

長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成 23 年 2 月 14 日

長洲・荒尾地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 計画策定の背景と目的	1
1－1. 計画策定の背景と目的	1
1－2. 本計画の位置づけ	1
2. 長洲町における地域特性の把握	2
2－1. 地域の現状	2
1) 公共交通利用者の規模	2
2) 長洲町と隣接市間の移動実態	6
2－2. 公共交通の現状	8
1) 公共交通のサービス状況	8
2) 公共交通の利用状況	10
3) 公共交通（路線バス）の財政負担状況	18
4) 自家用車の保有状況	19
2－3. 長洲町における地域特性（現況課題）	20
3. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題	21
3－1. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題を明らかにする調査	21
1) 調査により明らかにする項目	21
2) 調査概要	22
3－2. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題	23
1) 地域内移動の課題	23
2) 自家用車利用者の転換に関する課題	31
3) 広域移動との連携の課題	33
4) 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題	36
4. 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画	37
4－1. 基本方針	37
4－2. 地域公共交通総合連携計画の区域	37
4－3. 計画期間	37
4－4. 計画の目標	38
4－5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	39
1) 事業の概要	39
2) 事業の実施時期及び実施主体	43
3) 事業計画	44

1. 計画策定の背景と目的

1-1. 計画策定の背景と目的

長洲町には主に町外移動を担うJRやフェリーと、主に町内移動を担う民間事業者が運行する路線バス、タクシーによって公共交通サービスが担われている。

このうち、路線バスは運行する4路線すべてが赤字の上、長洲町の人口が集積する地区を循環する2路線の利用減少傾向が強いことから、公共交通サービスが住民の移動実態に見合わない想定され、町の財政負担も増加傾向にある。

また、長洲町の高齢者は増加傾向にあるが、路線バスの利用者は減少していることからすると、移動制約者のニーズと現況の交通サービスとのかい離が、移動制約者の公共交通離れを引き起こしていると考えられる。

一方で、低炭素社会の実現という社会的要請への対応の観点からは、不十分な公共交通サービスによる自家用車利用通勤者の多さが問題であるといえる。

上記に示した長洲町の公共交通の問題を踏まえ、住民の移動実態・移動ニーズを把握し、公共交通サービスの問題点を明らかにした上で、公共交通サービスを真に必要とする移動制約者のための公共交通サービスの提供等を位置づけた「長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画」を策定する。

1-2. 本計画の位置づけ

第四次長洲町総合振興計画「ふれあい長洲21」（計画期間：平成13年～平成22年）では、将来像を「人が輝き、心ふれあう豊かなまち」とし、その実現に向けて6つの施策の大綱を掲げている。

施策の大綱の1つ「人にやさしく安全で快適な住みよいまちづくり」では「利便性のある都市基盤整備」として、「住民により多く利用されるバス運行を目指す」との記載がある。

また、今年度併行して検討中の第五次長洲町総合振興計画（計画期間：平成23年～平成32年）では、将来像を「みんなの力で、夢・希望・活力・安全・安心のあるまち」とし、その実現に向けた基本目標の1つとして「快適な暮らしができる安心のあるまち」において「公共交通を利用して気軽に移動できるまち」を目指すべきまちの姿の1つとして位置づけている。

本計画は、この長洲町総合振興計画に基づき、策定するものである。

2. 長洲町における地域特性の把握

2-1. 地域の現状

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 16,839 人（平成 22 年 12 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 20 歳未満と 65 歳以上の高齢者の人口（平成 22 年 12 月末時点）をみると、それぞれ 2,932 人と 4,400 人となっており、20 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 26.1%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。

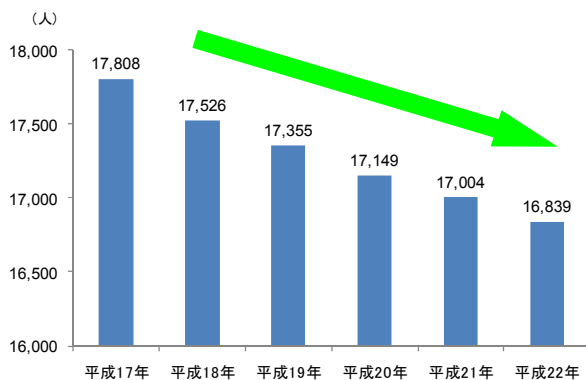


図 長洲町の人口推移

資料：住民基本台帳

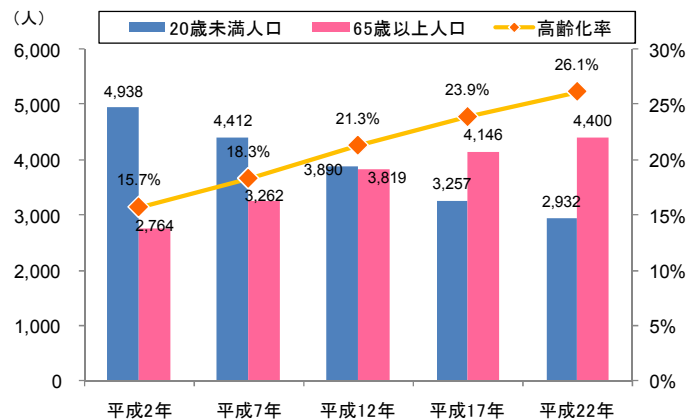


図 長洲町の 19 歳未満人口と高齢者人口の推移

資料：国勢調査（平成 2～17 年）

住民基本台帳（平成 22 年 12 月末時点）

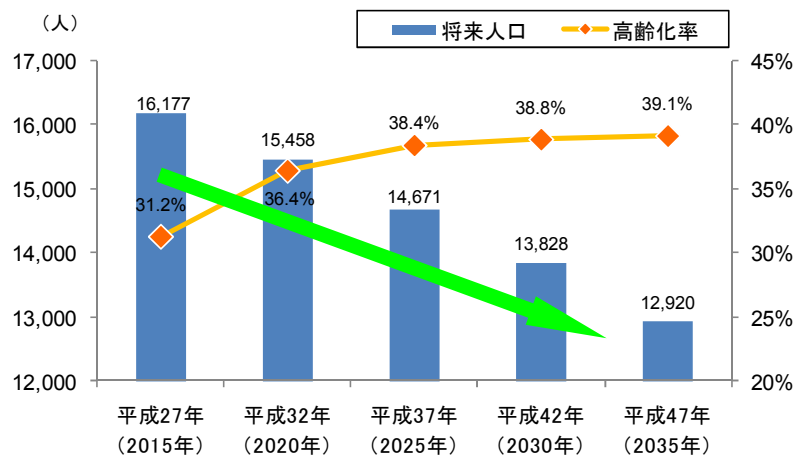


図 長洲町の将来人口・高齢化率

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。

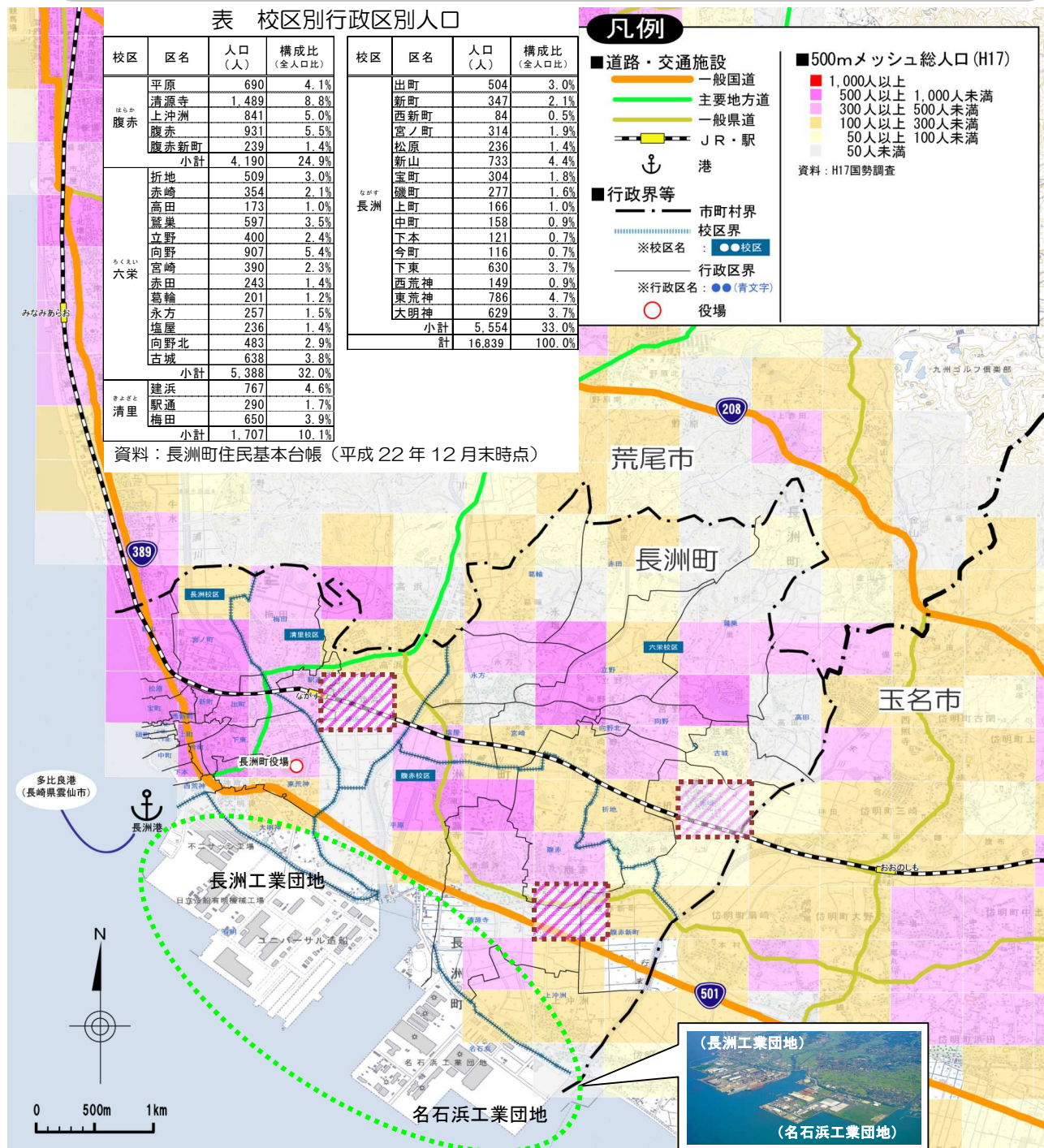


図 長洲町における人口集積 (500mメッシュ)

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。

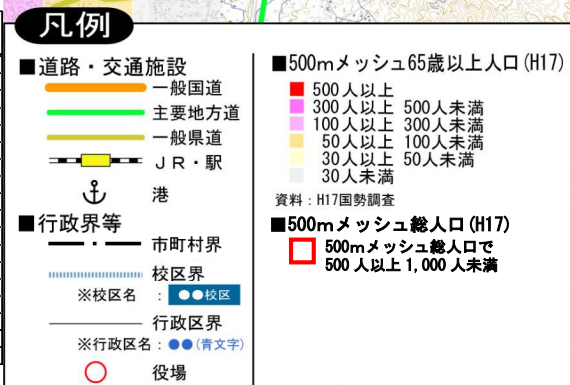
○しかし、その他 3 校区においても、高齢者の人口集積エリアがみられ、人口と同様に、高齢者も町内に点在している。

○一方で、六栄校区の鷺巣や立野、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
はるか 腹赤	平原	203	4.6%	29.4%
	清源寺	334	7.6%	22.4%
	上沖洲	247	5.6%	29.4%
	腹赤	176	4.0%	18.9%
	腹赤新町	75	1.7%	31.4%
らくさい 六栄	小計	1,035	23.5%	24.7%
	折地	136	3.1%	26.7%
	赤崎	87	2.0%	24.6%
	高田	37	0.8%	21.4%
	鷺巣	123	2.8%	20.6%
	立野	81	1.8%	20.3%
	向野	223	5.1%	24.6%
	宮崎	109	2.5%	27.9%
	赤田	68	1.5%	28.0%
	葛輪	68	1.5%	33.8%
	永方	106	2.4%	41.2%
	塩屋	78	1.8%	33.1%
	向野北	1	0.0%	0.2%
	古城	104	2.4%	16.3%
	小計	1,221	27.8%	22.7%
そとさ 清里	建浜	201	4.6%	26.2%
	駅通	82	1.9%	28.3%
	梅田	219	5.0%	33.7%
	小計	502	11.4%	29.4%

校区	区名	高齢者人口 (人)	構成比	高齢化率
ながす 長洲	出町	141	3.2%	28.0%
	新町	93	2.1%	26.8%
	西新町	42	1.0%	50.0%
	宮ノ町	79	1.8%	25.2%
	松原	85	1.9%	36.0%
	新山	211	4.8%	28.8%
	宝町	116	2.6%	38.2%
	磯町	110	2.5%	39.7%
	上町	60	1.4%	36.1%
	中町	56	1.3%	35.4%
	下本	51	1.2%	42.1%
	今町	49	1.1%	42.2%
	下東	158	3.6%	25.1%
	西荒神	59	1.3%	39.6%
	東荒神	171	3.9%	21.8%
	大明神	161	3.7%	25.6%
	小計	1,642	37.3%	29.6%
	計	4,400	100.0%	26.1%



資料：長洲町住民基本台帳（平成 22 年 12 月末時点）

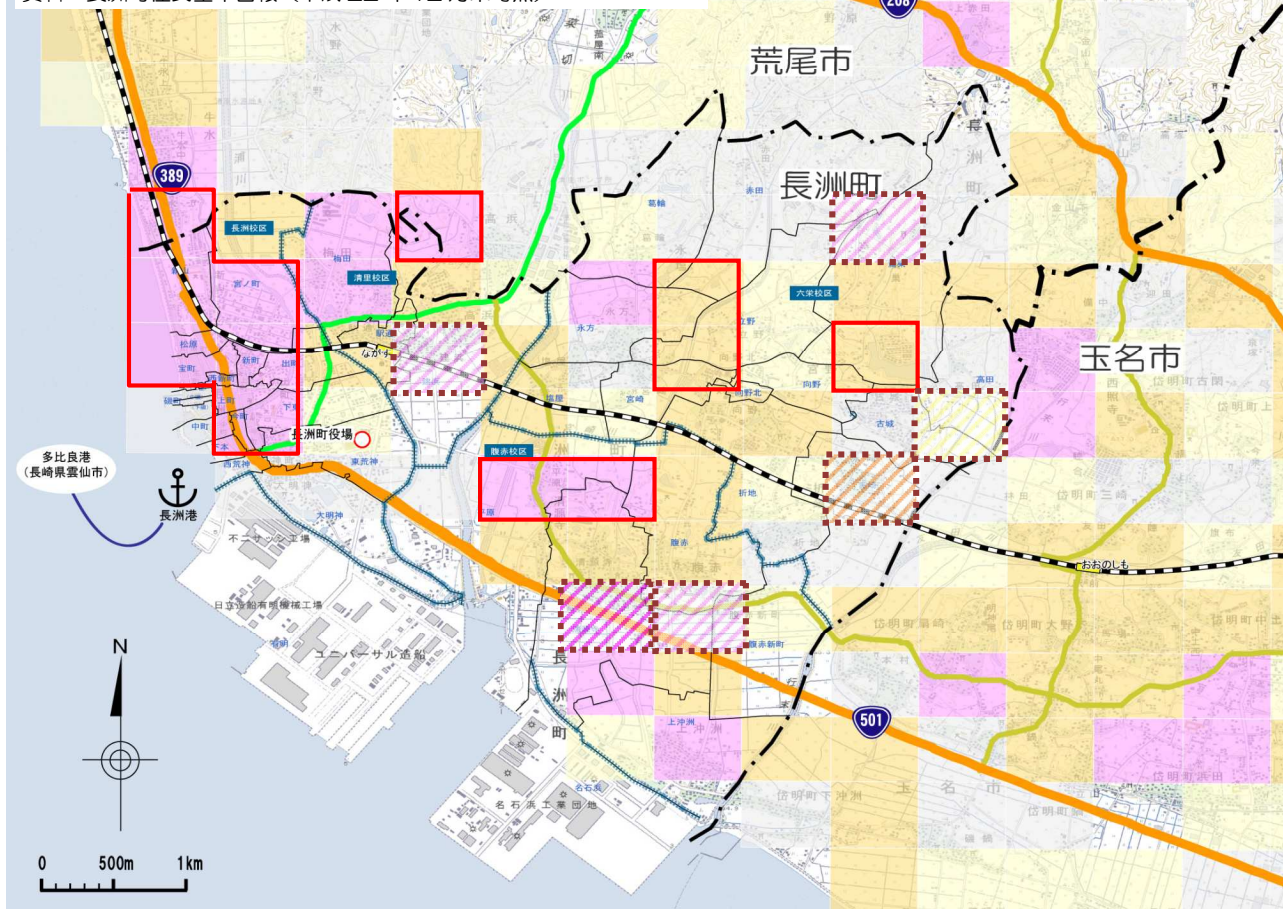


図 長洲町における高齢者の分布（500mメッシュ）

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。

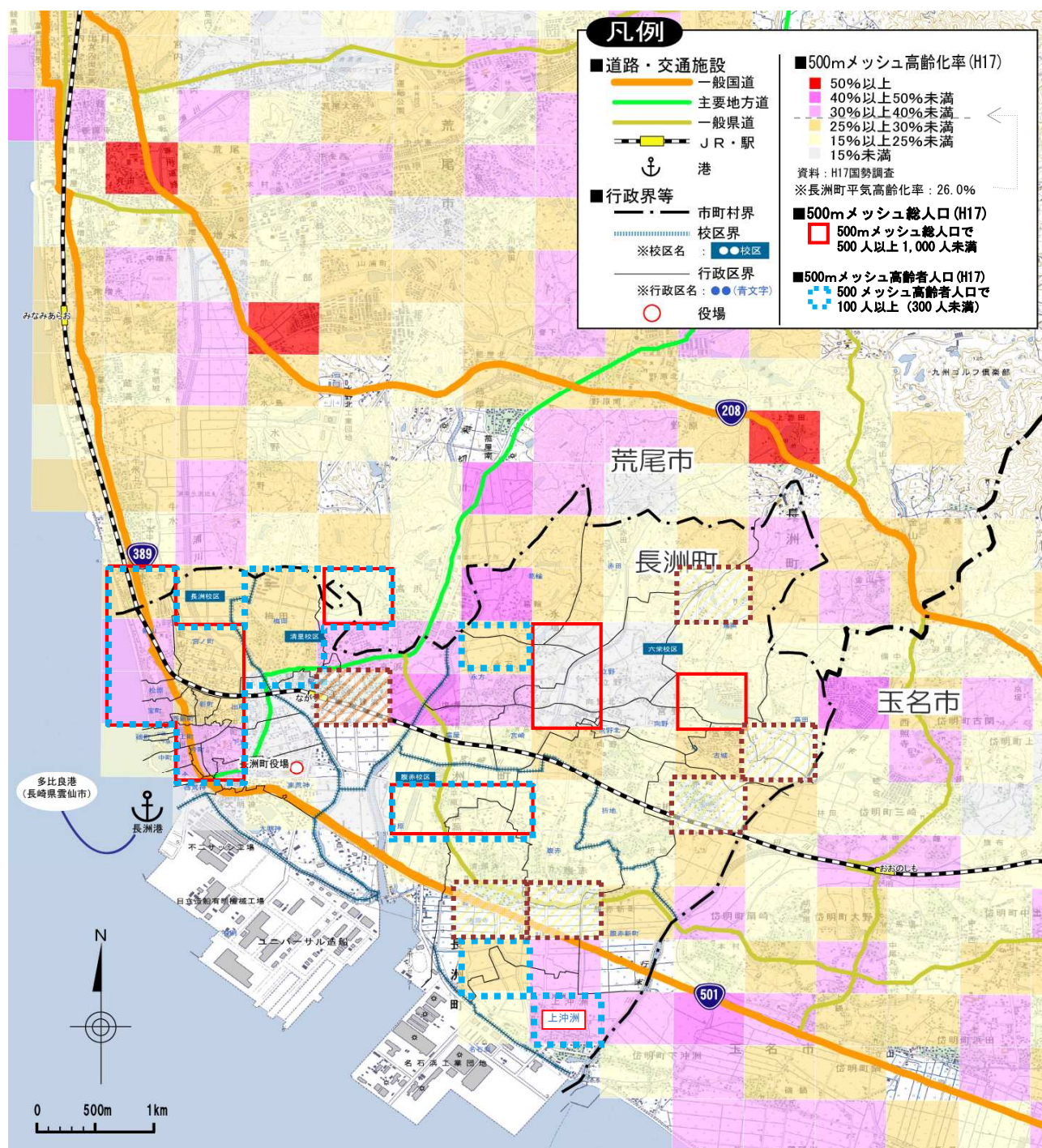


図 長洲町における高齢化率の分布(500mメッシュ)

