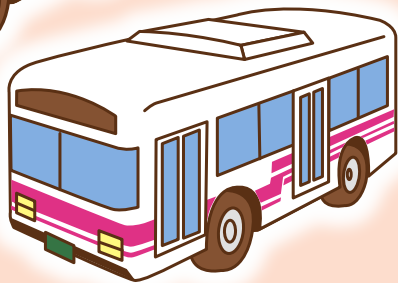
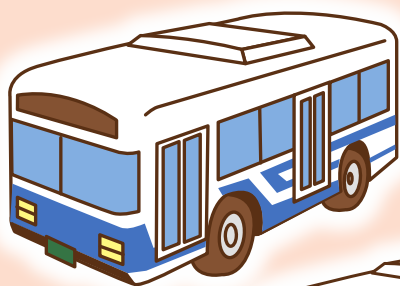


荒尾市

地域公共交通網形成計画



平成30年3月

荒尾市

— 目 次 —

はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の対象区域	2
4. 計画期間	2
第1章 現状及び課題	3
1. 地域の現状	3
(1) 地勢	3
(2) 人口推移、人口構成	4
(3) 人口分布	5
(4) 高齢化の状況	5
(5) 将来推計人口に基づく人口分布	6
(6) 通勤・通学の動向	7
(7) 観光客来訪状況	8
2. 公共交通の概況	9
(1) 公共交通の運行状況・利用状況	9
(2) 路線バスの路線ごとの利用者数	11
(3) 公共交通に対する財政負担状況	12
(4) 公共交通アクセス環境	13
3. 公共交通に関するこれまでの取組み	14
(1) 荒尾市地域公共交通総合連携計画に基づく路線の再編	14
(2) 荒尾市地域公共交通総合連携計画に基づく利用の促進	14
(3) 具体的な施策の達成状況	15
(4) 高齢者等に対するその他の支援	15
4. 移動実態やニーズの状況	16
(1) 移動の状況	17
(2) 公共交通に関するニーズ	39
(3) 公共交通の利用状況	44
5. 課題の整理	56
第2章 基本的な方針と具体的な取組み	58
1. 目指す将来像	58
2. 計画の全体像	60
3. 基本的な方針と具体的な取組み	62
第3章 計画の推進と評価	76
1. 計画の推進体制	76
2. 達成状況の評価	77
参考：協議の経過	78

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

熊本県の北西部に位置する本市は、玉名市、長洲町、南関町や福岡県大牟田市と接しており、県内の隣接市町とともに通勤・通学等の生活圏を構築する一方で、特に採炭期からの繋がりが深い大牟田市とは、県境を越えて一体的な生活圏を構築している。

本市と九州各都市とを結ぶ広域的な公共交通機関としては、JR 鹿児島本線や西鉄バス大牟田(株)による高速バスがあり、熊本市方面や福岡市方面への高いアクセス性を有しているほか、隣接する市町には九州新幹線の駅や島原方面へのフェリー港があり、多様な公共交通手段での広域的なアクセスが可能となっている。

一方、市内の地域公共交通網は、産交バス(株)による路線バスを中心に、平成 25 年度に導入した乗合タクシーや、本市と大牟田市を連絡する西鉄バス大牟田(株)による路線バス、市内 5 事業者が運行するタクシーで構成されており、市内中心部にある大型商業施設「あらおシティモール」に隣接するバスセンターや、JR 荒尾駅を拠点とした運行を行っている。

本市の地域公共交通を取り巻く状況としては、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にある。平成 24 年度に荒尾市地域公共交通総合連携計画を策定し、予約型乗合タクシーの導入をはじめとする路線の再編を実施したことで市の財政負担額が一旦は改善されたものの、その後も公共交通利用者は減少を続けており、平成 28 年度の財政負担額は前年比で再び増加に転じたところである。

一方、国においては、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの構築の重要性が示された。そのような中、本市においても、人口減少や少子高齢化は今後も継続することが予想されるため、市政運営に当たっての最上位計画である新・第 5 次荒尾市総合計画において、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することとしている。都市のコンパクト化に向けては、平成 28 年度に策定した荒尾市立地適正化計画に基づき、JR 荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺を中心拠点として、地域公共交通のネットワーク化により全体の調和が取れたまちづくりを推進することで、地域の活力を生み出すことを目指している。

しかし、実際の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、市の財政負担の面とは別に、バス路線網の維持に重大な影響を及ぼしている。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るが、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る。

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利用環境の改善、公共交通の利用促進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、まちづくりの方針とも連動した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」を策定する。

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。

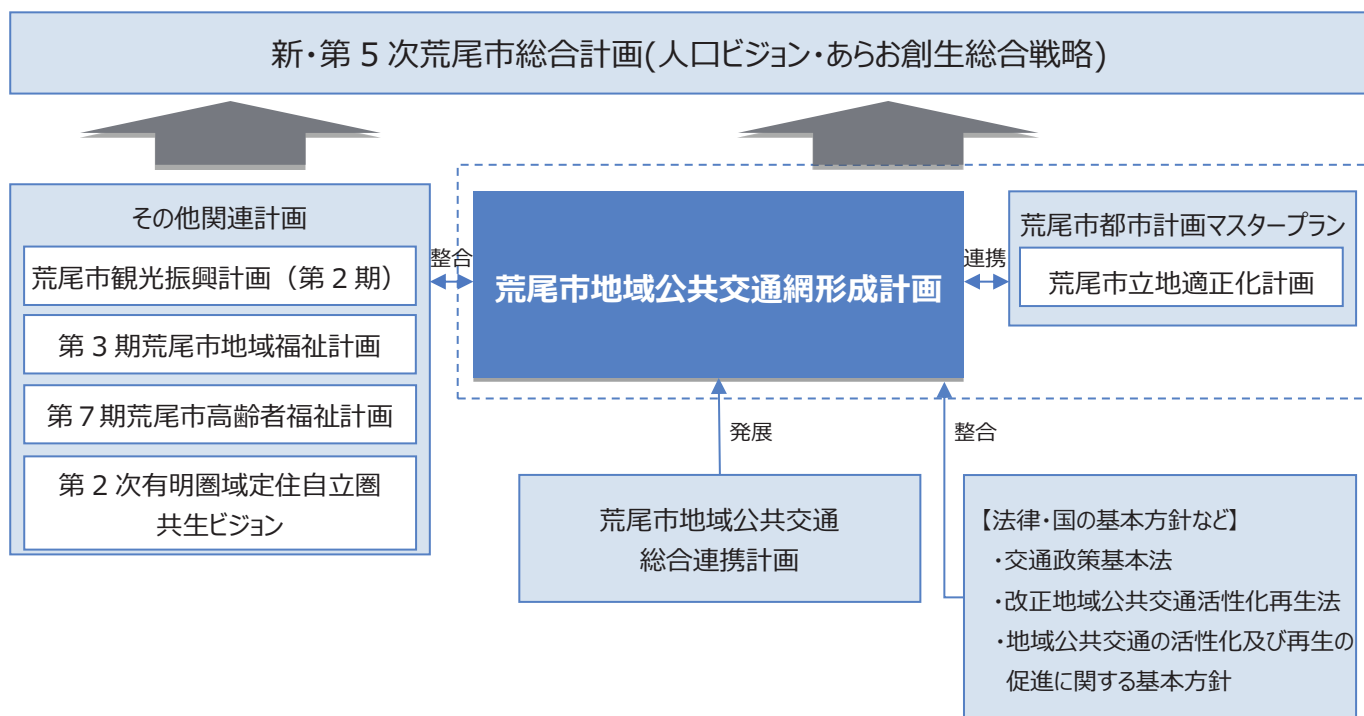


図 1 荒尾市地域公共交通網形成計画の位置づけ

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）

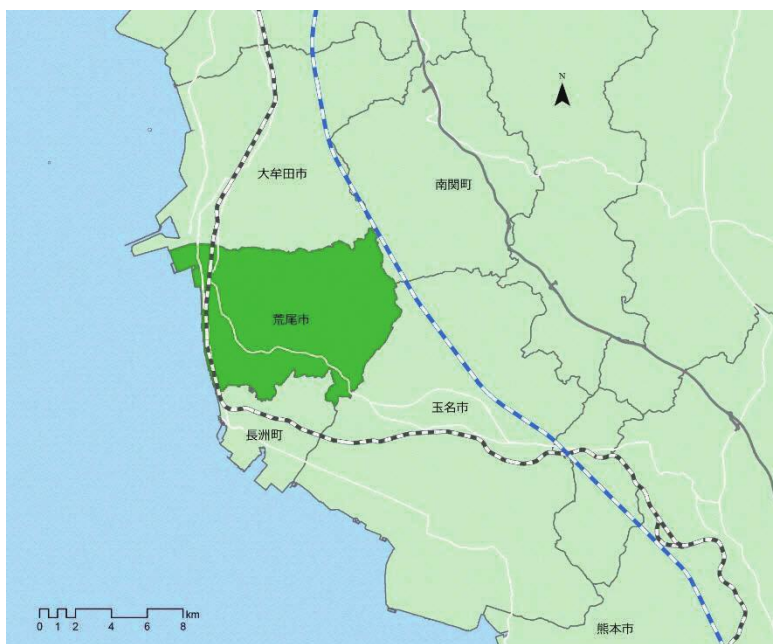


図 2 本市の位置

第1章 現状及び課題

1. 地域の現状

(1) 地勢

本市は熊本県の北西部に位置しており、大牟田市、玉名市、長洲町、南関町と隣接している。広域的な公共交通機関として、鉄道（JR 鹿児島本線）、高速バス（西鉄バス大牟田株）が運行しており、熊本市まで約 50 分、福岡市まで約 70 分でアクセス可能な環境にある。

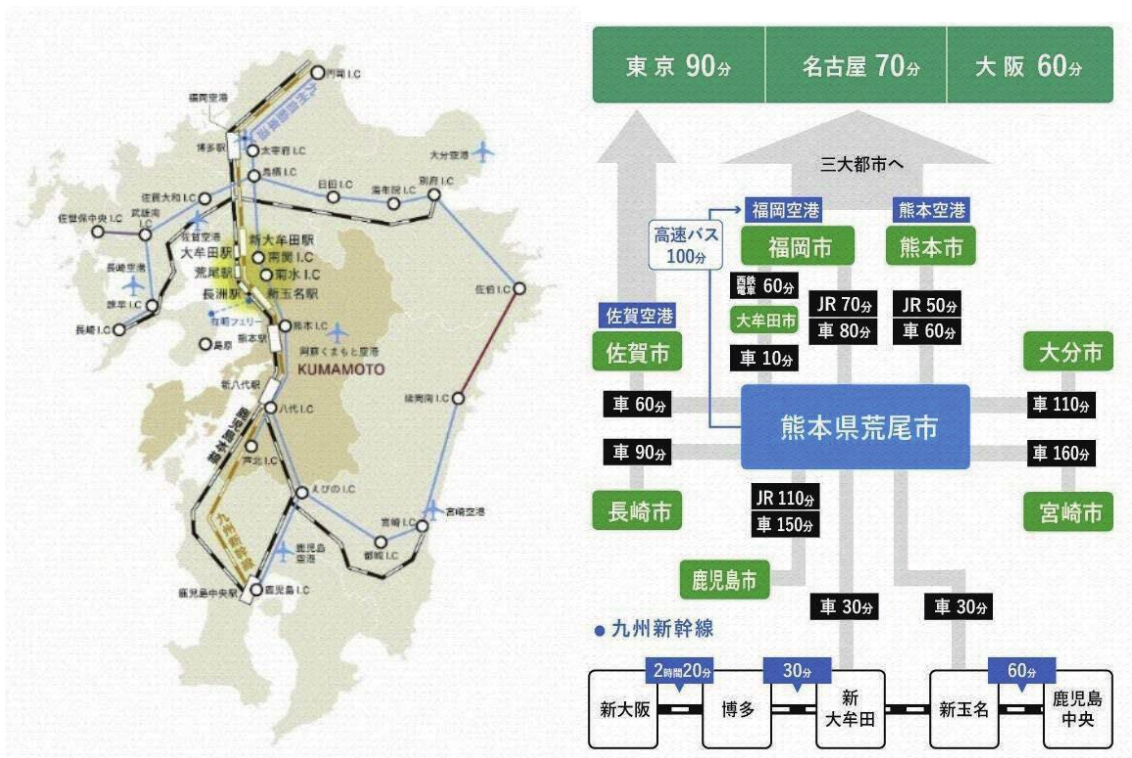


図 3 本市の位置

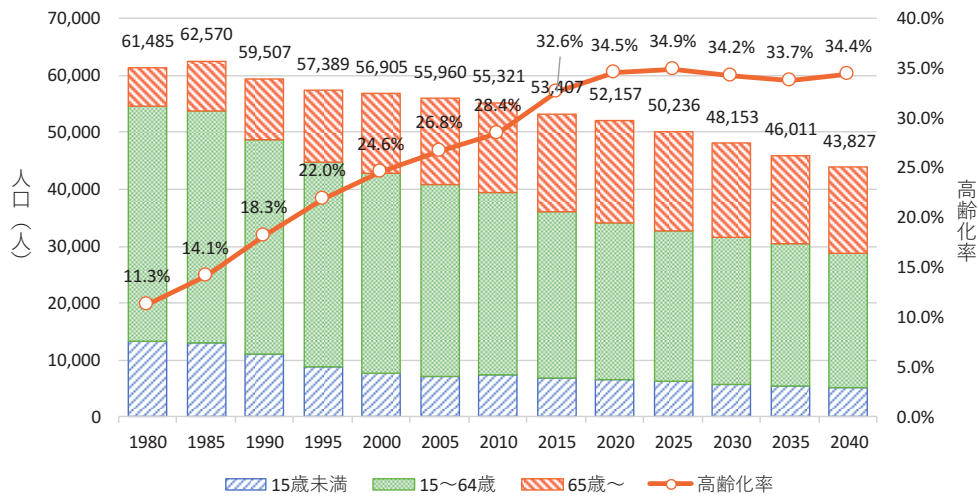
図 4 各都市へのアクセス

(2) 人口推移、人口構成

本市の人口は、炭鉱で栄えた1950年(昭和25年)の68,976人をピークに一時減少したが、ベッドタウン化と近隣市町への企業進出により1985年(昭和60年)に62,570人まで回復しており、それ以降は、人口減少と高齢化が進行している。2015年(平成27年)の人口は53,407人で、高齢化率は32.6%と、3人に1人が高齢者という状況になっている。

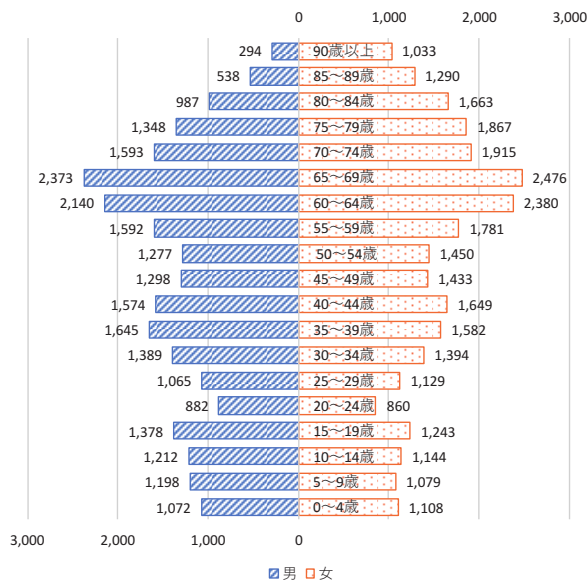
今後2040年までの推計値では、高齢化率は概ね現状を維持するものの、人口は約1万人減少することが予想されている。

5歳階級別には65～69歳の人口が最も多く、今後5年間で、70歳以上の高齢者の割合が高くなることが予想される。



出典：2015年まで国勢調査、以降、国立社会保障・人口問題研究所推計

図5 人口推移

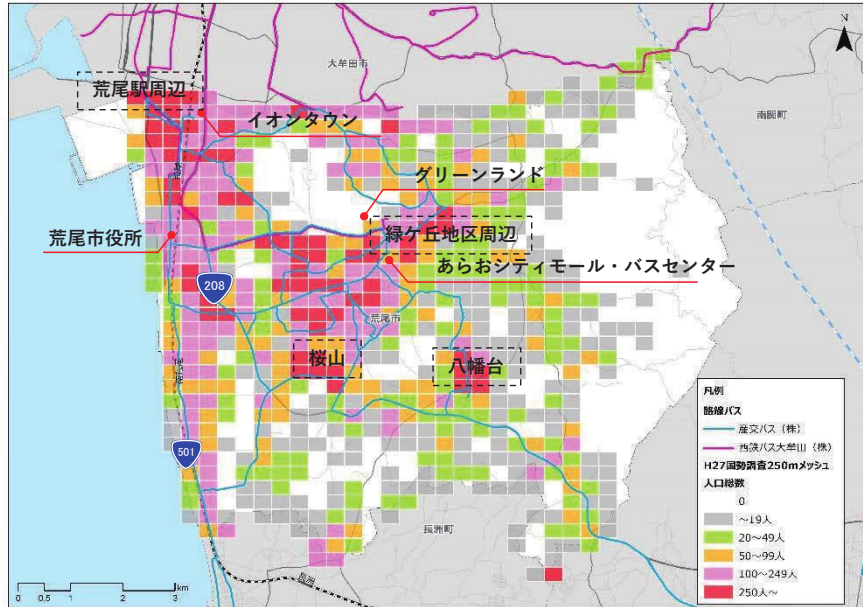


出典：荒尾市資料

図6 人口ピラミッド

(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。

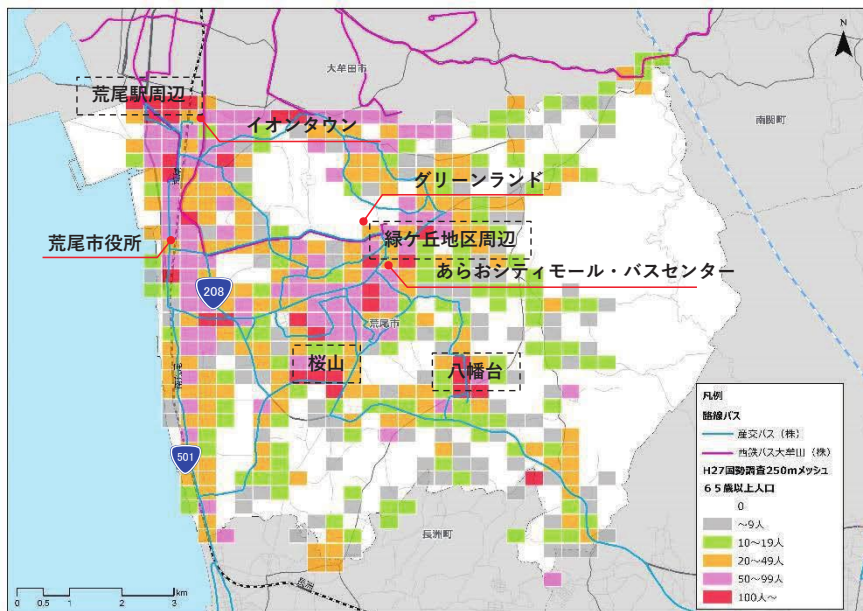


出典：平成27年国勢調査

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。



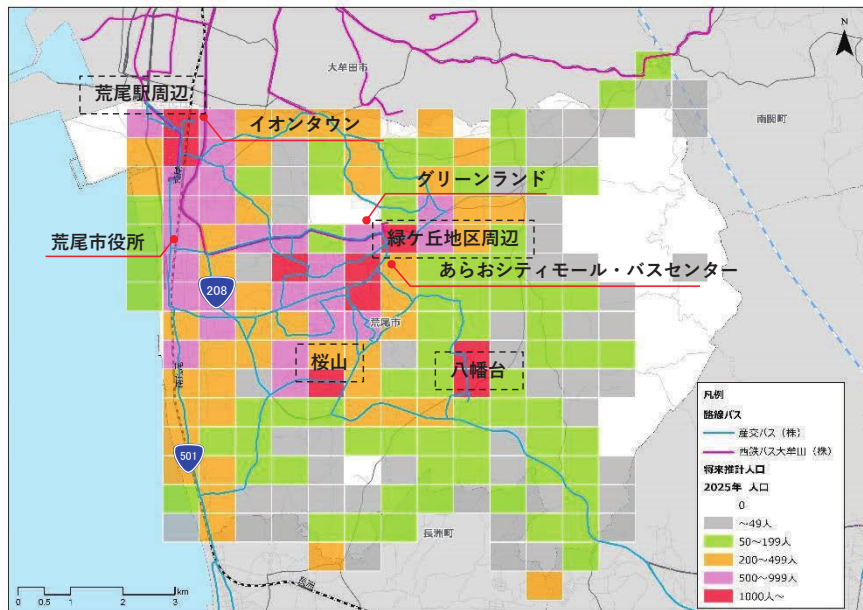
出典：平成27年国勢調査

図8 高齢者分布

(5) 将来推計人口に基づく人口分布

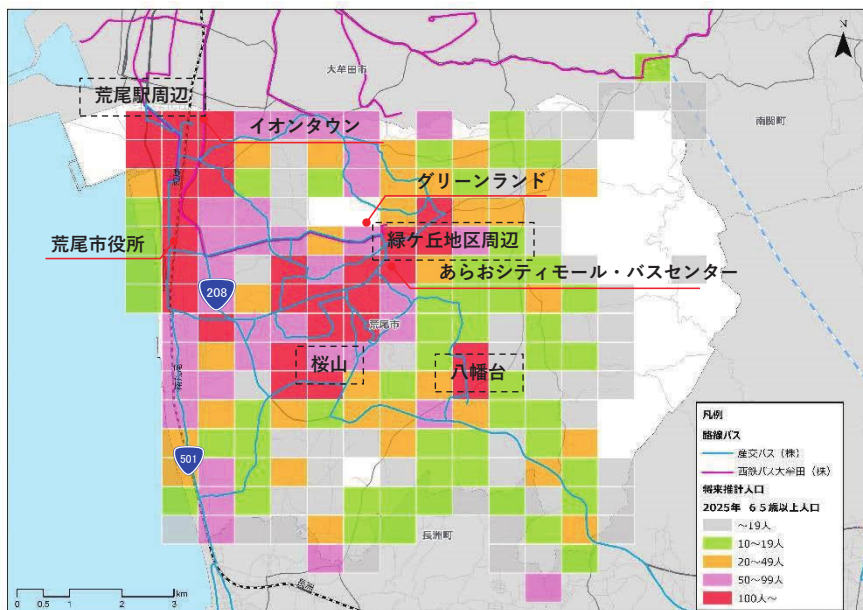
将来推計人口によれば、2025年の本市の人口分布は、現在と大きく変化がなく、2つの中心拠点（荒尾駅周辺、緑ヶ丘地区周辺）及び大規模住宅団地（八幡台、桜山）に人口が集積すると予測されている。

