

荒尾市地域公共交通総合連携計画

総括資料

計画期間：平成25年度～平成28年度

平成 29 年 5 月

荒尾市地域公共交通活性化協議会

1. 荒尾市地域公共交通総合連携計画の概要①

1

地域公共交通の課題（計画策定当時）

① 高齢者や移動手段を持たない人への対応

本市における路線バス利用者は年々減少しているものの、平成23年度時点で1日当たり延べ700人以上が利用しており、今後も引き続き移動手段を確保していく必要がある。

② 住民ニーズと路線やダイヤのずれ

市内路線については、主に高齢者をターゲットに、あらおシティモールを中心としたダイヤを編成しているため、JRとの連携ができていない。また、人口密度が低い集落を運行する路線については、1便当たりの利用者が3人未満の路線も発生している。

③ 路線バス補助金の増加

路線バス事業に対する補助金は年々増加しており、今後、医療・福祉や介護分野への支出が増加する見込みである本市の財政状況を踏まえ、補助金を抑制することで費用対効果を高める必要がある。

④ 過度な自家用車への依存

自家用車による移動が生活の中心となり、路線バスを利用する人が減少すれば、バス路線を廃止せざるを得ない可能性もある。そうならないためにも、自家用車中心の生活を見つめ直し、地域全体(交通事業者・地域・自治体の協働)で路線の維持に取り組む必要がある。



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

利用者は年々減少しているものの、市内路線で1日当たり延べ700人以上が利用しているため、引き続き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、地域特性に応じ乗合タクシーを導入し、路線バスと乗合タクシーのベストミックスによる地域公共交通を、効率的かつ持続的に構築する。

区分	地域特性など
路線バスを維持するエリア	人口の集積が見られ、一定の利用者が見込まれ路線バスによる効率的な運行が可能なエリア
デマンド型交通を導入するエリア	人口の集積が見られず、路線バスの運行による更なる利便性の確保が難しく、代替手段による交通手段の確保の方が効率的なエリア

計画の目標

- ・ 公共交通機関の利便性に関する満足度 : 7.2%(H22) → 15%(H28)
- ・ 地域公共交通利用者数 : 26万人(H23) → 27万人(H28)

2. 計画に基づく取組み（利用者ニーズに対応した路線再編） 3

◆ 予約型乗合タクシーの導入

- ・地域の地理的条件や利用状況等を踏まえ、平井地区/府本地区へ予約型乗合タクシー（区域運行）を導入。
- ー乗合タクシー導入エリアの選定条件ー

- ①人口の集積が見られないエリア
- ②集落からバス停までの距離が遠く、利用者が少ない路線が運行するエリア
- ③運行エリアや運行経路が路線バスを維持するエリアと重ならないこと

◆ 乗合タクシーの導入に伴う路線の廃止

- ・庄山環状線（バスセンター～宿～庄山～川北～バスセンター）、府本環状線（バスC～唐池～椀下～バスセンター）、府本産交線（バスセンター～府本～玉名産交）を廃止。

◆ 通勤や通学に利用しやすいような運行時間の拡大

- ・シティモール周辺や八幡台線沿線からの玉名方面へのアクセスを強化するため、利用状況も踏まえ、荒尾市と玉名方面とを結ぶ4系統の重複区間を見直し、早朝6時台から午後8時台までの便数を確保。
→荒尾玉名線（地域間幹線）の利便性向上
- ・市内のバス路線も早朝や夜間に増便し、通勤通学に必要な便数を確保。

◆ もっと利用しやすく、わかりやすい路線へ

- ・バス路線に番号をつけ、路線の位置づけを明確化。
- ・運行時刻を覚えやすい「パターンダイヤ」を導入。
- ・バス路線の重複を見直し、運行ルートや発着点の変更を実施（産交バスの全路線があらおシティモールに乗り入れ。）
- ・JRや他の路線バスとの乗り継ぎに配慮したダイヤ編成を実施。

▼八幡校行	四ツ山	700	720	750	850	950	1050	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1750	1920	1940
	荒尾駅前	705	725	755	855	955	1055	1155	1255	1355	1455	1555	1655	1755	1925	1945
	荒尾市役所前	707	727	757	857	957	1057	1157	1257	1357	1457	1557	1657	1757	1927	1947
	荒尾市民病院前	715	735	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805	1935	1955
	シティモール	722	742	812	912	1012	1112	1212	1312	1412	1512	1612	1712	1812	1942	2002
	八幡台二丁目	731		821	921	1021	1121	1221	1321	1421	1521	1621	1721	1821	1951	
八幡校前	733		823	923	1023	1123	1223	1323	1423	1523	1623	1723	1823	1953		

※パターンダイヤの例

2. 計画に基づく取組み（利用促進事業）①

取組内容	1年目（平成25年度）	2年目（平成26年度）
地域公共交通活性化協議会の開催	地域公共交通活性化協議会を毎年開催し、利用者である市民、サービス提供者である交通事業者、行政等とで公共交通の現状に対する共通認識をもち、課題に対する解決策を検討した。	
利用促進イベントの実施	<input checked="" type="checkbox"/> モビリティマネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室の開催 ・冊子配布による市民への情報提供 <input type="checkbox"/> バス路線沿線商業施設などとのタイアップ事業（バス利用者への特典付与の検討） →路線バス増加の見込みが立たないままでの事業実施は困難（あらおシティモールによるタクシー料金一部助成は継続実施中）	<input checked="" type="checkbox"/> モビリティマネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室の開催 <input checked="" type="checkbox"/> 地域間幹線の利用促進のための広告バスの運行
バス停等の環境改善	<input checked="" type="checkbox"/> 分かりやすい路線図や時刻表の作成	<input checked="" type="checkbox"/> 乗継拠点における簡易バスロケーションシステム「あしあとランプ」の導入（荒尾駅前、市民病院前、八幡校前）
乗りやすさの改善	<input type="checkbox"/> フリー乗降の導入検討	<input type="checkbox"/> フリー乗降の導入検討
JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実	<input checked="" type="checkbox"/> 福岡空港行き高速バス乗り場を荒尾駅前に移設	—

