

# 荒尾市地域公共交通計画 (素案)

2022 (令和 4) 年 12 月  
荒尾市

# 目次

第1章	はじめに .....	1
1-1	計画策定の背景・目的 .....	1
1-2	計画の期間 .....	2
1-3	計画の対象区域 .....	2
1-4	本計画の位置づけ .....	2
第2章	荒尾市及び地域公共交通の現状 .....	3
2-1	荒尾市の人口・社会動態 .....	3
2-1-1	人口推移 .....	3
2-1-2	年代別人口と高齢化の状況 .....	4
2-1-3	周辺地域への流出・流入動向 .....	6
2-1-4	人口分布 .....	7
2-2	まちづくりの動向 .....	10
2-2-1	生活利便施設の立地状況 .....	10
2-3	公共交通の現況 .....	11
2-3-1	公共交通の運行状況 .....	11
2-3-2	公共交通の利用状況 .....	16
2-3-3	公共交通に関する財政負担の状況 .....	19
第3章	荒尾市地域公共交通網形成計画の評価と総括 .....	21
3-1-1	【基本方針1】市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築 .....	21
3-1-2	【基本方針2】広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保 .....	22
3-1-3	【基本方針3】公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保 .....	22
3-1-4	【基本方針4】効率的で持続可能な公共交通事業の運営 .....	23
第4章	移動に関する地域の現状・課題 .....	24
4-1	移動に関する地域の現状 .....	24
4-1-1	市民の移動実態 .....	24
4-1-2	高校生の移動実態 .....	36
4-1-3	民生委員から見た移動実態 .....	43
4-1-4	産交バス利用実態調査 .....	49
4-1-5	西鉄バス IC カードデータ整理 .....	59
4-1-6	おもやいタクシー利用状況整理 .....	65
4-1-7	交通事業者ヒアリング .....	72
4-1-8	輸送資源調査 .....	75
4-2	荒尾市の地域公共交通の抱える課題 .....	79
4-2-1	これまでの取り組みと課題 .....	79
4-2-2	地域の現状・課題 .....	84
4-2-3	公共交通を取巻く環境の変化 .....	92
第5章	計画の将来像、基本的な方針、目標 .....	96
5-1	地域公共交通の目指すべき姿と将来像 .....	96

5-2.公共交通機関の役割分担の考え方と補助事業の必要性.....	99
5-3.将来像を実現するための基本的な方針 .....	101
5-4.計画の全体図 .....	102
<b>第6章</b> <u>実施事業と計画の達成状況を評価する数値指標 .....</u>	<b>103</b>
6-1.効率的で持続可能な公共交通.....	104
6-2.新しいまちづくりと連動した公共交通 .....	108
6-3.利用者視点の「円滑な移動サービス」 .....	111
6-4.公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」 .....	115
6-5.実施事業のスケジュール .....	121
6-6.補助システムを含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要.....	123
<b>第7章</b> <u>計画の達成状況の評価 .....</u>	<b>124</b>
7-1.PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	124
7-2.計画の推進体制.....	126

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景・目的

荒尾市は、熊本県の西北端に位置し、北は福岡県大牟田市、東は玉名郡南関町、玉名市、南は玉名市・長洲町に接し、西は有明海を隔て長崎県・佐賀県に面している。東西約10キロメートル、南北約7.5キロメートル、総面積は57.37平方キロメートルで、有明海へと続くなだらかな丘陵が起伏している。

鉄道はJR荒尾駅とJR南荒尾駅から福岡方面や熊本方面に運行しており、大牟田駅からは西鉄電車も接続している。また三池港や長洲港が近隣にあり、長崎方面へフェリーが運航している。荒尾市内を運行する公共交通は、路線バス（産交バス、西鉄バス大牟田）、AIオンデマンドタクシー「おもやいタクシー」、予約型乗合タクシーが運行しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっている。

2018（平成30）年3月には「荒尾市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」）」を策定し、2023（令和5）年3月を期限として、地域公共交通の維持のためまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成を推進しているところである。

しかし、少子高齢化や自家用車利用の増加に加え、新型コロナウイルス感染症により新しい生活様式の定着などにより、利用者が低迷し、また交通維持のための財政負担は年々増加傾向にある。

このような中、網計画が期限を迎えることもあり、2020（令和2）年度の活性化再生法の法改正を踏まえた、新しい荒尾市地域公共交通計画を策定し、今後の荒尾市の公共交通の在り方を整理・明示し、施策を展開していく必要がある。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後実施すべき施策等の整理するため策定した。

## 1-2. 計画の期間

本計画は、2023（令和 5）年度から 2027（令和 9）年度までの 5 年間を計画期間とする。

## 1-3. 計画の対象区域

本計画は、荒尾市の全域を対象区域とする。

## 1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第 6 次荒尾市総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「荒尾市立地適正化計画」など関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定する。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段である路線バスの利用実態調査を実施・分析するとともに、市民アンケート調査を始めとした基礎調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握する。

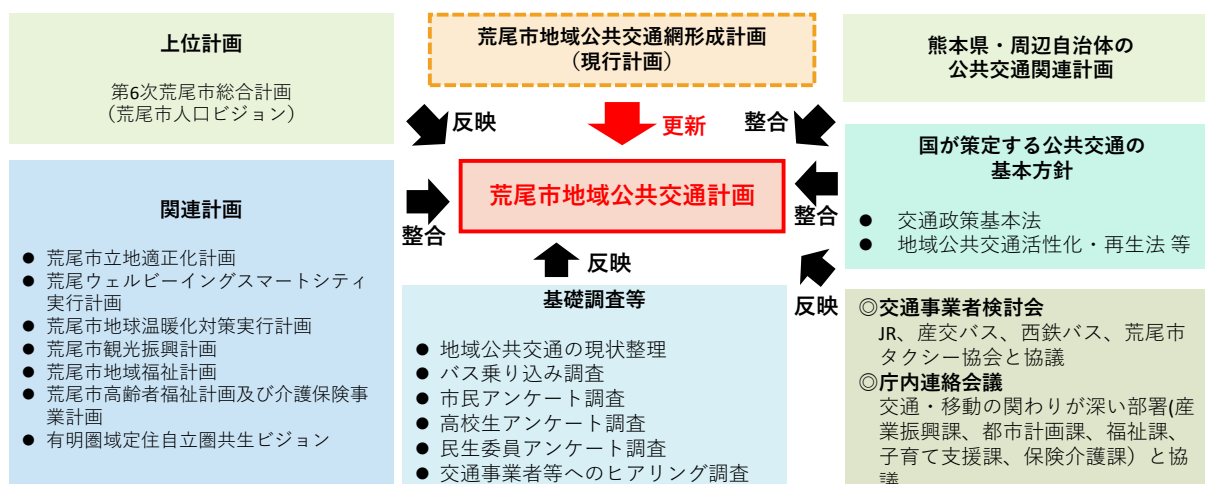


図 1-1 荒尾市地域公共交通計画の位置づけ

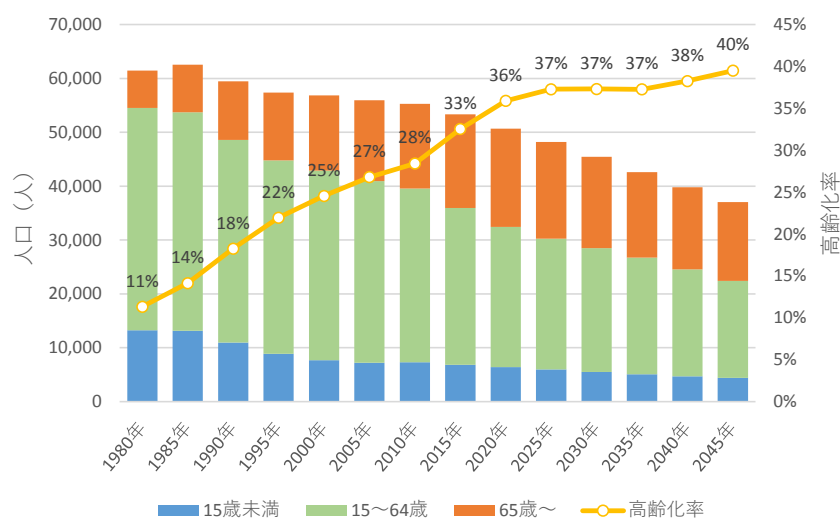
特に、上位計画に位置付けられる「第 6 次荒尾市総合計画」においては、重点戦略として「先進的で持続可能なまちをつくる」ことを目指しており、「持続可能な交通ネットワークの形成と公共交通の活性化」を具体的な施策として掲げている。本計画では、これに即し、ニーズに合った最適で持続可能な公共交通体系の構築と、利用促進を行うことで、公共交通の維持・活性化に向けた検討を進める。

## 第2章 荒尾市及び地域公共交通の現状

### 2-1. 荒尾市の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

荒尾市では、人口減少及び高齢化が進行している。2020（令和2）年時点で高齢化率は36%であり、将来推計人口では、2025（令和7）年以降、高齢化率が37%以上で推移することが予測されている。



出典：～2020（令和2）年は国勢調査、2025（令和7）年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-1 人口推移（2020（令和2）年）

表 2-1 人口推移（2020（令和2）年）

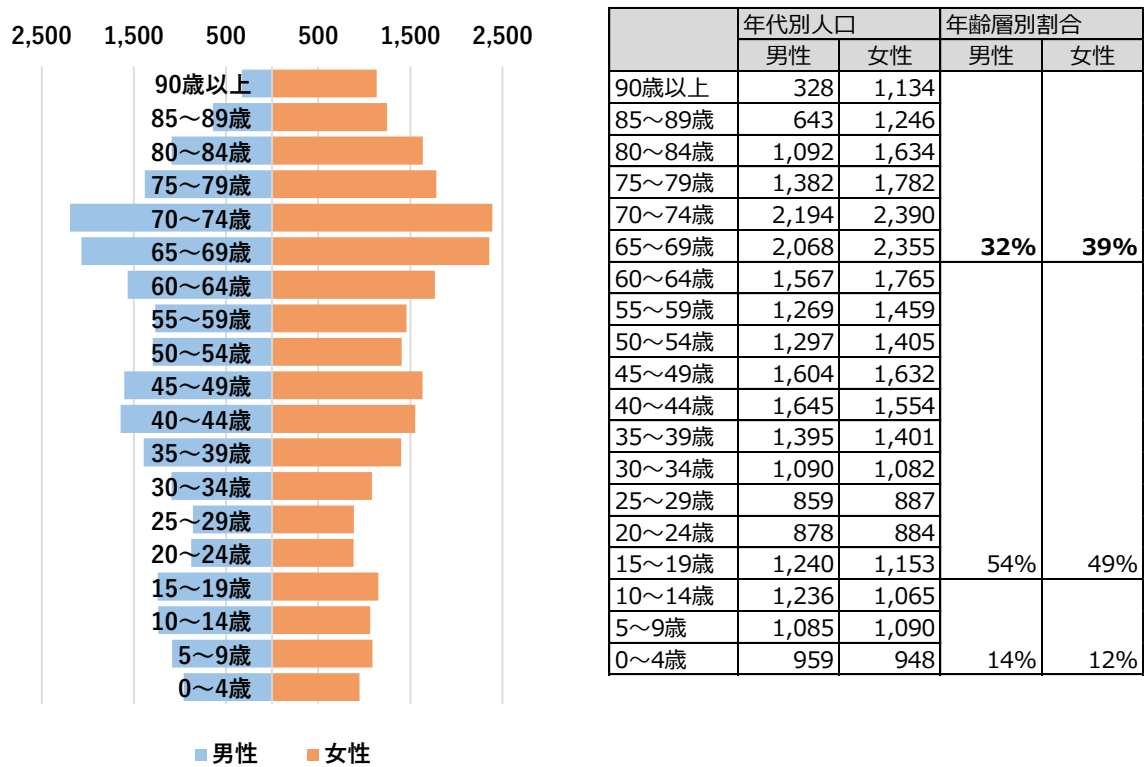
	総人口	15歳未満	15～64歳	65歳～	高齢化率
1980年	61,485	13,258	41,253	6,970	11%
1985年	62,570	13,124	40,596	8,850	14%
1990年	59,507	10,952	37,654	10,866	18%
1995年	57,389	8,857	35,931	12,601	22%
2000年	56,905	7,671	35,205	13,976	25%
2005年	55,960	7,225	33,735	14,996	27%
2010年	55,321	7,284	32,277	15,723	28%
2015年	53,407	6,813	29,141	17,377	33%
2020年	50,832	6,383	26,066	18,248	36%
2025年	48,213	5,968	24,265	17,980	37%
2030年	45,432	5,517	22,958	16,957	37%
2035年	42,614	5,069	21,663	15,882	37%
2040年	39,776	4,707	19,846	15,223	38%
2045年	37,061	4,392	18,028	14,641	40%

出典：～2020（令和2）年は国勢調査、2025（令和7）年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

## 2-1-2 年代別人口と高齢化の状況

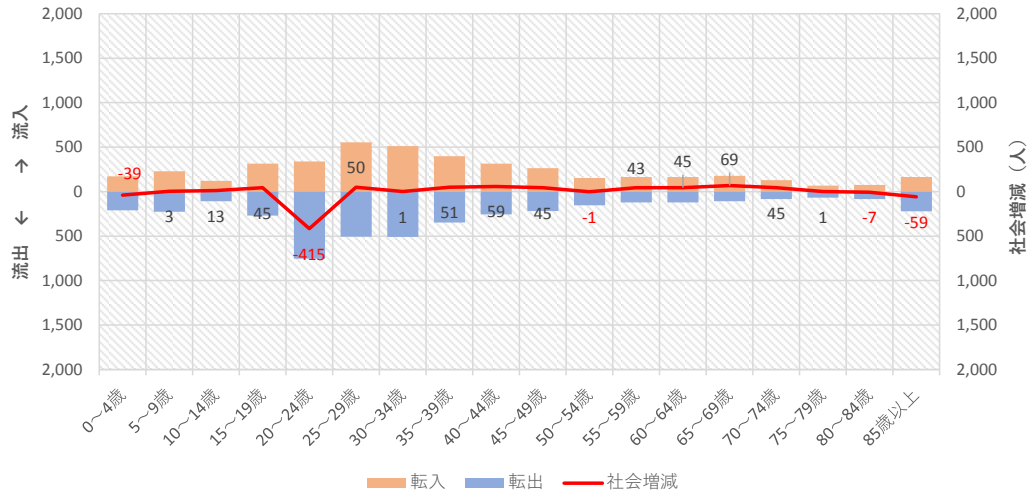
荒尾市では、高齢化率が高く、2020（令和 2）年時点では、男性が約 32%、女性が約 37%と、同年の全国平均 28.8%および熊本県平均 31.6%を上回っており、特に女性の高齢化が顕著である。年代別人口では、65～74 歳は男性、女性ともに 2,000 人以上と全年代で最も多く、女性は 65 歳以上の全ての年代で男性より多くなっている。

20 代～30 代の社会減が大きく、20～24 歳の流出口は流入人口の倍以上となっている。



出典：令和 2 年度国勢調査

図 2-2 人口ピラミッド（2020（令和 2）年）



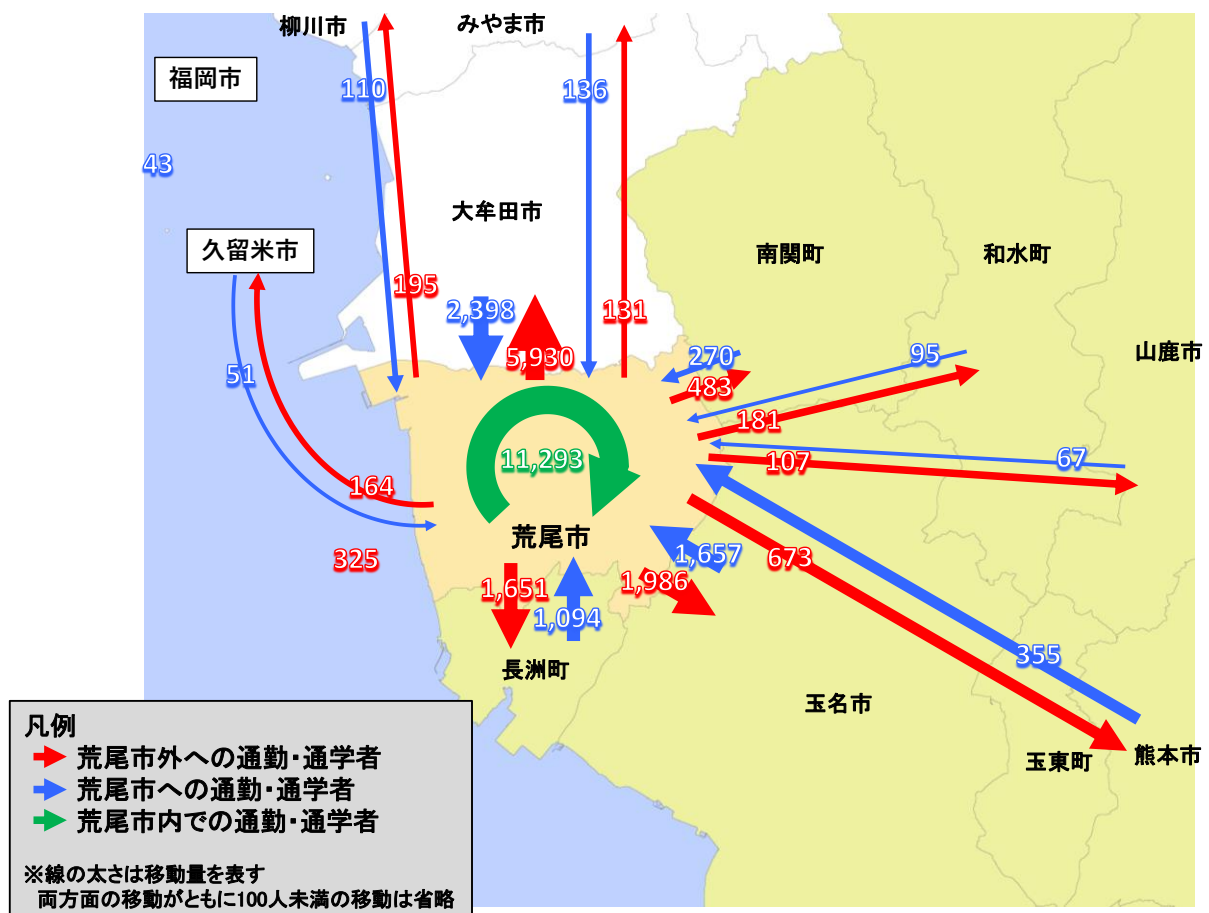
出典：令和2年度国勢調査

図 2-3 社会増減（2020（令和2）年）



### 2-1-3 周辺地域への流出・流入動向

荒尾市に居住する就業者、通学者のうち、1万人以上が市内で移動を完結している。荒尾市外との流動では、隣接する市町をはじめ、特に大牟田市と玉名市との流動が多い傾向にある。流出流動が流入流動を上回っており、荒尾市から市外への通勤・通学が多くみられる。



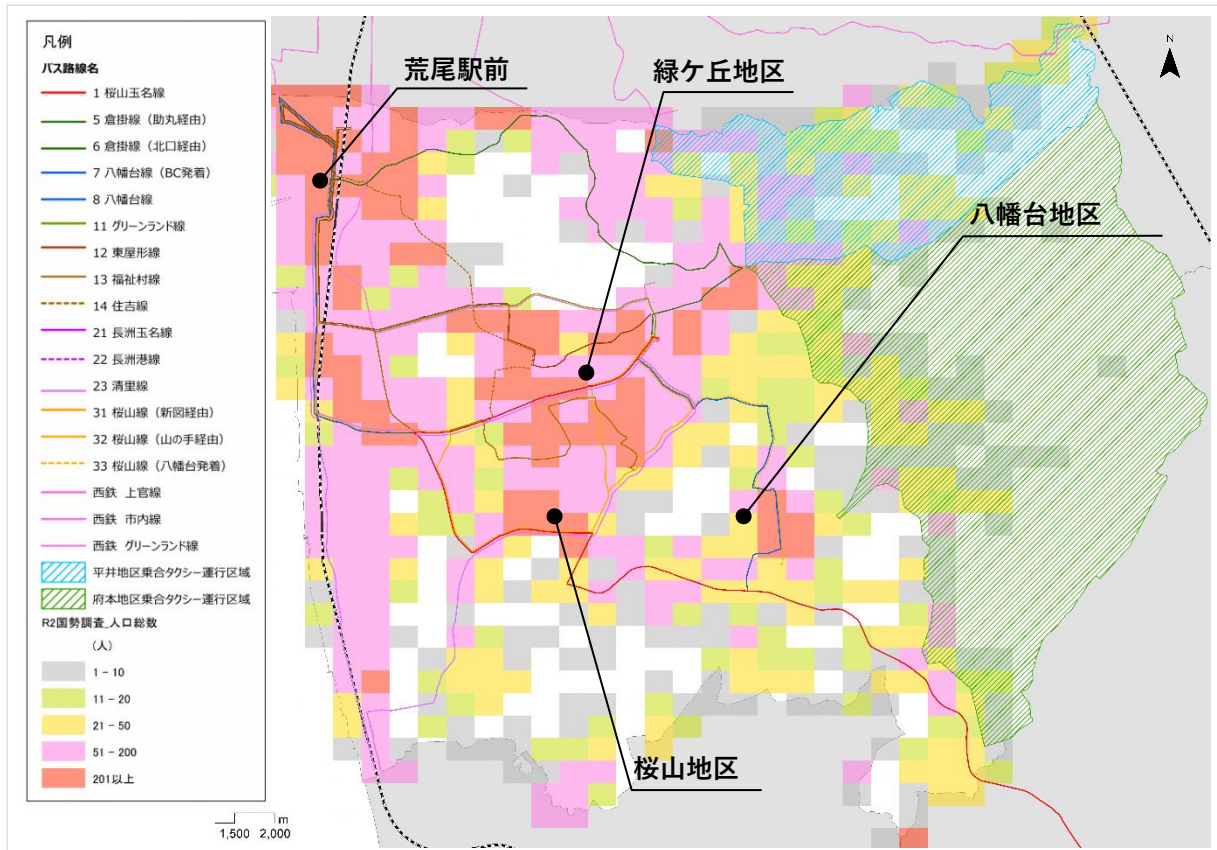
出典：令和 2 年度国勢調査

図 2-4 通勤・通学流動 (2020 (令和 2) 年)

## 2-1-4 人口分布

### (1) 全人口の分布状況

荒尾市は、交通結節点である駅が位置する荒尾駅周辺地区と、生活の拠点である「あらおシティモール」がある緑ヶ丘地区周辺では、広範囲に人口が集中している。また、桜山町地区、八幡台地区にも人口が集中している。

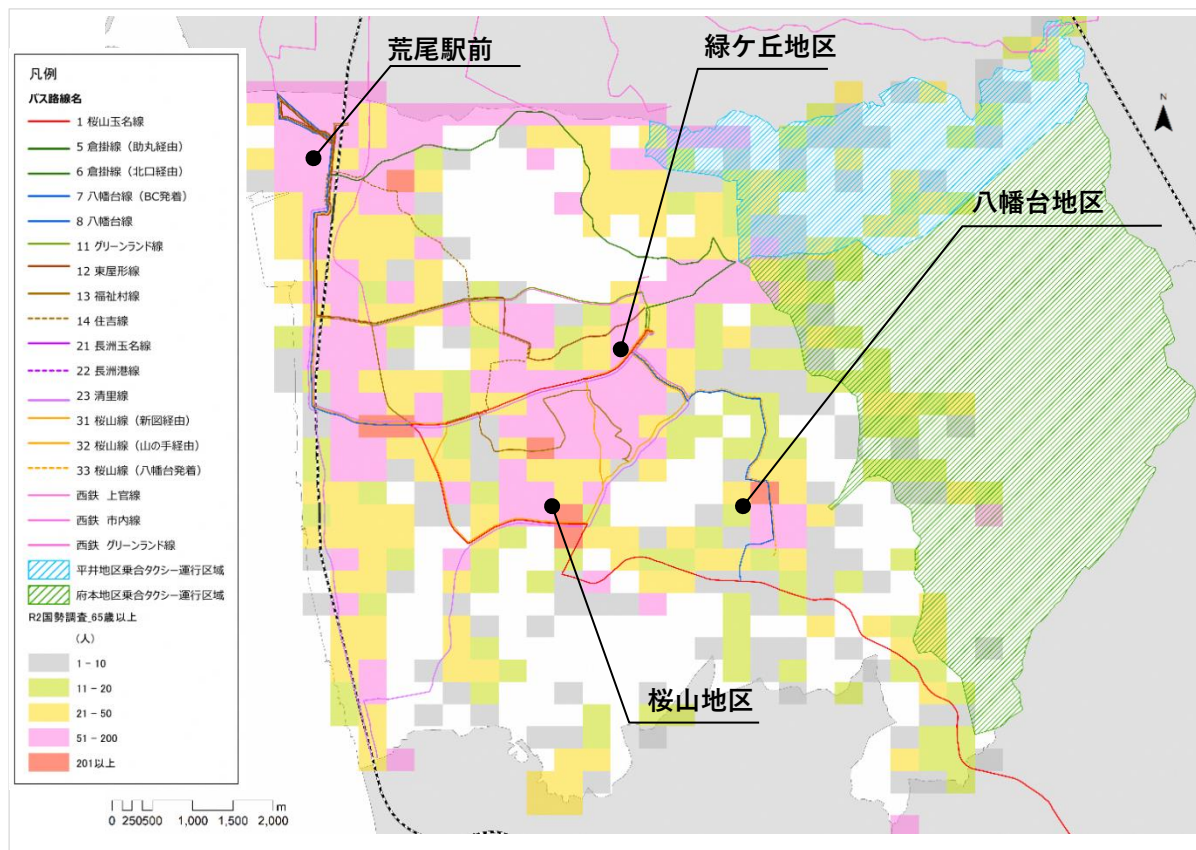


出典：令和2年度国勢調査

図 2-5 人口分布 (250m×250m 範囲)

## (2) 高齢者人口の分布

2020（令和 2）年時点での 65 歳以上の高齢者の人口も同様、荒尾駅周辺および緑ヶ丘地区に人口は集中している。

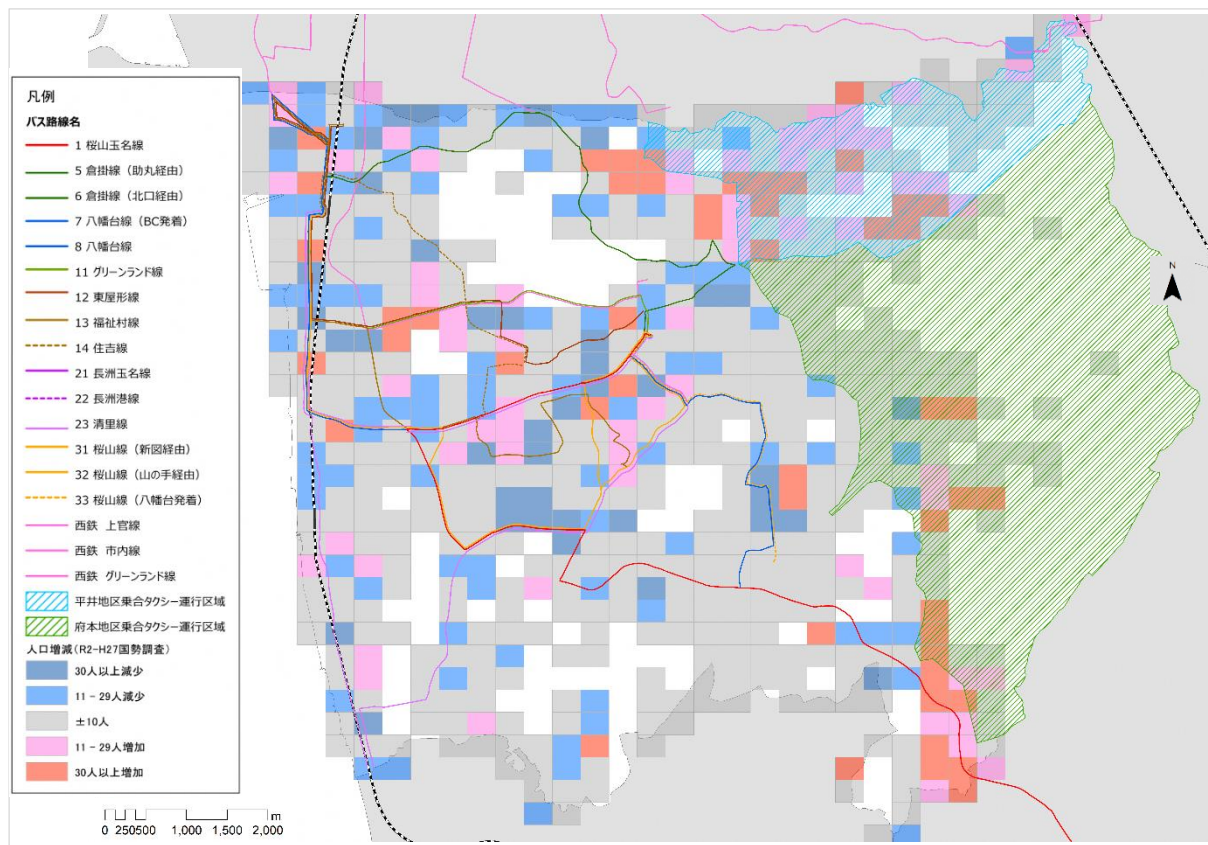


出典：令和 2 年度国勢調査

図 2-6 高齢者人口分布（250m×250m 範囲）

### (3) 人口増減の分布

交通結節点及び平井地区・府本地区の乗合タクシー運行区域での人口が増加している箇所が見られる。また、人口減少の分布は点在している。



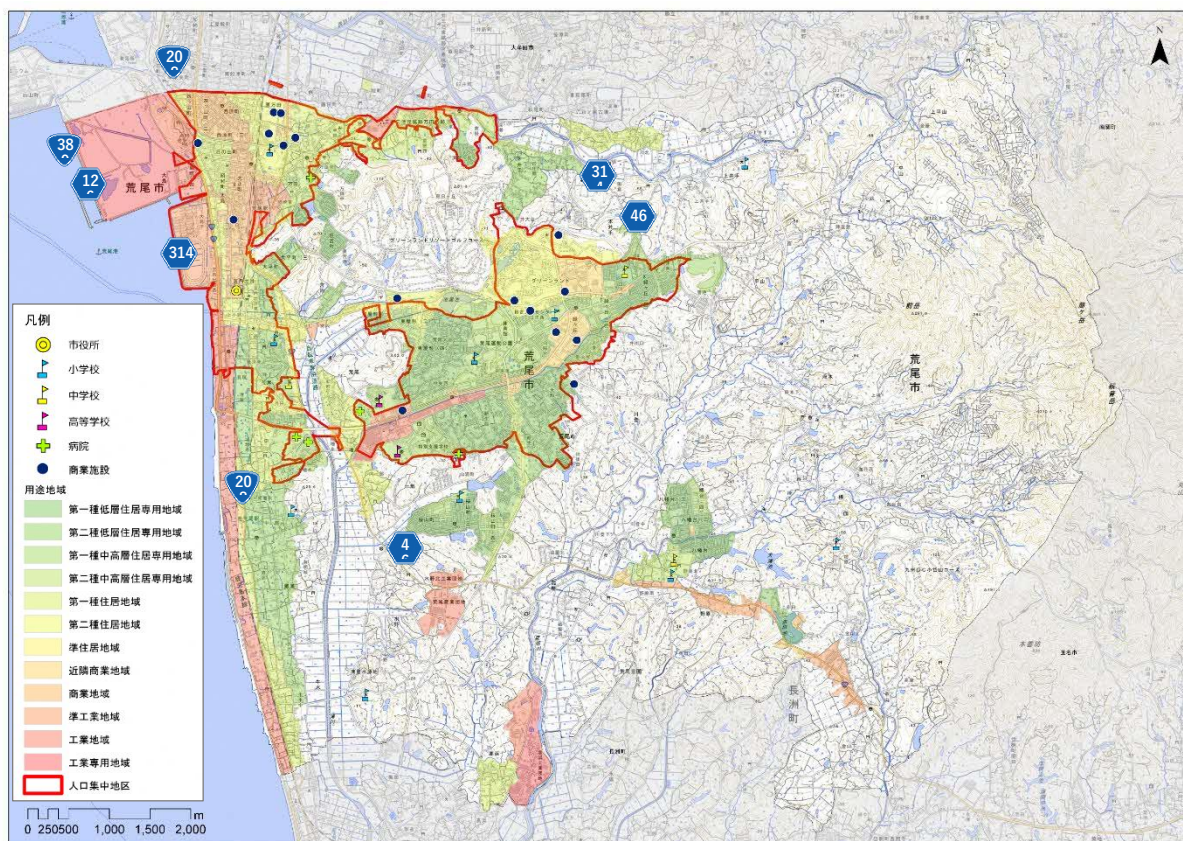
出典：令和2年度国勢調査

図 2-7 人口増減 (2015 (平成 27) ~2020 (令和 2) 年)

## 2-2. まちづくりの動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

商業施設は、荒尾駅周辺および荒尾市中心部に集積する傾向がある。また、幹線道路である県道 314 号や国道 208 号沿いに商業施設が集積しており、荒尾市東部地域や南部地域には商業施設がほとんど無い状況となっている。また中心部から離れた地域でも同様に、商業施設への買い物や通院には移動が必要な状況である。



出典：地理院地図、国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-8 施設の立地状況

## 2-3. 公共交通の現況

### 2-3-1 公共交通の運行状況

#### (1) 鉄道

鉄道は、九州旅客鉄道(株)の運行する鹿児島本線が、本市西部の海岸沿いを縦断しており、市内に2駅（荒尾駅、南荒尾駅）が設置されている。

表 2-2 運行状況（九州旅客鉄道）

運行事業者	路線名	駅名	種別	方面	便数
九州旅客鉄道(株)	鹿児島本線	荒尾駅	快速列車	上り（久留米・博多・小倉・門司方面）	7便
				下り（熊本・新八代・八代方面）	－
			普通列車	上り（久留米・博多・小倉・門司方面）	40便
				下り（熊本・新八代・八代方面）	30便
		南荒尾駅	区間	上り（久留米・博多・小倉・門司方面）	2便
				快速列車	下り（熊本・新八代・八代方面）
			普通列車	上り（久留米・博多・小倉・門司方面）	28便
				下り（熊本・新八代・八代方面）	30便

## (2) バス

現在、荒尾市内を運行するバス路線は、産交バスによって 12 路線、西鉄バス大牟田によって 5 路線が運行されている。

表 2-3 運行状況（産交バス）

事業者	路線名	方面	運行状況（便）	
			平日	土日祝
産交バス(株)	荒尾玉名線	シティモール(バスセンター)方面	13	8
		玉名市役所方面	15	8
	倉掛線	シティモール(バスセンター)方面	6	4
		荒尾駅方面	6	3
	八幡台線	八幡校前方面	14	10
		四ツ山方面	15	9
	グリーンランド線	シティモール(バスセンター)方面	3	2
		荒尾駅方面	3	2
	東屋形線	シティモール(バスセンター)方面	3	3
		イオンタウン方面	3	3
	福祉村線	シティモール(バスセンター)方面	3	2
		イオンタウン方面	3	2
	住吉線	シティモール(バスセンター)方面	4	0
		イオンタウン方面	3	0
	清里線	—	3	—
	桜山線	シティモール(バスセンター)方面	5	6
荒尾駅方面		9	5	

表 2-4 運行状況（西鉄バス大牟田）

事業者	路線名	方面	運行状況（便）		
			平日	土曜	日祝
西鉄バス大牟田(株)	大牟田市内線	久福木団地方面	12	11	7
		荒尾駅前方面	12	11	7
	上官線（倉掛）	万田抗前方面	4	2	2
		ゆめタウン大牟田方面	0	2	2
	上官線（庄山）	庄山方面	8	7	7
		大牟田駅前方面	8	7	7
	グリーンランド線	大牟田駅前方面	12	17	17
		ホテルヴェルデ方面	11	17	17

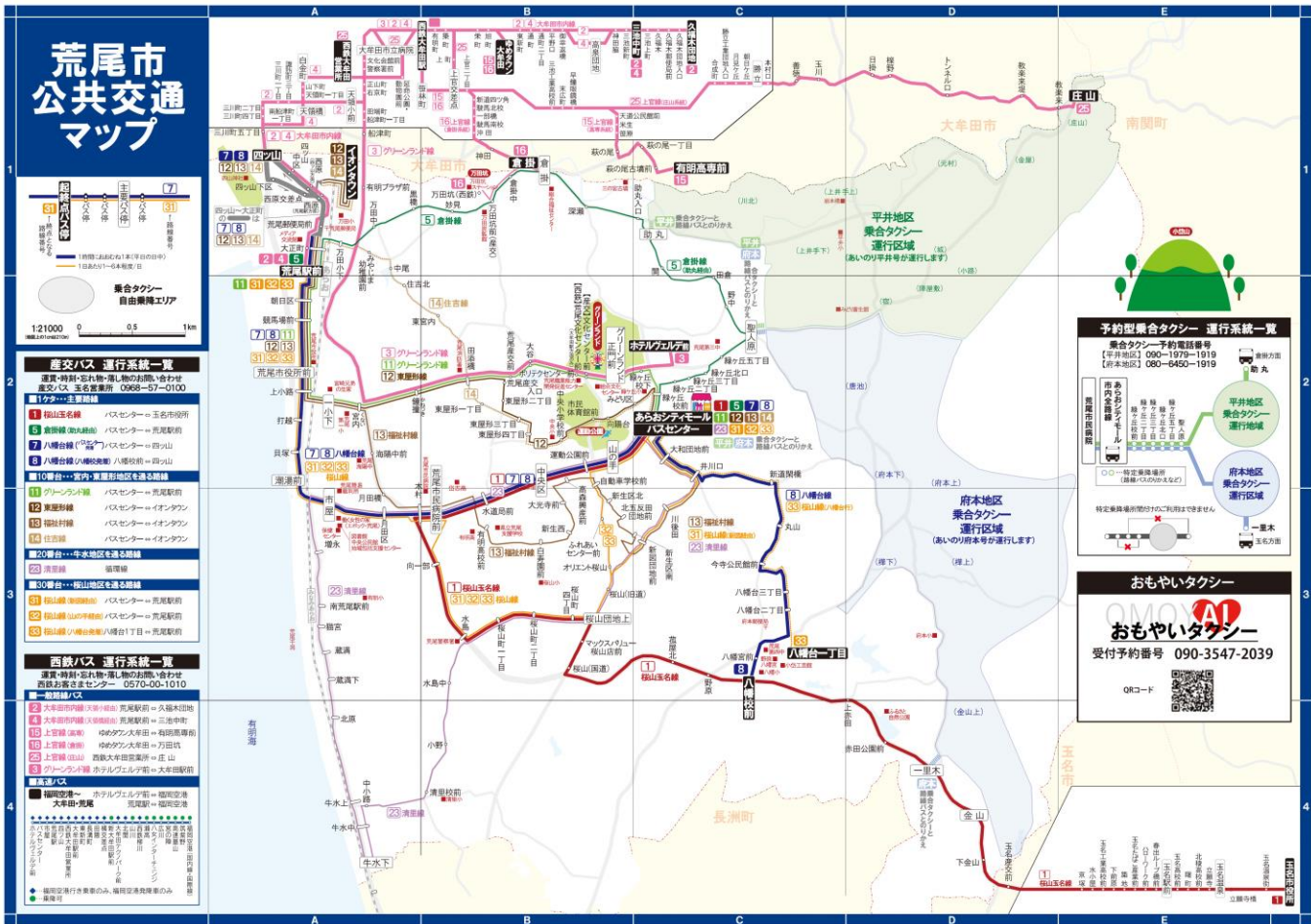


図 2-9 荒尾市公共道路線図



### (3) おもやいたクシー (AI オンデマンドタクシー)

令和 2 年 10 月から、路線バスやタクシーを補完する交通機関として、荒尾市全域を運行範囲とする AI オンデマンドタクシー「おもやいたクシー」を運行している。

運行には AI 配車システムを活用し、相乗りを前提としつつ複数の予約に対して、リアルタイムで効率的に配車することを可能としている。

令和 4 年 3 月には、おもやいたクシーの予約機能をはじめ、観光の情報発信やクーポンの発行などが可能な観光×交通アプリ「おでかけあらお」を構築した。

表 2-5 運行概要 (おもやいたクシー)

運行時間	全日 8:00~17:00
予約時間	全日 7:30~16:30
利用料金	2 km未満 : 1 人当り 300 円 2 km以上 3 km未満 : 1 人当り 400 円 3 km以上 4 km未満 : 1 人当り 500 円 4 km以上 5 km未満 : 1 人当り 600 円 5 km以上 : 1 人当り 700 円 小学生半額、未就学児無料(大人一人につき一人)
運行範囲	荒尾市全域
対象者	荒尾市民、市民以外問わず
予約方法	・公式アプリ「おでかけあらお」によるネット予約 ・電話予約
稼働車両数	2 台