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。

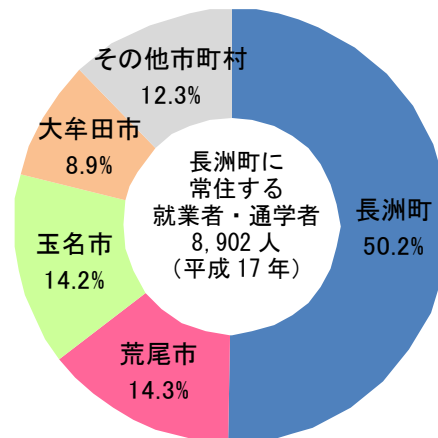


図 長洲町に常住する就業者・通学者の通勤・通学先（市町村）

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）

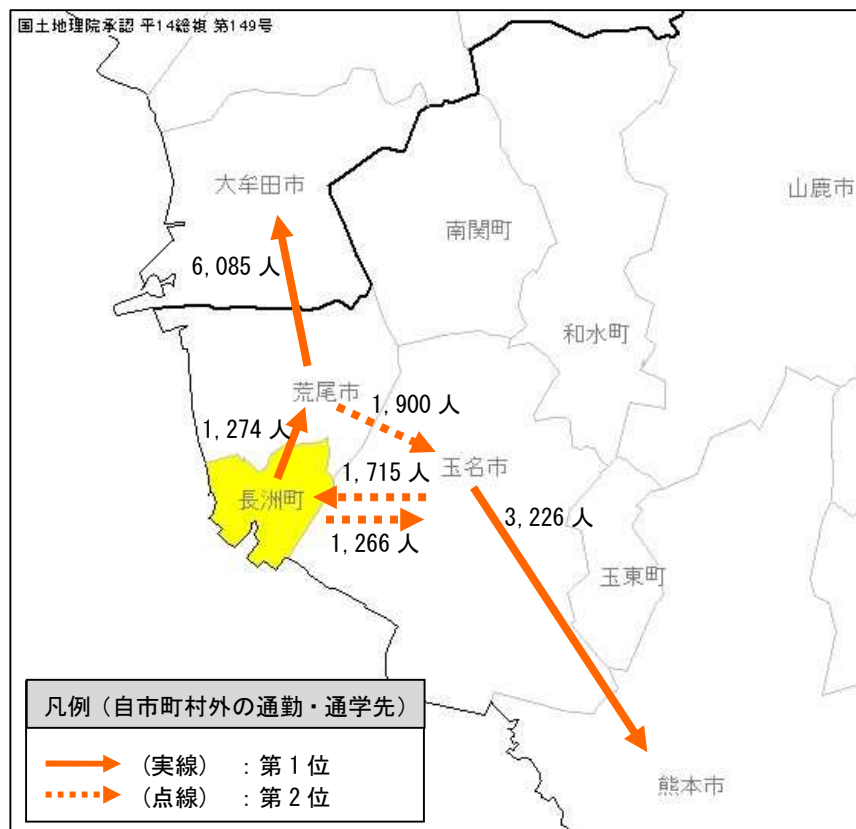


図 長洲町関連の通勤・通学流動（隣接市町の通勤・通学流動を含む）

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。

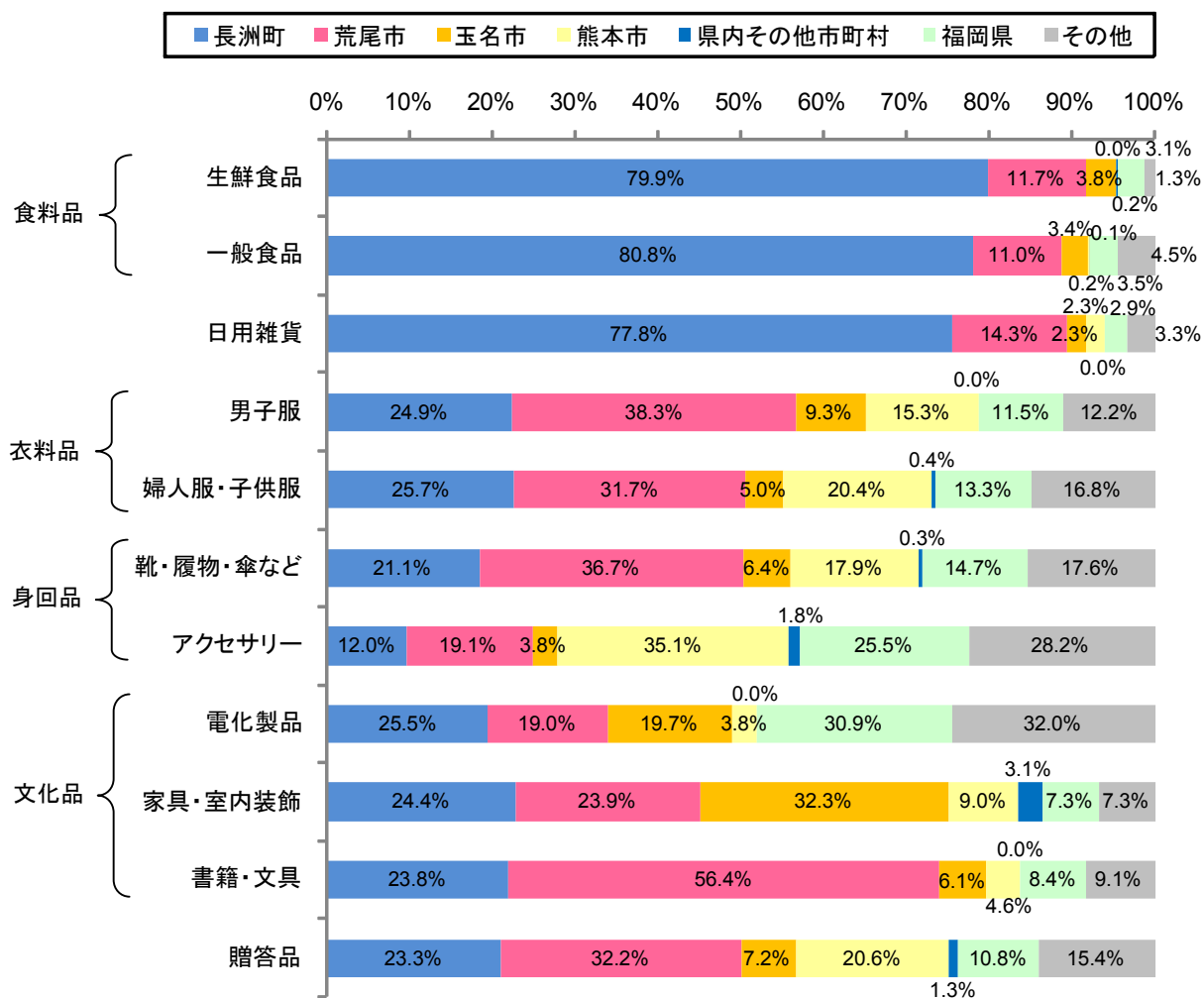


図 買い物流動

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)

2-2. 公共交通の現状

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）」、玉名市から町内を経由し、荒尾市を結ぶ「玉名合同庁舎～荒尾産交前線」、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である長洲町内の主な商業施設（ビックバリュートクナガ長洲店、ロッキー長洲店など）や医療施設（田宮二郎内科、いまおかクリニックなど）をはじめ、荒尾市内の「あらおシティモール」や「荒尾市民病院」等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。

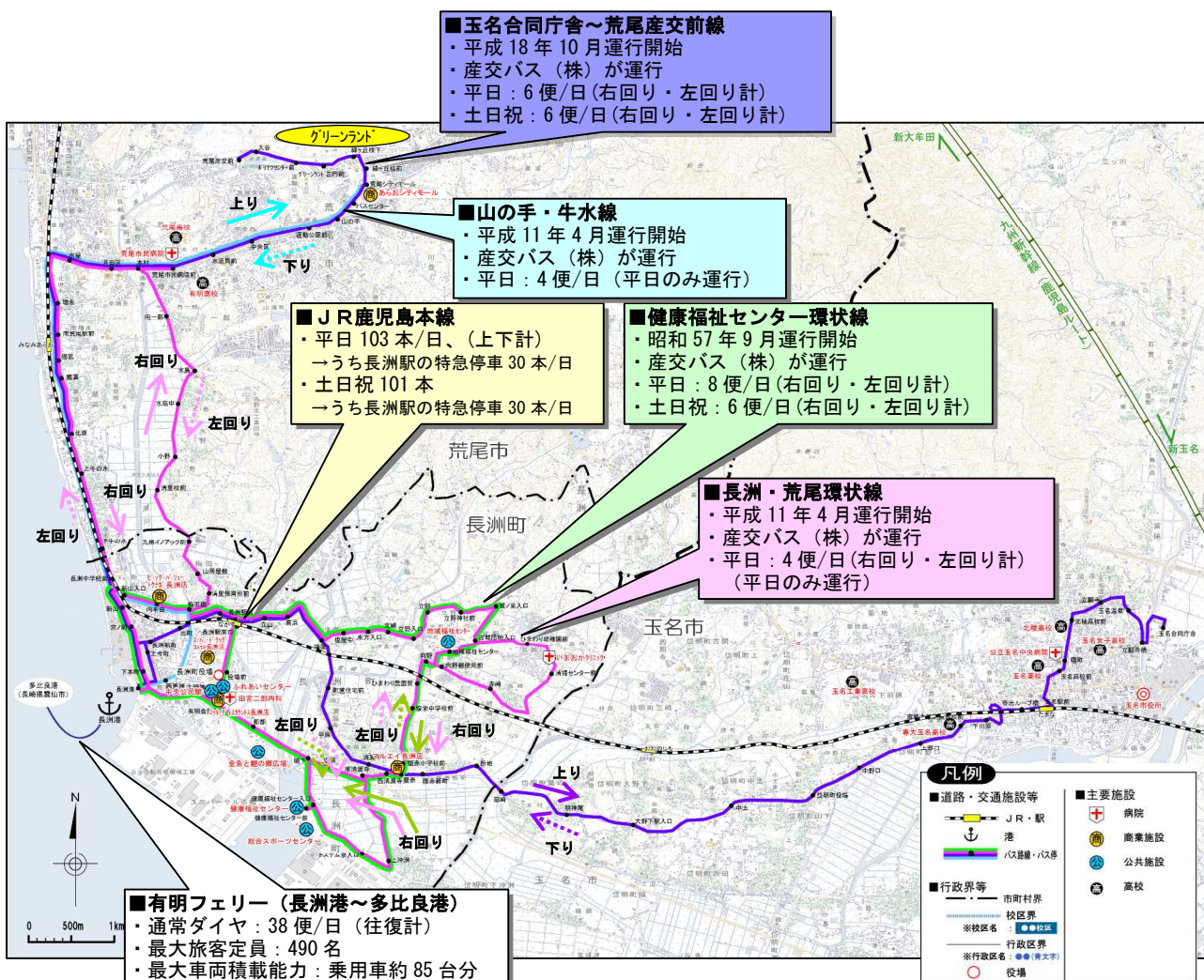


図 長洲町における公共交通の運行状況と公共交通利用者の外出目的地

(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圏内に人口集積がある。
- 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。

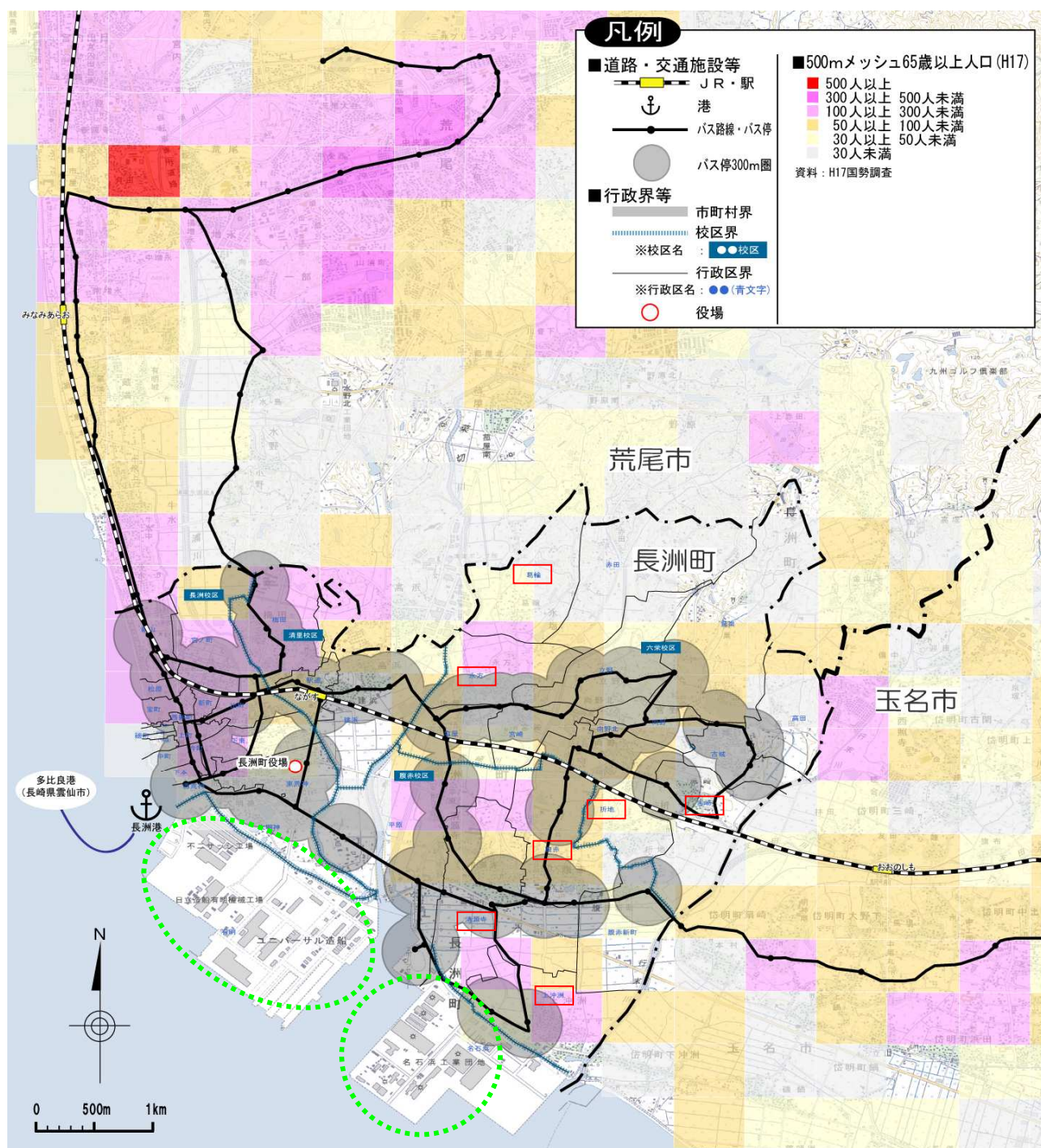


図 バス停 300m圏

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。

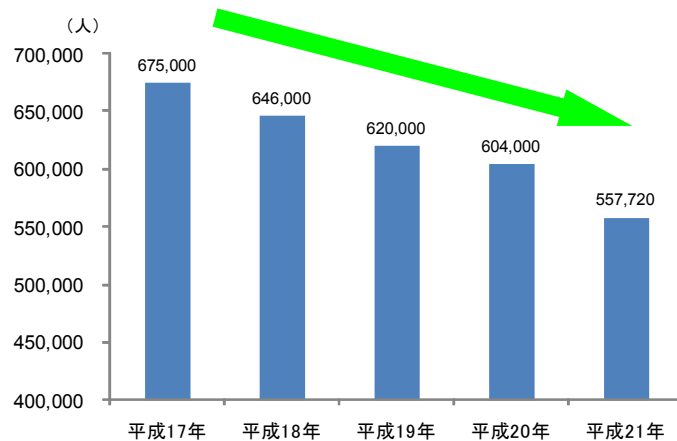


図 長洲駅利用者数の推移

資料：長洲町資料

(2) フェリー

○有明フェリー利用者数は年間約 88.0 万人（平成 21 年）であり、内訳は旅客が約 53.1 万人、車両持ち込み者は約 34.9 万人となっている。
○利用者数は減少傾向にある。

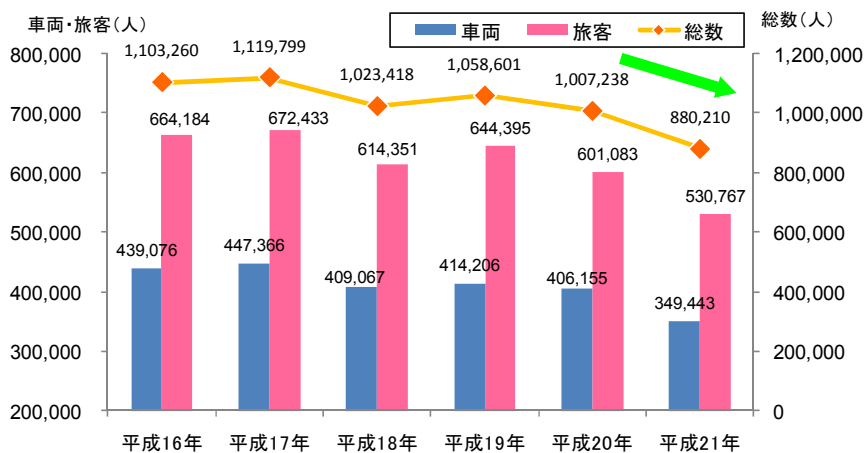


図 有明フェリー利用者数の推移

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、27,702人（平成22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～荒尾産交前線は平成18年以降増加傾向にあったが、平成22年は減少に転じている。また、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が著しい。
- 1日あたりの平均利用者数（平成21年）をみると、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。
- 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。