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）

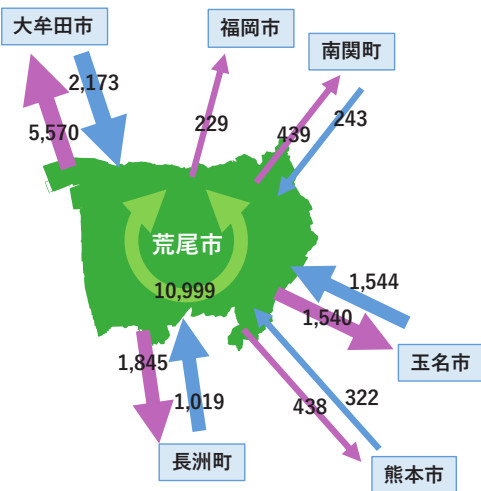
(6) 通勤・通学の動向

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も大牟田市、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。

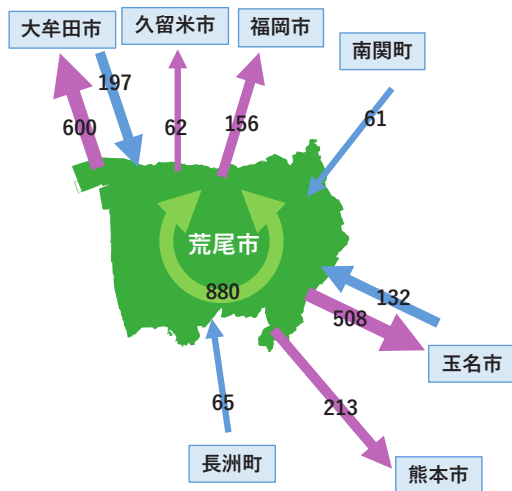
※200人以上の流動のみ表示



出典：平成27年国勢調査

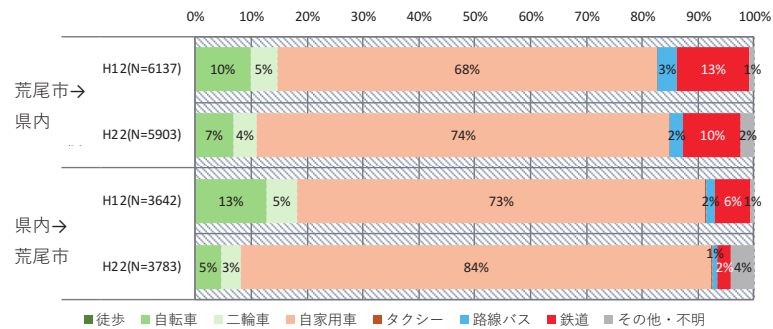
図11 本市と周辺市町との通勤流動

※50人以上の流動のみ表示



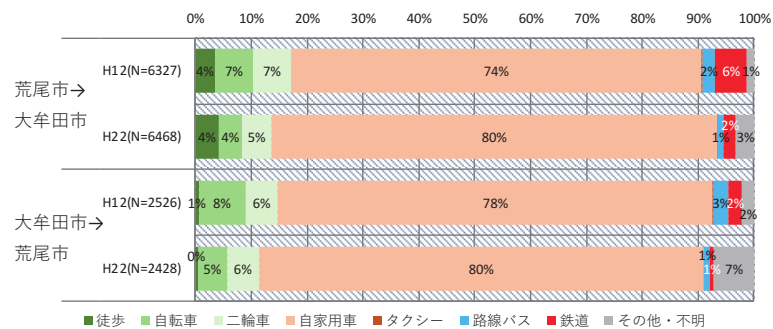
出典：平成27年国勢調査

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）

(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。

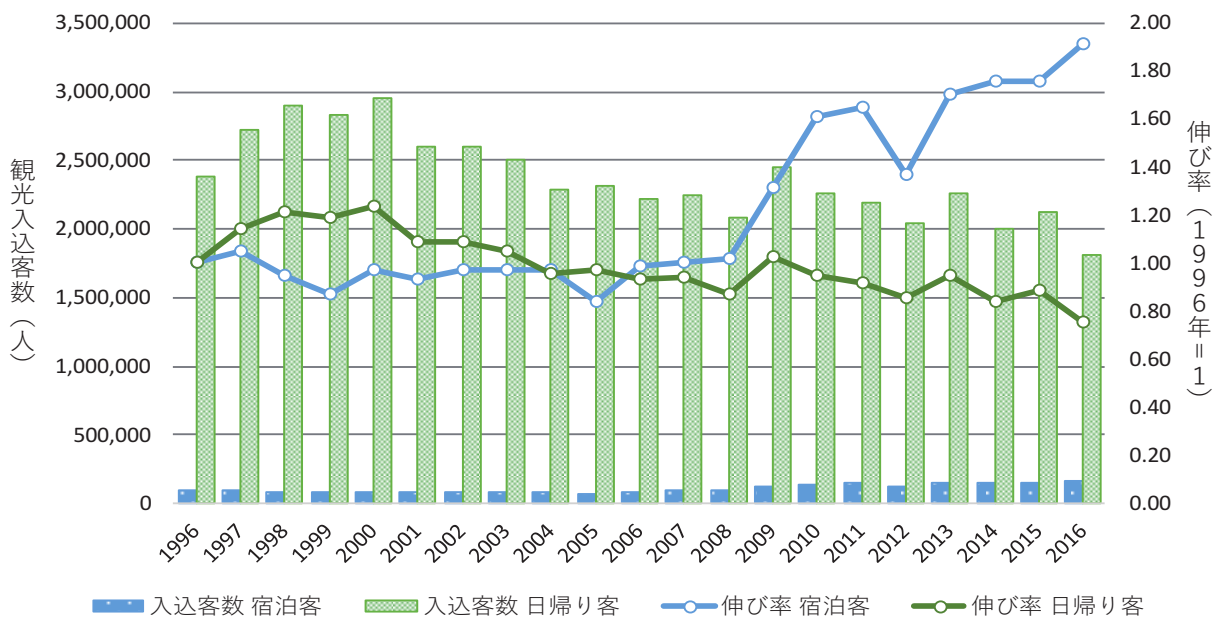


図 15 観光入込客数推移

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 22 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 本市内の公共交通網

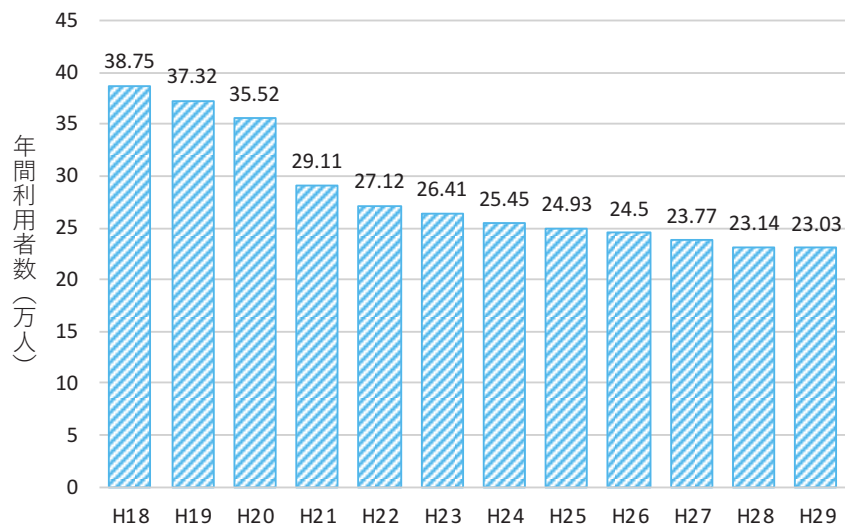


図 18 産交バス利用者数推移

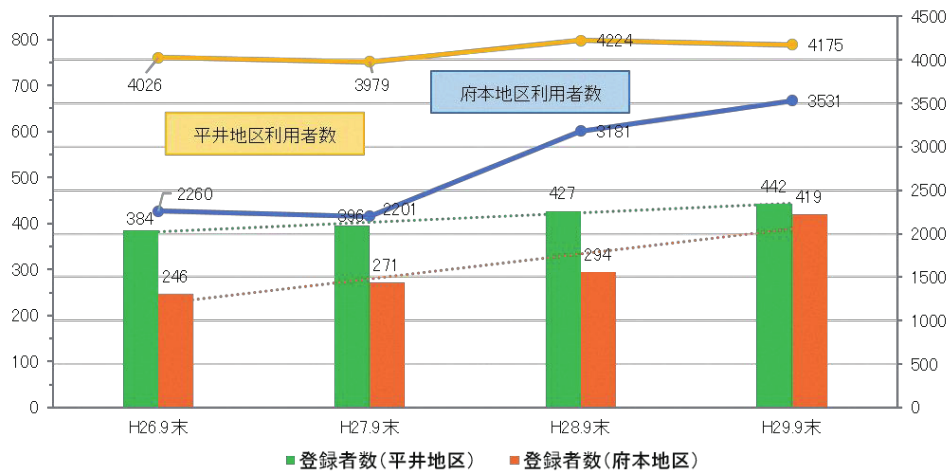


図 19 乗合タクシーの登録者数と年間利用者数の推移

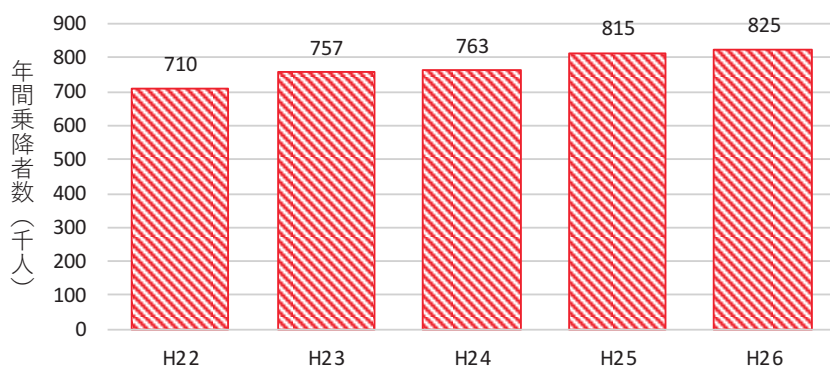


図 20 JR 荒尾駅利用者数推移

(2) 路線バスの路線ごとの利用者数

1) 産交バス路線（市内線）

産交バス(株)の運行する路線バスは、全体的に減少傾向であるが、路線や年度によっては利用者数が増加しているものもある。

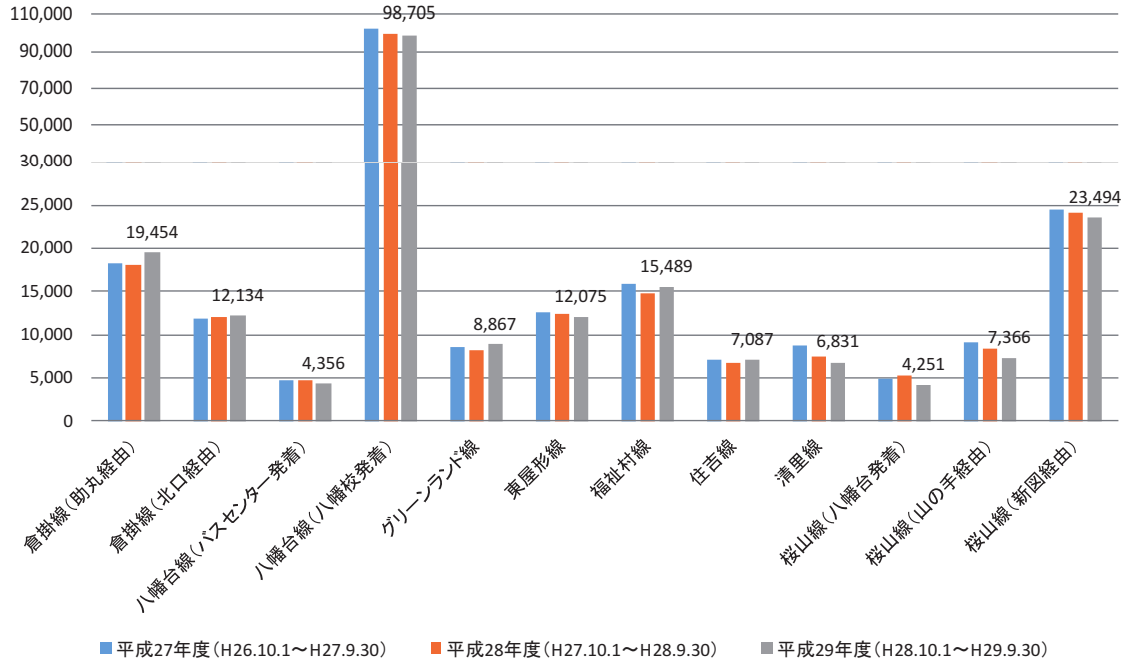


図 21 路線ごとの利用者数（産交バス(株)市内線）

1) 西鉄バス大牟田路線

西鉄バス大牟田(株)の運行する路線バスは大牟田市内における乗降者数も含むが、大牟田市内線とグリーンランド線の利用者数が突出して多い。中でも、グリーンランド線は、西鉄大牟田駅とグリーンランドを結ぶ路線であり、JR 荒尾駅とグリーンランドを結ぶ産交バス(株)の運行するグリーンランド線と比べ、多くの観光来訪者に利用されていることが想定される。

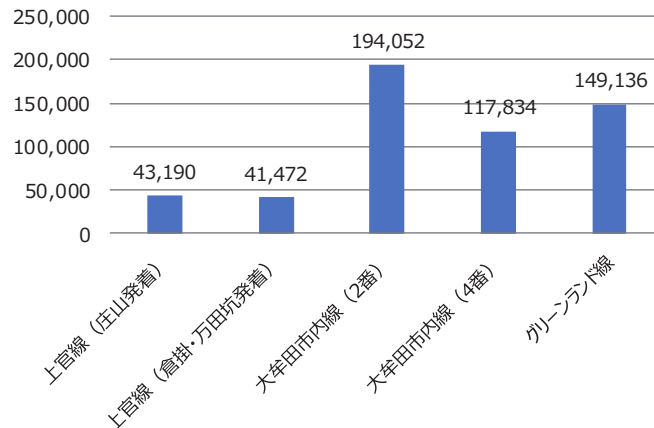


図 22 路線ごとの利用者数（西鉄バス大牟田(株) H28.9 末時点）

(3) 公共交通に対する財政負担状況

路線バスを維持するため、赤字分については本市が負担をしているところであるが、利用者の減少に伴い補助金額は増加し、2013年度（平成25年度）には約6,000万円に達していた。

2013年（平成25年）10月に実施したバス路線の再編や乗合タクシーの導入により、ピーク時に比べて補助金額を約1,000万円削減し、現在は5,000万円前後（うち、乗合タクシー分が約600万円）で推移しているものの、利用者の減少傾向は継続しており、車両の修繕等の費用も増加していることなどから、補助金額は再び増加傾向に転じている。

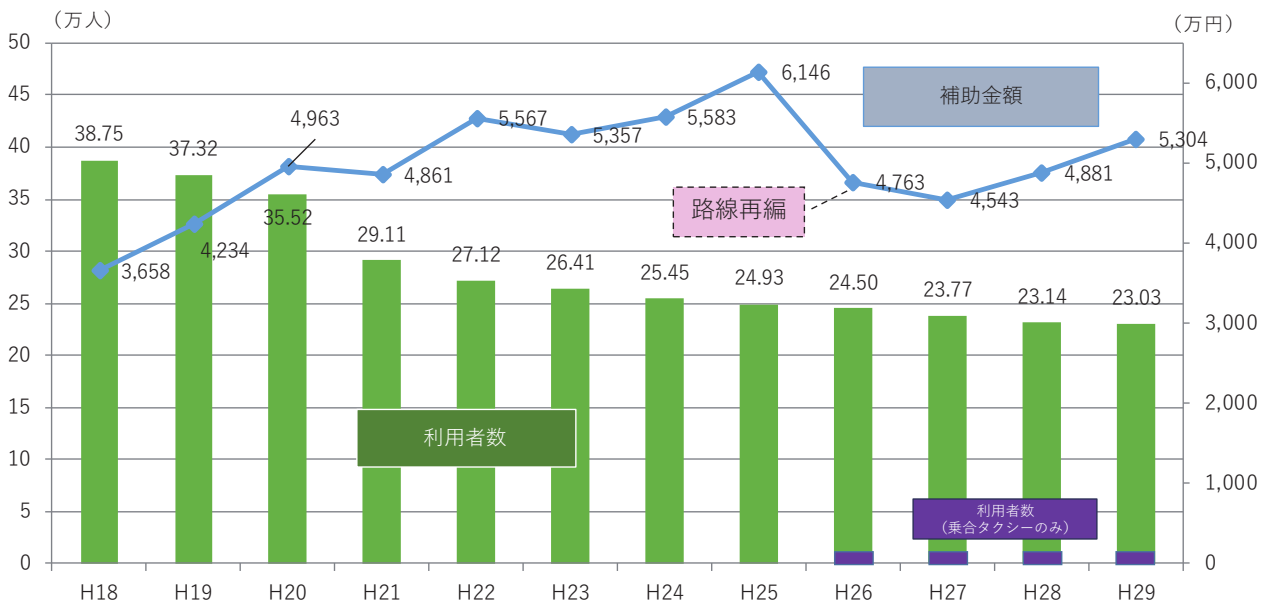
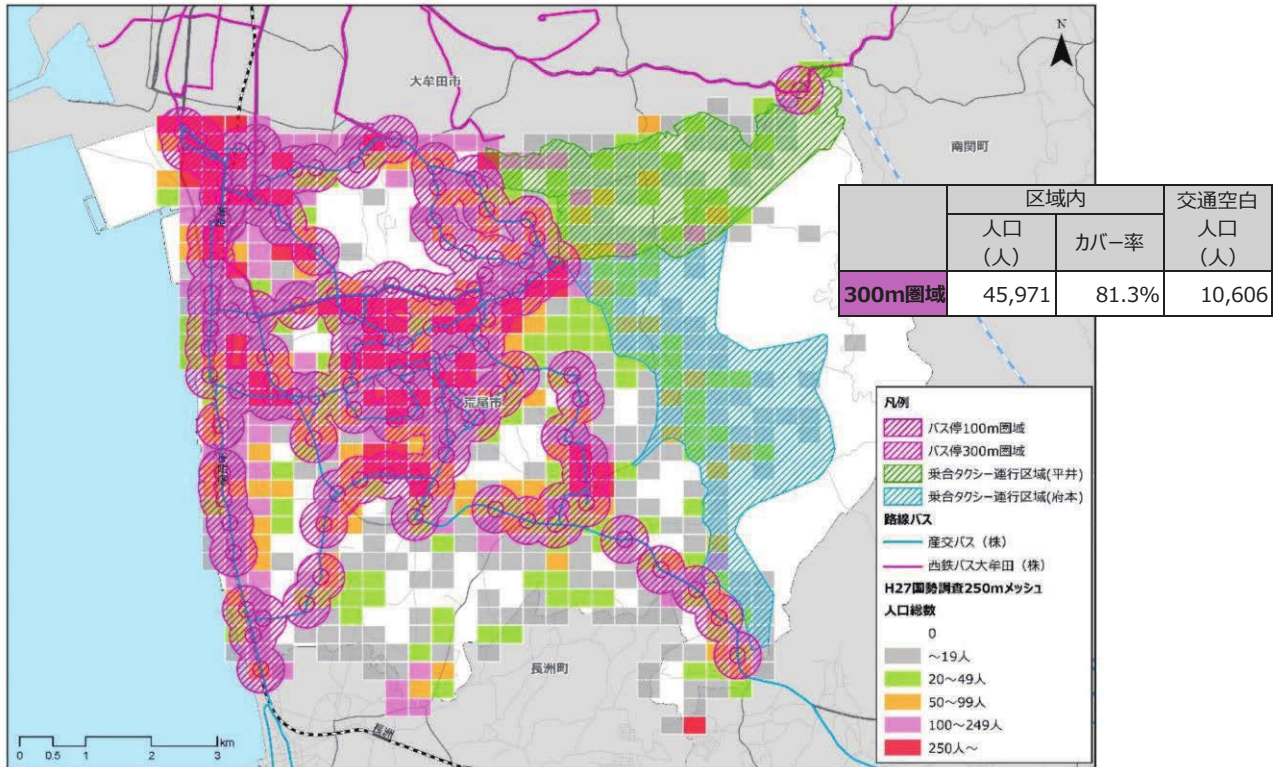