#### (4) あいのり平井号・あいのり府本号（予約型乗合タクシー）

平井地区および府本地区を対象に、予約型乗合タクシー「あいのり平井号」「あいのり府本号」を運行している。

表 2-6 運行概要（予約型乗合タクシー）

運行日・時刻	平日 8:30～16:00（両地区 11 便ずつ） 土曜 8:30～16:00（両地区 11 便ずつ、市民病院行きは無し） 日祝 9:30～16:00（両地区 10 便ずつ、市民病院行きは無し）
利用料金	平井・府本地区～シティモールほか 200 円 平井・府本地区～荒尾市民病院 500 円 小学生半額、未就学児無料(大人一人につき一人)
特定乗降場所	あらおシティモール、緑ヶ丘校前、緑ヶ丘 2 丁目、緑ヶ丘 3 丁目、緑ヶ丘北口、緑ヶ丘 5 丁目、聖人原、助丸、一里木、荒尾市民病院正面玄関前
対象者	荒尾市民、市民以外問わず
予約方法	・電話予約（早朝便は前日予約、それ以外は発車時刻の 1 時間前まで）
稼働車両数	2 台

#### (5) タクシー

荒尾市内では、4 社のタクシー事業者によりタクシーが運行されており、通常的小型車両やジャンボタクシーに加え、一部の事業者では福祉車両を導入している。

#### (6) その他輸送資源

荒尾市が運行する小学校用スクールバスと熊本県立荒尾支援学校や有明高等学校のスクールバスが運行されている他、荒尾市外の高校によるスクールバスが運行されている。また、市内の一部医療機関が、患者へのサービスとして送迎車を運行している。その他、市内の一部ホテルが、送迎バスを所有し、予約等に応じて運行している。

## 2-3-2 公共交通の利用状況

### (1) 鉄道駅乗車人員

JR 鹿児島本線 荒尾駅は令和 2 年度までは 1 日あたり 1,000 人以上が利用していたものの、令和 3 年度では乗車人員 776 人と前年度に比べ大きく減少している。

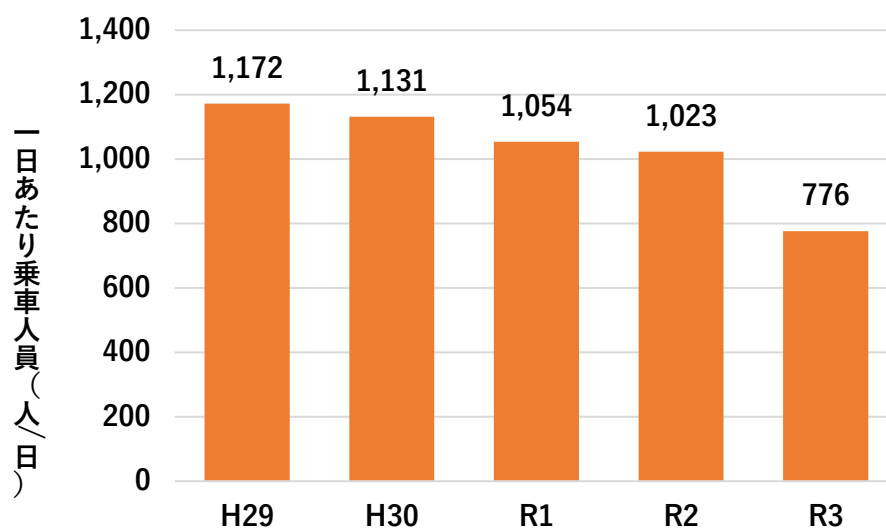


図 2-10 年間利用者数(産交バス)

## (2) 路線バス利用者数

市内を運行する路線バス事業者の年間利用者数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響により、産交バス、西鉄バス大牟田のいずれも令和 2 年度以降の利用が大きく減少している。

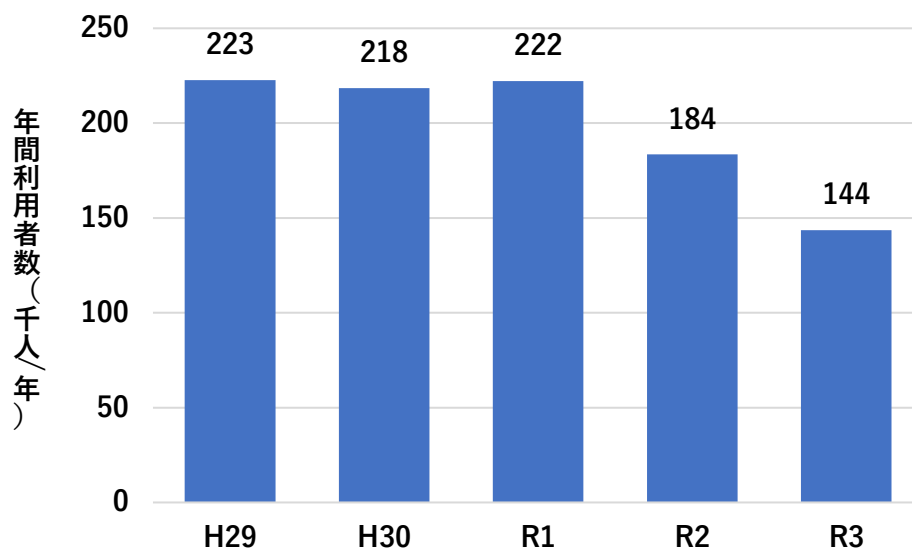


図 2-11 年間利用者数（産交バス市内路線）

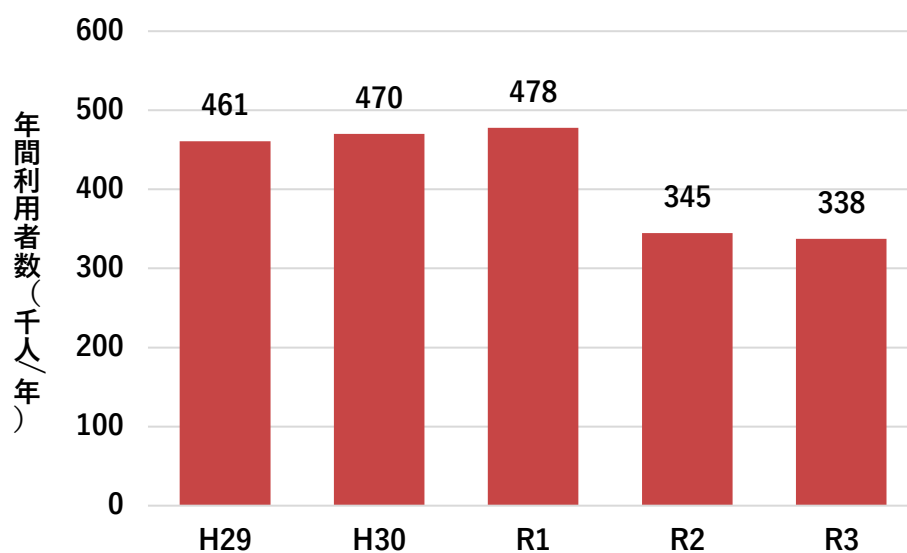


図 2-12 年間利用者数（西鉄バス大牟田）

### (3) あいのり平井号・あいのり府本号（予約型乗合タクシー）利用者数

予約型乗合タクシーの年間利用者数は、平成 30 年度をピークに、減少傾向に転じ、令和 3 年度では 4,725 人と平成 30 年度の 6 割以下に減少している。

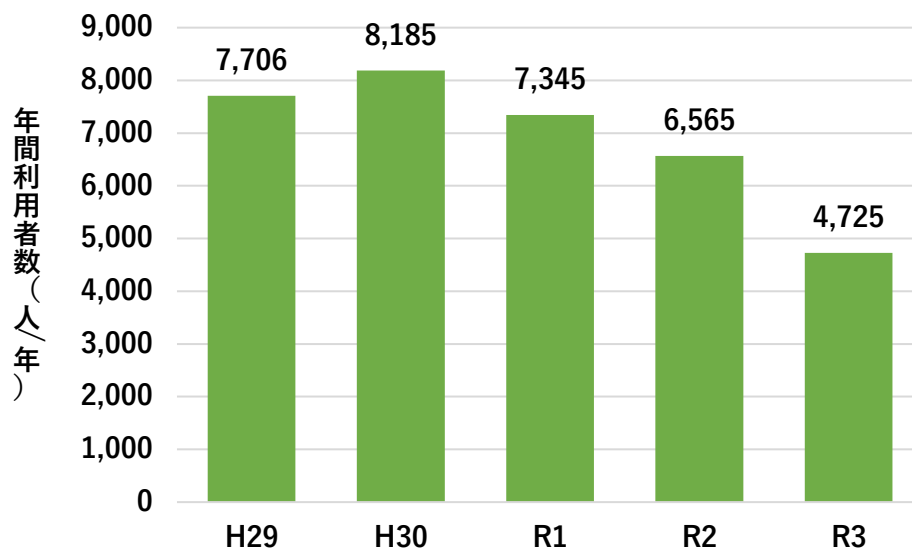


図 2-13 予約型乗合タクシー年間利用者数

## 2-3-3 公共交通に関する財政負担の状況

### (1) 路線バスに関する財政負担額

路線バスを維持するために、本市は年間約 57,466 千円（令和 4 年度）の補助を行っている。特に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による、路線バス利用者の減少から、令和 2 年度以降に補助金額が大きく上昇しており、利用者の回復が無ければ、今後も現在の補助額が継続する恐れがある。

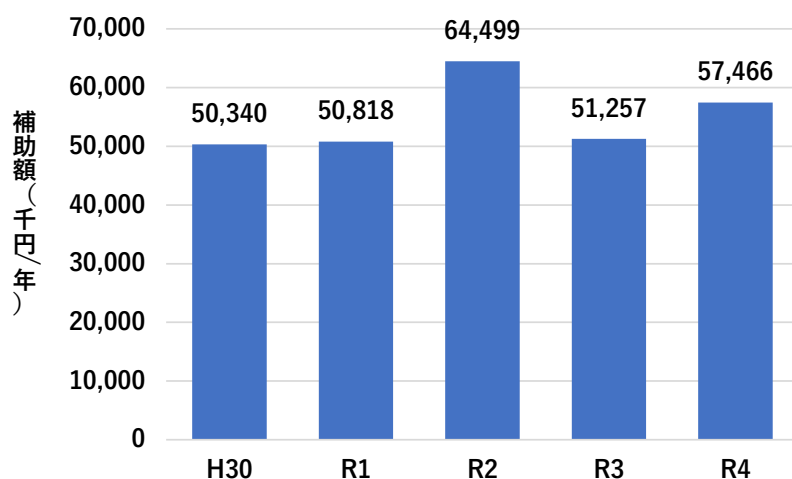


図 2-14 荒尾市補助金負担額（産交バス）

### (2) おもやいタクシーに関する財政負担額

おもやいタクシーに対する補助金額は、利用者数の増加に伴って、運行開始年度の令和 3 年度に比べ令和 4 年度は減少傾向にある。

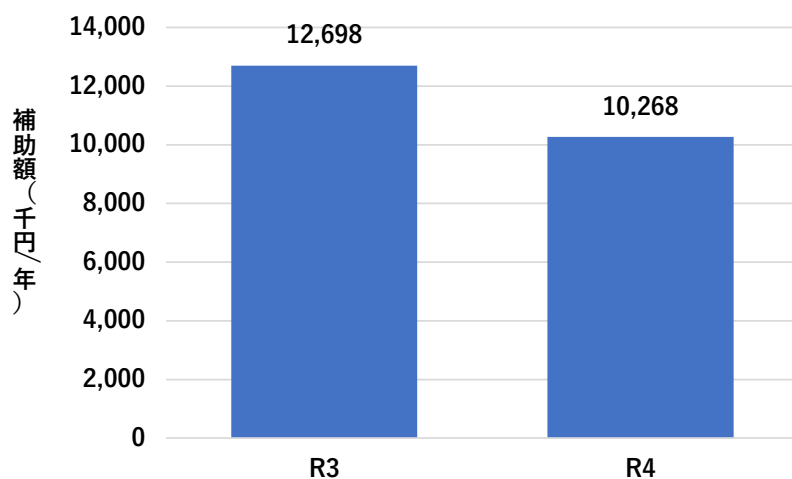


図 2-15 荒尾市補助金負担額（おもやいタクシー）

### (3) 予約型乗合タクシーに関する財政負担額

予約型乗合タクシーの補助金額は、平成 30 年度以降は横ばいとなっており、年間約 6,500 千円程度となっている

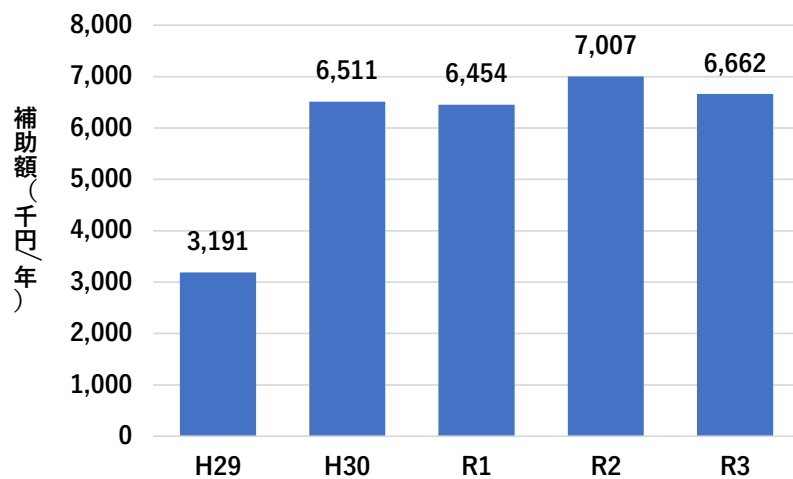


図 2-16 荒尾市補助金負担額 (予約型乗合タクシー)

### 第3章 荒尾市地域公共交通網形成計画の評価と総括

荒尾市地域公共交通計画の策定にあたって、現行計画の達成状況の評価と総括を行った。おもやいタクシーの導入により交通空白地帯の解消は実現したが、コロナ禍の影響により、公共交通の利用者は大きく落ち込んでいる。

#### 3-1-1 【基本方針1】市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築

おもやいタクシーの運行開始により、市全域を公共交通でカバーし、目標を達成した。一方、公共交通の満足度は、少ない便数で全ての利用者ニーズに応えることの難しさや、おもやいタクシーの登録・予約の心理的ハードルの高さから、満足度向上には至らなかった。

表 3-1 基本方針1 に対する総括

数値目標	計画策定時【H29】	中間評価【R1】	評価※1【R3】	目標【R4】	達成状況※2
路線バス・乗合タクシーの人口カバー率	81%	未調査	100%	85%	○
65歳以上の市民の公共交通満足度	17%	16%	17%	35%	△

※1：新型コロナウイルス感染症の影響により、特異値であることに留意が必要

※2：目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△



### 3-1-2 【基本方針2】広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、移動の制約が大きい状況が続いたため、特に広域的な移動を担う西鉄バス大牟田(株)や JR 鹿児島本線の利用が大きく落ち込み、目標を大きく下回った。

表 3-2 基本方針 2 に対する総括

数値目標	計画策定時【H29】	中間評価【R1】	評価※1【R3】	目標【R4】	達成状況※2
路線バス利用者数 西鉄バス大牟田(株)	461,022 人	477,761 人	337,504 人	461,022 人	△
路線バスの運行便数 (平日) 西鉄バス大牟田(株)	81 便/日	81 便/日	68 便/日	81 便/日	△
JR 荒尾駅乗車人員 (現状値は 2017 年度)	1,172 人/日	1,054 人/日	776 人/日	1,500 人/日	△
荒尾駅—大牟田駅間の 鉄道本数(平日)	90 本/日	90 本/日	90 本/日	90 本/日	○

※1：新型コロナウイルス感染症の影響により、特異値であることに留意が必要

※2：目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

### 3-1-3 【基本方針3】公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保

公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、アクティブシニアに対するモビリティ・マネジメントの取り組み等を行ったが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う「3密」回避の流れから、公共交通利用が低迷し、目標未達となった。

表 3-3 基本方針 3 に対する総括

数値目標	計画策定時【H29】	中間評価【R1】	評価※1【R3】	目標【R4】	達成状況※2
路線バス利用者数 産交バス(株)市内路線	222,627 人	222,123 人	143,646 人	238,000 人	△
乗合タクシー利用者数	7,706 人	7,345 人	4,725 人	10,000 人	△
直近 1 年間で路線バスを利用した市民の割合	—	20%	10%	40%	△

※1：新型コロナウイルス感染症の影響により、特異値であることに留意が必要

※2：目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

### 3-1-4 【基本方針4】効率的で持続可能な公共交通事業の運営

移動実態やニーズを踏まえ、経営資源を効果的に配分するため、産交バス路線の一部を見直し、より効率的な運行に改善したが、利用者数が大幅に減少したことに伴い目標達成に至らなかった。

表 3-4 基本方針3 に対する総括

数値目標	計画策定時【H29】	中間評価【R1】	評価※1【R3】	目標【R4】	達成状況※2
路線バス1便当たり乗車人数産交バス(株)市内路線	7.0人	7.0人	5.3人	7.5人	△

※1：新型コロナウイルス感染症の影響により、特異値であることに留意が必要

※2：目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

## 第4章 移動に関する地域の現状・課題

### 4-1. 移動に関する地域の現状

#### 4-1-1 市民の移動実態

荒尾市における地域住民の外出状況や公共交通の利用状況を明らかにするため、2022（令和4）年7月から8月にかけてアンケート調査を実施した。調査は、住民基本台帳に基づき18歳以上の市民の皆様から無作為に抽出された2,000名を対象にアンケート調査票を郵送、717人分の有効回答を得た（回収率36%）。

調査結果を以下に記載する。

表 4-1 市民アンケート調査概要

調査方法	郵送配布・郵送回収（WEB 併用）
調査期間	2022（令和4）年7月～8月
調査対象	18歳以上の市民から無作為に2,000名を抽出
回答数	717票（回収率36%）

#### (1) 回答者の属性

回答者の居住地区として最も多い地区は、「荒尾地区」（約21%）、「万田地区」（13%）、「中央地区」（約13%）となっている。

また、回答者のうち最も多い年齢層は、「70～74歳」（約18.0%）で、次いで「50～59歳」（約15%）となっている。

回答者の家族構成は「二世帯（親子）」が約46%と最も多い結果となっている。

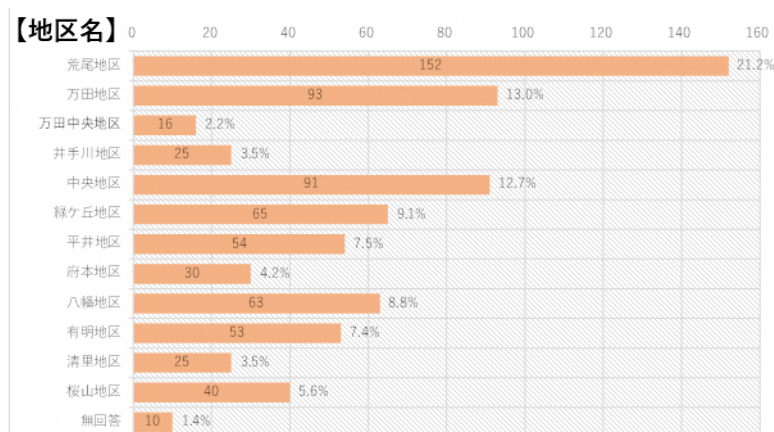


図 4-1 居住する地区の内訳

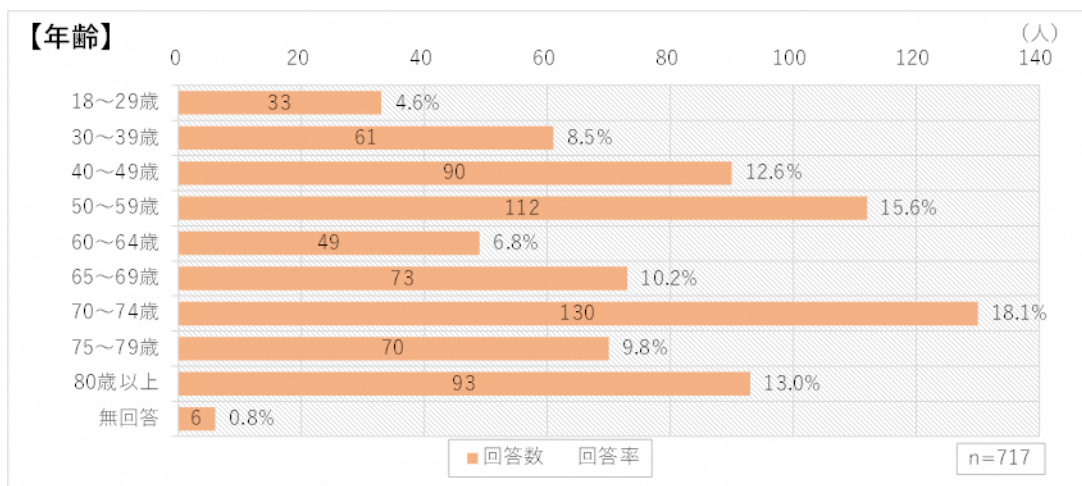


図 4-2 回答者の年齢構成

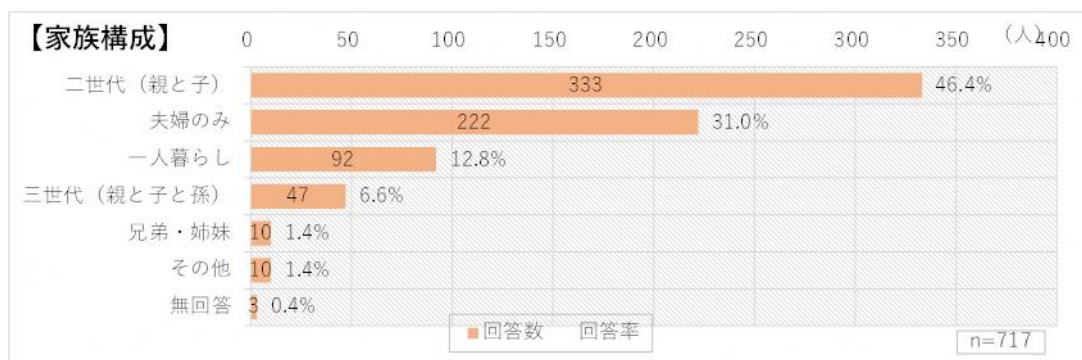


図 4-3 回答者の家族構成

## (2) 運転免許の保有状況

荒尾市では、男性女性ともに高い免許保有率を維持し、日常的な運転を行っている。免許の保有率は、男性については70歳以上でも8割を超える高水準となっているが、女性については70歳以上から顕著に減少し、80歳以上では約2割となっている。免許の返納率は、男女ともに75歳以上から増加しており、女性の方がより増加している。

免許を持っている人のほとんどは日常的に運転しており、65歳以上の高齢者でも約9割が「運転する」と回答している。



図 4-4 回答者の性別及び年齢層別運転免許証の保有状況

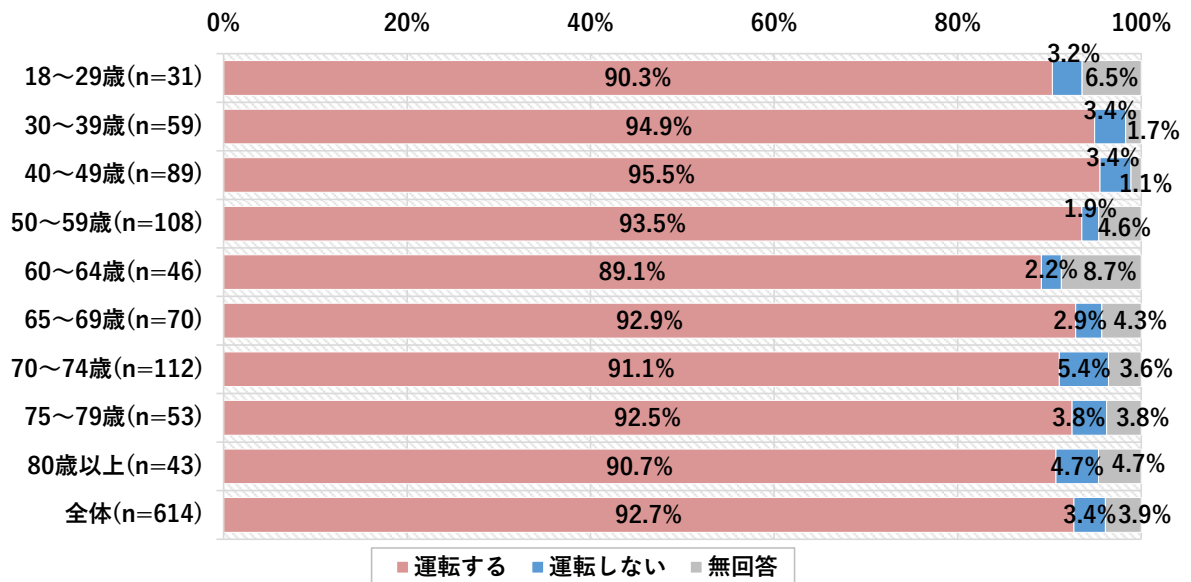


図 4-5 回答者の年齢層別日常生活での運転状況

### (3) 運転免許の自主返納状況

年齢層別に運転免許証の返納状況を見ると、70歳以上では免許を「返納したいが現在の環境では難しい」と回答した割合は高く、特に「80歳以上」では顕著（約25%）である。潜在的な公共交通への需要があると考えられる。

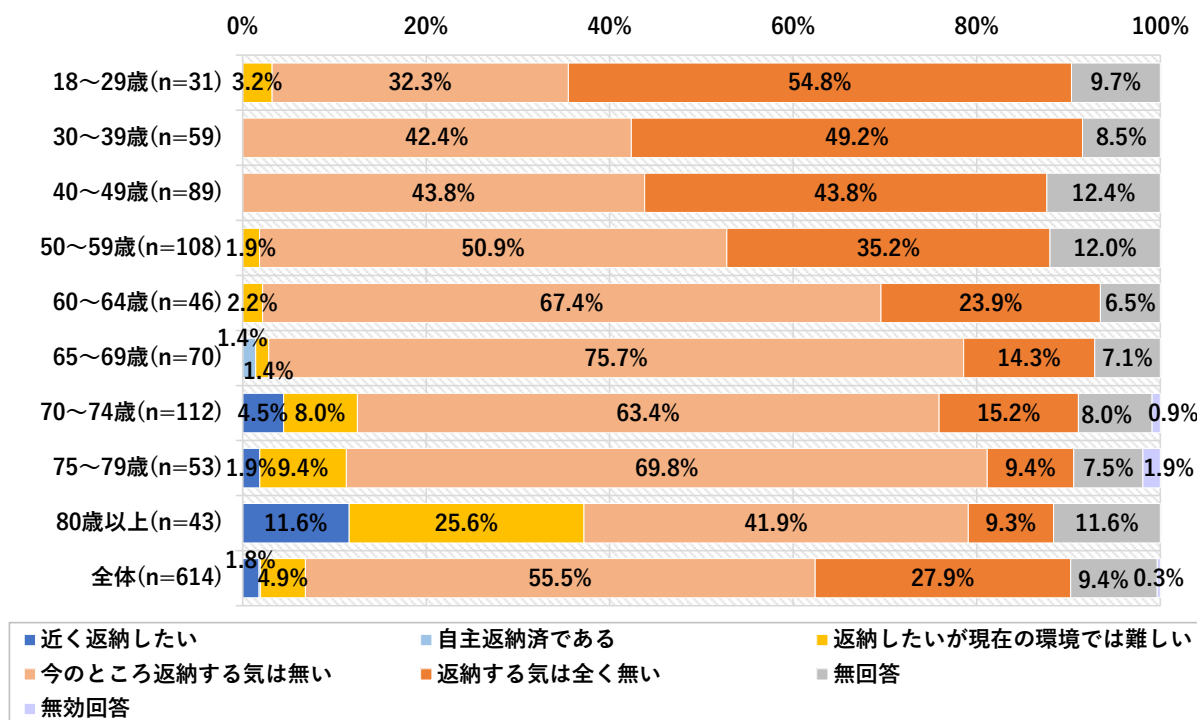


図 4-6 回答者の年齢層別運転免許返納意向

### (4) 移動の実態

回答者の年齢層別に送迎状況を見ると、18～49歳の「ほぼ毎日」の回答が高く、学生の送り迎えに相当すると思われる。また、30～49歳は半数近くが送迎しており、負担が高い世代であると言える。「40～49歳」の「雨天時のみ」の回答が約9%と最も高く、傘を持っていない通勤者等の送迎が考えられる一方、「65～69歳」は「送迎なし」が約58%と最も高い結果となっている。

年齢層別公共交通の利用状況について、「80歳以上」が約39%と公共交通を利用する人の割合が最も高く、次いで「18～29歳」が約21%と高い結果となっている。

(※注 いずれかの公共交通に月に1日以上利用していると回答した方を「利用者」と判定している。)

また、利用する公共交通機関について、年齢が増加するとともに「鉄道」の利用が低下し、「タクシー」の利用が増加する傾向にある。また、「西鉄バス」は65歳以上の方が多く利用している傾向が見られる。

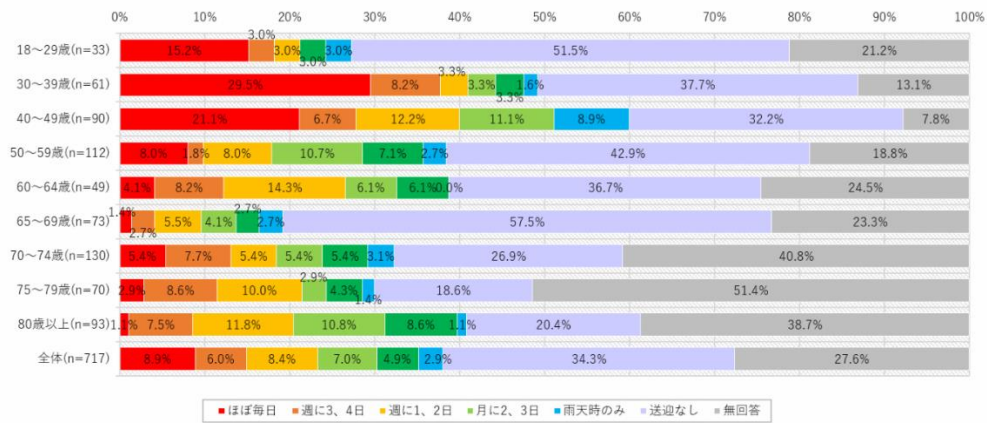


図 4-7 回答者の年齢層別送迎している（されている）頻度

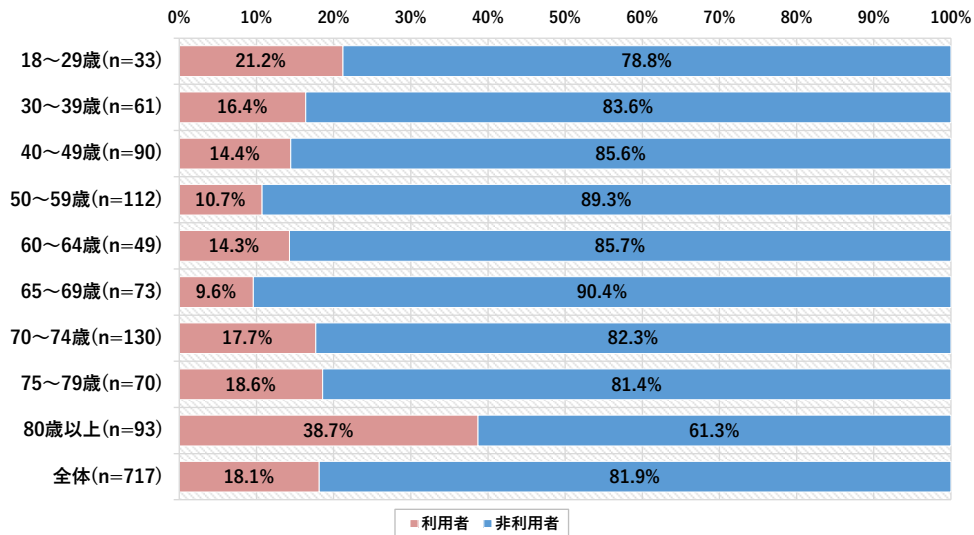


図 4-8 回答者の年齢層別公共交通の利用状況

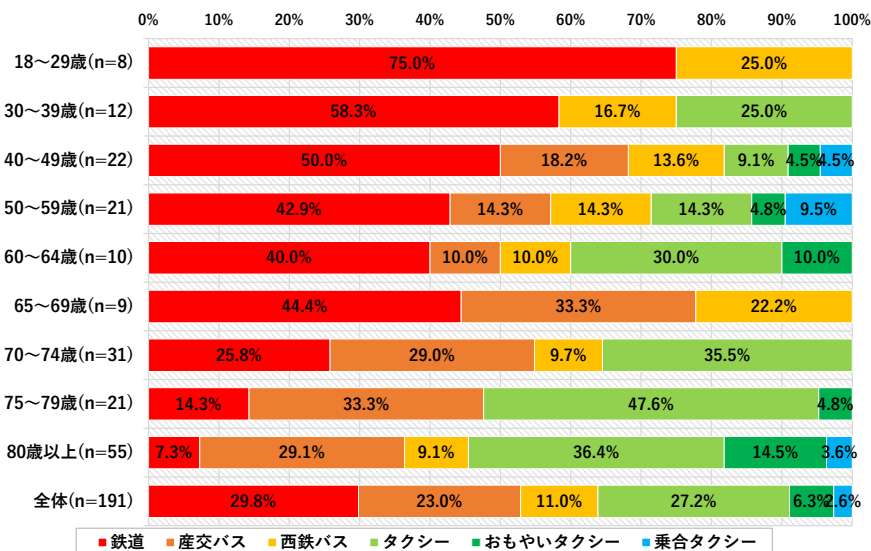


図 4-9 年齢層別利用する公共交通機関の内訳（利用者のみ）

## (5) 外出に関する新型コロナウイルス感染症拡大の影響

新型コロナウイルス感染症が感染拡大し3年目となった現在、約90%が「ほぼ毎日（外出している）」と回答した。「40～49歳」以降、年齢の増加とともに外出頻度は低下し、「80歳以上」では「ほぼ毎日」と回答した方は約14%となっている。

また、感染症拡大を受けた今後の外出頻度について、64歳以下は「増やす予定」の回答が約12%前後であるが、65歳以上は5～6%にとどまっている。また、75歳以上は「減少予定」の回答が約31%と高くなっている。

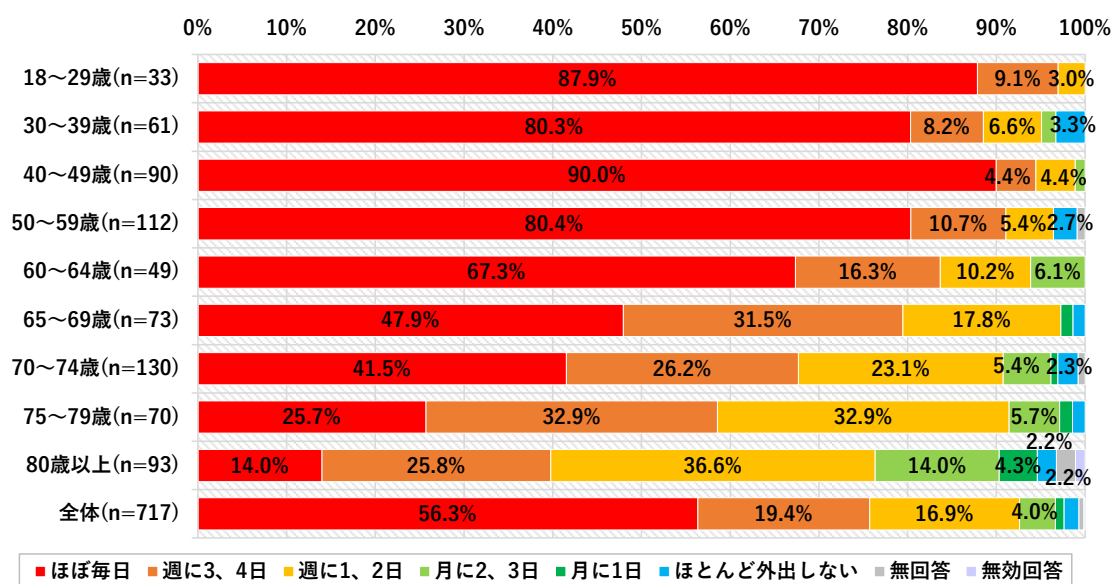


図 4-10 回答者の年齢層別外出頻度

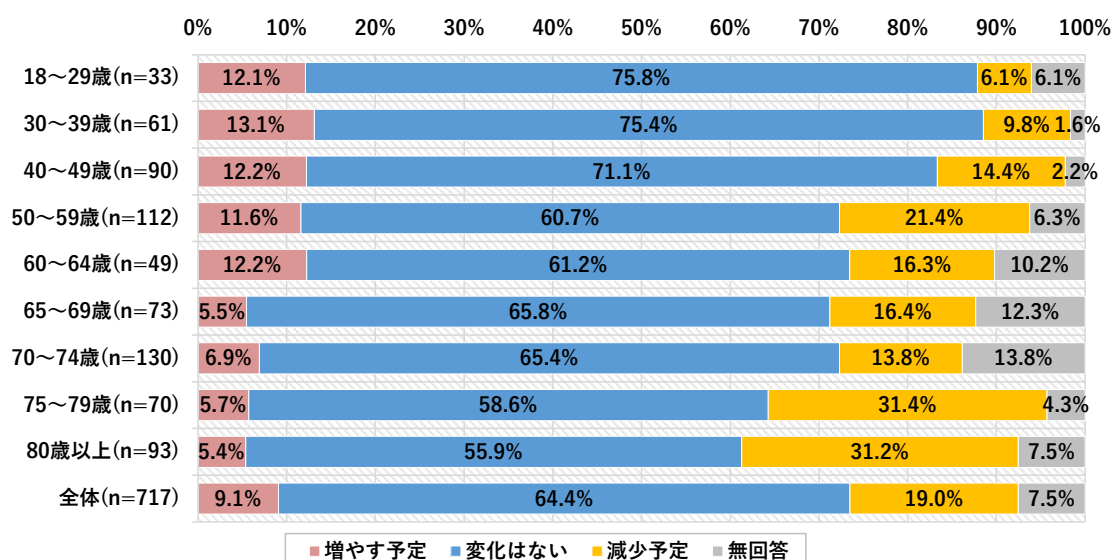


図 4-11 回答者の年齢層別外出頻度



## (6) 移動時間帯

主な移動目的地に向けた移動について、外出する時間帯は「通勤」は7～8時台が多く、「通院」は9～10時台が多い結果となっている。また、「買い物」は10時台に集中している。

