

# 長洲町地域公共交通計画

令和6年3月  
熊本県 長洲町

# 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	1
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	12
2-3-4. きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額	14

### 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	15
3-1-1. 町民アンケート調査	15
3-1-2. きんぎょタクシーに関するアンケート調査	25
3-1-3. 民生委員・児童委員へのアンケート調査	31
3-1-4. 交通事業者へのアンケート調査	33
3-2. 長洲町の地域公共交通の抱える課題	35

### 第4章 計画の基本方針等

4-1. 基本理念及び基本方針	47
4-2. 公共交通の役割分担と補助事業の必要性	48
4-2-1. 補助系統を含む公共交通の役割分担と位置づけ	48
4-2-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性	48
4-2-3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要	49
4-3. 計画目標	50
4-4. 目標達成のための施策	51

### 第5章 計画の推進・進捗管理

5-1. 計画の推進体制	61
5-2. PDCA サイクルと数値目標の管理	61

# 第1章 計画策定にあたって

## 1-1. 計画策定の背景と目的

本町における公共交通は、長年、鉄道、フェリー、タクシーのほか、路線バスの運行により町民の移動を支えてきました。

そのような中、平成23年3月、九州新幹線の開業に伴う特急「有明」の運行廃止や在来線の本数減少は、本町にも大きな影響を及ぼしました。

また、路線バスについても生活スタイルの変化や自家用車の普及等による利用者の減少により、町内を循環する「健康福祉センター環状線」や、「長洲・荒尾環状線」をはじめとする荒尾市や玉名市まで運行していた路線は、現在では全路線が廃止されています。現在は、代替として町内全域と荒尾市・玉名市の特定乗降場所を運行する予約型乗合タクシー「きんぎょタクシー」が、町民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

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くると考えられます。

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。

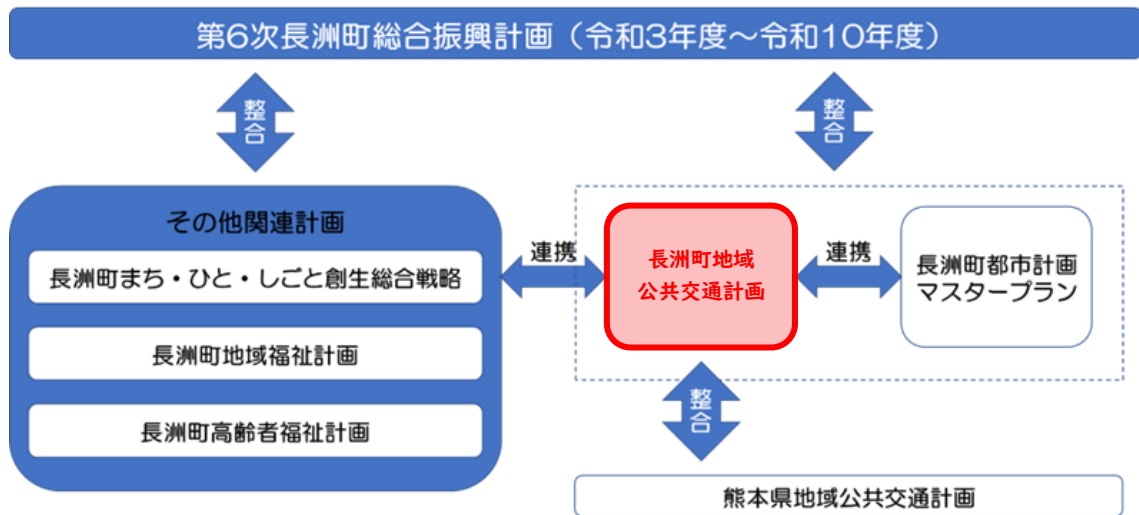
なお、今後の社会情勢の変化や具体的な取り組みの事業等の進捗状況により、適宜、本計画の検証及び見直しを行います。

## 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。

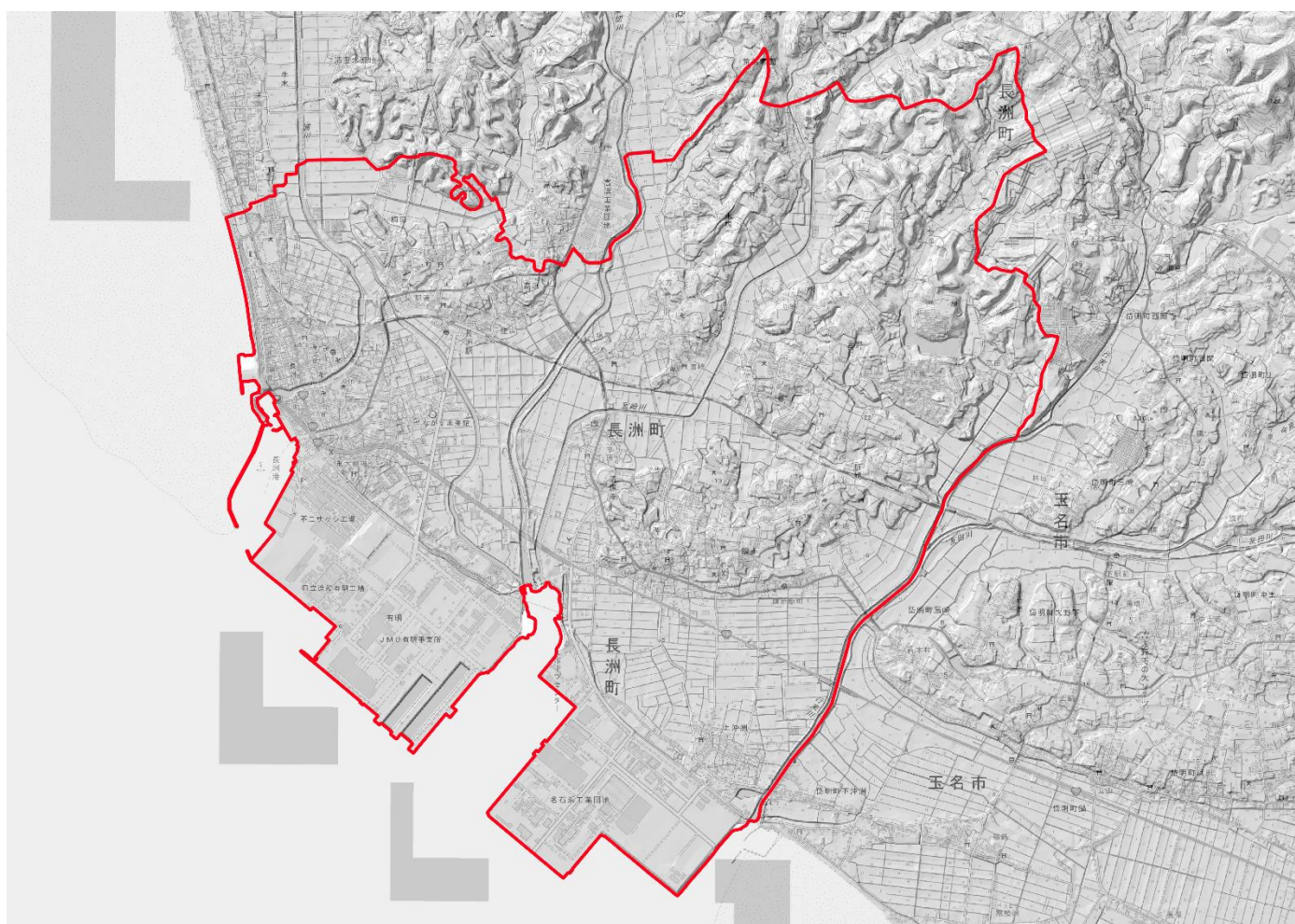


## 第2章 長洲町及び地域公共交通の現状

### 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中心部から約40km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19.44km<sup>2</sup>で、全体的に平地が多く、町東部の内陸部のみやや小高い丘陵地となっています。

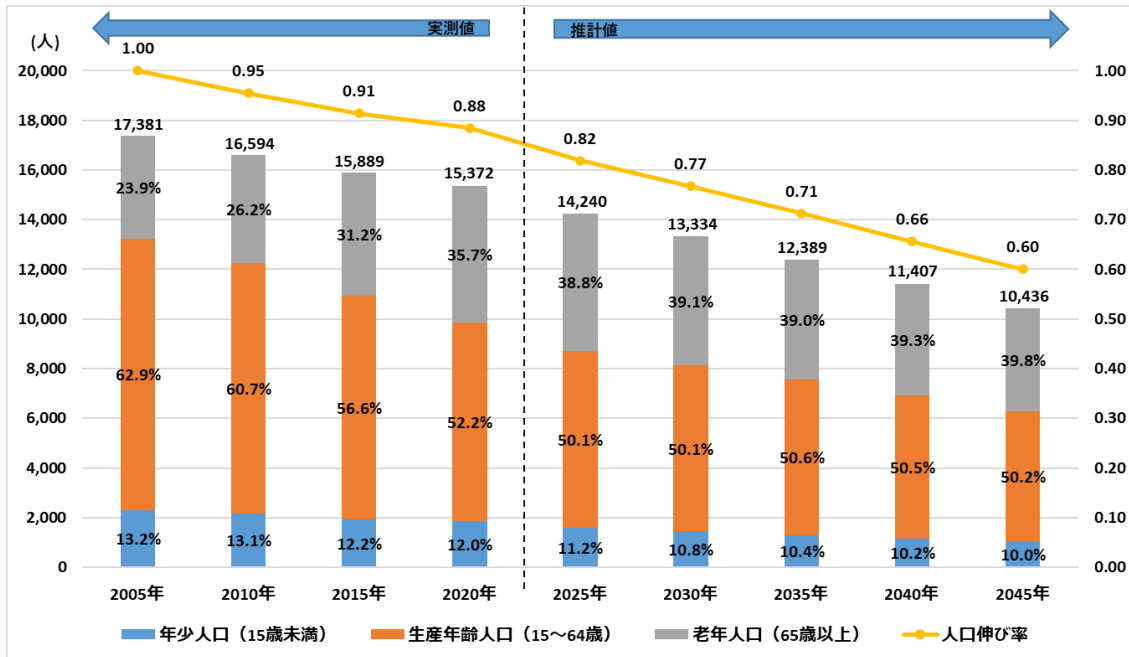


## 2-2. 長洲町の人口・社会動態

### 2-2-1. 人口・世帯数の推移

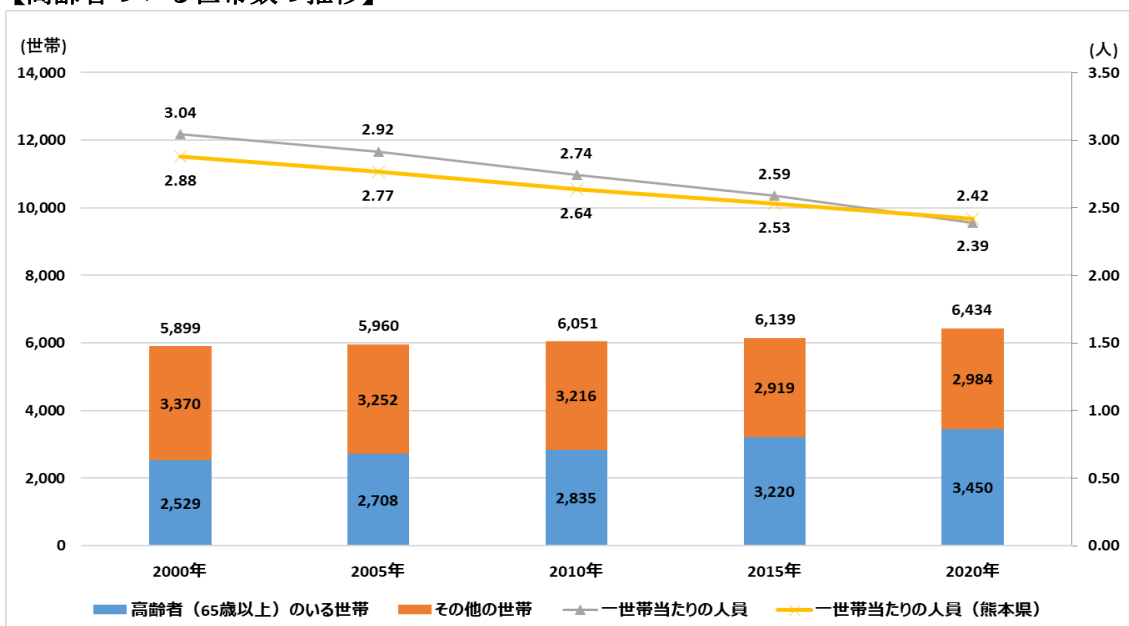
- 長洲町の人口は、2020年では15,372人となり、年々減少傾向にあります。
- 将来推計によると、2045年の年少人口割合は、全体の10.0%まで低下する一方で、65歳以上の老年人口割合は約40%まで上昇し、今後も少子高齢化が進行すると予測されます。

【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】

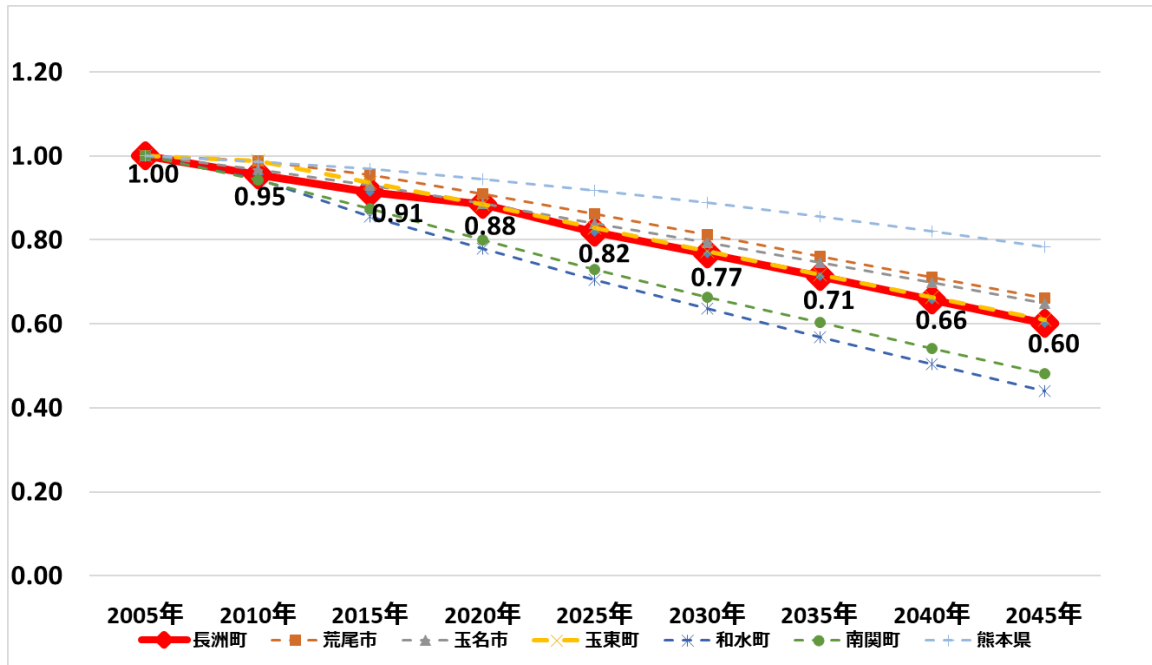


出展：国勢調査（2005～2020年）

## 2-2-2. 総人口・高齢化率の比較（近隣自治体・熊本県）

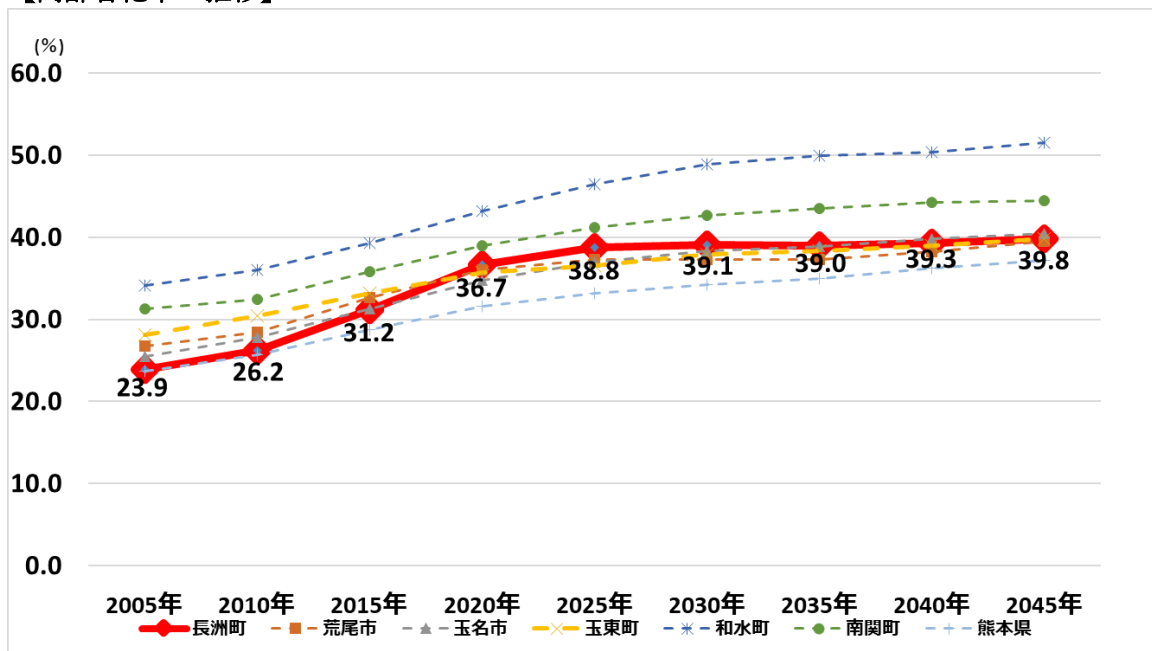
- 近隣自治体の和水町や南関町に比べて人口減少や高齢化率の進行は緩やかです。その他の近隣自治体の荒尾市や玉名市、玉東町と比較しても同程度の減少となっています。

