

# 荒尾市地域公共交通網形成計画(素案)

## 説明資料

荒 尾 市

# 目次

はじめに .....2ページ

## 第1章 現状及び課題

1. 地域の現状 .....4ページ

2. 公共交通の概況 .....7ページ

3. 公共交通に関するこれまでの取組み  
.....10ページ

4. 移動実態やニーズの状況 .....11ページ

(1) 高齢者の移動実態 .....12ページ

(2) 勤労世代の移動実態 .....15ページ

(3) 高校生の移動実態 .....16ページ

(4) 観光来訪者の移動実態 .....19ページ

(5) 公共交通に対するニーズ .....20ページ

(6) 路線別利用状況 .....22ページ

(7) バス停上屋の整備状況 .....24ページ

5. 課題の整理 .....25ページ

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

1. 目指す将来像 .....26ページ

2. 計画の全体像 .....28ページ

3. 基本的な方針と具体的な取組み .....29ページ

## 第3章 計画の推進と達成状況の評価

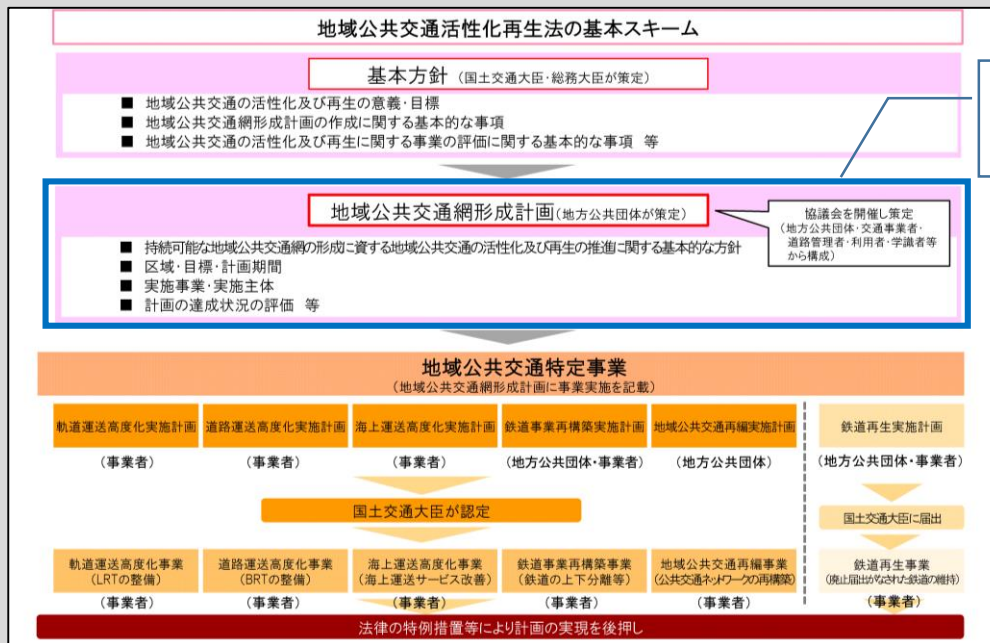
1. 計画の推進体制 .....39ページ

2. 達成状況の評価 .....39ページ

# はじめに

## (1) 計画策定の背景と目的

- モータリゼーションの進展をはじめ、人口減少や少子高齢化等を背景に路線バス利用者数の減少が継続する中、市の財政負担は増加傾向であったため、平成24年度に「荒尾市地域公共交通総合連携計画」を策定し、予約型乗合タクシーの導入をはじめとする路線の再編を実施した。
- 平成26年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、まちづくりと連携した地域公共交通のマスタープランとして「地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通再編事業などに取り組むことができることとなった。（下図参照）
- 「新・第5次荒尾市総合計画（H27策定）」及び「荒尾市立地適正化計画（H28策定）」において、地域公共交通のネットワーク化と連携してコンパクトシティの推進を行うことを目指している。
- 移動実態を踏まえた、持続可能で利便性の高い公共交通網の構築や利用促進を総合的に推進するため、地域公共交通のマスタープランとして「荒尾市地域公共交通網形成計画」を策定する。

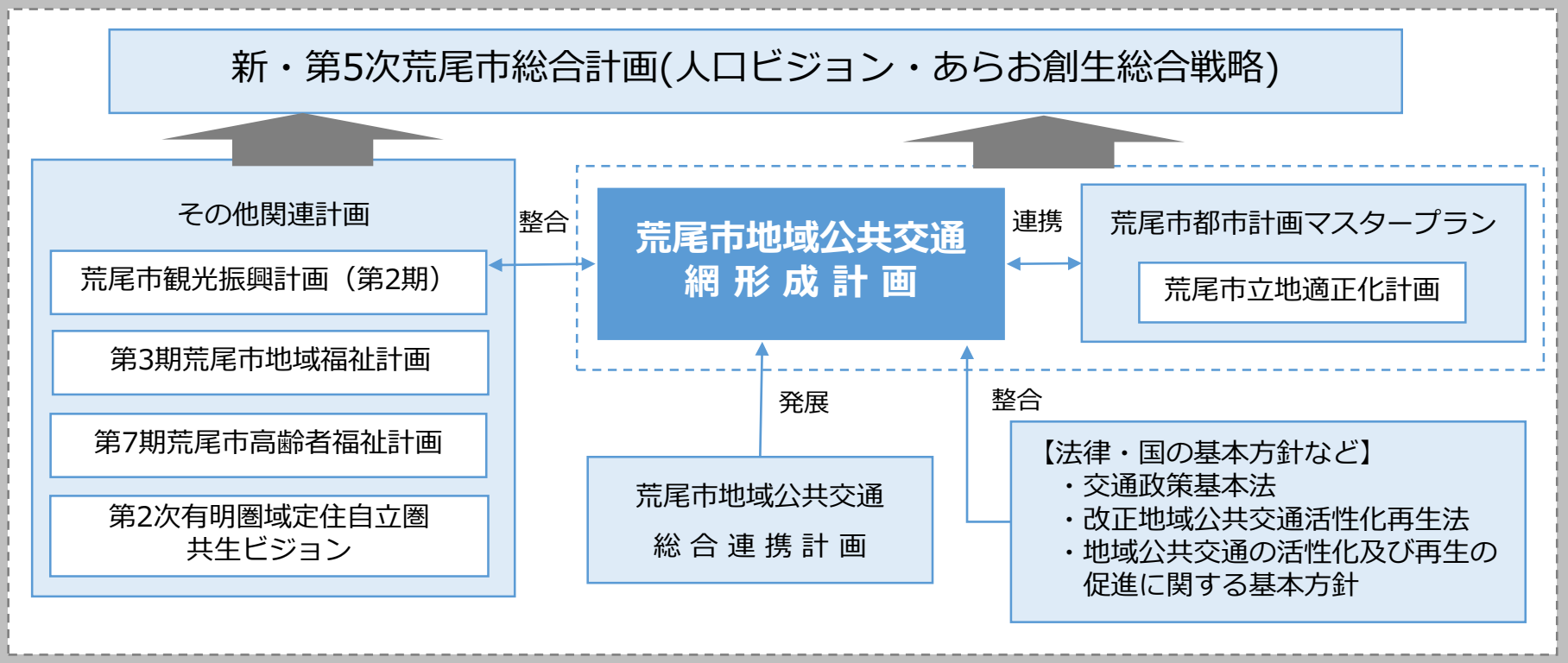


今回策定する計画  
（基本方針に基づくマスタープラン）

※国土交通省資料から抜粋

# はじめに

## (2) 計画の位置づけ



## (3) 計画の対象区域

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

## (4) 計画の期間

2018年（平成30年）4月～2023年3月（5年間）

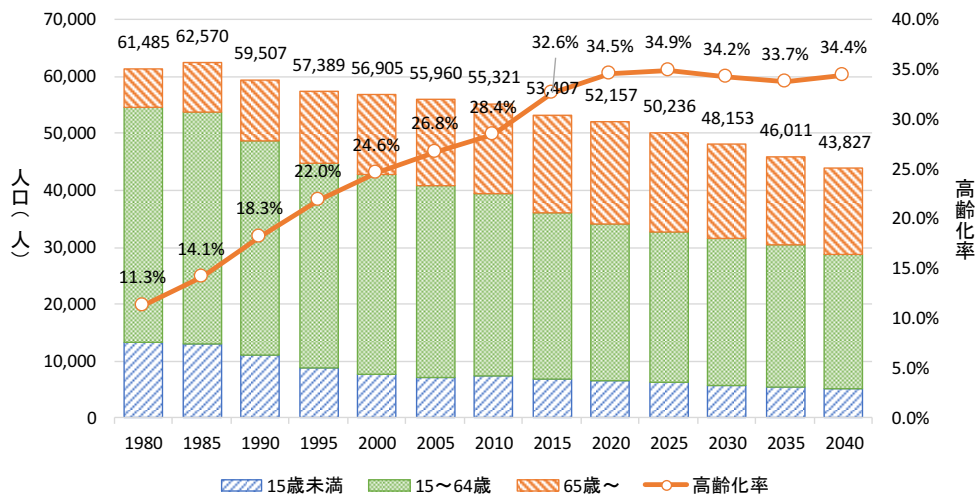
# 第1章 現状及び課題

## 1. 地域の現状 (1)

### 人口推移、人口構成

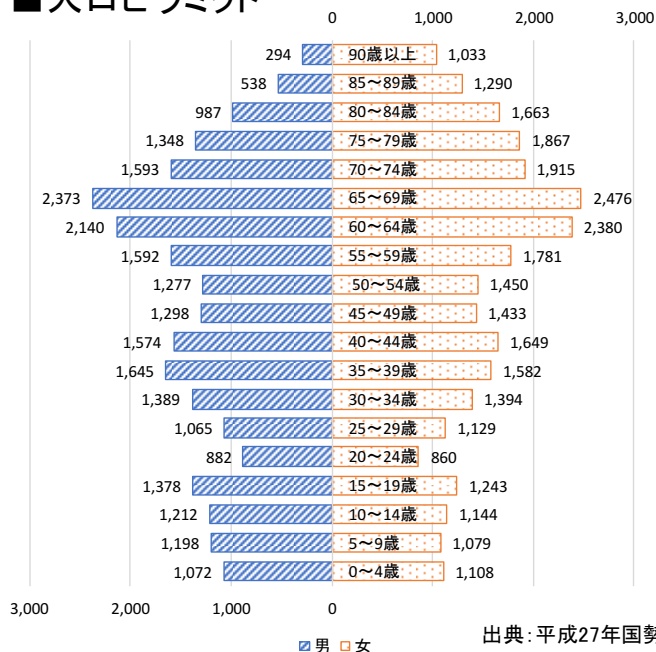
- 本市の人口は、炭鉱で栄えた1950年(昭和25年)の68,976人をピークに一時減少したが、ベッドタウン化と近隣市町への企業進出により1985年(昭和60年)に62,570人まで回復しており、それ以降は、人口減少と高齢化が進行し、2015年(平成27年)の人口は53,407人で高齢化率は32.6%と、3人に1人が高齢者という状況になっている。
- 今後2040年までの推計値では、高齢化率は概ね現状を維持するものの、人口は約1万人減少することが予想されている。
- 5歳階級別では65～69歳の人口が最も多く、今後、70歳以上の割合が高くなることが予想される。

