

大牟田市地域公共交通網形成計画 (案)

平成30年1月

大牟田市

—目次—

第1章	計画概要	1
1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画策定の目的	2
1-3	計画の位置づけ	2
1-4	計画期間	3
1-5	計画区域	3
第2章	地域公共交通を取り巻く現状整理	4
2-1	市勢・地勢	4
2-2	公共交通網	4
2-3	人口動向・分布	5
2-4	主要施設の立地状況	9
2-5	市民の移動特性	10
2-6	観光の特性	14
2-7	上位・関連計画の整理	17
2-8	地域公共交通を取り巻く現状整理のまとめ	25
第3章	地域公共交通の状況	27
3-1	公共交通の利用者数の推移	27
3-2	公共交通の運行・利用状況	28
3-3	公共交通による人口カバー状況	41
3-4	路線バスの方面別利用状況	44
3-5	地域公共交通の状況のまとめ	53
第4章	市民等の移動実態・ニーズ	55
4-1	調査の実施概要	55
4-2	市民アンケート調査結果	58
4-3	公共交通利用者アンケート調査結果	63
4-4	買い物施設来訪者アンケート調査結果	64
4-5	市内高校等通学者アンケート調査結果	65
4-6	観光来訪者 Web アンケート調査結果	69
4-7	立地適正化計画策定アンケート調査結果	73
4-8	荒尾市、みやま市でのアンケート調査結果	77
4-9	調査結果のまとめ	82
第5章	地域公共交通の課題整理	85
5-1	大牟田市における公共交通の課題（3つの課題）	85
5-2	大牟田市における公共交通の個別課題	87
第6章	持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策	104
6-1	基本方針の設定	105
6-2	計画目標及び指標の設定	107
6-3	事業の設定	110
6-4	事業内容・実施主体・スケジュール	111
6-5	計画期間及び評価スケジュール	123

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景

○大牟田市の公共交通網

本市の公共交通には、鉄道、路線バス、高速船、タクシー等があり、鉄道やバスの路線網が大牟田駅等の市中心部から放射状に広く運行されています。公共交通サービスの人口カバー率も8割を超えている等充実した公共交通網といえます。

○公共交通利用者の減少

本市の公共交通（鉄道・路線バス）利用者は、人口減少等に伴い昭和40年頃をピークとして減少傾向にあります。この減少に歯止めをかけるために、公共交通環境の維持・確保が必要となります。

また、荒尾市をはじめとする周辺市町との移動も多い状況にあり、広域な公共交通網の維持・確保も必要となります。

○人口減少・高齢化

本市の人口は、昭和35年以降減少傾向にあり、かつ高齢化も進んでいます。今後の将来人口予測においても人口減少及び高齢化の傾向は続くことが予想されており、人口減少・高齢化にあわせて公共交通利用者の減少が進めば、公共交通サービスが低下し、さらに利用者が減少するといった負のスパイラルの懸念があります。

○これからのまちづくり（都市のコンパクトシティ・プラス・ネットワーク化）

将来の人口減少、高齢化が進んでいく中で、都市機能及び居住区域を集中させるコンパクト化を進めることが求められています。この都市のコンパクト化に向け、市内外を効率的・有機的に結ぶ公共交通ネットワークの構築が必要となります。

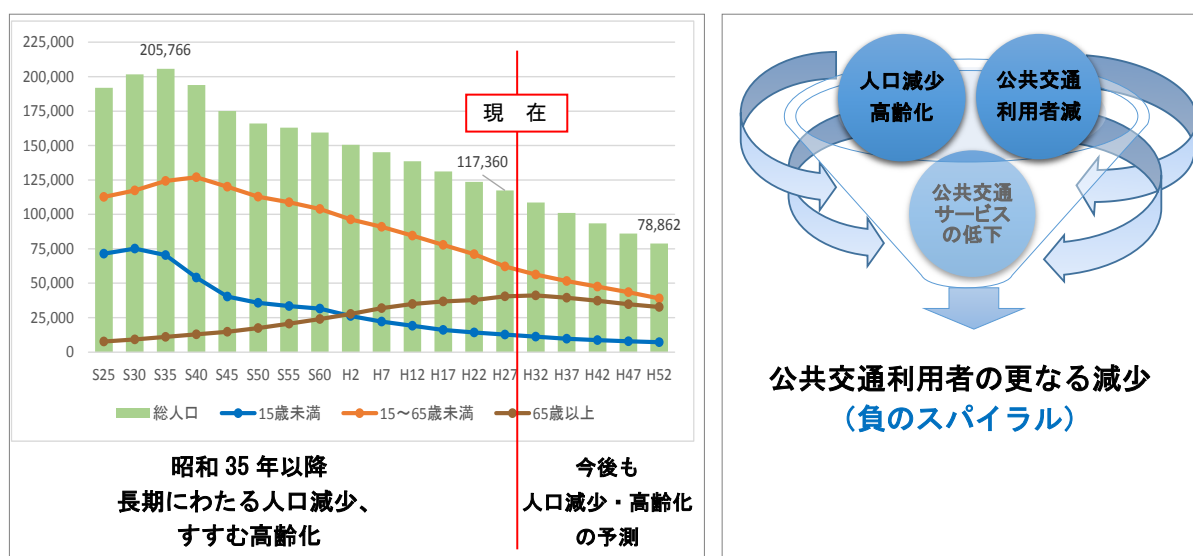


図1 人口減少、高齢化と公共交通利用者の減少（負のスパイラル）のイメージ

1-2 計画策定の目的

以上のような背景を踏まえると、現在の公共交通網を維持しつつ、足りない部分を補完するとともに、課題がある部分の改善を当面進め、さらに、将来の人口減少等にも対応する市内外の移動の確保に向け、適切な事業を展開していくことが必要となります。

このため、本市の公共交通の指針となる当面必要な事業及び将来を見据えた対応等を盛り込んだ「大牟田市地域公共交通網形成計画」を策定します。本計画では短期的及び長期的な視点※にたつて必要な取組みを体系的に位置付け、市民・交通事業者・行政の役割分担により、地域公共交通網形成に向けた事業を進めていきます。

※短期的な視点（計画対象期間内）

計画対象期間においては現状の公共交通網を維持しつつ、足りない部分を補完するとともに、課題がある部分は改善し、将来に向けた市内外の移動への対応として、事業を展開していきます。

※長期的な視点（計画対象期間以降）

計画対象期間以降の将来（概ね20年）において、都市計画マスタープランや立地適正化計画で示す将来都市像にあわせた公共交通体系の構築を目指します。

1-3 計画の位置づけ

本計画は大牟田市まちづくり総合プランを上位計画、大牟田市都市計画マスタープラン（改定中）、大牟田市立地適正化計画、大牟田市中心市街地活性化基本計画等を関連計画として位置づけ、また周辺市町（特に荒尾市）との公共交通に関する計画とも連携をとった計画とします。

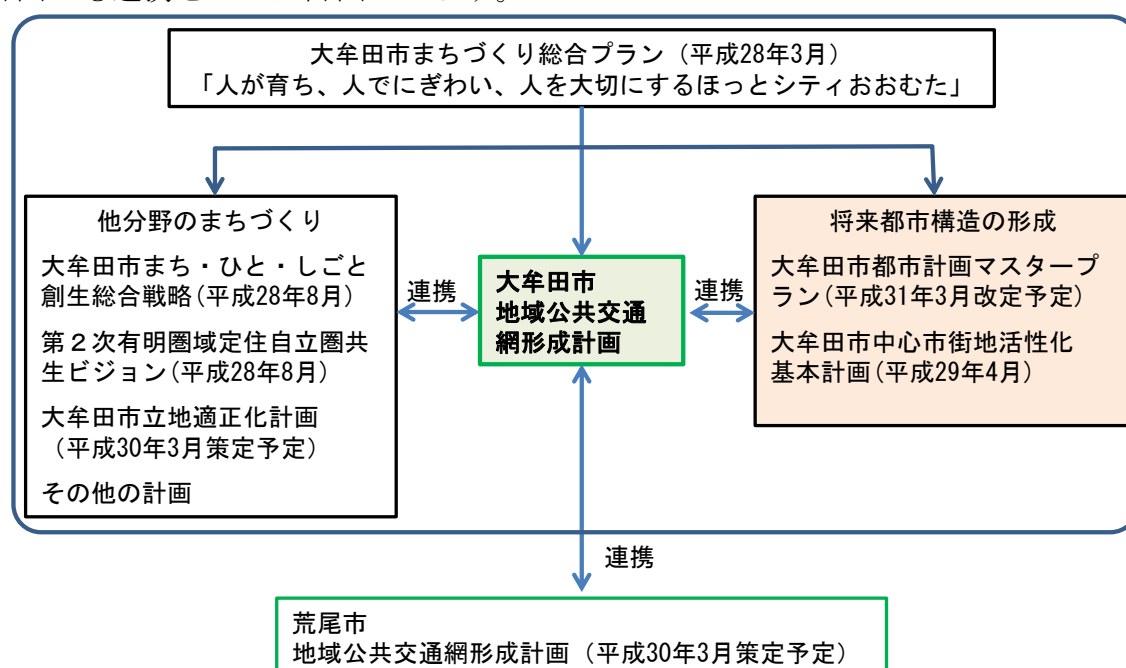


図2 計画の位置付け

1-4 計画期間

○平成30年度～平成34年度の5年間

本計画の期間は、平成30年度～平成34年度の5年間とします。関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画と連携して計画を進めていきます。

	H30	H31	H32	H33	H34	H35～	
大牟田市地域公共交通網形成計画 (平成30年3月策定予定)	平成30年度～平成34年度						
大牟田市都市計画マスタープラン (平成31年3月改定予定)	平成31年度～(概ね20年)						
							※概ね10年間隔で見直し予定
大牟田市立地適正化計画 (平成30年3月策定予定)	平成30年度～(概ね20年)						
							※5年間隔で見直し予定

1-5 計画区域

計画区域は、大牟田市全域を対象とします。

なお、周辺市と結ぶ広域公共交通路線を考慮し、市域外（隣接するみやま市、荒尾市、南関町）も場合により対象としますが、特に市街地が連坦するとともに交通流動が多い荒尾市との連携に留意します。



第2章 地域公共交通を取り巻く現状整理

2-1 市勢・地勢

大牟田市は福岡県の南西部に位置し、福岡県内ではみやま市、熊本県内では荒尾市、南関町と隣接しています。沿岸部は標高の低い平野部が広がっており、市の東部は山間部として標高が高くなっています。また、市北西部の一部で丘陵地があります。

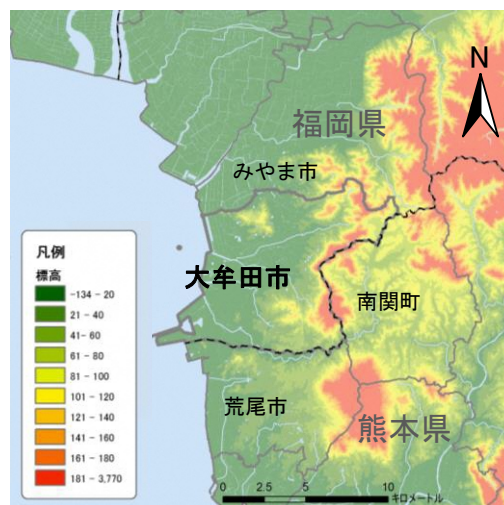


図4 大牟田市の位置図と地勢

2-2 公共交通網

大牟田市は、鉄道路線が3路線（JR九州新幹線、JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）が整備され、在来線は久留米・福岡方面及び荒尾・熊本方面を結び、新幹線は九州内の他、広域の移動に対応しており、大牟田駅を中心として市内各方面を放射状に運行する路線バス、及び都市間を結ぶ路線バスが運行しています。また、倉永地区では循環バスが運行しています。

三池港からは高速船が島原港へ運行しているほか、タクシー事業者も市内各地に立地しており、九州佐賀国際空港へのリムジンタクシーが予約制で運行しています。

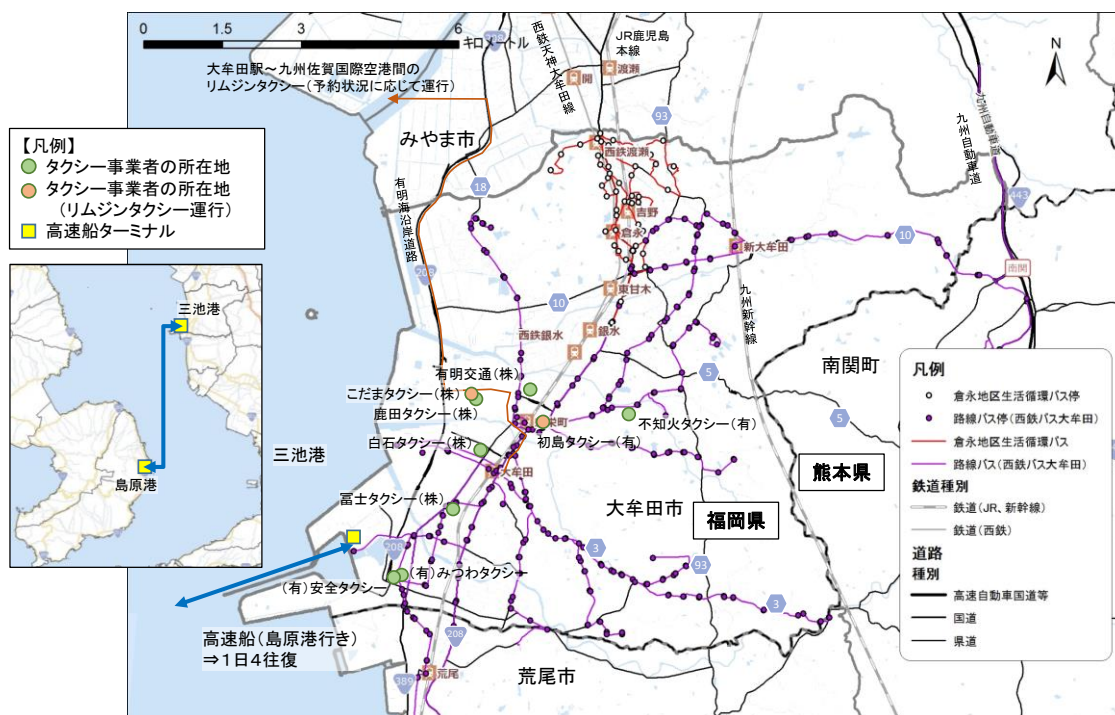


図5 交通網（鉄道、バス（路線・地区循環）、タクシー、高速船）

2-3 人口動向・分布

(1) 人口推移

大牟田市の人口は、昭和35年以降減少を続けており、将来的にも人口減少が予想されています。

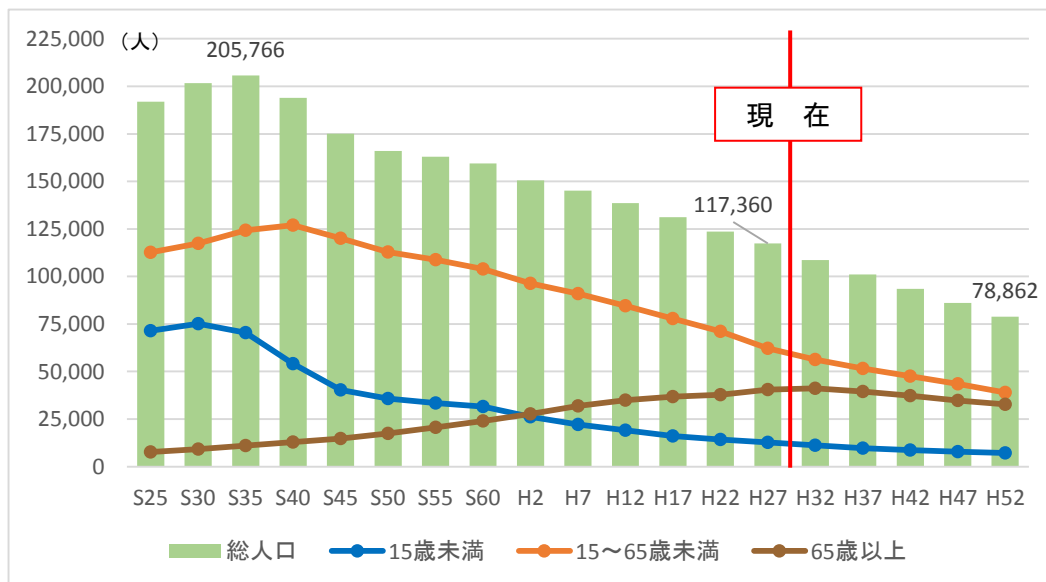


図6 大牟田市の人口推移（出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 高齢化率推移

大牟田市の高齢化率は増加を続けており、平成27年では全国・福岡県よりも高い35%となっています。将来的にも高齢化率の増加が予想されています。

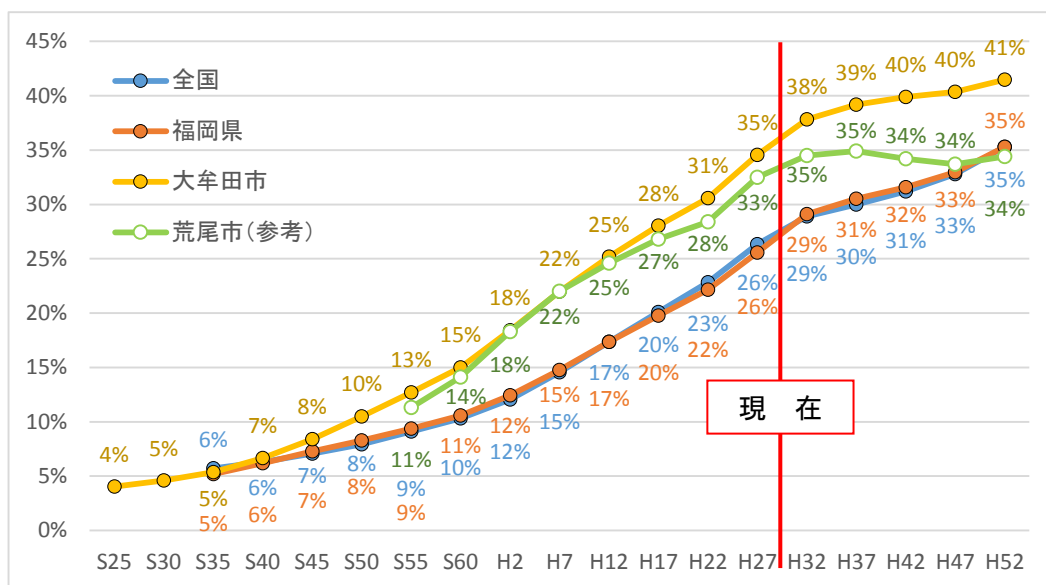
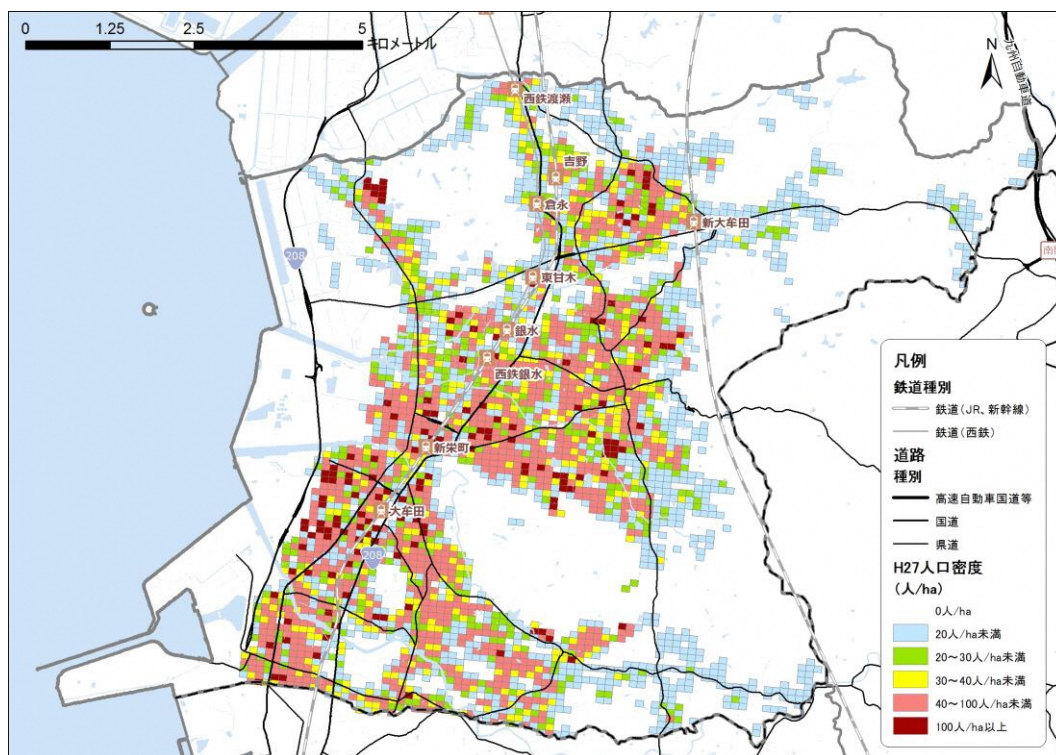


図7 全国、福岡県、大牟田市、荒尾市の高齢化率推移
（出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

(4) 人口分布

大牟田市の人口分布は、国道 208 号に沿って分布しています。郊外部や山間部は人口が薄く広がっています。将来にわたり、人口密度が低くなる傾向の地区が市内に広く分布しています。

(現状:平成 27 年)



(将来:平成 47 年推計値)