一方、帰宅時間帯について、「通勤」は17～19時台が多く、「通院」は11～12時台が多い。「買い物」は11～12時台に集中している。

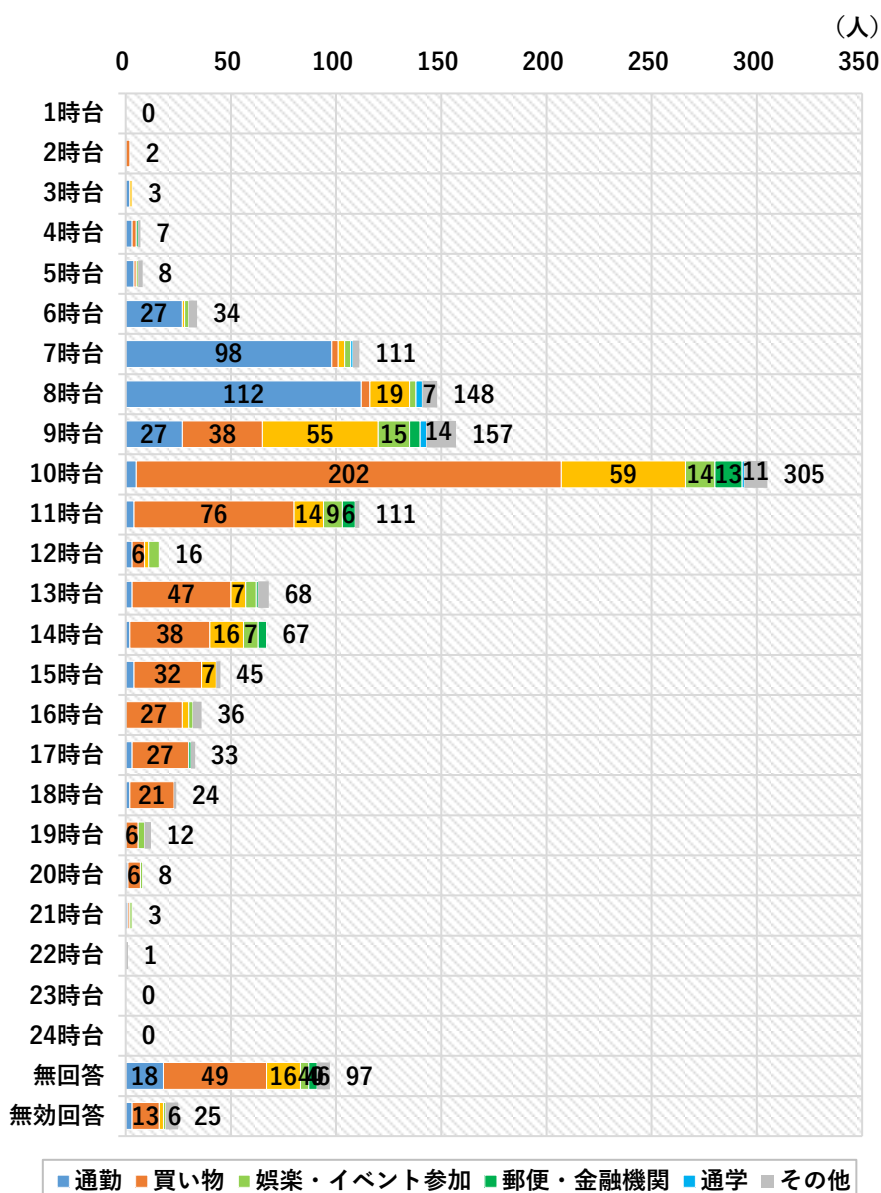


図 4-12 主な移動目的地への出発時間帯

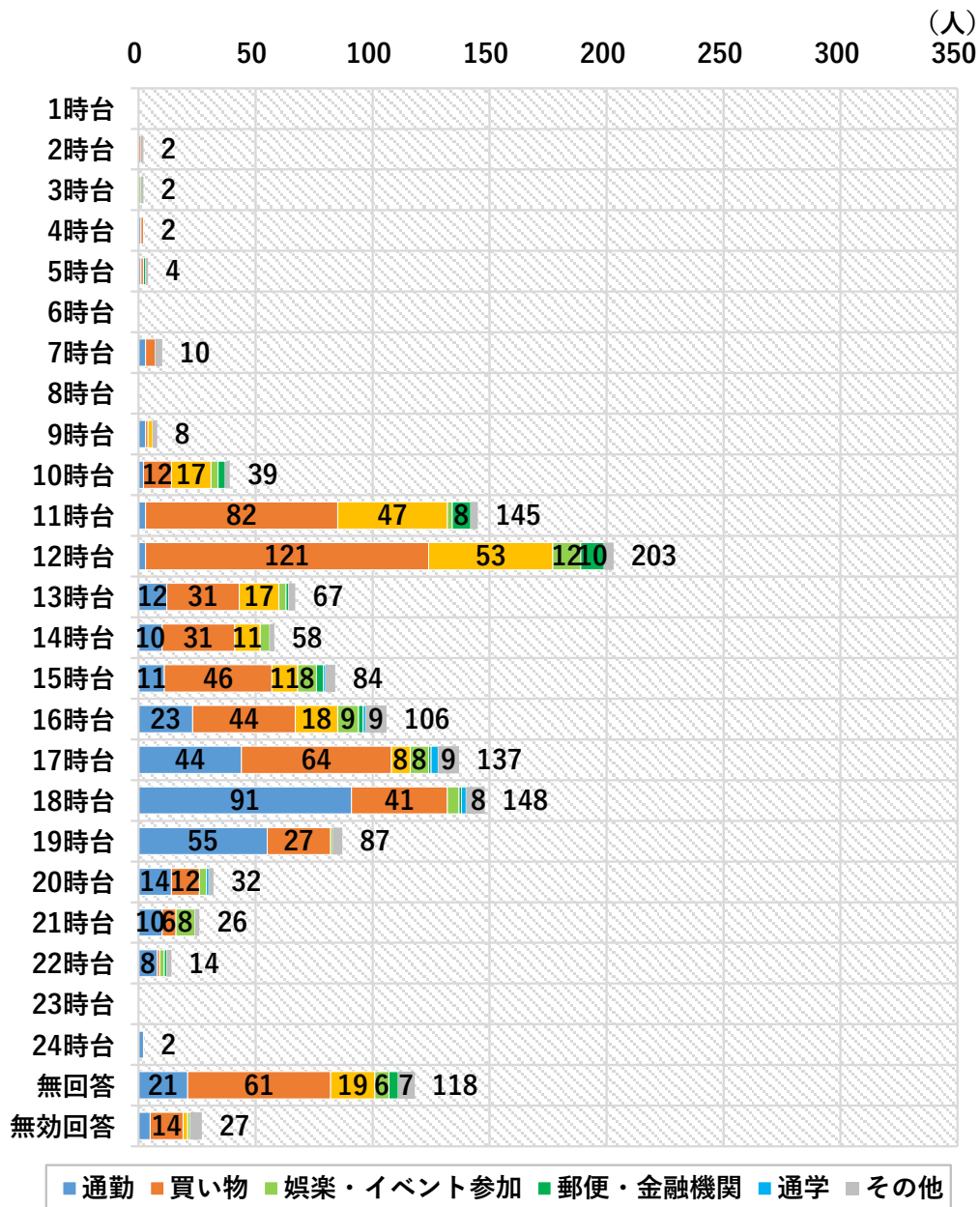


図 4-13 主な移動目的地からの帰宅時間帯

## (7) 新サービスの利用意向

新サービスを導入した場合のサービス内容別利用意向について確認した。新サービスについては、複数の公共交通を円滑に利用できる運賃施策や商業連携の施策を想定し、次の4つのサービスについての利用意向を確認した。

- ・「運賃負担軽減（路線バスの運賃が、市内どこまで行っても上限200円となるなど）」
- ・「路線バスとおもやいタクシーが1日乗り放題となる乗車券」
- ・「路線バスとおもやいタクシーが1か月乗り放題となる定期券」
- ・「スマホに、お出かけしたくなる情報と公共交通案内と一緒に届き、公共交通の行き案内と決済が可能となる仕組み」

「運賃負担軽減」のサービスが「使ってみたい」の回答が約20%と最も高い結果となった。

また、最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額について、公共交通利用者、非利用者ともに「300円」を「妥当」と回答した方が5割を超えており最も高い結果となっている。

また、65歳以上の高齢者は、400円以上を「妥当」とする割合が高い傾向が見られる。

さらに、最寄り施設までの運賃が妥当な金額になった場合、公共交通機関を利用するかを聞いたところ、「使ってみたい」は「80歳以上」で約16%と最も高い結果となったが、その一方で「18~29歳」の回答者の約48%が「使ってみたくはない」と回答している。

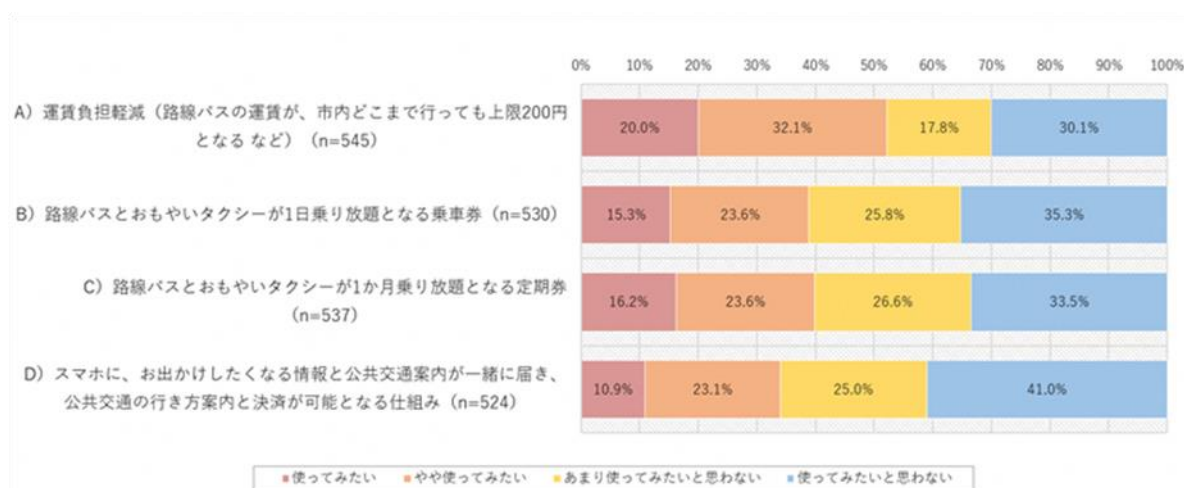


図 4-14 新サービスの利用意向

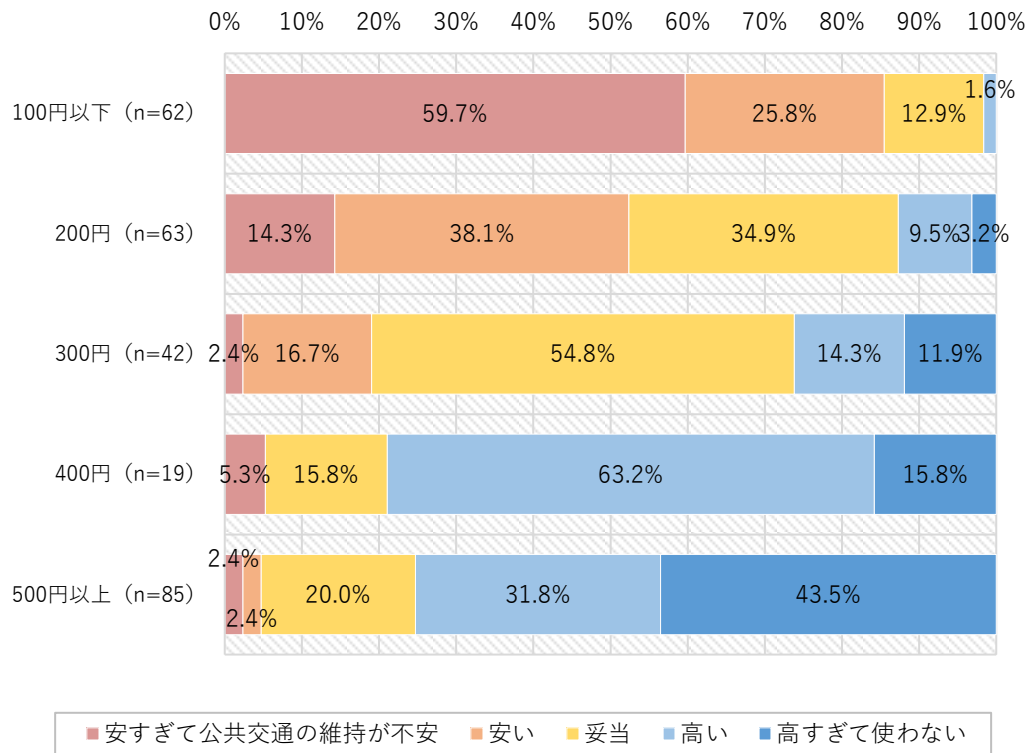


図 4 -15 公共交通機関利用者の最寄り施設までの運賃の妥当な金額

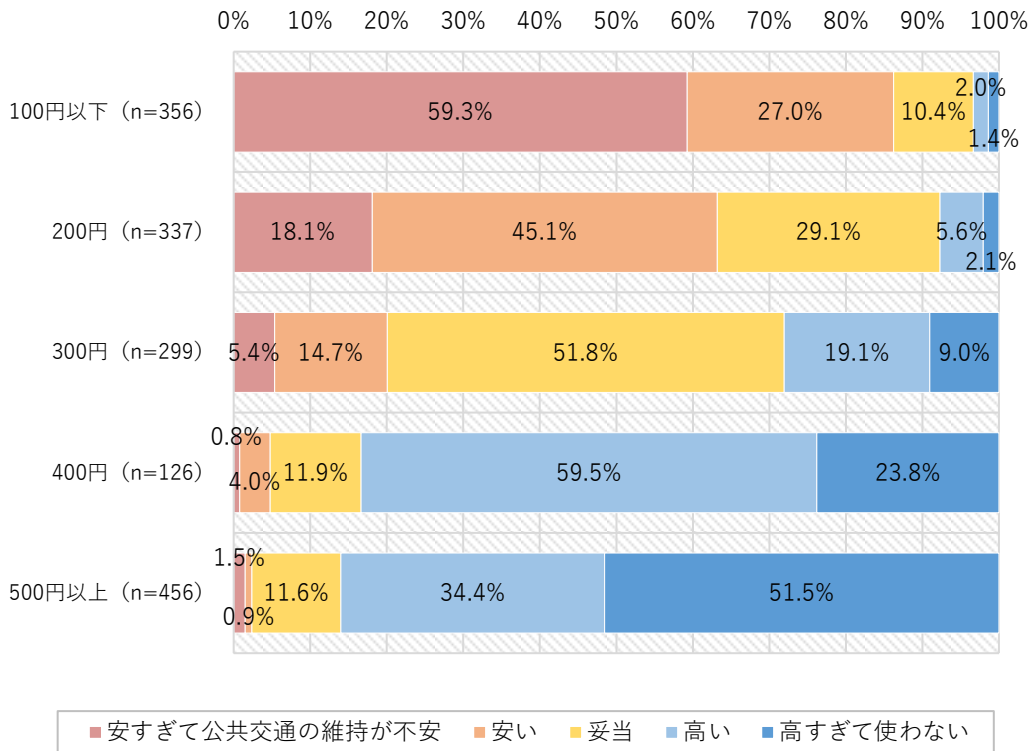


図 4 -16 非公共交通機関利用者の最寄り施設までの運賃の妥当な金額

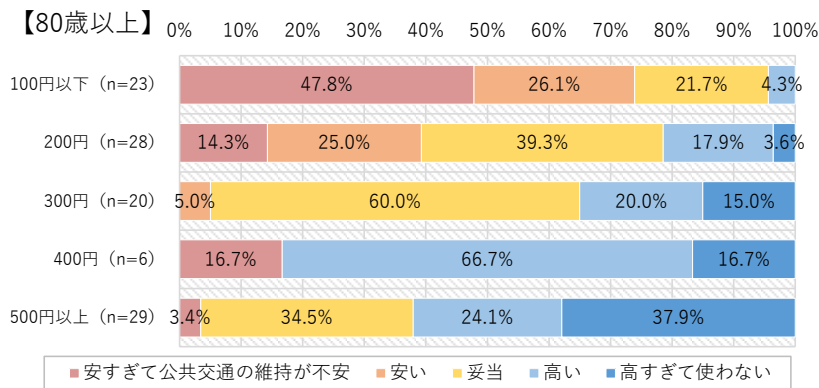
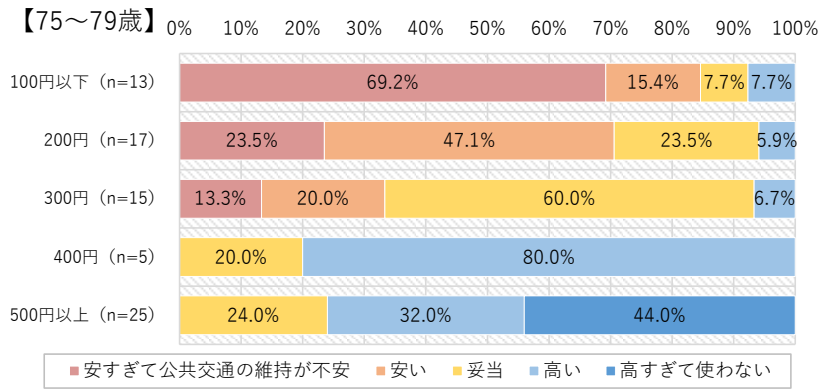
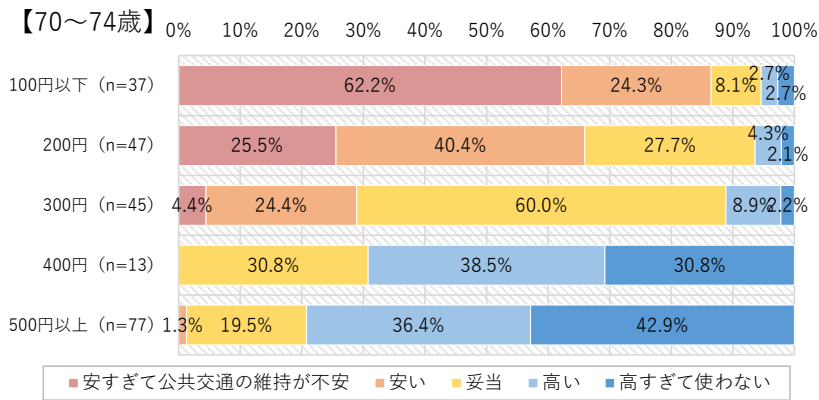
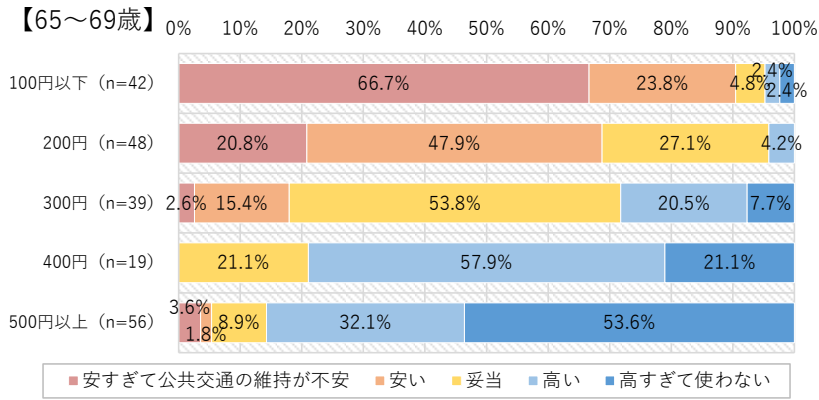


図 4 -17 年齢層別公共交通機関利用者の最寄り施設までの運賃の妥当な金額

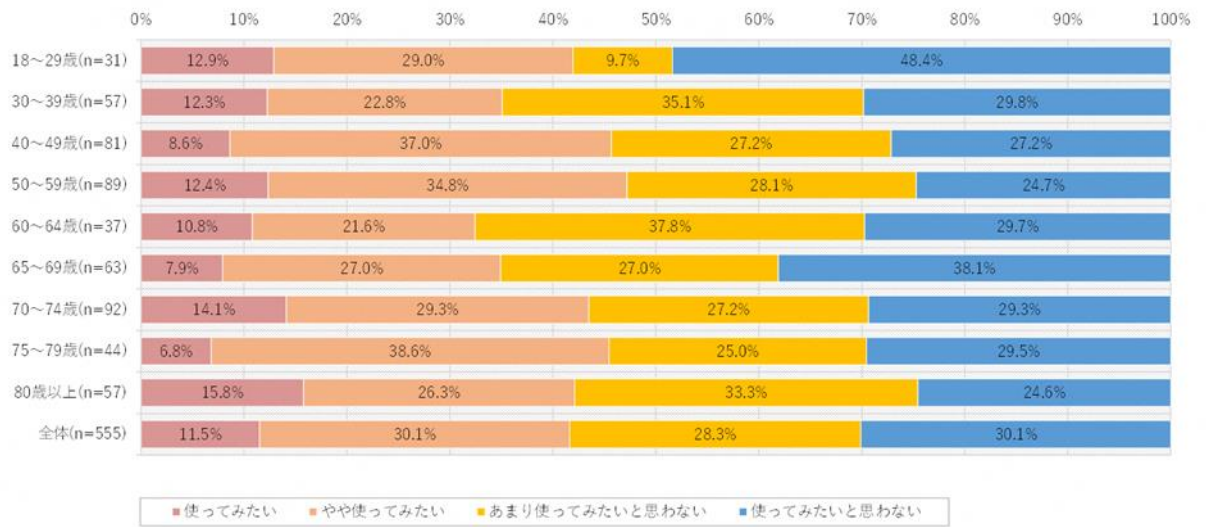


図 4 -18 年齢層別最寄り施設までの運賃が妥当な金額となった場合の利用意向

## 4-1-2 高校生の移動実態

### (1) 調査概要

荒尾市内の公共交通の利用状況を調査するため、公共交通の主な利用者層である高校生を対象に、普段の移動についてのWEBアンケート調査を実施した。

表 4-2 高校生アンケート調査概要

調査方法	WEB アンケート
調査期間	2022（令和4）年9月1日～7日
調査対象	荒尾市及び玉名市内に立地する高等学校 （荒尾市在住者及び荒尾市内への通学者を対象とした）
回答数	1,365人（内、対象とする回答は400人）



図 4-19 アンケート調査協力依頼文と回答画面（抜粋）

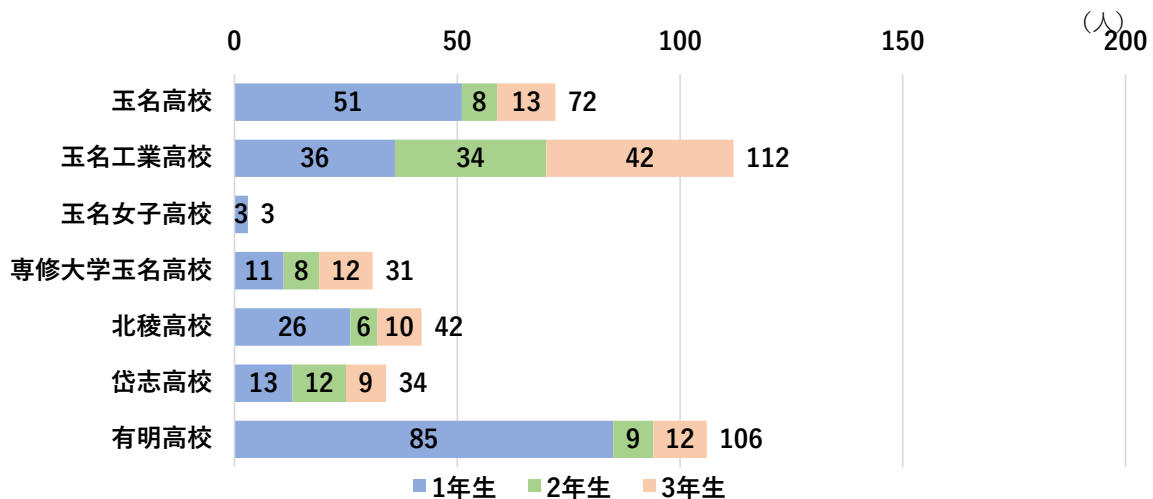


図 4 -20 高校別回答数（荒尾市在住者及び荒尾市内の高校通学者のみ）

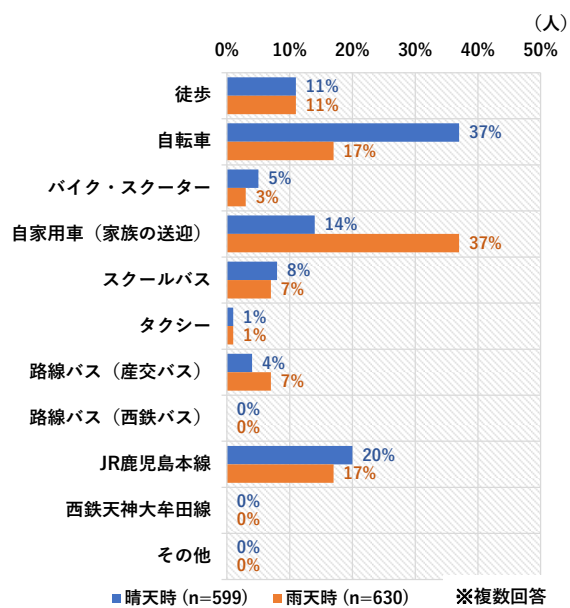
## (2) 通学時の移動手段

通学時の移動手段について、晴天時は「自転車」「JR 鹿児島本線」の順に多く、雨天時は「自家用車（家族の送迎）」「自転車」の順に多い結果となっている。

晴天時と雨天時の回答者数の増減から、雨天時は、普段「自転車」や「バイク・スクーター」による通学を行っている学生が「家族の送迎」や「路線バス」に切り替えていると考えられる。5年前に実施した同アンケートと比較すると、「自家用車（家族の送迎）」の割合が増加している。

また、運賃の支払い方法としては、通学定期券が殆どの高校において最も高い割合を占めている。

< 2022 年度 >



<（参考）2017 年度 >

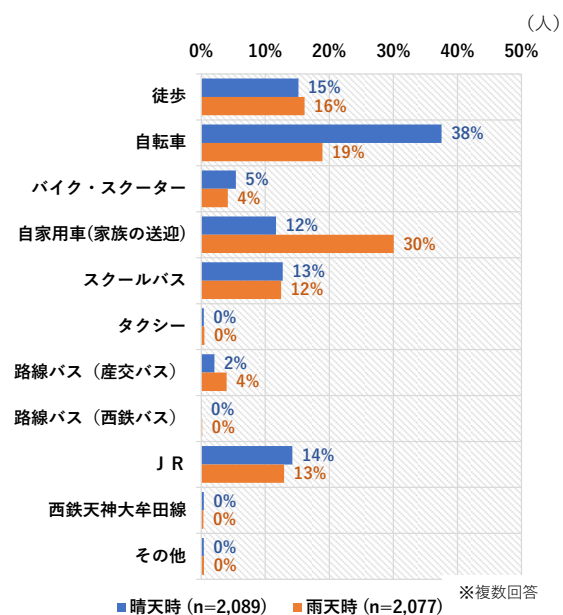


図 4 -21 通学時の移動手段（荒尾市在住者及び荒尾市内の高校通学者のみ）



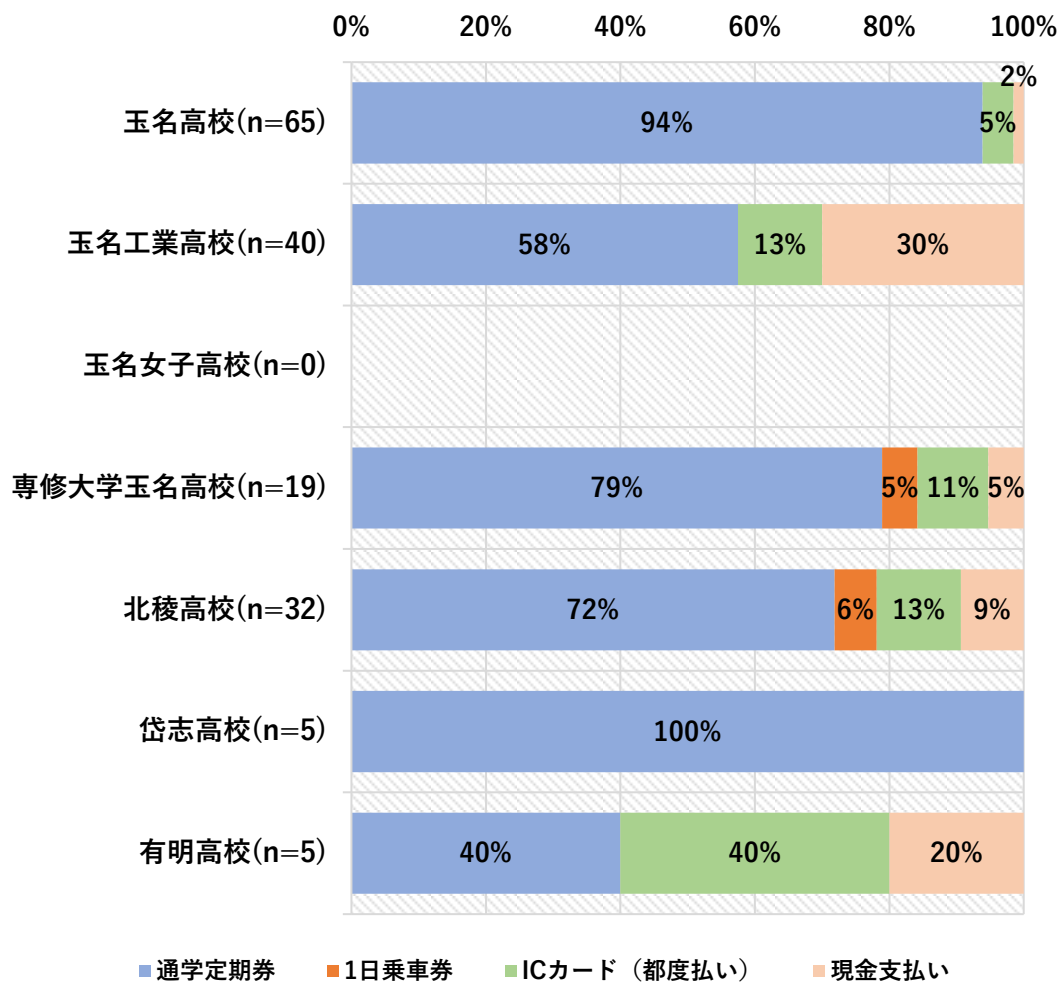


図 4 -22 高校別公共交通の運賃の支払い方法

### (3) 通学時の送迎の頻度及び問題点

ほとんどの高校で、「雨の日のみ」送迎するとの回答が特に多く、26～44%を占めている。

送迎の問題点は、「家族が仕事等で送迎できないことがある」が最も多く、送迎者の都合が合わない場合が一定数あることが分かる。次いで「家族の時間的負担になっていると感じる」、「雨天時の急な送迎が負担になっていると感じる」といった送迎者への負担を心配した回答についても一定の割合が見られる。

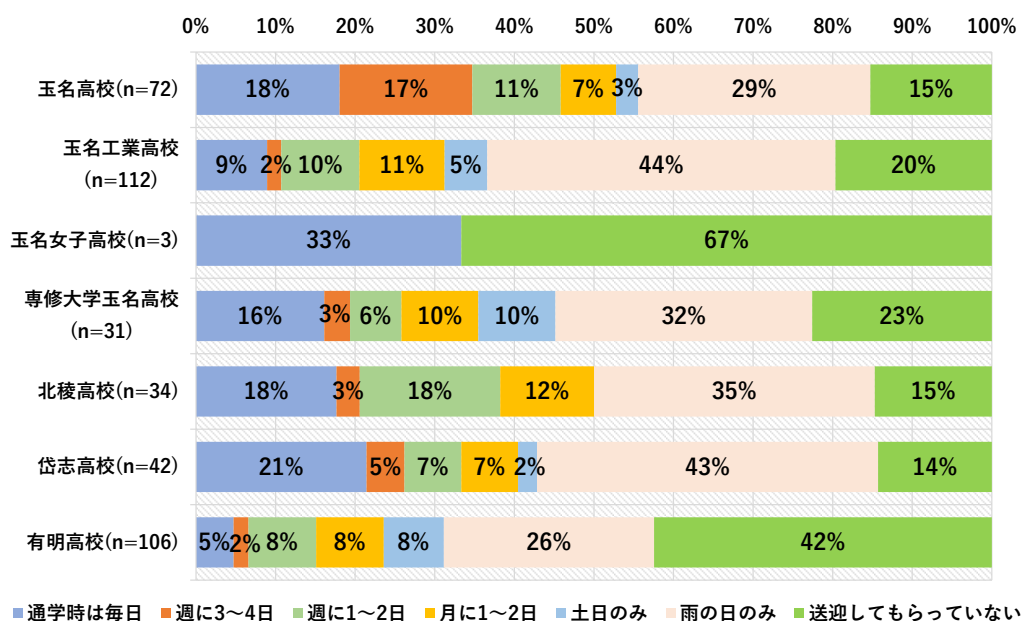


図 4-23 高校別送迎の頻度

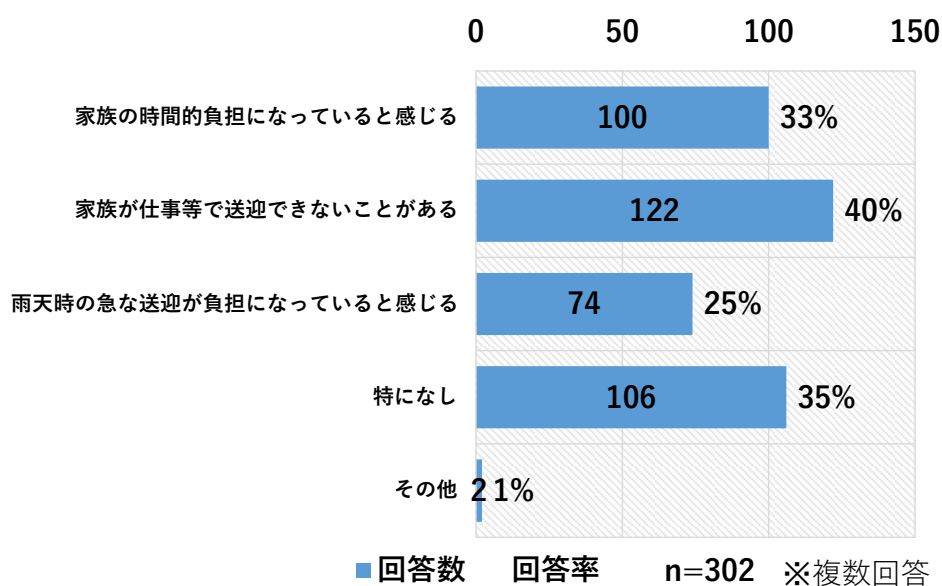


図 4-24 送迎の問題点

#### (4) 公共交通改善時の利用の変化及び利用転換意向

いずれの改善点についても「使ってみたい」、「やや使ってみたい」で74%以上を占めており、中でも「D 路線バス車内でのスマートフォンの充電やWi-Fiが使える」「E 学校内（または学校のそば）への乗り入れ」については「使ってみたい」の割合が60%以上と特に高い割合を占めている。

転換意向についても、「D 路線バス車内でのスマートフォンの充電やWi-Fiが使える」「E 学校内への乗り入れ」で転換するとの回答が比較的高い結果となっている。（※注 アンケート中では、保護者の意見を踏まえるよう依頼したところ）

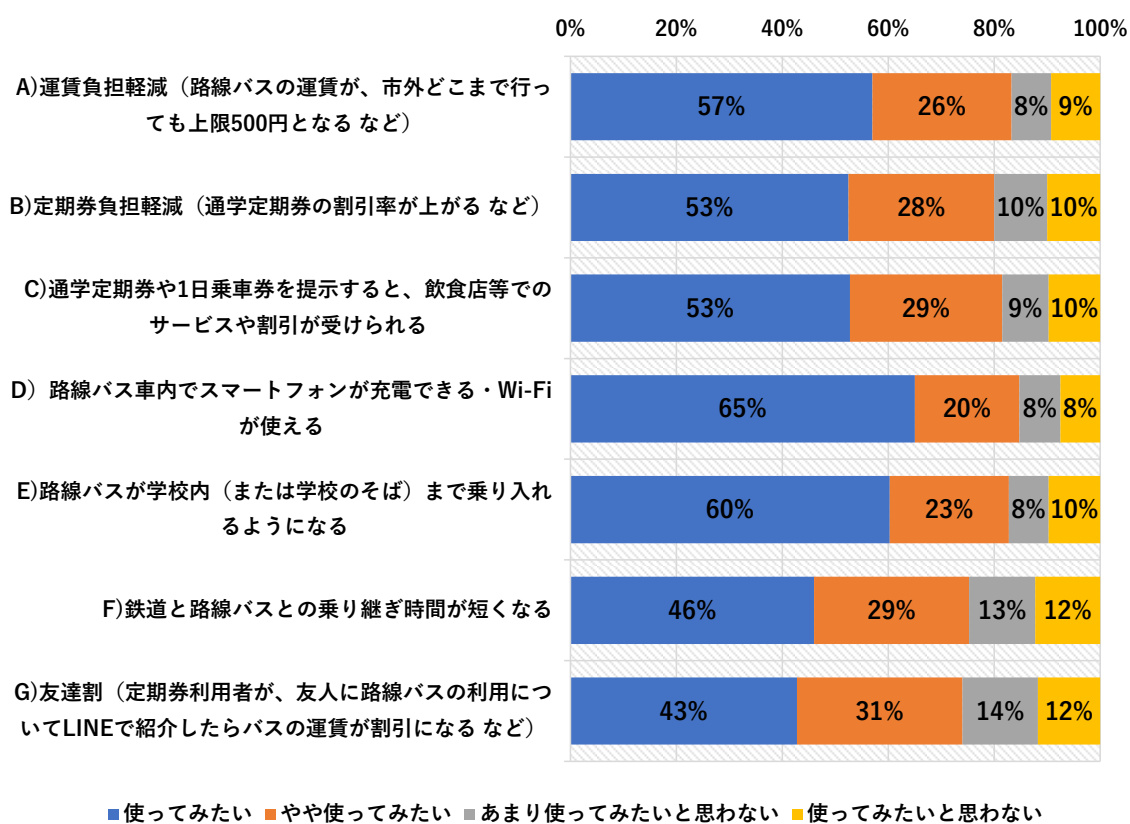


図 4 -25 公共交通改善時の利用の変化

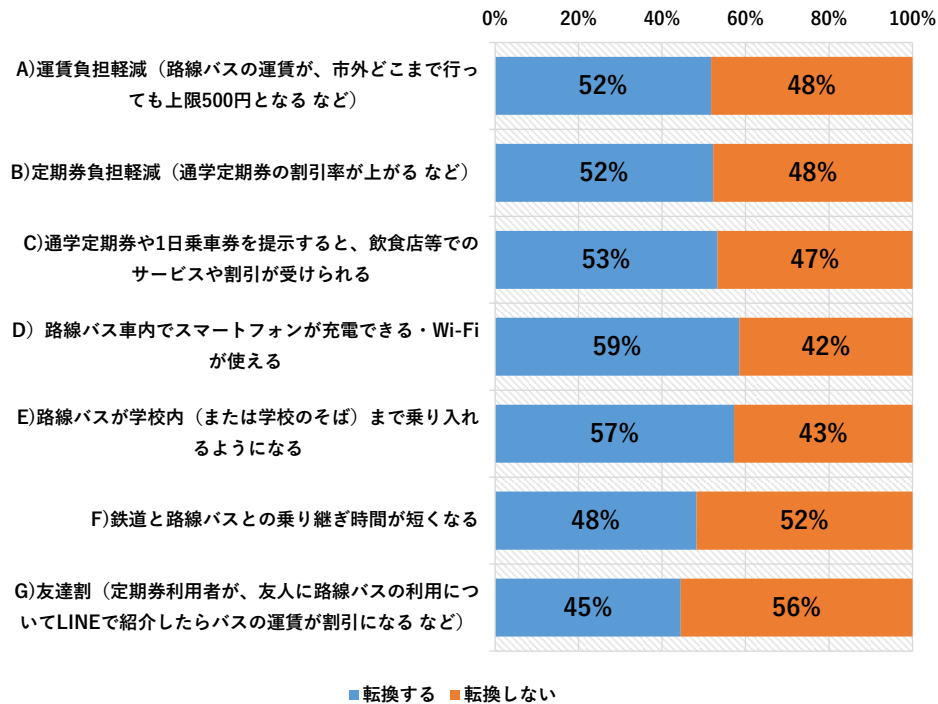


図 4-26 公共交通改善時の利用転換意向

### (5) 妥当と思う運賃学及び1か月定期券学

片道運賃について、400～500円が『「妥当」、「安い」、「安すぎて公共交通の維持が不安」』と考える高校生の割合と『「高い」、「高すぎて使わない」』と考える高校生の割合がほぼ拮抗している。片道運賃600円以上は、『「高い」、「高すぎて使わない」』と考える高校生の割合が85%以上と高い割合を示している。

また、1か月定期券金額6,000～9,000円が『「妥当」、「安い」、「安すぎて公共交通の維持が不安」』と考える高校生の割合と『「高い」、「高すぎて使わない」』と考える高校生の割合がほぼ拮抗している。1か月定期券金額10,000円以上は『「高い」、「高すぎて使わない」』と考える高校生の割合が65%以上と高い割合を占めている。

(※注 アンケート中では、保護者の意見を踏まえるよう依頼したところ)

#### ▼設問

『仮に、ご自宅から玉名市街地方面まで、公共交通を使う場合、片道どの程度の運賃額、また1カ月の定券金額はどの程度が妥当だと感じますか。「安すぎる」「安い」「妥当」「高い」「高すぎる」と感じる金額のそれぞれについて数字を選んでください。(100円刻みで選択)

※参考：シティモール～玉名高校前間

- ・片道 (路線バス) 630円
- ・1か月通学定期券 (路線バス) 18,720円
- ・片道 (JR 鹿児島本線) 380円
- ・1か月通学定期券 (JR 鹿児島本線) 7,570円

