

あらお相乗りタクシー（仮称）の導入を 含めた路線再編について

相乗りタクシーの導入検討に至る課題の整理

1. 荒尾市公共交通の抱える課題

- バス路線の収支悪化・補助金額の増加
- 公共交通に対するニーズの多様化（高齢化による移動弱者の存在等）
- 運行の担い手不足

2. 荒尾市地域公共交通網形成計画において目指す方針

- バス路線を軸とした利便性の高い公共交通網の構築
（バス運転手不足のため、利便性向上のためのバス路線再編は困難）
人口減少時代に合った最適なモビリティサービスの検討
- 公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保
（モビリティマネジメント、ラッピングバスなど）

令和元年度相乗りタクシー実証実験の実施（2回目）

1. 運行概要

- 期 間 令和元年9月1日から9月30日まで
- エ リ ア 荒尾市全域（乗合タクシーエリア含む）
- 利用料金 2km未満300円/2km～3km400円/3km～4km500円
4km～5km600円/5km以上700円

2. 結果まとめ

- 利用者数 769名
- タクシーからの転換がメイン
- 実証期間中のバス利用者数は増加（相互利用・バスとの棲み分け）
- 相乗りへの抵抗は少なく、本格導入を希望する方が圧倒的多数

路線再編方針（案）

実証結果から相乗りタクシーは市民ニーズを満たす利便性の高い移動手段であることが確認できたものの、
現段階では、路線バスの完全な代替手段になりうるとは断定できない。

方針（案）



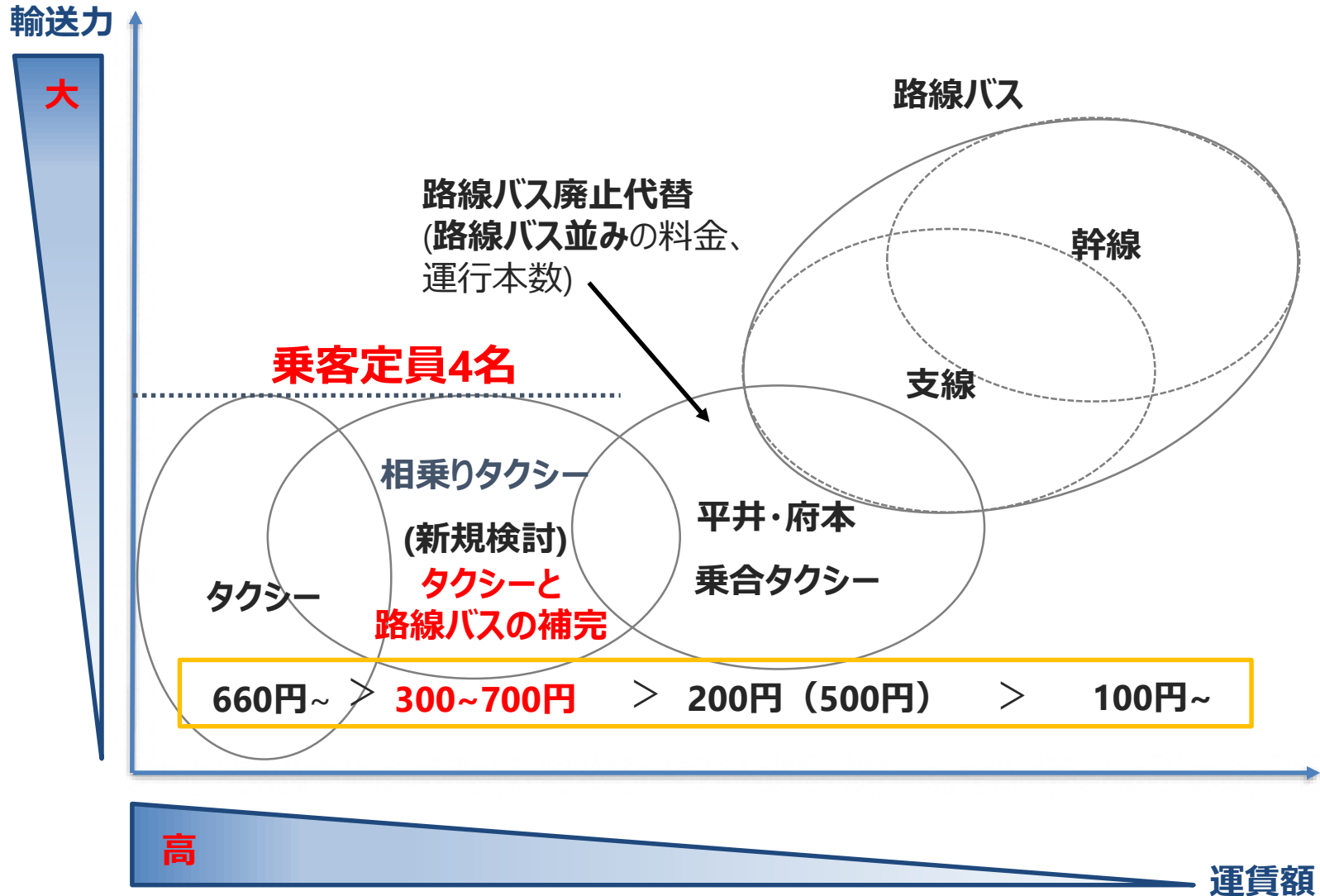
路線バス主体の交通網は維持したまま、路線バスとタクシーの中間的なサービスとして補完的に相乗りタクシーを導入し、相互利用を推進することで、利便性向上及び潜在利用者の掘り起こしを実現し、人口減少時代に合った最適で持続可能な公共交通網の構築を図る。