■ 人口推移



出典：2015年まで国勢調査、以降、国立社会保障・人口問題研究所推計

■ 人口ピラミッド



出典：平成27年国勢調査

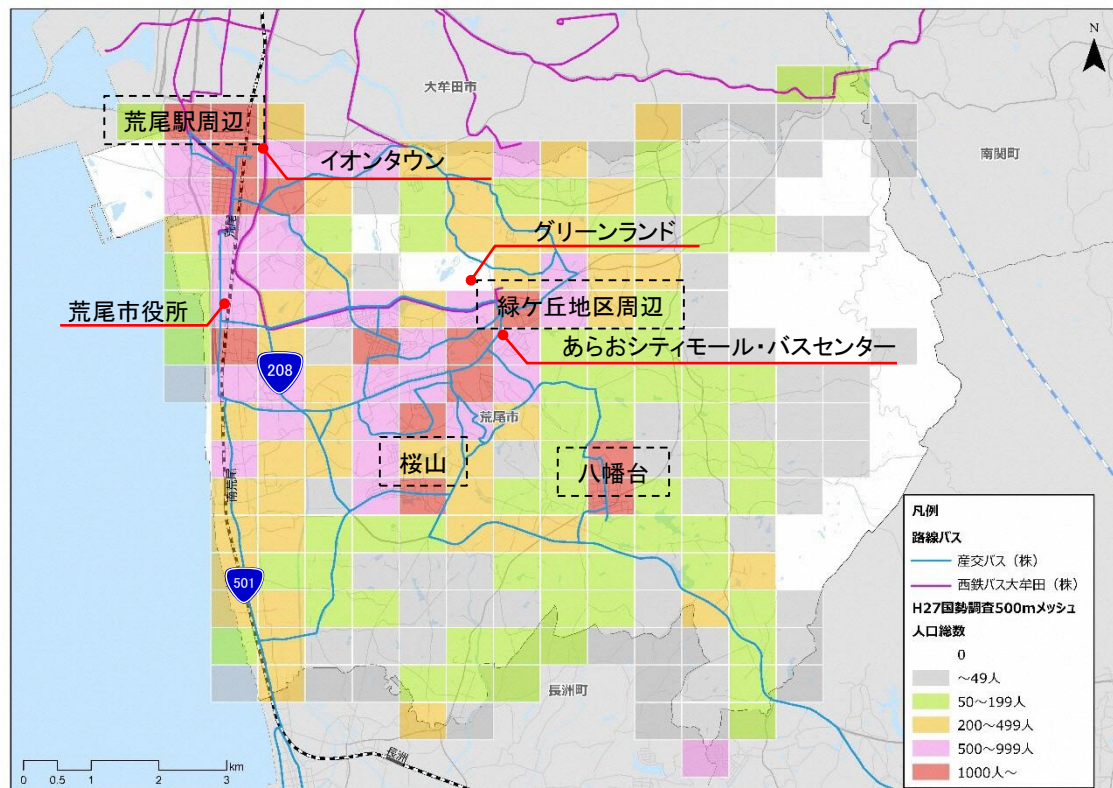
# 第1章 現状及び課題

## 1. 地域の現状（2）

### 人口分布

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

#### ■人口分布状況



# 第1章 現状及び課題

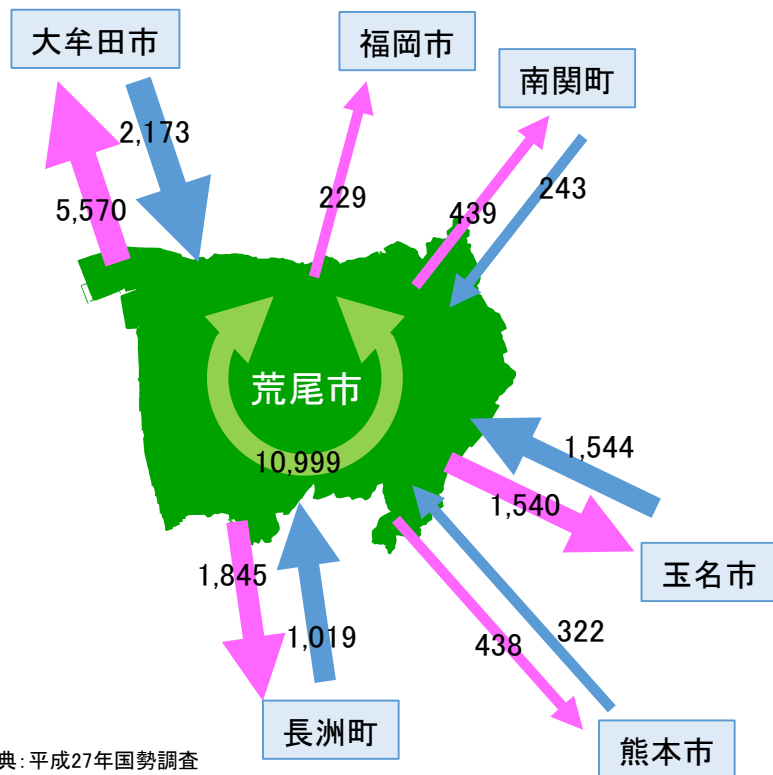
## 1. 地域の現状（3）

### 通勤・通学動向

- 通勤流動は、大牟田市、玉名市、長洲町との結びつきが強く、それぞれ1日に1,000人以上が行き来している。特に、本市から大牟田市への通勤者は5,000人を超えている。
- 通学流動は、本市から大牟田市、玉名市への通学が1日に500人を超えている。一方、本市への通学が多いのも大牟田市、玉名市となっている。

#### ■通勤流動

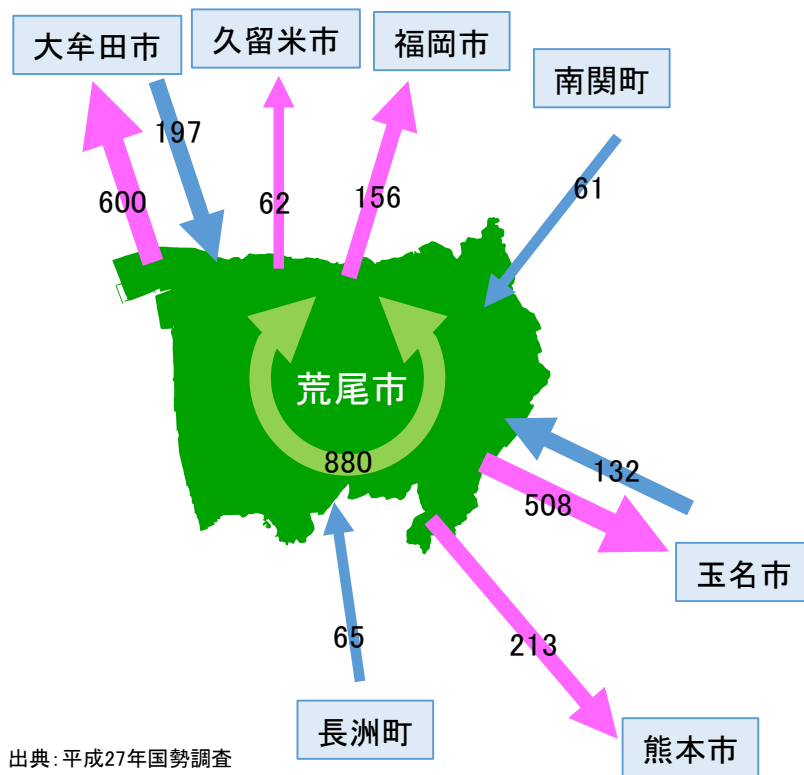
※200人以上の流動のみ表示



出典：平成27年国勢調査

#### ■通学流動

※50人以上の流動のみ表示



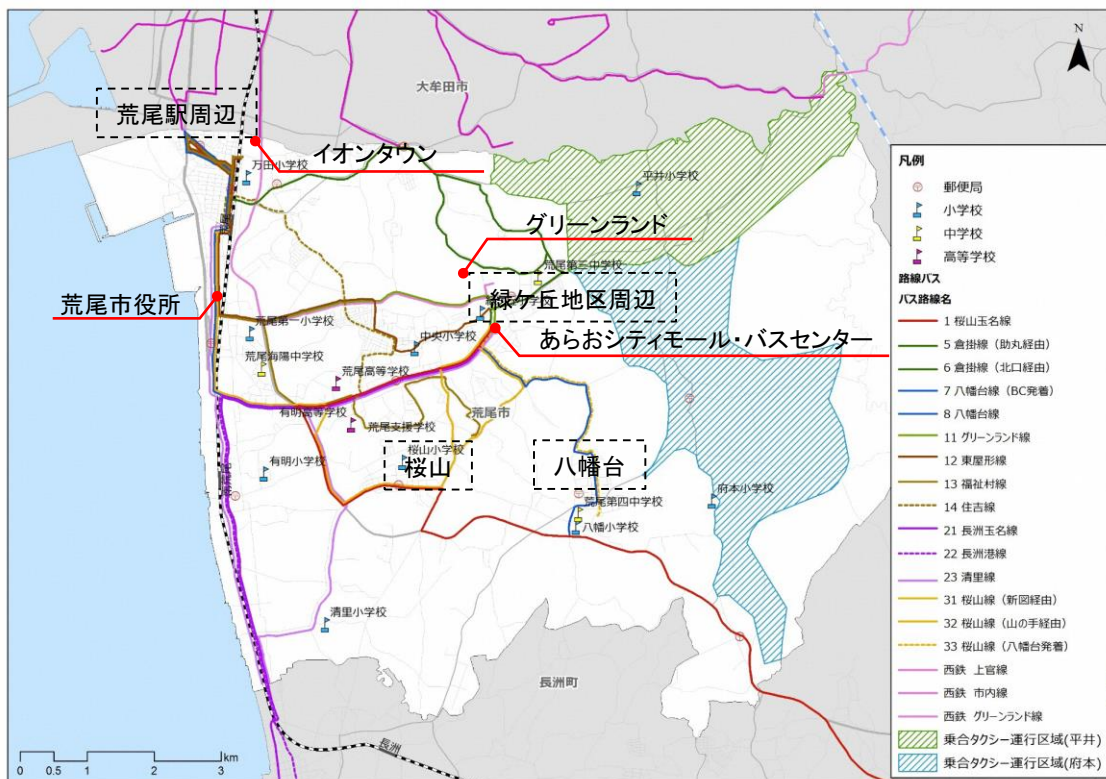
出典：平成27年国勢調査

# 第1章 現状及び課題

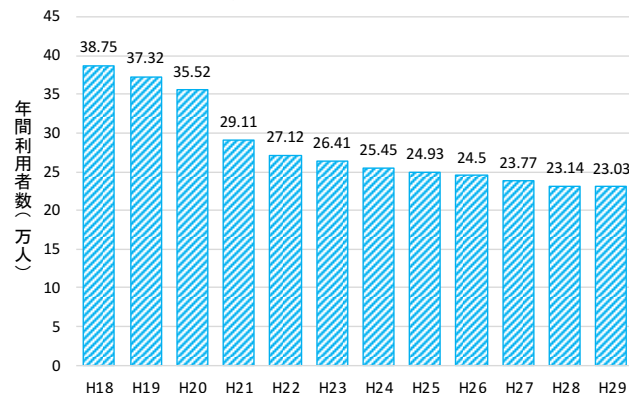
## 2. 公共交通の概況（1）

### 公共交通の運行状況・利用状況

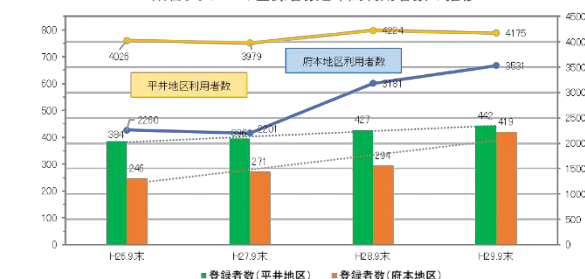
- 市内には、広域を連絡する鉄道（JR鹿児島本線）や高速バス（西鉄バス大牟田株）、市内や隣接市町を連絡する路線バス（産交バス株、西鉄バス大牟田株）、平井地区・府本地区内とバスセンター（あらおシティモール）を連絡する乗合タクシーが運行している。
- 産交バスの利用者数は年々減少しており、平成29年度の利用者数は年間約23万人であった。
- 乗合タクシーの利用者数は、平井地区においては年間約4,200人でほぼ横ばいになっているが、府本地区においては、近年増加傾向が続いており、年間約3,500人となっている。



■産交バス利用者数推移



■乗合タクシーの登録者数と年間利用者数の推移  
乗合タクシーの登録者数と年間利用者数の推移



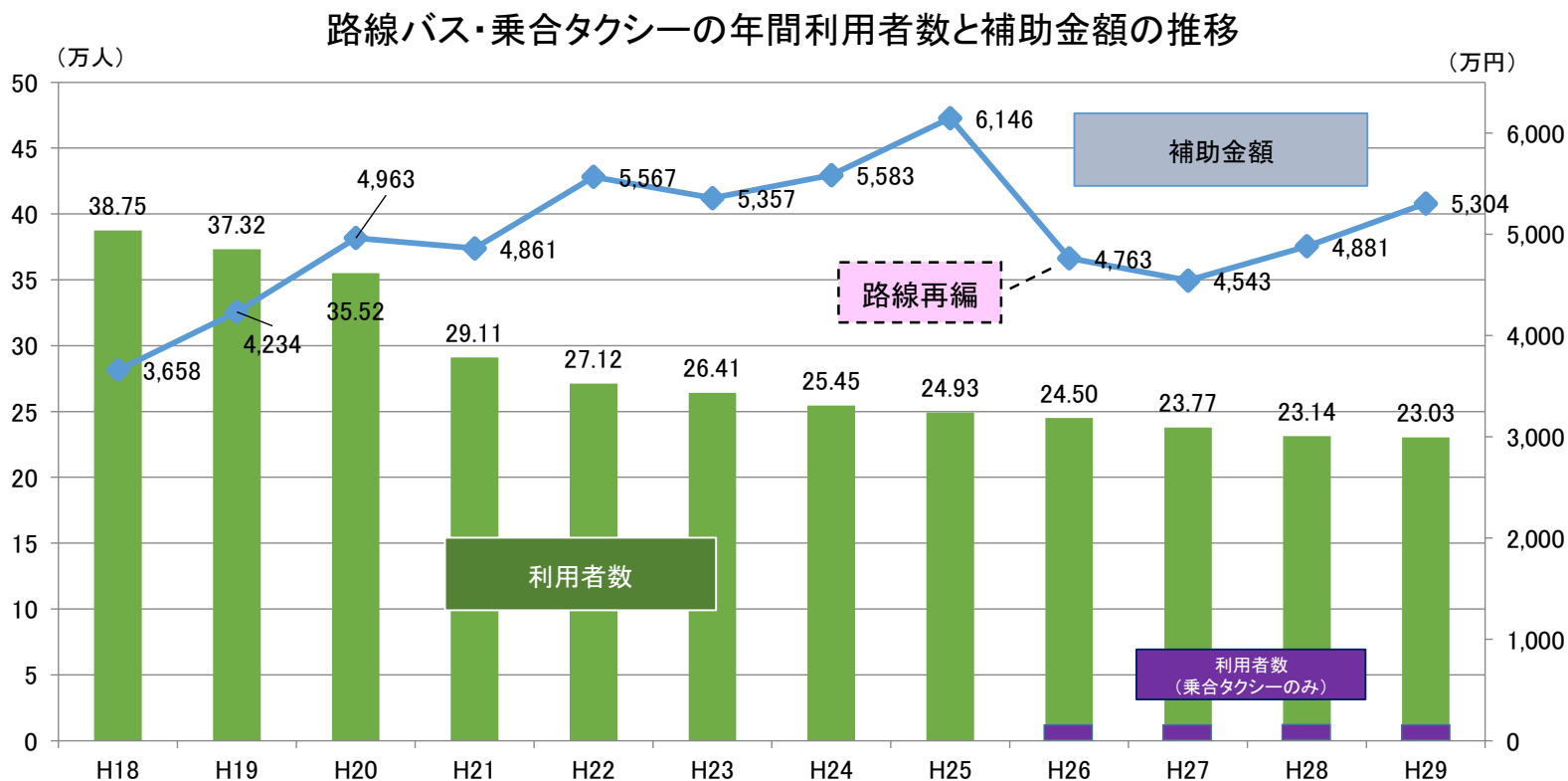


# 第1章 現状及び課題

## 2. 公共交通の概況（2）

### 公共交通に対する財政負担状況

- 路線バス利用者数の減少に伴い補助金額は増加し、平成25年度には約6,000万円に達した。
- 平成25年10月に実施したバス路線の再編や乗合タクシーの導入により、ピーク時に比べて約1,000万円削減し、現在は5,000万円前後（うち、乗合タクシー分が約600万円）で推移しているものの、利用者数の減少傾向は継続しており、車両の修繕等の費用も増加していることなどから、補助金額は再び増加傾向に転じている。



