

第4章 市民等の移動実態・ニーズ

4-1 調査の実施概要

以下の通り、市民等の外出行動や公共交通の利用実態、移動への満足度や将来への不安等を把握するため、5つの調査を実施しました。

また、市民アンケート調査を補完するため、立地適正化計画策定時の市民アンケート調査（平成28年度実施）を参考としたほか、隣接する荒尾市、みやま市から大牟田市への移動実態等を把握するため、荒尾市・みやま市で実施したアンケート調査も参考とします。

①市民アンケート調査

調査目的	大牟田市全域を対象とし、市民の移動実態や移動への満足度、将来への不安等を把握するため
調査方法	市内居住者を対象とした郵送配布、郵送回収
調査日	配布時期：2017年8月末（8月31日（木）に発送） 回収時期：2017年9月上旬～中旬（9月15日（金）返送期限）
配布数	1,000票（大牟田市在住の15歳以上の1,000人に送付）
回収数	330票（回収率：33%）

②公共交通利用者アンケート調査

調査目的	公共交通利用者の移動実態や移動への満足度、将来への不安等を把握するため
調査方法	大牟田駅（東口、西口）での路線バス利用者への直接配布、郵送回収
調査日	配布日：2017年9月8日（金） 回収時期：2017年9月8日（金）～中旬（9月15日（金）返送期限）
配布数	250票（大牟田駅東口：150票、大牟田駅西口：100票）
回収数	72票（回収率：28.8%） ※大牟田駅東口：57票（回収率：38%）、大牟田駅西口：15票（回収率：15%）

③買い物施設来訪者アンケート調査

調査目的	買い物施設来訪者の移動実態や移動への満足度、将来への不安等を把握するため
調査方法	ゆめタウン大牟田、マミーズ今山店での来訪者への直接配布
調査日	配布日：2017年9月8日（金） 回収時期：2017年9月8日（金）～中旬（9月15日（金）返送期限）
配布数	300票（ゆめタウン大牟田：150票、マミーズ今山店：150票）
回収数	56票（回収率：18.7%） ※ゆめタウン大牟田：29票（回収率：19%）、マミーズ今山店：27票（回収率：18%）

④市内高校等通学者アンケート調査

調査目的	市内に通学する高校生（高等専門学校生含む）の登下校実態、公共交通へのニーズ等を把握するため
調査方法	市内に立地する8校2年生を対象に、生徒への配布によるアンケート調査を実施
調査日	配布日：2017年9月～10月上旬 ※学校により実施時期は異なる 回収時期：2017年9月中旬～10月上旬 ※学校により実施時期は異なる
配布数	1,712票（8校分）
回収数	1,616票（8校分）（回収率：94%）

⑤観光来訪者 Web アンケート調査

調査目的	大牟田市への観光目的来訪者の移動や周遊の実態・ニーズ等を把握するため
調査方法	九州各県内居住者で大牟田市又は荒尾市に観光来訪経験のある15歳以上（ただし大牟田市内及び沖縄県居住者を除く）を対象に、Webアンケート調査を実施
調査日	実施期間：2017年11月3日（金）～11月6日（月）
回収数	206サンプル

<参考とする他調査>

⑥大牟田市立地適正化計画策定時のアンケート調査

…平成28年度実施、大牟田市内居住の18歳以上を対象

⑦荒尾市における市民アンケート調査

…今年度実施（実施主体：荒尾市）

⑧荒尾市における高校生アンケート調査

…今年度実施（実施主体：荒尾市）

⑨みやま市における市民アンケート調査

…今年度実施（実施主体：みやま市）

<市民アンケート調査における地域分類、地域別配布・回収状況>

- ・地域分類は、道路網や公共交通網、地域特性を踏まえ、地域別の特性を把握するため、4地域（中央地域、東部地域、北部地域、南部地域）に分類しました。
- ・配布、回収状況は以下の通りです。



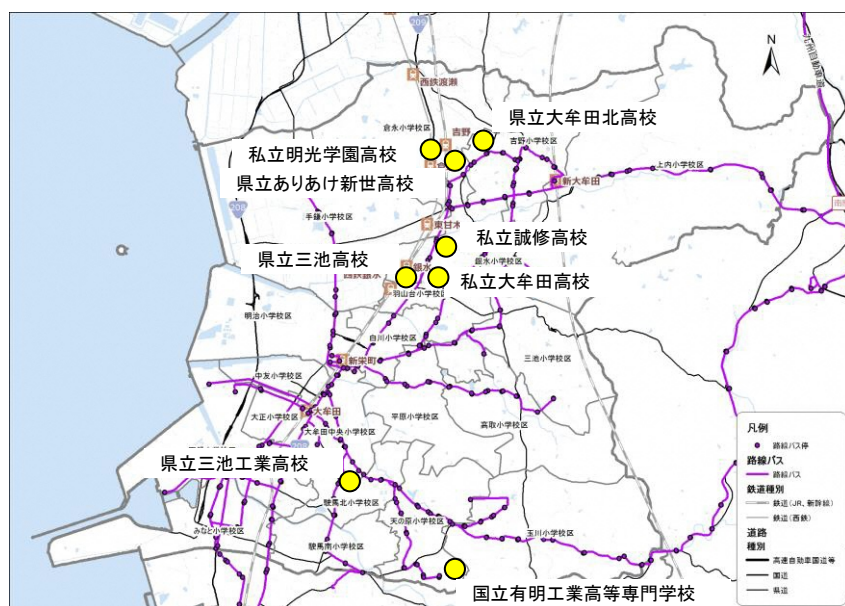
地域	年齢層	人口(人)	配布数	回収数	回収率
1.中央地域	15-64歳	17,104	146	36	24.7%
	65歳以上	9,898	112	47	42.0%
	無回答	-	-	1	-
	合計	27,002	258	84	32.6%
2.東部地域	15-64歳	18,131	155	42	27.1%
	65歳以上	12,269	138	53	38.4%
	無回答	-	-	0	-
	合計	30,400	293	95	32.4%
3.北部地域	15-64歳	12,642	108	29	26.9%
	65歳以上	8,188	92	34	37.0%
	無回答	-	-	0	-
	合計	20,830	200	63	31.5%
4.南部地域	15-64歳	15,039	128	29	22.7%
	65歳以上	10,779	121	49	40.5%
	無回答	-	-	0	-
	合計	25,818	249	78	31.3%
地区無回答	15-64歳	-	-	1	-
	65歳以上	-	-	5	-
	無回答	-	-	4	-
	合計	-	-	10	-
合計	15-64歳	62,916	537	137	25.5%
	65歳以上	41,134	463	188	40.6%
	無回答	-	-	5	-
	総計	104,050	1000	330	33.0%

※人口は平成29年4月1日時点の住民基本台帳より、配布数は地域ごとの人口按分で設定
 ※出典：大牟田市HP(住民基本台帳)

<市内高校等通学者アンケート調査の学校別配布・回収状況>

- ・市内高校等通学者アンケート調査の配布、回収状況は以下の通りです。

高校名	配布数	回収数	回収率
県立三池高校	200	190	95%
私立明光学園高校	80	71	89%
県立ありあけ新世高校	160	160	100%
私立大牟田高校	450	406	90%
県立大牟田北高校	160	149	93%
県立三池工業高校	200	195	98%
私立誠修高校	240	225	94%
国立有明工業高等専門学校	222	220	99%
合計(8校)	1712	1616	94%



4-2 市民アンケート調査結果

(1) 回答者の個人属性

回答者の属性（性別・年代・職業）は以下の通りとなっています。

回答者は高齢者（65歳以上）が過半数を占めています。

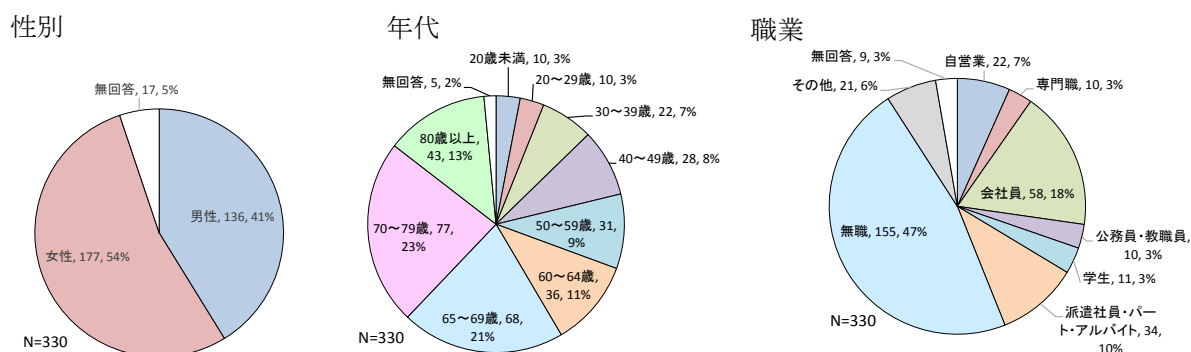


図 50 回答者の属性（性別・年代・職業）

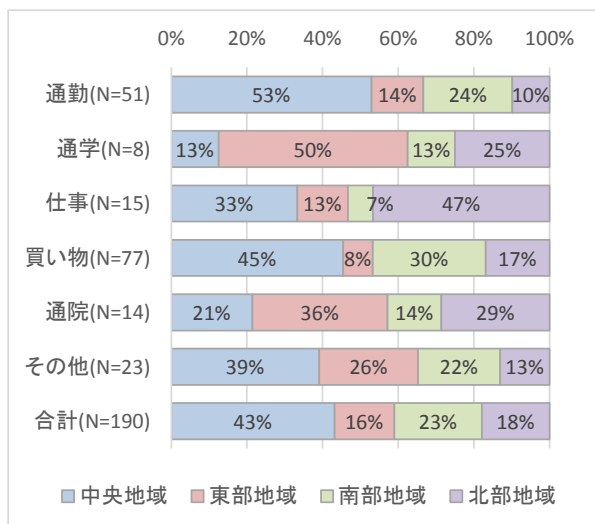
(2) 市内移動の状況

①移動の行き先

通勤では、どちらの世代も中央地域に集中する傾向にあります。

買い物や通院、その他は、目的地の地域が分散しています。

■ 65歳未満



■ 65歳以上

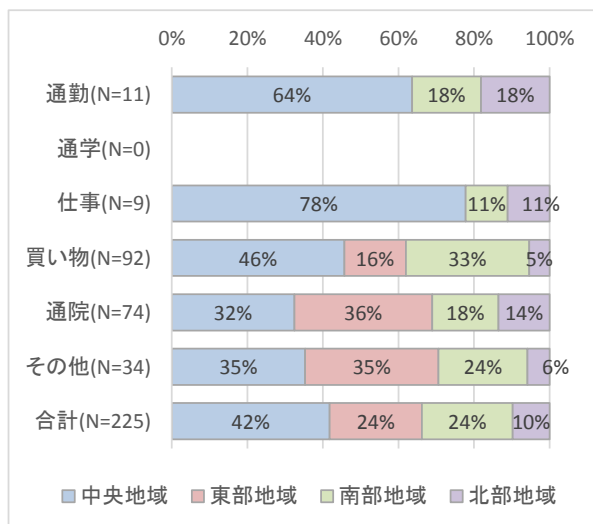


図 51 市内移動の行き先（目的別）

居住地域別でみると、市内での移動は各地域から中央地域への移動が多く見られますが、地域内での移動も見られます。

■ 65 歳未満

■ 65 歳以上

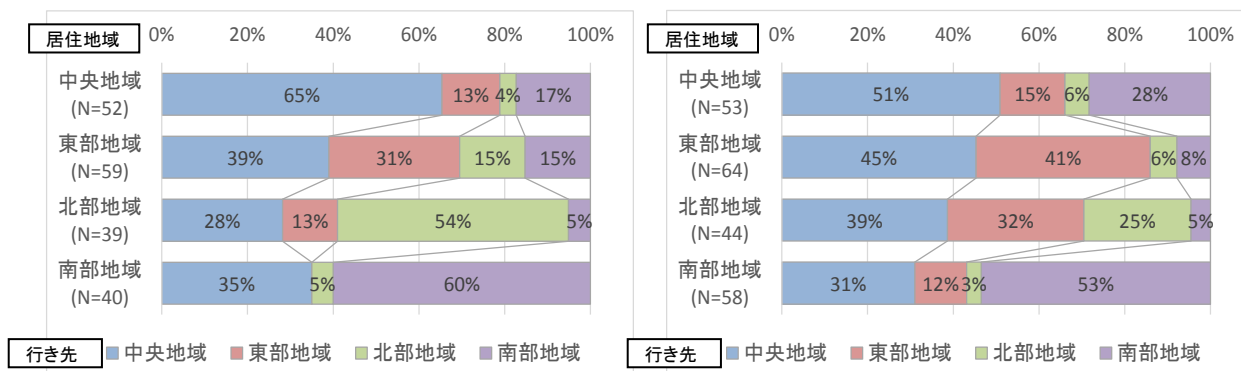


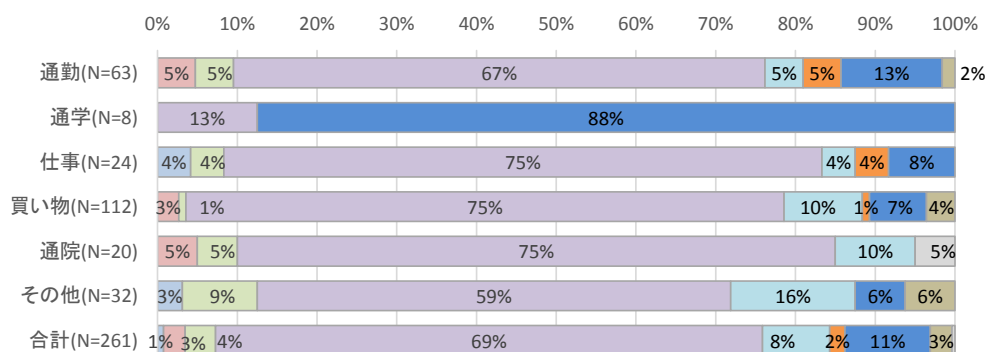
図 52 市内移動の行き先（居住地域別）

②移動手段

65 歳未満は、通学を除き全般的に自家用車での移動が多くなっています。

65 歳以上も同様の傾向ですが、買い物や通院、その他の移動目的では路線バスや鉄道、タクシーの割合が高くなっています。

■ 65 歳未満



■ 65 歳以上

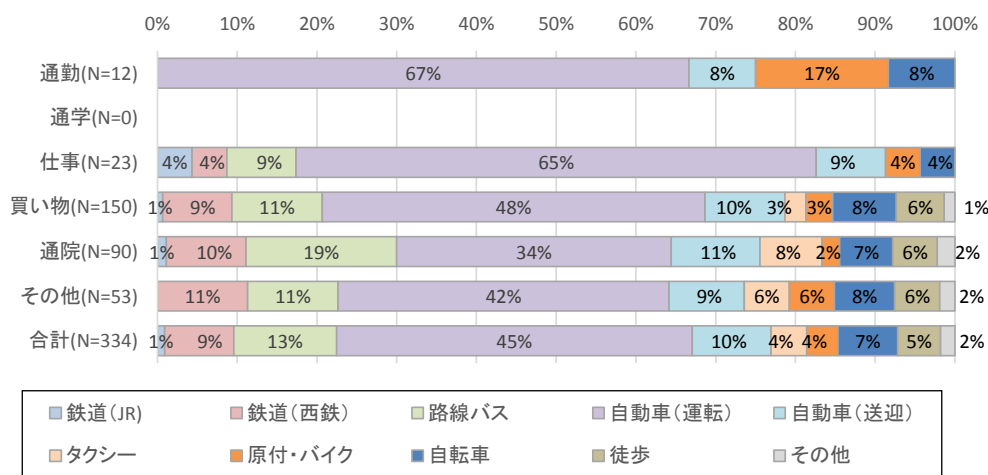


図 53 市内移動の交通手段（目的別）

(3) 市外移動の状況

①移動の行き先

65歳未満は、通勤や通学は久留米市、みやま市への移動が見られます。買い物や通院、その他の目的では福岡市や久留米市、柳川市への移動が見られます。

65歳以上は、福岡市への移動の他、荒尾市への移動が多く見られます。

■ 65歳未満

■ 65歳以上

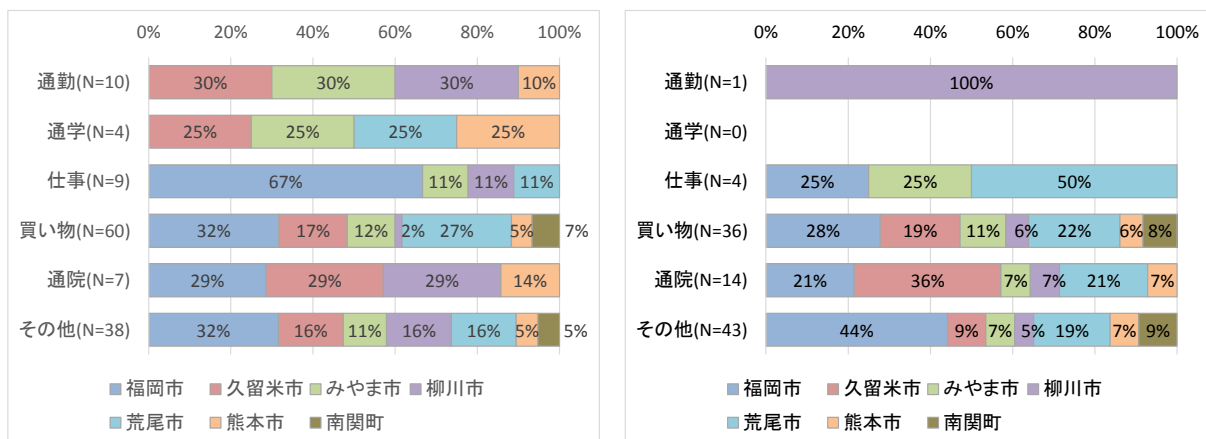


図 54 市外移動の行き先 (目的別)

居住地域別でみると、市外への移動では、福岡市や久留米市への移動が多いほか、南部地域は荒尾市への移動も多く見られます。

■ 65歳未満

■ 65歳以上

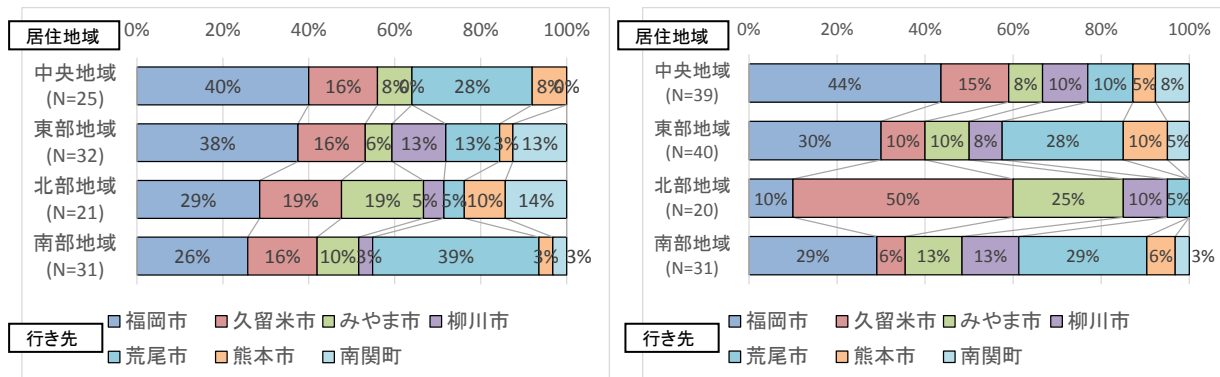


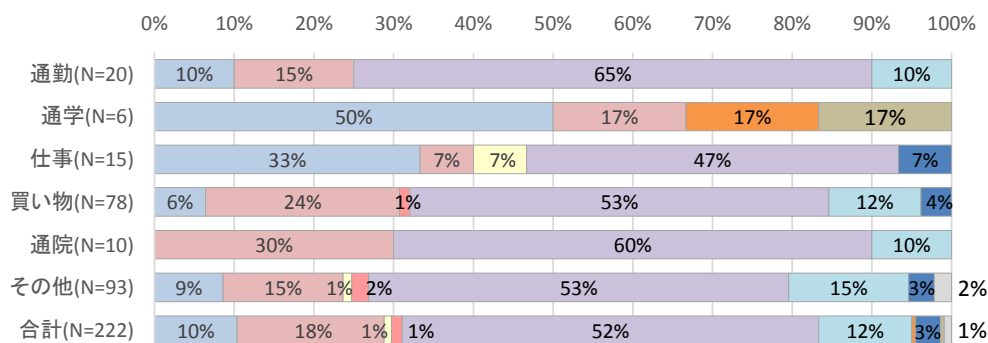
図 55 市外移動の行き先 (居住地域別)

②移動手段

65歳未満は、通学を除き全般的に自家用車（自分で運転）での移動が多くなっています。

65歳以上も同様の傾向です、買い物や通院、その他の移動目的では路線バスや鉄道、タクシーの割合が高くなっています。

■65歳未満



■65歳以上

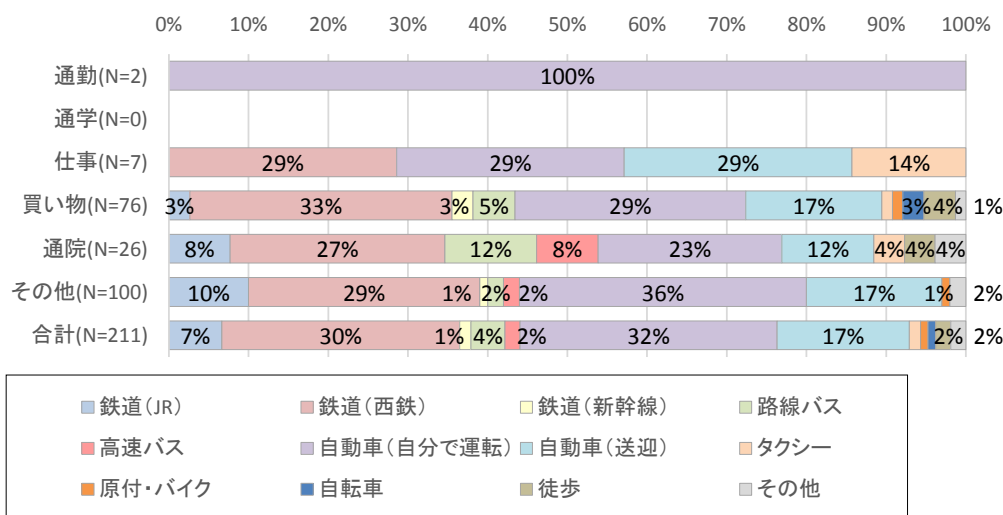


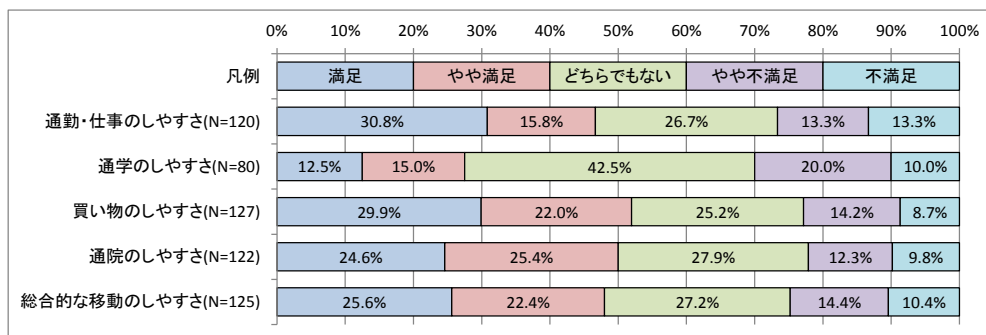
図 56 市外移動の交通手段（目的別）

(4) 現在の移動への満足度

65歳未満では、通学のしやすさでの不満足度が高くなっています。

65歳以上は、総合的な移動のしやすさが、65歳未満と比較して低くなっています。

■ 65歳未満



■ 65歳以上

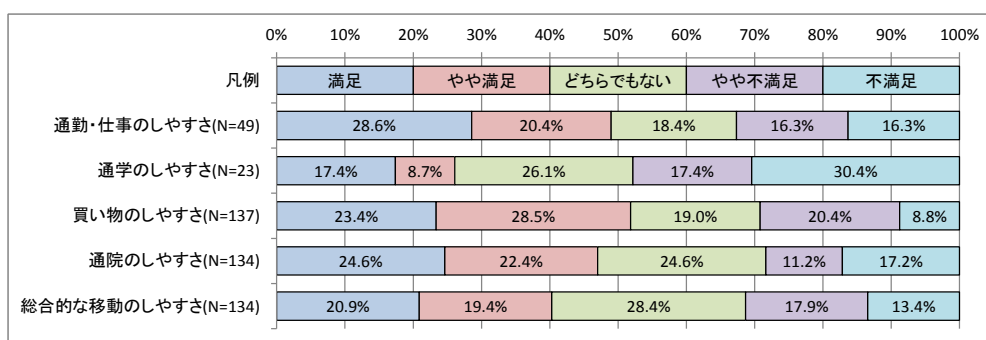
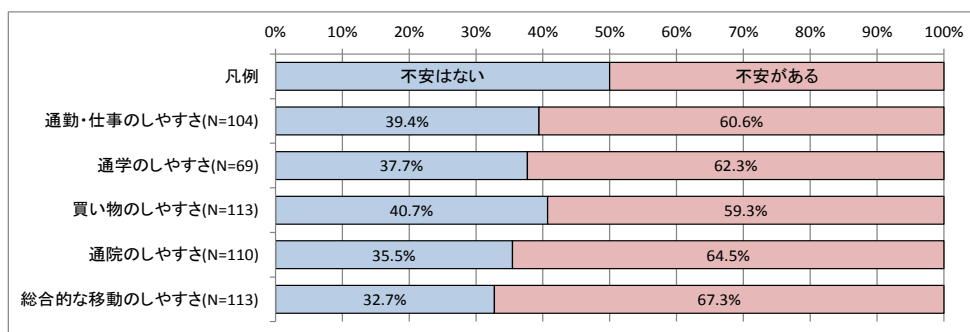


図 57 現在の移動の満足度（目的別）

(5) 将来（概ね10年後）の移動への不安

65歳未満、65歳以上ともに、半数以上が将来の移動について不安があると回答しています。特に65歳以上は8割以上の方において不安があると回答しています。

■ 65歳未満



■ 65歳以上

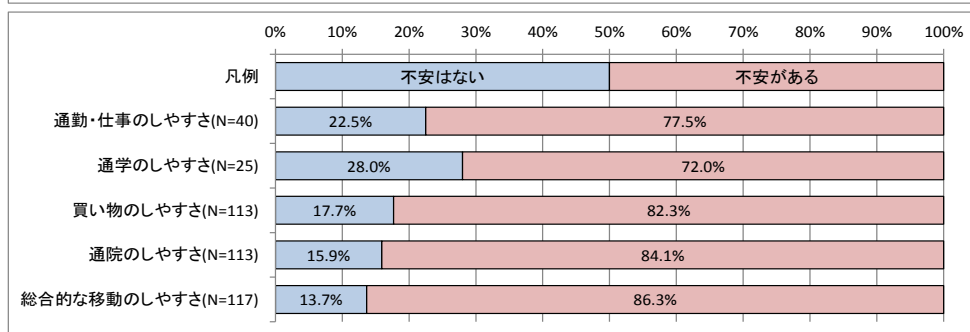


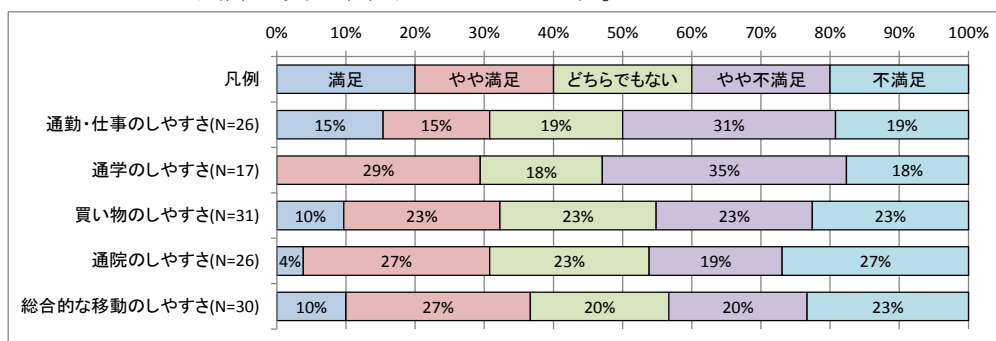
図 58 将来（概ね10年後）の移動への不安

4-3 公共交通利用者アンケート調査結果

(1) 現在の移動への満足度

現在の移動への満足度は、市民アンケート結果（図 57）と比較すると、公共交通利用者アンケートでは不満足度は高くなっています。

■ 65 歳未満



■ 65 歳以上

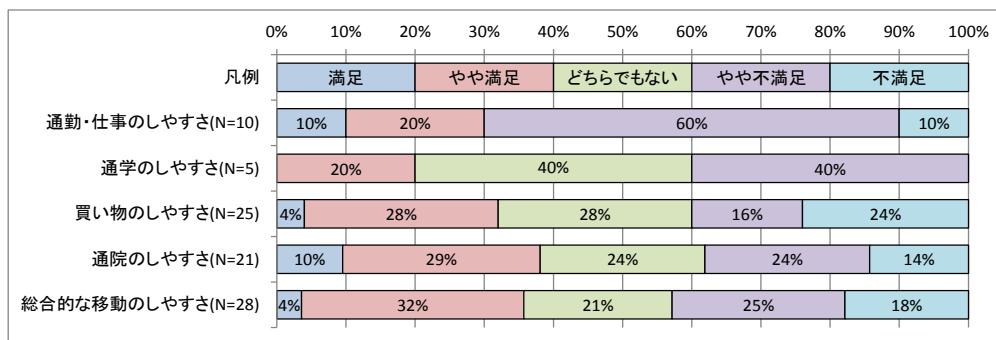
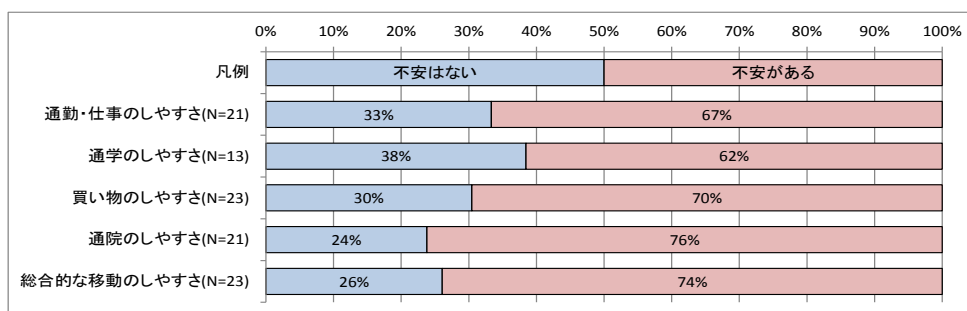


