

長洲町地域公共交通計画

(素案)

長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会

長洲町地域公共交通計画

目次

第1章 計画策定にあたって

1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画期間	1
1-3. 計画の対象区域	2
1-4. 計画の位置づけ	2

第2章 長洲町及び地域公共交通の現状

2-1. 長洲町の概要	3
2-1-1. 長洲町の地勢	3
2-2. 長洲町の人口・社会動態	4
2-2-1. 人口・世帯数の推移	4
2-2-2. 総人口・高齢化率の比較（近隣自治体・熊本県）	5
2-2-3. 地区別人口の推移	7
2-2-4. 地区別高齢者割合の推移	8
2-2-5. 通勤・通学の流動状況	9
2-3. 公共交通の現況	11
2-3-1. 町内の公共交通サービス	11
2-3-2. 町内の公共交通の運行（運航）状況	12
2-3-3. 町内の公共交通の利用状況	13

第3章 移動に関する地域の現状・課題

3-1. 移動に関する地域の現状	*
3-1-1. 町民アンケート調査	*
3-1-2. きんぎょタクシー利用者アンケート調査	*
3-1-3. 民生委員から見た移動実態	*
3-1-4. 交通事業者ヒアリング	*
3-2. 長洲町の地域公共交通の抱える課題	*

第4章 計画の基本方針等

4-1. 基本理念及び基本方針	*
4-2. 基本方針と施策の考え方	*
4-3. 目標を達成するための具体的施策	*

第5章 計画の推進・進捗管理

5-1. 目標の達成状況を評価するための指標	*
5-2. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善	*
5-3. 計画の推進体制	*

第1章 計画策定にあたって

1-1. 計画策定の背景と目的

豊かで暮らしやすい地域づくりや活力あるまちづくりを推進する上で「移動」は欠かせない存在であり、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、福祉、環境等の様々な分野で効果が期待でき高齢化や人口減少等が進む中で、ますます重要となっています。

このようなことから、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）に基づき、町の公共交通に係る現状と今後の課題を整理するとともに、町の実情に合った持続可能な地域公共交通の在り方や今後の施策等について整理することを目的に「長洲町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画期間

計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

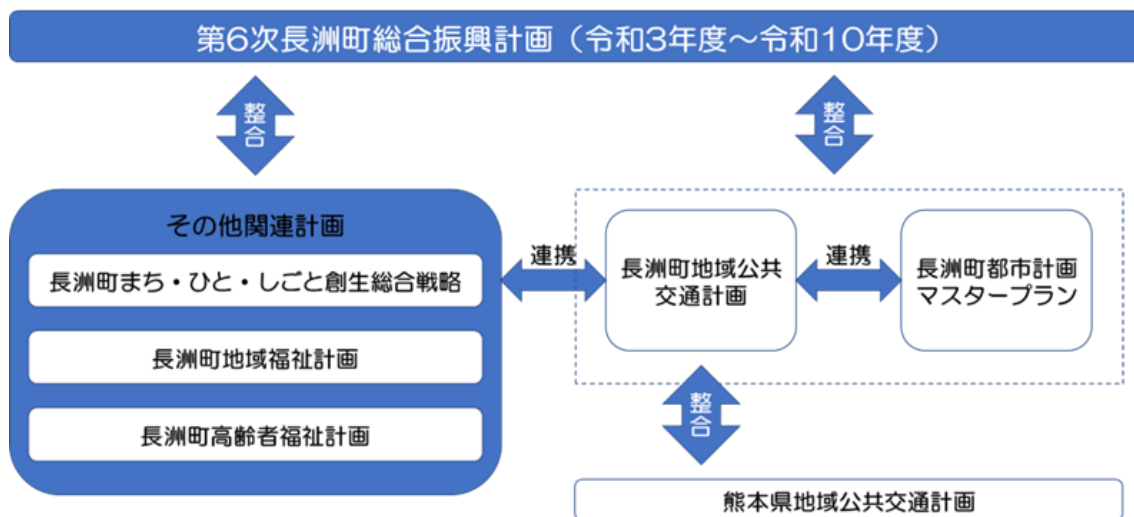
なお、今後の社会情勢の変化や具体的な取り組みの事業等の進捗状況により、適宜、本計画の検証及び見直しを行います。

1-3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、長洲町全域、荒尾市の一部及び玉名市の一部とします。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、「第6次長洲町総合振興計画」を上位計画として、まちづくりに関連する「長洲町都市計画マスタープラン」や「第2期長洲町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、その他関連計画との整合性を考慮して策定します。

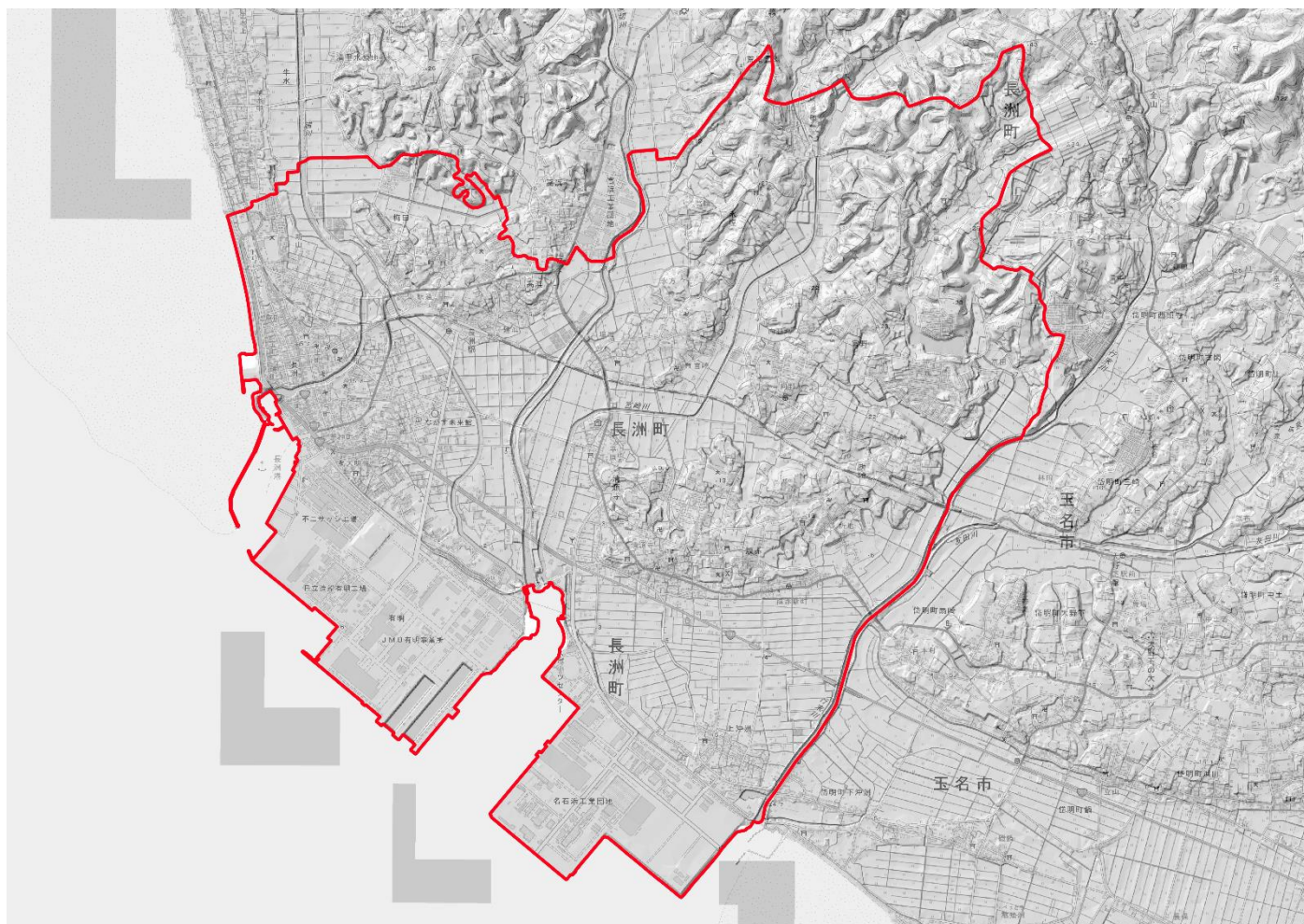


第2章 長洲町及び地域公共交通の現状

2-1. 長洲町の概要

2-1-1. 長洲町の地勢

長洲町は、熊本県北西部に位置し、北部は荒尾市、東部は玉名市と接しています。県庁所在地である熊本市から約 20 kmの距離にあり、西部、南部が有明海に面しています。町の総面積は 19.44 km²で、全体的に低平地が多く、町東部の内陸部のみやや小高い丘陵地となっています。

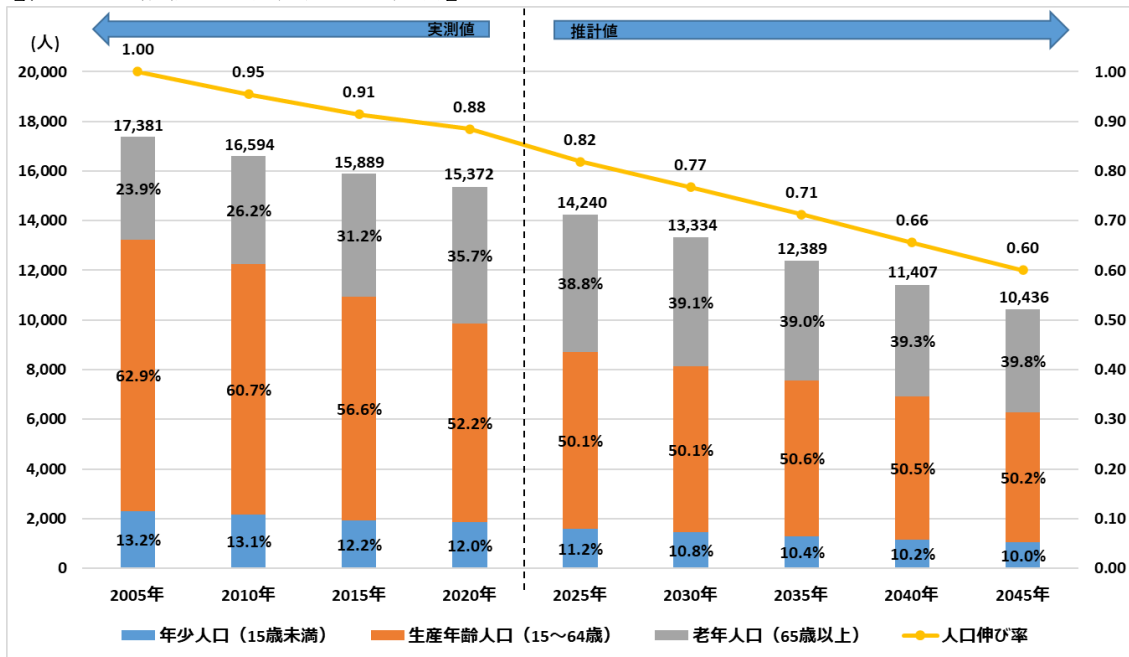


2-2. 長洲町の人口・社会動態

2-2-1. 人口・世帯数の推移

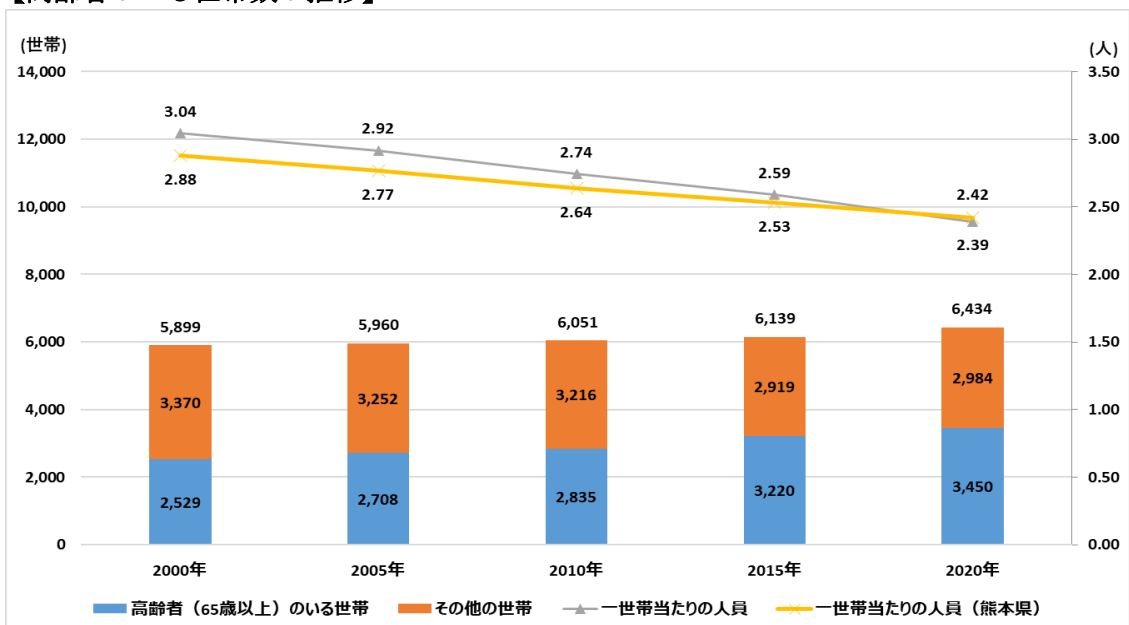
- 長洲町の人口は、2020年では、15,372人となり、年々減少傾向にあります。
- 将来推計によると、2045年の年少人口割合は、全体の10.0%まで低下する一方で、老年人口割合は約40%まで上昇し、今後も少子高齢化が進行すると予測されます。