# 第1章 現状及び課題

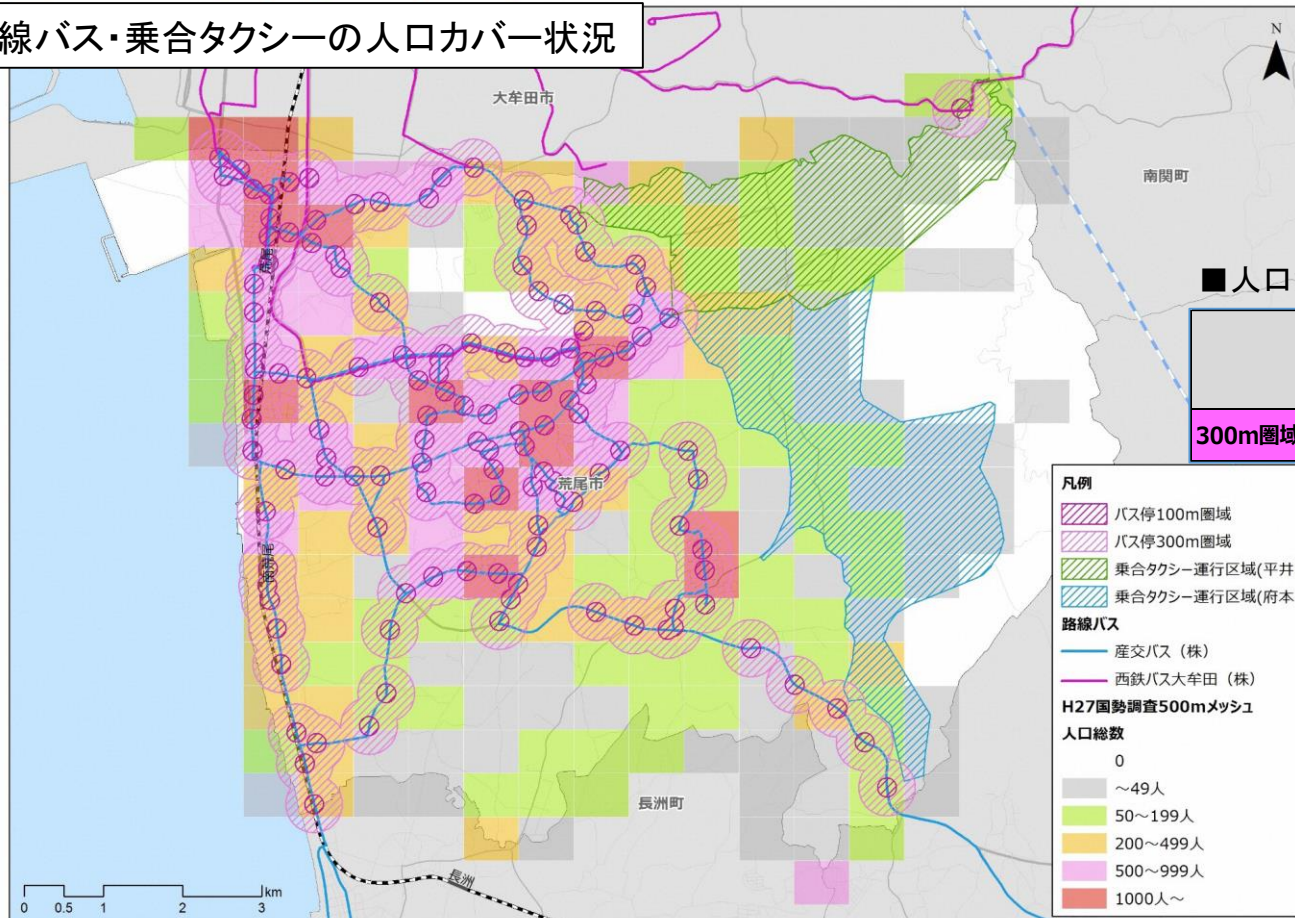
## 2. 公共交通の概況 (3)

### 公共交通アクセス環境

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

※国土交通省において、バス停までの徒歩圏とされている距離。

#### ■ 路線バス・乗合タクシーの人口カバー状況



#### ■ 人口カバー率

|        | 区域内    |      | 交通空白   |
|--------|--------|------|--------|
|        | 人口 (人) | カバー率 | 人口 (人) |
| 300m圏域 | 46,913 | 79%  | 12,160 |

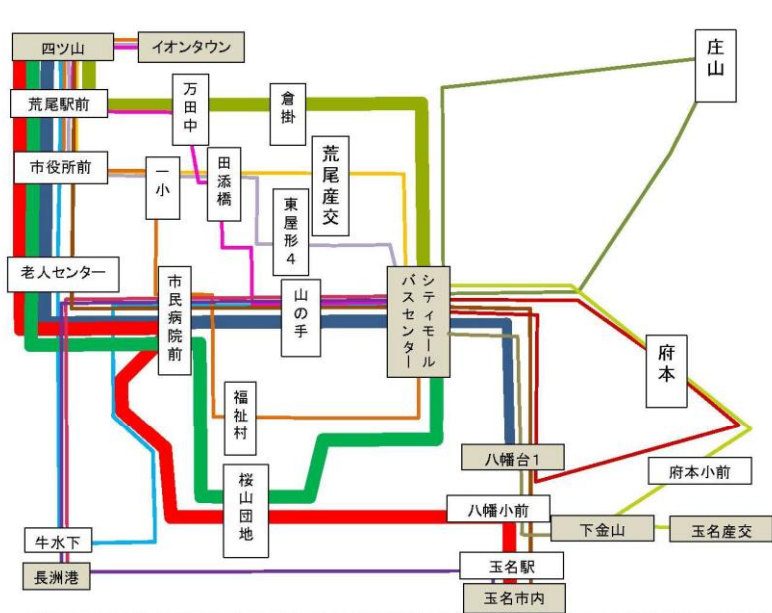
- 凡例
- バス停100m圏域
  - バス停300m圏域
  - 乗合タクシー運行区域(平井)
  - 乗合タクシー運行区域(府本)
- 路線バス
- 産交バス(株)
  - 西鉄バス大牟田(株)
- H27国勢調査500mメッシュ  
人口総数
- 0
  - ~49人
  - 50~199人
  - 200~499人
  - 500~999人
  - 1000人~

# 第1章 現状及び課題

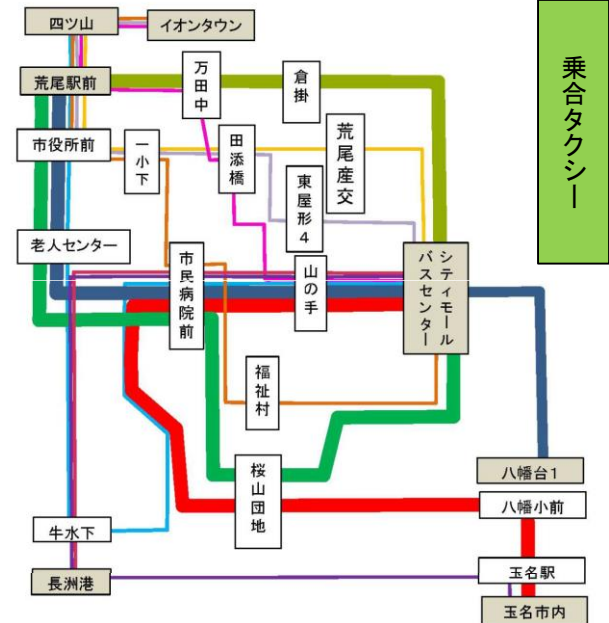
## 3. 公共交通に関するこれまでの取り組み

### 荒尾市地域公共交通総合連携計画に基づく路線の再編

- 平成25年10月に、重複区間の見直しや運行時間の拡大など、バス路線の再編を実施した。
- 平井地区・府本地区に予約型乗合タクシーを導入した。



|  |                        |
|--|------------------------|
| ■ 山の手線(平日4.75回 土日祝2.75回)                       | ■ 庄山環状線                |
| ■ 八幡台線(平日8回 土7.5回 日祝7.75回)                     | ■ 府本循環線                |
| ■ 倉掛(才の木・助丸)線(平日8回 土日祝4回)                      | ■ 府本産交線                |
| ■ 桜山(新園)線(平日11回・土日祝8回)                         | ■ 下金山線(バスセンター～八幡台～下金山) |
| ■ 荒尾玉名線(平日11.5回 土9回 日祝10回)玉東線(平日・土0.5回日祝 運行なし) |                        |
| ■ 福祉村線(平日3.5回 土日祝0.5回)                         |                        |
| ■ 住吉線(平日2.5回 土日祝2回)                            |                        |
| ■ 東屋形線(平日4回 土日祝3回)                             |                        |
| ■ グリーンランド線(平日2.5回 土日祝3回)                       |                        |
| ■ 牛水清里線(平日2回 土日祝2回)                            |                        |
| ■ 長洲港線(平日2回 土日祝運行なし)                           |                        |
| ■ 長洲玉名線(平日3回 土日祝3回)                            |                        |
| ■ 八幡台玉名線(平日2回 土日祝 運行なし)                        |                        |



|                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| ■ 主要路線<br>日中おおむね1時間に1本運行 | ■ 一般路線<br>おおむね朝昼夕に1便づつ運行 |
| ■ 中央幹線                   | ■ 福祉村線                   |
| ■ 八幡台線                   | ■ 住吉線                    |
| ■ 倉掛(才の木・助丸)線            | ■ 東屋形線                   |
| ■ 桜山新園線                  | ■ グリーンランド線               |
| ■ 牛水清里線                  | ■ 牛水清里線                  |
| ■ 荒尾玉名線                  | ■ 長洲港線                   |
|                          | ■ 長洲玉名線                  |

# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況

### 調査の概要

- 公共交通に対する潜在的なニーズや、利用促進のための改善点などを把握するため、移動実態や公共交通の利用実態に関する以下の調査を実施した。

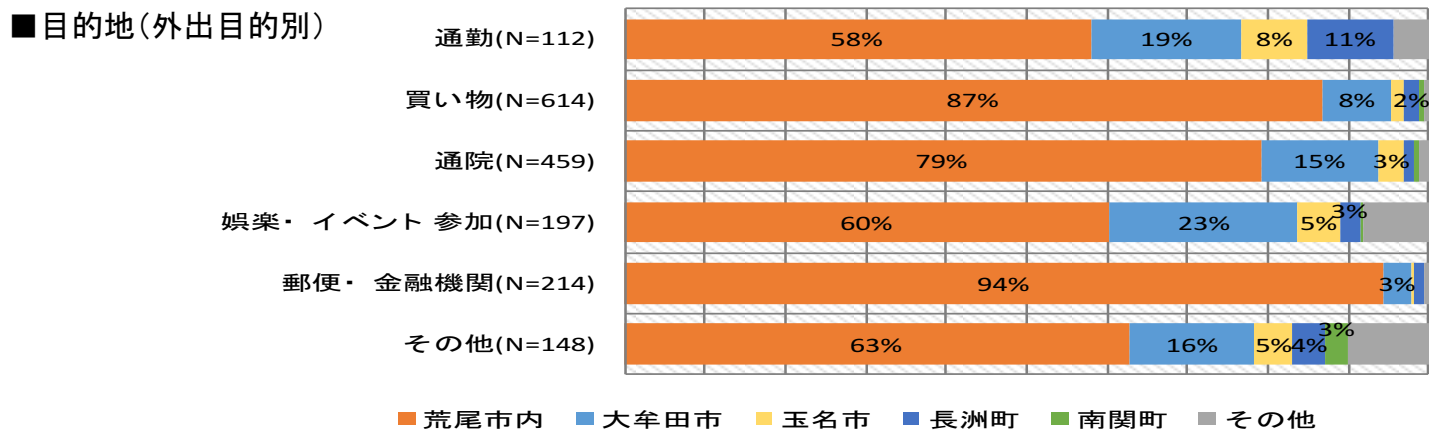
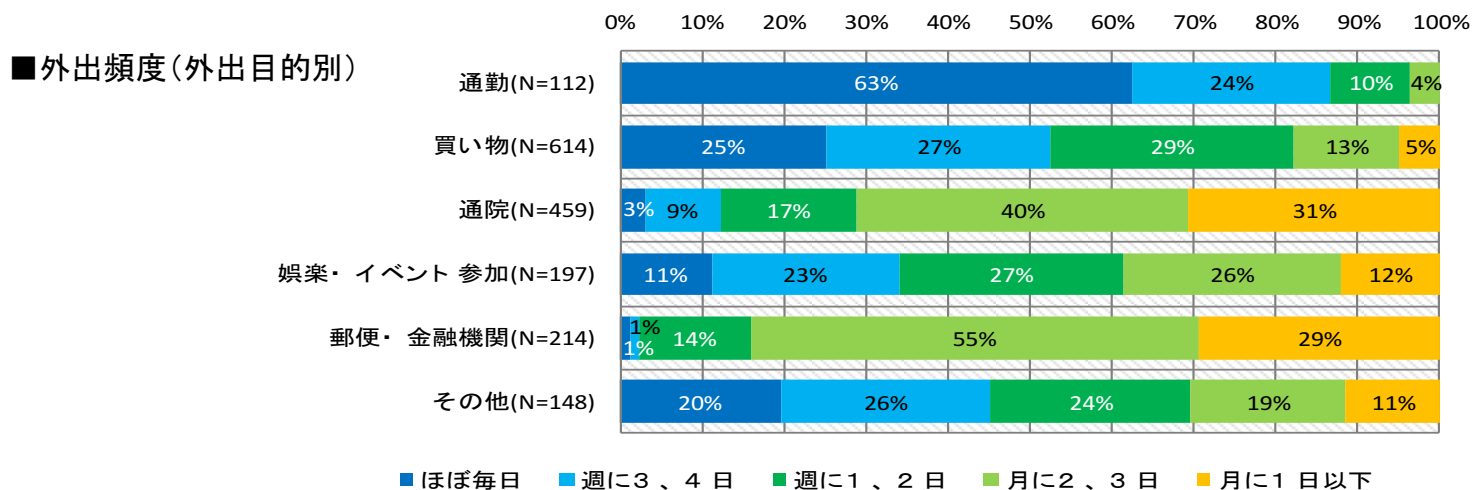
| 分類             | 調査項目                      | 調査実施概要  | 実施状況  |
|----------------|---------------------------|---|---|
| 市民移動実態調査       | 市民アンケート調査<br>(65歳以上)      | 市内に居住する65歳以上の方を対象に移動実態を調査<br>1,500名を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収    | 平成29年7月14日～27日に実施<br>回収率:56%                              |
|              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

# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (1) 高齢者の移動実態 1/3

### 調査結果のまとめ① (外出目的・外出頻度・目的地)

- 通勤や買い物のほか、娯楽・イベント参加での外出頻度が高く、活動的な高齢者が多くっており、通勤や娯楽・イベント参加では大牟田市をはじめ市外への移動もある。



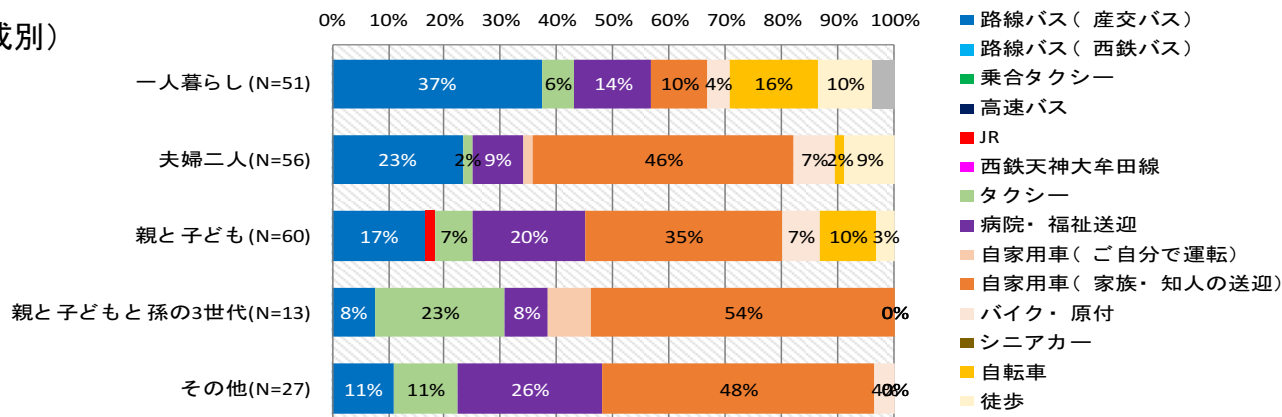
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (1) 高齢者の移動実態 2/3

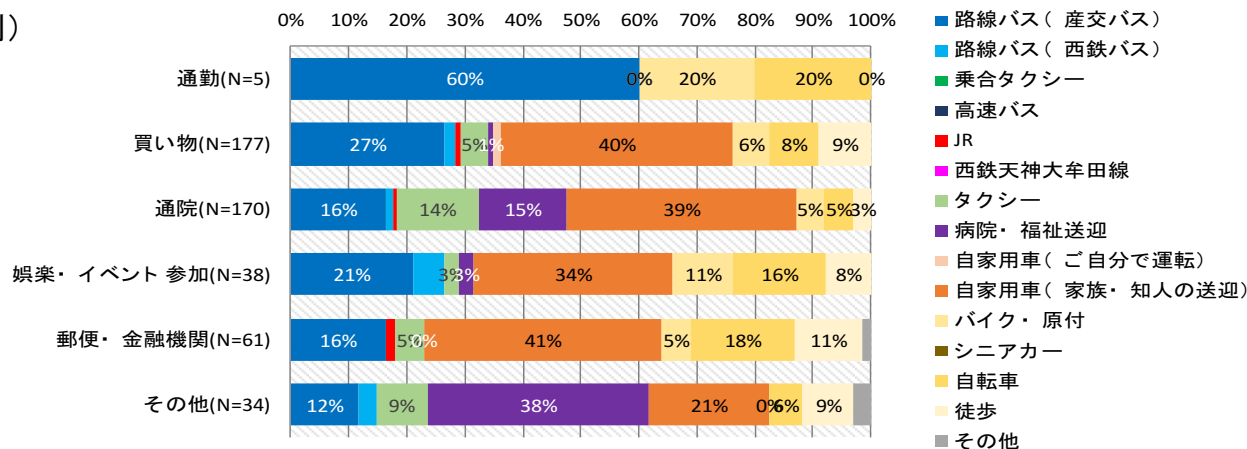
### 調査結果のまとめ② (自動車運転免許非保有者の移動手段)

- 自動車運転免許非保有者の移動手段は、単身世帯においては路線バスの利用が多くなっている。
- その他の世帯においては、家族・知人の送迎が多くなっているが、買い物や娯楽・イベント参加などの活動的な外出目的では、路線バスの利用も多くなっている。

■ 移動手段(家族構成別)



■ 移動手段(外出目的別)



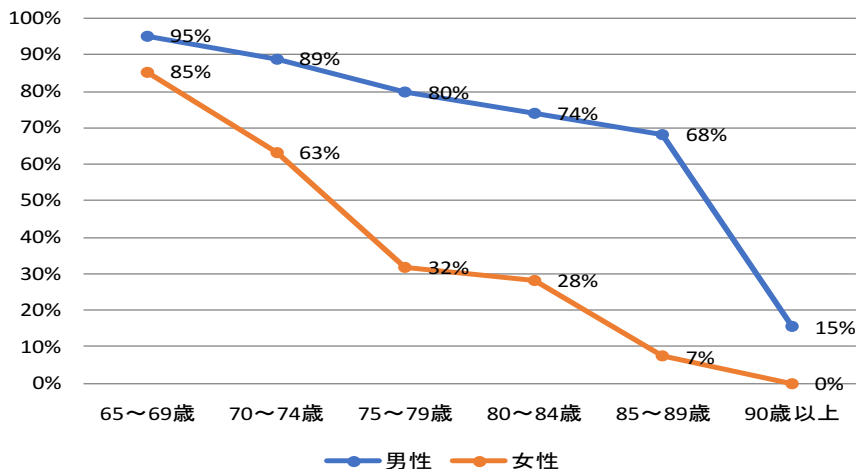
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (1) 高齢者の移動実態 3/3

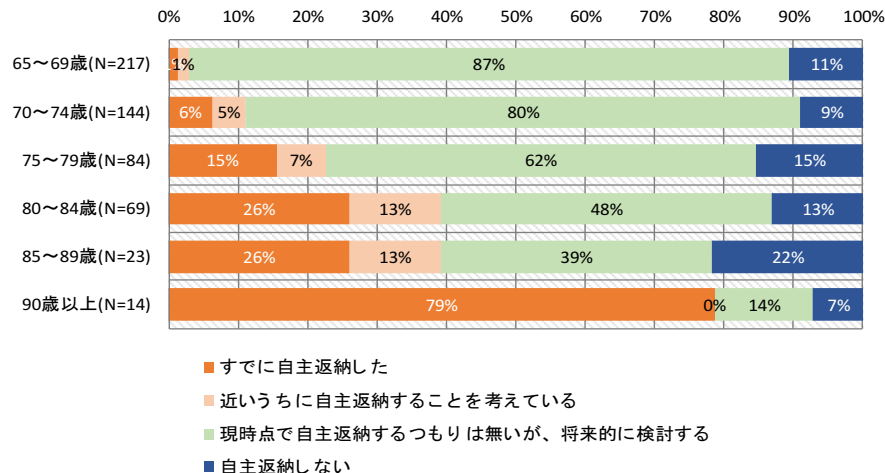
### 調査結果のまとめ③ (自動車運転免許保有状況と自主返納意向)

- 男性よりも女性の方が自動車運転免許保有率が低く、男性では85～89歳でも約7割が自動車運転免許を保有している一方、女性では、75歳以上になると自動車運転免許保有者は3人に1人以下となっている。
- 自動車運転免許概ね年齢が高くなるほど自主返納率が高くなっており、80歳代では4人に1人の割合で自主返納している。65歳以上で自動車運転免許を保有する方のうち多数が自主返納を検討する意向を示しており、公共交通に対する潜在的なニーズは高いと考えられる。

■ 自動車運転免許保有率



■ 自動車運転免許の自主返納意向



#### 【高齢者の移動実態を踏まえた課題】

- ・買い物や趣味・イベント参加など、高齢者の活発な移動を支援するための移動手段を確保することで、交流による地域活性化や、健康増進に向けた活動を促進することが重要になる。
- ・高齢者単身世帯の状況や自動車運転免許の自主返納意向を踏まえ、高齢者が一人でも、自家用車に頼らず自由に移動できるよう、移動手段の確保がより重要になる。

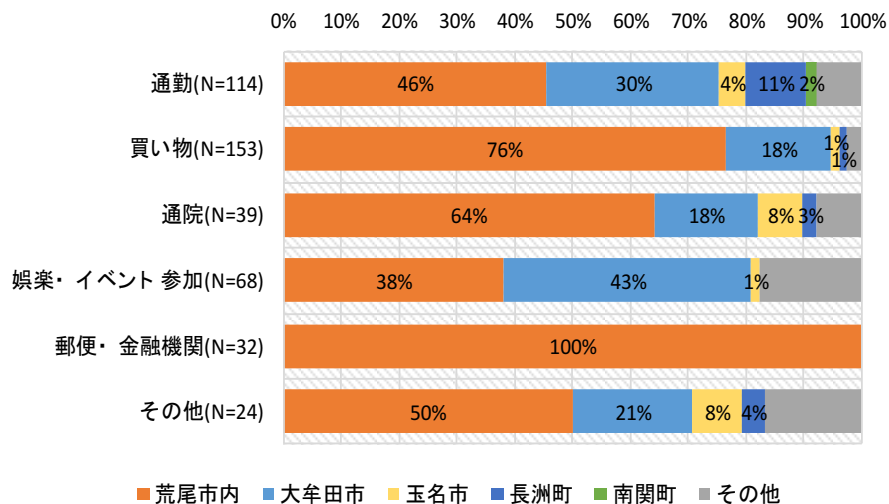
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (2) 勤労世代の移動実態

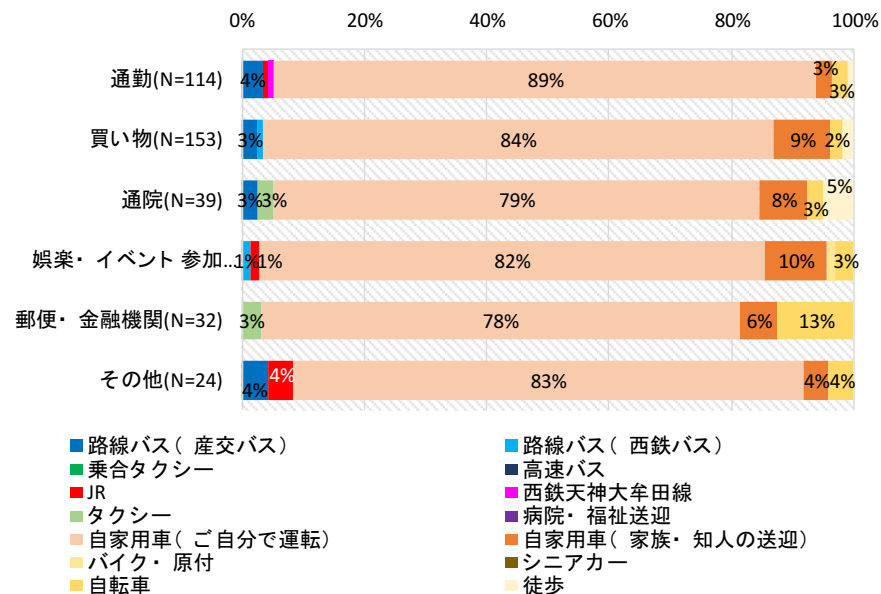
### 調査結果のまとめと課題

- 通勤や買い物をはじめ多様な移動があり、大牟田市への移動も多く見られるものの、移動手段は、外出目的に関わらず9割程度が自家用車やバイク・原付の利用であり、日常的に公共交通を使う方はごく少数となっている。

■ 目的地(外出目的別)



■ 移動手段(外出目的別)



### 【勤労世代の移動実態を踏まえた課題】

- ・多くの方が自家用車で行動しており、公共交通利用の可能性は低い。
- ・年に1回でも利用してもらい、公共交通への親しみを醸成するため、子ども連れのファミリー層にイベントに合わせて利用してもらうなど、ターゲットや利用目的を絞って、利用促進を行う必要がある。



# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (3) 高校生の移動実態 1/3

### 調査結果のまとめ ① (市内居住者の通学時の移動手段)

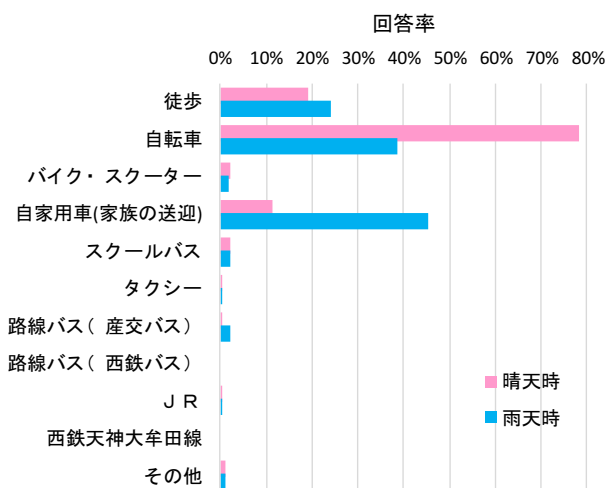
#### 【市内高校への移動】

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

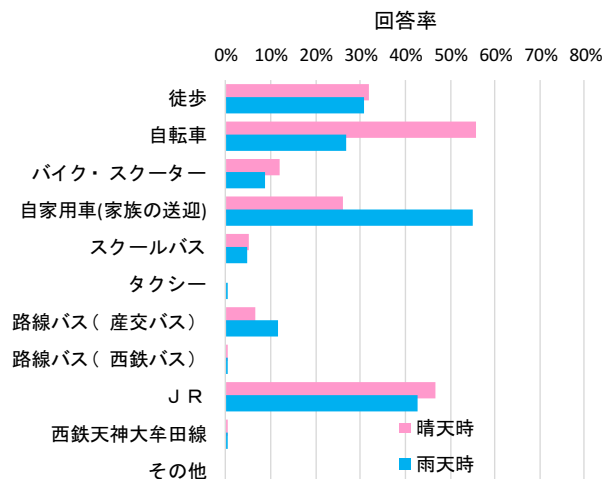
#### 【市外高校への移動】

- 玉名市内の高校への移動手段は「自転車」と「JR」が約半数であり、自宅から鉄道駅まで自転車で移動する生徒が多いことが分かる。
- 大牟田市内の高校への移動手段は「徒歩」や「自転車」の他、「スクールバス」の利用が多くなっている。
- 雨天時には「自転車」利用が減少し「自家用車(家族の送迎)」に転じるものの、「JR」の利用はあまり減少していないため、鉄道駅までの送迎が多くなっていると想定される。
- 「路線バス」の利用は、雨天時の玉名市方面への通学においては1割程度見られるが、全体的に低調である。