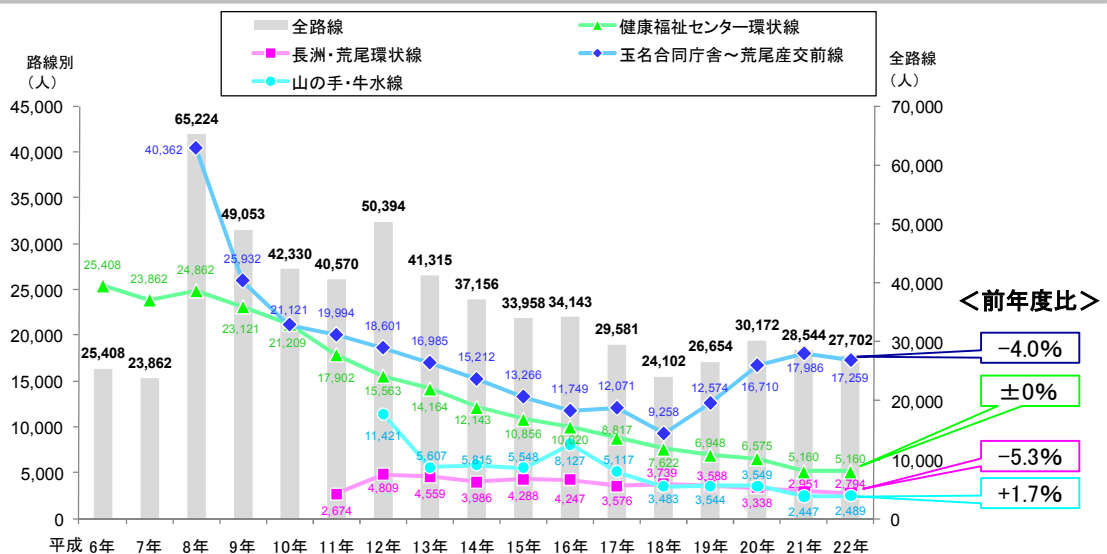


図 長洲町の路線バス利用者数の推移

注. 使用データは各年10月1日～9月30日（例：平成22年：平成21年10月1日～平成22年9月30日）。
資料：長洲町資料

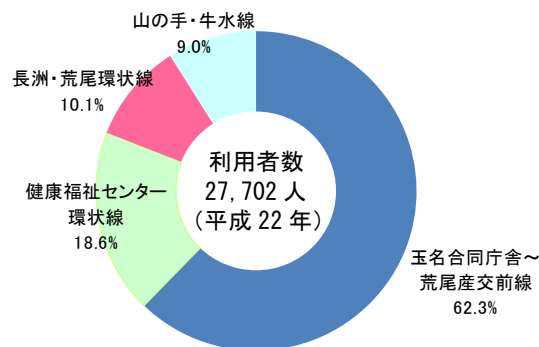


図 長洲町の路線バス利用者数の割合（平成22年）

注. 使用データ（平成22年）は平成21年10月1日～平成22年9月30日。
資料：長洲町資料

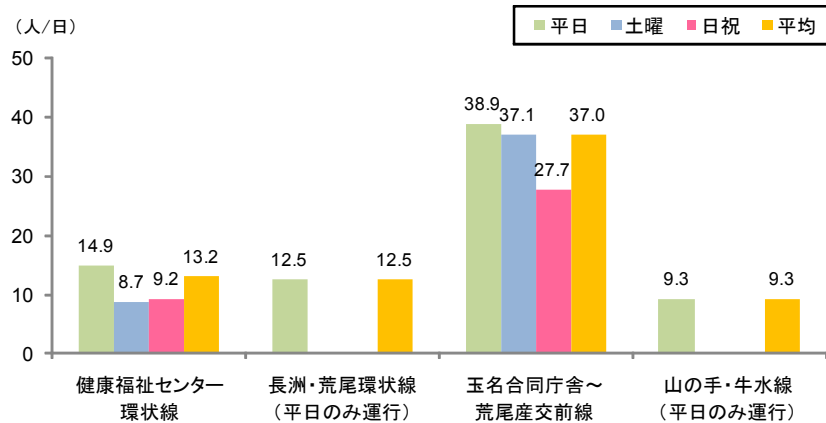


図 長洲町の路線バス 1 日あたり平均利用者数 (平成 21 年)

注. 産交バス(株)が平成 21 年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。

資料：産交バス(株)資料

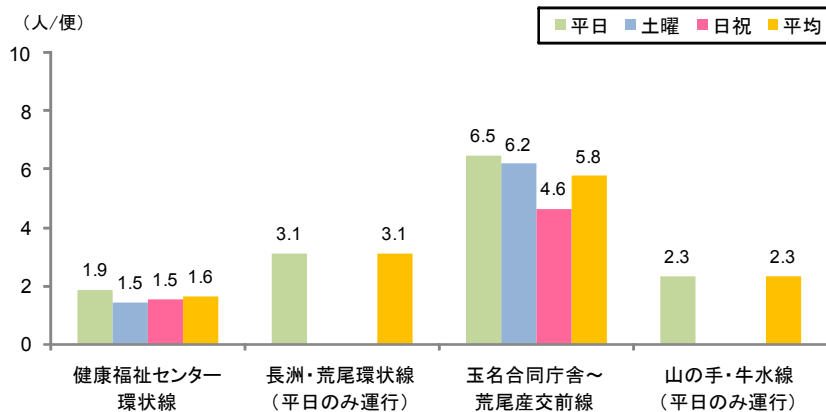


図 長洲町の路線バス 1 便あたり平均利用者数 (平成 21 年)

注. 産交バス(株)が平成 21 年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。

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 6 ③10:16発 5 ⑤13:02発 5 ⑦15:03発 6	5 0.8 8 1.6 7 1.4 12 2.0 平日平均 1.5			
		土曜	①8:04発 8 ④13:02発 6 ⑤15:03発 9	7 0.9 6 1.0 19 2.1 土曜平均 1.3			
		日祝	①8:04発 11 ④13:02発 4 ⑤15:03発 8	3 0.3 5 1.3 14 1.8 日祝平均 1.1			
		右回り平均 1.3					
		左回り	平日	②9:00発 6 ④11:16発 4 ⑥14:03発 3 ⑧15:50発 4	20 3.3 6 1.5 6 2.0 9 2.3 平日平均 2.3		
			土曜	②9:00発 8 ③11:16発 6 ⑥15:50発 9	16 2.0 9 1.5 11 1.2 土曜平均 1.6		
			日祝	②9:00発 10 ③11:16発 10 ⑥15:50発 13	14 1.4 19 1.9 33 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	②10:25発 7 ④15:55発 7	21 3.0 24 3.4 右回り平均 3.2
					左回り	平日	①7:20発 8 ③12:25発 6
				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 34 ④13:15発 37 ⑤14:45発 43	239 7.0 234 6.3 152 3.5 平日平均 5.6
					土曜	①8:45発 5 ④13:15発 8 ⑤14:45発 11	32 6.4 39 4.9 62 5.6 土曜平均 5.6
					日祝	①8:45発 7 ④11:45発 9 ⑥14:45発 12	32 4.6 40 4.4 66 5.5 日祝平均 4.8
			上り平均 5.4				
		下り	平日		②8:50発 37 ③11:45発 34 ⑥15:30発 19	363 9.8 297 8.7 68 3.6 平日平均 7.4	
			土曜		②8:50発 12 ③11:45発 6 ⑥15:30発 10	109 9.1 42 7.0 41 4.1 土曜平均 6.7	
			日祝	②8:55発 12 ③10:25発 8 ⑤13:55発 8	63 5.3 33 4.1 30 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	②8:09発 23 ④16:33発 22	105 4.6 36 1.6 上り平均 3.1
		下り			平日	①7:30発 1 ③16:05発 33	1 1.0 69 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以上(便以上)(1日以下1.0以上)の利用

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)

注. 産交バス(株)が平成 21 年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。

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。



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

注. 産交バス(株)が平成21年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。
資料：産交バス(株)資料

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



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)	0.8
	腹赤	0.8

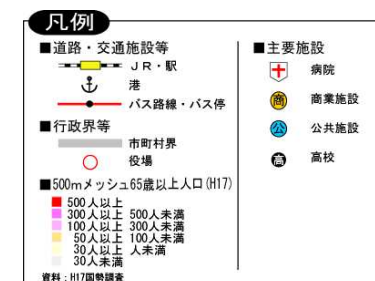


図 長洲・荒尾環状線で乗降数の多い上位10バス停

注. 産交バス(株)が平成21年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。
資料：産交バス(株)資料

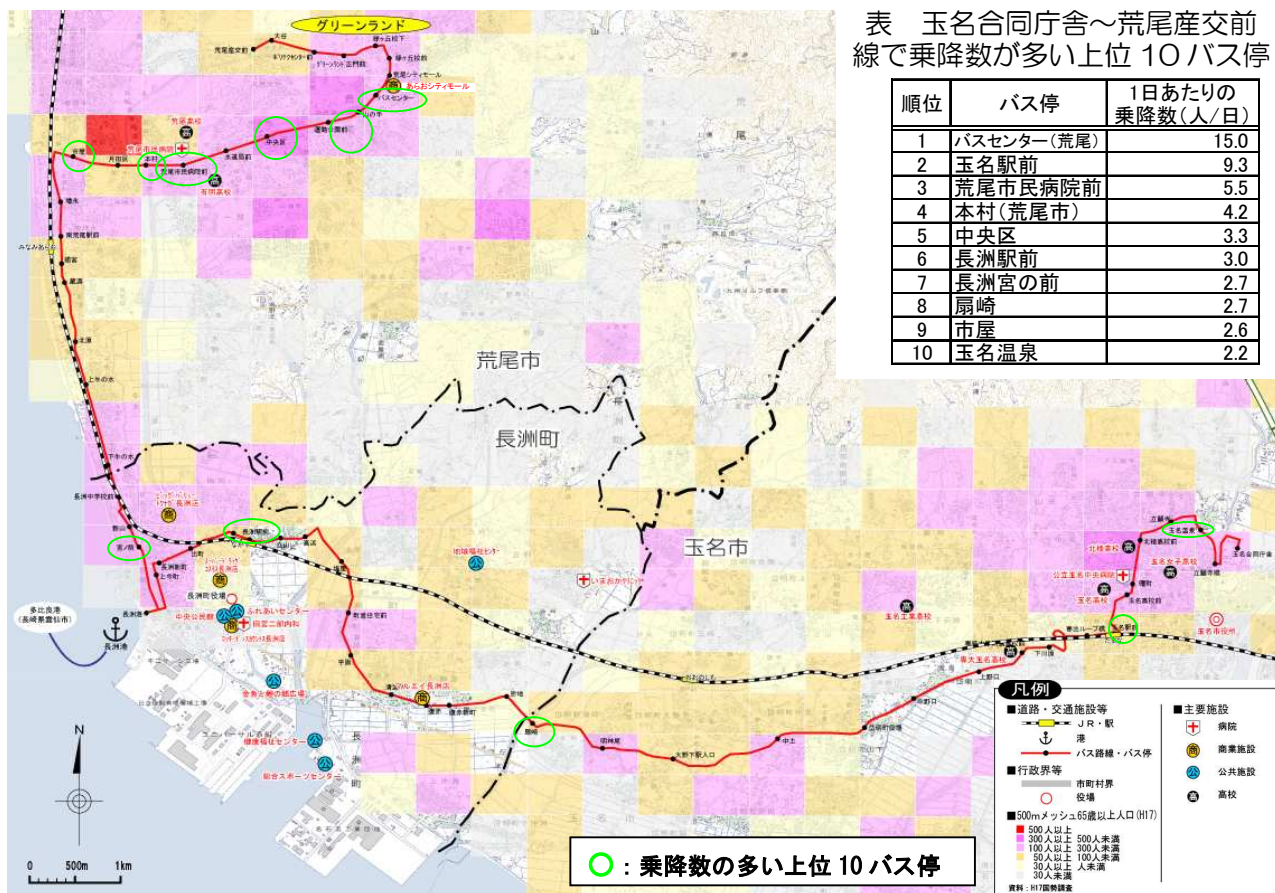


図 玉名合同庁舎～荒尾産交前線で乗降数の多い上位 10 バス停

注. 産交バス(株)が平成 21 年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。

資料：産交バス(株)資料

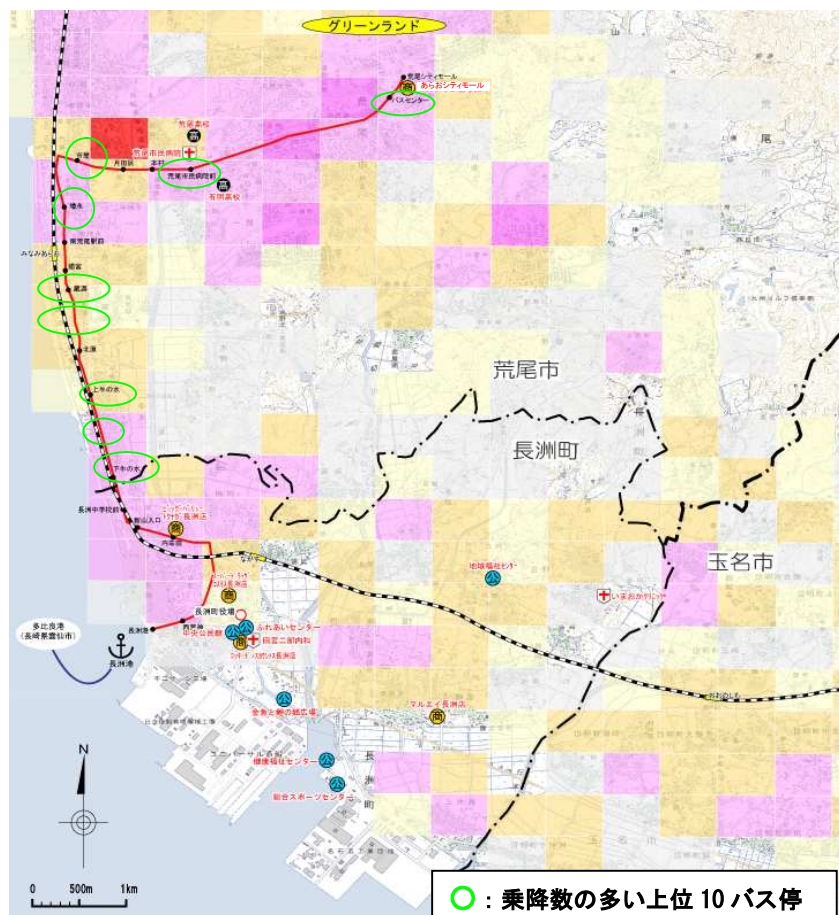


図 山の手・牛水線で乗降数の多い上位 10 バス停

注. 産交バス(株)が平成 21 年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。

資料：産交バス(株)資料

③区間別平均乗車人数

- 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）。
- 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、右回りと左回りでは、利用の多い区間が異なっている。
- 一方、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されている。
- また、健康福祉センター環状線と同様に、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、また、健康福祉センター周辺の利用も少ない。
- 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。

表 区間別平均車内乗車人数（健康福祉センター環状線）

方向	発時間	長洲町																		備考
		健康福祉センター入口	健康福祉センター入口	上沖洲	南洲港	堤浜	下地	部都（福祉環状）	有明会館前	長洲町役場前	長洲駅前	有明会館前	長洲港	新山入口	内全田	梅田橋	長洲港	長洲駅前	立野入口（長洲）	
右回り	平日	18:04発																		0.8 8:48前
		3:10:16発																		1.6 11:00前
		5:13:02発																		1.4 13:46前
	1便平均	7:15:03発																		2.0 15:47前
土曜	平日	18:04発																		0.9 8:48前
		4:13:02発																		1.0 13:46前
		5:15:03発																		2.1 15:47前
	1便平均	7:15:03発																		1.5 15:47前
日祝	平日	18:04発																		0.3 8:48前
		4:13:02発																		1.3 13:46前
		5:15:03発																		1.8 15:47前
	1便平均	7:15:03発																		1.1 15:47前

方向	発時間	長洲町																		備考
		健康福祉センター入口	健康福祉センター入口	上沖洲	南洲港	堤浜	下地	部都（福祉環状）	有明会館前	長洲町役場前	長洲駅前	有明会館前	長洲港	新山入口	内全田	梅田橋	長洲港	長洲駅前	立野入口（長洲）	
左回り	平日	2:9:00発																		3.3 9:39前
		4:11:16発																		1.5 11:55前
		6:14:03発																		1.5 13:22前
	1便平均	8:15:50発																		2.3 15:29前
土曜	平日	2:9:00発																		2.0 9:39前
		3:11:16発																		1.5 11:55前
		6:15:50発																		1.2 13:22前
	1便平均	8:15:50発																		1.6 15:29前
日祝	平日	2:9:00発																		1.4 9:39前
		3:11:16発																		1.3 11:55前
		6:15:50発																		2.5 13:22前
	1便平均	8:15:50発																		2.0 15:29前

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)

注. ■:バス以外の交通手段との交通結節点
注. 産交バス(株)が平成21年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。
資料:産交バス(株)資料

表 区間別平均車内乗車人数（長洲・荒尾環状線）

方向	発時間	長洲町																備考
		健康福祉センター入口	健康福祉センター入口	上沖洲	南洲港	堤浜	下地	部都（福祉環状）	有明会館前	長洲町役場前	長洲駅前	有明会館前	長洲港	新山入口	内全田	梅田橋	長洲港	
右回り	平日	8:10:20発																4.8 8:31前
		8:12:25発																1.3 13:36前
		8:15:50発																3.1 15:47前
	1便平均	8:15:50発																3.1 15:47前
左回り	平日	8:10:20発																4.8 8:31前
		8:12:25発																1.3 13:36前
		8:15:50発																3.1 15:47前
	1便平均	8:15:50発																3.1 15:47前

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)

注. ■:バス以外の交通手段との交通結節点
注. 産交バス(株)が平成21年に実施した複数日のバス利用者数調査の集計値。
資料:産交バス(株)資料

(4) 広域的な公共交通との連携状況

○JR（特急電車）とフェリーを使った広域的な移動において、長洲駅と長洲港間の移動に路線バスを利用する場合、15分以内（路線バス利用者が公共交通を乗り継ぐ際の許容待ち時間）で利用可能な路線バスの運行便数は各路線とも半数未満である。

