

荒尾市地域公共交通 利便増進実施計画（素案） 概要版



荒尾市地域公共交通活性化協議会
令和6年1月24日

◆荒尾市地域公共交通計画の目標

- 目標① 公共交通全体の利用者数の維持向上
- 目標② 「スマート」な移動環境構築
- 目標③ 公共交通間連携によるサービス改善
- 目標④ 自家用車に依存しない、楽しいお出かけの促進

◆策定方針：実証やシミュレーションを行いながら計画作成

利用者の利便性を一定程度維持しつつ、数値目標を達成するための運行体制について、**複数の将来イメージを基にシナリオを設定し、シミュレーションで検討を実施**

- 商業や健康づくり施設と連携し、お出かけを促す情報とセットで公共交通に関する情報やお得なチケット等を配信するなどお出かけの目的地と移動手段の連携を実証
- 恒常的に実施できる施策を検討する（持続可能性と利用促進のバランスを考慮）

■ 商業施設と連携したMM(LINEにてクーポン配布)



■ 家族連れ向けの産交バス乗車体験会(R5.10月)



◆利便増進実施事業

運行効率化	路線バス等の再編（運行経路変更等）	● 路線バスの利便性向上のための経路変更 ● 路線バスの生活利便施設への新たな乗入れ ● 路線バスの利用の少ない区間の廃止 ● おもいやいタクシーの継続的なモニタリングと見直し検討
運行効率化	路線バス等の再編（等間隔運行等）	● 二つの都市機能誘導区域間を結ぶ路線バスを等間隔で運行
運賃施策の検討	運賃施策の検討	● 利用促進につながる運賃施策の実現に向けた具体的かつ継続的な検討（通学フリー定期、市内均一運賃、福祉特別乗車証のDX化等）
新しいまちづくり	スマートバス停の整備による情報提供・待合環境の改善	● スマートバス停の整備推進
MM	モビリティ・マネジメントの実施施策検討	● 若年層とその家族及び高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント

※1「希望乗車時間と実際の乗車時間との差」と「目的地までの予定所要時間と実際の所要時間の差」の合計。利用者が「待たされた」時間を示す指標であり、この値が小さい程、利便性が高い。

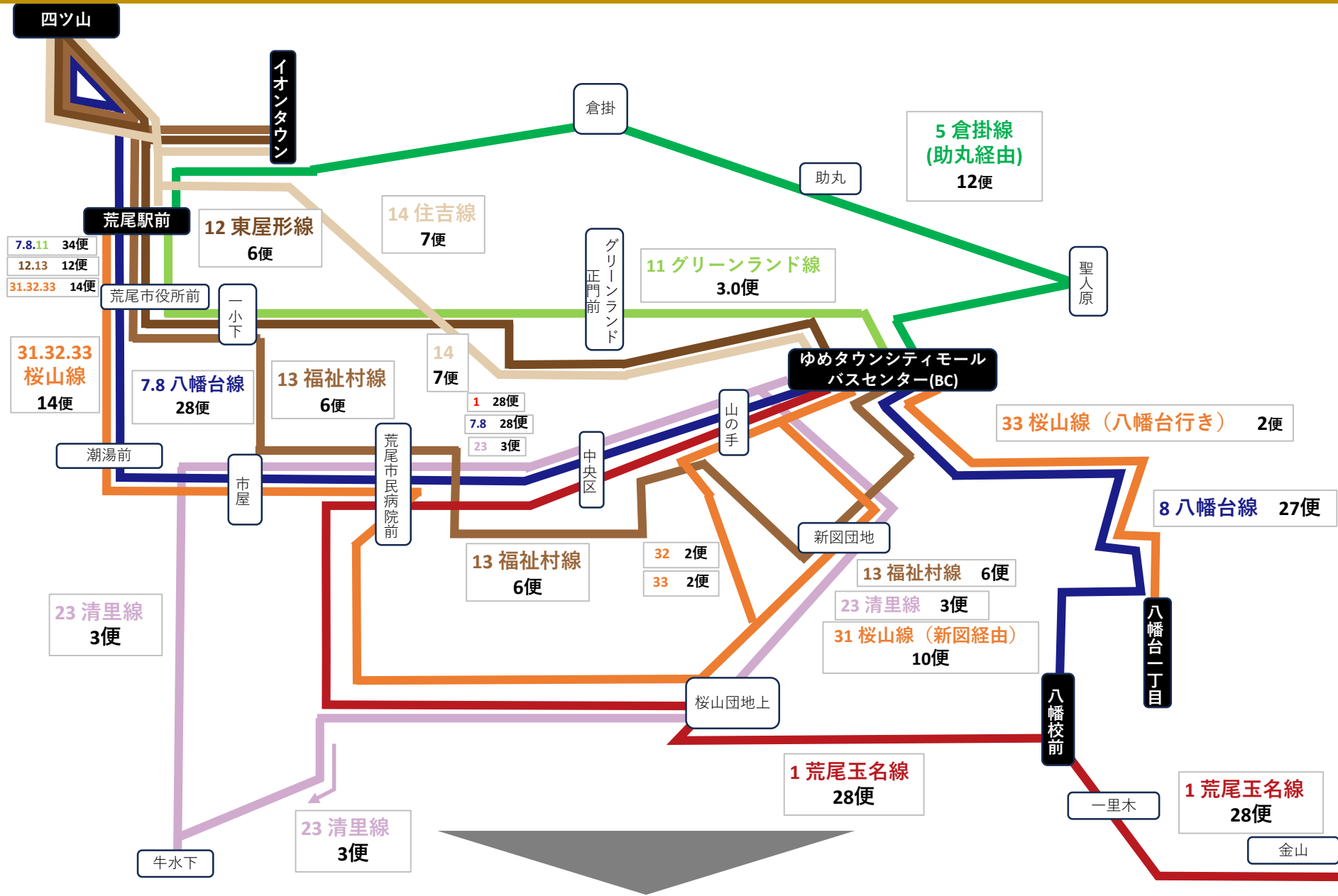
※2 モビリティ・マネジメントの手法の1つであり、情報提供と現状把握のアンケートのみを行うもの。

