

## 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画の基本方針（案）

平成22年10月13日

長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会事務局

<目 次>

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 1. 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画において記載すべき事項 | 1  |
| 2. 長洲町の地域公共交通に係る現況課題            | 2  |
| 3. 住民移動調査等の結果からみた連携計画の基本方針（案）   | 3  |
| 1) 路線バスの利用者実態                   | 3  |
| 2) 地域公共交通の必要性の認識                | 4  |
| (1) 利用環境の認識                     | 4  |
| (2) 非利用環境者の地域公共交通の必要性認識         | 5  |
| (3) 長洲町民の地域公共交通の必要性認識           | 6  |
| 3) 地域公共交通の見直し方針                 | 8  |
| 4) 地域公共交通見直しにあたっての改善点           | 9  |
| (1) 既存バス路線の改善点                  | 9  |
| (2) 新たな運行サービス                   | 17 |
| 5) 地域公共交通の利用促進や見直しに係る住民の関わり方    | 19 |
| 6) 自家用車利用者の地域公共交通への転換可能性        | 20 |
| (1) 住民移動調査結果からみた転換可能性           | 20 |
| (2) マイカー通勤実態アンケート調査結果からみた転換可能性  | 21 |
| 7) 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画の基本方針（案）    | 22 |
| 参考) 長洲町における地域特性                 | 23 |

## 住民移動調査等の結果からみた連携計画の基本方針（案）

### 【長洲町の地域公共交通に係る現況課題】

- 少子高齢化が進行し、移動制約者（自家用車で移動できない高齢者など）の増加が見込まれることから、移動制約者の移動手段確保が求められる
- 住民の通勤・通学や買い物の日常移動は、長洲町内が半数を占めるが、隣接する荒尾市、玉名市と結びつきが強く、それらの地域との移動確保が求められる
- 公共交通は地域外とはJR、フェリー、一部路線バス、地域内は主に路線バスであるが、利用者は低下傾向にあり、特に路線バスの2路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）の減少が著しく、財政負担が年間1,500万円に上り、対策が求められる
- 利用少なく財政負担の大きい2路線は、町内の短区間移動に利用されているが、重複区間がある。循環線のため運行時間が長く、利便性の改善が求められる



### 【住民移動調査等の結果からみた連携計画の基本方針（案）】

#### 1) 路線バスの利用者実態

- 路線バスはどのような人に使われているのか
- 自家用車を自由に使用できない65歳以上の高齢者の利用が多い【→3ページ参照】

#### 2) 地域公共交通の必要性の認識

- そもそも、住民は地域公共交通の必要性について、どのように考えているのか
- 現行路線バスが廃止されても影響は限定的だが、将来的には地域公共交通は必要と考えており、現行路線バスの見直しは求められている【→6ページ参照】

##### ■長洲町民の地域公共交通の必要性認識

- ◆路線バスを利用できる環境にはあるが路線バスの利用は少なく、利用できる環境にない方も自家用車利用ができない高齢者を除けば、路線バスがなくてもそれほど不便に感じていない回答者が多い中で、そもそも、長洲町民は地域公共交通を必要と考えているのか

- 路線バス廃止時に影響のある住民は少ないが、高齢者や路線バス利用者などへの影響は比較的大きいものの限定的である。
- ところが、今後の必要性は町民の5割は「必要」とし、「必要でない」を上回っており、地域公共交通そのものは「必要」と考えている

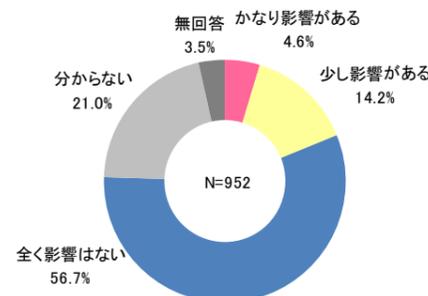


図 路線バス廃止時の影響

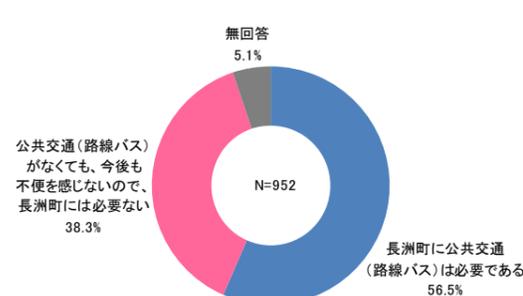


図 路線バスの必要性

#### 3) 地域公共交通の見直し方針

- では、今後どのような方向性を持って地域公共交通の見直しを進めるべきか
- 現行路線の見直しをベースにしつつ、エリアによっては新交通の導入も視野に入れることが求められている。その際、「財政負担の抑制」が強く求められていることから、過度な投資を伴わない見直しが必要である【→8ページ参照】

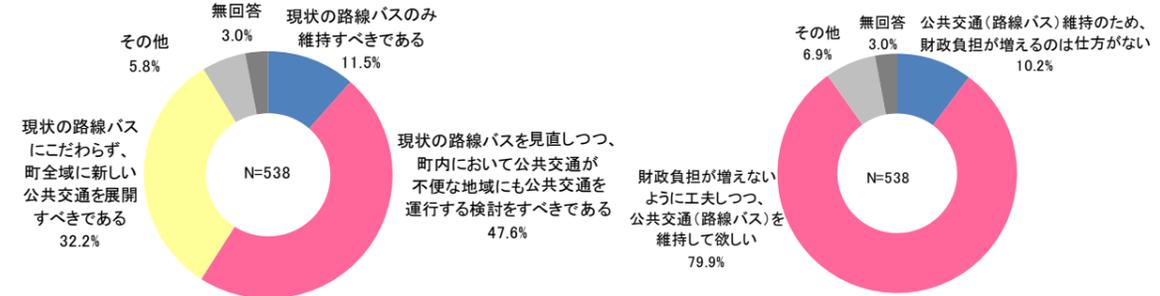


図 「路線バスのあり方」に対する考え

図 「路線バスの財政負担のあり方」に対する考え

#### 4) 地域公共交通見直しにあたっての改善点

- 地域公共交通の見直しにあたって、既存の路線バスにはどのような改善が求められているか（裏を返せばどこを問題と考えているのか）、新たな運行サービスはどのようなものが求められているのか

##### 【既存路線バスの見直し】

- ・目的地は現行の利用の多い箇所としつつ、「運行時間を外出時間に合わせる」、「他モードとの乗継」、「運行便数の増加」が求められている【→9～10ページ参照】

##### 【新たな運行サービス】

- ・ニーズの高いサービスは「乗継は10分以内可」、「迂回運行10分以内可」、「電話予約可」、「自宅付近までの運行重要」であり、ニーズだけみれば、利用者の意向に合わせて目的地を選択し、交通拠点や路線バスの幹線に乗継するフルデマンド型（不定時不定路線予約型）の運行が望まれていると考えられる
- ・しかし、財政負担をできるだけ抑制すべきとの住民意向を考慮すると、初期投資がかかるフルデマンド型とあわせて、定時定路線の乗合タクシー運行を検討することが考えられる【→17～18ページ参照】

#### 5) 地域公共交通の利用促進や見直しに係る住民の関わり方

- 地域公共交通の利用促進や見直しを進めるにあたり、地域住民とどのように取り組むことが必要か
- 「住民と協働して地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」ことが最も望まれている。【→19ページ参照】

### 【基本方針（案）】

地域が協働し、財政負担の抑制に配慮しつつ、自家用車による移動手段を持たない人の移動を優先的に確保する地域公共交通体系の構築をめざす

#### 基本方針① 地域公共交通の見直しによる維持・確保

- 地域公共交通が必要な人の移動手段確保を優先する
- \*利用の多い自家用車通勤者の地域公共交通への転換は長期的に取り組む
- 財政負担が高く利用の少ない路線を対象に地域に望まれる地域公共交通体系に見直す
- 見直しにあたっては、地域住民の意見を聞きながら（協働して）運行方法などを見直す

#### 基本方針② 財政負担の抑制

- 地域公共交通体系の見直しにあたっては過度な投資を防ぎ、財政負担の抑制を図る

### 【参考】

#### 6) 自家用車利用者の地域公共交通への転換可能性

- 地域公共交通の利用率が低い長洲町では自家用車利用者が多いが、地域公共交通に転換する可能性はあるのか
- 自家用車を使用できる環境にある人でも公共交通の必要性を約60%は感じているが、路線バスの改善によって「すぐに利用する」人は約10%にすぎず、転換の可能性は低く、地域公共交通を利用できる環境の形成と情報提供などによる利用促進を併せて行うことが求められる【→20ページ参照】
- ◆従業者アンケートでも、公共交通への転換意向は、自家用車利用者の12%にすぎず、同様の傾向である【→21ページ参照】

## 1. 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画において記載すべき事項

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地域公共交通総合連携計画には以下の事項を記載することが定められている。

本資料では、現況課題及び住民の移動実態と地域公共交通へのニーズ等を把握した「住民移動調査」、工業団地通勤者の地域公共交通利用への転換意向を把握した「マイカー通勤実態に関するアンケート調査」の結果から得られる連携計画の基本方針（案）を示す。

基本方針（案）は協議会における議論や今後予定する住民座談会における意見などを踏まえて成案とする。

表 地域公共交通総合連携計画に記載すべき事項

- 基本方針
- 対象区域
- 目標
- 事業の概要及び実施主体
- 計画期間

## 2. 長洲町の地域公共交通に係る現況課題

長洲町の地域の現状や公共交通の整備・利用状況からみた地域公共交通に係る現況課題は以下の通り整理できる。

特に、「路線バスは財政負担の解消とともに利用者の増加により、使われる地域公共交通とすることが必要」である。

表 長洲町の地域公共交通に係る現況課題

- 少子高齢化が進行し、移動制約者（自家用車で移動できない高齢者など）の増加が見込まれることから、移動制約者の移動手段確保が求められる
- 住民の通勤・通学や買い物の日常移動は、長洲町内が半数を占めるが、隣接する荒尾市、玉名市と結びつきが強く、それらの地域との移動確保が求められる
- 公共交通は地域外とはJR、フェリー、一部路線バス、地域内は主に路線バスであるが、利用者は低下傾向にあり、特に路線バスの2路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）の減少が著しく、財政負担が年間1,500万円に上り、対策が求められる
- 利用少なく財政負担の大きい2路線は、町内の短区間移動に利用されているが、重複区間がある。循環線のため運行時間が長く、利便性の改善が求められる

\* データの詳細は、「参考）長洲町における地域特性」を参照

### ○ 路線バスの利用者は少ない

- ・ 日常の移動におけるバス利用者は、アンケート回答者の0.7%~1.7%であり、近年1年間の利用でみても6.3%にすぎない

### ○ 路線バスは財政負担を増やさずに維持することが求められている

- ・ 「財政負担を増やさずに公共交通を維持」が79.9%を占め、「財政負担が増えるのは仕方ない」10.2%を大きく上回る

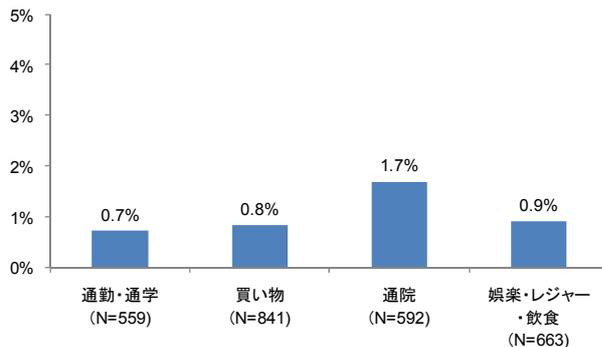


図 日常の外出目的別路線バス利用率

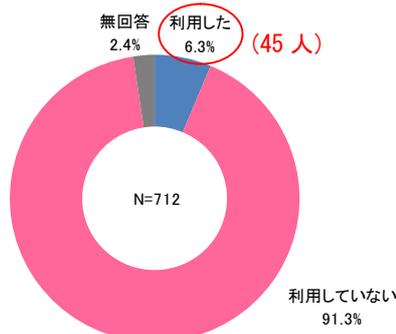


図 路線バスの利用状況  
(路線バス利用環境にある回答者)

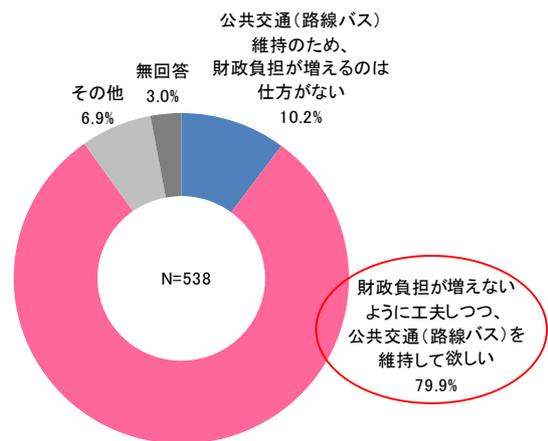


図 「財政負担のあり方」に対する考え  
(路線バスは必要とする回答者)

### 3. 住民移動調査等の結果からみた連携計画の基本方針（案）

長洲町の地域公共交通に係る現況課題でみたように、長洲町の地域公共交通の課題として、利用者が少なく採算性の低い2路線の見直しが必要であるといえる。

ここでは、住民移動調査結果、マイカー通勤実態に関するアンケート調査結果を踏まえ、長洲町民の移動実態や、地域公共交通に関してどのように考えているのかについて整理し、長洲町の地域公共交通の今後のあり方（基本方針（案））を示す。

#### 1) 路線バスの利用者実態

##### ■路線バスはどのような人に使われているのか



##### 自家用車を自由に使用できない65歳以上の高齢者の利用が多い

○長洲町の路線バスは自家用車による移動手段を持たない高齢者の利用が多い。高齢者の多い長洲校区居住者の利用が多いが、各校区の高齢者にも一定利用されている。

- ・路線バス利用者は65歳以上の高齢者が57.8%を占める。高齢者の多い長洲校区居住者の利用が多い。
- ・高齢者の利用が多いことを反映し、路線バスは「自家用車も免許ももたない」、「自家用車を自由に使用できない」方に多く利用されている。

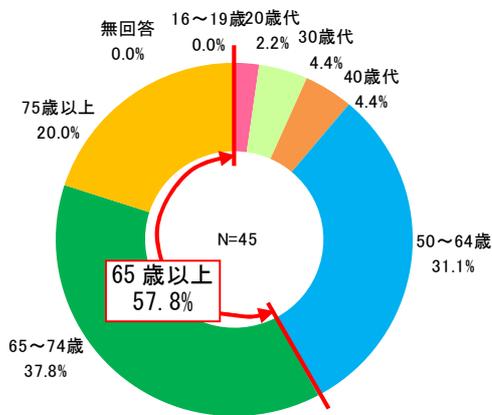


図 路線バス利用者の年代

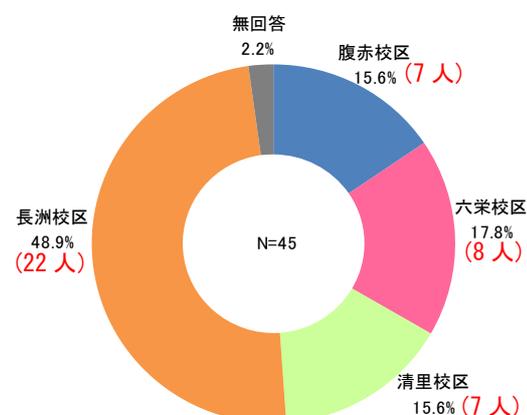


図 路線バス利用者の居住地（校区別）

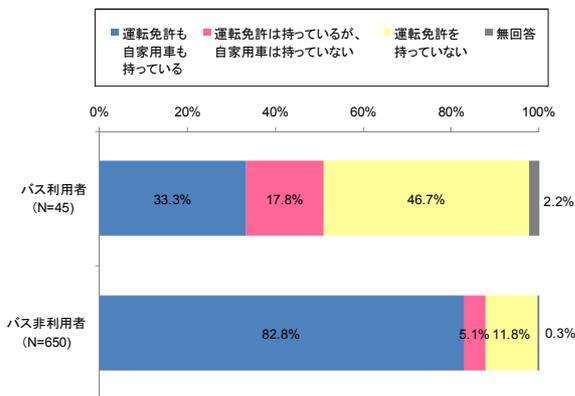


図 運転免許・自家用車の有無（バス利用区分別）

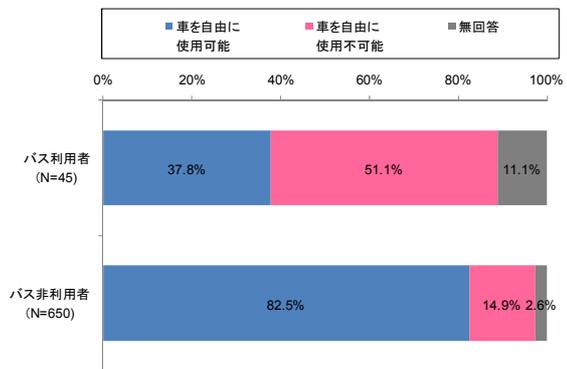


図 自家用車の利用環境（バス利用区分別）

## 2) 地域公共交通の必要性の認識

■そもそも、住民は地域公共交通の必要性について、どのように考えているのか



現行路線バスが廃止されても影響は限定的だが、将来的には地域公共交通は必要と考えており、現行路線バスの見直しは求められている

### (1) 利用環境の認識

◆住民に路線バスが利用できる環境にあると認識されているのか



○校區別にばらつきがあるものの、路線バスは利用できる環境にあると認識されている（空白地域に該当するエリアは少ないと認識されている）

・住民の74.8%はバスが利用できる環境にあると認識しており、おおむねバス停まで5分以内の距離に位置しており、現行路線バスの多くはカバーされている。しかし、校區別には六栄校区で「利用できる環境にある」認識が比較的低くばらつきがある。

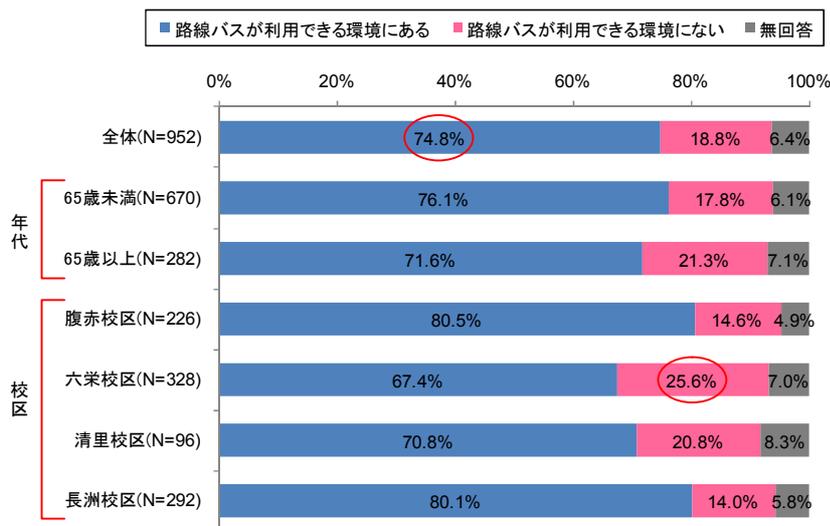


図 バスの利用環境の認識（属性別）

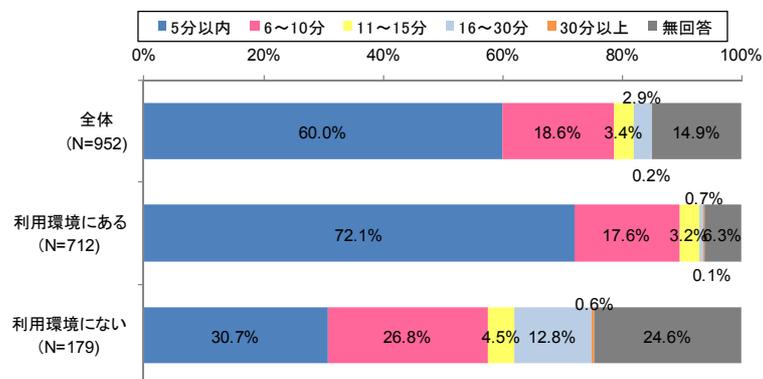


図 最寄バス停までの所要時間（利用環境別）

(2) 非利用環境者の地域公共交通の必要性認識

◆では、路線バスが利用できない環境にいる方は、路線バスがないことを不便に感じているのか



○路線バスがないことで外出を控えた経験がない方は多く、運行後の利用意向も高くないことから、地域公共交通が不便な地域の方の期待は低い。ただし、将来的には必要との考えは一定程度ある

- ・路線バスが利用できないことで外出を控えたことのない人は 80.4%にのぼり、路線バスが運行されても利用しない人は 45.8%を占める。地域公共交通が不便な地域の方の地域公共交通への期待は低いといえる。
- ・一方で、外出を控えたことのある回答者は 7.9%とわずかながらあり、年代はほぼ 50 代以上である。路線バスの運行がされた場合に「すぐに利用する」回答者も 50 代以上が多く、「将来的に利用したい」は 16~40 代の若年世代も 3 割を占めることから、将来的に地域公共交通が必要とする考えも一定程度あるといえる。

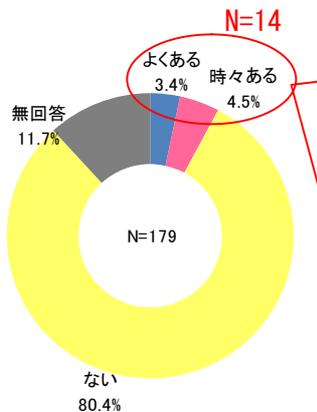


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験 (路線バス利用環境にない回答者)

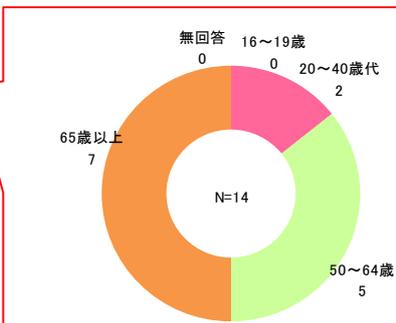


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験のある回答者 (n=14) の年代

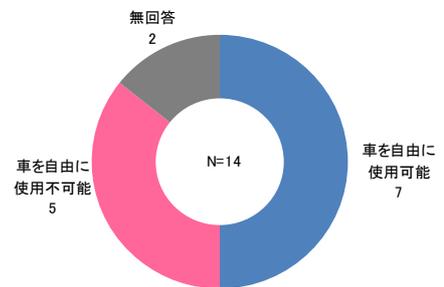


図 路線バスが利用できずに外出を控えた経験のある回答者 (n=14) の自家用車利用環境

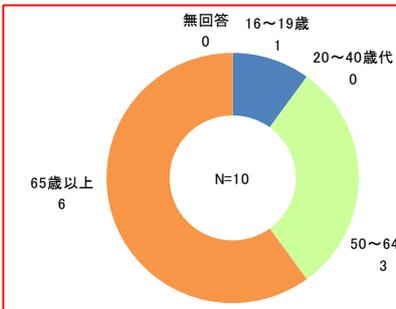


図 「すぐに利用」回答者 (n=10) の年代

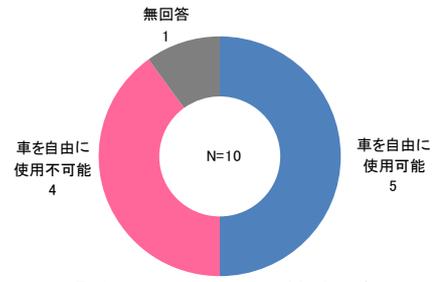


図 「すぐに利用」回答者 (n=10) の自家用車利用環境

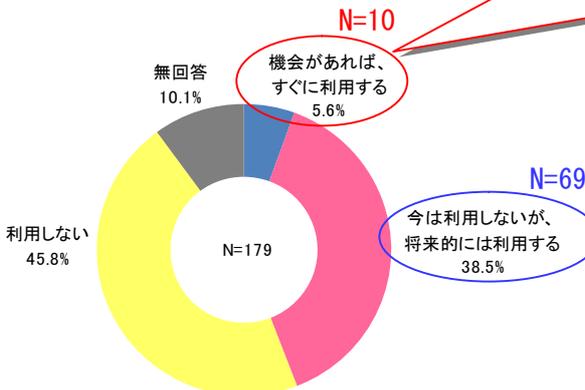


図 路線バス運行後の利用意向 (路線バス利用環境にない回答者)