【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】

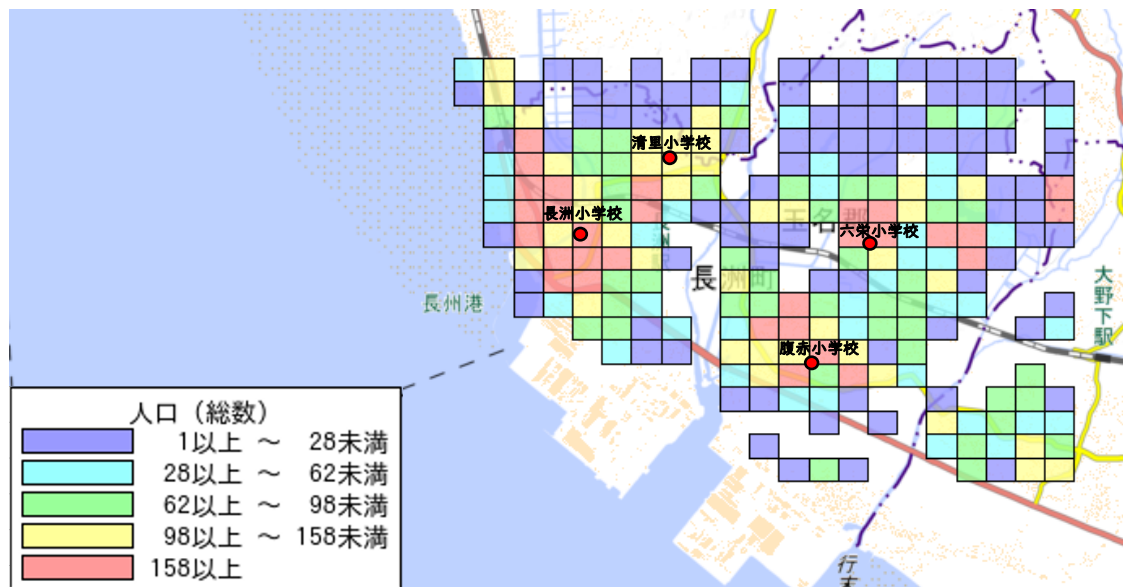


出展：国勢調査（2005～2020年）  
国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045年）

人口は主に、各小学校の周辺で多くなっています。

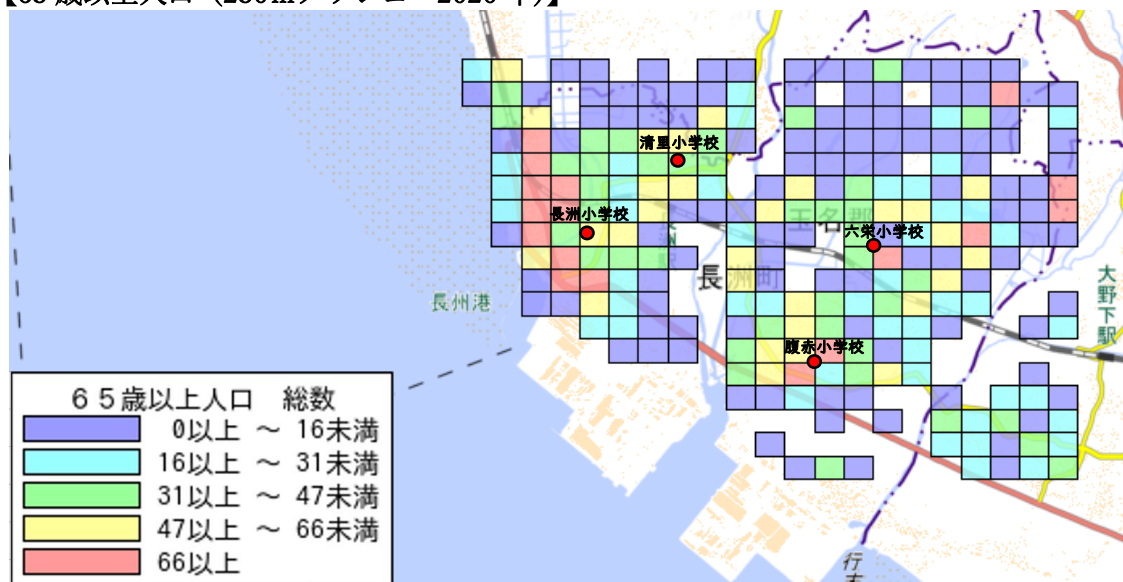
- 高齢化率は長洲小学校校区で比較的高くなっています。

【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)】



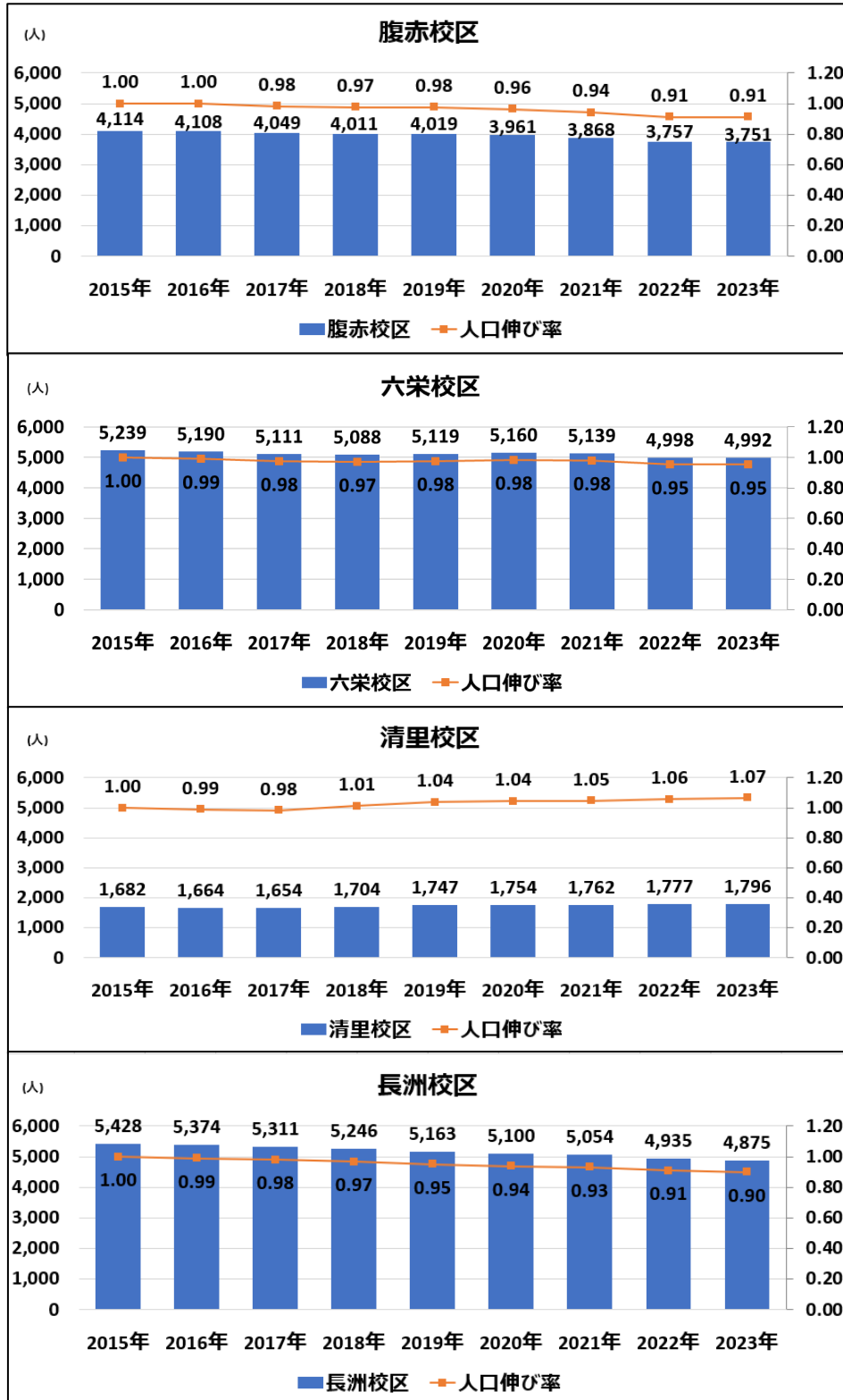
出展：国勢調査 250mメッシュ(2015年)、国土数値情報



## 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が、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】

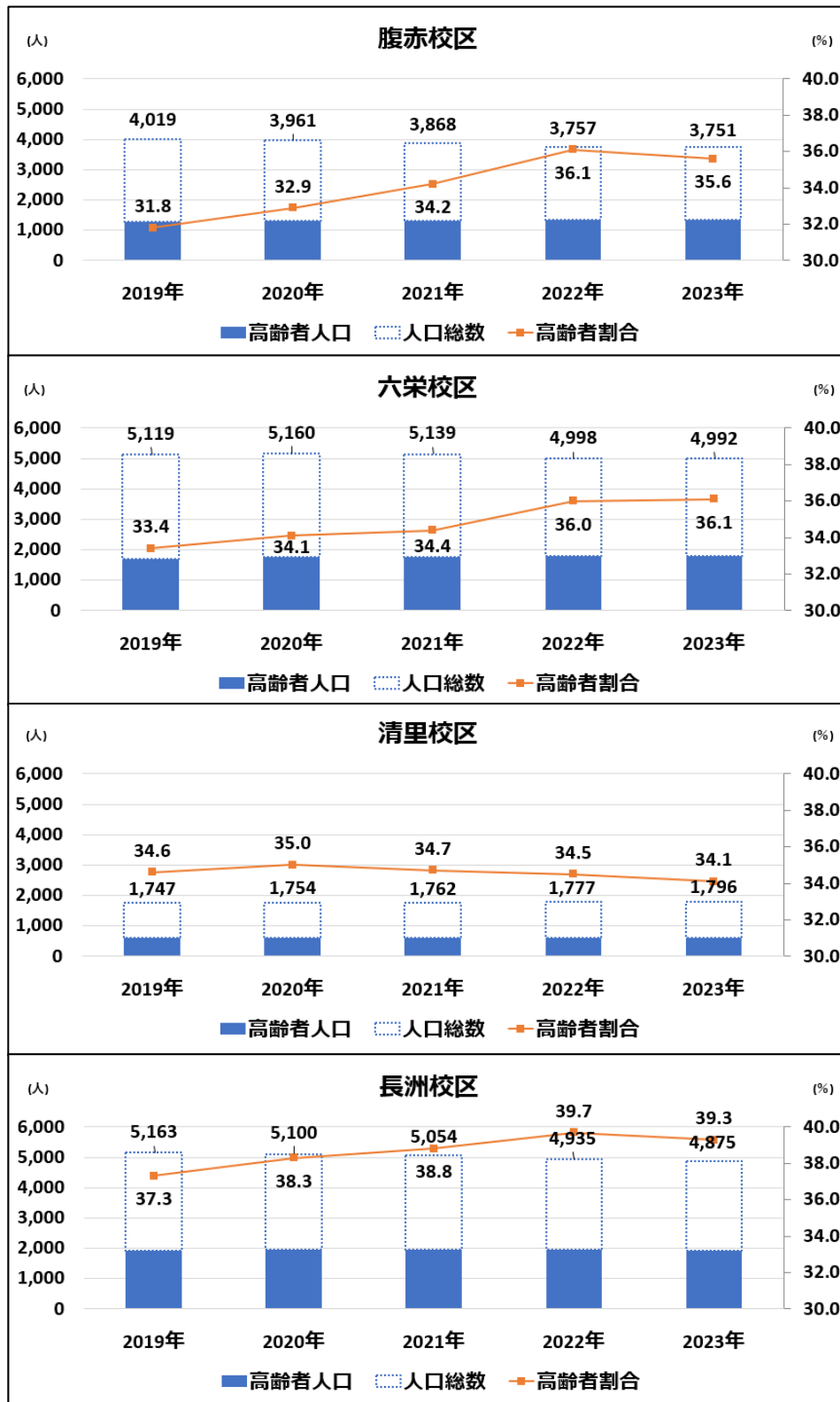


出展:住民基本台帳

## 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】

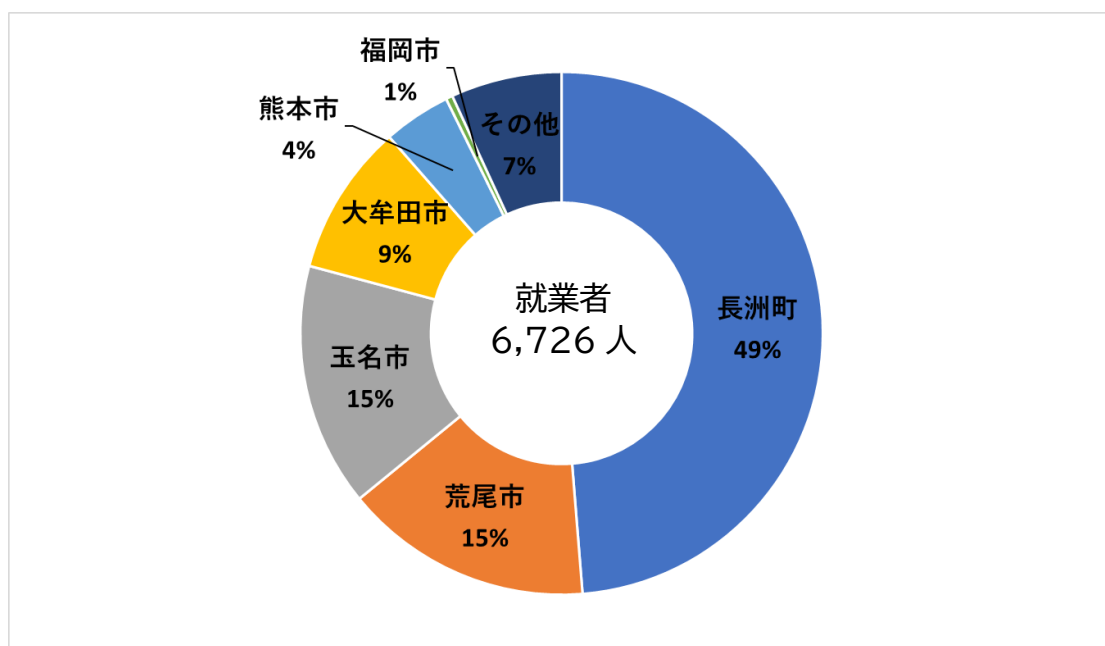
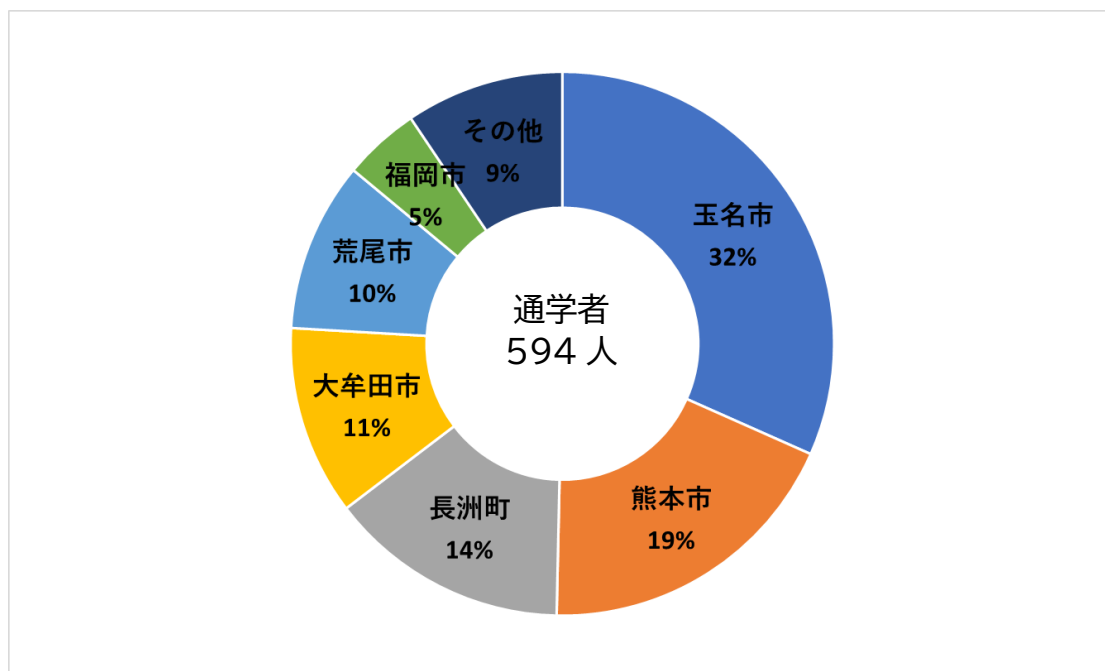