図 23 路線バス・乗合タクシーの年間利用者数と補助金額の推移

(4) 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

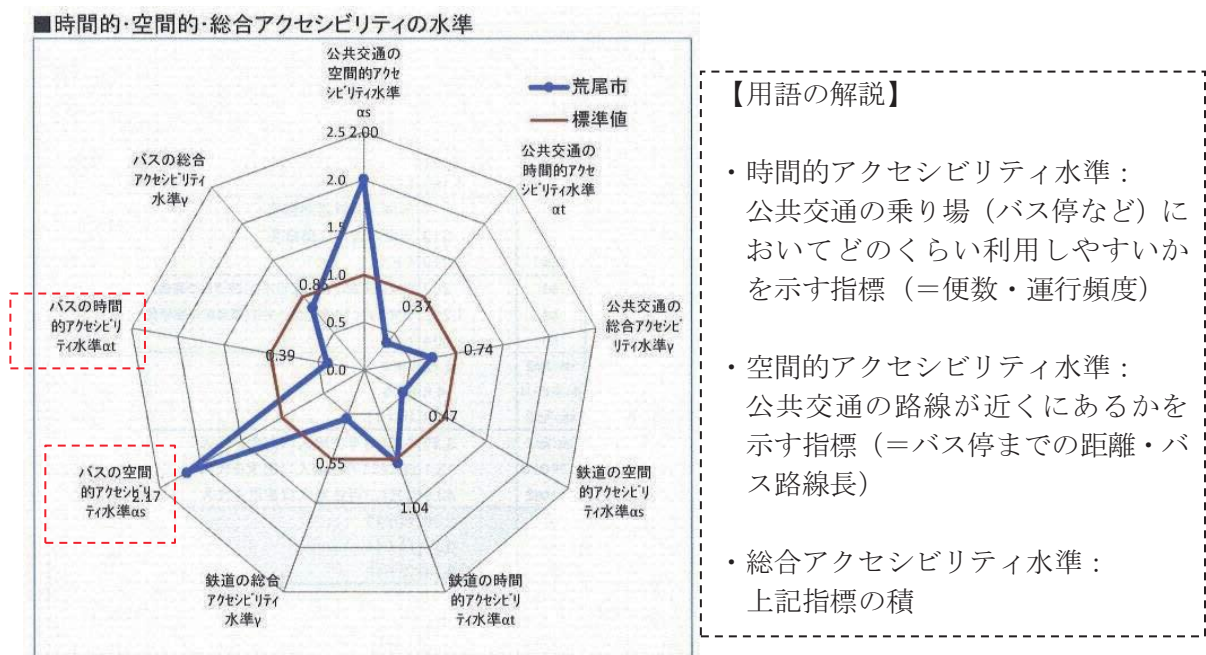


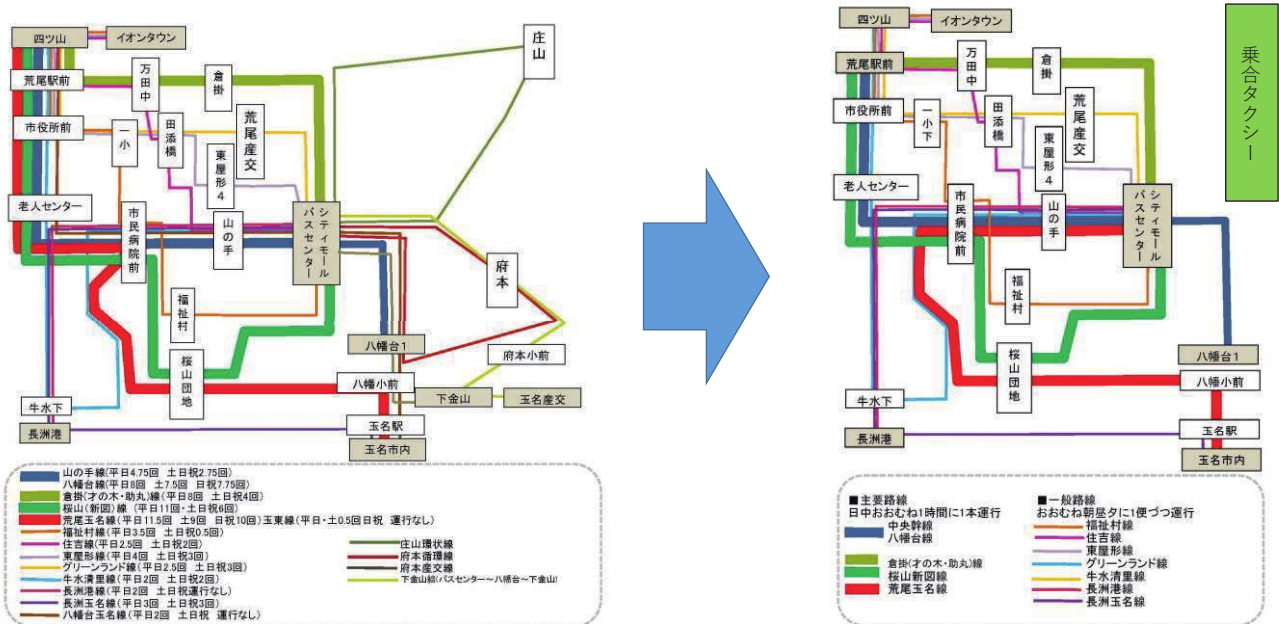
図 25 人口密度が同程度の市町村における平均的なサービス水準との比較

（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. 公共交通に関するこれまでの取組み

(1) 荒尾市地域公共交通総合連携計画に基づく路線の再編

2013年（平成25年）10月に、重複区間の見直しや運行時間の拡大などの路線再編を実施し、運行の効率化を図るとともに、平井地区・府本地区に予約型乗合タクシーを導入した。



(2) 荒尾市地域公共交通総合連携計画に基づく利用の促進

計画期間中、以下のとおり利用促進事業を実施した。 ■：実施できたもの □：実施できなかったもの

項目	取組内容
地域公共交通活性化協議会の開催	地域公共交通活性化協議会を毎年開催し、利用者である市民、サービス提供者である交通事業者、行政等とで公共交通の現状に対する共通認識をもち、課題に対する解決策を検討した。
利用促進イベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ■ モビリティマネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室の開催 ・冊子配布による市民への情報提供 ■ 地域間幹線の利用促進のための広告バスの運行 (平成27年度：万田坑ラッピングバス運行) ■ 市のホームページにおける地域公共交通に関する情報提供 (観光スポット情報との連携) ■ 乗合タクシーに関する地域説明会や体験試乗会の実施 (平成25年度) ■ 乗合タクシーの予約受付時間の変更 (平成27年度) ■ 乗合タクシーの啓発チラシの配布 (平成28年度) □ バス路線沿線商業施設などとのタイアップ事業 (バス利用者への特典付与の検討) <ul style="list-style-type: none"> → 路線バス利用者増加の見込みが立たないままでの事業実施は困難であった。
バス停等の環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ■ 分かりやすい路線図や時刻表の作成 ■ 乗継拠点における「あしあとランプ」の導入 (荒尾駅前、市民病院前、八幡校前) □ 屋根付き停留所やベンチの設置 <ul style="list-style-type: none"> → 設置状況を調査し、台帳を作成した。
乗りやすさの改善	□ プリー乗降の導入検討
JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ■ 福岡空港行き高速バス乗り場を荒尾駅前に移設 (平成25年度) ■ 地元団体による電光掲示板の設置及びイベントの設置 (平成28年度)

(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・バス事業者	○
	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	○

(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 円になり、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

4. 移動実態やニーズの状況

○調査の概要

公共交通に対する潜在的なニーズや、利用促進のための改善点などを把握するため、以下の調査を実施した。特に、今後の公共交通の利用者増加に直接的に繋げるため、移動実態や公共交通の利用実態について詳細に調査を行っている。

分類	調査項目	調査実施概要	実施状況
市民移動実態調査	市民アンケート調査 (65歳以上)	市内に居住する65歳以上の方を対象に移動実態を調査 1,500人を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収	平成29年7月14日～27日に実施 回収率：56%
	市民アンケート調査 (19歳以上65歳未満)	市内に居住する19歳以上65歳未満の方を対象に移動実態を調査 500人を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収	平成29年8月25日～9月7日に実施 回収率：37%
	高校生アンケート調査	市内及び玉名市内の全高校・全生徒を対象に移動実態を調査 学校を通じ、直接配布・直接回収	平成29年9月上旬に実施 大牟田市内の高校に対しては大牟田市にて2年生を対象に調査を実施し、調査結果を共有
	民生委員アンケート調査	市内各地区の交通弱者の状況や移動に関する課題を調査 民生委員に対し、直接配布・郵送回収	平成29年9月15日から地区別に実施
公共交通利用実態調査	路線バス利用者間取り調査	産交バスの運行する全路線全便に乗り込み、利用者数の集計や利用者への間取りにより利用実態を調査	平成29年7月9日～11日に実施 平日：1,101人/日 休日：352人/日
	バス待合環境調査	市内のバス停の待合環境（上屋の設置状況・老朽化状況など）を調査	平成29年9月20日～22日に実施
観光来訪実態調査		市内に観光目的で来訪した方の移動実態やニーズを調査	平成29年11月7日～9日に実施

(1) 移動の状況

1) 高齢者の移動実態

A) 主要な外出目的

外出目的として最も多いのは「買い物」で、回答者の半数が「最も多い」としている。また、3番目に多い外出目的まで含めると、65歳以上の高齢者の外出行動は「買い物」と「通院」が主な目的となっている。

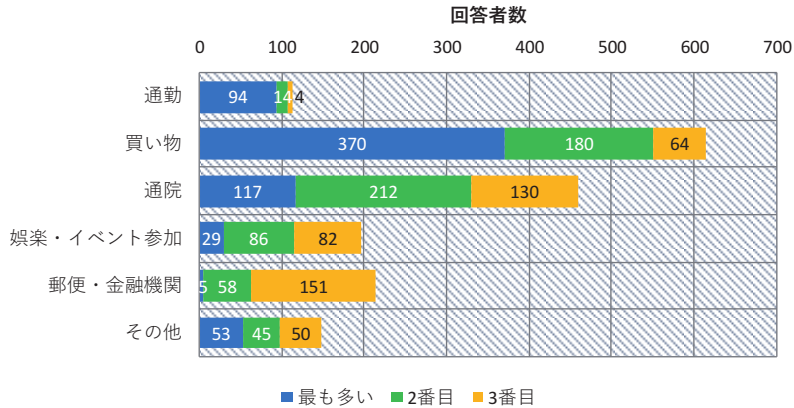


図 26 外出目的

B) 外出目的別の行き先

「買い物」、「通院」、「郵便・金融機関」の移動においては8~9割が市内の移動となっている一方、「通勤」、「娯楽・イベント参加」、「その他」の移動においては回答者の約4割が市外に移動しており、日常生活に関連が深い移動は市内で完結する人が多くなっていることが分かる。

市外への移動は、大牟田市を目的地とする方が多く、「通勤」、「娯楽・イベント参加」の移動においては回答者の約2割が大牟田市に移動している。

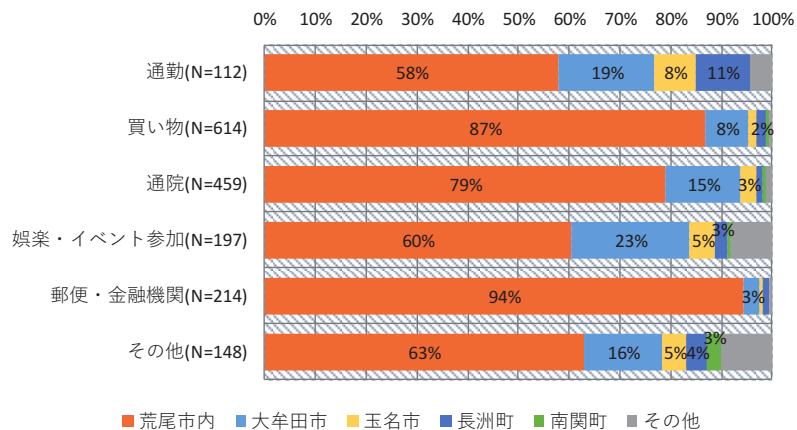


図 27 目的地（外出目的別）

C) 外出目的別の外出頻度

「買い物」においては、半数以上の方が週に3~4日以上と高頻度で外出している一方、「通院」においては、比較的外出頻度が低く、月に1~3日程度の外出が約7割を占めている。「通院」と比較すると、「娯楽・イベント参加」での外出の方が、外出頻度が高い。

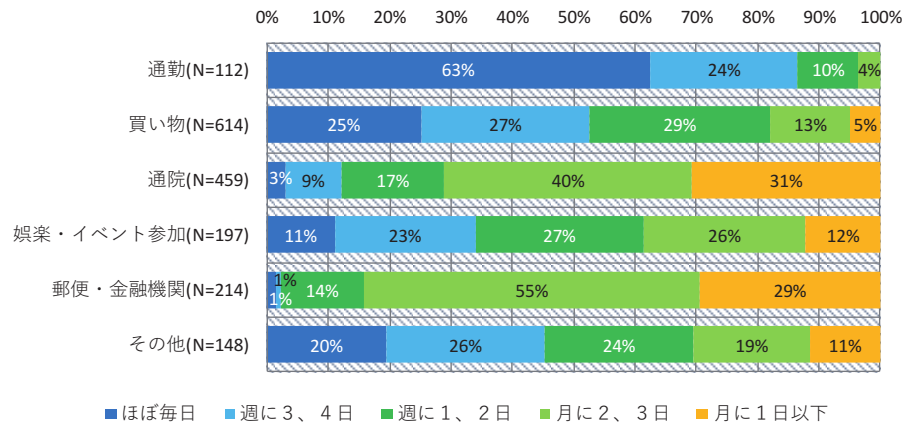


図 28 外出頻度（外出目的別）

高齢者の移動においては、外出目的及び外出頻度がともに高い「買い物」を中心に、外出目的は高いが外出頻度は低い「通院」や、外出目的はそう高くないが外出頻度は高い「娯楽・イベント参加」に関して、公共交通に対する潜在的なニーズがあると考えられる。

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。

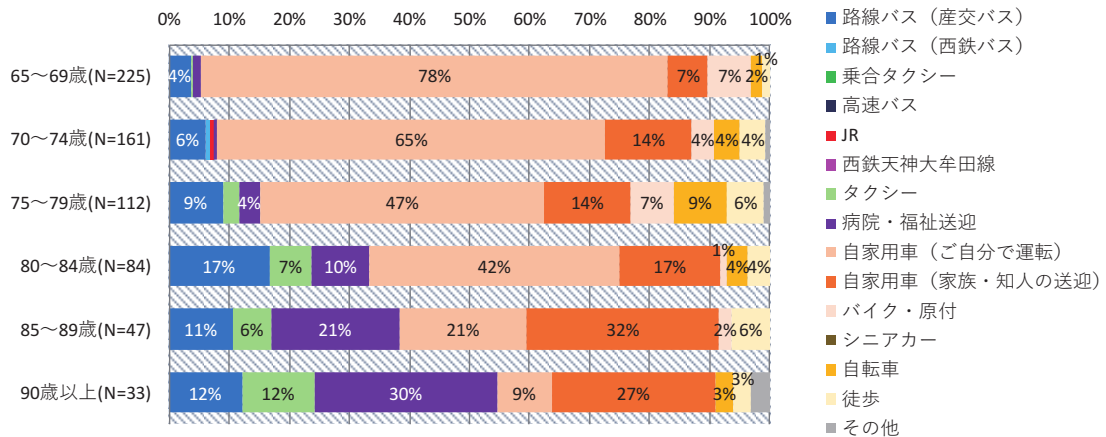


図 29 移動手段（年齢別）

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。

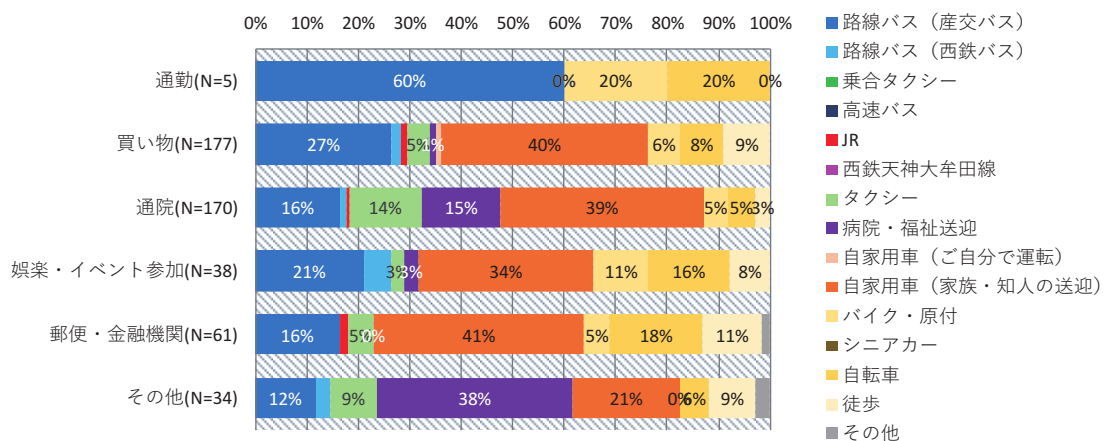


図 30 移動手段（移動目的別）

c) 自動車運転免許非保有者の家族構成別の移動手段

「一人暮らし」の世帯では、自家用車による送迎が少なく、「路線バス」への依存度が高くなっている一方、「夫婦二人」や2世代以上で同居する家庭では、「自家用車（家族・知人の送迎）」が多く、「路線バス」での移動は少なくなっている。

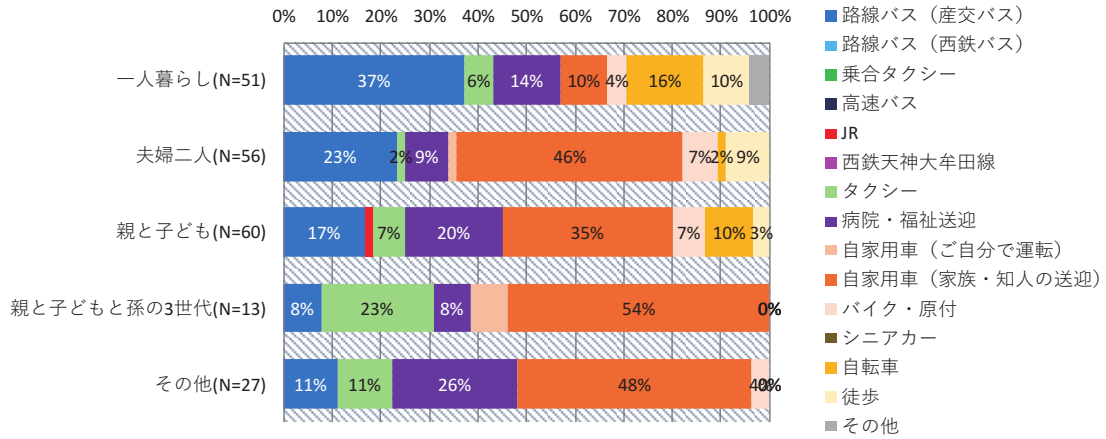


図 31 移動手段（家族構成別）

一人暮らしの方にとっては、路線バスの利便性が移動の制約に直結する可能性が高い一方で、夫婦二人暮らしの世帯にとっても、どちらかが自家用車を運転できなくなった場合など、今後、路線バスへの依存度が急激に高まる可能性がある。

E) 地区別の家族構成と自動車運転免許保有状況

一人暮らし世帯が多いのは「万田中央地区」や「桜山地区」で、3人に1人が一人暮らし高齢者となっている。

運転免許非所有者や、所有者でも日常的に運転しない方の割合が高いのは「荒尾地区」、「万田地区」、「井手川地区」、「桜山地区」で、5割前後となっている。一方、「緑ヶ丘地区」、「平井地区」、「清里地区」では、他地区と比較して運転免許所有者（自身で運転する方）の割合が高い。

一人暮らし高齢者の割合、運転免許非所有者の割合がともに高い「桜山地区」では、移動が困難に感じている方が特に多くなっていることが懸念される。

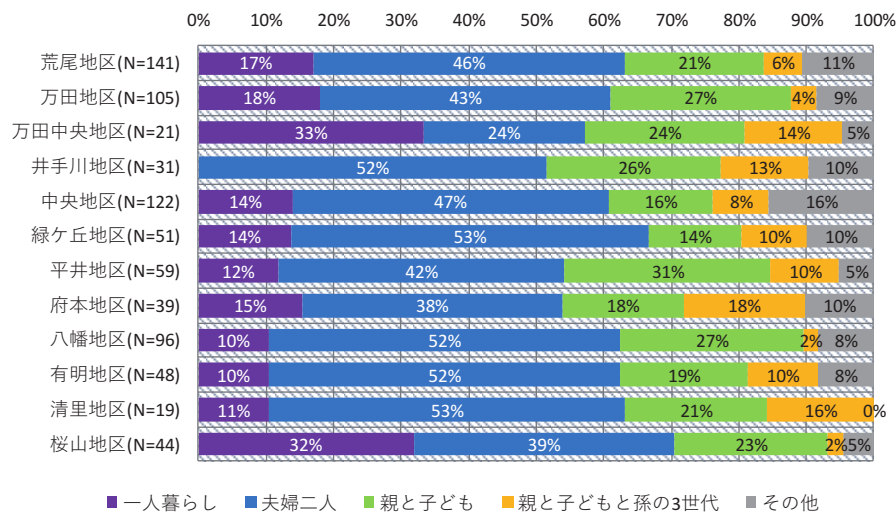


図 32 家族構成（地区別）

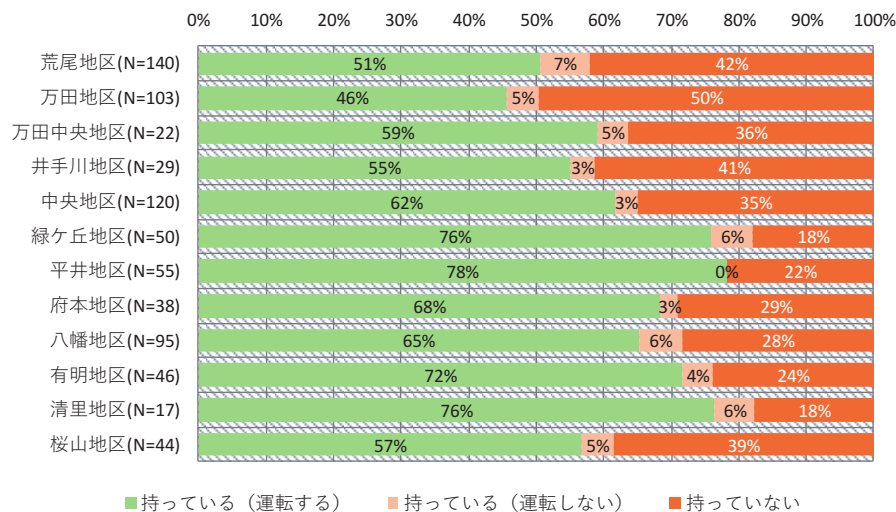


図 33 自動車運転免許の保有状況（地区別）

F) 年代別の自動車運転免許保有状況

自動車運転免許保有率は、男性よりも女性の方が低く、男性では85～89歳でも約7割が自動車運転免許を保有している一方、女性では、75歳以上になると運転免許保有者は3人に1人以下となっている。

また、自動車運転免許返納率は、男女とも概ね加齢とともに高くなっている状況である。

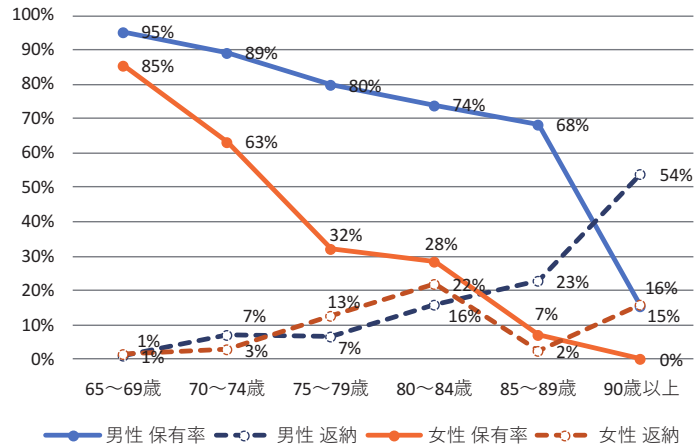


図 34 自動車運転免許保有率・免許返納率

G) 自動車運転免許自主返納意向の状況

概ね年齢が高くなるほど自主返納率が高くなっており、80歳代では4人に1人の割合で自主返納している。65歳以上で自動車運転免許を保有する方のうち多数が自主返納を検討する意向を示しており、公共交通に対する潜在的なニーズは高いと考えられる。