【総人口の推移・3区分別人口割合】



出展：国勢調査（2005～2020年）
 国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045年）

【高齢者のいる世帯数の推移】

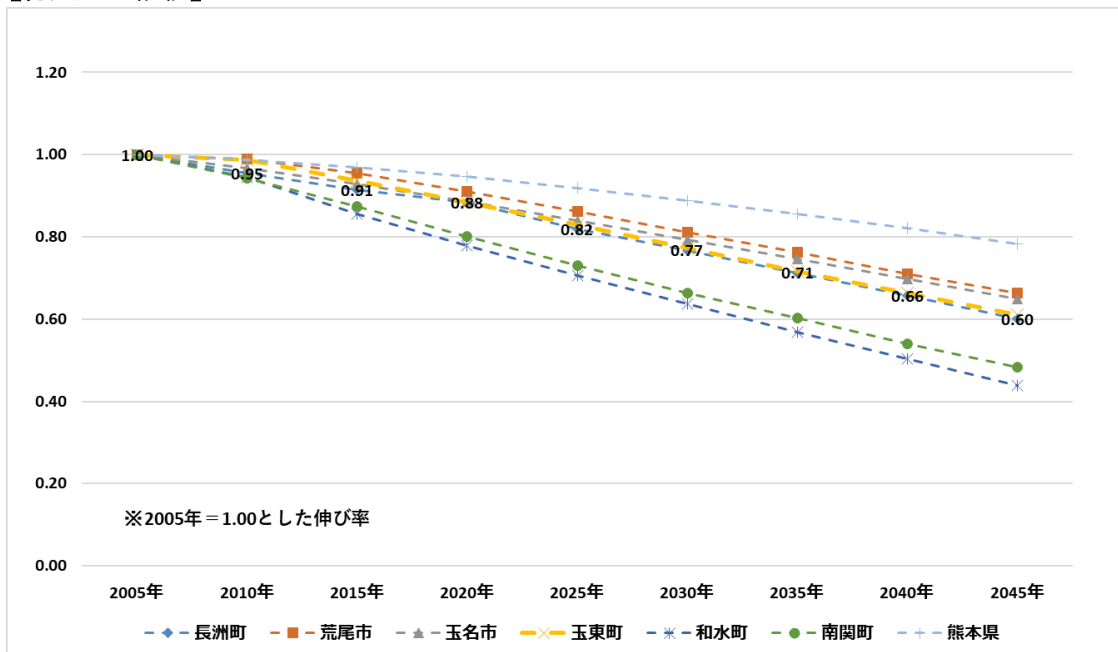


出展：国勢調査（2005～2020年）

2-2-2. 総人口・高齢化率の比較（近隣自治体・熊本県）

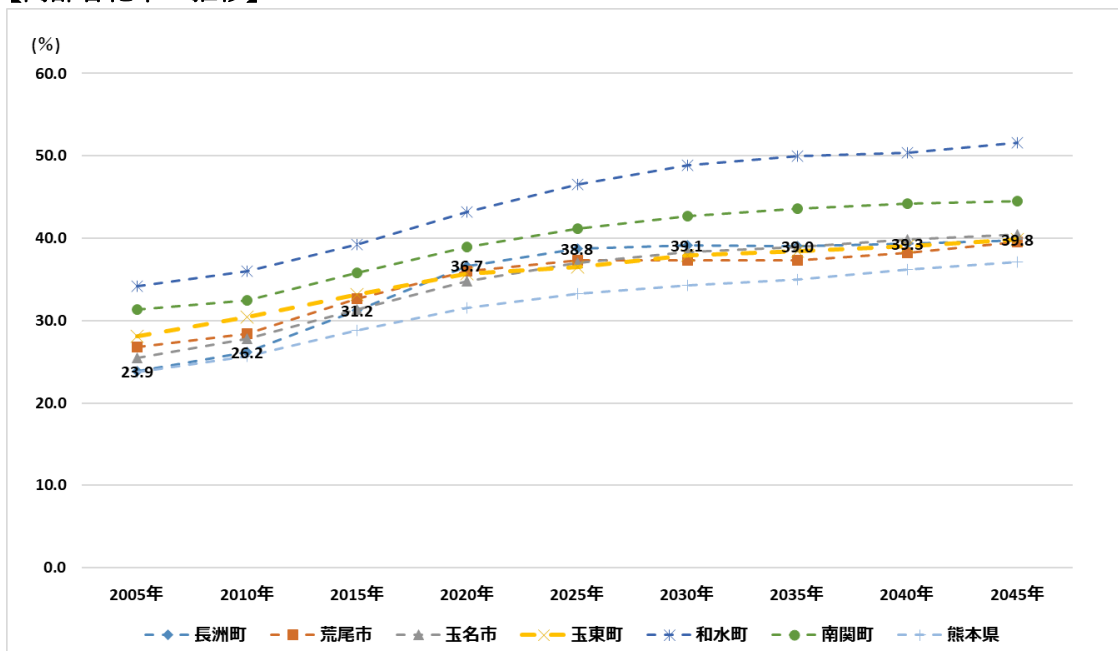
- 近隣自治体の和水町や南関町に比べて人口減少や高齢化率の進行は緩やかです。その他の近隣自治体の荒尾市や玉名市、玉東町と比較しても同程度の減少となっています。

【総人口の推移】



出展：国勢調査（2005～2020年）
 国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045年）

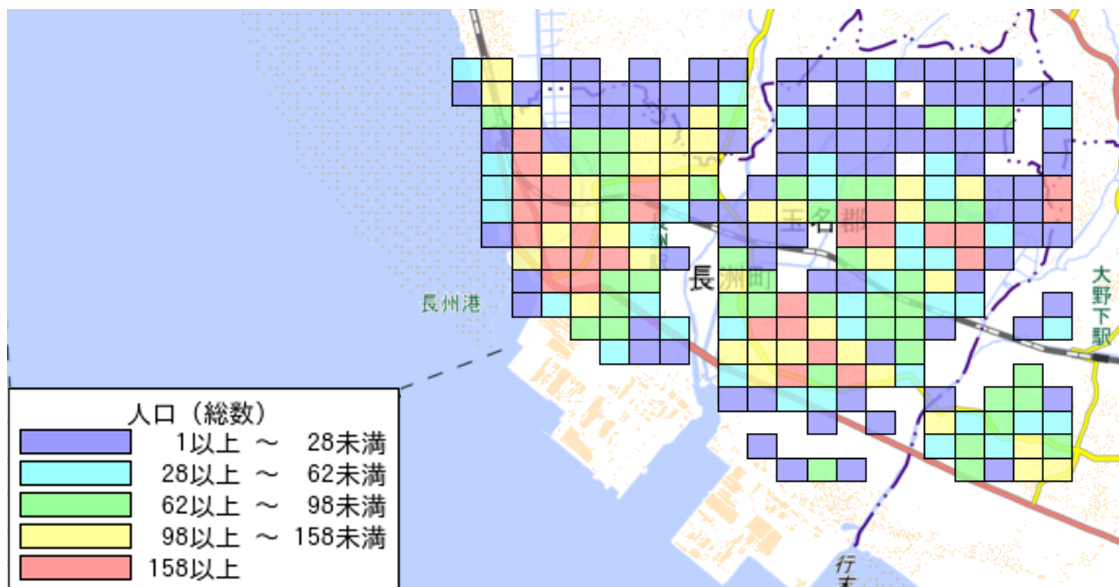
【高齢者化率の推移】



出展：国勢調査（2005～2020年）
 国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045年）

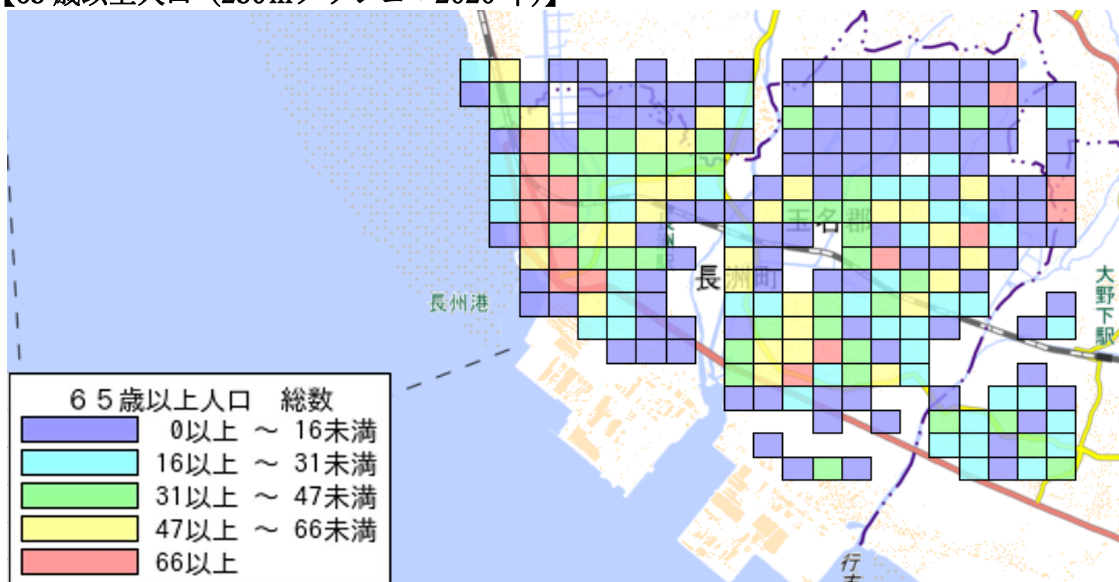
- 人口は主に、各小学校校区の周辺で多くなっています。
- 高齢化率は長洲小学校校区で比較的高くなっています。