出展:住民基本台帳

## 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

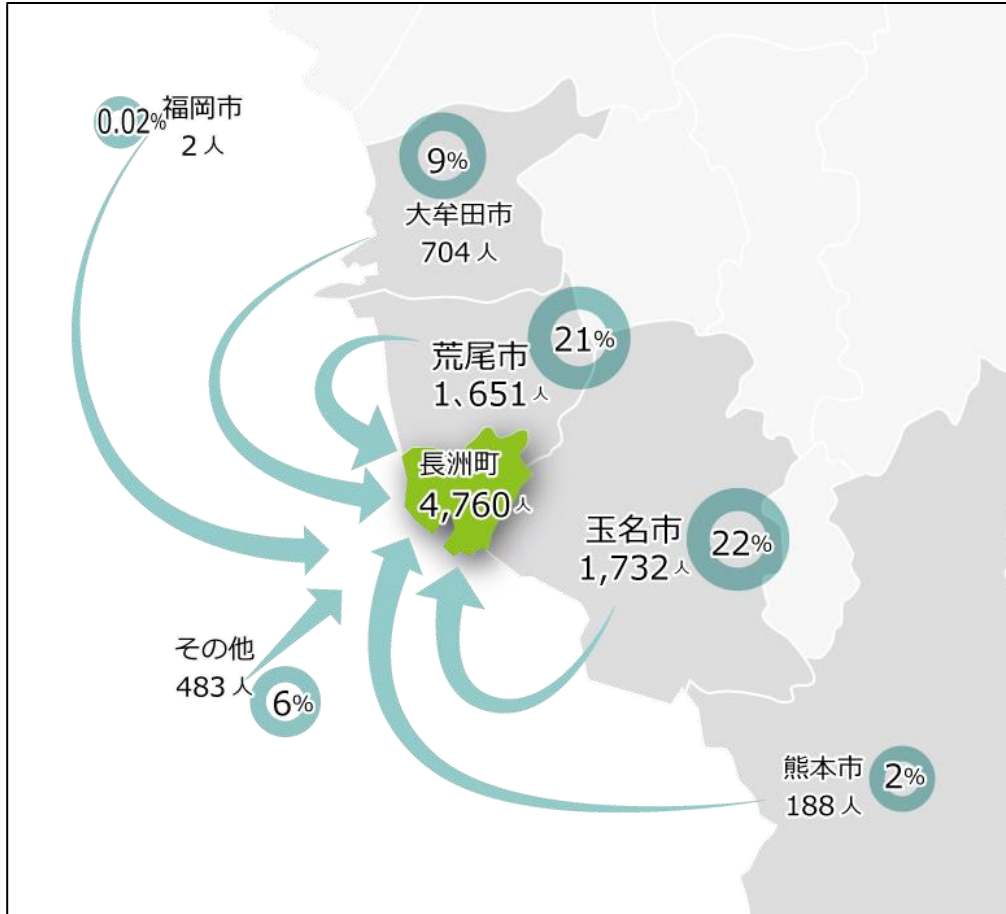
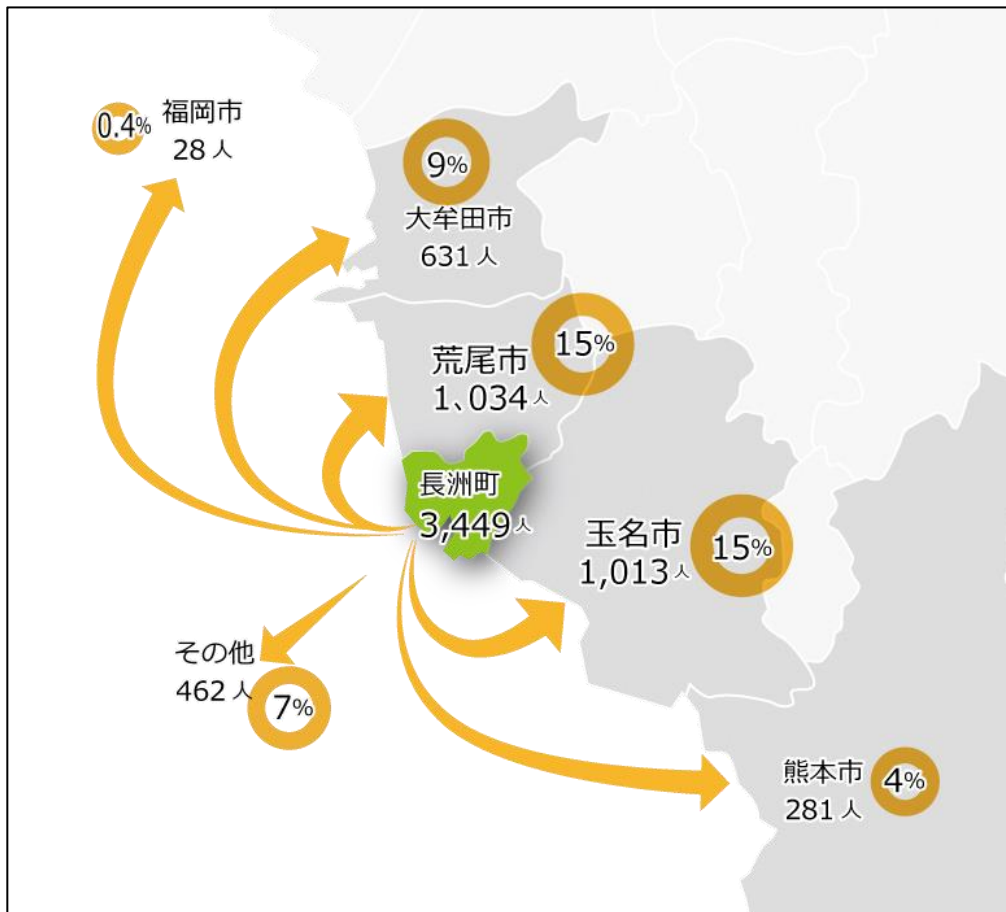


図 長洲町からの流出状況



## 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6年2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
	15 便ダイヤ※3	長洲港発	15 便
		多比良港発	15 便
きんぎょタクシー※4	町内間		9 便
	町内⇄荒尾市の4 特定施設※5		9 便
	町内⇄玉名市の1 特定施設※6		4 便

※1:ダイヤ A【令和6年】1月1日~3日、3月20日~4月7日、4月28日~5月31日、8月1日~8月31日、10月1日~11月30日、12月29~31日

【令和7年】1月1日~3日、3月20日~4月7日

※2:ダイヤ B【令和6年】1月4日~3月19日、4月8日~27日、12月1日~28日

【令和7年】1月4日~3月19日、4月8日~27日

※3:15 便ダイヤ【令和6年】6月1日~7月31日、9月1日~9月30日

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

※5:ゆめタウンシティモール、荒尾市立有明医療センター、荒尾警察署周辺、荒尾支援学校

※6:玉名駅

## 2-3-3. 町内の公共交通の利用状況

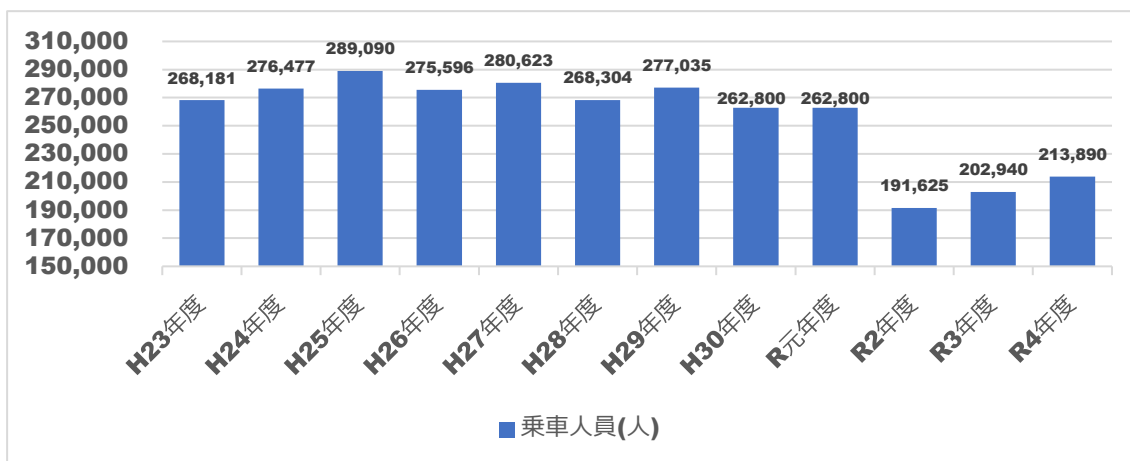
町内の公共交通の利用状況については以下のとおりです。

なお、全体的に見られる令和2年度からの利用者の減少については、新型コロナウイルス感染症の影響によるものです。

### 【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28万人台で推移していましたが、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】

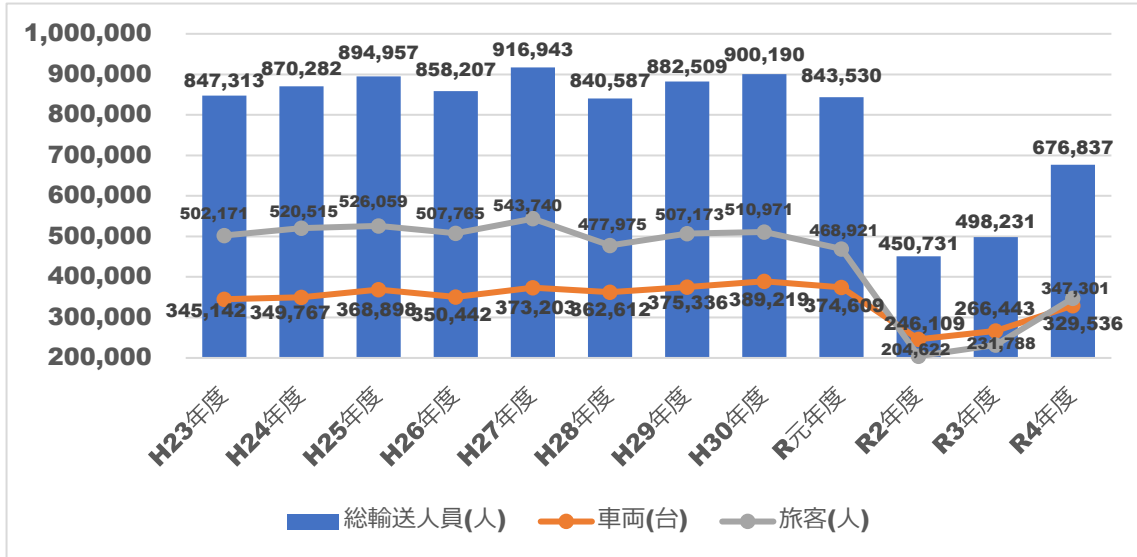


参考：「駅別乗車人員上位 300 駅」

## 【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 万人台から 90 万人台で推移していましたが、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】

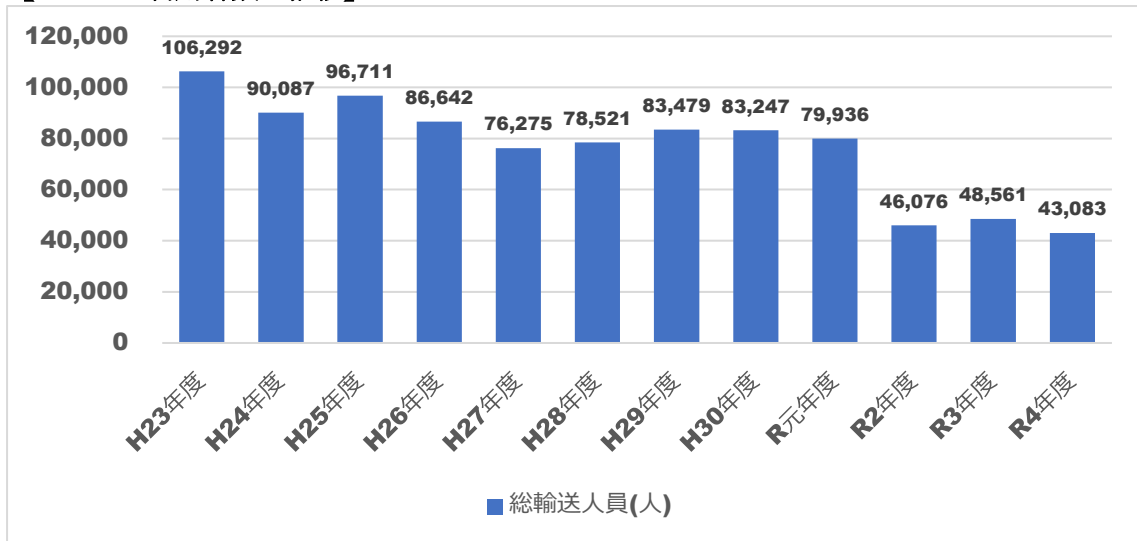


参考：有明海自動車航送船組合

## 【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】

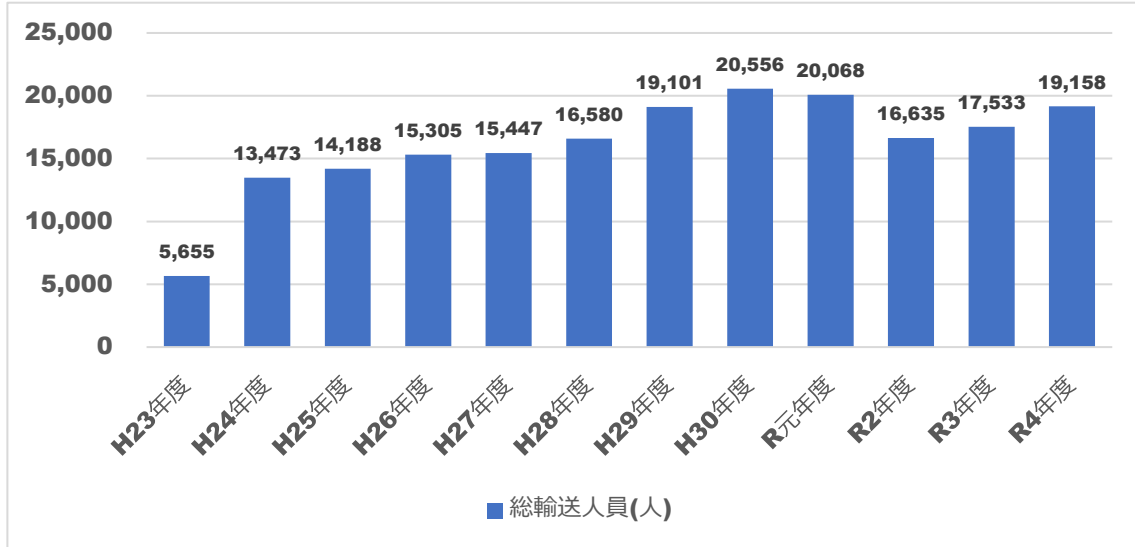


参考：熊本県タクシー協会

### 【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。令和 2 年度には約 1 万 6 千人、令和 3 年度には約 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】

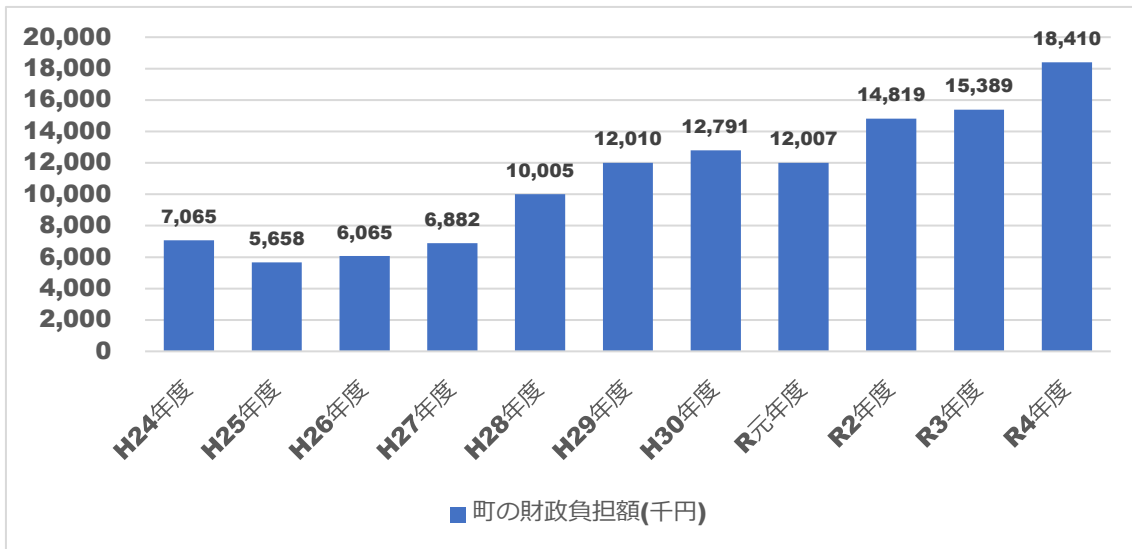


参考：長洲町ホームページ

### 2-3-4. きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額

きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額は、平成 24 年度で約 706 万円、令和 4 年度で約 1,841 万円となっています。きんぎょタクシーは平成 23 年 10 月より車両 2 台で運行を開始し、平成 28 年 10 月に 3 台目、令和 2 年 10 月に 4 台目を導入しています。

#### 【きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額】





## 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

■調査対象 長洲町在住の15歳以上の方1000人（無作為抽出）

■回収状況 回収数381人 有効回収率38.1%

■回答期間 令和5年7月26日（水）～令和5年8月14日（月）

■調査項目

1. 自身のことについて
2. 長洲町の公共交通全般に関する評価について
3. 鉄道（JR）の利用について
4. 有明フェリーの利用について
5. タクシーの利用について
6. きんぎょタクシーの利用について
7. 外出時のことについて
8. 有明海沿岸道路について
9. 今後の公共交通について
10. 公共交通に関する意見等

■その他

- ・比率はすべて百分率で表し、小数点以下第2位を四捨五入して算出しています。このため、百分率の合計が100.0%にならないことがあります。

## 自身のことについて

### (1) 年齢

回答者の年齢は「70歳代(27.0%)」がもっとも多く「60歳代(19.9%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
10歳代	13件	3.4%
20歳代	21件	5.5%
30歳代	29件	7.6%
40歳代	43件	11.3%
50歳代	47件	12.3%
60歳代	76件	19.9%
70歳代	103件	27.0%
80歳代以上	49件	12.9%
未回答	0件	0.0%

