 **PDF Complete**
Your complimentary use period has ended.
Thank you for using PDF Complete.
[Click Here to upgrade to Unlimited Pages and Expanded Features](#)

パブリックコメント

荒尾市地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成 25 年 1 月

荒尾市地域公共交通活性化協議会

— 目 次 —

1	地域公共交通総合連携計画とは	1
2	計画の位置づけ	1
3	荒尾市の現状と地域公共交通の課題	2
3-1	荒尾市の現状	2
3-2	地域公共交通の現状	12
3-2-1	バス事業の概括	12
3-2-2	鉄道事業の概括	19
3-2-3	荒尾市内の人の動き	20
3-2-4	地域公共交通に関する市民の意識	28
3-2-5	バス乗降調査結果	42
3-2-6	地域座談会実施結果	53
3-3	地域公共交通の課題	57
4	基本方針	60
5	計画の区域	61
6	計画の目標	61
7	計画の期間	61
8	計画を推進する上での視点	62
9	目標達成のための施策	63
9-1	施策の概要	63
	(1) 運行の効率化	63
	(2) 地域公共交通の利用促進	69
9-2	施策及び事業の実施時期並びに実施主体	70
	資料編	71
	荒尾市地域公共交通活性化協議会委員名簿	72
	荒尾市地域公共交通活性化協議会設置要綱	74
	平成24年度荒尾市地域公共交通活性化協議会の開催経緯	76
	荒尾市地域公共交通総合連携計画策定フロー図	77

1 荒尾市地域公共交通総合連携計画とは

荒尾市地域公共交通総合連携計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月25日法律第59号。以後、活性化再生法という。）に基づき、本市における地域公共交通の基本的な方針や目標を掲げ、その目標達成の施策をまとめたものである。

本計画の策定にあたっては、公共交通事業者をはじめ、市民や関係団体、学識経験者などが参画した荒尾市地域公共交通活性化協議会（活性化再生法並びに道路運送法に基づくもの）を設置し、地域の実情に応じた地域公共交通について協議を重ね検討を行った。

本市における近年の路線バス利用者の減少（年2～3%）に歯止めをかけるとともに、マイカーから路線バス等へのシフトによる二酸化炭素排出削減など環境負荷軽減にも配慮しながら、今後の高齢者の増加などを踏まえ、市民にとって利便性の高い地域公共交通体系を構築することを目的とする。

2 計画の位置づけ

本市の最上位計画である「第5次荒尾市総合計画」（平成24年3月策定）における基本施策「地域公共交通の充実」を実現するために、都市計画マスタープランと整合を図りながら策定する。

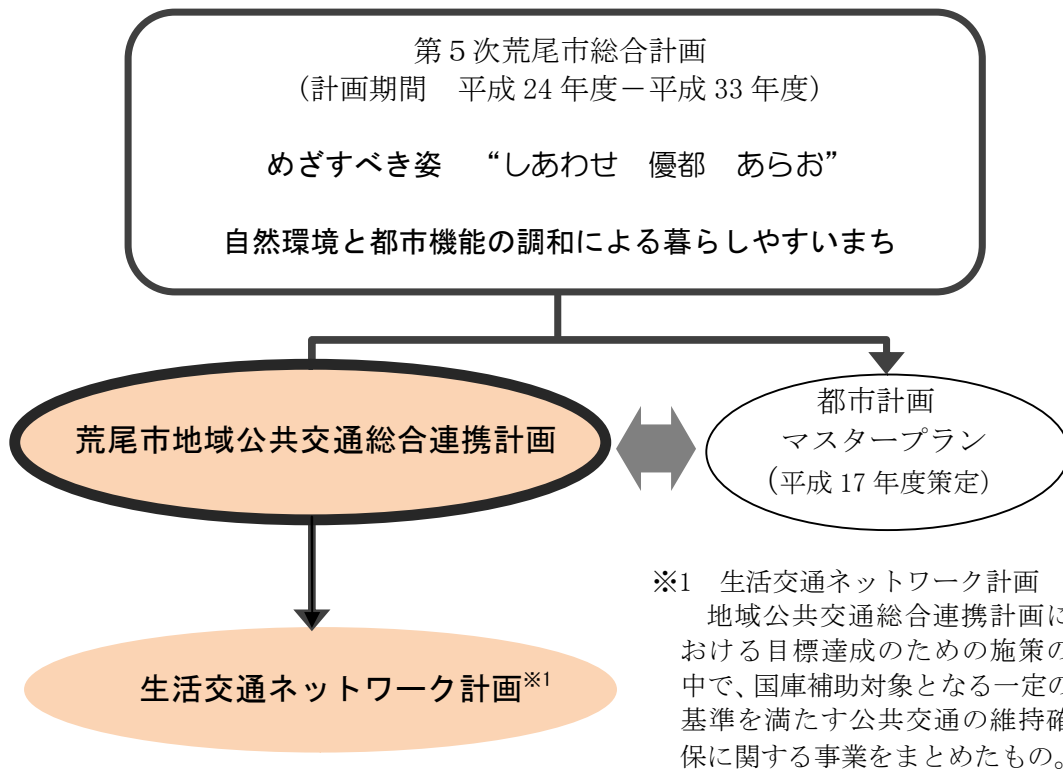


図2-1. 計画の位置づけ

3 荒尾市の現状と公共交通の課題

3-1. 荒尾市の現状

(1) 位置・地形及び広域交通体系

① 位置・地形

荒尾市は、熊本県の西北端に位置し（東経 130 度 26 分、北緯 32 度 59 分 12 秒）、北は福岡県大牟田市、東は小岱山頂を境として玉名郡南関町、玉名市、南は玉名市・玉名郡長洲町に接し、西は有明海を隔てて長崎県、佐賀県に面している。

市域は東西 10 km、南北 7.5 km、面積は 57.15 km² で、東部には本市最高峰の小岱山（筒ヶ岳 501.4m）を擁し、西の有明海へとなだらかな丘陵が続く。河川は、関川、浦川、菜切川、行末川が主要なもので、小岱山から西流あるいは南流し、いずれも有明海に注いでいる。

② 交通体系

荒尾市は、九州各都市とのアクセス条件に恵まれており、福岡方面へは、JR 荒尾駅から快速や特急や運行し、大牟田駅からは、西鉄電車も利用可能である。また熊本方面にも JR 荒尾駅から快速が運行する。

高速道路では、九州自動車道の南関 IC、菊水 IC が最寄りのインターチェンジとなり、地域高規格道路である有明海沿岸道路の三池港インターを利用すれば、佐賀方面のアクセスもよく、長崎方面へのフェリーが三池港と長洲港から運航している。

市域内は、市内中心部にあるショッピングセンター（あらおシティモール）及び隣接のバスセンターを拠点として、路線バス（産交バス（株））が運行されており、通勤・通学と併せて、買い物や通院の際の移動手段として利用されている。広域バス路線としては、荒尾市と玉名市方面（産交バス（株））を結ぶものや大牟田市（西鉄バス大牟田（株））や福岡空港へ向かう高速バス（西鉄高速バス（株））がある。

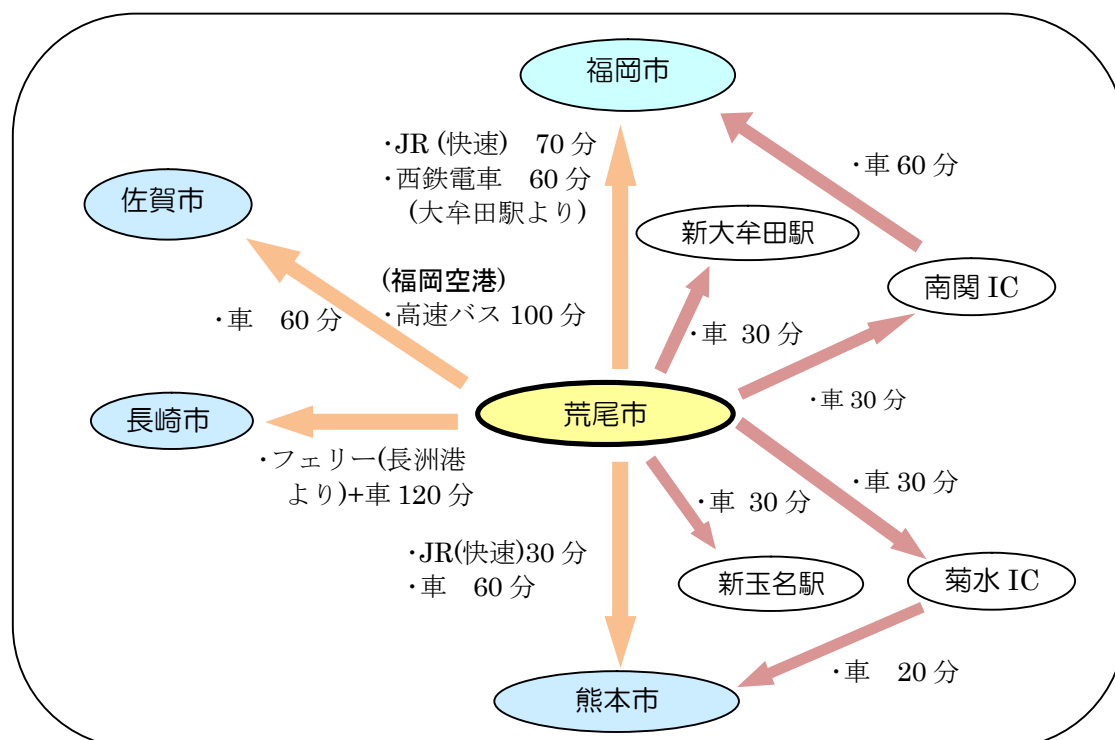


図 3-1-1. 荒尾市から主要都市等への交通アクセス

(2) 人口

① 人口の推移

平成12年の56,905人（国勢調査）から平成22年の55,321人（同）へ10年間で1,584人少している。地方都市において全国的に人口減少が進む中であって、本市では住宅政策その他の施策の効果もあり、約3%の減少にとどまっている。

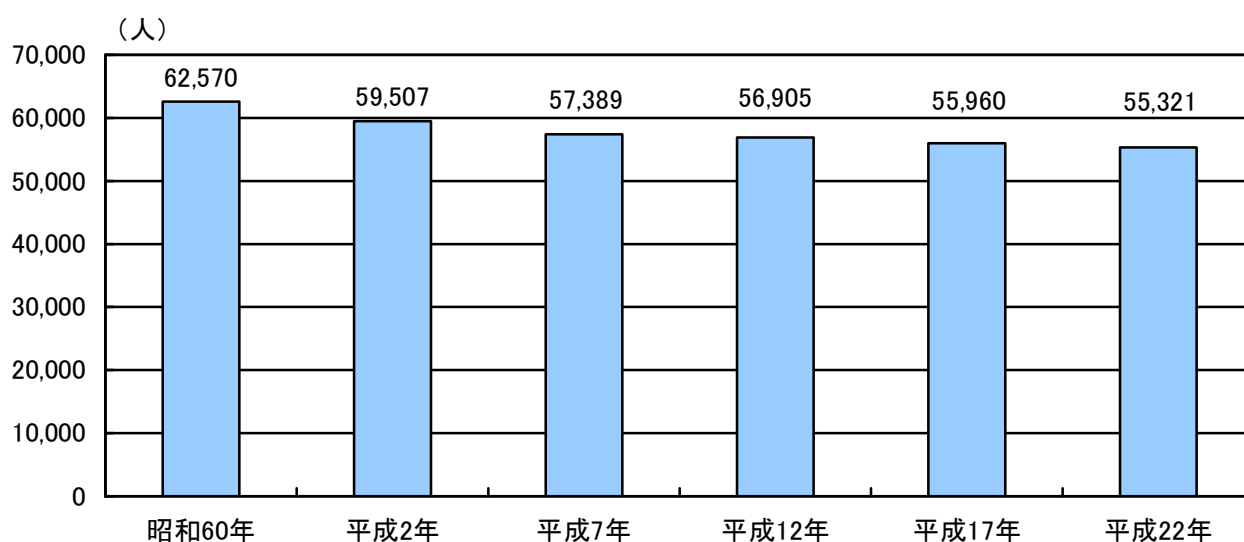


図3-1-2. 人口の推移

出典：国勢調査

② 帯数・世帯人員の推移

世帯数は昭和60年から平成2年にかけて若干減少したものの、その後増加傾向にあり、平成22年の国勢調査世帯数は20,898世帯である。これは、高齢者のみの世帯の増加や単身者の増加の影響もあり、世帯人員数は縮小傾向にある。平成22年の1世帯当たりの人員数は2.65人である。

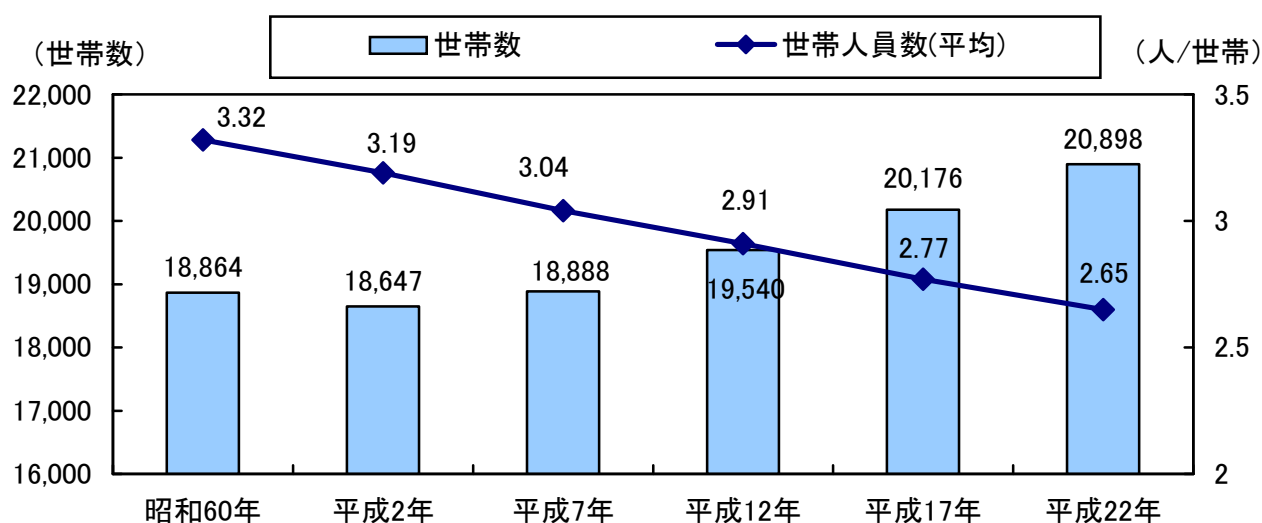


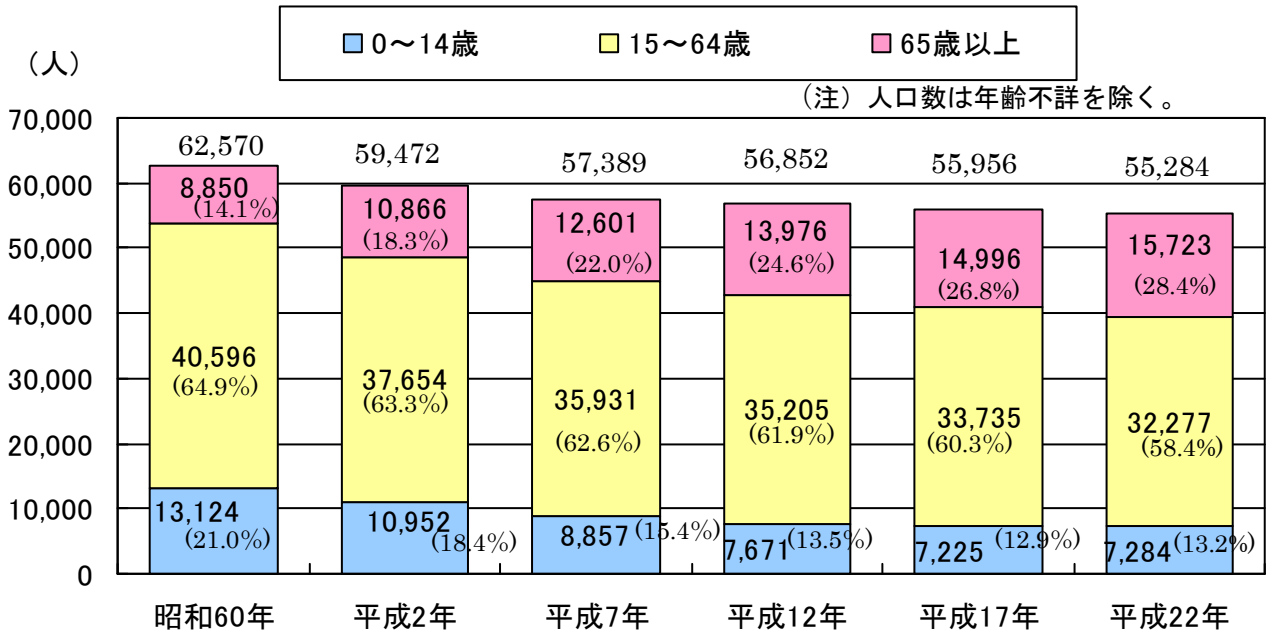
図3-1-3. 世帯数・世帯人員数（平均）の推移

出典：国勢調査

③年齢別人口

総人口が減り続ける中、高齢者比率（65歳以上人口が総人口に占める割合）は年々上昇しており、平成22年で28.4%と4人に1人以上が高齢者となった。一方、年少人口比率（15歳未満人口が総人口に占める割合）は平成22年で13.2%となり、少子・高齢化が進行している。

本市では、若者を雇用する企業や大学が少ないため、就職や進学のために20歳前後で市外へ転出する傾向が続いており、特に、昭和60年代における石炭産業等の合理化やその後の景気低迷による雇用の場の減少により若者が流出した結果、現在では40代が少ない人口構造になっている。



出典：国勢調査

図3-1-4 年齢別人口構成比の推移

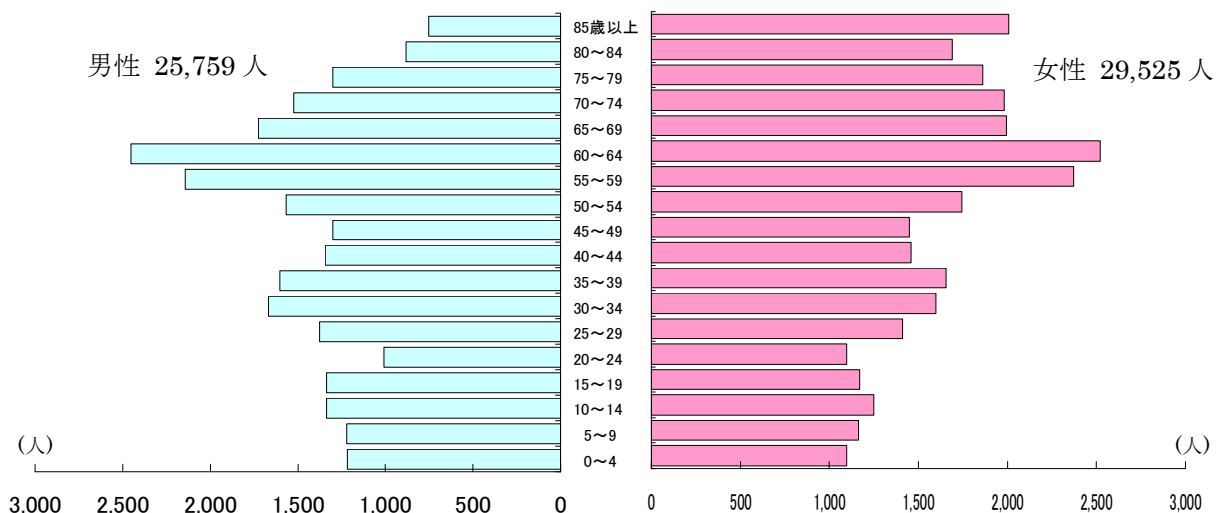


図3-1-5. 人口ピラミッド（5歳区分年齢・性別人口構成）（平成22年）

出典：国勢調査

④人口動態

住民基本台帳人口から人口動態（出生・死亡、転出入）をみると、本市では死亡数が出生数を上回る“自然減”の状況にあり、毎年200人前後が自然減によって減少している。一方、社会増減数は平成19年度、20年度では大幅に増加したが、平成21年度から減少に転じている。自然増加率は平均-0.41%、社会増加率は平均+0.03%で、本市の人口減少の大きな要因は出生数を死亡数が上回る“自然減”の影響が大きい。

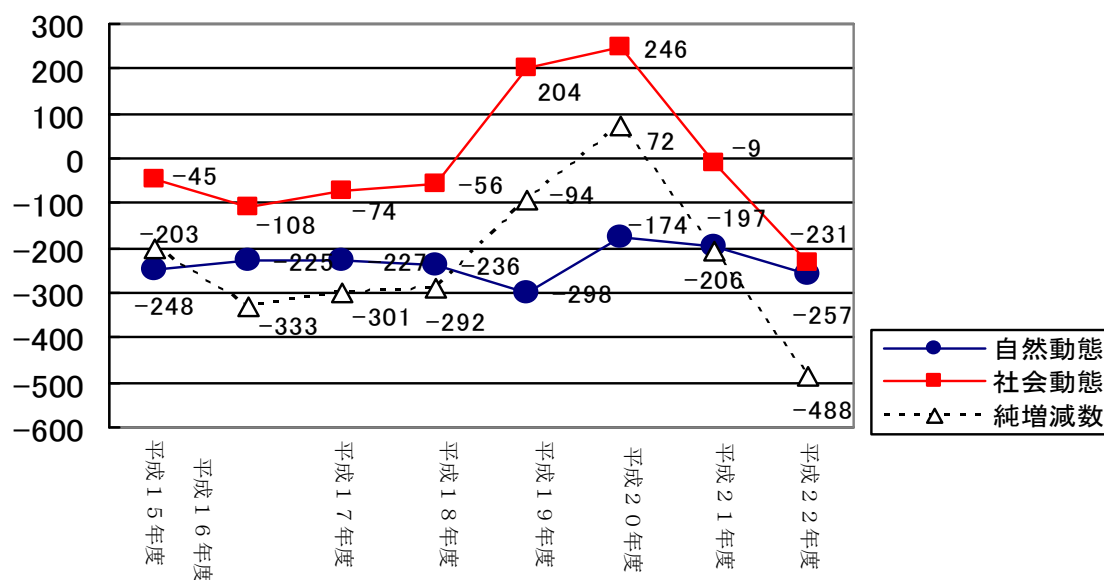
表3-1-1. 人口の自然増減・社会増減

年度	自然動態			社会動態			純増減数	(単位：%)	
	出生	死亡	増減数	転入	転出	増減数		自然増加率	社会増加率
平成15年度	438	686	-248	2,108	2,063	45	-203	-0.43	0.12
平成16年度	437	662	-225	1,928	2,036	-108	-333	-0.39	-0.15
平成17年度	432	659	-227	2,006	2,080	-74	-301	-0.40	-0.09
平成18年度	473	709	-236	2,011	2,067	-56	-292	-0.41	-0.04
平成19年度	467	765	-298	2,186	1,982	204	-94	-0.52	0.35
平成20年度	473	647	-174	2,101	1,855	246	72	-0.31	0.44
平成21年度	495	692	-197	1,854	1,863	-9	-206	-0.35	0.01
平成22年度	466	723	-257	1,697	1,928	-231	-488	-0.45	-0.38
平均	460	693	-233	1,986	1,984	2	-231	-0.41	0.03

出典：住民基本台帳人口要覧（各年3月31日現在）

自然増加率：自然増加数（出生者数-死亡者数）÷前年度末日の人口×100

社会増加率：社会増加数（（転入+その他記載数）-（転出+その他削除数））÷前年度末日の人口×100



出典：住民基本台帳人口要覧（各年3月31日現在）

図3-1-6. 人口動態

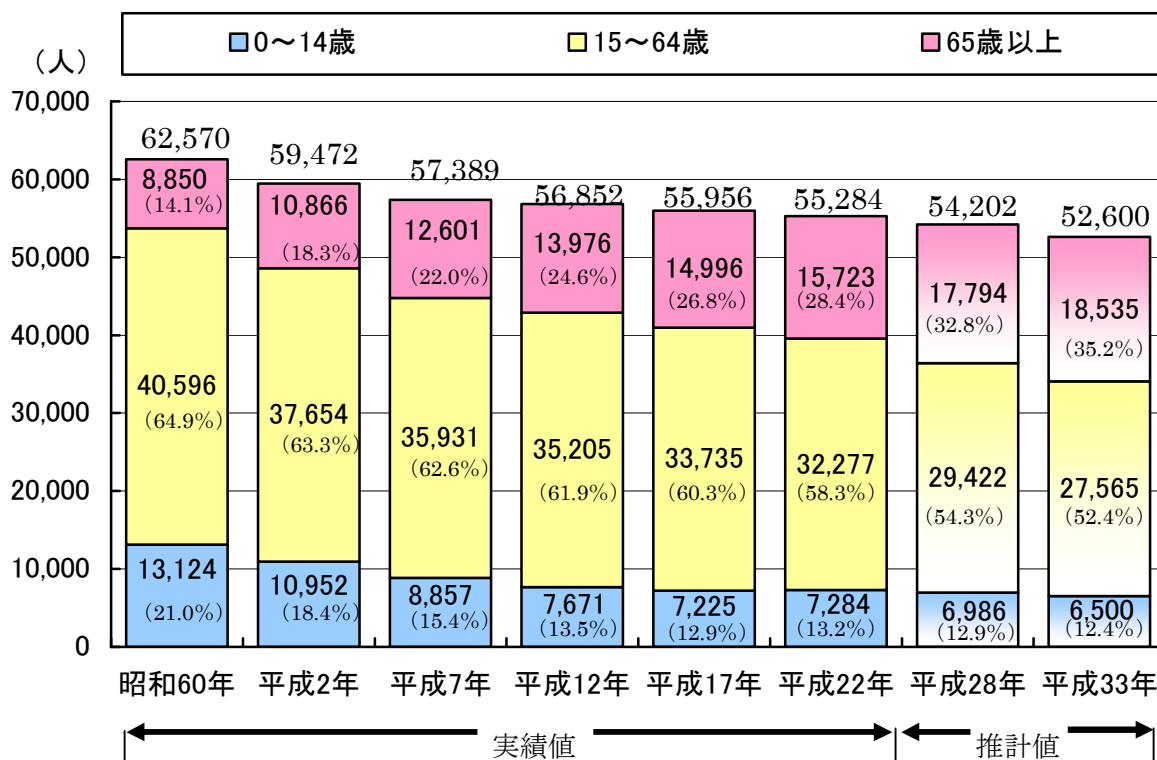
⑤将来人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所の平成24年1月の推計によると、本市の将来人口は、平成28年(2016年)で54,202人、平成33年(2021年)で52,600人と予想され、平成22年(2010年)の55,321人に比べ約2,700人減少すると推計されている(※)。

年齢別人口をみると、少子高齢化の進行とともに、15歳～64歳以上の生産年齢人口の減少も大きくなり、平成33年には総人口の52.4%にまで減少することが予想されている。

※コーホート要因法による推計である

基準年次の男女別年齢別人口を出発点とし、これに仮定された男女年齢別生存率、男女年齢別人口移動率、女子の年齢別出生率および出生性比を適用して将来人口を求める。



(資料) 実績値は平成22年までは国勢調査に基づく人口及び構成比(年齢不詳は除く)。平成28年以降は、人口見通しにおける予測される人口及び構成比。

図3-1-7. 人口(年齢3区分人口)の将来見通し

⑥人口分布

本市においては、都市計画法による用途地域を設定している区域を中心に人口密度が高く、具体的には、市北西部の四ツ山から荒尾駅にかけての地域及び、市中央部の東屋形地区、中央地区から緑ヶ丘地区などで、その他に大規模な公営住宅がある桜山地区や八幡台地区に人口の集積がみられる。

逆に、市の東部にあたる平井地区や府本地区においては、人口100人～500人程度の集落が点在しているが、人口密度は低い。(図3-1-8. 参照)

⑦地区ごとの高齢者の割合

荒尾市内は平成24年3月における65歳以上の高齢化率(住民基本台帳)は28.2%であるが、地区によって高齢化率に開きがあり、比較的新しく開発され子育て世代が多く住む緑ヶ丘地区(18.4%)や中央地区(24.5%)については高齢化率が低く、旧炭鉱住宅地域を抱え人口の流失や高齢化が進んだ井手川地区(38.4%)、市東部や南部にあたる平井地区(32.9%)、府本地区(32.1%)、清里地区(32.4%)では高くなっている。(図3-1-9. 参照)

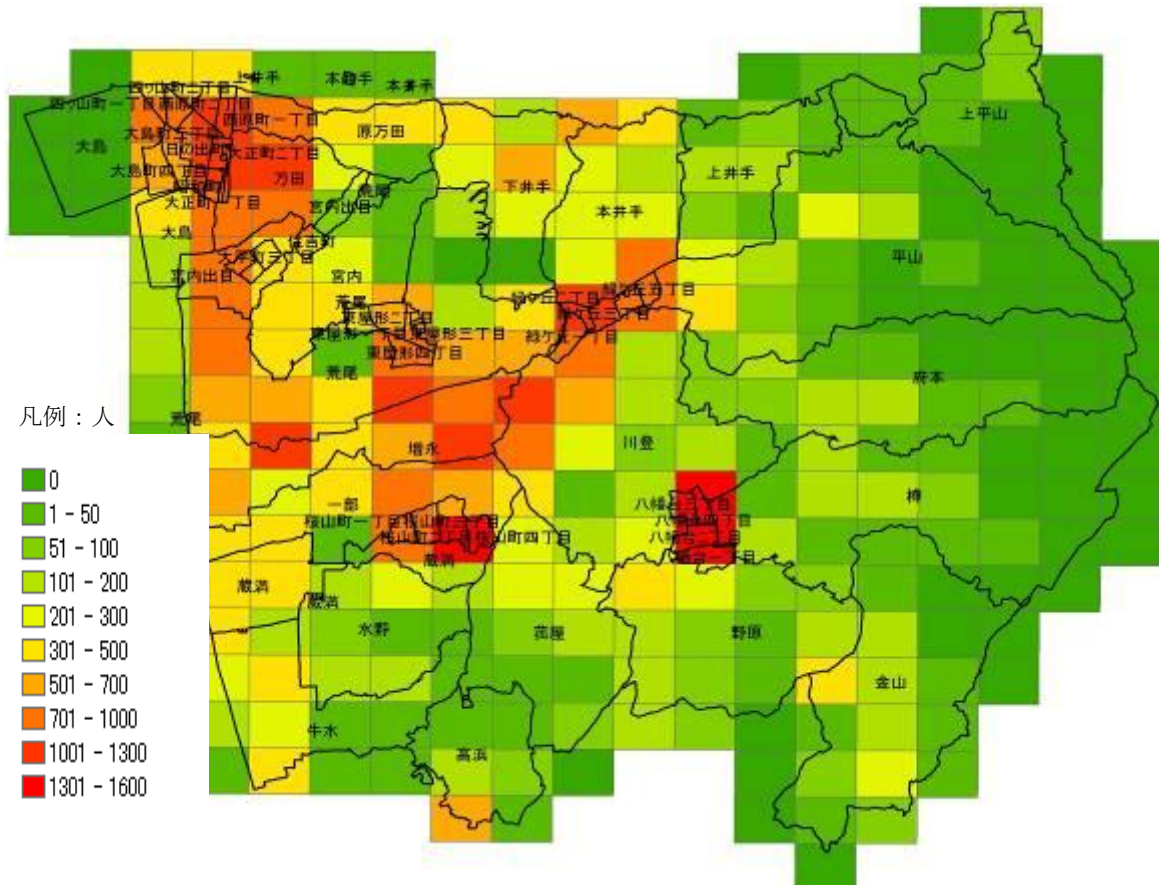


図3-1-8. 人口分布(500mメッシュ人口)(H17年国調)