2. 計画に基づく取組み（利用促進事業）②

5

取組内容	3年目（平成27年度）	4年目（平成28年度）
地域公共交通活性化協議会の開催	地域公共交通活性化協議会を毎年開催し、利用者である市民、サービス提供者である交通事業者、行政等とで公共交通の現状に対する共通認識をもち、課題に対する解決策を検討した。	
利用促進イベントの実施	<input checked="" type="checkbox"/> モビリティマネジメントの実施 ・乗り方教室の開催 <input checked="" type="checkbox"/> 地域間幹線の利用促進のための広告バスの運行（万田坑ラッピングバスを含む） <input checked="" type="checkbox"/> 市や観光協会のホームページにおける地域公共交通に関する情報提供（観光スポット情報との連携を含む） <input checked="" type="checkbox"/> 乗合タクシーの予約変更時間の変更（利用予定時刻の2時間前まで→1時間前まで） <input checked="" type="checkbox"/> 乗合タクシーに関する地域説明会の実施	<input checked="" type="checkbox"/> モビリティマネジメントの実施 ・乗り方教室の開催 <input checked="" type="checkbox"/> 地域間幹線の利用促進のための広告バスの運行 <input checked="" type="checkbox"/> 市ホームページリニューアルに合わせた地域公共交通に関するページの作成 <input checked="" type="checkbox"/> 乗合タクシーの啓発チラシの配布（運行地区全世帯）
バス停等の環境改善	<input type="checkbox"/> 屋根付き停留所やベンチの設置 →設置状況について台帳を作成。新たな設置については、バス停ごとの乗降車数など利用実態に応じて検討する。	—
乗りやすさの改善	<input type="checkbox"/> フリー乗降の導入検討	<input type="checkbox"/> フリー乗降の導入検討
JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実	—	<input checked="" type="checkbox"/> 地元団体による電光掲示板の設置及びイベントの実施

公共交通マップと総合時刻表



乗合タクシー啓発チラシ

バスとタクシーの良いとこ取り！
乗合タクシーってどんな乗り物？
～荒尾市予約型乗合タクシーの制度案内～

バス停までの距離が遠く、路線バスの運行本数が少ないという課題を解決するため、
平井地区・岩本地区では、事前に予約をして、複数の人（1名含む）を合わせて利用しています。
「荒尾市予約型乗合タクシー」を運行しています。

路線バスのように、低料金で利用したいのよ。

タクシーのように、自宅の近くまで迎えに来てほしいわ。

☆乗合タクシー☆

乗合タクシーは、低料金で利用できるという路線バスの長所と、自宅近くまで乗降できるというタクシーの長所を融合させた、“良いとこ取り”の公共交通機関です！
※低料金(大人200円、小人100円)でご登録の場所まで送迎します。

各地区線	予約	料金
1便 08:30	1便	11.00
2便 09:30	2便	12.00
3便 10:30	3便	13.00
4便 11:30	4便	14.00
5便 13:30	5便	15.00
6便 14:30	6便	16.00

※ 平日線・休日線あり

ご利用には事前に利用登録が必要です。
荒尾市役所が常設サービスセンター（あおろぎシティモール）に設置してあります。予約型乗合タクシー利用登録申請書に必要事項をご記入の上、提出してください。
後日登録証を発行します。

●本市では、乗合タクシーと路線バスの運行区域を分けて設定しています。
これは、乗合タクシーの運行区域を拡大すると、路線バスを維持していくことが困難になるため、行っているものです。
1日600人以上の方にご利用いただいている路線バスを守っていくため、ご理解をよろしくお願い致します。