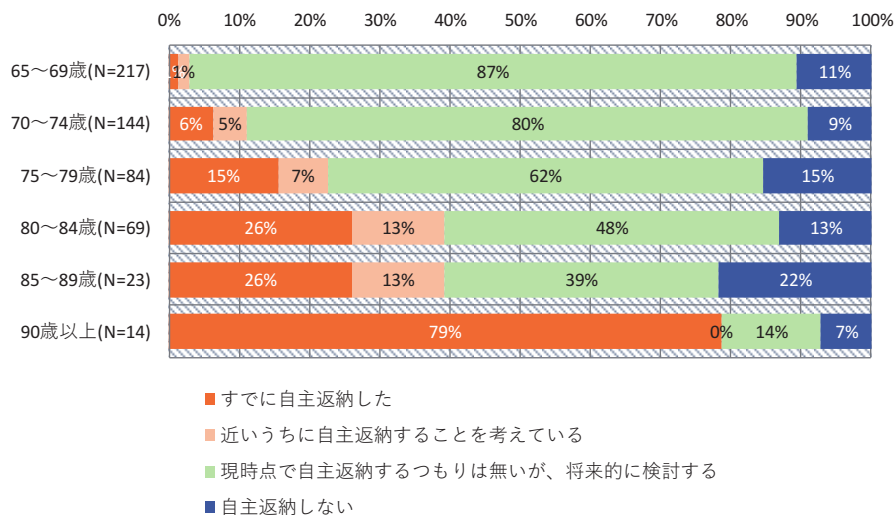


図 35 自動車運転免許の自主返納意向

公共交通の利用者増加を図るためには、自動車運転免許の保有率が男性に比べ低く、今後5年間で運転免許の自主返納意向が高まることが見込まれる「70歳代前半の女性」を中心に利用促進を行うことが有効と考えられ、女性が一人でも自動車に頼らず自由に移動できるような環境を整備することが重要と考えられる。

H) 地区ごとの状況

民生委員アンケート調査によると、移動のニーズはあるが既存の公共交通網では行きにくい場所として、「中央公民館」や「文化センター」などの活動拠点や、「ダイレックス」や「鮮ど市場」などの商業施設が挙げられている。また、「ゆめタウン大牟田」をはじめ、「天領病院」や「永田整形外科病院」などの大牟田市内への移動ニーズもある。

路線バスに関する意見としては、全般的に「バス停までが遠い」ことや「運行ダイヤが利用しにくい」ことなどが多かった一方、井手川・八幡地区では「バス停まで坂があり歩くのが大変」という意見が見られ、運行路線の多い桜山地区では、「順路が分からず利用しにくい」といった意見もあった。乗合タクシーに関しては、「荒尾市民病院」までの乗入れについての要望や、「乗り場までが遠い」といった意見があった。

地区ごとの移動ニーズを踏まえた路線の編成や便数の確保など、地区に合わせた対応が求められる。

表 1 課題についての主な意見

地区	公共交通で行きたい場所	主な意見
荒尾地区	あらおシティモール、中央公民館、荒尾駅等	1 時間に 1 本やそれ以下の路線があり便数が少なく使いにくい
万田地区	ダイレックス、鮮ど市場、ゆめタウン大牟田等	バス路線がない、バス停まで遠い、ダイヤが少なく帰りに使えない
万田中央地区	市民病院、天領病院、永田整形外科病院等	病院の受付に間に合わない、帰りの便がない、フリー乗降にしてほしい
井手川地区		坂が多く歩くのが大変
中央地区	市民病院、市役所、図書館等	バス停まで 1km 程度歩く地区がある、便数が少ない
緑ヶ丘地区		便数が少なく行き帰りの時間が合わない
平井地区	市民病院、荒尾駅	料金が高くなっても良いので市民病院への乗入れを検討してほしい
府本地区	大牟田市方面	乗合タクシー乗り場まで遠く不便
八幡地区	玉名市方面	バス停まで坂があるため徒歩では辛い、便数が少ない
有明地区	市民病院、市役所等	バス停まで徒歩で 30 分程度かかる地域がある、長時間待っている人をよく見る
清里地区		病院に間に合わない、帰りの便がない、便数が少ない
桜山地区	文化センター、市民病院、あらおシティモール等	バス停まで 1km 離れている地区がある、順路が分からない

(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。

2) 勤労世代（19歳以上 65歳未満）の移動実態

A) 主要な外出目的

外出目的として最も多いのは「通勤」で、3番目に多い外出目的まで含めると、19歳以上65歳未満の勤労世代の外出行動は「通勤」と「買い物」が主な目的となっている。

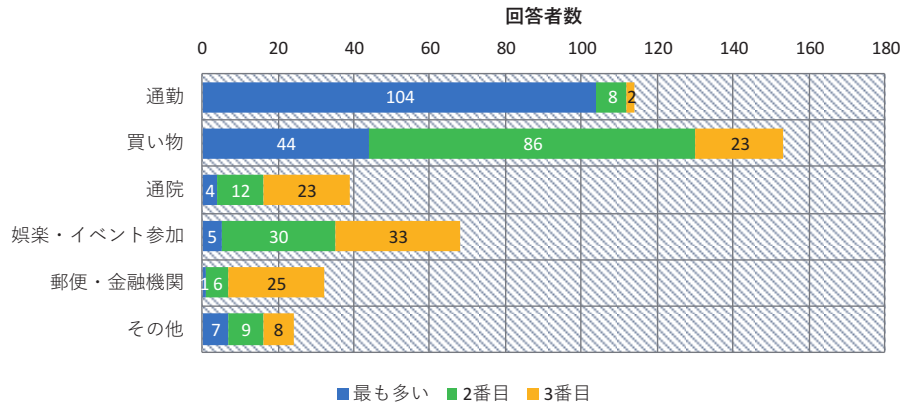


図 36 外出目的

B) 外出目的別の行き先

「買い物」の移動においては約8割が市内での移動となっている一方、「通勤」や「娯楽・イベント参加」の移動においては大牟田市を目的地とする方が3~4割に達する。

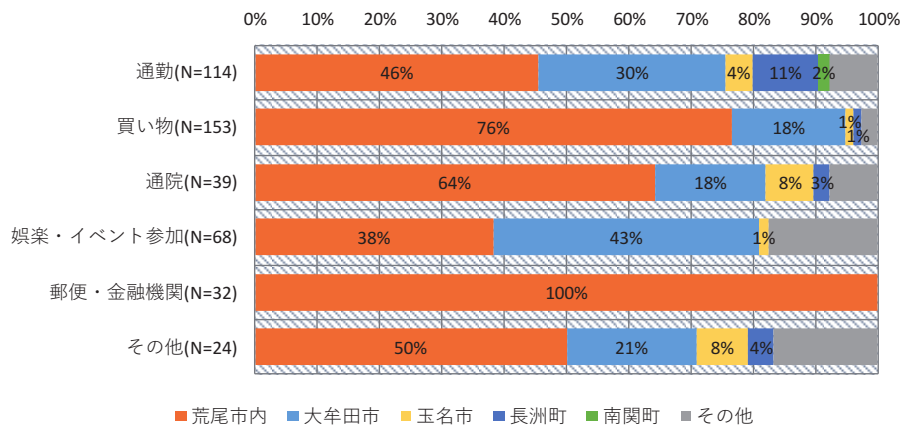


図 37 目的地（外出目的別）

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。

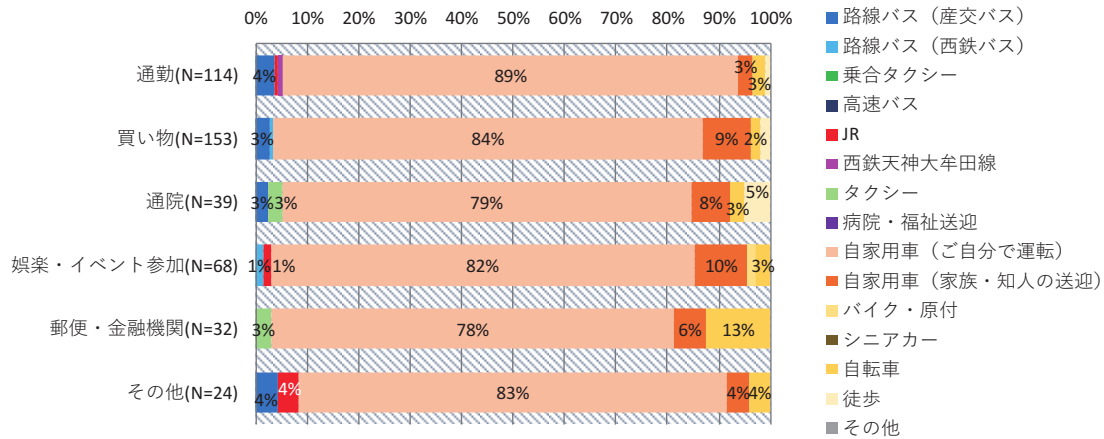


図 38 移動手段 (外出目的別)

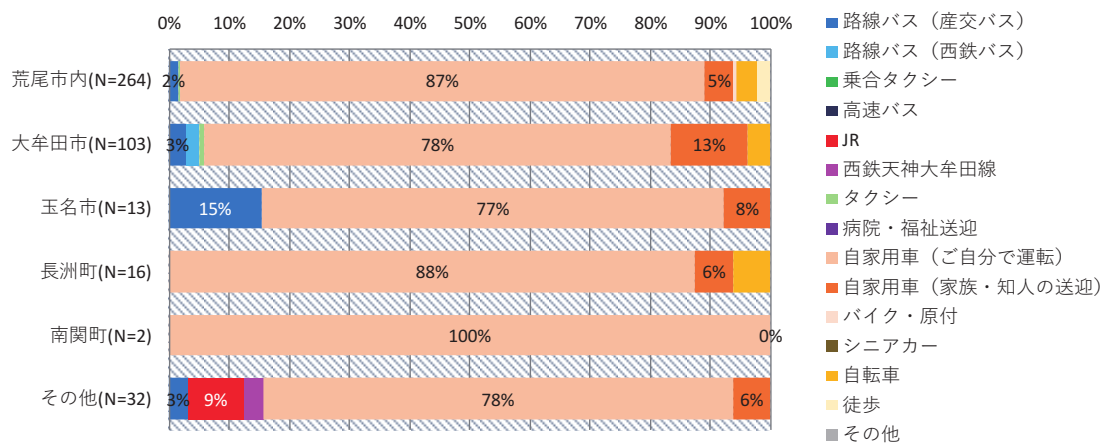


図 39 移動手段 (目的地別)

(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。

3) 高校生の移動実態

A) 本市及び玉名市内の高校における通学状況

本市及び玉名市内の高校に通学する高校生のうち、本市内に居住する高校生の通学先は、県立岱志高校及び私立有明高校が多くなっているが、県立玉名高校や県立玉名工業高校をはじめ、玉名市内の高校にも 500 人程度が通学している。

一方、岱志高校及び有明高校の生徒は本市内からの通学者が最も多くなっているが、玉名市からも 50 人程度、長洲町からも 30 人程度が通学している。有明高校では、大牟田市からの通学者も 150 人程度存在する。

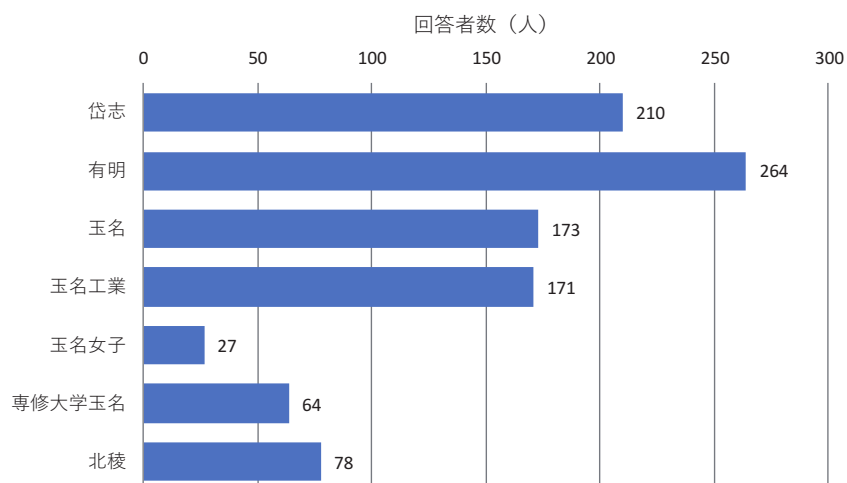


図 40 市内居住高校生通学先（本市・玉名市）

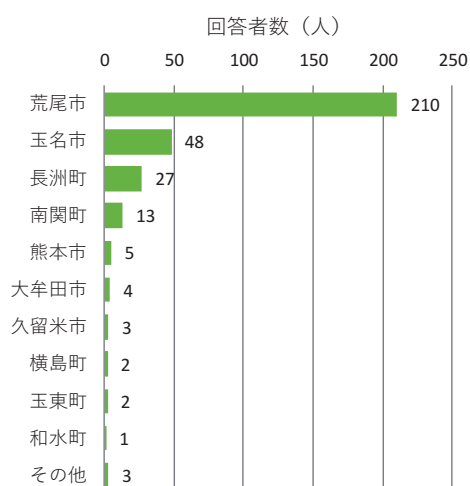


図 41 通学者居住地（岱志高校）

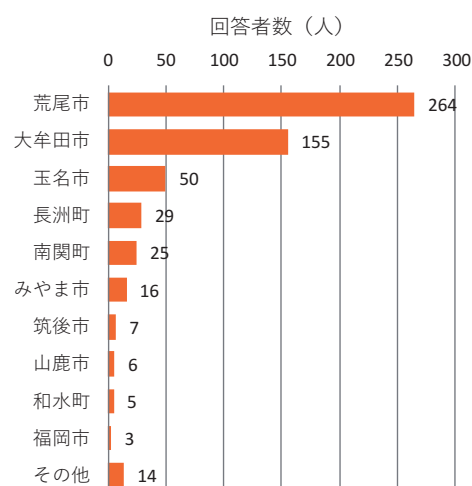


図 42 通学者居住地（有明高校）

B) 大牟田市内の高専・高校における通学状況（県立高校を除く）

大牟田市内の高専及びほとんどの私立高校において、本市から通学している生徒が1割程度存在する。

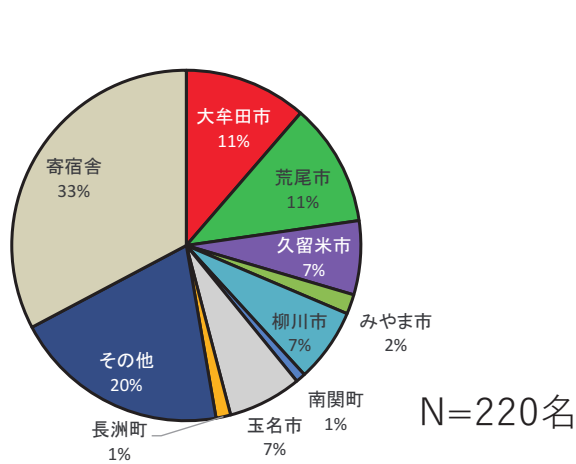


図 43 有明工業高等専門学校

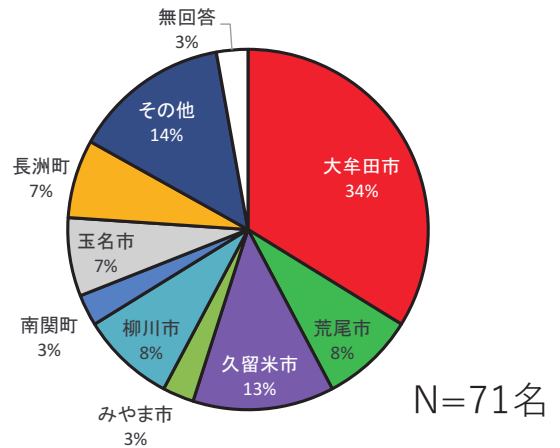


図 44 明光学園高校

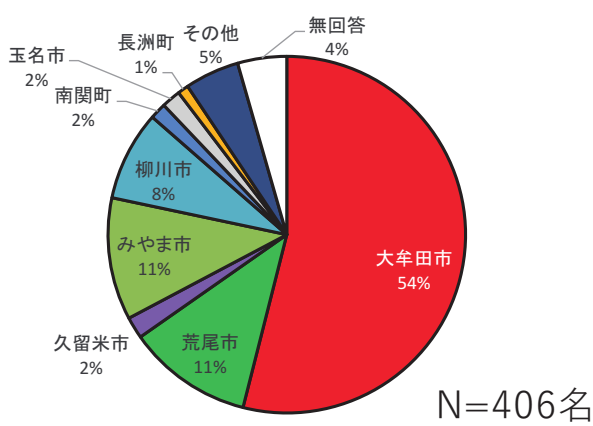


図 45 大牟田高校

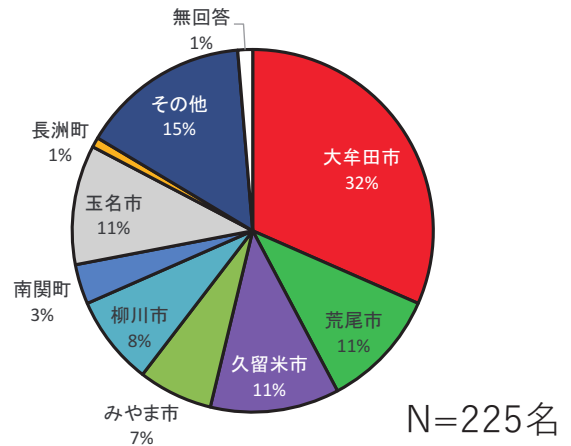


図 46 誠修高校

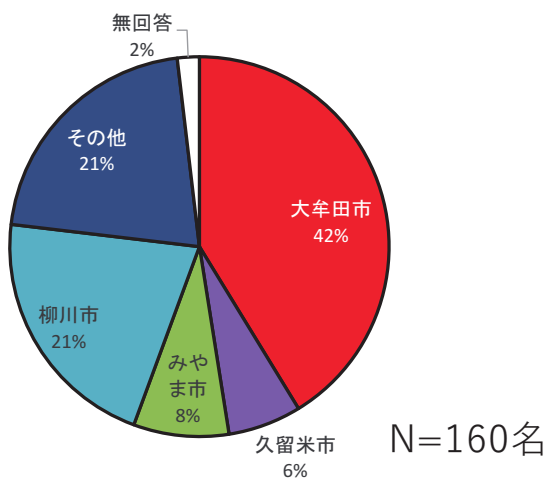


図 47 ありあけ新世高校

C) 市内居住者の通学時の移動手段

a) 市内高校への移動

岱志高校・有明高校への通学時の移動手段は8割弱が「自転車」となっているが、雨天時は「自転車」の利用が減少し、「自家用車（家族の送迎）」に転換する傾向がある。

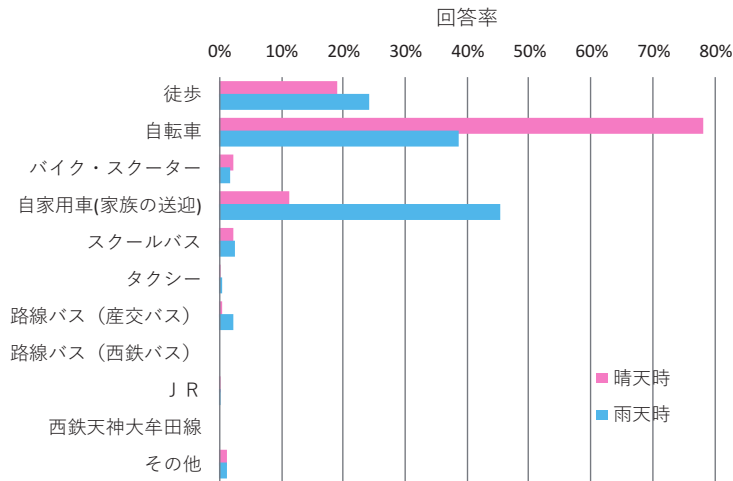


図 48 移動手段（市内→市内高校）

b) 市外高校への移動

玉名市内の高校への移動手段は「自転車」と「JR」が約半数であり、自宅から鉄道駅まで自転車で移動する生徒が多いことが分かる。なお、本市内の鉄道駅（荒尾駅・南荒尾駅）では、南荒尾駅の利用がやや多い状況である。一方、大牟田市内の高校への移動手段は、「徒歩」や「自転車」の他、「スクールバス」の利用が多くなっている。

玉名市内及び大牟田市内の高校への移動に共通して、雨天時には「自転車」利用が減少し「自家用車（家族の送迎）」に転じるものの、「JR」の利用はあまり減少していないため、鉄道駅までの送迎が多くなっていると想定される。「路線バス」の利用は、雨天時の玉名市方面への通学においては1割程度見られるが、全体的に低調である。

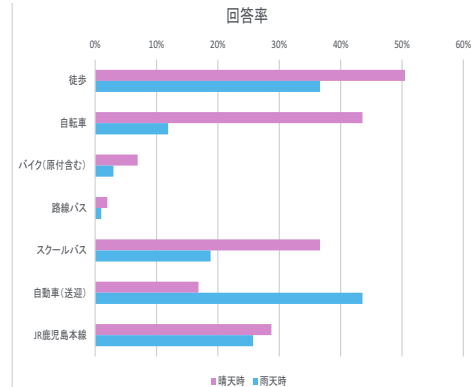
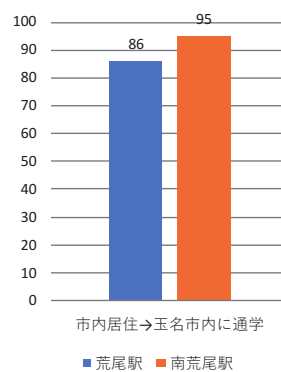
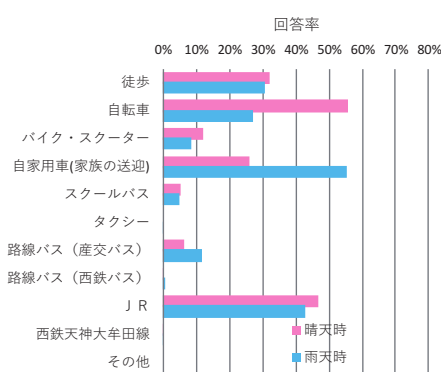