◆利便増進事業実施における課題の整理と事業内容の整理

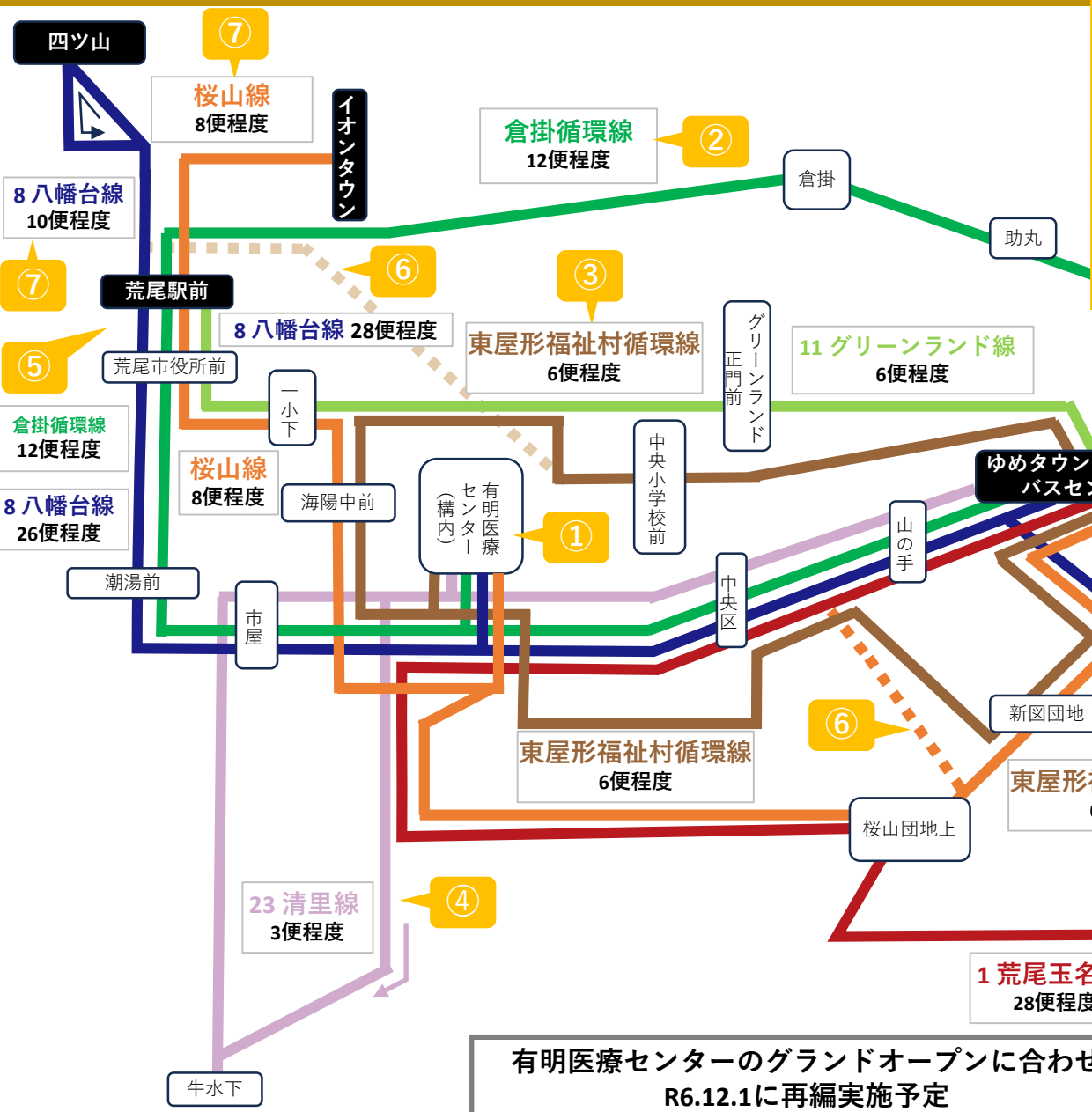
利便増進実施事業	検討・実証内容	検討・実証から得られた事項	課題	利便増進実施事業の基本方針	事業内容
路線バス等の再編	利用状況や乗務員不足等の状況に鑑み交通事業者と再編検討	● 次頁以降に別途掲載			
	おもいやいタクシーの運行充実シミュレーション	● おもいやいタクシーと乗合タクシーを統合した場合、時間帯によって3~4台程度の運行が必要	● 一般乗用タクシーの運行と競合を回避しつつ、おもいやいタクシーの利便増進を図る	◆ 利用者視点で、おもいやいタクシーの「不便時間(※1)」を指標としたモニタリング・運行台数検討の継続	◆ おもいやいタクシーの「不便時間(※1)」を指標とし、交通事業者と協議を行いながら、乗合タクシーの段階的な統合も含めて検討を継続する
運賃施策の検討	通学フリー定期実現に向けた収支等試算	● 荒尾玉名間でJR定期と同額の条件で試算 →延べ2,224人/年の増だが、減収となり行政負担増	● 隣接自治体を含め、行政負担増に対する合意形成	◆ 利用者視点の「円滑な移動サービス」の実現に向け、事業実施時に期待される様々な効果を試算し、合意形成を目指す	◆ 通学者の公共交通利用が増加することに伴うクロスセクター効果等を試算するなど、引き続き検討を行う
	市内均一運賃実現に向けた収支等試算	● 市内200~300円均一運賃を試算 →最大9,357人/年の増だが、減収となり行政負担増	● 隣接自治体を含め、行政負担増に対する合意形成	◆ 利用者視点の「円滑な移動サービス」の実現に向け、より広域で運賃施策の試算を行い、合意形成を目指す	◆ 隣接自治体が今後運賃施策の検討を実施する際に、改めて市内均一運賃を含めた様々な運賃施策を広域的に検討する
