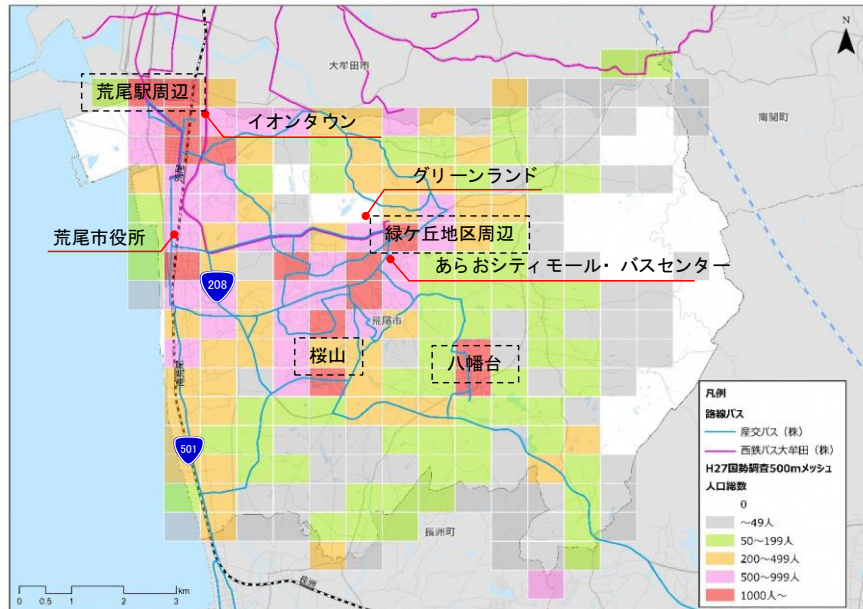


(3) 人口分布

本市の人口は、2つの中心拠点（荒尾駅周辺、緑ヶ丘地区周辺）及び大規模住宅団地（八幡台、桜山）に集積している。一方、国道208号、国道501号等の幹線道路沿いにもやや人口が集積しているが、平井地区・府本地区など市の東部・山間部では人口密度が低くなっている。

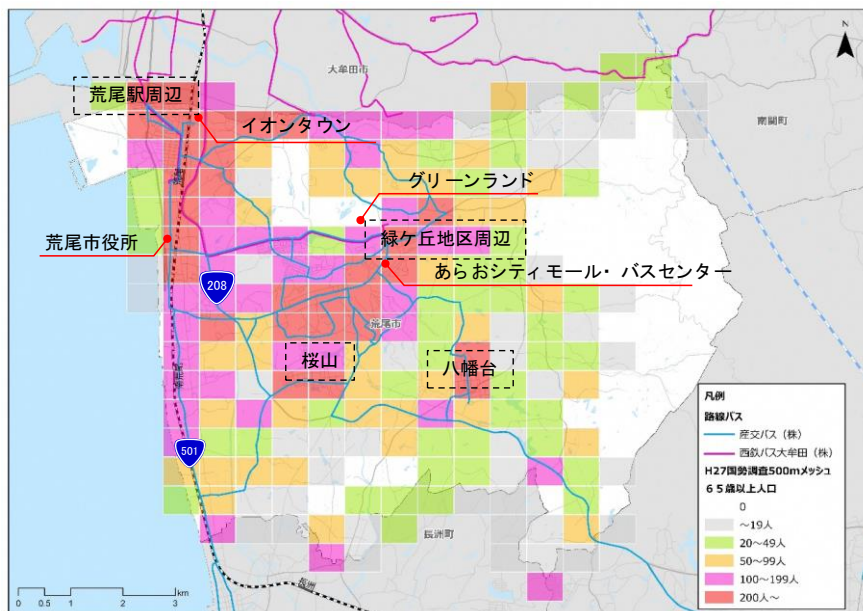


出典：平成27年国勢調査

図6 人口分布状況

(4) 高齢化の状況

高齢者の人口も、人口集積のある中心拠点及び大規模住宅団地に集中しており、荒尾駅周辺や、緑ヶ丘地区周辺から桜山地区にかけての地域は、広範囲に高齢者の多い地域が広がっている。八幡地区では、周囲と比較して特に住宅団地において高齢者が集中している。

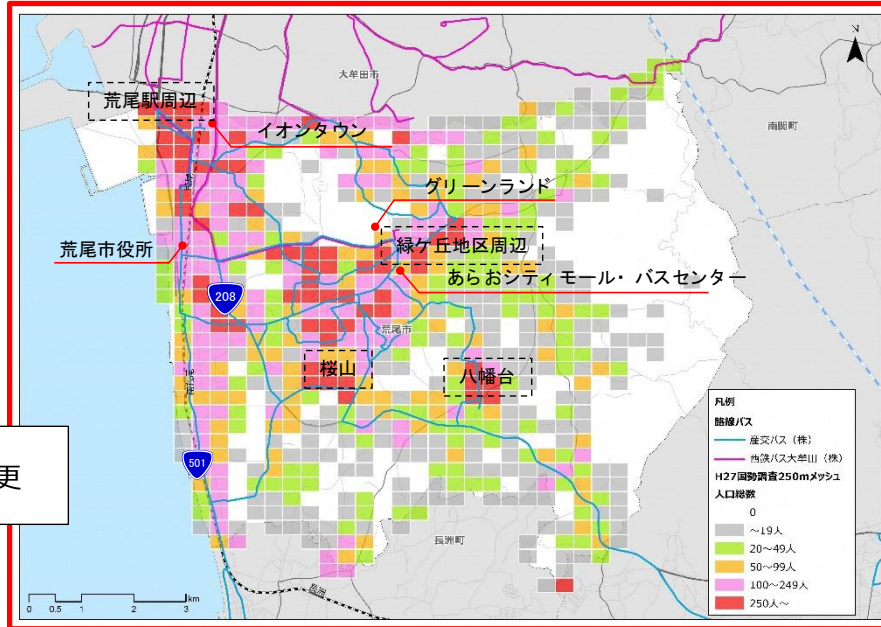


出典：平成27年国勢調査

図7 高齢者分布

(3) 人口分布

本市の人口は、2つの中心拠点（荒尾駅周辺、緑ヶ丘地区周辺）及び大規模住宅団地（八幡台、桜山）に集積している。一方、国道208号、国道501号等の幹線道路沿いにもやや人口が集積しているが、平井地区・府本地区など市の東部・山間部では人口密度が低くなっている。



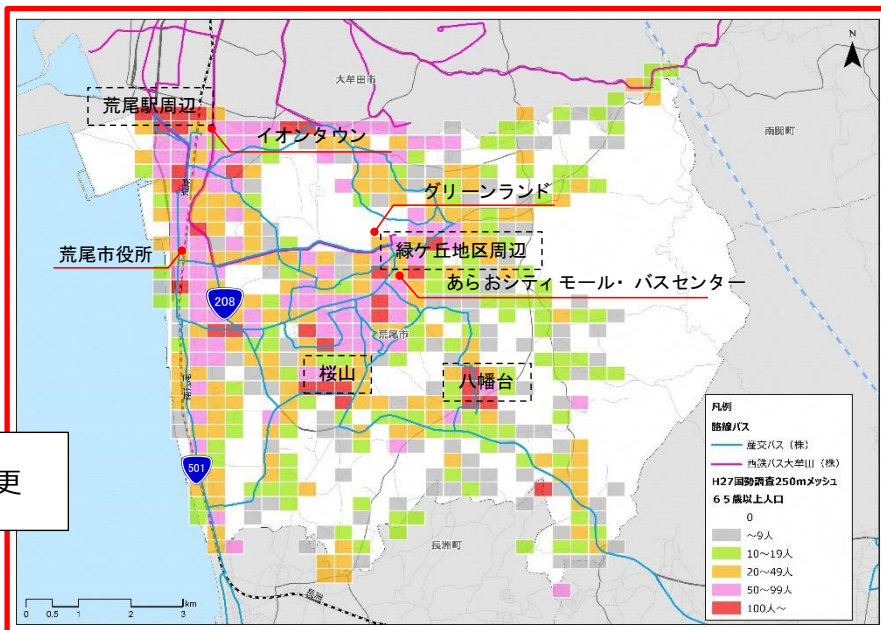
メッシュサイズの変更

出典：平成27年国勢調査

図7 人口分布状況

(4) 高齢化の状況

高齢者の人口も、人口集積のある中心拠点及び大規模住宅団地に集中しており、荒尾駅周辺や、緑ヶ丘地区周辺から桜山地区にかけての地域は、広範囲に高齢者の多い地域が広がっている。八幡地区では、周囲と比較して特に住宅団地において高齢者が集中している。



メッシュサイズの変更

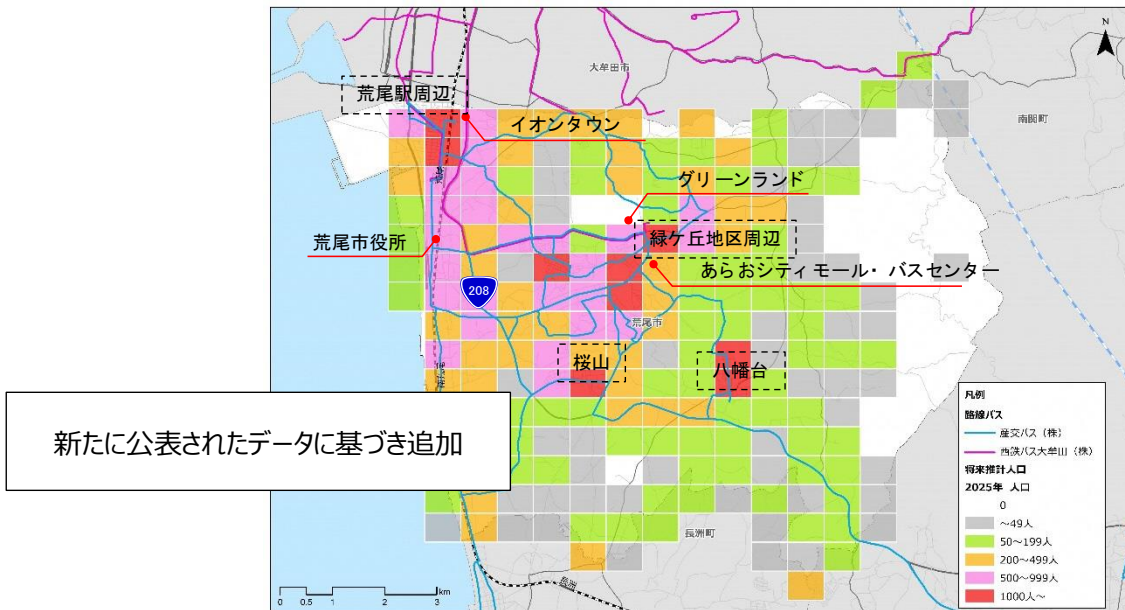
出典：平成27年国勢調査

図8 高齢者分布

(5) 将来推計人口に基づく人口分布

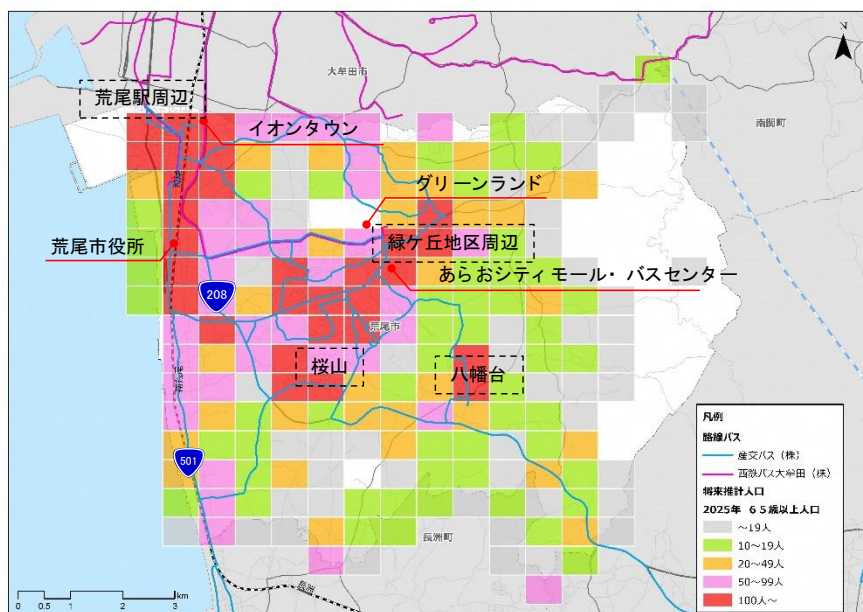
将来推計人口によれば、2025年の本市の人口分布は、現在と大きく変化がなく、2つの中心拠点（荒尾駅周辺、緑ヶ丘地区周辺）及び大規模住宅団地（八幡台、桜山）に人口が集積すると予測されている。

一方、高齢化の進行とともに、高齢者の多い地域は現在よりもさらに広範囲に亘ると想定され、荒尾駅周辺や緑ヶ丘地区周辺、大規模住宅団地（八幡台、桜山）のほか、荒尾駅周辺から緑ヶ丘地区周辺にかけての幹線道路沿線にも高齢者の集積が予想される。



出典：国土数値情報

図9 将来推計人口 (2025年) 人口分布



出典：国土数値情報

図10 将来推計人口 (2025年) 高齢者人口分布

(5) 通勤・通学の動向

通勤流動は、大牟田市、玉名市、長洲町との結びつきが強く、それぞれ1日に1,000人以上が行き来している。特に、本市から大牟田市への通勤者は5,000人を超えている。

通学流動は、本市から大牟田市、玉名市への通学が多く、1日に500人を超えている。一方、本市への通学が多いのは大牟田市、玉名市となっている。

※200人以上の流動のみ表示

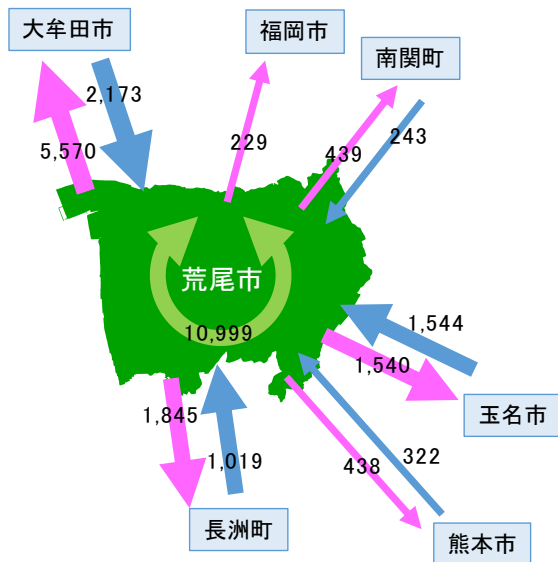


図8 本市と周辺市町との通勤流動

※50人以上の流動のみ表示

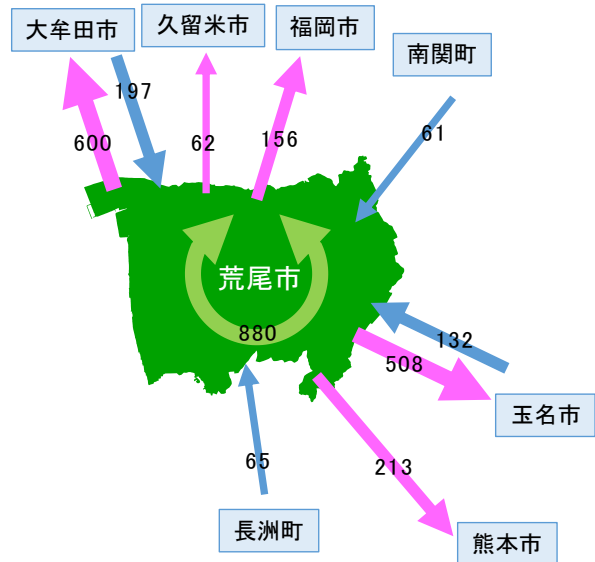


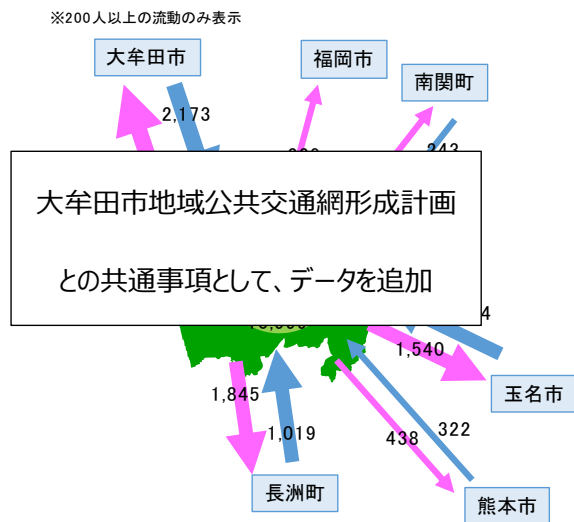
図9 本市と周辺市町との通学流動

(6) 通勤・通学の動向

通勤流動は、大牟田市、玉名市、長洲町との結びつきが強く、それぞれ1日に1,000人以上が行き来している。特に、本市から大牟田市への通勤者は5,000人を超えている。

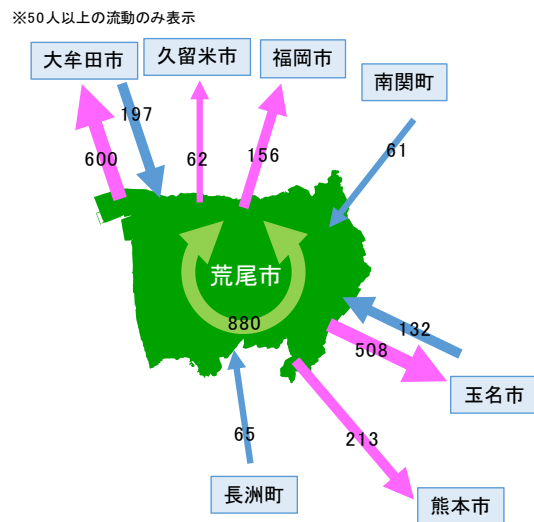
通学流動は、本市から大牟田市、玉名市への通学が多く、1日に500人を超えている。一方、本市への通学が多いのは大牟田市、玉名市となっている。

本市内外への通勤・通学における移動手段では、平成12年と比較して平成22年は自家用車の割合が増加しており、平成22年の本市から県内の他市町への移動は鉄道が約1割、路線バスが2%程度である。大牟田市との往来も自家用車が中心であり、鉄道・路線バス利用は少数である。



