

# 荒尾市地域公共交通総合連携計画

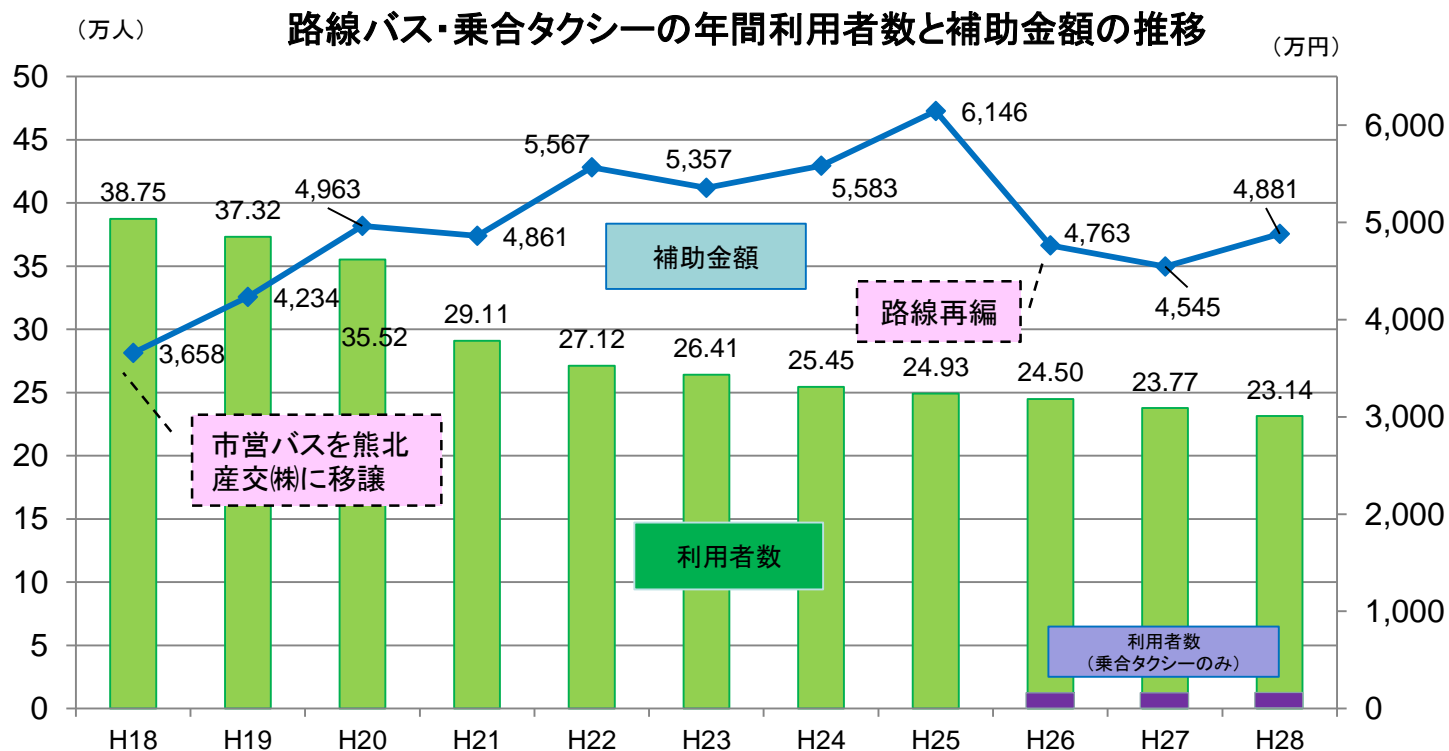
## 総括資料（抜粋）

計画期間：平成25年度～平成28年度

平成 29 年 6 月 28 日

荒尾市地域公共交通活性化協議会

# 1. 