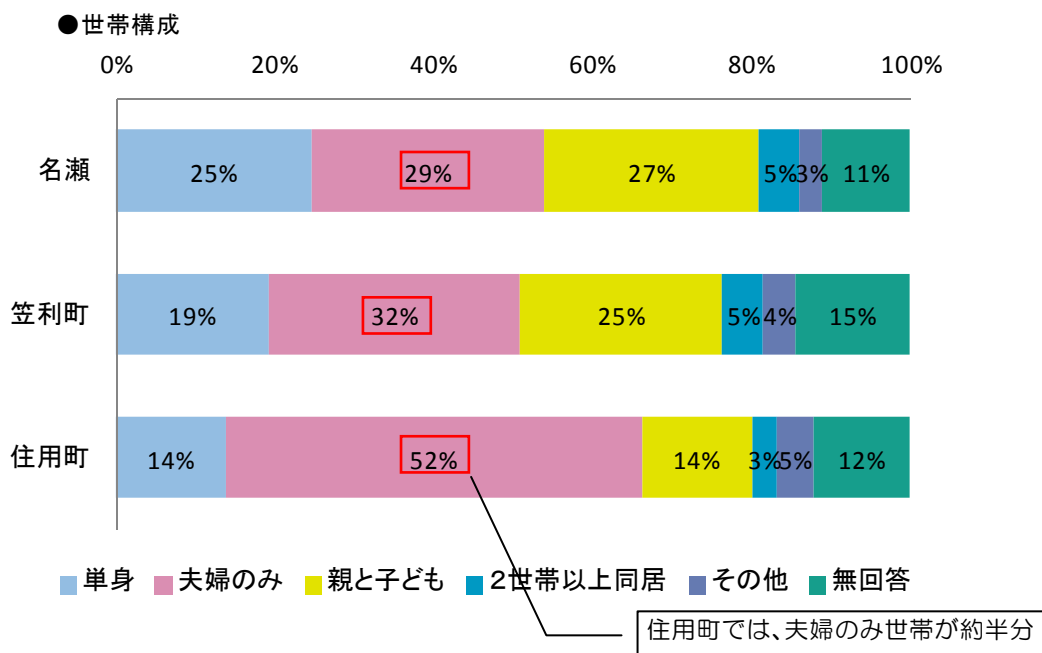
※注：各質問において無回答が約2割あり。
グラフは、無回答を除いた時の割合

(6) 地区別の傾向

1) 世帯構成

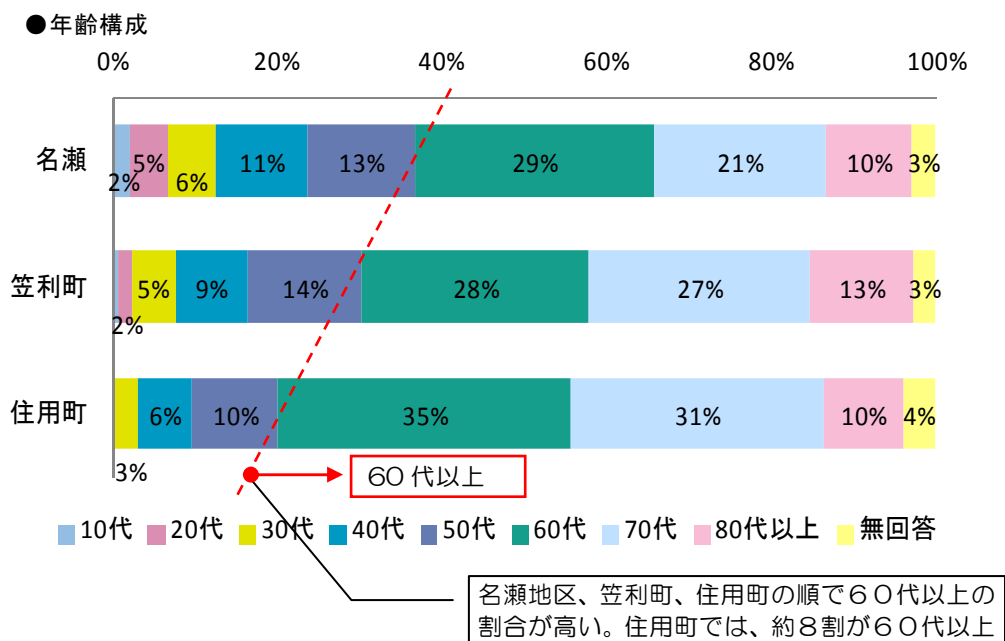
回答者の世帯構成は、名瀬地区と笠利町では、夫婦のみが約3割と最も多く、次いで親と子ども世帯がそれぞれ27%、25%、そして単身世帯がそれぞれ25%、19%となっている。

住用町では、夫婦のみの世帯の割合が約半分と多くなり、単身及び親と子どもの世帯がそれぞれ14%と少なくなっている。



2) 年齢構成

回答者の年齢構成は、名瀬地区、笠利町、住用町の順で、60代以上の割合が多く、住用町では約8割が60代以上である。

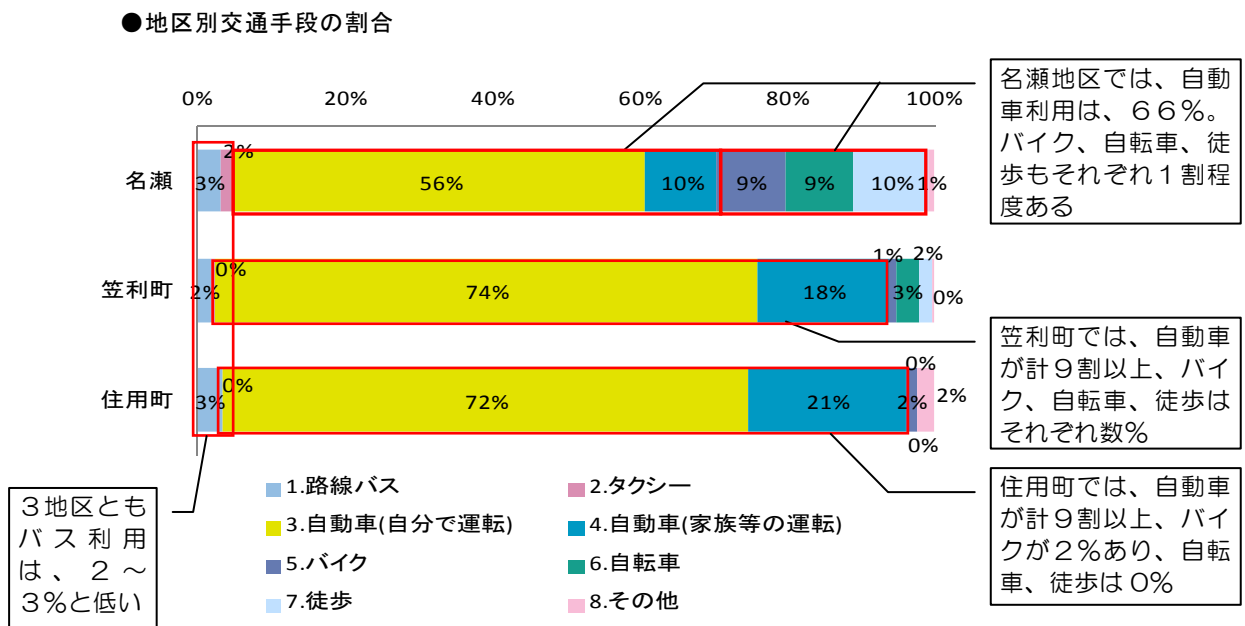


3) 生活で利用している交通手段

買い物利用、医療機関利用、公共施設利用の3つの各利用交通手段の合計について、3地区別で比較した。構成比は、無回答を除いたものである。

3地区とも「自動車(自分で運転)」が最も多く、バスの割合は、2~3%に留まり、利用率は低いといえる。

笠利町、住用町での交通手段の割合は類似し、特に自動車利用は約9割となっており、自動車への依存が強いといえる。一方、名瀬では「バイク」「自転車」「徒歩」がそれぞれ1割程度あり、自動車への依存は、比較的小さいといえる。

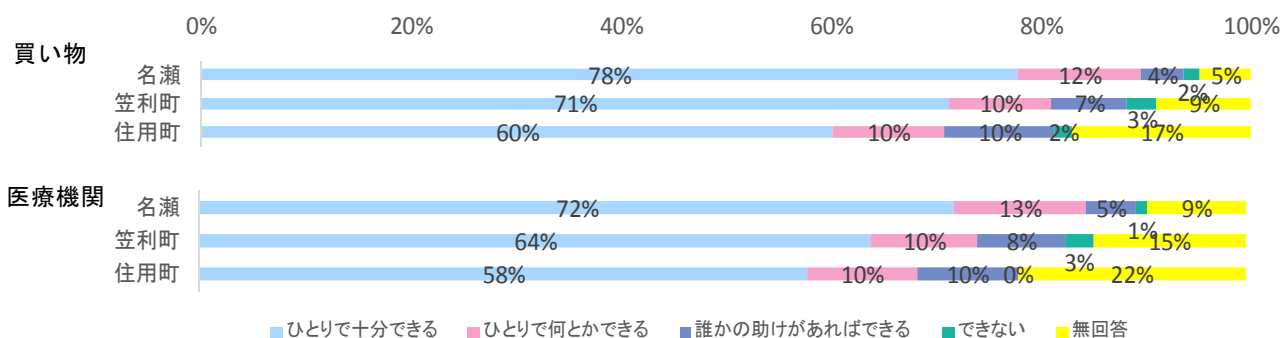


4) 移動に関する将来への不安

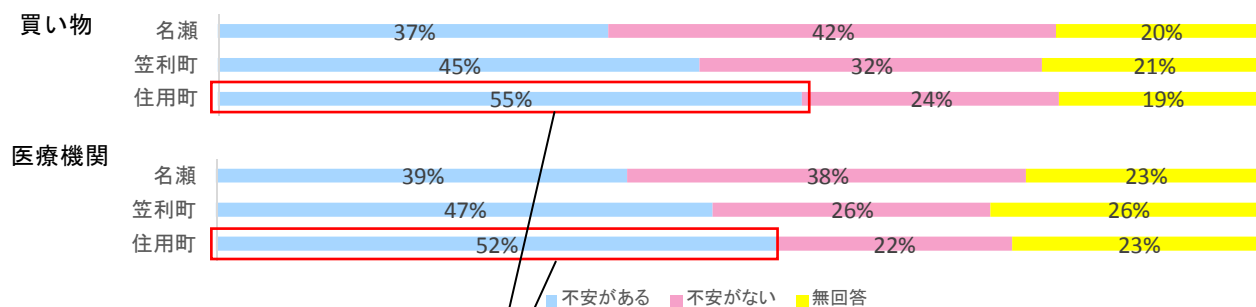
現状については、各地区とも約7割以上が、ひとりでできるとしている一方、将来については、各地区とも約4割以上が「不安がある」としている。

