

# 令和6年度共創MaaSプロジェクト 大津町通勤バス実証実験 実証事業の評価のための調査・分析業務 報告書

---

2025年2月  
株式会社構造計画研究所

# 目次

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| ■ 業務概要                                | .....p.3  |
| ■ ①通勤バスに関する数値集計および企業（従業員）へのアンケート調査の実施 |           |
| □ 通勤バスの利用状況                           | .....p.6  |
| □ アンケート調査の実施                          | .....p.14 |
| ■ ②実証事業の評価                            |           |
| □ アンケート                               | .....p.16 |
| □ 通勤バス効果シミュレーション                      | .....p.53 |
| □ 費用便益分析                              | .....p.60 |
| □ 交通状況調査                              | .....p.71 |
| ■ まとめ                                 | .....p.77 |
| ■ 参考資料                                | .....p.80 |



# 業務概要



## □業務概要

- 本業務の目的及び業務内容は次のとおりである（仕様書に基づく）。

### 業務の目的

- セミコンテックパーク周辺の菊池南部地域においては、通勤時間帯の交通渋滞が慢性化している中、半導体関連企業の集積等に伴い、更なる混雑が予想されており、当該地域への交通アクセス改善は喫緊の課題となっている。
- 本事業では、主に本田技研工業熊本製作所の従業員（約4,000名）をターゲットとした通勤バスの実証運行について、実証事業の評価のために必要な情報を収集し、調査・分析を行う。

### 業務の内容

#### （１）計画準備

- 本業務の作業を円滑に進めるため、業務の具体的な進め方及びスケジュールに関する業務計画書を作成する。

#### （２）実証事業の評価のための調査・分析

##### ① 通勤バスに関する数値集計および企業（従業員）へのアンケート調査の実施

通勤バス実証運行の実施中に、委託者から提供する通勤バスに関する数値集計（利用者数・遅延データ等）、関係企業の従業員等を対象にWEBによるアンケート調査を実施し、通勤バスの利用実態や利用意向、利用促進に向けて必要な情報を収集する。

##### ② 実証事業の評価

①の通勤バスに関する数値集計結果、アンケート調査結果の他、交通状況調査・通勤バス効果に関するシミュレーション等をもとに、渋滞緩和などの実証事業の効果を分析・評価する。

#### （３）取りまとめ

- （２）の調査結果を取りまとめ、報告書を作成する。



## □実証事業の評価のための調査・分析

- 実証事業の評価のための調査・分析として、**通勤バス乗降者数調査、アンケート調査、通勤バス効果シミュレーション、費用便益分析、交通状況調査**を行う。

### 実証事業の評価のための調査・分析

| 実施内容           | 説明                                                         |
|----------------|------------------------------------------------------------|
| 通勤バス乗降者数調査     | 通勤バスの利用者数について、1日あたり、便別、停留所別に集計する。                          |
| アンケート調査        | 通勤バスの実証運行ルート周辺の企業を対象に、実証事業について調査を実施する。                     |
| 通勤バス効果シミュレーション | アンケート結果に基づき検討した、通勤バスの利用による通勤時間の変化に関する仮説を、シミュレーションによって検証する。 |
| 費用便益分析         | 通勤バスの利用による、費用便益の変化について分析を行う。                               |
| 交通状況調査         | 通勤バスの運行による、交通量の変化について調査する。                                 |



①通勤バスに関する数値集計および企業（従業員）へのアンケート調査の実施

# 通勤バスの利用状況



## □通勤バスの利用状況の調査内容

- 通勤バスの利用者数について、1日あたり、便別、停留所別に集計する。

### 通勤バスの利用状況の調査内容

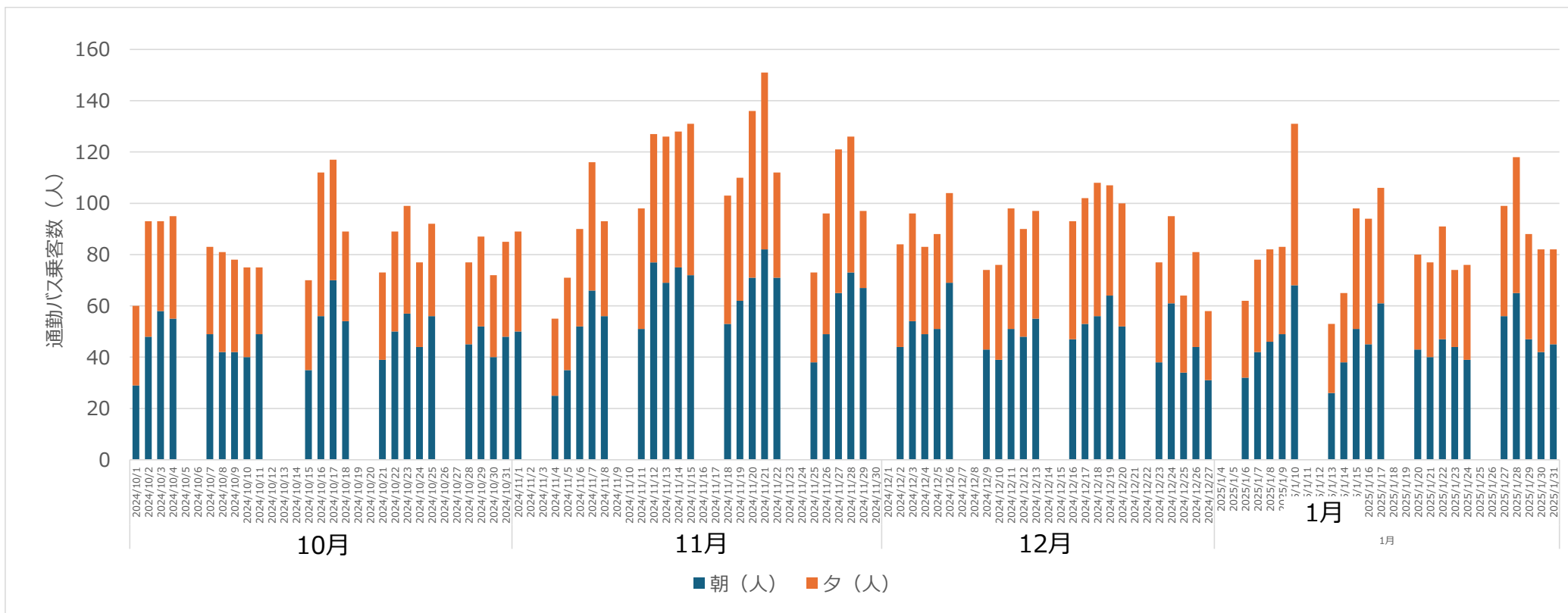
| 調査対象       | 対象期間                         |
|------------|------------------------------|
| 1日あたりの利用者数 | 2024年10月、11月、12月、2025年1月の運行日 |
| 便別の利用者数    |                              |
| 停留所別の利用者数  | 2025年1月20日～31日の運行日           |



## □日別の利用者数の推移

- 各月の1日あたりの平均利用者数は、11月が最も多い。
- 各月における、1日あたりの平均利用者数は次のとおりである。
  - 2024年10月 85.1人
  - 2024年11月 107.1人
  - 2024年12月 88.8人
  - 2025年 1月 86.0人

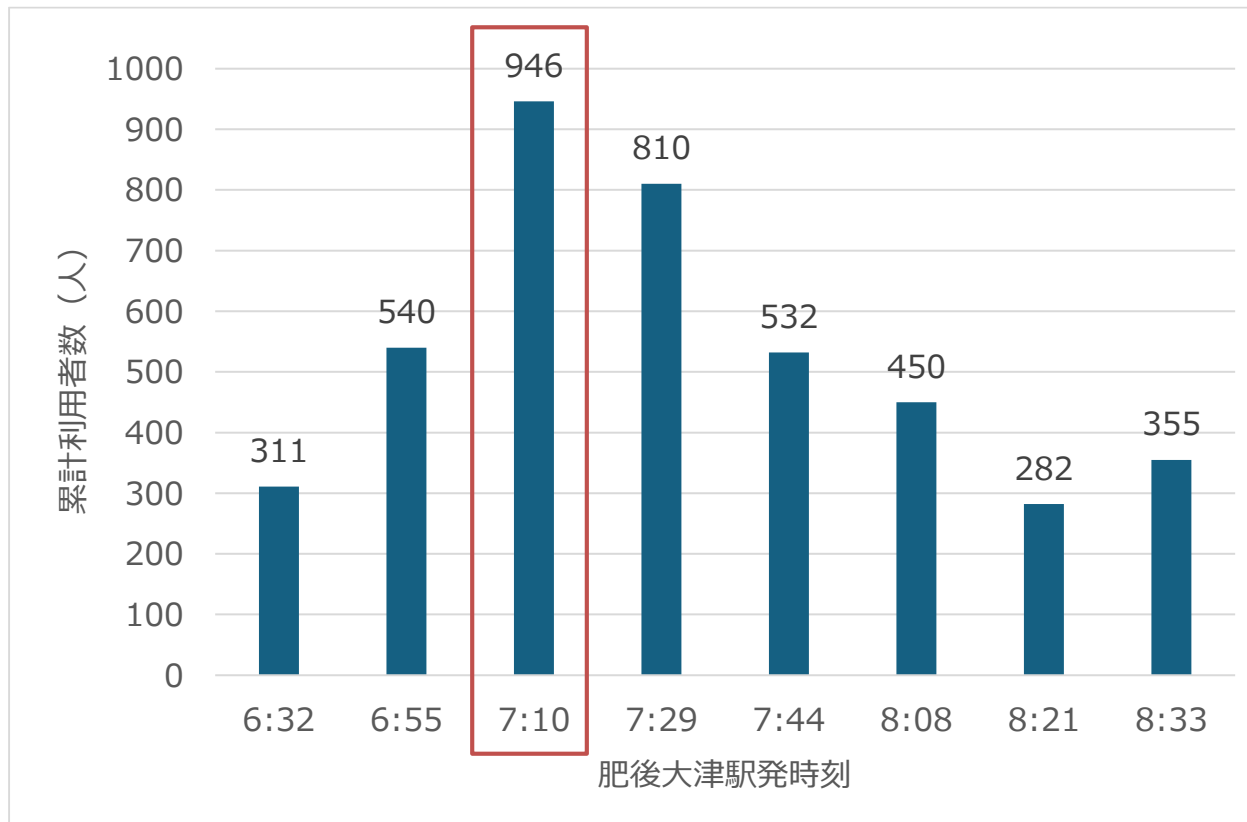
### 通勤バスの利用者数の推移（2024年10月～2025年1月）



## □便別の利用者数（通勤時間帯）

- 通勤時間帯の便別の累計利用者数は、7時10分肥後大津駅発が最も多い（22.4%）。

便別の利用者数（通勤時間帯）



| 便   | 肥後大津駅発時刻 | 人数   | 割合    |
|-----|----------|------|-------|
| 1便目 | 6:32     | 311人 | 7.4%  |
| 2便目 | 6:55     | 540人 | 12.8% |
| 3便目 | 7:10     | 946人 | 22.4% |
| 4便目 | 7:29     | 810人 | 19.2% |
| 5便目 | 7:44     | 532人 | 12.6% |
| 6便目 | 8:08     | 450人 | 10.6% |
| 7便目 | 8:21     | 282人 | 6.7%  |
| 8便目 | 8:33     | 355人 | 8.4%  |

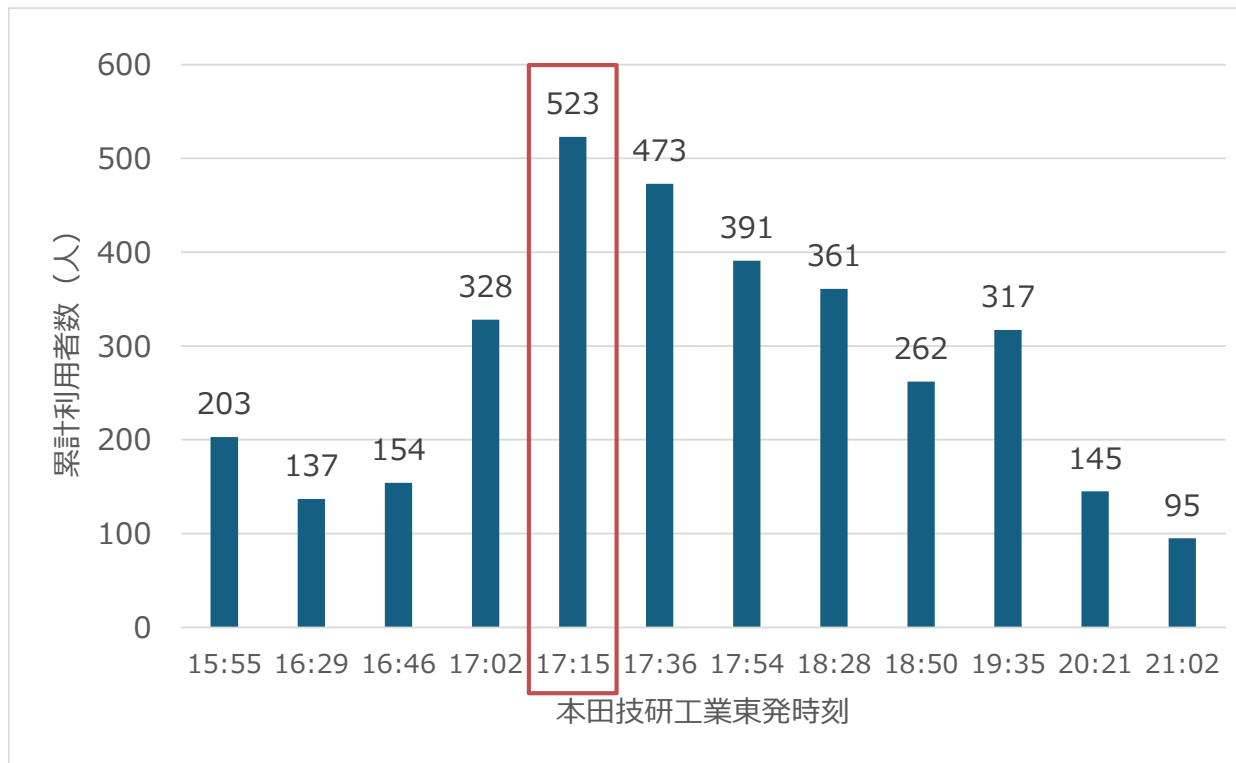
※乗客数は、2024年10月～2025年1月の累計値（n=4,226）



## □便別の利用者数（退勤時間帯）

- 退勤時間帯の便別の累計利用者数は、17時15分本田技研工業東発が最も多い（15.4%）。

便別の利用者数（退勤時間帯）



| 便    | 本田技研工業東発時刻 | 人数   | 割合    |
|------|------------|------|-------|
| 1便目  | 15:55      | 203人 | 6.0%  |
| 2便目  | 16:29      | 137人 | 4.0%  |
| 3便目  | 16:46      | 154人 | 4.5%  |
| 4便目  | 17:02      | 328人 | 9.7%  |
| 5便目  | 17:15      | 523人 | 15.4% |
| 6便目  | 17:36      | 473人 | 14.0% |
| 7便目  | 17:54      | 391人 | 11.5% |
| 8便目  | 18:28      | 361人 | 10.7% |
| 9便目  | 18:50      | 262人 | 7.7%  |
| 10便目 | 19:35      | 317人 | 9.4%  |
| 11便目 | 20:21      | 145人 | 4.3%  |
| 12便目 | 21:02      | 95人  | 2.8%  |

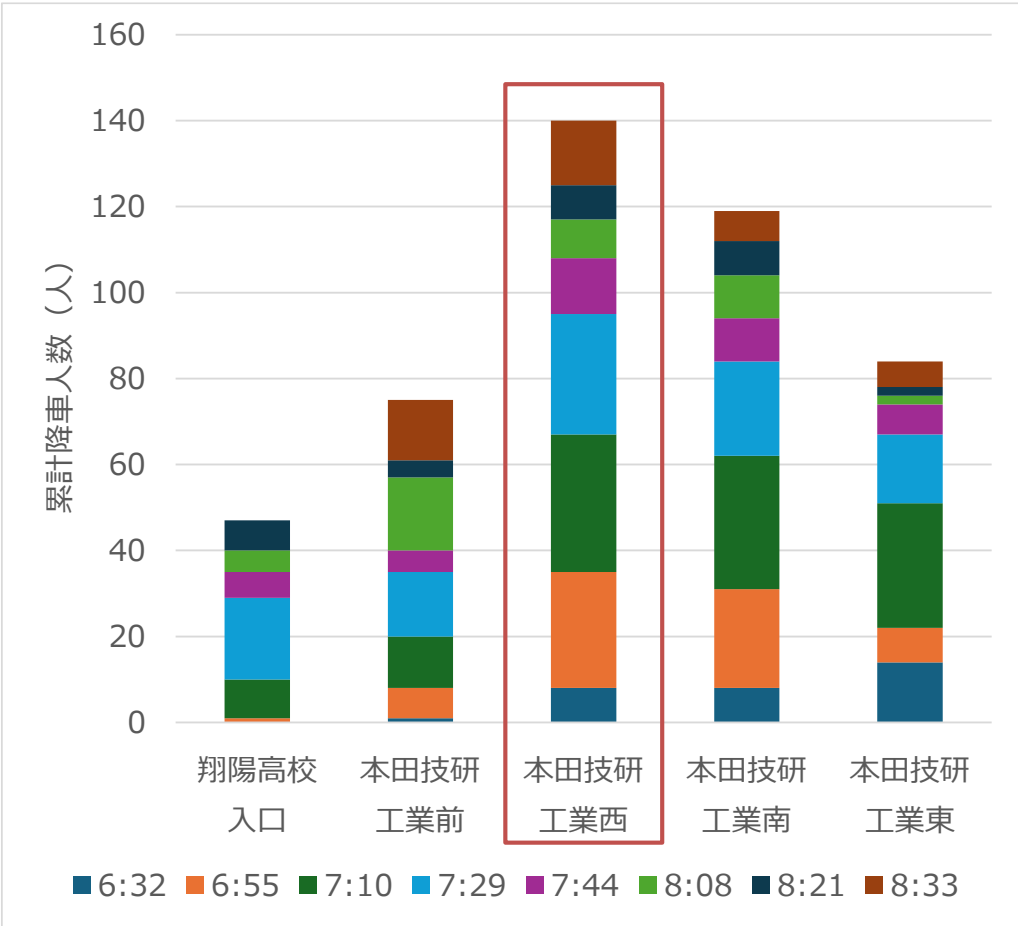
※乗客数は、2024年10月～2025年1月の累計値（n=3,389）



# □停留所別の利用者数（通勤時間帯）

- 通勤時間帯の停留所別の累計利用者数は、本田技研工業西が最も多い（30.1%）。

停留所別の利用者数（通勤時間帯）



|          | 便<br>時刻     | 肥後大津駅発 |      |      |      |      |      |      |      | 合計   | 割合    |
|----------|-------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
|          |             | 1便目    | 2便目  | 3便目  | 4便目  | 5便目  | 6便目  | 7便目  | 8便目  |      |       |
|          |             | 6:32   | 6:55 | 7:10 | 7:29 | 7:44 | 8:08 | 8:21 | 8:33 |      |       |
| 降車<br>人数 | 翔陽高校<br>入口  | 0      | 1    | 9    | 19   | 6    | 5    | 7    | 0    | 47人  | 10.1% |
|          | 本田技研<br>工業前 | 1      | 7    | 12   | 15   | 5    | 17   | 4    | 14   | 75人  | 16.1% |
|          | 本田技研<br>工業西 | 8      | 27   | 32   | 28   | 13   | 9    | 8    | 15   | 140人 | 30.1% |
|          | 本田技研<br>工業南 | 8      | 23   | 31   | 22   | 10   | 10   | 8    | 7    | 119人 | 25.6% |
|          | 本田技研<br>工業東 | 14     | 8    | 29   | 16   | 7    | 2    | 2    | 6    | 84人  | 18.1% |

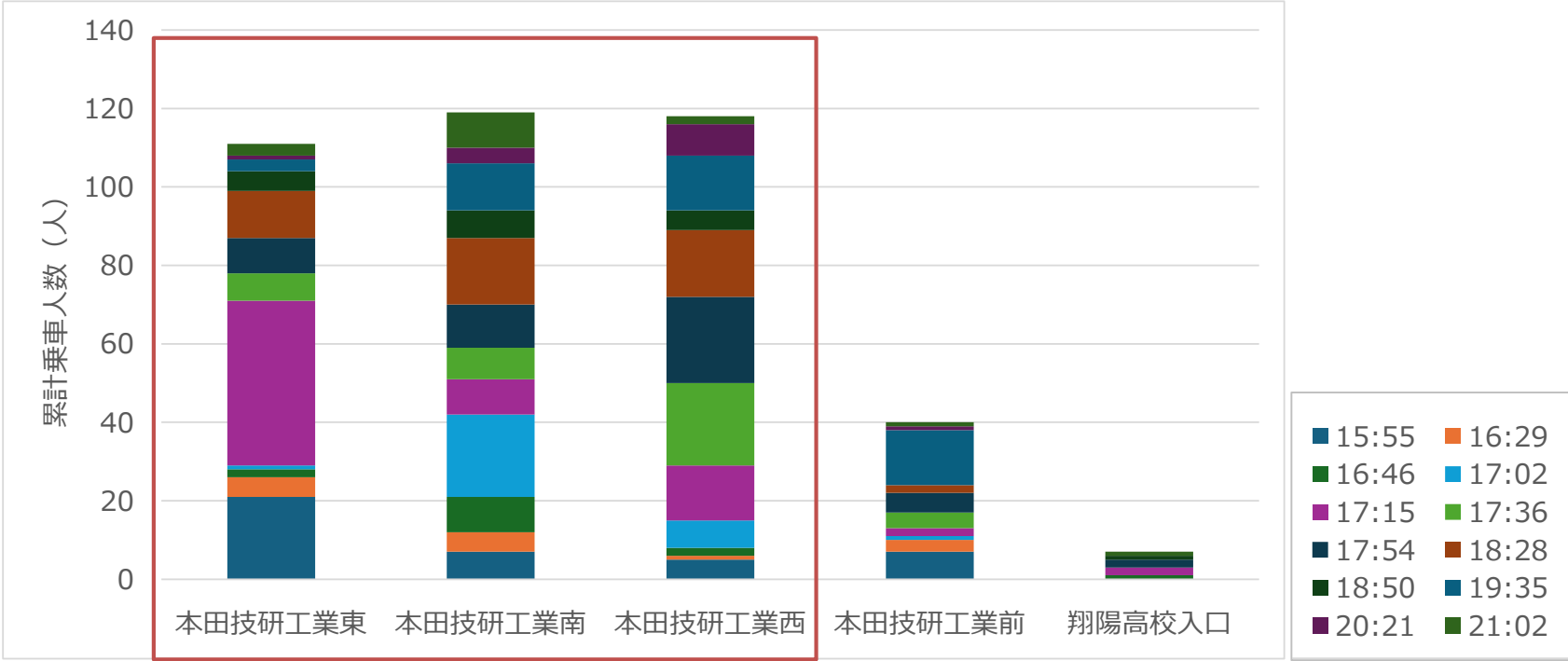
※乗客数は、2025年1月20日～31日の累計値（n=465）



# □停留所別の利用者数（退勤時間帯）

・ 退勤時間帯の停留所別の累計利用者数は、本田技研工業南（30.1%）、本田技研工業西（29.9%）、本田技研工業東（27.1%）が多い。

停留所別の利用者数（退勤時間帯）



|          | 便<br>時刻 | 本田技研工業東発時刻 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       | 合計   | 割合    |
|----------|---------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
|          |         | 1便目        | 2便目   | 3便目   | 4便目   | 5便目   | 6便目   | 7便目   | 8便目   | 9便目   | 10便目  | 11便目  | 12便目  |      |       |
|          |         | 15:55      | 16:29 | 16:46 | 17:02 | 17:15 | 17:36 | 17:54 | 18:28 | 18:50 | 19:35 | 20:21 | 21:02 |      |       |
| 乗車<br>人数 | 本田技研工業東 | 21         | 5     | 2     | 1     | 42    | 7     | 9     | 12    | 5     | 3     | 1     | 3     | 111人 | 28.1% |
|          | 本田技研工業南 | 7          | 5     | 9     | 21    | 9     | 8     | 11    | 17    | 7     | 12    | 4     | 9     | 119人 | 30.1% |
|          | 本田技研工業西 | 5          | 1     | 2     | 7     | 14    | 21    | 22    | 17    | 5     | 14    | 8     | 2     | 118人 | 29.9% |
|          | 本田技研工業前 | 7          | 3     | 0     | 1     | 2     | 4     | 5     | 2     | 0     | 14    | 1     | 1     | 40人  | 10.1% |
|          | 翔陽高校入口  | 0          | 0     | 1     | 0     | 2     | 0     | 2     | 0     | 1     | 0     | 0     | 1     | 7人   | 1.8%  |

## □通勤バスの利用状況のまとめ

- 各月の1日あたりの平均利用者数は、11月が最も多い。
- 各月における、1日あたりの平均利用者数は次のとおりである。
  - 2024年10月 85.1人
  - 2024年11月 107.1人
  - 2024年12月 88.8人
  - 2025年 1月 86.0人
- 便別の累計利用者数について、多い便は次のとおりである。
  - 通勤時間帯：7時10分肥後大津駅発の便（22.4%）
  - 退勤時間帯：17時15分本田技研工業東発の便（15.4%）
- 停留所別の累計利用者数について、多い停留所は次のとおりである。
  - 通勤時間帯：本田技研工業西（30.1%）
  - 退勤時間帯：本田技研工業南（30.1%）、本田技研工業西（29.9%）、本田技研工業東（27.1%）



# ①通勤バスに関する数値集計および企業（従業員）へのアンケート調査の実施

## アンケート調査の実施



## □アンケート調査の実施概要

- 通勤バスの運行ルート周辺に位置する企業の従業員等を対象に、WEBによるアンケート調査を実施し、通勤バスの利用実態や利用意向、利用促進に向けて必要な情報を収集する。

### アンケート調査の実施概要

|        |                                                                                                               |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調査目的   | ① 今回の実証実験による渋滞緩和効果を把握すること。<br>② 過去の実証実験から変更した点についての効果及び影響を把握すること。<br>③ 公共交通利用の利点及び今後の公共交通利用促進に向けての改善点を把握すること。 |
| 調査対象   | 本田技研工業（株）及び大津町企業連絡協議会の室支部・北部支部の会員企業                                                                           |
| 調査対象者数 | 約8,600名（うち、主な調査対象である本田技研工業（株）の従業員数は約2,600名）                                                                   |
| 調査日時   | 2024年11月19日～12月13日                                                                                            |
| 調査方法   | Webアンケート                                                                                                      |
| 回収数    | 419                                                                                                           |
| 回収率    | 約5%                                                                                                           |