【人口総数 (250mメッシュ：2020年)】



出展: 国勢調査 250mメッシュ (2015年)、国土数値情報

【65歳以上人口 (250mメッシュ：2020年)】

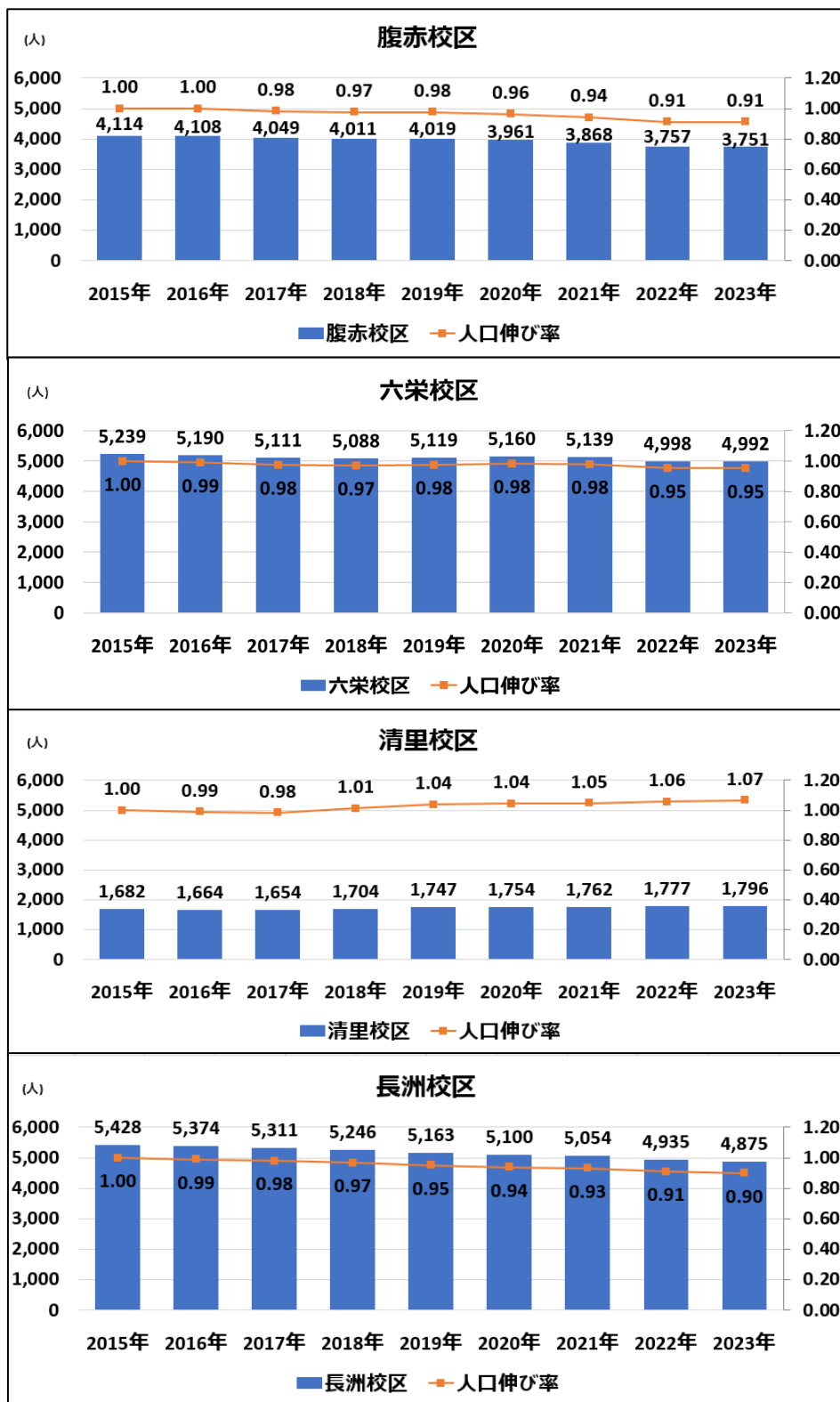


出展: 国勢調査 250mメッシュ (2015年)、国土数値情報

2-2-3. 地区別人口の推移

- 地区別では、清里校区は微増傾向にあります、その他の校区においては、減少傾向にあります。

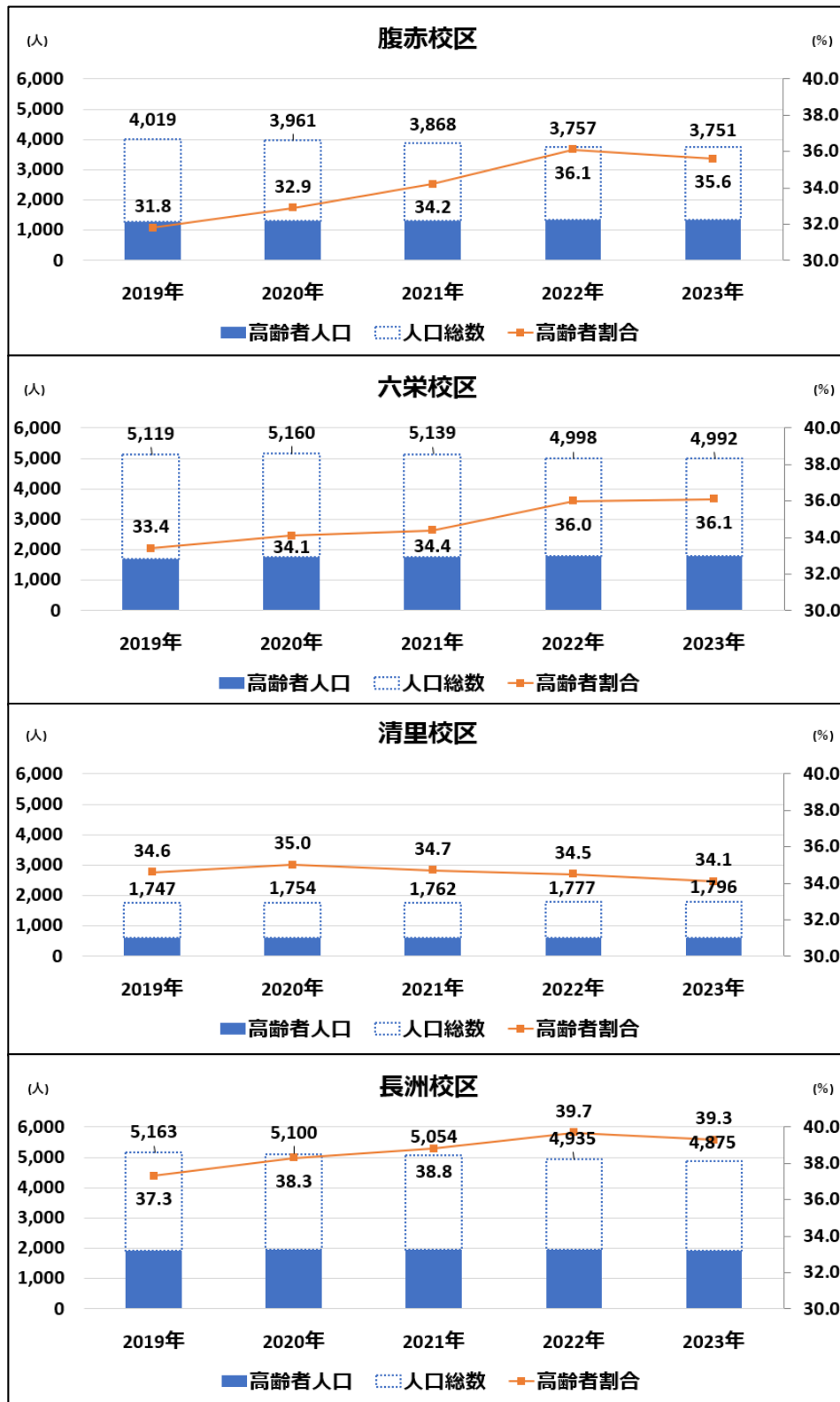
【地区別人口の推移】



2-2-4. 地区別高齢者割合の推移

● 清里校区以外の校区においては、高齢化率は増加傾向にあります。

【地区別高齢者割合の推移】

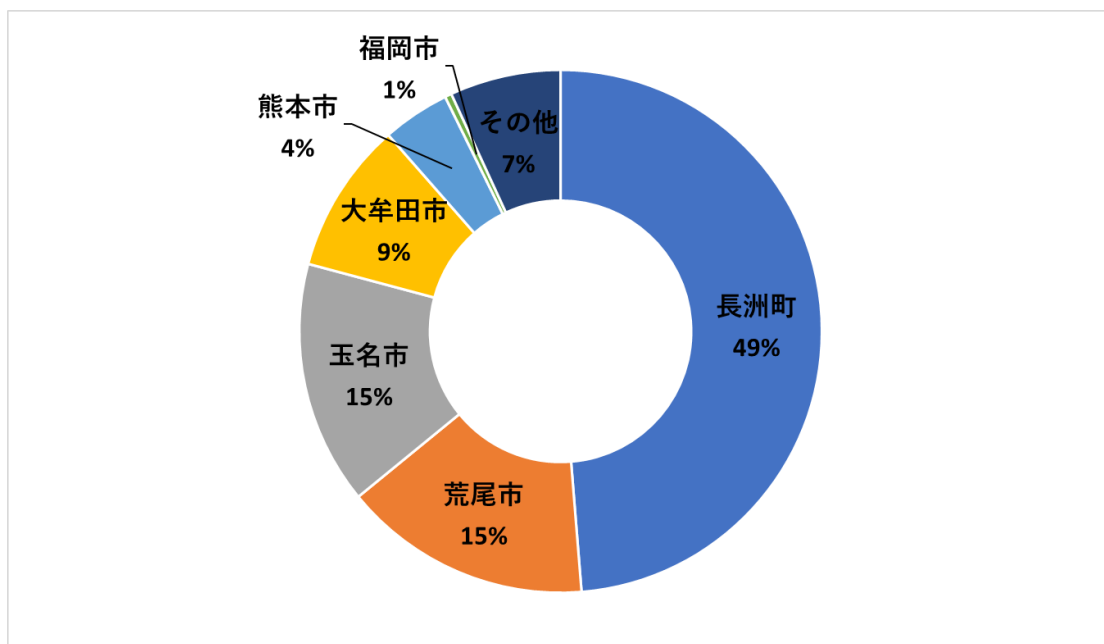
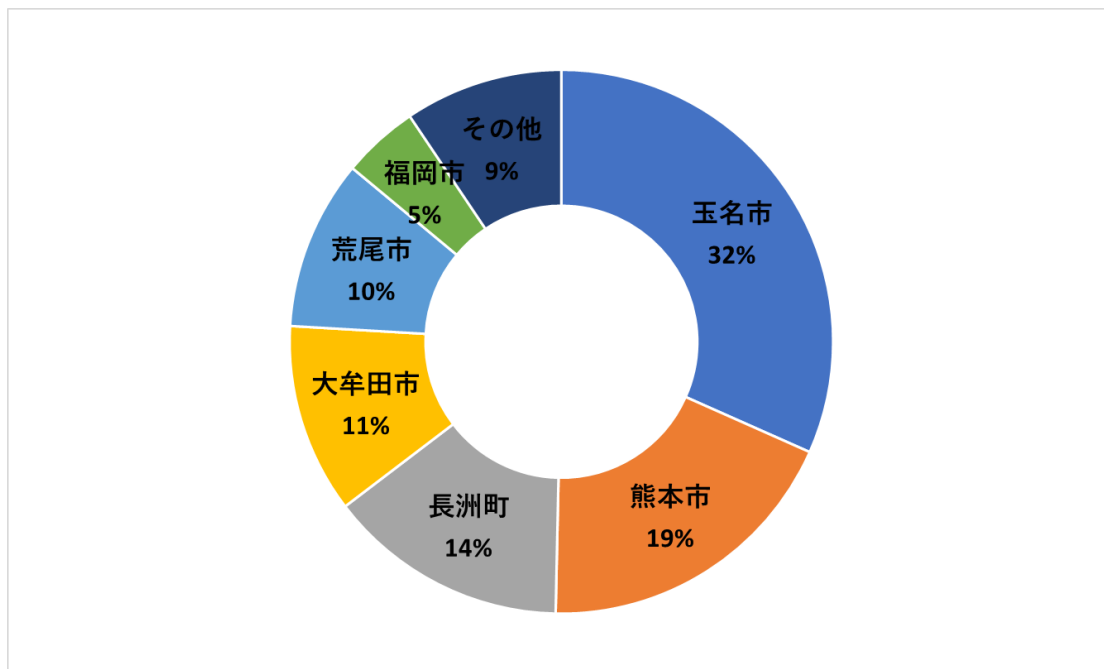


出展:住民基本台帳

2-2-5. 通勤・通学の流動状況

- 15歳以上の通学流動状況を見ると、玉名市や熊本市へ通学する人が多くなっています。
- 町内居住者の通勤先は、町内が約5割となっていますが、荒尾市や玉名市への流動も多く見られます。
- 通勤の流入が流出を上回っており、玉名市や荒尾市から町内へ通勤している人が多くなっています。