特に、高齢化率が高い住用町では、買い物については55%が、医療機関への移動については、52%が「不安がある」としている。

●現状



●将来の不安



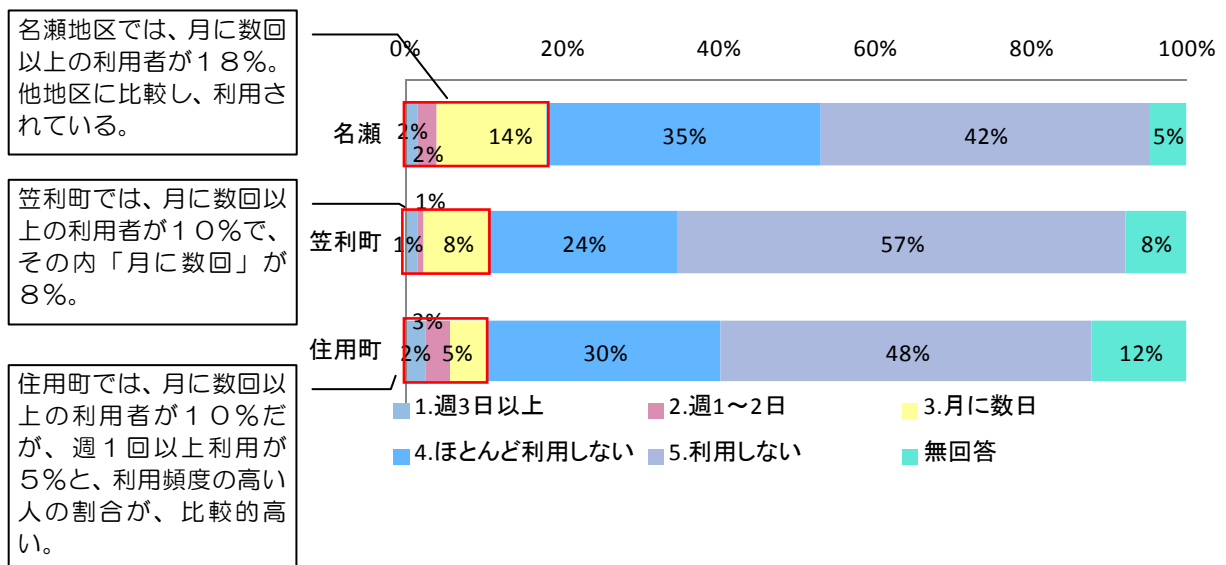
住用町では、買い物は55%が、医療機関利用は、52%が「不安」

5) バスの利用頻度

バスの利用頻度は、3地区とも「ほとんど利用しない」「利用しない」の割合が多く、全般的に路線バス利用頻度は少ないといえる。

名瀬地区では、月に数回以上の利用者が18%あり、他の2町に比較し、利用されている。笠利町では、月に数回以上の利用者が10%で、その内「月に数回」が8%である。住用町では、月に数回以上の利用者が10%だが、週1回以上利用が5%と、利用頻度の高い人の割合が、比較的高い。

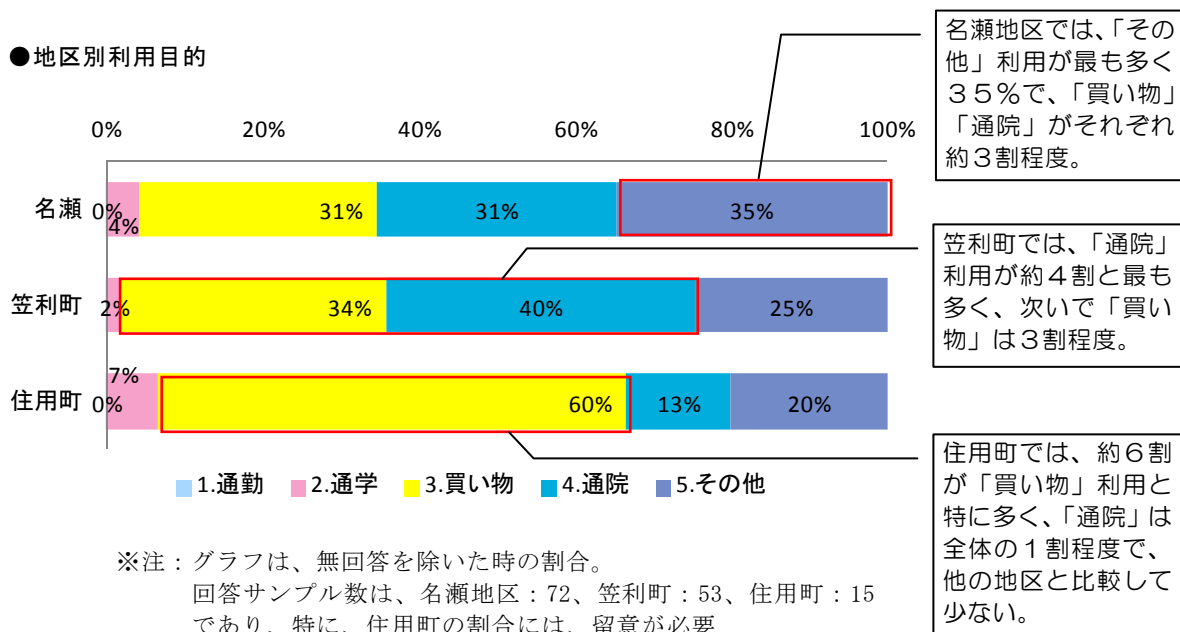
●地区別利用頻度



6) バスの利用目的

バスの利用目的は、名瀬地区では、「その他」利用が最も多く35%で、「買い物」「通院」がそれぞれ約3割程度であり、笠利町では、名瀬地区と似た傾向だが、「通院」利用が約4割と多く、次いで「買い物」は3割程度である。住用町の傾向は他と異なり、「買い物」利用が約6割と特に多く、「通院」は1割程で、他地区と比較して少なくなっている。

どの地区も通勤利用者は、ほとんど無い。

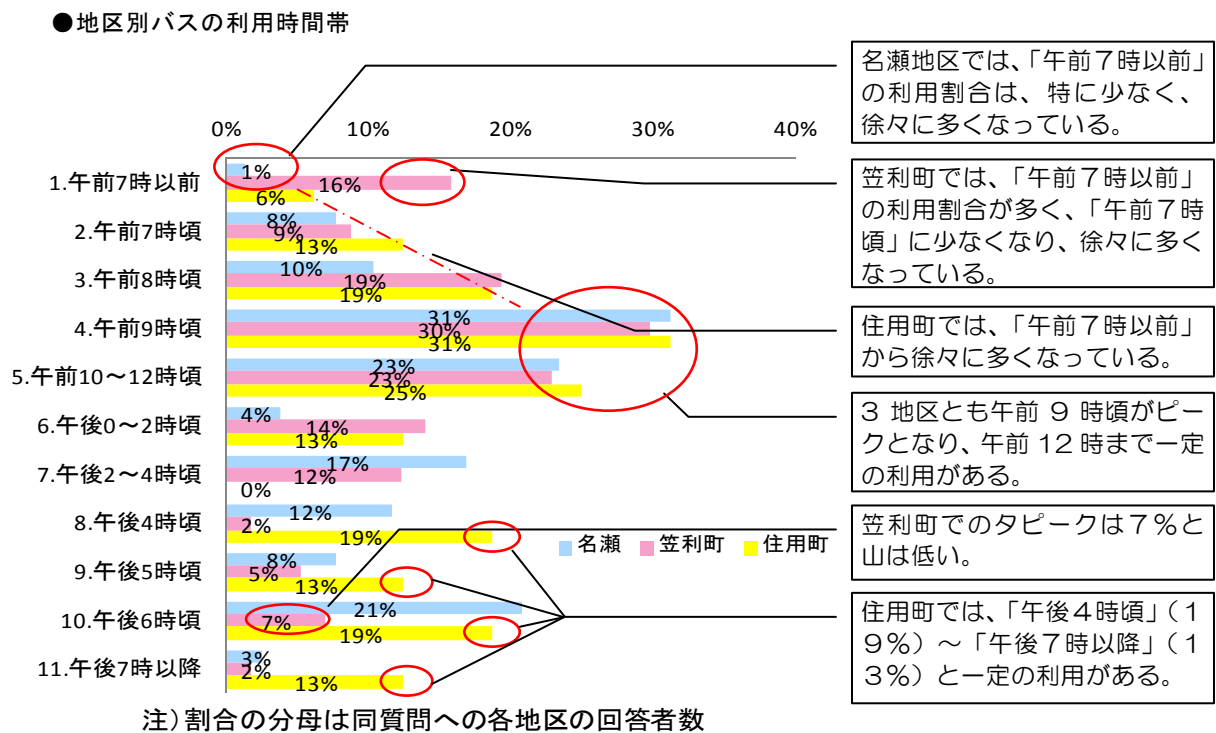


7) バスの利用時間帯

朝の時間帯は、3地区とも午前9時頃がピークとなり、午前12時まで一定の利用が見られる。その他の時間帯は地区ごとに利用者割合にかなり大きなばらつきがある。

名瀬地区では、「午前7時以前」の利用割合は、特に少なく、徐々に多くなっており、笠利町は、「午前7時以前」の利用が多く、「午前7時頃」に少なくなった後、徐々に多くなっている。住用町では、「午前7時以前」から「午前9時頃」にかけて徐々に多くなっている。