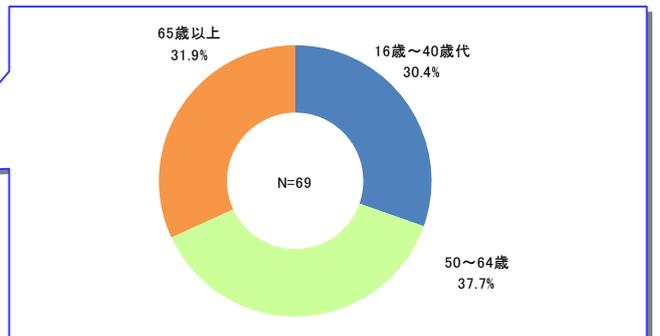


図 「将来的に利用」回答者 (n=69) の年代

### (3) 長洲町民の地域公共交通の必要性認識

◆路線バスを利用できる環境にはあるが路線バスの利用は少なく、利用できる環境にない方も自家用車利用ができない高齢者を除けば、路線バスがなくてもそれほど不便に感じていない回答者が多い中で、そもそも、長洲町民は地域公共交通を必要と考えているのか



○路線バス廃止時に影響のある住民は少ないが、高齢者や路線バス利用者などへの影響は比較的大きいものの限定的である。

- ・路線バス廃止時に影響のある町民は 18.8%に過ぎないが、高齢者は 28.7%、路線バス利用者は 46.7%と比較的影響がある。なお、65 歳以上の自家用車を自由に使用できない回答者に限れば約4割が影響があるとしている。
- ・一方で、高齢者や路線バス利用者でも同程度は「全く影響ない」としており、現行路線バスの廃止は町民生活にある程度の影響を与えるものの、限定的であるといえる。

○ところが、今後の必要性は町民の5割は「必要」とし、「必要でない」を上回っており、地域公共交通そのものは「必要」と考えている

- ・一方で地域公共交通の今後の必要性は、町民のおおむね5割以上が「必要」としており、高齢者など他の属性でも同様である（バス利用者に至ってはほぼ100%の回答者が必要としている）。

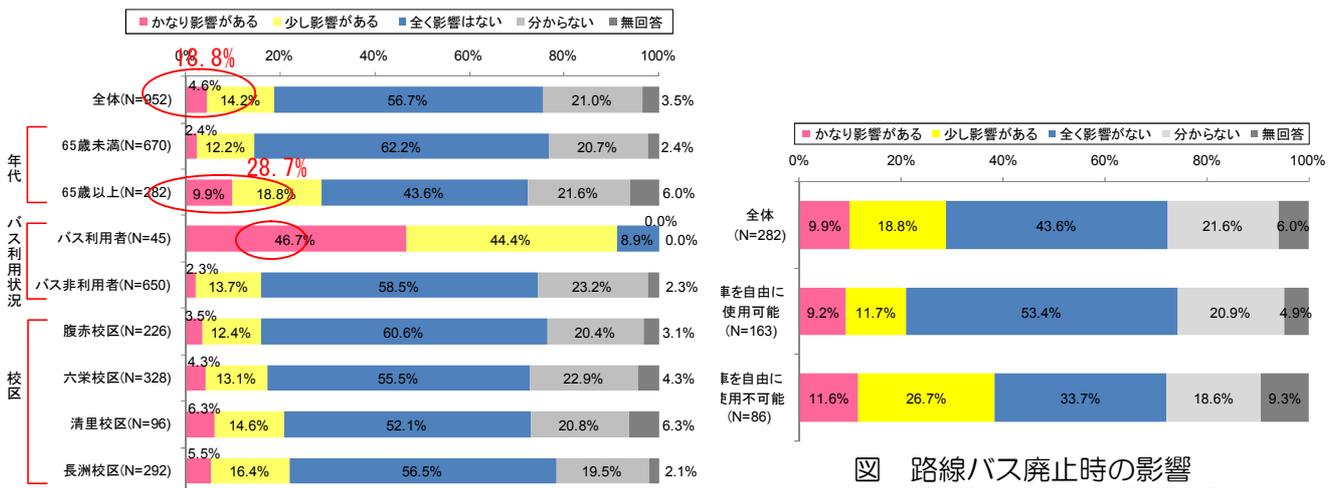


図 路線バス廃止時の影響 (属性別)

図 路線バス廃止時の影響 (65歳以上回答者の車使用環境別)

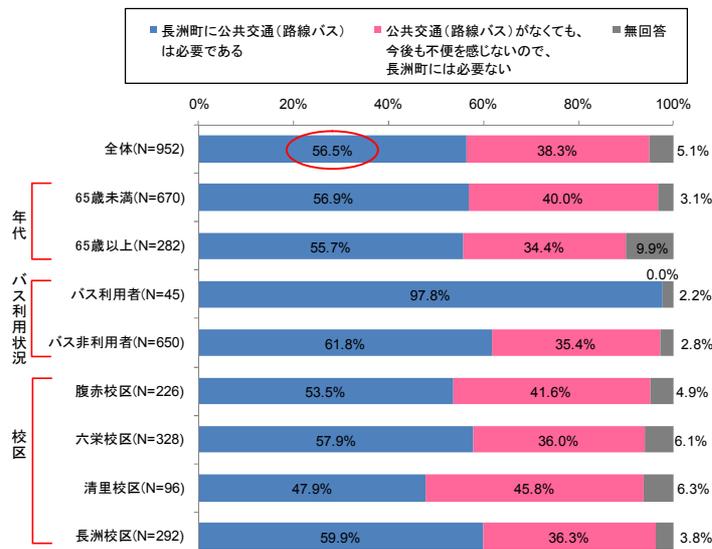


図 路線バスの必要性

参考) 公共交通空白地域住民の意向

- 公共交通空白地域（鷺巣、赤田、葛輪、折地）回答者の路線バス廃止時の影響をみると、鷺巣地区や赤田地区、折地地区では、「全く影響がない」が半数以上を占め、葛輪地区でも「影響がある」との指摘はみられない。
- また、公共交通の必要性については、赤田地区を除いて、回答者の半数以上が必要性を指摘している。
- しかし、今後の公共交通の改善や新規運行による利用意向として、折地地区にて28人中8人（約2割）が「機会があればすぐに利用する」と回答している以外は、「今は利用しないが、将来的には利用する」の回答が多く、利用意向としては鷺巣地区と赤田地区は概ね半数程度である一方で、葛輪地区は「利用しない」意向が半数を占める。
- 町内の公共交通空白地域は総じて路線バスがなくても影響が少なく、必要性は高いが、すぐには利用しないことが分かる。

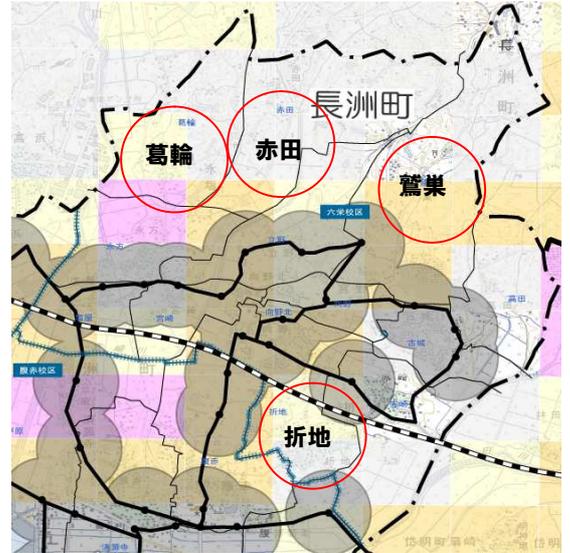


図 公共交通空白地域

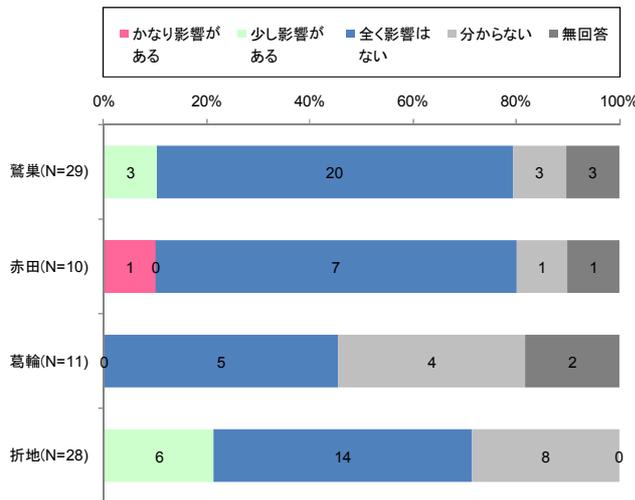


図 路線バス廃止時の影響

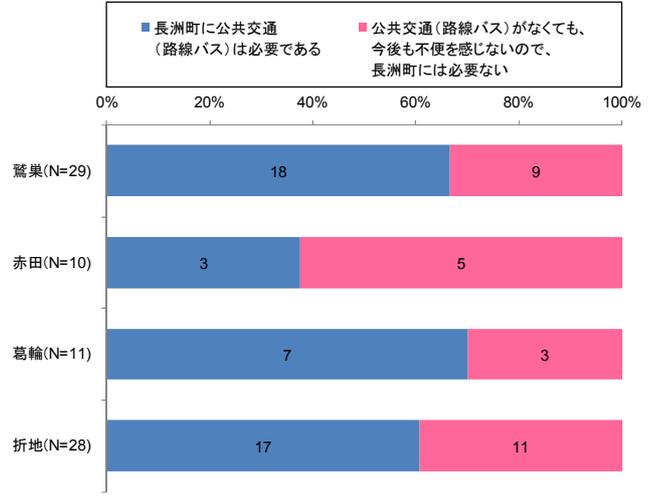


図 路線バスの必要性

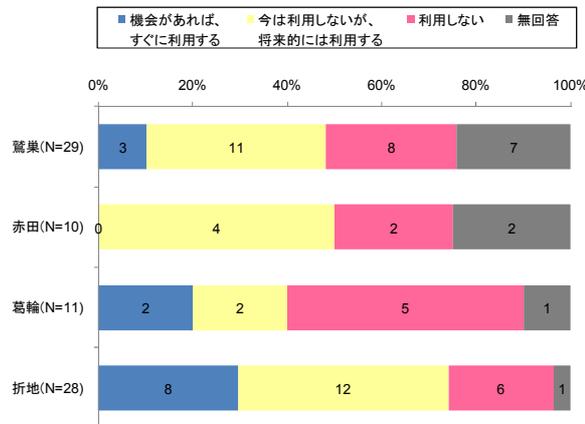


図 今後の利用意向

注. 赤田地区と葛輪地区は路線バス運行後の利用意向、鷺巣地区と折地地区は路線バス改善後の利用意向を含む。

### 3) 地域公共交通の見直し方針

■では、今後どのような方向性を持って地域公共交通の見直しを進めるべきか



現行路線の見直しをベースにしつつ、エリアによっては新交通の導入も視野に入れることが求められている。その際、「財政負担の抑制」が強く求められていることから、過度な投資を伴わない見直しが必要である

- 現行路線の見直しをベースとしつつもエリアによっては新交通の導入も視野に入れることが求められている
  - ・今後、路線バスの見直しを進めるにあたっては、「現状の路線バスを見直しつつ、町内において公共交通が不便な地域にも公共交通を運行する検討をすべきである」が47.6%と多いものの、「現状の路線バスにこだわらず、町全域に新しい公共交通を展開すべきである」意見も32.2%ある。
  - ・バス利用者は「町全域に新交通」がわずかながら多く、校区別にみても運行本数が比較的多い清里校区では、「現状路線バスの見直し」が最も多いものの、「現状の路線バスのみ維持すべきである」が比較的多いなどエリアによっては意見にばらつきがある。
- 財政負担のあり方については、約8割が「財政負担を抑制しつつ、公共交通を維持」としており、属性によるばらつきはあまりみられない

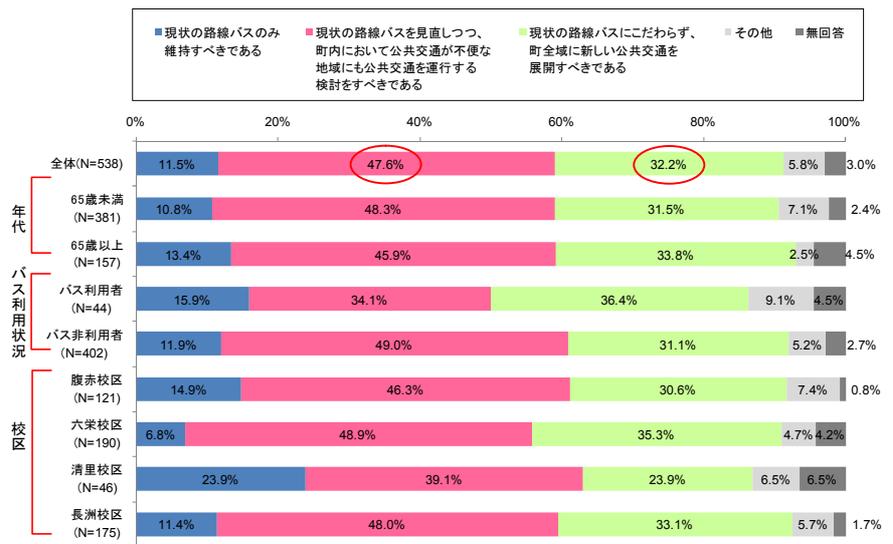


図 今後の路線バスのあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

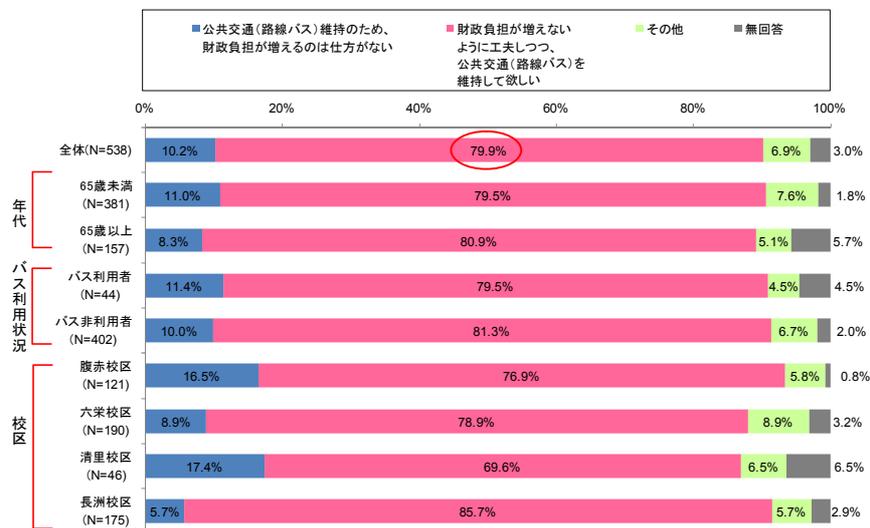


図 路線バスの財政負担のあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

#### 4) 地域公共交通見直しにあたっての改善点

■地域公共交通の見直しにあたって、既存の路線バスにはどのような改善が求められているか（裏を返せばどこを問題と考えているのか）、新たな運行サービスはどのようなものが求められているのか



##### 【既存路線バスの見直し】

- ・目的地は現行の利用の多い箇所としつつ、「運行時間を外出時間に合わせる」、「他モードとの乗継」、「運行便数の増加」が求められている

##### 【新たな運行サービス】

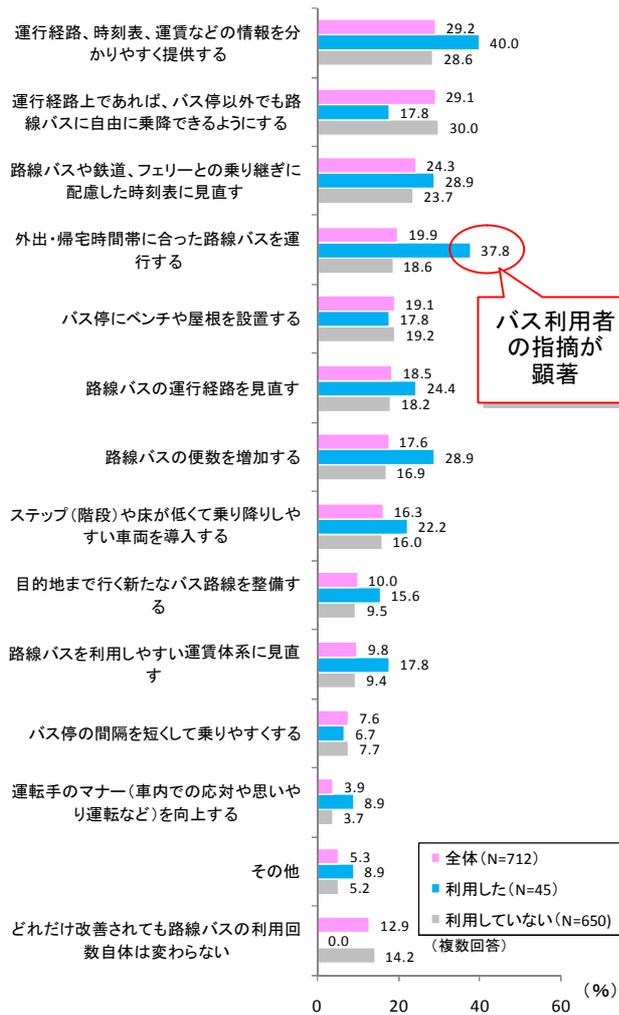
- ・ニーズの高いサービスは「乗継は10分以内可」、「迂回運行10分以内可」、「電話予約可」、「自宅付近までの運行重要」であり、ニーズだけみれば、利用者の意向に合わせて目的地を選択し、交通拠点や路線バスの幹線に乗継するフルデマンド型（不定時不定路線予約型）の運行が望まれていると考えられる
- ・しかし、財政負担をできるだけ抑制すべきとの住民意向を考慮すると、初期投資がかかるフルデマンド型とあわせて、定時定路線の乗合タクシー運行を検討することが考えられる

#### (1) 既存バス路線の改善点

- 路線バスの利用者は「情報提供」、「運行時間の見直し」の改善ニーズが高い。運行時間の見直しにあたっては、「他モードとの乗継」ニーズが高い点に留意が必要である。また、「運行便数の増加」のニーズも比較的高い。新たな目的地の運行や運賃へのニーズは比較的低い
- バス非利用者は「フリー乗降」、「情報提供」の改善ニーズが高く、これはバス運行について知らないで走っているのを見かけたら乗れるようにできないか、そうでなければ情報提供が必要とのニーズであると考えられる
- 校區別にみると、おおむね全体と同傾向であるが、六栄校区は路線経路の見直しニーズは低い（裏を返せば現行のままでもよい）ものの、「フリー乗降」、「情報提供」、「運行便数の増加」の改善ニーズが高い点が特徴的である

- しかし、路線バスの改善がなされても利用者数の大幅な増加が見込めるものではない
- ・路線バス改善後の利用意向は「すぐに利用する」は14.7%にすぎず、「将来的に利用」がほぼ50%を占める。
- ・「すぐに利用する」とした回答者が、これまでよりも利用頻度がどの程度増えるかについては、「月に数日」が32.4%と最も多く、「週1~2日」が21.9%と続いており、大幅な利用の増加が見込めるものではない。

<バス利用状況別>



<校区別>

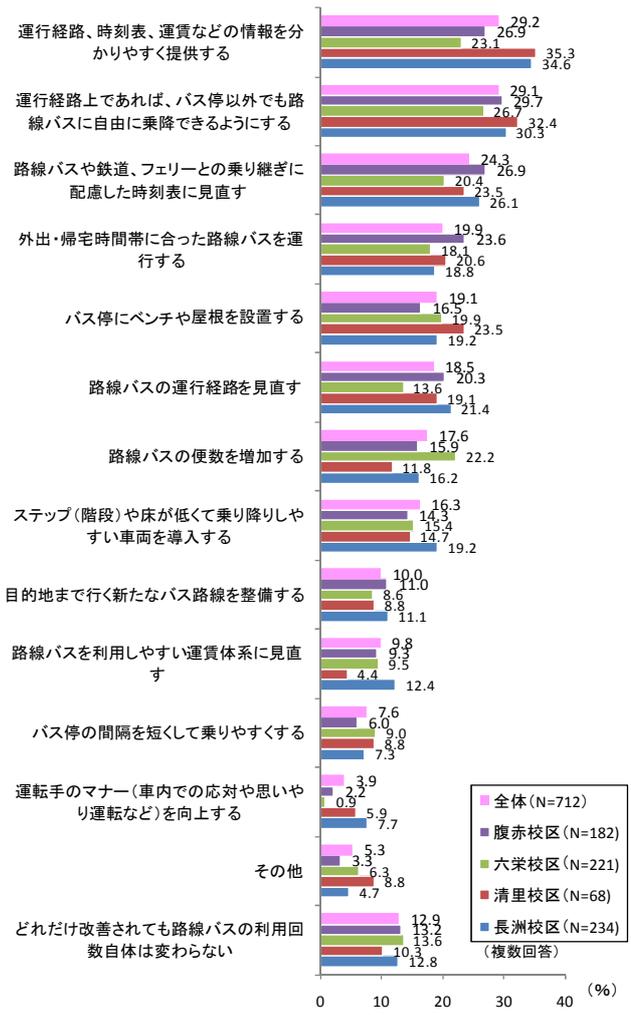


図 路線バスサービスの改善ニーズ  
(路線バスが利用できる環境にある回答者)

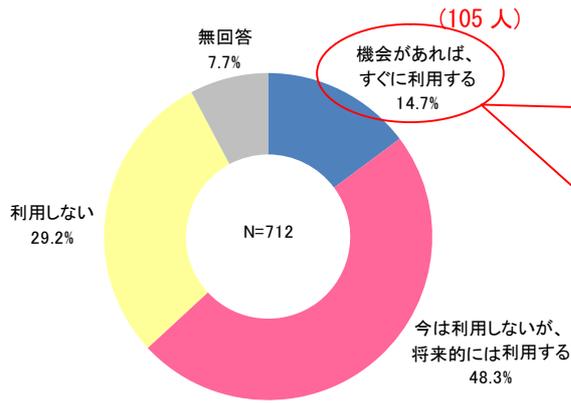


図 路線バス改善後の利用意向 (路線バス利用環境にある回答者)