【通勤・通学の流動状況】



出展：国勢調査（2020年）

図 長洲町への流入状況

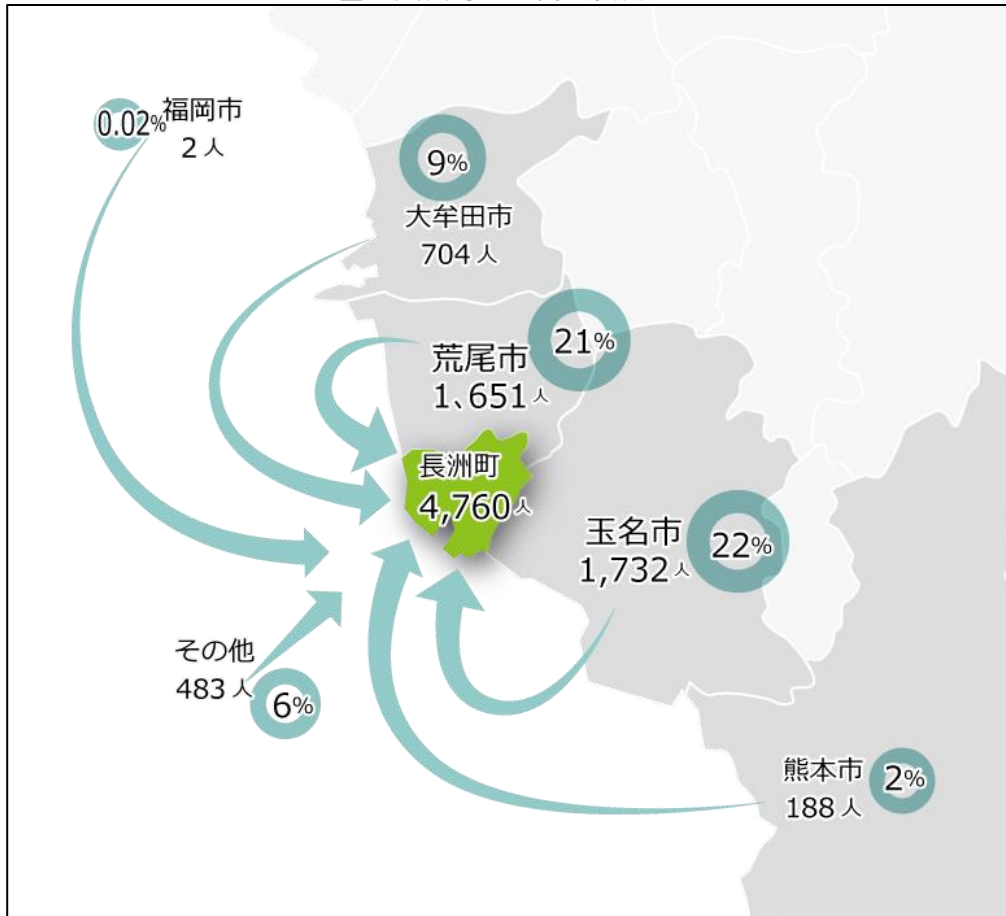
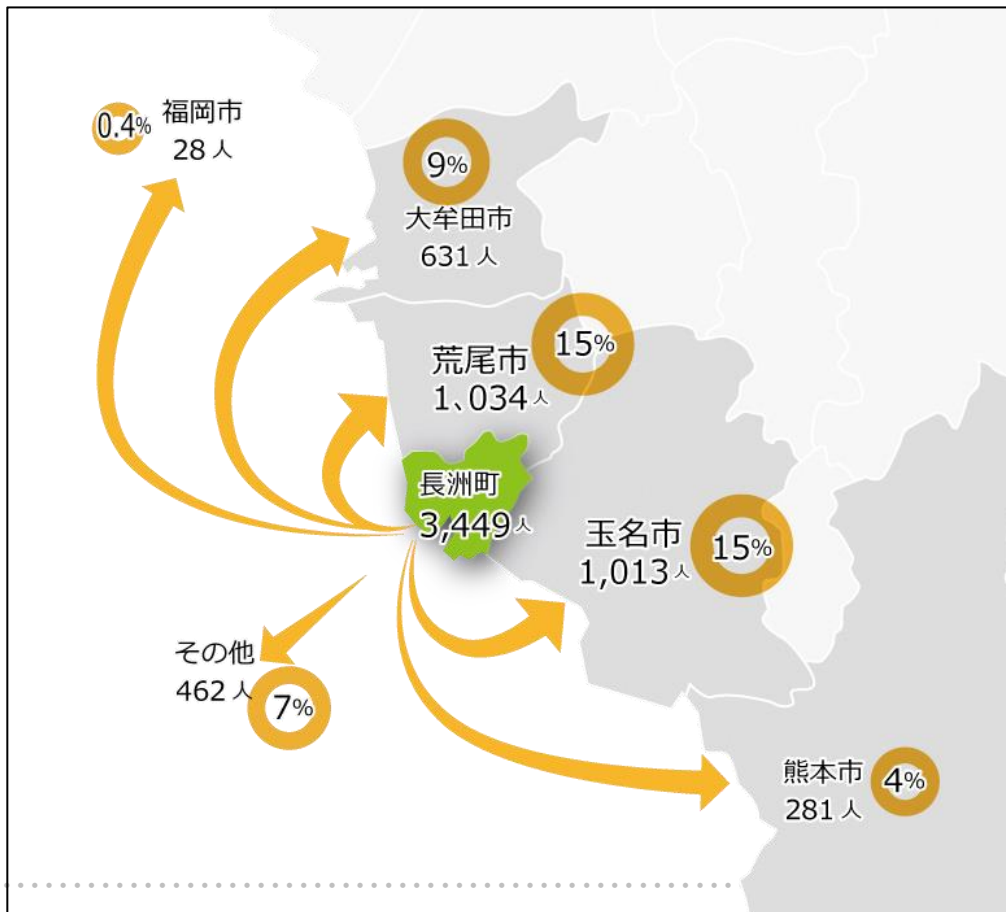


図 長洲町からの流出状況



2-3. 公共交通の現況

2-3-1. 町内の公共交通サービス

本町には、鉄道（JR 鹿児島本線）、有明フェリー、一般タクシー、予約型乗合タクシー「きんぎょタクシー」の交通サービスがあります。

町の中央からやや北西部に長洲駅が位置しており、東西方向に JR 鹿児島本線が通っています。南西の海岸部には長洲港が位置しており、長崎県雲仙市の多比良港との間に有明フェリーが運航しています。タクシーは、3社により運行されています。きんぎょタクシーは、町内一円、荒尾市及び玉名市の特定施設へ運行しています。

【町内の公共交通サービス】



2-3-2. 町内の公共交通の運行（運航）状況

タクシー以外の町内の公共交通の運行（運航）状況については以下のとおりです。

【町内の公共交通の運行（運航）状況】

令和5年7月現在

交通モード	路線名・航路・運行エリア		1日の便数
鉄道 (JR 鹿児島本線)	上り(大牟田・久留米・博多方面)		30 便
	下り(熊本・新八代・八代方面)		32 便
有明フェリー	ダイヤ A※1	長洲港発	19 便
		多比良港発	19 便
	ダイヤ B※2	長洲港発	16 便
		多比良港発	16 便
きんぎょタクシー※3	町内間		9 便
	町内⇄荒尾市の4 特定施設※4		9 便
	町内⇄玉名市の1 特定施設※5		4 便

※1:ダイヤ A

【令和5年】4月1日~2日、4月28日~5月31日、
7月15日~8月31日、10月1日~11月30日、
12月29日~31日

【令和6年】1月1日~3日、3月20日~31日

※2:ダイヤ B

【令和5年】1月4日~3月31日、4月3日~27日、6月1日~7月14日、
9月1日~30日、12月1日~28日

【令和6年】1月4日~3月19日

※3:きんぎょタクシーは土・日・祝日、12月29日・30日、1月2日・3日を除く平日のみ運行

※4:ゆめタウンシティモール、荒尾市民病院、荒尾警察署周辺、荒尾支援学校

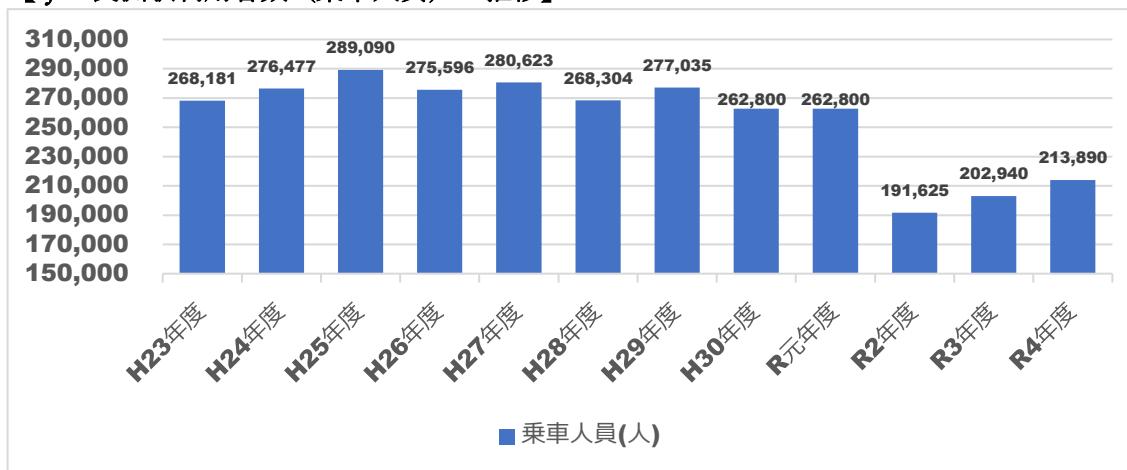
※5:玉名駅

2-3-3. 町内の公共交通の利用状況

【鉄道】

- JR 鹿児島本線・長洲駅の利用者は、平成 23 年度から令和元年度までは、年間の延べ利用者数が 26 万人台から 28 万人台の間でしたが、令和 2 年度では約 19 万人、令和 3 年度では約 20 万人、令和 4 年度では約 21 万人となっています。

【JR長洲駅利用者数（乗車人員）の推移】

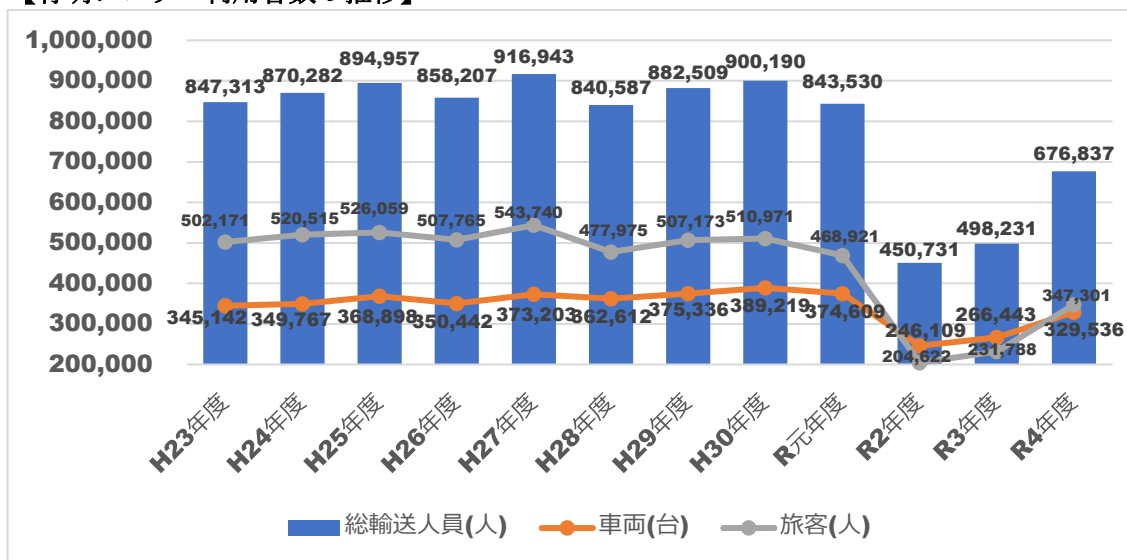


参考：「駅別乗車人員上位 300 駅」

【フェリー】

- フェリーの利用者は、平成 23 年度から令和元年度までは、年間の延べ利用者数が 80 万人台でしたが、令和 2 年度では約 45 万人、令和 3 年度では約 50 万人、令和 4 年度では約 68 万人となっています。

【有明フェリー利用者数の推移】

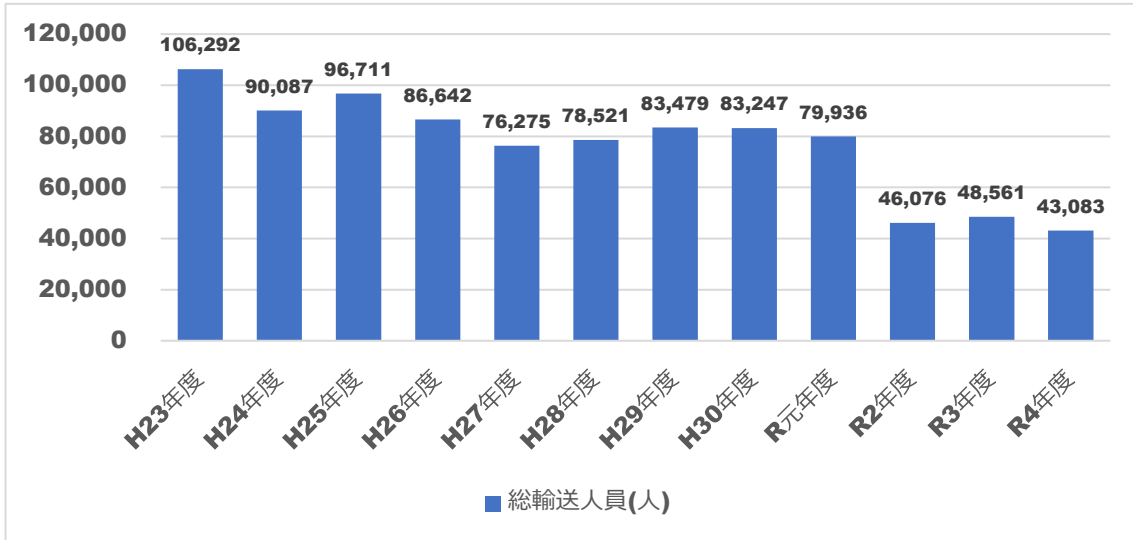


参考：有明海自動車航送船組合

【タクシー】

- 町内のタクシーの年間の延べ利用者数は、平成 23 年度で約 10 万 6 千人で、その後は増減しながら緩やかに減少し、令和元年度では約 8 万人に減少しました。令和 2 年度では約 4 万 6 千人、令和 3 年度では約 4 万 8 千人、令和 4 年度では約 4 万 3 千人となっています。

