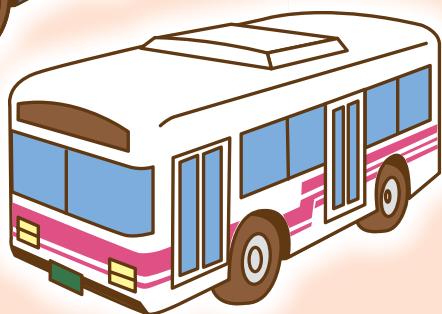
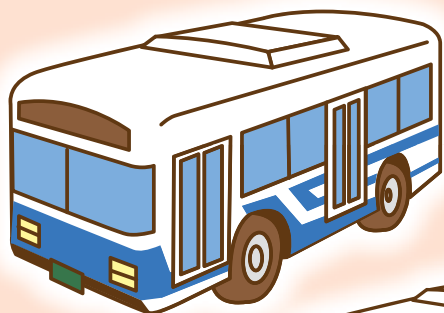




荒尾市 地域公共交通網形成計画



概要版



平成30年3月

荒尾市

計画の背景と目的

本市の地域公共交通を取り巻く状況は、モータリゼーションの進展に加え、人口減少や少子高齢化、高齢者の自動車運転免許保有率の上昇等を背景に、利用者の減少が続いており、それに合わせて、路線バスを維持するための市の財政負担額も増加傾向となっています。

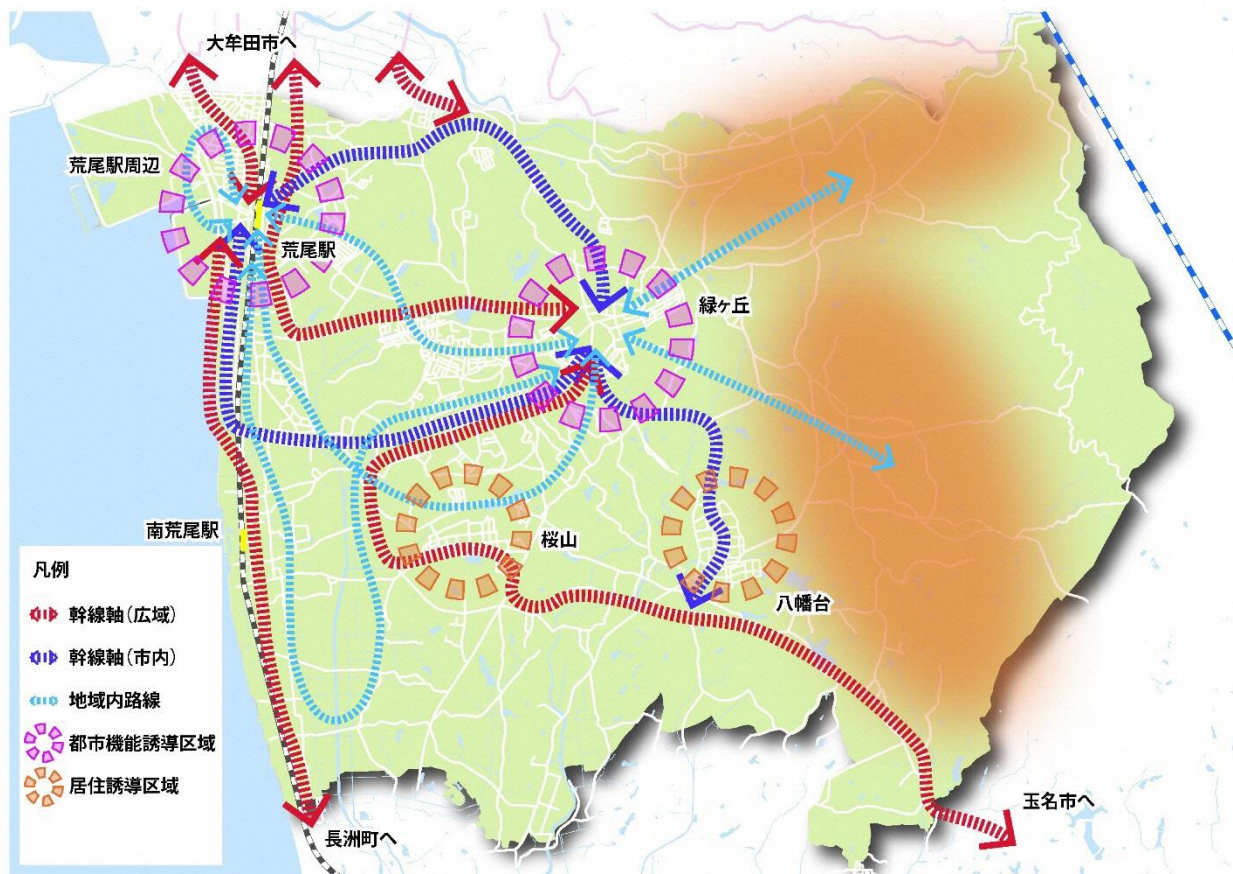
そのような中、本市では、人口減少時代においても生活に必要な機能の維持を図るため、コンパクトシティを推進しており、地域公共交通のネットワーク化により地域の活力を生み出すことを目指しています。