### (2) 運転免許の保有状況

運転免許の保有は、「自動車(72.5%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
自動車	332件	72.5%
バイク	83件	18.1%
返納済み	18件	3.9%
持ったことがない	25件	5.5%
未回答	0	0.0%

### (3) 自転車、自動車、バイクなどの保有状況

乗り物の保有状況は、「自動車(60.9%)」が最も多く、「自転車(26.0%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
自転車	133件	26.0%
自動車	312件	60.9%
バイク	42件	8.2%
持っていない	25件	4.9%
未回答	0	0.0%

### (4) よく利用する町内の公共交通機関

よく利用する町内の公共交通機関は、「鉄道(JR)(49.3%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
鉄道(JR)	188件	49.3%
有明フェリー	32件	8.4%
タクシー	31件	8.1%
きんぎょタクシー	9件	2.4%
未回答	121件	31.8%

## 鉄道（JR）の利用について

### （５）鉄道（JR）の利用頻度

鉄道（JR）の利用頻度は、「ほとんどあるいは全く利用しない（54.2%）」が最も多く、「ときどき利用する（27.3%）」が２番目に多くなっています。

設問	件数	割合
日常的に利用する	13	3.5%
ときどき利用する	102	27.3%
車やタクシーなどの利用ができないときに利用する	48	12.9%
ほとんどあるいは全く利用しない	202	54.2%
その他	5	1.3%
未回答	3	0.8%

### （６）鉄道（JR）の主な利用目的

鉄道（JR）の主な利用目的は、回答者では「趣味・娯楽（23.2%）」が最も多く、「買い物・飲食（20.4%）」が２番目に多くなっています。

設問	件数	割合
通勤	10	3.2%
通学	14	4.5%
買い物・飲食	64	20.4%
通院	25	8.0%
趣味・娯楽	73	23.2%
帰省	5	1.6%
その他	13	4.1%
未回答	110	35.0%

### （７）JR長洲駅を利用して不便・不満に感じること

JR長洲駅を利用して不便・不満に思うことは、「自家用車などの方が便利（24.2%）」が最も多く、「運行本数が少ない（18.7%）」が２番目に多くなっています。

設問	件数	割合
運賃が高い	32	4.3%
出発地から目的地までの所要時間が長くなる	25	3.4%
列車の待ち時間が長い	57	7.7%
運行本数が少ない	139	18.7%
列車の時間に合わせて行動するのが面倒	31	4.2%
運行時刻（時刻表）など運行情報が分かりにくい	20	2.7%
駅が遠い	47	6.3%
他の公共交通機関との接続が悪い	51	6.9%
目的地の近くまで行けない	30	4.0%
バリアフリーに対応できていない	88	11.8%
自家用車などの方が便利	180	24.2%
不便・不満に感じることはない	33	4.4%
その他	2	0.3%
未回答	8	1.1%

## 有明フェリーの利用について

### (8) 有明フェリーの利用頻度

有明フェリーの利用頻度は、「ほとんどあるいは全く利用しない(68.8%)」が最も多く、「ときどき利用する(28.5%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
日常的に利用する	1	0.3%
ときどき利用する	107	28.5%
ほとんどあるいは全く利用しない	258	68.8%
その他	4	1.1%
未回答	5	1.3%

### (9) 有明フェリーの主な利用目的

有明フェリーの主な利用目的は、回答者では「趣味・娯楽(41.2%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
通勤	1	0.4%
通学	3	1.1%
買い物・飲食	7	2.5%
通院	1	0.4%
趣味・娯楽	117	41.2%
帰省	9	3.2%
その他	5	1.8%
未回答	141	49.6%

### (10) 有明フェリーを利用して不便・不満に思うこと

有明フェリーを利用して不便・不満に思うことは、「不便・不満に感じることはない(21.1%)」が最も多く、「料金が高い(18.7%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
料金が高い	93	18.7%
出発地から目的地までの所要時間が長くなる	17	3.4%
フェリーの待ち時間が長い	23	4.6%
運航本数が少ない	21	4.2%
フェリーの時間に合わせて行動するのが面倒	25	5.0%
運航時刻(時刻表)など運航情報が分かりにくい	27	5.4%
フェリー乗り場が遠い	6	1.2%
他の公共交通機関との接続が悪い	31	6.2%
目的地の近くまで行けない	30	6.0%
バリアフリーに対応できていない	21	4.2%
自家用車などの方が便利	69	13.9%
不便・不満に感じることはない	105	21.1%
その他	10	2.0%
未回答	20	4.0%

## タクシーの利用について

### (11) タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度は、「ほとんどあるいは全く利用しない(82.2%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
日常的に利用する	0	0.0%
ときどき利用する	46	12.2%
車やきんぎょタクシーなどの利用ができないときに利用する	17	4.5%
ほとんどあるいは全く利用しない	310	82.2%
その他	0	0.0%
未回答	4	1.1%

### (12) タクシーの主な利用目的

タクシーの主な利用目的は、回答者では「通院」、「趣味・娯楽」、「買い物・飲食」の順で多くなっています。

設問	件数	割合
買い物・飲食	23	8.6%
通院	31	11.5%
趣味・娯楽	24	8.9%
業務・仕事関係	4	1.5%
その他	6	2.2%
未回答	181	67.3%

### (13) タクシーを利用して不便・不満に思うこと

タクシーを利用して不便・不満に思うことは、「自家用車の方が便利(45.3%)」が最も多く、「料金が高い(21.7%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
料金が高い	115	21.7%
タクシーを呼んだり、目的地を説明するのが面倒	36	6.8%
乗車前に値段がわからない	60	11.3%
きんぎょタクシーを利用している	9	1.7%
自家用車の方が便利	240	45.3%
不便・不満に感じることはない	55	10.4%
その他	3	0.6%
未回答	12	2.3%

## きんぎょタクシーの利用について

### (14) きんぎょタクシーの利用頻度

きんぎょタクシーの利用頻度は、「ほとんどあるいは全く利用しない」が約90%となっています。

設問	件数	割合
日常的に利用する	2	0.5%
ときどき利用する	11	2.9%
自家用車などで送迎してもらえないときに利用する	17	4.5%
ほとんどあるいは全く利用しない	339	89.7%
その他	1	0.3%
未回答	8	2.1%

### (15) きんぎょタクシーの主な利用目的

きんぎょタクシーの主な利用目的は、回答者では「通院(11.4%)」が最も多くなっています。未回答の81.5%は、自動車を保有しているなどの理由により、きんぎょタクシーを利用していない人が多くを占めていると考えられます。

設問	件数	割合
通勤	0	0.0%
通学	0	0.0%
買い物・飲食	5	2.0%
通院	29	11.4%
趣味・娯楽	4	1.6%
その他	9	3.5%
未回答	207	81.5%

### (16) きんぎょタクシーを利用して不便・不満に思うこと

きんぎょタクシーを利用して不便・不満に思うことは、「自家用車の方が便利(40.9%)」が最も多くなっています。その他の項目では、「利用方法がよく分からない(14.6%)」、「目的地の近くまで行けない(運行場所が限定されている)(9.5%)」、「事前登録やオペレーターへ予約するのが面倒(9.1%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
料金が安い	15	2.8%
事前登録やオペレーターへ予約するのが面倒	49	9.1%
所要時間が長くなる	28	5.2%
他の公共交通機関との接続が悪い	11	2.1%
目的地の近くまで行けない(運行場所が限定されている)	51	9.5%
知らない人が同乗するのに抵抗がある	27	5.0%
利用方法がよく分からない	78	14.6%
自家用車の方が便利	219	40.9%
不便・不満に感じることはない	31	5.8%
その他	3	0.6%
未回答	24	4.5%

### (17) きんぎょタクシーの利用促進策として効果的だと思うもの

きんぎょタクシーの利用促進策として効果的だと思うものは、「町外での乗降場所の追加(26.7%)」が最も多く、「運行曜日や運行時間帯の拡充(23.7%)」が2番目に多くなっています。

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	63	10.9%
運行曜日や運行時間帯の拡充	137	23.7%
スマートフォンによる予約などのデジタル化	91	15.8%
町外での乗降場所の追加	154	26.7%
特にない	95	16.5%
その他	3	0.5%
未回答	34	5.9%

## 外出時のことについて

### (18) 買い物(食料品・日用品など)の頻度

買い物(食料品・日用品など)の頻度は、「週1~2日(38.7%)」が最も多く、「週3~4日(29.5%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
毎日	31	8.2%
週5~6日	26	6.8%
週3~4日	112	29.5%
週1~2日	147	38.7%
月2~3日	18	4.7%
月1日以下	8	2.1%
買い物目的で外出しない	24	6.3%
未回答	14	3.7%

### (19) 買い物(食料品・日用品など)をするときの主な目的地

買い物(食料品・日用品など)をするときの主な目的地は、「長洲町内(51.2%)」、「荒尾市(25.9%)」、「玉名市(10.2%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
長洲町内	186	51.2%
荒尾市	94	25.9%
玉名市	37	10.2%
大牟田市	23	6.3%
上記以外の県内市町村	4	1.1%
県外	2	0.6%
未回答	17	4.7%

### (20) 買い物（食料品・日用品など）をするときの主な交通手段

買い物（食料品・日用品など）をするときの主な交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が82.5%となっています。

設問	件数	割合
徒歩	7	1.9%
自転車	13	3.6%
バイク	1	0.3%
路線バス	0	0.0%
きんぎょタクシー	3	0.8%
民間タクシー	0	0.0%
鉄道	1	0.3%
自家用車(自分で運転)	297	82.5%
自家用車(家族等による送迎)	27	7.5%
その他	0	0.0%
未回答	11	3.1%

### (21) 通勤・通学のときの行先

通勤・通学のときの行先は、回答者では「県内（35.4%）」、「長洲町内（25.7%）」、「県外（8.6%）」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
長洲町内	66	25.7%
県内	91	35.4%
県外	22	8.6%
未回答	78	30.4%

### (22) 通勤・通学のときの主な交通手段

通勤・通学のときの主な交通手段は、回答者では「自家用車（自分で運転）（61.4%）」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
徒歩	7	2.7%
自転車	12	4.5%
バイク	2	0.8%
路線バス	0	0.0%
きんぎょタクシー	1	0.4%
民間タクシー	0	0.0%
鉄道	5	1.9%
自家用車(自分で運転)	162	61.4%
自家用車(家族等による送迎)	11	4.2%
その他	4	1.5%
未回答	60	22.7%



### (23) 買い物、通勤・通学以外の外出の頻度

買い物、通勤・通学以外の外出の頻度は、「週1~2日(36.5%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
毎日	24	6.3%
週5~6日	13	3.4%
週3~4日	55	14.4%
週1~2日	139	36.5%
月2~3日	70	18.4%
月1日以下	31	8.1%
外出しない	25	6.6%
未回答	24	6.3%

### (24) 買い物、通勤・通学以外の主な外出先

買い物、通勤・通学以外の主な外出先は、「飲食店(21.3%)」、「通院(16.8%)」、「行楽地・観光地(15.6%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
飲食店	71	21.3%
親戚・友人宅	28	8.4%
行楽地・観光地	52	15.6%
通院	56	16.8%
スポーツ施設	21	6.3%
役場	1	0.3%
公民館・集会所	15	4.5%
デイサービス	4	1.2%
銀行・郵便局等	35	10.5%
その他	11	3.3%
未回答	39	11.7%

### (25) 買い物、通勤・通学以外の外出のときの主な交通手段

買い物、通勤・通学以外の外出のときの主な交通手段は、「自家用車(自分で運転)(74.9%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
徒歩	10	2.8%
自転車	14	3.9%
バイク	0	0.0%
路線バス	0	0.0%
きんぎょタクシー	3	0.8%
民間タクシー	0	0.0%
鉄道	1	0.3%
自家用車(自分で運転)	268	74.9%
自家用車(家族等による送迎)	33	9.2%
その他	4	1.1%
未回答	25	7.0%

## 今後の公共交通について

### (26) 公共交通を維持するためには、多くの方に公共交通を利用していただく必要があるが、公共交通の利用についてどのように思うか

公共交通の利用の意向については、「利便性が良くなれば、利用したいと思う(29.0%)」が最も多く、「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(25.3%)」が2番目に多くなっています。

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%

### (27) 「長洲町の公共交通」に対する考え方

長洲町の公共交通に対する考え方は、「町民がアイデアを出し合うなど、地域の公共交通の充実や利用促進に、地域のみんながもっと積極的に関わるべき(20.4%)」、「これからは公的負担を増やしても、地域の公共交通をもっと充実すべき(17.6%)」、「町民一人ひとりが、使える時には公共交通をもっと利用するように心がけるべき(16.8%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
町民一人ひとりが、使える時には公共交通をもっと利用するよう心がけるべき	84	16.8%
町民がアイデアを出し合うなど、地域の公共交通の充実や利用促進に、地域のみんながもっと積極的に関わるべき	102	20.4%
これからは、住んでいる地域の公共交通は、町民で支えることも考えるべき	45	9.0%
これからは公的負担を増やしても、地域の公共交通をもっと充実すべき	88	17.6%
地域の公共交通への公的負担は現状のままで、現在の同様の公共サービスを維持していくべき	57	11.4%
地域の公共交通に公的負担を使うのはできるだけ抑え、必要最小限にとどめるべき	12	2.4%
地域にとって公共交通が大切かどうか、考えたことはなかったのでわからない	79	15.8%
未回答	32	6.4%

## 3-1-2. きんぎょタクシーに関するアンケート調査

---

■調査対象 きんぎょタクシー利用者 200人（無作為抽出）

■回収状況 回収数127人 有効回収率63.5%

■回答期間 令和5年7月26日（水）～令和5年8月14日（月）

### ■調査項目

- 1.自身のことについて
- 2.利用料金について
- 3.移動範囲について
- 4.運行日数、運行本数について
- 5.運転手の対応について
- 6.予約センターの電話対応について
- 7.予約方法について
- 8.今後のきんぎょタクシー利用の意向
- 9.きんぎょタクシーに関する意見等

### ■調査結果の見方

- ・比率はすべて百分率で表し、小数点以下第2位を四捨五入して算出しています。このため、百分率の合計が100.0%にならないことがあります。

## 自身のことについて

### (1) 校区

居住している校区は、回答者では「六栄小校区 (29.9%)」、「長洲小校区 (16.5%)」、「腹赤小校区 (12.6%)」、「清里小 (5.5%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
腹赤小校区	16	12.6%
六栄小校区	38	29.9%
清里小校区	7	5.5%
長洲小校区	21	16.5%
未回答	45	35.4%

### (2) 年齢

年齢は70歳以上が約84%を占めています。

設問	件数	割合
10歳代	0件	0.0%
20歳代	0件	0.0%
30歳代	2件	1.6%
40歳代	3件	2.4%
50歳代	2件	1.6%
60歳代	10件	7.9%
70歳代	29件	22.8%
80歳以上	78件	61.4%
未回答	3件	2.4%

### (3) きんぎょタクシーの利用頻度

きんぎょタクシーの利用頻度は、「時々使う (月に1~2回程度) (54.3%)」が最も多く、「ほぼ毎週使う (週に1~2回程度) (29.1%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
ほぼ毎日使う	7件	5.5%
ほぼ毎週使う (週に1~2回程度)	37件	29.1%
時々使う (月に1~2回程度)	69件	54.3%
年に数回	8件	6.3%
未回答	6件	4.7%

#### (4) きんぎょタクシーの利用目的

きんぎょタクシーの利用目的は、「通院 (46.6%)」が最も多く、「買い物 (41.6%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
通勤	2件	0.9%
通学	2件	0.9%
通院	102件	46.6%
旅行やおでかけ	8件	3.7%
買い物	91件	41.6%
その他	14件	6.4%
未回答	2件	0.9%

#### (5) 主な行き先

きんぎょタクシーでの主な行き先は、「長洲町内 (55.9%)」、「荒尾市 (39.4%)」、「玉名市 (4.7%)」の順に多くなっています。

設問	件数	割合
長洲町内	71件	55.9%
荒尾市	50件	39.4%
玉名市	6件	4.7%
未回答	0件	0.0%

#### (6) 最終的な目的地

最終的な目的地は、「荒尾市民病院 (現在は荒尾市立有明医療センター) (35.6%)」が最も多く、「シティモール (ゆめタウンシティモール) (28.9%)」が2番目に多くなっています。

設問	件数	割合
シティモール	26件	28.9%
荒尾市民病院	32件	35.6%
佐藤眼科	8件	8.9%
玉名駅	3件	3.3%
西山クリニック	3件	3.3%
その他	18件	20.0%

#### (7) きんぎょタクシーを利用して良かったと思うこと

きんぎょタクシーを利用して良かったと思うことは、「自宅前から乗れて、長い距離を歩かなくてよかった (81.1%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
自宅前から乗れて、長い距離を歩かなくてよかった	103件	81.1%
早く目的地へ行けるようになった	38件	29.9%
家族や友人などに送迎を頼まなくてよかった	61件	48.0%
外出する頻度が増えた	26件	20.5%
特にない	3件	2.4%
その他	14件	11.0%
未回答	1件	0.8%

### 利用料金について

(8) 現在の町内(片道)200円、町内ー荒尾市・玉名市の特定施設間(片道)400円の利用料金をどのように思うか

現在のきんぎょタクシーの利用料金については、「ちょうど良い(78.7%)」が最も多くなっています。

設問	件数	割合
高い	13件	10.2%
ちょうど良い	100件	78.7%
安い	7件	5.5%
未回答	7件	5.5%

### 移動範囲について

(9) 現在、町外へは荒尾市の4か所(荒尾警察署周辺、荒尾市立有明医療センター、ゆめタウンシティモール、荒尾支援学校)と、玉名市の1か所(玉名駅)に行くことができるが、どのように思うか