図 59 現在の移動への不安

(2) 将来（概ね 10 年後）の移動への不安

将来の移動への不安は、市民アンケート結果（図 58）と同様に、特に 65 歳以上の方が不安に思う割合が高くなっています。

■ 65 歳未満



■ 65 歳以上

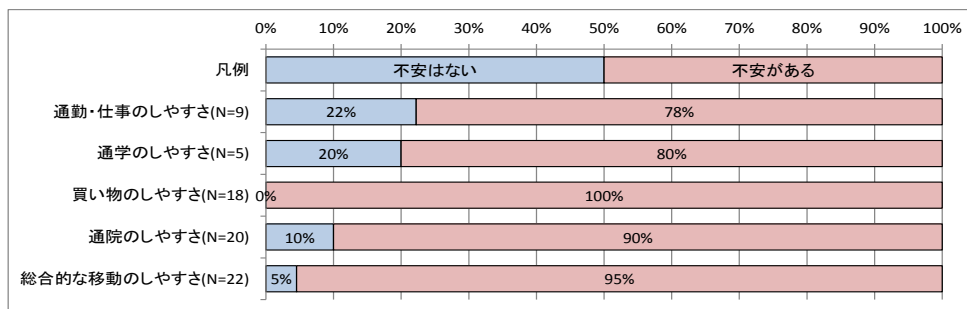


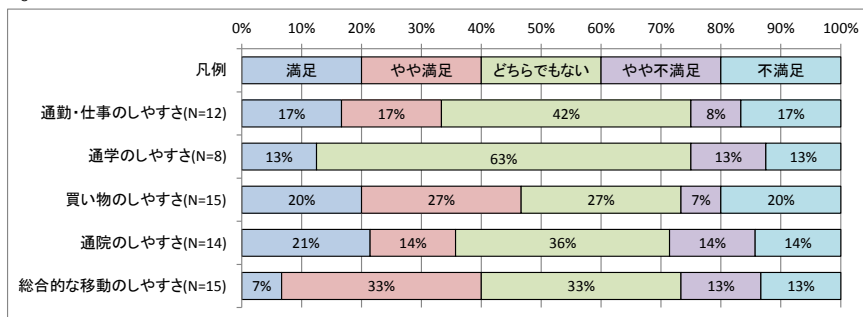
図 60 将来（概ね 10 年後）の移動への不安

4-4 買い物施設来訪者アンケート調査結果

(1) 現在の移動への満足度

現在の移動への満足度は、市民アンケート結果（図 57）と比較すると、不満足度は高くなっています。

■ 65 歳未満



■ 65 歳以上

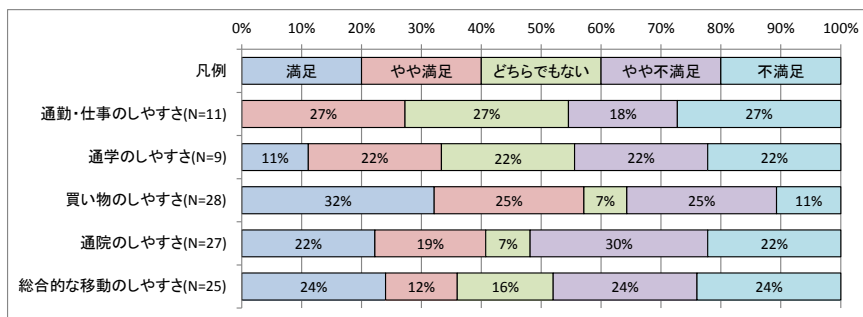
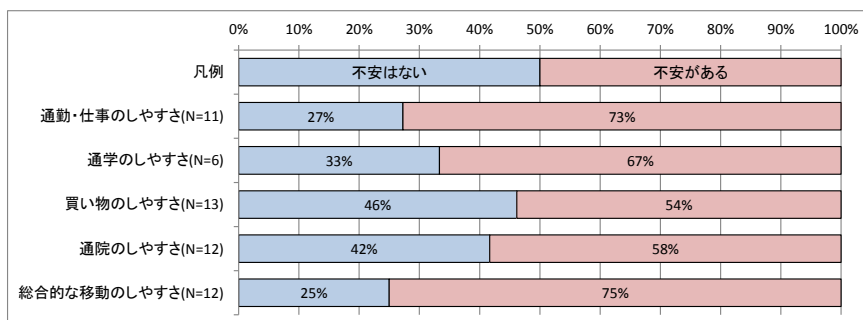


図 61 現在の移動への満足度

(2) 将来（概ね 10 年後）の移動への不安

将来の移動への不安は、市民アンケート結果（図 58）と同様に、特に 65 歳以上の方が不安に思う割合が高くなっています。

■ 65 歳未満



■ 65 歳以上

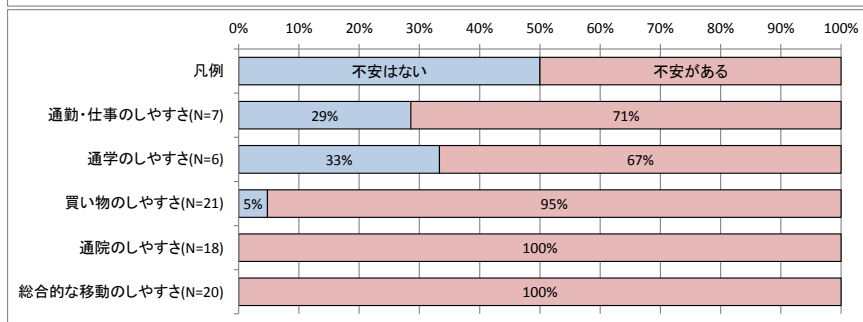


図 62 将来（概ね 10 年後）の移動への不安

4-5 市内高校等通学者アンケート調査結果

(1) 回答者の居住地

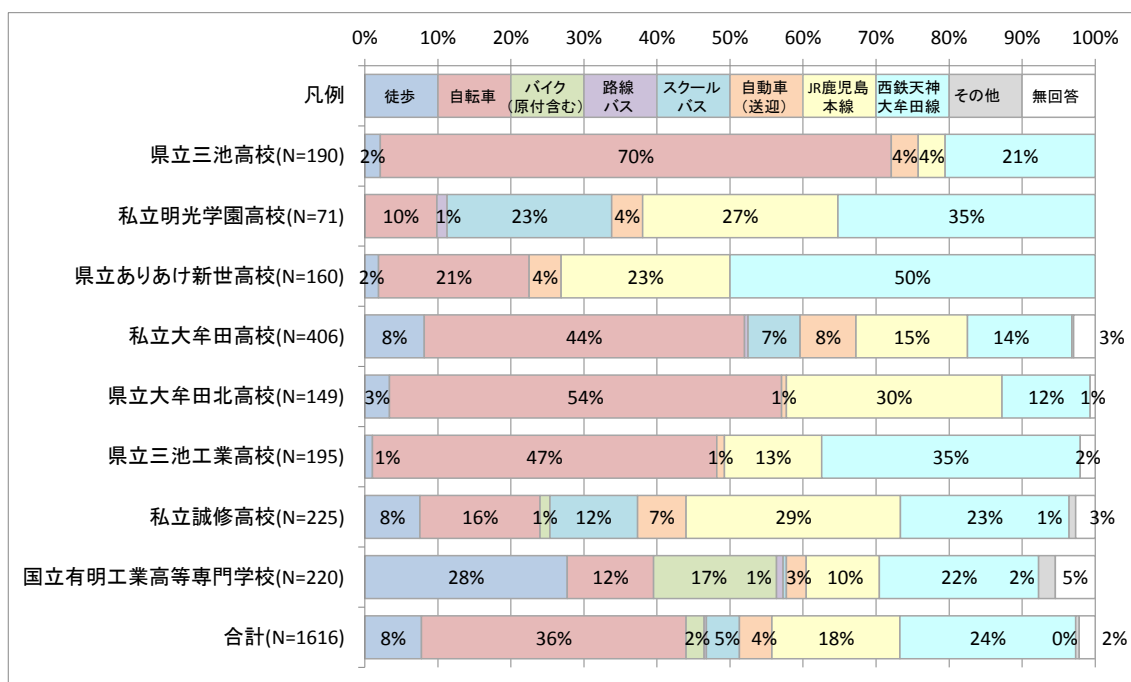
回答者の居住地は以下の通りです。大牟田市内に居住する方が多くなっており、その他、福岡県内では柳川市や久留米市、みやま市が多く、熊本県内では荒尾市からの通学者が多くなっています。

表 6 回答者の居住地

	県立三池高校	私立明光学園高校	県立ありあけ新世高校	私立大牟田高校	県立大牟田北高校	県立三池工業高校	私立誠修高校	国立有明工業専門学校	合計
大牟田市	147	24	66	218	108	97	71	25	756
荒尾市	0	6	0	46	0	0	24	25	101
柳川市	19	6	34	33	18	40	18	15	183
みやま市	16	2	13	45	21	22	15	4	138
久留米市	0	9	10	8	1	9	26	14	77
筑後市	0	5	18	7	0	8	13	7	58
玉名市	1	5	0	7	0	0	24	13	50
大川市	0	0	4	3	0	7	5	4	23
大木町	1	0	11	1	0	10	1	3	27
三潁郡	0	0	1	0	0	0	0	0	1
上屋敷町	0	0	0	0	0	1	0	0	1
広川町	0	0	0	0	0	1	1	0	2
大川	0	0	0	0	1	0	0	0	1
南関町	0	2	0	6	0	0	8	1	17
和水町	0	0	0	1	0	0	4	0	5
小郡市	0	0	0	0	0	0	2	5	7
玉名郡	0	0	0	0	0	0	2	0	2
山鹿市	0	1	0	0	0	0	2	0	3
大野城市	0	1	0	0	0	0	1	1	3
八女市	0	1	0	2	0	0	1	1	5
大刀洗町	0	1	0	0	0	0	1	0	2
八女郡	0	0	0	0	0	0	1	0	1
長洲町	0	5	0	3	0	0	2	2	12
福岡市	0	1	0	1	0	0	0	3	5
寄宿舍	-	-	-	-	-	-	-	63	63
無回答	6	2	3	25	0	0	3	34	73
合計	190	71	160	406	149	195	225	220	1,616

(2) 登下校手段

自転車もしくは鉄道（西鉄大牟田線、JR 鹿児島本線）による通学が多くなっています。私立明光学園高校や私立誠修高校はスクールバスによる通学も見られます。



※移動手段の一番最初を使用（例：徒歩→鉄道→路線バス）

図 63 登下校時の交通手段

(3) 登下校手段の満足度

登下校手段への満足度は、「とても満足度」「どちらかといえば満足」とする割合が、「どちらかといえば不満」「とても不満」とする割合と比較し高くなっています。

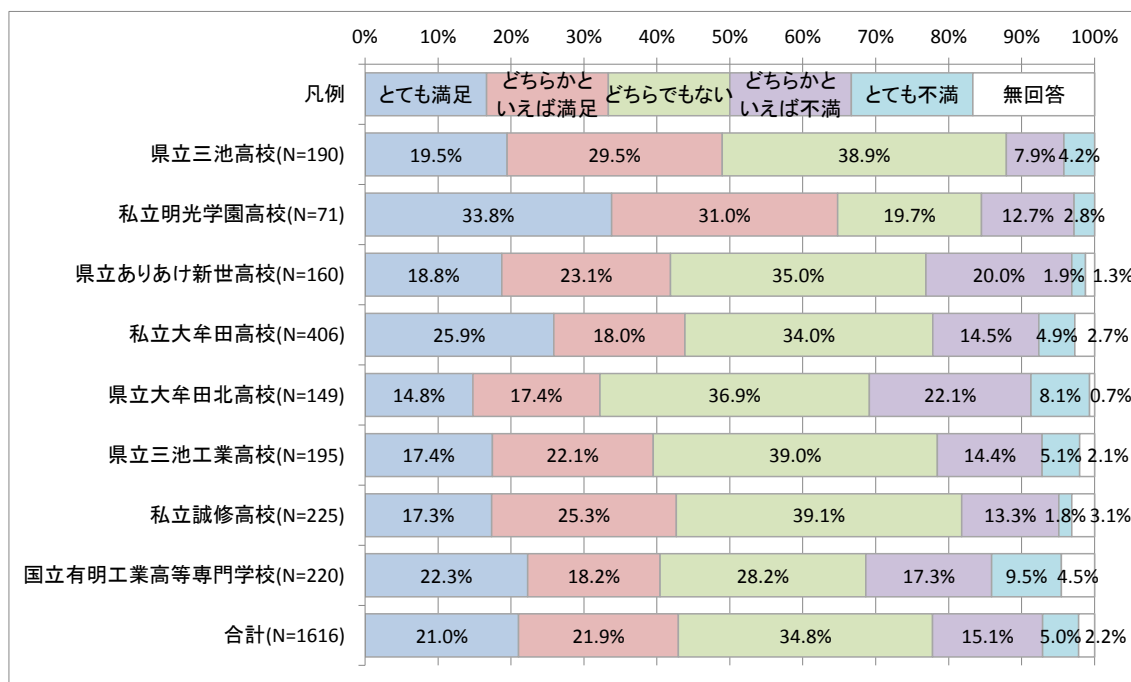


図 64 登下校手段の満足度

(4) 休日の移動先

休日の移動先は、大牟田市内の移動が多くなっています。

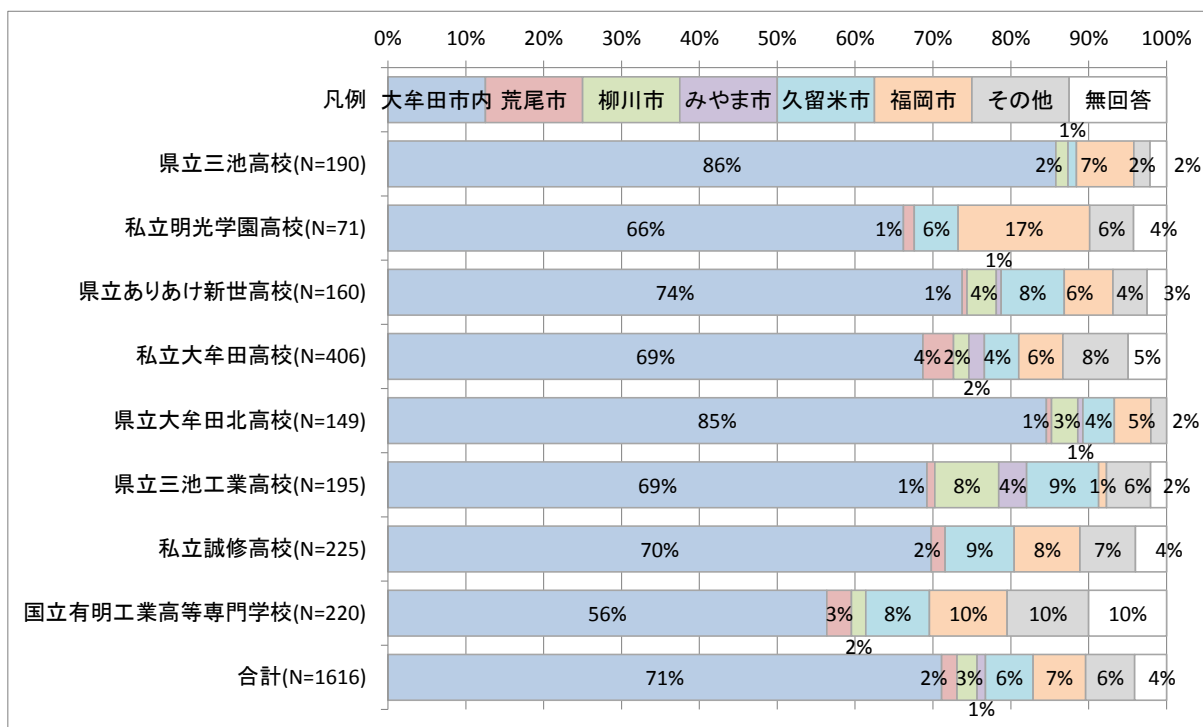


図 65 休日の移動先（行き先）

(5) 休日の移動手段

休日の移動手段は、自転車の割合が高くなっているほか、路線バス、JR 鹿児島本線や西鉄天神大牟田線の割合が高くなっています。

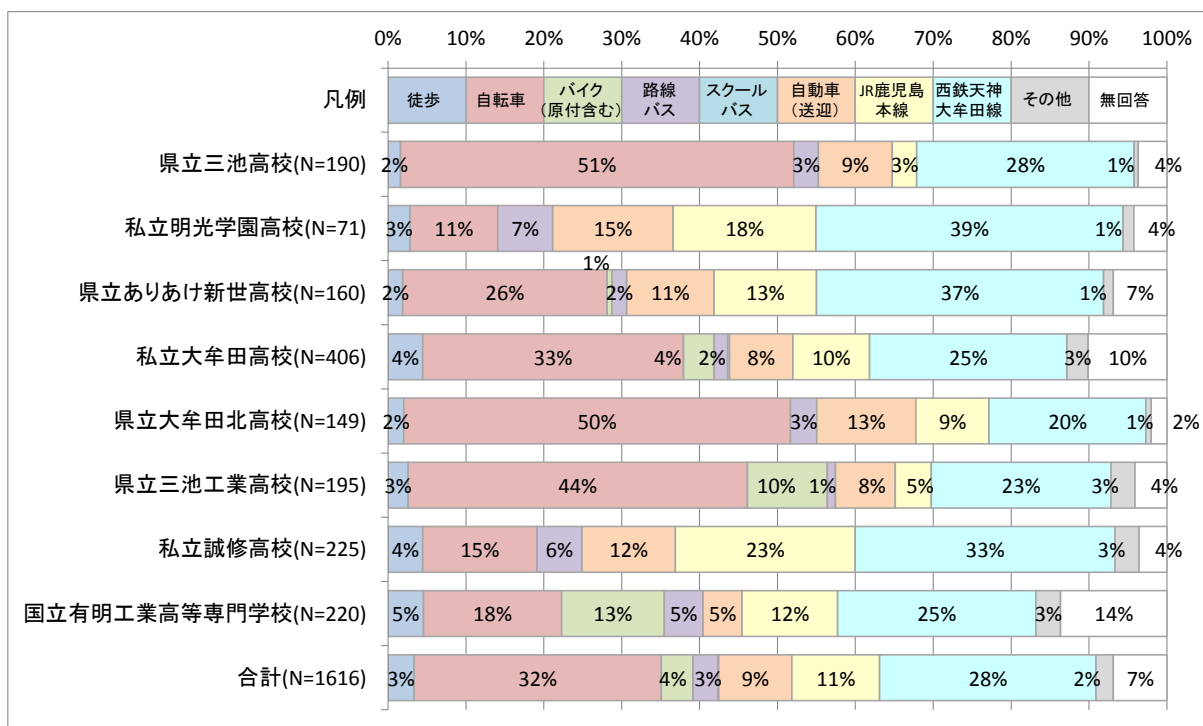
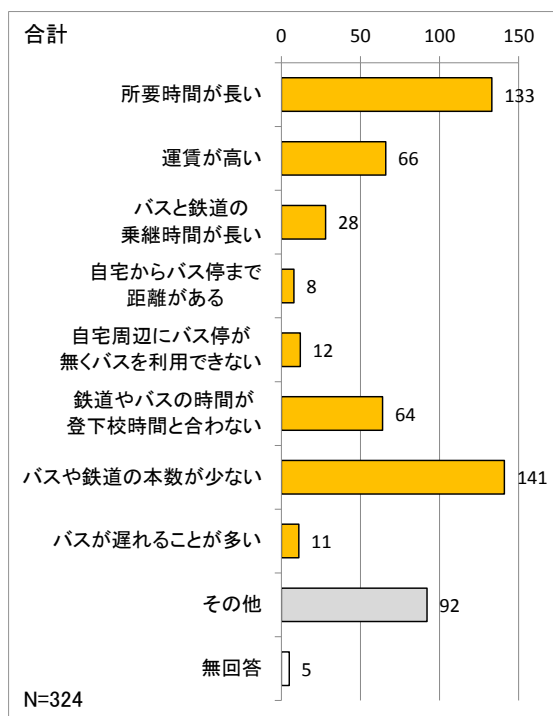


図 66 休日の交通手段

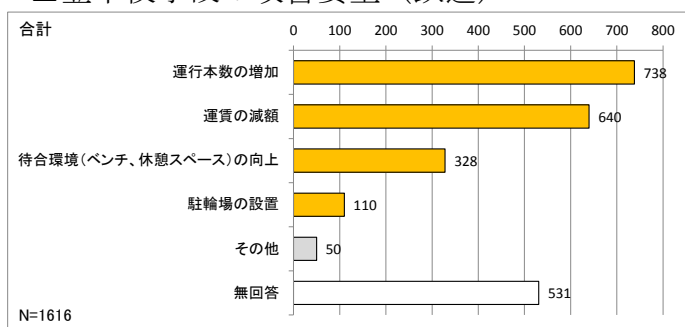
(6) 登下校手段で不満に思う理由、改善要望

不満に思う理由は、「所要時間が長い」、「バスや鉄道の本数が少ない」が多くなっています。改善要望は、運行本数や運賃に関する要望の他、「遅い時間までの運行」等が多くなっています。