- 相乗りタクシー導入に係る財源を確保するため、地区単位での交通空白地（路線バス）を極力発生させずに、非効率なバス路線を廃止し、路線バスに対する補助金額の削減を図る。

相乗りタクシーと路線バス・乗合タクシー・タクシーの位置づけについて

- ・相乗りタクシーは**既存交通の補完**
- ・乗合タクシーは**路線バスの廃止代替**

・路線バスは、幹線交通と支線交通を担っている



バス路線の再編（案）

- ・ 荒尾市地域公共交通網形成計画に基づく路線再編がベース
- ・ 公共交通の運転士の人手不足が非常に深刻
- ・ 平均乗車密度、収支率、運転士の人手不足を考慮
（仕業削減のため、下記以外の一部減便を産交バスで検討）

バス対策協議会（玉名地域ブロック協議会）で協議後、令和2年10月1日路線廃止

再編対象路線

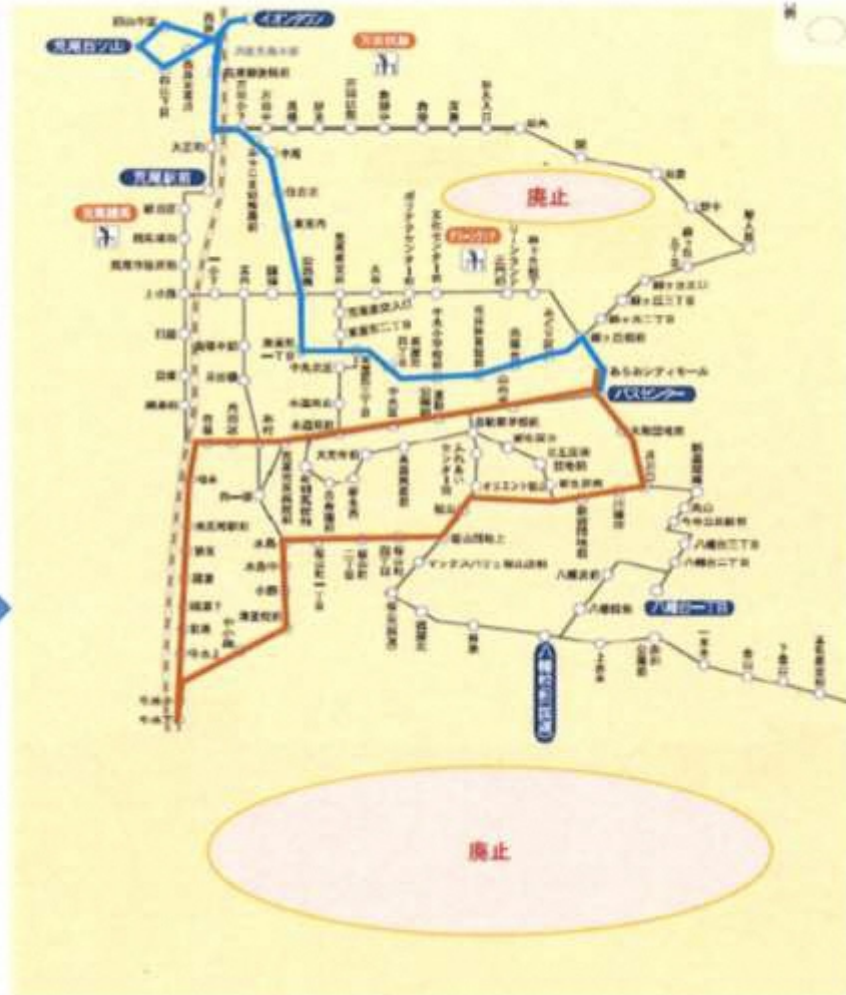
路線名	輸送人員数 (人/年)	欠損額 (円/年)	収支率	平均乗車密度	
⑥ 倉掛線 (才の木 5便)	11,928人	4,852,000円	31%	1.3人/便	補助金削減見込み額 約15,200千円/年
②⑩ 牛水下線 (1便/平日のみ)	100人	433,000円	5%	0.1人/便	
②⑪ 長洲玉名線 (3便)	7,578人	3,660,000円	20%	1.3人/便	
②⑫ 長洲港線 (2便/平日のみ)	2,072人	1,558,000円	16%	0.6人/便	
⑭ 住吉線 (3.5便/平日のみ)	8,297人	4,324,000円	27%	1.3人/便	廃止
②⑬ 清里線 (2便/平日のみ)	6,747人	3,796,000円	24%	1.1人/便	

再編

現行路線図



再編イメージ(案)



1. 利用の現状

- 荒尾駅、倉掛、バスセンターを連絡しており、利用者が低迷している
- 平均乗車密度は1.3人/便と低迷している
- 廃止区間である深瀬～野中は利用が低迷している

2. 問題点・課題

- 乗車密度が低く、収支率も低下している
- 往復5便が運行しており、運転手の確保が困難

3. 再編内容

- 右図のとおり路線を廃止

4. 再編により想定する効果

- 補助金額削減
- 運転手不足解消に寄与

補助金 約600万円/年削減 見込み



荒尾駅

バスセンター



倉掛線（助丸）



倉掛線（才の木）⇒廃止

1. 利用の現状

- イオンタウン、新生区、井川口、あらおシティモールを結んでおり、1便の運行時間が長く、利用者数も低迷している
- 幹線道路（シティモール～市民病院）を跨ぐ、利用は少ない。