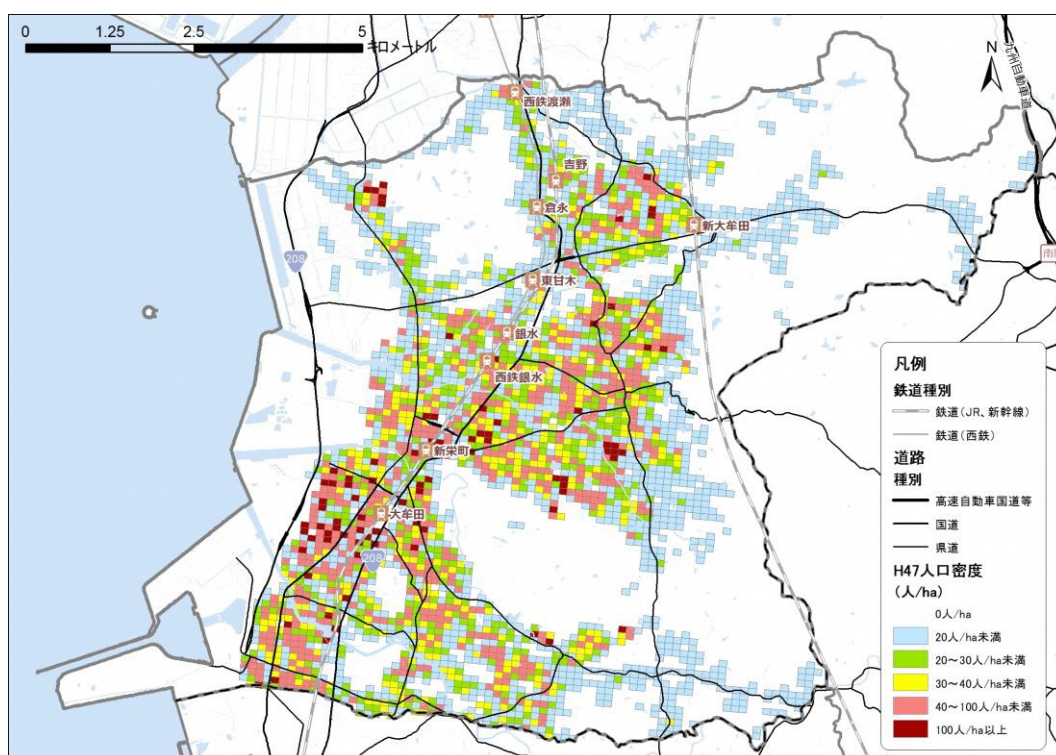
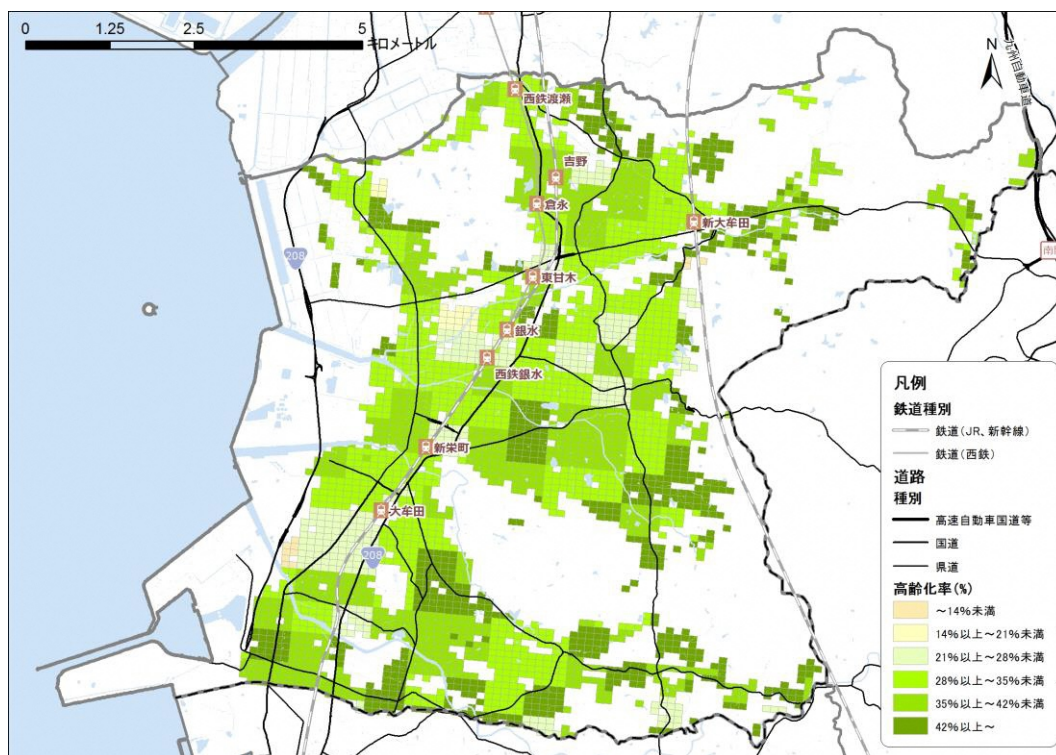


図 10 人口分布 (出典:立地適正化計画策定資料を加工)

(5) 高齢化率

大牟田市の高齢化率の分布は、特に郊外部・山間部で高くなっています。将来にわたり高齢化率が高くなることが予測される地区が市内に広く分布します。

(現状:平成 27 年)



(将来:平成 47 年推計値)

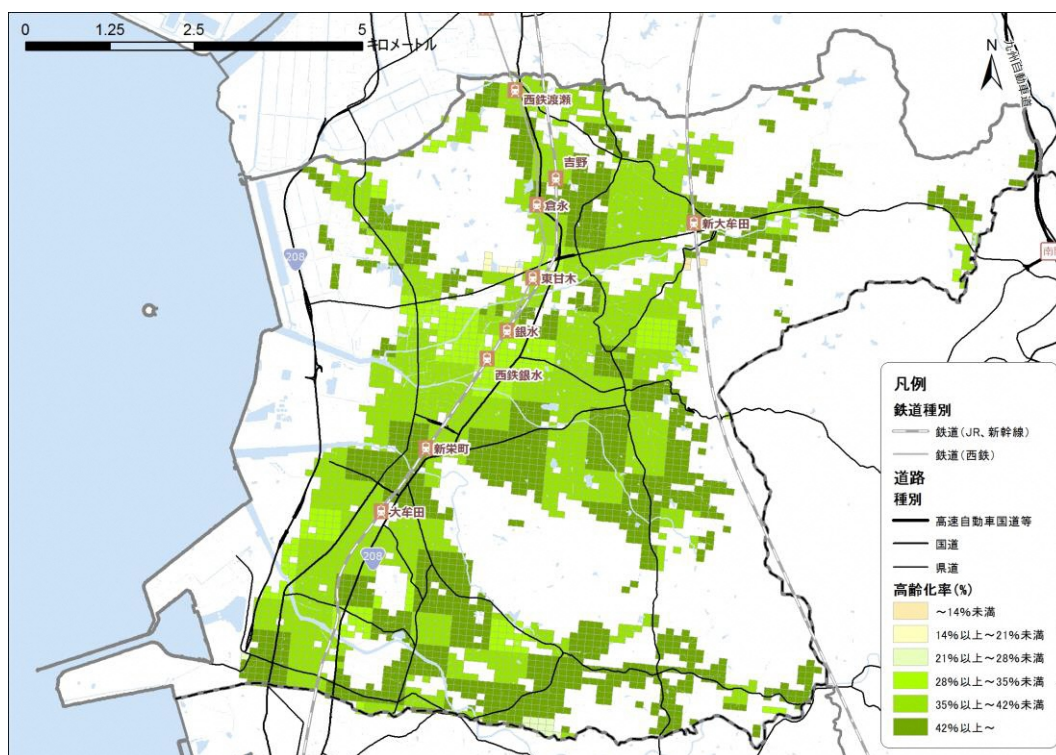


図 11 人口分布 (出典:立地適正化計画策定資料を加工)

2-4 主要施設の立地状況

大牟田市の主要施設は、大牟田駅周辺や国道 208 号及び主要幹線道路沿いに立地しています。スーパー等は、郊外にも立地しており、観光施設は、市南部に多く立地しています。

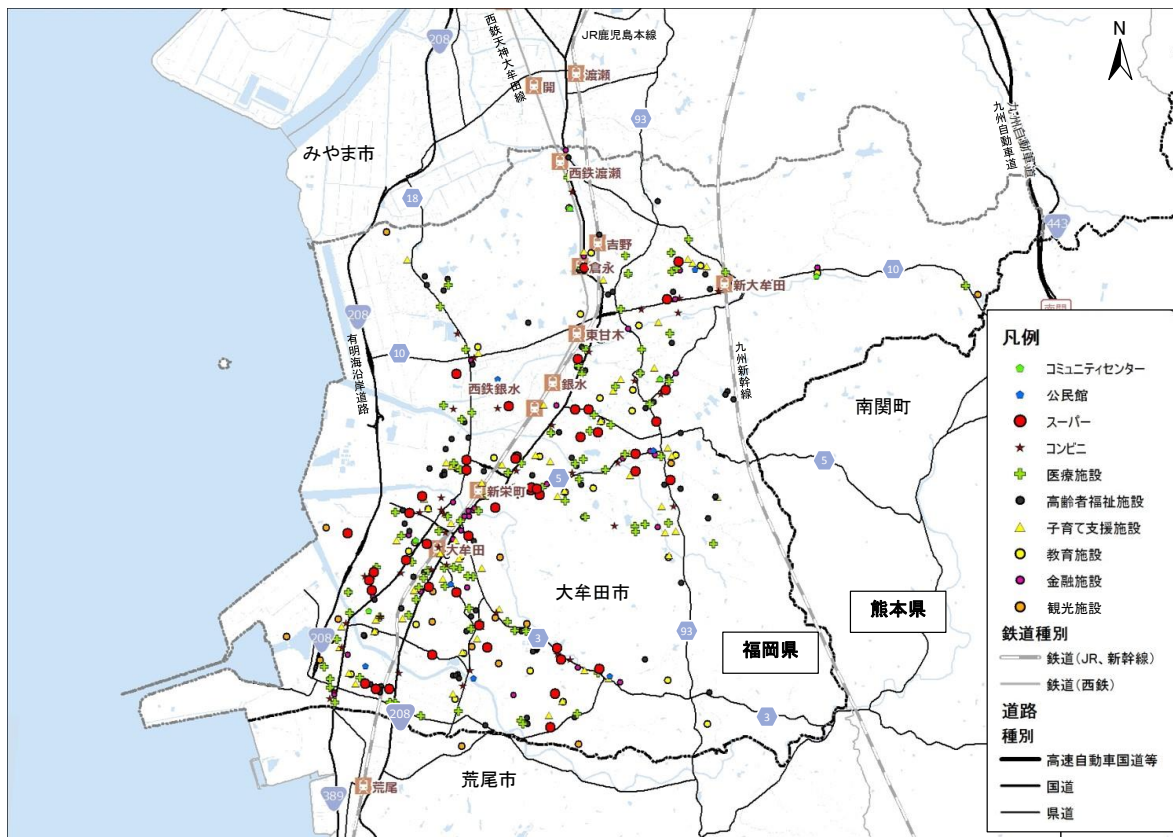


図 12 各種施設の分布（出典：立地適正化計画策定資料に観光施設を追加）

2-5 市民の移動特性

(1) 市内外の移動

○市内外の流動

大牟田市と周辺地域との内外の移動は、荒尾市から大牟田市への通勤での流入が特に多いほか、みやま市からの通勤での流入も多くなっています。大牟田市から市外への流出は、荒尾市、みやま市、久留米市、福岡市等が多くなっています。

一方、市内での移動が7割と多くなっています。

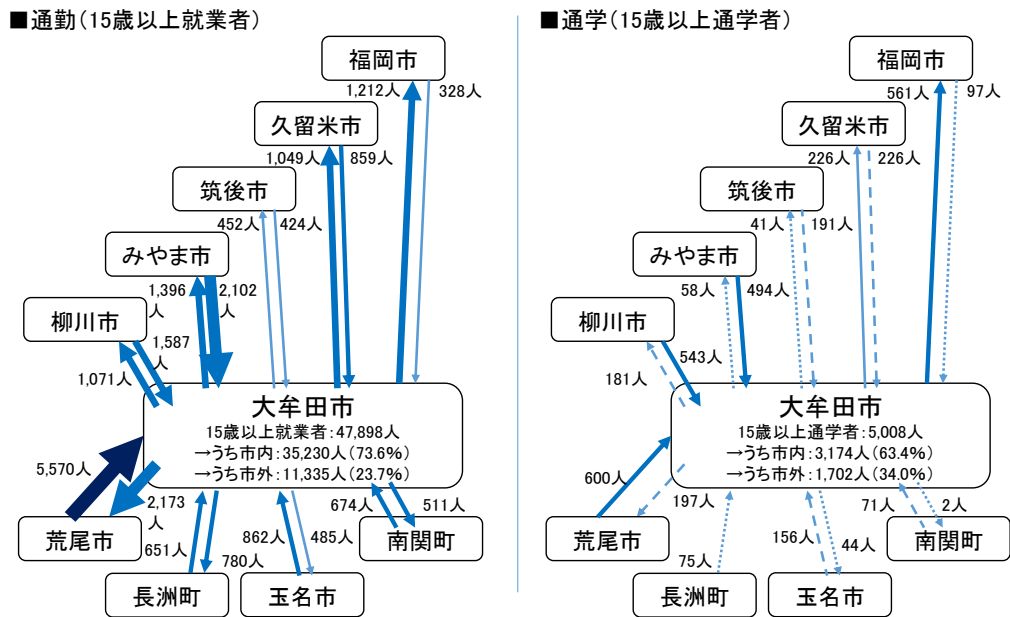
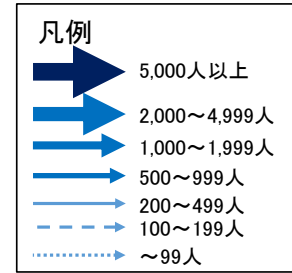


図 13 通勤・通学の移動状況 (出典：平成 27 年国勢調査)

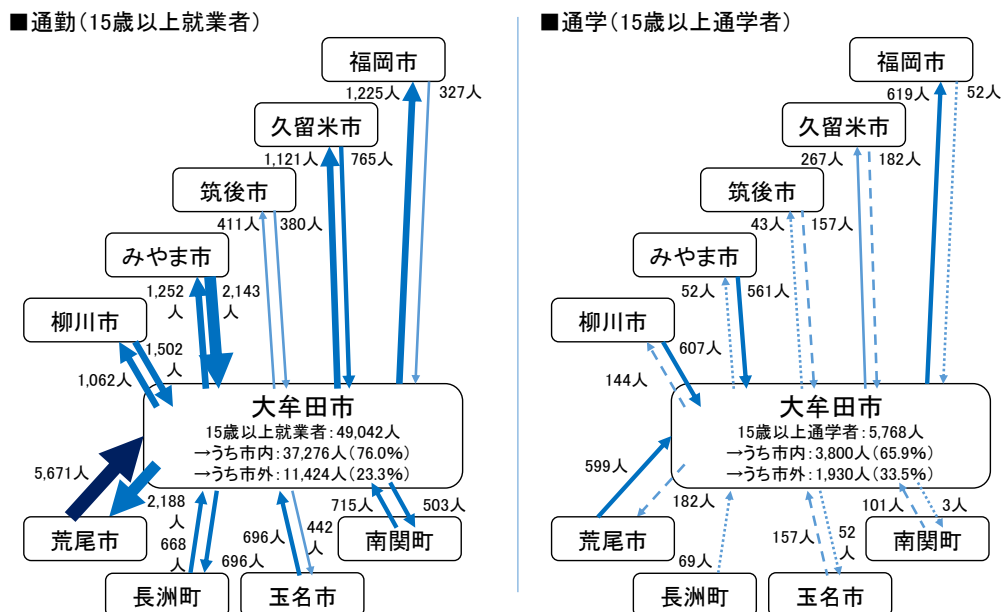


図 14 通勤・通学の移動状況 (出典：平成 22 年国勢調査)

○市内外の交通手段

市外への通勤、通学は、県内は鉄道利用が高く、荒尾市との移動は自動車の割合が高くなっています。また、平成12年から平成22年にかけて、公共交通（タクシー、バス、鉄道）の割合が減少しています。

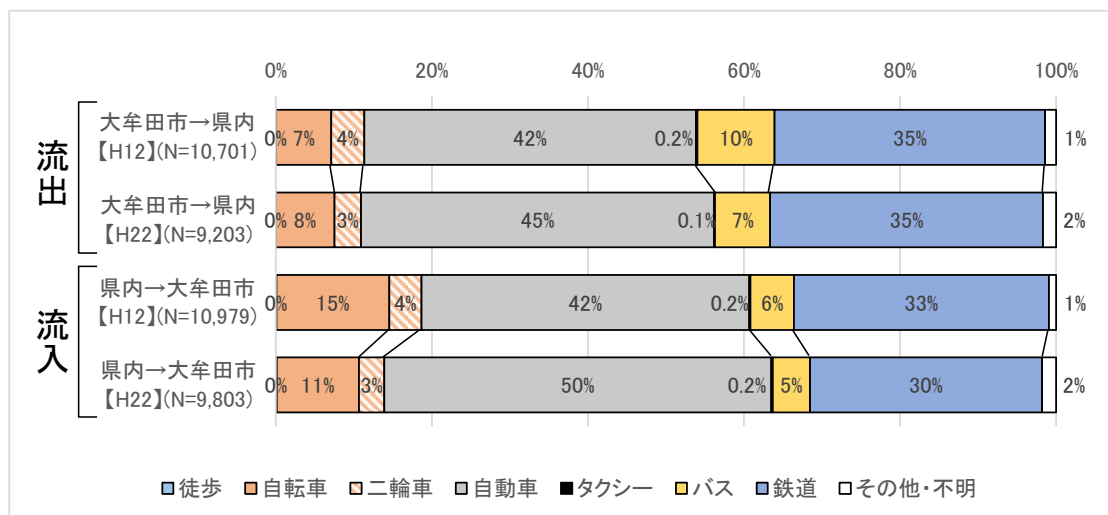


図15 通勤、通学の大牟田市内～市外（県内）の移動手段
（出典：平成12年、22年国勢調査）

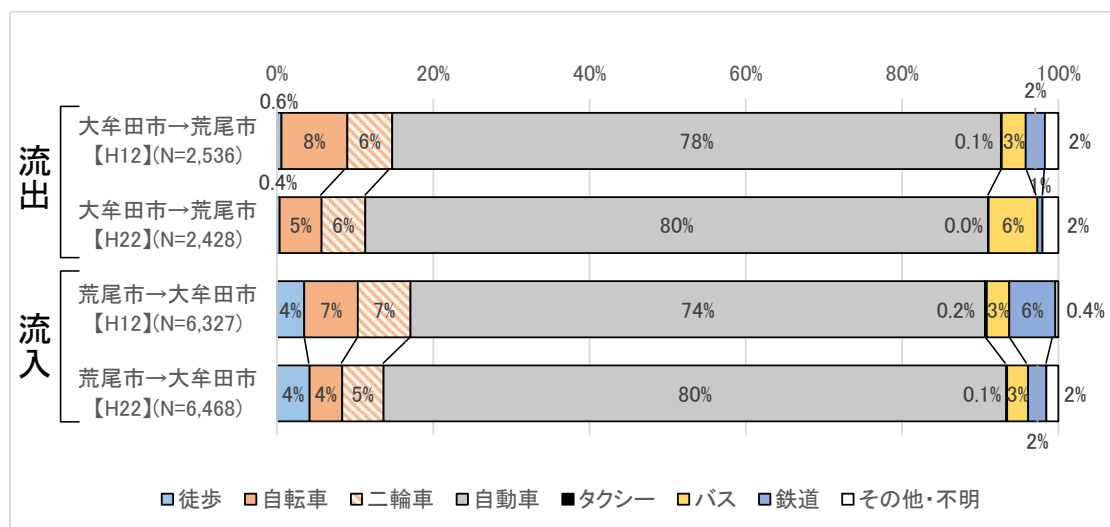


図16 通勤、通学の大牟田市内～市外（荒尾市）の移動手段
（出典：平成12年、22年国勢調査）

(2) 市内の移動

○市内の流動

市内の通勤での移動は、他の小学校区から大牟田中央校区までの移動が多くなっています。買い物や通院等の私用目的での移動は、大牟田中央校区や明治校区への移動が多くなっています。

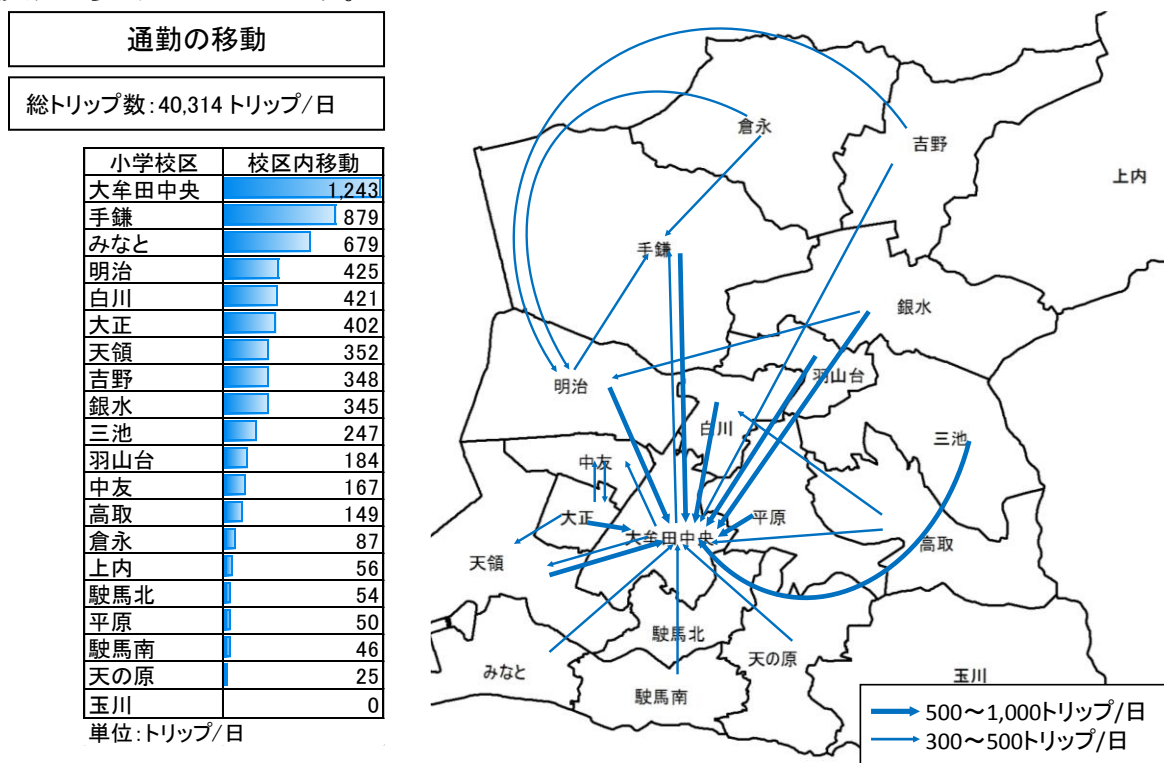


図 17 通勤での移動 (出典:平成18年北部九州パーソントリップ調査)

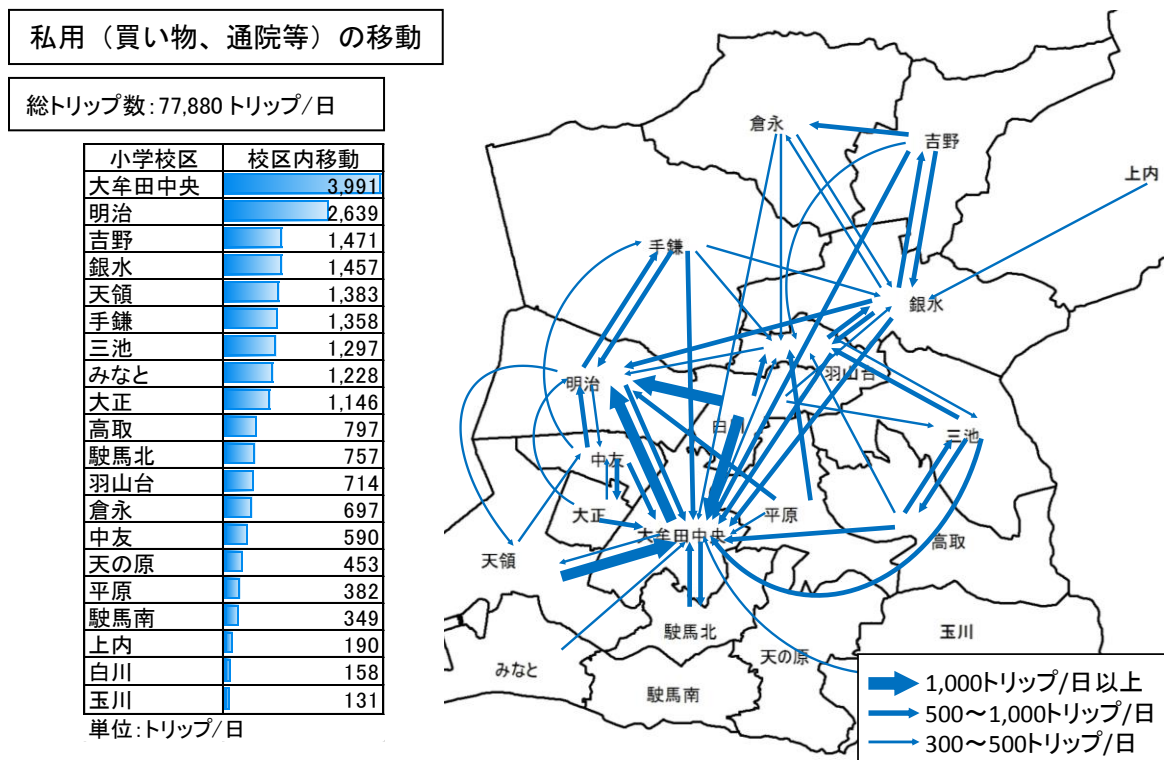


図 18 私用(買い物、通院等)での移動 (出典:平成18年北部九州パーソントリップ調査)