荒尾市役所 政策企画課
住所：荒尾市宮内出目390 0968-63-1273

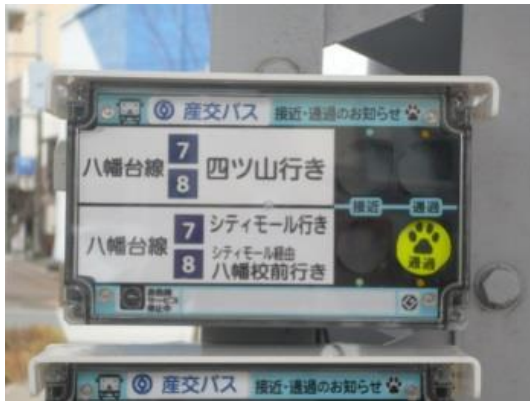
広告バス



あしあとランプ



到着の約2分前に表示



発車後10分間表示

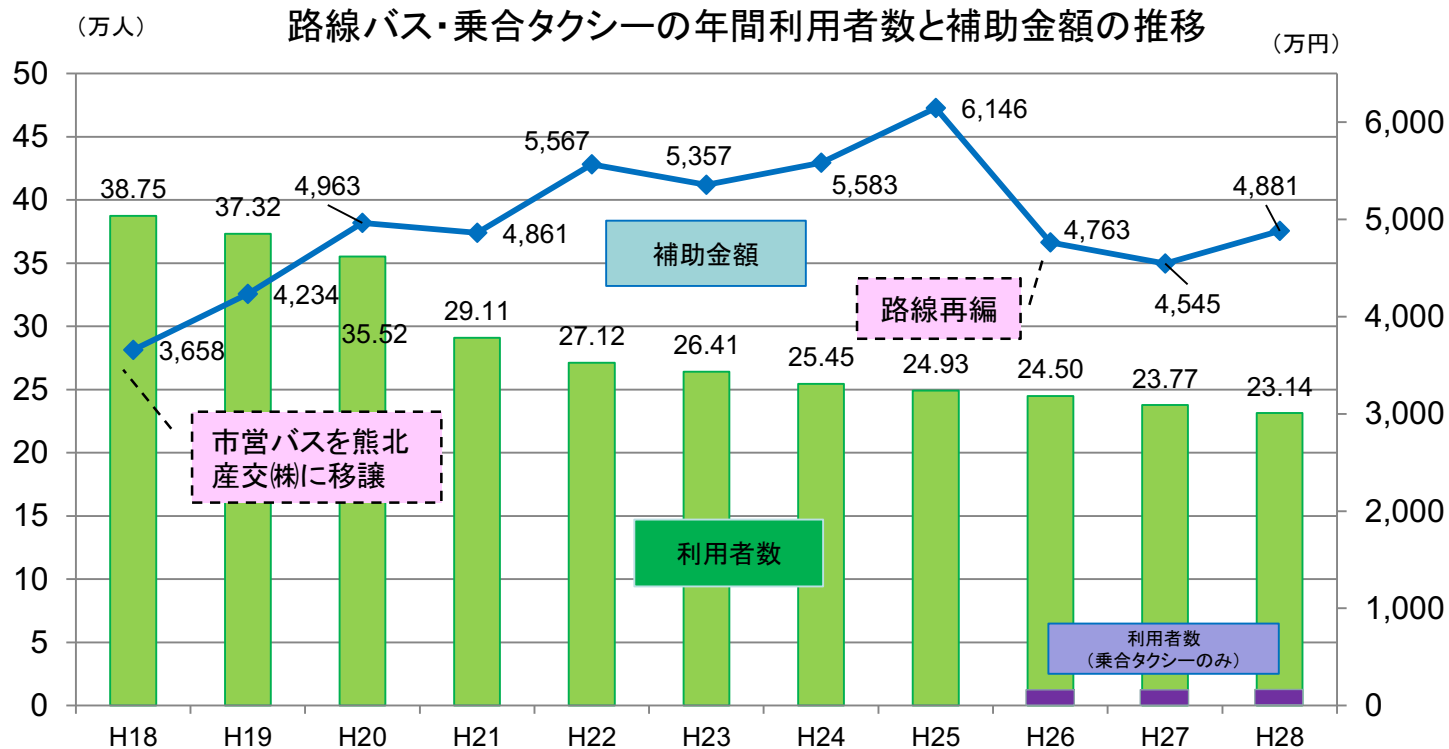


保育園におけるバスの乗り方教室

2. 計画に基づく取組み（達成状況まとめ）

施策	事業概要	主体	達成状況
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	路線の役割の明確化(主要路線・一般路線)	バス事業者	○
利用者のニーズに応じた路線バスにおける路線・ダイヤの見直し	乗合タクシー導入に伴う路線の廃止	バス事業者	○
	路線の発着点の変更	バス事業者	○
	重複区間の見直し	バス事業者	○
	運行間隔のばらつき改善(パターンダイヤ導入)	バス事業者	○
	乗り換え接続の改善(バスセンター・JR)	バス事業者	○
予約型乗合タクシーの導入	予約型乗合タクシーの導入	タクシー事業者	○
利用促進イベントの実施	モビリティマネジメントの実施(乗り方教室等)	荒尾市・交通事業者	○
	バス路線沿線商業施設などとのタイアップ事業	荒尾市・バス事業者・商業施設	×
	観光スポット情報の提供	荒尾市・関係団体	○
バス停等の環境整備	分かりやすい路線図や時刻表の作成	荒尾市・バス事業者	○
	屋根付き停留所やベンチの設置	荒尾市	×
乗りやすさの改善	フリー乗降の導入検討	バス事業者	×
JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実	JRの利用促進	荒尾市・JR九州	—
	福岡空港行き高速バス乗り場の移設の検討	バス事業者・荒尾市・JR九州	○

