

- ◆ 新たなまちづくりの拠点として、都市機能の集積を図り、JR荒尾駅周辺地域全体の活性化を目指し、「あらお海陽スマートタウン」の整備を進めている。
- ◆ 令和8年には、「荒尾市ウェルネス拠点施設（道の駅、大屋根広場、保健・福祉・子育て支援施設）」が完成する予定である。
- ◆ 宅地造成や生活利便施設の立地など、今後本地域に関係する移動需要が発生することに対応し、公共交通の新たな運行を行う。
- ◆ 市内各地や市外からのアクセスを想定し、先行してJR荒尾駅とスマートタウン内を結ぶ公共交通を整備し、利用状況を見極めながら、令和8年度以降に荒尾駅以外を結ぶ公共交通についても検討を行う。
- ◆ 本年度は、JR荒尾駅とスマートタウン内を結ぶ公共交通の経路について比較検討を行う。

◆JR荒尾駅とスマートタウンを結ぶ公共交通の検討概要

運行目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 来訪者・市民のスマートタウンへの公共交通アクセス確保によるにぎわい創出 ● 市内に居住する移動困難者のウェルネス拠点へのアクセス確保（検診等の受診ニーズ）
想定するターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅や馬事文化娯楽施設への市外からの来訪者 → 荒尾駅でJRから乗り換え ● 自家用車を持たない・乗れない市民（子育て世代、免許返納者等） → 荒尾駅で既存路線バスやJRから乗り換え
想定する運行概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約なしでどなたでも気軽に乗れる一般乗合の路線定期運行とする ● JR荒尾駅、ウェルネス拠点施設、BAOO荒尾、その他商業施設等を経由する経路とする ● スマートタウン内に折り返し待機施設が無い場合、荒尾駅を起終点とする循環系統とする ● 保健福祉施設の営業時間や日中の来訪者需要を考慮した運行時間とする ● 受益者負担の観点から既存路線バスと同水準の有償運行とする

◆運行経路案の比較

案1:外周案	案2:道の駅1回乗り入れ案	案3:道の駅2回乗り入れ案
距離：2.7km バス停数：4 所要時分（想定）：約10分	距離：3.4km バス停数：5 所要時分（想定）：約13分	距離：3.6km バス停数：5 所要時分（想定）：約15分
ポイント： ✓ スマートタウンの外周を1周する最もシンプルな経路 ✓ 所要時分が最も短い	ポイント： ✓ スマートタウンの外周1周経路の復路に道の駅敷地内に乗り入れる経路	ポイント： ✓ スマートタウンの外周1周経路の往路・復路共に道の駅敷地内に乗り入れる経路 ✓ 利便性が最も高い
問題点： ✓ 道の駅敷地内乗り入れを行わないため、利便性が低下する	問題点： ✓ 復路に道の駅に乗り入れるため、BAOOから乗車した方や、荒尾駅から道の駅に行きたい方にとって「遠回りする感覚」が生じる	問題点： ✓ 所要時分が最も延びる ✓ 右折回数が多くなる ✓ 道の駅駐車場に乗り入れる回数が多いため事故リスクが最も高い
◆ 距離・所要時分が最も短く、少ない運行原資で運行が可能	◆ 所要時分と利便性のバランスが取れている案	◆ 荒尾駅から道の駅まで向かうため利便性が高いが、所要時分が長く、かつ右折多数・駐車場内経路が多い

ルート1案

- ✓ スマートタウンの外周を1周する最もシンプルな経路
- ✓ 道の駅敷地内乗り入れを行わないため、利便性がやや低下する



※バス停位置については道路管理者・公安委員会との協議により変更となる場合有

ルート2案

- ✓ スマートタウンの外周1周の復路に道の駅敷地内に乗り入れる経路
- ✓ 道の駅に乗り入れることで所要時分が延びる



※バス停位置については道路管理者・公安委員会との協議により変更となる場合有

ルート3案

- ✓ スマートタウンの外周1周の往路・復路共に道の駅敷地内に乗り入れる経路
- ✓ 道の駅に2回乗り入れることで所要時分が延びるが利便性は高い



※バス停位置については道路管理者・公安委員会との協議により変更となる場合有