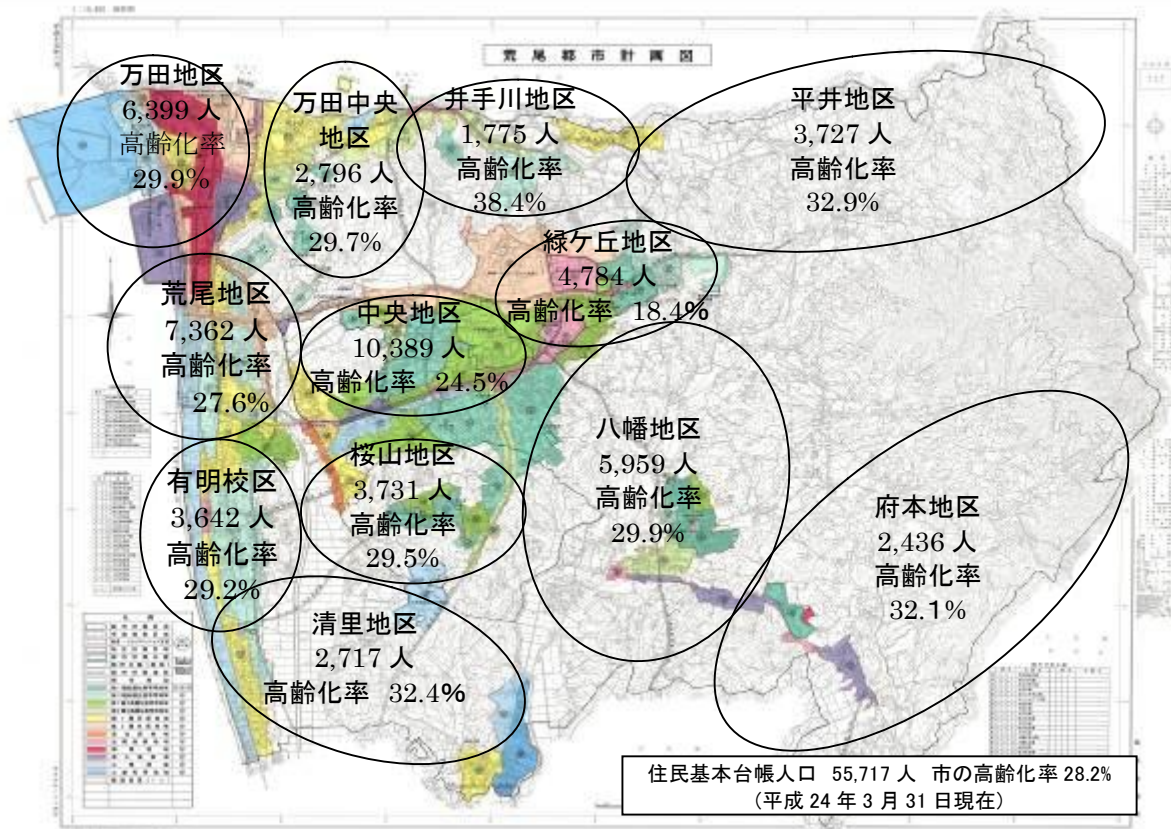


図3-1-9. 地区別の人口、高齢化率

(3) 買い物流動

本市における日常的な、買い物については、全体では地元購買率は87.4%となっており、日常的な生鮮食品や一般食品、日用雑貨及び書籍・文具では、地元購買率が9割近くと高いが、衣類やアクセサリなどについては、熊本市や大牟田市、福岡市などへの流出が目立つ。一般食品などについては、南関町や長洲町からは本市への流入が多くなっている。

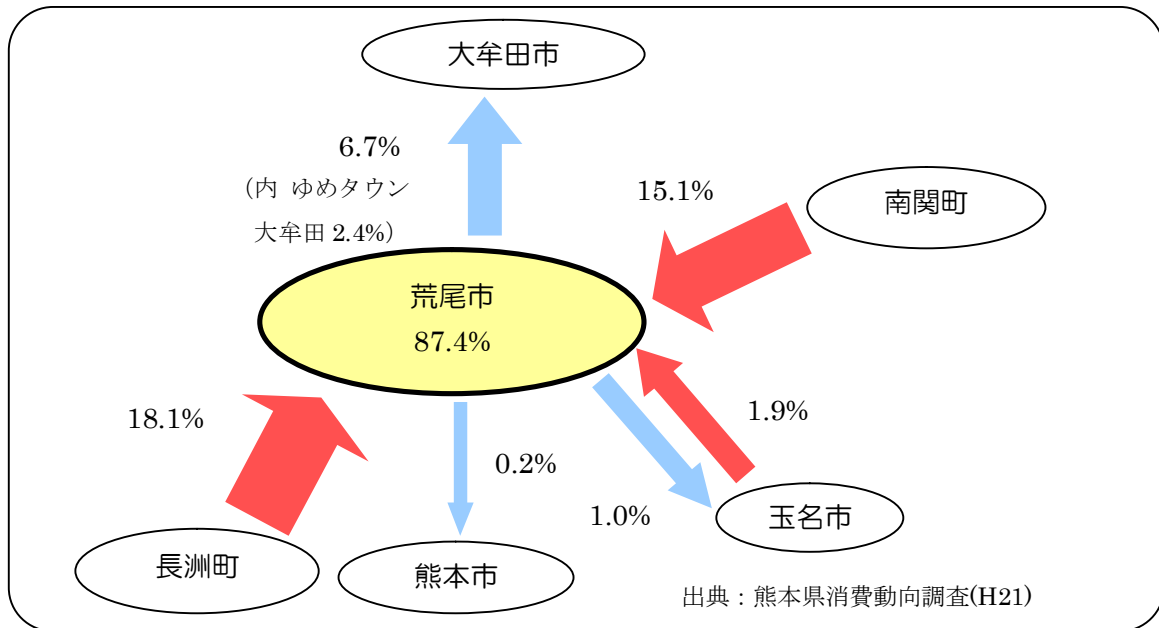


図3-1-10. 一般食品の購入状況（日常的な用品購入のケース）

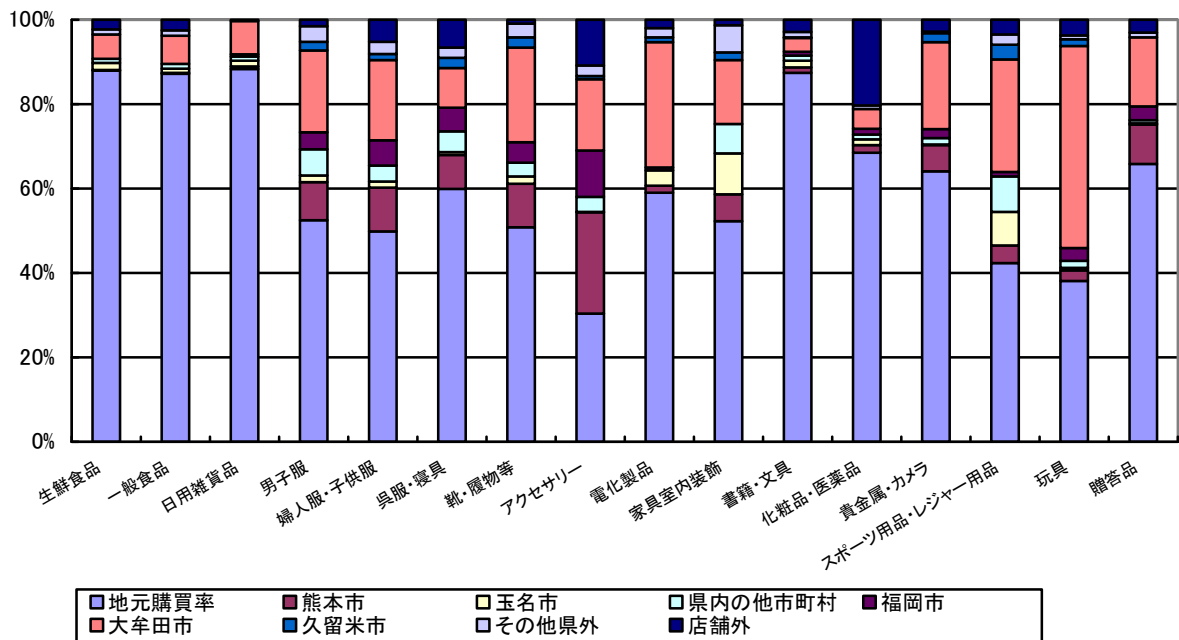


図3-1-11. 品目別にみた地区別購買割合

◆あらかおシテイモール周辺の商業施設の増加と四ツ山地域における店舗数の減少

荒尾市民の買い物場所を見ると、日常的な買い物（生鮮品や日用品）は市内での購入が多いが、四ツ山地区の商業集積が大きく減少した結果、あらかおシテイモールや沿道型スーパーが重要な役割を果たすようになった。

あらかおシテイモールも食品の買い物をする場所としての役割が高くなっており（身回品などは大牟田市に流れている）、これらの施設を中心に、市民の日常生活の利便に資する公共交通の確保が重要になっている。（図3-1-1-2～1-4参照）

表3-1-3 荒尾市民の買い物場所

商品名	荒尾市内												うち主な商業地・施設												大牟田市内						その他市町村						店舗以外 ※2		
	荒尾市内						四ツ山地区 ※1						シテイモール						鮮ど市場						大牟田市内			その他市町村			店舗以外 ※2								
	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21	H15	H18	H21						
食料品	生鮮食品			89.2	82.0	87.9	14.5	1.0	0.5	21.7	25.4	28.6	16.8	15.3	17.6	5.3	9.4	5.7	5.3	9.4	5.7	4.4	4.4	4.2	4.1	1.1	4.4	2.3	1.1	4.4	2.3	1.1	4.4						
	一般食品			88.0	84.0	87.4	15.5	1.8	0.2	23.1	27.9	27.4	11.3	8.4	10.8	5.6	7.6	6.7	5.6	7.6	6.7	4.5	3.8	3.4	3.4	1.9	4.6	2.5	1.9	4.6	2.5	1.9	4.6						
日用雑貨品	男子服			92.5	88.4	87.2	16.1	1.1		42.7	39.2	25.8	0.1		0.2				0.2			1.1	5.8	7.8	5.7	4.6	3.8	0.7	0.7	1.2	1.2	0.7	1.2						
	婦人服・子ども服			77.6	70.9	52.5	24.7			44.7	45.3	32.2										13.6	17.2	19.4	6.9	10.6	26.6	1.9	1.9	1.3	1.5	1.9	1.3						
衣料品	烏服・寝具			75.8	64.9	49.8	18.5			44.8	44.7	31.9										14.7	18.6	19.0	6.4	12.6	26.0	3.1	3.1	3.9	5.2	3.1	3.9						
	靴・履物・傘等			80.5	63.8	59.9	13.4			40.5	36.9	41.1										5.0	14.3	9.4	8.1	12.9	24.1	6.4	6.4	9.0	6.6	6.4	9.0						
身回品	アクセサリー			80.1	72.1	50.8	14.2	0.5		53.1	58.6	34.3										11.5	17.6	22.4	7.9	8.9	25.9	0.5	0.5	1.4	0.9	0.5	1.4						
	電化製品			61.9	50.5	30.4	6.2			48.4	28.9	22.8										21.4	21.8	16.9	8.3	22.7	41.9	8.4	8.4	5.0	10.8	8.4	5.0						
文化品	家具・室内装飾			50.1	46.3	59.0	3.9			9.0	2.7	17.0										32.7	49.8	29.7	15.8	3.1	9.3	1.4	1.4	0.8	2.0	1.4	0.8						
	書籍・文具			62.4	52.2	52.2	0.9		1.3	12.2	10.0	14.7										10.9	15.8	15.2	22.2	28.0	31.3	4.5	4.5	4.0	1.3	4.5	4.0						
文化品	化粧品・医薬品			86.3	90.3	87.5	6.2			21.5	24.1	31.0										11.9	7.3	3.3	1.6	2.3	6.3	0.2	0.2	0.1	2.9	0.2	0.1						
	貴金属・カメラ・メガネ			76.1	80.5	68.5	6.6			26.4	18.6	13.9										6.9	3.3	4.7	5.4	4.3	6.5	11.6	11.6	11.9	20.3	11.6	11.9						
贈答品	スポーツ・レジャー用品			70.4	63.7	64.0	3.5	1.5		32.1	12.1	18.5										23.2	25.3	20.6	4.5	8.1	12.6	1.9	1.9	2.9	2.8	1.9	2.9						
	玩具			75.7	67.2	42.3	5.2			30.9	16.6	7.1										6.6	15.6	26.6	15.4	15.6	27.6	2.3	2.3	1.6	3.5	2.3	1.6						
贈答品	玩具			56.9	44.7	38.1	8.9			40.9	16.9	18.1										42.0	48.1	47.8	0.0	6.4	10.4	1.1	1.1	0.8	3.7	1.1	0.8						
				76.8	66.9	65.8	26.1			40.4	56.6	50.3										12.3	14.9	16.3	5.5	10.5	14.9	5.4	5.4	7.7	3.0	5.4	7.7						

※1 H15年は四ツ山地区十ダイエー荒尾店。H18年以降はダイエー含まず(閉店)

※2 移動販売、通販、ネット通販、宅配(生協含む)・訪問販売

資料：熊本県消費動向調査報告書(H21,18,15)

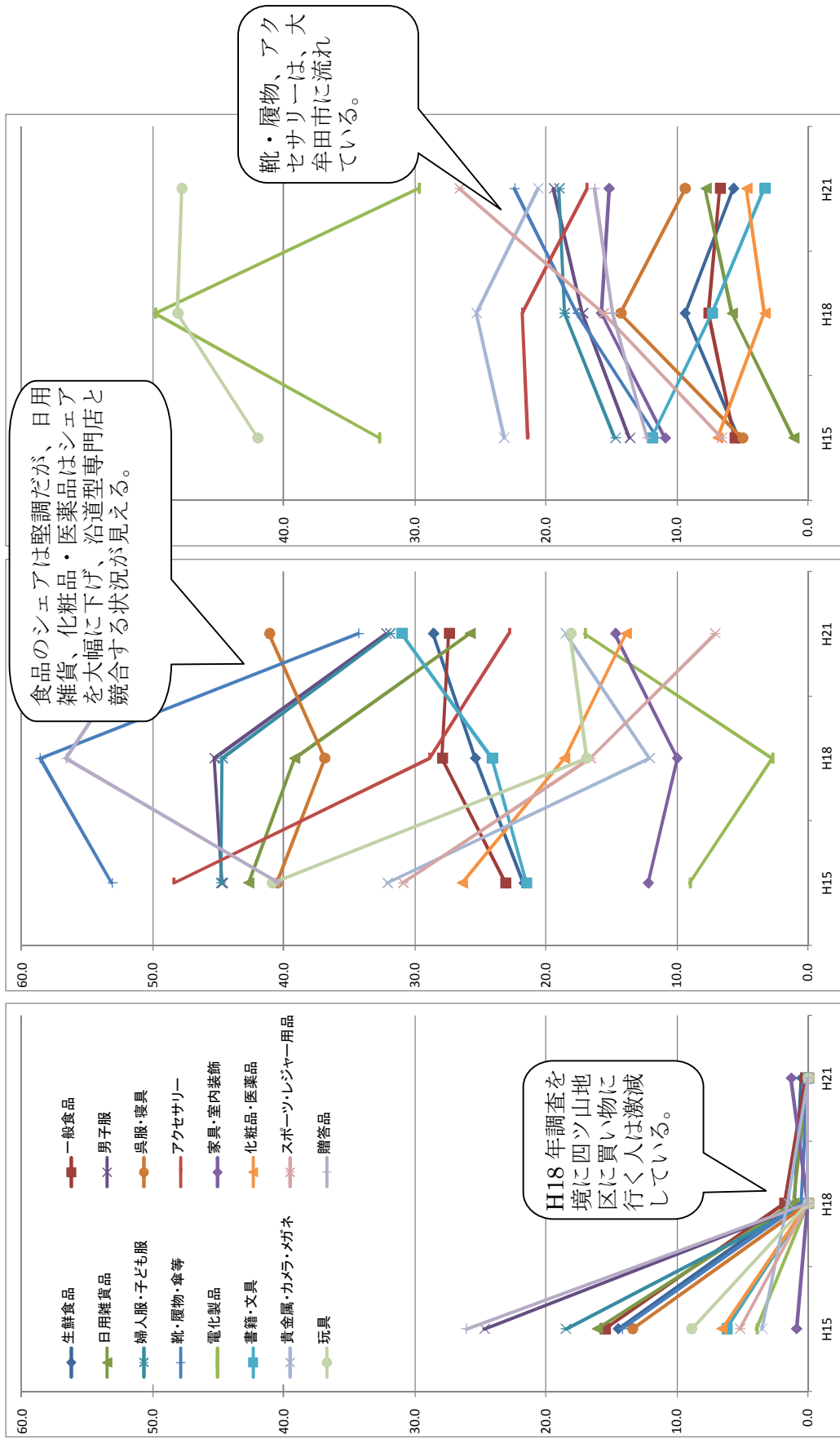


図3-1-1-1. 四ツ山地区への出向割合 図3-1-1-2. シティモールへの出向割合 図3-1-1-3. 大牟田市内への出向割合

(4) 通勤・通学の状況

本市に居住する通勤・通学者(15歳以上)23,365人の中で、常住地(市内)に通勤・通学する者の割合は44.3%(通勤9,203人、通学1,145人)、県内の他市町村への通勤・通学者の割合26.7%(通勤4,683人、通学779人)、県外への通勤・通学者の割合32.3%(通勤6,602人、通学953人)となっている。熊本県全体の平均と比べると、常住地での通勤・通学の割合が低いことが特徴である(県平均は、常住地における通勤・通学者68.0%、県内の他市町村32.0%、県外2.3%)。

市外への通勤・通学者の中では、大牟田市への流出が最も多く、全体の26.0%(通勤者5,456人、通学者629人 計6,085人)を占める。そのほか、玉名市が8.1%(通勤者1,402人、通学者498人 計1,900人)で、中でも通学者の割合が高い。反対に、本市への流入は、大牟田市からが2,251人と最も多く、次いで玉名市1,399人、長洲町1,274人の順になっている。総じて見ると、流出超過の状態であり、昼夜間人口比率は、0.88である。

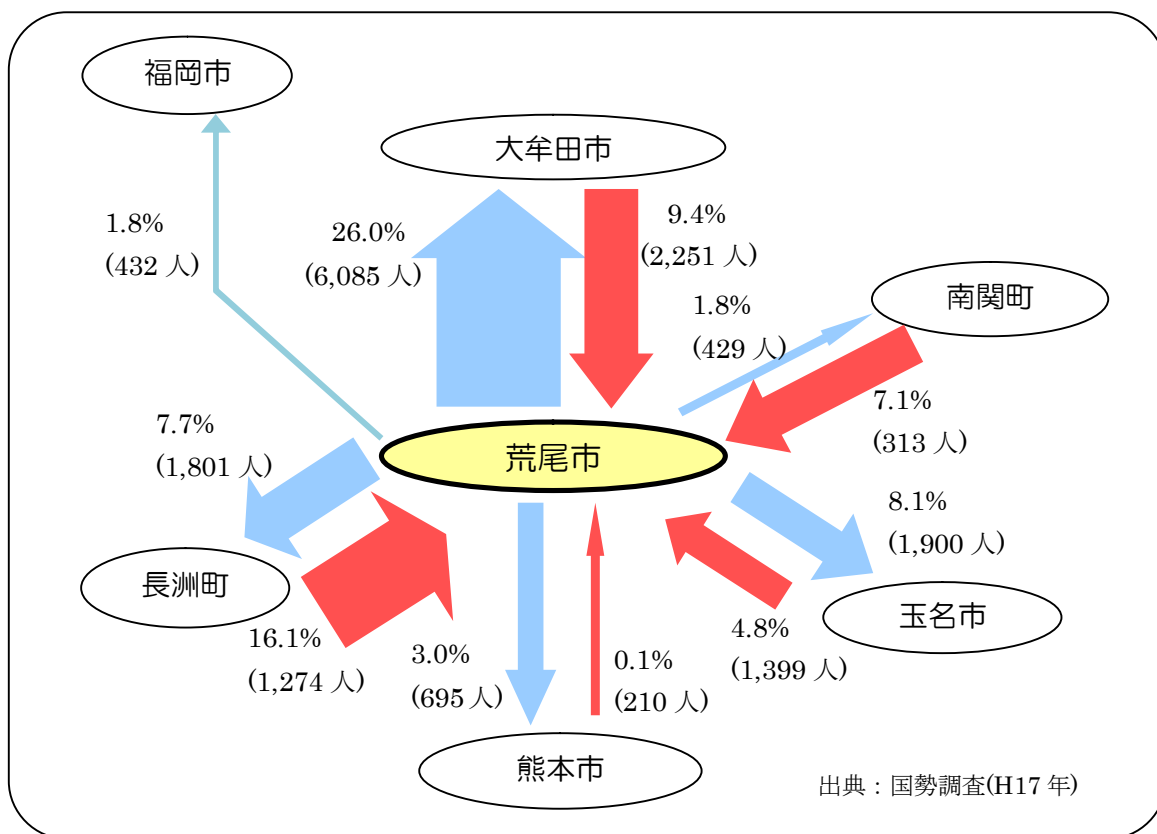


図3-1-15. 通勤・通学流動(15歳以上)

3-2. 地域公共交通の現状

3-2-1. バス事業の概括

(1) バスの利用状況

①バス事業の経緯

本市のバス路線は、平成16年度まで荒尾市営バスと西鉄バス及び産交バス（熊本市と四ツ山を結ぶ広域路線）により運行されていたが、市営バス路線については全系統の移譲を行い、平成17年度から産交バスにより運行されている。

西鉄バスについては、荒尾駅から大牟田市に近い市北部の県境付近から荒尾駅までを通るものや観光施設であるグリーンランドリゾートと大牟田駅を結んでいるものなど、現在も限定的な運行になっている。一方、市域のほとんどをカバーしていた市営バスを産交バスに移譲した際、利用者の混乱を避けるため、市営バスで運行していた路線やダイヤ、運賃体系等をそのまま継承していたが、平成20年10月に、高齢者向けに大幅な路線やダイヤの見直しを行った。しかしながら、利用者の減少に歯止めがかからず、新たに導入した循環線（四ツ山とシティーモールを結ぶ）についても乗車時間の長さや、コースが分かりづらいなどの問題があり、平成22年5月に再度、分割をするなど見直しを行ったところである。

表3-2-1-1. 本市におけるバス事業に関するこれまでの経緯

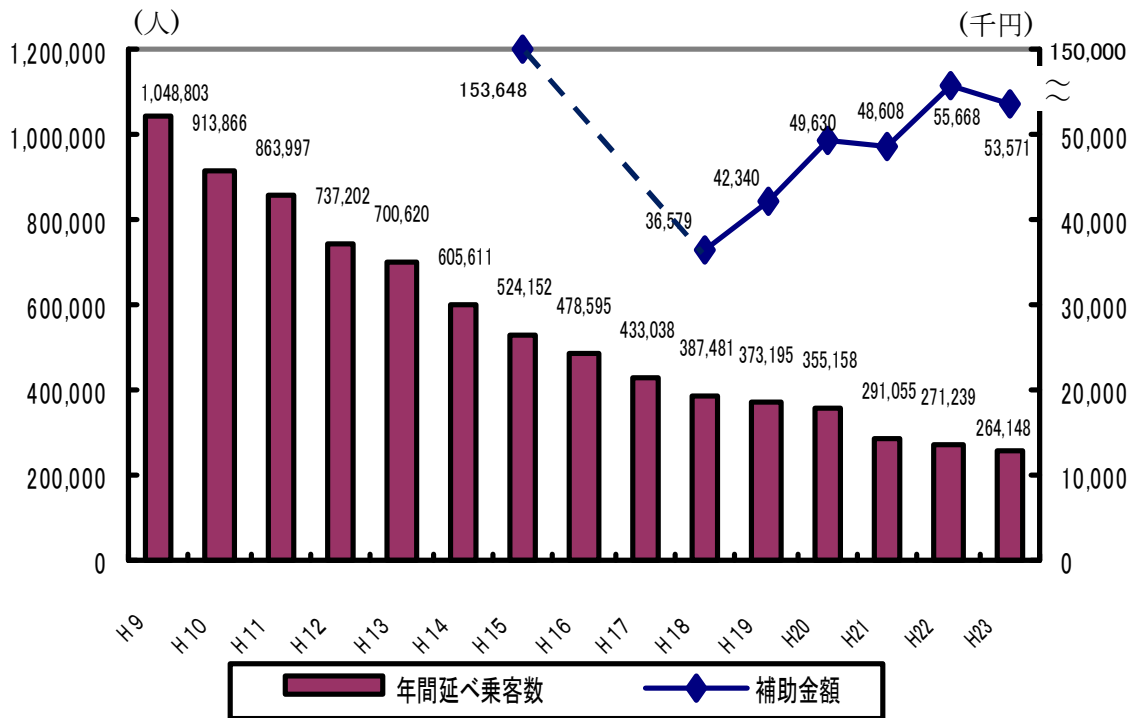
時 期	出 来 事
昭和24年2月	乗合バス事業（市営バス）を開始
3月	電気鉄道事業（市電営業）を開始（荒尾駅～緑ヶ丘）
昭和26年2月	貸切バス事業を開始
昭和39年9月	電気鉄道事業を廃止
昭和50年1月	バス料金の一部見直し（68歳以上の方のバス料金の無料化）
昭和61年4月	バス料金の一部見直し（70歳以上、初乗り料金の半額を実施）
平成10年3月	バス料金の一部見直し（70歳以上、1回100円へ）
平成14年3月	貸切バス事業を廃止
平成15年11月	熊北産交（株）（現：産交バス（株））と路線引継ぎに関する協定締結
平成16年4月	市営バス路線の内13系統を熊北産交バス（株）（現：産交バス）へ移譲
平成17年3月	乗合バス事業を廃止
4月	熊北産交（株）（現：産交バス（株））へ全系統（22系統）を移譲
平成18年度	バス路線再編調査を実施
平成20年10月	路線見直し（市域路線22系統→14系統 広域路線:6系統→4系統） 主な見直し内容 ・広域路線の熊本市内乗り入れを玉名までに変更 ・山の手線を廃止し、循環線の運行本数の増加 ・ロックタウン線の導入、グリーンランド線の運行本数の見直し ・新興住宅地（住吉団地や東屋形）を通る路線の新設
平成22年5月	路線見直し（市域路線：14系統→18系統、広域路線4系統→5系統） 主な見直し内容 ・高浜線の廃止、循環線の一部分割し、山の手線を導入・広域路線木葉線の経路地変更に伴う系統増加
平成22年度	荒尾市（熊本大学に委託）による乗降調査（産交バス）及び市民アンケートを実施
平成23年3月	九州新幹線開業に伴う、長洲港線の一部見直し、新玉名駅への乗り入れ

② 利用者数の推移と市の財政負担

現在、産交バスにおいては、平日 23 系統(市域線 18 系統、広域線 5 系統)75 本、土・日・祝日 15 系統 44 本が運行しており、平成 22 年 10 月～平成 23 年 9 月における 1 日あたりの平均バス利用客数は 724 人である。西鉄バスについては、5 系統平日 90 本、土・日 88 本、祝日 83 本運行している。(高速バス除く。)

バス利用者については年々減少をしており、平成 9 年には市域線だけでも、年間約 104 万人の利用があったが、平成 23 年度においては、約 4 分の 1 の 26 万人まで減少している。近年は、前年比 2～3%程度の減少が継続しており、広域線については、平成 20 年に発着地を熊本市内から玉名市へ変更したこともあり、平成 21 年度約 13 万人であった乗客が平成 23 年度には 12 万人へと減少している。

市営バスが運行していた平成 15 年においては、市営バスへの補助として約 1 億 5,364 万を支出したが、産交バスへの民営化を実施した際に 3,657 万円まで減少したものの、利用者の減少による欠損額の増加により、産交バスへの荒尾市からの補助金は年々増加し、平成 23 年度では、5,357 万円になっている。