【タクシー利用者数の推移】

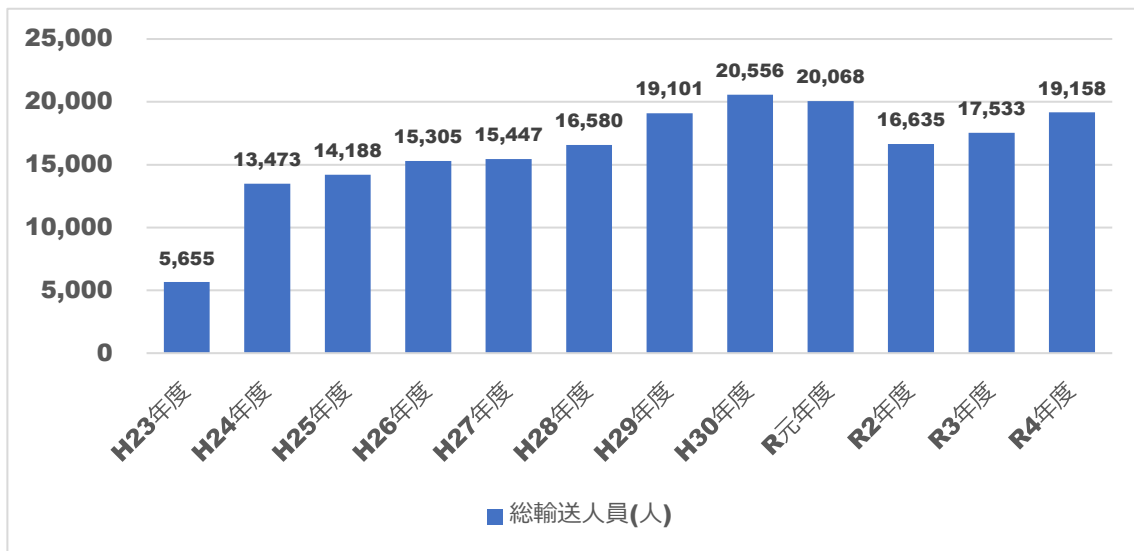


参考：熊本県タクシー協会

【きんぎょタクシー】

- きんぎょタクシーの年間の延べ利用者数は、平成 23 年 10 月から運行を開始して以降増加を続け、ピーク時の平成 30 年度、令和元年度には、約 2 万人となっています。新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年度には約 1 万 6 千人、令和 3 年度には 1 万 7 千人に減少しましたが、令和 4 年度には約 1 万 9 千人に増加しました。

【きんぎょタクシー利用者数の推移】



参考：長洲町ホームページ

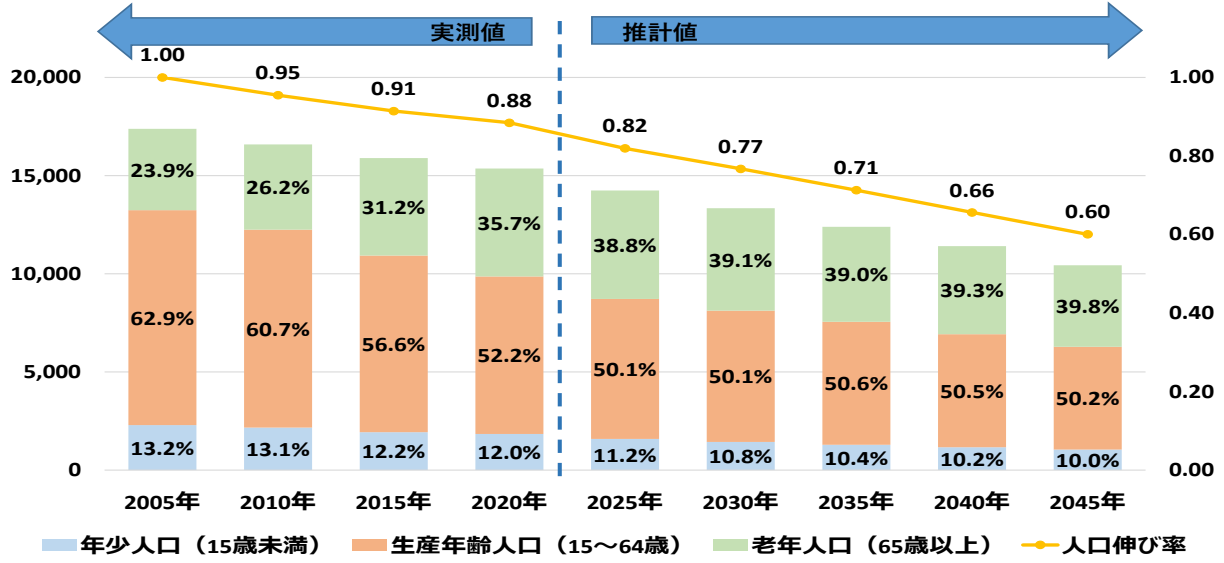
第3章 移動に関する地域の現状・課題

3-2. 長洲町の地域公共交通の抱える課題

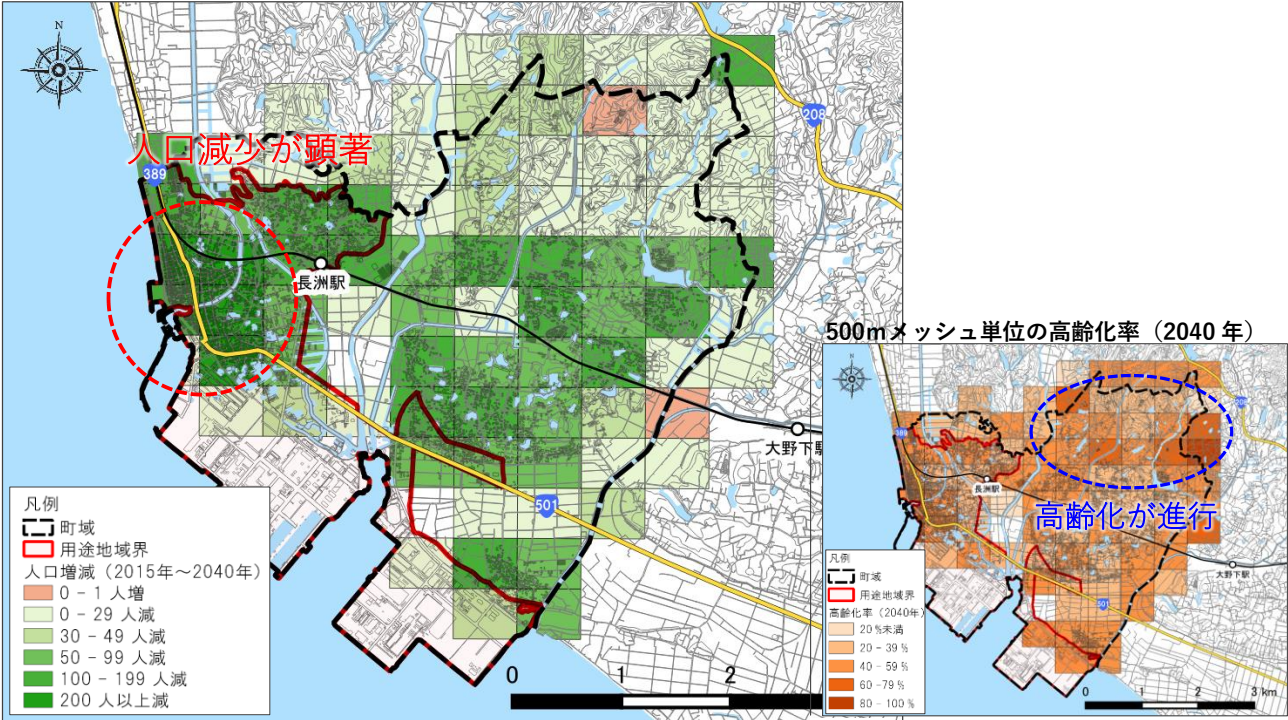
【公共交通需要の変化への対応と持続可能な交通体系の構築】

- 人口減少・少子化の進行によって、総体的に交通需要が減少します。
- 超高齢社会の到来により、後期高齢者等の移動サービスの質的支援が重要となります。
- 単身世帯（ひとり暮らし高齢者）の増加により、サービス情報収集におけるきめ細やかな対応が求められます。

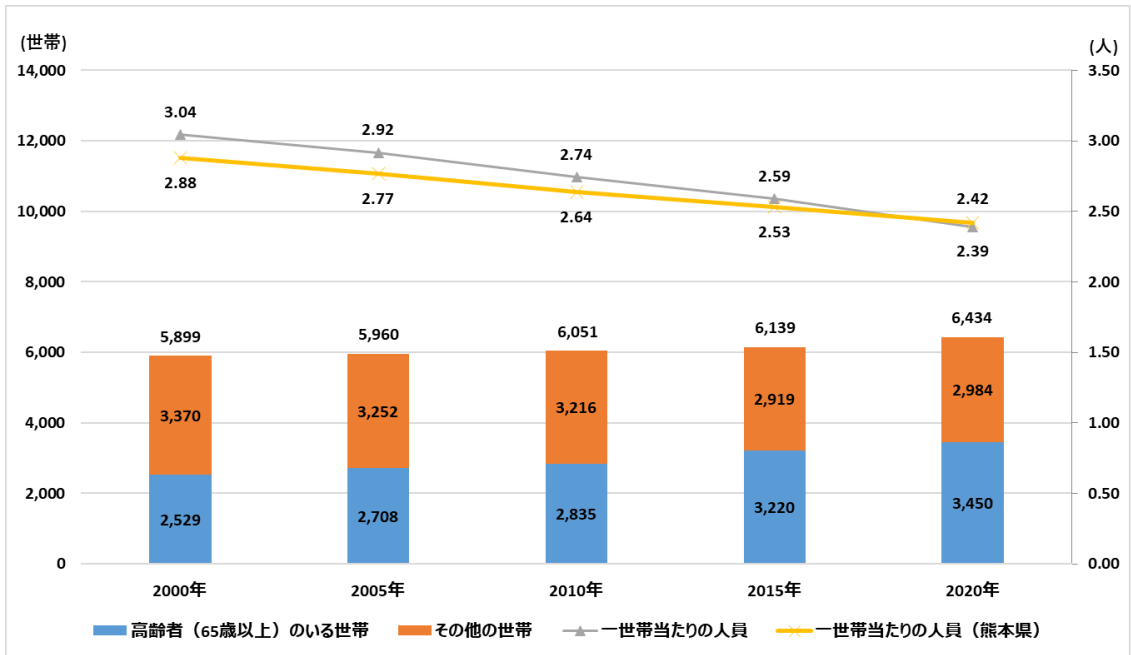
【長洲町の将来人口】



長洲町 人口増減 (2015~2040年)