■ 登下校手段で不満に思う理由



■ 登下校手段の改善要望（鉄道）



■ 登下校手段の改善要望（バス）

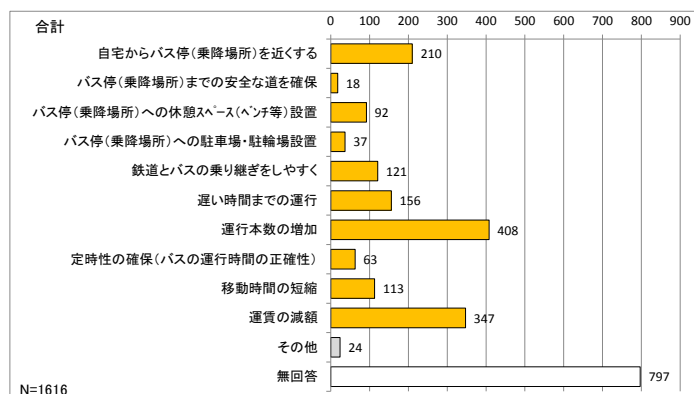


図 67 登下校手段で不満に思う理由、改善要望

4-6 観光来訪者 Web アンケート調査結果

(1) 回答者の属性

年代は、20歳代から50歳代が多くなっています。

居住地は、福岡県が過半数となっているほか、熊本県の方も多くなっています。

職業は会社員や専業主婦が多く、自動車免許はほとんどの方が保有しています。

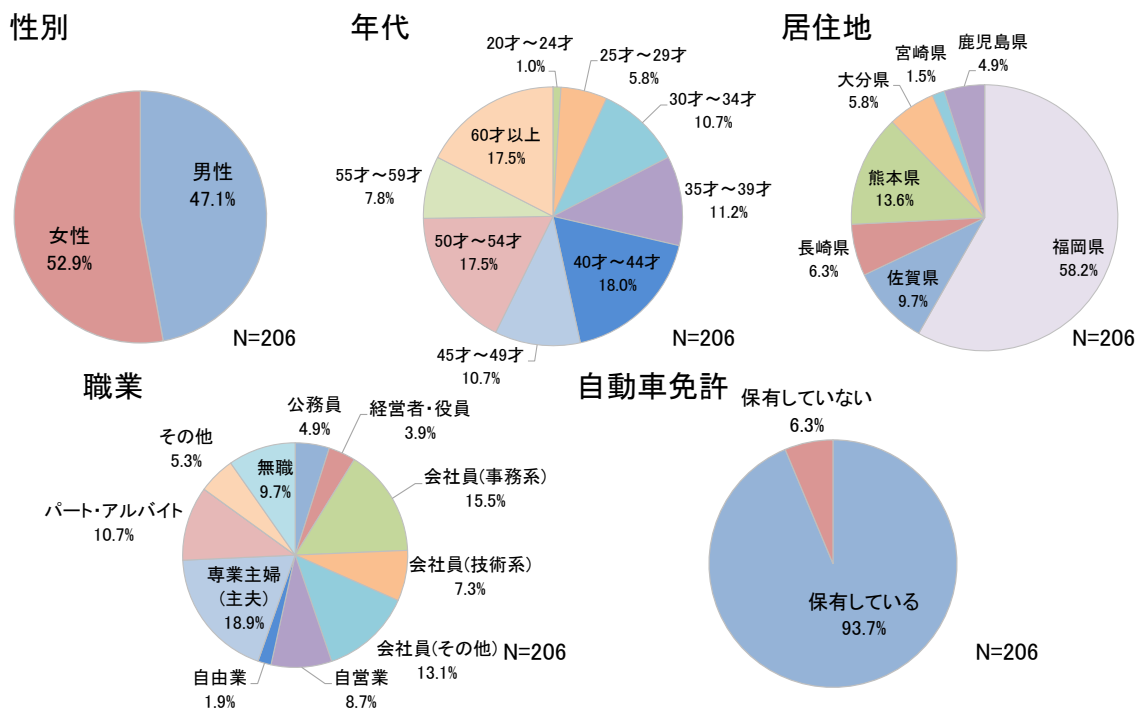


図 68 回答者の属性（性別、年代、居住地、職業、自動車免許保有の有無）

(2) 観光での来訪先

観光での来訪地は、大牟田市内は大牟田市動物園、荒尾市はグリーンランドが多くなっています。

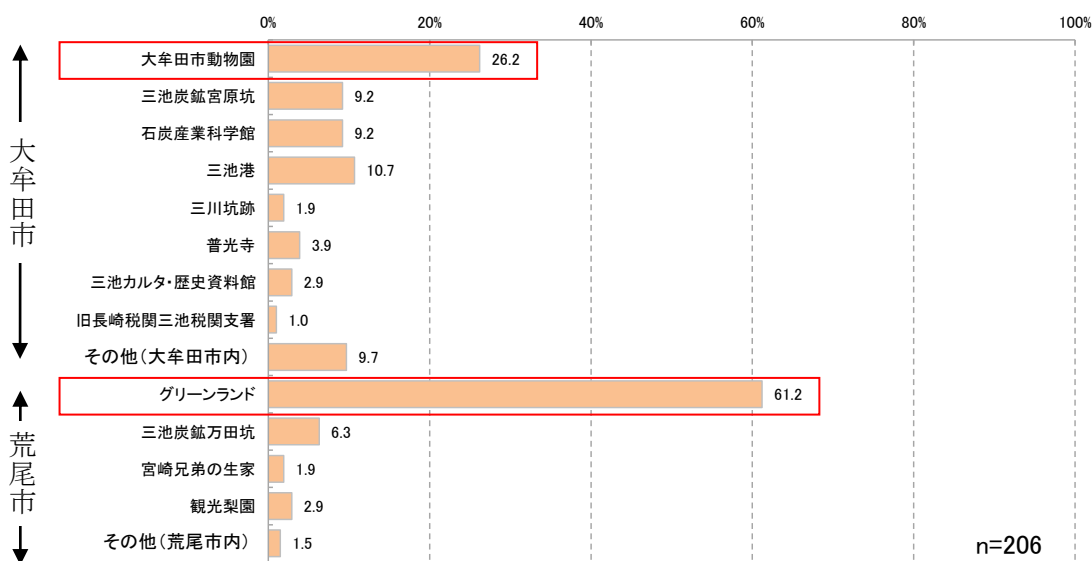


図 69 観光での来訪地（複数回答可）

(3) 観光での移動手段

出発地から大牟田市までの移動手段は、自家用車での移動が多くなっていますが、鉄道での来訪も見られます。

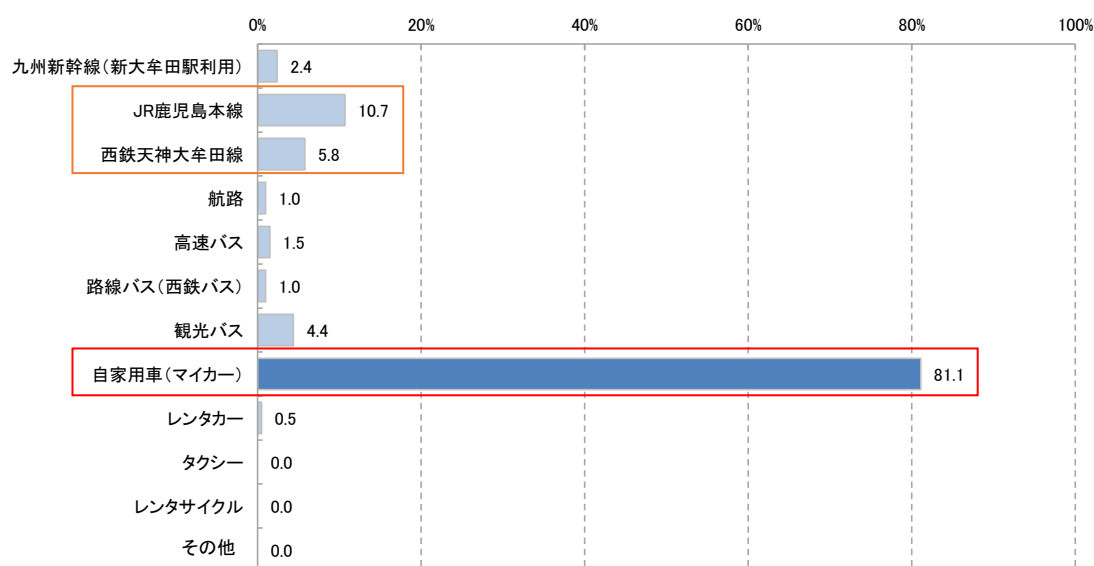


図 70 出発地から大牟田市までの移動手段（複数回答可）

市内の周遊手段は、自家用車での移動が多くなっていますが、路線バスの利用も見られます。

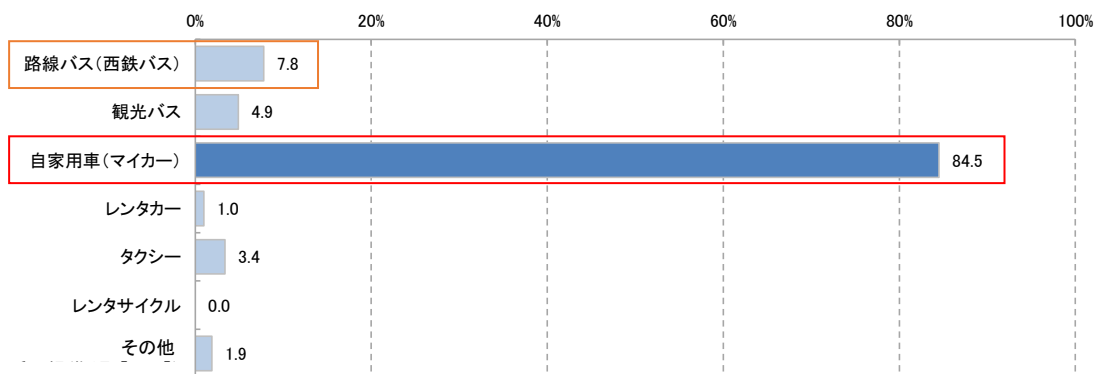
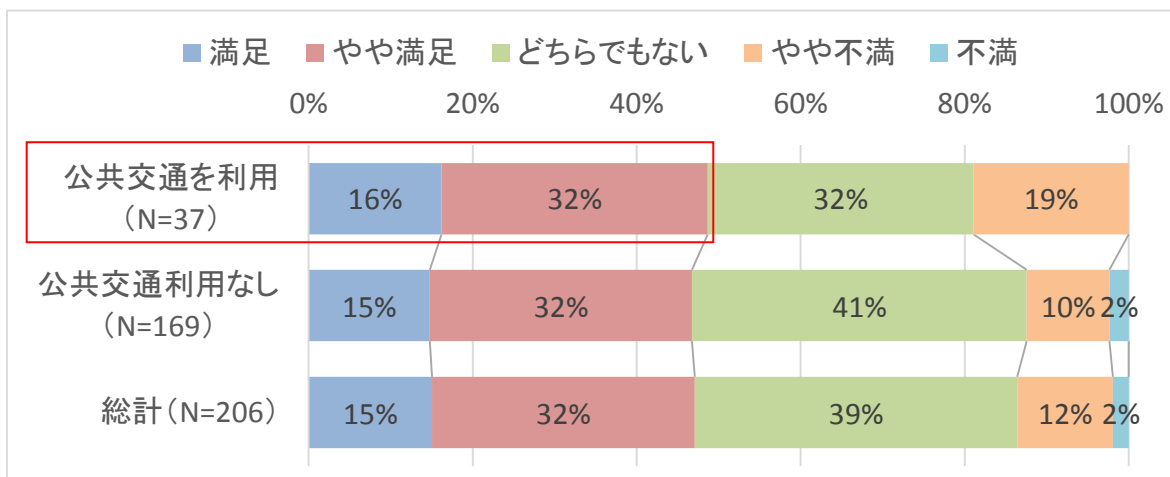


図 71 大牟田市内での周遊手段（複数回答可）

(4) 観光移動への満足度

観光移動への満足度について、公共交通を利用した方は、出発地から大牟田駅間、市内での周遊移動に関し、満足している傾向があります。

○出発地から大牟田駅までの移動への満足度



○大牟田市内での周遊移動に関する満足度

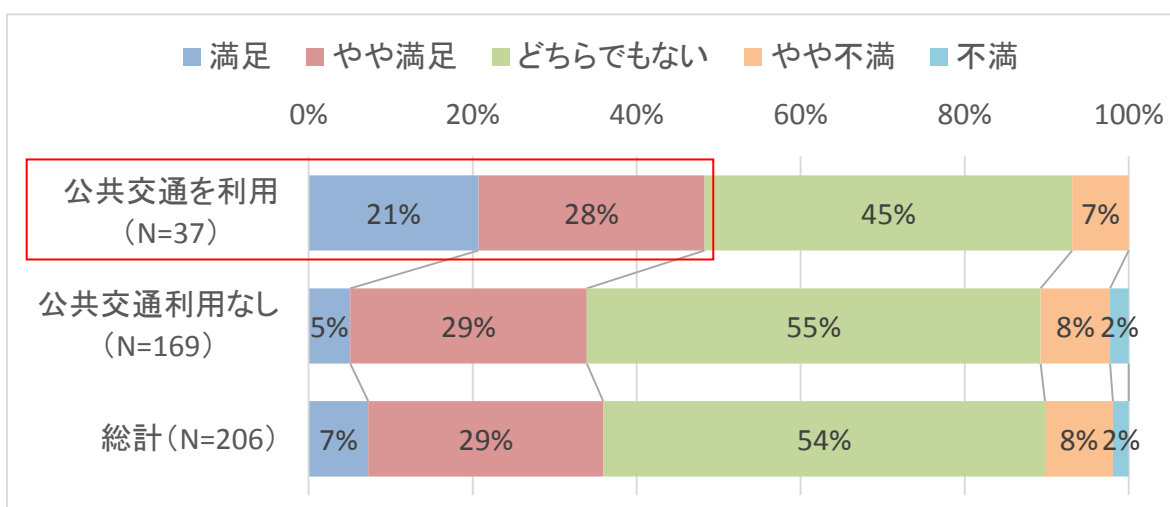


図 72 大牟田市への観光移動の満足度

(5) 観光移動での公共交通へのニーズ

大牟田市内での観光移動で、公共交通を利用するとした場合のニーズについては、路線バスのアクセス性の改善、近隣市町の観光地を周遊する路線バス、鉄道と路線バスの接続の改善が高くなっています。

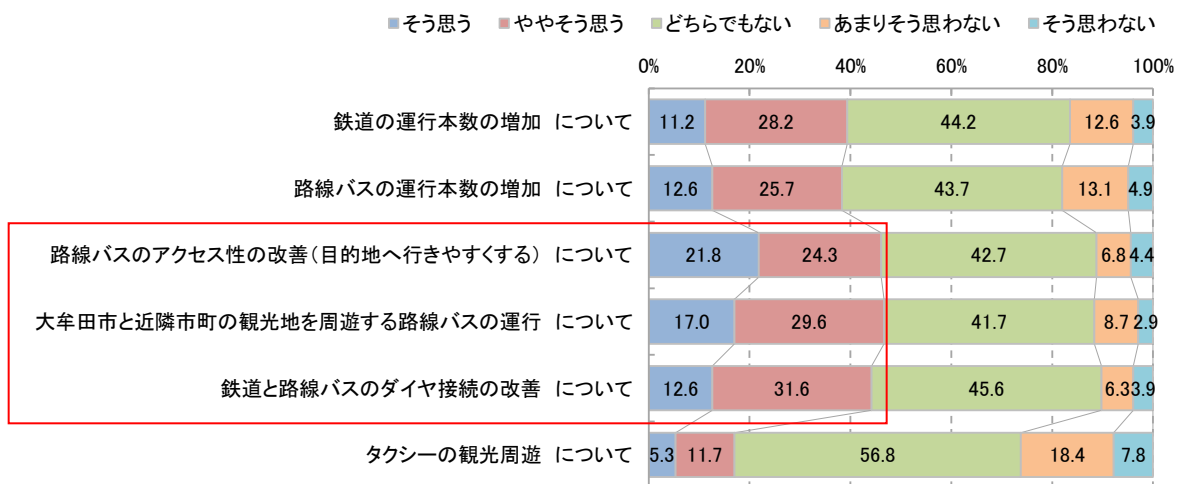


図 73 大牟田市内の観光移動の満足度

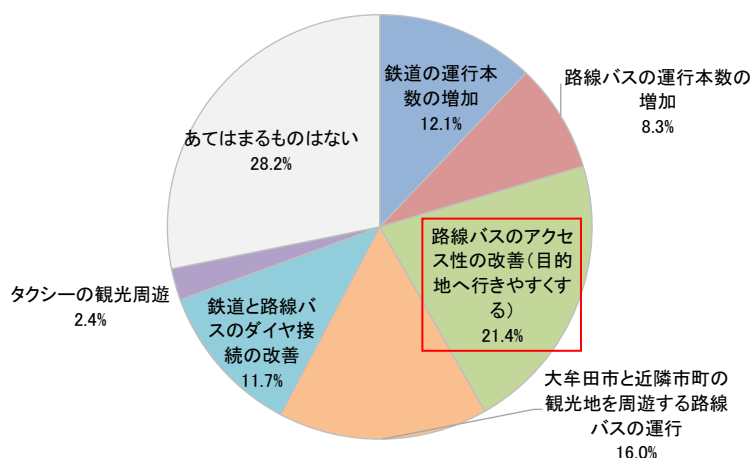


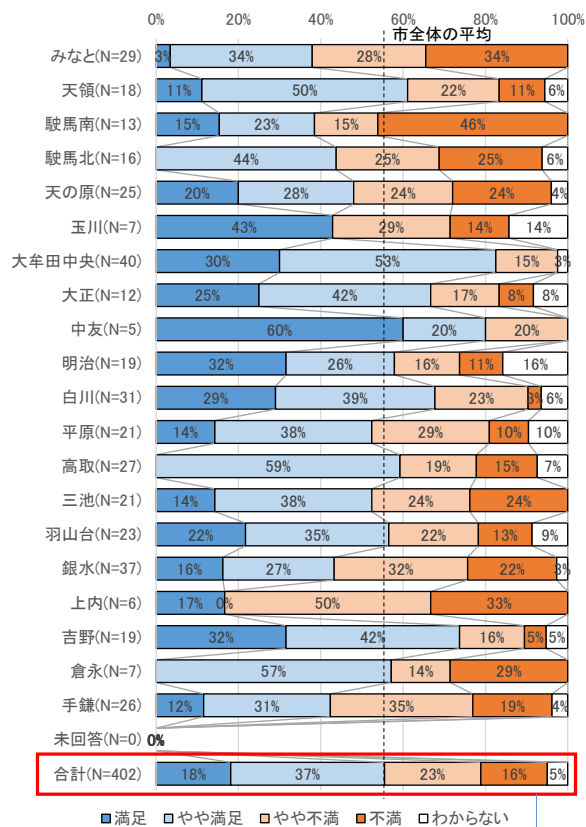
図 74 大牟田市内の観光移動で公共交通を利用する際に最も重視するもの

4-7 立地適正化計画策定アンケート調査結果

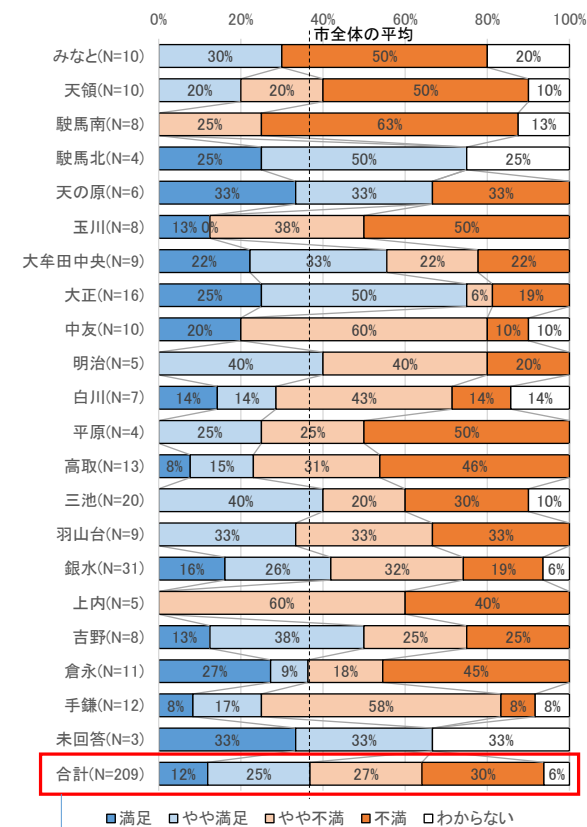
(1) 市民の公共交通に対する満足度、重要度

公共交通の満足度は、郊外部の小学校区で満足度が低くなっています。
バス停までの徒歩時間が長い場合、満足度が低くなる傾向にあります。

■公共交通の満足度(バス停まで徒歩5分以内の方)



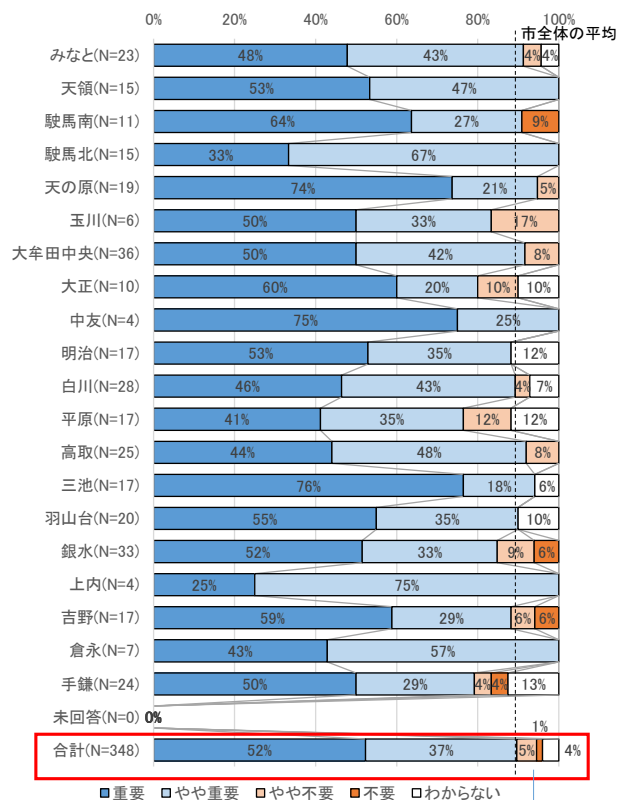
■公共交通の満足度(バス停まで徒歩5分以上の方)



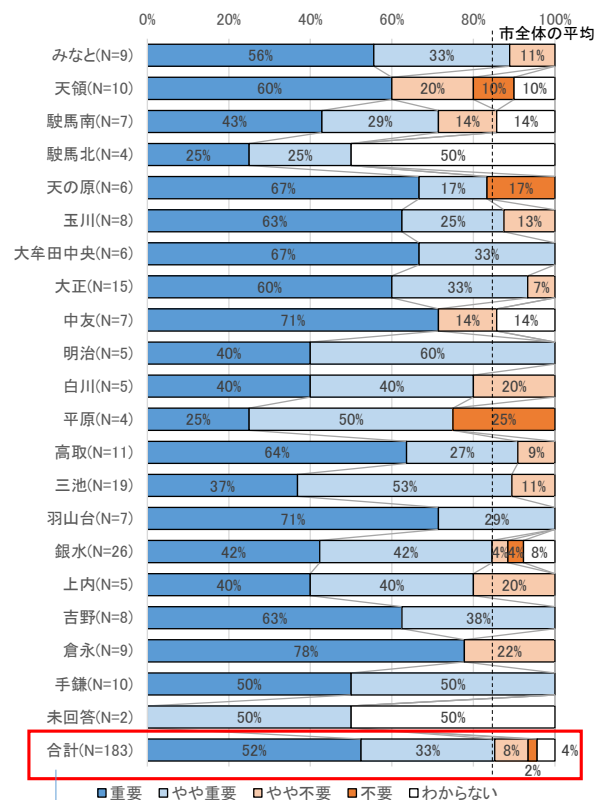
バス停まで徒歩5分以上の方の満足度は、
バス停まで徒歩5分以内の方と比較して低い

公共交通の重要度は、どの小学校区においても高くなっています。バス停までの徒歩時間による重要度の違いは、満足度と比較すると差は無く、重要視されています。

■公共交通の重要度(バス停まで徒歩5分以内の方)



■公共交通の重要度(バス停まで徒歩5分以上の方)

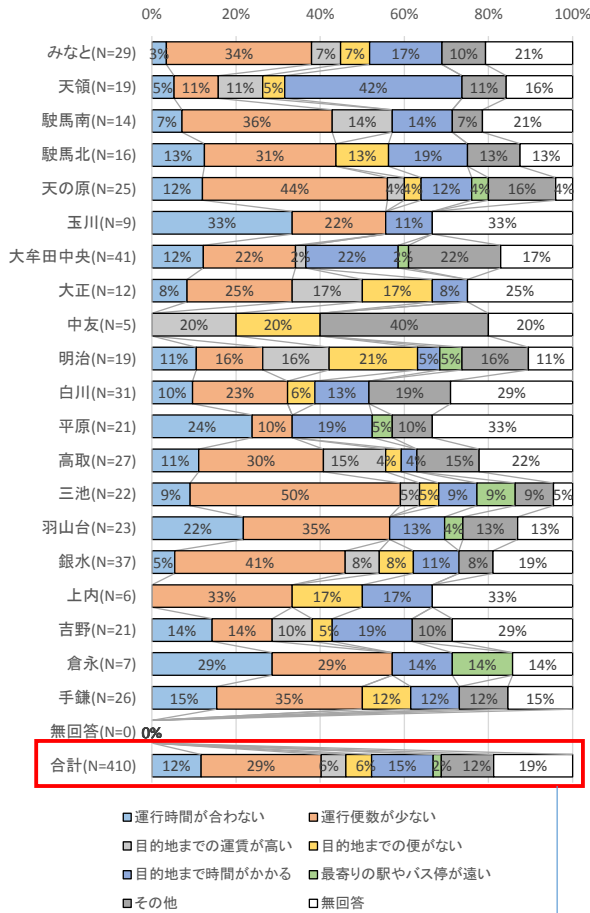


バス停まで徒歩5分以上の方の重要度は、
バス停まで徒歩5分以内の方と比較して同程度

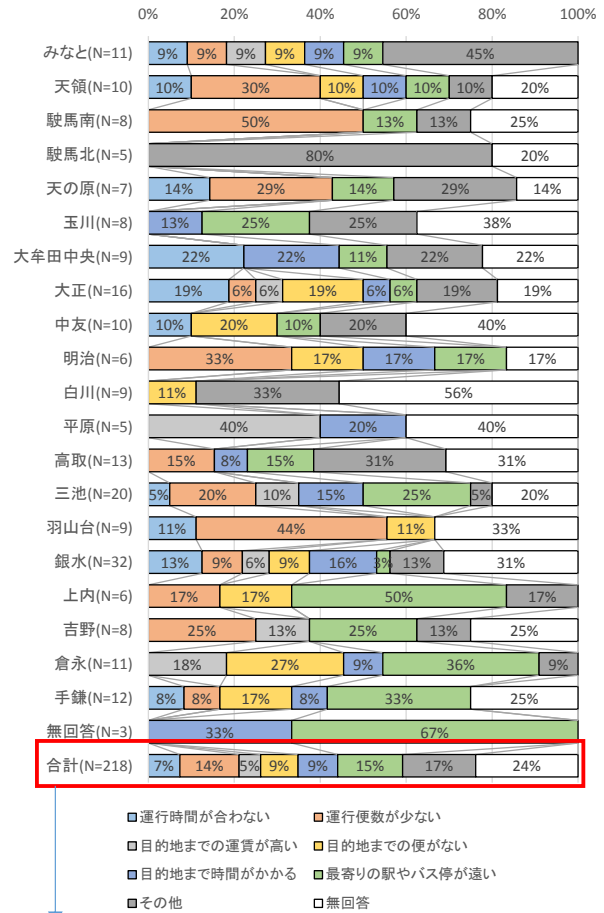
(2) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「運行時間が合わない」「運行便数が少ない」「目的地まで時間がかかる」等の割合が高くなっています。バス停まで徒歩5分以上の方では、「最寄りの駅やバス停が遠い」が多くなっています。

■公共交通を利用しない理由
(バス停まで徒歩5分以内の方)



■公共交通を利用しない理由
(バス停まで徒歩5分以上の方)

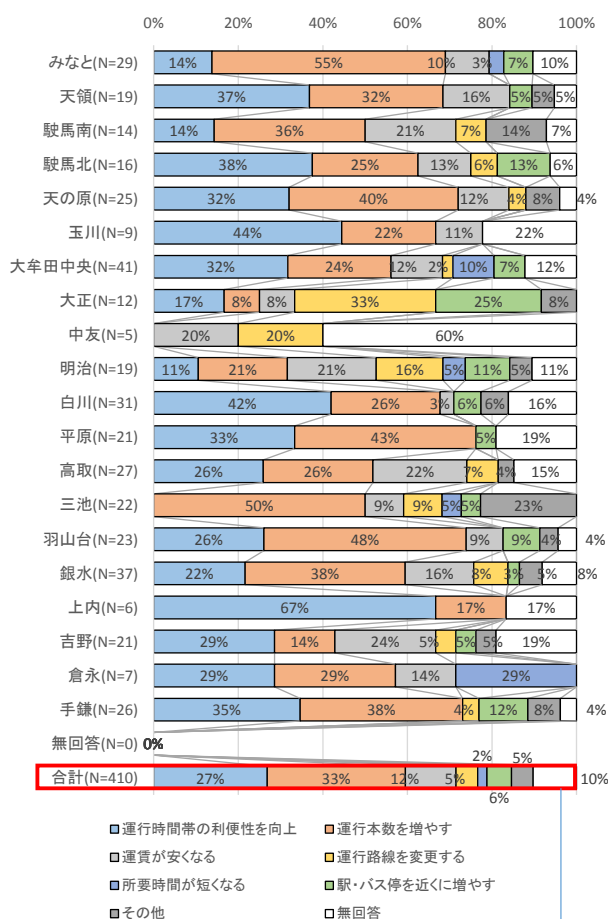


バス停まで徒歩5分以上の方の利用しない理由は、バス停まで徒歩5分以内の方と比較し、「最寄りの駅やバス停が遠い」の割合が高い

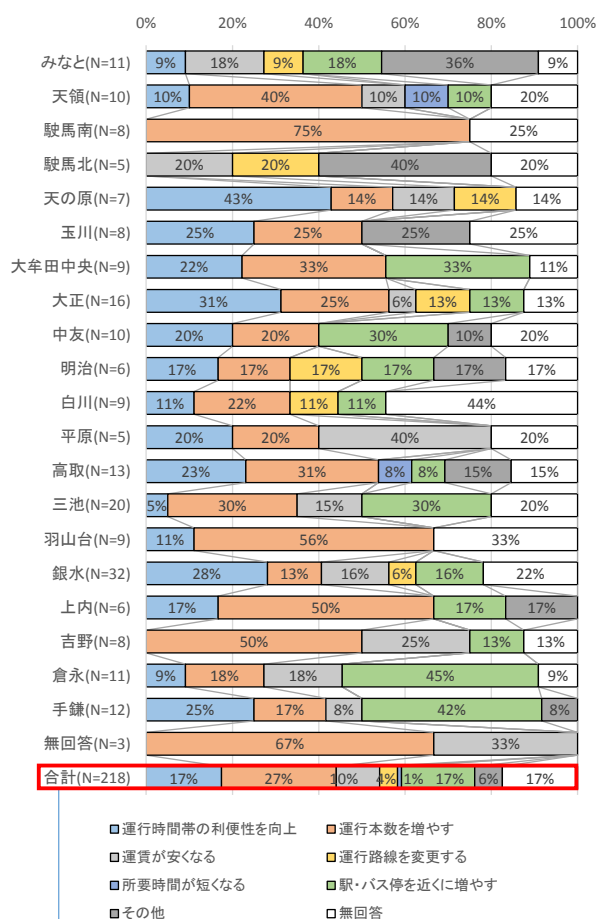
(3) 市民の公共交通に関する改善要望

公共交通の改善要望は、「運行時間帯の利便性を向上」、「運行本数を増やす」等の割合が高くなっています。バス停まで徒歩5分以上の方では、「駅・バス停を近くに増やす」の割合が高くなっています。

■公共交通の改善要望
(バス停まで徒歩5分以内の方)



■公共交通の改善要望
(バス停まで徒歩5分以上の方)