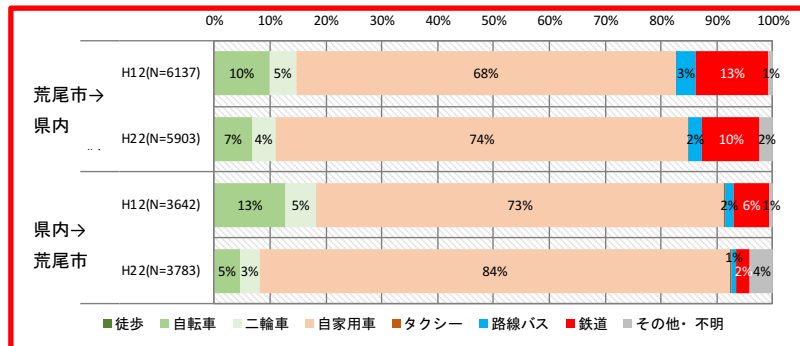
出典：平成27年国勢調査

図11 本市と周辺市町との通勤流動



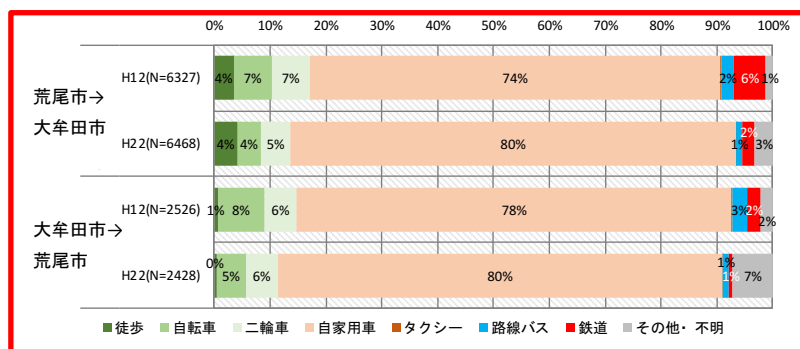
出典：平成27年国勢調査

図12 本市と周辺市町との通学流動



出典：平成12・22年国勢調査

図13 通勤・通学時の移動手段（本市～市外（県内））



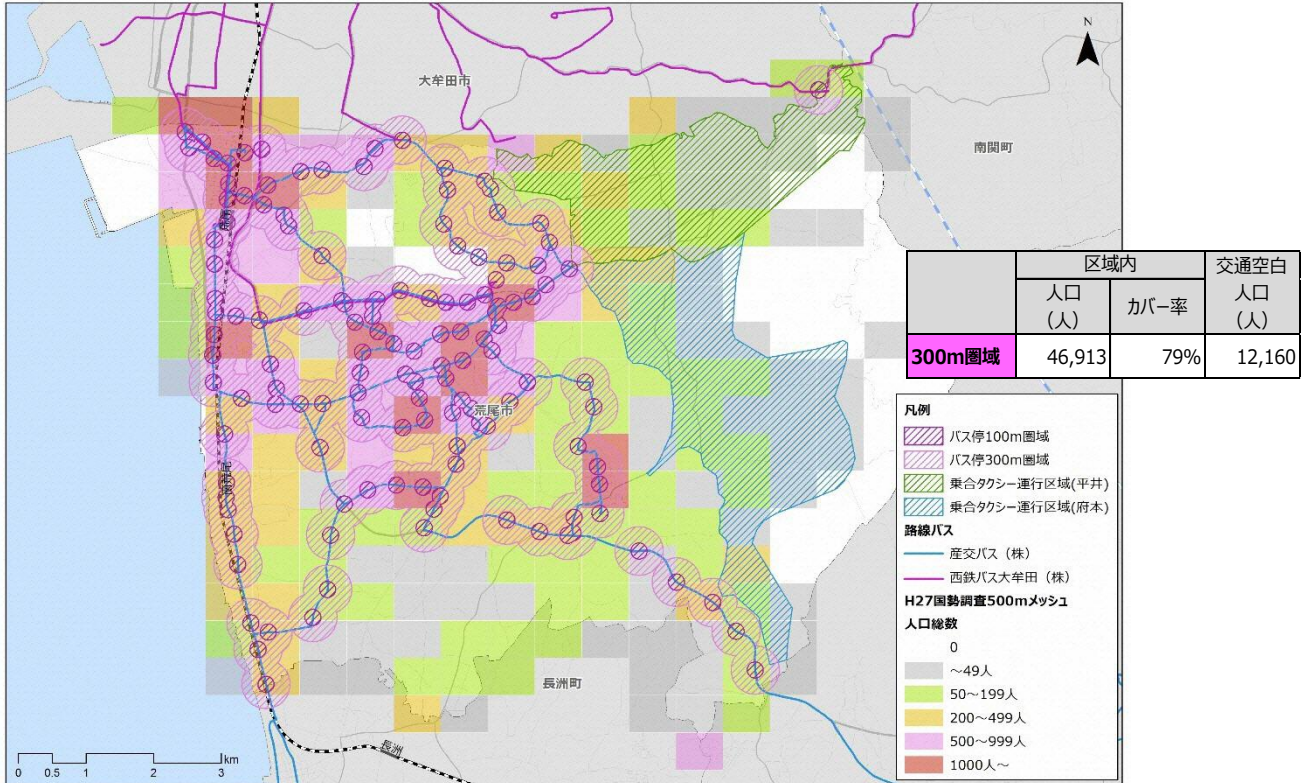
出典：平成12・22年国勢調査

図14 通勤・通学時の移動手段（本市～大牟田市）

(4) 公共交通アクセス環境

人口集積地にはほぼ網羅的に路線バスが運行しており、バス停から 300m 圏域[※]内の人口カバー率は 79%で、同程度の人口密度の市町村と比較しても高い水準にある。

※国土交通省において、バス停までの徒歩圏とされている距離。



出典：平成 27 年国勢調査および国土数値情報より算出

図 19 路線バス・乗合タクシーの人口カバー状況

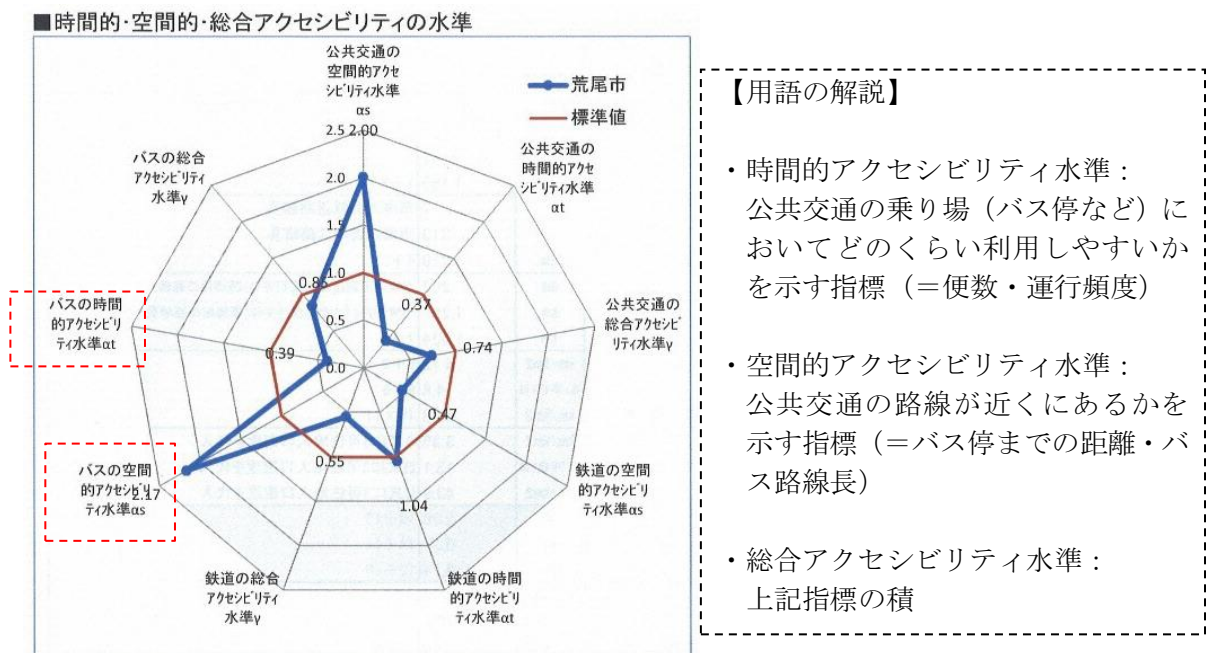


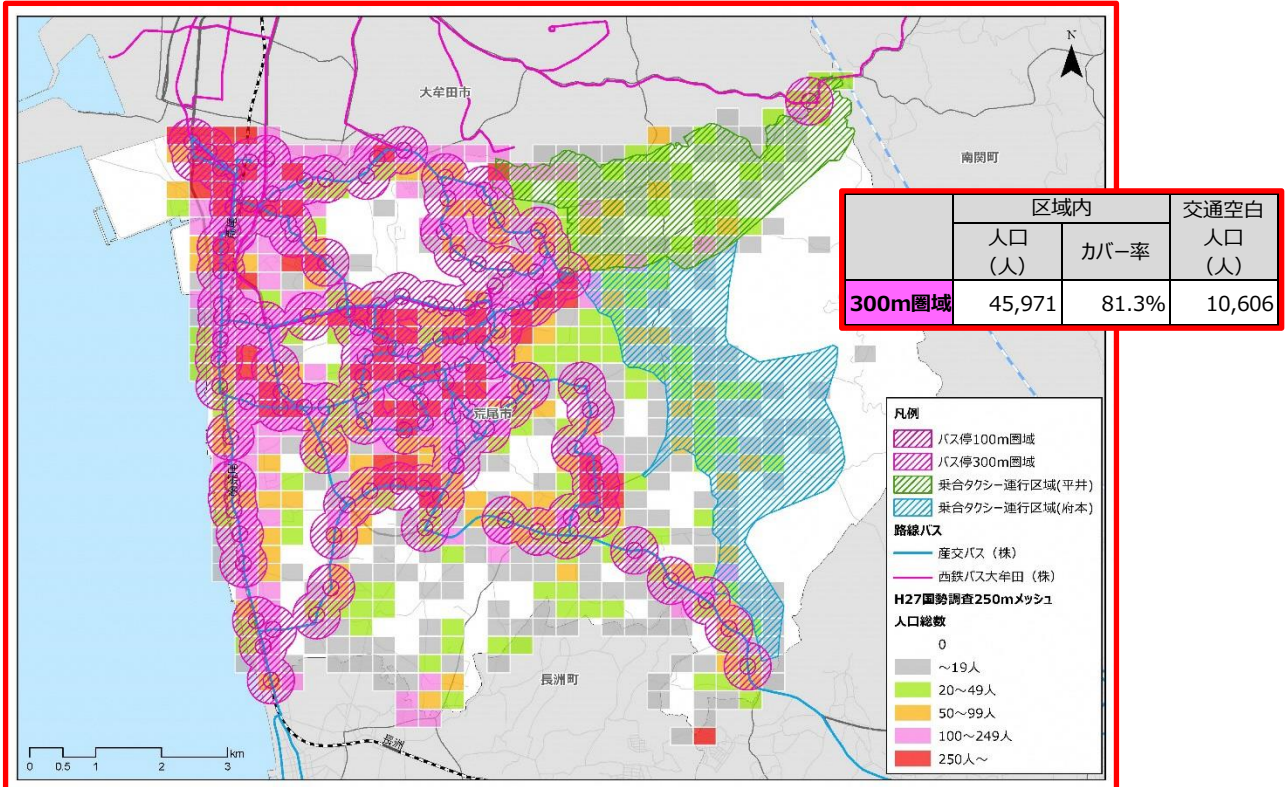
図 20 人口密度が同程度の市町村における平均的なサービス水準との比較

（国土交通省作成：地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ）

(4) 公共交通アクセス環境

人口集積地にはほぼ網羅的に路線バスが運行しており、バス停から 300m 圏域^{*}内の人口カバー率は 81% で、同程度の人口密度の市町村と比較しても高い水準にある。

※国土交通省において、バス停までの徒歩圏とされている距離。



出典：平成 27 年国勢調査及び国土数値情報より算出

図 24 路線バス・乗合タクシーの人口カバー状況

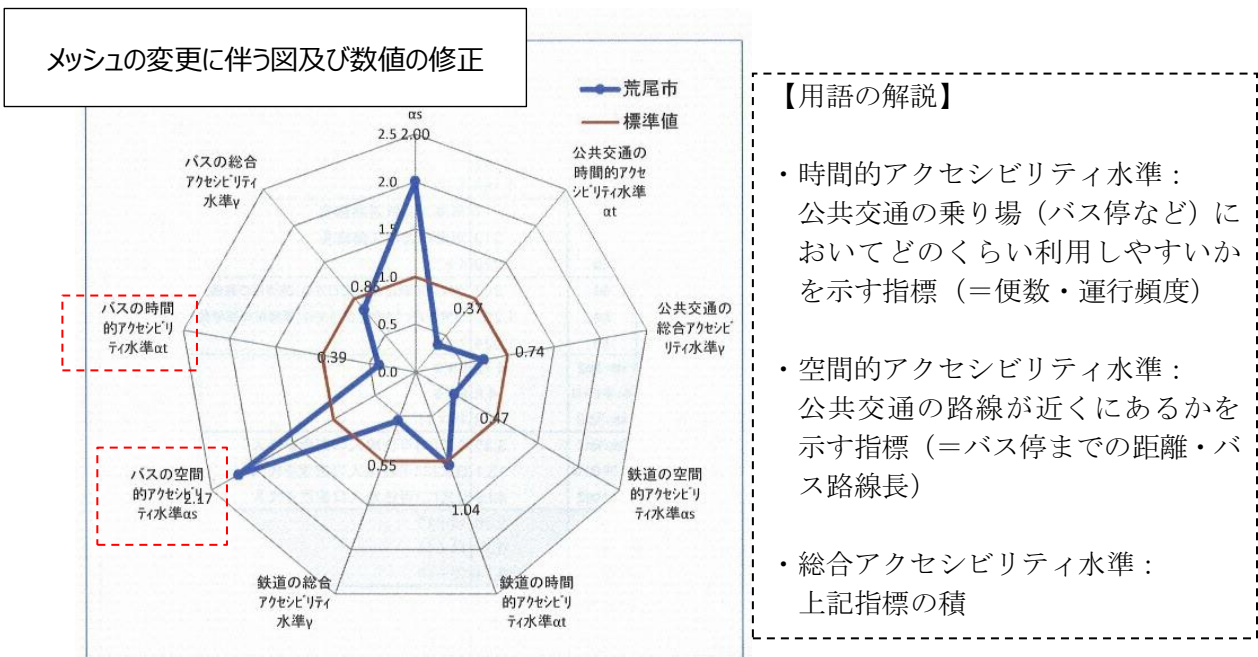


図 25 人口密度が同程度の市町村における平均的なサービス水準との比較

(国土交通省作成：地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ)

(3) 具体的な施策の達成状況

施策	事業概要	主体	達成状況
路線バスにおける「主要路線」と「一般路線」の位置づけの明確化	路線の役割の明確化 (主要路線・一般路線)	バス事業者	○
利用者のニーズに応じた路線バスにおける路線・ダイヤの見直し	乗合タクシー導入に伴う路線の廃止	バス事業者	○
	路線の発着点の変更	バス事業者	○
	重複区間の見直し	バス事業者	○
	運行間隔のばらつき改善 (パターンダイヤ導入)	バス事業者	○
	乗り換え接続の改善 (バスセンター・JR)	バス事業者	○
予約型乗合タクシーの導入	予約型乗合タクシーの導入	タクシー事業者	○
利用促進イベントの実施	モビリティマネジメントの実施 (乗り方教室等)	荒尾市・交通事業者	○
	バス路線沿線商業施設などのタイアップ事業	荒尾市・バス事業者・商業施設	×
	観光スポット情報の提供	荒尾市・関係団体	○
バス停等の環境整備	分かりやすい路線図や時刻表の作成	荒尾市・バス事業者	○
	屋根付き停留所やベンチの設置	荒尾市	×
乗りやすさの改善	フリー乗降の導入検討	バス事業者	×
JR の利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実	JR の利用促進	荒尾市・JR 九州	—
	福岡空港行き高速バス乗り場の移設の検討	バス事業者・荒尾市・JR 九州	○

(3) 具体的な施策の達成状況

施策	事業概要	主体	達成状況
路線バスにおける「主要路線」と「一般路線」の位置づけの明確化	路線の役割の明確化 (主要路線・一般路線)	バス事業者	○
利用者のニーズに応じた路線バスにおける路線・ダイヤの見直し	乗合タクシー導入に伴う路線の廃止	バス事業者	○
	路線の発着点の変更	バス事業者	○
	重複区間の見直し	バス事業者	○
	運行間隔のばらつき改善 (パターンダイヤ導入)	バス事業者	○
	乗り換え接続の改善 (バスセンター・JR)	バス事業者	○
予約型乗合タクシーの導入	予約型乗合タクシーの導入	タクシー事業者	○
利用促進イベントの実施	モビリティマネジメントの実施 (乗り方教室等)	荒尾市・交通事業者	○
	バス路線沿線商業施設などのタイアップ事業	荒尾市・バス事業者・商業施設	×
	観光スポット情報の提供	荒尾市・関係団体	○
バス停等の環境整備	分かりやすい路線図や時刻表の作成	荒尾市・バス事業者	○
	屋根付き停留所やベンチの設置	荒尾市	×
乗りやすさの改善	フリー乗降の導入検討	バス事業者	×
JR の利用促進と駅前広場の ターミナル機能の充実	JR の利用促進	荒尾市・JR 九州	—
	福岡空港行き高速バス乗り場の移設の検討	バス事業者・荒尾市・JR 九州	○

交通事業者等による支援に関する情報の追加

(4) 高齢者等に対するその他の支援

施策	事業概要	主体
免許返納者割引乗車証の発行	熊本県内在住の満 65 歳以上の方で、自動車運転免許を自主返納し「運転経歴証明書」を受領した方を対象に、提示により路線バスの運賃が半額になる「免許返納者割引乗車証」を発行する。	産交バス(株)
福祉特別乗車証の発行	市内に住民登録のある満 70 歳以上の方を対象に、提示により路線バスの運賃が市内全区間 1 回 100 円になる、また身体障害者手帳 1 級・2 級、療育手帳 A1・A2、精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級のいずれかの手帳をお持ちの方、ひとり親世帯で 18 歳未満の児童を扶養している方を対象に、提示により路線バスの運賃が無料になる「福祉特別乗車証」を発行する。」	荒尾市

C) 公共交通を改善する際に重視すること

公共交通を改善する際に重視することについて、多くの世代で半数程度の方が運行便数の改善を挙げており、最もニーズが高い。概ね年齢が低いほどバスやJRなどとの接続へのニーズが高くなっている。

公共交通利用有無で比較すると、公共交通非利用者ではバス停の数を重視する方が1割存在し、自宅や目的地からバス停が遠いために路線バスを利用していない方の存在が懸念される。

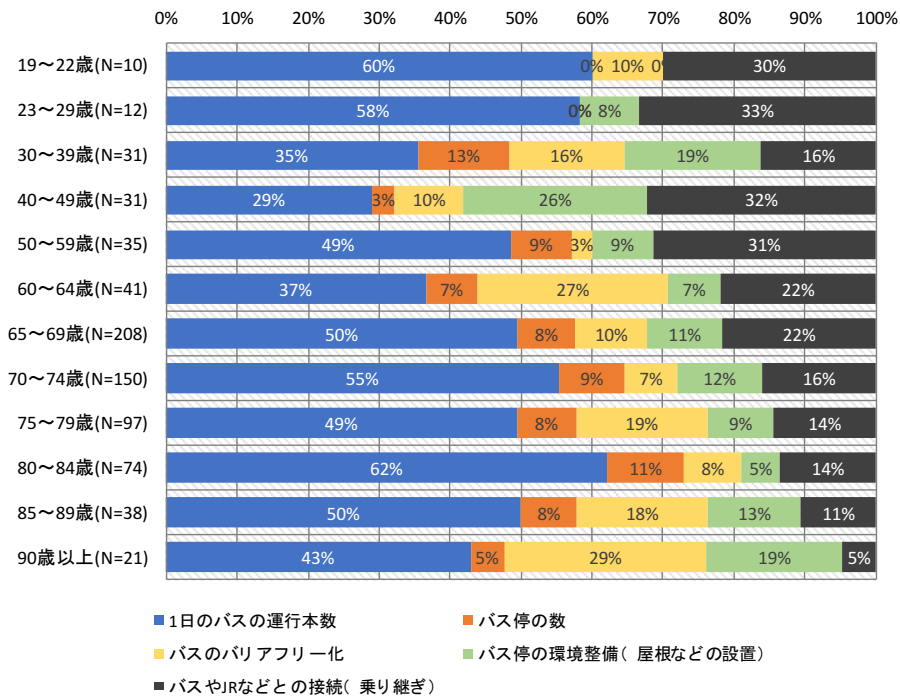


図 1 公共交通を改善する際に重視する事項 (年齢別)