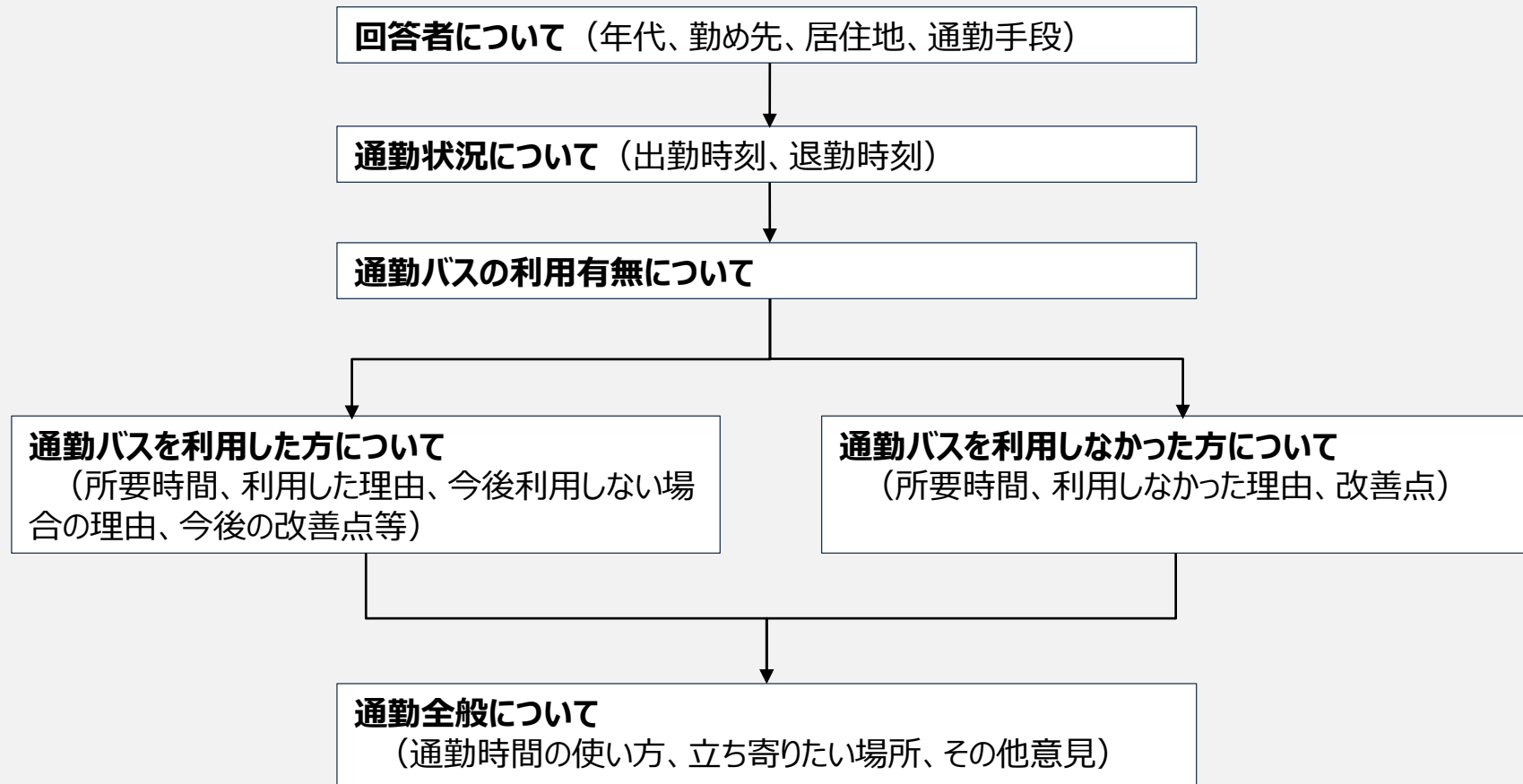
## ②実証事業の評価 アンケート

- ▶ 通勤バスの実証運行ルート周辺の企業を対象に、実証事業について調査する。

## □アンケートの概要

- アンケートの概要を下図に示す。

### アンケートの概要



# アンケート項目

- アンケート項目を下表に示す。

## アンケート項目

| 分類                | 番号 | 調査内容                           |
|-------------------|----|--------------------------------|
| 回答者について           | 1  | 年代                             |
|                   | 2  | 勤務先の企業                         |
|                   | 3  | 居住地の郵便番号                       |
|                   | 4  | 実験期間中の通勤手段                     |
| 通勤状況について          | 5  | 実証実験期間中（10/1～）の出勤時に会社に到着した時刻   |
|                   | 6  | 実証実験期間中（10/1～）に退勤した時刻          |
| 通勤バスの利用有無について     | 7  | 通勤バスの利用有無                      |
| 通勤バスを利用した方について    | 8  | 通勤バス利用時の通勤経路                   |
|                   | 9  | 実証実験期間以外（～10/1）の片道の平均通勤時間(分)   |
|                   | 10 | 実証実験期間中（10/1～）の片道の平均通勤時間(分)    |
|                   | 11 | 通勤バスを利用した理由                    |
|                   | 12 | 通勤バスを利用した理由として最も大きい理由          |
|                   | 13 | 環境に配慮したモビリティ（公共交通、EV等）の利用頻度の変化 |
|                   | 14 | 今後のバス通勤の意向                     |
|                   | 15 | 通勤バスを利用しない場合の理由                |
|                   | 16 | 通勤バスの改善点                       |
| 通勤バスを利用しなかった方について | 17 | 実証実験期間以外（～10/1）の片道の平均通勤時間（分）   |
|                   | 18 | 実証実験期間中の片道の平均通勤時間（分）           |
|                   | 19 | 通勤バスを利用しなかった理由                 |
|                   | 20 | 通勤バスの改善点                       |
| 通勤全般について          | 21 | 通勤時間の使い方                       |
|                   | 22 | 自宅から会社の出退勤途中に立ち寄りたい場所          |
|                   | 23 | 通勤中立ち寄りたい場所の具体的な場所             |
|                   | 24 | 通勤バス運行や渋滞に関する意見                |

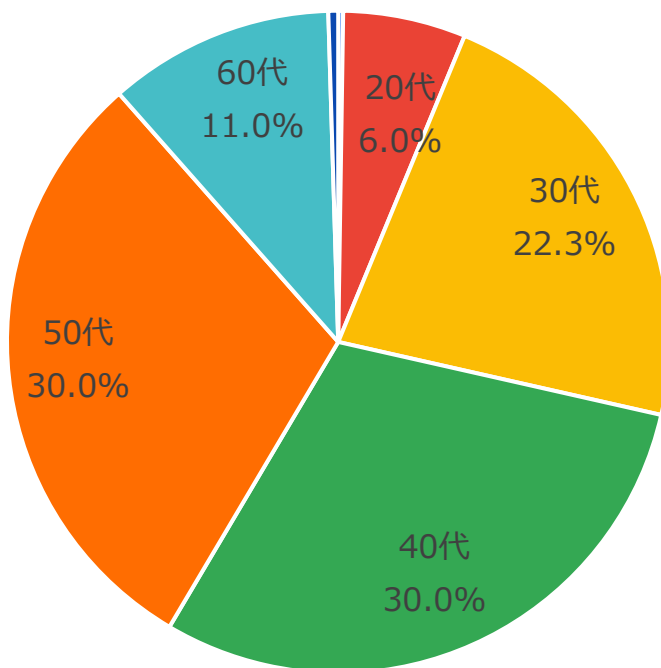


# □回答者について

---

- 年代は、40代（30.0%）と50代（30.0%）が最も多い。

年代



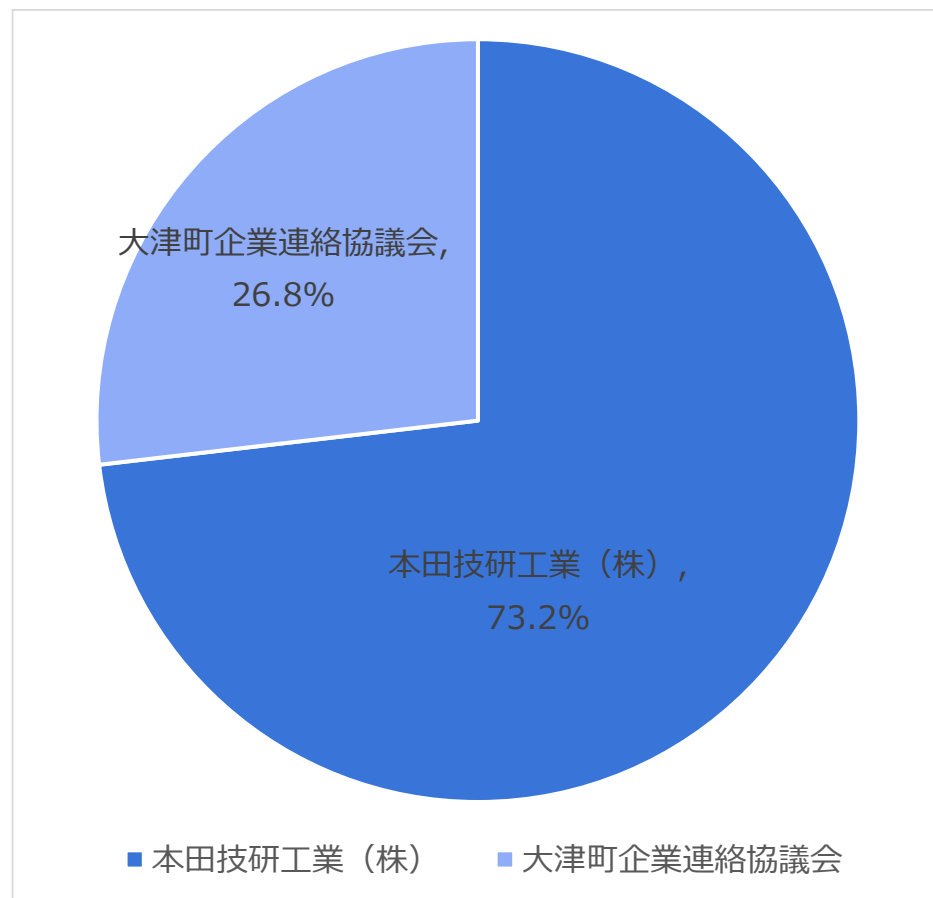
■ 10代 ■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代～

| 年代   | 人数   | 割合    |
|------|------|-------|
| 10代  | 1人   | 0.2%  |
| 20代  | 25人  | 6.0%  |
| 30代  | 93人  | 22.3% |
| 40代  | 125人 | 30.0% |
| 50代  | 125人 | 30.0% |
| 60代  | 46人  | 11.0% |
| 70代～ | 2人   | 0.5%  |

n=417（単一回答）

- 勤務先の企業は、本田技研工業（株）が73.2%、大津町企業連絡協議会の企業が26.8%である。

勤務先の企業

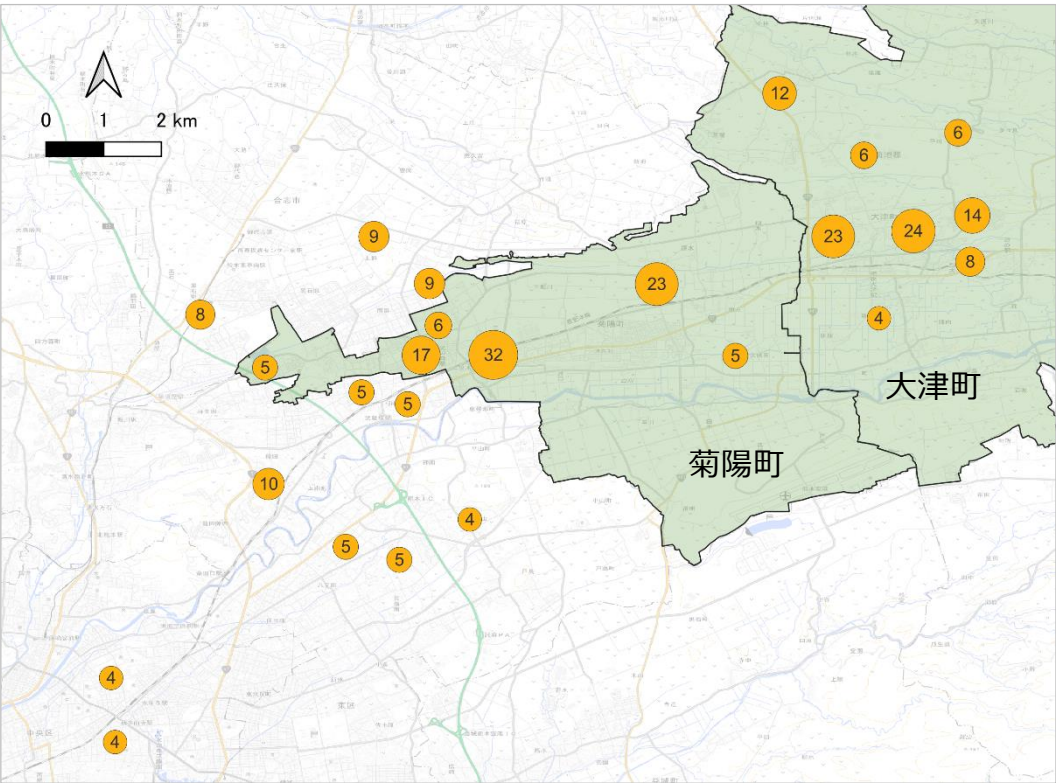


| 勤務先の企業     | 人数   | 割合    |
|------------|------|-------|
| 本田技研工業（株）  | 297人 | 73.2% |
| 大津町企業連絡協議会 | 110人 | 26.8% |

n=416（自由記述）

・ 居住地は、菊陽町及び大津町が多い。

居住地の郵便番号

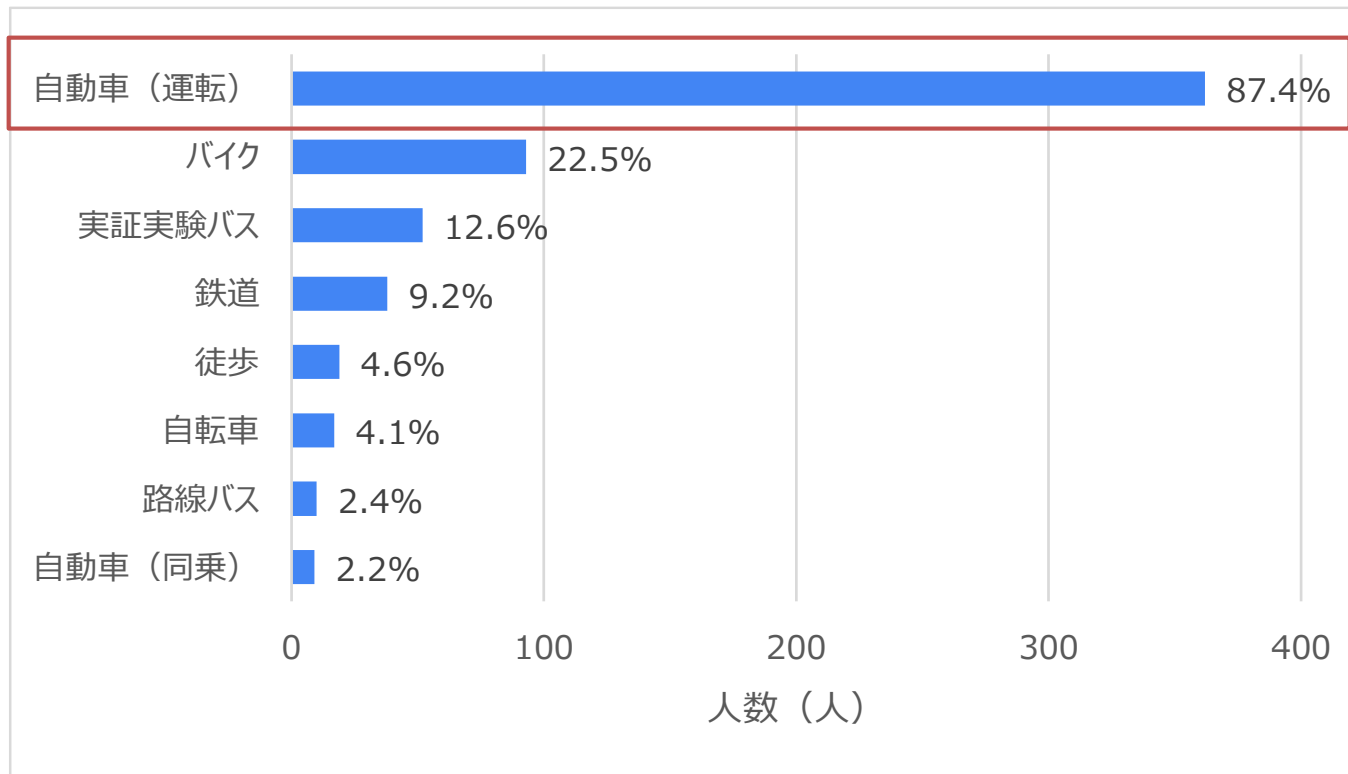


※ 円の場所は郵便番号と対応する地域の概ね中心付近を示す。  
※ 円の数値は居住者の人数を表す。  
※ 円の大きさは居住者の数に対応している。  
※ 背景地図として国土地理院地図を加工したものを使用。

| 番号 | 住所                | 郵便番号     | 人数  | 割合   |
|----|-------------------|----------|-----|------|
| 1  | 菊池郡 菊陽町 津久礼       | 869-1101 | 32人 | 7.9% |
| 2  | 菊池郡 大津町 大津        | 869-1233 | 24人 | 5.9% |
| 3  | 菊池郡 大津町 室         | 869-1235 | 23人 | 5.7% |
| 4  | 菊池郡 菊陽町 原水        | 869-1102 | 23人 | 5.7% |
| 5  | 菊池郡 菊陽町 光の森       | 869-1108 | 17人 | 4.2% |
| 6  | 菊池郡 大津町 美咲野       | 869-1237 | 14人 | 3.4% |
| 7  | 菊池郡 大津町 杉水        | 869-1236 | 12人 | 2.9% |
| 8  | 熊本市 北区 龍田         | 861-8006 | 10人 | 2.5% |
| 9  | 合志市 豊岡            | 861-1115 | 9人  | 2.2% |
| 10 | 合志市 幾久富           | 861-1112 | 9人  | 2.2% |
| 11 | 菊池郡 大津町 引水        | 869-1234 | 8人  | 2.0% |
| 12 | 合志市 須屋            | 861-1102 | 8人  | 2.0% |
| 13 | 菊池郡 大津町 平川        | 869-1231 | 6人  | 1.5% |
| 14 | 菊池郡 菊陽町 新山        | 869-1109 | 6人  | 1.5% |
| 15 | 本田技研工業 株式会社 熊本製作所 | 869-1293 | 5人  | 1.2% |
| 16 | 菊池郡 菊陽町 花立        | 869-1113 | 5人  | 1.2% |
| 17 | 菊池郡 菊陽町 久保田       | 869-1103 | 5人  | 1.2% |
| 18 | 熊本市 東区 長嶺東        | 861-8038 | 5人  | 1.2% |
| 19 | 熊本市 東区 御領         | 861-8035 | 5人  | 1.2% |
| 20 | 熊本市 北区 弓削         | 861-8002 | 5人  | 1.2% |
| 21 | 熊本市 北区 武蔵ヶ丘       | 861-8001 | 5人  | 1.2% |
| 22 | 菊池郡 大津町 新         | 869-1227 | 4人  | 1.0% |
| 23 | 熊本市 中央区 大江        | 862-0971 | 4人  | 1.0% |
| 24 | 熊本市 中央区 国府        | 862-0949 | 4人  | 1.0% |
| 25 | 熊本市 東区 小山         | 861-8045 | 4人  | 1.0% |

- 実証実験期間中の通勤手段は、自動車（運転）（87.4%）が最も多い。

## 実証実験期間中の通勤手段



| 実証実験期間中の通勤手段 | 人数   | 割合    |
|--------------|------|-------|
| 自動車（運転）      | 362人 | 87.4% |
| バイク          | 93人  | 22.5% |
| 実証実験バス       | 52人  | 12.6% |
| 鉄道           | 38人  | 9.2%  |
| 徒歩           | 19人  | 4.6%  |
| 自転車          | 17人  | 4.1%  |
| 路線バス         | 10人  | 2.4%  |
| 自動車（同乗）      | 9人   | 2.2%  |

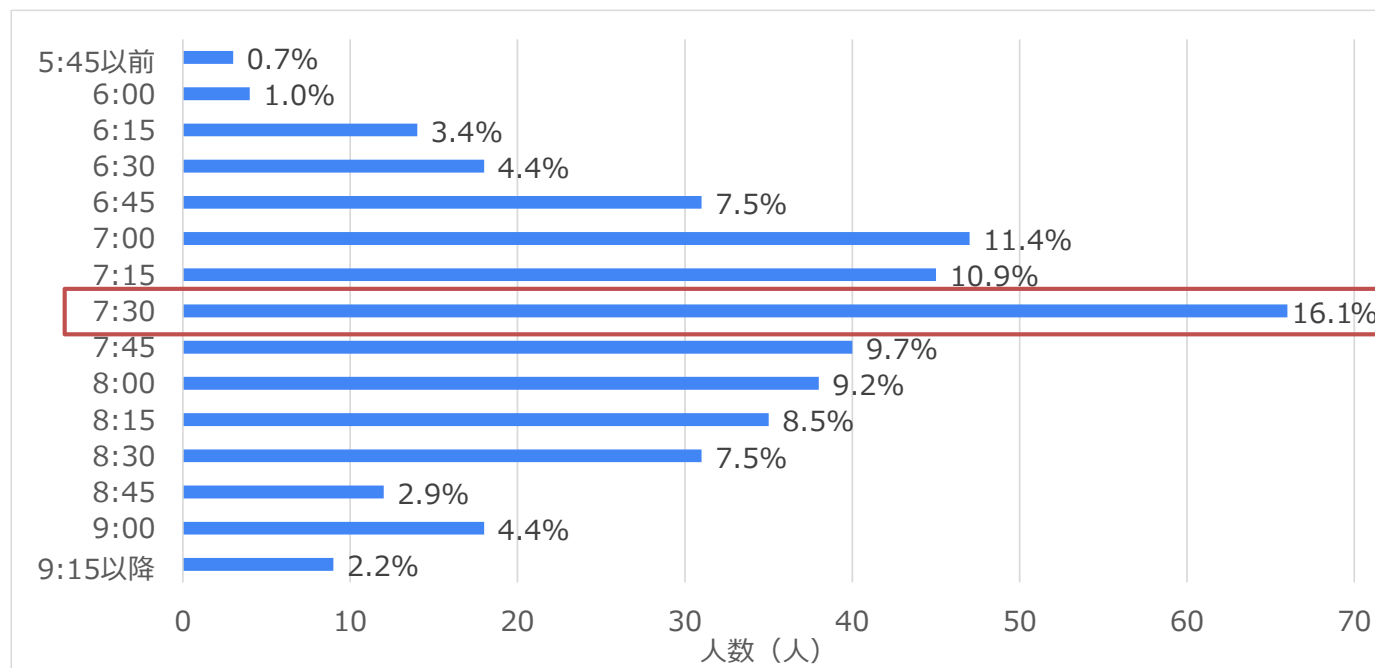
n=414（複数回答）

## □通勤状況について

---

- 実証実験期間中（10/1～）の出勤時に会社に到着した時刻は、7時半頃が最も多い（16.1%）。

## 実証実験期間中（10/1～）の出勤時に会社に到着した時刻



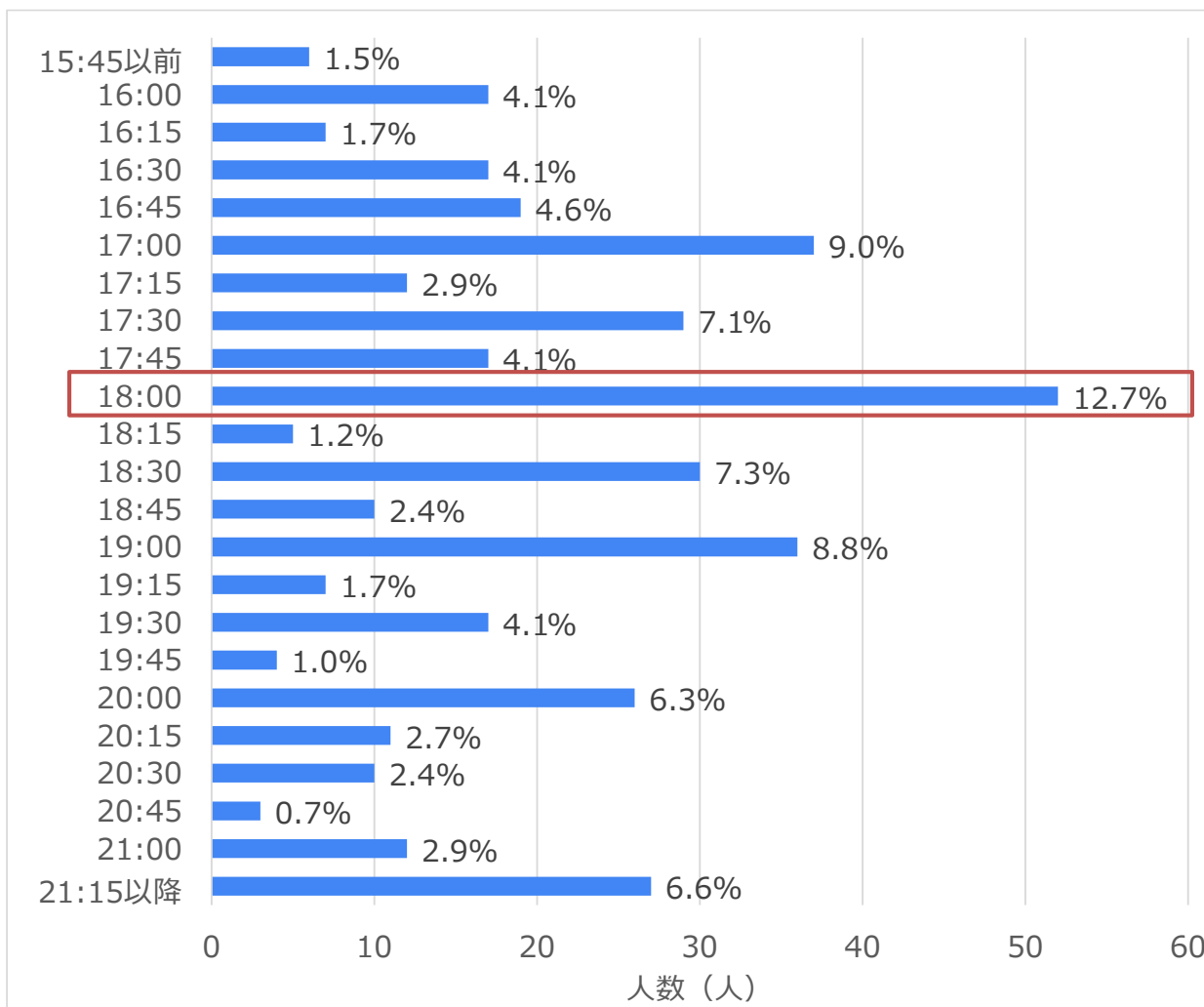
| 時刻     | 人数  | 割合    |
|--------|-----|-------|
| 5:45以前 | 3人  | 0.7%  |
| 6:00   | 4人  | 1.0%  |
| 6:15   | 14人 | 3.4%  |
| 6:30   | 18人 | 4.4%  |
| 6:45   | 31人 | 7.5%  |
| 7:00   | 47人 | 11.4% |
| 7:15   | 45人 | 10.9% |
| 7:30   | 66人 | 16.1% |
| 7:45   | 40人 | 9.7%  |
| 8:00   | 38人 | 9.2%  |
| 8:15   | 35人 | 8.5%  |
| 8:30   | 31人 | 7.5%  |
| 8:45   | 12人 | 2.9%  |
| 9:00   | 18人 | 4.4%  |
| 9:15以降 | 9人  | 2.2%  |