バス停まで徒歩5分以上の方の改善要望は、バス停まで徒歩5分以内の方と比較し、「駅やバス停を近くに増やす」の割合が高い

4-8 荒尾市、みやま市でのアンケート調査結果

(1) 荒尾市から大牟田市への移動状況（荒尾市の市民アンケート調査より）

荒尾市から大牟田市への移動は、高齢者、勤労世代ともに、通勤や娯楽・イベント参加で一定の移動が見られます。

■ 目的地（移動目的別）

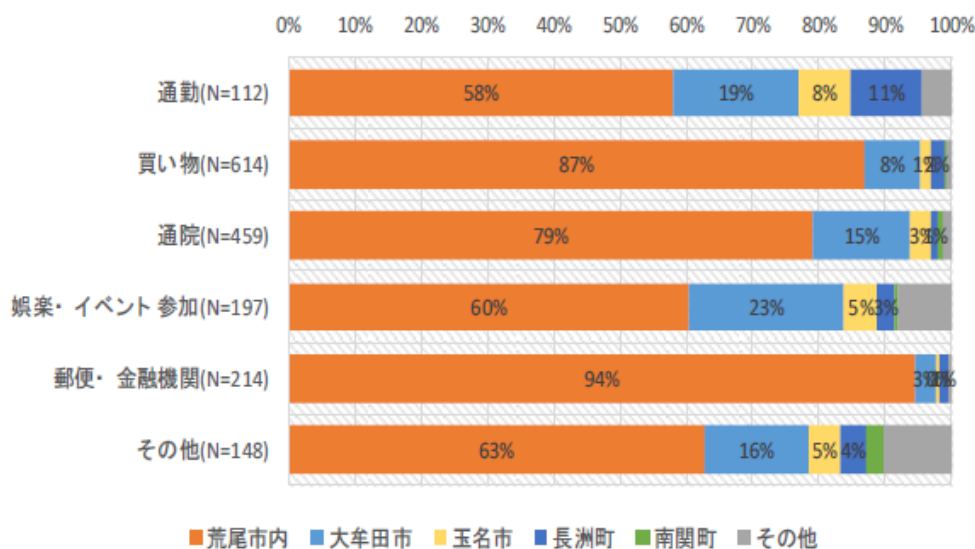


図 75 高齢者（65 歳以上）の移動目的ごとの移動先

■ 目的地（移動目的別）

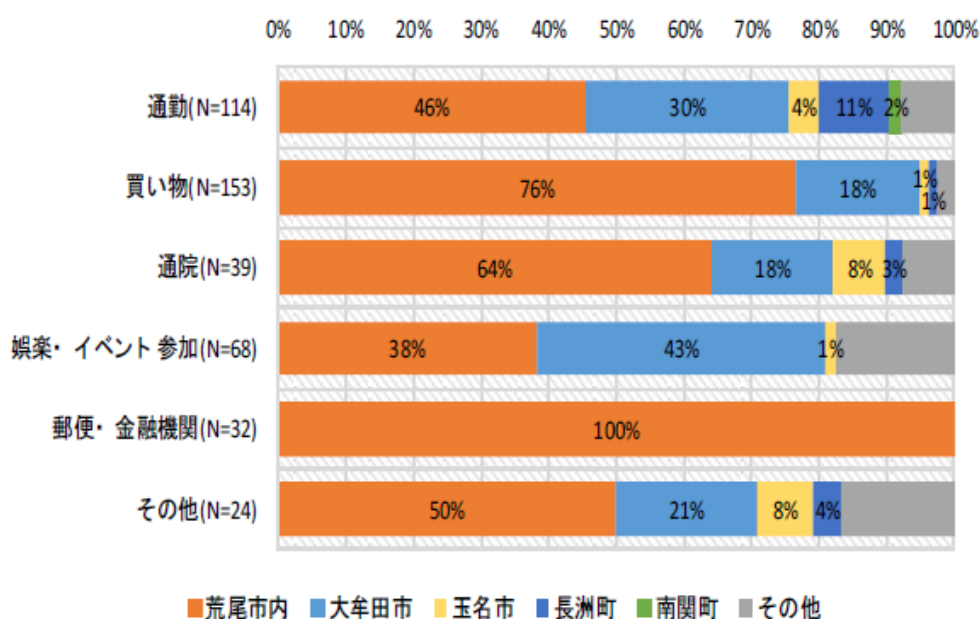


図 76 勤労世代（19～64 歳）の移動目的ごとの移動先

外出時の移動手段は、高齢者、勤労世代ともに、自家用車が多くなっています。高齢者は勤労世代と比較して、自家用車（家族・知人の送迎）及び路線バスの割合が高くなっています。

■移動手段(移動目的別、回答者全員)

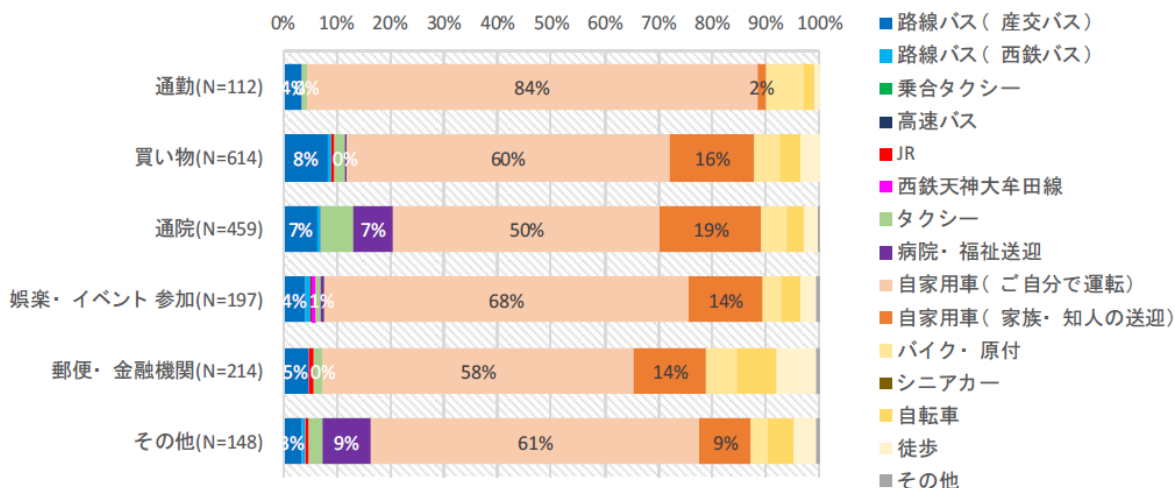


図 77 高齢者（65歳以上）の移動目的ごとの移動手段

■移動手段(移動目的別、回答者全員)

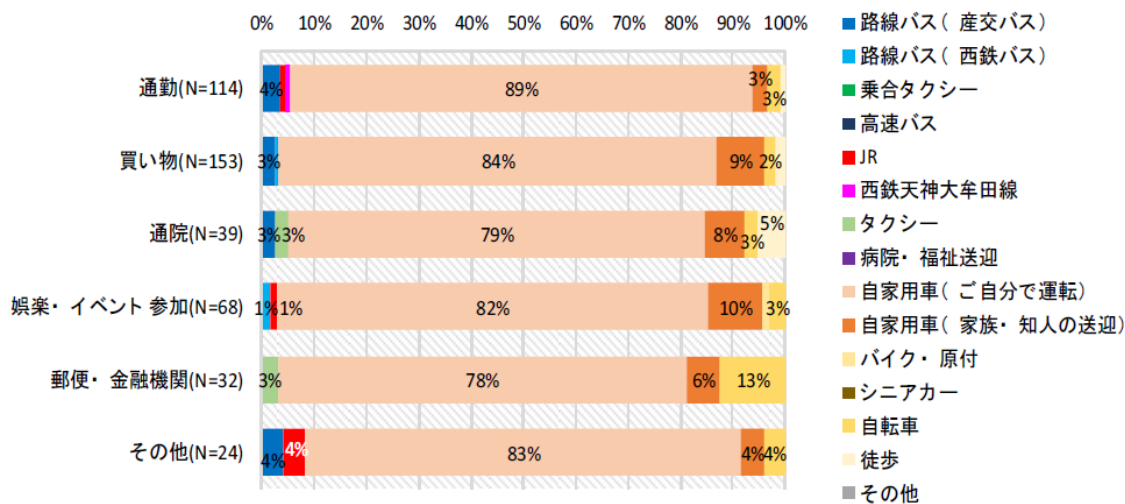


図 78 勤労世代（19～64歳）の移動目的ごとの移動手段

(2) 荒尾市から大牟田市への移動状況（荒尾市の高校生アンケート調査より）

荒尾市に居住する高校生の休日の移動先は、荒尾市内と同程度で大牟田市が多くなっています。

大牟田市内の移動先は、イオンモール大牟田が多くなっています。

移動手段は、JRが多いほか、自家用車（家族の送迎）も多くなっています。

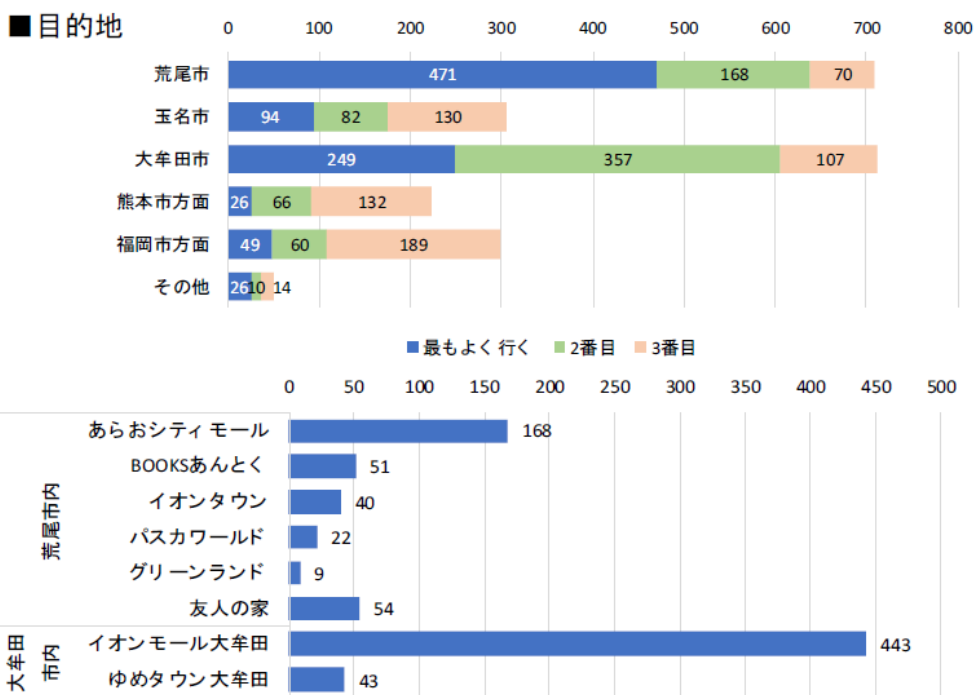


図 79 荒尾市内居住高校生の休日の外出先及び移動手段

(3) 公共交通の改善ニーズ（荒尾市の市民アンケート調査より）

荒尾市民において、公共交通を改善する際に重視することは、高齢者、勤労世代ともに「1日のバスの運行本数」が多くなっていますが、「バスやJR等との接続（乗り継ぎ）」も多くなっています。

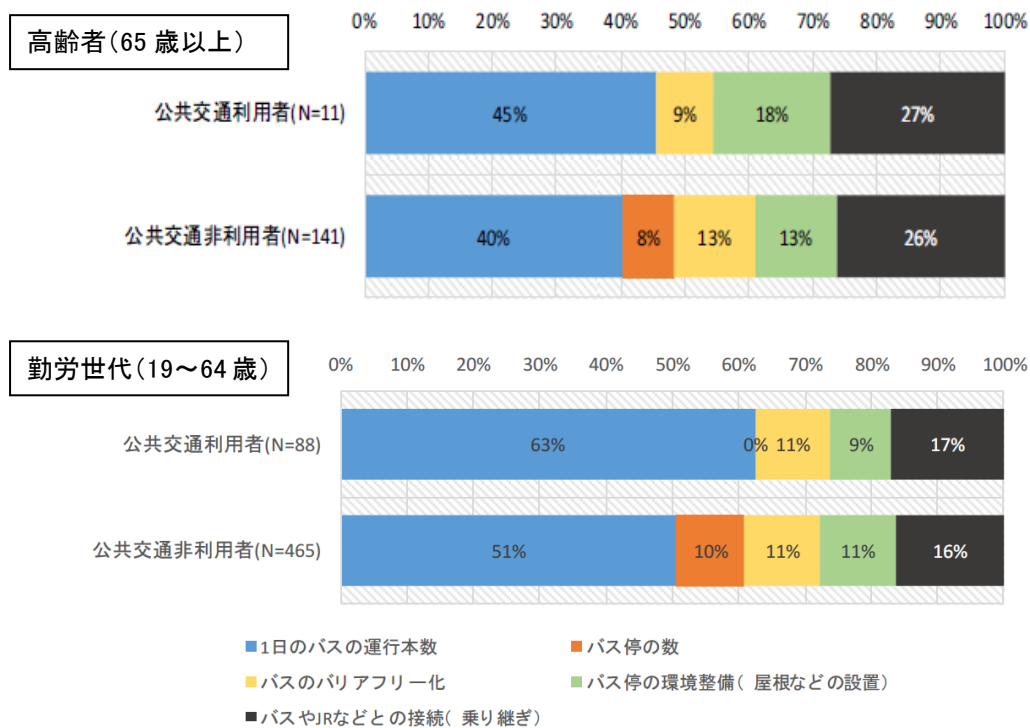


図 80 公共交通を改善する際に求める内容

(4) みやま市から大牟田市への移動状況（みやま市の市民アンケート調査より）

みやま市から大牟田市への移動については、みやま市の南部（高田地区）から大牟田市へ、買い物や通院での移動が多く発生しています。移動手段は、買い物、通院ともに自動車での移動が多くなっています。

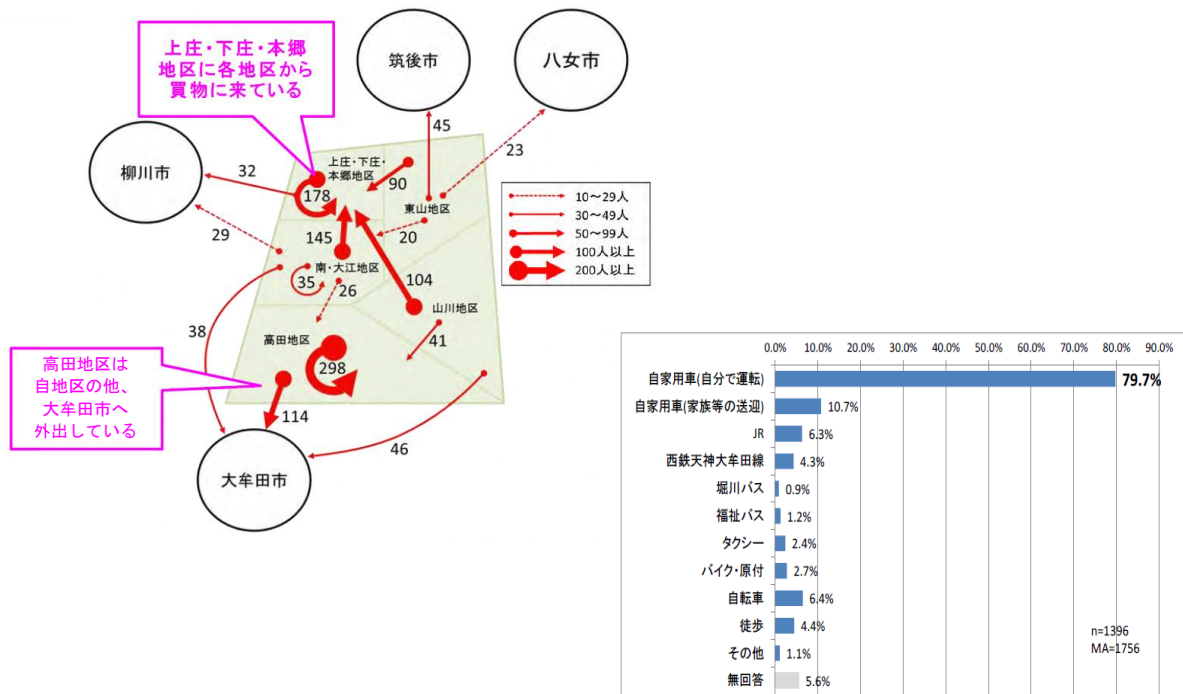


図 81 みやま市民の買い物先及び買い物の移動手段

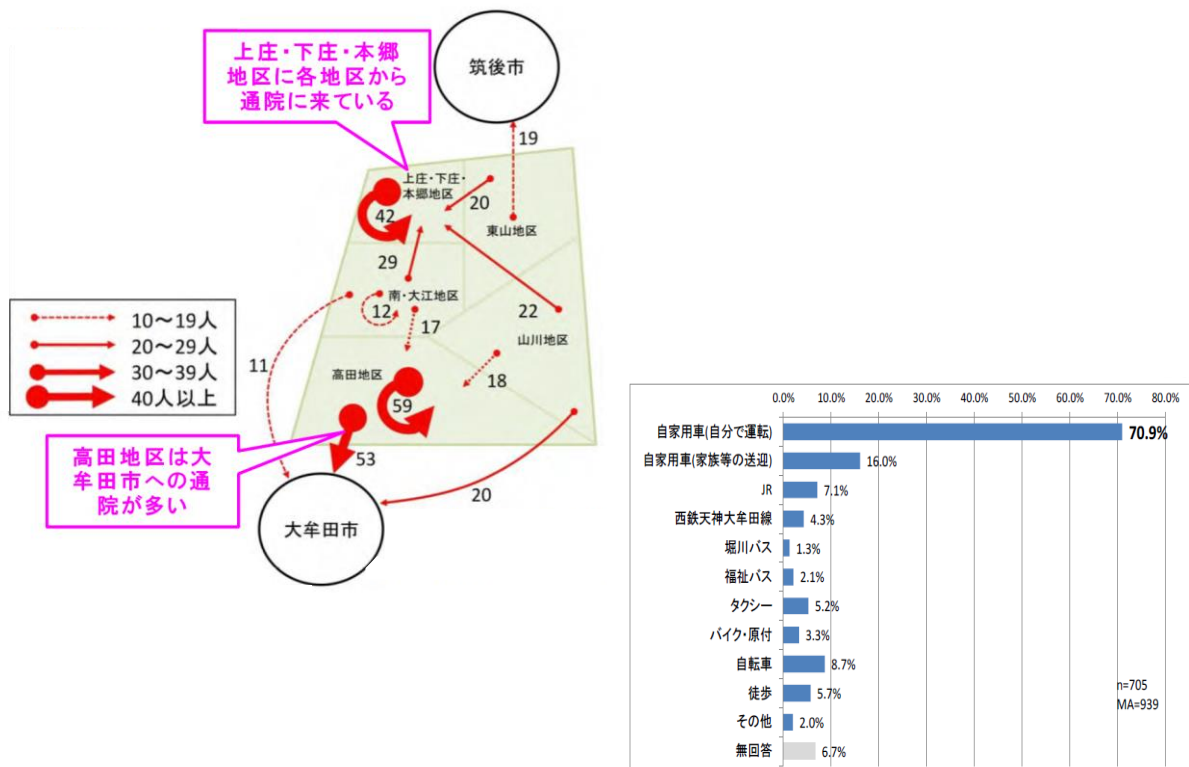


図 82 みやま市民の通院先及び通院の移動手段

4-9 調査結果のまとめ

(1) 市内外の移動

把握されたこと	課題として考えられること
<p>【市民アンケート調査より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大牟田市と周辺市町間の移動では、荒尾市や柳川市、みやま市等からの流入・流出ともに多くみられる状況です。県内との移動手段は鉄道の割合が高く、荒尾市との移動手段は自動車の割合が高い状況です。 ・高齢者が将来の移動への不安を感じている割合が高い傾向にあります。 	<p>→大牟田市と荒尾市やみやま市等の周辺市町間で、自動車による移動が多くなっています。高齢化が進む中、自動車の運転ができなくなった場合には、移動困難者となる可能性があります。その際、現在行っている市外移動を支える交通手段が必要となります。</p>
<p>【荒尾市のアンケート調査結果より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、勤労世代ともに、娯楽やイベント参加等で、荒尾市から大牟田市への移動が多く見られますが、移動手段は自動車が主となっています。 ・休日での高校生による荒尾市から大牟田市への移動も多く、その目的地はイオンモール大牟田が多くなっています。 ・公共交通を改善する際に重視することとして、バスの運行本数の増加が最も多いですが、路線バスやJR等との接続（乗り継ぎ）も多くなっています。 	<p>→休日での高校生による荒尾市から大牟田市（イオンモール大牟田）への移動が多い傾向にあることから、高校生に対する大牟田市側への交通手段が必要となります。また、公共交通の改善として、バスやJRの接続等が求められています。</p>
<p>【みやま市のアンケート調査結果より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院目的で、みやま市南部から大牟田市への移動が多く見られますが、自動車での移動が主となっています。 	<p>→大牟田市とみやま市が隣接する地域では両市間の移動が多い傾向にあることから、この地域の移動を公共交通でも確保することが求められています。</p>
<p>【観光来訪者WEBアンケート調査結果より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光での来訪及び周遊の手段は自動車がほとんどですが、鉄道等での来訪もあります。 	<p>→観光客の公共交通へのニーズへとして、観光地への路線バスによるアクセスや鉄道と路線バスの接続等が求められています。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通へのニーズとして、路線バスでの観光地へのアクセス、鉄道と路線バスの接続が多くなっています。 	
--	--

(2) 市内の移動

把握されたこと	課題として考えられること
<p>【市民アンケート調査より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大牟田市内の移動は、居住地域もしくは中央地域を目的地とした移動が多い状況です。 ・買い物や通院、私事の移動先として、居住する地域外への移動も多くみられます。 	<p>→市内移動として、各地域から市中心部への移動が多くなっています。高齢化が進む中、自動車の運転ができなくなった場合には、移動困難者となる可能性があります。その際、現在行っている各地域と市中心部とを結ぶ交通手段が必要となります。</p>
<p>【市民アンケート調査より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な移動手段は自動車が多い傾向にあります。65歳以上は65歳未満の年齢層と比較して、路線バスの利用が見られるほか、自動車（送迎）での移動が多くなっています。 	<p>→高齢者は普段の移動で路線バスを利用している方が一定数見られるため、移動手段の確保として、公共交通を維持していくことが求められます。</p> <p>→また、家族等の送迎で移動している方も見られますが、運転者の高齢化等により送迎が受けにくくなる可能性もあります。</p>

(3) 満足度・ニーズ

把握されたこと	課題として考えられること
<p>【市民アンケート調査より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者は移動の満足度が低くなっている傾向にあり、さらに将来の不安も高い傾向にあります。 <p>【公共交通利用者、買い物施設来訪者アンケート調査結果より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動の満足度が市民アンケート調査結果と比較して低くなっており、将来の移動への不安も高くなっています。 	<p>→外出において公共交通を必要としている方に対しての移動手段の維持・確保をすることで、移動の満足度を高め、また将来の不安を軽減させていくことが求められます。</p>
<p>【立地適正化計画策定時のアンケート調査より】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に対する満足度は、駛馬南小や駛馬北小、天の原小や玉川小等を中心に、郊外部の小中学校区で満足度が低くなっています。 ・路線バス停から徒歩5分以上に居住の方は、鉄道駅や路線バス停を近くに増やすことに対する意見が多くなっています。 	<p>→満足度向上に向けた対応が求められています。</p> <p>→路線バス停から離れて居住する方は、路線バス停を近くにしてほしいというニーズがあり、今後の高齢化の進展に伴いこのようなニーズがさらに高まる可能性があります。</p>

第5章 地域公共交通の課題整理

5-1 大牟田市における公共交通の課題（3つの課題）

前章までの現状整理、地域公共交通の状況、市民の移動実態・ニーズの整理を踏まえ、大牟田市における公共交通の課題は3つの視点から整理できます。

課題1. 市内の移動を支える公共交通の確保が必要

⇒公共交通利用者減少に歯止めをかける対応、将来の人口減少・高齢化を見据えた市内の移動を支える公共交通の検討、維持・確保が必要

大牟田市の移動実態を見ると、通勤や通学、買い物、通院等について、市内での流動が多い状況にあります。このような中、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おり、駅やバス停までの徒歩圏内に居住している人口も8割を超えている等充実した公共交通網といえます。しかし、大牟田市の公共交通（鉄道・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、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。

観光面では、三池炭鉱関連施設の世界文化遺産登録を契機として、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るなか、公共交通でのアクセスが不便な観光地もあり、観光客数の維持・増加に向け、公共交通でのアクセス強化、周遊性の確保が必要です。

また、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、都市計画マスタープラン（改定中）や立地適正化計画があり、将来の都市のコンパクト化と公共交通網の充実が必要です（都市のコンパクトシティ・プラス・ネットワーク化）。

課題2. 広域な移動を支える公共交通の確保が必要

⇒周辺地域との流動を支える公共交通の維持・確保が必要

近隣を含めた移動実態を見ると、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みられます。特に隣接する荒尾市とは市街地が連坦しており、鉄道と路線バスのネットワークがあること、利用実績も多いことから、繋がりが深いと言えます。

このように、広域な移動実態に対して、市内と市外を結ぶネットワークとして鉄道や広域路線バスが整備されていますが、人口減少・高齢化に伴い鉄道や路線バスの利用者数は減少傾向にあります。

近隣市町で構成する有明定住自立圏では、大牟田市は中心市として第2次有明圏域定住自立圏共生ビジョンを策定し、圏域内における通勤や通学、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、利用促進に向けた取組みを進めることとしています。

これらにより、周辺地域との流動を支える公共交通の維持・確保が必要となります。

課題3. 人口減少下における公共交通の維持・確保に向けた利用促進が必要

⇒市民、関係者一体となった公共交通利用促進の取組みが必要

大牟田市は将来的に人口減少が予想されていますが、将来の人口減少や少子高齢化を踏まえますと、公共交通の利用者は今後減少していく可能性があるといえます。そのような傾向が進めば、公共交通網の将来にわたっての維持・確保が困難になるといった懸念があります。

将来的な人口減少により公共交通の利用者が更に減少し、これを受け公共交通サービスが低下して利用者数が更に減少するという負のスパイラルに陥ることが考えられます。

このため、市民、関係者一体となった公共交通の維持・確保に向けた利用促進の取組みが必要となります。

5-2 大牟田市における公共交通の個別課題

前項に示した3つの課題に対して個別の課題を以下に整理します。

課題1に対しては8つの個別課題、課題2に対しては3つの個別課題、課題3に対しては1つの個別課題として、詳細について次頁より整理します。

課題1. 市内の移動を支える公共交通の確保が必要

⇒公共交通利用者減少に歯止めをかける対応、将来の人口減少・高齢化を見据えた市内の移動を支える公共交通の検討、維持・確保が必要

課題1-① 中心部(国道208号)の密な運行の維持

課題1-② 効率的な公共交通網の形成

課題1-③ 観光移動への対応

課題1-④ 交通弱者への対応

課題1-⑤ 交通空白地域の解消

課題1-⑥ 待合環境の改善

課題1-⑦ 多様な交通手段の連携

課題1-⑧ 都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成

課題2. 広域な移動を支える公共交通の確保が必要

⇒周辺地域との流動を支える公共交通の維持・確保が必要

課題2-① 周辺市町との公共交通網の維持

課題2-② 鉄道とバスの接続改善

課題2-③ 交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善

課題3. 人口減少下における公共交通の利用促進が必要

⇒市民、関係者と一体となった公共交通利用促進の取組みが必要

課題3-① 公共交通の利用機会創出、利用促進

課題1. 市内の移動を支える公共交通の確保が必要

⇒公共交通利用者減少に歯止めをかける対応、将来の人口減少・高齢化を見据えた市内の移動を支える公共交通の検討、維持・確保が必要

課題1-① 中心部（国道208号）の密な運行の維持

- ・市内の路線バスのほとんどは国道208号の市中心部を運行しており、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利用者も多いです。
 - ・国道208号には多くの系統が乗り入れるため、サービス水準（運行本数）が高い一方、多様な路線が運行するため、利用の際に分かりにくい可能性があります。
- 路線バスの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。
- 利用時のわかりやすさ（主要バス停での路線図の表示、時刻表の見やすさ改善等、行先に合わせた利用するバスの選択のしやすさ）の確保が必要です。

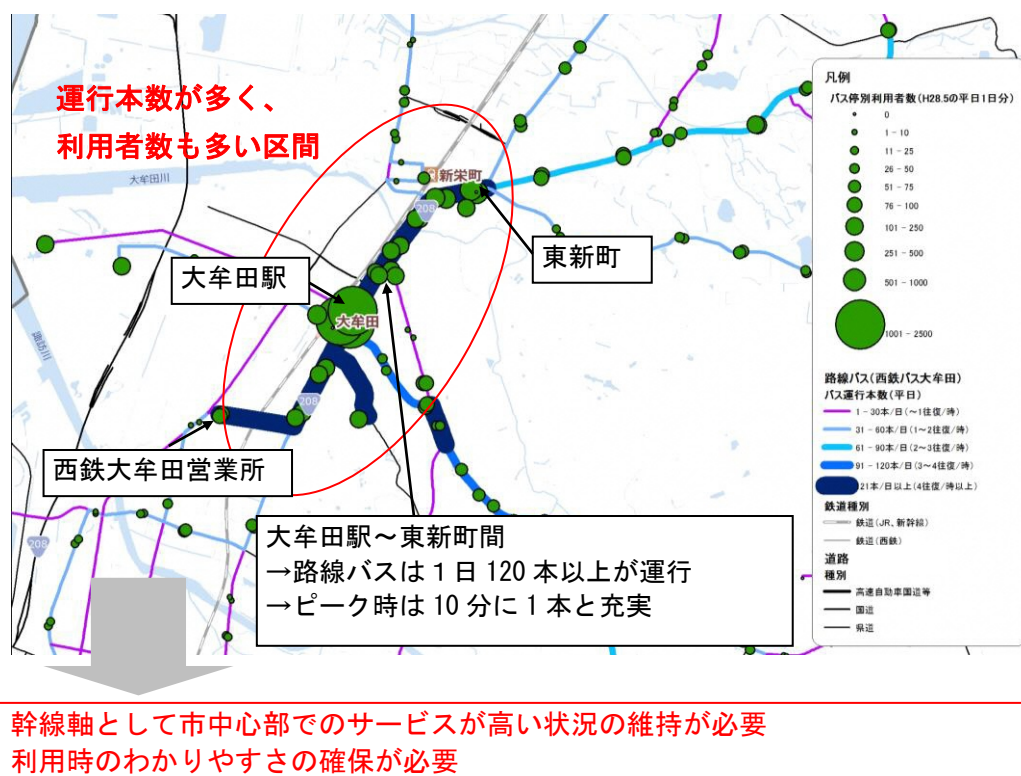


図 83 路線バスの区間別運行本数、バス停別利用者数

課題1-② 効率的な公共交通網の形成

○非効率な運行路線の改善

- ・系統別の利用状況では、1便/日の利用者数が1.0人を下回る系統がある等、運行が非効率な系統が存在します。
- ・路線の利用実態をみると、市中心部（大牟田駅～東新町）の乗降が多く、また地域拠点周辺においても乗降が多い状況にあります。