図 49 移動手段（市内→玉名市内高校）

図 50 駅別利用状況

図 51 移動手段（市内→大牟田市内高校）

D) 市外から岱志高校・有明高校への通学時の移動手段

岱志高校への通学者は「自転車」の利用が約半数、「JR」の利用が約3割であり、市外からの通学者は南荒尾駅の利用が多いことから、南荒尾駅からの自転車利用が想定される。

「JR」利用者のうち、雨天時には移動手段を変更する生徒の割合は約3割であり、その中では、自宅から岱志高校までの送迎に転換する生徒が多くなっている。「JR」利用者のうち、雨天時でも「JR」と「自転車」を利用し続ける生徒が約7割を占めており、現行のダイヤが移動実態に合致していないことが懸念される。

有明高校はスクールバス（大牟田・玉名・南関方面に15路線）を運行しており、当高校への通学者は7割以上が「スクールバス」の利用となっている。

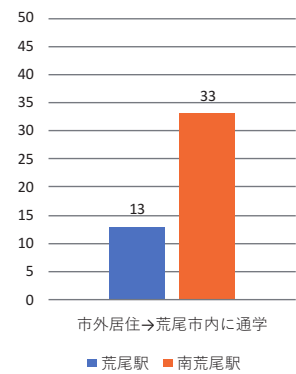
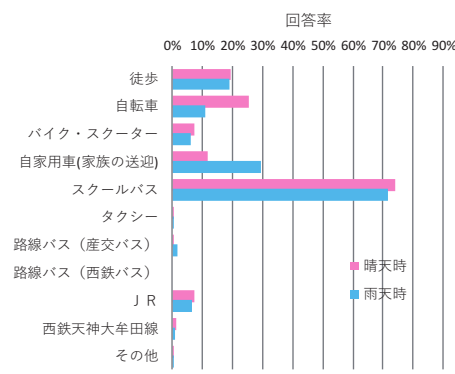
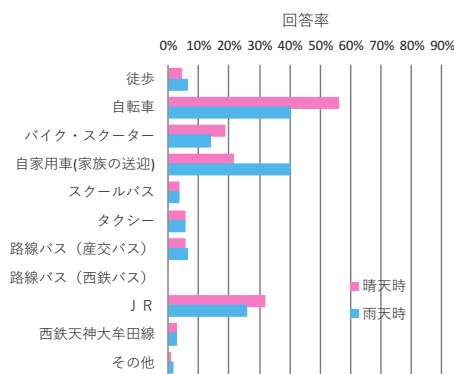


図 52 移動手段（市外→岱志高校）

図 53 移動手段（市外→有明高校）

図 54 駅別利用状況

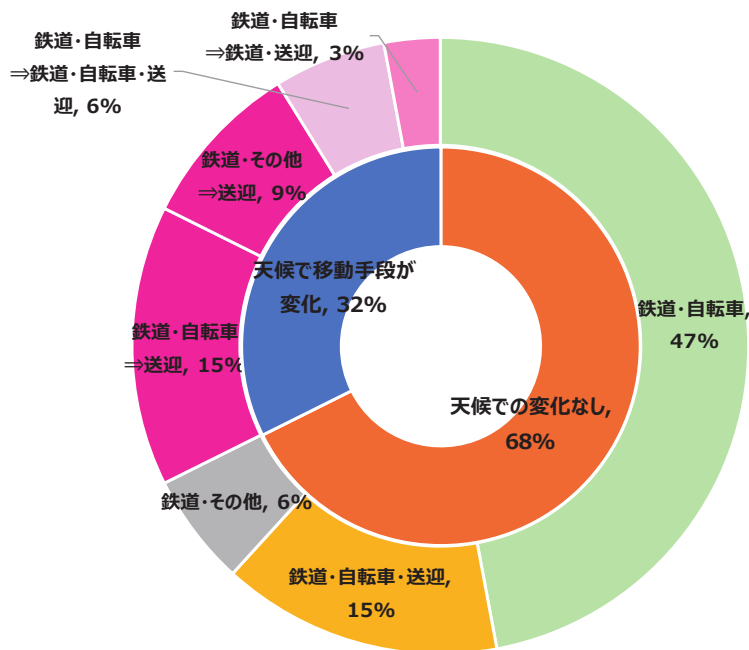


図 55 JR 利用者の移動手段の変化（市外→岱志高校）

鉄道を利用した広域的な通学の実態が多く見られるため、鉄道駅と市内各高校とのアクセスを改善することで、雨天時などに路線バス利用が増加する可能性がある。

E) 市内居住者の休日の外出目的地

市内に居住する高校生の休日の外出目的地は「荒尾市」及び「大牟田市」が多くなっており、「玉名市」は比較的少数となっている。

大牟田市においては「イオンモール大牟田」を目的地とする人が突出しており、大きなニーズがあると見込まれる。

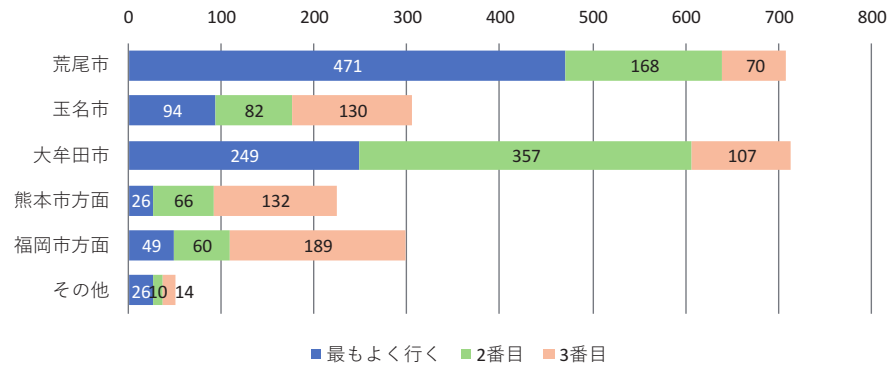


図 56 目的地

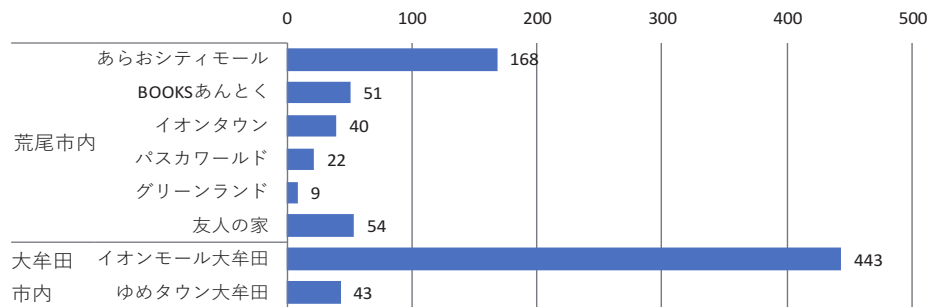


図 57 本市・大牟田市内の目的地（施設）

F) 市内居住者の休日の移動手段

通学時同様「自転車」の利用が多いが、「JR」や「西鉄天神大牟田線」など、広域的な移動においては鉄道も利用されている。

市内高校への通学時と比べて「路線バス」の利用が多く、産交バス、西鉄バスともに1割程度が利用している。

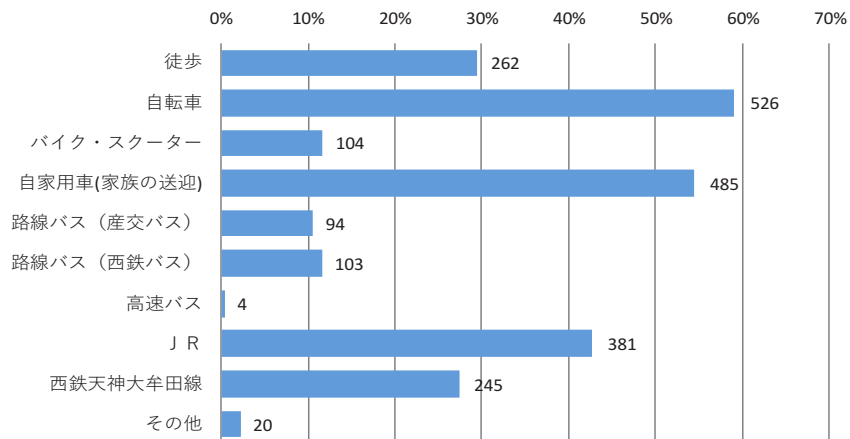


図 58 移動手段

(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。

4) 観光来訪者の移動実態

A) 居住地と同行者

本市に観光目的で来訪する方は、約半数が福岡県、約2割が熊本県の居住者となっている。また、鹿児島県を居住地とする方も1割強を占める。

観光来訪時の同行者については、半数以上が「家族・親族」と来訪しており、約4割が「友人」や「夫婦・パートナー」との来訪となっている。

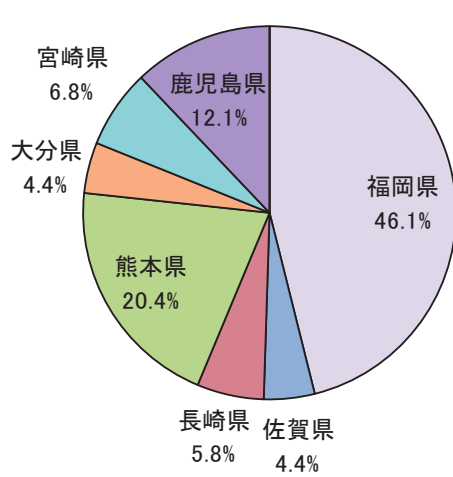


図 59 観光来訪者の居住地

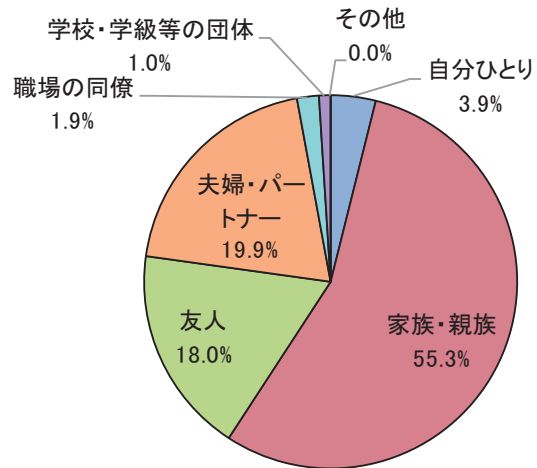


図 60 観光来訪時の同行者

B) 移動手段

本市までの移動手段は8割以上が自家用車、レンタカーとなっているが、九州新幹線やJR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線など、鉄道を利用した来訪者も、それぞれ1割弱存在する。なお、九州新幹線においては、新大牟田駅の利用が多くなっている。

同行者・年代別では、個人旅行をはじめ、50代以上の友人、50代以上の夫婦・パートナーとの旅行において、他の旅行グループに比べ自家用車等の利用が少なく、比較的公共交通が利用されていることが分かる。特に、個人旅行においては、自家用車等の利用より、公共交通の利用の方が多くなっている。なお、家族・親族での旅行では、「自家用車・レンタカー・バイク」での来訪が9割を占める。

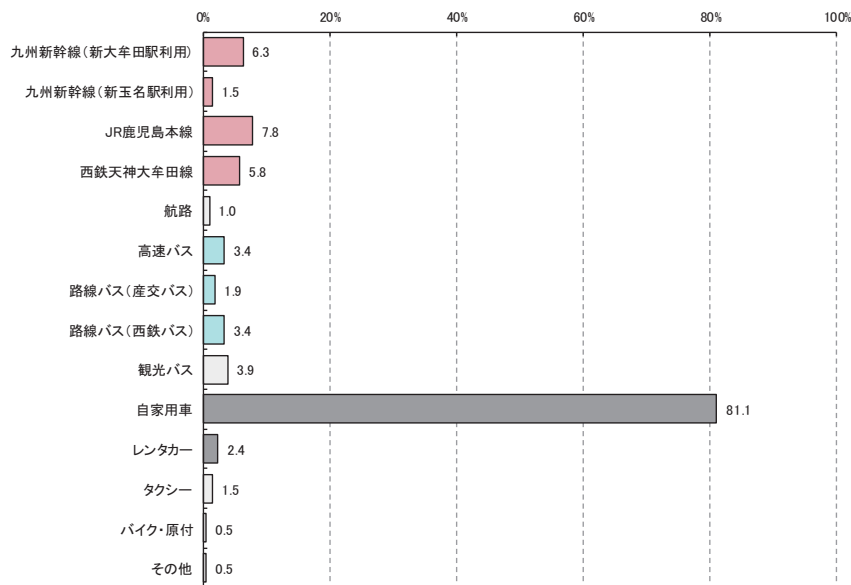


図 61 本市までの移動手段

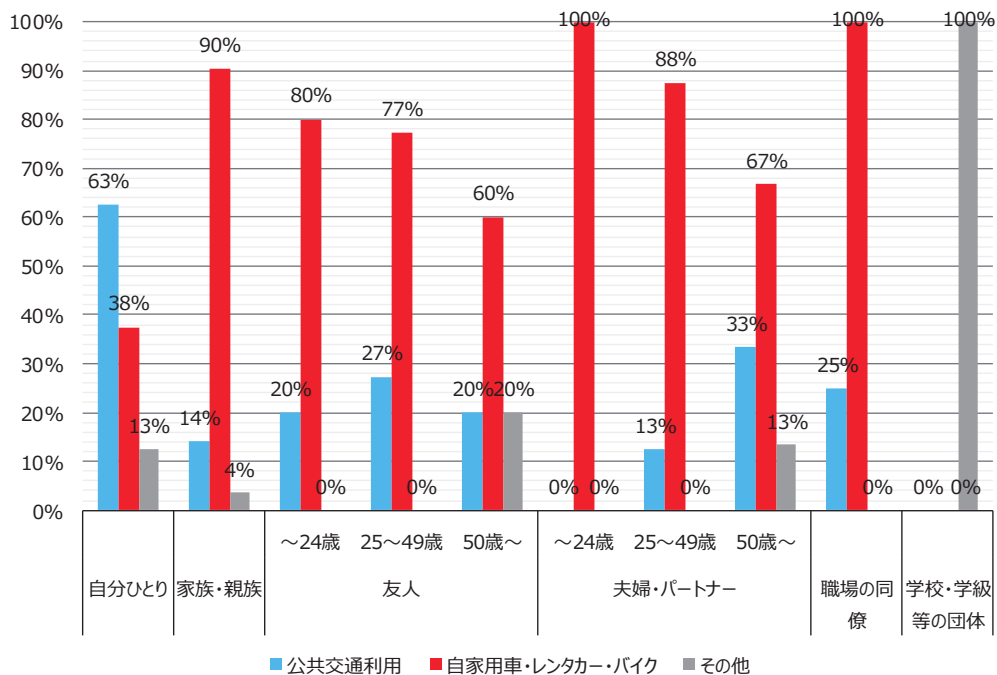


図 62 同行者・年代別の本市までの移動手段

C) 市内及び周辺の観光来訪地

過去1年以内に来訪した本市及び大牟田市内の観光地で最も多いのはグリーンランドであり、回答者の約8割が訪問している。一方、万田坑来訪者は約15%であり、隣接する大牟田市の観光地である大牟田市動物園や三池港と同程度となっている。

万田坑や宮原坑、石炭産業科学館などの世界遺産関連施設を観光周遊した方は回答者の1割に満たない。

本市及び大牟田市の観光地への移動手段としては、グリーンランドや大牟田市動物園には自家用車利用が半数以上を占めるが、万田坑等の世界遺産関連施設や宮崎兄弟生家、荒尾干潟、梨園等の来訪者は九州新幹線やJR、西鉄天神大牟田線等、鉄道での来訪が約3割を占める。

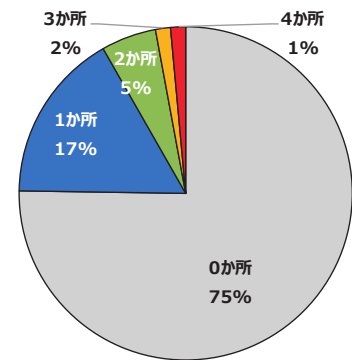
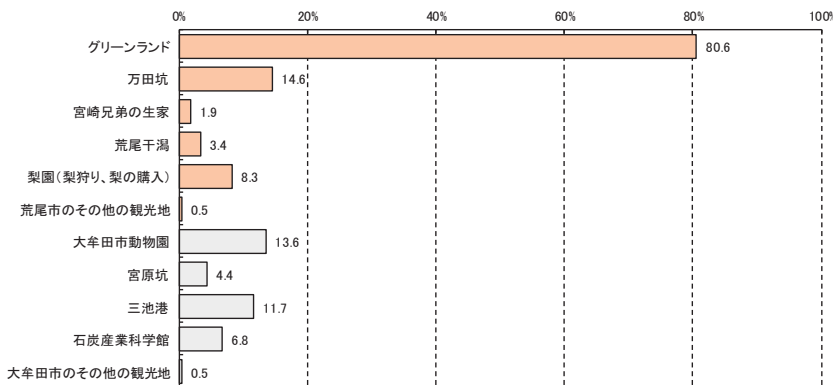


図 63 市内および周辺の観光来訪地

図 64 世界遺産関連施設の周遊状況

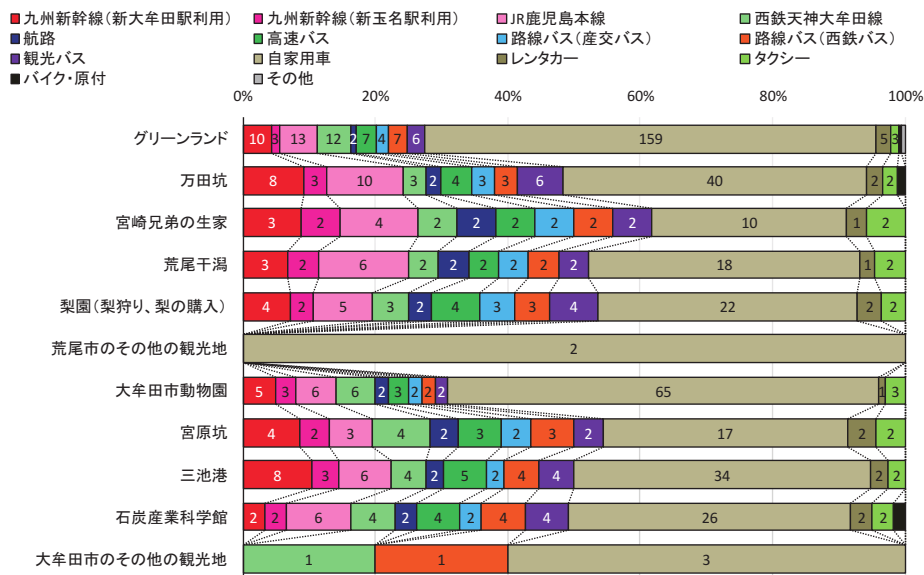


図 65 来訪地ごとの本市までの移動手段

D) 来訪地別の年齢層

グリーンランド来訪者は他施設と比較して若年層の割合が高く、40歳以下の年代が半数以上を占めている。一方、万田坑来訪者は半数以上が50歳以上であり、両施設では来訪する年齢層が異なっている。

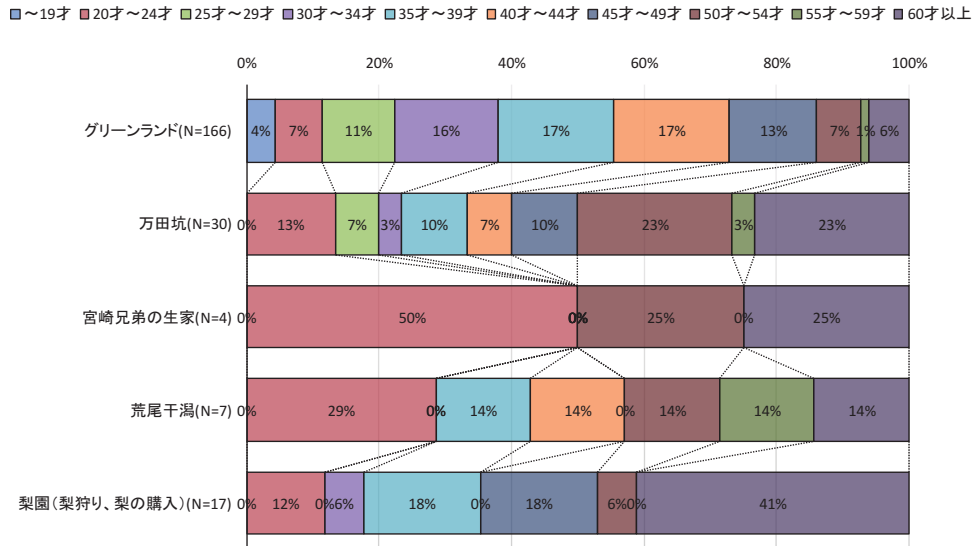


図 66 来訪地別の観光来訪者の年齢層

E) 滞在日数ごとの周遊状況

アンケート結果では、本市に來訪する観光客の7割は日帰り客となっており、宿泊客は3割程度となっている。宿泊客の多くは1泊2日での來訪であり、3日間を超える観光客は少数である。

日帰り客と宿泊客を比較すると、宿泊客の方が、公共交通利用率が高い傾向にあり、また、市内の観光地においても、グリーンランド、万田坑だけでなく、宮崎兄弟生家や荒尾干潟、梨園（梨狩り、梨の購入）、その他大牟田市内の観光施設など、複数の観光施設を周遊していることがうかがえる。