3. 4年間の成果（公共交通利用状況）①

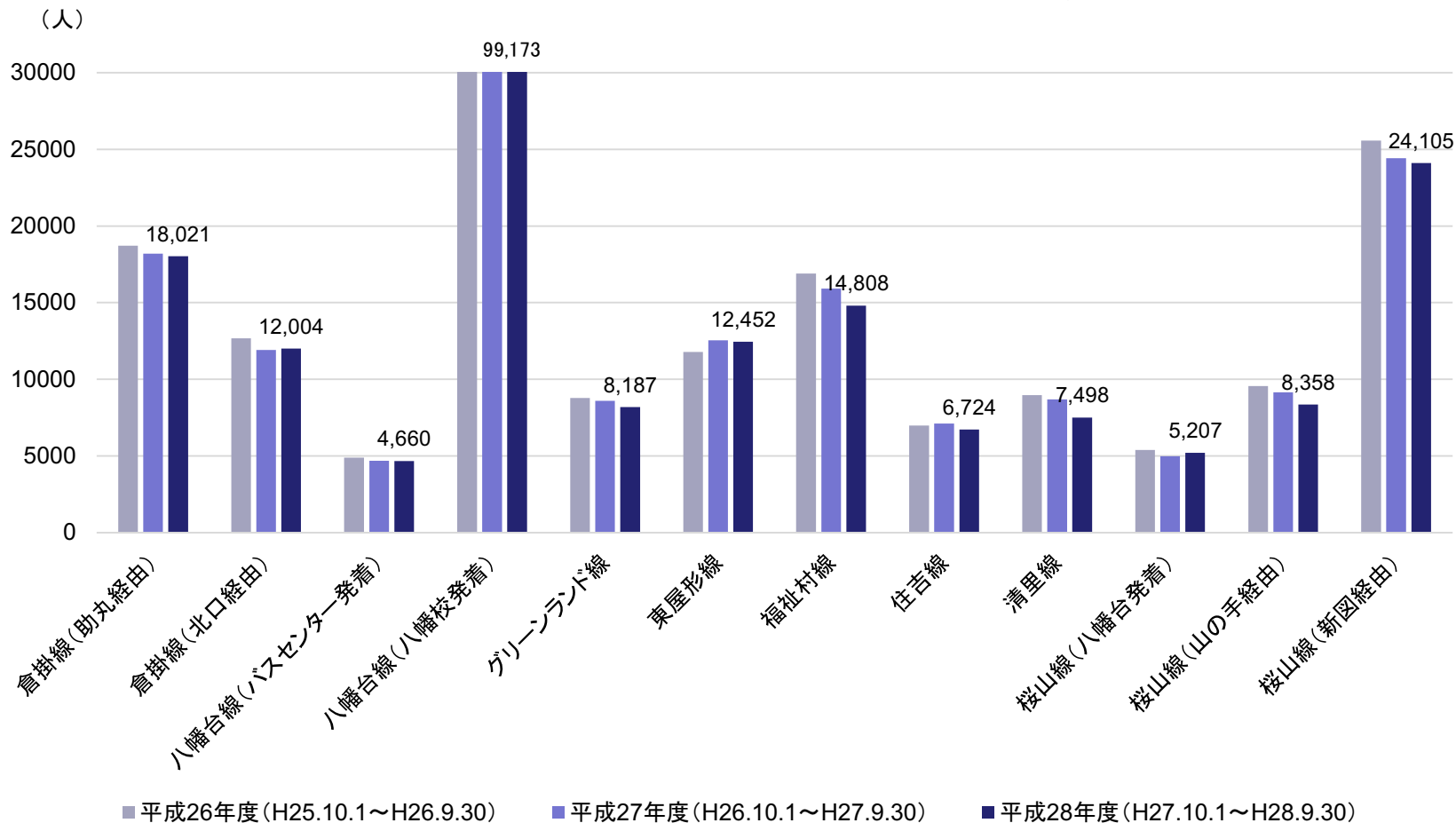


指標	現状値	目標値	実績値	達成状況
公共交通機関の利便性に関する満足度	7.2% (H22)	15% (H28)	16.0% (H28)	○
地域公共交通利用者数	26万人 (H23)	27万人 (H28)	23万人 (H28)	×

人口減少が進行する中、利用者数を増やすという目標は達成できなかったものの、ニーズに合わせた路線再編と、利用促進などにより、補助金を削減しながら、利便性に関する満足度を伸ばし、利用者数は微減の傾向を維持することができた。