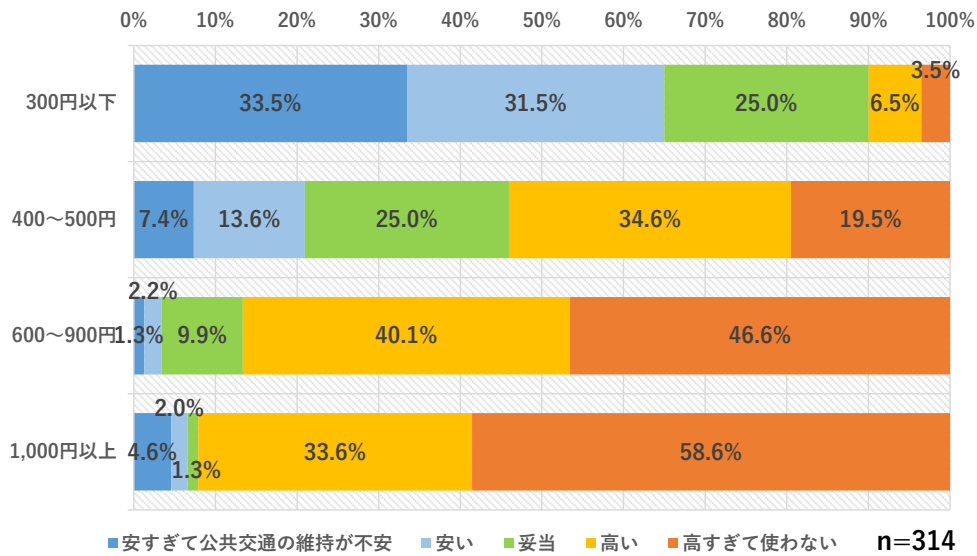


図 4-27 妥当と思う片道運賃

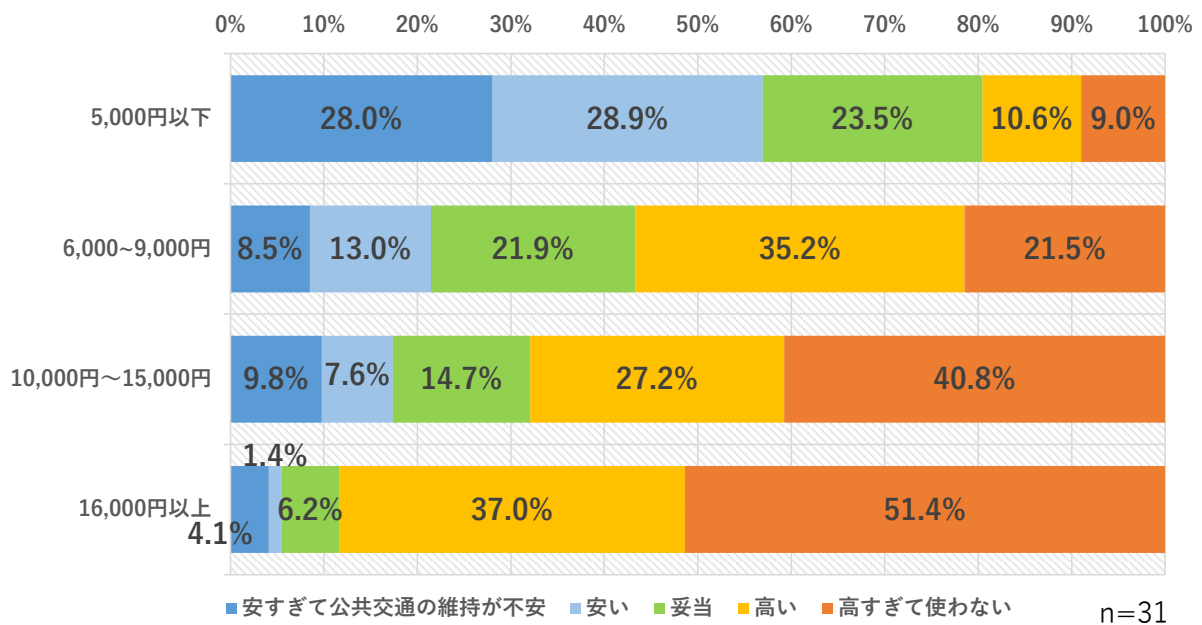


図 4-28 妥当と思う1か月の定期券金額

(1) 調査概要

荒尾市内で、特に移動が困難となっている高齢者や子育て世帯の移動実態・困りごと等を把握するため、各地区で相談・支援を行われている民生委員・児童委員の方を対象にアンケート調査を実施した。

表 4-3 民生委員アンケート調査概要

調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	郵送：8月19日（金） 回収：9月 2日（金）
調査対象	荒尾市内の民生委員・児童委員
設問内容	<p><b>担当地区の基本属性</b></p> <p>①担当地区情報（高齢者世帯、子育て世帯数） ②地区内高齢者の家族構成（単身、夫婦）</p> <p><b>高齢者世帯について</b></p> <p>③移動に困っている高齢者世帯数 ④移動に困っている高齢者の普段の移動方法 ⑤マイカーを手放すと思われる状況</p> <p><b>子育て世帯について</b></p> <p>⑥移動に困っている子育て世帯数 ⑦移動に関する困りごと ⑧地区内の助け合いの実態</p> <p><b>買い物先・通院先</b></p> <p>⑨高齢者の利用する買い物先とその移動手段 ⑩高齢者の通院先とその移動手段 ⑪子育て世帯の買い物先とその移動手段</p>
回答数	62地区

**民生児童委員の皆様へ**  
**～公共交通に関するアンケート～**

平素より、市政に情眼のご協力をいただき厚くお礼申し上げます。  
荒尾市では、今年度、市内全域公共交通のあり方をとりまとめ、「荒尾市地域公共交通計画」を策定することとなりました。  
この計画の策定にあたり、高齢者や子育て世代の方の、特に移動にお困りの方の状況を把握するために、民生委員の方へアンケート調査を実施いたします。  
ご多用とは存じますが、ご協力いただけますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

令和4年8月  
荒尾市地域公共交通活性化協議会

---

◇ご記入にあたっての注意点とお願ひです◇

・このアンケートは、民生委員の方におしるしていただきます。  
・ご担当地区の高齢者の方、子育て世代の方について、ご回答ください。  
・このアンケートにてご提供いただいた個人情報、個人情報保護法に基づき、厳正かつ適正に保管及び管理し、目的以外に使用することはありません。  
・このアンケートについてのお問い合わせは下記までお願いいたします。

---

【本調査に関するお問い合わせ先】  
荒尾市地域公共交通活性化協議会  
（事務局：荒尾市 総合政策課内）  
電話番号：0968-63-1273

【調査委託業者名】  
日本工営株式会社 福岡支店

1

担当地区名 \_\_\_\_\_  
西条 \_\_\_\_\_

◆ご担当地区の高齢者と子育て世代の方について教えてください◆

【質問1】担当地区の世帯数と高齢者・子育て世代の世帯数についてお好みの範囲で教えてください。

世帯数	世帯
高齢者がお住まいの全世帯	世帯
後期高齢者（75歳以上）がお住まいの世帯	世帯
子育て世帯	世帯

【質問2】高齢者のご家族構成についてお好みの範囲で教えてください。

単身でお住まいの高齢者世帯	世帯
ご夫婦のみでお住まいの高齢者	世帯

【質問3】移動にお困りの高齢者世帯について教えてください。

マイカーで自力移動できない高齢者世帯	世帯
→ その内、移動手段がなく、送迎を頼る家族や知人もいない高齢者世帯	世帯
数年内にマイカー移動が困難となりそうな高齢者世帯	世帯

【質問4】マイカー移動が出来ない高齢者は、移動に関して具体的にどのようなことにお困りですか？（複数選択可）

① 公共交通の運行が高い ② 自宅から駅までのバス停まで、バス停から目的地まで歩くのが困難である ③ 公共交通の運行が移動したい時間に合っていない ④ タクシーやおもいタクシー、乗合タクシーを予約するのが困難である ⑤ バスの待合スペースが狭くない（雨風や暑さ、寒さをしのげない） ⑥ バスに乗降する際の段差が大きい ⑦ 送迎や家族や知人に依頼するのをめづらしい ⑧ その他（ _____ ）
---

3

図 4-29 アンケート調査票（抜粋）

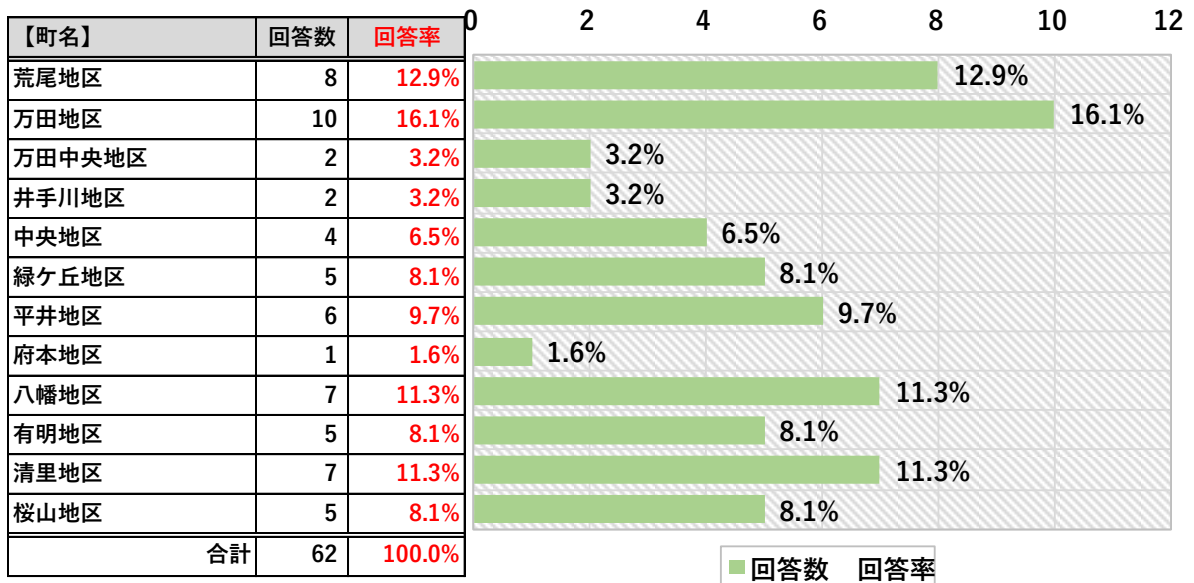


図 4-30 地区別回答数

※注 主任児童員は、世帯数の多い地区に割り当てた。

## (2) 高齢者の移動について

いずれの地区においても、自力での移動が困難な高齢者世帯が一定数存在している結果が見られた。

困りごとでは「自宅・目的地近くまでの歩くのが困難」「時間が合わない」など、路線バスの定時定路線運行についての問題点が多く挙がっている。また、「おもやいタクシー、乗合タクシーの予約の難しさ」についても一定の回答が見られることから、予約方法が分からないなどの原因で利用を躊躇う人がいることが考えられる。「送迎のお願いをすることへのためらい」も多く挙がっており、外出したくても出来ないことが想定される。

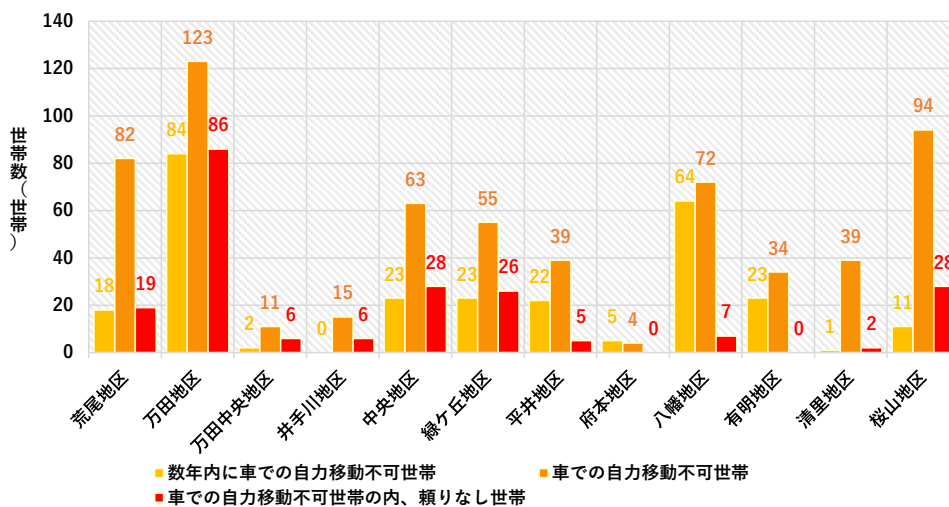


図 4-31 高齢者の移動困難世帯数

【全体】	荒尾地区	万田地区	万田中央地区	井手川地区	中央地区	緑ヶ丘地区	府本地区	八幡地区	有明地区	清里地区	桜山地区	合計
公共交通の運賃が高い	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3
自宅から最寄りのバス停まで・バス停から目的地まで歩くのが困難である	7	7	2	1	2	4	1	5	4	4	2	39
公共交通の運行が移動したい時間に合っていない	4	4	2	0	3	4	1	4	1	3	3	29
タクシーやおもいタクシー、乗合タクシーを予約するのが困難である	1	4	1	0	3	2	0	4	1	0	1	17
バスの待合環境が良くない（雨風や暑さ・寒さをしのげない）	1	4	2	1	1	3	0	2	1	0	0	15
バスに乗降する際の段差が大きい	4	3	1	0	0	2	0	1	0	1	1	13
送迎を家族や知人に依頼するのをためらいがちである	4	3	2	0	2	3	0	3	2	1	2	22
その他	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	5
アンケート回答数	21	28	10	2	11	20	2	19	9	11	10	143

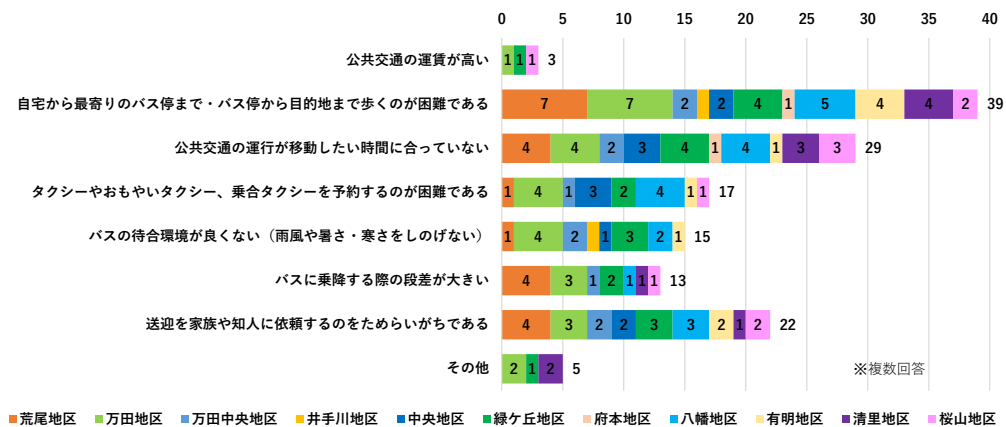


図 4 -32 高齢者の移動に関する困りごと



### (3) マイカーを手放す環境

安心してマイカーを手放す理由に「公共交通の自宅・目的地近くまでの運行」、「移動販売の充実」など、自宅から目的地への距離に関する回答が多く、高齢のため歩行距離の短縮が望まれていると考えられる。

各地区の移動の助け合いについては、「運転できる方が、運転できない方を乗せて移動」が特に多く、送迎者の予定等の影響があるため、外出したくても出来ていないことが想定される。

【全体】	荒尾地区	万田地区	万田中央地区	井手川地区	中央地区	緑ヶ丘地区	府本地区	八幡地区	有明地区	清里地区	桜山地区	合計
公共交通の運賃負担軽減	0	2	1	1	0	1	0	2	0	2	2	11
公共交通の自宅近く・目的地近くまでの運行	6	7	2	0	2	3	1	6	2	4	3	36
公共交通の使いやすいダイヤ	3	6	0	0	3	2	1	4	2	3	4	28
簡単な操作でのWEB予約でおもいやいタクシーや乗合タクシーが予約できる	3	1	2	1	2	3	0	4	3	2	0	21
バス停に屋根・ベンチの設置、バス車両にステップの導入などの改善	0	3	2	0	3	3	0	2	0	1	2	16
地域による移動の助け合い環境の構築・改善	4	4	0	1	1	3	0	2	1	1	2	19
スーパー等による宅配や移動販売の充実	6	5	2	0	3	3	1	4	3	3	3	33
マイカーを手放すことは困難	1	3	0	0	1	2	0	1	3	1	2	14
その他	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	5
アンケート回答数	23	31	9	3	15	20	3	25	14	17	18	178

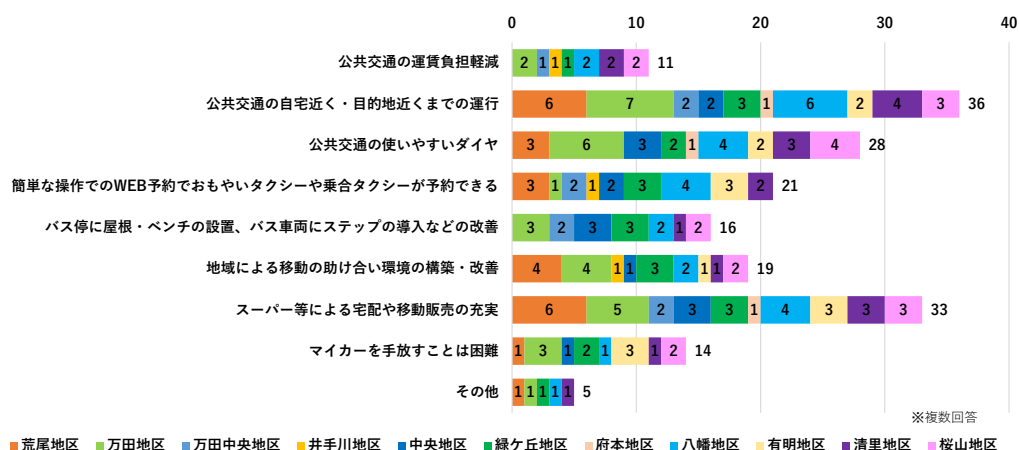


図 4-33 安心してマイカーを手放せる環境

	荒尾地区	万田地区	万田中央地区	井手川地区	中央地区	緑ヶ丘地区	府本地区	八幡地区	有明地区	清里地区	桜山地区	合計
マイカーを運転できる方が、運転できない方を乗せ、目的地まで一緒に移動している	3	3	1	0	0	3	0	3	1	3	2	19
マイカーを運転できる方が、運転できない方を乗せ、近くのバス停まで送迎している	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
タクシーを複数の方で相乗りしている	0	1	1	0	2	1	0	0	0	0	1	6
移動の助け合いを特にしていない	5	4	0	1	2	1	1	2	2	2	3	23
その他	1	1	1	0	1	1	1	2	1	1	1	11
アンケート回答数	9	9	3	1	5	6	2	8	4	6	7	60

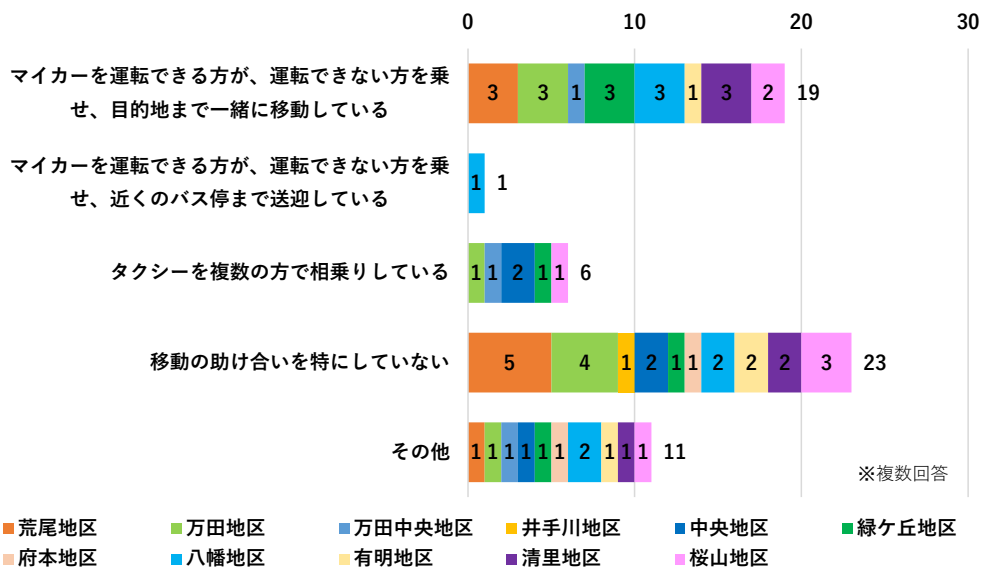


図 4-34 地区内の移動の助け合いの実態

#### (4) その他の意見・要望

民生委員のアンケート調査の自由記述として、以下の意見や要望が挙げられた。

路線バスについては、「運行本数の少なさ」「車両の低床化」「バス待待合環境の整備」についてのご意見が多く、また、おもやいタクシーについて、「予約方法が分からない」といった理由により利用を躊躇っているという回答が多く挙げられた。また、「高齢者でも使いやすい公共交通」に向け、待合環境の改善、車両の低床化などにより利用者の負担軽減を図る必要があるというご意見も見られた。

表 4-4 民生委員のご意見・ご要望

地区	記述内容
<b>運行本数（路線バス）</b>	
荒尾地区	・ 今後、少子高齢化が進み、公共交通への需要が高まるので、 <u>路線バスの本数を増やしたり、おもやいタクシー等をPR</u> したりして、高齢者がもっと利用しやすいように改善して欲しいものです。
万田地区	・ 若い時から車に乗ってきて、足が悪くなり、運転できなくなり、バス利用になったが、本数が少なく、夕方モール～荒尾駅行きは、19時で終わり、遅くまで、ショッピングできない。
有明地区	・ 現在の公共交通機関の産交バスは、便が悪いと聞きます。本数は少ないし、乗り換えに時間がかかる。 <u>バス停に行くまで何度も休みながら歩かなければならない。</u>
<b>低床化（路線バス）</b>	
八幡地区	・ バスに乗っていた人が乗れなくなるのは、ステップが上りにくくなるから。 <u>段差をなくしたステップにすることは、高齢者のみならず、万人に使いやすい。例えばベビーカー、キャリアケース等も。</u>
緑ヶ丘地区	・ バスを利用する時に、段差があるので乗りにくい。改善して欲しい。
<b>待合環境整備（路線バス）</b>	
中央地区	・ バスの待合所の環境が良くない。 <u>長椅子等がない停留所が多い。</u>
<b>おもやいタクシー</b>	
荒尾地区	・ <u>乗合やおもやいタクシーなどは、手続きや調整などが煩わしいので、あまり利用していない</u> ようである。
八幡地区	・ <u>おもやいタクシーを予約したいが、やり方がわからない</u>
万田中央地区	・ <u>おもやいタクシーのより一層の予約の仕方などの広報</u> などに努め、高齢者等の方々が出かけやすい環境作りが継続されることを願う。
平井地区	・ 高齢者の方は、平井地区にお店がないので、買い物に行く所がなく不便です。おもやいタクシーを利用されたり、身内に頼まれたりされている。もう少しタクシーも増やしてもらって利用しやすいと、いいのではないかと思います。
<b>乗合タクシー</b>	
緑ヶ丘地区	・ 乗合タクシーの推進を図る。高齢者や困っている子育て世帯にアンケートをとって、場所、時間を決めて、乗合タクシーを巡回させたらどうか。

## 4-1-4 産交バス利用実態調査

### (1) 調査概要

産交バスが運行する荒尾市内のバス路線（平日運行便）について、調査員が対象便に乗込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施した。

- 調査日：7月13日(水)の1日間【晴れ】
- 対象：下記の表参照（計110便）

表 4-5 産交バス利用実態調査概要

#### ◆調査対象

エリア	路線	平日上り	平日下り
主要路線	1荒尾玉名線	13便	15便
	5倉掛線（助丸経由）	6便	6便
	7八幡台線（バスセンター発着）	1便	—
	8八幡台線（八幡校発着）	13便	14便
宮内・東屋型地区	11グリーンランド線	3便	3便
	12東屋形線	3便	3便
	13福祉村線	3便	3便
	14住吉線	4便	3便
牛水地区	23清里線	3便	—
桜山地区	31桜山線（新岡経由）	4便	6便
	32桜山線（山の手経由）	1便	1便
	33桜山線（八幡台発着）	—	2便
合計		54便	56便



#### ◆調査票

**荒尾市 路線バス乗降調査 アンケート調査票**

荒尾市地域公共交通活性化協議会

荒尾市にて運行する路線バスについて、利用実態調査を行っております。  
お急ぎの所お手数をお掛けして申し訳ございませんが、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

質問1 乗車バス線と降車予定バス線  
降車するバス線に「乗」をつけてください。 降車するバス線がない場合は、乗の予定バス線もご記入ください。

乗車バス線	降車バス線
1 玉名線 2 倉掛線 3 八幡台線 4 八幡台線 5 八幡台線 6 八幡台線 7 八幡台線 8 八幡台線 9 八幡台線 10 八幡台線 11 グリーンランド線 12 東屋形線 13 福祉村線 14 住吉線 15 清里線 16 桜山線 17 桜山線 18 桜山線 19 桜山線 20 桜山線 21 桜山線 22 桜山線 23 清里線 24 桜山線 25 桜山線 26 桜山線 27 桜山線 28 桜山線 29 桜山線 30 桜山線 31 桜山線 32 桜山線 33 桜山線 34 桜山線 35 桜山線 36 桜山線 37 桜山線 38 桜山線 39 桜山線 40 桜山線 41 桜山線 42 桜山線 43 桜山線 44 桜山線 45 桜山線 46 桜山線 47 桜山線 48 桜山線 49 桜山線 50 桜山線 51 桜山線 52 桜山線 53 桜山線 54 桜山線 55 桜山線 56 桜山線 57 桜山線 58 桜山線 59 桜山線 60 桜山線 61 桜山線 62 桜山線 63 桜山線 64 桜山線 65 桜山線 66 桜山線 67 桜山線 68 桜山線 69 桜山線 70 桜山線 71 桜山線 72 桜山線 73 桜山線 74 桜山線 75 桜山線 76 桜山線 77 桜山線 78 桜山線 79 桜山線 80 桜山線 81 桜山線 82 桜山線 83 桜山線 84 桜山線 85 桜山線 86 桜山線 87 桜山線 88 桜山線 89 桜山線 90 桜山線 91 桜山線 92 桜山線 93 桜山線 94 桜山線 95 桜山線 96 桜山線 97 桜山線 98 桜山線 99 桜山線 100 桜山線	

質問2 性別 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない

質問3 年齢 1. 1～17歳 2. 18歳～22歳 3. 23歳～29歳 4. 30歳～39歳 5. 40歳～49歳  
6. 50歳～59歳 7. 60歳～64歳 8. 65歳～69歳 9. 70歳～74歳 10. 75歳～

質問4 ご職業 1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学・専門学校生  
5. 会社員・公務員 6. パート・アルバイト 7. 自営業・家事手伝い  
8. 主婦・主夫 9. 無職 10. その他

質問5 乗車目的の用途 1. 免許取得（自営業等） 2. 免許取得（通勤） 3. 免許なし（自営業等）  
4. 免許なし（通勤）

質問6 バスの利用頻度 1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2日 4. 月に1～2回 5. その他（回数指定）

質問7 バスの利用目的 1. 通学 2. 通勤 3. 買い物 4. 通院 5. その他  
6. 公共施設の利用 7. 観光 8. その他

質問8 乗車の回数 1. 現金 2. 定期券 3. ICカード 4. 乗車特別 5. その他（一日乗車券等）  
6. 乗車券（回数券） 7. 乗車券（回数券） 8. 乗車券（回数券） 9. 乗車券（回数券） 10. 乗車券（回数券）

質問9 バスに乗る 1. 鉄道 2. バス 3. 徒歩 4. 自転車 5. 乗付バイク  
6. 車（自身が運転） 7. 車（送迎） 8. タクシー 9. 乗合タクシー 10. おもいタクシー  
11. その他

質問10 バスを利用した 1. 鉄道 2. バス 3. 徒歩 4. 自転車 5. 乗付バイク  
6. 車（自身が運転） 7. 車（送迎） 8. タクシー 9. 乗合タクシー 10. おもいタクシー  
11. その他

質問11 路線バスと 1. 行きはバス、帰りはおもいタクシー 2. 行きはおもいタクシー、帰りはバス  
おもいタクシーとの 3. バスとおもいタクシーを兼ねている 4. 組み合わせしていない

質問12 バスを利用する理由（複数回答可） 1. 駅が遠い 2. 安い 3. 好きなバス 4. 他に移動手段がない  
5. その他

ご協力ありがとうございます。

調査日	2014年7月13日（水）	調査員名	
調査員	産交バス	調査員	荒尾玉名線

## (2) 路線別利用者数及び利用者の属性

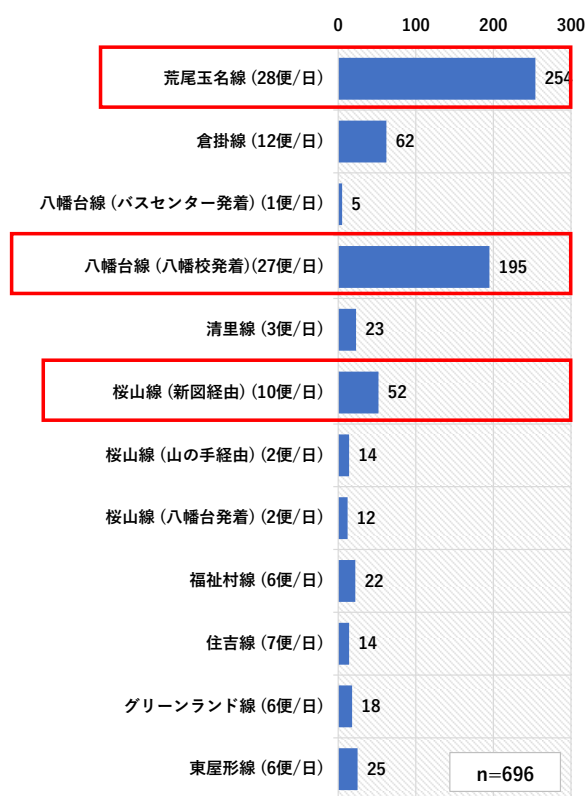
路線別利用者数について、荒尾玉名線（254名）と八幡台線（八幡校発着）（195名）が突出して利用者が多くなっている。

主要路線以外では、桜山線（新図経由）が、利用者数52名と比較的多く、運行便数が少ない路線は利用者数も少ない傾向にある。

路線別利用者の属性については、75歳以上の利用が最も多く、次いで70~74歳の利用が多いなど高齢者の利用の割合が高くなっている。免許取得ができない17歳以下の利用者も比較的割合が高い傾向にある。

男女比は、概ねどの年齢層においても女性が多い傾向にある。

### ■ 令和4年7月調査



### ■ (参考) 平成29年7月調査(5年前)

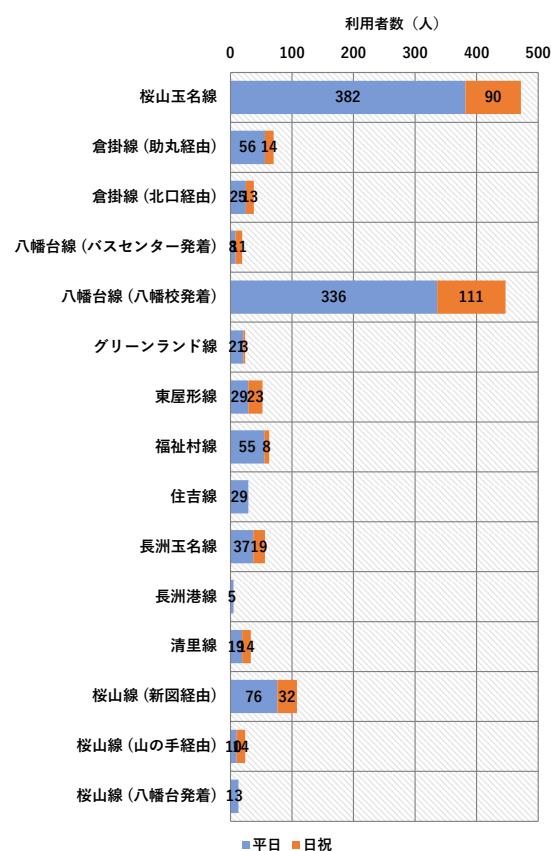


図 4 -35 路線別利用者数

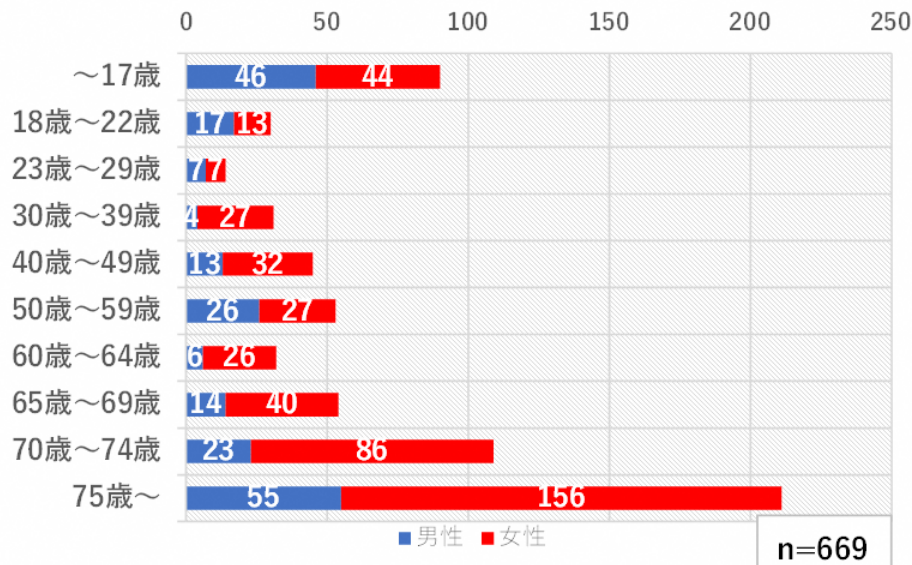


図 4 -36 利用者の属性（性別・年齢別）

### (3) 移動目的

路線別移動目的について、多くの路線で買い物利用の割合が最も高くなっており、八幡台線（バスセンター発着）、桜山線（八幡台発着）は通勤利用の割合が最も高い結果となっている。利用者の多い荒尾玉名線では通学利用が最も多いが、通勤、買い物の割合も高く、利用目的が分散している。各路線において、通院利用も多い傾向にあり、高齢化によりさらに需要が増加する可能性がある。

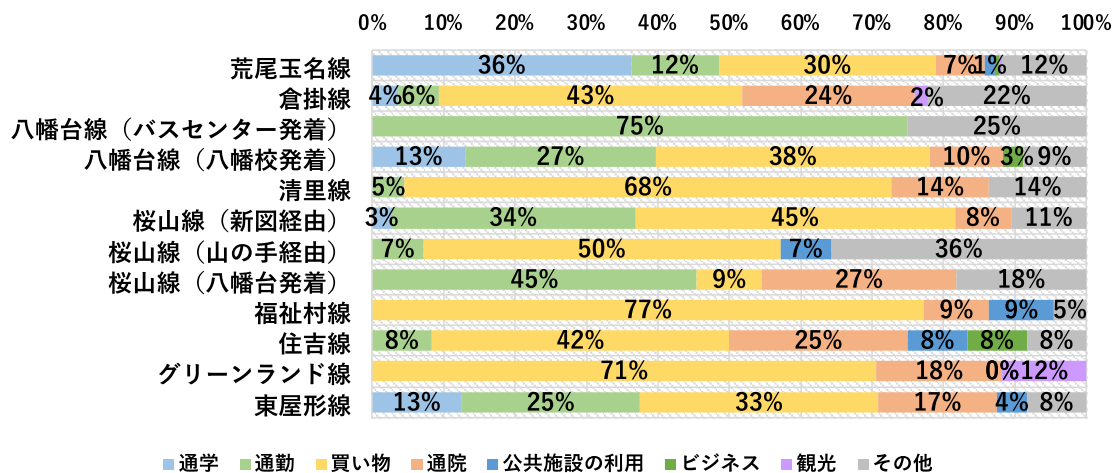


図 4 -37 路線別移動目的

#### (4) 利用頻度

年齢別利用頻度について、中学生と高校生は、「週 5 日以上」の利用が 95%前後とほぼ全員が高頻度に利用している。23～64 歳（30～39 歳を除く）においても、「週 5 日以上」「週 3～4 日」の高頻度の利用者が概ね半分程度を占めている。高齢者（65 歳以上）は「週 5 日以上」の利用者が減少している。

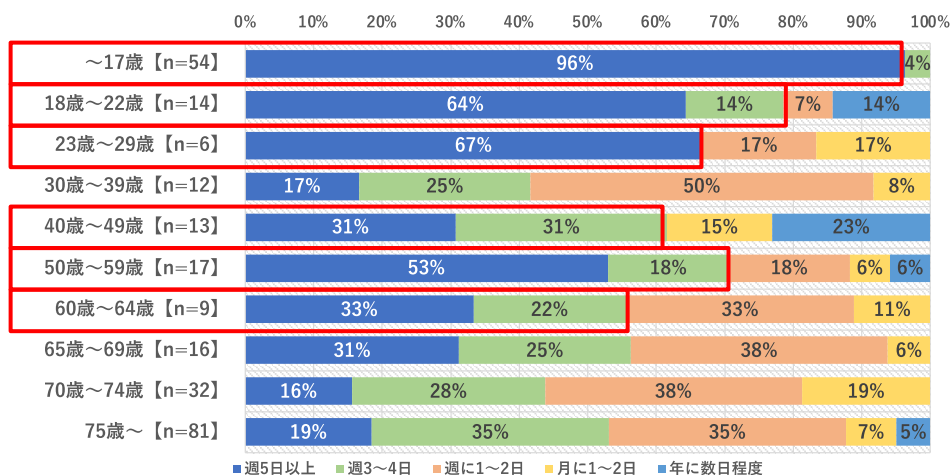
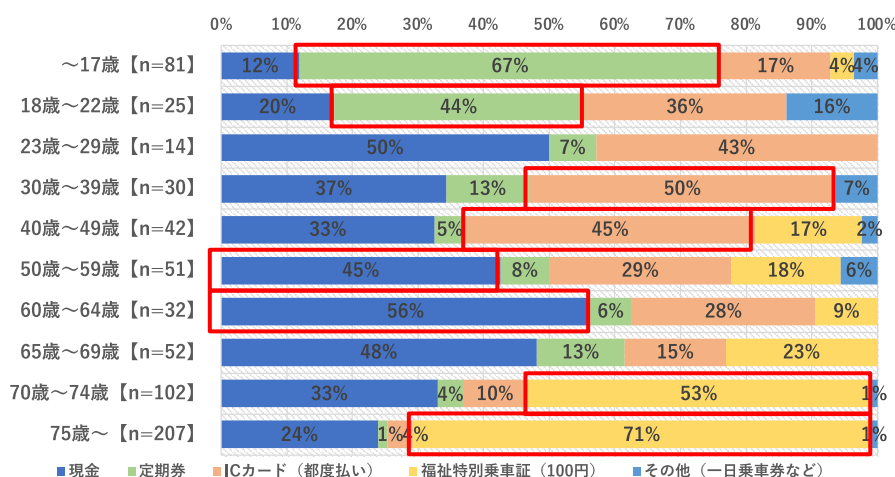


図 4 -38 年齢別利用頻度

#### (5) 運賃の支払い方法

年齢別運賃の支払い方法の内訳を見ると、通学利用をしている若年層（22 歳以下）では定期券利用が多い。一方、通勤利用の多い現役世代（23～64 歳）では、「23～29 歳」以外の若い世代は IC カード利用が多く、年代が上がるにつれ現金利用が増加することがわかる。70 歳以上の利用者は福祉特別乗車証での利用が大半を占める。



※70 歳未満で福祉特別乗車証と回答した方は誤回答と推定

図 4 -39 年齢別運賃の支払い方法

## (6) 路線バスとおもやりタクシーの組合せ利用

路線バスとおもやりタクシーを組み合わせ利用しているか否かについて、組み合わせしていない（555 件）に対し、組み合わせ利用している回答数（24 件）は少ない結果となった。高齢世代（65 歳以上）は回答が分散しており、多様化していることがわかる。また、17 歳以下の利用者もおもやりタクシーを活用していることがわかる。