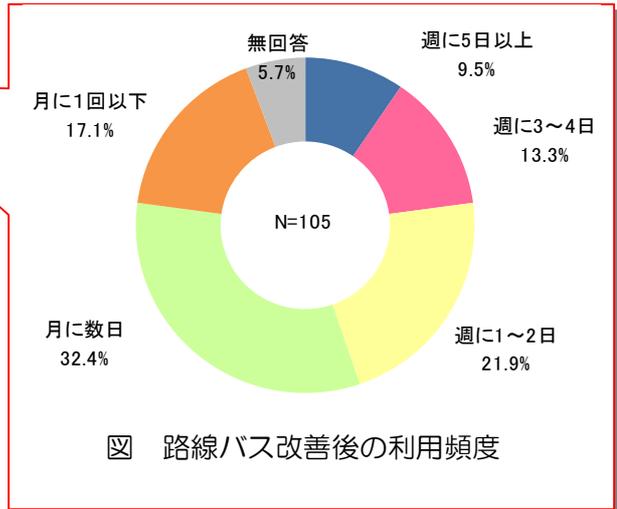


図 路線バス改善後の利用頻度

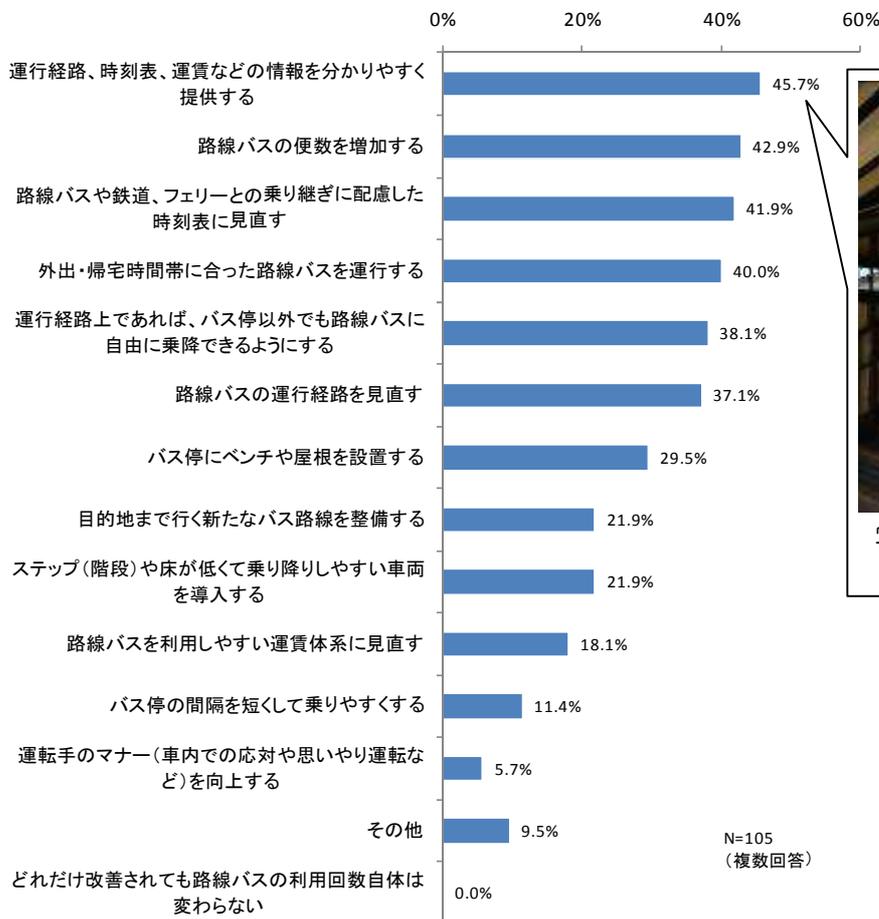


図 「機会があればすぐ利用する」回答者 (n=105) の改善ニーズ

<参考：住民の移動実態と路線バスサービスの合致状況>

移動の外出先は合致しているが、移動時間は一部の住民しか利用できない運行であるなど合致していない場合もあり、移動実態と運行時間に齟齬があるとみられる

○高齢者の日常の外出目的は買い物と通院が多い  
 ・65歳以上の高齢者の移動実態をみると、65歳未満の住民に比べて、「買い物」が83.0%、「通院」が81.2%と高い。

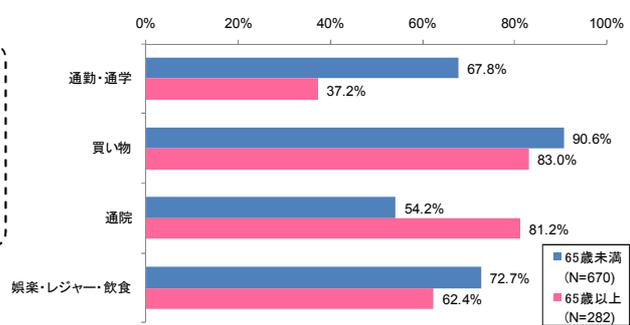


図 日常の移動状況（年代2区分別）

○高齢者の買い物と通院の目的地はおおむね路線バスの運行経路上にある  
 ・高齢者の買い物先は、荒尾市内の「ゆめタウンあらお」、長洲町の「ビックバリュートクナガ長洲店」、「ロッキー長洲店」の利用が多い。  
 ・同じく通院先は、荒尾市内の「荒尾市民病院」が多く、長洲町内では「田宮二郎内科」、「いまおかクリニック」の利用が多い。  
 ・上記の高齢者によく利用される施設は、いずれも現行の路線バス沿線上にある。

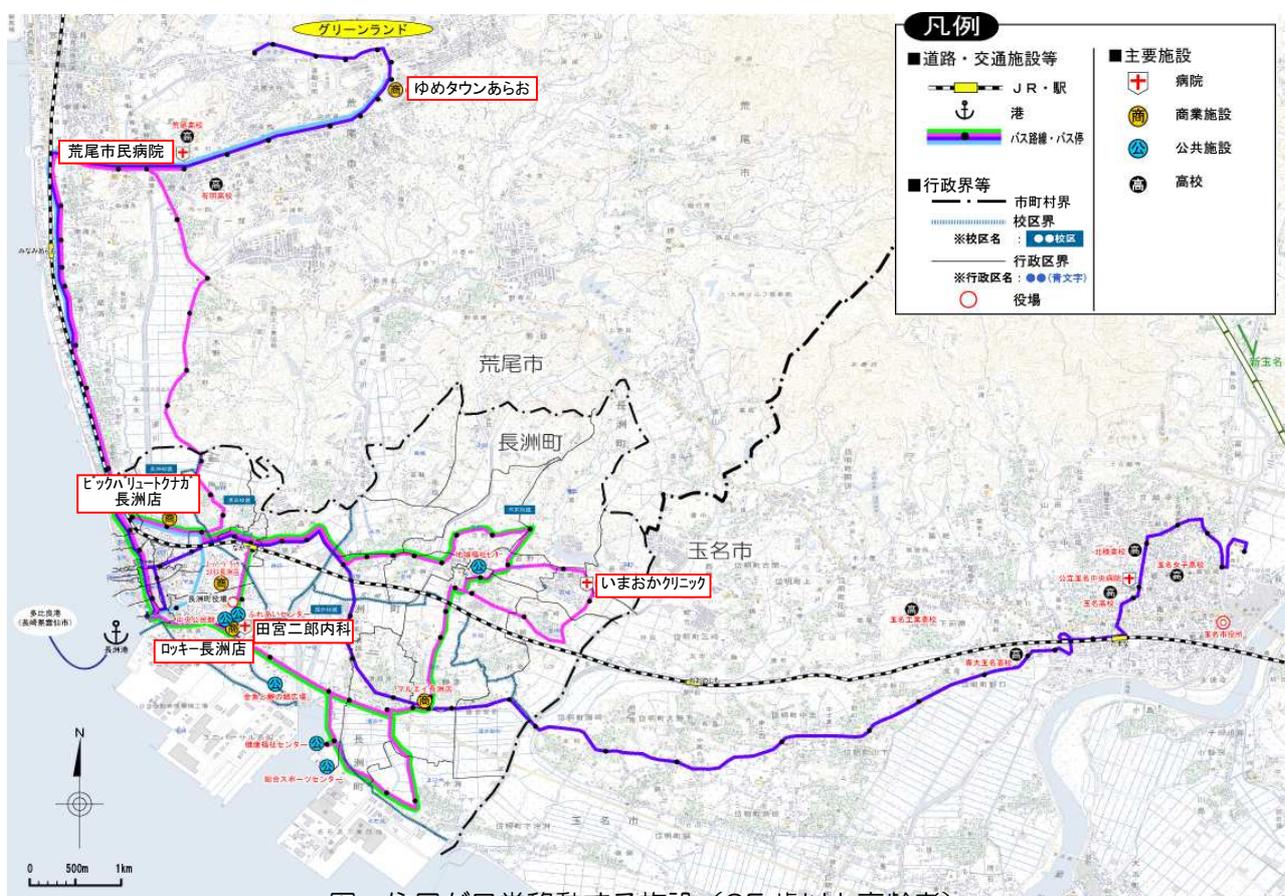
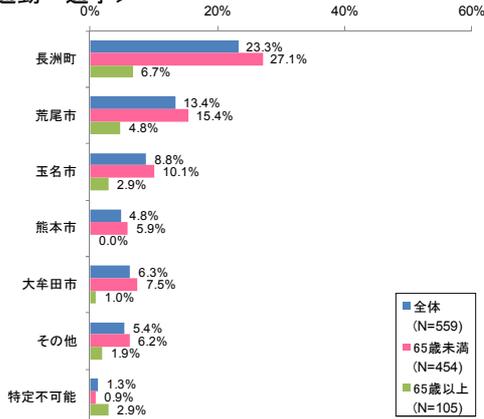


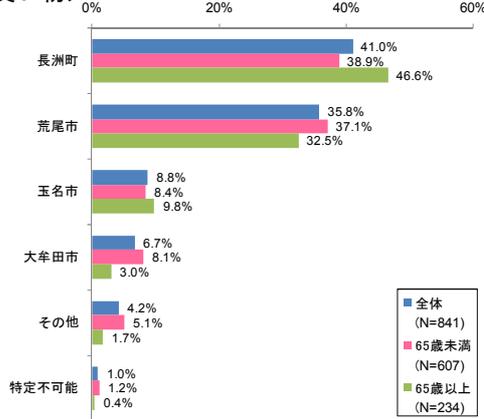
図 住民が日常移動する施設（65歳以上高齢者）

<通勤・通学>



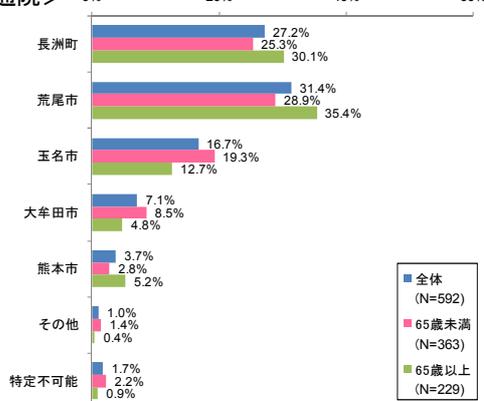
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

<買い物>



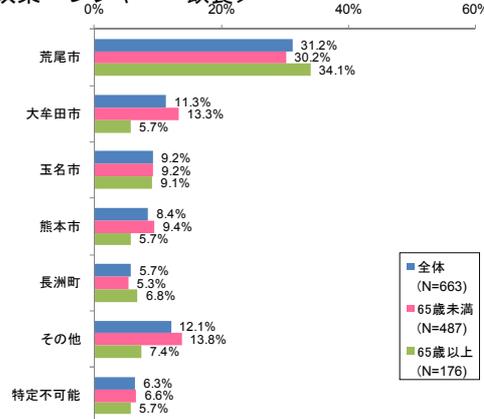
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

<通院>



注、「その他」は回答者全体の指摘が3%未満の市町村の合計。

<娯楽・レジャー・飲食>

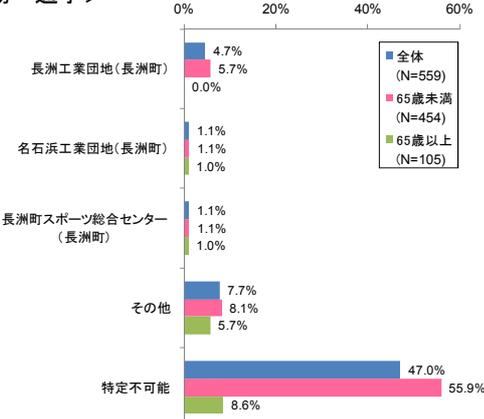


注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の市町村の合計。

図 日常よく移動する地域 (年代別)

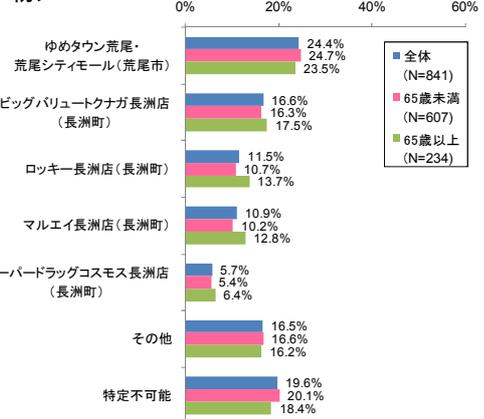
注. グラフは全て複数回答。  
注. 図中の「特定不可能」は市町村を特定できなかった回答を指す。

<通勤・通学>



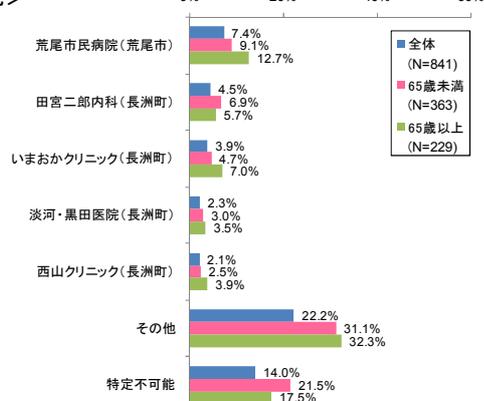
注、「その他」は回答者全体の指摘が1%未満の施設の合計。

<買い物>



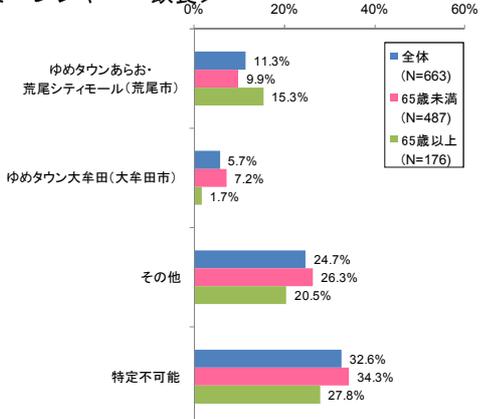
注、「その他」は回答者全体の指摘が5%未満の施設の合計。

<通院>



注、「その他」は回答者全体の指摘が2%未満の施設の合計。

<娯楽・レジャー・飲食>



注、「その他」は回答者全体の指摘が2%未満の施設の合計。

図 日常よく移動する施設 (年代別)

注. グラフは全て複数回答。  
注. 図中の「特定不可能」は施設名を特定できなかった回答を指す。

○高齢者の買い物と通院の移動時間に現行の路線バスは運行されている便もあるが、一部住民しか利用できない場合があり、高齢者の移動の時間帯と、運行時間には齟齬がある。

- ・高齢者の買い物の移動時間は、自宅を10時台に出発する回答が最も多く、帰宅時間は11時～12時台が多く、16時台と続いている。同様に通院の移動時間は、自宅を9～10時台を中心に8～10時台に出発する回答が多く、帰宅時間は12時台が最も多く11時台が続いている。
- ・高齢者の買い物の目的地として最も多いゆめタウンあらおに行くために、長洲町を10時頃に出発する路線はない。また、通院先の目的地として最も多い荒尾市民病院に行くために、長洲町を9時台に出発する便は、玉名線の下り1便が折地を9:12、長洲中学校前を9:33頃通過するが、腹赤校区と長洲校区、清里校区の一部の住民しか利用できない。
- ・9時台以外では、長洲荒尾線の1便が腹赤校区の一部と六栄校区を7:20～7:50頃に通過し、荒尾市民病院に8:04に到着する。また、牛水線の2便が長洲港を8:09、新山入口を8:13頃通過し、荒尾市民病院に8:25頃到着する。これらでもやはり一部の住民しか移動ニーズに合致した利用ができない。
- ・以上から、買い物と通院の移動時間に現行の路線バスは運行されている便もあるが、一部住民しか利用できない場合があり、高齢者の移動の時間帯と、運行時間には齟齬がある。

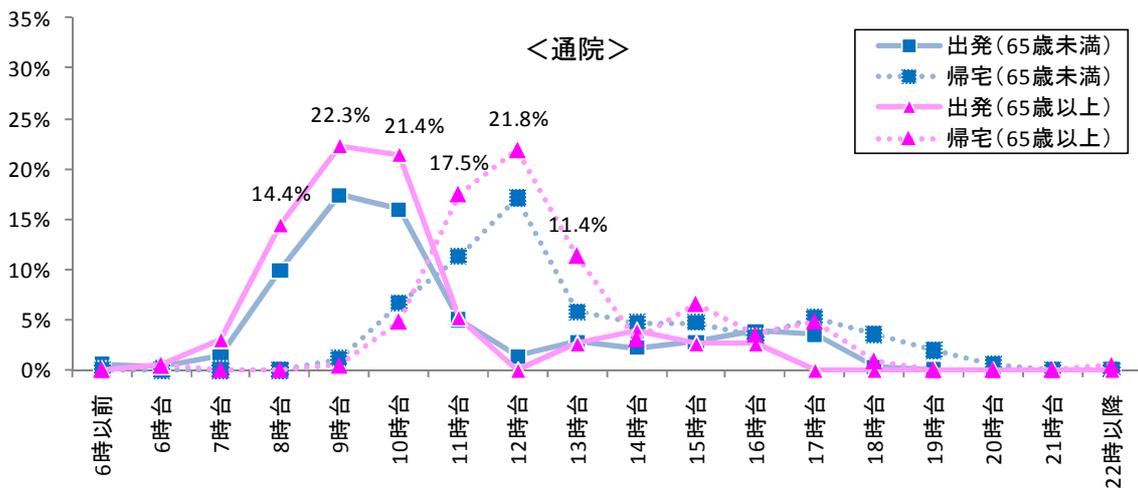
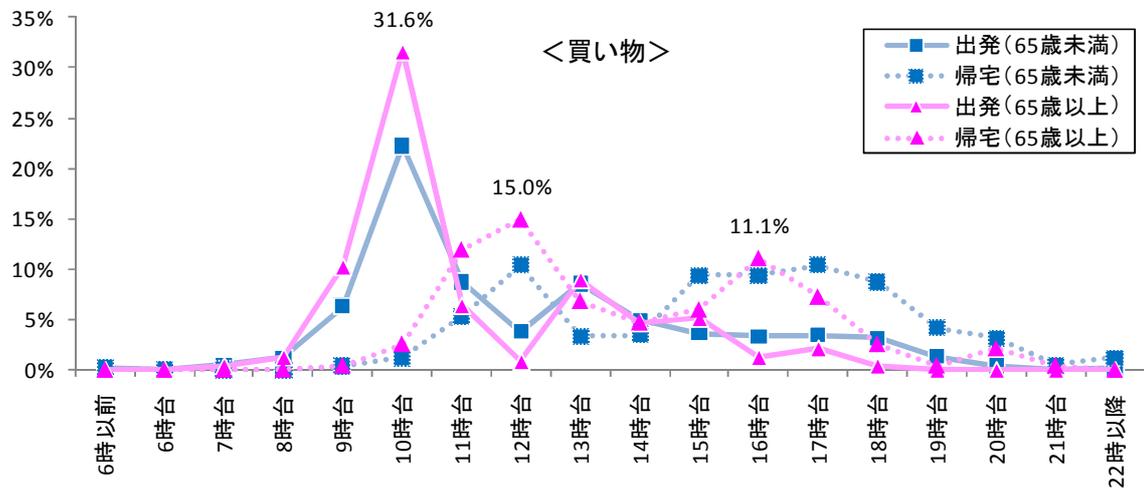


図 買い物、通院目的の移動時間（65歳以上高齢者）

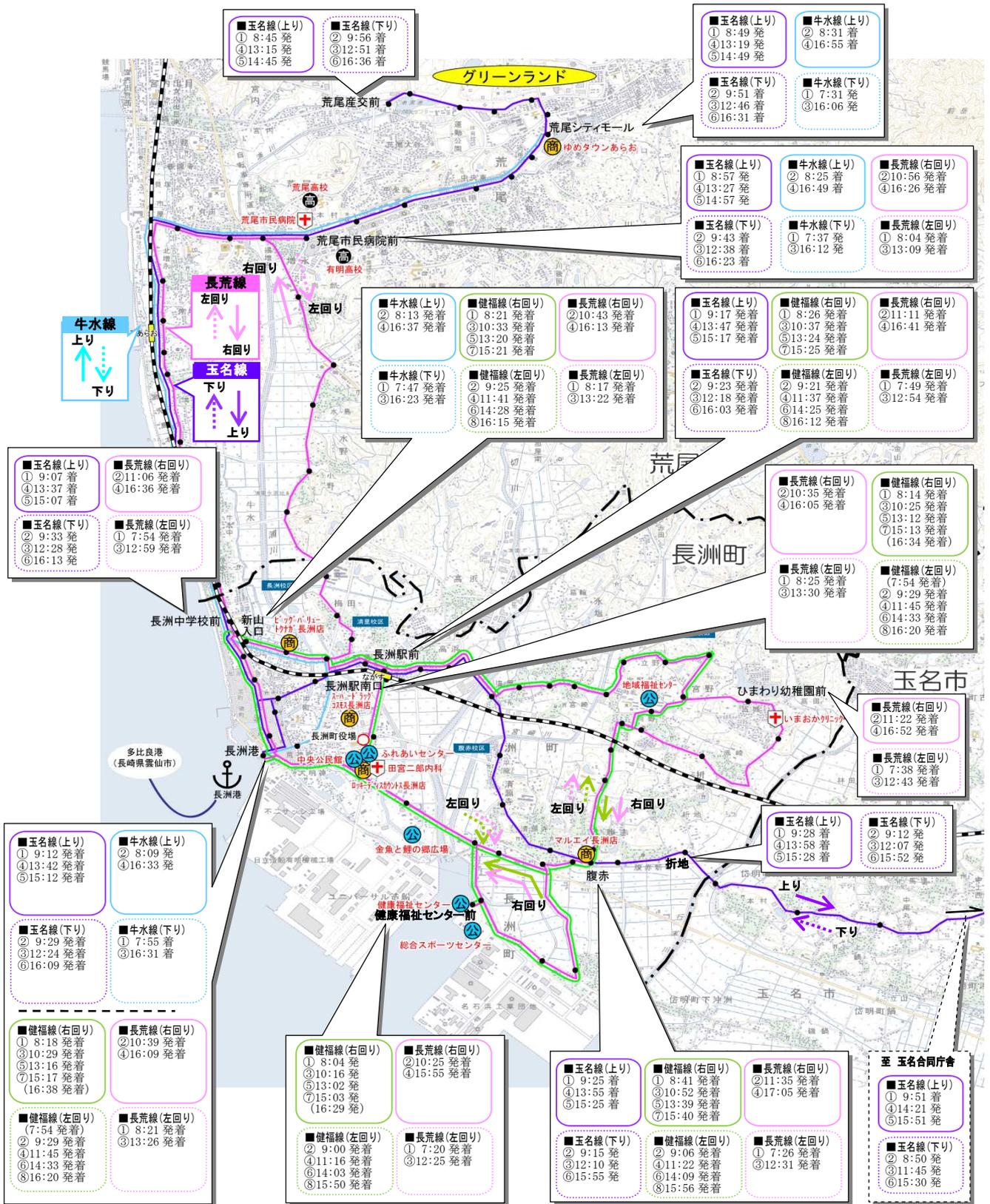


図 長洲・荒尾地域で運行される路線バス通過時刻

注.〔略称〕玉名線：玉名合同庁舎～荒尾産交前線、牛水線：山の手・牛水線、健福線：健康福祉センター環状線  
長荒線：長洲・荒尾環状線

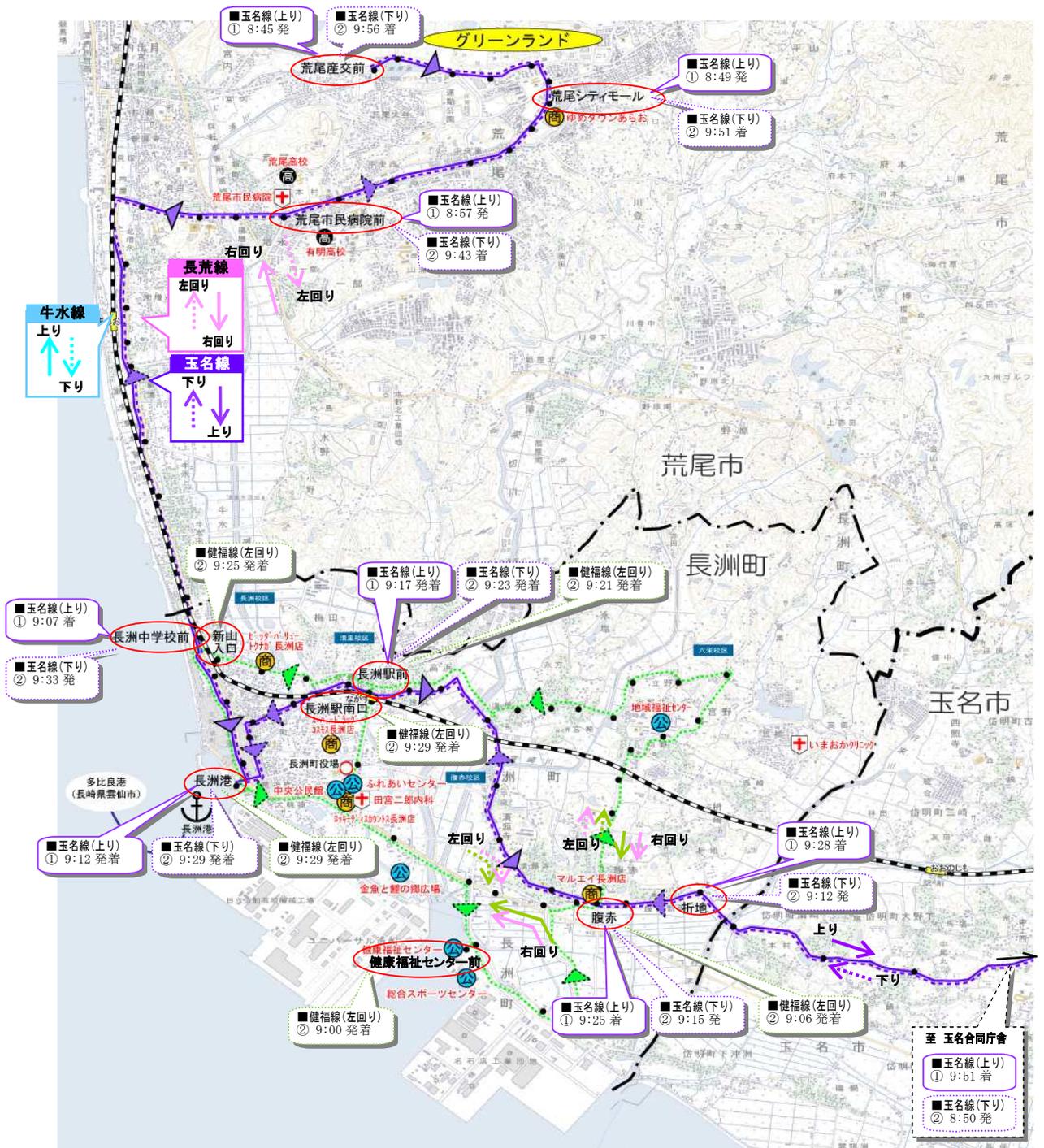


図 外出が多い午前9時台における路線バス運行状況

注.〔略称〕玉名線：玉名合同庁舎～荒尾産交前線、牛水線：山の手・牛水線、健福線：健康福祉センター環状線  
 長洲線：長洲・荒尾環状線

(2) 新たな運行サービス

○乗継は住民の45%に許容されている。待ち時間は10分以内、長くても30分以内とすることが望まれている。特にバス利用者、高齢者は乗継に対して許容する意見がそれぞれ72.7%、54.2%と高い