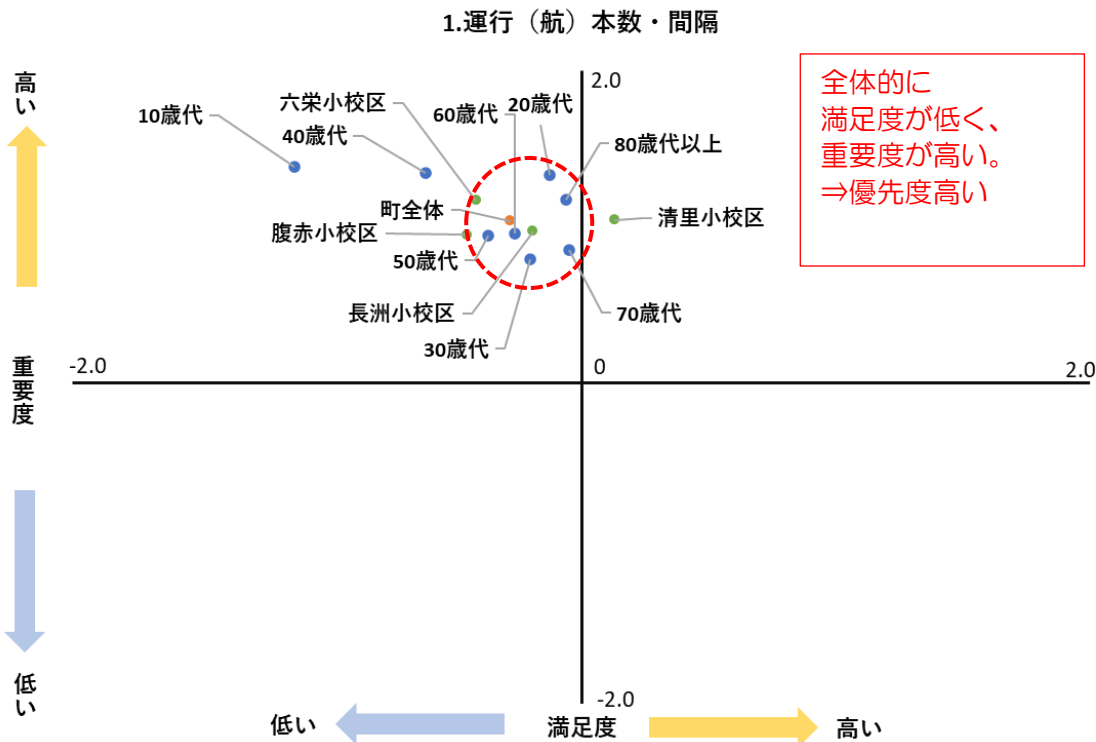


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

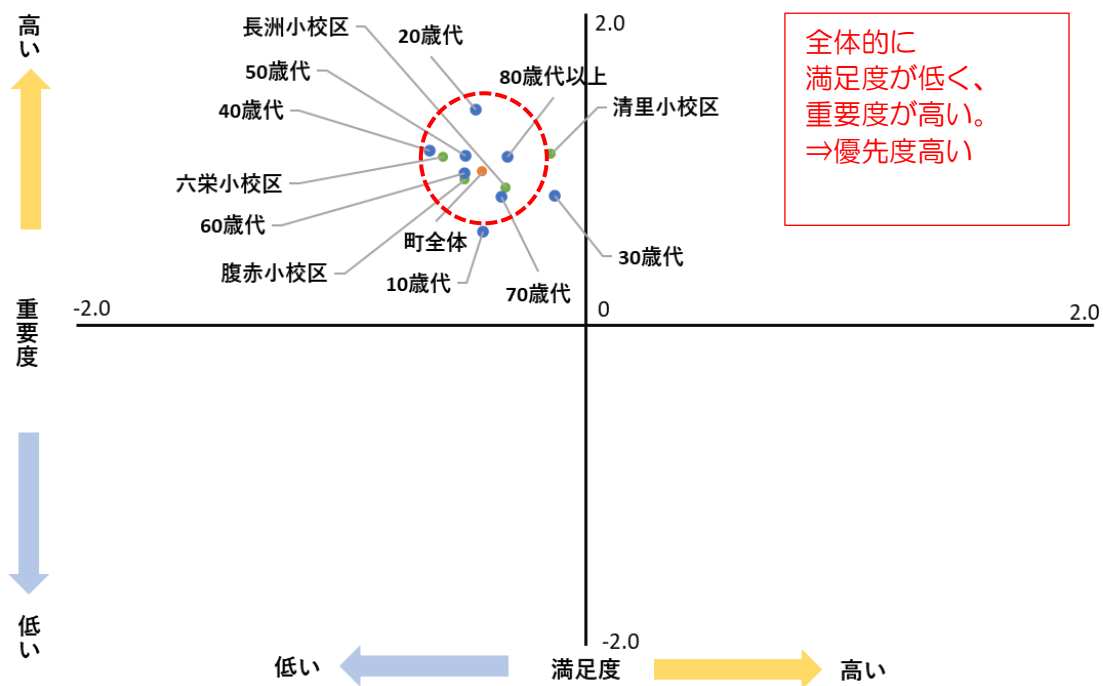


	総世帯人員	高齢夫婦のみ世帯	高齢単身世帯
人数	15,127	2,176	816
構成率(%)		14.4	5.4

【長洲町内の公共交通サービスの満足度・重要度（町民アンケートより）】



8.交通機関同士の乗り換え・乗り継ぎ



長洲町内の今後の公共交通について（町民アンケート）

設問	件数	割合
現在も公共交通を利用している	27	7.3%
利便性が良くなれば、利用したいと思う	108	29.0%
料金が安くなれば、利用したいと思う	32	8.6%
今は公共交通を利用していないが、将来は利用したいと思う	94	25.3%
今後、可能な範囲で公共交通を利用したいと思う	44	11.8%
今後も公共交通は利用しないと思う	21	5.6%
わからない	39	10.5%
その他	0	0.0%
未回答	7	1.9%

【安全・安心の確保と利便性の高い公共交通の構築、交通事業者の持続的なサービス提供環境の確保】

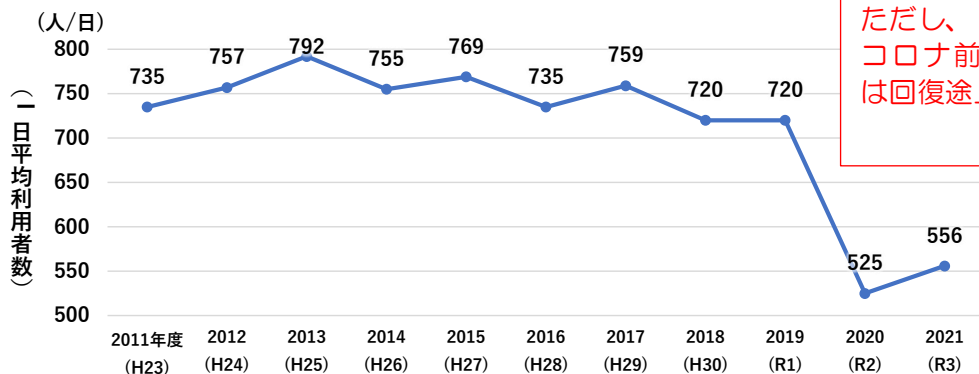
- 移動における自家用車の依存が高く 70%以上となっています。
- 運転免許返納者への対応、特に、高齢者の移動手段の確保が必要となります。
- 公共交通の利用者がコロナ感染拡大前の水準に回復途上の段階にあります。
- 運転手不足による円滑な事業継続、サービス向上の困難化への対応が必要です。