※ なお、通勤時間帯の通勤バスのうち、最も乗客数が多いのは、7時10分肥後大津駅発（7時29分本田技研工業東着）の便であった。

n=411（単一回答）

- 実証実験期間中（10/1～）に退勤した時刻は、18時頃が最も多い（12.7%）。

## 実証実験期間中（10/1～）に退勤した時刻



| 時刻      | 人数  | 割合    |
|---------|-----|-------|
| 15:45以前 | 6人  | 1.5%  |
| 16:00   | 17人 | 4.1%  |
| 16:15   | 7人  | 1.7%  |
| 16:30   | 17人 | 4.1%  |
| 16:45   | 19人 | 4.6%  |
| 17:00   | 37人 | 9.0%  |
| 17:15   | 12人 | 2.9%  |
| 17:30   | 29人 | 7.1%  |
| 17:45   | 17人 | 4.1%  |
| 18:00   | 52人 | 12.7% |
| 18:15   | 5人  | 1.2%  |
| 18:30   | 30人 | 7.3%  |
| 18:45   | 10人 | 2.4%  |
| 19:00   | 36人 | 8.8%  |
| 19:15   | 7人  | 1.7%  |
| 19:30   | 17人 | 4.1%  |
| 19:45   | 4人  | 1.0%  |
| 20:00   | 26人 | 6.3%  |
| 20:15   | 11人 | 2.7%  |
| 20:30   | 10人 | 2.4%  |
| 20:45   | 3人  | 0.7%  |
| 21:00   | 12人 | 2.9%  |
| 21:15以降 | 27人 | 6.6%  |

※ なお、退勤時間帯の通勤バスのうち、最も乗客数が多いのは、17時15分本田技研工業東発（17時34分肥後大津駅着）の便であった。

n=411（単一回答）

# □通勤バスの利用有無について

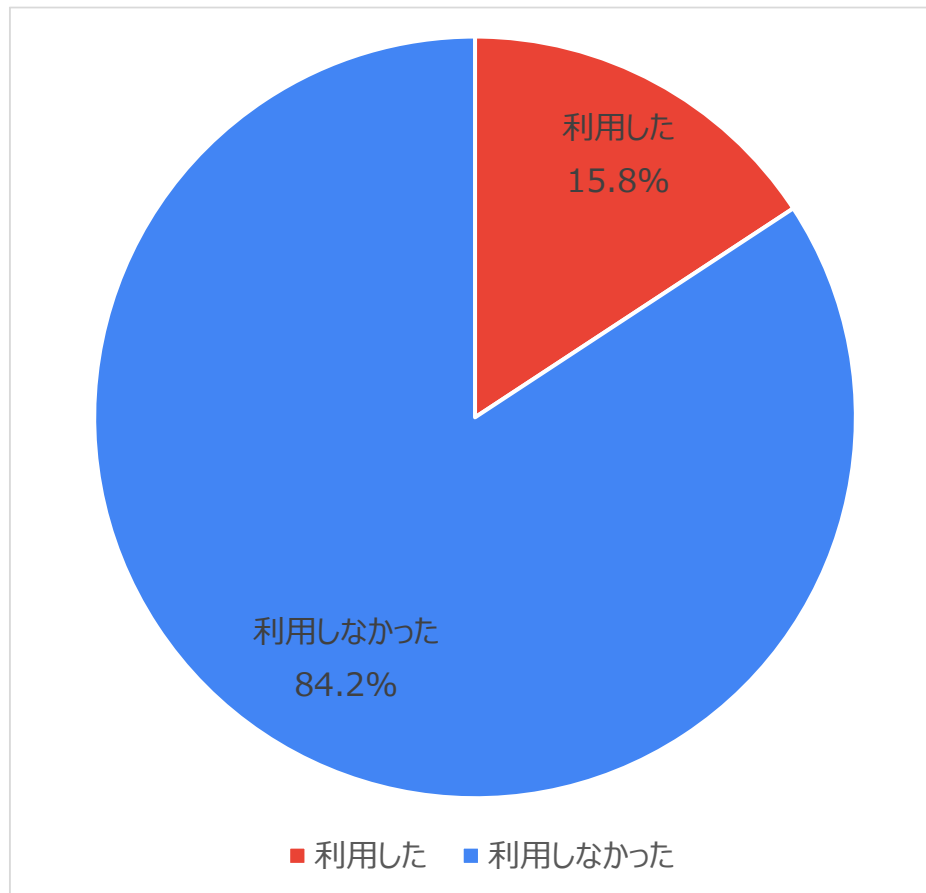
---

## □通勤バスの利用有無

回答対象：全員  
番号：7

- 通勤バスを利用した人は66人（15.8%）、利用しなかった人は353人（84.2%）であった。

### 通勤バスの利用有無



| 通勤バスの利用有無 | 人数   | 割合    |
|-----------|------|-------|
| 利用した      | 66人  | 15.8% |
| 利用しなかった   | 353人 | 84.2% |

n=419（単一回答）

# □通勤バスを利用した方について

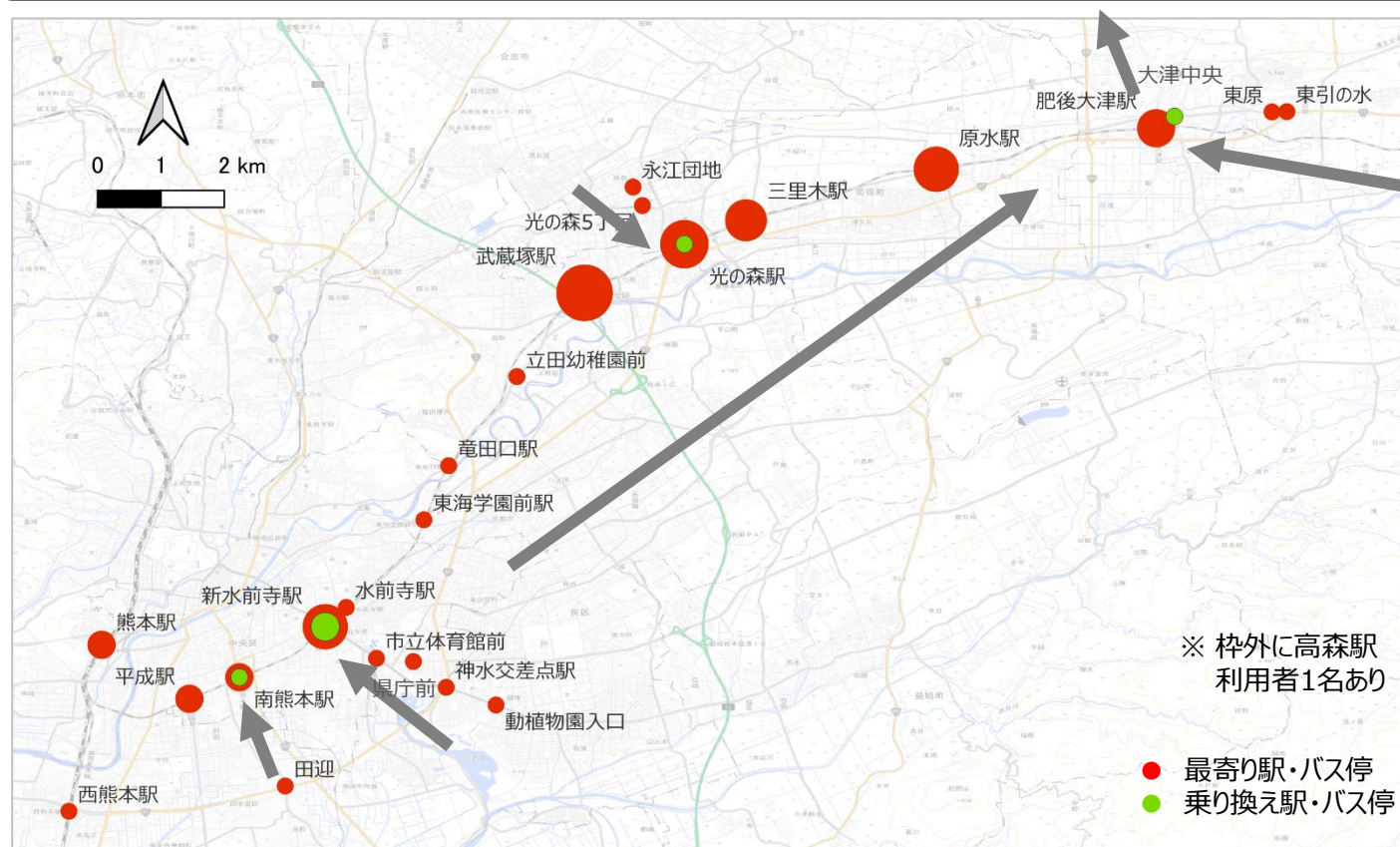
---

# □通勤バスを利用した方について 通勤バス利用時の通勤経路

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：8

- 通勤バス利用時の通勤経路について、最寄り駅で最多は武蔵塚駅（15.9%）、次に多いのは光の森駅（11.1%）である。

## 通勤バス利用時の最寄り駅もしくはバス停



| 番号 | 最寄り駅もしくはバス停 | 人数  | 割合    |
|----|-------------|-----|-------|
| 1  | 武蔵塚駅        | 10人 | 15.9% |
| 2  | 光の森駅        | 7人  | 11.1% |
| 3  | 原水駅         | 6人  | 9.5%  |
| 4  | 新水前寺駅       | 6人  | 9.5%  |
| 5  | 三里木駅        | 5人  | 7.9%  |
| 6  | 肥後大津駅       | 4人  | 6.3%  |
| 7  | 熊本駅         | 2人  | 3.2%  |
| 8  | 平成駅         | 2人  | 3.2%  |
| 9  | 南熊本駅        | 2人  | 3.2%  |
| 10 | 永江団地        | 1人  | 1.6%  |
| 11 | 市立体育館前      | 1人  | 1.6%  |
| 12 | 西熊本駅        | 1人  | 1.6%  |
| 13 | 竜田口駅        | 1人  | 1.6%  |
| 14 | 東原          | 1人  | 1.6%  |
| 15 | 立田幼稚園前      | 1人  | 1.6%  |
| 16 | 光の森5丁目      | 1人  | 1.6%  |
| 17 | 動植物園入口      | 1人  | 1.6%  |
| 18 | 田迎          | 1人  | 1.6%  |
| 19 | 東海学園前駅      | 1人  | 1.6%  |
| 20 | 高森駅         | 1人  | 1.6%  |
| 21 | 神水交差点駅      | 1人  | 1.6%  |
| 22 | 東引の水        | 1人  | 1.6%  |
| 23 | 水前寺駅        | 1人  | 1.6%  |
| 24 | 県庁前         | 1人  | 1.6%  |
| 25 | なし（徒歩含む）    | 4人  | 6.3%  |

※乗り換え駅・バス停の回答は次のとおり。

- 新水前寺駅 4人（出発駅・バス停：市立体育館前、動植物園入口、神水交差点駅、県庁前）
- 大津中央 1人（出発駅・バス停：東原）
- 光の森駅 1人（出発駅・バス停：光の森5丁目）
- 南熊本駅 1人（出発駅・バス停：田迎）

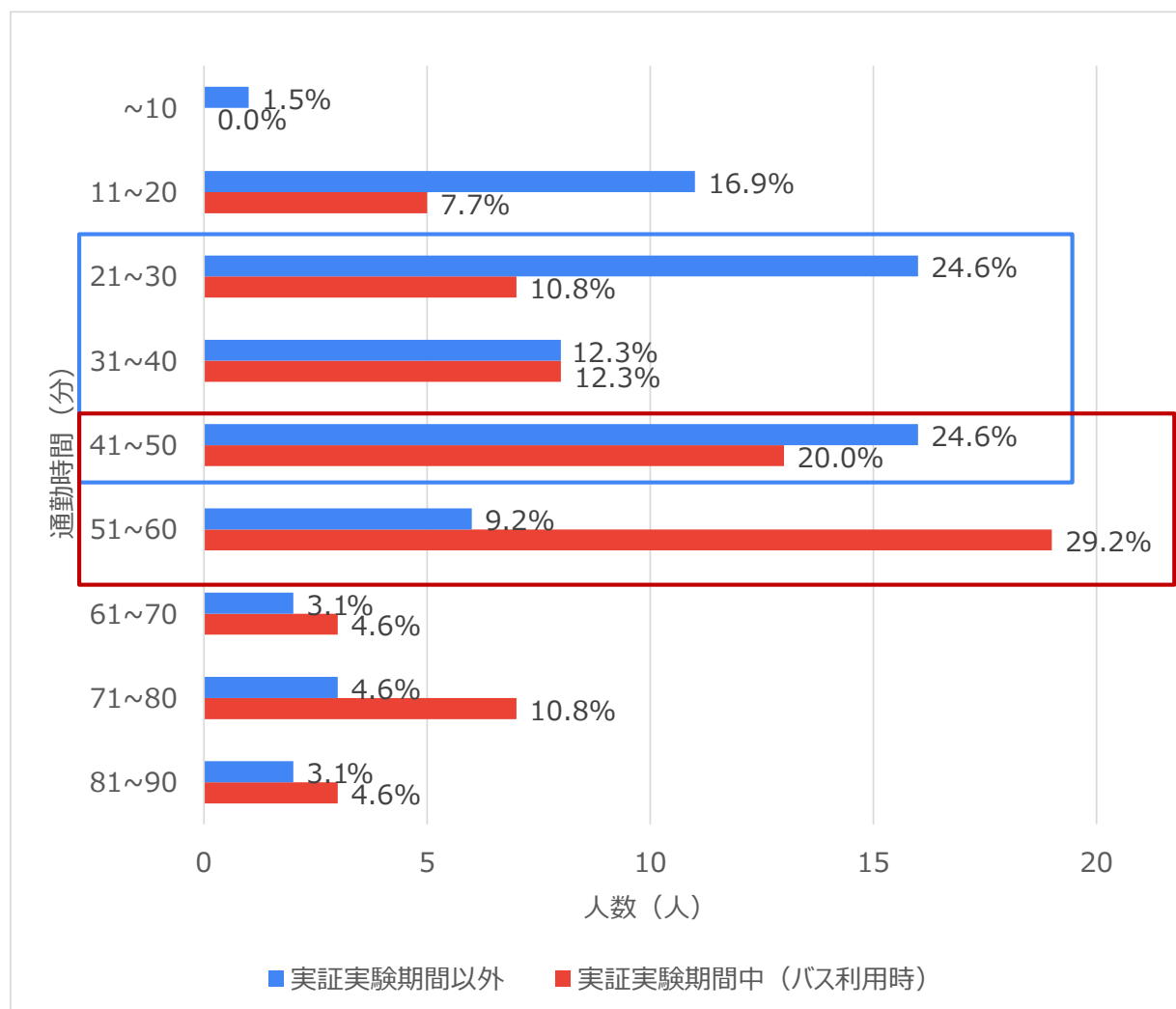
※背景地図として国土地理院地図を加工したものを使用。

## □通勤バスを利用した方について 通勤時間

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：9,10

- 片道の平均通勤時間について、実証実験期間以外は21～30分と41～50分（それぞれ24.6%）が多く、実証実験期間中（通勤バス利用時）は41～50分（20.0%）と51～60分（29.2%）が多い。

### 通勤時間



| 通勤時間    | 実証実験期間以外<br>(~10/1) |       | 実証実験期間中 |       |
|---------|---------------------|-------|---------|-------|
|         | 人数                  | 割合    | 人数      | 割合    |
| 10分以下   | 1人                  | 1.5%  | 0人      | 0.0%  |
| 11分～20分 | 11人                 | 16.9% | 5人      | 7.7%  |
| 21分～30分 | 16人                 | 24.6% | 7人      | 10.8% |
| 31分～40分 | 8人                  | 12.3% | 8人      | 12.3% |
| 41分～50分 | 16人                 | 24.6% | 13人     | 20.0% |
| 51分～60分 | 6人                  | 9.2%  | 19人     | 29.2% |
| 61分～70分 | 2人                  | 3.1%  | 3人      | 4.6%  |
| 71分～80分 | 3人                  | 4.6%  | 7人      | 10.8% |
| 81分～90分 | 2人                  | 3.1%  | 3人      | 4.6%  |

n=66（自由記述）

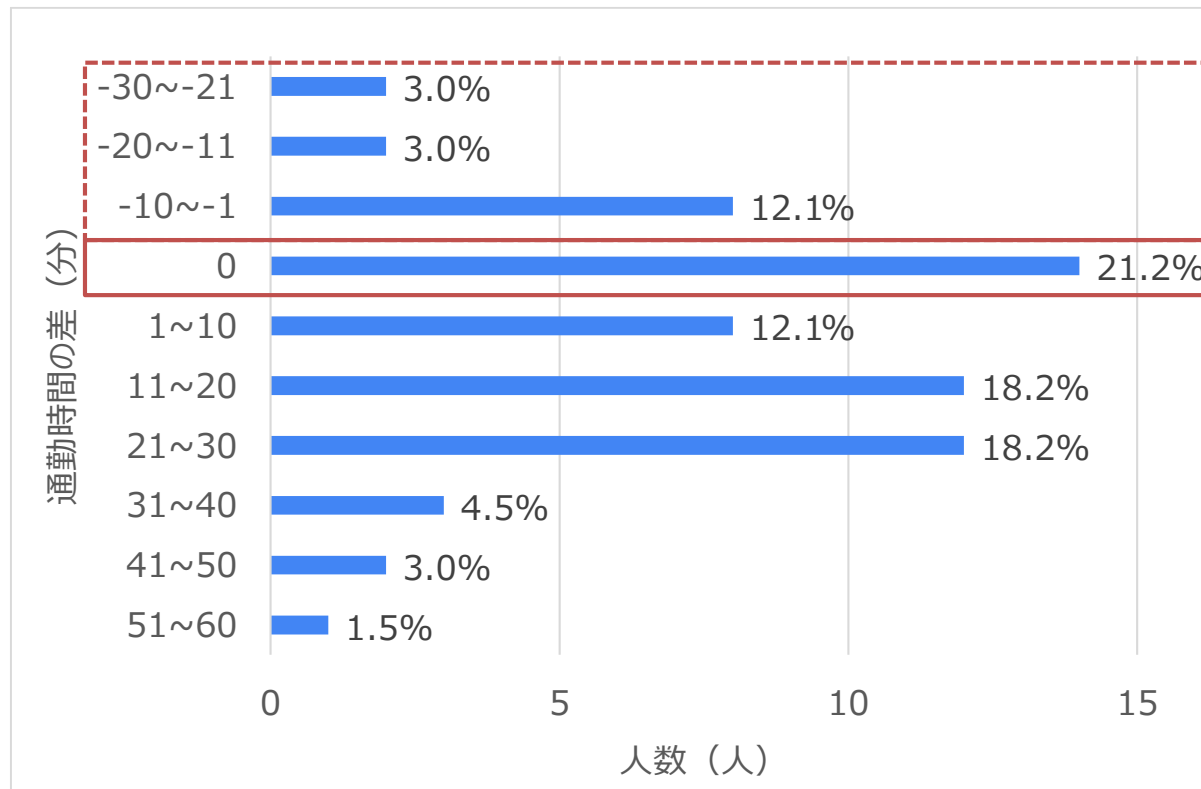
※通勤時間には、通勤バスのルート以外の区間も含む

## □通勤バスを利用した方について 通勤時間の差

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：9,10

- 片道の平均通勤時間について、**実証実験期間以外と実証実験期間中（通勤バス利用時）を比較すると、変化なし（差0分）が最も多い（21.2%）。**
- 実証実験期間中の方が通勤時間が短縮した方は、全体の18.2%であり、短縮時間は最大で30分、平均短縮時間は約13分である。**

### 通勤時間の差



| 通勤時間の差      | 人数  | 割合    |
|-------------|-----|-------|
| -30分 ~ -21分 | 2人  | 3.0%  |
| -20分 ~ -11分 | 2人  | 3.0%  |
| -10分 ~ -1分  | 8人  | 12.1% |
| 0分          | 14人 | 21.2% |
| 1分 ~ 10分    | 8人  | 12.1% |
| 11分 ~ 20分   | 12人 | 18.2% |
| 21分 ~ 30分   | 12人 | 18.2% |
| 31分 ~ 40分   | 3人  | 4.5%  |
| 41分 ~ 50分   | 2人  | 3.0%  |
| 51分 ~ 60分   | 1人  | 1.5%  |

n=66（自由記述）

※通勤時間には、通勤バスのルート以外の区間も含む

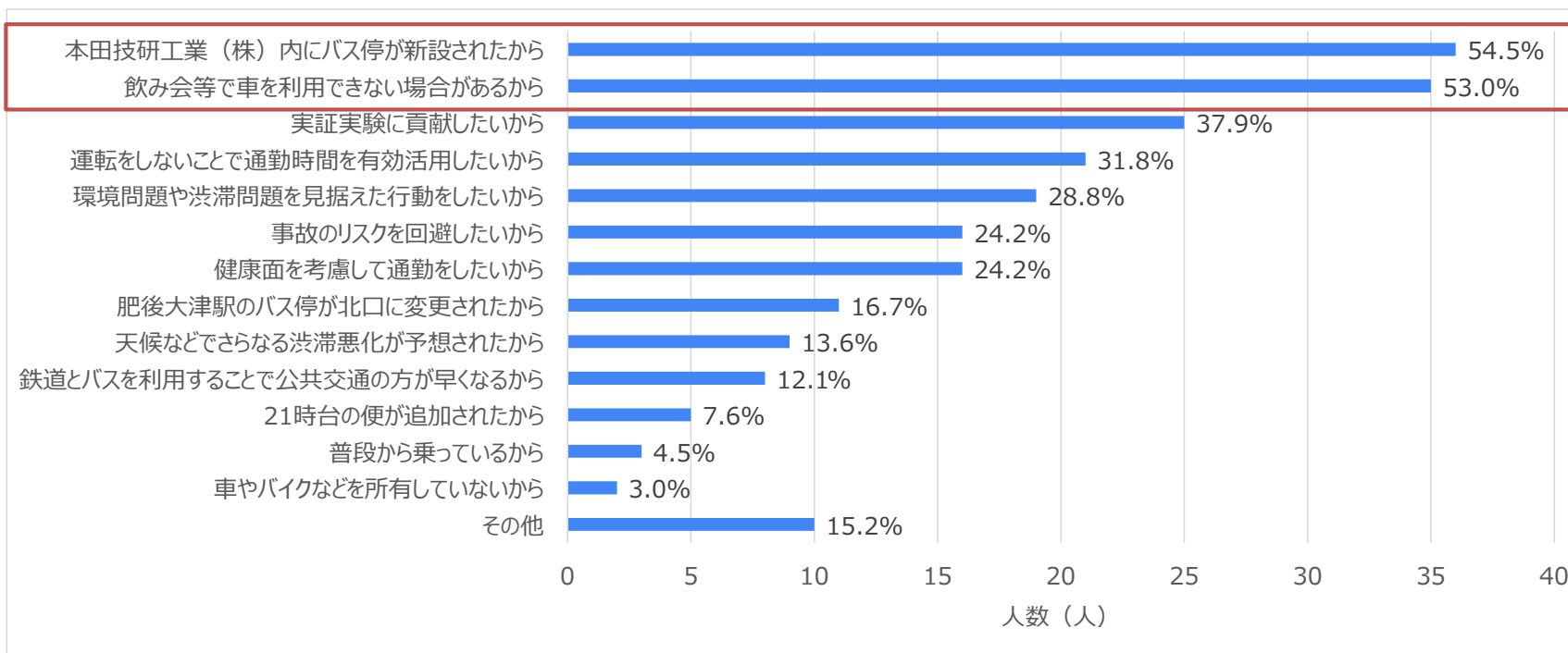


# □通勤バスを利用した方について 通勤バスを利用した理由

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：11

- 通勤バスを利用した理由で多いのは「本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから」（54.5%）、「飲み会等で車を利用できない場合があるから」（53.0%）である（当てはまるもの全てを選択）。

## 通勤バスを利用した理由



（参考）  
前回のアンケート結果※において、通勤バスを利用した理由として多い内容

- 実証実験に貢献したいから（85.1%）
- 環境問題や渋滞問題を見据えた行動をしたいから（29.0%）
- 飲み会等で車を利用できない場合があるから（24.0%）

| 通勤バスを利用した理由             | 人数  | 割合    |
|-------------------------|-----|-------|
| 本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから  | 36人 | 54.5% |
| 飲み会等で車を利用できない場合があるから    | 35人 | 53.0% |
| 実証実験に貢献したいから            | 25人 | 37.9% |
| 運転をしないことで通勤時間を有効活用したいから | 21人 | 31.8% |
| 環境問題や渋滞問題を見据えた行動をしたいから  | 19人 | 28.8% |
| 健康面を考慮して通勤をしたいから        | 16人 | 24.2% |
| 事故のリスクを回避したいから          | 16人 | 24.2% |

| 通勤バスを利用した理由                | 人数  | 割合    |
|----------------------------|-----|-------|
| 肥後大津駅のバス停が北口に変更されたから       | 11人 | 16.7% |
| 天候などでさらなる渋滞悪化が予想されたから      | 9人  | 13.6% |
| 鉄道とバスを利用することで公共交通の方が早くなるから | 8人  | 12.1% |
| 21時台の便が追加されたから             | 5人  | 7.6%  |
| 普段から乗っているから                | 3人  | 4.5%  |
| 車やバイクなどを所有していないから          | 2人  | 3.0%  |
| その他                        | 10人 | 15.2% |