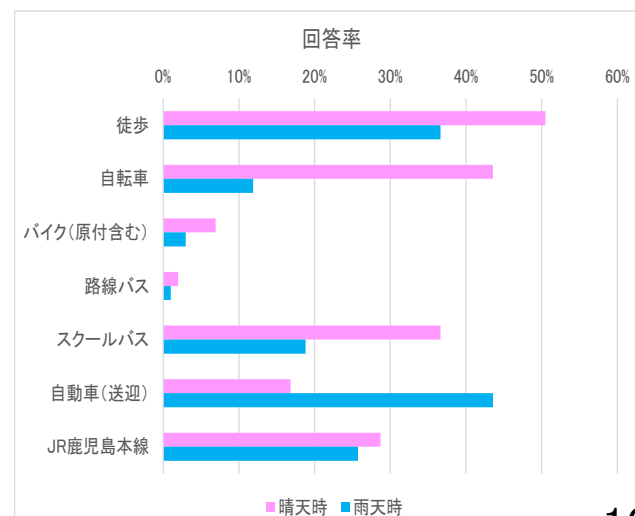
■ 移動手段(市内→市内高校)



■ 移動手段(市内→玉名市内高校)



■ 移動手段(市内→大牟田市内高校)



# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (3) 高校生の移動実態 2/3

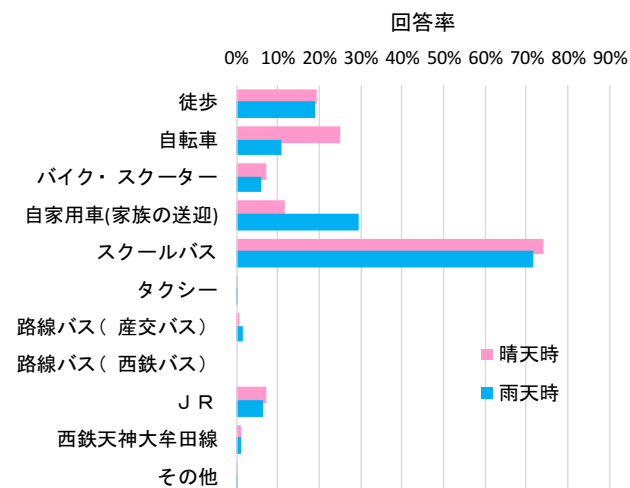
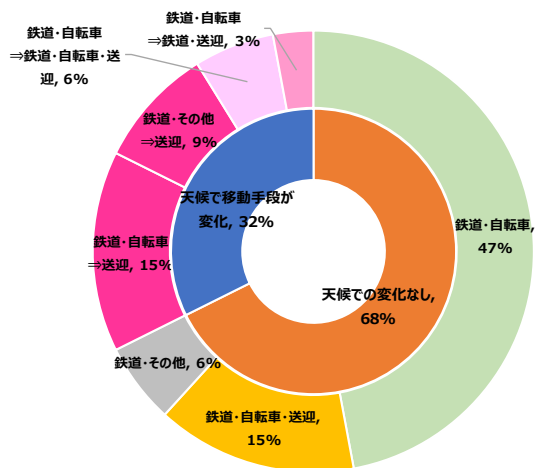
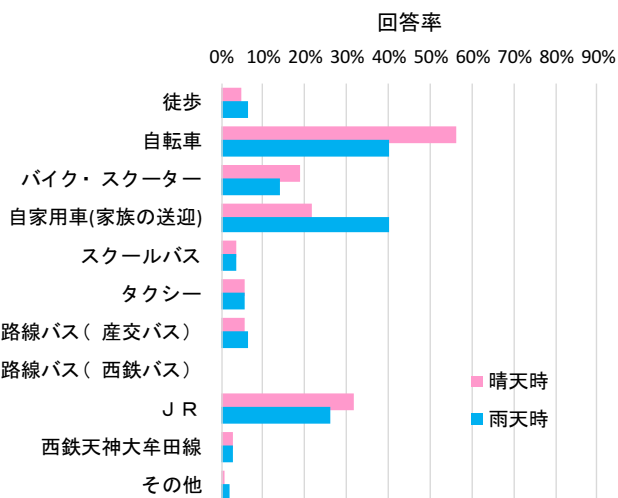
### 調査結果のまとめ ② (市外から岱志高校・有明高校への通学時の移動手段)

- 岱志高校への通学者は「自転車」の利用が約半数、「JR」の利用が約3割であり、南荒尾駅からの自転車利用が多いことが想定される。
- 「JR」利用者のうち、雨天時には移動手段を変更する生徒の割合は約3割であり、その中では、自宅から岱志高校までの自家用車の送迎に転換する生徒が多くなっている。「JR」利用者のうち、雨天時でも「JR」と「自転車」を利用し続ける生徒が約7割を占めており、現行のダイヤが移動実態に合致していないことが懸念される。
- 有明高校はスクールバス(大牟田・玉名・南関方面に15路線)を運行しており、当高校への通学者は7割以上が「スクールバス」の利用となっている。

■ 移動手段(市外→岱志高校)

■ JR利用者の移動手段変化(市外→岱志高校)

■ 移動手段(市外→有明高校)

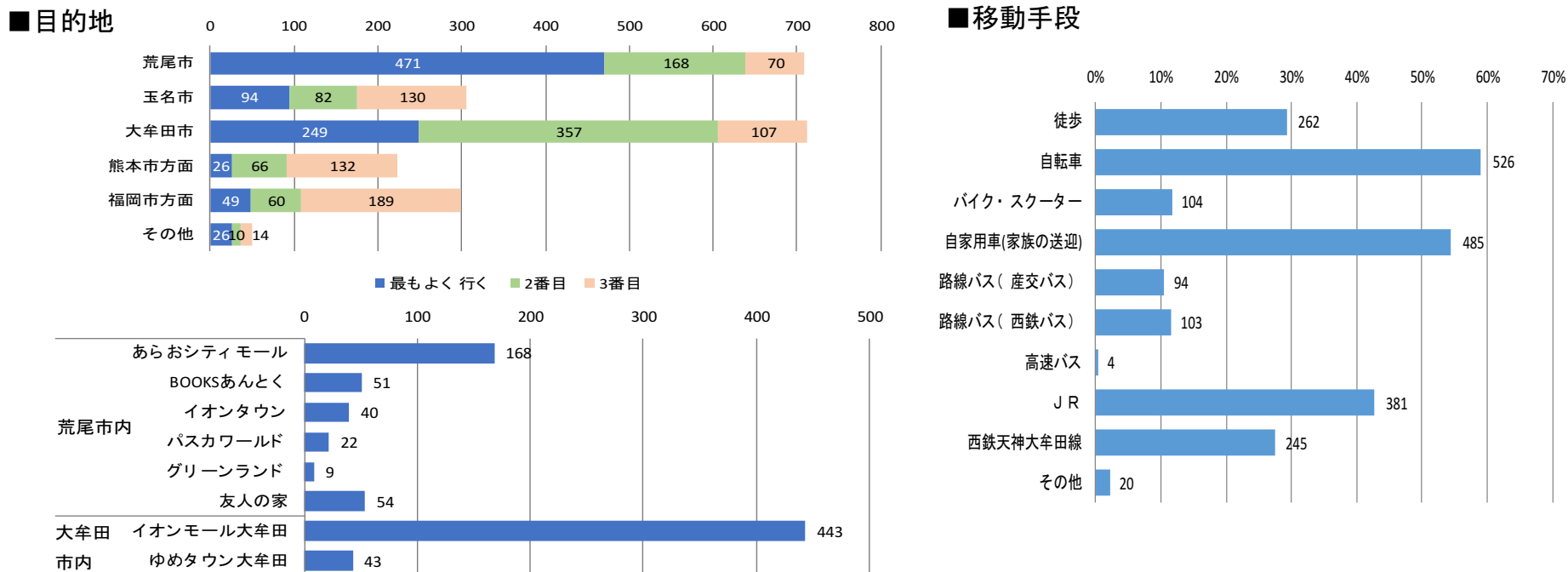


# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (3) 高校生の移動実態 3/3

### 調査結果のまとめ ③ (市内居住者の休日の外出目的地と移動手段)

- 市内に居住する高校生の休日の外出目的地は「荒尾市」及び「大牟田市」が多くなっており、中でも大牟田市においては「イオンモール大牟田」を目的地とする人が突出しており、大きなニーズがあると見込まれる。
- 移動手段については、通学時同様「自転車」の利用が多いが、「JR」や「西鉄天神大牟田線」など、広域的な移動においては鉄道も利用されているほか、「路線バス」についても、産交バス、西鉄バスともに1割程度が利用している。



#### 【高校生の移動実態を踏まえた課題】

- 鉄道を利用した通学において、雨天時でも、自転車に頼らずに鉄道駅と市内各高校の移動ができるようにするため、公共交通機関の確保が必要である。
- 休日においても、移動ニーズに合わせた路線を整備することで、利用者を増やすことができる可能性がある。

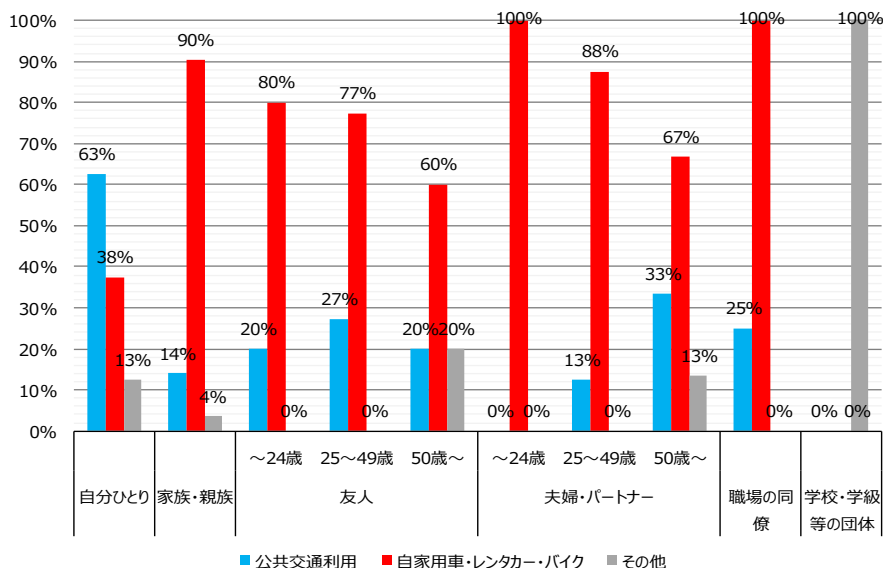
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (4) 観光来訪者の移動実態

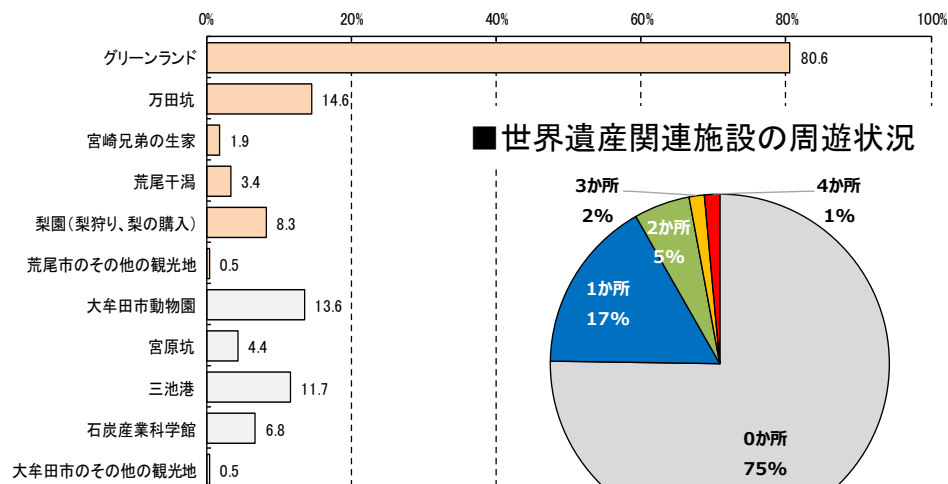
### 調査結果のまとめ (同行者・年代別の移動手段)

- 家族・親族での観光来訪者は、自家用車やレンタカーでの移動が中心であるが、個人旅行をはじめ、50代以上の方の友人、夫婦・パートナーとの旅行においては、自家用車等の利用が少なく、他の旅行グループに比べ、比較的公共交通が利用されていることが分かる。
- 本市・大牟田市への観光来訪者のほとんどがグリーンランドを目的地としており、世界遺産関連施設をはじめ、本市・大牟田市の観光施設を周遊する観光来訪者はあまり多くない。

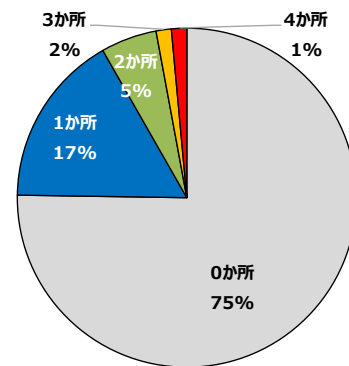
■ 移動手段(同行者・年代別)