※H9～16年までは、荒尾市営バスの年間利用者数、平成17年以降は、産交バスにおける利用者数。

図 3-2-1. 産交バス路線の年間利用者数(市域路線のみ)と補助金額の推移

表3-2-1-2.本市における路線バス（産交バス）系統別輸送人員並びに補助金額の推移（平成21年度～平成23年度）

路線大別	路線基礎データ							1日当たり運行回数(回)			平均乗車密度(人)			輸送人員(人)			荒尾市補助額合計(円)			
	路線番号	ルート(起点～経由地～終点)				系統 キロ程 (km)	キロ程		平成21 年度	平成22 年度	平成23 年度	平成21 年度	平成22 年度	平成23 年度	平成21 年度	平成22 年度	平成23 年度	(經常欠損額のうち荒尾市負担分)		
		起点	経由地1	経由地2	終点		市内 部分	市外 部分										平成21 年度	平成22 年度	平成23 年度
広域路線	1	玉名合同庁舎	玉名駅前	桜山(国道)	荒尾四ツ山	22.3	14.3	8.0	9.7	10.1	10.7	3.1	2.7	2.4	91,292	86,877	81,340	2,633,000	4,601,000	6,994,000
	2	木葉駅前	船島	桜山町四丁目	荒尾四ツ山	29.8	14.4	15.5	0.8	0.8		2.8	2.4		8,412	5,479		726,000	662,000	
	2-1	荒尾四ツ山	桜山(国道)	船島	木葉駅前	30.5	14.4	16.2		0.4	0.4		2.4	2.1		966	3,992		114,000	507,000
	2-2	木葉駅前	船島	桜山(国道)	荒尾四ツ山	29.8	14.4	15.5		0.4	0.4		2.3	2.4		870	3,842		117,000	465,000
	3	玉名合同庁舎	八幡台三丁目	バスセンター	荒尾四ツ山	23.5	15.6	8.0	1.9	1.9		1.9	1.6		12,220	6,476		2,561,000	1,656,000	
	3-1	玉名合同庁舎	八幡台三丁目	山の手	荒尾四ツ山	24.2	16.3	8.0		1.3	1.3		2.7	2.1		5,063	10,410	0	602,000	1,850,000
	4	新玉名駅	玉名合同庁舎	長洲港	荒尾産交前	28.4	10.0	18.4	2.9	2.9	2.9	1.7	1.6	1.7	17,988	17,259	8,121	2,667,000	2,832,000	1,273,000
	4-1	新玉名駅	玉名合同庁舎	長洲港	荒尾産交前	30.5	10.0	20.5			3.0			1.6			10,481			1,652,000
市域路線	5	バスセンター	自動車学校前	桜山団地上	荒尾四ツ山	11.1	11.1	0.0	7.7	6.3	4.3	3.7	3.3	2.7	70,074	53,893	33,949	0	982,000	1,994,000
	5-1	バスセンター	新団地前	桜山団地上	荒尾四ツ山	11.9	11.9	0.0		4.6	4.6		3.2	2.9		15,962	40,726		515,000	2,022,000
	6	バスセンター	一小下		荒尾四ツ山	7.4	7.4	0.0	5.6	4.3	2.6	1.6	1.4	1.6	18,656	13,931	9,565	3,542,000	3,024,000	1,380,000
	7	八幡台一丁	バスセンター		荒尾四ツ山	12.0	12.0	0.0	6.2	6.9	7.7	3.6	3.3	2.9	53,806	57,477	63,924	2,527,000	3,854,000	3,851,000
	7-1	下金山	八幡台三丁目	山の手	荒尾四ツ山	16.0	16.0	0.0		1.0	0.9		1.5	1.3		1,637	4,047		772,000	1,583,000
	7-2	バスセンター			下金山	8.3	8.3	0.0		0.3	0.3		0.0	0.0		6	5		179,000	379,000
	8	バスセンター	東原町四丁目	市屋	ロックタウン	11.4	11.4	0.0	4.6	4.6		2.4	2.2		25,756	14,649		3,836,000	2,537,000	
	8-1	バスセンター	東原町二丁目	一小下	ロックタウン	10.2	10.2	0.0		3.6	3.6		1.7	1.5		5,440	13,501		1,487,000	3,053,000
	9	バスセンター	庄山	グリーンランド	バスセンター	16.9	16.9	0.0	2.3	2.3		1.7	1.5		10,067	5,477		4,191,000	2,655,000	
	9-1	バスセンター	庄山	助丸	バスセンター	16.6	16.6	0.0		2.6	2.6		1.6	1.3		4,877	12,136		2,009,000	4,343,000
	10	バスセンター	倉掛	山の手	バスセンター	16.8	16.8	0.0	3.6	3.6		3.8	3.3		38,393	20,742		3,204,000	2,410,000	
	11	バスセンター	オの木	倉掛	バスセンター	17.2	17.2	0.0	3.6	3.6		2.8	2.6		28,656	16,335		5,040,000	3,197,000	
	11-1	バスセンター	助丸	山の手	バスセンター	14.6	14.6	0.0		0.6	0.6		2.6	2.0		2,039	4,310		308,000	738,000
	11-2	バスセンター	助丸		荒尾四ツ山	9.7	9.7	0.0		2.5	2.4		1.7	1.4		3,838	9,807		942,000	1,978,000
	11-3	バスセンター	オの木		荒尾四ツ山	10.1	10.1	0.0		4.3	4.3		1.4	1.2		5,540	13,369		1,950,000	4,042,000
	11-4	バスセンター	山の手		荒尾四ツ山	8.1	8.1	0.0		4.1	4.1		2.4	2.1		9,114	22,556		746,000	1,633,000
	12	バスセンター	有明高校前		ロックタウン	13.6	13.6	0.0	3.3	3.1	2.8	1.9	1.6	1.4	16,056	13,834	12,330	4,266,000	4,494,000	3,687,000
	13	バスセンター	府本農協前	八幡台三丁目	バスセンター	12.3	12.3	0.0	3.1	2.8	2.3	1.5	1.1	0.8	11,447	8,276	5,727	4,118,000	4,170,000	3,203,000
14	バスセンター	弥生乃湯前	府本	玉名産交前	10.5	10.5	0.0	1.3	1.3		0.6	0.5		1,562	756		1,827,000	1,122,000		
14-1	バスセンター	聖人原	府本	玉名産交前	9.8	9.8	0.0		1.3	1.3		1.0	0.8		1,122	2,733		649,000	1,406,000	
15	バスセンター	田添橋	万田中	ロックタウン	9.4	9.4	0.0	1.6	1.6		0.8	0.8		2,918	1,560		1,880,000	1,150,000		
15-1	バスセンター	住吉北		ロックタウン	9.2	9.2	0.0		1.6	1.6		0.9	0.8		1,376	3,344		765,000	1,614,000	
16	長洲港	牛水下	山の手	バスセンター	10.3	7.7	2.6	1.3	1.3	1.3	0.7	0.7	0.8	2,447	2,489	2,792	1,267,000	1,305,000	1,101,000	
17	バスセンター	清里校前	牛水下	荒尾四ツ山	15.1	15.1	0.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.4	10,637	10,494	9,327	2,867,000	2,986,000	2,823,000	
18	バスセンター	山の手	桜山(旧道)	高浜下	7.8	7.8	0.0	1.3	1.3		0.2	0.2		580	375		1,456,000	866,000		
					合計				62.7	66.2	65.0				420,965	394,229	382,334	48,608,000	55,658,000	53,571,000

③ 福祉乗車証利用者など

バスの乗客には本市独自の施策である福祉乗車証（※）の保有者が多く、市内一律 100 円（または無料）でバスを利用できることから、外出の経済的負担の低減になり、高齢者等の外出を促している面がある。また、障がい者がパート勤務などで出勤する際にバスを利用しているケースもある。

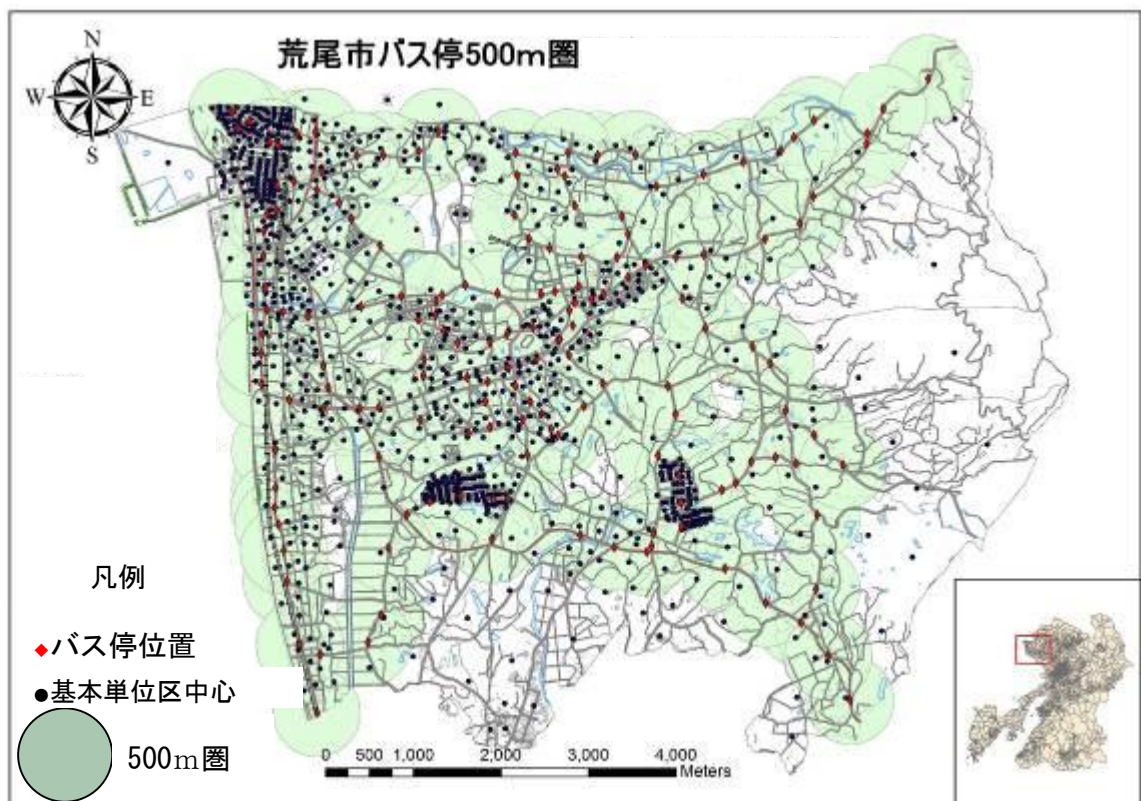
※70歳以上の高齢者。市内に限り、1回100円。他にも、身体障害者手帳1・2級所持者、療育手帳A1・A2所持者、精神障害者保健福祉手帳1・2級所持者、特別児童扶養手当に該当する児童、小岱作業所・わがんせ・ひまわり・荒尾きぼうの家に通所する方や母子家庭の母親は、無料。

④ スクールバス等の利用者の増加

市内及び近隣の私立高校においては、スクールバスによる学生の送迎を行っているほか、医療・福祉施設においてデイサービスなどで高齢者の送迎を実施しているところがある。これらも、路線バス利用者数の減少につながっている。

⑤ バスのサービス範囲(バス停 500m圏)

本市のバス路線網は、ほぼ市域全体をカバーしているが、バス停から 500m以上離れた場所を公共交通の不便地域とみると、主に市の東部、南部において不便地域が存在する。



図の見方:既存のバス停から500mの圏内に影付けしている。従って白地の部分がバス停まで500m以上離れた不便地域である。基本単位区中心は、国勢調査時の集落や団地を単位とした調査範囲の中心の位置と見ればよく、この点の分布が人口分布を概ね反映していると言える。不便地域にも基本単位区中心が散見される。

図3-2-1-2. バス停から500m圏の分布

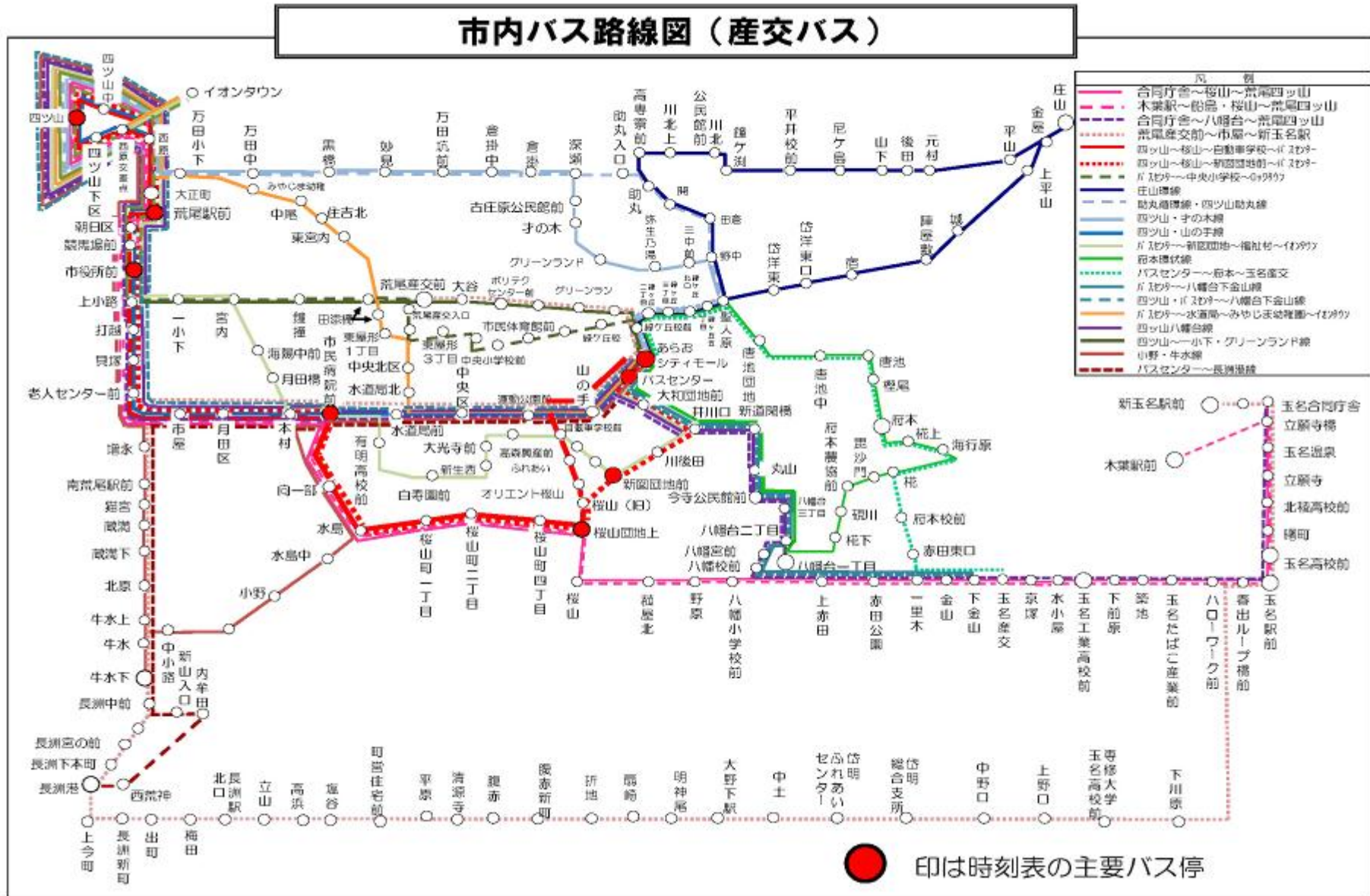


図 3-2-1-3. 市内バス路線図（産交バス）

⑥ 利用の多いバス停の編在

本市のバス路線網は、あらおシティモール及び隣接のバスセンターを拠点とする体系となっており、また、実際の市民生活もここを中心とするものとなっていることから、「あらおシティモール」バス停での乗降客数が突出して多くなっている。そのほかでは、荒尾市民病院、荒尾駅なども、比較的利用が多いバス停である。

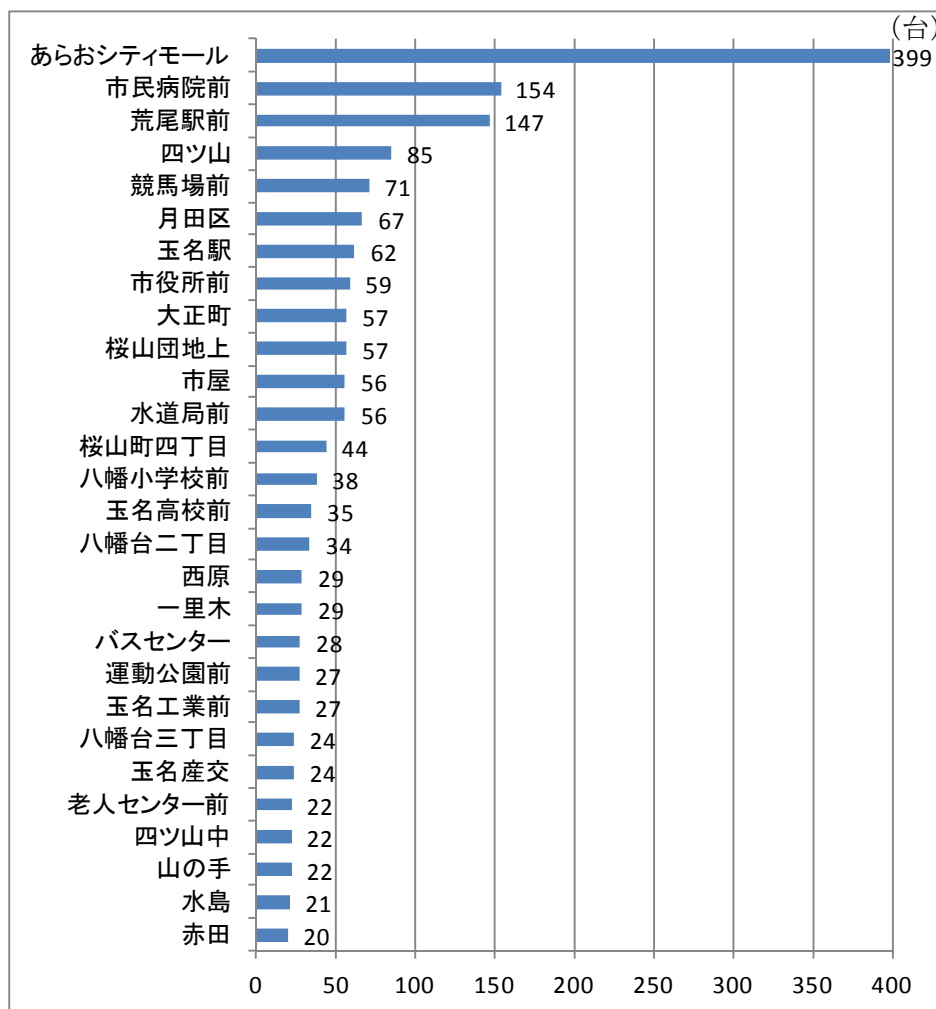


図 3-2-1-4. 乗降客の多いバス停の平日 1 日乗降客数 (乗り+降り)
(H22 年 熊本大学による乗り込み調査結果)

⑦ 路線の重複区間の存在

四ツ山～あらおシティモール、桜山地区、八幡地区などでは、バスの本数が多く、また路線も重複することから、利用者にとって利便性は高い反面、1 便あたりの乗客数は少なくなっている。図 3-2-1-5 に示すように、四ツ山からあらおシティモールに至る区間には多くのバスが通過し、バス停毎にみると 1 便に 1 人以上乗車するバス停は少ない。

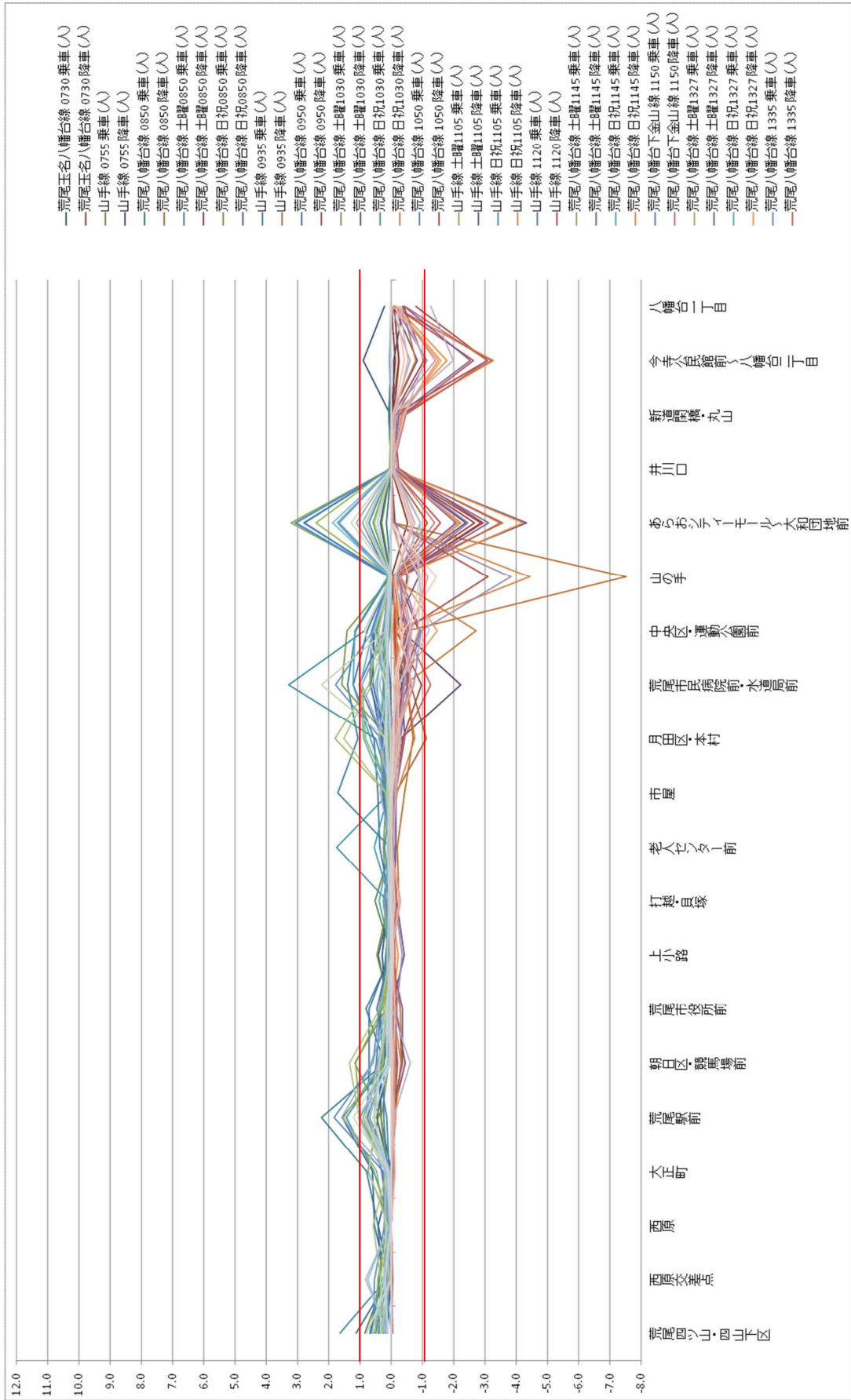


図3-2-1-5. 路線重複区間（四ツ山～シテイモール～八幡三丁目）の便別・バス停の乗降客数（H2年産交バスデータより）

3-2-2. 鉄道の概括

(1) 鉄道の概括

本市において、鉄道は、九州旅客鉄道（JR九州）の鹿児島本線があり、荒尾駅、南荒尾駅の2つの駅を有している。平成23年における荒尾駅の利用者数は年間約73万人（1日あたり約2,000人）であり、また、南荒尾駅は無人駅であるが、主に高校生の利用者が多い状況である。

主に、通勤通学に利用されている時間帯は、朝の6時から7時台にかけて多い状況であるが、帰りの時間帯における利用は分散傾向である。

また、上り下りとも特急が運行している時間帯は早朝・夜間に限られているものの、福岡方面への上りは、本数も多く快速や準快速も充実しているが、熊本方面への下りは快速・準快速が運行している時間帯は限られており、普通電車の運行が主である。

荒尾駅は、平成4年度にプロログ広場（駐車場175台あり、駐輪場170台程度収容可能）、平成23年度には駅前広場を整備し、路線バス（産交バス、西鉄バス）のバス停も更新するなど、市民の交通の拠点となっている。

なお、福岡空港行き高速バスが、旧西鉄荒尾営業所前（荒尾駅近く）より運行しているが、市民から路線バスやJRからの乗り換えに不便である。場所がわかりづらいなどの声が寄せられている。

表 3-2-2-1. JR九州 荒尾駅における時間帯別の運行本数(H24年1月現在)

	久留米・博多・小倉・門司方面(上り)			熊本・八代方面(下り)		
	特急	快速・準快速	普通	特急	快速・準快速	普通
5	1	1				1
6	1	2	3			1
7	1	2	2			2
8		1	2			1
9		1	2			2
10			2		1	1
11		2	1			1
12		3	1		2	1
13		3	1		1	1
14		3	1		1	1
15		3	1			2
16		3	2			2
17		2	3			2
18		1	4			2
19		2	2	1		2
20			3	1		2
21		1	2			2
22			3	1		2
23			1			1
0			1			
1				1		

3-2-3. 荒尾市内の人の動き（ミニパーソントリップ調査より）

(1) 調査の概要

ミニパーソントリップ（PT）調査の結果から、市民がどのような交通機関を利用し、どのような時間帯にどこに行っているのかを把握した。

※通常、PT 調査は、母都市の人口が 50 万人以上の都市で実施されるため、人口規模の小さな荒尾市はその対象にならない。そこで、熊本大学（工学部溝上章志研究室）により 2005 年、2009 年に独自に調査を実施し、通常の PT 調査に準じる調査を行った。小規模な独自調査であるためミニ PT と称した。

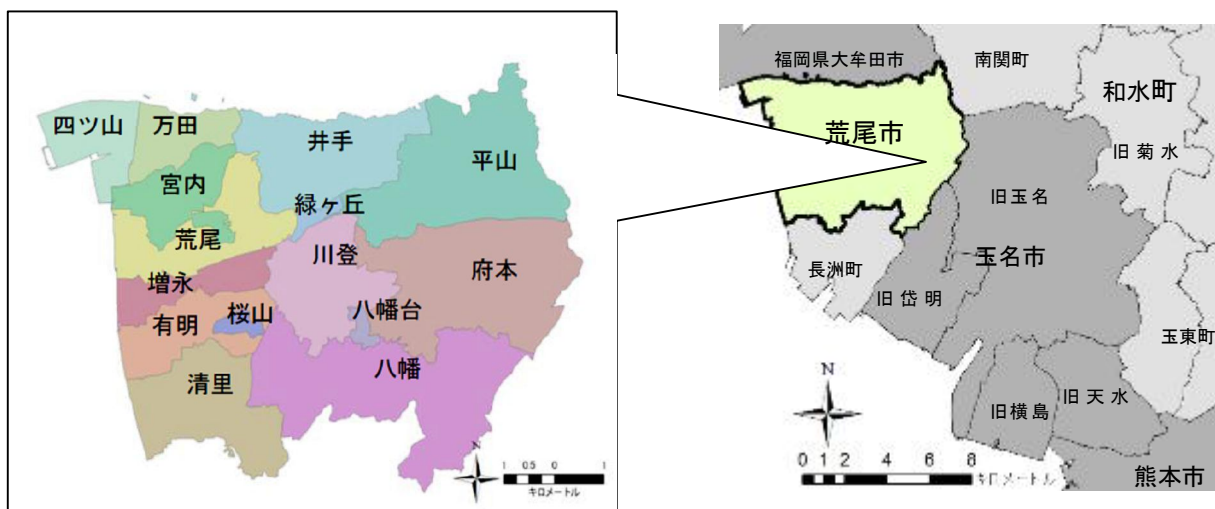


図 3-2-2-1. PT 調査のためのゾーニング

調査は、アンケートの形式で 1 日の外出状況を聞くものである。図 3-2-3-1 のとおり設定したゾーンごとに調査票を配布した。

質問内容は、図 3-2-3-2、3 に示すように通常の PT 調査と同一である。調査票は、世帯票と個人票で構成され、世帯票は世帯主、個人票は 4 歳以上の世帯構成員全員が回答するものとした。

これにより、例えば、府本ゾーンに居住する人が、「マイカーで市役所（宮内ゾーン）に用事で出かけ、帰宅した」などの移動（トリップ）の実績を調べた。この例の場合、この人は 2 回トリップしたことになる。もし帰宅途中で「あらおシティモール」に買い物立ち寄った場合は、3 トリップしたことになる（役所の用事、買い物、帰宅でそれぞれ 1 トリップ）。

このように、ゾーン間で、どのような人が、どんな目的で、どの交通手段で、何回トリップしたかを把握することで、その地域の人々の移動におけるマイカーへの依存の高さや、人が集中するゾーン、時間帯等が明らかになる。

調査は、バス民営化直後の 2005 年（2005 年 11 月 16 日実施＝05 ミニ PT 調査）、路線再編後の 2009 年（2009 年 9 月 9 日実施＝09 ミニ PT 調査）の 2 回実施した。

※荒尾市内を 15 ゾーンとした。現在の小学校区とは一致しないところがある。また、周辺自治体を 12 ゾーンに分けた（玉名市等は合併前の旧市町単位の集計になる）。

問1 あなたのご家庭でお持ちの台数を車種別にお答えください。

車種	自転車	原付・二輪	自動車(家用)	自動車(業務用)	その他
所有台数	()台	()台	()台	()台	()台

問2 ご家族(同居の方を含む)をご紹介ください。

個人番号	世帯主の続柄	性別	年齢	職業	免許の有無	普段お使いになる車種
例	本人	男	(43)歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有	自動車(自)
1		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
2		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
3		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
4		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
5		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
6		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	
7		男・女	()歳	1.有職 2.無職 3.学生 4.その他	有・無	

図 3-2-2-2. 世帯票

質問① あなたの年齢・性別を教えてください	()歳 男・女
質問② 調査日(平成17年11月16日)は外出されましたか?	1. 外出した → 質問③以降お答えください 2. 一度も外出しなかった → 調査終了です
質問③ 出発地・到着地 所在地名がわからないときは 付近の有名な建物や停留所名 などでお書きください	質問④ 施設の種類 ※別紙参照(付表-1)
質問⑤ 移動の目的 番号を○で 囲んで下さい ※別紙参照 (付表-2)	質問⑥ 交通手段 手段が変わるごとに ご記入ください ※別紙参照 (付表-2)
質問⑦ 公共交通機関の 乗車区間 バス・電車を利用 された場合のみご 記入ください	
はじめてですか?	1. 通勤、通学 始 () 番 ~
2. 帰宅、帰社 次 () 番 ~	
3. 生活 (買い物、仕事など) 次 () 番 ~	
4. 業務 (会議、配達など) 次 () 番 ~	
5. 娯楽 次 () 番 ~	
6. その他 次 () 番 ~	
1. 通勤、通学 始 () 番 ~	

図 3-2-2-3. 個人票

(2) ミニ PT 調査の集計分析結果

1) 回収・抽出率

表 3-2-3-1 に 05 及び 09 ミニ PT 調査の回収・抽出結果を示す。調査票は 1 世帯に複数枚配布し、調査日当日、なんらかの外出があった家族全員に 1 人 1 人記入してもらった。

抽出率は、ゾーンの人口に対して回答を得た人数(サンプル数)の割合であり、09 ミニ PT 調査の抽出率は 2.85% である。これは、通常の PT 調査と同程度の値である。