⇒「効率的で利用しやすい路線」への再編に一定程度つながった。

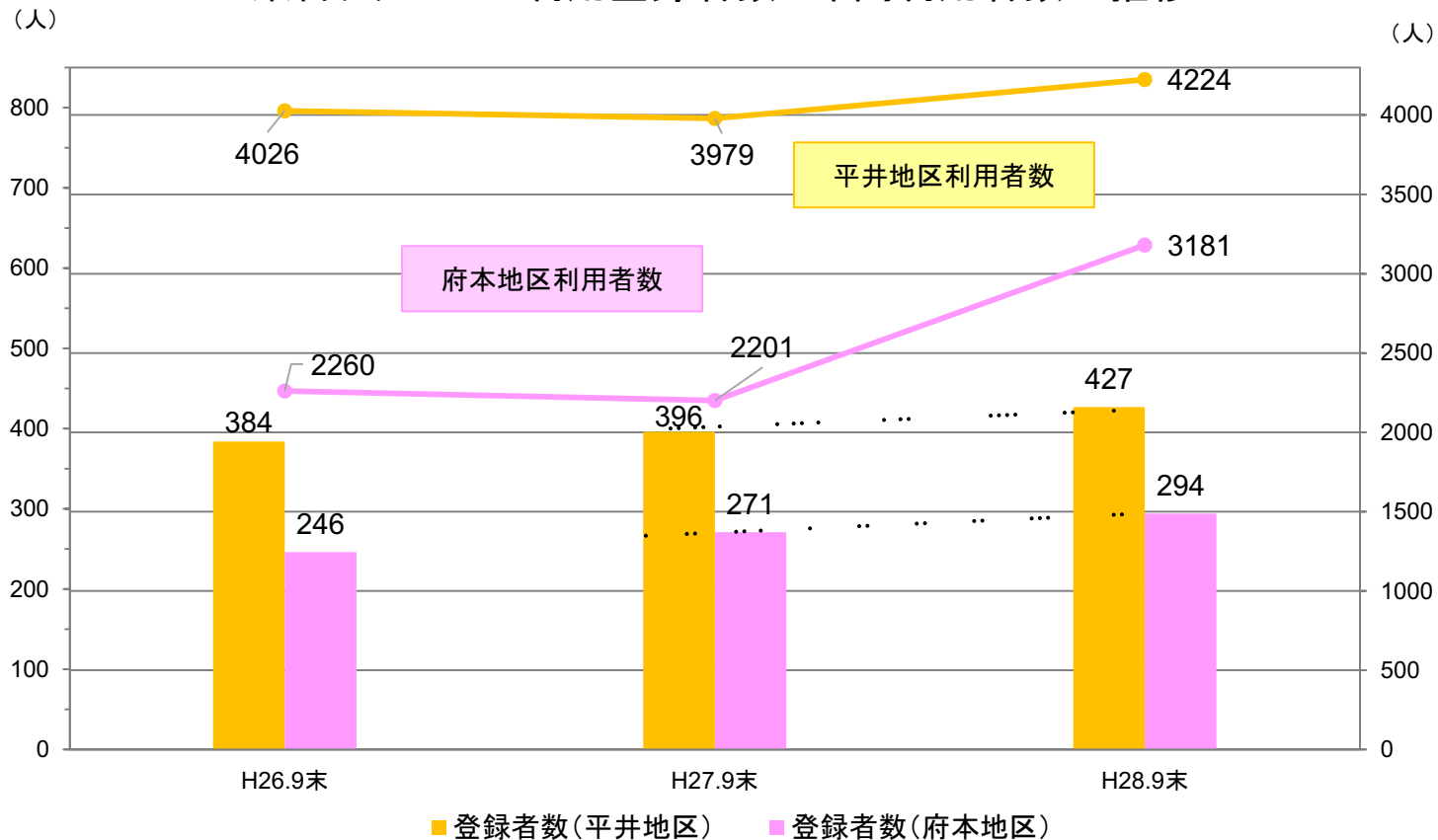
市内路線バス（産交バス）の路線ごとの利用者数の推移



全体的に減少傾向であるが、路線や年度によっては利用者数が増加しているものもある。

⇒利用実態の分析を行い、路線ごとのニーズを捉え、役割を明確にする必要がある。

乗合タクシーの利用登録者数と年間利用者数の推移

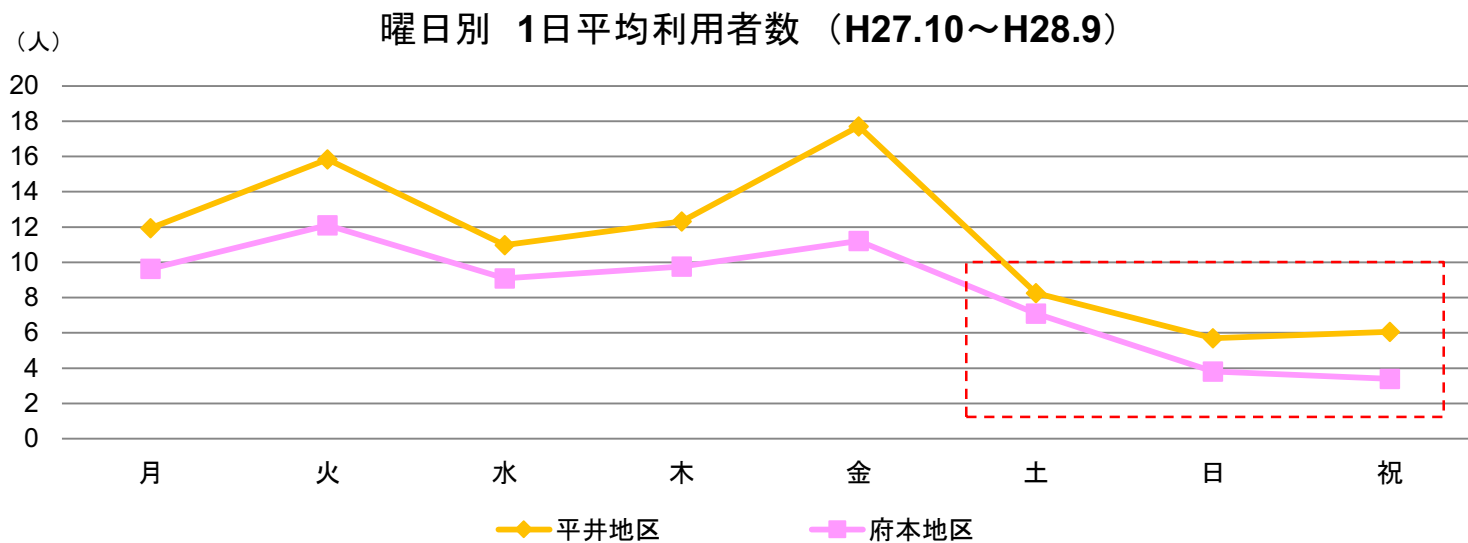
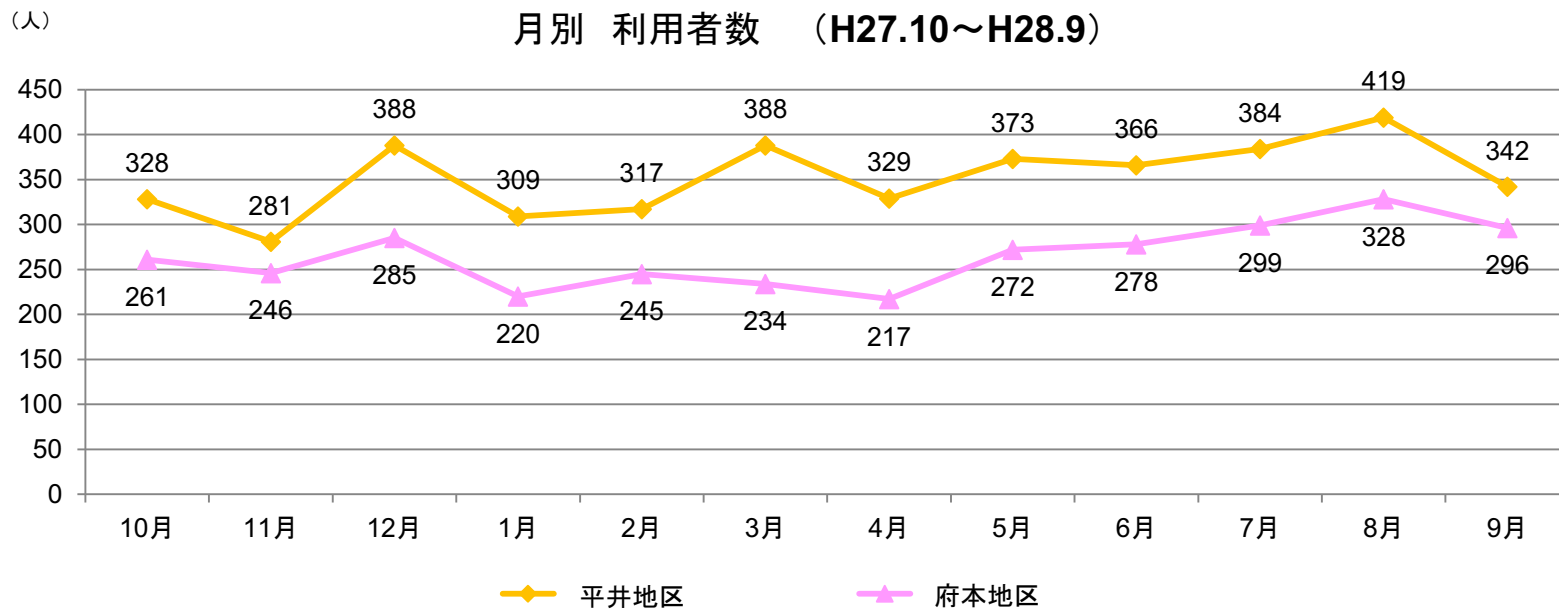