	福祉特別乗車証のDX化検討	● ICカードの導入費を試算したところ、高額となる見込み	● 高齢者移動データを活用した政策形成	◆ ICカード以外の技術を含め、幅広く交通DX技術を比較検討し、新たな福祉特別乗車証への変更を目指す	◆ 移動データを取得可能で高齢者にとって使いやすい技術を活用した福祉特別乗車証の発行の検討
スマートバス停の整備による情報提供・待合環境の改善	● 検討中				
モビリティ・マネジメント(MM)の実施施策検討	若年層とその家族をターゲットとしたMM	● 産交バス乗車体験会を通じ、参加者の7割が今後公共交通利用を増やしたいと回答	◆ 商業施設等と連携し、家族連れの公共交通利用促進を継続する	◆ 商業施設等への来訪者増と公共交通利用者増、若年層の公共交通利用意識の定着のため、相互にメリットがある関係の構築を目指す	◆ 若年層への乗車体験会や乗り方教室等の手法によるアプローチを継続し、ワンショットTFP(※2)を実施する
	高齢者をターゲットとしたMM	● 「からだ元気教室」参加者の4割が、公共交通に関する情報提供後に公共交通を利用した	◆ 健康づくり施策と連携し、高齢者の公共交通利用促進を継続する	◆ 健康づくりに参加することそのものが、公共交通利用につながるようなプログラムを作成・実施	◆ 「からだ元気教室」の運営事業者やケアマネジャーと協働し、健康づくりと公共交通利用を連動させたプログラムを実施する