なお、回答を得たのは市民の一部からであるから、抽出率を元にこれを全体に押し広げ、市全体のトリップを推計した。

表 3-2-2-1 回収・抽出率

ゾーンコード	ゾーン	2005PT			2009PT		
		回収世帯数	抽出人口	抽出率	回収世帯数	抽出人口	抽出率
ゾーン1	四ツ山	37	81	1.49	56	125	2.40
ゾーン2	万田	36	85	1.78	49	123	2.65
ゾーン3	井手	49	127	2.51	53	110	2.30
ゾーン4	平山	18	57	2.47	28	66	2.92
ゾーン5	宮内	30	67	1.65	94	236	4.89
ゾーン6	荒尾	41	89	1.37	47	105	1.48
ゾーン7	緑ヶ丘	5	13	0.80	48	124	7.53
ゾーン8	増永	28	69	1.20	35	74	1.31
ゾーン9	川登	31	67	1.41	36	75	1.64
ゾーン10	桜山	14	33	1.01	25	44	1.45
ゾーン11	八幡台	22	57	1.90	42	84	2.99
ゾーン12	有明	18	40	1.50	48	91	3.51
ゾーン13	清里	24	64	2.18	35	102	3.67
ゾーン14	八幡	23	70	1.98	59	150	4.44
ゾーン15	府本	13	36	2.46	31	105	7.52
荒尾市	合計	389	955	1.67	686	1614	2.85

2) 集計分析結果

① 年齢・運転免許の有無別にみた原単位^{※1}

調査結果を基に、年齢層ごとに、その年齢層の人が平均何トリップ（1日当り）するかを計算した結果、いずれの調査年においても40-64歳の年齢層の原単位（トリップ数）が最も高く、65歳以上の原単位が最も低くなった。

また、年齢階層別・運転免許の有無別の原単位には、極めて大きな差がみられた。特に、65歳以上の運転免許を保有していない市民の原単位が最も低く0.82であるのに対し、同年代の運転免許保有者では2.48になっている。このことから、運転免許の有無は市民の交通行動に影響を与える重要な要素であることが分かる。

※1 この調査における原単位とは、一人あたりの1日におけるトリップ(移動回数)のこと。家から職場に行き、帰る場合は、2トリップとなる。

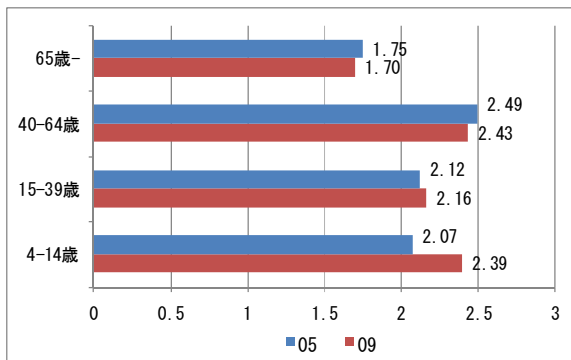


図 3-2-3-4 年齢別原単位

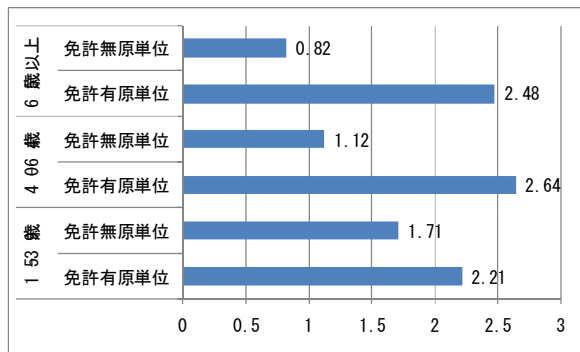


図 3-2-3-5 免許保有の有無による原単位

② 時間帯別トリップ発生率

図 3-2-3-6～図 3-2-3-9 に、時間帯別目的別発生率、時間帯別交通機関別発生率を示す。これにより、荒尾市民が「いつ・何のために・何を使って」移動しているのかを把握した。

全目的の時間帯別にトリップの発生率を見ると（図 3-2-3-6、3-2-3-7）、2005年、2009年とも朝のピーク時間帯は7時台、夕方のピーク時間帯は17時台である。日常の活動目的（買い物等）のトリップのピークは2005年、2009年ともに10時台であり、ピーク率は2005年の方が0.8%大きい。

次に時間帯別交通機関別発生率を分析すると（図 3-2-2-8、3-2-2-9）、2005年、2009年ともに全手段の発生率は、自動車の発生率と線形が非常によく似ている。これは、荒尾市における自動車の分担率がきわめて高いため、他の手段の特徴が薄れてしまったためである。（このため、図 3-2-3-8、3-2-3-9 においては、自動車と全手段の線が重なり区別がつきにくい。）

鉄道利用には、朝と夕方のピークが存在し、逆に8時台～14時台には利用がほとんど見られない。

路線バスの発生率を見ると、2005年は6時台に17.9%、15時台に15.4%のピークがあったものの、2009年はこれらの時間のピークは観測されず、10時台に24.4%のピークが

観測された。これは、通勤・通学でのバス利用が減少し、高齢者等が 10 時台に買い物や通院でバスを利用することが中心になってきたことを示していると考えられる。

自動車の発生率を見ると、2009 年の方が突出したピークは見られず全時間帯に平均的である。2005 年時点では 17 時台に見られたピーク率も低下している。これは、夕方の帰宅・帰社目的のトリップの発生時間帯が分散的になったことを反映したものと考えられる。

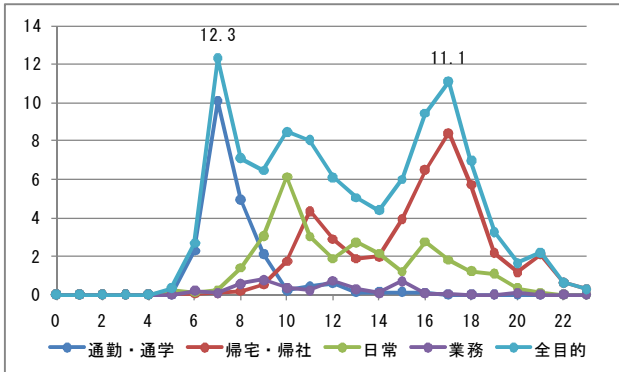


図 3-2-3-6 2005 年時間帯別目的別発生率

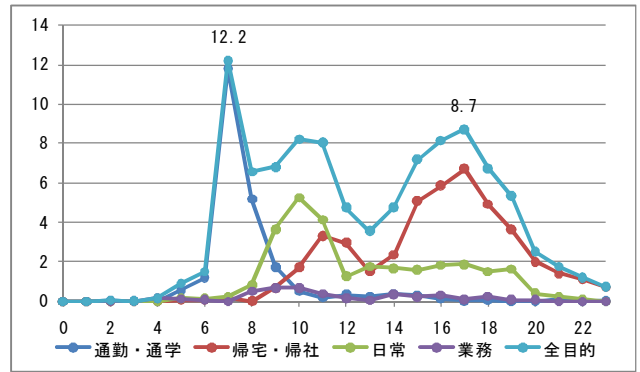


図 3-2-3-7 2009 年時間帯別目的別発生率

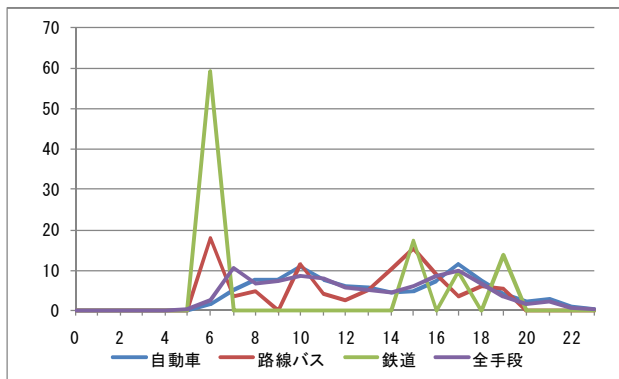


図 3-2-3-8 2005 年時間帯別交通機関別発生率

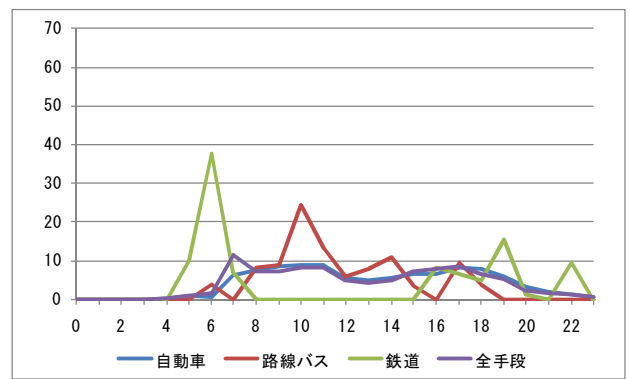


図 3-2-3-9 2009 年時間帯別交通機関別発生率

図の見方：横軸にトリップが発生する（人が動いた）時間（24 時制）、縦軸にその時間帯に発生したトリップが全体の何%を占めるかを示している。例えば、図 3-2-3-6 では、通勤・通学の人 7 時台に全体の 12.3% が動いている。帰宅時にピークは 15 時台（11.1%）である。

③ 利用交通機関

各交通機関が、どのような年齢層の人々に利用されるのか、また、何のために利用されているのかを分析した。図 3-2-3-10 に年齢構成別利用交通機関、図 3-2-3-11 に交通目的別利用交通機関を示す。

2005 年と 2009 年で利用者の年齢階層が大きく変化したのは路線バスである。2005 年は、15-39 歳のトリップの 5% をバス占めていたが、2009 年では 1% に減少した。40-64 歳においても 2005 年は 2% を占めていたが 2009 年は 1% に減少した。この結果として、全年齢に占める路線バスの割合も 2% から 1% に減少している。

目的別では、2005 年の通勤・通学目的において路線バスは 3% を占めていたが、2009

年は1%に減少した。日常目的においても2005年はバスが3%を占めたが、2009年は2%に減少した。結果として、全目的においても路線バスの占める割合は1%に減少している。

鉄道の利用年齢層は、2005年、2009年ともに15-39歳が中心であった。15-39歳の年齢層において、2005年は3%の利用であったが、2009年は6%と増加している。全体では、1%から2%へと増加した。また、鉄道を使った移動目的は、2005年2009年ともに通勤・通学、帰宅・帰社のみであった。

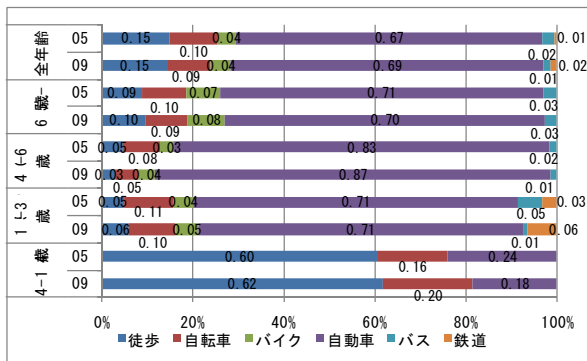


図 3-2-3-10 年齢構成別利用交通機関

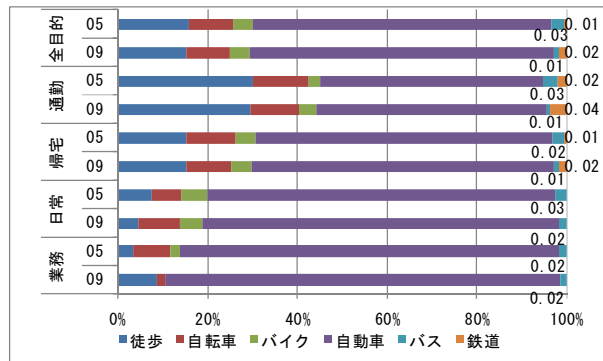


図 3-2-3-11 目的別手段構成

④ 路線バス利用者分析

路線バスを利用した市民の個人属性を用いて、路線バスはどのような人に利用されやすいのか。また、2005年と2009年の利用者の個人属性を比較することにより、路線バスの利用者の特性の変化を分析した。

図 3-2-3-12 に、2005年と2009年の路線バスの利用者年齢層を示す。路線バスの利用年齢層は、2005年には15-39歳が44%を占めていたが、2009年には17%になっている。その一方で、40歳以上の年齢層は大幅に増加し、特に65歳以上は14%増加し47%の割合を占めるに至った。

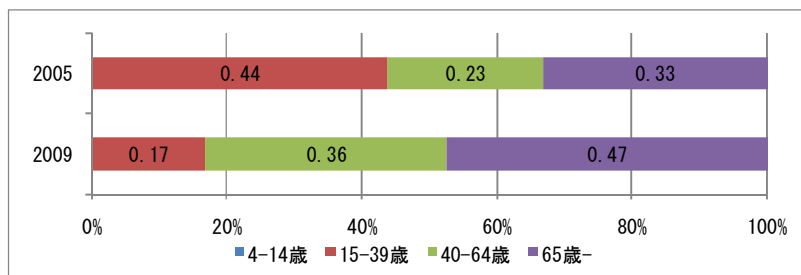


図 3-2-3-12 路線バス利用年齢層

④ 発生・集中交通量

図 3-2-3-13、図 3-2-3-14 に 2005 年、2009 年のゾーン別発生交通量、集中交通量及び両年の比率を示す。

※発生交通量とは、そのゾーン内から外に向かって発生する交通である(例:出勤)。

集中交通量とは、そのゾーンに向かって集まってくる交通である(例:ショッピングセンターへの買い物客

の集中)。居住ゾーンを基点に考えることが基本であり、夕方帰宅する人は、形としては居住地に集まってくるのであるが、この交通は集中交通とは言わない。

発生交通量が多いのは荒尾ゾーンであり、2009年は約9000トリップであった。次いで、四ツ山、万田、宮内、増永ゾーンなどが5000~6000トリップである。

2005年と2009年を比較すると、人口が増加した宮内、荒尾、緑ヶ丘では発生交通量がやや増加している。人口が減少したゾーンである万田でも発生交通量が増加しているが、万田は路線バスの運行頻度が増加したゾーンであり、これが影響した可能性がある。

集中交通量については、大牟田市の集中交通量が全ゾーンの中で最も多く2005年は12000トリップ以上であるが、2009年には2000トリップ近く減少した。荒尾市内では、荒尾ゾーンの集中交通量が9000トリップで最も多く、次いで緑ヶ丘となっている。旧来の市街地である四ツ山、宮内への集中交通量の値に大きな変化はない。

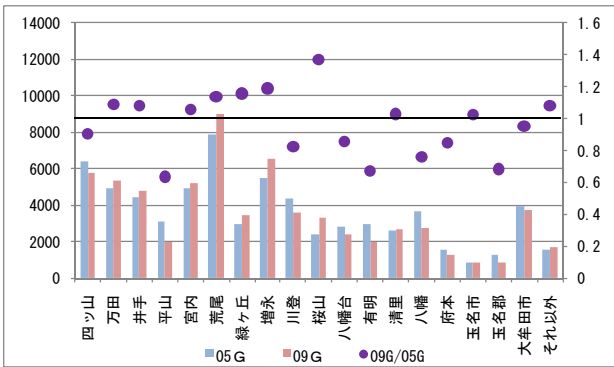


図 3-2-3-13 ゾーン別発生交通量

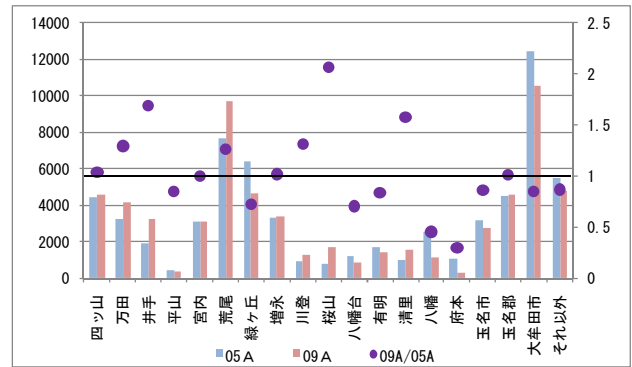


図 3-2-3-14 ゾーン別集中交通量

図の見方：棒グラフは発生するトリップ数を表し（左目盛り）、丸印はトリップ数の伸び（09年÷05年）を示す（右目盛り）。●印が1.0を越えれば、トリップが増えたことを示す。

次に路線バス利用によるゾーン別発生交通量を図 3-2-3-15、図 3-2-3-16 に示す。

2005年、2009年のバス利用の交通量は、それぞれ1277トリップ、1122トリップであり、バス利用は減少している。

路線バスの集中交通量においても、四ツ山、荒尾、緑ヶ丘、大牟田市の集中交通量が多い。2005年と2009年を比較すると、四ツ山への集中交通量は変化していないものの、荒

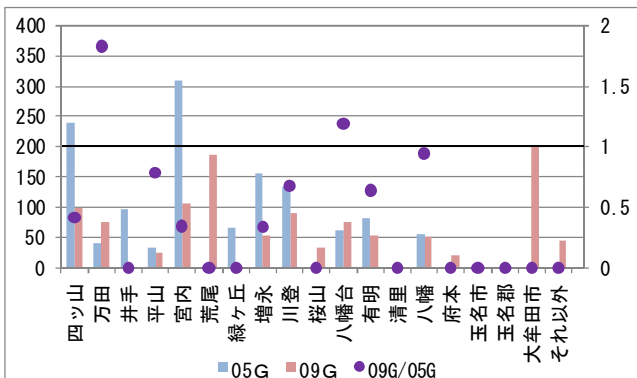


図 3-2-3-15 バス利用のゾーン別発生交通量

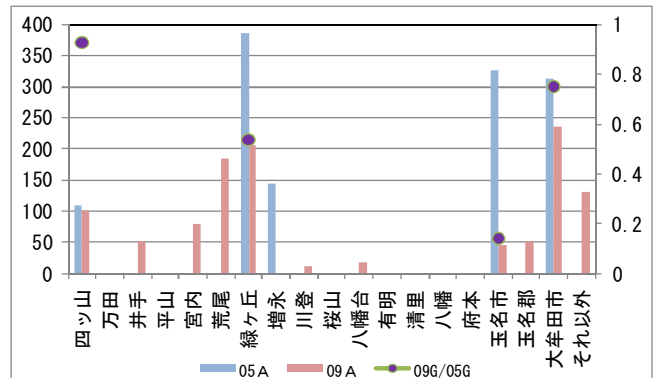


図 3-2-3-16 バス利用のゾーン別集中交通量

尾ゾーンへの集中交通量が増加し、緑ヶ丘、大牟田市への集中交通量は減少している。また、玉名市の集中交通量が大きく減少している。

(3) 付帯調査の結果

09 ミニ PT 調査では、通常の PT 調査に加え、荒尾市内の路線バスの利用実績と意識を聞く付帯調査を実施した。付帯調査は、世帯主が世帯の代表として回答するものとし、以下の質問をした。

- (a)日頃の路線バスの利用頻度
- (b)路線バスの利用目的
- (c)いつから路線バスを利用しているか、又はいつから利用しなくなったか
- (d)市営バス時代、民営化直後、路線変更後での運行頻度、乗り換え抵抗等の 10 個のサービスレベルに対する評価(5 段階)
- (e)市営バスの民営化と路線変更に対する総合評価(3 段階)

① バス利用頻度

図 3-2-3-17 に、ゾーンごとの路線バス利用頻度をまとめた結果を示している。荒尾市全体では、バスを利用しないと回答した世帯が 78.0%で最も多い。利用すると回答した世帯で、ほぼ毎日利用と回答した世帯は、わずか 0.4%であった。ゾーン別では、集合住宅地である桜山、八幡台で 40.0%以上の世帯が利用すると回答した。バス路線が集中し利便性が高い四ツ山も 33.9%の世帯が利用すると回答している。一方で、運行頻度が低い平山、清里、府本ゾーンでは、路線バスを利用する世帯の割合は 10.0%以下と他のゾーンと比較して低いことが分かる。

② サービス変化に対する評価

次に路線バスのサービスレベルの変化に対する評価の変化を分析する。

表 3-2-2-1 に示す 10 のサービス項目について、「荒尾市営バス時代」、「民営化後」、「路線再編後」の 3 つの時期について評価してもらった。評価は、各項目に対して、1(全くそう思う)～5(全くそう思わない)までの 5 段階評価である。

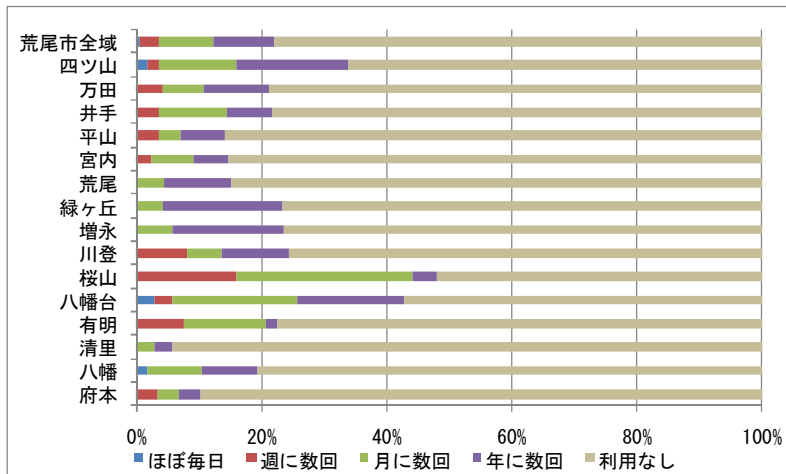


図 3-2-3-17 ゾーン別バス利用頻度

表 3-2-3-2 サービス項目

	サービス項目
1	運賃
2	運行間隔
3	運行時間帯
4	バス停までの距離
5	目的地への路線の有無
6	乗り心地
7	運転手の態度
8	車と比較して際の所要時間
9	乗り継ぎのし易さ
10	バス停周辺の環境

3つの時期（市営時代、民営化後、路線再編後）を通して、全てのゾーンにおける傾向として、運行間隔、運行時間帯、目的地への路線の有無、自動車と比較した際の所要時間、乗り継ぎのし易さに対する評価が低かった。

このうち、運行間隔、運行時間帯について詳細に分析を行う。図3-2-3-18に運行間隔評価推移図、図3-2-3-19に運行時間帯評価を示している。

運行間隔に対する評価については、荒尾市全体の評価は低下している。民営化後と再編後と比較すると、民営化後と再編後の比が1以下のゾーンが多い。その中でも増永ゾーンでは大幅に評価が低下している。増永は、再編後に大幅にバスの運行頻度が低下した地域を含んでいるためその影響も考えられる。一方で、運行頻度が増加した桜山や新たにバスが通うようになった地域を持つ宮内などでは、評価が上昇した。

運行時間帯に対する評価についても、荒尾市全体での評価は低下している。また、再編後の評価は運行間隔に対する評価よりも低い傾向にある。

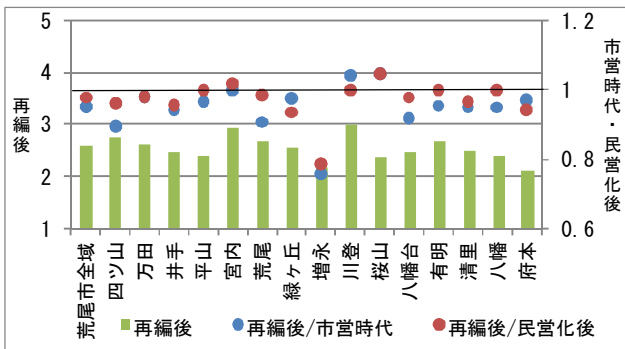


図3-2-3-18 運行間隔評価

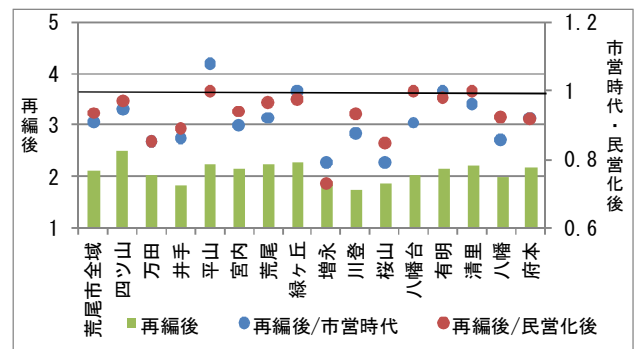


図3-2-3-19 運行時間帯評価

図の見方：左目盛りは棒グラフに対応し、再編後の評価（1から5段階評価の平均点）を示す。

右目盛りは、●印のプロットに対応し、市営時代、民営化後の評価が再編後の評価に比べ良い(1.0を超えている)かどうかを示している。

3-2-4. 地域公共交通に関する市民の意識（地域公共交通意識調査結果より）

「荒尾市における交通実態と意識に関するアンケート調査」（H22 年度、熊本大学との共同研究）の結果から、市民の外出行動、路線バスの利用実態、路線バスの維持に関する意向、鉄道の利用状況等を分析した。

（1）調査の概要

- ①調査対象地域 荒尾市内全域
- ②調査対象
行政区を考慮して、各行政区 3～4 世帯を無作為抽出し、その世帯についての質問（車の保有など）と家族（個人）の外出行動について聞いた。
個人は中学生以上の者を対象とした。
- ③調査方法
抽出された世帯に対する訪問配布、回収。
ただし、抽出世帯に協力を拒否された場合や留守の場合は近隣の世帯に配布。
- ④有効回収数 世帯票 589票
個人票 1,377票
- ⑥調査期間 平成23年1月20日～2月2日

（2）回答者の属性

回収した 589 世帯のプロフィールは以下のとおりである。

①居住地

居住地区分では、下井手 31 世帯、万田 30 世帯、原万田 29 世帯、荒尾 A 28 世帯、平山 25 世帯が回答者の多い地区となっている。一方、少ない地区は、日の出町 1 世帯、高浜 3 世帯である。

②同居世帯構成

三人以上で暮らしている割合が 44.8%と最も多く、次いで二人暮らし 36.2%となっている。一人暮らしは 75 世帯 12.7%である。

③自家用車などの保有状況

移動手段としては、自家用車を 82.3%が保有しており、自転車の保有も 57.9%と半数以上となっている。

表 3-2-4-1. 地区別回収世帯数

	世帯数	%
1 四ツ山	12	2.0
2 西原町	10	1.7
3 大正町	9	1.5
4 大平町	9	1.5
5 昭和町	6	1.0
6 住吉町	6	1.0
7 大島町	4	0.7
8 大島	12	2.0
9 万田	30	5.1
10 原万田	29	4.9
11 上井手	9	1.5
12 本井手	23	3.9
13 下井手	31	5.3
14 宮内	22	3.7
15 宮内出目	9	1.5
16 荒尾A	28	4.8
17 荒尾B	18	3.1
18 荒尾C	7	1.2
19 増永A	12	2.0
20 増永B	14	2.4
21 川登A	17	2.9
22 川登B	17	2.9
23 一部	14	2.4
24 牛水	12	2.0
25 平山	25	4.2
26 上平山	12	2.0
27 桜山町	20	3.4
28 八幡台	17	2.9
29 緑ヶ丘	11	1.9
30 野原	17	2.9
31 東屋形	18	3.1
32 府本	8	1.4
33 樺	10	1.7
34 金山	8	1.4
35 水野	10	1.7
36 蔵満	11	1.9
37 菰屋	9	1.5
38 日の出町	1	0.2
39 高浜	3	0.5
無回答	49	8.3
総計	589	100.0

表 3-2-4-2. 世帯構成

	世帯数	%
一人暮らし	75	12.7
二人暮らし	213	36.2
三人以上	264	44.8
不明	37	6.3
総計	589	100.0

何も手段を持たない世帯は19世帯3.2%である。保有している組合せを見ると、自家用車と自転車を保有している割合が34.0%と最も多く、自家用車のみが23.6%、自家用車、原付・二輪、自転車が13.9%となっている。

保有台数は、自転車は1台54.3%、2台29.6%。原付・二輪は1台が82.0%。自家用車は2台43.9%、1台37.3%。業務用自動車は1台79.4%となっている。

個人票回答者1,377人のプロフィールは以下のとおりである。

(※世帯票、個人票の片方のみ回答した者もあるため、双方の数値に不一致がある。)

① 性別

女性48.8%、男性41.6%とやや女性が多い。

②年代

60代が20.4%と最も多く、次いで50代16.6%。70代以上の高齢者は全体の20.6%となっている。なお、20代30代の若い層は15.6%である。

③居住地区

世帯票回答者と同様に、万田74人、荒尾A74人、平山68人、原万田67人と多い。また本井手も64人と多くなっている。一方、少ないのは日の出町4人、高浜7人である。

表 3-2-4-4. 回答者の性別

	人	%
男性	573	41.6
女性	672	48.8
無回答	132	9.6
総計	1377	100.0

表 3-2-4-5. 回答者の年代

	人	%
15歳未満	24	1.7
15～19歳	61	4.4
20代	93	6.8
30代	121	8.8
40代	139	10.1
50代	228	16.6
60代	281	20.4
70～74歳	92	6.7
75～79歳	81	5.9
80歳以上	110	8.0
無回答	147	10.7
総計	1377	100.0

表 3-2-4-3. 自家用車などの保有状況

n=589	世帯数	%
自転車	341	57.9
原付・二輪	133	22.6
自動車(自家用)	485	82.3
自動車(業務用)	34	5.8
保有なし	19	3.2
*無回答	38	6.5

表 3-2-4-6. 回答者の居住地地区

	人	%
四ツ山	31	2.3
西原町	20	1.5
大正町	20	1.5
大平町	17	1.2
昭和町	13	0.9
住吉町	10	0.7
大島町	13	0.9
大島	23	1.7
万田	74	5.4
原万田	67	4.9
上井手	22	1.6
本井手	64	4.6
下井手	53	3.8
宮内	47	3.4
宮内出目	24	1.7
荒尾A	74	5.4
荒尾B	42	3.1
荒尾C	14	1.0
増永A	23	1.7
増永B	32	2.3
川登A	33	2.4
川登B	49	3.6
一部	42	3.1
牛水	28	2.0
平山	68	4.9
上平山	28	2.0
桜山町	47	3.4
八幡台	27	2.0
緑ヶ丘	32	2.3
野原	42	3.1
東屋形	36	2.6
府本	26	1.9
樺	28	2.0
金山	27	2.0
水野	29	2.1
蔵満	29	2.1
菰屋	22	1.6
日の出町	4	0.3
高浜	7	0.5
-	90	6.5
総計	1377	100.0

⑤ 職業

高齢者の割合が高いため、無職が 26.7%と最も多く、次いで勤め人（常勤）が 25.3%となっている。

表 3-2-4-7. 回答者の職業

	人	%
勤め人(常勤)	349	25.3
パート・アルバイト	146	10.6
農林業	38	2.8
自営業	52	3.8
中学生	31	2.3
高校生	42	3.1
大(短)学生	23	1.7
無職	367	26.7
専業主婦	150	10.9
無回答	179	13.0
総計	1377	100.0