現在のきんぎょタクシーの移動範囲については、「困っていない」が48.0%で、「困っている」が25.2%となっています。

設問	件数	割合
困っている	32件	25.2%
困っていない	61件	48.0%
わからない	15件	11.8%
未回答	19件	15.0%

### 運行日数、運行本数について

(10) 現在、平日の午前8時便から午後4時便までの9便(玉名便は午前8時、午前10時、午後1時、午後3時の4便)運行を行っているが、どのように思うか

現在のきんぎょタクシーの運行日数、運行本数については、「困っていない」が52.0%、「困っている」が18.9%となっています。

設問	件数	割合
困っている	24件	18.9%
困っていない	66件	52.0%
わからない	21件	16.5%
未回答	16件	12.6%

## 運転手の対応について

### (11) 運転手の対応についてどのように思うか

きんぎょタクシーの運転手の対応については、「満足している」、「どちらかといえば満足している」のいずれかが約86%となっています。

設問	件数	割合
満足している	64件	50.4%
どちらかといえば満足している	45件	35.4%
どちらかといえば満足できない	8件	6.3%
満足できない	2件	1.6%
未回答	8件	6.3%

## 予約センターの電話対応について

### (12) 予約センターの電話対応についてどのように思うか

きんぎょタクシー予約センターの電話対応については、「満足している」、「どちらかといえば満足している」のいずれかが約93%となっています。

設問	件数	割合
満足している	96件	75.6%
どちらかといえば満足している	22件	17.3%
どちらかといえば満足できない	3件	2.4%
満足できない	1件	0.8%
未回答	5件	3.9%

## 予約方法について

### (13) 現在は、予約方法が電話のみとなっているが、今後インターネットによるウェブ予約がパソコンやスマートフォンなどからできるようになった場合、利用するか

ウェブ予約ができるようになった場合の利用については、「わからない」が40.2%、「利用しない」が30.7%、「利用する」が19.7%となっています。

設問	件数	割合
利用する	25件	19.7%
利用しない	39件	30.7%
わからない	51件	40.2%
未回答	12件	9.4%

## 今後のきんぎょタクシー利用の意向

### (14) 今後もきんぎょタクシーを利用したいと思うか

今後のきんぎょタクシーの利用意向については、「利用する」が93.7%となっています。

設問	件数	割合
利用する	119件	93.7%
利用しない	1件	0.8%
わからない	2件	1.6%
未回答	5件	3.9%



### 3-1-3. 民生委員・児童委員へのアンケート調査

---

■調査対象 町内の全民生委員・児童委員 30 人

■回収状況 回収数 16 人 有効回収率 53.3%

■回答期間 令和 5 年 7 月 11 日（火）～令和 5 年 7 月 31 日（月）

■調査項目

- 1.公共交通の相談について
- 2.受けた相談の内容
- 3.移動困難者にとっての課題
- 4.町内の公共交通に関する意見等

※内容については、複数記載のあったものを掲載しています。

## 公共交通の相談について

### (1) 民生委員・児童委員を担当する区内に居住する方から、公共交通に関する相談を受けたことがあるか

公共交通に関する相談を受けたことがあるかについては、「ある」が68.8%、「ない」が31.3%となっています。

設問	件数	割合
ある	11	68.8%
ない	5	31.3%
未回答	0	0.0%

## 受けた相談の内容

### (2) 受けた相談の内容はどのようなものであったか

【自由記述】

- ・ きんぎょタクシーや介護タクシーに玄関前まで送迎に来てほしい（家の前の道路が狭い等の理由のため）
- ・ 公共交通機関の待ち時間が長い
- ・ 玉名市のくまもと県北病院などの医療機関まで直行で行きたい

## 移動困難者にとっての課題

### (3) 町内の移動困難者（高齢者や障がい者等）にとって、公共交通の課題は何だと思えるか

【自由記述】

- ・ 軽自動車や小型タイプの車両で、狭い道等への送迎の対応が必要
- ・ 待ち時間が長い、利用者に時間を合わせられない
- ・ 巡回バスを走らせてほしい
- ・ 町外へは行ける場所が限られている

## 町内の公共交通に関する意見等

### (4) 町内の公共交通について思うこと

【自由記述】

- ・ くまもと県北病院への直行便があれば良い
- ・ JRの本数増加が必要である
- ・ 駅へのエスカレーターやエレベーターの設置が必要である
- ・ 高齢者には、JRの階段の乗降は厳しい
- ・ 公共交通が充実すれば、高齢者の免許返納がしやすくなる
- ・ 公共交通と民間企業との関連も考慮しなければならないと思う
- ・ きんぎょタクシーの利用の仕方をもっとPRしてはどうか

### 3-1-4. 交通事業者へのアンケート調査

---

■調査対象 町内の公共交通運行事業者 5社

■回収状況 回収数3社 有効回収率 60.0%

■回答期間 令和5年8月10日(木)～令和5年8月25日(木)

■調査項目

- 1.事業者から見た利用客の動向
- 2.各事業者の現状とこれからの課題
- 3.公共交通の利用促進についての意見

**各事業者から見た長洲町内の利用客の動向、各事業者の現状とこれからの課題、公共交通の利用促進についての意見について（抜粋・要約しています）**

**【自由記述】**

《鉄道事業者》

- ・2022年度は引き続き新型コロナウイルス感染症の影響が続く中ではあったが、平均通過人員・駅別乗車人員ともに、回復の兆しである。
- ・各種コスト増や物価高騰による個人消費の動向など引き続き留意すべき要因である。
- ・人口減少や少子高齢化など長期的な課題への対応とあわせて、今後もDX推進や技術革新などのコスト削減策と更なる利用者増の取り組みが必要。
- ・長洲駅については、通学、通学定期利用者の動向の把握、また定期外の利用者増に向けた取り組みなどが必要。
- ・今後もお客様の利用実態にあわせた列車ダイヤ設定や、JR九州ウォーキングなど各種イベント等を通じた利用促進及び地域を元気にする取り組みなどを実施していきたい。

《フェリー事業者》

- ・長洲港から多比良港への航路利用の理由については、観光が最も多く平日は約3割5分（休日は約5割）。次いでビジネスが約2割5分。その他では親戚・知人宅への訪問や冠婚葬祭などである。
- ・現在、コロナ禍からの輸送回復が感じられるが、完全には戻っておらず、コロナ禍前と比べ約8割の回復に留まっており、今後も更に回復できるのかは不透明な状況にある。
- ・コロナ影響による輸送台数・旅客減少に伴う収入減と、燃料費等の高騰による費用増のため、令和5年度から運賃改定を実施している。
- ・現在、社会的な人件費、燃料費の上昇傾向などを考慮すると、輸送台数・旅客を増加させて収入増を図ることが今後の課題と考えている。

《タクシー事業者》

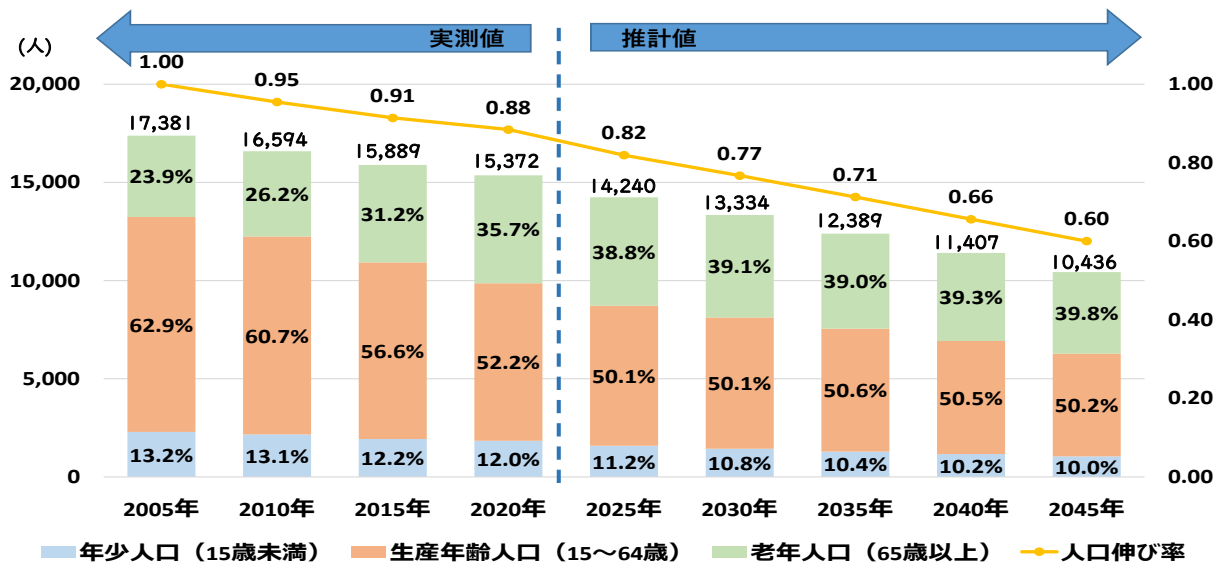
- ・顧客動向としては、5~6割がビジネスマン、長洲町内のお客様が3割、長洲港から長洲駅等の二次交通や三次交通としての役割が2割である。
- ・賃金値上げ、燃料高騰・物価高騰、タクシーの運賃改定等からも委託料等の見直しが必要である。
- ・人員不足がコロナ前からの課題であり、昨今ではますます拍車がかかっている状況。
- ・CO2削減と通勤時間帯の渋滞の緩和を目的としたタクシーを用いた出退勤専用乗合タクシーを考えている。
- ・長洲港から長洲駅の乗合タクシーの時間拡大、ミニボートピアの無料タクシーの路線復活、お祭り等でのシャトルタクシーもしくはタクシー乗降場の設置依頼を検討している。

## 3-2. 長洲町の地域公共交通の抱える課題

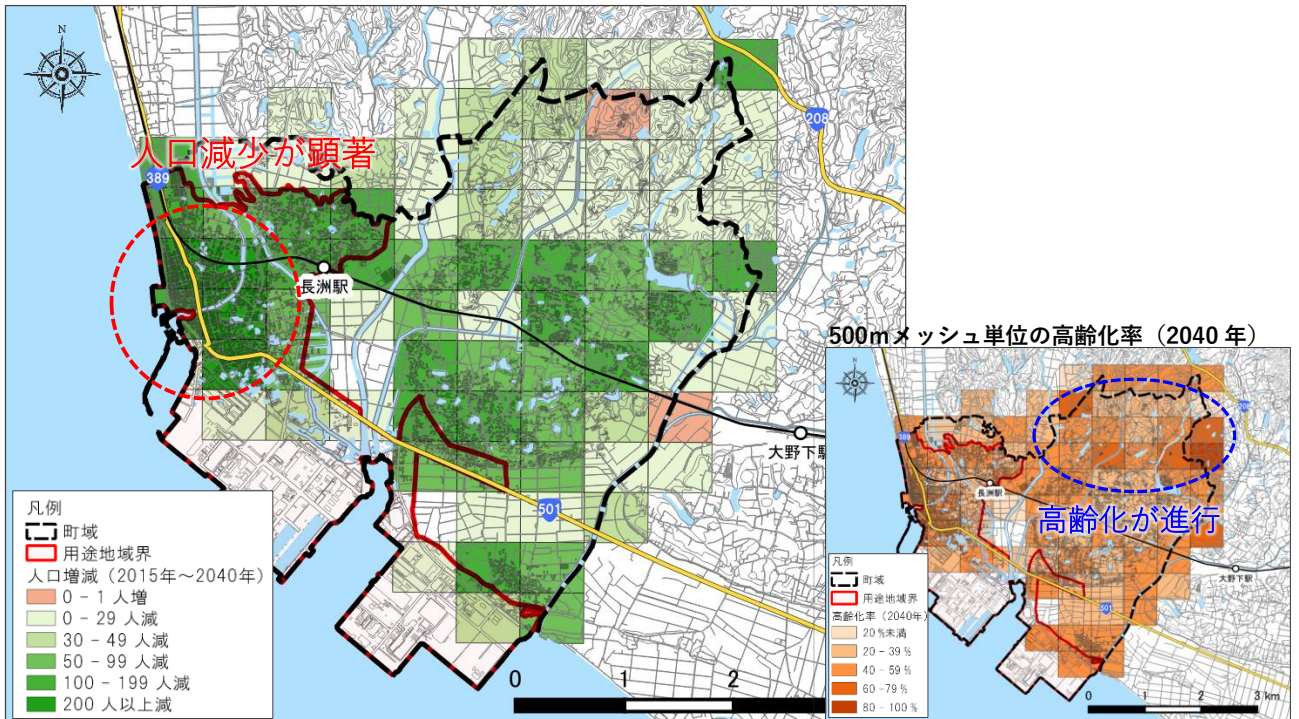
### 【公共交通需要の変化への対応と持続可能な交通体系の構築】

- 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。
- 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。