2. 問題点・課題

- 市の北部～南部での利用は少なく、非効率
- キロ程、運行時間が長く、運転手の拘束時間が長い

3. 再編内容

- 右図のとおり路線を短縮

4. 再編により想定する効果

- 利便性拡大による利用者の増加（シティモールまでの移動時間短縮）
- 運転手不足解消に寄与

補助金 約250万円/年削減 見込み



牛水・長洲玉名方面の路線再編

関連路線

長洲玉名線、長洲港線、
牛水下線、清里線

1. 利用の現状

- 関連の全路線において、利用が低迷している
- 広域路線・清里線は、キロ程、運行時間が長い

2. 問題点・課題

- 利用者が少なく、収支率も低い、非効率な路線
- 運行時間が長時間であり、運転手の拘束時間が長い
- 清里線は荒尾駅方面の利用が少なく非効率

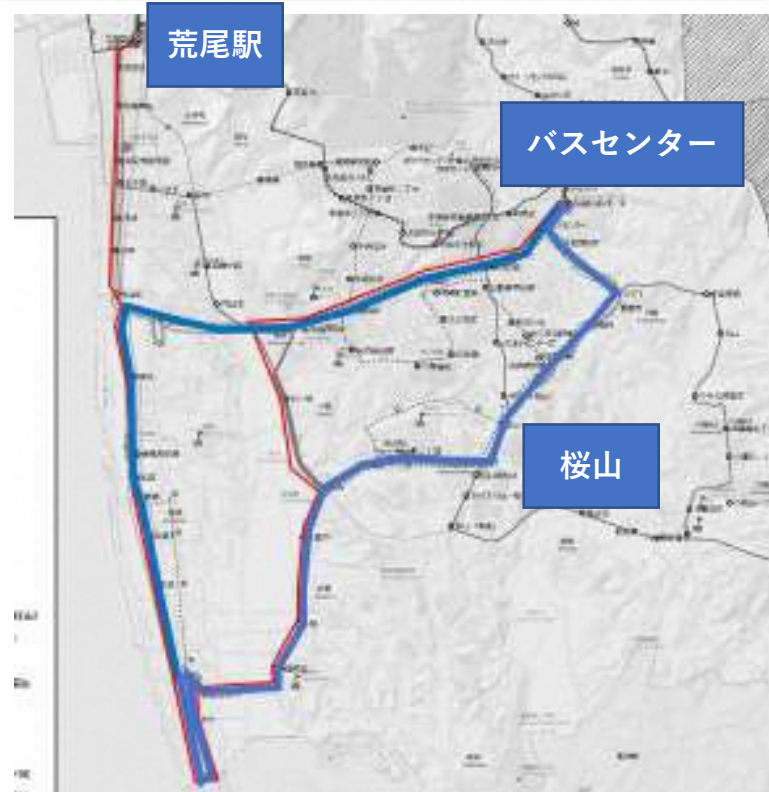
3. 再編内容

- 利用状況を踏まえ、長洲玉名線、長洲港線、牛水下線を廃止
 - 清里線 あらおシティモールを発着する循環路線に再編（どちらの順路でもシティモールへのアクセスが可能）
- 住吉線の再編で減便となる桜山方面をカバー

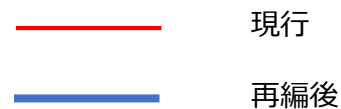
4. 再編により想定する効果

- 非効率路線の廃止による効率化
- 運転手不足解消に寄与

補助金 約700万円/年削減 見込み



牛水下



あらお相乗りタクシー（仮称）運行計画

- 事業主体 : 荒尾市が事業主体。一般旅客自動車運送事業者のタクシー事業者が運行
- 事業の種類 : 一般乗合旅客自動車運送事業（平井・府本地区乗合タクシー同様）
- 運行方式 : 非固定ダイヤ型の区域運行方式
- 開始時期 : 2020年10月1日から
- 使用車両 : 2台
- 運行時間 : 全日(土日祝日を含む) [8:00]～[17:00]
- 乗車賃 : 距離別運賃300円～700円（前回実証同様）
小学生以下 半額 未就学児 無料
※バス乗継割引・スマホ予約割引・免許返納者割引等について検討中
- エリア : 荒尾市全域
- R2事業費 : 約1240万円/6ヶ月（ = 運行経費－運賃収入）⇒荒尾市6月補正予算

※あらお相乗りタクシー（仮称）に親しみを持ってもらうとともに、平井・府本地区の乗合タクシーとの違いを明確化するため、広報あらお7月号にて愛称募集を実施予定。

参考：オンデマンド相乗りタクシー/配車コンセプト