◆荒尾市産交バス路線 系統ごとの再編の方向性（案）

現行系統名	現行運行区間	利用状況	対応の方向性	新系統運行区間	運行便数目安
荒尾玉名線	荒尾BC～桜山～玉名市役所	<ul style="list-style-type: none"> ● 始発と最終便の便当たり利用者数が3人以下である ● 玉名市への通学利用者と午前中の玉名市側から荒尾市への買い物需要が見られる 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 経路は現行通り（有明医療センター乗入れ無し） ◆ 現行の運行回数・時刻を維持、もしくは始発と最終便の時刻を調整 	変更無し	28便程度
倉掛線	荒尾BC～助丸～荒尾駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 午後の便を中心に、便当たり利用者数が3人以下である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>倉掛線沿線から有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、バスセンター起終点の循環運行</u>とする ◆ 午前中を中心とした12便程度の運行を想定 ◆ <u>荒尾駅～バスセンター間は八幡台線と可能な限りヘッド調整</u>を行い、利便性を向上 	【仮称】倉掛循環線 荒尾BC～助丸～荒尾駅～潮湯前～有明医療センター～山の手～荒尾BC	12便程度
桜山線（新図経由）	荒尾BC～新図団地・桜山～荒尾駅		<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>荒尾駅～バスセンター間は八幡台線と可能な限りヘッド調整</u>を行い、利便性を向上 ◆ <u>有明医療センター及びイオンタウンへの乗入れ</u> ◆ 海陽中学校～荒尾駅間のアクセスを確保するために経路を変更 ◆ 利用状況や他系統で代替できることを踏まえ、山の手経由系統、八幡台発着系統は系統廃止、山の手～桜山（旧道）間は路線廃止 	イオンタウン～荒尾駅～海陽中前～有明医療センター～新図団地～荒尾BC	8便程度
桜山線（山の手経由）	荒尾BC～桜山～荒尾駅	早朝と最終便（上下）計3便が便当たり利用者が3人以下である	◆ 桜山線（山の手経由系統、八幡台発着系統）は系統廃止し、山の手～桜山（旧道）間は路線廃止	—	—
桜山線（八幡台発着）	八幡台一丁目～荒尾BC・桜山～荒尾駅		◆ 桜山線（山の手経由系統、八幡台発着系統）は系統廃止し、山の手～桜山（旧道）間は路線廃止	—	—
八幡台線	荒尾BC～潮湯前～荒尾駅～四ツ山	<ul style="list-style-type: none"> ● 始発便の便当たり利用者数が3人以下である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>有明医療センターへ乗入れ</u>（荒尾BC起終点系統除く） ◆ 起終点を八幡校前から八幡台一丁目発着へ変更、八幡校前～野原転回場間の回送を廃止し効率化（八幡宮前バス停は八幡台一丁目の近傍） ◆ 四ツ山系統は1日10便程度の運行とし、西鉄大牟田市内線と役割分担を図る ◆ <u>荒尾駅～バスセンター間は【仮称】倉掛循環線と可能な限りヘッド調整</u>を行い、利便性を向上 	荒尾BC～潮湯前～荒尾駅～四ツ山	28便程度
八幡台線（八幡校）	八幡校前～荒尾BC～潮湯前～荒尾駅～四ツ山	<ul style="list-style-type: none"> ● 始発と最終便の便当たり利用者数が3人以下である ● 午前中の便を中心に便当たり利用者が10人台となっている 		八幡校前～荒尾BC～有明医療センター～潮湯前～荒尾駅～四ツ山 八幡校前～荒尾BC～有明医療センター～潮湯前～荒尾駅	
グリーンランド線	荒尾BC～グリーンランド正門～荒尾駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 6便中3便が便当たり利用者が3人以下である ● 荒尾駅～ゆめタウンシティモール間の利用が主である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>平日の運行ダイヤを需要に合わせて調整</u> ◆ <u>土日祝及び学生長期休暇中のダイヤを別途設定することを検討</u> 	変更無し	6便程度
東屋形線	荒尾BC～市民体育館・一小下・四ツ山～イオンタウン	<ul style="list-style-type: none"> ● 6便中2便が便当たり利用者が3人以下である ● 荒尾駅～ゆめタウンシティモール間の利用が主である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、東屋形線福祉村線を統合しバスセンター起終点の循環運行</u>とする ◆ 午前中を中心とした6回（循環）程度の運行を想定 	荒尾BC～市民体育館～有明医療センター～福祉村～新図団地～荒尾BC	6便程度
福祉村線	荒尾BC～新図団地・福祉村・市民病院・一小下・四ツ山～イオンタウン	<ul style="list-style-type: none"> ● 6便中2便が便当たり利用者が3人以下である ● 荒尾駅～ゆめタウンシティモール間の利用が主である 			
住吉線	荒尾BC～東屋形～住吉北～四ツ山～イオンタウン	<ul style="list-style-type: none"> ● 7便中7便で便当たり利用者が3人以下と低調である ● 住吉線のみが運行する区間の利用は1日に数名である 	◆ 住吉線のみが運行する区間は廃止	—	—
清里線	荒尾BC→新図団地→清里校前→荒尾BC	<ul style="list-style-type: none"> ● 清里線のみが運行する区間の乗降は1日に10名程度である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>有明医療センター乗入れ</u> ◆ <u>清里方面の方が往路復路共に有明医療センターへアクセス可能なように、運行経路を変更</u>（桜山経由から山の手経由へ） ◆ 午前中を中心とした3回（片循環）程度の運行を想定 	荒尾BC→清里校前→有明医療センター→荒尾BC	3便程度