○現状では、広域的な移動をする場合において、公共交通の乗り継ぎ対策が必要である。

表 長洲港と長洲駅の基幹路線の路線バス連絡状況

<行き>

【健康福祉センター環状線】

JR特急

長洲駅

路線バス

長洲港

		着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	手続バ切	出港
特急リレーつばめ30号	熊本→	7:40	0:34				8:18	0:02	8:20	8:30
特急リレーつばめ33号	博多→	7:29	0:45	8:14	①	0:04				
特急有明8号	熊本→	8:35	0:46				9:29	0:21	9:50	10:00
特急リレーつばめ35号	博多→	8:29	0:52	9:21	②	0:08				
特急有明10号	熊本→	9:35	0:50	10:25	③	0:04	10:29	0:41	11:10	11:20
特急有明12号	熊本→	10:35	1:02	11:37	④	0:08	11:45	0:15	12:00	12:10
特急有明1号	博多→	10:51	0:46							
特急有明16号	熊本→	12:35	0:37	13:12	⑤	0:04	13:16	0:39	13:55	14:05
特急有明5号	博多→	12:50	0:22							
特急有明18号	熊本→	13:35	0:50	14:25	⑥	0:08	14:33	0:27	15:00	15:10
特急有明7号	博多→	13:52	0:33							
特急有明20号	熊本→	14:35	0:38	15:13	⑦	0:04	15:17	0:33	15:50	16:00
特急有明9号	博多→	14:50	0:23							
特急有明22号	熊本→	15:35	0:37	16:12	⑧	0:08	16:20	0:40	17:00	17:10
特急有明11号	博多→	15:52	0:20							

【長洲・荒尾環状線】

JR特急

長洲駅

路線バス

長洲港

		着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	手続バ切	出港
特急リレーつばめ30号	熊本→	7:40	0:09	7:49			8:21	0:49	9:10	9:20
特急リレーつばめ33号	博多→	7:29	0:20			0:32				
特急有明10号	熊本→	9:35	1:00	10:35	②	0:04	10:39	0:31	11:10	11:20
特急リレーつばめ35号	博多→	8:29	2:06							
特急有明16号	熊本→	12:35	0:19	12:54	③	0:32	13:26	0:29	13:55	14:05
特急有明3号	博多→	11:51	1:03							
特急有明22号	熊本→	15:35	0:30	16:05	④	0:04	16:09	0:11	16:20	16:30
特急有明11号	博多→	15:52	0:13							

【玉名合同庁舎～荒尾駅前線】

JR特急

長洲駅

路線バス

長洲港

		着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	手続バ切	出港
特急有明8号	熊本→	8:35	0:48	9:23	②	0:06	9:29	0:21	9:50	10:00
特急リレーつばめ35号	博多→	8:29	0:54							
特急有明14号	熊本→	11:35	0:43	12:18	③	0:06	12:24	0:41	13:05	13:15
特急有明3号	博多→	11:51	0:27							
特急有明22号	熊本→	15:35	0:28	16:03	⑥	0:06	16:09	0:11	16:20	16:30
特急有明11号	博多→	15:52	0:11							

<帰り>

【健康福祉センター環状線】

長洲港

路線バス

長洲駅

JR特急

(多比良港発)	着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	発	
7:00	7:40	0:14	7:54	-	0:05	7:59	0:30	8:29	→熊本 特急リレーつばめ35号
							0:36	8:35	→博多 特急有明8号
8:00	8:40	0:49	9:29	②	0:04	9:33	1:18	10:51	→熊本 特急有明1号
							1:02	10:35	→博多 特急有明12号
9:40	10:20	0:09	10:29	③	0:08	10:37	0:14	10:51	→熊本 特急有明1号
							0:58	11:35	→博多 特急有明14号
11:00	11:40	0:05	11:45	④	0:04	11:49	1:01	12:50	→熊本 特急有明5号
							0:46	12:35	→博多 特急有明16号
12:20	13:00	0:16	13:16	⑤	0:08	13:24	0:28	13:52	→熊本 特急有明7号
							0:11	13:35	→博多 特急有明18号
13:10	13:50	0:43	14:33	⑥	0:03	14:36	0:14	14:50	→熊本 特急有明9号
							0:59	15:35	→博多 特急有明22号
14:15	14:55	0:22	15:17	⑦	0:08	15:25	0:27	15:52	→熊本 特急有明11号
							0:10	15:35	→博多 特急有明22号
15:35	16:15	0:05	16:20	⑧	0:03	16:23	0:28	16:51	→熊本 特急有明13号
							0:12	16:35	→博多 特急有明24号

【長洲・荒尾環状線】

長洲港

路線バス

長洲駅

JR特急

(多比良港発)	着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	発	
7:00	7:40	0:41	8:21	①	0:04	8:25	2:26	10:51	→熊本 特急有明1号
							0:10	8:35	→博多 特急有明8号
9:40	10:20	0:19	10:39	②	0:32	11:11	0:40	11:51	→熊本 特急有明3号
							0:24	11:35	→博多 特急有明14号
12:20	13:00	0:26	13:26	③	0:04	13:30	0:22	13:52	→熊本 特急有明7号
							0:05	13:35	→博多 特急有明18号
15:05	15:45	0:24	16:09	④	0:32	16:41	0:10	16:51	→熊本 特急有明13号
							0:54	17:35	→博多 特急有明26号

【玉名合同庁舎～荒尾駅前線】

長洲港

路線バス

長洲駅

JR特急

(多比良港発)	着	待ち時間	発	便	所要時間	着	待ち時間	発	
8:00	8:40	0:32	9:12	①	0:05	9:17	1:34	10:51	→熊本 特急有明1号
							0:18	9:35	→博多 特急有明10号
12:20	13:00	0:42	13:42	④	0:05	13:47	0:05	13:52	→熊本 特急有明7号
							0:48	14:35	→博多 特急有明20号
14:15	14:55	0:17	15:12	⑤	0:05	15:17	0:35	15:52	→熊本 特急有明11号
							0:18	15:35	→博多 特急有明22号

注. 平日に着目して分析。なお、長洲町を運行する4路線のうち「山の手・牛水線」は長洲駅を経由していないため、分析していない。

注. : 乗り継ぎ待ち時間が15分以内

 : 乗り継ぎ待ち時間が15分より長い

注. JR時刻はH22.12現在。フェリーはH22.4.1時刻表

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 17,951 千円（平成 22 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 6,284 円/便、健康福祉センター環状線では 3,337 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。

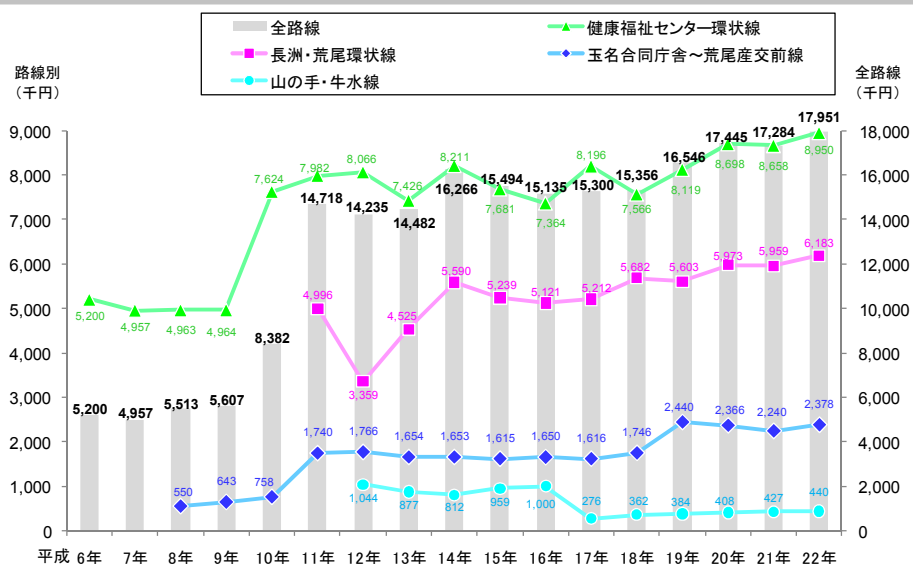


図 長洲町を運行する路線バスの財政負担（長洲町負担分）の推移

注. 使用データは各年 10 月 1 日～9 月 30 日（例：平成 22 年：平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 9 月 30 日）。

資料：長洲町資料

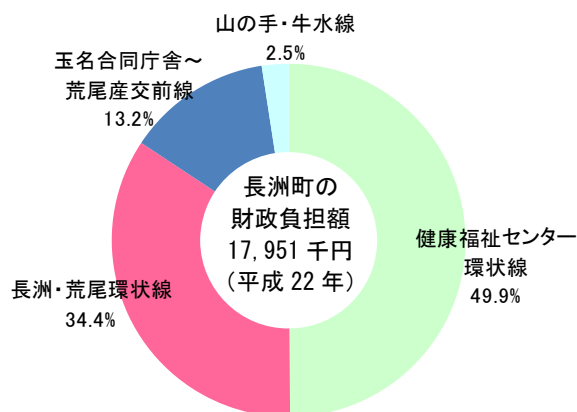


図 長洲町を運行する路線バスの財政負担の構成比（町負担分）

注. 使用データ（平成 22 年）は平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 9 月 30 日。

資料：長洲町資料

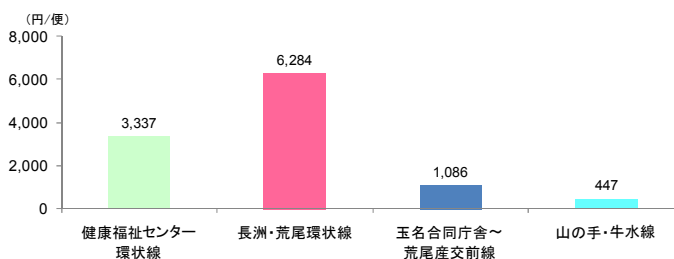


図 1 便あたりの町の平均財政支出額（平成 22 年）

注. 平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 9 月 30 日までの曜日構成（平日：246 日、土曜：52 日、日祝：67 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

4) 自家用車の保有状況

○長洲町の自家用車保有台数は平成 21 年度では 5,269 台であり、町民の 3 人に 1 人が自家用車を保有している。

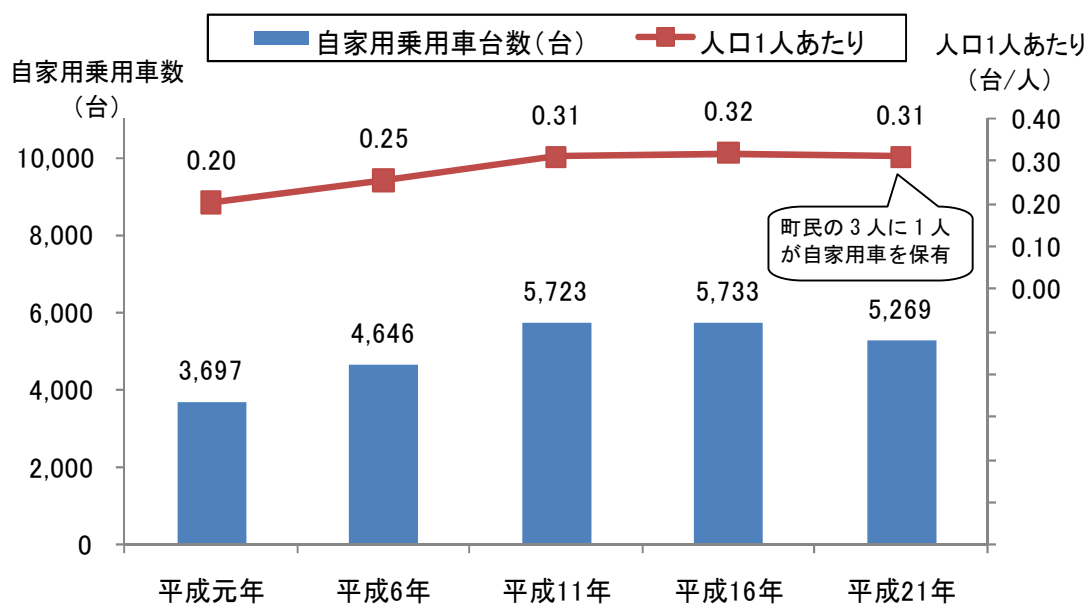


図 長洲町の自家用車保有台数の推移

注. 「自動車保有車両数統計書」(財団法人 自動車検査登録情報協会)

2-3. 長洲町における地域特性（現況課題）

地域の現状と公共交通の現状を踏まえた長洲町における現況課題を以下に示す。

地域の現状	公共交通の現状
○長洲町の人口は減少傾向 ○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 ○将来的には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 ○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 ○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 ○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 ○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強い	○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 ○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」、玉名市から町内を経由し、荒尾市を結ぶ「玉名合同庁舎～荒尾産交前線」、長洲港と荒尾市を結ぶ「山の手・牛水線」が運行 ○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） ○長洲駅利用者数は年間約55.8万人（平成21年） ○有明フェリー利用者数は年間約88.0万人（平成20年） ○長洲町の路線バス利用者数は、27,702人（平成22年）と最盛期（平成8年、65,224人）の約4割 ○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 ○JR（特急電車）とフェリーを使った広域的な移動において、長洲駅と長洲港間の移動に路線バスを利用する場合、15分以内で利用可能な路線バスの運行便数は各路線とも半数未満 ○長洲町の財政負担額は4路線で年間17,951千円（平成22年）であり、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%（約1,500万円） ○長洲町民の3人に1人が自家用車を保有している状況

長洲町における地域特性（現況課題）

○少子高齢化の中、移動制約者の移動手段確保が必要

- ・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。

○通勤・通学・買い物・通院等の日常生活において結びつきの強い荒尾市・玉名市と長洲町間の移動手段確保が必要

- ・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。

○2つの環状線バス路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）における財政負担（約1,500万円）への対策が必要

- ・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、財政負担が年間約1,500万円に上り、対策が求められる。

○公共交通の乗り継ぎ利便性の改善が必要

- ・JR（特急電車）とフェリーを使った広域的な移動において、長洲駅と長洲港間の移動に路線バスを利用する場合、15分以内で利用可能な路線バスの運行便数は各路線とも半数未満である。
- ・広域的な移動をする場合においては、公共交通の乗り継ぎ対策が求められる。

○2つの環状線バス路線における利便性等の改善が必要

- ・利用が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。

○地球温暖化対策として、過度な自家用車利用の抑制が必要

- ・長洲町民の3人に1人が自家用車を保有しており、地球温暖化対策の視点から過度な自家用車利用の抑制が求められる。

3. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題

3-1. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題を明らかにする調査

1) 調査により明らかにする項目

- 現況課題を解析するための取り組みの方向性を検討するため、各種アンケート調査を実施した。
○現況課題から住民の移動実態、公共交通の利用意向、バス交通の改善点、今後の公共交通のあり方、町内通勤者の公共交通転換可能性を明らかにすることが必要である。

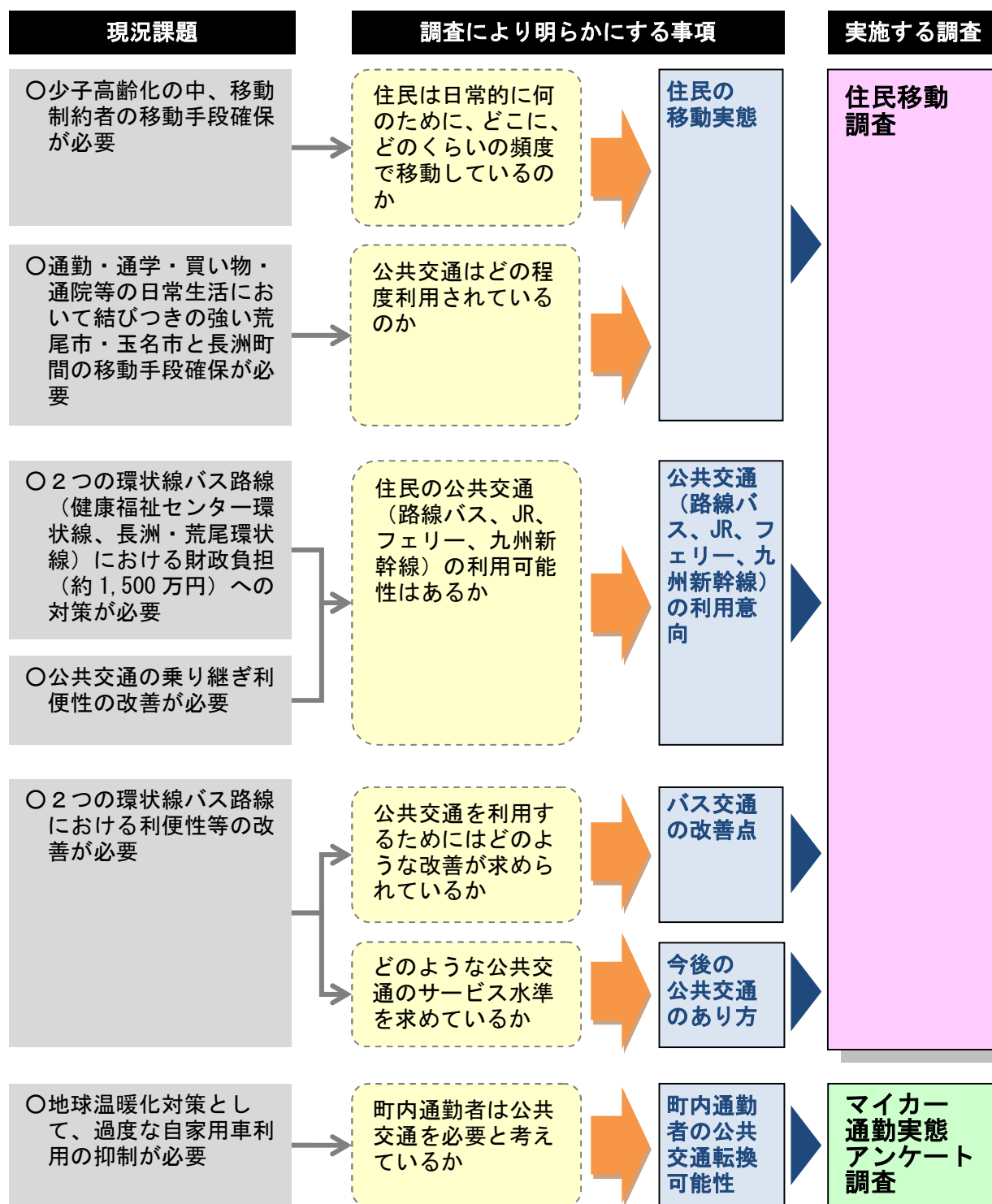


図 調査により明らかにする事項

2) 調査概要

- 住民の移動実態や公共交通の利用意向、バス交通の改善点、今後の公共交通のあり方を把握するために「住民移動調査」を、町内通勤者の公共交通転換可能性を把握するために「マイカー通勤実態アンケート調査」を実施した。
- 調査の概要は下表のとおりである。