⑤免許の保有状況及び利用可能な移動手段

免許保有者が 67.8%を占める。利用可能移動手段としては、自家用車(自分で運転)が 59.0%と最も多く、次いで自転車 20.6%となっている。自動車(同乗)は 18.6%、徒歩のみは 8.3%である。

表 3-2-4-9. 利用可能な移動手段
(複数回答)

n=1377	人	%
自転車	283	20.6
原付・二輪	160	11.6
自動車(自分で運転)	812	59.0
自動車(同乗)	256	18.6
徒歩のみ	114	8.3

表 3-2-4-8. 免許保有状況

	人	%
あり	934	67.8
なし	289	21.0
無回答	154	11.2
総計	1377	100.0

(4) 外出の実態と移動手段及び移動の満足度・快適性について

9項目の外出目的(①「通勤・通学」②「業務」③「日常的な交流」④「映画、美術館、スポーツ観戦等」⑤「地域の小売店やスーパーなど」⑥「大規模商業施設」⑦「旧来の商店街」⑧「普段利用する病院や福祉施設」⑨「大規模な病院」)について、外出頻度、利用交通手段、移動の満足度・快適性の評価を尋ねた。

1) 週1回以上外出する者の割合

回答者(1377人)のうち、表 3-2-2-10 に示す人が、9項目の外出目的に該当する。

通勤・通学では、当然他頻度(週1回以上)外出する人の割合が高い。買い物においては、地域のスーパーや小売店へは 78.2%の人が週1回以上出かけており、大規模商業施設では 36.1%である。旧来の商店街には、そもそも 18.2%の人しか行かない状況で、頻度も低い。

(図 3-2-4-1 参照)

表 3-2-4-10. 移動目的別該当者のうち週1回以上外出する者の割合

移動目的 n=1377	該当者		内週1回以上外出
	人数(人)	割合(%)	
1. 通勤・通学	690	50.1	96.4
2. 業務	94	6.8	57.4
3. 日常的な交流	473	34.4	52.6
4. 娯楽・余暇(映画等)	369	26.8	6.8
5. 地域のスーパー等	854	62.0	78.2
6. 大規模商業施設	966	70.2	36.1
7. 旧来の商店街	251	18.2	17.9
8. 普段の病院・福祉施設	695	50.5	16.7
9. 大規模な病院	346	25.1	0.0

【表の見方】
 通勤・通学をすると回答した人は 690 人で、全回答者(n=1377)の 50.1%に当たる。このうち 96.4%の人が週1回以上通勤・通学で外出すると回答した。週1回以上その目的で外出する人は、多頻度外出する者であり、公共交通を考える上で特に重視すべきと考えた。

通院に関しては、回答者の約50%が、普段行く病院や診療所、福祉施設があるとし、そのうち16.7%の人が週1回以上出かけている。これに対し、大規模病院には回答者の25%ほどしか行かず、かつ週1回以上の多頻度行く人の割合は0%であった。

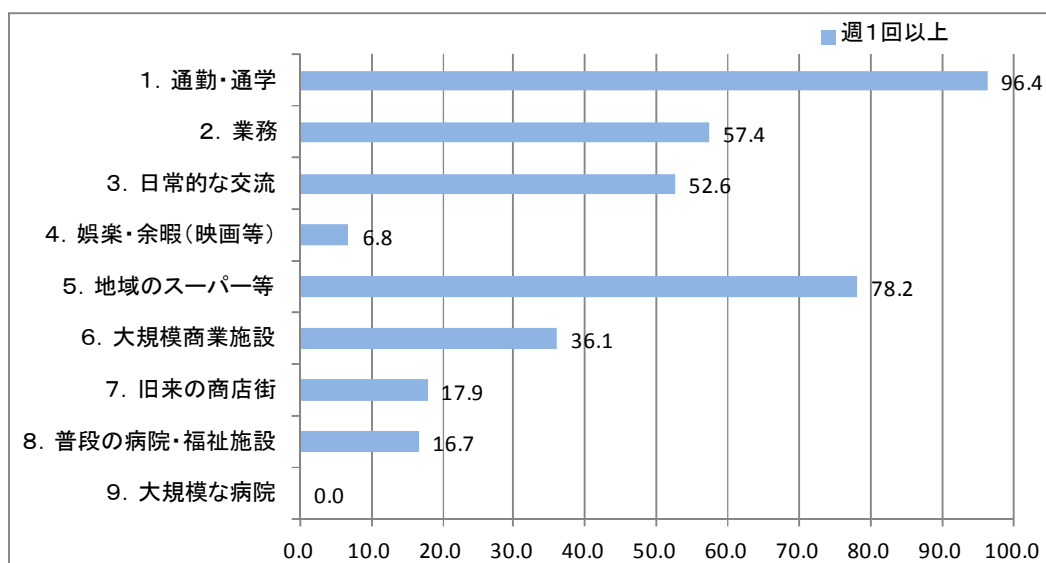


図 3-2-4-1. 移動目的別該当者のうち週1回以上外出する者の割合

2) 移動手段

移動手段は、いずれに目的においても自動車・バイク（自分で運転）が最も多く、60～70%に達している。路線バスに関しては、総じて利用する人の割合が低いが、大規模商業施設、旧来の商店街、普段行く病院や福祉施設、大規模な病院に関しては4～5%の人が利用している。この結果は、先述のPT調査結果とも合致しており、荒尾市民の生活において自動車への依存が強いことが分かる。

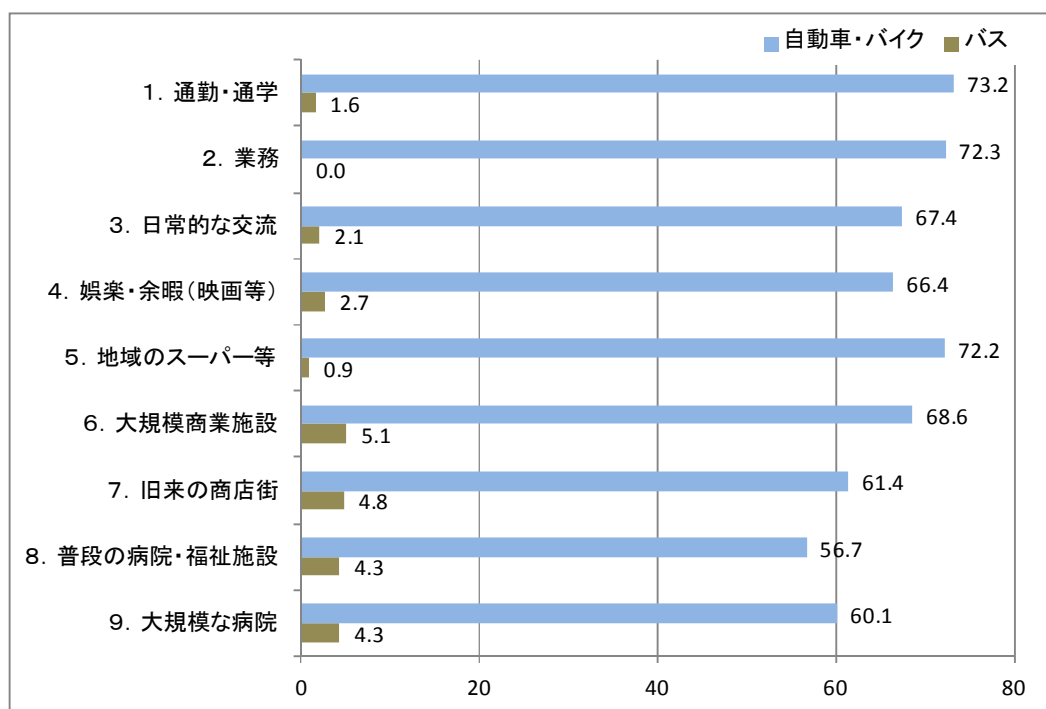


図 3-2-4-2. 移動目的別の自動車・バイク(自分で運転)とバスの利用割合

3) 移動の満足度、安全快適性の評価

上記のように、自動車利用による移動が多いのであるが、その現状の移動について、①満足できるか、②快適であるかについて、評価を聞いた。

その結果、満足（「満足」または「ほぼ満足」の回答合計）の割合は概ね50～60%であった。一方、安全快適（「安全快適」または「ほぼ安全快適」の回答合計）の割合は、35～42%であった。

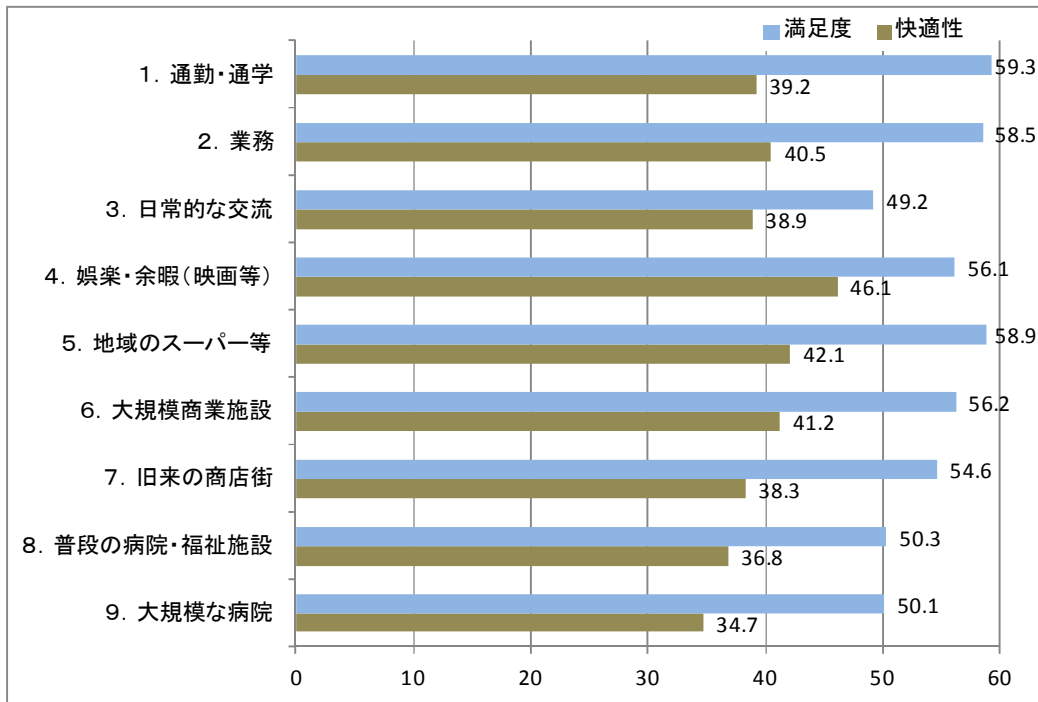


図 3-2-4-3. 移動目的別の現状の移動の満足度、快適性評価

4) 多くの市民に関係する外出行動に関する分析

先述の通り、①通勤・通学、②地域のスーパー等、③大規模商業施設、④普通の病院や福祉施設、⑤大規模病院については、市民の多くがこの目的で外出し、または多頻度もしくはバス利用の割合が比較的高いものであったことから、この5項目について分析した結果を以下に示す。具体的には、通勤・通学に関し、利用可能な交通手段と実際に利用している交通手段、現状の移動の満足度・快適性に関する評価を聞いた。

①通勤・通学

<利用可能な交通手段>

通勤・通学している人の利用可能交通手段をみると、自動車・バイクを自分で運転が81.4%を占め、次いで自動車に同乗・送迎してもらう39.6%、徒歩・自転車33.0%となっている。公共交通では路線バス17.1%、JR14.1%となっている。年代別にみると、15～19歳では路線バス31.0%、JR41.4%、西鉄電車10.3%と他の年代よりも公共交通を利用可能として挙げる割合が高い。

<実際に利用する交通手段>

実際に利用している交通手段でも、自動車・バイクを自分で運転が73.2%と最も多く、徒歩・

自転車は 14.6%と続く。自動車に同乗・送迎は 4 割が利用可能としていたが、実際に利用している割合は 1 割に満たない。また、公共交通では J R の利用が 6.1%と最も多く、利用可能として 2 割弱が挙げていた路線バスの利用は 1.6%と低い。年代別にみると、15～19 歳では半数が徒歩・自転車で通勤・通学しており、J R の利用も 32.8%見られた。

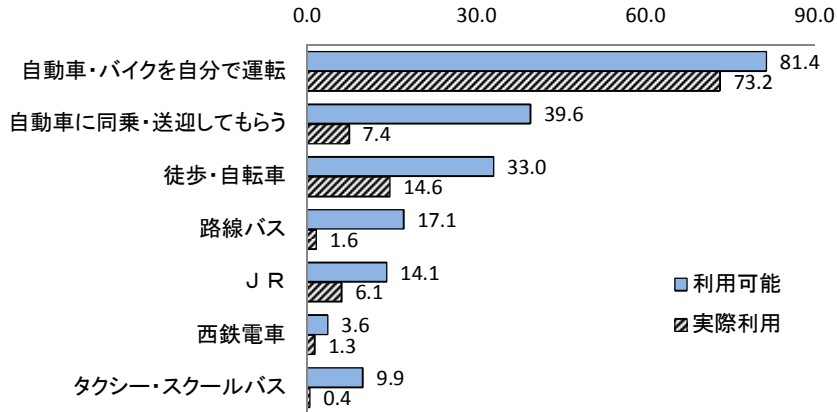


図 3-2-4-4. 移動手段（通勤・通学）

<移動の満足度・快適度>

移動についての満足度を 5 段階で評価したところ、満足している（「非常に満足」+「ほぼ満足」）が 59.3%と半数を超え、不満を抱いている割合（「非常に不満」+「やや不満」）7.9%を大きく上回っている。安全・快適さについても同様に評価したところ、安全快適と感じている（「安全快適」+「ほぼ安全快適」）が 39.2%と、安全快適に問題がある（「問題あり」+「やや問題あり」）という 6.8%を上回っている。

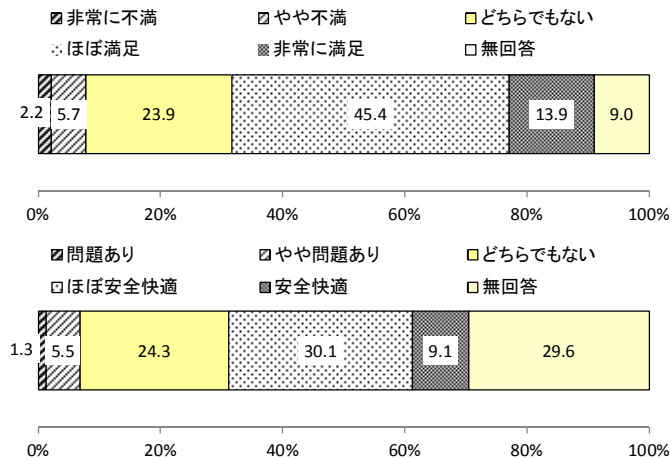


図 3-2-4-5. 移動の満足度・快適性（通勤・通学）

②地域の小売店やスーパーなど

<利用可能な交通手段>

地域の小売店やスーパーなどに外出している人の利用可能交通手段をみると、自動車・バイクを自分で運転が 76.8%と最も多く、次いで自動車に同乗・送迎してもらおう 43.1%、徒歩・自転車 40.7%と続く。公共交通では路線バスが 12.8%見られた。年代別にみると、19 歳以下では徒歩、自転車が 8 割以上と高く、自動車に同乗・送迎してもらおうも 7 割みられた。20

歳～74歳では7割以上が自動車・バイクを自分で運転をあげており、特に30代40代では95%に達する。路線バスは、年齢が高くなるほどあげる割合も高くなる傾向が見られ、80歳以上では17.6%となっている。

＜実際に利用する交通手段＞

実際に利用している交通手段でも、自動車・バイクを自分で運転が72.2%と最も多く、徒歩・自転車18.5%、自動車に同乗・送迎してもらう15.8%と続く。路線バスは利用可能手段として1割があげていたが、実際に利用している割合は0.9%にとどまる。

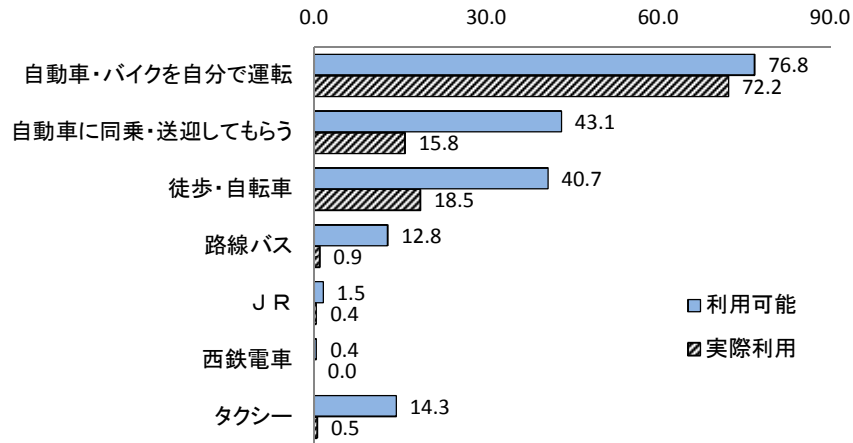


図 3-2-4-6. 移動手段（地域のスーパー等）

＜移動の満足度・快適度＞

満足しているが58.9%を占め、不満を抱いている割合3.9%を大きく上回っている。安全快適とした人が42.1%と、安全快適に問題がある（4.9%）を上回っている。

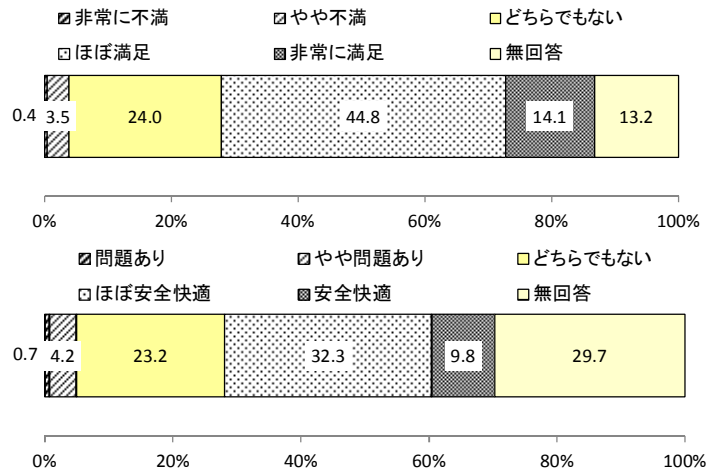


図 3-2-4-7. 移動の満足度・快適性（地域のスーパー等）

③大規模商業施設

＜利用可能な交通手段＞

大規模商業施設に外出している人の利用可能交通手段をみると、自動車・バイクを自分で運転が71.8%と最も多く、次いで自動車に同乗・送迎してもらう49.0%、路線バス30.0%、徒歩・自転車24.2%と続く。年代別にみると、19歳以下では自動車に同乗・送迎してもらう、

徒歩、自転車が6割以上と高い。20歳～74歳では6割以上が自動車・バイクを自分で運転をあげており、特に30代40代では9割前後となっている。75歳以上では半数以上が自動車に同乗・送迎してもらうをあげており、路線バスの利用可能も4割前後と高い。

<実際に利用する交通手段>

実際に利用している交通手段でも、自動車・バイクを自分で運転が68.6%と最も多く、自動車に同乗・送迎してもらう22.0%と続く。路線バスや徒歩・自転車は利用可能とした割合が2割以上見られたが、実際に利用している割合は1割に満たない。年代別にみると、19歳以下では、徒歩・自転車や自動車に同乗・送迎してもらうをあげる割合が4割以上と高い。20代以上70代前半までは自動車・バイクを自分で運転が6割以上を占める。75歳以上では自動車に同乗・送迎してもらうも4割を超えており、路線バスの利用も2割前後と高い。

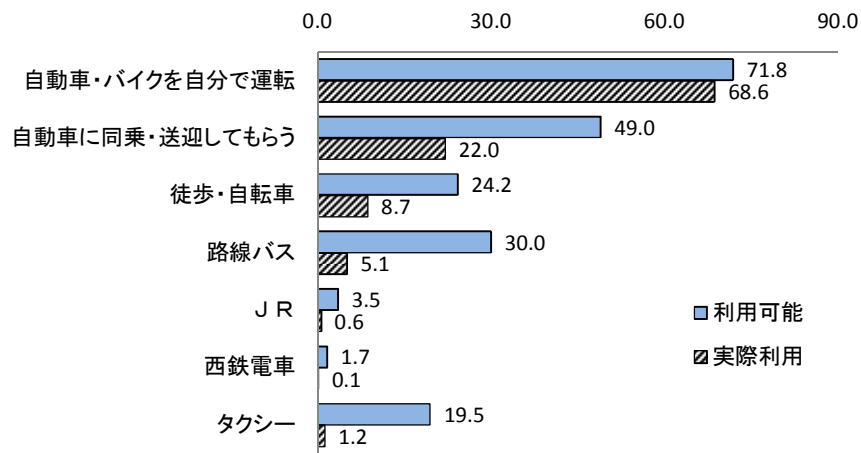


図 3-2-4-8. 移動手段 (大規模商業施)

<移動の満足度・快適度>

移動について満足している人が56.2%を占め、不満を抱いている割合3.8%を大きく上回っている。安全快適と感じている人は41.2%と、安全快適に問題がある割合4.0%を上回っている。

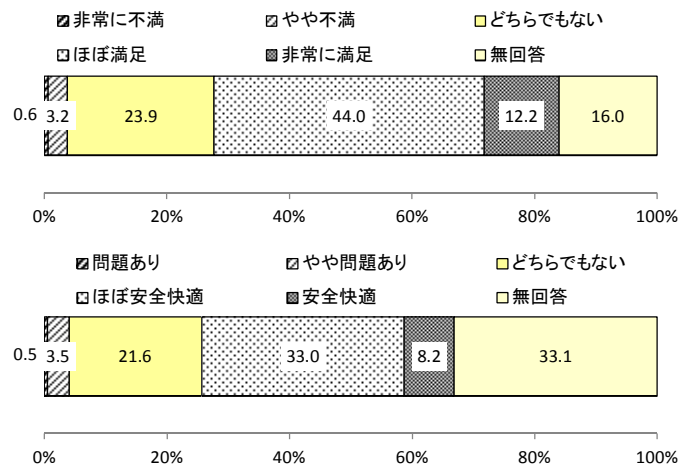


図 3-2-4-9. 移動の満足度・快適性 (大規模商業)

④ 普段利用する病院や福祉施設

<利用可能な交通手段>

普段利用する病院や福祉施設に外出している人の利用可能交通手段をみると、自動車・バイクを自分で運転が60.7%と最も多く、次いで自動車に同乗・送迎してもらう43.7%、徒歩・自転車28.1%、タクシー19.1%、路線バス16.3%と続く。年代別にみると、20代から60代では7割以上が自動車・バイクを自分で運転をあげている。75歳以上では半数以上が自動車に同乗・送迎してもらうをあげている。また70代では路線バスをあげる割合も3割以上と高い。

<実際に利用する交通手段>

実際に利用している交通手段でも、自動車・バイクを自分で運転が56.7%と最も多く、自動車に同乗・送迎してもらう21.4%、徒歩・自転車13.8%と続く。他の手段はいずれも5%未満とあまり利用されていない。年代別にみると、自動車に同乗・送迎してもらう割合は、年齢とともに高くなる傾向が見られ、80歳以上では22.8%となる。また75歳以上では1割以上が路線バスを利用している。

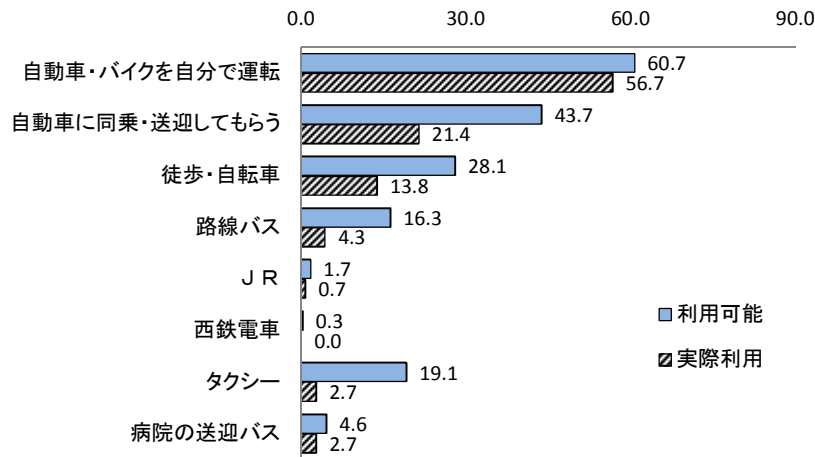


図 3-2-4-10. 移動手段（普段の病院、福祉施設）

<移動の満足度・快適度>

満足しているが50.1%を占め、不満を抱いている割合5.8%を大きく上回っている。安全快適と感じている人が36.8%と、問題ありと感じている人6.0%を上回っている。

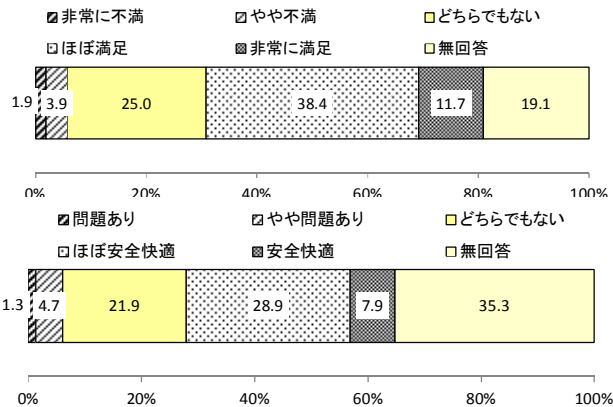


図 3-2-4-11. 移動の満足度・快適性（普段の病院・福祉施設）

⑤大規模な病院

<利用可能な交通手段>

大規模な病院に外出している人の利用可能交通手段をみると、自動車・バイクを自分で運転が65.6%と最も多く、次いで自動車に同乗・送迎してもらう48.3%、タクシー26.9%、路線バス26.6%と続く。年代別にみると75歳以上ではタクシーをあげる割合が50%前後と高くなっている。

<実際に利用する交通手段>

実際に利用している交通手段でも、自動車・バイクを自分で運転が60.1%と最も多く、自動車に同乗・送迎してもらう23.1%と続く。しかしながら、利用可能としてあげられた他の手段はいずれも5%前後とあまり利用されていない。年代別にみると、75歳以上では自動車に同乗・送迎してもらうが4割以上と高く、タクシーの利用も2割以上となっている。また80歳以上では路線バスも2割が利用している。

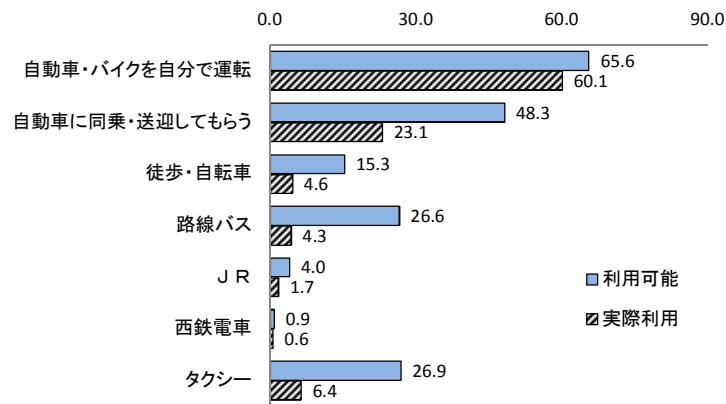


図 3-2-4-12. 移動手段 (大規模病院)

<移動の満足度・快適度>

満足している(「非常に満足」+「ほぼ満足」)が50.0%を占め、不満を抱いている割合7.5%を大きく上回っている。安全快適と感じている人の割合が34.7%と、安全快適に問題がある人7.0%を上回っている。

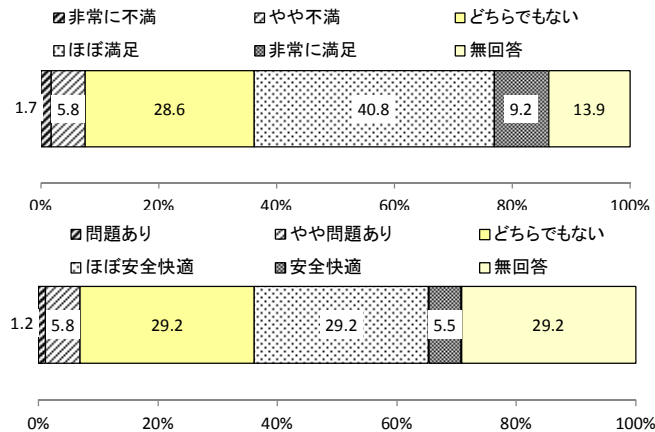


図 3-2-4-13. 移動の満足度・快適性 (大規模病院)

(5) 路線バスの利用状況、路線維持の考え方について

路線バスについての困りごとや、将来の利用意向、路線バス維持に関する考え方などを聞いた。

1) 最寄りのバス停までの所要時間

自宅から最寄りのバス停までの所要時間では、3分以内が22.9%と最も多く、半数以上は5分以内となっている。

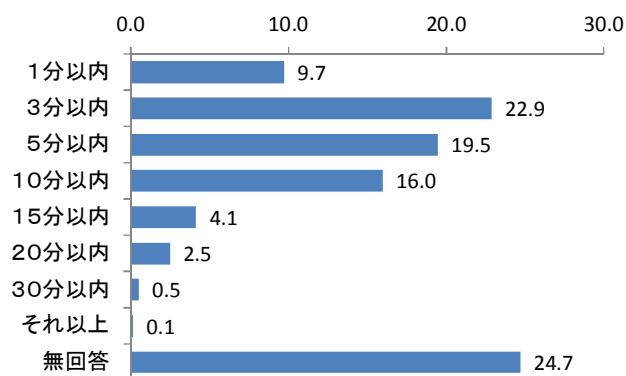


図 3-2-4-14. 最寄りバス停までの移動時間

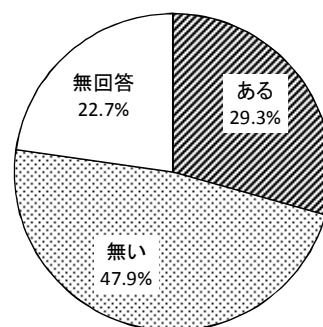


図 3-2-4-15. 路線バスに関する困りごと

2) 路線バスについての困りごと

路線バスの利用に関しての困りごとがあるという割合は29.3%となっており、半数近くは無いとしている。

困りごとがあるという人(404人)の困っている内容では、「運行頻度が少ない」が68.8%で最も多く、「行き先が少なすぎる」31.2%、「主な目的地への路線がない」29.7%、「近くをバス路線が通っていない」21.8%と続く。その他の内容としては、バス路線が分からない、時間通りに運行されていない、運行時間が利用したい時間と合わないなどが多くあげられている。