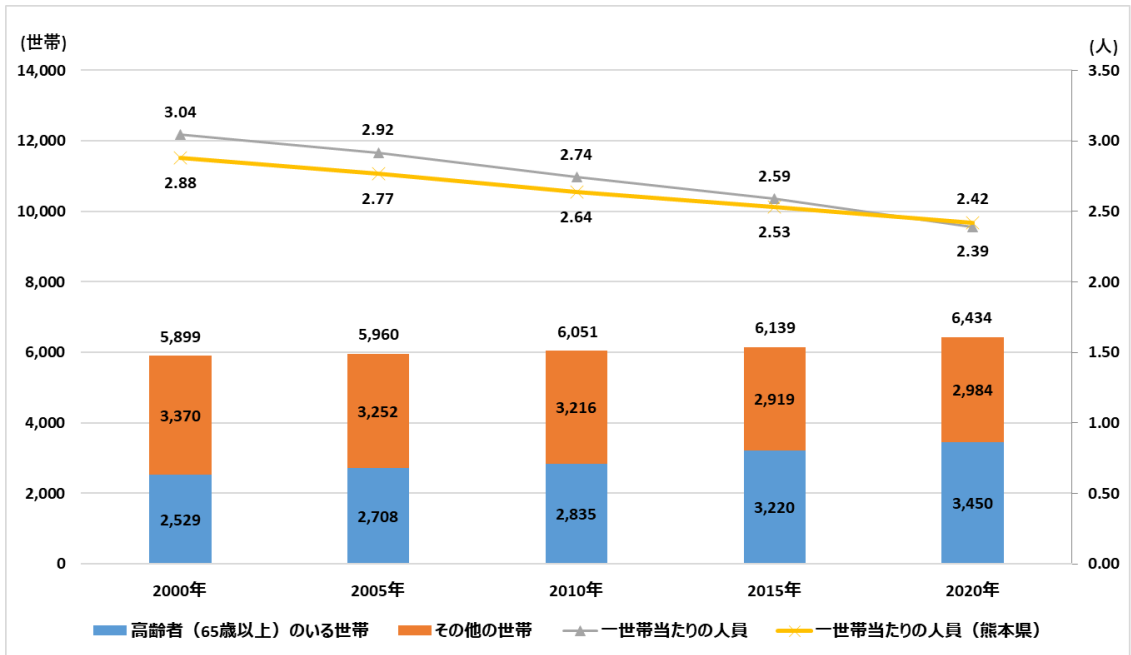
### 【長洲町の将来人口】



### 長洲町 人口増減 (2015~2040年)

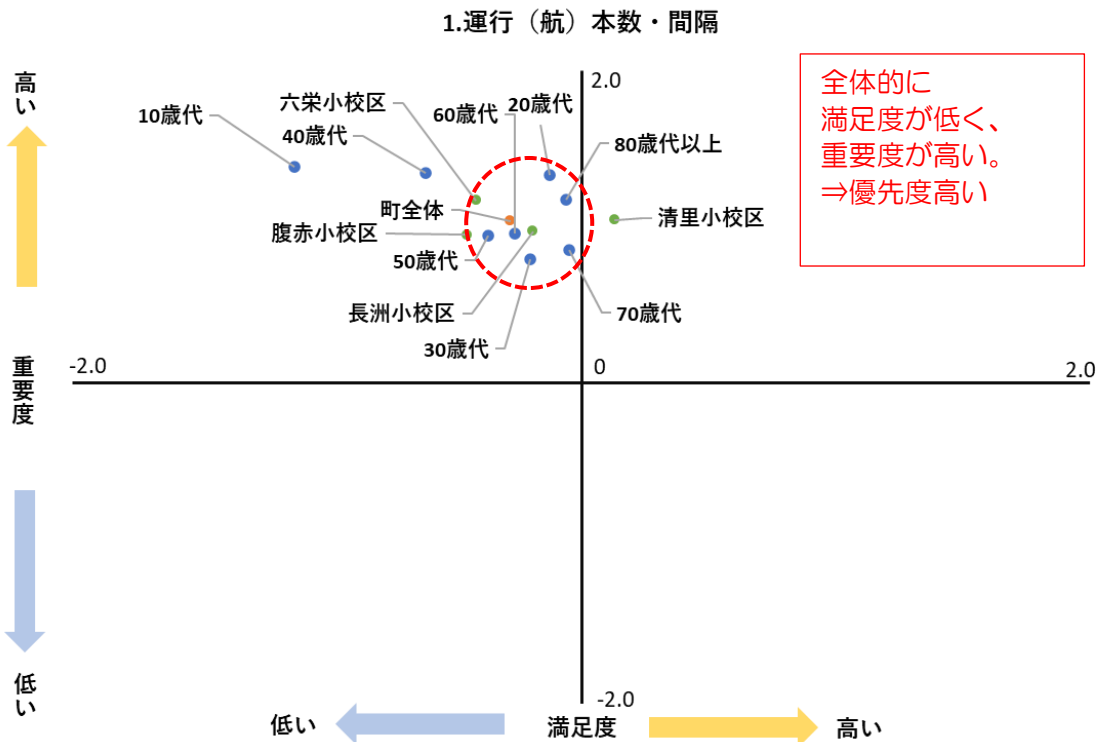


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

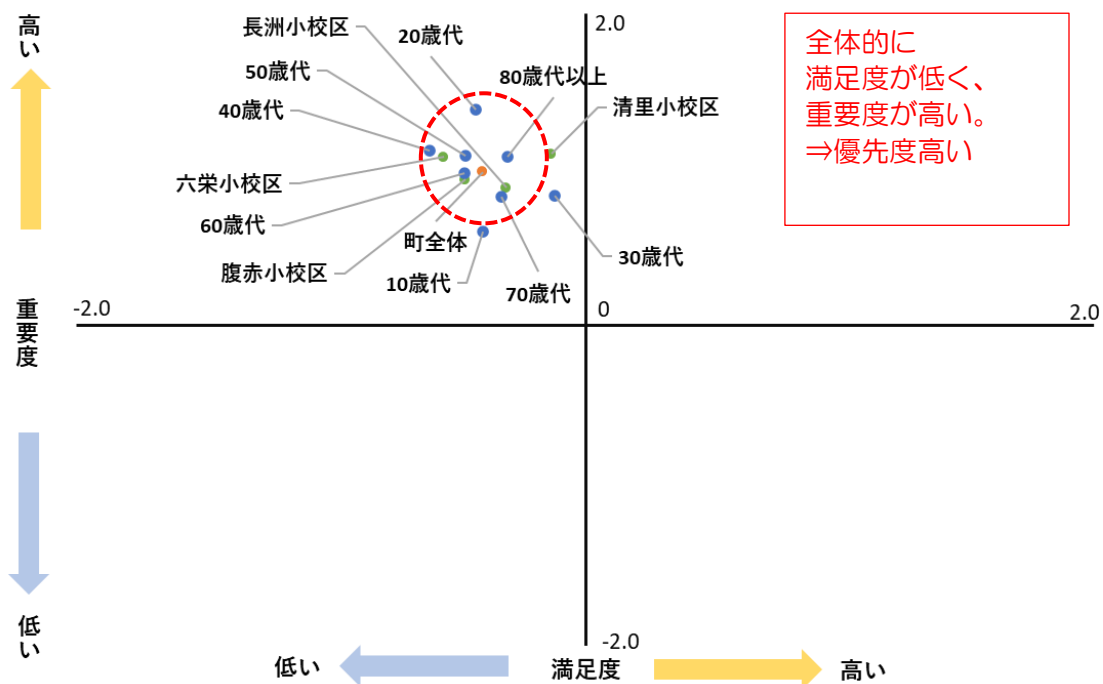


	総世帯人員	高齢夫婦のみ世帯	高齢単身世帯
人数	15,127	2,176	816
構成率(%)		14.4	5.4

【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】**

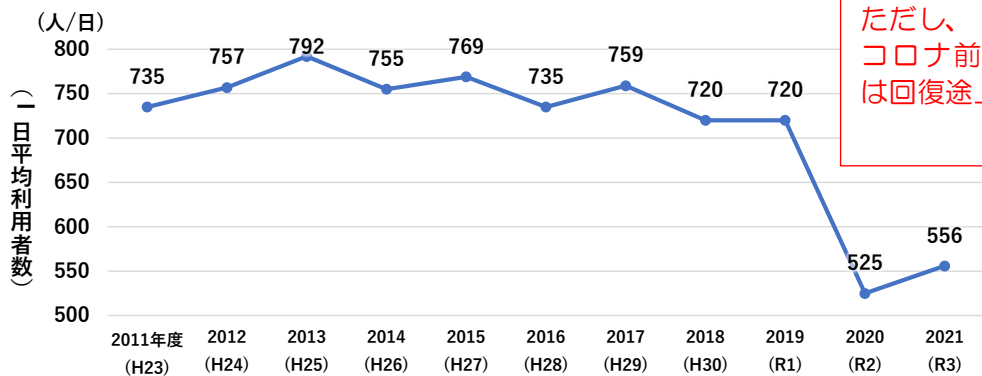
- 移動における自家用車の依存が高く 70%以上となっています。
- 運転免許返納者への対応、特に、高齢者の移動手段の確保が必要となります。
- 公共交通の利用者がコロナ感染拡大前の水準に回復途上の段階にあります。
- 運転手不足による円滑な事業継続、サービスを維持していくための対応が必要です。