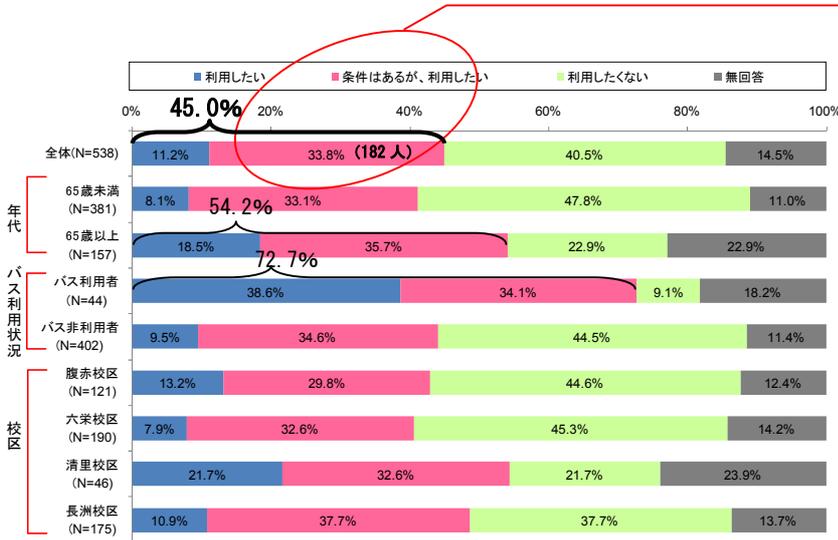


図 乗継利用意向 (属性別)

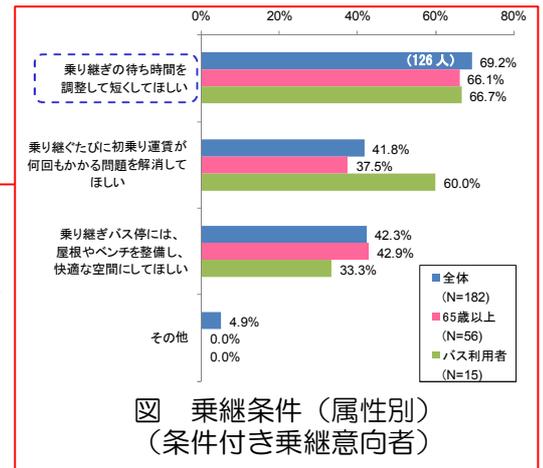


図 乗継条件 (属性別) (条件付き乗継意向者)

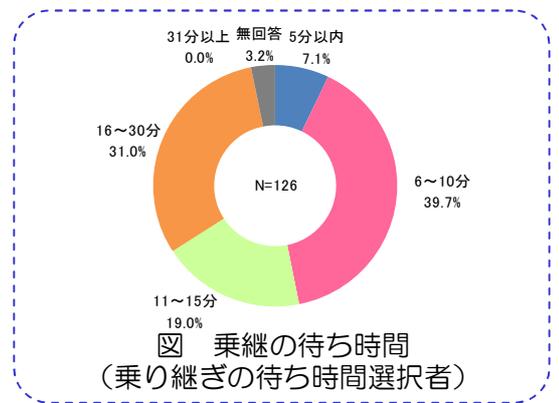


図 乗継の待ち時間 (乗り継ぎの待ち時間選択者)

○迂回運行は住民の約50%に許容されているが、迂回運行による最大の遅れは10分以内、長くても30分以内が望まれている。

ただし、高齢者やバス利用者は「遅れてもよい」回答者がそれぞれ40.1%、43.2%と比較的低く、バスを利用する可能性の高い人は、迂回運行を望ましくないとする傾向が比較強い

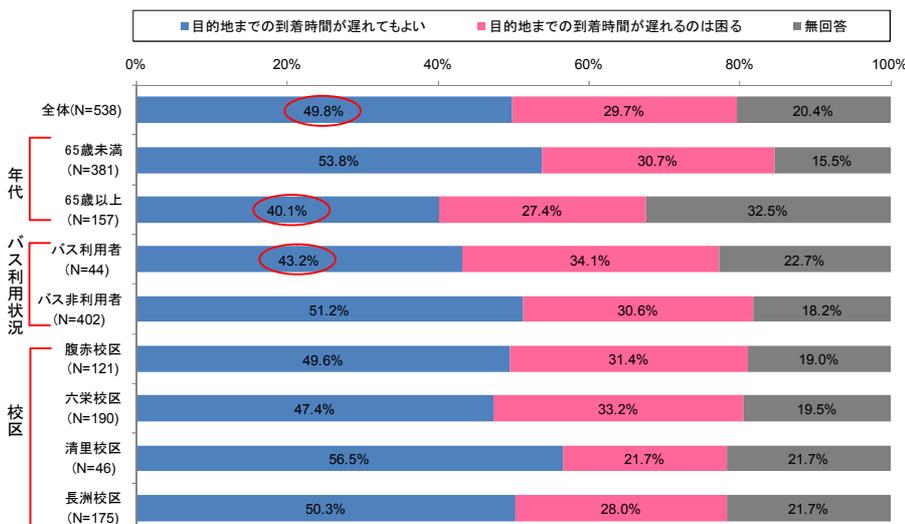


図 迂回運行に対する考え (属性別)

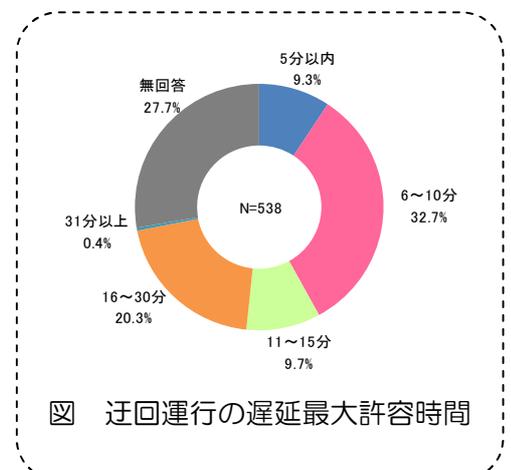


図 迂回運行の遅延最大許容時間

○公共交通の前日電話予約については、回答者の約46%に許容されており、それぞれの属性でみても、「電話予約をして構わない」が「面倒なので利用しない」を上回っている。  
 ○しかし、高齢者の回答については、「電話予約をして構わない」が約37%と他の属性よりも低く、高齢者にとっては、抵抗感が比較的であるとみられる。

○自宅付近まで運行する重要性は58.4%が重要であるとしている。特にバス利用者は65.9%と高い比率である。

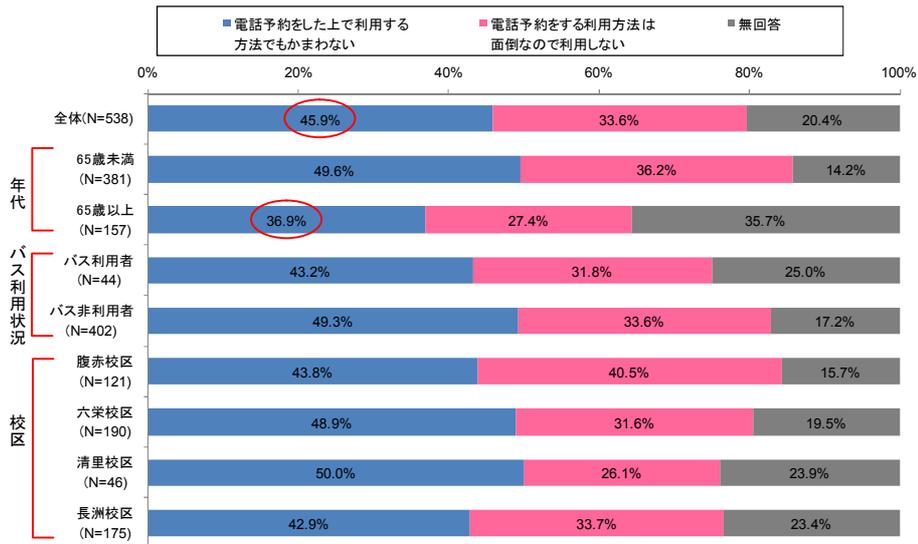


図 公共交通の電話予約意向（属性別）

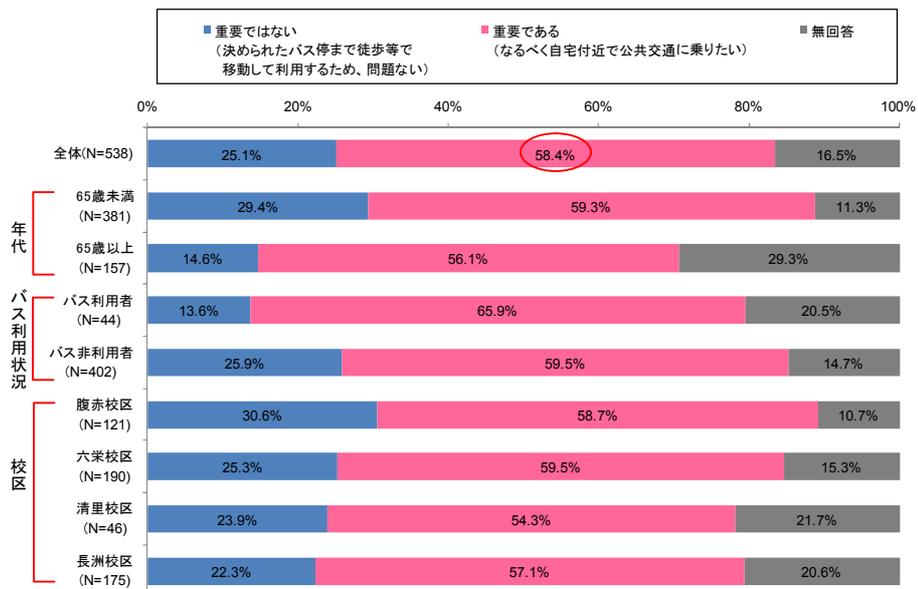


図 自宅付近まで運行する重要性（属性別）

5) 地域公共交通の利用促進や見直しに係る住民の関わり方

■地域公共交通の利用促進や見直しを進めるにあたり、地域住民とどのように取り組む必要があるか



「住民と協働して地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」ことが最も望まれている。

○「住民と行政が協働して地域に望まれる公共交通の運行方法を検討する」が59.9%と最も高く、地域住民から望まれていると考えられる。  
 校区別では六栄校区が65.3%と最も高く、長洲校区、腹赤校区と続いている。

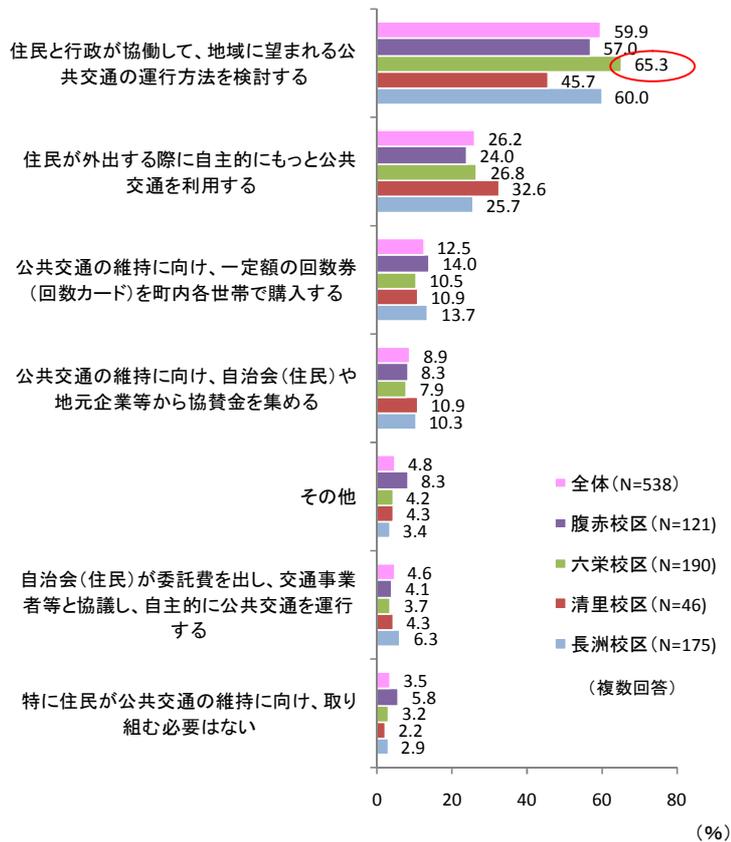


図 公共交通維持に向けた住民の取り組み

6) 自家用車利用者の地域公共交通への転換可能性

■地域公共交通の利用率が低い長洲町では自家用車利用者が多いが、地域公共交通に転換する可能性はあるのか



自家用車を使用できる環境にある人でも公共交通の必要性を約 60%は感じているが、路線バスの改善によって「すぐに利用する」人は約 10%にすぎず、転換の可能性は低く、地域公共交通を利用できる環境の形成と情報提供などによる利用促進を併せて行うことが求められる  
(従業者アンケートでも同様に約 12%にすぎず、転換の可能性は低い)

(1) 住民移動調査結果からみた転換可能性

- 日常の移動は自家用車の利用者が8~9割と圧倒的に多い
- 自家用車を使用できる環境にある人でも、公共交通の必要性を56.4%が感じているが、路線バスの改善後の利用意向は「すぐに利用する」が10.6%に過ぎない
- 必要性の意識からすると転換の可能性は低くないが、地域公共交通を利用できる環境の形成と、情報提供などによる利用促進を併せて行うことが求められる

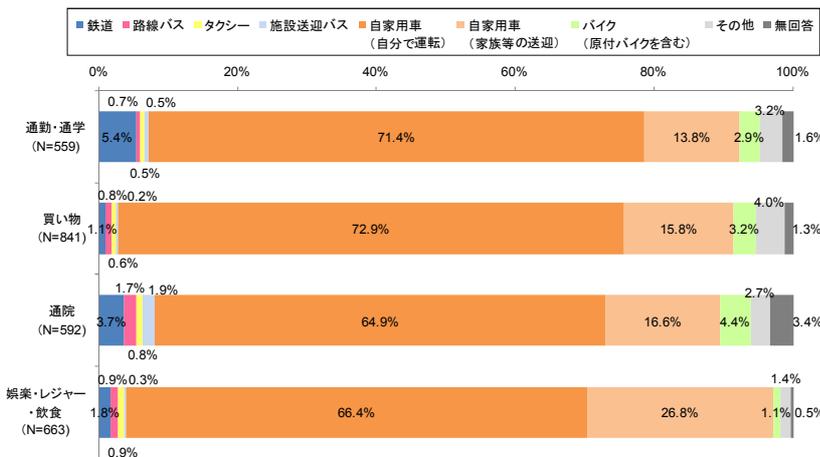


図 日常の移動目的別の移動手段

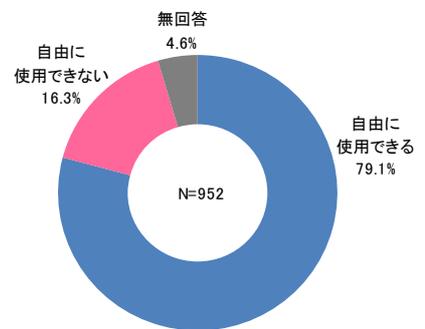


図 自家用車の使用環境

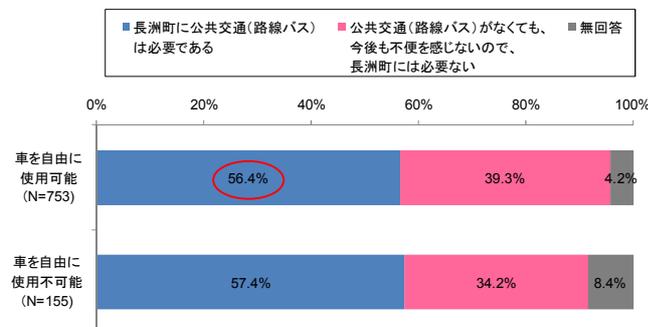


図 路線バスの必要性 (自家用車の使用環境別)

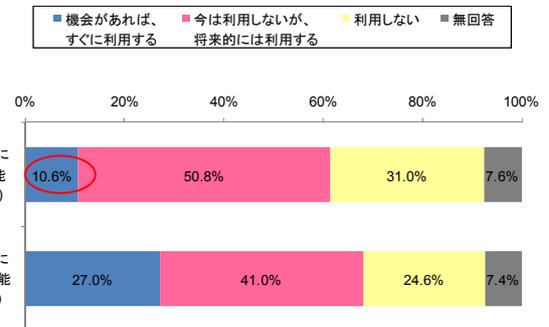


図 路線バス改善後の利用意向 (自家用車の使用環境別)

(2) マイカー通勤実態アンケート調査結果からみた転換可能性

○長洲町臨海部の工業団地に勤める町内居住者に対して、公共交通で通勤できるようになった場合に公共交通に転換可能かきいたところ、全回答者の転換意向は「変更してもよい」が12.6%であり、自家用車利用者に限ってみても同様に約12%である。  
 ○以上の結果からは、マイカー通勤から公共交通利用への転換可能性は低いといえる。

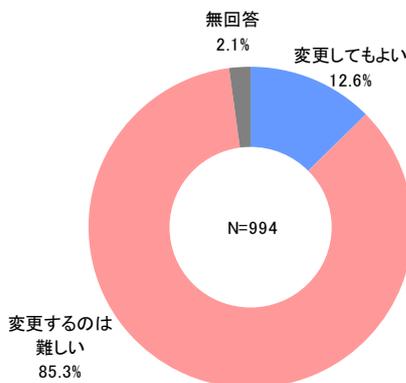


図 公共交通への転換意向

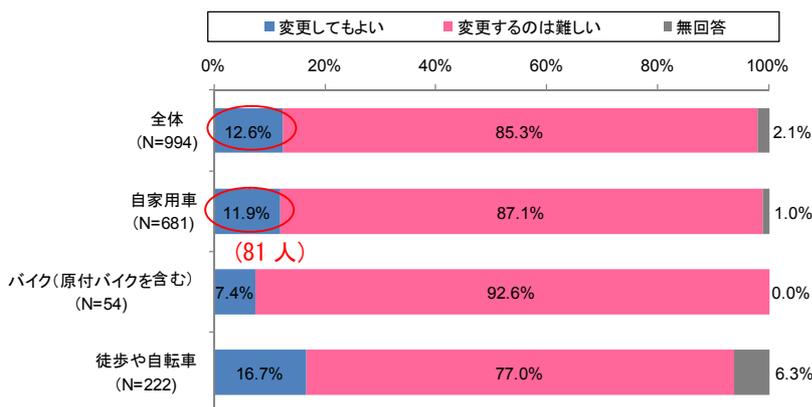


図 公共交通への転換意向（交通手段別）

注. 図中の「自家用車」の数値は「自分で運転 (N=664)」と「家族や知人等の送迎や相乗り (N=17)」の合計値。

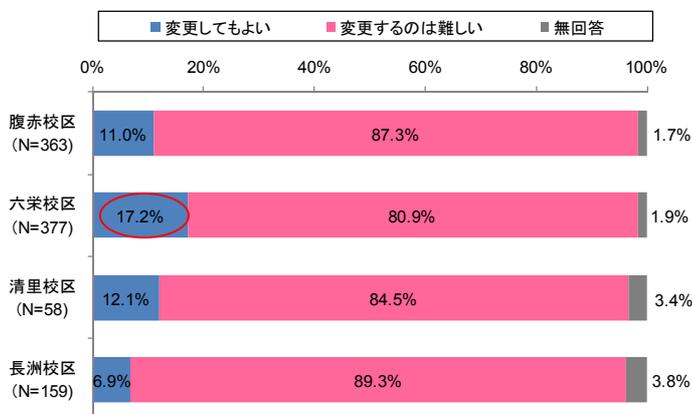


図 公共交通への転換意向（校区別）

## 7) 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画の基本方針（案）

長洲・荒尾地域の公共交通の現況課題と、地域住民の移動実態や地域公共交通へのニーズ等を勘案すると、以下の基本方針（案）が導かれる。なお、基本方針（案）は事務局案であり、協議会における議論や今後予定する住民座談会における意見などを踏まえて成案としていく予定である。

### 【基本方針（案）】

**地域が協働し、財政負担の抑制に配慮しつつ、自家用車による移動手段を持たない人の移動を優先的に確保する地域公共交通体系の構築をめざす**

#### **基本方針① 地域公共交通の見直しによる維持・確保**

- 地域公共交通が必要な人の移動手段確保を優先する
  - \*利用の多い自家用車通勤者の地域公共交通への転換は長期的に取り組む
- 財政負担が高く利用の少ない路線を対象に地域に望まれる地域公共交通体系に見直す
- 見直しにあたっては、地域住民の意見を聞きながら（協働して）運行方法などを見直す

