

荒尾市地域公共交通総合連携計画概要

平成25年3月荒尾市

地域公共交通総合連携計画とは

〇「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年5月25日法律第59号。以後、活性化再生法という。)に基づき、本市における地域公共交通の基本的な方針や目標を掲げ、その目標達成の施策をまとめたものである。

〇本計画の策定にあたっては、公共交通事業者をはじめ、市民や関係団体、学識経験者などが参画した荒尾市地域公共交通活性化協議会(活性化再生法並びに道路運送法に基づくもの)を設置し、地域の实情に応じた地域公共交通について協議を重ね検討を行った。

〇本市における近年の路線バス利用者の減少(年2〜3%)に歯止めをかけるとともに、マイカーから路線バス等へのシフトによる二酸化炭素排出削減など環境負荷軽減にも配慮しながら、今後の高齢者の増加などを踏まえ、市民にとって利便性の高い地域公共交通体系を構築することを目的とする。

計画の位置づけ等

〇計画の位置づけ

第5次荒尾市総合計画

(計画期間 平成24年度〜平成33年度)
めざすべき姿 “しあわせ 優都 あらお”

自然環境と都市機能の調和による暮らしやすいまち

荒尾市地域公共交通総合連携計画

都市計画マスタープラン(平成17年度策定)

生活交通ネットワーク計画*

※1 地域公共交通総合連携計画における目標達成のための施策の中で、国庫補助対象となる一定の基準を満たす公共交通の維持確保に関する事業をまとめたもの。

〇計画の期間

平成25年度から平成28年度の4ヶ年

〇計画の区域

荒尾市全区域

地域の現状

- 少子高齢化の進行(高齢化率28.4%国勢調査H22)
- 四ツ山の商業地としての機能の低下
- あらおシティモール周辺の商業施設や医療機関の集積
- 大牟田市への通勤・通学者の割合が26.0%と最も高く、玉名市の8.1%が続く、玉名市へは、特に通学者の割合が高い。
- 万田地区、荒尾地区、中央地区、緑ヶ丘地区及び市営住宅がある桜山地区、八幡地区の一部に人口の集積が見られる。
- 日常的な買い物は、市内での購入が多い。
- 地球温暖化や環境問題に対する市民意識の向上
- 約7割の市民が移動手段は自動車を利用している。

地域公共交通の現状

- 路線バス(2社)、JR九州鹿児島本線(荒尾駅・南荒尾駅)、タクシー事業者(5社)が運行
- 荒尾駅利用者は、年間約73万人
- 路線バスの利用者は、平成23年度において市域線26万人、玉名市など広域路線12万人であり、年々減少している。
- 路線バスへの市補助額は、23系統で5,371万円(平成23年度)で増加傾向
- 市営住宅がある桜山線や八幡台線のバス利用者が多い。
- 市民の移動ニーズとバス運行(路線・ダイヤ等)のミスマッチ
- 市民の2人に1人が、自家用車(軽自動車乗用含む)を保有している状況(H21年度)

乗降調査結果

- 産交バス乗客の特性
 - ・ 高齢の女性
 - ・ 70歳以上の乗客のほとんどが福祉乗車証(100円)を利用する。
 - ・ 週に3回以上バスを利用する高頻度利用者の割合が高い。
 - ・ 買い物をする利用が多い。
- 西鉄バス市内を経由する路線のみ、荒尾市民は利用者全体の20%弱

地域座談会の結果

- バスの便数が少ない
- 路線やダイヤが分かりにくい
- バス停が遠い
- 利用者の少ない地域には、デマンド型交通などを導入
- どの地区でも、主要な目的地はあらおシティモールを挙げる人が多い。

地域公共交通における課題

- 課題1: 高齢者や移動手段を持たない人への対応
- 課題2: 住民ニーズと路線やダイヤのずれ
- 課題3: 路線バス補助金の増加
- 課題4: 過度な自家用車への依存

基本方針

路線バスを中心としながら、他の交通モードを組み合わせた最適で持続可能な地域公共交通体系の構築

〇路線バスを基本としながらも、路線バスを維持するエリアとそれ以外の交通手段を導入するエリアとを区分し、地域特性に応じて、乗合タクシーなどの交通手段も導入し、路線バスと乗合タクシーなどのベストミックスによる地域住民の生活を支える地域公共交通を効率的かつ持続的に構築する。

計画の目標

- 高齢社会への対応や財政負担の軽減、環境問題等に配慮しながら、利便性の向上を図る。
- 地域公共交通(路線バス等)の利用者の増加を目指す。
- 市民みんなで地域公共交通を「守り」「育む」意識の高揚を図る。

〇数値目標

指標名	現状値	目標値(H28年度)
公共交通機関の利便性に関する満足度※1	7.2%(H22年度)	15%
地域公共交通(市域路線バスなど)利用者数	26万人(H23年度)	27万人

※1 満足度とは、H22年8月に実施した市民まちづくりアンケートにて「満足」または「まあ満足」と回答した人の合計割合。

計画を推進するための視点

- 市民の自立した生活の支援
- 事業者・地域・自治体の協働
- 財政負担の抑制

目標達成のための施策

1 運行の効率化

① 路線バスにおける「主要路線」と「一般路線」の位置づけの明確化

「主要路線」: 日中概ね1時間に1便の運行 / 「一般路線」: 1日3回程度の運行

② 利用者のニーズに対応した路線・ダイヤなどの見直し

〇利用者の少ない平井地区・府本地区における路線の廃止 〇発着点の変更(四ツ山発着をバスセンターや荒尾駅発着へ変更) 〇重複区間の見直し〇運行間隔のばらつき解消(パターンダイヤ※1の導入)〇乗り継ぎの接続改善

③ 予約型乗合タクシーの導入

〇平井地区・府本地区におけるデマンド型交通の導入

2 地域公共交通の利用促進

① 自動車からの転換を促し、公共交通の利用を促進する企画やイベントの実施

〇モビリティマネジメント※2の実施 〇バス路線沿線商業施設などとのタイアップ事業 〇観光スポット情報の提供

② バス停等の環境整備

〇分かりやすい路線図や時刻表の作成 〇屋根付き停留所やベンチの設置

③ 乗りやすさの改善

〇フリー乗降の導入検討

④ JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実

〇JRの利用促進 〇福岡空港行き高速バス乗り場の移設の検討

※1パターンダイヤとは、周期的に繰り返し運行されるダイヤのこと

※2モビリティマネジメントとは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策のこと