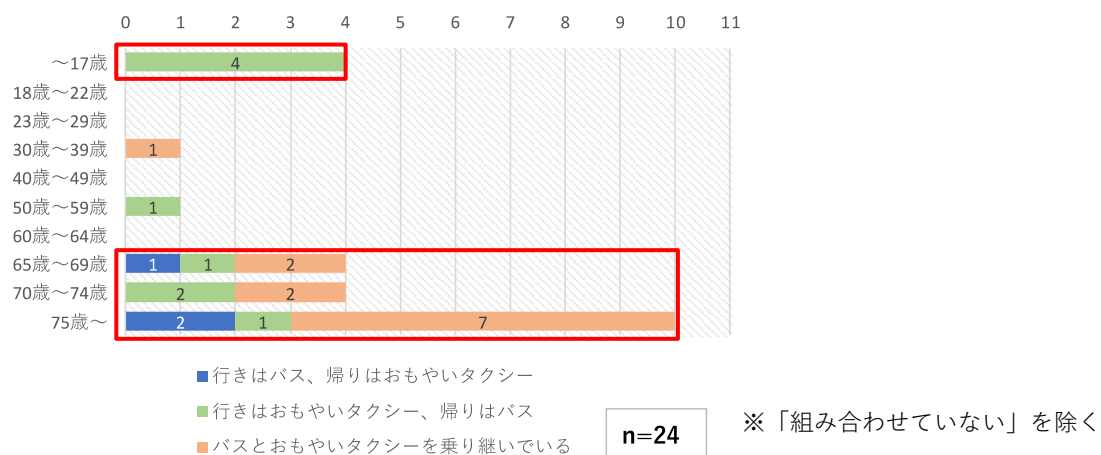


図 4 -40 年齢別路線バスとおもやりタクシーの組合せ利用状況



(7) 公共交通（路線バス等）を利用するきっかけ

他に移動手段がなく、公共交通を利用している人の割合が高いことがわかる。

「貯筋体操」「いきいきサロン」がきっかけの利用者は、0.2%ずつ（2人ずつ）に留まる。

また、年齢別に見ても年代問わず「他に移動手段がない」と回答している割合が高い。22歳以下に「知り合い・家族からのアドバイス」が比較的多い傾向にある。

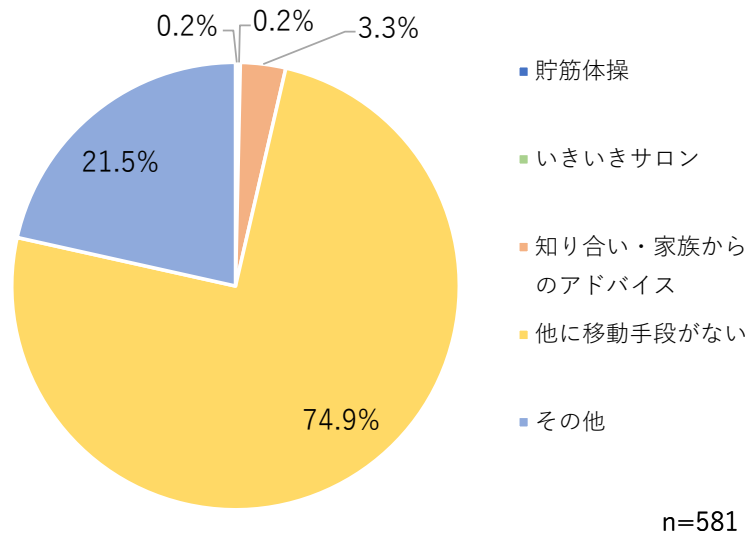


図 4-41 公共交通利用のきっかけ

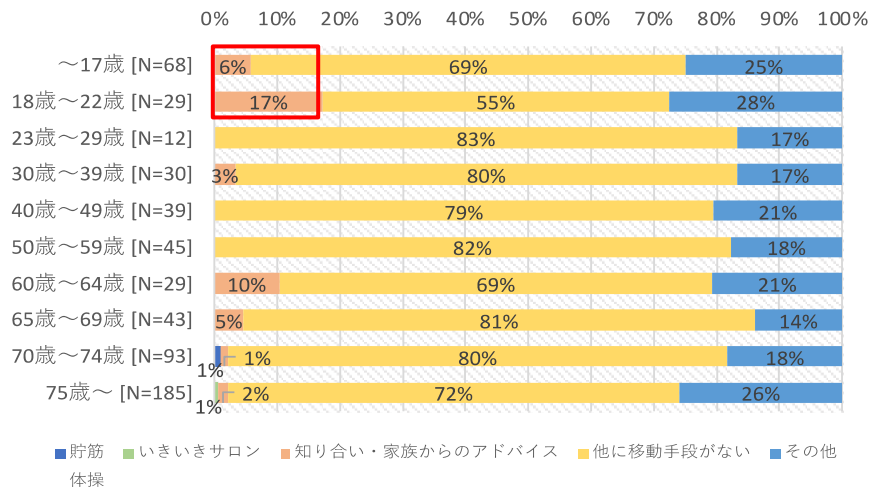


図 4-42 年齢別公共交通利用のきっかけ

## (8) 路線別の利用実態

### ① 荒尾玉名線（シティモール⇄玉名市役所）

5年前と比較すると、区間ごとの利用傾向の変化は見られないが、約7割強の利用に留まっている。特に17歳以下の通学利用の減少が顕著である。また、70歳以上の利用は、荒尾市内区間において増加しており、高齢化の進展が伺える。

今後の人口推移を考慮すると、高齢者の利用は一定程度維持されると推察されるが、少子化の影響で通学利用は減少が見込まれる。

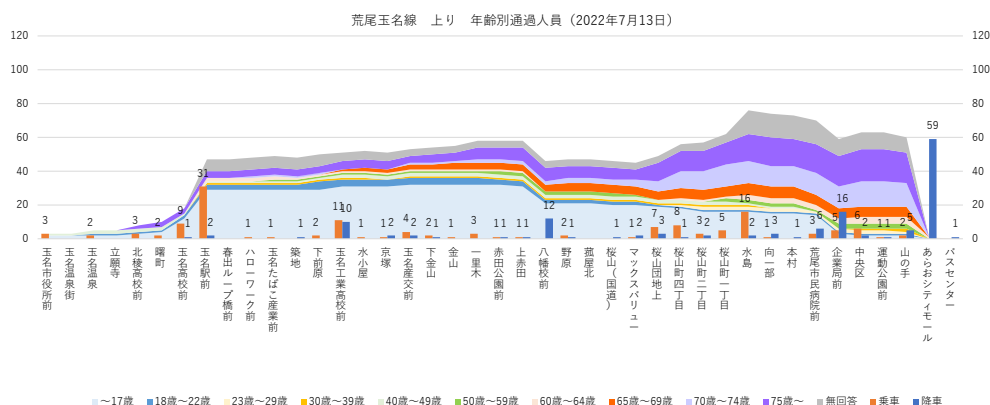


図 4-43 上り線（⇒シティモール方面）のバス停別乗降者数（令和4年7月調査）

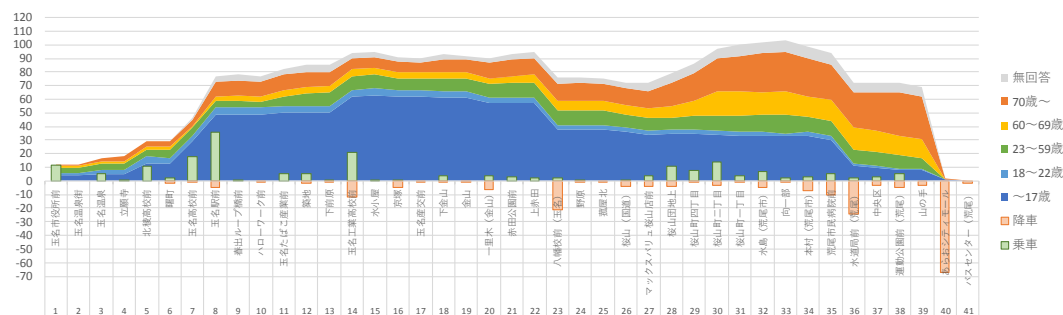


図 4-44 【参考】上り線（⇒シティモール方面）のバス停別乗降者数（平成29年7月調査）

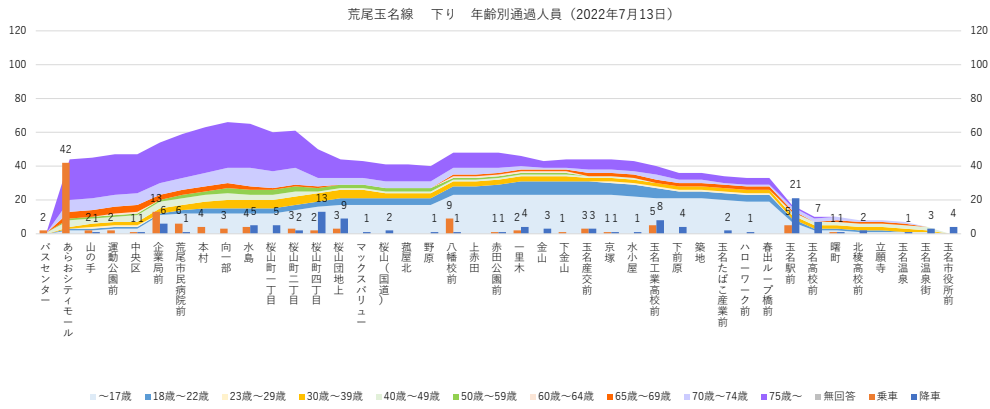


図 4-45 下り線 (⇒玉名市役所方面) のバス停別乗降者数 (令和4年7月調査)

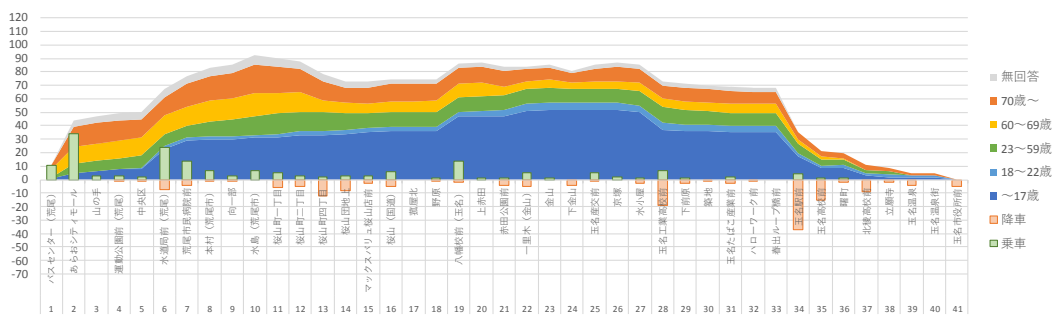


図 4-46 【参考】下り線 (⇒玉名市役所方面) のバス停別乗降者数 (平成29年7月調査)

② 八幡台線(八幡校発着) (八幡校前⇄四ツ山)

居住誘導地域である八幡台地域から、都市機能誘導区域である荒尾駅や緑ヶ丘（シテイモール）周辺を結ぶ需要が高いことが伺える。

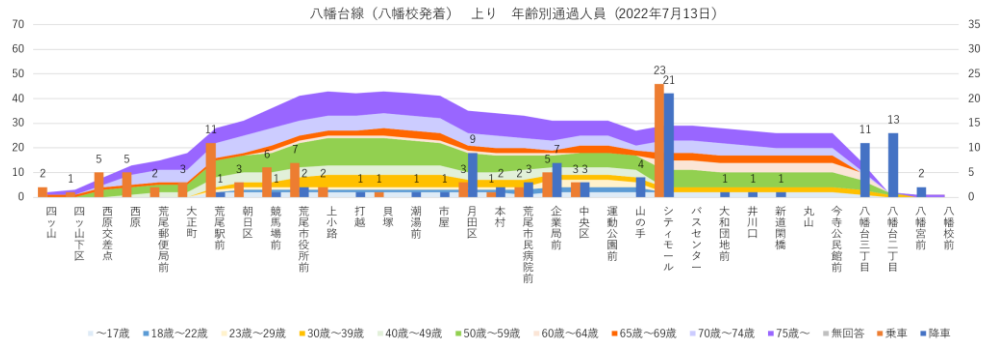


図 4-47 上り線（⇒八幡校前方面）のバス停別乗降者数（令和4年7月調査）

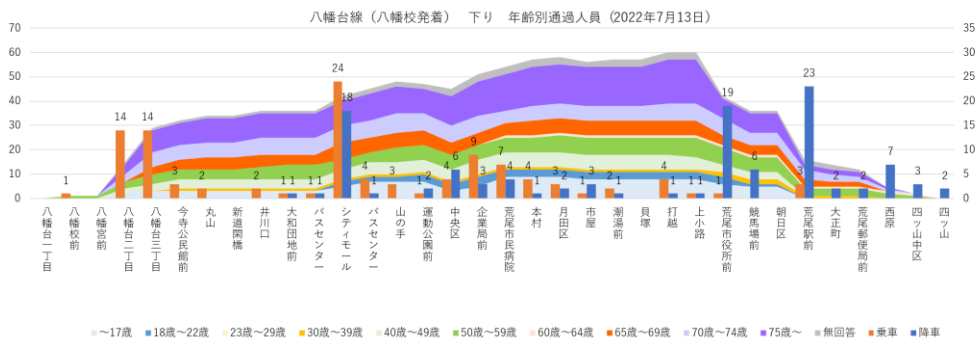


図 4-48 下り線（⇒四ツ山方面）のバス停別乗降者数（令和4年7月調査）

③ 桜山線（新図経由）（バスセンター⇄荒尾駅前）

居住誘導地域である桜山地域から、都市機能誘導区域である荒尾駅や緑ヶ丘（シティモール）周辺を結ぶ需要が高いことが伺える。

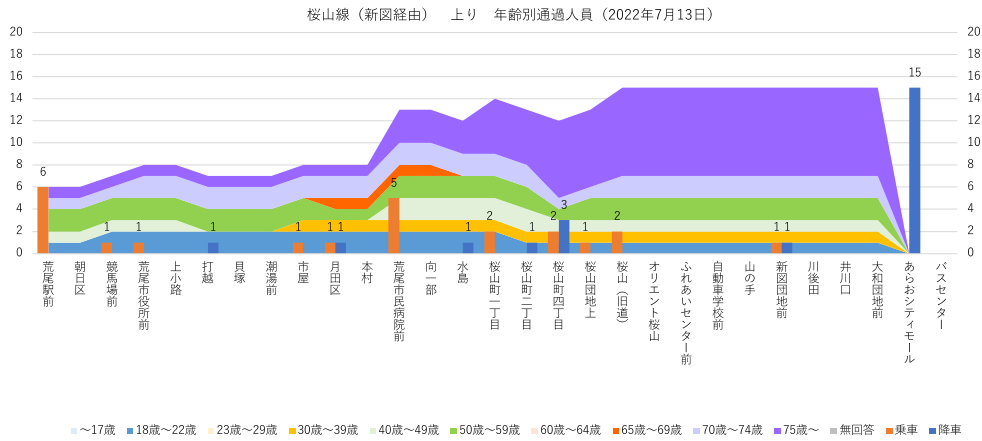


図 4-49 上り線（⇒バスセンター方面）のバス停別乗降者数（令和4年7月調査）

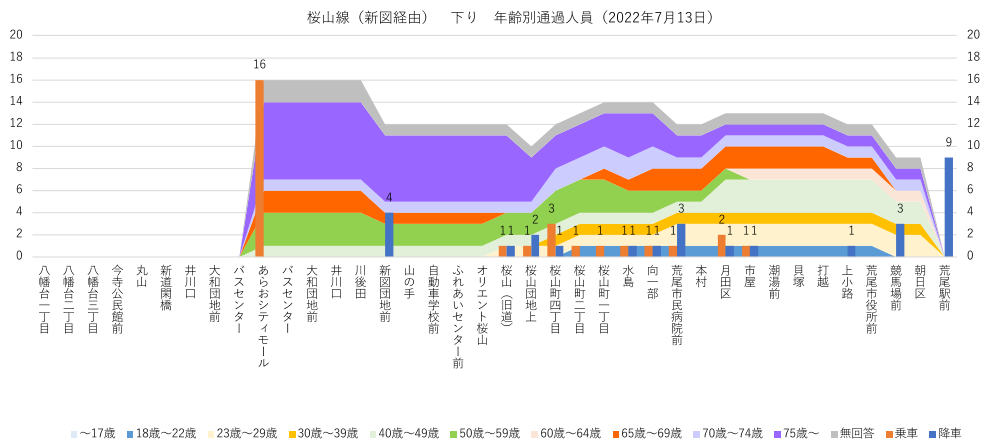


図 4-50 下り線（⇒荒尾駅前方面）のバス停別乗降者数（令和4年7月調査）

## 4-1-5 西鉄バス IC カードデータ整理

### (1) データ概要

荒尾市内を運行する西鉄バス4路線の利用状況について、西鉄バスから提供された、ICカード利用データと路線別のIC利用率を基に、1か月間の利用状況の集計・分析を行った。(※注 本分析は全てICカードデータのみを集計であり、現金利用者は含まれていない。)

対象路線の中では、大牟田市内線の利用が最も多く1日あたり約603人/日、次いでグリーンランド線で約133人/日となっている(荒尾市外の利用者も含む)。利用者のうち、荒尾市内で乗降している利用は、大牟田市内線では約10%(約61人/日)、グリーンランド線では約59%(約79人/日)、上官線は庄山系統で約7%(約5人/日)となっている。

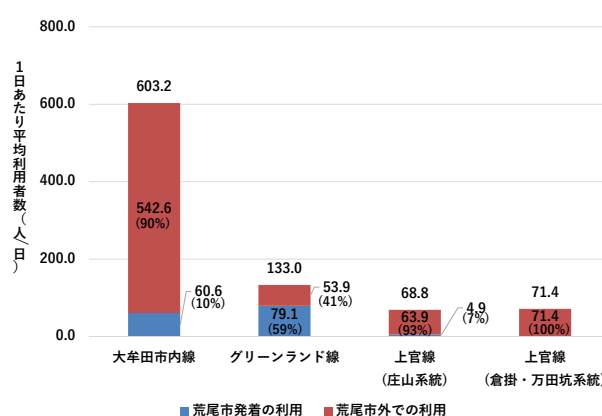
#### ◆データ概要

データの期間	2022年6月1日～30日
データ項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカード使用日時</li> <li>・券種</li> <li>・路線名</li> <li>・乗降停留所名</li> <li>・乗降時間</li> <li>・支払い額</li> <li>・利用者分類</li> </ul>
対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大牟田市内線</li> <li>・グリーンランド線</li> <li>・上官線(倉掛・万田坑系統)</li> <li>・上官線(庄山系統)</li> </ul>
主な集計方法	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 利用者数 (路線別、券種別、曜日別、時間帯別等)</li> <li>2. 通過人員</li> <li>3. 地域間移動状況</li> </ol>

#### ◆ICカード利用率/運行回数

路線名	利用率	運行回数(平日)
大牟田市内線	72.5%	23.5
グリーンランド線	66.7%	11.0
上官線(倉掛)	83.0%	10.5
上官線(庄山)		8.0

#### ◆路線別利用者数



## (2) 券種別及び運賃種別利用者数

通勤定期券の利用は大牟田市内線および上官線（庄山系統）が多く、約 11%を占めている。通学定期券については、グリーンランド線と上官線（庄山系統）が多い。

グラントパスについては、大牟田市内線と上官線（庄山系統）が特に多く、約 20%以上を占めている。

グリーンランド線および上官線では小人運賃の利用があり、主に特別支援学校や大牟田駅への通学利用であった。

大人身障での利用については大牟田特別支援学校への利用と見られる。

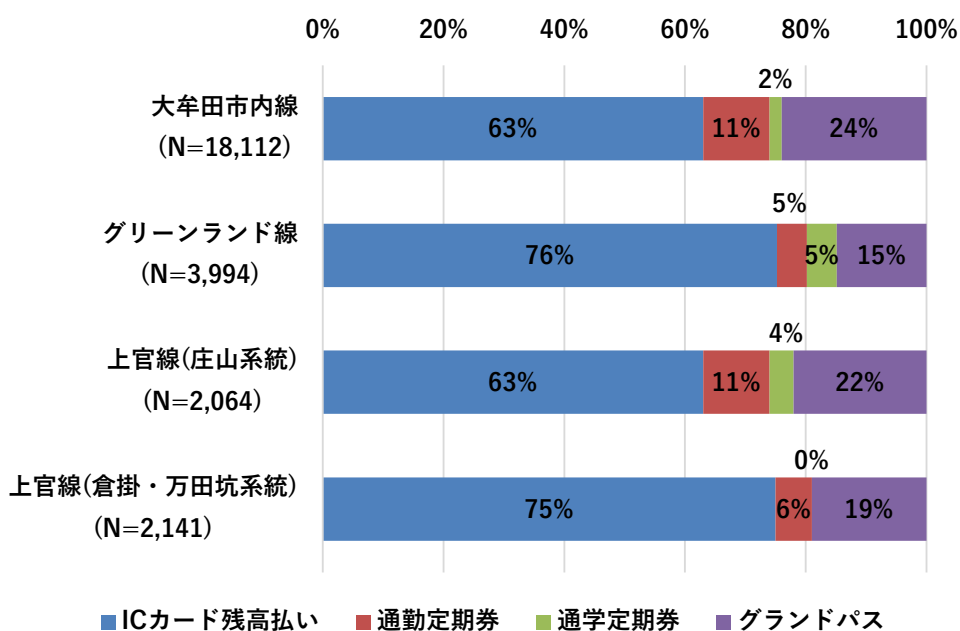


図 4 -51 券種別利用者数

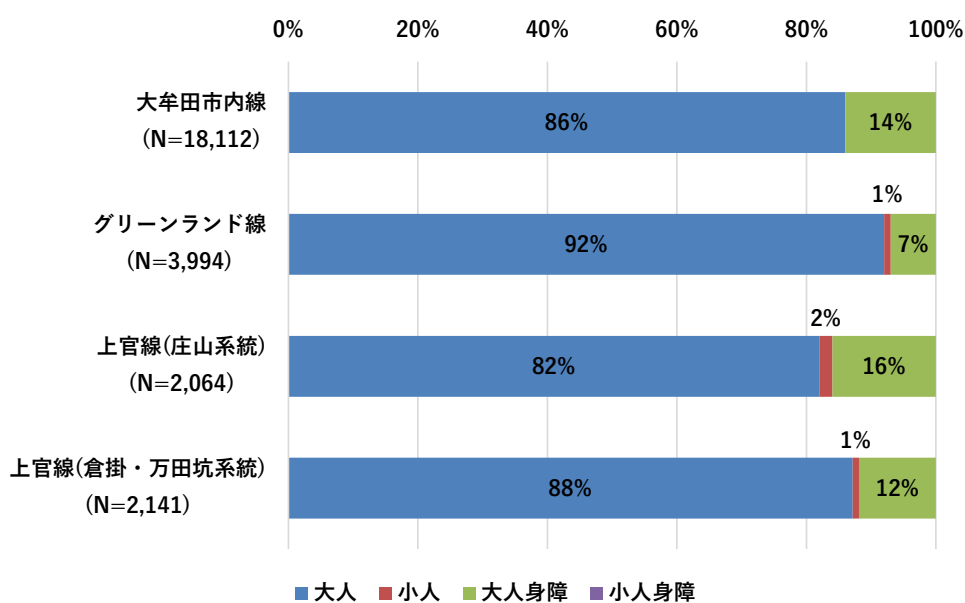


図 4 -52 運賃種別利用者数

### (3) 曜日別利用者数

大牟田市内線は平日に比べ土曜、日曜日の利用が大きく減少する特徴が見られ、平日の700人/日前後に対し、日曜日は半分以下となっている。

上官線についても平日に比べて土・日曜日の利用は減少傾向にある。

グリーンランド線はテーマパークの利用があり、土・日曜日で平日より利用が多くなっている。

いずれの路線においても、平日の利用者数は金曜日が最も多くなっている。

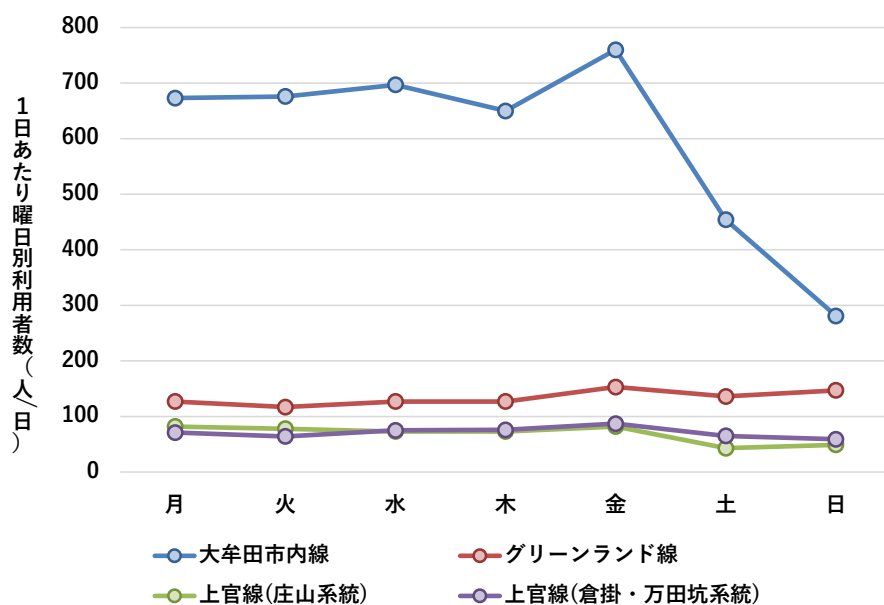


図 4 -53 曜日別利用者数

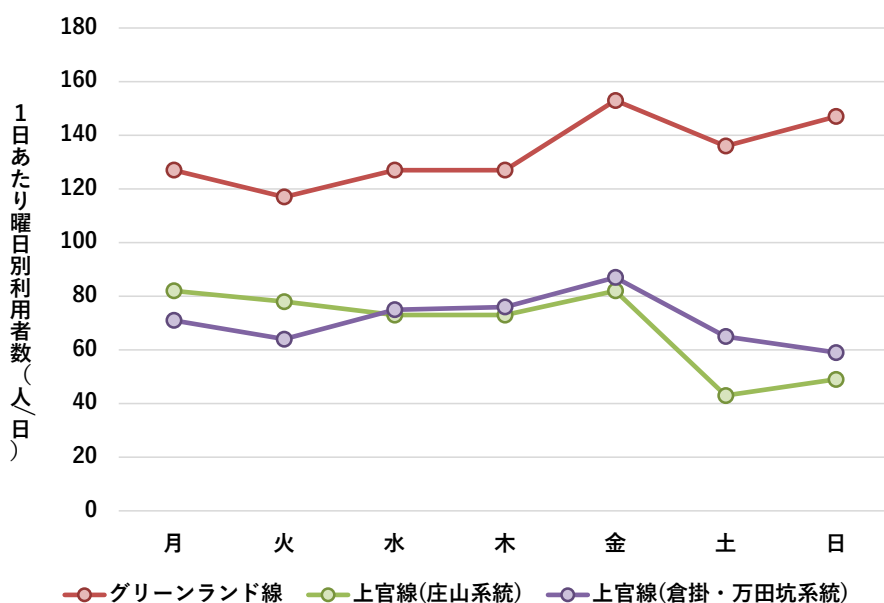


図 4 -54 曜日別利用者数 (グリーンランド線、上官線のみ抜粋)



#### (4) グリーンランド線の通過人員

グリーンランド線は1日11往復し、1日当たり60人以上の人が利用している。通過人員について、大牟田駅前の利用が特に多く40～60人/日の利用があり、次いでグリーンランド正門前（20人/日程度）、ホテルヴェルデ前（10人/日程度）となっている。

時間帯別に利用者数を見ると、6時～18時では1時間あたり1本の運行となっている。午前中はホテルヴェルデ前方面が比較的多く、14時以降からは大牟田駅前方面が多くなっている。

路線名	起点	終点	バス停数	1日平均利用者数	対象便数(平日)
グリーンランド線	大牟田駅前	ホテルヴェルデ前	13	60.7	11

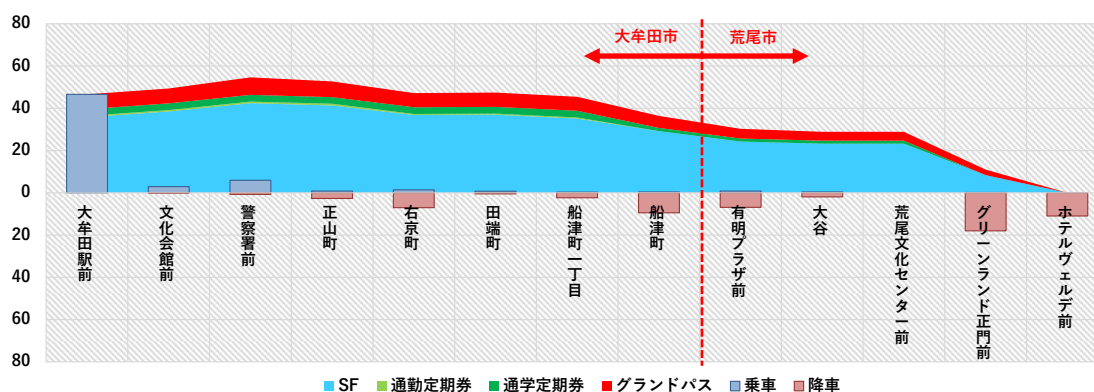


図 4-55 バス停別利用者数 (⇒ホテルヴェルデ前方面) ※IC データのみ

路線名	起点	終点	バス停数	1日平均利用者数	対象便数(平日)
グリーンランド線	ホテルヴェルデ前	大牟田駅前	13	72.4	11

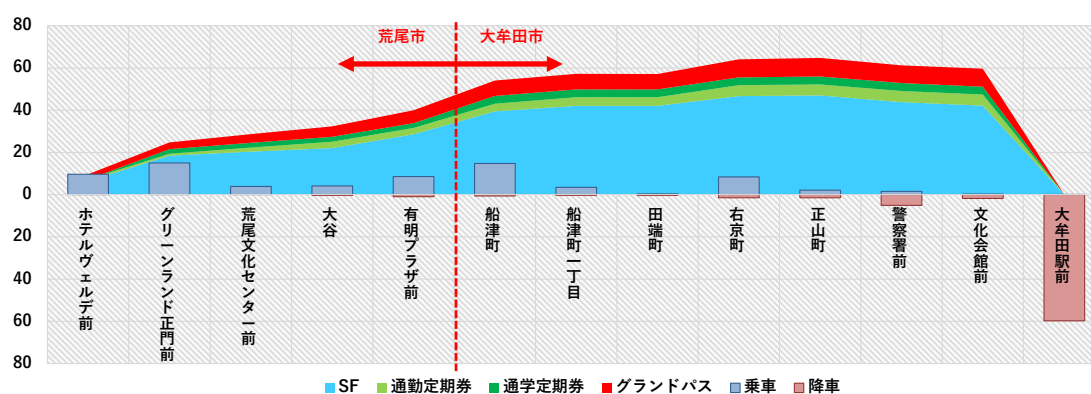


図 4-56 バス停別利用者数 (⇒大牟田駅前方面) ※IC データのみ

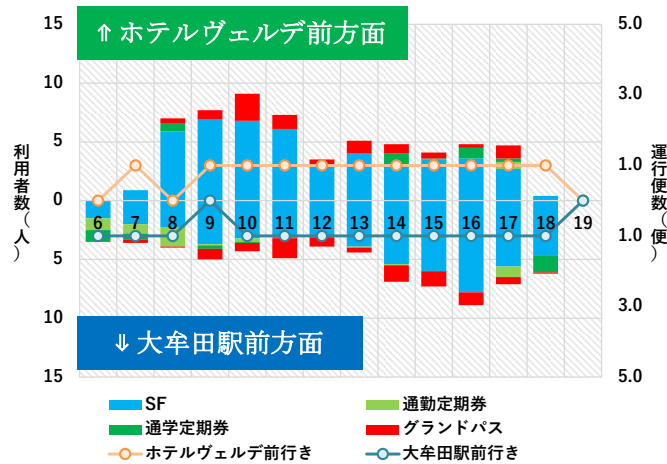


図 4-57 時間帯別利用者数の推移 ※IC データのみ

### (5) 大牟田市内線の通過人員

大牟田市内線は1日23往復し、1日当たり300人前後が利用している。

大牟田駅前および東新町バス停の利用が特に多く、いずれも50人/日となっている。

大牟田市内線は1時間あたり1~2本の頻度での運行となっており、時間帯別利用者数の推移を見ると、7~10時は荒尾駅前方面の利用が比較的多く、11~12時と14~18時は久福木団地方面の利用が多い。

路線名	起点	終点	バス回数	1日平均利用者数	対象便数(平日)
大牟田市内線	荒尾駅前	久福木団地	40	297.4	24

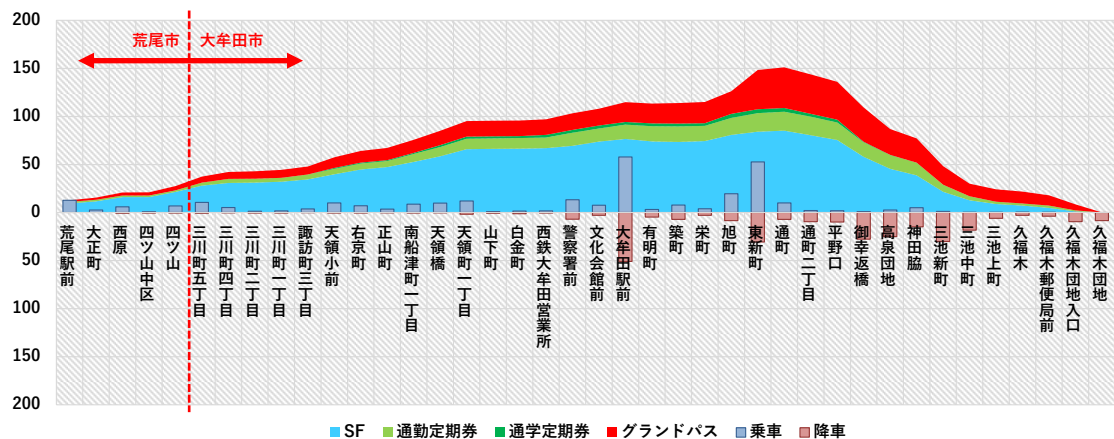


図 4-58 バス停別利用者数 (⇒久福木団地方面) ※IC データのみ

路線名	起点	終点	バス停数	1日平均利用者数	対象便数(平日)
大牟田市内線	久福木団地	荒尾駅前	40	305.8	23

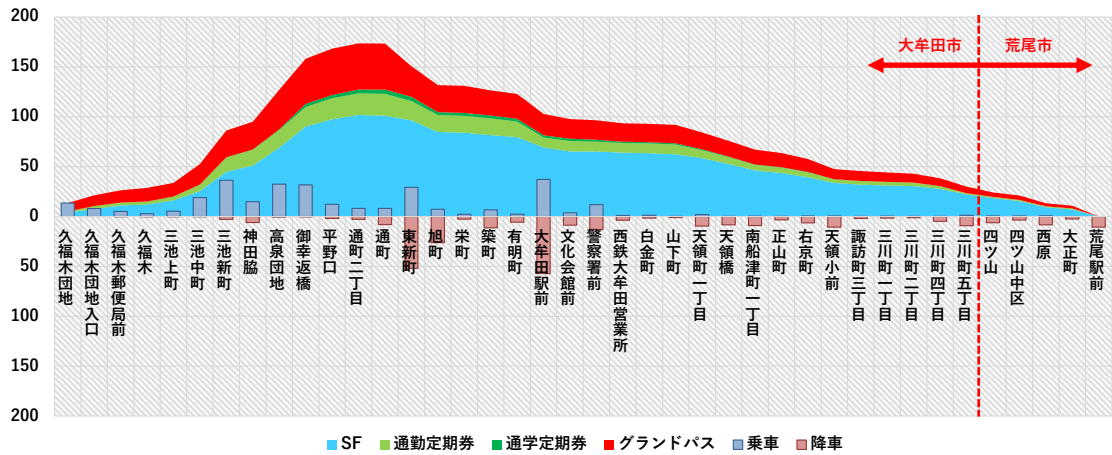


図 4 -59 バス停別利用者数 (⇒荒尾駅前方面) ※IC データのみ

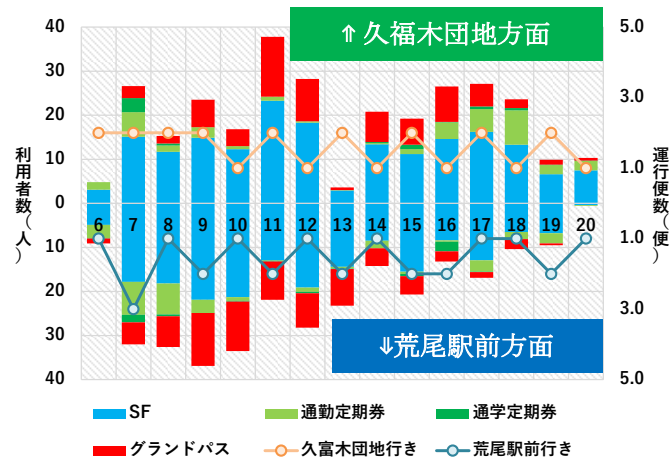


図 4 -60 時間帯別利用者数の推移 (IC データのみ)

## 4-1-6 おもやいたクシー利用状況整理

### (1) データ概要

おもやいたクシーの利用実態の把握・分析にあたって、定性的なデータとして「利用者アンケート調査結果」と定量的なデータ「OD データ」を使用した。

利用者アンケート調査については、熊本大学が行った調査結果を提供いただき集計・分析を行った。

#### ◆アンケート調査概要

調査実施時期	令和2年度 (実証運行時)
提供元	熊本大学
主な設問	<ul style="list-style-type: none"> <li>①利用者属性             <ul style="list-style-type: none"> <li>・性別</li> <li>・年齢</li> <li>・居住地</li> </ul> </li> <li>②利用状況             <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約方法</li> <li>・利用目的</li> <li>・普段の移動手段</li> <li>・代替の移動手段</li> </ul> </li> <li>③感想             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃の妥当性</li> <li>・待ち時間の長さ</li> <li>・感想等</li> </ul> </li> </ul>

#### ◆調査票

#### ◆OD データ概要

データ期間	2020年10月～2021年9月 (1年分)
データ項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ID情報</li> <li>・位置情報① (乗車地・降車地の緯度・経度)</li> <li>・位置情報② (乗車地・降車地の詳細)</li> <li>・乗車・降車の時刻</li> <li>・利用距離</li> <li>・相乗りの発生状況</li> </ul>
集計方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>①ODデータの整理については、乗車地 (Origin) と降車地 Destination の位置情報 (ポイントデータ) を 250mメッシュに落とし込み、範囲内のポイントデータを集計し、OD の数を抽出 OD 数 全9,088件</li> <li>② OD データ から、詳細な施設情報 (例：ゆめタウンシティモールなど) も入手することができたため、おもやいたクシー利用者の 目的施設についても整理した</li> </ul>

## (2) 利用者の属性

利用者の性別は、女性が80%以上と多数を占める。

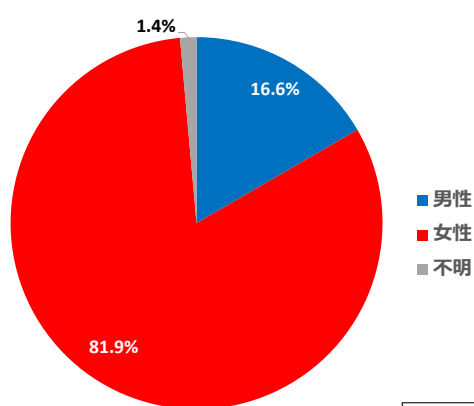
年齢は、80歳以上が50%以上を占め、70~79歳と合わせると80%に達したため、高齢者に多く利用されていることがわかる。

住民が多く居住する「荒尾」や「中央」といった地区が多い傾向にある。

予約型乗合タクシーが運行している「平井」や「府本」地区においても、「平井」を中心に一定の利用がみられる。

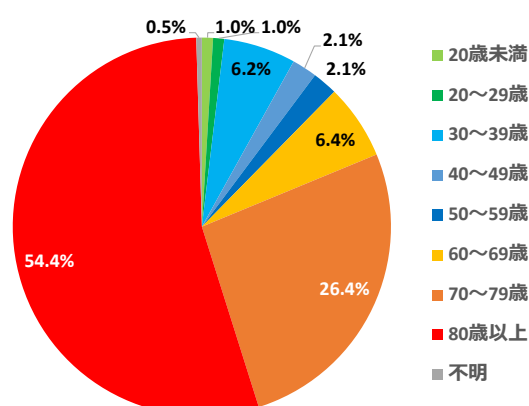
少数であるが、「市外」居住者の利用がみられる。

◆利用者の性別



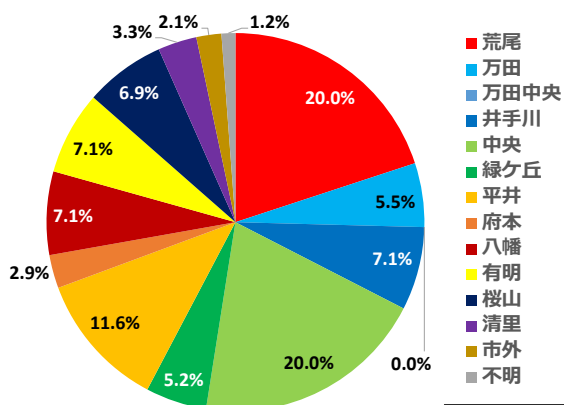
N=421

◆利用者の年齢



N=421

◆利用者の居住地



N=421

### (3) おもやりタクシーの予約方法

予約方法について、年齢別で確認したところ、「～30 歳代」では「スマホ」が 90%以上を占めており、「スマホ」による予約が根付いていることがわかる。「40～50 歳代」と「60 歳代」では、「電話」と「スマホ」がそれぞれ 50%前後を占める。一方で、おもやりタクシーの主な利用者である「70 歳代」、「80 歳代～」においては、「電話」による予約がそれぞれ 70%前後と多くを占める。