しかし、運行を担う交通事業者においては、運転士不足が深刻化しており、バス路線網の維持に重大な影響を及ぼしています。地域住民からは地域公共交通の維持・拡充が求められていますが、担い手となる人材に限られる中、経営資源を有効に配分し、より効率的で持続可能な地域公共交通体系を構築することが急務となっています。

そのため、本市では、地域公共交通の現状や市民の移動実態を踏まえながら、地域公共交通の確保・維持に向けた課題を解決し、持続可能で利便性の高い公共交通網の構築や、公共交通の利用促進などを総合的に推進するため、荒尾市地域公共交通総合連携計画を発展させ、地域公共交通のマスタープランとして「荒尾市地域公共交通網形成計画」を策定します。

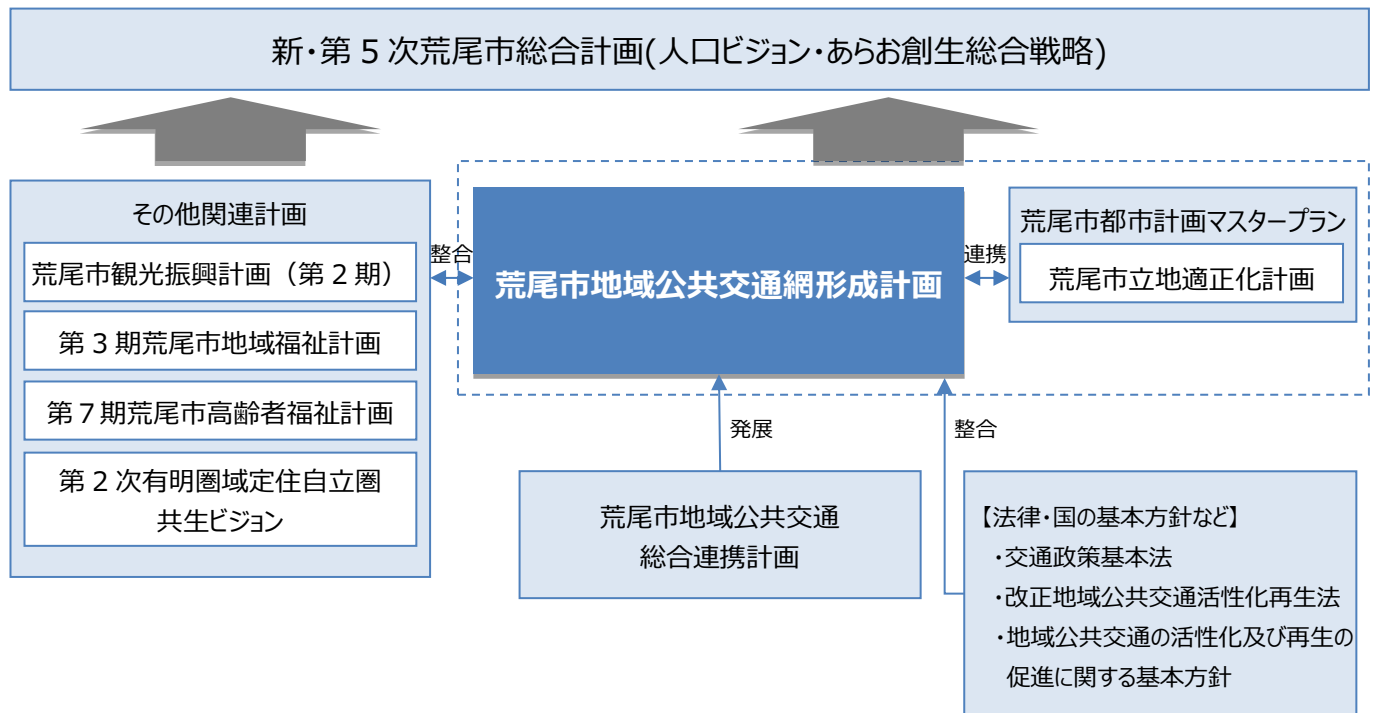
目指す将来像

都市のコンパクト化と連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築し、高齢者等の社会参画を促すことで、交流による地域の活力を生み出すとともに、ゆとりある健康的なライフスタイルを提供する「人幸増加」のまちづくり