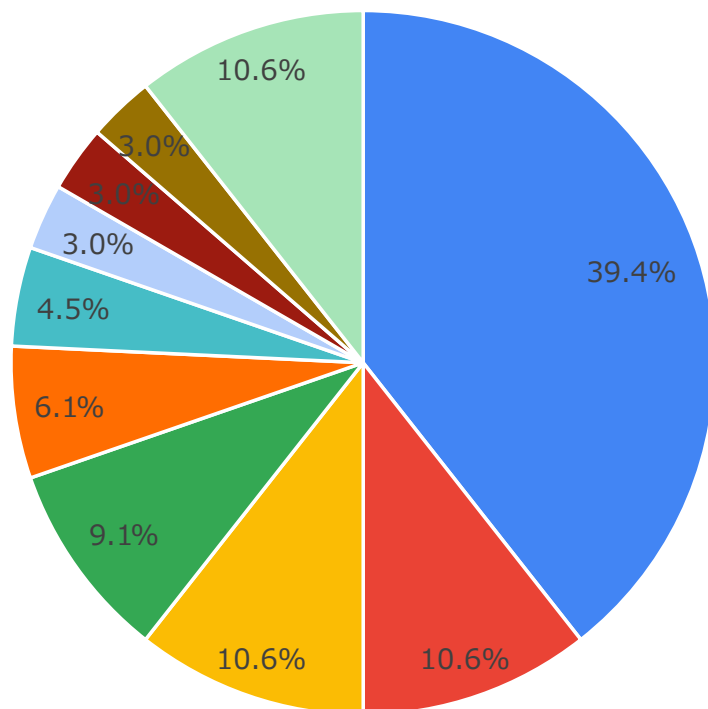
n=66  
（複数回答）

## 通勤バスを利用した理由として最も大きい理由

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：12

- 通勤バスを利用した理由の中で最も大きい理由は、「飲み会等で車を利用できない場合があるから」（39.4%）である（前頁において選択した通勤バスを利用した理由の中から、最大の理由を一つ選択）。

### 通勤バスを利用した理由で最も大きい理由



| バスを利用した理由で最も大きい理由          | 人数  | 割合    |
|----------------------------|-----|-------|
| 飲み会等で車を利用できない場合があるから       | 26人 | 39.4% |
| 本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから     | 7人  | 10.6% |
| 運転をしないことで通勤時間を有効活用したいから    | 7人  | 10.6% |
| 健康面を考慮して通勤をしたいから           | 6人  | 9.1%  |
| 実証実験に貢献したいから               | 4人  | 6.1%  |
| 鉄道とバスを利用することで公共交通の方が早くなるから | 3人  | 4.5%  |
| 環境問題や渋滞問題を見据えた行動をしたいから     | 2人  | 3.0%  |
| 車やバイクなどを所有していないから          | 2人  | 3.0%  |
| 事故のリスクを回避したいから             | 2人  | 3.0%  |
| その他                        | 7人  | 10.6% |

n=66（単一回答）

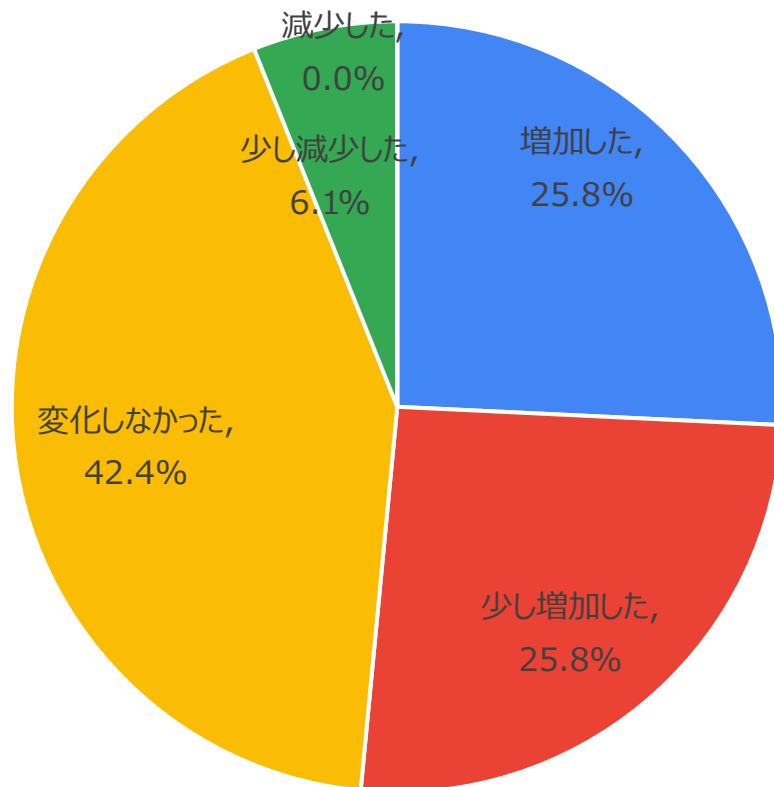
※ 前頁において選択した通勤バスを利用した理由の中から、最大の理由を一つ選択

- 飲み会等で車を利用できない場合があるから
- 本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから
- 運転をしないことで通勤時間を有効活用したいから
- 健康面を考慮して通勤をしたいから
- 実証実験に貢献したいから
- 鉄道とバスを利用することで公共交通の方が早くなるから
- 環境問題や渋滞問題を見据えた行動をしたいから
- 車やバイクなどを所有していないから
- 事故のリスクを回避したいから
- その他



- 環境に配慮したモビリティ（公共交通、EV等）の利用頻度の変化については、過半数が「増加した」もしくは「少し増加した」（計51.6%）であった。

## 環境に配慮したモビリティ（公共交通、EV等）の利用頻度の変化



■ 増加した ■ 少し増加した ■ 変化しなかった ■ 少し減少した ■ 減少した

| 環境に配慮したモビリティ（公共交通、EV等）の利用頻度 | 人数  | 割合    |
|-----------------------------|-----|-------|
| 増加した                        | 17人 | 25.8% |
| 少し増加した                      | 17人 | 25.8% |
| 変化しなかった                     | 28人 | 42.4% |
| 少し減少した                      | 4人  | 6.1%  |
| 減少した                        | 0人  | 0.0%  |

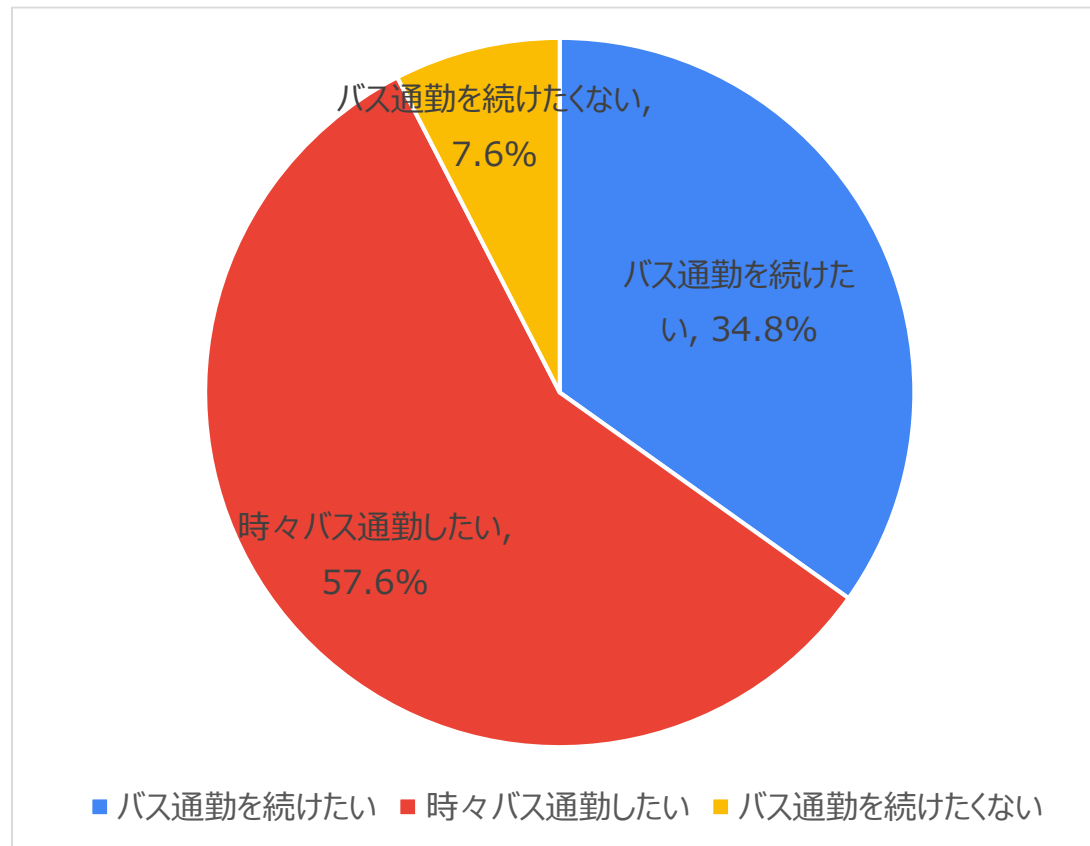
n=66（単一回答）

## □通勤バスを利用した方について 今後のバス通勤の意向

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：14

- 今後のバス通勤の意向については、最も多いのは「時々バス通勤したい」（57.6%）であった。

### 今後のバス通勤の意向



| 今後のバス通勤の意向  | 人数  | 割合    |
|-------------|-----|-------|
| バス通勤を続けたい   | 23人 | 34.8% |
| 時々バス通勤したい   | 38人 | 57.6% |
| バス通勤を続けたくない | 5人  | 7.6%  |

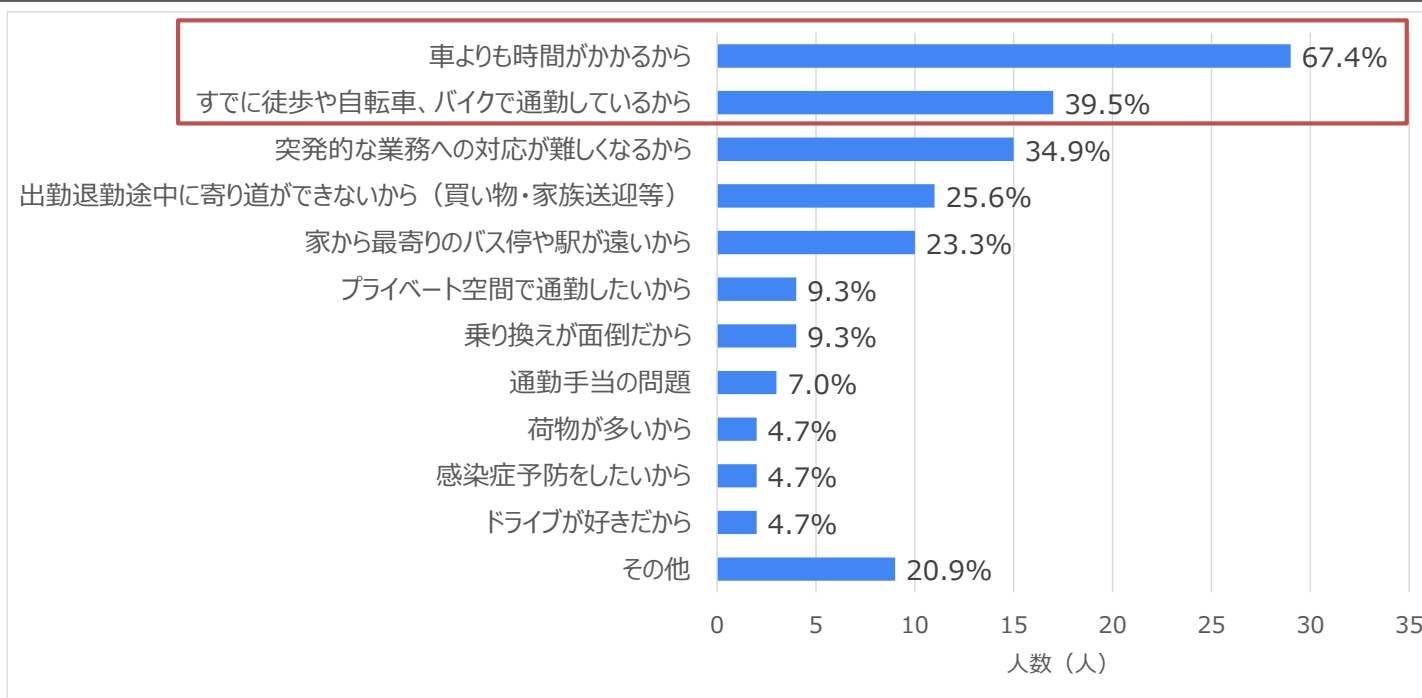
n=66（単一回答）

## □通勤バスを利用した方について 通勤バスを利用しない場合の理由

回答対象：通勤バスを利用した方  
番号：15

- 今後のバス通勤の意向で「時々バス通勤したい」「バス通勤を続けたくない」と回答した人におけるバスを利用しない場合の理由として、最も多いのは「車よりも時間がかかるから」（67.4%）、次に多いのは「すでに徒歩や自転車、バイクで通勤しているから」（39.5%）である。

### 通勤バスを利用しない場合の理由

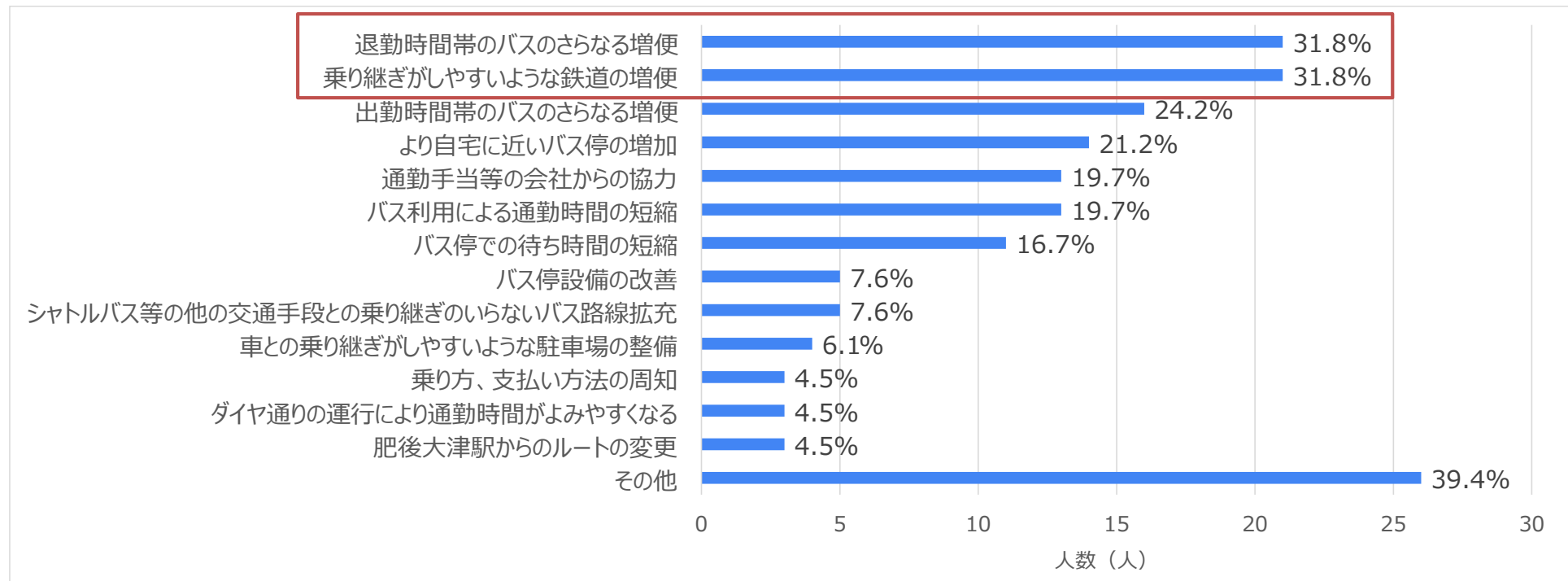


| 通勤バスを利用しない場合の理由              | 人数  | 割合    |
|------------------------------|-----|-------|
| 車よりも時間がかかるから                 | 29人 | 67.4% |
| すでに徒歩や自転車、バイクで通勤しているから       | 17人 | 39.5% |
| 突発的な業務への対応が難しくなるから           | 15人 | 34.9% |
| 出勤退勤途中に寄り道ができないから（買い物・家族送迎等） | 11人 | 25.6% |
| 家から最寄りのバス停や駅が遠いから            | 10人 | 23.3% |
| 乗り換えが面倒だから                   | 4人  | 9.3%  |

| 通勤バスを利用しない場合の理由  | 人数 | 割合    |
|------------------|----|-------|
| プライベート空間で通勤したいから | 4人 | 9.3%  |
| 通勤手当の問題          | 3人 | 7.0%  |
| ドライブが好きだから       | 2人 | 4.7%  |
| 感染症予防をしたいから      | 2人 | 4.7%  |
| 荷物が多いから          | 2人 | 4.7%  |
| その他              | 9人 | 20.9% |

- 通勤バスの改善点について、最も多いのは「退勤時間帯のバスのさらなる増便」（31.8%）、「乗り継ぎがしやすいような鉄道の増便」（31.8%）である。

### 通勤バスの改善点



| 通勤バスの改善点          | 人数  | 割合    |
|-------------------|-----|-------|
| 退勤時間帯のバスのさらなる増便   | 21人 | 31.8% |
| 乗り継ぎがしやすいような鉄道の増便 | 21人 | 31.8% |
| 出勤時間帯のバスのさらなる増便   | 16人 | 24.2% |
| より自宅に近いバス停の増加     | 14人 | 21.2% |
| バス利用による通勤時間の短縮    | 13人 | 19.7% |
| 通勤手当等の会社からの協力     | 13人 | 19.7% |
| バス停での待ち時間の短縮      | 11人 | 16.7% |

| 通勤バスの改善点                       | 人数  | 割合    |
|--------------------------------|-----|-------|
| シャトルバス等の他の交通手段との乗り継ぎのいないバス路線拡充 | 5人  | 7.6%  |
| バス停設備の改善                       | 5人  | 7.6%  |
| 車との乗り継ぎがしやすいような駐車場の整備          | 4人  | 6.1%  |
| 肥後大津駅からのルートの変更                 | 3人  | 4.5%  |
| ダイヤ通りの運行により通勤時間がよみやすくなる        | 3人  | 4.5%  |
| 乗り方、支払い方法の周知                   | 3人  | 4.5%  |
| その他                            | 26人 | 39.4% |

# □通勤バスを利用しなかった方について

---

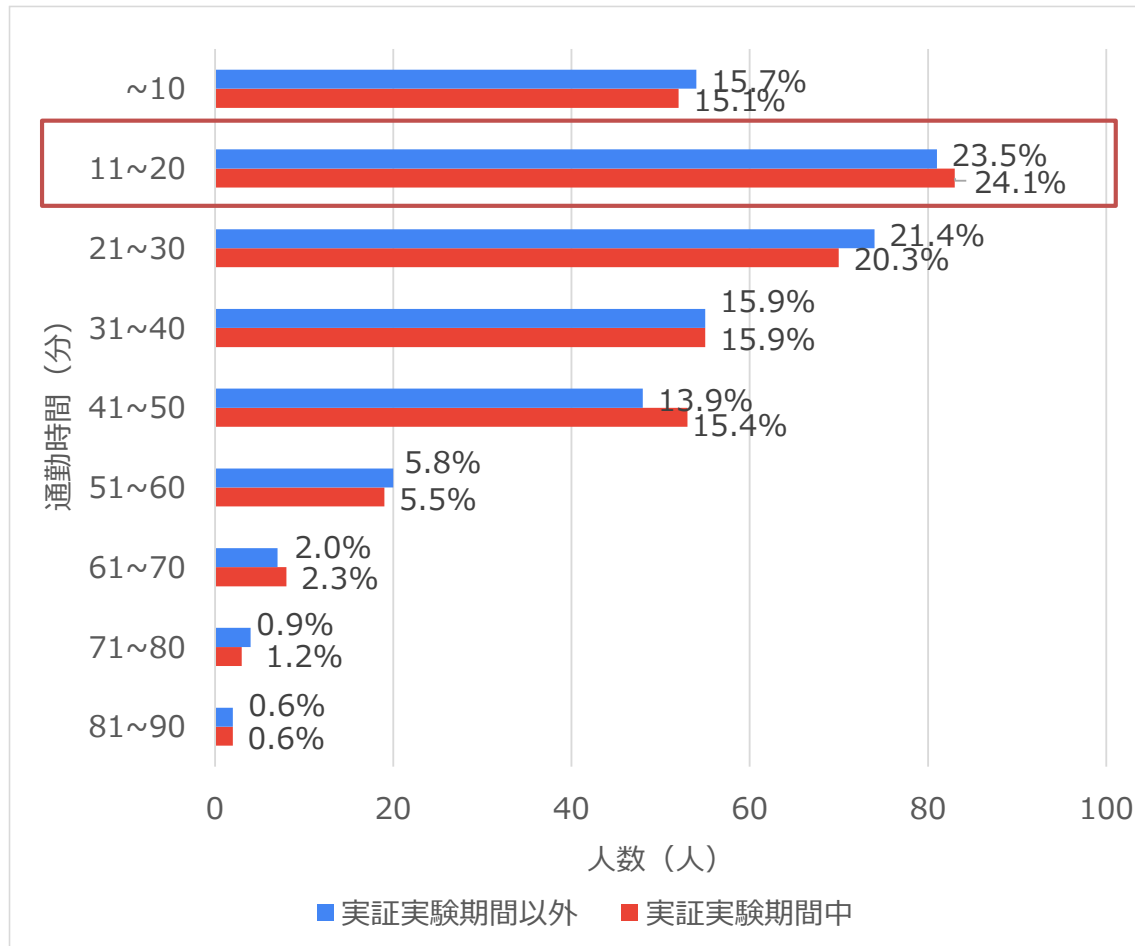


## □通勤バスを利用しなかった方について 通勤時間

回答対象：通勤バスを利用しなかった方  
番号：17,18

- 片道の平均通勤時間について、実証実験期間以外は11～20分が多く（23.5%）、実証実験期間中も11～20分（24.1%）が多い。

### 通勤時間



| 通勤時間    | 実証実験期間以外<br>(～10/1) |       | 実証実験期間中 |       |
|---------|---------------------|-------|---------|-------|
|         | 人数                  | 割合    | 人数      | 割合    |
| 10分以下   | 54人                 | 15.7% | 52人     | 15.1% |
| 11分～20分 | 81人                 | 23.5% | 83人     | 24.1% |
| 21分～30分 | 74人                 | 21.4% | 70人     | 20.3% |
| 31分～40分 | 55人                 | 15.9% | 55人     | 15.9% |
| 41分～50分 | 48人                 | 13.9% | 53人     | 15.4% |
| 51分～60分 | 20人                 | 5.8%  | 19人     | 5.5%  |
| 61分～70分 | 7人                  | 2.0%  | 8人      | 2.3%  |
| 71分～80分 | 4人                  | 1.2%  | 3人      | 0.9%  |
| 81分～90分 | 2人                  | 0.6%  | 2人      | 0.6%  |

n=345（自由記述）

※通勤時間には、通勤バスのルート以外の区間も含む

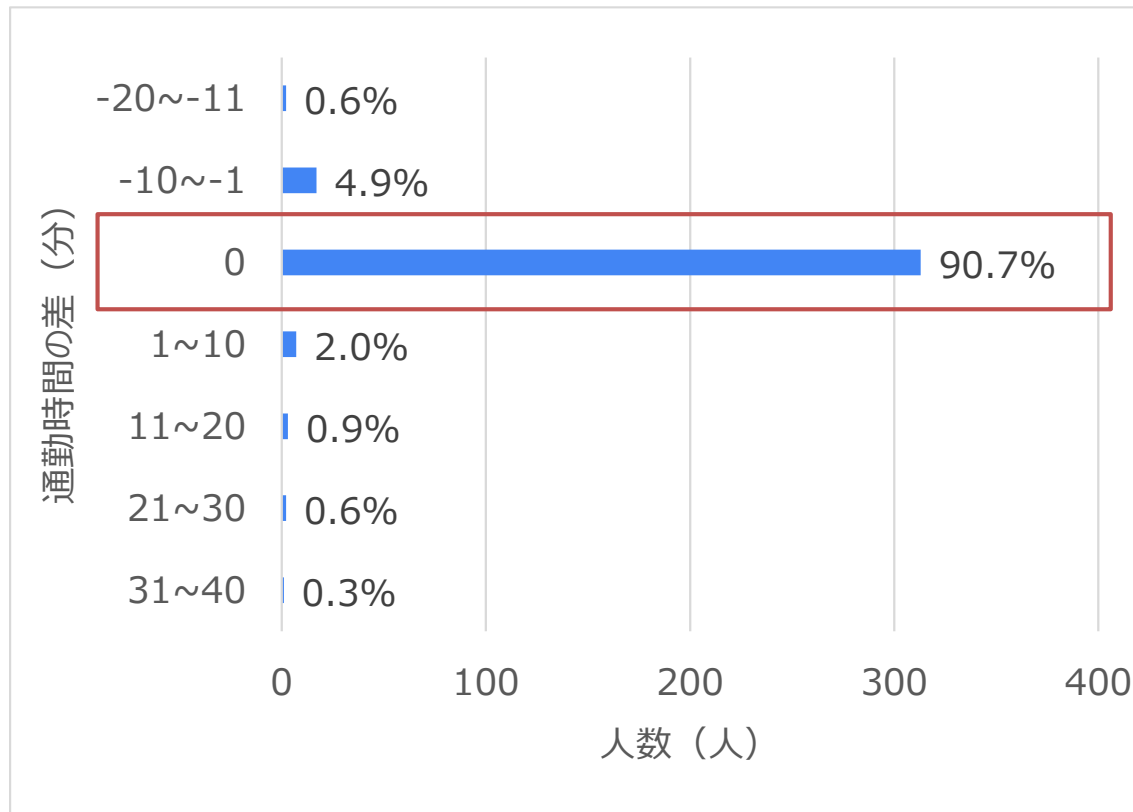


## □通勤バスを利用しなかった方について 通勤時間の差

回答対象：通勤バスを利用しなかった方  
番号：17,18

- 片道の平均通勤時間について、**実証実験期間以外と実証実験期間中を比較すると、変化なし（差0分）が最も多い（90.7%）**。

### 通勤時間の差



| 通勤時間の差      | 人数   | 割合    |
|-------------|------|-------|
| -20分 ~ -11分 | 2人   | 0.6%  |
| -10分 ~ -1分  | 17人  | 4.9%  |
| 0分          | 313人 | 90.7% |
| 1分 ~ 10分    | 7人   | 2.0%  |
| 11分 ~ 20分   | 3人   | 0.9%  |
| 21分 ~ 30分   | 2人   | 0.6%  |
| 31分 ~ 40分   | 1人   | 0.3%  |