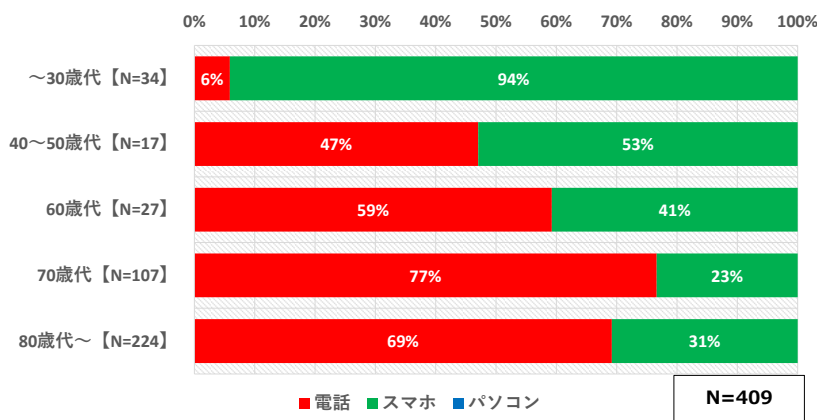


図 4 -61 予約方法

### (4) おもやりタクシーの予約方法

利用者のほとんどが、おもやりタクシーの運賃の妥当性について、「とても安い」、「安い」と回答していることから、利用者の運賃に対する満足度は非常に高い。おもやりタクシーを利用した感想について、利用者のほとんどが「とても良い」、「良い」と回答していることから、待ち時間や相乗りに対する抵抗感、相乗りによる距離・時間の延長に対して多少の不満を抱いているものの、全体的な感想としては満足している人がほとんどであることが分かる。

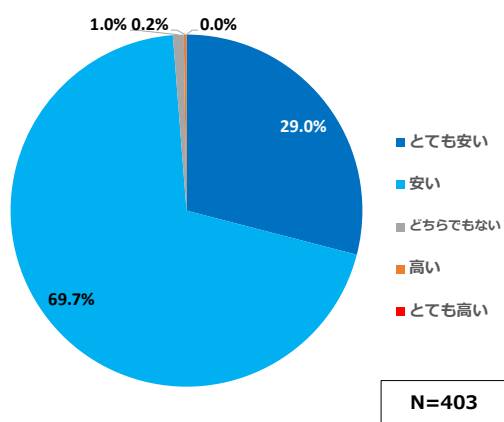


図 4 -62 運賃の妥当性

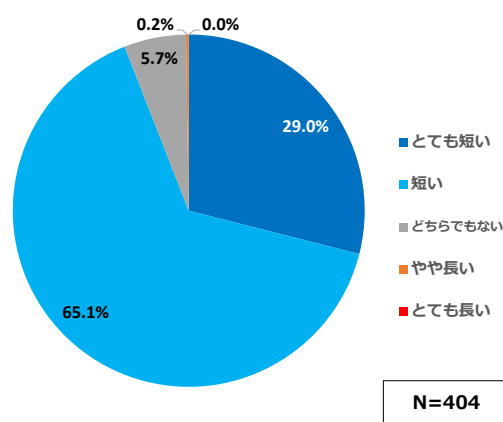


図 4 -63 待ち時間に対する意識

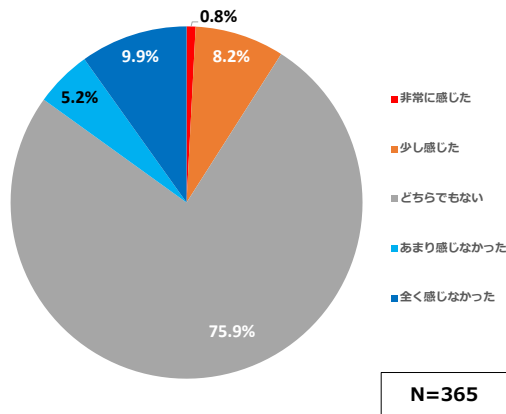


図 4-64 相乗りによる距離・時間の感じ方

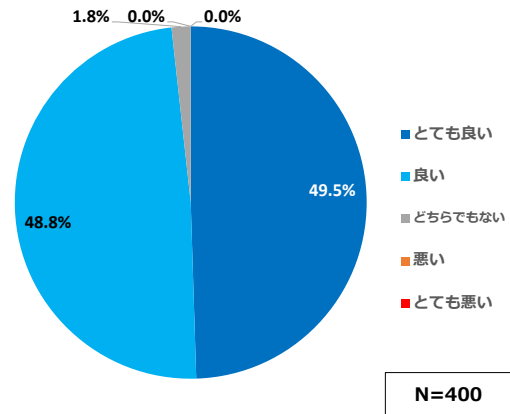


図 4-65 利用した感想

### (5) 外出目的

1年分（令和2年10月～令和3年9月）の乗車地・降車地の位置情報から、利用実態の分析を行った。

外出目的地となる商業施設について、その他の商業施設と比較し結果、「ゆめタウンシティモール」が圧倒的に多く、次点で「イオンタウン」が多い傾向である。

外出目的地となる医療施設について、「荒尾市民病院」が最も多く、その他の医療施設についても一定数の利用が確認されており、同一人物による低頻度の定期的な利用が多くみられた。

商業施設および医療施設を目的としたおもやいタクシーの利用は、目的施設が固定化する傾向にある。

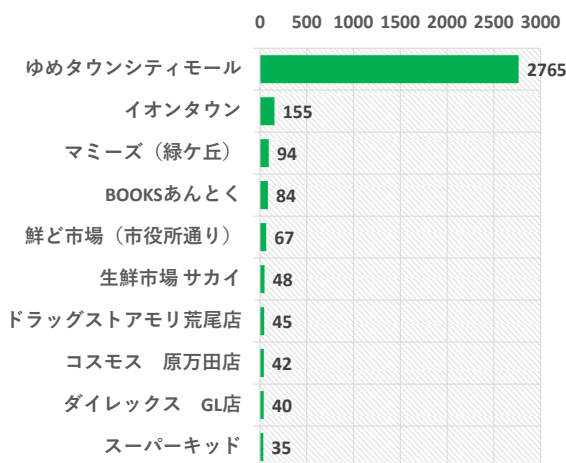


図 4-66 外出目的 (商業施設)

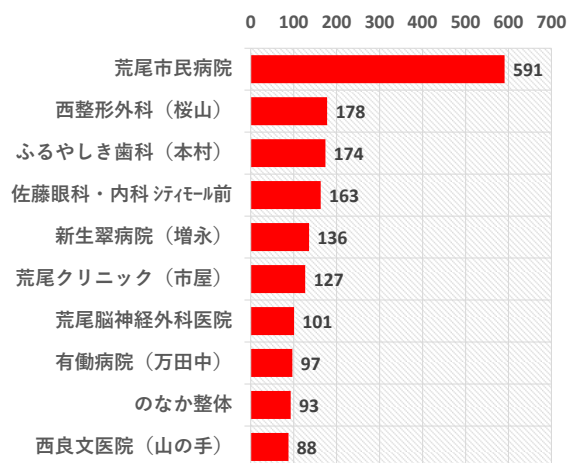


図 4-67 外出目的 (医療施設)

## (6) 移動距離

利用距離について、おもやいタクシーの料金分類と同様に分類した。

利用距離のうち、約 30%は 2km 未満（200 円区間）の利用であり、0.5km 未満と 0.5～1.0km 未満の特に短い距離の利用は、約 10%にとどまった。2.0～3.0km 未満（300 円区間）の利用と合わせると、50%を超えたため、利用距離は比較的短い傾向（平均 2.8 km）にある。

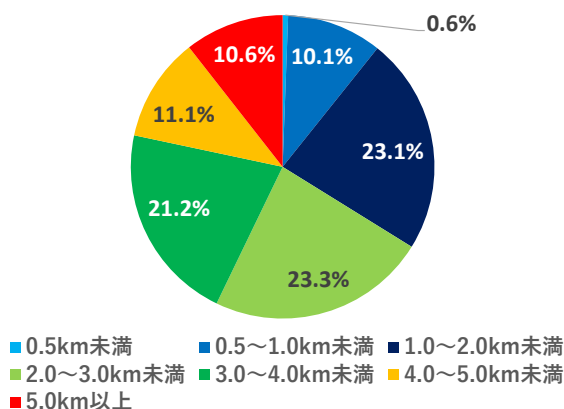


図 4-68 おもやいタクシーでの移動距離

## (7) 相乗りの発生状況と小学生以下の移動実態

相乗りの発生状況を整理した結果、約 80%は 1 人の利用であり、複数人による利用は約 20%にとどまった。

小学生以下のおもやいタクシーの利用は、全体で 82（全 OD の 0.9%）確認された。そのうち、「大人と小学生以下」の利用は 49（約 60%）、「小学生のみ」の利用は 33（約 40%）という結果であったため、大人が子ども（小学生以下）を連れての利用が多数を占める。しかし一方で、子どものみの利用も一定数みられたため、子どもの塾の送迎などの代替手段として用いられていることが想定され、おもやいタクシーの運行が新たなニーズの創出に寄与していることが考えられる。

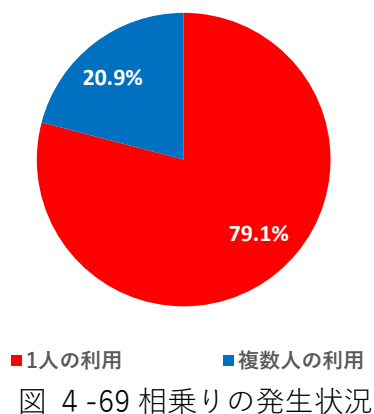


図 4-69 相乗りの発生状況

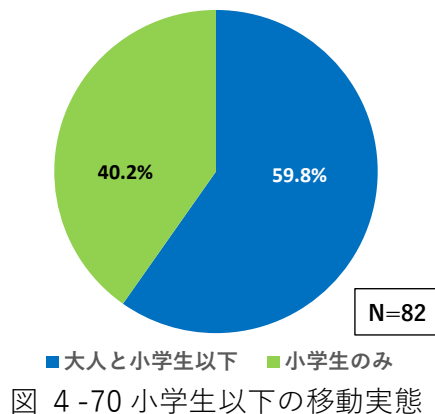


図 4-70 小学生以下の移動実態



## (8) おもやいタクシーと路線バスとの重複状況

おもやいタクシーの OD と重複している移動について分析した結果、8 時～16 時で運行している路線バス 85 便のうち、14 便（16%）で競合（同じ方面に向かって）が発生している。14 便以外に、路線バスとおもやいタクシーが同じ方向に運行している場合があるものの、おもやいタクシーの発着地が「急な坂路」や「バス停までの実際の移動距離が 300m 以上」など、実質的な交通不便地に該当しており、路線バスで満たすことができない移動ニーズを、おもやいタクシーが満たしている。

表 4-6 おもやいタクシーと路線バスの重複状況

No	路線名	方面	重複割合	対象便数	重複便数	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時
1	桜山玉名線	バスセンター	22%	9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		玉名市役所	11%	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	倉掛線	バスセンター	20%	5	1	-	1	1	1	-	1	-	1	-
		荒尾駅前	33%	6	2	1	-	1	1	-	1	1	-	1
7	八幡台線	バスセンター	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		四ツ山	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	八幡台線	八幡校	11%	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		四ツ山	33%	9	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	グリーンランド線	バスセンター	0%	3	0	1	-	-	1	-	-	1	-	-
		荒尾駅前	0%	3	0	-	-	1	-	-	1	-	-	1
12	東屋形線	バスセンター	0%	3	0	-	-	1	-	-	1	-	-	1
		イオンタウン	33%	3	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-
13	福祉村線	バスセンター	0%	3	0	-	1	-	-	1	-	-	1	-
		イオンタウン	0%	3	0	-	1	-	1	-	-	1	-	-
14	住吉線	バスセンター	25%	4	1	1	-	1	-	-	1	-	-	1
		イオンタウン	0%	4	0	1	-	1	-	-	1	-	-	1
23	清里線	バスセンター	0%	3	0	-	1	-	-	1	-	-	1	-
31	桜山線	バスセンター	0%	3	0	-	-	1	-	-	1	-	-	1
		荒尾駅前	33%	3	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-
32	桜山線	バスセンター	100%	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
		荒尾駅前	0%	1	0	-	-	1	-	-	-	-	-	-
33	桜山線	八幡台	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		荒尾駅前	0%	1	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
重複 / 対象便数 / 割合			↓	↓	14	1	0	1	4	3	2	1	1	1
			↓	85	←	11	8	12	9	8	11	7	9	10
			16%	←	←	9%	0%	8%	44%	38%	18%	14%	11%	10%

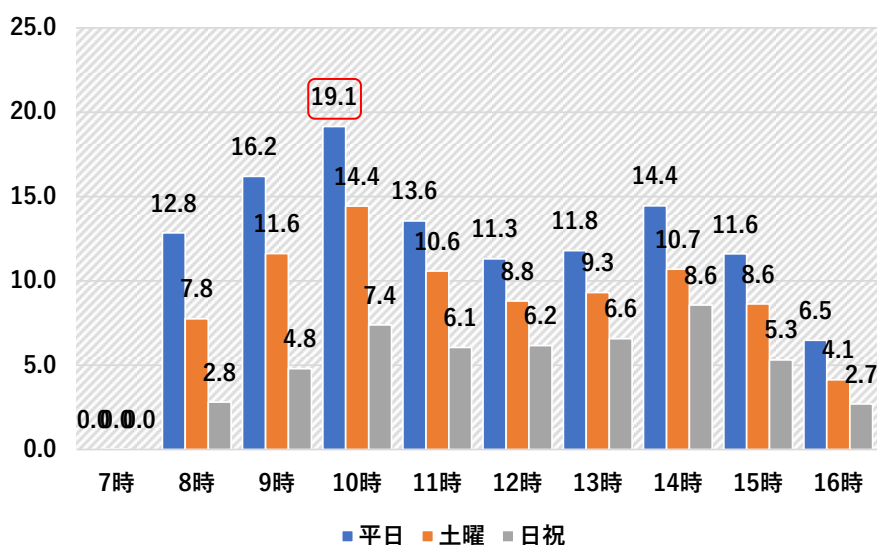
□ : 路線バスとおもやいタクシーの競合が発生していない

■ : 路線バスとおもやいタクシーの競合が発生

## (9) 時間帯別の需要の状況

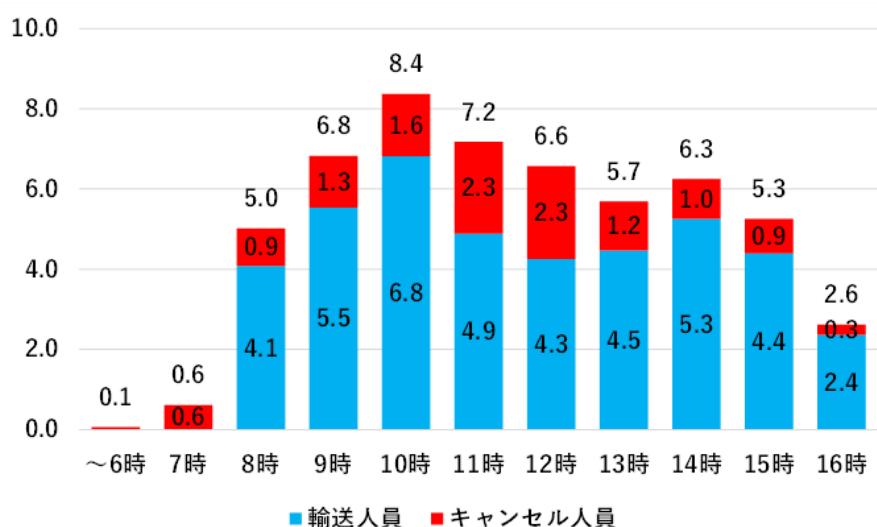
令和3(2021)年9月～令和4(2022)年8月までの1日平均の輸送人キロ(輸送人員に平均乗車キロを乗じた数値)を時間帯別に図示した。(図4-71)平日と土曜日は午前中の利用が多く、特に10時台が需要のピークである。

なお、現在おもやいタクシーは毎日2台稼働しているが、昼休憩により1台稼働となる。昼休憩時間は輸送力が落ちている一方で、外出先からの帰宅需要が高い時間帯であり、予約を全て受けられていない状況が発生している。(図4-72)



出典：おもやいタクシー運行データ

図4-71 時間帯別の需要(輸送人キロ=輸送人員×平均乗車キロ)



出典：おもやいタクシー運行データ

図4-72 おもやいタクシー時間帯別輸送人員とキャンセル人員

## 4-1-7 交通事業者ヒアリング

### (1) 調査概要

荒尾市内で運行する事業者に対し、持続的な公共交通サービスの提供に支障となる運転者不足や高齢化等の課題について、アンケート及び直接ヒアリングによる調査を実施した。

表 4-7 交通事業者ヒアリングの調査概要

調査手法	対象事業者（調査実施日）
アンケート及び ヒアリング調査	産交バス株式会社玉名営業所 （令和 4 年 7 月 25 日アンケート用紙配布・同年 8 月 8 日ヒアリング調査）
	荒尾市タクシー協会 （令和 4 年 7 月 25 日アンケート用紙配布・同年 8 月 10 日ヒアリング調査）
アンケート調査	西鉄バス大牟田株式会社（令和 4 年 7 月 25 日配布）
	九州旅客鉄道株式会社熊本支社（令和 4 年 7 月 25 日配布）

## (2) 調査概要

調査により挙げられた各事業者の現状や課題等について、以下にまとめた。

事業者名	現状と問題点	交通事業者間連携について	課題
1. 産交バス (株) 玉名営業所	<p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学生はコロナ前に戻りつつあるが、<u>定期券利用率が低い</u>状況（定期券代が高いと保護者からの意見有）</li> <li>玉名方面は現状の運行を維持したいものの、<u>何とか国庫補助金の要件を満たしており</u>、厳しい状況</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では充足しているが、<u>定年後再雇用者が今後増加すると、現状の運行を全て維持できない恐れ</u>あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃施策の検討について、各社と協議可能</li> <li>JR やおもやいタクシー、タクシーと路線バスは<u>共存共栄が必要である</u>という認識</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 玉名方面はJRとの連携も視野に入れつつ、維持を図る方策の検討が必要</li> <li>✓ 荒尾市内線は、今後の運転者人員を考慮しつつ、より利便性の高いネットワークの構築に向けた検討が必要</li> <li>✓ 各社連携した運賃施策の検討</li> </ul>
2. 荒尾市 タクシー 協会	<p>【利用状況等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍前と比較して、<u>昼の需要は9割程度回復</u>しているが、夜の需要は半分以下が続いている</li> <li>長期的トレンドとして、タクシーの需要は減少しており、それに応じて供給も減らしてきている</li> <li><u>おもやいタクシーの利用は伸びており</u>、忙しい時間帯等の傾向も変化しているため、増車する必要があるという認識である</li> </ul> <p>【コスト高】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>燃油高が続いており、燃料費/売上比率が7%→12%に上昇し、今の運賃では苦しい状況である</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>金曜夜に多少人手不足となることがあるが、ほとんどの時間帯で依頼に対応できている状況</li> <li>運転者の高齢化が進んでおり、新たな人材は少ないため、人手不足傾向である</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>配車等に新技術を積極的に活用し、効率化している</li> <li><u>おもやいタクシーとタクシーとは、荷物の上げ下ろしや戸口までの丁寧な接客などで、すみ分けが必要という認識</u>であるが、現状おもやい「タクシー」というネーミングで利用者がタクシーと混同していることを懸念している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者視点で<u>通院や通学利用等をターゲットにした連携施策</u>があり得るのではないかと</li> <li>バスとおもやいタクシーの乗り放題制度は検討の余地がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ タクシーとおもやいタクシーのすみ分けを意識した、タクシー・おもやいタクシーの利用促進</li> <li>✓ おもやいタクシーの増車検討</li> <li>✓ 新たな人材獲得</li> <li>✓ 各社連携した運賃施策の検討</li> </ul>
3. 西鉄バス 大牟田	<p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年は令和元年と比較して、<u>7割程度の戻</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>お客様をないがしろにした<u>事業者間競争</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者視点での各社連携した運賃・その他利</li> </ul>

事業者名	現状と問題点	交通事業者間連携について	課題
(株)	<p>りである</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>収入も減少しており、経費削減に努めているものの、<u>行政補助金で維持が出来る状況</u>である</li> <li>【人員】</li> <li>現時点では充足しているが、<u>今後退職が進むと、数年後に不足する可能性</u>が高い</li> <li>【コスト高】</li> <li>燃料高騰が響いている</li> <li>【利用促進】</li> <li>西鉄グループにおいて、<u>期間限定でこども50円バスの施策</u>など、これまで利用していなかった方に1人でも多く利用してもらえよう取り組んでいる</li> <li>【その他】</li> <li><u>バス停及びバス停上屋の腐食・老朽化</u>が進んでいる</li> </ul>	<p><u>の時代は終わったという認識</u>である</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後は各事業者が手を携えシームレスで持続可能な移動手段を模索・提供していく必要がある</li> <li>産交バスとの重複区間において乗車券の共通化等、利用者が迷わない工夫ができたかと考えている</li> <li>共通の運賃施策については、<u>各社収入の配分方法や販売窓口について調整が必要</u>である</li> </ul>	<p>用促進策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 持続可能な運行に向けた行政補助</li> <li>✓ バス停及びバス停上屋の更新</li> </ul>
4. 九州旅客鉄道(株) 熊本支社	<p>【乗車人員(荒尾・南荒尾)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年は令和元年と比較して、<u>8割程度まで回復</u></li> <li>【経営環境】</li> <li>(コロナの影響関係なく) 少子高齢化の進展、<u>人口減少に加え将来の労働力不足や激甚化する自然災害</u>など、経営環境は非常に厳しい</li> <li>コロナの影響により、生活様式が変化し、収入は大きく減少している</li> <li>【要員】</li> <li>鉄道需要の減少に伴い、<u>地域の顔であった駅長も少なくなり、コミュニケーションの機会が減少</u>している</li> <li>【ハード面】</li> <li>人、手作業でのメンテナンスが中心</li> <li>【ソフト面】</li> <li>自治体や他モードとの連携が出来ていない状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本県内では、九州産交バス、TakuRooとJR九州の3社連携を進め、シームレスな移動の提供、MaaSの拡大を図る(交通の利便性向上)</li> <li>列車と市が運行するコミュニティ交通、タクシー等との接続(二次アクセス)の最適化</li> <li>地域との連携強化は絶対条件であり、ステークホルダーの皆さまとの双方向のコミュニケーション強化、長期的・安定的な信頼関係を構築することが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 長期的な交通ネットワーク維持のため、業務運営の効率化による徹底的なコスト削減を実施</li> <li>✓ 柔軟な発想によるデジタルの活用</li> <li>✓ 「駅の価値をさらに高めるまちづくり」や「人の流れに依らない新規事業」への取り組み</li> </ul>

# 4-1-8 輸送資源調査

## (1) 調査概要

市内で運行されているスクールバス、病院送迎等の公共交通以外の移動サービスの提供状況を整理し、公共交通との重複状況や活用可能性を検討した。

### ◆調査概要

調査方法	郵送による配布・郵送やFAX、メールによる回収
調査期間	8月下旬～9月中旬
調査対象	下表のとおり
設問内容	<p><b>送迎サービスの有無</b>  <b>送迎サービスの概要について</b></p> <p>①使用車両          ②運行形態          ③運行ルート          ④運行回数・頻度          ⑤利用者数</p> <p><b>送迎サービスの課題</b>          運転者不足等の状況</p> <p><b>既存公共交通の利用可能性</b>          送迎サービスを既存公共交通で代替することが可能か</p>
回答数	計26施設

### ◆調査対象

分野	対象となる輸送資源（例）	配布数	回答数
医療	病院の送迎バス	44施設	24施設
教育	学校のスクールバス	2施設	2施設

### ◆調査票

The survey form is divided into several key sections:

- 施設情報 (Facility Information):** Includes fields for facility name, address, phone number, and email.
- 送迎サービスの概要 (Service Overview):** Asks for the type of service (e.g., hospital, school), vehicle type, route, frequency, and number of users.
- 送迎サービスの課題 (Challenges):** Focuses on issues like driver shortages.
- 既存公共交通の利用可能性 (Existing Public Transport Usage):** Explores the possibility of replacing the service with existing public transport.

## (2) 調査結果

### ① 送迎サービスの実施

荒尾市の病院および学校等施設が送迎サービスを実施している割合は半分程度であることがわかる。

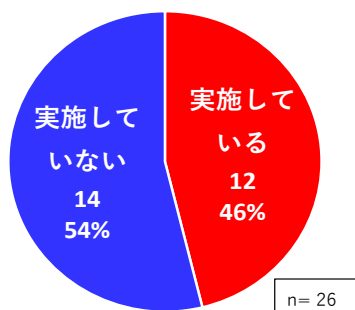


図 4-73 送迎サービス実施の有無

### ② 現在の送迎サービスの課題

「運行コストが高い」ことが課題と多く挙げられており、近年の燃料コストの高騰も要因と考えられる。また、運転者不足を課題として挙げている施設もあり、シルバー人材センターから人員を確保して対応している施設もあった。

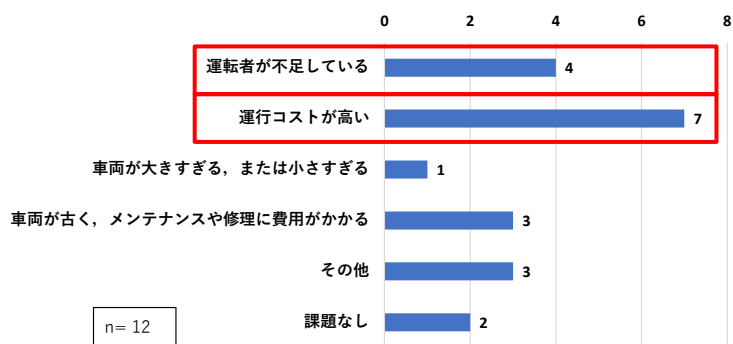


図 4-74 現在の送迎サービスの課題

表 4-8 現在の送迎サービスの課題（自由記述）

分類	記述内容
コスト関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>6台の車検、車税、修理費、メンテナンスに毎月出費があり、ドライバーのパート代と含まって、外来患者数、利用者数減少の中維持していくのが大変な状況になってきている。（ドライバー3名）</li> <li>運転手の確保や車両の維持管理にコストがかかる。</li> <li>燃料代の高騰</li> <li>故障した際にすぐに代替りの車両が必要になる。</li> </ul>
運転手不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在シルバー人材センターより人材補充し、無料運行している。</li> <li>運転手の確保が難しい。（急な体調不良時に対応できない、運転者の人数の余裕がない）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>身体的に自宅前までいかなければならない利用者も多く、その場所を覚えた同乗者が休日などに遊びに行ったりされ、迷惑されたこともある。その対処を考慮中である。</li> <li>医療ケアが必要な児童生徒は看護師不在では乗ることができない。</li> </ul>

### ③ 既存公共交通の代替可能性

#### 【病院】

現状の既存公共交通への代替可能性について「可能」という回答はなかった。

「条件によっては検討の余地がある」「難しい」ともに選択理由は類似しており、乗降に介助が必要である点、病院送迎がドア・ツー・ドアである点、運転手（介助者）に専門知識が必要とされる点が挙げられた。

#### 【学校】

学校の授業時間や帰宅時間に合ったダイヤがあれば、代替が可能という意見を把握した（スクールバスがない日はバスを利用している学生がいる）。

また、おもやいタクシーについても、部活動や行事で活用できるという意見を挙げられた。

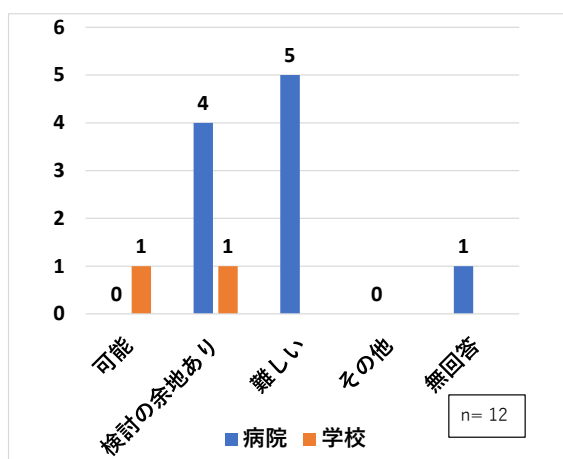


図 4-75 既存公共交通の代替可能性



表 4 -9 既存公共交通の代替可能性（自由記述）

分類	記述内容
バスのダイヤ・本数	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 学校の始業、終業に合うならば、代替が可能である。（現在もスクールバスが出ない日や時間は、公共交通を利用していません。）</li> <li>• バスであれば、運行本数がもう少し増えると、利用者自身での公共交通利用が可能と思われます。</li> </ul>
介助者や患者の身体的、精神的な問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 整形外科疾患を抱えている方が殆どですので介助者の知識が必要。</li> <li>• 乗降介助が必要な方に対応可であること</li> <li>• 公当医院は高齢者の方が大半で車イスを使用されます。その時乗り降りに時間が掛かり介助者も必要な為難しいと考えます。</li> <li>• 車イス利用者のサポート（乗降の手伝い）があればよい。</li> <li>• 利用者の高齢化に伴う身体的なおとろえ、病気や症状に伴う精神・心理的な面々の不安定さなどもあり、既存公共交通ではまかなえない方が多いのではないのでしょうか。</li> </ul>
ドア・ツアー・ドア	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 玄関から玄関までの送迎であるため、（リハビリ利用者で足腰が悪い人が多い為）有効である。</li> <li>• 道がせまい。家の前まで行かないと無理な人もいる。</li> <li>• 利用者自身が公共交通で来院にもらえればありがたいが、自宅近くまで無料で送迎をおこなっているため、同等のものでないと患者の納得が得られないかもしれない。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 乗合タクシーの情報などは、学校からも発信できるので知りたいです。→部活動や行事などで市内の移動に安心して利用できるのではないかと思います。</li> <li>• 定期運行が難しい。利用者様（患者）の意向に添った対応になる。</li> </ul>

## 4-2. 荒尾市の地域公共交通の抱える課題

前述の地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、荒尾市の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える課題を整理する。

### 4-2-1 これまでの取り組みと課題

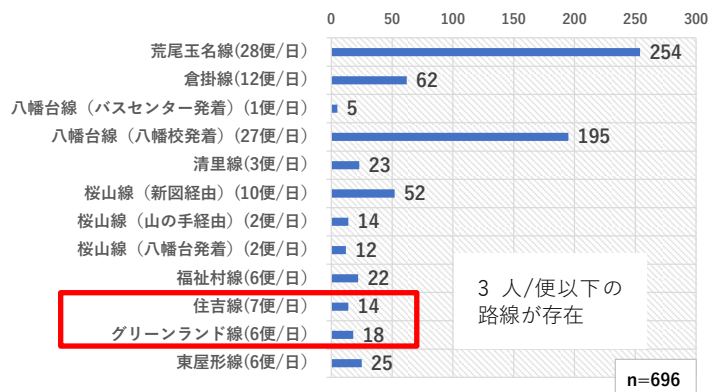
#### (1) 公共交通の役割分担明確化と適材適所の組合せ

##### 【現状・問題点】

- ・ おもやいタクシーの運行開始により、公共交通が市全域をカバーしている。
- ・ 予約型乗合タクシーは、路線バスの廃止代替として運行しており、おもやいタクシーと運行内容が類似している。
- ・ 路線バス網については、令和2年度に廃止を含む路線再編を実施済みであり、都市の骨格として機能しているが、利便性が低く非効率な路線（住吉線やグリーンランド線等）も存在している。
- ・ 公共交通を利用しない原因として、移動ニーズと運行内容との不一致がある。
- ・ 公共交通への市の財政支出は増加しており、持続可能性が低下している。

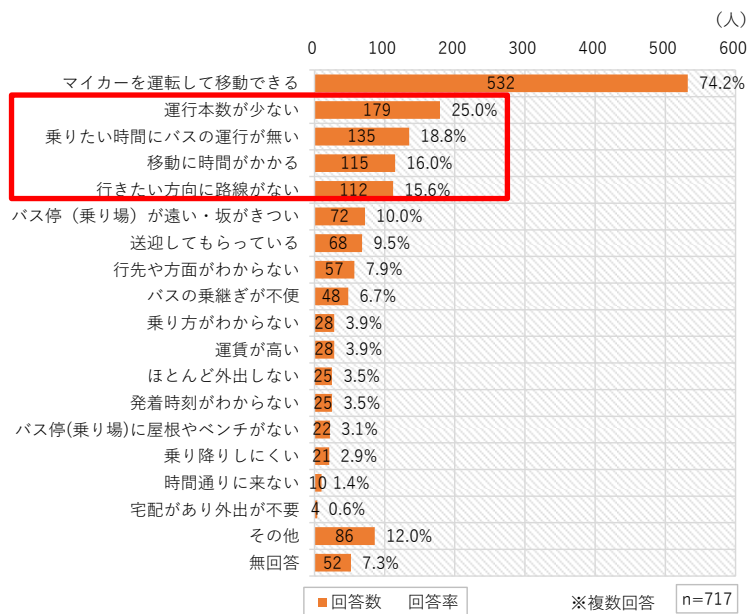
##### 【課題】

- ・ 鉄道や路線バスに加え、乗合タクシー、おもやいタクシー、一般乗用タクシーが混在しており、役割分担を明確化しつつも、これらを適材適所、シームレスに組合せ、利便性と効率性を両立させること（公共交通のベストミックス）が求められている。
- ・ 特に、公共交通の量と質のバランスを追求し、高齢化や少子化に伴う移動ニーズの変化に応じて、柔軟に対応していくことが必要である。



出典：路線バス乗り込み調査

図 4-76 路線別の利用者数（1日あたり）



出典：市民アンケート調査

図 4-77 公共交通に対する不満点・利用しない理由

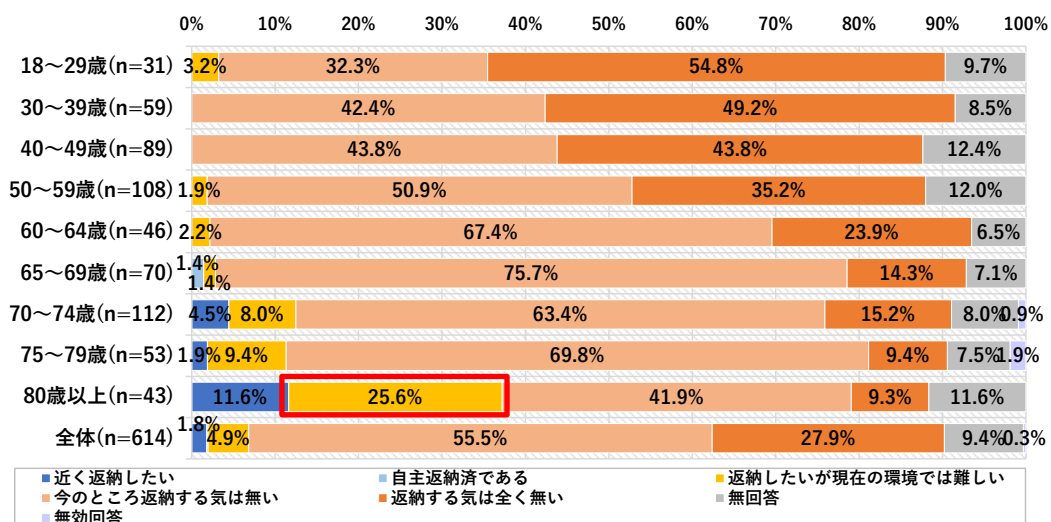
## (2) ターゲットに応じた利用促進

### 【現状・問題点】

- ・公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、アクティブシニアに対するモビリティ・マネジメントの取り組み等を行っており、一定の効果が見られた。
- ・自動車運転免許返納は進んでおらず、80歳以上の方でも約25%の方が免許を返納したくても現在の環境では難しいと回答している状況である。
- ・子育て世代の多くは、子連れかつ荷物が多く、「バリア」が大きい公共交通移動は選択肢に挙がるのが少ない状況であり、実質的に自家用車が必要な状況である。
- ・通学時の公共交通利用は減少傾向であり、保護者の送迎負担が増えていると共に、幹線の維持が困難となっている。
- ・近年はスマートフォンの普及等のデジタル技術の発展に伴い、公共交通や目的地施設との連携や一つの移動を一連のサービスとして捉えた MaaS (Mobility as a Service) の取組が各地で進んでいる。

### 【課題】

- ・ 今後は目的地施設との連携 (MaaS) を意識し、デジタル技術を活用しながら、「免許返納に踏み出せていない方」や「子育て世代」、「学生」など、属性と移動目的に応じて「行動変容をそっと促す仕組み」を検討することが必要である。
- ・ 子育て世代や高齢者は、公共交通の乗降時に時間がかかることがあるものの、それを利用者や交通事業者が見守り、誰もが快く利用しやすい環境 (心のバリアフリー) を目指すことが必要である。



出典：市民アンケート調査

図 4 -78 年代別の運転免許返納意向

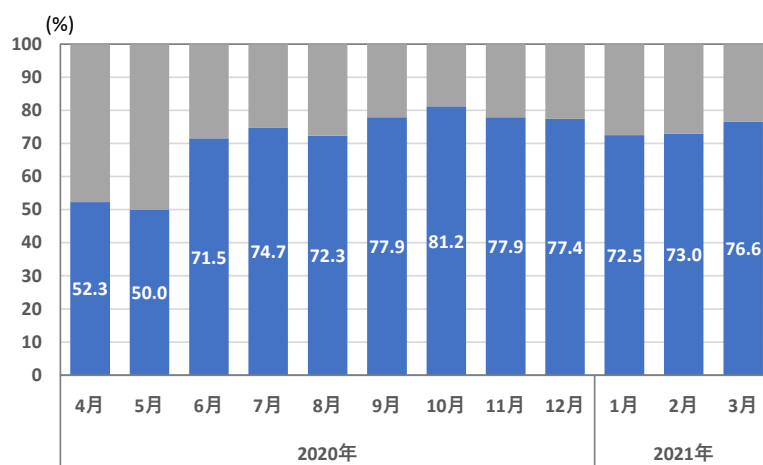
### (3) 市域を跨いだ公共交通の維持

#### 【現状・問題点】

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、移動の制約が大きい状況が続いたため、観光や市外商業施設の利用などの市域を跨いだ公共交通の利用が落ち込んでいる。
- ・市外から本市への観光流入（公共交通利用時）のほとんどは大牟田駅利用であり、荒尾駅の利用にはつながない状況である。

#### 【課題】

- ・市域を跨いだ利用が落ち込んだ公共交通の維持に向け、情報発信や運賃施策等、一つの移動を一連のサービスとして捉えた「MaaS」の概念を意識した施策の検討が必要である。
- ・荒尾駅からの二次交通の利便性について積極的に周知する必要がある。



出典：交通政策白書（令和3年版）

図 4 -79 新型コロナウイルス感染症拡大による一般路線バス輸送人員の減少（全国）  
（乗合バス事業者 240 者に対する調査結果 2019（令和元）年度(4月～翌年3月) 同月との比較）

#### (4) バス停などの待合環境の向上

##### 【現状・問題点】

- ・バス停下屋やバス停標柱など、バス停のハード施設の老朽化が進んでいるものの、待合環境向上に至っていない。

##### 【課題】

- ・交通結節点等における上屋整備や周辺商業施設との連携による待合環境向上を図る。
- ・バスロケーションシステムの周知による「長くバス待ちしなくて良い状況づくり」も併せて進めていく必要がある。