4年間の成果（公共交通利用状況）①

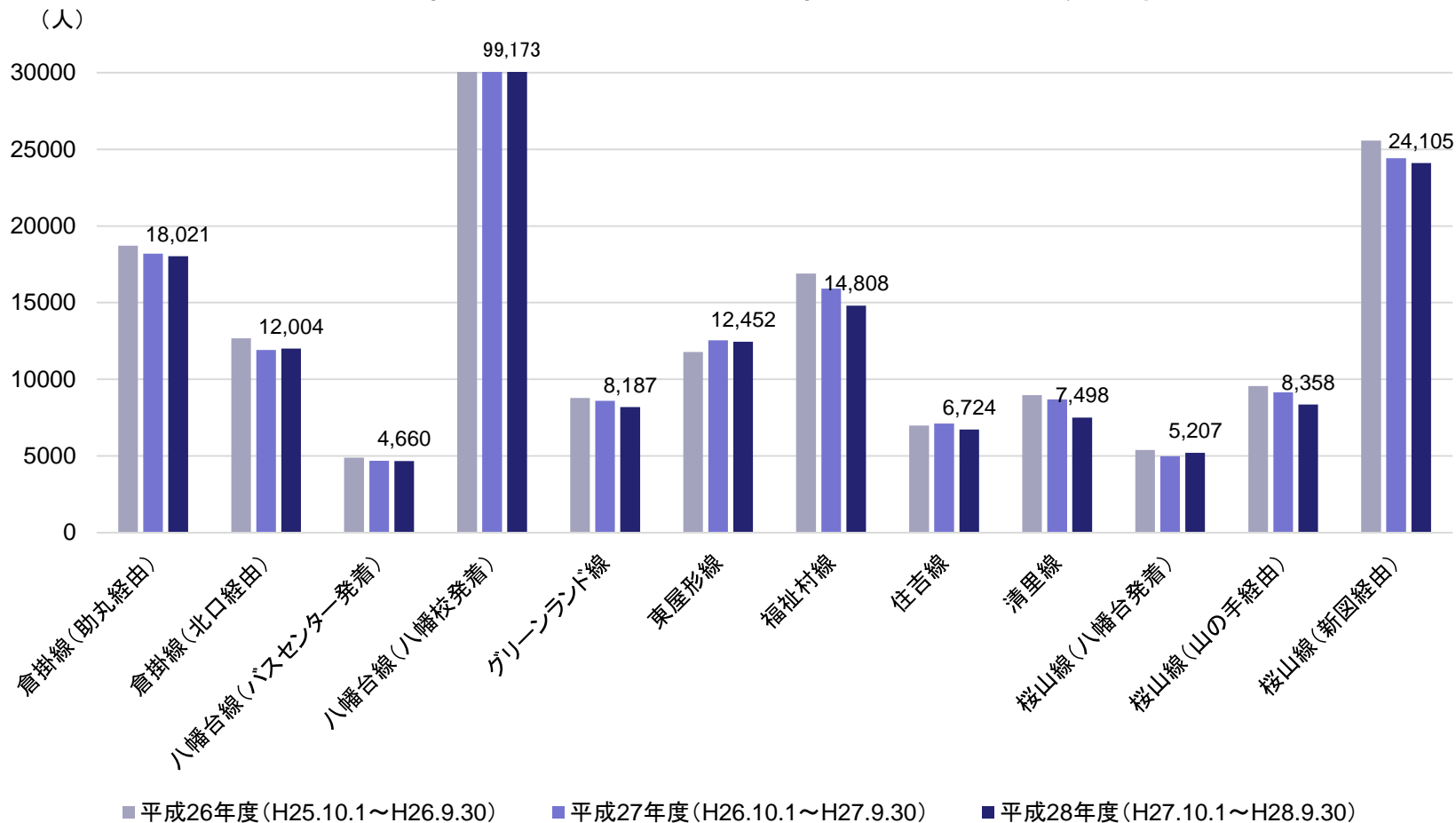


指標	現状値	目標値	実績値	達成状況
公共交通機関の利便性に関する満足度	7.2% (H22)	15% (H28)	16.0% (H28)	○
地域公共交通利用者数	26万人 (H23)	27万人 (H28)	23万人 (H28)	×