n=345

※通勤時間には、通勤バスのルート以外の区間も含む

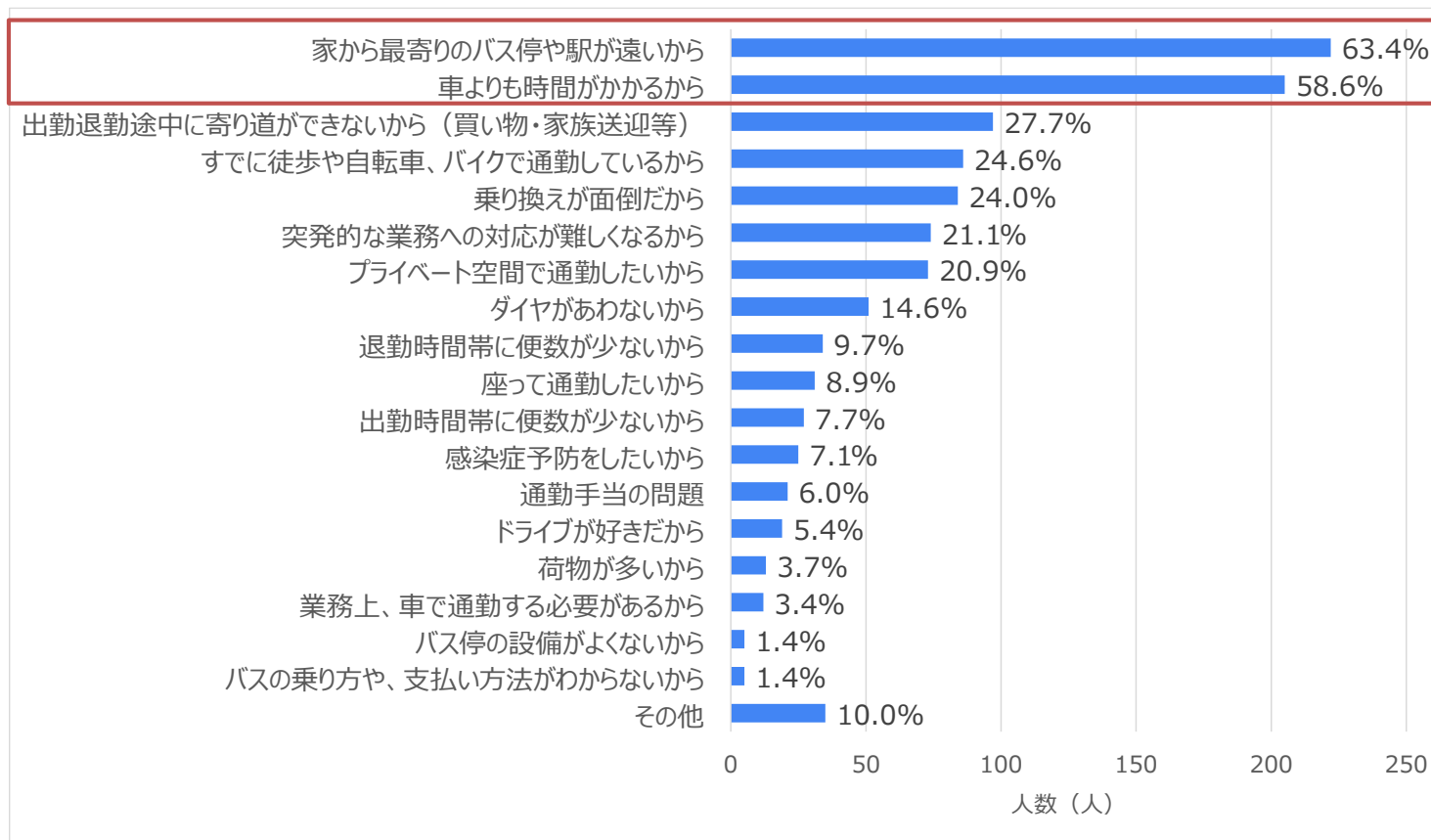


# □通勤バスを利用しなかった方について 通勤バスを利用しなかった理由

回答対象：通勤バスを利用しなかった方  
番号：19

- 通勤バスを利用しなかった理由で多いのは「家から最寄りのバス停や駅が遠いから」（63.4%）、「車よりも時間がかかるから」（58.6%）である。

## 通勤バスを利用しなかった理由



| 通勤バスを利用しない場合の理由              | 人数   | 割合    |
|------------------------------|------|-------|
| 家から最寄りのバス停や駅が遠いから            | 222人 | 63.4% |
| 車よりも時間がかかるから                 | 205人 | 58.6% |
| 出勤退勤途中に寄り道ができないから（買い物・家族送迎等） | 97人  | 27.7% |
| すでに徒歩や自転車、バイクで通勤しているから       | 86人  | 24.6% |
| 乗り換えが面倒だから                   | 84人  | 24.0% |
| 突発的な業務への対応が難しくなるから           | 74人  | 21.1% |
| プライベート空間で通勤したいから             | 73人  | 20.9% |
| タイヤがあわないから                   | 51人  | 14.6% |
| 退勤時間帯に便数が少ないから               | 34人  | 9.7%  |
| 座って通勤したいから                   | 31人  | 8.9%  |
| 出勤時間帯に便数が少ないから               | 27人  | 7.7%  |
| 感染症予防をしたいから                  | 25人  | 7.1%  |
| 通勤手当の問題                      | 21人  | 6.0%  |
| ドライブが好きだから                   | 19人  | 5.4%  |
| 荷物が多いから                      | 13人  | 3.7%  |
| 業務上、車で通勤する必要があるから            | 12人  | 3.4%  |
| バスの乗り方や、支払い方法がわからないから        | 5人   | 1.4%  |
| バス停の設備がよくないから                | 5人   | 1.4%  |
| その他                          | 35人  | 10.0% |

（参考）前回のアンケート結果において、通勤バスを利用しなかった理由として多い内容

- 家から最寄りのバス停や駅が遠いから（60.5%）
- 車よりも時間がかかるから（58.1%）

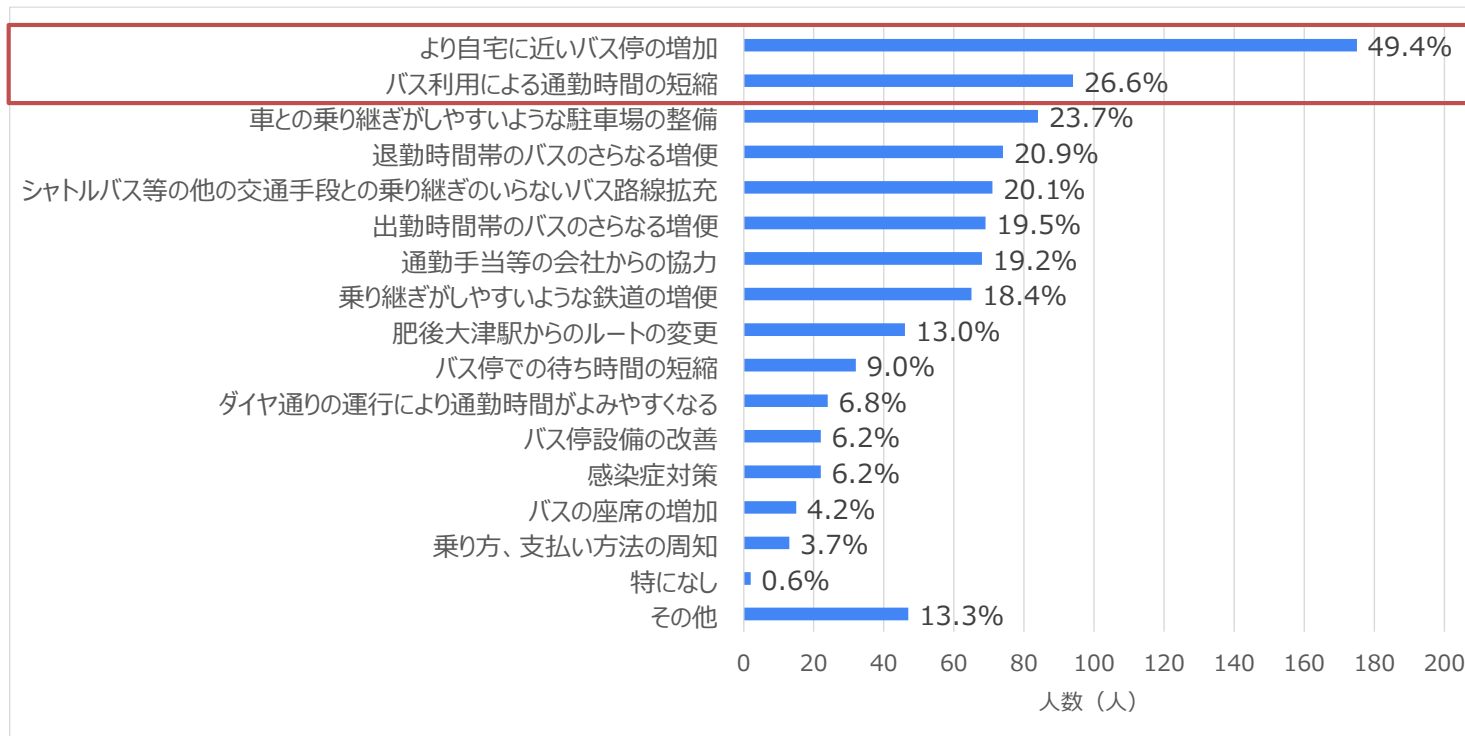
n=350（複数回答）

## □通勤バスを利用しなかった方について 通勤バスの改善点

回答対象：通勤バスを利用しなかった方  
番号：20

- バス通勤に切り替えるにあたっての通勤バスの改善点について、最も多いのは「より自宅に近いバス停の増加」（49.4%）、「バス利用による通勤時間の短縮」（26.6%）である。

### 通勤バスの改善点



| 通勤バスの改善点                        | 人数   | 割合    |
|---------------------------------|------|-------|
| より自宅に近いバス停の増加                   | 175人 | 49.4% |
| バス利用による通勤時間の短縮                  | 94人  | 26.6% |
| 車との乗り継ぎがしやすいような駐車場の整備           | 84人  | 23.7% |
| 退勤時間帯のバスのさらなる増便                 | 74人  | 20.9% |
| シャトルバス等の他の交通手段との乗り継ぎのいらないバス路線拡充 | 71人  | 20.1% |
| 出勤時間帯のバスのさらなる増便                 | 69人  | 19.5% |
| 通勤手当等の会社からの協力                   | 68人  | 19.2% |
| 乗り継ぎがしやすいような鉄道の増便               | 65人  | 18.4% |
| 肥後大津駅からのルートの変更                  | 46人  | 13.0% |
| バス停での待ち時間の短縮                    | 32人  | 9.0%  |
| ダイヤ通りの運行により通勤時間がよみやすくなる         | 24人  | 6.8%  |
| 感染症対策                           | 22人  | 6.2%  |
| バス停設備の改善                        | 22人  | 6.2%  |
| バスの座席の増加                        | 15人  | 4.2%  |
| 乗り方、支払い方法の周知                    | 13人  | 3.7%  |
| 特になし                            | 2人   | 0.6%  |
| その他                             | 47人  | 13.3% |

（参考）前回のアンケート結果において、通勤バスの改善点として多い内容

- より自宅に近いバス停の増加（44.7%）
- バス利用による通勤時間の短縮（28.2%）

n=354（複数回答）

# □通勤全般について

---

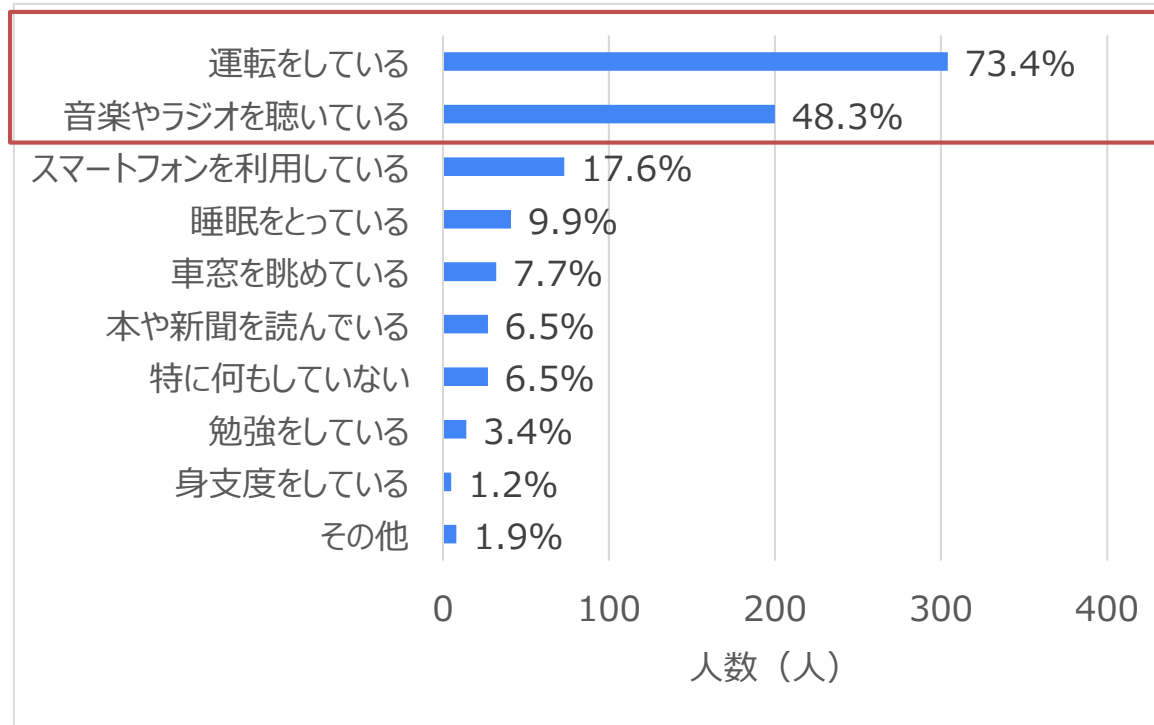


## □通勤全般について 通勤時間の使い方

回答対象：全員  
番号：21

- 実験期間中の通勤時間の使い方について、最も多いのは「運転をしている」（73.4%）、次に多いのは「音楽やラジオを聴いている」（48.3%）である。

### 通勤時間の使い方



| 通勤時間の使い方       | 人数   | 割合    |
|----------------|------|-------|
| 運転をしている        | 304人 | 73.4% |
| 音楽やラジオを聴いている   | 200人 | 48.3% |
| スマートフォンを利用している | 73人  | 17.6% |
| 睡眠をとっている       | 41人  | 9.9%  |
| 車窓を眺めている       | 32人  | 7.7%  |
| 特に何もしていない      | 27人  | 6.5%  |
| 本や新聞を読んでいる     | 27人  | 6.5%  |
| 勉強をしている        | 14人  | 3.4%  |
| 身支度をしている       | 5人   | 1.2%  |
| その他            | 8人   | 1.9%  |

n=414（複数回答）

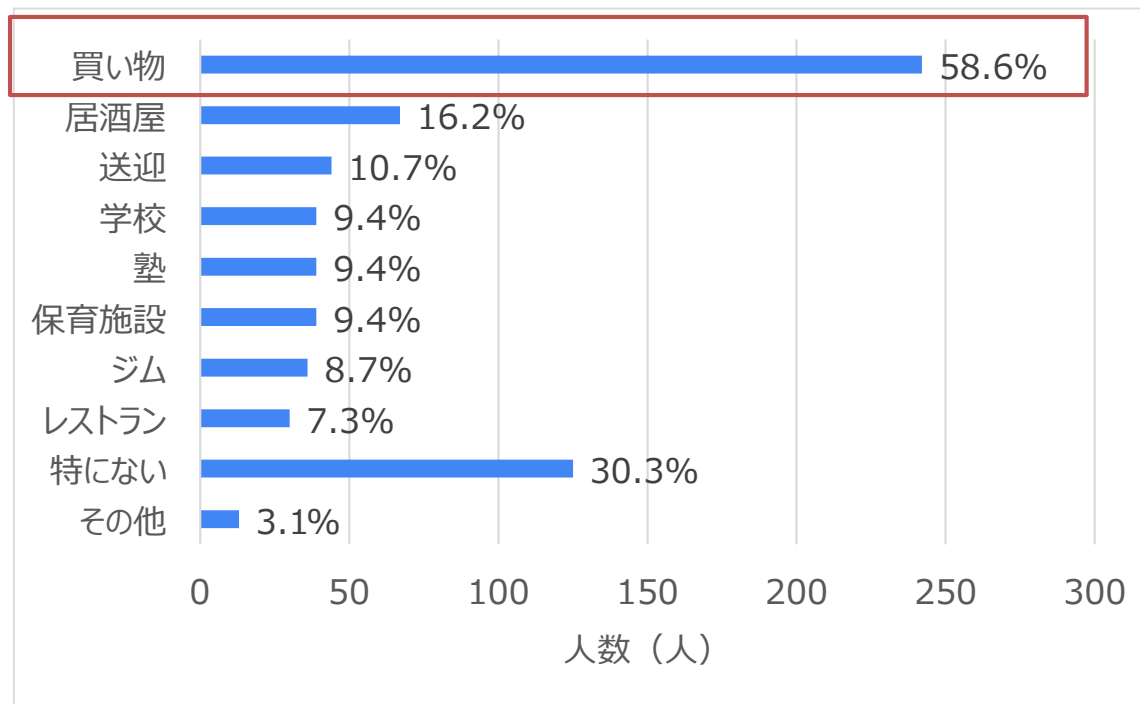


## □通勤全般について 立ち寄りたい場所

回答対象：全員  
番号：22,23

- 自宅から会社の出退勤途中に**立ち寄りたい場所**について、最も多いのは「**買い物**」（**58.6%**）である。
- 立ち寄りたい場所の具体的な場所としては、主に**コンビニエンスストア、スーパー**等である。

### 立ち寄りたい場所



| 立ち寄りたい場所 | 人数   | 割合    |
|----------|------|-------|
| 買い物      | 242人 | 58.6% |
| 居酒屋      | 67人  | 16.2% |
| 送迎       | 44人  | 10.7% |
| 保育施設     | 39人  | 9.4%  |
| 塾        | 39人  | 9.4%  |
| 学校       | 39人  | 9.4%  |
| ジム       | 36人  | 8.7%  |
| レストラン    | 30人  | 7.3%  |
| 特にない     | 125人 | 30.3% |
| その他      | 13人  | 3.1%  |

n=413（複数回答）



- 記述内容を分類した結果、意見・要望として、**通勤バス改善に関するものが最も多く（33.6%）**、次いで**鉄道・公共交通全体（32.0%）**に関する意見も多く見られた。（詳細は、「参考資料」参照）

## 通勤バス運行や渋滞に関する意見

通勤バス改善の意見・要望

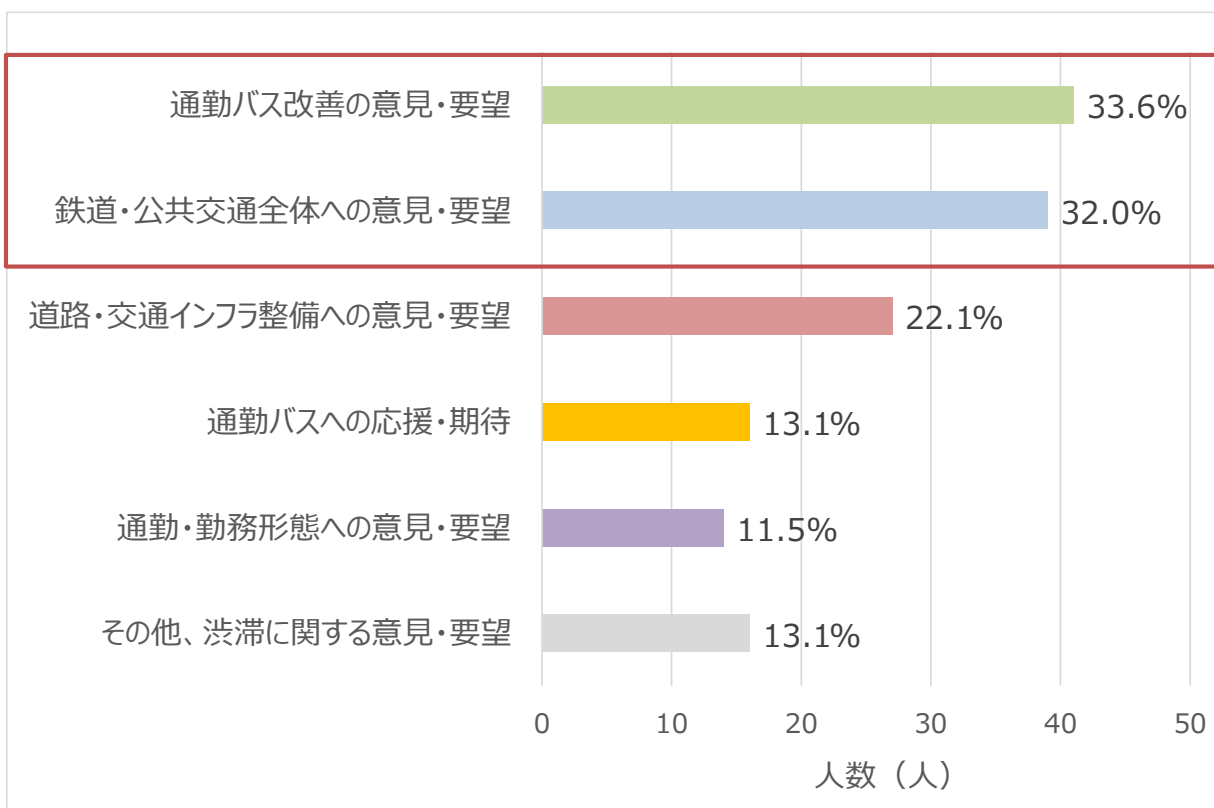
鉄道・公共交通全体への意見・要望

道路・交通インフラ整備への意見・要望

通勤バスへの応援・期待

通勤・勤務形態への意見・要望

その他、渋滞に関する意見・要望



※ 「特になし」等を除く、122名の回答を集計。（アンケート回答者のうち、29%の方が回答）

※ 1つの回答の中に複数の意見がある場合には、別の意見として集計。

## □アンケート結果のまとめ

- アンケートの回答数は419名、通勤バスを利用した方は、全体の15.8%（66名）であった。
- 通勤バスに乗った理由として多いのは、次のものであった。
  - 本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから
  - 飲み会等で車を利用できないから
- 通勤バス利用時の方が通勤時間が短縮した方は全体の18.2%（12名/66名）、短縮時間は最大で30分であった。
- 通勤バスを利用しなかった理由として多いのは、次のものであった。
  - 家から最寄りのバス停や駅が遠いから
  - 車よりも時間がかかるから
- 通勤バス通勤に切り替えるにあたっての改善点として多いのは、次のものであった。
  - より自宅に近いバス停の増加
  - 通勤バス利用による通勤時間の短縮



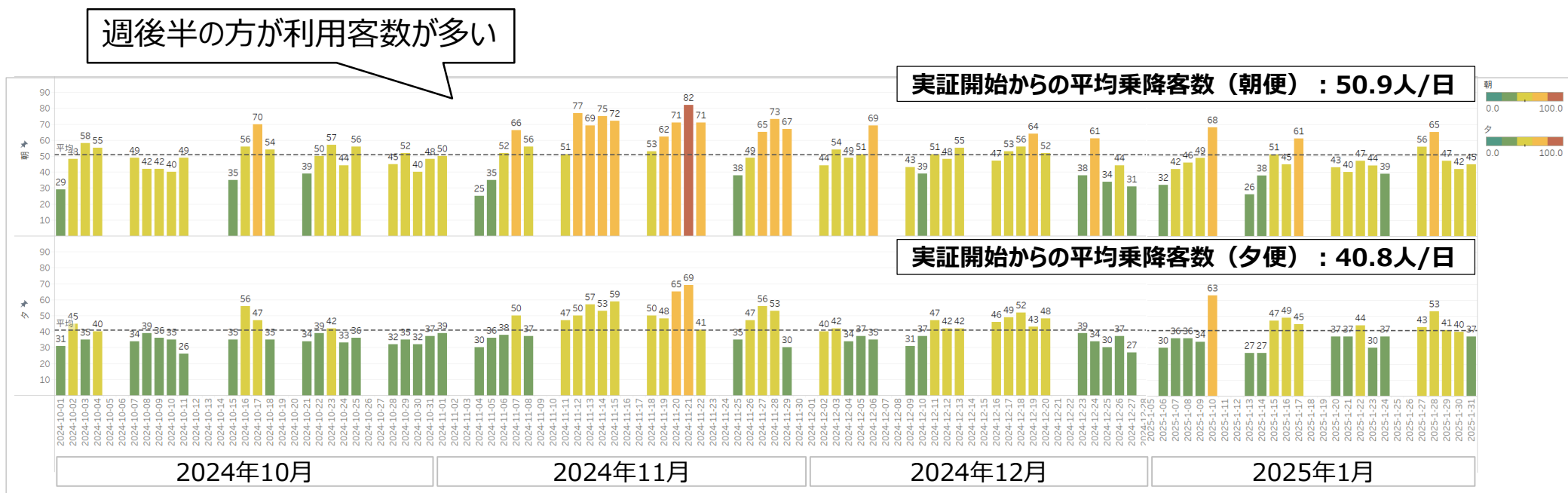
# □アンケート結果の考察

---

## □アンケート結果の考察 通勤バスを利用した理由

- 通勤バスに乗った理由として多いのは「本田技研工業（株）内にバス停が新設されたから」「飲み会等で車を利用できないから」であった。
- 通勤バスの利用者数の推移をみると、週後半の方が利用客数が多い傾向にある。また「水曜日や金曜日は飲み会が多く設定される」※といった情報を踏まえると、**実際に飲み会等の日に通勤バス利用者が増加していることが考えられる。**※関係者資料より

