

荒尾市地域公共交通の課題の整理

地域の現状や移動実態・ニーズ等を踏まえると、本市における地域公共交通の課題としては、以下が挙げられる。

荒尾市のこれまでの取り組みと課題

1) 公共交通のベストミックス

【現状・課題】

- ・おもやいタクシーの運行開始により、公共交通が市全域をカバーしている。
- ・路線バス網については、非効率な路線の廃止を含む路線再編を実施済みであり、都市の骨格として機能している。

【取組みの方向性】

今後は、公共交通の量と質のバランスを追求し、地域内輸送資源のベストミックスを目指すことが重要であり、変化に応じて、柔軟に対応していくことが必要である。

2) 公共交通の利用促進

【現状・課題】

- ・公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、アクティブシニアに対するモビリティ・マネジメントの取組み等を行っており、一定の効果が見られた。

【取組みの方向性】

今後は目的地施設との連携（MaaS）を意識し、デジタル技術を活用しながら、「免許返納に踏み出せていない方」や「子育て世代」、「学生」など、属性と移動目的に応じて「行動変容をそっと促す仕組み」を検討することが必要である。

3) 市域を跨いだ公共交通の利用

【現状・課題】

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、移動の制約が大きい状況が続いたため、観光や市外商業施設の利用や、市域を跨いだ公共交通の利用が落ち込んでいる。

【取組みの方向性】

- ・公共交通の利用促進のため、情報発信や運賃施策等、MaaSを意識したソフト施策の検討が必要である。

4) バス停などの待合環境

【現状・課題】

- ・バス停上屋やバス停標柱など、バス停のハード施設の老朽化が進んでいるものの、待合環境向上に至っていない。

【取組みの方向性】

- ・今後は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。

地域の現状・課題

1) 増加し続ける移動困難者への対応

【現状・課題】

- ・高齢化率は約 36%と 5 年前と比較して約 3 ポイント上昇しており、今後も移動困難者の増加が懸念される。
- ・80 歳以上の免許保有者の 9 割超が日常的に運転しているものの、4 割超の方々は免許返納の意向がある。

【取組みの方向性】

- ・増加が予想される移動困難者に対して、受け皿となる公共交通の整備・周知や、地域による移動の助け合いが重要である。

2) 少子化に伴う幹線公共交通利用者減少への対応

【現状・課題】

- ・少子化が深刻であり、通学時の公共交通利用は今後さらに減少することが見込まれる。

【取組みの方向性】

- ・幹線公共交通の維持に向けた利用促進が必要である。

3) コロナ禍による移動需要の構造的な変化

【現状・課題】

- ・全世代で自家用車による送迎移動が多い。
- ・コロナ禍を経て、市民の移動頻度は現在と同程度で定着すると想定される。

【取組みの方向性】

- ・マイカー移動に過度に頼らず移動できる環境構築が課題である。
- ・持続可能な公共交通に向け、更なる効率化が課題である。

4) 移動需要の平準化に向けた対応

【現状・課題】

- ・高齢者の買い物や通院の移動需要は、午前中～午後早い時間帯で完結していることが多い。
- ・多くの方々の移動が一定の時間帯に集中していることから、おもやいタクシーの利用時間帯も集中していると想定される。

【取組みの方向性】

- ・運転者・車両を移動需要に合わせて配置するなど、ニーズに合わせた運行体制を検討すると共に、移動需要の平準化に向けたマネジメント施策の検討が併せて必要である。

5) 自家用車移動からの転換を企図した荒尾市内移動に係る利便増進の必要性

【現状・課題】

- ・公共交通の非利用者を含めた多くの世代で、荒尾市内移動に係る公共交通の運賃額は概ね「300 円」が妥当と回答しており、妥当な金額であった場合、1 割以上の方が公共交通を使ってみたく回答している。

【取組みの方向性】

- ・公共交通の利用者数を向上させるために、公共交通非利用者に対して低い運賃額で公共交通利用のハードルを下げた上で、公共交通利用の定着を図る運賃施策が必要である。
- ・特に、様々な公共交通機関を組み合わせ

- ・公共交通利用者や高齢者では「500 円以上」でも妥当と判断している方が 2 割存在する。
- ・市内を運行する公共交通事業者は、それぞれ乗車するごとに初乗り運賃が発生し、路線バスと鉄道、路線バスとタクシーなど、組み合わせた移動をする際は利用者の負担が高くなっている。

て利用する際にも利用者にとって利便性の高い運賃施策の検討が必要である。

6) 通学送迎から公共交通への転換を図るための利便増進策の必要性

【現状・課題】

- ・5 年前と比較して、家族の送迎による通学の割合が増加しており、通学時の保護者の送迎負担が大きくなっている。
- ・運賃負担軽減策に対する公共交通利用転換の意向と比較して、利便性や快適性に係る改善策に対する公共交通利用転換への意向が高くなっている。
- ・一方、高校生にとって、玉名方面の路線バス運賃・定期券額は、片道運賃額の上限は 500 円程度、1 か月定期券額は 9,000 円程度が受容できる限度額であり、現在の路線バスの運賃・定期券額は受容できる金額を超えている。

【取組みの方向性】

- ・公共交通の利便性や快適性を向上させ、送迎からの転換を図ることが必要である。
- ・通学時の金銭的な負担が受容できる範囲であることが重要であるため、便利で快適かつ費用負担の面でも満足度の高い施策の検討が必要である。

公共交通を取巻く環境の変化

1) 交通事業者や地域の目的地施設等との連携の必要性

【現状・課題】

- ・交通事業者が抱える人手不足は深刻化し、経営環境の悪化も鮮明である。
- ・「移動」は目的があって発生する派生需要であるが、コロナ禍を経て新しい生活様式が定着したことで、移動需要が減少している状況である。
- ・減少した移動需要を巡り交通事業者間で競争するのではなく、自家用車移動からの転換や、新たな移動需要の創出に向け、共同経営や地域で共創することが求められるなど、国の公共交通行政が変化している。
- ・公共交通以外の輸送資源について、公共交通の検討にあたり、現状把握・活用と連携が求められている状況である。

【取組みの方向性】

- ・事業者間で競争するのではなく、利用者視点で共創するという考えの下、事業者間で手を携え、シームレスで持続可能な移動手段を模索・提供していく必要がある。
- ・目的地施設と連携して利用者のニーズに則した移動喚起を行う必要がある。
- ・スクールバスや病院送迎など公共交通以外の輸送資源について、施設の経営方針を尊重しつつ、移動に関係するステークホルダー間で効率化が図れる場合は、連携を検討する。

2) まちづくりとの連携を図る必要性

【現状・課題】

- ・あらお海陽スマートタウンの再開発を今後控えているなど、まちの構造と人流に変化が想定されている。

【取組みの方向性】

- ・あらお海陽スマートタウンの再開発、スマートシティの実現に向け、移動に係るデータの一元化等、人と人・人と目的地・移動サービス同士の「つながり」を意識した施策を検討する必要がある。