■ 本市・大牟田市の観光来訪地



■ 世界遺産関連施設の周遊状況



### 【観光来訪者の移動実態を踏まえた課題】

- ・グリーンランドを訪れる観光来訪者は多く、JR荒尾駅から入場口前までの路線バスのアクセスも確保されているものの、ニーズに対して便数が多くないため、情報発信の強化やニーズに合わせたダイヤ編成等を検討する必要がある。
- ・世界遺産関連施設を周遊できるアクセス性の確保と利用促進により、観光施設としての魅力を高める必要がある。

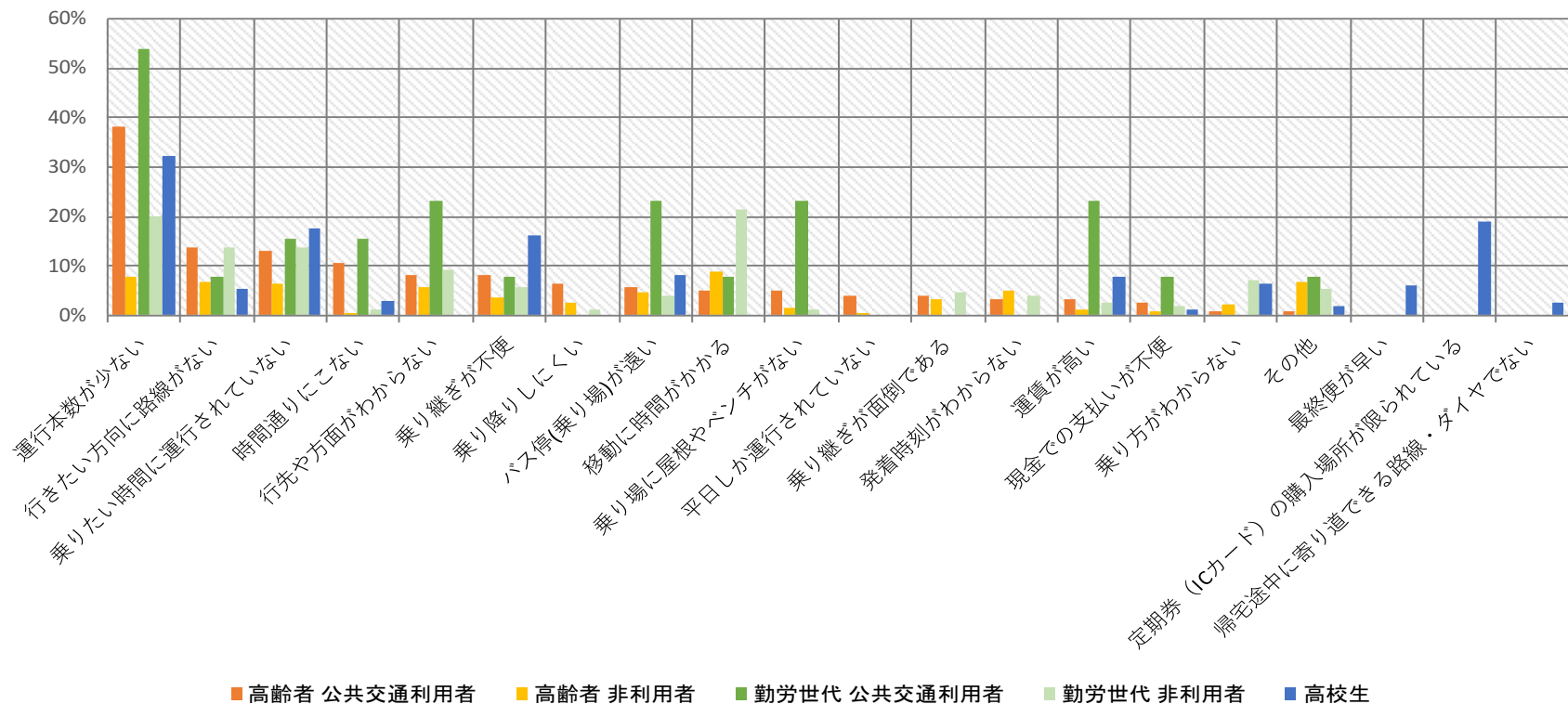
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (5) 公共交通に対するニーズ 1/2

### 市民(高齢者・勤労世代・高校生)

- 高齢者・勤労世代・高校生ともに、公共交通に対する不満点は「運行本数が少ない」ことが最も多い。
- 高齢者の公共交通利用者においては、「行きたい方向に路線がない」、「乗りたい時間に運行されていない」という回答が上位になっており、移動ニーズと路線網の不一致が懸念される。
- 高校生においては、「乗りたい時間に運行されていない」「乗り継ぎが不便」「定期券の購入場所が限られている」とする回答が回答者の約2割に達している。

■公共交通の不満点



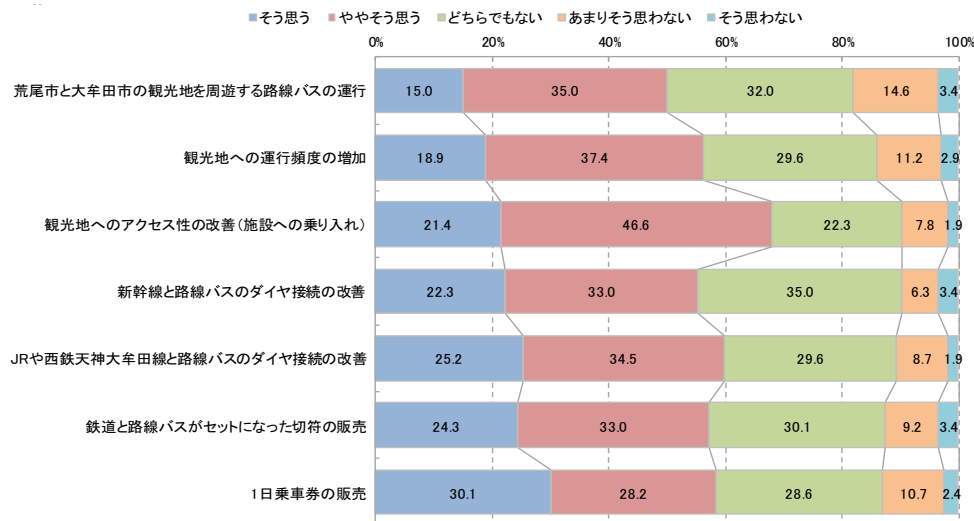
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (5) 公共交通に対するニーズ 2/2

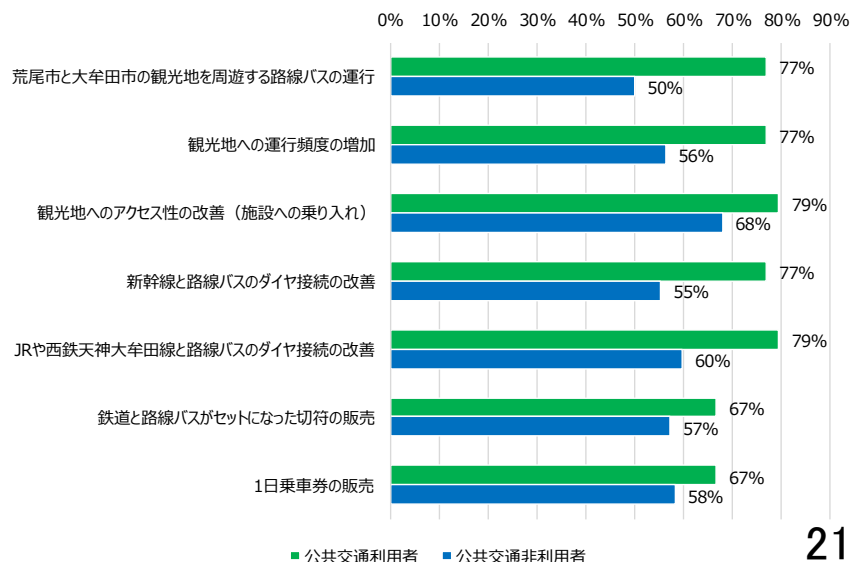
### 観光来訪者

- 公共交通に対するニーズとしては、「観光地へのアクセス性の改善(施設への乗り入れ)」が最も高く、約7割が「そう思う」「ややそう思う」と回答している。
- 公共交通への転換を図るための対策として、「そう思う」との回答に限定して分析すると、「1日乗車券の販売」や「JRや西鉄天神大牟田線と路線バスのダイヤ接続の改善」、「鉄道と路線バスがセットになった切符の販売」といった、乗継ぎの利便性向上に関するニーズが高かったため、施設への乗り入れなどの新たな路線の整備に限らず、現在の公共交通網を活かした利便性向上策も重要と考えられる。
- 一方、公共交通利用者と非利用者のニーズを比較すると、公共交通利用者の方が、「荒尾市と大牟田市の観光地を周遊する路線バスの運行」や「観光地への運行頻度の増加」「鉄道(新幹線・JR・西鉄天神大牟田線)と路線バスのダイヤ接続の改善」について、非利用者に対して特に要望が高い。

#### ■ 公共交通に対するニーズ



#### ■ 公共交通に対するニーズ(公共交通利用有無)



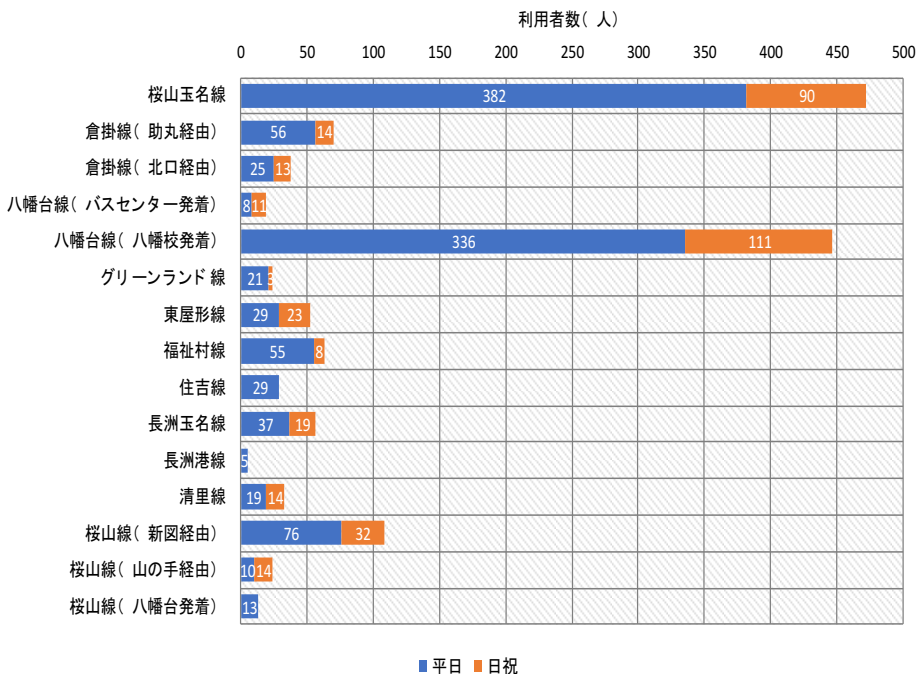
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (6) 路線別利用状況 1/2

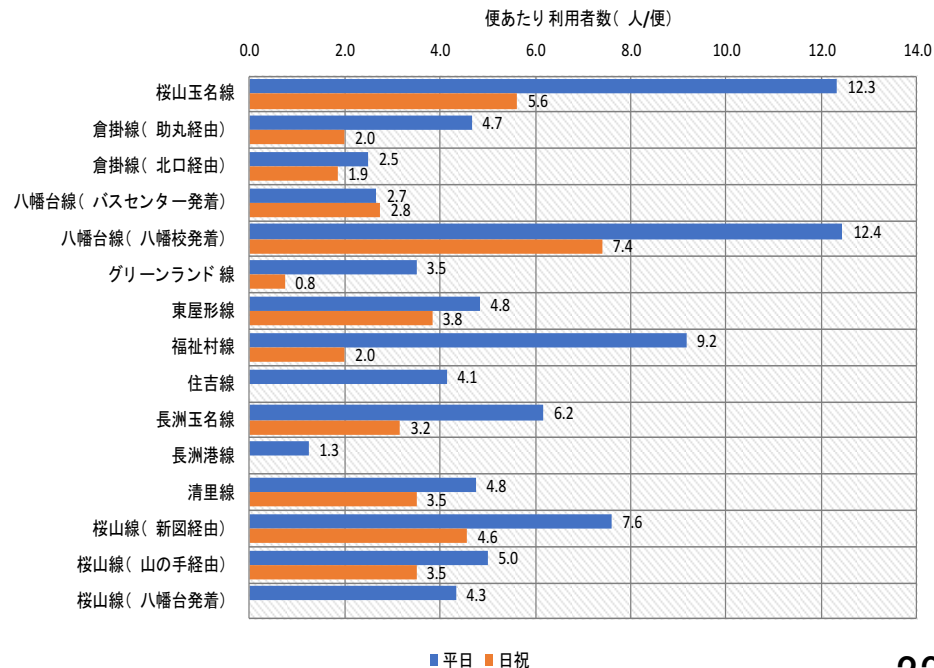
### 路線別利用者数

- 桜山玉名線、八幡台線(八幡校発着)は平日に300人/日以上の利用があり、便当たりの利用者数も12人/便前後と、市内の幹線的な路線となっている。
- 倉掛線(助丸経由)、福祉村線、桜山線(新図経由)は平日に50人/日以上の利用があり、上記2路線以外では比較的利用されている路線である。
- 倉掛線(北口経由)、八幡台線(バスセンター発着)、グリーンランド線、長洲港線は1~4人/便の低利用路線となっている。

■ 平日・休日利用者数(路線別)



■ 便当たり利用者数(路線別)