バスでの移動は、大牟田中央校区～三池校区間、大牟田中央校区～天領校区間、
 駛馬北校区～手鎌校区間が多くなっています。

交通手段（バスでの移動）

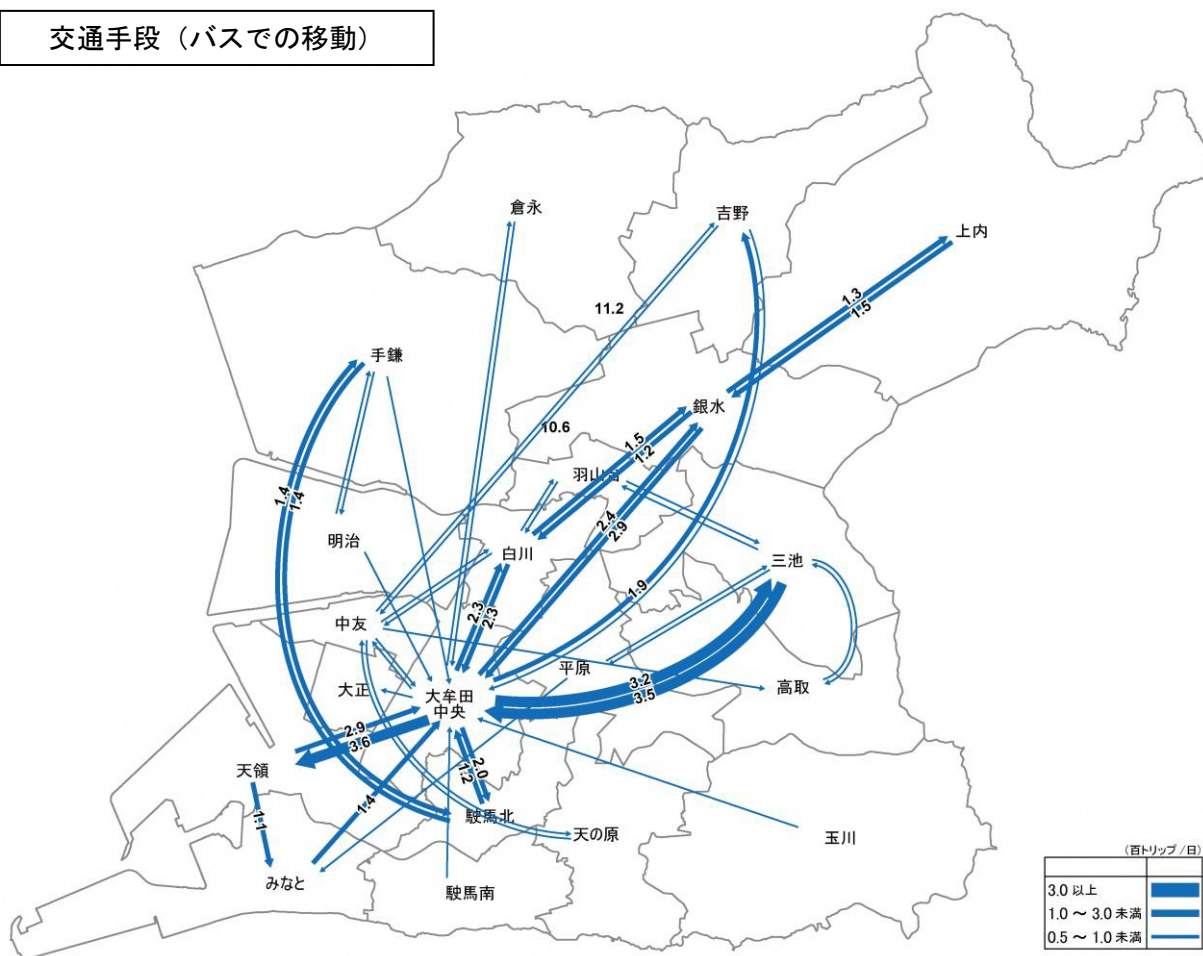


図 19 バスでの移動（出典：平成 18 年北部九州パーソントリップ調査）

2-6 観光の特性

大牟田市では、平成 27 年に三池炭鉱関連施設が世界文化遺産登録された事を契機として、それらを含む地域資源を活用し、大牟田市への更なる誘客促進と地域経済の活性化を目指しています。

世界遺産の他に動物園等の観光施設も市内各地に立地しています。

世界遺産登録の影響もあり大牟田市石炭産業科学館の来訪者数は平成 27 年に増加しています。また、大牟田市動物園においても近年増加傾向にあります。

路線バスは大牟田駅を中心として放射状に展開しており、観光施設間を結ぶ路線はない状況です。

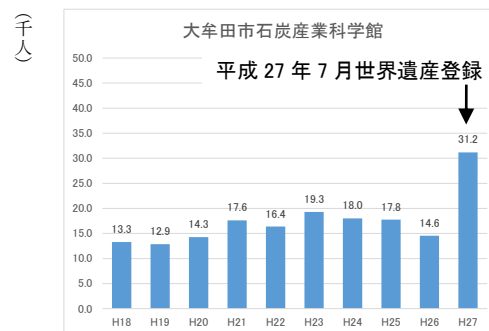
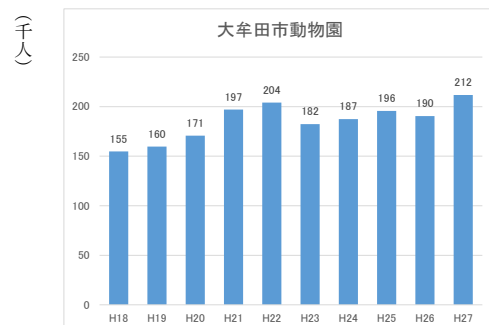
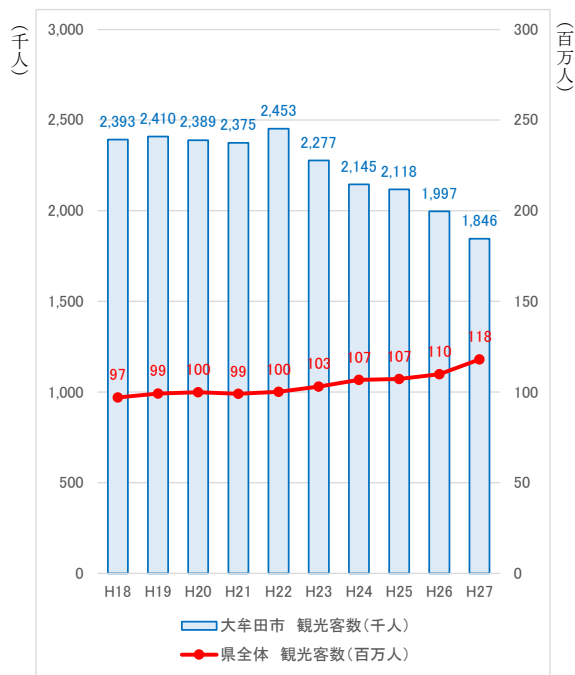


図 20 市内来訪観光客の推移(平成 18~27 年) 図 21 主要観光施設の来訪者の推移(平成 18~27 年)
(出典：福岡県観光入込客推計調査(平成 18~27 年))

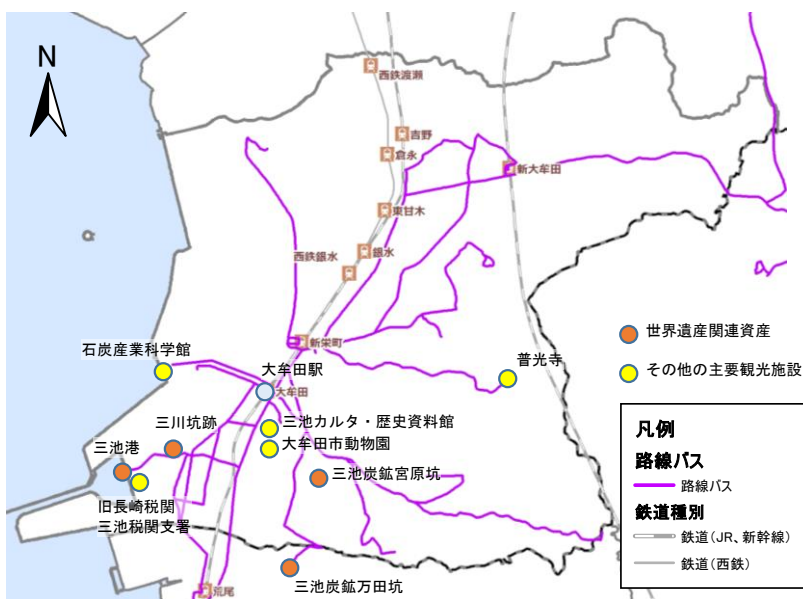


図 22 主要観光施設の立地状況

前項で示した観光施設のうち、大牟田市動物園来訪者を対象としたアンケート調査（平成29年度実施、回答数640グループ）を以下に示します。

来訪者の出発地は、大牟田市内以外に、久留米市や熊本市等遠方からも多くなっています。

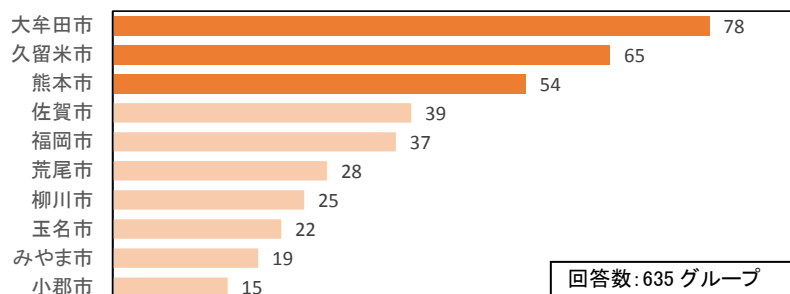


図 23 来訪者の出発地

来訪者の構成は、「家族」がほとんどとなっています。

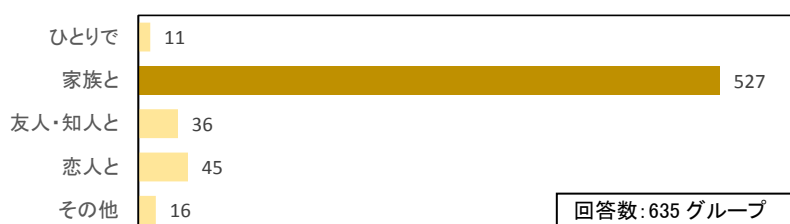


図 24 来訪者の家族構成

大牟田市動物園までの移動手段は、ほとんどの来訪者が自動車で来訪していますが、公共交通を利用した来訪者も一部います。



図 25 来訪者の大牟田市動物園までの移動手段

来訪者のうち、大牟田駅から大牟田市動物園行きの路線バスがあった場合、利用するという方が33.7%となっており、大牟田駅から大牟田市動物園までの公共交通でのアクセスについて、一定のニーズがあることがわかります。

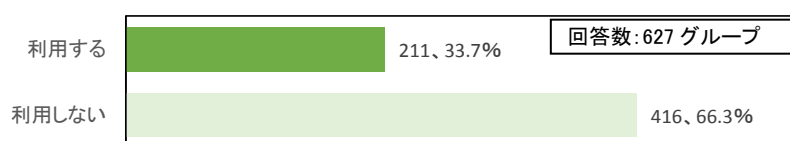


図 26 大牟田駅から大牟田市動物園までの路線バスがあった場合の利用意向

大牟田市と島原市を結ぶ高速船三池島原ラインでは、高速船利用者のうち、大牟田市と島原市の中学生及び高校生を対象に、高速船の乗車料金の割引及び観光施設や娯楽施設の入園料等の割引、無料の切符を配布しています。

大牟田市では、大牟田市動物園や石炭産業科学館、イオンモール大牟田（映画館）、市内のレンタサイクルにおいて割引が適用されています。

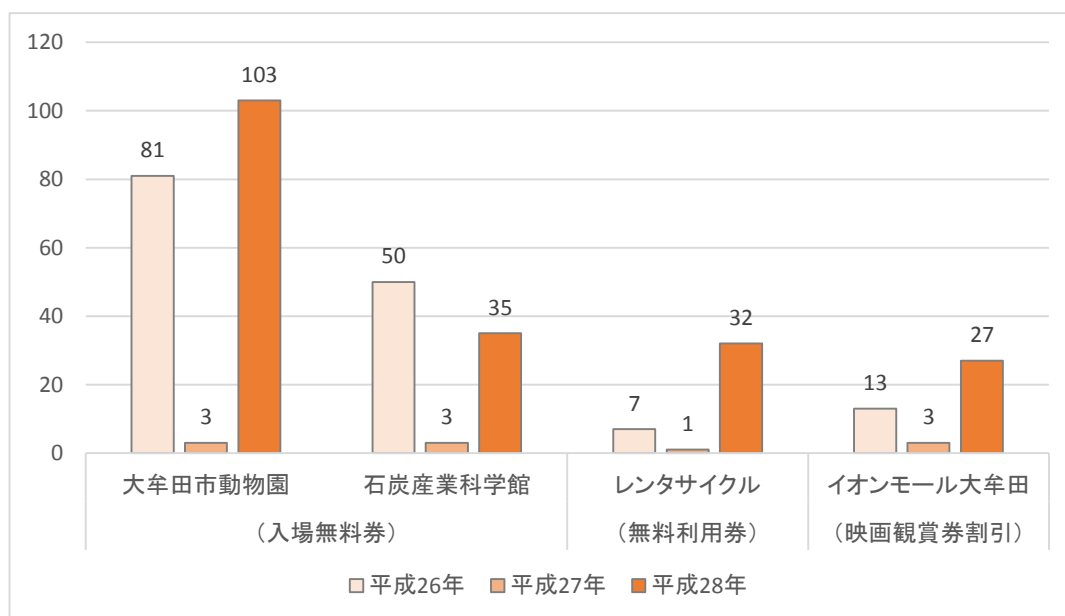


図 27 高速船三池島原ライン利用時の割引券の利用実績
(出典：大牟田市資料)

2-7 上位・関連計画の整理

(1) 大牟田市まちづくり総合プラン（平成28年3月策定）

長期的な展望に基づき、目指す都市像を掲げ、その目指す都市像を実現するための施策の基本的方向及び体系を示すものであり、大牟田市の個別計画の基本となるものです。また、国・県等の計画との整合性にも配慮し、大牟田市の発展と計画の円滑な運営につなげていくことを目指しています。

■計画期間：平成28年度～平成31年度（4年間）

■将来像

将来にわたって安心して暮らし、大牟田市に住んでいることを自ら誇ることができるまちづくりを、市民とともに実現していくために、「人が育ち、人でにぎわい、人を大切にすほっとシティおおむた」と定めます。

■交通ネットワークが整ったまち（第4編第2章）

（基本方針）

安全で快適な道路環境を確保するとともに、鉄道、バス、旅客船等を活かした利便性の高い交通ネットワークが整ったまちを目指します。

そのために、有明海沿岸道路や幹線道路等の整備とあわせ、市民生活に密着した生活道路を適切に維持管理していきます。また、国・県、関係機関等との連携を図りながら、公共交通の維持・確保に努めます。

視点1 地域活力を向上させる広域道路網の充実

有明海沿岸道路や幹線道路の整備を促進し、移動時間短縮による地域間の交流促進及び広域交通拠点へのアクセス強化を図ることで、地域の活力を向上させる広域道路網の充実に努めます。

視点2 安全で安心な道路空間の確保

市民生活に密着した生活道路については、利用者が安全で安心して通行できる道路空間の確保に努めます。また、橋梁等については計画的に点検や修繕等を行い長寿命化を図るとともに、主要な橋梁については耐震対策を実施し、道路の安全性の確保に努めます。

視点3 多様な交通手段の確保

国・県、関係機関等と連携しながら、鉄道やバス、旅客船等の利用促進及び利便性の向上等を図ることで、公共交通ネットワークの維持及び生活交通の確保に努めます。

<主な事業>

- ・有明海沿岸道路等国・県道整備促進事業
- ・橋梁長寿命化事業
- ・大牟田駅連絡橋改修事業
- ・路線バス運行対策事業



有明海沿岸道路

(2) 大牟田市都市計画マスタープラン（平成16年3月策定 ※改定中）

大牟田市では、平成16年3月に概ね20年後を目標年次とする都市計画マスタープランを策定しています。策定から現在の間までに、都市の骨格となる基盤整備の進展、急速な人口減少や少子高齢化、地方分権の進展等、大牟田市を取り巻く社会経済状況が大きく変化しています。

さらに、上位計画である大牟田市第5次総合計画（まちづくり総合プラン）が策定されるとともに、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、都市計画マスタープランの一部とみなされる「立地適正化計画」が制度化されました。

これらを受け、各種上位計画に即し、長期的にも都市の活力が維持できる持続的なまちづくりを進めていく必要があることから、都市計画マスタープランの見直しを進めていきます。

■都市の将来像

住み・働き・にぎわう持続可能な快適環境都市

～みんなでつくる安心して豊かに暮らせる人にやさしいまち～

■都市整備の基本目標

＜都市構造＞

- ・コンパクトで便利なまちを目指します
- ・誰もが利用しやすい交通環境を目指します
- ・集落地域の活力の維持に努めます

＜都市活力＞

- ・産業活動しやすいまちを目指します
- ・中心市街地のにぎわいを回復します
- ・たくさんの人が交流するまちを目指します

＜市民生活＞

- ・市民がみんなで支え合うまちを目指します
- ・健康で豊かな心を育むまちを目指します
- ・安心して安全に暮らせるまちを目指します

＜都市環境＞

- ・居住性に優れたまちを目指します
- ・個性豊かな魅力あふれるまちを目指します
- ・自然豊かな愛着のあるまちを目指します

＜将来の都市空間の姿＞



(3) 大牟田市立地適正化計画

大牟田市立地適正化計画では、都市計画マスタープラン（改定中）と整合を図り、人口減少・少子高齢化に対応した市民にとって利便性の高い持続可能なまちづくりを進めるため、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えのもと検討を進めています。

■立地適正化計画の基本的方針

大牟田市都市計画マスタープラン（改定中）で示す将来都市像及び3つの都市整備の基本理念を達成するため、まちづくりの重点施策を以下の通り設定。

《都市の将来像》

住み・働き・にぎわう
持続可能な快適環境都市
 ~みんなで作る
 安心して豊かに暮らせる
 人にやさしいまち~

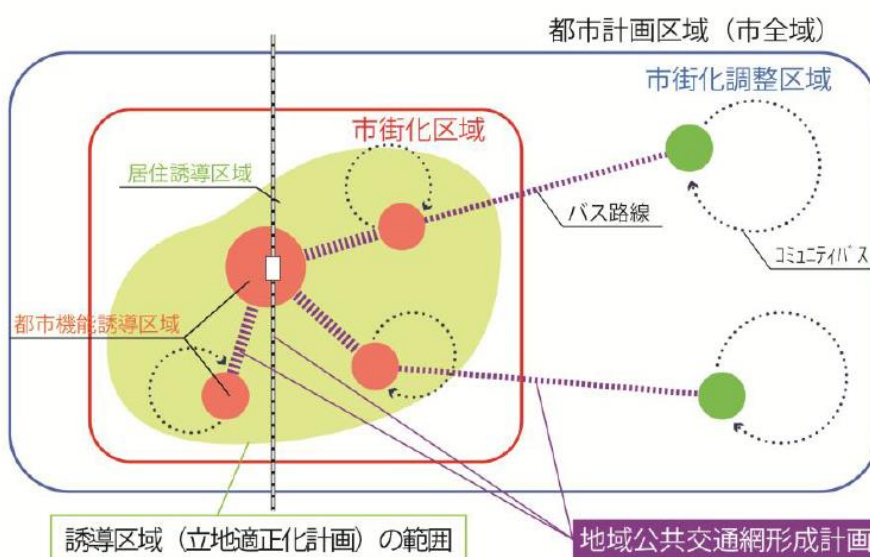
まちづくりの重点施策（ターゲット）	
(1) 市民が便利に暮らすための生活サービス施設の維持	①市民に身近な生活拠点の適正配置 ②拠点分類による都市機能の相互補完 ③拠点間連携による生活利便の確保
(2) 大牟田市に通い・訪れる方をもてなすための施設の充実	①都市軸及び広域交流拠点の形成 ②観光資源周辺の観光利用・拠点形成
(3) 地域まちづくり活動と連携した地域に必要な施設の充実	①地域包括支援センター等の維持・充実 ②子育て支援施設の維持・充実 ③校区毎のまちづくり活動支援施設の充実

■コンパクトシティ・プラス・ネットワーク（集約型都市構造）の考え方

人口減少・高齢化の進展の中、都市内の中心市街地や交通結節点の中心に、生活に必要な都市機能を集積し、公共交通の利便性を高めることや、にぎわい・雇用機会を確保する効率的で利便性の高い都市構造を目指す。

■立地適正化計画のイメージ

- 居住誘導区域
⇒将来にわたり人口密度を維持するエリアとして設定
- 都市機能誘導区域
⇒生活サービスを維持・誘導するエリアと、そのエリアに維持・誘導する施設を設定
- 公共交通
⇒拠点間を公共交通網で結ぶ連携軸を設定



(4) 大牟田市中心市街地活性化基本計画

本計画は、空き店舗の増加や歩行者通行量の減少など賑わいが失われつつある中心市街地において、都市機能の更新、賑わいの創出、居住環境の向上などを目的として、新栄町駅前地区市街地再開発事業を実施し、中心市街地の活性化を図ることとしています。

■計画期間：平成29年度～平成33年度（5年間）

■目指す中心市街地像

いつも、わくわく・生き・活き
「人が住み、憩い、ふれあい、出会いのまち」

■3つの基本方針

- ①にぎわい・文化拠点の形成
- ②人々の交流機会の拡大
- ③居住の場としての魅力の向上

■主要事業

拠点への来訪者の拡大

- ①市民活動等多目的交流施設活用事業
- ②観光プロモーション事業

空き店舗の解消

- ③街なかストリートデザイン事業
- ④起業家支援事業
- ⑤タウンマネージャー設置事業

交流人口の拡大

- ⑥中心市街地活性化施設整備費補助事業
- ⑦まちづくり基金事業（新栄町大蛇山交流プラザ整備事業）
- ⑧まちづくり基金事業（まちなかシリコンバレー事業）

居住人口の拡大

- ⑨新栄町駅前地区市街地再開発事業
- ⑩中心市街地老朽建築物除去促進事業

※主要事業は計画概要より抜粋

■具体的事業の内容

○新栄町駅前地区市街地再開発事業

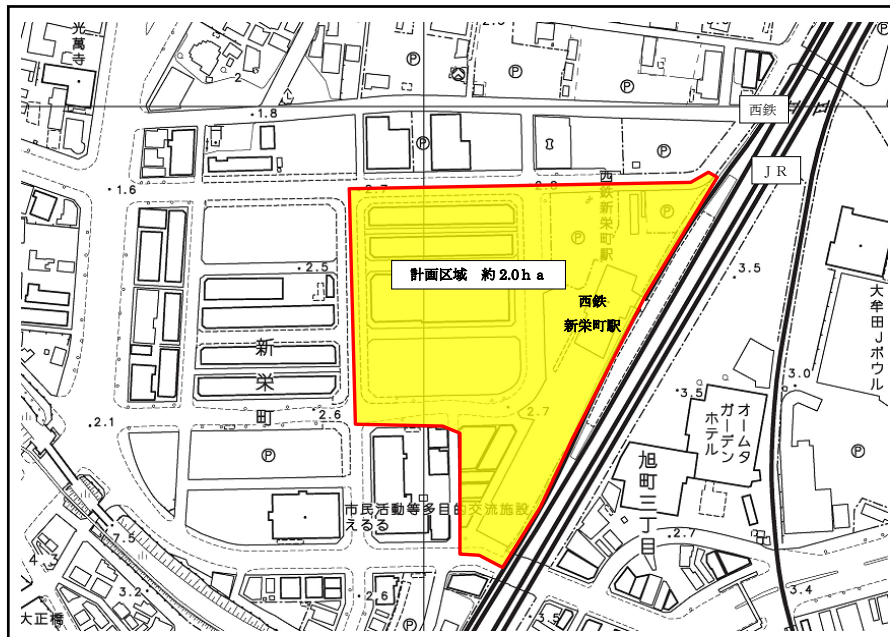
- ・新栄町駅前地区において、ホテル、分譲住宅、高齢者住宅、駅舎及び駅前広場を整備することで、交通結節点としての機能強化、中心市街地全体の活性化に波及効果を生み出す。