長洲町・熊本県の交通分担率の状況



出典：国勢調査

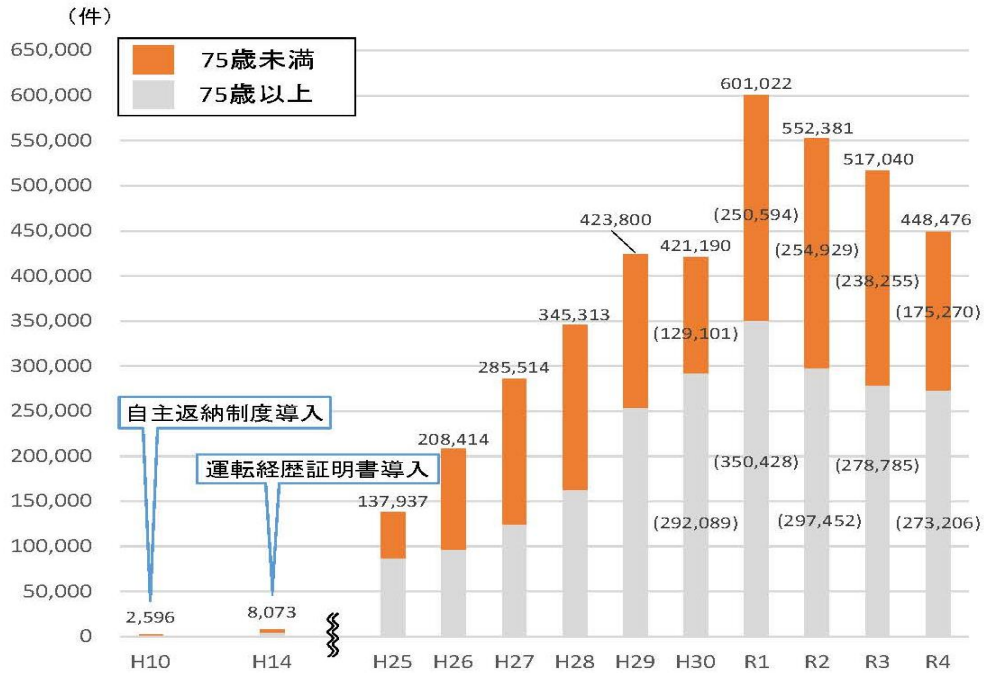
JR 長洲駅における一日の平均乗員数の推移



徐々に増加傾向。
ただし、
コロナ前の水準に
は回復途上

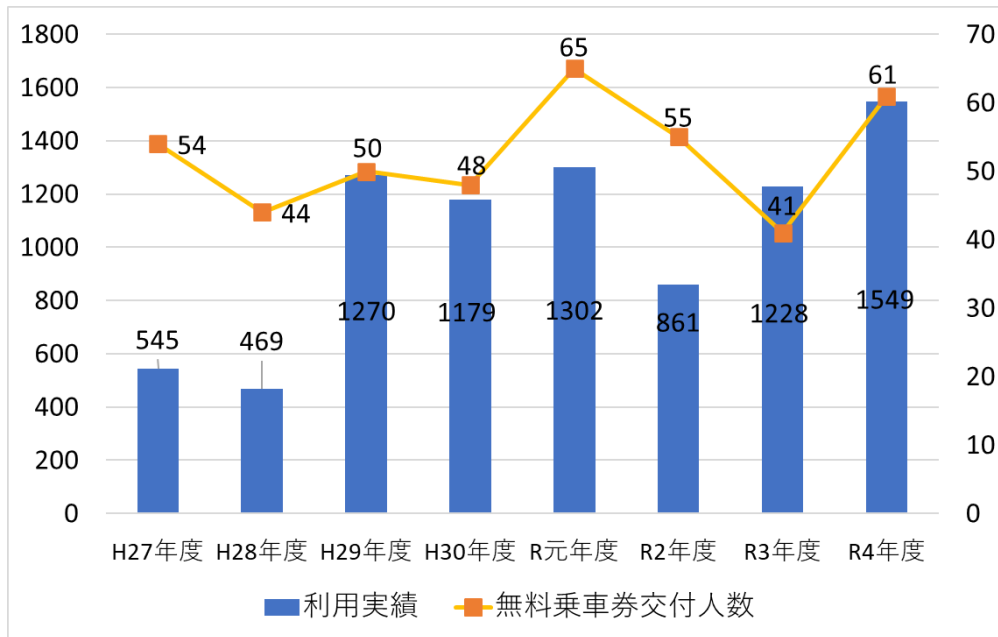
出典：長洲町、JR九州のホームページ

【全国の運転免許取消件数（自主返納）件数】



出典：警察庁「運転免許統計」

【長洲町の免許返納者のきんぎょタクシー利用実績及び免許返納へのきんぎょタクシー無料乗車券交付人数】



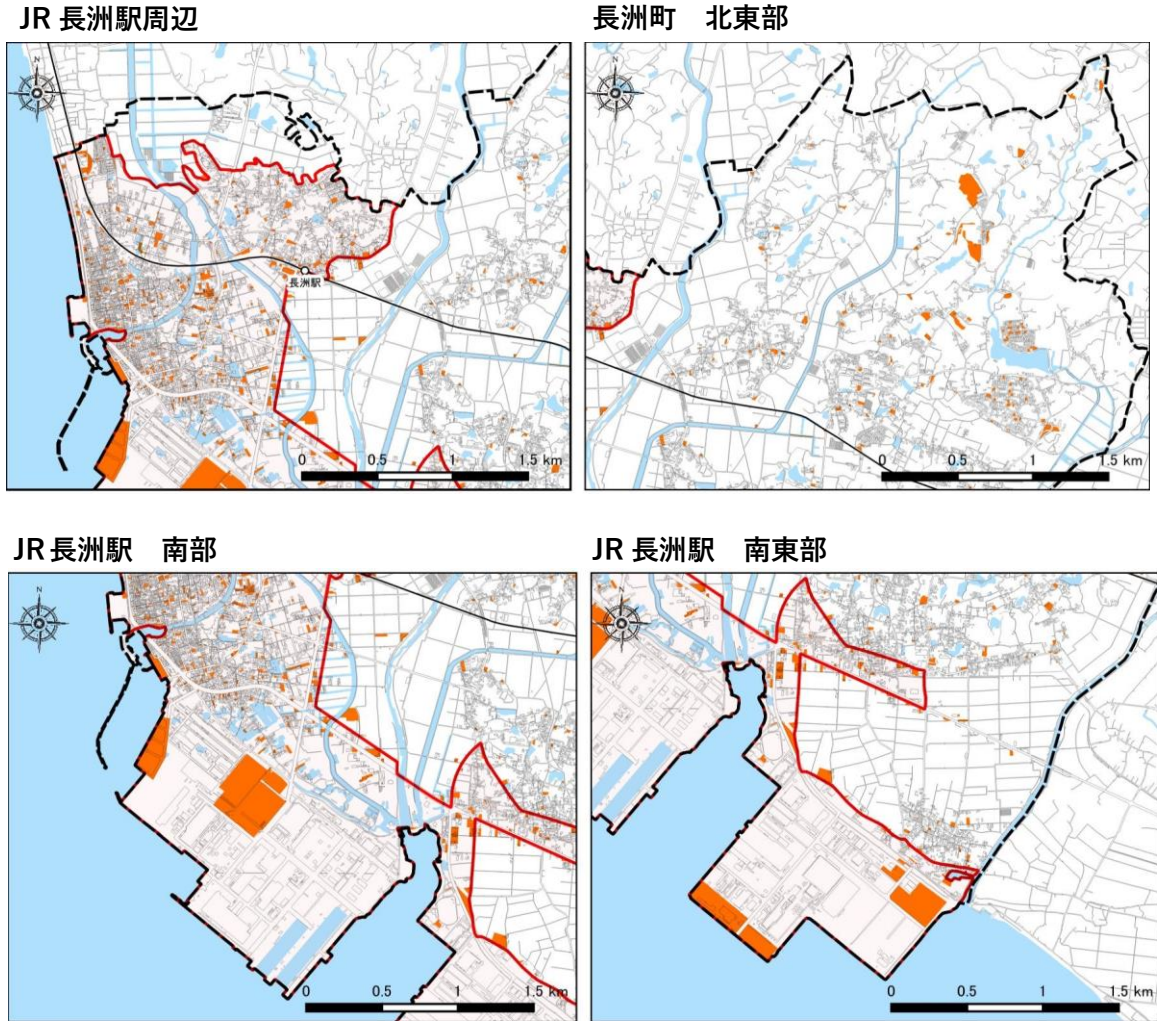
タクシーの利用促進策（町民アンケート結果）

設問	件数	割合
店舗などと連携した利用促進キャンペーンなどの実施	76	16.1%
免許返納等に係る料金割引	195	41.3%
最新車両などの導入	24	5.1%
車両情報などのデジタル化	33	7.0%
特にない	113	23.9%
その他	5	1.1%
未回答	26	5.5%

【コンパクトなまちづくりの推進、安全でわかりやすく・使いやすい公共交通】

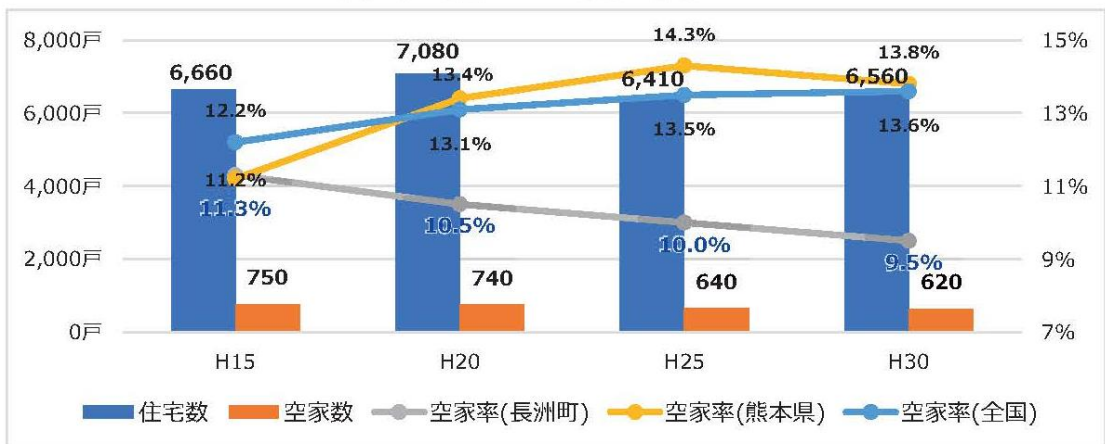
- 人口減少に伴い、空地の増加が懸念される状況です。また、空き家数は減少傾向にありますが、今後も一層の適切な管理が重要となります。
- 長洲駅周辺を中心部におけるまちづくりを推進することが求められます。

図一 低未利用地の分布状況



出典：都市計画基礎調査

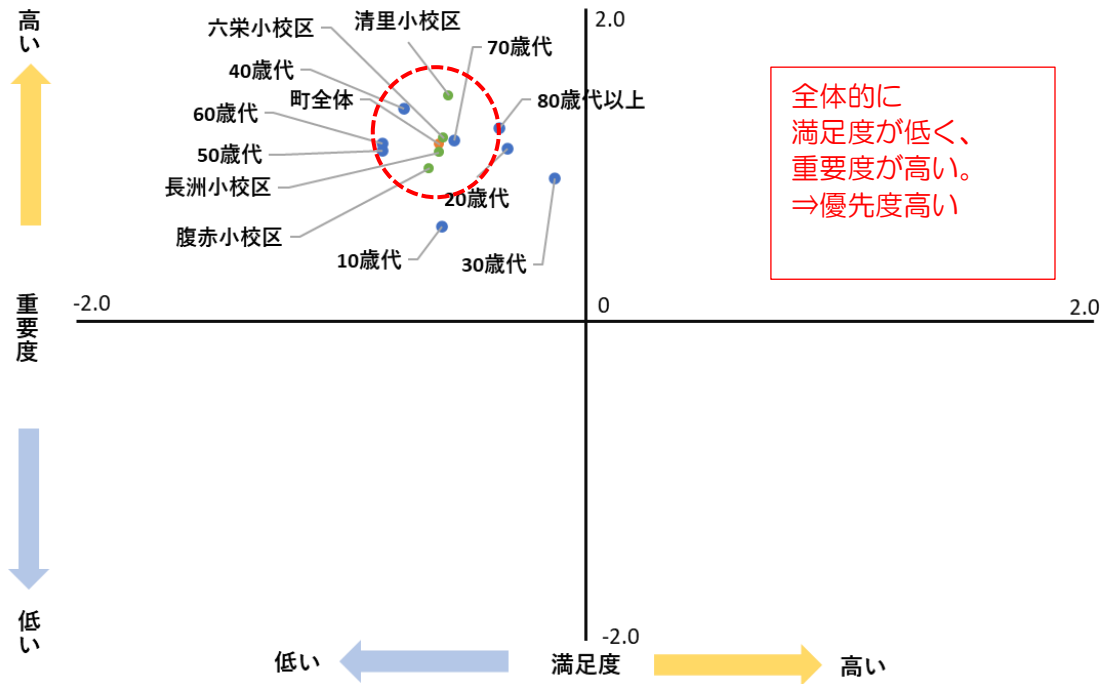
図 住宅数及び空き家数の推移



資料：「住宅・土地統計調査」

長洲町内の公共交通サービスの満足度・重要度（町民アンケート）

9.駅前広場の改良や駅舎のバリアフリー化などJRの利便性向上

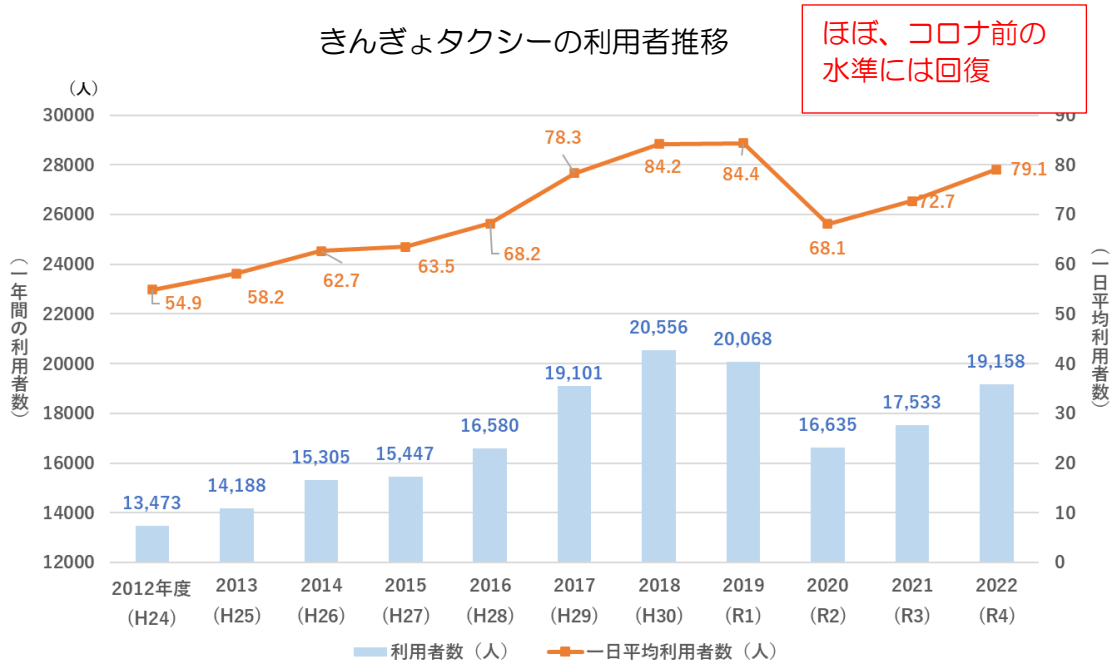


JR長洲駅の利用促進策（町民アンケート結果）

設問	件数	割合
分かりやすい運行時刻や運賃の案内	58	7.4%
待合環境の充実	62	7.9%
他の公共交通機関との交通アクセスの向上	112	14.3%
町内企業等と連携したノーマイカデーなどの実施	13	1.7%
免許返納等に係る運賃割引	78	10.0%
イベントの実施や企画乗車券の販売	25	3.2%
運行本数の増加	124	15.9%
バリアフリーなど駅舎の改修	136	17.4%
駅前の整備	57	7.3%
駅舎の複合施設化	39	5.0%
特にない	58	7.4%
その他	0	0.0%
未回答	19	2.4%

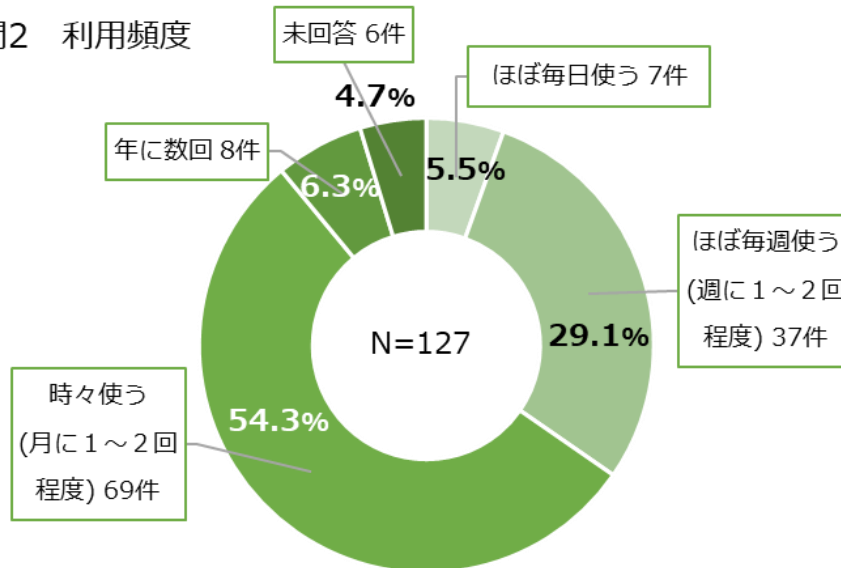
【公共交通の一層の利用増進・サービス向上】

- 高齢者の移動手段として定着しつつあるきんぎょタクシーの一層の利用増進・サービス向上が重要となります。
- 町民の主要な公共交通である鉄道（JR）の利便性の向上と駅及び周辺の快適空間づくりが求められています。