#### **基本方針② 財政負担の抑制**

- 地域公共交通体系の見直しにあたっては過度な投資を防ぎ、財政負担の抑制を図る

参考) 長洲町における地域特性

## 1. 長洲町における地域特性の把握

### 1-1. 地域の現状把握

長洲町および隣接市（荒尾市）における地域の現状（人口分布や高齢化率など）について、既存資料をもとに整理する。現状把握の分析の視点と分析内容を示す。

表 長洲町の現状把握における分析の視点と分析内容

| 分析の視点         |                              | 分析内容                 | 利用データ   |
|---------------|------------------------------|----------------------|---|
| 公共交通利用者の規模    | バス需要となる地域住民の人口規模と今後の推移はどうか   | 人口推移、人口・世帯規模         | ○国勢調査（市町村単位）<br>○住民基本台帳行政区別人口・世帯数               |
|               | 交通弱者となる高齢者や高校生の割合はどう推移しているか  | 高齢者数・高校生数、高齢化率等の推移   | ○国勢調査（市町村単位）<br>○住民基本台帳行政区別年齢別人口                |
|               | どのエリアに人口集積があるか               | 人口分布（メッシュ単位・行政区単位）   | ○国勢調査（500mメッシュ）<br>○住民基本台帳行政区別人口<br>○行政区境が分かる資料 |
|               | どのエリアに交通弱者となる高齢者が多いか         | 高齢者数と高齢化率の分布（メッシュ単位） | ○国勢調査（500mメッシュ）                                 |
| 長洲町と隣接市間の移動実態 | 長洲町と周辺市町村との日常的な結びつきはどうなっているか | 日常的な流動（通勤・通学や買い物）    | ○国勢調査<br>○熊本県消費動向調査                             |

# 1) 公共交通利用者の規模

## (1) 人口推移と将来人口

- 長洲町の人口は 17,004 人（平成 21 年 9 月末時点）であり、減少傾向にある。
- 公共交通の主な利用者層と考えられる高校生を含む 19 歳未満と 65 歳以上の高齢者の人口（平成 22 年 7 月 1 日時点）をみると、それぞれ 2,943 人と 4,395 人となっており、19 歳未満人口は減少傾向、高齢者人口は増加傾向にある。
- 将来人口をみると、25 年後には約 12,900 人まで減少することになっている。
- 一方、高齢化率は現在 26%であるが、年々増加傾向にあり、25 年後には 40%近くになることから、公共交通を必要とする層は増加することが見込まれる。

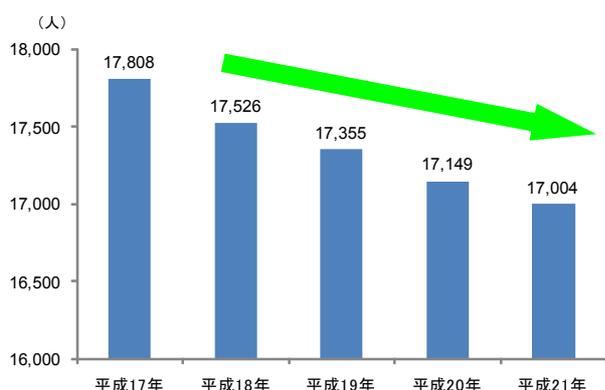


図 長洲町の人口推移

資料：住民基本台帳

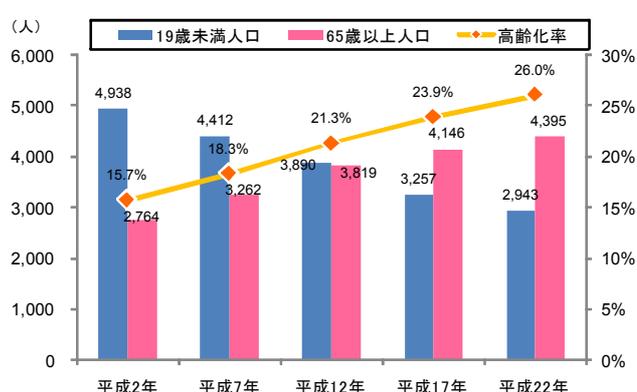


図 長洲町の19歳未満人口と高齢者人口の推移

資料：国勢調査（平成 2～17 年）  
住民基本台帳（平成 22 年 7 月 1 日時点）



図 長洲町の将来人口・高齢化率

資料：「日本の市区町村別将来推計人口（平成 20 年 12 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口集積

① 総人口の分布

- 長洲町の人口分布を見ると、町の西部にあたる国道 389 号沿線の長洲校区に人口が集中している。
- しかし、その他3校区においても、人口集積があるエリア（例えば六栄校区の向野や鷺巣など）がみられ、町内で人口集積エリアが点在している。
- なお、沿岸部は2つの工業団地（長洲工業団地と名石浜工業団地）が立地しており、そのエリアには人口集積がない。

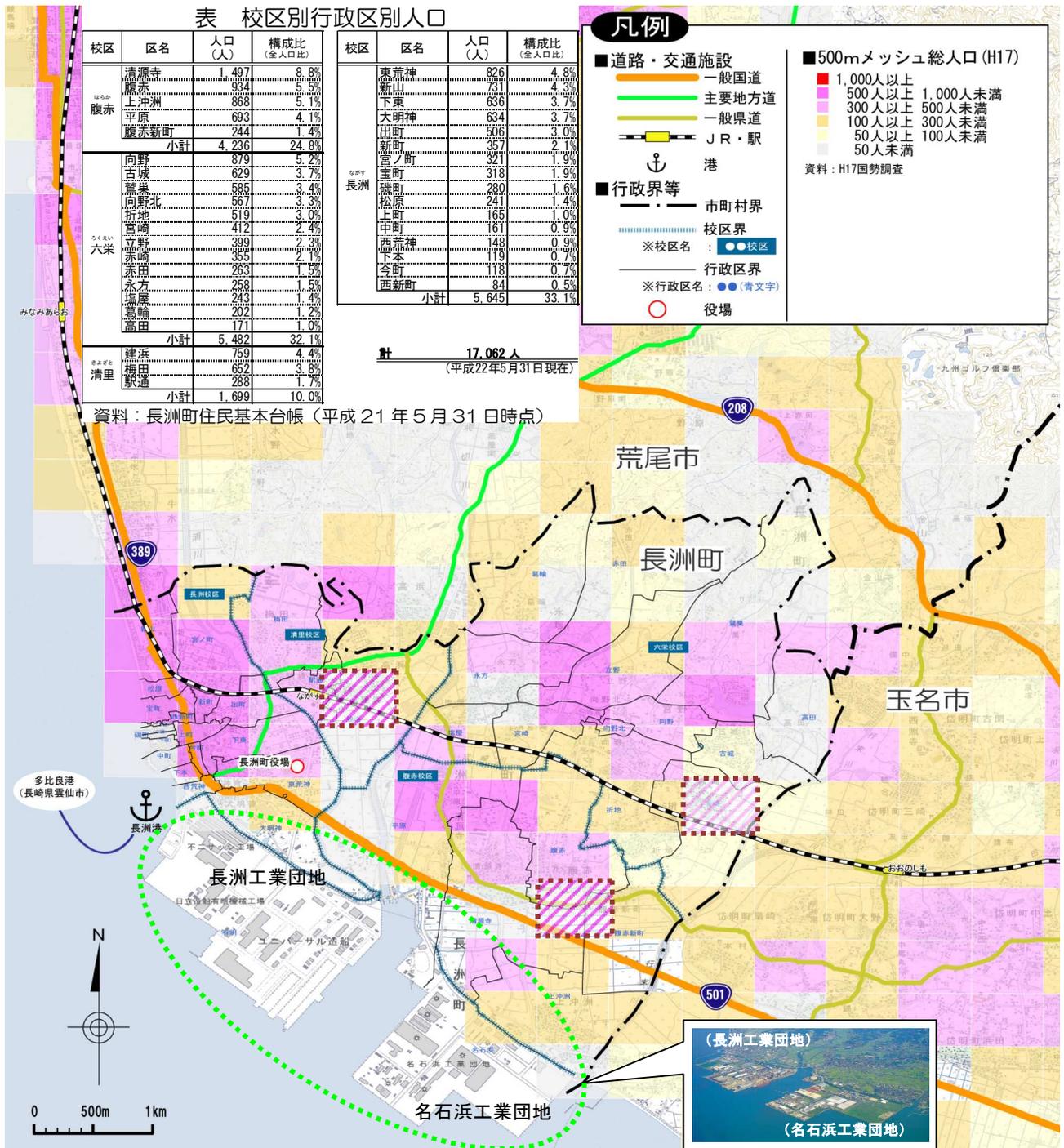


図 長洲町における人口集積（500mメッシュ）

注. : 「平成17年国勢調査地域メッシュ統計」において、人口データがないため、メッシュの中で面積が最も多い行政区の総人口を代用した。なお、斜線の色は、人口ランキングを反映させている。

## ②高齢者の分布

○交通弱者として公共交通利用が想定される高齢者（65歳以上人口）の分布をみると、人口分布と同様に、町の西部にあたる国道389号沿いの長洲校区に人口が集中している。

○しかし、その他3校区においても、高齢者の人口集積エリアがみられ、人口と同様に、高齢者も町内に点在している。

○一方で、六栄校区の鷲巣や立野、腹赤校区の平原の南部、清源寺の北部では、人口集積が多いが、高齢者人口は比較的少ない。

表 校区別行政区別高齢者人口および高齢化率

| 校区 | 区名    | 高齢者人口(人) | 構成比   | 高齢化率  | 校区 | 区名    | 高齢者人口(人) | 割合    | 高齢化率  |
|----|-------|----------|-------|-------|----|-------|----------|-------|-------|
| 腹赤 | 清源寺   | 334      | 7.6%  | 22.3% | 長洲 | 東荒神   | 174      | 4.0%  | 21.1% |
|    | 腹赤    | 174      | 3.9%  | 13.6% |    | 新山    | 202      | 4.6%  | 27.6% |
|    | 上沖洲   | 235      | 5.3%  | 29.4% |    | 下野    | 156      | 3.5%  | 24.6% |
|    | 平原    | 233      | 4.9%  | 29.3% |    | 大明神   | 143      | 3.3%  | 28.3% |
|    | 腹赤新町  | 74       | 1.7%  | 30.3% |    | 出町    | 93       | 2.1%  | 28.1% |
| 小計 | 1,040 | 23.7%    | 24.6% | 野町    |    | 77    | 1.8%     | 24.0% |       |
| 六栄 | 向野    | 222      | 5.1%  | 25.3% |    | 宮ノ町   | 123      | 2.8%  | 38.7% |
|    | 店城    | 69       | 1.6%  | 17.3% |    | 磯町    | 174      | 3.9%  | 41.8% |
|    | 鷲巣    | 117      | 2.7%  | 20.0% |    | 松原    | 84       | 1.9%  | 34.9% |
|    | 向野北   | 1        | 0.0%  | 0.2%  |    | 上野    | 58       | 1.3%  | 35.2% |
|    | 折地    | 137      | 3.1%  | 26.4% |    | 中野    | 57       | 1.3%  | 35.4% |
|    | 高島    | 107      | 2.4%  | 26.0% |    | 西荒神   | 59       | 1.3%  | 39.9% |
|    | 立野    | 78       | 1.8%  | 19.5% |    | 下本    | 51       | 1.2%  | 42.9% |
|    | 赤崎    | 84       | 1.9%  | 23.7% |    | 今野    | 30       | 0.7%  | 47.4% |
|    | 赤田    | 106      | 2.4%  | 40.9% |    | 西新町   | 40       | 0.9%  | 47.6% |
|    | 水田    | 199      | 4.5%  | 39.7% | 小計 | 1,642 | 37.4%    | 29.1% |       |
|    | 小計    | 1,214    | 27.6% | 22.1% |    |       |          |       |       |
| 清里 | 津浜    | 197      | 4.5%  | 26.0% |    |       |          |       |       |
|    | 橋田    | 219      | 5.0%  | 33.6% |    |       |          |       |       |
|    | 坂道    | 83       | 1.9%  | 28.8% |    |       |          |       |       |
| 小計 | 499   | 11.4%    | 29.4% |       |    |       |          |       |       |

計 4,395人 (平成22年5月31日現在)

資料：長洲町住民基本台帳（平成21年5月31日時点）

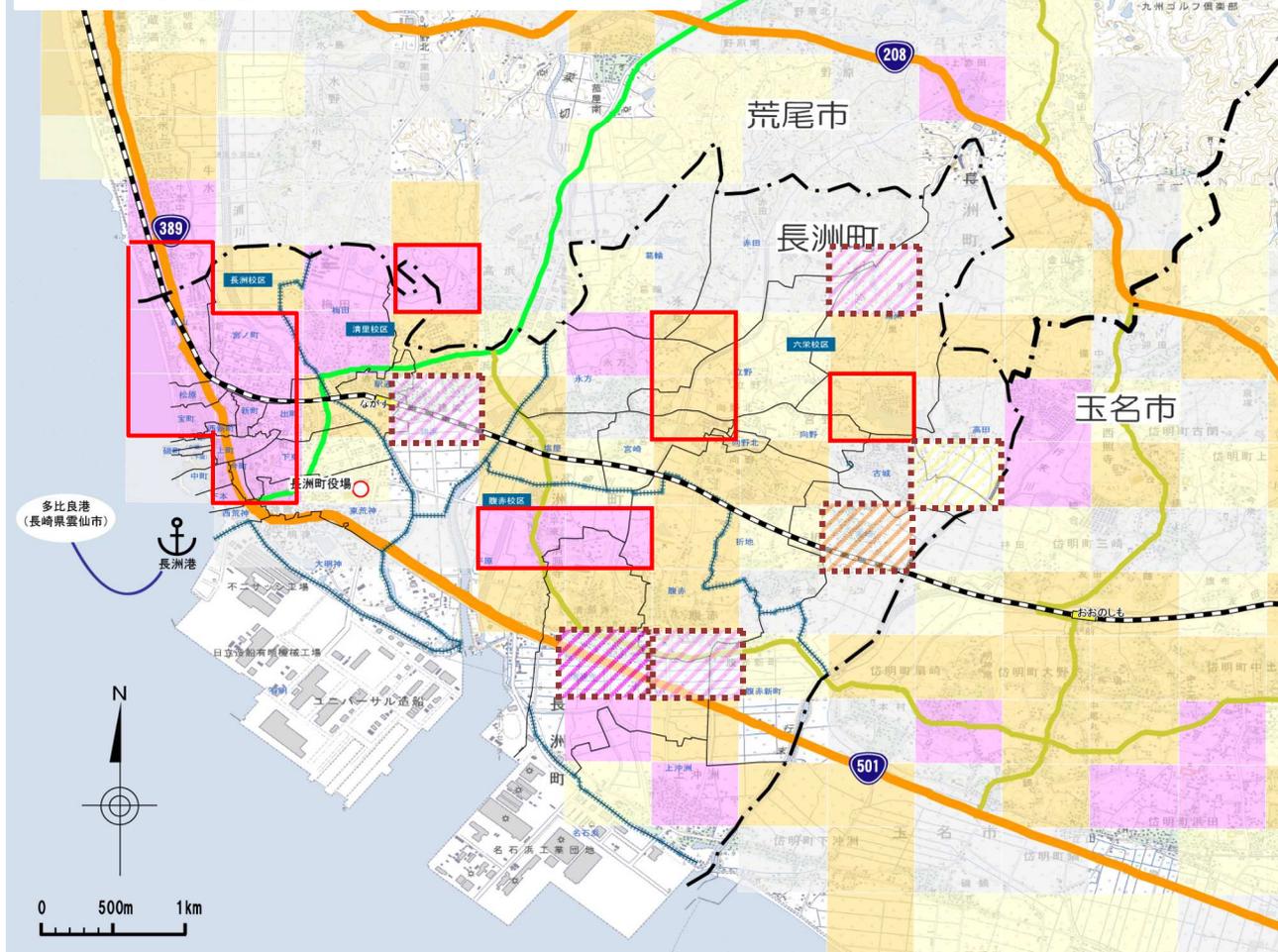


図 長洲町における高齢者の分布（500mメッシュ）

注. : 秘匿措置等により高齢者人口データがないメッシュについては、面積が最も多い行政区の高齢者数を代用した。なお、斜線の色は、人口ランキングを反映させている。

参考) 高齢化率の分布

○高齢化率の分布をみると、長洲町の平均高齢化率を超える30%以上のエリアは、町西部の国道389号沿いの長洲校区が多いほか、各校区で分散してみられる。  
 ○中でも、高齢化率30%以上のエリアでかつ高齢者数が100人規模であるエリアは、国道389号沿いの長洲校区の行政区、腹赤校区の上沖洲、六栄校区の永方でみられる。これら、高齢化率が高く、高齢者数の多い地区では公共交通に対するニーズが高い可能性がある。

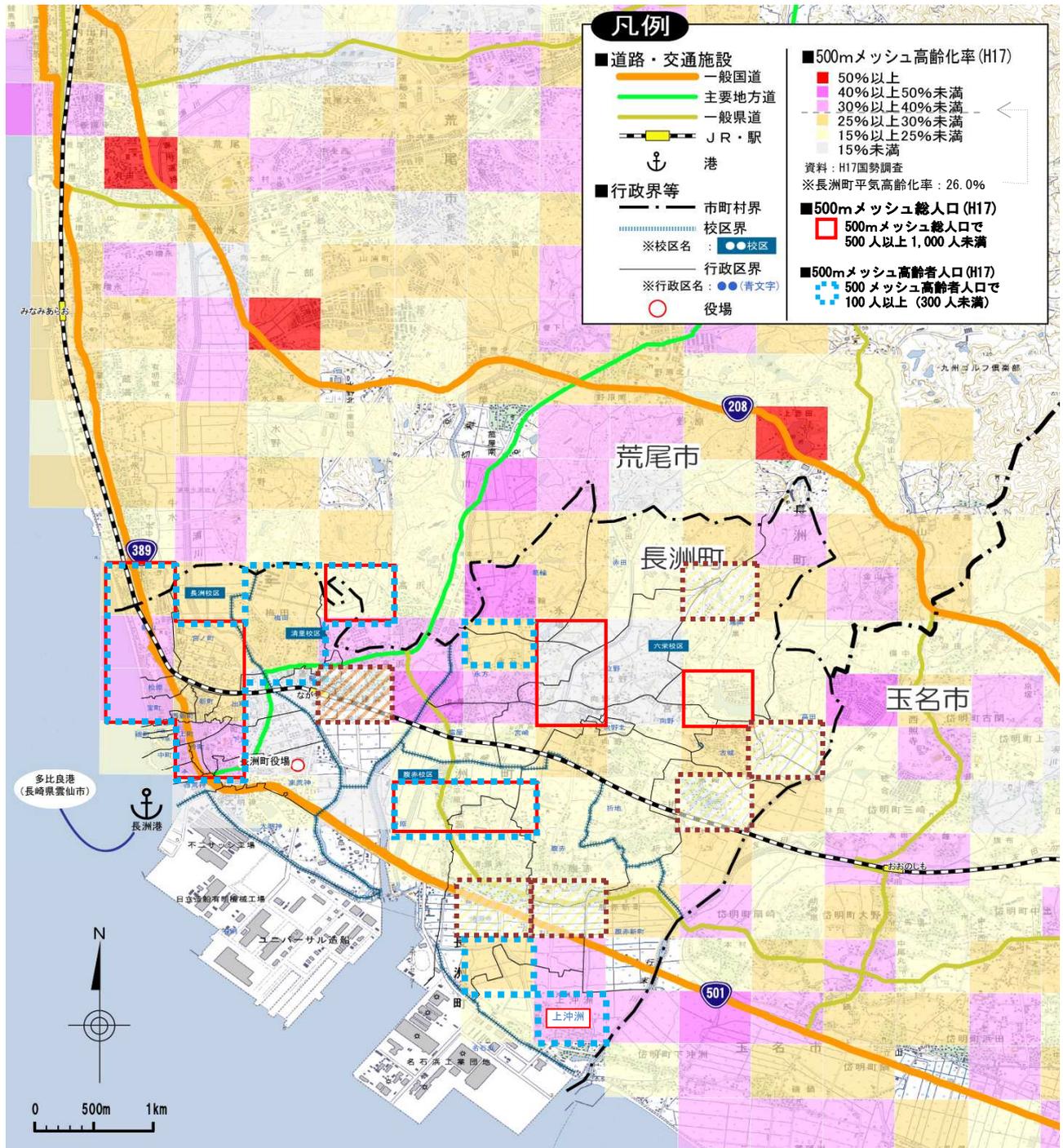


図 長洲町における高齢化率の分布(500mメッシュ)

注. : 秘匿措置等により高齢化率データがないメッシュについては、面積が最も多い行政区の高齢化率を代用した。なお、斜線の色は、高齢化率ランキングを反映させている。

## 2) 長洲町と隣接市間の移動実態

### (1) 通勤・通学流動

○長洲町に常住する就業者・通学者のうち、町内就業者・通学者は約 50%を占めており、荒尾市や玉名市への通勤・通学はそれぞれ約 14%（約 1,270 人）ずつとなっている。

○一方で、隣接市などの自市町村外の通勤・通学先をみると、玉名市は 1,715 人（自市外の通勤・通学先の第 2 位）、荒尾市は 1,801 人（自市外の通勤・通学先の第 3 位）となっている。

○長洲町民の通勤・通学は隣接する荒尾市、玉名市との結びつきが強い。

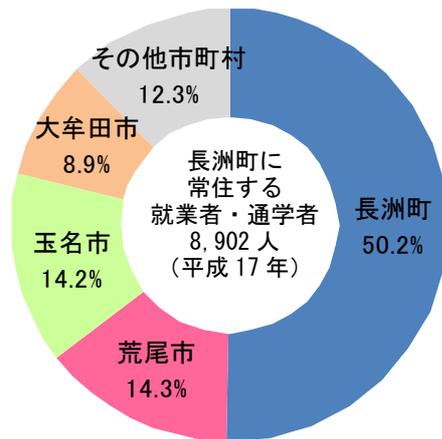


図 長洲町に常住する就業者・通学者の通勤・通学先 (市町村)

注. 「その他市町村」は構成比 5%未満の市町村の合計となる  
資料：国勢調査 (平成 17 年)

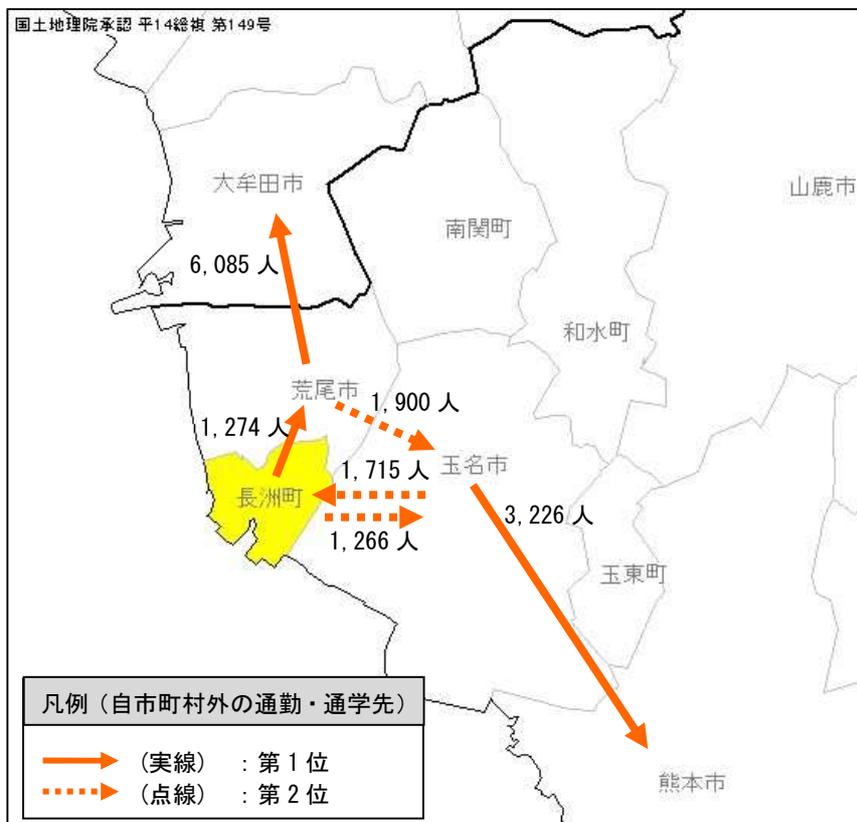


図 長洲町関連の通勤・通学流動 (隣接市町の通勤・通学流動を含む)