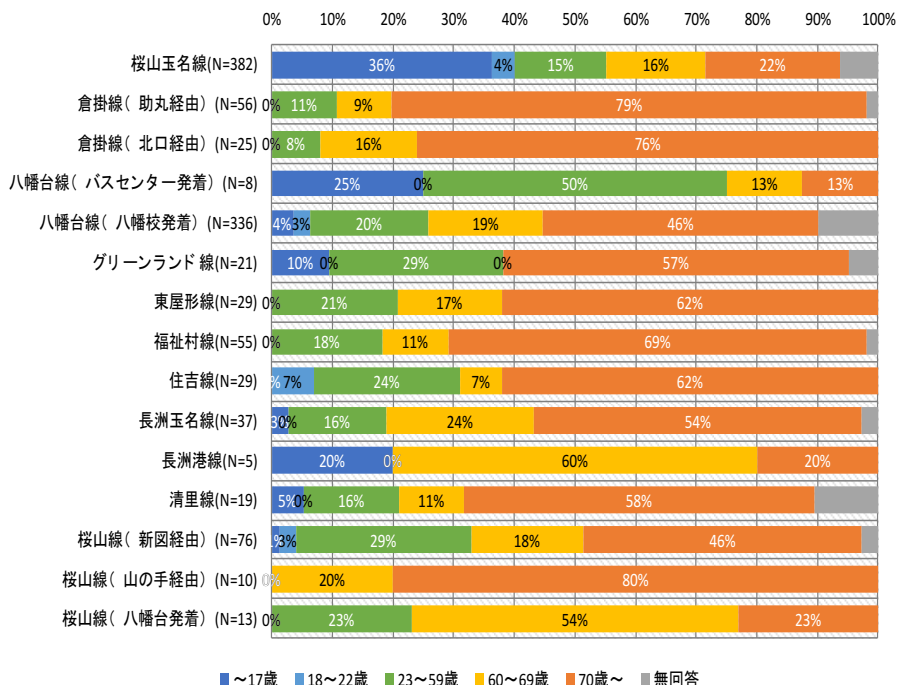
# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (6) 路線別利用状況 2/2

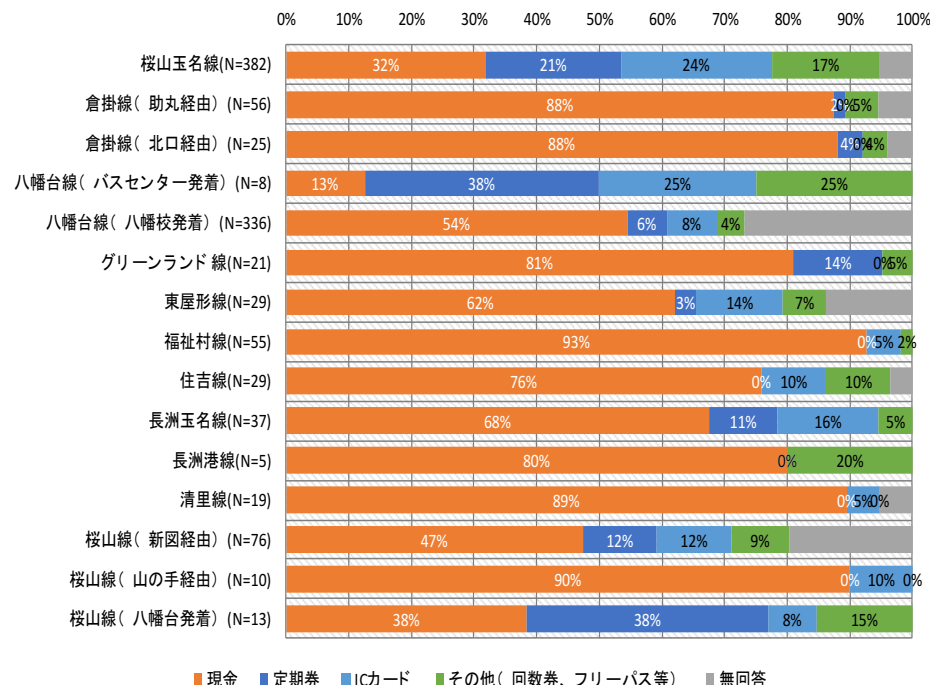
### 利用者の年齢層・運賃支払い方法

- 桜山玉名線は高校生の利用が約1/3を占め、定期券やICカードの利用が約半数に達している。一方、利用者数が極端に少なかった路線(N<15)を除く他の路線では、運賃が片道100円になる福祉特別乗車証の利用が可能となる70歳以上の利用が多くなっており、特に倉掛線では、利用者のうち70歳以上の方が約8割を占めている。
- 福祉特別乗車証の利用により現金での支払いが多くなっているため、ICカードなどの利用は定着しておらず、利用者属性などのデータが把握できないという課題がある。

■ 年齢構成(路線別)



■ 運賃支払い方法(路線別)





# 第1章 現状及び課題

## 4. 移動実態やニーズの状況 (7) バス停上屋の整備状況

### 利用者が多いバス停と上屋の設置状況

- 利用者数が多いバス停ほど概ね上屋が設置されている状況であるが、老朽化が進行しているところもあるため、今後、計画的な修繕等が必要である。
- 新たな上屋やベンチの設置については、道路の構造(幅員など)を踏まえ、通行の安全を確保する必要があることから、利用状況なども総合的に勘案し、整備方針を検討する。

| 番号 | バス停       | 利用者数 | 上屋 |
|----|-----------|------|----|
| 1  | あらおシティモール | 644  | ◎  |
| 2  | 荒尾駅前      | 201  | ◎  |
| 3  | 市民病院前     | 128  | ◎  |
| 4  | 水道局前      | 108  | ◎  |
| 5  | 競馬場前      | 91   | ○  |
| 6  | 中央区       | 65   | ◎  |
| 6  | 荒尾市役所前    | 65   | ○  |
| 8  | 八幡台二丁目    | 63   | ○  |
| 8  | 月田区       | 63   | ○  |
| 10 | 桜山町四丁目    | 56   | ○  |
| 11 | 桜山団地上     | 54   | ◎  |
| 12 | 本村        | 47   | ○  |
| 13 | 八幡校前      | 45   |    |
| 14 | 桜山町二丁目    | 43   | ○  |
| 15 | 水島        | 41   |    |

| 番号 | バス停       | 利用者数 | 上屋 |
|----|-----------|------|----|
| 15 | 八幡台三丁目    | 41   | ○  |
| 17 | バスセンター    | 34   | ◎  |
| 18 | 市屋        | 32   | ◎  |
| 18 | 桜山町一丁目    | 32   | ○  |
| 18 | 西原        | 32   |    |
| 21 | 運動公園前     | 30   |    |
| 22 | 山の手       | 26   | ○  |
| 23 | イオンタウン    | 25   | ◎  |
| 23 | 一里木       | 25   | ○  |
| 25 | 荒尾四ツ山     | 24   |    |
| 26 | 大正町       | 22   | ○  |
| 27 | 倉掛中       | 20   |    |
| 28 | マックスパリュ桜山 | 19   |    |
| 29 | 西原交差点     | 18   | ○  |
| 29 | 上小路       | 18   |    |

| 番号 | バス停    | 利用者数 | 上屋 |
|----|--------|------|----|
| 31 | 新図団地前  | 17   | ○  |
| 31 | 桜山(国道) | 17   |    |
| 33 | 聖人原    | 15   | ○  |
| 34 | 貝塚     | 14   |    |
| 35 | 開      | 13   |    |
| 35 | 向一部    | 13   |    |
| 37 | 荒尾郵便局前 | 12   |    |
| 37 | 北五反田団地 | 12   |    |
| 39 | 倉掛     | 11   |    |
| 39 | 下金山    | 11   | ○  |
| 39 | 助丸     | 11   |    |
| 42 | 万田中    | 10   |    |
| 42 | 桜山(旧道) | 10   |    |
| 42 | 四山中区   | 10   |    |
| 42 | 赤田公園前  | 10   |    |

※利用者数10人/日以上 of バス停を記載

◎: 上り下りとも上屋あり ○: 上り下りいずれかに上屋あり

# 第1章 現状及び課題

## 5. 課題の整理

### 移動等に関する地域の現状・課題

#### ① 高齢化の進行による交通弱者の増加

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

#### ② 高齢者の活発な移動

買い物や通院に加え、娯楽・イベント参加のための外出も多く、交流による地域活性化や健康増進のためにも、移動手段の確保が望まれる。

#### ③ 公共交通利用者数の減少

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

#### ④ 若年層における公共交通利用の低迷

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

### 公共交通の現状・課題

#### ① 移動ニーズと公共交通網・ダイヤの不一致

高齢者の活発な移動が見られる一方、娯楽・イベント施設や生活利便施設へのアクセスが十分に確保されていないところもある。また、高校生の通学においても、鉄道駅から学校までのアクセスが十分に確保されておらず、移動ニーズとダイヤの不一致も見られる。

#### ② 市域をまたぐ広域的な連携の必要性

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

#### ③ 利用の低迷する非効率な路線の存在

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

# 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

## 1. 目指す将来像

まちづくりの方向性(荒尾市立地適正化計画)との連携

- 平成29年3月に策定した荒尾市立地適正化計画では、目指すべき都市像として「スマートコンパクトシティあらお」を掲げており、荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の2つの中心拠点である都市機能誘導区域や、桜山団地周辺と八幡台団地周辺をはじめとする居住誘導区域を結ぶ主要な公共交通軸を中心とした公共交通ネットワークの維持・強化により、人口減少が進行する中においても、誰もが快適に安心して暮らせる都市をつくることとしている。

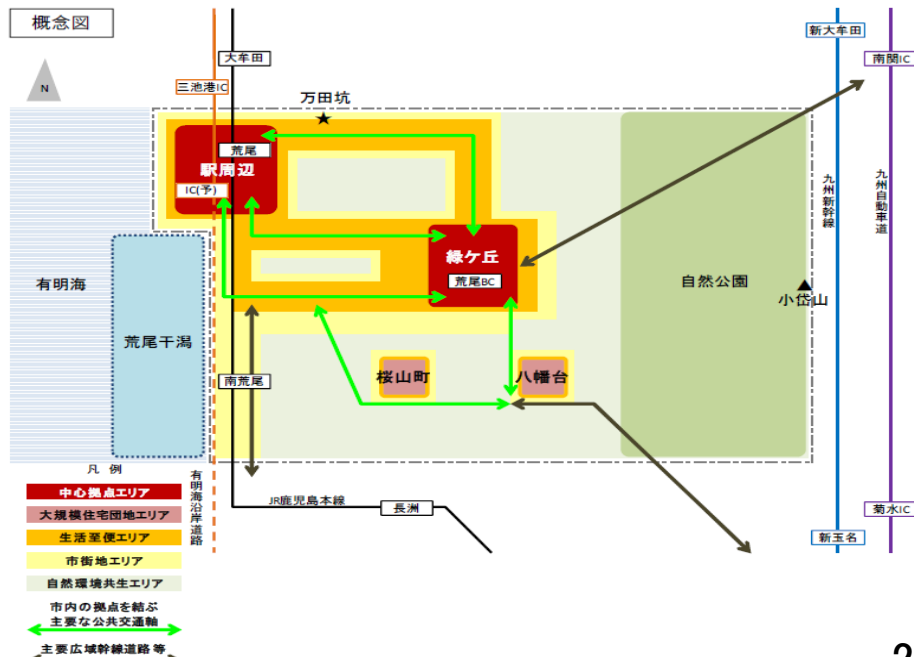
### スマートコンパクトシティあらお

人口減少、少子高齢化にしなやかに対応し、  
将来にわたって活力ある荒尾を維持する「人幸増加都市」

#### 中心拠点の位置づけ

- 公共交通（鉄道、路線バス）、広域幹線道の結節点（市内外への移動の拠点）
- 都市を特徴づける多様な都市機能・都市活動が集積する「都市の顔」
- 高次都市機能、生活関連機能が集積する最も生活利便性が高い居住地

### 将来都市構造のイメージ（概念図）

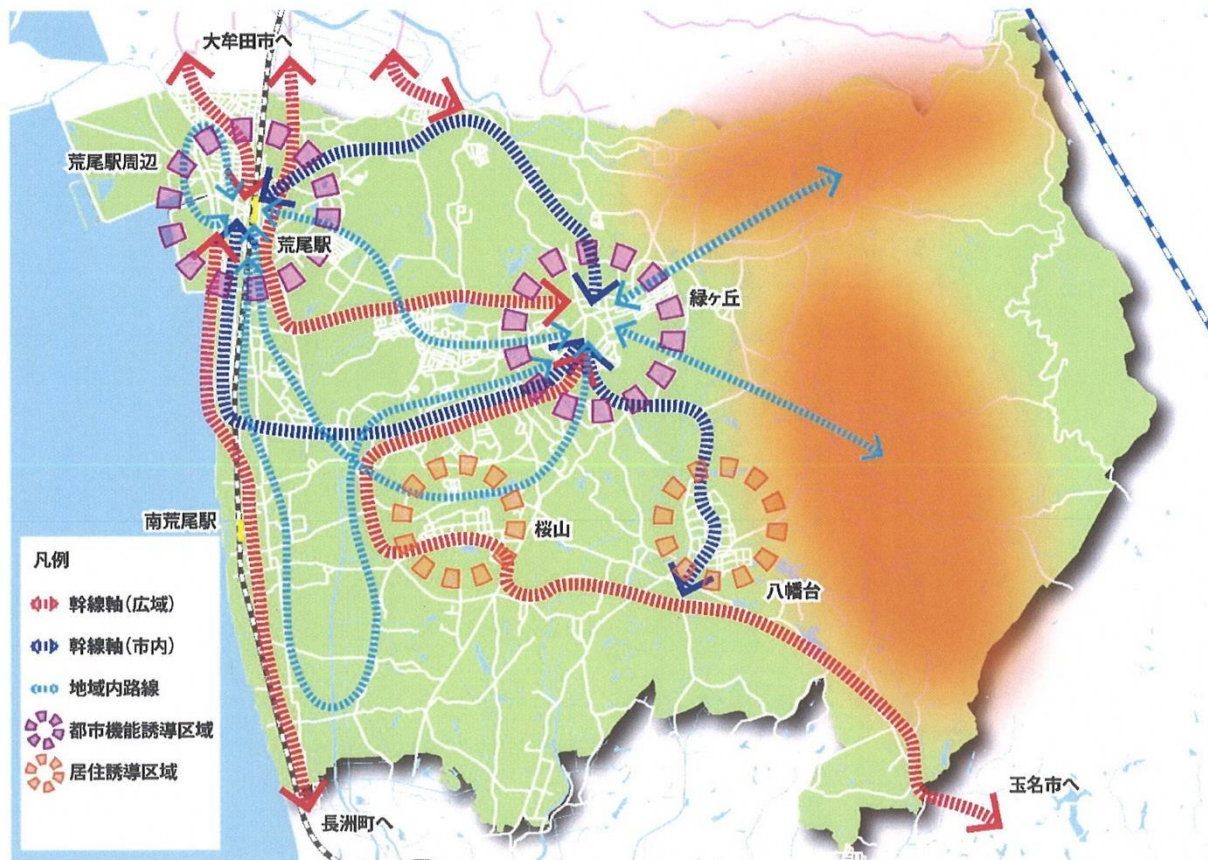


# 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

## 1. 目指す将来像

目指す将来像

都市のコンパクト化と連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築し、高齢者等の社会参画を促すことで、交流による地域の活力を生み出すとともに、ゆとりある健康的なライフスタイルを提供する「人幸増加」のまちづくり