出典：大牟田市資料（大牟田市中心市街地活性化基本計画）

・市街地再開発事業の概要

- ✓新栄町駅周辺において、市街地再開発事業を予定
- ✓平成33年度までに整備予定



出典：大牟田市資料（新栄町駅前地区市街地再開発事業）

・本計画策定での留意点

- ✓新栄町駅周辺では市街地再開発事業を予定しており、これに合わせた公共交通利用環境の整備が必要
- ✓中心市街地への来訪者の拡大を狙いとしており、これに資する公共交通の見直しが必要

○大牟田駅連絡橋修繕事業

- ・老朽化した大牟田駅連絡橋の修繕を実施することで、鉄道線路横断の利便性向上を図る
- ・歩行者通行量及び居住人口の増加のために必要

○バス路線の強化事業

- ・不採算の路線バスの維持・確保に取組み、市民生活を支える
- ・公共交通による中心市街地への来街者の増加を図るものであり、歩行者通行量の増加のために必要

(5) 第2次有明圏域定住自立圏共生ビジョン（平成28年3月31日 策定）

定住自立圏構想推進要綱（平成20年総行応第39号）及び定住自立圏形成協定に基づき、定住自立圏全体で人口定住のために必要な生活機能を確保し、自立のための経済基盤を培い、地域の活性化を図るため、中長期的な観点から圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的な取組み等を明らかにするものです。

また、本ビジョンは、圏域の定住自立圏構想の取組の推進に当たり、総務省をはじめ、国の各府省の支援の根拠となる計画です。

■ 計画期間：平成28年度～平成32年度（5年間）

■ 定住自立圏の構成自治体：（福岡県）大牟田市、柳川市、みやま市、
（熊本県）荒尾市、南関町、長洲町

■ 都市の将来像

有明圏域定住自立圏において、各自治体の自主性を尊重しつつ、これまで以上に連携・協力を深めながら、医療、福祉、教育・文化、産業振興、地域公共交通、移住・交流、防災・防犯等様々な政策分野において相互に連携し、役割分担しながら、誰もが住み続けたいと実感でき、多くの人々から暮らしてみたい、訪れてみたいと思われるような定住自立圏の形成を目指すこととします。

〔有明圏域定住自立圏〕



人が住み、自然とやさしさあふれる活気ある圏域

■ 将来像の実現に向けた具体的取組

「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」

○ 地域公共交通の維持確保及び利用促進

《施策の方向性》

- ・ 圏域内の通勤や通学、通院等の移動手段を維持・確保するとともに、公共交通の利便性の向上や利用促進を図り、広域交流の促進を目指します。
- ・ 圏域住民にとって最も身近な交通手段である路線バスやコミュニティバス等の生活交通の維持・確保のため、国・県と連携して本圏域の生活交通体系のあり方を協議検討し、将来にわたる生活交通の安定的な確保を目指します。

《定住自立圏形成協定に掲げる取組内容》

- ・ 圏域内の通勤や通学、通院等の利便性の向上を図るため、圏域内を結ぶ鉄道等の公共交通ネットワークの強化を図るとともに、関係機関等と連携して公共交通機関の維持確保及び利用促進に取り組む。
- ・ 公共交通の結節点となる鉄道駅等の機能の強化及び充実を図る。

(6) 市内での主な取組み（公共交通関係）

高齢者、障害者等の移動支援策としては、バス、タクシー等の利用支援策があります。観光では、鉄道利用と施設利用がセットになった切符を販売しています。

表 1 高齢者、障害者等の移動支援策

	事業名	支援主体	対象者	支援内容 (支援期限)	支援期間
1	グランドバス65	西日本鉄道(株)	65歳以上の方	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄の路線バス全線が1ヵ月6,000円で乗り放題、高速・特急バス指定路線も半額となる。 返納後1年未満の方は、運転経歴証明書提示でさらに1,000円引 	H12.9～
2	福祉タクシー利用券	大牟田市健康長寿支援課	※以下の全てに当てはまる方 ①在宅で生活している方 ②自動車税等の減免を受けていない世帯 ③市民税非課税世帯又は生活保護を受けている世帯 ④介護保険要介護1～5の認定を受けていない方 ⑤身体障害者手帳1・2級のうち視覚障害等、又は療育手帳A等を持っている方	<ul style="list-style-type: none"> 重度心身障害児・者に、タクシーの基本料金が差し引かれる福祉タクシー利用券を、年間1人24枚(一部の方は48枚)を限度として交付。 申請・交付は1回/年 	H3.10～
3	高齢者運転免許自主返納支援事業	大牟田市生活安全推進室	※以下の全てに当てはまる方 ①H29.4.1以降に運転免許証を自主返納した70歳以上の方 ②大牟田市内に住所を所有し、現に居住している人(申請期限 運転免許返納後1年以内)	※以下のいずれかひとつを交付。1回限り。 <ul style="list-style-type: none"> タクシー利用券5,000円分 ICカードニモカ5,000円分 	H29、30年度
4	運転免許を自主返納した方のその他のサービス	大牟田タクシー協会	65歳以上の運転免許証返納者で運転経歴証明書を受領した方	<ul style="list-style-type: none"> タクシー料金の1割引サービス 	H25～

表2 観光客、学生の移動支援策

	事業名	支援主体	対象者	支援内容（以下のセット切符を販売）
1	世界遺産 大牟田散策きっぷ	西日本 鉄道(株)	西鉄電車を利用した方	<ul style="list-style-type: none"> ・西鉄電車往復乗車券(出発駅⇔大牟田駅) ・利用券 500円×3枚(1,500円)(大牟田観光プラザ、飲食店舗及びタクシーで利用可能) ・特典クーポン券(大牟田市動物園、石炭産業科学館、三池カルタ及び歴史資料館で利用可能)
2	グリーンランドフリーパス付き学割きっぷ	西日本 鉄道(株)	西鉄電車を利用した方 (学生)	<ul style="list-style-type: none"> ・西鉄電車往復乗車券(出発駅⇔大牟田駅) ・西鉄バス往復割引乗車券(大牟田駅前バス停⇔グリーンランド正門前バス停) ・グリーンランドフリーパス引換券(入園料込み)
		JR九州	JRを利用した方 (学生)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR往復乗車券(出発駅⇔大牟田駅) ・大牟田駅からグリーンランドまでの往復バス乗車券 ・グリーンランドフリーパス引換券(入園料込み)
3	高速船三池島原ライン乗船特典	やまさ海運株式会社	乗船者	<ul style="list-style-type: none"> ・高速船三池島原ラインの料金割引(学生対象) ・レンタサイクル無料 ・大牟田市動物園 入園料無料 ・大牟田市石炭産業科学館 観覧無料 ・セントラルシネマ大牟田 料金割引 外

2-8 地域公共交通を取り巻く現状整理のまとめ

(1) 交通網

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の公共交通には、鉄道、路線バス、高速船、タクシー等があり、鉄道や路線バス網が大牟田駅等の市中心部から放射状に広く運行されています。 	<ul style="list-style-type: none"> →大牟田市には多様な公共交通（鉄道、路線バス、高速船、タクシー等）があり、それぞれの特徴を生かしながら役割分担、ネットワークにより持続可能な公共交通網を維持・確保していくことが求められます。

(2) 人口動向・分布

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の人口は、昭和35年以降減少を続けており、将来的にも人口減少が予想されています。高齢化率は増加を続けており、平成27年では35%となっています。将来的にも高齢化率の増加が予想されています。 大牟田市の人口は国道208号に沿って分布しています。郊外部や山間部は人口が薄く広がっています。将来にわたり、人口密度が低くなる傾向にある地区が市内に広く分布しています。 	<ul style="list-style-type: none"> →人口減少・少子高齢化により公共交通利用者も減少する懸念があります。人口減少により公共交通利用者が減り、これを受け公共交通サービスが低下して利用者数が減少するという負のスパイラルに陥らないように対策を講じていくことが必要です。 →高齢化の進展に伴う交通弱者の増加への対応として、買い物や通院での移動手段の確保・路線バスの維持が必要です。

(3) 市民の移動特性

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 市内外の移動について、荒尾市やその他の周辺市町（みやま市、南関町等）との通勤や通学において流動が多く、特に荒尾市から大牟田市への通勤流動が多い状況です。交通手段は鉄道の利用割合が高く、荒尾市との移動は自動車の割合が高くなっています。 市内の移動について、買い物や通院等 	<ul style="list-style-type: none"> →市内外の移動について、周辺地域との流動（特に大牟田市と荒尾市間において流動が多い）を支える公共交通の維持・確保が必要です。 →市内の移動について、市中心部等の目

では、大牟田中央小学校区や明治小学校区への移動が多くなっています。	的地への流動を支える公共交通の維持・確保が必要となります。
-----------------------------------	-------------------------------

(4) 観光の特性

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> ・大牟田市の観光客は近年減少傾向にあります。大牟田市石炭産業科学館、大牟田市動物園は近年増加傾向にあります。 ・観光施設は市南部に多く点在し、公共交通でのアクセスが不便な観光施設もあります。鉄道、高速船での来訪者に対し各種セット切符が設定されているほか、観光施設へ路線バスがあった場合の利用意向については、一定程度の利用意向が見られます。 	<ul style="list-style-type: none"> →観光客数の維持、増加に向け、観光施設への公共交通でのアクセスの強化が必要です。 →主要な観光施設間を周遊可能な移動手段の確保が必要です。

(5) 上位・関連計画

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・高齢化を見据えた持続可能なまちづくりとして、大牟田市立地適正化計画が策定されています。 ・大牟田市中心市街地活性化計画が策定され、中心市街地、拠点への来訪者数の拡大や交流人口の拡大に向けた取組みが進められています。 ・第2次有明圏域定住自立圏共生ビジョンが策定され、大牟田市は有明定住自立圏の中心市として、人口定住に向けた取組みを進めています。 	<ul style="list-style-type: none"> →将来の都市のコンパクト化と公共交通の充実として、都市のコンパクトシティ・プラス・ネットワーク化が求められます。 →中心市街地活性化に寄与する公共交通アクセスの向上等、公共交通の利便性の向上や公共交通の利用促進が求められます。 →圏域内の通勤や通学、通院等の利便性向上に向け、圏域内を結ぶ公共交通ネットワークの強化、公共交通の維持・確保、利用促進が必要です。

第3章 地域公共交通の状況

3-1 公共交通の利用者数の推移

公共交通（鉄道・路線バス・高速船）の利用者数は、昭和40年ごろをピークとし、以降は減少を続けています。

鉄道利用者数はピーク時の約半数、路線バス利用者数はピーク時の約10分の1ですが、現在は横ばいの状況です。

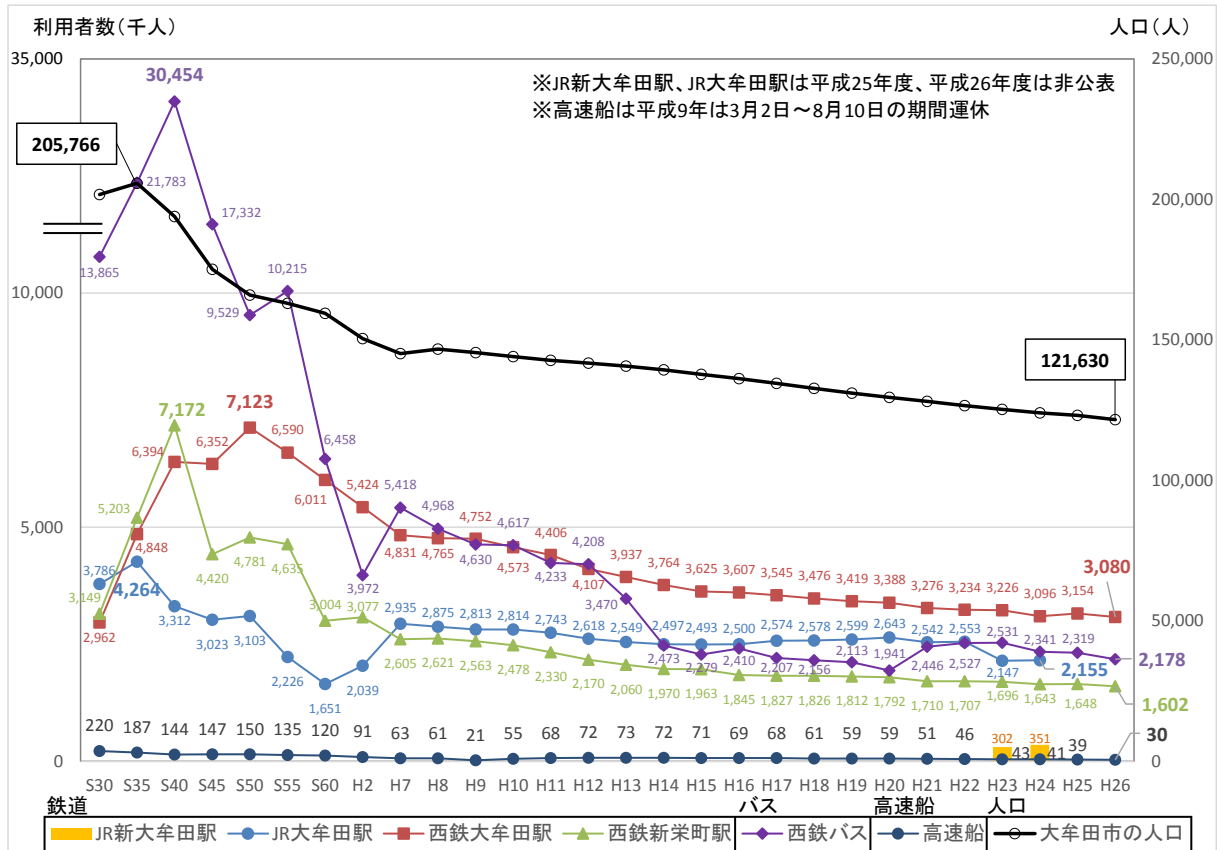


図 28 鉄道、路線バス、高速船の利用者数、大牟田市の人口の推移

(出典：大牟田市統計年鑑)

3-2 公共交通の運行・利用状況

(1) 鉄道の運行・利用状況

①路線概況

鉄道路線が3路線（JR九州新幹線、JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）整備され、在来線は久留米・福岡方面及び荒尾・熊本方面を結び、新幹線は九州内の他、広域の移動に対応しています。

JR九州新幹線は新大牟田駅の1駅、JR鹿児島本線は大牟田駅、銀水駅、吉野駅の3駅、西鉄天神大牟田線は大牟田駅、新栄町駅、銀水駅、東甘木駅、倉永駅、渡瀬駅の6駅が整備されています。

②利用状況

利用者数は、大牟田駅（JR、西鉄）において特に多い状況となっています。



図 29 鉄道駅の配置

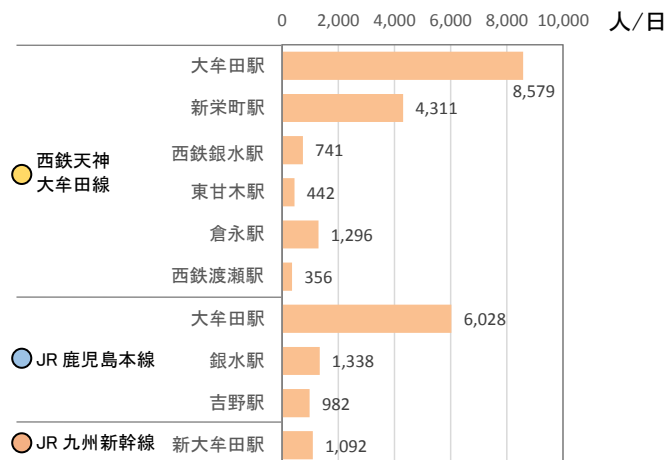
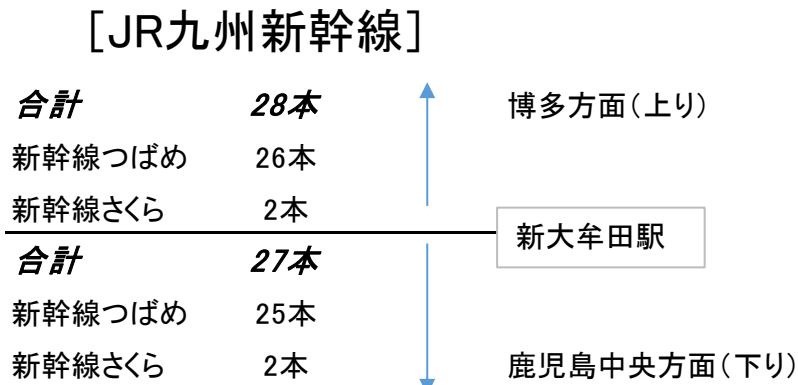


図 30 鉄道駅の利用者数 (人/日) (平成 28 年度) (出典：西鉄 HP、JR 九州 HP)

③運行状況

運行本数は、JR九州新幹線新大牟田駅において平日・休日ともに博多方面発 28 本、鹿児島中央方面発 27 本の運行となっています。JR 鹿児島本線については、大牟田駅において特急を含め博多方面発 77 本（着 74 本）、熊本方面発 68 本（着 68 本）の運行となっています。西鉄天神大牟田線については、大牟田駅において発 76 本（着 77 本）の運行となっています。

■鉄道（JR九州新幹線）の運行本数（平日・休日）



■鉄道（JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）の運行本数（平日）

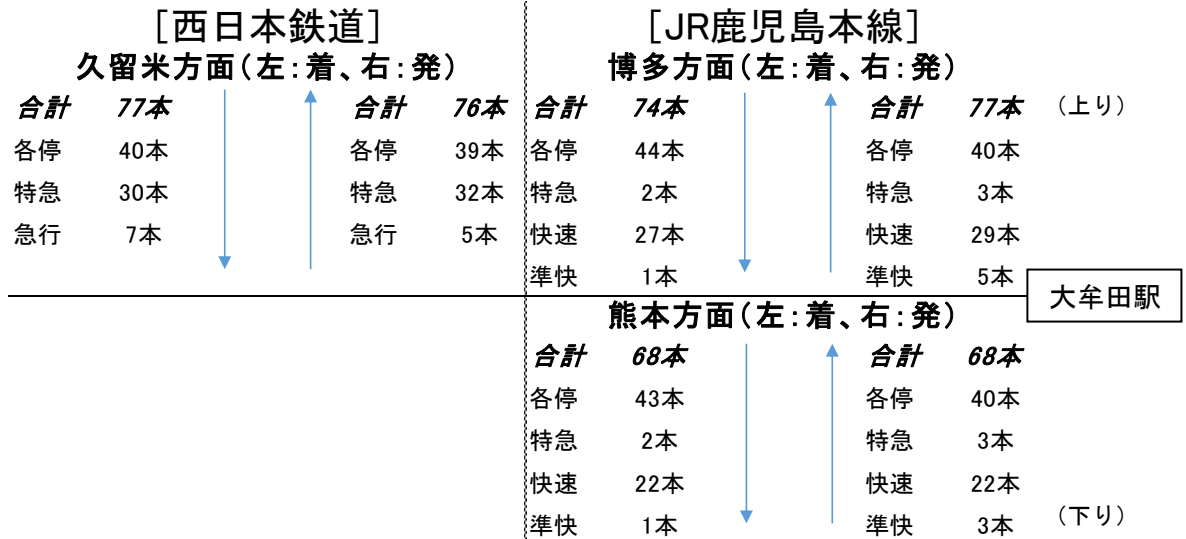
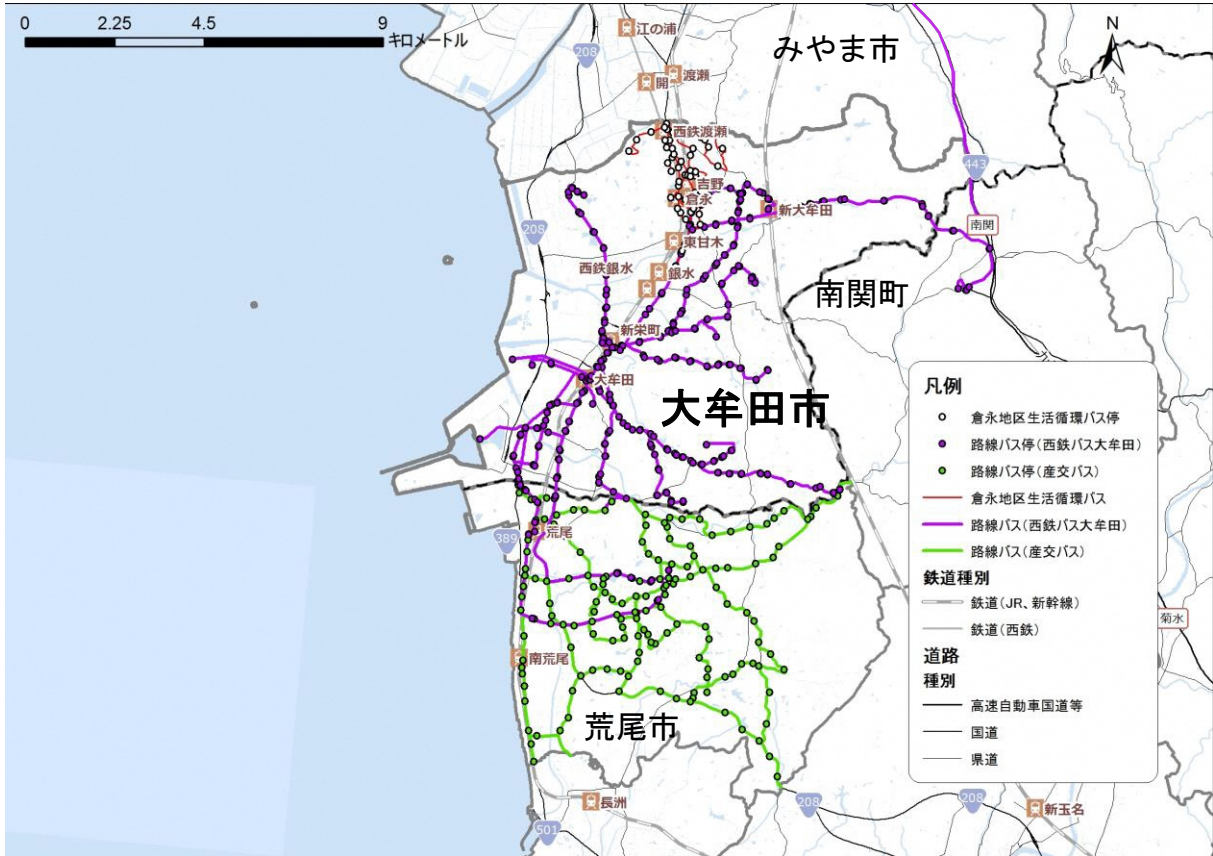