**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**

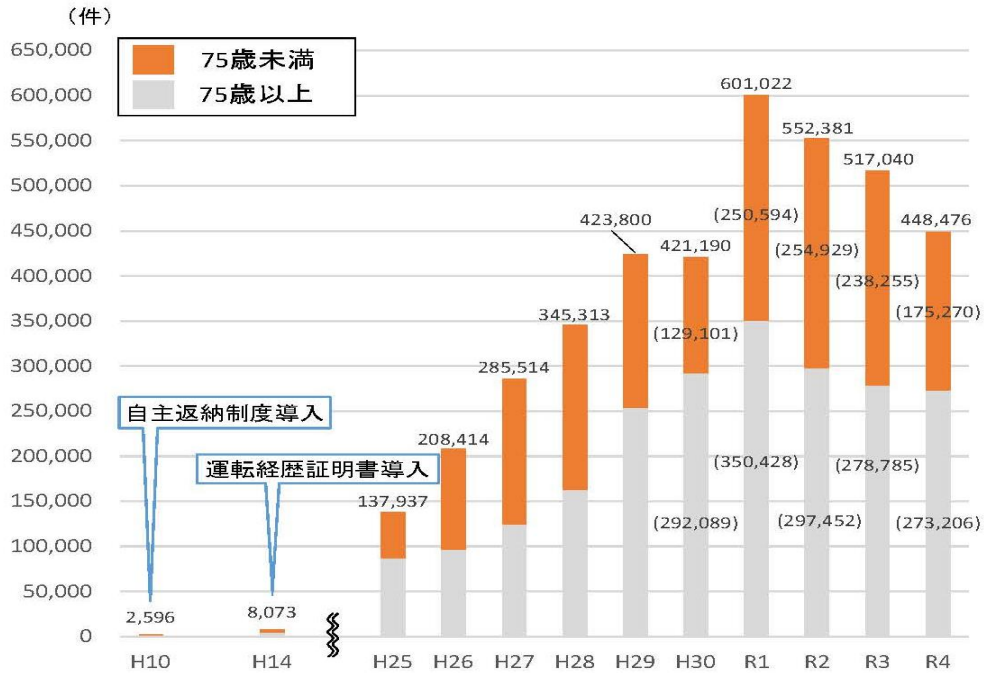


徐々に増加傾向。  
ただし、  
コロナ前の水準には回復途上

出典：長洲町、JR九州のホームページ

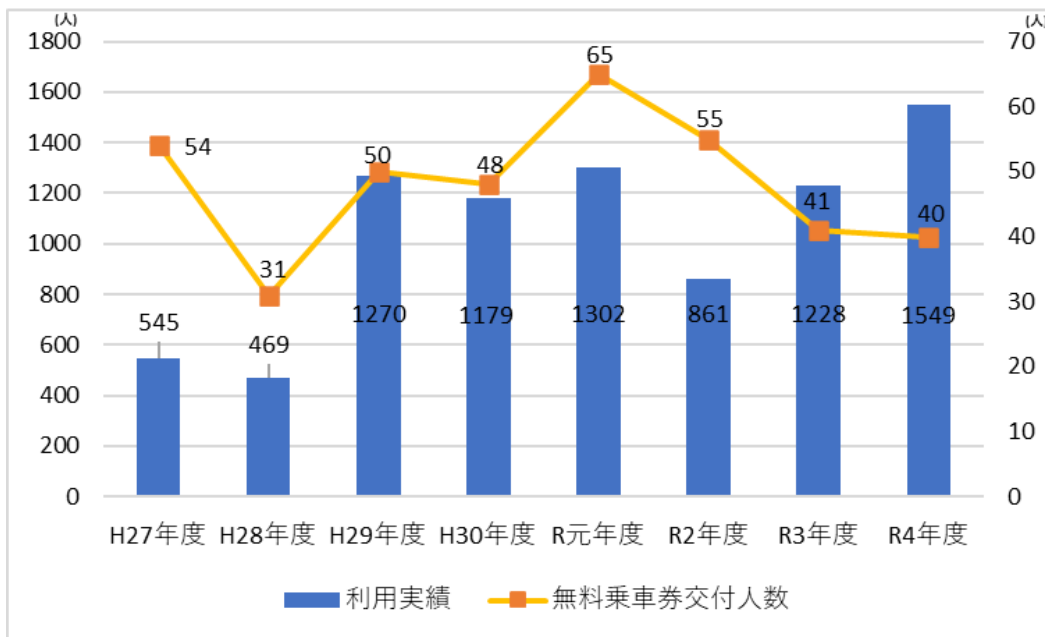


【全国の運転免許取消件数（自主返納）件数】



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】

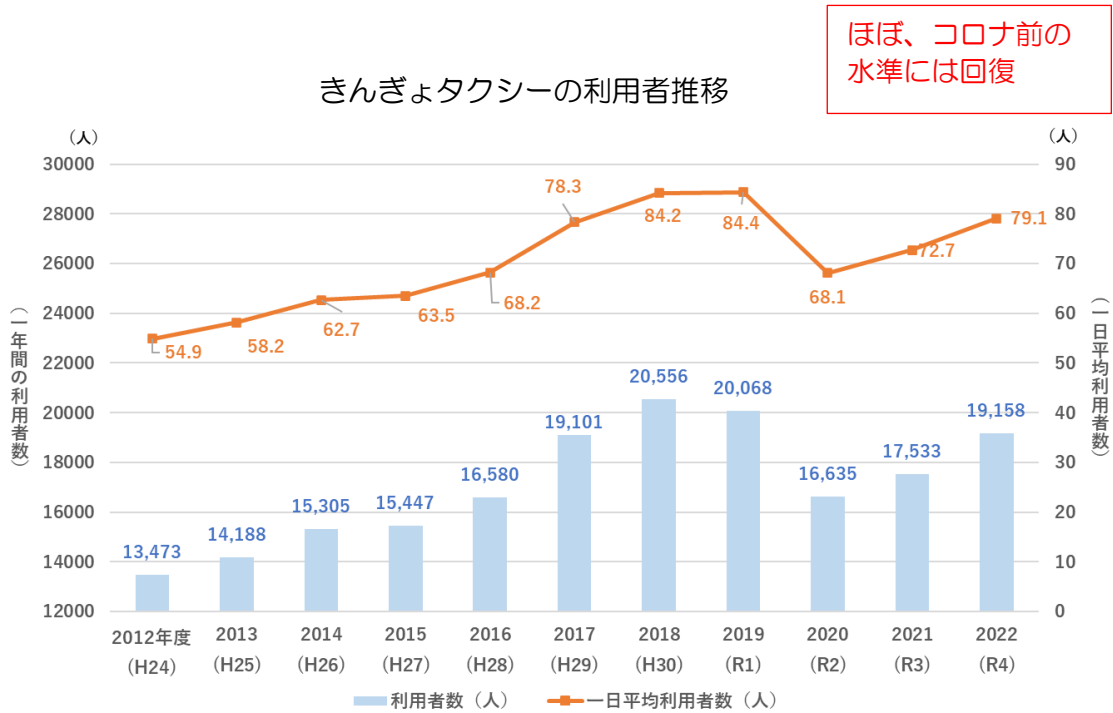


タクシーの利用促進策（町民アンケート結果）

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%

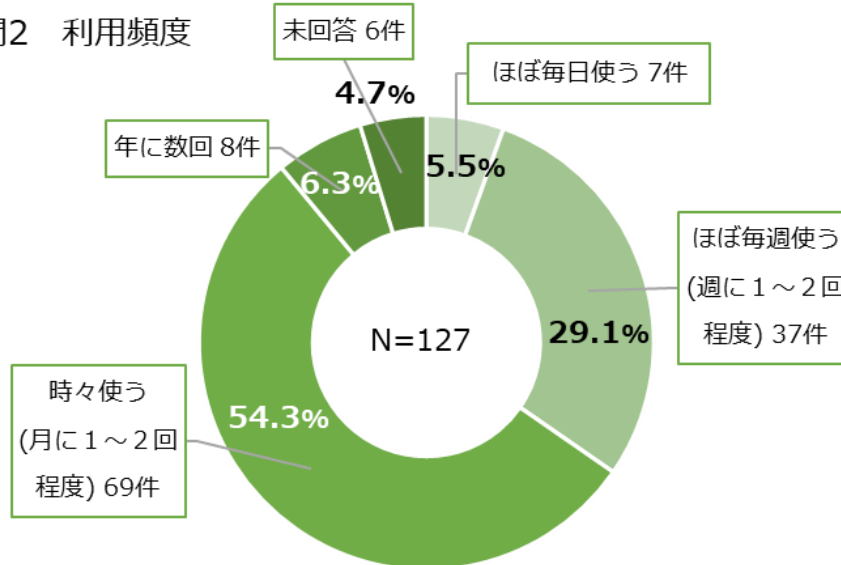
## 【公共交通の一層の利用増進・サービス向上】

- 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）

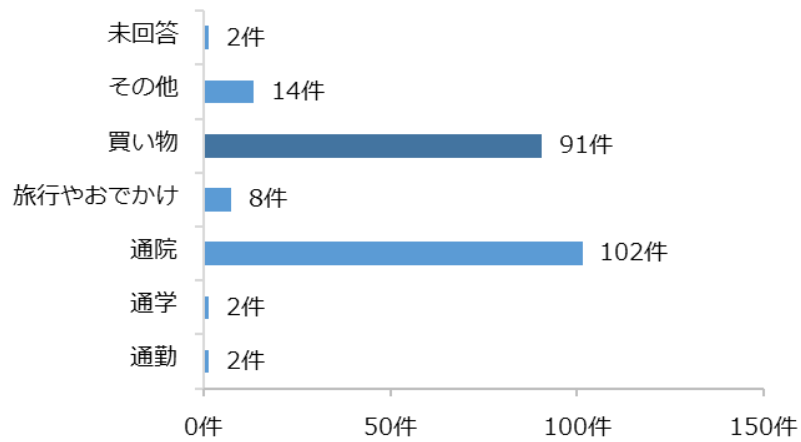
### 問2 利用頻度



## きんぎょタクシーの利用目的（利用者アンケート）

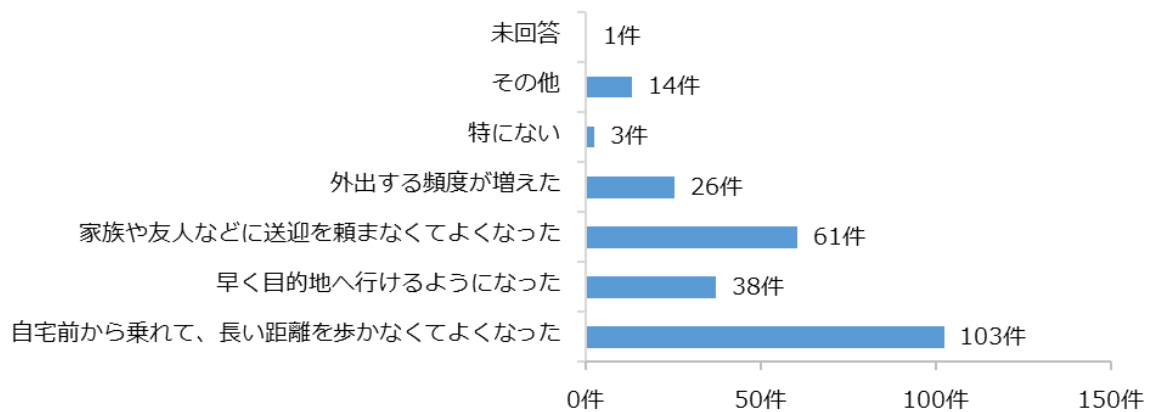
### 問3 利用目的

複数回答 MA=219



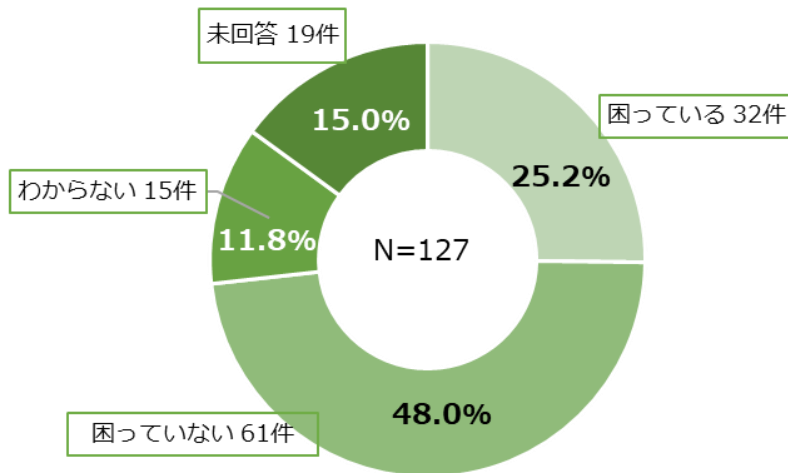
## きんぎょタクシーの利用して良かったこと（利用者アンケート）

### 問5 利用して良かったと思うところ

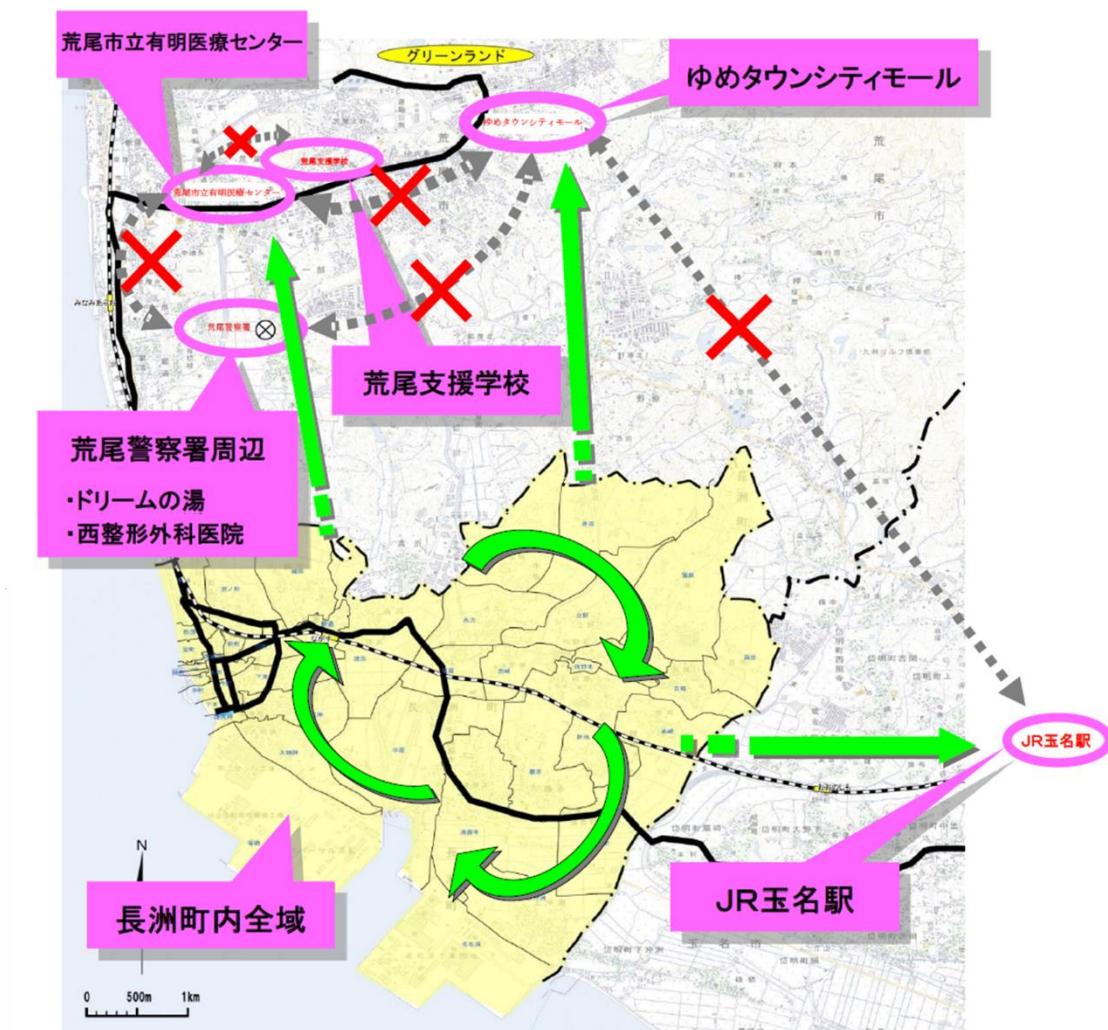


きんぎょタクシーの移動できる範囲について（利用者アンケート）

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。
- 新たな地域高規格道路（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

### 小さな町の中に暮らしに必要なものがぎゅっとまとまっています！

長洲町は小さい町の中にも、暮らしに必要なものが、ぎゅっと詰まっている暮らしやすい町です。

#### お買い物

町内には、スーパー店、コンビニエンスストア5店、ホームセンター、ドラッグストアに加え、地元産産物多数点在し、日々の買い物に不便ありません。また、近隣の京浜市の商業施設へは車で約15分、大牟田市の大型ショッピングモールへは約30分で行くことができます。



#### 心の医療環境

町内には、内科、外科、歯科の病院があります。また、近隣市には総合病院もあるため、安心して生活できます。

#### ながす未来館

文化ホール、図書館、メディアルームなど、あらゆる交流の場利用できる施設です。コンサートやイベントの会場にもなります。



#### 便利な乗合タクシー

町内には、予約型乗合タクシー（きんぎょタクシー）が運行しています。町内全域に加え、近隣の特定乗換施設（総合病院・商業施設など）への移動に利用できます。さらに高齢者や車を持たない人の交通手段として欠かせないものになっています。



#### JRの駅

町内には JR 長洲駅があり、熊本市内はもちろん、福岡県内への通勤・通学も可能です。



#### 長洲港

長洲港と多比良港（長崎県雲仙市）を結ぶフェリーが就航しており、45分で海を渡れます。



#### 美しい夕日

有明海の夕日は、町のみならずの自慢の風景のひとつです。夕日の絶景ポイントが町内に点在しています。



#### 美しい暮らし

子育て世代におすすめ！長洲町地域優良賃貸住宅「レインボーみやの」が完成し、長洲駅前には、定住促進に向けた宅地開発も進行中、空き家バンク制度も利用いただけます。



#### 読書が楽しい図書館

ながす未来館に併設された、豊富な万冊の「長洲町図書館」。各種講座や絵本の読み聞かせなどのイベントも開催されています。毎週土曜日は、親子で参加できる「おともやまタイム」も、図書館でコミュニケーションが楽しめます。



#### みんなの健康づくりに係るスポーツセンター

総合スポーツセンターでは、体育館や武道場、グラウンド、テニスコート、ジョギングコース、温水プールが併設され、水やヨガなどの海洋教室も行われています。湯治所と海の風景を楽しめる長洲町らしい場所のひとつでもあります。



#### イベントやお祭りもたくさん！

おはな祭 (1/8)	おひなまつり (3/8)
大の国祭長洲まつり (5/1)	又つらん海まつり (7/2)
おひなまつり (3/8)	長洲と鯉の郷まつり (10/2)

#### みんなの健康づくりに係る金魚と鯉の郷広場・金魚の食

「金魚と鯉の郷広場」には、鯉が泳ぐ池、遊具もある「はらっぱ広場」、サッカー大会やイベント・お祭りが開催される「多目的広場」、おいしいチャイが無料の「カフェ」があります。近隣市からも多くの家族連れが訪れます。また、金魚と鯉の郷「長洲町」を代表するシンボル施設「金魚の食」には、金魚展示や金魚すくい体験コーナー、情報発信コーナー、キッズスペースを設け、四季折々の豊かな自然の魅力を感じながら一日ゆっくり過ごすことができます。

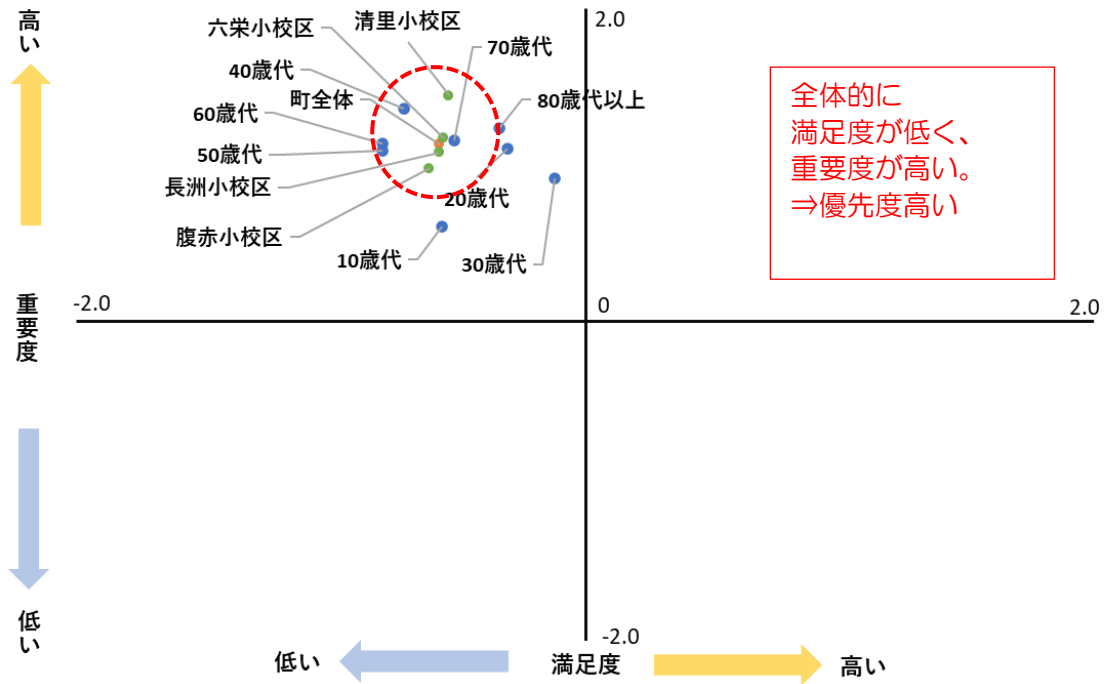


家族みんなに  
うれしい  
ぎゅっと長洲



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%

国道 208 号 有明海沿岸道路

広域道路ネットワーク計画図



出展:有明海沿岸国道事務所HP

本町における交通に関する現状・問題点を踏まえ、公共交通の課題を整理します。

### 交通に関する現状・問題点

- ・人口減少・少子高齢化の進行
- ・公共交通への住民満足度が低い

➡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が必要

- ・自家用車への依存が高い状況
- ・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

➡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の維持が必要

- ・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
- ・きんぎょタクシーの利用（運行形態等）への多様なニーズ

➡公共交通の一層の利用増進・サービス向上が必要

- ・鉄道（JR）の利便性の向上と駅及び周辺の快適空間づくり
- ・外国人居住者の増加
- ・新たな地域高規格道路や長洲港の利用促進
- ・ポストコロナの働き方・移動の変化への対応

➡だれもが利用しやすい公共交通サービスの提供が必要

### 公共交通の課題

①増加する高齢者の移動手段の確保

②利用者ニーズに対応した移動手段の確保

③誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

④公共交通の利用機会の創出

⑤JR 長洲駅、長洲港における交通結節機能の強化

⑥デジタル技術を活用した効率化・利便性の向上



## 第4章 計画の基本方針等

### 4-1. 基本理念及び基本方針

- 第6次長洲町総合振興計画に示された将来像や第3章で整理した課題等を踏まえ、以下のとおり長洲町における公共交通の基本理念と基本方針を定めます。

【第6次長洲町総合振興計画の将来像】

魅力と活力あふれ 夢ふくらむ 未来輝くまち

【長洲町における公共交通の基本理念】

暮らし・まちの発展を支える持続可能な公共交通

【公共交通の課題】

- 増加する高齢者の移動手段の確保
- 利用者ニーズに対応した移動手段の確保
- 誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供
- 公共交通の利用機会の創出
- JR 長洲駅、長洲港における交通結節機能の強化
- デジタル技術を活用した効率化・利便性の向上

【基本方針】

基本方針 ①	社会情勢の変化に対応した公共交通の維持・改善
-----------	------------------------

基本方針 ②	地域の安心と地域経済の活性化を支える公共交通の利活用促進
-----------	------------------------------

基本方針 ③	公共交通を利用しやすい環境づくり
-----------	------------------

## 4-2. 公共交通の役割分担と補助事業の必要性

### 4-2-1. 補助系統を含む公共交通の役割分担と位置づけ

長洲町における広域交通や地域内交通などの役割と方向性は以下のとおりです。

位置づけ	系統名	役割	確保・維持対策の方向性
広域幹線	JR 鹿児島本線	本町と熊本市、福岡市など九州の主要都市と連絡する。	公共交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	有明フェリー	本町や熊本県と長崎県との広域交通を連絡する。	
地域内交通	きんぎょタクシー	地域内の移動を支えるとともに、鉄道や軸となる幹線に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	タクシー	きんぎょタクシーを補完し、地域住民の日常的な移動を支える。	公共交通事業者と連携し、一定以上の需要を確保
その他の補完的サービス	送迎サービス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療、福祉施設等特定の施設利用者の送迎等を担う。</li> <li>・将来的には、公共交通の担い手の一つとしての役割が期待される。</li> </ul>	公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

### 4-2-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

補助系統に係る地域公共交通確保維持事業の必要性は以下のとおりです。

補助の種類	系統名	必要性
フィーダー補助	きんぎょタクシー	町内及び町外（荒尾市、玉名市）の特定施設に移動できる予約型乗合タクシーとして、高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要不可欠な移動手段を担っている。また、「桜山経由玉名市役所・荒尾線」における広域幹線への乗り継ぎにより、近隣市への移動も可能となるなど、地域間幹線系統やフィーダー系統を補完する欠かせない手段である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

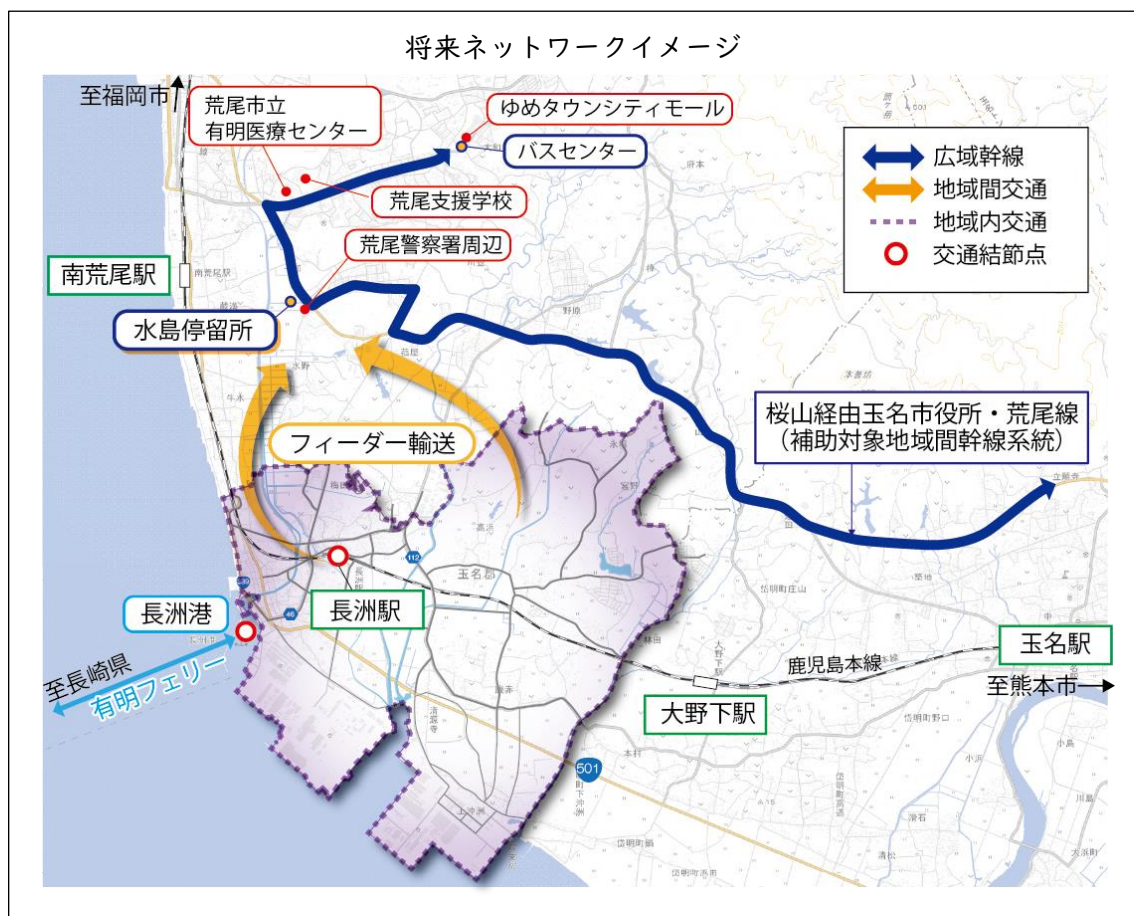
### 4-2-3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統に係る地域公共交通の事業及び実施主体の概要については以下のとおりです。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
きんぎょタクシー	-	町内 町外特定施設	-	4条乗合	区域運行	長洲町	フィーダー補助

#### 将来ネットワークイメージ

- 町内を東西に走り、熊本市や福岡市とを結ぶ鉄道を基軸に長崎県とを結ぶ航路（有明フェリー）や町内全域を補完するデマンドタクシー（きんぎょタクシー）により、地域間・地域内の公共交通ネットワークを形成します。
- また、JR 長洲駅と長洲港との交通結節機能の強化を図ることで、町内外の移動をスムーズに行えるようにします。



## 4-3. 計画目標

- 本計画の基本方針に応じた課題を解決するための指標を定め、基本理念を目指す達成目標を以下のとおり設定します。

基本方針	評価指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)	目標設定の考え方
基本方針① 社会情勢の変化 に対応した公共 交通の維持・改善	きんぎょタクシーの年 間延べ利用者数	19,158人	22,000人	
	きんぎょタクシーの町 外乗降場所の数	5	7	
	きんぎょタクシーの登 録者数	3,838人	4,400人	1年間で120人
	きんぎょタクシーの収 支率	22.7%	25%	
	きんぎょタクシー事業 に係る町の財政負担額	1,841万円	2,000万円	
	公共交通施策に関する 満足度	11%	30%	町民アンケートで 「満足」「やや満足」 と答えた割合
	JR 長洲駅の年間利用 者数(乗車人員)	213,890人 <small>※JR九州公表値</small>	260,000人	コロナ禍前の水準
	有明フェリーの年間利 用者数(総輸送人員)	676,837人	800,000人	コロナ禍前の水準
基本方針② 地域の安心と地 域経済の活性化 を支える公共交 通の利活用促進	高齢者運転免許証自主 返納者数	40	5年間で 250人	1年間で50人
	社会福祉協議会や民生 委員・児童委員への説 明会及び意見交換会の 実施回数	—	毎年度 実施する	
	きんぎょタクシーの登 録者数 ※再掲	3,838人	4,400人	1年間で120人
	施策に係るシステム等 の導入	—	導入する	
基本方針③ 公共交通を利用 しやすい環境づ くり	JR 長洲駅の年間利用 者数(乗車人員) ※再掲	213,890人	260,000人	コロナ禍前の水準
	有明フェリーの年間利 用者数(総輸送人員) ※再掲	676,837人	800,000人	コロナ禍前の水準
	きんぎょタクシーの町 外乗降場所の数 ※再掲	5	7	