表 調査概要

調査	調査概要	
住民移動調査	調査目的	○住民の移動実態と移動ニーズを把握して公共交通による移動需要検討の基礎資料とするとともに、公共交通の必要性を含めた公共交通のあり方の認識を把握する
	調査対象	○長洲町民 3,019 人（16 歳～79 歳までの町民） * なお、行政区毎の人口比率や町の年齢構成に配慮し、対象者を抽出。
	調査手法	○行政区長を通じた調査票配布・郵送回収 ○配布票数:3,019 票、回収票数:952 票（回収率：31.5%）
	調査項目	○住民の日常生活の移動実態（目的別） ○ＪＲの利用状況 ○有明フェリーの利用状況 ○路線バスの利用状況と改善ニーズ ○公共交通（路線バス）の今後のあり方 ○効率性や利便性に配慮した公共交通の運行に向けた意向 ○公共交通の維持に向けた住民の協力意向 ○九州新幹線の利用 ○長洲町の公共交通に関する自由意見 ○回答者の属性
マイカー通勤実態アンケート調査	調査目的	○町民の通勤時の自動車利用の実態及び公共交通への転換意向、転換の取り組みへの企業の協力意向を把握し、次年度以降の通勤手段の転換の取り組み可能性を検討する。
	調査対象	○町内の「名石浜工業団地」、「長洲工業団地」の事業所のうち、従業員 50 人以上の規模である事業所（対象企業：12 社）の町内居住従業員
	調査手法	○企業への訪問配布・訪問回収 ○配布票数：1,073 票、回収票数：994 票（回収率：92.6%）
	調査項目	○通勤の実態 ○通勤時の公共交通利用意向 ○回答者の属性

3-2. 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題

1) 地域内移動の課題

(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。

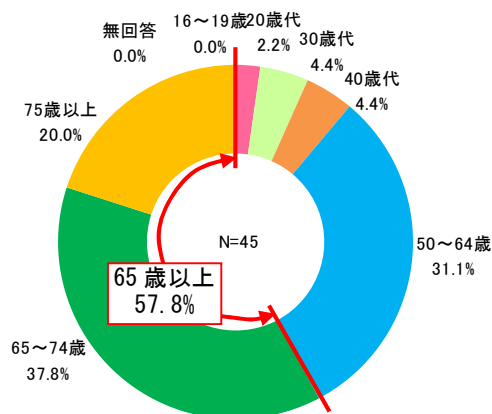


図 路線バス利用者の年代

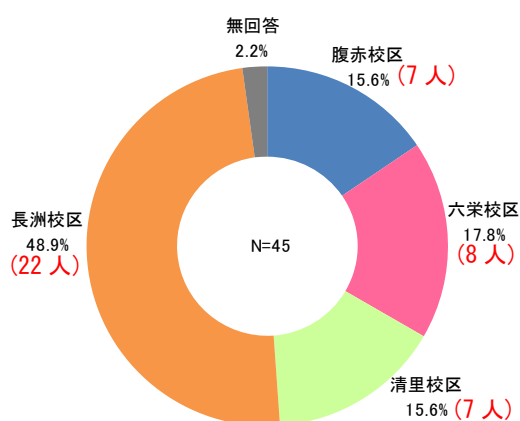


図 路線バス利用者の居住地（校区別）

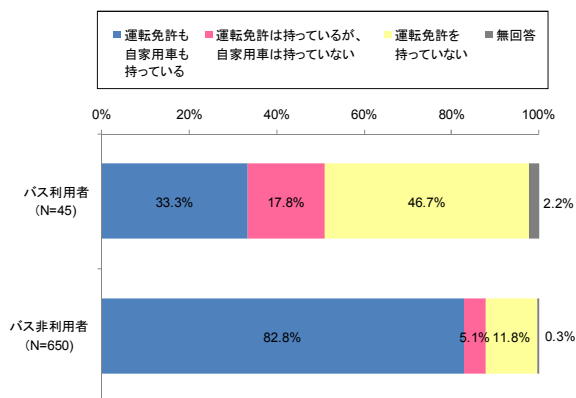


図 運転免許・自家用車の有無（バス利用区分別）

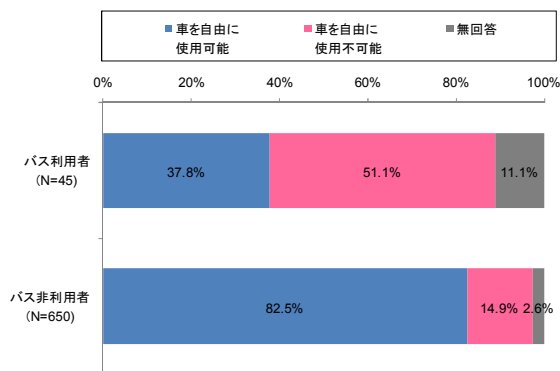


図 自家用車の利用環境（バス利用区分別）

(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

○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）。

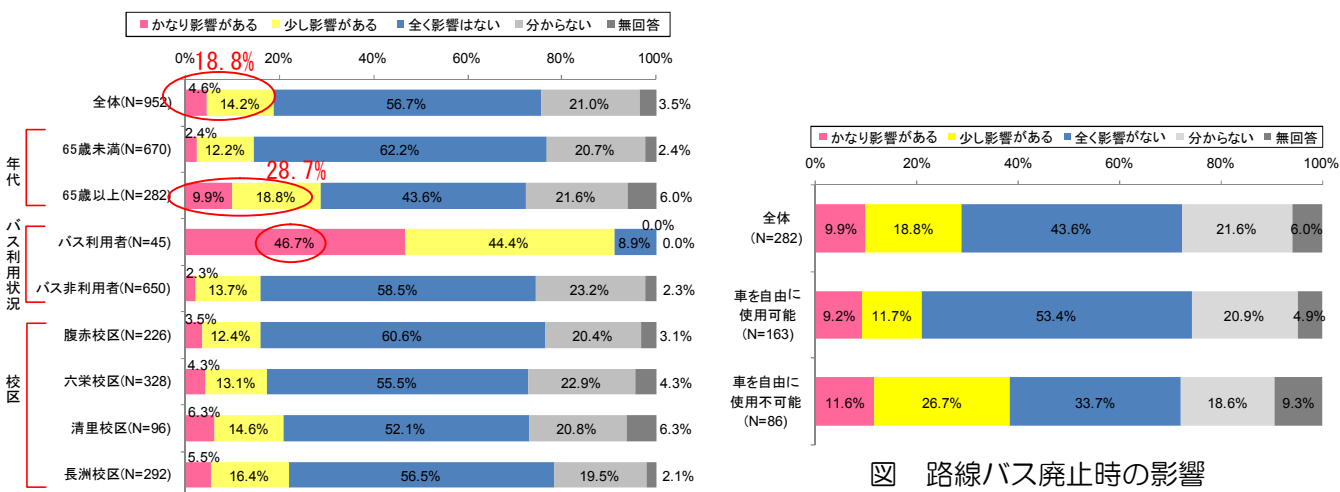


図 路線バス廃止時の影響（属性別）

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)

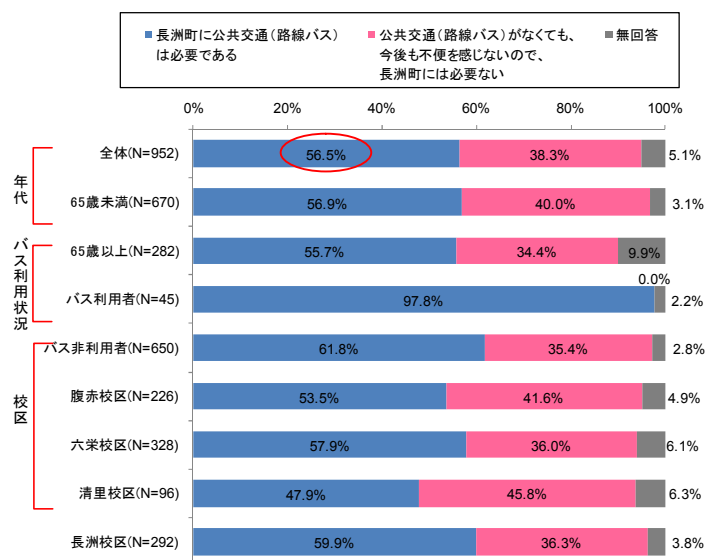


図 路線バスの必要性

(3) 地域公共交通の見直しの方針

■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、路線バスを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、「現状路線バスを見直し」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

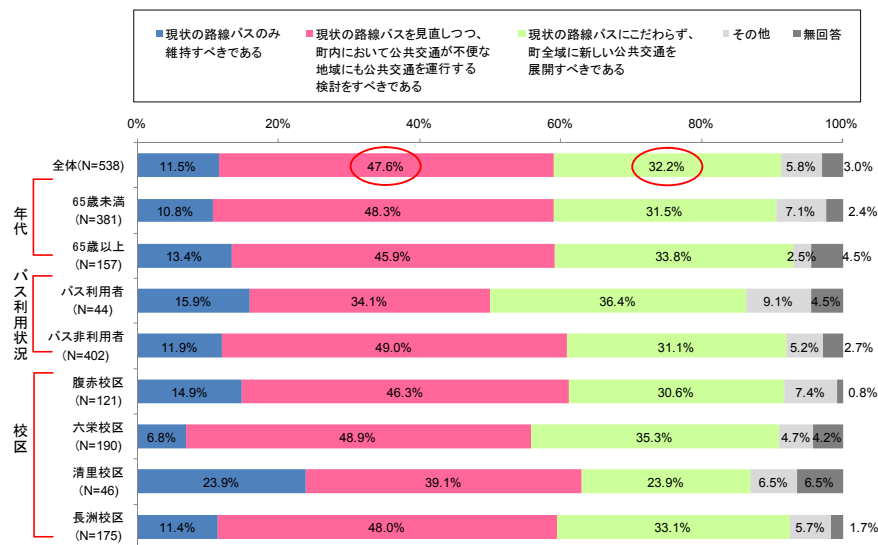


図 今後の路線バスのあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

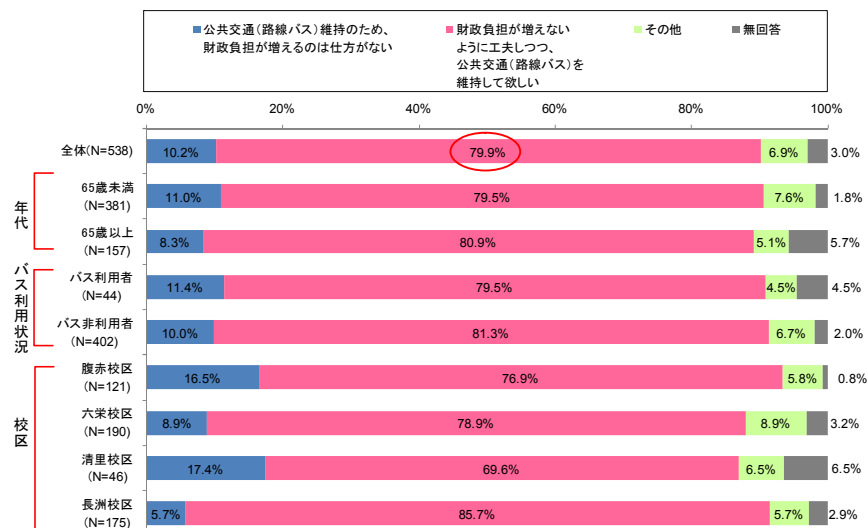


図 路線バスの財政負担のあり方（路線バスは必要とする回答者；属性別）

(4) 地域公共交通の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

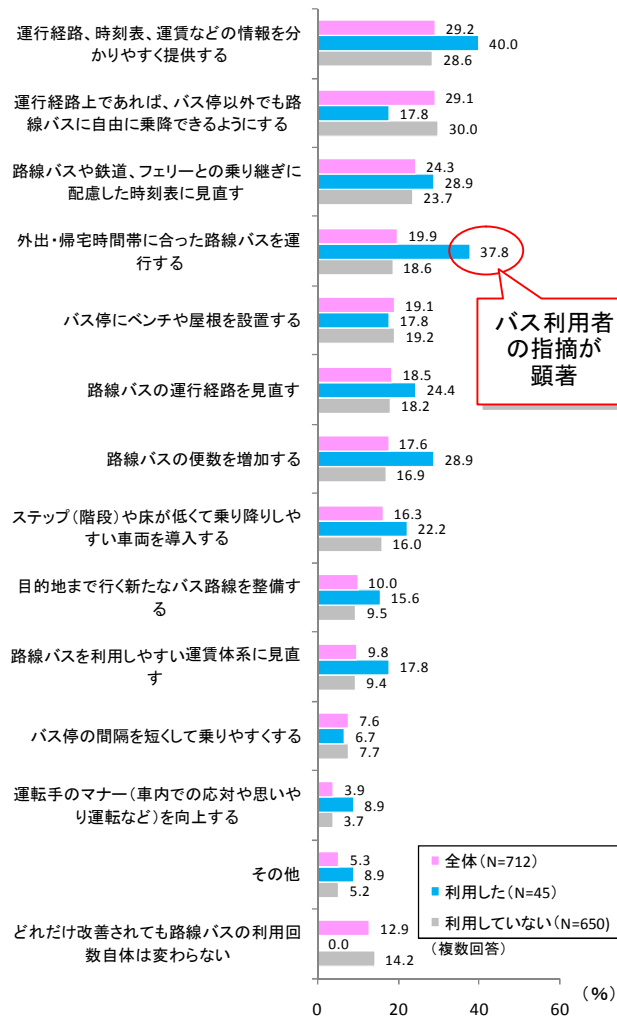
【新たな運行サービス】

- ・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

<バス利用状況別>



<校区別>

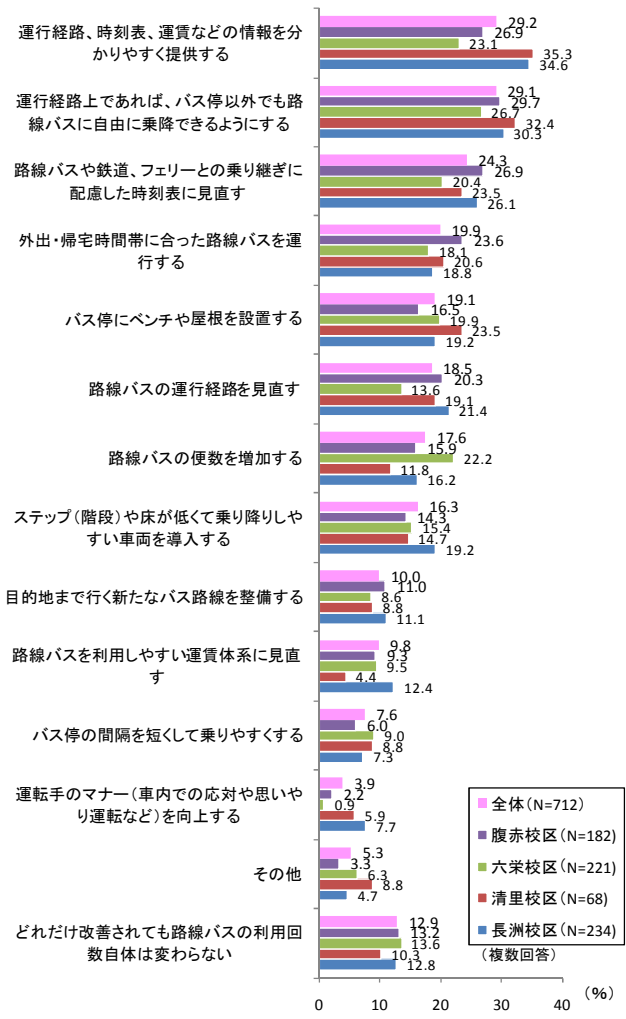


図 路線バスサービスの改善ニーズ
(路線バスが利用きる環境にある回答者)