当初見込んでいた乗合タクシーの利用者数 【年間13,000人】

平成27年10月～平成28年9月までの利用者数（実績）【7,405人】

⇒利用者数見込の約60%にとどまっている。

3. 4年間の成果（公共交通利用状況）④



4. 課題と今後の展望①（公共交通利用者数）

◆路線バスについて

- ・利用者数は全体的に減少傾向
⇒路線や年度によっては利用者数が増加しているものもある。
- ・利用状況を分析するための十分なデータが集められていない



利用者の属性や利用目的、ニーズなどを再度調査・分析し、編成を見直す必要がある。

◆乗合タクシーについて

- ・利用者数は年々増加
⇒乗合タクシー導入前の当該地区の路線バス利用者数「年間約13,000人」という当初見込には届いていない。
- ・利用しない理由の分析: 何らかの移動手段を有する登録者が多い(約7割)。



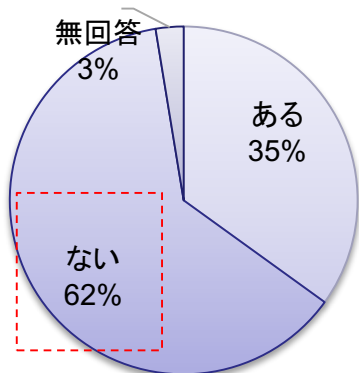
「路線バスから乗合タクシーになった」

: 利用登録者の10%程度

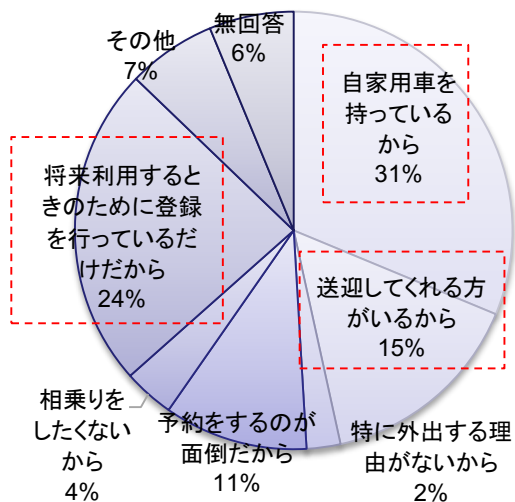
乗合タクシーの利用登録が進んでいないのか、利用頻度が低下しているのか、住民の行動変容を調査し、原因を特定する必要がある。

【参考: H28利用実態調査結果】

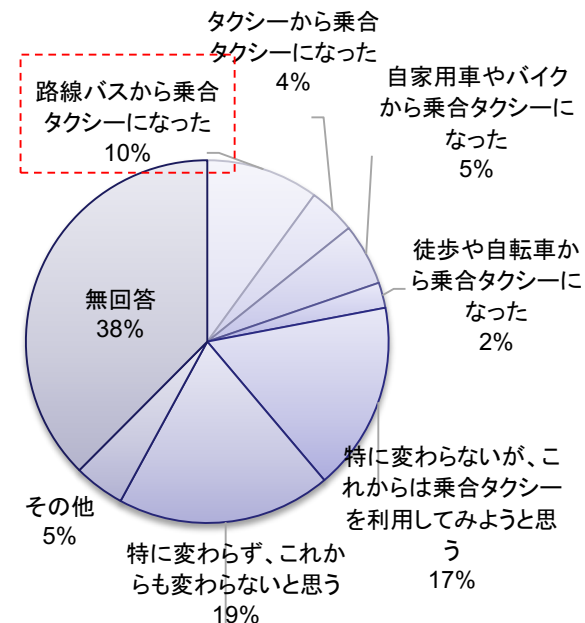
(利用経験)



(利用しない理由)



(移動手段)