### 通勤バスの利用者数の推移



※産交バス様のご提供情報に基づき作成



## □アンケート結果の考察 通勤時間

- 通勤バス利用時の方が通勤時間が短縮した方は全体の18.2%（12名/66名）であった。
- この内訳について、最寄り駅・バス停の情報と重ねると、**本田技研工業から遠い方が通勤バス利用時の通勤時間が短縮する**という結果となった。
  - 最寄り駅・バス停が本田技研工業の正門付近から**
    - ～10km圏内の方の通勤時間：平均10分短縮
    - 10km～20km圏内の方の通勤時間：平均17分短縮
- 他方で、通勤バス利用時の方が通勤時間が延長した方は全体の57.6%（38名/66名）であった。
- この、本田技研工業からの距離と通勤時間の関係について、地域ごとに車利用時と通勤バス利用時の通勤時間を比較するためのシミュレーションを実施し、実態を把握する（次頁以降にて述べる）。

### 通勤時間の短縮時間

#### ～10km圏内の方の通勤時間：平均10分短縮

| 番号 | 最寄り駅・バス停 | 通勤時間の短縮時間 |
|----|----------|-----------|
| 1  | 肥後大津駅    | 10分       |
| 2  | 原水駅      | 10分       |
| 3  | 三里木駅     | 10分       |
| 4  | 永江団地     | 20分       |
| 5  | 光の森駅     | 5分        |
| 6  | 光の森駅     | 5分        |
| 7  | 武蔵塚駅     | 10分       |

#### 10km～20km圏内の方の通勤時間：平均17分短縮

| 番号 | 最寄り駅・バス停 | 通勤時間の短縮時間 |
|----|----------|-----------|
| 1  | 水前寺駅     | 15分       |
| 2  | 平成駅      | 5分        |
| 3  | 南熊本駅     | 10分       |
| 4  | 南熊本駅     | 30分       |
| 5  | 熊本駅      | 25分       |

※ 最寄り駅・バス停が本田技研工業の正門付近から～10km圏内の方7名と、10～20km圏内の方5名について、車通勤時と比較して、通勤バス利用時において通勤時間が何分短縮したかを算出し、それぞれの平均を算出した。



## ②実証事業の評価

# 通勤バス効果シミュレーション

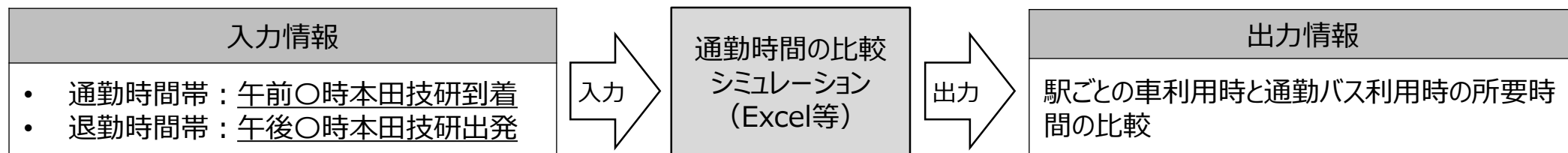
- ▶ アンケート結果に基づき検討した、通勤バスの利用による通勤時間の変化に関する仮説を、シミュレーションによって検証する。



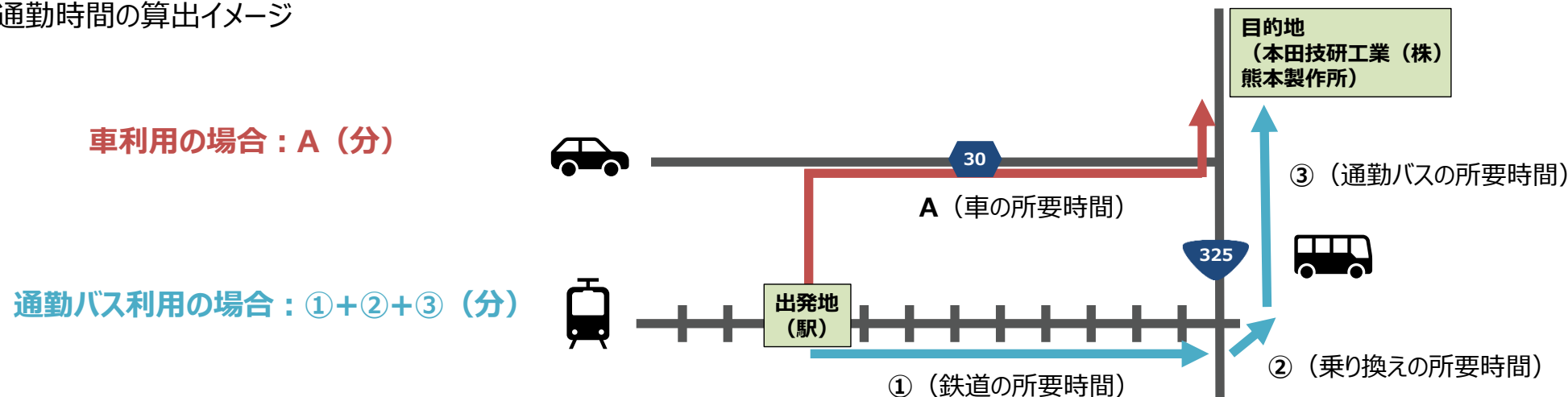
## □シミュレーションの実施概要

- アンケートの結果より、本田技研工業（株）からの距離が遠いと、通勤バス利用時の方が通勤時間が短縮されるという仮説が考えられるところ、シミュレーションを実施して、その仮説を検証する。
- シミュレーションにおいては、通勤時と退勤時のそれぞれについて、車利用時と通勤バス利用時の通勤時間を算出して比較する。
- この際は、代表的な出発地及び目的地として、豊肥本線の駅ごとに算出・比較することとする。

### シミュレーションの実施のイメージ



### 通勤時間の算出イメージ



## □シミュレーションの結果詳細

- シミュレーションにおける所要時間の算出方法及び設定を下記に示す。

### 所要時間の算出方法

| 算出対象         | 算出方法                                                                                                                              |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 車利用時の所要時間    | <ul style="list-style-type: none"><li>一般的な経路検索サービスである<b>GoogleMaps</b>を使用し、<b>出発地から目的地までの所要時間を検索</b>する（最短時間及び最長時間を参照する）</li></ul> |
| 通勤バス利用時の所要時間 | <ul style="list-style-type: none"><li><b>時刻表に基づき、出発地から目的地までの所要時間を算出</b>する（乗り換え時間も考慮する）</li></ul>                                  |

### シミュレーションの設定

| 設定項目     | 通勤時                                                                                                            | 退勤時                                                                                                            |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 出発地及び目的地 | <ul style="list-style-type: none"><li>出発地：豊肥本線の各駅</li><li>目的地：本田技研工業（株）熊本製作所の入り口付近（WELCOME HONDAサイン）</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>出発地：本田技研工業（株）熊本製作所の入り口付近（WELCOME HONDAサイン）</li><li>目的地：豊肥本線の各駅</li></ul> |
| 日時       | <ul style="list-style-type: none"><li>2025年1月22日</li><li>7時～9時の時間帯を30分ずつ検索</li></ul>                           | <ul style="list-style-type: none"><li>2025年1月22日</li><li>16時～21時の時間帯を30分ずつ検索</li></ul>                         |

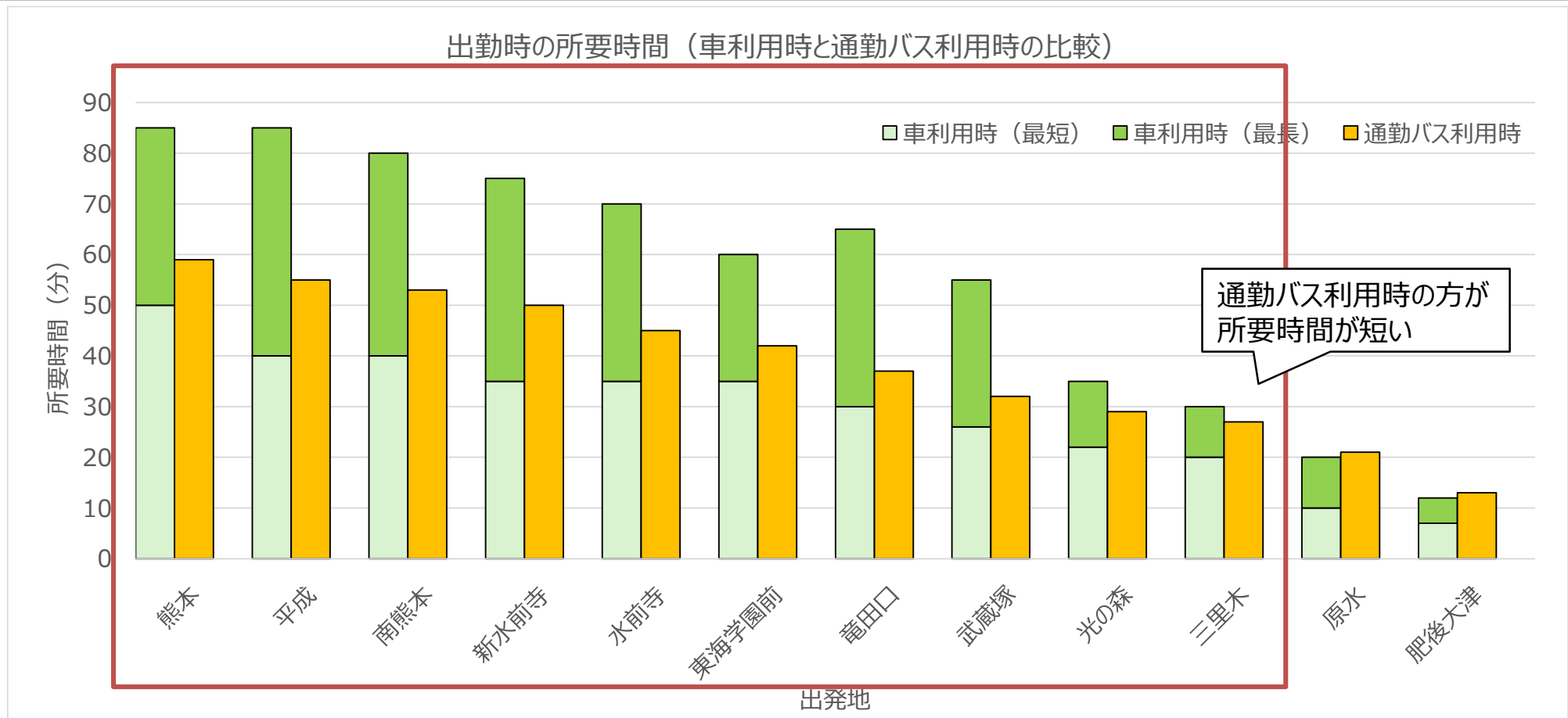


## □シミュレーションの結果（通勤時間帯）

- シミュレーションの結果、通勤時間帯において、**出発地が本田技研工業から離れていると、車利用時よりも公共交通利用時の方が通勤時間が短い可能性がある**ということが分かった。
- 下図は例として、乗降客数のデータに基づき本田技研工業に到着する人が最多となる時間として、午前7時30分に本田技研工業に到着する場合の所要時間を示す。

※本シミュレーションは出発地を駅にしているため、実際の出発地（自宅等）の場所によっては所要時間が前後することに考慮されたい。

### 午前7時30分に本田技研工業に到着する場合の車利用時と通勤バス利用時の比較

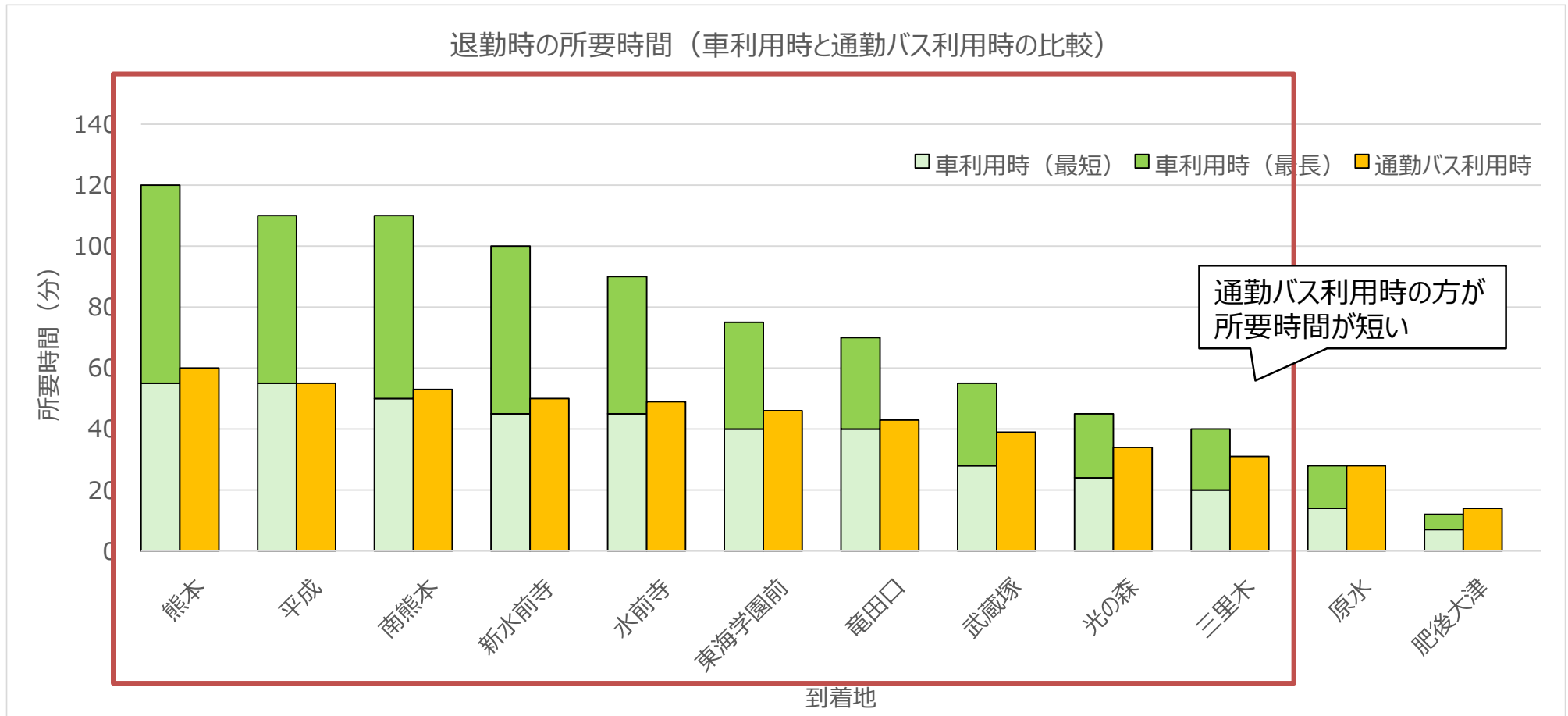


## □シミュレーションの結果（退勤時間帯）

- ・ シミュレーションの結果、退勤時間帯において、**到着地が本田技研工業から離れていると、車利用時よりも公共交通利用時の方が通勤時間が短い可能性がある**ということが分かった。
- ・ 下図は例として、乗降客数のデータに基づき本田技研工業を出発する人が最多となる時間として、午後5時30分に本田技研工業を出発する場合の所要時間を示す。

※本シミュレーションは目的地を駅にしているため、実際の出発地（自宅等）の場所によっては所要時間が前後することに考慮されたい。

### 午後5時30分に本田技研工業を出発する場合の車利用時と通勤バス利用時の比較



## □シミュレーション結果のまとめ

- シミュレーションの結果より、通勤時及び退勤時ともに、**本田技研工業から離れている場所が出発地もしくは目的地の場合は、車利用時よりも公共交通利用時の方が短い可能性がある**ということが分かった。
  - 仮に、通勤バスの利用を促進する地域を検討する場合は、当該地域が候補になると考えられる。
- ※本シミュレーションは出発地及び目的地を駅にしているため、実際の出発地及び目的地（自宅等）の場所によっては所要時間が前後することに考慮されたい。

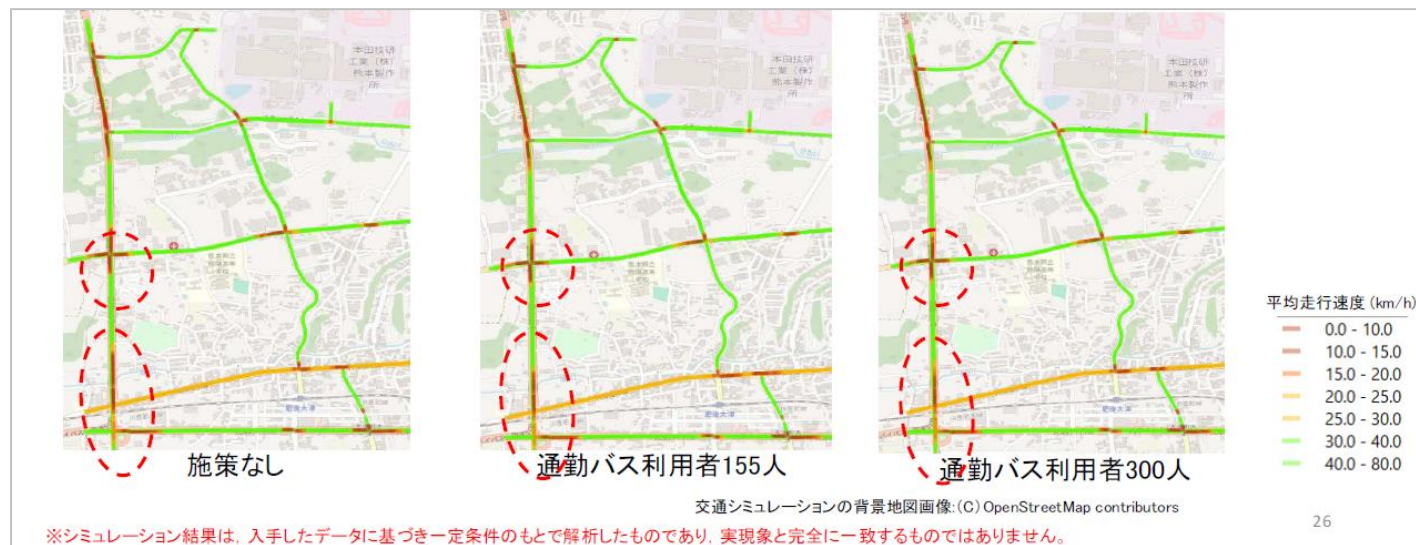


## □（参考）大津町通勤バス調査研究等業務※の報告書におけるシミュレーション結果

- 前回業務においては、主に国道325号を対象に、交通シミュレーションを実施して走行速度及び走行時間を算出して、将来に向けて期待できる効果を検証した。
- その結果、**利用者数が増加するほど、平均走行速度は速くなり、旅行時間は短縮する**ということになった。

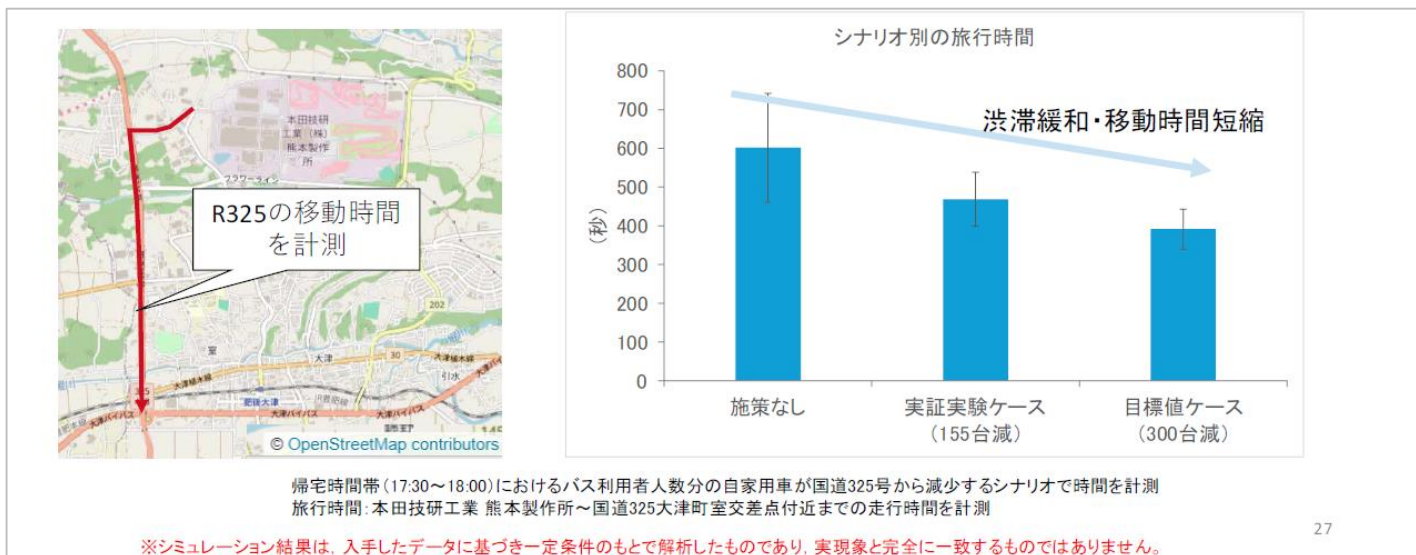
### 平均走行速度の比較

- 通勤バス利用者数が増加するほど、平均走行速度は速くなることが分かった。  
※前回業務の報告書より一部抜粋



### 旅行時間の比較

- 通勤バス利用者数が増加するほど、旅行時間は短縮することが分かった。  
※前回業務の報告書より一部抜粋



## ②実証事業の評価

# 費用便益分析

- ▶ 通勤バスの利用による、費用便益の変化について分析を行う。



## □費用便益分析の実施概要

- **通勤バス事業の費用便益を評価するため、「収支予想」、「利用者便益」、「環境等改善便益」を算出する。**
  - 収支予想  
：事業者における運行費用及び収入想定を算出し、その結果に基づき収支予想を算出する。
  - 利用者便益  
：利用者における便益として「通勤時間短縮便益」「通勤経費減少便益」「交通事故減少便益」を算出し、まとめて利用者便益として評価する。
  - 環境等改善便益  
：CO<sub>2</sub>削減による便益を算出する。
- この際は、アンケートにおいて、今後の意向として「バス通勤を続けたい」または「時々バス通勤したい」と回答した61名が、今後1年間バス通勤を続ける場合における費用便益を算出する。
- 各設定値は、アンケート結果に基づき設定可能な場合はアンケート結果に基づくこととし、それ以外は公開情報等に基づき設定する。



## □費用便益分析の結果 運行費用と収入

- 年間あたりの運行費用と収入を算出した結果、**収支予想は約265万円の赤字**である。
- 黒字化に必要な乗車回数は、約142回/日**である。

### 算出結果※

| 運行費用                      | 収入想定                        |   | 収支予想                        | 黒字化に必要な乗車回数<br>(1日あたり)          |
|---------------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------|
| <b>-761万</b><br>運行単価×運行日数 | <b>496万</b><br>運賃×利用者数×運行日数 | ▶ | <b>-265万</b><br>収入想定 - 運行費用 | <b>142回</b><br>運行費用÷<br>運賃×運行日数 |

※1万円未満は四捨五入（以降も同様）

### 設定項目

| 設定項目 | 設定値及び設定方法                                                                                                                                                           |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運行体制 | 2台3人体制（産交バス様のご提供情報に基づく）                                                                                                                                             |
| 運行単価 | 31,191円/日(税抜き)（産交バス様のご提供情報に基づく）                                                                                                                                     |
| 運行日数 | 244日（2024/10/1-2025/9/30の本田技研様の営業日の日数）                                                                                                                              |
| 運賃   | 220.8円/人（税抜き）（産交バス様のご提供情報に基づく）                                                                                                                                      |
| 利用者数 | 延べ利用者数92名（往復利用者数：61名、片道利用者数：31名）<br>アンケート結果において、今後の意向として「バス通勤を続けたい」「時々バス通勤したい」と回答した人数を参考に、ここでは利用者数を61名とする。また、現在の利用状況として、片道利用者が一定数いることを考慮し、往復利用者と片道利用者を半数ずつとして算出する。） |



## □費用便益分析の結果 利用者便益（算出結果）

- 年間あたりの利用者便益は約**1,719万円の赤字**である※。利用者便益は、通勤バスの利用に伴う自家用車の交通量減少によって得られる便益と、通勤バスの利用に必要な費用を合算した結果である。
  - 通勤時間短縮便益は、**1,381万円の赤字**である。
    - 通勤時間短縮便益は、通勤時間等に基づき算出するところ、アンケート結果において、**車利用の場合よりも通勤バス利用の方が、通勤時間が長い**ためである。
  - 通勤経費減少便益は、**580万円の赤字**である。
    - 通勤経費減少便益は、通勤にかかる経費等に基づき算出するところ、**車利用の場合の経費（走行経費）よりも、通勤バス利用の場合の経費（運賃）の方が高い**ためである。
  - 交通事故減少便益は、**242万円の黒字**である。
    - 交通事故減少便益は、車の走行距離及び主要交差点数等に基づき算出するところ、**車利用の場合よりも通勤バス利用の方が、距離が短く、主要交差点数が少ない**ためである。

### 算出結果

|          | 交通量減少分                              | 通勤バス等利用分       |   | 便益             | 便益合計           |
|----------|-------------------------------------|----------------|---|----------------|----------------|
| 通勤時間短縮便益 | <b>5,280万</b>                       | <b>-6,661万</b> | ▷ | <b>-1,381万</b> | <b>-1,719万</b> |
|          | 利用者数×平均通勤時間×時間価値原単位×運行日数            |                |   |                |                |
| 通勤経費減少便益 | <b>1,030万</b>                       | <b>-1,610万</b> | ▷ | <b>-580万</b>   |                |
|          | 利用者数×走行距離×走行経費原単位×運行日数              |                |   |                |                |
|          | 利用者数×通勤経費×運行日数                      |                |   |                |                |
| 交通事故減少便益 | <b>256万</b>                         | <b>-14万</b>    | ▷ | <b>242万</b>    |                |
|          | 算出係数a×走行距離×算出係数b×主要交差点数×交通量変化分×運行日数 |                |   |                |                |

※国交省「費用便益分析マニュアル」（[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki\\_2.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf)）に基づき算出