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。

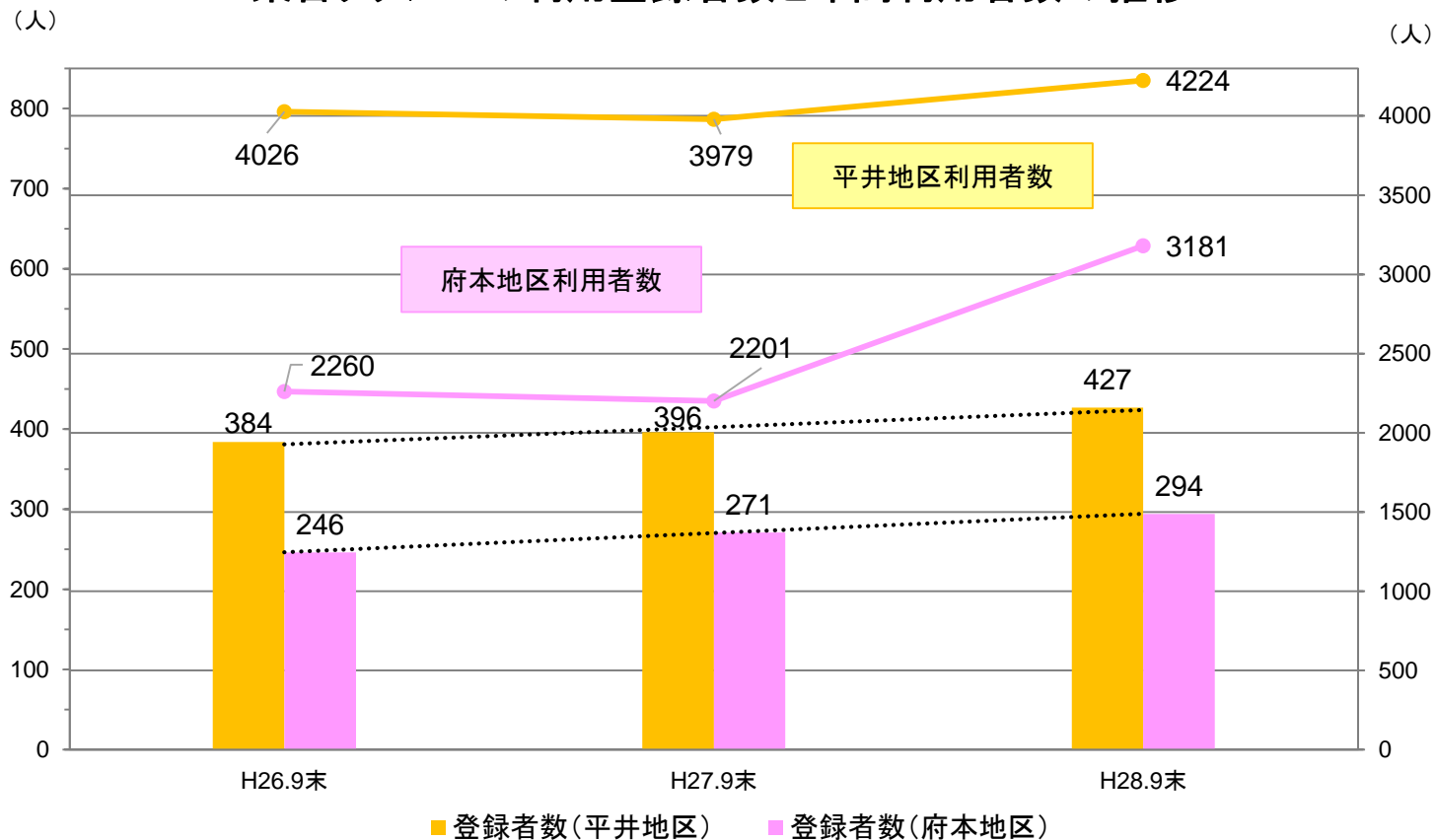
## 市内路線バス（産交バス）の路線ごとの利用者数の推移