笠利町では、午後6時頃に夕ピークは見られるが、その山は低く（7%）、住用町では、「午後4時頃」（19%）～「午後7時以降」（13%）と、一定の利用がある。

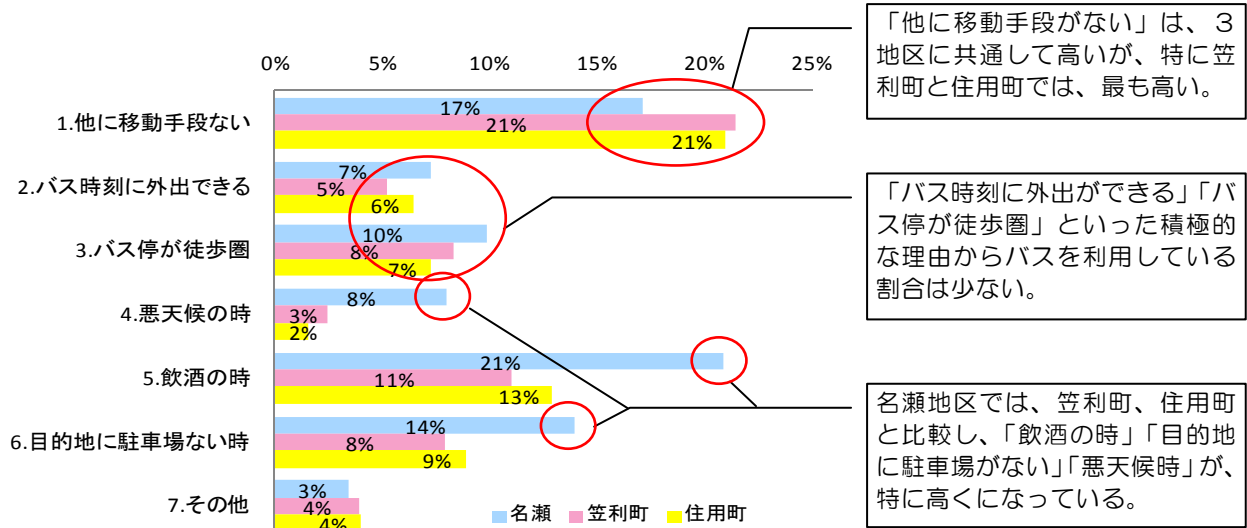


8) バスを利用する理由

3 地区に共通して「他に移動手段がない」は、高いが、特に笠利町と住用町では最も高い。また、3 地区に共通して、「バス時刻に外出ができる」「バス停が徒歩圏」と言った積極的な理由からバスを利用している割合は少ない。

名瀬地区は、他地区と比較し「飲酒の時」「目的地に駐車場がない」「悪天候時」が、特に高い。

●地区別バス利用の理由



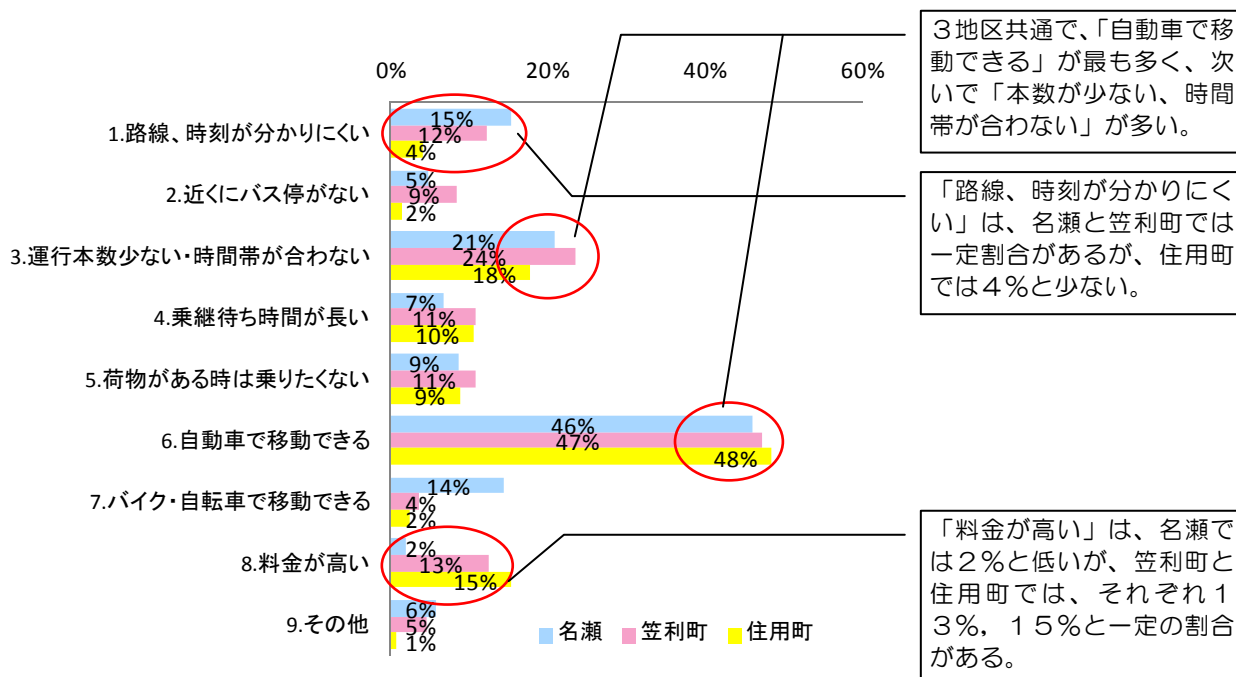
9) バスへの不満、利用しない理由

路線バスを利用しない理由として、**3地区とも回答者50%近くが「自動車移動できる」とし**、次いで「**運行本数が少ない、時間帯が合わない**」が約**20%**と比較的高い。

「**路線、時刻が分かりにくい**」は、名瀬と笠利町では一定割合あるが、**住用町では4%**と少ない。

「**料金が高い**」は、名瀬では**2%**と低いが、**笠利町と住用町では、それぞれ13%、15%**と一定の割合がある。

●地区別バスへの不満と利用しない理由



3地区共通で、「自動車移動できる」が最も多く、次いで「本数が少ない、時間帯が合わない」が多い。

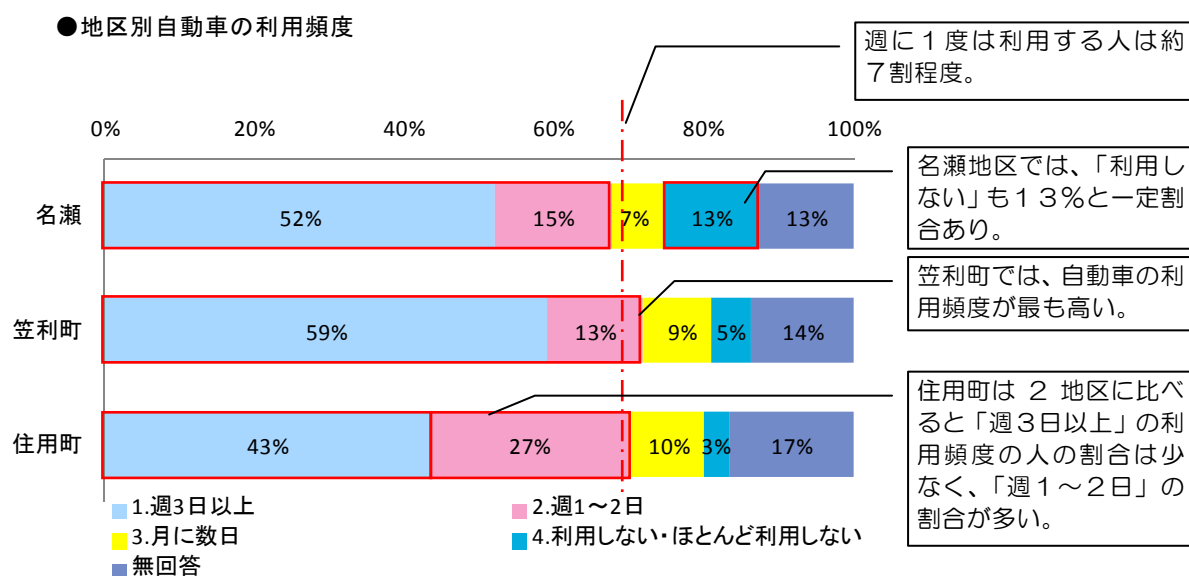
「路線、時刻が分かりにくい」は、名瀬と笠利町では一定割合があるが、住用町では4%と少ない。