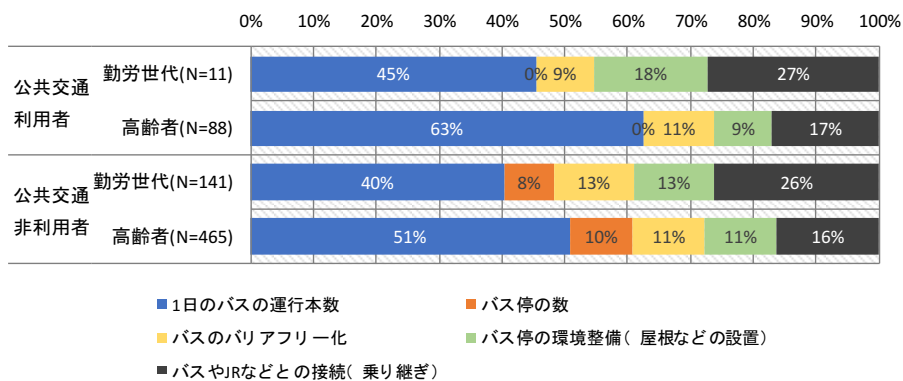


図 2 公共交通を改善する際に重視する事項 (世代・公共交通利用有無別)

6) 路線別利用状況（西鉄バス）

A) 大牟田市内線

荒尾駅前から四ツ山を經由し、大牟田駅前やゆめタウン大牟田方面に向かう大牟田市内線では、市内からの利用は大牟田駅との往來が中心であるが、1日に25名程度、ゆめタウン大牟田や東新町との往來が存在する。

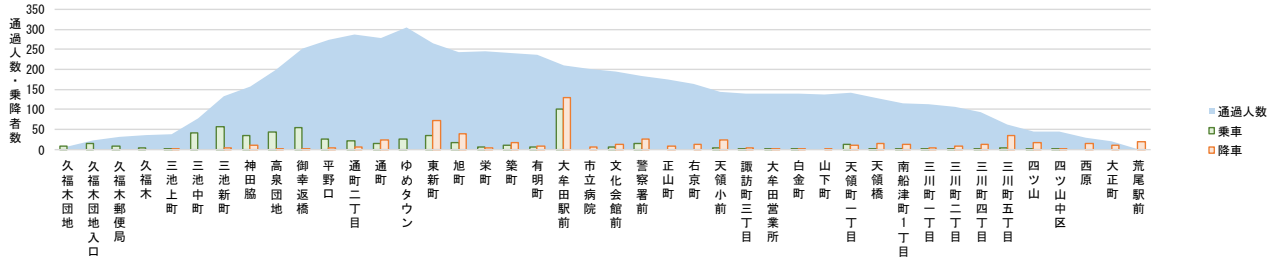


図 103 利用者数推移（荒尾駅方面）

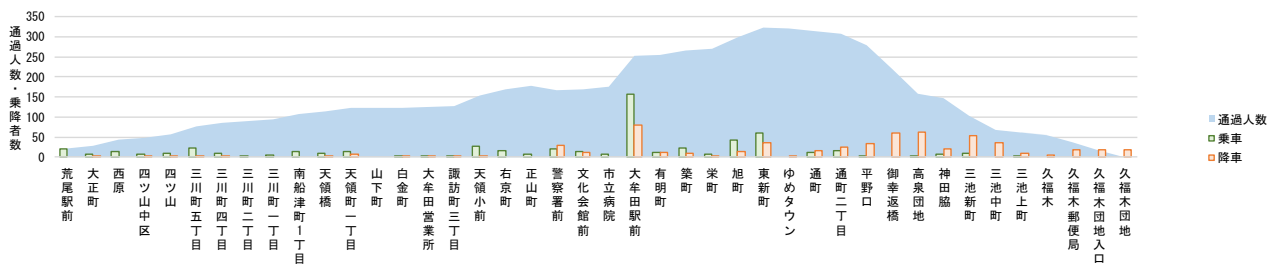


図 104 利用者数推移（大牟田駅・ゆめタウン大牟田方面）

B) グリーンランド線

大牟田駅前とグリーンランドを連絡するグリーンランド線では、グリーンランド・ホテルヴェルデと大牟田駅との往來が最も多いが、大牟田駅と沿線地域を連絡する需要も存在し、有明プラザ前・大谷・文化センターでの乗降者数は30名程度となっている。

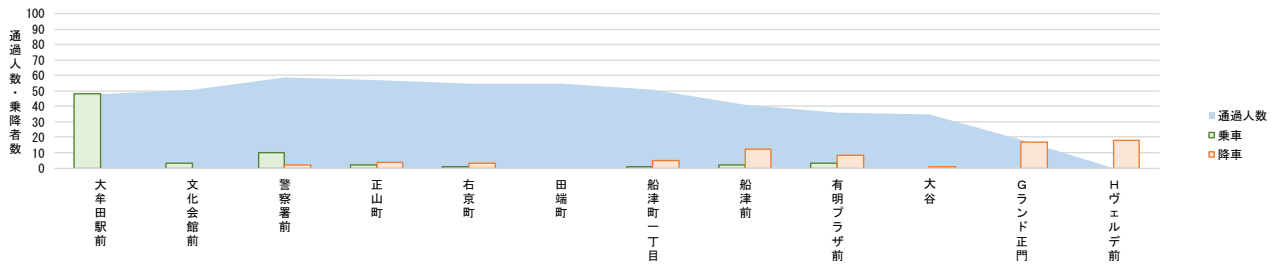


図 105 利用者数推移（ホテルヴェルデ前方面）

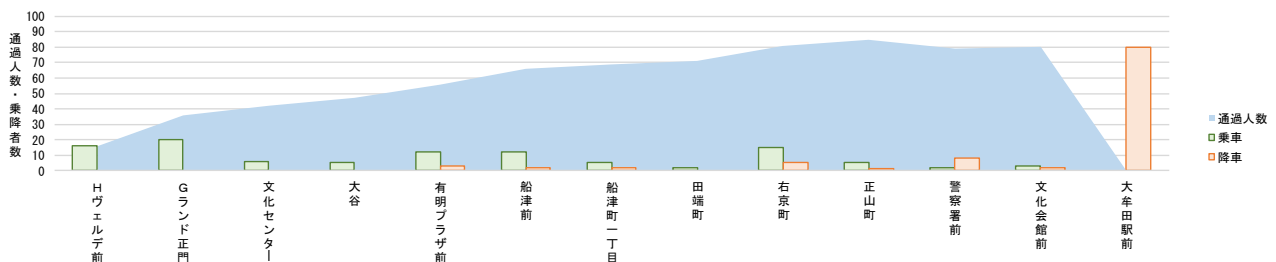


図 106 利用者数推移（大牟田駅方面）

C) 上官線

上官線は南関と大牟田駅前・大牟田営業所を連絡しており、市内の庄山バス停では1日に22名、倉掛バス停では1日に24名の利用者が存在する。両バス停とも、大牟田駅前との往來が中心となっている。

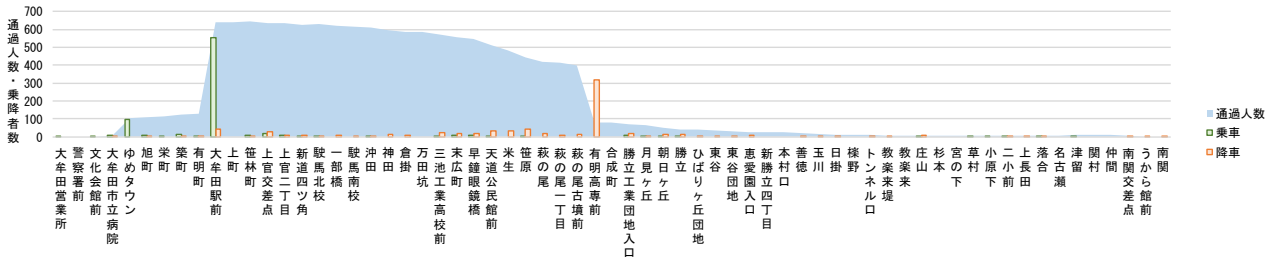


図 107 利用者数推移（南関方面）

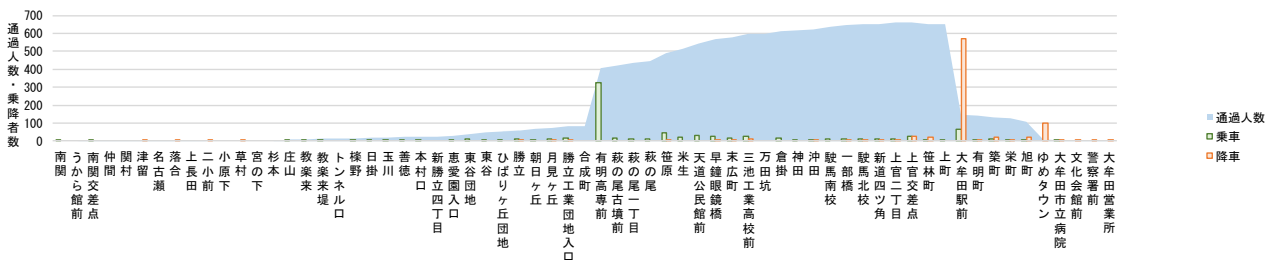


図 108 利用者数推移（西鉄大牟田営業所方面）

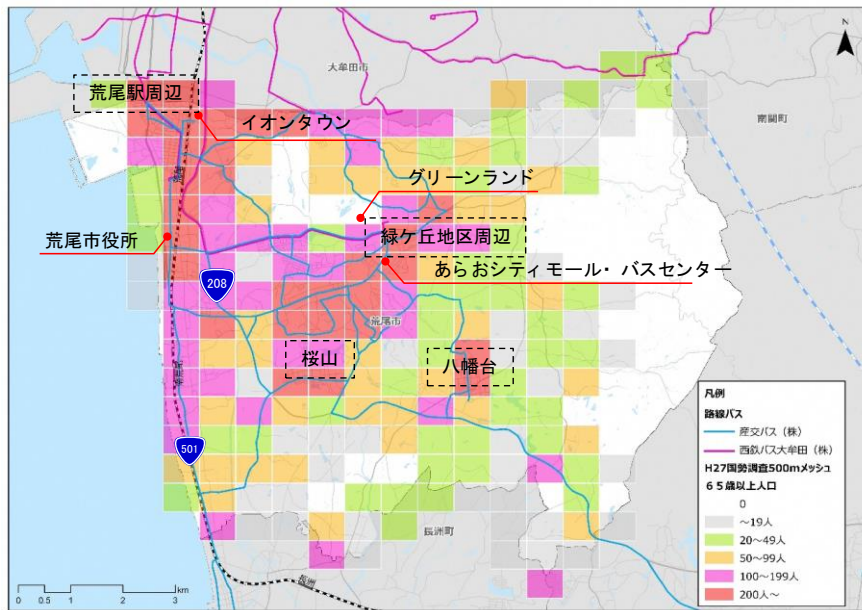
5. 課題の整理

地域の現状や住民・観光客の移動実態・ニーズを踏まえると、本市における地域公共交通の課題としては、以下の7点の課題が挙げられる。

(1) 移動等に関する地域の現状・課題

1) 高齢化の進行による交通弱者の増加

桜山団地周辺や八幡台団地周辺、JR 荒尾駅周辺などの人口集積地において高齢者が増加しており、今後、高齢者の単身世帯をはじめ、自家用車が運転できなくなり移動が困難となる方が増加することが懸念される。



出典：平成 27 年国勢調査

図 98 高齢者数分布

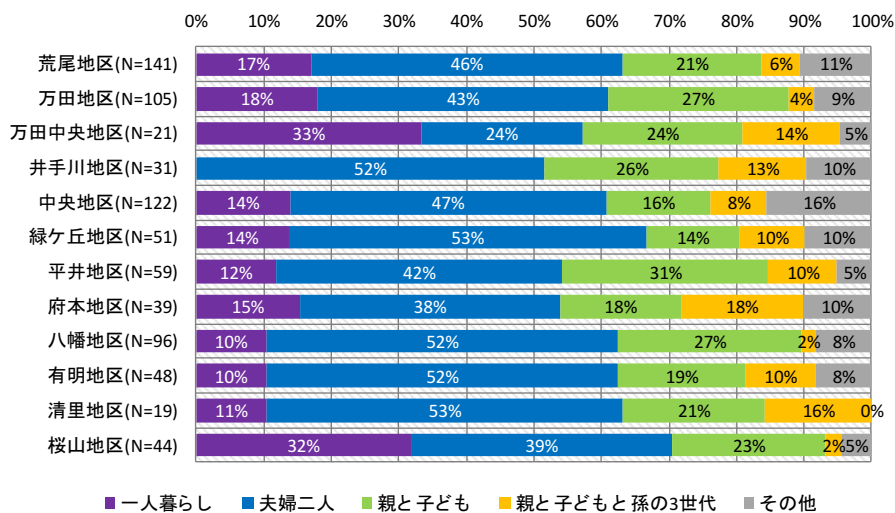


図 994 高齢者の家族構成（地区別）

2) 高齢者の活発な移動

買い物や通勤に加え、娯楽・イベント参加のための外出も多く、高齢者の活発な移動が見られることから、交流による地域活性化や健康増進のためにも、移手段の確保が望まれる。