注. 荒尾市から長洲町の通勤・通学流動は 1,801 人 (自市外の通勤・通学先の第 3 位)。  
資料：国勢調査 (平成 17 年)

## (2) 買い物流動

○長洲町の買い物流動をみると、食料品や日用雑貨品といった日用品は、その7～8割を町内で購入している。一方で、衣料品は荒尾市、身回り品は荒尾市と熊本市での購入が長洲町における購入を上回っている。

○長洲町民の町外への買い物の移動は、荒尾市、熊本市との結びつきが比較的強い。

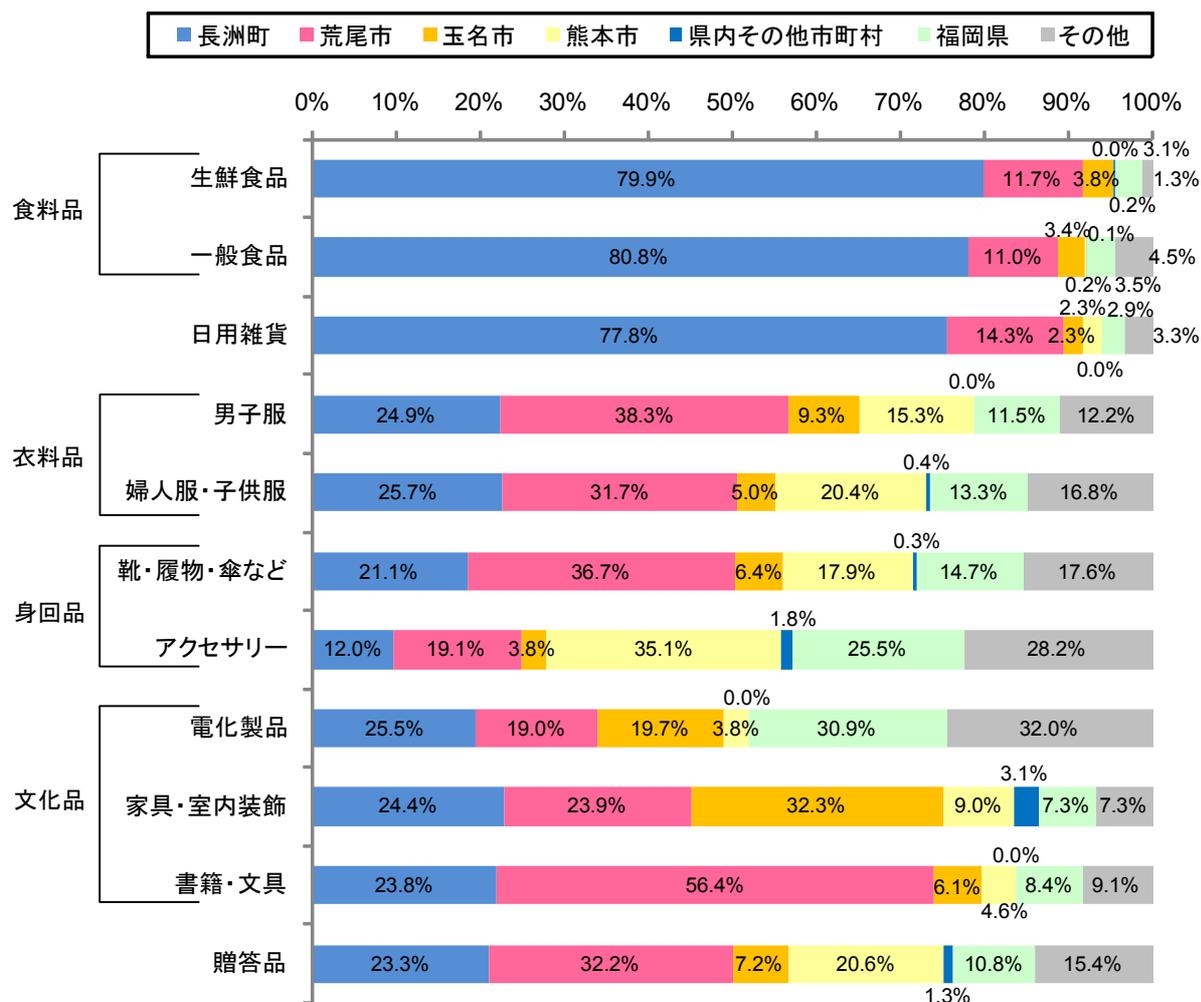


図 買い物流動

注. 長洲町 (n=100) の回答結果

資料:「熊本県消費動向調査(平成18年度)」(熊本県)

## 1-2. 公共交通の現状把握

既存資料をもとに、公共交通（路線バス等）の運行状況やバス不便地域の位置等を把握する。

表 長洲町の現状把握における分析の視点と分析内容

| 分析の視点             | 分析内容                         | 必要な資料  |                   |
|-------------------|------------------------------|--|-------------------|
| 公共交通のサービス状況       | 長洲町の公共交通の運行状況はどうなっているか       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通（路線バス、フェリー、鉄道、タクシー）に関する資料</li> <li>○タクシー会社所有の営業所毎の車両数や種類、乗車可能人数、営業所の位置が分かる資料〔※各タクシー会社所有資料〕</li> <li>○住民がよく行く町内外の病院、公共施設、商業施設の名前や住所、場所が分かる資料</li> </ul> |                   |
|                   | 長洲町において路線バスの不便地域はどこか         | <ul style="list-style-type: none"> <li>主要施設周辺の運行状況（病院、公共施設、商業施設）</li> <li>バス停 300m圏域内外の人口集積地の分布状況</li> </ul>   | —                 |
| 公共交通の利用状況         | 長洲町を運行している公共交通の利用状況はどうなっているか | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの系統別利用者数と推移</li> <li>JR、フェリーの利用者数</li> </ul>  | ○町や交通事業者が所有している資料 |
| 公共交通（路線バス）の財政負担状況 | 長洲町を運行している公共交通の経営状況はどうなっているか | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの系統別運賃収入と運行経費、赤字補填額</li> </ul>  |                   |

# 1) 公共交通のサービス状況

## (1) 公共交通の運行状況

- 長洲町はJR鹿児島本線が通過しており、町内には特急停車駅である長洲駅がある。
- 長洲駅の運行ダイヤは平日約 100 本/日（上下計）であり、そのうち特急停車は 30 本/日である。
- フェリー航路は、長洲港と多比良港（長崎県雲仙市）を結ぶ有明フェリーが運航されている。
- 路線バスは、産交バス(株)が4路線を運行している。
- 具体的には、町内を循環する「健康福祉センター環状線」と町内と荒尾市民病院、高校を循環する「長洲・荒尾環状線（\*平日のみ）」、荒尾市から町内を経由し、玉名市を結ぶ「荒尾産交前～玉名合同庁舎線」、長洲港と荒尾市を結ぶ「山の手・牛水線（\*平日のみ）」が運行されている。
- 健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線の運行ルートに重複する区間がある。
- 4路線ともに町民の主な外出目的地と想定される長洲町および隣接市の主要施設を経由している運行ルートとなっている。
- 今後の長洲町周辺における公共交通の計画として、平成 23 年 3 月に九州新幹線（鹿児島ルート）が全線開通予定である。長洲町の最寄り新幹線駅は新玉名駅と新大牟田駅であるが、JR 鹿児島本線では直接アクセスすることはできない。

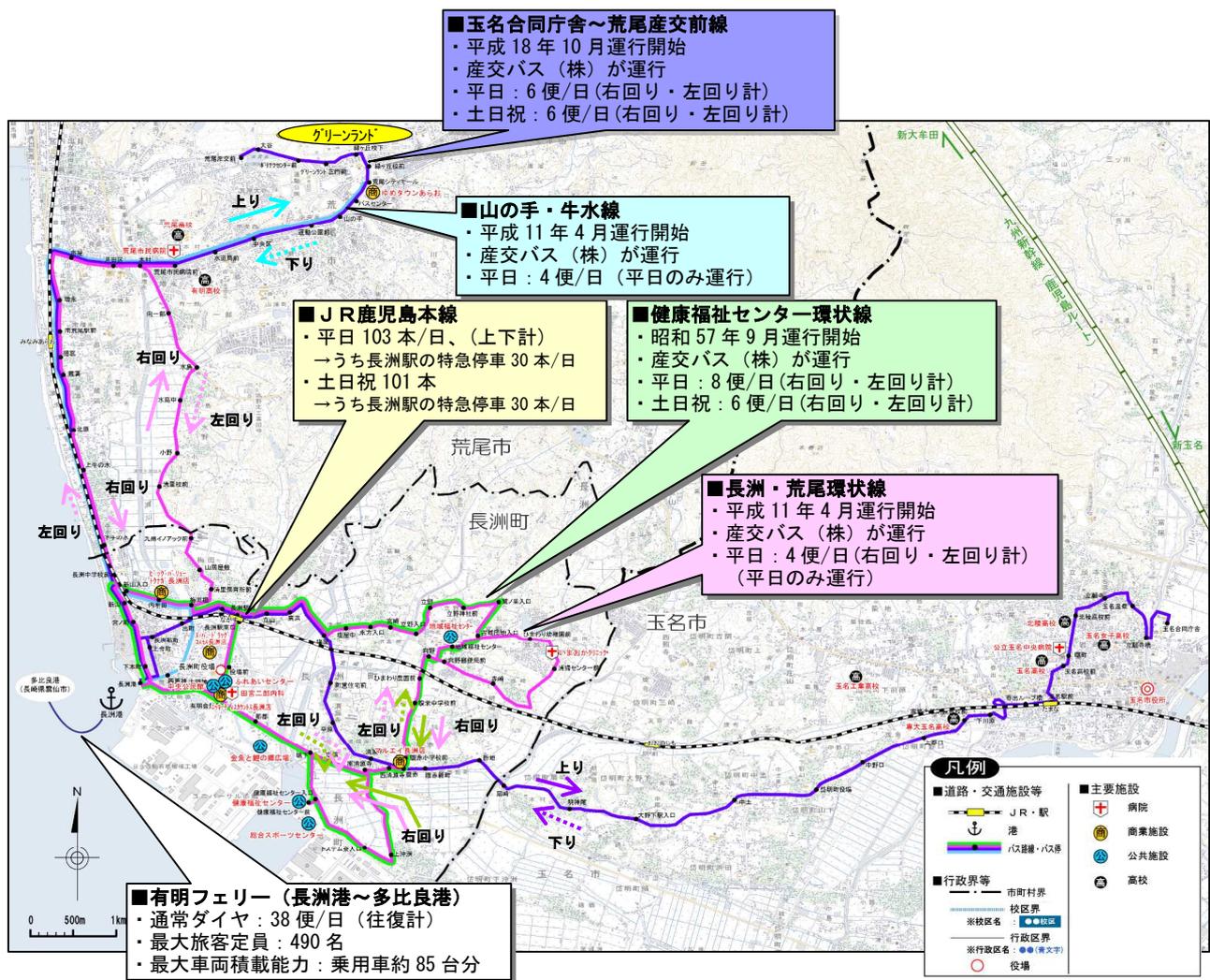


図 長洲町における公共交通の運行状況と公共交通利用者の外出目的地

(2) 路線バス不便地域

- バス停 300m圏外を路線バス不便地域とすると、六栄校区では永方の北部と葛輪の南部、折地の南部が挙げられ、腹赤校区では腹赤・清源寺の北部や上沖洲の東部において 65 歳以上の人口集積があるにもかかわらずバス停 300m圏外となっている。
- 一方、長洲校区および清里校区は、概ねバス停 300m圏外に人口集積がある。
- また、事業所が約 40 社あり、町民が約 1,300 名従業している2つの工業団地（名石浜工業団地と長洲工業団地）は、バス停 300m圏から大きく外れている。
- 以上より、六栄校区と腹赤校区の一部の行政区と工業団地エリア（名石浜工業団地、長洲工業団地）が町内における路線バス不便地域と考えられる。

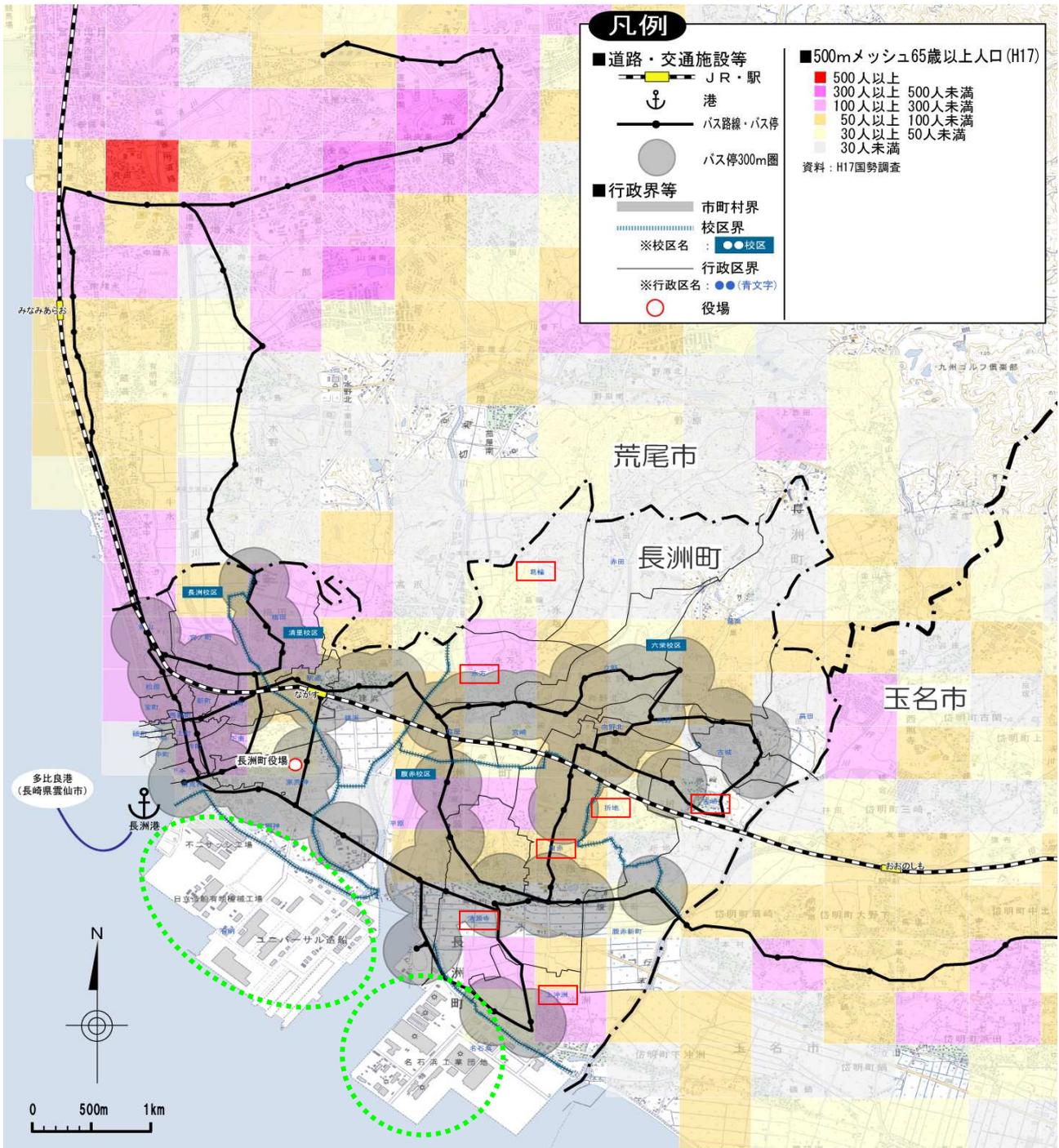


図 バス停 300m圏

## 2) 公共交通の利用状況

### (1) JR

○長洲駅利用者数は年間約 55.8 万人（平成 21 年）であり、利用者数は減少傾向（5 年間で約 11.7 万人（約 2 割）減少）にある。

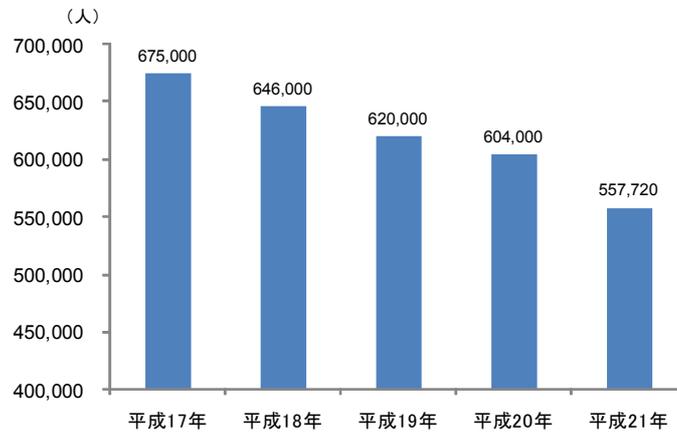


図 長洲駅利用者数の推移

資料：長洲町資料

### (2) フェリー

○長洲港利用者数は年間 100.7 万人（平成 20 年）であり、内訳は旅客が 60.1 万人、車両持ち込み者は 40.6 万人となっている。

○利用者数は減少傾向（5 年間で約 9.6 万人（約 1 割）減少）にある。

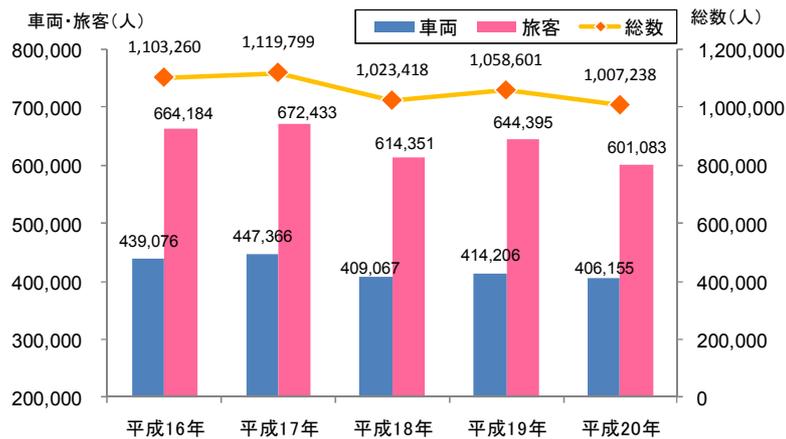


図 長洲港利用者数の推移

注. 総数は車両と旅客の合計値。

資料：長洲町資料

### (3) 路線バス

#### ①利用者数の推移、平均利用者数

- 長洲町の路線バス利用者数は、28,544人（平成21年）と最盛期（平成8年、65,224人）の約4割の水準となっている。
- 利用者数は玉名合同庁舎～荒尾産交前線が約6割を占め、健康福祉センター環状線は約2割、長洲・荒尾環状線と山の手・牛水線はそれぞれ約1割となっている。
- 玉名合同庁舎～荒尾産交前線は近年利用者が増加傾向にあるが、他の3路線は減少傾向にあり、特に山の手・牛水線と健康福祉センター環状線の減少傾向が著しい。
- 1日あたりの平均利用者数でも、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は平均37.0人/日と最も多く、健康福祉センター環状線で13.2人/日、長洲・荒尾環状線で12.5人/日、山の手・牛水線で9.3人/日である。しかし、1便あたりで見ると、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は平均5.8人/便と最も多いのは変わらないものの、長洲・荒尾環状線で3.1人/便、山の手・牛水線で2.3人/便、健康福祉センター環状線で1.6人/便となり、健康福祉センター環状線は運行本数が多い割に利用者数は少ない。
- 曜日毎にみると、玉名合同庁舎～荒尾産交前線で平日・土曜が多い一方で、健康福祉センター環状線は曜日によって差はあまりみられない。
- また、健康福祉センター環状線は左回りが右回りよりも利用が多く、同様に玉名合同庁舎～荒尾産交前線では下り（玉名方面）が上りよりも多く、山の手・牛水線は上り（荒尾方面）が下りよりも多い。
- 健康福祉センター環状線は第1便（8:04発、右回り）の利用が非常に少ない。

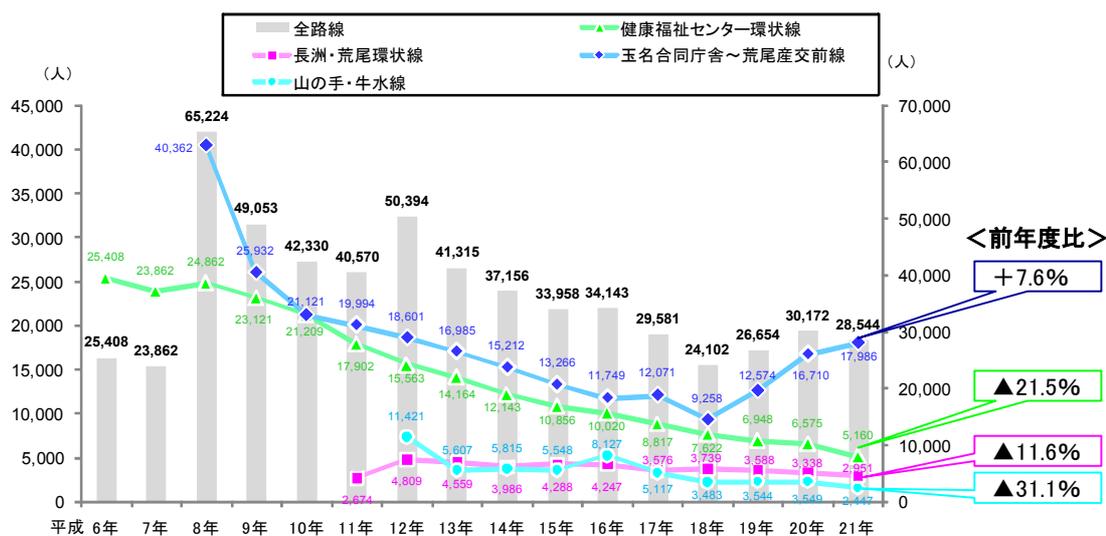


図 長洲町の路線バス利用者数の推移

資料：長洲町資料

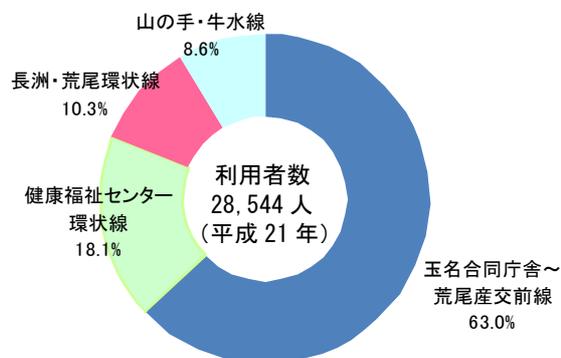


図 長洲町の路線バス利用者数の割合

資料：長洲町資料

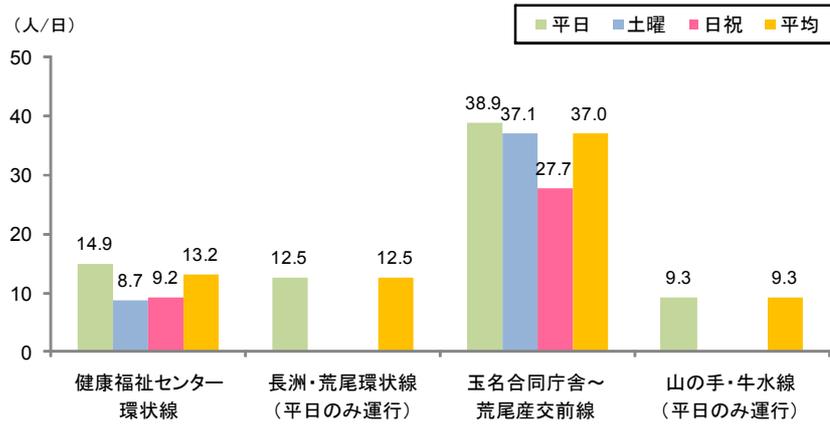


図 長洲町の路線バス 1日あたり平均利用者数 (平成21年)