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

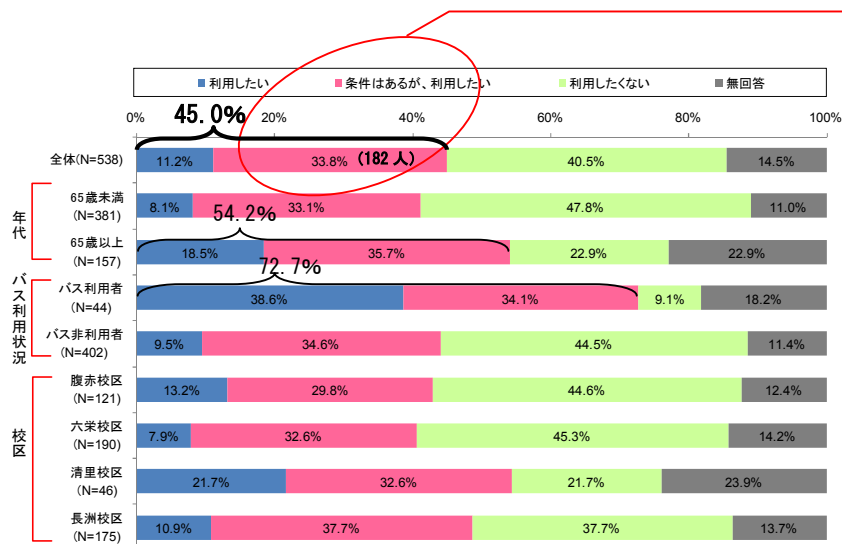


図 乗継利用意向（属性別）

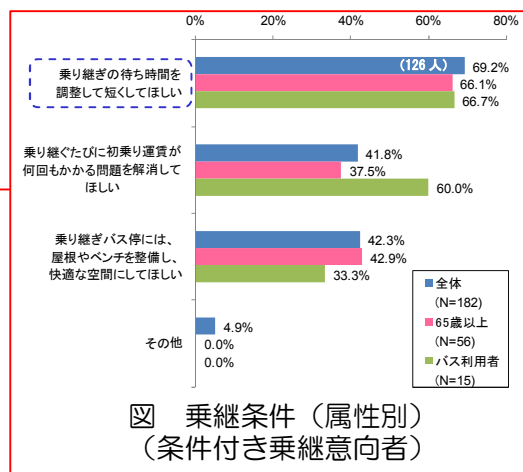


図 乗継条件（属性別）
（条件付き乗継意向者）

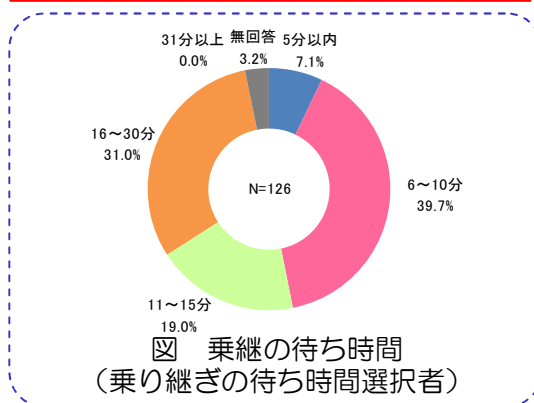


図 乗継の待ち時間
（乗継ぎの待ち時間選択者）

○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

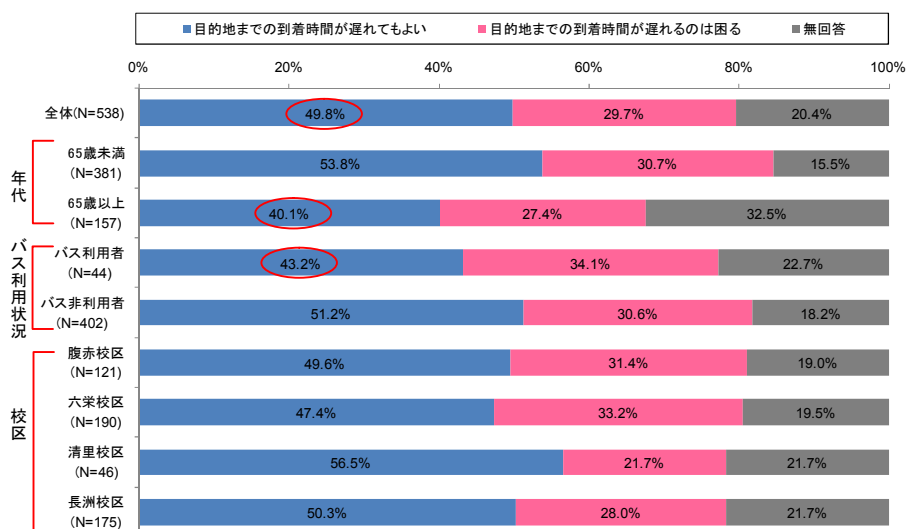


図 迂回運行に対する考え（属性別）

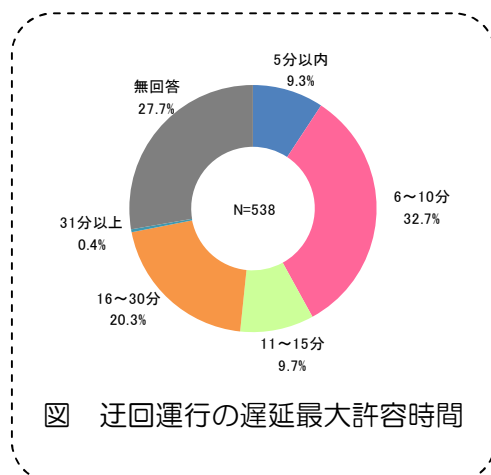


図 迂回運行の遅延最大許容時間

○公共交通の平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、抵抗感が比較的高いとみられる。

○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。

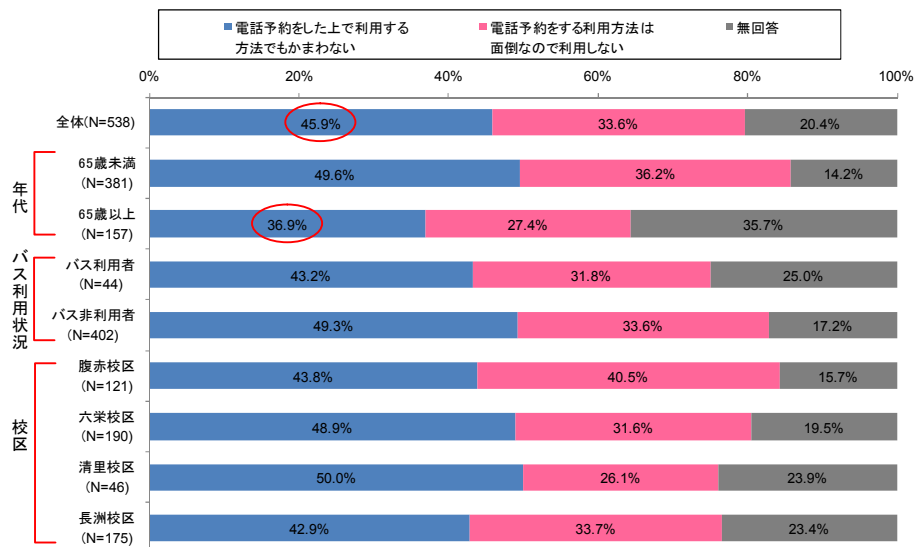


図 公共交通の電話予約意向（属性別）

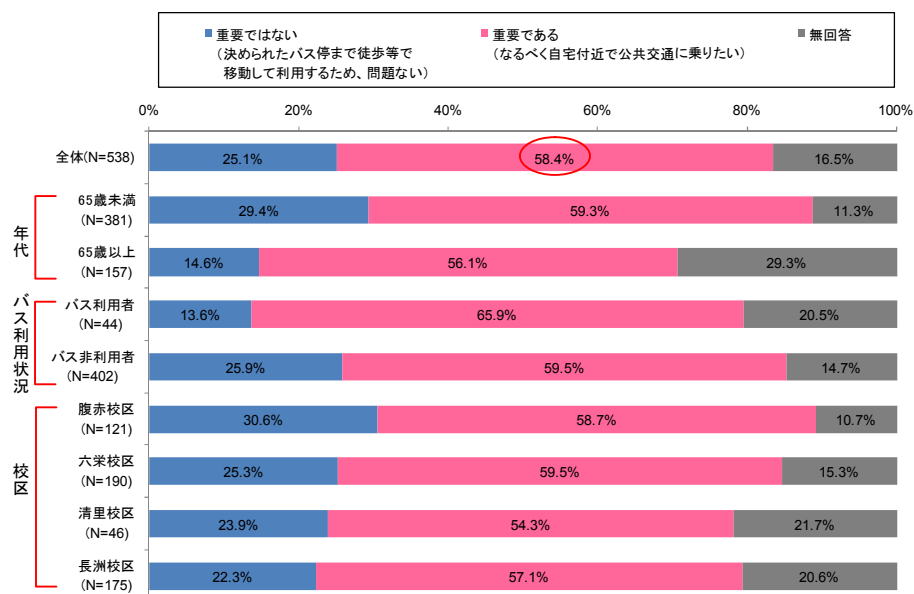


図 自宅付近まで運行する重要性（属性別）

(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。
校区别では六栄校区が65.3%と最も高く、長洲校区、腹赤校区と続いている。

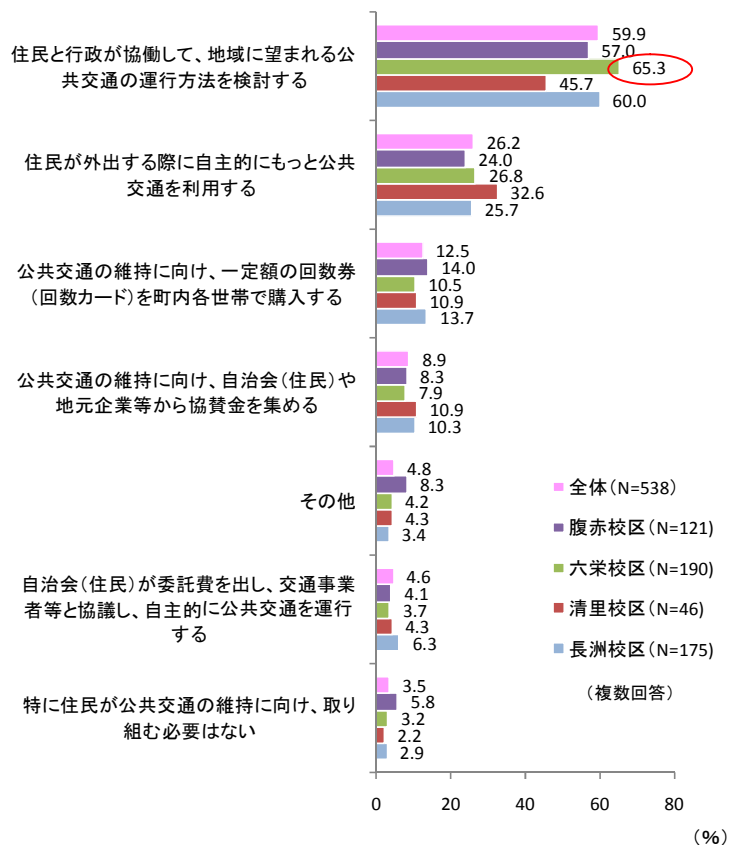


図 公共交通維持に向けた住民の取り組み

2) 自家用車利用者の転換に関する課題

(1) 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

(マイカー通勤実態アンケート調査結果でも同様に約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

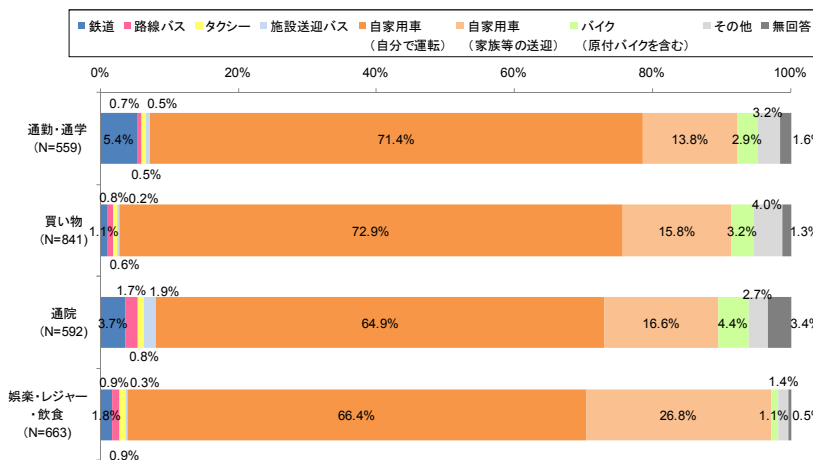


図 日常の移動目的別の移動手段

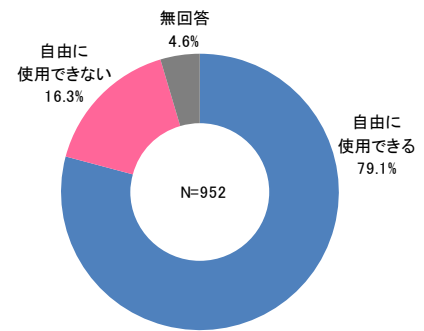


図 自家用車の使用環境

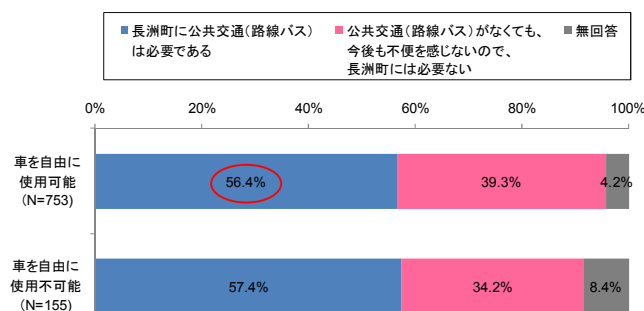


図 路線バスの必要性 (自家用車の使用環境別)

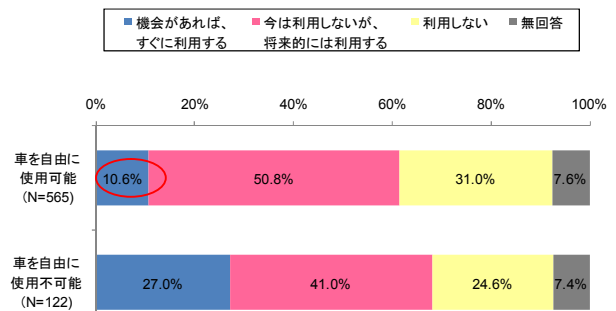


図 路線バス改善後の利用意向 (自家用車の使用環境別)

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。

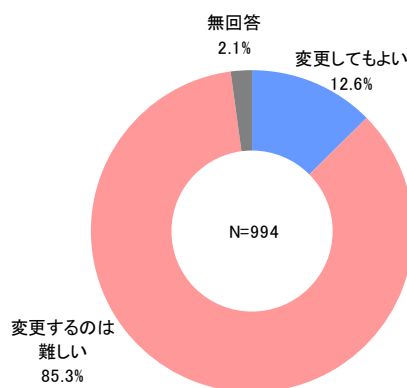


図 公共交通への転換意向

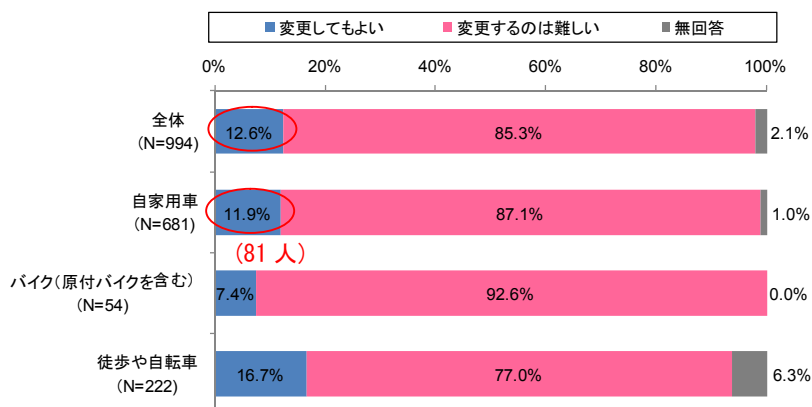


図 公共交通への転換意向（交通手段別）

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

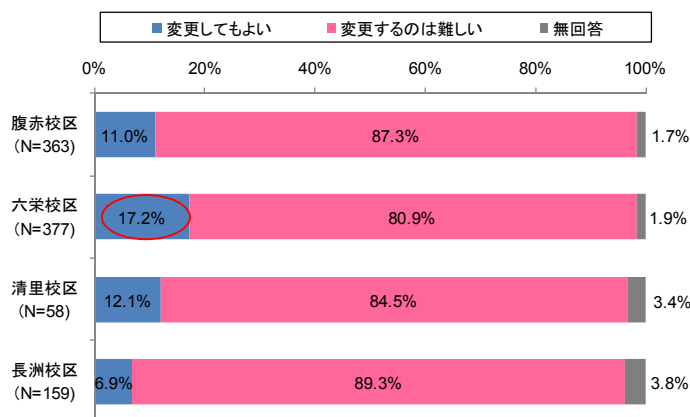


図 公共交通への転換意向（校区別）

3) 広域移動との連携の課題

(1) JRの利用実態と課題

JRは非日常的な利用が多く、月1回程度の利用であり、JR駅への公共交通によるアクセスはほとんどないものの、高齢者の利用が多く、利用頻度は低いものの、公共交通による移動確保が求められる

○JRの利用者は回答者の45.1%であり、通勤・通学目的が約1割であるものの、娯楽・レジャー・飲食目的が約4割と最も多く、利用回数も月1回以下の利用が約7割であり、非日常的な利用が多くされている。

○JR駅までの移動手段は、自家用車利用が約6割を占め、路線バス利用は約2%に過ぎず、公共交通によるアクセスはほとんどされていない。

○しかし、路線バス利用者の属性をみると、高齢者の利用が多く、公共交通による移動確保が求められる。

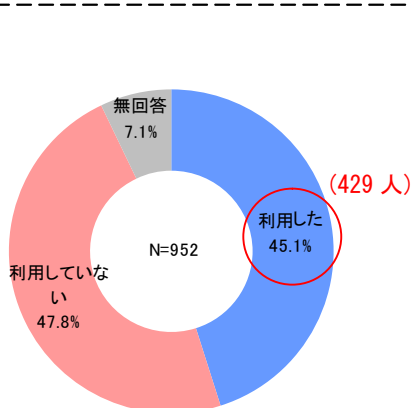


図 JRの利用有無

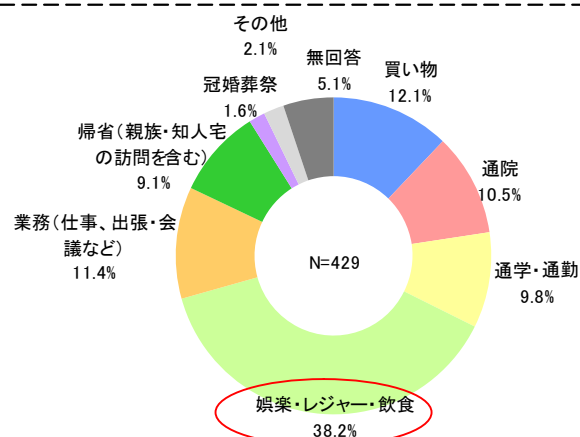


図 JRの利用目的

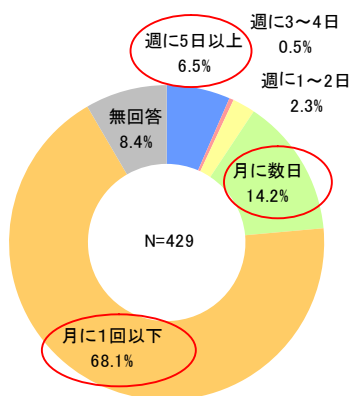


図 JRの利用頻度

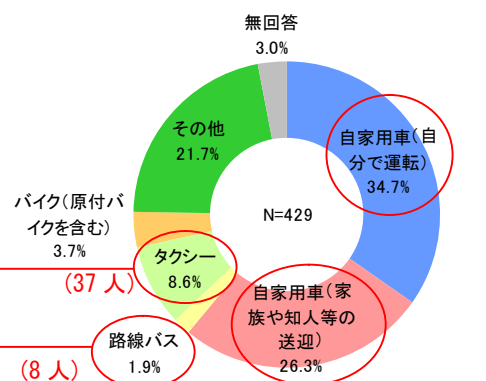


図 JR駅までの主な交通手段

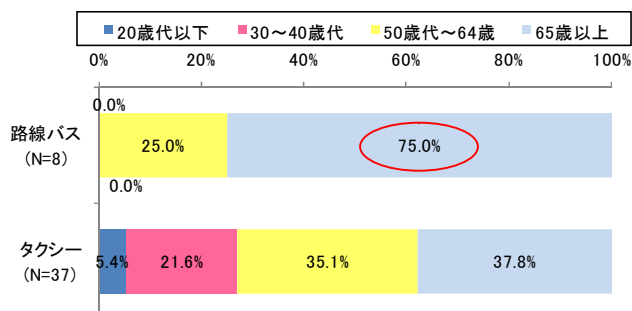


図 主な交通手段(路線バスとタクシー)の利用者の年代

(2) 有明フェリーの利用実態と課題

有明フェリーは非日常的な利用が多く、月1回程度以下の利用であり、長洲港への公共交通によるアクセスはほとんどない。一方で、フェリーの旅客利用者は高齢者をはじめ、長洲港まで自家用車の送迎利用者や自家用車を自由に使えない利用も多い。これらから利用の頻度は低いものの、公共交通による移動確保が求められる

- 有明フェリー利用者は回答者の約3割であり、利用者の約8割は娯楽・レジャー・飲食目的であるとともに、約9割は月1回以下の利用であり、ほとんどが非日常的な利用である。
- 長洲港までの移動手段は自家用車の利用が約9割を占め、路線バス利用は1%に満たない。
- しかし、長洲港の利用者のうち、公共交通への取り込み可能性が考えられる旅客のみ利用者の約4割が高齢者であり、また利用者の約3割が自由に車を利用できないことから移動制約者を対象とした公共交通による移動確保が求められる。