## 4-4. 目標達成のための施策

### (1) 施策メニュー

- 目標達成に向け、以下のとおり施策を設定し、具体的な取り組みを実施します。

基本方針	施策	取組内容
基本方針① 社会情勢の変化に対応した公共交通の維持・改善	施策 1-1 きんぎょタクシーの継続運行と運行改善	きんぎょタクシーの持続可能な継続運行
		町外乗降場所の追加検討
		運賃の見直し検討
		車両への有料広告・ラッピング広告等の検討
	施策 1-2 公共交通に関する情報発信の推進	各公共交通機関に関する情報発信の実施
		デジタルを活用した公共交通機関の運行情報や観光情報等の発信の検討
基本方針② 地域の安心と地域経済の活性化を支える公共交通の利活用促進	施策 2-1 公共交通利用機会の創出	社会福祉協議会や民生委員・児童委員へのきんぎょタクシー利用方法説明会及び意見交換会の開催
		「お試し乗車券」配布による乗車体験の実施
		運転免許証自主返納支援サービスの継続
		町健診及び町イベント等における会場送迎サービスの継続・検討
	施策 2-2 手続きの簡素化による利用環境の向上	商業施設等とタイアップした買物割引制度等の検討
		スマホアプリ等によるきんぎょタクシー予約受付システムの導入検討
基本方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり	施策 3-1 交通結節機能の強化	長洲駅舎のバリアフリー化の検討
		長洲駅駐輪場の整備
		待合環境の改善
		長洲港～長洲駅間の乗り継ぎ環境の改善
	施策 3-2 広域交通ネットワークの連携強化	新玉名駅、くまもと県北病院等へのアクセス向上策の検討
		佐賀空港までの移動手段の検討
	施策 3-3 多様な移動手段の確保に向けた情報収集	多様な移動手段の確保に向けた調査・情報収集の実施

## (2) 各施策の概要

基本方針①：社会情勢の変化に対応した公共交通の維持・改善

施策 1-1 きんぎょタクシーの継続運行と運行改善			
<b>施策の目標</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活を支える町内の交通手段の一つとして多くの方に利用されているきんぎょタクシーの継続した運行と、さらなる利便性の向上を図る。</li> </ul>			
<b>施策の概要</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>きんぎょタクシーの運行については、利用者等の様々な意見やニーズを踏まえながら、継続運行に努める。また、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行をめざす。</li> <li>現在きんぎょタクシーの運行範囲は町内全域及び特定施設（荒尾市：4カ所／玉名駅）としているが、ニーズ等を踏まえ、町外における新たな乗降場所追加の検討及び関係機関との調整を図る。</li> <li>持続可能で安定的な運行のため、社会情勢を踏まえた運賃体系の見直しや、有料広告・ラッピング広告等について検討する。</li> </ul>			
<b>【現在の運賃体系】</b>			
	<b>幼児</b> (小学生未満)	<b>小人</b> (小学生以上)	<b>大人</b> (中学生以上)
町内 (片道)	無料	100 円	200 円
町外 (片道)	無料	200 円	400 円
回数券：2,000 円 (200 円 11 枚綴り) 定期券：13,000 円 (3 カ月間有効)			
<b>関連指標</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>きんぎょタクシーの年間延べ利用者数</li> <li>きんぎょタクシーの町外乗降場所の数</li> <li>きんぎょタクシーの登録者数</li> <li>きんぎょタクシーの収支率</li> <li>きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額</li> <li>公共交通施策に関する満足度</li> </ul>			

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
きんぎょタクシーの持続可能な継続運行	長洲町 交通事業者	継続実施				
町外乗降場所の追加検討	長洲町 交通事業者	協議・検討				
運賃の見直し検討	長洲町 交通事業者	社会情勢を踏まえ検討				
車両への有料広告・ラッピング広告等の検討	長洲町 交通事業者		協議 検討	検討結果による実施		

施策 1-2 公共交通に関する情報発信の推進

施策の目標

- ・町内の公共交通機関におけるダイヤ等の運行情報や利用方法、その他イベント開催、割引制度等の情報の発信を行うことで、公共交通の利用促進を図る。

施策の概要

- ・公共交通を積極的に利用してもらうため、きんぎょタクシーの運行概要や利用方法について広報紙やホームページ等を活用した情報発信、パンフレットの配布等による周知を図る。
- ・JRウォーキング等と町イベントとのタイアップにより、引き続きJR利用者の利用促進を図る。
- ・有明フェリー割引期間及びGW・お盆等における増便等の情報発信を引き続き行い、利用促進を図る。
- ・各公共交通機関の運転手確保等に対する求人についても、町の広報紙等を活用した情報発信について事業者と協力を図る。
- ・誰もが公共交通の利用に関する情報について閲覧や検索ができるよう、デジタルを活用した運行情報や観光情報等の発信について検討する。
- ・外国人にも公共交通を安心して利用してもらえよう、わかりやすい標記や利用案内等について整備を図る。

関連指標

- ・きんぎょタクシーの年間延べ利用者数（再掲）
- ・JR長洲駅の年間利用者数（乗車人員）
- ・有明フェリーの年間利用者数（総輸送人員）

取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
各公共交通機関に関する情報発信の実施	長洲町交通事業者	継続実施				
デジタルを活用した公共交通機関の運行情報や観光情報等の発信の検討	長洲町交通事業者		検討	検討結果による実施		



基本方針②：地域の安心と地域経済の活性化を支える公共交通の利活用促進

施策 2-1 公共交通利用機会の創出																																
<p>施策の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用により高齢者等の外出機会を創出するとともに、運転免許証返納後も安心して日常生活を送ることができる環境を提供する。</li> <li>・地域や事業者等との連携した取り組みにより、公共交通の利用を促進する。</li> </ul>																																
<p>施策の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者と接する機会の多い社会福祉協議会や民生委員・児童委員と、きんぎょタクシーの運行概要や利用方法を共有することで、利用を希望するまたは利用が必要な高齢者への周知を図る。</li> <li>・きんぎょタクシーを利用したことがない方に「お試し乗車券」等を配布することにより、利用体験を通して利用方法の周知及び利用の促進を図る。</li> <li>・運転免許証自主返納者に対する「きんぎょタクシー無料乗車券」(1年間)については、引き続き交通安全協会と連携して交付することで、返納後も地域で安心して暮らすための支援に取り組む。</li> <li>・町健診時におけるきんぎょタクシーを活用した会場への無料送迎については引き続き実施し、健康で安心して暮らすことができる環境を提供する。その他町イベント等における会場送迎についても検討していく。</li> <li>・公共交通の利用促進のため、商業施設や商店等とのタイアップによる買物割引制度等について検討及び関係機関と調整を図る。</li> </ul> <p>【免許返納者きんぎょタクシー利用実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>無料乗車券交付人数</th> <th>免許返納者延べ利用回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H27年度</td> <td>54人</td> <td>545回</td> </tr> <tr> <td>H28年度</td> <td>31人</td> <td>469回</td> </tr> <tr> <td>H29年度</td> <td>50人</td> <td>1,270回</td> </tr> <tr> <td>H30年度</td> <td>48人</td> <td>1,179回</td> </tr> <tr> <td>R1年度</td> <td>65人</td> <td>1,302回</td> </tr> <tr> <td>R2年度</td> <td>55人</td> <td>861回</td> </tr> <tr> <td>R3年度</td> <td>41人</td> <td>1,228回</td> </tr> <tr> <td>R4年度</td> <td>40人</td> <td>1,549回</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>384人</td> <td>8,403回</td> </tr> </tbody> </table>				無料乗車券交付人数	免許返納者延べ利用回数	H27年度	54人	545回	H28年度	31人	469回	H29年度	50人	1,270回	H30年度	48人	1,179回	R1年度	65人	1,302回	R2年度	55人	861回	R3年度	41人	1,228回	R4年度	40人	1,549回	合計	384人	8,403回
	無料乗車券交付人数	免許返納者延べ利用回数																														
H27年度	54人	545回																														
H28年度	31人	469回																														
H29年度	50人	1,270回																														
H30年度	48人	1,179回																														
R1年度	65人	1,302回																														
R2年度	55人	861回																														
R3年度	41人	1,228回																														
R4年度	40人	1,549回																														
合計	384人	8,403回																														

関連指標						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者運転免許証自主返納者数</li> <li>・社会福祉協議会や民生委員・児童委員への説明会及び意見交換会の実施回数</li> <li>・きんぎょタクシーの登録者数（再掲）</li> </ul>						
取組内容とスケジュール						
取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
社会福祉協議会・民生委員へのきんぎょタクシー利用方法説明会及び意見交換会の開催	長洲町 社会福祉協議会	実施				
「お試し乗車券」配布による乗車体験の実施	長洲町 交通事業者	検討・実施				
運転免許証自主返納支援サービスの継続	長洲町 荒尾警察署	継続実施・拡充の検討				
町健診及び町イベント等における会場送迎サービスの継続・検討	長洲町	継続実施・検討				
商業施設等とタイアップした買物割引制度等の検討	長洲町 商工事業者		協議 検討	検討結果による実施		

## 施策 2-2 手続きの簡素化による利用環境の向上

### 施策の目標

- ・ DX 推進の取り組みの一環として、現在のきんぎょタクシーの予約方法や運賃の決済方法等について簡素化をすすめることで、より多くの方に簡単に利用してもらえる環境を整備する。

### 施策の概要

- ・ 現在、きんぎょタクシーの予約は電話のみとなっているため、今後はスマートフォンアプリ等からでも簡単に予約できるシステムの導入について検討する。
- ・ 運賃の支払いについても、現在は現金及び回数券のみとなっているため、キャッシュレス決済の導入について交通事業者と調整を図る。

### 関連指標

- ・ 施策に係るシステム等の導入

### 取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
スマホアプリ等によるきんぎょタクシー予約受付システムの導入検討	長洲町	検討		検討結果による導入		
運賃におけるキャッシュレス決済の導入検討	長洲町 交通事業者	協議 検討	検討結果による導入			

基本方針③：公共交通を利用しやすい環境づくり

施策 3-1 交通結節機能の強化						
施策の目標						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町の交通拠点である JR 長洲駅及び長洲港の利便性の向上と交通結節点としての機能を強化し、利用者数の増加を図る。</li> </ul>						
施策の概要						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・長洲駅の利便性の向上を図るため、エレベーターの設置やホームへの直接入場等について関係機関と引き続き協議し、誰もが使いやすい駅舎のバリアフリー化を検討する。</li> <li>・駅利用者の利用環境向上のため、駐輪場及び待合室の設備等、関係機関と協議し、快適な利用環境の整備について検討する。</li> <li>・長洲駅～長洲港間は、乗り継ぎ利用者の利便性向上に関する取り組みを検討し、交通結節点としての機能強化を図る。</li> </ul>						
関連指標						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 長洲駅の年間利用者数（乗車人員）（再掲）</li> <li>・有明フェリーの年間利用者数（総輸送人員）（再掲）</li> </ul>						
取組内容とスケジュール						
取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
長洲駅舎のバリアフリー化の検討	長洲町 交通事業者	協議・検討				
長洲駅駐輪場の整備	長洲町 交通事業者	協議・検討				
待合環境の改善	長洲町 交通事業者	協議・検討				
長洲港～長洲駅間の乗り継ぎ環境の改善	長洲町 交通事業者	協議・検討				

## 施策 3-2 広域交通ネットワークの連携強化

### 施策の目標

- ・ 町外の主要施設等へのアクセスの強化及び移動手段の確保を図る。

### 施策の概要

- ・ 新玉名駅及びくまもと県北病院は、町民アンケートの結果からも移動ニーズが多くみられるため、きんぎょタクシーを含めた新たな移動手段やアクセス向上策について検討するとともに、関係機関との調整を図る。
- ・ 有明海沿岸道路の将来的な延伸に伴う県外等への移動を見据え、佐賀空港などへの移動手段やアクセス等についても、引き続き情報収集を行っていく。

### 関連指標

- ・ きんぎょタクシーの町外乗降場所の数（再掲）

### 取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
新玉名駅、くまもと県北病院等へのアクセス向上策の検討	長洲町	協議検討		検討結果による実施		
佐賀空港までの移動手段の検討	長洲町	協議・検討				

### 施策 3-3 多様な移動手段の確保に向けた情報収集

#### 施策の目標

- ・ 将来的な移動や交通に係る地域課題に対応していくため、地域の多様な輸送資源の総動員による移動手段を確保する。

#### 施策の概要

- ・ 高齢化社会や運転手不足など社会問題に対応するため、輸送資源の総動員による移動手段の確保に向けた調査や情報収集を行う。また、レンタサイクルやカーシェアリング等、時代に合った新たな移動手段の導入について検討する。
- ・ 公共交通を補完するサービスとして、福祉、教育分野等における必要に応じた相互の連携を図る。



資料：国土交通省

#### 関連指標

—

#### 取組内容とスケジュール

取組内容	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
多様な移動手段確保に向けた調査・情報収集の実施	長洲町					

## 第5章 計画の推進・進捗管理

### 5-1. 計画の推進体制

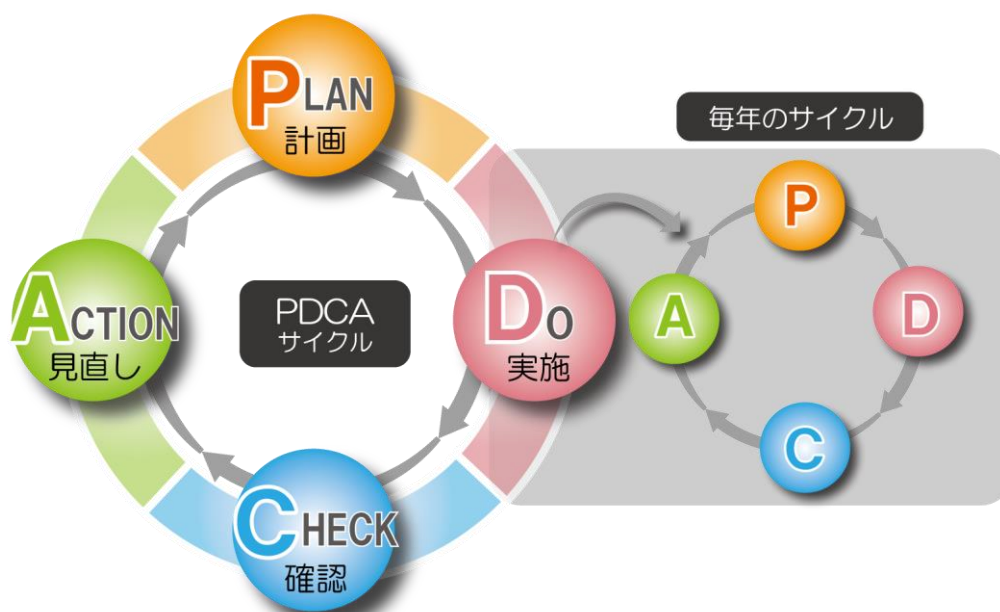
- 本計画の進捗等の管理は、長洲町地域公共交通活性化協議会において行います。

### 5-2. PDCA サイクルと数値目標の管理

- 本計画において設定した数値目標の達成状況について評価を行います。
- そのため、毎年度把握できる指標については実績値を把握するとともに、毎年度の取組みの進捗状況も把握することで、その達成状況に応じて、取組みの具体的な内容の見直し、スケジュール調整を行います。
- また、計画期間における数値目標の達成状況について把握・評価とともに、取組みによる効果、課題等を整理し、次期計画策定、事業見直し等に反映することとします。
- 計画期間を対象としたPDCA サイクル、毎年度のサイクルの組合せにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
毎年度のサイクルによる改善	毎年	指標の把握、取組みの実施状況を把握するとともに、その進捗状況に応じて、取組み内容の見直し、スケジュールの調整等。
PDCA サイクルによる改善	計画期間	計画期間を対象とした取組みの実施状況、数値目標の達成状況、取組みの評価、実施効果、課題等を整理し、次期計画策定に反映。



数値目標に対するモニタリングの実施時期

基本方針	評価指標	データの取得方法	モニタリング実施時期
基本方針① 社会情勢の変化に対応した公共交通の維持・改善	きんぎょタクシーの年間延べ利用者数	町保有の運行記録データにより毎年計測	毎年
	きんぎょタクシーの町外乗降場所の数	—	5年後
	きんぎょタクシーの登録者数	町保有の登録者データにより毎年計測	毎年
	きんぎょタクシーの収支率	事業報告書の資料及び一般会計決算より毎年整理	毎年
	きんぎょタクシー事業に係る町の財政負担額	一般会計決算より毎年整理	毎年
	公共交通施策に関する満足度	次期計画策定時のアンケート調査より計測	5年後
	JR 長洲駅の年間利用者数(乗車人員)	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	毎年
	有明フェリーの年間利用者数(総輸送人員)	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	毎年
基本方針② 地域の安心と地域経済の活性化を支える公共交通の利活用促進	高齢者運転免許証自主返納者数	自主返納者への無料乗車券発行件数	毎年
	社会福祉協議会や民生委員・児童委員への説明会及び意見交換会の実施回数	—	毎年
	きんぎょタクシーの登録者数※再掲	町保有の運行記録データにより毎年計測	毎年
	施策に係るシステム等の導入	—	5年後
基本方針③ 公共交通を利用しやすい環境づくり	JR 長洲駅の年間利用者数(乗車人員)※再掲	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	毎年
	有明フェリーの年間利用者数(総輸送人員)※再掲	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	毎年
	きんぎょタクシーの町外乗降場所の数※再掲	—	5年後