年代別にみると、75歳以上では約4分の1の人が、バリアフリー対策が不十分であることをあげている。

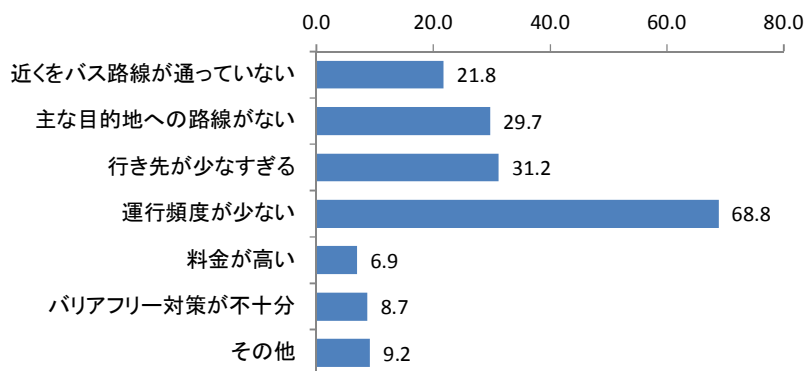


図 3-2-4-16. 困りごとの内容

3) 路線バスで行けると便利な施設

路線バスで行けると便利な場所としては、「あらおシティモール」(220件)「荒尾市民病院」(162件)が多くあげられた。このほかでは、JR荒尾駅、大牟田駅、ロックタウン、大牟田ゆめタウン、荒尾市役所などをあげる人が多くみられた。

4) 路線バスの必要性

路線バスが日常生活に影響しているかについては、影響が「ある」という割合は28.8%となっており、「ない」が53.9%と半数を占めた。

荒尾市の都市機能の一つとして路線バスは必要かを尋ねたところ、71.8%は「バスは必要な機能である」と回答したのに対し、「バスは必要ない」と考える人は10.2%にとどまる。多くの人にとって、路線バスは日常生活に影響は少ないものの、都市機能としては必要であるという結果である。

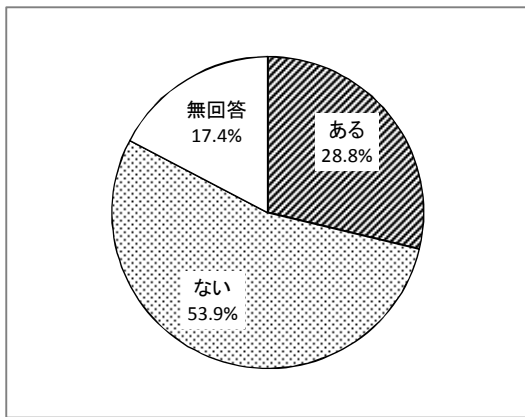


図 3-2-4-17. 自分にとって必要性

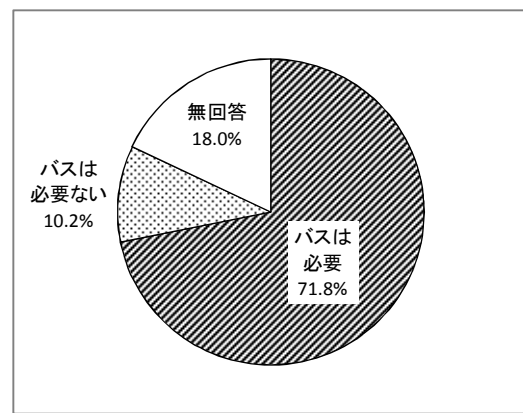


図 3-2-4-18. 都市機能としての必要性

5) 高齢になった際の移動手段

自身が高齢になって自動車の利用が困難になった時に利用する移動手段としては、「家族(知人)の運転に同乗する」が39.2%と最も多く、次いで「路線バスを利用する」35.7%、「タクシーを利用する」26.0%となっている。性別にみると、男性では2割が「自家用車の運転を続ける」としている。

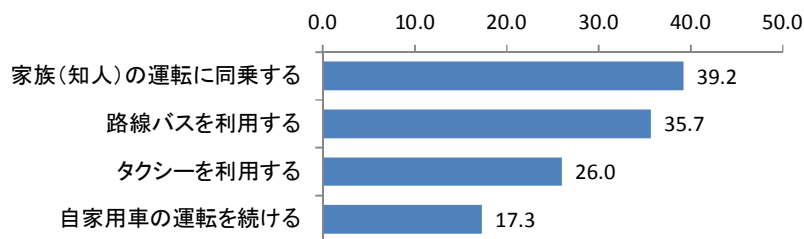


図 3-2-4-19. 高齢になったときの移動手段

6) 路線バスの維持について

① 路線バス維持のための財政負担の在り方

市内のバス路線の大半は赤字で、「平成21年度に荒尾市は路線バス事業者へ4,860万円(市民一人当たり864円)の運行補助をしている」旨を示した上で、利用者減少に伴い、運行補助

金の額はさらに増加すると考えられるが、今後の財政負担をどう考えるか、尋ねた。

その結果、「今よりも便利になるのであれば、財政負担が増えても構わない」と「今以上に財政負担額を増やさないため、路線廃止などのサービス低下もやむを得ない」が20%弱でほぼ同率となっている。このほかでは「現在の運行頻度・時間帯、料金を維持するのであれば、財政負担が増えても構わない」15.5%、「黒字路線のみ路線バスを維持するべきである」11.3%となっている。

その他としては、バスの小型化や利用者を増やす工夫をすべきとの意見が多くあげられている。

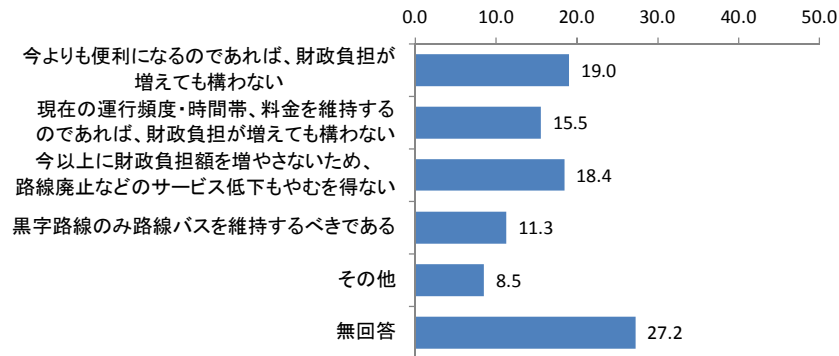


図 3-2-4-20. 路線バスの維持の考え方

②路線バス維持への協力の仕方

路線バスを維持するためにどのような協力をしたいかと尋ねたところ、「協力する気はない」は17.1%にとどまり、なんらかの協力をしたいと考えている人が多かった。

具体的には「運賃値上げの許容」が21.7%と最も多く、次いで「路線バスの積極的活用」14.2%、「路線バス維持支援金の寄付」6.7%となっている。

年代別にみると、20代では「協力する気はない」が32.3%と高い。30代40代では「運賃値上げの許容」が25%前後と高く、「路線バスの維持支援金の寄付」も1割以上とやや高くなっている。また、70代では「路線バスの積極的活動」が2割前後と最も多くあげられている点が他の年代とは異なっている。

具体的な協力についてみると、「路線バスの積極的活用」をあげた195人が利用しようとする頻度は「週2日程度」が53人で最も多く、次いで「週3日」19人となっている。

「路線バス維持支援金の寄付」をあげた92人が考える寄付額は、「1,000円」が41人と最も多く、次いで「500円」17人となっている。

「運賃値上げの許容」をあげた299人が考える値上げ率は、「10%」が132人と最も多く、次いで「5%」45人、「20%」41人となっている。

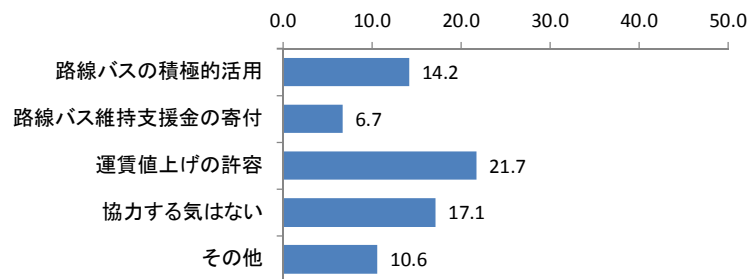


図 3-2-4-21. 路線バスの維持のための協力内容

(6) 鉄道の利用状況について

①利用頻度

日頃のJRや西鉄電車の利用を尋ねたところ、「全く利用しない」という人が24.7%見られた。利用している701人についてみると、利用頻度は「月に1回」以下が34.2%と最も多く、「月に1回」9.4%と低頻度の利用が上位を占めた。

年代別にみると、15歳未満と75歳以上の高齢者では「全く利用しない」割合が3割以上と高い。15～19歳では36.1%が「週5回以上」利用している。

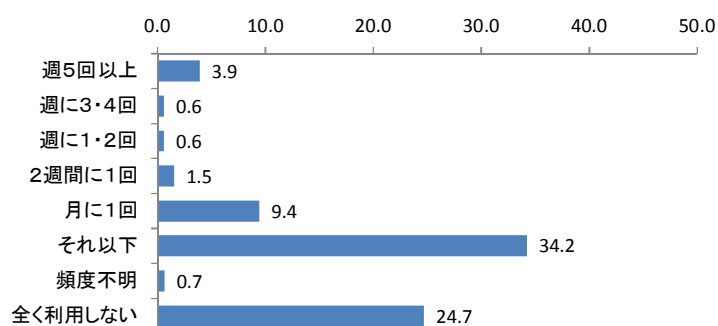


図 3-2-4-22. 鉄道の利用頻度

②利用する鉄道

利用している鉄道としては、JRが49.9%と半数を占め、西鉄は35.7%、JR・西鉄の両方は0.9%となっている。

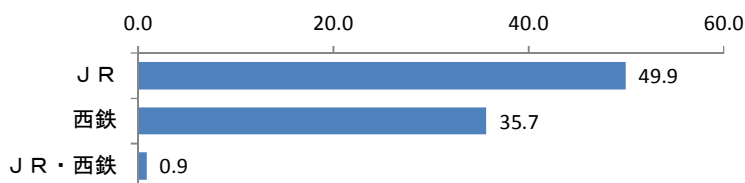


図 3-2-4-23. 利用する鉄道

③利用目的

鉄道の利用目的としては、「生活（娯楽、食事、習い事等）」が45.5%と最も多く、「買物」22.7%、「業務」10.3%、「通勤・通学」9.6%と続く。

年代別にみると、15～19歳、20代では「通勤・通学」での利用が多い。

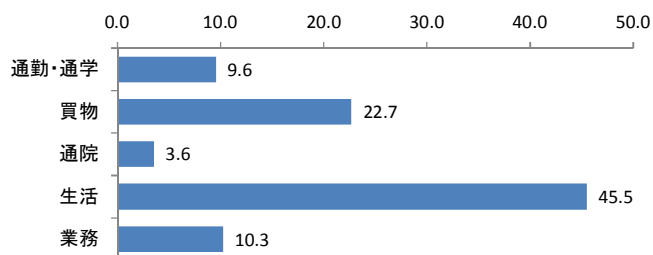


図 3-2-4-24. 鉄道の利用目的

3-2-5. バス乗降調査結果

(1) 調査の概要

市内の路線バスの利用者特性を把握するために、以下の調査を行った。

調査1) 産交バスによる乗降調査(OD 調査搭載車による)(H23 年度分)

バス停ごとの乗降客数、バス停間の乗客の移動が分かる。

(※路線により調査回数が異なる)

調査2) 調査員による乗り込み、聞き取り調査(熊本大学調査)

産交:平成24年9月30日(日)、10月1日(月)、

8日(月・祝日)、25日(木)、26日(金)

西鉄:平成24年10月11日(木)、14日(日)

…※荒尾市を通過する路線についてのみ

全便に調査員が乗り込み、乗客の年齢、運転免許の有無、家族による送迎の可否、福祉乗車証の有無、乗車目的、バスに対する要望等を聞き取り調査した。乗客ニーズなど、質的な調査に重点を置いた。



(2) 調査結果の概要

1) 路線別バス利用状況(調査1より)

産交バス路線23路線の平日の乗客数は約850人である。(ただし、車内で回収した整理券に基づく集計であり、整理券を取り忘れた人等があるため実数はこれよりも大きい。)

主な目的地は、あらおシティモール(バスセンター)、荒尾市民病院、玉名駅~玉名高校周辺(通学)、荒尾駅周辺、イオンタウンなどである。乗客が多い場所は、桜山団地、緑ヶ丘地区、中央地区、八幡台団地などである。(図3-2-5-1参照)

バス路線網が「あらおシティモール」「バスセンター」に集中する形になっており、さらにバスセンターでの乗り換えが発生するため、ここの利用者が多い。

市外を結ぶ幹線ルートは、桜山、八幡台を經由して玉名駅方面に向かう通勤・通学の利用が多いが、長洲経由で玉名方面に向かう人は少ない。逆に長洲方面から、荒尾市内に買い物や通勤で来る人は多い。

以下、路線ごとの特徴を整理する。

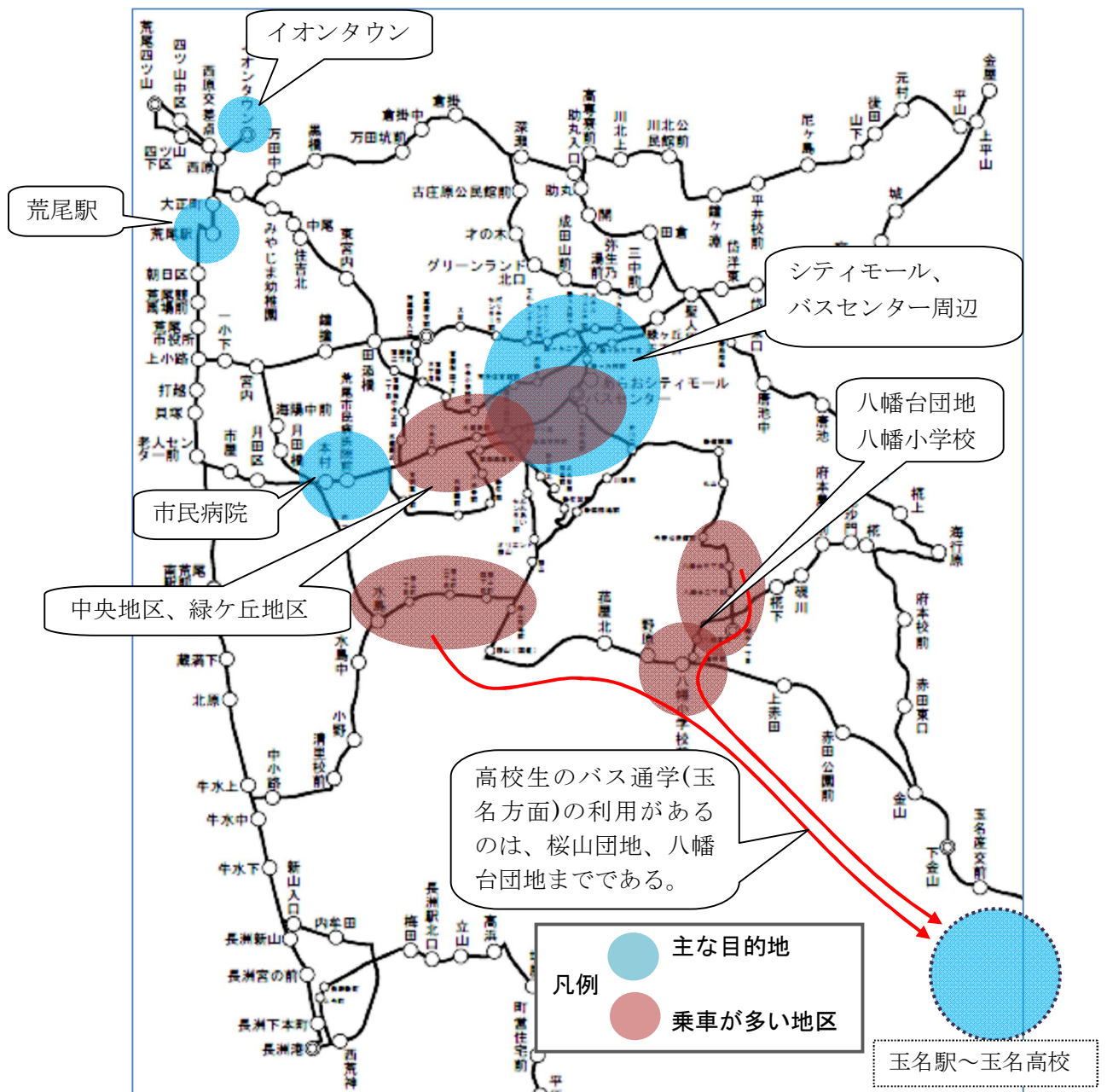
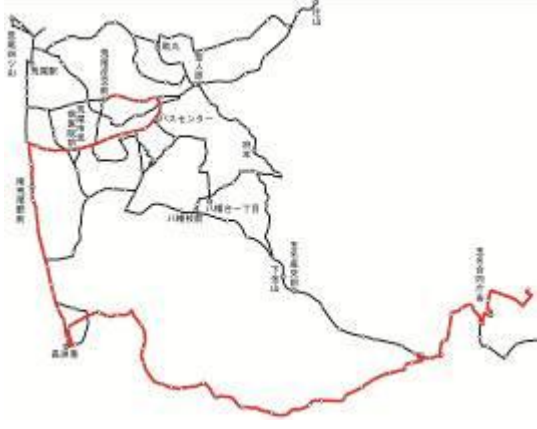
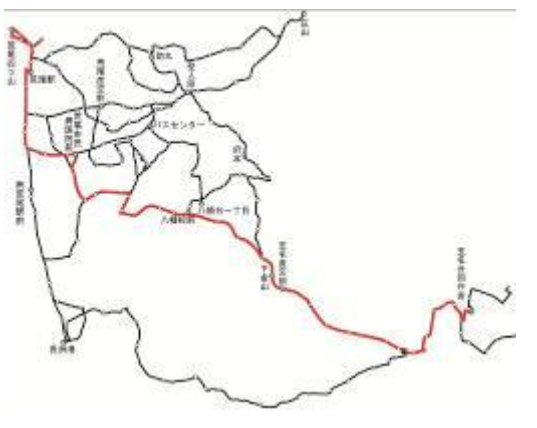
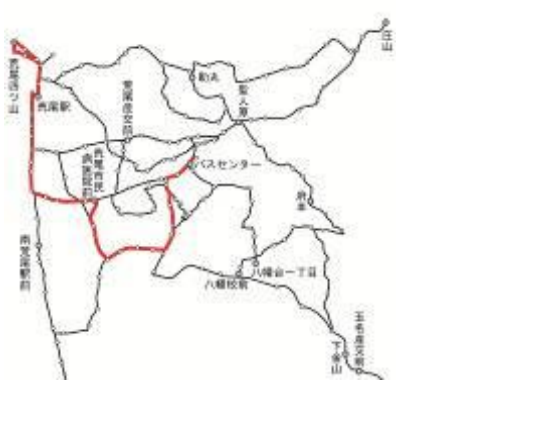


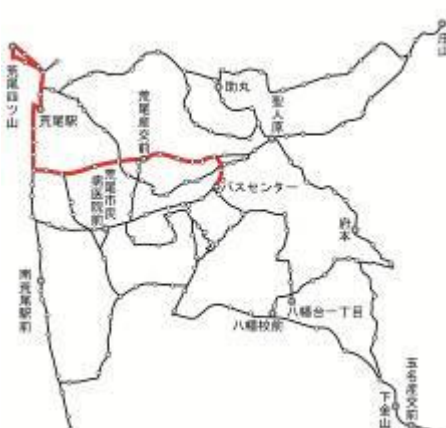

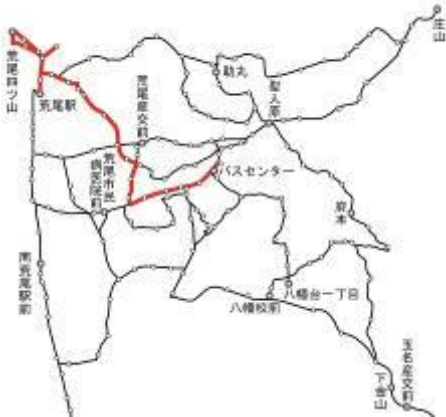





図 3-2-5-1. 利用者の集中するバス停、利用の多い地区、区間




表 3-2-5-1. 路線別の利用者特性（調査 1 より）


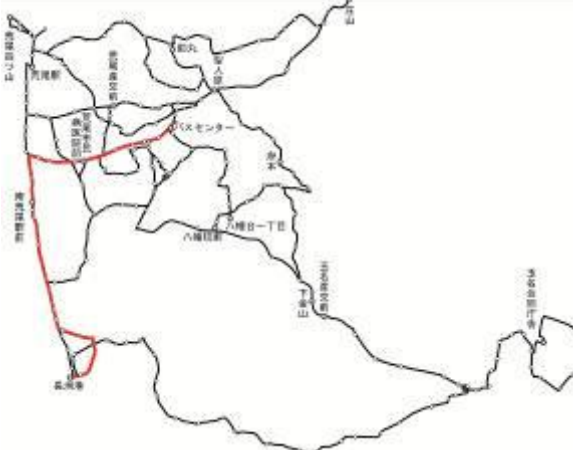

路線名	経路	特徴
<p>1. 長洲線</p> 	<p>荒尾産交前～シティモール～市屋～長洲港～大野下駅入口～上野口～玉名駅～玉名温泉～玉名合同庁舎～新玉名駅</p>	<p>荒尾～長洲間の移動や長洲～玉名間の利用が多い。荒尾市内では、市屋～バスセンター間の利用が多く、これを除けば、ほぼ長洲町民の利用が主である。また、玉名市民の、玉名市内での利用も多い。</p>
<p>2. 荒尾玉名桜山線</p> 	<p>荒尾四ツ山～市屋～市民病院～水島～下金山～玉名駅前～玉名合同庁舎</p>	<p>荒尾市と玉名市を結ぶ幹線である。四ツ山・荒尾駅方面からは荒尾市民病院などで乗降し、八幡小学校前、荒尾市民病院から玉名駅前～立願寺は通学者を中心に利用が多い。</p> <p>荒尾市民病院に玉名方面からの利用もある。</p> <p>荒尾市内では、特に桜山や八幡台、赤田周辺からの乗車があり、荒尾市民病院での降車が多いことから通院に利用されている。</p>
<p>3. 桜山線</p> 	<p>荒尾四ツ山～市屋～市民病院前～水島～桜山～自動車学校前～バスセンター</p>	<p>桜山一丁目～四丁目、荒尾駅等からシティモールの利用が多い。また、市民病院から老人センター前までの利用もある。</p> <p>桜山からは市役所や荒尾駅の利用も多く、市屋も比較的多い。</p>

路線名	経路	特徴
<p>4. 桜山新図線</p> 	<p>荒尾四ツ山～市屋～市民病院前～水島～桜山～新図団地前～大和団地前～バスセンター</p>	<p>桜山一丁目～四丁目、荒尾駅、桜山団地上・桜山(旧道)などから主にシティモールへの利用が多い。</p> <p>また、桜山方面から、市民病院、荒尾市役所、荒尾駅への利用も比較的多い。荒尾駅からは朝日区・競馬場、月田区・本村、シティモールの順に降車が多い。</p> <p>桜山や市民病院から西原への利用も路線全体の1割強程度ある。</p>
<p>5. 木葉線</p> 	<p>荒尾四ツ山～市屋～市民病院前～水島～下金山～玉名駅前～船島～木葉駅前</p>	<p>木葉駅まで行く乗客はほとんどなく、荒尾からの乗客は立願寺橋で全員が降りている。荒尾市内の移動が最も多く、市民病院、桜山、西原での乗降がある。</p> <p>玉東町からは、木葉四つ角～向津留から玉名市内への移動が見られる。木葉駅～高瀬大橋口バス停間は、京塚線や交通センター行きなども並行しているため、利用は少ない。</p>
<p>6. グリーンランド線</p> 	<p>荒尾四ツ山～上小路～鐘撞～荒尾産交前～グリーンランド正門前～バスセンター</p>	<p>荒尾駅前から乗車し、ポリテクセンター前～シティモールで降車する利用が多い。市役所、競馬場前からの利用もある。</p> <p>荒尾産交前バス停周辺は路線数が少ないため、この路線に利用者が集中する。</p>

路線名	経路	特徴
<p>11. バスセンター八幡台下金山線</p> 	<p>バスセンター～大和団地前～新道 閑橋～八幡台二丁目～八幡校前～下金山</p>	<p>利用者が非常に少ない路線であり荒尾八幡台下金山線を短くしたものである。朝の6:25発で桜山方面を通る乗り継ぎとして運行されたものであると考えるが、年間数人という非常に少ない利用に留まる。</p>
<p>12. 東屋形線</p> 	<p>イオンタウン～上小路～鐘撞～田添橋～東屋形三丁目～緑ヶ丘校前～バスセンター</p>	<p>一小下～緑ヶ丘校前のエリアとシティモール間での移動が多い。イオンタウンへの買い物にも利用される。 また荒尾駅方面の万田地区間への利用も多い。東屋形を通る路線が少ないため、この路線に利用が集中している。</p>
<p>13. 庄山環状線</p> 	<p>バスセンター～聖人原～助丸～平井校前～庄山～宿～聖人原～バスセンター</p>	<p>野中～助丸～川北公民館などからバスセンター～緑ヶ丘3丁目を目的とした利用が多く、聖人原から尼ヶ島・山下・後田、鐘ヶ淵～平井校前～尼ヶ島・山下・後田、野中から城・陣屋敷などは、たまに利用が見られる。</p>

路線名	経路	特徴
<p>14. 助丸環状線</p> 	<p>バスセンター～聖人原～助丸～倉掛～荒尾駅前～市屋～市民病院前～山の手～バスセンター</p>	<p>平日、朝の7時前と9時前の2本のみである。 シティモールへは通勤の利用もある。 荒尾駅での乗り換えは少なく、荒尾駅前、大正町、月田区・本村の利用がある。 倉掛・倉掛中・万田坑前、荒尾駅、助丸、市民病院・水道局前などの乗降も多い。</p>
<p>15. 荒尾助丸線</p> 	<p>荒尾四ツ山～荒尾駅前～万田小下～倉掛～助丸～聖人原～バスセンター</p>	<p>万田小下～野中までの区間の利用が最も多くなっており、シティモールへの移動が多い。 また、荒尾四ツ山～大正町から万田小下～野中への移動、バスセンター～聖人原から野中～万田小下への移動は、買い物帰りが多い。 野中～万田小下から大正町～荒尾四ツ山へ通院・買物利用が見られる。</p>
<p>16. 荒尾才の木線</p> 	<p>荒尾四ツ山～荒尾駅前～万田小下～倉掛～才の木～野中～聖人原～バスセンター</p>	<p>シティモール目的の乗車が多く、倉掛中・倉掛、万田坑前での乗車が最も多く、荒尾四ツ山・四ツ山下区、荒尾駅前、緑ヶ丘北口、弥生乃湯前・三中前などからの利用もある。</p>

路線名	経路	特徴
<p>17. 福祉村線</p> 	<p>イオンタウン～四ツ山～上小路～宮内～月田橋～市民病院前～白寿園前～新団地前～大和団地前～バスセンター</p>	<p>白寿園前を通るルートがこの路線しか無いため、白寿園への面会や生活の世話をするために利用する人が多い。 荒尾駅から白寿園前で降りる利用もある。 また、新生区や新団地なども路線が少ないバス停のため、利用が集中し、そのほとんどがシティモールへ向かっている。</p>
<p>18. 府本環状線</p> 	<p>バスセンター～聖人原～唐池～府本農協前～八幡台一丁目～新道閑橋～大和団地前～バスセンター</p>	<p>唐池中～椀下の区間内移動はほとんどなく、バスセンターへの移動に集中している。 左回りではシティモール周辺での降車が多く、右回りではシティモール周辺での乗車が多い。八幡台周辺や新道閑橋へ1割程度の利用がある。</p>
<p>19. 府本玉名産交線</p> 	<p>バスセンター～聖人原～唐池～椀上～府本高校前～下金山～玉名産交前</p>	<p>聖人原・唐池団地、府本校前・赤田東口、府本・椀上などから乗車し、バスセンター～緑ヶ丘3丁目での利用が大半を占める。</p>

路線名	経路	特徴
<p>20. 住吉線</p> 	<p>イオンタウン～荒尾駅～万田小下～住吉北～東屋形一丁目～中央区～山の手～バスセンター</p>	<p>利用者は少なく、この路線の特徴である万田小下～水道局北で見ると、この区間内の移動はほとんど見られない。 水道局北～万田小下から、山の手・シティモールへの移動は少なく、荒尾駅や四ツ山、イオンタウンへの移動がある。 中央区からシティモールへ行く利用の方が多い。</p>
<p>21. 牛の水・山の手線</p> 	<p>バスセンター～山の手～市民病院前～市屋～牛水下～内牟田～長洲港</p>	<p>この路線は長洲港までの市屋経由のルートである。上りでは中央区・水道局前から長洲中学校、牛水中から長洲中学校への移動が目立つ。下りではシティモールへ行く利用は無く、殆どが蔵満～水道局前で降りている。 上下ともにシティモールでの利用のなさが目立ち、猫宮や市屋、市民病院への移動が目立つ。</p>
<p>22. 牛の水・清里線</p> 	<p>荒尾四ツ山～老人センター前～牛水下～清里校前～水島～本村～市民病院前～山の手～バスセンター</p>	<p>この路線は水島中～中小路の区間を唯一通る路線である。バスセンター・シティモールのほか、荒尾駅方面への利用も多い。 朝日区・競馬場前、荒尾駅前、荒尾市民病院・水道局前からの乗車が多い。</p>

2) 利用者の特性 (調査2より)

産交バス路線の利用者は、60歳以上の女性客が多い。利用目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。温泉目的の乗客の割合が少ない(施設の送迎バスを利用する人が多い)。