計画の位置づけ

本計画は、「新・第5次荒尾市総合計画（人口ビジョン・あらお創生総合戦略）」を上位計画とし、まちづくりに関する「荒尾市都市計画マスタープラン」、「荒尾市立地適正化計画」と連携しながら、観光戦略である「荒尾市観光振興計画（第2期）」、福祉施策に関し、本計画と同時期に策定している「第3期荒尾市地域福祉計画」、「第7期荒尾市高齢者福祉計画」、広域連携に関する「第2次有明圏域定住自立圏共生ビジョン」との整合性を考慮して策定するものです。



計画の対象区域

荒尾市全域

(ただし、特に福岡県大牟田市との移動の関連性についても考慮します。)

計画期間

2018年（平成30年）4月～2023年3月（5年間）



計画の全体像

目指す将来像

都市のコンパクト化と連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築し、高齢者等の社会参画を促すことで、交流による地域の活力を生み出すとともに、ゆとりある健康的なライフスタイルを提供する「人幸増加」のまちづくり

移動等に関する地域の現状・課題

高齢化の進行による交通弱者の増加

高齢者の活発な移動

公共交通利用者数の減少

若年層における路線バス利用の低迷

公共交通の現状・課題

移動ニーズと公共交通網・ダイヤの不一致

市域をまたぐ広域的な連携の必要性

利用の低迷する非効率な路線の存在

基本的な方針と計画の目標

基本的な方針 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

基本的な方針 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

基本的な方針 3

公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保

基本的な方針 4

効率的で持続可能な公共交通事業の運営

荒尾市のまちづくりの方向性（荒尾市立地適正化計画）

スマートコンパクトシティあらか

連携

人口減少、少子高齢化にしなやかに対応し、将来にわたって活力ある荒尾を維持する「人幸増加都市」

具体的な施策

数値目標

現状

2022年度末

路線バス・乗合タクシーの人口カバー率

81%

85%

65歳以上の市民の公共交通満足度

17%

35%

数値目標

現状

2022年度末

路線バス利用者数
西鉄バス大牟田(株)

461,022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

JR 荒尾駅乗車人員
（現状値は2017年度）

1,172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

数値目標

現状

2022年度末

路線バス利用者数
産交バス(株)市内路線

222,627人

238,000人

乗合タクシー利用者数

7,706人

10,000人

直近1年間で路線バスを利用した市民の割合

--

40%

数値目標

現状

2022年度末

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

7.5人

1-① 高齢者等の市内の移動実態に合った公共交通網の編成

1-② 公共交通軸の明確化と乗継環境の改善

2-① 市域を越えた日常的な移動実態に合った動線の確保

2-② 市域を越えた観光周遊を支える動線の確保

2-③ 異なる交通事業者を結ぶ分かりやすい情報発信

3-① 高校生や高齢者等の公共交通利用への転換

3-② 観光来訪者の移動実態に合わせた鉄道駅と市内観光施設のアクセス性の向上

3-③ 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信と利用促進

4-① 運行の効率化と経営資源の確保

基本的な方針と具体的な取組み

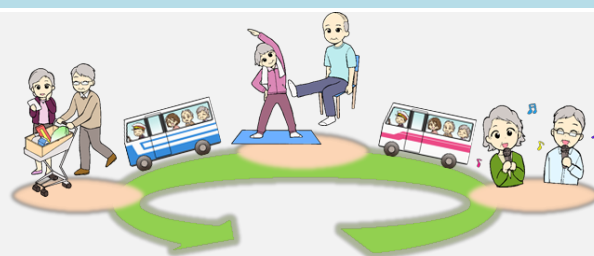
基本的な方針 1

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

一人暮らし高齢者の増加や自動車運転免許の自主返納意向の状況などを踏まえ、高齢者などの交通弱者でも公共交通を使って移動しやすい路線・待合環境を整備するとともに、南新地地区のまちづくりや荒尾市民病院の新病院建設なども見据え、買い物をはじめ、健康づくり活動や娯楽などの活動的な移動（社会参画）に合わせた、市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網を構築する。

1-① 高齢者等の市内の移動実態に合った公共交通網の編成

買い物をはじめ、サークル活動等の娯楽・イベント参加など、活動的な目的のための外出頻度が高いことから、高齢者等が自家用車に頼らず外出できるよう、移動実態に合ったバス路線網を編成する。