→利用が少ない系統等非効率な路線の改善が必要です。

→市中心部へのバス利用が多いため、今後も中心市街地活性化と連携した公共交通網の形成が必要です。

→将来の人口減少・高齢化に対応した都市拠点、地域拠点を結ぶ路線の維持が必要です。

◆大牟田市の系統別の運行本数、利用者数

路線	系統番号	運行区間	運行本数(便/日)			1便あたり利用者数
			平日	土曜	日祝	
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	23	21	28	17.7
	57	大牟田営業所-大牟田駅-北吉野(循環)-市立病院	10	3	0	23.5
	57	市立病院-大牟田駅-北吉野(循環)-大牟田営業所	10	3	0	24.9
	57	市立病院-大牟田駅-北吉野(循環)-市立病院	0	1	0	15.4
	55	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-新大牟田駅-青島	28	29	26	14.6
	25	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-上町-庄山	19	18	15	6.6
上官線	15	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-菅林町-有明高等前	40	35	30	11.1
	21	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-菅林町-新橋立町丁目	8	9	11	7.5
	16	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-梅林町-倉城	8	4	5	9.4
	16	ゆめタウン大牟田-大牟田駅-菅林町-万田坂	0	9	9	3.1
	16	大牟田駅前-菅林町-万田坂	0	1	1	0.2
	10	大牟田駅前-市立病院-大牟田駅-普光寺	16	16	16	10.9
米の山黒崎団地線	10	大牟田営業所-大牟田駅-普光寺	0	2	0	4.5
	10	大牟田営業所-大牟田駅-米の山	0	2	0	4.5
	18	大牟田営業所-市立病院-大牟田駅-黒崎団地前	0	4	4	3.7
	18	大牟田営業所-大牟田駅-新栄町-黒崎団地前	8	0	0	0.3
大牟田市内線	無	大牟田営業所-大牟田駅-三池中町	1	4	0	7.1
	4	大牟田営業所-大牟田駅-高泉団地-三池中町	2	2	5	24.3
	2	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-三池中町	1	3	2	38.4
	2	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-高泉団地-三池中町	2	0	0	12.8
	4	荒尾駅前-右京町-大牟田駅-久福木団地	28	21	20	18.0
	2	荒尾駅前-天徳橋-大牟田駅-高泉団地-三池中町	20	17	13	14.3
	1	大牟田営業所-大牟田駅-久福木団地	2	5	4	14.6
	7	市立病院-大牟田駅-高泉団地-三池中町	6	3	0	21.7
	4	荒尾駅前-天徳橋-大牟田駅-ゆめタウン大牟田	7	6	4	10.0
	無	三池港-駅西口	8	8	8	5.8
グリーンランド線	無	大牟田駅-ホテルヴェルデ前	19	30	30	18.0
	無	駅西口-イオンモール大牟田	50	50	50	7.5
	無	駅西口-帝京大学福岡キャンパス	23	0	0	10.1
高速バス	無	荒尾駅-福岡空港国際線	1	1	1	-
	無	荒尾駅-新大牟田駅-福岡空港国際線	8	8	8	-
	無	福岡空港国内線-新大牟田駅-荒尾駅	9	9	9	-
	無	ホテルヴェルデ前-新大牟田駅-福岡空港国際線	3	3	3	-
	無	福岡空港国内線-新大牟田駅-ホテルヴェルデ前	3	3	3	-

利用が少ない系統の存在 1便あたり0.2名利用

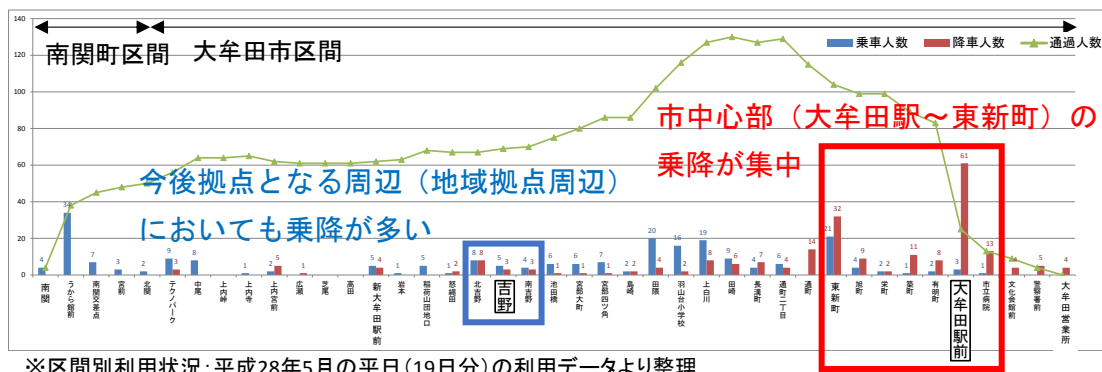
1便あたり0.3名利用

利用が少ない系統など非効率な路線の改善が必要

図84 大牟田市の系統別の運行本数、利用者数

○区間別利用状況

・南関 → 新大牟田駅 → 吉野 → 東新町 → 大牟田駅 → 大牟田営業所



※区間別利用状況：平成28年5月の平日(19日分)の利用データより整理

中心部と各拠点を結ぶ
路線の維持が必要

図85 区間別利用状況

※西鉄バス提供データより整理



課題1-③ 観光移動への対応

- ・大牟田市では、三池炭鉱関連施設の世界文化遺産登録を契機として、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。
- ・大牟田市全体での観光客数は近年減少傾向にありますが、大牟田市動物園や石炭産業科学館等の観光客数は増加傾向にあります。
- ・大牟田市動物園は路線バスのバス停から離れて立地している状況にあります。
- ・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地も一部あります。
- ・西日本鉄道では観光列車の導入を検討しており、大牟田駅から観光施設群への公共交通等によるアクセス確保が必要です。

→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。

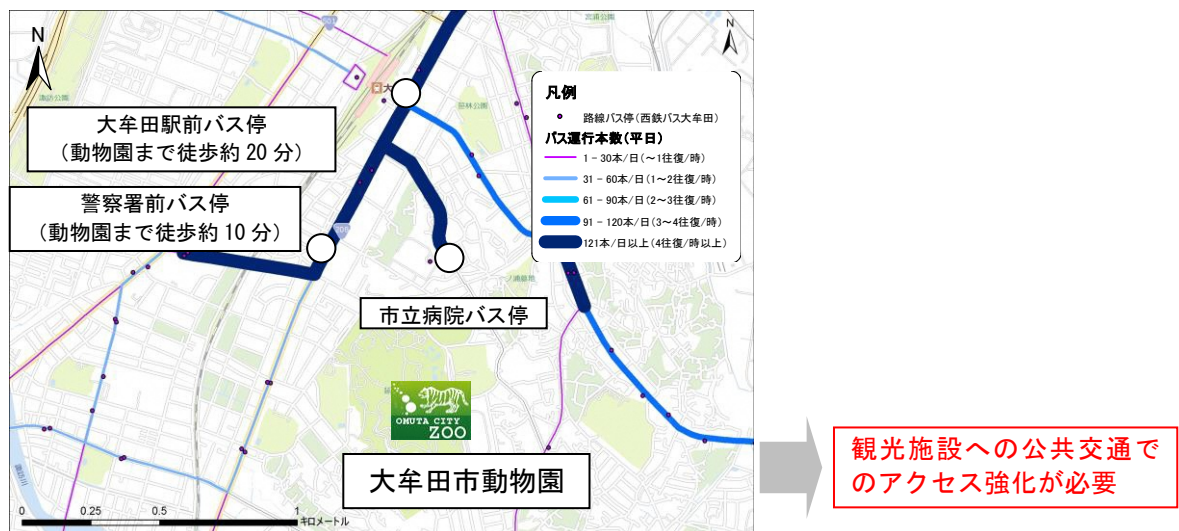


図 86 路線バス網と大牟田市動物園の位置

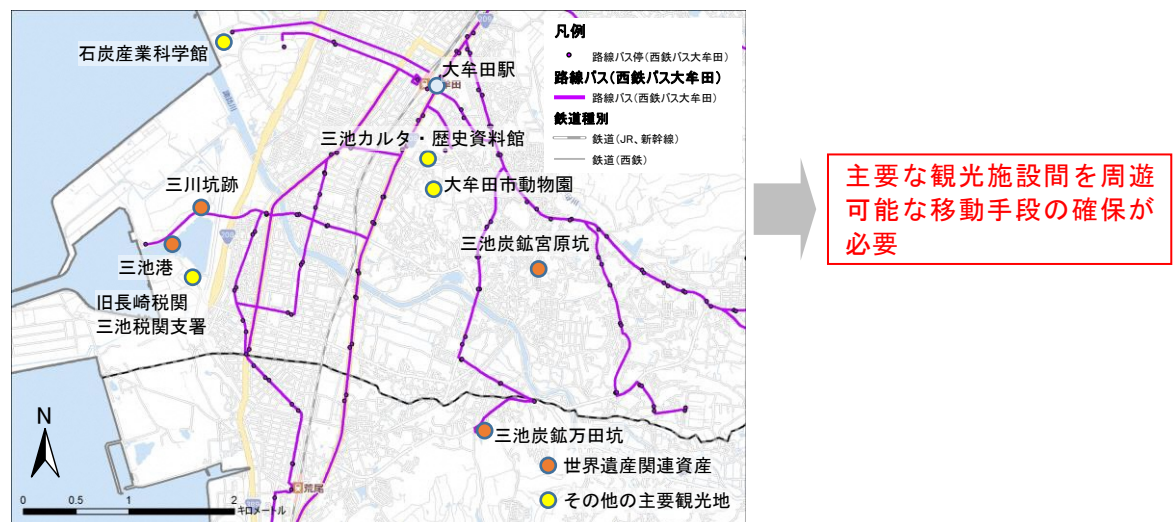


図 87 路線バス網と主要観光施設の立地状況

課題1-④ 交通弱者への対応

【高齢化の進展】

- ・大牟田市は高齢化が進んでおり、近年の高齢者による自動車運転事故の懸念等を踏まえた自動車運転免許返納により、今後さらに買い物や通院等の外出が困難な高齢者が増えることが考えられます。

【高齢者の移動実態】

- ・高齢者は日常的な移動として、買い物や通院が多くなっています。これらの移動については、将来（概ね10年後）に対する不安が大きくなっています。
- ・高齢者は自動車（運転または送迎）での利用が中心となっている他、病院等へのタクシー利用も見られます。

【高齢者等交通弱者の移動に関する課題認識】（社会福祉協議会ヒアリングより）

- ・大牟田市は高齢者単身世帯が多く、路線バスが撤退した場合、高齢者等の生活に支障となる可能性があります。
- ・買い物施設やバス停から離れた地域について、買い物移動等への対応が必要です。

【地域主体の交通手段の制度化】

- ・倉永地区や三池地区では、その必要性から地域が主体となってバスを運行しています。制度の改正等も行われており、それらに合わせた整理が必要です。

→増加する交通弱者の対応として、買い物や通院での移動手段の確保、路線バスの維持に向けた利用促進の推進が必要です。

→地域主体のバスについて、制度や運営面での検討が必要です。

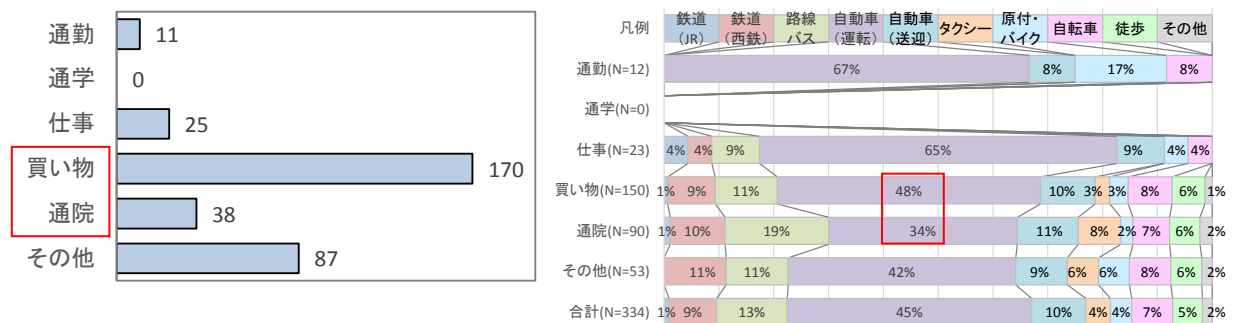


図 88 65歳以上の方の移動目的と移動目的ごとの移動手段（市民アンケート調査より）

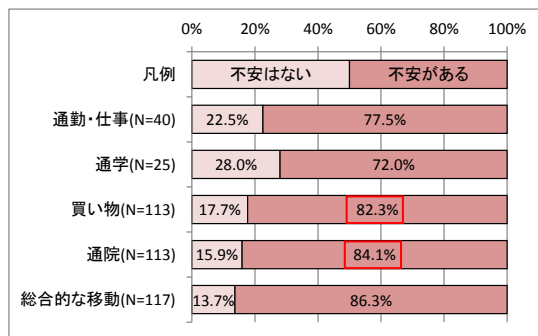


図 89 65歳以上の方の将来の移動への不安（市民アンケート調査より）

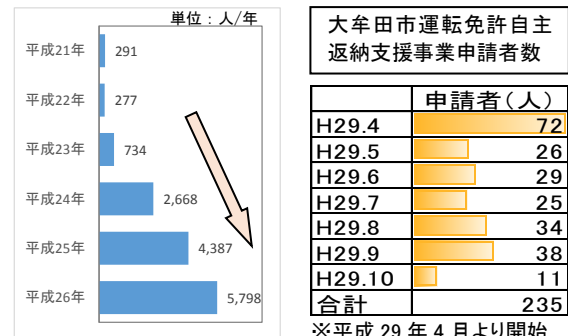


図 90 福岡県、大牟田市の免許自主返納者数の推移（出典：福岡県警 交通年鑑、大牟田市資料）

大牟田市運転免許自主返納支援事業申請者数	
年度	申請者(人)
H29.4	72
H29.5	26
H29.6	29
H29.7	25
H29.8	34
H29.9	38
H29.10	11
合計	235

※平成29年4月より開始

課題1-⑤ 公共交通空白地域の解消

- ・大牟田市での鉄道、路線バス、倉永地区生活循環バスによる人口カバー率（徒歩圏内居住人口）は8割を超えており、周辺市町と比較しても高い状況にあります。一方で、鉄道や路線バスでカバーされていない地域も残っています。

→公共交通網まで徒歩圏外の地域への対応が必要です。

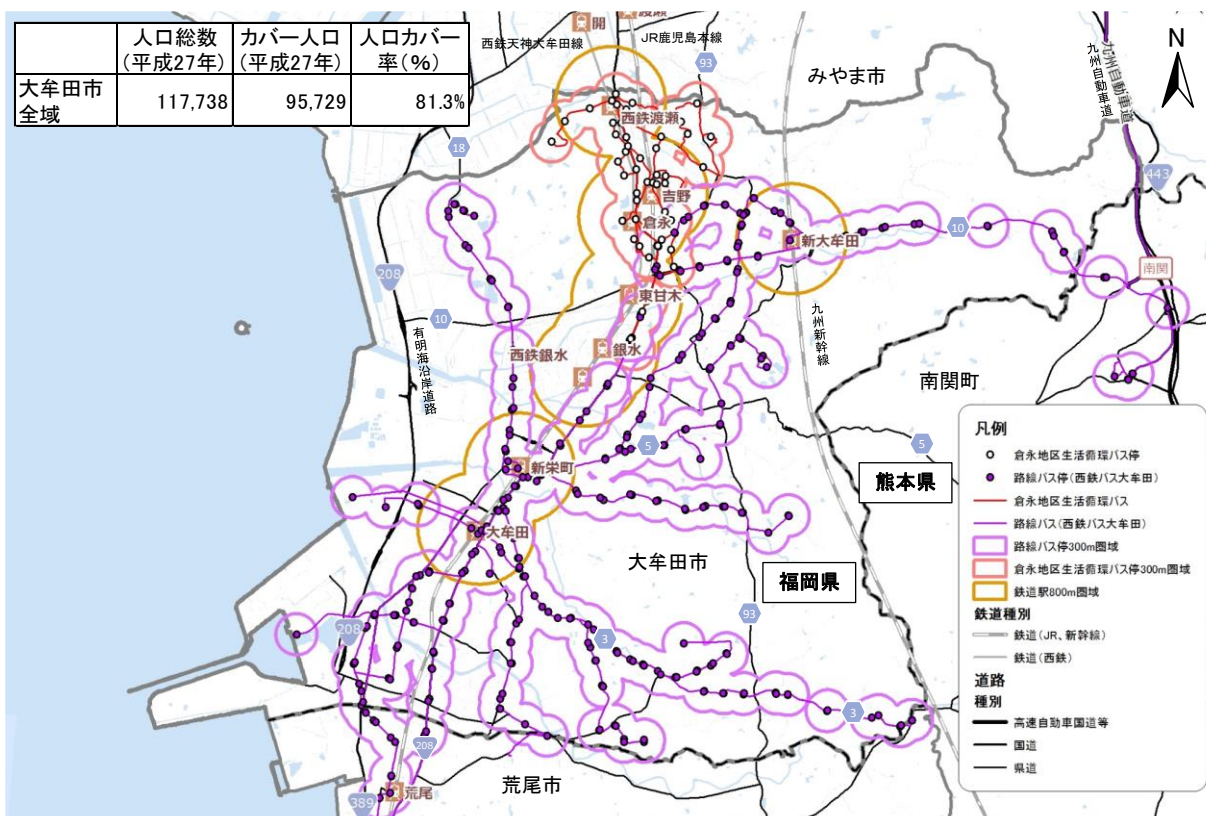


図 91 公共交通によるカバー状況（鉄道駅 800m、バス停 300m 圏域）

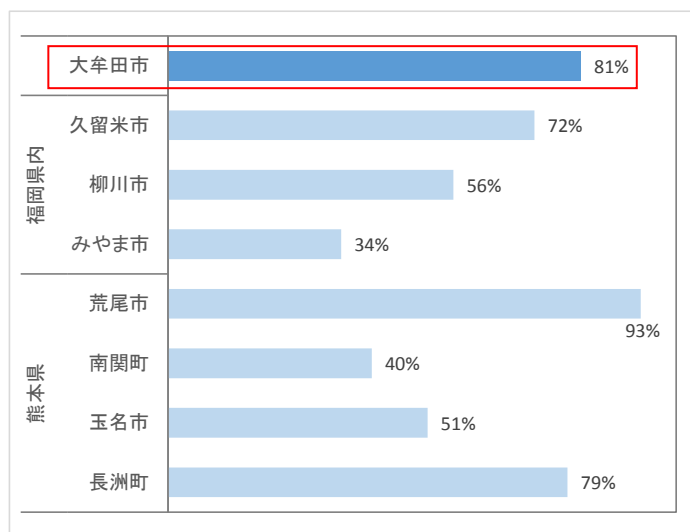


図 92 大牟田市及び周辺市町の鉄道、路線バスによる人口カバー状況

※周辺市町は国土数値情報の鉄道、路線バス情報より整理

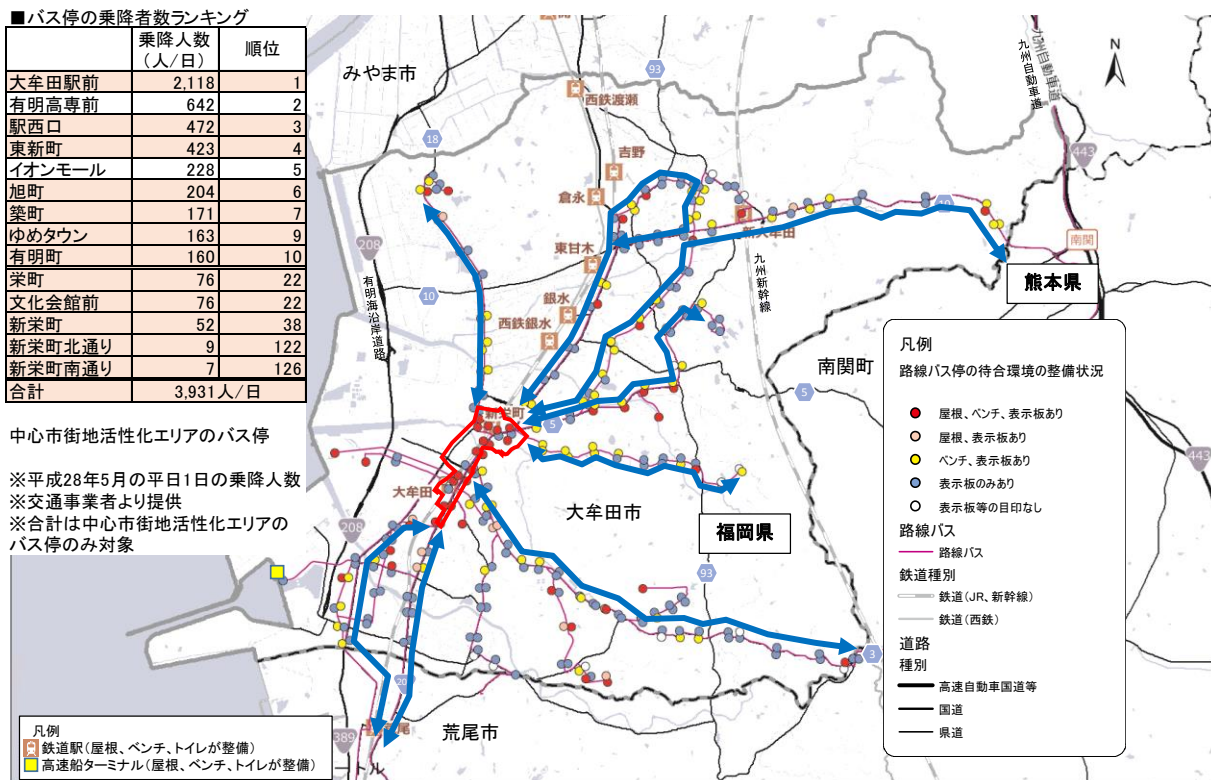
※荒尾市は平成 29 年検討時の数値（荒尾市地域公共交通活性化協議会資料より）

課題1-⑥ 待合環境の改善

(路線バス停)

- ・ 中心市街地では、鉄道と路線バスが接続し、大牟田駅を中心として各方面への路線バスが集中して運行しています。
- ・ バス停上屋等の施設は、バス利用者を日差しや降雨等から守る休憩所となりますが、バス利用者が多い中心市街地には、老朽化、または未整備の箇所があります。
- ・ 大牟田市では、中心市街地活性化基本計画を策定し、中心市街地活性化に向けた取り組みを実施しています。

→中心市街地活性化エリアでのバス利用者が多いバス停において、優先的にバス停上屋等の新規設置や更新の整備を推進することにより、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。



中心市街地活性化基本計画における、中心市街地活性化エリア内のバス停については、利用者が多いため待合環境（屋根やベンチ）の整備が必要

図 93 主要交通結節点、路線バス停の整備状況

(鉄道駅)

- ・ 鉄道駅は、利用者が多く、本市における主要な玄関口となっています。
 - ・ 一方、老朽化や施設の不備等利用環境として劣っている駅も存在しています。
 - ・ 利用者の利便性を確保・向上し、利用促進を目指す必要があります。
- 鉄道駅の待合環境整備に向けた検討が必要となっています。

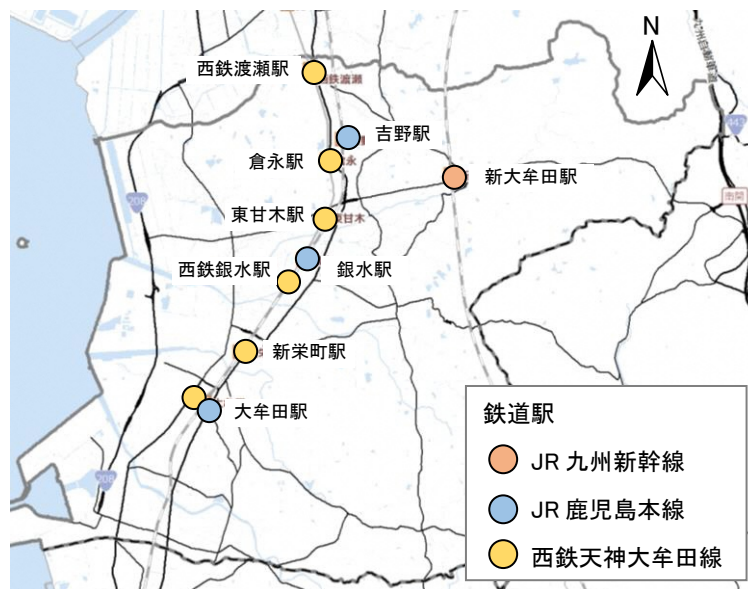
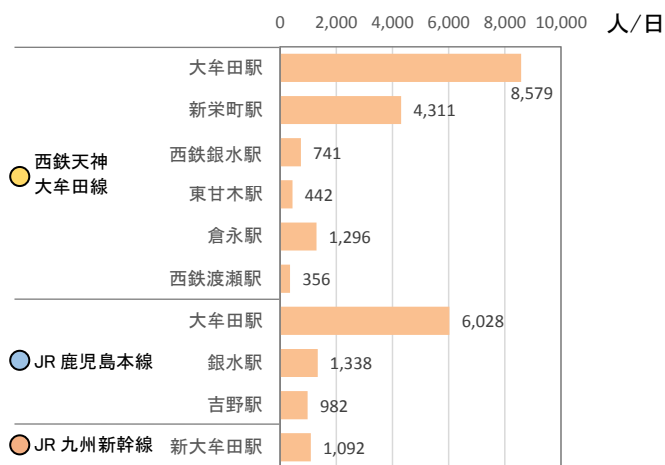


図 94 大牟田市内の鉄道駅



利用者数(人/日)※平成 28 年度

図 95 鉄道駅の利用状況

課題1-⑦ 多様な交通手段の連携

- ・大牟田市では、鉄道や路線バス、倉永地区生活循環バス等地域主体の交通手段の他、私立高校のスクールバスが市外から市内への通学移動手段として運行しており、また、その他施設（温泉施設、宿泊施設、児童施設等）での送迎バスも運行されている等、多様な移動手段が存在します。
- 公共交通とその他の移動手段の役割を明確にして、それぞれが連携することで交通ネットワークの強化に繋げることが必要です。