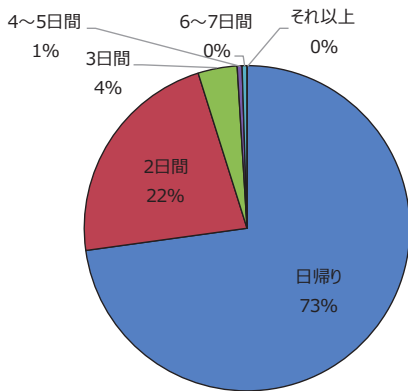


図 67 観光日数

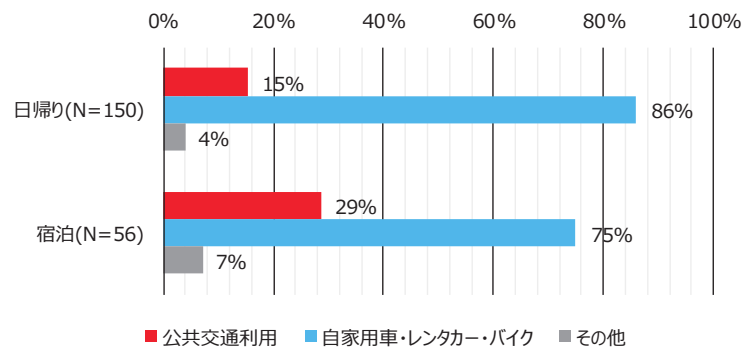


図 68 日帰り・宿泊旅行者の移動手段

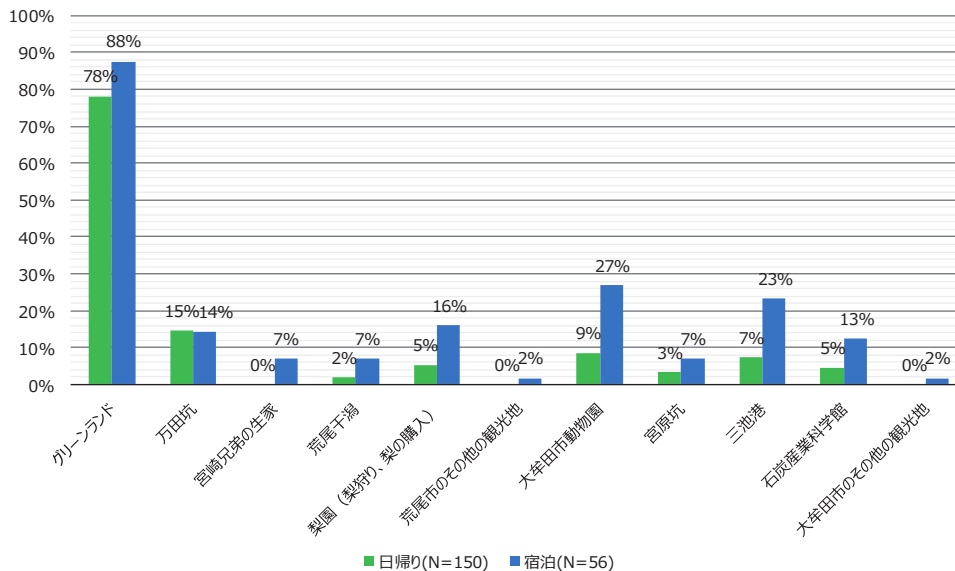


図 69 日帰り・宿泊旅行者の観光来訪地

(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便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。

(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。

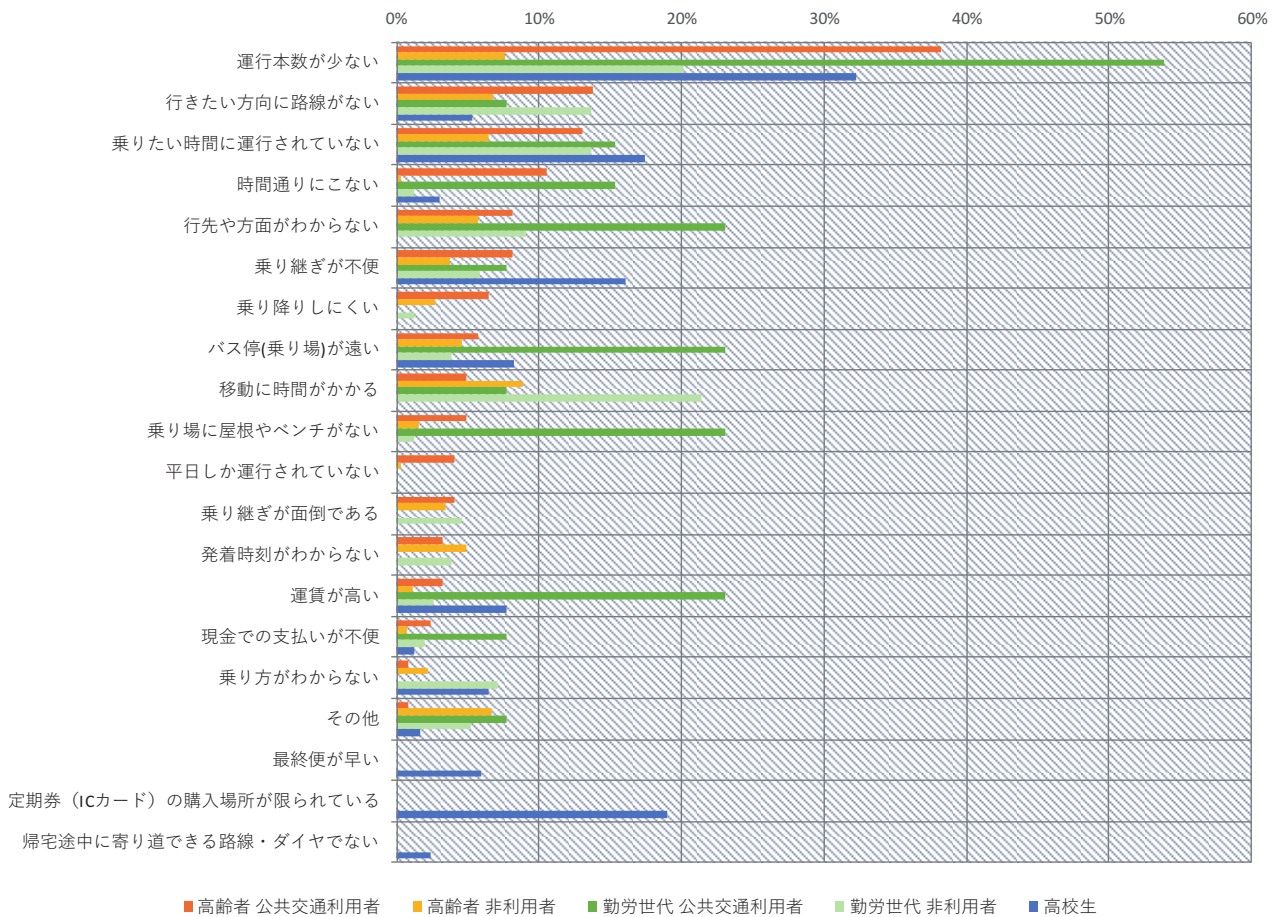
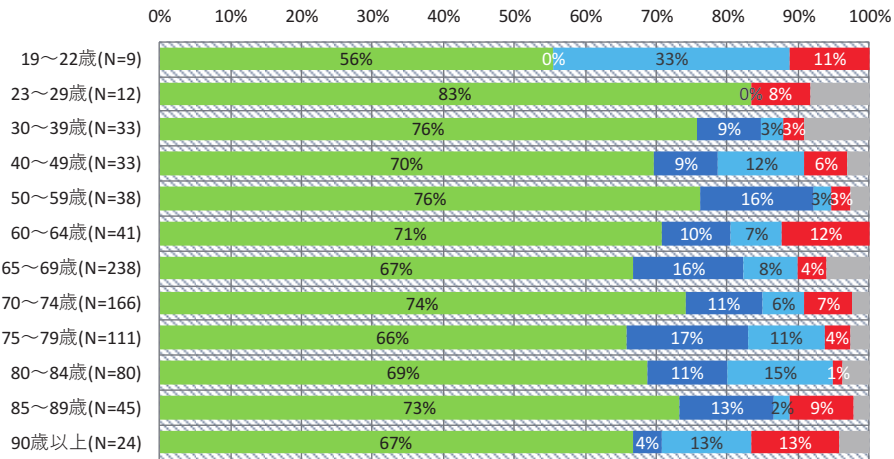


図 70 公共交通に対する不満点

B) 今後の補助のあり方について

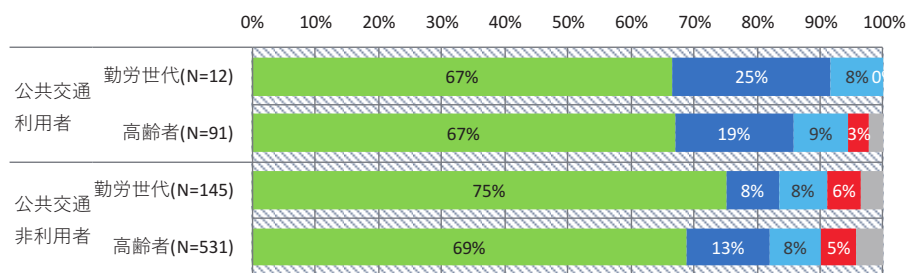
公共交通の維持の必要性は、公共交通利用者・非利用者や年齢を問わず、多くの方が自治体負担や利用者負担の上でも必要と考えている。

公共交通利用者においては、非利用者に比べ、自治体負担や利用者負担を増加させてでも利便性を向上すべきとの意見が多くなっているが、全般的に、市の財政負担については、現状程度を維持しながら事業を運営することが求められていると言える。



- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である（今の補助金額の程度を維持）。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである（市民全体で負担）。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである（利用者で負担）。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

図 71 今後の補助のあり方についての意向（年齢別）



- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、ある程度の補助は必要である（今の補助金額の程度を維持）。
- 市の補助金額が増加しても、新たな路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである（市民全体で負担）。
- 運賃を値上げしてでも、新たに路線や運行本数を増やすなど、さらに便利な公共交通網をつくるべきである（利用者で負担）。
- 路線バスなどの運行は交通事業者が行うべきで、路線バスが減便・廃止されても、これ以上の補助金額の増加は避けるべきである。
- その他

図 72 今後の補助のあり方についての意向（世代・公共交通利用有無別）

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割程度存在し、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。

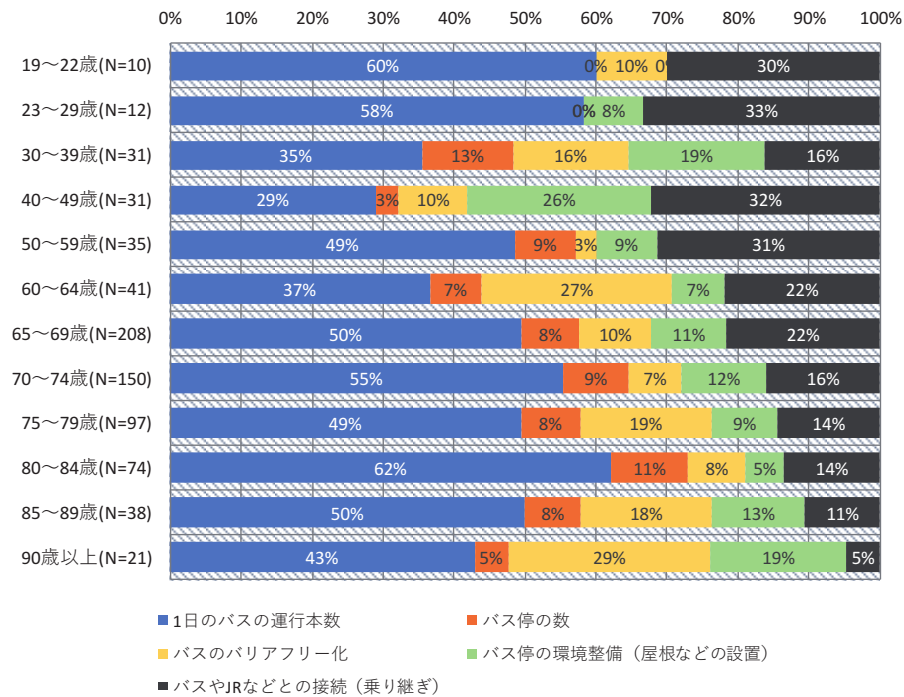


図 73 公共交通を改善する際に重視する事項 (年齢別)

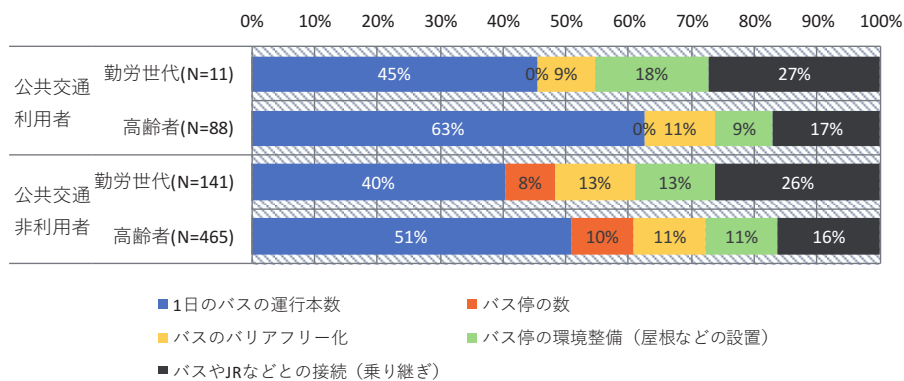


図 74 公共交通を改善する際に重視する事項 (世代・公共交通利用有無別)

2) 観光来訪者

A) 観光地としての魅力、来訪手段の満足度

本市の観光地としての魅力については約8割が満足・やや満足と回答しており、最も多くの観光客が来訪するグリーンランドを中心に観光地としての魅力は高いものと考えられる。

公共交通による本市へのアクセスの利便性、観光周遊のしやすさについても、半数以上が満足・やや満足と回答しており、やや不満・不満との回答は1割程度にとどまっている。

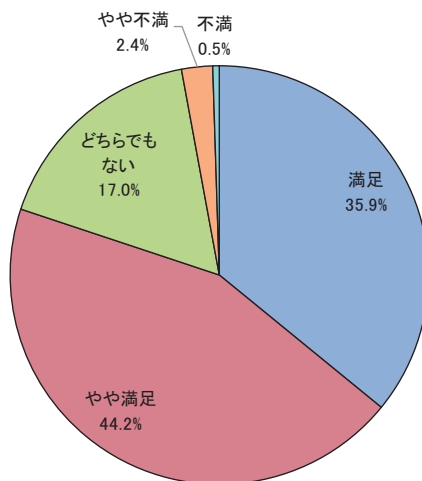


図 75 本市の観光地としての魅力

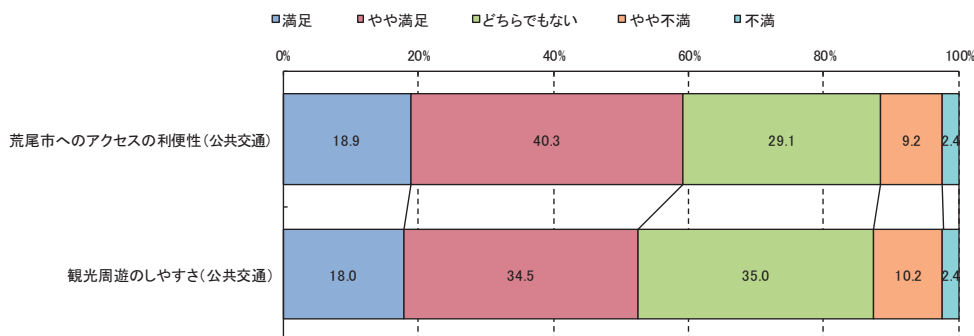


図 76 本市の観光地としての移動しやすさ

B) 観光来訪者の公共交通に対するニーズ

公共交通に対するニーズとしては、「観光地へのアクセス性の改善（施設への乗り入れ）」が最も高く、約7割が「そう思う」「ややそう思う」と回答している。

公共交通利用者と非利用者のニーズを比較すると、公共交通利用者の方が、「荒尾市と大牟田市の観光地を周遊する路線バスの運行」や「観光地への運行頻度の増加」「鉄道（新幹線・JR・西鉄天神大牟田線）と路線バスのダイヤ接続の改善」について、非利用者に比べて特に要望が高い。

一方、公共交通への転換を図るための対策として、「そう思う」との回答に限定して分析すると、「1日乗車券の販売」や「JRや西鉄天神大牟田線と路線バスのダイヤ接続の改善」、「鉄道と路線バスがセットになった切符の販売」といった、乗継ぎの利便性向上に関するニーズが高かったため、施設への乗り入れなどの新たな路線の整備に限らず、現在の公共交通網を活かした利便性向上策も重要と考えられる。

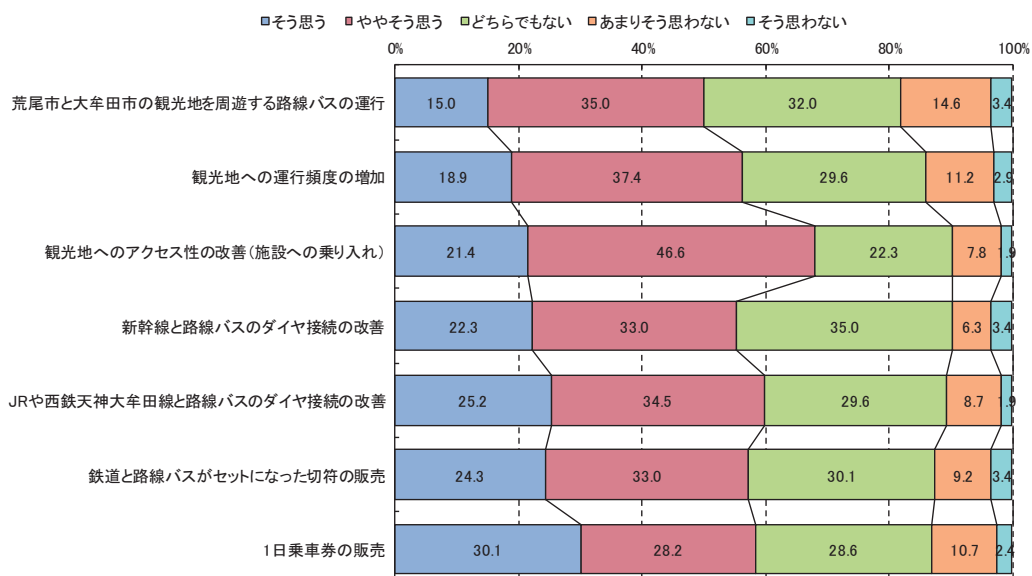


図 77 観光来訪者の公共交通サービスに対するニーズ

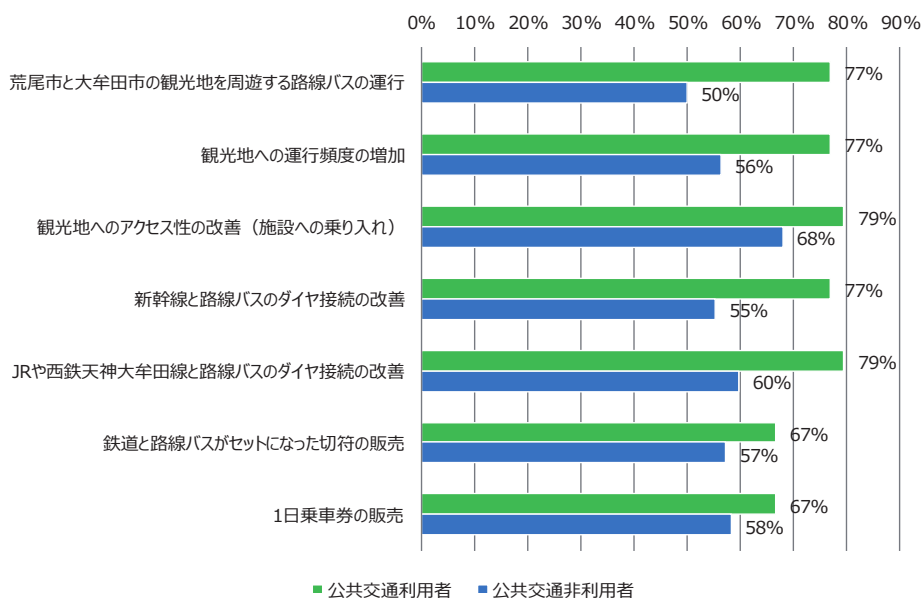


図 78 観光日数・来訪箇所数別の公共交通ニーズ

(3) 公共交通の利用状況

1) 路線別利用者数

桜山玉名線、八幡台線は平日に 300 人/日以上の利用があり、便当たりの利用者数も 12 人/便前後と、市内の幹線的な路線となっている。

倉掛線（助丸経由）、福祉村線、桜山線（新図経由）は平日に 50 人/日以上の利用があり、上記 2 路線以外では比較的に利用されている路線である。

倉掛線（北口経由）、八幡台線（バスセンター発着）、グリーンランド線、長洲港線は 1~4 人/便の低利用路線となっている。

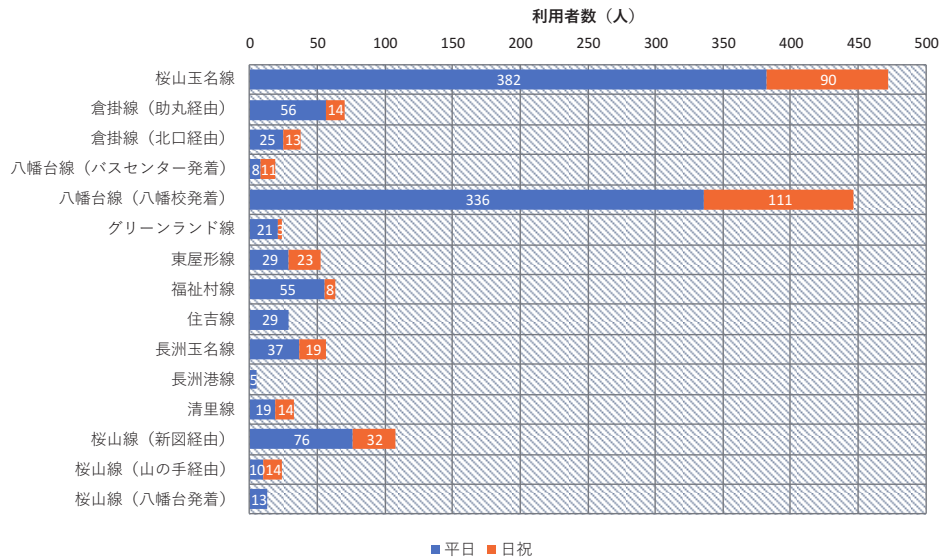


図 79 平日・休日利用者数（路線別）

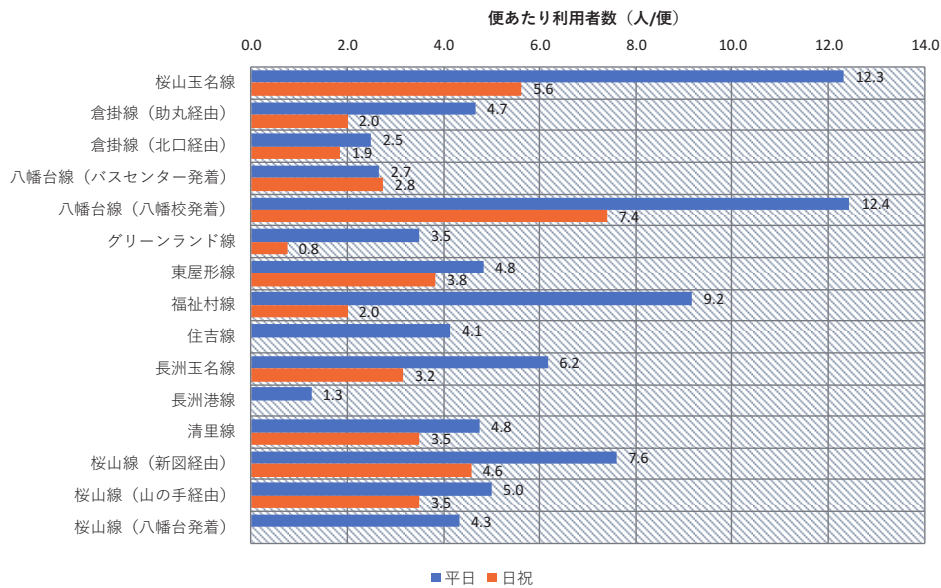


図 80 便当たり利用者数（路線別）

2) 利用者の年齢層・運賃支払い方法

桜山玉名線は高校生の利用が約 1/3 を占め、定期券や IC カードの利用が約半数に達している。一方、利用者数が極端に少なかった路線 (N<15) を除く他の路線では、運賃が片道 100 円になる福祉特別乗車証の利用が可能となる 70 歳以上の利用が多くなっており、特に倉掛線では、利用者のうち 70 歳以上の方が約 8 割を占めている。