図 31 鉄道の運行本数（平成 29 年 10 月時点）

(2) 路線バスの運行・利用状況

① 路線概況

大牟田市では西鉄バス大牟田(株)が市内各方面及び荒尾市・福岡市への路線バスを運行しており、8 路線 41 系統が運行しています。また、路線バスが廃止された倉永地区においては、地区内を生活循環バスが運行しています。



路線	系統番号	運行区間
吉野線	57	大牟田営業所-大牟田駅-北吉野(循環)-大牟田営業所
	57	大牟田営業所-大牟田駅-北吉野(循環)-市立病院
	57	市立病院-大牟田駅-北吉野(循環)-大牟田営業所
	57	市立病院-大牟田駅-北吉野(循環)-市立病院
	55	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-新大牟田駅-南関
上官線	25	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-上町-庄山
	15	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-笹林町-有明高専前
	21	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-笹林町-新勝立四丁目
	16	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-笹林町-倉掛
	16	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-笹林町-万田坑
	15	大牟田駅前-笹林町-有明高専前
米の山 黒崎団地線	21	大牟田駅前-笹林町-新勝立四丁目
	16	大牟田駅前-笹林町-倉掛
	16	大牟田駅前-笹林町-万田坑
	10	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-普光寺
	10	大牟田営業所-大牟田駅-普光寺
	10	大牟田営業所-大牟田駅-米の山
	18	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-黒崎団地前
	18	大牟田営業所-大牟田駅-新栄町-黒崎団地前
	18	新栄町-黒崎団地前
	10	大牟田駅前-米の山
18	大牟田駅前-新栄町-黒崎団地前	
10	大牟田駅前-普光寺	

路線	系統番号	運行区間
大牟田 市内線	無	大牟田営業所-大牟田駅-三池中町
	4	大牟田営業所-大牟田駅-高泉団地-三池中町
	2	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-三池中町
	2	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-高泉団地-三池中町
	2	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-久福木団地
	4	荒尾駅前-天領橋-大牟田駅-高泉団地-三池中町
	1	大牟田営業所-大牟田駅-久福木団地
	7	市立病院-大牟田駅-高泉団地-三池中町
グリーンランド線	無	大牟田駅前-ホテルヴェルデ前
	無	大牟田駅前-イオンモール大牟田
帝京大学線	無	駅西口-帝京大学福岡キャンパス
高速バス	無	荒尾駅-福岡空港国際線
	無	荒尾駅-新大牟田駅-福岡空港国際線
	無	福岡空港国内線-新大牟田駅-荒尾駅
	無	ホテルヴェルデ前-新大牟田駅-福岡空港国際線
	無	福岡空港国内線-新大牟田駅-ホテルヴェルデ前

図 32 市内の路線バスの運行ルート及び系統一覧(平成30年3月現在)

※荒尾市内路線は国土数値情報(平成23年)より

下図は市内路線バス（西鉄バス）の運行本数を示しています。大牟田駅周辺の市内中心部においては1時間に4往復以上の高いサービス水準（国道208号で運行頻度の高い幹線）となっています。放射状に整備されているバス路線（幹線から各方面への支線）において、1時間に2~3往復、1~2往復の路線も多く存在しますが、郊外部において1時間に1往復未満といった低いサービス水準の路線が見られます。

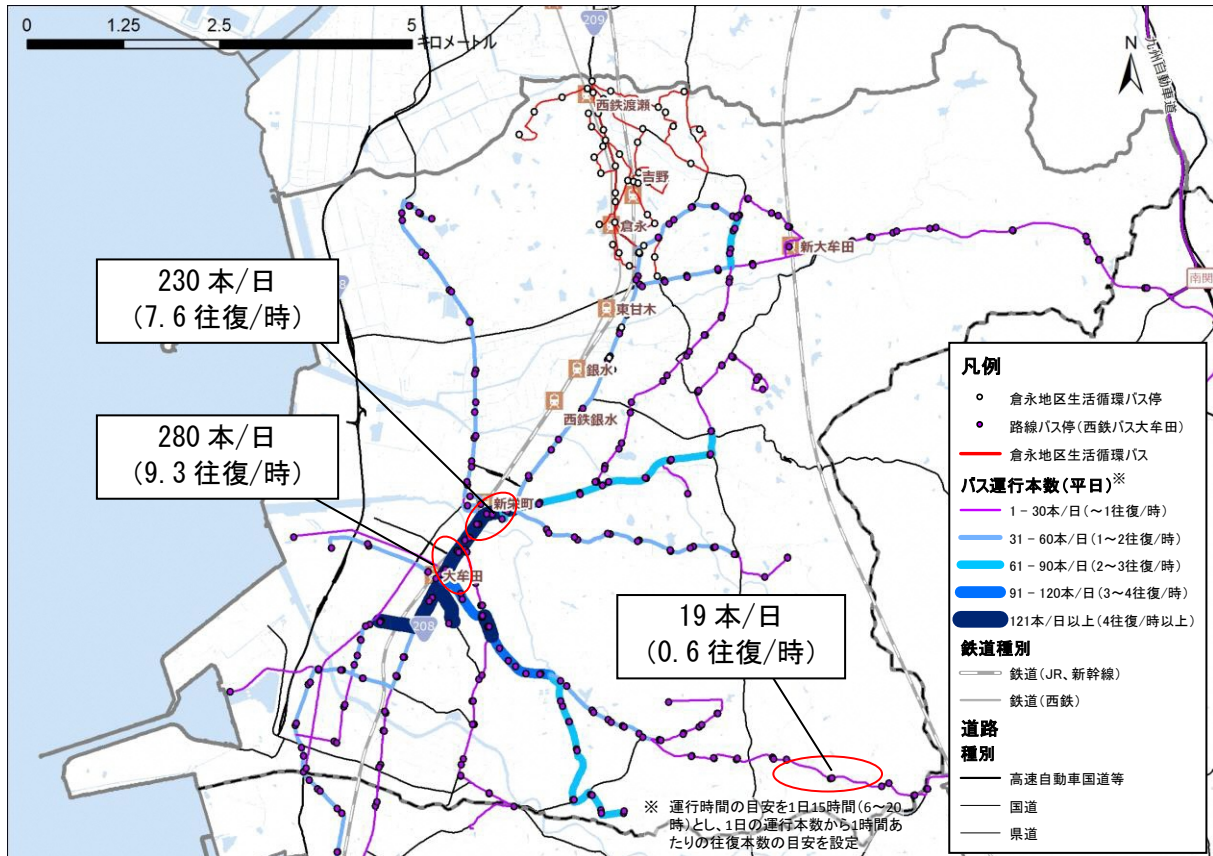


図 33 路線バスの運行密度（運行本数）

②利用状況

路線バス（西鉄バス）の系統別運行本数、1便当たりの利用者数、バス停別の利用者数は下表・図の通りであり、1便あたりの利用者数が20人を超える系統も見られ市の中心部で特に多く利用されています。系統によっては、定期利用者が多い系統もあります。

表3 路線バスの系統別運行本数、1便あたり利用者数

路線	系統番号	起点	経由地	終点	運行本数(便/日)			1便あたり利用者数	
					平日	土曜	日祝	合計(人)	定期の割合
吉野線	57	西鉄大牟田営業所	大牟田駅・北吉野(循環)	西鉄大牟田営業所	23	21	28	17.7	35%
	57	西鉄大牟田営業所	大牟田駅・北吉野(循環)	大牟田市立病院	10	3	0	23.5	45%
	57	大牟田市立病院	大牟田駅・北吉野(循環)	西鉄大牟田営業所	10	3	0	24.9	44%
	57	大牟田市立病院	大牟田駅・北吉野(循環)	大牟田市立病院	0	1	0	15.4	37%
	55	西鉄大牟田営業所	市立病院・大牟田駅・新大牟田駅	南関	28	28	26	14.6	44%
上官線	25	西鉄大牟田営業所	市立病院・大牟田駅・上町	庄山	19	18	15	6.6	24%
	15	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	有明高専前	40	35	30	11.1	39%
	21	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	新勝立四丁目	7	9	11	7.5	29%
	18	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	倉掛	8	4	5	9.4	23%
	16	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	万田坑	0	9	9	3.1	17%
	15	大牟田駅前	笹林町	有明高専前	33	16	15	12.3	60%
	21	大牟田駅前	笹林町	新勝立四丁目	12	10	8	3.8	21%
米の山 黒崎団地線	10	西鉄大牟田営業所	市立病院・大牟田駅	普光寺	16	16	16	10.9	39%
	10	西鉄大牟田営業所	大牟田駅	普光寺	0	2	0	4.5	0%
	10	西鉄大牟田営業所	大牟田駅	米の山	18	16	18	9.0	54%
	18	西鉄大牟田営業所	市立病院・大牟田駅	黒崎団地前	9	10	0	15.6	49%
	18	西鉄大牟田営業所	大牟田駅・新栄町	黒崎団地前	16	17	23	7.5	47%
	18	新栄町		黒崎団地前	8	0	0	0.3	0%
	10	大牟田駅前		米の山	9	10	6	4.4	16%
	18	大牟田駅前	新栄町	黒崎団地前	6	4	4	3.7	21%
	10	大牟田駅前		普光寺	4	2	4	4.0	16%
	無番	西鉄大牟田営業所	大牟田駅	三池中町	1	4	0	7.1	5%
大牟田 市内線	4	西鉄大牟田営業所	大牟田駅・高泉団地	三池中町	2	2	5	24.3	43%
	2	飛尾駅前	石京町・大牟田駅	三池中町	1	3	2	38.4	39%
	2	飛尾駅前	石京町・大牟田駅・高泉団地	三池中町	2	0	0	12.9	34%
	2	飛尾駅前	石京町・大牟田駅	久福木団地	28	21	20	18.0	38%
	4	飛尾駅前	天領橋・大牟田駅・高泉団地	三池中町	20	17	13	14.3	34%
	1	西鉄大牟田営業所	大牟田駅	久福木団地	2	5	4	14.6	53%
	7	大牟田市立病院	大牟田駅・高泉団地	三池中町	6	3	0	21.7	55%
	4	飛尾駅前	天領橋・大牟田駅	ゆめタウン大牟田	7	6	4	10.0	36%
	無番	三池港		駅西口	8	8	8	5.8	5%
	グリーンランド線	無番	大牟田駅		ホテルヴェルデ前	19	30	30	18.0
イオンモール線	無番	駅西口		イオンモール大牟田	50	50	50	7.5	14%
帝京大学線	無番	駅西口		帝京大学福岡キャンパス	23	0	0	10.1	64%
高速バス	無番	飛尾駅	大牟田駅	福岡空港国際線	1	1	1	-	-
	無番	飛尾駅	大牟田駅・新大牟田駅	福岡空港国際線	8	8	8	-	-
	無番	福岡空港国内線	新大牟田駅・大牟田駅	飛尾駅	9	9	9	-	-
	無番	ホテルヴェルデ前	大牟田駅・新大牟田駅	福岡空港国際線	3	3	3	-	-
	無番	福岡空港国内線	新大牟田駅・大牟田駅	ホテルヴェルデ前	3	3	3	-	-

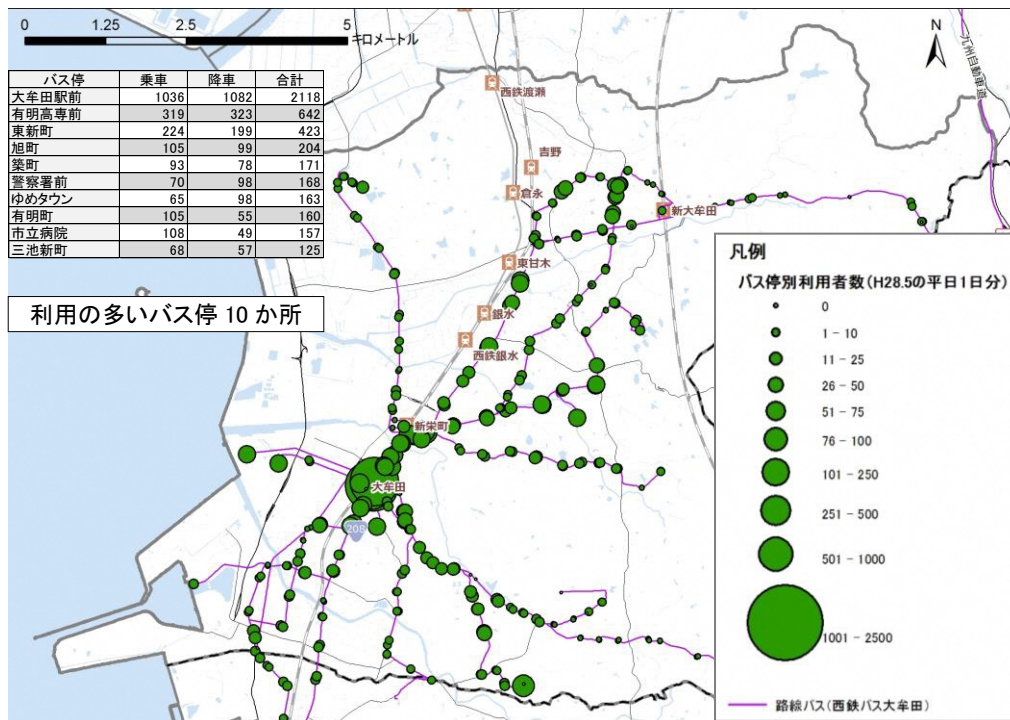


図34 路線バスのバス停別利用者数（平成28年5月の平日1日データ）

(3) 地域主体のバスの運行状況（倉永地区生活循環バス）

大牟田市では、路線バスの他、倉永地区で、地域が主体となったバスが運行しています。これは、路線バスが運行していない地域の方の買い物等の移動支援を目的として運行しています。

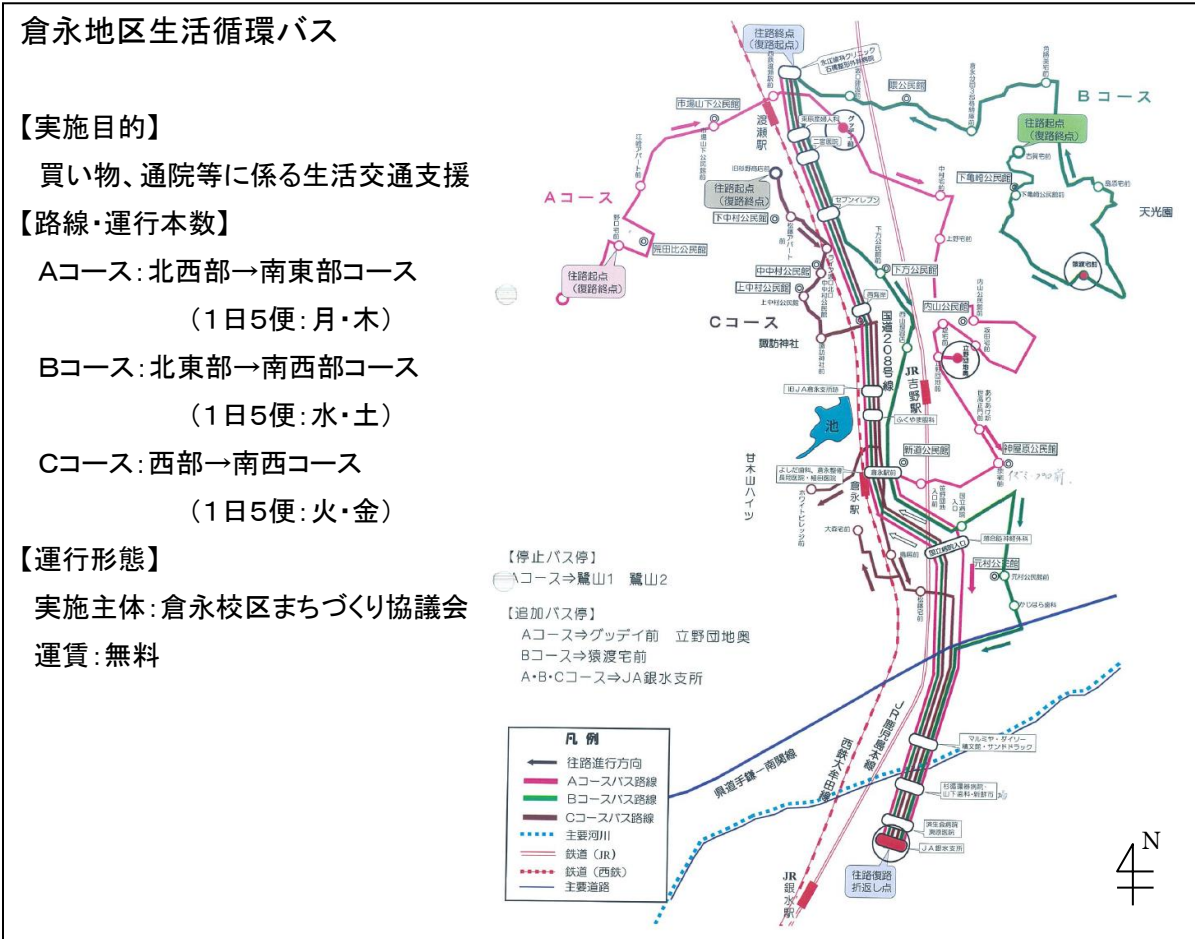


図 35 倉永地区生活循環バスの運行状況

倉永地区生活循環バスの乗降人数は、Aコース、Bコース、Cコースともに乗車人数が増加傾向にあります。

表 4 倉永地区生活循環バスの利用状況

	Aコース(月、木)			Bコース(水、土)			Cコース(火、金)		
	乗車人員	運行日数	運行回数	乗車人員	運行日数	運行回数	乗車人員	運行日数	運行回数
H28	1896	95	475	1765	100	500	1476	100	500
H27	1,557	69	345	1389	72	360	1060	70	350
H26	1551	81	477	1468	85	348	1798	84	496

	合計			平均乗車人員 (人/回)
	乗車人員	運行日数	運行回数	
H28	5137	295	1475	3.5
H27	4006	211	1055	3.8
H26	4817	250	1321	3.6

(4) タクシーの運行状況

大牟田市内のタクシー事業者は9事業所あり、大牟田駅や新栄町駅の周辺に多く分布しています。

平成28年において、車両保有台数は190台、輸送回数は1,066千回／年、輸送人数は1,467千人／年となっています。車両保有台数、輸送回数及び輸送人数は年々減少傾向にあります。

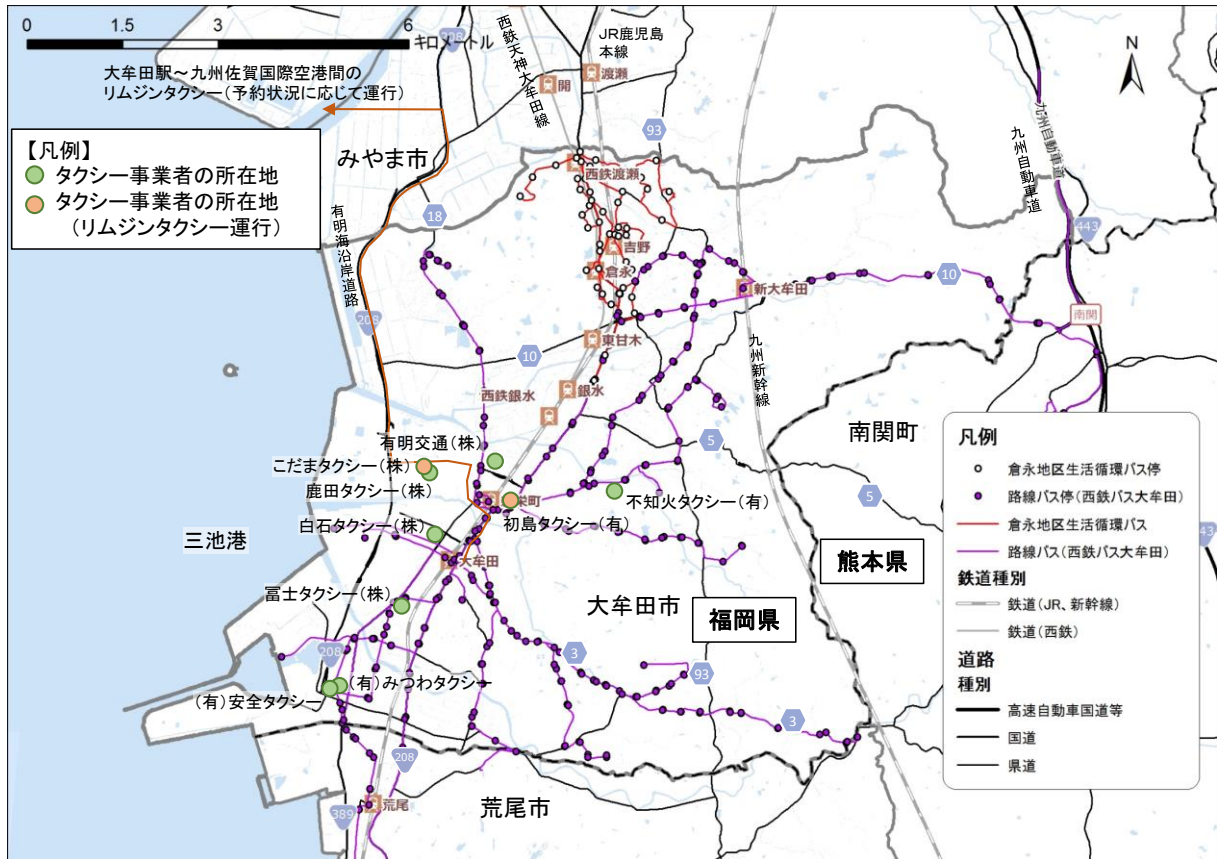


図 36 タクシー事業所の分布

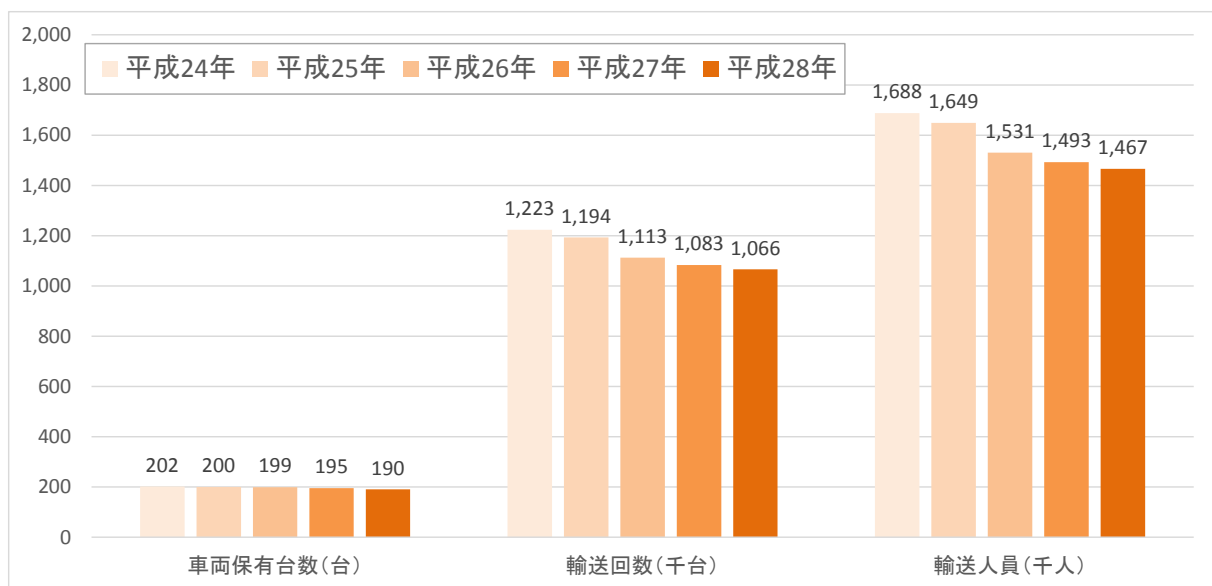


図 37 タクシーの車両台数及び輸送回数（平成24～28年）（出典：大牟田タクシー協会）

(5) 高速船の運行状況

大牟田市では三池港と長崎県島原市を結ぶ高速船「三池島原ライン」が運行されています。運行便数は1日4往復です。

■運行航路



■運行時間(三池港→島原港)