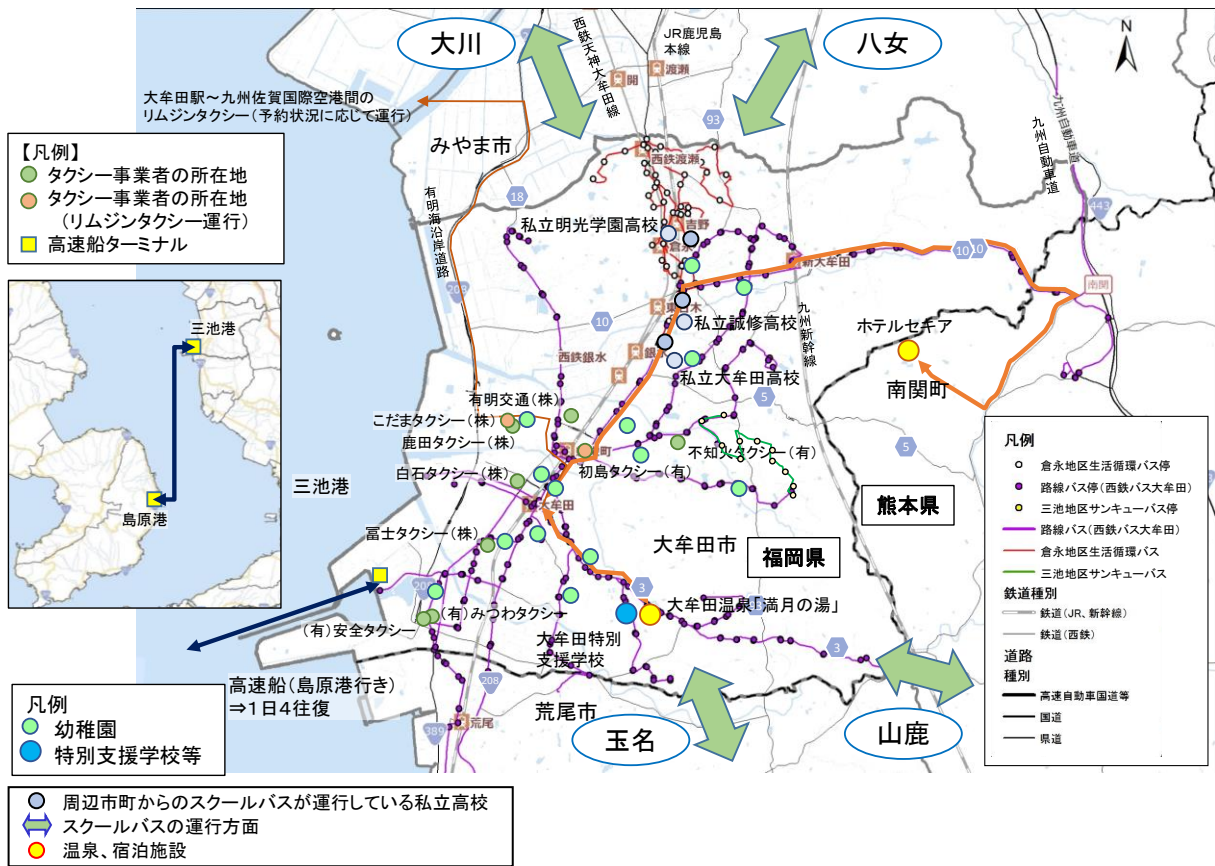


図 96 市内の交通網

課題1-⑧ 都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成

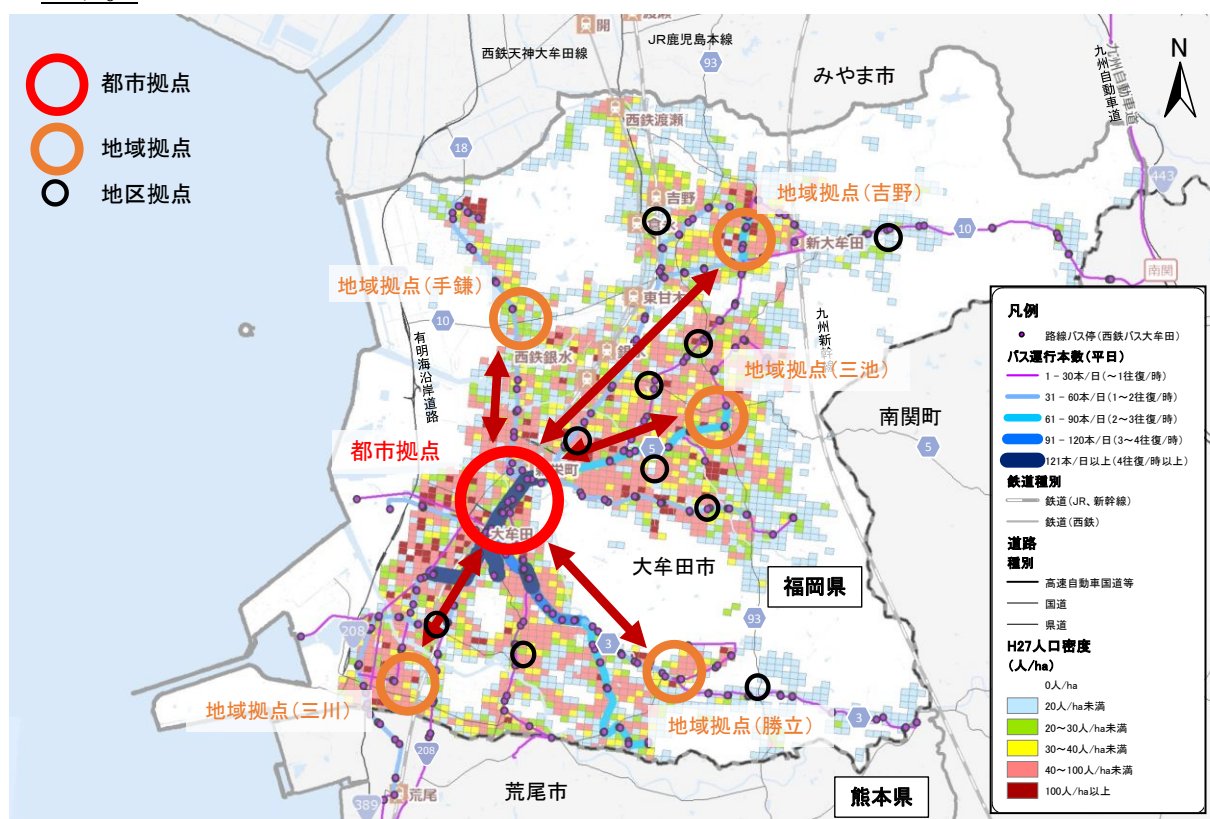
【人口減少下での将来都市像】

- ・市全体での将来の人口減少、高齢化の進展が想定される中、都市計画マスタープラン（改定中）や立地適正化計画では、都市拠点、地域拠点、地区拠点を設定し、コンパクトなまちづくりを推進するとしています。

【公共交通網の現状】

- ・大牟田市の路線バス網は市中心部から各方面に放射状に展開しており、都市拠点、地域拠点を結んでいます。
- ・市中心部から各方面への路線バスは、1時間に1往復以上の運行となっており、運行本数は充実しています。

→都市拠点と地域拠点との移動を確保する公共交通の検討、維持・確保が必要となります。



都市拠点と地域拠点との移動を確保する公共交通の検討、維持・確保が必要

図 97 市内拠点と公共交通網

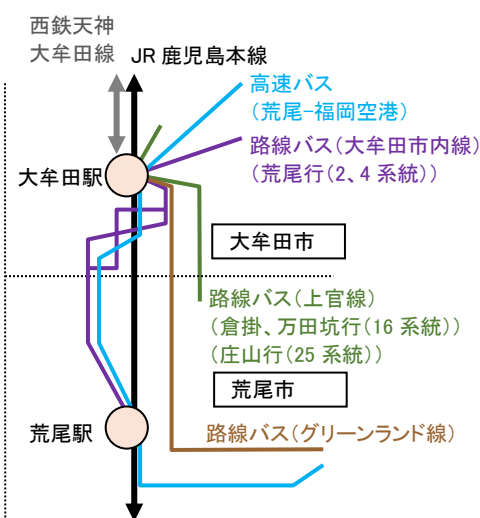
課題2. 広域な移動を支える公共交通の確保が必要

⇒周辺地域との流動を支える公共交通の維持・確保が必要

課題2-① 周辺市町との公共交通網の維持

【荒尾市との連携】

- ・大牟田市と荒尾市については市街地が連坦しており、鉄道（JR）と路線バス（4路線16系統）のネットワークがあります。
 - ・周辺市町の中でも特に荒尾市から大牟田市内への通勤、通学流動が多いほか、休日は大牟田市内の商業施設（イオンモール大牟田等）への移動が多い状況です。
 - ・荒尾駅～大牟田駅間のバス利用者1月あたり約620名（平成28年5月実績、事業者提供データより）であり、そのうち約4割が荒尾市内のバス停を発着としていることから、両市間を結ぶ路線バスは、利用者数も多く、都市間路線として機能しています。
 - ・上記より、大牟田市と荒尾市の繋がりが深い状況といえます。
- 大牟田市と荒尾市を結ぶ鉄道の維持、路線バスの維持・拡充、鉄道と路線バスの接続改善、路線維持に向けた利用促進策等が必要です。



<鉄道 (JR) >	
運行本数	上下 136 本/日 (平日)
<路線バス (西鉄バス) >	
運行本数	上下 141 本/日 (平日)
○上官線 (倉掛、万田坑行 (16 系統)、庄山行 (25 系統))	
利用者数	251 人/日
運行本数	平日 40 便/日、土曜 38 便/日、日祝 33 便/日
○大牟田市内線 (荒尾行 (2、4 系統))	
利用者数	862 人/日
運行本数	平日 58 便/日、土曜 47 便/日、日祝 39 便/日
○グリーンランド線	
利用者数	409 人/日
運行本数	平日 19 便/日、土曜・日祝 30 便/日
○高速バス (荒尾～福岡空港)	
運行本数	平日・土曜・日祝 24 便/日

[平成29年12月現在]

図 98 大牟田市と荒尾市の公共交通による接続

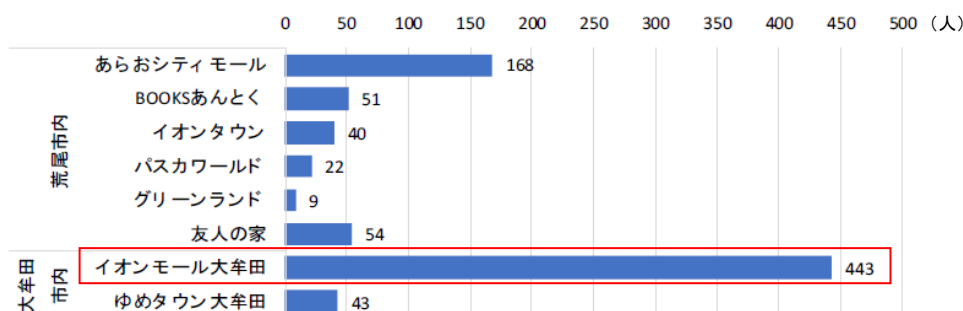


図 99 荒尾市在住高校生の休日の外出先 (出典: 荒尾市実施の高校生アンケート調査)

【みやま市との連携】

- ・大牟田市とみやま市を結ぶ公共交通は鉄道のみで、路線バスは運行していませんが、みやま市南部（高岡地区）から大牟田市へ、買い物や通院での移動が見られます。
- ・大牟田市では倉永地区生活循環バスが市境付近を運行しています。また、みやま市の福祉バスは大牟田市とみやま市の市境まで運行しており、福祉バスのバス停は市境に位置しています。
- ・また、みやま市の福祉バスは今年度策定予定の地域公共交通網形成計画で見直し（コミュニティバス化）が検討されています。

→みやま市との間には、大牟田市内の生活循環バスと連携した地域間公共交通網の検討が必要です。

→大牟田市とみやま市を結ぶ鉄道の維持が必要です。

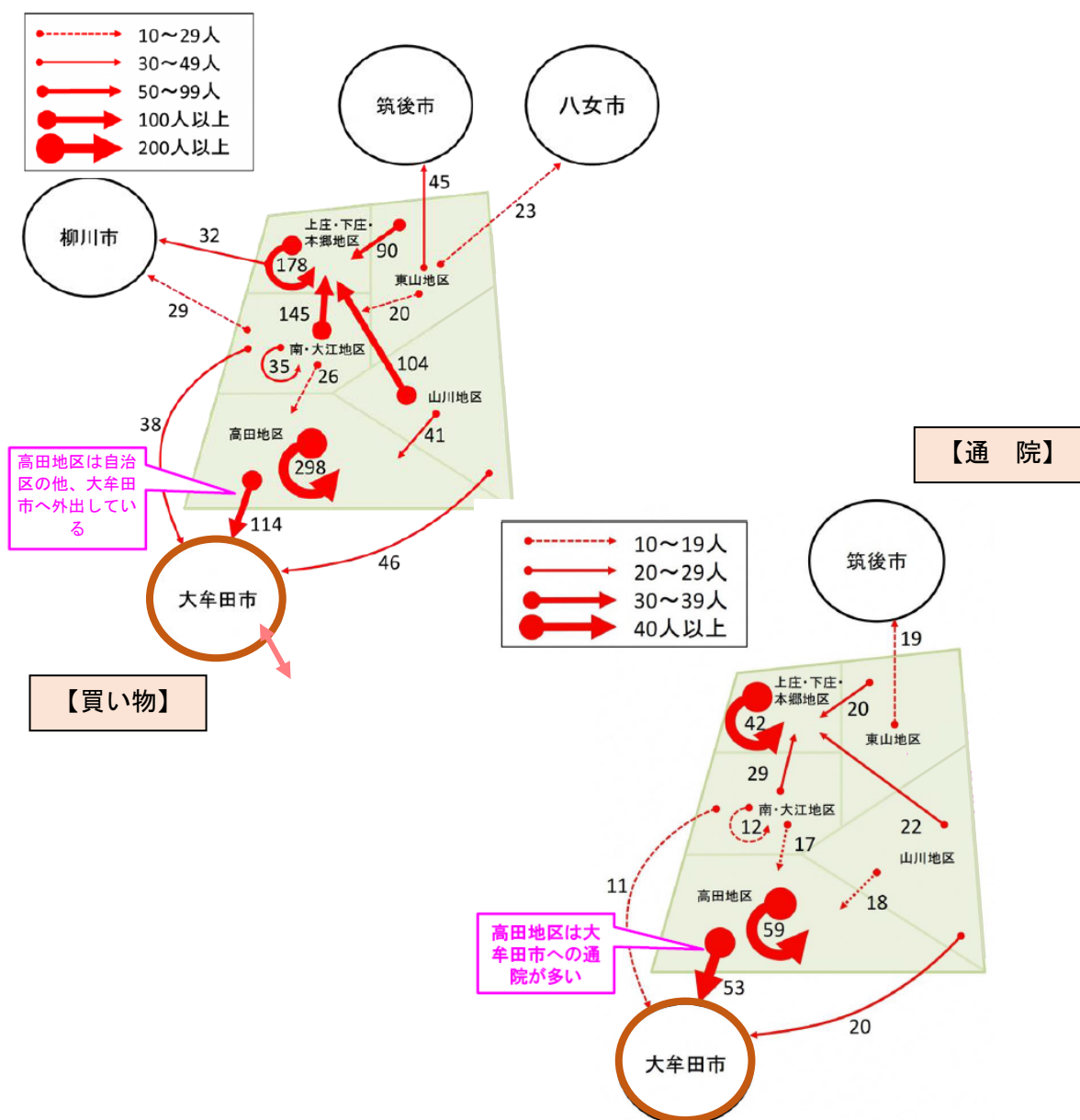


図 100 みやま市での買い物、通院での移動状況
(出典：みやま市実施の市民アンケート調査)

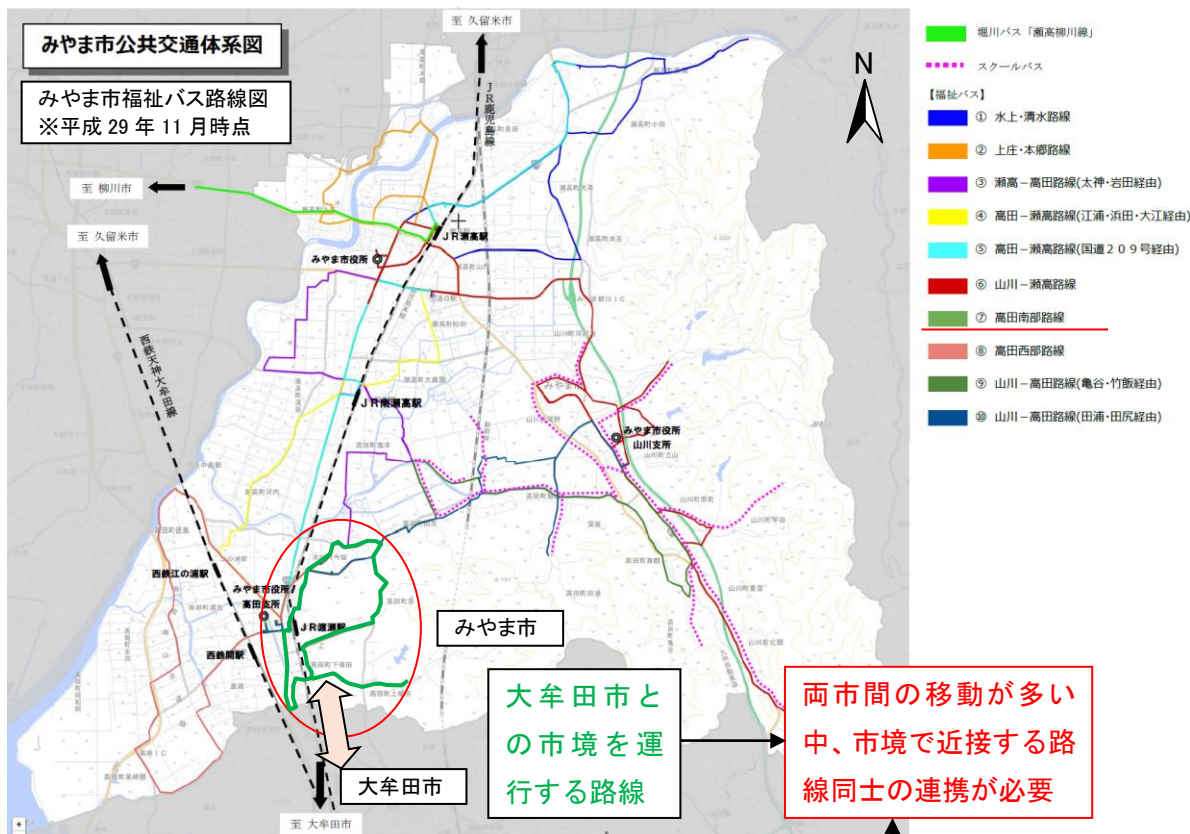


図 101 みやま市の公共交通体系図

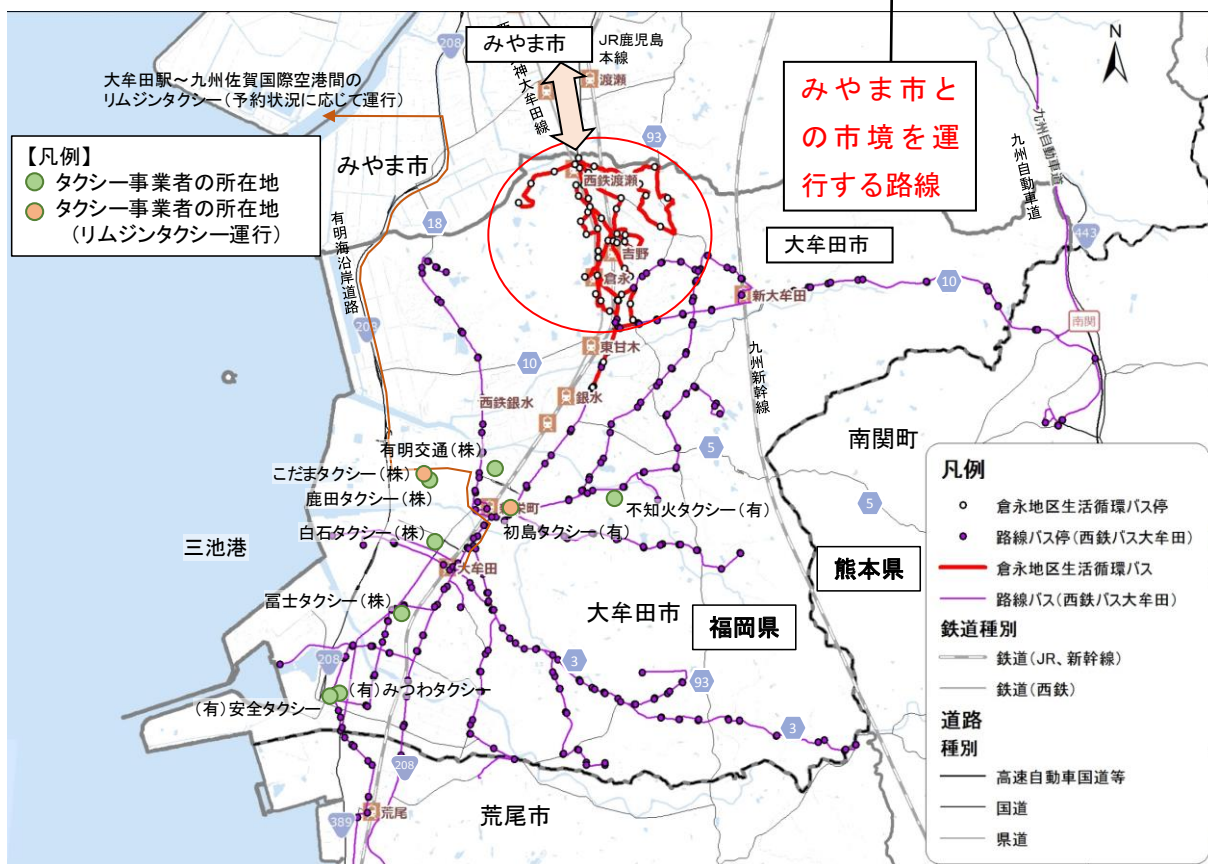


図 102 大牟田市の公共交通体系図

【南関町との連携】

⇒路線バスで接続

- ・南関町内では、乗合タクシーを実施（平成29年4月から本格運行）しています。
- ・新大牟田駅経由の路線（55系統）、荒尾市庄山経由の路線（25系統）を利用した大牟田市と南関町間での移動が見られます。
- ・55系統、57系統のバス利用者数は1月あたり約2,900名（平成28年5月実績、事業者提供データより）であり、そのうち約1割が新大牟田駅より東側のバス停を起点または終点として利用しており、市町間移動の割合は高い状況です。
- ・また、25系統庄山バス停（荒尾市）は、大牟田市内から南関・荒尾方面への乗継地点となっています。

→大牟田市と南関町を結ぶ路線バスの維持、南関町内の地域交通と路線バスの接続維持、路線維持に向けた利用促進策等が必要です。

【その他周辺地域との連携】

⇒鉄道（JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線、JR 九州新幹線）で接続

- ・福岡市、久留米市、柳川市への通勤、通学等での移動が多く見られます。

→大牟田市と周辺地域を結ぶ鉄道の維持、維持に向けた利用促進策等が必要です。

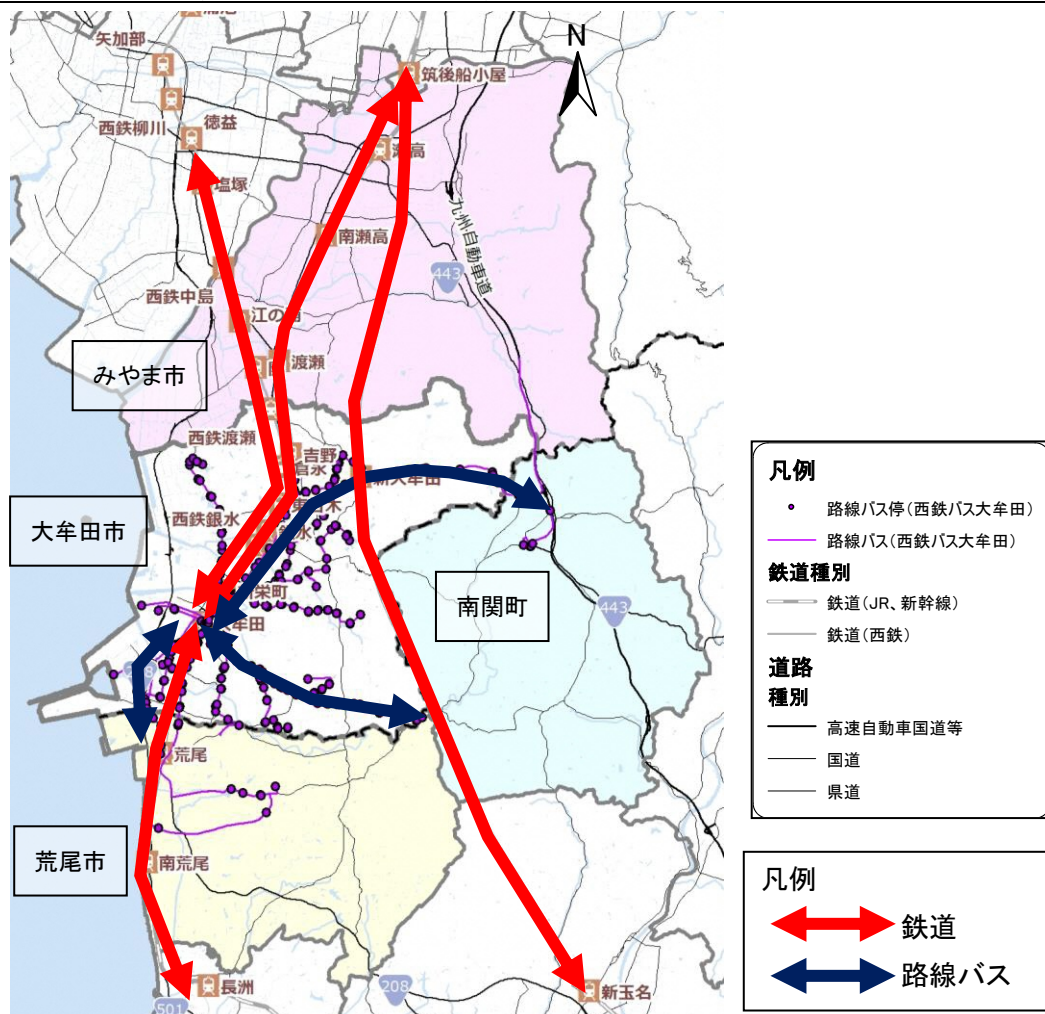


図 103 周辺市町と接続する鉄道、路線バス

課題2-② 鉄道とバスの接続改善

- ・利用者数が多く、路線バスと接続する大牟田駅においては、路線バスと鉄道の円滑な乗換が確保できていない便があります。
 - ・広域的な玄関口である新大牟田駅においては、日中の時間帯において新幹線とバスとの接続時間が長い状況があります。
- 市内の通勤や通学、広域な移動や観光客などの移動手段の確保に向け、鉄道と路線バスの接続の改善が必要です。

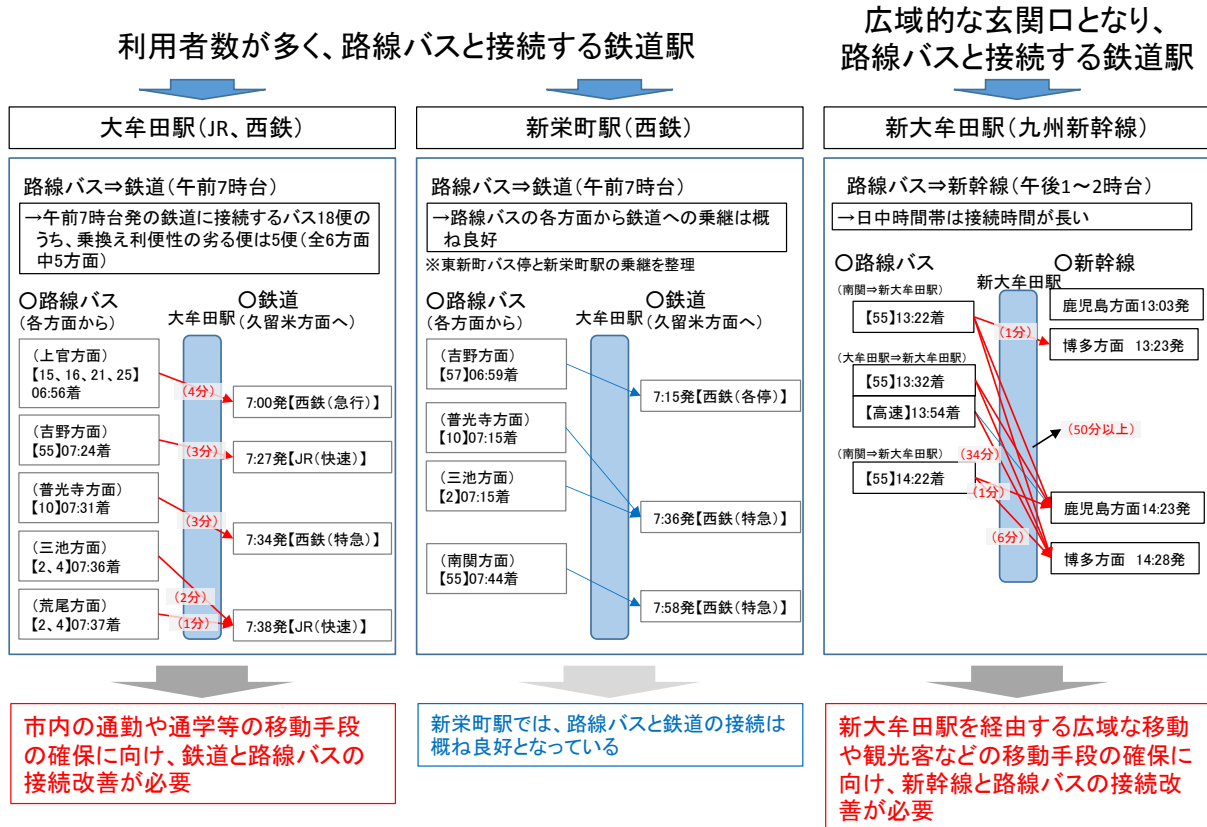


図 104 鉄道とバスの接続状況

課題2-③ 交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善

- ・大牟田駅は西鉄とJRが乗り入れ、JRは東口、西鉄は西口に接続しています。
 - ・路線バスは東口と西口に発着しており、鉄道と路線バスの乗継案内が複雑になっています。
 - ・東口では市内路線バスと高速バスで乗り場が異なっています。
- 大牟田駅（東口・西口）における、鉄道と路線バスの乗継案内及び乗継環境の改善が必要です。