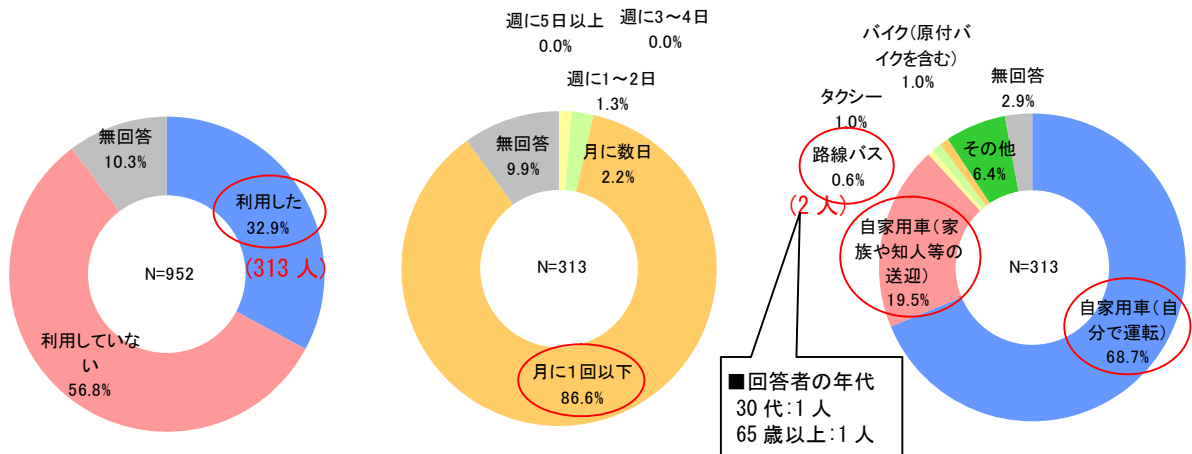


図 有明フェリーの利用有無

図 長洲港までの主な交通手段

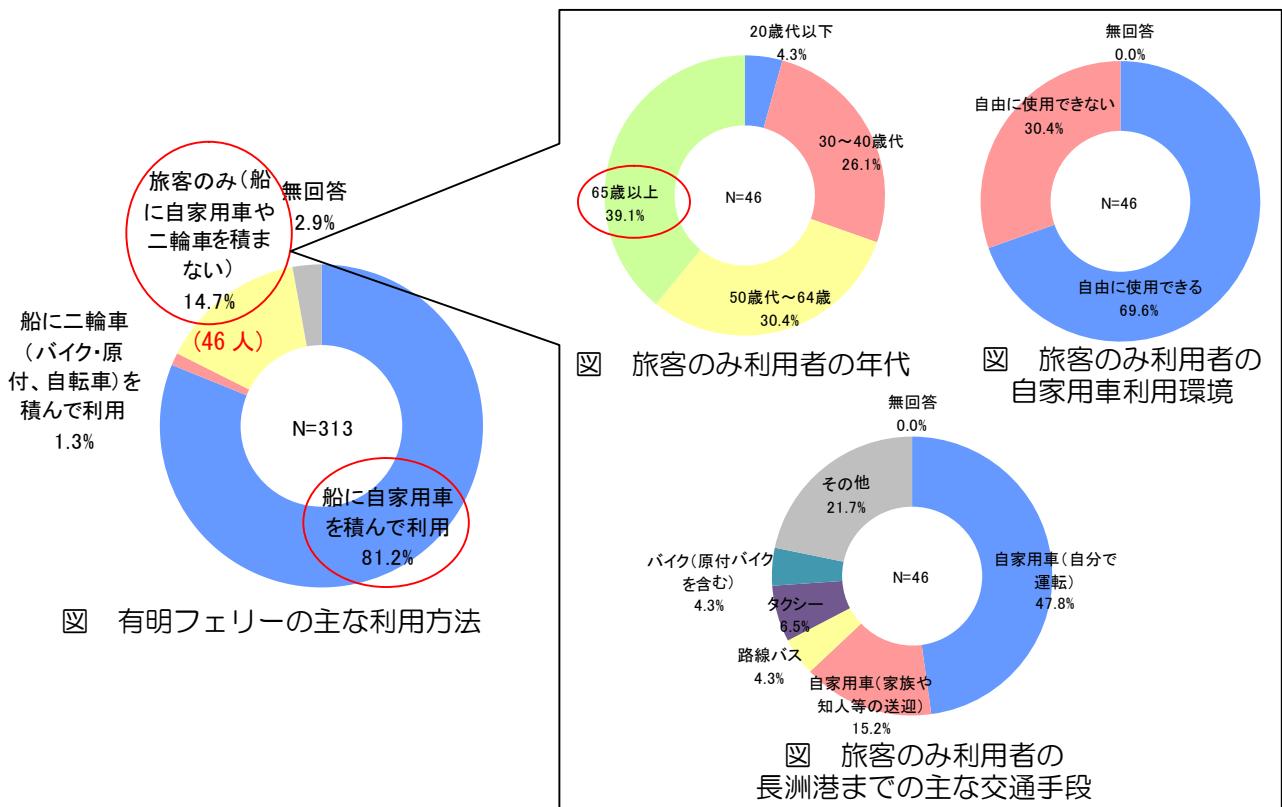


図 有明フェリーの主な利用方法

図 旅客のみ利用者の年代

図 旅客のみ利用者の自家用車利用環境

図 旅客のみ利用者の長洲港までの主な交通手段

(3) 九州新幹線の利用意向と課題

九州新幹線の利用意向者は約3割であり、主に新玉名駅方面への公共交通による移動確保が求められる

- 平成23年3月に全線開業する九州新幹線の利用意向者は、「分からない」との回答が約5割を超えており、態度保留者が多いものの、回答者の約3割を占める。
- 開業時に利用する駅は新玉名駅が約6割を超えており、新幹線駅までのアクセスは約7割が自家用車の利用を想定しているものの、路線バスなどの公共交通利用意向者も約2割を占めており、新玉名駅方面への公共交通による移動手段が求められる。

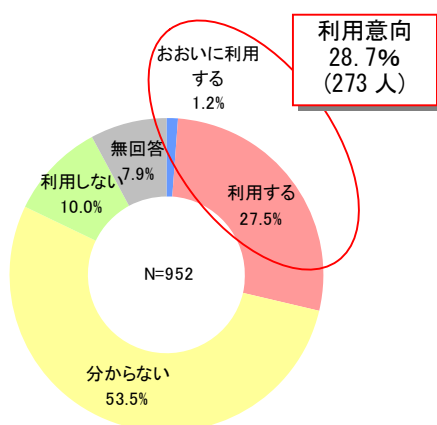


図 九州新幹線の利用意向

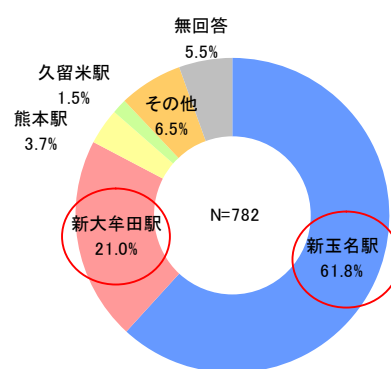


図 主に利用する新幹線駅

注. 九州新幹線の利用意向として「おおいに利用する」、「利用する」、「分からない」との回答者（782人）が対象。

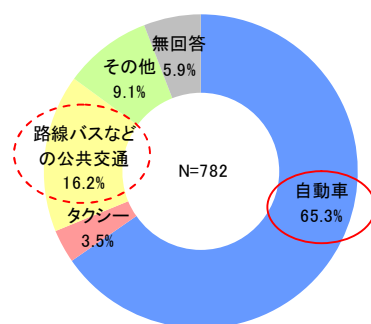


図 新幹線駅までの移動に利用したい交通手段

注. 九州新幹線の利用意向として「おおいに利用する」、「利用する」、「分からない」との回答者

4) 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題

○現況課題と住民移動調査結果、マイカー通勤実態アンケート調査結果から長洲・荒尾地域の課題を整理すると、「地域内移動の課題」と「自家用車利用者の公共交通への転換の課題」、「広域移動との連携の課題」が挙げられる。

表 長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題

分類	長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題		
地域内移動の課題	1) 路線バスの利用者実態	・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	○地域内の移動に関する地域公共交通体系を見直し、財政負担に配慮した移動手段の確保が求められる
	2) 地域公共交通の必要性の認識	・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	
	3) 地域公共交通の見直しの方針	・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	
	4) 地域公共交通の見直しにあたっての改善点	【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	
	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	・「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	
自家用車利用者の公共交通への転換の課題		・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（マイカー通勤実態アンケート調査結果でも同様に約 12%にすぎず、転換の可能性は低い）	○自家用車からの転換可能性は低いものの、地球温暖化対策の視点からは長期的な改善が求められる
広域移動との連携の課題	JR	・JR は非日常的な利用が多く、月 1 回程度の利用であり、JR 駅への公共交通によるアクセスはほとんどないものの、高齢者の利用が多く、利用頻度は低いものの、公共交通による移動確保が求められる	○長洲町内から JR、フェリー、九州新幹線を利用した広域移動のアクセス確保に向けた連携の改善が必要である
	フェリー	・有明フェリーは非日常的な利用が多く、月 1 回程度以下の利用であり、長洲港への公共交通によるアクセスはほとんどない。一方で、フェリーの旅客利用者は高齢者をはじめ、長洲港まで自家用車の送迎利用者や自家用車を自由に使えない利用者も多い。これらから利用の頻度は低いものの、公共交通による移動確保が求められる	
	九州新幹線	・九州新幹線の利用意向者は約 3 割であり、主に新玉名駅方面への公共交通による移動確保が求められる	

4. 長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画

長洲・荒尾地域の地域公共交通の課題を踏まえ、課題解消に向けた取り組みについて『長洲町公共交通総合連携計画』としてとりまとめる。

4-1. 基本方針

長洲町における地域公共交通の課題を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系の構築を基本とした上で、本計画の基本方針を以下の通り設定する。

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

- ・長洲町を運行する路線バスの利用者は低下傾向にあり、特に健康福祉センター環状線と長洲・荒尾環状線路線の2路線に対する町の財政負担は年間1,500万円に上っている。財政負担が高く利用の少ない2路線を対象として、地域に望まれる地域公共交通体系に見直す。
- ・長洲町では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ており、本計画では地域公共交通が必要な人の移動手段確保を優先する。
- ・自家用車通勤者の地域公共交通への転換は今後長期的に取り組むものとする。
- ・なお、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 広域移動の円滑な乗り継ぎ環境の確保

- ・長洲町のJR、フェリーは非日常的な利用が多いものの、JR駅や長洲港に公共交通を利用した移動が移動制約者に多くみられることから、公共交通による移動に関する円滑な乗り継ぎ環境を確保する。
- ・また、平成23年3月に開業する九州新幹線駅へのアクセスについても同様に対応する。

基本方針③ 財政負担の維持・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。

4-2. 地域公共交通総合連携計画の区域

本計画の区域は、長洲町全域と荒尾市の一部とする。

4-3. 計画期間

本計画の期間は、平成23年度から平成27年度までの5年間とし、計画は必要に応じ見直すこととする。

計画の期間は、当初3年を短期（平成23～25年度）とし、短期以降を中長期（平成26～27年度）と想定する。

また、計画進行にあたっては、必要に応じて検証し、長洲町民のニーズや需要により即した計画に見直しを図っていく。

4-4. 計画の目標

基本方針を実現するための計画の目標として、以下を設定する。

①財政負担の維持・抑制に配慮し、運行効率化を図ることで利用者の利便性向上を目指す

- ・財政負担の維持・抑制に配慮し、財政負担が高く利用の少ない2路線の運行効率化に向けた地域公共交通体系の見直しを図ることで、利用者の利便性向上を目指す。

②地域公共交通の利便性向上による利用者の増加を目指す

- ・JR 駅における乗り継ぎ利便性向上などで住民が使いやすく快適に移動できる地域公共交通とすることにより、利用者の増加を目指す。

③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る

- ・地域公共交通をより良いものに改善し、維持を図るためには、地域住民をはじめとした関係者との協働が必要不可欠である。情報提供を始め、地域とのコミュニケーションを積極的に図ることなどにより、地域全体で利用促進に取り組み地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る。

【数値目標】

①地域公共交通利用者数の増加

地域公共交通体系の見直しにより、町民の外出時の利便性を向上させることで、地域公共交通利用者数の増加を図る。

現況値 (H22 年)	→	目標値 (H27 年)
8,000 人/年		10,000 人/年

注. 現況値：長洲町を運行する財政負担の高い2路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）の利用者数 7,954 人（平成 22 年）。

②地域公共交通に投入する財政負担額の維持・抑制

地域公共交通体系の見直しと既存公共交通の利便性向上、利用促進策の実施等により、町の財政負担額の維持・抑制を図る。

現況値 (H22 年)	→	目標値 (H27 年)
17,951 千円 (15,133 千円)		17,000 千円 (15,000 千円) * 財政負担額は少なくとも現状維持

注. 現況値上段：長洲町を運行している路線バス4路線に対する財政負担額の合計値
(平成 22 年：平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 9 月 30 日)

現況値下段：財政負担が高い2路線に対する財政負担額の合計値
(平成 22 年：平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 9 月 30 日)

4－5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

1) 事業の概要

計画の目標を実現するために、以下の事業を実施する。

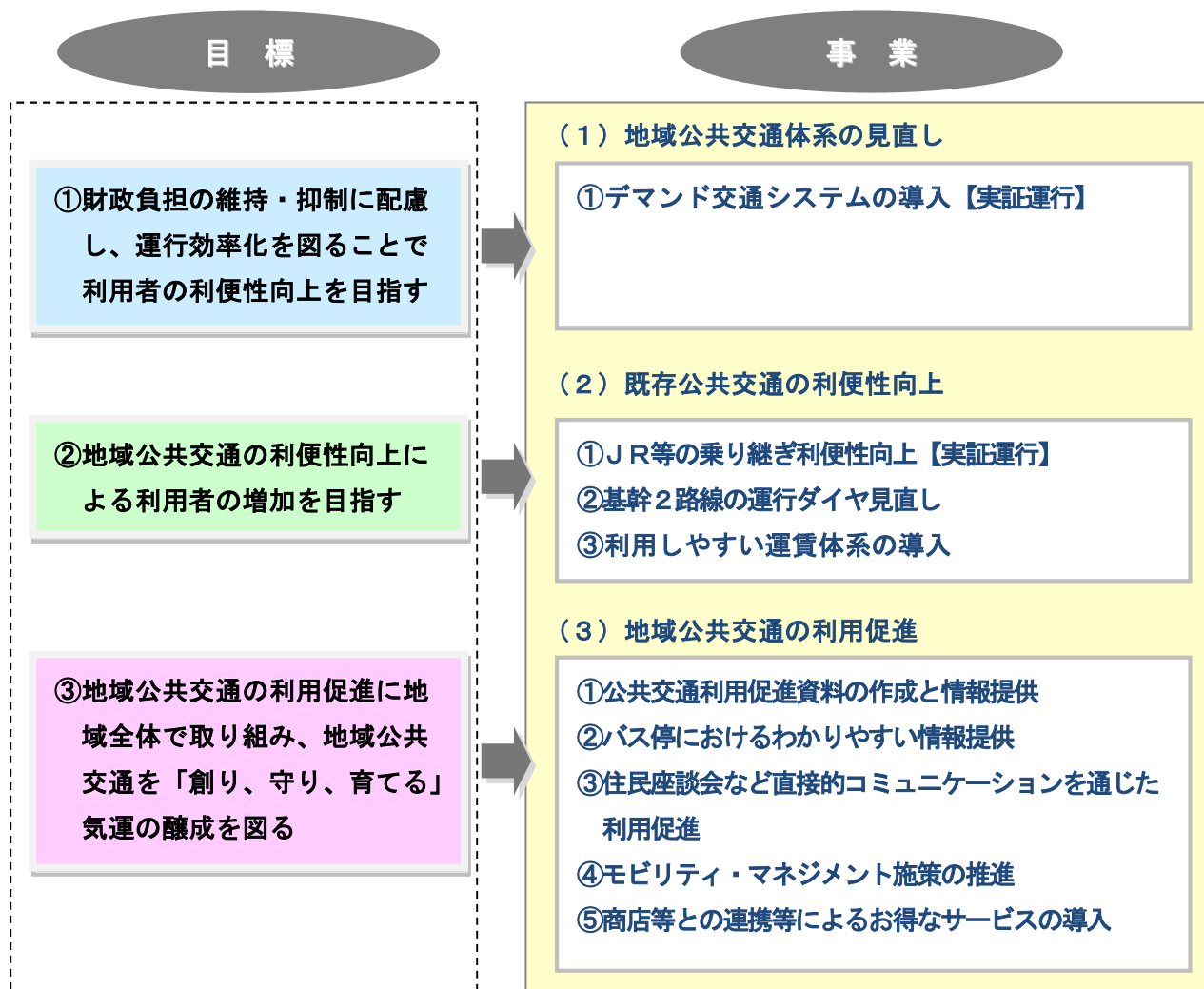
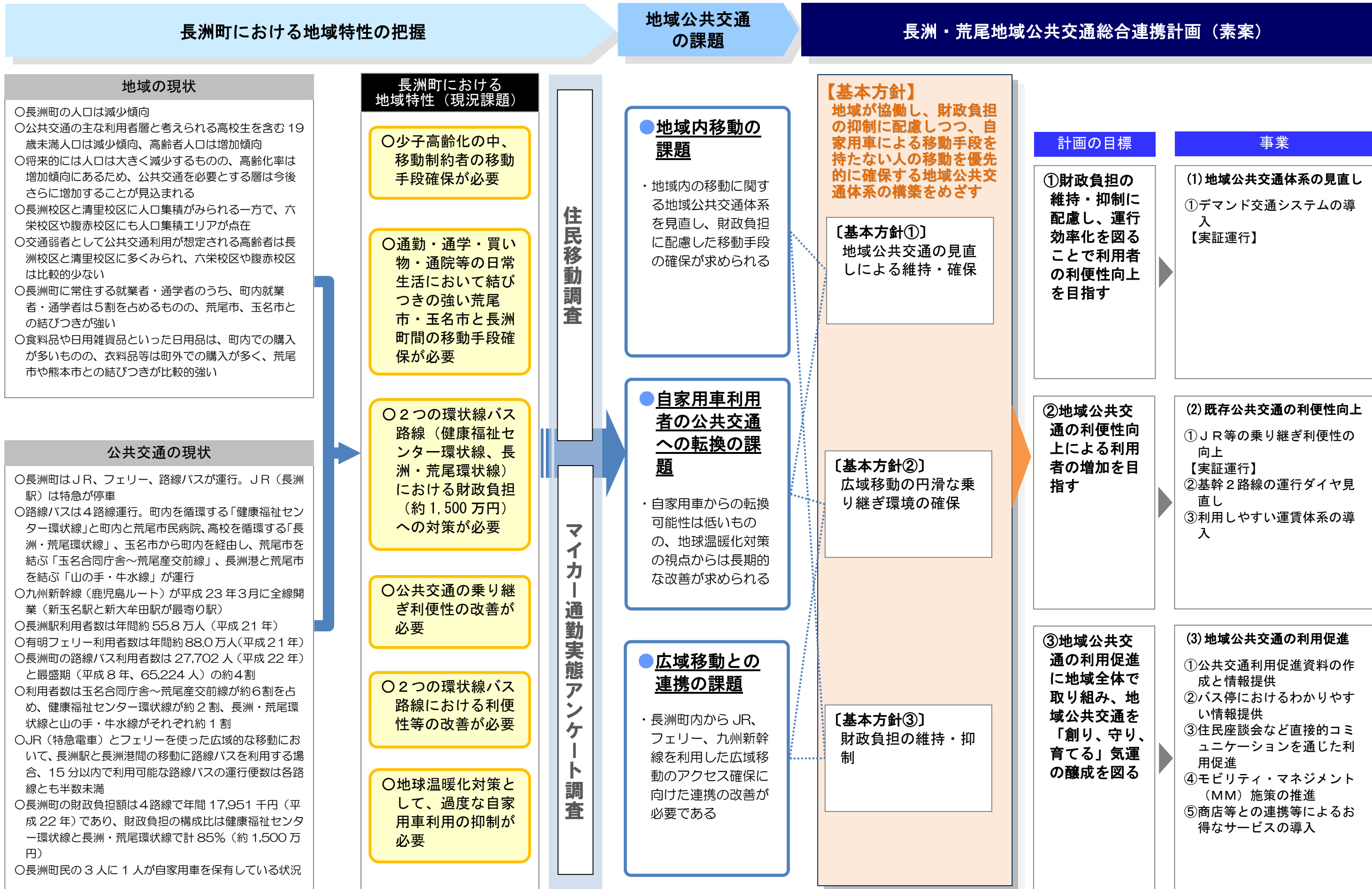