福祉特別乗車証の利用により現金での支払いが多くなっているため、IC カードなどの利用は定着しておらず、利用者属性などのデータが把握できないという課題がある。

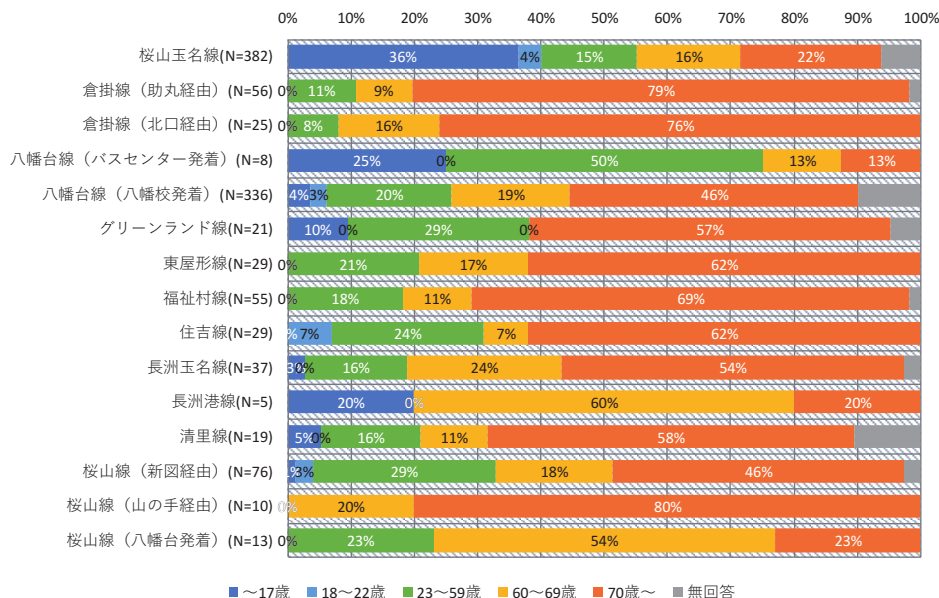


図 81 年齢構成 (路線別)

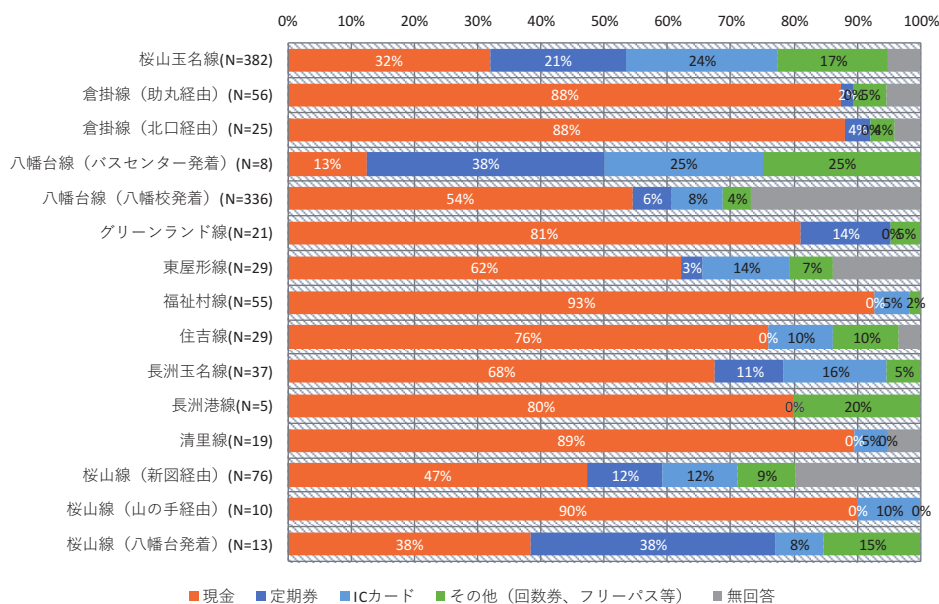


図 82 運賃支払い方法 (路線別)

3) 路線別利用頻度

桜山玉名線や桜山線では、ほぼ毎日利用する方がおよそ半数を占めており、他路線でも、週に3~4日以上利用する方が半数を占めている路線が多いことから、高校生などの通勤通学での利用だけでなく、運賃が100円と低料金であることもあり、高齢者の日常的な移動手段としても利用されていることが分かる。

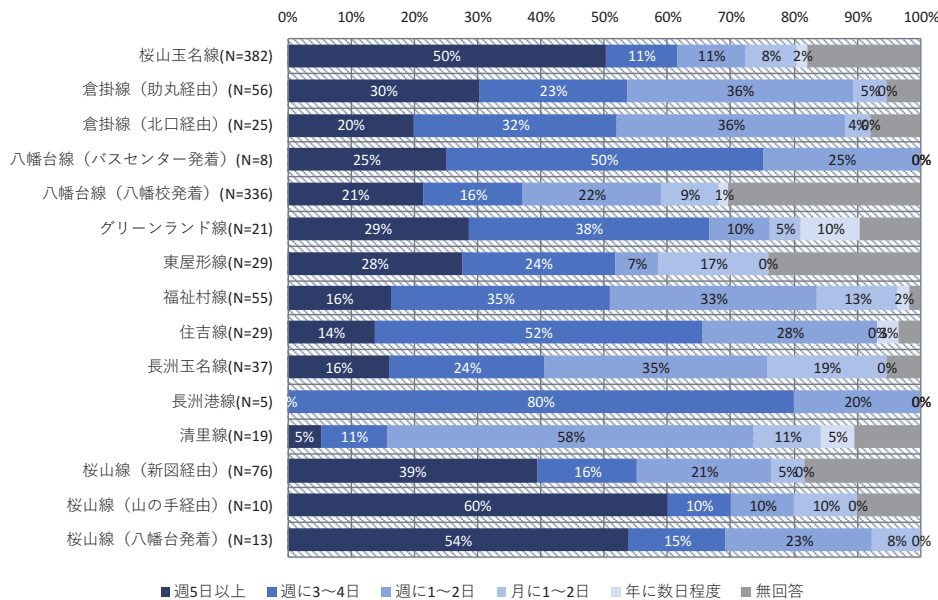


図 83 利用頻度 (路線別)

4) 時間帯別利用動向

平日は通学目的での利用が6・7時台及び15時以降に多くなっており、買い物や通院目的での利用は10時台をピークに午前中の利用が多くなっている。

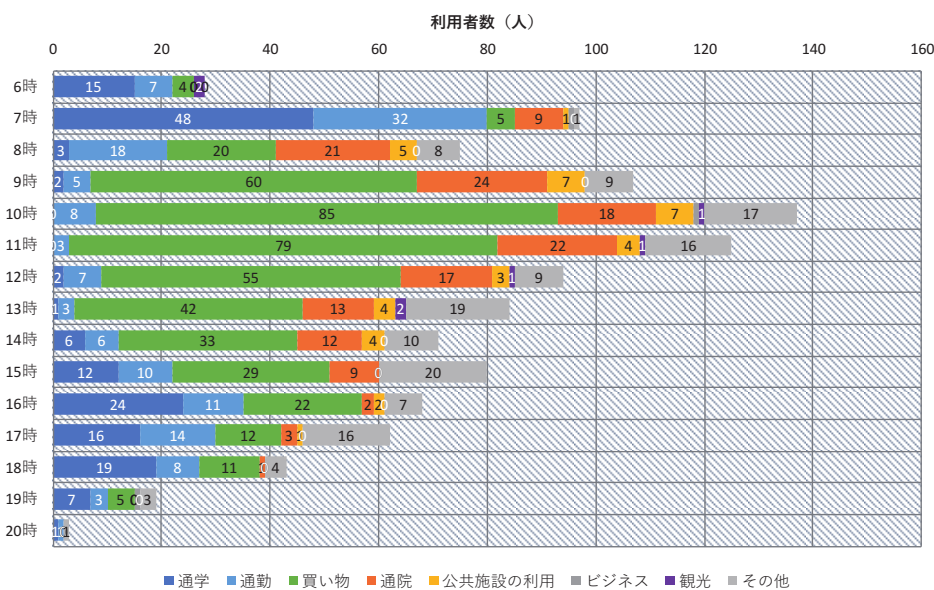


図 84 利用動向 (時間帯別：平日)

5) 路線別利用動向（産交バス）

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。

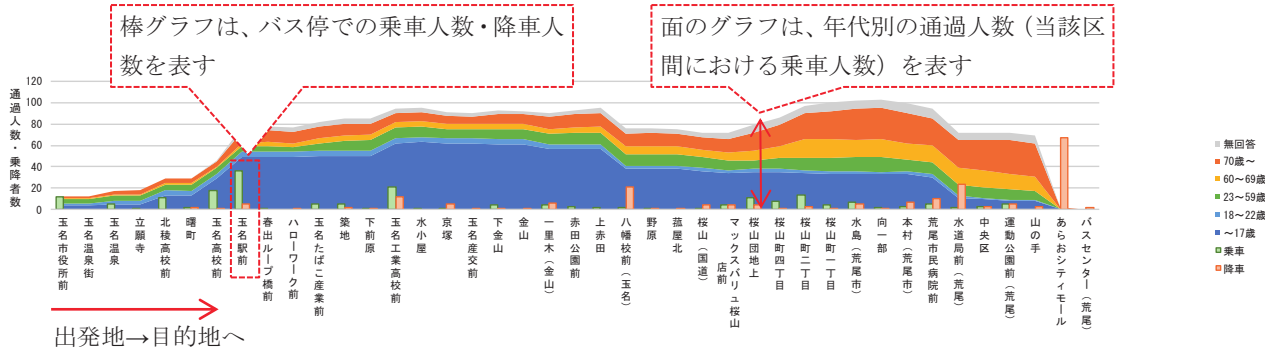


図 85 利用者数推移（あらおシティモール方面）

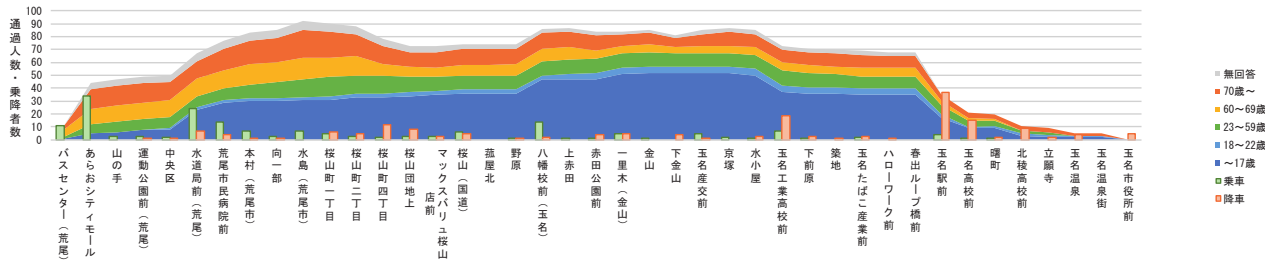


図 86 利用者数推移（玉名方面）

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人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。

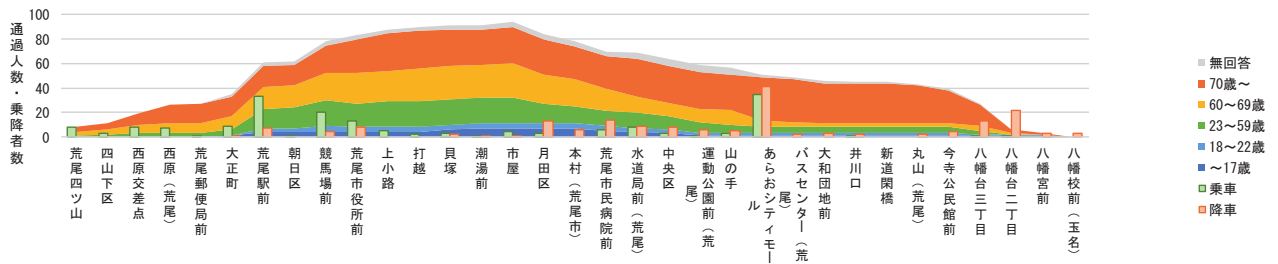


図 87 利用者数推移（八幡台方面）

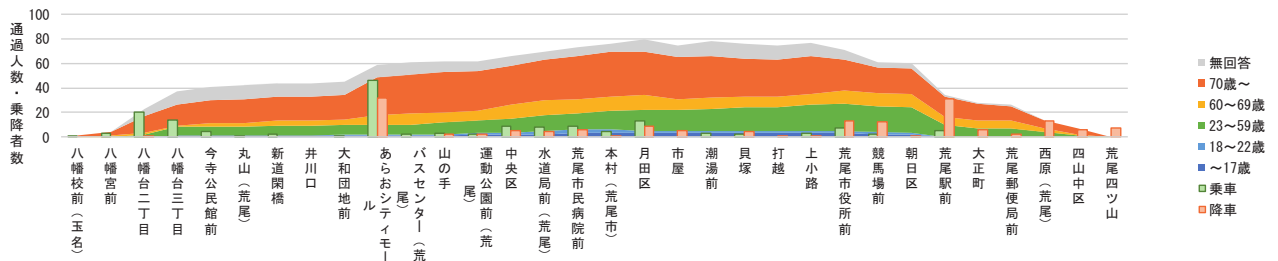


図 88 利用者数推移（荒尾四ツ山方面）

C) 倉掛線

あらおシティモールにかけての利用が多く、あらおシティモールでは 50 人が乗降している。一方、荒尾駅前での乗降も 20 人弱存在する。

その他沿線バス停では、倉掛中、聖人原での乗降が比較的多い。

利用者は 70 歳以上の高齢者が中心となっている。

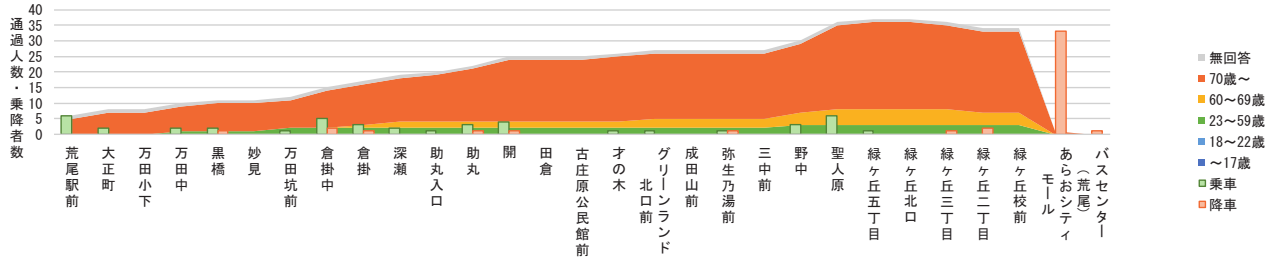


図 89 利用者数推移（あらおシティモール方面）

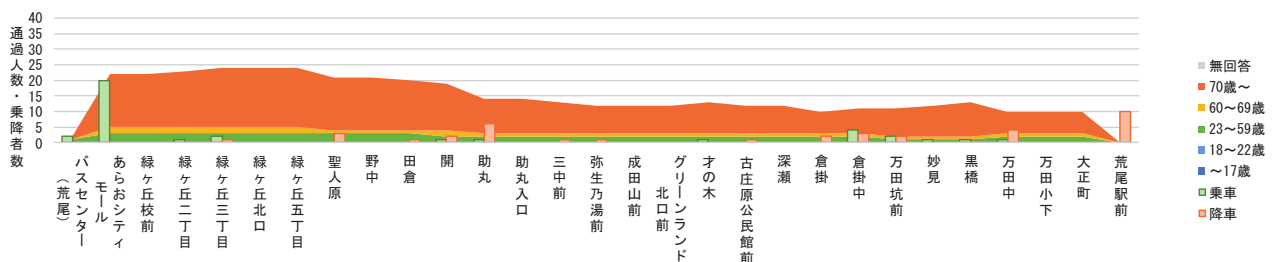


図 90 利用者数推移（荒尾駅方面）

D) グリーンランド線

グリーンランド正門前での乗降者数は 5 人程度にとどまり、利用者の多くは荒尾駅からあらおシティモールにかけての利用となっている。

西鉄バスとの並走区間での乗降者数も少数（5 人程度）にとどまる。

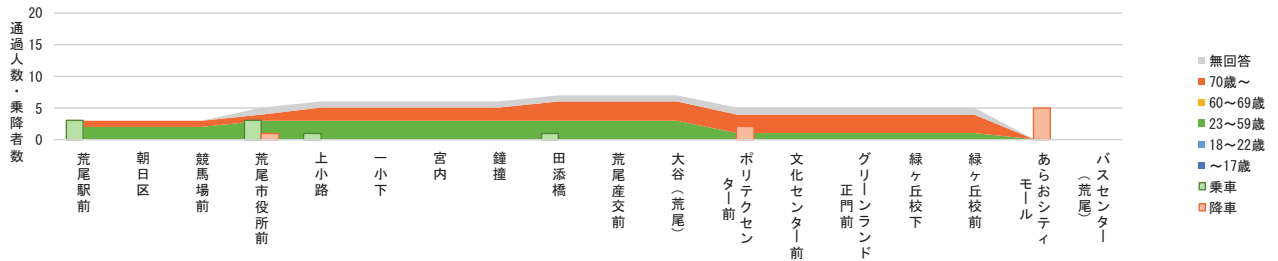


図 91 利用者数推移（あらおシティモール方面）

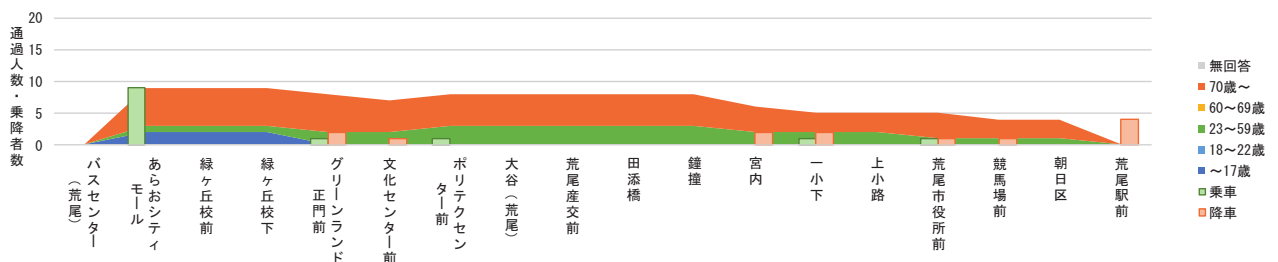


図 92 利用者数推移（荒尾駅方面）

E) 東屋形線

あらおシティモール方面へは沿線から 1~2 人の乗車があり、あらおシティモールで下車している。

荒尾駅をまたいだ利用は少なく、利用区間の分断が見られる。

イオンタウン方面の利用は少数にとどまっている。

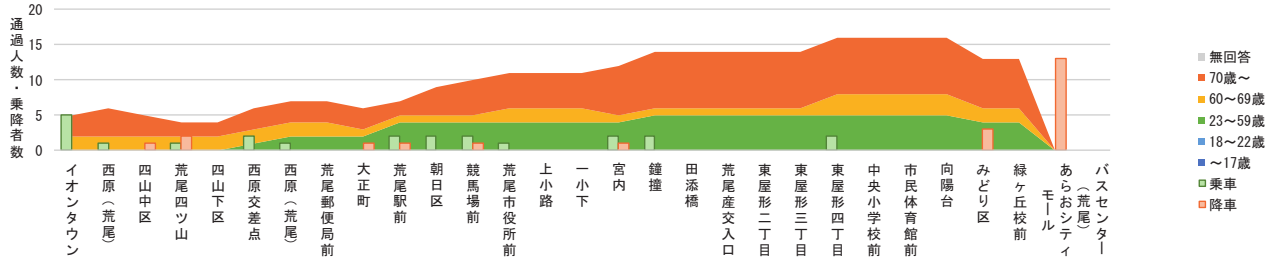


図 93 利用者数推移 (あらおシティモール方面)

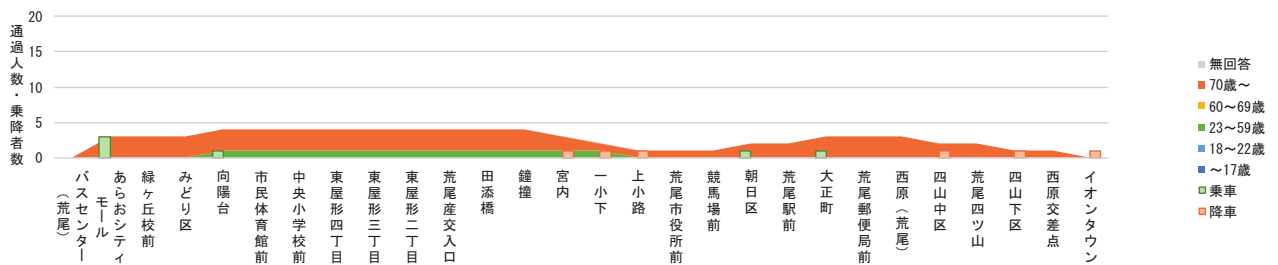


図 94 利用者数推移 (荒尾駅・イオンタウン方面)