図 105 大牟田駅における鉄道改札、バス乗り場の配置、動線

課題3. 人口減少下における公共交通の維持・確保に向けた利用促進が必要
⇒市民、関係者と一体となった公共交通利用促進の取組みが必要

課題3-① 公共交通の利用機会創出、利用促進

- ・鉄道、路線バスの利用者数は、近年は横ばいですが、依然として減少傾向にあります。今後の人口減少、高齢化の進展を踏まえると、鉄道、路線バスの利用者数は更なる減少の懸念があります。
- ・市内移動（通勤、通学）での公共交通の利用が減少し、自動車利用が増加しており、公共交通利用機会が減少しています。

→公共交通網維持のために、利用機会の創出や利用促進に向けた取組み（周知・広報活動による利用促進、モビリティ・マネジメント、高速バスの快速利用推進、パークアンドライドの推進等）を関係者間（市民、行政、交通事業者）の協働で進めることが必要です。

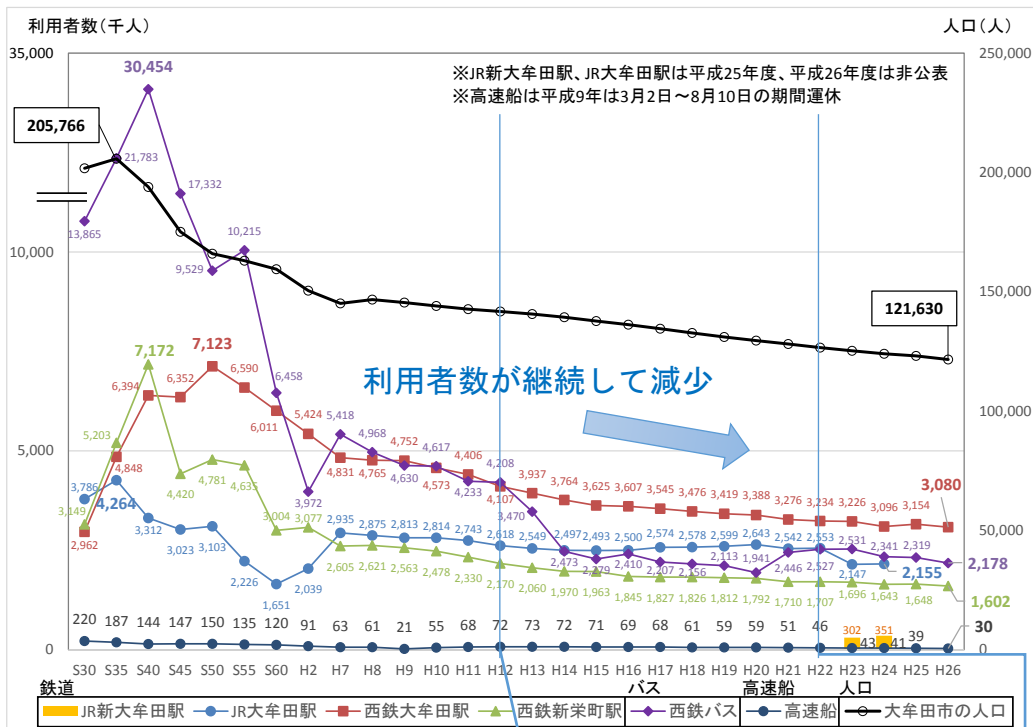


図 106 公共交通の利用者数の推移

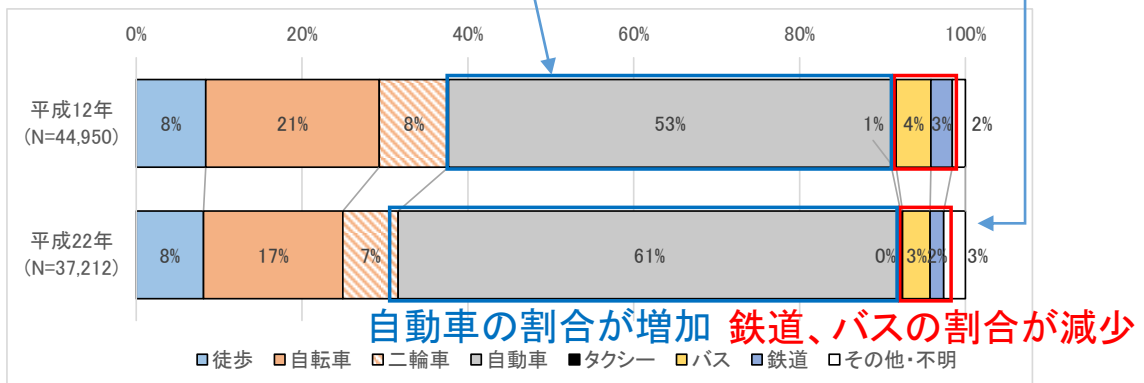


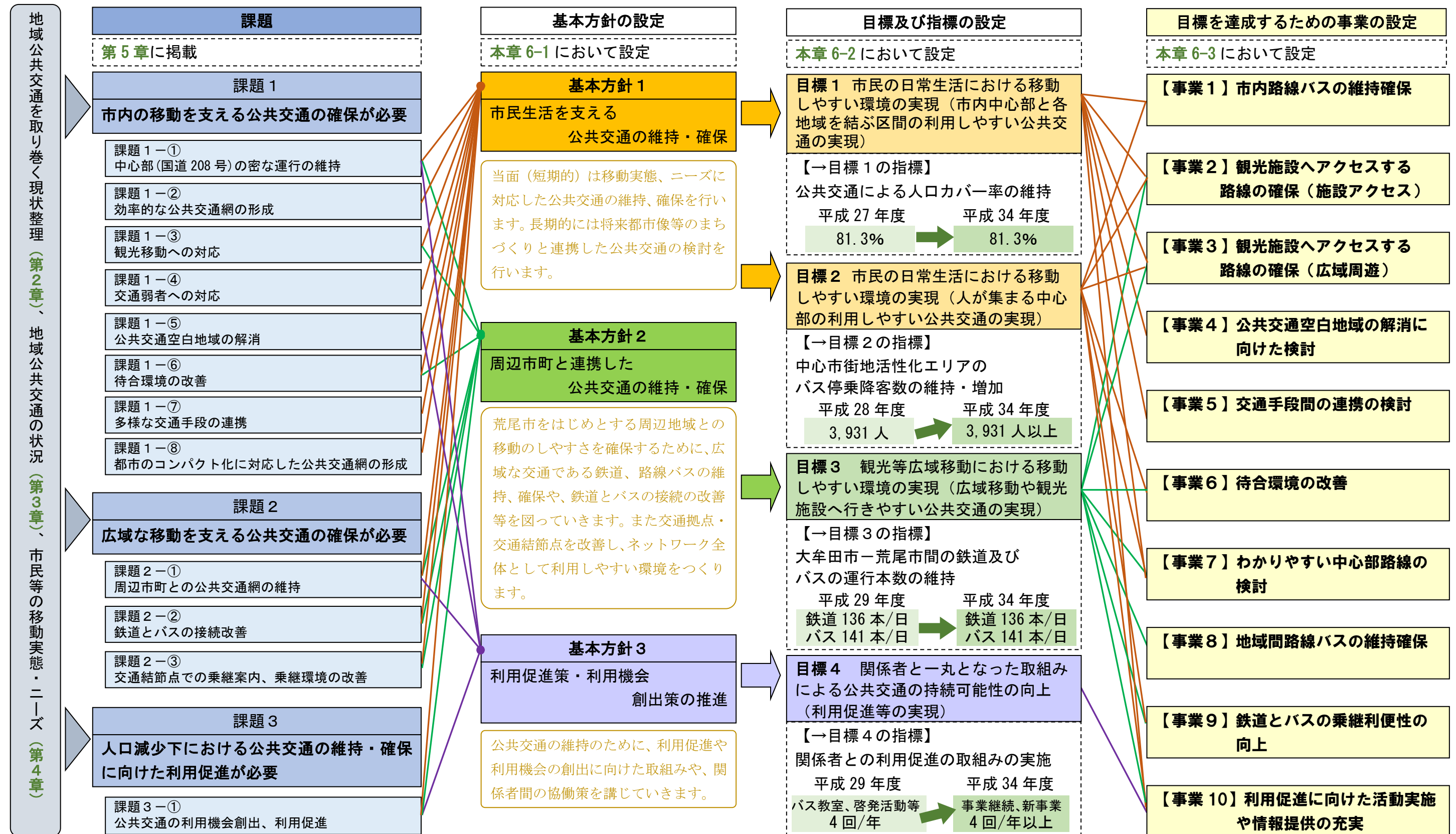
図 107 市内移動の移動手段の推移

第6章 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方策

<計画の体系整理>

第6章では、前章までの各種状況調査、課題整理に対応して、地域公共交通網の形成に向けた方針、目標、事業を設定しますが、その全体の流れは以下の通りとなります。

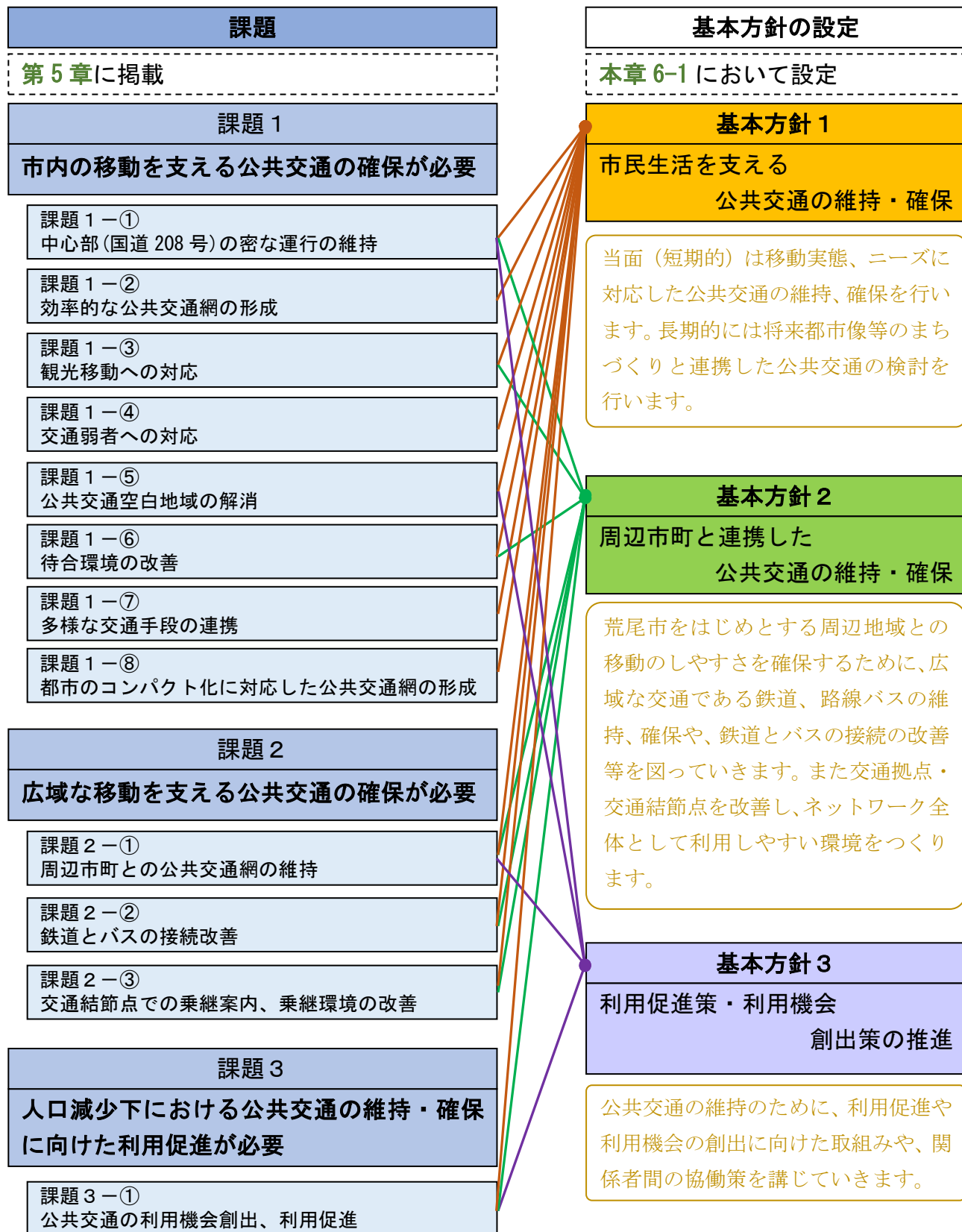
詳細は次頁より示します。



6-1 基本方針の設定

(1) 課題に対応する基本方針

前章の課題に対応して、地域公共交通網の形成に向けた3つの方針を設定します。



(2) 取組みのイメージ

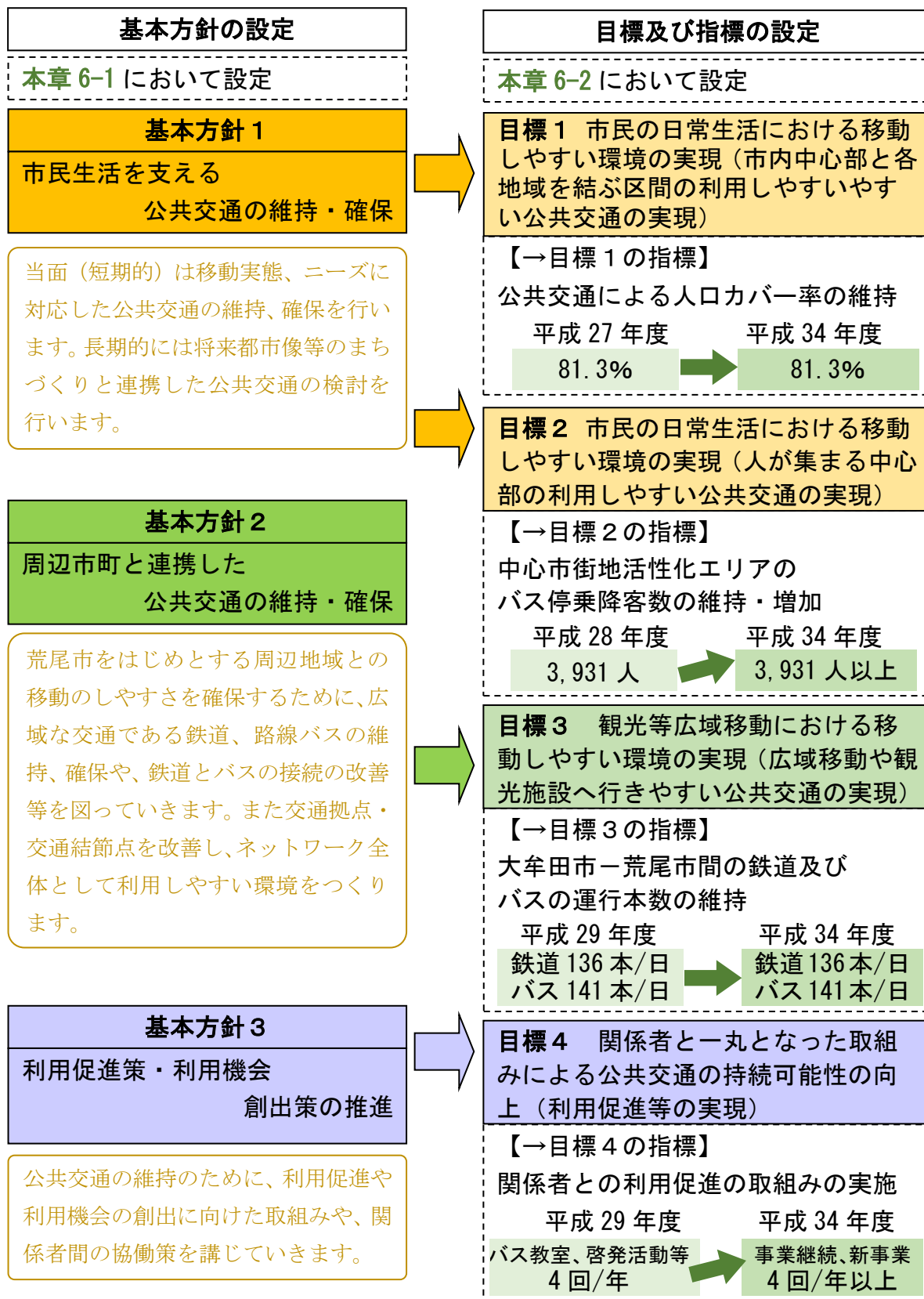
長期的（概ね20年後）な都市像を見据え、本計画（短期的として概ね5年後）の取組みを展開します。



6-2 計画目標及び指標の設定

(1) 計画目標の設定

3つの方針に対して、4つの目標を設定します。



(2) 計画目標に対する指標の考え方

計画の達成状況を評価するための各目標に対する指標を設定します。

目標1に対する指標：公共交通による人口カバー率の維持

本市の地域公共交通網は、鉄道、路線バス等が中心部から放射状に広がり充実していますが、公共交通利用者は人口減少等に伴い減少傾向にあります。このような中、鉄道駅 800m、バス停 300m の圏域に居住する人口の割合は8割以上となり、近隣市と比較しても公共交通のカバー状況が高いことが示されていますが、公共交通利用者の減少に歯止めをかけるためには公共交通環境の維持・確保が必要となります。将来的な人口減少により公共交通の利用者が減少し、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ることが考えられるため、負のスパイラルを回避し持続可能な公共交通を確保・維持していくことが必要です。

市内の公共交通（鉄道駅 800m・バス停 300m 圏域）までの徒歩圏に居住する人口カバー率の維持により、市民の外出において公共交通を利用しやすい環境を確保していくことを目指し、「公共交通による人口カバー率の維持」を指標として設定します。

指標 1	現況値	目標値
公共交通による人口カバー率の維持	平成 27 年度 81.3%	平成 34 年度 81.3%

目標2に対する指標：中心市街地活性化エリアのバス停乗降客数の維持・増加

国道 208 号（大牟田駅～東新町間）には多方面の路線バスが高頻度で運行しており、この区間は運行本数が最も多く、出発もしくは到着する方も多い状況です。また、市の中心部に位置する同区間には市民の外出先となる施設も多く、中心市街地活性化エリアにも指定されており、将来的なコンパクトシティ・プラス・ネットワークを目指す際の拠点としても重要な位置づけにあります。

そこで、「中心市街地活性化エリアのバス停乗降客数の維持・増加」を実現化させていくことを指標として設定します。

指標 2	現況値	目標値
中心市街地活性化エリアのバス停乗降客数の維持・増加	平成 28 年度 3,931 人	平成 34 年度 3,931 人以上

目標3に対する指標：大牟田市－荒尾市間の鉄道及びバスの運行本数の維持

本市は、荒尾市やその他の周辺市町（みやま市、南関町等）との流動が多くみられます。特に隣接する荒尾市とは市街地が連坦しており、鉄道とバスのネットワークがある等繋がりが深いと言えますが、人口減少・高齢化に伴い鉄道や路線バスの利用者数は減少傾向にあります。

そこで、大牟田市－荒尾市間の鉄道及びバスの運行本数の維持により、観光を含む広域移動において公共交通を利用しやすい環境の整備を目指し、運行本数の維持を指標として設定します。

指標3	現況値	目標値
大牟田市－荒尾市間の鉄道及びバスの運行本数の維持	平成29年度 鉄道 136本/日 バス 141本/日	平成34年度 鉄道 136本/日 バス 141本/日

※鉄道及びバスの運行本数は平日

目標4に対する指標：関係者との利用促進の取組みの実施

大牟田市は、将来的な人口減少が予想されており、少子高齢化も踏まえると、公共交通の利用者も今後減少していく可能性があるといえます。そのような傾向が進めば、公共交通網の将来にわたっての維持が困難になるといった懸念があるため、公共交通環境の維持・確保にあわせ、関係者による利用促進等の取組みが重要となってきます。

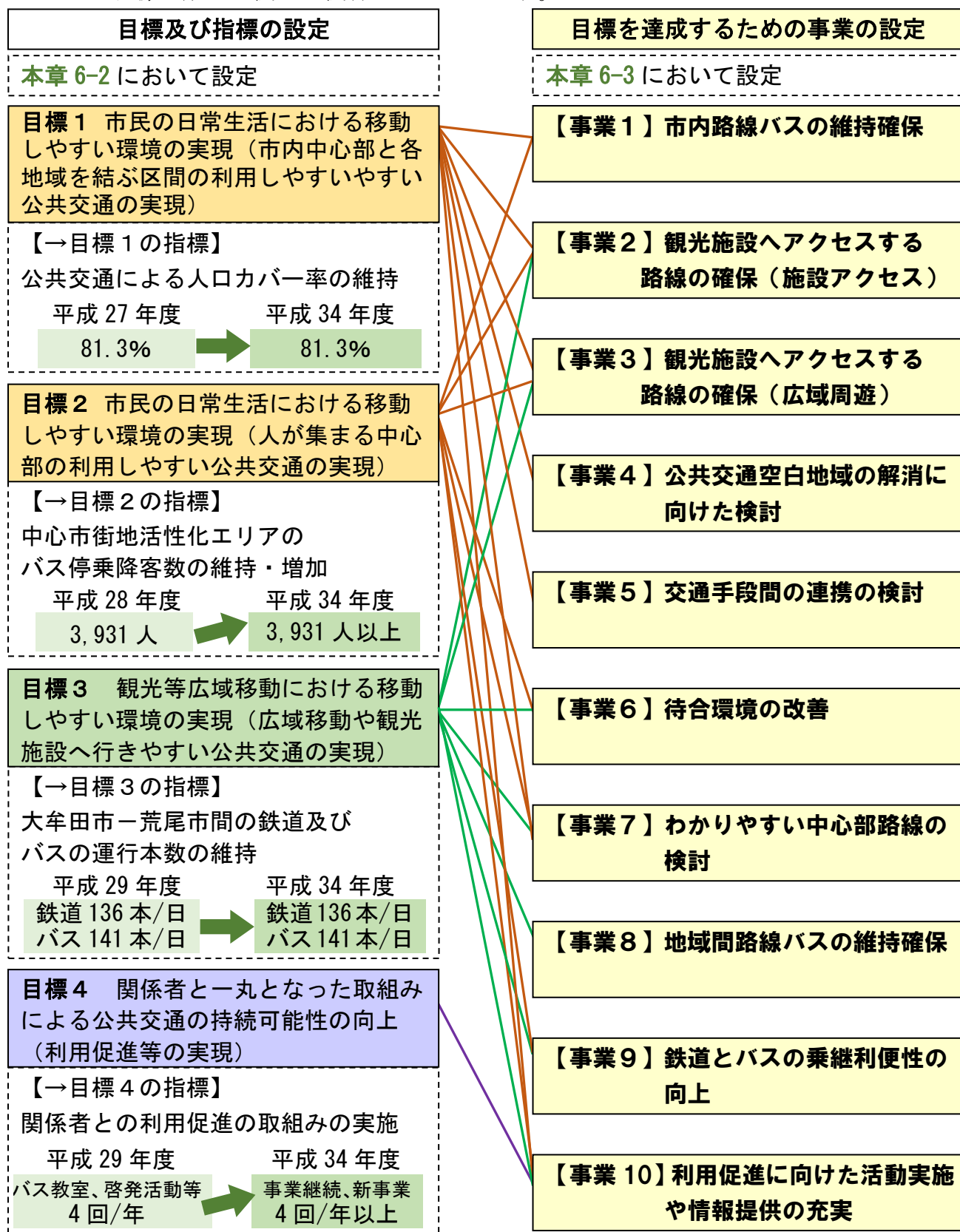
公共交通の持続可能性の向上を目指し、市民、関係者と一体となった公共交通利用促進の取組みの実施を指標として設定します。

指標4	現況値	目標値
関係者との利用促進の取組みの実施	平成29年度 バス教室 啓発活動等 4回/年	平成34年度 事業継続 新事業 4回/年以上

※目標4の取組内容は、小学生へのバス教室開催、バス運転士体験会開催、市民への啓発活動、石炭産業関連施設へのバスアクセスマップの配布の4つを想定

6-3 事業の設定

4つの目標に対して、10個の事業を設定します。目標と事業のつながりは、事業による目標達成への関与の関係を示しています。



6-4 事業内容・実施主体・スケジュール

【事業1】市内路線バスの維持確保		【基本方針への対応】				
		基本方針1		基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		目標1	目標2	目標3	目標4	
【課題への対応】	○	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	観光移動への対応			
	○	課題1-④	交通弱者への対応			
		課題1-⑤	交通空白地域の解消			
		課題1-⑥	待合環境の改善			
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携			
	○	課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			
	① 目的					
●幹線路線（国道208号のバス路線等幹線となる路線）につながる支線（山間部等の地域を運行する路線）を確保、維持する。						
② 取組み内容						
●非効率な路線のうち、地域間幹線を補完し、維持確保が必要な路線について、公的支援を検討・実施						
●路線バスで非効率な部分の見直し 区間別や時間帯別の運行本数、利用状況を踏まえ、運行区間や時間帯の効率化を検討・実施						
●拠点（都市・地域・地区）間の維持・確保 今後形成される拠点間のアクセスを支える公共交通の維持・確保に向けた検討						
③ 実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者	平成30年度～検討・順次実施					

【事業2】観光施設へアクセスする 路線の確保（施設アクセス）	【基本方針への対応】					
	基本方針1		基本方針2	基本方針3		
	【目標への対応】					
	目標1	目標2	目標3	目標4		
【課題への対応】	○	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	観光移動への対応			
		課題1-④	交通弱者への対応			
		課題1-⑤	交通空白地域の解消			
		課題1-⑥	待合環境の改善			
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携			
		課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			
	①目的					
●観光需要に対応するため、観光施設へアクセスするバス路線を確保する。						
②取組み内容						
大牟田市動物園にアクセスする路線の整備						
●利用が増加している動物園までを結ぶ新たなバス路線を検討・運行 ・既存路線バスの延伸による大牟田市動物園への乗り入れ検討・運行						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者	平成30年度～検討・順次実施					

【事業3】観光施設へアクセスする 路線の確保（広域周遊）		【基本方針への対応】				
		基本方針1		基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		目標1	目標2	目標3	目標4	
【課題への対応】	○	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	観光移動への対応			
		課題1-④	交通弱者への対応			
		課題1-⑤	交通空白地域の解消			
		課題1-⑥	待合環境の改善			
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携			
		課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			
		①目的				
●観光需要に対応するため、観光施設へアクセスする周遊交通を確保する。						
②取組み内容						
市南部の世界遺産関連施設を周遊する交通手段の確保						
●観光施設群や交通施設（駅、高速船乗り場）を結ぶ周遊交通（観光タクシー等）の導入の検討・実施						
●公共交通での観光施設アクセスの案内（案内サイン、路線や時刻表による情報発信、Webでの情報発信等）充実の検討・実施						
●レンタサイクルの充実の検討						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
	平成30年度～検討・順次実施					
大牟田市、交通事業者	→					

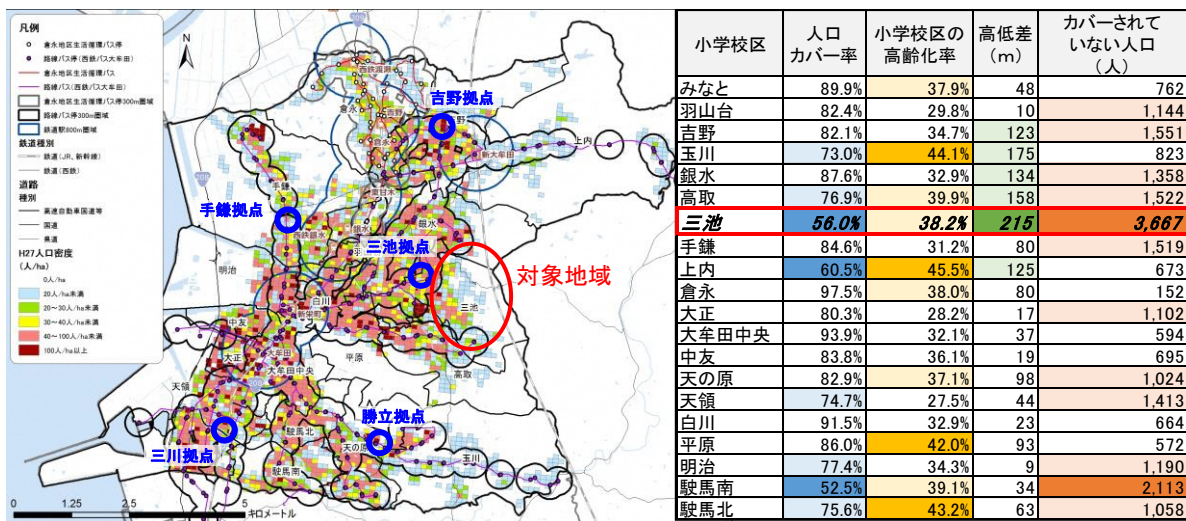
【事業4】公共交通空白地域の解消に向けた検討	【基本方針への対応】			
	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】			
	目標1	目標2	目標3	目標4
【課題への対応】	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持		
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成		
	課題1-③	観光移動への対応		
	○ 課題1-④	交通弱者への対応		
	○ 課題1-⑤	交通空白地域の解消		
	課題1-⑥	待合環境の改善		
	課題1-⑦	多様な交通手段の連携		
	課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成		
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持		
	課題2-②	鉄道とバスの接続改善		
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善		
課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			