資料：産交バス(株)資料

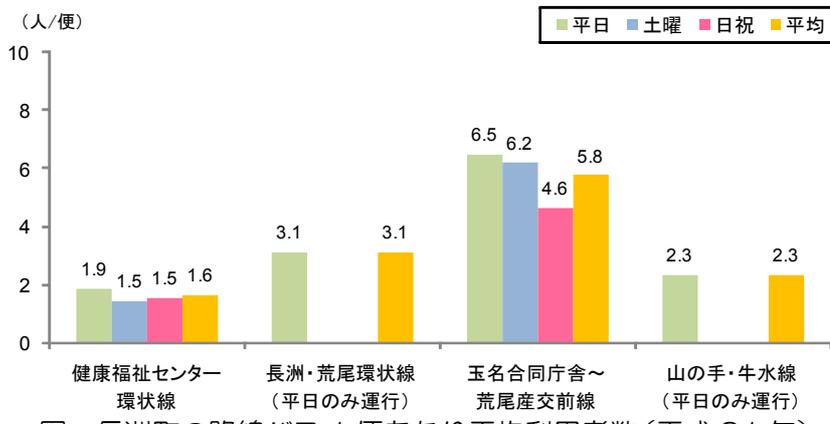


図 長洲町の路線バス 1便あたり平均利用者数 (平成21年)

資料：産交バス(株)資料

表 長洲町の路線バスの利用状況 (平成21年)

| 路線            | ダイヤ     | 調査回数    | 利用者合計   | 1便あたりの平均利用者数 |     |     |
|---------------|---------|---------|---------|--------------|-----|-----|
| 健康福祉センター環状線   | 右回り     | 平日      | ①8:04発  | 5            | 0.8 |     |
|               |         |         | ③10:16発 | 8            | 1.6 |     |
|               |         |         | ⑤13:02発 | 7            | 1.4 |     |
|               |         |         | ⑦15:03発 | 12           | 2.0 |     |
|               |         | 平日平均    |         |              |     | 1.5 |
|               |         | 土曜      | ①8:04発  | 7            | 0.9 |     |
|               |         |         | ④13:02発 | 6            | 1.0 |     |
|               |         |         | ⑤15:03発 | 9            | 2.1 |     |
|               |         | 土曜平均    |         |              |     | 1.3 |
|               |         | 日祝      | ①8:04発  | 3            | 0.3 |     |
|               |         |         | ④13:02発 | 5            | 1.3 |     |
|               |         |         | ⑤15:03発 | 8            | 1.8 |     |
|               | 日祝平均    |         |         |              | 1.1 |     |
|               | 右回り平均   |         |         |              | 1.3 |     |
|               | 左回り     | 平日      | ②9:00発  | 20           | 3.3 |     |
|               |         |         | ④11:16発 | 6            | 1.5 |     |
|               |         |         | ⑥14:03発 | 6            | 2.0 |     |
|               |         |         | ⑧15:50発 | 9            | 2.3 |     |
| 平日平均          |         |         |         | 2.3          |     |     |
| 土曜            |         | ②9:00発  | 16      | 2.0          |     |     |
|               |         | ③11:16発 | 9       | 1.5          |     |     |
|               |         | ⑥15:50発 | 11      | 1.2          |     |     |
| 土曜平均          |         |         |         | 1.6          |     |     |
| 日祝            |         | ②9:00発  | 14      | 1.4          |     |     |
|               |         | ③11:16発 | 10      | 1.9          |     |     |
|               |         | ⑥15:50発 | 13      | 2.5          |     |     |
| 日祝平均          |         |         |         | 1.9          |     |     |
| 左回り平均         |         |         |         | 2.0          |     |     |
| 1便あたり平均利用者数   |         |         |         | 1.6          |     |     |
| 長洲・荒尾環状線      | 右回り     | 平日      | 21      | 3.0          |     |     |
|               |         | ④15:55発 | 7       | 3.4          |     |     |
|               | 右回り平均   |         |         |              | 3.2 |     |
|               | 左回り     | 平日      | 38      | 4.8          |     |     |
|               |         | ③12:25発 | 6       | 1.3          |     |     |
|               | 左回り平均   |         |         |              | 3.1 |     |
| 1便あたり平均利用者数   |         |         |         | 3.1          |     |     |
| 玉名合同庁舎～荒尾産交前線 | 上り      | 平日      | ①8:45発  | 239          | 7.0 |     |
|               |         |         | ④13:15発 | 37           | 6.3 |     |
|               |         |         | ⑤14:45発 | 43           | 3.5 |     |
|               |         | 平日平均    |         |              |     | 5.6 |
|               |         | 土曜      | ①8:45発  | 32           | 6.4 |     |
|               |         |         | ④13:15発 | 8            | 4.9 |     |
|               |         |         | ⑤14:45発 | 11           | 5.6 |     |
|               |         | 土曜平均    |         |              |     | 5.6 |
|               |         | 日祝      | ①8:45発  | 32           | 4.6 |     |
|               |         |         | ④11:45発 | 9            | 4.4 |     |
|               |         |         | ⑥14:45発 | 12           | 5.5 |     |
|               |         | 日祝平均    |         |              |     | 4.8 |
|               | 上り平均    |         |         |              | 5.4 |     |
|               | 下り      | 平日      | ②8:50発  | 363          | 9.8 |     |
|               |         |         | ③11:45発 | 297          | 8.7 |     |
|               |         |         | ⑥15:30発 | 68           | 3.6 |     |
|               |         | 平日平均    |         |              |     | 7.4 |
|               |         | 土曜      | ②8:50発  | 109          | 9.1 |     |
| ③11:45発       |         |         | 42      | 7.0          |     |     |
| ⑥15:30発       |         |         | 10      | 4.1          |     |     |
| 土曜平均          |         |         |         | 6.7          |     |     |
| 日祝            |         | ②8:55発  | 63      | 5.3          |     |     |
|               | ③10:25発 | 33      | 4.1     |              |     |     |
|               | ⑤13:55発 | 8       | 3.8     |              |     |     |
| 日祝平均          |         |         |         | 4.4          |     |     |
| 下り平均          |         |         |         | 6.2          |     |     |
| 1便あたり平均利用者数   |         |         |         | 5.8          |     |     |
| 山の手・牛水線       | 上り      | 平日      | 105     | 4.6          |     |     |
|               |         | ④16:33発 | 22      | 1.6          |     |     |
|               | 上り平均    |         |         |              | 3.1 |     |
|               | 下り      | 平日      | 1       | 1.0          |     |     |
|               |         | ③16:05発 | 33      | 2.1          |     |     |
|               | 下り平均    |         |         |              | 1.6 |     |
| 1便あたり平均利用者数   |         |         |         | 2.3          |     |     |

凡例  
 :1.0人/便以上(1日で1人以上の利用)  
 :0.5人/便以上(2日で1人以上2人未満の利用)  
 :0.5人/便未満(2日で1人未満の利用)

資料：産交バス(株)資料

② 1日あたりの乗降数が多いバス停

- 長洲町を運行する4路線の日あたりの乗降数が多いバス停をみると、健康福祉センター環状線では、長洲駅前や長洲駅南口、長洲港などの交通結節点の利用が多い。
- 長洲・荒尾環状線は荒尾市民病院の利用が特に多い。また、健康福祉センター環状線と重複しないひまわり幼稚園バス停の乗降が多い。
- 一方で、玉名合同庁舎～荒尾産交前線と山の手・牛水線は長洲町外バス停での乗降が多い。

表 健康福祉センター環状線で乗降数が多い上位10バス停

| 順位 | バス停    | 1日あたりの乗降数(人/日) |
|----|--------|----------------|
| 1  | 長洲駅前   | 4.3            |
| 2  | 塘下     | 2.8            |
| 3  | 有明会館前  | 2.3            |
| 4  | 長洲駅南口  | 1.9            |
| 5  | 長洲港    | 1.8            |
| 6  | 長洲宮の前  | 1.7            |
| 7  | 向野(長洲) | 1.7            |
| 8  | 永方入口   | 1.7            |
| 9  | 長洲町役場前 | 1.4            |
| 10 | 新山入口   | 1.1            |



図 健康福祉センター環状線で乗降数の多い上位10バス停

**凡例**

- 道路・交通施設等
  - JR・駅
  - 港
  - バス路線・バス停
- 行政界等
  - 市町村界
  - 役場
- 500mメッシュ65歳以上人口(H17)
  - 500人以上
  - 300人以上 500人未満
  - 100人以上 300人未満
  - 50人以上 100人未満
  - 30人以上 人未満
  - 30人未満
- 主要施設
  - 病院
  - 商業施設
  - 公共施設
  - 高校

資料：H17国勢調査

表 長洲荒尾環状線で乗降数が多い上位10バス停

| 順位 | バス停       | 1日あたりの乗降数(人/日) |
|----|-----------|----------------|
| 1  | 荒尾市民病院前   | 5.9            |
| 2  | ひまわり幼稚園   | 2.6            |
| 3  | 長洲駅前      | 1.8            |
| 4  | 長洲宮の前     | 1.5            |
| 5  | 南清源寺      | 1.3            |
| 6  | 塩浜        | 0.9            |
| 7  | 有明会館前     | 0.9            |
| 8  | 塘下        | 0.8            |
| 9  | 立野(長洲) 腹赤 | 0.8            |

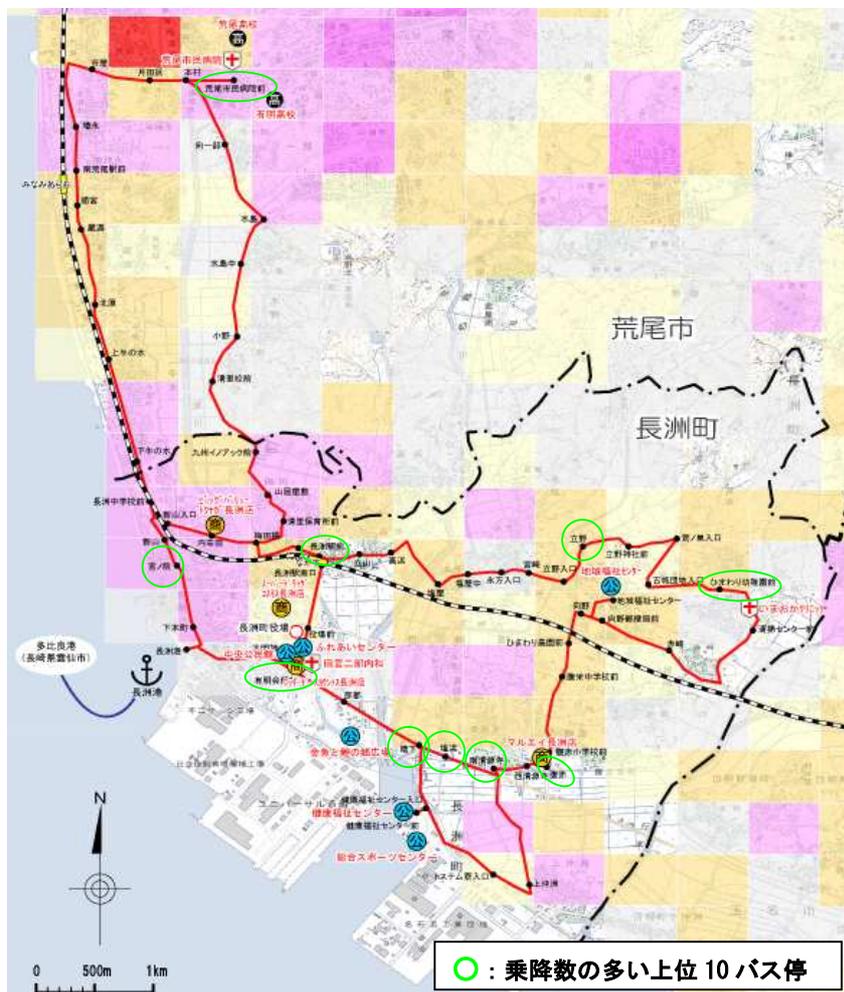


図 長洲・荒尾環状線で乗降数の多い上位10バス停

**凡例**

- 道路・交通施設等
  - JR・駅
  - 港
  - バス路線・バス停
- 行政界等
  - 市町村界
  - 役場
- 500mメッシュ65歳以上人口(H17)
  - 500人以上
  - 300人以上 500人未満
  - 100人以上 300人未満
  - 50人以上 100人未満
  - 30人以上 人未満
  - 30人未満
- 主要施設
  - 病院
  - 商業施設
  - 公共施設
  - 高校

資料：H17国勢調査

表 玉名合同庁舎～荒尾産交前線で乗降数が多い上位 10 バス停

| 順位 | バス停        | 1日あたりの乗降数(人/日) |
|----|------------|----------------|
| 1  | バスセンター(荒尾) | 15.0           |
| 2  | 玉名駅前       | 9.3            |
| 3  | 荒尾市民病院前    | 5.5            |
| 4  | 本村(荒尾市)    | 4.2            |
| 5  | 中央区        | 3.3            |
| 6  | 長洲駅前       | 3.0            |
| 7  | 長洲宮の前      | 2.7            |
| 8  | 扇崎         | 2.7            |
| 9  | 市屋         | 2.6            |
| 10 | 玉名温泉       | 2.2            |

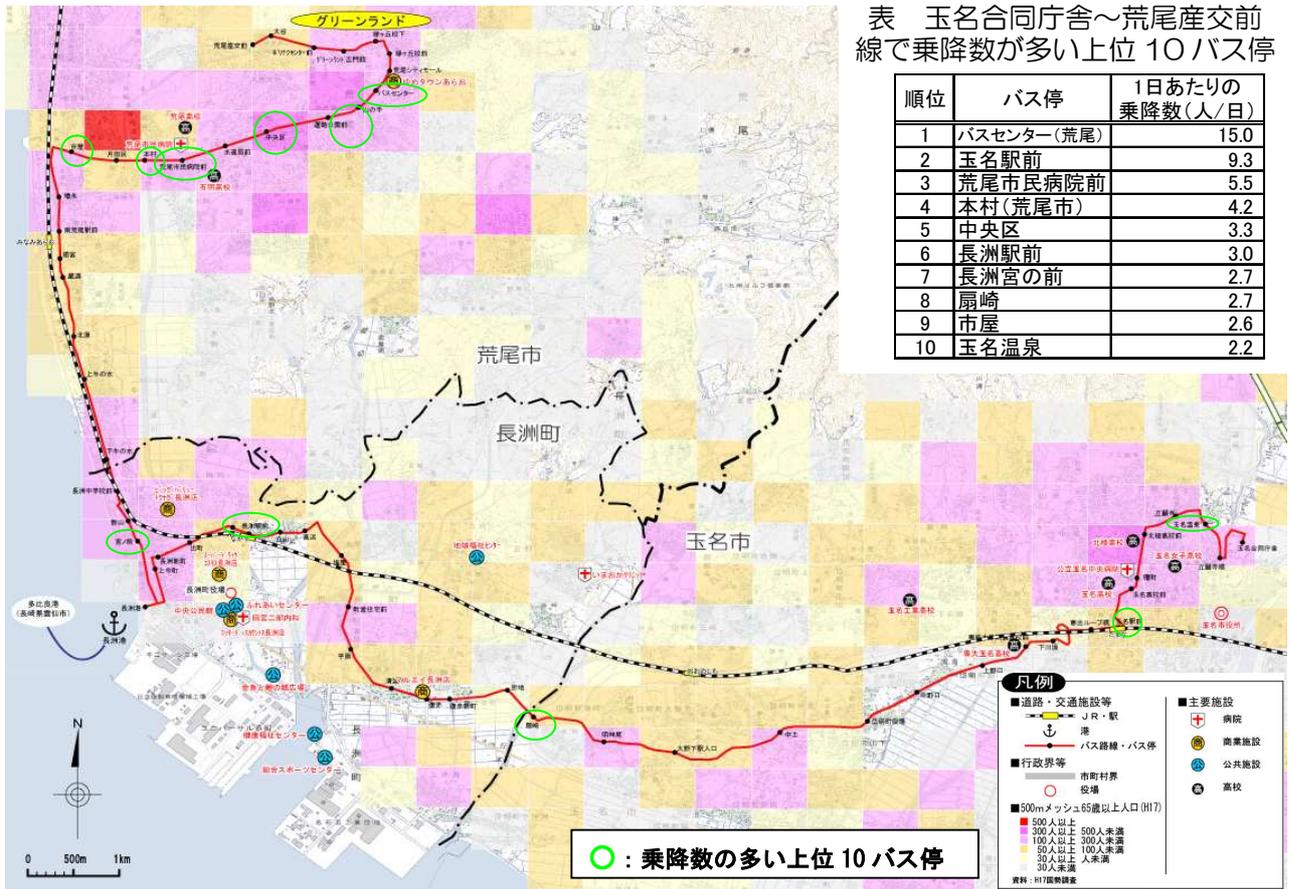


図 玉名合同庁舎～荒尾産交前線で乗降数の多い上位 10 バス停

表 山の手・牛水線で乗降数が多い上位 10 バス停

| 順位 | バス停        | 1日あたりの乗降数(人/日) |
|----|------------|----------------|
| 1  | 市屋         | 3.5            |
| 2  | 荒尾市民病院前    | 2.2            |
| 3  | 蔵満         | 2.1            |
| 4  | 北原         | 1.9            |
| 5  | 牛水中        | 1.6            |
| 6  | 増永         | 1.4            |
| 7  | 蔵満下        | 1.2            |
| 8  | バスセンター(荒尾) | 1.1            |
| 9  | 牛水上        | 1.1            |
| 10 | 牛水下        | 0.7            |

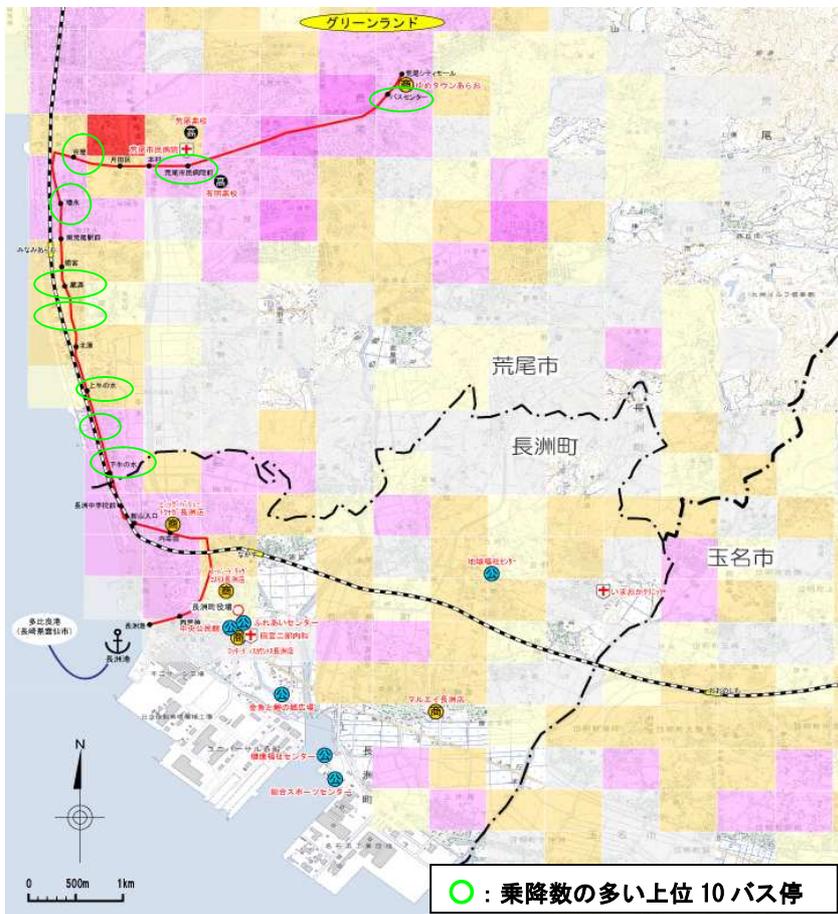


図 山の手・牛水線で乗降数の多い上位 10 バス停





表 区間別平均車内乗車人数（玉名合同庁舎～荒尾産交前線）

| 上り   | 荒尾市     |           |            |     |     |         |         |     |     |     |     |     | 長洲町 |     |     |        |       |     |      |        |        |     | 玉名市 |      |     |        |     | 備考  |        |     |     |      |        |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|------|---------|-----------|------------|-----|-----|---------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-------|-----|------|--------|--------|-----|-----|------|-----|--------|-----|-----|--------|-----|-----|------|--------|--------|--------|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
|      | 荒尾産交前   | ポリテクセンター前 | バスセンター(荒尾) | 山の手 | 中央区 | 荒尾市民病院前 | 本村(荒尾市) | 市屋  | 増永  | 蔵満  | 蔵満下 | 北原  | 牛水上 | 牛水中 | 牛水下 | 長洲中学校前 | 長洲宮の前 | 長洲港 | 長洲駅前 | 塩屋(長洲) | 平原(長洲) | 清源寺 | 腹赤  | 腹赤新町 | 扇崎  | 大野下駅入口 | 中土  |     | 信明総合支所 | 上野口 | 下川原 | 玉名駅前 | 玉名温泉   | 立願寺橋   | 玉名合同庁舎 | 1便あたりの平均利用者数 | 着時間 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 発時間  |         |           |            |     |     |         |         |     |     |     |     |     |     |     |     |        |       |     | 7.0  | 9:51着  |        |     |     |      |     |        |     |     |        |     |     |      |        |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 平日   | ①8:45発  | 0.9       | 1.2        | 1.6 | 1.7 | 1.5     | 1.0     | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 1.0 | 0.9 | 0.9 | 0.8 | 0.9 | 1.2    | 1.4   | 1.1 | 1.7  | 1.8    | 2.0    | 2.1 | 2.4 | 3.1  | 3.4 | 3.8    | 4.1 | 4.1 | 3.9    | 1.2 | 0.9 |      |        | 7.0    | 9:51着  |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ④13:15発 | 2.8       | 3.0        | 2.8 | 3.1 | 3.0     | 3.0     | 2.8 | 2.7 | 2.7 | 2.3 | 2.3 | 2.1 | 2.1 | 1.9 | 1.4    | 1.2   | 1.2 | 1.5  | 1.3    | 1.2    | 1.1 | 0.9 | 0.8  | 0.8 | 1.1    | 1.3 | 1.3 | 1.3    |     |     |      |        | 6.3    | 14:21着 |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑤14:45発 | 2.1       | 2.2        | 2.2 | 2.1 | 1.9     | 2.0     | 2.0 | 1.9 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.3    | 1.2   | 0.9 | 1.0  | 0.9    | 0.7    | 0.7 | 0.7 | 0.6  | 0.6 | 0.6    | 0.6 | 0.6 |        |     |     |      | 3.5    | 15:51着 |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 1.9       | 2.1        | 2.2 | 2.3 | 2.1     | 2.0     | 1.9 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 1.6 | 1.6 | 1.5 | 1.3    | 1.3   | 1.1 | 1.4  | 1.3    | 1.3    | 1.3 | 1.3 | 1.5  | 1.6 | 1.8    | 2.0 | 2.0 | 1.9    | 0.5 |     |      |        | 5.6    |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 土曜   | ①8:45発  | 0.8       | 1.4        | 1.4 | 0.8 | 0.8     | 0.8     | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 1.0 | 0.6    | 1.0   | 1.2 | 1.2  | 1.2    | 1.6    | 2.0 | 2.8 | 3.2  | 3.8 | 4.4    | 4.4 | 4.2 | 1.4    | 1.2 |     |      | 6.4    | 9:51着  |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ④13:15発 | 0.9       | 2.6        | 2.9 | 2.9 | 2.5     | 2.6     | 2.4 | 2.3 | 2.3 | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 2.1 | 2.0 | 1.3    | 1.0   | 0.9 | 1.3  | 1.1    | 1.0    | 1.5 | 1.5 | 1.3  | 1.1 | 1.1    | 1.3 | 1.3 | 1.3    | 0.5 |     |      | 4.9    | 14:21着 |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑤14:45発 | 0.7       | 3.0        | 2.9 | 2.4 | 2.6     | 3.3     | 3.0 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.6 | 2.6 | 2.6 | 2.3 | 1.8    | 1.7   | 2.1 | 2.2  | 2.0    | 1.9    | 1.3 | 1.2 | 1.2  | 1.2 | 1.1    | 1.1 | 1.1 |        |     |     | 5.6  | 15:51着 |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 0.5       | 1.9        | 2.0 | 2.3 | 2.4     | 2.2     | 2.1 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.4    | 1.1   | 1.3 | 1.5  | 1.4    | 1.4    | 1.5 | 1.6 | 1.7  | 1.8 | 2.0    | 2.2 | 2.2 | 1.9    | 0.7 |     |      | 5.6    |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 日祝   | ①8:45発  | 0.9       | 1.0        | 1.6 | 1.6 | 2.1     | 1.9     | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.6 | 1.6 | 1.0    | 1.1   | 1.1 | 1.0  | 1.0    | 1.0    | 1.1 | 1.3 | 1.4  | 1.6 | 1.6    | 1.6 | 1.6 | 1.4    |     |     |      | 4.6    | 9:51着  |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ④11:45発 | 0.6       | 2.2        | 2.6 | 1.4 | 1.4     | 1.1     | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0    | 0.7   | 1.0 | 0.8  | 0.7    | 0.8    |     |     | 0.7  | 0.7 | 0.7    | 0.8 | 0.8 | 0.7    |     |     |      | 4.4    | 12:51着 |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑥14:45発 | 1.2       | 4.5        | 4.5 | 3.3 | 2.9     | 2.7     | 2.8 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.6 | 2.6 | 2.6 | 2.3 | 1.8    | 1.8   | 1.9 | 1.8  | 1.8    | 1.3    | 1.0 | 0.9 | 0.8  | 0.7 | 0.7    | 0.7 | 0.5 |        |     |     | 5.5  | 15:51着 |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 0.9       | 2.8        | 2.9 | 2.3 | 2.1     | 1.8     | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 1.4 | 1.2    | 1.3   | 1.3 | 1.2  | 1.1    | 0.9    | 0.8 | 0.8 | 1.0  | 1.0 | 1.0    | 1.0 | 0.9 |        |     |     | 4.8  |        |        |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 1便平均 |         |           |            |     |     |         |         |     |     |     |     |     |     |     |     |        |       |     | 1.6  | 1.7    | 1.7    | 1.8 | 1.7 | 1.6  | 1.5 | 1.4    | 1.4 | 1.4 | 1.3    | 1.3 | 1.3 | 1.2  | 1.0    | 1.0    | 0.9    | 1.1          | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.1 | 1.2 | 1.4 | 1.5 | 1.5 | 1.4 | 5.4 |  |