4. 課題と今後の展望②（満足度）

◆居住地区ごとの満足度

- ・バスセンターがある「中央部」の満足度が低調
- ・乗合タクシーを導入している「東部」の満足度もやや低い

◆不満の理由

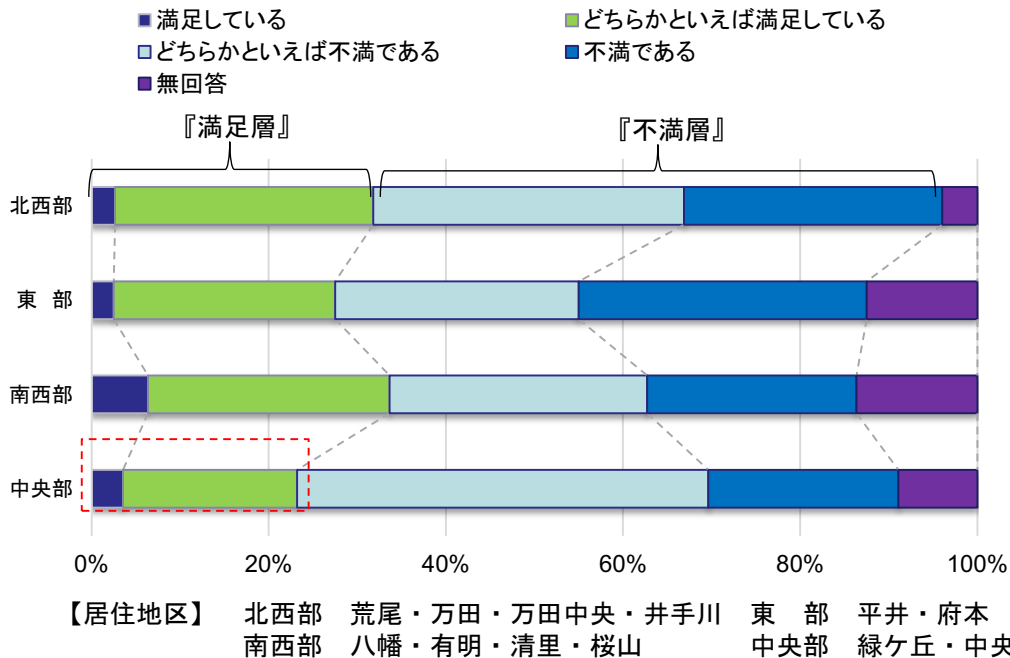
- ・「最寄駅やバス停までが遠い」、
「目的地に行くのに乗り換えが必要である」などの理由が多い。
- ・「その他」として、「バスの本数が少ない」とする理由が多く、
「バスの運賃が高い」とする理由なども挙げられている。



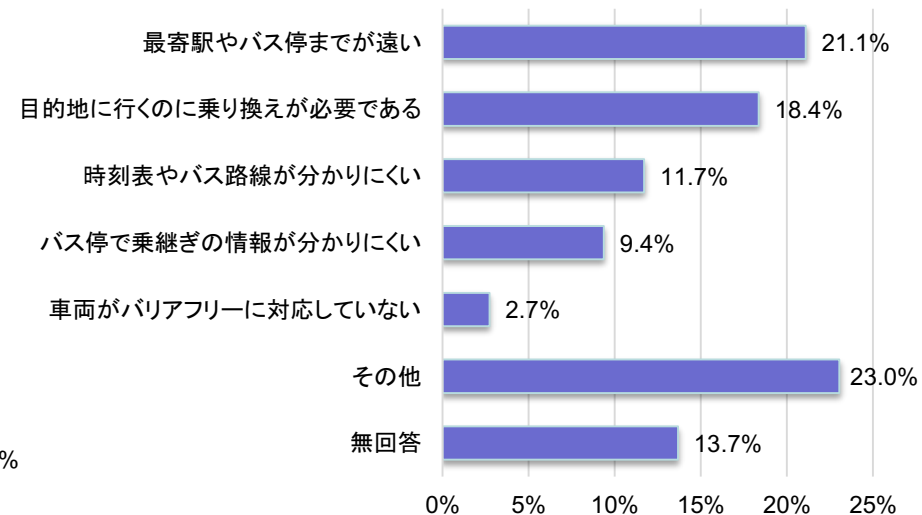
「バスの本数」や「バス停の位置の変更」など
⇒利便性や費用対効果などを考慮しながら、
利用実態に応じ見直しを検討する必要がある

「情報発信の強化」
⇒観光客の利用も見据え、時刻表や乗継情報などを
分かりやすく伝えるための情報発信を行う必要がある。

【参考：H28まちづくりアンケートにおける公共交通の満足度調査結果】



（公共交通に不満な理由）



4. 課題と今後の展望③（乗合タクシーへの要望）

◆乗合タクシーの運行に対する主な要望

- ①運行区域の拡大（市民病院への乗り入れ）について
- ②事前予約の廃止について
- ③運行時間の拡大について

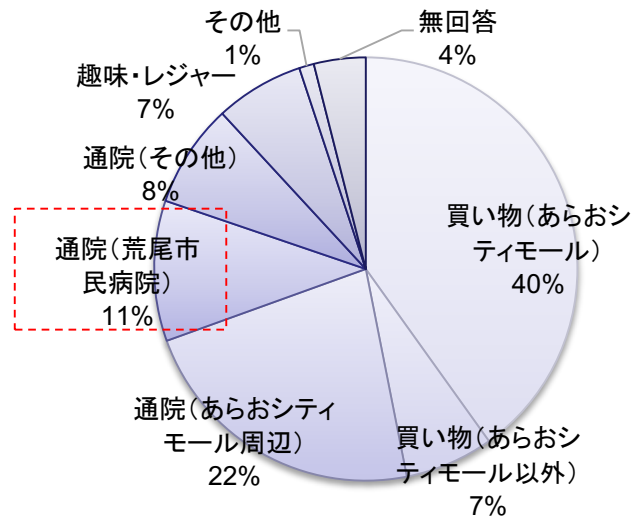


◆要望に対する検討方針①

本市では、路線バスや乗合タクシー（安価・大量輸送）、タクシー（機動性）などを組み合わせた、持続可能な公共交通体系を構築するため、運行エリアや運行経路が路線バスを維持するエリアと重ならないことを条件に乗合タクシーを導入していることから、路線バスが運行している市民病院前までは乗合タクシーでの乗り入れはできないこととしている（あらおシティモールでの乗換えが必要）。

しかし、乗合タクシーで市民病院まで通院している人が1割程度あることや、通院という目的の性質上、乗換えに対する負担が大きいことなどを総合的に考えると、介護保険のサービスとも整合を図りながら、移動の支援について何らかの対策が必要かと思われる。