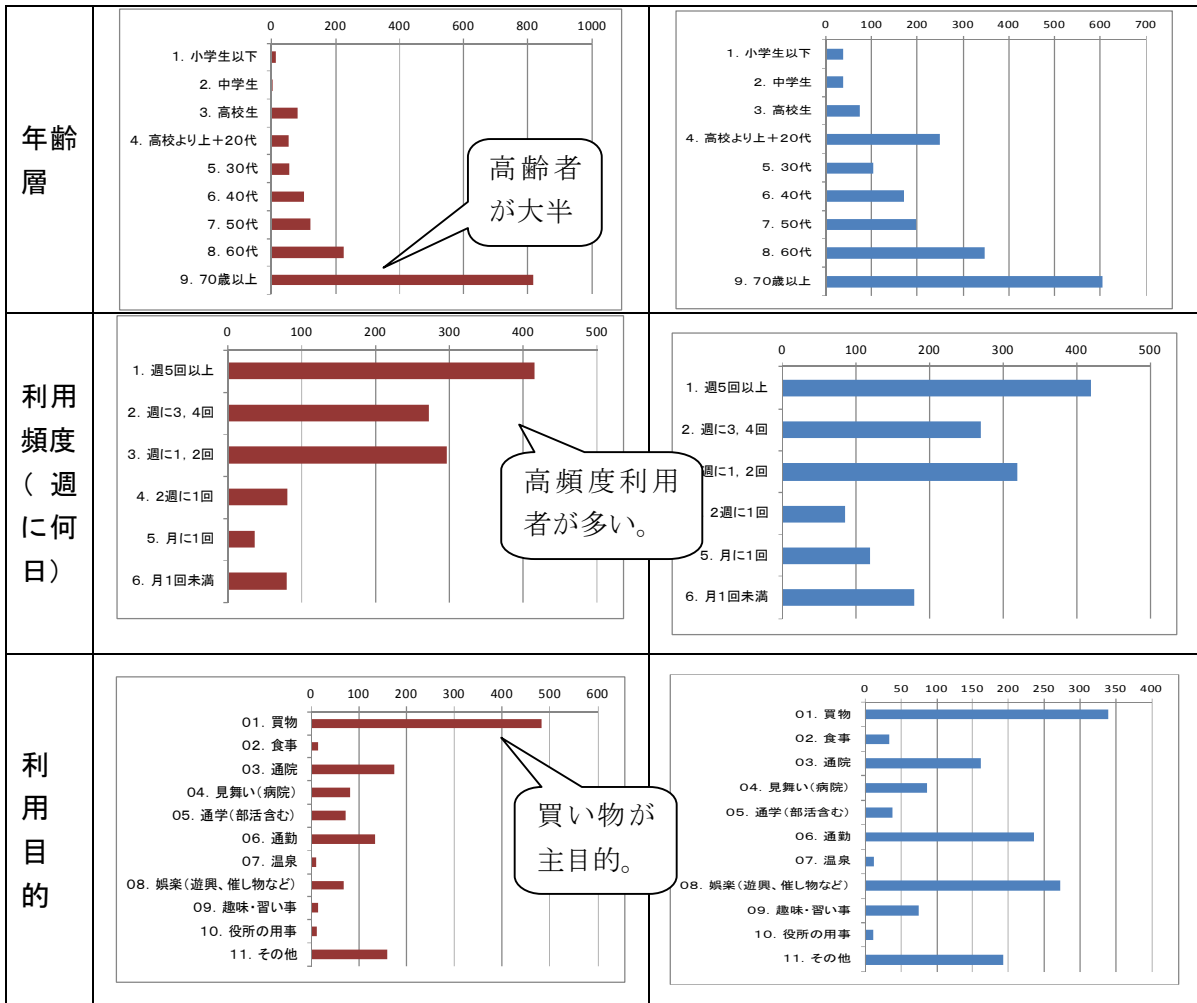
高校生の通学は、桜山団地、八幡代団地から玉名方面がほとんどである。それより北のエリアは、JRを利用している。

70歳以上の高齢者は、ほとんどが福祉乗車証を利用している。また、障害者手帳を有し割引料金で利用している人もいる。

西鉄バス路線の乗客(荒尾市民)は、大牟田市に通勤または大牟田駅に向かう人、通院(天領病院など)の人が多く、そのほかでは買い物(ゆめタウンなど)目的に利用がある。休日、祝祭日には、グリーンランドの観光客が、大牟田駅とグリーンランドの間を往復する。

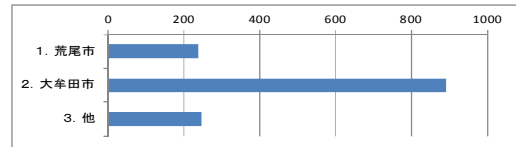
図3-2-5-2. 産交バス、西鉄バス(荒尾市関係)の乗降客の属性

項目	産交バス路線の乗客(平日・休日計)(人)	西鉄バス路線の乗客(平日・休日計)(人)												
性別	<table border="1"> <tr><td>1. 男</td><td>300</td></tr> <tr><td>2. 女</td><td>1000</td></tr> </table>	1. 男	300	2. 女	1000	<table border="1"> <tr><td>1. 男性</td><td>400</td></tr> <tr><td>2. 女性</td><td>1100</td></tr> </table>	1. 男性	400	2. 女性	1100				
1. 男	300													
2. 女	1000													
1. 男性	400													
2. 女性	1100													
免許の有無	<table border="1"> <tr><td>1. 有</td><td>150</td></tr> <tr><td>2. 無</td><td>1000</td></tr> </table>	1. 有	150	2. 無	1000	<table border="1"> <tr><td>1. 有</td><td>350</td></tr> <tr><td>2. 無</td><td>1000</td></tr> </table>	1. 有	350	2. 無	1000				
1. 有	150													
2. 無	1000													
1. 有	350													
2. 無	1000													
家族等の送迎を受けられるか	<table border="1"> <tr><td>1. 可</td><td>350</td></tr> <tr><td>2. 非</td><td>750</td></tr> </table>	1. 可	350	2. 非	750	<table border="1"> <tr><td>1. 可</td><td>500</td></tr> <tr><td>2. 非</td><td>900</td></tr> </table>	1. 可	500	2. 非	900				
1. 可	350													
2. 非	750													
1. 可	500													
2. 非	900													
福祉乗車証の有無と種別	<table border="1"> <tr><td>1. 100円</td><td>500</td></tr> <tr><td>2. 無料</td><td>150</td></tr> <tr><td>3. なし</td><td>500</td></tr> </table>	1. 100円	500	2. 無料	150	3. なし	500	<table border="1"> <tr><td>1. 100円</td><td>20</td></tr> <tr><td>2. 無料</td><td>0</td></tr> <tr><td>3. 非</td><td>1000</td></tr> </table>	1. 100円	20	2. 無料	0	3. 非	1000
1. 100円	500													
2. 無料	150													
3. なし	500													
1. 100円	20													
2. 無料	0													
3. 非	1000													



■調査日

産交：平成24年9月30日(日)、10月1日(月)、
8日(祝)、25日(木)、26日(金)
西鉄：平成24年10月11日(木)、14日(日)



3) 住民の要望 (調査2より)

現行のバスサービスに関する要望等を聞いたところ、

- ①便数は少ないがバスがないと困る、現状維持を望む
- ②増便 (午前中の便、夕方遅い便) を望む、
- ③福祉乗車証の100円 (または無料) サービスがあるので、多頻度の利用が可能である、
といった声が多い。

乗合タクシー方式についても聞いたが、バスの乗客が少ない路線では、タクシー方式も止む無し、自宅まで来てくれるのであれば便利が良いという意見と、予約方式には抵抗があり、少し不便でもバスがよいとする意見に分かれた。(長洲町のきんぎょタクシーについては、認知度が高い)

3-2-6. 地域座談会実施結果

(1) 開催趣旨



荒尾市の公共交通の再編を検討するにあたり、地域別の実情を生活者の実情に即して把握することが重要である。

そこで、住民ニーズ、利用の意向、公共交通維持に関する費用負担等について住民意識を把握するため、市内の12地区において、住民座談会を開催し、特に、公共交通空白地帯やサービス水準の低い地区においては、地区住民の生活行動範囲やパターンを把握した上で、住民の望む公共交通手段を検討するとともに、現状、バスのサービスを受けられる地区にあつては、サービス水準の希望やバス利用促進に関して意見収集のため、地域座談会を実施した。

(2) 対象者及び開催日時、場所、参加人数（住民）

市内に居住する住民を対象に、地域公民館などに集ってもらい、下表のとおり実施した。

表 3-2-6-1. 住民座談会の開催状況

地区名	期 日	曜 日	時 間	場 所	参加人数
1 万田地区	7月19日	木	14:00~16:00	メディア交流館	9
2 荒尾地区	7月24日	火	14:00~16:00	エポック荒尾	7
3 有明地区	7月24日	火	19:00~21:00	エポック荒尾	14
4 府本地区	7月25日	水	14:00~16:00	府本小学校	10
5 清里地区	7月25日	水	19:30~21:30	水島公民館	38
6 緑ヶ丘地区	7月27日	金	14:00~16:00	観光物産館	28
7 中央地区	7月30日	月	14:00~16:00	中央区団地集会所	22
8 八幡地区	7月31日	火	19:00~21:00	JA たまな荒尾総合支所	23
9 桜山地区	8月1日	水	14:00~16:00	桜山中央集会所	14
10 井手川地区	8月2日	木	13:30~15:30	万田炭鉱館	47
11 平井地区	8月2日	木	18:00~20:00	みどり蒼生館	22
12 万田中央地区	8月3日	金	14:00~16:00	万田中央体育館	12

(3) 聞き取り方法

1テーブル数人から10人の班に分かれ、地図を広げながら、よく利用する施設や交通不便地域等を確認し、実際の利用実態や希望を自由に発言してもらい、記録した。

(4) 住民から出された意見等

① 現状のバス利用について

参加者のうちバスを利用する人のほとんどは高齢の女性であり、これらの人は、バスの便数などサービス水準に不満を持ちながらも、現状に合わせた生活パターンを確立している。利用目的は、主に買い物、通院であり、週に1、2回の利用である。片道だけバスで、片道はタクシーや家族等の送迎を利用するパターンが多くみられた。温泉には主に施設の送迎バスを利用している。また、病院の送迎バスを利用する人もある。バスの増便、シティモールから市民病院、文化センターに行くバスに乗り換えるのが不便である、文化センターの催し物に合わせた臨時便が必要、乗りたいが乗り方や行き先が分からず利用できないとの声がある。JRとバスの連携、特に夕方・夜に駅についてバスに乗り換える際に、時間が合わないという不満がある。利用者の多くは福祉乗車証を保有する。現行の100円から値上げしてもよいという声もあるが、やはり多頻度利用する高齢者にとって、外出の経済的負担の低減になり、高齢者の外出を促している面がある。

② 高齢化の進展に伴うこと

高齢となりバス停まで歩けない人も増えており、バス停の区間短縮や団地内あるいは市民病院といった施設の敷地内までバスを入れて欲しいという要望が多い。独居高齢者の外出の際、近所の人マイカーに乗せて行ったりすることもあるが、それには地域差があるとともに、次第にそうした共助が薄れつつある。近くの公民館に行くことも容易でない人が増えている。地区に点在する最寄りのクリニックやスーパーなどへの移動の利便確保も必要性が高まってきた。現状ではマイカーを利用できる人が多く、バスの利用者はすぐには増えないだろうと判断しているが、人口の高齢化に伴い将来的にバスや乗合タクシーなどのサービスが重要になると考えている人が多い。

③ 乗合タクシーの希望について

住民の中には、長洲町の予約型乗合タクシーの「きんぎょタクシー」の情報を得ていて、同様のサービスを希望する声が多い(清里地区には利用者もいる)。バス空白地帯やサービス水準の低い地域の人だけでなく、比較的バスの本数の多い住宅団地部でも希望する声があった(バス停まで歩けないなどの理由)。

一方、現在バスを利用している人は、多くは高齢であり、馴れたシステムが事前予約制へと変わることへの抵抗感もある。大型バス車両を使っているのが無駄であり、小型化すればコスト削減になると考えている人も多い。

④ シティモールの拠点性について

シティモール及びこの周辺に商業及び医療機能が集積してきており、ここがいずれの地区の人にとっても主要な目的地となっている。一方、四ツ山地区は、商業施設や医療機関の減少などから拠点性を低下させた。

⑤ 地区別の特徴的な意見

以下、地区別の主な意見を整理する。

- 万田地区では、他地区に比べ、買い物・通院については比較的恵まれているとの評価がある。バス路線は多いが、行き先、乗り方が分からないとの声がある。
- 荒尾地区では、荒尾駅周辺の病院やスーパーの利用とシティモールの利用の両方が比較的便利である。万田地区とともに大牟田方面へ行く人も他地区に比べると多い。また、JRとバスの乗継、JRの階段が不便との指摘がある。
- 有明地区は、バスの本数が少ないこと、シティモール行きのバスが不便であることの指摘が多い。バス利用者は限られており、利用は少ない。
- 清里地区はバスの本数が少なく、路線廃止後の空白地帯も存在する。乗合タクシー導入の希望が強い。シティモールが主目的地だが、長洲町も生活圏である。
- 万田中央地区では、シティモールのほか四ツ山や荒尾駅周辺の施設の利用がある。バスの増便や小型バスを用いてシティモールや駅を多頻度運行する循環バスの希望があった。
- 井手川地区は、シティモール方面の利用が多いが、大牟田の病院等を利用する人もある。シティモールからの帰り便が不便との声があり、増便や乗合タクシー導入の希望がある。

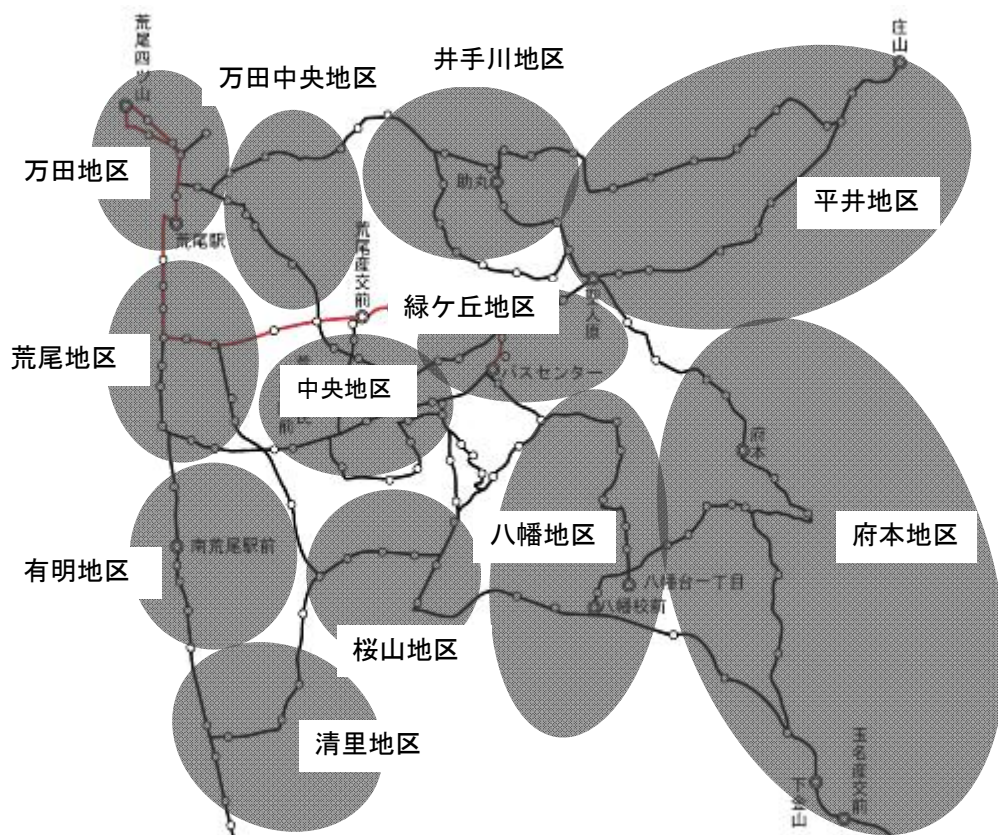


図 3-2-6-1. 座談会開催地区

- 平井地区は、バスの本数が少なく、バス停の区間が離れている、環状路コースなので遠回りになるなどの指摘がある。一部は西鉄バスで大牟田に出る人もある。乗合タクシー導入を希望する声がある。
- 府本地区は、バスの本数が少なく、バス停の区間が遠いなどの指摘がある。シティモールが主目的地であるが帰り便が不便。フリー乗降の実施を希望している。乗合タクシーの希望もある。
- 緑ヶ丘、中央、八幡、桜山地区は、他地区に比べるとバスの便がよいが、さらなる増便を求める声がある。高齢化も進んでおり、団地内へのバスの巡回や、乗合タクシーの希望もある。

3-3. 地域公共交通の課題

上記の現状を踏まえ、荒尾市の公共交通の課題を以下の通り設定する。

課題1：高齢者や移動手段を持たない人への対応

本市における、路線バスの利用者は、年々減少しているが、平成23年度においても市域路線で1日あたり延べ723人が利用しており、車などの移動手段を持たない高齢者や学生にとって、路線バスは、必要不可欠な移動手段となっている。ミニパーソントリップの調査結果からも、65歳以上の高齢者において運転免許の有無が、交通行動に影響を与えている重要な要素となっていることが

市民の意識としては、現状では、自家用車を利用している方も、高齢になればバスなどの利用を検討するという将来的な利用希望者も存在し、7割を超える方が、都市機能としてバスは必要性があると回答している。

今後、ますます高齢化が進展すると推計されている中、高齢者の事故の増加などの現状を踏まえ、今後も交通弱者の移動手段の確保が求められている。

全国的に見ると、原付以上の運転者による死亡事故件数については、平成20年以降、高齢者(65歳以上)が最も多い年齢層となっている。中でも75歳以上の運転手による事故が占める割合が高く、高齢になっても自家用車の運転により移動せざるを得ない生活環境であることも遠因のひとつとして考えられる。

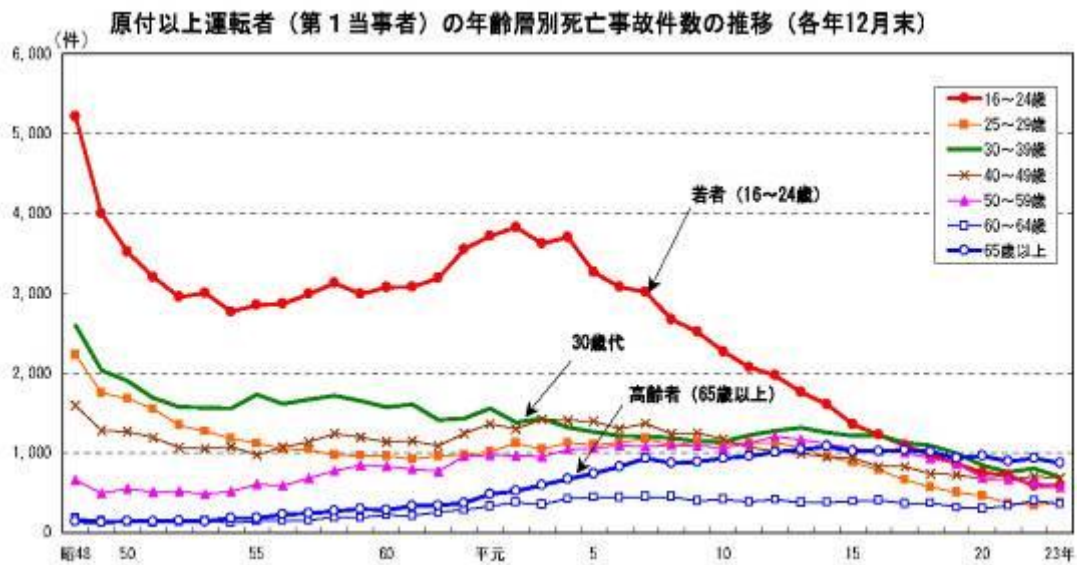


図 3-3-1. 警察庁交通局「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

課題2：住民ニーズと路線やダイヤのずれ

現在のバス路線における市域線については、主に高齢者をターゲットとしたダイヤ編成を行い、あらかじシティモールを中心として運行している。よって、JRとの連携したダイヤにはなっておらず、現状では、使いづらい状況が生じている。

また、人口密度が低い集落を運行する路線については、路線廃止や運行回数の減少などとともに、目的地によっては乗継が発生する場合もあり、1便あたりの利用者が、3人未満の路線も発生している。

住民のニーズや生活実態に応じた、より多くの人々が利用できるようなダイヤや路線を導入するとともに、地域の実情に応じて、バス以外の移動手段の導入についても、検討していく必要が生じている。

課題3：路線バス補助金の増加

バスの補助金については年々増加しているが、市の財政状況は、長引く景気低迷等により税収の落ち込みが見られ、今後は、高齢化等の影響もあり、医療、福祉や介護への支出は増加する見込みである。

地域公共交通への補助については、移動のしやすさを確保する観点から、一定の支援が必要と考えるが、利用者は減少し欠損補助が増える状況から、利用者が増加し欠損補助を抑制できるよう転換し、最小限の経費で最大限の効果を挙げる必要がある。

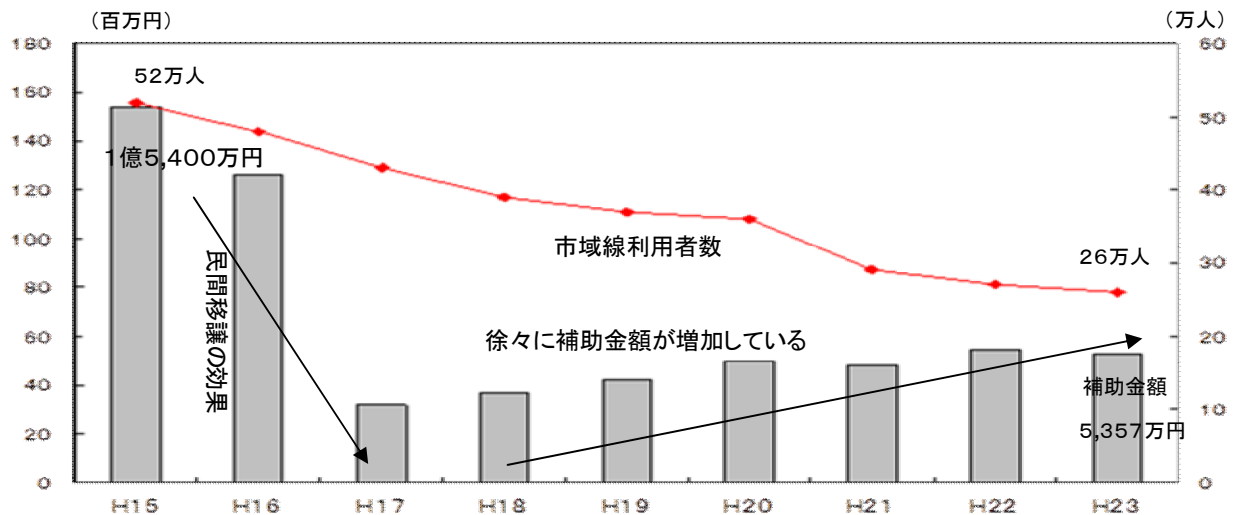


図 3-3-2. 路線バスの市域線利用者と補助金の推移

利用者の減少などにより、路線バスの収支は悪化し、路線バスの維持のための市からの補助金^{※1}については、年々増加している。

※1 路線バスの維持のための市の補助金については、一部国の特別交付税の措置がある。

課題4：過度な自家用車への依存

車は、非常に便利な移動手段だが、このまま、自家用車による移動が生活の中心となり、路線バスを利用する人が減少すれば、バス路線を維持できず、廃止等になる可能性もある。

移動手段を持たない高齢者や将来的な利用希望者が利用するためには、互いに現状の自家用車中心の生活を見つめ見直し、地域全体により路線の維持に取り組み、誰もが暮らしやすいまちづくりを進める必要がある。

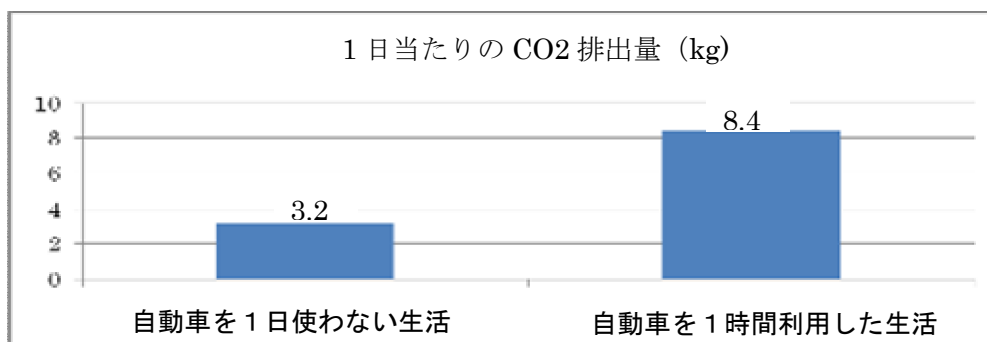
また、環境問題の面からも、低炭素社会の実現に向けて、過度に自家用車に依存した生活スタイルを見直すことも必要となっている。

市民の意識の変化等

地球温暖化や環境問題に対する市民の関心は高まっており、高齢者や交通弱者への福祉の視点からも、公共交通の維持に対する関心が高まっている。一方、ライフスタイルの多様化に伴い、市民の行動範囲や活動時間も多様化している。

これらは、モータリゼーションの進展によるところが大きいですが、現在本市の自家用車の登録件数は、28,500台(H21年度普通乗用車、小型四輪乗用車、軽自動車乗用)となっており、単純に計算すると市民の2人に1人が車を所有している状況にある。また、市民アンケート結果より、市民の移動手段は自家用車の割合が約70%と高いことが示されている。

本市において、移動手段として自動車を利用している割合が高い状況であるが、環境問題の面から、「1日に車を1時間使う生活」と「車を使わない生活」では、約2倍のCO₂排出量の差がある。



<出典 環境省 HP より>

図3-3-3. 自動車の使う生活に伴う排出される二酸化炭素

4 基本方針

本市における現状と課題を踏まえ、地域公共交通の基本方針を以下のとおり設定する。

**路線バスを中心としながら、他の交通モードを組み合わせた
最適で持続可能な地域公共交通体系の構築**

今後本市においては、後期高齢者(75歳以上)の増加や環境問題を見据えた時、地域公共交通を維持確保することが、極めて重要となっている。

本市における、路線バスの利用者は、年々減少しているが、平成23年度においても市域路線で1日あたり延べ723人が利用しており、車などの移動手段を持たない高齢者や学生にとって、路線バスは、必要不可欠な移動手段となっている。

また、市民の意識としては、現状では、自家用車を利用している方も、高齢になればバスなどの利用を検討するという将来的な利用希望者も存在し、7割を超える方が、都市機能としてバスは必要性があると回答している。

しかしながら、バス路線全体の利用者は減少し欠損補助が増える状況にあり、現状のバス路線網を維持するためには、今後も多額の補助を行い維持する可能性が生じている。

よって、本市における地域公共交通の方針としては、路線バスを基本としながらも、路線バスを維持するエリアとそれ以外の交通手段を導入するエリアとを区分し、地域特性に応じて、乗合タクシーなどの交通手段も導入し、路線バスと乗合タクシーなどのベストミックスによる地域住民の生活を支える地域公共交通を効率的かつ持続的に構築する。

表 4-1. 路線バスの見直しにおけるエリアの区分

区 分		地域特性など
市域内交通	路線バスを維持するエリア	人口の集積が見られ、一定の利用者が見込まれ路線バスによる効率的な運行が可能なエリア
	デマンド型交通を導入するエリア	人口の集積が見られず、路線バスの運行による更なる利便性の確保が難しく、代替手段による交通手段の確保の方が効率的なエリア

5 計画の区域

本計画の対象区域は、荒尾市全区域を対象とする。

6 計画の目標

基本方針を踏まえ、以下のとおり計画の目標を設定する。

- 高齢社会への対応や財政負担の軽減、環境問題等に配慮しながら、利便性の向上を図る。
- 地域公共交通(路線バス等)の利用者の増加を目指す。
- 市民みんなで地域公共交通を「守り」「育む」意識の高揚を図る。

また、計画の数値目標を以下のとおり設定する。

指標名	現状値	目標値 (H28 年度)
公共交通機関の利便性に関する満足度※ ¹	7. 2% (H22 年度)	15%
地域公共交通(市域路線バスなど)利用者数	26万人 (H23 年度)	27万人

※1 満足度とは、H22 年 8 月に実施した市民まちづくりアンケートにて「満足」または「まあ満足」と回答した人の合計割合。

地域公共交通機関の利便性に関する満足度については、平成 22 年度に実施した市民まちづくりアンケートにおいて、まちづくりに関する 21 項目の設問の中で、「働く場」に次いで満足度が低い結果となっており、本市に最適な交通体系を構築することで、暮らしやすさの満足度の向上を目指す。

地域公共交通(市域路線バスなど)の利用者数については、平成 15 年度では市域線だけで 52 万人であったが、平成 23 年度は 26 万人と半減しており、ここ数年前年比 3%程度減少している。このままでは、計画期間の最終年である平成 28 年度には、22 万人となることが予想される。このため、交通体系の再構築を行うとともに、新しい利用者の確保につながる取組みを推進することにより、地域公共交通利用者数の微増となる 27 万人を目指す。

この 2 つの目標は、第 5 次総合計画における交通施策に関する成果指標ともなっている。

7 計画の期間

平成 25 年度から平成 28 年度の 4 ヶ年とする。

8 計画を推進する上での視点

以下の視点をもって計画を推進していく。

① 市民の自立した生活の支援

マイカーの普及により公共交通の利用者は年々減少する傾向にあるが、高齢者を中心にバス等の公共交通に依存する人は少なくない。また、今後は加齢に伴い運転免許を返納する人も増えると予想される。さらに、障がいのある方にとっても公共交通はなくてはならないものである。

そのような市民が買い物など日常の外出ができ自立した生活ができるよう公共交通の確保、維持、効果的なサービスの提供に努める。

② 財政負担の抑制

地方自治法には、「住民福祉の向上を目指し、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない」と謳われており、財政効果の最大化は、本市が様々な施策や事業を推進する上での基本姿勢となっている。本市における地域公共交通の確保、維持にあたっては、財政効果の最大化を基本に据えながら、一定のサービス水準を保ちつつ、過度な財政支出の抑制に努める。

③ 交通事業者・地域・自治体の協働

地域公共交通を維持するには、交通事業者の努力だけでは難しくなっている。また、財政面の制約から、地域公共交通維持のために市が負担できる経費にも限界がある。そのため、今後、本計画を推進するにあたり交通事業者・地域（市民）・自治体（市）がそれぞれの役割を担い、相互に連携、協働しながら取り組むこととする。