## □費用便益分析の結果 利用者便益（設定項目）

### 設定項目

| 設定項目    | 設定値・設定方法                                                                                                                                              |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用者数    | 61名<br>アンケート結果に基づく（今後の意向として「バス通勤を続けたい」「時々バス通勤したい」と回答した人数。計算上は往復122名）                                                                                  |
| 運行日数    | 244日（2024/10/1-2025/9/30の本田技研様の営業日の日数）                                                                                                                |
| 平均通勤時間  | アンケート結果に基づき、駅・バス停ごとに算出                                                                                                                                |
| 通勤経費    | 電車の運賃に基づき、駅・バス停ごとに算出                                                                                                                                  |
| 時間価値原単価 | 国交省「費用便益分析マニュアル」※に基づく                                                                                                                                 |
| 走行経費原単位 | 国交省「費用便益分析マニュアル」※に基づく                                                                                                                                 |
| 走行距離    | 車利用の場合：GoogleMapsで、本田技研工業前までのルートを経由して検索して算出<br>通勤バス利用の場合：4km（産交バス様のご提供情報に基づく）                                                                         |
| 走行速度    | アンケート結果に基づき、駅・バス停ごとに算出                                                                                                                                |
| 交通量変化分  | アンケート結果に基づき、駅・バス停ごとに算出                                                                                                                                |
| 主要交差点数  | 財団法人日本デジタル道路地図協会準拠のデジタル道路地図データ（住友電工製）に基づき、駅・バス停ごとに算出                                                                                                  |
| 算出係数    | 国交省「費用便益分析マニュアル」（ <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf">https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf</a> ）に基づき設定 |



## □費用便益分析の結果 環境等改善便益

- 年間あたりの環境等改善便益（CO<sub>2</sub>削減による便益）は、約39万円の黒字である。

### 算出結果

| 交通量減少分                                                    | 通勤バス等利用分 | 便益  |
|-----------------------------------------------------------|----------|-----|
| 56万                                                       | -17万     | 39万 |
| 利用者数×走行距離×CO <sub>2</sub> 排出原単位×CO <sub>2</sub> 貨幣価値×運行日数 |          |     |

### 設定項目

| 設定項目                                              | 設定値及び設定方法                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用者数                                              | 61名<br>アンケート結果に基づく（今後の意向として「バス通勤を続けたい」「時々バス通勤したい」と回答した人数。計算上は往復122名）                                                                                                                                                   |
| 運行日数                                              | 244日（2024/10/1-2025/9/30の本田技研様の営業日の日数）                                                                                                                                                                                 |
| 走行距離                                              | 車利用の場合：GoogleMapsで、本田技研工業前までのルートを駅・バス停ごとに検索して算出<br>通勤バス利用の場合：4km（産交バス様のご提供情報に基づく）                                                                                                                                      |
| CO <sub>2</sub> 排出原単位<br>(g-CO <sub>2</sub> /人km) | 国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量<br>( <a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html</a> ) に基づき設定     |
| CO <sub>2</sub> 貨幣価値<br>(円/t-C)                   | 国土交通省(2023)「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）<br>( <a href="https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/230912/shishin/shishin230912.pdf">https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/230912/shishin/shishin230912.pdf</a> ) に基づき設定 |



## □費用便益分析の結果のまとめ

- 年間あたりの費用便益を算出した結果は次のとおりであった。
  - **運行費用と収入の算出結果に基づく収支予想は、約265万円の赤字である。**
  - **黒字化に必要な乗車回数は、約142回/日である。**
- **利用者便益は、約1,719万円の赤字である。**
  - 通勤時間短縮便益は、1,381万円の赤字である。
  - 通勤経費減少便益は、580万円の赤字である。
  - 交通事故減少便益は、242万円の黒字である。
- **環境等改善便益は、約39万円の黒字である。**



## □費用便益分析の考察

- 赤字となった収支予想と利用者便益について、黒字化のための条件を検討する。

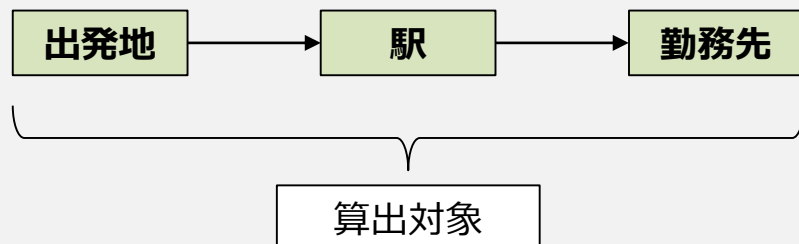
### 収支予想の黒字化について

- 黒字化に必要な乗車回数は、約142回/日である。実際の利用者数は142名を超過する日もあることから黒字化することが期待できる。

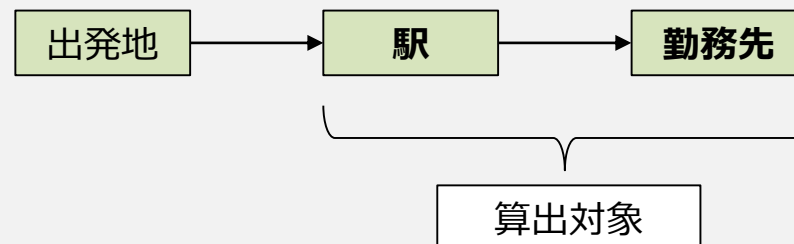
### 利用者便益の黒字化について

- 算出した3つの項目のうち「通勤時間短縮便益」の赤字が最も大きいことから、**通勤バス利用時の通勤時間がより短縮することで、便益も増加することが考えられる。**
- ここで、通勤時間短縮のためには、出発地及び目的地（自宅等）が駅により近い方が望ましいと考えられる。
- 以降、極端な例として、**最寄り駅から通勤を始めた場合の利用者便益を算出し**、利用者便益がプラスとなる条件を探索する。
  - 前述の利用者便益の算出における通勤時間は、アンケートの回答に基づき設定しているため、アンケート回答者の出発地及び目的地から最寄り駅・バス停までの所要時間を考慮しており、回答者によって利用者便益の結果に偏りが生じている可能性がある。
  - そこで、駅からの通勤時間を使用することで、回答者による違いを除き、通勤時間がより短縮する条件において算出する。

アンケート回答者の出発地から勤務先までを対象に算出する場合のイメージ



駅から勤務先までを対象に算出する場合のイメージ



## □駅から勤務先までの通勤時間を使用する場合の利用者便益

- 前述のとおり、通勤時間がより短縮する条件として、駅から勤務先までの通勤時間を使用して、利用者便益を算出する。
  - この際、代表的な通勤経路として豊肥本線の各駅から本田技研工業前までを想定することとする。
- この結果、利用者便益は約790万円の黒字となった。
  - つまり、自宅等から最寄り駅までの距離が近いと、便益を得られやすいと言える。

### 算出結果

|          | 交通量減少分                              | 通勤バス等利用分       |   | 便益     | 便益合計 |
|----------|-------------------------------------|----------------|---|--------|------|
| 通勤時間短縮便益 | 5,288万                              | -4,276万        | ▷ | 1,012万 | 790万 |
|          | 利用者数×平均通勤時間×時間価値原単位×運行日数            |                |   |        |      |
| 通勤経費減少便益 | 1,024万                              | -1,475万        | ▷ | -451万  |      |
|          | 利用者数×走行距離×走行経費原単位×運行日数              | 利用者数×通勤経費×運行日数 |   |        |      |
| 交通事故減少便益 | 243万                                | -14万           | ▷ | 229万   |      |
|          | 算出係数a×走行距離×算出係数b×主要交差点数×交通量変化分×運行日数 |                |   |        |      |

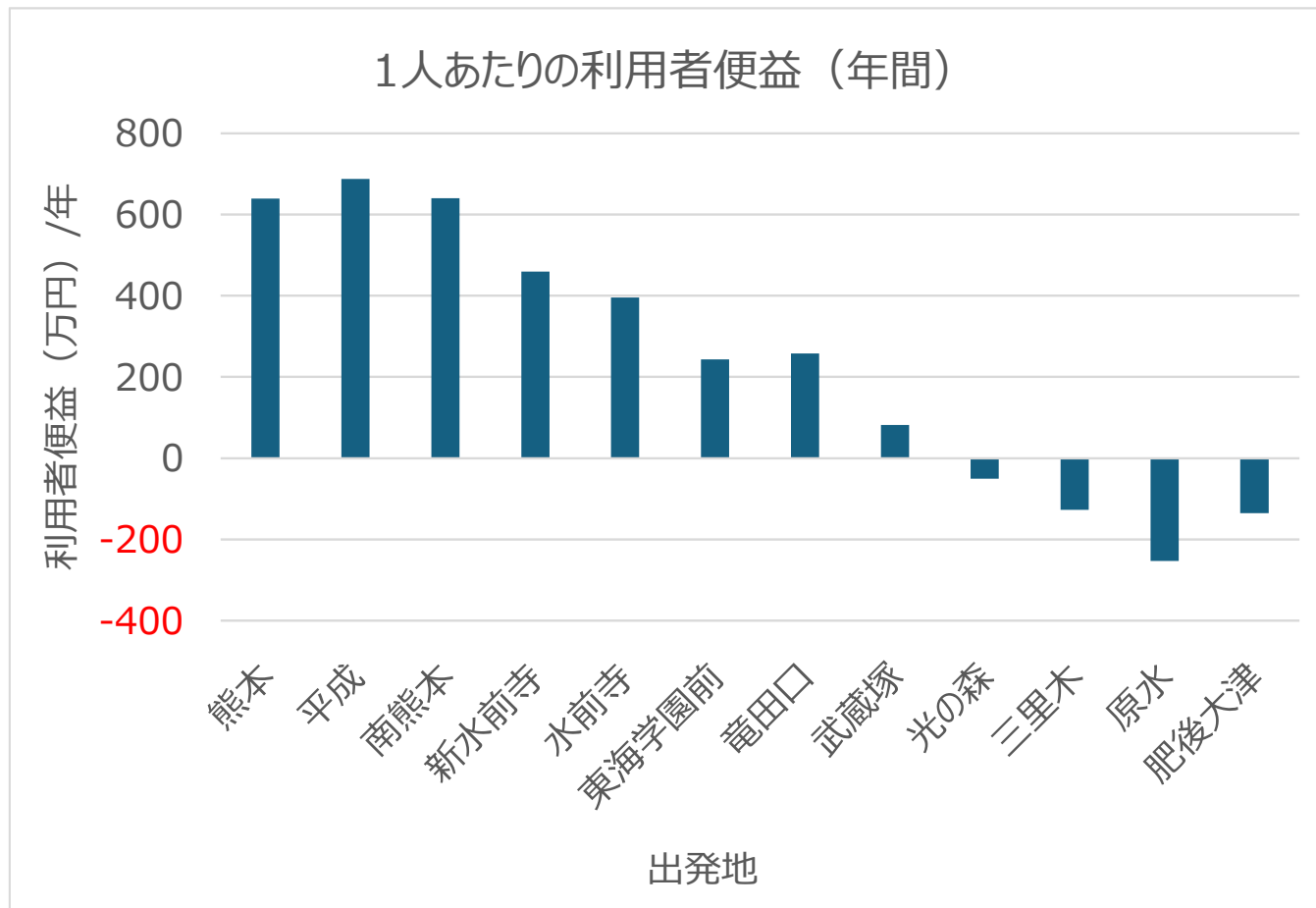
- ※ 各駅の利用人数は、通勤バスの利用者数とする61名を、アンケート結果における最寄り駅の回答内容に基づき、豊肥本線の熊本駅から肥後大津駅までの各駅に按分して設定。
- ※ 車利用時の通勤時間（交通量減少分の算出において使用）はGoogleMapsの検索結果のうち、所要時間が最長の場合の時間を使用。
- ※ 通勤バス利用時の通勤時間（通勤バス等利用分の算出において使用）は時刻表に基づき設定。乗り換え時間を含む。
- ※ 通勤時間は、朝と夕のバスの運行時間帯を対象に、出発時間を30分ごとに設定の上検索した結果の平均を使用。



## □使用する駅ごとの利用者便益

- さらに、算出した結果について、駅ごとに一人当たりの利用者便益をみると、**出発・到着駅が本田技研工業から離れると利用者便益が高い傾向であることが分かった。**
  - 前述のシミュレーションの結果より、本田技研工業からの距離が離れた駅であれば通勤バス利用時の所要時間が車利用時よりも短くなる可能性があることがわかったところ、利用者便益についても同様の傾向であると言える。

使用する駅ごとの1人あたりの利用者便益（年間）



| 出発駅   | 一人当たりの便益<br>(万円/年) |
|-------|--------------------|
| 熊本    | 639                |
| 平成    | 688                |
| 南熊本   | 640                |
| 新水前寺  | 460                |
| 水前寺   | 395                |
| 東海学園前 | 244                |
| 竜田口   | 258                |
| 武蔵塚   | 82                 |
| 光の森   | -50                |
| 三里木   | -127               |
| 原水    | -253               |
| 肥後大津  | -135               |



## □費用便益分析の結果と考察のまとめ

- 年間あたりの費用便益を算出したところ、次の結果が得られた。
  - **運行費用と収入の算出結果に基づく収支予想は、約265万円の赤字である。**
  - **利用者便益は、約1,719万円の赤字である。**
  - **環境等改善便益は、約39万円の黒字である。**
- ここで、赤字となった収支予想と利用者便益について、黒字化のための条件について、次のように検討した。
  - **収支予想については、黒字化に必要な乗車回数は、約142回/日である。実際の利用者数は142名を超過する日もあることから黒字化することが期待できる。**
  - **利用者便益については、通勤時間短縮便益の赤字が大きいことについて、通勤時間がより短縮する条件として駅を出発地及び目的地として想定し、駅から勤務先までの通勤時間を使用して利用者便益を算出したところ、790万円の黒字となった。**
    - 通勤時間短縮便益は、約1,012万円の黒字である。
    - 通勤経費減少便益は、約451万円の赤字である。
    - 交通事故減少便益は、約229万円の黒字である。
  - このことから、利用者便益における通勤時間の影響は大きく、**出発地が最寄り駅・バス停から近いほど便益が得られやすいと言える。**
- **以上より、収支予想は黒字化することが期待でき、利用者便益については、通勤時間の短縮による便益と交通事故の減少による便益が得られることが期待できる。また、環境等改善（CO<sub>2</sub>削減）による便益が得られることも期待できる。**



## ②実証事業の評価

# 交通状況調査

- ▶ 通勤バスの運行による、交通量の変化について調査する。

## □交通状況調査の実施内容

- 通勤バス事業による交通状況の変化を評価するため、JARTICデータによる**交通量の検証**を実施する。

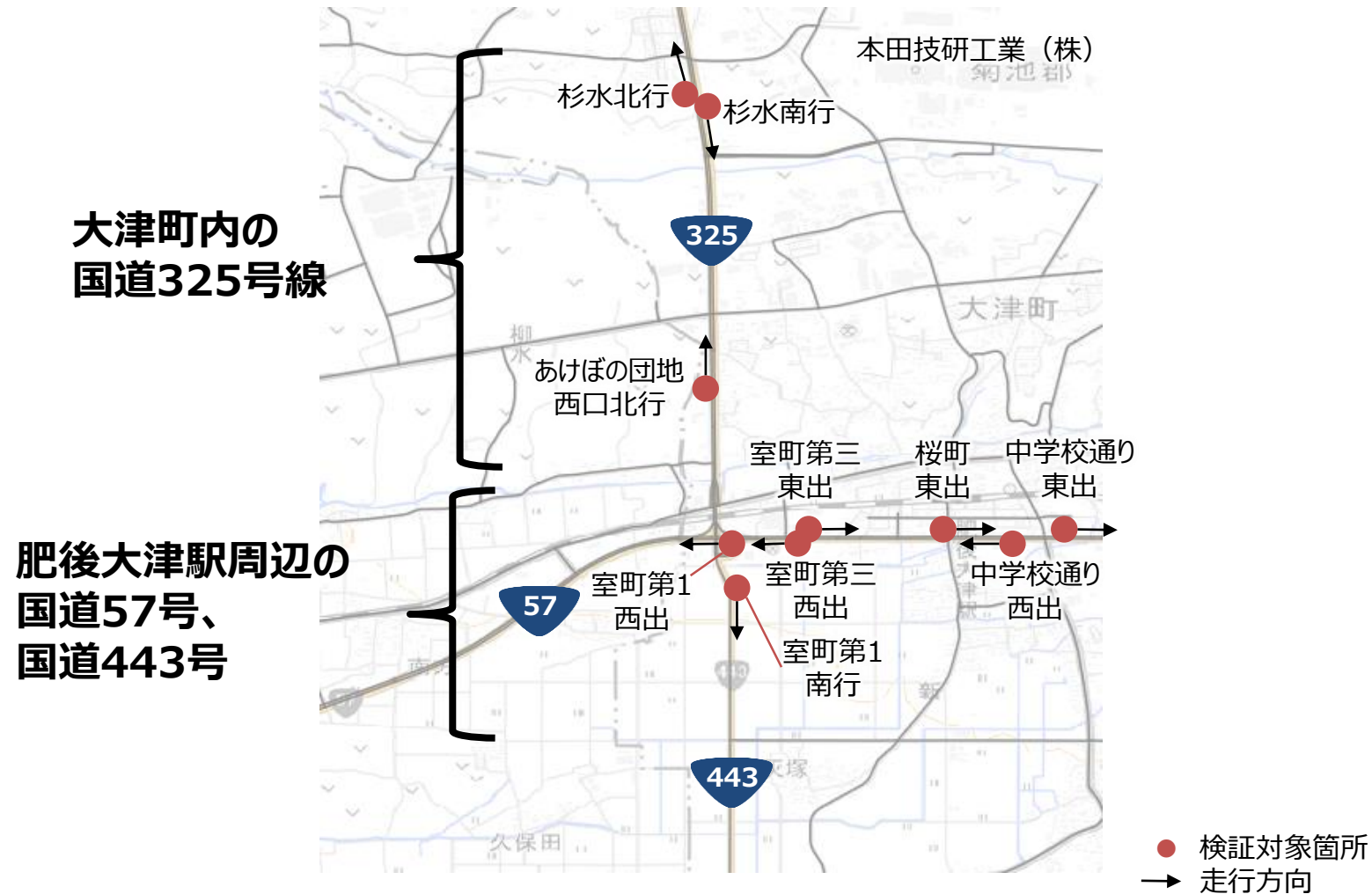
| 検証条件   | 交通量の検証                                                                                                                                                              |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 検証内容   | <ul style="list-style-type: none"><li>通勤バスの実証実験期間以外（～10/1）と実証実験時中を比較して、本田技研工業周辺の道路における交通量の差分を明示する。</li></ul>                                                        |
| 検証対象日  | <ul style="list-style-type: none"><li>[平常時] 2024/9/1～2024/9/30</li><li>[通勤バス実証実験時] 2024/10/1～2024/12/31</li></ul>                                                   |
| 検証対象時間 | <ul style="list-style-type: none"><li>[通勤時間帯] 6:00～9:00</li><li>[退勤時間帯] 16:00～21:00（いずれも1時間単位）</li></ul>                                                            |
| 検証対象場所 | <ul style="list-style-type: none"><li>大津町内の国道325号線</li><li>肥後大津駅周辺の国道57号、国道443号</li></ul> ※JARTICデータにおいて取得可能な範囲のデータを取得する。                                           |
| 使用データ  | <ul style="list-style-type: none"><li>JARTIC断面交通量データ（<a href="https://www.jartic.or.jp/service/opendata/">https://www.jartic.or.jp/service/opendata/</a>）</li></ul> |
| 検証項目   | <ul style="list-style-type: none"><li>交通量の実測値</li><li>平常時と通勤バス実証実験時の交通量の差分</li></ul>                                                                                |



## □（参考）検証対象場所

- 下図の名称を記載した箇所を検証対象場所とした。

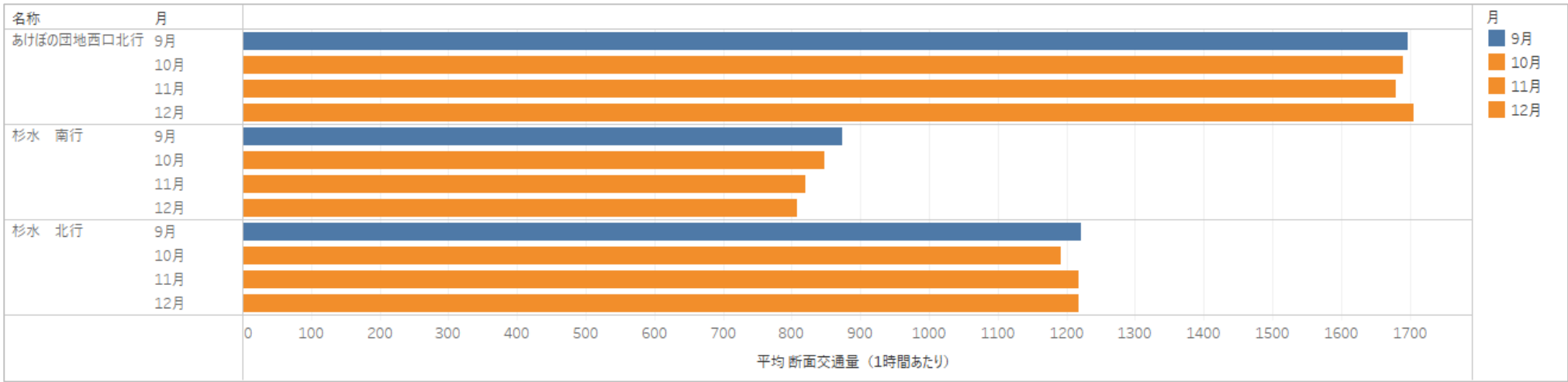
### 検証対象場所



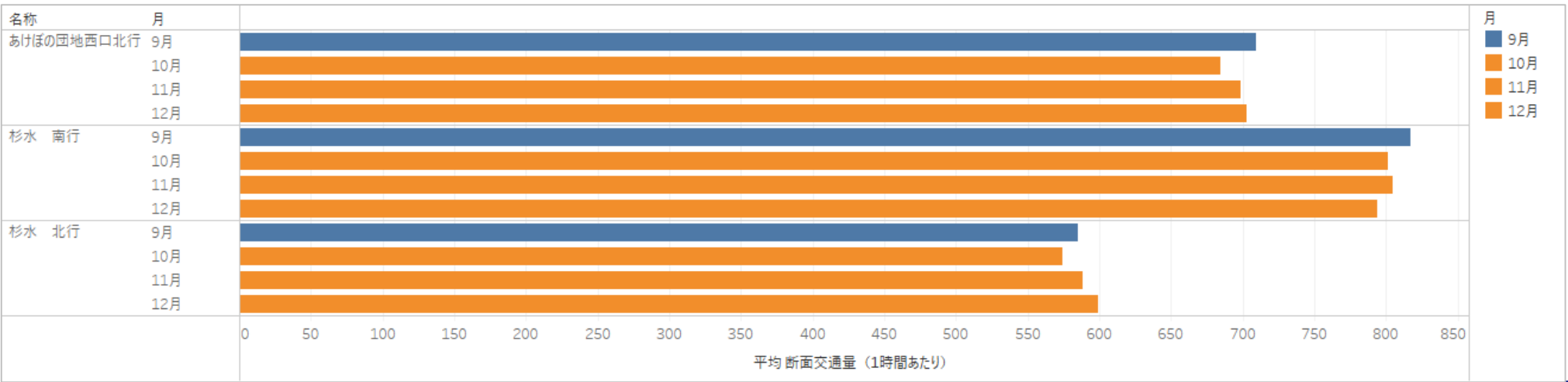
# □大津町内の国道325号における交通量

- 通勤バスの運行時間帯における、大津町内の国道325号の交通量の傾向を見ると、**区間によっては9月よりも実証実験期間中の10月、11月、12月の方が交通量が少ない傾向がみられる。**

通勤時間帯（6時～9時）における断面交通量



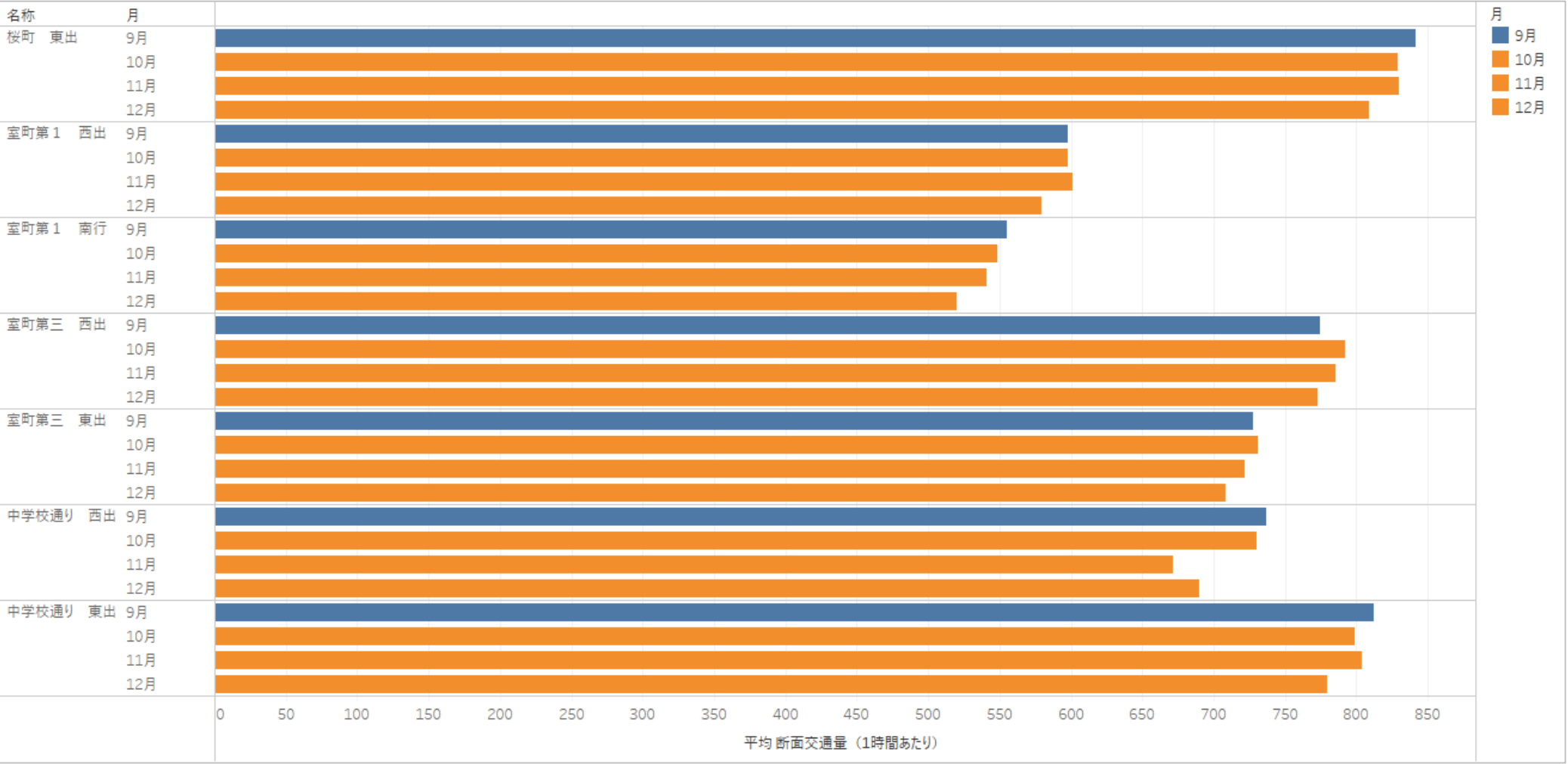
退勤時間帯（16時～21時）における断面交通量



# □肥後大津駅周辺の国道57号、国道443号における交通量（通勤時間帯）

- 通勤バスの通勤時間帯における、肥後大津駅周辺の国道57号の交通量の傾向を見ると、**区間によっては9月よりも実証実験期間中の10月、11月、12月の方が交通量が少ない傾向がみられる。**