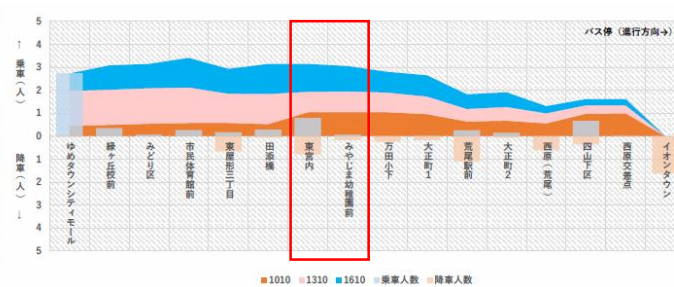
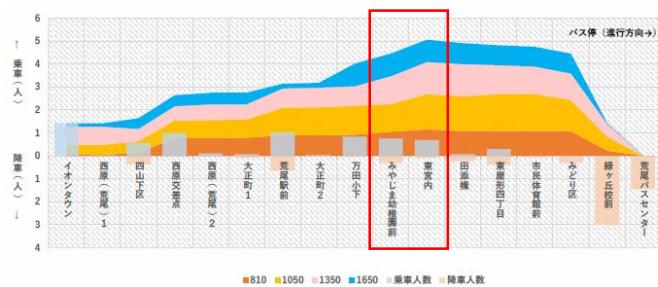
荒尾市産交バス再編 運行系統図 (再編案)



再編ポイント	
①	市内各地の路線を有明医療センター構内へ乗入れ
②	倉掛線を循環線へ再編し、医療センターアクセス確保
③	東屋形線福祉村線を統合、医療センターアクセス確保
④	清里線の経路を変更し、医療センターアクセス確保
⑤	荒尾駅～BC間の運行間隔を調整し、利便性向上
⑥	住吉線及び一部区間の廃止
⑦	需要に応じた運行回数への変更