「料金が高い」は、名瀬では2%と低いが、笠利町と住用町では、それぞれ13%、15%と一定の割合がある。

10) 自動車の利用頻度

3地区とも「週3日以上」の利用が最も多く、週に1度は利用する人の割合は約7割程度である。

名瀬地区では、「利用しない・ほとんど利用しない」も13%と一定割合がある。笠利町が「週3日以上」の利用割合が最も高く、週に1度以上利用する割合が72%と最も高く、最も利用頻度が高い。住用町は2地区に比べると「週3日以上」の利用頻度の人の割合は少なく、「週1～2日」の割合が多い。



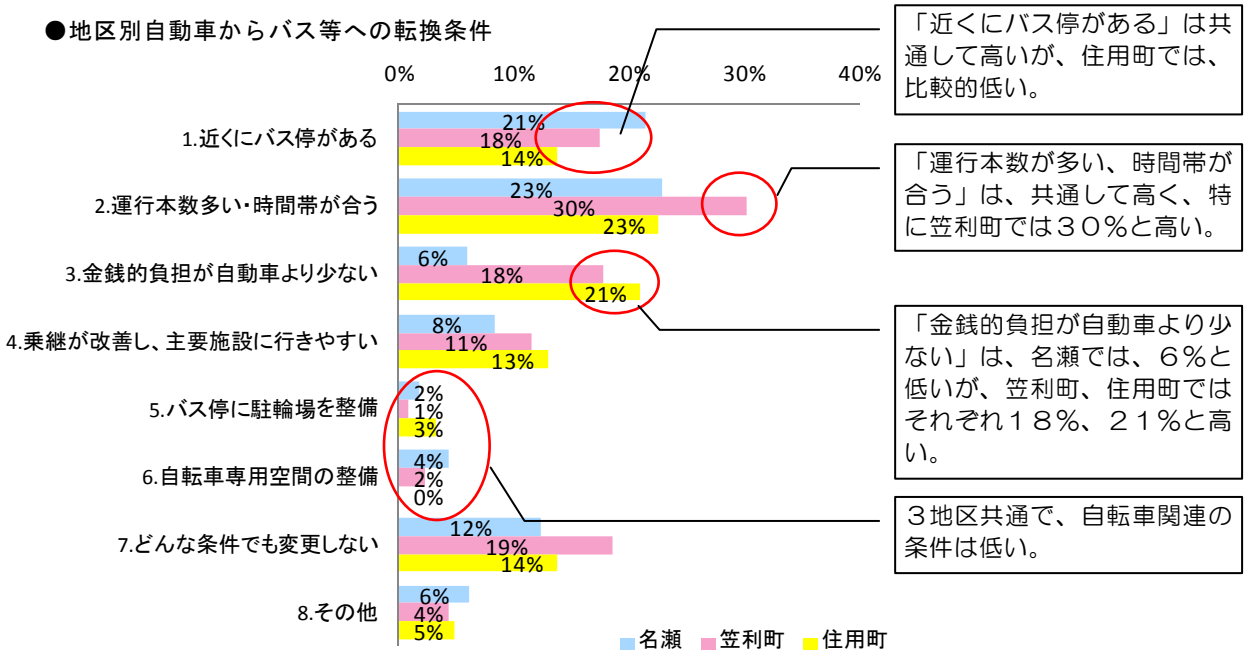
11) 自動車からバス等への転換条件

「近くにバス停がある」は3地区に共通して高いが、住用町では、比較的低い。

「運行本数が多い、時間帯が合う」は、3地区で共通して高く、特に笠利町では30%が条件に上げており高い。

「金銭的負担が自動車より少ない」は、名瀬では、6%と低い、笠利町、住用町ではそれぞれ18%、21%と高く、大きな差が見られた。

「バス停に駐車場を整備」「自転車専用空間の整備」という条件の割合は低い。



12) 主な自由意見

共通	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バスにして欲しい。・高齢者が使いやすいバスに。 ・小型バスにして運行本数を増やしてほしい。 ・バス停に屋根と椅子を設置してほしい。 ・午後8時以降も運行してほしい。 (他意見：幹線バスは、始発6:00、最終21:30だと利用しやすい。) ・デマンド運行や乗り合いタクシー等を考慮すべき。 ・路線、時刻表が分からない。集落の掲示板に貼るべき。 ・観光業をメインとする奄美大島において、路線バスやタクシーの錆びついた車を見ると、マナーや整備がきちんとされているか疑われる。 ・現在は自家用車で移動しているが、運転が出来なくなるときは、路線バスを利用しないと外出できない。
名瀬地区	<ul style="list-style-type: none"> ・バスセンターを設置して発着地を分かりやすくしてほしい。 ・市内一円同一料金にしてはどうか。 ・公民館講座の終了時間案で運行してほしい。
笠利地区	<ul style="list-style-type: none"> ・Aコープを発着点として名瀬を結ぶ町内巡回バスが1時間に1本程度ほしい。 (他意見：役場→上院→Aコープのバスが週2回程度あれば外出機会が増える) ・町内を30~60分でまわる巡回バスを運行してはどうか。 ・町外へは曜日別に目的地のはっきりした路線を増やすとよい。
住用町地区	<ul style="list-style-type: none"> ・集落ごとに日時を決めて、名瀬市内の大型スーパーなどに運行してほしい。 ・バス停に草が茂っており、ハブが怖い。子供が安心して乗れることを希望。 ・名瀬からの21時頃の便がほしい。(法事や娯楽の帰りに利用)。

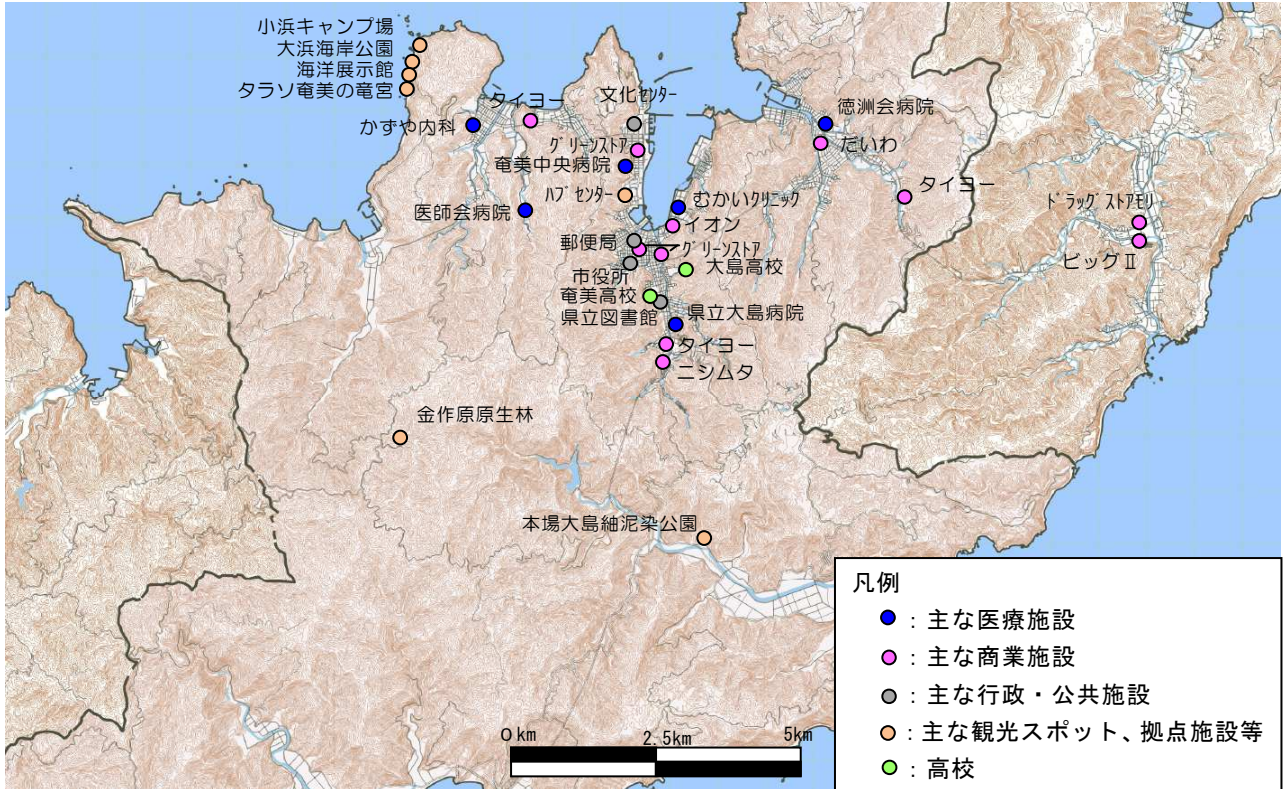
13) 目的別利用施設

「買い物」、「病院・医療機関利用」、「公共的施設利用」の目的別での利用施設について、アンケート調査で利用が多かった施設の位置を確認し、特に利用が多かった上位5位までの施設については、その中での利用されている割合を算定し、把握した。