図 4-80 老朽化しているバス停下屋・バス停標柱の整備不良状況

## 4-2-2 地域の現状・課題

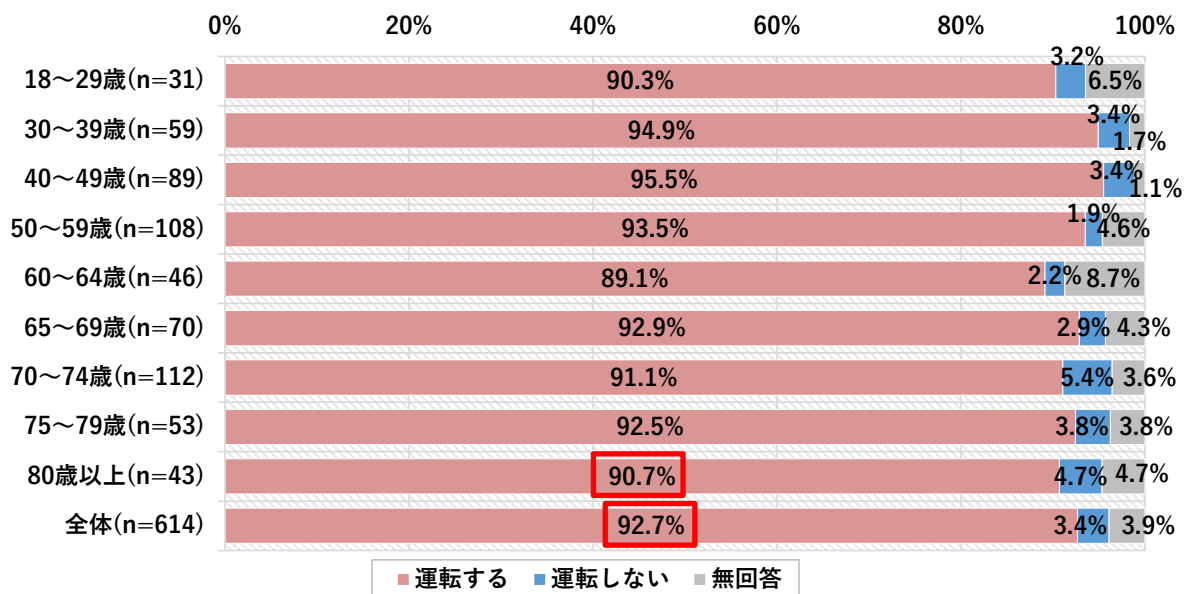
### (1) 増加し続ける移動困難者への対応

#### 【現状・問題点】

- ・高齢化率は約 36%と 5 年前と比較して約 3 ポイント上昇しており、今後も移動困難者の増加が懸念される。
- ・80 歳以上の免許保有者の 9 割超が日常的に運転しているものの、4 割超の方々は免許返納の意向がある。
- ・運転免許を返納する条件として、「家族に免許返納を勧められたとき」、「公共交通の利便性が上がった場合」の回答が 2 番目、3 番目に多く、公共交通への転換可能性が示唆される。
- ・高齢者を中心に、おもやいタクシーや予約型乗合タクシーの予約・手配のハードルが存在する。

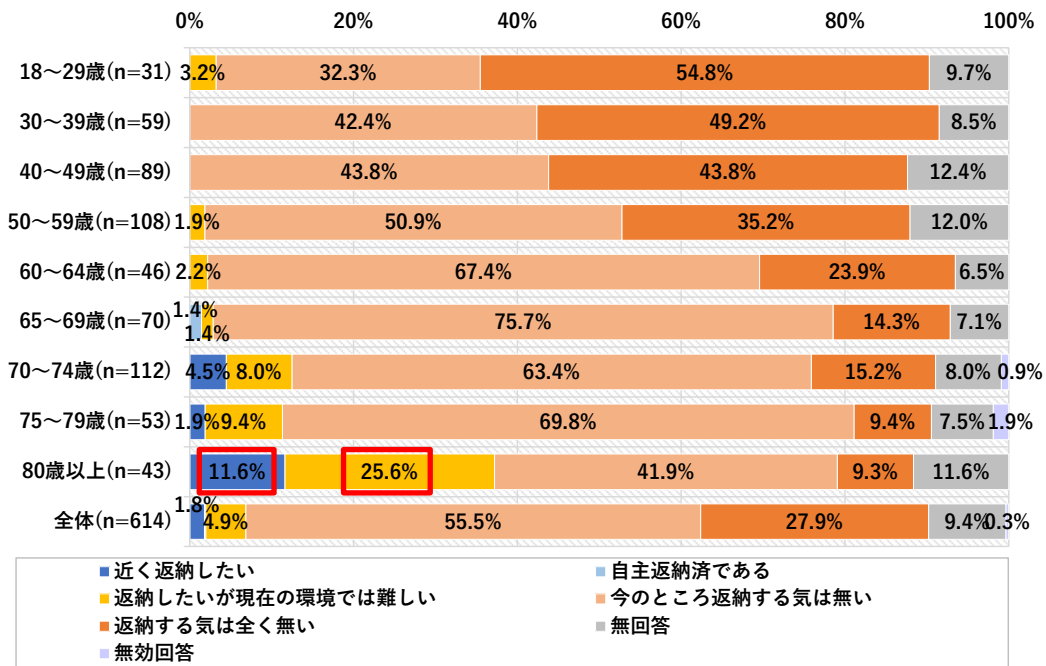
#### 【課題】

- ・増加が予想される移動困難者に対して、受け皿となるおもやいタクシーの予約のハードル低減や、路線バスの使い方の更なる周知、地域による移動の助け合いが重要である。
- ・自動車運転免許を返納する後押しとなる取り組みが必要である。



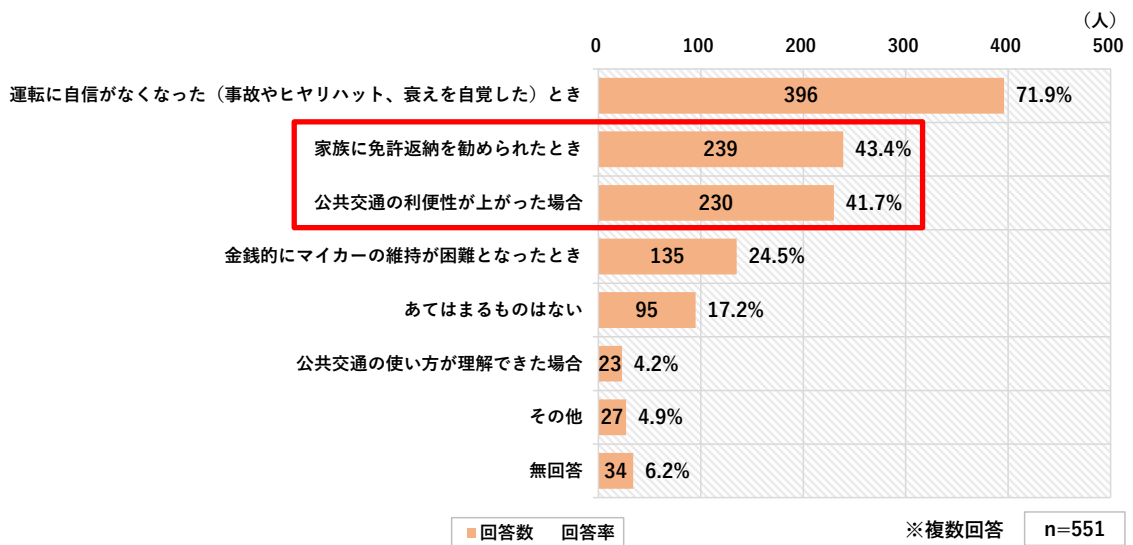
出典：市民アンケート調査

図 4-81 年代別日常的な運転状況



出典：市民アンケート調査

図 4 -82 年代別運転免許返納意向（再掲）



出典：市民アンケート調査

図 4 -83 運転免許返納の条件



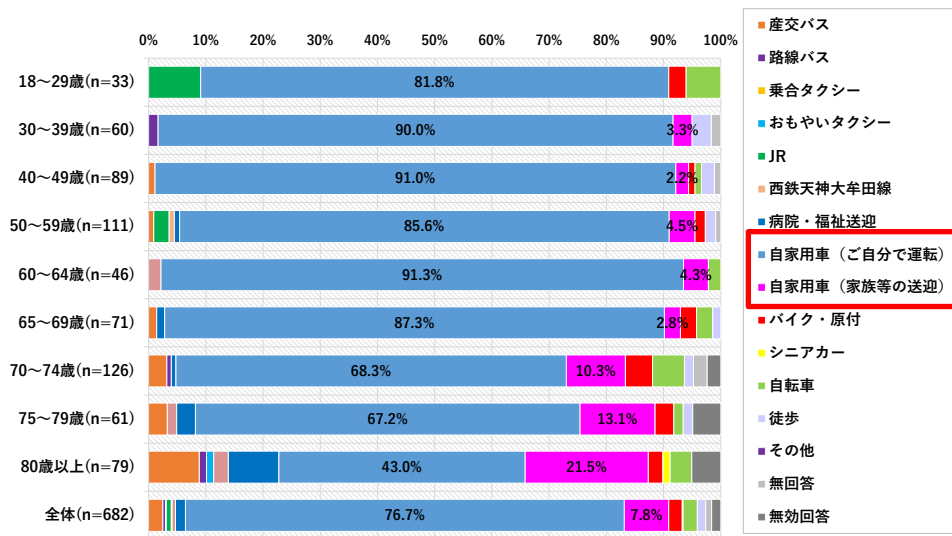
## (2) コロナ禍による移動需要の構造的な変化への対応

### 【現状・問題点】

- ・ 全年代で自家用車による移動（自身で運転及び家族等の送迎）が最も多い。
- ・ コロナ禍を経て、市民の多くは移動頻度が減少し、かつ自家用車移動へのシフトが加速化し、その状態が今後も定着することが見込まれる。

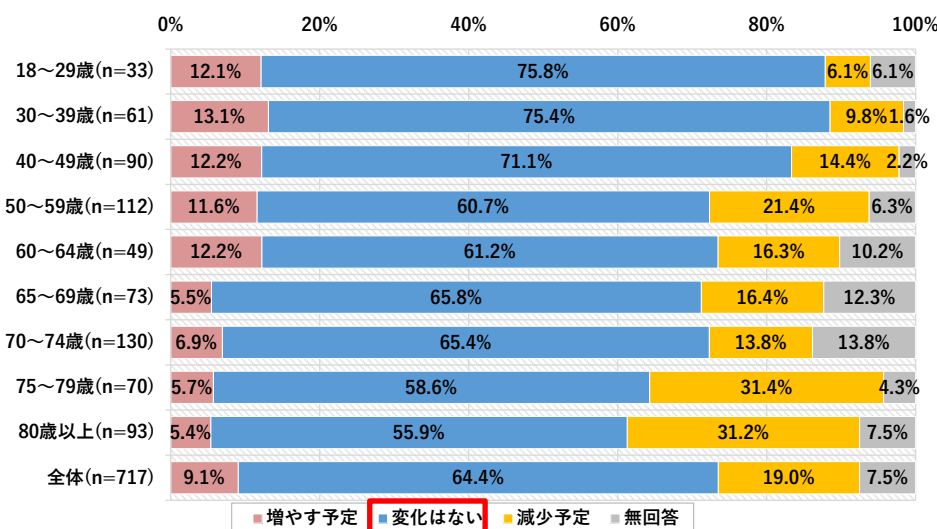
### 【課題】

- ・ マイカー移動に過度に頼らず移動できる環境構築が課題である。
- ・ 公共交通の利用促進のため、情報発信や運賃施策等、MaaS を意識したソフト施策の検討が必要である。



出典：市民アンケート調査

図 4 -84 年代別最も多い移動目的における往路の移動手段



出典：市民アンケート調査

図 4 -85 年代別コロナウイルス感染症拡大を受けた今後の外出頻度の増減

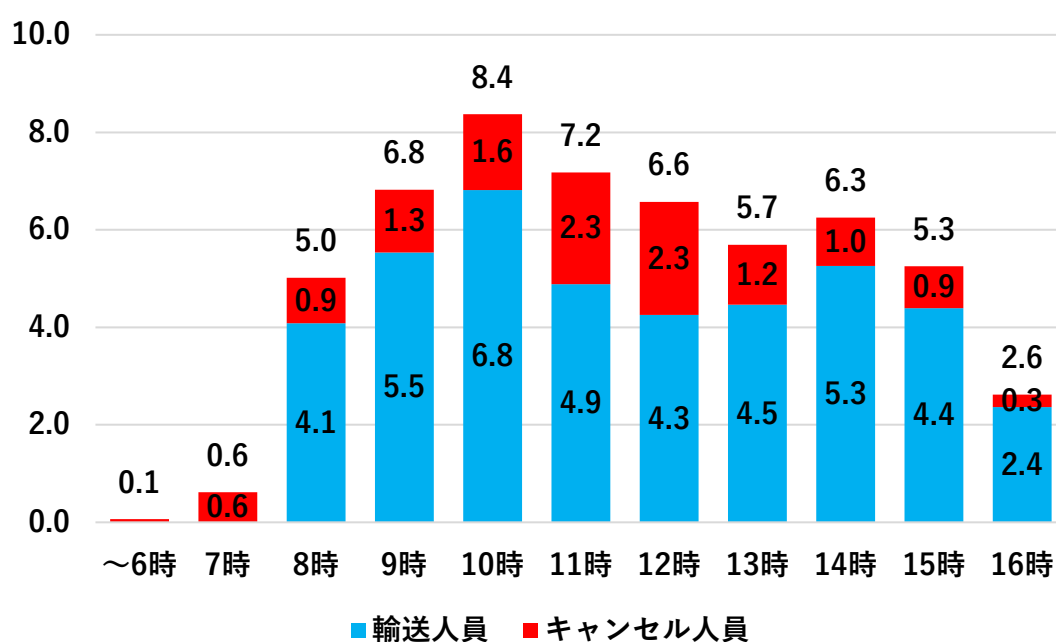
### (3) 移動需要の平準化

#### 【現状・問題点】

- ・高齢者の買い物や通院の移動需要は、午前中～午後早い時間帯で完結していることが多い。
- ・多くの方々の移動が一定の時間帯に集中していることから、おもやいタクシーの利用時間帯も集中している。

#### 【課題】

- ・運転者・車両を移動需要に合わせて配置するなど、ニーズに合わせた運行体制を検討すると共に、移動需要の平準化に向けたマネジメント施策の検討が併せて必要である。



出典：おもやいタクシー運行データ

図 4 -86 おもやいタクシー時間帯別輸送人員とキャンセル人員  
(令和3年10月～令和4年8月の1日平均値)

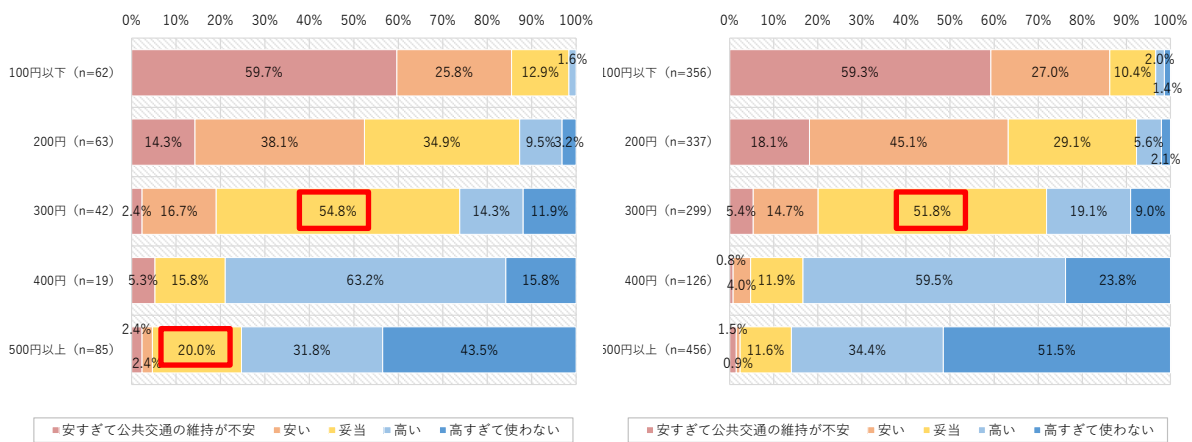
#### (4) 自家用車移動からの転換を企図した利便増進

##### 【現状・問題点】

- ・公共交通の非利用者を含めた多くの世代で、荒尾市内移動に係る公共交通の運賃額は概ね「300円」が妥当と回答しており、妥当な金額であった場合、1割以上の方が公共交通を使ってみたいと回答している。
- ・公共交通利用者や高齢者では「500円以上」でも妥当と判断している方が一定数存在する。
- ・市内を運行する公共交通事業者は、それぞれ乗車するごとに初乗り運賃が発生し、路線バスと鉄道、路線バスとタクシーなど、組み合わせた移動をする際は利用者の負担が高くなっている。

##### 【課題】

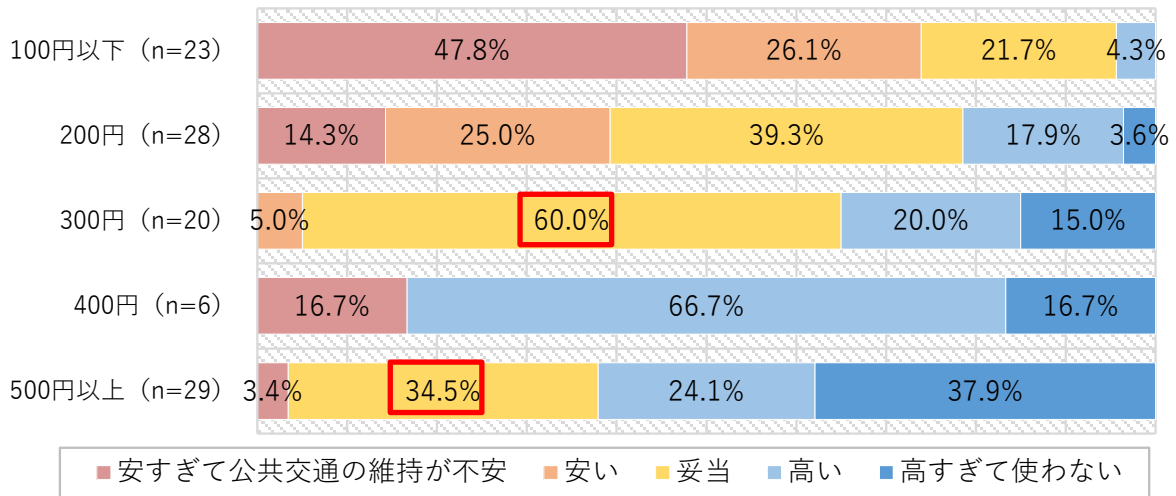
- ・公共交通の利用者数を向上させるために、公共交通非利用者に対して低い運賃額で公共交通利用のハードルを下げた上で、公共交通利用の定着を図る運賃施策が必要である。
- ・特に、様々な公共交通機関を組み合わせる際に、利用者にとって利便性の高い運賃施策の検討が必要である。



出典：市民アンケート調査

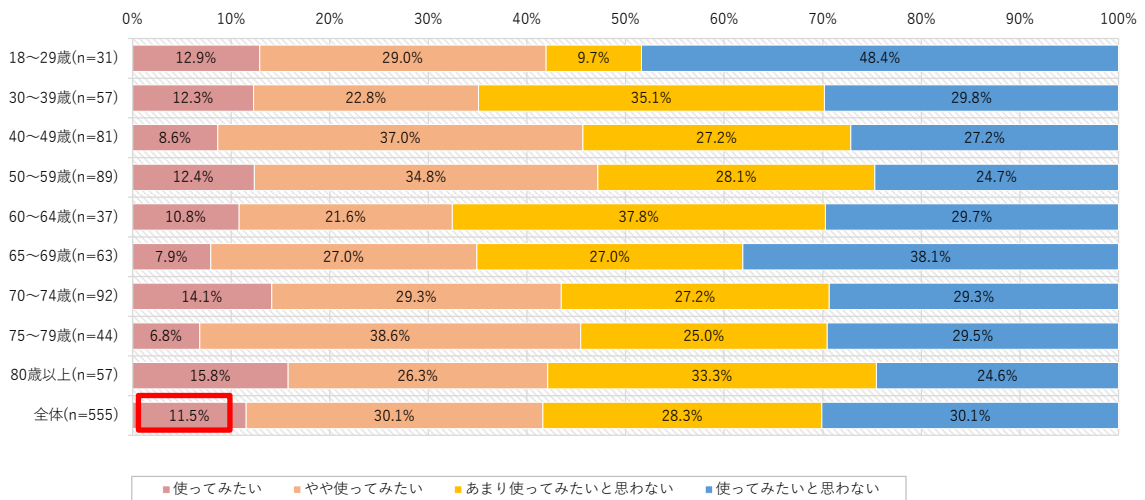
図 4 -87 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額  
(左：公共交通利用者、右：公共交通非利用者)

【80歳以上】 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



出典：市民アンケート調査

図 4-88 最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額(80歳以上の方)



出典：市民アンケート調査

図 4-89 年代別最寄り施設までの運賃として妥当と感じる金額となった場合の利用意向

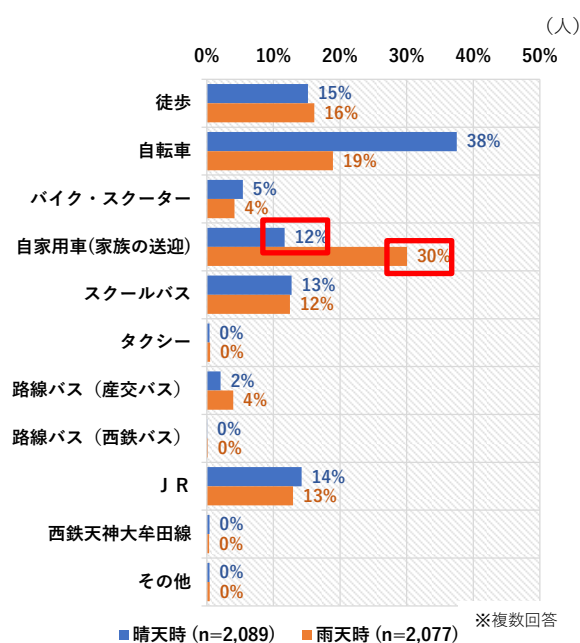
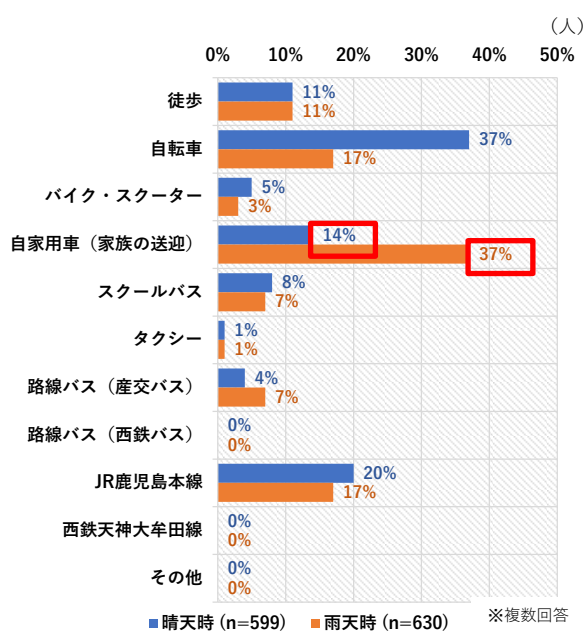
## (5) 通学送迎から公共交通への転換を図るための利便増進

### 【現状・問題点】

- ・ 少子化が深刻であり、通学時の公共交通利用は今後さらに減少することが見込まれる。
- ・ 5年前と比較して、家族の送迎による通学の割合が増加しており、通学時の保護者の送迎負担が大きくなっている。
- ・ 運賃負担軽減策に対する公共交通利用転換の意向と比較して、利便性や快適性に係る改善策に対する公共交通利用転換への意向が高くなっている。
- ・ 一方、高校生にとって、玉名方面の路線バス運賃・定期券額は、片道運賃額の上限は500円程度、1か月定期券額は9,000円程度が受容できる限度額であり、現在の路線バスの運賃・定期券額は受容できる金額を超えている。

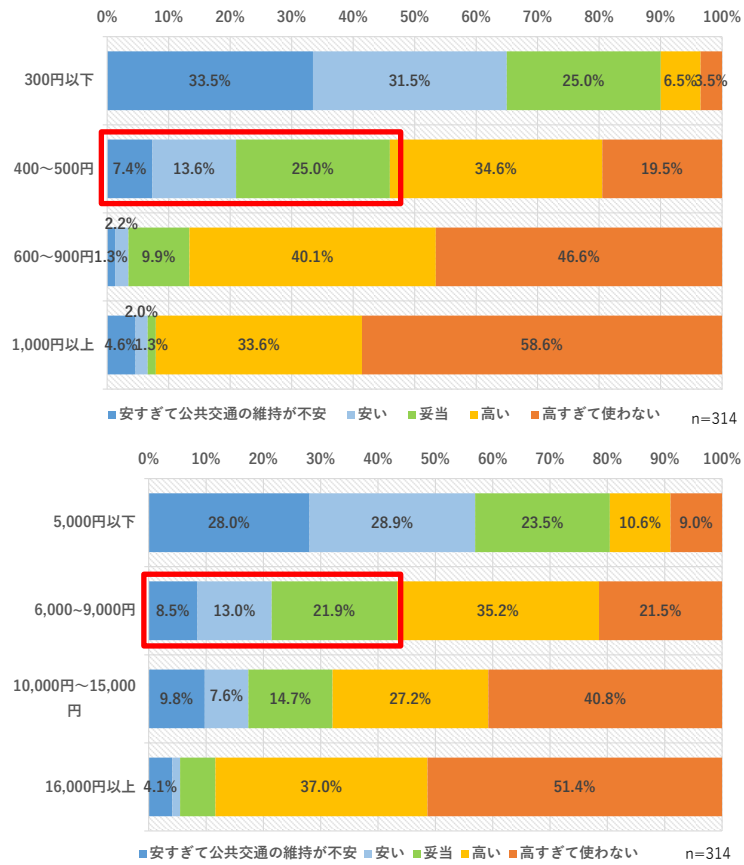
### 【課題】

- ・ 幹線公共交通の維持に向けた利用促進が必要である。
- ・ 公共交通の利便性や快適性を向上させ、送迎からの転換を図ることが必要である。
- ・ 通学時の金銭的な負担が受容できる範囲であることが重要であるため、便利で快適かつ費用負担の面でも満足度の高い施策の検討が必要である。



出典：荒尾市高校生アンケート調査（左：2022年度、右：2017年度）

図 4-90 高校通学時の移動手段（荒尾市在住者及び荒尾市内の高校に関する移動のみ）



出典：荒尾市高校生アンケート調査（上：片道運賃額、右：1ヵ月定期券額）

図 4 -91 高校通学時に妥当と思う運賃額(片道)、1ヵ月定期券額

## 4-2-3 公共交通を取巻く環境の変化

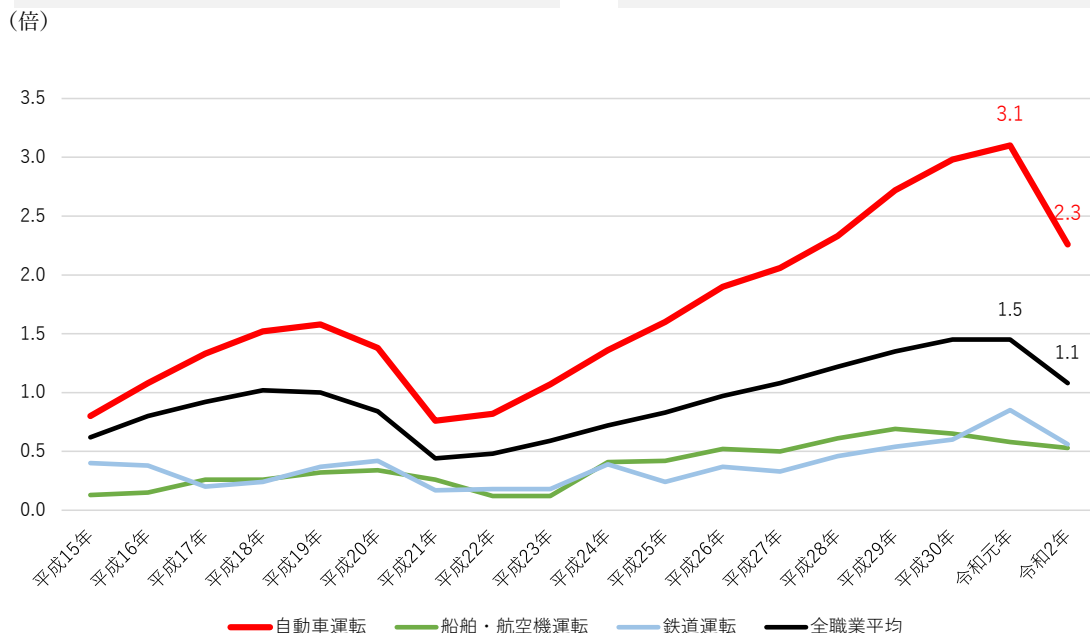
### (1) 交通事業者や地域の目的地施設等との連携

#### 【現状・問題点】

- ・ 交通事業者が抱える人手不足は深刻化し、経営環境の悪化が鮮明である。
- ・ 「移動」は目的があって発生する派生需要であるが、コロナ禍を経て新しい生活様式が定着したことで、移動需要が減少している状況である。
- ・ 減少した移動需要を巡り交通事業者間で競争するのではなく、自家用車移動からの転換や、新たな移動需要の創出に向け、共同経営や地域で共創することが求められるなど、国の公共交通行政が変化している。
- ・ 公共交通以外の輸送資源について、公共交通の検討にあたり、現状把握・活用と連携が求められている状況である。

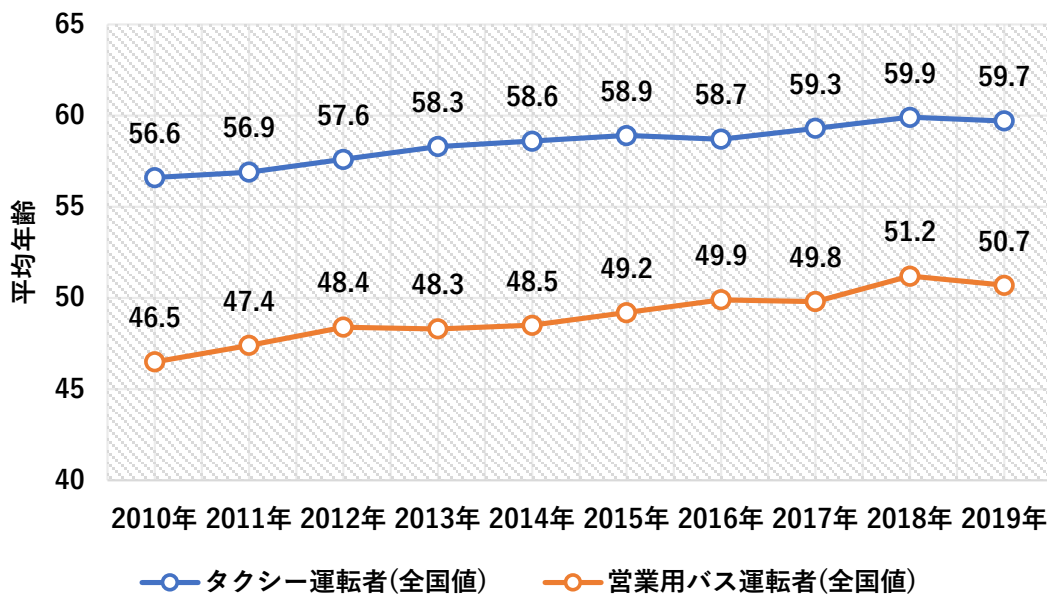
#### 【課題】

- ・ 事業者間で競争するのではなく、利用者視点で共創するという考えの下、事業者間で手を携え、シームレスで持続可能な移動手段を模索・提供していく必要がある。
- ・ 目的地施設と連携して利用者のニーズに則した移動喚起を行う必要がある。
- ・ スクールバスや病院送迎など公共交通以外の輸送資源について、施設の経営方針を尊重しつつ、移動に関係するステークホルダー間で効率化が図れる場合は、連携を検討する。



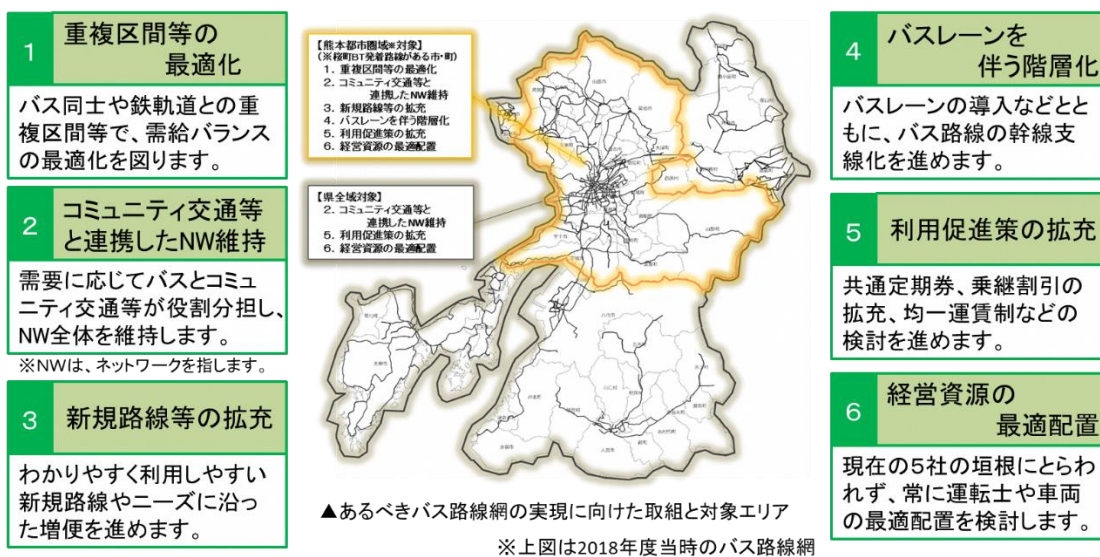
出典：一般職業紹介状況

図 4-92 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移（全国）



出典：賃金構造基本統計調査

図 4-93 タクシー及び営業用バス運転者の平均年齢の推移（全国）



出典：「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

図 4-94 熊本地域乗合バス事業共同経営に向けた取組



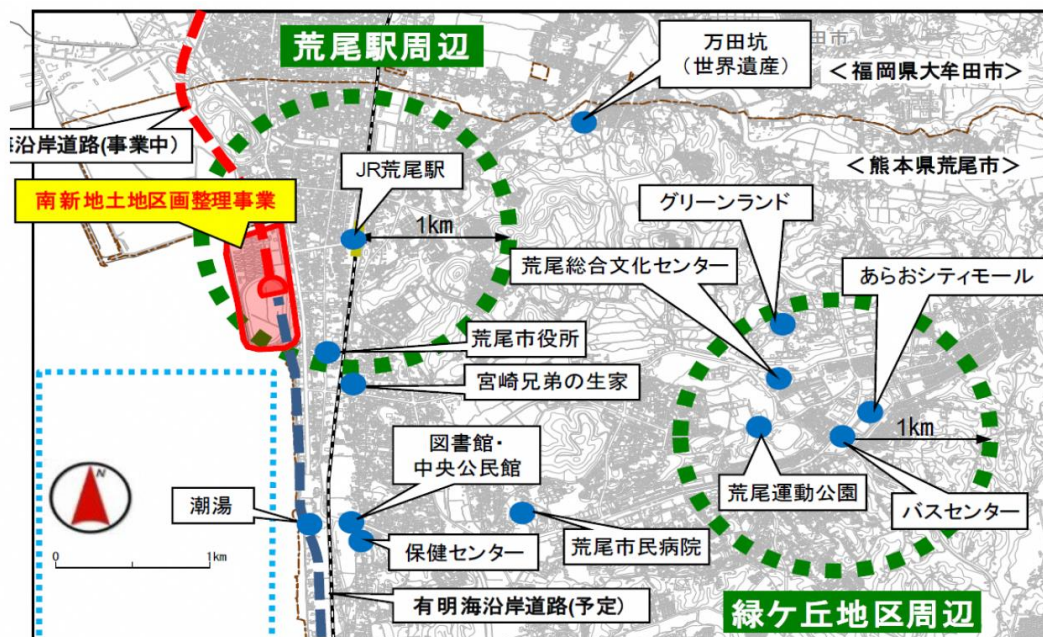
## (2) まちづくりとの連携

### 【現状・問題点】

- ・ あらお海陽スマートタウンの開発を今後控えているなど、まちの構造と人流に変化が想定されている。
- ・ 公共交通の利用実態に関するデータは交通事業者単位で個別に存在しており、即時的な分析・改善が難しい。

### 【課題】

- ・ あらお海陽スマートタウンの開発、スマートシティの実現に向け、移動に係るデータの一元化・改善に向けた分析等、人と目的地・移動サービス同士の「つながり」を意識した施策を検討する必要がある。



出典：荒尾ウェルビーイングスマートシティ実行計画

図 4-95 あらお海陽スマートタウン（南新地土地区画整理事業）対象地

### (3) 持続可能な未来の形成（SDGs）とゼロカーボンシティへの取り組み

<p><b>【現状・問題点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標である。</li> <li>・ SDGsの理念に沿ってまちづくりを進めることで、政策全体の全体最適化、地域課題解決の加速化という相乗効果が期待でき、取り組みの一層の充実・深化につなげることができる。</li> <li>・ 本市はゼロカーボンシティ宣言を行い、脱炭素社会の実現に向け、排出量が最も多い運輸部門の温室効果ガスを大幅に削減する目標を掲げている。</li> </ul>	<p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ SDGsを原動力とした取り組みを推進することが求められている。</li> <li>・ 本計画においても、特に関連性の高いSDGsのゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現することが必要である。</li> <li>・ 自家用車移動から公共交通移動への転換を推進することが必要である。</li> </ul>
--	---

<b>3</b> すべての人に健康と福祉を 	<b>3 すべての人に健康と福祉を</b> あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	<b>9</b> 産業と技術革新の基盤をつくろう 	<b>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</b> 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
<b>11</b> 住み続けられるまちづくりを 	<b>11 住み続けられるまちづくりを</b> 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する	<b>13</b> 気候変動に具体的な対策を 	<b>13 気候変動に具体的な対策を</b> 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
<b>17</b> パートナリシップで目標を達成しよう 	<b>17 パートナリシップで目標を達成しよう</b> 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する		

図 4-96 特に関連性の高いゴール

## 第5章 計画の将来像、基本的な方針、目標

### 5-1. 地域公共交通の目指すべき姿と将来像

市民及び交通事業者等で目指す本市の地域公共交通の方向性を共有するため、前章までの現状・問題点、課題の整理から、本市において公共交通の目指すべき姿や将来像を設定する。

#### (1) 本市の目指すまちづくりの方向性

「第6次荒尾市総合計画」においては、「人がつながり幸せをつくる 快適未来都市」という将来像のもと、重点戦略として「先進的で持続可能なまちをつくる」ことを目指しており、公共交通に関する具体的な施策に「持続可能な交通ネットワークの形成と公共交通の活性化」を掲げている。この施策において、本市では「新たなモビリティサービスを含め、ニーズに合った最適で持続可能な公共交通体系の構築を図るとともに、利用促進を行うことで、公共交通の維持・活性化を図る」とし、人口減少社会においても、利便性の高い上質な暮らしができるよう、まちの基盤の構築を図っている。

また、2017年（平成29年）3月に策定した荒尾市立地適正化計画では、今後加速度的に進行する人口減少・少子高齢化にしなやかに対応し、将来にわたって地域の活力を維持するための目指すべき都市像として「スマートコンパクトシティあらお」を掲げている。当該計画においては、日常生活の圏域を超えて広域利用される高次都市機能や生活関連機能の立地集積を図る地域として、「JR 荒尾駅周辺」と「緑ヶ丘地区周辺」の2つの中心拠点を「都市機能誘導区域」、日常生活に密接に関連する生活関連機能が集積するエリアとして、「桜山団地周辺」と「八幡台団地周辺」を「居住誘導区域」に設定しており、都市機能誘導区域や居住誘導区域を結ぶ主要な公共交通軸と、それを補完する公共交通路線等による公共交通ネットワークの維持・強化により、人口減少が進行する中においても、誰もが快適に安心して暮らせる都市をつくることとしている。

#### (2) まちづくりと公共交通の連動

まちづくりと公共交通の連動は、都市のコンパクト化に不可欠な要素である。居住・都市機能の誘導・集積により都市の経済的な密度を高め、併せて自家用車が無くとも生活できる環境（公共交通の充実や歩きやすい環境等）を整えることで、生活サービスや行政サービスの機能維持や住民の健康増進などにつなげることが可能となる。これにより、地域経済の活性化が進み、経済的にも環境的にも持続可能な地域が実現する。