きんぎょタクシーの利用頻度（利用者アンケート）

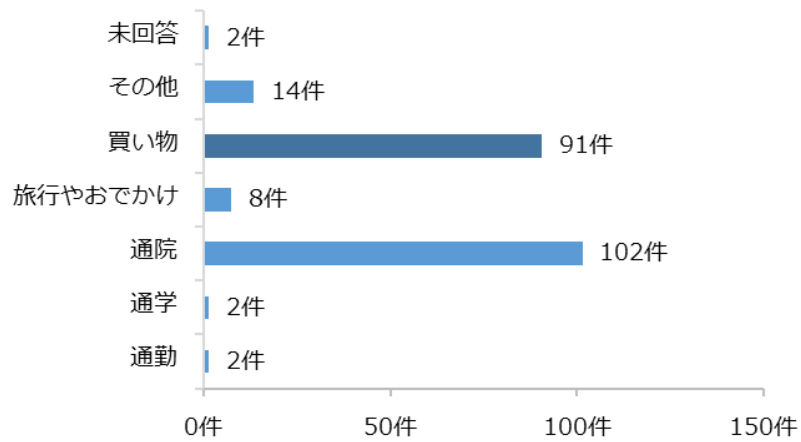
問2 利用頻度



きんぎょタクシーの利用目的（利用者アンケート）

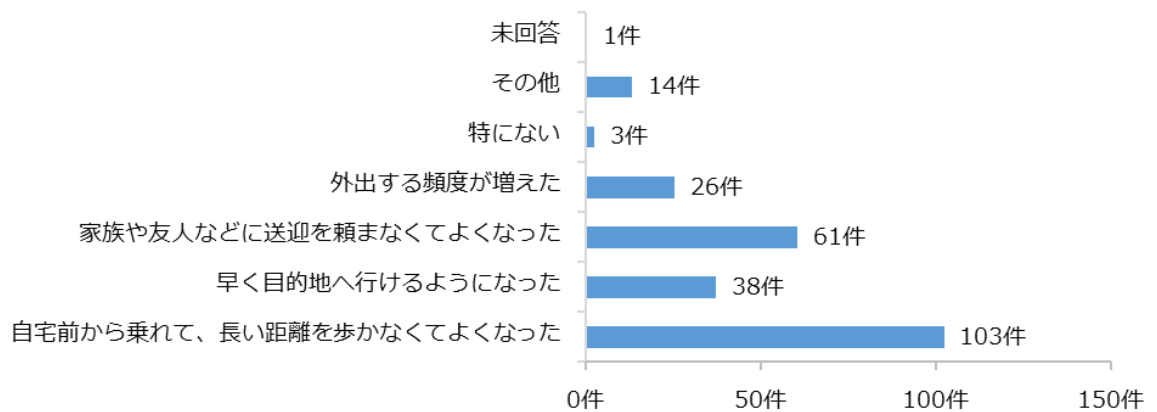
問3 利用目的

複数回答 MA=219



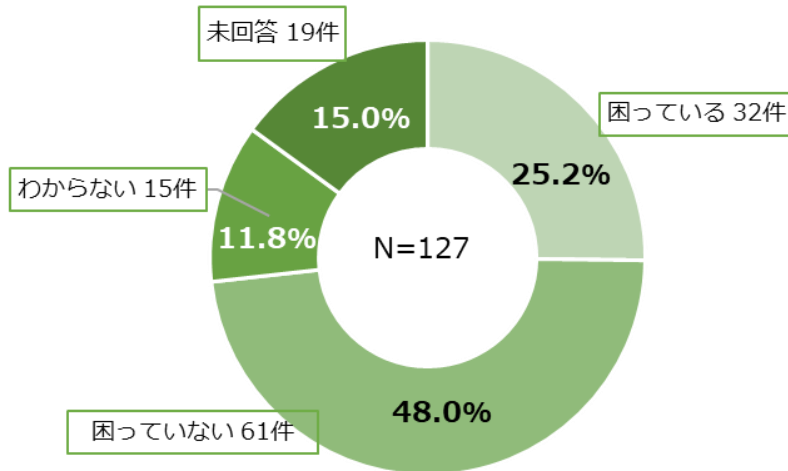
きんぎょタクシーの利用して良かったこと（利用者アンケート）

問5 利用して良かったと思うところ

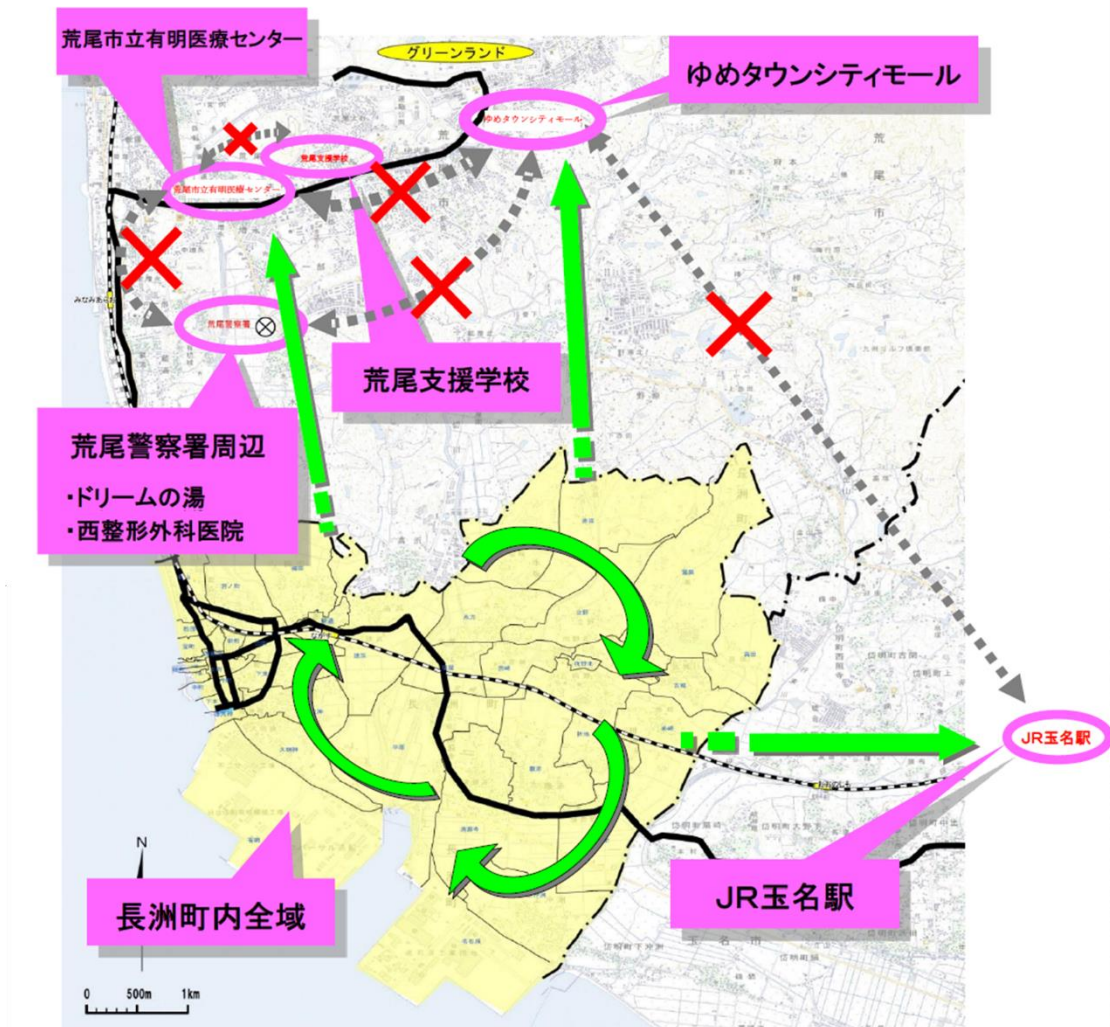


きんぎょタクシーの移動できる範囲について（利用者アンケート）

問7 移動できる範囲について



きんぎょタクシーの運行ルート

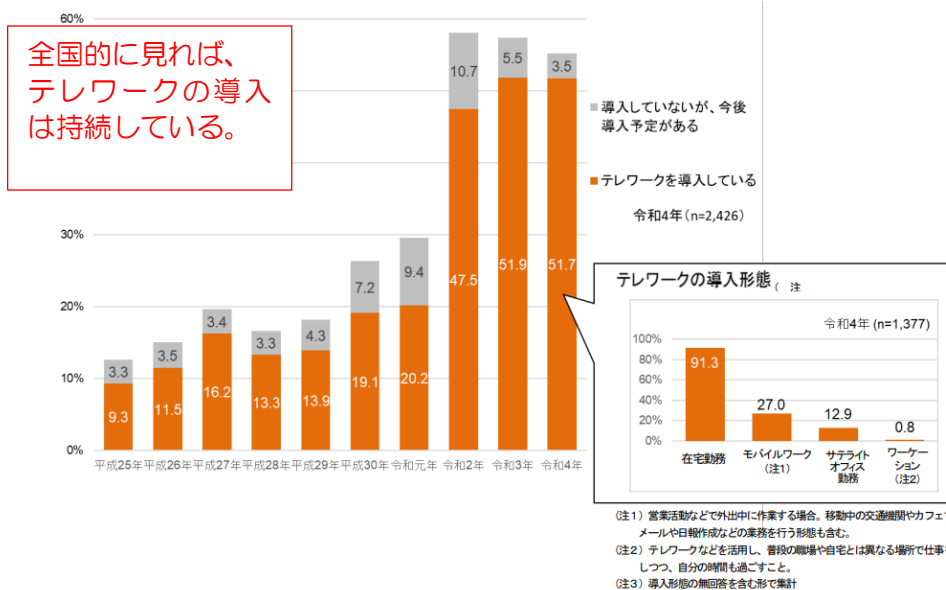


【だれもが利用しやすい公共交通サービスの提供】

- 人口減少に対応するため、移住・定住の取組みや観光交流の拡大に取り組んでいます。
- 外国人労働者の増加に伴う、多様な人材が活躍するまちづくりを進めています。
- 新たな高規格幹線（有明海沿岸道路）や長洲港の利用促進によって交流の拡大が期待されます。
- コロナ感染症の拡大によって縮小した移動・外出の行動様式を踏まえ、ポストコロナの働き方・移動の変化への対応が求められます。

長洲町移住定住パンフレット

図表3-1 テレワークの導入状況



国道 208 号 有明海沿岸道路

広域道路ネットワーク計画図



※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

地域公共交通の現状・問題点、課題及び方針（案）【骨子案】

	現状・問題点	課題	方針（案）
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・少子化の進行 ・高齢社会の到来 ・ひとり暮らし高齢者の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通需要の変化への対応 ・持続可能な交通体系の構築 	<p>① 高齢社会に対応したきめ細やかな移動サービスの持続的な向上</p>
移動	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の依存が高い ・高齢者の移動手段の確保、運転免許返納者への対応 ・公共交通の利用者の減少 ・運転手不足への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全でわかりやすく・使いやすい公共交通の構築 ・交通事業者の持続的なサービス提供環境の確保 	<p>② 公共交通の特性に応じた役割分担と地域住民・事業者・行政による協働・連携強化</p>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少による空地、空き家の増加 ・長洲駅周辺の中心部におけるまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトなまちづくりの推進 ・長洲駅のバリアフリー化の検討 ・地域住民・事業者・行政による連携・協働 	<p>③ まちづくりとの連携による交通結節機能の強化と公共交通ネットワークの構築</p>
公共交通のニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の移動手段として定着しつつあるきんぎょタクシー ・鉄道（JR）の利便性の向上と駅及び周辺の快適空間づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・きんぎょタクシーの一層の利用増進・サービス向上 ・長洲駅及び周辺のバリアフリー化の検討 ・利用者ニーズに対応した利用促進策の実践 	<p>④ 利用者ニーズに対応した利用促進策の推進と利用しやすい公共交通の実現</p>
新たなニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・移住・定住の取組み ・外国人労働者の増加 ・新たな高規格道路や長洲港の利用促進 ・ポストコロナの働き方変化への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世代に配慮した公共交通サービスの提供 ・長洲港の交通結節機能の強化 ・外国人も安心して利用しやすい公共交通環境 	<p>⑤ だれもが利用しやすい公共交通環境と新たな交通の社会実装化への対応</p>