	三池港発 (世界文化遺産)	島原港着
1便	8:55	9:45
2便	11:20	12:10
3便	15:20	16:10
4便	18:20	19:10

三池港 待合所
世界文化遺産の町

三池島原ライン
三池港～島原港運賃
大人 ¥2,300
子ども ¥1,150

■運行時間(島原港→三池港)

	島原港発	三池港着 (世界文化遺産)
1便	7:40	8:30
2便	10:05	10:55
3便	14:05	14:55
4便	17:05	17:55

島原港 ターミナル
ユネスコ世界ジオパークの町

三池島原ライン
大人 ¥2,300
子ども ¥1,150

図 38 高速船「三池島原ライン」の運行状況

高速船利用者の福岡県側の発着地は福岡市が多く、三池港からは西鉄バスと西鉄電車を利用した移動が多く見られます。

■利用者の居住地

住所(自宅)	回答者数	
	三池港	島原港
福岡県福岡市	44	13
島原市	11	40
南島原市	10	29
九州以外	22	14
その他福岡県内	15	4
その他長崎県内	4	2
大牟田市	1	3
長崎県・福岡県以外の九州内	2	1
無回答	1	3

■利用目的

利用目的	回答者数	
	三池港	島原港
通勤	1	0
仕事(出張)	18	24
通学	0	0
病院(通院、見舞い)	8	8
買い物	6	14
趣味・レジャー	7	12
観光	18	9
帰省	45	25
その他	7	17

■利用者の三池港側の発着地^{※1}

発着地	回答者数	
	三池港	島原港
福岡県福岡市	49	62
福岡県外	28	16
その他福岡県内	16	15
筑後地域 [※]	8	5
大牟田市	1	3
無回答	8	8

■利用者の三池港側の移動手段^{※2}

交通手段	回答者数	
	三池港	島原港
西鉄バス+西鉄電車	38	80
西鉄バス+JR	6	9
自動車	11	5
その他	55	15

【調査概要】
 ・回答者数：三池港110名、島原港109名、合計219名
 ・調査日：平成27年6月1日～6月7日

【備考】
 ※筑後地域：小郡市、太刀洗町、久留米市、うきは市、八女市、広川町、大木町、大川市、筑後市、柳川市、みやま市
 ※1：島原港での回答者は目的地、三池港での回答者は出発地
 ※2：島原港での回答者は三池港からの移動手段、三池港での回答者は三池港までの移動手段

図 39 高速船「三池島原ライン」の利用傾向(出典：島原市資料)

参考. その他の送迎交通

○住民主体の生活支援事業

三池サンキューバス

【実施目的】

路線バスが運行していない三池地区での移動支援を目的とした住民主体による生活支援事業

【運行本数】

運行本数、時間帯: 1日2便、日中に運行

【運行形態】

実施主体: 三池校区社会福祉協議会

運賃: 無料

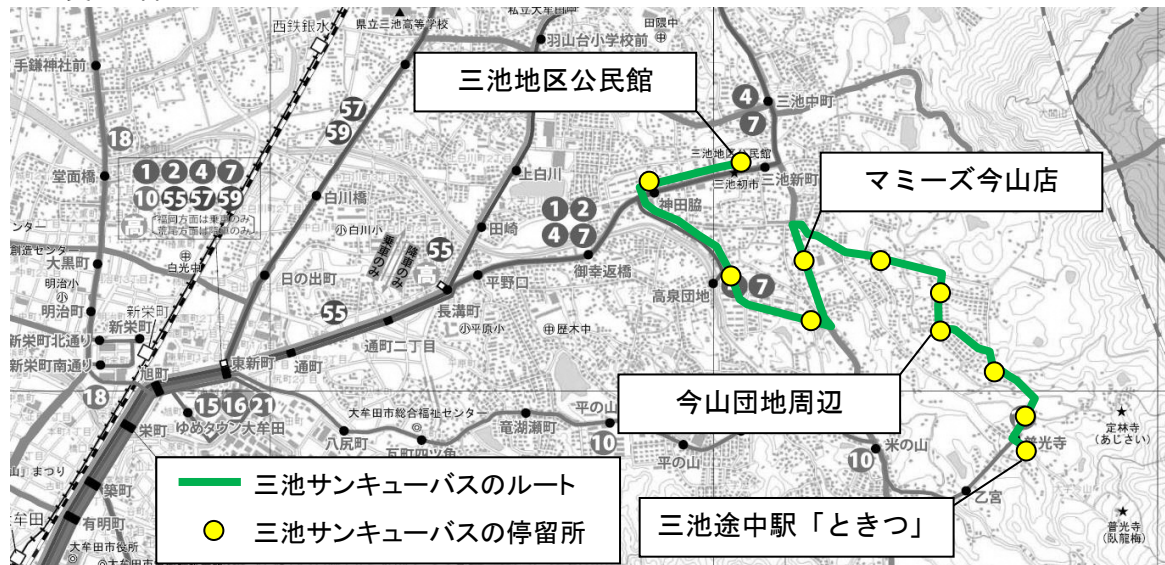
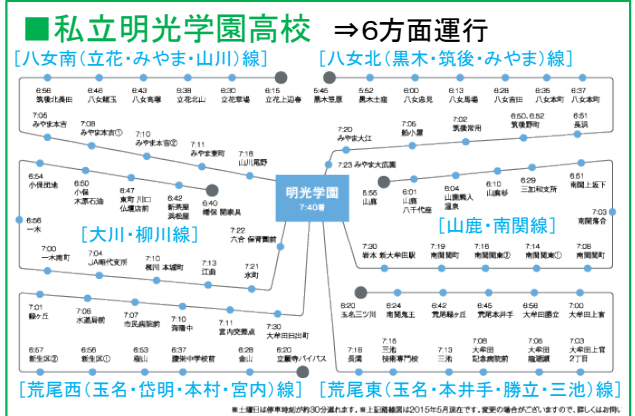
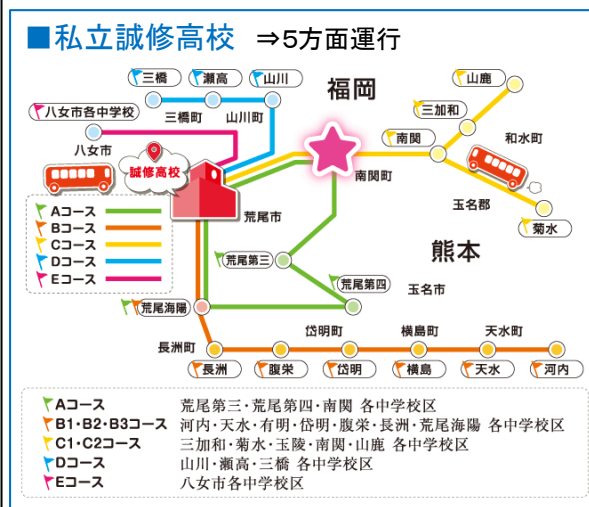


図 40 三池サンキューバスの運行区間

○スクールバス（高等学校）

大牟田市内の高校のうち、私立高校3校（私立明光学園高校、私立誠修高校、私立大牟田高校）は、スクールバスを運行しており、主に近隣市町から市内高校までの通学の移動に対応しています。また、市外の高校（私立有明高校）からのスクールバスの乗り入れもあります。



○宿泊施設、温泉施設、医療施設、福祉施設等における送迎交通

市内の温泉施設や宿泊施設、医療施設、福祉施設等では、利用者を対象に送迎を行っています。

■宿泊、温泉施設の送迎交通(一例)

施設名	運行区間	運行概要
大牟田温泉「満月の湯」	大牟田駅 ↓ 満月の湯	10～18時 8往復
ホテルセキア	大牟田駅 ↓ 新大牟田駅 ↓ ホテルセキア	9～18時 5往復

■市内医療施設の送迎交通(一例)

施設名	送迎内容
静光園 第二病院	デイケアの方を対象に自宅～病院間を送迎
曾我病院	リハビリを行っている方を対象に自宅～病院間を送迎
福岡輝生会 大牟田中央病院	リハビリを行っている方を対象に自宅～病院間を送迎
悠久会 大牟田共立病院	通院の方を対象に自宅～病院間を送迎

■市内福祉施設の送迎交通(一例)

施設名	送迎内容
シニアライフ久福木	1日3便の巡回バスやスタッフの乗用車による久福木バス停～施設間を送迎



○特別支援学校、幼稚園における送迎交通

市内の特別支援学校、幼稚園では、自宅から施設までの送迎を行っています。

施設名	運行区間	運行概要
大牟田特別支援学校	市内の4方面へ運行 ・北東部方面 ・北西部方面 ・東部方面 ・南西部方面	行き1便 帰り1～2便
大牟田市内幼稚園(市内全14施設)	自宅から施設まで送迎用幼稚園バス運行	行き、帰りそれぞれで送迎



(6) 待合環境の整備状況（路線バス）

大牟田駅や新栄町駅、新大牟田駅等鉄道と結節する路線バス停や中心部のバス停では、概ね屋根やベンチが整備されています。

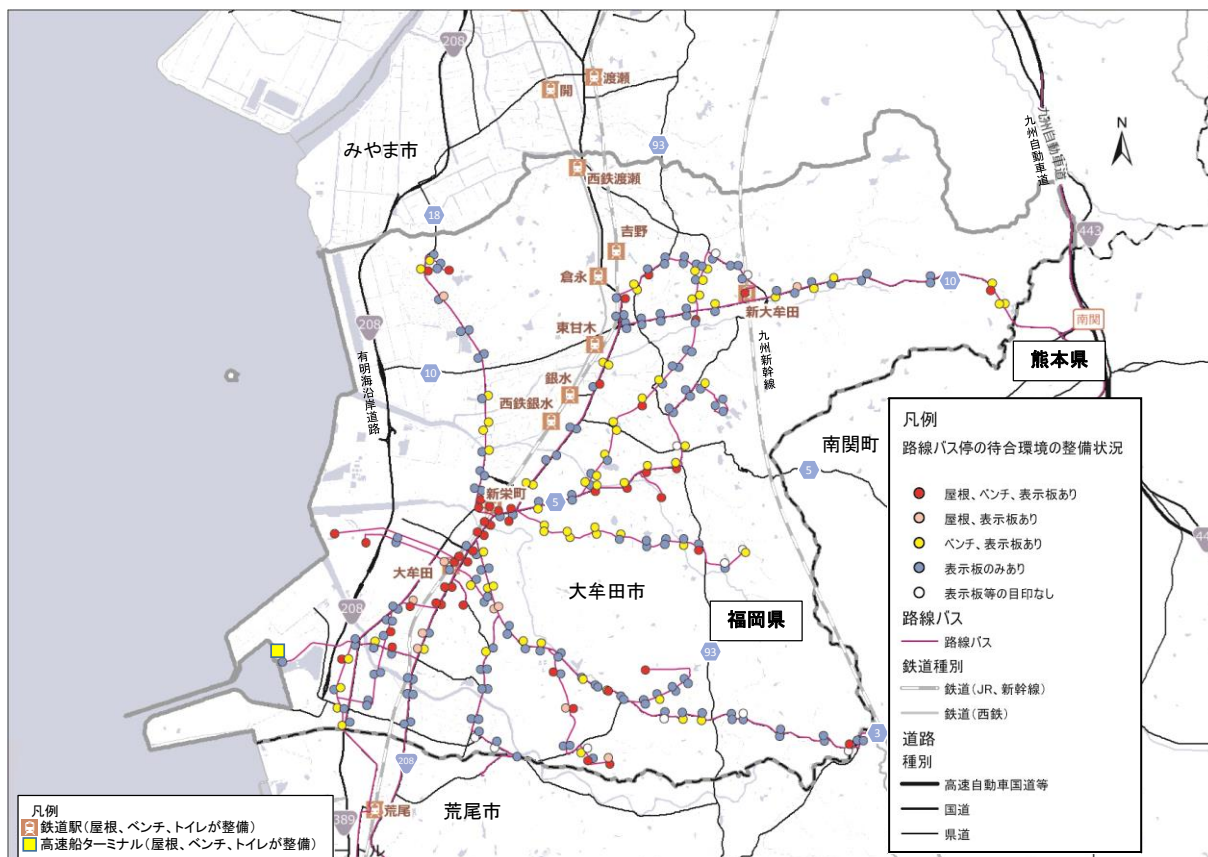


図 41 待合環境の整備状況（路線バス）



図 42 大牟田駅東口バス停の状況

(7) 主要交通結節点での鉄道とバスの接続状況

①大牟田駅

鉄道駅と市内各方面への路線バスをつなぐ大牟田駅東口では、路線バスと鉄道の接続が、一部において不便となっています。一方、西口では、三池港、イオンモール、帝京大学への路線バスと鉄道の接続が概ね良好となっています。

凡例 → 接続良好(5分以上) → 接続不良(5分以内)

※電車を降りてから、バス乗車までの移動に5分要すると想定

鉄道⇒路線バス(午後6時台)

→午後6時台に出発するバス15便のうち、乗換え利便性の劣る便は10便(全6方面中5方面)

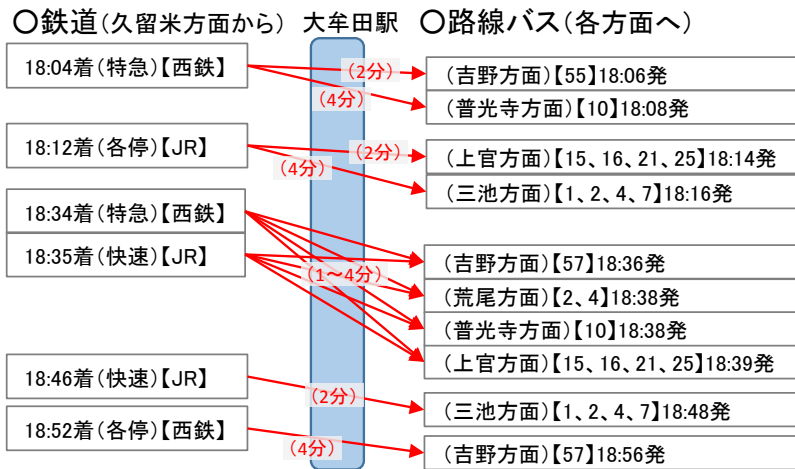


図 43 大牟田駅東口における鉄道から路線バスへの接続状況(帰宅等が想定される午後6時台)

②新大牟田駅

九州新幹線の新大牟田駅では、路線バスと新幹線の接続が一部において不便となっています。

凡例 → 接続良好(5分以上) → 接続不良(5分以内)

※電車を降りてから、バス乗車までの移動に5分要すると想定

新幹線⇒路線バス(午後6時台)

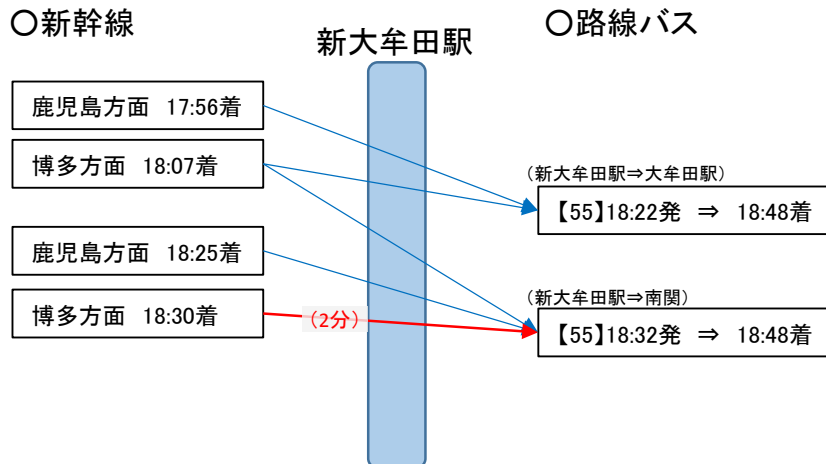


図 44 新大牟田駅における鉄道から路線バスへの接続状況(帰宅等が想定される午後6時台)

3-3 公共交通による人口カバー状況

(1) 公共交通による人口カバー率

大牟田市の公共交通は、鉄道、路線バス、倉永地区生活循環バスの圏域で、市内居住地の概ねがカバーされており、鉄道駅及びバス停までの徒歩圏であるカバー率は約81%以上となっています。

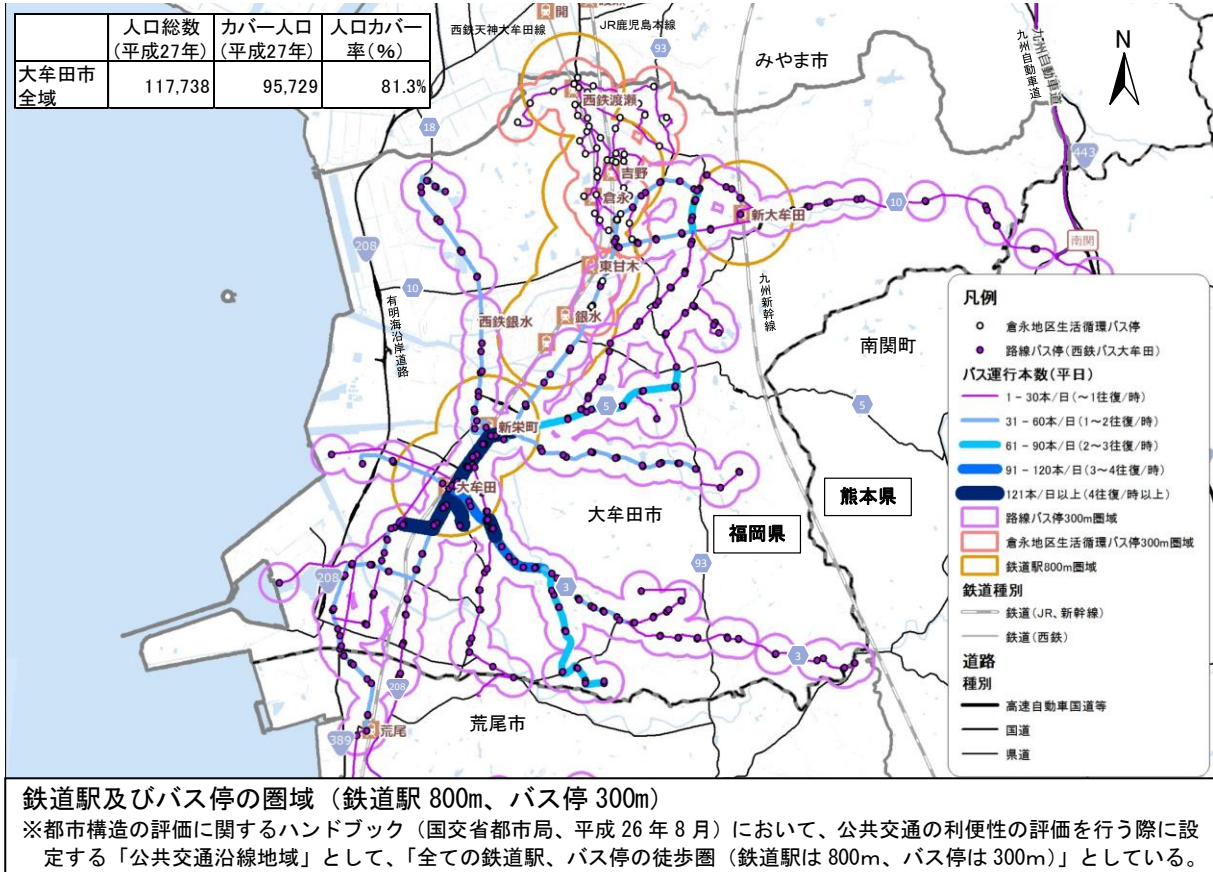
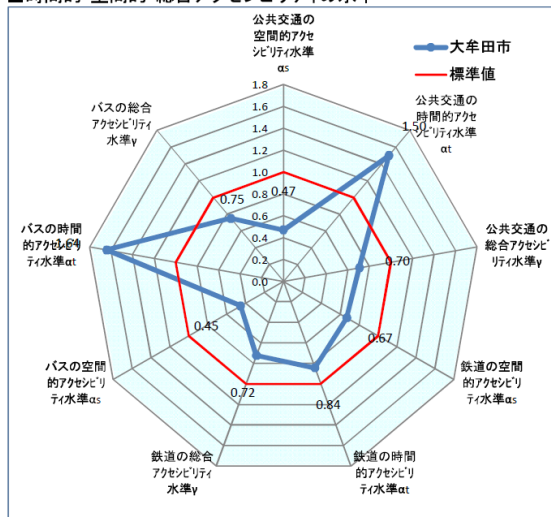


図 45 公共交通による人口カバー状況(鉄道駅800m、バス停300m圏域)

<参考：公共交通・鉄道・バスのアクセシビリティ評価>

■ 時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準



項目	指標	大牟田市	標準値	地方10~30万人平均
空間的アクセシビリティ指標	鉄道駅平均アクセス距離	749m	-	1128m
	鉄道路線密度	0.26km/km ²	0.38km/km ²	-
	バス停平均アクセス距離	183m	-	189m
時間的アクセシビリティ指標	バス路線密度	1.78km/km ²	3.93km/km ²	-
	鉄道平均運行間隔	22分	-	35分
	鉄道平均運行本数	49本/日	58本/日	-
総合アクセシビリティ指標	バス平均運行間隔	49分	-	95分
	バス平均運行本数	22本/日	13本/日	-
	鉄道路線密度×平均運行本数	12.4km/km ²	17.2km/km ²	-
	バス路線密度×平均運行本数	39.3km/km ²	52.3km/km ²	-

【指標の定義】
 ・平均アクセス距離=1/2×√(可住地面積/(π×駅×バス停数))
 ・路線密度=鉄道×バス路線の路線長÷可住地面積
 ・平均運行間隔=18時間(6~24時)÷運行本数(平日)
 ※鉄道路線は+23.7時点(国土交通省情報)、
 鉄道運行本数は+25.1時点(駅ずりばあひ)、バス
 路線、バス運行本数は+22.7時点(国土交通
 省情報)に基づく。鉄道平均運行本数は鉄道統計
 年報、バス平均運行本数は国土交通省調べ。

出典：国土交通省資料

(2) 公共交通空白地域

鉄道駅、路線バス停までの一定距離（800m、300m）圏外の人口に関し、三池小学校区の一部エリアについては、人口が広く分布している中において高齢化率が高く、高低差があり歩行移動に支障がある地形であることから、外出や移動の利便性が低い公共交通空白地域となっています。