### (3) 地域公共交通の方向性

本市を取り巻く地域公共交通の状況は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による新しい生活様式定着、自家用車による移動の更なる定着による移動需要の減少などに起因される公共交通利用者の減少により公共交通の維持のため本市の財政負担額が増加している状況であり、利用者減、経費増加の悪循環に陥っている。

しかし、市民生活に欠かすことのできない公共交通を持続可能なものとするために、本市と交通事業者が連携しながら、本市の強みである多様な交通モードの公的負担額を抑制しつつ効率的で利便性の高い交通ネットワークを形成していく必要がある。さらに、公共交通利用者にとっても公共交通を利用することの価値を高め、広げていくことにより、既存の公共交通利用者の利用機会の増加と新たな公共交通利用者を獲得していくことで本市の公共交通の持続可能性を高めていくことが重要である。

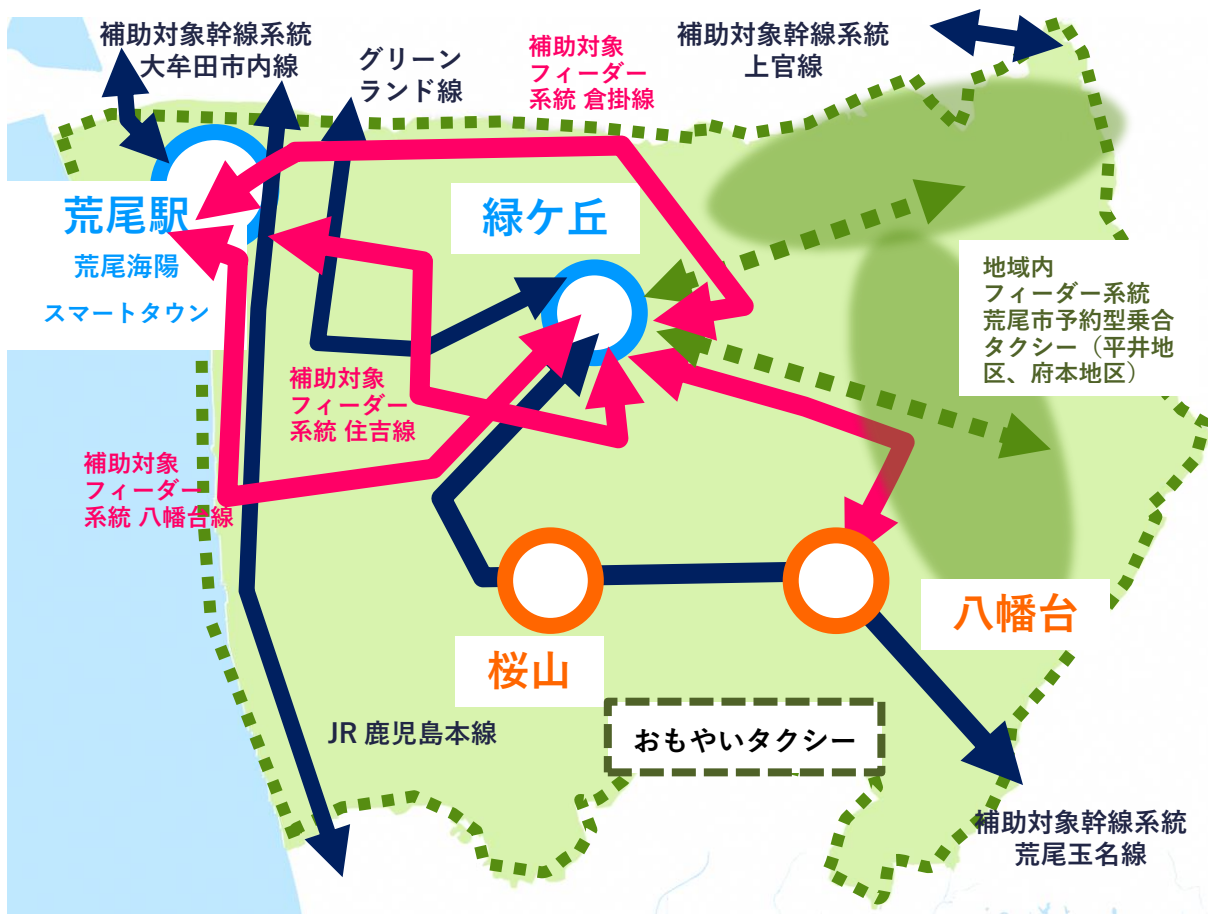
### (4) 地域公共交通の将来像

これらの方向性から、効率的かつ利便性の高い持続可能な地域公共交通を実現するため、本市の目指す地域公共交通の目指すべき姿として、「最適な交通網のつながり」「移動と目的地のつながり」「移動サービス同士のつながり」「先進技術と公共交通のつながり」を意識し、「利用者視点での公共交通の使いやすさの追求」をコンセプトに以下の将来像を設定する。

<将来像>

**おでかけ らくらくシティ あらお**  
**～つながりの好循環が生まれる交通未来都市～**

(5) 地域公共交通の将来像イメージ



凡例	
	広域幹線
	地域間交通
	地域内交通
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域

## 5-2. 公共交通機関の役割分担の考え方と補助事業の必要性

広域交通や地域間交通、地域内交通については、鉄道、路線バス、おもやいタクシー、タクシー等の質の高いネットワークと、それを有機的につなぐソフト施策（運賃施策等）が連携し持続可能な地域公共交通の確保を図る。また、地域の事業所や市民などが主体的に移動手段を確保する取り組みについて支援し、公共交通を補完する役割を担う。

### (1) 補助システムを含む公共交通の役割分担と位置づけ

位置づけ	系統等	役割	移動の質と量	確保・維持策の方向性	
公共交通	広域幹線	JR 鹿児島本線	市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保	大規模・多目的	鉄道や幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保する
		西鉄バス グリーンランド線			
		産交バス 荒尾玉名線			
		西鉄バス 大牟田市内線			
		西鉄バス上官線			
	地域間交通	産交バス 住吉線	市の基幹交通軸として市内の拠点間を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保	大規模・多目的	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、生活行動に必要な水準を確保しつつ、持続可能な運行を目指す
		産交バス 倉掛線			
		産交バス 八幡台線			
	地域内交通	産交バス 荒尾市内路線（以下 3 系統以外）	主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保	小規模・限定的	非効率なバス路線の改善を実施し、効率的な運行を目指す
		おもやいタクシー			
		荒尾市予約型乗合タクシー（平井地区）			
		荒尾市予約型乗合タクシー（府本地区）			
	その他の補完的サービス		社会福祉法人による地域貢献活動の一環としての移動支援や、様々な地域主体の活動など、公共交通を補完する移動手段の確保		公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

## (2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

補助の種類	系統等	必要性
幹線補助	産交バス 荒尾玉名線	荒尾市と玉名市を結び、広域的な通勤通学や観光など多様な目的で利用されている。特に、玉名市には本市の市民が通学する教育機関（大学1校、高校5校）があり、重要な通学路線となっている。 また、ゆめタウンシティモールや玉名駅前、新玉名駅では、他モードや地域間、地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	西鉄バス 大牟田市内線	荒尾市と大牟田市を結び、広域的な通勤通学など多様な目的で利用されている。荒尾駅前、大牟田駅前では、他モードや地域内交通、地域間交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	西鉄バス上 官線	荒尾市と大牟田市を結び、広域的な通勤通学など多様な目的で利用されている。庄山、大牟田駅前では、他モードや地域内交通、地域間交通と連絡し、南関町を含む広域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
フィーダー補助	産交バス 住吉線	地域拠点である荒尾駅前から緑ヶ丘を結ぶ系統として、生活必需施設を連絡する市内完結の系統であり、地域の移動手段としての役割を担っている。
	産交バス 倉掛線	
	産交バス 八幡台線	また、荒尾駅前やゆめタウンシティモールでは、広域幹線との接続により市外への移動も可能となるなど、地域間幹線系統を補完する欠かせない路線である。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	荒尾市予約 型乗合タクシー（平井 地区）	地域拠点である緑ヶ丘から、高齢化率が高く、農村集落が点在する「平井地区」及び「府本地区」を結ぶ予約型乗合タクシーは、高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を担っている。
	荒尾市予約 型乗合タクシー（府本 地区）	また、ゆめタウンシティモールにおける、広域幹線や地域間交通、地域内交通への乗継で、市内外への移動も可能となるなど、地域間幹線系統や他のフィーダー系統を補完する欠かせない手段である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### 5-3. 将来像を実現するための基本的な方針

前章までの現状・問題点、課題を以下の様に整理した。これを基に、将来像の実現を図るため、4つの基本方針を設定し、推進することとする。

内部環境	<b>強み(S)</b> ✓ 鉄道や路線バス、おもやいタクシー、タクシー等の様々な交通モードが運行されている ✓ モビリティ・マネジメントの継続実施 ✓ 市関係各課や、交通事業者、目的地施設間の共創の機運醸成	<b>弱み(W)</b> ✓ 移動ニーズと公共交通運行内容との不一致 ✓ おもやいタクシーの予約ハードルの高さ ✓ 公共交通利用者の減少 ✓ 公共交通への財政負担増加 ✓ バス停等の老朽化 ✓ 公共交通利用時の「バリア」の存在
外部環境	<b>機会(O)</b> ✓ スマートシティの推進 ✓ あらお海陽スマートタウン開発における新たなまちづくり ✓ 公共交通におけるデジタル化の進展 ✓ SDGs の推進	<b>脅威(T)</b> ✓ 少子化の進展 ✓ 自家用車・バスドライバーの高齢化 ✓ 自家用車（送迎）移動の更なる定着 ✓ 新しい生活様式定着に伴う移動需要の減少 ✓ 交通事業者の経営悪化

図 5-1 SWOT 分析による現状・問題点の整理

上記を踏まえ、強みや弱みと機会、脅威を掛け合わせた分析を行った結果、以下の4つの方針が導かれる。



#### 4つの基本的な方針

①効率的で持続可能な公共交通

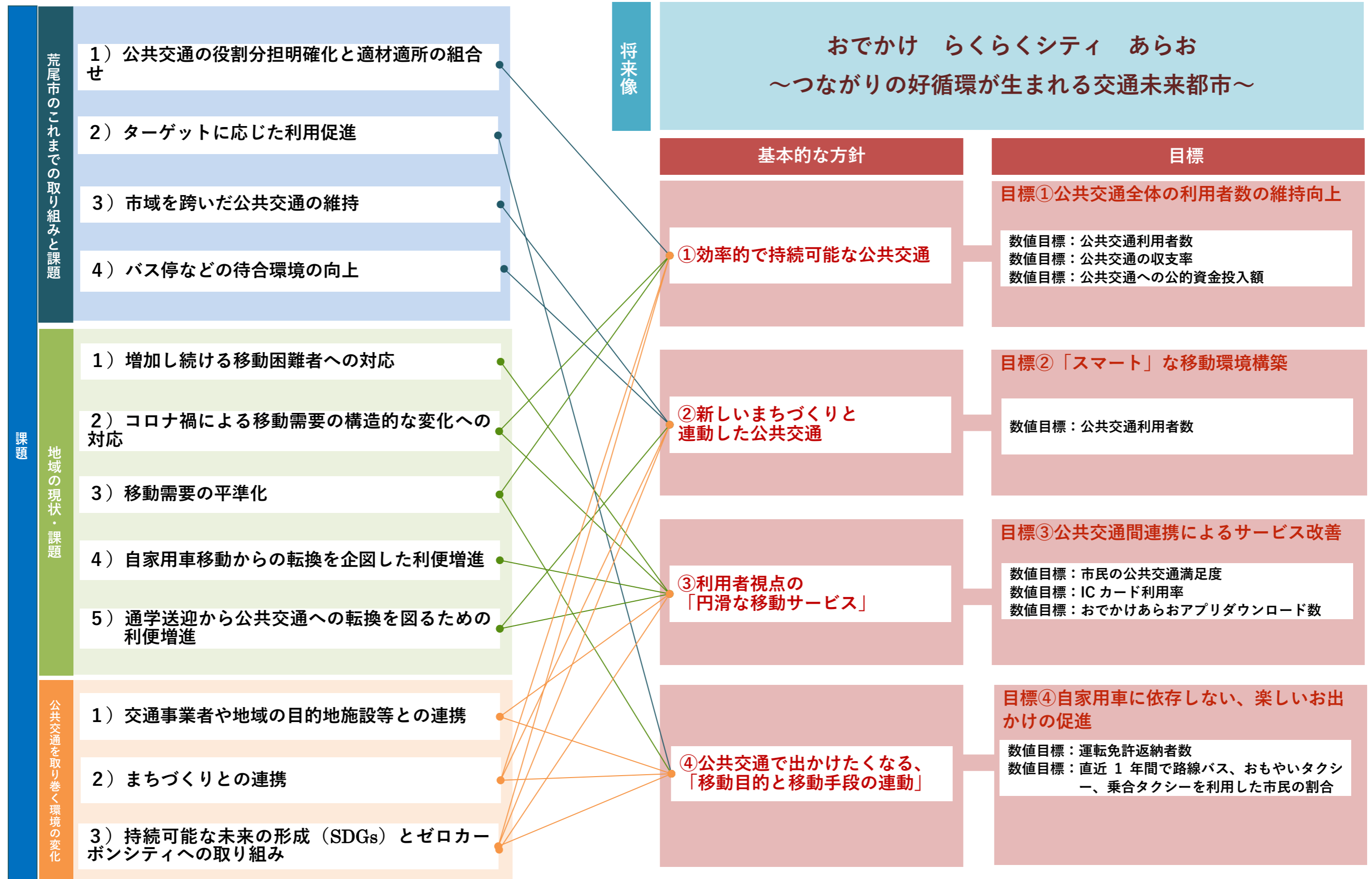
②新しいまちづくりと連動した公共交通

③利用者視点の「円滑な移動サービス」

④公共交通で出かけたくなる  
「移動目的と移動手段の連動」



5-4. 計画の全体図



## 第6章 実施事業と計画の達成状況を評価する数値指標

荒尾市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示す。各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等に鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行う。また、計画に基づく各種事業の実施により、計画の目標達成状況を評価するため、数値指標を定める。

なお、次年度に地域公共交通計画の実施計画である「荒尾市地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、荒尾市全域を計画区域として、より具体的な事業立案を検討し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を目指す。

## 6-1. 効率的で持続可能な公共交通

様々な交通モードが相互に連携・補完し、利用者の移動ニーズに基づいたダイヤ設定等、利便性の高い公共交通網を目指す。利用者の視点を重視し、効率化する部分と、より投資し利便性を向上させる部分とを取捨選択し、持続可能な公共交通と、環境負荷軽減を目指す。

計画目標			
数値指標	現状値 R3 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末
<b>効率的で持続可能な公共交通</b>			
路線バス年間利用者数（産交バス市内路線）	148,259 人 (R4 年度)	193,000 人	<b>222,000 人</b>
【設定の考え方・データ取得方法】路線再編や運賃施策の実施等により、コロナ禍前の令和元年度の利用者数に回復させることを目標とした。産交バス保有乗降データより毎年計測する。			
おもやいタクシー、平井・府本乗合タクシー年間利用者数	17,801 人 (R4 年度)	23,000 人	<b>26,000 人</b>
【設定の考え方・データ取得方法】おもやいタクシー、乗合タクシーの運行充実や利用方法の周知徹底、利用の平準化を図る。おもやいタクシーは、平日午後や土日祝日の利用を更に伸ばし、乗合タクシーは現状の利用者減少を抑え、維持を図る。市保有の運行記録データを基に毎年計測する。			
公共交通（産交バス・おもやいタクシー・乗合タクシー）の収支率	34%	40%	<b>42%</b>
【設定の考え方・データ取得方法】路線再編や運賃施策の実施等により、コロナ禍前の収支率（ただし令和 2 年 10 月に実施した路線再編等を考慮）に回復させることを目標とした。事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測する。			
公共交通（産交バス・おもやいタクシー・乗合タクシー）への公的資金投入額（市民一人あたり）	1,475 円	1,420 円	<b>1,380 円</b>
【設定の考え方・データ取得方法】コロナ禍前への利用者数の回復を図りつつ、おもやいタクシーの乗合率向上など効率的な運行を目指すことで、補助金額の増加を抑制し、市民一人あたりの公的資金投入額を減少させる。普通会計決算より毎年整理する。			
自家用車から公共交通への転換による年間二酸化炭素削減量	0t (R4 年度)	1,100t	<b>1,800t</b>
【設定の考え方・データ取得方法】各種利便増進により増加した公共交通利用者数は全て自家用車から利用者が転換したと仮定し、増加した利用者数に自家用車からの二酸化炭素排出量 2.3t/年を乗じた目標値を設定した。交通事業者が保有する乗車人員・輸送人員のデータを基に、毎年計測する。			

<b>事業名</b>	<b>おもやいタクシーの運行充実と平井・府本地区乗合タクシーの効率化</b>				
<b>事業概要</b>	<p>利用者が堅調に伸びているおもやいタクシーについて、一部混雑している時間帯が発生していることから、需要動向に応じた運行改善を実施する。また、需要が午前中に偏重しているため、平準化に向けた取り組みを実施する。</p> <p>併せて、運行内容が類似している予約型乗合タクシーについては、より効率的な運行方法について検討する。</p> <p><b>【実施イメージ】</b>  段階的な増便のイメージを記載  STEP 1 8時～17時全時間帯 2台運行（現在は12-14時は1台運行）  STEP 2 2台→需要や供給状況に応じて増台  STEP 3 予約型乗合タクシーの運行方法の変更</p>				
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール			
		令和5年度	6年度	7年度	8年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・モニタリング			
	荒尾市				
交通事業者	乗合タクシーの効率的な運行方法検討				

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>様々な交通モードによる連携・補完を目指した、運行内容の継続的な改善</b>				
<b>事業概要</b>	<p>鉄道や路線バス、おもやいタクシー、タクシーが役割分担の下、相互に連携・補完するために、鉄道駅における路線バスと接続改善や、運行時刻・運行回数の調整を行い、利便性と効率性を向上させる。</p> <p>また、おもやいタクシーと鉄道や路線バスとのスムーズな接続に向けた運行改善を実施する。</p> <p><b>【実施イメージ】</b>  下曽根駅接続イメージ  鉄道とバスの運行時刻の接続イメージ（時刻表イメージ記載）</p>				
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール			
		令和5年度	6年度	7年度	8年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	<b>検討・実施</b>			
	荒尾市				
交通事業者					

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>公共交通の効率的な運行に向けた DX の推進</b>					
<b>事業概要</b>	<p>運転者等の公共交通に携わる人員の不足が顕著である中、公共交通の効率的な運行に向け、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する。</p> <p>【実施イメージ】          タクシー配車効率化イメージ          自動車運転サービスイメージ 駅⇄道の駅をイメージ</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	<b>検討・実施</b>				
交通事業者						

<b>事業名</b>	<b>公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援</b>					
<b>事業概要</b>	<p>公共交通の持続的な運行に向け、運転者人材の確保が重要である。市内に本社がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増を目指した免許取得費用の支援や、求人情報の紹介等の人材確保策を行う。</p> <p>【実施イメージ】          事業者が実施した新規従事者への二種免許取得に対し、市が支援</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	<b>検討・実施</b>				
交通事業者						

## 6-2. 新しいまちづくりと連動した公共交通

南新地地区で進展している新しいまちづくり（あらお海陽スマートタウン）の進捗状況に応じ、新たな人の流れや利用者ニーズに鑑みて、公共交通網を再構築する。また、交通結節点におけるバス停の高質化・情報提供施設の充実やスマートシティの実現に向けた公共交通を含めた様々なデータを利活用し、「スマート」な移動環境構築を目指す。

計画目標			
数値指標	現状値 R3 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末
<b>新しいまちづくりと連動した公共交通</b>			
JR 荒尾駅乗車人員	776 人/日	1,000 人/日	<b>1,100 人/日</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 自家用車通勤や自家用車送迎による通学から JR を含む公共交通への転換を目指し各種利用促進策を実施することで、コロナ禍前の令和元年度の乗車人員への回復を目指す。JR 九州保有乗車人員データより毎年計測する。			
路線バス年間利用者数（西鉄バス大牟田）	337,504 人	431,000 人	<b>478,000 人</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 運賃施策の実施等により、コロナ禍前の令和元年度の利用者数まで回復することを目標とする。西鉄バス大牟田保有乗降データより毎年計測する。			
路線バス年間利用者数（産交バス市内路線） 再掲	148,259 人 (R4 年度)	193,000 人	<b>222,000 人</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 路線再編や運賃施策の実施等により、コロナ禍前の令和元年度の利用者数に回復させることを目標とする。産交バス保有乗降データより毎年計測する。			

<b>事業名</b>	<b>持続的な運行に向けた市内完結路線バスの改善</b>					
<b>事業概要</b>	<p>新しいまちづくり（あらお海陽スマートタウン）の進捗や移動ニーズに応じ、荒尾駅やグリーンランド、立地適正化計画に位置付ける都市機能誘導区域等の市内主要箇所を結ぶ路線バスの新たな路線網を検討し、市内の基幹的な路線を持続的に運行するための改善を実施する。</p> <p>なお、市内路線の一部系統については、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図る。</p> <p>【実施イメージ】 将来路線網掲載</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	路線網検討				
交通事業者				再編運行		

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>地域間交通の維持・改善</b>					
<b>事業概要</b>	<p>市外を結ぶ地域間の幹線公共交通として、鉄道、路線バスが運行されており、観光などの来訪者の移動、市外への通学や通院等の日常的な移動手段として、多くの方に利用されている。引き続き、移動の利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、これらの幹線路線の維持を図る。</p> <p>なお、玉名方面及び大牟田方面の路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続的な運行を図る。</p> <p>【実施イメージ】 写真掲載</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施				
交通事業者						

※利便増進実施計画対象事業



<b>事業名</b>	スマホアプリ/スマートバス停/デジタルサイネージによる情報提供・待合環境の改善				
<b>事業概要</b>	<p>新しいまちづくりの進捗と連動し、新設バス停などにおける情報提供機能向上を目指し、スマートバス停やデジタルサイネージを設置する。</p> <p>また、交通結節点や利用者の多いバス停については、情報提供機能と併せて待合環境の改善を目指したベンチや屋根の設置・更新を行う。</p> <p>【実施イメージ】 スマートバス停写真</p>				
<b>実施主体</b>	実施主体	スケジュール			
		令和5年度	6年度	7年度	8年度
<b>実施時期</b>	荒尾市	検討・実施			
	交通事業者				

<b>事業名</b>	スマートシティの推進に向けたデジタル技術の利活用				
<b>事業概要</b>	<p>スマートシティの推進に向け、新たなモビリティの導入検討や、※<sub>1</sub>GTFS 等のオープンデータの活用、ICカードデータや観光・交通アプリ「おでかけあらお」（※<sub>2</sub>MaaS アプリ）等の移動にかかるデータの連携等により、他のデータと組み合わせ、公共交通やその他の都市課題の解決につなげる。</p> <p>【実施イメージ】 おでかけあらお スクショ ICカードの分析のイメージ</p>				
<b>実施主体</b>	実施主体	スケジュール			
		令和5年度	6年度	7年度	8年度
<b>実施時期</b>	荒尾市	検討・実施			
	交通事業者				

※<sub>1</sub> 標準的なバス情報フォーマット

※<sub>2</sub> Mobility as a Service の略。さまざまな交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえて継ぎ目なくつなぐ「移動」の概念

### 6-3. 利用者視点の「円滑な移動サービス」

利用者の利便増進の観点から、様々な交通モードを利用して、市民が円滑に移動できるよう、交通モード横断の運賃施策を検討する。また、その際は、公共交通の持続可能性に十分配慮し、利用状況や収入の配分方法、適切な受益者負担の考え方等にも留意しつつ、ターゲットを絞った施策の検討を行い、移動サービスの改善を目指す。

計画目標			
数値指標	現状値 R3 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末
<b>利用者視点の「円滑な移動サービス」</b>			
直近 1 年で路線バス・おもやいタクシー・乗合タクシーを利用した市民の公共交通満足度	53%	70%	<b>80%</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 全年代を対象とした、まちづくりアンケートにおいて公共交通に対して「満足している」、「どちらかと言えば満足している」と回答した方の割合について、令和 9 年時点で 8 割の利用者が公共交通に満足している状況を目指す。市が毎年実施する、まちづくりアンケート結果を基に、毎年計測する。			
IC カード利用率（産交バス市内路線）	30% (R4 年度)	51%	<b>65%</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 福祉特別乗車証の IC カード化等のキャッシュレス施策を実施し、令和 9 年度時点で 65%（福祉特別乗車証が全て IC カード支払いに移行した状態）を目指す。産交バス保有の IC カード利用率データを基に毎年計測する。			
観光・交通アプリ「おでかけあらお」ダウンロード数	700 (R4 年 4 月～ 10 月実績値)	5,000	<b>8,000</b>
【設定の考え方・データ取得方法】 第 3 期荒尾市観光振興計画に基づき、令和 9 年度で目標 8,000 ダウンロード/年と設定した。市保有データより、毎年計測する。			

<b>事業名</b>	<b>市域全体を対象とした交通モード横断の新たな運賃施策の設定</b>					
<b>事業概要</b>	<p>移動目的（買い物、観光、健康づくり等）に応じ、最適な移動方法の提案と共に、様々な公共交通機関を円滑に組み合わせて利用できる環境の構築に向け、利用促進策と両輪で運賃施策を検討する。</p> <p>また、乗り放題チケット・定期券（紙券）やスマートフォンのデジタルチケット等の活用を検討する。このほか、観光・交通アプリ「おでかけあらお」（MaaS アプリ）の活用や、交通事業者各社の MaaS アプリの開発・普及状況を見据え、これらの施策をデジタル化することを検討する。</p> <p><b>【実施イメージ】</b> ライドパスやマイルートなど MaaS アプリのスクショを掲載（著作権の関係から、国交省資料などから抜粋する）</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討		実施		
	荒尾市					
交通事業者						

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>高校生を対象とした通学における公共交通の利用促進に資する運賃施策の検討</b>					
<b>事業概要</b>	<p>マイカー送迎通学から公共交通利用への転換を目指し、新たな定期券の導入に向け、交通事業者や周辺地方公共団体と共に検討を実施する。</p> <p>導入に向け、移動需要と収入額を考慮し、最適な価格設定・サービス内容を検討する。</p> <p><b>【実施イメージ】</b> 豊後大野イメージ</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討	実施			
	荒尾市					
	隣接する地方公共団体					
交通事業者						

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>高齢者の更なる公共交通利用促進に向けた福祉特別乗車証制度の改善</b>				
<b>事業概要</b>	<p>高齢者の外出促進を目的に実施している現在の福祉特別乗車証制度について、適切な受益者負担について検討するとともに、福祉特別乗車証の IC カード化を検討する。加えて、IC カードによる荒尾市内の他の公共交通機関や商業施設とのスムーズな連携を目指す。また、得られたデータは、公共交通改善に適宜活用し、最適な公共交通ネットワークの構築を目指し、さらなる公共交通利用促進につなげる。</p> <p>【実施イメージ】 さくらカードイメージ</p>				
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール			
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度 9 年度
	荒尾市	検討		実施	
交通事業者					

※利便増進実施計画対象事業

## 6-4. 公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」

公共交通の利用を含めた外出行動は、移動目的との関係が大きいことから、移動目的先となる市内の各事業者（商業施設や医療機関、健康づくり施設等）と連携した、消費活動や健康・生きがいづくりの促進と、その際の公共交通利用を合わせて促す施策を実施し、自家用車に依存しない楽しいお出かけを促進する。

計画目標				
数値指標	現状値 R3 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末	
<b>公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」</b>				
運転免許証自主返納者数（荒尾警察署管内）	170 人	210 人	<b>230 人</b>	
【設定の考え方・データ取得方法】高齢者が運転免許証を安心して返納できる環境を目指し、過去最高値であった 223/年（令和 2 年度）を目標値と設定した。荒尾警察署が保有するデータを基に、毎年計測する。				
直近 1 年で路線バス、おもやいタクシー、乗合タクシーを利用した市民の割合	10%	30%	<b>40%</b>	
【設定の考え方・データ取得方法】新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、「三密」回避や「新しい生活様式」の定着に伴い路線バス利用者が減少した。高齢者向け、学生向け、商業施設との連携といった利用促進策を実施することで、市民の外出および公共交通の利用を促し、荒尾市地域公共交通網形成計画において設定した目標値の達成を目指す。市が毎年実施する、まちづくりアンケート結果を基に、毎年計測する。				

<b>事業名</b>	<b>健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進の実施</b>					
<b>事業概要</b>	<p>主にアクティブシニアをターゲットに、健康づくり施設や体力アップ体操など健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進策を実施する。市公式 LINE や「おでかけあらお」アプリ等のデジタルツールを活用し、より簡便な手法で効果を最大化する手法を見極めながら実施する。</p> <p>【実施イメージ】 MM 写真掲載</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施				
荒尾市						

※利便増進実施計画対象事業

<b>事業名</b>	<b>高齢者の移動活性化に向けた自動車運転免許返納推進</b>					
<b>事業概要</b>	<p>免許返納後においても、安心安全な移動を確保するため、おもやいタクシーをはじめとした公共交通の利用に係る心理的不安の解消を図るとともに、公共交通の最適な利用方法などの情報発信を強化する。</p> <p>【実施イメージ】 チラシイメージ入れる</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和 5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施				
荒尾市						

※利便増進実施計画対象事業

**事業名** 若年層が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの実施

若年層に対し、公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向け安定的に利用者  
を確保するための取り組みを実施する。幼児～小学生へ向けた「バス乗り方  
教室」の継続や、子育て世代へ自家用車が無くとも安心して子育てできる環  
境を PR すると共に、親へ送迎負担をかけずに通学ができることを中高生へ  
周知し、公共交通の利用促進につなげる。

**事業概要**  
【実施イメージ】  
乗り方教室開催の様子（写真もらう）



実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施					
交通事業者						
荒尾市						

※利便増進実施計画対象事業

**事業名** 商業・観光施設と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施

移動の目的地となる商業・観光施設と連携し、観光・交通アプリ「おでかけあ  
らお」（MaaS アプリ）を活用した、移動目的（買い物、観光、健康作り等）  
に応じた最適な移動の提案を行う仕組みの構築を研究する。  
商業施設の特売情報や各種イベント情報等と併せて、公共交通機関の利用を  
促すために、ターゲットを絞った「路線バス無料の日」の実施や、運賃が割  
引となるデジタルチケット等を同時に配信・情報提供し、公共交通利用促進  
につなげる。

**事業概要**  
【実施イメージ】  
天草のイメージ図入れる



実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施				

※利便増進実施計画対象事業

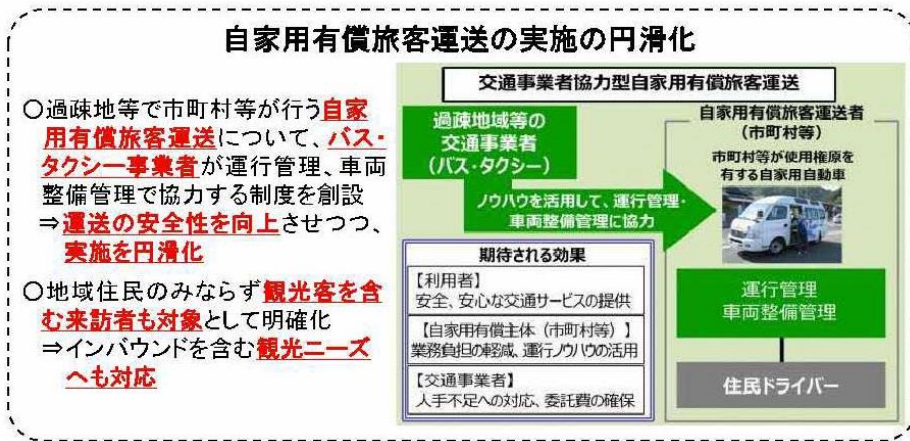
**事業名**

**移動の支援が必要な方が安心できる移動環境の構築**

移動の支援が必要な方を地域主体で支え、誰もが安心して移動できる環境の構築を支援する。日常的な移動を支えるために、地域主体の互助的な輸送や自家用有償旅客運送等の導入の支援を行う。また、地域主体で日常的な移動環境を構築することで、災害時等の移動の円滑化にもつなげる。

**【参考】**

持続可能な運送サービス提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（概要）一部抜粋



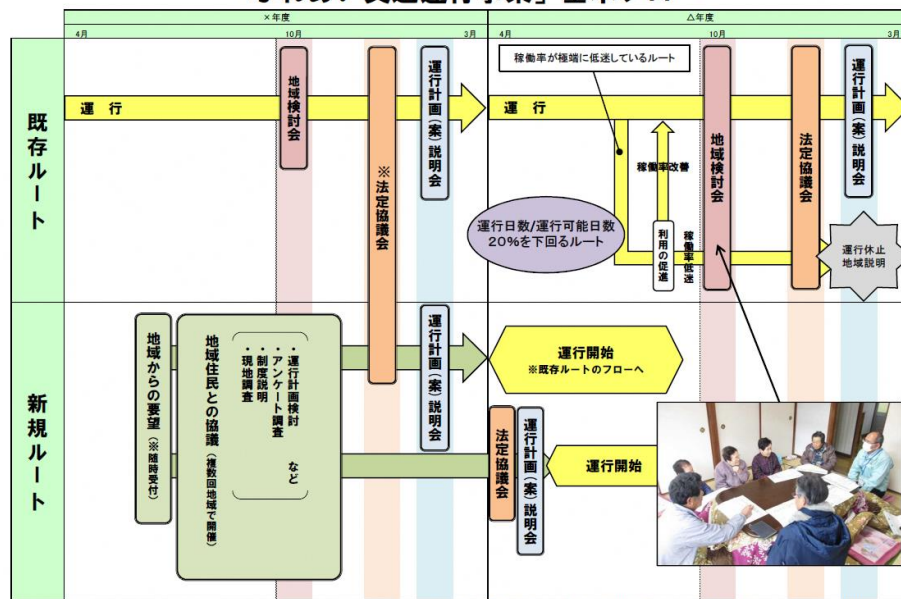
出典：国土交通省ホームページ

**事業概要**

大分県大分市における「ふれあい交通」の事例

最寄りの路線バスのバス停まで 500m 以上のエリアにおける外出機会・路線バス利用促進のため、公共交通利用頻度の高い住民が自ら乗合タクシーの運行計画策定・見直しを行う仕組み。市はタクシー事業者に運行を委託している。

**「ふれあい交通運行事業」基本フロー**



出典：大分市ホームページ

実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	荒尾市地域公共交通活性化協議会	適宜支援				
荒尾市						

## 6-5. 実施事業のスケジュール

本市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業ごとの実施スケジュールを以下に整理した。

※利便増進実施事業欄に「●」印を付する事業については、来年度策定予定の荒尾市地域公共交通利便増進実施計画で具体的な事業立案を検討する事業である。

実施事業	実施主体	実施時期					利便増進実施事業	
		R5	R6	R7	R8	R9		
効率的で持続可能な公共交通	おもやいタクシーの運行充実と平井・府本地区乗合タクシーの効率化	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討・モニタリング 乗合タクシーの効率的な運行方法検討					●
	様々な交通モードによる連携・補完を目指した、運行内容の継続的な改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討・実施					●
	公共交通の効率的な運行に向けたDXの推進	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
	公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
新しいまちづくりと連動した公共交通	持続的な運行に向けた市内完結路線バスの改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者	路線網検討		再編運行			●
	地域間交通の維持・改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者	検討・実施					●
	スマホアプリ/スマートバス停/デジタルサイネージによる情報提供・待合環境の改善	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
	スマートシティの推進に向けたデジタル技術の利活用	荒尾市 交通事業者	検討・実施					

実施事業	実施主体	実施時期					利便 増進 実施 事業	
		R5	R6	R7	R8	R9		
利用者視点の「円滑な移動サービス」	市域全体を対象とした交通モード横断の新たな運賃施策の設定	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討		実施			●
	高校生を対象とした通学における公共交通の利用促進に資する運賃施策の検討	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 隣接する地方公共団体 交通事業者	検討	実施				●
	高齢者の更なる公共交通利用促進に向けた福祉特別乗車証制度の改善	荒尾市 交通事業者	検討	実施			●	
公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」	健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	検討・実施					●
	高齢者の移動活性化に向けた自動車運転免許返納推進	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	検討・実施					●
	若年層が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者 荒尾市	検討・実施					●
	商業・観光施設と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施					●
	移動の支援が必要な方が安心できる移動環境の構築	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	適宜支援					

## 6-6. 補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について以下の通り整理した。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	
大牟田市内線	荒尾駅前	天領小前	久福木団地	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	
大牟田市内線	荒尾駅前	天領橋	三池中町					
上官線	庄山	上官交差点	西鉄大牟田営業所					
グリーンランド線	ホテルヴェルデ前	大牟田市立病院	大牟田駅前				なし	
荒尾玉名線	バスセンター	桜山	玉名市役所前				幹線補助 車両購入費補助の活用	
八幡台線	八幡校前	バスセンター	四ツ山				市単独補助	
倉掛線	バスセンター	助丸	荒尾駅前					フィーダー補助 車両購入費補助の活用
住吉線	バスセンター	住吉北	イオンタウン					
桜山線	八幡台一丁目	新生北	荒尾駅前					
桜山線	バスセンター	新生北	荒尾駅前					
桜山線	バスセンター	新函団地前	荒尾駅前					
桜山線	バスセンター	山の手	四ツ山					
グリーンランド線	バスセンター	グリーンランド正門前	荒尾駅前					
東屋形線	バスセンター	東屋形二丁目	イオンタウン					
福祉村線	バスセンター	有明高校前	イオンタウン					
清里線	バスセンター	清里校前	バスセンター					
荒尾市予約型乗合タクシー（平井地区）	—	平井地区	—	区域運行	荒尾市	フィーダー補助		
荒尾市予約型乗合タクシー（府本地区）	—	府本地区	—					
おもやいタクシー	—	荒尾市	—			市単独補助		

## 第7章 計画の達成状況の評価

### 7-1. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。

そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である 2027（令和 9）年度まで継続的に実施することで、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

表 7-1 PDCA の実施サイクル

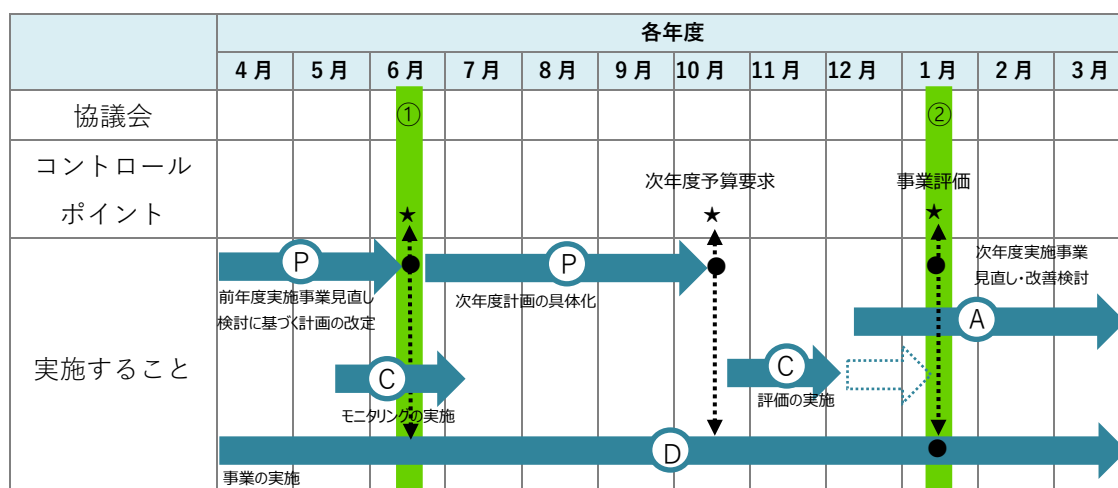


表 7-2 毎年の実施策評価作成イメージ

基本的な方針 3	利用者視点の「円滑な移動サービス」		
事業名	高校生を対象とした公共交通通学利用促進に資する運賃施策		
取り組み主体	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者 周辺地方公共団体	実施時期	令和 5 年度
取り組み内容	定額制のフリー定期券の導入に向け、交通事業者や周辺地方公共団体と、ターゲットの確認、需要のシミュレーション、価格設定、収入配分方法、広報戦略について検討を行う。		
実施結果	定額制のフリー定期券の導入に向け、交通事業者や周辺地方公共団体と、ターゲットの確認、需要のシミュレーション、価格設定、収入配分方法、広報戦略について検討し、次年度の導入にめどをつけた。		
達成状況	達成		
要因分析	移動データや収入データ等のデータに基づくシミュレーションを実施し、根拠を揃えて合意形成を実施したことで、議論が進んだ。		
次年度実施方針	継続	商品の販売・広報・モニタリングを実施予定	



## 7-2. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、荒尾市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

表 7-3 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
荒尾市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成