# 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

## 2. 計画の全体像

### 目指す将来像

都市のコンパクト化と連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築し、高齢者等の社会参画を促すことで、交流による地域の活力を生み出すとともに、ゆとりある健康的なライフスタイルを提供する「人幸増加」のまちづくり

荒尾市のまちづくりの方向性（荒尾市立地適正化計画）

連携

スマートコンパクトシティあらお

人口減少、少子高齢化にシなやかに対応し、将来にわたって活力ある荒尾を維持する「人幸増加都市」

### 移動等に関する地域の現状・課題

高齢化の進行による交通弱者の増加

高齢者の活発な移動

公共交通利用者数の減少

若年層における路線バス利用の低迷

### 公共交通の現状・課題

移動ニーズと公共交通網・ダイヤの不一致

市域をまたぐ広域的な連携の必要性

利用の低迷する非効率な路線の存在

### 基本的な方針と計画の目標

#### 基本的な方針1

市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築

数値目標

路線バス・乗合タクシーの人口カバー率 79% → 85%  
65歳以上の市民の公共交通満足度 17% → 35%

#### 基本的な方針2

広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保

数値目標

路線バス利用者数（西鉄バス大牟田線）  
大牟田市内線 31万2千人 → 31万2千人  
荒尾駅～大牟田駅間の鉄道本数  
平成30年春ダイヤ改正時点の本数の維持

#### 基本的な方針3

公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保

数値目標

路線バス利用者数（産交バス線）  
22万3千人 → 23万8千人  
乗合タクシー利用者数 約7,700人 → 1万人  
直近1年間で路線バスを利用した市民の割合  
-- → 60%

#### 基本的な方針4

効率的で持続可能な公共交通事業の運営

数値目標

路線バス1便当たり乗車人数（産交バス線市内路線）  
7.0人 → 7.5人

### 具体的な施策

1-① 高齢者等の市内の移動実態に合った公共交通網の編成

1-② 公共交通軸の明確化と乗継環境の改善

2-① 市域を越えた日常的な移動実態に合った動線の確保

2-② 市域を越えた観光周遊を支える動線の確保

2-③ 異なる交通事業者を結び分かりやすい情報発信

3-① 高校生や高齢者等の公共交通利用への転換

3-② 観光来訪者の移動実態に合わせた鉄道駅と市内観光施設のアクセス性の向上

3-③ 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信と利用促進

4-① 運行の効率化と経営資源の確保

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 基本的な方針 1

#### 市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築

一人暮らし高齢者の増加や自動車運転免許の自主返納意向の状況などを踏まえ、高齢者などの交通弱者でも公共交通を使って移動しやすい路線・待合環境を整備するとともに、南新地地区のまちづくりや荒尾市民病院の新病院建設なども見据え、買い物をはじめ、健康づくり活動や娯楽などの活動的な移動（社会参画）に合わせた、市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網を構築する。

#### 数値目標

##### 路線バス・乗合タクシーの 人口カバー率

79%

2022年度

85%

※設定根拠：一人暮らし高齢者が多い地域を中心に、移動ニーズに対応した路線に見直した場合の人口カバー率。

##### 65歳以上の市民の 公共交通満足度

17%

35%

※設定根拠：自動車運転免許の自主返納意向が高くなる65歳以上の高齢者の利便性に関する満足度を倍増。

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 1-① 高齢者等の市内の移動実態に合った公共交通網の編成

買い物をはじめ、サークル活動等の娯楽・イベント参加など、活動的な目的のための外出頻度が高いことから、高齢者等が自家用車に頼らず外出できるよう、移動実態に合ったバス路線網を編成する。

| 主な事業              | 実施主体          |
|-------------------|---------------|
| 高齢者等の活動拠点へのアクセス強化 | 産交バス(株)、荒尾市   |
| 人口集積地への路線バスの乗入れ   | 産交バス(株)、荒尾市   |
| 乗合タクシーの乗入れ施設拡大    | 荒尾市タクシー協会、荒尾市 |
| 乗合タクシーの運行時間拡大     | 荒尾市タクシー協会、荒尾市 |

#### 1-② 公共交通軸の明確化と乗継環境の改善

まちづくりと連携しながら、JR荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の2つの都市機能誘導区域を結ぶ公共交通軸を構築し、充実させることで、居住誘導区域の利便性を高めるとともに、接続の改善と、バス停上屋やベンチなどの待合環境の整備により、乗継ぎに対する抵抗感を減らし、市内全域のネットワーク化を図る。

| 主な事業               | 実施主体                   |
|--------------------|------------------------|
| 都市機能誘導区域を結ぶバス路線の充実 | 産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市 |
| 待合環境の整備            | 産交バス(株)、荒尾市            |

# 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

## 3. 基本的な方針と具体的な取組み

### 基本的な方針2

#### 広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保

生活圏を一体とするものの、県や交通事業者が異なる大牟田市をはじめ、近隣市町と協力し、交通事業者同士の連携を図りながら、生活関連施設や市域を越えて一体的に存在する観光施設などを結びつけることで、市域を越えても円滑な移動ができるよう、広域的な生活動線や観光周遊動線を確保する。

#### 数値目標

現状

2022年度

路線バス利用者数  
西鉄バス大牟田(株)大牟田市内線

31万2千人

31万2千人

※設定根拠：本市と大牟田市を結ぶ主要路線である「西鉄バス大牟田市内線（2番系統・4番系統）」の利用者数の減少傾向に歯止めをかけることで路線の維持を図る。

荒尾駅—大牟田駅間の  
鉄道本数

平成30年春ダイヤ改正時点の本数の維持

※設定根拠：市民の移動手段を確保するため、本市と大牟田市を結ぶ鉄道本数の維持を図る。



## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 2-① 市域を越えた日常的な移動実態に合った動線の確保

生活圏を一体とし、買い物などを目的とした移動が多く見られるものの、市域を越え県やバス事業者が異なる大牟田市などへ、高齢者等が自家用車に頼らず外出ができるよう、日常的な生活動線に対応した公共交通網を確保する。

| 主な事業              | 実施主体                        |
|-------------------|-----------------------------|
| 乗継拠点における接続の改善     | 産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市、大牟田市 |
| 市外商業施設等へのアクセス強化検討 | 産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市、大牟田市 |

#### 2-② 市域を越えた観光周遊を支える動線の確保

観光来訪者が、世界遺産関連施設など、市域を越えて大牟田市と一体的に存在する観光資源を周遊できるよう、様々な交通モードを活用し、移動手段を確保する。

| 主な事業             | 実施主体  |
|------------------|---|
| 周遊観光に対応した移動手段の確保 | 産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市タクシー協会、大牟田タクシー協会、荒尾市、大牟田市 |

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 2-③ 異なる交通事業者を結ぶ分かりやすい情報発信

隣接する大牟田市とは、生活圏を一体とするものの、県や運行する交通事業者が異なっており、一体的なサービスの提供ができていないという課題があるため、両市をはじめ、JR九州(株)、産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)の関係交通事業者で連携し、利便性の向上を図るとともに、分かりやすい情報発信により利用促進を行う。

| 主な事業                     | 実施主体                                |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 異なる交通事業者間の乗継ぎに関する情報発信の強化 | JR九州(株)、産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)、荒尾市、大牟田市 |
| FMたんなどを活用した利用促進の実施       | 荒尾市、大牟田市                            |

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 基本的な方針3

#### 公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保

公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、新たな利用者として、自動車運転免許の自主返納を検討し始める世代や高校生、市内を訪れる観光来訪者をターゲットとし、移動実態を踏まえた利用促進を行う。また、情報提供方法の見直しにより公共交通の分かりにくさを改善し、新たな利用者にとっても利用しやすい環境を整えるとともに、定期的な利用を促すことで、移動手段としての公共交通利用の定着を図る。

#### 数値目標

現状

2022年度

路線バス利用者数  
産交バス(株)

22万3千人

23万8千人

※設定根拠：モビリティマネジメントの実施等により、300人程度が1人当たり週1回(50日/年)程度増加を見込む(約7%増加)。

乗合タクシー利用者数

約7,700人

1万人

※設定根拠：利用促進により、新規利用登録者50人程度が1人当たり週1回(50日/年)程度増加を見込む(約30%増加)。

直近1年間で路線バス等を利用した市民の割合

—

60%

※設定根拠：自動車運転免許の自主返納に備え公共交通に慣れるための利用やイベントに合わせた利用などの増加。

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 3-① 高校生や高齢者等の公共交通利用への転換

通学をはじめ、休日においても活発な移動が見られるものの、移動手段が限られている高校生や、自動車運転免許の自主返納を検討している高齢者等に対し、ニーズを捉えたダイヤ編成や利用促進により、公共交通利用への転換を図る。

| 主 な 事 業                             | 実 施 主 体     |
|-------------------------------------|-------------|
| 南荒尾駅と市内各高校のアクセス強化検討                 | 産交バス(株)、荒尾市 |
| 免許返納者割引乗車証の発行                       | 産交バス(株)     |
| 健康づくり活動や交通安全講習会等に合わせたモビリティマネジメントの実施 | 産交バス(株)、荒尾市 |

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 3-② 観光来訪者の移動実態に合わせた鉄道駅と市内観光施設のアクセス性の向上

グリーンランドや万田坑、荒尾干潟などの豊富な観光資源を活かし、市外をはじめ海外からの観光来訪者にも利用しやすいよう、JR荒尾駅やJR南荒尾駅を起点とした公共交通網を活用し、情報発信を強化することで、公共交通への転換を図る。

| 主な事業                             | 実施主体           |
|----------------------------------|----------------|
| JR荒尾駅・JR南荒尾駅における観光来訪者に向けた情報発信の強化 | 産交バス(株)、JR、荒尾市 |
| ラッピングバスの運行                       | 産交バス(株)、荒尾市    |

#### 3-③ 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信と利用促進

路線バスの「行き先や運賃の分かりにくさ」を解消するとともに、高齢者の日常的な利用に加え、子ども連れの休日利用など、若い世代にとっても公共交通を使って移動することの楽しみを啓発することで、利用を促進し、ライフスタイルとしての定着を図る。

| 主な事業                 | 実施主体        |
|----------------------|-------------|
| 公共交通マップの作成・配布        | 産交バス(株)、荒尾市 |
| ラッピングバスの運行【再掲】       | 産交バス(株)、荒尾市 |
| 広報紙やホームページ等での啓発      | 産交バス(株)、荒尾市 |
| あらおシティモールにおける定期券等の販売 | 産交バス(株)     |

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 基本的な方針 4

#### 効率的で持続可能な公共交通事業の運営

バス車両やバス運転士などの経営資源が限られる中、公共交通事業を持続可能なものにするため、利用の低迷する路線について見直しを図るとともに、移動実態やニーズを踏まえ、経営資源を効果的に配分し、利便性を最大限に確保しながら、効率的な運行を図る。また、利便性向上のための施策の実施に当たっては、トリガー制度（事前に事業継続に必要な目標利用者数を設定・公表し、それを下回った場合には事業の中止を検討すること）の導入を基本とする。

#### 数値目標

路線バス1便当たり乗車人数  
産交バス(株)市内路線

現状

7.0人

2022年度末

7.5人

※設定根拠：移動実態やニーズに合わせた効率的な運行を行うため、便数を概ね維持しながら、利用者数の増加を図る。  
(年間総利用者数/年間総運行便数)

## 第2章 基本的な方針と具体的な取組み

### 3. 基本的な方針と具体的な取組み

#### 4-① 運行の効率化と経営資源の確保

路線バスの運転士不足やバス車両の老朽化など、交通事業者の経営資源に限られる中、多様化する利用者のニーズに対応していくため、利用が低迷する路線をはじめ、移動ニーズに合致していない路線を見直すことで、運行の効率化を図る。併せて、バス車両の更新などにより経営資源の確保を図る。

| 主 な 事 業               | 実 施 主 体     |
|-----------------------|-------------|
| 利用が低迷する路線等の見直し        | 産交バス(株)、荒尾市 |
| バリアフリー化をはじめとするバス車両の更新 | 産交バス(株)、荒尾市 |

# 第3章 計画の推進と達成状況の評価

## 1. 計画の推進体制 2. 達成状況の評価

- 本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、荒尾市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。
- 本計画では、市民や交通事業者等の関係者と行政が、目的や目標を共有し、進行管理を行っていくため、基本的な方針ごとに数値目標を設定しており、目標の達成状況については、具体的な施策の進捗状況を踏まえ、毎年度評価することとし、計画最終年度において、最終的な数値目標の評価を行うこととする。

### 【それぞれが主体的に実施する役割】

| 事業主体  | 役割   |
|-------|--|
| 荒尾市   | 関係者との密接な連絡調整<br>新規事業の企画・立案                                 |
| 交通事業者 | 旅客運送サービスの質の向上<br>利用状況等のデータの収集・分析及び荒尾市との共有<br>積極的な利用促進事業の実施 |
| 地域住民  | 公共交通機関の積極的な利用<br>情報発信などの積極的な啓発活動の実施<br>地域等における要望等の取りまとめ    |
| 国・県   | 先進事例等の情報提供<br>行政及び交通事業者の人材育成<br>広域的な路線に関する自治体間の調整          |