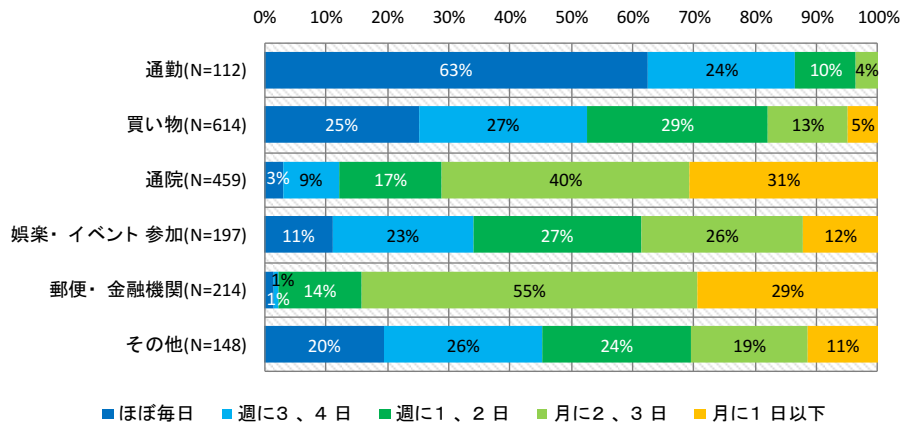


図 100 高齢者の外出頻度（外出目的別）

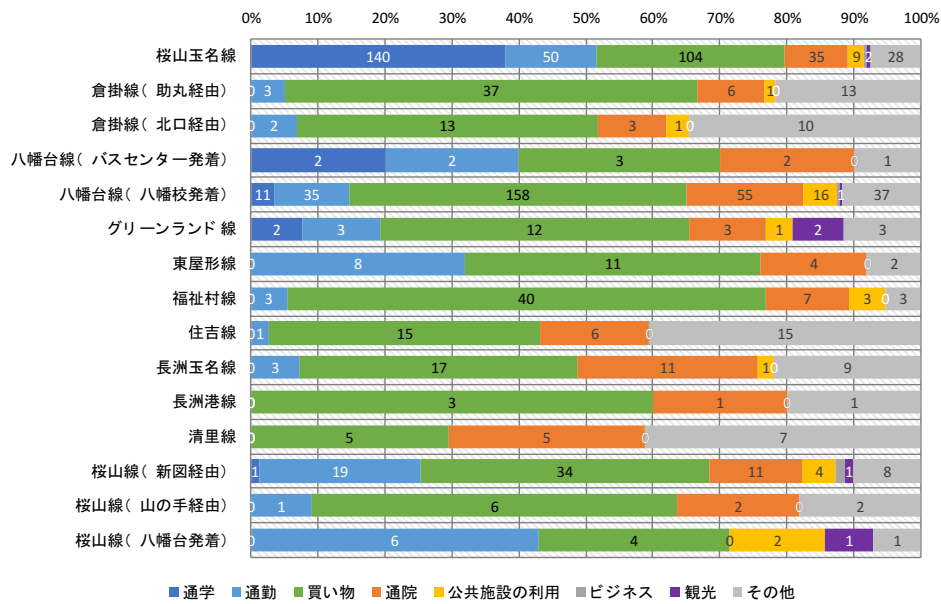


図 51 路線バス利用者の利用目的（路線別）

3) 公共交通利用者数の減少

路線バス利用者数の減少が続いており、市の財政負担も、路線再編等により一旦は下がったものの、再び増加傾向に転じている。

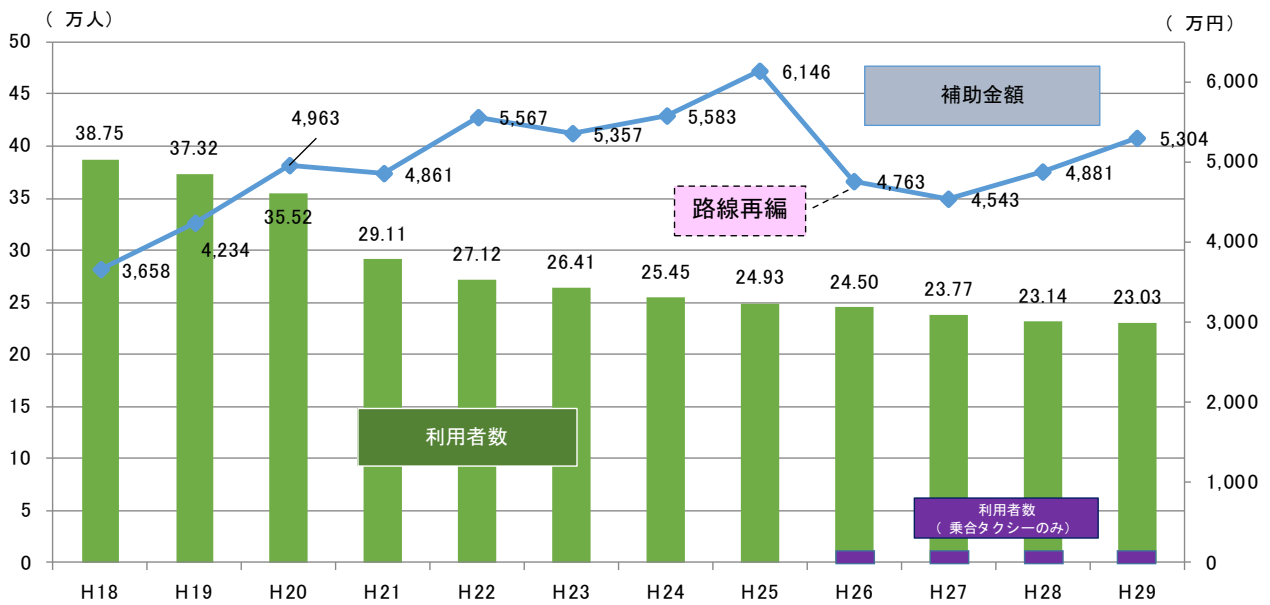


図 102 路線バス・乗合タクシーの年間利用者数と補助金額の推移

4) 若年層における路線バス利用の低迷

勤労世代の移動手段はほとんどが自家用車である一方、高校生移動においても、玉名市方面への通学を除き、路線バスの利用が低迷している。

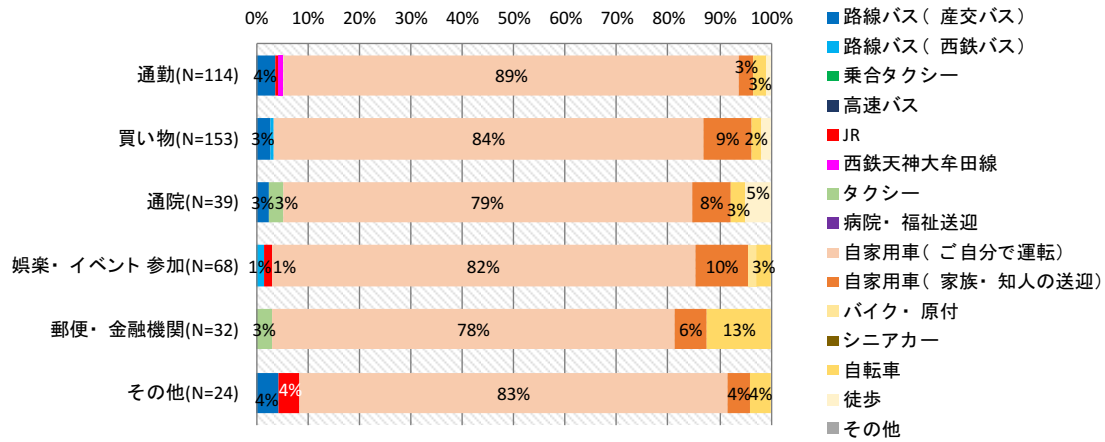


図 103 勤労世代の移動手段（外出目的別）

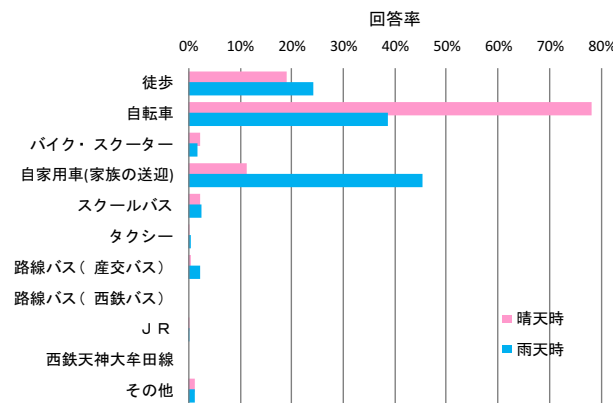


図 104 移動手段（市内→市内高校）

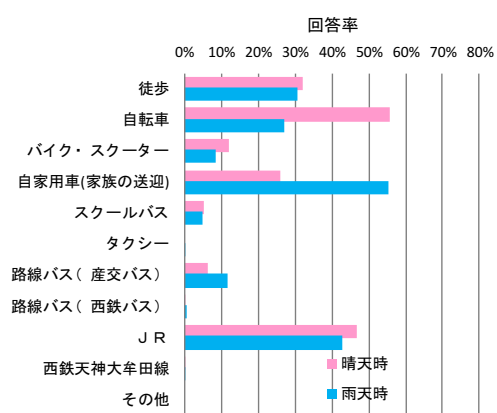


図 106 移動手段（市内→玉名市内高校）

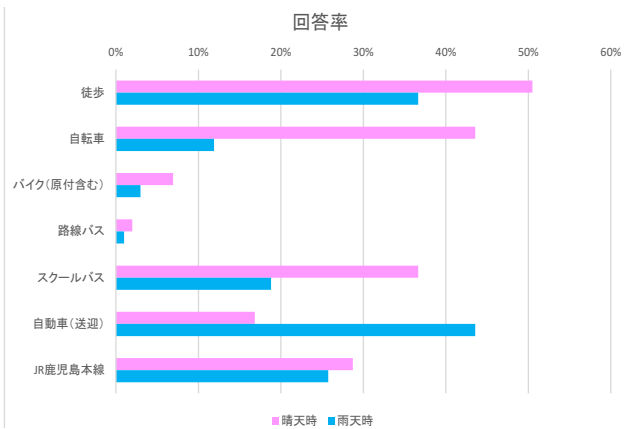


図 106 移動手段（市内→大牟田市内高校）

5. 課題の整理

再掲となるグラフ等の削除と取組みの方向性の追加

ズを踏まえると、本市における地域公共交通の課

移動等に関する地域の現状・課題

1) 高齢化の進行による交通弱者の増加

【現状・課題】

桜山団地周辺や八幡台団地周辺、JR 荒尾駅周辺などの人口集積地において高齢者が増加しており、今後、高齢者の単身世帯をはじめ、自家用車が運転できなくなり移動が困難となる方が増加することが懸念される。

【取組みの方向性】

本市の公共交通カバー率は高い傾向にあるが、高齢化に伴う身体機能の低下等により、長距離の歩行も難しくなることが想定されるため、自宅から公共交通へのアクセス性を高めることで、高齢者の移動手段を確保する必要がある。

2) 高齢者の活発な移動

【現状・課題】

買い物や通勤に加え、娯楽・イベント参加のための外出も多く、高齢者の活発な移動が見られることから、交流による地域活性化や健康増進のためにも、移動手段の確保が望まれる。

【取組みの方向性】

高齢者の外出を促すことで、地域の活力を生み出していくため、活動拠点や商業施設などの生活利便施設へのアクセス性を確保する必要がある。

3) 公共交通利用者数の減少

【現状・課題】

路線バス利用者数の減少が続いており、市の財政負担も、路線再編等により一旦は下がったものの、再び増加傾向に転じている。

【取組みの方向性】

公共交通利用者数の増加により、交通事業者の収入の増加や経営の安定化を図る必要がある。

4) 若年層における公共交通利用の低迷

【現状・課題】

勤労世代の移動手段はほとんどが自家用車である一方、高校生の移動においても、玉名市方面への通学を除き、路線バスの利用が低迷している。

【取組みの方向性】

自家用車の利便性が高いことなどにより、勤労世代の公共交通利用への転換はあまり見込めないが、将来的な公共交通利用の可能性や環境への対応、健康増進等の観点から、公共交通に慣れ親しむことが重要である。

(2) 公共交通の現状・課題

1) 移動ニーズと公共交通網・ダイヤの不一致

高齢者の活発な移動が見られる中、公共交通網の整備状況は高い水準にあるが、便数が多くなく、娯楽・イベント施設や生活利便施設へのアクセスが十分に確保されていないところもある。また、高校生の通学においても、鉄道駅から学校までのアクセスが十分に確保されておらず、移動ニーズとダイヤの不一致も見られる。

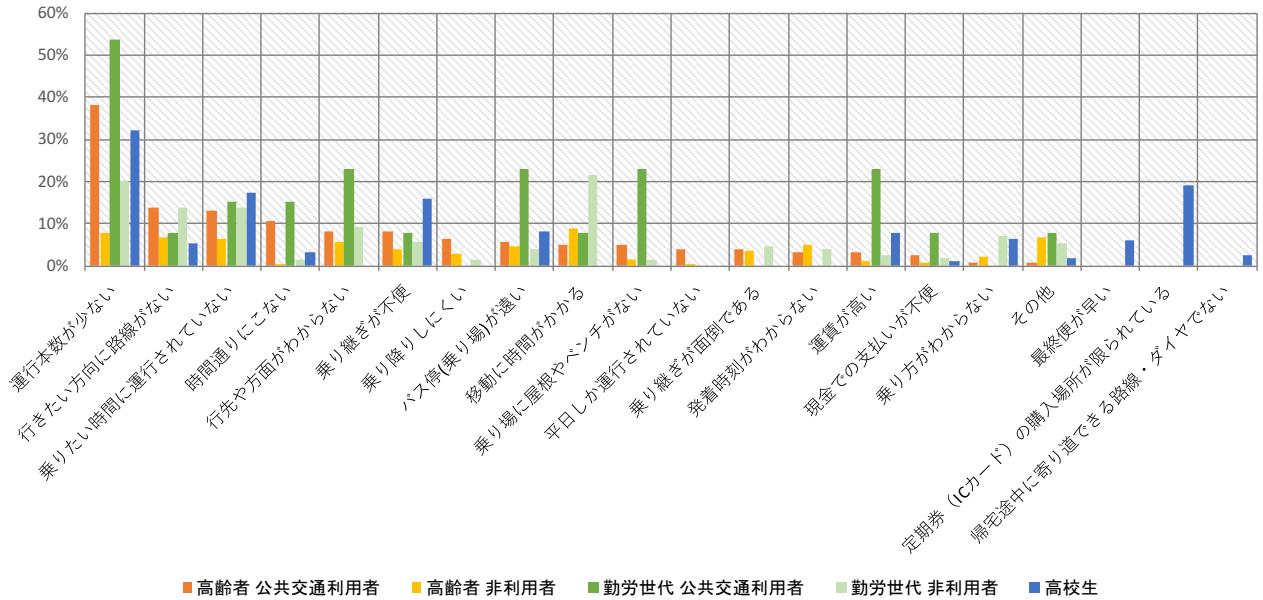


図 107 公共交通に対する不満点

2) 市境をまたぐ広域的な連携の必要性

高齢者をはじめ、勤労世代、高校生のいずれの世代においても、大牟田市への移動が多くなっており、移動手段を確保するため、大牟田市をはじめとする近隣市町との広域的な連携が望まれる。

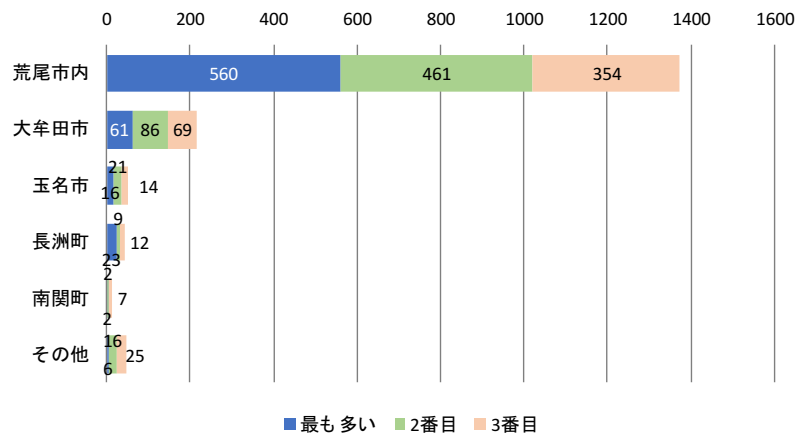


図 108 高齢者の移動の目的地

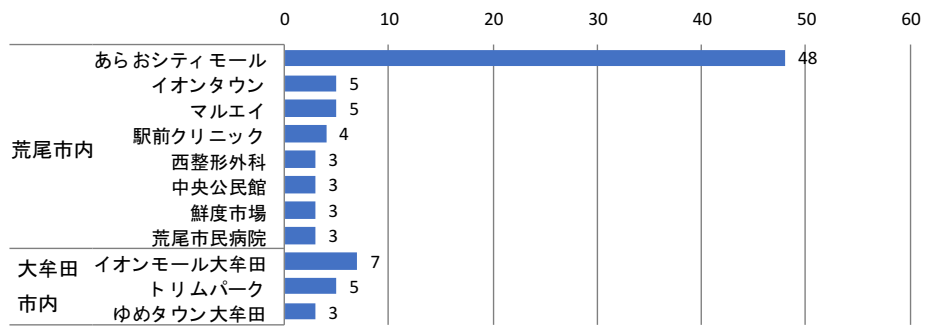


図 109 高齢者の移動の目的地（施設）

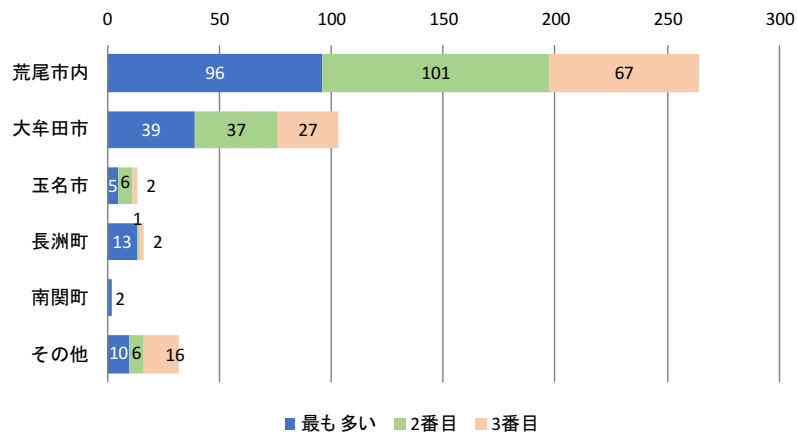


図 1107 勤労世代の移動の目的地

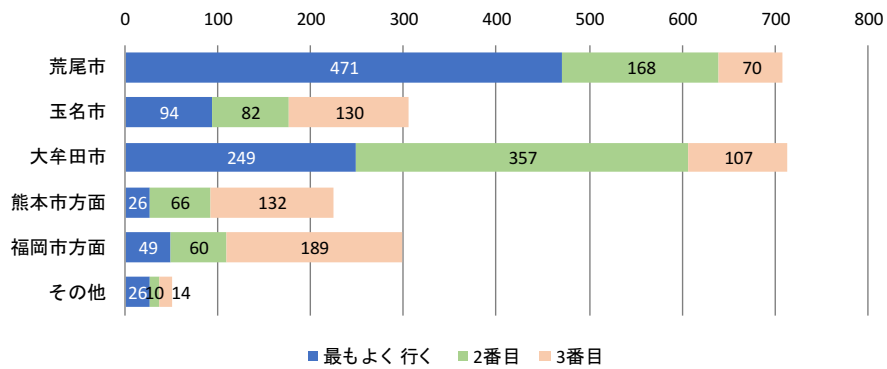


図 111 高校生の休日移動の目的地

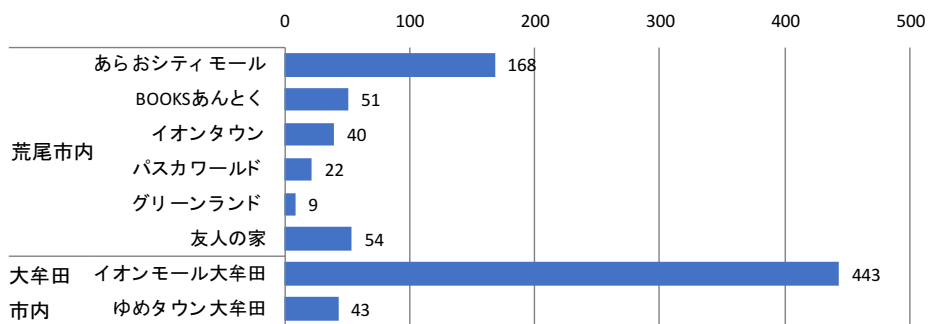


図 112 高校生の休日移動の目的地（施設）

3) 利用の低迷する非効率な路線の存在

倉掛線（北口経由）、グリーンランド線、長洲港線など他路線と比較して利用の低迷する路線・系統が存在し、長洲玉名線などの長距離路線についても、利用が少数にとどまり、非効率な運行区間となっている。

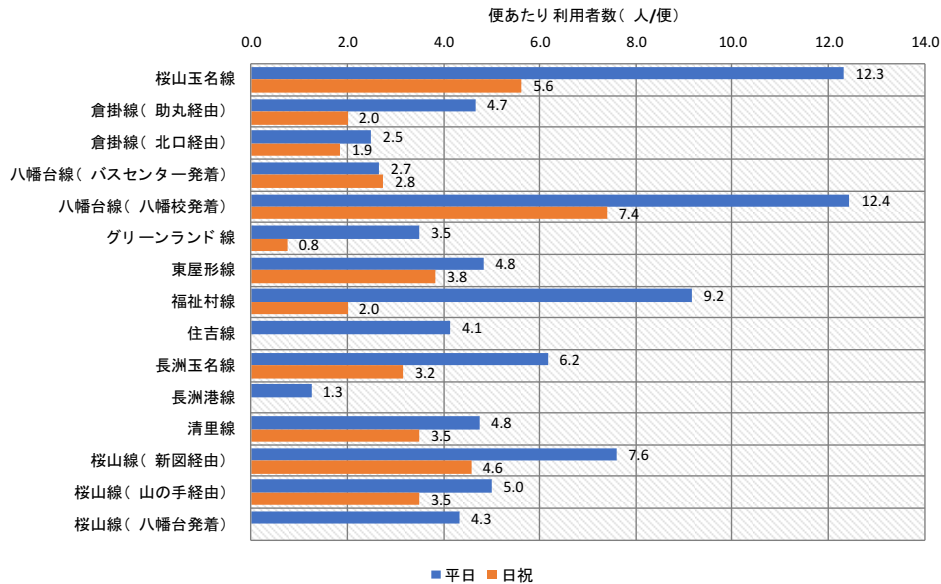


図 113 便当たり利用者数 (路線別)

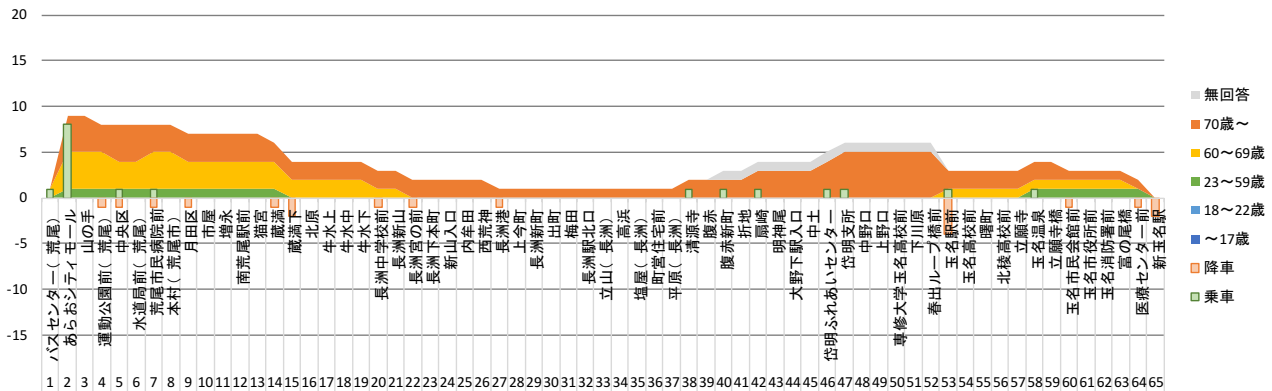


図 114 長洲玉名線の乗車人数推移 (平日 新玉名駅方面)