また、位置図には、これらの施設の外、主要な観光スポットや拠点施設、高校についても示している。

①名瀬地区

名瀬地区では、買い物については92%、医療機関と公共施設の利用については100%が、地区内の施設を利用しており、ほぼ地区内での移動となっている。



■市民アンケート調査における主な利用施設（黄色背景：は地区内施設）

買い物等の施設	施設名	タイヨー(各店舗の合計)	グリーンストア(各店舗の合計)	イオン	ビッグII	だいわ
	回答者数	158	105	101	34	32
	主要5施設での割合	37%	24%	23%	8%	7%
病院・医療施設	施設名	県立大島病院	奄美中央病院	名瀬徳洲会病院	むかいクリニック	かずや内科
	回答者数	78	57	42	20	11
	主要5施設での割合	38%	27%	20%	10%	5%
公共的施設	施設名	市役所	文化センター	図書館	郵便局(各局の計)	公民館(各分館の計)
	回答者数	162	21	19	16	13
	主要5施設での割合	70%	9%	8%	7%	6%

※名瀬地区アンケート回答者数：373人

各項目別に3施設まで回答可能

※割合の%の合計は、四捨五入処理のため100にはなっていないものもある。

③住用町地区

住用町では、買い物の地区内施設利用は0%で、医療機関については40%、公共施設については83%が、地区内の施設を利用している。残る割合の、買い物については96%、医療施設については60%、公共施設については17%が、名瀬地区の施設を利用している。



■市民アンケート調査における主な利用施設（ : は地区内施設）

買い物等の施設	施設名	タイヨー	イオン	ニシムタ	グリーンストア	ビッグII
	回答者数	78	31	25	14	6
	主要5施設での割合	51%	20%	16%	9%	4%
病院・医療施設	施設名	住用診療所	県立大島病院	奄美中央病院	徳洲会医院	嶺山医院
	回答者数	33	25	13	6	5
	主要5施設での割合	40%	30%	16%	7%	6%
公共的施設	施設名	住用総合支所	郵便局	図書館	市役所	奄美体験交流館
	回答者数	41	12	6	6	5
	主要5施設での割合	59%	17%	9%	9%	7%

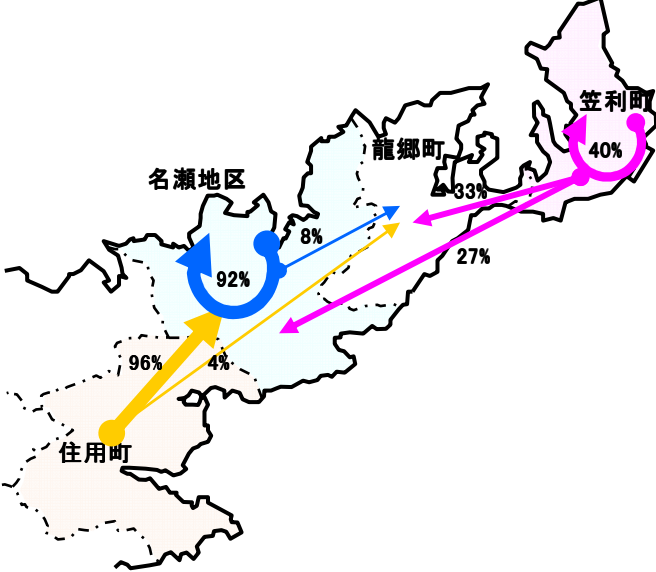
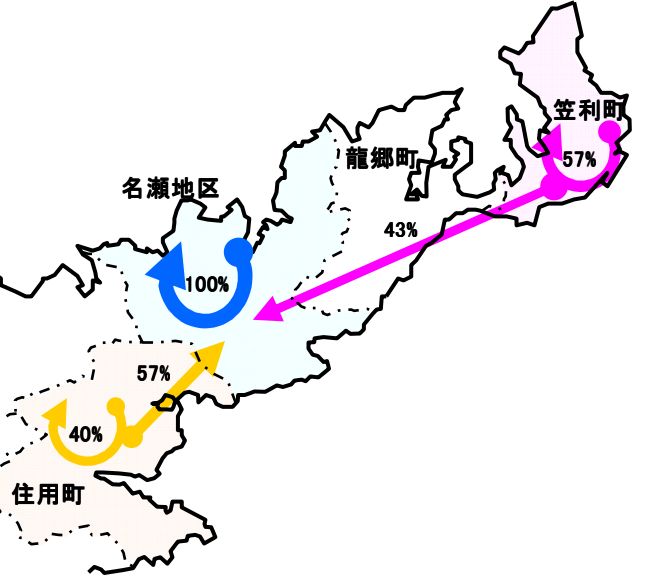
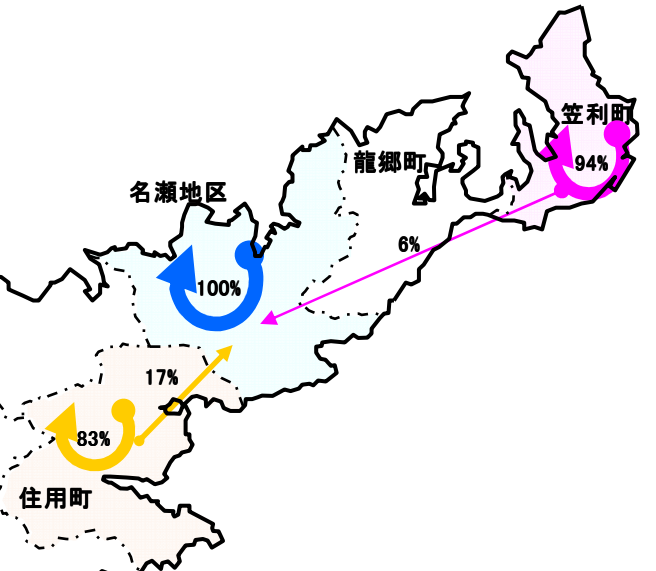
※住用町地区アンケート回答者数：124人

各項目別に3施設まで回答可能

※割合の%の合計は、四捨五入処理のため100にはなっていないものもある。

④目的別での地区間移動状況の整理

各地区から地区内もしくは他地区への移動状況を整理すると下表のようになる。

<p>■買い物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名瀬地区では、ほぼ地区内の買い物となっているが、笠利町では6割が名瀬地区及び龍郷町に買い物に行き、住用町ではほぼ全ての人が、買い物は名瀬地区に行っている。 	
<p>■医療機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名瀬地区では、100%地区内の医療機関が使われているが、笠利町では43%、住用町では57%が名瀬地区の医療機関を利用している。 	
<p>■公共施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地区とも、基本的には、それぞれの地区内の施設が利用されているが、笠利町と住用町では、名瀬地区の市役所等が利用される割合もある。 	

2. バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要・属性

バス利用者アンケート調査は、バスの利用者の意向や利用状況を把握することを目的に実施したものであり、具体的には、平成29年9月7日（木）と9月9日（土）、「廃止路線代替バス第4号系統（自動車学校～虹の丘）」と「廃止路線代替バス第5号系統（小湊～虹の丘）」のバス利用者を対象とした「バス乗り込み調査」、及び「港町待合所前」と「郵便局前」の2つのバス停利用者を対象とした「バス停調査」を実施した。ここでは、その調査結果の概要について示す。

両調査とも、アンケートの調査項目は同じであり、合計の有効サンプル数は、無回答を含め801となった。

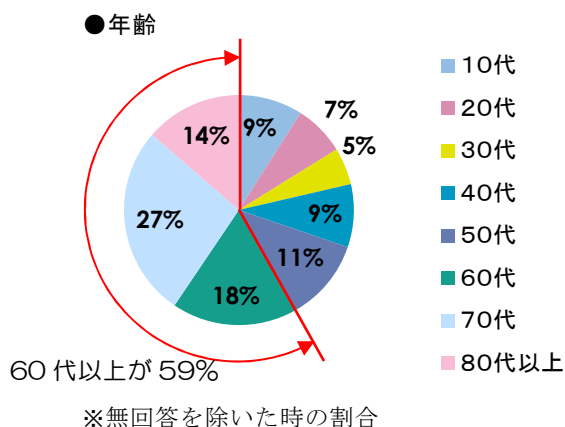
なお、「バス乗り込み調査」と「バス停調査」を同日に行っているため、後半には、「既にアンケートに回答済み」とする人も多く、そのようなサンプルは「無回答」として、処理している。

1) 年齢

回答者の年齢構成は、約6割が60代以上である。

児童、生徒の通学を含む10代は9%だが、20代、30代の回答者は少ない。

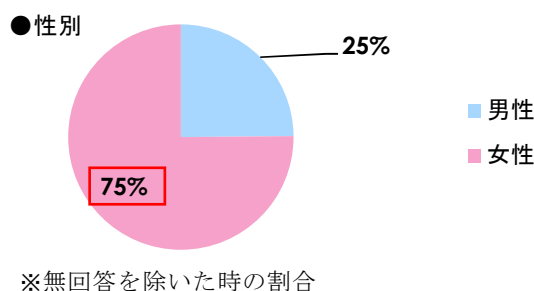
選択肢	票数
10代	63
20代	50
30代	36
40代	62
50代	80
60代	124
70代	188
80代以上	95
無回答	103