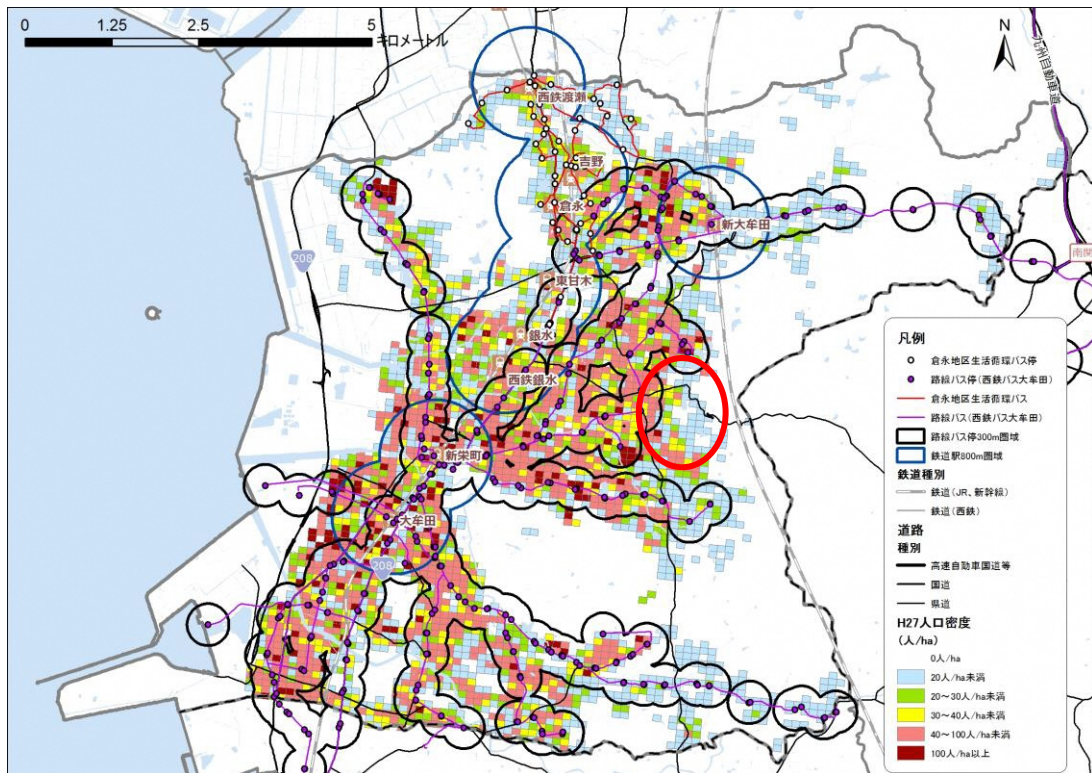


図 46 人口分布と公共交通によるカバー状況

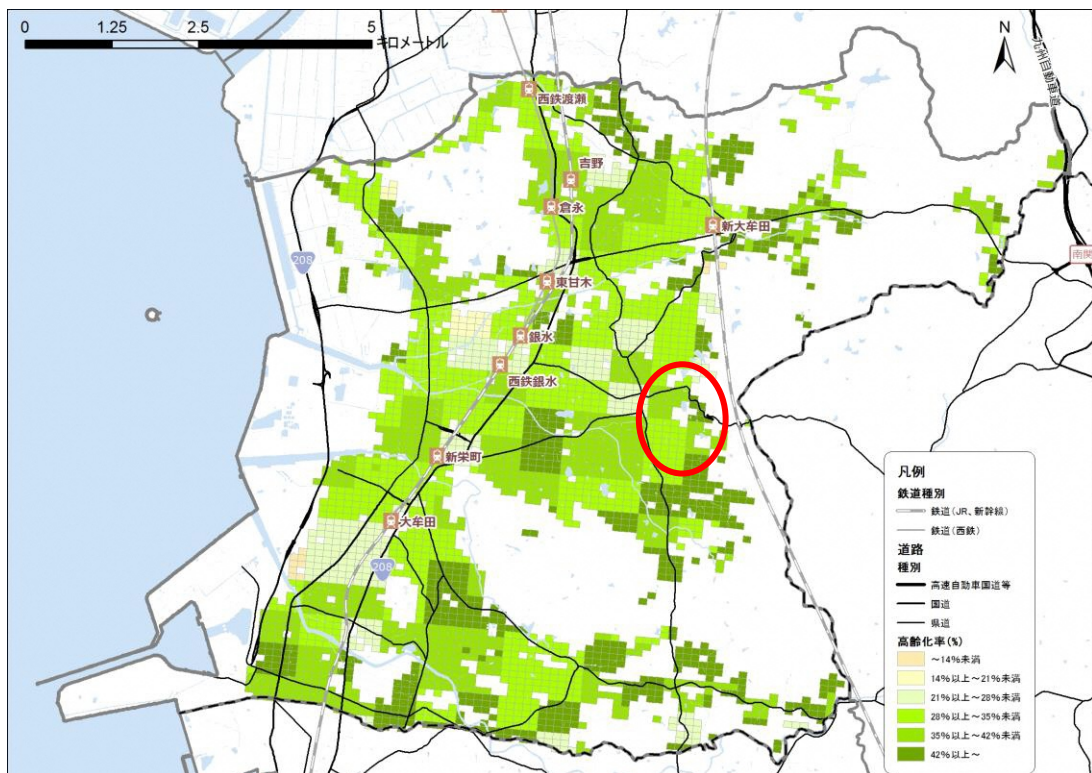


図 47 高齢化率分布

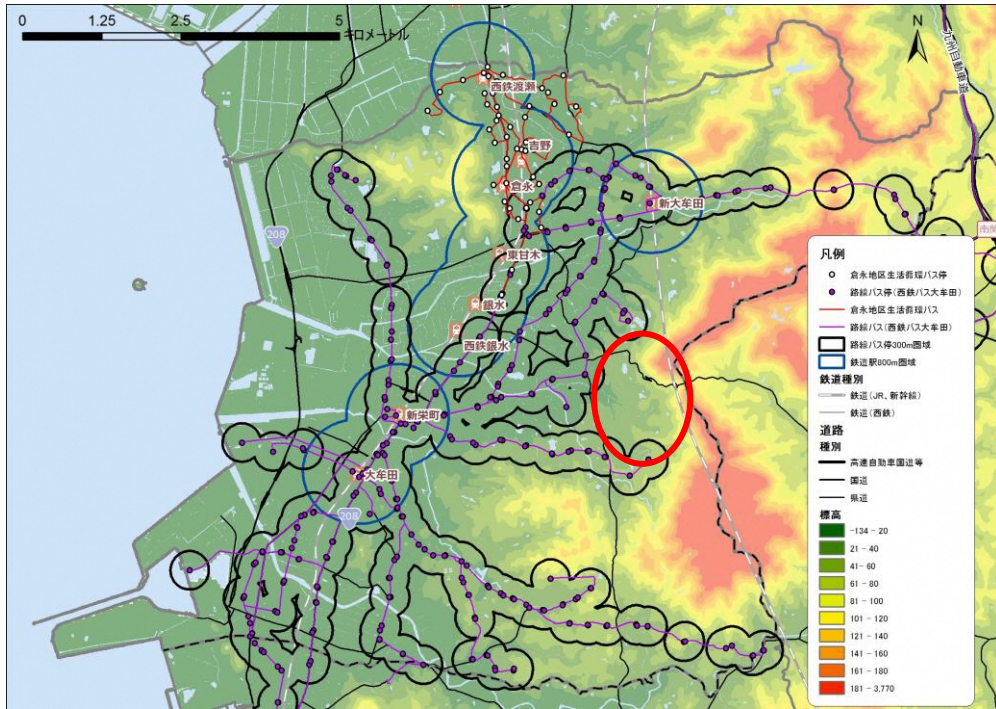


図 48 標高と公共交通によるカバー状況

表 5 小学校区別の公共交通によるカバー率、高齢化率、高低差、カバーされていない人口

小学校区	人口 カバー率	小学校区の 高齢化率	高低差 (m)	カバーされて いない人口 (人)
みなと	89.9%	37.9%	48	762
羽山台	82.4%	29.8%	10	1,144
吉野	82.1%	34.7%	123	1,551
玉川	73.0%	44.1%	175	823
銀水	87.6%	32.9%	134	1,358
高取	76.9%	39.9%	158	1,522
三池	56.0%	38.2%	215	3,667
手鎌	84.6%	31.2%	80	1,519
上内	60.5%	45.5%	125	673
倉永	97.5%	38.0%	80	152
大正	80.3%	28.2%	17	1,102
大牟田中央	93.9%	32.1%	37	594
中友	83.8%	36.1%	19	695
天の原	82.9%	37.1%	98	1,024
天領	74.7%	27.5%	44	1,413
白川	91.5%	32.9%	23	664
平原	86.0%	42.0%	93	572
明治	77.4%	34.3%	9	1,190
駛馬南	52.5%	39.1%	34	2,113
駛馬北	75.6%	43.2%	63	1,058

【凡例】

人口カバー率	80%以上
	70~80%未満
	70%未満
小学校区の 高齢化率	35%未満
	35~40%未満
	40%以上

高低差	100m未満
	100m~200m未満
	200m以上
カバーされて いない人口	1,000人未満
	1,000~2,000人未満
	2,000人以上

3-4 路線バスの方面別利用状況

路線バスのバス停別利用状況、大牟田駅での属性別利用状況について、方面別に整理しました。整理した路線は以下となります。

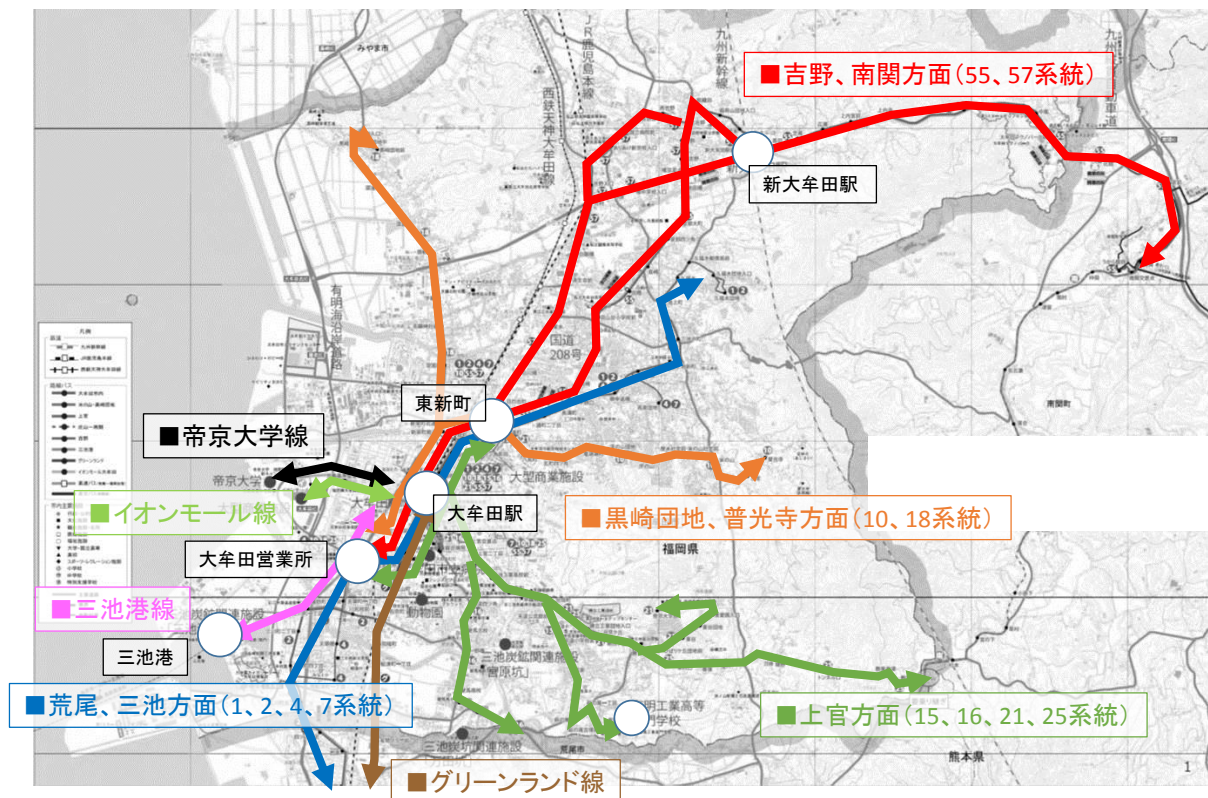


図 49 路線バスの方面別整理

(1) 荒尾、三池方面 (1、2、4、7系統) ←→

①路線概況

大牟田駅を中心として、荒尾駅方面、三池中町方面へ運行する路線です。平日は概ね1時間に1～2本の頻度で運行しています。

②利用状況

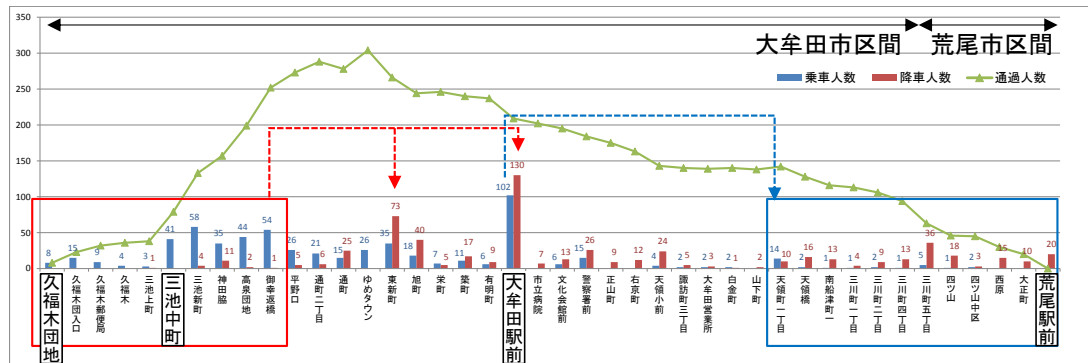
久福木団地、三池中町から東新町や大牟田駅、大牟田駅から市南部、荒尾市内への利用が中心となっています。

朝夕は高校生以下や一般の利用が多く見られ、日中は高齢者の割合が高くなっています。

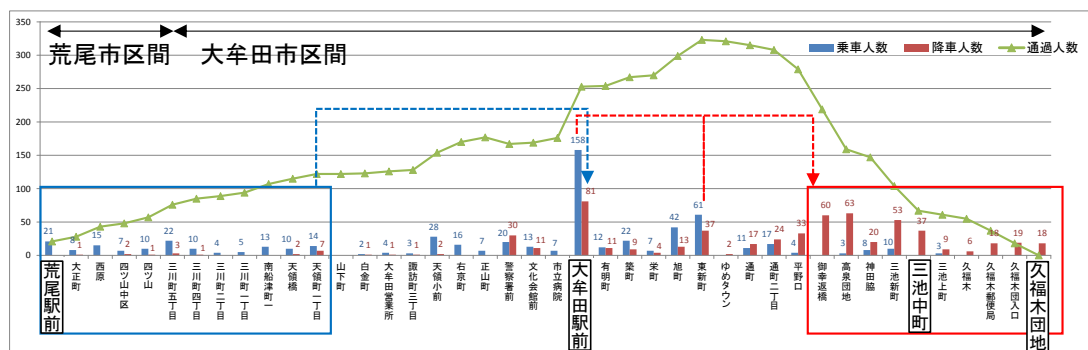


【区間別利用状況】

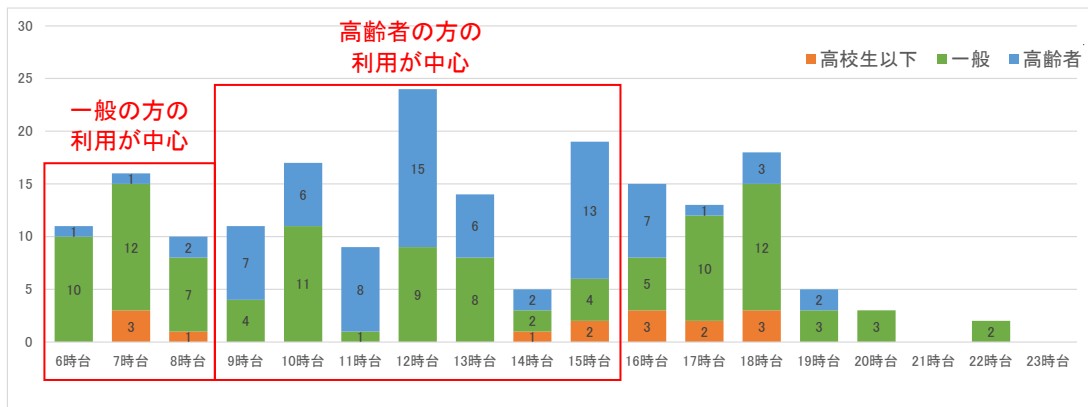
○久福木団地・三池中町 → 大牟田駅 → 荒尾駅



○荒尾駅 → 大牟田駅 → 久福木団地・三池中町



○属性別時間帯別利用状況 (大牟田駅での乗降カウント)



※区間別利用状況:平成 28 年 5 月の平日(1 日分)の利用データより整理(単位:人/日)

※属性別時間帯別利用状況:平成 29 年 9 月 8 日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位:人/時)

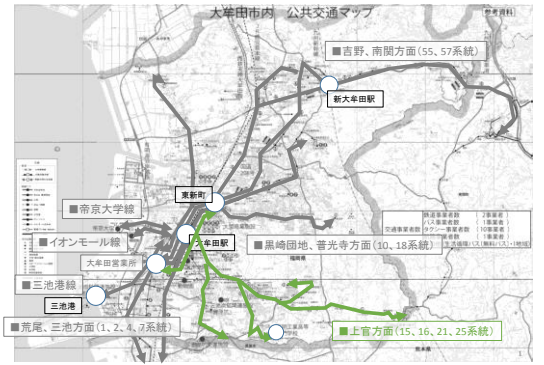
(3) 上官方面 (15、16、21、25 系統) ←→

①路線概況

大牟田駅から市南東部（有明高専、勝立等）へ運行し、運行本数は、朝夕は1時間に4往復以上と運行本数が多く、日中は1時間に1～2本となっています。

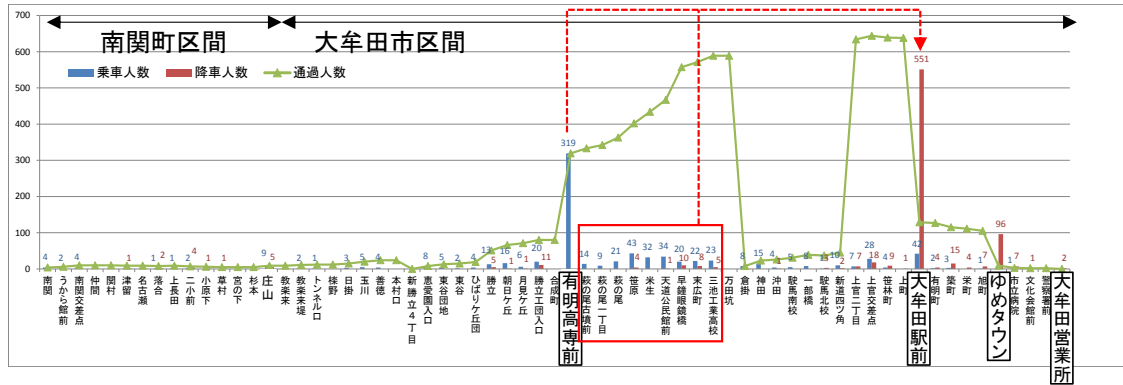
②利用状況

大牟田駅から有明高専前間の利用が非常に多いほか、三池工業高校から笹原間からの利用も見られます。南関～庄山～勝立間の利用は少ない状況です。朝の高校生以下の利用が非常に多いほか、日中は高齢者の利用は多くなっています。

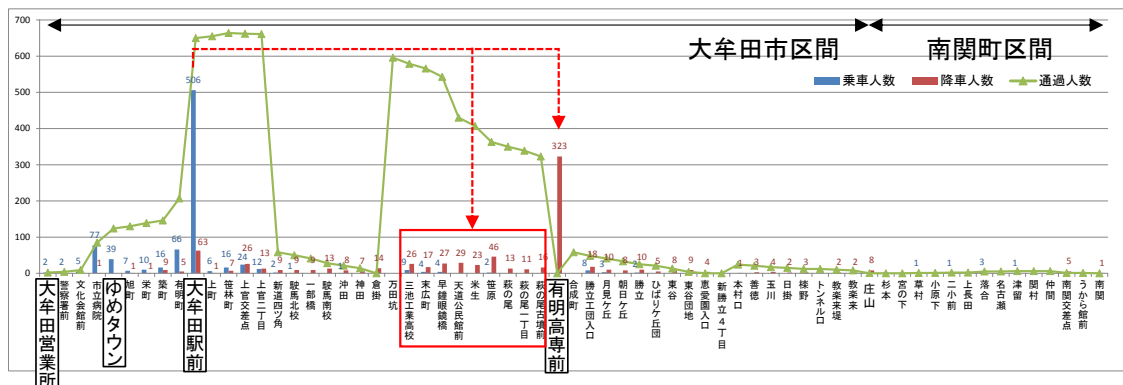


【区間別利用状況】

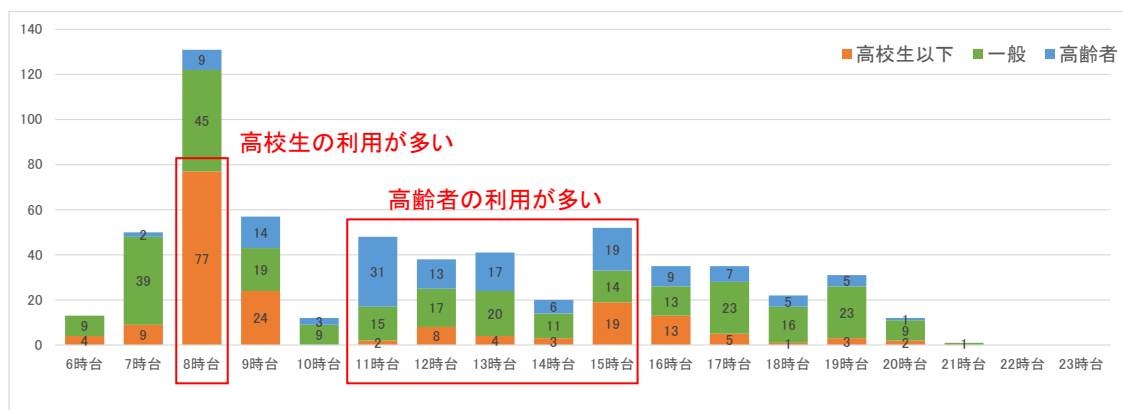
○庄山／有明高専前 → 大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン



○大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン → 庄山／有明高専前



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成 28 年 5 月の平日(1 日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成 29 年 9 月 8 日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

※庄山～南関間については、平成 29 年 12 月をもって廃止

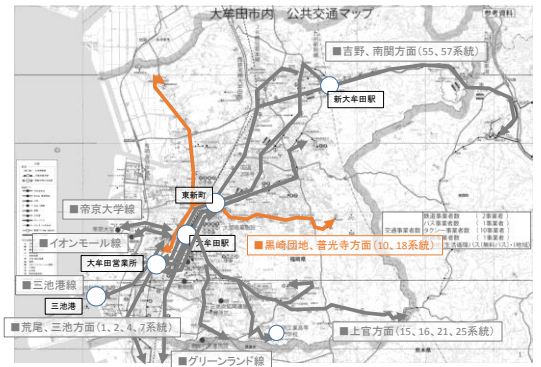
(4) 黒崎団地、普光寺方面 (10、18系統) ←→

①路線概況

大牟田駅から市北西部（黒崎団地）及び市東部（普光寺）へ運行する路線です。平日は概ね1時間に1～2本の頻度で運行しています。

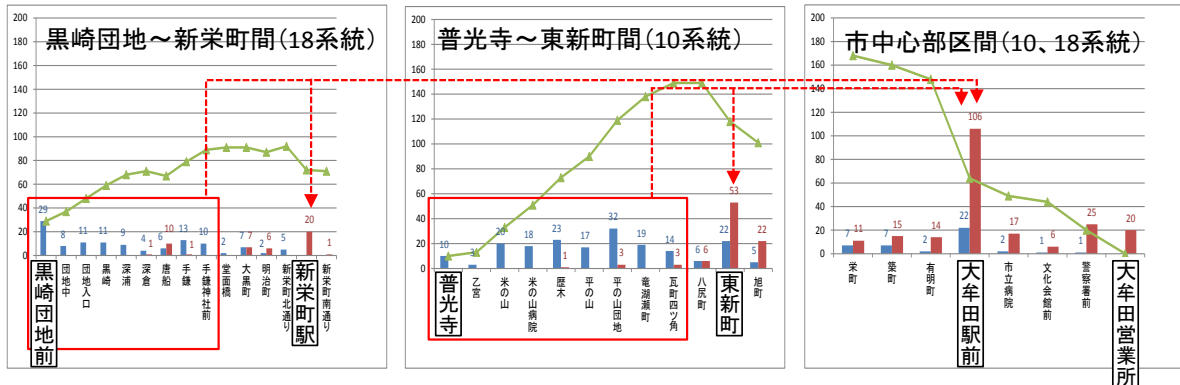
②利用状況

黒崎団地から新栄町駅や大牟田駅、米の山方面から東新町、大牟田駅への利用が多くなっています。朝夕は高校生以下や一般の利用が多く、日中は高齢者の利用が多くなっています。午前7時台での利用が特に多くなっています。