1-② 公共交通軸の明確化と乗継環境の改善

まちづくりと連携しながら、JR 荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の 2 つの都市機能誘導区域を結ぶ公共交通軸を構築し、充実させることで、居住誘導区域の利便性を高めるとともに、接続の改善と、バス停上屋やベンチなどの待合環境の整備により、乗継ぎに対する抵抗感を減らし、市内全域のネットワーク化を図る。

基本的な方針 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

生活圏を一体とするものの、県や交通事業者が異なる大牟田市をはじめ、近隣市町と協力し、交通事業者同士の連携を図りながら、生活関連施設や市域を越えて一体的に存在する観光施設などを結びつけることで、市域を越えても円滑な移動ができるよう、広域的な生活動線や観光周遊動線を確保する。

2-① 市域を越えた日常的な移動実態に合った動線の確保

生活圏を一体とし、買い物などを目的とした移動が多く見られるものの、市域を越え県やバス事業者が異なる大牟田市などへ、高齢者等が自家用車に頼らず外出ができるよう、日常的な生活動線に対応した公共交通網を確保する。

2-② 市域を越えた観光周遊を支える動線の確保

観光来訪者が、世界遺産関連施設など、市域を越えて大牟田市と一体的に存在する観光資源を周遊できるよう、様々な交通モードを活用し、移動手段を確保する。

2-③ 異なる交通事業者を結ぶ分かりやすい情報発信

隣接する大牟田市とは、生活圏を一体とするものの、県や運行する交通事業者が異なっており、一体的なサービスの提供ができていないという課題があるため、両市をはじめ、JR 九州(株)、産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)の関係交通事業者で連携し、利便性の向上を図るとともに、分かりやすい情報発信により利用促進を行う。

基本的な方針 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、新たな利用者として、自動車運転免許の自主返納を検討し始める世代や高校生、市内を訪れる観光来訪者をターゲットとし、移動実態を踏まえた利用促進を行う。また、情報提供方法の見直しにより公共交通の分かりにくさを改善し、新たな利用者にとっても利用しやすい環境を整えるとともに、定期的な利用を促すことで、移動手段としての公共交通利用の定着を図る。

3-① 高校生や高齢者等の公共交通利用への転換

通学をはじめ、休日においても活発な移動が見られるものの、移動手段が限られている高校生や、自動車運転免許の自主返納を検討している高齢者等に対し、ニーズを捉えたダイヤ編成や利用促進により、公共交通利用への転換を図る。

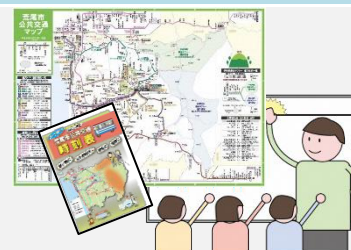
3-② 観光来訪者の移動実態に合わせた鉄道駅と市内観光施設のアクセス性の向上

グリーンランドや万田坑、荒尾干潟などの豊富な観光資源を活かし、市外をはじめ海外からの観光来訪者にも利用しやすいよう、JR 荒尾駅や JR 南荒尾駅を起点とした公共交通網を活用し、情報発信を強化することで、公共交通への転換を図る。



3-③ 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信と利用促進

路線バスの「行き先や運賃の分かりにくさ」を解消するとともに、高齢者の日常的な利用に加え、子ども連れの休日利用など、若い世代にとっても公共交通を使って移動することの楽しさを啓発することで、利用を促進し、ライフスタイルとしての定着を図る。



基本的な方針 4

効率的で持続可能な公共交通事業の運営

バス車両やバス運転士などの経営資源が限られる中、公共交通事業を持続可能なものにするため、利用の低迷する路線について見直しを図るとともに、移動実態やニーズを踏まえ、経営資源を効果的に配分し、利便性を最大限に確保しながら、効率的な運行を図る。また、利便性向上のための施策の実施に当たっては、トリガー制度（事前に事業継続に必要な目標利用者数を設定・公表し、それを下回った場合には事業の中止を検討すること）の導入を基本とする。

4-① 運行の効率化と経営資源の確保

路線バスの運転士不足やバス車両の老朽化など、交通事業者の経営資源が限られる中、多様化する利用者のニーズに対応していくため、利用が低迷する路線をはじめ、移動ニーズに合致していない路線を見直すことで、運行の効率化を図る。併せて、電気自動車などの次世代自動車を含むバス車両の更新などにより経営資源の確保を図るとともに、人口減少時代に合った最適なモビリティ関連サービスについての検討を行う。



荒尾市地域公共交通網形成計画 概要版

編集・発行 荒尾市 総務部 政策企画課
〒864-8686
熊本県荒尾市宮内出目 390 番地
<電話>0968-63-1273
<URL><http://www.city.arao.lg.jp/>