2) 性別

回答者の性別は、女性が75%、男性が25%となっている。

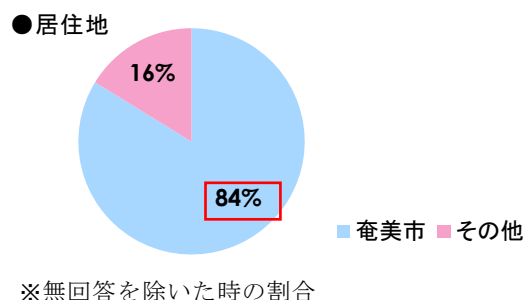
選択肢	票数
男性	172
女性	520
無回答	109



3) 居住地

回答者の84%が奄美市在住者である。

選択肢	票数
奄美市	422
その他	82
無回答	297



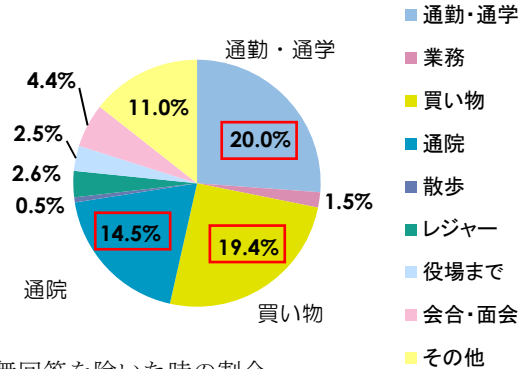
(2) バスの利用状況

1) バス利用の目的

バス利用の目的は、「通勤通学」が最も多く20.0%となっており、次いで「買い物」が19.4%、「通院」が14.5%となっている。

	票数
通勤・通学	160
業務	12
買い物	155
通院	116
散歩	4
レジャー	21
役場まで	20
会合・面会	35
その他	88
無回答	190

●バス利用の目的



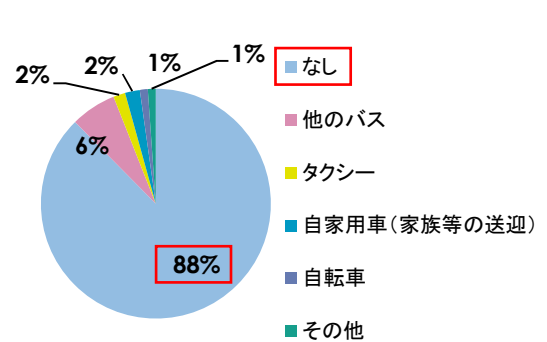
※無回答を除いた時の割合

2) バスから他の移動手段への乗り継ぎ

回答者の88%がバスのみの利用としている。「他のバス」への乗り継ぎで6%ある。

選択肢	票数
なし	466
他のバス	34
タクシー	9
自家用車(家族等の送迎)	11
自転車	6
その他	6
無回答	269

●バスから他の交通手段への乗り継ぎ



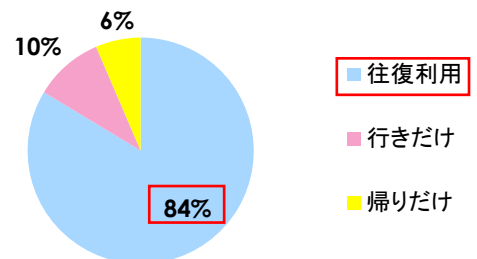
※無回答を除いた時の割合

3) バスの往復利用状況

回答者の84%が「往復利用」である。「行きだけ」の利用者が10%、「帰りだけ」が6%と、行きだけの利用者の方が多い。

	票数
往復利用	455
行きだけ	54
帰りだけ	35
無回答	257

●バスの往復利用状況



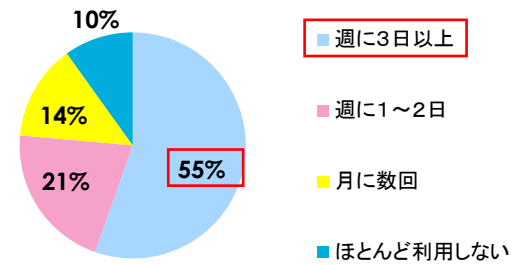
※無回答を除いた時の割合

4) バスの利用頻度

回答者の内、「週に3日以上利用する」が55%と最も多く、次いで「週に1～2日利用する」が21%と多い。

	票数
週に3日以上	303
週に1～2日	115
月に数回	75
ほとんど利用しない	54
無回答	254

●バスの利用頻度



※無回答を除いた時の割合

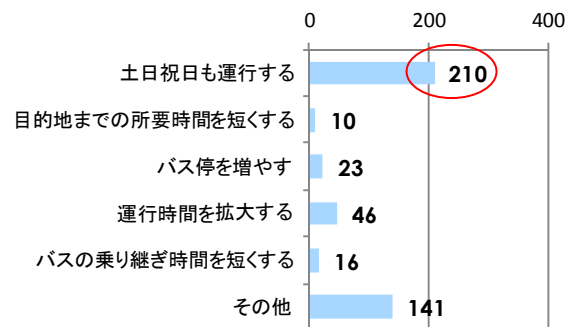
(3) バス利用に関する意向

1) バスをどのように改良してほしいか【複数回答】

バスの改良に関する要望としては、「土日祝日運行」を望む声が多く、210票であった。次いで「運行時間を拡大する」が46票と多い。

	票数
土日祝日も運行する	210
目的地までの所要時間を短くする	10
バス停を増やす	23
運行時間を拡大する	46
バスの乗り継ぎ時間を短くする	16
その他	141

●バスをどのように改良してほしいか



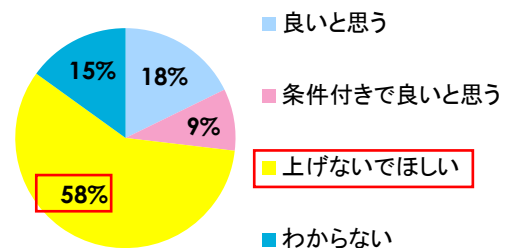
2) バス料金値上げに対する意向

バスの料金については、約6割が「上げないでほしい」と回答した。

一方で、「良いと思う」が18%、「条件付きで良いと思う」が9%と、回答者の27%が料金値上げについて、理解を示している。

	票数
良いと思う	84
条件付きで良いと思う	43
上げないでほしい	275
わからない	71
無回答	328

●バスの料金値上げに対する意向



※無回答を除いた時の割合

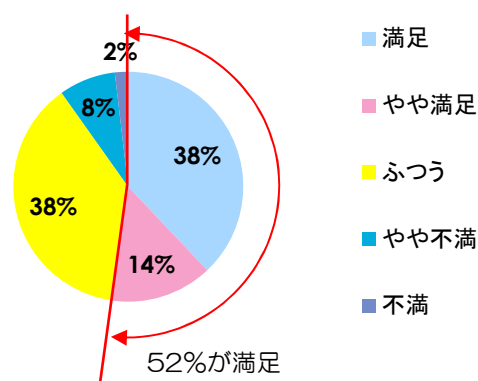
3) 現在のバスに対する満足度

バスの満足度については、「満足」38%と「やや満足」14%をあわせ、バス利用者でもある回答者の半数以上が、満足している。

一方、「やや不満」が8%、「不満」が2%と1割が現在のバスに不満を抱いている。

選択肢	票数
満足	181
やや満足	69
ふつう	180
やや不満	38
不満	9
無回答	324

●現在のバスに対する満足度



※無回答を除いた時の割合

4) 主な自由意見

車両 (BF)	乗り降りの段差が高くて大変。バリアフリー対応して欲しい。低床バスにして欲しい。	7
利用環境	バス停にイスが欲しい。	11
	バス停に屋根が欲しい。	6
	時刻表が見えにくい。無い。	2
系統本数 時間帯	系統を拡充して欲しい。(イオンを通して欲しい。佐大熊方面、春日線、田雲団地行きのバスが少ない。平田町行き、和光行き、自動車学校行きを増やして欲しい)	7
	20時以降も1本で良いので増やして欲しい。朝早くが欲しい。	2
その他	乗換えの時のバス停を作って欲しい。	1
	音声案内を大きくして欲しい、降車アナウンスをして欲しい。	1

3. 地元関係者ヒアリング調査

現況の利用者数が少なく、また、アンケート調査の結果でも回収率の低かった、笠利町地区及び住用町地区については、より具体的な意向等を把握することを目的に、地元関係者に対して奄美市における公共交通の状況等を説明した上で、ヒアリング調査を行った。ここでは、ヒアリングにおける主な意見を示す。

地区名	意見概要
住用町地区 (平成 29 年 11 月実施)	<ul style="list-style-type: none"> ●地域住民の認識、利用状況・特性 <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行について、危機感のない住民もあり、現状を知ってもらう必要がある。 ・バスは、移動が楽であり、住民、特に高齢者の足として、無くてはならない。 ・アンケートの通り、バス利用者は買い物目的が多い。実際、住用町は雑貨所が無いためだと思われる。特に、高齢者が不便である。 ・通院は、便利な診療所利用や病院の送迎バス、往診の利用者が多いため、バスの利用者は少ないと思われる。 ・通学は、家族が自動車通勤している以外は、バスを利用しており必要である。 ●施策等の方向性・提案 <ul style="list-style-type: none"> ・目的を買い物に特化した「買い物バス」とすれば、利用者も増えるのでは。 ・小型バスで乗り継ぎしなくて良いように各集落を回ってもらえると、良い。 ・バスターミナルを整備すれば、乗継もしやすくなるし、観光客が増えた場合に、観光案内などもできる。 ・観光地や観光拠点を回るバスが必要だと思う。 ・雨に濡れないバス待ち環境や特に高齢者にとっては、ベンチが必要である。 ・ある程度の高齢者には、免許を返納してもらい、バスを利用してもらうことが考えられるが、バスの全般的な環境がどうなっているかが重要。 ・週間隔でも良い。 ・集落内を通るバスが欲しい。可能なら自宅前で降りられるフリー乗降にして欲しい。 ・商業施設や病院の敷地の中まで乗り入れて欲しい。 ・バスの時間帯が合っていないので、合わせて欲しい。 ・利用促進に向けては、行政職員などにも、月に 1 回はバスを利用してもらうような取組をしたらどうか。
笠利町地区 (平成 29 年 11 月実施)	<ul style="list-style-type: none"> ●利用状況・特性 <ul style="list-style-type: none"> ・バスは、これから高齢者が増えることを考えると、必要だと思う。 ・バスの利用目的としては、通院と買い物が多く、行き先は決まっている。 ・通院利用は、病院が送迎バスを出していることもあり、利用者は少ない。 ・朝方が多いのは、学生の通学利用だと思う。 ●施策等の方向性・提案 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化社会に進む中では、デマンド交通が必要だと思う。 ・人が少ない地域は、小型バスにすれば、経費も少なくなるのでは。 ・目的先の店と地域間とのシャトルバスの検討は出来ないのか。 ・打田原地区では、道路が整備されたので、バスの運行を検討して欲しい。 ・運転手不足について、農業の人に協力してもらうことはできないか。 ・利用者が少ない第 2 号、第 3 号系統は、経路を見直したらどうか。 ・主な行き先への到着時刻が分かると良い。 ・終バスの時間が早すぎる。 ・学校通学の早朝補習等、通常とは違う移動時間になった時の対応を考えて欲しい。 ・船の乗り継ぎで、空き時間が長いので、ダイヤを考えて欲しい。 ・龍郷町から名瀬には比較的バスが走っているので、龍郷町内に中継点を整備し、西と東を分けて、シャトルバスにするなども検討したらどうか。 ・利用促進策として、市職員にも月 1 回は、バス通勤してもらったらどうか。 ・観光客が増えることを考えて、空港から南部方面へのバスを検討したらどうか。