F) 福祉村線

あらおシティモールでの乗降が主体となっている。

荒尾駅以南では、競馬場前、本村、荒尾市民病院、北五反田団地前、新団地にまとまった利用が存在する。

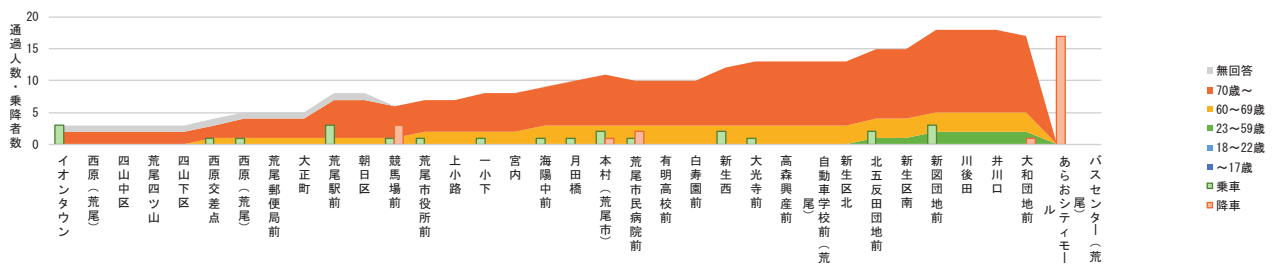


図 95 利用者数推移 (あらおシティモール方面)

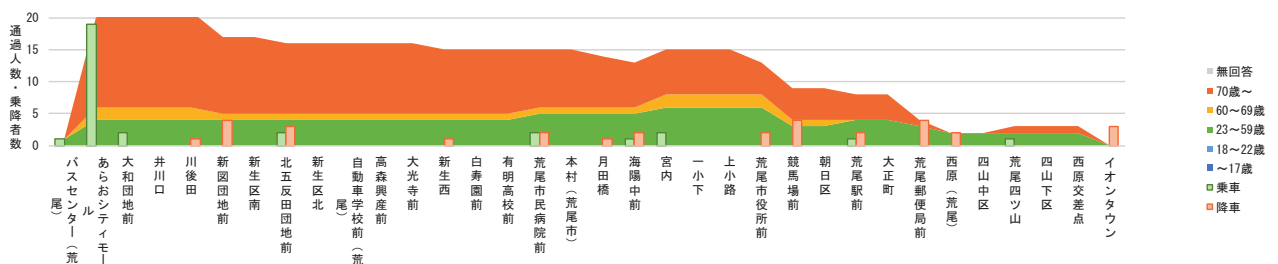


図 96 利用者数推移 (荒尾駅・イオンタウン方面)

G) 住吉線

あらおシティモールでの乗降が主体だが、荒尾駅から水道局前、有明高校前への利用も少数存在する。

荒尾駅～イオンタウンへの利用は少ない。

荒尾駅以南では、新函館地、北五反田団地前に、まとまった利用が存在する。

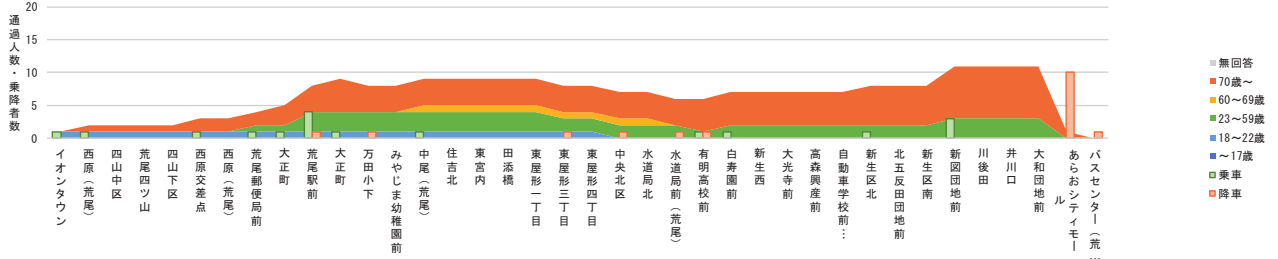


図 97 利用者数推移（あらおシティモール方面）

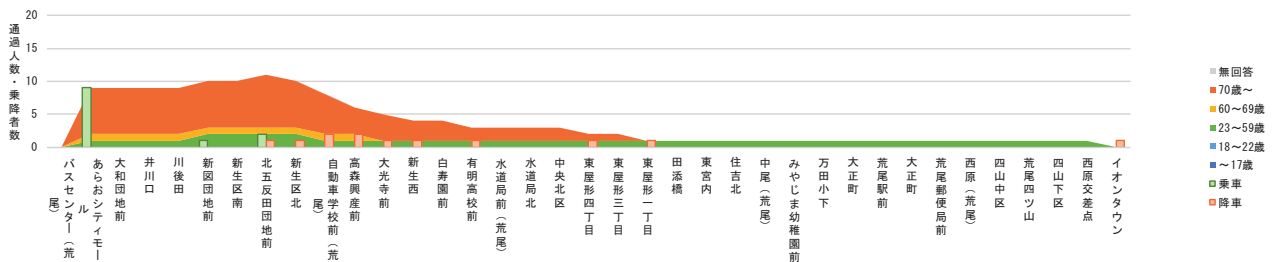


図 98 利用者数推移（荒尾駅・イオンタウン方面）

H) 長洲玉名線・長洲港線

長距離利用は、主に玉名駅前からあらおシティモールにかけての利用となっている。

玉名駅方面では、あらおシティモール～長洲港と、玉名市内での利用に分断している。

玉名駅前から南荒尾駅前にかけての利用者は、最大でも1日に5人以下となっている。

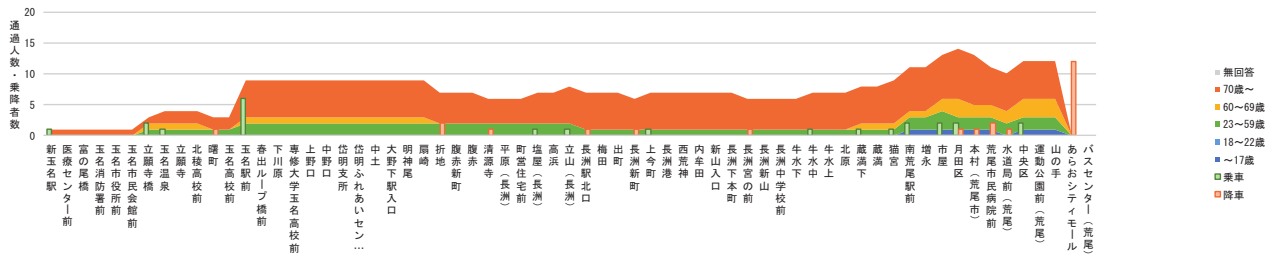


図 99 利用者数推移（あらおシティモール方面）

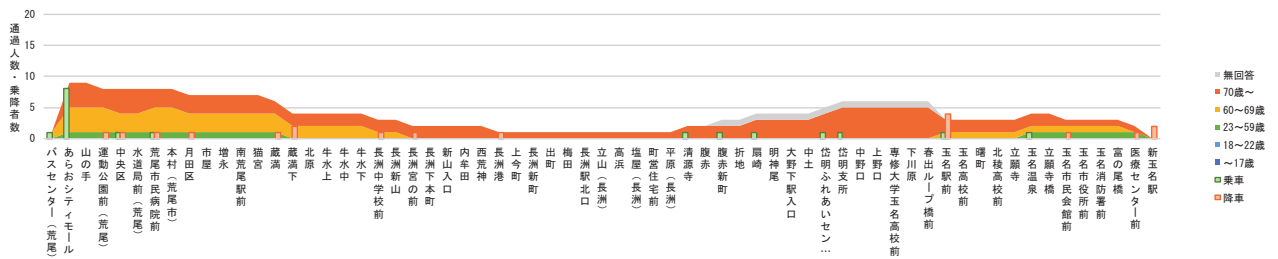


図 100 利用者数推移（新玉名駅方面）

I) 清里線

各方面とも1日の利用者数は10人以下にとどまる。

清里線のみ運行する区間である中小路～水島中間の利用は1日に6人であった。

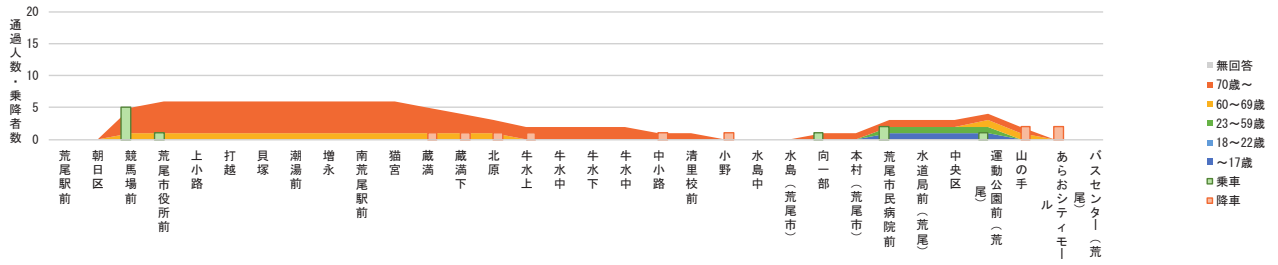


図 101 利用者数推移（あらおシティモール方面）

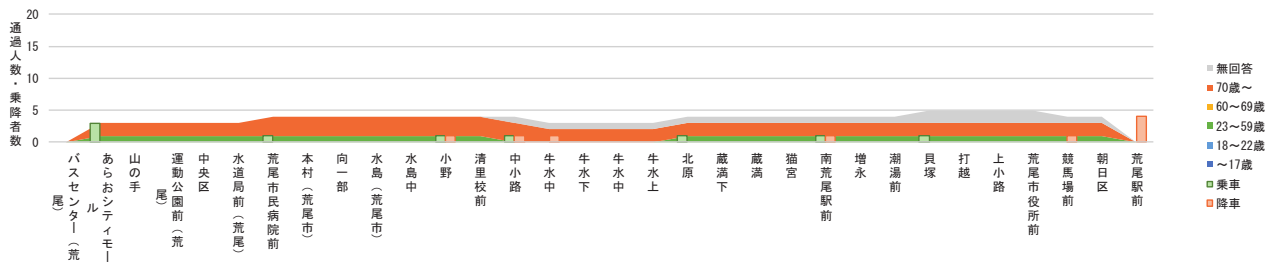


図 102 利用者数推移（荒尾駅方面）

J) 桜山線

桜山地区や荒尾市民病院前から、荒尾駅、あらおシティモール双方への利用が存在している。

八幡台一丁目～あらおシティモール間の利用者は1日に2人とどまる。

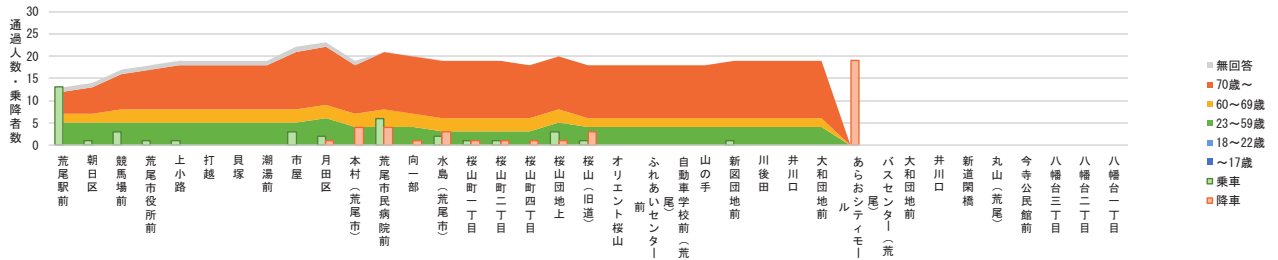


図 103 利用者数推移（あらおシティモール方面）

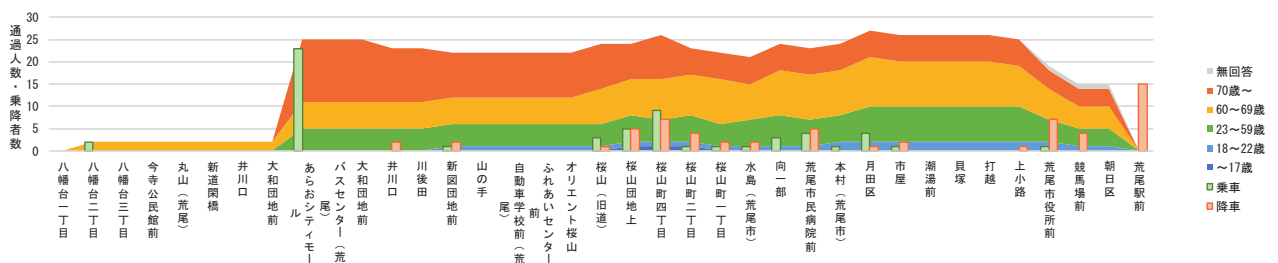


図 104 利用者数推移（荒尾駅方面）

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人程度、ゆめタウン大牟田や東新町との往來が存在する。

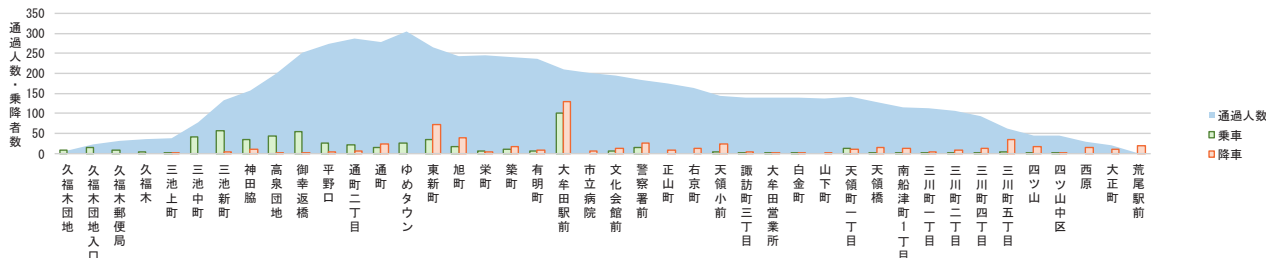


図 105 利用者数推移（荒尾駅方面）

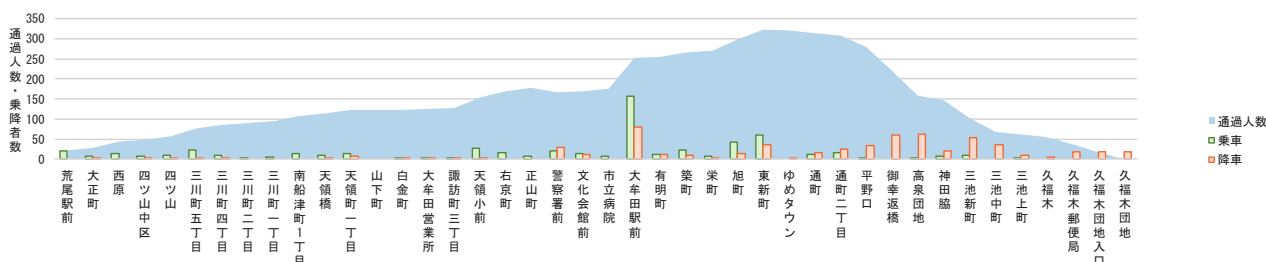


図 106 利用者数推移（大牟田駅・ゆめタウン大牟田方面）

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人程度となっている。

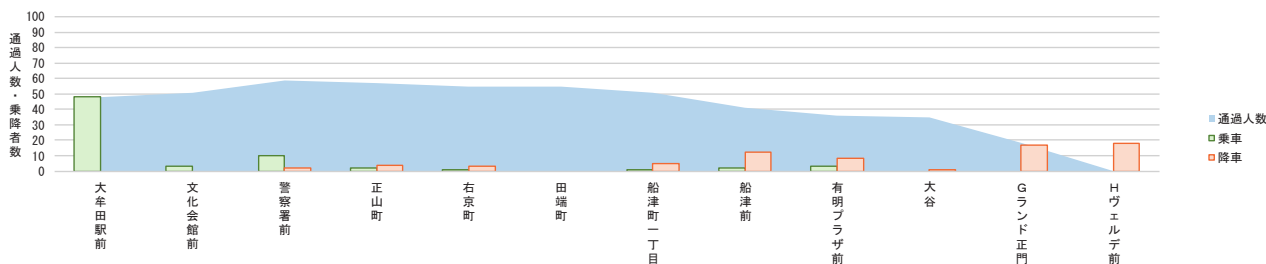


図 107 利用者数推移（ホテルヴェルデ前方面）

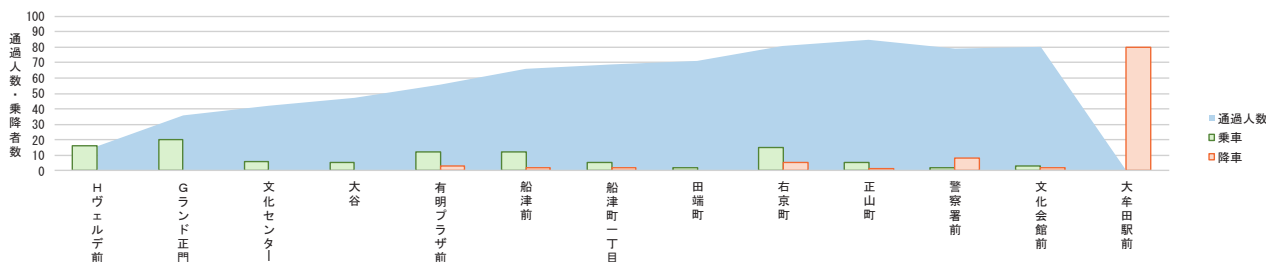


図 108 利用者数推移（大牟田駅方面）

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人、倉掛バス停では1日に24人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。

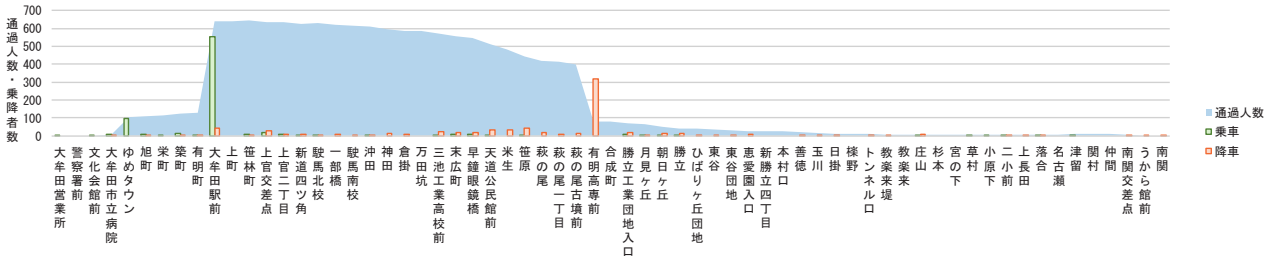


図 109 利用者数推移 (南関方面)

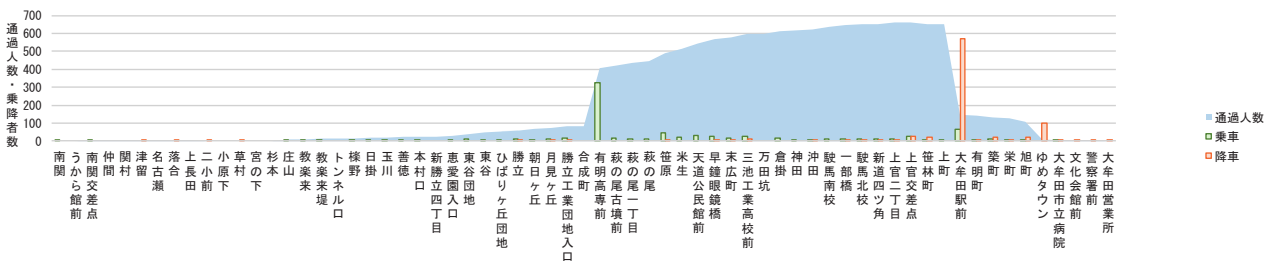


図 110 利用者数推移 (西鉄大牟田営業所方面)

7) バス停上屋の整備状況

本市内のバス停においては、利用者数が多いバス停ほど概ね上屋が設置されている状況であるが、老朽化が進行しているところもあるため、今後、交通事業者により計画的な修繕等を行う必要がある。

また、新たな上屋やベンチの設置については、道路の構造（幅員など）を踏まえ、通行の安全を確保する必要があることから、利用状況なども総合的に勘案し、実施主体を含めて整備方針を検討する。

表 2 利用者が 10 人/日以上 of バス停と上屋の設置状況

番号	バス停	利用者数	上屋	番号	バス停	利用者数	上屋
1	あらおシティモール	644	◎	25	荒尾四ツ山	24	
2	荒尾駅前	201	◎	26	大正町	22	○
3	市民病院前	128	◎	27	倉掛中	20	
4	水道局前	108	◎	28	マックスバリュ桜山	19	
5	競馬場前	91	○	29	西原交差点	18	○
6	中央区	65	◎	29	上小路	18	
6	荒尾市役所前	65	○	31	新岡団地前	17	○
8	八幡台二丁目	63	○	31	桜山(国道)	17	
8	月田区	63	○	33	聖人原	15	○
10	桜山町四丁目	56	○	34	貝塚	14	
11	桜山団地上	54	◎	35	開	13	
12	本村	47	○	35	向一部	13	
13	八幡校前	45		37	荒尾郵便局前	12	
14	桜山町二丁目	43	○	37	北五反田団地	12	
15	水島	41		39	倉掛	11	
17	バスセンター	34	◎	39	下金山	11	○
18	市屋	32	◎	39	助丸	11	
18	桜山町一丁目	32	○	42	万田中	10	
18	西原	32		42	桜山(旧道)	10	
21	運動公園前	30		42	四山中区	10	
22	山の手	26	○	42	赤田公園前	10	
23	イオンタウン	25	◎				
23	一里木	25	○				

※◎：上り下りとも上屋あり ○：上り下りいずれかに上屋あり

(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。

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。

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。

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。