通勤時間帯（6時～9時）における断面交通量



## □肥後大津駅周辺の国道57号、国道443号における交通量（退勤時間帯）

- 通勤バスの退勤時間帯における、肥後大津駅周辺の国道57号の交通量の傾向を見ると、**区間によっては9月よりも実証実験期間中の10月、11月、12月の方が交通量が少ない傾向がみられる。**

退勤時間帯（16時～21時）における断面交通量



# まとめ



## □まとめ（1/2）

### 【本業務のまとめ】

- 通勤バスに関する数値集計及び実証事業の評価において、次のような結果が得られた。
  - 通勤バスの利用者数
    - 通勤バスの**日別の利用者数の月平均は、最大約107名/日**（11月）であった。（数値集計の結果より）
  - 通勤バスの利用有無に関する理由及び通勤バスの改善点
    - **通勤バスを利用した理由として、本田技研工業内にバス停が新設されたこと、飲み会等で車を利用できないことが挙げられた。**
    - **通勤バスを利用しなかった理由及び改善点として、家から最寄りのバス停や駅までの距離の遠さ、所要時間の長さが挙げられた。**  
（いずれもアンケートの結果より）
  - 通勤バス利用による通勤時間の変化
    - 豊肥本線の各駅から本田技研工業までの所要時間を、通勤バス利用時と車利用時で比較した結果、**出発・到着駅が本田技研工業から離れていると、通勤バス利用時の方が通勤時間が短い可能性がある**ということが分かった。（通勤バス効果シミュレーションの結果より）
  - 費用便益
    - **収支予想は黒字化することが期待でき、利用者便益については、通勤時間の短縮による便益と交通事故の減少による便益が得られることが期待できる。**
    - また、**環境等改善（CO<sub>2</sub>削減）による便益が得られることも期待できる。**  
（いずれも費用便益の結果より）
  - 交通量の変化
    - **大津町内の交通量は、区間によっては実証実験開始前の9月よりも実証実験期間中の10月、11月、12月の方が交通量が少ない傾向がみられた。**（交通状況調査の結果より）



## □まとめ（2/2）

### 【本業務のまとめ】（続き）

- 以上の結果について、通勤バス利用による通勤時間の変化に着目すると、出発・到着駅が本田技研工業から離れると、車利用時に比べて通勤バス利用時の場合の方が通勤時間が短い可能性があることが明らかとなった。
- つまり、**本田技研工業及びその周辺（勤務先）から離れた駅の利用者ほど、時間短縮効果及び便益の増加が期待でき、このような利用者が通勤バスへの利用転換を促す対象の候補になると考えられる**（ただし、自宅から駅までの所要時間は別途考慮する必要がある）。

### 【大津町通勤バス実証実験の意義】

- 前述のまとめにて、通勤バス利用時の時間短縮効果について述べた。これに加えて、**公共交通によって通勤する場合は、通勤時間を有効活用することも可能であるため、時間短縮かつ時間の有効活用による経済効果も期待できる。**
- また、本実証事業の対象地域においては、人材不足が懸念されているところ、**公共交通によって通勤できる環境を整えることは、車や免許を有しない若者や都市圏からの移住者の雇用に寄与するものであると考えられ、こうした点からも本実証事業がもたらす効果は大きい**と言える。



# 参考資料

- ▶ アンケートの自由記述「通勤バス運行や渋滞に関する意見」の分析結果



## □アンケート自由記述の集計

- アンケートの「通勤バス運行や渋滞に関する意見」における記述内容を分類した結果、意見・要望として、**通勤バス改善に関するものが最も多く（33.6%）**、次いで**鉄道・公共交通全体（32.0%）**に関する意見も多く見られた。

### 通勤バス運行や渋滞に関する意見（再掲）

通勤バス改善の意見・要望

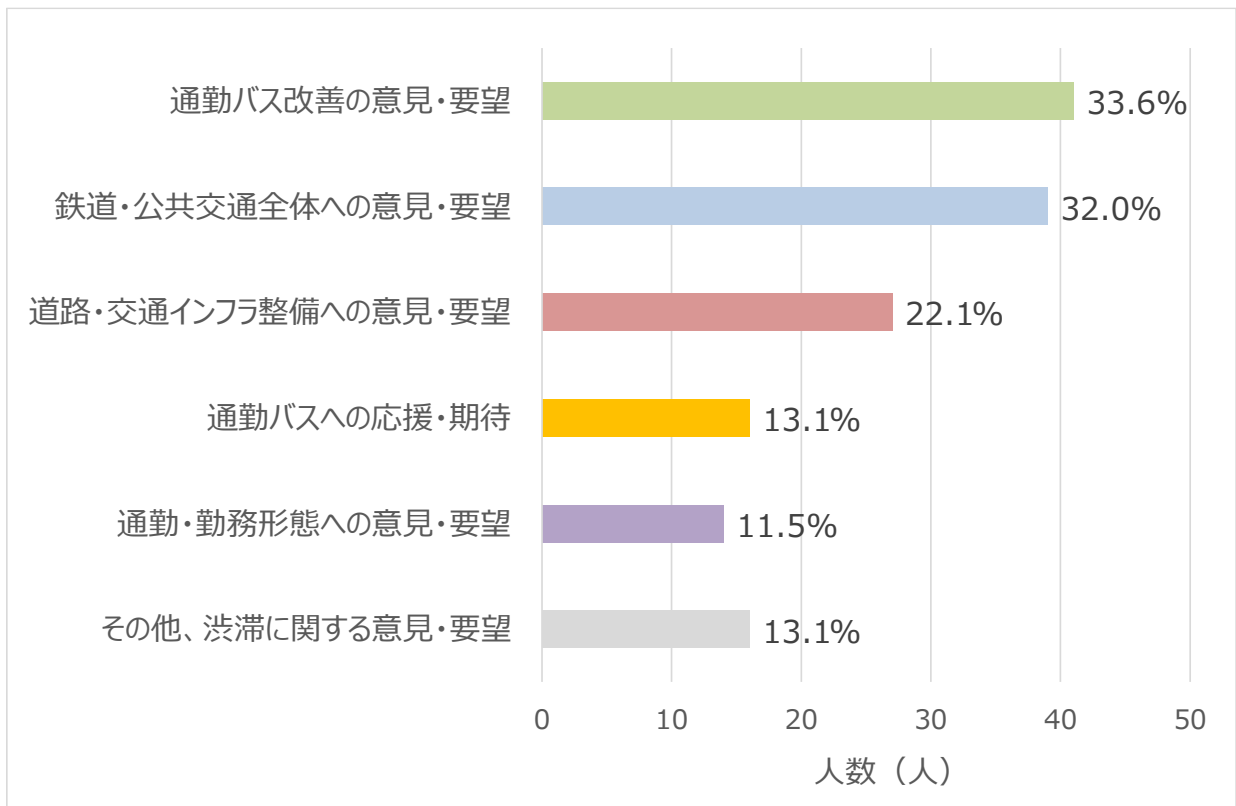
鉄道・公共交通全体への意見・要望

道路・交通インフラ整備への意見・要望

通勤バスへの応援・期待

通勤・勤務形態への意見・要望

その他、渋滞に関する意見・要望



※ 「特になし」等を除く、122名の回答を集計。（アンケート回答者のうち、29%の方が回答）

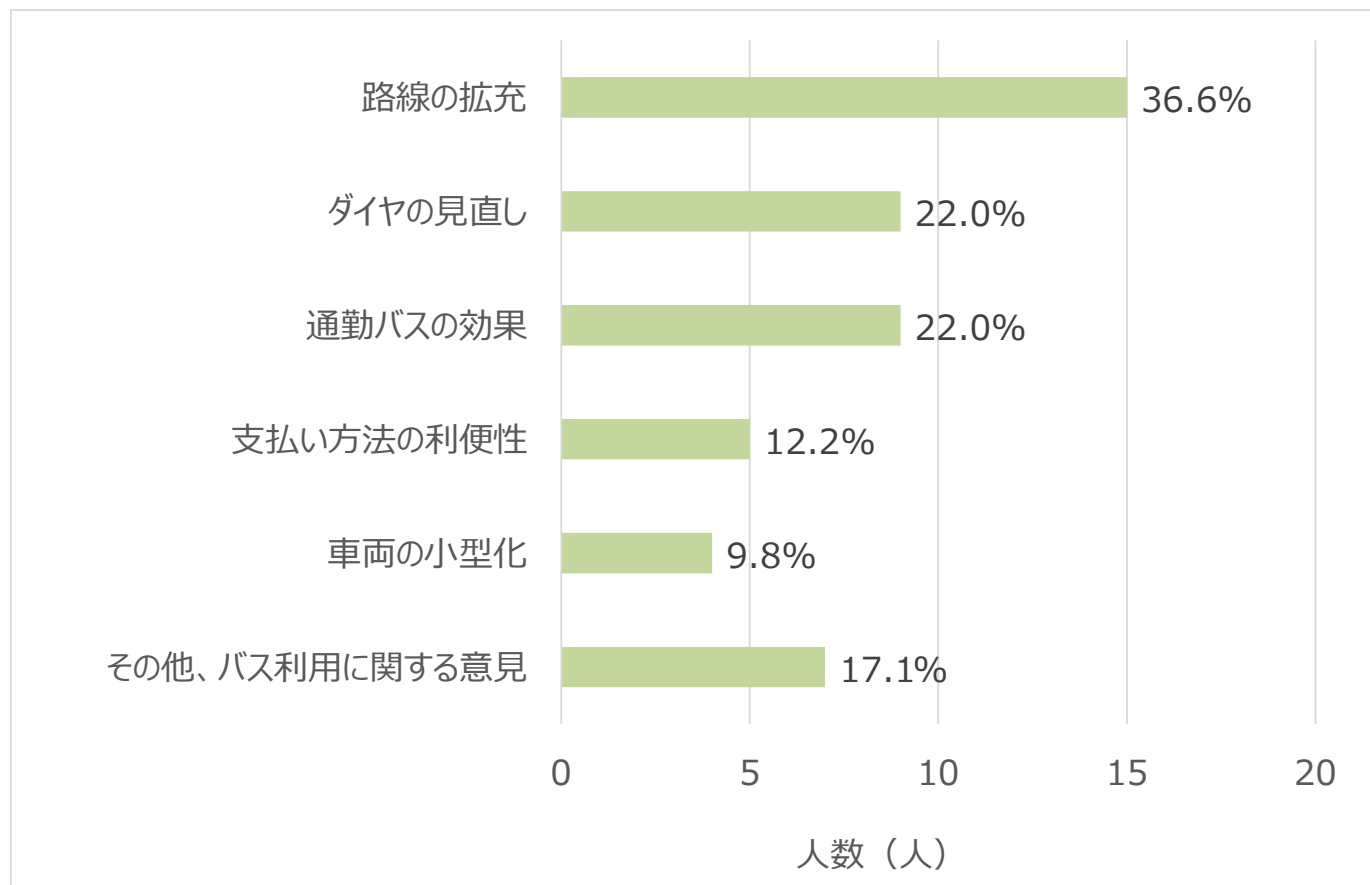
※ 1つの回答の中に複数の意見がある場合には、別の意見として集計。



## □通勤バス改善の意見・要望(1/3)

- 通勤バス改善の意見・要望のうち、**路線の拡充の要望が最も多く（36.6%）**、次いで**ダイヤの見直しの要望（22.0%）**、**通勤バスの効果に関する意見（22.0%）**が多い。

### 通勤バス改善の意見・要望の内訳



※ 1つの回答の中に複数の意見がある場合には、別の意見として集計した。

※ それぞれの意見の数が、通勤バス改善の意見・要望を記載した人(49人)に占める割合を集計した。

## □通勤バス改善の意見・要望(2/3)

- 路線の拡充について、**自宅近くへの路線拡充等の要望**が見られた。
- ダイヤの見直しについて、**通勤バスが運行していない時間帯の運行を求める意見**が見られた。
- 通勤バスの効果について、**人口増加を考慮すると効果が得られにくいのではないか等**の意見が見られた。

### 通勤バス改善の意見・要望

#### 路線の拡充

- **自宅近くにルートがあることが重要**であるため、**国体道路ルート**を新設してほしい。
- **菊池方面の運行も検討**してほしい。
- **大津方面に通勤する人(JASM/SONY/HONDA)の利用が見込めるような地点にバス停を設置すると良いのではないか。**
- 駅まで回送してるだけはもったいないと思う。**天候によって駅周辺では送迎車が渋滞の原因になることもあるため、逆方向の通勤通学の利用者を確保するなど、うまく活用できると良いと思う。**

#### ダイヤの見直し

- 本数が少ないため、**増便**してほしい。
- **半日有給やフレックスの場合にも利用できる**ようにしてほしい。
- **交代勤務の場合、退勤時間にバスが利用できないことがある。**

#### 通勤バスの効果

- 大津町、菊陽町の**人口増加を考えると、渋滞緩和効果が限定的になってしまうのではないか**と思う。
- 菊池方面や57号線、325号線では**渋滞緩和効果が感じにくい。**

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □通勤バス改善の意見・要望(3/3)

- 支払方法の利便性について、**交通系ICカード等での支払いを望む意見**が見られた。
- 車両の小型化について、**利用者数によっては小型車両でも良いのでは**といった意見が見られた。
- その他、バス利用に関する意見としては、料金、バス乗り場等に対する意見が見られた。

### 通勤バス改善の意見・要望

#### 支払方法の利便性

- **交通系ICカードを使えるようにしてほしい。**
- 現金・くまモンカード以外でも乗れるようにしてほしい。

#### 車両の小型化

- 通勤ラッシュ時以外など、**利用者数に応じて車両の小型化を検討してもよいのではないか**と思う。
- バス車両は小さくても良いのではと感じた。

#### その他、バス利用に関する意見

- 料金が250円は高いと感じる。
- 会社からの強制性や、協力金等がなければ、通勤バス利用は難しいと思う。
- バス通勤は思っていたより快適だったが、バス乗り場がわかりづらく、初めて利用する際は少し迷った。
- 混雑状況がスマホ等で確認できるとよいのではないかと思う。

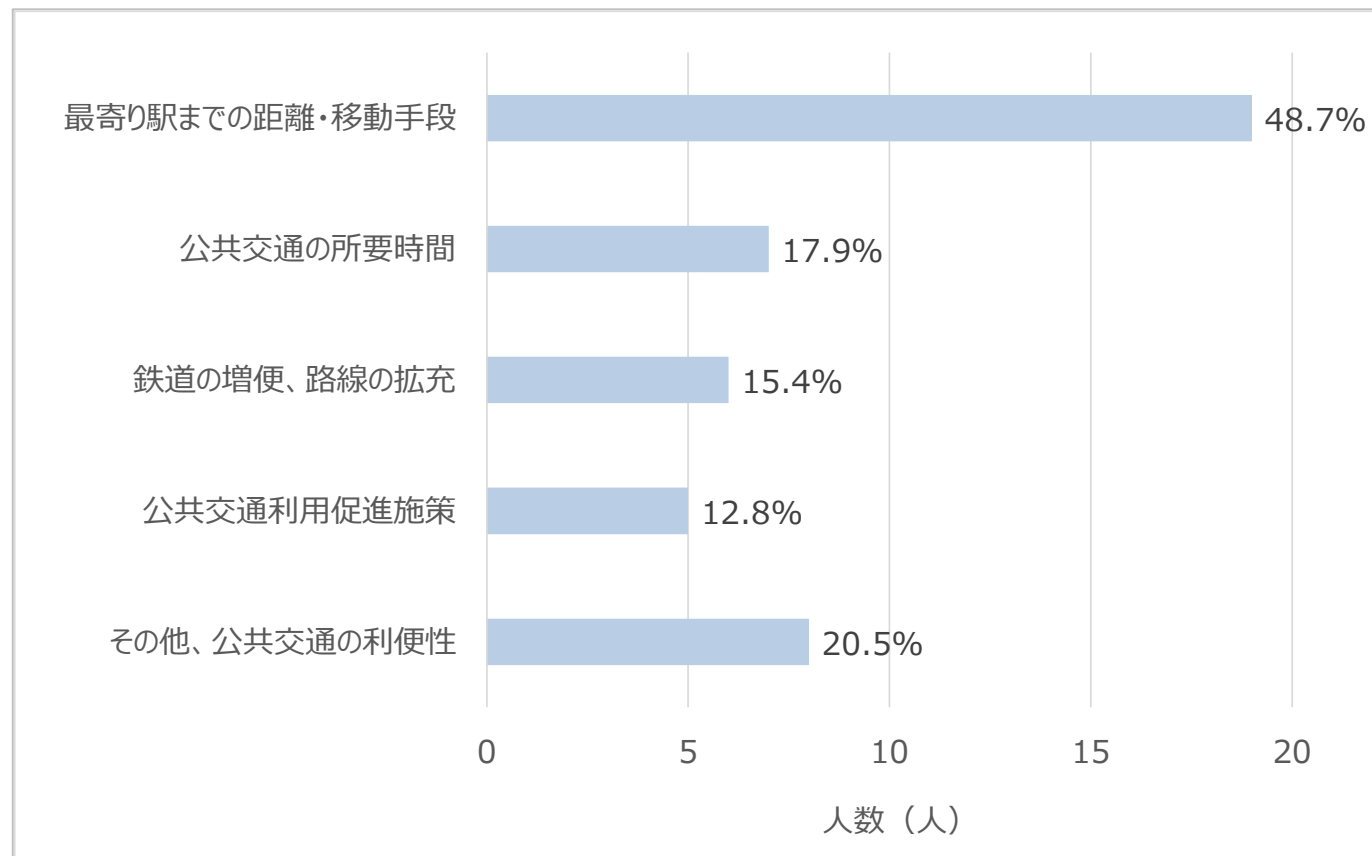
※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □鉄道・公共交通全体への意見・要望(1/3)

- 鉄道・公共交通全体への意見・要望のうち、**最寄り駅までの距離・移動手段に関する意見が最も多く（48.7%）**、次いで**公共交通の所要時間（20.5%）**、**鉄道の増便、路線の拡充（15.4%）**に関する意見が多くみられた。

### 鉄道・公共交通全体への意見・要望の内訳



※ 1つの回答の中に複数の意見がある場合には、別の意見として集計した。

※ それぞれの意見の数が、通勤バス改善の意見・要望を記載した人(45人)に占める割合を集計した。



## □鉄道・公共交通全体への意見・要望(2/3)

- 最寄り駅までの距離・移動手段について、**自宅から最寄り駅までの距離が遠いため公共交通を充実させる必要がある**という意見や、**パークアンドライドの利用**についての意見が見られた。
- 公共交通の所要時間について、**公共交通利用時の方が時間がかかる**といった意見が見られた。

### 鉄道・公共交通全体への意見・要望

#### 最寄り駅までの距離・移動手段

- **最寄り駅が近くにいる人が多い**ため、**自宅から駅、駅から会社の両方で公共交通を充実させる必要がある**と思う。
- パークアンドライドのパークが充実していないと感じる。**駅付近の駐車場を増やすことで、公共交通利用者も増加する**と思う。
- 空港や大津方面への公共交通手段がない空白地帯であり、**パークアンドライドで肥後大津駅で乗り換えるのなら会社まで自家用車で通勤したい**と思う。

#### 公共交通の所要時間

- **朝の渋滞時でも、公共交通に比べ自家用車の方が所要時間が短く、通勤時間短縮にならなかった。**
- 自宅は比較的JR駅に近い**ため、公共交通での通勤でも良い**と思うことがあるが、**トータルで考えると起床時間が早くなってしまう。**

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □鉄道・公共交通全体への意見・要望(3/3)

- ・ 鉄道の増便、路線の拡充について、**増便や車両の増加を望む意見、路線の複線化及び新設を望む意見**が見られた。
- ・ 公共交通利用促進施策について、**公共交通利用のメリットがある制度や手当等の施策**を望む意見が見られた。
- ・ その他、公共交通の利便性について、**退勤時の通勤バスから電車への乗り換え時間の短縮を望む意見や、利便性向上を期待する意見**が見られた。

### 鉄道・公共交通全体への意見・要望

#### 鉄道の増便、路線の拡充

- ・ **交代勤務の時間帯の電車を増便してほしい。**
- ・ 鉄道利用者が増加しているため、実証バスと併せて**鉄道のダイヤや車両の増加も検討する必要があると思う。**
- ・ 列車交換での待ち時間が長いため、**豊肥本線の複線化を検討してほしい。**
- ・ 利用路線の拡大や、**御代志-JASM間の路線新設を検討してほしい。**

#### 公共交通利用促進施策

- ・ **ポイント制度など、公共交通機関を利用するメリットがあるような施策が必要ではないかと思う。**
- ・ **会社からの強制力や手当の上乗せなどの対応が必要ではないかと思う。**
- ・ 実現は難しいが、公共交通の利用促進には駅付近の居住者の車両所有台数を制限するなどの施策が必要だと思う。

#### その他、公共交通の利便性

- ・ 帰宅時のバス到着から電車発車までの待ち時間はもっと短くても良いと思う。
- ・ 広域な公共交通の利便性向上を期待している。

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □道路・交通インフラ整備への意見・要望

- 道路・交通インフラ整備への意見・要望として、**車線数や道路幅の拡張、信号制御の見直し**などに関する意見が見られた。

### 道路・交通インフラ整備への意見・要望

#### 車線数や道路幅の拡張

- 道路の拡張、バス専用道路の設置、片側3車線化**などを実施してほしい。
- 周辺道路の拡張や**立体交差点の設置**などを検討してほしい。
- 大津町下町交差点を起点として、国道443号線の道路拡張を検討するとよいと思う。
- 国道57号大津バイパスから、美咲野団地を通る道が混雑するため、車線追加や**バイパスの設定**などを検討してほしい。

#### 信号制御の見直し

- 街中心部の時間帯による現時サイクルの見直し**を検討してほしい。
- 大津町一帯の信号現時サイクルの調整が必要**だと思う。
- 信号のある交差点における、右折車待ちによる後続車渋滞の実態について調査してほしい。
- 信号制御が渋滞緩和施策の最近のトレンドであるかが気になる。

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □通勤バスへの応援・期待

- 通勤バスへの応援・期待として、**通勤バスの渋滞緩和効果への期待**や、**取り組み継続の希望**に関する意見などが見られた。

### 通勤バスへの応援・期待

#### 通勤バスの渋滞緩和効果への期待

- 既に通勤による車やバイクが多く、**渋滞緩和が難しい状況かと思うが、施策の効果に期待**している。
- 朝から夜まで、**だれもが使いやすいバス**になってほしい。
- バス通勤者が増加することで、**環境にやさしくなり、また渋滞緩和、交通事故減少にもつながり、住みやすい街になると思う。**
- 早く渋滞を解消してもらえると嬉しい。**

#### 取り組み継続の希望

- 大変良い取り組みだ**と思うため、**今後も継続**してほしい。
- 通勤バス運行は大いに賛成**である。
- 飲み会の日は積極的にバスを活用**したい。
- 時差出勤などが難しい人も**いるため、**そういった人のためにもバスを継続**してほしい。

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □通勤・勤務形態への意見・要望

- 通勤・勤務形態への意見・要望として、**時差通勤**や、**リモートワーク**、**フレックス勤務**などの勤務形態の活用に関する意見や、**通勤手当の制度改善を望む意見**が見られた。

### 通勤・勤務形態への意見・要望

#### 通勤・勤務形態

- 根本的な解決のためには**時差出勤が必要**だと思う。**部門毎に通勤可能時間を設ける**などが考えられる。
- 通勤時は時差通勤により所要時間は平均30分程度であるが、退勤時は渋滞を避けられず60分程度になってしまう。
- 自治体のみでなく、**企業へのリモートワークの推奨が効果的**であると思う。
- フレックス勤務であるが、社内制約が多い**と感じる。

#### 通勤手当の制度

- 会社への通勤手当の申請に手間がかかるため、簡素化してほしい。**
- 毎日帰りに用事があるわけではないので、**時には公共交通を利用してよいが、会社の通勤手当の規則で、車と公共交通の併用ができないため車を登録せざるを得ない。**
- ホンダ専用の通勤カードの支給など、**公共交通を使った分だけ通勤手当申請できるような仕組みがあると良い**と思う。

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。



## □その他、渋滞に関する意見・要望

- その他、渋滞に関する意見・要望として、**渋滞の様子**や、**渋滞緩和のための方法等**について意見などが見られた。

### その他、渋滞に関する意見・要望

#### 渋滞の様子

- 各企業等の建設工事等により、県道30号及び付近の道路の渋滞が悪化したと感じる。
- 渋滞時の通行規制により、原水駅裏付近では渋滞が悪化しており、交通違反も多々見られる。
- 制限速度より著しく遅い速度で走っている車両が、渋滞や煽り運転の原因となっていると思う。

#### 渋滞緩和のための方法等

- 四輪車に比べ二輪車は渋滞への影響が少なく、環境負荷も軽いため、二輪車の利用促進することで渋滞緩和につながると思う。また、バイク神社やバイクの聖地などの特産物を活かすこともできると思う。
- 自家用車の使用を肯定した交通環境整備にも引続き注力してもらえると嬉しい。
- 大津町周辺全体(車両ナンバー規制など)含め渋滞緩和が必要と感じている。
- 渋滞問題に着目すると時差通勤などの施策になると思うが、環境問題や交通事故リスクなども考慮してほしい。

※ 自由記述欄に寄せられた意見を網羅的に記載するため、元の回答を要約・整理し、一部表現を調整して掲載しております。