公共交通の現状・課題

1) 移動ニーズと公共交通網・ダイヤの不一致

【現状・課題】

高齢者の活発な移動が見られる中、公共交通網の整備状況は高い水準にあるが、便数や、娯楽・イベント施設や生活利便施設へのアクセスが十分に確保されていないところもある。また、高校生の通学においても、鉄道駅から学校までのアクセスが十分に確保されておらず、移動ニーズとダイヤの不一致も見られる。

【取組みの方向性】

本市の公共交通網は、公共施設へのアクセス性が十分とはいえず、運行の安全性や効率性に配慮しつつ、公共施設等への乗入れの拡大等の利便性向上に努める必要がある。また、高校生の通学手段確保のため、鉄道駅と学校とのアクセス性を改善する必要がある。

2) 市域をまたぐ広域的な連携の必要性

【現状・課題】

高齢者をはじめ、勤労世代、高校生のいずれの世代においても、大牟田市への移動が多くなっており、移動手段を確保するため、大牟田市をはじめとする近隣市町との広域的な連携が望まれる。

【取組みの方向性】

本市と大牟田市との間の移動環境を中心に、住民や観光客が市域を越えて円滑に移動できるよう、公共交通網のネットワーク化を図る必要がある。

3) 利用の低迷する非効率な路線の存在

【現状・課題】

倉掛線（北口経由）、グリーンランド線、長洲港線など他路線と比較して利用の低迷する路線・系統が存在し、長洲玉名線などの長距離路線についても、利用が少数にとどまり、非効率な運行区間となっている。

【取組みの方向性】

非効率な運行は、財政負担の増加要因ともなっており、便数や運行経路など路線ごとに有する課題を明確にした上で、本市の公共交通網全体の効率化を図るための対策を講じる必要がある。

再掲となるグラフ等の削除と取組みの方向性の追加

3. 基本的な方針と具体的な取組み

目指す将来像を実現するため、本市の公共交通網の維持・活性化に向け、4つの基本的な方針を設定し、具体的な取組みを推進する。

また、それぞれの基本的な方針ごとに数値目標を設定する。

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。

数値目標	現状	将来
路線バス・乗合タクシーの人口カバー率	79%	85%
設定根拠	一人暮らし高齢者が多い地域を中心に、移動ニーズに対応した路線に見直した場合の人口カバー率。	
65歳以上の市民の公共交通満足度	17%	35%
設定根拠	自動車運転免許の自主返納意向が高くなる65歳以上の高齢者の利便性に関する満足度を倍増。	

1. 基本的な方針と具体的な取組み

目指す将来像を実現するため、本市の公共交通網の維持・活性化に向け、4つの基本的な方針を設定し、具体的な取組みを推進する。

また、それぞれの基本的な方針ごとに数値目標を設定する。

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公共交通網を構築する。

メッシュの変更に伴う数値の修正

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%
設定根拠	一人暮らし高齢者が多い地域を中心に、移動ニーズに対応した路線に見直した場合の人口カバー率。	
65 歳以上の市民の公共交通満足度	17%	35%
設定根拠	自動車運転免許の自主返納意向が高くなる 65 歳以上の高齢者の利便性に関する満足度を倍増。	

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。

数値目標	現状	将来
路線バス利用者数 <small>西鉄バス大牟田(株)大牟田市内線</small>	31万2千人	31万2千人
設定根拠	本市と大牟田市を結ぶ主要路線であり、減少傾向に歯止めをかけることで路線の維持を図る。	
荒尾駅—大牟田駅間の 鉄道本数	●●本	H30 春ダイヤ発表後、記載予定 持
設定根拠	市民の移動手段を確保するため、本市と大牟田市を結ぶ鉄道本数の維持を図る。	

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

大牟田市地域公共交通網形成計画と共通した目標を設定

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)	462,022 人	462,022 人
設定根拠 本市と大牟田市を結ぶ主要路線である「西鉄バス大牟田市内線（2 番系統・4 番系統）」、「西鉄バスグリーンランド線」の利用者数の減少傾向に歯止めをかけることで路線の維持を図る。		
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
設定根拠 市民の移動手段を確保するため、本市と大牟田市を結ぶ主要路線である「西鉄バス大牟田市内線（2 番系統・4 番系統）」、「西鉄バスグリーンランド線」の運行便数の維持に努める。		
JR 荒尾駅乗車人員 （現状値は 2017 年度）	1,172 人/日	1,500 人/日
設定根拠 本市と大牟田市を結ぶ鉄道本数の維持・充実を図るとともに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における鉄道駅のバリアフリー化の基準（1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上）に合致するよう、利用者数の増加を図る。		
荒尾駅—大牟田駅間の 鉄道本数（平日）	90 本/日	90 本/日
設定根拠 市民の移動手段を確保するため、本市と大牟田市を結ぶ鉄道本数の維持を図る。		

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。

数値目標	現状	将来
路線バス利用者数 産交バス(株)	22万3千人	23万8千人
設定根拠	モビリティマネジメントの実施等により、300人程度が1人当たり週1回（年間50回）程度増加を見込む（約7%増加）。	
乗合タクシー利用者数	約7,700人	1万人
設定根拠	利用促進により、新規利用登録者50人程度が1人当たり週1回（年間50回）程度増加を見込む（約30%増加）。	
直近1年間で路線バスを利用した市民の割合	H29 アンケートにて現状値把握後、目標設定予定	
設定根拠	自動車運転免許の自主返納に備え、公共交通利用に慣れるための利用やイベントに合わせた利用などの倍増。	

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。

実数で表記

数値目標	現状	2022 年度末
路線バス利用者数 産交バス(株)	222,627 人	23万8千人
設定根拠	モビリティマネジメントの実施等により、300 人程度が 1 人当たり週 1 回（年間 50 回）程度増加を見込む（約 7% 増加）。	
乗合タクシー利用者数	7,706 人	1 万人
設定根拠	利用促進により、新規利用登録者 50 人程度が 1 人当たり週 1 回（年間 50 回）程度増加を見込む（約 30% 増加）。	
直近 1 年間で路線バスを利用した市民の割合	—	60%
設定根拠	自動車運転免許の自主返納に備え、公共交通利用に慣れるための利用やイベントに合わせた利用などの増加。	

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

具体的な施策	4-① 運行の効率化と経営資源の確保
施策の概要	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に限られる中、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、バス車両の更新などにより経営資源の確保を図る。

事務事業①	利用が低迷する路線等の見直し				
事業内容	利用が低迷している倉掛線（北口経由）や八幡台線（バスセンター発着）、グリーンランド線、長洲港線をはじめ、運行が非効率となっている長洲玉名線について、運行水準の見直しを検討する。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市				
実施時期	H30 検討・実施	H31	H32	H33	H34
事務事業②	バリアフリー化をはじめとするバス車両の更新				
事業内容	高齢者等が利用しやすいよう、補助金等を活用しながらバス車両のバリアフリー化を図る。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市				
実施時期	H30 必要車両検討 更新方針決定	H31	H32	H33	H34

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

具体的な施策	4-① 運行の効率化と経営資源の確保
施策の概要	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に限られる中、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検討する。

事務事業①	利用が低迷する路線等の見直し				
事業内容	利用が低迷している倉掛線（北口経由）や八幡台線（バスセンター発着）、グリーンランド線、長洲港線をはじめ、運行が非効率となっている長洲玉名線について、運行水準の見直しを検討する。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市				
実施時期	H30 検討・実施	H31	H32	H33	H34
事務事業②	バス車両の更新によるバリアフリー化の推進				
事業内容	高齢者等が利用しやすいよう、補助金等を活用しながらバス車両のバリアフリー化を図る。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市				
実施時期	H30 整備方針検討	H31 順次実施	H32	H33	H34
事務事業③	電動インフラなどの時代に合ったサービスの導入検討				
事業内容	人口減少が進行する中、電気自動車などの次世代自動車の導入をはじめ、時代に合った最適なモビリティ関連サービスについて、検討を行う。				
実施主体	三井物産(株)、(株)グローバルエンジニアリング、荒尾市				
実施時期	H30 方針検討	H31 順次実施	H32	H33	H34

新たな事務事業の追加

2. 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。

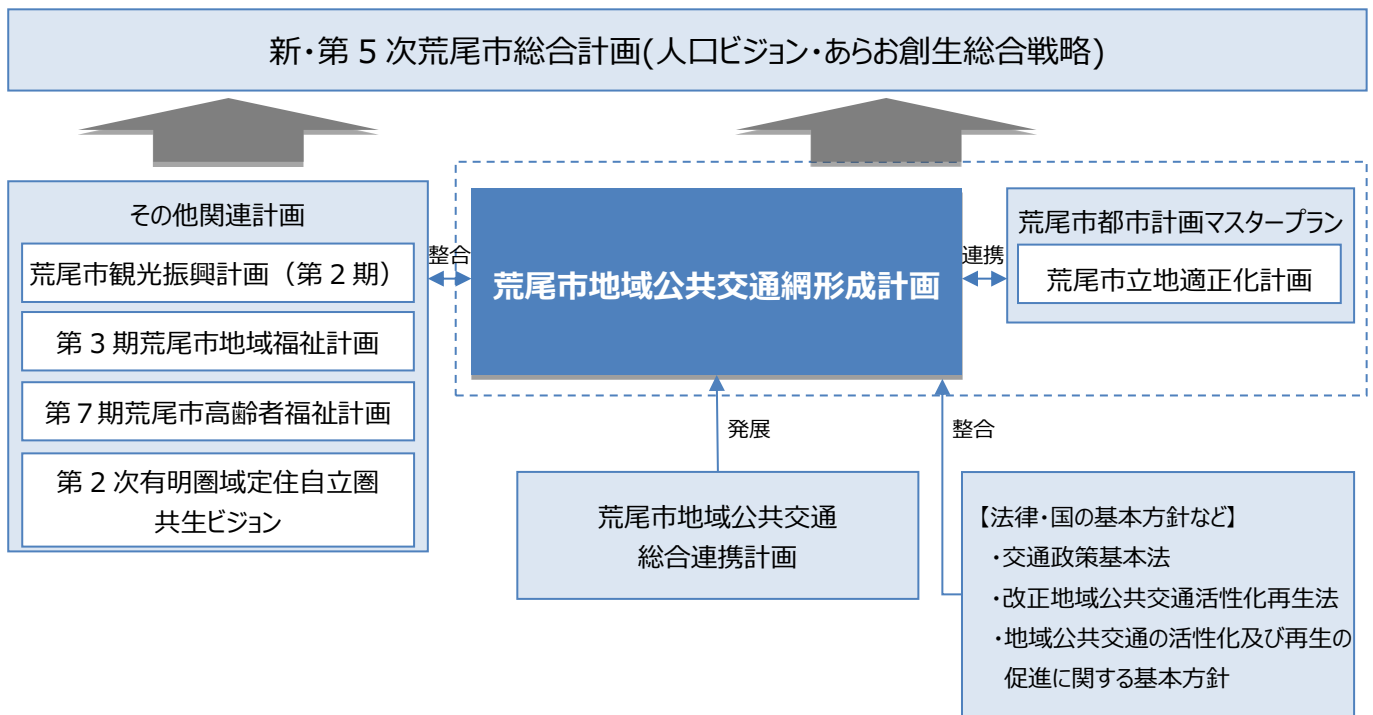


図8 荒尾市地域公共交通網形成計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

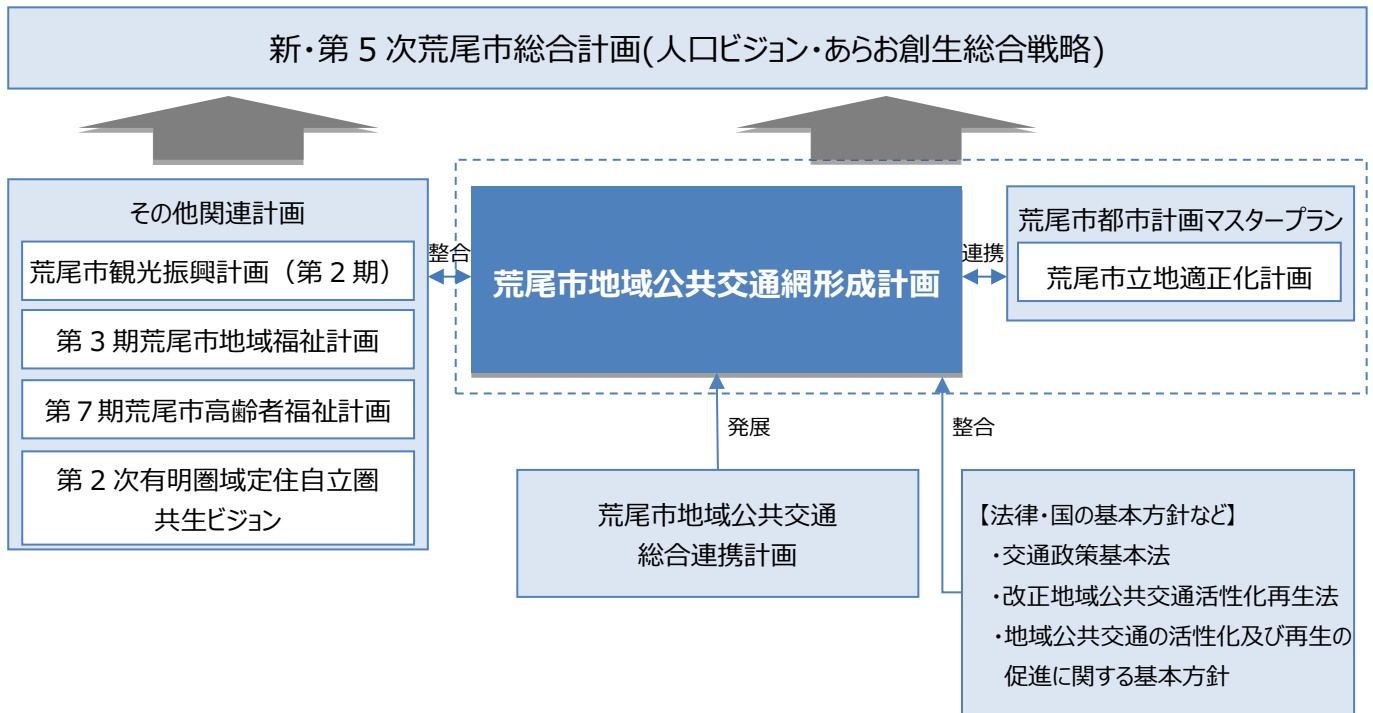
荒尾市全域（ただし、特に福岡県大牟田市との移動の関連性についても考慮する。）

4. 計画期間

2018年（平成30年）4月～2023年3月（5年間）

2. 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。



周辺市町との位置関係を示すため、地図を追加

公共交通網形成計画の位置づけ

3. 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する。）

4. 計画期間

2018年（平成30年）4月～
2023年3月（5年間）

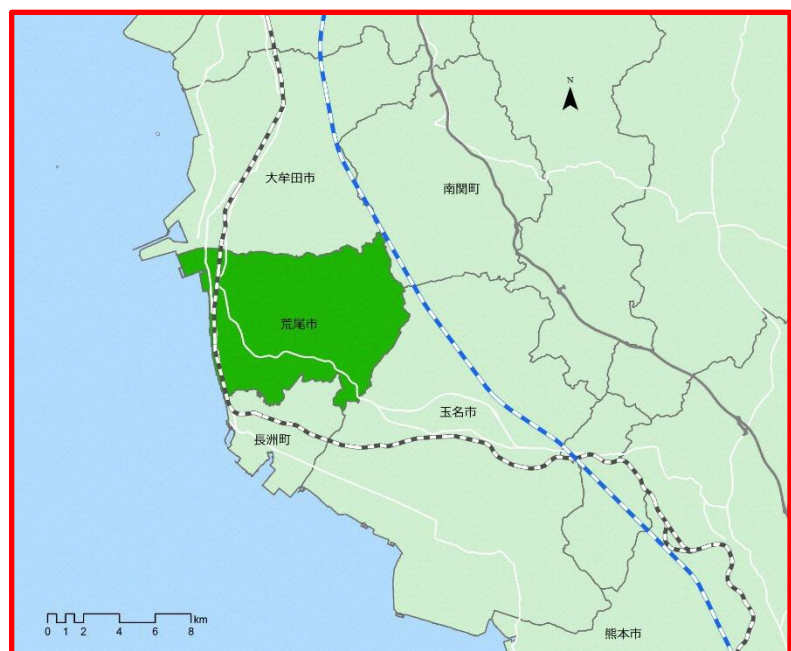


図 10 本市の位置

(6) 観光客来訪状況

本市を訪れる観光客の約9割は日帰り客であり、2013年（平成25年）のウルトラマンランドの閉園や、2015年（平成27年）の万田坑の世界文化遺産登録などを契機に、来訪者数が増加した年もあるが、2016年（平成28年）に発生した熊本地震の影響などもあり、近年では減少傾向にある。

一方、宿泊者数は、宿泊施設の開業等により、2011年（平成23年）にかけて急増しており、2012年（平成24年）に一旦減少したものの、県内客を中心に来訪者数が増加し、2016年（平成28年）には20年前（1996年）の約2倍に達した。