4. バスドライバー調査

バスドライバー調査は、廃止路線代替バス及び路線バスの運行を担っているバスドライバーを対象に、業務を通じて感じているバス利用者の傾向や、自身の意向や提案等について把握することを目的に行ったものである。ここでは、その調査結果の概要を示す。

項目		意見概要
利用者の属性、特徴、増減の傾向	住民利用者の傾向等	<ul style="list-style-type: none"> ・学生の通学が減少している。 ・高齢女性の買い物、通院、墓参りが多い。 ・朝は、学生と通院の高齢者が多く、日中は、買い物客、夕方は、学生と通勤者が多い。
	観光客利用者の傾向等	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客は、増加している。 ・奄美空港、大浜海岸、古仁屋方面を訪ねる利用者が多い。 ・路線バスで観光地巡りをしている島外観光客がいる。 ・外国人が増えた。 ・フリーパス券を利用して、よく観光地を巡っている。
利用状況に高齢者・障害者等、解除が必要な方の利用状況		<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを畳んで、介助者と同乗する方がたまにいる。 ・ドライバー（系統）によって、「荷物の積み降ろし等を手伝う」と、「特定の人へのサービスはしない」とする回答がある。 ・乗降に3分以上かかる人もあり、遅延することがある。
バス利用者からの要望等	改善に関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両のステップ、椅子の位置が高い。 ・空港バスで荷物用のトランクが無い。 ・バス停に屋根がほしい。 ・佐仁線は、本数が少なく乗り換えが不便 ・空港方面は空港利用と住民利用が混合し、混雑している。 ・運行時間が間に合っていない。遅れが常態化している。 ・バスがどこ行きかわかりにくい。 ・対応の悪い運転手がいる。
	満足している点	<ul style="list-style-type: none"> ・特に高齢者には、バスしか頼る足がない。無くなると困る。 ・フリーパス、ご長寿パス、補助券、特典定期券はお得で便利。
廃止路線代替バスの問題点	利用状況・運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客が少ない地域を運行する路線が多数ある。 ・地域等は電話予約(デマンド)方式での運行が良い。 ・同じルートを同じバスが走ればお客様も安心する。
	運行の分かりにくさ	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤが頻繁に改正されており課題。ダイヤ改正時には、周知にも時間がかかるので、早めの告知が必要。 ・バスによって、方向幕が違うので、お客様が混乱する。
	運行体制	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金対象かもしれないが、無駄。市の直営事業とすべき。
運行改善、利用促進に関する改善策の提案	運行系統・ダイヤの改善	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降調査や利用者の希望等を聞いて、ダイヤを効率化。 ・名瀬市内の運行回数が少ない。 ・古仁屋から空港の直行便の要望あり。
	利用促進策(情報提供等)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客に恥ずかしくない車両に。 ・高齢ドライバーの免許返納の促進。 ・役所職員などにバス利用を促進。 ・市内を値上げ、住用、古仁屋線を値下げ。
	バリアフリー、利用環境、その他	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者も利用しやすい低床バス導入が急務。 ・バス停の安全性確保 ・Web、必要な情報へのアクセスしやすさを工夫、改善。 ・バス停時刻表の行き先、時間の見やすさを工夫 ・運賃の支払い方法等の改善。(遅延の要因の一つ)
その他の意向		<ul style="list-style-type: none"> ・経路で狭い道路や、転回できない道路がある。 ・バス停での駐停車等、一般ドライバーでマナーの悪い人がいる。 ・バス停以外で乗降しようとする等、マナーの悪い利用者がいる。

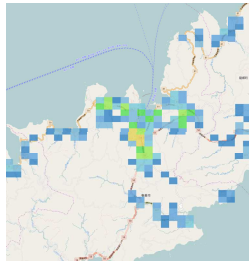
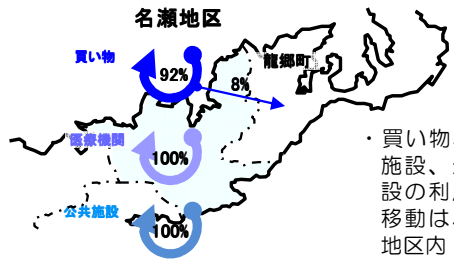
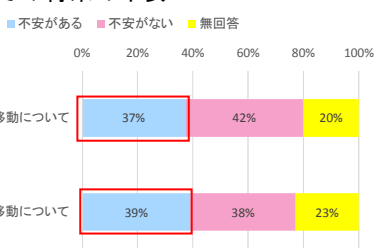

■各関係者意向調査のまとめ

調査名	項目	意向等の概要
(1)市民アンケート調査	●現状の移動状況、バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・日常的な移動では、自動車への依存度が高い一方、自動車を所有していない人や、車いす利用者もいる。 ・将来の移動に関する不安は強い。 ・現状での、バスの利用率は低い。 ・最寄りバス停への移動が10分以上かかる人がいる。
	●改善点・ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が多い、時間帯に合う ・出発地・目的地の近くにバス停がある ・金銭的負担が自動車より小さい ・乗り継ぎが改善し、市内主要施設に行きやすい
	●現状の満足度評価・基本方向	<ul style="list-style-type: none"> ・現状のバスに関する満足度は16%と低い ・「乗り継ぎでも主要施設に行ける」、「利用者の少ない地域はデマンド交通」、「公共交通は、多少不便でも不可欠」、「公共交通の充実は、将来の生活において重要」とする意向が多い。
(2)利用者アンケート調査	●回答者(利用者)の属性	<ul style="list-style-type: none"> ・約6割が60代以上 ・女性が75%
	●バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・「通勤・通学」「買い物」「通院」の利用が多い。 ・回答者の55%は、バスを「週3日以上利用」しているが、10%は、「ほとんど利用しない」。
	●改善点・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・土日祝日も運行する。 ・運行時間を拡大する。 ・バス料金は、上げないで欲しいが約6割だが、「良い」「条件付きで良い」もあわせて27% ・バスへの満足度は、52%と高い。(市民アンケートでの満足度の低さと対照的)
(3)地元関係者ヒアリング調査	●笠利町	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化社会では、デマンド交通が必要。 ・道路が整備された打田原地区での、バス運行の検討。 ・運転手不足については、地元住民(農業)も協力。 ・第2号、第3号系統は、経路を見直したらどうか。 ・通学時間、船の乗継を考慮したダイヤの改善。 ・龍郷町内に中継点を整備し、西と東の系統を分ける。 ・観光客対応として空港から南部方面へのバスを検討。
	●住用町	<ul style="list-style-type: none"> ・目的を買い物に特化した「買い物バス」にすれば。 ・小型バスで各集落を回ってもらえると、良い。 ・バスターミナルがあれば、乗継も楽で、観光案内も。 ・雨に濡れないバス待ち環境やベンチが必要。 ・ある程度の高齢者は、免許返納し、バスを利用。 ・利用促進策として行政職員も月1回は利用する。
(4)バスドライバー調査	●利用者に関する実感	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯によって、属性や利用目的が異なる。 ・高齢者や介助を必要とする人もいる。 ・通学は減り、観光客のバス利用は増えている。
	●利用者からの改善要望・ドライバーとしての改善提案	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応したダイヤの効率化(系統の見直し)。 ・ダイヤが頻繁に改正されており課題。周知にも時間がかかるのでダイヤ改正時は、早めの告知が必要。 ・利用者の少ない地域は、デマンドバスに。 ・低床バス、リムジンバスの導入(車両の更新)。 ・バス停の安全性確保(上屋の設置等)。 ・高齢者の免許返納の促進、行政職員のバス利用促進。 ・Webでの情報提供の改善(HPへのアクセス性の改善、分かりやすさ等)。 ・バス停の時刻表の見やすさ、分かりやすさの工夫。 ・運賃の見直し(市内を値上げ、遠方を値下げ)。 ・運賃の支払い方法等の改善(遅延の要因の一つ)。

