

「荒尾市地域公共交通網形成計画」（平成 29 年度策定）の実施状況と評価

基本的な方針	実施事業		実施状況	評価・課題	要因分析・考察	評価
	具体的な施策	事務事業				
(1) 市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築	①高齢者等の市内の移動実態に合った公共交通網の編成	高齢者等の活動拠点へのアクセス強化	バス路線の活動拠点内乗入れを検討し、施設敷地内の安全性の観点から見送ることとしたが、「おもやいタクシー」を運行開始し、活動拠点や各種施設への利便性の高い運行を実施し、高齢者等の活発な活動に対応した。	「おもやいタクシー」の利用は増加傾向であり、運行充実の必要性が高い。路線バスについては、引き続き幹線軸のまとまった移動需要に対応することが必要である。	高齢者の移動需要は、他の年代と比較してきめ細かな対応が必要であり、「おもやいタクシー」が移動需要に適合した。	○
		人口集積地への路線バスの乗入れ	バス路線の人口集積地への乗入れを検討し、住宅地内の道路交通安全の観点から見送ることとしたが、「おもやいタクシー」を運行開始し、自宅近くまでの運行を可能とした。	南新地地区への路線バス乗入れ検討など、今後人口が増加する地域への乗入れを検討することが必要である。	荷物を持った方やバス停と自宅の間に勾配がある方にとって、自宅近くまで乗車できる「おもやいタクシー」が移動需要に適合した。	○
		乗合タクシーの乗入れ施設拡大	H30 年度から市民病院への乗入を実施した。	一定の効果はみられたものの、「おもやいタクシー」運行開始以降、乗合タクシーの利用者数が減少に転じているため、運行内容の再検討が必要である。	「おもやいタクシー」が乗合タクシーと比較して利便性が高いこと、及び地域の高齢化が進行し、外出頻度が低下しているため、利用者数が減少したと考えられる。	○
		乗合タクシーの運行時間拡大	H30 年度から 7～9 月の日が長い期間に限定して 17 時便の運行を行った。			○
	②公共交通軸の明確化と乗継環境の改善	都市機能誘導区域を結ぶバス路線の充実	市の公共交通幹線軸として、利便性の高い運行を継続した。	南新地地区への路線バス乗入れ検討など、引き続き幹線軸としてまとまった移動需要に対応することが必要である。	緑ヶ丘地区周辺や荒尾駅周辺の拠点性向上や福祉特別乗車証制度の継続、モビリティ・マネジメント等、路線バスを使いやすくする施策を継続的に実施していることが幹線軸の維持につながっているものと見込まれる。	○
		待合環境の整備	老朽化等で危険な上屋は撤去する等、主に安全性向上に係る対策を中心に、交通事業者が主となり実施した。	安全性は向上したが、待合環境の向上には至っていない。今後は、待合環境整備方法を交通事業者と共に検討するとともに、バスロケーションシステムの周知による「長くバス待ちしなくて良い状況づくり」を進めていく必要がある。	バス停上屋の所有が、交通事業者であることが多く、事業実施方法の構築に予算・制度面で課題があったため、実施に至らなかった。	×
(2) 広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保	①市域を越えた日常的な移動実態に合った動線の確保	乗継拠点における接続の改善	シティモールにおけるデジタルサイネージの設置等、拠点における接続情報提供を行った。 荒尾駅において、グリーンランドへのアクセス方法をポスターにて周知を図った。	情報提供環境は一定程度改善したものの、拠点バス停においては、スマートバス停を設置するなど、より充実した乗継拠点整備を引き続き進める必要がある。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが図れたことで、商業施設や交通事業者の協力の下、施策実現につながった。	○
		市外商業施設等へのアクセス強化検討	バス事業者と共に検討を行ったが、実現には至らなかった。	市内⇄市外のアクセスは、路線新設ではなく、乗継や運賃施策等のソフト施策の実施で、利便性向上を図ることが考えられる。	バス事業者各社の乗務員不足や他路線の再編検討が重なったため、新路線の開設に至らなかった。	×
	②市域を越えた観光周遊を支える動線の確保	周遊観光に対応した移動手段の確保	「おもやいタクシー」を運行開始し、観光来訪者の利用も可能とした。また、西	観光来訪者の移動手段が確保され、利便性が向上した。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが	○