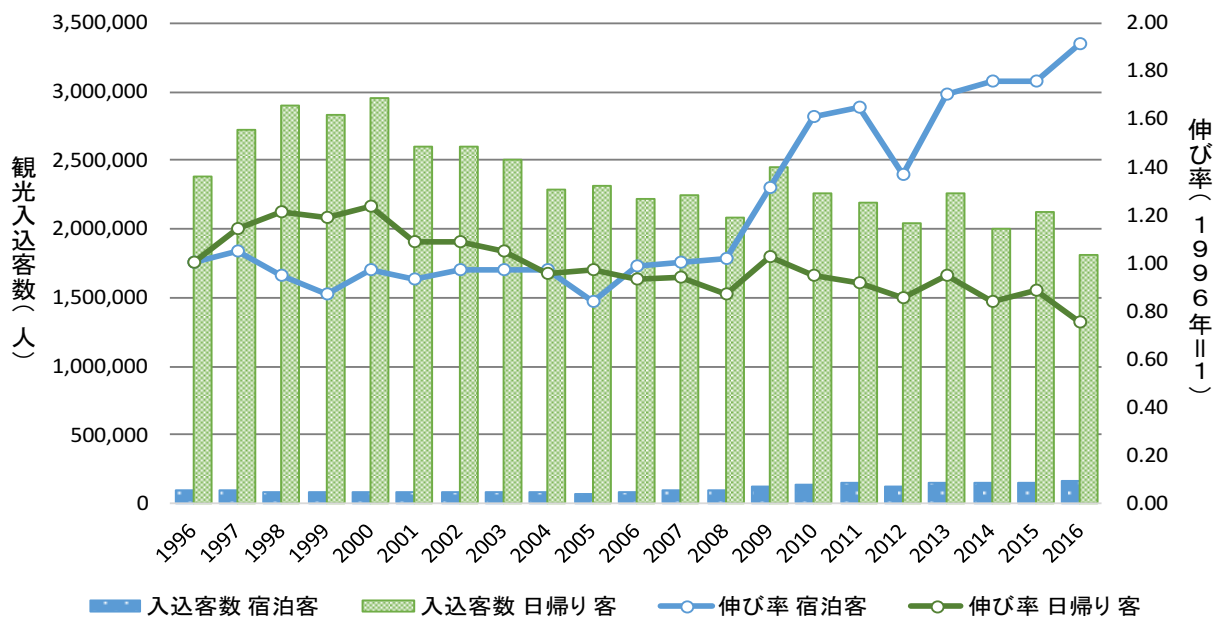


図10 観光入込客数推移

出典：荒尾市産業振興課

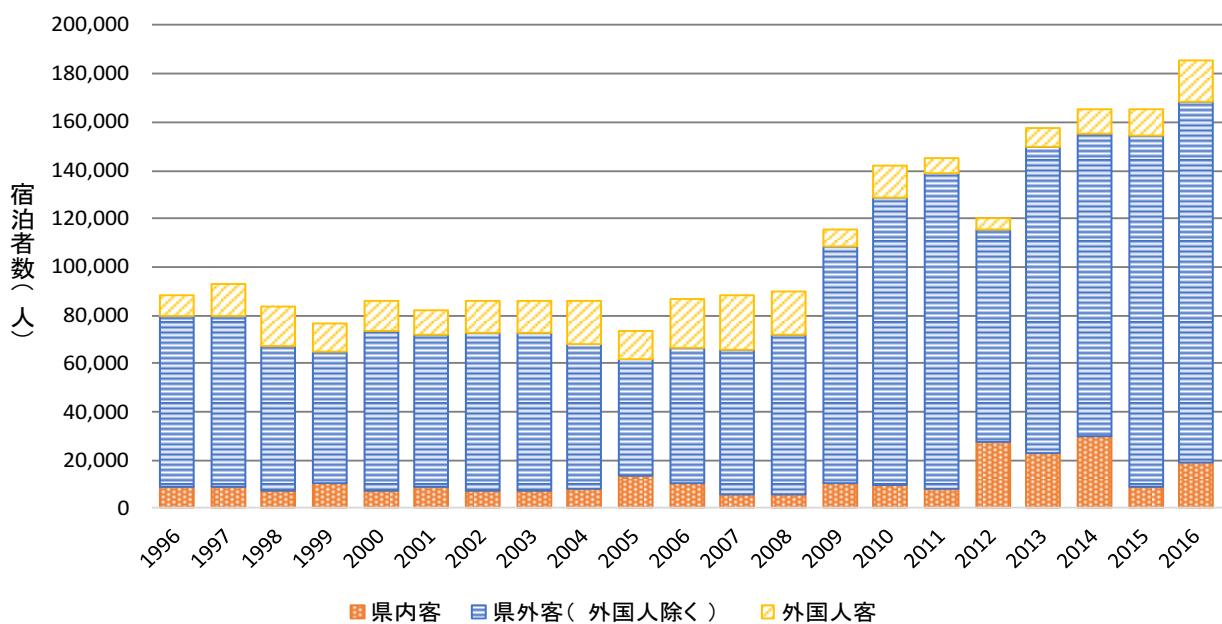


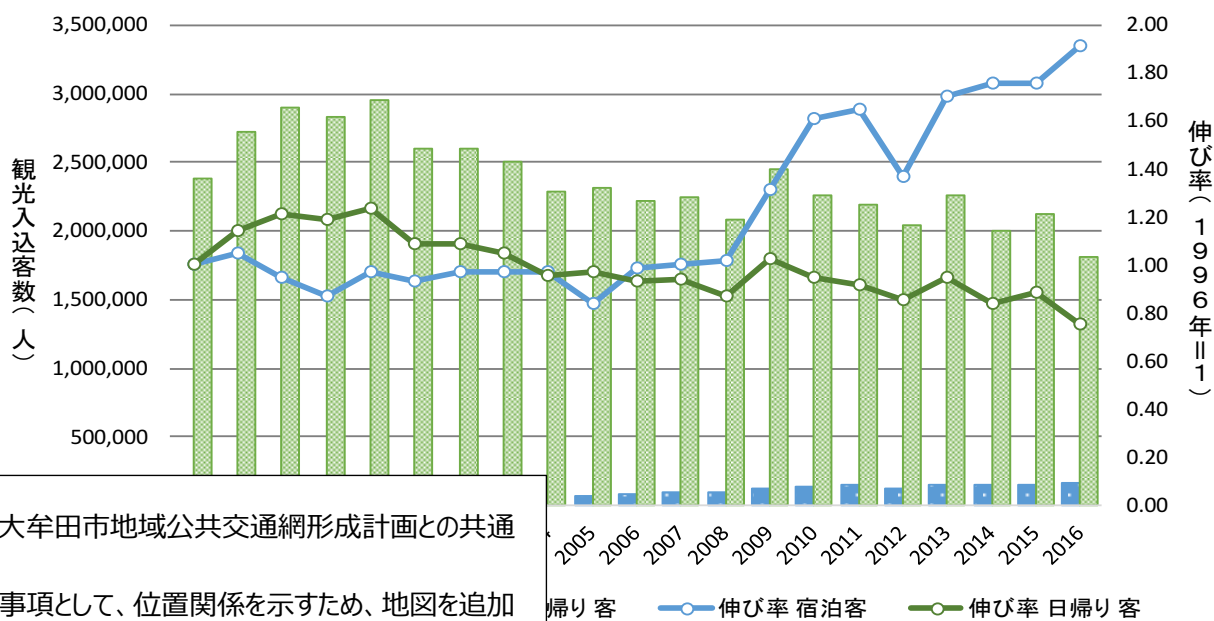
図11 宿泊者数の内訳

出典：荒尾市産業振興課

(7) 観光客来訪状況

本市を訪れる観光客の約9割は日帰り客であり、2013年（平成25年）のウルトラマンランドの閉園や、2015年（平成27年）の万田坑の世界文化遺産登録などを契機に、来訪者数が増加した年もあるが、2016年（平成28年）に発生した熊本地震の影響などもあり、近年では減少傾向にある。

一方、宿泊者数は、宿泊施設の開業等により、2011年（平成23年）にかけて急増しており、2012年（平成24年）に一旦減少したものの、県内客を中心に来訪者数が増加し、2016年（平成28年）には20年前（1996年）の約2倍に達した。



大牟田市地域公共交通網形成計画との共通事項として、位置関係を示すため、地図を追加

図 15 観光入込客数推移

出典：荒尾市産業振興課

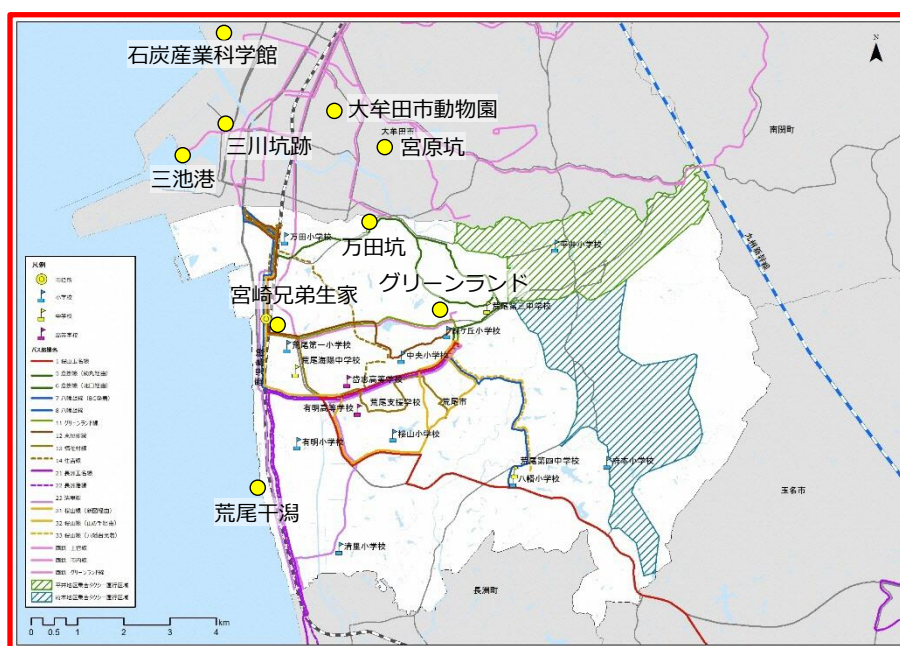


図 16 主要観光施設の立地状況

2. 公共交通の概況

(1) 公共交通の運行状況・利用状況

市内には、広域を連絡する鉄道（JR 鹿児島本線）や高速バス（西鉄バス大牟田株）、市内や隣接市町を連絡する路線バス（産交バス株、西鉄バス大牟田株）、平井地区・府本地区内とバスセンター（あらおシティモール）を連絡する乗合タクシーが運行している。

市内の主要な路線を運行する産交バス株の利用者数は年々減少しており、2017年度（平成29年度）の利用者数は年間約23万人であった。一方、乗合タクシーの利用者数は、平井地区においては年間約4,200人でほぼ横ばいになっているが、府本地区においては、2015年度（平成27年度）以降増加傾向が続いており、年間約3,500人となっている。また、JR 荒尾駅の利用者数は近年微増傾向にあり、2014年度（平成26年度）の利用者数は年間約82万5千人（約2,260人/日）であった。なお、2016年度（平成28年度）の乗車人員は1,172人/日となっている。

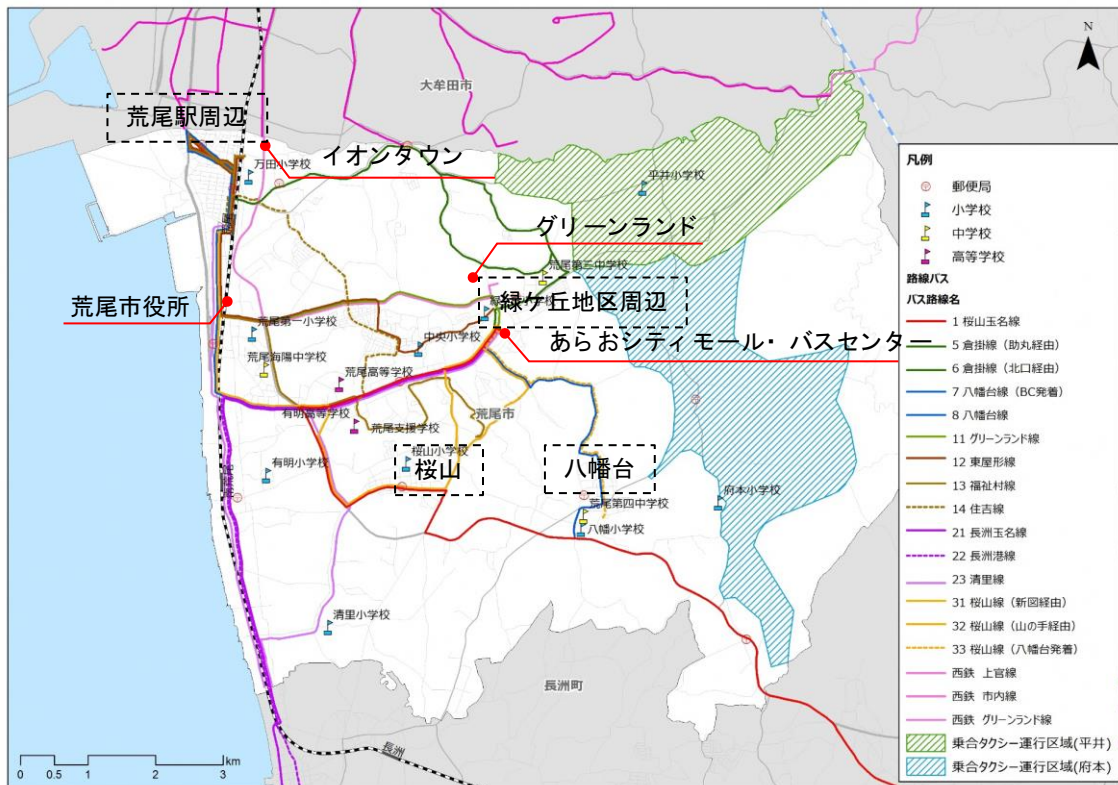


図 12 荒尾市内の公共交通網

2. 公共交通の概況

(1) 公共交通の運行状況・利用状況

市内には、広域を連絡する鉄道（JR 鹿児島本線）や高速バス（西鉄バス大牟田株）、市内や隣接市町を連絡する路線バス（産交バス株、西鉄バス大牟田株）、平井地区・府本地区内とバスセンター（あらおシティモール）を連絡する乗合タクシーが運行している。

市内の主要な路線を運行する産交バス株の利用者数は年々減少しており、2017年度（平成29年度）の利用者数は年間約23万人であった。一方、乗合タクシーの利用者数は、平井地区においては年間約4,200人でほぼ横ばいになっているが、府本地区においては、2015年度（平成27年度）以降増加傾向が続いており、年間約3,500人となっている。また、JR 荒尾駅の利用者数（乗降者数）は近年微増傾向にあり、2014年度（平成26年度）の利用者数は年間約82万5千人（約2,260人/日）であった。なお、2016年度（平成28年度）からは乗車人員のみが集計・公表されており、同年の乗車人員は1,172人/日となっている。



図 17 荒尾市内の公共交通網

D) 移動手段

a) 年齢別の移動手段

年齢が高くなるほど、自身で運転する「自家用車」利用は減少し、「家族・知人の送迎」や「病院・福祉送迎」、「タクシー」の利用により移動する方が増加する。

「路線バス」の利用は80～84歳の利用率が最も高いが、85歳以上になると、「路線バス」の利用は減り、「自家用車（家族・知人の送迎）」や「病院・福祉送迎」など、あまり歩く必要がない移動手段を選択する傾向がある。

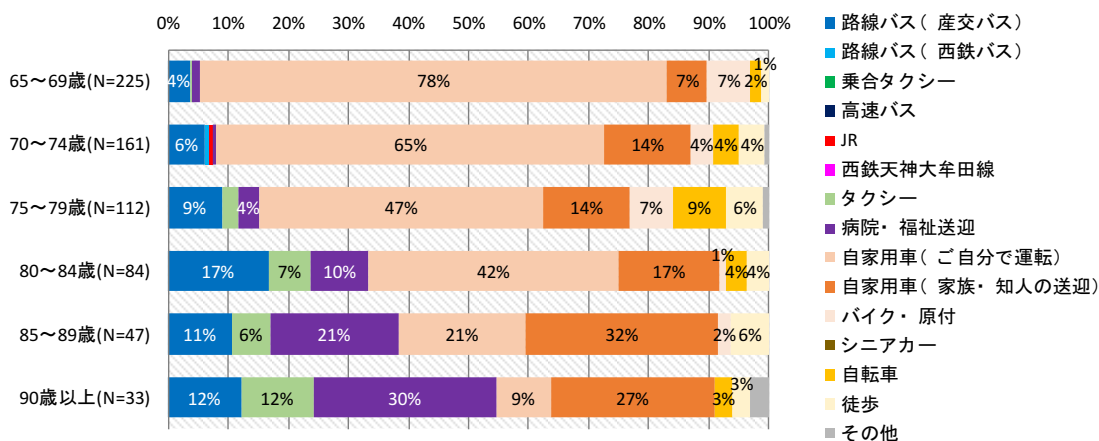


図 24 移動手段（年齢別）

b) 自動車運転免許非保有者の外出目的別の移動手段

自家用車運転免許非保有者のうち、「通勤」のために移動する方は極端に少なかった（5人）ため、就業している高齢者はほとんどが自動車運転免許を保有していることが分かる。

「通勤」以外の外出目的では、自家用車による送迎で移動する方が多く、「通院」や「その他」の移動目的では病院・福祉送迎の利用も見られる。一方で、「買い物」や「娯楽・イベント参加」などの活動的な外出目的では「路線バス（産交バス）」の利用が2割以上となっており、活発な移動を行う高齢者には比較的路線バスが利用されている。

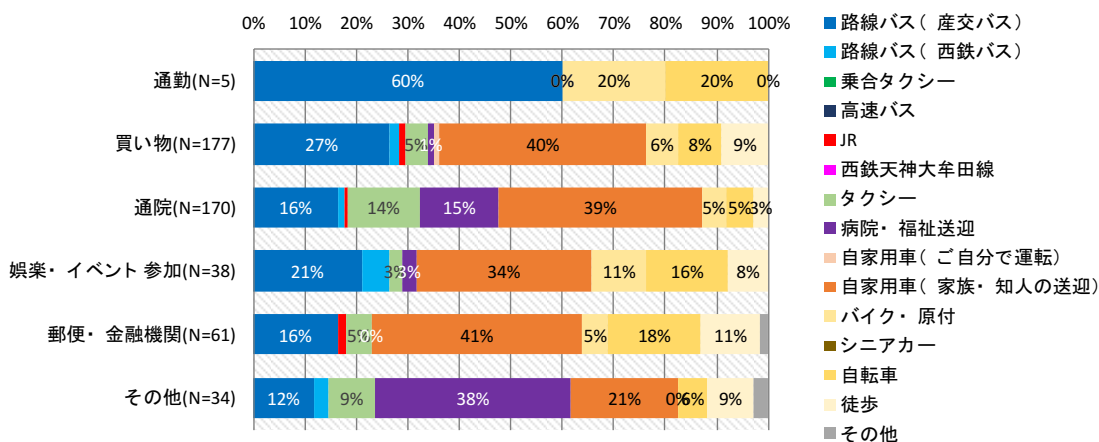


図 115 移動手段（移動目的別）

D) 移動手段

a) 年齢別の移動手段

年齢が高くなるほど、自身で運転する「自家用車」利用は減少し、「家族・知人の送迎」や「病院・福祉送迎」、「タクシー」の利用により移動する方が増加する。

「路線バス」の利用は80～84歳の利用率が最も高いが、85歳以上になると、「路線バス」の利用は減り、「自家用車（家族・知人の送迎）」や「病院・福祉送迎」など、あまり歩く必要がない移動手段を選択する傾向がある。

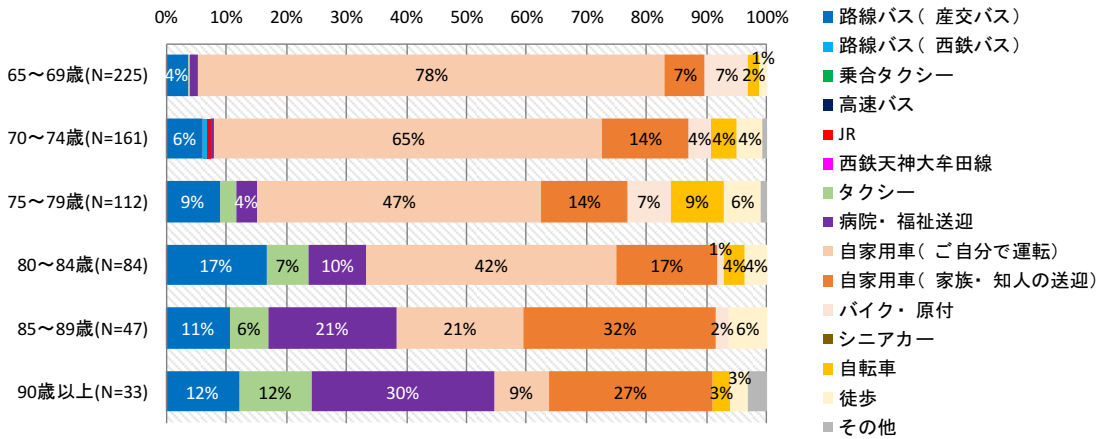


図 29 移動手段（年齢別）

b) 自動車運転免許非保有者の外出目的別の移動手段

自家用車運転免許非保有者のうち、該当者が極端に少なかった(5人)「通勤」以外の外出目的では、自家用車による送迎で移動する方が多く、「通院」や「その他」の移動目的では病院・福祉送迎の利用も見られる。一方で、「買い物」や「娯楽・イベント参加」などの活動的な外出目的では「路線バス（産交バス）」の利用が2割以上となっており、活発な移動を行う高齢者には比較的路線バスが利用されている。