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

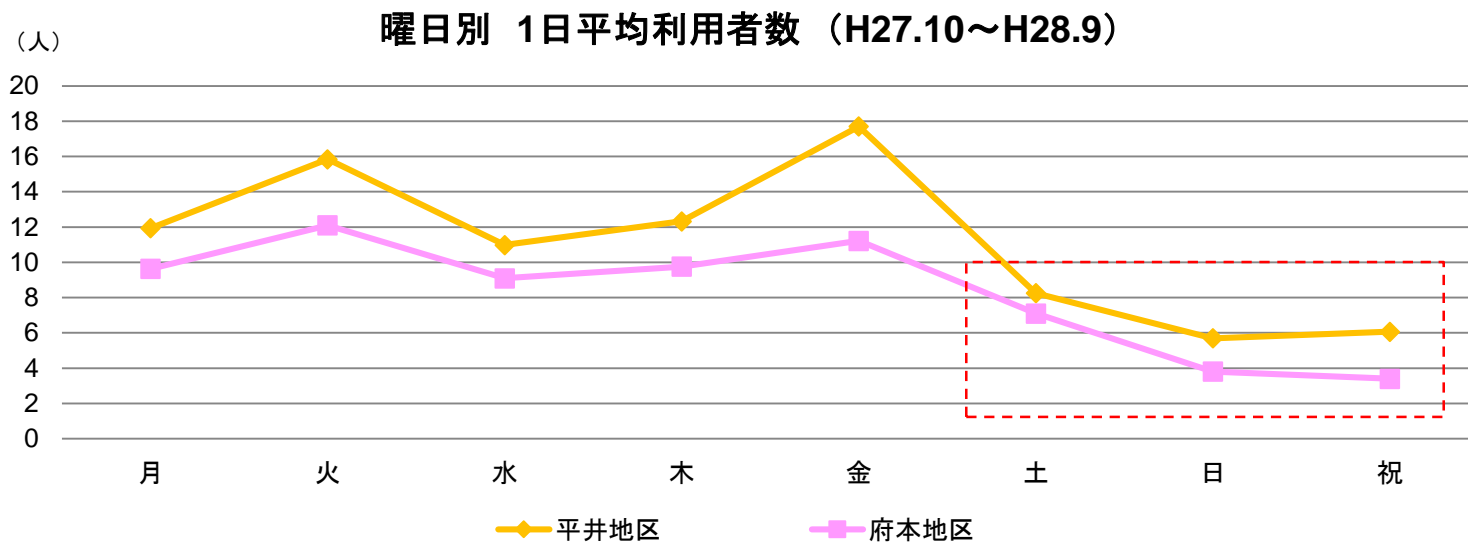
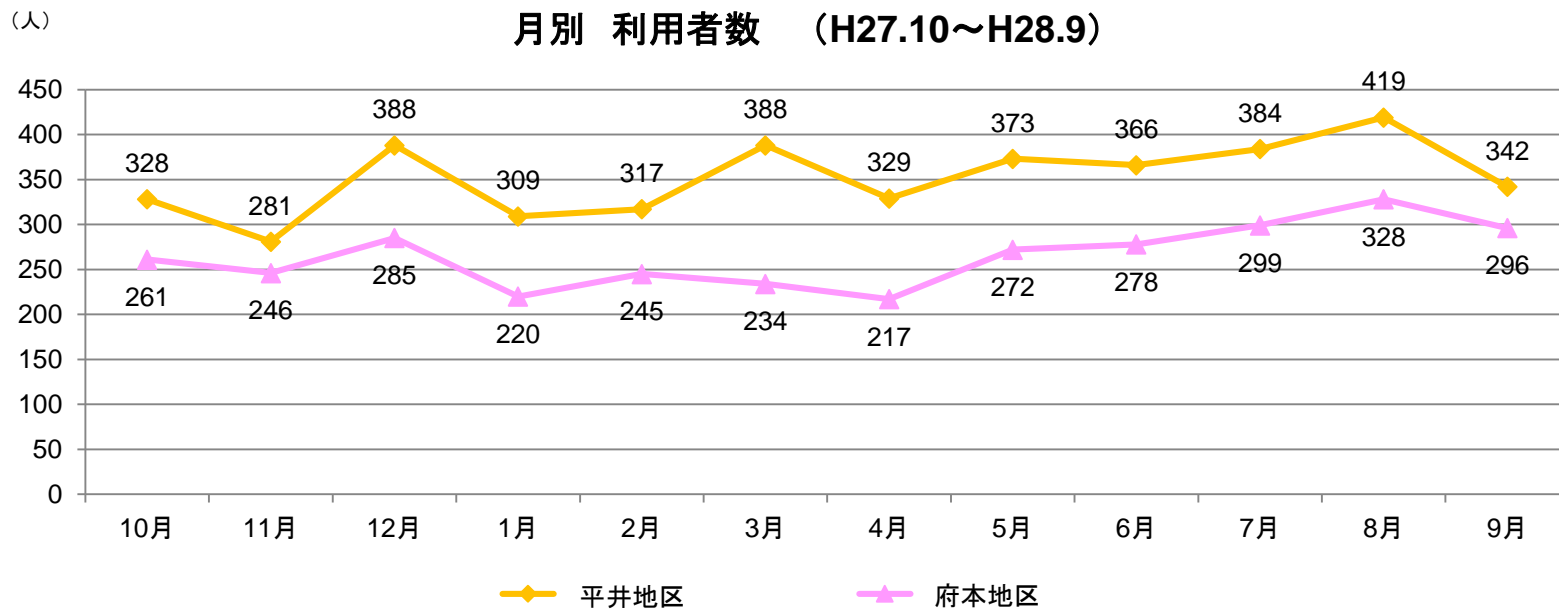