| 下り   | 玉名市     |      |      |      |     | 長洲町 |        |        |     |      |     |     |        |        |      | 荒尾市 |       |        |     |     |     |     | 備考  |     |     |     |     |         |         |     |     |            |           |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|------|---------|------|------|------|-----|-----|--------|--------|-----|------|-----|-----|--------|--------|------|-----|-------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------|---------|-----|-----|------------|-----------|--------|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
|      | 玉名合同庁舎  | 立願寺橋 | 玉名温泉 | 玉名駅前 | 下川原 | 上野口 | 信明総合支所 | 大野下駅入口 | 扇崎  | 腹赤新町 | 腹赤  | 清源寺 | 平原(長洲) | 塩屋(長洲) | 長洲駅前 | 長洲港 | 長洲宮の前 | 長洲中学校前 | 牛水下 | 牛水中 | 牛水上 | 北原  |     | 蔵満下 | 蔵満  | 増永  | 市屋  | 本村(荒尾市) | 荒尾市民病院前 | 中央区 | 山の手 | バスセンター(荒尾) | ポリテクセンター前 | 荒尾産交前  | 1便あたりの平均利用者数 | 着時間 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 発時間  |         |      |      |      |     |     |        |        |     |      |     |     |        |        |      |     |       |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |         |         |     |     |            | 9.8       | 9:56着  |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 平日   | ②8:50発  |      |      | 0.5  | 0.7 | 0.7 | 0.6    | 0.6    | 0.8 | 1.2  | 1.1 | 1.4 | 1.4    | 1.7    | 1.8  | 1.9 | 2.1   | 3.2    | 3.4 | 3.5 | 3.7 | 3.9 | 4.7 | 4.7 | 5.4 | 5.3 | 5.8 | 5.9     | 6.1     | 6.4 | 6.1 |            |           | 9.8    | 9:56着        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ③11:45発 | 0.6  | 2.9  | 3.2  | 3.0 | 2.8 | 2.7    | 2.4    | 2.0 | 2.0  | 1.9 | 2.5 | 2.4    | 2.4    | 2.1  | 2.3 | 2.3   | 2.3    | 2.3 | 2.5 | 2.5 | 2.6 | 2.6 | 2.9 | 2.9 | 2.9 | 3.7 | 3.7     | 3.6     |     |     |            | 8.7       | 12:51着 |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑥15:30発 | 1.1  | 2.1  | 2.0  | 1.8 | 1.5 | 1.3    | 1.1    | 0.8 | 0.7  | 0.7 | 0.6 | 0.5    |        |      |     |       |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |         |         |     |     |            | 3.6       | 16:36着 |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 0.7  | 1.7  | 1.9  | 1.8 | 1.6 | 1.5    | 1.4    | 1.3 | 1.3  | 1.3 | 1.5 | 1.6    | 1.5    | 1.5  | 1.5 | 1.9   | 2.0    | 2.0 | 2.1 | 2.2 | 2.5 | 2.5 | 2.8 | 2.8 | 3.0 | 3.2 | 3.4     | 3.6     | 3.4 |     |            | 7.4       |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 土曜   | ①8:50発  | 1.1  | 0.7  | 0.6  | 0.6 | 0.8 | 0.8    | 1.3    | 1.8 | 1.8  | 1.9 | 2.0 | 2.2    | 2.3    | 2.6  | 3.0 | 3.2   | 3.3    | 3.3 | 3.6 | 4.0 | 4.2 | 4.7 | 4.7 | 5.3 | 5.4 | 4.8 | 5.3     | 5.0     |     |     |            | 9.1       | 9:56着  |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ③11:45発 | 0.5  | 2.3  | 2.5  | 2.2 | 1.8 | 1.7    | 1.0    | 0.7 | 0.5  | 0.7 | 0.8 | 1.3    | 1.3    | 1.3  | 1.3 | 1.2   | 1.2    | 1.2 | 1.3 | 1.5 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 1.5 | 2.2 | 2.7 | 3.0     | 3.0     |     |     |            | 7.0       | 12:51着 |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑥15:30発 | 0.9  | 1.0  | 1.6  | 1.3 | 1.4 | 1.4    | 1.2    | 0.9 | 0.9  | 0.9 | 0.9 | 0.8    |        |      |     |       |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |         |         |     |     | 4.1        | 16:36着    |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 1.1  | 1.4  | 1.5  | 1.4 | 1.3 | 1.3    | 1.2    | 1.1 | 1.1  | 1.2 | 1.2 | 1.4    | 1.3    | 1.3  | 1.3 | 1.5   | 1.5    | 1.6 | 1.6 | 1.7 | 1.9 | 2.2 | 2.3 | 2.3 | 2.4 | 2.9 | 2.9     | 2.8     |     |     |            | 6.7       |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 日祝   | ②8:55発  |      |      |      |     |     |        | 0.5    | 0.5 | 0.5  | 1.5 | 1.5 | 1.5    | 1.6    | 1.5  | 1.6 | 1.5   | 1.7    | 1.9 | 2.6 | 2.6 | 2.9 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.5 | 3.7     | 4.2     | 4.1 |     |            |           | 5.3    | 10:01着       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ③10:25発 | 1.4  | 1.4  | 1.5  | 1.5 | 1.5 | 1.6    | 1.5    | 1.5 | 1.5  | 1.8 | 1.8 | 1.8    | 1.8    | 1.6  | 1.8 | 1.9   | 1.9    | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.9     | 1.9     | 1.9 | 1.9 | 1.9        | 1.9       | 4.1    | 11:31着       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | ⑤13:55発 |      |      |      |     |     |        |        |     |      |     |     |        |        |      |     |       |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |         |         |     |     |            | 3.8       | 15:01着 |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
|      | 1便平均    | 0.7  | 1.0  | 1.3  | 1.2 | 1.2 | 1.3    | 1.2    | 1.2 | 1.3  | 1.6 | 1.5 | 1.5    | 1.4    | 1.5  | 1.5 | 1.7   | 1.4    | 1.5 | 1.6 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.9 | 1.8 | 1.9 | 1.8 | 2.1     | 2.1     |     |     | 4.4        |           |        |              |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |  |
| 1便平均 |         |      |      |      |     |     |        |        |     |      |     |     |        |        |      |     |       |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |         |         |     |     |            | 0.6       | 1.2    | 1.4          | 1.3 | 1.2 | 1.1 | 1.1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.2 | 1.2 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.1 | 1.4 | 1.5 | 1.5 | 1.5 | 1.6 | 1.8 | 1.8 | 2.0 | 2.0 | 2.1 | 2.3 | 2.4 | 2.5 | 2.4 | 6.2 |  |

注: ■:バス以外の交通手段との交通結節点  
資料:産交バス(株)資料

凡例  
■:1.0人/便以上(1日で1人以上の乗車)  
■:0.5人/便以上(2日で1人以上2人未満の乗車)  
□:0.5人/便未満(2日で1人未満の乗車)

表 区間別平均車内乗車人数(山の手・牛水線)

| 上り  | 長洲町        |     |      |         |         |     |     |     |     |     | 荒尾市 |     |         |         |      |     |            | 備考  |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
|-----|------------|-----|------|---------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------|---------|------|-----|------------|-----|--------------|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----|--------|--------|
|     | 長洲港        | 内牟田 | 新山入口 | 長洲中学校前  | 牛水下     | 牛水中 | 牛水上 | 北原  | 蔵満下 | 蔵満  | 増永  | 市屋  | 本村(荒尾市) | 荒尾市民病院前 | 中央区  | 山の手 | バスセンター(荒尾) |     | 1便あたりの平均利用者数 | 着時間 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
| 発時間 |            |     |      |         |         |     |     |     |     |     |     |     |         |         |      |     |            | 4.6 | 8:35着        |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
| 平日  | ②8:09発     |     |      |         |         | 1.0 | 2.6 | 3.6 | 4.1 | 4.1 | 2.8 | 2.0 |         |         |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 4.6    | 8:35着  |
|     | ④16:33発    |     |      |         |         |     |     |     |     |     |     |     |         |         |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 1.6    | 16:59着 |
|     | 1便平均       |     |      |         |         | 0.6 | 1.4 | 1.9 | 2.2 | 2.2 | 1.5 | 1.2 | 0.7     | 0.8     |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 3.1 |        |        |
| 下り  | 荒尾市        |     |      |         |         | 長洲町 |     |     |     |     |     |     |         |         |      | 備考  |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
|     | バスセンター(荒尾) | 山の手 | 中央区  | 荒尾市民病院前 | 本村(荒尾市) | 市屋  | 増永  | 蔵満  | 蔵満下 | 北原  | 牛水上 | 牛水中 | 牛水下     | 長洲中学校前  | 新山入口 |     | 内牟田        | 長洲港 | 1便あたりの平均利用者数 | 着時間 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
| 発時間 |            |     |      |         |         |     |     |     |     |     |     |     |         |         |      |     |            | 1.0 | 7:55着        |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |        |
| 平日  | ①17:30発    |     |      |         |         |     |     |     |     |     |     |     |         |         |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1.0 | 7:55着  |        |
|     | ③16:05発    | 1.1 | 1.1  | 0.9     | 0.9     | 0.8 | 1.3 | 1.2 | 0.7 | 0.5 |     |     |         |         |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 2.1 | 16:31着 |        |
|     | 1便平均       | 0.5 | 0.5  |         |         |     | 0.7 | 0.6 |     | 0.8 |     |     |         |         |      |     |            |     |              |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1.6 |        |        |

注: ■:バス以外の交通手段との交通結節点  
資料:産交バス(株)資料

凡例  
■:1.0人/便以上(1日で1人以上の乗車)  
■:0.5人/便以上(2日で1人以上2人未満の乗車)  
□:0.5人/便未満(2日で1人未満の乗車)

### 3) 公共交通（路線バス）の財政負担状況

- 長洲町の財政負担額は4路線で年間 17,284 千円（平成 21 年）となっており、財政負担額は増加傾向にある。
- 財政負担の構成比は健康福祉センター環状線（約 50%）と長洲・荒尾環状線（約 35%）で計 85%を占める。
- 1便あたりの財政支出額をみると、長洲・荒尾環状線では 6,081 円/便、健康福祉センター環状線では 3,231 円/便と他路線よりも非常に高い。
- なお、「健康福祉センター環状線」と「長洲・荒尾環状線」は長洲町が全額補填しており、その他2路線は、営業キロをもとに荒尾市や玉名市と按分して赤字補填している。

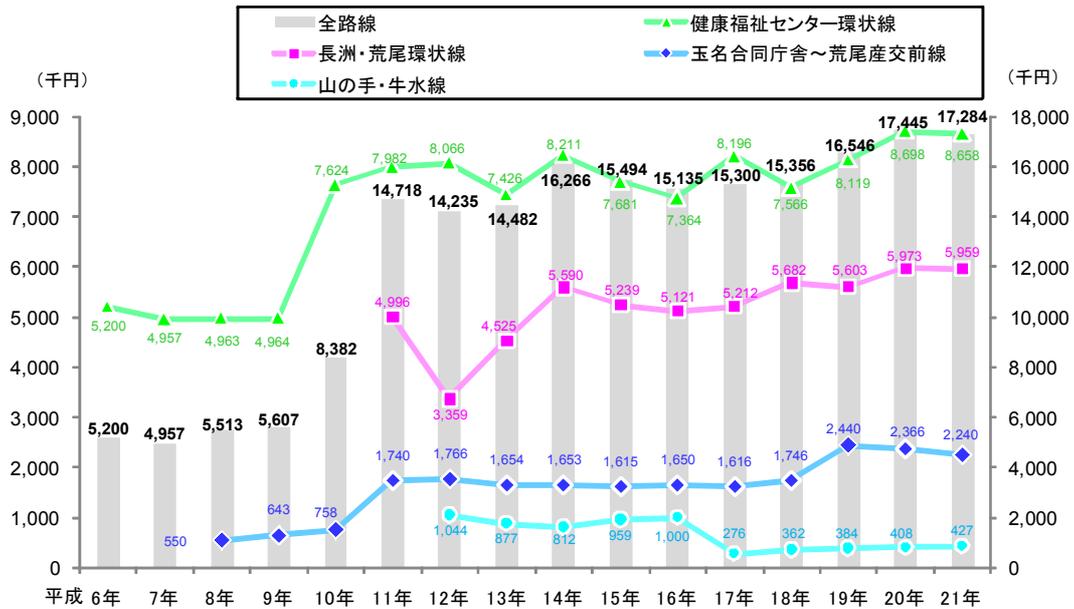
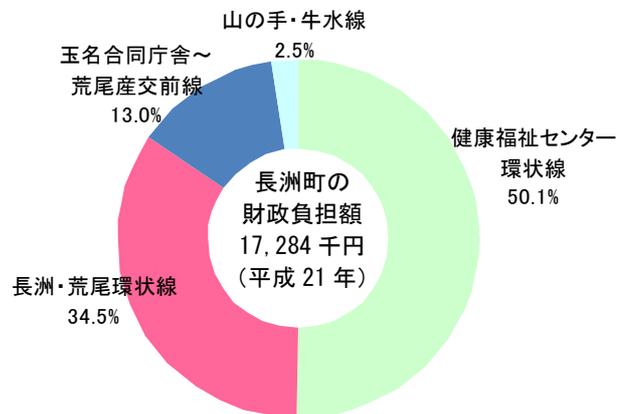


図 長洲町を運行する路線バスの財政負担（長洲町負担分）の推移



資料：長洲町資料

図 長洲町を運行する路線バスの財政負担の構成比（町負担分）

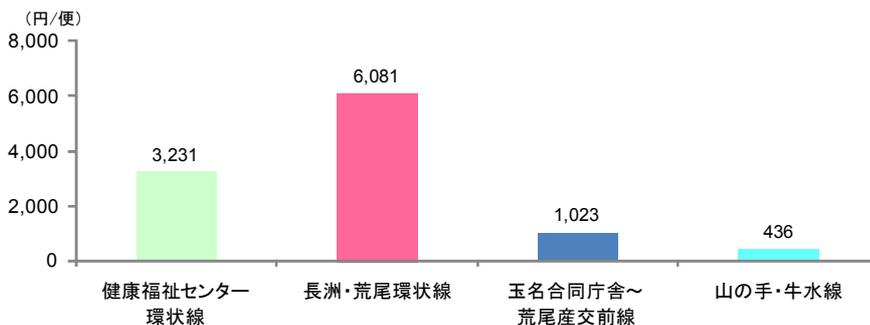


図 1便あたりの町の平均財政支出額（平成 21 年）

注. 平成 21 年 4 月～平成 22 年 3 月までの曜日構成（平日：245 日、土曜：52 日、日祝：68 日）をもとに各路線の年間の運行本数を算出し、1 便あたりの町の財政負担額を試算。

資料：産交バス（株）資料、長洲町資料

### 1-3. 長洲町における地域特性のまとめ

長洲町における地域特性のまとめを下表に示す。

表 長洲町における地域特性のまとめ

| 視点                |   | まとめ   |
|-------------------|---|---|
| 公共交通利用者の規模        | 人口推移と将来人口   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲町の人口は減少傾向。</li> <li>○公共交通の主な利用者層と考えられる高校生を含む19歳未満人口は減少傾向、高齢者人口は増加傾向。</li> <li>○将来人口をみると、人口は大きく減少するものの、高齢化率は増加傾向にあるため、公共交通を必要とする層は今後さらに増加することが見込まれる。</li> </ul>  |
|                   | 人口集積  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲校区と清里校区に人口集積がみられる一方で、六栄校区や腹赤校区にも人口集積エリアが点在。</li> <li>○交通弱者として公共交通利用が想定される高齢者は長洲校区と清里校区に多くみられ、六栄校区や腹赤校区は比較的少ない。</li> </ul>   |
| 隣接市間の移動実態         | 通勤・通学流動   | ○長洲町に常住する就業者・通学者のうち、町内就業者・通学者は5割を占めるものの、荒尾市、玉名市との結びつきが強い。   |
|                   | 買い物流動   | ○食料品や日用雑貨品といった日用品は、町内での購入が多いものの、衣料品等は町外での購入が多く、荒尾市や熊本市との結びつきが比較的強い。   |
| 公共交通のサービス状況       | 公共交通の運行状況   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲町はJR、フェリー、路線バスが運行。JR（長洲駅）は特急が停車。</li> <li>○路線バスは4路線運行。町内を循環する「健康福祉センター環状線」と町内と荒尾市民病院、高校を循環する「長洲・荒尾環状線（*平日のみ）」、荒尾市から町内を經由し、玉名市を結ぶ「荒尾産交前～玉名合同庁舎線」、長洲港と荒尾市を結ぶ「山の手・牛水線（*平日のみ）」が運行。</li> <li>○九州新幹線（鹿児島ルート）が平成23年3月に全線開業（新玉名駅と新大牟田駅が最寄り駅）。</li> <li>○高齢者の人口集積があり、バス停300m圏外のエリアは六栄校区と腹赤校区の一部にみられる。</li> </ul>   |
|                   | 路線バス不便地域  | ○高齢者の人口集積があり、バス停300m圏外のエリアは六栄校区と腹赤校区の一部にみられる。   |
| 公共交通の利用状況         | JR・フェリー   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲駅利用者数は年間約55.8万人（平成21年）</li> <li>○長洲港利用者数は年間100.7万人（平成20年）</li> </ul>  |
|                   | 路線バス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲町の路線バス利用者数は、28,544人（平成21年）と最盛期（平成8年、65,224人）の約4割の水準。</li> <li>○利用者数は玉名合同庁舎～荒尾産交前線が約6割を占め、健康福祉センター環状線が約2割、長洲・荒尾環状線と山の手・牛水線がそれぞれ約1割。</li> <li>○玉名合同庁舎～荒尾産交前線は近年利用者が増加傾向にあるが、他の3路線は減少傾向にあり、特に山の手・牛水線と健康福祉センター環状線の減少傾向が著しい。</li> <li>○1日あたりの平均利用者数でも、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は平均37.0人/日と最も多く、健康福祉センター環状線で13.2人/日、長洲・荒尾環状線で12.5人/日、山の手・牛水線で9.3人/日である。しかし、1便あたりでみると、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は平均5.8人/便と最も多いのは変わらないものの、長洲・荒尾環状線で3.1人/便、山の手・牛水線で2.3人/便、健康福祉センター環状線で1.6人/便となり、健康福祉センター環状線は運行本数が多い割に利用者数は少ない。</li> <li>○曜日毎にみると、玉名合同庁舎～荒尾産交前線で平日・土曜が多い一方で、健康福祉センター環状線は曜日によって差はあまりみられない。</li> <li>○また、健康福祉センター環状線は左回りが右回りよりも利用が多く、同様に玉名合同庁舎～荒尾産交前線では下り（玉名方面）が上りよりも多く、山の手・牛水線は上り（荒尾方面）が下りよりも多い。</li> <li>○健康福祉センター環状線は第1便（8:04発、右回り）の利用が非常に少ない。</li> </ul> |
|                   | 1日あたりの乗降数が多いバス停   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲町を運行する4路線の日あたりの乗降数が多いバス停をみると、健康福祉センター環状線では、長洲駅前や長洲駅南口、長洲港などの交通結節点の利用が多い。</li> <li>○長洲・荒尾環状線は荒尾市民病院の利用が特に多い。また、健康福祉センター環状線と重複しないひまわり幼稚園バス停の乗降が多い。</li> <li>○一方で、玉名合同庁舎～荒尾産交前線と山の手・牛水線は長洲町外バス停での乗降が多い。</li> </ul>   |
| 区間別平均乗車人数         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○健康福祉センター環状線は、平日の第1便（8:04発）では長洲駅前周辺の利用しかなく、第3便（10:16発）では長洲町役場前周辺、長洲駅前周辺の区間の利用者数が多く、短区間の利用が多い（午後や土曜・日祝は比較的長い区間での利用が多い）。</li> <li>○健康福祉センター周辺の利用は少なく、時間帯を通して少ない（ただし、日祝の第6便（15:50発）の利用は多い）。また、右回りとは左回りでは、利用の多い区間が異なっている。</li> <li>○長洲・荒尾環状線は、左回りでは長洲町内で乗車後、荒尾市民病院で降車（第1、3便）し、右回りでは荒尾市民病院で乗車後、長洲町内で降車（特に第4便）するなど荒尾市民病院と町内の移動に利用。また、健康福祉センター環状線と同様、長洲・荒尾環状線においても町内での短区間利用（長洲駅や長洲港周辺の利用）がみられ、健康福祉センター周辺の利用も少ない。</li> <li>○一方で、玉名合同庁舎～荒尾産交前線と山の手・牛水線は、主として荒尾市内の移動や荒尾～玉名間の移動に利用されている。</li> </ul> |   |
| 公共交通（路線バス）の財政負担状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○長洲町の財政負担額は4路線で年間17,284千円（平成21年）。</li> <li>○財政負担の構成比は健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線で計85%を占める。</li> <li>○1便あたりの財政支出額をみると、長洲・荒尾環状線では6,081円/便、健康福祉センター環状線では3,231円/便と他路線よりも非常に高い。</li> </ul>   |   |