【参考：H28利用実態調査結果】



4. 課題と今後の展望④（乗合タクシーへの要望）

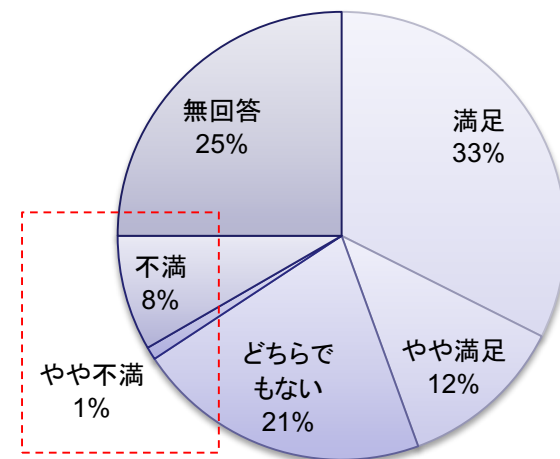
◆要望に対する検討方針②

事前予約は、送迎ルートの設定に時間を要するため、スムーズに運行ができるよう設定しているものである。平成27年度から、利便性向上のため、それまで利用予定時刻の2時間前までとしていたものを、1時間前までの受け付けに変更しているが、さらなる改善ができないか検討が必要かと思われる。

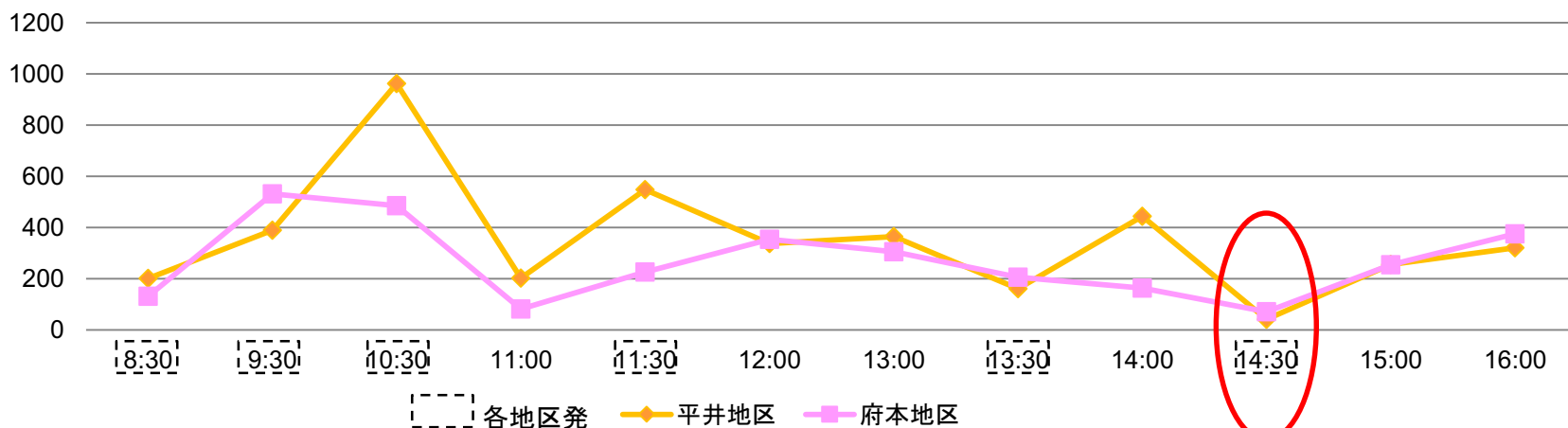
【参考：H28利用実態調査結果】

◆要望に対する検討方針③

運行実績を分析すると、14:30(各地区発)の便の利用者が両地区とも極端に少なくなっており、これは、「14:30の便であらおシティモールに行っても、帰りが最終便(16:00発)に間に合わない」と考える利用者がほとんどであるからと考えられる。外出機会を確保するため、運行時間の拡大についての検討が必要かと思われる。



【時間帯別利用者数 (H27.10～H28.9)】



4. 課題と今後の展望⑤（その他）

◆路線バス・乗合タクシーの維持に対する財政負担の増加

- ・平成25年10月に行った路線再編により、路線バスや乗合タクシーの運行に対する補助金額は大きく引き下げることができた（路線バス：約4,000万円、乗合タクシー：約600万円）が、利用者数が減少していることを踏まえると、将来的には再び財政負担が増加していくことが懸念される。
- ・一方で、乗合タクシーの運行経費については、事業者にとっても一定の収益となる程度への引上げが求められている。
⇒公共交通の利用者を増やすための取組みを検討することと併せ、交通事業者にとってもインセンティブとなるような補助制度への見直しを検討する必要がある。

◆バス停上屋などの待合環境の悪化

- ・バス停上屋の老朽化などにより、待合環境の悪化が進行している。バス停ごとの利用状況を踏まえた上で、優先順位をつけながら環境整備を検討する必要がある。

◆近隣自治体との連携の必要性

- ・本市及び隣接する大牟田市には、世界文化遺産に登録された万田坑などを含む「明治日本の産業革命遺産」や、グリーンランド、動物園などの大型観光施設があるものの、路線バスによる周遊性や情報発信が十分でないことなどにより、公共交通の利用が伸び悩んでいるところである。また、生活圏を一体としているにもかかわらず、大牟田市との広域幹線が十分でなく、買物や通院などのアクセスが困難な状況となっている。
- ・本市及び長洲町の関係においても、広域幹線の便数が少なく（3便／日程度）、アクセスが困難であることに加え、南関町の間では、乗合タクシー同士の乗継ぎについて、ダイヤの調整や待合環境整備を検討する必要がある。