①目的

●公共交通でカバーされていない地域での生活利便性確保を目的とした公共交通サービス水準の向上を目指す。

②取組み内容

●小学校区別の公共交通による人口カバー率が低い上に高齢化率が高く、地形の高低差がある三池小学校区を対象



既存バス路線の一部ルート変更、新たな手段の検討による対応

- ・三池中町方面路線（1、2、4、7系統）や普光寺方面路線（10系統）の一部便のルート変更、コミュニティバスの導入等による運行の検討・実施（運行に際し、道路幅員も狭く、高低差もあるため、小型バス等の小型車両での乗り入れを検討）

③実施主体とスケジュール

実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者	検討		平成32年度～順次実施			

【事業5】交通手段間の連携の検討		【基本方針への対応】				
		基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】				
		目標1	目標2	目標3	目標4	
【課題への対応】	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持				
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
	課題1-③	観光移動への対応				
	課題1-④	交通弱者への対応				
	課題1-⑤	交通空白地域の解消				
	課題1-⑥	待合環境の改善				
	○ 課題1-⑦	多様な交通手段の連携				
	課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成				
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持				
	課題2-②	鉄道とバスの接続改善				
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
	課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進				
	①目的					
●多様な交通手段の連携による利便性の向上を目指す。						
②取組み内容						
●大牟田市内で運行するスクールバス等と公共交通との連携の検討 (路線バスと他のバスとの連携による移動の拡充の検討)						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者 連携する交通の実施主体者 (学校等)	検討					

【事業6】待合環境の改善		【基本方針への対応】				
		基本方針1		基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		目標1	目標2	目標3	目標4	
【課題への対応】		課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	観光移動への対応			
		課題1-④	交通弱者への対応			
		課題1-⑤	交通空白地域の解消			
	○	課題1-⑥	待合環境の改善			
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携			
		課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			
	①目的					
●中心市街地活性化エリアにおいて、路線バスの待合環境が不十分な箇所の改善及び鉄道駅の待合環境を改善する。						
②取組み内容						
●中心市街地活性化エリア内の路線バス停留所の環境改善						
<ul style="list-style-type: none"> ・利用が多い中心市街地活性化エリア内で待合環境が不十分（屋根やベンチが未設置）な路線バス停の改善の検討・実施 						
●鉄道駅の待合環境改善						
<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化対策や施設改善等の検討・実施 						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者	平成30年度～検討・順次実施					

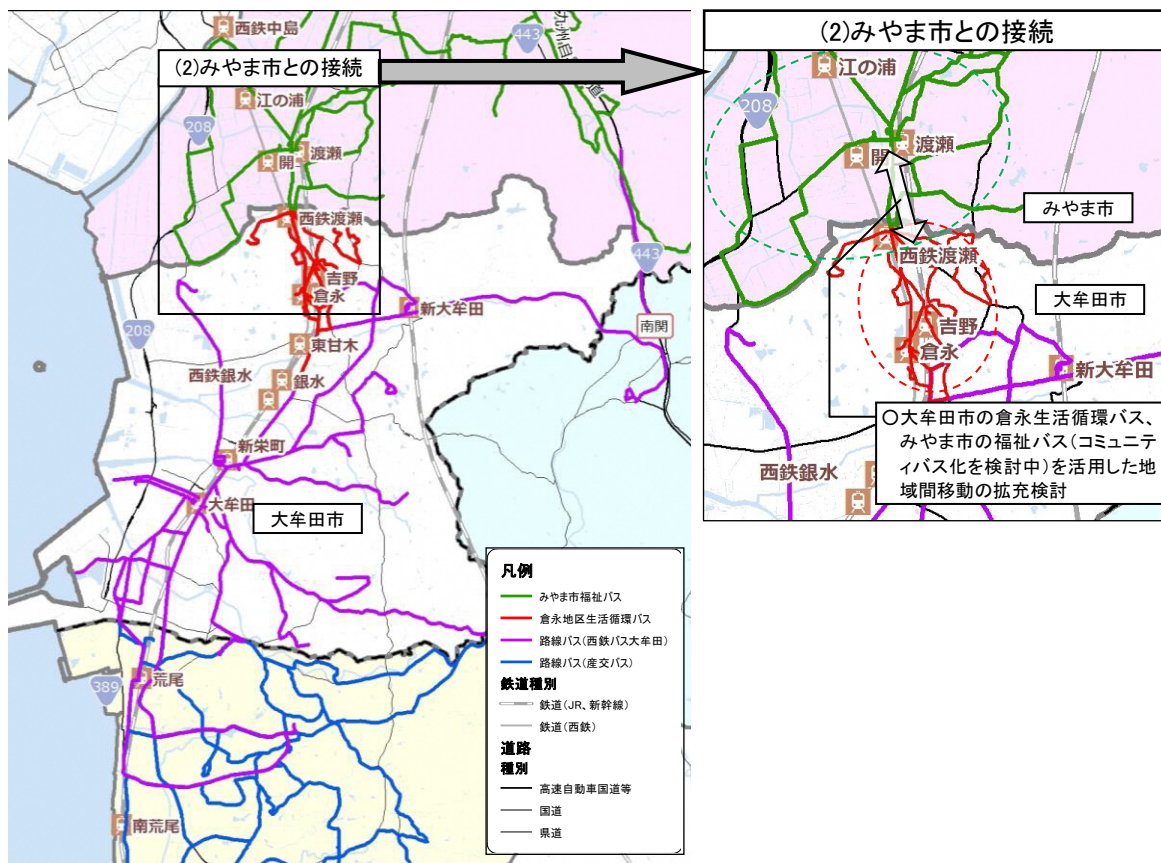
【事業7】わかりやすい 中心部路線の検討		【基本方針への対応】				
		基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】				
		目標1	目標2	目標3	目標4	
【課題への対応】	○	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	観光移動への対応			
		課題1-④	交通弱者への対応			
		課題1-⑤	交通空白地域の解消			
		課題1-⑥	待合環境の改善			
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携			
	○	課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善			
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
○	課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進				
① 目的						
●多方面の路線バスが高頻度で運行する幹線道路の国道208号（大牟田駅～東新町間）における路線バスの利便性向上を目指す。						
② 取組み内容						
●国道208号（大牟田駅～東新町間）のバス停における標記改善（方バスマップの各バス停での掲載等）によるわかりやすさ向上の検討・実施						
●国道208号（大牟田駅～東新町間）についてパターンダイヤ化の検討・実施						
●方面別にわかりやすい系統番号の検討・実施						
<p>路線の方面をわかりやすく示すイメージ例</p>						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
大牟田市、交通事業者	検討	平成31年度～順次実施				

【事業8】地域間路線バスの維持確保		【基本方針への対応】			
		基本方針1		基本方針2	基本方針3
		【目標への対応】			
		目標1	目標2	目標3	目標4
【課題への対応】	○	課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持		
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成		
		課題1-③	観光移動への対応		
		課題1-④	交通弱者への対応		
		課題1-⑤	交通空白地域の解消		
		課題1-⑥	待合環境の改善		
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携		
		課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成		
	○	課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持		
		課題2-②	鉄道とバスの接続改善		
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善		
		課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進		
①目的					
●大牟田市と周辺市町を結ぶ鉄道、路線バス等を維持・確保する。					
②取組み内容					
(1) 荒尾市との広域交通の維持・確保					
＜鉄道、路線バス(16系統、25系統、2、4系統、グリーンランド線、高速バス)＞					
●現状の鉄道と路線バスの運行本数の維持					
・大牟田市中心部(大牟田駅～東新町間)から大牟田市南部及び荒尾市方面への利用が多いため、現状の公共交通を維持					
●地域間移動の拡充検討					
・両市間移動が多い区間において、新たな移動手段の整備を検討					
●地域間乗継拠点(倉掛バス停)における接続改善					
・大牟田方面から来る路線バス(西鉄バス)と荒尾方面から来る路線バス(産交バス)のダイヤ改善の検討・実施					

(2) みやま市との広域交通の維持・確保

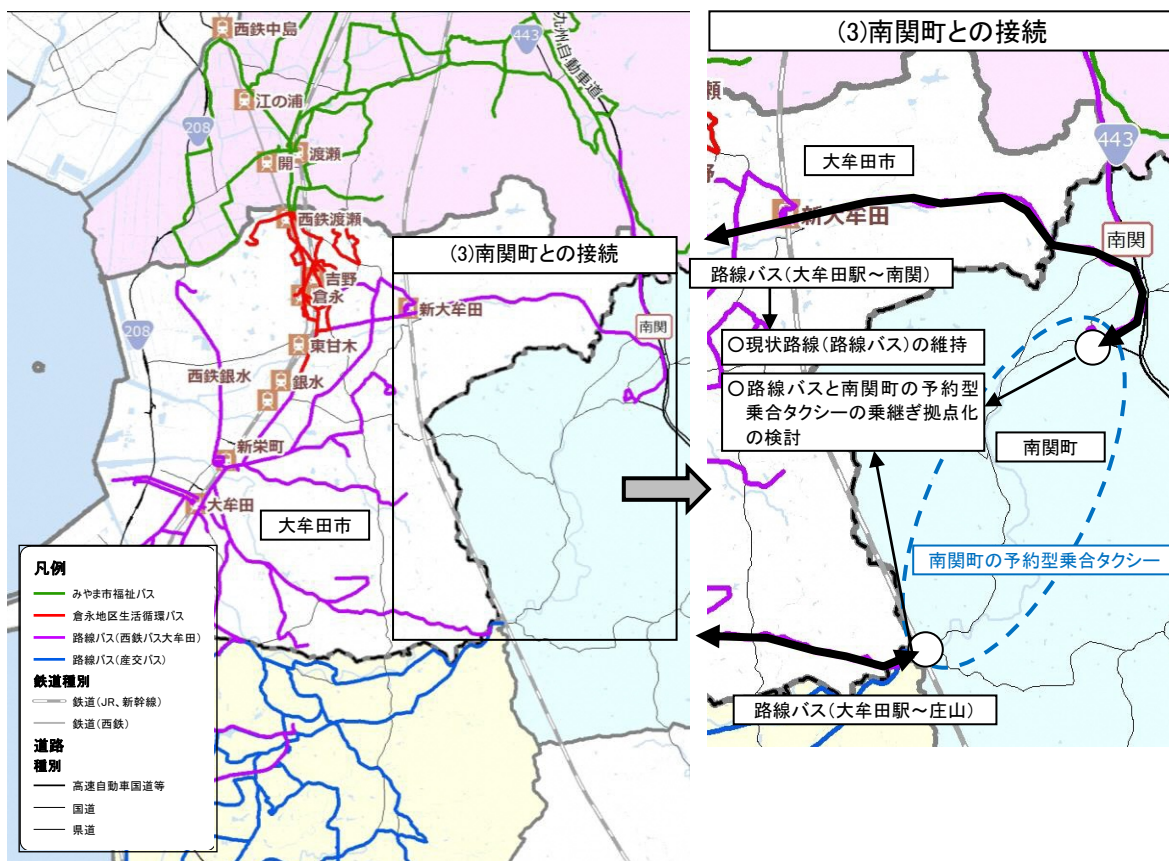
＜鉄道（JR、西鉄）、倉永地区生活循環バス、みやま市福祉バス＞

- 大牟田市の倉永地区生活循環バス、みやま市の福祉バス（コミュニティバス化を検討中）を活用した地域間移動の拡充の検討・実施



(3)南関町との広域交通の維持・確保<路線バス(55、25系統)>


- 現状の運行本数の維持
 - ・大牟田市と南関町間の移動が発生しており、都市間路線としての機能を果たしているため、現状の路線バスの維持・確保
 - ・地域間を結び、維持確保が必要な路線について、公的支援を検討・実施。
- 路線バスと南関町の予約型乗合タクシーの乗継ぎ拠点化の検討



③実施主体とスケジュール

実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35~
大牟田市、交通事業者、 周辺市町(荒尾市、みや ま市、南関町)	平成30年度~検討・順次実施					

【事業9】鉄道とバスの 乗継利便性の向上		【基本方針への対応】					
		基本方針1		基本方針2		基本方針3	
		【目標への対応】					
		目標1	目標2	目標3	目標4		
【課題への対応】		課題1-①	中心部(国道208号)の密な運行の維持				
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
		課題1-③	観光移動への対応				
		課題1-④	交通弱者への対応				
		課題1-⑤	交通空白地域の解消				
		課題1-⑥	待合環境の改善				
		課題1-⑦	多様な交通手段の連携				
		課題1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成				
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の維持				
	○	課題2-②	鉄道とバスの接続改善				
	○	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
	課題3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進					
① 目的							
●広域移動の利便性向上に向け、主要交通結節点での鉄道とバスの乗継環境、乗継案内を改善する。							
② 取組み内容							
●大牟田駅での鉄道（JR、西鉄）発着に合わせた路線バスのダイヤ改善							
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田駅での鉄道（JR、西鉄）と路線バスのダイヤ接続は概ね良好であるが、日中の時間帯を中心に、路線バスの方面によっては、ダイヤ接続が十分でない時間帯もある（乗継時間が長い等）ため、鉄道（JR、西鉄）のダイヤに合わせた路線バスのダイヤ改善の検討・実施 							
●新大牟田駅での新幹線発着に合わせた路線バス、高速バスのダイヤ改善							
<ul style="list-style-type: none"> 新大牟田駅での新幹線と路線バス、高速バスのダイヤ接続については、日中の時間帯を中心に、乗継時間が長いため、新幹線のダイヤに合わせた路線バス、高速バスのダイヤ改善の検討・実施 							
●高速バスによる大牟田駅～新大牟田駅間の快速利用の推進、接続に関する案内の提示							
●大牟田駅の乗継案内改善							
<ul style="list-style-type: none"> 西口と東口を合わせた案内改善の検討・実施 							
③ 実施主体とスケジュール							
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～	
大牟田市、交通事業者	検討	平成31年度～順次実施					

【事業 10】利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実		【基本方針への対応】				
		基本方針 1		基本方針 2	基本方針 3	
		【目標への対応】				
		目標 1	目標 2	目標 3	目標 4	
【課題への対応】		課題 1-①	中心部(国道 208 号)の密な運行の維持			
		課題 1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題 1-③	観光移動への対応			
		課題 1-④	交通弱者への対応			
		課題 1-⑤	交通空白地域の解消			
		課題 1-⑥	待合環境の改善			
		課題 1-⑦	多様な交通手段の連携			
		課題 1-⑧	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題 2-①	周辺市町との公共交通網の維持			
		課題 2-②	鉄道とバスの接続改善			
		課題 2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
	○	課題 3-①	公共交通の利用機会創出、利用促進			
	①目的					
●利用しやすい公共交通・魅力向上に向けた取組みを行う。						
②取組み内容						
●公共交通マップの作成						
●モビリティ・マネジメント※の実施						
※モビリティ・マネジメントとは、市民や通勤者を対象とし、現状の公共交通サービスを上手く活用しながら利用促進を図っていく手法で、行動プランの作成や利用促進ツール（公共交通のマップや時刻表、利用イメージ等）を提示しながら、自動車から公共交通への転換、公共交通の利用促進を図っていく取組み。						
●市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 →ワークショップ等を開催し、買い物や私事の移動で、公共交通の利用促進等						
●事業者、通勤者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（エコ通勤等）						
●小学生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（交通環境学習） →校外学習で、公共交通のルートや料金を調べ、実際に乗車体験 →授業の中で、クルマと公共交通の比較実施（利便性や環境面等） 等						
●乗り方教室や出前講座の開催						
●交通事業者と連携し、小学生等を対象に、バスの乗り方や利用方法に関して学ぶ機会（乗り方教室、出前講座）の創出						
●周辺市町と連携した公共交通利用促進						
●周辺市町との流動が多い施設での公共交通利用促進案内						
●FM たんとを活用した利用促進の実施						
●バスに親しみを持つための体験・実施（バス運転士体験会開催等）						
						
③実施主体とスケジュール						
実施主体	H30	H31	H32	H33	H34	H35～
市民又は公共交通利用者 大牟田市、交通事業者	平成 30 年度～検討・順次実施					
➔						

6-5 計画期間及び評価スケジュール

(1) 計画の実施主体と分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「市民」「交通事業者」の協働、連携により、計画目標の達成に向けて進めていく必要があります。それぞれの役割分担を明確にして実施していきます。なお、大牟田市地域公共交通活性化協議会を継続して開催し、計画の取組みの確認や関係者協議、協働の取組みを促していきます。

(2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、計画の策定 (Plan)、施策・事業の実施 (Do)、進行管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

進行管理・評価 (Check) にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用していきます。

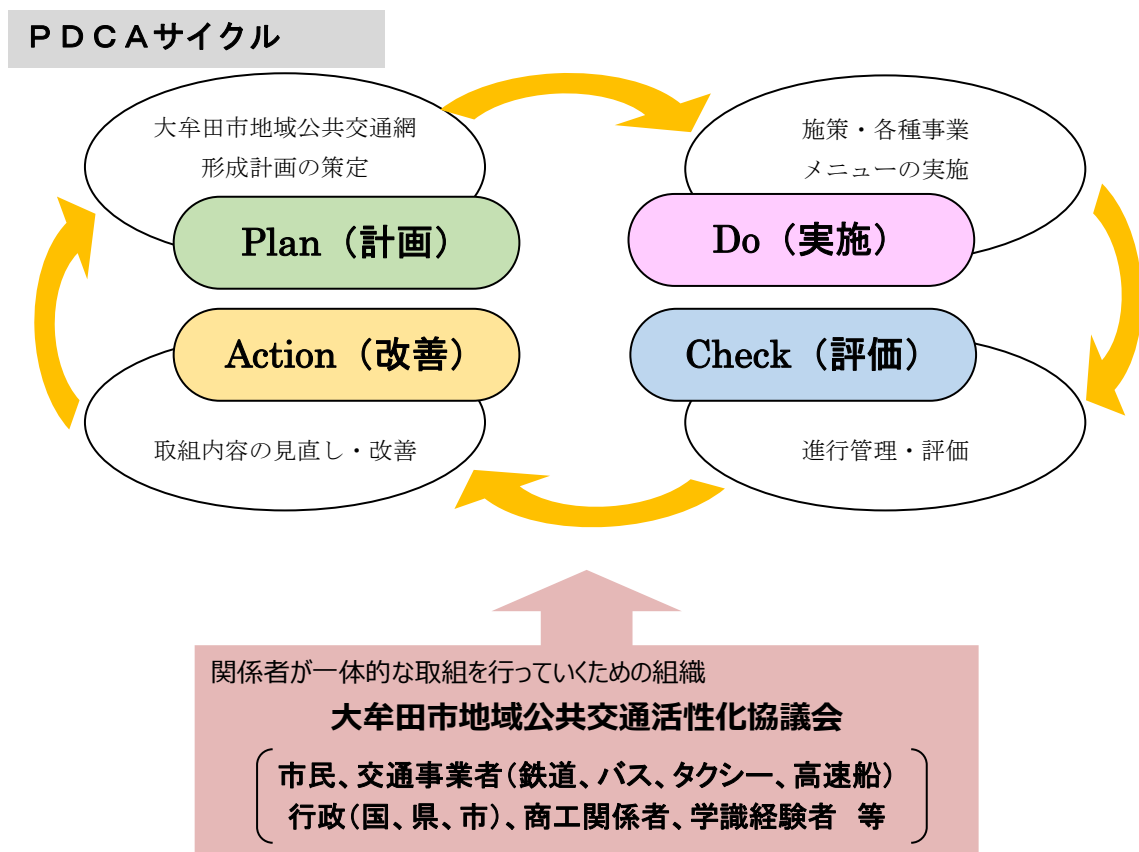
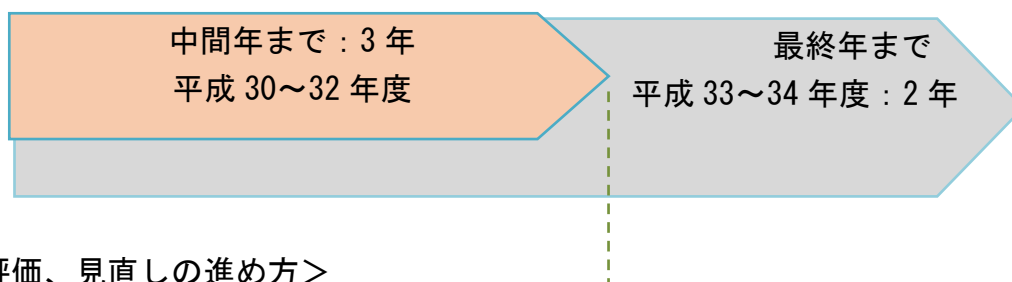


図 108 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

評価スケジュールは、以下のように中間年では3年間の中間評価を行い、必要に応じた事業の見直しを行うこととします。最終年では最終評価として目標値の達成状況の評価等を行います。このように各々の段階に応じてPDCAサイクルにより取り組んでいきます。

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>

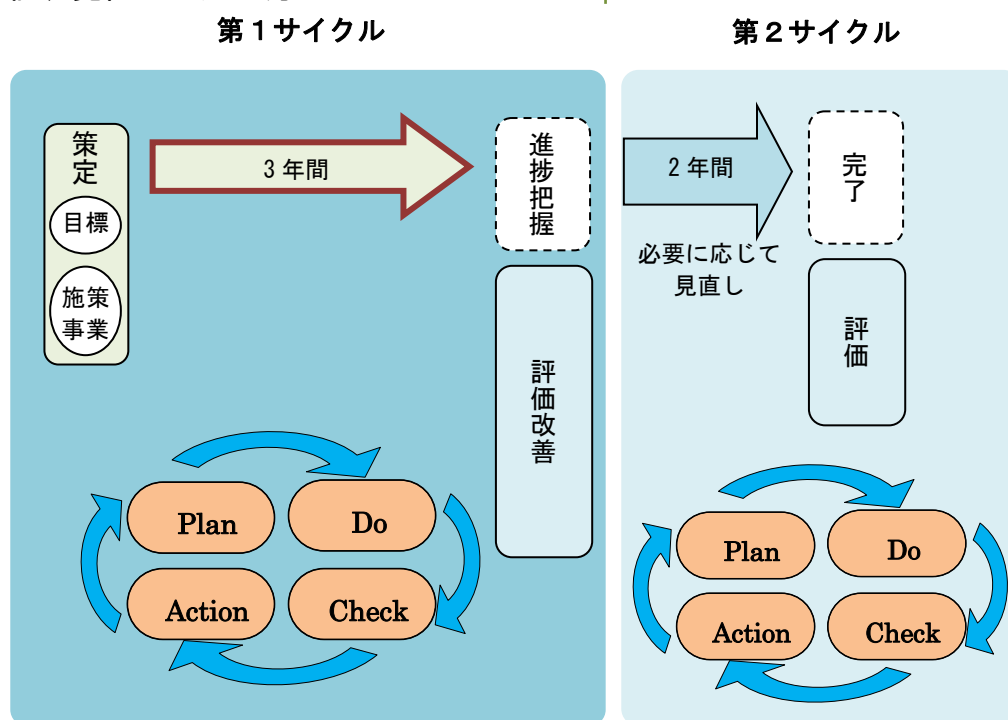
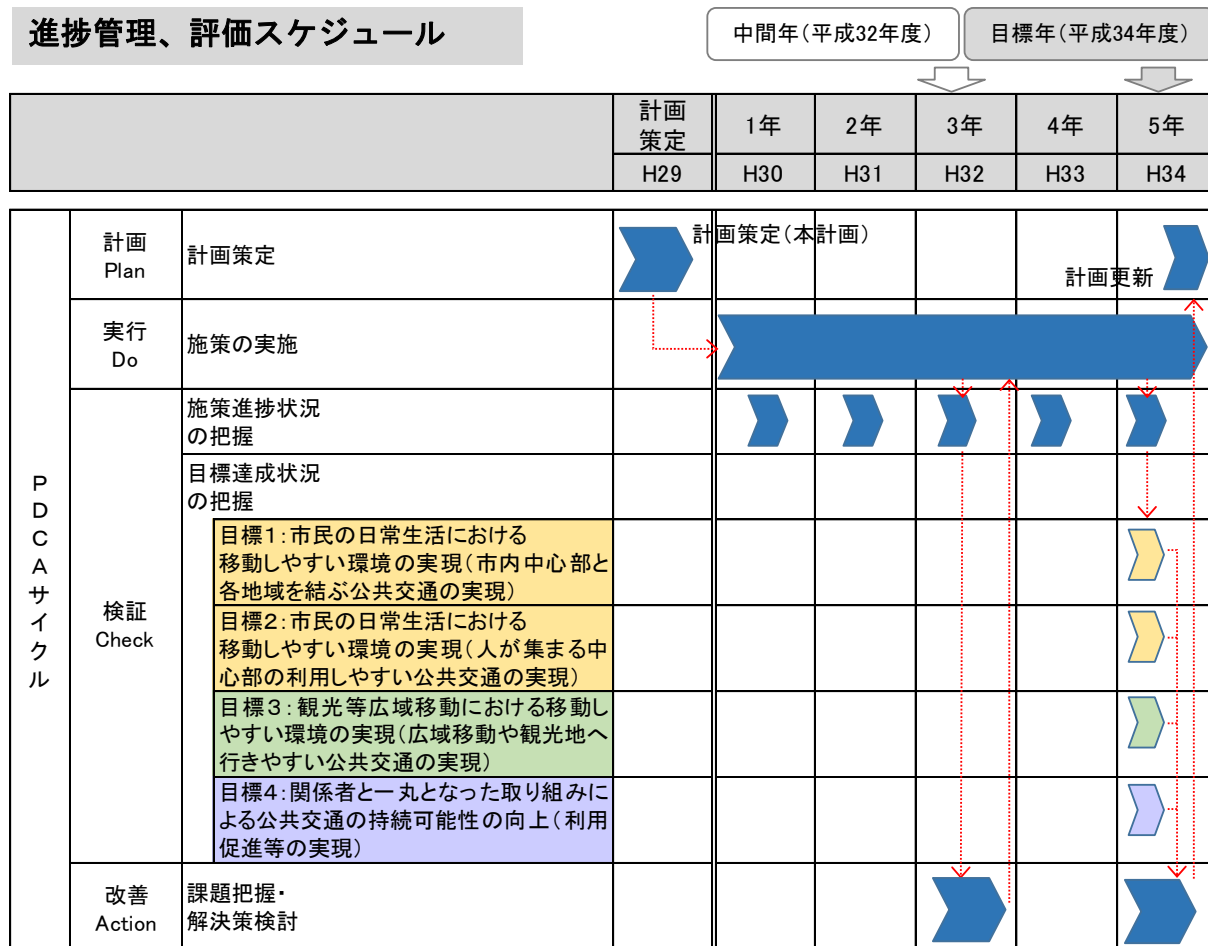


図 109 PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

(3) 計画の進捗管理、評価スケジュール

評価スケジュールは、下図のように、施策の実施状況、目標達成状況について評価を行い、目標年（平成34年度）では計画の見直し、更新を行います。なお、施策の進捗状況については中間年（平成32年度）で評価を行います。



評価の内容と実施主体

実施主体：大牟田市地域公共交通活性化協議会

実施する時期	内容
毎年	大牟田市地域公共交通活性化協議会を開催し、関係者間で情報共有を図り進捗を把握し、事業の円滑な実施を行います。
中間年 (平成32年度)	事業の進捗状況の確認を行います。社会情勢の変化や関連計画との関係等から事業スケジュールの変化が生じる等、実施に当たっての課題がある場合は必要に応じてその対応について協議し、必要に応じた見直しを行います。
目標年 (平成34年度)	事業の進捗状況及び設定した4つの目標の達成状況を確認、評価します。また課題の把握、解決方法を検討し、計画の改定や、平成35年度以降の取組みを検討します。