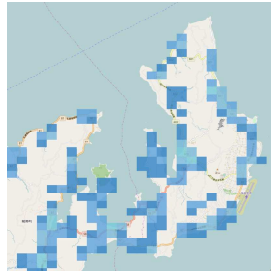
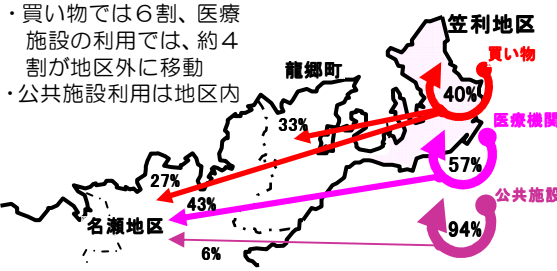
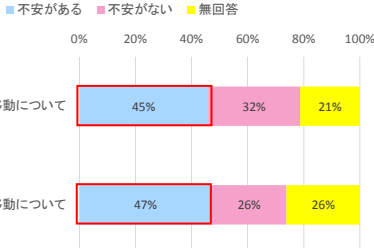
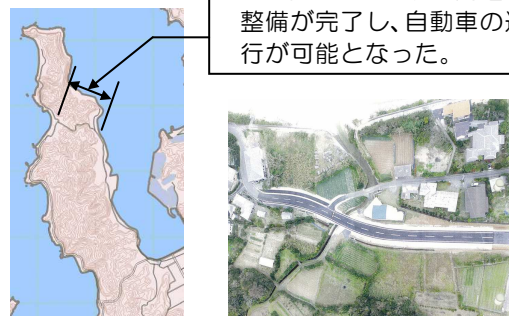
5. 地区別の概況等の整理（地区別カルテ）

これまでに確認した奄美市の概況やバス路線の運行状況、アンケート調査の結果などから、名瀬地区、笠利地区、住用地区別に、その概況や住民の意向を整理する。

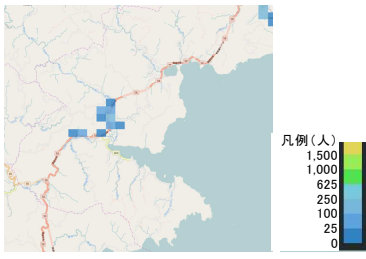
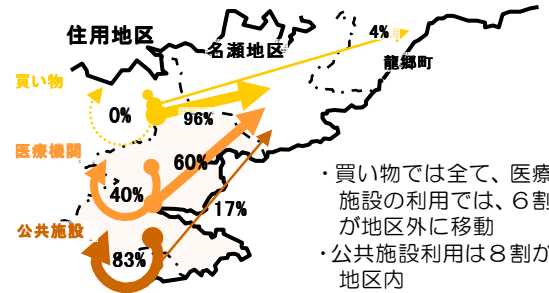
(1) 名瀬地区

項目	データ		図表等				
人口	地区人口	36,780人	 <p>・中心部で特に人口密度が高く、中心部に向かう幹線道路沿いに人口の集積が見られる。</p>				
	地区面積	127.7 km ²					
	人口密度	2.88人/ha					
	高齢化率	26.6% (平成27年国勢調査)					
バス路線網	区分	運行系統(区間)	運行キロ	回数(平日)	輸送人員(人/年)	収支率(%)	
	地区内運行の廃止路線代替バス(H27年度)	(1)与儀又～上佐大熊	7.5	0.5	1,595	94	
		(4)自動車学校～虹の丘	10.7	1.5	6,908	45	
		(5)小湊～虹の丘	18.5	4.5	24,550	40	
		(6)東ヶ丘団地～山田団地	6.1	4.0	4,337	30	
		(7)山田団地～崎原	10.0	3.0	2,216	17	
		(8)平松～大浜	3.0	3.0	1,248	83	
		(11)与儀又～空港～佐仁	53.7	10.5	115,635	73	
路線バス(自主運行バス)	・30以上の系統が地区内を運行	—					
日常生活での移動先(アンケート調査)	目的	地区の内外の割合		 <p>・買い物、医療施設、公共施設の利用での移動は、ほぼ地区内</p>			
	買い物	地区内：92%	地区外：8%				
	医療施設	地区内：100%	地区外：0%				
	公共施設	地区内：100%	地区外：0%				
バスに関する意向(アンケート調査)	項目		割合		<p>●外出についての将来の不安</p> <p>■不安がある ■不安がない ■無回答</p>  <p>①買い物など私用時の移動について</p> <p>②病院、医療機関への移動について</p> <p>・「買い物」、「医療施設への移動」とも、約4割が不安 ・他の2地区に比較し、その割合は少ない。</p>		
	外出について将来の不安がある	買い物	37%				
		医療機関	39%				
	バスへの不満(上位3位)	自動車移動できる	46%				
		本数少ない・時間帯が合わない	21%				
		路線、時刻が分かりにくい	15%				
	自動車からの転換条件(上位3位)	運行本数が多い・時間帯が合う	23%				
近くにバス停がある		21%					
どんな条件でも転換しない		12%					
まちづくり動向	<p>●中心部での開発等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業やマリンタウン事業が進展中であり、将来的な土地利用の変更、増進が予想される。 ・土地区画整理事業規模：約3.2ha ・マリンタウンプロジェクトの事業規模：約5.6ha(内埋立約3.3ha) 		<p>●マリンタウン事業イメージ図</p> 				

(2) 笠利地区

項目	データ		図表等			
人口	地区人口	5,706 人	 <p>凡例(人) 1,500 1,000 625 250 100 25 0</p>			
	地区面積	60.2 km ²				
	人口密度	0.95 人/h a				
	高齢化率	38.0% (平成 27 年国勢調査)				
バス路線網	区分	運行系統(区間)	運行キロ	回数(平日)	輸送人員(人/年)	収支率(%)
	地区内運行の廃止路線代替バス (H27 年度)	(2)赤木名~赤尾木~赤木名	22.2	1.0	368	7
		(3)赤木名~屋仁~佐仁	8.4	7.0	1056	5
		(11)与儀又~空港~佐仁	53.7	10.5	115,635	73
路線バス(自主運行バス)	・1系統(名瀬~空港)のみ運行	・自主運行の「名瀬~空港」系統は、1日12.5回運行され、一定のサービスレベルが確保されている。				
日常生活での移動先(アンケート調査)	目的	地区の内外の割合				
	買い物	地区内: 40%	地区外: 60%			
	医療施設	地区内: 57%	地区外: 43%			
	公共施設	地区内: 94%	地区外: 6%			
バスに関する意向(アンケート調査)	項目		割合		<p>●外出についての将来の不安</p>  <p>①買い物など私用時の移動について ②病院、医療機関への移動について</p> <p>・「買い物」には45%、「医療施設への移動」とも、47%が不安</p>	
	外出について将来の不安がある	買い物	45%			
		医療機関	47%			
	バスへの不満(上位3位)	自動車移動できる	47%			
		本数が少ない・時間が合わない	24%			
		料金が安い	13%			
	自動車からの転換条件(上位3位)	運行本数が多い・時間帯が合う	30%			
		どんな条件でも転換しない	19%			
近くにバス停がある		18%				
金銭的負担が自動車より少ない		18%				
まちづくり動向	●道路網の整備		●道路整備位置			
	<p>・打田原地区では、これまで自動車の通行が不便な集落もあったが、道路整備が進み、改善している。</p> <p>●奄美空港の改修</p> <p>・奄美大島の玄関口となる奄美空港では、世界自然遺産への登録により観光客の増加が予測されることを踏まえ、改修を行っている。</p>		<p>・打田原地区の当該区間道路整備が完了し、自動車の通行が可能となった。</p> 			

(3) 住用町地区

項目	データ等		図表等			
人口	地区人口	1,307人	 <p>・住用地区での人口集積箇所は少ないが、住用総合支所周辺において、人口集積が見られる。</p>			
	地区面積	118.2 km ²				
	人口密度	0.11人/h a				
	高齢化率	41.3% (平成27年国勢調査)				
バス路線網	区分	運行系統(区間)	運行キロ	回数(平日)	輸送人員(人/年)	収支率(%)
	地区内運行の廃止路線代替バス (H27年度)	(9)市～山間～西仲間	10.0	5.0	5,478	19
		(10)西仲間～川内～東城	10.6	2.5	1,199	10
路線バス(自主運行バス)	・4系統運行	・ウエストコート(名瀬)～西仲間～海の駅方面の系統は、1日10.5回運行され、一定のサービスレベルが確保されている。				
日常生活での移動先(アンケート調査)	目的	地区の内外の割合		 <p>・買い物では全て、医療施設の利用では、6割が地区外に移動 ・公共施設利用は8割が地区内</p>		
	買い物	地区内：0%	地区外：100%			
	医療施設	地区内：40%	地区外：60%			
	公共施設	地区内：83%	地区外：17%			
バスに関する意向(アンケート調査)	項目		割合			
	外出について将来の不安がある	買い物	55%			
		医療機関	52%			
	バスへの不満(上位3位)	自動車移動できる	48%			
		本数が少ない・時間が合わない	18%			
		料金が安い	15%			
	自動車からの転換条件(上位3位)	運行本数が多い・時間帯が合う	23%			
金銭的負担が自動車より少ない		21%				
近くにバス停がある		14%				
	どんな条件でも転換しない	14%				
まちづくり動向	●観光拠点整備事業		●観光拠点施設			
	<p>・奄美市では、「森と水のまち住用観光プロジェクト」の一環として、住用地区内で、奄美大島中南部観光の拠点施設(名称未定)整備を進めている。</p> <p>・観光の拠点になるとともに、地区の交流拠点としての活用も期待される。</p>		