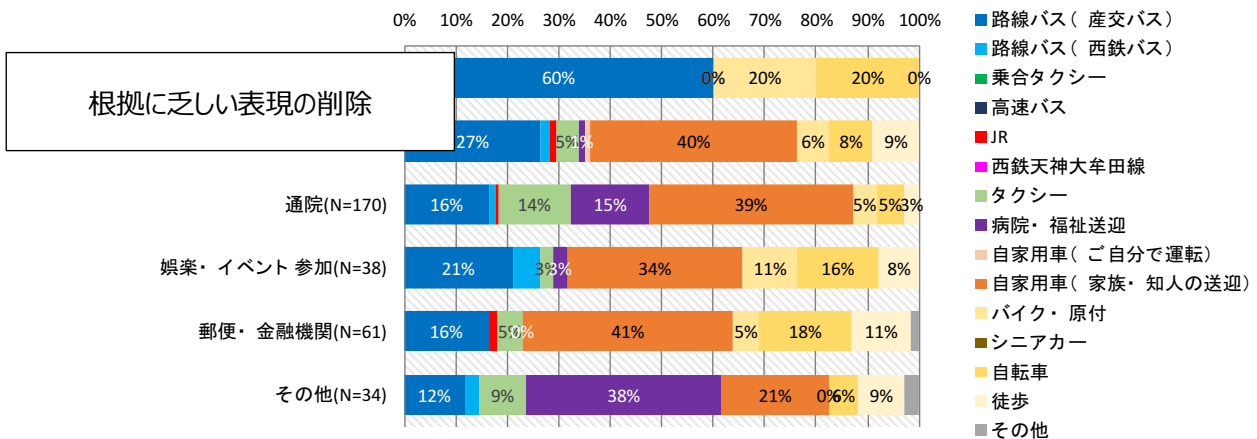


図 30 移動手段（移動目的別）

(まとめ) 高齢者の移動実態

本市における高齢者の移動実態の特徴としては、通勤や買い物のほか、娯楽・イベント参加での外出頻度が高く、活動的な高齢者が多くなっていることが挙げられる。特に通勤や娯楽・イベント参加では、大牟田市をはじめ市外への移動も見られる。今後は、買い物や通院だけでなく、趣味やサークル活動への参加など多様な外出行動を支援するための移動手段を確保することで、交流による地域活性化や、高齢者の健康増進に向けた活動を推進することが重要になる。

また、自動車運転免許非保有者の移動手段については、単身世帯では路線バスの利用が多く、重要な移動手段となっている一方で、その他の世帯においては、家族・知人の送迎が多くなっている。しかし、それらの世帯においても、買い物や娯楽・イベント参加などの活動的な外出目的では、路線バスの利用も多くなっているため、高齢者単身世帯の割合が高くなっている万田中央地区や桜山地区をはじめ、高齢者が一人でも自由に外出ができるよう、移動手段を確保することが重要になる。なお、自動車運転免許保有率は、女性では75歳以上になると3人に1人以下になっており、男性に比べ低くなっていることから、今後5年間で自動車運転免許の自主返納意向が高まると思われる70歳以上の女性を中心に、自家用車に頼らず自由に移動できる環境を整えることが重要になる。

（まとめ）高齢者の移動実態

○高齢者の活発な移動

本市における高齢者の移動実態の特徴としては、通勤や買い物のほか、娯楽・イベント参加での外出頻度が高く、活動的な高齢者が多くなっていることが挙げられる。特に通勤や娯楽・イベント参加では、大牟田市をはじめ市外への移動も見られる。今後は、買い物や通院だけでなく、趣味やサークル活動への参加など多様な外出行動を支援するための移動手段を確保することで、交流による地域活性化や、高齢者の健康増進に向けた活動を推進することが重要になる。

○高齢者等の外出を支える移動手段確保の重要性

自動車運転免許非保有者の移動手段については、単身世帯では路線バスの利用が多く、重要な移動手段となっている一方で、その他の世帯においては、家族・知人の送迎が多くなっている。しかし、それらの世帯においても、買い物や娯楽・イベント参加などの活動的な外出目的では、路線バスの利用も多くなっているため、高齢者単身世帯の割合が高くなっている万田中央地区や桜山地区をはじめ、高齢者が一人でも自由に外出ができるよう、移動手段を確保することが重要になる。

○自動車運転免許の保有状況や自主返納意向の状況

自動車運転免許保有率は、女性では75歳以上になると3人に1人以下になっており、男性に比べ低くなっていることから、今後5年間で自動車運転免許の自主返納意向が高まるとされる70歳以上の女性を中心に、自家用車に頼らず自由に移動できる環境を整えることが重要になる。

見出しの追加

C) 移動手段

移動手段は、外出目的に関わらず、9割程度が「自家用車」や「バイク・原付」の利用であり、日常的に公共交通を使う方はごく少数となっている。一方で、玉名市方面への移動においては、路線バスを利用する方が1割程度存在している。

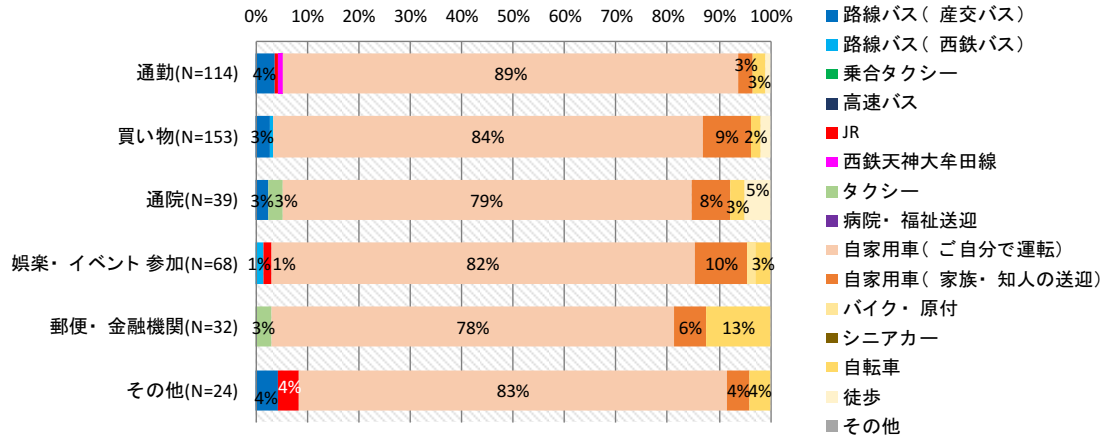


図 33 移動手段（外出目的別）

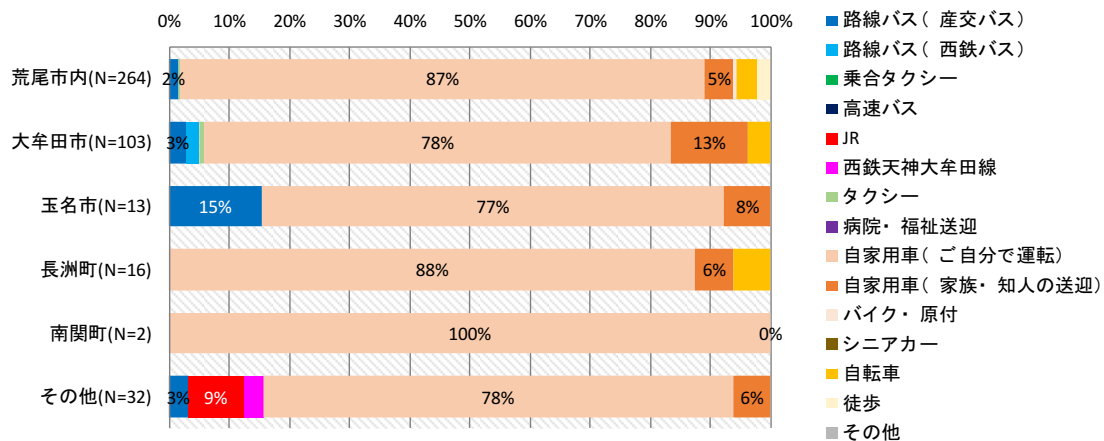


図 34 移動手段（目的地別）

（まとめ）勤労世代（19歳以上 65歳未満）の移動実態

勤労世代の移動実態は、通勤や買い物目的での外出が主となっており、買い物は市内で行う方が約8割である一方、通勤や娯楽・イベント参加では大牟田市を目的地とする方が3~4割に達している。移動手段については、移動目的や目的地にかかわらず自家用車が9割程度となっており、日常的な公共交通利用への転換の可能性は低いと言える。今後は、年に1回でも公共交通を利用してもらい、公共交通への親しみを醸成するため、子ども連れのファミリー層にイベントに合わせて利用してもらうなど、ターゲットや利用目的を絞って、利用促進を行う必要がある。

C) 移動手段

移動手段は、外出目的に関わらず、9割程度が「自家用車」や「バイク・原付」の利用であり、日常的に公共交通を使う方はごく少数となっている。一方で、玉名市方面への移動においては、路線バスを利用する方が1割程度存在している。

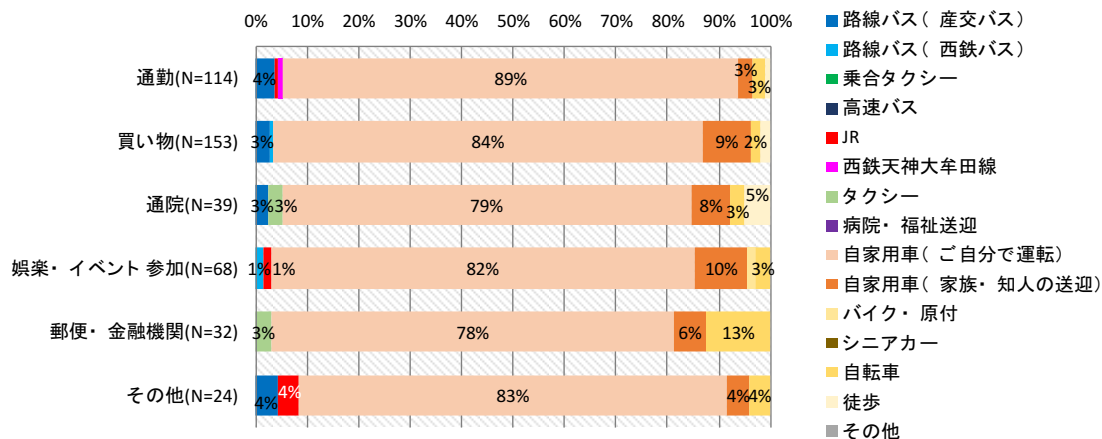
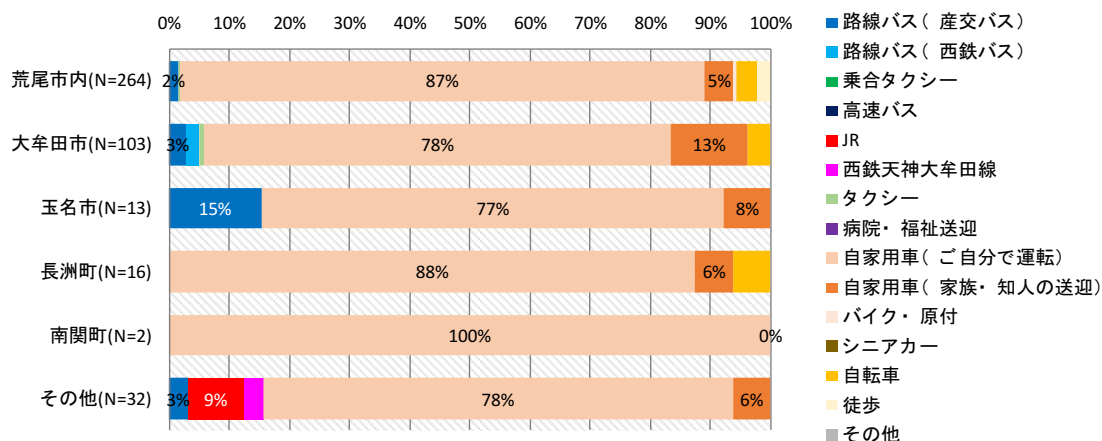


図 38 移動手段（外出目的別）



見出しの追加

図 39 移動手段（目的地別）

（まとめ）勤労世代（19歳以上65歳未満）の移動実態

○若年層における公共交通利用の低迷

勤労世代の移動実態は、通勤や買い物目的での外出が主となっており、買い物は市内で行う方が約8割である一方、通勤や娯楽・イベント参加では大牟田市を目的地とする方が3～4割に達している。移動手段については、移動目的や目的地にかかわらず自家用車が9割程度となっており、日常的な公共交通利用への転換の可能性は低いと言える。今後は、年に1回でも公共交通を利用してもらい、公共交通への親しみを醸成するため、子ども連れのファミリー層にイベントに合わせて利用してもらおうなど、ターゲットや利用目的を絞って、利用促進を行う必要がある。

(まとめ) 高校生の移動実態

高校生の移動実態については、本市内から玉名市内の高校へは 500 人程度が通学しており、大牟田市内の高専及び高校においても、多くの学校で 1 割程度が本市からの通学となっている。一方、本市内の高校へは、玉名市や長洲町、大牟田市から 300 人程度が通学しており、広域的に多くの通学流動が見られる。通学においては、自転車と JR が主要な移動手段となっており、路線バスの利用は 1 割程度にとどまっている。雨天時には家族の送迎に転換する傾向があるが、特に市外から岱志高校への通学においては、雨天時でも自転車と JR を利用し続ける生徒が多いため、雨天時には、自転車に頼らず鉄道駅と本市内各高校の移動ができるよう、公共交通機関を確保することが必要になる。

また、休日においては、大牟田市の「イオンモール大牟田」を目的地とする方が突出しているため、移動ニーズに合わせた路線の整備と利用促進を行うことで、利用者を増やすことができる可能性がある。

(まとめ) 高校生の移動実態

○市域を越える広域的な通学

高校生の移動実態については、本市内から玉名市内の高校へは 500 人程度が通学しており、大牟田市内の高専及び高校においても、多くの学校で 1 割程度が本市からの通学となっている。一方、本市内の高校へは、玉名市や長洲町、大牟田市から 300 人程度が通学しており、広域的に多くの通学流動が見られる。

○通学における路線バス利用の低迷

通学においては、自転車と JR が主要な移動手段となっており、路線バスの利用は 1 割程度にとどまっている。雨天時には家族の送迎に転換する傾向があるが、特に市外から岱志高校への通学においては、雨天時でも自転車と JR を利用し続ける生徒が多いため、雨天時には、自転車に頼らず鉄道駅と本市内各高校の移動ができるよう、公共交通機関を確保することが必要になる。

○休日における公共交通利用の促進

休日においては、大牟田市の「イオンモール大牟田」を目的地とする方が突出しているため、移動ニーズに合わせた路線の整備と利用促進を行うことで、利用者を増やすことができる可能性がある。

見出しの追加

(まとめ) 観光来訪実態調査結果

本市及び大牟田市への観光来訪者の移動実態としては、ほとんどがグリーンランドを目的地としており、万田坑などの世界遺産関連施設をはじめ、本市及び大牟田市の観光施設を周遊する観光来訪者はあまり多くない。また、本市までの移動手段は8割以上が自家用車となっており、路線バスの利用は低調となっている。グリーンランドへのアクセスについては、JR 荒尾駅から入場口前まで乗り入れる路線バスが1時間に1本の頻度で運行しているが、観光来訪者のニーズに対して便数が多くないため、既存の移動手段に関する情報発信の強化をはじめ、ニーズに合わせたダイヤの編成等を検討する必要がある。一方、万田坑などの世界遺産関連施設についても、施設を周遊できるようなアクセス性の確保と、周遊きっぷなどの利用促進を行うことで、観光施設としての魅力を高めていく必要がある。

（まとめ）観光来訪実態調査結果

○観光来訪者のグリーンランドへの集中

本市及び大牟田市への観光来訪者の移動実態としては、ほとんどがグリーンランドを目的地としており、万田坑などの世界遺産関連施設をはじめ、本市及び大牟田市の観光施設を周遊する観光来訪者はあまり多くない。

○観光来訪者の路線バス利用の低迷

本市までの移動手段は8割以上が自家用車となっており、路線バスの利用は低調となっている。グリーンランドへのアクセスについては、JR 荒尾駅から入場口前まで乗り入れる路線バスが1時間に1本の頻度で運行しているが、観光来訪者のニーズに対して便数が多くないため、既存の移動手段に関する情報発信の強化をはじめ、ニーズに合わせたダイヤの編成等を検討する必要がある。

○世界遺産関連施設を周遊できる移動手段の必要性

万田坑などの世界遺産関連施設についても、施設を周遊できるようなアクセス性の確保と、周遊きっぷなどの利用促進を行うことで、観光施設としての魅力を高めていく必要がある。

見出しの追加

(2) 公共交通に関するニーズ

1) 市民（高齢者・勤労世代・高校生）

A) 公共交通に対する不満点

高齢者・勤労世代・高校生ともに、公共交通に対する不満点は「運行本数が少ない」ことが最も多い。

高齢者の公共交通利用者においては、「行きたい方向に路線がない」、「乗りたい時間に運行されていない」という回答が上位になっており、移動ニーズと路線網の不一致が懸念される。