◆住吉線：令和4年度産交バス提供データ（運賃区界ごと）

- 東宮内～みやじま幼稚園前間 3.6人/日程度の乗降者数（平日）
- 全便乗車人数が3人以下で、平均乗車密度も0.6人である



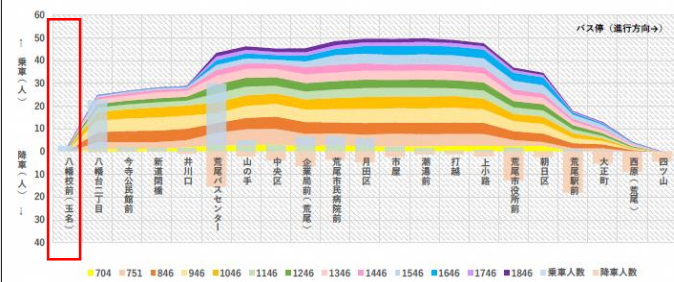
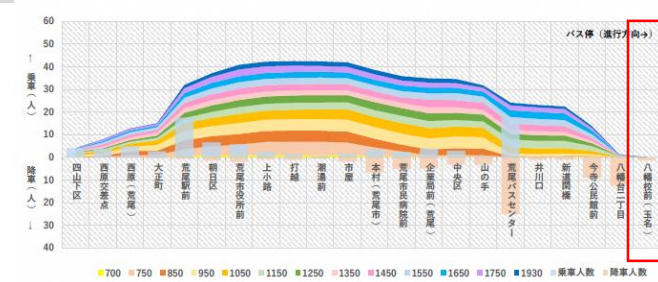
◆桜山線（山の手経由）：令和4年度産交バス提供データ（運賃区界ごと）

- ふれあいセンター前～オリエント桜山間 0.5人/日程度の乗降者数（平日）



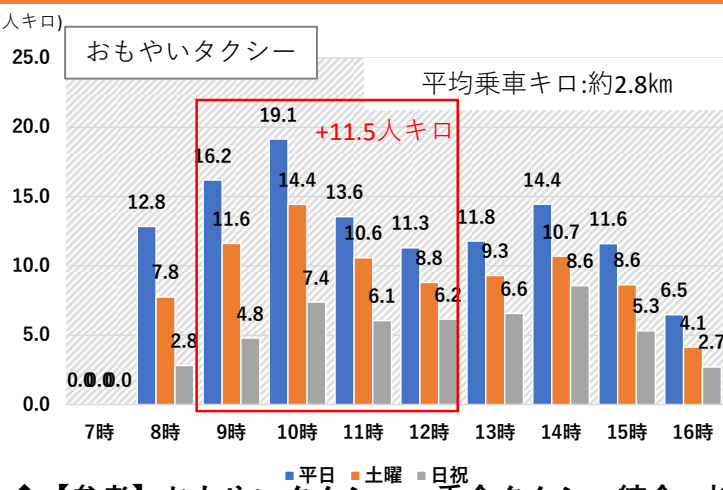
◆八幡台線（山の手経由）：令和4年度産交バス提供データ（運賃区界ごと）

- 八幡校前～八幡宮前間の乗降者数は約0.15人/便と非常に少ない（平日）



おもやいタクシーの運行体制

◆時間帯別の需要傾向（2021年9月～2022年8月の1日平均の輸送人キロ）



- 現行の輸送実績に、主に住吉線及び桜山線の廃止区間の利用者数約4.1人×平均乗車キロ2.8km = 11.5人キロが午前中に加わる可能性がある

- 午前中における2台→3台への増車の要否については、路線バスの利便性向上に伴う利用転換やタクシー協会に対するヒアリングの結果等を踏まえ、当面の間は現行の運行体制を維持することとし、今後、不便時間が恒常的に20分程度を超過する場合に増車を検討する

◆【参考】おもやいタクシー・乗合タクシー統合 検討結果について

おもやいタクシー増車・乗合タクシー統合シミュレーション		午前ピーク		午後ピーク		考察
		台数	不便時間	台数	不便時間	
案①	乗合タクシー午後のみ統合（利用は現状並み）	おもやい 2台 乗合 2台 4台体制	現状と同様	おもやい 3台	5～15分	午後はおもやいタクシーと乗合タクシーを統合し、現状の利用に対応する場合、3台体制ならば、不便時間は現状以下に抑えることができる。
案②	乗合タクシー午前午後完全統合（利用が現状の1.5倍）	おもやい 2台 乗合 2台 4台体制	12～21分	未検討		4台体制ならば、午前のピーク時間帯の利用が1.5倍に増加した場合、現状に近い不便時間で運行することができる。
【参考】	現状（実際の状況）	おもやい 2台	18.1分	おもやい 2台	20.3分 (R5：17.5分)	実際の状況とシミュレーション結果を比べると約2～3倍の不便時間となる。 ※令和5年度は、ドライバーの休憩時間取得に伴う不便時間解消のため、午後の一部に3台目を導入。
【参考】	現状（シミュレーション）	おもやい 2台	10.4分	おもやい 2台	7.2分	

※不便時間：目的地までデマンド交通で移動した場合の所要時間と目的地まで直行で移動した場合の所要時間の差分 → 「待ち時間」と「迂回時間」の和