基本的な方針	実施事業		実施状況	評価・課題	要因分析・考察	評価	
	具体的な施策	事務事業					
			鉄バス大牟田 上官線(倉掛系統)の万田坑への土日祝日のみ乗入を実施した。		図れたことで、交通事業者の協力の下、施策実現につながった。		
	③異なる交通事業者を結ぶ分かりやすい情報発信	異なる交通事業者間の乗継ぎに関する情報発信の強化	イオンモール大牟田において、西鉄バス及び大牟田市と連携しチラシ等を配布した。	各種情報発信に努めたものの、近年は各種 SNS の効果的な情報発信手法の発達や、MaaS 等の交通事業者間連携に係る技術開発が活発化していることから、利活用の検討が必要である。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが図れたことで、商業施設、隣接自治体や交通事業者の協力の下、施策実現につながった。	○	
		FM たんとなどを活用した情報発信の実施	大牟田市と共同で、FM たんとを活用した情報発信を行った。			○	
(3) 公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保	①高校生や高齢者等の公共交通利用への転換	南荒尾駅と市内各高校のアクセス強化検討	岱志高校の通学時間帯に合わせ、1年間増便を行った。	雨の日を中心に一定の利用があったが、費用対効果の面で継続に至らなかった。	通学需要は、天候や長期休暇による変動が大きく、それ以外の需要を大きく獲得できなかった。	○	
		免許返納者割引乗車証の発行	「免許返納者割引乗車証」を産交バスで発行し、5 割引で乗車可能となっている。	免許返納しやすい環境を整えるために、継続して割引施策を実施する必要がある。	免許返納が望まれる運転者は増加の一途であり、免許返納に対する社会情勢の変化が大きく影響している。	○	
		健康づくり活動や交通安全講習会等に合わせたモビリティ・マネジメントの実施	健康づくり活動への参加者に対し、毎年モビリティ・マネジメントを実施した。	費用対効果を意識し、より効果的なモビリティ・マネジメントやマーケティングを引き続き実施することが必要である。	関係部署と定期的な協議を実施する等、一過性とならないための工夫と成果の共有を図ることで継続的な実施につながった	○	
	②観光来訪者の移動実態に合わせた鉄道駅と市内観光施設のアクセス性の向上	JR 荒尾駅・JR 南荒尾駅における観光来訪者に向けた情報発信の強化	観光部署と連携して、2 次交通の案内板を掲示した。	大牟田駅を経由した観光来訪者が多いことから、荒尾駅を経由した観光来訪者流入増に向け、グリーンランド・万田坑までのバス利便性周知等を図ることが必要である。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが図れたことで、交通事業者や関係部署の協力の下、施策実現につながった。	○	
		ラッピングバスの運行	グリーンランド・万田坑へバスで行けることを周知したラッピングバスを、交通事業者の協力の下に運行した。	自動車で来訪した観光者に対して周知が図れた。一方、車体ラッピングは、収入源であることから、費用対効果を見極める必要がある。			○
	③公共交通初心者にも分かりやすい情報発信と利用促進	公共交通マップの作成・配布	市内全体の公共交通マップを作成し、周知を図った。 自宅付近のバス停がわからないとの意見を踏まえ、地区別公共交通マップを作成し、配布した。	市民の意見も踏まえた効果的な情報提供を行った。今後も、路線の見直し等のタイミングで、マップの更新を実施する。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが図れたことで、施策実現につながった。	○	
		ラッピングバスの運行 【再掲】	商業施設へバスで行けることを周知したラッピングバスを、交通事業者の協力の下に運行した。	目的地施設への公共交通利便性を PR することで、地域の方々に路線バスを身近に感じてもらうことができた。引き続き自家用車ドライバーへ周知することが必要である。			○
		広報紙やホームページ等での啓発	公共交通に関する話題について広報紙やホームページで適宜発信を行った。 荒尾市観光・交通アプリ「おでかけあらお」を公開し、スマートフォンアプリによる発信にも努めた。	ターゲットに応じ適切な媒体を活用した広報活動が実施できた。引き続き啓発を行っていく必要がある。			○

基本的な方針	実施事業		実施状況	評価・課題	要因分析・考察	評価
	具体的な施策	事務事業				
		あらかしシティモールにおける定期券等の販売	定期券等販売窓口を設置し、利便性向上に努めた。(シティモールリニューアルに伴い、現在はバスセンターで月に2回販売)	利用者との接点が増え、利用者の利便性が向上した。今後は、スマホ定期券等、窓口を訪れなくとも購入できる環境整備が必要である。	公共交通活性化協議会を始め、関係者間で密なコミュニケーションが図れたことで、商業施設や交通事業者の協力の下、施策実現につながった。	○
(4) 効率的で持続可能な公共交通事業の運営	①運行の効率化と経営資源の確保	利用が低迷する路線等の見直し	倉掛線(グリーンランド北口経由)や長洲玉名線、長洲港線の定時定路線運行を見直した。	利用実態に即した路線見直しが実施でき、乗務員不足の解消、運行コスト削減につながった。引き続き、路線バスの利用状況や、新たな需要地への乗入れ等、状況の変化に応じた見直しが必要である。	交通事業者提供のデータを基に、定量的な分析を行い、路線見直しが実施できた。	○
		バス車両の更新によるバリアフリー化の推進	国庫補助を活用して、桜山玉名線を中心にノンステップバスの導入を進めた。	障がいをお持ちの方や体の不自由な方、ベビーカーや大きな荷物を持っている方にとって、乗降しやすい環境を整えられた。引き続き、バリアフリー未対応車の更新が必要である。	国の補助制度の活用を行ったことで更新が可能となった。	○