勤労世代の公共交通利用者は、回答者数が少数ながら、「行き先や方面が分からない」との回答も見られる。

高校生においては、「乗りたい時間に運行されていない」「乗り継ぎが不便」「定期券の購入場所が限られている」とする回答が回答者の約2割に達している。

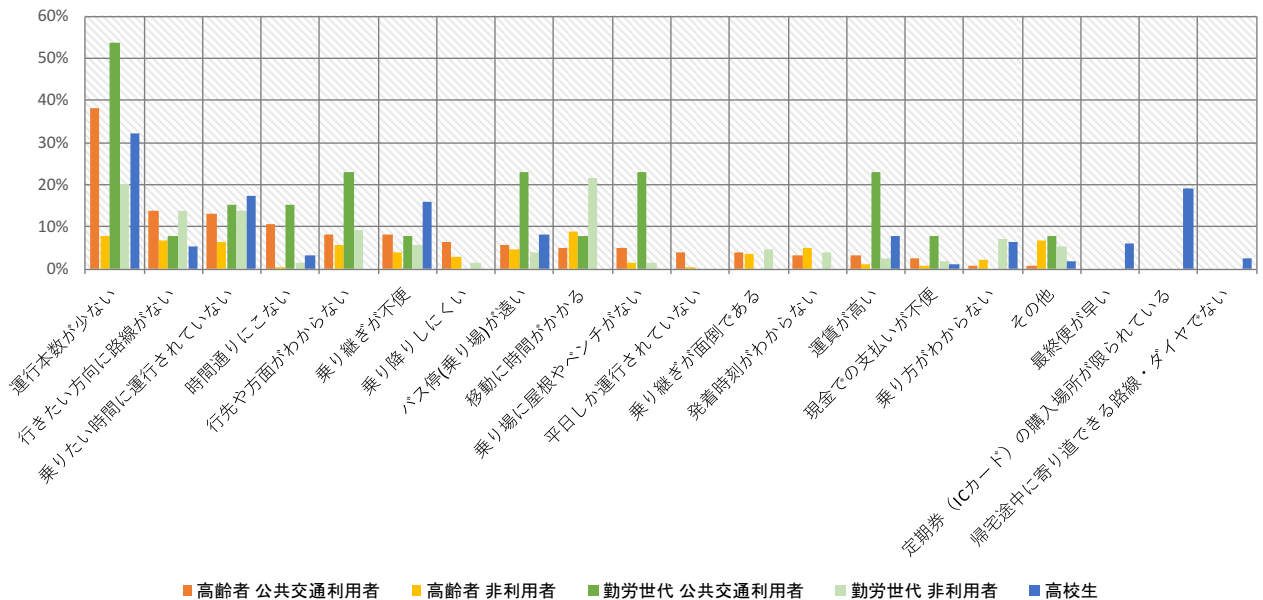


図 65 公共交通に対する不満点

(2) 公共交通に関するニーズ

1) 市民（高齢者・勤労世代・高校生）

A) 公共交通に対する不満点

高齢者・勤労世代・高校生ともに、公共交通に対する不満点は「運行本数が少ない」ことが最も多い。

高齢者の公共交通利用者においては、「行きたい方向に路線がない」、「乗りたい時間に運行されていない」という回答が上位になっており、移動ニーズと路線網の不一致が懸念される。

勤労世代の公共交通利用者は、回答者数が少数ながら、「行き先や方面が分からない」との回答も見られる。

レイアウトの変更

は、「乗りたい時間に運行されていない」「乗り継ぎが不便」「定期券の購入場所が限られている」とする回答が回答者の約2割に達している。

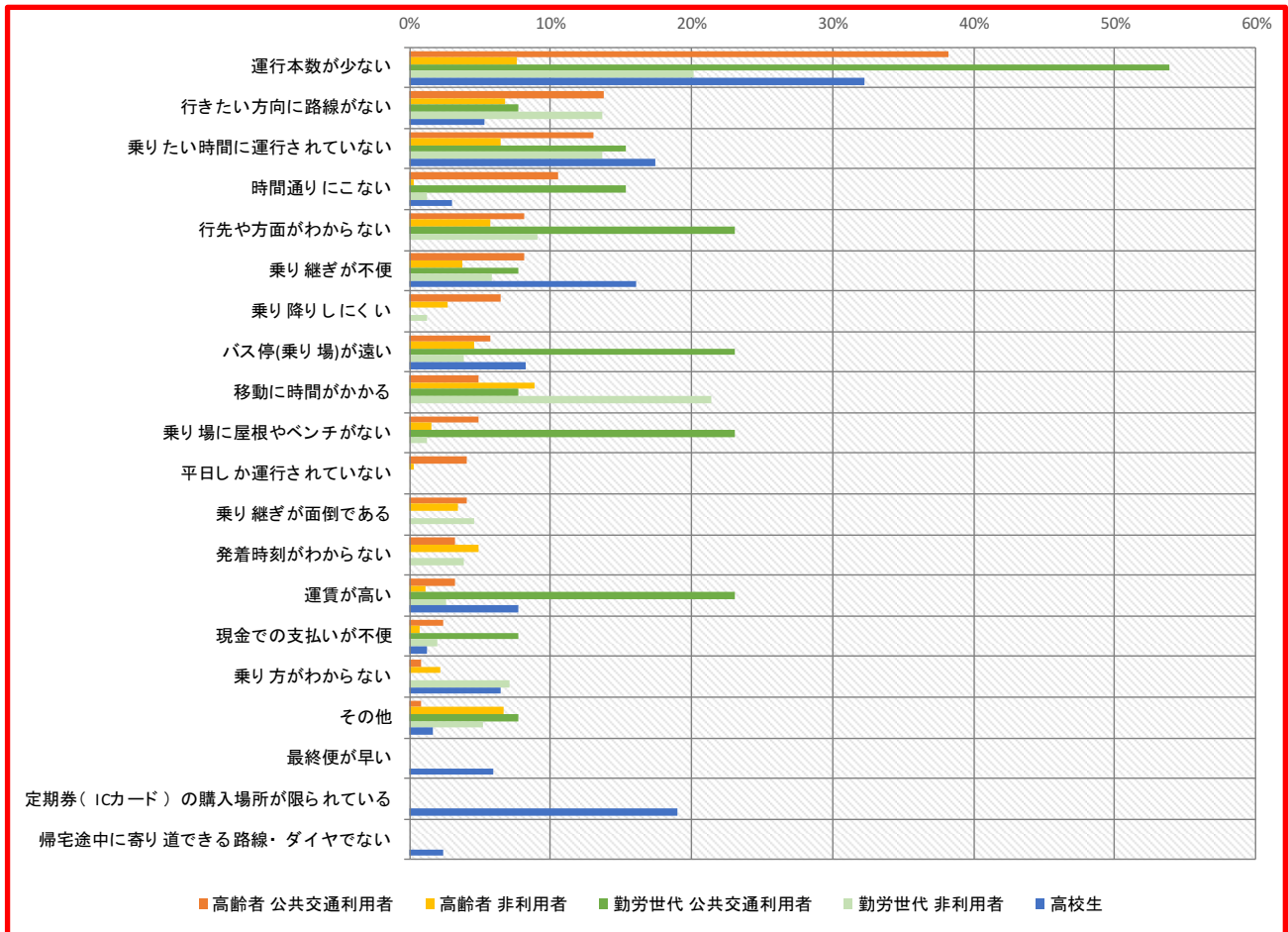


図 120 公共交通に対する不満点

5) 路線別利用動向

A) 桜山玉名線

市内の高校及び玉名市内の高校双方への市をまたいだ通学利用が存在する。特に、八幡校前～玉名工業高校前間で通学利用が集中している。あらおシティモール～桜山団地間では高齢者の利用も存在する。

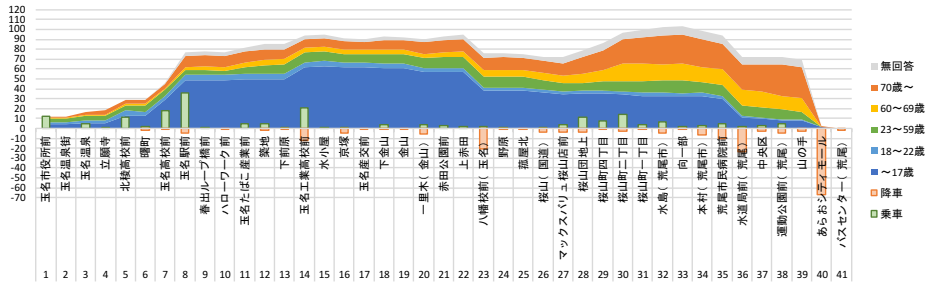


図 78 利用者数推移（シティモール方面）

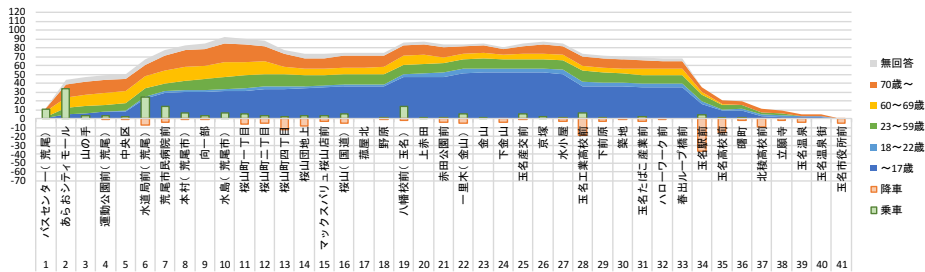


図 79 利用者数推移（玉名方面）

B) 八幡台線

荒尾駅前～シティモール間に最も利用が集中し、多様な世代に利用されている。通学利用は荒尾駅前～水道局前にかけて2名程度の利用にとどまる。シティモール～八幡台間は70歳以上の利用が多数を占める。

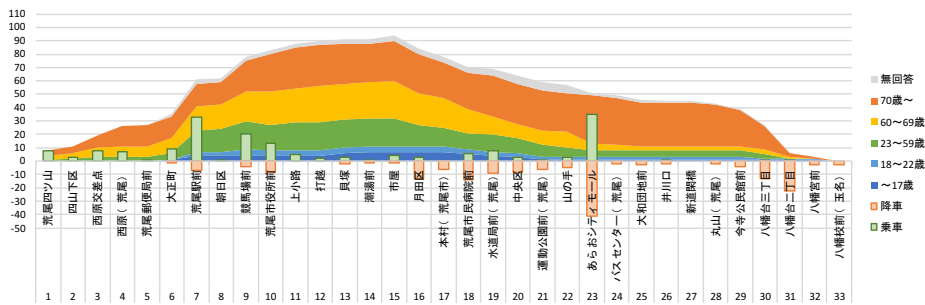


図 80 利用者数推移（八幡台方面）

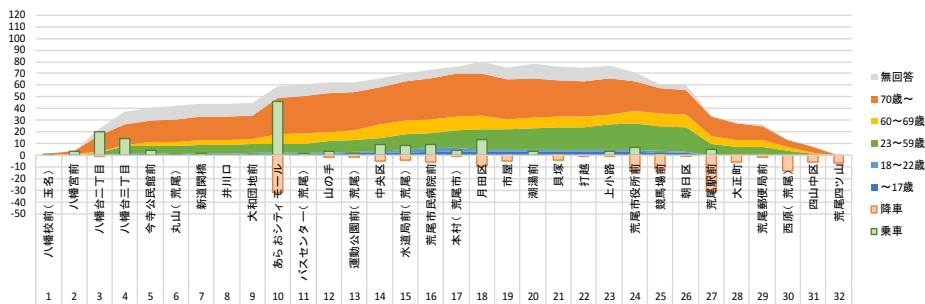


図 81 利用者数推移（荒尾四ツ山方面）

5) 路線別利用動向（産交バス）

A) 桜山玉名線

図の見方の補足

玉名市内の高校双方への市をまたいだ通学利用が存在する。
 玉名工業高校前間で通学利用が集中している。
 あらおシティモール～桜山団地間では高齢者の利用も存在する。

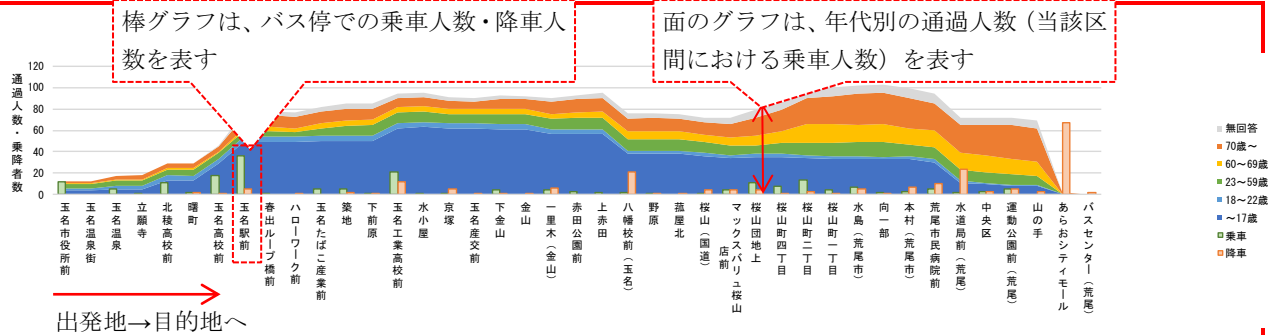


図 133 利用者数推移（あらおシティモール方面）

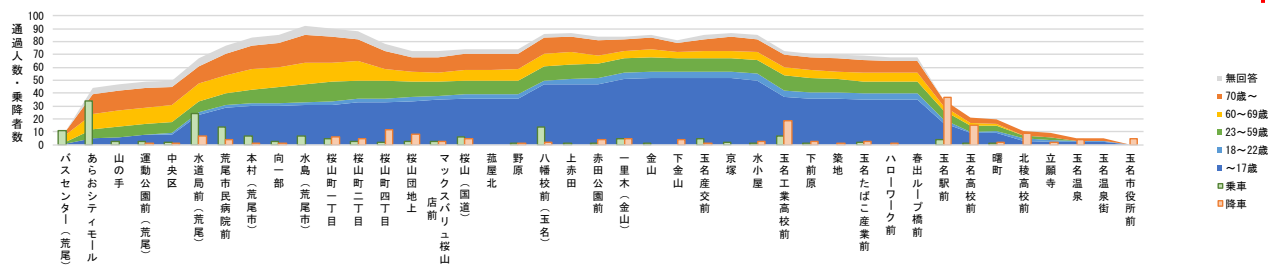


図 84 利用者数推移（玉名方面）

B) 八幡台線

荒尾駅前～あらおシティモール間に最も利用が集中し、多様な世代に利用されている。
 通学利用は荒尾駅前～水道局前にかけて2名程度の利用にとどまる。
 あらおシティモール～八幡台間は70歳以上の利用が多数を占める。

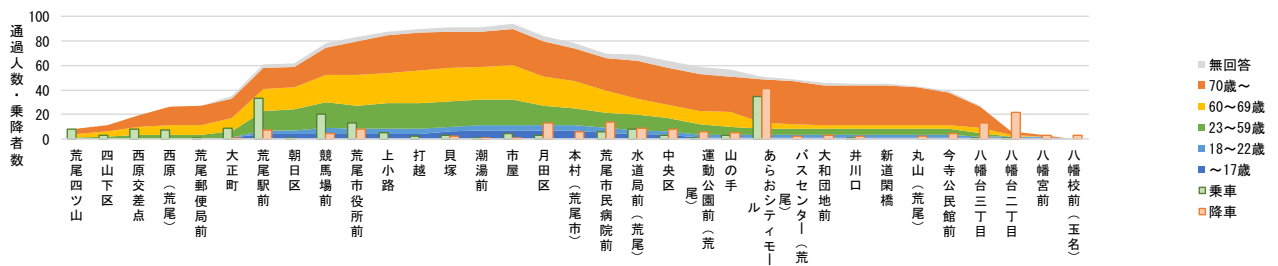


図 85 利用者数推移（八幡台方面）

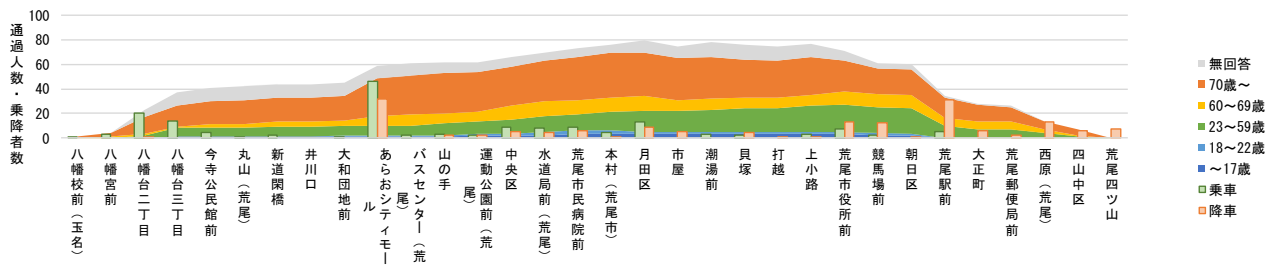


図 86 利用者数推移（荒尾四ツ山方面）

(まとめ) 路線バス利用実態調査結果

本市の路線バスの利用実態は、福祉特別乗車証の利用が多いこともあり、週に3～4日以上で日常的に利用する人が多くなっている。しかし、路線ごとの利用状況を見ると、桜山玉名線や八幡台線など、利用が比較的好調な路線がある一方、グリーンランド線や長洲港線など、利用が低迷する路線も存在する状況であり、長距離路線である長洲玉名線では、路線を通した利用は少数にとどまるなど、非効率となっている路線もある。今後は、日中の便を中心に、高齢者などの外出利便性向上のため、便数やダイヤの改善が必要となっているが、運転士不足が深刻となっていることから、経営資源を効果的に配分するため、非効率な路線についての対策も併せて必要となっている。

(まとめ) 路線バス利用実態調査結果

○利用が低迷する非効率な路線の存在

本市の路線バスの利用実態は、福祉特別乗車証の利用が多いこともあり、週に3～4日以上で日常的に利用する人が多くなっている。しかし、路線ごとの利用状況を見ると、桜山玉名線や八幡台線など、利用が比較的好調な路線がある一方、グリーンランド線や長洲港線など、利用が低迷する路線も存在する状況であり、長距離路線である長洲玉名線では、路線を通した利用は少数にとどまるなど、非効率となっている路線もある。

○経営資源の効果的な配分の必要性

今後は、日中の便を中心に、高齢者などの外出利便性向上のため、便数やダイヤの改善が必要となっているが、運転士不足が深刻となっていることから、経営資源を効果的に配分するため、利用が低迷する路線や非効率な路線についての対策も併せて必要となっている。

見出しの追加

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

具体的な施策	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
施策の概要	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。

事務事業①	乗継拠点における接続の改善				
事業内容	大牟田市方面へ運行する路線バスとの乗継拠点である JR 荒尾駅や倉掛バス停をはじめ、南関町や長洲町方面への乗継拠点である庄山バス停や牛水下バス停など、異なる事業者が運行する路線バス同士の接続改善や待合環境の整備、鉄道や乗合タクシー等の異なる交通モードとの接続改善や待合環境の改善を行うことで、利便性の向上を図る。				
実施主体	産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市、大牟田市				
実施時期	H30 実施 待合環境改善	H31 接続状況把握	H32	H33	H34
事務事業②	市外商業施設等へのアクセス強化検討				
事業内容	高校生の休日の移動実態が多く見られる大牟田市内の商業施設等に対して、費用対効果や市内商業施設への影響も踏まえながら、公共交通によるアクセスの強化を検討する。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市、大牟田市				
実施時期	H30 検討	H31 方針決定	H32	H33	H34

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

具体的な施策 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。

施策の概要



事務事業①	乗継拠点における接続の改善				
事業内容	大牟田市方面へ運行する路線バスとの乗継拠点である JR 荒尾駅や倉掛バス停をはじめ、南関町や長洲町方面への乗継拠点である庄山バス停や牛水下バス停など、異なる事業者が運行する路線バス同士の接続改善や待合環境の整備、鉄道や乗合タクシー等の異なる交通モードとの接続改善や待合環境の改善を行うことで、利便性の向上を図る。				
実施主体	産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市、大牟田市				
実施時期	H30 検討・順次実施 (接続改善) 整備方針検討(待 合環境改善)	H31 順次実施	H32	H33	H34
事務事業②	市外商業施設等へのアクセス強化検討				
	高校生の休日の移動実態が多く見られる大牟田市内の商業施設等に対して、費用 大牟田市地域公共交通網形成計画と整合を図るため修正 ながら、公共交通によるアクセスの強化 と検討する。				
実施主体	産交バス(株)、荒尾市、大牟田市				
実施時期	H30 検討	H31 方針決定	H32	H33	H34