図 実施する事業

表 事業の概要

目標	事業	事業概要
①財政負担の維持・抑制に配慮し、運行効率化を図ること で利用者の利便性向上を目指す	(1) 地域公共交通体系の見直し	①デマンド交通システムの導入 【実証運行】 ・財政負担の高い2路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）の運行をとりやめ、新たに町内全域を対象にしたデマンド交通システムを導入する。 ・具体的には、住民移動調査の結果から買い物や通院先として利用が多い特定施設（あらおシティモール、荒尾市民病院）に加え、医療施設等が周辺に立地する荒尾警察署を乗降箇所に指定し、乗り換えなしで利用できるものとし、町内および荒尾市南部への外出利便性を高める。
②地域公共交通の利便性向上による利用者の増加を目指す	(2) 既存公共交通の利便性向上	①JR等の乗り継ぎ利便性の向上 【実証運行】 ・JR駅、フェリーにおける乗り継ぎの円滑化を図るため、交通事業者が主体となり、長洲駅と長洲港を結ぶ利便性の高い公共交通の実証運行を行う。 ・また、乗り換え案内板や誘導サインの設置などを進めるほか、乗り継ぎの拠点となるJR長洲駅のバリアフリー化を検討する。
		②基幹2路線の運行ダイヤ見直し ・基幹2路線（玉名合同庁舎～荒尾産交前線、山の手・牛水線）と公共交通相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、JRやフェリー、九州新幹線との接続に配慮した運行ダイヤの見直しを行う。また、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は、隣接市との調整・協働のもと、九州新幹線新玉名駅までの路線延伸整備を行う。
		③利用しやすい運賃体系の導入 ・企画乗車券の試行実施や交通系ICカードの導入による割引サービスの検討を行う。
③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る	(3) 地域公共交通の利用促進	①公共交通利用促進資料の作成と情報提供 ・バスのみならずJRやフェリー、九州新幹線などの運行ダイヤや乗り継ぎ情報、料金等や外出時の公共交通活用方法等を分かりやすく整理した公共交通利用促進資料（公共交通マップ）作成する。 ・作成した資料は町内の各家庭に配布するとともに、長洲駅や長洲港ターミナル、バス路線沿線の主要施設など設置する。 ・なお、公共交通マップ等の配布は、実証運行をはじめとした地域公共交通体系の見直しに伴う時刻表等の改訂時に併せて行う。
		②バス停におけるわかりやすい情報提供 ・バス停において運行ダイヤや運行経路、運賃などの情報を分かりやすく提供し、基幹2路線の利用促進を図る。
		③住民座談会など直接的コミュニケーションを通じた利用促進 ・地域公共体系の見直しにより導入するデマンド交通システムは、これまでの路線バスの利用方法と異なるため利用が伸びない恐れがある。 ・行政が実施する住民座談会などの直接的コミュニケーションの機会を通じて利用方法を説明し、利用の促進を図る。 ・また、老人会など既存の地域コミュニティ活動への働きかけを通じて、公共交通の利用意識や支える意識の醸成を図る。
		④モビリティ・マネジメント(MM)施策の推進 ・町民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を協働して維持しようという機運の醸成につながる。 ・公共交通利用促進資料を活用して、住民や転入者などを対象とした各種モビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通利用意識の動機付け及び気運の醸成を図る。
		⑤商店等との連携等によるお得なサービスの導入 ・地域公共交通の利用者がよく利用する商業施設や医療施設と連携し、公共交通利用者へのお得なサービスの提供について検討する。 ・また、公共交通利用促進資料（公共交通マップ）の作成において、商業施設等などの広告収入を原資とした継続発行の可能性を検討する。

■長洲・荒尾地域公共交通総合連携計画の検討の流れ



2) 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期について、短期的に検討すべき事業、中長期的な視点で検討すべき事業に分類して整理した。

各事業を行う事業主体についても、中立的な立場で実施する事業者と、協力的な立場で実施する事業者に分類、整理した。なお、法定協議会は、地域住民がどの事業者に対しても協力的、場合によっては中心的一にかかわるように促すことが重要である。

表 事業の実施時期及び実施主体

目標	事業		実施時期		事業の実施主体			
			短期	中長期	長洲町	法定協議会	交通事業者	地域住民
①財政負担の維持・抑制に配慮し、運行効率化を図ることによって利用者の利便性向上を目指す	(1) 地域公共交通体系の見直し	①デマンド交通システムの導入【実証運行】	○	○	◎	◎	○	○
②地域公共交通の利便性向上による利用者の増加を目指す	(2) 既存公共交通の利便性向上	①ＪＲ等の乗り継ぎ利便性の向上【実証運行】	○	○	◎	○	◎	
		②基幹２路線の運行ダイヤ見直し	○			○	◎	
		③利用しやすい運賃体系の導入	○	○		○	◎	
③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る	(3) 地域公共交通の利用促進	①公共交通利用促進資料の作成と情報提供	○		○	◎	○	○
		②バス停におけるわかりやすい情報提供	○			○	◎	
		③住民座談会など直接的コミュニケーションを通じた利用促進	○		◎	◎	○	◎
		④モビリティ・マネジメント（ＭＭ）施策の推進	○		◎	◎	○	○
		⑤商店等との連携等によるお得なサービスの導入	○	○	◎	◎	○	◎

注．実施主体：◎・・・中心的な立場で実施、○・・・協力的な立場で実施

事業の実施にあたっては、長洲・荒尾地域住民のニーズにあった利便性の高い地域公共交通サービスの提供に向け、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら実施する。

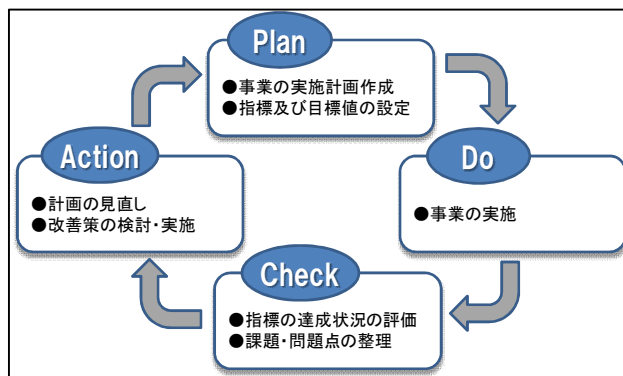


図 PDCAサイクル

3) 事業計画

(1) 地域公共交通体系の見直し

① デマンド交通システムの導入【実証運行】

- ・ 財政負担の高い2路線（健康福祉センター環状線、長洲・荒尾環状線）の運行をとりやめ、新たに町内全域を対象にしたデマンド交通システムを導入する。
- ・ 具体的には、住民移動調査の結果から買い物や通院先として利用が多い特定施設（あらおシティモール、荒尾市民病院）に加え、医療施設等が周辺に立地する荒尾警察署を乗降箇所に指定し、乗り換えなしで利用できるものとし、町内および荒尾市南部への外出利便性を高める。
- ・ なお、長洲町内の乗降は自由とするが、長洲町外は荒尾市南部の特定施設（あらおシティモール、荒尾市民病院、荒尾警察署）以外の乗降は不可（また、特定施設間の乗降車は不可（路線バス等の利用とする））とした実証運行を実施する。

<地域公共交通体系の見直しの考え方>

ア) 財政負担が高く利用者数の少ない2路線を見直す（採算性の高い路線は基幹的な路線に位置付ける）

- ・ 財政負担が高く利用者数の少ない「健康福祉センター環状線」、「長洲・荒尾環状線」を見直す
- ・ 採算性の比較的高い「玉名合同庁舎～荒尾産交前線」と「山の手・牛水線」は基幹路線に位置付け

イ) 地域公共交通を必要とする高齢者などの移動制約者の移動実態に合わせる

- ・ 高齢者の主な移動目的である「買い物」、「通院」の移動先、移動時間にできるだけ合わせた公共交通の運行を行う

ウ) 採算性の高い路線や他モードとの接続に配慮して利便性を高める

- ・ 採算性の高い2路線に考慮した運行を行う

エ) 財政負担に配慮して、過大な投資にならないネットワーク構成及び運行方法を選択する

- ・ 基本的に現行の運行エリアは確保することとし、投入する車両も燃料面等を考慮して小型車両の導入を基本とする

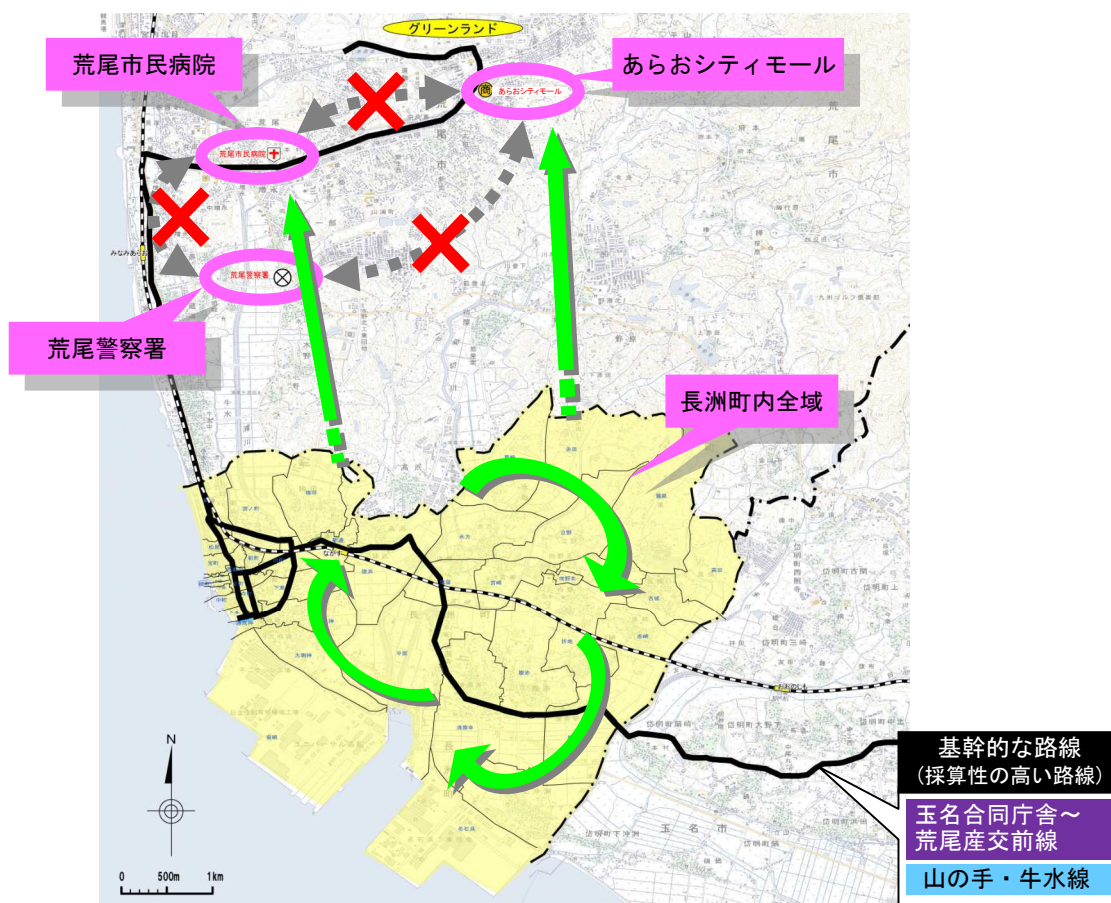


図 運行区域（案）

(2) 既存公共交通の利便性向上

① J R等の乗り継ぎ利便性の向上【実証運行】

J R駅、フェリーにおける乗り継ぎの円滑化を図るため、交通事業者が主体となり、長洲駅と長洲港を結ぶ利便性の高い公共交通の実証運行を行う。

また、乗り換え案内板や誘導サインの設置などを進めるほか、乗り継ぎの拠点となるJ R長洲駅のバリアフリー化を検討する。



図 長洲駅の現状



図 長洲港とバス停の設置状況



図 ターミナル内で提供されている公共交通情報等

②基幹2路線の運行ダイヤ見直し

基幹2路線（玉名合同庁舎～荒尾産交前線、山の手・牛水線）と公共交通相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、JRやフェリー、九州新幹線との接続に配慮した運行ダイヤの見直しを行う。

また、玉名合同庁舎～荒尾産交前線は、隣接市との調整・協働のもと、九州新幹線新玉名駅までの路線延伸整備を行う。

③利用しやすい運賃体系の導入

企画乗車券の試行実施や交通系ＩＣカードの導入による割引サービスの検討を行う。

（３）地域公共交通の利用促進

①公共交通利用促進資料の作成と情報提供

バスのみならずJRやフェリー、九州新幹線などの運行ダイヤや乗り継ぎ情報、料金等や外出時の公共交通活用方法等を分かりやすく整理した公共交通利用促進資料（公共交通マップ）作成する。

作成した資料は町内の各家庭に配布するとともに、長洲駅や長洲港ターミナル、バス路線沿線の主要施設など設置する。

なお、公共交通マップ等の配布は、実証運行をはじめとした地域公共交通体系の見直しに伴う時刻表等の改訂時に併せて行う。

②バス停におけるわかりやすい情報提供

バス停において運行ダイヤや運行経路、運賃などの情報を分かりやすく提供し、基幹2路線の利用促進を図る。

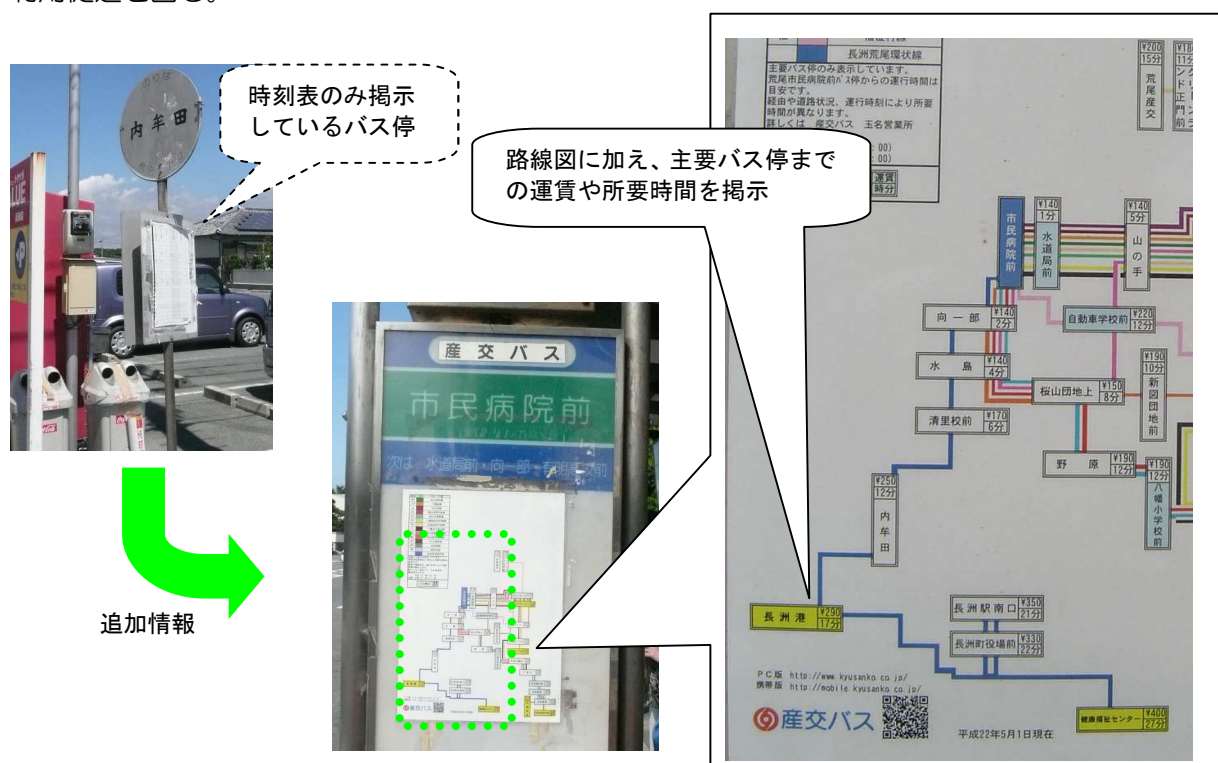


図 バス停におけるわかりやすい情報提供イメージ

③住民座談会など直接的コミュニケーションを通じた利用促進

地域公共体系の見直しにより導入するデマンド交通システムは、これまでの路線バスの利用方法と異なるため利用が伸びない恐れがある。

行政が実施する住民座談会などの直接的コミュニケーションの機会を通じて利用方法を説明し、利用の促進を図る。

また、老人会など既存の地域コミュニティ活動への働きかけを通じて、公共交通の利用意識や支える意識の醸成を図る。



図 住民座談会の様子

④モビリティ・マネジメント施策の推進

町民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を協働して維持しようという機運の醸成につながる。

本計画では、公共交通利用促進資料を活用して、住民や転入者などを対象とした各種モビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通利用意識の動機付け及び気運の醸成を図る。

注. モビリティ・マネジメント：自発的な公共交通利用を促すコミュニケーションを通じた交通政策。自動車交通に過度に依存する状態から、環境問題、個人の健康など様々な面を踏まえ、自転車や徒歩などの移動を含む自家用車以外の公共交通を自発的に利用するように変えていく取り組み。

⑤商店等との連携等によるお得なサービスの導入

地域公共交通の利用者がよく利用する商業施設や医療施設と連携し、公共交通利用者へのお得なサービスの提供について検討する。

また、公共交通利用促進資料（公共交通マップ）の作成において、商業施設等などの広告収入を原資とした継続発行の可能性を検討する。



写真 広告収入を原資として発行されたバスマップの事例

注. 「なしか! バスマップ」（大分県大分市）