交通事業者の役割 : 安心安全な運行、効率的な運行、満足度の高いサービスの提供、事業経営の安定化

地域（市民）の役割 : 公共交通の積極的利用、相互扶助、市の交通施策への協力・理解

自治体（市）の役割 : 公共交通に関する基本方針の策定や施策の推進、事業の実施、意識啓発など

9 目標達成のための施策

9-1 施策の概要

(1) 運行の効率化

1) 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

路線バスについて、「主要路線」と「一般路線」に分け、それぞれの役割を明確にした上で、現状の運行間隔のばらつきや重複区間の解消に努め、他系統との接続を図るなど、利用者のニーズにあった路線やダイヤの見直しを行う。

「主要路線」は、おおむね日中に1時間1便の運行を目指し、買い物や通院をはじめ通勤通学にも対応できるダイヤ編成を行い、また、「一般路線」は、おおむね1日3回程度（午前・日中・午後）の運行とし、主要路線との重複を極力避け、一般路線同士との重複により運行回数を確保しながら、地域と商業施設等をつなぐ日常生活に対応できるダイヤ編成を目指す。

表 9-1 「主要路線」と「一般路線」の明確化に関する取りまとめ

分類	位置づけ	運行頻度
主要路線 ・山の手線 ・八幡台線 ・倉掛線 ・荒尾玉名線	・市民の地域公共交通による移動を支える路線 ・利用者も多い。 ・買い物や通院をはじめ通勤通学にも対応	おおむね日中に1時間1便の運行を目指す
一般路線 上記以外の路線	・地域と商業施設等をつなぐ路線 ・利用者はやや少なめ。 ・主に日常の買い物や通院等に対応	おおむね1日3回程度（午前・日中・午後）の運行を目指す

2) 利用者のニーズに対応した路線バスにおける路線・ダイヤなどの見直し

市民の買い物などの日常生活における移動スタイルが変化してきた中で、路線バスの運行の効率化を目指すため、今回見直し案として、路線の発着点の変更など下記の表の項目に取り組む。

表 9-2 路線バスにおけるバス路線及びダイヤの見直し内容

項目	見直し内容
乗合タクシー導入に伴う路線の廃止	<ul style="list-style-type: none"> ・庄山環状線(バスセンター～宿～庄山～川北～バスセンター) ・府本環状線(バスセンター～唐池～椀下～バスセンター) ・府本産交線(バスセンター～府本～玉名産交)
路線の発着点の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・玉名市と本市を結ぶ広域主要路線の四ツ山桜山玉名線の発着点を四ツ山からバスセンターに変更する。 ・市域を運行する主要路線(山の手線(四ツ山～バスセンター)・八幡台線(四ツ山～八幡台1丁目)・倉掛線(四ツ山～倉掛～バスセンター))の出発点を荒尾駅に変更する。 ・四ツ山下金山線(四ツ山～下金山)を八幡台線へ統合
重複区間の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・四ツ山～荒尾駅～市民病院～シティモール区間の路線重複の整理をする。 ・一般路線と主要路線の重複をできるだけ避ける。
運行間隔のばらつき解消	<ul style="list-style-type: none"> ・主要路線へのパターンダイヤ^{※1}の導入を図る。 ・一般路線同士の重複により、運行回数の確保を図る。
乗り換え接続の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・バスセンターでの乗り継ぎ接続の改善を図る。 ・JR 荒尾駅における乗り継ぎしやすい、バスのダイヤ見直しを進める。

※1 パターンダイヤとは、周期的に繰り返し運行されるダイヤのこと

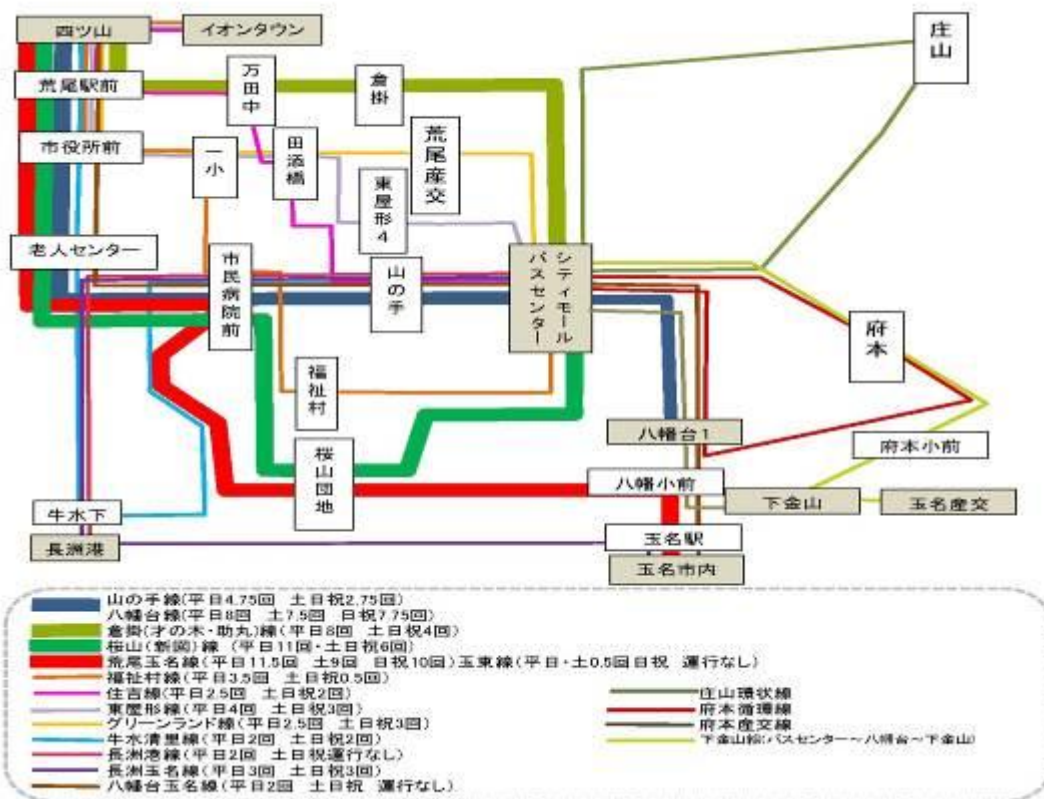


図 9-1 既存路線のイメージ

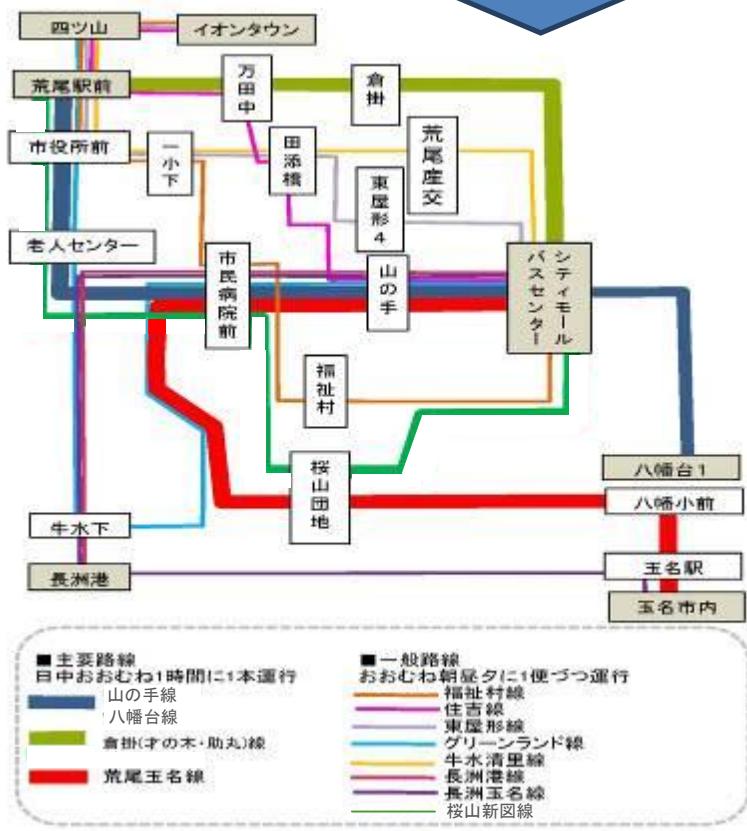


図 9-2 新しい路線のイメージ

3) 予約型乗合タクシーの導入

本市における自動車などの移動手段をもたない方の日常生活の移動手段としては、路線バスの維持を基本姿勢としながらも、路線バス利用者の減少が著しく、併せて人口の集積が見られず代替手段による交通手段の確保の方が路線バスを運行するより効率的なエリアについては、現在運行している路線バスを廃止し、乗合タクシーを導入する。

また、路線バスと乗合タクシーを上手く組み合わせた交通体系を構築するには、路線バスとの競争を防ぐ必要があるため、導入する乗合タクシーについては、路線バスが運行するエリアへの乗り込みを最小限にする必要がある。

これらの状況を踏まえ、乗合タクシーのエリアの選定にあたっては、①人口の集積が見られないエリア、②運行距離が長く集落からバス停までの距離が遠く、利用者が少ない路線が運行するエリア、③乗合タクシーを導入した場合に、運行エリアや運行経路が路線バスを維持するエリアと重ならないことの3つを条件とする。

乗合タクシー導入エリアの選定条件

- ① 人口の集積が見られないエリア
- ② 運行距離が長く集落からバス停までの距離が遠く、利用者が少ない路線が運行するエリア
- ③ 乗合タクシーを導入した場合に、運行エリアや運行経路が路線バスを維持するエリアと重ならないこと

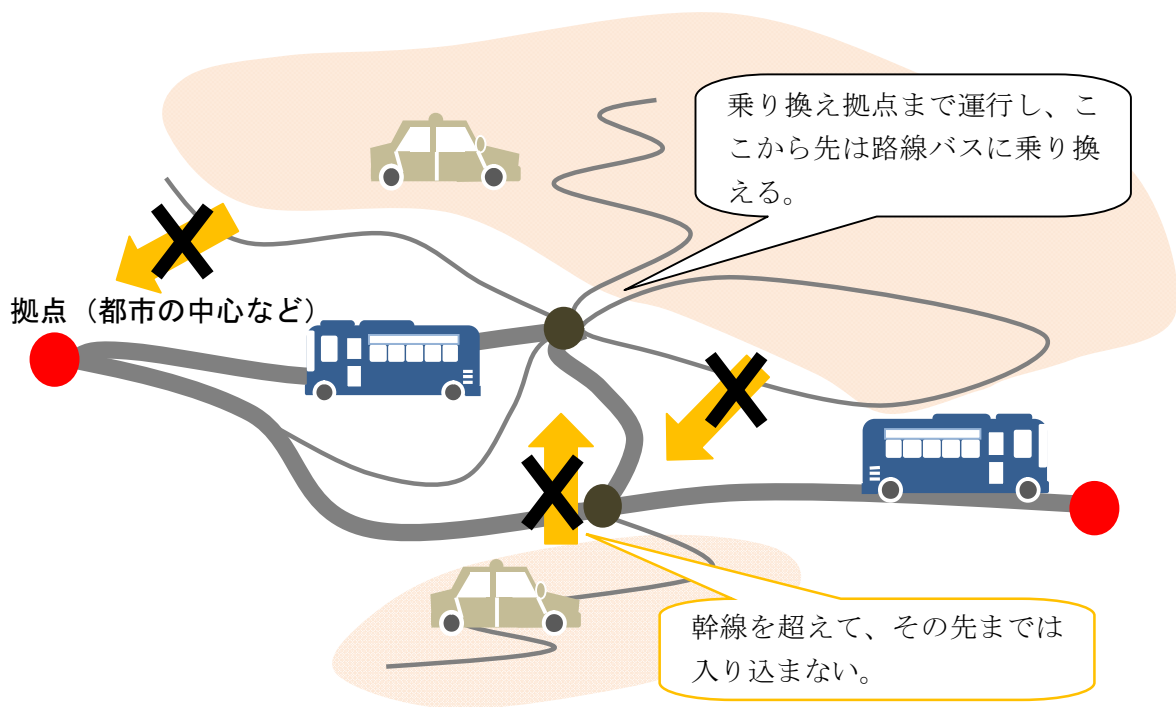


図 9-3. 乗合タクシーの導入イメージ

表 9-3 乗合タクシー導入地域の検討

選定項目	平井地区	府本地区
人口の集積	<ul style="list-style-type: none"> ・面積が広大で、山間部まで集落が点在しており、人口集積が見られない。 (人口 3,755人 H24年10月末住民基本台帳人口) 	<ul style="list-style-type: none"> ・面積が広大で、山間部まで集落が点在しており、人口集積が見られない。 (人口 2,431人 H24年10月末住民基本台帳人口)
路線バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・庄山環状線 (平日 右回り左回り3回ずつ 土日祝 右回り左回り2回ずつ) 対象地域の推計利用者 15人/日 ・乗客が少なく、利用者が限定されている。 ・運行キロ数が長い(16.6km) ・集落からバス停までが遠い ・430万円の欠損補てん <p>※助丸・田倉・野中地区については、庄山環状線とは別に、倉掛線が運行しており、荒尾駅方面への利用者もある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・府本環状線 (平日 右回り3回 左回り2回 土日祝 2回ずつ) 対象地域の推計利用者 12.3人/日 ・府本玉名産交線(平日) (平日 2回 土日祝 運行なし) 9.3人/日 ・乗客が少なく、利用者が限定されている。 ・運行キロ数が長い(府本環状線 12.3km) ・環状：320万円の補てん ・産交：140万円の補てん
路線バスエリアとの重複	面的に、路線バスエリアと重複せず、シティモールまで乗り入れをした場合も、路線バスへの影響が最小である。	面的に、路線バスエリアと重複せず、シティモールまで乗り入れをした場合も、路線バスへの影響が最小である。
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線を廃止して、予約型乗合タクシーを導入する。(助丸・田倉・野中地区を除き) (区域運行とし、例外としてあらおシティモール周辺までの乗り入れを行う) 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線を廃止して、予約型乗合タクシーを導入する。 (区域運行とし、例外としてあらおシティモール周辺までの乗り入れを行う)

予約型乗合タクシーとは、あらかじめ運行する時間（発車する時間）を決めておき、予約に応じて利用者宅の近くまで迎えに行き、目的地まで乗り合わせて運行する方式で、予約が無い場合は運行しない。また、区域運行とは、乗合タクシーを運行する区域については定めるが、運行ルートは、決めておらず予約に応じてその都度、運行経路を設定し運行する方式である。図 9-5. 乗合タクシーの運行イメージ参照。

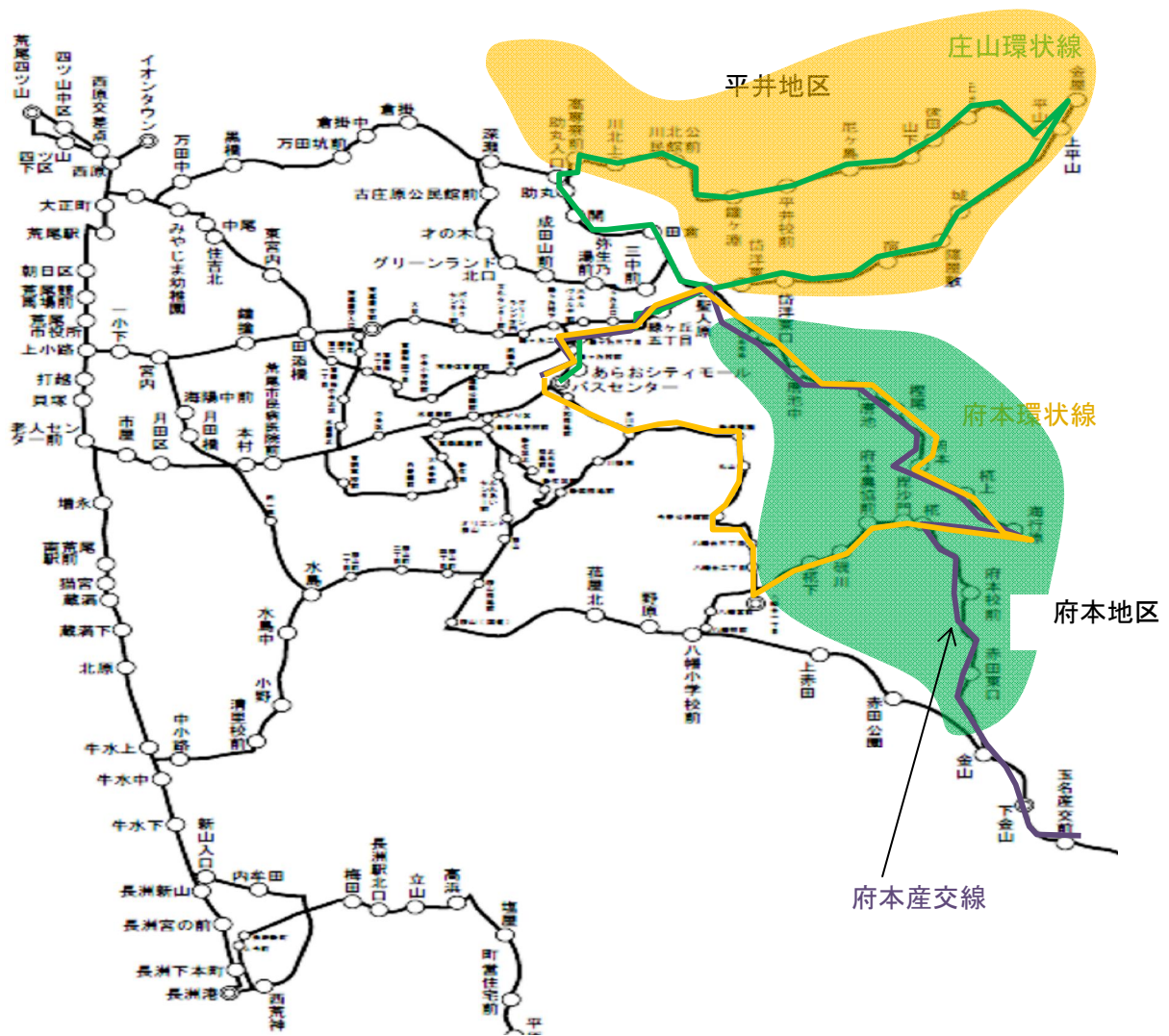


図 9-4. 乗合タクシーの導入予定のエリア及び廃止路線

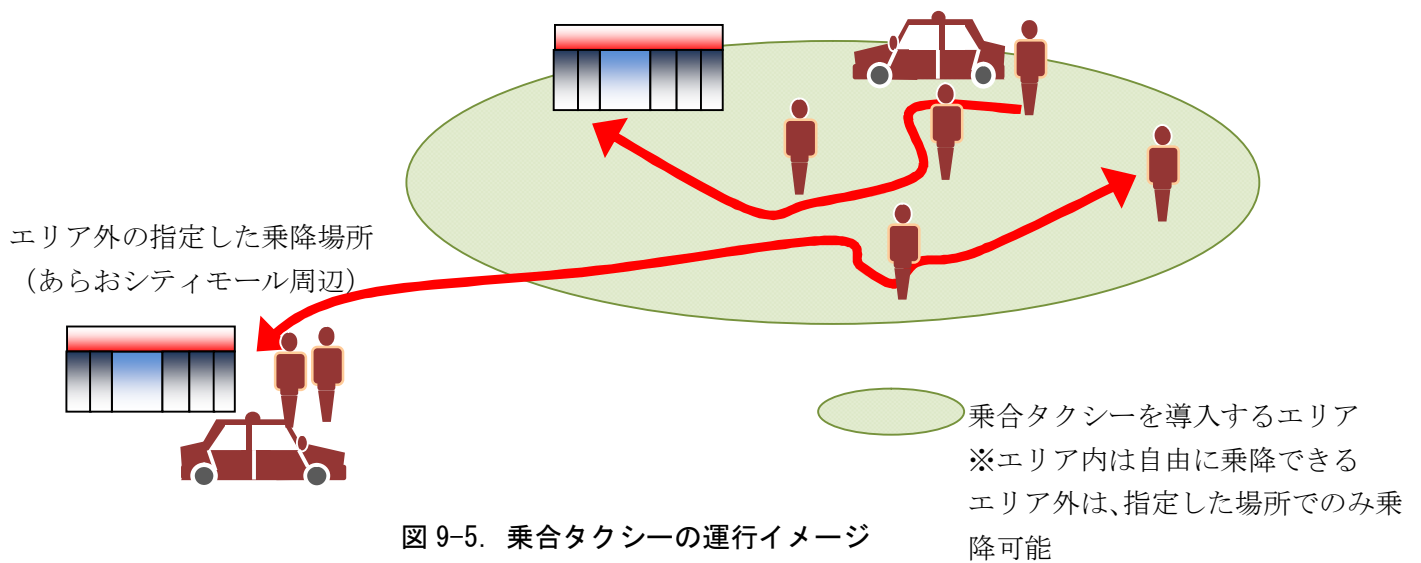


図 9-5. 乗合タクシーの運行イメージ

(2) 地域公共交通の利用促進

これまで、バス運行については、交通事業者が主体となり本市との協議の中で、検討を行ってきた。しかしながら、利用者の減少に対応して運行の効率化を図るために、利用者の少ない路線やダイヤの見直しを行ってきた結果、利便性の低下を招いている地域もある。

高齢者や将来的な利用希望者が利用するためには、地域全体により路線の維持に取り組み、誰もが暮らしやすい街づくりを進める必要がある。また、今後は、地域公共交通に関するわかりやすい情報の提供や、地域に住む人々が運行や利用促進等について参画し、地域のニーズや収支バランスに配慮しながら自分たちの移動手段として育み、守るという意識の醸成を図ることが重要である。

こうした認識に基づき、以下の取り組みを進める。

1) 自動車からの転換を促し、地域公共交通の利用を促進する企画やイベントの実施

市民全体でバス路線を維持するため、路線図やダイヤをまとめたパンフレットの配布を行う。また、モビリティマネジメントの一貫として、バスの乗り方教室の開催などを実施し、幼い頃から地域公共交通に接する機会を創るなど市民の意識啓発を行い、新しい利用者の確保につながる取組みを推進する。

さらに、商業施設などとタイアップし、バス利用者に対する特典の導入を検討する。また、バス路線沿線の観光スポットや公園の情報を提供し、バスを使った市内観光、レクリエーションを促し、利用者の増加を図る。

2) バス停等の環境整備

バス停の表示を改善し、利用者にわかりやすい路線図や時刻表の掲示などを進める。

屋根付き停留所の設置や、停留所へのベンチの設置（広告付きベンチなど）を可能な箇所から順に進めていく。

3) 乗りやすさの改善

路線によってはバス停間の距離が長いものや、短いものなど混在しており、バス停間の距離の見直しを行うとともに、自由に乗降できるフリー乗降区間の導入などについても検討を行う。

4) JR の利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実

駅前広場等におけるイベントの開催などにより、本市における公共交通の要である JR 荒尾駅の利用促進を図る。また、JR 荒尾駅前広場の利便性向上を目指し、福岡空港行き高速バスのバス停の移設について検討を行い、交通拠点としてのターミナル機能の充実に努める。

9-2 施策及び事業の実施時期並びに実施主体

以下の通り、施策別に事業とその実施時期並びに実施体制を整理する。

目標	施策	事業概要	主体	時期	
<p>●高齢社会への対応や財政負担の軽減、環境問題等に配慮しながら、利便性の向上を図る。</p> <p>●地域公共交通(路線バス等)の利用者の増加を目指す。</p> <p>●市民みんなが地域公共交通を「守り」「育む」意識の高揚を図る。</p>	運行の効率化	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」:概ね日中1時間に1便 「一般路線」:1日3便程度に路線を区別	バス事業者	H25年度から
		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	H25年度
			路線の発着点の変更	バス事業者	H25年度から
			重複区間の見直し	バス事業者	H25年度から
			運行間隔のばらつき改善 ・パターンダイヤ※1の導入	バス事業者	H25年度から
			乗り換え接続の改善 ・バスセンターでの乗りつき改善 ・JRとの乗継改善	バス事業者	H25年度から
			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
	公共交通への利用促進	利用促進イベントの実施	モビリティマネジメント※2の実施 ・乗り方教室の開催等 ・情報提供	荒尾市交通事業者	H25年度から
			バス路線沿線商業施設などのタイアップ事業(バス利用者への特典付与の検討)	荒尾市バス事業者 商業施設	H25年度から
			観光スポット情報の提供	荒尾市関係団体	H25年度から
		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	H25年度
			屋根付き停留所やベンチの設置	荒尾市	H26年度から
		乗りやすさの改善	フリー乗降の導入検討	バス事業者	H26年度から
		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	H25年度から
	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	H25年度から	

※1 パターンダイヤとは、毎正時発など、周期的に繰り返し運行されるダイヤのこと

※2 モビリティマネジメントとは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策のこと

資料編

荒尾市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

荒尾市地域公共交通活性化協議会設置要綱

荒尾市地域公共交通活性化協議会の開催経緯

荒尾市地域公共交通総合連携計画策定フロー図

荒尾市地域公共交通活性化協議会委員名簿

(敬称略 順不同)

		団体名	役職名	氏名
1	自治体	荒尾市	副市長	山崎 史郎
2	交通事業者	産交バス (株)	玉名営業所長	城戸 秀徳
3		西鉄バス大牟田(株)	代表取締役	福澤 好展
4		(有)荒尾タクシー	代表取締役	山代 秀徳
5		(有)有明タクシー	総支配人	荒平 幸
6		(有)みつわタクシー	代表取締役	江頭 正昭
7		(有)野原タクシー	代表取締役	平尾 憲二 (旧) 永岡 征一郎
8		平和タクシー (有)	代表取締役	西浦 聖二
9		九州旅客鉄道 (株) 熊本支社	営業担当課長	西島 義久
10		一般乗合旅客自動車 運送事業者その 他の一般旅客自動車 運送事業者及び その組織する団体	熊本県バス協会	専務理事
11	熊本県タクシー協会		事務局長 専務理事	杉野 勝典 (旧) 吉田 光義
12	一般乗合旅客自動車 運送事業者の事 業用自動車の運 転手が組織する団体	西鉄グループバス労働組合	執行委員長	野田 正俊
13		全九州産業交通労働組合	書記長	貢 博之
14		熊本県自動車交通労働組合	書記長	重光 重信
15	道路管理者	国土交通省 九州地方整備 局 熊本河川国道事務所	調査第二課長	坂元 靖秀
16		熊本県玉名地域振興局 土木部	維持管理課長	坂本 智典
17		荒尾市 土木課	土木課長	田代 眞也
18	公安委員会	熊本県公安委員会	荒尾警察署長	山口 二郎
19	国土交通省 九州 運輸局	九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	古川 浩之
20		九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	桑島 隆一

21	住民代表	荒尾地区協議会	会長	福田 和寛
22		万田地区協議会	会長	河部 啓宣
23		万田中央地区協議会	会長	田中 一大
24		井手川地区協議会	深瀬倉掛公民館長	深浦 光進
25		中央地区協議会	新生区公民館主事	坂田 為行
26		緑ヶ丘地区協議会	会長	三露 洋介
27		平井地区協議会	会長	森田 英之
28		府本地区協議会	荒尾地区交通安全協会 府本支部 会計	尾上 信秋
29		八幡地区協議会	菰屋南・北区長	高浜 紘
30		有明地区協議会	幹事	田中 恭一
31		清里地区協議会	高浜区長	宮丸 豊
32		桜山地区協議会	会長	吉富 修
33	学識経験者	熊本大学	教授	溝上 章志
34	その他市長が必要 と認めた者	荒尾商工会議所	会頭	那須 良介
35		荒尾市老人クラブ連合会	会長	山崎 義勝
36		荒尾市身体障害者福祉協会 連合会	会長	斎 浩史
37		一般社団法人 荒尾市観光 協会	専務理事	進藤 健介
38		熊本県 交通政策課	審議員	小原 信

事務局：政策企画課 政策経営室
(平成24年11月29日付け改正)

○荒尾市地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成 24 年 4 月 23 日告示

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)及び道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、荒尾市地域公共交通連携計画(仮称)(以下「連携計画」という。)の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行い、並びに地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、荒尾市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 連携計画の策定及び変更に関する事項
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 本市の実情に応じた適切な公共交通体系の態様及び活性化に関する事項
- (4) その他公共交通に関して協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 市民及び公共交通利用者の代表者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (5) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体の代表者
- (6) 国土交通省九州運輸局熊本運輸支局長又はその指名する者
- (7) 道路管理者
- (8) 熊本県公安委員会の指名する者
- (9) 学識経験を有する者
- (10) 連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者の代表者
- (11) その他協議会が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は、妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、第3条第1号に規定する者をもって充て、副会長は委員の互選により選任する。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集する。

2 会長は、会議の議長となる。

3 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

4 委員は、自ら会議に出席することができないときは、代理者を出席させることができる。この場合において、あらかじめ会長に代理者の氏名等を報告することにより、その代理者をもって当該委員の出席とみなす。

5 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会議は、原則として公開とする。ただし、必要がある認めるときは、会議の決定によりこれを公開しないことができる。

7 会長は、必要に応じて委員以外の者に対して資料の提出をさせ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

(事務所及び事務局)

第7条 協議会の事務所は、荒尾市宮内出目 390 番地荒尾市役所に置く。

2 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

3 事務局は、総務部政策企画課に置く。

4 事務局に事務局長及び事務局員を置き、協議会が定めた者をもって充てる。

(監査)

第8条 協議会に監査委員を2人置く。

2 監査委員は、会長が委員の中から指名する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(経費)

第9条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、平成 24 年4月 26 日から施行する。

平成 24 年度 荒尾市地域公共交通活性化協議会

の開催経緯

時 期	内 容
平成 24 年 4 月 26 日	第 1 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 委嘱状交付、事業計画（案）及び予算(案)、地域公共交通の現状についてなど】
5 月	地域公共交通確保維持改善事業申請書提出
6 月上旬	国補助事業交付決定
6 月中旬	調査事業業務委託契約
7 月 11 日	第 2 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 連携計画に関する協議（荒尾市の公共交通に関する課題について、他市の導入事例など）】
7 月～10 月	バス路線乗降調査・住民座談会によるヒアリング調査
11 月 29 日	第 3 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 連携計画に関する協議（荒尾市の交通体系の目指すべき方向性、交通体系の見直し案など）】
12 月 27 日	第 4 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 連携計画に関する協議（交通体系の見直し案などについて）】
1 月 23 日	第 5 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 連携計画に関する協議（連携計画(素案)の提示、パブリックコメントの実施について）】
平成 25 年 1 月末 ～2 月末	荒尾市地域公共連携交通計画（素案）に関するパブリックコメント実施
3 月下旬	第 6 回 荒尾市地域公共交通活性化協議会 開催 【内容 パブリックコメント実施結果報告 連携計画（案）に関する協議・承認について、実施計画(素案)の検討 】
3 月末	荒尾市地域公共連携交通計画の決定（荒尾市）

荒尾市地域公共交通総合連携計画策定フロー図