当初見込んでいた乗合タクシーの利用者数 【年間13,000人】

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。

# 1. 4年間の成果（公共交通利用状況）④



## 2. 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、環状線の導入も含め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)。



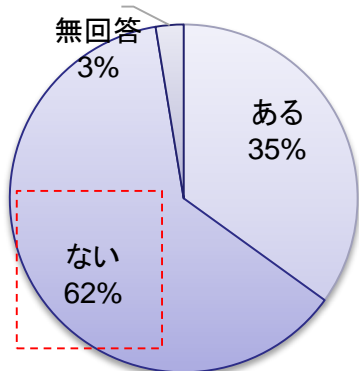
「路線バスから乗合タクシーになった」

: 利用登録者の10%程度

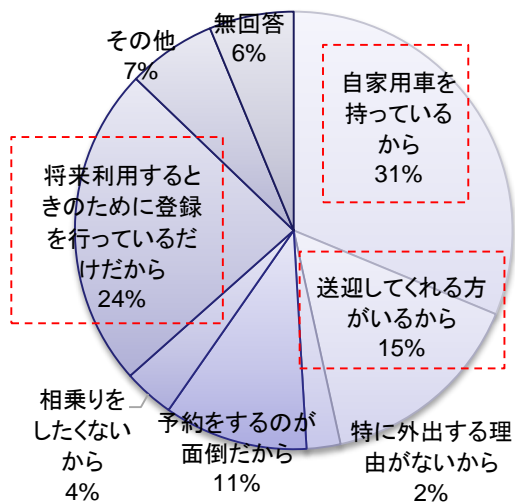
乗合タクシーの利用登録が進んでいないのか、利用頻度が低下しているのか、住民の行動変容を調査し、原因を特定する必要がある。

【参考: H28利用実態調査結果】

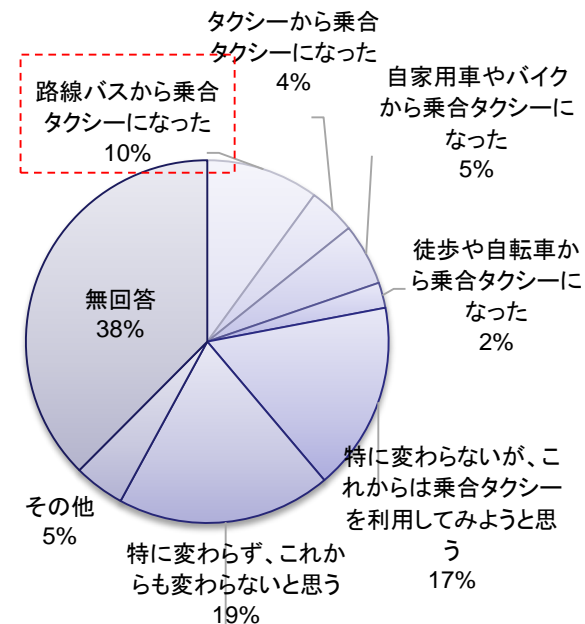
#### (利用経験)