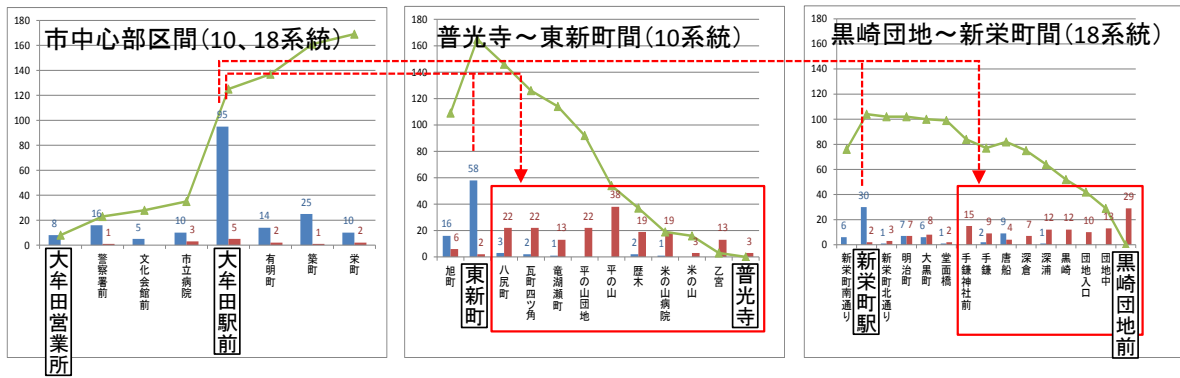


【区間別利用状況】

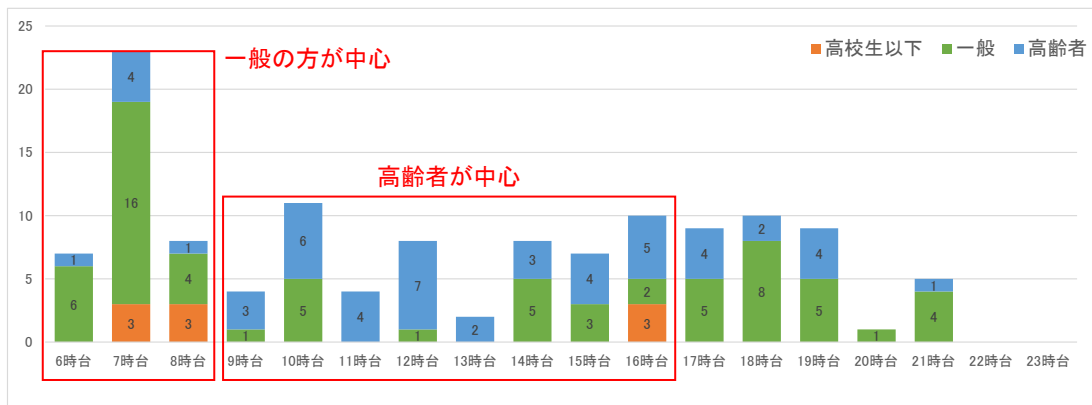
○黒崎団地／普光寺 → 大牟田駅 → 大牟田営業所



○大牟田営業所 → 大牟田駅 → 黒崎団地／普光寺



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(1日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成29年9月8日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

(5) グリーンランド線

①路線概況

大牟田駅から荒尾市に立地するホテルヴェルデ前まで運行しています。平日は概ね1時間に1本の頻度で運行しています。

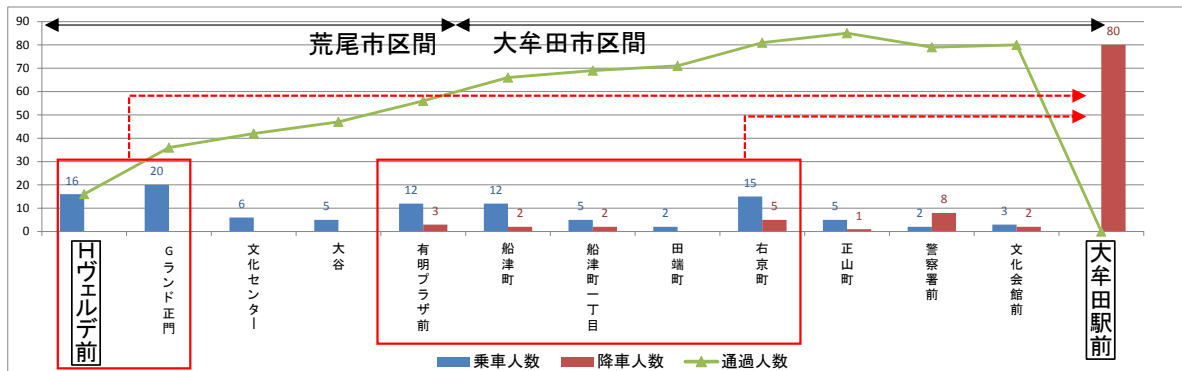
②利用状況

ホテルヴェルデ前やグリーンランドから大牟田駅への利用が多いほか、途中のバス停からの利用も見られます。午前9時台の利用が多いほか、17時台、18時台の利用が多くなっています。日中は高齢者の利用も見られます。

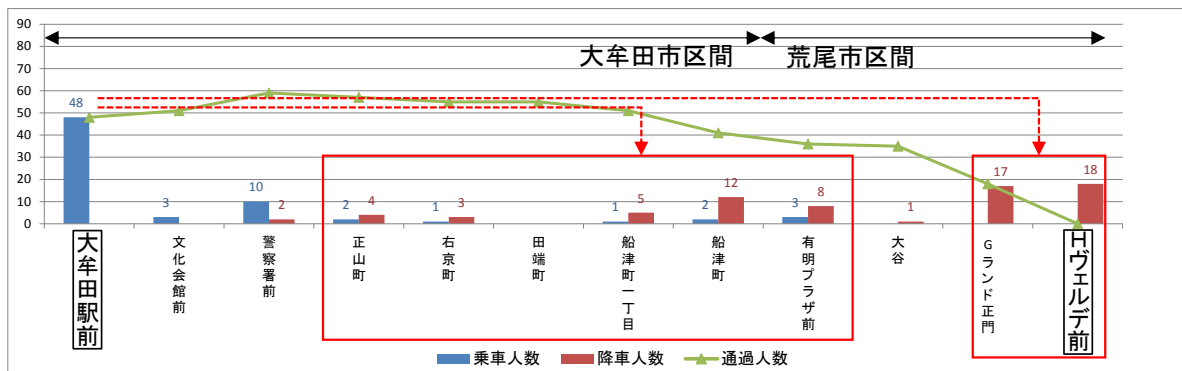


【区間別利用状況】

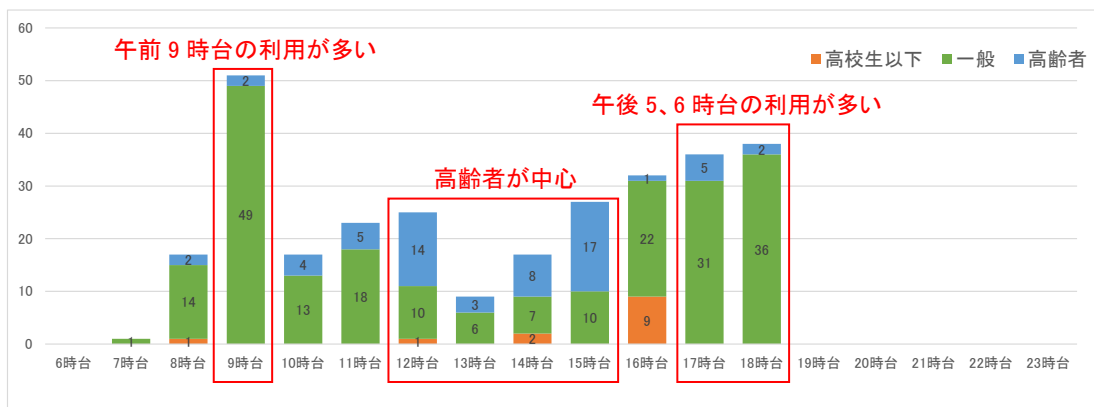
○ホテルヴェルデ前 → 大牟田駅



○大牟田駅 → ホテルヴェルデ前



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(1日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成29年9月8日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

(6) イオンモール線 ←→

①路線概況

大牟田駅西口からイオンモール大牟田まで運行しており、概ね1時間に2本の頻度で運行しています。

②利用状況

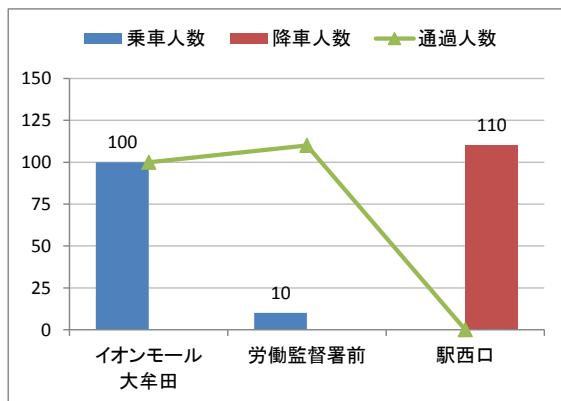
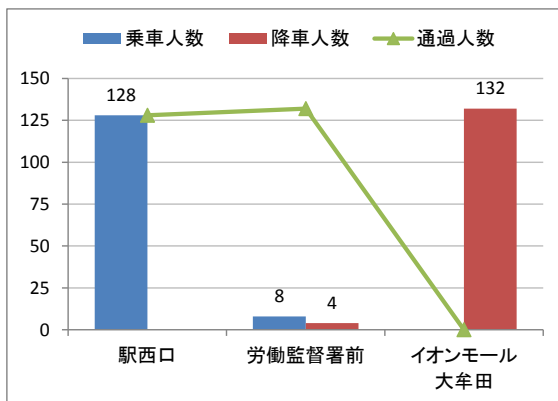
イオンモール線は日中の利用が多く、一般の利用が多くなっています。また、午前中は高齢者の利用も見られます。



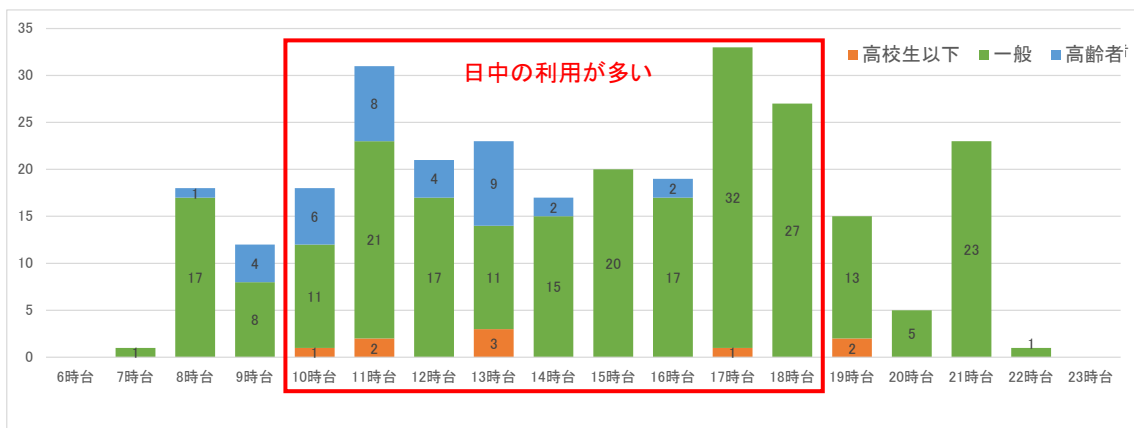
【区間別利用状況】

○大牟田駅西口→イオンモール大牟田

○イオンモール大牟田→大牟田駅西口



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(1日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成29年9月8日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

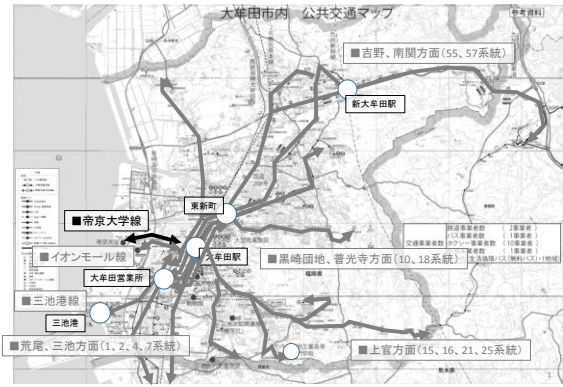
(7) 帝京大学線 ←→

①路線概況

大牟田駅西口から帝京大学福岡キャンパスまで運行しており、大学の授業時間に合わせて、平日は23本運行しています。

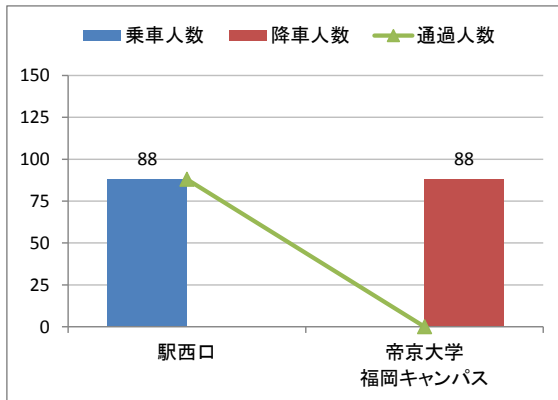
②利用状況

朝の時間帯で利用が集中していますが、夕方の利用は、朝の時間と比較すると少なくなっています。

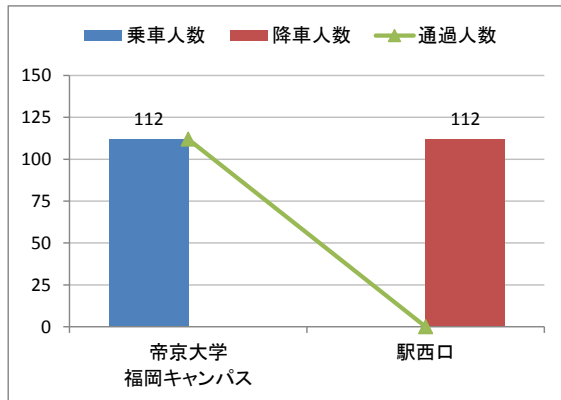


【区間別利用状況】

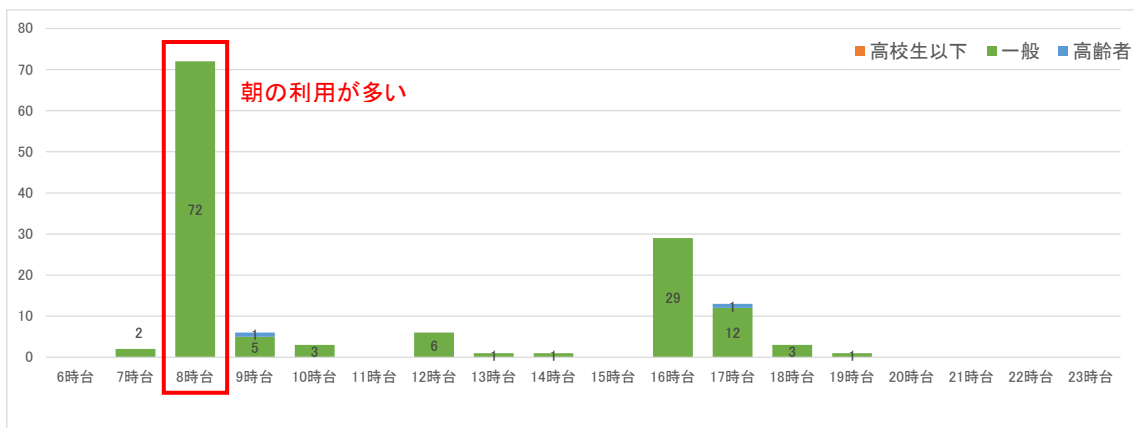
○大牟田駅西口→帝京大学



○帝京大学→大牟田駅西口



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(1日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成29年9月8日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

(8) 三池港線 ↔

①路線概況

大牟田駅西口から三池港まで往復運行しており、三池港の高速船と接続し、平日は8本運行しています。

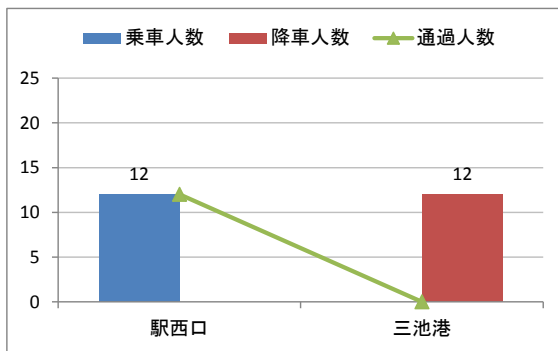
②利用状況

三池港線は18時台の利用が1番多く、各時間帯において一般の利用者が多い傾向にあります。

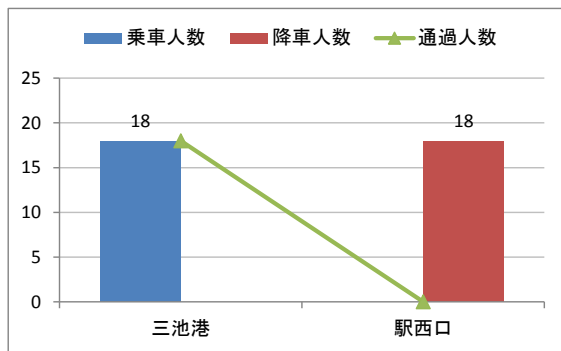


【区間別利用状況】

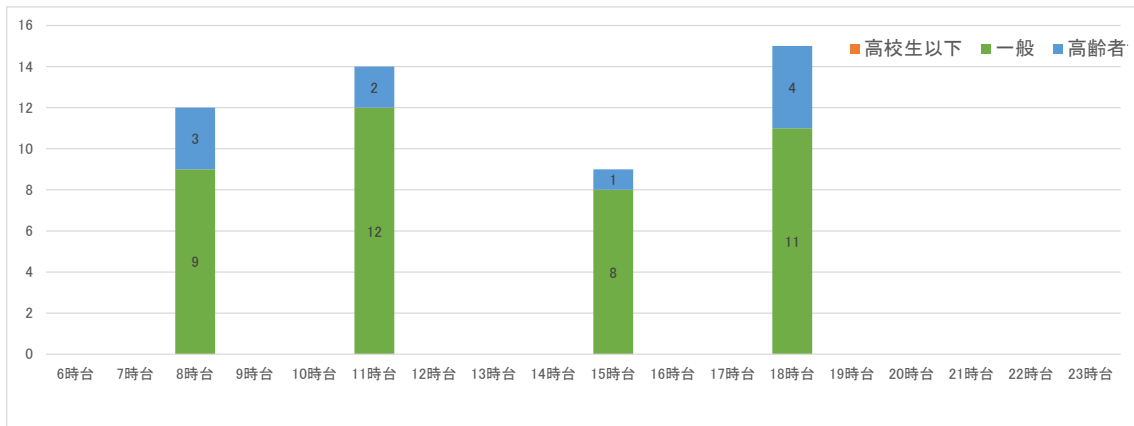
○大牟田駅西口→三池港



○三池港→大牟田駅西口



○属性別時間帯別利用状況（大牟田駅での乗降カウント）



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(1日分)の利用データより整理(単位：人/日)

※属性別時間帯別利用状況：平成29年9月8日(金)に実施した大牟田駅での乗降カウント調査より整理(単位：人/時)

3-5 地域公共交通の状況のまとめ

(1) 公共交通の利用者数

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の公共交通（鉄道・路線バス）利用者は、人口減少等に伴い昭和40年頃をピークとして減少傾向にあります。 	<p>→公共交通利用者数の減少に歯止めをかけるために、公共交通環境の維持・確保が必要となります。また、利用機会の創出や利用促進に向けた取組み等も求められます。</p>

(2) 公共交通の運行状況

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道が3路線、鉄道駅10駅が整備されており、利用者数は大牟田駅（西鉄、JR）が特に多い状況となっています。 路線バスは8路線41系統が運行しています。路線バスが廃止された倉永地区は生活循環バスが運行しています。 タクシーは市内タクシーとして9事業所あり、大牟田駅や新栄町駅の周辺に多く分布しています。 	<p>→大牟田市には多様な公共交通（鉄道、バス、タクシー、高速船等）があり、それぞれの特徴を生かしながら役割分担、ネットワークにより持続可能な公共交通網を確保・維持していくことが求められます。ネットワークとして、市内外を結ぶ広域交通としての機能と、市内を結ぶ交通としての機能との組み合わせにより、大牟田市内外、大牟田市内の交通網を確保・維持していくことが求められます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、路線バス、タクシー、高速船等のほか、地域主体の送迎交通や、高校のスクールバスや施設等の送迎バスも市内に存在します。 	<p>→地域主体のバスについての制度面での課題の解消や多様な交通における交通手段間の連携による移動の利便性の維持が必要となります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と結節する路線バス停や中心部のバス停の待合環境は概ね整備されていますが、未整備の箇所もあります。 	<p>→バスの待合環境の改善により、バス利用者の利便性を向上し利用促進を図ることが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田駅等の交通結節点において、鉄道と路線バス間の乗継が十分でない状況があります。 	<p>→鉄道と路線バスの接続の改善が求められます。</p>

(3) 公共交通による人口カバー状況

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の公共交通サービスの人口カバー率は8割を超えており、充実した公共交通網であるといえます。一方、三池小学校区の一部エリアについては外出や移動の利便性が低い公共交通空白地域となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> →公共交通網でカバーされていない地域への対応が必要です。

(4) 路線バスの方面別利用状況

把握されたこと	課題として考えられること
<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは8路線41系統が運行していますが、系統別利用として、1便あたり20人を超える路線もあれば、1人を下回る系統がある等、運行が非効率と考えられる系統もあります。 	<ul style="list-style-type: none"> →利用が少ない系統等非効率な路線の改善が必要です。
<ul style="list-style-type: none"> 市内の路線バスのほとんどは国道208号の幹線軸を運行しており、この区間は運行本数が最も多く、大牟田駅～東新町間で出発もしくは到着する方も多い状況です。 	<ul style="list-style-type: none"> →幹線軸として市中心部（国道208号）でのサービス水準が高い状況（運行本数が充実）の維持が必要です。
<ul style="list-style-type: none"> 方面別の利用として、例えば荒尾市と大牟田市を結ぶ路線については荒尾市内と大牟田市への広域な利用が見られます。市内路線については市内郊外部と大牟田駅周辺等の利用が見られます。 	<ul style="list-style-type: none"> →市内外を結ぶ広域交通としての路線、市内を結ぶ交通としての路線の組み合わせにより、大牟田市内外、大牟田市内の交通網を維持・確保していくことが求められます。