#### (利用しない理由)



#### (移動手段)



# 2. 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

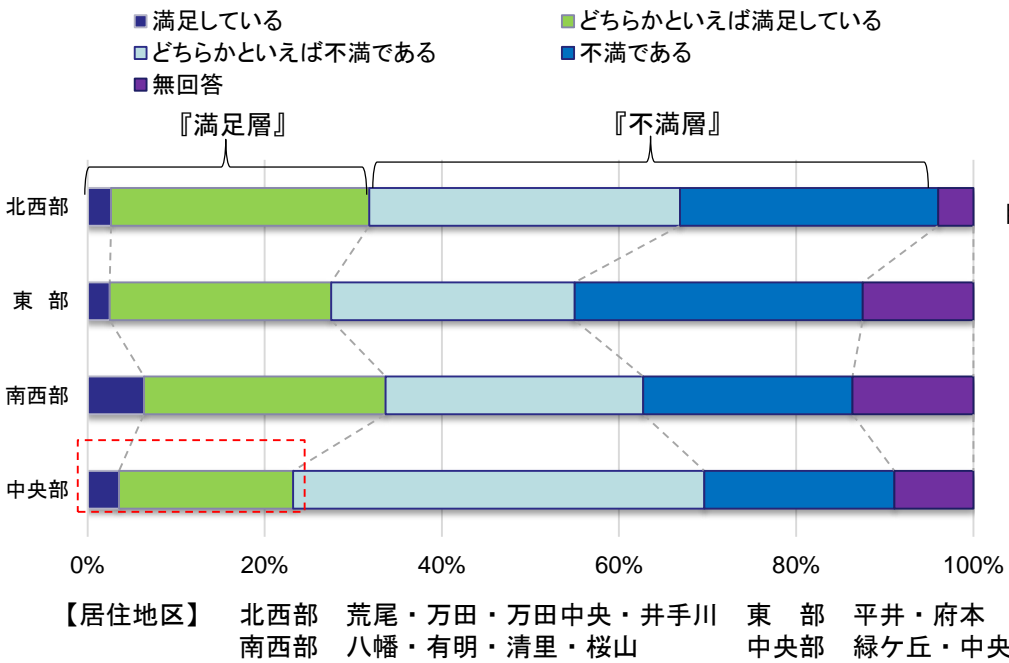
- ・「最寄駅やバス停までが遠い」、  
「目的地に行くのに乗り換えが必要である」などの理由が多い。
- ・「その他」として、「バスの本数が少ない」とする理由が多く、  
「バスの運賃が高い」とする理由なども挙げられている。



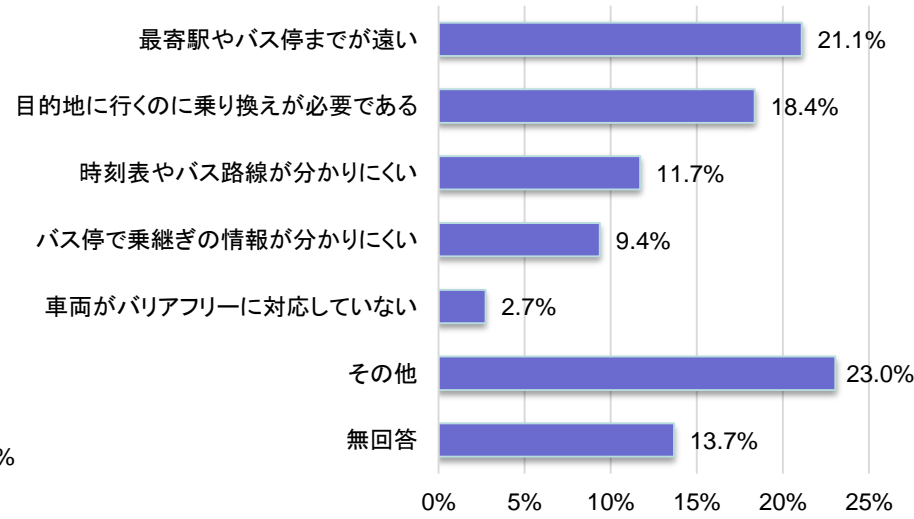
「バスの本数」や「バス停の位置の変更」など  
⇒利便性や費用対効果などを考慮しながら、  
利用実態に応じ見直しを検討する必要がある

「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)



# 2. 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

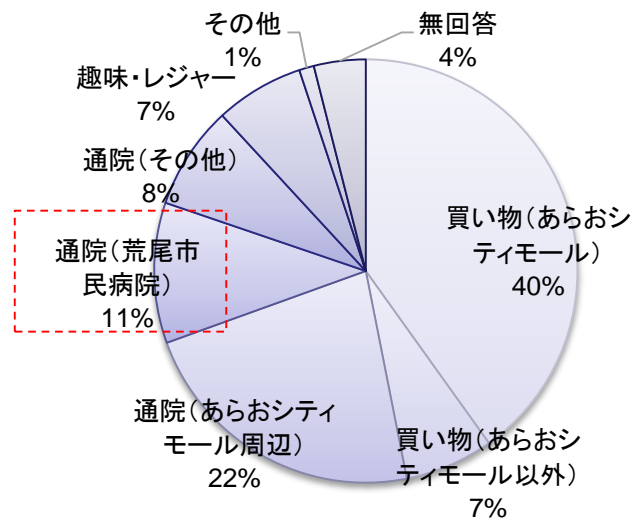


## ◆要望に対する検討方針①

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】





## 2. 課題と今後の展望④（乗合タクシーへの要望）

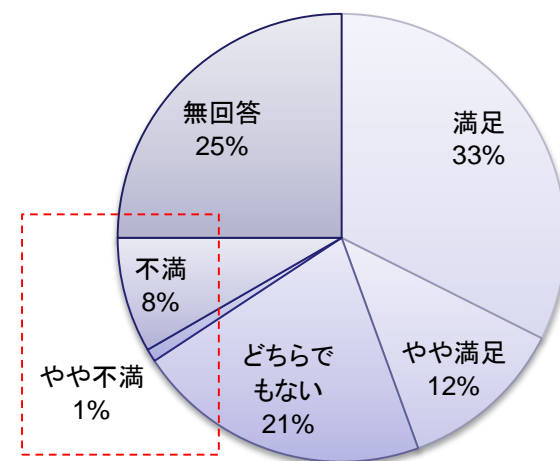
### ◆要望に対する検討方針②

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。

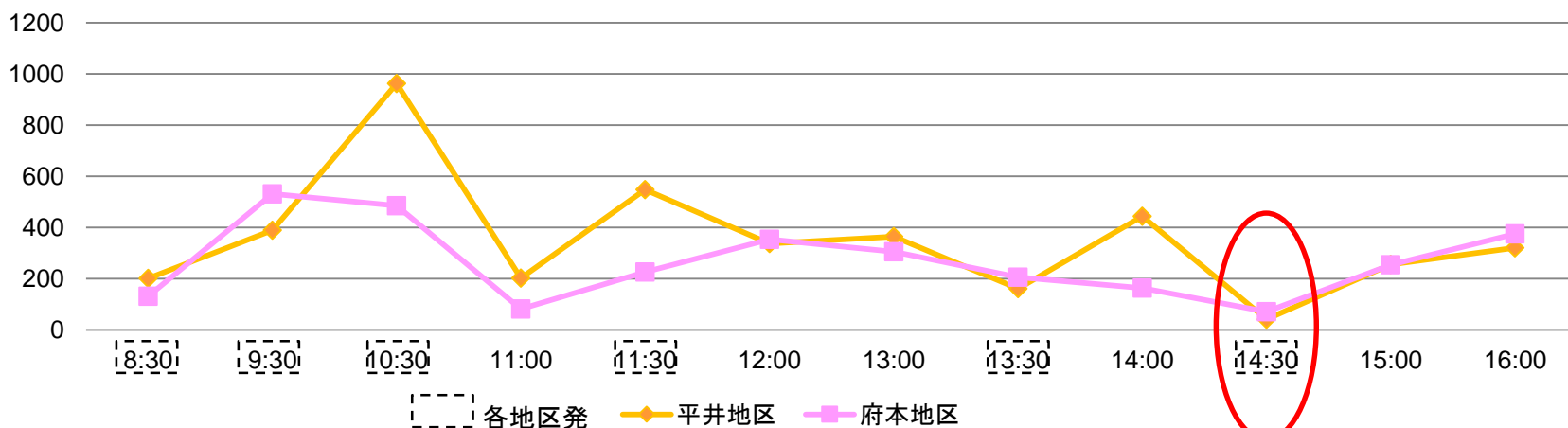
【参考：H28利用実態調査結果】

### ◆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)】



## 2. 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。